

009586

万安县交通志

万安县交通志编纂领导小组办公室编

万安县交通志

万安县交通志编纂领导小组办公室编

《万安县交通志》

编写单位	万安县交通志编纂	编写经过及时间			
		收集资料 编写大事记	资料汇编 (完稿)	志书(初稿) (完稿)	志书定稿
全 称	领导小组办公室	1985年11月至 1986年12月	1987年10 月30日	1988年11 月15日	1989年8月8日
志书共分： 10编 27章 86节 30目 约27万字 彩色照片4张 黑白照片65张 图6幅					
县交通局	同 意 上 报 审 核				
意 见	万安县交通局(公章) 1989年5月20日				
县地方志 编委参加 审核(人)	罗 毅 中 燕 中 许 诗 蕊 同 意 万安县地方志编纂委员会办公室(公章) 1989年7月31日				
县委宣传 部 审 批	已 审 核 同 意 定 稿 付 印				
意 见	中共万安县委宣传部(公章) 1989年8月8日				

《万安县交通志》编纂领导小组

组 长：任 琦

副 组 长：陈伟标 刘仁珍

成 员：刘明华 衷尔贻 刘世江 戴启嵩 谢芳桂 刘盛桂 段先福 刘正铨
萧 任 钟昌桂 潘崇喜 林力森

一九八五年十一月十日

（调整 后 成 员）

组 长：任 琦

副 组 长：陈伟标 刘仁珍

成 员：廖人财 叶仁山 宋万兴 刘小春 杨贻兴 刘正铨

主 编：陈伟标

编 辑：陈伟标 陈诗柱

主要执笔：陈伟标 陈诗柱 曾经络

采集资料：曾 峰 陈诗柱 曾经络 陈致鑫

绘 图：曾经络

摄 影：曾 峰

复 印：陈致鑫

打 字：任金花 曾桂莲

特邀摄影：黄中华 郭水平

万安县交通志编纂办公室

一九八七年八月二日

2

序

万安县位于江西省中南部，赣江纵贯全境，县城即为赣江中、上游的分界线。其惶恐滩、造口壁则因文天祥、辛弃疾的千古名句而闻名中外。从县城逆水南上，可至赣州，扬帆北去，直达南昌。自古以来，万安就是历代漕运的集散地，也是沟通江西南北、进而通达南粤的水上交通要道和重要中转港口之一。

但是，新中国成立前，由于国民党政府的腐败，路桥均遭破坏，河道无人疏浚，交通闭塞，运输事业萧条，是经济落后，人民贫困的一个重要原因。新中国成立后，在中国共产党和人民政府的领导下，万安经济得到迅速发展，交通运输事业更发生了根本变化。1956年开始，赣江上游十八滩，（万安境内九滩）全面治理疏通；1956年，万泰公路正式通车。此后，县乡两级政府致力交通基本建设，逐步发展成今天以万泰、万下、万高、万宝、万洞等县乡公路为干线的纵横交错的交通网络。江中百舸争流，陆上千车竞驰，呈现出万安交通史上从未有过的繁荣景象，有力地促进了全县商品经济的发展。《万安县交通志》不仅系统地记载了万安交通事业的历史与现状，而且贯彻古为今用的原则，总结前人的经验教训，资治存史，集区域性、资料性、思想性、科学性于一书，这对于了解和借鉴历代万安的交通建设和经济发展是极其有益的。

我县各种经济专业志，此前从未有过，在今天改革、开放的盛世之年，《万安县交通志》全体修志的同志们，肩负重任，不负众望，解放思想，勇于探索，做了许多艰苦细致的工作，采集了大量的资料，立足当代，详今略古，编写了这部内容丰富，体例完善，资料翔实的专著，实实在在地为万安人民做了一件大好事。值此，我谨向他们表示祝贺。并对曾给予他们热情关心和支持的各级领导和同志表示感谢！

