2024年3月4日 星期一 责任编辑:李丽 版式制作:王伟

“岛屿多峻山,四面皆海,非舟不相往来”,舟山以此得名。舟楫方能往来,亦是舟山人延续千年的生活写照。而今,天堑变通途,彩虹挂海峡,世世代代以舟楫相渡作为交通的海岛人,正阔步行进在通江达海的大路上。

每逢正月十四,沈家门的老婆婆和大嫂们喜欢“走十桥”。“走十桥”是海岛妇女相沿至今的习俗,传说走遍十座桥后,能渡过厄运,出入平安。

“外行看热闹,内行看门道。”阿拉几位普陀“民协”会员约在一起,今年不走“上了年纪”的古桥、家门口的小桥,而是驾车去走了20多年间建造的鲁家峙大桥、浦西大桥、朱家尖海峡大桥和观音大桥,甚至走岱山大桥、金塘大桥……感受家乡的交通变化。

天堑变通途 彩虹挂海峡

——走大桥看家乡变化

□通讯员 翁盈昌

朱家尖大桥

朱家尖海峡大桥

两水夹明镜 双桥落彩虹

钢箱梁,斜拉索;圆弧状,平直形……形态各异的大桥,在舟山的洋面上,正以亘古未有的速度,一座座地横空出世。不知不觉间,已建成跨海大桥20多座。

如何打造舟山群岛四通八达的交通网络?舟山的决策者们早在上世纪90年代就开始谋划,并以精卫填海的精神,孜孜不倦地求索。朱家尖跨海大桥应是第一个“吃螃蟹者”。朱家尖大桥1997年3月开工,1999年5月建成通车,迈出了舟山从海岛时代走向大桥时代的第一步。

朱家尖跨海大桥长2907米,是华东地区第一座特大型跨海大桥,也是当时舟山市有史以来建成的最大的交通基础设施工程。它将省级名胜区朱家尖岛与本岛连为一体,极大地带动了全市旅游业的发展。

经过多年发展,朱家尖大桥两岸均为四车道一级公路,处于国道干线上的朱家尖大桥为两车道二级公路,成为329国道通行能力的瓶颈。

为解决这一矛盾,大桥扩建被提上议事日程。位于老桥线位北侧的新桥,于2008年12月28日开工建设,2011年9月13日正式通车,被命名为观音大桥。

“大桥没造之前,去朱家尖一趟,那真叫千辛万苦。”据九旬寿星傅先生回忆,他从大干乘车到沈家门半升洞码头,再乘渡轮到顺母凉帽潭上岸。因摆渡船很小,而乘船的乘客却很多,你抢我挤,相当不安全。有时衔接不好,往往是早上出门,傍晚才能到家,好比“大展螺门头,有天呒日头”。

据了解,舟山还将进一步推进连岛通道建设,加强与上海、宁波快速便捷的陆岛交通联系,构建北接上海、西接宁波的环杭州湾东方大通道。北向通道从舟山本岛北部起,经岱山岛,至大洋山,经规划建设的东海两桥连接上海;西线通道由甬舟高速公路(含金塘第二通道)和329国道舟山段组成,连接本岛和宁波镇海、北仑;南向通道通过实施宁波舟山港六横梅山疏港公路(六横大桥),从六横岛连接梅山保税港区,至宁波北仑登陆,成为舟山南部连接宁波的南部通道。南北两线的跨海大桥,最后在舟山本岛对接,建成长三角地区的跨海大通道。

潮平两岸阔,风正一帆悬。一座座已经建好的桥和正在建设的桥,以及未来还将建设的桥,正把撒在东海之滨的一颗颗明珠串成“水晶珠链”,环绕在长江这条东方巨龙的龙头间,昂首向着浩瀚的太平洋,尽情描绘群岛新区、“东方大港”的宏伟蓝图,铸造出中华醒狮的“海洋强国”梦!

浦西大桥

轮势随天度 桥形跨海通

“阿拉小干岛现在造大桥啦!”2011年,家在小干岛的苗老师把这个好消息电告在外地工作的丈夫。

待苗老师丈夫回家休假时,夫妻俩迫不及待地站在小干港北岸,面对滔滔的海水,心潮难以平静……

小干岛是个悬水小岛,与沈家门隔海相望。解放前,小干老百姓过港靠小木帆船,要等上几个小时,如遇上大风大雾等恶劣天气,进出小干岛难于登天。

解放前的一个年关,苗老师丈夫的外公及好几位亲属、邻居,摇着一条木帆船去沈家门采购年货。在返回小干岛途中,突然刮起七八级西北大风,港面上掀起了高高的浪头,木帆船被一个浪头掀翻了,船上8个人全部掉进海里……除了3人靠高超的水性捡回一条命外,其余5人都不幸遇难。

