

黔东南文史资料

第十一輯

93

2208

QIANDONGNAN
WENSHIZILIAO



黔东南文史资料

第十一辑

中国人民政治协商会议文史资料委员会编
黔东南苗族侗族自治州委员会

一九九三年十二月

目 录

清水江航运简史	李锦章 (1)
潯阳河施秉县航运概况	杨祖芳 (9)
丹寨县交通运输发展史略	文朝汉 (18)
施秉县公路交通建设概述	杨祖芳 (28)
解放前的羊坪邮政代办	姚茂新 (39)

黔东南教育话今昔	任广林 (42)
天柱县四十年代国民教育点滴	吴才俊 (52)
在施秉一中工作的回顾	杨祖芳 (56)
黔东南民族语文学学校始末	熊朝辉 许士仁 莫启明 (62)
中央文工团到丹寨慰问的回忆	王文斋 (66)
我在“五·七”干校的回顾	高中元 (69)

十万民工修建旧州飞机场

——记大后方民众对抗战的贡献	力 文 (78)
我参加印缅抗日的经过	黄建中 (85)
抗日时期沦陷区难民在三穗	李光厚 (95)
我参加抗日战争的回忆	
..... 杨海清口述 培宏 张文清整理	(104)

百岁侗族中草医吴定元	陈远卓 (108)
独臂英雄李安家	张明达 (120)

远口分县记略..... 吴才俊(127)

荒山变绿洲

——排调区营造万亩林纪实..... 谢道生(137)

油原之乡——镇远..... 杨文孝(151)

思州绿茶..... 汪才科(154)

银杏之乡的银杏树王..... 王治珍(158)

黎平中山林..... 黄承贞(160)

施秉县级机关干部义务植树片断..... 钟德华(162)

名震一时的“三·八”林场..... 黄承贞(165)

周仲良其人其事..... 杨 超(168)

读后感

我曾访问过杨正凡先生..... 李锦章(183)

更 正..... 唐千武(185)

清水江航运简史

李锦章

清水江的地理位置

清水江有南北二源，南源称马尾河，又称剑江或剑水河。发源于云务山南麓，流经都匀市西南，经丹寨西北境，再东流经卡乌至麻江县的下司镇，到凯里市北下旁海镇，于岔河口与北源汇合。北源称狗尾河，亦发源于云务山北麓，经福泉南郊，然后东南流经凯里市之平良乡，再经黄平县的重安镇，称重安江，下凯里市之弯水至旁海镇，于岔河口与南源合流后称清水江。再东流经黄平县之岩门司，施秉县之平寨，台江县之施洞口，于平兆纳巴拉河（上域即挂丁河，古称九股河），然后流经施秉县之冰洞、廖洞，台江县之五合（原五岔），革东、展架，入剑河县境。从西至东横贯剑河 88 公里。自南脚经中都、柳受绕剑河县城西北东部而东流。再经乃寿、南哀，至下革东纳南哨河。经返迷、南包、满天星、南寨、南旁、柳霁，到南孟纳康中河。经南加镇后，出剑河县境，至锦屏县之瑶光纳巫下江。经文斗章化、平畧、卦治，到达锦屏城关三江镇，先汇小河（即八卦河、古称赤溪），再汇亮江（即古新化江），下茅坪，入天柱县之远口镇后，先纳邦洞河，再下白市、翁洞、出白茅寨，进入湖南省，在托口与靖州来的渠水汇合，至黔阳（今黔城）与舞水汇合，至洪江市汇巫水。洪江以下称沅江。古称武陵五溪之地，当属黔东南苗岭山下的清水江，历来山称苗岭，水称苗江船也称苗船（清水江木船到湖南洪江，人们都称苗船），今叙述清水江的历史，强调其地理位置的原因，在于贵州省

