

009544

贛南交通志

贛州地区交通局交通志编纂委员会

一九九二年十一月

赣南交通志

赣州地区交通志编纂委员会

一九九二年十月

赣南交通志

赣州地区交通志编纂委员会编

赣州印刷厂印刷

开本787×1092 16/1 印张23.75

字数40万 印数1—600

版次1992年12月第一次印刷

准印单位 赣州地区地方志办公室

内部发行 定价:65元

序

《赣南交通志》已经出版发行了。在此，我代表《赣南交通志》编纂委员会，向所有为志书提供资料、进行整理汇编、评审修改付出了辛勤劳动的人员和给予大力支持、热情指导的各位领导、专家和各界人士，致以崇高的敬意和衷心的感谢！

赣州地区（又称赣南）处于东南沿海腹地，是我国中原通向广州、深圳、珠海和海南以及厦门等经济特区的咽喉要地。赣州自唐朝开辟“梅关古道”后，就以“商贾如云，货物如雨”著称于世。由于战乱和各种因素的影响，水陆交通发生了很大的变化。

中华人民共和国成立以后，赣州地区的交通运输事业发展很快，尤其是进入以经济建设为中心的改革开放年代，交通运输作为经济建设的重点和先行，更以突飞猛进的速度向前发展。现在公路建设已形成以国道、省道为骨架，县道、乡道为网络的干支相连，城乡沟通，水陆相济，四通八达的公路交通网。水路航道也进行了有效的治理，航空和铁路也在发展之中。赣南交通建设仍在以较快的速度发展，并将在经济建设中，更好地发挥“五岭之要会”、“闽粤之咽喉”的作用。

《赣南交通志》是一部交通专业志，它较为系统地记述了全区交通事业发展的情况和经验。从我区交通事业发展变化过程中，我们可以领略交通事业在整个国民经济中的地位和作用，也可以看到人们在争生存、求发展的社会活动中和交通运输事业的密切关系。我们就是想通过编纂交通专业志，为社会主义建设提供历史借鉴和科学依据，

并从史料中得到有益的启迪。我们热切盼望全区交通部门以至社会各界人士更加关心、重视和支持交通事业，为发展交通、振兴中华谱写新的篇章。

邹方沐

1992年9月

凡 例

一、《赣南交通志》以马列主义、毛泽东思想为指针，坚持四项基本原则，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的基本观点、方法，立足当代，综合古今，详今略古，如实记述赣南交通发展全貌。上限不拘，下迄公元1985年。

二、本专志采用述、记、志、图、表、传、录等体裁编纂，按交通门类横排竖写，分篇、章、节、目四个层次编排，正文分设水路交通、陆路交通、航空运输、森铁运输、交通工业、交通管理、科技与教育、机构沿革、人物等9篇。

三、历史纪年，建国前以朝代年号或民国纪年，括号内注公元纪年。建国前后系指1949年10月1日前后。解放前后，均指1949年8月14日中国人民解放军攻克赣州之前后。

四、计量单位名称的使用，建国前按照旧计量单位名称，建国后按照国务院1984年颁布的《中华人民共和国法定计量法》规定的名称使用。

五、本志书涉及各个历史时期的政权、官职，均沿用当时的称谓。

六、本志书的数目字，除行文和历史年号外，均用阿拉伯数字。古代地名在各历史朝代地名之后括注今名。

七、1957年经国务院批准，赣南的于都、全南、寻乌、大余县名称作了变动，本志书涉及这些县名时，建国前用旧名称（雩都、虔南、寻邬、大庾），建国后用新名称（于都、全南、寻乌、大余）。

目 录

序
 凡例
 概述..... (1)
 苏区交通纪略..... (5)
 大事记..... (13)

第一篇 水路交通

第一章 航 道..... (47)
 第一节 航道分布..... (48)
 第二节 航道建设..... (60)
 第三节 助航引航..... (67)
 第四节 养护管理..... (70)
 第二章 港口码头..... (74)
 第一节 赣州港..... (75)
 第二节 县(镇)港(站)码头
 (78)
 第三章 船舶运输..... (85)
 第一节 船 舶..... (86)
 第二节 货 运..... (89)
 第三节 客 运..... (91)
 第四节 运 价..... (92)

