

万里长江第一桥

我和我的派出所

■讲述人：杨芳

我叫杨芳，今年52岁，在一家灯具公司工作。

2002年我们公司搬到武湖工业园，后来周边企业越来越多，越来越热闹，重工企业、混凝土搅拌站一家接一家地开。可热闹归热闹，麻烦也跟着来了。

我们公司大门前的新华大道是一条双向四车道的路，从东到西长近1.2公里、宽约30米，是周围数十家企业的必经之路。可年头久了，数十吨重的大货车、工程车总在上面跑，硬是把一条路跑得坑洼洼、大坑套小坑，从2021年开始车子通过这里是越来越难。

2022年夏天，我们公司小李骑电动车上班时不小心摔在泥里，浑身湿透不说，手机屏幕都摔碎了。还有一回我亲眼看见送快递的小车颠翻了，包裹撒得满地都是。开车走这里的人也不好过，常来往我们公司的几位客户和生意伙伴甚至都把车停在一公里外，再步行过来。

前年年初，公司一辆运货车在门口转弯时“侧窝”了，卡车横在路中间，害得两个方向的车全都走不成，路上的车堵成长龙，喇叭声响得大家头疼。我给武湖派出所社区民警王坤警官打电话求助，请他帮我们疏散。那天街上一群人拉着他“倒苦水”，他用手掌测了测坑的深度，跟大伙说：“这路确实该修了，我再去跑跑看。”

其实派出所和王警官过去也没少为这条路操心，可长江新区2022年刚设立之初，很多地方都等着修路，而修路要跑好几个部门，街道和社区都在努力，武湖街派出所也没少往长江新区管委会去“磨”。

打那天帮我们解决货车“侧窝”问题后，王警官时常来工业园，有时候是揣着笔记本记路，有时候是拉着工业园里的员工问：“最近有人摔了吗？货车通过时，好会车吗？”

一次雨后他穿着裤脚还沾着泥巴的裤子，手里攥着一沓文件，挺高兴地告诉我们：“各部门的审批都搞定了，2023年下半年肯定能开工！”

说实话，当时我们还半信半疑。可没想到，过了没两个月，施工队真来了！厂门口挖机“轰隆隆”响，压路机“咣咣咣”滚，我们站在厂门口又期待又感慨。赶在当年春节前，新路正式通车。

现在这条路铺得平整整，沥青又黑又亮，大车小车跑起来都顺畅多了。员工上下班方便了，客户也愿意上门了，连厂子门口的绿化带看着都比以前精神。这条路，修的不是路面，更是咱老百姓心里那份踏实劲儿啊。

骑电动车的同事再也不敢摔跤，开车的也不用绕远路。原本特意换了SUV车的同事乐呵呵地说：“这下不用装防撞板了！”

在武湖生活了大半辈子，眼看着农场和鱼塘都换了新颜，也看着武湖街派出所的民警一直把我们惦记的事情放在心上。平常哪家企业有矛盾纠纷、遇到啥难处，只要派出所知道了都会主动来帮忙。有这样的民警在身边，我们干起活来心里特别踏实。

（长江日报记者夏奕 实习生顾雨晴 通讯员杨槐柳 王冠超整理）
（《我和我的派出所》专栏电子邮箱为1019458868@qq.com，欢迎您分享故事）

【画像】 武湖街派出所

武湖街派出所辖区面积81平方公里，实有人口约13万人。该所今年以来加快构建“预防打击、精准打击、高效打击”工作格局，今年上半年被评为长江新区公安分局质效评估工作先进单位。自武汉市公安局长江新区分局成立以来，武湖街派出所共有2名民警获市局嘉奖，14名民警获分局嘉奖，9名民警获分局通报表扬。

一票游三地

武铁旅游计次票

游神农架便捷又实惠

长江日报讯（记者江文汉 通讯员何耀 刘娟 袁广翼）暑运以来，神农架迎来旅游热。7月1日至17日，共有3.9万名旅客乘坐高铁抵达神农架避暑、探秘、研学。这也是中国铁路武汉局集团有限公司（下称“武铁”）在汉十高铁、郑渝高铁线上推出的“武汉+武当山+襄阳”及“武汉+神农架+襄阳”旅游计次票业务带来的红利，旅客可一票“打卡”三大旅游目的地。

