

018571

长江航运简史

人民交通出版社

长江航运简史

周琦

主 编

马志义

副主编

陈建国

许 可

张后铨

罗传栋

人民交通出版社

内 容 提 要

《长江航运简史》运用历史唯物主义和辩证唯物主义的观点和方法,以简明的文字,翔实的史料,记述远古至 1990 年的长江航运发生、发展、演变过程,借以总结历史经验教训,讴歌光辉业绩,探索发展规律,为长江航运的发展提供历史借鉴,为长江航运职工进行爱国主义教育提供教材。

长江航运史编写委员会

主 任 马志义

副 主 任 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰 荣作恒

委 员 (以姓氏笔划为序)

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 张锡璞 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

总 编 马志义

副 总 编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可 江天凤

罗传栋

《长江航运简史》

主 编 马志义

副 主 编 陈建国 许 可 张后铨 罗传栋

工作人员 顾连生 罗哲嗣

2

长江航运史编写委员会

主 任 马志义
副 主 任 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰 荣作恒
委 员 (以姓氏笔划为序)
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 张锡璞 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
总 编 马志义
副 总 编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可 江天凤
罗传栋

《长江航运简史》

主 编 马志义
副 主 编 陈建国 许 可 张后铨 罗传栋
工作人员 顾连生 罗哲嗣

序

为水系广大航运职工热切盼望的《长江航运简史》(以下简称《简史》),现在和大家见面了。这是一部反映 7000 年来长江航运事业发生、发展过程的通俗史书。《简史》以已经出版的《长江航运史》为蓝本,取其精华,经过编者再创作的艰苦编写后,成为一部简约概括、深入浅出、通俗易懂的好书。

《简史》以长江航运广大职工为主要读者对象,内容精当充实,古今贯通,要事不漏,重点突出,体例规范,脉络清晰,分期断限合理,语言浅显流畅。这本书既适合长江航运各级管理干部了解和借鉴长江航运历史经验的需要,又能满足身处水运生产第一线的广大职工渴望系统地学习长江航运历史知识的要求。尤其对航运界的领导干部而言,《简史》可使他们用较少的时间就能通读全书,全面地了解历史上长江航运事业的兴衰演变过程,为其领导决策提供一些可资借鉴的历史经验。因此,《简史》的问世,必将受到长江航运广大干部、职工的欢迎。

《简史》的出版,是当前长江航运界精神文明建设的又一可喜成果,是一部对长江广大水运职工进行“三热爱”教育的难得教材。当前,长江水系航运的广大干部、职工已满怀信心地为实现“九五”奋斗目标和 2010 年长江航运的远景宏伟蓝图而拼搏。在这样一个具有历史意义的重要时刻,《简史》将会在对广大职工进行热爱祖国、热爱长江航运、热爱本职工作教育中起到积极作用。运用《简史》开展有针对性的、有说服力的“三热爱”教育,必将激起长江航运广大干部、职工的爱国敬业的巨大热情。

《简史》作为对长江航运职工进行长江航运历史知识的大普及,也

是一部及时、难得的好教材。历史经验的价值是不可估量的。人类任何一项成就的取得，都是在不断地总结前人经验的基础上实现的。今天的长江航运事业是昨天长江航运的继续与发展。而昨天长江航运所铸成的历史，特别是在运输生产、通信导航、航道整治、船舶建造、船舶与港口管理等方面所提供的历史经验，是前辈们给我们留下的宝贵财富。她为长江航运广大职工掌握后，必将转化为一股推动航运事业朝着现代化方向迈进的强大力量。

《简史》的出版，是长江水运事业发展中的一件大事。要使《简史》真正发挥应有的作用，我们希望长江航运各单位、各级领导要重视这一工作，切实加强领导，采取多种形式和方法，广泛深入地进行教育和宣传；希望长江航运广大职工认真学习《简史》，了解长江航运从古到今的发展历史，认识长江航运的地位和作用，认识自己肩负的历史使命，从而更加热爱祖国、热爱长江和长江航运事业，为建设和发展长江航运、为服务和实现祖国社会主义现代化作出贡献！

