

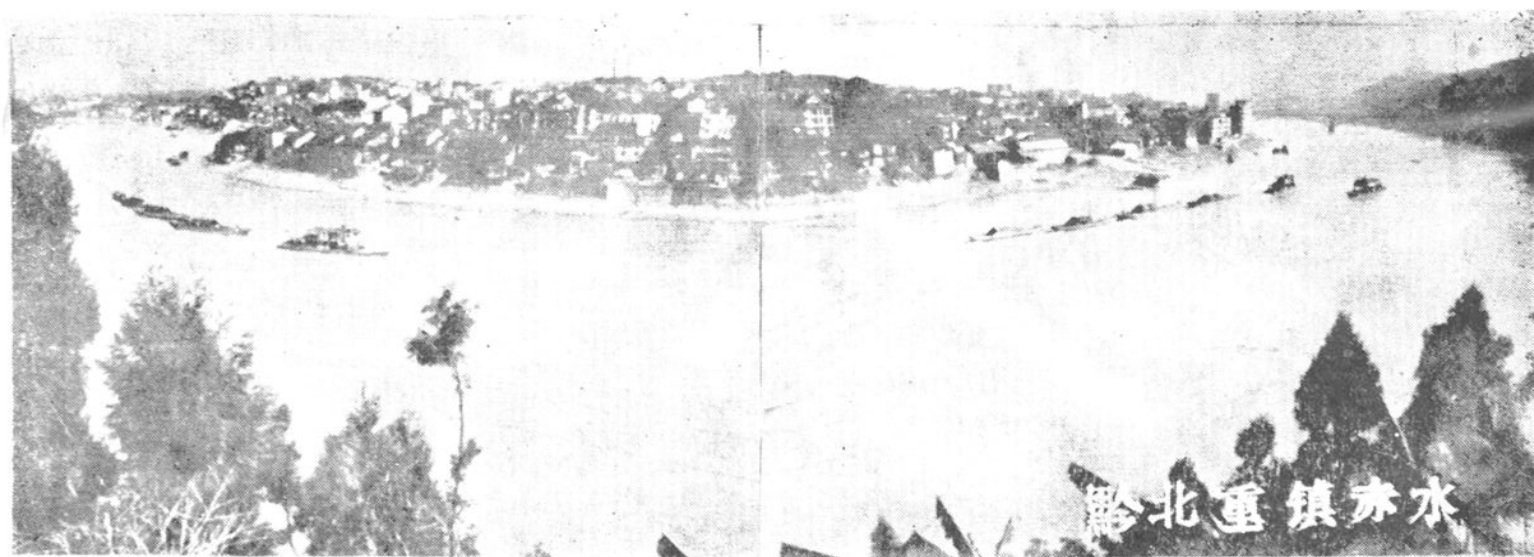
赤水縣交通志

CHISHUIXIAN
JIAOTONGZHI



赤 水 县 交 通 局
赤 水 县 交 通 志 编 纂 组

一 九 八 七 年 编



赤水县城全景

序 言

赤水县地处黔西北边陲而与四川一衣带水。有赤水河南北贯穿全境，船舶上溯可抵茅台，下行沿长江可达上海。有公路与毗邻衔接，车辆多往来于川黔两省之间。域内物产丰富，工业发达、商业繁荣、市场活跃、水陆交通方便。

赤水始有交通航运为先。公元二二三年早有鱼舟出现，明代即有大量船筏驶往长江，清初已成川盐入黔四大口岸之一。航道开凿更是历史未断。自明朝以迄于今几经整治与开拓，域内73公里干流航道常年均能通行机动船舶。有先进交通工具曾为省内最早之县。一九二四年即有小汽艇行驶于赤合段河道；一九二七年又有小汽车由东门驶往小关子公路；但均因当时历史所限而仅成昙花一现的奇闻。解放以来由于党和人民政府重视交通运输工作，自一九五七年起至一九八五年采用民办公助之法，先后建成了424公里的公路和总长1081公尺的百米以上大桥7座，在全县35个区乡中实现30个通了汽车等机动车辆的愿望。全民集体和个体等交通运输事业也随历史车轮运转而蓬勃发展起来。

赤水交通的悠久历史虽早为一些方志所载，而写出完整的交通专业志书则亘古未曾有之。昔日之是非，先人之功过，事业之成败，历史之盛衰，后人弗知。今为借鉴古人、海之来者而作此抛砖引玉之赤水县交通志。

