

贛南交通志丛书之十一

信丰交通志

信丰县交通志编委会编纂
厦门大学出版社出版

信丰交通志

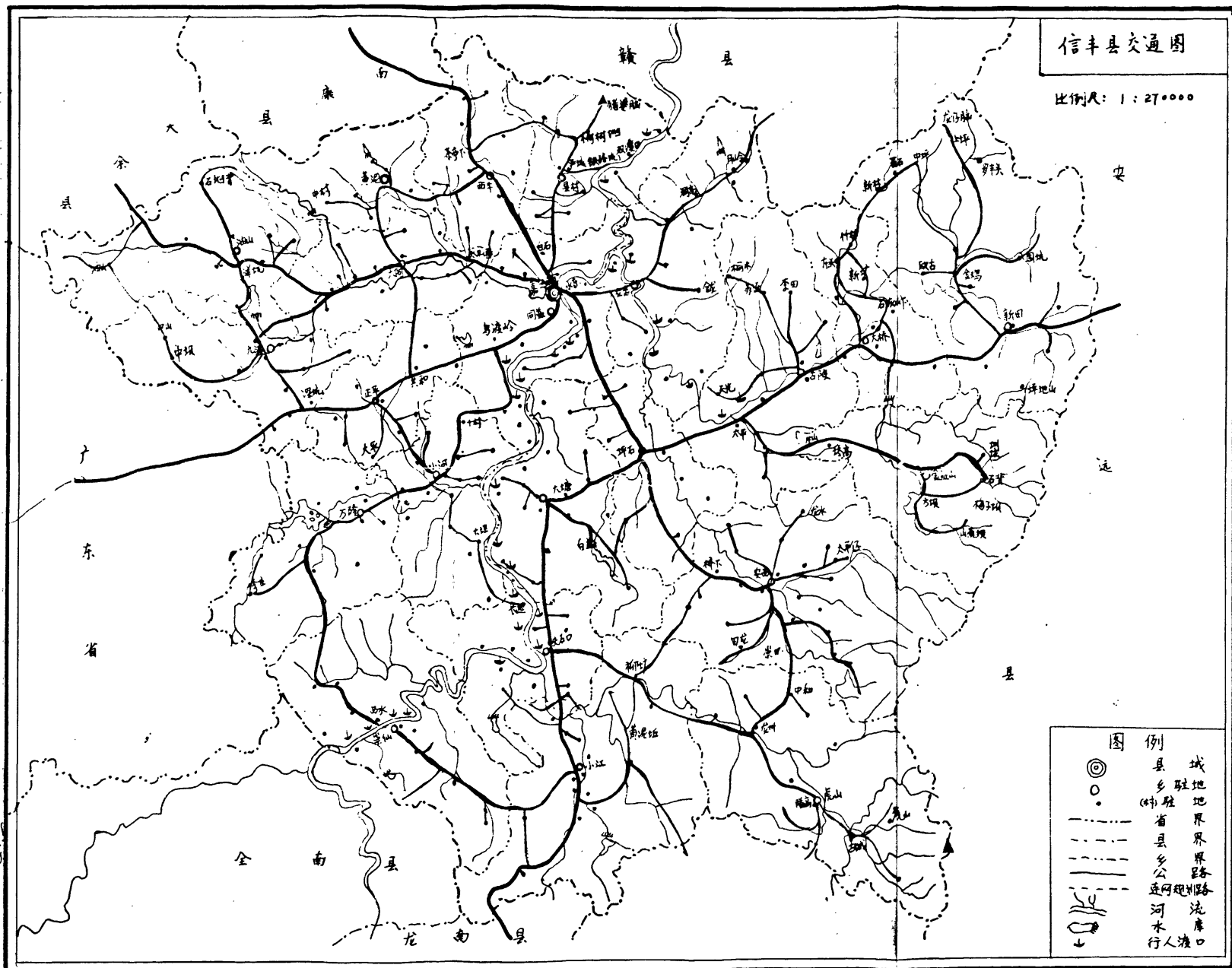
王显瑜 主 编

陈春发 副主编

厦门大学出版社

信丰县交通图

比例尺: 1:270000



图例

- ◎ 县城
- 乡驻地
- (小) 驻地
- 省界
- 县界
- 乡界
- 公路
- 铁路
- 水路
- 河流
- 水库
- 行人渡口



前排：（从左往右）

王显瑜 晏才世 肖庆普

黄明亮 邵恒康

后排：

林奇威 李富春 王国胜

朱登怀 陈春发 林作淦

《信丰交通志》编纂领导小组成员及编纂人员



《信丰交通志》省地县评审会参会人员



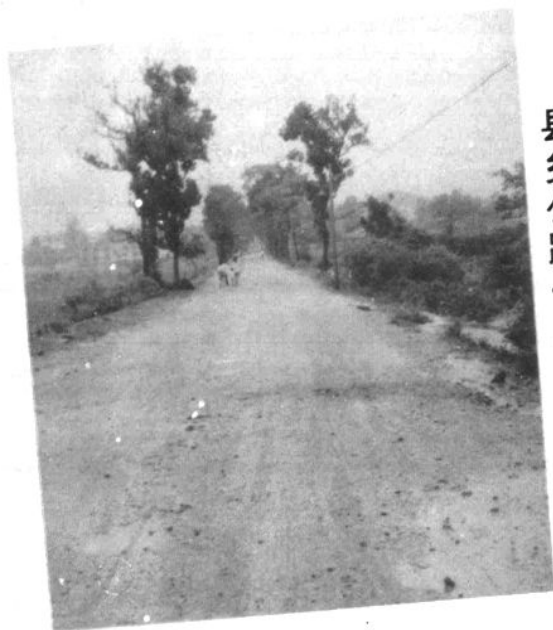
信丰县交通局



信丰汽车站



省养沙石公路一段

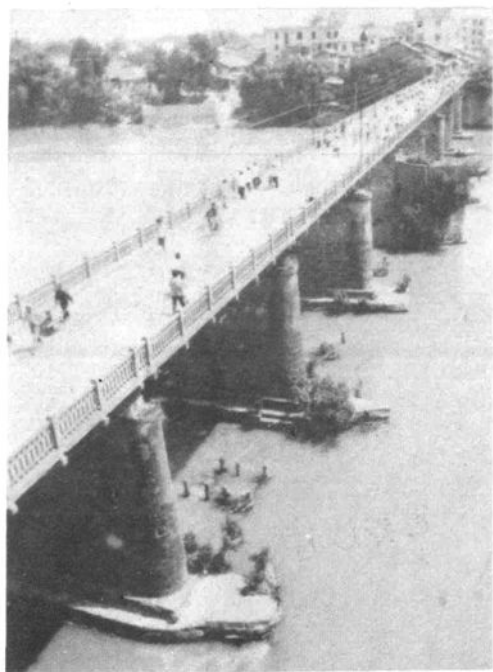


县乡公路一段

省养柏油公路一段



