

009529

赣南交通志丛书
(15)

大余县交通志

大余县交通志编纂领导小组

大余县交通志

中共大余县委宣传部
大余县县志办公室
赣州地区交通局交通史志编审委员会办公室
江西省交通厅交通史志编审委员会办公室

审定

序

交通是经济、文化发展的先行，是社会发展的重要标志。《大余县交通志》记载了大余交通事业的变迁史实，这对于了解和探讨历史上大余交通建设，进一步发展交通事业，促进大余经济建设都是有益的。

大余历史悠久，地势险要，交通便利，自公元前212年秦始皇开辟京师通往岭南的大庾岭路称“通南越道”至今有两千余年。历史上作为我国南北交通的“舟车所会”水陆交通枢纽的大余，曾有“横浦有关，大庾有岭，道通交广，此为襟喉”，“商贾如云，货物如雨，万足践履，冬无寒土”之称。但是，到了解放前夕，由于国民党政府腐败，道路失修，交通日趋萎缩。解放后在中国共产党和人民政府的领导下，交通运输事业发生了根本变化。现在全县18个乡镇全部通了客班车，90%的村通汽车，基本形成四通八达的公路交通网。这些均为交通战线的同志奋发图强，勇于进取，努力奋斗的结果。

对大余交通事业光辉灿烂的过去和繁荣昌盛的今天，都应该客观地载入史册，使后人能前有所稽，后有所鉴。故《大余县交通志》的问世，是大余县交通系统的一件大事，是同志们解放思想，敢于探索

的辛勤结晶。在编纂过程中，从事编辑的同志不辞劳累，采访征集了大量资料，几经寒暑，认真编纂出第一部大余交通志，为发展交通运输事业，提供了宝贵资料，我相信必将对于我县交通事业的进一步发展起到积极的作用。在庆贺之际，谨以此为序。

