

2022 我爱哈尔滨 征文

主办单位:中共哈尔滨市委宣传部 哈尔滨日报社

一路风行景色新

□ 吴静荣



为了女儿能有个好的上学环境,2000年,爱人和我媳妇(夫)将雏,从花园般的松花江北岸三电小区,搬迁到位于香坊学区的新家。接续的主要矛盾,由孩子在哪儿上学,变成了通勤问题。每次下班,我都祈祷车正点到站,早点儿接到女儿。

起初两年,很是滋润。通勤车刚刚更新为清一色的天蓝色亚星大巴,车内有电视、空调、软座,与往昔不可同日而语。每天,21辆通勤车浩浩荡荡比肩接踵,成为松北大道亮丽的风景。每天,女儿放学等我十几分钟,车便正点到达,我们牵手走过市场,走向惬意的“日落而息”常规程序,满满的惬意与满足。也有些许遗憾,每逢特大雨雪天气,我会期盼今天她值日,可以略去等待的时间。

接续的几年,我厂成绩斐然,全员发愤图强,实现了4台机组脱硫、脱硝、电除尘“全覆盖”,成为环保达标的百万电厂。省政府确定了新区发展方向,立足“一江居中 南北互动 两岸繁荣”发展目标,努力把新区建设成为现代化国际化新城区,拉大城市框架,使松花江成为贯穿城市中心的母亲河,让哈尔滨由此迈入跨江发展的新时代。寒来暑往,松花江北岸发展日新月异。一座座高楼拔地而起,市政府迁移、大型企业进驻、现代化住宅区建立,我们目睹了新区建设的精彩纷呈。在此期间,哈尔滨路况以肉眼可见的速度,加速了拥挤进程,据说,全市每日新上路私家车有500辆之多。接

着,通勤车到站时间以几分钟、十几分钟不等向后延伸,渐渐地迟到1小时成了常态。几次极端天气,且不说孩子情绪不好,我在车上焦躁得近乎崩溃。经考虑,我在学校附近选了一家较安静的饭馆,和老板商定,孩子放学在此做作业,饿了就吃,我来买单。

随着新区建设加大,江北车流骤增,塞车多次集中在大联家的桥上。那时,大联家的桥还是一座普通的双行桥,下面有火车驶过。一次赶上大暴雪,通勤车塞在路上,与前后车辆首尾衔接,接起了长长的“龙”。放眼望去,左侧透明,右侧通红,一个慢弯甩过,形成了鲜明的双色“鸳鸯锅”。坐在车里,时间缓缓流过,车纹丝不动。终于,前面的车启动了,却因桥的路面坡度大,加之路滑,有的车不受控制地下滑,“坐”到紧跟上来的后车“脸”上。于是,继续等。难耐的饥饿,让我们分享了一个同事带给家人的一大包煎饼后,不知又等了多久,交警才处理完毕。路滑加拥挤,通勤车以战战兢兢的状态走走停停,直到20时40分,终于到站。我飞奔到饭馆,在剩下的半碗米饭和半盘拼菜旁,我的小女儿趴在桌子上已经“迷糊”着了。

每逢期中、期末家长会,对于我和与我情况相似的妈妈们绝对是一个考验,在工作、家长会都不能缺席的硬性前提下,需要精细而周密地筹划。那时,拥有私家车是可望而不可即的,如果搭不到

厂办事的车(搭到的几率极小),必须毫不迟疑地“跋涉”回去。先用20分钟走出厂区,再乘公交到达呼兰客运站,乘大巴到哈站,再打车到学校。一路操作下来,环环相扣也得两个半小时。多年后,去北京出差,在一个地理位置偏远的宾馆,问及去机场需多久,接线员说,乘地铁两个半小时足够了。经过实践,让我感慨同是两个半小时,此时比彼时靠谱了何止百倍!

为适应新的发展,电厂紧跟时代步伐,抓住机遇向前迈进,电厂转型为热电联产企业,为松花江北岸居民、企业供热,为企业供汽。十年前,新建的大联家立交桥投运,由四条高架桥及地面环岛组成,可六道并行,塞车成了历史。跨越铁路线,有行人专属步行通道。车驶过层次分明的彩虹桥,人飘在云端之上。通勤车再次更新为金龙豪华旅游大巴,WiFi全覆盖,优良的性能,将通勤时间缩短为40分钟,车宛若一叶轻舟驶向前方。前年,上班的路改道,出了松花江大桥,驶入途经哈尔滨大剧院的滨水大道,直抵电厂。同期,省委、省政府全力支持新区发展,江南以“输出”为主,江北以“导入”为主,重要公共设施、公共服务项目原则上向江北倾斜,引导带动江南江北人口、经济要素、基础设施等均配置,协调发展。如今松花江北岸鳞次栉比的高楼、宽敞的街道、整齐的园林,处处风景如画。

