

100620



重 庆

内河航运志

科学技术文献出版社

重 庆 内河航运志



科学技术文献出版社

重庆市交通局交通史志编纂委员会

主任委员 沈盛辉

第一副主任委员 胡振业

副主任委员 邓誉久

委员(以姓氏笔画为序)

王机 古正涛 左传智 安瑞希 刘本祥 任均孝

张铭钟 杨健 何焱春 李文浩 李世春 陈庆初

陈勇 陈林 郑道访 赵四海 高鸿斌 龚继震

顾忠江 黄同科 黄宗振 葛玉堂 曾志明 蔡永刚

谭卫 戴荣声

主 编 邓誉久

副主编 廖宗扬

编写人员(以姓氏笔画为序)

毛靖远 左传智 龙述昌 邱昌明 肖勇 黄定淮

黄振炎 张孟川 罗安社 廖宗扬

◀ 李鹏同志于1984年二月2日乘「岷江」号气垫船，考察长江重庆港。



▶ 四川省重庆轮船公司「岷江」号气垫船。



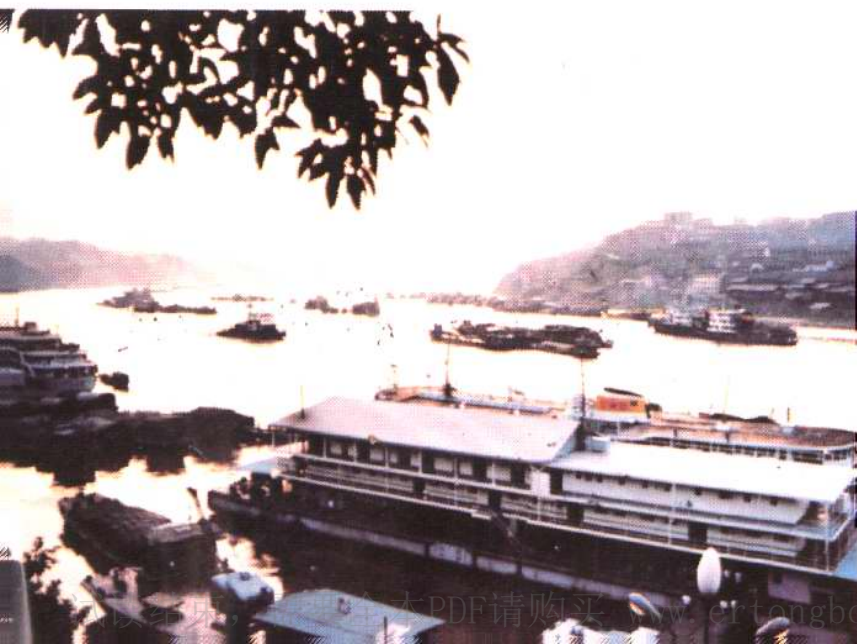
◀ 重庆长江轮船公司「峨眉」号豪华游船。





