

唐河县航运志领导小组及编纂办公室人员名单：

一、领导小组：

组长：刘海全。

副组长：唐河县航运志。

成员：任松年、李松志。

二、编纂办公室人员：

主任：任松年。

副主任：毛明合。

工作人员：蔡永健、常晋连、李松志。

唐河县航运志领导小组及编纂办公室人员名单：

一、领导小组：

组长：刘海金。

副组长：胡三生 卜兆彦。

成员：任松华 李新志。

二、编纂办公室人员：

主任编辑：任松华。

副主任编辑：毛秀玲。

工作人员：蔡永霞、常香莲、李新志。

唐河县航运志编目

前言：

概述：

大事记：

图表照片：

第一章 机构：

第二章 航道：

第三章 运输：

第一节 货运：

第二节 支前运输：

第三节 抗洪抢险运输：

第四章 码头：

第五章 航运管理：

第六章 船舶及新改造：

第七章 工业、服务业：

第八章 文化教育：

第一节 普通教育：

第二节 业余教育：

第九章 人物简介：

《航运志》的编纂工作，是在县志办公室和航运局领导的关怀下编写成功的。

航运系统是一个既有水上运输，又有工业、服务业的企业单位，航运事业所发生的巨大变化是罄竹难书。

编写航运志是一项艰巨的任务，它是为后人留下的一部科学信史，涉及面广，延续时间较长，我们除找有关老同志座谈外，还到方城、社旗、西峡等县查阅资料，使我们能够得到第一手可靠资料。

《航运志》编纂工作一开始就受到县志办王洛山老师的多次指导和同志的帮助，得到评务委员会同志的指正，在此特表示感谢。

由于我们的水平有限，缺点错误在所难免，请领导和同志们给予批评指正。

航运志编纂小组

唐河县航运局是一个既有水上运输，又有从事工业、服务业的经管管理单位。战线长流动分散，一九七〇年以来，因唐河河枯水浅，船支常年行驶在汉水，襄河、长江之中，依靠水上运输维持船民生活。

唐河航运事业，早在清康熙四十年（1701年）到同治十三年（1814年），唐河县城西关码头和沅水镇码头，经常停泊三、四百支木帆船，码头上经常货堆如山，米往客商络绎不绝，生意特别兴隆，船支向下主要装运烟叶、棉花、黄豆、小麦、香油、白酒等农副产品，向上装运食盐、火纸、~~棉~~、铁器、竹器等日用品。到光绪年间，唐河水运尚很发达，经常有千余支木船，往返运行于唐河，社旗之间，直到一九三四年，行驶于唐河，张湾之间的船支还有千余支。

清同治六年，（1862年），社旗商人为了垄断商业经济，由社旗镇三义~~张~~张六鹏^上监工，在社旗北河面修一座大石桥，阻止船支北上，同治十一年，（1872年），~~建成~~，从此船支只能行驶到社旗，方城商人发觉后，立即把唐河上游濬河发源地黑龙潭泉源，用铁锅扣住，自此河水流量逐年减少。

唐河河系船民，大约在公元一八七〇年来自湖北汉川、黄陂、孝感一带，常到社旗运货的称“中帮船”，部分唐河籍船民是由后来沿河两岸农民兼管航运过渡而采的，故此，现在的船民中有三分

之一的“中帮船”，是一九五一年定港时落籍到唐河。

解放前航运事业属于个体单干，一九五一年五月二十七日建立了航运管理站，从此纳入有组织有领导的计划运输，当时仅有木帆船九百八十六支，依靠撑篙拉纤扬帆航行。

解放后沿河兴修水利拦河筑坝，河水逐渐减少，加之陆路交通便利代替了水上运输，水运货源不足，船民生活难以维持。

为了解决船民生活，航运船民于一九六四年至一九六六年先后三次转业下放农村四百二十九户，一千七百六十六人。又从一九七〇年开始先后在唐河县境内建立水泥厂、陶瓷厂、农机修配厂、灰砂砖厂和南阳搬运队，以便安排船民就业生活。