旅游计次票是铁路部门用于满足旅客在一定时间内多次乘坐指定区间内列车的票种。旅客可通过12306网站、“12306”手机App进入，点击“计次·定期票”进入“旅游”专区，即可选择相应的旅游计次票产品进行购买。

今年暑期，汉十高铁、郑渝高铁线路上推出“武汉+武当山+襄阳”及“武汉+神农架+襄阳”旅游计次票，旅客使用旅游计次票可在产品启用后9天内任何时段完成三段各一次行程安排。相对于单次购买武汉、襄阳、武当山和神农架出行的车票，旅游计次票在价格上有一定的优惠，让旅客在享受便捷出行的同时降低旅游成本。

为方便旅客乘车出行，武铁在武汉站加开至宜昌东、利川等地的避暑列车，在汉口站开行至襄阳、十堰的研学列车，开行环游丹江口水库、武当山、神农架等风景名胜的银发旅游列车。同时对武汉往返恩施、利川的部分动车增加野三关、高坪、建始等停靠站，让更多游客畅游鄂西、避暑消暑。

湖北宜昌兴山县朝天吼景区总经理沈学勇介绍：“随着高铁的开通，景区的接待量逐年递增。2021年漂流接待人数是21万人，2023年达到了29万人，2024年突破30万人。今年暑运还没过半，接待量已破10万人。”

王警官用鞋底「磨平」了「搓板路」



武汉长江大桥是众多游客的必来之处。

长江日报城市摄影队 供图

城市密码

■长江日报记者蔡欣星

日通行火车200余列、汽车10万多辆，这是68岁的武汉长江大桥每天的交通通行量。这座桥是我国在长江上修建的第一座铁路、公路两用桥，被誉为“万里长江第一桥”。68年了，全桥21285吨钢梁和8个桥墩无一裂纹、无弯曲变形，百万颗铆钉无一松动，全桥坚挺如初。

武汉长江大桥不只是一座桥，它记录着城市和国家的变迁。

梦桥

夏日傍晚，暮色渐浓，操着南腔北调的人们站在武昌桥头堡上，等待着武汉长江大桥和不远处黄鹤楼亮灯的一刻。一名拍了武汉长江大桥100余次的大学生说，黄昏才是武汉长江大桥的终极皮肤，钢铁骨架镀上金边，火车轰鸣撞响晚霞。

全长1670米的武汉长江大桥，横跨武昌蛇山和汉阳龟山之间，站在大桥上眺望四周，整个武汉三镇连成一体，尽收眼底。

高约35米的桥头堡，是武汉长江大桥最醒目的特征之一。朴实俊秀、四方八角桥头堡堡亭，上有重檐和红珠圆顶，这种借鉴了清代黄鹤楼“攒尖顶亭式”风格的设计，恰好与黄鹤楼交相辉映。

武昌桥头的武汉长江大桥纪念碑与大桥相互依偎，碑上镌刻着毛泽东主席的诗句：一桥飞架南北，天堑变通途。

对外地人来说，不来武汉长江大桥打个卡，仿佛不算真正到了武汉，因此与大桥合影，成了一个多年的潮流。在这无数的留影中，有两张照片颇受关注。

雷锋18岁时响应号召去鞍钢当工人，途经武汉时，留下了一张与武汉长江大桥的合影。年轻的雷锋面带微笑，站在大桥桥头堡下，右手手臂上搭着毛巾，左手提着白色有图案的手提包。

同行者回忆，雷锋当时看到武汉长江大桥，眼里闪着激动的泪光，自言自语道：“原来全是钢铁呀！这需要多少钢铁呀！”对于这次短暂停留，雷锋在《我学会开推土机了》一文中写道：“一路上经过了武汉长江大桥，经过了首都——北京，我看到了许许多多新鲜的东西。”

在武汉修建一座长江大桥，是几代人的夙愿。

1906年，湖广总督张之洞提出在武汉建一座长江大桥的设想。当时，京汉铁路全线通车，粤汉铁路也在修建当中，他设想建桥跨越长江、汉水，用以沟通南北铁路。

1913年，“中国铁路之父”詹天佑组织人员对武汉长江大桥桥址进行初步的勘探和设计，这是武汉长江大桥的首次实际规划。詹天佑给武汉长江大桥的选址就在武昌蛇山与汉阳龟山之间，桥式设计了3种，均为公铁两用钢桁梁桥，桥上有火车路2条、电车道2条、马车道2条、人行路2条。

