



滨州手机客户端

责任编辑：李鹏飞 肖静
电话：3186761

滨州“5·12防灾减灾日”宣传活动进校园

滨州日报/滨州网记者 孙文杰 通讯员 孙宝柱 郭玉旺

前事不忘，后事之师。2008年5月12日四川汶川特大地震给全国人民带来的巨大创伤永远不可能释去，为了表达对遇难者的追思，增强全民忧患意识，提高防灾减灾能力，自2009年起，每年5月12日被确定为全国防灾减灾日。

5月8日，在第十一个防灾减灾日到来之际，我市“5·12防灾减灾日”宣传活动在滨州实验学校广场举行。市应急局、教育局、自然资源和规划局、生态环境局、住房和城乡建设局、水利局、海洋发展和渔业局、气象局、市消防支队等部门，在广场设置地震、水灾、火灾、台风等防灾减灾知识宣传板和咨询台；滨州地震体验馆基地的工作人员指导学生们开展了应急避险演练，进行了火海逃生、楼房逃生、心肺复苏、伤员包扎、担架制作与伤员搬运等自救互救技能学习体验。

滨州是自然灾害多发地区，风雹、洪涝、低温冷冻等多种自然灾害多发、频发。2016年以来，我市先后遭受了4次台风、10次风雹、6次洪涝灾害，受灾人口累计达101.14万人，因灾造成直接经济损失10.38亿元。此次宣传活动以“提高灾害防治能力，构筑生命安全防线”为主题，旨在进一步唤起社会各界对防灾减灾工作的高度关注，增强全社会防灾减灾意识，提高人民群众的避灾自救技能，最大限度减轻自然灾害的损失。

近年来，市委、市政府高度重视防灾减灾工作，着力加强了地震监测预警能力、防震减灾重点工程建设，启动了民生灾害救助综合保障机制，成功争创为全国、全省开展灾害风险调查和重点隐患排查工程试点地区，全市防灾减灾综合能力明显提升。

今后，全市各级各有关部门将深入贯彻落实上级关于提高自然灾害防治能力的决策部署，完善应急指挥体制机制，深入排查防震减灾风险隐患，充分运用各类科普场馆、教育基地，组织开展灵活多样的防灾减灾体验活动，进一步加强对广大人民群众特别是中小学生的防灾减灾意识和技能的宣传教育。



防灾减灾科普知识讲解。



地震应急避险演练。



心肺复苏。



消防装备展示。



楼房逃生。



模拟地震体验。

黄河三角洲地区第一座黄河大桥

——北镇黄河大桥



滨州市档案馆
资料整理：卢艳 王瑞

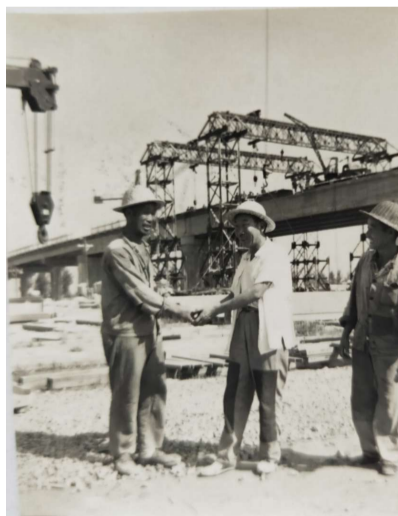
滨州黄河大桥原名北镇黄河大桥，始建于1972年，横跨黄河天堑，是我国一座特大公路桥梁。该桥位于滨州市原道旭渡口下游250米处，横跨滨州市区与小营街道，连接南北两岸黄河大堤，沟通张(店)北(镇)公路，是黄河下游河口区域最长的大型钢桁架栓焊公路桥。

