

## 感受巨变 我与共和国零距离

### 告别古渡上大道

记者 唐正飞

编者按：1949年10月1日，在隆隆的礼炮声中，中华人民共和国宣布成立。历经73个风雨春秋，数代中华儿女艰苦奋斗，砥砺前行，使新中国由最初的一穷二白，发展至今屹立于世界强国之林。73年来，安康伴随着祖国发生翻天覆地的变化——通讯由书信、电报、电话，到现在的智能手机、互联网，甚至可以通过天上的北斗卫星进行交流互动；国内公路历经泥土路、砂石路、水泥路、二级路，发展至今高速纵横、村组通公路；出行方式由原来的步行、骑自行车、挤火车、挤汽车、驾私家车，发展至水陆空自由切换；告别了过去黑灯瞎火点煤油灯，过上了灯火通明，夏不热、冬不怕的宜居生活……值此祖国73周年华诞之际，本刊通过一组安康人的亲身经历，回顾安康公路、电力、铁路、通信变迁的故事，以飨读者。

在安康城东13千米处的汉江南岸，石梯镇的“石梯远渡”曾为安康八景之一。在陆路交通落后的年代，石梯古渡成为汉江航运的中转节点，由此诞生的“十六铺”，成为远近闻名的“网红地”。在年轻者之中，不一定知道双村村，但一定知道“十六铺”。随着新中国发展建设的脚步，“十六铺”完成了一次次蜕变。

一条汉江带来了石梯古渡的繁荣，同时也阻碍了两岸交通。一直以来，江南江北互通只能靠船来来回回摆渡。每到逢年过节，便能看见渡口两岸背着背篓，提着竹篓的村民，用自家产的鸡蛋、绿豆、草绳等农副产品换取日常所需的油盐酱醋和生活用品。如遇极端天气，河水暴涨，两岸来往只能被迫中断。

新中国成立以来，双村村在原有交通的基础上，逐渐打通了与外界交流的新路径。1980年之后张青公路的通车，让双村村多了一条经张滩、连城区的泥

土路。彼时，道路蜿蜒曲折，路面窄而崎岖不平，仅能保证一辆卡车正常通行，平时通行以吉普车和运输农资的拖拉机为主，进城一趟需要2个小时左右。刚修通的张青公路相比于渡船给村民带来的便利并不明显，村民建房、生产生活还是习惯于更廉价的肩挑背扛。只有当汉江暴涨、渡船停摆时，张青公路的作用才能显现。随着叶沟重晶石矿的开发，张青公路逐渐热闹起来。一辆辆扬起尘土的卡车，将重晶石矿运往粉矿厂的同时，沿线的村民可以搭个顺风车。回程空车时，顺便带上村民建房所需的砂石砖瓦，生产生活所需的化肥、石灰等物资。

面对张青公路“晴时满天灰，雨时遍地泥”，村民都希望晴天更长一些。作为连接该村和张滩、城区的主要干道，一到雨天路面泥泞，大小水坑无数，居民出门一身泥是避不开的“坑”。雨天上

学是当时学生头痛的事，如遇黄泥路段常常是“人在前面走，鞋在后方留”。年龄大一点的学生，还能“金鸡独立”重新穿好鞋。年龄小一些的学生脚步不稳往往会摔倒在泥潭里，衣服、书包、书本难逃“厄运”，坚强一些的会找一些路边的秸秆和小草擦掉黄泥，脆弱一些的会边哭边去上学。更有学生每天需要步行五六公里，晴天还能打火把，雨天只能在漆黑的夜色中深一脚浅一脚地上学。

进入21世纪，双村村发生了翻天覆地的变化。原来居民世代居住的泥土房、石木房逐渐被小洋楼替代，到了2010年全村基本实现了家家住楼房。原有的张青公路也得以硬化，居民出门方式由原来的步行、骑自行车、骑摩托车到乘坐通村“面包车”，进城一趟的时长缩短至1个小时以内。

2016年10月20日，历时2年修建，工程总投资4500万元的石梯汉江

大桥建成通车。一头与316国道相连，另一头与石梯镇相连，从此结束了石梯片区汉江两岸人民祖祖辈辈隔江渡水、出行不便的历史，缩短了城乡远距。如今，该村村民进城一趟只需30分钟，村内的私家车也越来越多。

“近两三年，我们修通了房背后的上山路，近期也在进一步硬化。以前这是我们上山放牛羊、砍柴、走亲戚的必经之路，空手上山几身汗，下山腿打颤。到了冬天没有柴火时，娃娃大小都要到山上砍柴，回来时大人还要背上一两百斤的木柴，不拿东西上山都需要一个多小时，现在开车上山也就十来分钟。”该村党支部书记唐国兵说。

据悉，正在加紧建设施工的张石大道，连石梯汉江大桥，接省道207，全长7.66千米，项目总造价3.61亿，预计在2023年7月底前建成通车。届时，该村村民进入中心城区将更加便利。

