

印江文史资料

交通专辑

政协印江土家族苗族委员会文史教卫委员会编

印江文史资料·交通专辑

第十一辑

政协印江土家族苗族自治县教卫文史委 编

880×1230 毫米 32 开本 180 千字

印数 1——1000 册

印江自治县报社印刷厂印刷

2002 年 12 月 26 日

序

印江土家族苗族自治县位于贵州省的东北部、铜仁地区西部腹地，地处贵州高原向湘西丘陵和四川盆地过渡的武陵山区。这里“层冈复岭，求十里平原不可得。曰坡、曰屯、曰岩、曰岭，皆山也；曰溪、曰沟、曰滩、曰塘，皆水也”，“山足为经，水堪作注”。正是这种独特的地理环境，延缓了印江交通事业的发展。

交通是人类社会活动的产物。印江很早即有人类活动。在很长一段时间里，土著先民们或“刀耕火种”，或“以渔猎为事”，过着十分原始的生活。与这种原始落后的生产方式相适应，其交通状况十分封闭和落后，仅为生产、生活所需的羊肠小道。到了唐代，印江始有建制。唐中央为了强化统治的需要，不断开辟官道。从此，打开了印江通往中原的通道。随着中原大姓的大批迁入，印江经济、文化迅速发展。在漫长的民间商贸往来中，商道得以开辟，至明清时代，已是四通八达，呈现出初步繁荣的景象。印江交通逐渐稳定，走向日趋明确。

新中国成立以后，印江交通事业获得突飞猛进的发展。在中国共产党和人民政府的领导下，人民群众修路热情空前高涨，以主人翁姿态，积极投身到筑路大潮之中。从 20 世纪 50 年代初到 80 年代中期，相继修通了过境干线铜思公路和印松公路、印沿公路、印德公路。这四条公路的成功修筑，初步形成了以县城为中心，向东西南北各方辐射的公路交通格局。不仅结束了印江无公路的历史，而且，为全县公路交通网络的形成奠定了坚实的基础。

自 1985 年以来，国家加大了对西部贫困地区基础设施建设的扶持力度。到 1995 年的 10 年间，全县新修和改造公路共获得以工

代赈投资 1000 多万元，乡村公路建设取得了重大进展。特别是近几年来，县委、县政府紧紧抓住中央实施西部大开发战略机遇，把大力发展乡村公路，提高干线公路等级，与调整农业产业结构，发展县域经济紧密结合起来，充分调动全县各族人民的积极性，乘势而上，实现了公路建设的跨越式发展。截止 2002 年 12 月，全县 365 个村已有 255 个村通公路，村通公路率达 69.8%。柏乐线的成功改道，印沿线、印松线、印德线等通县油路工程相继竣工，梵净山旅游公路苏家坡至棉絮岭段的提级、硬化，至此，印江公路交通已形成了以铜遵公路、印沿公路、印松公路、印德公路为骨架，联结 17 个乡镇，覆盖全县的公路交通网络。东出，沿印松线，经松桃，过凤凰，直达风景名胜张家界；南下，沿印铜公路，过江口，出铜仁，至玉屏，借湘黔铁路大动脉，打开沿海通道；西进，沿铜遵公路，越思南，上遵义，达贵阳；北上，沿印沿线，至沿河，出乌江，入长江，达重庆上海，打开出省出海通道。印江交通强劲的发展势头，必将为全县深入对外开放，努力招商引资，全面建设小康社会，创造良好的条件。

正当全县交通事业取得阶段性成果的重要时刻，印江自治县政协教卫文史委员会适时收集、编辑、出版这部专辑，对于总结经验，进一步推动全县交通事业的发展，促进经济社会的繁荣，有着十分重要的意义。

这部专辑，较为全面地反映了全县的交通状况，收集、保存了许多珍贵的资料。特别是建国以来，全县各族人民在党和政府的领导下，以巨大的热情和大无畏的英雄气概，在极其艰苦的条件下，战天斗地，克服一切困难，实现了全县交通事业的大发展，不仅为加快发展地方经济创造了良好的硬件环境，而且，为子孙后代留下了一笔享用不尽的精神财富。

