

1102

庆祝建国五十周年文史资料专辑

古城 新韵



余姚市政协文史委员会编

一九九九·七

古城新韵

庆祝建国五十周年文史专辑

余姚文史资料第十六辑

余姚市政协文史资料委员会编

一九九九年七月

前 言

在新世纪晨光初露的时候，我们迎来了中华人民共和国的五十华诞。

五十年，在人类历史上只是短短的一瞬间，但在中国这块古老的土地上却起了翻天覆地的变化，在中华民族悠久的历史写下非常光辉的一页。五十年来，全国各族人民在中国共产党的领导下，迅速扫荡了旧社会遗留下来的沉疴痼疾，在一穷二白的基础上，改革开放，建设发展，建立起繁荣强盛的社会主义新中国。这五十年，是风雨兼程的五十年，是艰难跋涉的五十年，是探索前进的五十年，是沧桑巨变的五十年。

余姚位于长江三角洲经济区南翼，是东南沿海经济较为发达的县（市）之一。五十年来，这座有着七千年古老文化的城市，跟随着新中国的成立而新生，伴同着社会主义的发展而前进。党的十一届三中全会以来，余姚人民在中共余姚市委的领导下，团结一致，务实创新，开拓前进，余姚的面貌发生了十分可喜的变化。余姚已形成基础扎实、门类齐全的工业体系。电子电器、机械仪表、化纤纺织、塑料制品、金属冶炼成为五大支柱产业。建起了中国塑料城、浙江远东工业城、中国轻工模具城、余姚经济开发区、余姚扶贫经济开发区。余姚已成为农林牧副渔全面发展的综合性农业区域，建有粮食、棉花、茶叶、竹林竹笋、水果、蔬菜、榨

菜、水产养殖、畜禽、蔺草等十大商品生产基地，农林特产量大幅度提高，余姚被命名为中国杨梅之乡、中国榨菜之乡。余姚的城乡基础实施建设有着惊人的发展，高规格、多功能、现代化的交通网络、城市道路网络、商业服务网络和邮电、电力、供水设施建设的加快，使余姚交通便捷，商业繁荣，人民生活质量大大提高。余姚是国家科委重点联系县市、全国科技先进县，义务教育、职业教育、成人教育、特殊教育，均成为省和全国的先进，余姚是全国文化模范县（市）、全国卫生城市、全国初级卫生保健先进县（市）、全国体育先进县（市）。这一些，都标志着余姚科教文卫事业的进步与发展。生活在这块充满蓬勃生机的土地上的余姚人了解和目睹五十年间这样惊人的巨大变化，有多少令人难忘的事件可回首，有多少引人讴歌的业绩应记载，有多少感人肺腑的情怀要抒发，有多少动人心弦的故事该讲述。

为热烈庆祝新中国五十华诞和人民政协成立五十周年，我们政协文史委员会，秉着存史、资政、育人的宗旨，在近年来征集到的余姚市建国后文史资料中，选择反映余姚五十年来巨大变化的史料，撷取记录余姚建国后进行的重大建设项目的史料，辑录叙述余姚解放以来在全省、全国有影响的重大事件的史料，诸如反映余姚交通建设、水利设施建设、农村变化、教育和科技进步、文化艺术成果、文物考古成就等等，选编成《庆祝建国五十周年文史资料专辑——古城新韵》。虽然对于整个余姚的五十年历史来说，所选史料只是海天片羽、雪泥鸿爪，但由于这些史料都是撰写者亲见、亲闻、亲历的，所以史料较为充实丰富，读来也感亲切和生动，可以从几个不同的侧面反映余姚建国五十年来变化的

发展。现在，我们将《古城新韵》这本书，作为社会主义新中国的一曲颂歌，作为余姚五十年巨变的一首诗章，献给新中国的五十大庆，献给余姚的父老乡亲。

由于文史资料的特性决定，它对发生在历史上的事件和人物进行具体的史实性的记载，有的是过程，有的是片断，有的是侧面，不可能全面地反映历史，因此我们这个庆祝建国五十周年的文史资料专辑，要反映五十年来余姚的巨大变化就受到一定的约束和限制，它的局限性显而易见。然而，只要从文史资料的角度来庆祝新中国的五十华诞的本意能够达到，我们也就感到十分欣慰了。

