



1968年6月建成通車的馮家壩大橋(重慶市作協會員許昌昌供圖)

四毀五建,馮家壩大橋的百年風雲

□ 鐵笛

踩橋是歷史悠久的民俗活動,即橋修成後,要舉行踩橋儀式,才可啟用。在此之前,不准任何人通行。要選一個吉日良辰,請高壽老人、鄉賢名士或“新士舉”“新娘”“新官”等前來踩橋。習俗認為,這樣做後會大吉大利,橋才經久耐用,從橋上過的人也可免除霉運。

1942年元旦,今重慶市黔江區馮家街道阿蓬江(唐岩河)上,抗日軍民共同舉行過一次聲勢浩大的踩橋活動。

1 川湘公路有11個渡口

1937年1月,川湘公路建成,起自綦江縣(區)雷神店,與川黔公路銜接,折向東南穿越大婁山和武陵山區,至湖南省沅陵縣三角坪與湘黔公路接駁,全長894公里(不含海棠溪碼頭至雷神店98公里),其中川(渝)境709公里,湘境185公里,沿線各省市相繼舉行了通車典禮。同年4月1日,川湘公路開始設站經營,川境段共設15個站,除川黔路上石角、萬盛、南平、南川、水江5站外,增設白馬、江口、彭水、郁山、黔江、兩河口、酉陽、龍潭、秀山、茶峒10站辦理客貨聯運業務。由綦江至南川水江鎮每日通車一次,水江至黔江每周一次,黔江至茶峒每日一次。

當時,從重慶海棠溪碼頭出發,川湘公路川境段(含川黔路共線98公里)有碭河、趕水、東溪、長途河、盤古河、江口、烏江、彭水、馮家壩、兩河口、苦竹壩、姚家壩、茶峒這11處未架設橋梁,只設置了渡口。行車到此,只能依賴渡口過渡,一則耗費時間,二則河水暴漲時人車過渡存在極大的安全隱患。特別是黔江境內的馮家壩渡口,位於川湘公路445.78公里處的阿蓬江上,枯水期水面仍寬約130米,僅雇當地渡夫4人,用小木船三只拼成一只渡船,以人力臨時撐渡。

抗戰時期,作為四川聯繫湘鄂以東諸省的交通要道的川湘公路,特別是在日軍占領南寧、宜昌,扼死南下通道和長江航運後,發揮著“抗戰生命線”的作用。

1938年1月,四川省公路局在重慶成立了川黔、川湘兩路橋渡工程處,設9橋橋工事務所,在川黔、川湘兩路建大橋9座(未規建江口、彭水兩處),其中川湘公路建三溪河、長途河、馮家壩、兩河口、苦竹壩、姚家壩、茶峒這7座橋梁。同年3月,設置渡口所,專司各處橋梁建設。

2 趕修西南公路第一橋

1939年1月,連通黔西兩縣的馮家壩大橋建成通車。大橋全長237米,為西南公路五大幹線(川湘、川鄂、川黔、川滇、川康)上的第一大橋。因為橋北岸的河口場屬黔江縣,黔江人稱之為河口場橋,橋南岸的馮家壩時屬酉陽縣,所以酉陽人稱之為馮家壩橋,加之四川省公路局在設計時上報修橋渡口的名稱為馮家壩渡口,因此便將其命名為馮家壩大橋。

第一座馮家壩大橋由於是木結構,容易腐朽,加上洪水長期衝擊,導致木梁漸漸鬆動。1940年6月,馮家壩大橋坍塌一孔,至同年10月2日,大橋木桁構坍塌一空。因為運輸需要,只得臨時改用船渡,趕修便橋便道。

1940年10月31日,西南公路管理處在兩河口(時屬酉陽)設立川湘路第四橋工處,辦公地設在萬壽宮。12月,特派正工程師歐陽緘為第四橋工處主任,與副工程師熊以鏗、幫工工程師吳聲震、工務員黃河等一起主持馮家壩大橋的重建工作。

歐陽緘是湖南長沙人,土木工程師,橋梁專家,因其1938年修成我國第一座鋼鏈吊橋——能灘大橋而名聲大噪。歐陽緘到任後,經過縝密的勘察比對,對大橋進行重新設計,將原來的11孔木桁構大橋設計為6孔木桁構、10孔單楔式橋梁,並在河中加建5個橋墩。

1941年1月,馮家壩大橋重建工程正式動工,同期建設或補修的另有兩河口等5座橋梁,共需大料4萬餘根。

鑑於前次建橋不久便坍塌,大橋重建建得格外堅固,其間主管工程師吳聲震,不論風雨,還是空襲警報,每天站立橋上指揮工作。同時,為了避免橋面受到風雨的侵蝕,延長橋梁使用年數,大橋上還增蓋了風雨長廊。