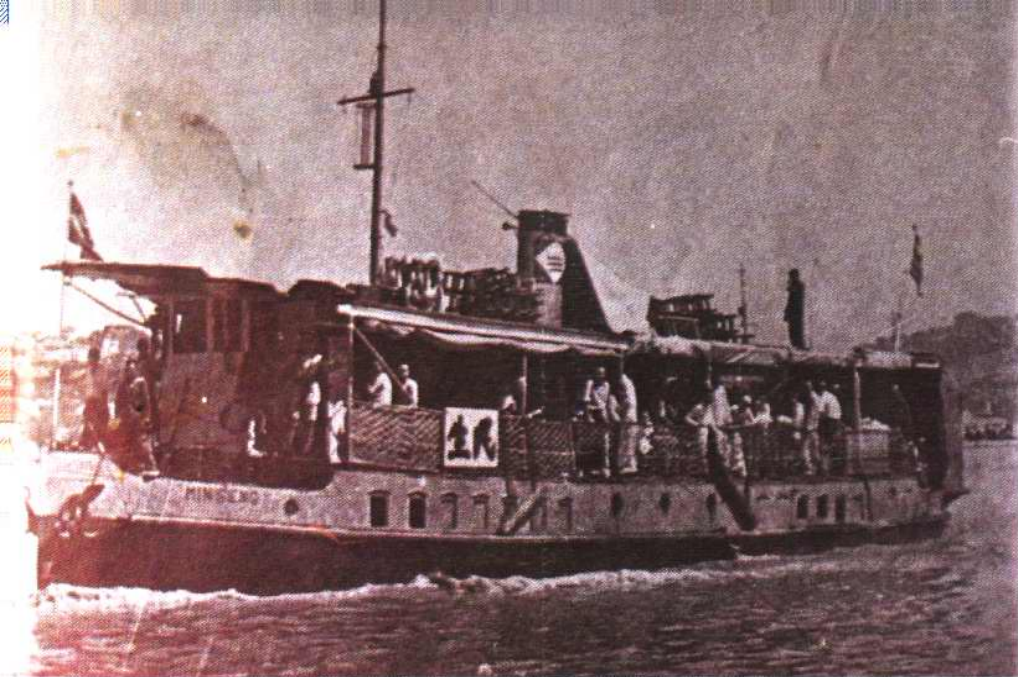
◀ 重庆港客运站大楼。

▶ 重庆港监督艇。



◀ 重庆港1015号客运趸船。

▲ 1926年7月23日民生公司第一艘轮船——
『民生』轮。



▶ 四川省重庆轮船公司『川运5号』客轮，
荣获交通部授予『文明客船』称号。

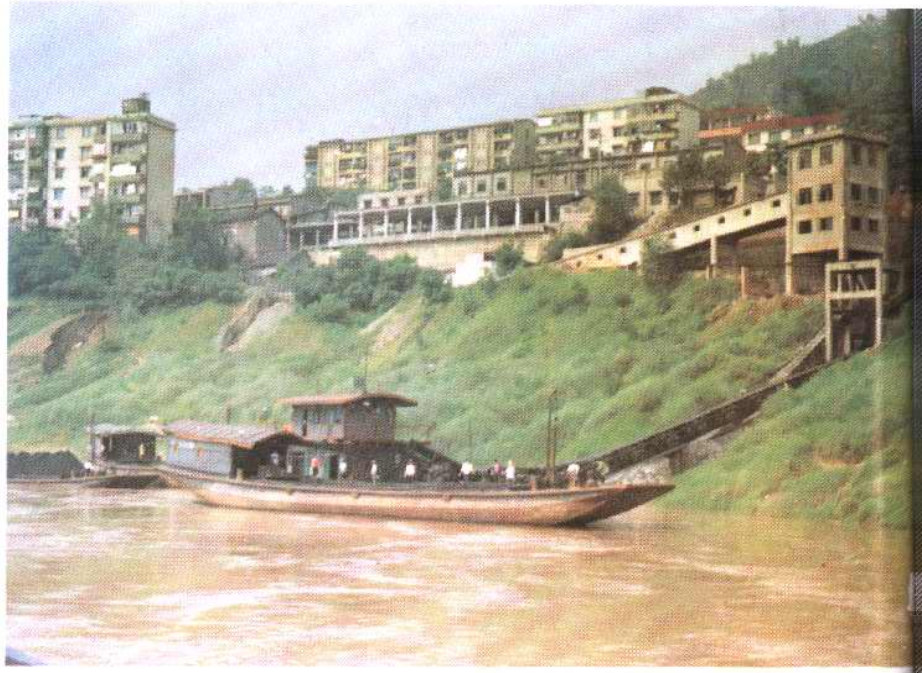
◀ 綦江『綦江船闸』。



◀ 重庆港九龙坡码头1200吨级浮吊。



▶ 北碚港朱家沱煤炭码头



◀ 四川省重庆轮船公司泸州船厂用气囊下墩。





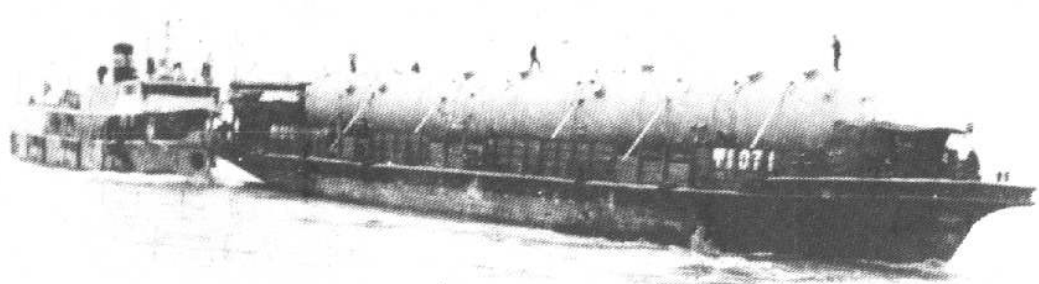
◀ 人力木船。

▶ 撮箕木船



◀ 五板木船

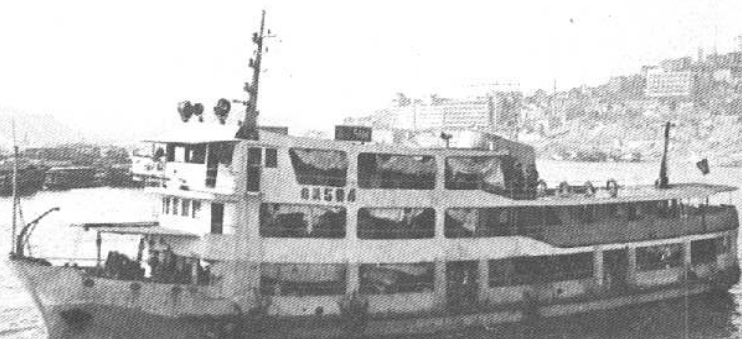
◀ 1974年四川省重庆轮船公司“红卫3号”
轮拖甲107号驳，运四川泸州天然气化工厂进
口的大件设备在运输途中。