唐国英 张永泰

《长江航运史》

序 言

长江是我国第一大河流，世界第三长河，干流全长 6300 公里，流经青、藏、滇、川、湘、鄂、赣、皖、苏及上海等省、市、自治区。它的两岸还有 3600 余条大小支流和众多的湖泊，网络了半个中国的广阔腹地。得天独厚的地理位置使长江自古以来在我国政治、经济、军事、文化等方面占有十分重要的地位。流域内自然资源丰富，工农业物产众多，是我国经济最发达的富饶地带之一。长江古有“天堑”之称，历来为国家治乱之所系。历史上各王朝与政治势力，合则经长江而统一，分则恃长江以割据，因此，它素为兵家所必争，是水陆征战的用武之地。长江的乳汁还哺育出了历史悠久、光辉灿烂的荆楚文化、巴蜀文化和吴越文化，它们是博大精深的中华民族文化的重要组成部分。

长江航运起源很早，在新石器时期，它已给予我们祖先以舟楫之利。约在 7000 年前，先民们便驾着独木舟开始了原始航行的行程。时光与江水同逝，长江航运渐渐兴起和繁盛，它对我们伟大中华民族的形成、发展，贡献恢宏，功不可量。

我国有总长 42 万多公里的 5 万余条大小河流，是世界上水资源丰富和发展内河水运最早的国家之一。而长江在我国，无论是水体流量、自然气候，还是流域内的社会经济条件，都极适于发展水运事业。所以横贯中华大地，畅达大江南北的长江航运，能以其航道的畅通，港埠的密布以及舟船的辐辏，自古以来承担着大量的物资与旅客运输，在我国内河水运史上占有极为重要的地位。

世界上任何一个文明古国的兴邦历史，无不与其所依托的河流及水运交通有着密切的关系。发达的长江航运，是中华民族昌盛不可缺少

的重要条件。它促成了神州各地炎黄子孙的文化互通、民族融合与统一多民族国家的形成,并在维护国家的统一、保卫领土与主权的完整,特别是在新中国缔建等重大历史活动中,均发挥了难以估量的作用。长江航运自古就担负起了推动流域乃至全国经济发展和中外经济、文化与科学技术交流的历史重任。它在自己数千年发展进程中创造、积累的内河航运的丰富经验,诸如船队运输、引水领航、港口建设、航道整治、运河开凿、船闸修建和航务法规的制订等,不仅为国内其他水系所仿效,有的甚至为国外的内河航运所借鉴。

长江航运自产生以来,经历了多种不同性质的社会制度更替。其运输手段、经营形式也在不断演变,从而在它经历的古代、近代和现代各历史时期中,形成了各具特点的三个发展阶段。

古代长江航运,自新石器时代至鸦片战争前夕,经历了萌发、兴起、全盛和持续发展的过程。其间虽然社会制度变革缓慢,生产力水平低下,但由于社会相对稳定,也曾有过发达的盛世,使长江航运在一定社会历史条件下,以自身的规律日渐发展。自独木舟问世后,经历漫长的时间,到商代才出现了木板船。东汉时期,木帆船便广泛航行于大江之中。又如原始的航渡状态约经过了几千年之久,较大规模的航运才在流域兴起,自此发展到全盛。春秋战国之际,由于各诸侯国大规模地进行争夺疆土的舟战,从而使军事性航运在流域占有突出地位。当局部统一完成以后,楚国的鄂君启以数百艘舟船经营贩运,标志着当时商业性航运已具有一定规模。秦汉以后,由于统一的封建国家施行实物赋税制度,决定了各王朝必须大造舟船以运输数量巨大的贡赋物资。至唐宋时,长江流域的经济发展水平已超过北方,江南成了国家的财赋之源。唐征天下赋税,江南竟占90%。于是长江与运河成了各王朝的生命之线,官办航运占据了主导地位,跃入了兴旺繁荣的时期。至宋代,仅漕粮一项的年运量,最高时就达800万石。唐时,扬州已发展为全国最大的江海港口与内外贸易中心之一。其他港埠也都有“商舟辐辏”、“舸舰迷津”之盛。民营航运业应时而兴,号称天下最繁华的扬(州)益(成都)二州,常有“商贩千艘”往来其间。“万斛之舟”已是官民的常用运船。“日