李 建

目 录

序	李 建
印江古代交通概述	杨孝华 (1)
金成生与印江民国时期的交通建设	秦礼显 (6)
印江交通运输业 50 年的发展	方平安 (13)
印江乡村公路发展概述	肖忠民 (17)
用好以工代赈款 修筑路脱贫致富路	杨正孝 (24)
印江以工代赈修公路一花开百花发	郭 超 (29)
一九五一年印江县筑路委员会成立始末	县党史办 (31)
思铜公路的修建经过	何承惠 (33)
修建铜思公路的点滴回忆	安承贤 杨承俊 (38)
八里山上修“翻身路”	任贞操 孟 超 (40)
印松公路天堂至木黄段修筑见闻	李新基 (46)
修建印朗公路始末	田儒荣 田儒波 (48)
修筑印合公路的回忆	万云辉 孟 敏 (50)
印沿公路板溪至沙子坡段修筑概况	万云辉 孟 敏 (53)
印德公路修建情况	严循志 (56)
印德公路甲山段修建轶事	张安吉 (58)
印沿线通县油路改造概况	杨孝华 (62)
印松线提级改造概况	杨孝华 吴 强 (65)
德印公路油路改造情况	张一鸣 (69)
梵净山旅游公路	杨正孝 (71)

梵净山旅游公路苏家坡至棉絮岭段改造概况

.....	杨孝华 吴 强	(73)
洋溪镇主要公路建设情况	田景顺	(75)
中山公路的修建情况	陈锡良	(78)
杨滴公路修筑记	李光华	(80)
缠洋公路杨柳段修建始末	陈锡良	(82)
二十三载夙愿 缠洋公路通车	徐文国 欧光华等	(84)
一条公路联三村 三村公路通十寨	徐文国	(91)
崎梁山上通公路	徐文国	(96)
青杠林村九道回头弯公路建设情况	徐文国	(99)
缠溪至茶元公路的修建过程		
.....	冯景玺 戴泽均 梅宗惠	(102)
缠溪至两河岔路修建情况	杨前军 梅宗惠 戴泽均	(104)
乐茂江至罗场乡政府公路建设梗概	熊华荣 戴泽忠	(106)
罗乐公路修建始末	熊华荣 戴泽均 梅宗惠	(107)
曲折迂回的朗枹路	田崇高	(109)
乡魂	田 彬	(111)
木黄通车的第一条公路	吴正富 杨再禄 谢盛阳	(115)
木黄纪念碑道路的管护	杨修龙	(118)
木黄镇乡村公路简介	杨 蛟	(121)
一举几得的金厂河护堤公路	杨 蛟	(123)
沟通两省三县的新民三条公路修建情况	杨修龙	(128)
公路通到革底寨	杨修龙	(132)
木黄镇东北方向的桅杆公路	杨 蛟	(136)
刀坝乡的村级公路建设情况	李应国	(139)
刀麻公路的建设情况	李应国	(141)

沙子坡镇矿山公路及乡村公路建设情况	陈晓岚 (140)
止水至韩家公路修建始末	陈晓岚 (144)
回忆修建何家乡村公路	李应芳 (146)
回忆韩家三桥的修建	李应芳 (148)
通往深山的红龙公路	李应芳 (149)
杉树至对马公路的修建	谭承清 (150)
修通山村路 造福山里人	
——杉孟公路建设纪实	石荣奎 (153)
板毛公路和板溪桥修建始末	任庄本 任敬廷 (156)
凯两公路简介	张著权 杨承俊 (167)
新雁公路简介	杨承俊 (168)
大塘至冉氏塘断头公路修建始末	张著权 杨承俊 (169)
乐天公路修建始末	冉启刚 何圣智 杨承俊 (171)
寨乡兴修的第一条公路	
——云七公路	戴复寿 杨承俊 (173)
台胞捐款为家乡修公路	徐国尧 (174)
致富修公路 幻想成事实	徐国尧 (176)
木黄街道的形成和扩建整修	政协木黄镇工委 (178)
沙子坡镇街道路面改造纪实	陈晓岚 (184)
沙子坡镇借得“东风”兴老街	陈晓岚 (187)
几度变迁的缠溪街道	徐文国 (189)
洋溪街道建设情况	田景顺 (192)
刀坝乡的街道建设情况	李应国 (194)
永义乡街道改造情况	永义乡党政办 (195)
新寨街道修建始末	杨承俊 (196)
板溪镇街道建设情况	王 宇 (198)

