

沿河文史資料

第四輯

中国人民政治协商会议沿河土家族自治县
委员会文史资料研究委员会 编

92

24.10.4

沿河文史资料

第四辑

中国人民政治协商会议

沿河土家族自治县委员会文史资料研究委员会 编



一九九二年十月

323

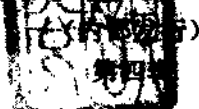
EC20/2P

主 编：敬克基

特约编辑：赵中立、田长安

审 稿：谢正直、王文灿、龙飞舞、陈静波、黄洪猷、
孙世锐、傅绘宁、李洪傅、杨秀瑜、赵实源、
杜鹏飞

沿 河 文 化 资 料



中国人民政治协商会议

沿河土家族自治县委员会文史资料研究委员会编

四川省地方国营秀山县印刷厂印刷

1992年10月第1次印刷

开本：787×1092 1/32

印张：6.9 字数：114千字

印数：1—2000册

邮政编码：565300

黔刊字第S—0593号

定价：2.00元



图为乌江沿河段 1958 年前航行的“歪屁股”木船
(英)埃·伊·奥伦摄 吴魁供稿

卷首语

安永全

正当丹桂飘香的金秋季节,全国人民欢欣鼓舞贯彻党的十四大精神,落实 90 年代改革建设的各项任务,加快改革开放和现代化建设步伐的时候,本辑文史资料问世了。

作为县政协主要工作之一的文史资料,我们在出版发行的实践中深刻体会到,高举社会主义、爱国主义旗帜,广泛征集社会知名人士亲身经历、亲见和亲闻的史料,进行研究整理出版,对贯彻“长期共存,互相监督”,“肝胆相照,荣辱与共”方针,对广交朋友,发展爱国统一战线,调动各方面的积极性,进行改革开放和两个文明建设发挥了积极体用。在十四大精神指引下,我县文史工作将进一步扩大征集范围,提高编辑水平,迈出新的步伐。

本辑收入的资料,有科技人员、离退休老同志和外省县的同志撰写的稿件,还有吉林省军区原政委、老红军陈祖邦同志,外长山要塞区原司令员、鼓大警备区原顾问、老红军严大芳同志这两位久经沙场的革命老将亲自撰写的回忆文章,展卷捧读,抚今追昔,使我们深受教育和启发,倍感史料的珍贵性。

对于文史稿件,我们在研究和整理中,坚持历史辩证唯物主义观点,坚持实事求是原则,加强调查研究,在充分尊重作者的前提下,对重要情节作考证核实,并和撰稿人取得一致意见然后定稿发表,以维护历史的真实性。值得提及的是,我们在考证史实过程中,得到地县有关部门的热情支持,在此表示诚挚感谢!