编者

一九九九年七月

目 录

杭甬高速公路余姚段建设的三件大事·····	张尧忠	(1)
南雷路建设印象记·····	张尧忠	(11)
余梁公路建设回眸·····	沈升镒	(17)
四明湖——璀璨的浙东明珠·····	陈长富	(28)
建造陆埠水库追忆·····	计成祥	(37)
梁辉水库建设记事 ···	陈起红 姚俊杰 邵尧明 吴德忠	(48)
沧海桑田五十年		
——余姚沿海筑堤、抢险记略·····	陆 敏	(58)
改革开放育明珠		
——浙江远东工业城的崛起·····	吕剑文	(65)
云环大道通世界·····	孙国锋 孙 军	(73)
孙家村建起江南水暖城·····	舜 孙	(90)
开发教育资源，激励在校学生		
——余姚中学“100集资工程”纪实·····	许军国	(99)
在希望的田野上		
——水稻薄露灌溉技术推广·····	奕永庆	(105)
进取、创新、责任·····	任祖伊	(116)
建筑群内可照时数计算方法的研究·····	邵尧明	(128)
姚剧艺术首登京城舞台·····	黄 韶 寿建立 沈守良	(132)

童花姹嫣映古渡，百灵曼舞誉京城

——《河姆渡童趣》晋京展演追记……………黄幼君 (148)

三十年前办电视

——丰山电视转播台建设……………陈忠来 (157)

余姚电视台诞生记……………邱鹏程 (166)

七千年文化入方寸

——河姆渡遗址特种邮票发行始末……………华家乐 (172)

河姆渡遗址试掘漫忆……………汪济英 (185)

遥忆河姆渡遗址第一期发掘……………吴玉贤 (194)

河姆渡遗址第二期考古发掘前后的回顾……………姚仲源 (207)

河姆渡遗址保护、开发的前期工程……………叶树望 (219)

中国南方远古文化的一座丰碑

——河姆渡遗址博物馆建设纪实……………邵九华 (224)

杭甬高速公路余姚段建设的三件大事

张尧忠

杭甬高速公路建设项目是经国家计委立项、国务院批准建设的我国“八五”期间的重点建设工程之一，是根据全国公路网规划，结合我省政治、经济、文化和国防建设的要求而确定的。它是全国12条高等级公路“主骨架”之一——沪杭甬高速公路的重要组成部分，是全国沿海大通道（黑龙江同江至海南三亚）的中间环节。这条“东方之路”起自杭州东部彭埠镇，终于宁波大朱家，全长145公里。设计路面宽26米，为双向4车道，中间设3米宽绿化隔离带，行车时速120公里，采用全封闭、全立交，并具有现代化的收费、监控、通讯、照明（互通区）和服务等设施。它比329国道（杭州至宁波段）缩短71.7公里，全程1.5小时内即可到达。最大日通行能力可达5—8万辆，年承运量可达1.3亿人次和4500万吨——6300万吨货物，相当于9条萧甬铁路的运量。

杭甬高速公路余姚段于1991年5月筹建管理班子并开始征地拆迁，1993年1月1日正式动工建设，到1996年11月底全面完成施工任务，历时五年半。我在1992年8月借调到指挥部，担任过办公室主任等职，回顾整个建设过程，我觉得，杭甬高速公路余姚段建设有三件大事，值得一书。余姚人民对抗甬高速公路的建设，作出了较兄弟市县有更可贵的奉献。

第一件大事：艰巨的征地拆迁任务。

杭甬高速公路经过余姚境内长 42 公里，占全线总长度的近三分之一，工程量和投资概算也占全线（除已开通的杭州至萧山段）的近三分之一。余姚段线路的走向是：高速公路由上虞五夫进入牟山镇后，跨萧甬铁路，越牟山湖，经马渚云楼和肖东至梁辉，尔后沿四明山北麓一溜山脉东进，过陆埠，经河姆渡南侧车厰至大隐，与鄞县接线。42 公里的高速公路共穿过当时撤扩并前的 9 个乡镇，75 个行政村，涉及 16 万人口。

杭甬高速公路建设余姚指挥部，作为余姚市政府派出的负责高速公路余姚段建设的职能机构，承担着其中五、六两个标段，42 公里长的高速公路征地拆迁和工程施工指挥、管理任务。兄弟县市一般只承担一个标段，工作人员都差不多，因此，在征迁和施工管理中，余姚指挥部的同志加倍地付出了心血和汗水。