有两条河流名称相同的清水江,而且从明清以来的史地文献及清末民初出版的辞书《辞源》中,亦有此同名之故也。

清水江的测量

清水江的航程,上始都匀,下至洪江为全程。历经三次测量,第一次是清代雍正七年(1729年),贵州巡抚张广泗向雍正王朝奏请疏竣清水江航道,以利清江厅(今剑河县)左右卫各屯堡驻军的物资供应和兵勇调遣。据乾隆五十年的《清江志》云:“清江古曰剑河又曰长河,归陷苗境,舟楫不通,雍正七年,巡抚张广泗题请开浚,上自都匀,下至湖广黔阳县,总长一千二百余里,迤行无阻”。此为第一次开浚清水江所量之航程,总长约510公里。

第二次测量于民国二十七年(1938年),经黄河水利委员会,整治清水江工程处第一、二测量队,对清水江的南北二源分别勘测。北源航程自平越(今福泉)新码头至洪江全长480公里。南源自都匀至南北汇合处为140公里,至洪江为511公里,与第一次所量基本相符。

第三次测量乃新中国建立后,贵州省航道工程队于五十年代初期,实地勘测,自都匀至洪江全长491公里(黔阳、洪江两地相距30公里都是航程终点)。

清水江的航道疏浚

在清水江的整个航程中,有些河段水急滩陡,木船通行极端困难。过滩时必须减载,商旅也得登陆跋涉。而在明清以来的文献中,对清水江的通航情况其说不一,《贵州图经》载:“清水江源出于苗地,东至赤溪亮江口汇合新化江”。《方輿纪要》载:“长河在都匀府北,有二源,俱出山涧中至城东北三里合流为一,下达湖广黔阳县,可通舟楫”。还有“清水江在铜鼓卫(今锦屏县铜鼓乡)西南,水之清深,旁皆乱山丛箐,为生苗巢穴,可通竹木排筏至靖州之远口堡”之说。《苗疆见闻录》载:“清水江盘折苗疆,源

出都匀府马尾河，经凯里北，合于重安江，经施洞口，过清江厅，出远口而入湖南，清深可通舟楫，实沅江之上域”。鄂尔泰《全定古州苗疆疏》云：“……诸葛营既控其中，群苗寨复环其外，左有清江，北既可达楚城，右有都江，南亦接连粤境。向因顽苗盘踞各寨巢穴，弃诸上游之处，据为三边之腹心。故顺则一水可通，逆则多方中阻。历代相沿、为患已久。臣屡经奏请调遣官兵，已收诸葛营、清江、丹江、八寨、九股等次第清理，业于雍正年间提极在案。河道现阻，更属迫切之忧，是以臣调两省之兵，竭二年之力，迄今夏秋，始获全定”（乾隆四十八年《贵州通志·气文志》）。

以上文献对清水江的说法，虽各有不同，但其主旨均在说明清水江的重要作用，无论战时或平时，它都是一条重要的交通要道，正因此，当时张广泗将清江苗族反抗镇压下去后，便题请朝廷疏浚清水江航道。终因在炸药尚未出世的十八世纪二、三十年代，只有使用钢钎钻锤敲打，要想把全江桤比的险滩进行整治，诚非易事。但无论如何仍是清水江航运史上的第一次疏浚，其意义在于开创了整治清水江之先例。

清水江第二次整治，是距第一次整治两百多年后的民国二十七年（1938年），国民政府经济部长翁文灏，看到清水江上游的重安江，是衔接湘黔公路的水陆交通要道，关系到抗日前线与西南大后方的物资运输，故电令黄河水利委员会派技正陶履郭率领该会两个测量队，负责勘测设计与规划施工任务。他们分别从南北二源的都匀、平越沿江测量导线、里程和水准断面，直达湖南省洪江市。对上自都匀、重安，下至翁洞的全江 23 个重要险滩和剑河以上的 18 个次要险滩以及重安江、施洞口、锦屏码头等重要工程，都进行了设计与施工。其中将一些重要险滩如结洞滩、冷水滩、大小螺丝滩、十里长滩、老虎跳滩、筒箐口滩等工程，承包给大华建筑公司和昌华营造厂商施工。其余次要险滩和三

