

018310

中国水运史丛书

上海长江轮船公司史

人民交通出版社

中国水运史丛书

上海长江轮船公司史

蒋衍林

人民交通出版社

ISBN 7-114-02135-6



9 787114 021350 >

内·容·提·要

本书记述了长江下游最大的，经济效益最好的国营航运企业——上海长江轮船公司建立 40 余年的发展、壮大历程。重点研究了该公司在上海及周边地区经济发展中的作用，国家政策对航运企业的影响及该公司在生产、经营管理上的特点及运输实力增长的情况。

责任编辑 马小奇

上海长江轮船公司史

SHANGHAI CHANGJIANG LUNCHUAN GONGSI SHI

《上海长江轮船公司史》编委会

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：9375 插页：1 字数：280 千

1995 年 10 月 第 1 版

1995 年 10 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数：0001-2500 册 定价：28 元

ISBN 7-114-02135-6

F·00253

中国航海史研究会

主任委员 胡家明
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都
顾 问 (按姓氏笔画为序)
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉
朱杰勤 庄为玠 何明德 陈嘉震
谢中峰 魏启宇

长江航运史编写委员会

主任委员 马志义
副主任委员 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰
荣作垣
委 员 (以姓氏笔画为序)
王一定 王吉荪 田恒生 孙靖亚
李本可 李冬青 陈建国 陈宣丁
陈思本 邹恢庆 周 华 张先才
张后铨 张锡瑛 庞永元 罗光琪
国都君 钟幼鹏 贺理富 高 鹏
郭士光 袁英茂 袁爱萍 黄振亚
黄耀荣 鞠殿海
顾 问 刘惠农 陶 琦 贺崇升 张 明
解莅民 张绍震

乙

中国航海史研究会

主任委员 胡家明
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都
顾 问 (按姓氏笔画为序)
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉
朱杰勤 庄为玠 何明德 陈嘉震
谢中峰 魏启宇

长江航运史编写委员会

主任委员 马志义
副主任委员 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰
荣作垣
委 员 (以姓氏笔画为序)
王一定 王吉荪 田恒生 孙靖亚
李本可 李冬青 陈建国 陈宣丁
陈思本 邹恢庆 周 华 张先才
张后铨 张锡瑛 庞永元 罗光琪
国都君 钟幼鹏 贺理富 高 鹏
郭士光 袁英茂 袁爱萍 黄振亚
黄耀荣 鞠殿海
顾 问 刘惠农 陶 琦 贺崇升 张 明
解莅民 张绍震

上海长江轮船公司史编委会

顾	问	蒋衍林	魏广远	臧荫林		
主任委员		夏国分				
副主任委员		周华	喻淑琦	钱芸芳	施性河	
委	员	赵炳初	党晓乔	张祥云	陶羽同	
		王晓凡	华东	吕美顺	尹定福	
		尚新海	傅永棠			

上海长江轮船公司史编写人员

主	编	夏国分			
副	主	编	周华	傅永棠	
编写人员		严盛开	尚新海	刘文昌	

上海长江轮船公司史编委会

顾	问	蒋衍林	魏广远	臧荫林		
主任委员		夏国分				
副主任委员		周华	喻淑琦	钱芸芳	施性河	
委	员	赵炳初	党晓乔	张祥云	陶羽同	
		王晓凡	华东	吕美顺	尹定福	
		尚新海	傅永棠			

上海长江轮船公司史编写人员

主	编	夏国分			
副	主	编	周华	傅永棠	
编写人员		严盛开	尚新海	刘文昌	

出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等。

2. 内河航运史：包括各省（市）、自治区的《内河航运史》和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者、具有中等文化程度的商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书原则上由人民交通出版社公开出版，统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本丛书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、科研、教学以及各省（市）、自治区内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。



中国水运史丛书

总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有 5000 年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件十分优越。大陆海岸线长 18000 多公里，河流 5 万多条，总长 42 万多公里，有大小湖泊 900 多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史，源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今 7000 多年前，中国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，中国已有坚固的船舶。并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是中国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是中国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和 7 次下西洋，组建了 200 多艘海船，2 万多人的庞大船队，历访了 30 多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使中国古代航海事业走上鼎盛时期。

中国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。元代曾来中国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉

州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州港，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了。当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖是扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

中国内河航运的发展，与中国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是中国繁荣富庶之地。中国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达1700余公里的大运河。这条运河从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者们的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以

及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过复杂的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶。历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者，如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜数。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。中国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源

泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史、各省航运史、长江航运史、运河史、招商局史、民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，中国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会
人民交通出版社

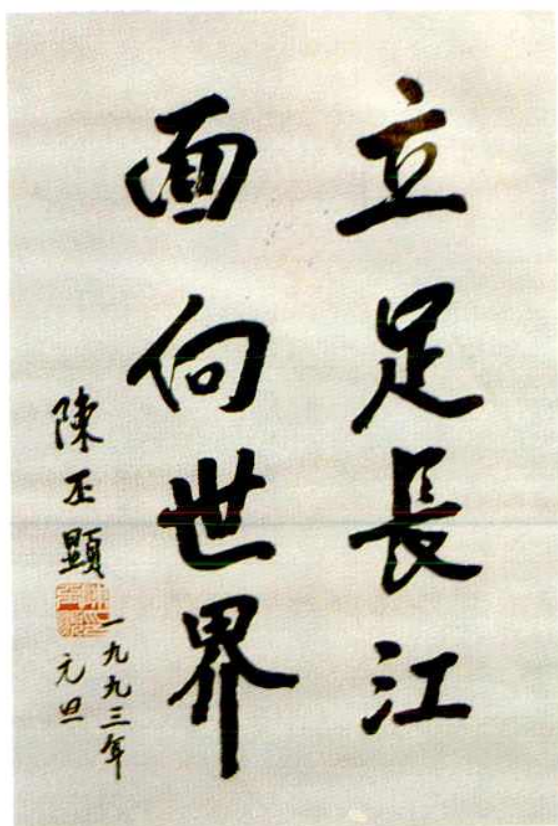
上海长江轮船公司办公楼外景



上海长江轮船公司现任领导在研究工作



陈丕显同志为公司题词



上海长江轮船公司被授予全国优秀企业金马奖



区间客轮“江申116号”

行驶申汉线的“江申4号”客轮



在长江上行驶的大型拖驳船队





与香港合资的长江万里旅游公司的豪华旅游客轮



与香港三北公司合资行驶申沙线的快速客轮

80年代添置的大功率拖轮



海轮“江海2号”