“青山遮不住，毕竟东流去”。今天，尽管我县的交通事业、经济建设还不发达，但我相信，通过全县人民同心同德的艰苦奋斗，万安的交通发展和经济腾飞必将打开新的光辉的一页。

廖 铸 时

1988年11月1日

前 言

交通运输是物资流通的动脉，是社会活动的“循环系统”。它既包括公路、水运、铁路、航空各种运输，同属国家的基础设施，同时，也应包括邮电、通信这样一类的传递输送。万安的运输门类除铁路、航空运输外，其他运输门类俱全，因邮电、通信归属不同，本书不作记述外，其他本书均有记载。

《万安县交通志》经过全体修志人员的努力，广泛汇集资料，立足当代，详今略古，横排竖写，今天已经问世。全书共约27万字，分10篇27章86节。本志书体裁以述、记、志、图、表、照、附录等体编纂，记述了万安县交通的历史和现状，为交通运输部门资治存史。

交通在国民经济和社会发展中处于先行战略地位，是社会进步的重要标志。古今中外，凡是交通事业发达的，其经济流动必然广泛，商品余缺调剂必然及时，供求配合必然恰当，才能使经济日趋繁荣，文化日趋昌盛，人民生活日趋富裕。

万安是一个古老的县，既有光辉灿烂的过去，又有繁荣昌盛的今天。两千多年前，我们的祖先就生息、繁衍在赣江河畔，他们是开拓万安交通的先驱。万安当水陆之冲，控扼赣石咽喉，那时的万安，关隘巍峨，舟楫林立，漕运繁忙，是赣江重要的交通重镇。由于国民经济发展迅速，特别是党的十一届三中全会后，实行对外开放、对内搞活经济的方针，今天，公路如同网织，道路横贯东西南北，历史悠久的赣江，千帆竞发，百舸争流，整个交通事业呈现一派方兴未艾、欣欣向荣的景象。从过去到现在，从落后到先进，其间经历了多少艰苦的路途，又有多少人为之付出巨大的奉献。温古而知今，认真总结万安过去和现在交通事业的经验教训和科技成就，是很有意义的事情。回顾过去，万安交通事业在前进道路上，并不是一帆风顺的，既有成功的经验，也有失误的教训；展望未来，任重而道远。编写好交通志，不仅对今天正在发展的交通事业有一定的借鉴作用，而且，对后一代交通事业的兴旺发达也具有重要的存史资治的作用。

万安置县以来，自古至今没有一部关于万安交通的专志。所以，当今盛世，以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，详今略古，总结

历史和现状正反经验，编写一部资料翔实，内容丰富，体例完善的交通志书，为后一代留下一份“前有所稽，后有所鉴”的历史遗产，不但具有重大的现实意义，而且，有深远的历史意义，是历史赋予我们的任务

《万安县交通志》是一部地方性经济专业志，不仅反映物质文明建设和精神文明建设的成就，并且反映了交通事业开放、搞活的经济体制的情况，具有交通事业时代的特点和万安的地方特色，是盛世之年“众手成书”的硕果。如果这部志书能为振兴万安，为祖国的社会主义现代化建设尽一点微薄的贡献，那就是我们最大的欣慰。

本书在编辑过程中，得到了省、地、县有关部门和领导的大力支持。由于我们水平有限，缺乏经验，在编纂工作中错误缺点在所难免，有很多不足之处，请各级领导及各位读者给予指导。值此，我们表示谢意。

编 者

凡 例

《万安县交通志》除卷首，正文有10篇27章86节，每篇前有《小概》。志书中除古道、漕运等章节外，所记实事着重于1949年万安县建国前后的交通史实。为了便于查阅，特对本志书作如下说明：

一、《万安县交通志》是一部统合古今的交通专业志书。记事上溯不限，下迄1985年。具体记载事项涉及1986年。

二、本志书按交通门类编纂，以事为类，以时为序，横排纵写，按照以横为主，纵横结合，时类并举的原则，分篇、章、节、目、子目五个档次编排。横分门类以囊括史实，纵向记述统合古今。

