

“桥”见新扬中——众志成桥精神的新时代解读与传承

王倩倩 苏比努尔·赫克木 吴优乐

江苏科技大学 人文社科学院, 江苏镇江, 212100;

摘要: 造桥行为中蕴含的社会价值观, 是众志成桥精神的高度体现。扬中市“一岛五桥”交通格局的形成所体现出的众志成桥精神, 是中国精神的缩影。通过梳理新中国成立以来, 扬中市交通发展史, 并着重梳理扬中市“一岛五桥”交通格局的形成过程与形成的必要性和艰难性, 归纳出扬中市“众志成桥”精神中体现的政府之“志”、知识分子之“志”、企业家之“志”、百姓之“志”, 呈现出扬中市造桥进程中, 各方主体协同合作、共克时艰、发展扬中的客观事实。从众“志”之中抽取“众志成桥”精神体现的制度化形态社会价值观、知识化形态社会价值观、生活化形态社会价值观, 进而归纳并抽象出高度体现中国精神的根干层社会价值观。进一步挖掘扬中市众志成桥精神的民族性特征与时代性特征, 建构在新时代发扬与传承优秀中国精神的路径与机制。

关键词: “众志成桥”精神; 中国精神; 社会价值观; 新时代

DOI: 10.64216/3104-9672.25.04.050

1 研究背景

习近平总书记早在第十二届全国人民代表大会第一次会议上就指出, 中国精神是凝心聚力的兴国之魂、强国之魂。“爱国主义始终是把中华民族坚强团结在一起的精神力量, 改革创新始终是鞭策我们在改革开放中与时俱进的精神力量”。^[1]对“中国精神”的探究至关重要。学界关于“中国精神”的研究也取得了非常丰硕的成果。集中在对“中国精神”概念、概念史的研究与梳理, 对中国精神的时空样态的研究, 对新时代中国精神的研究, 对中国精神的价值维度的研究等, 以及对构成中国精神的其他分支精神的分析, 如, 对中国共产党人精神、教育家精神、企业家精神、科学家精神、体育文化精神、改革精神等方面的专题研究。现有研究对于我们理解“精神结构”具有较好的指导作用。

2 “一岛五桥”交通格局的形成与发展

扬中市地处长江中心, 是重要的交通枢纽。但扬中作为浩瀚长江中的一座小岛, 长期以来交通状况极具局限性, 主要依靠着栏杆桥汽渡, 每天往返于江岸与小岛之间, 维系着与外界的联系。并且, 江上轮渡班次有限, 间隔时间长, 遇上大雾、大风、暴雨这类恶劣天气, 轮渡便会停航。百姓日常出行受阻, 就医、上学、务工等活动常因轮渡停运打乱计划。在20世纪90年代以前, 扬中市不便的交通, 让很多项目被拒在“江”外, “桌子上点头、轮渡上摇头”经常上演。货物运输效率低下, 企业原材料进不来、产品出不去, 制约着经济发展, 不少商机就此流失, 从而导致扬中市的经济滞后于周边陆地城市。因此桥梁建设成为城市发展的关键。1990年开始, 扬中市政府开始筹备自建扬中市第一座大桥的准备工作。因此, 20世纪90年代, 是新中国成立以来, 扬

中市交通发展史上极为重要的转折点。

新中国成立以来, 扬中市的交通发展史经历了三个阶段, 分别是新中国成立至改革开放阶段, 改革开放至20世纪90年代, 以及20世纪90年代至今。而扬中市20世纪90年代以来, “一岛五桥”交通格局的形成, 正是在新中国成立以来, 扬中市在县域(县级市)范围内改善交通的前期基础上形成的。

(1) 新中国成立至改革开放前的交通发展

扬中, 受困于地理环境阻隔, 四面环江, 只能凭借木帆船与外界联系, 困于一隅, 仍受制于气象变化和江潮起伏, 交通问题是每个人的心头结。所以, 新中国成立之后, 百废待兴, 扬中也迫切迈出交通建设的步伐。1956年6月, 扬中第一条砂石公路三沙线建成。三沙公路的建成实现了“三个一”, 即一条公路、一班汽车、一角钱票价, 结束了扬中没有公路、不通汽车的历史。上世纪60年代中期开始又相继建成了三栏线和三八线两条砂石公路, 后被交通局命名为218省道。1960年5月栏杆桥至丹徒新港的汽渡码头建成通航, 实现了扬中对外直通汽车, 打开直通外界的“大门”。据统计, 至1961年, 全县已有泥结碎石公路36.8公里。

(2) 改革开放以后至20世纪90年代的交通发展

伴随着改革开放的号召, 扬中的乡镇企业如星星之火, 大小企业也相伴而生, 经济发展驶入快车道, 同样, 交通建设也高速发展。首先, 1982年到1988年间, 交通干线“三栏线、三八线”进行首轮拓宽改造升级为沥青路面; 其次, 永胜线、长旺线、丰裕线、油坊线等公路不仅与交通干线相连, 还打通各个集镇, 将泥泞不堪的土公路迭代为硬质化的砂石路。1977年, 泥结碎石路焕新, 响应人民发展的呼声, 扬中境内首条沥青柏油马路在三茅地区进行试铺, 全长2.6公里, 开创了扬中公

