



# 快60岁了,怎么看它都是一座漂亮的桥

重庆嘉陵江大桥是主城首座跨江大桥,也是完全由中国人自己设计修建的大桥

□张卫

牛角沱嘉陵江大桥,是重庆主城的第一座跨江大桥。

我和很多市民一样,原以为它是“一五”时期由苏联专家建造的。其实不是,这座桥完全是中国人自己设计修建的,它和苏联没有关系。

大桥于1966年1月20日建成通车,由时任市长任白戈剪彩。那天,看桥的人太多,我还是小崽儿,被人流裹上了桥。前后左右都是人,挤得紧。我索性将脚蜷缩起,不沾地,随灰蓝二色的人流蠕动。温暖的人流包裹着我,犹如在母亲怀里……

今天,就来讲讲这座桥的前世今生。



壮观的重庆嘉陵江大桥

## 1 过江需求日甚,修建大桥更显紧迫

重庆市区三面环水,自古过江,假以舟楫。若发大水,哪怕有要死人的事也过不了江。盼桥,是千百年来先民只能想想的事。

1958年,重庆人想修的第一座大桥,就是牛角沱的嘉陵江大桥。

此桥建成前,市民过江只能靠船,极不方便。史载,江北地区历来是重庆与四川东北部联系的通道。1921年,杨森在修江北码头时,就曾打算在嘉陵江上建设钢桥,但因军阀混战,计划破灭;1929年及抗战时期,国民政府市政当局也多次作过修桥打算,1945年还成立了两江大桥筹备处,却又“因政治、技术、经费等原因”落空。

抗战时期,江北地区人口已发展到10万左右。据当时的警察局调查,江北城、溉澜溪、相国寺沿江一线已有工厂140余家,包括著名的21兵工厂(长安厂前身)。1958年建桥前,江北地区已成为重庆主要工业区,国防、钢铁等企业众多,每天约有8000吨、2000多车次的货物和4至5万职工过江。因此,修建大桥更显紧迫。

## 2 大桥设计,为何建一座钢结构桥梁?

市建委离休干部李恒1958年任市城建局副局长,具体负责嘉陵江大桥的建设指挥。

李恒介绍:“当年,市里专门成立了一个牛角沱大桥工程处,副市长岳林任主任,我和铁道部大桥工程局的一个处长任副主任。”

当时,铁道部大桥工程局正在江津修建跨长江的小南海铁桥,“于是市里有关领导请大桥局,一定要支援重庆的建桥工作。”这样,铁道部大桥局便安排了技术人员,经过勘测,在原市中区牛角沱和江北区相国寺选定桥址,并为大桥做了设计。

今天的市民可能会奇怪:当年,为什么要把大桥设计成一座钢结构桥梁?李恒解释了原因:“为什么?因为大桥局安排的设计人员,全都是搞钢结构的!”

1958年12月,大桥动工开建,但1959年3月就停工了,“因当时赶上大跃进,没那么多钱。”后来又上马,但又都停工了。

1963年7月,重庆市计委向中央打报告,强调重庆建桥的紧迫性,于是1964年初大桥复工。

除资金困难外,所需钢材近5000吨也很困难。且这些钢材必须依靠重钢自己生产,但加工制作远在山海关桥梁厂,运输也十分困难,真是处处都遇到难题。

## 3 六人小组,完成了大桥全部测量数据

市桥梁工程总公司工程师李家荣,当年负责大桥的测量工作。他告诉笔者:“我本来是市建筑设计院搞勘测的,1959年临时借调到市政公司,负责大桥的测量。”

大量的工作,仅由一个六人的测量小组负责。小组

中,技术人员仅李家荣1人。“重庆第一次自己建大桥,很多人都认为是一件无法完成的事。”

“那时,我们使用的仪器,有从德国、瑞士进口的计算机、高精度的经纬仪,还有国产的水平仪等。每天,我们几个就背着这些东西,在工地爬上爬下。”

测量工作不能出差错,工作量也特别大。“我们那时都很年轻,吃、住都在工棚,大家并不觉得苦。”李家荣说。

“工作忙的时候,常常几天几夜得不到休息。”他回忆,有一天晚上,一个工程师乘船离开工地,下船时,因连续工作导致精神有点恍惚,竟把浮在江面的泡沫看成了江岸,一脚踏下去,人掉进江里差点淹死了。

从北岸桥台到南岸桥台,正桥有4墩5孔,跨度分别为68米、80米、88米、80米、68米,呈对称分布。这些数据,时隔多年李家荣仍能随口说来,可见数据早已铭记在他心里。

## 4 开挖土石方,大部分靠人力完成

苏先恕当年是年轻人,干的工作似乎也很普通:开挖土石方和生产、架设预制梁。

苏先恕是1964年12月招进大桥工程处的。“当时,大桥工程处在七星岗街道和张家花园街道,各招了100人参加北引道的土石方开挖工程。”在他的印象中,参与整个工程的队伍颇为庞大,“加上工地上的老工人,共有五六百左右。”