三、本志书体裁以述、记、志、图、表、照、附录等体为框架，根据史料分别撰用编纂，彩色与黑白照片除个别为特色需要，置于正文的首尾之外，大部分按照内容需要，放在每篇的后面；图、表则穿插每篇、章于正文之中，以便参阅。本志有关章、节部分，忠实原文，不予删舍。

四、对各时期政权，按一般习惯称呼，未加政治性定语。

五、历史纪年。

中华人民共和国成立之前，以朝代年号或民国纪年，括号内换算公元纪年。1949年10月1日中华人民共和国成立后，只记公元纪年，中华人民共和国成立后的记述，志书正文中简称建国前或建国后。中国共产党十一届第三次全体会议后的记述，志书正文以简称中共十一届三中全会或党的十一届三中全会。

六、纪 事

（一）大事记用编年体与纪事本末体相结合的写法，古代一般记年不记月，每事自为起迄。

（二）一年之中有几条线平行发展，则分别叙述，每条线自为起迄。各方面关系复杂者，以分月记事为主。

七、人名均用全称。如有职称，则冠在姓名之前。

八、本志书各朝代的不同度量，尽量在括号内换算现有公制单位。数字用阿拉伯数表示，引用原文时则按原文度量数字表示。

九、本志书所用资料，一般不注明出处。

十、先进单位、个人，是以获地区以上单位的奖励者入载。

概 述

万安县位于江西省中南部、赣江中上游、吉安地区南缘，东与兴国接壤，南与赣县、南康相邻，西与遂川交界，北与泰和毗连。在唐虞三代时属扬州，春秋时属吴，战国时属楚。秦时属九江郡，西汉时属豫章郡，东汉时属庐陵郡，汉献帝时始立遂兴县。到东吴时，改为新兴县。晋武帝时复名遂兴县，到了隋朝，废县并入泰和。据宋绍兴年间爱国学者胡铨在《万安厅壁记》中云：“吉州之万安，古遂兴地，南唐始立镇，辟地得石，上有八分书云：地介两州，神秀所蟠，更为都邑，万民以安，遂白帅府采其字义以万安名镇。”宋熙宁四年（公元1071年），以赣县龙泉乡八幢，泰和诚信乡六堡，龙泉县永兴和蜀二乡十有一耆，改镇为万安县。境跨东经 $114^{\circ}30'27.3''$ —— $115^{\circ}5'37.6''$ 北纬 $26^{\circ}8'45.4''$ —— $26^{\circ}43'53.5''$ 。东西宽距长约47公里，南北长距离约90公里，状如一片樟叶，总面积2046.43平方公里，占全省总面积的1.23%，占吉安地区总面积的7.4%。全县以山地丘陵为主，由南岭山系罗霄山脉的中段系武夷山的余脉逶迤入境，分别控制本县赣江两岸形成了复杂多样的小地貌结构。县内地下矿床有煤、铁、钨、稀土矿、水晶、石灰、石膏等矿产资源。

万安县具有优越的水运条件。自古以来，“上通交广，下接京畿，旁达乎闽、浙之区，近抵乎荆楚之境，盖水陆之冲要，”是赣江中上游关隘重镇，故一年四季，船舶往来如织，可见赣江一直是联系南北的一条重要商路。县境内河渠水网密布，章、贡二水和县内各支流分别流入赣江，北流穿入县境，蜿蜒北下，赣江犹如本县的大动脉，由南到北纵贯全境，流经十二个乡（镇）。历年有大批粮食、木材、毛竹通过赣江运往省内外，流域面积、人口、工农业总产值均占全县一半以上，大小河沟，支斗龙渠，纵横交错，流经良口、武术、棉津、县城、罗塘、百嘉、韶口、窑头到刁子角入泰和，全程80公里。赣江素有“九曲十八滩”之称，据同治十二年《万安县志》记载：在县境内有九滩，即良口滩、昆仑滩、晓滩、武术滩、小蓼滩、大蓼滩、棉津滩、漂神滩、惶恐滩。宋代民族英雄文天祥《过零丁洋》诗中的“惶恐滩头说惶恐。零丁洋里叹零丁”的惶恐滩，就在县城南门外赣江中，它是十八滩头的第一滩，激湍奔暴，滩多险恶，历来舟子视为畏途。而今日国家重点工程——万安水电站

