

009398

新余市交通志

新余市交通局史志编辑办公室

一九八九年十二月

新余市交通志

新余市交通局史志编辑办公室

一九八九年十二月

《新余市交通志》编审人员

编委主任：严汉思

编委副主任：李其钧

主 编：黄守斯

办公室主任：何建帮
兼 副主编：

责任编辑：钱学勤

主 笔：钱学勤 杨静国

资 料 员：李 政 陈秋兰 阮卫华 章国民

徐家骐

审 定：薛昌魁 黄炳福 傅凤翔 赵元春

邓振胜 李南轩 范南溟 肖子明

封面题字：尹彬模

摄 影：章国民

制 图：詹天佐

校 对：钱学勤

序

交通运输是发展生产的一个基本条件，是物质生产领域不可缺少的环节。它将生产、分配、流通和消费连为一体，为生产与消费服务，为促进社会经济发展起着积极的推动作用，在国民经济和社会发展中处于重要的战略地位。

民国以前，新余交通除袁河水运较为便利外，现代化陆路运输才开始萌芽。建国以后，随着国民经济的迅速发展，交通运输事业也发生了根本变化。迄今，浙赣干线铁路横穿全境，上新、新周、分文等地方铁路纵贯南北；市内公路有清宜、上新、吉新、安分四条省道，县乡公路，密如蛛网。全市已形成了以铁路和省干线公路为骨架，以县乡公路为网络的现代化运输体系。昔日偏僻闭塞的山区，如今条条玉带入乡里；昔日急流阻隔的荒村，如今道道天堑变通途。不仅如此，交通运输工具也随着经济的发展日益向大型化、高速化、自动化、综合化方向发展。马达轰鸣，铁龙奔腾，新余交通呈现出一派欣欣向荣的景象。

盛世修志，志以资治。当前，我们正处在交通运输事业交递变革、飞速发展的时代，同时又欣逢党的十一届三中全会之后，全国人民以经济建设为中心，安定团结奔“四化”的盛世之年，编写《新余市交通志》，既是交通事业继续发展的内在要求，也是时代赋予我们的历史使命。市交通局全体修志人员，本着实事求是，略古详今的原则，通过三年多的辛勤努力，终于编出了一部资料翔实，内容丰富，体例得当的社会主

义新志，并在全市专志评奖中获得一等奖，这是难能可贵的！

《新余市交通志》的印行出书，不仅为子孙后代留下了一份丰富的历史遗产，有着珍贵的“存史”价值，同时对当前借鉴历史，振兴新余交通事业，繁荣经济，也将发挥其应有的积极作用。

罗茂才

1989年12月

序 二

新余市是个古老而又年轻的城市。汉时为豫章群宜春县属地。三国吴宝鼎二年（公元267年）建县，至今已有1700多年的历史。解放后，随着钢铁基地的建设，带动其他工业的发展，短短40年间，新余市已逐渐发展成为以钢铁工业为主，门类齐全的新兴工业城市。

自古以来，新余交通较为发达：古有袁河水运，非常活跃，上达袁萍，下通樟赣；今有纵横交错的铁路，贯通东西南北，密如蛛网的公路，通向四面八方。新余的交通运输事业，为促进全市国民经济建设和社会发展，起了重要的作用。为了系统地反映和记录新余交通运输事业发展的进程，为从事交通工作的有关部门、单位和个人提供一部可供借鉴的史料，为子孙后代留下一份珍贵的历史遗产，编写《新余市交通志》势在必行。同时也是我们责无旁贷、义不容辞的职责。

市交通局史志办全体修志人员，在局党组和交通志编委的领导下，以马列主义、毛泽东思想为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义观点，贯彻实事求是、详今略古的原则，经过

三年多的艰苦努力，反复审改，数易其稿，终于1988年3月完成送审稿计7章22节约14万余字。并经市志编委、省交通厅编委审核，市委宣传部批准付印。

《新余市交通志》的成书，与省、市主管部门的关怀指导，各级档案部门及各有关单位和个人的大力支持密不可分。在此，一并致谢！

严汉思

1989年12月

凡 例

一、本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，以社会主义初级阶段理论为指针，以《关于建国以来若干历史问题的决议》为准绳。坚持党的四项基本原则，运用辩证唯物主义和历史唯物主义观点，力求思想性、资料性和科学性的统一。

二、本志根据“详今略古”、“存真求实”的原则，记述新余市范围内交通运输事业发展的历史和现状。重点是中华人民共和国成立后的30余年。上限（除“大事记”外）为清同治十二年（公元1873年），下限至1985年，个别具体事项的记载涉及到1987年搁笔前。

