

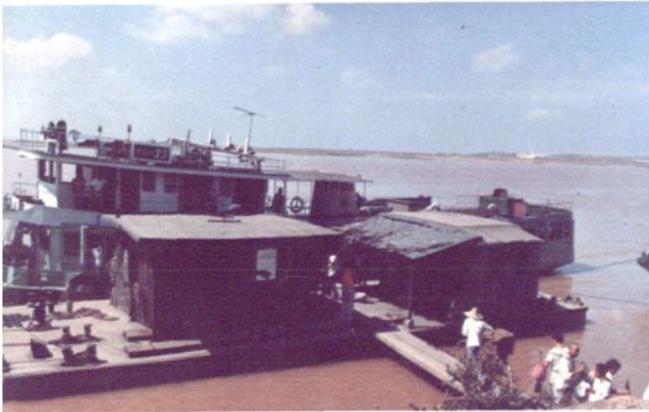
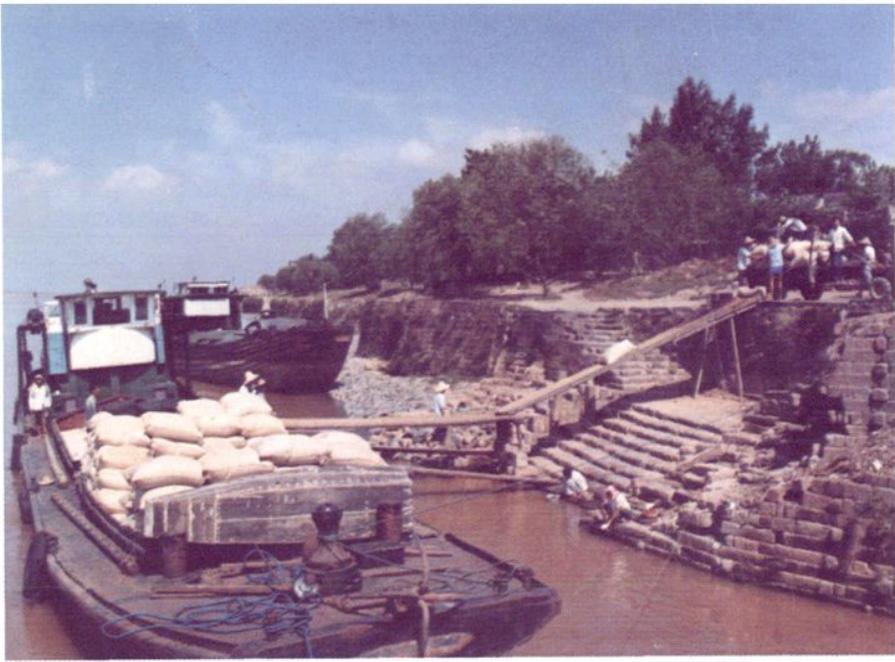
南昌县交通志

江西省南昌县交通局编志办公室

南昌县交通志

江西省南昌县交通局编志办公室

◀ 市汉港货运码头



▲ 市汉港客运码头

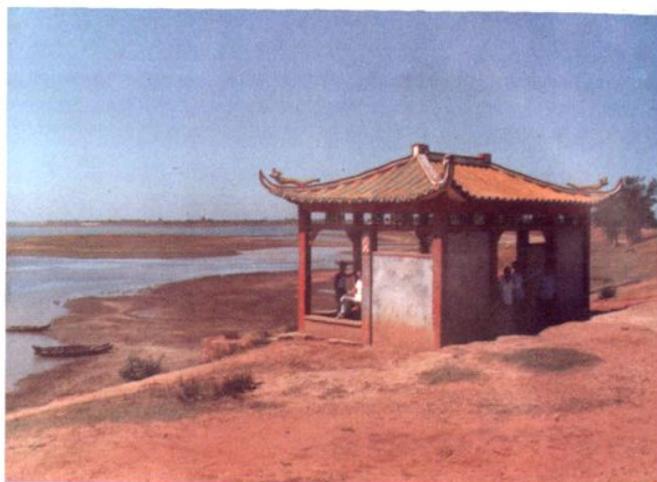
▲ 停泊在莲塘排渍道的农副业船舶
(右上角为县交通局办公楼)



