

安徽省内河航运史丛书

# 皖江航运志

安徽省内河航运史编写委员会

安徽省内河航运史丛书(第六卷)

# 皖江航运志

安徽省内河航运史编写委员会

## 安徽省内河航运史志编写委员会

主任委员 王熙和

副主任委员 梁鸿家(常务)

委员 王熙和 梁鸿家 谷家铭 丁之友  
韩可璜 李胥霖 陶余阔 马茂堂  
吴心斗 谢年隽 肖本玉

总编 马茂堂

责任编辑 张秀恩

## 《皖江轮运志》编写领导小组

组	长	鲁昌硕			
副	组	长	唐绍钧	陈显祖	郑达祥
成	员	朱洪敏	冷树顺	涂荣	
		王须	许世勇		
顾	问	叶宗源			
编	写	人	员	孙先源	敖子平 张宏勇
				姚爱群	王燕
主	编	孙先源			
审	定	单	位	中共芜湖航运管理局委员会	会
				中共皖江轮船运输公司委员会	会

# 目 录

序	1
凡例	2
概述	3
大事记	10
<b>第一章 机构</b>	<b>40</b>
第一节 民营轮运企业	40
第二节 国营轮运企业	63
第三节 国营轮运企业	68
<b>第二章 轮运设施</b>	<b>83</b>
第一节 船舶	84
第二节 码头	95
第三节 航道	114
第四节 房产	124
<b>第三章 运输</b>	<b>132</b>
第一节 客运	132
第二节 货运	150
第三节 联运与特种运输	162
第四节 运价	168
<b>第四章 船舶修造</b>	<b>174</b>
第一节 民营修造业	174
第二节 国营修造业	175
第三节 国营修造业	176
<b>第五章 经营管理</b>	<b>184</b>

第一节	商务	184
第二节	调度	186
第三节	机务	188
第四节	计划	191
第五节	经济责任制	194
第六节	安全	202
<b>第六章</b>	<b>职工队伍</b>	<b>210</b>
第一节	员工	211
第二节	党群组织	217
第三节	职工教育	225
第四节	科技	229
第五节	福利	239

## 附 录

一	历届党政负责人一览表	247
二	英名录	252
三	重要资料辑录	264
	编后记	323

# 序

长江流经安徽省境全长401公里，芜湖濒长江之下游，襟江带河，素具舟楫之利。自古帆樯林立，1873年轮运业兴起，轮木船运输，日趋兴盛。历百余年、几经艰难曲折的发展。

中华人民共和国成立后，在党和政府领导下，通过社会主义革命和社会主义建设，木船由凭借风力、人力驱动，逐步实现了机械化拖带化运输，结束了千百年来扬帆摇橹的历史。轮船由几十吨几百吨的载量，发展到数千吨的大推大驳队运输，实现了钢质化、标准化、系列化。港口建设，不断完善，各类栈桥码头，取代了自然坡岸。各种渠化航道和维护助航设施，提高了通航能力。

为了记述安徽省境以长江为主体的干支流水系在建国前后、轮运业发展演变的历史，根据安徽省内河航运史志编纂委员会的安排、我们编写了《皖江轮运志》，由概述、大事记、正文、附录四个部分组成。正文全文，分六章25节、66个条目，全书共24万字。上起1873年，下迄1989年，如实地记载了116年间、皖江轮运业兴衰起伏的轨迹。但由于资料残缺，水平有限，谬漏之处难免，恳请读者、批评指正。

在编纂过程中，得到省、市领导的重视关怀和兄弟单位的大力支持，以及专家同行们的热心指导。因此，这本志书，实际上集中体现了领导、专家、同行们心血智慧的结晶，是百花酿蜜、众手成书的硕果。它不但具有存史、资治、教育的社会功能，而且对改革开放、振兴交通、治理航务，发展皖江水运事业，必将发挥着应有的作用。

