

009476

赣南交通志丛书〈4〉

兴国县交通志

兴国县交通志编纂委员会

兴国县交通志

兴国县交通志编纂委员会

一九九一年十二月

盛世修志

鑒往知今

發展交通

興國長興

馮友倫

一九九一年八月

序

兴国自建县至今，已有1750年的悠久历史，曾经10次修县志，但是旧志中交通内容记载甚少，更无交通专志，尤其是自清同治十一年迄今百余年来未修志了，其间水陆交通历经兴衰起伏，发生了根本变化，昔时山青水秀，航运畅通，但陆路交通闭塞，随着历史的发展和自然环境的演变，航运逐步萎缩，陆路交通不断发展，自民国时期始有公路运输，近半个多世纪以来，交通运输事业发展较快。

中华人民共和国成立后，兴国进入了社会主义革命和建设的新时期，交通运输事业从此获得了新生，呈现广阔的发展前景，36年来，公路建设日新月异，车辆运输突飞猛进，代之以崭新的运输方式和科学的交通管理，基本形成了以县城为中心，以乡镇为支点的四通八达初具规模的公路交通运输网，为振兴兴国的经济，促进工农商业的发展，起到了越来越重要的作用，并使兴国县老区面貌焕然一新。

当今盛世修志，汇集古今交通资料，总结光辉业绩，纂写具有地方特色和时代风貌的交通专业志，实为当务之急，也是历史赋予我们的光荣使命。在上级交通部门和中共兴国县委、县人民政府的领导和重视下，我局于1985年秋开始着手《兴国县交通志》的编纂工作，历经6年的广征博采，荟集资料，精心编纂，数易其稿，今已成书问世，难能可贵。它是兴国县历史上的第一部交通专业志书，

2

宗旨在于存史、资政、教化，为兴国县发展交通运输事业和四化建设，提供历史借鉴和科学依据，为社会主义物质文明和精神文明建设服务，并藉以启迪后辈，深知创业之艰难，从而继往开来，奋发图强，为祖国的社会主义现代化建设而努力工作，在交通事业上谱写新的篇章。

在《兴国县交通志》问世之际，我谨代表兴国县交通志编纂委员会，向所有为《兴国县交通志》的编纂，给予了大力支持、关心指导、热情相助、评审修改的各位领导、专家、顾问和付出了辛勤劳动的编纂人员，致以崇高的敬意和衷心的感谢！

刘久莲

1991年12月

第六节 船舶修造..... (155)	
第三篇 交通管理	
第一章 车辆监理..... (159)	
第一节 安全管理..... (159)	
第二节 车辆管理..... (161)	
第三节 驾驶员管理..... (162)	
第四节 养路费征收..... (163)	
第二章 路 政..... (173)	
第一节 路政建制..... (173)	
第二节 路政管理..... (173)	
第三节 公路用地..... (174)	
第四节 公路设施..... (175)	
第三章 航 政..... (175)	
第一节 港航管理..... (175)	
第二节 渡口管理..... (177)	
第四章 运输市场管理..... (178)	
第一节 运输工具统管..... (178)	
第二节 联运及“三统”管 理..... (179)	
第三节 公路运输管理..... (181)	
第四节 运 价..... (182)	
第四篇 机 构	
第一章 中国共产党..... (210)	
第一节 总支委员会..... (210)	
第二节 支部委员会..... (210)	
第二章 行政机构..... (211)	
第一节 建国前交通机构... (211)	
第二节 兴宁县交通局..... (211)	
第三章 事业机构..... (212)	
第一节 省、地属驻县单 位..... (212)	
第二节 直属单位..... (215)	
第四章 企业机构..... (216)	
第一节 省、地属驻县企 业..... (216)	
第二节 县属国营企业..... (218)	
第三节 县办集体企业..... (220)	
第五篇 人 物	
一、传 略..... (221)	
二、人物事迹简介..... (222)	
三、英烈名录..... (224)	
四、先进个人..... (237)	
五、科技人员..... (237)	
附 录	
一、文存..... (240)	
二、杂记..... (242)	
三、诗歌..... (244)	
四、行话、顺口溜..... (245)	
编后记..... (247)	
编纂机构、人员和审定单位..... (249)	

