

20207

北碚文史资料

第七辑

重庆市北碚区政协文史资料委员会编

北碚文史资料

第七辑

主 编：王 庄

责任编辑：曹永伟 王 强

重庆市北碚区政协文史资料委员会编

一九九五年十二月

目 录

北碚公路发展简况	曾骏铨 (1)
参加凤凰乡土改纪实	邝忠焮 (14)
大新药厂是怎样成为西南首家公私合 营企业的	周顺之 (31)
记全国商品粮基地综合试验研究中心 重庆站的建立	陈秉超 (35)
二岩乡的变迁	张德瞻 (39)
享誉省内外的北碚兼善餐厅	朱大柱 (54)
忆 50 年代中期北泉公园接待外宾工作 ...	周源臣 (59)
重庆一师的历史沿革和今昔概况	陈淑宽 (65)
西南师范大学为什么从沙坪坝迁至北碚	周顺之 (88)
水土镇小学校的演变和发展	李经国 (91)
忆解放初期水土地区的“扫盲夜校”	李经国 (97)
记川东时期北碚图书馆收藏明版大藏经	郭昭华 (100)
静观镇童氏三祠堂始末	童述明 (117)

略记张从吾和朱德的革命友谊	郭昭华 (120)
陈铭枢隐居缙云山	李萱华 (124)
老舍的多鼠斋	李萱华 (128)
洪深先生给我们排《日出》	
——国立剧专在北碚的一页	王诚德 (130)
记著名国画家苏葆桢	卢仁琪 (141)
怀念胡作霖同志	张正祥 (154)
从军阀到实业家的蓝文彬	李萱华 (161)
目睹日本飞机第一次轰炸北碚记	韦庆光 (172)

北碚公路发展简况

： 曾 骏 铨

北碚解放前的公路建设

北碚解放时只有过境公路一条，即青澄公路（青木关——北碚澄江镇南桥头），全长 34 公里，而北碚境属只有 15 公里。这 34 公里公路却经时 19 年分三段逐步完成简易通车的，现分述之。

青碚公路（青木关—北碚）长 23 公里，北碚只 5.5 公里，1930 年开始测量，1931 年完成测量设计。1936 年 6 月由川黔公路局綦江段段长杨子英工程师会同工务员负责整个公路施工，编制预算需款 80 万元，初拟川黔路局拨款修建，因经费困难未能开工。1938 年底，改由重庆行营派 161 师担任修筑，限期 6 个月完成，设工程处，分三个工区，每完成一公里奖洋 100 元，另报材料工具费 2000 元，果于 6 个月完成，只用款 9 万余元。1939 年通车，该年 10 月由四川省公路局管理养护，1945 年抗战胜利，由四川省公路局璧山养路段养护。那时重庆经青木关至北碚对开 4 班客车，均系福特牌 35 座的老牙车，加以公路线型标准低，路况不良，经常要半日以上才能到达。那时群众作了一首打油诗，形容车路不良，“一去

二三里，抛锚四五回，修车六七次，八九十人推”，可见渝碕公路交通的概况了。

北温泉公路（北碕——北泉）全长 7 公里，那时由蔡锷路经大明隧道到北温泉。1940 年由于青碕路已通车北碕，为了到北泉的需要，由四川省公路局进行测量、设计、编制预算，报省府批准为 69,081 元。后奉重庆行营令：“困难时期，经费支出应从缓议”，未能开工。1941 年由北碕管理局联络交通部、四川省政府和华洋义赈会四家合资修建，用款 25 万元，1941 年底建成通车。

北澄公路（北泉——澄江）长 2.5 公里，由于青木关——北碕——北泉的通车已快实现，宝源煤矿董事长蓝绍侣（蓝文彬）师长，驻地成都，家居澄江，为其往返回家之便，急于修建此路。乃由蓝绍侣出面，会同北碕管理局局长卢子英，北泉公园主任邓少琴，澄江士绅胡汝航集资 10 万元，蓝自愿出资 5 万元成立筑路委员会，蓝任主任，邓任副主任，万文卿、黎继光、胡汝航为委员。1940 年 3 月 29 日开工，但因物价陡涨，一年之内，工程将半，用款达 30 万元，被迫停工。1942 年春节蓝绍侣从成都回来，商同北碕管理局报请四川省政府补助 10 万元，军政部汽油厂补助 15 万元，得以复工，于 1943 年 3 月初步建成通车至澄江南桥头，隔溪而至澄江。