孙中山在《实业计划》中也提出过造桥设想。然而，直到新中国成立之后武汉长江大桥的梦想才能真正实现。

毛泽东主席一直关心武汉长江大桥建设。1949年9月，毛泽东主席主持第一届政治协商会议，就通过了茅以升等人提交的修建武汉长江大桥的提案。

1950年，武汉长江大桥开始钻探测量工作和初步设计；1953年2月，大桥开始筹备兴建；1955年9月1日，大桥正式开工，历时2年1个月，全桥工程于1957年9月全部竣工。

数据显示，武汉长江大桥通车后的5年，所节约的货运费已超过整个工程造价。

在武汉人心中，武汉长江大桥的意义早已超越建筑本身。翻开武汉人的老相册，少不了

以大桥为背景的照片；不少武汉人的名字中带“桥”，2024年，市公安局统计了武汉人取名时偏爱的字（词），排名第一、二分别是“江”和“桥”，“建桥”“长江”排在第九、第十。

“大桥”牌缝纫机、火柴、香烟、圆珠笔、乒乓球、打火机、石膏绷带、油漆、肥皂、纽扣……“大桥牌”产品一度红遍大江南北。

在这座城市，你能强烈感受到一股大桥情结。这份对于武汉长江大桥的浓厚情感，牵系着几代人的集体记忆。

建桥

1957年初，9岁的余启新因父亲工作调动，和家人一起从汉口搬往武昌居住。一家人把所有的家当都搬上了租用的木船，准备过江，结果当天江面上刮起8级大风，他们不得不在船上住了3天，等待风停。

余启新至今还记得一家人站在船上，望着江面上即将合龙的武汉长江大桥，父亲对母亲说：“快了，就快修好了。”

1957年10月15日，武汉长江大桥通车这天，余启新作为少先队员代表，站在了欢庆的人群中。在桥上，他看到了大桥建设者和苏联专家在桥头牵了一个彩带准备剪彩，辅导员告诉他：“那个高个子的就是苏联专家的领头人。”后来，余启新知道那就是康斯坦丁·谢尔盖耶维奇·西林。

西林等苏联专家曾经在苏联、欧洲等地建过很多桥，但他们来到武汉，看到长江后还是很惊讶。苏联专家通过实地勘探和多次试验发现，长江的水流很急，流速远超过欧洲的江河，用过去的老方法建桥有困难。

面对水深流急的长江，西林大胆提出了不仅在苏联，甚至在世界桥梁史上也从未用过的全新方案——大型管柱钻孔法，将水下施工改为水上施工，加速工程进度、降低造价。从1955年初开始，中苏两国技术人员经过长达6个月的试验，验证这种新方法的可行性。为论证新方法，西林多次被召回莫斯科，应对其他专家质疑。

在中苏专家慎重又慎研后，中国政府决定采用西林的方案。这份信任让西林感动，也使他倍感责任重大。他说：“从此，我要把自己的根，扎在中国的土壤里。”

当年向管柱中灌注混凝土，大都靠扁担人挑，工人吃饭都是嘴里含着馒头，抬着杠子往前跑。负责机械管理的孙春初是大桥局机械组站的第一任站长，即使在家休息，他都会不由自主地聆听打桩声，听到声音出现异常，就马上跑回工地。

余启新和家人搬到武昌后，就读的武昌第一小学就在大桥工地旁边。透过教室窗户，能看到工人们推着翻斗车在工地上奔来跑去，工地广播里时常响起《我们要和时间赛跑》的歌曲，他至今都会唱。

武汉长江大桥通车后不久，西林就启程回国了，但他念念不忘中国。每次问他访华愿望，他总是毫不迟疑地回答：想去武汉，看看我的“铁儿子”。

西林最后一次访华是在1993年5月，中铁大桥局在武汉为他庆祝了80岁寿辰。此时余启新作为桥梁建设报总编辑，再一次见到了西林，尽管他背有点驼，满头白发，但春风满面。

那天，大家陪同西林去了正在建设中的武汉长江二桥。西林站在工地上十分兴奋，为中国桥梁事业的发展感到由衷高兴。他说：“过去，我们是你们的老师；现在，我们是你们的老师。”

