

湖口水陆交通概说

葛志松

湖口县位于江西省北端，长江中下游的南岸，东邻彭泽，南接都昌，西临鄱阳湖与星子、庐山隔湖相望，北以长江为界与安徽宿松县对峙。县城居鄱阳湖与长江交汇处。

湖口襟江带湖，具有优越的地理环境，沿长江可上溯汉、渝，下抵宁、沪，可远渡重洋。由于鄱阳湖五大水系纵横江西，流域面积占省境97%，沿其根状水路可达全省81个县市，构成江、海、湖、河贯通的水运网络，而湖口则是沟通省内外航运的枢纽。

解放前，因为陆路运输工具落后，湖口的交通运输主要靠水运。江湖水域在湖口县境长达52公里，大小码头遍布江湖沿线，境内港汊纵横可通舟楫。长江、鄱阳湖是我县水上运输的主要航道，能四季通航，并与县境内湖港、河汊相通，沟通了县境内外物资文化交流和人们的交往。昔日县内的高桥、流芳、舜德、江桥、均桥、马影、流泗等集镇是帆船来往穿梭出没之地。据《交通志》记载，解放前全县有帆船107艘，运量1180吨。解放前，县内陆路交通是靠肩挑背驮和独轮手推车，担负城乡物资运输，运出的物资有农产品、柴炭、各种土特产，回程的有食盐、日用百货等。

解放后，随着社会主义建设的飞速发展，一方面过去那种单一的水路运输已不再适应经济建设发展速度的需要，另

一方面由于拦湖筑坝、围湖垦荒、兴修水利，有的湖床河滩变成良田，切断了县内大部分河流港汊与江湖水上通道，支流小港逐渐淤塞，有水面积逐渐缩小甚至干涸，水上运输受到阻隔。因此，大力发展陆路运输势在必行。从1958年开始，县政府就号召全县人民大办公路，改善交通。提出了乡乡有公路，县乡通班车的目标，组织全县人民大办公路的大会战。大会战连续进行了两年，为我县建设四通八达的公路运输网奠定了基础。以后又多次对主要公路进行改造，特别是改革开放的近几年，公路建设跃上了一个新台阶。县乡公路的好路率由1985年的24%上升到1991年的43%。县境内九湖、景湖、湖牛、均流四条公路干线全部铺成沥青路面。到目前为止，湖口县境内公路通车里程已达365.48公里，其中沥青路面60公里。公路密度为每平方公里陆地面积有公路0.7公里。景德镇至湖口公路纵贯县境南北，跨越都昌、鄱阳两县，是联结上饶、九江的省干线，也是通往浙江、皖南的交通要道，县内干线均桥至流芳公路是通向我县六乡的主要公路，并与都昌县春桥至舜德公路沟通，湖口至安徽牛矶公路，横穿县境东西，是经彭泽至安徽、江浙的一条重要省际公路；九江至湖口公路在湖口与景湖线、湖牛线交汇，是都昌、彭泽通往九江的必经之道。十一届三中全会后，湖口县政府把公路建设作为振兴经济，脱贫致富的突破口来抓，更好地加快了公路建设的步伐，现在全县基本形成以省道为骨架，以县城为中心，内联各乡、外向邻县及外省辐射的公路运输网，实现了乡乡通客车、村村通车。

与此同时，也重视江河航道的整治，提高航道的航行能力，保证常年通航。并且加快了港口建设，扩大吞吐量，利

用江湖水上优势，大力发展航运事业。

可以说，现在的湖口县，交通运输事业蓬勃发展，交通基础设施建设有了很大的改观，陆运、水运畅通无阻，已经形成了四通八达的水陆运输网络。

湖口具有得天独厚、得江独利、得湖独惠的地理优势，若能在鄱阳湖与长江交汇处建设一个江河联运的大型中转码头，在湖口至九江的汽车轮渡处飞架长桥，湖口将会成为交通十分发达的地区。交通运输的发展，也必将带来全县经济建设的腾飞。

