

新安江上渡与桥的变迁

□ 陈庆华



清晨，我步行在滨江大道上，不时地把目光投向江上的几座大桥。我爱白沙大桥的古朴凝重、新安江大桥的美丽轻盈。缓步在白沙大桥上，我用手轻抚着桥柱上神态各异的石狮子；我走过新安江大桥，那橙红色钢管跨拱总让我浮想联翩。我凭栏而立，欣赏着新安江上的绮丽风光，静看桥下缓缓流过的一江碧水。渐渐地，我的思绪拉回到这江、这桥的过往。

上世纪 60 年代之前，新安江上没有桥，两岸往来靠人力舟渡。我此刻站立的白沙大桥下，是一个古老的渡口，浙西重要的交通孔道。民谚云：“走遍天下路，难过白沙渡。”说的就是这里。1956 至 1959 年，我在梅城建德师范读书，回乡返校必经此渡。风平浪静的日子，水面并不太宽，水流还算平稳，只要小心撑过江中间的一小股急流，就能平安靠岸。不过，候船、上下车、上下船，过一次渡，至少得花二十来分钟。1957 年暑假回家，正赶上前一晚下了一场大雨。车到码头，但见河面开阔了许多，江中浊浪翻滚。船行江中，水浪拍击着船舷，发出“哗哗”的响声，水珠溅了我一脸一身。当船身剧烈晃动的那一刻，我的心都提到嗓子眼上了。所幸，凭

着船工的丰富经验，总算有惊无险。此后，这次过渡的艰险经历，便深深地烙在我的记忆深处。

1959 年 10 月，新安江水电站大坝截流蓄水之际，新中国成立十周年纪念日里，白沙大桥动工兴建，1960 年 7 月建成，9 月通车，实现了新安江上由人力舟渡到天堑变通途的历史性跨越。半个多世纪过去了，白沙大桥在连通 320 国道，方便城乡往来，促进城乡融合，仍在发挥着重要作用。目前，白沙大桥还是钱塘江上游最长的大跨径石拱桥。它继承和发展了中国石拱桥的造型和艺术风格，是中国石拱桥建筑的鲜活样本。

上世纪 90 年代初，县（市）委、县（市）政府顺应民意，动工兴建新安江上的第二座大桥——新安江大桥，1994 年建成通车。这座大桥将江南的叶家、汪家地区，同老城区连成一片，方便了两岸居民往来，拉近了当年老城区市民往来火车站的距离。大桥设计集交通和观赏于一体，桥身两侧各三个橙红色的钢管跨拱，远观如长虹卧波，“车行虹桥上，船游清波里”，市民们呢称之为“彩虹桥”。它与白沙大桥一起，成为新安江上的一道靓丽风景。

之前，新安江大桥上下

游各有一个渡口。下游不到两百米处，是上世纪 60 年代初，为方便市民乘坐火车而开通的沧滩轮渡。70 年代至 90 年代，我在县城工作，回家探望老母亲，都取道轮渡，到对岸火车站乘坐 5 点 17 分的火车。每次回家，必须在凌晨 4 时出发，到沧滩过轮渡。记得有一次睡过了头，出门稍迟了一些，候轮渡又耽搁了一会儿。到达车站时，售票处已关门，乘客已登车。车站工作人员让我先上车再补票。我疾步快走，登上火车，还没有落座，汽笛长鸣一声，火车缓缓开动。我长长地嘘了一口气，才坐了下来。凌晨赶火车的窘迫情景，至今留在我的记忆里。随着大桥的建成，运行了三十多年的沧滩轮渡也在 1994 年下半年划上了句号。

新安江大桥上游约两百米处，古罗桐埠渡口就在那里。此处，旧时是衢州到严州、杭州的重要通道。我初到白沙镇时，路过那里，巨大的古樟和有几分气派的徽派民居，给我留下了深刻的印象。罗桐埠的对面，在寿昌江和新安江交汇处，有一块突出江面的高地，叫庙嘴头。我在撰写《建德茶文化》一

书时，了解到那里曾有一条小街，街上开有茶店、客栈、饮食店，可见当年客商往来，颇有几分热闹。

如今，在流经老城区不到 10 公里的新安江上，建起了五座跨江大桥，将老城区和新开发区、江北和江南连成一体，建德城市建设、跨江发展和城乡融合，进入了一个新的时代。如果再把视野放宽，从新安江水电站，到梅城三江口，大约 40 公里的新安江上，昔日十处渡口附近，有九座大桥跨江而过。第十座大桥——临金高速新安江特大桥正在建设中。这是什么样的变化？是沧桑巨变，是天翻地覆，用什么词来形容，都毫不为过。

新安江上渡和桥的变迁，是建德社会经济发展的一个缩影，是共和国现代化建设进程中的一朵小浪花。作为一辈子生活在建德的“八〇”后，我有幸见证、经历了这段历史：是中国共产党的坚强领导，才实现了这样历史性的跨越；是人民群众的拼搏奋斗，才创造了这样的人间奇迹。感恩共产党，致敬劳动者，我为我们伟大的祖国感到骄傲！我在心中情不自禁地唱起了《歌唱祖国》《我和我的祖国》……



建德人——浙江文明的曙光

挖掘建德优秀传统文化 弘扬“建功立德”地域人文精神

建功立德

德文化

打造美丽环境 培育美丽经济
建设美德家园 塑造美丽人文