

009504

赣南地区交通志丛书（五）

宁都交通志

江西人民出版社



赣南地区交通志丛书（五）

宁都交通志

宁都县交通志编纂委员会 编纂

江西人民出版社

书 名：宁都交通志
编 纂：宁都县交通志编纂委员会
出 版：江西人民出版社（南昌市新魏路）
发 行：江西省新华书店
经 销：江西省新华书店
印 刷：南昌市群众印刷厂
开 本：787×1092mm 1/16
印 张：16 **插页：**7
字 数：287千
版 次：1991年5月第1版 第1次印刷
印 数：1—850
定 价：19.00元
ISBN 7-210-00990-6/K·80

邮政编码：330002 **电报挂号：**3652 **电话：**331044

目 录

序	(1)
凡例	(2)
概述	(1)
苏区交通纪略	(7)
大事记	(12)

第一篇 陆 路

第一章 古道	(33)
第一节 道路	(33)
第二节 关隘	(33)
第二章 公路	(35)
第一节 国道	(35)
第二节 省道	(36)
第三节 县道	(39)
第四节 乡道	(43)
第五节 专用公路	(50)
附：县城街道	(54)
第三章 桥梁	(59)
第一节 公路桥	(59)
第二节 人行桥	(63)
第四章 养护	(70)
第一节 养护形式	(70)
第二节 公路绿化	(79)
第三节 公路改造	(80)
第四节 路桥修复	(81)
第五章 陆运	(83)

第一节 车辆	(84)
第二节 客运	(86)
第三节 货运	(88)
第四节 运价	(94)

第二篇 水路

第一章 航道	(109)
第一节 帆船航道	(109)
第二节 竹筏航道	(111)
第三节 木竹赶羊航道	(113)
第四节 整治	(113)
第二章 航运	(115)
第一节 船筏	(115)
第二节 运输	(116)
第三节 运价	(118)
第三章 港口码头	(122)
第一节 港口	(122)
第二节 码头	(123)
第四章 渡运	(126)
第一节 渡口	(126)
第二节 渡船	(126)

第三篇 交通管理

第一章 运输管理	(133)
第一节 运输市场管理	(133)
第二节 联运管理	(135)
第二章 路政	(136)
第一节 建制	(136)
第二节 管理	(136)
第三节 路标	(137)
第三章 车辆监理	(139)

第一节 车辆管理	(139)
第二节 驾驶员管理	(141)
第三节 安全管理	(142)
第四节 肇事处理	(143)
第四章 船舶监理	(146)
第一节 港航监督	(146)
第二节 航运法规	(147)
第三节 事故处理	(148)
第五章 费用征收	(150)
第一节 养路费	(150)
第二节 管理费	(152)
第三节 航道养护费	(154)
第六章 公路电讯	(154)
第一节 电讯施工	(154)
第二节 电讯设备	(155)
第三节 电讯管理	(155)

第四篇 交通工业

第一章 车辆维修	(157)
第一节 机动车修理	(157)
第二节 养路机具修理	(158)
第三节 非机动车修理	(158)
第二章 船筏修造	(160)
第一节 竹筏建造	(160)
第二节 船舶修造	(161)

第五篇 机 构

第一章 行政设置	(163)
第一节 人事秘书股	(163)
第二节 县乡公路管理站	(163)
第三节 运输管理站	(164)

第四节 渡口管理站	(165)
第二章 省、地驻县事业机构	(167)
第一节 公路段	(167)
第二节 监理站	(168)
第三节 航运站	(169)
第三章 企业机构	(171)
第一节 省地驻县企业	(171)
第二节 地方国营企业	(175)
第三节 集体运输企业	(178)
第四章 搬运机构	(181)
第一节 县城搬运	(181)
第二节 乡镇搬运	(181)

第六篇 人 物

革命烈士英名录	(183)
英模录	(204)
科技人员名录	(208)
援外人员名录	(209)

附 录

文献辑存	(211)
好人好事	(219)
歌谣·奇闻	(223)
行话、习俗录	(228)
编志始末	(230)
编纂机构、人员及审定单位	(233)

