



1938年的海棠溪车站

## 海棠溪源自巍峨真武山 北麓，在渝黔公路零公里处， 穿通济桥奔涌长江——

# 海棠溪记忆

□重庆晨报特约撰稿 张川耀

海棠溪源自巍峨真武山北麓，自深山奔涌而出，入林经畴绕房过市，伴黄葛古道马蹄声声，文人墨客留痕存忆，十里径流汇注成溪，两岸海棠繁花似锦，抗战铁流惊心动魄，在渝黔公路零公里处，穿通济桥奔涌长江……

载客既不安全，也满足不了成倍增加的乘客需要，尤其储奇门过海棠溪成为“跑警报、躲空袭”最严重堵点，心急过江人多次出现抢上汽车轮渡、军警弹压不见效的事故。当局紧急决定成立轮渡公司，由于资金短缺，向民生轮船公司租船解困。1938年元旦，民生公司派遣“民庆”“民约”两艘小火轮，执行“储海线”轮渡任务，自此成为重庆过江轮渡首航和开局之年。

从此，“零公里”成为重庆战略要冲，通往川黔、川滇、川湘公路的咽喉。国民政府经济部贸易委、海关辑私处、滇缅公路运输管理处等在海棠溪都设有办事处、关卡和仓库，负责“易货偿债”和接纳国际援华物资。数以千计的汽车兵和数千南洋机工，冒着炮火驾驶着数千辆卡车在滇黔、川黔公路昼夜不停奔驰往返，将前线急需的军械、药品、汽油等物资在海棠溪报到对岸理货，就此卸载或送达该去的地方。

滇缅公路昆明至畹町距离180公里，昆明至海棠溪距离960公里，国际援华物资运输线总长1140公里，全程坡陡路差、弯连险壑，贵州桐梓72道拐、晴隆24道拐都是“鬼门关”。1939年初，南洋侨领陈嘉庚等组织动员新加坡、马来西亚9批3200多名“南洋华侨机工回国服务团”支援抗战，队员中不少是医生、律师、医生、教员等，成为鼓舞国人的精神力量。

## 3 不夜城 酷似小香港

当时的海棠溪，既是川黔公路“零公里”起点，也是连接长江对岸重庆主城的咽喉，许多战略物资在这里集结，重要人员从这里进出。从美国、英国、印度等地转口运进来的汽油、军火、药品等各种“洋货”，都要先运至海棠溪码头报到或卸载，再转运重庆市或四川相关区县。

海棠溪客运汽车站，有长途班车直达昆明和贵阳，短途班车每天数班往返南泉、李家沱。这里白天要躲避日机轰炸，晚上则利用夜色掩护，海棠溪码头与对岸储奇门码头之间，轮渡、车渡不停往返运输货物和人员。入夜后，码头灯火通明，烟雨路车站周边赶夜工作和享受夜生活的人通宵达旦。

重庆大轰炸后，中华全国文艺界抗敌协会为躲避空袭，迁到南温泉桃子沟，郭沫若、张友鸾、叶圣陶、沙汀、萧军等知名作家在此暂住，此处被称为避难所和创作

国际援华车队行进  
在险恶公路上

基地。那时作家们到南温泉大多在海棠溪搭乘班车，若因故耽误，单边30余里路得步行3个多小时。

海棠溪处处堆满了各种进口物资和与外商交易的土特产，洋行、仓库、客棧、百货店、照相馆、咖啡屋、洋酒馆、电报房等一应俱全。除大量卡车司机、理货人、修车匠、装卸工、船老大、拉纤人，这里还挤满了投机商、外国记者、棉纱捐客、政府职员以及躲避战火的难民，热闹非凡，因此得名“小香港”。

当年的海棠溪也是一个食汇南北、味聚八方的繁华街市，流动人口多，所以茶馆、饭馆多。那时的街上只要有块空地，操扁卦的、唱猴戏的、变魔术的、掷骰子赌钱的、卖打药的扯起圈子，围着里三层外三层的人。听老辈人说，进海棠溪汽车站，门口那几步梯坎，常年坐着一群晒太阳捉虱子的“叫花子”，每当看见漂亮小姐或时髦女士进去赶车，赶忙起身，手上捉起虱子，试着就往人家颈子后面丢，吓得对方“惊叫唤”，赶紧掏钱免灾。

