

上海文史资料选辑

中国人民政治协商会议上海市委员会文史资料委员会 编

第74辑

第七十四辑

上海文史资料选辑

中国人民政治协商会议上海市委员会文史资料委员会编

责任编辑 施福康
封面设计 范一辛

上海文史资料选辑

(第七十四辑)

出 版 上海市政协文史资料编辑部 (上海市北京西路 860 号)

印 刷 上海新华印刷厂 (上海市大连路 130 号)

发 行 上海书店上海发行所发行 出版日期 1993 年 12 月

国内统一刊号 CN 31—1229

定价 6.00 元

主 编：施惠群

副 主 编：樊悟纪

责任编辑：施福康

目 录

· 统 战 史 料 ·

飞 梁 巨 擘

——记徐以枋……………张介望(1)

“共产党了解我，我了解共产党”

——记谈家桢……………吴衡昌(15)

政策的威力 榜样的教育

——怀念顾準和王纪华同志……………诸尚一(26)

中国民主促进会创建时的政治背景……………梅达君(33)

小教联与党的统战工作……………葛志成(38)

从女青年会的“小教团结”到“小教歌咏班”……………缪 廉(45)

我在上海工商联工作和学习的十年……………叶宝珊(49)

· 人 物 春 秋 ·

“江南灯王”何克明……………戴存亮(58)

高尔柏、高尔松事略……………宋轶能(62)

“一生事业，半生在通缉中”的钮永建……………朱士充 谈 勋(71)

继承遗志 振兴中华

——纪念父亲穆藕初逝世五十周年……………穆家修(77)

· 工 商 业 绩 ·

实业家、慈善家陆伯鸿……………南 政(89)

“铁棉”联营创始人严庆祥……………朱龙湛(94)

食品业中一杰

——洗冠生 顾义新(107)

屡仆屡起的实业家刘柏生 陆志瀛(122)

• 南社名士 •

男儿忧国不忧贫

——记南社诗人王大觉 沈尔立(128)

高天梅与南社 徐国昌(135)

• 往事追怀 •

刘文辉起义前的一些进步活动 祝世康(143)

缅怀我的老师胡明复博士 赵宪初(146)

地下交通情报站——福民食品社 熊兴辉(150)

在生化制药变废为宝的历程中 孙廷芳(158)

• 史海钩沉 •

我审理臧大咬子被害案件的经过 吴茶林(173)

在上海审判日本战犯冈村宁次内幕 王宪章(180)

愧煞读书人的刘三 朱士充 谈 勋(187)

曹亚伯先生逸事忆趣 曹树平(191)

• 资料拾掇 •

解放前上海的律师 徐廷扬(196)

清末的禁卫军 厉尔康(202)

飞梁巨擘

——记徐以枋

张介望

徐以枋，曾用名取群。出生于望族家庭，其父是清朝的贡生，早年在家乡教书，后因家庭生活拮据，经亲戚介绍到上海一个酱园做账房，母亲长年有病。他与弟妹全靠一老年保姆带领长大，因此养成了他沉静的性格。其父秉性正直，在族中有较高的威望，对他个性的形成，有很大的影响。1913—1920年在浙江平湖泊谷小学学习。毕业时其父觉得他有培养前途，让他在暑期补习英文，考入美国基督教会办的嘉兴秀州中学。1924年中学毕业时，名列前茅，校长邀他参加基督教，被他婉言谢绝了。他抱着科学救国的愿望，考入了上海复旦大学理工科土木系，在一年级读化学时，于基泰教授要他为同学先做实验准备而免收学费。其后，陈望道教授兼任校长的复旦实验中学几何教员出缺，邀他去接教。他于1928年毕业，获土木工程学士学位，并荣获学校颁发的“最优”金质奖章。由于提前读满规定的学分，于1928年3月，经金通尹教授介绍，进杭州市工务局工作。从此开始了他在土木界至今漫漫六十余年的辛勤耕耘和奋斗，用他的汗水和心血通过各项工程实绩，在祖国大地上绘出一幅又一幅美好的图画。