解放后，以上三路统称“青澄路”，1950 年至 1951 年由川东行署交通厅一次拨款进行大改善。路基加宽，改直降坡，路面翻修。澄江大桥在原已完成墩台基础的情况下，通过验算，只加高原墩台 3 米，以低水位，低载重，低宽度建成。现青澄路的青碕段已改为省道，按二级公路改造完成，铺上水泥路。北澄段已改为国道 212 线（渝兰公路），北澄公路和澄

江大桥依照二级公路改造已列入国家计划，兴工在日。

北碚解放后的公路建设

解放后，党和政府非常重视公路建设，1953年7月1日正式修成贯通南北，由重庆经北碚、合川到南充的公路大干线——渝南公路，北碚境内长43.31公里，是北碚区组织全区人民修建的。1954年夏建成缙云公路长8.7公里。1956年建成岳北公路（岳池——北碚）北碚境长18公里，1959年设立嘉陵江车渡，接通北碚。1957年建成蔡家灯塔地区公路以后，逐年建成文代公路（文星——代家）、西黄公路（黄桷——西山坪）、澄八公路（澄江——八塘）、土施公路（土沱——施家梁）。1969年建成吊黄公路（朝阳吊桥——黄桷）长3公里。吊桥接通岳北公路，撤销嘉陵江车渡直达北碚。1979年建成由北碚碚上、中梁，接通成渝公路的北金公路（北碚——金刚坡），北碚境内长16公里。到目前为止，除去城市街道公路外，全区共有公路20余条，总长达269.97公里（未含原江北县新交来的），为解放前15公里的18倍，其中市养115.87公里（国道43.31公里，省道72.56公里），区乡公路30.80公里，厂矿公路14公里，乡、村机耕道109.30公里，已铺上高级、次高级路面达120.70公里。

现在以北碚为十字中心，东西南北构成公路网，与重庆市以及邻近区县公路畅通。做到乡乡通公路，厂厂通公路。北碚的公路建设，对深化改革开放，发展工农业生产，促进城市建设，合理厂矿布局，以及改善和提高人民生活，起到不

可估量的作用，今后必将为把北碚建设成为经济繁荣、文化发达、风景优美、人民富裕的现代卫星城，做出更大的贡献。

北碚公路桥梁建设

随着公路建设的发展，北碚区公路桥梁也飞跃进步，1953年前仅有5—10米的石拱桥24座，由于技术设备、技术人才、建筑材料不断进步，六十年代开始修建新式大型公路桥梁，初由专业队施工而后地方力量施工。

七一大桥于1965年5月开工，1966年7月1日建成通车。省投资50万元，包干使用。设计单位：交通学院、交通部科分院、市交通局，施工单位重庆市桥处，指挥长王墨林，技术人员修涌泉、孟其勋、曾骏凌、林君宴。设计为钢筋混凝土梁式桥，大梁每片重23吨，预制龙门吊装，桥高33米，宽8.5米，系6孔——22米（即6个孔，每孔跨度22米），共长137米，桥面标高205.00米，洪水频率1/50（即50年一遇），桥名在投资立项时为“渝南公路北碚龙凤桥”，桥名王墨林题，因文革红卫兵破四旧要批判，适“七一”通车，改“龙凤桥”为“七一”桥。

朝阳吊桥（大桥）于1967年开工，1969年建成通车。省、市投资270万元，设计施工相结合，有交通学院、交通部科分院、市交通局、市城建局、市桥处、西南电管局。指挥长王墨林，技术人员除七一桥人员外，增加了赵国勋、王汉臣、张暑辉等人。设计为双链、钢箱加劲梁吊桥，塔高65米，桥宽9米，中孔186米，总长233米，龙门吊装施工，大桥载

重为汽车 18 吨级，挂车 80 吨级，洪水频率 1/50，通航为一级，桥面标高为 212.35 米。当时的中孔 186 米、载重为汽车 18 吨级、双链、双车道，4 个指标在吊桥中居全国第一位。决算 363.3 万元。以上二桥的修建为重庆市、北碚区培养了大批建桥人才，重庆长江一桥、嘉陵江石门大桥、北碚龙凤桥、黄桷桥、文星湾桥的建桥队伍均出自此。

