

# 半个世纪前在电台的学习与工作

□罗振新



南通人民广播电台第一期工农兵通讯员学习班合影。通讯员前排就座,后排站立者基本都是电台编辑组工作人员。后排站立自左到右顺序为:李雅玉(播音员,后调回北京)、汪裕如、单林、周道凌、陈华汝、蔡再元、蔡洪亮、舒祥麟(播音员,播音名:舒怀)、孙荣华(通讯员)、沈鸿霞。(前排左3为本文作者)

## 史海回眸

不久前搬家整理资料时,从堆积的书籍中抖落出一张70年代初参加南通人民广播电台通讯员学习班通知。在这张已经泛黄的信笺纸上,有三枚红色印章,两枚是学习班主办单位:中国人民解放军江苏省南通专区军事管制委员会南通人民广播电台军管组、南通人民广播电台革命委员会编辑组,第三枚是我家属地,即南通市东方红人民公社革命委员会政工组。

作为工农兵通讯员从这一天开始,我正式涉足新闻工作。学习班上,在时任编辑组长陈华汝(后为南通市副市长,已退休)等老师的培养指导下,我们到市属工厂、孤山煤矿、郊区农村、军队东方红农场等学习采访,虽说只有一两个月时间,但学员们的政治水平和文字功底,普遍都得到了锻炼和提高。学习结束之后,我被留在电台协助做采编工作,之后举办的两次学习班我都经历了,作为老学员,我也及时与新学员交流学习心得体会,

并带着新同志到基层采访为电台供稿。当时,广播电台的采编人员都是基层选调的或是大学毕业分配的,普遍很年轻,编辑、记者和通讯员关系融洽,亲密无间。我至今保存着一张珍贵照片,一张张青涩的面孔,仿佛再现出了那个青葱岁月。

南通人民广播电台大楼地处和平桥西首,据说,解放前曾驻扎过日本宪兵司令部。编辑组几张办公桌,挤在二楼70多平方米的办公室里。每天清晨“运动员进行曲”音乐响起,我们就登上楼顶平台,伴着韵律节奏做广播体操,随后进入每天的晨读。在编辑组长陈华汝老师的带领下,学习《人民日报》《解放军报》和《红旗》杂志,即“两报一刊”发表的重要文章,学习中大家各自畅谈体会、准备当天的采访,处处洋溢着团结、紧张、活泼的青春气息。那时用稿,无须给编辑记者送礼,只要稿件写得好,就会及时录用。1970年12月,电台第三期通讯员学习班即将结束,由于那期学员都来自南通农场,结束前,学员们从农场拉来了一车他们自己种植的甘蔗,向编辑记者表示谢意。面对这个情况,编辑组人员意见非常统一:坚决不收!

拉回去也不现实,编辑人员想办法在电台大楼前帮助卖掉甘蔗,将销售款如数交还了农场学员。这样的事今天看起来好像有点不可思议,吃几根种植的甘蔗又何妨?可当时人们的思想理念就那么纯正。

当时电台除了办有新闻节目外,还有两个专题节目:一个是学习马列主义毛泽东思想专题节目,简称“理论专题”;另一个是对农村广播节目,用南通方言播音,每周三次。我来自郊区农村,受命协助蔡洪亮编辑办这档节目。两个人办一档节目,可想而知任务也是够重的。我们每天都需要收听并录制上海台的农村节目学习借鉴,同时,发动郊区各公社通讯员积极写稿,重点稿件我们则到一线采写,那时广播电台人手少,但无论搞新闻的、还是办专题的,大家分工不分家,团结协作,农村节目中有好的稿件,可以同时上专题节目,有好的专题,农村节目也可以录用,那时没有稿酬、也没有奖金,大家都为一心一意办好人民广播事业尽责工作。

虽然电台上下都有职务之分,但大家在称谓中都直呼其名。时任电台革委会副主任沈鹏千(后任南通市委

副书记,已故),大家都叫他老沈,很随便。拍张照片也很随意,通常前排就座的都是通讯员,而电台编辑组工作人员都站在后排。友情归友情,但工作起来大家一点都不含糊。组织技术人员进行电视攻关,不久就拿出样机,这些技术骨干后来都成了南通电视台的开创者;审听节目指谬纠误,一是一,二是二,没有半点马虎。震惊中外的“九·三”事件发生后,最初中央还没有对外公开,审听录制稿时,我们严守新闻纪律,杜绝不实信息。在我记忆中,当时南通人民广播电台没有出现过任何一次政治失误,充分发挥了党媒的正确导向作用。