1928年9月，徐以枋应邀到江苏建设厅任技佐、技士，完成了宁杭公路的测量工作，并审核各县公路的建设项目。1930年7月，徐以枋进上海特别市工务局工作。先负责打浦路의 改建工程，后

又到江湾新市区修建道路、排水工程。这是他早年第一次为上海发展所作的努力。1933年7月，他调至南京全国经济委员会公路处任副工程师、荐任技士、督察工程师，办理七省市兴修的公路工程。

1937年抗日战争爆发，徐以枋在奉派协助江西省公路局加固宁赣干道沿线桥梁后，年底又奉命赶往云南昆明协助省方于一年内抢通国际通道滇缅公路。他带着家小坐车沿公路经长沙、桂林、贵阳，把家眷安顿好后，即只身赶赴昆明，于春节前夕到达。沿途看到伤兵甚多，后援部队不断开赴前方，面对国家危急的局势，他决心要为抗战早日尽到一份力量。

滇缅公路，北起昆明，南至与缅甸交界的畹町河，全长959公里。当时赶修的是从下关到畹町河的长548公里的一段，沿线越过横断山脉，山岭崇峻，水流湍急，人力、物力都感困难，澜沧江和怒江地区每年雨季达六个月，疟疾流行。江面宽度均在90米左右，当时澜沧江上在功果地方有一条老式铁练桥，怒江上有一新式柔性悬索桥，但都仅能通行行人和骡马。徐以枋受省方委托，为这两座大桥的赶建担任技术上的全面指导。他虽手头上毫无参考资料，毅然负起重责，带一事务员赶赴缅甸仰光，作设计和物资上的准备。他心中对两座大桥要求在一年内通车已当机立断、成竹在胸，根据澜沧江功果附近沿岸路线、地形，不适宜马上建造正式桥，从现实条件出发只能先造临时桥，争取早日通车，将来另选正式路线和桥址。临时功果桥决定采用跨度为90米，宽3米，能通过七吨半货车，用石砌桥塔构成的悬索桥。他请省方迅速成立功果桥桥工处，立即组织施工力量，准备石料，以便他到仰光后很快送回桥塔设计图，即能施工。对怒江惠通桥决定利用原有钢架桥塔，浇制成劲性型钢混凝土，其余上部结构和钢索，锚碇全部换新，改建成

为一座桥面净宽4米，跨径84米，载重十公吨货车，有加劲木桁构的悬索桥。他又想到自己去仰光，就地设计分身不开，电请交通部公路总管理处速派副工程师郭增望赶来功果桥工程处指导施工。

他抵缅甸后即住在一家华侨铁工厂内，日夜设计绘图，采办材料和加工构件，很快送出功果桥桥塔图纸，以后又分批把设计图纸送到桥工处施工。建桥没有机具，就用简易办法解决。徐以枋在仰光完成两座桥的设计图纸后，即赶回功果桥工地，经过100天的奋斗，功果桥在1938年6月5日建成通车。他又和郭增望转移怒江边指导惠通桥施工，于1938年初冬抢修通车，1939年1月全桥建成，确保了滇缅公路在一年内如期抢通。在开工初期和抢修过程中，英国大使馆参赞，国际联盟派来的法籍专家到路视察时，都对一年内修通表示怀疑。1938年仲冬，美国大使奉罗斯福总统的命令，取道滇缅公路回国，实地调查修建情况，并从惠通桥乘车顺利通过，拍照取证，回国汇报后，对中国人民的伟大力量表示十分敬佩。

滇缅公路抢通后，转入第二阶段改善工程，把路基太窄，弯道太急，坡度太陡，行车困难危险的路段加以拓宽或改线。雨季坍方严重，配备工人随坍随抢，以免交通中断。1939年8月，漾濞江桥被山洪冲断。徐以枋接电后，连夜赶到桥头。当时山洪汹涌，无法用一般方法抢修，当即决定搭建临时性悬索桥，迅速调集惠通桥贮备材料抢修，前后只花了21天时间，就将桥修通，恢复了正常运输。

继滇缅公路之后，徐以枋参加和领导了乐西公路（乐山至西昌）及川滇西路、康青公路的建设，与穷山恶水，高原旷野打交道。在督修乐西公路中，他对各工程总段打来的重要电报，都做到当晚