龙凤大桥由四川省交通厅设计，北碚区组织力量施工，国防部投资 400 万元（含公路），1978 年 5 月 1 日开工，1979 年 12 月 25 日建成通车。全名“221 库渝一号公路暨龙凤大桥”工程，其中公路 16 公里系三级，公路有中桥一个为 1 孔—25 米，长 51 米，宽 13 米的弯石拱桥（是我区最大的石拱桥），小石拱桥 2 个均为 1 孔—6 米。大桥载重为汽车 20 吨级，挂车 100 吨级，洪水频率 1/50。桥面标高 205.35 米，桥高 19.50 米，宽 14.00 米，长 177 米。主孔 1—80 米钢筋混凝土箱形肋拱桥，另 8 孔—8 米，预应力钢筋混凝土空心板桥，墩、台、拱肋现浇，桥面板预制，吊车吊装，每块重 8 吨，其技术性，仅次于吊桥。北碚区成立“渝一号公路暨龙凤大桥现场施工指挥部”，张文祥任临时党委书记兼指挥长，葛丕德、刘聚奎（军代表）、徐朝宗、李萱华等人，分管政工、宣传、行政，曾骏凌全面负责桥路生产技术，下有技术员杨光印、许文权、付育仁、谢德树、江清政、甘伟荣、况荣武。竣工决算大桥 89 万元，公路 218 万元，节约 30 万元，计 7.5%。经省、市、区三级验收，大桥评优良，公路评合格，时间之快，质量之好，造价之省，开地方施工之先例。因此市土木学会、市桥梁公

司均两次来参观学习。桥名“龙凤桥”三字，系西南师大副教授徐永年写。

黄桷大桥于1982年10月开工，1984年5月通车。重庆市设计院设计，设计为钢筋混凝土，桁架拱桥，墩挖至岩层，台沉井，深21.48米，3孔—25米，宽7米，人行道各2米，总长104米，载重为汽车20吨级，挂车100吨级，洪水频率1/50，标高203.4米，两端引道570米。资金民办公助，市投资40万元，沿线单位集资110万元，共150万元。施工由区成立大桥指挥部，胡明新、孙义宁分任正、副指挥长，江清政负责生产技术，东阳公社、转龙公社组成两个作业队施工。

文星湾大桥为国道212线上的重要桥梁，1988年开工，1990年4月竣工。交通部重庆公路科研所设计，设计为钢筋混凝土拱桥共6孔，其中60米2孔，40米4孔，总长366米，载重为汽车20吨级，挂车100吨级，桥面4车道共14米，桥面纵坡3%，桥面标高：南219.97米，中214.59米，北209.21米，洪水频率1/50，两边各2.5米人行道。市交通局投资870万元，市城建局150万元，北碚区80万元，共计1100万元。区成立领导小组，区长马泽民任组长，另三位副区长任副组长，成立现场指挥部，张克忠任指挥长，黎兵、江清政、孙义宁任副指挥长，市桥梁公司负责施工。

北碚的公路桥梁的建成，使境内国道、省道、区道近三百公里联网，交通已极大的方便。北碚区桥梁数目之多，类型各异，均居全市第一。北碚四周—公里内有五桥四隧相衬

托，为嘉陵江小山峡优美的风景增添新的特色。

北碚区第一条国道公路（渝南公路） 修 建 情 况

解放初，中共西南局设在重庆，重庆系直辖市，川东行署设北碚，北碚为省辖市，川北行署设南充。当时交通除嘉陵江水路外，无一联通重庆、北碚、南充的公路，为了政治、经济的需要而修渝南公路，即现在的国道 212 线渝兰公路（重庆——兰州）。

渝南公路起自重庆沙坪坝，经北碚、合川、武胜、南充等主要城镇，全线长 206.60 公里，其中重庆 12 公里，北碚 37.61 公里，合川 39.26 公里，武胜、南充 117.73 公里。分别由重庆建设局、川东交通厅、川北交通厅测量设计，重庆至北碚按当时二级公路，北碚至南充按三级公路技术标准测设。

北碚成立渝南公路北碚段工程处，全面负责北碚市辖境内公路的施工管理，该工程处设在现区消防队处，处长由市长张种玉兼，副处长刘盛江、王朝岳，处内设办公室、工程科、财务科、材料科、政工科，总计 16 人，另有医生 4 人，解放军 1 班人。公路现场施工设 3 个分段、1 个隧道工程处：一分段设在同兴乡，段长王钰、副段长张树德，3 个施工员负责井口（冷水桥）至狗足弯长 13 公里的任务。二分段设在毛背沱，段长曾骏铨（张学遂曾任段长），4 个施工员负责狗足

弯至北碚车站全长 14 公里的任务。三分段设澄江镇，段长肖明僚，副段长徐忠文，3 个施工员负责澄江至炭坝合川交界处 10.61 公里的任务。隧道工程处负责人孙光宗、凌宗茂，3 个施工员负责 3 个隧道长 273 米的施工任务。