那个年代为了应对美帝国主义的入侵,最高决策层号召“深挖洞、广积粮、不称霸”。为了建防空洞,我们曾经到天生港江边做过战备砖;为了适应战备要求,将播音室搬到大楼地下室广播,我们进行过全员演练,有序不乱;我们也曾从市区到南通县乡镇进行过徒步拉练……高涨的革命热情、纯洁的同志友情,虽然过去了半个世纪,但却一直留存在我的心中。现在,我也已从新闻岗位上退休,但电台的工作生活,成了我流年回眸,永存心底的记忆。



## 江海风物

### 海门土特产

□朱惠忠

平时上菜场买菜,在一溜儿排开的摊位前面走过去,摊主会主动和你搭讪,询问你需要什么。倘若你停住脚步,朝摊位稍稍瞄上一眼,摊主就更显得热情,一个劲地推介自己的东西是本地货。当你表示本地货外地货真假难辨时,他会接着给你来个杀手锏:生于此,长于此,难道你连本地货都不认得吗?

还真给他说着了,尽管我们每天要去菜场转悠,但真正能够辨别本地货与外地货的人不多。我们常说的开门七件事,柴米油盐酱醋茶,为什么独独少了菜呢?说明精于此道的人还真不多。看来舌尖上的本地货与外地货,也和古董一样,没有一定的打眼水平是很难辨别其真假的。“老王卖瓜自卖自夸”,那是市井商人的一贯作派,我们不足为怪。既然有人用“本地货”的招牌作为推销的手段,说明我们海门的土特产自有值得显摆的理由。

我们先从舌尖上的美味螃蟹说起,在陆地交通尚不发达的年代,我们海门的水系相当流畅,纵横交错的河道承载着人们交通运输和农田灌溉的任务,温润的水系同时也养育了丰盛的水产。当年的螃蟹,海门西部以汇通河的最为壮实,海门东部以三兴河的最为鲜美。随着时代的变迁,水道不再是运输的主要通道,有些河道因为功能减弱而逐步淤塞,从而使螃蟹的生存环境发生了变化,原先享誉沪上的海门螃蟹被阳澄湖、洪泽湖的螃蟹所取代,本地螃蟹的座次无奈让位于外地螃蟹。

海门山羊肉,作为本地的标志性特产早已享誉全国乃至世界。经过高超厨艺烹饪的红烧山羊肉,肥而不腻,既嫩又鲜,口感滑溜,入口即化。未食之先,观其色闻其香,说垂涎三尺也许有些过分,但按捺不住偷偷咽几下口水倒是不少人曾经为之的。既食之,就不仅仅是让人流口水的问题了,独特的味道恍若生出一只无形的钩子勾住舌尖,馋得你打嘴巴都肯放手呢。有朋自远方来,人们必以纯正的山羊肉招待客人,那是我们海门人尽地主之谊的一个重要标志。海门山羊的肉质肥美,当然得益于历史形成的东布洲纯净而甘冽的水系,滋生出品种繁多的鲜嫩青草,为其提供了理想的生长环境。而外地羊肉的口感是断不能和本地羊肉媲美的,但凡常去全国各地走走而遍尝各地美食的食客,一旦尝到了海门红烧山羊肉,一定会跷起大拇指,为这羊肉食品中的翘楚而点赞。

除了地道的山羊肉,海门还有许多土特产作为“本地货”值得我们夸耀。万年香沙芋,沙土栽培出来的芋头,质地细腻,烧煮时易酥不易烂,食之干香可口,据说还有宽肠胃、疗烦热、充肌肤的功效。还有一种香芋(与芋头品质完全不同的另一个品种),海门的沙土最适合其生长,故而成为只产于海门的一个独特品种,它的生长期与山药相似,农家人常常把它和山药一起种植。其果实生于土中,核桃大小,圆形但不规则,切成小块与肉类同煮,色香味俱佳,也可烧熟后切片装冷盆。种植以后如果当年吃不完,可以原封不动地贮存在地里,不必挖出,果实会越长越大,越存越香。我们的餐桌上,还有一盘再平常不过的咸瓜洋扁豆,是海门人的家常菜,叫人百吃不厌的。它的食材很简单,就是咸瓜加洋扁豆,制作却很讲究,洋扁豆是淡的,要求煮得酥,咸瓜是咸的,要求炒得脆,这一咸一淡一脆一酥,就把人们下酒下饭的胃口吊到了极致。