赤水县交通志编纂过程先后为五年，共分两次组织人员编写。第一次从一九八一年起由李世槐负责建立编写组，收集了部份资料后，因机构改革涉及人员变动，导致稿未成而材料又失散。第二次从一九八五年起由顾先华负责建立编写组，由彭成文任主编、徐盛福、喻静宝为编者，相互合作，共同努力，于一九八六年春写出了下限为一九八三年的试写稿。同年末又接县志编纂委员会通知将下限改为一九八五年底，自此，又由彭成文恢复了补充资料的收集和粗加工，并将整理后的稿本原件转请县志办梁云星主任帮助改写。为了在史德上做到既不为权势所屈而隐其恶，又不为权势所诱而为之吹捧，也不肯定一切而为其锦上添花，更不否定一切去搞落井下石，力求较为准确地达到求实存真之目的。一九八七年底我和王质彬两人又对改写过的全部篇幅再度作了推敲和详阅，最后于兔年除夕之前完成了赤水县交通志的编审和定稿事宜交付出书。

赤水县交通志的整个编纂过程中还有许多单位和人员，从提供资料到核实文稿都给予了大力支持和帮助，特在成书的同时一并向所有热心为本志服务的部门和人员致谢。

赤水县交通志虽历经几年并数易其稿而达成见世了，但由于种种原因和许多档案不全及少数史料难得，加之我们对编纂工作缺乏经验与文笔欠精等情况，书中的疏漏和谬误之处仍然是在所难免的。敬望读者鉴谅。

赤水县交通局局长 李寿文

一九八七年十二月三十一日

《赤水县交通志》编写组

组 长：李世槐 顾先华

组 员：彭成文、徐盛福、喻静宝

《赤水县交通志》顾问组

贵州省航运志主编 夏鹤鸣

赤水县县志办主任 梁云星

赤水河系史办主任 黄肇槐

《赤水县交通志》编纂组

主 编：彭成文

编 审：梁云星、李寿文、王质彬

《赤水县交通志》编写组

组 长：李世槐 顾先华

组 员：彭成文、徐盛福、喻静宝

《赤水县交通志》顾问组

贵州省航运志主编 夏鹤鸣

赤水县县志办主任 梁云星

赤水河系史办主任 黄肇槐

《赤水县交通志》编纂组

主 编：彭成文

编 审：梁云星、李寿文、王质彬

《赤水县交通志》编写组

组 长：李世槐 顾先华

组 员：彭成文、徐盛福、喻静宝

《赤水县交通志》顾问组

贵州省航运志主编 夏鹤鸣

赤水县县志办主任 梁云星

赤水河系史办主任 黄肇槐

《赤水县交通志》编纂组

主 编：彭成文

编 审：梁云星、李寿文、王质彬

赤水县交通志篇目

第一篇 绪 论

第一章 概 述.....	(1)
附：赤水县交通图，赤水县集镇分布略图.....	(5)
第二章 大事记.....	(7)
明代 清代 中华民国时期 中华人民共和国时期.....	(7)

第二篇 机构沿革

第一章 县属交通行政管理机构的沿革.....	(18)
第一节 路政分局、建设局、建设科、交通科、工交局、交通局.....	(18)
第二节 交通运输管理站 一、赤水县交通运输管理总站 二、各区交通运输管理站.....	(20)
第三节 航运管理站.....	(22)
第四节 公路养护管理工区.....	(22)
第二章 县属运输企业的沿革.....	(23)
第一节 私营运输企业.....	(23)
第二节 县属交通运输企业.....	(24)
一、集体企业.....	(24)
1、赤水县长征航运公司.....	(24)
2、赤水县搬运装卸公司.....	(26)
3、赤水县黔川运输合作社.....	(26)
4、赤水县城关搬运队.....	(26)
5、赤水县文华乡运输队.....	(27)
6、赤水县大同运输合作社.....	(27)
7、赤水县复兴运输合作社.....	(27)
8、赤水县葫市运输合作社.....	(27)
9、赤水县元厚运输合作社.....	(27)
10、赤水县官渡运输合作社.....	(28)
11、赤水县长沙运输合作社.....	(28)
12、赤水县胜利木帆船运输合作社.....	(28)
13、赤水县土城镇运输合作社.....	(28)
14、赤水县隆兴区岔角运输合作社.....	(28)