发展中的天堂镇街道	石 权 (200)
合水镇街道改造概况	政协合水镇工委 (203)
洋溪万里桥	田景顺 (2005)
肖克将军印象最深的兴隆桥	谢盛阳 杨修龙 (207)
乐茂江桥的由来	徐文国 (210)
芙蓉桥修建概况	陆治龙 (212)
献身于南桥建设的民工	叶顺利 (214)
沟通印德两县的公路大桥——两河口大桥	杨孝华 (222)
高洞桥修建概述	吴永腾 陈 敏 (224)
不对称拱桥——车家河大桥	杨正孝 (227)
自力更生修建文昌桥	杨胜华 向珍权 (229)
台胞捐资修建爱心桥	杨建强 (232)
印江西环大桥前期规划设计情况	杨正孝 (234)
印江首座中承式肋拱桥	
——西环大桥	杨孝华 吴 强 (237)
编后记	严循志 杨孝华 (239)

印江古代交通概述

杨孝华

印江这块古老而神奇的土地，早在殷商时代即有人类活动。但由于地处武陵山区，受高山深谷阻挡，原始森林遮蔽，加之人烟稀少，居住分散，言语各异，交通极为闭塞，经济、社会发展十分缓慢。《嘉靖思南府志》引《环宇记》载：“黔东地在荒徼之外，蛮夷杂居，言语各异。居郡东南者，若印江，若朗溪，号曰南客，有客语，多艰馱不可晓。”且“性凶勇，善奔逐，不憚渊谷，不畏猛毒，出入持刀负弩，农暇即以渔猎为事，得兽先祭鬼而后食。”正是那些勇敢的先民们为了生存繁衍，在漫长的岁月里，在与大自然的长期抗争中，于荆棘丛中，绝壁之上，深涧之间，用勤劳和智慧开辟了相互沟通与种植、渔猎所必须的一条条山道，形成了印江古代原始的交通状况。尽管极其封闭、落后，但为后来的发展和走向开放，奠定了基础。

到了唐代，唐中央在印江境内设立县制。“唐武德四年（621），置朗溪县，属叙州潭阳郡。”“开元四年（716），置思邛县，隶思州，是为印江建县之始。”为了统治与发展的需要，官道应时而凿。官道的开辟，从而打破了早期交通的原始封闭状态，这对于先进思想、先进文化以及先进生产力的渗入和传播，对于印江经济、社会的发展，都具有化时代的意义。但是，在唐代政治、经济、文化、军事等空前强大的巨大背景下，印江交通状况发生了什么样的变化，已难以考证。《思南嘉靖府志》这样记载：“思邛县在府治东南三百九十里。唐开元四年，开生獠置，后废。以上地里，俱据元置，而新志地里，无考。”

从“后废”与“无考”可以推断,当时作为置县重要条件的交通状况是很不理想的,其影响也是十分有限的。尽管如此,我们仍然可以肯定,印江从置县到终唐一代近两百年间,交通状况仍有较大的改善。特别是官道的开辟,使印江交通从原始封闭走向开放,使“荒徼”之地与中原有了联系。印江官道历经宋、元,至明代,其走向已趋稳定。据《思南嘉靖府志》记载:印江县“路凡四:东曰榔木坡路,通朗溪司;西南曰白水坡路,通本府;南曰峨林坡路,通铜仁府提溪司;北曰硃口寨路,通沿河司。”在朗溪司地界内主要有两条官道:一是高坡路,抵印江县,一是高寨路,抵铜仁府乌罗司。明万历二十四年(1596),印江知县张镕倡导扩修榔木坡路,明都御史肖重望(字剑字,印江人)视察黔道,路经观音岩,在洞旁一方阔石上题联赞曰:“利斧辟荆榛,日照月临,亿万姓颂张侯治绩;奇崖成坦道,山长水远,百千里通禹贡车书。”现存“驿路口碑”石刻,即官道的实证。