三、本志采用述、记、志、传、图、表、照、辑存等多种形式。以志为主，志前冠以图、照、概述、大事记，以收开卷了然之效。编纂时以事为类，以时为序，横排竖写，述而不论。

四、本志历史纪年：中华人民共和国成立前，沿用朝代年号、民国纪年，夹注公元年号；建国后，采用公元纪年。

志书中出现的“解放前、解放后”是以1949年7月新余、分宜解放为界；“建国前、建国后”是指1949年10月1日，中华人民共和国成立前后。

五、本志涉及的历史人物、机构名称、地名等，一般采用当时称谓。如“知县×××”、“新余县革命委员会”、“××公社”等；地名如有变动，则括注今名，如泗溪（今改为新溪）。

六、本志称谓中，凡称“新余市”或“全市”时，其范围包括市区和分宜县；凡称“新余”、“新余市区”或“新余地区”时，其范围是指城区和郊区（即不含分宜县）；凡称“新余市城”或“新余城区”时，其范围不包括郊区。

七、志中先进人物（“人物简介”和“英模表”），以获得地、市级和省主管单位以上奖励者入载。

八、本志资料主要来自各类档案、口碑采访、图书报刊和各有关单位提供。所用统计数字，一般采用市统计局和业务主管部门的计算和统计。资料来源在《新余市交通志资料汇编》中，书写甚详，本志编纂时一般不注明出处。

新余市交通志

内部材料余字(90)004号

新余市印刷厂承印

印数：1000册

1990年7月

定价：28元

目 录

序 一	
序 二	
凡 例	
目 录	
照 片	
新余市交通图	
概 述	(1)
大事记	(6)
第一章 铁 路	(21)
新余市铁路示意图	
第一节 线路	(21)
第二节 运输	(26)
第三节 机构	(35)
第二章 公 路 (一) (工程管理)	(39)
新余市公路示意图	
第一节 线路	(41)
第二节 养护	(58)
第三节 管理	(68)
第三章 公 路 (二) (运输管理)	(72)
第一节 工具	(72)

第二节	运输	(82)
第三节	管理	(106)

第四章 水 路.....(115)

新余市河流及主要渡口分布图

第一节	航道	(115)
第二节	船舶	(118)
第三节	运输	(121)
第四节	管理	(127)

第五章 桥、渡.....(129)

第一节	桥梁	(129)
第二节	渡口	(145)

第六章 机 构.....(153)

第一节	管理机构	(153)
第二节	党的组织	(159)
第三节	群众组织	(160)

第七章 人 物.....(161)

第一节	传记	(161)
第二节	人物简介	(165)
第三节	英模表	(168)

辑 存	(170)
编后记	(184)

概 述

新余市位于江西省中部、袁河中下游。东毗清江、新干，南邻峡江、吉安、安福，西连宜春，北界上高、高安。地处武功山东北和鄱阳湖平原西部边缘，属丘陵地区。地势周高中低，西北高东南低，南北丘陵向中部倾斜，中间构成一线狭长形的河谷平原。境内气候温和，雨量充沛，日照充足，四季分明。

新余历史悠久，春秋属吴越地，战国属楚地，汉为宜春县地。三国吴宝鼎二年（公元267年）将宜春一部分地域新置一县，因袁河流经境内一段称渝水，故名新渝县。唐改“渝”为“喻”。中华人民共和国成立后，国务院于1957年将“新喻”易为“新余”。1960年升县为省辖市，1963年仍改为县。1983年7月，撤县复市。现辖一区（渝水区）、一县（分宜县），计35个乡（镇）、20个国营农、林、牧、渔场。全市总面积3164平方公里，耕地98.5万亩。1985年末，全市人口88万，其中农业人口69万。全市人平占有土地5.38亩，人平占有耕地1.11亩。

新余地理位置适中，物产、资源丰富，工业基础雄厚，交通运输发达。

农业以种植粮棉为主，是全省重点粮棉产区之一，山林广阔，有林面积达178万亩，已探明的主要资源铁矿石、原煤、石灰石、大理石、硅灰石等储量相当可观。

工业以钢铁为主，新余钢铁厂和江西钢厂生产了全省70%

的钢和全国一半以上的锰铁合金。新余市已成为全省的钢铁工业基地，有“钢城”之称。其它如电力、煤炭、机械、化工、建材、轻纺、食品等工业也初具规模。

得天独厚的地理条件和雄厚的工业基础，促进了新余交通运输事业的发展。全市铁路总长187.8公里，浙赣铁路横穿东西，分（宜）文（竹）、上（高）新（余）、新（余）周（宇）等线纵贯南北，8条专用线分别伸向江西二化、新余电厂、铁坑铁矿……等厂矿，另有新钢、江钢厂区铁路107.65公里。全市公路通车里程达1504.9公里，平均每平方公里有公路0.477公里，相当于省平均水平的2.7倍。主要公路有清（江）老（关）、上（高）新（余）、吉（安）新（余）、安（福）分（宜）四条干线，县乡公路密如蛛网。市内主要河流为袁河，袁河全长279公里，流经市内130公里，自西向东，穿市而过，顺流而下，直达樟树，并可通往赣江以至长江各口岸。

