

009435

德兴县交通志

德兴县交通志编纂委员会编

1988年6月

法興縣交通志

孝才喜題

一九八八年

二月九日

德兴县交通志

江西省德兴县交通志编纂委员会编

主编：吴正平

编辑：王金柱 邵全宇

德兴县印刷厂印刷

787×1092 1/16开本 字数23万

1988年6月印刷 定价（精）75元

李才春题字
 德兴县交通图
 照 片
 姚公骞题词

目 录

序.....	袁邦火	1
凡 例.....		2
概 述.....		3
交通大事记.....		7

第 一 章 公 路

第一节 古 道.....		23
第二节 干线公路.....		25
	乐上线 景白线 德九线	
第三节 县级公路.....		29
	弋长线 新双线 铁曾线 东尚线 体占线	
	汪长线 浮昭线 江暖线 坑湖线 古水线	
第四节 乡级公路.....		35
	香小线 杨化线 杨东线 胜南线 瑞站线	
	岭石线 祝梧线 坑金线 绕花线 新黄线	
	万铁线 三畝线 李源线 沙杨线 南引线	
	下龙线 岐黄线 占双线 小闵线	

第五节	简易公路	40
第六节	专用公路	49
一、	厂矿公路	49
二、	林区公路	54
第七节	公路养护	55
一、	专业养护	55
二、	县乡养护	62
三、	养路工具	72
第八节	公路绿化	74

第二章 水 路

第一节	干流航道	77
第二节	支流航道	78
	泊 水 体泉水 建节水 长乐水 李宅水	
第三节	水路码头	83
	铜埠码头 黄柏码头 香屯码头	
第四节	渡 口	85
一、	古渡口	85
	黄柏古渡 九都古渡 银港古渡 永太古渡	
	永济古渡 新营古渡 香屯古渡	
二、	常年渡口	88
	柏垣渡 渔潭渡 五星渡 铜埠渡 港西渡	
	湾头渡 海口渡 碧泥田渡 蔡家渡 刘家渡	
	古城岗渡 莲花塘渡 王家山渡 姚家渡 江村畝渡	
	小河口渡	

三、季节渡口.....93

新田渡	丁村渡	潜泽渡	店前渡
山头渡	黄渡口渡	苏家渡	车畈渡

第三章 铁 路

第一节	皖赣铁路乐德支线.....	99
第二节	香屯火车站.....	99

第四章 桥 梁

第一节	古 桥.....	101
	和丰桥 惠爱桥 普通桥 步云桥	
	花 桥 盘龙桥 潭埠桥 寿元桥	
	会源桥 衍庆桥 通济桥 磨角桥	
第二节	公路大桥.....	104
	香屯大桥 洎水大桥 新营大桥 山头大桥	
	九都大桥 江光大桥 黄柏大桥 昭林大桥	
	渔塘大桥 南墩大桥 银城大桥 胜利大桥	
	暖水大桥 花桥大桥 新建大桥 三木源口大桥	
第三节	中小型公路桥.....	112

第五章 公 路 运 输

第一节	德兴车站汽车运输.....	123
第二节	江西铜业公司运输公司汽车运输.....	131
第三节	德兴铜矿汽车运输.....	132

一、铜矿汽车队	132
二、采矿场汽运队	133
第四节 大茅山垦殖场汽车运输	134
第五节 县属单位汽车运输	135
德兴县汽车队	德兴林业汽车队
德兴县粮食局汽车队	德兴县水泥厂汽车队
德兴县绕二乡汽车队	德兴县新岗山垦殖场汽车队
德兴县供销社汽车队	德兴县富家坞铜矿汽车队
德兴县刨花板厂汽车队	
第六节 个体和联户汽车运输	138
第七节 拖拉机运输	147
第八节 装卸搬运	147

第六章 水路运输

第一节 古代航运	151
一、矿 运	151
二、漕 粮	151
第二节 木竹排流放	152
第三节 现代航运	155

第七章 车船修造

第一节 汽车修理	159
一、江西铜业公司运输公司汽车修理厂	159
二、德兴县汽车修理厂	160

第二节	农用汽车制造	161
第三节	船舶修造	161

第八章 管 理

第一节	公路运输管理	163
一、	汽车运输价格	165
二、	搬运价格	173
第二节	水路运输管理	180
第三节	公路路政管理	190
第四节	交通监理	193
一、	车辆监理	193
二、	船舶监理	199
第五节	规费管理	200
一、	养路费的征收使用	200
二、	养河费的征收	203
三、	运输管理费的征收使用	204