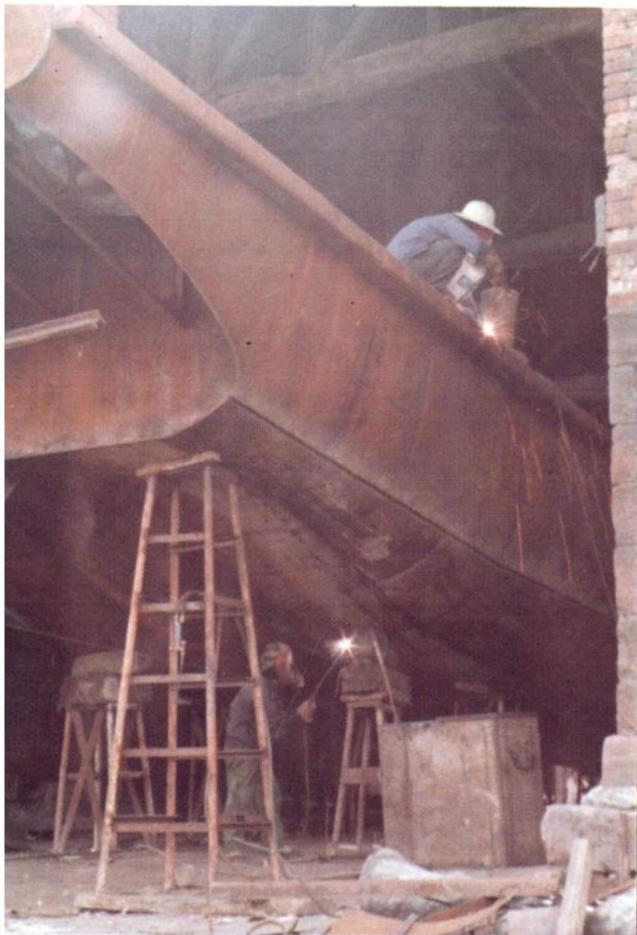
▲ 停泊在赣抚平原西总干渠的竹排



▲ 蒋巷载车渡船、渡口



▲ 幽兰马游渡口风雨亭



▲ 县航运公司船厂



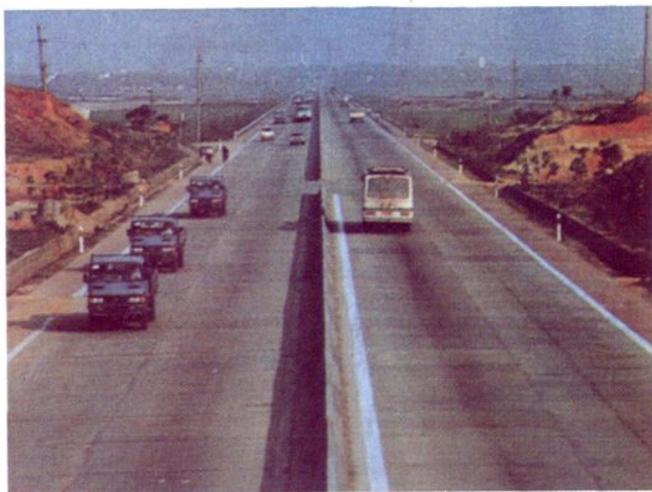
▲ 105、316、320国道公路交汇处
—高坊岭分路口



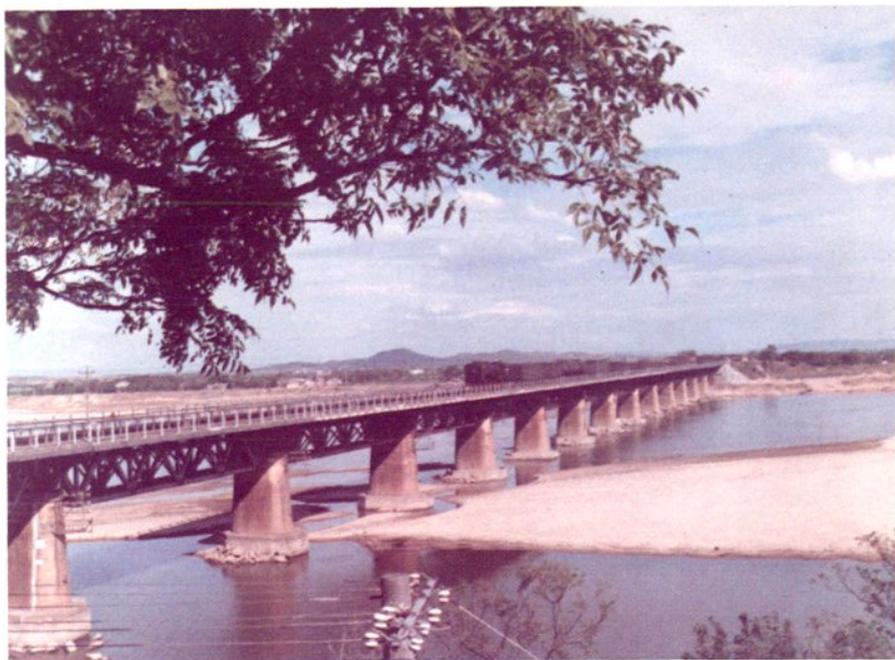
▲ 莲塘—富山县道公路起点
在铺沥青路面



▲ 蒋巷乡养路队道班房



▲ 南昌—高岭坊一级公路



▲ 梁家渡铁路、公路大桥