第二篇 陆路交通

第一章 道 路..... (97)
 第一节 古 道..... (97)
 第二节 公 路..... (108)
 一、国 道..... (109)
 二、省 道..... (109)

三、专用公路..... (117)
 四、县乡公路..... (117)
 第三节 桥涵渡口..... (141)
 一、省养公路桥费..... (141)
 二、县乡公路桥梁..... (166)
 三、隧 道..... (171)
 四、汽车渡口..... (172)
 第四节 公路养护..... (173)
 一、养护体制..... (173)
 二、民工建勤与公路绿化..... (179)
 第五节 公路电讯..... (181)

第二章 公路运输..... (182)

第一节 运输工具..... (183)
 一、人(畜)力车..... (183)
 二、机动车..... (184)
 第二节 搬 运..... (187)
 一、肩 运..... (187)
 二、轿 运..... (188)
 第三节 汽车运输..... (189)
 一、客 运..... (189)
 二、货 运..... (201)
 三、运 价..... (206)

第三篇 森铁运输

第一章 森铁建设..... (215)
 第一节 线 路..... (215)
 第二节 机构队伍..... (216)
 第二章 铁路运输..... (217)
 第一节 客货运输..... (217)

第二节 运 价…………… (217)

第三章 运输管理…………… (223)

第一节 运政管理…………… (223)

第二节 安全管理…………… (225)

第四篇 航空运输

第一章 基本设施建设…………… (227)

第一节 机场修建…………… (227)

第二节 机场设施…………… (228)

第二章 飞行生产…………… (228)

第一节 航线航班…………… (228)

第二节 客货运输…………… (229)

第三节 专项飞行…………… (229)

第三章 民航管理…………… (231)

第一节 业务管理…………… (231)

第二节 运输服务…………… (231)

第三节 安全管理…………… (231)

第四章 机构设置…………… (232)

第五篇 交通工业

第一章 船筏修造…………… (233)

第一节 竹筏制作…………… (235)

第二节 船舶修造企业…………… (236)

一、地、市船厂…………… (236)

二、县属船厂…………… (239)

三、县航运公司附设船厂… (241)

四、乡(镇)船厂…………… (244)

第二章 车辆修造…………… (246)

第一节 人力车维修…………… (246)

第二节 养路机具修造…………… (247)

第三节 汽车修造…………… (247)

第六篇 交通管理

第一章 水运管理…………… (255)

第一节 运政管理…………… (255)

第二节 船舶管理…………… (257)

第三节 渡口管理…………… (265)

第二章 陆运管理…………… (268)

第一节 运政管理…………… (268)

第二节 路政管理…………… (275)

第三节 机动车监理…………… (277)

第四节 驾驶员管理…………… (282)

第五节 规费征收…………… (284)

一、养路费…………… (284)

二、车辆购置附加费…………… (287)

三、养河费…………… (288)

第六节 安全管理…………… (289)

第七篇 科技与教育

第一章 公路工程…………… (299)

第一节 石拱桥的革新…………… (299)

第二节 铺筑油路…………… (300)

第二章 运输技术革新…………… (301)

第一节 车辆改装…………… (301)

第二节 机件技术革新…………… (302)

第三章 木帆船技术改造…………… (304)

第一节 改建机帆船…………… (304)

第二节 新建浅水拖轮…………… (305)

第四章 职工教育…………… (305)

第一节 文化技术补课…………… (306)

第二节 中等教育…………… (306)

第三节 职工技术培训…………… (308)

第八篇 机构沿革

第一章 行政机构····· (310)

 赣州地区交通管理处····· (310)

第二章 事业机构····· (313)

 赣州公路分局····· (313)

 赣州民航站····· (316)

第三章 企业机构····· (316)