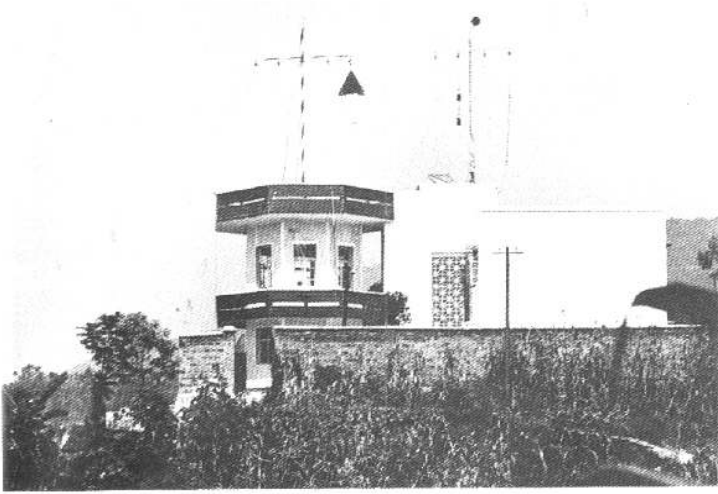
▶ 四川省重庆轮船公司支农化肥船队



◀ 重庆市轮渡公司轮渡504客轮。



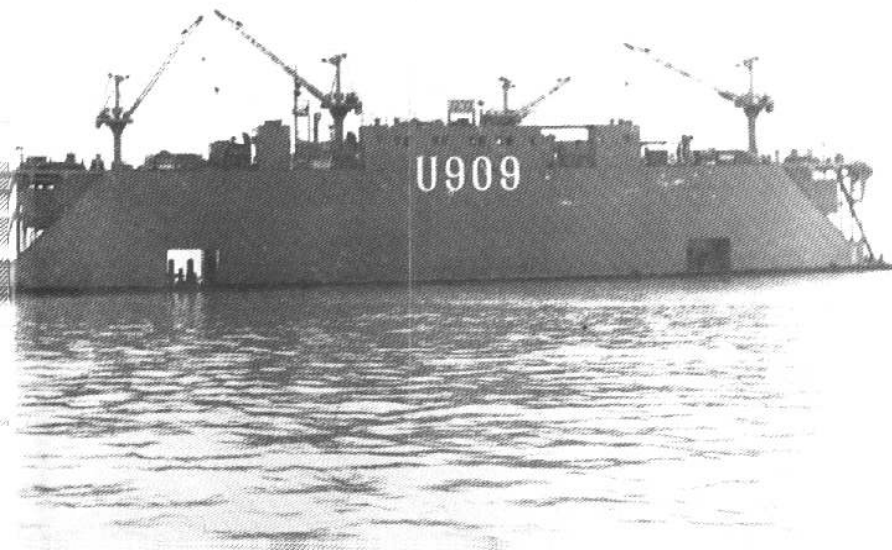
◀ 今日的信号台。



▶ 蒲河桃花滩（大勇）船闸碑文。



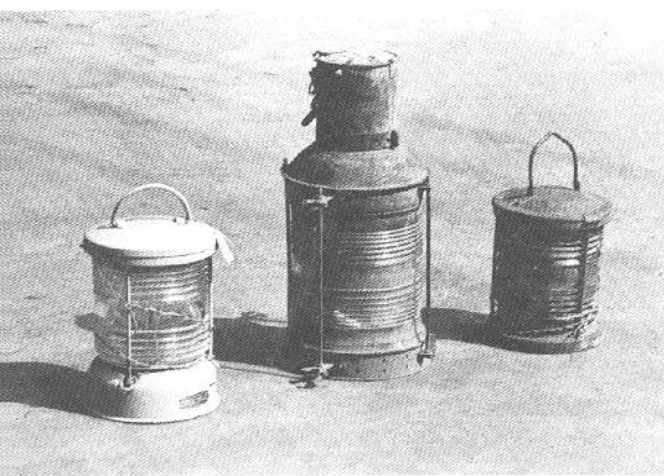
◀ 1980年四川省重庆船厂制造举重600吨级军用浮船坞（U909）。



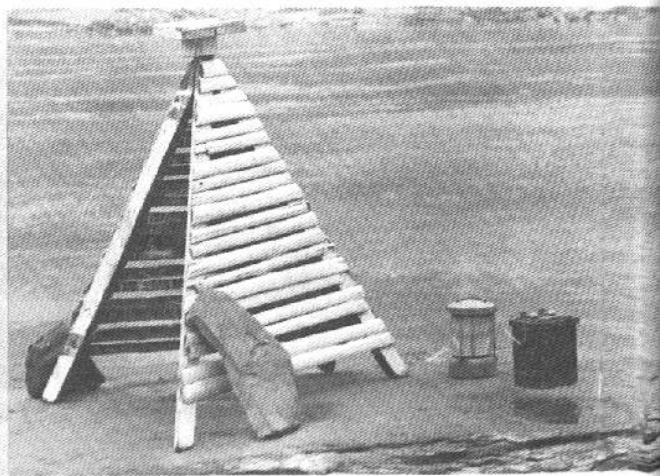


◀ 川江第一艘20马力航标艇

▶ 钢扒疏浚船。



▲ 助航浮标灯。



▲ 助航岸标及标灯。

前 言

重庆内河航运历史悠久。早在二万多年前市境长江流域已有旧石器时代古人类活动遗迹。距今五千年的新石器时代，重庆地区河流两岸阶地上有较多的人口聚集。先民们依山傍水以渔猎兼营农耕生活。《后汉书·南蛮西南夷列传》已有廩君乘土船独浮之说，佐证巴族时也有陶船。巴人船棺证明，巴国时独木舟早已出现。《史记·张仪说楚王》记述巴国和蜀国已有舫舟，一舫可载五十人与三月之粮，下水而行，一日行三百余里。木帆船运输从巴国至近代，直到现代的70年代，延续时间相当久远。