编者

1991年10月

# 凡 例

一、本志所称“皖江”，是指安徽省境以长江为主体的干支流水系。

二、《皖江轮运志》的命名，是鉴于皖江轮运机构更迭频繁。沿江解放，省属芜湖地方国营航运部门，最先接管内河轮业。继以政企事合署，扩为皖江水系建制，管理范围，曾遍及徽州水域，自长江试办“托拉斯”后终断。1980年7月，再次组建皖江轮运企业。为反映其演变历程和建制之间先后继起的关系，故名《皖江轮运志》，以便于据实志事，全其原委。

三、体例：横排门类，共分章、节、目、子目四个档次，逐年纪事。

四、纪年：中华人民共和国成立前，按朝代年号（或民国纪年）；并在括号内用阿拉伯字夹注公元年号。中华人民共和国成立后；统一采用公元纪年。

五、资料来源：主要录自省、市档案馆和本部门的文献、档案、兼采少数口碑和回忆录，除必须引用原文的以外，均以编纂者的语言记述，故未注明资料的出处。对内容口径不一的，经印证筛选，坚持去伪存真，采用合理实际的数据资料。

六、所称国营企业，皆指建国后的企业。

七、省级以上部门授予的先进集体和先进个人，分别以“英名录”形式列表。

八、为珍存有关文献资料，统纳一些不便作专章安插而又不失其益的记载，特立“附录”备收。

九、建国前的地名，一般夹注今地名。

## 《皖江轮运志》概述

皖江，位于长江中下游之交，上自宿松香口与江西湖口相接，下抵和县驻马河口（原乌江）与江苏江浦相连，全长401公里，流经安庆、池州、铜陵、芜湖、马鞍山五市。五千至万吨巨轮，终年畅通。沿江两侧，纵横大小河流198条，全长6274公里，其中常年和季节通行小轮998公里，木帆船3456公里，排筏1820公里（1956年调查资料含新安江）。水路交通素以芜湖为中心。西行进青阳、九华、秋浦、尧渡、枞阳、皖河等内河支干，可通铜陵、青阳、贵池、东至、宿松、桐城、怀宁、望江、太湖、潜山、岳西；东行进驻马河连滁水，通全椒，衔接京杭运河；南行进青弋江、水阳江、漳河，可达芜湖（湾沚）、宣城、当涂、郎溪、高淳（江苏），广德、宁国和南陵、繁昌，并绕青弋江施溪河（泾县境），越太平湖，会石太旌泾诸水，与徽州和黄山市境，构成山水相连；北行进裕溪河、穿巢湖、越施水（南淝河），直达省会合肥市。迴旋巢湖，紧连洲、塘、兆、派丰乐等河，与含山、和县、无为、巢湖、庐江、肥东、肥西、舒城和六安县的东南隅沟通。水系流域面积总达6.6万平方公里，占全省总面积的47.5%，辗转相连10个地市，30个县境，襟江带河，衔川接海，通航里程之长，遍及航线之多，为全省之冠，居全国优水省分之七。

流域沿线，山河壮丽，物产富饶。工业、农业、交通，均甚发达。向是盛产矿建（铁、铜、硫铁、砂、石等）粮食、土特产等富饶地带，畅通川、鄂、湘、赣、苏、沪、沿海和本省南北物资交流与疏聚的网络。新中国建立后，更非昔比。如今，各类资

源获得更大发掘。过去，仅可生产锄犁剪刀的手工业，现已拥有以大型、重型为支柱、中、小型为普及的钢铁、有（无）色金属、石油、化工、纺织、机械、电力等现代化工业，正在沿江五市和辽阔的城乡勃兴；以粮食为基础的农林牧副渔业正在幅员广大的腹地茁壮发展；交通建设，益臻鼎盛，以长江为主干的水运，已走向海洋；淮南、皖干、芜宁、芜铜铁路连线贯穿；公路纵横交错，密布城乡。整个流域已形成水、铁、公立体交通网络。诸如此举，皆为振兴皖江经济、发挥皖江水运优势，提供了无限雄厚的实力和巨大的幅射功能。