凡 例

一、本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指针，以中国共产党十一届三中全会以来的路线、方针、政策为准绳，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点，力求思想性、科学性和资料性相统一。

二、本志通联古今，上限不拘，下限至1985年，个别重大工程记述至结束之时（1988年）止。按照详今略古的原则，记述县域内的交通历史和现状，着重记述公路交通。

三、本志采用记、志、图、表、传、录形式编写，志为主体。横排门类、纵写史实。

四、本志采用现代语体文记述，寓褒贬于记述之中。

五、本志《大事记》以时有序，采用编年体和记事本末体。

六、本志为反映兴国县在苏维埃时期的交通历史面貌，特设《苏区交通纪略》。

七、本志纪年，清朝和民国时期以前系用历史年号纪年，必要时加注公元纪年。中华苏维埃共和国时期（简称“苏维埃时期”）和中华人民共和国建立后（简称“建国后”），均以公元纪年。

八、本志的数字书写，按国家出版局等单位联合公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》执行。大数以万为单位记载。

九、本志的度量衡单位，按各个历史时期应用的计量单位、名称记述。建国后，一律用公制计量单位、名称记述。

十、本志资料以志书、档案文献资料为主，兼采口碑以及实地调查资料，并已汇编成册。编纂时，一般不再注释资料出处。

概 述

兴国县历史悠久，远在新石器时代，我们的祖先就在阳冈（今永丰乡马良村）生息繁衍。三国·东吴嘉禾五年（公元236年）始建平阳县。晋太康元年（280年）改名平固县。隋开皇九年（589年）撤平固县为南康县地，隋大业三年（607年）属赣县地。宋太平兴国七年（982年）建兴国县，并设县署于潯江镇。兴国位于江西省中南部，赣州地区东北部。东邻宁都、于都，南毗赣县，西连万安、泰和，北接吉安、永丰。地处东经 $115^{\circ}01'$ 至 $115^{\circ}51'$ 、北纬 $26^{\circ}03'$ 至 $26^{\circ}41'$ 之间。东西长84公里，南北宽71.5公里，总面积3214.64平方公里。1985年辖27个乡、2个镇、4个国营林场，人口总计55.9万多人。

县境东北崇山环抱，地势高耸，逐渐向中南部降低，构成以县城为中心的低丘盆地。全县总面积中，山地占69.7%，耕地占9.9%，水域占7.8%，道路庄园等占12.6%。形成“七山一水一分田，一分道路和庄园”的自然风貌。资源丰富，气候温和，雨量充沛，流域面积在10平方公里以上的河流有53条，干流总长788.6公里。通航河流6条，县内总航程200公里，其中平固江、潯江、洳水为主要航道。县内道路纵横交错，设有桥梁、渡口、茶亭，有古道沟通四周邻县和州府，计有干线7条，633华里；支线12条，565华里；乡道38条，1015华里。

县城（潯江镇）是全县政治、经济、文化、交通的中心，圩镇是农村集市贸易和物资交流的场所，水陆交通运输历经兴衰起伏，发生了巨大变化。

清代以前，兴国山青水秀，道路崎岖，人们长期处于肩挑运输方式之中，然而水路运输颇便利，潯江镇设有码头，港阔水深，船筏云集，航道畅通，可上航高兴、崇贤、方太、鼎龙、东村、古龙冈、江口；下航龙口、赣县江口，直通赣州，远航筠门岭，均有悠久的航运历史，清康熙间从筠门岭和赣州运盐回兴国，年引121.4万斤。运盐之途，崎岖跋涉，庶民百十为群去筠门岭挑运食盐，远近回异。