个码头工程，由整治清水江工程处的工程队施工。厂商和工程队的整治结果，其成效甚微。虽然整治清江工程处的工程报告中说：“从改良民航入手，选择重要险滩，施以整治，如炸除暗礁，疏浚浅滩，开凿航道，建筑堤坝，开劈纤道，以减少通航阻碍，并增加运输能力，以应目前急需。”但是实际上并未完全实行。如老虎跳北岸纤道工程竣工时，还在省报上刊登报喜消息，而耗资百万的整治工程，并未按质按量完成任务。当时的贵州省政府派人验收时，险滩仍然险，急流仍然急。原计划加宽航道 5 至 10 米，加深航槽 1 米以上，船的载重量拟从 1500 公斤增至 3000 至 5000 公斤等指标，无一实现。

第三次整修清水江，是在中华人民共和国建立后，从 1952 年至 1981 年的 30 年间，陆续整修 13 次。1952 年修小江河，1953 年修重安江的结洞滩，1954 年修南哨河及湘黔界上白茅寨的黄毛滩，1955 年修中都的筲箕口滩，1956 年修十里长滩及锦屏下远口翁洞的兴隆滩、六池洞滩，1957 年重修南哨河，1958 年整修八卦河，1967 年修返皓屋脚的杨柳滩，1968 年修白兜屋脚的稿荐滩。1972 年重修十里长滩，1973 年重修老虎跳滩，1980 年至 1981 年修满天星的象鼻岩滩。如此多次反复修整，最初用进口炸药如锦花炸药，糍粑炸药，在水下爆破航槽暗礁，才使清水江有了今天的航运之利，不仅三至五吨的木帆船可以畅通无阻，而且每年春季水发时，还可通行 10 吨以上的机动客货汽船，航行于剑河至南加及锦屏至远口航道上，并能朝发夕至，这是过去不可想象的奇闻。

清水江的航运兴衰

清水江的航运史，可分为几个时期。它开始产生运输作用的时期，可远溯到它两岸有人居住的时代。几千年来，清水江两岸各族人民互相往来，互相学习，古时用竹木排筏，作为两岸之间

过河的交通工具，后来逐步用于上下游之间村寨互通来往。人们从学会割木为舟到用木造船以后，清水江的水上运输事业，也就逐步发展起来了。据民国《贵州通志·军事志》引方显《平苗纪畧》：“雍正七年（1729年）六月二十五日派苗船一百五十六只，试航去洪江运盐米杂货，七月十七日返航。”以及同年张广泗偷袭公鹅寨时，就在柳受拘集到四、五十只民船，夜渡清水江。雍正年间的包利、红银抗清，咸同年间的张秀眉、姜应芳等反清起义，先后被镇压之后，此时清水江两岸的人口，不但没有减少，反而逐年增加。因沿江各地均在大兴土木，筑城垣、建屯堡，并于各屯堡之间修桥筑路，外地进入苗疆者一时云集，来者有文官武士，石匠木工，经营商业和驻屯堡人等。《苗疆见闻录》载有：“苗疆木植以杉木最多。产于清江南山者为最佳。质坚色紫，谓之曰油杉。木商出入，彼此呼为同年。”清水江除了航运，还扎排外运木材。清末宣统三年，清江厅理苗府，为南孟寨出了“永定江规”告谕，刻碑现存。由于木商所购木材，集中南孟摆排待运，因而时常产生争夺扒排的纠纷而发布告谕，说明清水江的水运已相当繁盛。这种情况，持续到民国初年，这两百多年是清水江航运逐步发展时期。