本书失误之处,殷切希望读者批评指正。

1992年10月12日

注:本文作者现任县政协副主席、统战部部长。

目 录

卷首语 安永全

(1)建造乌江河系第一艘科研船前前后后
..... 罗敏杰

(15)高峡平湖

——峡门口和官舟中型水库

建设经过..... 黄洪猷

(24)回顾穿上红军草鞋的岁月..... 陈祖邦

告别家乡白沙溪——穿上红军第一双草

鞋——南下行军——攻打桃源镇——奔

袭行军——忠堡伏击战——包围龙山

——板栗园打援——后坪遭遇战

(52)武陵战斗

——忆九十五团在黔东北大会剿中
的沿河歼匪斗争

..... 严大芳

附诗：沿河城乡净化颂

——献给在沿河县剿灭匪患的战友

(71)三会溪剿匪记事 王鲁遗作

匪首傅永太窜逃——一项决策——傅

承吉自首——深夜追踪——军民联合

奔袭大林寨——股匪潜匿——向柜子

山进剿——又一项决策——建立村政

权——匪巢毙命

(173)民国沿河末任县长谷念东起义始末

..... 王安平

(177)杨通贤匪部开仓吃粮 赵中立供稿

(179)《沿河文史资料》第三辑勘误表

建造乌江河系第一艘科研船前前后后

罗敏杰

一艘船体设计合理、用国内新技术设备配套，适用山区内河航道的钢质货船于 1966 年上半年投入乌江航域作科研试验。在历时 17 年的试验中，曾引起不少人的重视。后来以机械动力设备复杂、管理跟不上为理由，将其主要科研项目中的机械动力部份的柴油机进气增压装置和变螺距螺旋桨拆除换成定螺距螺旋桨，导致该船主要技术性能和经济指标比拆除前明显下降。于 1983 年以旧船作了处理，这艘船现泊在沿河港内作囤船使用。在改革开放大潮推动下，大量引进、应用新科学、新技术的今天，对建造这艘科研船的起因和试验结果，再度引起了不少人的兴趣。现就这艘科研船建造的前前后后及试验结果，作如下回忆：

一、科研船建造前，贵州乌江航运的船舶设备和运输概况。

我于 1957 年由海军部队集体转业到长江航运管理局所属重庆分局船上工作。当时对贵州乌江的航运情况只是耳闻。总的印象是：河小、水浅、急流；船小且航速缓慢。

1958年下半年被告知：去贵州支援航运。从此，来到贵州从事航运工作渡过了28个年头，于1985年6月退休。

同我一起来贵州的共有7人。其中1人原是炮艇的艇长；其余6人是轮机人员。到赤水航运公司报到后，经介绍才知道乌江和赤水两个单位的船加起来还不足10艘拖船。船体和船上的主机马力确实太小。两个单位船上的主机都是从美国造的道奇汽车上拆下来的陈旧的发动机作动力。汽油机本应使用汽油作燃料。但当时汽油供应紧缺，都是烧木炭搜集燃烧后的木炭的可燃性汽体来代替汽油。道奇发动机的功率本来就小，又用木炭汽体作燃料发出的功率就更小了。船航行中，轮机人员大部份时间和精力都忙于木炭炉上。亲自看到的和原听见的情况确实无两样。一艘拖轮拖一艘装10吨左右的木船，上水时的航速还没有人的步速快。领导鼓励说：这已经是贵州航运的机械化了，现在回忆起来很有意思。的确，从贵州省的航运发展史上讲，当时能用机器动力代替人力船运输，也可称是贵州航运机械化的开始。不久，我们7人被派往宜昌接来了由海军部支援贵州的三艘退役的木壳炮艇充实贵州航运力量。三艘炮艇马力比较大，一艘为美造沙布尔柴油机为主机，200匹马力；另外两艘主机为海格利斯，各为180匹马力。由于它吃水深，进不了赤水河，更进不了乌江，暂时航行于长江重庆至合江段。这3艘炮艇命名为“贵江”、“贵州”和“贵川”号，我任“贵江”号轮机长。

1959年12月5日，乌江航运公司成立，我随船调属乌江航运公司。为扩大乌江航运公司运力，同年底委托重庆

青草坝造船厂新造了一艘吃水浅的大吨位木质拖轮，把“贵州”、“贵江”两船的主机拆下装在新造的拖轮上。总功率为280匹马力，是贵州省乃至全乌江河系马力最大，拖货多，航速最快的拖轮，在乌江河上曾一度被誉为“霸王”船。此时，乌江航运公司原有的以道奇发动机为动力的“乌江”号和“乌侠”、“乌翼”号拖轮已逐渐被淘汰。以柴油机为动力的“黔社”、“黔会”轮已陆续投产。乌江航运公司的船名是以“社、会、主、义、建、设、成、就、辉、煌”顺序排列。为了同上述船名序列相对应，将马力最大的这艘船命名为“黔主”号。我任轮机长。

1963年我调到机务科主持工作兼驻港总轮机长。主要任务是：负责公司船舶技术管理和技术监督以及船员技术业务素质水平的考核。1963年底，乌江航运公司拥有拖轮7艘，马力800余匹。木质驳船10余艘，载重约800余吨。新造的“红旗”号和“黔就”号等船因船体设计欠佳，动力装置安装不妥，航行时船头下沉、被船员称之为埋头苦干的潜水艇。未投产即报废。运输方式是拖带。当时乌江航运存在的主要两题，是运输方式同浅水、急流、航道弯曲、滩多的河道不适应。主要表现是：（一），操作困难，航行周期长、安全无保障，下水航行时，常发生拖轮下滩后，进入缓流水区，航速减慢，被拖驳船随即接着下滩，冲力大速度快难以控制，导致被拖驳船碰撞拖轮或驳船互相碰撞。每当船队通过浅水弯曲航道水区时，同样因为失控，发生被拖船舶触礁、撞岸或互相碰撞事故。在龚滩、沿河港内、羊角滩均曾因此产生过船沉人亡的恶果。上水航行时，