清末民初，民间运输方式依然如故，运输工具有所发展，开始出现了手推独轮车。进出货物仍以油盐为大宗，兴国是著名的茶油产区，加之毗邻县乡村所产之大批茶油，大部份是经兴国沿水路运往赣州和筠门岭，远销广东、福建；大批的粤盐从筠门岭运到兴国，然后转销到邻县的苕田、白沙、东固、沙村、黄塘等地，县城和高兴的上鳌圩成为本县和永丰、吉水、泰和、万安等县油盐交易的主要市场和转运口岸，年水运量达4755吨。此外还有数以千计的人，打长担往返于兴国、筠门岭、宁都、苕田、吉安等地，贩运油盐糖布等货物。

苏维埃时期，兴国是中央苏区模范县，是毛泽东、朱德等老一辈无产阶级革命家从事过伟大革命实践活动的地方，又是第三次反“围剿”战争的主要战场。地形复杂、道路崎岖，交通条件很差，特别是各种交通运输都是处在国民党政府的军事“围剿”和经济

封锁的险恶环境下进行的。然而兴国人民在中国共产党的领导下积极开展反“围剿”战争和反经济封锁斗争。在极端艰苦的岁月里，一边打仗，一边建设，靠肩挑手提，背驮运输，出色地完成了军事的、经济的各项交通运输任务，创建了交通战线上第一等的工作和史无前例的奇迹。

民国23年（1934年）蒋介石发动第五次大规模军事“围剿”的同时，实行“交通清共”政策，强制修筑“围剿”公路，随着军事推进修筑泰和至兴国公路，虽是质量低劣的简易公路，也属兴国公路之始，并设立兴国车场开行客运。翌年建成兴国至赣县江口公路。民国28年（1939年）因抗日战争形势需要，赶筑兴国至银坑的公路，沟通了吉安至宁都的直达干线，从而泰（和）银（坑）公路成为联络东南前沿与西南后方的重要路线，军运、商运繁忙，开行吉（安）兴（国）宁（都）、吉（安）兴（国）、赣（州）兴（国）客运。整个民国时期，兴国境内共有2条公路计86.06公里，且历遭水害和战争破坏，仅有1条泰银公路勉强通车，加之汽油奇缺，运费昂贵，故客货运量甚少。人力运输仍然是主要方式，吉兴宁之间的货物交流，大部分是依靠手推独轮车运输，兴赣及筠门岭之间的货物运输，几乎全部是船筏装运。同时，本县有船33只，348吨位，竹筏400棚，有潞江镇、高兴2处码头，但在封建行帮把头的操纵下，航运事业每况愈下，全年上下水货运量仅有万余吨。

建国初期，航运仍然是本县的主要运输渠道。旺水季节，平固江可通航帆船，直达赣州。涉水，小船可通高兴，竹筏可至崇贤、方太。潞江，小船可通长信，竹筏可上达古龙冈、江口。社富河、杰村河亦可通行竹筏和小船。枯水季节，兴国至赣县江口段，不能通船，要用竹筏驳运。县设有船筏联运处和航运管理站，对水运实行“三统”管理。计有木船60只，竹筏250棚，共有从业人员800余人，开展水上民主改革，走合作化道路。

“一五计划”期末，全年上下水货运量3万余吨，周转量195万吨公里，但是河床年见淤高，航道严重淤塞，加之长冈水库大坝截断了潞江航道，终于导致全县航运萎缩。至20世纪70年代基本断航，但还存在渡运，1985年全县尚存渡口14处，渡船20只。

公路交通，在“三年恢复”时期，重新整修了泰银公路，客货运输统属省公路运输局管理。“一五计划”期间，“建始桥”竣工，为建国后兴国建造的第一座永久性公路桥。大坑至画眉坳公路竣工通车，为建国后兴国县修建的第一条公路，全长42.35公里。