在 1991 年下半年至 1992 年底的首次大规模征迁，和 1995 年 10 月 20 日至 12 月 20 日为落实省政府提出的预留好今后将 4 车道改成 6 车道的发展用地而展开的第二次扩征中，我市共征用 5000 多家承包户的土地 4357 亩，拆迁近 200 家村（居）民的住宅和 20 家企事业单位的建筑物，共计 23000 平方米，迁移坟墓约 500 座，动迁 3.5 万伏以下电力、邮电、广播“三线”达近 100 延长公里。线路之长，征迁量之大，涉及面之广，在我市工程建设史上尚无 precedents。

征迁量大、时间紧、补偿价格不高，是面临沿线拆迁群众的几大难题。但为了保证国家重点工程建设的顺利进行，拆迁群众体现出了崇高的思想风格，他们在各级党组织和政府的动员、教育、组织下，克服自己的各种困难，承受各种利益上的牺牲，在征迁工作中表现得十分主动、积极，涌现出了大量的好人好事。梁辉镇向家弄村原党支部书记、1947 年入党的老党员罗以琴，已

68 岁高龄，他爬山越岭，挨家挨户上门动员群众把 32 亩全村最好的水田贡献出来；陆埠镇魏家村村民赵思强，跨村承包，精心改造了 28 亩土地，而把丰收在望的 8 亩良田献给高速公路，还承受高速公路把田畈“切”成南北两片带来的诸多不便；梁辉跳头等三个行政村联办企业的 93 个职工，原来靠开采铸造用的梁辉老虎山红砂矿“吃饭”，现在停办了，而重寻谋生之道；牟山镇砖瓦厂的干部群众，为配合建造牟山湖大桥而自觉暂停砖瓦生产几十天，搬迁自动运泥小铁轨；梁辉镇溪西村农民李良坤和龚月珍夫妇，为了造路而毅然拆除两年前才建造的三间新楼房；马渚镇五藏岙村原党支书孙来盛带头拆迁祖坟；姚家弄村村民周义秉义无反顾主动拆迁 5 座亲戚坟墓；肖东镇夏巷村的一班“领头雁”把 33 万元土地补偿资金投入于村办企业发展生产，安排了 200 多个因拆迁占地而造成的剩余劳动力；原车厩乡 13 家企事业单位和 64 户居民承担了建筑物最大拆迁量。由于沿线干部群众的深明大义和无私支持，才使余姚段的征迁工作得以出色完成，受到了余姚市委、市政府领导、宁波市政府及高等级公路指挥部的负责同志、副省长张启楣及省高速公路指挥部常务指挥杨雨洒等领导同志的高度评价。由于征迁资金到位及时，指挥部和沿线乡镇政策处理得当，沿线群众识大体顾大局，使余姚段高速公路建设十分艰巨的征迁任务得以顺利完成，且没有留下任何政策处理的后遗症，在全线和我市的工程建设史上是极为突出的。

第二件大事：扭转承包商造成的几度严重滞后的工程建设进度。

杭甬高速公路余姚段填方量近 400 万方，控方量 400 多万方，需浇铺沥青混凝土路面 70 多万平方米，软土路基处理长度达 27446 米，架设大小桥梁 144 座，总长度 7000 多米，其中特大桥 2 座（五夫跨铁路大桥 1235 米，牟山湖大桥 996 米），100 米以

上大桥 9 座，通道桥 88 座；埋涵洞 90 道；有与地方设施相配套的大小改移工程约 80 处；有互通式立交道口 3 处，分离式立交桥 3 座；服务区 1 个。工程量为全线各县市之首。