据了解,当年修建大桥时,南面从大桥到上清寺,北面从华新街到观音桥,都没有直接的通道。大桥动工后,南、北两面都需进行大量的土石方开挖作业。开挖后,南面的土石方填进了牛角沱(现牛角沱立交桥处,建桥前是一个深沟),北面的土石方填在了今北桥头一带。

苏先恕等人当年开挖的,就是打通华新街到观音桥的通道,开辟北引道。

“那时,工地上除两台东方红推土机外,没什么机械设备。开挖土石方,绝大部分都靠人工完成。运输工具,就是两轮的手推车。”

“工地上,每25人组成一个班,其中15个男的,10个女的;由3人破大石,七八人装车,一两个人在陡坡处机动帮忙,其余的就按一男一女组成小组负责推车搬运。”

他还清楚记得,当年在工程处给他们发了草鞋,“平常干活时,大家都穿胶鞋,上陡坡或路滑时,就把草鞋穿上。”

因为工作异常艰苦,有人没干多久就离开了。和苏先恕一起推车的女工名叫饶光明,“她比我小,但能吃苦耐劳。”有个拉小提琴的男青年,担心破大石手上起茧,主动要求参加推车运输;还有一组推车的年轻人,在工作中产生了感



1966年重庆嘉陵江大桥通车典礼

情,后来结成了夫妻。

让老苏特别感慨的是每天工作的劳累和艰辛,他曾改编了一首诗:“拉车日当午,汗滴车下土。谁知大桥路,寸寸皆辛苦。”

4个月后,也就是1965年4月,他因表现突出,被调去搞预制梁的生产和架设,直到大桥竣工。

1965年底,邓小平等中央领导到重庆视察,从上清寺到江北,徒步走过了大桥工地。“我们当时正在大桥值班,专门在还没完工的桥面上铺设了木板。”

## 5 技术过硬,那一代工人的功夫真了得

1992年从原市中区房管局退休的林国春,对大桥的材料管理特别清楚。从1958年12月大桥第一次上马,到1960年第二次停工,他就是大桥材料管理办公室的负责人。

对当年所做的具体工作,林国春说自己也是边干边学:“我们管的东西,不过就是一些机械设备和水泥、石子、河沙等建筑材料。那时谁也没有经验,我们也是边学边干。”

林国春说,当年工地旁的重庆制药六厂向大桥工程处提供了一个车间,用作大桥的材料总库。“我们当时就在那里办公,保证所有材料的发出、收回和设备的维修等。”

说到大桥所需的钢材,老林说真是来得太不容易了,5000吨钢材在当时可不是一个小数目,“为了不出差错,把钢材及时运到重庆,我们是坐飞机去的山海关。”

那时,出差只有首长才能乘坐飞机,让一员工坐飞机,可见重庆对这批远在山海关桥梁厂制造的钢结构部件之重视,“这些钢材装上轮船后,经渤海、东海、长江才运回重庆。”

家住上清寺铁园西村的杨安其、杨双庆兄弟,那时刚10来岁,他们亲眼见证了大桥钢梁的安装。“当年工人的技术太好了,钢梁上的几个铆钉,都是热铆的,得先在桥下岩坎上把铆钉烧红,再把铆钉抛到几十米高的桥梁上。上面的工人接住后,趁热用大锤直接砸进钢棒中。”

“这技术,比最猛的棒球运动员接球都厉害!你想嘛,铆钉是烧红了的,抛、接、砸得一气呵成,也不知他们的功夫是怎么练成的!”杨安其说。

时光久远,那一代工人都已经走远。桥,却留了下来。



正在建设的重庆嘉陵江大桥

## 6 怎么看,它都是一座漂亮的桥!

1966年1月20日,嘉陵江大桥正式建成通车,结束了重庆主城无桥梁的历史。更重要的是,它拉开了重庆桥梁建设的序幕,为长江大桥等特大桥梁的建设积累了经验、培育了人才。

今天的重庆,已然成为桥都,三十多座特大桥梁跨越两江,彻底改变了城市布局。论个头,嘉陵江大桥只能算小兄弟,但小兄弟却开启了主城建桥先河。

“小兄弟”的亮眼数据,也值得当年的重庆人骄傲:桥长600.259米,正桥5孔,长384米;引桥7孔,长216.25米;桥面宽21.5米,其中车行道14米,两侧人行道各宽3.75米;结构主体为铆合钢桁架双悬臂,引桥为钢筋混凝土T形梁。大桥总投资1800万元。

重庆人靠自己,首次实现一桥飞架南北的梦想!

快60年了,怎么看,它都是一座漂亮的桥!

(作者系重庆资深媒体人 图片由作者提供)



几十年前的牛角沱地区



从在建桥面,可清晰看到人民小学和特园路。