1958年在中央“地、群、普”方针和“全党全民办交通”的精神指导下，采用“社办公助，民工建勤”的方式，修建地方公路，掀起了群众筑路运动，是年8月重修兴（国）江（口）公路竣工，1959年2月古（县）高（兴）公路竣工通车，并建成了“江西公路第一隧道”和县内第一座大型永久性公路桥梁，是年底重建“潞江大桥”通车，至1965年全县新建公路20条段，通车里程326.86公里，1978年通车里程发展到507.91公里，1980年以后，重点转向提高公路结构质量和修建大型永久性桥梁。1983年设计建造的“红军桥”式样新颖，雄伟壮观，突出了革命历史名桥的特色，是年开始利用外资筹建均（村）宝（山）公路，全部按四级路标准测设修建，使兴国县的公路与桥梁建设踏上了新台阶。

1985年底，全县共有新老公路37条，总长519.22公里，已通客班车公路19条，计380公里，分别为民国时期的6.1倍和5.8倍，计有：国道1条65.61公里；省道2条54.45公里；县道10条250.59公里；乡道14条，86.02公里；专用公路10条53.55公里。此外，乡

村简易公路253条，632公里。全县各种公路共计290条，总长1151.22公里；永久性公路桥282座，延长7111.43米；隧道1座长60米；涵洞1657道，延长12942.5米，基本实现了公路桥涵永久化。建国36年来，国家共投资人民币1782.06万元，用于建设公路和桥梁，其中修建公路投资1025.82万元；修建桥梁投资756.24万元。公路密度：平均每百平方公里面积上有公路35.8公里，每万人口拥有公路20.6公里。全县33个乡（镇、场）均通公路，其中已通客班车的乡（镇、场）31个，占93.93%，全县367个村（民委员会），已通公路的284个，占77.38%，沟通了四周邻县公路，可直达赣州、吉安、南昌等地，基本形成了以县城为中心的四通八达的公路交通网，为振兴兴国县的经济创造了条件。

机动车辆，民国时期，本县仅有“大有庆”布商的1辆“雪佛兰”木炭动力汽车，除此之外，都是过往车辆。

1958年，由江西省委调来1辆中卡，为建国后兴国县的第一辆汽车，既而从赣南行署调来1辆货车，又购进1辆货车和拖拉机。此后，随着公路建设和工农商业对交通运输的需求，各种机动车辆不断增加，相继成立了6个汽车队和发展的汽车修配工业。1985年全县机动车达1564辆（台），有驾驶员2535名，成为本县交通运输的主力军，并代之以崭新的运输生产方式，特别是在“改革、开放”的新形势下，出现了跨省市横向运输，客货运输量大幅度地增长，日发客运班车56班次，其中县内30班次，跨县跨地区25班次，跨省1班次，营运里程达3662公里，全年客运量139.97万人次，周转量6214.6万人公里。为民国35年（1946年）客运量最高年份的90倍；全年货运量35.40万吨，周转量1530.13万吨公里。

建国36年来，随着交通事业的迅速发展和科学的管理，公路运输突飞猛进，促进了城乡物资交流和市场繁荣，促进了全县农工商业和文化卫生事业的蓬勃发展，城乡建设日新月异，革命老根据地的面貌焕然一新，展现出一派欣欣向荣的景象。

大 事 记

1619年(明万历47年)

4月 大水,龙兴桥毁坏,城墙崩塌。

1666年(清康熙5年)

大雪,道路不通。

1706年(清康熙45年)

县人刘鼎玉捐资建文溪石桥5拱,乾隆7年桥毁,乾隆21年康国泰(世久)捐银4600两建石桥9拱,后增建为11拱。嘉庆2年水毁5拱,康氏后裔于道光间修复,仍为11拱,桥长30余丈、高2丈余、宽丈余,是县内最长的古石拱桥,1934年冬起,利用作公路大桥,通行汽车。

1742年(清乾隆7年)

6月 大水,乡民助木骑屋,城墙倒塌196丈,龙兴桥被冲毁。

1903年(清光绪29年)

县治设农工商矿局兼管交通。

1912年(民国元年)

春 大水,方山岭崩塌,沿河两岸尽成泽国,高兴桥被冲毁3拱,1918年修复。县公署设第二科(钱粮)兼管交通。

1914年(民国3年)