信丰公路段



嘉定桥



玉带桥



桃江大桥



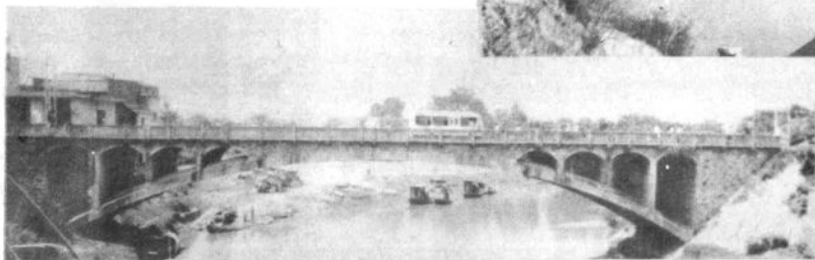
桃江一角

竹桥





龙舌桥



水北桥



龙虎口渡口



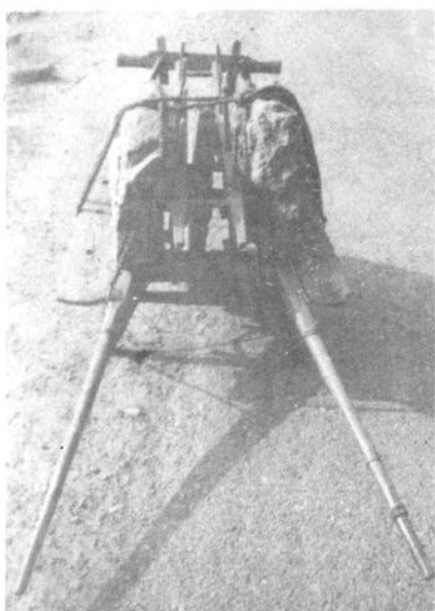
龙虎口码头



河口渡口



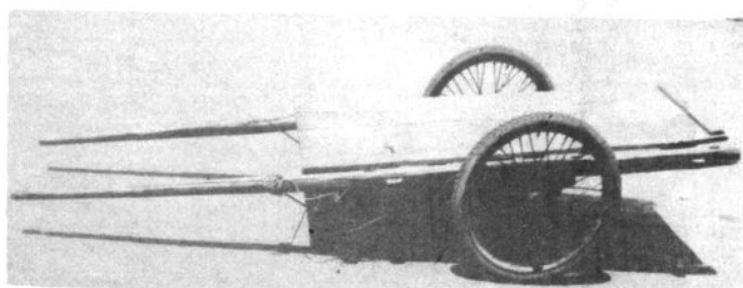
下东门码头远景



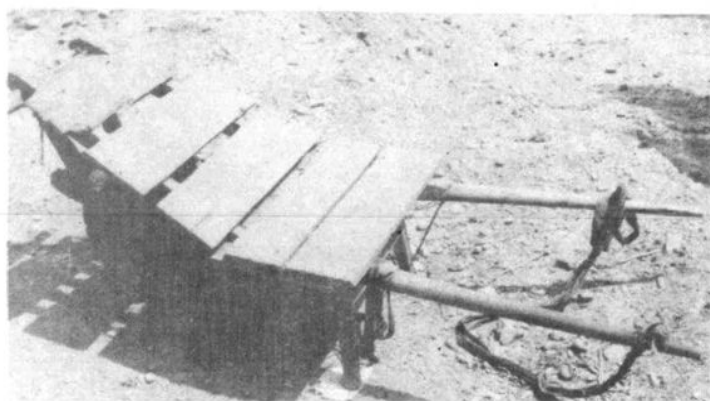
牛角独轮车



下东门码头



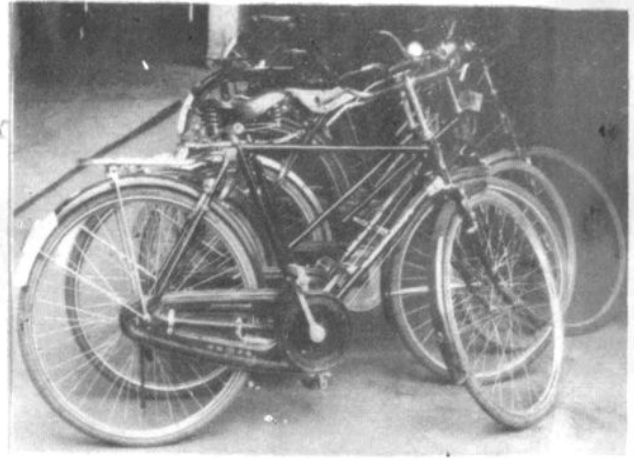
双轮车



平板独轮车



三轮车

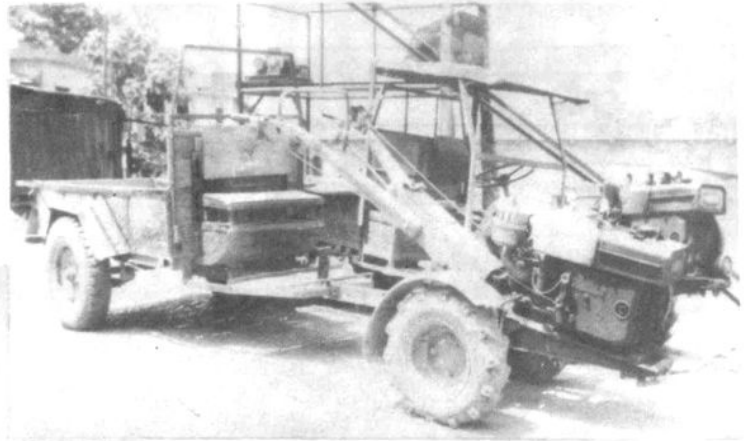


自行车



三轮摩托车

双轮摩托车



手扶拖拉机



大货车



大客车



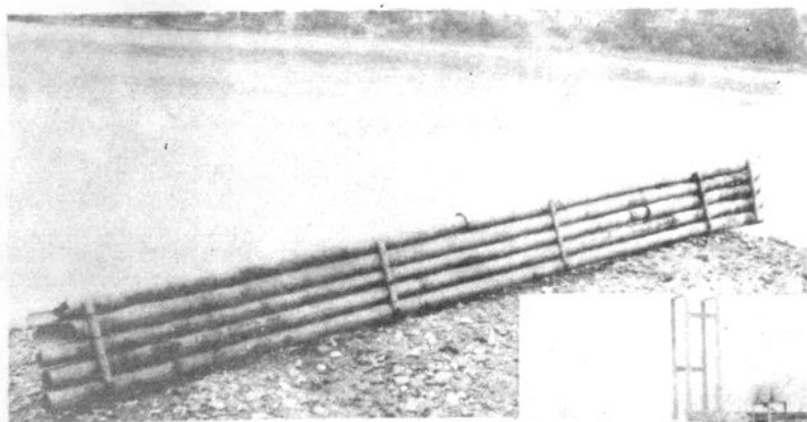