 赣州汽车运输公司····· (316)

 赣州航运分公司····· (320)

 赣州森林铁路管理处····· (323)

第九篇 交通人物

(一) 人物简介····· (324)

(二) 英雄模范····· (328)

(三) 先进集体(单位)····· (339)

(四) 科技人员····· (347)

(五) 援外人员····· (348)

附 录····· (351)

 文献辑存····· (351)

 诗词、民歌····· (359)

 传 说····· (363)

编 后 记····· (366)

编纂机构、人员及审定单位····· (367)

12

概 述

赣州地区位于赣江上游，江西省南部，俗称赣南。它“南抚百越，北望中洲”，据五岭之要会，扼赣闽粤湘之要冲。东接福建省三明市和龙岩地区，南临广东省梅州市、韶关市和惠阳市，西靠湖南省郴州地区，北连本省吉安地区和抚州地区。地处东经 $113^{\circ}54'$ —— $116^{\circ}38'$ ，北纬 $24^{\circ}29'$ —— $27^{\circ}09'$ 。

赣州地区是江西省最大的行政区，其纵距295公里，横距219公里，面积39379.64平方公里，其中耕地占9.1%，山林地占77.3%，水面积占4.9%，公路房屋建筑占8.7%。概称“八山半水一分田，半分道路和庄园”。

赣州地区行政公署驻地赣州市，距省会南昌市陆路425公里，水路451公里，航空314公里。

赣州地区现辖一市十七县，即赣州市、赣县、南康县、信丰县、大余县、上犹县、崇义县、安远县、龙南县、定南县、全南县、宁都县、于都县、兴国县、瑞金县、会昌县、寻乌县、石城县。一九八五年底共辖29个镇，332个乡、3个街道办事处；农村有4280个村民委员会，49749个村民小组，全区总人口为655.33万人。

赣南境内江河纵横密布，流域宽广，章贡赣三江及其支流遍及全区各地，构成了本区航道水运网。其东可沿贡江直通源流绵江，西能溯章水抵达大余，南可经桃江蜿蜒至三南（龙南、定南、全南），北能从赣江顺流下长江，古代各江航道畅通，水运繁忙。隋代开通京杭大运河后，全国经济重心开始南移。唐开元四年（716年），开凿庾岭新路，使南北交通畅通。水陆相联，赣江成为中原通达广南的水运脉络，赣州港遂成为南来北往交通运输集散重地。宋代以来，广南物资北运，中原物资南下，海外进口的布、纱、煤油以及内地的漕粮、盐运等均取道赣江水运，以赣州港为发运点，赣江章水成为物资运输的“黄金水道”，官府

使节和民间商旅往来的水上“丝绸之路”，清末“五口通商”后，赣江水运逐渐衰落。

第二次国内革命战争时期，中华苏维埃共和国临时中央政府创建于瑞金，中央机关和当地军民所需的食盐、布匹、日用品等物资，均靠船筏运输。瑞金、会昌、兴国、于都、赣县等县人民在创建和保卫苏维埃政权的革命战争和经济建设的历程中，参军参战，组织运输队、担架队、木船工会和苦力运输工会，保障了生产、生活、军需的供给。水上运输成为沟通红、白区之间物资交流，打破国民党经济封锁，进行“封锁线上的交易”的主要渠道。

抗日战争时期，军需民用品运输赖依水运，水运一度繁忙。自赣州失守，赣江被封锁，水运萧条；抗日战争胜利后，赣南水运复苏。

新中国成立后，在党和人民政府领导下，开展了水上、码头民主改革，引导船民走合作化道路，国家投资整治航道，并在赣江、贡江、章江、梅江等干支流设置导航设施，改善了安全通航条件。同时，修建港口码头，改革水运工具。1956年全区航道通航里程达2229公里，到60年代全区基本实现水运机械化和半机械化。