县公署设实业课兼管交通,1919年改名实业所。

1915年(民国4年)

6月 大水,连续降雨20多天,潞江、平固江洪流汹涌。越过城墙1尺多,道路被淹,交通受阻,民称:“乙卯年大水”。

1927年(民国16年)

县政府设第三科(教建)管理交通。

1929年

4月 成立兴国县革命委员会，设军事部兼管交通。

1930年

3月 成立兴国县苏维埃政府，翌年设内务部主管交通，部长曾观兰，下设交通科。至1933年5月根据中央工农民主政府第十号训令将运输部分划为国民经济部管理，并设运输科。10月，兴国县人民委员会设交通科，直至1934年10月中旬，工农红军撤离兴国苏区时为止。

12月 第一次反“围剿”，兴国的担架队、运输队，星夜赶赴龙冈战场，支援红军作战。

冬 红军攻打赣州，兴国木船工会奉令组织一批船工，前往赣州战地抢运伤员，并转运到后方医院。

冬 中央内务部发布关于修筑道路桥梁的第一号训令，兴国修筑扩大了高兴至东固的道路。

1931年

5月 第二次反“围剿”，红军从富田打到建宁，兴国选派了大批赤卫军，随军担架队和长夫去前线参战。

秋 第三次反“围剿”，兴国人民组织了数千人的运输队、担架队、救护队、慰劳队，支援红军作战，歼国民党军3万余人，缴获枪2万余支，并把胜利品转运到后方。

1932年

6月 中央内务部发布第二号训令，督促各县苏维埃政府要把县与县间区与区间的干道修好，兴国修筑于（都）兴（国）万（安）干路，全县各区乡道路也同时加宽。

11月 兴国按照江西省苏维埃政府的规定修了48段路，共计520华里，维修了桥梁98座，渡船18只。

1933年

11月12日 中华苏维埃共和国中央人民委员会发布第18号训令，颁布中央《修路计划》，动员组织群众修筑干路22条及各县区支路，兴国提前二个月完成了通兴国的5条干路任务，同时修筑扩大了区乡道路。

11月中旬 毛泽东在长冈乡作调查时，发现樟树塘木桥坏了，指示乡干部修好，长冈群众很快把这座桥修整一新。

1934年

6月 泰（和）兴（国）公路开工，筑路队和兵工随军推进赶筑，11月2日通至高兴圩，年底筑至县城，全长86.8公里，为兴国县历史上第一条公路。1945年2月，为阻日本侵略军，路毁。11月1日修复通车。

9月 红一方面军7个师在老营盘、高兴、古龙冈一带与国民党军激战，高兴、古龙冈设有大兵站，兴国各区乡组织了大规模的运输队、担架队、救护队、赤卫队，赶赴战地抢运伤员，运送军需，支援红军作战。