夕流衍”的粮、盐、茶、丝，显示了货物运输的盛景。至明清时期，随着社会经济关系的变化，长江官办航运逐渐衰退，民营航业却因此而繁兴，并日益取代官航，在流域中承担起了大量的棉布、丝绸、粮食、食盐、茶叶及瓷器等货物的运输。古代长江航运由为方国的军事服务到为各王朝的经济服务，再继而为自发的商品经济服务的演变规律，决定了它在明清时期发生缓慢的质变。

1840年鸦片战争之后，中国开始进入了半殖民地半封建社会。外国航运势力逐渐侵入长江。从此，长江航运进入了既蒙受屈辱，又充满抗争的新的历史时期。近代长江航运正是在各种政治矛盾交织、诸种经济势力竞争、军事活动频繁的历史条件下发生、发展的。被扭曲了的社会形态，把此时期的长江航运塑造成了一个多元的复杂形象。随着一系列不平等条约的签订，长江干支流中竟有10多个港口任外国舰船随意出入。轮、木船舶争运流域之货，华商、洋行共航长江一水。一时间多家的外国航运企业挤入长江逐利，我国航运企业也受激励而竞起。先有招商局的开办，继有众多民族资本航运企业的新兴和发展。民生公司则是这一时期民族航运企业中的佼佼者。至抗日战争前夕，中外轮船航运业的船舶总吨位为29.5万吨，其中外轮以47%的吨位揽运了62.4%的货物，可见其喧宾夺主之势。抗战的胜利为民族航业的发展带来了良机，但不久因国民党政府发动反人民的内战，又使其陷入了生产停滞、营业不振的困境。由于中国政府的腐败无能，外国资产阶级的贪婪，中国航运界的幼弱以及无政府状态的盲目竞争，决定了近代长江航务、航政建设的落后。总之，在这109年的历史中，长江航运可谓繁茂杂芜纷呈、利弊得失两兼。其时，既丧失了航权，又冲破了封闭；既蒙受了外国资本的剥削，又加快了封建经济的解体；一方面是旧式木船倍受摧残，另一方面又是新式的船舶投入航运；既付出了沉重的代价，又学到了一些近代科学技术；既深蒙耻辱与苦难，又带来了机遇和希望。

1949年10月1日，中华人民共和国成立，从此长江航运获得了新生。此后，长江航运所走过的历程，虽跨度较短，但发展迅速，业绩宏伟，在长江航运史上是最为辉煌的篇章。在中国共产党的领导下，长江航运

的生产力获得了从未有过的大解放。广大航运职工,自力更生,艰苦创业,基本上建成了航道、运输、港口、造船等诸要素配套发展的社会主义长江航运事业,取得了巨大的成就。到1985年底,水系中通航里程总计达7万多公里;运输船舶保有量为77081艘,628.2万载重吨,43.8万载客位;货运总量为26762万吨,客运量为21133万人次;大小港口计1398座,这是新中国长江航运事业兴旺发达的主要标志。川江航道的全面整治、全线航标灯的电气化、船舶的标准化、顶推运输法的推广、集装箱的采用、港口机械化作业程度的不断提高、通信导航手段的改进以及大批水运专业人才从长江水运院校走上工作岗位,反映了今天长江航运已开始向现代化的目标迈进。

建国以来,长江航运曾多次参与了重大军事行动中的物资运输,承担了重点城市急需物资的供给,并在沿岸钢铁、化工、能源工业和铁路建设、农业生产等各项物资运输中为流域社会经济的发展与繁荣,发挥了先行官的作用。在党的改革开放方针指引下,今天长江正敞开胸怀迎接来自世界各地的海轮。长江航运企业的船舶也跨海越洋,远航亚太地区及非洲各地,迈出了开拓者的步伐。

