

作为首日乘着动车下江南的南通人,他们有理由感慨万千—— 听三位亲历者讲述梦圆时刻

两分钟过江

7月1日,我有幸参加新四军研究会后代分会组织的南通市“七一”首发畅游沪苏通长江公铁大桥的系列活动,零距离感受了世界上首座超过千米跨度的沪苏通公铁两用桥的雄伟壮丽。

早晨8点,我们乘坐的第1号大巴车把我们送到长江边的九圩港村,在这里我们可以远眺近观沪苏通长江公铁大桥的靓影。停车场上,20多辆大巴车一字儿排开,统一标识,统一编号,每个游客脖颈上都挂着统一的红黄色胸牌,上书“体验通沪城际列车,畅游沪苏通长江大桥团队专用证”,所不同的只是车号不同、导游姓名与联系电话不同。可以看出,这是南通旅游行业在疫情防控缓解以后组织的第一次如此大规模的旅游活动,游客基本上都是南通人。导游小陈告诉我们,疫情尚未解除,原本以为不会有多少人参加这次畅游活动,想不到短短几天一下子报名1200多人!于是不得不和车站联系把原定6节的动车车厢增加到12节车厢。游客虽多,但疫情防控措施一着不让:身份证、苏康码、戴口罩,一个也不少。在这次畅游活动中,南通人民表现出对家乡建设如此巨大的热情,令我们自己也十分感动。

上午10点前,我们乘大巴来到南通火车站,准备和大桥第一次零距离亲密接触。站内候车大厅,人流涌动,一座难求,全是等待乘坐C3758次动车想亲身体验在家门口坐火车过大江的南通游客。

虽说曾经多次坐过动车,但今天在家乡坐,还是感到特亲切。我的座位刚好靠窗口,于是我打开手机,做好了拍照片的准备。可是,动车一启动,不一会儿便风驰电掣地飞奔起来,根本无法定格拍照,于是赶紧改为摄像模式。而此时,动车正好钻进大桥钢铁长龙的“肚子”,只见手机荧屏上那一根根钢梁一掠而过,钢梁后面的江面也只是白花花的一片,这画面虽然单调,甚至有点乏味,但要知道南通人盼望这一天,可盼了20多年!不一会儿,手机荧屏稍稍亮起来,动车开出了钢铁长龙的“肚子”,我赶紧看荧屏下方显示的时间:刚好两分钟!——这可是南通人从水陆路跨越长江天堑最短的时间!

中午12:37,我们在常熟站下车。午饭后,在常熟几个景点游玩。当我们车返归途,已是夜幕开始降临的时候。我们从沪苏通大桥原路返回,不过不是走桥下,而是行驶在公路桥上。我们嘱咐司机师傅开慢一点,让我们好好瞧瞧这座享有五个“世界首创”之誉的大桥。不一会儿,高达330米的堪称世界上最高公铁两用斜拉桥的主塔向我们迎面扑来。在这座世界第一的庞然大物面前,我们除了赞叹,还是赞叹!我们由衷赞叹这两对无比雄伟壮观的世界第一的主塔,我们由衷赞叹如此世界一流的跨江大桥,我们的更由衷地赞叹能够造出如此世界一流的跨江大桥的具有世界一流聪明才智的中国建桥工人!

车过大桥,经过桥北收费站时,只见站前空地停着许多小轿车。一打听,原来都是专程前来准备观赏和拍摄大桥夜景的南通市民。我们真想停下车来,加入他们的队伍。可是,今天实在太累了,这个美好的愿望留待以后再实现吧!

肖正德



两座城相拥

沪苏通铁路开通首日,我登上南通西站发出的首列南下的动车,见证了一段值得记录的历史。

生活在长江北岸南通的人,几乎都有一个上海梦。自上海1843年开埠以来,南通人隔着一江之隔,遥望对岸灯红酒绿的远东第一大都市,有很多遐想,也有更多慨叹。1906年,张謇在上海建造了大达码头,他创办的大达轮船公司航行于通沪之间,让不少想去十里洋场打拼的南通人圆了梦,然而更多的是浪迹天涯、梦碎魂断。

儿时,大上海一直是我心中一个色彩斑斓的梦。沪产大白兔奶糖、麦乳精曾是我们这一代人的集体记忆。1980年夏,我如愿以偿考取上海的大学,双亲送我从南通港坐“东方红”客轮赴沪求学。我们坐的是四等舱,记得同船五等舱有很多挑着鸭鸡去上海讨生活的民工。我怀着对未来的憧憬,和同舱乘客一路欢声笑语。上午10点登船,午餐是母亲做的葱花饼和南通人爱吃的“野鸡丝”(包瓜丝姜丝炒肉丝),还有脆饼、精枣等零食,下午4点左右到达十六铺四号码头。父亲带着我和母亲在外滩挤上公交车,我们仨在南京路王开照相馆留下一张合影。当时,虽然南通人均工业总产值超万元,成为工业经济效益跃居全国前列的明星城市,上了《人民日报》头版头条,但是同班35位同学,竟有一半没听说过南通。我很郁闷,便深情写了一篇散文《小城赋》,利用担任校文学社社长之便,发表在校报校刊上,校广播台还做了配乐朗诵。

1984年5月,南通成为全国14个沿海开放港口城市之一。我记得时任市长张佑才率队到上海,在海门籍近代传奇企业家董竹君女士创办的锦江饭店向全世界宣布:南通张开双臂欢迎海内外客商投资,期盼各路精英加盟。正是怀揣一种报效桑梓的情怀,我放弃上海工作回到南通发展。那年7月1日,长航对所有“东方红”系列客轮更名,新船名都

是“江”字打头,我回通坐的班轮是“江汉129”。站在甲板上,面对滚滚长江水,我的心潮也在翻滚。

回到南通后不久,我调到南通日报社工作,作为记者接触的第一个重大新闻便和长江有关。1987年5月8日,我在报社夜班编辑值班时接到报料:长江南通段发生一起重大沉船事故,载客过江的小火轮被撞倾覆,105人失踪……看到触目惊心的现场照片,我心里想,什么时候长江南通段能飞架一座大桥,能够开车跨江去上海,该有多好啊!