（作者为湖口县交通局局长）

飞速发展的湖口县乡公路

邹佑生

公路是国家建设事业的必要条件和组成部分。在没有航空、铁路和水运的情况下，各种客货运输主要靠公路承担营运，使社会各项货物按照需要输送到各地。解放后，中共湖口县委、县人民政府历来十分重视公路建设。到1990年底，全县已建成公路82条，计365.48公里，公路密度为每平方公里陆地面积有公路0.7公里。其中县道6条，计88.24公里；乡道22条，计103.37公里，是湖口县有史以来公路发展速度最快、质量最好的历史时期。

湖口县的公路建设经历了初建、恢复、大办三个阶段。

初建——湖口县最早的公路是景（景德镇）湖（口）公路。始建于1933年秋，由国民党湖口县政府从维修城墙的出租收入和向群众摊派资金，征集民夫修建的。1934年春，始修建彭（泽）湖（口）公路。年末，景湖、彭湖两路建成通车，后因燃料和管理的原因，不久又不通车了。民国27年（1938），日本侵略军入湖口，国民党湖口县政府对两路进行了全面破坏。1945年，日军投降后，国民党湖口县政府曾多次叫喊修路，因其内部矛盾尖锐，加之经济萧条，几次都未能动工。据查江西省建设厅卷：民国36年（1947）12月31

日江西省公路局代电称：“江西省政府主席王钧鉴，案据本局派赴督修县道督导员刘宗章电报景湖、景婺两线，因大选纠纷，情势严重，迄未解决，以致影响工程进行。……”

又民国37年（1948）1月17日江西省政府复省参议会称：

“贵会三十七年一月七日参秘议字第三九号公函以第一届第四次大会杨参议员贻笙等提议为九湖公路渡江设备应请省政府负担，以照公允而安人心一案，经讨论决议送请省府酌办。检同原案囑，查照办理见复等由。查本府三十六年度省预算内列贫瘠县份补助费项下，已拨补湖口县一亿零六百万元，及不敷县级公粮，价款九千四百七十万元，核定为修筑县乡道路，架设电话，修建碉堡之用，九湖道湖口境内轮渡设备，经省府以核有财字四号电飭该县在上列两项补助费内匀支一部分设法办理。现省库财力竭蹶，无款再行拨补，准王前由，相应俊请……”1948年国民党江西省政府出于内战的需要，一方面，于三月初三日电请中央迅发景湖及马石路工款并请飭县赶办如限完成。电称：“严电波阳、都昌、湖口三县府星夜赶办，如限完成，以免贻误。”另一方面派员督促三县府行动。湖口县府星夜派丁到各乡保甲强征民夫，日夜不停地抢修九（江）湖（口）、彭湖、景湖公路。到1949年1月19日境内3条公路均全线通车。4月，国民党军队离开湖口，从景湖公路撤走时，又将公路、桥梁摧毁，不要说行车，步行都很不方便。

恢复——1949年4月28日，中国人民解放军解放湖口县城，进而解放了全县，建立了人民政府。人民政府非常重视交通建设，1951年春，组织民工恢复境内九湖公路梅家洲咀段，全长3.34公里，沟通与九江市的陆路交通。同年冬季，

对彭湖公路的湖口至流泗段进行了修复。1955年开始对景湖公路的全面恢复进行了调查勘测与备料筹办工作，1956年春，组织民工对境内景湖公路进行了全面恢复。至1958年2月全部完成境内公路的修复工程。

大办——为了适应国家社会主义建设事业发展的要求，县人民政府于1958年提出了大办公路，改善交通的雄伟计划。要求达到乡乡有公路，县乡通班车，减轻人民群众肩挑背驮，行路难之苦。当即成立了湖口县县乡大办公路规划小组，对全县各乡进行了勘查选线和规划工作。1958年9月成立湖口县筑路指挥部，有关部门负责全面技术指导和建桥技术指导，各乡负责组织民工施工，摆开了全民大办公路大汇战的场面，经过2年的努力，共建成县乡公路10条，全长79公里。建桥3座，为全县建设四通八达的公路交通网奠定了基础。1979年实现了乡乡通班（客）车，村村基本通货车的要求。

