



心中的这座桥

■ 曾玉平

应该说,这是一座在儿时就留下了深刻印象的桥。记得还是上小学时,这座桥就出现在课本的插图里,那是一张难得的彩色照片,一桥飞架江面,桥头堡是鲜艳的三面红旗和栩栩如生的工农兵雕像。老师告诉我们,这是第一座完全由中国人自主设计、自主建造公路铁路两用的长江大桥。

当然,我与这座桥并非只有课本上的缘分。上世纪八十年代,我刚参加工作时,经常乘火车到南京,南京长江大桥是必经之路。火车驶过时,广播里会介绍这座大桥,我总是透过车窗,极力去望一眼桥头堡的三面红旗。后来到江苏调研,也多次乘车往返于大桥之上,却从未停下来,认真地、静心地看过它一次。说起来,真是一件遗憾的事。

这次到江苏旅行,差点这一遗憾还要延续。那天上午,我和老伴从苏州回到南京,准备下午休整,第二天一早乘机离开南京,结束这一趟愉快的旅行。谁知中午午休时,这一路的行程,不断地在脑海里回放。原本打算游南京、扬州、无锡、苏州的,由于老伴体力不济,只好舍弃扬州、无锡,细细浏览了南京、苏州,应该说收获还是蛮大的。

静静躺在床上想着,似乎还是有点缺憾,是的,南京长江大桥没去亲眼看一看。午休后,我和老伴商定,还是要补上这一缺憾,于是,我们说走就走,马上就乘地铁前往南京长江大桥。

到达江边时,已是夕阳西下。我们没有走上桥面,而是直接来到南堡公园,沿着新修的滨江步道,走到那座近年开放的玻璃栈道上。栈道凌空悬在江边,脚下是透明的钢化玻璃,滚滚江水在脚底缓缓涌动。抬眼远望,大桥的钢铁骨架凌空横亘,厚实的桥墩深深扎入江心,而桥身在夕阳中,宛如一条气势恢宏、不可撼动的巨龙。

凝视着这座雄伟的钢铁巨桥,脑海

中不禁浮现许多尘封往事。关于南京长江大桥的历史,上大学研读中共党史时,老师曾有过讲解,我也专门到图书馆查过资料,知晓南京段的长江,历来被称为难以逾越的“天堑”。据有关资料记载,这一段江宽水急,平均宽度超过1500米,江水最深处逾70米。

正是由于如此的水文地理条件,1927年,受当时国民政府邀请来南京的美国桥梁专家华特尔特,实地勘测后得出了悲观的结论:水深流急,不宜建桥,甚至留下了“在南京造桥,不可能”的断言。此番定论,让南京南来北往只能依靠轮渡渡江,这般窘境足足持续了三十余年。

新中国成立后,依托苏联援建的武汉长江大桥,仅仅用了短短的两年时间,就全面建成并通车。正当人们翘首以盼加快南京长江大桥的建设时,局势生变,大桥于1960年开始动工,不久中苏关系破裂,苏联专家全部撤走,连图纸也一并带走。因此,它的设计与施工,只能依靠我们自身的艰苦探索和攻坚克难。

同时,苏联停止供应建桥所需的特种钢材,使大桥建设举步维艰。大桥的主体结构,采用的是一种强度高、韧性好、耐腐蚀的合金钢,而当时国内完全不具备生产能力。可以说,桥还没建,材料就被人卡住了脖子。怎么办?1961年,重任交到了鞍山钢铁公司手里。鞍钢克服没有技术资料、没有外援的各种困难,组织力量,夜以继日地反复试验。经过两年无数炉钢水的试验,终于研制出了“十六锰”低合金桥梁钢,并被命名为“争气钢”。全桥用6.6万吨优质钢材,其中“十六锰”争气钢1.4万吨,筑牢了这座大桥百年稳固的根基,也彻底打破国外垄断,宣告中国彻底实现桥梁用钢自主、自给。

然而,建造这座桥不仅面临材料难题,水下施工更是极大的挑战。大桥的桥墩需要沉入江底六七十米深的岩层,潜水员要在高压、低温、能见度近乎为零

的江水中作业。按照当时的标准潜水技术,在水下60米工作25分钟,减压就需要两个多小时,效率极低且风险极高。以胡宝玲为代表的潜水员们,不断挑战人体极限,先后200多次下潜到65米以下,最深达77.13米,以血肉之躯奋勇攻坚,为南京长江大桥的建设作出了不可磨灭的贡献。

站在玻璃栈道上,望着桥上川流不息的车辆和人流,我不禁想起民间传颂的一段往事。1972年2月,周总理在陪同外宾参观大桥时,刚踏上引桥,外宾就问总理:南京长江大桥每天有多少人经过?这是一个统计数据问题,可当时我国并没有“日均通行量”的实时统计数据,周总理略加思索,从容含笑答道:南京长江大桥每天有5个人经过。外宾听一愣,显然是以为自己听错了,这座桥车水马龙,怎么可能只有5个人?周总理接着伸出手指解释:工人、农民、士兵、学生、商人,不就是5个人吗?外宾先是一怔,随即大笑,连连点头称“妙极了”。周总理的回答,尽显大国智慧,更道出了这座大桥属于全体中华儿女的深刻内涵。