苗老师还记得改革开放前的一个秋天,大山小学师生兴高采烈过港参加公社中心小学生运动会。运动会结束的那天傍晚,孩子们满怀胜利的喜悦坐船回小干岛,一船欢笑一船歌。正行进着,突然一排巨浪扑来,船板被巨浪击穿,浑浊的港水涌进船舱,孩子们吓得“哇哇”大叫,哭声一片。

在这紧急关头,共产党员、渡轮员工胡美德临危不惧,用自己的身体死死顶住破损处,不让海水灌进机舱,一面大声喊叫:“不要乱动!不许往外跳水!”

作为舵手的苗老师丈夫沉着冷静,加足马力,死命地往岸边冲……经过生死搏斗,孩子们得救啦!

要是再迟几分钟,轮渡就会沉没,船上几十个鲜活幼小的生命就会被无情的海水吞没,这对小干岛来说,简直就是灭顶之灾……苗老师丈夫跪在船头,向苍天深深地磕头参拜,要是能有桥该有多好呀!

2011年11月小干岛造大桥的消息传来,笔者前去采访。

在施工现场,笔者看到靠近沈家门街道大山村外墩头一侧的沈家门渔港内,在一个比篮球场还大的主墩承台里,插满手臂般粗的钢筋,工人们正在紧张施工。“这个主墩外围的红色围壁叫双壁防撞钢套箱。”当年主墩工程专业队负责人张正春告诉笔者,“它由内外围壁、上甲板、平台甲板、护弦等8块部件组成,拼装后长34.4米、宽20.6米、高6.3米,重约295吨。我们就在这个‘巨无霸’里作业——从海底开始,一层一层往上灌注混凝土,为113.5米高的倒‘Y’行塔柱打基础。”

浦西大桥

据介绍,小干大桥(后称浦西大桥)是329国道普陀勾山连接沈家门小干岛的一座桥梁,全长2.275公里,桥面为双向二车道二级公路,设计速度40千米/小时,工程造价约3.9亿元。于2011年11月1日动工兴建,2014年9月28日完成主桥合龙工程,2015年12月8日通车。现在,沈家门城区到小干岛,开车只需5分钟,从此,小干岛告别舟楫时代。

鲁家峙大桥

星桥他日创 仙榜此时开

悬水小岛鲁家峙,位于沈家门渔港南岸,与沈家门城区隔港相望,过去进出靠船。要是自家渔船出洋捕鱼,或者有的人家没有小船,他们进出小岛,不得不租船,于是出现了渡船。最初渡船被称作“摆渡船”,是一种摇橹的木质小舢舨。当年的这条渡轮航线,是沈家门至鲁家峙两地居民往来的唯一一条公共交通线。

“阿哥哎,舢舨快摇来哎……”当年的船夫李师傅还清晰记得,有一次深夜,一孕妇临产,急需赴沈家门生产,家属“脚蹬蹬、手摇摇”,招呼渡船快摇来……

跨入新世纪,鲁家峙岛又在不断“长大”——人口倍增,居民小区越来越多,鲁家峙也变成了满是高楼的新市区;一批大型企业入驻,满载物资的大型汽车不能直接进岛……一条渡轮航线,既满足不了居民出行需求,还制约了小岛经济发展,改善小岛交通被政府提上议事日程。

鲁家峙大桥工程于2004年4月8日正式开工建设,2006年4月30日正式建成通车。大桥北起沈家门中洲路,南至鲁家峙岛西侧,横跨沈家门港,全长1.74公里,其中桥长1.4公里,桥型为下承式钢管混凝土系杆拱桥,全桥双向四车道,按二级公路标准设计,总投资1.5亿元。

鲁家峙大桥

鲁家峙大桥的建成,让鲁家峙岛内的环岛公路及其他道路与舟山本岛路网相连,并接上329国道通向外岛,大大方便了岛上居民出行。

大桥成为连接沈家门和鲁家峙的主要交通枢纽,为鲁家峙岛整体开发提供了良好的交通保障。

“通车那天,阿拉清楚看到,各式各样的运输车、工程车、私家车、出租车,络绎不绝地通过这座大桥。”摄影爱好者老翁,背着相机,现场拍摄大桥开通仪式,“这座架起渔港两岸的跨海大桥,一下子让鲁家峙从原来的悬水小岛升级成为沈家门渔港城市功能的延伸区。”