官道,古称“驿路”。其主要用途是“掌管邮传和官差迎送”。驿道每隔一定距离设有驿铺。明嘉靖十五年(1536)前,印江县属驿铺仅5处。县前铺,设在城内,战溪铺,距县城35里,小田铺,距县城20里,安牙铺,距县城40里,野猫铺,距县城65里。朗溪司所属驿铺有3处。即司前铺,设在司署前,大谷旦铺,距司城60里,木桶铺,距司城125里。清道光二十年(1840)前,印江县属的县前铺及南路的缠溪铺、凉水铺,分别设铺兵2名,西路安牙铺设铺兵1名。印江县属四铺,朗溪司属三铺,均于康熙前奉命已载。

唐中央在印江设立县制之后,中原大姓不断迁入境内,“芟林火之,因布种”的原始耕作技术逐步被先进的生产方式所替代。特别是到了宋代,由于土著民族与外来统治者的尖锐矛盾,经常发生起义,土著居民“芟夷殆尽,至今居民皆流寓者,而陕西、江西为多。陕西皆宣慰氏之羽翼,各司正副官与里之长是也。……江西皆商贾

宦游之裔，多读书，乐仕进”。（《思南府志》）从这一记述不难得知：在当时，政治上，以田氏为中心的土司政权已经确立，机构设置与基层划分基本完善；经济上，社会财富明显增强，商贸发展逐步兴旺；文化教育，出现了新的景象。随着经济、社会的快速发展，为适应生产、生活的需要，民间商贸逐步发展并兴旺起来，一条条商道也逐渐开辟出来。至明清时代，走向渐趋稳定。其主要有：

印筑商道，是印江通往贵阳的一条商业大道，前称“中大路”。途经坪兴寨、小云半、后坝、龙塘岩、塘头、瓮安的响子场（今草塘）至贵阳。县境内 20 余里。通过此道，外销土布、油布、雨伞、白皮纸等，运进食糖、斗笠、灯草、卷烟和部分工业品散售城乡。此道商人络绎不绝。瓮安响子场的印江商人常年不下百人，多时客商达数百人。

印秀商道，即印江至秀山的商业通道。途经板溪、天堂、来安营、屙屎坳、火烧桥、甘龙到达秀山。县境内约 100 里。来往商客，经此道运进竹制器皿、有色纸张、铁件用品，运销秀山的有雨伞、油布，兼贩生猪耕牛。一年四季商人来往不断。途中天堂哨清康熙时开设场镇，商业渐至繁荣，此地又可分道松桃。

印湘商道，即印江到湖南茶洞的商业通道。途径河缝、观音岩、土地堂、朗溪司、爬抓溪、合水、新场、木黄、坪洞口、孟溪、松桃至湖南的茶洞。此道官商合一。历史悠久，十分繁荣。运出之土特产首推桐油，次是白皮纸、皮张。运回棉布、棉纱、宽布，于木黄、合水、朗溪、印江县城沿途销售。

印沿商道，路经牛皮穴、岩门、大圣墩、牌坊、龙井坝、沙子坡、铅厂到达沿河。印江境内 100 里。途中沙子坡盛产原煤，铸铁炼钢，铁制农具颇有市场。经此道运进食盐、日杂，运出铁件、土产等。

