

2016年11月18日 星期五

责任编辑:井 洋(0451-84692191) 执行编辑:刘 莉(0451-84655327)

## 百年“老江桥”——连接哈尔滨的历史与未来

## 触摸哈尔滨历史记忆

□本报记者 井洋

11月15日,松花江哈尔滨市区段“文封江”。然而,寒冷的气候并没有阻止人们出行的脚步。连日来,热情的市民和游客从四面八方奔向一个目标:“老江桥”变身的中东铁路公园,一睹百年老桥焕然新生的风采。各种合影、美拍、欢声笑语和朋友圈里的飞速刷屏,人们以自己的方式为百年老桥的修缮、保护和利用,击掌点赞!

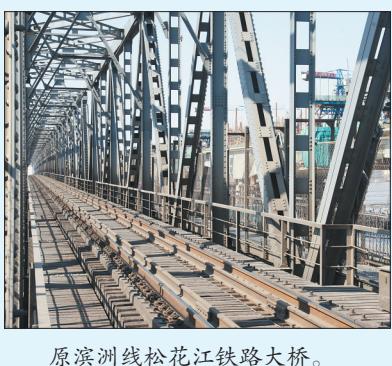
“老江桥”承载着一座城市的全部记忆。在江南江畔路大桥的起点处,桥头上深刻进石头里的数字:1900,标志着大桥开工建设的年份。这也是迄今哈尔滨现存建筑物上最早的纪年符号。从1900年5月动工,到1901年10月竣工,这座中东铁路第一桥,成为哈尔滨迈向城市化的起点。这座全长1027.2米的松花江上第一座铁路桥,是中国铁路史上最早建成的超千米特大桥梁。由小渔村一跃迅速成为东北亚经济、文化、商业中心,“老江桥”无疑是哈尔滨城市文明的源头。

“老江桥”是哈尔滨凝固的历史,浓缩着时代的沧桑巨变。从遭受奴役欺凌,到新中国的扬眉吐气,更留下无数难忘的历史瞬间。当年,许多仁人志士就是穿过这座桥,北上苏联寻求真理的火种。解放后,许许多多的普通人,寒来暑往、风里雨里,默默守护着这座大桥。如今,在依然坚固的桥头堡、静静矗立的绿色岗亭上,仿佛还能看到一代代铁路工人维护大桥的身影,看到46年里一批一批的解放军战士为大桥站岗的英姿。

2013年,以“老江桥”为核心的中东铁路建筑群,被国务院确定为国家重点文物保护单位,成为城市珍贵的近代工业文化遗产。随着高铁时代的到来,2014年,哈齐客运专线松花江大桥竣工,“老江桥”完成了她的百年使命。哈尔滨市委市政府站在对历史负责、为人民造福的高度,开启了对“老江桥”修缮、保护和利用的新篇章。

在多个保护方案中,优中选优,中东铁路公园方案众望所归。规划设计以“轨·迹”为理念,从对文物的保护出发,通过对废弃铁路空间的转型、拓展与重构,打造链接江南经济中心、江北文化中心和江中太阳岛休闲中心的绿色空间系统,构建城市景观廊、绿色慢行线和中东铁路文化展示带。

