

中国革命历史丛书

江西苏区交通运输史

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

江西苏区交通运输史

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是一部有关交通专业的革命史书。它记述了从1927年10月至1934年10月整整7年间江西苏区人民交通运输事业产生和发展的历史，填补了江西近代交通史的一块空白，可以作为《江西公路史（第一册）》、《江西公路运输史（第一册）》、《江西航运史（第一册）》的姊妹篇。

本书分绪论、交通机构、交通路线、交通建设、军事运输、经济运输、交通英烈等七章，从生产力三个构成部分全面揭示了苏区交通的“秘密”和“奇迹”，展现了一代共产党人和人民群众的英勇献身精神，是对广大交通部门干部、职工、大专院校师生以及人民群众进行爱国主义、革命传统教育的参考书。

责任编辑 杨 捷

封面设计 孙立宁

中国公路交通史丛书
江西苏区交通运输史
JIANGXI SUQŪ JIAOTONG YUNSHUVSHI

《江西苏区交通运输史》编写组

正文设计：刘晓方

责任校对：张 莹

人民交通出版社出版发行

（北京和平里东街10号）

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：9.875 插页：2 字数：24千

1991年1月 第1版

1991年1月 第1版 第1次印刷

印数：0001—3000册 定价：13.50元

ISBN7-114-01101-6

F·00122

江西省交通史志编审委员会

主任委员 黄慧銓
副主任委员 薛昌魁 周河祥 陈鸿祺 张文锦
 陈国强
委员 陈旭 魏运逢 张文涛 刘文成
 黄金辉 史筱初 梁雅端 傅凤翔
 邓振胜 沈兴敬 喻正平 蔡继夫

《江西苏区交通运输史》编写组

主 编 傅凤翔
副 主 编 邓振胜 李南轩
编写人员 傅凤翔 李南轩 邓振胜 聂巧花
摄 影 李南轩
制 图 邓振胜

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿站运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车和筑路技术以后才开始的，至今还不过近百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的 38 年期间，为适应当时的需要，开创了公路交通并有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，初步建立了一些规章制度。但因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振，

汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。到1949年，全国公路仅有13万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到8万公里；而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”，不少急流阻隔的江河现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长了约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高，高级和次高级路面从解放前的300公里发展到现在的18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十

座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论，结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大吨位运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济、改善人民生活，巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验。在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，发展速度不够快。特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1987年12月中国共产党十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年来，党

中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为我们从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予我们的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会
一九八六年十一月八日

出版说明

一、《中国公路交通史》丛书是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省（市）、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未收集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代道路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代道路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类。对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。书末大多附有编年大事记。

五、《中国公路交通史》分公路和公路运输两大类编写，各自成书并各涵第一册和第二册；各省（市）、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代道路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的编目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、

节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省、市、自治区的行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。为了使跨省路线互相衔接，各省、市、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站（即送一程）。

九、本丛书除引文中必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

序 言

方之纯

《江西苏区交通运输史》是一部专业性的革命史书。它记述了从1927年10月毛泽东同志率领秋收起义队伍进军井冈山创建中国第一个农村革命根据地起，到1934年10月中央工农红军撤离江西开始长征止，历时七年的江西苏区人民交通运输事业产生和发展的历史。

江西作为一个内陆省，它的交通运输历来是不发达的。然而从江西所处的地理位置来看，它北控长江，东凭闽浙，南倚梅关，俯瞰岭南，地居要冲，位置重要。在第二次国内革命战争时期，江西全省有1/2的人口、3/4的地方建立了苏维埃政权和游击区。江西苏区既不迫近大的政治都会，也不完全是囿于一隅之地，而是处在省与省交界的边远地区。它进可以影响长江中下游及周围邻省，退可以凭借山高林密、交通不便、地势复杂的条件，在广大农村山区活动，大有回旋的余地。江西之所以成为当年全国苏维埃运动的大本营，除了党的地方组织创建较早，工农群众运动基础深厚等因素外，同这种特殊的地理环境、落后的交通条件也是分不开的。

当年国民党对江西苏区的“围剿”、封锁是无所不用其极的。他们重兵压境，层层布哨，步步设防，密密网罗，还大筑其“乌龟壳”，大修其军事公路，叫嚷“必须作到‘使敌无粒米勺水之接济，无蚍蜉蚊蚁之通报’的程度”。而我苏区军民在战争环境十分

险恶、交通条件极其原始的条件下，依靠党的正确政策的指导，充分发挥苏区内外群众的革命积极性，创造性地开展交通运输工作，通过公开的、秘密的、合法的、非法的、和平的、武装的等各种手段，解决了百万之众的生活供应、生产流通和打仗支前等后勤保障问题，为支援革命战争作出了巨大的牺牲和贡献。