皖江航业，兴起悠久，古有舟楫之利，素为帆樯栉枇之乡。首次出现轮船，乃是咸丰八年（公元1858年），即中英《天津条约》的当年，英人攫取在长江设埠通商权后，为刺探太平军的军机和长江申汉沿线的社会形势，由英公使额尔金率队，于是年十一月廿四日至廿七日途经皖境的“狂怒”“驱逐”等五艘舰船（20和26日在南京和安庆受到太平军的炮击）。首次登岸的轮船，是咸丰十一年（1861年）八月，清廷从曾国藩奏，命从上海移来皖江备水师练习的两艘旧置兵轮。首次经营运输业务的轮船，是同治十二年（1873年），轮船招商局，经芜湖（始设行栈）安庆上下客货的的申汉线班轮。而国内民营航业，在“慈禧”和守旧官僚势力的扼阻下，被视为“野鸭”，或遭镇压，或托名外籍，久难问世。直至甲午战败，洋务运动破产，戊戌变法，提倡“轮舟之利，民资兴办内河航业，设厂造船”等主张下，始获生机。故皖江内河小轮运输迟于大轮廿五年，到光绪廿四年（1898年），始有设于芜湖的商办立生祥小轮公司开业，租英商小轮三只，挂英商船旗，航于芜湖至庐州一带，是为皖江内河轮运的起源。自此，以芜湖为中心，以客运为主的内河小轮运输，相继崛起。但在“三座大山”下，外遭帝国主义航业宰割，内受官僚买办航商欺凌，一直是俯仰由人，蹒跚步履

维艰。综观其演变历程，大体经历了以下四个时期：

清末，是其创建时期。继立生祥商营小轮运输创办，至清帝覆灭（1911年）的13年间，相继开设23家，拥有小轮54艘，约总吨位2200余吨。以此时的航业和船舶艘数，仅次于苏、浙，多于两湖（湘鄂），居长江中上游之冠。

民初至抗日战争开始（1912—1937）先后设有轮业50家（不含安庆三家），拥有轮驳170艘（内公营一家，船二艘）总吨位八千至万吨，营运航线29条，总长2718公里（不含外省8条和千余公里），皖江流域21个县城（镇）通了轮船。此时，面对长江天堑，不再“望洋兴叹”了。千百年来，走马上任的知府、都督和省县间的差务、邮递交通，由轿马、木船等工具改乘轮运。裁陆驿，兴水驿，设会馆，建航联（同业公会）弃官从航，集资务航等，一派生机。尽管这时，技术落后，设施简陋，资力与基础薄弱，但为便利商旅，沟通城乡，推进近代内河轮运的发展，广泛发挥了效用，是为皖江内河轮业的兴盛与发展时期。

“七七事变”，沪战爆发，皖江各埠相继沦陷（芜湖于1937年12月10日最先陷落），库场、站房、码头陷于敌手，或夷为废墟。除少数几艘轮驳随业主逃往汉蜀外，或被调作堵江工具，或遭敌机炸毁，或被敌掳用，或散失无踪，损毁殆尽。嗣为日军在芜湖开设的内河、中华、山九等轮船公司所垄断，是为皖江小轮业遭受毁灭性的灾难时期。

抗战胜利后，皖省政府接管了日占芜湖的内河航运码头和20余艘轮驳。由于铁路中断，公路稀少，繁重的复员运输，主要依赖水运。复苏的小轮业，一跃成为“时髦”行业。自1945年10月至1947年夏秋，接连开业55家，拥有轮驳145艘，营运航线24条。但这只是短暂的繁荣，不久即被内战炮火化为乌有。港口被军控，码头被强驻，航线被割断，船舶被征

调，营收被吞噬，省营、商营，均频于破产，至芜湖解放，只剩轮业22家和损坏不堪的52艘轮驳，是为皖江内河轮运衰退时期。所幸，1949年4月沿线解放，自此，真正进入了一个新的发展时期。

综上所述，历经半个多世纪的皖江轮运，数易其主，几遭衰落，除百余家轮业和三百余艘轮驳外，多无相应设施。历史久远，船舶集中的芜湖港，仅有三四座简易码头。如同战后一些轮业家自白：“航线靠天有（自然航道），码头靠水口（自然岸坡），财源（营业）靠年头（运气）。”五十年如一日，破败凋零，致给新中国丢下的，只是封建落后，穷白破烂的“家底”。