2018年末,我家也迎来了中意的私家车,除了上班时间缩减,还多了自驾游的快乐。在新建的东二环立交桥投运后,驾车上桥,经滨北桥插入滨水大道,较常规路线,里程少了10公里,上班仅30几分钟就OK。

2021年9月19日,临近我家的地铁2号线贯通,往南岗、道里、江北等方向,不需再为停车位费心,前两者十几分钟即可到达,无塞车之虞。今年端午节,我尝试着包了粽子,给在工程大学任教的外甥送去一些。因匆忙,从地铁2号线转1号线到工程大学,再折回来,不到1个小时!舒适的凉风、整洁的环境,原来心仪已久的地铁,也进驻了冰城我的家乡。今年6月14日,从江北大学城回家,历经13站地,45分钟就到了临近我家的站台。记得前几年去江北参加资格考试,打车费80-100元不等,而此次乘地铁,仅6元!

哈尔滨,风情无限的东方小巴黎,正以日新月异的跨越性发展迈向新时代!

作者

哈尔滨市作家协会会员
中国楹联学会会员 黑龙江省楹联学会会员
哈尔滨第三发电厂高级工程师

“提速”的哈尔滨

□ 任青春

我家住在松嫩平原腹地的小县城,县城依傍中国最早的铁路——东清铁路,从县城到哈尔滨200多公里,中间经过十几个车站。我的舅舅和姨妈家都在哈尔滨,所以小时候父母常带我去哈尔滨。哈尔滨,给我留下了许多难忘的记忆,但最深的还是在哈尔滨乘车。

5岁那年,母亲第一次领我到哈尔滨,乘坐的是那种最原始的绿皮火车,车上是木头座椅。那时火车烧煤,加水,速度慢,但在没有出过远门的我心中还是很快的。路途上每个站都停,停的时间长短不一,摇摇晃晃的到哈尔滨6个多小时。出站口的表哥早已等得不耐烦了,表哥蹬板车把我们送到西大桥的老姨家。母亲和老姨这对老姐妹见面亲热得不行,把我和老姨搂在了身边。老姨夫灵机一动说,让她俩唠着,老姨夫领你坐电车去。我不知道什么是摩电,但也不想听她们唠,就随老姨夫出去了。原来,摩电是一种车,在地上的铁轨上行走,空中架有电线,通过摩擦电线前行,又叫有轨电车。老姨夫的儿子就是开摩电车的。一张票几分钱,老姨夫就领我坐上了摩电。我好奇地打量着这个家伙,这是一个圆脑袋、身体方方正正的东西,里面装着许多人,大多数人站着,手扶着旁边座椅或上面的吊环。起初我是有座的,后来上来一位老奶奶,我就把座位让给了她。老奶奶不知我是外地人,直夸哈尔滨孩子有礼貌。摩电在一阵叮叮当当声中往前行驶,速度很慢,好像比行人疾步行走快一点。老姨夫是工程师,他给我讲摩电的历史,原来早在1927年10月哈尔滨街头就有摩电行驶了,因为下面有铁轨,上面有电线,车的动能靠电传输,所以叫摩电。哈尔滨是全国最早有摩电的城市之一。那天因为没有目的地,所以老姨

夫领着我随心所欲地从西大桥一直坐到喇嘛台(博物馆广场),然后又从那里坐回家。那是在哈尔滨第一次乘车,感觉司乘人员很辛苦,开摩电的司机一只手握启动杆,另一只手握一个把柄,在有刻度的一个圆盘上来回滑动,脚下还要时不时地踏踏电铃,发出叮铃叮铃的声音,意在提醒过往的行人注意避开摩电。更辛苦的是售票员,脖子上挂一个小兜,票据夹在本夹子上,要及时给新上车的乘客售票,几分钱一张票,随时都要找零。听老姨夫说售票员三伏天汗流浹背,常常起热痱子;三九天手脚时常冻出了冻疮。

我自己独自去哈尔滨已经是若干年以后的事了,那时火车从“蒸汽机”变成了“内燃机”,由“烧煤”变成了“烧柴油”,通过柴油燃烧带动发电机,转换成动力。列车变“普快”了,6小时车程缩短到3小时。老姨夫已经离世。表哥带我乘坐了一次无轨电车。电车不需要走在铁轨上,但还是要靠上面的电线摩擦行走。我看到车的上方,拖着长长的“铁辫子”,车辆转弯的时候,上面的“铁辫子”摇来摆去。有一次,车正走着,突然失去了动力。司机把车停好,下来,他手举着一个大铁杆子,上端带叉,把电车脱轨的“铁辫子”叉起,重新接到电线上。于是,电车又获得了动力,继续前行。无轨电车比有轨电车快了一些,提高了人们出行效率。