工具、农用车



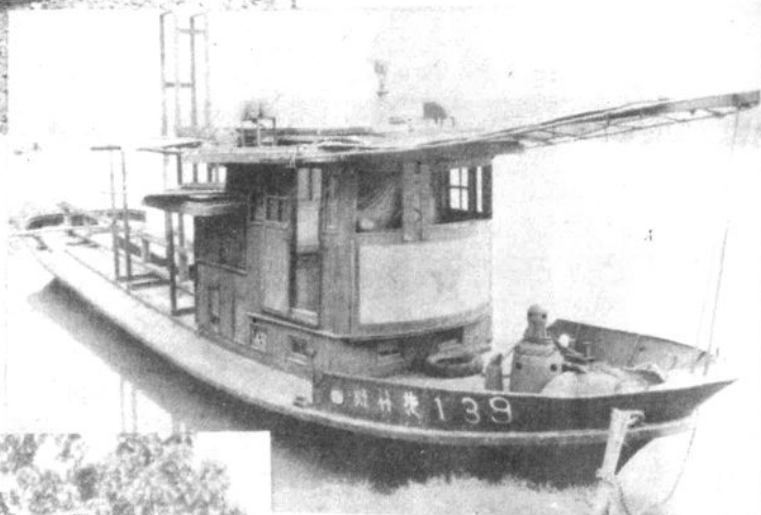
北京吉普

养路工具





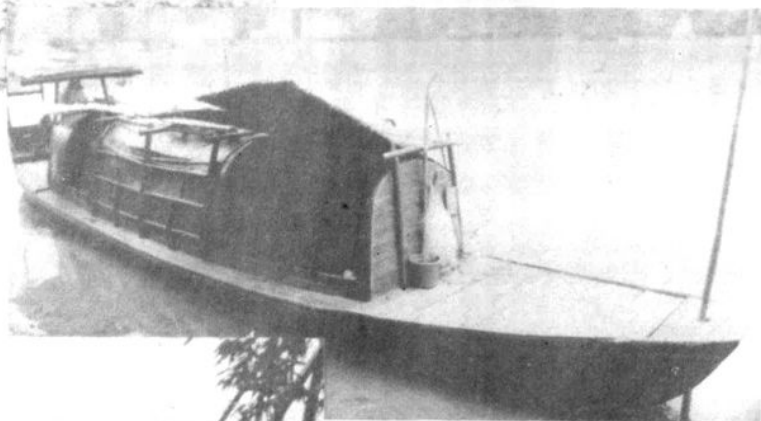
竹筏



铁驳船



中拖



机帆船



木船

目 录

序	
凡 例	(1)
概 述	(2)
大事记	(6)
第一章 机构	(18)
第一节 建国前机构	(18)
第二节 建国后机构	(18)
第二章 古道	(24)
第一节 驿道	(24)
第二节 乡道	(24)
第三节 关隘	(26)
第三章 公路	(27)
第一节 公路建设	(27)
第二节 公路养护	(46)
第四章 桥渡	(52)
第一节 桥涵	(52)
第二节 渡口	(61)
第五章 航道	(68)
第一节 河流	(68)
第二节 航道治理	(69)
第三节 码头	(71)
第六章 陆路运输	(73)
第一节 人力运输	(73)
第二节 汽车运输	(80)
第三节 其他运输	(91)