路由土公路到砂石路再到柏油路的“质”的飞跃。不但如此,1985年5月,新建的轮船港至西来桥汽渡顺利通航,1988年9月,轮船港至丹阳界牌,打开了扬中走向苏南的“南大门”,而在此时,岛外岛扬中西来桥镇也在1984年建成了首条公路——庆丰线,有效改善扬中西来岛民的生产生活。在1991年率先在全省实现了县道乡镇公路黑色化。

(3) 20世纪90年代至今的交通发展

扬中经济发展的步履加快同时要求更便利高效的交通建设,碍于现有的条件无法满足,人民对修建大桥的呼声有增无减。1990年扬中决定自筹资金建造扬中大桥。全市人民一呼百应,由单位到个人,由企业家到工匠自下而上捐款,总金额高达1200多万元,最多的个人达到10.8万元。不负民众期待,1994年10月6日扬中一桥成功通车结束扬中“孤岛”历史,更促成“十年一桥”的佳话。1994年7月6日,扬高汽渡(扬中通往泰州高港)正式投入运行,构建了扬中南桥北渡格局。至此之后,2004年,扬中二桥将本岛与西来桥紧紧相连;2012年,泰州长江大桥、扬中大桥竣工通车;2014年,扬中三桥建成,“扬中·镇江半小时都市圈”成为现实。目前358省道扬中延伸段(丹阳新桥经油坊接238省道)报告已完成编制;扬中四桥位的研究,也将纳入“十三五”全省路网计划;规划建设幸福三桥(西来桥镇到丹

阳界牌)也在积极推进之中。大桥建设影射着扬中变革发展交通40年的实物寄托,如今,“一岛五桥”“三横四纵”别具一格的网络系统建立框架,如支架支持扬中与世界链接,因江而兴,跨江而盛。

3“众志成城”的众人之“志”

1990年的,扬中市成立建桥委员会,开始筹备建造扬中市第一座大桥的工作。通过对1990年“建桥委员会”成立过程的梳理,对1990年筹备建桥阶段审批过程的梳理,对其他四座桥在建立过程中遇到的困难以及如何克服困难的梳理,能够反映出20世纪90年代以来,扬中市“一岛五桥”交通格局形成的艰辛以及取得成就的“功绩”,进而能够从中发掘参与建桥行为的各方主体的精神品质,以及各方主体的精神品质如何共同构成扬中市“众志成城”精神结构。

通过进行实地调查,能够与扬中市相关政府单位合作沟通,了解30余年来,参与扬中市造桥工程的相关人员名单,并着重对建造大桥作为困难的20世纪90年代时期的重要参与者,进行访谈。访谈的方式主要是两种,即半结构式访谈与口述史访谈。主要的访谈人员可以分为几类,即,政府人员、企事业单位人员、村党支部相关人员、一线造桥参与者、当时的捐赠者等各类主体。(见表1)

表格1:“众志成城”精神形成的相关人员访谈目录

姓名	当时的职业 [↙]	备注
1.D 夫妇	三茅镇得利实业总公司经理	1990年代,捐款10.8万元,个人捐款之最。
2.Y 先生	退伍士兵	1990年代,第一位捐款人
3.Z 先生	企业家	1990年代定居澳洲,从商 [↙]
4.W 先生	联合养路人	
5.ZY 先生	大桥工程副总指挥、办公室主任	
6.ZL 先生	原政协主席	当时83岁,对其后人访谈
7.LY 夫妇 [↙]	乡镇企业家	永胜乡 ^u
8.YD 先生	联合乡敬老院的老院长	对其后人访谈
9.YF 先生	市民	对其比较了解的亲戚朋友邻居访谈
10.L 先生。	市民	现年,70-80岁之间 [↙]
11.X 先生	市民	
12.1990年“建桥委员会”中的成员。		

通过对扬中市史志办相关资料的梳理与抽取,以及对相关人员的半结构式访谈、口述史访谈,能够发现,在扬中市20世纪90年代以来形成的“众志成城”精神中,众人之“众”,主要可以被分为以下几类,即,政府之“志”、智识之“志”、企业家之“志”、百姓之“志”。

(1) 政府之“志”: 反应迅速、组织有力,铸牢造桥基底

1990年,扬中县委县政府提出,用“四千四万”精神造大桥的口号,得到了全县人民的一致拥护。“四千四万”精神是对“供销员经济”模式中体现出的精神的概括与总结,也是扬中市“众志成城”精神的前期积淀。政府作为桥梁工程主要的支持者与推动者,一方面主动出击、克服困难,一方面积极动员,发动广大群众以及社会各界力量,协同完成造桥任务,体现了我国行政力量与党政力量协力造福区域发展的能力与魄力。