第九章 机 构

第一节	德兴县交通局	207
第二节	事企业单位	211
	德兴县公路段	德兴车辆监理站
	德兴县公路管理站	德兴县航运管理站
	德兴县运输管理站	德兴县汽车站
	德兴县汽车队	德兴县航运公司

· 德兴县搬运公司	
第三节 职工福利.....	220
附 录.....	223
第一部分 交通文告.....	223
第二部分 规划 公约.....	281
第三部分 碑文 传说 歌谣.....	285
编后记.....	韩有平 292
编志机构及人员.....	294
审定单位.....	294

序

袁邦火

《德兴县交通志》主要记述全县交通运输的现状和历史，矛盾和规律，盛衰和得失，它是反映德兴县水陆交通运输全貌的专业志，它的编纂成书，是德兴县交通史上的一件大事。

《德兴县交通志》的编纂工作，历时三载，四易其稿。在编纂中得到各级领导和专家的亲切关怀和热情指教：江西社会科学院副院长、省志编委会副主任姚公骞教授，在百忙中审阅了志稿，给予多方面的指教，还亲笔为志书题词；省交通厅史志办公室、上饶地区地方志办公室以及地区交通处的领导和专家都分别对送审稿的政治标准、体例、结构、规范等方面进行了评审，提出了宝贵的修改意见。在《德兴县交通志》成书之际，我代表中共德兴县委、德兴县人民政府，向为《德兴县交通志》的编纂进行热情指教和精心修改的各级领导和专家致以崇高的敬意；向付出了辛勤劳动的编纂人员，表示感谢！

《德兴县交通志》，根据存真求实、详今略古的原则，重点反映建国后德兴县35年来交通运输事业发展的现状。但由于“文化大革命”的原因，资料损毁严重，因而有的章节记述不够全面，需后纂者进行增补。

前事不忘，后事之师。德兴县从一个闭塞的山区，走向改革开放，展现美好前景，这与交通运输业的发展是分不开的。《德兴县交通志》的问世，不仅可为交通运输业今后的工作借鉴，而且对全县经济文化的建设也都有裨益。是为序。

凡 例

一、《德兴县交通志》是反映德兴县水陆运输全貌的专业志，共9章39节。除大事记和部分章（节）上溯至唐宋年间外，上限一般为民国时期，下限止于公元1985年底。

二、志书体裁以记、志、传、图、表、录等形式，根据史料进行横排竖写。

三、中华人民共和国建立前，德兴县除水路的船筏运输外，没有汽车运输，因此，志书重点反映建国后的35年。

四、志书以纪年编录，中华人民共和国成立以前，采用旧纪年（注明公元纪年），中华人民共和国成立后，一律用公元纪年。

五、对于在公路建设和运输事业中出现的先进、模范人物，采用“以事系人”的方法，分别记述在有关章节中。

六、志书采用语体文记述。所用地名，用普查后的名称，使用原名时，在括号内注明现今名称。

七、志内的数目字，除引文和历史年号外，使用阿拉伯字。

八、志内引文，保持原文未予删舍。

九、志内涉及各个历史时期的政权、官职，均沿用当时的通称，不加政治定语。

概 述

德兴县位于江西省的东北部，东与浙江省的开化交界，西与乐平相连，北隔乐安河与婺源相望，东南和西南分别与玉山、上饶、横峰、弋阳毗邻。面积2101平方公里，总人口为256268人，是第二次国内革命战争时期闽浙赣革命根据地之一。

德兴县是个八山半水一分田，半分道路和庄园的山区县。山上盛产木材、茅竹和中药材，地下有铜、铅、锌、钨、金、银、硫、大理石等丰富的矿产资源。尤以铜的蕴藏量最富，德兴铜矿为江西铜业基地之一。县境内群山连绵，峰峦重迭。东部的少华山（三清山）主峰玉京峰海拔1816.9米。中部的大茅山主峰海拔1392.9米。西部的兰村海拔32米，为全县的最低点。干流航道为乐安河。支流有体泉水、李宅水、泊水、长乐水和建节水等5条，各自东南向西北汇入乐安河后注入鄱阳湖。由于山高坡陡，溪小滩多，解放前交通闭塞。民国22年只有一条婺源至德兴白沙关19公里长的公路。因此长期以来，丰富的山上资源自生自灭，腐烂在山中；地下的资源几乎没有开采，群众深有体会地说：“我们手捧着金饭碗还要讨饭吃”。