二、国营企业.....	(28)
赤水县汽车运输公司.....	(28)
第三节 兼营运输单位.....	(29)
一、赤水县林业局汽车队.....	(29)
二、赤水县公共汽车公司.....	(29)
第三章 省地驻赤水交通机构的沿革.....	(30)
第一节 事业机构.....	(30)
一、赤水河道工程局.....	(30)
二、赤水河航道工程队.....	(30)
三、赤水河系港航监督所.....	(31)
四、遵义车辆监理所赤水监理站.....	(31)
五、遵义公路养护总段赤水工区.....	(31)
第二节 专营运输企业.....	(32)
一、赤水轮船公司.....	(32)
二、遵义运输公司赤水汽车站.....	(33)
三、遵义运输公司赤水汽车队.....	(33)
第三节 兼营运输单位.....	(33)
一、华一造纸厂汽车队.....	(33)
二、赤水天然气化肥厂汽车队.....	(34)
三、赤水汽矿汽车队.....	(34)
第四章 党群组织.....	(35)
第一节 中国共产党组织.....	(35)
一、县属交通系统的党组织.....	(35)
(一) 赤水县交通局.....	(35)
(二) 国营赤水县汽车运输公司.....	(35)
(三) 长征航运公司等集体单位.....	(35)
二、省地驻赤交通运输单位.....	(35)
(一) 赤水轮船公司.....	(35)
(二) 赤水河系港航监督所.....	(35)
(三) 赤水河道工程队.....	(35)
(四) 遵义运输公司赤水汽车队.....	(35)
第二节 共青团组织.....	(36)
第三节 工会和职代会.....	(36)

第三篇 交通建设

第一章 道 路.....	(37)
第一节 街 道.....	(37)

	县城街道	(37)
	附：赤水县旧城示意图	(38)
	赤水县城现状图	(39)
	赤水县城主要街道一览表	(40)
二、	场镇街道	(41)
第二节	村 道	(41)
	附：贵播道上街道寨门完好的丙安场照片	(42)
	贵播道上的要寨成庆门照片	(42)
	冷山坪山麓石罅中的云封寨照片	(43)
第三节	公 路	(43)
一、	民国时期的公路	(43)
二、	解放后的公路	(43)
(一)	公路网点	(43)
	附：赤水县境通车公路一览表	(46)
(二)	赤桐公路修筑始末	(49)
	附：赤桐线照片	(49)
第二章	桥 梁	(51)
第一节	人行道桥梁	(51)
一、	县城的桥梁	(51)
	附：赤兴马路第一桥、第二桥照片	(51)
二、	农村的桥梁	(52)
	附：贵播道上的天恩桥照片	(53)
	十丈洞瀑布公园的人行桥照片	(53)
第二节	公路桥梁	(53)
	附：赤水县公路桥梁表	(54)
第三节	重点桥梁	(60)
一、	赤水大桥 附：赤水大桥照片	(60)
二、	风溪大桥 附：风溪大桥照片	(60)
三、	元厚大桥 附：元厚大桥照片	(61)
四、	官渡大桥 附：官渡大桥照片	(62)
五、	大同大桥 附：大同大桥照片	(63)
六、	鱼弯大桥 附：鱼弯大桥照片	(63)
七、	长沙大桥 附：长沙大桥照片	(64)
第三章	渡口 港口 码头	(65)
第一节	渡 口	(65)
一、	清代及民国时期渡口	(65)
二、	解放后的渡口	(65)
	附：解放以来新旧县域行人渡口基本情况表	(66)