10月中旬 红军奉令撤离兴国苏区，参加长征，兴国的许多随军担架队员和长夫跟随长征。

11月 兴国复辟国民党统治，由县政府教建科管理交通。民国26年（1937年）改由建设科主管交通，直至1949年7月止。

同月 江西省公路处设立兴国汽车站，站长刘光弼，为兴国县历史上第一个汽车站，站址：县城瑶冈脑。

1935年（民国24年）

1月 兴（国）江（口）公路开工，兴赣两县民工和兵工修筑，6月竣工，全长53公里，1945年2月，为阻日本侵略军，路毁。

1937年（民国26年）

6月 大水，竹坝段公路被淹，城北鬲泥桥水淹，东街水深数尺。

1938年（民国29年）

5月 大水冲毁桥梁。

6月 兴（国）银（坑）公路开工，次年6月底竣工，全长46公里。

7月15日 泰（和）银（坑）公路通车，全长132.8公里，成为联络东南与西南的重要路线。建国后列为国道“319”线（厦门至成都）。

1939年（民国28年）

6月 大水冲毁泰银公路路基11处，桥梁19座。

1940年（民国29年）

江西省公路处设立兴国工务段，为兴国县历史上第一个公路养护机构，驻，县城王家祠。

8月 大水，兴江公路龙沙段路基被冲毁。

9月 县汽车站由瑶冈脑迁南门外新站营业。

1945年（民国34年）

12月 县城治平观“大有庆”商店购进1辆“雪佛兰”木炭动力汽车，为兴国县历史上的第一辆汽车。

1949年（民国38年）

6月 国民党政府、军队向南溃退时，破坏了泰兴公路桥梁。

8月8日上午 兴国县城解放，成立县人民政府，由建设科管理交通。1954年4月7日，设交通科管理交通，科长李明。

同月 中国人民解放军派军代表接管兴国汽车站和码头。

同月 组成公路抢修小组，抢修泰银公路和桥梁，支援中国人民解放军南下。至年底修复桥梁33座279米，路基路面2.2公里。

10月 县支援前线委员会，调集船筏运输粮食，支援中国人民解放军和赣州市人民。

同月 设立兴国公路运输站，隶属赣南公路运输处。

1950年

1月 成立码头、木船、筏业基层工会，分别负责管理搬运装卸和水运业务，并抽取管理费3%。

1953年

1月 设立兴国航运管理站，为兴国县历史上第一个港航管理机构，隶属赣州航运办事处。

2月 泰银线“建始桥”动工修建，至12月竣工通车，桥长27米，宽7米，高5.2米，2孔，红条石结构，就地取材，仅投资7650元，为建国后兴国修建的第一座永久性公路桥，故命名“建始桥”。

3月21日 成立兴国县民船工作委员会，开展水上民主改革运动：1.打击水上恶霸和反革命势力；2.清理阶级队伍，整顿工会组织；3.进行生产资料所有制改革。

4月召开水上反霸斗争大会，斗垮封建把头6人，其中依法判处徒刑劳改1名。是年冬学习《我国过渡时期的总路线》，成立船、筏互助组，走集体化道路，同时成立信贷互助组，船筏等主要生产资料为集体所有制。1955年转为初级船筏运输生产合作社，1956年成立兴国县高级竹筏运输合作社，木船全部下赣州转社，成立赣州第二高级木船运输合作社，至此水上民主改革和社会主改造基本结束。

11月18日 大坑至画眉坳公路开工，翌年3月8日竣工通车，全长42.35公里，由画眉坳钨矿投资85.71万元，1969年将大坑至王迳30.6公里划入大坑至黄陂公路；王迳至画眉坳11.75公里划为矿山专用公路。

同年 大公井造船匠邱盛福私人投资建造1条40吨位的五舱摇橹大帆船，航行于赣江。

1955年

4月 县动员组织了一个民工中队计313人支援修建鹰厦铁路，至10月完成任务回兴。

5月 县组织动员民工180名，泥工150名，石工30名支援修建于都上坪公路。

11月29日 国务院发出《关于改进民工建勤养护公路和修建地方道路的指示》，全县贯彻执行依靠群众，节约民力，养好和修建地方道路的方针。

1956年

5月16日 撤交通科成立县工业交通局，局长王凤武。

1957年

10月10日 高兴至崇贤公路开工，1958年2月1日竣工，全长17公里，投资12.75万元。

冬 动工开凿高（兴）崇（贤）公路隧道，翌年元月竣工，全长42米，1959年进行洞内降坡和拱顶工程，重修后，隧道长60米，命名“江西公路第一隧洞”。

冬 三（角）蕉（坑）公路开工修建，1970年全线竣工，长50.5公里，1983年沟通了至永丰县龙冈公路。

冬 兴（国）江（口）公路，县境内20.7公里开工重修，由社富区、埠头乡，城关镇组织民工修建，赣州行署拨款5.5万元，1958年8月1日竣工，1959年冬全线通车。