历史的经验表明,充分利用长江这条运输大动脉,大力发挥长江水运优势,是繁荣流域经济乃至实现全国四个现代化的一项极为重要的战略措施。水系中每年所创造的工农业总产值几乎占全国的一半,是一个十分富饶的经济带。长江水系有占全国70%的内河通航里程,到1985年底,其货运量占全国内河货运总量的78%,货运周转量占89%,从宏观战略上显示了它在我国经济振兴中举足轻重的地位和作用。无论从我国国民经济和社会发展的全局考察,还是根据国民经济布局 and 建立综合运输体系考虑,都必须十分重视和积极开发长江航运。新中国长江航运的历程也不是一帆风顺的。由于经验不足,前进中经历过曲折,探索中也有过失误。但只要遵循中共十一届三中全会的正确路线,把准航向,认真总结经验,继续坚持以经济建设为中心,坚持四项基本原则,坚持改革开放,搞好治理整顿,进一步深化改革,长江航运必将以更快的速度向前迈进。

盛世修史,是我国的一个良好传统。1982年,长江航运管理局遵照交通部和航海学会的指示,组建了长江航运史编写委员会。后来委员会受长江航务管理局、长江轮船总公司和中国航海史研究会的委托,组织领导了《长江航运史》和长江航道、港口、船厂、航政及轮船运输史书的编写工作。现在,《长江航运史》(古代部分)、《长江航运史》(近代部分)、《长江航运史》(现代部分)分别经各位主编和编写人员的艰苦秉笔,陆续和读者见面。完成这样一项重要的文化工程,是值得庆幸的。它也给长江航运历史增添了光彩的一页。这部三卷集的大型历史著作,占有翔实的史料,为今后发展长江航运,加快长江水运事业的现代化建设,提供许多有益的借鉴,具有很重要的现实意义。马克思、恩格斯曾在《德意志意识形态》一文中指出:“历史不外是各个时代的依次更替,每一代都利用以前各代遗留下来的材料、资金和生产力;由于这个缘故,每一代一方面在完全改变了的条件下继续从事先辈的活动,另一方面又通过完全改变了的活动来改变旧的条件。”因此,观今必须鉴古。要使长江航运事业获得更大的新的发展,就要善于从前人的活动中寻取能改变现实条件的经验。过去的长江航运,是历史上无数劳动群众从事过的水上运输生产实践,是众多敢于在大江弄潮先驱者们的开拓史。古代的船工,近代的海员,今天当家作主的广大水运职工世代相继,在数千年披荆斩棘、开发长江、发展航运的过程中,建立了千秋功业。他们留下的可资师承的经验,可以启迪思维,开扩视野。历史发展的必然趋势之所以是长江后浪推前浪,世上今人胜古人,就是在于今人总是站在前人的肩上继续前进的。

我国古今史学界的专家学者们,在一般通史和各类专业史领域中的撰著,浩若烟海,然而研究长江航运历史的专门著作却未曾面世。今天呈现于读者面前的《长江航运史》古代、近代、现代三卷巨著,作为专门研究数千年来长江航运事业发生、发展规律的经济技术史,可谓是在这方面初步涉足、填补空白的拓荒之作。它对于历史上长江航运与流域乃至全国社会经济发展的关系,对长江航运事业中生产力和生产关系的矛盾斗争,对航运界人们同自然的较量,对航运业内部诸要素之间如

何协调发展及对长江水资源的综合利用等问题,都作了探索性的论述。因无前鉴,难为尽善。同时,它作为一项重要的精神文明建设成果,亦不失为对水系广大航运职工进行热爱社会主义祖国、热爱长江、热爱航运事业教育的好教材。书中所述的历史上为开发长江航运而尽智献力、艰苦奋斗,甚至为之献身的有功者的感人事例,无疑会激励我们为更快地建设现代化的长江航运事业而搏击奋进。

彭崇熙

前 言

《长江航运简史》(以下称《简史》)是根据长江航务管理局主要领导同志的提议,作为热爱祖国、热爱社会主义、热爱长江航运的历史教材而编写的。在这之前,我们曾组织编写了一部《长江航运史》,是一部具有一定学术价值的著作。但由于篇幅太长,印数有限,对于长江航运广大职工来说,既不可能做到广泛阅读,也不可能通读全书。而编写一本《简史》,增加印数,扩大阅读范围,可以满足广大读者的需要,起到历史教材的作用。