序

《宁都交通志》出版了。这是宁都有史以来第一部社会主义交通志，是值得全县人民，特别是交通运输战线全体职工庆贺的一件大喜事。

宁都山川秀丽，资源殷实，素有“赣南粮仓”之美称。而交通事业的发展，更是历史悠久。三国时已有木船、竹筏通航，唐宋时就有驿运。苏区交通，名垂青史。中华人民共和国成立以后，交通事业得到大力发展，特别是党的十一届三中全会以后，随着改革、开放的深入，发展尤为迅速。各种车辆、客货运量、公路里程已数十倍于往昔，公路网织，桥梁虹卧，人烟辐辏，车水马龙，形成了以县城为中心的四通八达的交通运输网络。

盛世修志，古国传统，中央倡导，各级响应，登高一呼，同志咸集。交通局肩负历史使命，编纂《宁都交通志》始于1982年，纂成新编县志交通章，后因故停辍未成专志。1985年11月重组人员，广征博采，搜集资料110余万字，通过整理、鉴别、考证和筛选，于1987年辑成《宁都交通志资料汇编》，计60余万字。嗣后，着手编写专业志，历时三个春秋，数次修改，付梓成书。本志从内容到形式，从编目设计到条目表述，均遵循“资治”、“教化”、“存史”的宗旨，运用新观点、新材料、新方法、新体例，本着详今略古，古为今用的原则，上溯千年，纵横百里，集区域性、思想性、科学性、资料性于一书。它的出版，将为县内各级决策者、企业家和各方志士仁人提供知识、资料和数据，更可作为从事交通、运输工作的同志案头的“信息库”和决策的依据。

编纂《宁都交通志》是一项崭新的工作，内容浩繁，时间跨度大，虽经编纂人员潜心耕耘，鉴于时间仓促和学识水平之限，书中错漏之处在所难免，祈望读者指正。

值此书成之日，欣喜莫名，编纂同志再三要我写几句话，不揣冒昧，斗胆握笔，谨书片言，权当为序。

陈家水

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想为指针，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的基本观点，如实地记载了宁都县交通、运输事业的历史和现状。

二、本志上限定为公元 236 年，下限截至 1986 年。为保存个别史料的完整性，下限时间作了相应的延伸。

三、本志篇首列序言、凡例、概述、苏区交通记略、大事记。正文分陆路、水路、交通管理、交通工业、管理机构、人物等六篇二十五章。附录列文献辑存，好人好事，奇闻歌谣，行话，编志始末，编纂机构、人员及审定单位。

四、本志分篇、章、节、目四级标题，采用语体文记述，力求文字通畅、严谨、朴实和简洁。凡引文中的繁体字、异体字，改为相应的规范的简化字。

五、凡历史纪年、地名、职官等，概按当时当地的历史惯称。建国前采用旧历，括号内注明公历；苏区时期和建国后一律用公历，中华人民共和国成立前后，简称为建国前后；行政区划图系按 1983 年《宁都县地名志》处理，公社、大队已改为乡、村，地名和正文不一致。

六、对人志人物的处理，凡第二次国内革命战争时期参加过为红军抬担架、运输而牺牲的队员入《烈士英名录》；建国后受地区级以上表彰的人员载入《英模录》；援外工程技术人员，列表载名。

七、本志资料来源，大部分系省、地、县档案文献资料，以及各交通企、事业单位资料，小部分为口碑资料，不注明出处；其出处，参见《宁都县交通志资料汇编》。

概 述

一

宁都地处江西省东南部，赣州地区北部。南北长 117.2 公里，东西宽 61 公里，总面积 4053 平方公里。东与广昌、石城县为邻，南与于都、瑞金县接壤，西连永丰、兴国县，北毗乐安、宜黄、南丰县。

地势属中低丘陵地区，东西北三面环山，中部和南部谷地平缓，低丘广布，盆地相间。西部和北部 800 米以上的 58 座山峰属雩山山脉。东部 16 座高山属武夷山脉，峰峦叠翠，蜿蜒迤邐，山势峥嵘。平均海拔 300~520 米，最高峰为东韶乡凌云山，海拔 1454.9 米，最低处为黄石乡下车坪村，海拔 145 米。宁都土地肥沃，自古产粮，素有“赣南粮仓”之称；资源丰富，钨、铁、煤、硫、稀土等 21 种矿已大量开采。

1986 年，全县人口 58.9 万，建制 1 个镇，25 个乡，乡镇以下有 2 个居委会，345 个村民委员会，3461 个村民小组。

二

宁都水路运输历史悠久。有大小河流 638 条，总长度 2757 公里。河网密度每平方公里为 0.68 公里，水域占总面积 3.91%。通航河流 22 条，计 784 公里，历代军需、赋谷、漕粮、商贾货物主要依赖于水运。