北镇黄河大桥是时代的产物，它身上有着鲜明的时代痕迹。“隔河如隔山，一趟好几天。踩冰淌冷汗，如过鬼门关”。这句民谣是对修建大桥之前黄河下游地区人们涉水渡河场景的真实写照。上世纪50年代，黄河下游北镇段的道旭渡口，就是这样一个个连通黄河两岸的船运中转站。当时由黄河北岸的北镇去黄河以南的张店，全都要依靠渡轮往来穿梭，过往车辆和行人从凌晨3点开始排队等待渡河，有时夜晚尚不能到达。赶上伏汛时期，河水时常漫滩，轮渡也不得不停驶。冬季河水结冰，车辆行人就在结了冰的黄河上穿行，掉进冰窟窿的事情时有发生。上世纪六七十年代正是备战、备荒的年代。70年代初，时任济南军区司令员的杨得志来惠民地区视察，因大水滞留在道旭渡口，费了好多周折才过了河。他认为，从战略战备的角度考虑，建一座大桥是非常必要的。此后，杨得志亲自跑到北京，申请到了中央允许建桥的特别批复。北镇黄河大桥同时被赋予了特级战备桥的使命。

在各级党政、军领导的关注下，在山东省各地市及惠民地区各县的支援帮助下，北镇黄河大桥1971年准备建设，1972年1月1日全面开工，由山东0016工程指挥部设计、施工，济南军区工程兵部队、惠民地区驻地解放军官兵、省交通厅工程大队、地直

各单位干部职工，博兴、滨县、惠民、桓台县民工，交通部大桥局五处等有关单位工程技术人员，三千余人齐心协力，风雨无阻，昼夜不停，不休节假日，让桥梁建设工作加快再提前。“人民大桥人民建，四面八方来支援。”在建桥过程中，全国有十三个省(市)、近一百个单位来工地传经送宝，有十八个省(市)、四百多个单位为大桥造设备、供材料，解决了建桥中的困难；还有的地市和单位派人、送机具参加施工；派剧团、宣传队、电影队来工地进行慰问；驻地广大工农兵群众多次到工地参加义务劳动，共达二万八千余人次。原定两年任务，奋战九个月，除两端引桥核减部分外，于当年10月1日胜利建成通车。总投资1300余万元。施工期间，济南军区司令员杨得志、副司令杨国夫及桥梁专家王超柱先后亲临工地视察、指导。交通部副部长朱春及省、地、县负责人参加了通车典礼。

北镇黄河大桥全长1390.61米，共47孔，48个墩台，150根钻孔灌注桩，最深者近百米。主桥4孔，每孔净跨112米，人字形连续钢桁架449.6米；南端引桥1孔，长10米，为钢筋混凝土板梁；北端引桥7孔，长231米，为预应力混凝土梁；主桥35孔、长700米，为钢筋混凝土丁型梁。桥面铺装沥青混凝土，总宽12米，行车道净宽9米，两侧人行道各1.5米。设计载重为汽—15，拖—80。最大流量为110003/秒，最高流冰水位为15.33米(大沽基点)，流冰厚度30—40厘米，最厚60厘米。通航为四级航道，净高8米。据1982年出版的《中国近代史大事记》一书中记载：(1972年)10月1日，山东北镇黄河大桥建成，正式通车，这是中国目前黄河上最长



的一座公路桥。

因北端引桥连接黄河滩内公路低洼，一旦河水漫滩，即造成南北交通中断。为适应社会主义现代化建设的需要，经省委批准，惠民地区组建大桥改造工程指挥部组织施工，将黄河大桥北端引桥改造接长1542米，至黄河北岸新堤，再接线公路长2200米，通市区黄河二路。南端引桥直线接长公路2500米与南北公路接通。于1984年5月开工，次年11月主体工程竣工，至1987年10月全线通车。共投资近5000万元(含桥头造林设施)。施工期间为保证南北交通，一面恢复道旭黄河轮渡，一面在改

造引桥的东侧架设辅桥。大桥改造接长用吊装、无声爆破、导梁安装、电波阻检验、机筑筑路等先进技术，竣工后，月均通过机动车8000多辆次，为建桥前黄河轮渡运输时的26倍。

黄河大桥的建成通车，结束了惠民地区“隔河如隔山，过河如渡险”的艰难交通运输历史，极大地改善了黄河南北的交通运输条件，对两岸的经济拉动作用显著。同时，也为发展鲁北地区工农业生产，支援油田建设，活跃城乡物资、文化交流，巩固国防，沟通京津及华北、华东地区交通运输，支援社会主义建设等发挥了重要作用。

