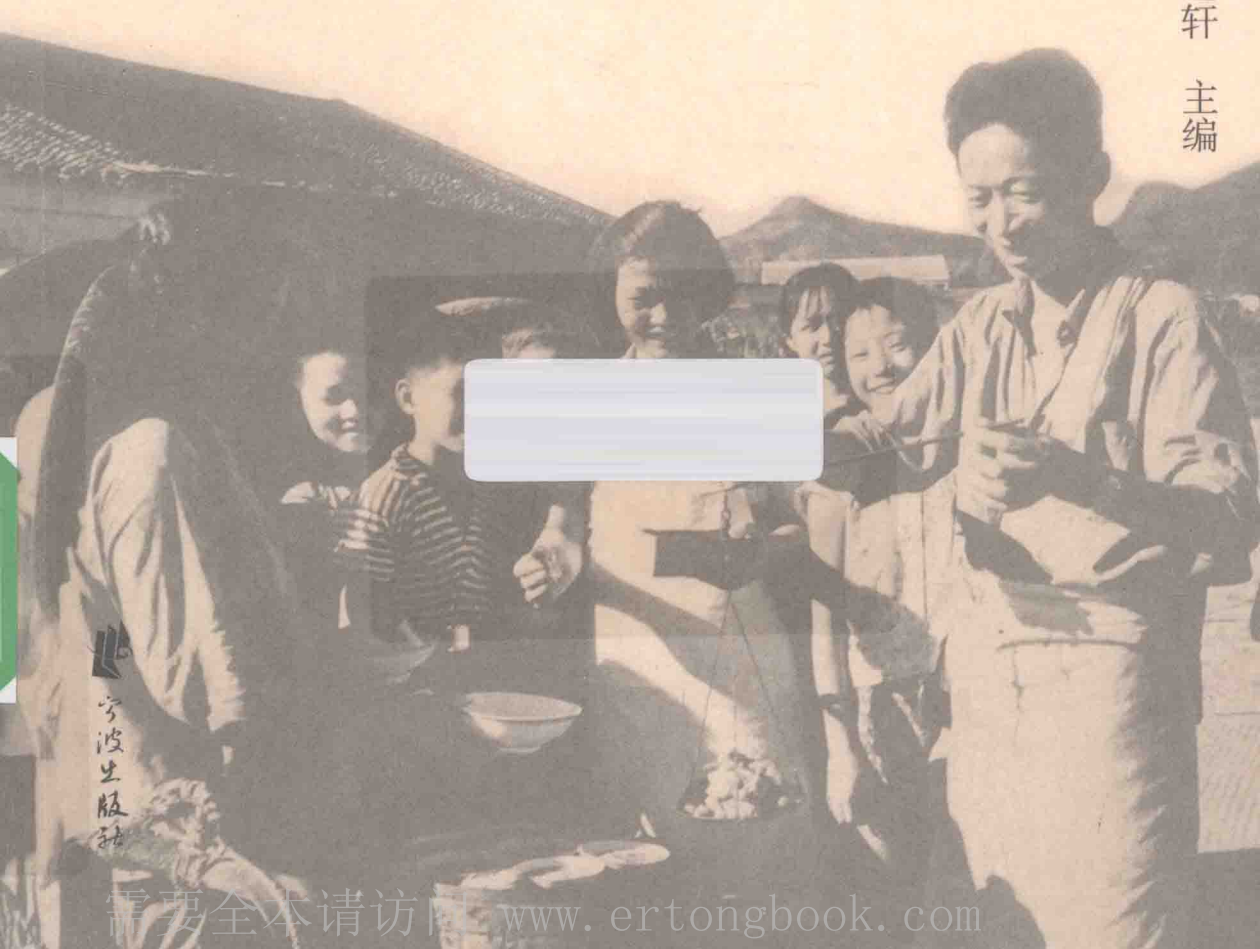
【第二册】

北仑往事

北仑新区时刊往事报道和怀旧散文集

李道轩 主编



宁波出版社

需要全本请访问 www.ertongbook.com

北仑往事

北仑新区时刊往事报道和怀旧散文集

第二册

李道轩　主编

宁波出版社
NINGBO PUBLISHING HOUSE

第二册目录

（往事报道 / 下）

F

329 全区通电是这样实现的

——北仑城乡电力建设历史回顾 …… 俞慧娜

336 北仑公交的昨天和今天 …… 袁力波

341 走过风雨四十载

——北仑气象事业发展纪实 …… 陈燕燕

349 事关万家真热闹

——记忆中的北仑国营粮站 …… 张 敛

357 说起来吃香，做起来辛苦

——忆曾经是浙江三强之一的柴桥供销社 …… 徐镇员

377 就近收购 方便棉农

——记下洋棉花站 …… 陈张坤

G

388 要把水害变成水利

——北仑水库建设历史回顾 …… 沈天华

396 好大一片金钱松

——九峰山顶松林探秘 …… 刘 姗

400 还记得那年北仑建铁路的事 …… 袁力波

403 历经沧桑 风骨犹在

——春晓昆亭老树群背后并不简单的故事 …… 刘 姗

408 艰难困苦建功业
——追寻那段与五七海塘有关的记忆 …… 虞浩英
419 改造荒山留财富
——北仑区林场职工深情回忆造绿岁月 …… 虞浩英
427 先进得来不容易
——上世纪70年代镇东大队土地平整纪事 …… 余姣姣

H

444 从前的东风老酒啊,那真叫醇厚
——忆柴桥东风酒厂 …… 彭 玲
450 曾领风骚十几年
——忆高塘桂花汽酒的成功开发与广泛流行 …… 俞慧娜
459 鲜爽佳酿供城乡
——记原上阳啤酒厂 …… 陈张坤
470 辛劳的人们喜爱它