解放后，沿线芜湖、巢湖、安庆，相继建立了轮运机构。组织生产，支援前线，恢复交通。嗣经沿江南北航轮运机构合并，14个地、市、县首府，通行轮船，停靠集镇90余处，并依次设置了营业站点。

国民经济第一个五年建设计划（下简称“一五”）开始后，省为发挥皖江水运优势，以芜湖为中心，包括徽州水域，统一建立政、企、事合一的皖江水系体制，坚持“面向内河支线，扩大城乡交流”的方针，大力加强水运建设，发展运输业务。1957年末，拥有轮运员工1868人，运输实绩较1952年客运增长2.5倍和1.4倍，货运增长6.3倍和6.4倍。涌现年吞吐量30至50万吨的港口五个，10至20万吨以上港口34个，总吞吐量由1952年406万吨，增达1177万吨。

1958年后，轮船运输面向矿山，设置机构，全力投入保钢运输。贯彻“地群普”的交通建设方针，更大规模地进行航道治理和港口建设。截止1960年末，芜湖内河航运管理局，计拥有运输船舶（不含工程、工作等船）1158艘。其中，拖轮85艘，11400匹马力；客轮驳40艘，8566客位；货

轮18艘，载重1225吨；货驳（含合营转国营的）1015艘，载重72、445吨。辟建新老港口110余个，航线48条（内沿用老航线22条，新辟26条），总长3022公里。其中内河31条，2012公里，区间17条，1010公里。本年完成的运输实绩，货运694.2万吨，5.6亿吨公里，客运791万人，1.83亿人公里。船、港、航线、运量、员工（8999人），水运工业等，均步入空前发展高峰。各个集体所有制的运输合作社，相继扩建为水上人民运输公社，运输公司等综合性企业，普遍建立了船舶修造组织，有的开始购置了轮船。

国民经济调整时期，贯彻“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，开展了以支援农业运输为中心的增产节约运动。通过总结前三年工作，进一步挖掘潜力，实事求是地解决生产、生活和各项实际工作中存在的问题。1962年8月，收回1959年下放的航运管理体制，改芜湖内河航运管理局，为安徽省交通厅皖江航运管理局，辖芜湖、安庆、巢湖三个分局，五个船队，四个船厂，156个站、组。经1961年到1964年的调整，恢复和发展，面貌巨变，员工一致认为：这是水系运输中“兵强马壮，空前兴旺的黄金时代”。

1964年下半年，长江全线筹办“托拉斯”，省境长江干线和部分支线的轮驳船运输业务，包括人员、船舶、港口、码头、库场、候船室、营业站、船厂、办公室、宿舍、医疗、福利等资产与设施，大部或全部移交长航。1965年1月，“长江轮船公司芜湖分公司”宣告成立，“安徽省交通厅皖江航运管理局”随之撤销。省营皖江轮运至此告终。

历史的伟大转折，在中国共产党十一届三中全会的方针、路线指引下，萧然十六年的省营皖江轮运，再次建立。根据安徽省经委（1980）130号文件决定，组合巢湖、芜湖、安庆几个

省属有关航，轮运单位，于1980年7月成立“安徽省皖江轮船运输公司”，（下简称公司），“安徽省芜湖航运管理局”，两块牌子，一套班子。轮运辖三个货运船队，一个客运船队（现改客运分公司），两个船厂，五个营业部（站），承担皖江水系与跨省的货运和巢湖水域与长江区间的客运（渡运）。1984年7月，隶属关系，由省下放芜湖市。1986年4月，企事分设。自此，企业在初具规模的基础上，以强化自身为动力，加强生产设施，优化管理，进一步完善内部经营承包机制。1988年9月被定为国家中型水运企业。1989年6月开辟了江海运输。经十年奋进，企业经受了运输市场疲软、成本增加等困难的严峻考验。截至本年底，员工由1980年的1598人增至1957人。拥有客货轮驳194艘，6186千瓦，载重31,403吨，较十年前增加1980千瓦和17,044吨。其中，具有500吨级海轮1艘，1500吨级全甲货驳4艘。可组编300吨级以上的顶推船队9个，大型的船队，一次可载3300吨。同时拥有无线高频，甚高频，有线扩音，无线测距、测深、测位、测向等电子通讯导航装置100余台。1989年客运完成93、1万人，2、706万人公里；货运完成80.8万吨，4.5亿吨公里，实现利润67.54万元。全员年均劳动生产率，21.6万吨公里，人均产值7.229元。固定资产由公司组建初期的1000万元，增至3337.4万元。