▲ 罗舍公路大桥



▲ 豫章大桥



▲ 民航向塘机场



▲ 铁路青云谱车站货物仓库

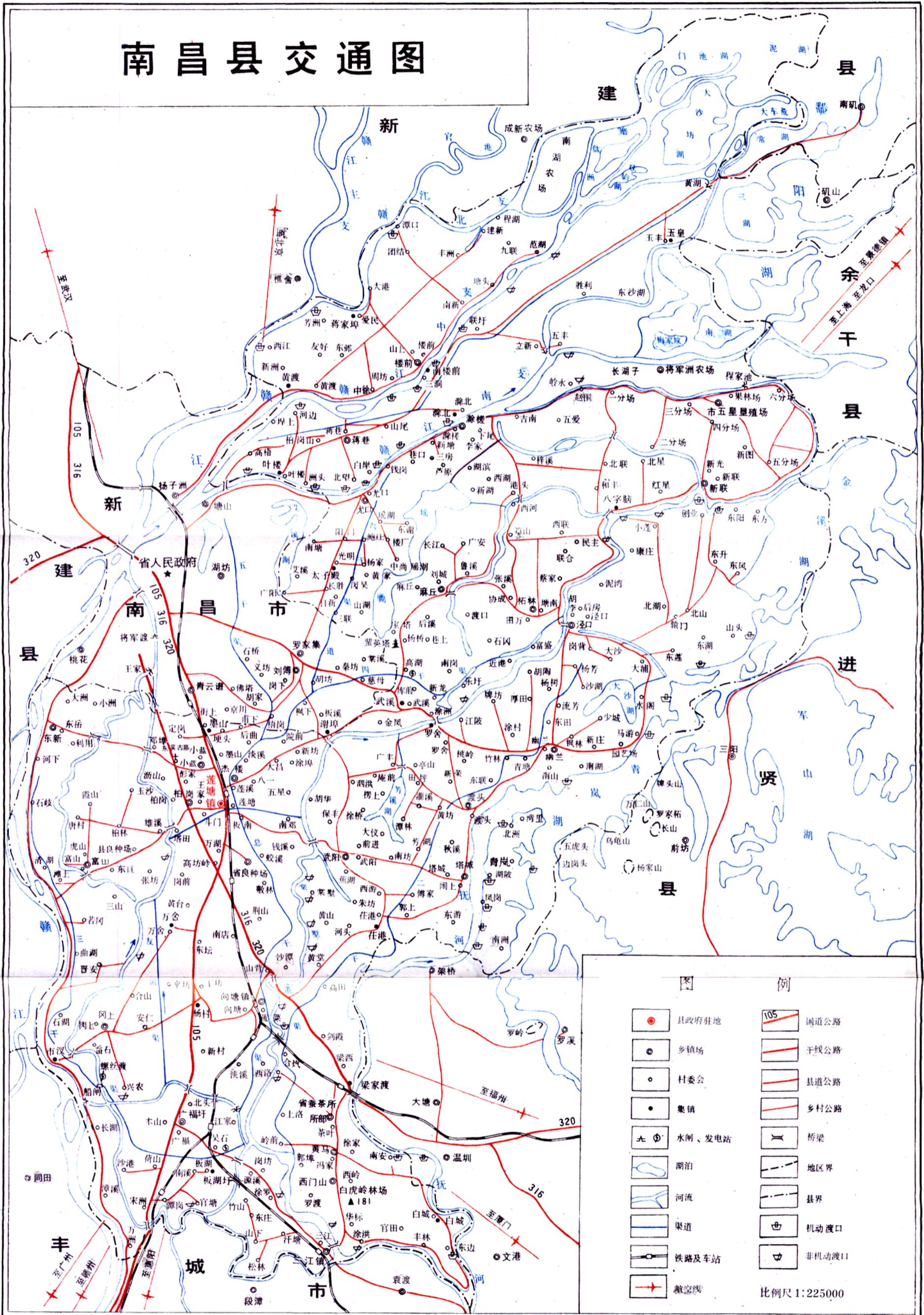


▲ 铁路向塘客站



▲ 铁路向西编组场

南昌县交通图

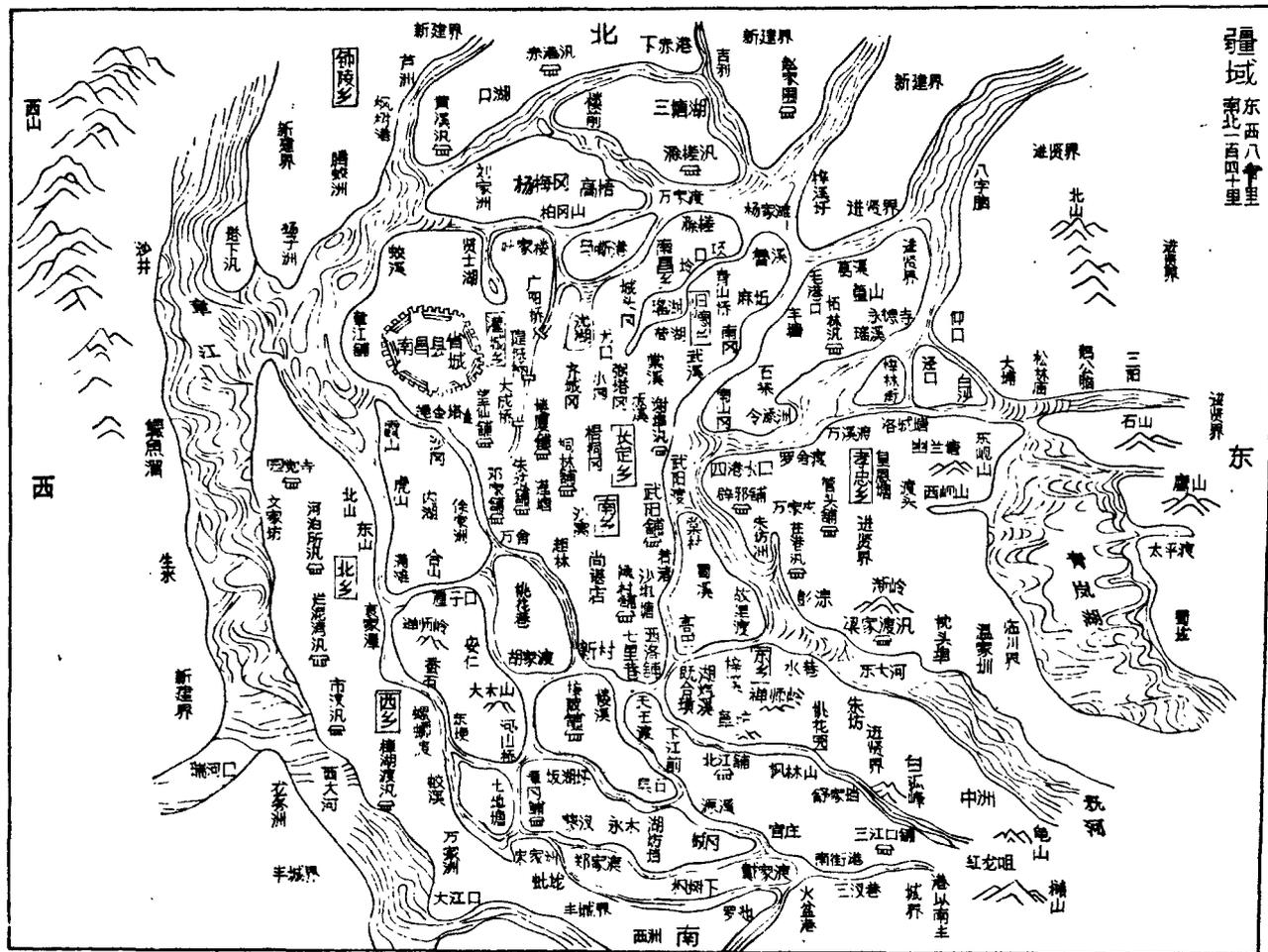


图例	
	县政府驻地
	乡镇场
	村委会
	集镇
	水闸、发电站
	湖泊
	河流
	渠道
	铁路及车站
	航空线
	国道公路
	干线公路
	县道公路
	乡村公路
	桥梁
	地区界
	县界
	机动渡口
	非机动渡口

比例尺 1:225000

南昌县古地图

