

中国公路交通史丛书

江西公路史

第一册

古代道路

近代公路

人民交通出版社

中国公路史话

征西公路史

第一册

征西公路

征西公路

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

江西公路史

第一册

古代道路
近代公路

人民交通出版社

中国公路交通史丛书
江西公路史
JIANGXI GONGLU SHI
第一册
古代道路
近代公路

江西省交通厅公路管理局 编
责任编辑 刘照华
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: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 8.125 插页: 1 字数: 179 千

1989年1月 第1版
1989年1月 第1版 第1次印刷
印数: 0001—6000册 定价: 5.55元
ISBN 7-114-00778-7

F·00087

江西省交通史志编审委员会

主 任 黄慧銓
副主任 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

《江西公路史》第一册

主 编 张天佑
副 主 编 蔡继夫

编写人员 (以参加编写工作时间先后为序)

管志荣	袁国英	刘光寰	傅杏如
杨世芳	欧阳亚英	范 燮	陈文櫟
范月香	胡至春	张元正	罗永权
姜声诰	罗世英		

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道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以后才开始的，至今还不满百年。

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，全国大部分地区还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18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，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，大件运输和集装箱运输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。

1978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，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

1986年8月5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搜集，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、各册史书的篇目结构大体一致，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

《江西公路史》(第一册)是一部专业史书,着重记述了古代江西道路和近代江西公路的发展轨迹,特别是认真总结了江西公路建设中的经验教训,具有存史、教化和借鉴的作用。

江西山川秀丽,资源富饶,人民勤奋,富有光荣的革命传统,素负“物华天宝,人杰地灵”之盛誉。但是,江西又是一个内陆省份,交通比较闭塞,尤其是广大农村和山区,行旅维艰,自古已然,以致资源潜力得不到开发。江西经济发展之所以落后于沿海各省和周围邻省,交通不发达是一个重要原因。

在其他运输方式已经相当发达的今天,公路交通仍然占着举足轻重的地位,对江西来说更是如此。在1986年全省铁路、水运、公路所完成的客货总运量中,公路客运量占90.95%,货运量占73.95%,就是一个有力的证明。

中华民国时期(1912~1949年),江西的公路建设,其初期发展迁延20余年,只修了450公里公路,主要是因为政局动荡,资金短绌,主政者不重视公路建设。第二次国内革命战争期间,蒋介石为了围剿中央苏区,采取“交通清共,强制筑路”的政策,使得江西公路有了一个突起性的发展。江西公路的主要框架形成于斯时,但是,这种大规模草创速成的“围剿”公路,却为其后的公路建设留下了致命的后遗症:布局畸形,质量低劣,多数路线是晴通雨阻式的季节通车的低标准公路;绝大多数桥梁是临时式木桥,不少路段路基低窄,弯急坡陡,缺桥少涵,依靠船渡。

所造成的严重后果（经常性的维修养护工作量大，年年需要突击抢修公路水毁、加高路基、加铺路面，维修大量的桥梁和渡口，增添必须的附属设施）祸延至今，仍然是公路部门养护消耗的无底洞。

抗日战争期间，江西公路承担着维系东南半壁与西南大后方联络贯通的重任，艰苦撑持残局，未遑顾及其余。抗战胜利后，公路部门曾计划趁全面修复战时被破坏公路之机，改善提高全省公路的技术等级，以改变公路的低标准状况，终因财力、物力所限，最后只得仍按低标准征工修复了事。1949年，国民党军队从江西撤退时，大肆炸桥毁路，全省公路罹此浩劫，只剩下可通车公路647公里。

中华人民共和国成立后，江西的公路事业是在近乎一片废墟的烂摊子上起步的。经过积极的恢复和多年的建设，全省的公路桥梁不仅在数量上有较大增长，在质量也得到了改善和提高。现在，高中级路面的公路已占公路总里程的62.20%，永久式桥梁已占桥梁总长度的94%。这是一个巨大的变化，说明江西公路的技术改造已经颇见成效，并正在以全新的规模进一步展开。但是，由于原来基础的薄弱和现有资金的不足，江西公路至今还没有完全走出历史的阴影。在各行各业竞相发展的形势下，客观压力大，历史包袱重，资金筹集难，公路交通仍然是国民经济中的薄弱环节，其承受力的疲软状态还在日益突出地显现出来。

当前，正是治理经济环境、整顿经济秩序、全面深化改革的时期，有许多新情况新问题需要我们去了解、去研究、去解决。为了通过历史的回顾，进一步认识现状，展望未来，以提高和深化改革意识，促使全行业乃至全社会进一步理解公路、重视公路，我们特将本书作为建国40周年的一项礼物，奉献给全省人民、借以增长大家对江西公路的省情和路情的了解；奉献给交通战线的广大员工，借以鉴往知来，激发起对公路事业的更深之情、更爱