为了进出多元化,2007年7月23日,鲁家峙岛还正式开通了公交车,结束了岛内没有公交车的历史。

2014年1月28日,历经5年多的建设,沈家门港海底隧道试通行。从此,大大方便了鲁家峙居民的日常生活。现在从鲁家峙开车到沈家门城区只需要5分钟,走海底隧道也最多不超过10分钟。

随着出行方式的多元化,乘坐渡轮的人越来越少,慢慢地,鲁家峙渡轮开始淡出人们的视野。2014年7月27日18时,一艘白色的渡轮“沈渡3号”缓缓靠上码头,沈家门至鲁家峙渡轮当天的末班航次收工了,这也意味着该渡轮就此停止运营。

大桥通车,渡轮停航,从此李师傅再也听不到“阿哥哎,舢舨快摇来哎”的呼喊声……退休后的李师傅见证鲁家峙岛的发展。

站在桥头上,渔港内桅杆林立,鲁家峙岛上高楼鳞次栉比。老李说,他家祖祖辈辈以摇小舢舨为生,过着宁静而平淡的生活。自从2006年大桥建成通车后,小岛加快了整体开发,面貌日新月异,建起了高楼大厦,开通了公交,超市商场进驻岛上……由此,他也搬到了鲁家峙居住。

舟山跨海大桥

潮平两岸阔 风正一帆悬

“你看哪,这辆冷冻保鲜车早晨装满鱼出发去上海,傍晚就回舟山了,大桥一过,立马就到了。”王老板是舟山国际水产城活鲜门市部经营户,旗下有一支运输车队,将鱼蟹虾运往全国各地。

每年秋汛,东海梭子蟹旺发,王老板每天要发几辆活蟹冷冻车去杭州、上海、宁波等城市。

“经营鱼货,尤其是鲜活海产品,追求的是一个快字,快装,快运,快到,快卸。自从舟山跨海大桥开通之后,什么时候发车已不成问题,因为大桥24小时通车。”

舟山跨海大桥

回到舟山跨海大桥未开通前,王老板可不敢如此自信,“那时海鲜运输车要先经舟山鸭蛋山码头轮渡,摆渡后到宁波白峰码头,然后才能运往各销售点。摆渡时间长不算,单单等候就要急煞人。”王老板深受体会,因为轮渡不但有班次和时间限制,而且还得按小车、客运班车、再卡车的顺序排队,运输车只能跟在其后,一等一两小时是常事。要是遇到节假日,排队的车子是一眼望不到边。特别是大风天、雾天、台风天等恶劣天气,轮渡停航,那就更麻烦了,人进不来,出不去,浩渺的大海仿佛一堵无形的巨墙。

“记得有一年国庆节,车子驶到码头时,正遇轮渡高峰期,车子排起长龙,我们从下午4点一直等到晚上8点多,等鱼货装到目的地,已是发黑发臭了。”王老板回忆说。

长期以来,因一水相隔,舟山孤悬海外,海岛经济受到极大制约。弃水登陆,直抵彼岸,成了舟山人心中越来越强烈的一个梦想。1999年9月26日,这个梦想终于可以实现。在国家有关部门和浙江省委、省政府的高度重视下,舟山大陆连岛工程这雄浑壮丽诗篇的第一章——岑港大桥正式动工。整个连岛工程由金塘、西堠门、桃夭门、响礁门和岑港五座跨海大桥及接线公路组成,起于舟山本岛、途经里钓、富翅、册子、金塘四岛的通首,与杭绍甬高速公路相接,接点位于镇海炼化厂西侧,全长约50公里。2003年,岑港大桥、响礁门大桥、桃夭门大桥全部建成,2004年完成扫尾工作。3座大桥被称作大陆连岛工程一期工程,总投资11亿元。2005年2月舟山大陆连岛工程最为关键一环——金塘大桥、西堠门大桥项目获国家正式立项……

大桥建设的进展,王老板时时关注。大桥通车后头一趟发车,王老板就特地乘上运输车,“里钓岛,富翅岛,册子岛,金塘岛,最后到宁波镇海区,一路上畅通无阻,比以往过渡省了一半多时间,而且随时随地,不用等候!”

王老板说,跨海大桥建成后,舟山与宁波、杭州的车程距离大大缩短,加上已经建成的杭州湾大桥,舟山经杭州湾南岸到达上海的车程也缩短到3小时,“现在舟山不再是交通的末梢,有了大桥,舟山真正成为了活水码头。我们水产城做生意的经营户们,借这股东风,准备扩大业务哩!”

本报地址:普陀区东港海印路426号 问询电话:0580-3805576 3817400 邮政编码:316100 广告招商热线:13506600070 印刷:舟山海印印业有限公司 本报法律顾问:浙江星岛律师事务所 徐舟波律师