——记上世纪70年代风行北仑的“呛便烧”酒 …… 谢 挺

I

480 从前美味今犹在
——探访柴桥名早点水塔糕制作工艺 …… 徐银燕
484 当年的米馒头
——访大碶街道埃头村居民刘兆娣 …… 顾晓炜
487 家传老店做正宗青麻糍 …… 顾圆圆
490 看徐师傅搭“浆板” …… 顾圆圆
492 早稻米上市了,炒毛麸还会做吗? …… 杨潘红
496 有好“白药”才能“搭”出正宗浆板 …… 顾圆圆
499 艰苦年代的好东西
——忆大榭萝卜干 …… 虞浩英

J

506 新大路夜市:曾与港城同繁荣…… 顾青青
511 港城面貌日日新　往昔楼堂今安在 …… 刘　姗
518 它见证了乡镇企业的发展
——霞浦工办食堂的前世今生 …… 史杨芳
522 沧桑历尽　风韵犹存
——追忆古城郭巨 …… 董　琳
530 江南公社大会堂:承载十年光影记忆…… 顾圆圆
534 百年兴盛济民生
——张振革老人忆柴桥“十三行” …… 余　芬
543 柴桥“十三行”的称呼由何而来? …… 余　芬
545 繁华褪尽　怀旧情浓
——寻访小港百年“下邵街” …… 顾圆圆
552 路在那里　情也在那里
——探访小港甬江边上的渡口路和道头街 …… 顾圆圆
563 百年风雨路
——探访戚家山街道(原小港)的直街和北平路 …… 顾圆圆
572 静静的小浃江
——探访小港人的母亲河 …… 顾圆圆
588 人客往来忙生计
——记曾是北仑海上交通门户的穿山码头 …… 袁力波
598 北仑有条古航道　承载先辈苦与乐 …… 童玉汝　余琼林
607 古航道上有多少桥 …… 余琼林
613 甘洌清泉润千家
——记梅山岛上的水井 …… 余　芬
622 北仑的古桥:喧闹过后归平静…… 徐银燕
629 碶,历史悠久的水利工程 …… 余琼林　刘　姗
640 曾经风雨数百年
——梅山渡口之变迁 …… 余　芬