1960~1984年，县政府本着“人民公路人民办”和“民办公助”的精神，用组织民工建勤等办法，针对乡道中坡高、弯急、路面差、地势低洼等情况，进行了挖高填低，裁弯取直加宽路基等项目改造工程，改善路况，提高公路通过能力和安全效益。

1980年景湖、九牛（九江—湖口—彭泽—牛矶）两路境内段全部铺盖了沥青。1989~1990年这两路又加宽加固，建成二级公路。全县形成了以县城为中心，乡镇为基点，省养干线为主道的四通八达交通公路网。

全县境内主要公路交通线有：

县城一流泗：自湖口县城经三里街、酒坊岭、凰村至流泗桥，简称湖流线，全长17公里。是省养干线九牛公路（原彭湖公路）的一段。于1934年春初建，1938年遭毁，1948年修复，1949年解放前夕被国民党毁坏；1951年冬，县人民政府重修、建桥，1963年5月通车，1975年加宽路基，1982年和1989年又两次加宽路基路面，挖填土石方59万方，两次铺盖沥青路面，其中大岭至三里分岔处路面宽24米，已建成国家二级公路。湖流线的湖口县城方向通往九江、南昌、都昌、景德镇、福建等地。流泗桥方向通往彭泽、东至、南京、上海等地。日通车量为1508车次。湖口县城开往大垅乡，九江市开往彭泽、芙蓉二团、南京的货运、客运班车，以及九江市、庐山开往龙宫洞的旅游车均由湖流线通过。是湖口县主要公路运输线之一。又是通往安徽的省际公路。

流泗—彭泽：自流泗桥往棠山、定山、芙蓉至彭泽县城，简称流彭线，全长26公里，是省养干线九牛公路（原彭湖公路）的一段。其修建、通车、车辆流向和车流量，与湖流线相同。

县城—张青：由张青乡经马影桥、海山、酒坊岭至县城，简称湖张线，全长16公里，是县管公路。初建于1940年间，1955年重修，1958年通车。1974年正式通班车。原是由酒坊岭经汤家岭至马影的，1979年改道为酒坊岭经海山至马影的。从张青方向可通往大垅乡、马迹岭、傅垅乡等地。接大垅、流泗，通彭湖线。

县城—傅垅：由傅垅乡经曹均桥、董埂、苏官渡、三里街至湖口县城。简称湖傅线，全长16公里。该线曹均桥至县

城段由省管养，自曹均桥至傅垅4.2公里线段属县管养。1958年秋建殷山水库时建成通车（自均桥至殷山水库全长9.5公里）。1978年通客班车至傅垅乡。从傅垅乡向东北通殷山水库、张青乡、大垅乡、流泗乡、凰村乡、三里乡至县城。向西南可通江桥、文桥、武山、西洋桥、流芳等地。

县城—武山：由武山、文桥、曹均桥、三里街至县城，简称湖武线，全长22公里。属省管的景湖公路的一段，自县城向南穿过境内。初建于1933年，解放前几经兴废，1958年修复通车营运。1976年3月大岭再次降坡，由11%的高坡降为3%，路面由6.5米拓宽至12米，耗资11万元，大大改善路况，提高了通车能力和安全系数。1980年和1990年先后两次铺盖沥青路面。据1984年测算每日车流量为2269车次，是本县最主要的公路运输线。武山方向通西洋桥、张岭、都昌、景德镇（经波阳）、上海、浙江、福建等地。

武山—流芳：由武山经西洋桥、春桥（都昌）至流芳。简称武流线，全长5.5公里。该线自武山至西洋桥属省管公路，西洋桥至流芳公路是从1980年建成通车。路质较好，路面为泥结碎石路面，排水良好。武流线武山方向接景湖公路，流芳方向接湖流线，形成了景湖以西的环行线圈，即湖口县城—曹均桥—文桥—武山—西洋桥—春桥—流芳—城山—江桥—曹均桥。

武山—都昌：由武山经西洋桥、张岭、蔡岭、袁宣、七角至都昌县城，简称武都线，全程50公里。于1933年修景湖公路同时修建，1934年通车。解放前几经毁坏。1955年修复路面，因建桥工程较大，到1957年5月1日通车。该线是都昌至九江必经之路。都武线连接湖武线，经湖口县城连九湖