当年江西苏区的交通运输工作，是整个苏维埃运动的一个重要组成部分。它既有完善的运输组织工作，又有大规模的交通建设；既有公开的、充分的群众发动，又有秘密的、机动的地下组织。在一切为了战争的胜利，一切服从于战争需要的前提下，苏区军民被广泛地动员起来，抢修道路，架设桥梁；送军粮、运辐重、抬担架、背伤员；间关千里，水陆兼程；车轮滚滚，扁担行行；千方百计，沟通赤白地区的经济往来，出生入死，组织地下贸易运输。整个苏区交通战线显示了一种新时代主人翁所独有的无私奉献精神，为实现共产主义理想奋斗不息的革命精神。靠着这种精神，苏区广大军民和交通运输工作者，“召之即来，来之能战”；既密切配合，又各显神通；在平时工作中，能一尘不染，廉洁奉公，一旦面临生死关头，都能慷慨赴难，视死如归。靠着这种精神，他们不仅以超人的毅力和智慧，而且用自己的鲜血和生命，开创了人民交通事业的新纪元。《江西苏区交通运输史》这本书，为我们提供了这些方面的丰富史实和有关材料，很值得一读。

今天，我们在以江泽民同志为核心的党中央领导下所进行的社会主义四个现代化建设，是实现共产主义理想的又一伟大实践。交通运输是党领导的社会主义建设事业的重要组成部分。“前事不忘，后事之师”，在兴赣富民、振兴交通的今天，继承和发扬当年江西苏区交通战线的革命精神，有着深远的历史意义和现实意义。

历史经验已经证明，通过强有力的思想政治工作，进行革命传统教育和爱国主义教育，能激发军民最大限度的革命热忱，为工农阶级而战，为共产主义事业而英勇献身。在制止政治动乱、

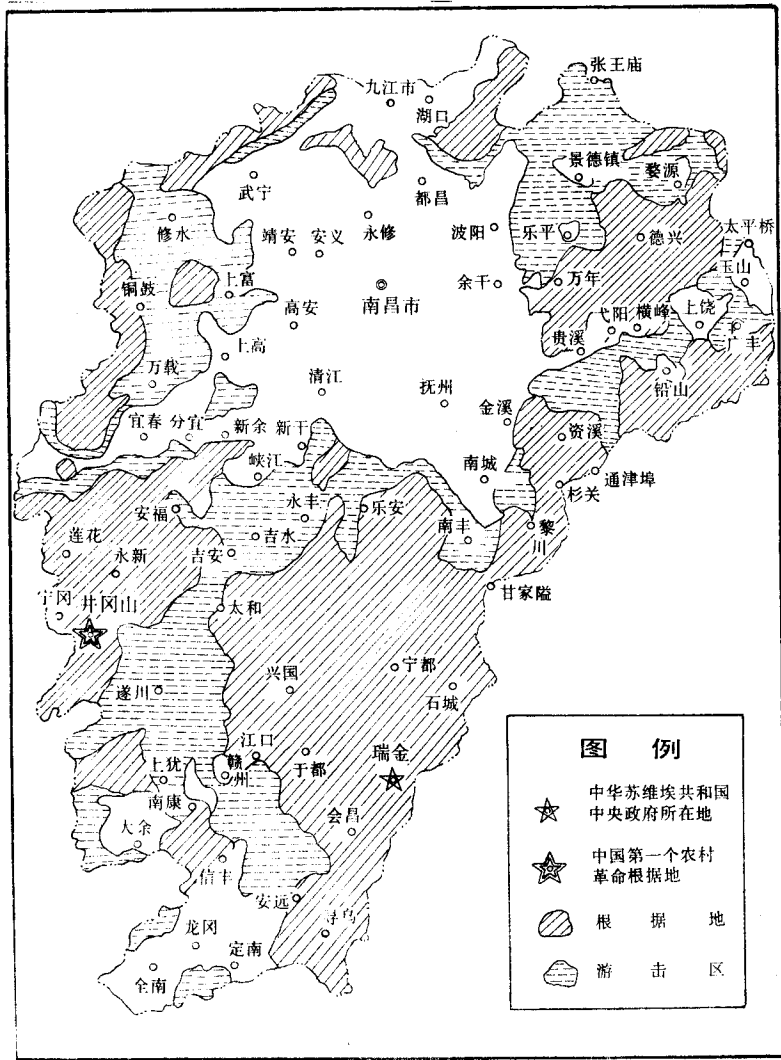
平息反革命暴乱以后，我们倍加感到在人民群众中不断灌输革命思想，进行革命传统教育的必要。

人民群众是历史的创造者。党的十三届六中全会通过的《中共中央关于加强党同人民群众联系的决定》，充分体现了党的密切联系群众的传统作风。当年江西苏区的运输组织工作和交通建设工作都是在党的领导下紧紧依靠广大群众进行的。在新的历史时期，如何在实践上切实加强同人民群众的联系，是一个有待继续解决的问题。交通运输部门应从自身的历史经验中，提高革命自觉性，汲取政治养料，更好地联系千家万户，服务亿万人民，把交通行业建设成为社会主义精神文明的“窗口”。