清水江的航运事业，至民国时期更为旺盛。一则由于清江两岸生产发展，如木材、桐油、五倍子、生猪、黄豆，特别是大烟土饼等，均络绎不绝的从水上外运湖广，以至江浙。回航运来食盐、布疋、百货。二则由于公路未修，故清水江成为湘黔物资运输的主要航线。江浙两湖的工业产品，均经洪江上水运至重安、下司，然后由陆路人挑马驮，转运贵阳等地。民初至抗日战争前夕的1936年，是这条江上苗船最多的年代，沿江多处码头，如重安江、下司、施洞、革东、剑河、南加、锦屏、远口、翁洞等处，每天靠岸苗船有几十至几百只之多，加上竹木排筏铺盖江面，商贾买卖

盛极一时，直至黔桂、湘黔两条公路先后建成，货物多靠汽车运输，加之日本侵略军在沅江下游实行封锁，清江航运才渐趋衰落。

在清水江航运旺盛年代，船只也并非畅通无阻，而经常是步履艰难，阻碍重重，甚至商人失财丧命者时有发生。自辛亥革命推翻清王朝统治以来，曾发生讨袁护法战争、北伐战争、土地革命战争。同时各地军阀连年混战，各自割据一方，土匪到处猖獗，厘金关卡密布。过境船货，每过关卡都得交纳厘金，然后放行。沿河明团暗匪丛生，他们各霸一段，过境货船，必须出钱请其“保帮”、“解帮”，否则船货即被抢劫一空。有时商家结成大帮，另请部队押船护送，虽有成营成团兵力，亦难免大帮武装土匪拦河袭击，因此商帮不得不高价请地方部队解帮。民国十八年（1929年），四川军阀部队，解送一千多只船的大烟土饼，船抵锦屏时，被贵州部队打跑，船上烟土全被抢光。民国三十二年（1943年）七月二十三日，有台江、剑河、施秉、镇远四县边区的武装土匪，在廖洞屋脚抢劫铁道部锦屏材料运输站公船9只，并于头天晚上在廖洞屋脚抢劫商船20余只，抢劫时不准船夫叫喊，抢后连夜将棉花船两只放到青鱼塘，抢去大布33筒（摘自施秉县政府民国三十三年七月底呈文）。

民国二十九年（1940年），国民党新二八师师长刘伯龙驻防黔东，在施洞口成立清水江河防指挥部，委派王道炽、潘开国等为沿江河防大、小队长。不到一年时间，就将王道炽、潘开国等河防队长诱集施洞开会，全部杀光，连士兵、船夫共杀戮200多人。唯邵胜江、石进成、西沛生等少数未到者幸免。从此清水江再没有解帮之事了。

中华人民共和国建立后，五十年代初期，清水江航运又开始繁忙起来，沿江大小木船的从业人员，都积极响应党和政府的号

召,纷纷出航参加支援前线的各种物资集运,特别是把大宗粮食和木材上水运往重安江码头,再运贵阳支援前线和城市建设。1952年,省交通厅在重安、锦屏建立清水江航运管理站,随后下司、翁洞也设站。不久上自下司、重安、施洞、剑河、南加,下至锦屏、远口、白市、翁洞等码头,亦先后建立航运组(站),加强航运管理及航道养护整修等业务。五十年代中期,航运机构把个体船业人员组织起来,先后成立大小规模不同的木船运输合作社,分别承担清水江及其支流南哨河、八卦河沿岸粮库的粮食运输任务。航运部门除管理船货运输、港航安全及货损货差外,还负责征收养河费与航道整治及养护等工作。由于航道得到连年整修,不但有利于木船及竹木排筏的畅通,而且为发季水位提高时,机船航行创造了有利条件。