(2) 学者之“志”：眼界开阔、格局深远，奠定造桥智识

费孝通先生提出“志在富民”的苏南小城镇发展模式的终极目标，这是20世纪90年代，以“民生”为主要的发展目标的体现。费孝通提出扬中市建桥的重要性。扬中市“一岛五桥”格局的形成，离不开诸多智识之士的参与与推动。其中，既有智库人士的参与，也有技术专家的攻坚克难的努力。智识之士的参与，为扬中市桥梁建设奠定了极为重要的基础。

(3) 企业家之“志”：积极参与、乐于奉献，推动造桥力量

企业家在得知需要建桥的时候，态度与行动都是积极与主动的，体现出了我国苏南地区本土企业家在“义”“利”之间的心系家乡、心系国家的宽广胸怀，以及本土企业家的精神品格。

(4) 百姓之“志”：坚持一线、无私付出，坚定造桥决心

中国自古就有“修桥造路，造福子孙”的朴素民间思想。扬中市作为长江上的江中岛，对水上交通的依赖极为强烈。因此，扬中人自古以来就对“修桥造路”的事宜，有着极为深厚的代代相传的情结。在明清以来，现扬中市区域的百姓就已经有自筹资金、自发出力，共建地方桥梁的诸多事迹与记载。在20世纪90年代，扬中市面临着“交通受阻”的大难题，为克服这个难题，扬中市市民贡献了极为重要的力量。

4 众志成城精神内涵的时代价值

社会价值观是精神品质的最高体现。在呈现出扬中市众志成城的相关主体之“志”的客观事实基础上，探究扬中市“众志成城”精神的内涵，最终的落脚点，集中于对众志成城过程中，各相关主体在参与造桥的行为中所体现的社会价值观的探讨。

社会价值观系统在表现形态上，可以分为制度化形态社会价值观、知识化形态社会价值观、生活化形态社会价值观。在层次上，社会价值观系统分为根干层社会价值观和枝叶层社会价值观。一般而言，在一个相对稳定、运行正常的社会之中，根干层社会价值观为为主导性社会价值观制度化形态社会价值观，枝叶层社会价值观则是由知识化形态社会价值观和生活化形态社会价值观构成。健康文明的社会，是社会价值观系统“一元为主，多元并存”的状态，即以主导性社会价值观在社会中发挥主要作用，多元社会价值观共存于社会之中。三种形态的社会价值观之间能够在交互作用中融合发展，是社会文明的重要体现。

扬中市“众志成城”精神的形成，是政府、智识、

企业家、百姓等各方主体在造桥行为中体现出的社会价值观融合而成的社会价值系统。政府层面的态度与行为所体现的社会价值观，在绝大多数层面上代表的是制度化形态社会价值观，智识之士在造桥行为中体现的社会价值观，在绝大多数层面上体现的是知识分子形态社会价值观，企业家在造桥行为中体现出的社会价值观，因企业家个人身份的不同，一部分企业家的社会价值观可以被归属为知识分子形态社会价值观，一部分企业家的社会价值观可以被归属为生活化形态社会价值观，而百姓在造桥行为中体现的社会价值观则属于生活化形态社会价值观。由此可见，“众志成城”精神的结构可以被归结为由制度化形态、知识化形态、生活化形态社会价值观构成，其精神内涵也可从次三种形态的社会价值观之中呈现。

在深度挖掘扬中市“众志成城”精神的内涵时，最终的落脚点是造桥行为的不同参与主体体现的不同形态社会价值观通过何种机制融合发展，形成了中国近30年的根干层社会价值观。对由三种形态社会价值观融合而成的根干层社会价值观的探讨与挖掘，是对扬中市“众志成城”精神的探讨由特殊性进入到普遍性的中国精神中的主导性社会价值观的探讨，具有极为重要的现实意义与理论价值。对此，本节主要从四个层面展开论述，即，第一，制度化形态社会价值观，第二，知识化形态社会价值观，第三，生活化形态社会价值观，第四，具有融合意味的根干层社会价值观等。

对此，本文的贡献主要体现在对以下四个层面展开的论述，即，第一，对制度化形态社会价值观的论述，第二，对知识化形态社会价值观的论述，第三，对生活化形态社会价值观的论述，第四，对具有融合意味的根干层社会价值观的论述等。

参考文献

- [1] 习近平. 大力弘扬伟大爱国主义精神，把强国建设、民族复兴伟业不断推向前 [EB/OL]. https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202409/content_6977756.htm
- [2] 费孝通. 费孝通论小城镇建设[M]. 北京：商务印书馆，2021.
- [3] 张冠生. 费孝通晚年谈话录[M]. 北京：生活·读书·三联书店，2019.
- [4] 王处辉. 论中国社会价值系统的一主多元特性[J]. 江海学刊, 2008(5): 117-123.
- [5] 王处辉, 梁官宵. 主导性社会价值观建设路径探析——以社会价值观三形态学说为基础[J]. 江海学刊, 2019(4): 109-116.