王会唐

一九八九年六月

凡 例

一、《大余县交通志》以马列主义、毛泽东思想为指导编纂，记事根据大余的实际情况，上起不限，下迄截至1985年，个别事项为保持事物的完整性延至1986年。

二、本志按交通门类横排竖写，其结构采用章、节、目编排。

三、本志称建国前、后的记述，均指1949年10月1日中华人民共和国成立前后。称解放前、后，指1949年8月16日解放大余时为界分前、后。

四、大余县原名大庾县，1957年5月1日经国务院批准改为大余县，本志概称大余县。只在引用原历史文献时，仍用大庾县名称。

五、大事记采用编年体和记事本末体相结合进行编写。

六、本志“引文”注有旧《大庾县志》者，均系民国七年版（1984年重版本）。其它引文一般不注明出处，可参见《大余县交通志·资料汇编》。

《大余县交通志》编纂领导小组

组长 李万太
副组长 刘昶 王会唐
成员 陈福森 谢枝荣 刘铭德 董世镛

《大余县交通志》编写与工作人员

主编 陈福森
编辑 陈福森
顾问 胡润选 郑文

资料收集

吴庚生	姚师尧	赖华忠	赖荣全
何忠云	王奇文	龚俊才	梁燕鸿
谢本荣	邱德旋	谢甫栋	刘建平
刘长政	邓祖余	陈福森	



左起 前排：刘昶 王会唐 李万太 刘铭德
后排：谢枝荣 董世镛 陈福森

《大余县交通志》编纂领导小组

组长 李万太
副组长 刘昶 王会唐
成员 陈福森 谢枝荣 刘铭德 董世镛

《大余县交通志》编写与工作人员

主编 陈福森
编辑 陈福森
顾问 胡润选 郑文

资料收集

吴庚生	姚师尧	赖华忠	赖荣全
何忠云	王奇文	龚俊才	梁燕鸿
谢本荣	邱德旋	谢甫栋	刘建平
刘长政	邓祖余	陈福森	



左起 前排：刘昶 王会唐 李万太 刘铭德
后排：谢枝荣 董世镛 陈福森

《大余县交通志》编纂领导小组

组长 李万太
副组长 刘昶 王会唐
成员 陈福森 谢枝荣 刘铭德 董世镛

《大余县交通志》编写与工作人员

主编 陈福森
编辑 陈福森
顾问 胡润选 郑文

资料收集

吴庚生	姚师尧	赖华忠	赖荣全
何忠云	王奇文	龚俊才	梁燕鸿
谢本荣	邱德旋	谢甫栋	刘建平
刘长政	邓祖余	陈福森	



左起 前排：刘昶 王会唐 李万太 刘铭德
后排：谢枝荣 董世镛 陈福森

目 录

序		第六章 民间搬运	(75)
凡例		第一节 城镇搬运	(75)
概述	(1)	第二节 矿山搬运	(79)
大事记	(5)	第三节 搬运力资	(80)
第一章 古道	(19)	附：革命游击区的 地下交通	(83)
第一节 驿道	(19)	第七章 机动车运输	(86)
第二节 县际道	(21)	第一节 汽车运输	(86)
第三节 城乡道	(23)	第二节 拖拉机运输	(99)
第二章 古道设施	(24)	第三节 简易机动车运输	(100)
第一节 古桥梁	(24)	第四节 车辆发展	(103)
第二节 路亭	(26)	第五节 汽车运价	(108)
第三节 关隘	(28)	第八章 交通监理	(117)
第四节 古道绿化	(29)	第一节 车辆管理	(117)
第三章 古道运输	(31)	第二节 驾驶员培训与管理	(118)
第一节 驿站	(31)	第三节 安全管理	(120)
第二节 驿道运输	(32)	第四节 养路费征收与使用	(124)
第三节 古运输工具	(39)	第九章 航道	(128)
第四章 公路	(41)	第一节 章江航道	(128)
第一节 公路路线	(42)	第二节 支流航道	(129)
第二节 公路桥梁	(53)	第十章 水上运输	(130)
第五章 公路管理与建设	(62)	第一节 帆船运输	(130)
第一节 公路管理	(62)	第二节 筏、排运输	(131)
第二节 公路建设	(70)	第三节 渡口	(133)
		第四节 水运运价	(135)
		第五节 船舶	(136)

第十一章 水运管理.....(138)	第一节 人物传.....(151)
第一节 船舶管理.....(138)	第二节 人物表.....(156)
第二节 渡口管理.....(139)	第十四章 交通文告(选录).....(160)
第十二章 机构.....(141)	第十五章 杂记.....(168)
第一节 行政机构.....(141)	第一节 古文.....(168)
第二节 临时机构.....(144)	第二节 岭路诗选.....(175)
第三节 事业机构.....(145)	编后记.....(185)
第四节 企业机构.....(148)	
第十三章 人物.....(151)	

概 述

大余县地处江西省西南边缘，大庾岭北麓，章江上游，位于北纬 $25^{\circ}15'$ 至 $25^{\circ}37'$ ，东径 $114^{\circ}0'$ 至 $111^{\circ}44'$ 之间，西北邻崇义县，东北界南康县，东南连信丰县，西南与广东省南雄县、仁化县接壤。东西长75公里，南北宽18.3公里，全县土地面积1368平方公里，地势西高东低，除中部和东部沿章江两岸有局部平原外，大部分地区为大庾岭主支脉所蟠结，是个以丘陵低山为主的县份。一般海拔在300至800米之间。最高点内良天华山，海拔1383.6米；最低点新城安坑口，海拔124米。山地占总面积22.76%，丘陵占58.86%，平原及岗地占18.38%。1984年第三次人口普查为229531人。1985年辖一个区，十四个乡，四个镇。

“大江东去几千里，庾岭南来第一州”。大庾岭路自秦开辟为京师咸阳通往岭南地区的主要道路，是秦汉以来用兵南海所经之地。唐时中外贸易发展，海外诸国日以通商，南北交通取道大庾岭路更形频繁兴旺。唐开元四年（716），左拾遗内供奉张九龄奉诏开凿大庾岭路，将原有旧道开凿成“坦坦而方五轨”的车马大道，为大庾岭路揭开了新的一页。至此“南北之官辇，商贾之货物，与夫诸夷朝贡，皆取道于斯”。鸦片战争后，因五口通商，长江流域的货物通过大庾岭路进出减少。尤其到了近代，随着交通工具的进化，及至民国22年（1933），大余开辟了公路以后，岭路日趋冷落。在大庾解放前十余年间，仅有四条公路，总长才61公里，路面保养差，桥涵多系土木结

构，且损坏严重，雨季经常出现路塌桥断，交通受阻。

新中国成立后，公路建设发展加快。1951年修建了黄龙至漂塘，1955年修建大余至崇义（县内11公里加220米），1958年建新城至杨眉寺（县内24公里加350米），1960年建池江至信丰（县内12公里加500米），1965年建总隆口至烂泥迳，1970年延伸与葛垵至洪水寨公路相接，1970年建小梅关至内良等干线公路，促进专用公路及乡村公路的发展。现在全县有公路104条，其中国道1条，省道1条，县道3条，乡公路10条，专用公路32条，乡村公路57条，通车里程584公里，为建国前的九倍。县内现在每百平方公里有公路42.5公里，每万人口有公路25公里。公路质量逐步提高，1956年国家对南(昌)小(梅关)线县内路段全面进行了整修，沿线路面加宽，桥涵改造为永久化，1979年该线油渣路面铺设完工。现在全县公路桥涵已基本实现永久性，公路建设正向着宽路基、大吨位、高速度发展。