需要全本请访问 www.ertongbook.com

650 烽火台
——沉淀于历史硝烟中的记忆 …… 袁晨凤

K

661 流韵百年 余音绵绵
——蛟川走书北仑籍优秀艺人从艺记录 …… 余琼林

L

680 地缘相近 人缘相亲
——北仑与周边地区民间往来的故事
…… 余琼林 顾晓炜 袁力波 董 琳

M

697 家传手艺何去何从?
——新碶老街的手工锡艺濒临绝传 …… 徐 喆
701 时空定格 岁月定影
——记北仑的老式照相馆 …… 张 敛

全区通电是这样实现的

——北仑城乡电力建设历史回顾

□记者　俞慧娜　通讯员　张怡　周凌云

1924年，昭明兴记电灯轧米厂在柴桥创办，北仑区电力工业由此发端。随后又有几家民营电力工厂相继建立，主要用于城镇照明、农民轧米。1951年，柴桥镇人民政府在薛家桥创建了地方国营柴桥电灯轧米厂。1957年，中国人民解放军东海舰队后勤部与当地政府共同创办了国营柴桥发电厂。1959年大碶镇新路岙水库蓄水后，筹建的水力发电站于1960年初发电，供大碶镇照明和少量动力用电。“当初我们用的是脚踏打稻机、柴油抽水机，家里照明是煤油灯。”小港街道下倪桥村村民赵宝年告诉记者。

1967年3月，大碶区举办了第一期电工培训班，学员们上午上课，下午就爬电线杆子，跟着师傅学操作

“全面的、有计划的开始电力建设是在1966年。”参与了北仑乡乡通电工程全过程的原镇海县水利局干部任根德告诉记者，1965年镇海县电力的建设委员会成立，按照“先江北，后江南”的建设思路，全面开始电力建设。1966年，宁波电力公司镇海供电所建立，在现北仑辖区内先后设立了大碶、柴桥、郭巨、长山供电所，并于1967年3月，举办了原大碶区第一期电工培训班。该培训班学员、原大碶镇堍头村村民陆泉财回忆说，当初跟他一起参加培训的，还有三山村、杨岙村以及江北的一些学员。那时候，他们上午上课，下午就爬电线杆子，跟着师傅学操作。“当时还是木头杆子，很多腐蚀掉了，我们就一边学，一边在家门口维修旧的电线杆子。”陆泉财告诉记者，由于学了电工技术，他从一名普通的庄稼汉变成了技术工，单位还给他发了一

辆永久牌自行车。“在那个年代，能当上工人，骑上自行车是多神气的事情啊！”回忆起当时的情景，陆泉财充满了自豪。

“一口香糕一口雪”，双手和双脚是最好用的“搬运设备”，35千伏大碶变电所和110千伏穿山变电所相继建成

1969年10月，为了发展江南地区电灌建设和解决部队用电，由省水电设计院设计、省电力安装公司施工的大碶变电所动工建设。工程从110千伏宁波变电所出线，至大碶镇万湫山，线路全长24.77千米，于1970年1月建成，同年7月投入使用。该变电所为我区境内第一座35千伏变电所，它的建成宣告了我区境内无输配电线路历史的结束。

“大碶35千伏变电所是1969年除夕建成的，我印象特别深刻！”任根德告诉记者，那年除夕中午12点半，负责生产指挥的田希和打电话给他，说35千伏变电所已经完工，要他去与省电力安装公司办理交接。任根德告诉记者，由于已到除夕，车辆调不出来，于是他从镇海出发，迎着大雪，一直步行到大碶，在大碶供销社买了4包香糕就上山与省电力安装公司交接。“一口香糕一口雪。”任根德不无感慨地说道，吃着香糕和雪，再把铺盖往地上一铺，那年除夕夜他就是这么度