轮船从近代开始，于1898年“利川”轮试航重庆成功，到1908年中国人自己的川江轮船公司成立，至民国初年国轮兴起，而外轮也不断入侵。1927年中国著名的航运事业先驱卢作孚创办了民生公司，在困难中崛起，联合川江国轮，战胜了外轮侵略，为航运事业作出了卓越贡献。在这一历史时期，重庆的轮船业兴衰起伏波动不定。在帝国主义、官僚资本主义的垄断下，挣扎喘息。至1950年12月统计，重庆有轮船公司31家，轮船158艘，8万余吨运力。

新中国成立后，废除了官僚资本主义和帝国主义对内河航运业的垄断统治，对生产资料私有制进行了社会主义改造，消灭了剥削制度和剥削阶级，建立了生产资料公有制和按劳分配为主体和基本特征的社会主义经济制度，从而为航运业的发展开拓了广阔的前景。

中国共产党的十一届三中全会后，内河航运坚持以经济建设为中心，坚持四项基本原则，坚持改革开放，在“有河大家走，国家、集体、个体一齐上”精神指引下，推动了重庆的航运业迅速发展。1985年底，全市专业航运企业共有38家，加上厂矿、企业自备船及乡镇船舶，共有机动船649艘，45 053客座，32.29万马力，驳船2 248艘，55.9万吨；机帆船16艘，324吨，460马力；木帆船1 173艘，11 434吨。四川省重庆轮船公司从长江进入近海国际海运。重庆的航运业从此由内河走向世界。