1959年在国家暂时困难时期,清水江航运事业也处于低潮期间。当时许多建设项目停止,不但公路工程下马,航道工程、返排造船厂、四县联合的“五一”运输社也都下马了。木船货运量大减少。到1963年,由于农业生产的好转和发展,清水江航运有了恢复。南加木船运输社新造一艘五吨木船,船篷两边安装玻璃窗,在清水江上的剑河至南加航段上,第一次有了客运班船,但因下水旅客多,上水无客人,不到一年就改为客货两用船。1967年,礅溪、南哨两地通车后,南哨河及八卦河,沿岸的粮油百货,多由汽车陆运,水运物资减少,七十年代初,长航货运很少,短航物资主要是木材砂石等建筑材料,南加木船运输社有些社员,只好改放木排维持生活。到七十年代中期,剑河至南加达瑶光这70来公里的客货运输量逐年增加,特别是旅客日益增多。由于木船无法解决上水航速,终于走上机械化的道路。南加木船运输社新造一艘十匹马力的柴油机动船,后来又增加一艘五十匹马力的机动船,从此往返时间加快两倍,连装带卸两天可以往返。

而且增加了载重量。过去的木船,只能装3至5吨,机动船最少装10多吨;木船下水一天到不了南加,上水要两天半至三天才到剑河。机动船下水半天到南加,上水一天就到剑河,并且大大减轻船员的体力劳动,收入也比木船增加。1979年以后,客货运量越来越多,农村实行联产承包后,连年得到丰收,农副产品富足,农村经济越来越活跃,城乡贸易越来越兴旺,客货运输也就越来越增多,因而机船也在增加。如南加、南旁、返迷、下革东、南哀等地农村船员,也陆续建造机船出航。在每年春发清水江水涨时,剑加公路的汽车过不了渡船,清水江上的许多艘机船就每天忙于往返剑加航线各码头之间,特别是逢场期,大都载运木材和旅客,均重载而来,满载而归。从此清水江上的苗船逐渐被机船所取代了。至于剑河以上的业务,则早为汽车陆运所代替。1985年剑河大桥和1988年满天星大桥跨越清水江建成通车后,任凭洪水泛滥,汽车都能照常行驶,因此除下革东和返迷两只机船仍常到剑河县城赶场而外,其余南加、南旁机船只好出卖,船员们不得不去另谋生计。

潯阳河施秉县航运概况

杨祖芳

河流概况

潯阳河，又名潯水，镇阳江，曾称古水、沅水，因流经镇远县潯阳镇，故称潯阳河至今。施秉县南有清水江，北为潯阳河，又称北江。发源于瓮安县垛丁区岚关乡云岚和尖坡乡云谷才。流经黄平、施秉、镇远、岑巩、玉屏的大部和瓮安、江口、三穗、石阡、铜仁的小部，东流湖南省西部黔城注入沅江。

潯阳河从黄平县旧州区进入施秉县境的牛大场镇金坑村的平洞，流经大桥乡、城关镇、甘溪乡、地坝乡高碑村下游入镇远县境，流程 50 公里。主要支流有杉木河，源于马溪乡的塘头，流程 42 公里，于大桥村鸡公岩汇入潯阳河。其次有小河，于施秉大桥下游汇入潯阳河。潯阳河面一般宽 50 至 60 米，水深 1 至 5 米，多系岩石底，河滩多，两岸有 10 多公里的悬岩峭壁，急流回水漩涡多。诸葛洞、老洞最险，落差高，弯急浪大。诸葛洞距县城 6 公里，河岸岩洞中有一古遗址，名武侯祠，塑一尊孔明像。因滩极险，翻船事故常有发生，故来往航船，均宰猪羊祭之，求保平安过境。

潯阳河在历史上为湖南和黔东南各族人民物资交流的重要航道。至七十年代初，红旗电站动工修建，施秉至镇远的航运中断，八十年代末，观音岩电站建立，施秉至旧州航运亦中止，但两岸的奇峰异景和上下潯阳河的湖面，列为国家级风景旅游胜地，迎来众多的国际友人、港澳同胞和省内外游客，游览观光，赞不绝

口。

沿河资源

溱阳河流经施秉县境两岸纵深 3 公里处,往有近 4000 户各族村民 2.1 万多人,耕地面积有 5.28 万亩。粮食作物以水稻为主,兼产玉米、小麦、薯类等,大宗经济作物有油菜和烤烟。