大余交通运输，由肩挑、驴驮、人力车推、畜力车拉到现代以机动车辆为主的运输，经历了数千年的漫长历程。1933年随着县内公路的开发，广东商办“健行公司”、“利通公司”、“南通公司”相继在县内开展汽车运输业务。1942年因抗日时局发展，中央资源委员会钨业管理处由南昌迁入大余。该处有汽车五十余辆组成汽车队，主要承担赣南钨砂及矿山物资运输任务。是年，广东商办车行撤走，赣县车务段经营大余车站，以客运为主。因当时客票昂贵，而县内仅在新城设有一个招呼站，乘客只能买到南康、赣州二种价格的客票，即大余乘车至新城需购至南康车票，因此，县内人们来往多为徒步。

新中国成立以后，汽车运输发展迅速。1954年开始，赣南汽车运输总站先后在县内西华山、新城、池江、青龙设立车站，改善了县内

客货运输条件。1961年，县交通局筹集货车三辆，载重9吨，客车1辆，载客20座，成立大余县汽车队，为县内客货运输提供方便。党的十一届三中全会以后，在“改革、开放”政策指引下，全县机动车运输发展更快。1985年度全县（不含赣州汽运公司大余车站车辆）有车单位93个，城乡个体运输59户，有各种载货汽车372辆，载重量1553吨，大中型客车23辆，载客815座，是年完成货运量302200吨，货物周转量26624800吨公里；年客运量11万人次，旅客周转量4030万人公里。另外还有中型拖拉机124辆，手扶拖拉机176辆，小四轮44辆，三轮载货摩托车12辆，每年为城乡运载了大量物资，使多年来运量大于运力的矛盾基本得到解决。现在，全县18个乡、镇已全部通行客运班车。

大余通航河流，自县城至赣州，章江可通航10至20吨位帆船，县城以上及章江支流浮江河、内良河、沙村河可通排筏，章江是赣江主要支流之一，在历史上闻名于世的大庾岭路与章江水运确有重要的联结。《江西省情汇编·赣江水运》载“溯赣江章江南行至大余沿陆路越过横浦关，沿湓水入北江即可南下番禺（广东），这条水陆相联的交通线以水路为主，经济方便，一直占有重要地位，秦以后的各个朝代都以此为通往广东的主要交通线”。宋淳化六年（990）“广盐入赣”每年从广东调入的数千万斤盐由大余水路转运内地。元、明、清时从海外进口的珠宝香料及内地商人贩运的丝织品、瓷器主要沿这条路线转运。鸦片战争后因五口通商，长江流域货物通过大余转运大为减少，水运逐渐衰落。民国初，县内大规模开采钨矿，矿产品及材料大部由章江运入输出，大余县城船运繁忙“日进出帆船五十艘”。抗日战争胜利后，因矿山砂石大量流入河中，河道逐年淤塞，船运逐年减

少。建国后，由于公路交通发展，加之1958年10月南康县修建章惠渠拦河坝，大余至赣州船运中断。

大余县城以上章江上游盛产竹木、土纸、香菇等土特产品，竹木自古采用扎排流运至大余、赣州等地供应市场。土纸、香菇等土特产品则用竹筏装运至大余县城，然后由县城装运盐、糖、布匹及日用百货进山区以供农村农民之需。1969年10月，因油罗口水库拦河坝施工，排、筏运输从而中断。

随着交通事业的发展，加快了全县交通工业前进的步伐。1962年大余县农机厂开始经营汽车及其它机动车辆修理业务，1976年3月1日成立大余县汽车大修厂（1983年元月1日与大余县汽车队合并）。为车辆维修提供了方便。另外驻县四矿汽车队，均有车辆大修能力。

新中国成立三十余年来，大余交通事业发展迅速，成就喜人，忆古观今，展望未来，前程无量。大余交通战线的广大职工在共产党的领导下，锐意改革，大胆创新，必为振兴大余交通事业作出新的贡献。

