

001379

中国水运史丛书

重庆长江轮船公司史

人民交通出版社

中国水运史丛书

# 重庆长江轮船公司史

白  
郁  
水  
題

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

### 内 容 提 要

本书记叙了我国西南地区最大的内河航运企业——重庆长江轮船公司成立以来在体制机构、隶属关系、运力运量、经营管理、科技进步以及职工生活等方面的发展变迁过程，记录了公司 40 余年的艰难历程和辉煌业绩，从一个侧面反映了国营大型航运企业的发展概貌。

## 重庆长江轮船公司史

CHONGQING CHANGJIANG LUNCHUAN GONGSI SHI

重庆长江轮船公司史编委会 编

正文设计：崔凤莲 责任校对：戴瑞萍

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：10.375 插页：5 字数：278 千

1994 年 10 月 第 1 版

1994 年 10 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数：0001-2000 册 定价：20.00 元

ISBN 7-114-01909-2

F·00237

## 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 (以姓氏笔划为序)  
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉  
朱杰勤 庄为玘 何明德 陈嘉震  
谢中峰 魏启宇

## 长江航运史编委会

主 任 马志义  
副主任 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰  
荣作垣  
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 邹恢庆 陈建国  
陈宣鼎 陈思本 张锡英 张先才  
张后铨 庞永元 周 华 罗光琪  
国都君 钟幼鹏 贺理富 高 鹏  
郭士光 袁爱萍 袁英茂 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

## 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 (以姓氏笔划为序)  
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉  
朱杰勤 庄为玘 何明德 陈嘉震  
谢中峰 魏启宇

## 长江航运史编委会

主 任 马志义  
副主任 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰  
荣作垣  
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 邹恢庆 陈建国  
陈宣鼎 陈思本 张锡英 张先才  
张后铨 庞永元 周 华 罗光琪  
国都君 钟幼鹏 贺理富 高 鹏  
郭士光 袁爱萍 袁英茂 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

## 重庆长江轮船公司史编委会

主任 唐永智  
副主任 袁奕尧 徐志高 梁贡生 罗海均  
委员 (以姓氏笔划为序)  
田恒生 李新 乔学和 陈能铨  
陈正一 吴泰声 诸蓉蓉 傅相诚  
窦长安  
主编 徐志高  
副主编 田恒生 傅相诚  
编写 陈全福 潘丽星 袁国昌 李作平  
姚如衡 彭富民 秦新华

# 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》等部。

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。

## 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。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今 7000 多年前，我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，我国已有坚固的船舶，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，这是我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，是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了 200 多艘海船，两万多人的庞大船队，历访了 30 多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展，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。元代曾来我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，二分无赖在扬州。”可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我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，历来是我国繁荣富庶之地。我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。这条运河无论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所控制，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，透过反复的历史现象，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，清代的勒辅、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，更不胜枚举。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材料。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。我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，使之一代一代传下去，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，我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

## 前 言

重庆长江轮船公司，是交通部长江轮船总公司所属的地区公司，是国家二级企业，西南水运的主力军，西南经济建设的重要交通支柱之一。其前身是1950年1月成立的长江航务局重庆分局，1984年改名为重庆长江轮船公司。到1990年，公司已有40年的历史。40年来，公司在异常艰险的川江航道上，为祖国的社会主义建设作出了巨大贡献，积累了丰富的经验。编写《重庆长江轮船公司史》，总结历史的经验教训，不仅对公司的物质文明和精神文明建设，而且对振兴整个川江航运将产生深远的影响。

本书记述的时间，上限为1950年1月，下限为1990年12月。

本书是在长江航运史编写委员会的指导下，在重庆长江轮船公司的领导下，按照中国航海史研究会关于出版中国水运史丛书的规范，由《重庆长江轮船公司史》编写委员会组织编写的。

本书在编写过程中，蒙四川省档案馆、重庆市档案馆、重庆市图书馆、长航档案处、重庆市地方志编辑室、重庆港、涪陵港、万县港、宜昌港、泸州港、宜宾港、重庆航道分局、重庆航道工程局、东风船厂、川江船厂、川江港机厂以及重庆港航监督局等单位提供了宝贵的资料；中国航海史研究会、人民交通出版社和长江航运史编辑室的专家对史稿进行了精心地审阅和指导；公司许多离退休老领导提供了宝贵的意见。在此一并表示感谢！

本书从搜集资料到成稿，经过了4年多时间，查阅了约200万字资料，广泛征求了各方面的意见。但由于水平有限，问题和错误在所难免，敬请读者批评指正。

编 者

1993年10月30日



重庆长江轮船公司办公楼

公司领导召开办公会议





渝申、渝汉航线大型客轮



航行在瞿塘峡中的客轮



驾驶台





大型顶推船队