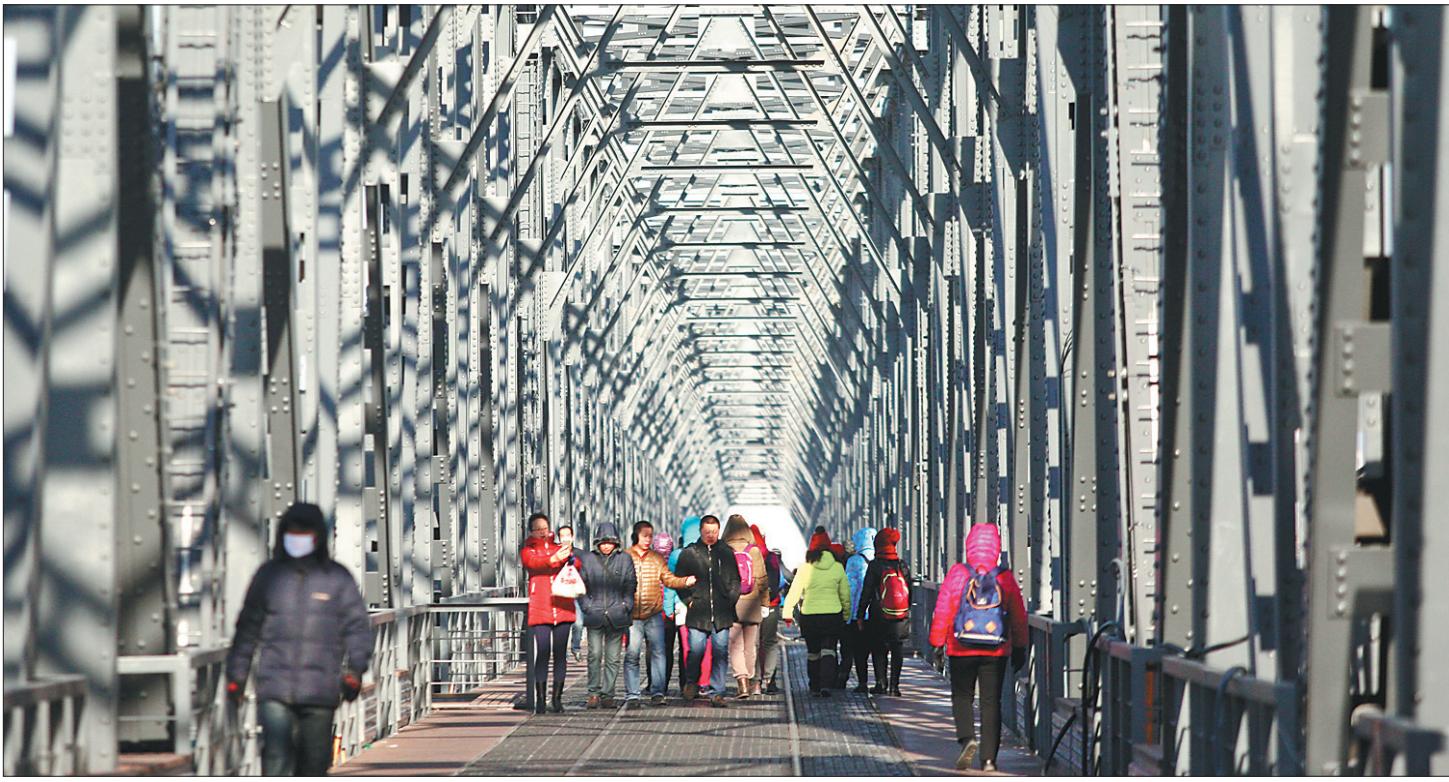
站在百年老桥的玻璃栈道上,俯看记录岁月年轮的铁轨和枕木,眺望银装素裹的松花江,高铁列车在耳畔呼啸而过,城市的百年变迁,在这一刻风云际会,让人不由地停下脚步,静静地聆听历史与现实的对话、铁路与城市的故事。



原滨洲线松花江铁路大桥。本报记者 苏强摄



修缮后的滨洲线松花江铁路大桥面玻璃展示段。本报记者 苏强摄



行人在修缮一新的步行桥上徜徉。本报记者 苏强摄

## 中东铁路公园 城市旅游新地标



**本报讯**(记者邢汉夫)2016年7月,中东铁路公园森林街至大新街段面向市民开放;9月,大新街至江畔路公园及江北带状公园和水上公园面向市民开放;11月7日滨洲线松花江铁路大桥完成修缮,面向市民开放。至此,以“老江桥”为核心的中东铁路公园实现连通和建管交接。