回到会议室，西林和昔日的同事、学生聚在一起，叹了一口气“岁月呀，岁月”。当一位学生说自己已经老了时，西林笑道：“你老什么！比我的儿子还年轻呢！”那天，大家还买来了他最爱吃的荔枝，他高兴极了。

西林一直有个愿望，一定要有一个学汉语的晚辈来继承中俄友好事业。在他的倡导下，

外孙女卡佳选修了汉语，并在1996年来华中师范大学进修，学习汉语。

武汉长江大桥武昌桥头堡的纪念碑上，用铜字铸有西林等28名苏联专家的名字。西林去世后长眠于莫斯科的卡涅特尼科夫墓园，黑色花岗岩墓碑正面是微笑着的西林头像，背面则是雄伟的武汉长江大桥图案。

今年已96岁的赵煜澄一直珍藏着一张合影，这张黑白照片里6名西装革履的帅气小伙整齐站成两排。这6人也被称为武汉长江大桥设计“六人组”，在苏联专家的指导下，参与完成了大桥的设计工作。如今，6人中只有赵煜澄一人在世。

1952年，23岁的赵煜澄从交通大学毕业不久被调到武汉长江大桥设计组，当时和他一起的还有5名交通大学毕业的同学。

6人中，唐寰澄是武汉长江大桥建筑美术设计，他设计的桥头堡美术方案，被周恩来总理批准为首选；李家咸曾先后参加和担任大桥钢梁初步设计及施工设计、大桥正桥部分桥墩基础工程施工组组长；赵煜澄曾担任大桥施工组织设计小组组长；周璞承担基础工程设计；华有恒参加了大桥钢梁方案设计及江汉桥混合梁钢桥设计；丁饶也是大桥初步设计参与者之一。

赵煜澄回忆，在新中国一穷二白的条件下，武汉长江大桥动工建设。大桥钢梁拼装两个月后，发现固定桥梁杆件的上方铆钉与孔眼间有2毫米缝隙，拼装马上停工，直到新铆钉填满缝隙，先期铆钉全部弃用。

护桥

大桥通车后的68年里，代代养桥人风雨无阻，接力守护着大桥。

长江大桥汉阳引桥段，上百根新的桥枕木置于桥下，等待更换。4月至11月是大桥大修的黄金时期。利用12时40分至14时40分的两小时“天窗”时段，中国铁路武汉局集团有限公司武汉桥工段长江大桥桥梁车间的工人们抓紧时间对大桥枕木进行更换。

大桥养护是一项系统工程，从钢梁桥检查、线路几何尺寸整治、桥枕木更换等，作业项目有100多项。除了日常养护，大桥每隔10年至15年还会接受一次大修。

55岁的工区班长胡建刚在大桥上一干就是30多年，作业时，他腰间总要挎一个小包，里面装着轨温表、卷尺等工具，这是他多年养成的职业习惯。日常巡逻，他会格外注意桥面是否有异物、钢轨是否有异常、扣件是否松动。胡建刚几乎触摸过大桥的每一颗铆钉，如今百万颗铆钉无一松动。

在胡建刚的印象里，1990年7月，大桥遭遇了一次较大碰撞。那天傍晚，狂风大作，一艘1200吨浮吊船从脱锚，顺流加速，船舷撞上大桥4号桥墩。当晚，值班的、不值班的桥工都自发上桥维修，直到完成修复。

工区工长李志国感受着大桥养护从传统手工时代到机械化时代、再到信息化智能化时代的跨越。在大桥通车后的很长一段时间，养护维修桥梁靠着肩扛手抬、手工劳动。2000年后，电动扳手、电镐、电动打磨机、高压喷漆机等先进工具开始广泛使用。如今，信息化、智能化、大数据兴起，他们创建了桥梁健康监测系统，可24小时监测大桥的状况。

“人在桥上，桥在心中。”几代养桥人将这句话刻在了心中。

当年，以极端环境为标准，大桥设计打足提前量：假设两列双机牵引火车，以最快速度同向开到桥中央，同步紧急刹车；同一时刻，公路桥满载汽车，以最快速度行驶，也来个紧急刹车；还是这个时间，长江刮起最大风暴，武汉发生地震、300吨水平冲力撞向桥墩上，武汉长江大桥仍坚如磐石。

一流的设计、一流的建设、一流的养护，让68岁的长江大桥至今无虞。

武汉长江大桥通车前夕，毛泽东主席来到