的大坝基址、船闸，就建在它的上面。

民国时期，赣江（万安至赣州）设有水警队、保甲制度、船业公会、领江职业工会（即滩师工会）、同善社等反动会道门。万安水运和港口码头均被国民党水上少数封建把头控制，水运基础遭到破坏。建国初期，水上运输运力小效率低，除了排筏，“三块板”以外，仅有小木帆船86艘682吨。1950年5月成立万安民船运输站，1951年开展水上民主改革运动，1953年成立万安港第一个水上运输互助组，1954年开展水上合作化运动，1956年成立万安县木帆船运输合作社。同年6月设置罗塘航运转运组担负遂川县工农业物资调运和中转运输任务。新中国成立三十多年来，万安水运事业在五十年代至七十年代初期曾出现兴旺繁荣。七十年代中期，涧田、良口、弹前、沙坪、棉津等支流，由于水土流失，河床淤塞，开始季节断航。万安位居赣江交通要道，是我省沟通南北水上运输的战略重点，同时又处于十八滩的惶恐滩之险要位置，被列为全省三个中转指挥港站之一，历年来，全县主要靠赣江内河运输。航道整治取得新的成绩。中共十一届三中全会后，实行改革、开放、搞活方针，兴舟扬帆，船舶发展由小到大，由木质到钢质铁驳，基本淘汰了木帆船，向拖带化、机动化方向发展，使水上运输优势得到发挥，出现了百舸争流的新景象。1985年底，全县有各种机动船82艘，2686吨，1277马力，完成货运量91604吨，货运周转量31382661吨公里，为1953年的六倍多。开辟了南昌——万安——南昌和赣州——万安——赣州的客运航运客运班线。航道建设对赣江十八滩（万安至赣州段）采取炸礁、疏浚的措施，得到了全面整治。从1956年开始，在万安境内陆续开展清除暗礁，使险滩变通途。全县整治内河航道73.1公里，炸礁1400立方米，完成工程量871750立方米，筑坝142座，设置航道红标222处，白标275处，岸标各种红绿灯52处。波峰浪谷，导航设施从无到有，昔日枯水难行船，夜不通航的赣江，现已可昼夜航行。

宋末元初，万安赣阳驿改名五云驿。据《江西通志》所载：清朝存有的驿站有：赣阳驿，万安城西。驿运起于周朝，兴于秦汉，极盛于元，衰于清末。民国时期驿运为旧式运输。新中国成立前，万安县没有汽车运输，全是手提、肩挑、背扛，逐步发展人力手推车和畜力车，运效低，劳动强度大。建国后，县人民政府发运群众修造了纵穿南北的国道昌赣公路（万安境内高陂、潞田、下造地段）和省道万泰公路等。1956年7月1日万泰公路正式通车。1958年中共万安县委、县人民委员会发动组织民工大搞公路化运动，相继兴修了县道万下公路、高百公路、万枫公路、窑富公路、万宝公路、万涧公路等，形成了干支横纵交错的