一九八五年，全区有各类船舶1633艘，3677吨位，13649马力，654客位。多为铁质拖轮、机驳船，也还有少量的木帆船。

货运量达39.74万吨，货物周转量达25334万吨公里。客运量达217138万人次，客运周转量达8144337万人公里。

赣南公路建设始于三十年代，民国二十一年（1932年），国民党军为“围剿”红军，实行“交通剿共”，修筑赣（县）小（梅关）公路。二十二年（1933年）商办“健行汽车运输公司”开办大庾至南雄公路货运业务，赣南始有汽车运输。二十三年（1934年）由粤商“利通公司”开办汽车运输（有客、货车12辆）。此后，国民党政府又陆续修建赣（州）遂（川）、赣（州）于（都）、赣（州）上（犹）等公路，由赣县车务段在各线设站营业。民国三十四年（1945年）初，为阻日本军入侵，国民党破坏了赣遂、赣小、赣于、兴江公路和东河、西河大桥等交通设施。民国三十五年（1946年），交通部公路总局第三运输处设立赣县业

务所，办理赣南各线公路客货运输。

1949年，赣南仅有公路1123.7公里，由于长期失修，路况差，行车十分困难，交通闭塞，还有三个县不通公路。建国后，在党和政府的领导下，为改变赣南交通落后的面貌，积极地开展了支前抢修，恢复公路交通的工作，三年恢复期间，进行了大量的整修工程。1955年至1956年期间，修通了安远、石城、崇义三条山区公路，实现了县县通公路。1958年贯彻交通部提出的“地、群、普”（依靠地方，依靠群众，普及与提高相结合，以普及为主）公路建设方针，全区修建简易公路1997公里，新建石拱桥78座，979米；修建永久性涵洞724道，8358米。1960年全区公路通车里程达3725公里，为建国前的3.3倍。70年代，修通了会昌筠门岭至福建武平，龙南中村坳至广东连平等边际公路，还修建了一批县社公路，到1978年全区公路里程为8464公里，赣南交通不便的状况得到初步改变。

中共十一届三中全会以后，改革开放的大潮，把赣州地区推上了经济体制改革试验区的重要位置，加快了全方位开放，合理开发资源，发展外向型经济，使公路建设进入了新的发展阶段。

一九八五年，在国家扶持下，利用世界银行贷款在兴国、于都、会昌、宁都、南康、安远、崇义七个县，按四级公路标准修建县际断头路6条，109.1公里。利用以工代赈资金修建公路93条，779.7公里；新建永久性桥梁26座，2857.6米。至1985年底，全区有省养公路55条（含国道），计2583.48公里；县乡公路（有补贴的）401条，4571.66公里；还有简易公路5808.96公里。共计12964.1公里，为解放前夕公路里程的11.53倍，形成了四通八达的公路交通网。

公路建设的发展与提高，给公路运输带来了勃勃生机，一九八五年全区拥有客车1943辆，货车7585辆，其他机动车11545辆。地、县（市）专业运输企业经营旅客运输，日发班车1332个班次。个体及社会车辆经营的旅客运输，日发班车829个班次。营运总里程为11345公里，全年完成客运量2196.47万人次，旅客周转量93298.48万人公里。地、县（市）专业运输企业经营的公路货物运输，除整车运输外，还开办了零担运输，有直达上海、衢州、衡阳、广州、汕头、泉州等大中城市的11条线路，营运里程为5273公里。1985年完成货运量81.76万吨，货物

周转量13978万吨公里，公路运输已成为赣南经济发展和社会交往的纽带和桥梁，充分显示了“南路”（江西南部以发展公路运输为主）交通的独特优势。

60年代初，国家投资兴建了赣州至上犹窑下森林铁路，全长85公里，开辟了森林铁路运输。

1959年，国家投资重建黄金机场，并设立赣州民航站，开办了民用航空运输。

陆、水、空交通运输的全面发展，铺平了通过南大门，搞活大流通的道路，促进了赣南经济的大发展，为赣南工农业生产发展和经济振兴做出了积极的贡献，起了交通先行的作用。

苏区交通记略

第二次国内革命战争时期，1931年赣南有瑞金、会昌、寻乌、安远、信丰、于都、兴国、宁都、石城、赣县等苏区县。同年11月7日在瑞金成立了中华苏维埃共和国临时中央政府。毛泽东、朱德等老一辈无产阶级革命家，领导中央革命根据地军民开展了武装斗争、土地革命和经济、文化建设。为了打破国民党的军事“围剿”和残酷的经济封锁，临时中央政府在艰苦的环境中，领导苏区人民修路、建桥、疏河造船，为发展中央苏区交通运输事业，创造了不朽的业绩。