	甲子口车渡照片.....	(67)
	风溪口车渡照片.....	(68)
第二节	港口 码头.....	(68)
一、	赤水港.....	(68)
二、	截角垭港.....	(69)
三、	复兴港.....	(69)
四、	风溪港.....	(69)
五、	丙安港.....	(69)
六、	葫市港.....	(69)
七、	元厚港.....	(70)
八、	土城港.....	(70)
九、	岔角滩港.....	(70)
	附：赤水港重点码头照片.....	(70)
第四章	航 道.....	(73)
第一节	赤 水 河.....	(73)
一、	自然状况.....	(73)
二、	航道整治.....	(74)
	(一) 乾隆年间整治.....	(74)
	(二) 光绪初年整治.....	(74)
	(三) 民国时期的整治.....	(75)
	附：民国时期投资及使用情况表.....	(76)
	(四) 解放后的整治.....	(76)
	1、 航道疏浚.....	(76)
	2、 导航及助航设备.....	(78)
	3、 航道整治投资.....	(78)
	附 1 赤水河流域全图.....	(80)
	附 2 赤水河干流梯级剖面图.....	(81)
	附 3 赤水河助航标志图.....	(82)
	附 4 赤水河助航标志功能简介.....	(83)
	附 5 机动船疏浚操作照片.....	(84)
	附 6 赤水河航道疏浚工程船照片.....	(84)
	附 7 赤水河航标工作专用船照片.....	(84)
第二节	习水河.....	(85)
	附：习水河竹排流放照片.....	(85)
	习水河黔鱼洞电站水坝照片.....	(86)
第三节	大同河.....	(86)
第四节	风溪河.....	(86)
第五章	运输工具.....	(87)

第一节	肩舆	(87)
第二节	牲畜	(87)
第三节	船舶	(88)
一、	船舶	(88)
二、	船舶的类型	(91)
	(一) 牯牛船	(91)
	(二) 下河船	(91)
	(三) 小河船	(91)
	(四) 茅村船	(91)
	(五) 渡船	(91)
	(六) 渔船	(91)
	(七) 拖轮	(92)
	(八) 客货轮	(92)
	(九) 驳船	(92)
	(十) 囤船	(92)
三、	木船的主要结构	(93)
四、	木船的主要船具	(94)
	附一、解放前各类船舶主要结构和船型特征表	(95)
	附二、一九五九年改良型木船主要结构和特征表	(95)
	附三、解放后新发展的机动船和驳船结构表	(96)
	附四、各类非机动船和机动船舶的照片	(96)
五、	船舶驾驶人员	(101)
	(一) 非机动船舶驾驶人员	(101)
	(二) 机动船舶驾驶人员	(101)
第四节	汽 车	(101)
	附：运管标志及车辆照片	(103)
第六章	交通工业	(105)
第一节	船舶修造	(105)
一、	技工队伍及修造设备	(105)
	(一) 赤水轮船公司船厂	(105)
	附：国营赤水轮船公司船厂照片	(106)
	(二) 长征航运公司船厂	(106)
	附：长征航运公司船厂照片	(106)
	(三) 赤水河航道工程队船舶维修车间	(107)
二、	船舶修造能力	(107)
第二节	汽车维修	(107)
	(一) 国营赤水县汽车运输公司	(107)
	(二) 国营遵义运输公司赤水汽车队	(107)

(三) 集体所有制赤水县汽车修配厂.....	(108)
附: 赤水县汽车专业机构车辆维修照片.....	(108)

第四篇 交通运输

第一章 民间运输.....	(111)
第一节 运输方式.....	(111)
(一) 码头装卸.....	(111)
(二) 肩舆.....	(112)
(三) 零星货物运输.....	(112)
(四) 驮运.....	(112)
(五) 渡口运输.....	(112)
第二节 货运量.....	(113)
第二章 货物运输.....	(114)
第一节 排筏运输.....	(114)
第二节 非机动船运输.....	(114)
第三节 机动船舶运输.....	(115)
第四节 汽车运输.....	(118)
第五节 货物运输量.....	(121)
第三章 旅客运输.....	(124)
第一节 船舶客运.....	(124)
第二节 汽车客运.....	(126)
第三节 客运量.....	(128)

第五篇 交通管理

第一章 路政管理.....	(130)
第一节 行道管理.....	(130)
第二节 公路管理.....	(130)
第三节 路政工作.....	(131)
第二章 航政管理.....	(132)
第一节 港口、渡口、码头管理.....	(132)
第二节 航运管理.....	(133)
第三节 费用征收.....	(133)
第三章 群众运输管理.....	(135)
第一节 运输管理.....	(135)
第二节 管理费征收.....	(135)
第四章 安全管理.....	(136)