由于被拖驳船本身无动力装置，上滩时更加困难。记得当时通过羊角滩和老武隆滩时，全靠当地的几十个人力或牛力拉船上滩。若遇农忙季节，人力、牛力集中困难，船队就得等候。有时一天过一个滩，甚至一天还过不了一个滩。涪陵上水到沿河一个航次历时 20 天到 30 天是常有的事。船队过了龚滩进入贵州境内后，过滩更加困难，因为贵州境内，无人组织岸上劳力帮助拉船。上滩时全靠船员自拉自绞，不少人为此付出了巨大代价。到乌江航运公司不到半年的许助之经理；报到后还未到任的任秉国党支部书记；工人袁光海、杨光生等，都为过滩时献出了宝贵的生命，还有被拖缆绞断腿终身致残的雷华昌等人，每回忆起来，都令人悲痛。（二），完不成任务，大量待运物资积压。拖驳运输，“黔社”、“黔会”轮上下水平均拖货还不超 20 吨，就是马力最大的“黔主”轮上下水平均拖货也不会超过 30 吨；而且航行周期又长。尽管领导和工人作出了很大努力，也很难完成任务。下水货源主要是沿河、德江、思南等县的粮食和土特产。上水货源主要是由涪陵起运的食盐、日用百货及工业产品。截至 1963 年底，龚滩、彭水转运站仍有待运的粮食发芽、霉烂变质。（三），经济效益低。运输周转期长，海损、机损事故多；货损率高；船舶维修费用大，支出大于收入是必然的。

二，变革运输方式势在必行，科研船的建造提到议事日程。

1963年冬，孙文成同志从省航运局调来乌江航运公司兼管公司机务工作。不久开始酝酿运输方式的改革方案。运输方式的改变又牵涉到船舶技术性能、设备等一系列大的更新变化。此时，乌江下游涪陵至彭水航区已有涪陵轮船公司等单位单船客轮运输。单船航行的出现给乌江航运公司运输方式的变革颇有启发。同年底，我随同省航运局的吴昌遇工程师去重庆落实“黔会”轮的计划修理事宜，经过吴的亲自验算、论证认为趁机在“黔会”轮修理期间改成货船，代替拖带运输方式；也是改变乌江航运公司困境的最佳选择。当方案拟定后带回公司讨论时，对方案意见分歧很大。一种意见对方案持肯定态度。理由是：单船运输航速快、操作方便、安全系数大；适合乌江航道特点，适应性强。并且同一河系下游已有单船运输的事例可循。另一种意见则持反对态度。理由是：下游虽有单船运输，但中、上游还没有见过，此方案带有盲目性。还认为已有的大批运力被淘汰，势必造成浪费。我同意第一种意见。尽管第一种意见同时得到不少船员的支持，但意见终归未见完全统一。根据当时管理体制规定，船舶技术的更新、改造以及处置权都不属航运公司，而是属上级主管部门。几经周折，最后还是决定把这艘拖轮在修理期间改成了货船，同年底竣工出厂。改造过程中，只是简单地把中甲板稍微提高，并开一较大舱口作货舱口。对船舶主要动力装置及船体主要尺度均未作任何变动。改造的主要目的在于通过实航试验，求得具体技术、经济指标数据，为进一步探求单船运输和采用新技术、新设备的可能性。出厂后，由涪

