

N A N T O N G



# 南通 南通!

南通交通业报告文学集



文匯出版社

# 南通 南通！

南通交通业报告文学集

文汇新民联合报业集团 文学报 编



文匯出版社

图书在版编目 (CIP)数据

南通交通业发展报告 / 《文学报》社编. — 上海: 文汇出版社, 2007.4

(南通, 南通!)

ISBN 978-7-80741-168-0

I. 南... II. 文... III. 报告文学—作品集—中国—当代  
IV. 125

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 035569 号

# 南通，南通！

## 南通交通业报告文学集

---

文学报社 编

---

责任编辑 / 闻之 设计 / 镶·红旗图文设计工作室

---

出版发行 / 文汇出版社 (上海市威海路 755 号 邮编: 200041)

---

经销: 全国新华书店

---

印刷装订: 启东市人民印刷有限公司

---

版次 / 2007 年 4 月第 1 版 印次 / 2007 年 4 月第 1 次印刷

---

开本 / 787 × 960 毫米 1/16 字数 / 225 千

---

印张 / 16.25 印数 / 1-10000

---

ISBN 978-7-80741-168-0 定价: 25.00 元

---

南  
通

- 1 百年圆梦  
——南通铁路的昨天、今天和明天 王宗仁
- 25 钢铁脊梁  
——来自南通市铁路建设战线的报告 杨兴贵 刘志华
- 41 A字地标 张茂龙 张振刚
- 75 从“浦北机场”起飞的雄鹰  
——南通航空运输业发展纪实 潘阿虎
- 89 海岸线上的明珠 童孟侯
- 106 一个人与一群人的远征 李凤宇
- 121 穿过城市的河流  
——记南通地方海事局 朱玉琪

- 133 笑牵长龙越江海  
——从盐通高速看南通人文精神 黄东成
- 151 江海大地绘彩虹  
——南通公路事业跨越式发展纪实 张学法
- 169 闪光的航标  
——记南通市航道管理处 王亚岗
- 181 沿着美丽的黄金岸线……  
——南通港口巡礼 刘希涛
- 194 一座城市的名片 朱金晨
- 207 大江东去 王宏甲

南通铁路的今天、昨天和明天

# 百年圆梦

◎ 王宗仁

提起南通，我曾经有过两次并不开心的经历。

80年代中期，南通友人约我去拜访如皋一位百岁老人。我很有兴趣地准备南下时，才知南通不通火车。南通之梦随风而逝。

90年代初，我打算赴南通的愿望再一次扔弃梦里。

怎么南通就没铁路？它离南京那么近，离上海也不远，怎么就没有一趟火车通北京？火车，何时将受困的南通解开？

这是第三次了。

2006年8月，我参加文学报组织的京沪宁等地作家采访团赴南通，乘坐飞机来到南通。飞机已经升空了，不知为什么我的眼里总是火车的影子。

我被汽笛声接着，一直到飞机落地。

生活中的许多时候在许多事情上，只是因为人们少走了几步路，就模糊了真相。所以，人不必吝嗇腿劲，该走的路，一定要把双腿迈出去。我这次一到南通，就发现南通大地明丽又芳香。跨江大桥不甘示弱

王宗仁

地展现着南通的苍劲，绕城而行的濠河收尽了南通的良辰美景，灵气的狼山弥勒笑盈盈地给南通预卜着福气。还有繁忙的小巷，俊俏的高楼，各式各样的车……处处盈满生命的光影，南通激情燃烧地奔向明天。我是一个迟到者，因迟到应自责。但更多的是激动，喜悦。

我们到南通来的这一批作家，每人都会写一篇记录南通巨变的报告文学。我被南通市铁路办公室副主任杨兴贵领走了，直到这时我才知道南通有铁路。

我为自己的孤陋寡闻汗颜。

如果每片绿叶都有自己的故事，那么我已经走过多少个难忘的春天了。我是在阳光的鼓励下踏上南通的热土。没关系，这棵古松以及它枝杈间蓬发的新芽，会给我的报告文学带来许多惊喜。