第二次国内革命战争时期，全县人民为支援红军第一、二、三、四次反“围剿”和反“封锁”斗争作出了巨大的牺牲，特别是水上木帆船、竹筏的船工船民，在中国共产党的领导下，冒着生命危险，在极端困难的条件下，分别赴湘江、贡江、章江担负运输，从会昌、筠门岭、于都、赣县、南康、大余等港用巧妙的方法运回红军所急需的西药、布匹、食盐、炮硝等大宗物资，为战胜国民党反动派反革命“围剿”和经济“封锁”，在宁都交通运输史上写下了光辉的一页。

民国 34 年（1945）日本帝国主义侵入我省，南昌沦陷，赣州失守，赣江被封锁，梅江下游船运中断。抗战胜利后，赣江开禁，梅江航运畅通。民国

36年，境内船筏通航里程588公里，时有竹筏98条，计245吨位，木帆船19艘，159吨位，完成年货运量3890吨，占全县水陆货运总量的97.13%。

建国以后，到1952年完成了国民经济恢复时期的各项任务。第一个五年计划期间，宁都县人民政府本着以发展运输生产为前提，于1953年，责成航运管理站对水上进行了民主改革。1955年在互利的原则下，将分散的船筏建立运输互助组。翌年成立船、筏运输合作社。由于解放了生产力，当年完成水上进出口物资4.35万吨。从此，宁都水运事业发展很快。1984年航运公司将古老的木帆船更新改造，发展机动船舶44艘，450马力，载重1729吨位，分别进入赣江、淮河、长江流域的湖北、安徽、江苏、浙江、上海等口岸，航程达1300余公里。1985年完成货运量达2.90万吨，货运周转量1591.42万吨公里，营运收入68.3万元，分别为合作社初期的3.6倍、9.1倍、6.8倍。

第二、第三个五年计划期间，为适应工农业生产发展的需要，省地航道、航运部门先后拨款100余万元，在梅江和琴江炸礁疏航，改善了航道条件，南康、赣县、于都等港籍的船舶驶入县境，支援宁都进出口物资运输，是宁都航运旺盛时期。1964年至1966年，县水电部门先后在琴江的固村、长胜、黄石诸航段和梅江的新街航段拦河建电站。从此，航道中断。党的十一届三中全会后，国务院交通部、省航务局于1986年两次共拨款286万元，在梅江航道新街航段兴建30吨级驼峰升船机，工程正在施工。这为梅江复航办了一件实事，宁都老区人民以喜悦的心情，盼望着梅江航运早日复苏。

三

宁都陆路交通源远流长。清乾隆六年（1741）县境设12个驿站（铺舍），光绪六年（1880）发展为19铺，使县城与墟镇，与石城、于都、瑞金、广昌、兴国、宜黄、乐安、永丰、南丰等邻县沟通，逐步形成8条古驿道。陆路运输工具以扁担、轿、独轮车、畜力车为主体，这种落后的运输方式经历了几千年的漫长历程。随着社会生产力的不断发展，商品生产与交换领域逐渐扩大，为交通运输业的发展提供了可能和条件。而交通运输的不断发展，则促进了商品生产的不断发展，繁荣了市场，为县城经济中心的形成创造了条件，使之同经济、政治、文化乃至整个社会有着密切的联系。宁都近代陆路交通曾经历过第二次国内革命战争和抗日战争两个历史时期，使宁都交通运输业有了较大的改善，但也出现过坎坷。1928至1934年，中国共产党领导红军和全县人民，在五次反“围剿”、反“封锁”的激烈斗争中，在县、区、乡、村建立了水、

陆、搬各种交通运输组织。在战区和后方筑路 849 条，修造人行桥梁 428 座，建渡 41 个，有 43000 余人参加了支前运输，有力地配合红军粉碎国民党反动派一至四次“围剿”和“封锁”的斗争，使红军按计划长征。

民国 23 年（1934）南丰至银坑公路接通，县境出现公路。翌年，修通宁都至瑞金和县城至翠微峰公路。24 年 4 月，江西省政府各机关由泰和迁到青塘，又赶修了卹（村）青（塘）公路。中正大学迁至长胜，数万难民蜂踊迁至宁都，县城人口激增，公路汽车运输开始通往东南、西南，军、公、商车络绎不绝。宁都政治、经济、文化发生了巨大变化，出现了短暂的繁荣。