中东铁路公园因承载着哈尔滨人对“老江桥”的集体记忆而成为旅游新地标。这一民生工程能在短时间内提前完工,离不开哈市全体城市建设者们提出了挑战,保质保量完成中东铁路公园建设,对于中东铁路公园项目部现场指挥李树斌来说,不仅是任务,更是考验。建设工程刚启动,指挥部管理人员就开始集中办公,冒着酷暑反复深入现场,选定路线走向,落实拆范围、踏查土场、料场。“白天下现场,晚上做标书。”李树斌告诉记者。因为该项目涉铁、涉水、涉文保以及拆违等复杂的情况,在省、市领导的关注下,相关部门积极配合,2015年6月,启动了拆迁工作。中东铁路

敲定后,哈尔滨市建委抽调精兵强将组成中东铁路公园项目指挥部,由于工期紧、任务重、责任大,中东铁路公园项目在建设之初就向哈尔滨市城市建设者们提出了挑战,保质保量完成中东铁路公园建设,对于中东铁路公园项目部现场指挥李树斌来说,不仅是任务,更是考验。建设工程刚启动,指挥部管理人员就开始集中办公,冒着酷暑反复深入现场,选定路线走向,落实拆范围、踏查土场、料场。“白天下现场,晚上做标书。”李树斌告诉记者。因为该项目涉铁、涉水、涉文保以及拆违等复杂的情况,在省、市领导的关注下,相关部门积极配合,2015年6月,启动了拆迁工作。中东铁路

2014年12月10日,哈尔滨市政府专题会议专门研究中东铁路公园的规划建设。方案

公园项目在施工过程中需对铁路路基上的66户违章建筑进行拆除,在道里区、松北区相关部门的配合下,顺利对违建进行了拆除。

滨洲线松花江铁路大桥作为国家文物局评定的重点文物保护单位,如对其进行修缮需由国家文物局,对此,省文化厅、哈市文新局主要领导多次前往北京协调办理文保修缮相关手续,历经半年时间终于在今年7月份获得批复,项目得以顺利开工。此次工程建设,本着对文物保护、修缮和利用的原则,在不破坏历史遗迹的基础上进行翻新再利用。在滨洲线松花江铁路大桥施工中,因桥上空间小、作业面窄施工难度较大,为此指挥部科学统筹,精心组织,为有效保证工程质量进度,建设指挥部集中力量、全力以赴,施工现场配备三班作业,倒排工期,昼夜施工,在保证工程质量的前提下抢出时间和进度,比原计划提前半个月完成建设任务。

记者采访中了解到,中东铁路公园项目南起森林街,沿原铁路线经大新街、江畔路、“老江桥”至警备路,沿线建设铁路博物馆、绿地广场、展品及雕塑、管理用房、游客中心、凉亭、栈桥和停车场。此外,哈市建委还对江桥胡同内的三栋居民楼实施外立面改造,美观的同时改善了附近居民居住环境,下一步,哈市还将对中东铁路公园现有的慢行线进行延伸,江南部门将延伸1.2公里至哈尔滨火车站北广场,江北延伸1.2公里至哈尔滨大剧院,形成以中东铁路公园为核心的慢行绿色生态空间系统。

图为徒步爱好者在步行桥上合影留念。

本报记者 井洋摄

## 王宝滨:细述“老江桥”故事讲不完

一位老铁路员工对大桥的情怀



□文/摄 本报记者 张长虹

40多年在铁路上工作,有10年时间是在铁道线上做探伤工——今年62岁的王宝滨,是哈尔滨铁路工务段的退休干部,因为对铁路的热爱,几十年坚持不懈为他极为熟悉的铁路道线、站房、大桥做着史料整理和挖掘工作,这让他成为哈尔滨文史馆馆员中讲述哈尔滨铁路历史很权威的专家。11月15日下午,记者和王宝滨相约在哈尔滨兆丰火车站,在安静的候车室里,倾听他关于哈尔滨松花江“老江桥”那些鲜为人知的讲述。