## 4 零公里地标 记忆的载体

位于海棠溪不远川黔公路侧的罗家坝，是川黔公路局机修厂，成立于1936年初，负责维修公路局的车辆。汉口、宜昌相继失守后，川黔公路运输车辆成倍增加，奔驰在简陋公路上数以千计的卡车轮胎磨损极快，为适应战时需要军政部兵工署接管机修厂。

工厂在生产环境极恶劣的情况下，通过革新技改，不仅让报废轮胎起死回生重新上路，还自力更生研制出实心轮胎和充气轮胎。战时轮胎极度稀缺，甚至是比黄金还要珍贵的战略物资，工厂承担了百分之七十的轮胎翻新任务，这就是重庆翻胎厂的前身。

罗家坝还有一家1938年初

由恒业帆布厂和隆昌染织厂整合而成的重庆帆布厂，战时主要为前线生产军用帐篷、炮衣、行军床、担架布、军鞋、帆布等。因需求量巨大，工厂三班倒，加紧赶工，完成任务出色，多次受到嘉奖。

“九一八事变”后日军进逼平津，为避免国宝遭毁劫，故宫博物院决定文物南迁。1933年2月起运，故宫文物辗转沪苏浙湘黔川陕等多省市分路迁徙、多地存放。1938年1月至5月，9000多箱文物抵渝，分别存放在海路雅安达森洋行、打铜街川康平民银行、王家沱吉时洋行。1939年初，故宫南迁文物总办事处在重庆海棠溪白子桥向家坡成立，监管各地“国宝”收藏情况。日本投降后，1946年初起，故宫文物陆续从西安汉中、四川乐山、宜宾李庄、贵州安顺、巴县一品等地运抵海棠溪向家坡集中，后辗转七八个省、行程上万里，竟无一件文物丢失，被誉为世界文物史奇迹。

当时，海棠溪的大中小学堪称齐备。其中，烟雨路半山上的17中，系1862年在巴县惠民回龙寺辅仁村的“辅仁书院”。1941年创办私立辅仁中学。1953年9月，重庆市教育局接管私立辅仁中学，更名为重庆市第17初级中学，2009年恢复辅仁中学校名。此外，海棠溪小学成立于1927年夏，位于海棠溪正街敦厚中段，曾叫烟雨坡小学。

如今的海棠溪，早已看不到吊脚楼和土坯房冒出的滚滚浓烟，也不见了下力人的吆喝、江轮心烦的笛鸣、嘈杂的汽车喇叭声……抬眼一看，街道漂亮整洁、街心花园随处可见，海棠溪的蝶变可谓翻天覆地。海棠溪码头零公里地标，仍然是我们找回记忆，不忘先辈前赴后继吃苦牺牲的最佳载体。

(图片由作者提供)

## 1 海棠溪 文脉流淌地

说起海棠溪，正史和附会的故事太多。单说唐代著名诗人薛涛与元稹心生忘年情愫，春明景和时结伴自蓉来渝，荡舟到南岸漫步山川溪流，见两岸海棠花开似云霞、落英缤纷水面荡漾，薛涛即兴赋诗《海棠溪》：“春教风景驻仙霞、水面鱼身总带花，人世不思灵卉异，竟将红缬染轻纱。”这是最早留下对“海棠溪”唯美风光最动人的千古绝唱。

康熙中叶历任典试考官和刑部尚书的王士禛，是清初声名显赫的诗坛盟主，两次入川，在其著名游记《蜀道驿程记》等书里，他如此描述龙门浩：巨石横江断、龙门势若浮，怒涛冲石壁、飞沫溅行舟。这样描写与龙门浩紧邻的海棠溪：红湿江头雨乍收、海棠溪畔系兰舟，多情只有春烟雨、半入江流半入楼。书里王士禛还对“海棠烟雨”成因作了扼要归纳：春晓将暝、淡烟微布、细雨如丝、溪流映带。翻译成白话即：春日朝阳初升，由于瀑布飞溅产生大量水汽，加之溪岸地形阻挡，氤氲无法散去，从而形成海棠溪独特的烟雨奇观。

清乾隆年间的巴县令王尔鉴，主修《巴县志》历十年完成，在明“渝城八景”基础上梳理出极具代表性的“巴渝十二景”。他在《海棠烟雨》一诗中写道：“溪遶怜香国、山容映海棠。轻烟笼晓髻，细雨点新妆。娟秀宁工媚，幽清却善藏。每望望江屋，独立临苍茫。”自此“海棠烟雨”名声大噪。