1949 年解放前夕，全县有 4 条不符合等级的公路，长 129 公里。同年 8 月 29 日宁都解放，人民解放军接管工务段、运输段。对原有公路、桥涵进行了整修，交通运输逐步恢复和稳定。三年恢复时期，生产资料所有制的变革，使全县工农业开始大发展。1958 年，琳池成为地区选定的农垦基地，县政府组织 3800 名民工修筑石（上）琳（池）公路，全长 43.22 公里，同年 8 月竣工，10 月开办直达客班，沟通了宁都南北陆路交通。从此，沿线东山坝、洛口、琳池、东韶诸地的农村劳动力得到解放，促进了农、林、牧、副、渔的全面发展，全县农业总产值由 1957 年的 3522 万元上升到 1958 年的 3855 万元。县交通部门及时总结经验，积极引导全县人民走向发展公路的富裕之路，在各级党政的领导下，贯彻“地、群、普”（依靠地方，依靠群众，普及与提高相结合，以普及为主）的公路建设方针，从 1958 年至 1986 年，自力更生，民办公助办交通，先求其通，后求其畅，形成了社社通公路的新格局。

宁都是个农业县，优势在农业。因此，发展交通运输的立脚点必须确立在广阔的农村。70 年代，在加强县社公路改造、提高公路养护质量的同时，公路建设延伸到生产大队和生产队两级。80 年代，中央下拨扶贫资金（粮、棉、布和中低档工业品“以工代赈”），修通“断头路”和兴建永久性桥梁。从 1958 年至 1986 年，全县拥有公路 493 条，总长 2233.53 公里，其中国道 1 条，境内长 86.25 公里；省道 5 条，境内长 250.455 公里；县道 12 条，计 267.318 公里；乡道 468 条，计 1595.227 公里；专用公路 7 条，计 34.28 公里；为建国前 16.244 倍，平均每百平方公里有公路 54.82 公里，每万人有公路 37.72 公里，97.8% 的村民委员会和 75% 的村民小组通了公路。公路密度进入全国、全省先进行列。境内初步形成了南北“三纵”、东西“五横”、干支相连、乡村相通、四通八达的公路运输网。

桥梁是接通公路的纽带。建国前，全县有民用桥 427 座，临时性公路桥 28 座。建国以来 37 年（1949~1986）期间，新建公路桥梁 311 座，7504.27

延米，其中永久性桥 260 座，6923.80 延米；半永久性桥 27 座，323.70 延米；临时性桥 24 座，256.80 延米；民间人行桥 553 座（其中永久性桥 360 座）。境内桥梁多系自己设计、施工，具有多、快、好、省的特征。桥型结构由低级到高级，由乱石拱、双曲拱到钢筋混凝土刚架拱和桁架拱。尤其是在测量、设计、施工、管理的程序中，工程技术人员勇于探索，敢于创新，大胆改革，采用沉井组成高桩承台，微机配筋，绘断面图，统一机具、模板，专业施工。近五年来，建筑 22 座大、中型桥梁，节约资金 22 万元。

公路养护，在路基路面差、经费不足、车流量逐年增多、公路超饱和、超负荷的困难情况下，坚持“县管”、“乡办”、“群养”三位一体的养护体制和人、车、路综合治理的养护管理办法。1984 年，全面实行“四定一奖罚”（定里程、定人员、定经费、定质量、超产奖、欠产罚）制；改考勤付酬为按质付酬；一年一度的民工建勤制，车辆建勤制持之以恒，常抓不懈，使县乡公路越养越好，好路率逐年稳定上升。自 1982 年至 1986 年，连续五年被评为省、地养路先进单位。

