

# 1949—1978年巢湖流域航运业发展探究

唐传炳

(安徽大学 历史系, 安徽 合肥 230039)

**摘要:**巢湖流域境内河港密布,农矿资源丰富,自古以来便是航运要道。新中国成立后,当地政府恢复、扩建了巢湖流域的港口码头等基础设施,增辟了多条货运、客运航线,修建了造船厂,成立了木帆船运输社等有利于航运业发展的组织机构,提高了船民工资和福利待遇。这些综合举措的实施促进了巢湖流域航运业不断地向前发展。

**关键词:**巢湖流域;船舶;航运业

中图分类号:F552.754

文献标识码:A

文章编号:1671-9891(2019)01-0025-05

## 0 引言

位于皖中的巢湖,水路交通发达,近代以来成为江淮间物资集散、客商集聚的要道。新中国成立后,当地政府在原有基础上对巢湖港口进行了扩建,并成立了运输社,修建了造船厂,改善了巢湖流域的航运条件,推动了航运业的发展。长期以来,学术界对巢湖流域的航运业有所关注,但都是与其他行业相结合讨论,关注力度明显不够。本文立足于航运业本身,从船舶运输、组织管理等方面对该问题单独做一系统探讨。

## 1 巢湖地区的航运条件

巢湖位于安徽省中部,为合肥、巢湖2市和肥东、肥西、庐江、含山、和县5县环抱。巢湖属长江下游左岸水系,进水河流有30多条,主要有杭埠河、南淝河、白石山河、柘皋河等,呈向心状分布,主要集中在湖的西北部。湖水经裕溪河流入长江,沟通了长江水系。流域面积达12 938 km<sup>2</sup>,包含无为、舒城、合肥等地的全部及含山、和县、庐江、六安、肥东、肥西、长丰县和巢湖市的一部分。汇入巢湖的集流面积为10 106 km<sup>2</sup>,年径流量相当丰富,流域内多优良港湾,运输航线纵横交错,船队畅通无阻。<sup>[1][56]</sup>

由于湖水浸润了沿岸的土壤,巢县、合肥、庐江等平原地区盛产稻米,芜湖成了有名的米市。位于巢湖西岸的三河镇也盛产米谷,其产量能够供养人口大县合肥80万人口吃3年。除稻米以外,鱼类也是巢湖的一大产品。巢湖的银鱼、螃蟹肉质肥美,颇受外地人喜爱。<sup>[2]</sup>除了丰富的农业资源,巢湖地区还有大量的矿产资源,已发现的有煤、铁、铜、石灰岩、硫铁矿、明矾石、石膏、白云岩、耐火黏土等34种,其中铁、硫、明矾石、各类灰岩是本区的四大优势矿产。矿产分布相对集中在三个区域:一是庐南的硫、铁、明矾石和伴生石膏集中区;二是巢湖至东关的化工灰岩、水泥灰岩和水泥辅料集中区;三是和县石杨—含山—巢湖市的溶剂灰岩、白云岩和耐火黏土等冶金辅料集中区。区域内探明有大中型矿床35处,隶属11个矿种。<sup>[3]</sup>凭借优越的地理位置以及丰富的农业资源、矿产资源,巢湖地区的航运业在新中国成立后得到了充分的发展。

## 2 港口码头建设、船舶修造及运输航线的发展

巢湖市港口码头众多,是巢湖地区与外地进行经济贸易往来的重要货物中转站。其中巢湖港、散兵港、柘皋港为巢湖地区物资集散的水运枢纽,将巢湖地区丰富的农、矿产品源源不断地运往外地,促进了当地的经济的发展。