交通管理机构

(一) 交通行政机构

1932年6月，临时中央内务部设交通管理局，省、县两级内务部设交通科。

1933年4月，中央国民经济人民委员部成立，有关经济运输工作，由国民经济部管理。交通行政工作由内务部领导管理。1933年10月，中央颁布了《苏维埃组织法（草案）》，规定中央设交通邮电部，省、县设立交通部。国民经济部下设运输管理局或分局。区、乡设7至9人组成的路桥委员会和运输委员会。

1933年10月11日，中央国民经济人民委员部制定了运输管理局暂行简章，规定运输管理局的职责是：保证革命战争时期国家运输的需要，管理运输。其具体任务，对国家和私人船只及某些陆上运输工具进行登记，发给登记证。协调分配运输任务，给粮食调剂局、贸易局和群众组织的合作社介绍运输船只。当时，运输总局设在瑞金，并于适当地点各设分局一所。在分局领导下，设立运输管理委员会，其成员由当地之国民经济部、苦力运输工会、粮食调剂局、贸易局、合作社省县总社等派代表参加。

(二) 军事交通机构

1931年11月7日,中华苏维埃共和国在瑞金宣告成立,中央革命军事委员会也正式成立。在中央革命军事委员会的统属下,设立了总兵站,总兵站的负责人是杨立三。

总兵站、兵站是军委系统管理交通运输的组织。兵站的任务:主要是为前线打仗服务,既要保证前方粮食、弹药等物资的供应,又要把前方的伤病员、战利品转运到后方。兵站设在后方与前方之间,每隔60—80里(华里)设立一个站点,并有运输队。

1932年6月,中央工农民主政府决定重建总兵站,经人民委员会决议,委杨志成成为总兵站主任,从此兵站工作日益走上正规。兵站负责军需物资的运输。总司令部设总兵站,军师设兵站,兵站内有运输科,运输科下面还有运输队、苦力队。

交 通 建 设

一、修建路桥

1931年,中央苏区境内没有公路,只有人行道,有的叫“官”道。1931年11月7日中华苏维埃临时中央政府在瑞金成立后,毛泽东提出了经济建设问题,主张苏区应发展交通事业,当时,始有修路计划。

1931年冬,临时中央人民委员部发出了关于修筑道路桥梁的第一号训令,其训令中规定了八项原则,提出了竞赛办法。翌年6月9日又发出了第二号训令,督促各级苏维埃政府派人清查道路桥梁修筑情况,要求第一步把县与县之间和区与区之间的干道修好,便于军队前进,发展苏区经济,改善工农群众的生活。

1932年5月,江西省苏维埃第一次代表大会作出决定,即以于都为中心,修筑于(都)会(昌)、于(都)瑞(金)、于(都)赣(县)、于(都)宁(都)、于(都)兴(国)、于(都)万(安)等干路,并于1933年基本完成。

1933年11月，中央工农民主政府为了迅速开展修路运动，发布了第十八号训令，其训令指出：“道路与军事、经济不可分离，与群众生活非常密切，因此，今年的修路运动，各级苏维埃必须提起最大注意。”并作出了修路规定：（1）干路、支路的宽度、路基、路面、线型、桥梁工程标准，土地补偿办法，动员群众方式，各级领导责任和完成计划的期限等。（2）工程标准，主要是原路修筑，路基牢固，路面平实，线型要直，桥梁坚实，宽度适合等。（3）经费办法，干路、支路均须动员沿线的群众自带粮食、工具，不支公家经费。如遇山凿石的炸药硝、工具损耗等，报告省内务部，呈中央批准发给。桥梁用木从公山取料，架设桥梁均由地方群众募捐开支。（4）组织形式，苏区交通建设，由基层建立组织（桥梁修管会），既有经常性维修保养，又广泛开展群众运动。各区乡组织修路委员会和修路队，发动群众自愿修路修桥。