杭甬高速公路在余姚境内共有五、六两个合同段，其中牟山至梁辉（K81+100 至 K99+100）为第五合同段，梁辉至大隐（K99+100 至 K123+090）为第六合同段。这两个合同段的施工建设均由北京的中国建筑第一工程局（以下简称“中建一局”）在国际公开招标中中标承包，而实际上承包施工的只是该局所属的机械化施工公司。他们擅长于基地楼宇的建设，有丰富的“点”上作业和管理经验，但对道路桥梁的建设，特别是高等级公路建设，却是“大姑娘上轿——第一回”，既没有“线”上路桥建设的施工和管理经验，又缺乏足以与承包工程量相符合的资金、机械设备、技术力量、劳动力等生产资源，且还存在思想不统一、管理不得力和在其他地方承揽施工业务过多等弊端。因此，工程一开工，就存在“先天不足”的毛病。从 1992 年 7 月底承包商的先遣队伍进驻余姚和 9 月份大队人马基本进驻施工，至 1993 年 3 月底，工程只是象征性地作了启动；到 1993 年 12 月底，工期已过 26.6%，但五、六合同段累计完成的工程量只占合同价总工程量的 10.2%；到 1994 年 12 月底，工期早已过半，但承包商只完成总工程量的 30% 左右；到 1995 年 12 月底，工期已过 76.22%，而五合同段完成的工程量只有 72%，六合同段实际计量进度只有 56% 多一点。

中建一局是一个资质高、名气大、资格老、“靠山”硬、索赔经验丰富而对路桥建设施工和管理却经验匮乏的“一级企业”，面对这样一个被外籍监理专家诺甘比·斯隆和西波尼先生等斥之为“调皮捣蛋”的承包商，面对余姚段工程进度受到省政府、宁波市领导高度关注和广大群众议论的严峻形势，余姚市

委、市政府的领导们和市指挥部的同志，从来没有气馁过，而总是在各个环节上，竭尽全力乃至仁至义尽地给了承包商最大的支持和帮助。

在开工不久，工程启动迟缓及以后施工队伍士气低落、施工几近停滞的时候，组织当地各方力量，进行了大量的鼓劲、宣传、推动工作。当时的市委书记徐杏先、副书记胡建岳、常务副市长励奎铭、副市长俞钢都深入到工地，找施工单位领导进行座谈，了解情况，分析原因，寻找对策，也几次召开过动员大会；组织了 2300 余名民兵、妇女、团员青年和陆埠、梁辉镇机关干部及部分中学生参加的挑拣超粒径砂砾的义务劳动。俞钢和市委常委、宣传部长戴国华等领导指示市指挥部、团市委组织了由 178 个团支部、1230 名团员青年参加的清表除草的“百团大战”；市妇联组织了慰问建设者的慰问活动，并动员沿线乡镇妇女对施工人员驻地展开了卫生打扫和洗涤劳动；市人武部组织民兵几次开展了突击劳动。市总工会和指挥部还在各施工单位中组织开展了评选“十佳施工单位”的劳动竞赛。在施工单位进行山体开挖大爆破时，市公安局和乡镇派出所的干警认真、严密地做好了安全保卫工作。文化部门上工地放电影，请建设者观看演出等活动。这些活动，对承包商起到了较大的促动和鞭策作用。

在用地、用房、用电、用料等方面，对施工单位给予了全力支持。在承包商以“余姚没有砂砾”为由要采取以碎石垫层代替砂砾垫层以获取巨额盈利时，市里发动沿线乡镇的干部群众，在陆埠洋溪上游、四明湖水库库区、梁辉水库预定库区边缘等地，找到了合格砂砾 50 多万立方，并为此牺牲了竹山、茶园、果园 60 余亩。在承包商原以为山体开挖出来的土石方与路堤填筑所需的土石方可以挖、填平衡使用，后来发觉开挖下来的硬石不能填路，填筑路堤用的宕渣又远远不够时，市指挥部和沿线乡镇指挥

所又热情地到许多山上寻找可用宕渣，并临时出借边角荒杂地，提供给承包商作为弃方场地。在施工队伍大多来自北方，对南方的地势、水系流向不熟悉，对改移配套工程往往束手无策时，沿线镇村的干部又主动帮助和配合他们搞好了一项又一项的改移工程。