一九七〇年以来，由于河枯水浅、货源不足，船支不能在唐河行驶，被迫到汉水、襄河搞运输。

现航运管理局下属三个水运公司和三个厂，一个搬运队，另有卫生院、学校、信用社。

解放前航运船民饱受帝、官、封的压迫剥削，生活极端痛苦，解放后在党和政府的关怀下建立了航运组织、运输纳入计划，生活有了保证。一九五一至一九六九年期间，陆路交通不便，唐河流域的物资多依靠水运，因此航运业务曾一度兴旺，夏秋丰水季节可行十吨大木船，春秋枯水季节可行五吨左右小木船。

一九七〇年唐河河枯水干，船支走出唐河到汉水，襄河搞运输

一九七八年至一九八〇年，随着国民经济的调整，襄河货源一时短缺，船支处于停滞待货状态。

一九八一年以来随着整个国民经济调整和经济体制改革，航运局对所属公司下放权力，实行了经济联产承包，搞活了经济，调动

了船民的积极性，船民收入大幅度增加，为了从根本上改变航运落后面貌，航运局领导大力支持船民发展小机船，挂浆机，发展机械化运输，船民生活相继提高，不少船民购置了电视机、收录机高档商品。截止一九八五年底水运机械化已占船支总数的百分之九十五。目前航运局正在探讨一套完整的适合航运特点的新路子，力争把航运改变成为既有机械化的水运船队，又有适应产销对路的工厂，服务行业的新航运。

大事记

一九四七年，为支援解放军渡江南下，由郭传德同志将后河船支组成支前船队，运输粮食、军服等军用品。

一九五一年建立后河县航运管理站，从此航运纳入计划运输。

一九五二年成立民船联合运输队。

一九五三年成立船民协会，建立水上党支部。

同年三月进行河道民主改革。

一九五五年对船民进行社会主义改造。

一九五六年，在航运系统开展整风运动。

一九五七年九月开办航运小学，船民子弟有了上学的机会。

一九五九年七月，航运小学改名为海员小学，学校实行四集体学生食宿在校。

一九六〇年，党保亭船在湖北高家集发生严重沉船事故，全船七人死亡。

一九六三年航运小学停办。

一九六四年安置船民转业下放农村二百三十六户，九百五十七人。

一九六五年安置船民转业下放农村一百一十五户，五百零四人。

一九六六年安置船民转业下放农村七十八户，三百零五人。

一九六九年三月成立机船队，从此航运有了机械化运输工具。

一九六九年十月，在黑龙镇南筹建红旗水泥厂，安排船民就业。

一九七〇年航运小学复办。

一九七一年十一月，开办陶瓷厂。

一九七三年五月，成立航运农机修配厂。

一九七九年十二月，成立南阳搬运队。

同年十二月二十七日，航运人民公社改名为航运管理局。

一九八〇年，机船公司职工自行设计建造一艘一百九十吨铁驳船下水。

一九八一年，改原航运第一、二、三大队，为航运一、二、三公司。

一九八一年八月，农机修配厂改名为电瓷家具厂。

一九八二年，机船公司职工自行设计建造二百吨铁驳下水。

一九八三年七月，原航运红旗水泥厂变通归环保局管理。

一九八四年八月一日，航运对老职工实行退休制度，每月发伙食费二十一元。

一九八四年，航运三公司产值提前三年翻一番，同年经劳动人事部门批准航运船民转为集体工。

一九八五年三月，航运局学校被命名为文明先进单位。

一九八五年四月，航运系统发展新党员十二人，全面进行整党。

一九八五年十月一日，灰砂砖厂投产，同年八月招收职工一百名，安排船民待业青年。

图 表 照 片

- 一 唐河河道图。
- 二 唐河县航运局位置图。
- 三 唐河县航运局所属单位分布图。
- 四 唐河县航运局大门照片。
- 五 唐河县航运局会议室一角。
- 六 唐河县航运局领导和编纂人员合影。
- 七 唐河县航运船舶照片。
 - 1. 木帆船。
 - 2. 机船。
 - 3. 铁驳。