据乾隆刊本(南昌府志)重绘



疆域 东西八十里 南北一百四十里

主要特邀审稿人员

- 罗静华 南昌市交通局局长、市交通史志编纂委员会主任委员兼主编
江涛 南昌市交通局副局长、市交通史志编纂委员会副主任委员
邓振胜 江西省交通厅史志办公室副主任
李南轩 江西省交通厅史志办公室副主任
王进禄 南昌市交通史志编纂委员会副主任委员兼编纂办公室主任、副主编
赖贻楼 南昌市交通史志编纂办公室副主任
许立民 江西省航务管理局史志办公室编辑
齐宪钰 江西省公路管理局史志办公室副主任
孙寿禄 上海铁路局南昌科学技术研究所高级工程师、《江西省铁路志》编辑组副主编
章晖 中国民航江西省管理局办公室秘书、史志办公室成员
吴伟华 南昌县县志编纂委员会办公室主任兼编辑部主编
李寄澄 中共南昌县委党史工作办公室副主任、原县志编辑部副主编
顾恒金 南昌县水利局工程师、《南昌县水利志》副主编
孙晓兰(女) 南昌公路段助理统计师

批准印刷部门

中共南昌县委宣传部

南昌市交通史志编纂委员会

(内部资料)

序

刘向农

南昌县位于江西省中部偏北，地处鄱阳湖滨，赣江、抚河下游。古为历代郡、州、府、省治所，也是江西水陆交通枢纽，其水运尤为发达。解放后历经 40 余年的建设，交通面貌发生了巨大的变化，已初步形成水路、公路、铁路、航空的立体化交通格局，成为全省交通要冲。