第四节 运输企业	(92)
第七章 水上运输	(98)
第一节 排运	(98)
第二节 船运	(98)
第三节 运输企业	(105)
第八章 交通管理	(107)
第一节 路政管理	(107)

第二节	公路电讯	(109)
第三节	车辆与驾驶员管理	(110)
第四节	航政管理	(112)
第五节	规费征收	(113)
第六节	运输市场管理	(116)
第七节	企业管理	(117)
第八节	安全监督	(123)
第九章	人物	(129)
第一节	人物传略	(129)
第二节	光荣谱	(131)
附 录		
一	杂记	(135)
二	重要文录	(140)
编 后 记		(148)
修志机构及编纂人员名单		(150)

序 言

肖庆普

车轮滚滚，流水潺潺。盛世修志，硕果累累。《信丰交通志》的编纂，历经五载有余，承蒙各方支持，倾注众人心血，终于偿愿。该志书是信丰有史以来第一部记载境内交通历史和现状的专著，是信丰交通史上的一件大喜事，值的庆贺。

信丰置县，历史悠久，修道铺路，源远流长，今人志之，留芳百世。纵观之，知境内古今交通发展之状况，识吾县运输事业之兴衰，利探索交通建设之规律；横览之，可见水道广布，陆地通衢，知公路、桥梁之由来，晓航运、陆运工具之巨变。集千余年之长处，汇沧桑之经验，展当今之丰碑。

古人云：“治天下者以史为鉴，治郡国者以志为鉴”。交通发展赖于经济振兴，体现经济实力及决策者对交通的重视程度；同时，交通发展给商品流通以方便，给经济繁荣以促进，故致富者争先修路。重交通者乃明人也。建国前，由于政局动荡，经济萧条，财力匮乏，投入甚微，道是有路路难行，昼夜不闻车辆鸣，交通十分落后；建国后，在中国共产党和人民政府的领导下，交通已列为发展国民经济的基础设施之一，从航道治理到陆路开发，从路面设施到交通工具，无不日新月异。可谓道路四通八达，车辆川流不息，呈现一派生机。

《信丰交通志》的问世，可让今人和来者观其志，究其理，“择其善者而从之，其不善者而改之”。在以经济建设为中心的今天，为民富国强，需真抓实干，发展交通刻不容缓。相信《信丰交通志》将为信丰各级决策者、建设者和有志之士提供交通的翔实史料，发挥其独特作用。