印德商道，路经甲山、西岩寺、美女跳岩、中坝、大田、大安桥、安牙铺、袁家湾去德江。在境 40 里。西岩寺曾有神奇传说，武林高

僧张三风云游此地，于左右岩壁上用指书“白云无昼”，用杖凿“山水奇观”两幅摩岩。清秀才李绪东游西岩寺时曾题诗曰：“西岩石寺道来游，曾有张仙指画留。峡岸斜拖丁字口，烟坡秀水甲山头。黄槐绣落长安路，绿水澄流一尾舟。要视印城烟欲镇，未知谁个再题浮。”过往商客，经此道经营蛋禽、肉类、生漆、雨伞、白皮纸、棉纱等。此道还可从中坝分道，经南盆坡、苏家沟，渡乌江桶井，过鸚鵡溪，可达湄潭、遵义、重庆。前志云：“印城西自西岩寺至南盆坡故道，路险隘，赖青圃张先生重修，不数载概成坦道。”合水白皮纸经此道销往重庆，土布、雨伞集运湄潭永兴，再分散运瓮安、绥阳、遵义直至贵阳。兴盛时节商旅可达千余人，土布年运销量达十万匹以上。运进印江的有糖类、大米、部分手工业品。

印岑商道，经岩口、曾家、两路口、驷马桥、牛楠关、凯上坪、杨柳树、石固，越凯楼到达岑巩。县境内 130 里。经此道运出白皮纸及柑桔、橙子等水果，运进茶叶、大米等。

印江至镇远，经坪兴寨、农场、后坝、陈家沟、天星桥、大坝场、石阡去镇远。境内 26 里。经此道往来者客商居多。民国初，印江曾隶属镇远道，官宦行迹繁多，素称官商道。商人通过此道，运出桐油、白皮纸、油布、雨伞，往销黄平、凯里、都匀；购进日杂货物返销印江境内。

印江至铜仁，途经曾家坳、两路口、秀宝关、缠溪、搞车坡，过德旺、江口到达铜仁。境内 70 多里。此道乃黔东与湘、鄂交往的要道，古往今来，官宦、商客往来频繁。其间，秀宝关位于缠溪大茅坡和洞洞寺之间，十分险要。古时，官府常设卡把守，商旅经此道，下可到长沙，上可达洪江、常德，远销桐油、雨伞、棉纱、土布，运回瓷皿、锦缎，沿途销售。

印江地“旧为苗夷所居”，不受官府辖制。一旦加强统治，就难免战争。至宋时，包括印江在内的整个思州地区，土著居民因反抗

统治而遭受大规模屠杀。“芟夷殆尽”可以想见战争的残酷。之后，历元、明、清几代，印江土著居民以苗族为核心不断举行起义。如元至正年间的“红巾军”起义，明洪武年间的朗水九姓苗民起义，清咸丰间的“红号军”起义……频繁的战争，军道得以开辟。在众多的行军路线中，主要还是官道或商道。但出于战争的特殊需要，逢山开道，遇水搭桥，习以为常。在印江历史上，由战争而新辟的军道，大多不为平常所用而早已湮灭，难作考证。

梵净山历来为兵家必争之地，在印江历史上发生的几次少数民族起义，大多以梵净山为根据地，退可守，进可攻，凭借地利条件给统治者以打击。光绪时，清王朝在梵净山护国寺旁设立护国营署，驻守军队，以防范少数民族武装起义。

梵净山是座佛教名山，其开发历史较早。明万历时，已“灵驰于两京，倾动于十三布政，劳旌于抚按”，固而“海内信奉而奔趋”，最盛时“日有途客千人”。如此旺盛的香火，旅游道路的畅通无阻是不言而喻的。由印江入梵净山主要有两条道路。一是由印江前往，经朗溪、永义、张家坝，上苏家坡、护国寺、钟灵寺，越棉絮岭、小王殿、薄刀岭，过黑巷子、拜佛台、剪刀峡、叫花洞、接引佛、滴水岩，然后登上金顶，全程不下120里。其间，羊肠古道，险峻无比；原始森林，遮天蔽日，林啸鸟语，猛兽出入。但佛光普照，处处逢凶化吉，游人则有惊无险矣！二是由木黄前往，经木社、新业、平所进入梵净山。除此而外，也可由江口、松桃进入梵净山，从而攀越金顶。

印江古代交通，经历了由封闭走向开放，由单一用途走向多元化发展，随时代的进步而发展的历史进程。在这千百年的历史变迁中，为印江经济、社会的发展，为各少数民族的兴旺和文明，发挥了巨大的作用。