之心，从而在改革中奋力开拓，在重压下纾难前进。

本书的编辑出版，得到了交通部公路交通史编审委员会和省内外有关部门的大力支持，谨在此致以衷心的感谢。

张宗耀

1988年元月27日

前 言

《江西公路史》(第一册)是根据交通部中国公路交通史编审委员会的统一部署,在中共江西省交通厅党组和厅史志编审委员会的领导下,由江西省交通厅公路管理局党委书记陈鸿祺、副局长蔡甘牛及副总工程师张天佑等同志负责组织编写人员进行编研撰写的。编写本书的目的,主要是从客观的角度来研究江西道路交通建设、特别是近代公路建设的兴衰演变规律。

鉴于江西的近代公路是在古代道路的基础上发展起来的,而且有其时代的经济、政治、军事背景,因此本册《江西公路史》的编写,依次安排有绪论、古代道路,近代公路等三个层次。绪论用以勾勒轮廓面貌,展示发展线索,彰明因果,条陈大要;古代道路作为第一章,追溯公路史之前、江西历代道路之概况;其后各章记叙了旧中国江西公路兴起、发展和衰落的全过程,着重从当时江西的社会经济、政治、军事环境中来揭示公路的荣枯、进退、消长的特点,并按江西公路发展过程所呈现的阶段性,分为清末民初的缓慢开发、“围剿”战争中的突起发展、抗日战争中的艰难维持、抗战胜利后欲振而复蹶等4个阶段。近代公路各章所涉及的地名、路名一律使用今名。

《江西公路史》(第一册)的编写工作,历时7年,数易其稿。资料收集整理工作是由本室全体同志以及袁国英、刘光寰、欧阳亚瑛、杨世芳、范燮、傅杏如等同志完成的。本书初稿是由张

天佑、蔡继夫、管志荣、罗永权、胡至春、罗世英、张元正、范月香、陈文彬等同志分工撰写的。送审稿是由傅凤翔、蔡继夫、管志荣三位同志通稿审改的。由于水平有限，缺点和错误在所难免，敬请批评指正。

在本书的编写过程中，厅史志编审委员会成员进行过4次调整。杨斌、薛玉昆、王永全同志曾先后任编委会主任，黄为同志三度任编委会副主任，具体分管编史工作，他们都为完成本书作出过贡献。在收集资料、编写史稿的过程中，原江西省公路局副局长纪士宽、湖北省交通厅公路局高级工程师杨清琅、江西省交通厅公路局前总工程师熊正琥，以及程理恭、肖跃秀、于鸿宾等同志为我们提供了口头和书面资料。江西省图书馆、江西省档案馆、江西省公安厅等单位为我们查找资料提供了方便。在审改史稿的过程中，我们还得到了交通部中国公路交通史编审委员会的成员董宁、贾炽民、李廷举等同志的具体指导，江西省交通厅史志办公室组织人员对史稿进行了评议审查、提出了不少宝贵的修改补充意见，谨在此向他们致以衷心的感谢。

江西省交通厅公路管理局
公路史编写办公室

绪 论

我国道路交通历史悠久，它的发生和发展是社会文明进步的标志，在一定程度上起着推动社会前进的作用。

江西，位于祖国中南部，本属交通闭塞的内陆省份，但是，由于它地处中原通往东南沿海，江南东部联络西部地区的咽喉地带，因此道路的开发还是比较早的。据《史记·始皇本纪》载，始皇三十五年（公元前 212 年）秦王朝修建通南越道，就在江西境内建成了沟通岭南和瓯闽的要道，并在赣粤边界的大庾岭设置横浦关，初步形成江西道路的主要框架。汉末，东吴在江西置有 5 郡 1 都尉 57 县，江西境内郡县之间的道路当时已经联通。隋唐以至宋元，江西道路除进一步联通境内州县的路网外，通往邻省的关隘要道亦多开辟，桥渡建设加强，交通趋于便利。明清时期，江西经济有了新的发展。吴城、樟树、景德镇、河口等四大镇应运而兴，成为木材、粮食、中药、瓷器、茶叶、纸张等大宗商贸物资的集散地。南昌，则是全省政治、经济、文化中心，以南昌为基点，辐射于四方的驿道 8 条，连接着数十个驿站，并有分支路线通往县乡，沿途设有铺递，道路交通臻于完善。至清末，江西全省道路 26000 余华里，路网广被城乡；特别是数以万计的大小石桥遍及全省，成为江西道路的一大特色。至今，大多数公路干支线仍沿袭古驿道、走向布设，并有 4000 余米石拱桥被利用为公路桥。

从沿袭几千年的驿运制度，发展为行驶汽车的公路交通，在