## 那会，还在船上……

通讯员 马志君 赵永军

酒过三巡，几位老友的话茬子从血糖血脂转到了当年初见的时候。“初见，高三齐刘海；再见，三高地中海。”话说，那会儿还没有“齐刘海”这个名词，肚子方能填饱，“三高”的状况更是无从提起。那会唯值得骄傲的便是——我们都在船上。

在船上——这是安康地域特点造就的梗，以至于如今提起这梗，总是用“Long long ago”来形容。

20世纪70年代初，安康用电困难，紫阳方向通过四川万源送电进安康；白河方向通过湖北黄冈送电；汉中的电源则担负着石泉的电力供应，安康的老火电厂承担着恒口、五里沿线的供电。直到1976年，随着110千伏石（石泉电厂）安（110千伏安康变，现称“110千伏江北变”）线的建成，安康电网才能够称其为网。连接这些地方的寥寥数条11万和3.5万伏的线路，自然就成了当时安康地区电业局（现国网安康供电公司前身）的心头宝贝，伺候它们花的心思是翻番地涨。

下旬阳、上紫阳。安康人把“上”和“下”分得清楚，是因为一条汉江把脉络理得清楚。供电工人巡线要走的路，从安康城出发，也无非就是“上”和“下”两个方向。大范围的交通转移还很难在公路上实现，坐船就成了当时最便利的出行方式。少则几日，多则十几日的巡线路，要在船上解决吃和睡的问题，这船既是宿舍，也是食堂，还担负着工具库的责任。

听老友回忆，汉江沿线的关庙、早阳、段家河、旬阳、庙岭、长沙坝、大棕溪、小棕溪、蜀河古镇这都是当时的补给点。巡线的船是一路走，一路巡，一路置办伙食。十几个20出头、30冒尖的汉子就这样挤在一条船上，一个挨一个把船舱睡成了大通铺，走一站巡一站。就这样，把电顺着线，送到了千家万户的灯泡里。

说起20世纪七八十年代老百姓用电的事情，也就只能说到“灯泡”这家用电器上了。因为只有这东亮不亮，才是用上电的感知；灯光发黄还是发红，则是对用电质量的感知。就好比1982年投运的3.5万伏老县变电站，建成当时就解决了老县镇无电可用的历史。一方站管一方电，从能亮灯到带动经济发展，船上的这帮汉子经历了一步步从水路走向旱路的过程。他们称之为“秦巴汉水钢塔为伴，甘苦同心奉献光明”。

我的祖父做饭是从来不会味道的。身为回民的缘故，在船上做大肉的饭食就有只凭感觉放盐了，久而久之也就养成了不尝味道的习惯。以至于我小时候吃的饭，大多是属“咸”的。可正是这“咸”饭，满足了汉子们日复一日重体力劳动之后的所需，山道并不友好，往前走的每一步都是开山刀劈出来的，这一走，就从当年的高三，走到了现今的“三高”。

电，领跑安康50载。如今，一应俱全的家用电器呼呼运转着，各式的灯再也不必担心是黄是红。人，对电的感知越来越弱。可它就这样存在着，在我们看得见和看不见的地方，以更高的电压等级，以更稳定更安全的方式往更远的距离传递着。四通八达的公路早已结束了“船上”的历史，可船上的人还在，这句“还在船上”只成了谈资，在灯火辉煌的安康城夜晚的席间，为我这个后来者，讲述着关于电的故事。



20世纪80年代，安康公安处民警在安康火车站打扫卫生。王锡儒 摄



20世纪90年代，供电员工完成巡视工作，回到船上吃饭。安康供电公司



2021年9月4日，首趟复兴号动车组在阳安铁路上飞驰。

郝黎俊 摄

## 从铁路看安康腾飞之美

通讯员 郝黎俊

“我至今还清楚地记得那是1973年4月，当时的安康火车站刚刚建成，我和小伙伴们结伴来参观，那是我第一次见到火车。”今年59岁的铁路民警吴成康回忆道。

当时，吴成康怎么也没想到这辈子会和铁路结下不解之缘。吴成康是土生土长的安康人，从小在城区西堤街长大，在老吴的印象里安康是个很小的地方。1970年7月安康大桥建成，江南江北首次连通起来，安康火车站也在这一年开工建设，这个汉江边的小城第一次多了许多外面的声音。随着火车站建成，安康的变化也越来越大。当时新建的安康火车站只有小二层，站前路还是个大土坡，两旁都是周边村民搭建的简易棚子，在如今看来应该算特别简陋，当时却是江北的核心。那时，安康火车站只有4趟列车，一趟到西安的长途，往返需要30多个小时，还有3趟是去