人类社会是在不断革新中发展的，时代是在不断创造中前进的。在弘扬苏区交通的革命传统、学习借鉴历史经验的同时，还应该积极提高和深化改革意识，以便在前人已经取得的成绩的基础上，在发展以综合运输体系为主轴的交通现代化建设中，继往开来，不断有所创造，有所前进。

值此书出版之际，作为江西苏区革命斗争的幸存者，我谨对在这片土地上死难的先烈们寄予深切的缅怀之情，并将这本书推荐给广大读者，希望它在两个文明建设中能发挥其应有的作用。

1990年4月27日



江西苏区分布示意图

目
录总 序
出版说明
序 言

| | |
|--------------------------|----|
| 第一章 绪 论 | 1 |
| 第一节 革命根据地的创建和苏区的 交通运输 | 1 |
| 一、建立革命根据地的历史条件 | 1 |
| 二、革命根据地的创建 | 3 |
| 三、苏区交通运输是工农武装割据的 产物 | 3 |
| 第二节 苏区交通运输的发展历程 | 4 |
| 一、苏区初创时的交通运输 | 5 |
| 二、苏区扩展时的交通运输 | 7 |
| 三、苏区全盛时的交通运输 | 9 |
| 第三节 苏区交通运输的历史特征 | 12 |
| 第二章 苏区交通运输的机构 | 16 |
| 第一节 苏区的运输行业群众组织 | 17 |
| 一、运输行业群众组织的创立和活 动 | 17 |
| 二、运输行业群众组织的重建 | 17 |
| 三、运输行业群众组织的贡献 | 18 |
| 第二节 苏区的交通行政机关 | 19 |
| 一、早期的军事交通机构 | 19 |
| 二、主管苏区交通的内务部 | 20 |
| 三、苏区交通运输行政管理体制的 | |

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 确立 | 21 |
| 四、苏区战时运输的统制工作 | 23 |
| 第三章 苏区的交通路线 | 26 |
| 第一节 苏区初创时的交通路线 | 26 |
| 一、毛泽东带领工农革命军上 井冈山的路线 | 26 |
| 二、井冈山革命根据地的交通路线 | 27 |
| 第二节 苏区扩展时的交通路线 | 34 |
| 一、红四军向赣南、闽西进军路线 | 35 |
| 二、以吉安总站为中心的交通路线 | 36 |
| 三、赣东北苏区的交通路线 | 40 |
| 四、湘鄂赣苏区的交通路线 | 43 |
| 五、湘赣苏区的交通路线 | 47 |
| 第三节 中央苏区形成后的交通路线 | 51 |
| 一、以于都为中心的交通路线 | 52 |
| 二、以瑞金为中心的交通路线 | 54 |
| 三、中央苏区沟通广东、上海的秘密 交通线 | 57 |
| 四、中央苏区的主要水运路线 | 58 |
| 第四章 苏区的交通设施和交通建设 | 62 |
| 第一节 苏区的桥梁、渡口 | 62 |
| 一、井冈山革命根据地的桥梁、渡口 | 62 |
| 二、赣东北、湘鄂赣、湘赣苏区的桥梁、 渡口 | 64 |
| 三、中央苏区的桥梁、渡口 | 66 |
| 第二节 苏区的主要运输工具 | 70 |
| 一、陆上运输工具 | 70 |
| 二、水上运输工具 | 73 |

| | |
|--------------------------------|-----|
| 三、水陆运输工具的重要作用 | 76 |
| 第三节 苏区的交通建设 | 77 |
| 一、苏区的桥路委员会和初期的 交通建设 | 78 |
| 二、苏区扩展中的交通建设 | 80 |
| 三、中央苏区的交通建设 | 83 |
| 第四节 苏区的水运建设 | 95 |
| 第五章 反“围剿”战争中的军事运输 | 98 |
| 第一节 人民战争军事运输的形成 和发展 | 98 |
| 一、红军初创时的给养供给运输 | 99 |
| 二、随军行动的挑伕 | 103 |
| 三、参战和运输相兼的赤卫军 | 105 |
| 四、联结前后方的运输枢纽——兵 站 | 110 |
| 第二节 几次战役中的军事运输 | 112 |
| 一、第一、二、三次反“围剿”的 军事运输 | 112 |
| 二、漳州之役的军事运输 | 117 |
| 三、第四次反“围剿”的军事运输 | 118 |
| 四、东征福建及第五次反“围剿”的 军事运输 | 119 |
| 第三节 突围长征的军事运输 | 122 |
| 一、支援红军做突围长征的物资准 备 | 122 |
| 二、由民伕组成的运输大队 | 123 |
| 三、由主力红军组成的运输队 | 124 |
| 第六章 反封锁斗争中的经济运输 | 126 |