### 2.1 港口码头建设

巢湖港上连巢湖,下通长江,是一个天然的水上运输良港。巢湖港位于巢湖市区,是皖中煤炭、化肥、粮

收稿日期:2018-10-24

作者简介:唐传炳(1995—),男,安徽池州人,安徽大学历史系硕士研究生。

食和其他农副产品运输的中转站。新中国成立前,巢湖港只有3处狭小的石阶码头,主要出港货物为稻米、小麦、菜籽、棉和麻。东门外的码头为客运码头,仅有小型木质趸船,客运量小。1950年3月,新成立的巢湖航务管理局开始对巢县港进行规划建设。由于巢湖港主要是货运码头,因此巢湖港的陆地部分面积大,仓库及货场较多。流域内的煤栈桥码头位于铁路专用线以东,1964年在这里设计建造了一条50 m长的煤炭坑槽机械运输线,将巢湖流域的煤炭资源不断地运往外地。双桥河码头位于巢湖市西北3 km的双桥河,距离水泥厂0.5 km。1959年水泥厂修建后,为了方便水泥向外运输,修建了该码头。港池长120 m,底宽50 m,港区陆域长200 m,宽100 m,进港道路宽11 m,货场面积1.34万 $m^2$ ,100t级的船舶可以直接泊靠装运水泥,大大便利了巢湖水泥的对外运输。<sup>[474]</sup>

散兵港位于巢湖以南散兵镇,东南靠山,西北临湖。这里原为一片湖滩,没有港口及码头。新中国成立后,随着采石业的发展,这里先后建成5座码头,年吞吐量达100万t。1951年,沿湖船民为躲避风浪,将此地开辟为避风港,后因当地开采石料,需要装船外运,形成码头。1957年,山棚湾综合厂为便于装运石料,在港湾中部垒起了1条石堤,用作装货码头,1960年又从石场铺设1条轻便铁路直通码头货场,用斗车装运石料。南湾码头位于散兵镇西南的南湾村。1975年,巢湖市航运局对齐投资扩建,西堤长300 m,东堤长350 m,货场面积7 500  $m^2$ ,年吞吐量15万t,可停泊60 t级货轮50艘。柘皋是商业古镇,历来是江淮之间的南北交通要道与物资集散地。来自涡阳、蒙城、定远、寿县等地的农副产品,潜山、太湖等地的竹木产品以及山东、河南等地的土特产品都是通过柘皋港运往巢湖沿岸地区。新中国成立后,航运部门投资5万元修建了柘皋港,港区陆域面积1 320  $m^2$ ,水域面积5 000  $m^2$ ,水深2.5 m,100 t级的船舶可常年停泊。经过对柘皋港的扩建,来往于湖面的商船与日俱增,促进了沿岸商业贸易的发展。

## 2.2 船舶修造与改进

新中国成立,巢湖的木帆船有二三十种之多。巢湖划子、黄舢子闻名遐迩,是本地具有代表性的船型。1956年,木帆船实行合作化,船民们利用船上岸大修的机会,给那些老式船截头、锯尾、扩舱,因陋就简地“小打小敲”,逐步改良船型。1958年,当地人仿照南京驳和光华驳的船型,结合巢湖航区的特点,建造新型驳船,取名巢湖驳。在水上木帆船合作化之前,巢湖没有船厂。一些个体船商将湖滩、港湾、河岸作为修船场地,雇来木捻工人,分散作业。1953年,巢县组织成立木捻社,23名木捻工人登门做工。1956年,木帆船运输社成立,设立了维修组,场地在散兵港圩防波堤上。柘皋河东岸的青台山下和巢县西郊的西安桥边,大家搭工棚、盖草房,各自抽调几十名船工,修理本社船只。1958年,县政府决定成立“巢县船舶修造厂”,临时在东湖尽头的蛤蟆石草滩上,架起工棚,边筹建,边修造。1960年,巢县和散兵港的木帆船合作社合并起来,成立“巢县人民公社水上运输总队”,船厂便划归总队所属,各维修组人员也归并船厂,工人增加到75人。1962年,企业分3个大队核算,船厂也一分为三,红旗大队维修组设在散兵船坞,先锋和跃进大队维修组在原厂不动。1968年,巢县水运社成立革命委员会,实行一级核算,各大队维修工人集中到船厂时已有120人,修造能力也逐渐增大起来。后来鉴于东口门的修船厂是一片湖滩,风吹浪击,无法防波,修船很不安全,加上农民闹事,厂区难以管理,1969年9月,经县革委会批准,利用原省政法钢厂的旧址重建船厂。这样,船厂才稳定下来。<sup>[4223]</sup>