盛世修志，是继往开来之举。县交通局根据上级有关部门的部署，专门组织力量编纂《南昌县交通志》。1985 年按县志办布置，一年内搜集了 100 余万字资料，并编纂志书一至三稿，每稿计 10 余万字。此后应省、市交通部门要求，复又搜集了 100 余万字资料，1990~1993 年编印了《南昌县交通志资料汇编》一至三册，计 100 余万字；在资料汇编的基础上，再编纂志书。前后历经 10 年寒暑，期间多次调整篇目框架，逐篇逐章逐节修改补充或重写，数易其稿，编成志书送审稿。送请省、市、县等各级有关部门和专家认真评议、审核，提出意见，最后才改定付印。其中甘苦，不言而喻。

志书坚持以马列主义、毛泽东思想为指导思想，遵循详今略古、叙而不议的体例，用翔实的资料，全面、客观、正确地反映了南昌县交通事业的历史、沿革和现状。对于总结历史经验、指导今后工作、进行革命传统教育和爱国主义教育，都将有积极的意义。

本志的下限为 1990 年。此后短短数年，梁家渡铁路、公路特大桥先后竣工通车；京九与浙赣铁路复线境内段正在兴建；高坊岭处的苜蓿叶型三层四路交叉的全互通式“银三角”大型立交桥全面动工；省民航部门引进的福克——100 型客机已投入运营；程控电话已升至 7 位可直拨国内外；各条交通战线的人们正用汗水谱写新的篇章。交通事业的蓬勃发展，必将推动全县经济的腾飞。

凡 例

《南昌县交通志》以概述为纲,大事记为经,横列水路、道路、铁路、航空、组织机构、管理、人物七篇为纬,后置附录。取事详今略古。依类系事尽可能追溯至各事件起始年份,下限为 1990 年。

志书各篇下设章,有的章下设节。各篇、章、节的详略长短,悉依史料的多寡而定,不强求匀称。

自置县及市、县分治以来,境域三改五移渐次缩减。隶属关系、境域面积和行政区划的变更,一律按历史原貌称谓。各项统计数字,均按历史原貌。对原属县辖后划出的地域史料,间或收录一二入志,以求纵不断线。

志书中的称谓,如历史纪年、地理名称及各级官府、官职等,均依当时当地的历史习惯称呼,必要时注明公元年份、今地名等。

志书中解放前、后专指 1949 年 5 月 21 日中国人民解放军解放南昌县城之前后。

志书文表中的桩号,“+”号后数字为米;“+”号前数字为千米。志书中的水位,均为吴淞高程。

志书中所收录的人物,除部分采录于文献、档案资料外,均由原籍和各部门提供并经核实,原籍和各部门未提供或未经核实的没有收录。

志书附录中部分古文未作点校,由读者自行析义。

志书资料来源多系各地各级的档案资料,亦有经考证的报刊杂志中的有关资料,少数为口碑资料。

目 录

概述.....	(1)
大事记.....	(5)
第一篇 水路.....	(26)
第一章 航道.....	(26)
第一节 赣江.....	(26)
第二节 抚河.....	(29)
第三节 清丰山溪.....	(31)
第四节 湖泊.....	(31)
第五节 渠道.....	(32)
第二章 港口码头.....	(35)
第三章 水路运输.....	(39)
第一节 水运组织.....	(39)
第二节 水运工具.....	(40)
第三节 船舶修造.....	(41)
第四节 客货运输.....	(43)
第四章 渡口.....	(49)
第二篇 道路.....	(56)
第一章 古道.....	(56)
第一节 路线.....	(56)
第二节 古桥.....	(57)
第二章 公路.....	(58)
第一节 路线.....	(58)
第二节 桥梁.....	(71)
第三节 养护.....	(80)
第三章 城镇道路.....	(85)
第一节 街道.....	(85)
第二节 桥梁.....	(86)
第四章 道路运输.....	(87)
第一节 运输组织.....	(87)
第二节 运输工具.....	(89)
第三节 运输.....	(91)
第四节 车辆修造.....	(98)
第三篇 铁路.....	(101)
第一章 路线.....	(101)
第一节 浙赣线.....	(101)