1949年5月，德兴县人民在中国共产党的领导下，获得了彻底解放，成立了人民政府，由建设科分管交通工作。1954年3月，县人民政府设立了交通科，专管全县的交通运输工作。经受了交通闭塞艰难困苦的山区人民，解放后尝到了修通公路的甜头。特别是德兴铜矿和大茅山垦殖场在德兴建立后，修通了县城至林区金家、花桥、龙头山和绕二等地的公路，公路沿线人民的生产、生活发生了巨大的

变化，修公路与不修公路大不一样。现实生活使山区人民认识到：

“山区要想富，必须先修路”。因此，社（乡）队自筹资金，群众奋勇出力，修路架桥的积极性空前高涨。从公路的发展情况来看，1949年新中国成立时，县境内只有公路19公里，1957年发展到102公里；1965年发展到497公里；1973年发展到783公里，使全县16个公社（场）都通客运班车，成为上饶地区第一个社社通班车的县。1981年发展到959公里，为1949年的50倍，是全地区最早实现队队通公路的县。到1985年底，全县共有公路187条，总长999.70公里（全县每百平方公里面积就有50公里公路）。其中干线公路3条，全长109.03公里；县级公路10条，全长240.83公里；乡级公路19条，全长147.97公里；简易公路121条，全长372.39公里；专用公路34条，全长129.48公里。从公路的里程和密度来看，已经基本上构成了适应一定运输能力的公路网。

公路的迅速延伸，加快了桥梁建设的速度。1949年，德兴县只有11座公路桥梁，全长256延米。1965年发展到34座，全长650延米；1975年发展到115座，全长2749延米；1985年发展到160座，全长4865.47延米。其中百米以上的大桥有16座，全长1957延米。全县有96.6%的桥梁是永久性的。

随着工农业生产的发展，交通运输事业也发生了新的变化。交通运输工具在数量上不断增加，机型也在不断更新。1949年，县里没有机动车，直到1958年才有一辆烧木炭的汽车。1958年以后由于中央省属厂矿（场）在德兴的发展，运输量不断增加，各种车辆逐年增多。1981年，全县有各种机动车1352辆，总载重量4533吨，其中，中央、省属厂矿（场）有汽车683辆，载重量3415吨。

1985年全县机动车发展到1632辆，其中货车832辆，客车64辆，

小型机动车 89 辆，特种车 86 辆，拖拉机 561 台。总载重量为 5088.4 吨，比 1981 增长 11%。

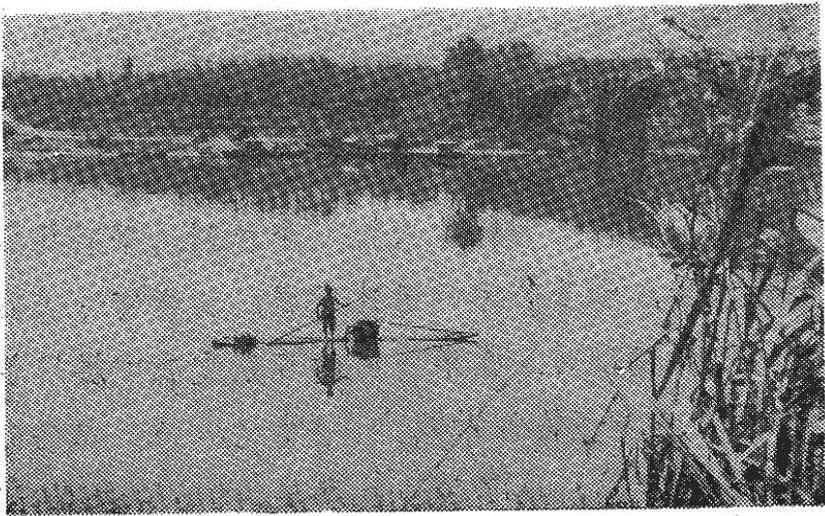
交通事业的迅速发展，沟通了人民精神、物质生活的交流，促进了国民经济的全面发展。但是，由于大部分公路是在乡村道路的基础上，由民工建勤突击完成的。加上路随山势，峰回路转，坡大弯急，按公路等级的要求，全县到 1985 年底有：二级公路 19.26 公里；三级公路 84.80 公里；四级公路 500.54 公里；等外公路 395.10 公里，约占公路总里程的 40%。因此，仍需做大量的整修工作，使县内主要公路逐步达到国家技术标准，以充分发挥公路运输的优势。