1959年初,在“大炼钢铁”的号召下,木帆船几乎昼夜不停地运矿石、装煤炭,往返于港埠与钢厂之间,得不到正常的保养和维修,需要修理的船只又缺少材料,运力得不到恢复,部分船只濒临报废。与此同时,县政府又从巢县水上运输社调集35艘木帆船,分别支援黄麓、中埠公社从事农运。船只由1957年的381艘下降到1959年的328艘,当时就社员总数计算,人均不足4 t船,并且还有继续下降的趋势。于是,上山伐木造船被提上了日程。1959年5月20日,巢县、散兵两港的木帆船运输合作社组织了两支砍伐队,向祁门山区进发,开始了伐木造船。经过了三年繁重的伐木造船工作和艰苦的生活,造船17艘,1 089 t,每艘船载重吨位都在40 t以上,其中最大的为102 t。同时还运回木材300多 $m^3$ ,解决了修船材料不足的问题。这次上山伐木造船,缓解了船只匮乏问题,使巢湖船队渡过了缺船难关。1975年,巢湖行署交通局和地区航运局为了全面实现水上运输机械化,先由含山县航运公司在江苏沙洲县引进挂浆机28台,安装在8至10 t木帆船上,总吨位在30 t以内,在内河航行试拖,一年后,经巢湖地区航监处批准核定,在全区各县水上推广。<sup>[5]</sup>

## 2.3 船舶运输

由于地理位置优越,巢湖自古以来便是水上交通要道。早在1898年4月,芜湖商人就创办了利济小轮公司,租借洋商的轮船,挂英商的船旗,航行在芜湖、巢湖、合肥一带,是巢湖第一家轮船运输公司,也是皖江流域第一家轮运公司。<sup>[6]</sup>从此,巢湖流域航线不断增多,运输业不断发展。

巢湖流域的芜湖与长沙、九江、无锡并称为全国四大米市,吸引着长江两岸、巢湖流域等地米粮纷纷聚集在此。<sup>[7]</sup>这些米粮通过淝河、派河、丰乐河、杭埠河汇集巢湖,再经裕溪河入长江至芜湖;含山、和县的米粮通过裕溪河入江后到达芜湖;无为县城集中该县西北部稻米,经由运漕河、裕溪河到达芜湖;巢县柘皋汇集合肥东南乡、全椒南乡、含山边界及部分定远、寿县之米和巢县北部稻米后,由柘皋水入巢湖或经夏阁至县城,与县城稻米经运漕出裕溪口到达芜湖。这些米粮通过以巢湖为中心的水上运输网到达芜湖后,最终销往东南沿海主要城市及其他地区。<sup>[8]</sup>伴随着米粮贸易水运交通网的形成,环巢湖民船航运业也随之发展。1950年初,大量的粮、麻、煤等货物通过巢县港运往上海,支援上海的恢复生产工作。此后,化肥、木材、磷矿石等货物的中转量不断增大,到1978年巢县港港口吞吐量达到了43万t。散兵港主要输出建材石料、石灰、风景石、煤炭等货物,以建材石料为大宗。巢湖水系区间航线7条,分别可达无为、柘皋、巢城、庐江、三河、上派、合肥等地,主要将石料运往合肥。经裕溪河入长江可到达芜湖、马鞍山以及上海、江苏等地,主要运输石灰以及风景石。柘皋港以出口粮食及其他农副产品为主,进口以磷矿石为大宗,港口年均吞吐量逐年上升。中庙港因境内齐头嘴、夏家段等沿湖一带蕴藏丰富的黄沙,开采量大,因此输出货物以黄沙为主。随着航运业的不断发展,巢湖流域境内也开辟了专项运输航线。1952年,船民开始有组织地开展水上货物运输,统一安排货源,统一调度船舶,运输效率逐年提高。1958至1965年全县年均货运量达到了31.04万t,到了1978年这一数字达到了37.07万t。<sup>[9]</sup>1963年又增开了由巢湖港至上海、江苏、浙江等地的货运航线,运出货物有废品、粮食、茶、麻及黄沙、建材石料、煤炭、水泥等;回程装运钢材、机械、化肥、木材以及工业原料。巢湖至庐江的航线全程长103km,主要运输钢材、生铁、煤炭、化肥、木材、食盐等货物,年运量将近15万t。中庙至合肥的航线主要将开发的巢湖黄沙运往合肥。巢湖运往无为的货物主要为木材、煤炭、钢铁、化肥、食盐,运回粮食及油料。随着农村商品经济的蓬勃发展,短途水运事业欣欣向荣。<sup>[10][95]</sup>