森林资源:据土地改革时期资料统计,溱阳河干流支流两岸的森林面积 48.29 万亩,其中有少量经济林木,大多数是用材林。可伐量为 16.21 万立方米。沿河两岸的林木,以马尾松为主,杂以杉、柏、白杨、枫香、青杠等树种。分布在牛大场镇的金坑、柳塘;新桥乡的新溪、大塘;大桥乡的黄泥庆、五棋、沙坪;甘溪乡的盐井、甘溪、高坡聂;地坝乡的高碑、乌圭石等地。溱阳河的主要支流杉木河,沿岸盛产杉、松,是县境内的重点林区,分布在马溪乡的塘头、茶园、龙井、兰家田;紫荆乡的通古坪、新地;白垛乡的谢家院、三洞、云台山;半河乡的肖家坝等地。林副产品:果类有梨子、桃子、柿子、核桃、葡萄、李子、猕猴桃等。药用类有杜仲、天麻、柴桂、厚朴、银杏。化工类有油桐、生漆、柏香油、松脂、五倍子、樟木油。培育产品有茶叶、银耳、香菇、油茶、棕片等。年产量均在 5000 担以上。

据林业二类调查,属国家二级保护树种有银杏、大别山五珍松、篦子三尖杉、杜仲、香果树、伯乐树、十齿花、伞花木等。三类保护树种有穗花杉等 12 种。贵州省科学院生物研究所教授李永康 1984 年在云台山考察发现一个新树种定名红脉槭。河岸林区动物有兽类 13 种,蛇类有 7 种,禽类有 9 种。地下矿产资源有铁矿,尤以重晶石矿储藏量大。

货运管理

施秉县是溱阳河干流的主要地区之一,河道流程长,货物购销量大,销售到湖南的货物,主要有木材。林农砍伐的木材,先抬

到河岸堆放，待水涨时，短节木材散运，长条扎成小挂，放至镇远再并扎大挂运至湖南洪江。农林副产品则通过木船运输，镇远至旧州经常有五、六十只船往返于溁阳河上。施秉县境内的五棋、高寨塘、平宁、大桥、沙坪、高碑等地，计有货船 20 多只。运出的货物主要是大米、黄豆、玉米、油菜、生漆、毛松香、五倍子、棕片、杜仲、黑、白木耳、香菇和各种药材。由湖南运回的货物主要是布匹、绵纱、百货、草纸、瓷器、煤油、红糖、白糖、铁锅、鼎锅、海盐等人民生活用品。驶进施秉城关大桥头的木船，没有固定的码头，“两湖会馆”下面的河岸（现粮食局住地）停靠，岸上即为物资集散地。施秉船运经营有三种形式：一是自己有船，组织有划船技术的人员从事货运，船主提取部分船费，所余运费分摊。二是自己有船，自己经营，雇人划船；三是自己有船，又有驾船技术，自己营运货物。

货运载重与航速，据民国二十四年（1935 年）镇远专署船舶运输调查，施秉至镇远航道的载重量，大船 4 至 4.5 吨，小船 1.5 至 2 吨，驾船 2 至 7 人不等。日航程上水 10 至 15 公里，下水大水约 100 公里，枯水 20 至 25 公里，平水 40 至 45 公里。诸葛洞险滩，货船只能载一半重量，至高碑再併船加重下航。

1949 年 11 月 9 日，即施秉县城解放前夕，湘黔公路必经的施秉大桥被国民党溃军炸毁，解放后于 1950 年 4 月修复。解放初期由于土匪猖獗，公路货运车辆少，溁阳河航船几乎停运，人民生活的必须品，特别是食盐更感困难。1950 年夏，党和人民政府调集部队，发动群众，平息匪患，开展“五大”任务，进行土地改革，与此同时，为保障人民生产、生活需要的必须品，迅速恢复了溁阳河的水上交通。1951 年 6 月，镇远专区成立溁阳河航运中心管理站，施秉县成立航运管理站，配干部许云章、张国清，负责船只登记、货运调配，港口管理等工作，站址设在西街邱紫卿住