图为上世纪70年代，郭巨电力建设施工现场部分工人合影

过的。

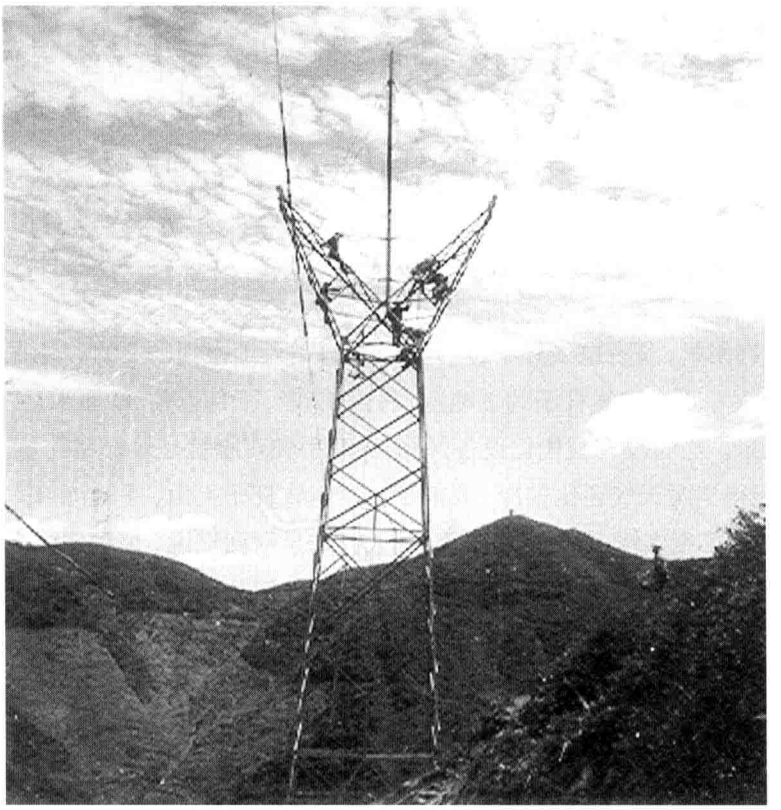
大碶变电所建成后，任根德他们又开始考虑将电通到各个公社的事情了。原大碶供电所所长谢振杰告诉记者，当初他们从各个村召集了10多个经过培训的电工，就凭着几支铅笔、几张纸、几把扒杆、几把钳子，从设计到施工，他们10多个人都包干了。1970年3月，邬隘公社首先通电，1971年底全镇5个公社的电灌基建工作全部完成，大碶镇道路、商店、加工厂用电也全部接通。

“当时没有吊机，所有电线杆子、电缆、电线都是人工搬到山上的。”谢振杰告诉记者，大一点的电线杆子约2吨重，总长12米，下部直径39厘米，上部也有20厘米。当时没有现代化设备，他们的双手和双脚就是最好用的“搬运设备”。“记得当时天气还比较冷，我们抬一个电线杆子上山，手被冻麻木了，但身上又出了很多汗，棉毛衫全部湿透了。”陆泉财回忆说，那种感觉真叫苦。他们每到一个村，村民都主动前来帮忙，帮他们分担些搬运、挖洞等工作。“每到一个公社，总有村民过来帮忙，这让我们的工程进度加快不少。”谢振杰说。

1970年秋天，东海舰队、宁波水利局、华东电力设计院的有关领导一同来到郭巨紫薇岙考察，并最终决定在紫薇岙建设110千伏穿山变电所。110千伏输电线路由220千伏奉化变电所出线，经鄞县横溪到达穿山变电所，于1972年建成，是境内第一座建成的110千伏变电所。

向霞浦籍原华东电业管理局一位负责人争取到宝贵的物资，用高工分“悬赏”方式激励村民扛电线杆，山前村在霞浦率先通电

“1973年9月3日，山前村在霞浦率先通电。”原霞浦镇党委书记陈金新告诉记者，这一切，最应该感谢的就是原籍霞浦山前村的原华东电业管理局一位负责人，就是他帮助家乡解决了宝贵的钢材、导线资源，让郭巨至霞浦的10千伏配电线路工程建设得以顺利进行。任根德介绍说，当时负责跑供销的他首先想到的就是华东电业管理局一位负责人。1972年夏天，他专程前往上海找这位负责人，并将家乡这几年的建设情况作了简单的汇报，同时



图为上世纪70年代，110千伏穿山变进线铁塔架设施工场景

表示，家乡的建设十分需要电力的支持。“他当场就答应会为家乡的建设尽一分力量。”任根德告诉记者，这位负责人当即从华东电业管理局清仓物资中，划拨出了一部分钢材和导线，由此郭巨至霞浦配电线路建设的物资终于有了着落。

与争取物资的顺利过程相比，电线杆子的加工运输显得比较困难。任根德介绍说，当时省计划会议早已开过，生产电线杆子的新安江水泥制品厂和金华水泥制品厂第一季度的生产计划已经全部排好，而工程要求电线杆子立杆必须在农田灌水前完成。“怎么办?”一个采购员，直到除夕那一天，还奔波在两个水泥制品厂和有关部门之间；另一个外勤员，大年初一就往水泥制品厂跑，好说歹说，终于将170多根电线杆子排进了加工厂第一季度的