随着城乡商品经济发展，流通领域日益扩大，公路运输条件的不断改善，汽车数量发展很快。民国 36 年（1947）客车 10 辆，计 260 座位；民营货车 8 辆。1958 年，赣南运输分局拨给宁都美制雪佛兰木炭车 1 辆，组建县车队。同年，赣南运输分局第三车队派驻宁都，有汽车 56 辆。1960 年 12 月，省粮食厅汽车第四大队三中队迁驻宁都，有汽车 68 辆，设三个分队，其中两个分队驻宁都，负责宁都、广昌、石城、会昌、于都、瑞金等 6 县的粮食调运。至 1986 年，全县拥有各种汽车 622 辆，其中省属 182 辆，县属 440 辆（个体、联户 124 辆）、拖拉机 305 辆（个体、联户 52 辆）、手扶拖拉机 886 辆（个体、联户 196 辆）、简易拖拉机 207 辆（个体、联户 62 辆）、摩托车 19 辆、双轮车 1100 辆、自行车 60009 辆。

四

宁都交通工业，分为水、陆两个体系。水上船舶修造业，明、清和民国期间，客籍船匠在黄石乡江口开展修造业务。

建国初期，在各级党政领导下，水上进行了民主改革和社会主义改造，广大船工船民，摆脱了旧社会的重重枷锁，成为新社会水上运输的主人。由于航运事业的振兴，促进了船舶修造业的发展。1952 年 6 月在县城始建造船厂。1964 年迁至江口重建厂房，职工 24 人，年造船能力 6 艘，计 360 吨位。集体

企业，隶属县航运公司。

1971年，航运公司为适应水上运输业机械化程度日益扩大的需要，在县城组建小马力机厂，购C15型车床、台钻，1974年增购C18型车床、电焊机、刨床、截铁机、锻工炉等设备，为船舶修造机动设备和各种配件、小器具加工，满足了船舶修造的需求；平均年创利润3000余元。

宁都汽车修理业始于民国24年（1935），江西公路处在宁都设车场，翌年改为修理所。民国34年，县城先后兴办东南、华美、民营、友谊、华昌、福建、福和、南昌等8家私营汽车修理厂和协成汽车材料厂，修理业务频繁。

1956年成立农机厂（含机动车修理），1964年经扩建，由单一修理，发展为金工、锻工、铸工三个车间，后易名为组合机床厂。1970年24个公社兴办农机厂，从业人员504人。1976年成立县汽车修理厂，技术工种13个，能制造驾驶室、挡泥板等配件。1986年，县车队、一〇八车队、华东二六二车队、粮食车队、供销车队、林业车队等均发展到具有一定规模的工艺、专业化水平，国内外汽车均可修理。此外，还有28个修理电瓶、补胎、打气等服务行业。

五

交通运输是国民经济和社会活动的“循环系统”。宁都交通运输把全县生产与消费、部门与部门、地区与地区、城市与乡村联结成为一个有机的整体，保证和促进了宁都国民经济的稳步发展。因此，宁都交通运输，尤其是公路运输是全县国民经济的活力所在，处于十分重要的先行战略地位。建国37年来，特别是党的十一届三中全会以来，宁都交通运输有了较大的发展。国营、集体、个体、联营运销户蓬勃兴起，形成了一个多形式、多层次、多渠道、多种经济成分并存的流通网络。

商品经济在发展，流通领域在扩大，公路运输在前进，客货流量在增加。宁都客运，乡乡通客班车，重点乡镇设夜宿点；通邻县的客班车有通往广昌、石城、会昌、寻邬、于都、兴国、宜黄，直达南昌、赣州每日两班对开。跨省直达班车有通往福建省的宁化、三明、龙岩，广东省的韶关。宁都每天发出客班55车次，客流量2500人次。1986年客运量达182.6万人次，客运周转量22616.8万人公里。

货运更为喜人，1000多个运销联合体遍布乡村，农村产什么，运销户就运销什么，出现了“十万鸡鸭下广州，三万仔猪入梅县，千万吨蔬菜进矿山，

数万吨西瓜上沪杭”的好势头。年终货运量为 145.72 万吨，货运周转量为 6184.09 万吨公里，数十倍于往昔。由于生产力的解放，全县国民经济总趋势持续发展，工农业总产值由 1949 年的 2934 万元增加到 1982 年的 1.68 亿元，增长了 47.3 倍，平均每年递增 5.4%。

时代在前进，改革浪涛在奔腾，宁都公路运输网络正朝着以县城为中心向四方辐射的合理方向发展，若能使航运复苏，兴建高速公路与铁路，必将改变宁都交通闭塞面貌，为全县社会主义物质文明和精神文明建设发挥更重要的作用。