劳动力组织分工种，按石工、抬工、炮工、隧道工编为施工队，全处共 145 个中队，笔者段就有 56 个中队，全部实行计件工资制，每月收方结算一次。另外土方全由区乡民工负责，不给价，任务包干完成就回去。再有劳改大队 1000 余人，全在二分段地段内，我们管技术质量，公安厅派人管犯人。整个北碚全段有 3 万余人施工，沿线民房均住有工人，无民房者建工棚，然而纪律严明，秋毫无犯。

施工工艺全系手工操作，石工就是大锤楔子、手锤钻子、直尺；抬工就是抬绳、抬杠；炮工就是二锤钢钎、引针挖耳；土法放炮，用黑药和硝胺炸药；运输就是土箕扁担；压实路基路面用石夯石滚，人打人拉；没有经纬仪、水平仪，就用三角法，手水准。建筑材料全系石料，桥梁、隧道礅台用 400 号水泥砂浆外，其余涵洞保坎均用白灰砂浆安砌。二分段的工程特别艰巨，毛背沱至施家梁一段紧靠嘉陵江，全系石灰岩挖方，边坡高 45 米，其工程量之大之艰巨为三段之最。然而，工程坚持质量管理，操作认真一丝不苟，通车至今，无一处工程因质量而损坏。

该工程于 1952 年 5 月 1 日正式开工，边测量设计边开工，全处职工非常积极，认真负责，不分白天晚上，星期日节假日，除基本工资外，无加班费，无奖金，忘我无私地劳

动。经过 14 个月的辛勤劳动，于 1953 年 7 月 1 日正式竣工通车。在北碚饭店举行通车典礼，重庆来客较多，加上区党政领导和有关部门负责人，不足 10 席人（工程处科级干部、分段段级干部只开会，不入席）。

通车以后立即办理竣工决算，投资预算 140 万元，决算 180.20 万元，竣工土石方 235 万立方，路面 263.40 万平方，涵洞 185 道，长 2876.3 米，大小石拱桥 24 座长 772.4 米，半隧道 1 个长 23 米，隧道 3 个长 273 米，保坎 21000 余立方。全部工程竣工图 2058 张，工完料尽，材料无积压，财务决算正确，无贪污挪用欠帐，整个工程决算、财务决算、材料决算呈交重庆建设局。

1953 年 8 月人交公司开办客票运输，每日对开 12 班，北碚解放路至七星岗票价 1.10 元，运行时定为 2 点 15 分。汽车流量达 200 车次。43 年后的今天，交通量达 10000 车次左右，增长 45 倍以上。随着改革开放日益深化，国民经济日益发达，渝南公路国家正式改名为国道 212 线叫渝兰公路（重庆——甘肃兰州），与 10 万公里国道线连接，全线逐步实现新国标二级公路的改建，必将更加发挥其作用于我国西南西北大地上。

221 库渝一号公路（北金公路） 暨龙凤桥工程情况

221 库渝一号公路工程系国防投资保密工程。221 库由解

放军施工，其配套工程有公路、桥梁、水电，均属保密。就公路、桥梁而言，有渝一号公路暨龙凤大桥在北碚、巴县，渝二号公路在沙坪坝区歌乐山，渝三号公路在綦江县。

省人大主任何郝炬、省交通厅副厅长杨克、总工程师余俊、市人大主任于汉卿负责这条公路建设，区人大主任张文祥负责组成现场施工指挥部，指挥部成立临时党委，张文祥任临时党委书记兼指挥长。指挥部内设生产技术、办公室、财务、材料、政工等，负责工程的施工管理。区、市、省其他领导无权管理，也不知道是干什么的。我每次因公到省，只找余总工、杨副厅长，就能解决问题，很好办事。

该工程是解放后北碚区自行施工的第一大工程。人员来自四面八方，但相互团结协作，不讲条件，遵照政策法规办事。例如，土地征用、房屋建筑的拆迁，青苗赔偿等都按政策法规办，从未讲价还价。办事进度之快，其他工程无法相比。特别是土地征用，市规划局只是照我们送去的地形图签批，无异言。大桥石工由转龙乡调用，技工由北碚建筑公司调用，公路由龙凤、金刚、磨滩、碚上、蔡家五个乡组织民工分段负责，各乡党委书记、乡长经常上路检查工作。每月指挥部召开各乡长和部内中层干部会议一次，半天时间，都由张文祥主持。每次会上他总是语重心长地强调说：“工程重要特殊，希望不要在这工程上出问题，不好交待。”会毕，在伙食团便餐一顿，从不请客送礼。