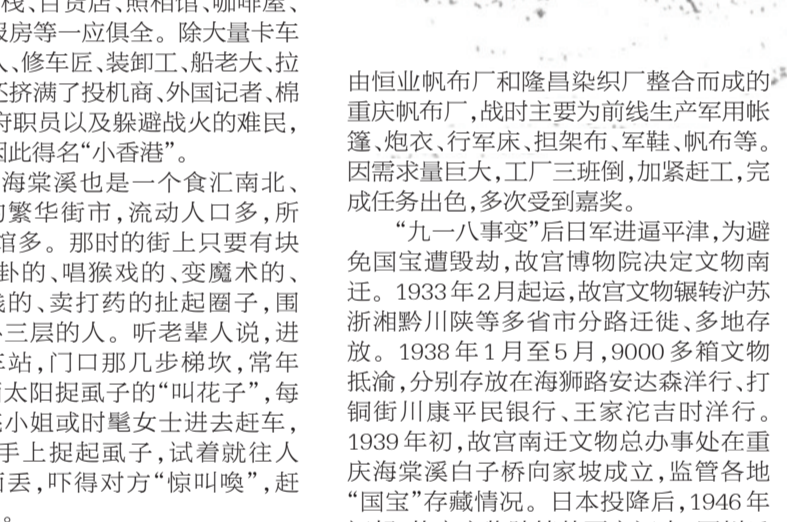
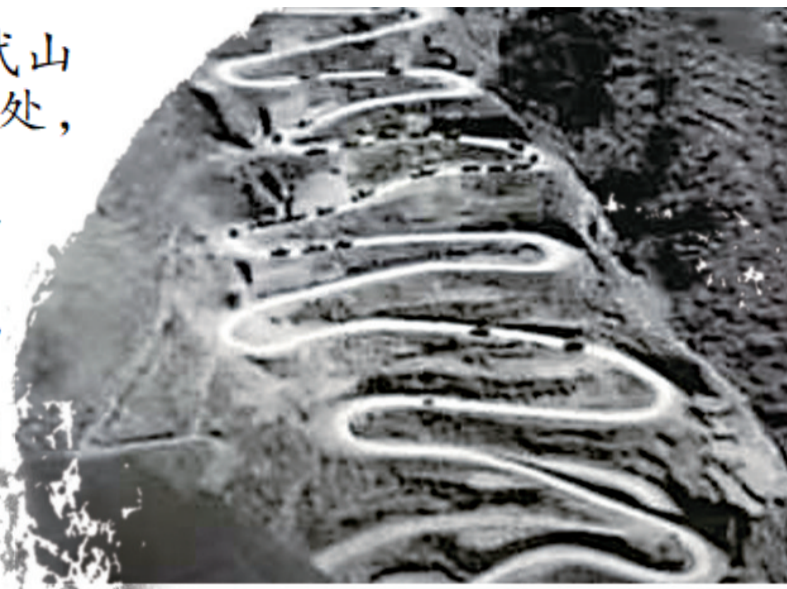
早前，从海棠溪正街到渡口乘船过江去储奇门，须先乘小船渡海棠溪，非常不便。清同治六年(1867年)由地方士绅集资修建了石拱通济桥，由于离水面较低，年年被洪水淹没，涨水时则可上溯至一公里多外的白子桥。但自通济桥成了通衢，比桥面高出丈许的两头，商业店铺鳞次栉比热闹非凡，尤以桥头火锅、桥口豆花最受布衣草根下力人青睐。

## 2 零公里 铁血咽喉关

1935年3月2日，蒋介石乘飞机抵达珊瑚坝机场首次入川便着重部署五件大事，责成随员陈诚、顾祝同等督办，其中第五件便是限时完成川黔公路建设。

1935年6月之前，四川无一条连接外省的现代公路，然而此时贵州全境已通公路，贵州松坎至重庆180公里，还是靠人背马驮的古驿道。川黔路于1935年2月在海棠溪开工，全线分巴县、江津、綦江北、綦江南4段，边勘测、边设计、边施工，路面几乎全在荒山野岭开拓。强征民工10万，由于没有机械投入，全凭炸药、雷管、钢钎和铁锤开拓，其中石匠占了八成，同年6月实现全程通车。海棠溪是川黔公路起点，确定为零公里。8月，开航了被称为“江上活桥”(储海渡)——四川第一个江上汽车渡口。

随着国民政府移驻重庆，南岸多地辟为迁建区，由此人口骤增，过江渡口木船



海棠溪通济桥历经岁月沧桑