苏区交通纪略

宁都县是中国共产党创立的赣南革命根据地之一部分。从1928年冬中共宁都特别支部委员会成立起，至1934年10月主力红军离开宁都长征止，中国共产党领导红军和全县人民进行了五年的反“围剿”、反“封锁”的激烈斗争，全县各区、乡、村建立了各种交通运输组织，43000人运用扁担、手车、船筏甚至肩扛、背驮，承担支前运输任务。其中563名担架队员、运输队员为苏区的交通建设而献身，用鲜血谱写了苏区交通运输史。

宁都县交通部

1928年冬，中共宁都特别支部委员会（简称中共宁都特支）在黄陂庙子前召开了全县党员代表大会。大会选举产生了县委交通部，部长张元标（黄陂人）。1930年冬至翌年春，县委交通部制订了县交通工作章程十条，规定区苏维埃政府成立交通处，设处长1人，交通员1至4人；乡苏维埃政府建立交通股，专管交通运输事宜。1932年春，复建县船筏业工会，推举杨传富为负责人；又成立苦力运输工会，由邱有忠负责。

县交通部下设桥路修筑管理委员会、河道管理委员会、渡口管理委员会、船筏管理委员会和苦力运输工会。

兵 站

苏区时宁都交通运输组织机构中，有一支特殊运输力量——兵站。各种兵站分别承担公开和秘密的运输任务。

1930年12月20日，总兵站设在小布乡高田的新木坑村。临时兵站设在小布街上的吴家祠（今供销社石灰仓库）。同年底，在黄陂、蔡江、钓峰、麻田、南团、洛口、东山坝等地设立中、小兵站。

兵站纯系战时运输线，有大、中、小之分，是根据战争的规模和战线长短，由中央军委总兵站确定建立。从前线到后方，沿途比较大的村庄均设立了

兵站，站与站之间的相隔距离约 60 至 80 华里。战线转移，兵站也随着转移。

兵站的任务，是“前送后转”。“前送”是送弹药、粮食、蔬菜等所需物资和送苏区人民的慰问品、信件；“后转”是把前线的伤员、缴获的战利品以及未用完的武器、弹药等物资转运到后方安全地带。

宁都的兵站运输队有四种：一种是长期运输队，其待遇与正规红军战士一样，每人每天发草鞋费大洋 1 角 5 分；第二种是临时运输队，由地方苏维埃政府动员组织老百姓来承担。人员多少，视战斗规模与运输距离远近而定，一个县不够，就由邻县补充，保证战争的需要。其待遇，20 天以内，酌量发给需要的草鞋费大洋 5 分；第三种是革命队伍中受处分的人组成的“苦工队”；第四种是赤卫军（又叫赤卫队），赤卫队分基干和普通两种，是军事武装运输组织。

从 1930 年 10 月至 1933 年 3 月，宁都人参加担架队有 1.3 万余人，参加运输有 3 万余人。普通运输队，一个乡有一个连，统一由中央动员部管理，经政治审查后，分别编队。红军主力部队需要扩充补员时，就把基干队编入红军连队；普通运输队，则留在战场当民伕，搬运军火。有些年轻力壮的富农、地主分子也编入运输队，半年或一年更换一次。

反“围剿”中的支前运输队

1930 年 12 月 1 日，毛泽东、朱德率领红一方面军 4 万余人来到黄陂、小布等地集结，展开了第一次反“围剿”的准备活动。

同月 26 日，小布总兵站，部署全县各区、乡交通运输组织。成立了反“围剿”的支前运输队，以班、排、连建制，凡 45 岁至 50 岁男性和壮年女性都参加。以乡为单位，原则上一乡一连，全县 86 个乡有 2700 个运输班，共计 3 万余人，全部实行军事化，其任务是运输支援红军反“围剿”作战所需物资。

28 日，黄陂、小布、大沽、蔡江、钓峰、麻田、东韶、洛口、东山坝、小源、石上、安福等地的支前运输队 2.1 万余人，把粮食等物资从四面八方运送到指定地点。

1931 年 1 月 2 日晚，红军分三路追击谭道源师。3 日，在东韶歼敌一半。兵站组织南团、东韶、洛口、东山坝等地 2000 余支前运输队员，赶赴战场积极抢运伤员和战利品。

3 月 17 日，为了培养运输骨干，选拔 300 多名运输、担架队员，参加了黄陂九丘随营学校，开展了“三操”（早晨、上午、下午操练）、“二讲”（讲文