周总理还曾由衷感慨,新中国有两大奇迹,其一是南京长江大桥,其二是林县红旗渠。这两座伟大工程齐名于世,不仅是因为宏伟壮阔的外观,更是因为二者皆诞生于艰难困苦岁月之中,它是凭借国人自强不息、奋勇拼搏的韧劲,硬生生破土建成,这亦是亿万国人心中共同的骄傲。

周总理对大桥的赞誉,引人自豪。而许世友将军“坦克验桥”的故事,同样振奋人心。说是大桥建成后的1969年9月25日,时任南京军区司令员的许世友,为检验大桥是否能满足战备需要,调来118辆重型坦克,每辆重达32吨,从桥北驶向桥南,坦克排成一线,绵延近十公里,坦克驶过桥面的声音震耳欲聋。等最后一辆坦克顺利通过,大桥毫发无损,许世友满意地点了点头,并当场称赞:南

京长江大桥是好样的。这个近似“暴力测试”的故事,至今还在南京人口中流传。我的南京朋友就曾向我讲述过,语气里带着一种朴实的自豪:看,我们的桥,结实得很。

这样的测试当然是有底气的,大桥本身的数据足以说明。大桥于1968年12月29日全面建成通车,铁路桥全长6772米,公路桥全长4588米。它贯通了津浦线与沪宁线,结束了火车轮渡过江的历史,将南北交通的瓶颈一举打开。在此后的十多年里,它是长江之上首座完全自主设计、自主建造的公铁两用大桥,多次载入教科书,成为那个年代中国工业实力最鲜明的时代印记。

夜色缓缓笼罩江面,我收回纷飞思绪,再次凝望巍峨的大桥。朦胧暮色之中,钢铁桥身愈发沉稳厚重。这座承载着国人热血与骨气的争气桥,历经精心修缮,2018年完成大修,如今正以沉稳的姿态,默默地承载着日均数万辆车流。沿江顺流而下,二桥、三桥等斜拉桥以更现代的身姿跨江而立,加上江心洲长江大桥等,南京已有13处过江通道,真正让天堑变成了通途。

在返回住地的地铁上,大桥雄浑壮阔的模样,依旧在脑海中久久萦绕。“青峰两岸万千重,美化河山着意浓。天平飞虹悬北斗,云间舞燕展东风。人民力量惊神鬼,物质功能压虎龙。同约舟航看晚日,光芒遍照大江红。”这是著名诗人、书法家林散之先生,1966年秋参观大桥时所作,生动地体现了大桥建设的壮美和艰难,热情讴歌了人民的伟力。我在想,这座桥,结实的何止是钢铁,更是造桥的人,造桥的那股子气。今天,那股子气,仍在激励着我们这一代人。面对新的“天堑”:芯片、大飞机、高端制造等等,同样需要一座桥。那座桥不在江上,而在我们的心里。而南京长江大桥,就是那座心中之桥的最初标杆,它时刻警醒着我们:世间没有跨不过去的江,没有筑不成的通途。



采蜜忙

李会炜 摄

泥土里的调查情

■ 乔雪蓓

下过雨的清晨,风还在微微吹着,空气里带着泥土的味道。援疆的日子已经过半,短短3个月,我在一趟趟入户调查中,看到了住户家里的酸甜苦辣,体会到了麦田里的沉甸甸,也感受到了饭桌上的温暖。我更加明白,统计调查就是要和老百姓的日常生活紧紧连在一起。

相同的账本

十点钟的焉耆,雾气才从戈壁边缘散去,我已经跟着同事驱车行驶在前往调查点的路上。阿大哥家,是我来的第4回了,葡萄架比上个月更茂密,翠绿鲜嫩的葡萄垂下来,十分诱人。阿大哥是记账户,也是村里的种养大户。我们在院子里那张磨得发亮的旧沙发坐下,开始每月的数据核查。他递过账本,上面记录着:6月4日,买农药支出2000元;6月15日,雇工费用1500元;6月30日,卖茴香收入8000元。这不是简单的数字罗列,而是一场关于土地里“创食”的生活拼图,是他们一家在土地上辛勤耕耘的注脚。

7月伊始,我指尖点着键盘,小心地将每一笔收支录入系统,看似枯燥的数字,却在我心里具象化:春耕时节购入种子、化肥,收获时节盼出售。我最深的感受反倒从“不同”变成了“相同”:所干的业务是一样的,记账、录入、审核的流程没有变。尽管土地有不同的脾气,但在地里的人们用着同一种算术,那就是把汗水融进收成,背后同样关联着一个家庭的柴米油盐、辛劳期盼。