本工程是四川省交通厅勘测设计院设计的。龙凤大桥为有限予应力钢筋混凝土肋拱桥，长 177 米、宽 9 米，两边各

2.5 米人行道。公路按山岭重丘三级公路设计，长 16 公里，土石方 36 万方，保坎 3569 立方，中桥 1 座，长 52 米，小桥 4 座，长 99 米，涵洞 85 座，长 1187 米，道班房 2 处，630 平方。在施工中以我多年从事桥路工作经验，发现原设计有不够合理之处，通过经济技术论证，依照改变设计的权限，本着敢于创新，勇于改革，只要有利于国家就改的精神，经省里同意，重点改线 5 处，长 4050 公尺，小改 19 处，总改线占三分之一强。通过改线，缩短里程 364 公尺，减少小桥 2 座、涵洞 5 座、弯道 4 个，降低纵坡，少拆民房 715 平方，少占地 13.85 亩。按当时投资，节约 25.7 万元，实际上是提高了桥路标准，降低了造价，这是我有生以来第二个完成得好的满意工程（我解放以来经手的另一工程是渝南公路）。

该工程于 1978 年 5 月 1 日正式开工，1979 年 12 月省、市、区三级组织验收。大桥评为优良，公路评为合格。该月 25 日举行通车典礼，北桥头搭建大牌坊，上面写有对联：“大桥跨越龙凤河军亦乐民亦乐，公路通过中梁山工亦欢农亦欢”，横额：“庆贺路桥通车”。出动大小彩车 30 余辆，行至金刚坡而回。部分客人在伙食团便餐，送纪念品瓷杯 1 个。

附：北碚嘉陵江水文资料

笔者从事公路建设技术工作几十年，非常重视水文资料。1951 年到北碚，立即千方百计调查北碚水文站、合川县志、北碚志的历史水文记载，1951 年至今嘉陵江每次大水都亲自测

量记载，整理了近 200 年的水文资料。

北碚海拔标高，重要者记之：

1、七一桥 205.00 米；2、龙凤桥 205.35 米；3、吊桥 212.35 米；4、文星湾大桥 214.59 米；5、黄桷桥 203.40 米；6、公交车站 205.00 米；7、新华路 203.00 米；8、体育场 203.00 米；9、夏坝 203.00 米；10、龙凤水坝顶 185.00 米。

纵观我区水位在 195 米至 200 米，只嘉陵江沿岸和支流小溪沿岸和部份农田淹没；水位 200 米至 204 米，则沿江建筑物，部分厂矿、市街受害；水位 205 米以上，则四方交通中断灾害大矣。修高等级公路，特大桥，大中桥，洪水频率必须采用 1/100、1/50，海拔标高 205 米至 210 米以上，宜警惕记之。将历史水位按年次记载：

1、1802 年（清嘉庆 7 年·壬戌年）农历 6 月 16 日（新历 7 月）水位 208.00 米。

2、1840 年（清道光 20 年·庚子年）农历 6 月 13 日（新历 7 月）水位 208.00 米。

3、1870 年（清同治 9 年·庚午年）农历 6 月 17 日（新历 7 月），水位 214.00 米。北碚全淹没，庙嘴石壁上有记载。合川县志记：“一夜江洋水势增，人家都在碧波澄，最怜数百随被宅，避难归无片瓦存。”

4、1871 年（清同治 10 年·辛未年）农历 5 月 21 日（新历 7 月）水位 210.00 米。

5、1873 年（清同治 12 年·癸酉年）农历 6 月 17 日（新历 7 月）水位 209.00 米。

6、1903 年（清光绪 29 年·癸卯年）农历 6 月 7 日（新历 7 月）水位 212.00 米。

在清朝末年 100 年间，政治腐败，外敌侵入，天灾人祸，嘉陵江就出现了 6 次特大洪水。

7、1921 年（民国 10 年·辛酉年）农历 6 月 8 日（新历 7 月）水位 207.80 米。

8、1981 年（辛酉年）农历 6 月 15 日（新历 7 月 16 日）水位 208.20 米。此次洪水暴涨时，北碚、合川等地未下雨是晴天，否则水位必然更高。

9、1953 年 203.50 米，1956 年 204.10 米，1973 年 202.00 米，1992 年 197.30 米。