交通网络。中共十一届三中全会后，万安的公路建设又有新的发展，历年坚持“民办公助、民工建勤”建设方针的同时，开辟了地方筹、群众集、银行贷、国家补等多方集资办交通的新路子，新建了不少公路。1984年通过世界银行贷款兴修了万安县宝山黄塘至兴国县均村公路，沟通了两县交通。到1985年底，全县共有各种公路126条，745.5公里（包括乡道简易公路），其中：沥青路面2条，计52.728公里。其中：二级公路22.81公里；三级公路29.918公里。修建水泥路面5条，12.3公里，厚度40公分，最宽路面12米（万安水电站工程专用线）；修建永久公路桥梁79座，桥涵611座；公路绿化167.9公里，51742株。公路通车里程达745.51公里，为1950年的24.4倍，实现了乡乡通公路。现有百分之九十九的乡（镇）通了客班车，每万人有公路31.5公里。陆路交通贯穿东西南北，公路建设正向宽路基，沥青路面的方向发展，全县公路网络基本形成。

万安陆上运输在新中国成立前，县内交通十分落后，无铁路，公路仅有昌赣公路（原赣粤公路，又称南小公路）万安辖属的高陂、潞田和下造地段，全长30.49公里，路面缺少养护，质量低劣。全县路桥简陋破烂，小径狭路曲窄崎岖，交通工具极其原始落后；搬运装卸全靠肩挑、背扛，劳动强度大，运效低，装卸工人收入微薄，生活困苦。万安公路的发展为汽车运输的发展创造了基础条件。建国后，万泰公路未通车前，凡外出赴省内外的旅客均要步行40华里到潞田乘车，交通极为不便。1958年冬，由吉安地区公路汽车运输局下放两辆旧式货车（木炭炉车、福特牌汽车各一辆），万安才开始有了汽车。公路运输发展很快，从无到有，从少到多，全县设有万安汽车站和县汽车运输公司（原名万安县汽车队）为县汽车专业车队。1959年万安县汽车队购置第一辆客车，机动车辆也逐年增多，1985年拥有大型客车8辆，311座，东风牌货车11辆，55吨，挂车11辆，44吨。中共十一届三中全会后，在国营集体、个体一齐上的政策指引下，汽车运输多层次，多渠道地发展起来，打破了独家经营和条块分割的状况。车辆增长更加迅速，出现了多家经营、多方集资、多种经济成份并存的新局面。新辟了万安至南昌、赣州、新余、吉安、泰和、遂川等地长途和县内短途等20条客运班次线路。到1985年底，全县拥有各种大小机动车辆1325辆（其中：汽车762辆，拖拉机563辆），比1958年增长220倍。完成客运量707839人次，周转量28547461人公里，比1958年增长285倍；完成货运量218621吨，货物周转量6042872吨公里，比1958年增长718倍。全县有各种木铁质手推、拉单双胶轮车13896辆。随着改革、开放、搞活方针的深入贯彻，运输市场形成了多种经济形式和多种运输方式互相竞争的格局。万安的公路运输为发展老区工农业

生产，支援山区建设，沟通城乡物资交流起着十分重要的作用。

县内交通工业随着水陆交通运输的发展而兴起。1949年建国前，万安县没有修造船舶、车辆的专业企业。建国后，1955年12月组建了一个武术木船修造互助组，1956年6月转为船舶修造合作社，1959年6月经县人民委员会决定由社转厂。1960年县汽车队建立第一个汽车修理班，1973年3月成立“万安县汽车修配厂”。在此以前，县内汽车大、中修均要到外地去，现在万安县的交通工业不仅可承担全县汽车大、中修理和制造各种大小木质船舶，还能够生产钢质铁驳货船，不仅满足了全县水上交通发展的需要，还支援了其他地区水上交通运输的发展。