## “老江桥”有“专职保姆”

王宝滨的父亲也是一名养路工,父子两代的铁路生涯,使得他对哈尔滨松花江上的那座老江桥的感情更多浸透着亲情。

王宝滨说,大桥是沙俄建的这不假,但是当时出苦力更多的是我们中国自己的劳工。那些在建桥时被招募来的农民,都是从中国沿海地区乘船抵达海参崴,几经周转,才进入松花江水路到达哈尔滨。

“大桥建起来,如今百多年过去,真正维护好大桥,让它历经几次特大洪水都屹立不倒,是我们铁路工人。特别是新中国成立以后,全力维护大桥的安全工作,做的好!”王宝滨满怀深情地说。

哈尔滨铁路工务段为了维护大桥及附属

设施,特别设置了桥梁领工区,一个五六十人组成的建制,“领工区”在铁路上相当于工厂里的车间。在桥梁领工区担任主管工程师的叫康长义,是王宝滨工作时就熟悉的老哥们。王宝滨在工作时就爱打听大桥的事。他说,上世纪70年代,哈铁为了维护“老江桥”的桥墩安全,特地成立了一个潜水班,由五六个人组成,都是能工巧匠。直到今天,王宝滨还能清楚记得当年那些棒小伙子的名字,刘金生、翟瑞祥、陈士文……潜水班由康长义带队曾经还去过九江学习潜水。在维修桥墩时,潜水班要潜入桥墩附近水下,摸清长年被水流冲刷损伤的情况。

为了让大桥安度春汛,哈尔滨铁路部门还成立过“爆冰班”。每当春天松花江开江时有凌汛出现,就对大桥安全构成威胁。王宝滨说,每到那时,大桥就要提前通知停运,爆冰班的工人选择大块冰排走上去,布线埋炸药,引爆后的冰块有时都能崩到大桥桥面上,在南岗博物馆这边都能听到炸冰的响声。

## “帮”出人行道 架过大字牌

王宝滨说起老江桥如数家珍。当铁路探伤工时,他无数次在大桥的铁轨上走过,但是,作为行人能在火车隆隆通过时,与大桥一起感受那种震撼,对他来说还是特别感动。

“最初的老江桥,只通行火车,没有人行道。1962年那次大修时,鉴于太阳岛那边居住的人多了,为了方便南北两岸通行,才在大桥两侧‘帮’出一条人行道。”以前的大桥单薄,后来大修过的大桥恢弘了,大气了!王宝滨回忆说,这个当时为了解决跨江出行的举动,使大桥成为哈尔滨人游览观光的好去处。很多在哈尔滨长大的孩子,都曾有面对“敢不敢走江桥”的挑战。

王宝滨对大桥了如指掌,看一眼大桥的照片,就能知道照片拍自哪个时期。当翻到一张大桥桥架上高高地竖立着“松花江”三个鲜红色大字牌的照片时,他说,这张照片一定是上世纪七八十年代之间拍的,因为写下“松花江”三个大字的人是他的老友马骏,那个大桥牌子是1971年架上去的。马骏老人今年已经85岁高

龄,在哈铁工务段做过劳动安全保护员。写得一手好字,退休后,每天仍能挥毫泼墨。前几日,当得知“老江桥”退役,被开辟为中东铁路公园后,马骏老人高兴地再次写下“松花江第一桥”的字幅。

## 数字变迁见证历史更迭

“你知道老江桥上,一米铁轨有多重?”“你知道,老江桥的长度为何多个版本?大桥到底有多长?”

“大桥的17号桥墩为啥跟别的桥墩长的不一样?”