我参加工作以后,在哈师大进修,每年要去考两次试,春季一次秋季一次。那时我乘坐的是“特快”,3小时路程缩短成2小时。那是1988年,哈尔滨还没有高架桥。地上的铁轨和空中架设的电线都不见了,市民出行都乘坐“大汽”公交车。那时的公交车车身带红杠白杠,车身圆溜溜的,靠气动开关车门,每次都发出“啾”的一声。当然,那时的公交车明显比有轨

电车和无轨电车快了许多,哈尔滨这座城市第一次有了明显的“提速”。

进入新世纪后,车一再更新提速,一年更比一年强。再去哈尔滨,我乘坐的是电力机车,火车由内燃机改为电力空调车,全程用电,方便快捷;车内有空调,冬暖夏凉。哈尔滨市内也不一样了,老式公交车早已淘汰,二代、三代公交车不断改进型号和功能,有油气两用的。后来新能源电力公交车上路,环保、快捷、安全、舒适。坐在这样的公交车上,就是一种享受。我不得不得想起当年乘坐摩电时的情景,由衷地笑了。

2015年8月,中国最北部第一条高铁线路——哈尔滨至齐齐哈尔正式通车。这是黑龙江省内第一条高铁线路。车速快,每小时可达250公里。从我家小站上车,只需1个小时就到达哈尔滨了。现在哈尔滨地铁陆续开通,网络发达,出行更快了。现在不管多远的路,天涯成咫尺,天堑变通途。难怪二叔和我开玩笑说,你们现在都成孙悟空了,一个筋斗云就能翻出十万八千里。

哈尔滨的“提速”有点儿快,让人眼花缭乱,让我这个“慢人”有点跟不上节奏。以我笨拙的头脑想象不出来,未来哈尔滨这座城市还会“提速”吗?会以什么样的方式“提速”?想象不出来也不用费脑筋去想,那就让我们拭目以待吧。

作者

黑龙江省作家协会会员
黑龙江省呼伦贝尔市鄂伦春自治旗委
宣传部公务员

喜看“老道口”飞彩虹

□ 王宝滨



路局经验,研制成功电动液压道岔栏杆。这种栏杆采用轻型铝合金管,液压传动,栏杆直立后上部自动折叠,可巧妙避开街道上空无轨电车空中架线。然而,尽管铁路部门付出巨大努力,仍无法解决铁路运输与城市交通之间的矛盾,唯一解决办法是修建立交桥,让火车与公路车辆各行其道。然而,由于国家建设资金匮乏,这一计划难以实施。

1978年改革开放后,哈尔滨铁路立交桥建设方兴未艾,自上世纪80年代初开始,铁路部门加速铁路立交桥建设,并得到地方政府大力支持。1984年5月,和平路铁路立交桥工程破土动工,同年11月竣工通车。该桥结构优美,由3座钢筋混凝土结构整体箱型框架式桥梁组成,横跨两条铁路,连接一条公路立交桥。3桥均为三跨结构,中跨宽16米,净高5.2米;两边侧跨各宽9米,净高4米。桥两侧砌有石阶,可步入和平路。引道两旁铺设绿色草坪,春夏之际与白色栏杆相映。1990年再传捷报,滨滨路、红旗大街等立交桥相继建成通车,铁路运输与城市交通之间的紧张状况得以缓解。

1997年中国铁路大提速,哈尔滨铁路立交桥建设进入高峰,大批铁路“老道口”退役,一座座铁路立交桥拔地而起。2000年秋天,京哈线乡政街立交桥建成;2002年初冬,滨滨线文昌街立交桥落成。随之,跨越哈尔滨站的安发街立交桥、海城街立交桥落成;跨越滨滨线的道外二十道街立交桥落成。特别是哈大、哈齐、哈佳、哈牡高速铁路建成通车后,从一环、二环到三环,环环都有立交桥,这些保证了高铁运输安全和城市交通安全,被哈尔滨人民群众誉为“平安桥”和“幸福桥”!华灯初上时分,桥栏杆上装饰灯亮起,好似一条绚丽的玉带,在苍穹下闪烁发光,使城市夜色变得绚丽多姿。

2016年8月23日10时50分,是哈尔滨交通史上一个重要时刻,主城区最后一处铁路道口——汉广街道口被拆除,原址建设铁路立交桥。拆除开始,道口两侧人头攒动,各路记者举起手中的“长枪短炮”,争相记录下这一历史时刻。我在人群中遇到了老道口员唐绍德,他是特意赶来与“老道口”告别的。当挖掘机巨铲砸向道口房的瞬间,站在我身边的老道口员唐绍德眼里满是泪水……

这是惜别的泪水,也是喜悦的泪水!这处“老道口”是哈尔滨第一座铁路道口,建于百年前的中东铁路时期,也是哈尔滨最后一处被立交桥取代的道口,这一巧合耐人寻味,它折射出哈尔滨城市的飞速发展巨变!

作者

哈尔滨市作家协会会员
黑龙江省哈尔滨历史文化研究会会员
哈尔滨铁路局哈尔滨工务段退休干部