杨兴贵对我说，从南通境内穿行而过的铁路有两条，新长铁路和宁启铁路。

这位壮实的正团职转业军官，此次一直要陪同我采访。他虽然脱下军装了，还是那么有军人气质，说话办事总是钉是钉铆是铆很豪爽。他在部队时是老宣传工作者，宣传股长、科长、处长都干过，转业后又在南通市一个区里当过宣传部长。作家下生活难得遇上这样的知音。兴贵站在最高处，在众山之颠给我介绍南通的铁路——

新长铁路是国家一级铁路干线，它北起陇海线新沂站，南经沐阳、淮安、盐城、海安、泰兴、靖江等地，以轮渡方式过长江至江阴、无锡，在石塘湾设联络线与沪宁线相联，经武进、宜兴，进入浙江省与宣杭线的长兴站接轨。这条干线到了南通境内的海安，另建海安至南通支线，称南通段，103公里，是新长铁路的重要组成部分。2000年6月建成贯通。

南通境内的另一条铁路线是宁启铁路。

宁启铁路地处江苏中部地区，位于长江北岸，走向与长江基本平行。它西起南京，东至南通境内的启东，全长355公里。南京至南通车站为一期工程，已建成。南通东至启东为二期工程，正建。

南通有铁路！我这样感叹。

杨兴贵说，是呀，南通今天已经有了铁路，明天还会有更多更完善的铁路。

我们欢迎你们坐火车到南通。

南通既然有了铁路，可是为什么包括我在内的不少人的感觉里，南通不通铁路呢？

解开这个疑问是我在后来逐步深入的采访中。原来南通的铁路没有直通京城以及比京城更远的东北，也没有直通西南以及比西南更远的西北。铁路到了南通几乎已经走到了头，精疲力尽，成了铁路的末梢神经。再有，南通有了铁路的时间并不长，也就是近十年的事。

南通需要一条、两条……通向外面世界的直达快车！

数十年间，南通人盼铁路，盼有铁路，盼有通往外界的铁路！盼得望眼欲穿，盼得脖根发酸。就是有那么一批人，有那么一支队伍，他们斗志不减，意愿不移，为南通有铁路和有了铁路怎样更完善而奋争着，贡献着自己的智慧和力量。

在这批可敬可爱的人里，我首先想到了张如。是他把对明天的愿望和今日的实干送进熔铸铁轨的炉中，烧红了苏北的黎明。当然说起苏北铁路（即后来的新长铁路）的功臣，还有别人，正如一句顺口溜说的那样：创建苏北铁路有三老：祝老、张老和何老。祝老即祝斌，盐城地区副专员；张老即张如，南通市副书记；何老即何希敬，淮阴地区副专员。如果单说南通铁路那就是张老了，张如。



正是这位在南通铁路史上不可不提的人物，我通过首先走近他，对南通铁路的今天、昨天和明天，有了一个轮廓性的大致印象。

## 二

张如已经退休了。

我在南通市内一个静静的绿荫掩映着的小院里见到了他。这是他的家，老人正安度晚年。84岁的张如是拄着拐杖在老伴毛玉琦的搀扶下走到我面前的。他确实老了，但是刻在脸上那饱经风霜的皱纹以及不时挥动着依然有力的手势，使我感到他仍走在路上，仍在为南通的建设操劳。毛玉琦告诉我，张老现在一般情况下都不大接受记者作家的采访了，但是今天例外。因为我们交谈的话题是南通的铁路。老张这辈子就愿意说南通铁路，那是他为之奋斗了多少年的事业！夫人说着就拿出一本精巧的小影集让我看。这是张老与南通铁路的专集，有第一列火车开进南通时他参加庆祝典礼的留念，有他站在机车前面的留影，还有他与铁路办公室同伴们的合影。张老专门把他与南通火车有关的照片挑出来合成一集，这是老人的匠心设计呀，反映了他与铁路的不解之缘。

人生的经历好比一间又一间房子，到老了的时候每一间都想进去坐坐。但是最想坐的而且想久坐不起的，是那些曾经爱之切切或痛之切切的房子。最让张如刻骨铭心矢志不忘的“房子”，当数19年前他们筹谋南通铁路建设的那个夜晚。