线通九江、湖北、南昌等地。

县城—流芳：由县城经曹均桥、江桥、城山至流芳，简称均流线，全长30公里，属省管公路，于1958年建成通车。原是一条简易公路，晴通雨不通，行车困难，1966年全线路面改善，1973年改建江桥木桥为水泥面石结构的梁桥。现全线仍属泥结碎石路面。线路中段与城东公路、王(广)屏(峰)公路连结，是通往流芳、舜德、城山、东庄、屏峰、江桥六乡主要公路。并与都昌县官桥至舜德公路沟通，是湖口县境内主要公路运输线之一。

屏峰—县城：由县城经曹均桥、江桥、舜德、高桥至屏峰，简称湖屏线，全长33公里，分三期工程建成。第一期工程自王广村经均流线向右分岔至舜德，1958年秋开始建成简易公路；第二期工程自舜德至高桥段7.42公里，1967年完成，1979年元月舜德客班车延伸至高桥，使全县乡乡通班车的规划得以实现；第三期工程是高桥延伸至屏峰段8.01公里，1978年建成通车，1979年正式通客班车。

三里—陈岭(属城山乡)：由三里经南北港、东庄至陈岭，简称三陈线，全长20.65公里。1964年开始修建，1983年通车。与均流线衔接，经均桥转景湖线构成南北港周围各乡的环行公路。

舜德岭交通的发展情况

屈求伸

舜德乡地处湖口县西南部的边缘，南、北、西三面环水，只有东面是陆地接城山至湖口县城。解放前，这里农业生产十分萧条，经济极端贫困，水陆交通更是落后。唯独泊洋湖和姑塘两岸各有一艘民间私人小渡船，隔日轮流开出。而舜德岭是九江与景德镇相互往来的必经之路，不少小商贩奔波在这一条古道上。他们的货物运载主要是依赖肩膀加扁担和小型手推木制独轮车。

解放后，在中国共产党的领导下，社会主义各项建设事业飞速发展。九江至湖口既通车又通航，为九江和景德镇来往行人提供了方便的交通条件。泊洋湖和姑塘这一古老而又落后的交通渡口，已被淘汰而结束了它的历史使命。

为了适应农村社会主义经济的发展和便利城乡工农业产品的交流，1958年建成了湖口至舜德岭公路。1968年至1972年，舜德乡党、政领导，动员和组织全乡劳力，以舜德岭为中心，先后兴建了4条公路。如今可以东通流芳，南达屏峰，西抵造湖，北连城山、江桥与县城。至于简便公路更是蛛网相连，可以直接到达各村，真正构成了四通八达的交通网络。随着公路的发展，交通运输工具也逐年增加。特别是农村改革以后，产业结构趋向协调，单一的种植业逐步向多层次的农工商新经济格局转变。为了更好地适应这一转变的

需要，个体运输业正如同雨后春笋应运而生。据统计到目前为止，各种交通工具有：汽车 8 辆，小四轮车 1 辆，大型拖拉机 5 台，手扶拖拉机 37 台。为了解决车多运行不便的困难，乡政府于 1987 年到 1988 年之间决定将舜德岭进行了改造与扩建，把原来只有 310 米长、7 米宽的旧街道扩建成为 520 米长、22 米宽的新街道。这样既可克服交通车辆拥挤，又可保证交通运输的安全。客运流量明显增大，湖口汽车站、汽车运输公司日来往车辆达 10 个班次以上。

水上运输，是舜德的又一重要交通要道。灰山村的块石，是舜德人民得天独厚的自然资源，也是舜德乡的骨干企业。为了更好地发挥这一资源优势，将资源优势转变为经济优势，舜德乡集体和个人一共购制了 7 艘机帆船，载重量共 318 吨（不含邻乡和外地客船）。源源不断地将块石建材运往长江中、下游沿岸各地，既支援了国家建设，也给舜德人民开辟了一条致富之路。