在中国共产党的英明领导下，经过三十多年的艰苦建设，万安县的交通运输事业旧貌换新颜。当年山区的烂泥巴羊肠小道，变成了宽阔平坦，绿树成荫的黑色路面；昔日行旅裹脚，望河兴叹的古桥渡口，变成了永久坚固的新型桥梁；当初夫妻、伙伴船由落后拉纤撑篙为动力的木帆船，已经改变为机动船，由内河远航驶入长江。创新120吨级钢质船的试制成功，填补了我县交通工业的空白。船质鉴定被评为吉安地区钢质船之冠，名列全省钢质船的建造质量优胜单位之一。过去用肩挑背驮的“脚行”（挑夫），放下扁担绳索当上了汽车驾驶员。如今，汽车、拖拉机川流不息，昼夜奔驰，实现了乡乡通公路，通汽车。

新中国成立三十多年来，万安县交通事业取得了巨大成就，是万安人民勤劳艰苦奋斗的丰硕成果，但由于受到“左”的影响，特别是“文化大革命”的十年动乱中，遭受林彪、江青反革命集团的破坏，交通中断，停车停船，经济上造成了极其严重的损失。全县交通战线的广大职工发扬了工人当家作主的精神，进行了各种抵制和斗争，以国家主人翁的姿态坚持运输生产，对国家作出了应有的贡献。如果没有十年动乱的干扰破坏，万安县交通运输战线的工作，生产一定会取得更优异的成绩。

万安县交通大事年表

(古代、近代、现代部份)

秦

朝

始皇三十三年(公元前214年)

秦始皇遂修江南大道，以串岭南新区。

岭南新区的驰道，途经江西省境内的一路由徐州、寿县、丹阳、九江而达南昌，再由南昌往东至余干，沿信江，越武夷山而达闽中，一路由南昌溯赣江而上，经清江、新干、峡江、吉安、泰和、万安、赣州、南康、跨横浦关(大庾岭)，沿湓水南下而通南海，从南康向西，过阳山、九凝山，直通秦岭大道。这些秦的驰道老线，历代时有兴衰，但仍是今天的公路干线的基础。

南

北

朝

公元420——589年

南朝时，全国经济重心开始南移。长江支流的赣江、湘江、汉水是当时主要的交通路线。长江下游的江南水乡，是宋、齐、梁、陈政权赖以生存的政治经济中心。……

梁太平二年(公元557年)

赣水赣万段旧有二十四滩，水多巨石，陈高祖发虔州，水涨高数丈，三百里间，巨石皆没，今止十八滩。



公元618——907年

路应为虔州守，尝凿败赣石，水势以安。

元和四年（公元809年）

唐朝驿道，定为三十里一驿，但唐驿兼有邮和驿的两种性质，“邮驿以备军速”，办理军邮快递，驿又兼馆，故有馆驿之称。唐驿有驿长一人，驿夫多人。



宋熙宁四年（公元1071年）

庐陵郡属江南西道，辖庐陵、吉水、安福、泰和、龙泉、永新、永丰、万安八县。

宋绍圣年间（公元1094——1098年）

始建通津桥。明洪武初（公元1368——1378年）由知县冯胜，巡检廖以重重修。清朝康熙九年（公元1670年）由知县胡枢重修。为我县最早古桥。

宋建炎三年（公元1129年）

宋隆裕太后避金到洪州（今南昌）。金一路在黄州（今湖北黄冈）横渡长江。十一月隆裕太后从吉州（今吉安）逃往虔州（今赣州）到万安皂口，金兵不得而返。

宋淳裕十年（公元1250年）

由郭生独资兴建上宏桥（原属万安管辖地段，后于1953年土改后划属泰和县管辖）。乾隆二十六年（公元1761年）由郭刘二姓倡众捐资重修之。知县彭万年有建桥记。

宋末元初（公元1271——1280年）

万安赣阳驿改名为五云驿（旧名赣阳驿）。从五云驿往棉津驿、耳环铺过皂口古渡到皂口驿，再经长桥皂经铺、新安铺（今弹前新桥村）通赣州沙地到广东。

宋末元初（公元1274——1281年）

上洛三眼桥座落于万安县弹前乡上洛村，为青、红麻条石、桐油、石灰、糯米混合胶砌而成的三孔半园拱形结构，全长24米，宽4米，高1.16米。因长期水土流失，造成河道淤塞，桥被沙深埋。当地群众均不知有这座石桥，后于公元1970年改河造田时被挖掘出来。