城因水兴，水促进了城市的发展。重庆市当长江、嘉陵江两江之汇，长江上控宜宾、泸州、合江；左有嘉陵江、涪江、渠江、御临河、琼江，右有塘河、綦江、笋溪河等支流，还有众多的小河、溪流、湖泊，而成为百川交汇之处，形成了从古至今终年畅通的运输线。由于地理位置优越，自然、经济等条件较好，从巴国以来，在重庆人民前赴后继的努力下，使重庆逐渐发展成为长江上游的经济中心，水陆交通枢纽，对外贸易港口。

江河促进了市的经济发展，现重庆市已成为冶金、机械、化工、纺织、食品五大行业为主体，门类比较齐全，有较强物质技术和配套能力的综合性工业基地。在全国工业38个行业中，重庆有33个行业。因工业用水和交通之需，这些企业主要分布在江河之滨。

重庆沿江旅游胜地众多，巴渝12景中与江河直接相关的有：字水宵灯（重庆夜景，有万家灯火）、龙门浩月、黄桷晚渡、统景探幽、双流合璧（朝天门）、凌虚飞渡（嘉陵索道）、独钓中原（钓鱼城）、云霄泉峡（温塘峡口）八景。其他四景也在江河之畔。

重庆的内河航运史是重庆文明史的重要组成部分，它对重庆文明史的形成和发展，产生过巨大的作用。几千年的内河航运史，是一部历经盛衰起伏的历史，它随着社会、政治、经济的变化而变化，随着经济因素的消长而消长。然而史书对航运的情况记述不多，近世虽有档案报章可循，但零星分散，难窥全貌，至今尚无市的航运专著。本志编纂问世，旨在广征博采，以辩证唯

物主义和历史唯物主义观点,探索重庆内河航运的起源、兴衰及其发展规律。愿本书成为重庆航运工作的小百科全书,为四化建设服务,达到承先启后,继往开来,“存史、资治、教育”的目的。

在这里,特向支持我们工作的各兄弟单位,各区县交通局、直属单位和参加编纂本志的所有同志,致以衷心的感谢,并献给交通部门广大职工及历史、地理、经济学界的专家、同仁匡正。

胡振业

一九九二年五月

编辑说明

一、重庆依水建城，地处西南要冲、四川东南，面积 23 114 平方公里，人口 1 492 万人，是一座具有悠久历史的著名城市。公元前 12 世纪，重庆就是巴国的首邑；1392 年明玉珍反元起义在此建都，国号大夏；抗日战争时期，又是国民政府的陪都，故历来有“三都”之称。嘉陵江北来，长江东去，得舟楫之利，百物聚散，商贾云集，与国内外交往频繁。

二、重庆河流众多，水源充沛，四季不冻，对航运的发展有得天独厚之优势。以长江为主通道所汇集的全市大小河流 105 条，3 784.3 公里，其中通航 51 条，1 887.3 公里，组成全市相联的天然水运网。沟通重庆 9 个区 12 个县和 552 个乡镇，水运四通八达。

三、航运是第四物资生产部门，是五种运输业的主要部分。造船、筑港、航道建设等工程的发展，应该在我市的史志书中有所反映，它既服务于现在，又在未来某个时候起作用。《重庆内河航运志》旨在为重庆水上运输服务，为重庆内外贸易繁荣兴旺服务，为社会主义事业服务。本志书除前言外，分概述、航道、港口、木船、轮船、航运管理、水运工业和杂记 7 编。各编结构采用编、章、节、目四个层次，均以事命题。

四、几年来，各地收集的资料十分浩繁，编辑们到过南京档案馆、四川档案馆、重庆档案馆、重庆博物馆、重庆图书馆及市属各区、县档案馆、图书馆，抄录前志和资料。相互考核及采用的书籍资料有：《四川省内河航运史》、《重庆长江轮船公司史》、《长江上游航道史》、《重庆港史料》、《四川省重庆轮船公司史料》、《民生公司史料》、《重庆市轮渡公司史料》，重庆市北碚等 9 个区交通志（稿）、重庆市合川县等 12 个县交通志（稿）、涪陵地区航运公司史料，以及童思正《古代的巴蜀》、燕庄和《古代巴史中的几个问题》、曹学全《蜀中名胜记》、白寿彝《中国交通史》、张肖梅《四川经济参考》、卢国纪《我的父亲卢作孚》、张天佑《中国港口》、彭伯通《重庆题咏录》、周勇和刘景修《近代重庆经济与社会发展》、兰勇《四川各代交通路线史》，还有各种解放前后的刊物《中国航业》、《四川月报》、《四川经济月刊》、《重庆国民公报》、《嘉陵江报》、《重庆工商史料》、《古城重庆》、《长江航业之今昔》、《川江航业史观》、《扬子江宜渝段航运》、《星周刊》《川江各轮小史》、《建国后川江航运发展》、《川江航运概况》、《川江轮运简况》、“长江轮船一览表”等。