生产计划。1973 年 4 月，电线杆子运抵宁波。当时正赶上春耕农忙时节，人手不够，他们又动员当时生产队里的女民兵参与到电线杆子搬运工作中，每 3 人 1 辆手推车，将电线杆子一根一根拉到指定地点。

“算作 800 工，没人理会；算作 900 工，还是没人理会；直到算作 1100 工时，才有 20 多个村民集体将这个任务拍走。”任根德告诉记者，平路抬杆子还好，如果遇上需要抬杆上山的情况就比较麻烦了。当时就有 1 根 900 公斤的电线杆子要抬到马盘岭上，马盘岭虽然海拔只有 200 多米，但山路十分陡峭，抬杆上山的难度相当大，按正常工分，村民们都打起了退堂鼓。最终他想了个高工分“悬赏”的方法，才有几个身强体壮的村民挺身而出担起这个重任。“每人肩上要承担 200 多斤的重量啊！”任根德告诉记者，原来马盘



图为上世纪 70 年代，10 千伏梅山岛跨港线门型杆施工场景

需要全本请访问 www.ertongbook.com

岭上没有上山的路，是村民为抬杆子才临时披荆斩棘开辟出来的。由于路太陡，只能容纳 8 个人抬杆子，900 公斤的重量就只能全压在 8 个人的肩上。20 多个村民不断轮流抬，花了一天时间才将电线杆抬上山。

原柴桥供电所所长张舜昌回忆说，1973 年夏天，郭巨至霞浦线动工，从郭巨紫薇岙引线，一直到霞浦山前村，工程全长 20 多公里，每 100 多米立一根电线杆子，途中共有 173 根电线杆子。“由于郭巨至霞浦线建设时春耕已经开始，农田开始灌水，电线杆子就泡在水田中。”回想起当初的建设情景，张舜昌笑着告诉记者，沾上了泥浆水的电线杆子滑溜溜的，立杆时，工友们都戏称“捉泥鳅”，半天“泥鳅”捉下来，工友们也都像泥鳅一样了。先立杆子，然后架线，每 2 ~ 3 公里为一耐张段（专业术语），张舜昌他们就这样从紫薇岙拉起，一个耐张段一个耐张段地一直拉到了山前村。经过了几个月的紧张施工，同年 9 月 3 日，郭巨至霞浦的 10 千伏线建成，从此霞浦改由华东电网供电。

北仑城乡全面通电，村民“点灯不用油，耕田不用牛，抽水用铁龙”

1973 年 6 月 17 日，梅山过江线开始架设，档距 890 米，南杆在梅山一座海拔 30 多米的小山上，北杆在上阳一座海拔 128 米的山顶上。任根德回忆说，当天，梅山盐场党委书记张永祥带领 300 多名盐场职工，亲自带头拉线。“300 多人从江边、山脚一直排到山顶，在一阵阵口号声中，把 1000 多斤重的钢绞线从江底缓缓拉起，一直拉到山顶，场面非常壮观。”任根德不无感叹地说道。

先大碶，后霞浦，接着郭巨、长山相继开始大规模的电力建设，在 1970—1977 年间，现北仑区境内 110 千伏穿山变电所和 35 千伏大碶、长山、柴桥变电所相继建成，各变电所至各公社的 10 千伏配电线路也相继接通。1977 年，北仑区境内实现了乡乡通电。

小港街道下倪桥村村民倪阿良回忆起通电时的情景，高兴得合不拢嘴。“点灯不用油，耕田不用牛，抽水用铁龙。”倪阿良告诉记者，这是通电后村里传起的顺口溜。1976 年，他们用上了电动打稻机、电动抽水机，家家户户还