經過連月施工,總投資60餘萬元、設計使用壽命40年的第二座馮家壩大橋於1941年12月底建成,並擇日舉行踩橋儀式暨通車典禮。

3 新年踩橋上演抗日劇

1942年1月1日,時值元旦,又是馮家壩大橋踩橋日,阿蓬江兩岸鑼鼓



民國二十七年十一月十五日(公曆1939年1月5日)第一座馮家壩(河口場)大橋舉行通車典禮(黔江區三台書院院長陳彤供圖)



雙橋飛架南北,遠處為2016年9月建成通車的馮家壩大橋(重慶市作協會員鍾良義供圖)

喧天、鞭炮齊鳴、人山人海。大橋兩端用柏樹枝扎成的牌坊,高聳雲霄。橋南一端正中懸著“貫通國脈”四個紅邊耀眼的金色大字,兩旁柱上配著“拼我們的血汗,解除交通困難;盡我們的勞力,加強運輸效能”兩條標語。橋北一端正中懸著“以利運輸”四個金字,兩旁柱上的標語是“以抗戰的精神充實交通的機能;以交通的力量助成抗戰的勝利”。

典禮台柱上,一副紅色對聯格外引人注目:“兵馬滿江山,對流水長橋,誰曰興亡無感慨;樓台開世界,祝回春大地,應從啼笑見艱難。”

當日,第六戰區長官司令部、湘谷轉運處川東分處、鹽運處、抗敵演劇第六隊、中山小學、軍民合作站、黔西兩縣等17個單位及河口場、馮家壩兩地村民近萬人聚集在河口場橋頭。

其後,第六戰區副司令官黃琪翔的夫人郭秀儀來到橋端剪綵,“炮聲大作,樂聲復起,銀光一閃,彩帶即飄然而下……”(湘桂《馮家壩大橋通車紀盛》)踩橋儀式開始,由郭秀儀開車,黃琪翔領隊,汽車十餘輛,橋工處員工、各機關代表及當地父老等3000

餘人組成的踩橋隊伍,踏著樂聲的節拍,徐徐通過馮家壩大橋。

黃琪翔是中國農工民主黨創建人和領導者之一,踩橋當日,他現場題詞“力克艱難”,並寫了《重建馮家壩大橋紀》,文中評價馮家壩大橋“為西南五省各公路橋梁之冠”。歐陽緘在《馮家壩大橋落成經過》中,評價馮家壩大橋“為西南公路五大幹線之第一大橋”。任顯群則直接題詞“西南第一橋”。

踩橋結束後,抗敵演劇第六隊上演《鬧新年》和《最後一顆手榴彈》。《最後一顆手榴彈》劇情為東北抗聯9名女戰士奉命縫制前線棉衣,在執行任務中,遭到敵人圍剿……當戲台上演到敵人以她們的骨肉相威脅,為保護前線物資,女戰士與孩子們拉响了最後一顆手榴彈時,台下山呼海嘯般響起“打倒日本帝國主義”的吼聲。

從此,無數巴蜀兒女走過馮家壩大橋,奔赴抗戰前線。

4 四毀五建長橋保通途

1949年4月,解放軍發動渡江戰役,解放南京,宣告了國民黨統治的覆滅。

同年11月12日,國民黨移守川東南的宋希濂部263師自兩河口向黔江敗退至馮家壩時,在馮家壩大橋上安裝炸彈,同時將河口場桐油商人汪佩然店里的桐油強征倒在橋上。當天傍晚,馮家壩大橋上的炸彈被引爆,裹著桐油的木橋頓時被大火吞噬。家住橋南的鄉紳、塾師兼醫生劉興煦(字春如)目睹此景,憤慨作詩以記:

長橋卧波縛雲龍,浩蕩難名不世工。
路接川湘如掣電,人通黔酉似乘風。
兵家勝負常事,物質摧毀鼠技窮。
遺礫矗立江水泣,明將慘案訴天翁。

馮家壩大橋被毀後,解放軍進軍至此,軍隊和物資只得從淺處蹚水過河,或用小木船拼聯過渡。

1950年8月,正式設立馮家壩渡口,有渡工13人,單、雙車渡船各1只。1951年8月,重建馮家壩大橋,並於1952年4月21日建成通車。

1952年7月,將馮家壩等地劃歸黔江縣。1966年11月,因橋台發生裂縫,木桁構下懸,節点多處斷裂,黔江縣報請四川省公路局改建永久式建築。1967年2月動工,1968年6月建成單鏈式雙曲拱鋼筋混凝土橋投用。

1982年7月28日,馮家壩發生特大洪災,混凝土欄杆和橋面被沖毀。1983年,黔江縣將馮家壩大橋維修改建為管管混凝土式欄杆。

風吹日晒水浸,第四座馮家壩大橋屹立46年後,日漸殘破,變成危橋。黔江決定在老橋上游約300米處第五次建橋。新大橋2013年10月動工,2016年9月通車。

70餘年間,馮家壩大橋歷經四毀五建,仍屹立于阿蓬江上,貫通兩岸,造福於民。

(作者系重慶市散文學會會員)

1952年4月建成通車的馮家壩大橋(酉陽縣融媒體中心曾常供圖)