在南通人的美好憧憬和执着追求中,时光的列车飞快地开到了世纪之交。1999年初,我在主持南通日报社经济部工作时,获悉南通过江通道有了新进展,但宣传报道还是一个禁区。我当时刚刚策划一组1999南通经济·铁路篇,反响不错,便着手再做一组大桥篇。采访了市里几个相关部门,没人肯透露有关信息。在一个周末之晨,我闯到负责筹划这项工作的市计委副主任张振刚办公室,也许是我的激情感染了这位清华高才生,他破例给我透露了不少信息。我一口气写下《世纪大礼》《桥隧之选》等系列报道。

新世纪的前20年,南通人三圆大桥梦。从苏通大桥、崇启大桥到刚刚通车的沪苏通大桥,轰鸣的铁轨终于在长江入海口实现跨江贯通。7月1日零时起,“沪苏通”铁路每天46趟动车跨江运行,南通人乘动车南下去上海的梦想终于实现。而随着通州湾新入海口建设和上海第三机场落户,南通将实现真正意义上与世界的接轨。而这一切,为南通完全融入上海奠定了坚实的基础。

未来几年,在长三角一体化、沪苏通跨江融合的背景下,南通还将迎来“八龙过江”新时代,沪通两地的同城效应将进一步凸现。这些天来,许多南通人结伴踏上通车前的桥面,极目远眺,欣赏钢铁为骨江水为田的壮美景色,细数长江天堑上惊世崛起的一座座“钢铁巨龙”。我也在期待更多的沪通“双城记”,畅想两年后南通地铁通了,在家门口转乘高铁去上海探亲访友的退休生活。

宋捷

两印章抒怀

7月1日一大早,我从家里出发,匆匆赶往西站。此前,我参加上海铁路局为庆祝沪苏通铁路开通向社会征集书画作品,篆刻了“一桥飞架南北”“天堑变通途”两枚印章意外入选,被主办方特邀登乘首发列车。

来到西郊,但见昔日冷清的西郊车流不息,热闹非凡。入口处的广场上人头攒动,穿着色彩鲜艳节日服装的男男女女在烈日下载歌载舞!南通人等来这一天不知道等了多少代人。我匆匆抢拍了几张照片,绕过重重人群,赶去大厅报到。几位获选受邀的作者已先期到达,他们都是从上海等地赶来参加这一活动。我是唯一本地获选作者,反而最后一个报到,实在有点不好意思。

经过安检等例行程序后,我们进入月台。月台上打鼓的、舞狮的同样不亦乐乎。今天全国来了许多媒体记者,车厢内外不时看到现场采访、实时报道的场面。

首发列车11:28准时从南通西站开出。风驰电掣的高铁令窗外的田野、庄稼、树木转瞬即逝,也令我的思绪浮想联翩:我回想起文革串联时期去北京,火车乘到浦口,因没有渡江大桥,用轮渡将火车一节一节运过长江;我回想起多少年来,来往于上海南通,经常赶早去十六铺码头排队买轮船票,由于人多,维护秩序的人用笔在排队者手臂上编号,好不容易买到票,晚上十点登船,次日凌晨才能到达南通;我回想起多少年来,来往于苏南苏北,都要换乘渡江客轮过江,坐在船舱里,有时呆呆看着几乎与窗口持平的江水,真担心船会沉没,后来震惊国内外的5·8渡江客轮沉船事故竟然真的发生了。

这些林林总总的巨大变化其实也就发生在最近的半个多世纪里。其实,五六十年在历史长河中简直就是浪花一瞬。然而,其间的变化又该有多么惊人。仍以交通为例,上世纪中后期的南通港日益走上规模化、现代化,然而还没等老任港走进博物馆,宽敞明亮现代化的南通港客运码头以及内河轮船码头便先后走到尽头,很快被四通八达的高速公路取而代之。于是,长航客运及内河小火轮经常成为许多中老年人的怀旧话题。进入21世纪后,高速公路也不再是一枝独秀,航空、动车以及今日开通的高铁,还有正在兴建的地铁令南通交通成立体化发展,我们这一代人有幸目睹了这一系列梦幻般的变化,乃至于人们适应都有点来不及!才一个多小时,车厢里便传来列车员悦耳的广播声,告诉乘客上海即将到站。看着乘客们鱼贯而下,特别是一队队旅游团队,有的还穿着统一印制的纪念通沪铁路首发的文化衫,感慨伴随着南通、上海一线牵,旅游、交通、宾馆、餐饮等服务业的春天又来到了,城际交通的时代已拉开序幕。

张良炽



沪苏通长江公铁大桥铁路开通运营仪式现场。 记者许丛军



天堑变通途