第二节	向九线	(103)
第三节	向乐线	(103)
第四节	向塘向西联络线	(104)
第五节	专用线	(104)
第二章	桥梁	(105)
第三章	道口	(107)
第四章	车站、运输	(109)
第一节	车站	(109)
第二节	客货运输	(112)
第四篇	航空	(116)
第一章	航空设施	(116)
第一节	机场	(116)
第二节	地面保障设施	(116)
第二章	航空业务	(118)
第一节	飞机	(118)
第二节	民用航空	(119)
第三节	通用航空	(123)
第五篇	组织机构	(125)
第一章	水路、道路组织机构	(125)
第一节	南昌县交通局	(125)
第二节	南昌县公安局分管机构	(131)
第三节	驻县单位	(132)
第二章	铁路组织机构	(134)
第三章	航空组织机构	(136)
第六篇	管理	(138)
第一章	水路管理	(138)
第一节	航道管理	(138)
第二节	航政管理	(139)
第二章	道路管理	(143)
第一节	路政管理	(143)
第二节	运政管理	(143)
第三章	安全管理	(152)
第一节	水路安全管理	(152)
第二节	道路安全管理	(153)
第三节	铁路安全管理	(154)
第四节	航空安全管理	(154)
第五节	交通事故	(155)
第四章	企业经营	(158)
第七篇	人物	(165)
第一章	人物传	(165)

第二章 革命烈士英名录.....	(169)
第三章 人物表.....	(171)
第一节 劳动模范和先进人物表.....	(171)
第二节 技术人才表.....	(173)
第四章 善行人物简介.....	(175)
附录.....	(177)
一、规章、文告.....	(177)
二、诗文	(184)
三、杂录	(188)
四、编志机构及成员与有关文件	(190)
编后记.....	(192)

概 述

(一)

南昌之地古属扬州域。西汉高帝五年(公元前202年)置县。取名“南昌”,寓“昌大南疆”、“南方从此昌盛”之意,明白显示了古人寄望之殷。新莽改名宜善,东汉复名南昌,隋改豫章,唐宝应元年(762)称钟陵,唐贞元元年(785)复名南昌至今。

置县之初,辖区“广袤盖数百里”,县境包括今南昌、新建、丰城、进贤4县及附近一些地域,面积约7500平方公里。自三国魏黄初二年(221)起,至宋崇宁二年(1103)止,丰城、新建、进贤3县先后划出,辖区始缩为今南昌市区一部分和今县全境。民国15年(1926)设南昌市及1961年8月设市郊区,先后划出部分地域。现地处东经115°49′~116°19′、北纬28°16′~28°58′之间;东西宽36公里,南北长77公里;面积1861.7平方公里。

南昌县位于江西中部偏北,赣江、抚河下游,东邻进贤县,南接丰城县,东北濒临鄱阳湖,西和北部与新建县隔赣江相望,中西部与南昌市区呈抱合之势。属赣抚平原。全境南高北低,平均海拔高度25米,南部平均50米以下,北部平均17米左右。境内气候温和,四季分明。多年年平均气温17.45℃,降水量1520.9毫米(1931~1985年),日照1934.7小时,无霜期276天。

自置县始,县治向设于南昌城内。北宋太平兴国六年(981),析西境置新建县,两县同城分治。民国15年设市,市、县分治。民国26年(1937)县治由城内县前街上凤凰坡文昌宫迁出,先后在万舍、三江、莲塘、谢埠设治所。1949年5月21日,中国人民解放军解放谢埠;6月15日,县人民政府在南昌市“江西大旅社”宣布成立;6月18日在谢埠义渡局对外办公;8月20日,县治迁莲塘;隶属南昌专区。1958年9月18日划归南昌市管辖;1961年7月20日隶属宜春专区;1967年11月18日复归南昌市管辖至今。

县城莲塘镇位于县境中南部,距南昌市南15公里,是省城的“南大门”。解放前,仅有正街和后街各1条,长百余米;解放后经40余年的建设和发展,城镇道路长22.5公里,街道平均宽度达9米。街区店铺林立,市场繁荣。不仅是全县政治、经济、文化和交通中心,而且是省城近郊新兴重镇。