个体客运的兴起

吴德忠

1991年2月6日，湖口县社会车辆客运站正式挂牌开业，25辆个体运输业户的客车陆续开进了县交通局停车场，统一检票，依次发车，在我县公路旅客运输事业上标志着一个新的起点。

我县的个体客运业是从1986年开始的。在党的富民政策的感召下，周铁石、梅军武、沈汉庆、梅汉卿等同志先后购置了小客车经营起了旅客运输业。当时，社会上流传着这么两句话：有水大家行船，有路大家行车。运输行业对社会全方位放开了，在不到4年的时间里，个体客车猛增到20多辆，非运输专业企业客车拥有量也不断增加，江新厂、6502厂、粮食局、紫云饭店、湖口饭店、供销社转运站都纷纷购车参与客运，客运市场空前活跃。旅客方便了，可是专业运输企业在强大的市场竞争面前步入了困境。

1990年，江西省人民政府发文，批转了省交通、工商、物价、税务等四部门关于整顿治理我省运输市场的报告，遵照省府文件精神，我县公路运输管理所会同工商、交警等有关部门对客运市场进行了重点整顿，一面对原有业户的经营资格进行审查，取缔非法营运；一面加强宣传，采取措施对运力投放实行宏观控制。通过治理整顿，个体客运的队伍基本稳定，现有个体客车28辆，司乘人员56人，在驾驶员队伍

中，停薪留职人员 7 人，无业人员 21 人，这支队伍每年可为国家提供税利 4.2 万余元。

社会车辆客运站成立后，县公路运输管理所派出了专人进行日常管理。改变了过去乱停、乱放、乱要价以及冲击专业运输单位班次、扰乱客源等不良现象。目前，该站正在筹备，将现有的个体客运车辆统一组织起来，成立湖口石钟车队，对个体运输业进行深层次管理，使他们为进一步繁荣全县客运事业做出更大的贡献。

抗战时期的日军前沿公路

戡新亚

1938年，日本侵略军渡长江，东占彭泽定山，西占湖口老台山，与国民党十六师相持了两年。1940年5月26日，日军又逼进了湖口山区一带。

日军迫使中国民夫，不分日夜，挖开一条前沿公路，跟着开来军需车辆，占山头，立据点。彭泽的望夫山与湖口的老台山为日军的两个大本营，为了联络湖彭山头各据点，前沿公路是从湖口的老台山经彭湖公路到新坝头的炎炎山—葛家桥—沈家舍—傅村—张田铺村—张垌勘村—酬山颈—四房禁山—酬山大塆塆—老虎诚—幻山—幻山钱村—段源清村—沈若村—沈鲍家垌村—沈外垌村—沈河垌村—周粉匠村—花尖山—灌塘口—套口—定山，到彭泽的望夫山。

当时日军以老台山为出发点，占领三里的炎炎山，马影的坚山、石山，文桥的象山、横山，张青的皂角山、酬山、幻山、葛家山、程山，大垌的马迹岭、花尖山，以及彭泽的定山、仰面螺山、望夫山。

前沿公路，绵延山脚，运输便利，信息灵通。各山头上起码要驻一个班的日本鬼子，并建了营房。营房外，布满电丝网，相间松木桩。他们一旦发现情况，马上鸣枪三响，各据点便首尾相应，比我国古时的烽火台还要准确。在程山脚下（沈仲村）驻了一个总部，到湖口县城很近，到彭泽

也不远，这里驻的日军军官较多，军需品储存也很丰富，掌握着前沿各山鬼子的进退守，指挥大权在握。

1940年以后，沿路居民安不了身。鬼子天天下山，拆民房，捉牲口，抢粮食，拉夫子，奸淫妇女，行凶杀人。靠近这条路的村子，基本上是十室九空，大部分村子成了废墟，瓦砾无存。现在的民房，都是日军投降后，由茅屋到土砖瓦屋，解放后才恢复到青砖平房，如傅垆乡的大程安附近和张青的幻山、程山一带村子，房屋建一次毁一次，先后建过四、五次。在原来日军前沿公路沿途，如今找不出一间古老的房子。

