

009571

玉山县交通志

人民交通出版社



玉山县交通志

玉山县交通志编纂委员会 编

人民交通出版社

388-2

(京) 新登字 091 号

内 容 提 要

玉山县位于江西省东北部，自古为交通冲要之地，有“八省通衢，两江锁匙”之称。本书分路、交通设施、运输、管理、人物、附录 6 篇，全面记载玉山县铁路、公路、水路、航空诸部门的发展情况，是一本反映玉山县交通全面情况的志书。

封面设计：孙立宁

玉山县交通志

YÜSHAN XIAN JIAOTONG ZHI

玉山县交通志编纂委员会 编

插图设计：童为顿 正文设计：刘晓方 责任校对：张莹

人民交通出版社出版发行

(100013 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：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：11.25 插页：2 字数：302 千

1992 年 9 月 第 1 版

1992 年 9 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数：0001—1000 册 定价：13.50 元

ISBN 7-114-01474-0

F·00162

修路得人心

养路为人民

李乾德

九·九

一下交通法，实质上是
两个文明的建设法。

敬贺

玉山县交通法问世

董为
一九八九年
四月五日

飲水思源
乳哺未來
發展交通
振興福利

夏浩柏
一九六二

玉山县交通志编纂委员会

主任 郑履翔
副主任 柳丰岳 杨如敏 占三群 陈炳长
刘叶荣 饶守权 舒兴森 表崇茂
委员 翁森林 温定森 李益兴 杨乐奎
陈乐生 缪林寿 毛牛仔 陈兴元

玉山县交通志编纂人员

主 编 童为顿
协 编 (按姓氏笔画排列)
方 敏 童俊才 缪林寿
图表设计、绘制 童为顿 徐淑贞
插图、摄影 童为顿 邱炳炎

玉山县交通志编纂顾问

(按姓氏笔画排列)

林谋泐 胡增敏 傅凤翔

玉山县交通志编纂委员会

主任 郑履翔
副主任 柳丰岳 杨如敏 占三群 陈炳长
刘叶荣 饶守权 舒兴森 表崇茂
委员 翁森林 温定森 李益兴 杨乐奎
陈乐生 缪林寿 毛牛仔 陈兴元

玉山县交通志编纂人员

主 编 童为顿
协 编 (按姓氏笔画排列)
方 敏 童俊才 缪林寿
图表设计、绘制 童为顿 徐淑贞
插图、摄影 童为顿 邱炳炎

玉山县交通志编纂顾问

(按姓氏笔画排列)

林谋泐 胡增敏 傅凤翔

玉山县交通志编纂委员会

主任 郑履翔
副主任 柳丰岳 杨如敏 占三群 陈炳长
刘叶荣 饶守权 舒兴森 表崇茂
委员 翁森林 温定森 李益兴 杨乐奎
陈乐生 缪林寿 毛牛仔 陈兴元

玉山县交通志编纂人员

主 编 童为顿
协 编 (按姓氏笔画排列)
方 敏 童俊才 缪林寿
图表设计、绘制 童为顿 徐淑贞
插图、摄影 童为顿 邱炳炎

玉山县交通志编纂顾问

(按姓氏笔画排列)

林谋泐 胡增敏 傅凤翔

序

玉山，三清毓秀，怀玉钟灵，资源丰富，是镶嵌在江西东北部的一颗明珠。玉山县是江西省的东大门，信江源头，历来为水陆交通要冲。古往今来，玉山人民在这交通枢纽之地辛勤劳作，建筑着交通设施，改善着交通面貌，创造了宏伟的业绩。记叙这些功绩，是历史赋予我们的任务。

交通运输是国民经济发展的先行，是社会进步的重要标志。古今中外，交通运输与社会经济繁荣，文化昌盛，技术进步，人民生活富裕紧密相关。随着社会经济和科学文化的发展，交通运输行业的任务会越来越繁重。“前事不忘，后世之师”。总结历史的经验教训，为现实和今后提供经验和借鉴，以史鉴今，扬长避短，以利开拓前进，是编纂本书的目的。

本书的编纂历时六载，六易其稿，逐年增改。其间，得到各级领导和专家的亲切关怀和热情指教；兄弟县市和曾经及正在交通系统工作的全体同志的真诚帮助；编纂人员尽心尽力，精琢成书。基本上达到了广征约取；存真求实，客观反映玉山交通特色的要求，获得上级主管部门的好评。在此，谨代表中共玉山县交通局总支、玉山县交通局、玉山县交通志编审委员会，向为本书编纂、审查、修改付出心血的上级领导、兄弟县市的同志和广大交通职工，致以诚挚的谢意。