宅内。经登记的木船计 46 只,载重量 150 吨,其中载 6 吨的 3 只,其余的为 2 至 3 吨,按船所在的沙坪、大桥、平宁、五棋、高寨塘建立 5 个组,明确正副组长。船只分专业和副业两种:专业船常年运输,副业船是农民在农闲时从事航运。是年 12 月,组织船只调动沿河各乡积存的粮食 163.4 吨,运到施秉城关仓库。

1952 年,根据省交通厅通知,贯彻“用河养河及受益者出钱”的原则,从 7 月 1 日起开征养河费。是年完成货运量 1582 吨,周转量为 247634 吨公里,其中粮食 112 吨,周转量 6001 吨公里,食盐 170 吨,周转量 39340 吨公里。1953 年,施秉设立航运货物接交点,闵世衡负责转运工作,在大桥码头和西街小桥口设物资转运点。组织所有的船只,完成货运量 235 吨,周转量 16477 吨公里。

随着农业生产的发展,人民生产、生活需要的物资日益增多,在陆路交通还不能满足的情况下,水上运输业务增大,1954 年木船发展到 72 只,197 吨位,完成货运量 400 吨,周转量 22058 吨公里。1955 年改设“施秉服务组”,负责办理施秉至旧州的航运业务。对船主和船工进行技术考核,按条件评定驾长 74 人,副驾长 78 人。农业生产合作社从事副业的船民 77 人,评定驾长 19 人,副驾长 21 人。

1956 年,农业由初级社转变为高级社时期,根据“自愿互利”原则,将私人所有木船转为集体所有,折价入社的木船计有 81 只,244 吨位。船员实行计工评分,多劳多得,按劳分配。在航运工作上,开展“四保”(保质、保量、保时、保安全)运动。1957 年对船民进行技术考核,符合条件的专业船驾长 71 人,副驾长 73 人,农业社船民驾长 79 人,副驾长 88 人。当年完成货运量 488 吨,周转量 603010 吨公里;流放木材 260 立方米,航程 23287 立方米公里。

1958年施秉服务组配干部赵锦明、刘中元2人,当年收管理费1519元。10月,建立“施秉县国营造船厂”,杨昌国任厂长,潘昌贵任会计,职工46人。新造客船1只,大小木船56只,312吨位,修复旧船12只。

1959年初,施秉县并入黄平县,建立“黄平县航运管理站”,站址设在施秉。11月,贯彻省“航运技术革新会议”精神,首先在大船上推广使用风帆,小船使用篾棚风帆,以提高航速。在造船上,将“翘脑壳船”改成“翘脑壳收杆船”和“麻雀尾船”两种。其特点是:轻便灵活,方便操作,吃水浅,浮力大,增加载重量,后又改制为结构简单,操作灵便的“鱼肚船”,以求进一步适应濛阳河滩多水浅,河道狭窄的航线运输。

1960年,州里决定成立“濛阳河水派出所”,所址设在镇远,王桢坤任所长,维护全河的水上交通秩序。对木船统一编号,换发号牌。施秉站管理的木船67只,325吨位,船员226人,其中公社船员160人。

1961年,国家处于困难时期,航运货源少,船民收入低,加之陆路交通发展,许多货物都用汽车运输。原汽车运费比水运高,经运价调整反而比水运低:汽车每吨公里0.22元,水运每吨公里0.50元。

1962年6月,恢复施秉县置,9月复建“施秉航运管理站”,赵锦明任站长。航管站派员外出联系货源。货物不多,而且仅有的40只船,大部分损坏停运,只有5只还可运行。1963年航管站干部调离,航远业务由交通管理站代办。

1965年,金坑,高碑有存粮150多吨,组织60吨位的12只木船运至施秉仓库,并承运施秉供销社收购的木炭150吨,从冷水滩运至镇远。1966年“文化大革命”开始,航运基本停止。

调度与适价