1933年11月，临时中央政府发布了修筑二十二条干路及县、区、乡支路的计划。其二十二条干路：瑞金～石城～汀洲～河田～文坊～新泉；瑞金～武阳～会昌～筠门岭；瑞金～西江～梓山～于都～江口～茅店；瑞金～长胜～博生（宁都）～洛口～宜黄东坡；瑞金～壬田～石城～塘坊～建宁～黎川；会昌～白鹅～梓山；汀洲～石城～赤水～广昌～甘竹；赣县江口～兴国～高兴～沙村～固陂～吉安值下；博生～头陂～广昌～里心～建宁～泰宁；博生～黄陂～中村～乐安招携；河田～水田～回龙～千家村；红（文）坊～南阳～阳县～永定；汀洲～童坊～连城；汀洲～宁化～安远市（彭拜）～建宁；甘竹～苦竹～洛口～黄陂～龙岗～东固～吉安富田；乐安招携～荇田～白沙～水南～值下；瑞金～瑞林寨～兴国；于都～社富～兴国；博生～赖村～银坑～于都～小溪～赣县牛岭；田村～兴国～古龙岗～博生～石城～宁化～清流；兴国～良村～龙岗～沙溪～永丰荇田；会昌筠门岭～罗塘～武平东留。

除上列22条干路以外，凡县内支路（贯通各区的），由县苏维埃政府制定计划；区内支路（贯通各乡的），由区苏维埃政府制定计划；乡内支路（贯通各村的），由乡苏维埃政府制定计划。同时规定从第一条至十四条为一等干路，路宽不少于5尺。第十五条至二十二条为二等干路，路宽不少于4尺。县内支路不少于

3尺，区内支路不少于2.5尺，乡内支路不少于2尺（市尺）。桥梁的宽度，不论石桥、木桥，不得少于路宽。

二、修筑机场

1932年4月，红军攻克漳州，缴获国民党飞机两架，中央苏维埃政府通告瑞金苏维埃政府，发动群众修筑沙子岗飞机场。从5月15日起，在瑞金机场建筑委员会的指导下，武阳、黄柏、九堡、桃黄、云集、壬田、下岗、黄安及城郊的人民群众3000多人参加修筑沙子岗飞机场，受到瑞金县第四次全县苏维埃代表大会的奖励。

三、修造船舶

1933年9月，在瑞金召开全国苦力运输工会成立大会，9至11月，中央苏区开展“造船会战”，由苦力运输工会出面，在瑞金、于都、兴国、江口等地组建了六个造船厂（造船合作社），11月新造300只木船，修理100只旧木船，交工会会员使用，投入进出苏区的物资运输。

四、整治河道

为了充分利用水运，中央内务人民委员部于1933年7月14日发出了修理河道的第四号训令。训令指出：“在此革命战争紧张与正值秋收时期，修理河道，以便运输，是目前重要工作之一。查各地有些河道，行船方面发生困难，如河底障碍，河岸崩塌，岸边树枝过长，及沿河拉船行走的路的损坏，阻碍了船行的速度和时间，这对于革命战争和经济发展都有妨碍，因此，特命令各级内务部，对于修理河道，须切实的负担起来”。

按照中央内务人民委员部的命令，苏区苦力运输工会提出了修理河道的计划，成立了中华苏维埃修理河道委员会，广泛动员群众，修理河道及纤道，清理沿河影响航行的树枝。并作出决定，严禁砍伐沿河一带的树木，以免洪水冲坏河岸，淤塞河道。