答复。他善于团结参与该路建设的工程处，石工总队和粮料运输处等单位人员通力合作，保证了工程的进展。他还亲自到工地，帮助早日修通流沙河桥和大渡河桥。1944年他因督修康青公路西康段工程获交通部嘉奖。他一心扑在公路事业上，在乐山住了两年，也没抽暇去峨眉山游览。

1945年康青公路修通后，徐以枋曾被交通部选派赴美考察，在已办齐一切出国手续后，突然又派他去督修南疆公路（甘肃敦煌至新疆若羌）。在修路过程中，当他住在敦煌甘段工程处时，有一天工程处副处长兼测量队队长从现场筑路工地来电说，传闻哈萨克族人要杀他们，请派部队保护。徐以枋知道后，即向工程处指出，决不能这样办。他请人快去通知驻在敦煌的哈萨克族代表，说明他于后天要亲自到路上去视察，请即告知其首领沿途保护，并由该哈萨克族人陪他上路。徐以枋还告诫工程处同去人员：一律不准带枪。工程处很耽心他的安全，他深信与少数民族和睦相处决无危险。到了筑路现场，他了解到这位副处长带了一个蒙古族人做向导而引起了误会。他让测量队换了位哈萨克人做向导就解决了问题，因为在这一地区曾有过一段这两个民族纠纷的历史。不久南疆公路全线打通，这时八年抗战早已结束，徐以枋遂请假返乡探亲。1945年他因公路建设成就，获得奖状和勋章。

1946年，徐以枋应上海工务局局长赵祖康之邀，担任该局的沟渠处处长。复旦大学土木系主任金通尹教授请他兼任桥梁教授。

1947年2月，交通部派他去美国考察公路，上海市政府也派他顺便考察市政工程。他考察了混凝土路面和沥青路面，并到华盛顿公路中央研究试验所学习、研究六个月，参加了土壤物理室、土壤力学室和沥青化验室的试验工作，后又去新奥尔良市考察防洪排

水设施，去洛杉矶和旧金山考察市政和公路工程。这些都为后来上海的市政建设作了准备。

回国返沪后，他改任上海市工务局道路处处长。为多方谋筹筑路经费，曾得到市议会通过汽车征收附加养路捐，结果在手续办妥要实施时，因通货膨胀严重，应收捐值还抵不上收据印刷费而作罢。1949年上海临解放前，徐以枋任市工务局副局长。

1949年5月25日清晨，徐以枋得到消息，上海苏州河以南地区已经解放。他抱着探索新生活道路的心情，约了两位同事前往汉口路旧市政府。沿途看到解放军战士有的在站岗，有的露宿在人行道上，这对从事道路和市政建设的他心灵震动很大。因为他脑海中深深印着旧军队欺压百姓、强占民房等丑恶形象。到了旧市政府大厦附近，望见屋顶上高高升起了白旗，这标志着国民党反动派在上海统治的结束，标志着中国共产党领导的中国人民革命在上海的胜利。他们几人进入旧市府大厦，见到了赵祖康局长，当时他已是国民党上海市代理市长。他要求大家照常工作，安定人心，并准备办理移交手续。5月28日，上海市人民政府成立，陈毅市长对原各局负责人讲话，勉励大家加强学习，为人民服务。他牢记在心，成为他解放后工作的座右铭。

1949年9月，徐以枋担任上海市人民政府工务局副局长，仍兼复旦大学教授。1951年又兼工务局技术处长。复旦教职因工作太忙，不久辞去。从此他参与和领导了新上海的市政工程建设，在机场修建、防汛排水、加强海塘江堤、控制地面沉降、基础处理等方面多有建树和贡献。贯彻了城市建设为生产服务、为人民服务的方针。