1987年初春的一个晚上，在淮阴市一家普通的招待所里，时任南通市政协主席的张如，正在和淮阴地区副专员何希敬，推心置腹、雄心豪情地描绘着苏北铁路的蓝图。

静静的夜。初春的爽风正把空气中的尘灰和嘈杂的声音拍打干净，几声忽远忽近的虫鸣比露水还要湿润。招待所的窗玻璃上映着两位老人的半身头影。

张如感慨万端地说：老何呀，你们行，走到我们南通前面去了。我们不能落后，落后就要挨打。我今天来是向你们取经的，南通要追淮阴了！

何希敬以诚相见，很真诚地说：什么前面后面的，南通和淮阴是邻家。我们先走一步踏出了路，咱们一起往前赶就是了！

他们说的是修铁路的事。

一个月前，张如与何希敬通电话，问及他近来忙些什么，何答正忙着修铁路。张一听又惊又喜，惊大于喜。淮阴也修铁路了？这是他无论如何没有想到，或者说他想到会有这一天，却没料到何希敬先他一步干起了他朝思暮想的事，走在了他的前面。

南通没有铁路，整个苏北解放后都没有修铁路。

这是自打张如上任南通市委副书记乃至政协主席以来，一直压在他心头一块揪心的重石。南通人需要走出去，南通也需要外面的人走进来，南通的发展没有铁路绝对不行，即使有实力也会憋死的。为了南通有一条铁路，南通人奋斗了近一百年啊！

早在1906年，张謇出任江苏商办铁路协理时，就规划过“开通线”，自南通沿大运河北上，向北至徐州，再西折至开封。开工10多公里后，因政客们的阻挠，被迫停建。时光消失了15年，1921年，张謇为了解决水陆运输中转问题，就在南通境内的三厂至青龙港之间修了一条长5500米的铁路，开创了苏北人建铁路的先河。南通人至今对张謇敬重有加，不忘记他。

将近一百年间，南通人建设铁路的宏愿非但没有泯灭，反而愈来愈强烈。从解放初到眼下，市政府一直对修铁路的事进行可行性论证。铁路已经融进了南通人的生命。

现在，张如站出来了。他是在何希敬打开了苏北没铁路的僵局之后，站出来的。他的手举起满天的云朵，以高于时间之上的声音说：南通也要修铁路！这不仅仅是他张如一个人的声音。他张如是历史进程到了1987年春天这个季节，必然要出现的一个要修铁路的南通人代表。

仍然在淮阴市那个招待所里。

这时张如有点按捺不住涌满心头的激动，问何希敬：淮阴有铁路了，我们南通人还在做铁路的梦呢！伙计，你在苏北，我也在苏北，咱们干脆合成一股绳一起干吧！干铁路！

这话显然是何希敬乐于听的，他也很激情地说：我们淮阴眼下修的是一条窄轨道的小铁路，是权宜之计，还没有完全修好。今天你来了，说出了我心里想说的话。咱们苏北几个地市应该联合起来，一起修一条真正的大铁路，结束苏北解放后“寸铁未修”的历史吧！

一拍即合。两个老同志想到了一起。

淮阴和南通两市联手修苏北铁路。

张老、何老，这两位老人能走到一起携手共建苏北铁路，看似偶然，实则必然。他们都是从战争烟火中爬出来的老前辈，张如1938年参军，出生入死打江山。何希敬1940年参加革命，风里雨里不停歇。建国后，两个人同在常州市工作，何先后任市计划委员会主任、机械工业局局长等职，后来担任副市长；张先是市委组织部部长，后来任市委副书记。前程在胸，友谊增深。现在，筹划建设苏北铁路的光荣且艰巨的使命，又落在了晚年的两位老人肩上。

1987年春天的这个夜晚的不平常在于：苏北没铁路和有铁路在两位老同志——何希敬和张如的手中交换着手续。这是具有历史性的一刻。

记住，要记住1987年的这个春夜。南通人听到一棵苍劲的松树上有一片叶子在呼喊，那是真正具有生命力的很生动的喊声。它是从朴实的苏北土地里刚一拱出地面，就按捺不住狂喜地喊了一声：南通要建铁路！

长期的沉默，或者说沉默中的积蓄，在这个春夜爆发了。

夜已经很深了，月光格外明亮。张如和何希敬同时端起茶杯，为他们的共同心声得以默契的重合而干杯！

之后，他们好像是商量过似的各自说了一句话：咱们俩说了还不算，要给两市的主要领导汇报，听听他们的意见。

当晚，张如就在招待所打电话到南通，给朱剑书记讲了修铁路的事。朱剑很高兴，他是代表整个南通市人民说话的呀：和淮阴市一起修铁路，当然可以！这是全市人民数十年来的心愿！