成志之时，托我进言，欣喜之余，权以为序。

一九九〇年十月一日

凡 例

一、本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持存真求实原则，以新观点、新材料、新方法进行编纂，寓观点于记述之中。

二、本志上至可考年代，下限至1985年底，记事详今略古，通合古今。

三、本志首设概述、大事记、正文分机构、古道、公路、桥渡、航道、陆路运输、水上运输、交通管理、人物等九章和附录，末有编后记和编纂人员名单。

四、本志采用述、记、志、传、图、表、录等形式进行编纂，以志为主，图表插入其中，以便互为补充，相互印证。撰写方法是横排门类，纵叙史实。按生不立传的原则，入传者均为已故的正面人物，对在世人物则采用列表和以事系人的办法处理。

五、本志概用现代语体文，并力求文约事丰，用词准确，语言通顺，行文规范。

六、建国前、后，系指中华人民共和国成立前、后。建国前均采用旧纪年，建国后均采用公元纪年。

七、本志资料大都来自县档案馆，少量为外地摘抄资料和县内口碑资料。

概 述

一

信丰置县于唐永淳元年（公元682年），初名“南安”，天宝元年（公元742年），诏改天下县名相同者（采访使韩朝宗），以福建省泉州有南安县，遂取“人信物丰”之意奏改称“信丰”。

信丰位于江西省南部，赣州地区中部。北纬 $24^{\circ}59'$ —— $25^{\circ}33'$ ，东经 $114^{\circ}34'$ —— $115^{\circ}19'$ 。东与安远相邻，南与龙南、定南、全南相靠，西与广东省南雄县相连，西北与大余县相接，北与南康、赣县相依。东西距76.7公里，南北距63公里，总面积为2878平方公里，其中山地占70%，水面占5.8%，耕地占13%，道路和庄园占11.2%，故有“七山半水分半田，一分道路和庄园”之说。主要农作物有水稻、甘蔗、烟叶、大豆、西瓜、红薯、萝卜、花生、芝麻等，主要矿藏有煤、铁、金、钨、钼、锰、铅、锌、稀土、石灰石、黑白云母等。1985年，全县有22个乡，1个镇，1个场，共101722户，532702人（其中农户94820户，492038人）。在总人口中，除回、壮、满、彝等少数民族28人外，其余均为汉族。平均每平方公里有185人，为赣州地区人口密度较大的县之一。

二

古代，信丰有赣、粤、闽“三省通衢”之称，有驿道5条，总长475华里。建国后，多数相继改成县乡公路。

民国二十三年（公元1934年），由国民党粤军第一军军长余汉谋出于围剿苏区的军事目的，修筑了一条信丰至广东南雄县的公路，是为信丰第一条公路。此后，康定公路、坪寻公路相继建成通车。建国后，人民政府对公路建设非常重视，1956年，始修筑县城至大阿、坪石至安西二条公路，均于1957年初竣工通车。1958年，县城至大阿公路延修至大余池江，与赣州至大余线相接。至此，在全县6区43个乡镇中，已有6区19个乡镇通车。六十年代，随着工农业生产的发展，为便于物资交流，县、社、村、厂矿先后修筑公路，村以下修简易公路和机耕道，1966年坪石至隘高公路全线通车。1975年5月，始修沥青路面，改善路状。到1985年，全县有省道5条，计长193.58公里，其中油路66.9公里，占省道里程的29%；县、乡、村、公路400条，计长达1493.65公里，其中列入养护补贴的县乡公路29条，长286.7公里，未列入补贴的公路136条，481.7公里，林区公路64条，长308.75公里；厂矿专用公路11条，长27.7公里，村道160条，388.8公里。全县公路占地面积为17079亩，占全县土地总面积的0.24%，每百平方公里有公路58.9公里，密度为建国前的8.62倍，全县24个乡（镇场）均通班车，90%以上的村可通汽车和拖拉机，基本形成了以县城为中心的农村交通运输网。

