



从黄七路到南徐大道

文/图 许金龙

早在秦汉、六朝时期,京口至建邺之间就有一条供车马通行的江南干线驰道。隋唐以后初步形成了以润州为中心的陆路交通网。宋代的邮驿业日臻完善,每30里设一驿,镇江府辖区共有递铺29处,馆驿12所之多。晚清时开通了铁路,驿传逐步被近代邮政所取代。宣统三年(1911)镇江的驿站遭裁撤后,开始在原有驿道的基础上陆续修筑了镇句、镇澄、镇宁、镇溧等多条公路。

民国25年(1936)镇丹公路和镇宝公路上段通车。两路会合于官塘桥,在磨笄山前横穿沪宁铁路进入镇江南门。其时的土质路面雨天不能通行,直至民国35年(1946)方才改为宽6米的碎石路面,实现了晴雨通车。

镇江南郊青峰连绵、重峦叠翠,风景清幽,美不胜收。宋代大书画家米芾称之为“城市山林”。六朝后历代文人墨士们曾在此游览或隐居,留有珍贵的古迹和名篇。古人都经由九华古道或鹤林寺前的林隐小道前往南郊深处。

新中国成立初期,第一家采石公司踏进了这块处女地,钻孔放炮,炸山采石,满目青翠的南郊变得伤痕累累。紧随其后,上海铁路局也在此开办了上铁采石场和上铁水泥厂。整车整船的石子年复一年流通过大江南北,镇江因此获得江苏省建材工业基地的“殊荣”。

“大跃进”的号角吹醒了寂静的山林,南郊热腾了起来。土法上马的立窑拔地而起,鹤林寺对面成片的稻田里开建水泥厂。磨笄山下的天空整日价浓烟滚滚,尘雾弥漫,过路人不得掩鼻而行。“先生产,后生活”,鹤林寺大殿和杜鹃楼周

围成了水泥厂的职工生活区。千年古刹鹤林寺从此风光不再,寺院中那棵千年杜鹃也濒临死亡。寺南空场上建起了四层综合楼,食堂、浴室、幼儿园、医务所等生活设施。上世纪六十年代末,水泥厂跨上了省级中型企业的台阶。观音山西麓新辟了宕口,一辆辆满载石灰石的矿车,沿着林隐路上的小铁路直接运往厂区。

站在宝盖山顶环望四周令人伤感。长江好似一条银色的长链,自西向东而去,金山、北固山、焦山镶嵌在银链之上;江面上的大轮船冒着缕缕白烟,星星点点的白帆在江中慢慢移动。西郊十里长山五洲山至长江边,一片片圩田和一方方鱼池映入眼帘,田园风光犹在。移目远望南郊,灰蒙蒙的雾霾遮掩着上空,简直看不出哪儿对哪儿,老祖宗留下的“城市山林”被糟蹋得名存实亡。水泥厂、上铁水泥厂、采石场、上铁采石场、瓷厂、磷肥厂等重污染大户一家靠着一家;近处的钢铁厂更是黄风雾罩,灰白色的烟尘正飘向近在咫尺的火车站。

1905年修筑的沪宁铁路从虎头山与磨笄山之间穿过,设有镇江南门站。随着国民经济的发展,1958年开始铺设沪宁复线。70年代末,南门站停办客运改为南货场。南门铁路编组站两侧的山体削坡后退,轨道线增加到13条。铁路线以外的小南海建了一座小型水厂,以确保铁路机车加水。沿磨笄山留有一条便道通往南区各厂矿。

长期以来南区人迹稀少、交通不便。南来北往的车辆只有南门站东南侧的唯一通道可供通行。这是沪宁线上最大的平交道口,每天早晚要拦道上百次,造成严重堵塞。铁栅栏

一开,各种车辆拥挤轧轧,时常发生碰撞。过了道口转往官塘桥和宝堰方向,是一个急弯和接近30米长的超级陡坡,蹬自行车的只能下车推行。1969年某日,一辆手扶拖拉机载着10多个贫下中农代表进城开会,突然制动失控,连人带车翻入陡坡旁的水沟,造成了几位农民兄弟当场丧命。如此“瓶颈”地段险象环生,交通难题亟待解决。

1978年,虎头山与磨笄山之间架设了第一座跨铁路立交桥。南门天桥长64.4米,宽18米,将近20米高。从原来建设路中段沿虎头山北坡方向开山筑路,弧形上坡,与南门天桥相接,定名为天桥路。

为减少市内过境车辆的压力,以达到分流之目的,市革会于1979年决定,利用原有的部分乡间小道,按二级公路标准,开山降坡,新建一条黄七公路。道路始于高家门,沿磨笄山、黄鹤山、鹤林大队、黄山园艺场、曙光大队的冯家湾、金家湾、五里大队的下溧塘至七里甸。东与南门天桥接壤,西连镇句公路,全长5.08公里,路面宽12米,1980年11月底竣工通车。为提高车辆通过能力,1983年6月交通部门再次对该路进行拓宽改造与平曲线调整,1984年11月结束。