张如的兴奋是可以想象得到的。但是他睡不着，心想：这百年重任压在肩上，下一步怎么办，还会遇到什么料想不到的困难吗？

月色下，隔窗望见远处有一座山，朦朦胧胧，其形状像一匹战马在腾空勇跃，蹄声敲醒着还在沉睡的大地。

张如一直在想：修铁路这么大的事，不容易呀，会遇到什么困难呢？他很愿预测到，但似乎又没办法预料。

### 三

事实证明张如的担忧不是多余的。此后，南通人为了揭去没有铁路的这

一页沉重历史，整整奋斗了13年！今天他们回忆起这段走过的虽然不算漫长却很艰辛的里程，心中的酸楚不打一处来。当然酸楚之后更多的还是幸福。

毕竟一支画笔已举起来，在一张白纸上写景状物。尽管墨水不是很多。

1987年10月10日，南通市地方铁路筹建办公室成立。两个月后，12月10日正式挂牌办公。市计委主任朱秋森任办公室主任。同时成立的还有淮盐通地方铁路筹建协调委员会，推选淮阴、盐城、南通三市的副市长为会长。有5位顾问，张如、何希敬名列其中。办公地点就设在南通，与南通市地方铁路筹建办公室合署办公。实际情况是两个牌子，一套人马。南通牵头。

濠河边，一个年轻女子急匆匆赶往下一班已经开出的公交车。她也许不是一位迟到者。

19年后的夏天，我到南通铁路办公室采访。坐在我对面的是办公室党组成员、纪检组长陈学勤。从“铁路办”诞生之日起，她就担任文秘工作，快20年了仍然没挪地方地守着这块阵地。要讲元老，非她莫属。建设南通铁路经历的风风雨雨坎坎坷坷，她是见证人。她给我回忆了铁路办公室当初成立时的情景：

“挂牌办公时，办公室就3个人。因为我借在市计委工作，兼任铁路资料的收集管理，就跟着朱秋森主任一起过来了。当时有好几个单位要调我，到底去哪儿，我有点犹豫不决。朱主任找到我很认真地和我谈了一次话，他希望我到铁路办工作，说在南通从事铁路工作是功在当代，利在千秋。我就这样留下来了。我记得很清楚，铁路办成立后没有办公的地方，就在化工局二楼临时找了一间房子。我打扫办公室那天天下着大雪，我的心情像那雪花一样纯净。确实那时候人们很单纯，谁都一心想着把工作搞好。铁路办的第一次会议是在张如家里开的。大家对在南通修铁路的积极性特别高，没有任何分歧，你一个好主意，他一条好建议，会开得十分热烈。我依稀记得这次会议的议题有两项，一是明确了任务，研究了工作推进思路。二是向省里写报告，讲南通修铁路的必要性、可行性。时间过得就是快，不觉间快20年了，我一直没挪地方，在铁路办工作了这么多年。从南通没铁路到建起铁路，历的酸甜苦辣涌满我们心间。我们第一任主任朱秋森后来调到无锡去工作，现在已经在那里退休了，前几天他的岳母还到办公室来转达朱主任的问候和挂念，她对我说，陈主任，你坚持了二十年，真不容易呀！去年春节时，张如也到办公室对我说：‘当时我没有把铁

路建起来，你们搞成了，我也高兴！’现在总有人说我是铁路办的老人，其实跟张如、朱秋森相比，我是小字辈。他们才真正是建设南通铁路的先行者！”

有了建设铁路的组织，铁路办公室，南通人的心里就踏实了，有了依靠，有了主心骨。办公室是一个点，那些为修铁路奔忙的上上下下的人们是一条线，以点为圆心，以线为半径，划出了一个圆。圆南通人盼铁路的百年之梦，圆南通人渴望腾飞的理想之梦。

现在，南通人呼唤铁路的声音此起彼伏的震响着。这声音举起酝酿百载的梦幻，频频出现在政府的文件和领导者的讲话中，也散落于民间的街道村巷，这声音有长江黄河急切气势，也有洞箫编钟的悠长等待。谁能理解南通人这种载沉载浮、无止无息的对铁路的呼唤？