编写《简史》,既不是在原书基础上摘编,也不是离开原著另外编写,而是以原著为基础,根据史书编写的六条标准,进行浓缩、提炼、升华,力求做到:在内容上,充分反映长江航运历史从古到今发生、发展、变化、盛衰的过程和全貌;在语言文字表述上通俗易懂、简明扼要、可读、可信、可教,有一定的吸引力。《简史》涉及的范围,以长江航运干线为主,同时也适当增加了水系支流航运的部分内容。《简史》全文编入了《长江航运史》的序言和古、今、现代三个部分的结束语。

《简史》的断限,上限起自远古,下限断至1990年,分古代、近代、现代三部分。即从远古至鸦片战争前为古代,鸦片战争至中华人民共和国成立前为近代,中华人民共和国成立至1990年为现代。全书共分11章,约37.5万字。根据详今略古的原则,古代二章约8万字,近代三章约9万字,现代六章约18.5万字,其他约2万字。

建国以来,由于长航党政班子变动较多,人员调动比较频繁,党政副职以上人员不能一一列入,在正文中只列入长航局一级党政正职人员,党政副职以上人员名单以时间为序列在《简史》正文后面。

为了编好《简史》,成立了《简史》编写组,马志义任主编;陈建国、张后铨、许可、罗传栋任副主编,并分别担任《简史》的编写工作。

在《简史》编写过程中,得到长航局和中长集团总公司主要领导和有关部门的大力支持,长航局局长林云卿、中长集团总公司总裁李宗琦、党委书记蔡 驱,在编写和出版经费上给予了很大支持;有关领导和部门提供了部分重要资料。长航局前任局长唐国英、现任党委书记张永泰为本书作序,原交通部副部长陶 琦为本书题写了书名;钟幼鹏、闵学须同志参与“七五”期长江航运史实的审定工作,并提出了宝贵意见。中长集团顾问、原长轮总总经理顾永怀、党委办公室主任高峰、宣传部长刘 锋、长航局党委宣传部部长陈忠福、党委办公室主任向世荣、副主任张臣斌为《简史》的编写出版做了大量工作。在此一并表示感谢!

《简史》的编写始于 1994 年 9 月,完稿于 1996 年 3 月,历时一年半。由于时间仓卒,编者水平有限,编写中的不足和疏漏之处在所难免。敬请专家、学者和广大读者不吝赐教。

编 者
1996 年 3 月

目 录

序	唐国英 张永泰	1
《长江航运史》序言	贺崇升	3
前 言		9
第一章 长江航运的起源与早期的发展		
(上古~580 年)		1
第一节 上古先民的水上活动		1
一 治江的传说		1
二 排筏的出现与独木舟的创造		3
三 木板船的问世与商周的航运		6
第二节 长江航运的初兴		9
一 地区性航运的萌发		9
二 航运在军事上的利用		11
三 贡道的形成与水运的开拓		13
四 长江中下游的商航货运		16
第三节 长江航路的贯通与航运的发展		17
一 河道的演变与航道建设		17
二 秦皇汉武巡游长江		20
三 干支流航运的发展		22
四 漕运的肇始与初兴		24
五 商航货运与个体船户的曲折发展		26
第四节 港口的兴衰与航务管理		28
一 干支流早期的港津		28

二	流域港口的发展与军舟集泊地的出现	30
三	干流中心港口的兴衰	32
四	航务管理与关税	33
第五节	流域造船业的发展	34
一	造船工场的分布	34
二	造船技术的提高	35
三	军舟的建造	35
四	船舶推进工具的大突破	36
第二章	长江航运的繁荣与新型航运业的萌芽	
	(581~1840 年)	38
第一节	大运河的开凿与长江航道的治理	38
一	干流河道的变迁	38
二	南北运河的开凿与维修	40
三	长江航道的治理	42
第二节	官办航运的发展与衰落	45
一	漕运与其他官办航运的兴盛与衰落	45
二	商行的繁荣与民间船户的发展	50
三	新型航运业的萌芽	54
第三节	沿岸港口的演变与发展	57
一	隋唐时代沿岸港口的兴衰	57
二	宋元时代流域港口的演变	59
三	南京港的复兴与汉口港的崛起	61
四	流域的其他港埠	63
第四节	水运交通管理	65
一	水运法规、机构与职官的建立	65
二	内河运价与关税的征收	67
三	外来商船的管理	70
第五节	长江流域造船业的大发展	72
一	隋唐时期造船业的大兴	72