1958年

1月 潞江大桥开工修建，1959年12月31日竣工通车，桥长207米，宽7米，两边人行道宽1.5米，高11米，共11孔，为兴国县历史上第一座大型乱石拱公路桥梁，省公路局投资59.8万元及设计施工。

3月5日 古（县）崇（贤）公路，兴国工程段20公里开工，8000余民工参加修筑。1959年元月全线竣工，长103.79公里，投资168.34万元，并接通了高兴至崇贤公路，2月1日省交通厅刘岱厅长剪彩通车。古（县）高（兴）公路，全长116.16公里，列为省道，兴国境内34.2公里。

5月20日 虎坑至均福山公路开工，1969年全线竣工，长13.1公里，国家补助3万元。

7月7日 中共兴国县委、兴国县人民委员会发出《关于大力发展修建地方公路的联合通知》，计划修建9条公路，205公里。

8月29日 工业交通分开，成立交通管理局，局长张声亭。

10月 兴国县人民委员会发出《关于发展山区简易公路应及时发动群众组织民工修建的通知》，决定修建11条公路，由所在地的区乡（镇）人民委员会发动群众修筑。

11月26日 邮（村）古（龙冈）公路，本县境内15.73公里开工修建，1969年竣工。

冬 兴（国）均（村）公路开工修建，1965年全线竣工，长31.1公里，总投资25.6万元，列为县道，1985年从桂林坑至均村13.74公里，利用外资进行改线。

冬 兴国至鼎龙公路开工，投资36万元，1960年2月竣工，全长19.45公里。

冬 新（开岭）莲（塘）公路开工，1971年全线竣工通车，全长17.65公里。

冬 赣南行署调给兴国县政府1辆“雪佛兰”汽车，为建国后兴国县的第一辆货车。

同年 设立兴国汽车保养场，隶属赣南公路运输分局，1974年改名为一〇七车队。

12月 设立江西省公路运输局兴国作业区，主任王子荣。1959年冬撤销。

1959年

3月 在瑶冈脑动工新建兴国汽车站，省厅投资11万元，刘岱厅长3次亲临指导督建，翌年9月竣工。

3月5日 成立县工程基建团，1963年撤销。

8月 设立赣南行政区兴国交通管理站，1973年更名为赣州车辆监理所兴国车辆监理站。

9月3日 设立兴国县国防公路整修指挥部，1961年撤销。

12月 华坪至社富公路开工修建，1966年冬竣工通车，全长29.40公里，总投资24.06万元。

1960年

2月 成立兴国县航运公司，1962年2月撤销，分别成立“兴国县运输队”、“兴国县船筏合作社”。

3月 洛江大桥开工建造，1961年4月竣工通车，单孔净跨40米，全长60.4米，净宽7米，高11米，为全省首届试点大跨径石拱式公路桥，总投资10.42万元。

12月 文溪大桥开工建造，翌年12月竣工通车，1969年被洪水冲毁引道，1972年6月1日动工增建2孔，10月30日竣工通车，共7孔，全长198米，净宽10米，高9.1米。

1961年

4月 大水，县城南门水深3.8米，公路受淹。

10月16日 成立兴国县公路修建指挥部，刘国有任总指挥，李明、杨尚华任副总指挥，胡德仁任办公室主任，负责继续修建兴（国）均（村）、华（坪）社（富）公路。

冬 船溪至豪溪公路全长5.6公里开工，1972年竣工。

1962年

2月 成立兴国县交通运输总指挥部，总指挥李明，副总指挥杨尚华。

5月 省公路局在兴国召开推广大跨径乱石拱桥现场会议。

7月1日 撤销交通局，成立工业交通局，局长杨尚华。

8月 县公路工程队和民工200余人支援宁都整修国防公路，10月完成任务回兴。

冬 王迳至隘上公路开工，1969年竣工，全长13.6公里，并沟通了宁都县蔡江至黄陂公路。

冬 高兴乡蓝溪生产大队社员8人，乘破旧小船在“长龙水库”打柴，因装载超高，船被风浪倾覆，死亡3人。