《玉山县交通志》是玉山县交通运输事业第一部专志。它的编纂带有很大的探索性，缺点和不足之处在所难免，敬请读者指正。

郑毅翔

1991年12月

凡 例

一、本书以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点。

二、本书着重记叙玉山县境以内的交通现状及其历史，对他省他县与本县有联系的交通活动也作了必要的记述。

三、本书上限时间不作统一规定，下限止于1990年末。

四、本书采用横分门类、纵叙史实的编排体例，分篇、章、节三层，列目记述，力求体现专业特点。

五、本书所用资料，录自各有关档案馆、图书馆、博物馆所存的档案、藏书、旧志、碑文和兄弟县市、上级交通主管部门修志办、县志办采集的有关史料，以及知情人、当事人的口碑资料。其出处详见《玉山县交通志资料汇编》，志中未加注释。引用古文，本志编者加用标点。

六、各个历史时期的政权机构名称、度量衡单位，均采用当时当地通称记叙，必要时以括号注明。历史纪年，辛亥革命以前一律采用旧纪年，括注公元纪年；辛亥革命以后（1911年以后）一律采用公元纪年，必要时括注旧纪年。

七、数字著录，除序词、引文外，均采用阿拉伯字。

八、文中提及“解放前”、“解放后”为1949年5月5日中国人民解放军解放玉山县城前后时期。

九、大事记以时为经记叙大事、要事、新事。

十、在记事中涉及人物时，直书其名，必要时冠以职称；除引用原文外，姓名后面不另加“同志”两字。

十一、在人物篇中，对为交通事业作出贡献的已故人物，不分职位、级别按事记叙。对需要记叙的在世的人物，则采取以事系人方式记入；属县团级以上职务和工程师以上职称的县籍交通人士按姓氏笔画排列略记其事例。

目 录

序	
凡例	
概述	1
大事记	7

第一篇 路

第一章 古道	25
第一节 驿道	25
第二节 民间大路	28
第二章 公路	31
第一节 国、省道	31
第二节 县道	36
第三节 乡道	46
第四节 村道	49
第三章 铁路	61
第一节 干线	61
第二节 支线	63
第四章 水路	63
第一节 主航道	64
第二节 支航道	66

第二篇 交通设施

第一章 桥渡	71
--------------	----

第一节	民间桥	72
第二节	公路桥	78
第三节	铁路桥	98
第四节	渡口	107
第二章	站点	109
第一节	路亭	109
第二节	驿铺	114
第三节	汽车站	115
第四节	火车站	117
第五节	码头	118
第六节	飞机场	120

第三篇 运 输

第一章	运输工具	125
第一节	陆运工具	125
第二节	水运工具	137
第三节	装卸工具	140
第四节	其他运输工具	142
第二章	运输队伍	145
第一节	搬运装卸队伍	146
第二节	公路运输队伍	151
第三节	内河运输队伍	161
第四节	铁路驻玉单位	163
第三章	客货运输	166
第一节	旅客运输	166
第二节	物资运输	174

第四篇 管 理

第一章	管理机构	189
第一节	中共交通基层组织	189

第二节	行政机构	190
第三节	职能部门	194
第四节	乡镇交通运输管理站	199
第二章	公路管理	205
第一节	公路建设管理	205
第二节	公路养护管理	216
第三节	路政管理	228
第四节	公路绿化管理	231
第三章	运输管理	233
第一节	运输市场管理	234
第二节	运价管理	239
第三节	票证管理	254
第四节	汽车维修行业管理	255
第四章	交通监理	262
第一节	车辆监理	262
第二节	港航监督	266
第三节	事故案例	267
第五章	规费征收	271
第一节	养路费	271
第二节	车辆附加费	274
第三节	交通重点建设基金	275
第四节	运输管理费	276
第五节	汽车维修企业管理费	277

第五篇 人 物

第一章	人物传	281
第二章	县籍交通人士	286
第三章	历届党代表和人大代表	291
第四章	劳动模范	292
第五章	先进个人	293

第六章	殉职人员	294
-----	------------	-----

第六篇 附录

第一章	文告	299
第二章	章程、规则	311
第三章	碑记	326
第四章	韵文	333
第五章	文选	340
第六章	传说	341
编后记	345

概 述

玉山县位于江西省东北部，介于东经 117°52′至 118°25′和北纬 28°30′至 28°59′之间。东界浙江省开化、常山、江山三县，南接广丰、西南邻上饶，北毗德兴。东西宽 75 公里，南北长 62 公里，总面积 1731.2 平方公里。