王宝滨抛出这些问题时,脸上带着快意。因为他自己通过多方考证,这些问题已经有了标准答案。

他说,哈尔滨松花江老江桥最初的铁轨一米是32公斤重,到了日本统治时期,换了标轨,一米轨道变成了43公斤,新中国建立后,经过两次大修,到了上世纪70年代,每米铁轨有60公斤重。这意味着铁轨的强度越来越好了。

“老江桥”的长度,在不同的记载中基本呈现三个不同数字。他为此“较真”多方查证,终于明白,是由于测量方法不同。俄国人留下的长度,是在两个桥墩之间测量后叠加形成大桥长度的。而后来测量方法,都是包含桥墩长度。如此一来,经过他的考证,1027.2米是真正的桥长。

大桥通车后,桥上轨距随滨州铁路多次发生改动。1935年3月,日伪收买中东铁路后,于1936年8月1日将俄制的宽轨改成准轨。1945年8月,苏联红军进入东北,因军事运输需要,又将准轨改为宽轨。1946年4月,东北民主联军接管滨州线,又将宽轨改为准轨,直到“老江桥”退役。

哈尔滨滨松花江上的“老江桥”,见证了哈尔滨由一个小渔村迅速发展为远东文化经贸中心的重要历史进程,见证了哈尔滨在清末、民国、日伪时期直到新中国成立的城市风貌变迁。王宝滨说,这座大桥是历史的见证,要把关于它的更多鲜为人知的故事留给后人;这座桥是我们敦厚的长者,它将是我们永远的老朋友。

## “老江桥”重焕新生 市民频点赞

□本报记者 邢汉夫

家住哈市道里区巡船胡同的李凤英大娘,今年80岁。说起今年最开心的事儿,就是家门口的“老江桥”。从1960年她搬到这里,每天都能看到的大桥成了她生活中的老伙伴。这次改造成公园,还没等对游人开放,老太太就每天都来看,如今正式开放了,每天的第一件事,就是在桥上走半圈。

近日,有着百年历史的滨州线松花江铁路大桥经过修缮、保护正式向公众开放后,承载着哈尔滨人厚重记忆的“老江桥”成为人们向往的去处,大桥上兴高采烈的人流,成为寒冷季节里温暖的风景。

16日,记者在中东铁路公园大新街至江畔路段看到,来自哈尔滨老年大学的十几个学员结伴来这里游玩。在公园里的黄继光号火车头前,大家开心地合影。小广场上记录了过去中东铁路站台场景的铜像、老式的蒸汽火车机头、以老哈尔滨火车站样貌打造的铁路博物馆,一处一景都体味到历史的沧桑与厚重。

55岁的刘女士告诉记者,她们这个年龄段的人,对“老江桥”的感情特别深。上中学的时候,学校到江北拉练,每次都从桥上走,那时候自己还是小女生,每次火车呼啸着从身边经过时,桥面颤动让人胆战心惊的,既害怕又刺激,那种感觉一直记着。”同来的孙先生退休前是哈铁电务段的职工,经常到大桥上巡线检修。这次听说这座铁路桥改建成了公园,特地约上老年大学的同学们过来看看。“真是不看不知道,这里既保留了我们对老江桥的记忆,又拓展了功能,提供了休闲空间,太方便啦!”

“快过来,大家围个圈一起合个影。”记者循声而去,看到打着红旗的一群徒步爱好者正在桥上拍照留念。“我们都是来自黑龙江户外徒步群的朋友,从报纸上看到滨州线松花江铁路大桥修缮完毕重新开放的消息后,立即张罗群友过来观光,这座大桥翻新后给我们这些徒步爱好者去往江北又新增了一条捷径,步行到太阳岛也就20分钟,真是太方便了。”黑龙江户外徒步群群主李继秋笑着说。

中东铁路公园铺装一新的桥面上,如今有三处钢化玻璃透空展示区,透过玻璃向下可看到铁轨、枕木、钢梁等原桥风貌及松花江面,人们新奇地走在上面,或是向下俯看江面,或是拍照留念。中东铁路公园的建成不但吸引了大批市民前来观光,同样也吸引了大量游客。

