

78年前解摆渡困难,被拆后“落地”何方? 记者打探——

乌江首座钢架桥敖溪“复活记”

■ 记者 陈果

1939年,乌江钢架桥建于乌江之上,是乌江河上最早建成的一座桥,解决了当时的摆渡困难;1977年,因修乌江渡电站被拆除,此后知其去向的人少之又少。有人说早成废铁了,有人说被炼钢了,有人说它被拉去了习水县。近日,遵义晚报记者辗转打听消息,终于与它相见,也通过知情人的介绍,见证了钢架桥的“复活记”。



↑如今横跨在敖溪河上的一跨钢架桥

↓虽被木料包裹着,但桥底碗口大的螺丝表明了钢架桥的身份



1 热心读者提供线索,钢架桥被拆后有新用

在播州区乌江镇乌江河上,2公里的范围内,有5座沟通南北的桥梁一字排开。这五座飞渡在乌江河上的桥梁,见证着几十年来我市交通的发展。然而,许多人并不知道,乌江河上最早建成的一座钢架桥,是南面进入遵义的唯一要塞,后因修建乌江渡电站被拆除,但这座桥在当时占有举足轻重的地位(本报2016年12月21日曾作详细报道)。

1926年周西成主政贵州时,修通了川黔公路,但那时经济落后,没有能力修桥,十多年间,川黔公路过乌江只能靠船只摆渡。直到1939年,随着大量兵工厂、企业和机关单

位迁入内陆地,乌江川黔公路来往车辆越发频繁,乌江摆渡根本无法满足当时所需,两岸等候摆渡的汽车常常大量积压。乌江钢架桥就是在这样一个背景下诞生的。

《抗战工程十年》一书中记载:中国桥梁工程领军人茅以升通过推算得出,乌江钢架桥是当时全国最长的钢架桥。不仅如此,此桥“出生地”系法国,共长110公尺,全桥工料费约150万元。

1977年,乌江渡水电站在乌江河流域开建。因具有喀斯特地貌特征,建设困难系数大,坝址范围内的乌江钢架桥只能拆除。

“那座钢架桥拆后被拉到了习水,我亲眼看见过,被拆成了节节。”本报一名热心读者在看到首次报道后,致电记者提供了一条宝贵线索。这位土生土长的习水市民颜先生称,上世纪80年代初,因赤水河上没有桥梁,交通部门灵机一动,觉得可以将乌江钢架桥运到习水,架在赤水河上。就这样,钢架桥被拉运到了习水土城糖厂。“后来听说是因为桥短了,原本计划架桥的那个河段下面又是深潭,要建桥墩很困难,所以这事就没干成。”再后来,有人说钢架桥又被送到了余庆,具体情况怎样,颜先生便不知情了。

2 几经周折终“落地”,在余庆得到二次利用

乌江钢架桥在余庆?记者辗转打听,终于收到消息,其中一跨乌江钢架桥在敖溪!

近日,记者驱车两个小时前往余庆县敖溪镇,土司文化研究会副会长李虎已等候多时。在敖溪镇政府门口,一座“木桥”横跨敖溪河上,李虎指着它说:“那就是钢架桥。”记者有些诧异,因为此桥是黄色的木头结构,丝毫“嗅”不到一点钢架的味道。靠近桥头,李虎用手指了指接近地面的一处未被木头包裹的地方,里面的钢架顿时现了原形。

李虎和宣传工作人员用钢尺丈量了桥身,宽5.9米,长近19米。不对,资料上记载的数据不是110公尺吗?这桥难不成变短了?“外界还有那么多人关注乌江钢架桥,我们真

的很荣幸也很激动,所以我们愿意将钢架桥‘后半生’的事讲给大家听。”李虎的话极具诱惑力,记者已有些迫不及待想听故事了。

1977年,乌江钢架桥被拆成跨后,先后运送到了贵阳息烽、遵义习水两地,一搁就是五年。与读者颜先生描述的一致,1982年,由遵义地区交通局出面协调,欲将钢架桥架于赤水河上,但因河段位置问题等原因,钢架桥未在习水得到二次利用。