1949年10月，市领导要修筑龙华机场。当时水泥缺乏，徐以枋针对该机场仅要求起降较轻型飞机的实际，为了争取时间，决定增

加跑道基础厚度,相应减薄水泥面层,取得成功。作为从事实际工程的科学技术人员,必须从现实的具体条件和情况出发,在规定的时间内果断地处理和解决问题,完成工程任务,这是他的一贯指导思想和工作态度。继龙华机场后,又新修建虹桥机场,改建江湾和大场机场等国防工程,同时开展了其他市政设施的建设,改建了吴淞蕴藻浜桥,开辟了天目路,建长寿路桥与沪西长寿路接通。另开拓西藏北路,成为北站与沪西交通的捷径,改善了北站与市中心的交通。以后随着住宅建设的发展,卫星城镇的开拓,市政工程施工也相应地负起先行职责。1955年起,他担任市政工程局局长,继而在1958年又奉派为城市建设局局长,更承担起这方面的重任。

为了领导全市防汛工作,上海市成立了防汛指挥部,徐以枋初期担任了办公室主任,后任副总指挥。他在市区防汛工程上提出“围起来,打出去”的技术政策,在沿江沿河改造了驳岸,修筑了防洪墙,填浜埋管划成分区排水系统,在出口处兴建闸门和抽水泵站,以抵御高潮漫溢,减轻暴雨积水,改善防汛排水条件。1962年7号台风袭击上海,由于市区地面在大跃进几年中沉降特多,防洪墙和驳岸工程未能相应跟上,黄浦公园潮位达4.81米,超过了防洪墙的高度,造成了决口的漫溢,使城市企业与居民遭到很大损失。吸取这次教训,虽在经费困难的情况下,市长决心加速赶建防洪工程。为了地面沉降问题,意见不易立即统一,解决措施亦难立即跟上,故在设计防洪墙高度时加高50厘米作为预留余地。在尔后的工程中采用了若干技术革新措施,运用沉井来做泵站⁴¹,用井点系统来解决流沙问题,用顶管法来埋设大型沟管,使工程得以顺利迅速进行。

在海塘江堤的防汛上,解放初期市辖范围局限于高桥和吴淞,由于吴淞堤防坚固,所以每当台风警报时,他即驰驻高桥工务所监

督指导。1958年后,上海郊县扩大,海塘江堤工程正式划归市防汛指挥部管理。徐以枋几乎每年沿宝山、川沙、奉贤、南汇、金山和崇明的海塘江堤视察一次,与各县商定工程计划。在实践过程中逐步形成了“保滩与堤防并重,以保滩为主;基建与维护并重,以维护为主”的海塘工程技术方针。保滩工程采用沉排抛石丁坝群,抛弃了老的打桩抛石做法,既节约了大量木材,且施工亦快。护岸工程放弃老的三桩三石做法,改用浆砌块石,不仅节约木料和工时,也比较稳固。并在滩地较长较高的地段种植芦苇等,既消浪,又可增加经济收入。他在工程中,总是这样从实际出发,及时总结经验,弃旧扬新,制定出相应的技术方针和政策付诸实施。

1961年秋,上海市成立围垦指挥部,徐以枋兼任副总指挥,并驻崇明负责日常工作,沿北滩涂围海造田。原规划线确定的围海土堤位置太突出,易受潮水冲刷,耗资巨大。他从具体地势条件出发,作了局部调整 and 后退,使围堤经受了历年潮水的考验,又符合勤俭的原则。在工程实施中,他深入工地察看,发觉填土质量较差,对承受台风及高潮冲击有影响。在向市领导反映后,直接主持各垦区负责人会议,提出要求,作了动员,保证了工程质量。在1962年7号台风高潮侵袭时,垦区安全无恙,经受了考验。他直到1962年5月围垦工程完成后才回市区。

徐以枋在研究处理上海市区地面沉降问题上也有独到见解。他从历史资料中了解到上海早有地面沉降的数据,局所辖的测量队每年又有地面沉降的记录。在1958年后的几年中地面沉降迅速加快,造成排水困难,江水易于漫溢,积水日趋严重,并使市区桥梁随地下落,桥下净空越来越小,影响了苏州河等水道上的交通。1961年市建委决定组织一个研究小组,派徐以枋为组长进行调查研究,分析沉降原因,提出稳定措施。研究小组除加强地面沉