明洪武三年（公元1370年）

南门桥（又名庆元桥）由蓝田（现枳头蓝田）肖济甫倡修，明洪武三年（公元1370年）又被水毁由知县冯胜重建。成化年间（公元1465——1487年）又被水毁，由知县张英、袁士凤相继兴葺。后于宏治八年（公元1495年）再被水毁，由县丞钟海率众修复。清康熙八年（公元1669年）又被洪毁，由知县胡枢捐资重修。

洪武五年（公元1372年）

设皂口驿（在万安县西南六十里二十九都）。

成化年间（公元1465——1487年）

吉安旧有漕运4所，吉安、安福、永新、龙泉。顺治十四年（公元1657年）将龙泉所裁汰归并吉安，仅有3所。吉安所统庐陵、吉水、泰和、永丰、龙泉、万安、永宁7县漕船，原共有98艘。至清顺治五年及康熙十三年寇变军户逃亡，缺船32艘，只存66艘。顺治三十五年后裁3艘，乾隆二十四年后又裁6艘，现仅57艘，内庐陵县22艘，泰和县5艘，吉水县9艘，永丰县7艘，龙泉县5艘，万安县8艘，永宁县1艘。

成化十年（公元1474年）

重修五云驿（在万安县城西）。

明万历间（公元1573——1622年）

按吉郡当赣江下游，万安最冲，泰和次之，永丰恩江势亦湍急。

明末清初（公元1641——1650年）

长桥座落于万安县城西南部的沙坪镇长桥镇街头。全由青麻石条，桐油、糯米拌石灰砌成，有五孔，全长69米，宽4.5米。枯水时桥距水面高2.7米，总面积286平方米，桥两头的引桥各8米，桥孔直径8.6米。



康熙六年（公元1667年）

万安县驿站原额站夫85名，驿马28匹，铺司兵77名。

康熙十年（公元1671年）

船形三眼桥座落于万安县弹前乡上洛村，桥头紧接一座小山，山形似船，故名：“船形三眼桥”。为青、红麻条石、桐油、拌石灰砌成三孔，桥孔拱形，全长45米，宽3.8米。清初良富村财主郭日和（又名郭融斋）为了方便其收租而修建此桥。（有《骑虎收租图》传世可证）。

清康熙十五年（公元1676年）

石灰桥（又名村背桥）座落于万安县城西北方10公里地的罗塘乡村背村西南方向300米处，该桥系三孔红石拱桥，由红条石、石灰、糯米浇浆垒成，桥基用卵石和石灰桐油拌和砌成，桥体似梯形，底长21米，高3.3米，桥面长15米，两端斜面各长3.3米，宽4.1米，桥面全用红条石直铺砌成。

康熙十九年（公元1680年）

康熙十九年定例开载：漕船九验之法：一曰验木，二曰验板，三曰验底，四曰验梁，五曰验线，六曰验钉，七曰验缝，八曰验舱，九曰验头艏。

雍正三年至五年（公元1725——1727年）

五云驿，在万安县城西。

泰和县县前等铺凡三，通庐陵县、城岗、黄亩、二铺通万安。

龙泉县县前等铺凡五，通万安县。

万安县县前等铺凡六，在县南，通赣县。紫袍等铺凡七。在县北通泰和县。柯山、邓林二铺，在县西，通龙泉县。

乾隆甲午三十九年（公元1774年）

钟大使桥座落于万安县武术乡塘背坑口，为清钦宾刘崇伟修建：“里有钟大使桥当孔道，独力兴修，费五百余金。”单孔青条石结构，长6米，宽4米，高4米，现桥石略有