

跨越长江，桥架南北

世界桥梁界流行这样一句话：世界桥梁建设 20 世纪 70 年代以前看欧美，90 年代看日本，21 世纪看中国。

□ 记者 | 吴 雪

2019年9月20日下午，随着最后一节钢梁完成焊接，沪通长江大桥顺利合龙，标志着世界首座主跨超千米的公铁两用斜拉桥建设取得决定性胜利。这意味着 2020 年大桥通车后，南通到上海将由现在的 5 小时左右缩短至 1 小时左右，同时为辐射长三角中西部地区提供便利条件。

长江作为中国人的母亲河，同时也是中国南北分界的地理文化符号，为了加强南北两地的联系，从技术条件成熟伊始，便竭尽全力地修建跨江桥梁。从 1957 年 10 月 15 日通车的武汉长江大桥到上海、南京、重庆等城市的江面上相继通车，横跨长江干流的桥梁已超过百座。从半个多世纪前在苏联援助下、举全国之力建设武汉长江大桥，到现在大跨径桥梁居世界之首、技术设计遥遥领先，共和国的桥梁史勾勒出新中国发展的足迹。

一桥飞架南北 天堑变通途

相关数据显示，截至目前，仅宜宾以下的长江干流上，包括在建的长江大桥总量就达 138 座。

不过，在武汉长江大桥建成以前，在长江上修桥，曾是中国人千百年来一个遥不可及的梦想。

新中国成立后，几代中国人的长江大桥梦，终于从蓝图走进现实。1950 年，当时的政务院指示铁道部筹备武汉长江大桥建设。经过一系列研究、设计、鉴定，3 年后，武汉大桥工程局成立。

为了建桥，来自湖南株洲的机电工、山东的铆钉工、1408 名复员转业军人，组成了一支庞大的建桥队伍，在 28 位苏联专家指导下，首创的管柱钻孔法替代了流行了百年的老方法，获得了可行性验证，并为我国后来自主设计、建造大桥埋下了一颗种子。

1957 年 10 月 15 日，在 5 万武汉市民的见证下，武汉长江大桥建成通车，首次把阻隔于长江两岸的武汉三镇联系起来，



武汉长江大桥



南京长江大桥

并作为一座铁路公路两用桥，连接了京汉铁路和武广铁路。多年来，武汉长江大桥承受了 77 次意外碰撞事故的考验，大桥 2.4 万多吨的钢梁无弯曲变形，8 个桥墩表面无一裂纹，一百多万颗铆钉无一松动，全桥无变位下沉。经科学养护，原本设计寿命 100 年的大桥，还可再延用 50 年。

中铁大桥集团董事长刘自明在接受采访时说道：“当时建一座大桥需要举全国之力，要从苏联获得技术援助、进口钢材。现在光我们一家企业，就能同时建设 120 多座各型桥梁。目前大桥局在国内已建设 3000 多座大桥，总长度已接近从哈尔滨到昆明的行车距离。”

21 世纪 世界桥梁看中国

2017 年 8 月，美国 CNN 新闻频道这样报道了一座半个世