日军人侵期间，这条公路国民党也进行过几次毁坏。特别是新四军与之进行了顽强的斗争。新四军某部上士班长张××和副班长段××在1941年冬，带领一班人到石山顶进行偷袭，干掉了岗哨，杀光了营里熟睡的10个鬼子。由于日军防守严密，正在山头搜索时，张××不幸受伤被捕，后壮烈牺牲，埋葬在沈仲村门口的程山脚下。现在，只要有人一提起前沿公路，老人们就会联想起张××的英勇事迹。

湖口古道驿站概述

徐莫磐

驿站是中国古时供传递公文的人或来往官员途中歇宿换马的处所。起源很早，战国时已有驿传。汉代各地有传舍供歇宿，通路上每30里置驿一所供停留。唐代又于水路设水驿。宋每10里或20里设驿铺，有铺卒传递文书。明代各地都设驿站，有水驿、马驿和递运所，又置急递铺递送公文。驿站备人夫、马骡、车船并措办廩给口粮，供传递文书人员及过境官员使用。清代仍置驿站、递铺，至清末兴办邮局后废除。

湖口建县，始自南唐，直至清代均有驿站的设置。宋代王十朋有《题湖口双钟驿》诗：“芦花洲诸江人邦，我来把酒临南窗。五祖六祖山照眼，清流浊流水同江。孤山大小各崭绝，钟石上下相舂撞。千帆出没烟雨里，何如鸥鹭飞双双。”明代夏宿《过湖口》诗：“湖口雨中沙卷雾，龙城驿畔树齐云。九江流与鄱湖接，清浊分明见一痕。”龙城，彭泽县古名。湖口通彭泽大道设有驿站，而且一路风景宜人。湖口县明、清驿站情况，据同治版《湖口县志》记载，明初置水递夫无马，嘉靖间裁夫设马，万历间额马32匹，每匹工料银15两，金富户养马当差，富户苦之。清驿站称为铺，县前铺（即县城总铺）东20里至新安铺，又20里至石涧铺。又20里至彭泽县太平铺。南3里至山口市铺，又10里至苏渡

铺，又10里至曹均铺，又10里至文桥铺，又10里至五柳铺，又10里至西洋铺，又10里至都昌县排垅铺。西过南湖嘴至德化县传正铺（今属九江市庐山区）。县城建驿丞廨，置驿丞，管理驿道事务。各铺共设铺兵25名，走递马4匹，马夫2名，走递夫38名。清初承明旧，驿马工料由富户当差或派里民摊当。顺治十三年奉旨马系官养，差系官当，民困以甦。驿站又有运盐任务，每年额销大引1613引，改小包53447包。同治二年奉文准销淮盐，引无定额。

湖口县古道，据清同治十三年《九江府志》记载：

湖口县东路：出东门由大岭山经三口市、酒坊岭、马影桥、走马坂、令公桥、师文桥至石涧铺。自县城至此共45里，与彭泽县交界。又至彭泽县治50里为东行驿道。又自距城35里至王师文桥，分路迤东上行5里至涂家岭，亦交彭泽界，又5里即彭泽县之太平关。又自距城6里之酒坊岭分路平行经杨垅、四官桥、史家桥、流泗桥至石涧铺，自县治至此40里，较大路近10里为小路。又自酒坊岭分路东行经汤家岭、走马坂与上路同抵石涧铺，亦较官路稍近为小路。

县东北路：出北门经柘矶、郭家口、黄茅潭、兴湖洲至时家渡，自县治至此共40里，与彭泽县交界，又东北至彭泽县治50里。又自距城30里之流泗桥，分路迤北行10里过棠山与彭泽县交界，又北行12里，即彭泽县之芒子山。

县南路：出东门3里至三口市，分路南行经苏官渡、曹均桥、文桥、大埠堰至西洋桥，自县治至此50里与都昌县交界，又至都昌县治120里。又自三口市，分路南行稍西经罗家渡、兰亭岭、江家桥、圆门高姓至流芳市汛，由汛南行10里与上路同抵西洋桥，为南行之大路。又自距县城10里之苏