（本文借鉴了《印江交通志》有关内容，特说明。）

金成生与印江民国时期的交通建设

秦礼显

印江，地处武陵山区，铜仁地区西部中心地带。县城座落在一个群峰环绕的小盆地中，四围沟壑交错，山高坡陡。县境内约百分之七十以上村民住在峡谷中，山坡上，大多出门就爬坡，不上就下。有些住户，互相呼喊能听见，可要彼此往来，却要半天。一遇天旱，群众下沟挑水，也要一大早晨。

印江的交通建设，在民国中期以前，均为驿路古道，主要有印江经凉水井至思南，经铅厂至沿河，经坪洞口至松桃、秀山，经苗王坡或龙门坳至铜仁，沿途都有驿站小店。主要运输手段为挑夫，营销印江白皮纸到湖南又买回棉花的大商贸，雇挑夫多达 100 余人。也有少数用马运，用背背者亦不无其人。下沿河背盐的“背盐工”常常有二三十人一帮，结队过往。虽运力极其有限，却也是必不可少的一种古老的物流方式，并一直延续到解放初期。

这种交通状况，给发展地方经济文化带来很多困难。民国二十七年（1938）季夏，从上海新华艺术大学毕业不久的金成生，在日本帝国主义攻占上海、南京的隆隆炮声中，携家攘小流亡西进，经过黔中学政和省训团训练后，于民国三十一年（1942）五月奉委来印江任县长，搞“示范”。那时，国家处于战乱，百业凋零，赌毒匪患肆掠城乡，搞建设谈何容易？金成生从大都市来到如此偏远落后的地方，是他始料不及的。

到印江后，首先进入他视觉的，是印江县城东门桥，名曰“金城桥”，（因在桥头一亭阁悬有“金城汤池”匾额而得其名）。这座桥，是连接印江城南北两岸的必经之道。过去，搭的是木架桥。往往水涨冲毁，水退再搭，一年涨多少次水，就得搭多少次桥，总是搭搭毁毁，毁毁搭搭，没完没了。岸边停靠两支木质小渡船，也常有翻船事故发生。从这过河，长期以来都是两岸居民和过往客商的一大难事。

那时，为了应酬这种永无止境的搭桥差事，以印江城区名耆绅为主体于前清时期就成立了“印江城东门桥桥会”。这个“桥会”，在城区筹资买有会田 15.6 亩，年收租谷 6.24 石（旧制一石十斗，一斗十升，一升十碗，一碗十二两）；还在永义乡的昔土坝陈家坡一带置有森林数幅，以备修桥取材之用。民国六年（1917），因开工修建石礅桥（未成即被洪水冲毁），桥会派举人柳廷魁和会员戴义芬等前往清理桥会林地。柳、戴等人以岩曹饶家森林桥产与陈家坡住户刘某所属凉水井森林一坡相调换，与合水鱼泉一带之永望桥的森林桥产连成一片。至此以后，因时局多变，会首相继物故而久未清理。民国三十一年（1942），尚在人世的柳廷魁已年近九旬，在众人敦请之下，派人陪伴前往该地再次清理时，发现桥会所属之凉水井、银洞岩、黄柏树三处森林桥产，已被人砍伐约 300 余根，均为原业主据原契所占，尚躺在林中的百数十根树，由桥会即行运出。

桥会人员得悉金县长欲再次倡修东门石礅桥后，以肖泽逵、戴致君、魏攸安、杨昌臣、王道生等十余名官绅，联名公恳县政府派人追回森林桥产。根据绅民所述之史实线索，金成生迅即派出司法及警兵人员，随桥会负责人之一的田丰山等去昔土坝查处侵占砍伐桥会林木事件。并即行成立了以绅民为主体的“印江县东门桥修建委员会”，全权负责筹措物资，聘请工匠，组织民工建助等各项事