唐（周）证圣年（695 年）分衢州的须江（今江山市）、常山和饶州的弋阳三县之地设玉山县，以境内有怀玉山而得名，隶江南道衢州，明洪武四年（1371 年）从江浙行省划出，改隶江西行省。以后历代归隶江西省。

玉山县城冰溪镇古称“砂砾镇”，地跨冰溪南北两岸。东西 3.5 公里，南北 1 公里，是全县政治、经济、文化、交通的中心。历史上是“豫章第一门户”（郭子章：《郡邑表说》）；乃“连闽越，控吴楚”（夏子阳：《西济桥记》）之要冲。

玉山县境内怀玉山脉横亘西北，武夷山余脉逶迤东南。地势由西北向东南逐渐倾斜，西北为山区，东南为丘陵，中部为冲积平原，形成“五山、四丘、一平畈”的半山区、半丘陵地形。

源出三清山麓的金沙溪，在县城东南与甘溪（古城溪）、仓溪（八都溪）合为冰溪，沿城流至十里山，与源出怀玉山的玉琊溪汇入信江，是信江的一大源流。黄家溪、饶北河流入上饶县境；陇首溪流入德兴；程溪东流入浙江开化。县境内河流总长 385.25 公里，年迳流量 20.26 亿立方米。全县能通航木船的航道约 116.2 公里，其中金沙溪、玉琊溪中下游、冰溪、信江是境内主要航道。1960 年建成的七一水库，成为今日的主要航区，通航 22 公里。

特殊的地理环境，决定了玉山县交通的重要地位，所谓“八省通衢，两江锁匙”、“路通八省，道接两京”之誉，正说明了玉

山县交通形势的重要性。

据文字记载，秦始皇三十三年（公元前 214 年），“秦陆路”（时分驰道和直道两种）筑成，江南直道途经玉山”。凡朝廷遣使，暨中洲燕、赵、秦、郑、宋、两淮、吴会之人，有事荆、楚、闽、广者，必道焉”（明邱濬：《冰玉楼记》）。唐宋之际，玉山道路布局已成网络，本县与邻县之间有大路相通，县城与集镇、集镇与村落之间则有径路相联。至清代，县境内有大路 7 条，计 162.5 公里；乡村主要径路 47 条，计 585.5 公里。清代古道，多系群众捐款投工采石砌筑而成，主要大路平坦，可通马车，均以县城冰溪镇为起点，向四方辐射；大路设有驿站，备有良马固车，配有专人负责传递官府文书，接待来往官吏和运送货物等。其它径路，一般宽 3~5 尺，沿溪河流向，穿越山岗峡谷展线，道路崎岖，沿途筑亭以供行旅憩息。1928 年，广丰、玉山、常山等地绅商联合成立了商办汽车公司，拓建商办、商营、商养的常(山)玉(山)县际公路，开创了汽车运输。嗣后，地方政府也着手改善交通设施，特别在第二次国内革命战争时期，国民党政府推行“交通清剿”政策，加快了铁路、公路、飞机场建设的步伐。自 1928 年至 1935 年期间，共筑公路 152.7 公里。

1929 年，浙江省私人金融财团成立了杭江铁路公司，在浙江省政府的扶助下，1930 年 3 月开始兴建杭江铁路，1933 年延至玉山。当年，蒋介石利用杭江铁路运兵，镇压移驻福建省的十九路军反蒋民主政权。为了实现其包围和进攻苏区，蒋介石亲自出面，联络浙赣两省政府、交通部及上海银团组建浙赣铁路联合公司，开建玉山至南昌、萍乡铁路。玉萍铁路 1934 年 7 月份动工，1935 年年底竣工。玉山曾一度成为“交通小城”。

1942 年，日军侵略破坏，公路、铁路运输中断，飞机场千疮百孔。后虽历经抢修，但大部分交通设施仍是有名无实。

中华人民共和国成立后，玉山县人民政府遵循中央交通部“民工建勤”政策，自 1953 年起，发动群众开始整修原有的 11 条公路中的 122.76 公里，恢复了汽车运输。又从 1958 年开始，群