“恰在当时,余庆县准备在牛场河上建桥,于是交通部门为钢架桥找到了新去处。”李虎告诉记者,乌江钢架桥最初拉到余庆时,被分成了4跨钢架,经组装后才成了一座大桥。在余庆县城往石阡县聚凤乡方向的牛场河上,钢架桥于1984年建

成通车。转眼到了2009年,余庆改造“涪黄线”,因拓宽公路,只得将钢架桥拆掉一跨。

而被拆的这一跨钢架桥,借敖溪打造千年土司古镇之机,就这样又挪了“窝”。那时还在村管所工作的李虎,见证了钢架桥再次重生。“是用三辆吊车吊起来的,这跨钢架桥被拆成一块一块的,工人对每颗螺丝都进行了除锈、打油,在安桥时还做了个网兜在桥底下,生怕螺丝掉河里,那些大螺丝可是掉一颗都不行。”别以为组装好就完事了,还得在钢架面上铺一层水泥,人车才能安全通车。

2010年,敖溪钢架桥通车,镇政府迁建到了附近,这座桥自然成了当时主要的交通要道。

3 “背井离乡”40年 今后将变身风雨桥

去年10月,敖溪镇政府考虑到钢架桥常年风吹日晒雨淋,易生锈,便用仿木将桥身全部包了起来,还在桥顶搭了胶板,根据桥身两边的钢架结构,装上了当地农耕文化的木雕,看起来非常雅致。

“我们计划2017年对钢架桥进行第二次‘包装’,届时会在桥顶加层盖瓦,建成风雨桥的形式,以方便路人在桥上休息。”李虎介绍,钢架桥建成不到两年,镇政府不远处又修了一座钢筋混凝土的桥,因此钢架桥的作用变得不再那么大。不过,镇政府依然在维护钢架桥。“目前打造这座桥还要花

100万左右,这个钱都可以修一座新桥了。”

为何一直要在钢架桥上“倒腾”?记者得知,敖溪当地之所以对钢架桥“这样”,除了想增加当地地标景观,再有就是此桥具有历史意义,虽然用处已不大,但弃之可惜。如今,敖溪的这跨钢架桥正准备向县文保所申请,如果成功列入县级保护单位后,会继续向市级申请文保单位。

离开乌江40年,钢架桥经历着它的别样“人生”。如今,在牛场河和敖溪河上还能见到它的身影,庆幸有人还记得这座老桥曾经的辉煌。

鲁花食用油推荐度名列前茅

1月11日,2017年(第三届)中国顾客推荐度指数(C-NPS)品牌排名发布。在食用油行业中,鲁花以22.9分名列前茅,这也是鲁花继2015年以来第三次在中国食用油推荐度中获此殊荣。

鲁花以22.9分名列前茅

据了解,C-NPS是中国首个顾客推荐度评价体系,2015年首次推出,由工信部品牌政策专项资金扶持,其主要衡量体系是消费者愿意向他人推荐企业产品或服务的程度。C-NPS是一项测定品牌口碑的重要指标,也是衡量顾客忠诚度的关键指标。

2017年,C-NPS调查区域覆盖全

国35个城市,采用入户面访的调查方式完成,历时12个月,覆盖141个细分行业,涉及被评价主流品牌5600余个,推荐意味着从行为到情感,从产品到品牌的双重认可。

结果显示,2017年中国整体NPS得分为10.3分。其中,食用油行业均值为8.1分。在2017年C-NPS顾客食用油推荐度排行榜中,鲁花以22.9分位居前列,连续三次成为食用油品类顾客推荐品牌。

支柱产业品质严格把关

鲁花集团以“产业报国,惠利民生”为企业宗旨,践行“绝不让消费者食用一滴不利于健康的油”的郑

重承诺,并通过科技创新,生产优质产品,保障消费者“舌尖上的安全”。

作为两大支柱产业之一,鲁花经过6年的科技攻关,掌握了“5S物理压榨工艺”,生产花生油为主,压榨葵花仁油、菜籽油、玉米油、大豆油等多品类为辅的食用油产业链。“5S物理压榨工艺”被专家认为科技含量高,是世界领先的食用油制造工艺,填补了国内外空白,引领了国内食用油工艺发展的方向。

鲁花也因此先后荣获国家级放心油、营养健康倡导产品、国家科学技术进步奖等多项殊荣,成为深受消费者喜爱的中国花生油著名品牌。