降观测外，还在市区内打了两个观测深井，在岩层上设水准基点，井自动绘制地面沉降图；同时，从自来水公司及时了解各季节里深井水用量资料，以与地面沉降随季节的变化图进行对比。从而科学地得出结论：地下水的汲用量是影响地面沉降的主要因素。其原因是，深井水用量增加，使地下潜水位降低，引起潜水位上的土壤浮力下降，重量增加，就压缩了松软的下卧层，从而引起地面沉降。但 1963 年地质部的一次会议对这一问题未能取得一致意见。信息反馈到徐以枋那里，要他慎重考虑。他感到这一问题不能久拖，地面沉降对防汛和苏州河水上交通影响已很大。他以充分资料向市领导汇报，建议地质部再次开会讨论。1964 年 5 月，会议在上海召开，终于取得对市区地面沉降原因的一致看法。会议后，上海市据此严格限制使用深井水，接着，决定采取“夏用冬灌”措施，即在冬季选择若干处深井回灌洁净的自来水，从而基本上稳定了地面沉降。

五十年代初，上海中苏友好大厦（现上海展览中心）施工建设时，苏联专家仅挖坑取土观察，就决定中央大厅做箱形基础，不打基桩，两侧房屋采用条形基础。中国专家认为这样做大厅将引起很大沉降（估计超过 1 米），但苏方不相信，固执己见。徐以枋就派测量队做沉降观测。实测表明，随大厦升高，沉降发展迅速，墙上也出现了裂缝。苏联专家这时才感到问题严重，临时决定把相邻主边楼的结构分开，主楼与边楼因荷载不同，沉降量不同，衔接通道高差改由台阶过渡，避免了严重祸害。实测证明：中央大厅在完工一年后，沉降才基本稳定，总沉降量达 1 米半多。

中苏友好大厦建成一年后，又发现上层楼板产生裂缝。市里请徐以枋查明原因，采取措施。经实地查勘结构情况并翻阅了设计图纸，原来大厅上楼板中间有立柱，为放大大厅空间，立柱未向

下伸,而是用几根斜撑传力到外围几根粗柱上,斜撑的水平分力在设计时未予很好处理。听说北京中苏友好大厦建得较早,同样发生了问题,后用型钢混凝土箍梁来圈住,在上海的中苏友好大厦亦照样做了。现在楼板上的辐射式裂缝,就是这圈箍梁发生形变的后果。徐以枋请在苏联专家指导下担任设计的华东工业设计院查明这根箍梁在应力强度上是足够的,那末可以肯定房屋不会发生严重的危险,楼板是因箍梁型钢弹性变形而开裂。但还需要查明这种弹性变形是否还在发展,他就请大厦管理处的工程师在箍梁上隔相当距离埋设两颗钉子,用一根细的钢丝结住一颗钉子,绕过另一颗钉子下垂,垂头结一重锤,顶在千分表上。如箍梁的变形还在发展,那么垂头就会移动,即使数量微小,千分表亦能表示出来。观察了近一个月,没有发现什么变化,他就认为应变已停,裂缝只需修补一下就行了。上海市在发现楼板裂缝后已报告了国务院,国务院就电告苏联专家来沪查勘处理。苏联专家抵沪后,徐以枋陪他看了裂缝和已采取的测定措施及所得的结论,他表示同意。

1958年,徐以枋在上钢五厂基地日夜赶修道路后正要返家休息,不料市建委紧急要他去上钢一厂解决加料斗基础的施工问题。到现场他看到虽用了多台抽水泵也无法抽干基坑中的水做基础,原因是地面堆积了相当厚的煤渣层而渗水。徐以枋建议做一个开口有底的木沉箱,在箱内壁钉铁皮防止漏水。在基坑内挖去部分煤渣达到要求标高后即下沉木箱,接着就在木沉箱内浇筑混凝土料斗,仅一夜就顺利地完成了任务。他就是经常这样针对现场施工中提出的疑难问题,从实际出发提出简易有效的措施,及时而迅速地解决了问题。

