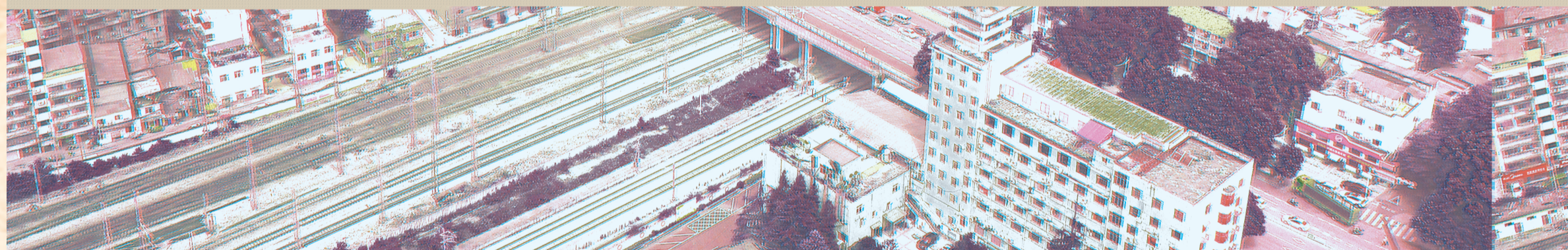


曾经的它 见证火车拖来的城市飞速发展,几代人留下难忘回忆

如今的它 建筑材料耐久性基本达到极限状态,必须拆除重建

未来的它 将带着老株洲记忆,继续为大家讲述新城市故事

55岁新华桥:不负此生待新生



▲新华桥始建于1965年,跨越京广铁路、沪昆铁路和长株潭城际铁路,已经陪伴株洲人55个寒暑

在那个“你爱谈天我爱笑”的年纪,蒸汽机车一来,伙伴们马上停下脚步,白色雾气慢慢弥漫桥体,跳起来、再跳高一点,哈哈,我是齐天大圣,腾云驾雾……市民朱先生今年40岁,去过很多城市,走过很多桥,可心中最柔软的部分始终有座新华桥,一端连着家,一端通往学校,回忆就像路边的小石子一样多。



▲扫码看采访视频
视频制作:谢慧

铁轨上空拆桥,难!

单从工程体量上说,全长只有110米左右的新华桥算不得“鸿篇巨制”,可它的拆除重建工程一直备受市民关注,其中包含了浓厚的感情因素,也有对其施工难度的关心。

新华桥(曾用名红卫桥、跨线桥),始建于1965年,已经陪伴株洲人55个寒暑。它记录城市发展、承载市民情怀,早已是大家生活中的一部分,连桥头4棵香樟树的去留,都曾引发市民热议。

新华桥跨越京广铁路、沪昆铁路和长株潭城际铁路,桥下有10余股道,发车频繁时,四五分钟就有一列火车经过。工程领域的人士都说“宁建十座桥,也不拆一座桥”,因为拆比建更难,桥体结构往往互为支撑,牵一发而动全身,拆除过程步步惊心,更何况是要拆除一座悬在铁轨上的桥梁。

所以,安全从来就是此次施工的第一考量,既要确保“大动脉”正常运行,施工也要安全无误,必须科学制定计划,抢抓窗口期,失之毫厘就会谬以千里,考验着决策者、实施者的思路与技术,更体现着地方与铁路方的沟通协调与配合。

55年,经历两次改造

55年来,新华桥从诞生到数次改造,无一不与城市发展密切相关。

1956年,在新华桥动工建设前9年,新华路动工建设。彼时,我国“一五”期间重点建设的601厂厂房已具雏形,一批批有志青年从天南海北奔赴而来,大千快上的工业气息、活色生香的市井烟火气,渐渐弥散开来。

多年来关注株洲历史的“牛八”老师介绍,在新华桥修建之前,要从市中心,建设路一带去往荷塘区(原东区),一般有两种方式,要么从公园路绕道,依次经过铁路道口(目前的跨线高架桥附近),601厂宿舍区,然后抵达;要么从如今的新华桥位置下坡来到铁轨边,当时铁轨沿线设有闸口,有火车通过时放闸关闭,无车时拉闸放行,行人迅速通过,然后再上坡,回到主路上。

可这里毕竟紧邻株洲火车站,随着火车车次愈发密集,行人车辆不断增加,这种“一扯一放”的方式显然不适应现实需要,修建一座跨越股道、连通两端的桥梁势在必行。

1965年,新华桥启动建设,桥长110.4米,宽19米,双向4车道,现在桥头路中间的两棵大樟树,以前长在桥的两端。1995年,我市启动拓宽工程,老桥两侧各增加5.75米,达到现在的30.5米宽,双向共计6车道,改造后,市中心交通拥堵的状况明显改善。2009年左右,顺应电气化铁路的需要,我市再次对新华桥进行改造,但长度和宽度没有变化。

静待9个月,涅槃重生

风雨相伴,55个春秋。在火车头的奋进精神中,铁轨上的“少年株洲”早已成长为扛起历史使命的逐梦男儿。在这期间,连接新华桥的新华路,已经历多次拓宽,另一端的中心广场,前后也进行了7次重大提质改造。陪伴新华桥多年的“铁一小”(原址在王府井边)早已成了“历史名词”,像朱先生一样的毕业生,于是带着下一代到新华桥上找回忆,看交错的铁轨朝着地平线的方向延伸,他会告诉孩子,这是爸爸以前上学的必经之路,原来铁轨边长着很多狗尾草,女孩子用来编花圈,男孩子最爱的是苍耳,装上一盒带到学校,便是最有战斗力的武器。



▲从新华桥上看到的铁路枢纽景观

数据显示,2018年新华桥的车流量已经达到5000辆/小时。为株洲发展贡献多年之后,新华桥因为设计标准、荷载等级偏低,建筑材料耐久性基本达到极限状态等原因,必须拆除重建。

今年以来,市政部门加强了对新华桥的专项安全巡查。15个监测控制点进行实时监测,技术人员每周巡查,新华桥东西两侧安装了3.6米高限高门架,限制超限超载车辆通过。

根据计划,新建的新华桥长度变化不大,仍为110米左右,桥面宽度再次增加,达到38.2米,按双向八车道标准设计,建设工期9个月。

静待9个月,涅槃重生后的新华桥,将带着老株洲记忆,继续为大家讲述新城市故事。
(首席记者 李卉/文 记者 谢慧/图)



▲桥头香樟树的去留,曾引发市民热议



▲通往桥下的台阶



▲上下班高峰期,人们通过拥挤的新华桥



▲曾几何时,“到桥上看火车”是许多孩子最期待的事



▼这座桥承载了太多株洲人的记忆