点起了电灯。没多久，村里10个生产队凑了1800元钱从上海买了一台21吋金星彩电。于是，每天吃完晚饭，搬上小板凳去村大会堂看电视成为他们最高兴的事情。

（本文图片由区供电局提供，俞慧娜翻拍）

（2009年8月10日3版）

北仑公交的昨天和今天

□记者　袁力波　通讯员　赵飞平

如果把城市比作一首气势恢宏的交响曲，那么公交就像是控制着节奏的一段段旋律。在暮鼓晨钟声中，公交车伴随着一天的开始，又伴随着一天的结束。穿梭城乡的公交车，见证了北仑的成长，用车轮画出了一条历史的轨迹。

解放初期，木炭车行驶在宁波经大碶到穿山这条主干道上，去郭巨就要步行翻岭了

贺永元，今年72岁，家住上阳。从早期的公交车驾驶员，一直做到从公交岗位上退下来，老人可以说和公交车打了一辈子的交道，他也是看着公交事业一步步在北仑发展的。很多回忆，伴着他杯中的茶叶香，被徐徐道来。

贺永元依稀记得，在新中国成立前，就有一条路从宁波通往穿山柴桥，也有专门的车运行在这条路上，由当时被老百姓称作“通运公司”的机构来负责运营，事实上掌管车辆的是“个人老板”。那时的车是靠烧木炭运行的。在车厢后部有一个炉子，倒入木炭后，车子就靠燃烧产生的热量来驱动。而且车子是手摇发动的，开起来轰隆作响，如果在平地上开，速度还算可以，一旦要上坡，车子就像耕地的老牛一样气喘吁吁了。当时从宁波过来要经过灵桥，车子动力不足上不了桥时，得在市区里绕一圈，等炉子烧得更加热乎了才能跑上桥。有时候车子上不了坡了，车上的人就一起下车去推车，等上了坡再回到车上，结果这些推车的人都被熏黑了脸。车上的空间也小，座位是围成一圈的，非常拥挤。不过，这可以说是北仑的第一辆长途车了。

新中国成立后，浙江省长途运输公司在宁波成立分公司，北仑这一块的

公共汽车运输由宁波分公司管理。那时的北仑，客运车辆数量有限，行车路线也集中在从宁波经大碶到穿山这条主干道上。当时要去郭巨，得坐客运车在穿山下车，然后走崎岖的山路，翻越后所岭、屹峙岭和尖岭。如果要去梅山，还得在郭巨住宿一晚，翻越官山岭，再乘手摇木船渡梅江。

贺永元记得，1956 年后，车子才通到郭巨，还没有通到上阳。上世纪 50 年代末 60 年代初，木炭车渐渐被淘汰，汽油车开始出现。建国初期，中国还不能自己生产汽车，所以车辆是从国外进口的。“从日本、美国进口的比较多，我记得有种叫小道奇的，虽说是进口车，但车况还是比较差。”贺永元说，当时北仑的客运车辆多是“小道奇”。随后，仿造苏联车的解放牌、东风牌客运车开始出现。比起早期的“小道奇”，国产的解放车、东风车马力大，动力也足，于是也渐渐地取代了进口车。

上世纪七八十年代，用两节车厢连起来的“通道车”，在宁波东站 — 郭巨 — 上阳 — 柴桥 — 三山 — 大碶 — 镇南绕行

1969 年，贺永元从部队转业到宁波长途运输公司，在货运队里当司机。由于驾驶技术过硬，在货运队里开了大概 7 年时间后，贺永元被挑到客运队担任司机。他被分配到宁波东站，开从宁波到北仑的长途客运车。那时候，在宁波市里运行的客运车才被叫做公交车，已经有了公交编号，在市区外面的都叫长途客运车。

上世纪 70 年代的公交车，车况都有所改善，车子的地板是用木板铺成的，公交车的座位是由钉着海绵的木板安置在铁框子上构成的，可上下翻动，车子的前窗玻璃可以向前撑开，车门只有一扇，全靠手动开关，关门时要用铁钩子挂上。用两节车厢连起来的“通道车”也出现了。“通道车”的中间，有个用帆布连成的转盘，车子体积大，一般开在路况好的道路上。有一种叫“单挂机”的车，车头是运货车的车头舱，后面挂个车厢，就成了客运车，这种车一般开在去偏远乡镇的小路上。