境内的乡镇集市,多数形成于宋、明,而盛于清代,为占水运之利,均滨河而设。解放后,由于公路建设的迅速发展,道路交通升为主导地位,使各行政区划驻地迅速发展成新兴乡镇集市,成为各乡镇政治、经济、文化、交通的中心,而原来较繁荣的滨河古集镇则逐渐退居次要位置。1990年,境内有乡镇政府23个(其中镇政府3个),村民委员会297个,村民小组2348个;国营农、林、牧、渔场8个(其中县属4个、市属1个、省属3个);年末总人口924837人,其中农业人口821015人。

(二)

从置县始,县治历代为州、府、郡、省治所。自古以来是江西水陆交通枢纽。向为兵家必争之地。

县域地处鄱阳湖滨,赣江、抚河及其支流如蛛网般遍布全境,众多大小湖泊相串其间,水路四通八达。先民自古即利用优越的水道条件,逐渐创造了排、筏、舟、船等水上运输工具,顺风扬帆,无风撑篙,顺水摇橹,逆流拉纤。南昌、市汊、滁槎、荏港、谢埠、三江等地成为重要的物资集散码头。码头边总不断南来北往的船只抛锚启碇,码头上终日有肩挑背扛的工人装舱卸货。河畔一带,仓房廩棧,栉比鳞次,逶迤数里。江西的粮食、木材、土特产多经县境水路运往江苏、浙江、安徽等地;大批食盐和日用百货由水路运抵南昌后分运全省各地;明清时期每年经南昌转兑的漕粮达77万余石。突出的还有造船业,三国时南昌为吴国造船基地之一,制造各类舟舰;宋代南昌成为全国五大造船中心之一,清代民营造船作坊遍及南昌各大小洲渚。

道路交通经不断开辟、拓展,至清代,江西以南昌为中心辐射于四方的驿道铺路已纵横成网,趋于畅达和完善。清时县境设驿站1处,递夫80名;设铺16个,司铺兵57名。境内乡间阡陌小路,民谣“十里有三渡”,多受河水阻隔,乡绅善士,捐资化募,设置义渡、津梁,铺设石路,方便来往行人。

清末,县境水路先后有外轮和民族商轮航行。民国17年(1928)12月12日,南昌至莲塘公路建成通车。民国19年,蒋介石在南昌设行营,推行“交通剿共”,围剿中央苏区红军,加紧公路、铁路、机场的建设,当年11月南昌老营房机场扩建通航;次年8月过境公路达62.22公里;民国25年1月浙赣铁路玉山至南昌段建成通车。机动车船的出现,当时多为军事服务,县境人们极少受益。

抗日战争爆发后,民国27年10月至次年3月,国民党政府组织人员将境内水路封堵,境内铁路、公路、机场相继破坏,以阻日军侵犯。民国28年3月27日南昌沦陷,县域部分地区被日军占领达6年有余。民国29年4月1日,日伪县政府筹备处发布“南昌县航行暂行规则”,对帆船的航行区域、时间乃至在港停泊,都有严格限制。沦陷期间,县域田园荒废,庐舍为墟,津梁损毁,人们流离失所。时有民谣:“万贯家财去四川,千贯家财上吉(安)赣(州),百贯家财到临川,有钱的呆在家里等阎王把命判”。据统计,全县抗战时期财产直接损失仅水路航业部分达10018.2万元,其中码头及趸船设备10万元、船只1202.3万元。

抗战胜利后,国民党当局组织人员将破坏的交通进行了修复。民国38年5月,国民党军队在逃跑前夕,将梁家渡等桥梁炸毁。交通又遭破坏。

(三)

解放后,在中国共产党的领导下,全县和各条交通战线的人民经过40余年的艰苦建设,励精图治,交通面貌发生了巨大的变化。

解放初期,水路运输仍为境内交通运输的主要力量,时境内可通航木帆船的河道达800余公里。1958年兴修赣抚平原水利工程,以灌溉、排涝效益最为显著,航运尚未达到规划意图。抚