职工队伍中，具有初中以上文化的1,168人（占职工总数的64%）其中大专69人，中专（技）高中265人。通过套改、晋升，145名管理人员获得工程、经济、会计、统计、医疗、档案，教育等技术职称，其中高中级44人，并有39人任付科级以上干部。1989年员工人均收入由1980年的793.6元增至1,944元（内船员由805元，增至2190元。十年中投资500余万元，新建医院、校园，粮站

等数十项福利设施：其中新建职工宿舍23、660平方米，投资415、1万元，420余名员工住进新房。通过离退顶替和兴办附属企业，解决职工子女就业432人，安排待业知青228人。还通过技术设备更新和改善管理，使千吨公里油燃消耗由十年前的10公斤，下降到5、99公斤，平均每年下降5、53%，共节油5、600吨，价值500余万元。

诸如此举，十年来，公司多次荣获部、省授予“最佳经济效益”，“先进节能企业”等称号。所属站、队、轮驳，荣获部、省和厅局授予先进集体68个（次），先进个人71人（次）。

# 皖江轮运大事记

本大事记记载自1858年11月皖江首次出现轮船起至1989年131年间，有关轮船运输在皖江水域发生的具有一定社会影响的大事，以纵观皖江轮运发展的总貌。

## 1858年（咸丰八年）

12月24至27日，英侵略军首领额尔金率领“狂怒”、“驱逐”等五艘兵舰，由上海至汉口经皖江窥探申汉沿线形势。这是皖江首次出现的机动船舶。

## 1861年（咸丰十一年）

8月，清廷从曾国潘奏，命将泊在上海的两艘旧置兵轮，移来皖江备水师练习。

## 1864（同治三年）

1月28日 徐寿、华衡芳、蔡国祥、徐建寅等在安庆试造轮船成功，定名“黄鹤”号，曾国潘上船试航。是为中国自己建造的第一艘轮船。

## 1873年（同治十二年）

是年，轮船招商局行驶申汉线的“洞庭”、“永宁”两轮，经芜湖（设行棧）安庆上下客货。是为中国轮船经营长江航线的开端。

## 1876年（光绪二年）

9月13日，中英《烟台条约》签订，增开宜昌、芜湖、温州、北海为通商口岸。皖江内的大通、安庆（另是湖口、武穴、陆溪口、沙市）为外轮上下客货的暂停口岸。

### 1877年（光绪三年）

4月 芜湖正式开埠。

### 1895年（光绪二十一年）

5月2日 康有为“公车上书”，提出变法图强。并与谭嗣同等，主张“多造潜水拖轮、以兴商务”。

### 1898年（光绪二十四年）

4月 芜湖商办立生祥小轮公司开业，租洋商小轮三只，挂英商船旗，航行芜湖、庐州一带。是为皖江小轮运输之始。自此，小轮业相继勃起。

### 1905年（光绪三十一年）

5月 立生祥小轮公司，改组为华商芜湖森记小轮公司，继将小轮增至8艘，增开安庆、大通、南京等航线。

### 1906年（光绪三十二年）

8月25日 由镇江船董陈维熙发起，经呈请商务部同意，设立长江商轮公会。芜湖为其下设的十二个分会之一。次年，以此基础，正式成立了安徽全皖商船公会。

### 1908年（光绪三十四年）

4月， 商人吕时中等合股开设晋新河轮船公司。首次经营芜湖经太平府（当涂）至高淳上坝（现东坝）的内河跨省航