第一章 机构

唐河航运事业，解放前是个体经营，单航独行，自找货源，代运货物由商行代办，没有管理机构。

解放后，党和政府关心船民生活，领导船民建立组织，使船民生活得到可靠保证。

一九四七年为支援解放军渡江南下，由郭传德同志将唐河零散船支组成支前船队。进行统一调动，运输粮食军服等军用品，运往襄樊武汉等地。

一九五一年五月二十七日，成立唐河航运管理站，属河南省交通厅内河航运管理局驻南阳办事处领导，主管船支调配，运输，登记，检验船支安全，签发船舶证书等，从此航运列入计划运输。

一九五三年随着机构的变更，改唐河航运管理站为唐河港口政府，同时建立船民协会，并成立水上党支部，港口政府行政上归唐河县委县政府领导，业务上由河南省交通厅内河航运管理局驻南阳办事处领导。

一九五四年取消唐河港口政府名称，恢复唐河县航运管理站。

一九五六年随着农村合作化运动的开展，航运船队也先后成立了三十四个运输合作社，直属航运管理站领导，同年年底又建立了港口政府，后又改名水上乡政府与航运管理站同时并存。

一九五七年行政领导归城关镇，业务领导归航运管理站。

一九五八年，在公社化的高潮中成立了航运人民公社与航运管理站同时并存，公社管行政，站管业务。

一九五九年唐河航运公社改名航运大队，归南阳航运人民公社领导。

一九六一年纠正右倾盲目冒进，撤消南阳航运人民公社，恢复唐河航运人民公社名称，一直延续到一九七八年。

一九七八年十二月十七日，随着行政机构的变更，为了上下业务对口，改航运人民公社为唐河县航运管理局，原所属航运第一、二、三大队改为唐河航运第一、二、三公司。

一九七八年以前，航运公社仅有书记一人，副书记一人，秘书一人，下设财务股、生产股，另有港监员一人专管船支安全工作。

一九八五年，航运管理局有正、副局长三人，正局长统管全面工作，副局长分管人事，劳动、业务生产、研究制订生产经营措施等，下设人秘、业务、财务三个股，各股设股长一人。

人秘股：专管收发文件，协助局长处理日常事务，管理所属于部调动任免劳资管理等工作。

业务股：管理公司和厂的业务生产任务，解决产、供、销问题。

财务股：监督各单位财务计划的执行情况及完成任务的情况等。

附：航运管理局历任干部一览表。

任职时间、机构名称、职务、姓名。

五一年五月，航运管理站站长 石玉成。

副站长 郭广范

五三年 港口政府书记 牛永敏

副书记 潘保田

五四年 航运管理站站长 王化武

副站长 马廷华

五五年 航运合作社书记 李云章

站长 王化武

~ / / ~

五六年	水上乡政府	站长	尹经甫
五八年	航运人民公社	社长	王化武
		主任	牛绍孔
五九年五月	航运人民公社	书记	王化武
		社长	赵自斌
六一年	航运大队	书记	王长生
		队长	赵自斌
六五年至	航运人民公社	书记	王长生
六七年		副书记	牛绍孔
六八年至	航运人民公社	书记	王长生
六九年		副主任	刘元山
七〇年	航运人民公社	核心小组长	景书奇
		副组长	刘元山
七一年	航运人民公社	书记	景书奇
		副书记	刘元山
七二年至	航运人民公社	书记	景书奇
七三年		副书记	李胜堂
七四年	航运人民公社	书记	景书奇
		副书记	党耀华
七五年	航运人民公社	书记	陈英杰
		副书记	李富和
七六年至	航运人民公社	书记	丁献斌
七九年		副书记	白云山