第一节	安全生产教育	(136)
	附：港监部门标志 港监艇照片	(137)
第二节	船舶海损事故	(138)
第三节	公路交通事故	(139)
第四节	火灾和其他事故	(140)
	附：赤水交通监理部门安全教育宣传专栏照片	(141)
	运行载货汽车发生火灾现场照片	(142)
	车辆翻车现场照片	(143)
	车辆碰撞现场照片	(143)
	停泊载货机动船发生火灾现场照片	(144)
第五章	运价管理	(144)
第一节	长途船筏运价	(144)
第二节	汽车客货运价	(146)
第三节	群众运输价格	(146)
一、	码头搬运装卸	(146)
二、	人力长途搬运	(147)
三、	短途揽载客货	(147)
四、	驳运	(147)
五、	横渡	(147)
第六章	财务核算	(148)
第一节	收支及盈亏	(148)
第二节	集体企业收益分配	(152)
一、	分配制度	(152)
二、	个人收入	(152)
三、	公共积累	(153)

第六篇 杂 记

第一章	运输业民众团体	(154)
第一节	工会	(154)
第二节	帮会及同业公会	(155)
第三节	船民协会	(155)
第四节	消费合作社	(156)
第二章	船工生活状况	(156)
第一节	民国时期船工生活	(156)
第二节	解放后的船工生活	(157)
第三章	人物与褒奖	(158)
第一节	历史人物	(158)

吴登举 张 淳 谢绍清·····	(158)
第二节 褒奖事项·····	(158)
第三节 劳动模范·····	(161)
第四章 交通古迹和艺术选录·····	(162)
第一节 历代修河修路碑记、碑刻·····	(162)
一、碑记·····	(162)
(一) 修赤水河碑记·····	(162)
二、碑刻·····	(162)
(一) 南天门栈道碑·····	(162)
(二) 截角埕义渡碑·····	(163)
(三) 官渡千岩子修路诗碑·····	(163)
(四) 天恩桥修河碑·····	(164)
(五) 整理赤水河航道碑·····	(164)
第二节 艺文选录·····	(165)
(一) 《赤水河赋》一篇·····	(165)
(二) 描写水运情况的诗歌六首·····	(165)
一、吴国伦一首·····	(165)
二、陈熙晋五首·····	(165)
(三) 夏鹤鸣作歌唱二郎滩一首·····	(166)
第五章 赤水河沿岸历代水候情况·····	(167)
篇后记·····	(169)

赤水县交通志

第一篇 绪 论

第一章 概 述

赤水县位于贵州省西北角，横跨东经 $105^{\circ}36'25''$ 至 $106^{\circ}14'58''$ ，纵连北纬 $28^{\circ}02'$ 至 $28^{\circ}45'58''$ ，东西部与习水县接壤，西南部与四川古蔺，叙永县毗邻，北部，东北部与四川合江县山水相连，幅员面积1864.44平方公里。一九八五年末总人口25万多人，其中苗族同胞3,000多人。隶属遵义地区行政公署。

县境地处贵州高原向四川盆地下降的斜坡下部，东南高，西北低，赤水河及其支流习水河均从东南向西北贯穿全境，形成两谷一梁四面坡，土地肥沃，气象温和，雨量充沛，盛产水稻、红薯、玉米、小麦、红粮、甘蔗、花生、茶叶、水果、楠竹、木材，地下资源有天然气和盐卤，轻化工业比较发达，大型厂矿有赤天化和华一纸厂，全县6个区，36个乡镇，其所在地多分布于沿河两岸。

县城位于县境西北角，是全县政治，经济，文化的中心。与四川省合江县九支区治所九支镇仅一水之隔，有横跨赤水河的大桥相通，历来是川黔边境重镇和川盐入黔的四大口岸之一，民国年间川南边防军司令部常设于此，曾先后为仁怀县，厅治所。今已成为水陆交通枢纽，水路上通茅台，下至合江，朱杨，江津，重庆，武汉，南通。公路赤合线，赤泸线，赤叙线，赤蔺线，赤桐线及其支线与赤水河交叉形成网状，连接川南黔北各地，并有轮船和汽车相通。

境内气候有川南高温湿润和贵州高原乍寒乍暖的特征。气温一般随高度增加而降低，民间有“十里不同天，数步不同土”“山下桃花山上雪，谷底正是炎如炽”之说。年平均气温 18.1°C ，7月为最热，平均气温 28.0°C ；1月为最冷，平均气温 7.9°C ；雨量年平均降水为1,286.8毫米，一般在3月份雨量开始增多，4月份进入雨季，6至8月雨量集中，占全年总降雨量的44%，多年平均雨日183.3天，日照1297.7小时。一般年景，湿度大，无霜期长，冰雹较少，造成灾害性的时间不多。沿赤水河及其主要支流大同河，习水河两岸海拔400米以下的河谷丘陵地区，夏季炎热，冬无严寒。海拔400米至800米之间的半高山地区，气温宜人。海拔800米以上的高山地区，夏无酷热，冬有严寒。