根据《芜湖县志》载:1898年,芜湖利济轮船公司首开芜湖至合肥轮船客运航班,中途停靠在境内的巢城、中庙两地,船只大小都为50t以下的小马力木壳蒸汽机船,专营客运和旅客随带货物。<sup>[10]</sup>客运航班开始有了较大规模的发展。由于受到战乱影响,巢湖港直到1949年4月29日才恢复芜湖至巢县客班。同年9月恢复巢县至柘皋、巢县至三河客班。1950年10月,开辟了无为至南京的客运航线。1955年,开辟了无为至庐江的航线,至1958年全县在9年内完成客运107.14万人次,客运周转量4698.38万人公里。<sup>[11]</sup>同年开设巢县经马尾河口至合肥客班。轮船客运由巢湖港客运站办理,客运站原由巢湖航运管理局派员组建,现划属巢湖市航运管理站管理。1956年,和县金河初级社成立,开设了和县至含山的客运航线,中途停靠在桃花桥、马桥等地,用两条木船8吨位,每日对开。<sup>[12]</sup>散兵港轮船客班始于1958年7月1日,航线为巢城到沐集,后延伸到合肥、庐江。1959年客运量达到了4.4万人次,但后因公路客运发展,1979年10月被迫停运。中庙镇境内包括了崂山岛风景区,因此中庙港建成后,客运先后有芜(湖)合(肥)、巢(湖)合(肥)、白(山)中(庙)等航线客班停靠。年平均客运量为2.7万人次,1962年最多达11.7万人次,促进了当地旅游业的发展,方便了人们日常出行,刺激了当地经济发展。<sup>[11][82]</sup>

### 3 航运组织管理、船工待遇

#### 3.1 航运组织管理

新中国成立后,得益于一个个木帆船合作社的成立,巢湖流域境内航运业有了飞速的发展。1955年元月18日,散兵港的新建木帆船运输合作社率先成立。第二天,上百艘木帆船停泊在湖边,桅杆上的顺风旗迎风招展,船民们纷纷聚集到散兵镇参加成立大会。同年2月28日,巢县港的新光木帆船运输合作社诞生,紧接着和平、胜利、湖光、新安和五星社也相继组建起来。<sup>[4]273-274</sup>不甘落后的巢湖船民在农业合作化的高潮中,决定将“初级社”转为“高级社”,并要求将一港多社转变为一港一社,以便进一步改变生产关系,壮大经济实力。1956年2月22日,巢县港的新光、胜利等社合并为“巢县港木帆船运输合作社”,4月1日新建、新光、湖光和新安社也合并成立了“散兵港木帆船运输合作社”,时为“高级社”。两港入社社员1453人,木帆船454

艘,总运力5 915 t,船舶固定资产453 300元。从人员和资产方面来说,这是当时巢县集体行业中的佼佼者。1959年4月和1960年4月,以“一县多社,互不配合,必须组织一个强大的经济实体”为由,先后两次呈文,要求成立“巢县水上人民公社”和“国营巢县水上运输公司”,改变企业的经济性质。这年航运机构下放,即于1960年9月10日,两港船只合并成立了“巢县巢城人民公社水上运输总队”。从初级社到航运公司的30年间,它由分散到集中,由初级到高级,由一县多社到一县一社,经受了“三年自然灾害”的考验,又闯过“十年内乱”的难关,始终运行良好。

