

贯通。这座桥就在大树湾渡口上游不远的地方。大桥通车了，那座浮桥随即转移到了其他需要的地方，这里的渡口也被人们慢慢地淡忘了。

20世纪80年代中期，伴随着神府—东胜煤田开发的炮声，包（头）神（木）铁路建设正式上马。四年后铁路全线交付运营，成为当时全国屈指可数的年运量超过亿吨级的煤炭专运线。黄河铁路大桥与先前已经建成的黄河公路大桥比翼并行，把草原钢城和鄂尔多斯高原紧紧地联系在一起。

进入新世纪之后，国家加快了重点能源战略基地的建设步伐，煤田生产大规模扩张，地区货运量井喷式地增长。210国道上拉煤和运货的卡车摩肩接踵，一百多公里的公路上车辆昼夜川流不息，堵车成为一时无法破解的难题。黄河公路大桥是全线的咽喉部位，车辆的拥塞常常达到数公里之多。出乎人们预料的是这种局面并没有持续多久，包东高速公路在紧锣密鼓的施工中修建而成，新建的三座公路大桥也随之相继矗立在距离国道二三十公里内的黄河上。建设速度之快，实在令人惊愕。

几年前，包（头）西（安）铁路全线开通。这条铁路刚好从九原郡的遗址边经过，铁路大桥就座落在昭君坟渡口下游几公里的地方，历史再次以近似直线的通道将古郡和古都连接起来。

在国家最新规划的“八横八纵”高

铁网中，有“一纵”是由包头通往海口的大通道。打开规划蓝图清晰可见，这条粗粗的黑线恰好是共和国版图的中轴线。让人确信无疑的是用不了多长时间，这条纵贯南北的钢铁大动脉将会横空出世，展示在世人的面前。届时，从祖国北部边陲到南疆天涯海角，长达万里的旅途，乘坐火车朝发夕至。

今年4月，我从家乡出发途经昭君坟，带着捡拾童年时记忆的兴致，登上了这座几十年前曾经留下过我脚印的山丘。春天的清晨，雨后初晴，绚丽的朝阳照得远处的天边一片通红，黄河逶迤伸向远方。不远处，包西铁路大桥气势如虹，像一条彩练横挂在黄河上空。我知道在它的下游几十公里范围内，还有几座同等规模的大桥平行排列。此刻，望着滚滚东去的黄河，我在想：古渡口一定比我们所知道的秦直道还要遥远，只是没有文字记载无法推断而已。我们的祖先从刳木为舟、木筏或皮筏，到木船，再到近代的钢质机动船，至少经历了数千年的历史。然而，从船到桥到转换和交替，仅仅是最近几十年的一瞬间。我脚下的这处曾经古老而又辉煌的渡口，已经淹没在历史长河的洪流之中……

一列动车闪着银色的光芒，从铁路桥上一掠而过。轰隆隆的声响，是车轮撞击铁轨的声音，也是时代飞速前进的脚步声。（作者系自治区政协原副主席、内蒙古革命老区促进会会长）