人们记忆犹新的是朱秋森的一篇文章，这篇题为《南通的经济腾飞需要铁路》的文章，是南通最早关于铁路见之于铅字的文章之一，它刊登在南通的报刊上，出现于南通人给上级呈送的材料里。朱秋森的文章大意是：南通市是国家最早批准的沿海对外开放港口城市之一。虽然南通港已有年吞吐量超过2000万吨的能力，但是由于没有铁路这个重要的运输手段，港口功能无法充分发挥，交通不便，仍是影响南通经济发展和对外开放的重要原因。南通人民早就要求建设铁路，贯通南北东西，加速对外、对内开放和发展经济。

春风小草不辞年年岁岁，岁岁年年，南通人兴废多少怨和爱。怨也为铁路，爱也为铁路。汽笛飘不到濠河畔，仍然苍凉，仍然悲壮。铁路办公室急不可待地开展了工作。他们和淮盐通地方铁路筹建协调办公室一起，委托铁道部第一、第四勘测设计院和黑龙江林业设计院，各搞一份预可行性研究报告，以便比选。于是“三院”的设计人员云集南通，激情忙碌地勾画苏北铁路的美好蓝图。南通人从他们那认真不息的争辩中，仿佛听到了火车在狼山下欢叫的汽笛声。从他们精心描绘的一张张构图上，似乎看到了列车在急驰飞奔的车影。谁的心里都是幸福洋溢，激情澎湃！

期间，发生了一件事，让陈学勤回想起来的就心动，永生难忘。有一位从黑龙江来的工程师，50来岁，应该说年纪也不算小了，可他工作的热情一点儿也不减。他总是昼夜连轴转，伏案写材料或画图纸，言语很少。小陈负责这些人员的后勤保障，她每次问到这位工程师生活上还有什么要求时，他都是客客气气地说一声谢谢，之后又埋头干他的工作了。工程师平易近人，得空就和小



2005年4月4日，铁道部部长刘志军视察南通火车站。副省长张卫国，南通市委书记罗一民，市长丁大卫陪同视察。

陈聊家常。头一天他还给小陈说，马上就入冬了，不知老伴把大白菜储存好了没有。言谈中透露着他远离家乡思念亲人的忧虑。小陈对他说，要不要写封信或挂个电话问问老伴家里的情况，他忙说不必了，这里的事情很重要又急，只能顾一头，家里的事回头再说吧！没想到第二天他突发脑溢血病故在南通医院。陈学勤赶去见了最后一面，是在病房抢救现场。他满脸都是血，已停止了呼吸。可是一向胆小的小陈竟然一点儿也不觉得可怕，她久久地站在这位工程师遗体前默默地想，他是为了南通铁路建设才献出宝贵生命，身葬他乡呀！20年了，陈学勤给我讲起这位工程师来，语气里充满着佩服和遗憾！

工程师的事就这样过去了。南通人不会忘记他，当然也不会因为他的失去而放慢前行的步伐，那样工程师在九泉之下也不会甘心的。

1988年1月，三市地方铁路筹建协调委员会在南通召开会议，对“三院”可行性评估报告进行了认真研究后，报到省里。

这是一个坚硬的道理：

沙漠盼望绿洲，贫困向往富裕。

毫无疑问，党心与民心永远结成方队同行；同时，这也是一个硬道理：奔

向理想之路总是曲折的。但是当人们最终得到幸福后，就格外珍惜过程中的所有艰辛。

报上去的材料，久久没有回应。

四市（这时扬州市已经加入了进来）继续搞可行性研究。

平静中有激流。有激流就有活力。

那是省政协六届一次会议期间发生的一件事，让南通人心里感动了好一阵子：顾秀莲省长来到政协委员驻地与代表对话时，南通和淮阴的代表都问及修铁路的事。他们问省长，建造苏北地方铁路，对发展苏北经济具有重大意义，为何在省长的政府工作报告中只字不提？顾省长是这样答复的：苏北地方铁路已经列入了我省长远发展规划。目前，正在争取国家的支持。什么时候动工，要等科学论证的结果。马上有人递上话：我们已经给省里送去了可行性评估报告。省长没说话。