八〇年

航运管理局

局长

丁献斌

副局长

毛长富

副局长

尚天成

副局长

朱光龙

八一年

航运管理局

局长

孙兴有

副局长

毛长富

朱光龙

郑古兴

八二年

航运管理局

局长

刘海金

副局长

郑古兴

八三年

航运管理局

局长

刘海金

副局长

郑古兴

赵富安

八四年

航运管理局

局长

刘海金

副局长

赵富安

郑古兴

八五年

航运管理局

局长

刘海金

副局长

赵富安

郑古兴

第二章 航道

唐河原名比水，《水经注》有比水篇，唐代后称泌水，唐河上游有三：一出方城北黑龙潭，古名棘水，今名泌河，一出方城北七峰山古称堵水，即今潘河，今名泌阳河，沅水以下称唐河，其下还有桐河，三夹河、间河、清水河等支流注入。流经方城、社旗、唐河、新野四县到湖北省襄阳县双沟镇西南五里，南流二十七公里（称唐白河），到张湾流入汉水，全长二百三十二公里，流域面积八千一百五十四平方公里，一九六四年以前常年通航里程为一百三十五公里五，（张湾至唐河）洪水季节可达社旗，全长一百九十三公里。

唐河支流甚多，且多源于浅山丘陵地带，中下游河床狭窄，河道比较稳固，但因其河床窄多湾，盛水期又不能畅通之弊端，因而夏秋两季常泛滥成灾，沿河群众有筑堤防洪的历史习惯，堤高多在一米以上，下游高处可达三米以上，警戒水位（即最大通过量为三千六百立方米/秒）。

一九六四年以前，陆路交通不便，沿河两岸的物资交流，主要依靠水运运输，一九四〇年前，木船上游直达方城，下游直通襄樊，一八六二年社旗商人在社旗北修桥以后，船只能行驶到社旗，后来方城商人把潘河泉源堵塞以后，河水逐年减少，一九三八年至一九四三年木船经常停泊在沅水码头的千余支，一九四九年支援解放军渡江南下唐河支前船队还有六百余支船到沅水装运粮食往襄樊，汉口等地。

建国以后，陆路交通便利，代替了水上运输，加之沿河流域兴修水利，拦河筑坝，河水逐年减少，河道泥沙淤积，一九五六年五一十吨的木船只能行驶到唐河。

一九七〇年水上货源不足，业务萧条，船民生活难以维持，航运领导组织船民到汉水、襄河搞运输。

一九七四年为了大力发展运输生产，解放船民繁重体力劳动，建立了机船队，机船常年行驶在汉水、长江之中。党的十一届三中全会以后随着城乡经济体制改革的发展，机船队职工解放思想，大胆改新自行设计大型机船，闯出汉水走出长江。一九八五年我机船一号首次到达长江下游重要码头——南通，航行里程为八百五十一公里。

第三章 运输

第一节 货运

一九四九年以前，陆路交通不便，唐河流域的农副产品，主要依靠水上运输，运往湖北各地销售，并运回布匹、食盐、火纸、桐油、木材、药材、糖、竹器等日用杂货运销内地。

一九三八年以前，木船上游可达社旗，下游可达襄樊，往返千余支木船满载大豆、棉花、芝麻、烟叶、白酒等农付产品，运往湖北襄樊，汉口销售，运回布匹、食盐、火纸、桐油、木材、药材等日用杂货到内地销售。

一九四〇年船支上游只能到沅汰，当时沅汰镇生意兴隆，仅烟厂就有百余家，经常有木船千余支，满载纸烟运往襄樊老河口，一带销售，再运回食盐、煤油、布匹、桐油、木材等日用杂货。

一九五六年以来，由于陆路交通发达代替了水上运输。水上货源不足，业务萧条，船民生活难以维持，航运党委组织船民到湖北水流或搞运输。

六百余支木帆船经常行驶在汉水、襄河、长江之中，主要以砂石为主，一九八〇年以前主要以人力生产，行船靠撑篙拉纤，扬帆航行，最大的船可装载十六吨，最小的可装载六吨。

党的十一届三中全会以后，随着城乡经济体制改革的变化，船民也实行了联产承包责任制，船民的生产积极性大大提高，船民大胆进行技术改造，改原有人力船为机动船，改木质船为铁质船，改小型船为大型船。

截止一九八五年，全局现有船二百六十四支，吨位六千六百九十九吨，二千九百五十一匹马刀，其中拖轮六支，六百一十五匹马