那时的路况也不好，基本都是沙石路，车子开过，尘土飞扬，一到下雨天，又变得坑坑洼洼。从白峰到郭巨、上阳那一带还都是单行线，车子交会

起来非常困难。这条路上每隔一段距离就会有一个做宽的路面，为的就是在两辆车交会时方便避让。“那时候我们司机都有一个口诀，叫做‘宁停三分，不抢一秒’，否则交会时两车互不相让，要出事故的。”贺永元说。

由于车辆数量有限，乘客也不是特别多，那时在北仑的客运车没有专门的直通线路，明确是从哪个站到哪个站的，而是走“绕圈”的不固定的行程。“班头车轮着走，比如先从宁波开到上阳，然后再开到镇南，开到镇南后到三山过夜，是这样循环绕的，没有‘几路车’这样的概念。”贺永元记得，他负责的线路就是在上阳、柴桥、大碶、郭巨、宁波这5个点循环绕。有时天色晚了，车开到哪个车站，司机也就直接在哪个车站过夜。车站里一般有两间候车室、一间票房室和一间公铺，司机就睡在公铺里。当时只有在几个相对规模较大、人口较为集中的村镇才设有车站。每个站头都有专门的工作人员驻扎，负责站里的公交事务。那时候只能在车站里买票，凭票上车。小的村没有专门的车站，只有可以停车上客的站点，那乘客该怎么买票呢？贺永元解释说，一般在这样的路段，都会随车跟一个售票员。他举了个例子，从上阳去宁波，在柴桥车站之前是没有大车站的，所以有一位售票员跟在车上，为在沿途的小站点上车的乘客卖车票。等到过了柴桥车站，到宁波沿途都是大站了，像霞浦、清水都有车站，可以在站里买票，于是售票员就在柴桥站下了车。当时车的班次少，往往要等上几个小时才有车，一旦车票卖完了，就只能等下一个班次。各位乘客上车后按照票号就座，坐满为止，一般不允许车内有站的人，除非驾驶员同意，但最多也只能站两个人。乘客多是有目的地出行，主要是出去探亲和经商的。有的出去做生意，带的行李货物比较多，这就需要付行李费，而且货物不能放在车厢里，得放到车厢顶上。车身后边挂有一个铁梯子，车站里的负责人或者售票员会爬上这个梯子帮忙把旅客的行李放置上去。

建区以来，随着大规模开发建设的推进，北仑公交体系迅速发展

1984年北仑建区，那时还被称为“滨海区”。当时的公交还是属于宁波分公司汽车东站进行管理，从东站划了十几辆车下来，成立一个车队，分别



图为过去年代穿越在城乡的公交车（区公交公司提供）

开到三山、郭巨、镇南、柴桥、大碶、高塘等地。1987年，滨海区更名为北仑区。1989年，北仑长途汽车运输公司才真正组建。1990年1月1日，北仑这块的交通下放给北仑交通局管理，下设北仑长途汽车运输公司和北仑公共交通公司，实行“一套班子、两块牌子”的管理模式。公司成立初期只有11辆客运车辆，7条公交线路。据区公交公司工会主席邬飞明回忆，那时的车子都比较破旧，最好的也就是一辆东风牌客车，而大部分还是解放牌。

公交公司组建后，于1989年11月11日开通了从柴桥到镇南的第一条区内公交线81路。跟其他在区内运营的客运车辆不一样，它有了线路编码，开始属于真正意义上的“公交车”了。1990年3月，又开通了新碶到宁波轮船码头的82路。“这之前在宁波到北仑往返的客车，都是属于宁波长途汽车运输公司的。82路是北仑公交首条进入市区的线路，线路的开通受到了群众的欢迎和好评，在社会上产生了较大反响。”邬飞明说。之后，北仑公交又相继开通了83路、84路、85路、86路等线路，极大方便了居民出行。1997年12月，开通了从大碶到新碶的801路，首次使用了空调车辆，并实行无人售票，此举开创了北仑公交史上的先河。“如今我们有518辆车子，49条线路，都是宇通、苏州金龙等牌子的客车，一对比就可以看出来这翻天覆地的变化。”邬飞明说。退休后的贺永元也一直牵挂着公交事业的发展，“现在乘车方便了，村里都有站头，走几步就可以乘车了，车票也便宜，车子也越来越

需要全本请访问 www.ertongbook.com