承包商由于施工力量严重不足，特别是对路堑开挖、沥混路面浇铺等专业性工程项目比较生疏，施工力不从心，一时找不到有实力的劳务施工单位，而同时又层层压价，意欲将承包风险转嫁给分包、劳务单位，不少有实力的施工单位纷纷退场，有些好的施工单位又不愿前来，余姚段施工力量相当薄弱，工程处于难以为继的紧急关头，市指挥部总指挥卢友法等负责同志又多次奔波，主动到外地联系，引进了擅长开山的铁十四局一处机械化施工公司和有沥混路面浇铺能力的沈阳市改工程公司，以及攀枝花路桥公司宁波分公司等多支能打硬仗的队伍，并在协商分包价格时，公正地当好了“娘舅”。在五夫跨铁路大桥加紧施工时，市指挥部的领导和有关人员，又几次主动与上海、杭州铁路部门联系、协调，并在跨铁路架梁板时，全力以赴到现场直接参与指挥。五藏岙山开挖难度较高，而5家力量薄弱的开挖队伍又挤在一个山上，使该山成为影响工程如期通车的严重障碍，市指挥部又敢做“难人”，指导和协助承包商坚决清退了几家不够格的施工单位，引进了新的队伍。

在承包商施工周转资金严重短缺时，我们尽力帮助他们解决“燃眉之急”。作为业主代表，我们在工程资金的支付程序中，仅仅是一个“过路财神”，即根据驻地监理工程师编制的、省总监办和业主核准、同意支付的中期支付证书，在合同规定期限内及时地将资金支付给承包商（合同规定的时限为35天），而我们一般是收到省里批下的支付证书即付，最迟在15—20天内支付

完毕，从没有发生过因支付而违反合同和延误工程的情况。非但如此，我们还在地方上并无合同义务解决承包商经费困难问题，而自身的资金环境也不宽松的情况下，本着精诚合作共同把工程搞上去的诚意，应承包商请求，自1993年1月开工以后至1996年12月6日正式试通车之前，主动牵头协调，通过各种渠道想方设法，冒着风险，帮助承包商先后解决了施工周转用的各种贷款计5505万元。在承包商与分包、劳务单位因资金支付问题发生矛盾和冲突时，又主动做好了调解工作，既帮助承包商理顺和妥善安排了用款计划，又通过按手续代扣、代付等方法，保障了分包、劳务单位（尤其是几支骨干队伍）的正当利益，使他们双方都感到满意。

在事关工程成败的紧要关头，为省政府领导决策调整施工主力发挥了参谋作用。到1995年8月，余姚段高速公路的建设形势已经比较明朗：如果要在省政府与建设部领导在北京“6·13会议”上协定调整的合同工期内（即将余姚段完工日期由1996年9月30日推迟到1996年11月30日）完成施工任务，光靠中建一局所组织的施工力量，显然已不可能。市政府暨市工程指挥部的领导，及时向省政府领导和省指挥部负责同志建议：迅速压缩中建一局的施工承包路段，引进强大的承包队伍，以确保余姚段工程如期通车。这一建议迅即得到了省政府领导的肯定和业主、监理方的广泛支持。1995年8月25日，省政府、建设部在余姚富达饭店联合召开了“加快建设杭甬高速公路五、六合同段协调会”，会议由张启楣副省长、谭庆琰副部长共同主持。省政府办公厅、计经委、交通厅、指挥部、建设厅、重点办、总监办的负责同志，建设部有关各司、中国建筑总公司、中建一局的主要领导，宁波市政府及有关部门的领导，余姚市市委书记俞良培和副市长俞钢均参加了会议。市指挥部总指挥卢友法受市委、市政府

领导委托，以强硬口气作了要求调整承包商的发言。这个重要会议的主要结论是：考虑到承包商的实际困难，浙江方面同意中建一局提出的继续承担第五合同段施工任务的意见，同时决定将第六合同段余留工程由业主方组织新的施工单位承建（会后迅速引进了浙江路桥工程集团公司驻入工地）。中建一局承诺“一定采取切实有效的措施，保证第六合同段工程的顺利交接，确保第五合同段在1996年11月底如期竣工通车”。9月初和10月下旬，市政府又先后在市交通局和大隐镇召开了第六合同工程交接会议和确保余姚段工程如期通车再动员大会，俞钢副市长代表市政府作了详细、周密的部署，对市指挥部、中建一局、浙江路桥工作集团公司和沿线镇政府提出了明确的工作目标和要求。通过业主代表和有关各方卓有成效的“最后冲刺”，从1995年冬季开始，五、六合同段的承包商你追我赶，在工地上形成了热火朝天的施工高潮，工程捷报频传：1996年5月底，省路桥工程集团公司通过8个月的艰苦奋战，在工程量上已追回第六合同段原来滞后于工期的20多个百分点；第五合同段施工进度已超过工期计划；1996年9月10日，第六合同段黑色路面全线贯通；1996年11月下旬，中建一局完成了第五合同段的全部施工任务；1996年12月6日，杭甬高速公路全线试通车，省政府在宁波段塘高速公路出入口举行了隆重的通车典礼。