不久，铁道部原副部长、华东铁路建设指挥部指挥长李轩，来到南京，专题了解淮盐通地方铁路筹备工作的情况。杨振东汇报了淮盐通铁路目前已做的工作及设想，当然他会谈到广大群众对修建铁路的强烈愿望。李轩听得很认真，能看出他对建设苏北铁路也投入了感情，否则他在会上不会说“我能来了解情况，这本身就说明我和你们是站在一起的”。李轩听了汇报后，发表以下意见：

“你们省计委报送的苏北铁路网规划我已经看过了，淮盐通地方铁路项目建议书我也看到了。我的态度是明确的，非常赞同修建苏北铁路。铁路是国民经济的先行官，这一点是没有任何怀疑的，现在的问题是由于苏北的铁路没有超前建设，跟不上经济建设的发展，变成了超负荷运行。我们有例子可举，美国的铁路一度发展很快，所以他们的经济也发展起来了。只要有运输量，只要运输价低于公路和水路，就可以修铁路。”

“发展铁路要靠自己。靠国家出钱修苏北铁路，我看不要说‘八五’摆不上，就是‘九五’也难说。当然，完全靠地方政府也不现实，可以国家给一点，省里给一点，但不要寄予过大的希望。那么，钱从哪里来呢？可以搞股份公司。你们不是要搞铁路公司吗？我赞成，成立公司又不要国家批，有了机构工作就好开展，招标、集资、施工都方便了。集资除了发行股票，还可以贷款和引进外资，有了资金事情就好办了。总之要立足于自己的力量，把苏北铁路修起来。”

“你们要我到南通、盐城、淮阴实地去看看，说心里话，我也很想下去，可是这次不行了，下回吧，4月或5月，我一定到你们那里去。”

部长的态度是真诚的，不管是讲修苏北铁路还是说他要到下面去看看，听着都很诚恳，在场的人很受感动，大家嘴里没说心里都往美处想，在苏北修铁路有希望了。铁道部的领导都发话了，还有问题吗？

事情远远不是这么简单。如果这么简单，苏北铁路就不会到了2000年才修成。从萌动修路的想法到南通人听见火车叫，差不多15年呀！15年！

南通人对个中原因似是而非，说不知道吧，好像又有点清楚；说知道吧，又似乎一无所知。

也许，由于种种说不清道不明的原因，作为当事者南通人不愿意劳心伤神地去追索内中的奥秘，他们要把更多的心思和精力用在修铁路上。至于上面的事情他们弄不清楚，永远也弄不清楚。我就不同了，作为写作者，又是过了近20年后再现南通人梦寐以求地盼着铁路而又迟迟地盼不来，我不能不比较客观比较真实地追溯历史。为此，我尽可能地找一些当年的当事人，听听他们的声音，或者看看他们留下的一些文字材料。历史就是历史，它不应该受到掩盖或取舍。

我找到“铁路办”第一任副主任江庭忠，他一直跟着市领导跑省城上北京，张罗修铁路。用他的话说“为了给南通拿下修铁路的项目，我把腿肚都跑细了”。江庭忠1997年就退休了，这些年闲居家中，时不时会回想起往事，经历过的曲折、艰辛和苦乐，又重尝了一遍，感慨万千。我找他翻过去的老账，他十分乐意。他谈得很坦然，好像已经没有多少顾虑了。

江庭忠说：“我为啥说把腿肚都跑细了呢？这绝对不是夸张，我少有文学细胞，夸张不出这样的词儿，完全是切身体会。跑腿，受累，这就是我们为了给南通修一条铁路，当初最真实的写照。报告打上去了，没有回音，或者没有我们比较满意的回音，那就跑，跑省城跑北京。还得说，说修铁路多么需要又多么急切，说我们具备了把路修好的条件。算起来，从1987年12月到1992年，我们整整跑了五年多。红军万里长征才用了一年多时间呀！一直到1992年8月经国务院批准，修铁路的事才算立了项。立了项这才是万里长征走出第一步，它距真正开工修路还不知有多远呢！跑，还得跑。不管跑省城还是跑京城，作为铁路办的具体工作人员，我都陪同市领导人跑。大大小小的领导不知见过多