赤水河历年水候情况是：赤水港最高水位为一九一八年七月二十二日的237.50米，其次为一九五三年九月六日的236.99米，再次为一九八三年七月十四日的232.70米，最低水位为一九七九年四月三十日的223.47米，以最高水位和最低水位相比，相差水位为14.03

米，除此类少数特殊情况之外，多年平均水位为 224.30 米。最大流量为一九一八年七月二十二日的 10600 秒立米，最小流量为一九七九年四月三十日的 23.5 秒立米，除最大流量和最小流量的相比悬殊极大外，多年平均流量为 251 秒立米。最大迳流量为一九六八年的 124.6 (108) 秒立米，最小迳流量为一九六三年的 49.77 (108) 秒立米，除此类极个别情况外，多年平均迳流量为 78.4 (108) 秒立米。最高降水量为一九六八年的 1621.6 毫米，最低降水量为一九六三年的 884.2 毫米，多年平均降水量为 1209.7 毫米。最高降水日数为一九五七年的 210 天，最低降水日数为一九七八年的 160 天，多年平均降水日数为 189 天。最高日降水量为一九七七年的 139 毫米。最高日蒸发量为一九七四年七月三十一日的 15.9 毫米。自一九五三年至一九八五年之间，赤水港共涨洪水 6 次，其中特大者为一九五三年九月六日。县境之内水候异常情况较少，对交通安全带来的危害不多。

境内溪河纵横，赤水河的千谷百溪中，在境内的支流有 36 条，构成网状分布。为干流提供了丰富的水力资源，给开辟水上运输奠定了良好的基础。明代，赤水河的排筏流量很大，舟楫已相继而通。陆上修建了贵播驿铺桥道于两岸，并逐步开辟了通往毗邻行政区的道路，开始初步形成运输网点的骨架。清代初年，赤水河已开辟成川盐入黔四大口岸之一，当时的仁岸，合江至境内沙弯塘（今鲢鱼溪码头）已常年通行木船，担负食盐和手工业品入境和农副产品的出境输出任务。治所至猿猴间已通鳅船。贵播路已成商贾往来的通道。川东川南一带的商贩逐步进入境内经商。有的定居下来促进了境内工商业的繁荣，文化事业的发展也得到了促进。清乾隆年间，赤水河首次进行了开辟性的整治，厅城至茅台间的航道基本开通，除马桑坪至二郎滩段因蜈蚣岩特险碍航外，其余均已分段通了木船。赤水河的水上交通得到了开创性的发展。除下水运铅外上水运输每年还要担负 1,800 万斤左右的运盐任务。与此同时，赤水河的支流大同河，习水河均已间通舟楫。赤水河已成境内运输业的重要支柱。清光绪初年，赤水河又经一次大整治，并同时修整了部份运盐旱道，进一步发展了水陆交通，促进了文化和商业的繁荣。境内通往泸州，合江，古蔺，叙永，仁怀等地的旱路已逐步修整成比较宽敞的石板大道，光绪十年增修仁怀厅志曾曰：仁怀厅城，陆通滇黔，江连吴楚，北控嘉永，南跨泸合，东七百里至遵义，西九百里至成都，证明了当时的水陆交通已经是比较发达的。

民国前期和中期，赤水河未能疏浚，不通航河段仍然阻隔，通航河段也因无人养护，有的通者复雍和滩多流急，使交通事业的发展受到限制。在此期间，猿猴，土城等场镇发展了驮马运输。民国初年至民国三十年之间，赤水河入黔的食盐运量每年为 9,000 万斤至 3 亿斤。民国三十一年至三十三年，导淮委员会受命整治赤水河，使 70 至 80% 的浅礁险滩得到治理，凿通了素不通航的猿猴滩，赤水至茅台的著名险滩除蜈蚣岩外，经过整治多化险为夷，航行时间缩短了三分之一。民国三十五年，对赤郎段险滩的后遗工程又经过一次重点整治，使 25 吨的牯牛船开始直航二郎滩，改变了赤水上游河段分段航行的局面。合江至茅台 258 公里航道中，除二郎滩到马桑坪仍须陆运外，其余均能顺利通航。此时，境内赤水县木船运输业由清代的一两百艘鳅船发展到前梢后橹为特征的牯牛船和以舵为特征的近千艘各型木船，赤水河的盐运量每年达七至一十四亿斤。水运在全县没有通车公路的情况下发挥了重要作用。