1949年5月,巢湖水上船舶管理移交巢湖水上公安局。1950年3月,皖北行署交通处在巢县设立巢湖航务管理局,6月改为巢湖航务分局,归皖北航务局领导,次年3月,改为巢县航运办事处(无为航运办事处同时设立)。1958年6月,无为航运办事处与巢县办事处合并,改为巢湖航运办事处,隶属于合肥航运局。次年,全省航运体制改革,巢县人民委员会设巢县航运管理所,管理集体航运业务。1968年6月,巢湖驻军支左领导小组建议成立巢湖航运分局革命委员会,1970年6月改为巢湖航运局,直属省交通厅,管辖巢湖全水系业务。1975年,巢湖航运局改称为巢湖地区航运管理局,隶属于省航运局,航运管理机构沿革到此结束,至今体制未变。<sup>[1]246</sup> 针对船舶的登记管理,早在1949年10月就已经开始。巢湖航运管理局先后颁布了《船舶注册发照章程草案》《船舶丈量章程草案》《船舶检丈细则草案》等文件,并在浮桥口设立巢县船舶检查站,实行木帆船登记、检丈、发证。次年3月,原由巢湖水上公安局颁发的航行簿、船牌等业务移交航管机关接管。与此同时,巢湖航务管理局开始对轮船、木帆船办理进出口签证。6月,皖北内河航运管理局拟定《航运管理细则》《航行签证簿》等制度下达执行,对境内船只实行严格检查,检查合格船只才能办进出口签证。针对巢湖流域过往船只时常发生海事事故的问题,为保护人民生命财产安全,在中庙组织了当地船工70余人,成立了水上义务抢救队,在航行船只遇到风浪时,立即参加抢救,并颁布实施了《小型机动船安全管理守则》和《安徽省农副业船、渔船、渡船安全管理试行办法》,逐步加强水上安全航行工作。1976年设立巢湖闸航管站,1979年增设检查站,开展船舶检查监督工作,对驶入巢湖的外来船舶派领航员领航。对于无照船舶,发隐患通知令,确保水上航行安全,<sup>[1]252</sup> 从此往来于巢湖水面的船只安全事故逐渐减少。

### 3.2 船工待遇变化

新中国成立以前,船民们的日子苦不堪言。旧中国的木帆船又叫民船,属于私人所有,船主大都是船民中的富户,一般都雇船工和烧火打杂的徒工。船工干的是重体力劳动,行船要张帆、摇橹、撑篙、背纤,船靠码头要装卸货物。船工生活毫无保障,生病没有病假,只有自己回家治疗,年老体弱就会被辞退。徒工要比船工更苦,每天要烧饭供水,浇扫抹润船体,扎拖把、搓绳索,冬天扫雪、夏天搭凉棚;平时要学爬桅、练笆斗,还要向老船工学技术。船工的工资在1937年以前,每月5元、4.5元、4元不等,视劳动能力而定。刚上船的徒工,头两年不给钱,做点粗布衣服,逢年过节给点小费。