大 事 记

秦始皇三十四年（前213） 秦统一南方各族后，于塞上（今大庾岭）置横浦关。

秦始皇三十五年（前212） 开辟中原通往岭南新道，岭路称“通南越道”。

汉高帝元年（前206）冬 秦亡，楚汉相争，赵佗据南越国（今广东、广西、越南一带）称王，据横浦关自守，通南越道中断。

汉高祖十一年（前196） 陆贾出使南越，招抚赵佗，佗受封为南越王，通南越道复通。

汉高后元年（前187） 刘邦死，吕雉执政，禁将中原铁器等物资运销南越，赵佗绝汉自立为“南越武王”通南越道再次中断。

汉文帝元年（前179）秋 又派陆贾出使南越，安抚赵佗，通南越道遂又恢复。

汉元鼎五年（前112）秋 南越相吕嘉叛汉，杀死汉使，通南越道遂又关闭。

汉元鼎五年至六年（前112至111） 汉武帝刘彻派主爵都尉杨仆为楼船将军率军“出豫章，下横浦”对吕嘉进行征讨。平叛后，南越又为汉统一，并留裨将庾胜于塞岭（今大庾岭）北麓筑城戍守，称庾将军城。

隋开皇十年（590） 番禺王仲宣割据岭南，在庾岭设立九柵屯兵大庾岭路。

唐武德四年（621） 以李靖为上柱国，安抚岭南，兵度大庾岭。

唐开元四年（716） 为适应对外贸易日益发展的需要，内供奉张九龄奉诏凿辟大庾岭驿道。从此，南来北往官车、商贾、货物以及海外贡使，多经此道。

宋淳化元年（990） 因盐运输量增大，为确保岭南经赣州而达汴京通道的畅通，在大余设置南安军，辖大余、南康、上犹三县。

宋咸平五年（1002） 宋真宗旨准凌策奏议，凡广东向朝廷所献贡物，皆“陆运至南安，泛舟而北”转运费用大省。

宋嘉祐八年（1063） 南安知军蔡挺在大庾岭路隘口筑关，名曰“梅关”。此关之设除军事防御之用外，且为课征商税之卡及“以分江广之界”。同时与其兄广东转运使蔡抗协议以砖石分砌岭南北路，并夹道植松，便利行旅。

宋熙宁年间（1068至1077） 周辅天措置江西盐法言：“汀州运路险远，淮盐至者不能多，请罢淮盐，通搬广盐一千万斤于江西虔州南安军”。

宋建中靖国元年（1101） 苏轼从岭南贬所北归，路过大庾岭路时写了《过大庾岭》、《赠岭上红梅》、《登谯楼》等诗篇。后人摘《登谯楼》中“大江东去几千里，庾岭南来第一州”镌于谯楼厅柱。

宋淳熙九年（1182） 南安知军管锐对岭路道树加种红梅。

宋咸淳四年（1268） 南安知军赵孟邕为大庾岭驿馆书“梅花国”匾。大余遂有梅国之称。

祥兴二年、至元十六年（1279） 文天祥于去冬广东兵败被俘，被元兵由广东押送北上大都（今北京），五月四日出梅岭，二十

六日从南安取水路沿章水下，文决心以死报国，愤书《至南安军》二首。

元延祐三年（1319） 大水，水由西门入，东门出，县城破为二。从此，章水改道穿城而过，为连接县城，建浮桥一座，名平政桥。

至正二十二年（1362） 南安军总管张元祚率民夫用石砌墩，用木架梁，重建平政桥（后改称横浦桥、中山桥）。

明永乐四年（1406）4月 诏外国使节入朝，占城、真腊爪哇、三佛齐、罗满刺加、苏门答腊等国使节经岭路于南安乘舟北上。

明永乐八年（1410） 解缙贬谪广西，路过大庾岭时，曾留心观察岭路南北水陆交通情况。遇赦返京会上疏“请凿赣江南北运河。”但未果。

明成化年间（约1465） 大余县城东有石壁（又名赤壁）长八十余丈，此段河道滩高流急，逆水而上，舟行困难，知县文志贵督率民工开凿纤道。

明成化十四年（1478） 南安知府张弼，重修横浦桥。鉴于以往“随修随毁”的教训，遂在河中立五墩，全以巨石砌实，用生铁嵌定，四周缝隙，灌以石灰胶。同时在桥面两侧建店亭三十间租予商贾，收其租税为每年维修桥之资金。此举沿用历时四百余年。

明成化十四年（1478）十二月三日 南安知府张弼与南雄知府江璞在南雄中站签订江广两省货物中途驳运协议，以解决南雄与大余两县货运人员长期存在的纠纷。后张弼撰《梅岭路均利记》一文记之。