民国时期，赤叙公路只修了新西门到甲子口的两公里赤兴马路，赤桐公路虽曾经过两

三度的修筑但始终未能完工。陆路运输仍靠人力背负和挑抬与畜力驮运，陆运的数量因而不多。从仁岸入黔的川盐，从川南边境和黔西北运出的矿产，粮食及农副产品等则主要靠赤水河承担，赤水河发挥了运输线上的骨干作用。

一九四九年十二月一日赤水解放以后，人民翻身作主和运输生产力得到解放的同时，人民政府制定了适应当时情况的交通运输管理制度，逐步建立了正常的生产秩序和新的规章，水陆运输事业得到了进一步发展。特别是一九五一年实行联合运输后，生产关系相应得到改善，运输潜力有所发挥。但由于一九五零年境内土匪扰乱，中断交通，加之一九五一年改组运输业工会和同业公会和一九五二年水上民主改革都缺乏经验，约400多艘木船因营业枯淡长期停靠而朽坏，或因怕当资产阶级而将木船放至四川出卖，损失了一批运力。一九五三年九月六日赤水河遭受特大洪水冲击，不少航道和纤道毁坏相当严重，航运业务一度中断，质量较差的船只无力修复，木船数量和吨位又有所减少，故在一九五六年运输业完成社会主义改造时，全县建立的12个运输生产合作社，入社木船仅380艘，载重量只4991吨，社员约2000人左右。此后，由于被毁河道经过抢修恢复，航道和纤路都同时得到了改善，加之生产关系改变后措施得力，从而使运输生产能力得到进一步的发展，比建社前的联合运输阶段的货运量和货运周转量提高30至60%。集体企业也开始发展了机动船舶运输业务，县境民间运输队伍获得了振兴的生机。但是不久又被一九五八年刮起的共产风，将集体运输企业盲目并入国营以及自然灾害，大跃进等带来的经济困难，在波及各行各业的同时也使运输业遭受挫折，货运周转量下降60%左右。木船减少到180艘，载重量3,449吨。一九六二年恢复集体经济后运输业才逐步复甦。县内的国营航运公司和主要集体企业长征木船运输合作社（以下简称长征社），直到一九六五年方摆脱自一九五九年以来长期亏损的局面。

一九五九年初，赤桐公路开始通车，逐渐发展了汽车运输。至此，水陆运输得到并肩发展，年货运周转量从一九五九年的212万吨公里，至一九六五年提高到1211万吨公里。可是，在“文化大革命”最混乱的一九六七年至一九六九年，水陆运输生产均遭到严重破坏，货运周转量下降到1000万吨公里以下，国营航运公司和长征社又再度陷入亏损之中。长征社不但把多年积累的公积金耗去17万元，而且负了新债20万元，直到一九七一年国营航运公司和长征社才由亏损转盈。干流的企业出现较好转机的同时习水河的木船运输，又由于一九七六年四川合江在潜鱼洞筑坝发电而截断了航线，长沙航管站所属的专业长航船只全部均被淘汰。

一九七零年以后，境内交通建设的发展达到了高潮，63%的公路是一九七零年至一九八五年之间建成的，有30个乡镇通行汽车。特别是省管赤桐公路境内的69公里曾先后3次进行了整修和加宽，新建了横跨赤水河，大同河，习水河的7座公路大桥，3处车渡，新建和扩建了港口码头10余处，其中现代化客货运输码头3处，从丙安至茅台的机动船航道也相应得到了改善。一九七四年至一九七六年，围绕赤水天然气化肥厂的兴建，重点整治了赤水至合江段航道，保证了重量达500吨的大件化肥设备从赤水河安全运达工地。由于航道的扩宽加深和助航导航设备的进一步改善，赤水河合江至赤水段已经建成六等航区，赤水至土城段已达到了七等航区要求，为提高航行速度奠定了良好的基础。机械化程度较高的轮船公司船厂，建成了西南地区第一座自动化升降船台，进一步改善了船舶的修造能