宜。工程技术由县政府建设科的祝次尧负责。石工从湖南聘至。并决定拆毁印江城东门城墙基石用于建桥。为了加快工程进度，金成生常去工地视察，甚至早出晚归参加劳动。在严寒的隆冬早晨，民工们怕冻不敢下水，金成生率先垂范，穿上草鞋下水，下乡亦如此，故人称“草鞋县长”。他还一边劳动，一边与民工聊天，有时也在工地一起与众用餐。民工倍受鼓舞，至此，无人怠工，工程进展很快，即于民国三十三年（1944）将五墩四孔石墩桥建成。金成生还为“金城桥”写了落成碑记留存于今。当时，有人建议他将“金城桥”改名为“金成桥”，可他却不屑一顾，认为“桥之建成，乃众人之功，无需为我金某人树碑立传，理应照原名命之为好”。于是，他断然谢绝，摇头了之。

金成生倡修“金城桥”的经费筹募，主要动员全县各乡保、各机关、团体及绅民捐助，连思南、沿河、松桃、秀山等邻县客商也都自发捐资。县政府拨给的建桥费，也主要来源于县田粮处主管的城区粮库“羡余”。所谓“羡余”，即每次盘点库存粮的涨称部分，也有县府工作人员用粮的部分节余，约上百石之钜，过去都由粮库主管分入政府人员私囊。金成生到任后，工作人员深知其性耿介，秉公办事，故不敢贸然而为。到金成生主政快两年时，粮库主管杨遐龄遂向金县长报告“羡余情由”，请县座定夺。金成生召集政府要员和地方耆绅开会讨论，大多主张一如继往，毋须充公。可金成生觉不妥，虽属涨库，本质上仍属公产，故决定由“平糶局”变卖后悉数移交县东桥建修委员会作工程费用。不久，县党部书记长郭从风抓印中教师陈兆承、向崇痕夫妇所谓“共党嫌疑”案，金成生与之发生重大分歧，而陷入危险的“官司”之中，即被调离印江。

根据金成生离任后的民国三十四年（1945）十二月县建桥委员会的“收支款项公布表”记载，此项工程捐资收入有：15个乡镇

募集 58.66 万元，县政府转入 10 万元，绅民捐资 17.362 万元，县联社等三个单位交利息 55.27 万元，总计收入 171.427 万元，主要由白显周经手。支出项目是：石礅款 47.8 万元，石工及杂支 13.2544 万元，石灰及杂支 10.2955 万元，总务组文具费 0.8597 万元，桥梁搬运费 9.62 万元，永义乡死亡民工烧埋费 0.2 万元，工棚及解工费 7.684 万元，架设木桥及杂费 23.316 万元，补修木桥费 4.99 万元，总计支出 118.01965 万元，主要由杨厚安、田丰山、陈柏林、柳元黄、魏应文、赵玉廷等七人分别经手列支。收支两抵结余国币 53.40775 万元。据有关档案资料记载，金成生离任后，继任县长赵淑筠（原铜仁专署秘书）及有关人员在变卖“羡余”粮时，曾有贪污之嫌，被县参议会质询，并受到上峰查处，杨遐龄有口难言被关押三年，赵淑筠到职一年即辞职离开印江。还有群众反映，负责伐运桥木的两人，将树头段截去 7 尺作棺木偷卖装入私囊，中上段用作架桥，影响质量，不久，该桥被洪水冲毁。真是好事多磨难，它给后人留下的却是深深的遗憾！

东门桥上马，金成生又迅速部署修筑省道印江段及县乡道路，以便利运输，减轻民力。他把修筑县乡道路作为“建国要政”予以施行。到任次年十一月十九日，签发第 289 号训令，颁行《整理县乡道实施办法》，规定：县乡道整理，市街路由县城东门至财委会门口，西门至救济院两段，一律改修为公路，其上年筑成之市街公路，均须加铺石沙，重新整理；县道由城至中正乡接思南县交界处一段，土方部分一律照公路筑法修筑，铺沙完竣；石方地段就原路填充完善，两旁荆棘均须铲除。乡道应整理的有：县城至木黄乡，县城至复兴乡，县城至印南乡，以上各线尚未测量前，就原路加宽三尺，铺沙平整完竣；工程费用，以各乡所辖区域分别负担；各路溪沟须用木材作成桥梁。其余各乡间道路，均须照此办法，按辖区各自将