还是1958年,对闵行重型机器厂的万吨水压机基础,苏联专家建议用砂桩代替上海地区通用的钢筋混凝土桩。徐以枋与其他中

方专家认为砂桩只能使基础沉降加快,但减少沉降量不多,对土壤的压实效能不大,承载力也差。双方争论相持不下,后通过较小的实物试验,证实了中方专家的看法,决定万吨水压机基础用钢筋混凝土桩。1986年,宝山钢铁厂建设时日方设计的原料堆场亦采用砂桩。中国专家将闵行的上述争论和实物试验资料提交给宝钢建设指挥部,与日方交涉,修改了这一设计(后只用了少量砂桩作加速地基沉降用),节约了七千万元投资。

1981年春,徐以枋在局里接到隧道公司副总工程师电话,上海龙吴路立交工程,在铁路下做地道。挖土近半时发现两侧坡以外较大距离内地面产生了裂缝。他当即赶往工地,检查了施工,观察了地面裂缝情况。看来问题相当严重,蛮干下去要出重大事故。他即嘱停止沟槽挖土。市建委知道这个消息后,即召开专家会议听取意见,并责成他处理好此事。他偕局里有经验的工程师一同倾听设计和施工的详细汇报,感到设计上有问题,经商议后决定,继续钻取土样,取得可靠的土壤性能资料,并要求设计单位验算开挖基坑的整体稳定性;将上、下两层混凝土板桩加强斜撑,形成较大刚性联结,并设计成为非机动车道;征得公安、交通部门同意,将立交净空从5米降至4米半;继续挖土时,要间隔、分段进行,挖好一段即用1米厚的混凝土板层作为地道两侧下层板桩的横向支撑,未挖的一段仍靠土来支撑,这样逐步换成混凝土支撑,按设计图纸完成下立交工程。市政工程局将此方案正式上报市建委,市政府领导得知是徐以枋同各方商量后决定的,当即批准了这个方案。徐以枋还通过不时到工地视察、慰问,介绍抗战时期抢修两座悬索桥的经验,鼓励施工单位把因事故耽误了的两个月工期抢回来,使龙吴路立交工程仍能在国庆节前一天按时通车。

在“文化大革命”中,对于工程技术问题,徐以枋仍是不屈不

挠，坚持真理，以科学态度处理。一座承受一定温度的工业废水污水池，池壁钢筋配置数量较一般污水池为高。施工单位认为用量过多，提出异议。他建议双方都去调查一下已建类似池子的情况，也发现多数都有不同程度的池壁裂缝。但施工单位少数人仍不罢休，攻击他“垄断技术”。设计人员对此不服，表示不愿再设计下去。但他仍以工作为重，力劝大家完成设计。并坦然表示，这点冲击余波算不了什么！在一个电厂大型泵站沉井抽水下沉施工中，出现了涌沙现象，沉井发生倾斜。他看了后，代表设计院认为该沉井已到了安全临界状态，绝不能再抽水下沉，只能载水挖土缓缓下沉，以保持稳定。但施工队一些人却要继续抽水下沉，以争取时间。他严肃地坚持意见，并郑重警告：密切注意险象。这是当时所能表达的最强硬的态度。结果继续抽水下沉瞬间，险象环生，不得不立即停止，改按设计建议方法施工，顺利完成泵站建设任务。在金山石化总厂辰山油库选址时，原定在一个小湾口筑堤围地。他与设计人员前去勘测后，认为筑堤工程浩大，施工时间长，并与码头工程相互干扰，建议围堤后退，库址可部分适当移至埭口山坡平阶上，也可节约大量投资。经与厂方负责人协商，他们认为可以考虑。但代表当时市革委工交组的个别人却坚持反对意见，因为这推翻了他原来的决定。徐以枋认为作为一个技术人员有责任提出较好的方案，据理力争，目的是把工程做得好些、快些、省些。虽然当时会上没有作出决定，但最后还是采纳了这个设计意见。他就是以这种认真负责、刚正不阿的态度来对待他所从事的事业。

负责上海这样一个大城市的市政建设工程，所面临的决不单单是几个具体的工程技术问题。有规划布局问题，方针政策问题，各方协调问题，等等。他最反对扯皮、推诿。对工作中的各种意见和建议，他也利用各种机会和场合，直言力陈，使工程尽快收到实