第三件大事：争取增建牟山、大隐两个互通式立交道口和拓宽梁辉跨线桥。

在杭甬高速公路的设计方案中，余姚42公里长的线路上，只有中间一个互通式道口——余姚道口（当时称梁辉道口）。作为一个具有80多万人口的规模较大的县级市，作为一个历史悠久、经济发达、文化底蕴深厚、人杰地灵的“东南名邑”和“文献名邦”，显然，只建一个道口是极不相称的。为此，市政府领导曾

几次向省政府有关领导和省有关部门提出增设道口的要求，但开头几次均未得到同意。工程上马后，市政府、市高速公路建设指挥部和市交通局等部门的领导，又多次跑省城，以国际上高速公路道口设置一般为20公里左右一个的设计惯例，余姚有四明山革命老区和七千年文化古迹——河姆渡遗址，及沿线几个乡镇经济均较发达、旅游资源丰富等等为依据和理由，据理力争，终于使上级有关领导和部门同意在与上虞交界的牟山增设道口的建议。到工程建设的后期，大隐镇政府根据镇人代会上人民代表的提议，以文件形式向市政府要求增设一个大隐道口。市政府、市指挥部即与省高速公路指挥部联系，要求再增建一个大隐道口，得到了省指挥部的同意。高速公路余姚站和牟山站、大隐站的完整建成，使余姚的地方交通道路在东、中、西三个点上，都可以与高速公路的出入口相衔接。

从南雷南路到梁辉镇南庙的直跨高速公路的跨线桥，按照高速公路的设计，原来只有12.5米宽，按照“以路还路”的原则，设计部门也没有错。但余姚市市长励奎铭和副市长俞钢及市高速公路指挥部总指挥卢友法一致认为：要改善余姚南部地区的投资环境，带动四明山革命老区的建设，有利于梁辉水库建成后的当地经济开发，缓解余姚南部交通拥挤问题，逐步将余姚城区南大门拓展外移到高速公路道口一带，梁辉高速公路跨线桥改建成12.5米宽是远远不够的，最好能加宽1倍。他们又数次向省有关部门要求，但由于资金等原因，有关部门未予允许。1995年初，省政府主要负责同志前来余姚段检查工程进展状况时，励奎铭又在已具雏型的12.5米宽的梁辉跨线桥下，代表市委、市政府，恳切提出了在旁边再拼宽扩建12.5米宽的建议。但省有关领导依然认为：南面都是山，搞得这么宽没有必要。如果你们一定要搞，资金由你们市自己出。为了事业、为了余姚的发展，励奎铭、俞

钢和卢友法想方设法，以锲而不舍的精神，通过业主、监理等有关途径，争取到项目和资金，并组织省路桥工程处一队在确保工程质量的前提下，日夜突击施工，奋战7个月，在原建的12.5米宽的大桥框架旁，又拼宽增建了12.5米宽的桥梁，使完整、开阔的梁辉跨线桥得以在1996年元旦前夕全面建成通车。

牟山、大隐两个互通式道口的增建和梁辉跨线桥的拓宽共投用资金4300万元。按照省高速公路指挥部与余姚市政府签订的高速公路建设包干协议中有关“如有节余资金，五五分成”的精神，可以说，余姚只用2150万元资金，就增建了这“两站一桥”。

此外，指挥部还抓住有些工程变更或改移的机遇，帮助乡镇完善和增设了数十处的配套设施。

杭甬高速公路余姚段从通车到现在已经两年多了。现在，这段“黄金通道”不但每天创造着二十多万元的通行费收入，而且还为地方经济和社会事业的发展发挥着日益重要的作用。欣慰之余，人们不会忘记余姚市的干部群众对建设这条道路所作出的无私奉献，市委、市政府领导和指挥部同志在“两站一桥”增建工作中和竭尽全力帮助施工单位加快工程建设进度、确保国家重点建设项目如期保质竣工等工作中所体现出来的创业精神和敬业精神，必将成为我市工程建设史上一笔宝贵的精神财富。