新余市物资流通形式，可分为三级运输：即以乡（镇）为集点的初级运输，运输工具以轮拖、手拖为主，汽车和人力运输为辅，平均运距为10公里；以市、县城为集点的二级运输，运输工具以汽车为主，拖拉机为辅，平均运距为30公里；以新余、分宜火车站为集点的三级运输（即长途运输），运输工具以火车为主，汽车为辅，汽车平均运距约150公里。1985年全市交通运输，实际完成客运量达800万人次（其中铁路200万人次，占25%；公路600万人次，占75%），货运量1502.6万吨（其中铁路965.45万吨，占64.2%，公路392.1万吨，占26.1%，水路145.06万吨占9.7%）。

从清末到现在，新余交通运输事业的发展，大致经历了如下三个时期。

一、以水运为主的古老运输时期。新余历来都以袁河水运

为主，直至建国后的50年代，袁河仍是新余大宗物资进出的主要通道。这一时期的运输方式和运输工具十分落后：袁河航运主要是5吨左右的各种木帆船，全靠用篙、浆、橹、绳等人力撑划、拉纤；陆路运输，长途以土车为主，短途以扁担为主，码头搬运全是肩挑背扛。从运者皆为个体单干或雇工、合伙。

二、铁路、公路运输大发展时期。1958年—1978年期间，连续兴起几次群众性的筑路运动，铁路、公路猛增：铁路除浙赣线为1950年修复通车外，本期共修建地方线、厂矿专用线230.45公里；公路和公路桥涵的修复与兴建，除安分公路1954年修复通车外，其余绝大部分是在这一时期完成的。跨越袁河的新余、罗坊、耽江大桥也在此期间相继竣工。铁、公路运输空前发展。

在铁路、公路运输迅速发展的同时，水上运输相对萎缩。由于忽视对河流的综合开发利用，马滩、江口、二化等水坝的兴建，将袁河截为数段，致使袁河航道里程缩短，水位降低，加上人为的堵塞和常年失修，所剩二化坝—荷湖馆104公里（其中新余市境内60公里）的航道，也沦为季节性通航。原来以水运为主的运输结构，逐渐转为以铁、公路运输为主。

这一时期，是合作化、人民公社化时期，各方面统得过死，运输体制只有国营和集体两种。

三、提高铁路、公路运输能力，改革运输体制时期。前一时期铁路、公路运输大发展，为新余市现代化交通运输奠定了基础，但由于铁路线短，运量大，浙赣铁路已超负荷运行，新余火车站经常处于饱和状态；公路通车里程虽长，但技术标准低，等外路比重大，公路桥涵承载力小，通过性能差。因此，加强铁路建设，进行公路技术改造以提高运输能力势在必行。

1978年以后，为提高新余车站的作业能力和行车安全，缓

和铁路运输紧张局面，扩建新余站设施和浙赣线新余区域内的复线工程，列入了国家重点建设规划。新余至河下复线于1980年竣工通车，河下至界水和新余至水西复线，也分别在1986年和1988年交付使用。为减少阻塞，解决铁、公路运输矛盾，南城跨越浙赣铁路的劳动路立交桥，于1985年动工兴建，1986年底建成。

公路建设则贯彻“全面规划，加强养护，积极改善，重点发展，科学管理，保证畅通”和“普及与提高相结合，以提高为主”的方针。积极开展公路技术改造和加强公路养护，以提高公路等级和好路率。清老、上新、吉新等干线公路，普遍进行了油路面的维修和加辅工作，使全部路面平整稳定，部份达到高级、次高级水平。1985年冬开始，对上述三条公路，按二级公路技术标准进行拓宽。县乡公路除相继完成对几条重点线路的改造和断头公路的续建工程外，于1981—1982年自行设计施工铺筑了水西—马洪13公里油路。这是全市县乡公路油路铺设的开端。

这一时期，根据中央“放宽、搞活”政策，允许城乡个人或联户购置机动车船，从事客、货运输。交通运输体制发生了激剧变化，国营、集体、个人一齐上，形成了多种层次、多种渠道、多种经济形式和经营方式的运输结构，特别是公路运输空前活跃，中、短途运输紧张局面得以缓和。

回顾过去，成绩喜人；展望未来，任重道远。

总的看，历史上新余的交通运输，曾为新余的经济社会发展起过重要的积极的作用，而且将继续发挥它的作用。但交通运输的能力同运输量增长的需要仍然不相适应。据1985年底统计，全市尚有12.19%的旅客未乘上车，13.69%的货物运送不了。随着工农业的发展，交通运输量将不断增长。因此，抓

繁开发袁河，解决铁、公、水分流，进一步加强铁路建设和主要公路的技术改造，提高运输能力，改革交通运输管理体制，加强行业管理和积极组织联运服务，使交通运输事业基本上适应国民经济和社会发展的需要，为新余市的经济腾飞当好“先行官”，这是今后一段时期新余交通运输事业发展的战略任务。