随着黄七路的开通,处于城郊接合部的两侧地块也悄悄地向城市化迈进。道路中段的李家山片区大面积开发,一改“城中村”的面貌,是市区五大住宅小区之一。紧接着,南山风景区所有采石宕口被勒令关停,横跨黄七路的小轨道拆除,污染严重的水泥厂、磷肥厂减产限产直至整体搬迁。

1986年,鹤林大队在路边建起了5层豪华酒店,名曰鹤林饭店,生意红火。供电局

制杆厂生产的水泥电杆源源不断运往各地。公安局看守所从斜桥街39号迁移到黄鹤山对面的公路边,与公安局行政拘留所遥遥相对。沿黄鹤山绕行到头,右转是一个偌大的下坡+S弯,坡底左拐处与林隐路交会。黄山中学就在路口,向东是黄山电缆厂;向北的小路上有黄山水泥厂和锻压机床厂;南面马路斜对过是邮电局长途电讯线务站;往西散落着鹤林、曙光、五里等村办小学。大件起重运输公司从江边9号码头迁到了黄山养鸡场对面;镇江钢铁厂(华东铝加工厂)的车辆从南门进出直通黄七公路;江苏省镇江粮食学校、建筑公司综合厂、二建木材厂机修厂、市政沥青搅拌场以及全市第一家预拌混凝土公司都选址在曙光村,带来了古村落的兴旺。世世代代闭塞的村民们的生活也发生了改变。原先鸡鸭成群、炊烟袅袅的农舍,大都翻成了新楼房。村委会办起了锯木厂、幼儿园,6层的曙光大厦在黄七路上鹤立鸡群。枣林路西侧是蔬菜研究所和粮食车队;建在汤家湾的华东联合制罐厂是一家总投资2998万美元的大型合资企业,拥有世界一流的制罐生产线及先进的工艺,年产10亿只易拉罐。润州区土地房屋开发公司首开先河,在华罐对面建造了“招贤山庄”,小巧玲珑的别墅群吸引着各路人才。公安局车管所迁址五里村;恒顺集团将酱油车间建到了省镇中东侧;省镇中对面迎来了七里甸消防中队。

千年以来,镇江是依江而建的“带型”城市,一定程度上制约了城市的发展。城市建设步入快车道,拉开了城市框架,城市发展南伸西拓,与润扬大桥和丹徒新城相衔接。市委

政府筹措资金3.7亿元,对原222省道南徐路段实施拓宽改造。全路从南门天桥直达四摆渡,全长5.17公里,横贯镇江城东西,定名南徐大道。

南徐大道并非完全沿用原有黄七公路的线型,而是采用了“大手笔”。首先拆除了磨笄山边缘的临街民宅,接着开凿黄鹤山段的山体,使道路中心向北整体平移了大半幅路面。建设者还特地在中分带绿岛内留下被凿山体的痕迹,以示纪念。过了黄鹤山往西,便与老黄七路分道扬镳。在通往招隐寺的古道上架设旱桥,紧贴大黄山北坡,径直西行与朱方路相连。道路规划红线100米,机非道相加路幅宽70米,主车道双向八车道,2002年底建成通车。

2008年南徐大道西延至戴家门路,直接连通润扬大桥,并且继续向高资方向延伸。原黄七公路西段一度更名南徐路,如今已正式定名南山路。

南徐大道穿越南山风景名胜保护区,沿途依山造景10多处,新增绿地超过5万平方米。既是城市的中轴线,也是一条名副其实的景观大道。后建的黄鹤山路、竹林路、黄山南路、庄泉路、九华山路、枣林路、檀山路、坡岗路、御桥港路等多条通道与南徐大道相交,连通了现代化的南徐新城和丹徒新城,形成了密集的城市路网。以海关大楼、冠城国际为标志的一座座高楼大厦和高档楼盘拔地而起,新的行政中心如出水芙蓉,坐落在南徐大道旁湖水荡漾的绿树丛中,看不到一点旧有建筑的踪影。

2009年,为配合沪宁城际铁路施工,南门天桥拆除重建,比原来的桥梁加宽加长。2013年建成的南山北入口景区,揭开了“米氏云山”的神秘面纱,秀出了山水一色的美丽画卷。南山绿道从南徐大道旁蜿蜒伸展,恰似金色的彩练,更显南山国家森林公园的妖娆。2016年观音山隧道建成通车,缩短了南徐大道至五凤口高架的距离。

抚今追昔,如果没有南徐大道,镇江南区的发展不可能达到今天这样的规模速度,南徐新城的人气也不会有这么兴旺,镇江主城区就难以与丹徒新城实现无缝对接,高铁南站周边也许仍然会冷冷清清。南徐大道的建成,从根本上转变了镇江人的思想观念和建设理念,促进了地方经济和社会的发展,改变了镇江的城市面貌,带来了人们生活方式的改变。愿镇江的明天更加辉煌!