五、《重庆内河航运志》的编辑工作受到各级领导和有关方面的关怀支持，在此向给我们提供史料的单位和个人及参加本志编辑的全体同志，表示衷心感谢！

由于编辑水平和历史知识有限，本书难免有错误和失漏之处，望读者提出批评指正。

一九九二年五月

目 录

概述	1~4
第一编 航道	1~51
第一章 长江重庆段	1~11
第一节 自然状态	1~3
一 山川地貌	1~2
二 水文	2~2
三 主要险滩	2~3
第二节 治滩	3~9
一 古代治滩	3~3
二 治理木航航道	3~4
三 治理轮船航道	4~9
第三节 助航设施	9~11
第二章 嘉陵江重庆段	12~26
第一节 自然状态	12~13
第二节 航区	13~13
第三节 滩险	13~15
第四节 治滩	15~17
第五节 导航设施	17~26
第三章 涪江重庆段	27~29
第一节 自然状态	27~27
第二节 治滩	27~29
第四章 渠江重庆段	30~33
第一节 自然状态	30~30
第二节 治滩	31~33
第五章 綦江	34~40
第一节 自然状态	34~34
第二节 治滩	34~38
第三节 闸坝维修	38~39
第四节 闸坝管理	39~40
第六章 支流	41~51
第一节 汇入长江支流	41~41
第二节 汇入其他江河支流	42~51
第二编 港口	52~114
第一章 长江重庆港	52~61
第一节 地理概况	52~53

第二节	演变发展	53~56
第三节	港口现状	56~78
一	各种设施	56~56
二	客、货运码头	56~60
三	专用码头	60~61
第二章	长江其余 13 个港	62~89
第一节	鱼洞港	62~62
第二节	珞璜港	62~63
一	地理概况	62~62
二	演变发展	62~63
三	港口现状	63~63
第三节	冬笋坝港	63~64
第四节	几江港	64~66
一	地理概况	64~65
二	演变发展	65~65
三	港口现状	65~66
第五节	油溪港	66~66
第六节	白沙港	66~67
第七节	朱杨港	67~68
一	地理概况	67~67
二	演变发展	67~68
三	港口现状	68~68
第八节	朱松港	68~69
第九节	鱼嘴港	69~69
第十节	明月沱港	69~70
第十一节	木洞港	70~70
第十二节	洛碛港	70~71
第十三节	长寿港	71~89
一	地理概况	71~71
二	演变发展	71~72
三	港口现状	72~89
第三章	嘉陵江 8 个港	90~103
第一节	大石港	90~90
第二节	水土港	90~91
第三节	北碚港	91~92
一	地理概况	91~91
二	演变发展	91~92
三	港口现状	92~92
第四节	草街港	92~93

第五节 盐井港	93~93
第六节 合川港	93~95
一 地理概况	93~94
二 演变发展	94~95
三 港口现状	95~95
第七节 云门港	95~95
第八节 泥溪港	95~103
第四章 其它江河 8 个港	104~114
第一节 綦江港	104~104
第二节 三江港	104~105
第三节 赶水港	105~105
第四节 安居港	105~106
第五节 潼南港	106~106
第六节 小沔港	106~107
第七节 虎峰港	107~107
第八节 狮子滩港	107~114
第三编 木船	115~196
第一章 水驿与木船帮会	115~120
第一节 水驿	115~117
一 汉代水驿	115~115
二 元代水驿	115~116
三 明代水驿	116~116
四 清代水驿	116~117
第二节 木船帮会	117~120
一 长航船帮	117~118
二 短航船帮	118~119
三 区县船帮	119~119
第三节 各种陋规	119~120
第二章 航业公会与航运工会	121~126
第一节 重庆航业公会木船分会	121~122
第二节 川江民船公会、船员工会联合会	122~123
第三节 重庆市驳船商业同业公会与船员工会联合会	124~124
第四节 解放后工会、船协	124~126
一 长航木船工会	124~124
二 短航木船工会	125~126
三 船民协会	126~126
第三章 解放后运力组织	127~131
第一节 长航私营组织	127~127
一 联营社	127~127