去市场购买海鲜,人们常以吕四海鲜为最上乘,如“吕四海蜇”“吕四带鱼”“吕四黄鱼”等等,均以品种纯正为人青睐。其实吕四海鲜也就是我们海门的海鲜,因为海门的东灶港与启东的吕四港毗邻,同属一个海域。海鲜中最为人们瞩目的是文蛤,有“天下第一鲜”的美誉。在酒席上,一道直冒青烟并伴有呲呲声响的铁板蛏子端上来,几乎令就餐者眼珠子都要跌落下来的。

我们海门的特产实在太多了,其中的佼佼者不胜枚举,很难一一道来。市场上的售货者以“本地货”自居,自有一定的底气,故而他们立得正,叫得响。眼下,虽然有许多饶有名气的海门特产远销外地,但美食家们想要遍尝所有美味,还需亲身来海门走走呢。

## 征稿

“城市记忆”设有传家宝、老照片、史海回眸、地名掌故、江海风物、老建筑、习俗杂谈等栏目,欢迎投稿或提供采访线索。来稿尽量图文结合。

投稿邮箱:574911059@qq.com

## 解放前南通的公路建设

□王士明

## 地名掌故

清光绪三十一年(1905),泽生水利公司对唐家闸至天生港进行浚河筑路,3月,一条用浚河泥土修筑的长6公里,宽8米的港闸公路竣工,这是南通的第一条公路,也是江苏省的第一条公路。宣统元年(1909),大生资本集团对城区至唐家闸6公里的驿道拓宽改直,建成宽2丈2尺,长8.55公里,煤渣作路面的公路,是为城闸路。

1912年,南通修筑了城区至狼山的公路,即城山路,次年,又集资修筑了长9.32公里城区至天生港的城港公路,这就形成了一城三镇的公路网络。在这期间,南通沿海各垦区、垦牧公司修筑井字

形公路。1920年,南通县公署通过征收路政捐、交通捐和向企业集资、团体和个人募捐等形式,在全境修筑公路,通过规划,确定了3条干线、5条支线,总长250余公里,桥梁150座。东干线从城区向东,经观永、竟化、三余、余西、三益、吕四至垦牧区;南干线由城区向南,经小海、张芝山、川港至海门境内;北干线由城区向北经唐闸、平潮、白蒲至如皋境内。5条支线为:石港、骑岸至侯家油榨接东干线;四杨坝、合兴镇接海门境内;三余、中心桥接东干线;吕四、竖河镇接海门境内;河口镇、北刘桥至石港。公路兴筑由路工处全面负责,按行政区域划分,以区为单位包干负责,路宽以国家规定的支线公路8米,干线公路10米为标准,泥土路面,路面坡度为2%,路旁种以扁杨。在施工过程中,南通路工处在全

双甸等6条公路,总长59公里。直至抗战胜利,南通境内通车的公路只有531公里,为抗战前通车公路的55.3%。

1946年1月,南通组建公路工程抢修队,当年抢修通榆线上桥梁37座,建桥1座,搭临时便桥100座,埋水管3道;修筑新线上桥梁1座,架便桥1座;维修仙海线上部分桥梁。同时,各区对区内公路包干负责,南通县第一区为公路达标,路面采用煤屑、碎砖石,开采五山之石用于筑路。经过1年的抢修,71条公路中有34条,596.3公里恢复正常通车,占总里程的50.4%。同年,江苏省公路局将南通境内或跨经南通的六吕线、六吕线任南段(任港至南通)、六吕线天南段(天生港至南通)、通启线川北段(川洪港至北新)、通启线海洪段(海门至牛洪港)、启吕线、如兴线(如皋至泰兴)、仙海线(仙游至海安)8条公路列为省道。