烈日下的较量

烈日正当空,7月的新疆,连风都是烧的,这正是小麦实割实测的时节,也是我第一次参与农业调查。车轮碾过泥土,扬起一阵干燥的尘烟,终于到达了今天的实割实测样本地头。放眼望去,麦穗沉甸甸地垂着头,压弯了秸秆,风吹过掀起麦田,掀起层层金色的浪,那是土地给予劳动人民的馈赠。

同事们没有丝毫的停顿,迅速开展准备工作。顶着40度的高温,我们一头扎进麦田,挥镰收割样方内的麦子。等到麦穗收获好,便开始一穗一穗地数,汗水顺着脸颊流进衣领,拇指被麦芒扎出细密的小口子,手上沾满了泥土。原来简单的粮食产量,从来不是遥感图上的冷冰冰估算,它就藏在每一株麦子的千粒重量中,藏在圈定的那一方温热泥土里,是一层层严谨细致测算的结果。

饭桌上的民生

隔天,我们的脚步又转向了社区的老年助餐点,这里没有真正的田埂,却有着另一种别样的“泥土味”——土地里长出的蔬菜,变成了餐桌上的殷殷关怀。我们此行,是为了调研老年助餐服务开展情况。

“阳光厨房”里飘来阵阵饭香,“椒麻鸡、大盘鸡、炒青菜、麻婆豆腐”是今天的套餐菜品。几位老人坐在宽敞干净的食堂内,品味着一餐热饭。泥土的芬芳化成了饭菜香,变成了捧在手里的“暖心饭”。马奶奶说:“这菜,软烂,每个月拿着饭票来吃就行了,暖啊!”在这里,孤寡老人、经济困难老人,每月都能享受到补贴,吃上热乎的饭菜。统计调查所记录的,正是这一餐热饭的温度和老年人安安稳稳的幸福晚年。

泥土不会辜负每一个努力过的人。我庆幸拥有这份独特的经历,也逐渐感受到,统计调查在不同地方所守护的是同一种信仰,那就是让数字有温度,用数据搭桥,去看见、记录、回应这千姿百态的生活。

(作者单位:国家统计局焉耆调查队)

夏日鸟语

胡文峰 摄



故乡的河

■ 檀文涛

“一条大河波浪宽,风吹稻花香两岸……”我生长在江南水乡安徽安庆,那里水系密布、缠绵环绕,我家门前就是一条弯弯的大河。依稀记得儿时坐在船上,看着父亲放虾笼,夕阳渐沉,水面波光粼粼。小时候最讨厌的就是那条大河,因为我家在这头,外婆家在那头;如今最想念的也是那条大河,因为大河在那头,游子却在这头。

后来,我像一枚被风吹远的蒲公英种子,一路向西,落在了辽阔的新疆。从安庆出发时,车窗外的风景还是湿漉漉的——水稻正抽穗,大大小小的池塘星

罗棋布,仿佛大地一掐就能出水。可越走越干,先是黄土高原的沟壑像老人脸上的皱纹般铺开,接着是河西走廊连绵的砾石滩,最后,火车一头扎进苍茫的大西北,扑面而来的是一望无际的苍黄戈壁。我第一次感到害怕,天地间怎么可以没有一条像样的河?那干涸的古河床,是大地的裂纹,每一道都张着焦渴的嘴。

在这里安顿下来后,我用了很久才习惯这种干爽到令人发慌的气候。门前再也没有一条弯弯的大河缠绵绕过,取而代之的是一排挺拔的白杨,和一条细细的人工渠。水是有,可总是匆匆流过,没有故乡大河那股慵懒从容的劲头,

更不会有小船咿呀和父亲躬身放虾笼的背影。风起时,白杨叶哗啦啦响成一片,恍惚间我会以为是大河在夜里翻涌,可探头一看,只有满院月光,干得像一层白霜。我也曾去寻过这里的河。那水从遥远的雪峰上奔赴而来,清冽而急促,两岸是辽阔的草原和低矮的丘陵,牧羊人骑马走过,很美,却美得陌生。这里不长稻花,风也没有那股子水汽甜香;我蹲下身,把手探进水里,竟是沁骨的凉,像融化的雪。那一瞬,我忽然明白,这水是从冰峰上奔赴而来的,它不曾流过我的童年,不曾映过外婆家的灯火,也不曾载着我坐在船头看夕阳沉落。

从那以后,我越发想念故乡那条大

河。想念它夏日涨水时漫上石阶的浑浊,想念冬日枯水时露出的河床上那些圆溜溜的卵石,想念河面上来来往来的渡船和船头总爱哼几句黄梅戏的艄公。最想的,还是父亲。他已年迈,不再放虾笼了,可电话里总说:“河里鱼还多着呢,等你回来。”我在这头听着,鼻腔猛地一酸,我这条游远了鱼儿,离那条大河太久了。在大西北的夜里,我常常做梦,梦里我依然是那个赤脚走在河滩上的孩子,夕阳把整条大河烧成金色,父亲的虾笼沉甸甸地出水,远处外婆家的炊烟正袅袅升起。而梦醒时,枕边只有窗外风沙簌簌,像极了水声,却又不是水声。

(作者单位:国家统计局乌苏调查队)