信丰建桥历史悠久，从北宋景德年间（公元1004——1007年），就建有平政桥（即今嘉定桥），到清末，全县有桥梁34座，其中规模较大的除嘉定桥外，仅有水北桥、竹桥、玉

带桥。建国后，由于人流量、货运量逐年增大，桥梁建设得到人民政府的重视。1951年，全县新建桥12座（190延米），加固桥30座，建涵洞4道，涵道54道，加固涵洞3道，涵道52道。1971年7月，桃江大桥竣工通车，全长271米，高11.4米，桥面净宽9米，为本县最大的永久性桥梁。至1985年，全县永久性公路桥梁达152座，3176.6延米，其中省养公路桥梁58座，占桥梁总数的38%，计1487延米，占桥梁总长的46%。其分布是：信雄线2座，31.4延米，信池线14座，257.85延米；坪寻线13座，341.76延米；坪隘线5座，136.75延米；康定线24座，766.24延米。同年，境内有省养公路涵洞1008道，其中属永久性涵洞795道，占总数的78.7%，半永久性涵洞176道，占总数的17.5%，临时性涵洞37道，占总数的3.7%。其分布是：坪隘线97道，康定线368道，信雄线142道，坪寻线187道。

据明代《嘉靖赣州府志》载，信丰有河流渡口23处，它对沟通桃江两岸经济，促进文化交流，起了重要作用。建国后，渡口时有增减。1958年后，五渡港水库和走马垄水库分别建有人行渡口。到1985年，全县共有人行渡口32处（含水库2处），有渡船35艘，104.84吨位。

建国前，公路养护比较落后。民国三十年（1941年），只有公路养护费稽征所及道班，不足30人。建国后，护路队伍不断加强，并采用专业队伍与群众运动相结合的养路方法。自1950年11月成立信丰养路队后，就对境内公路开始全面保养。每年正月初二日为“民工建勤日”，届时发动群众挑沙运石至公路旁，备铺路面。养路工具亦日渐更新。1973年，以半机械化操作代替了手工养路。1985年，有专业养路汽车3辆，手扶拖拉机9辆，板车90辆，养路专用耕牛23头。养护省道的县公路段有养路队18个，固定职工172人，养护里程达193.58公里；养护县乡道的养路队（组）有24个，计146人，养路164条，计768.9公里。

信丰有大小河流654条，计长1974.15公里，其中最大的是桃江，纵贯信丰南北，境内长达85.3公里，可长年通航。桃江较大支流有西河、古陂河、小河河、龙迳河，由于河床增高，水浅，均不能通航。

三

建国前，民间运输多靠人力，运输工具也比较落后。建国后，五十至六十年代，肩挑背负货物日渐减少，代之以汽车、拖拉机和板车运输。1953年，有手推车1300辆，货运量9700吨。从1957年县内购进第一辆汽车起，其发展速度很快。至1985年底，全县拥有大型客车42辆，大型货车596辆，（含私营147辆），挂车91辆，小汽车124辆，救护车12辆，消防车3辆，警备车2辆，其他车2辆。人力货运量从1959年的336121吨降至1985年的68100吨，而汽车货运量及周转量则从1949年的95吨和9000吨公里分别上升到1985年的157400吨和1148.12万吨公里。

信丰客运业务始于民国二十八年（1939年），当时仅有一辆车直达本县，另有二辆过境客车。建国后，1952年，赣州设立汽车总站，向赣南地区未设车站的县城、厂矿开办车站营业，客运班车增加到12个班次。1973年，信丰汽车站设立客车站，有长头客车7辆，当年完成客运量302777人，周转量12829410人公里。1985年，信丰汽车站有客车29辆，其运行线路26条，每月达1366班次，基本满足了群众需要。

拖拉机是信丰陆路运输的生力军之一。1958年，县内购进第一台拖拉机（“丰收27