中东铁路公园项目部现场指挥李树斌向记者介绍,在项目建设中,省、市主要领导多次踏查施工现场,现场办公解决施工中遇到的困难,加速推进工程建设。他透露:大桥提前通行,就是省市领导考虑到江北船厂、糖厂两个社区3000余户居民的出行需要对指挥部提出的要求。在封闭施工期间,哈市建委协调哈尔滨公交集团,出资3万余元通过加发公交车的方式最大程度缓解市民出行的不便。

记者在桥上遇到家住船厂小区的李大娘老两口。今年70岁的李大娘说:“老江桥”是他们往返江南江北最便捷的通道。原来两侧的通道特别狭窄,只能一个人侧身行走,下雨天撑伞都很吃力。那时候从家走到江南下桥处得40分钟,现在也就二十多分钟。李大娘坐在桥上设置的休闲座椅上,开心地告诉记者,“现在的步行桥又宽敞又漂亮,晚上的路灯特别亮,来回上下学的孩子们以前都是家长接,现在再不用担心安全问题了。”

## 追寻城市记忆 引领绿色出行

访中东铁路公园规划设计负责人赵志强



□文/摄 本报记者 刘莉

见到中东铁路公园规划设计负责人、哈尔滨市城乡规划设计研究院风景园林所所长赵志强时,他正忙碌于中东铁路公园文化空间部分的筹划,办公桌上堆满了大大小小的图纸与资料。说明这次采访的目的后,赵志强对整个项目从初衷到筹备再到实施,胸有成竹,娓娓道来。

始建于1900年的滨州线松花江铁路大桥是中东铁路沿线第一座超千米的铁路桥梁,“老江桥”镌刻着哈尔滨百年发展的岁月轨迹,见证着国家级历史文化名城的沧桑风雨,承载着哈尔滨人民的厚重记忆。我们要将这种记忆延续,作为新功能的载体加以利用。基于此,我们提出了“轨·迹”的设计理念,既有铁轨的延伸、记忆的延续,又有绿色功能和城市文化的更新与传承,是城市生态与历史文化修复的实践。

“为了引导人们绿色出行,基于‘老江桥’处在城市的核心地位,项目组做了大胆尝试,计划将慢行线在已经建成的中东铁路公园基础上,分别向江北延伸1.2公里、江南延伸1.7公里,组成一个全长5.5公里的铁路公园慢行线,继而形成连接江南、江北的绿色空间系统。届时,我们希望行人在轻松领略两岸风光的同时,更能拉近人与自然、历史文化的距离。”赵志强说。

在赵志强看来,滨州线松花江铁路大桥作为不可移动文物,有它保留下来的珍贵历史价值,但同时,文物带给我们的应该不只是记忆,如何让它的历史价值得以延续,在保护基础上加以利用,让其承载新功能,焕发新风采,是项目组自始至终坚持并奉行的准则。他说,建造于1900年的“老江桥”,引申出的铁路与城市发展的渊源,以及铁路与文化的思想碰撞,是无可替代且必须传承下来的。项目组目前重点推进的也是这方面内容的打造,包括“老江桥”玻璃展示段以百姓喜闻乐见的形式再现大桥建造、维修的进程;3个桥头堡处建设展览馆,呈现与铁路有关的人物、机车、守桥部队的照片和历史资料等。让行人绿色慢行时,稍有驻足便知一二,唤醒人们尘封的记忆。接下来,还会陆续通过微信、电子游览等形式推出诸如“老江桥”桥上的故事、铁路记忆等板块,让更多的人群参与、关注中东铁路公园慢行线,传播绿色出行理念,引领健康生活方式。

今年11月2日,中东铁路公园规划设计获全国优秀城乡规划设计一等奖,这是东北三省唯一一个获此殊荣的项目。一桥观两岸,滨州线松花江铁路大桥犹如一位百岁的哈尔滨守望者,对后人做着最长情的告白。