陵载货14吨,当时我和吴工程师及公司运输科范子坤等人参加了首航试验,历时两天半安全到达沿河港。结果表明,操作方便,安全系数大,上水载货量与拖带运输同等;航行期缩短近10倍。经近半年试验证明,不仅单船运输可行而且势在必行。唯有下水载货量比拖驳运输为少。遂于1964年新造一艘载货量为30吨的木质货船,作进一步试验。为取得更可靠的技术数据,建造过程中,明确1人专职负责对建船所用的材料、设备、部件均进行过磅称重。经试验结果,为乌江河系中经济效益最好的一艘船舶。随即陆续新造了东风2号铁壳船、5号、6号、7号木壳货船。各船主机马力增大为240匹;载货量分别增加到50吨、60吨不等。从此,乌江航运公司的运输方式全部为单船运输所代替。运输方式的变革,船舶载货吨位的大幅度增加;航次周期的缩短且安全,无疑会带来好的经济效益。1965年底,首创了乌江航运公司成立以来扭亏为盈的局面。扭亏为盈局面的出现只是船舶载重吨位的增加,主机功率的增大,航次周转期的缩短。可以说是乌江航运发展过程中跃上了新台阶。是否算是一个新的台阶,对此结论,颇有争论。但船体线型的设计,还不能说最佳;新技术设备还没有被广泛应用到船上,这一点认识上是统一的。一个船体线型设计最佳、新科学技术用于船舶设备配套的方案,得到了上级有关部门的高度重视。交通部船舶设计院、上海、武汉船舶科研所、省航运局、思南造船厂等单位先后派人来乌江考察、论证,在获得大量数据基础上,由交通部船舶设计院设计了一艘适应山区内河的,新技术配套的科研

船。这艘科研船总体设计包括两大内容：一是船体线型及结构；二是与原配套的机械动力装置含操纵系统。船体实体建造前曾进行过船池模拟试验，以验证设计的可靠性。动力机械设备，大部份是当时国内的新技术产品，有的产品本身就是科研课题。主机由交通部上海船舶动力机械科研所会同上海柴油机厂科研所对 135 系列 6135 普通型柴油机进行改进变型，增设进气增压机。增压后的柴油机输出功率可提高 50% 至 80%。柴油机的废气涡轮增压机，当时国内尚无生产厂家。转子式机械传动进气增压机是由上海船舶动力机械科研所和江苏无锡动力机械厂等单位联合制造的。可变螺距螺旋桨的液压操纵控制设备，是由沈阳、上海液压配件厂制造。总体设计完毕后，交由长航重庆东风造船厂承造。1966 年上半年一艘船型设计合理、国内最新技术动力机械配套的科研船，无偿交付贵州航行于乌江作科学研究试验船。胡祖良任船长，蒋朝明任轮机长。

三，科研船的主要技术数据和特点：

(一)、主要技术数据表

序号	项 目	主要技术数据
1、	船体	
(1)	材料	4 至 6 毫米钢板

序号	项 目	主要技术数据
(2)	总长	28.75 米
(3)	设计水线长	27.00 米
(4)	设计水线宽	5.40 米
(5)	设计吃水	0.80 米
(6)	排水量	75.00 吨
(7)	方形系数	0.674
(8)	中剖面系数	0.973
(9)	梭形系数	0.691
(10)	航速 (公里/小时)	$v=18.5$
2、	动力装置	
(1)	主机型号	6135G 型 (通用型)
(2)	主机台数	2
(3)	单机功率	
	1小时功率 (马力), 标定转速 (转/分)。	132/1500
	12小时功率 (马力), 标定转速 (转/分)。	120/1500
	额定功率 (马力), 标定转速 (转/分)。	108/1500
	注: 加设进气增压机后功率可提高 60%。	

序号	项 目	主要技术数据
(4)	燃料消耗率 12 小时功率时： 燃油消耗 (克/马力/小时) 润滑油消耗 (克/马力/小时)	小于 175 小于 2.5
(5)	单机净重	1.2 吨
(6)	减速变速齿轮箱变速比	1.296
(7)	螺旋桨直径	D=0.8 米
(8)	螺旋桨转速 (转/分)	507/分

(二)、主要特点表

序号	项目	主要特点	试验目的
1	船型		
(1)	船体线型	空载时尾倾	航行于浅水航道的适应能力。
(2)	空船浮态		
2	主机型号	6135 型	加大活塞行程后，增设进气增压机，提高柴油机功率的可行性；为配备废气涡轮增压机提供依据。