随着新中国成立后航运业的发展,船员的工资待遇也发生了翻天覆地的变化。为整顿水上运输组织,1951年合肥组织海员工会和船民协会,同时取缔私人在坝上街开设的船行。工人由工会(协会)分配给各船户,按5吨位1人,不得嫌弃老幼,结束了船主对船工的雇佣关系。1956年木帆船运输合作社成立,船上工人一律同工同酬,工资按百分制,评分计值,新老船工和青年徒工一视同仁。针对多数船工不识字的情况,合作社还组织他们学习文化,扫除文盲。此外,合作社还给船民发放劳保用品,并逐步增加各种福利。1956—1972年,发了一次雨衣、工作服和胶鞋,工休由一年给假18天增至一年给30天,老年退休每月初给17元生活费,后增至80元,医药费初报一半后全报销。1964年,执行纯收益分配,除去开支,余额为职工工资,分值不定,个人收入有所提高。地方交通和财税部门规定巢县水运社40元计税工资,超过部分征税50%,束缚了船员的手脚。同年4月,干部和轮机船驾驶员实行固定工资,标准为40元、42元和44元,不料在轮船与被拖船队之间产生了互相推诿的现象,最终取消。1968年,由分队核算拢为一级核算,略有改动,每月分值固定0.3元,在百元收入中提取15%的奖金,归船员所得。1971年,废除了奖金制度,实行政治评级,改百分制为12~24级制,规定每级工资不低于1.8元,不超过2.8元,自下而上地民主评级,大队半年初评,全社年终总评。1973年以后,公司开办了图书馆,丰富职工文化生活。对文化水平低的人进行培训,并且制定劳保制度,按期发放劳保用品。职工因工死亡,除规定发给丧葬费外,还发给一定的抚恤金,生养死葬,船工的命运发生

了深刻变化。<sup>[4]287-288</sup> 由于采取了合理的工资分配制度,船民们的生活得到了保障,因此调动了船民们的工作积极性、促进了航运业的不断发展。

#### 4 结束语

巢湖流域航运业在新中国成立后有了飞速发展,不论是货运还是客运,都蒸蒸日上。尽管这与巢湖流域得天独厚的航运条件密切相关,但新中国成立后当地政府所采取的对流域内各港口码头等基础设施的建设,货运、客运航线的增辟,船厂的修造、船舶的更新换代,一系列有利于航运业发展的组织机构的建立,以及提高船民们的工资、福利待遇等举措才是推动巢湖航运业发展的主要原因。运输业是一个地区经济发展的主动脉,新中国成立后巢湖流域组织起来的庞大的运输网便是连接各动脉的毛细血管,推动着境内经济的发展。

#### 参考文献:

- [1]巢湖市交通志编纂委员会.巢湖市交通志[M].合肥:安徽人民出版社,1990.
- [2]朱民威.巢湖风云[J].战地通讯,1938,(29):4-5.
- [3]巢湖地区简志编纂委员会.巢湖地区简志[M].黄山:黄山书社,1995.
- [4]马茂棠.安徽省航运企业史话选编[M].合肥:安徽人民出版社,1989.
- [5]含山县地方志编纂委员会.含山县志[M].合肥:黄山书社,1995.
- [6]安徽省内河航运史志编写委员会.皖江轮运志[M].合肥:安徽省出版局,1992.
- [7]吴正.皖中稻米产销之调查[M].上海:交通大学研究所,1936.
- [8]徐正元.芜湖米市略述[M].北京:中国展望出版社,1988.
- [9]庐江县地方志编纂委员会.庐江县志[M].北京:社会科学文献出版社,1993.
- [10]芜湖县地方志编纂委员会.芜湖县志[M].北京:社会科学文献出版社,1993.
- [11]无为县地方志编纂委员会.无为县志[M].北京:社会科学文献出版社,1993.
- [12]和县地方志编纂委员会.和县志[M].合肥:黄山书社,1995.

(责任编辑:顾力豪)

## Study on the Development of Shipping Industry in Chaohu Lake Basin Between 1949 and 1978

TANG Chuan-bing

(Dept. of History, Anhui University, Hefei 23009, China)

**Abstract:** Chaohu Lake basin is characterized by dense distributions of rivers and ports, rich agricultural and mineral resources, and it has been an important shipping route since ancient times. Since the founding of the new China, the local government has restored and expanded the infrastructures and facilities such as ports and docks, a number of freight and passenger transport routes have been shaped, shipyards have been established, wooden sailing transport agency has been organized, all of which were conducive to facilitating the development of the shipping industry, and promoting peasant crew's salary and benefits. These measures have improved the continuous development of the shipping industry in Chaohu Lake basin.

**Key words:** Chaohu Lake basin; vessel; shipping industry