阳平关、襄樊、达州的慢车，都是当天去当天回。吴成康第一次坐火车还是18岁时去新疆当兵，或许应该算货车而非火车，由于安康到乌鲁木齐并没有火车，他和战友从安康坐火车到汉中后，换乘装货的闷罐子车到新疆，四五天才能到乌鲁木齐。1984年复员回到安康后，年仅21岁的吴成康被分配至安康铁路公安处工作，一待就是38年，目睹着铁路飞速发展的同时，他也见证了安康的时代变迁。

刚参加工作的吴成康被分配至刑警支队工作，当时接触最多的案件就是盗窃。因为安康地处秦巴山麓，交通极其不便，各类货物经常需要外面运进来，大山里的乡党也需要把自己种的农副产品运出去，主要的方式还是依靠火车，从而也引来一些不法分子窥伺。这种情况直到2010年铁路沿线开始增加防护网和列车提速后才逐渐断绝。

在陕南最早运行的列车是绿皮车，锅炉、电风扇、皮质座椅是绿皮车的标配，当时乘坐火车的人主要是来往卖货的人，襄樊的大米运来安康，陕南饲养的猪肉拉到襄樊，直到1990年后才发生变化。1992年，安康火车站为更好服务乘客整体翻修，从过去的小二楼扩建为带斜边的豆腐块，车站前的土坡从过去的黄泥塘变成了柏油路，停靠车次也从过去的4趟增加到5趟、6趟，安康至石家庄、安康至广州的列车相继开通。响应当时勤劳致富的号召，安康每年都有不少人去北上广打工，在赚回收入的同时也带回了新的发展理念和思想。吴成康印象最深的春运也是从这个时候开始的，每到过年便是安康火车站和列车上最拥挤的时候，年前人们背着大包小包往回赶的，年后又背起行囊乘火车奔向新的希望。进入2000年以后，安康有了更多的变化，城市的楼层逐渐升高，

特别是西康铁路线开通，安康到西安的距离从过去的十几个小时缩短为4个多小时，安康火车站的客流和车次进一步增加。为适应客流和周边变化，安康火车站于2005年再次翻修和扩建，围绕火车站，江北也越来越繁华。2007年，全国铁路第六次大提速，通过安康的列车从过去的时速80千米提升到时速120千米，人们的出行越来越便利，作为川陕鄂三省通衢，安康与周边省市的联系越来越密切，这也带动了安康经济的进一步发展。近年来，随着西康线大岭铺直通线开通，安康通往西安的列车进一步提速，特别是2020年10月11日首趟由安康开往西安的“绿巨人”动车组列车从安康火车站始发。至此，安康到西安由过去的4小时缩短为2小时以内，为安康的旅游发展再次提速。当前西康高铁正在修建，建成后安康到西安的时间将再次大幅缩短。

## 日常交流里的通讯变迁

通讯员 李文康

回顾不同时期通讯的经历，可以从我的父辈说起。

父亲1948年从安康中学毕业离开家乡。他当兵在外地，先后转战南北，参加过永丰战役和解放兰州等战役。那个时候，与家人的通信只能是他到了一个相对稳定的地方，写一封信寄给家人，报个平安。1956年2月6日，父亲在自治区工委工作了8个月后又调配到当时的昌都分工委工作，由此结束了8年居无定所的通信环境，能够按所在地址寄出书信，也能按地址收到家书了。不过，那个时候西藏的交通条件太

差，父亲是驾驶员，经常开车送领导到成都，飞北京出差开会。他写的信基本上是自己带到成都，或者请其他司机捎到成都后，通过邮局寄回安康。爷爷奶奶和姑姑的回信，只能是通过邮车慢慢寄往西藏到达昌都，时间少则10余天，多则1个月。

1977年，我参加工作，在拉萨进修培训了半年，还是通过书信与家人相互交流和问候。随着社会的发展，科技日新月异，通信方式发生了巨变，我们经历了电报（普通电报、加急电报以及过年的问候电报），电话（包括手摇、拨号

电话到现在的按键电话）。随着智能手机的使用，手机的各种应用功能不断完善，其中短信、微信视频以及语音等不同的通信方式进一步普及。写信、电报之类传统通信方式逐渐淡出我们的生活。

我参加工作40多年来，一直保持着写信的习惯，无论是与西藏的亲戚朋友，还是内地的藏友们常常进行书信交往。因为自己喜爱收藏，2020年我专门给10位在抗疫期间到武汉支援的安康“最美逆行者”医护人员写了信，并收到他们给我的回信。还有一位是抗战期

间，1945年曾在五里机场担任过中美混合飞行团翻译官的老兵陆培祥。自从与他结识以后，我们之间不断有书信往来。我给他写了5封信，他给我回了3封信，这些未来都是很好的历史资料和档案实物。安康新机场通航前我专门给市上领导写了封信，电视台通过我提供的信息到西安采访了陆老。

因为喜爱收藏，我还收集了不同种类的邮票、电报凭证。看着这些通讯变迁的凭证，我不禁感慨新中国成立以来，我国通信的巨变。



如今，石梯大桥连接汉江两岸，公路也上了山。

王丽蓉 摄