德兴的水上运输，在历史上曾经发挥巨大的作用。据 1959 年统计，水上运输量占全县总运输量的 79%。当时水路运输有三种：一种是木帆船运输，主要是扶梢子船在乐安河上运送物资；第二种是竹筏运输，在乐安河的 5 条支流中把山区的土特产品放运出山；第三种是木竹排流放，把木材、茅竹扎成排，流放到乐平后扎成大排再往外运。60 年代以后，由于公路的迅速发展，新型交通工具的使用，加上大兴水利、电力建设时，在乐安河的 5 条支流中层层拦河筑坝，水路放运严重堵塞，水上运输相对减少。中共十一届三中全会以后，主要航道乐安河的水上运输，有了相应的发展，机动船在不断增多。1985 年，全县共有船舶 60 艘，总吨位 1384 吨。其中机动船 54 艘，载重 1312 吨，724 马力，货运量为 23425 吨，周转量为 1157 万吨公里。全年财务总收入 49 万余元。

民间的独轮车运输，在全县队队通公路以后，显得非常活跃。特别是中共十一届三中全会的春风，使大地充满生机，人民精神开拓，全县的交通运输事业欣欣向荣。在广大农村，钢圈胶胎独轮车发展很快，到 1985 年底，已达到每户一车。加上小型拖拉机运输专业户

的大量涌现，个体和联户的汽车运输不断增加，彻底改变了全县长期以来运输靠肩挑的落后面貌。

富有光荣革命传统的德兴人民，用自己的智慧和双手，在一张白纸上，描绘了交通运输的壮丽图景，并在自己的实践中扬长避短，使全县的交通运输四通八达，车船畅通，为开发老区经济，建设社会主义现代化祖国，作出新的贡献。



竹筏

交通大事记

南 唐

升元二年（公元938年）建县后，在县城西北十公里处（今柏垣村）的乐安河畔，设立官办渡口，称为“皇办渡”现为柏垣渡。

宋

元丰二年（1079年）德兴通往浙江开化古道白沙关为大路要隘。设巡检一员，塘房一所。

元丰七年（1084年）六月，苏轼由齐安坐船往临汝，因长子迈将赴饶州德兴任县尉，送之至湖口石钟山停留后，经饶河至乐安江戴村港口，坐小船逆泊水河至德兴县城，登舒啸亭赋诗。

绍兴、乾道年间（1131~1173年）德兴铜厂开采的铜，由铜埠码头装船，经水路乐安河运往饶州永平监铸钱。据饶州铸钱司乾道二年（1166年）统计：经乐安河运出铜23482斤。

县令杨祖尧在县衙门前创建和丰、惠爱二座石拱桥，元代陈晋雨重新修建。

元

至正年间（1341~1368年）邑人罗普轩在二十七都（今绕二乡）建造石拱桥一座，取名为普通桥。

明

万历十九年（1591年）余寿元长子余明章率弟八人，发起募

捐和村里群众开山凿石，建成五孔石拱桥，称寿元桥。1958年改为公路桥梁，又名界田桥，是德兴公路桥中最大的古桥。

万历四十年（1612年）德兴漕运在省城（今南昌市）惠民门外建有漕兑仓，在饶州府（今波阳）城外鄱江南岸建有水次仓，可贮正副米9934担，每年粮船至此兑漕。

清

康熙元年（1662年）德兴漕粮正副耗米11000石，除1790石给本省为“兵米”外，余皆漕运至京。德兴车船不便，有升斗粮食都要肩挑背驮至香屯、黄柏漕仓，再以小船（每船装40石左右）运至省城。由于溪滩浅急，船民常跣足冒雨雪拉纤行船，万分辛苦。

嘉庆七年，德兴在乐平戴村河边建立漕运仓廩，每年积放漕米达数百余担候船外运。

嘉庆十九年（1814年）五月初二洪水骤发，交通中断，银城街里行舟，四乡先后被淹，房屋漂荡，溺死多人。

嘉庆年间，在德兴水路要隘香屯设卡，有卡官2员，巡丁水手24名，巡船1只。

中华民国

元年（公元1912年）县公署第二科分管交通工作。

14年（1925年）县筑路委员会成立，负责筹款、派工及征用土地事项。

19年（1930年）德兴县苏维埃政府，为了打破国民党的经济封锁，开辟了白沙关至浙江华埠的红色贸易运输线，以解决苏区食