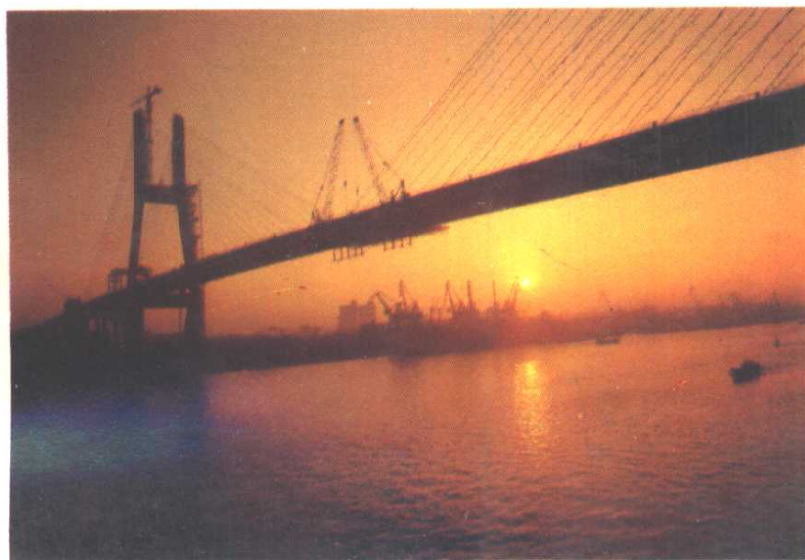


上海市人民政府新闻处 编
上海市建设委员会办公室

PUJIANG DIYIQIAO



浦江第一橋



文匯出版社

PUJIANG DIYIQIAO

浦江第一橋

125/2030.

通訊

浦东图书馆藏

上海浦东图书馆藏书



A20636100058056B

(沪)新登字303号

责任编辑: 朱志鹏

封面装帧: 赵 明

浦 江 第 一 桥

上海市人民政府新闻处 编
上海市建设委员会办公室

文匯出版社出版发行

(上海市虎丘路50号 邮政编码 200002)

新华书店上海发行所经销

吴江伟业印刷厂正文印刷

上海市印刷一厂封面制版印刷

1991年11月第1版 开本: 787×1092 1/32

1991年11月第1次印刷 字数: 167000

印数: 1—14000 印张: 7.125

ISBN7—80531—190—0/G·111

定价: 4.00元

《浦江第一桥》审稿、编辑人员名单

审稿人员：施惠群 吴祥明 吴振标

编辑人员：邹昔民 张载养 潘连生

周永平 费肖燕 沈志芳

程国荣

前 言

上海市区第一座跨越黄浦江两岸的南浦大桥诞生了。这是一座代表我国桥梁建筑先进水平的现代化大桥。大桥三年建成，其规模之雄伟、工艺之严格、技术之复杂、施工难度之高、建设周期之短，是我国桥梁建设史上少有的，堪称为“浦江第一桥”。

大桥，凝结了全体建设者的智慧和汗水，倾注了广大市民的奉献和爱心，寄托了从中央到地方各级政府和社会各界的希冀，实现了上海几代人的“天堑变通途”的夙愿。

南浦大桥是一座世纪之桥。它表达了上海人民在本世纪最后十年“振兴上海，开发浦东，服务全国，面向世界”的雄心壮志，它奏响了“东进序曲”的又一乐章。我们完全有理由相信，随着浦江两岸交通条件的改善，浦东新区这块宝地将迎来丰收的金秋，浦西百年的老城区也将重新焕发青春。

《浦江第一桥》——这本反映南浦大桥建设者业绩的纪事文集出版了。作者透过一条条具有历史价值的信息、一个个富有时代特征的镜头，以饱满的感情和生动的笔触，重现了大桥的建设过程，讴歌了改革开放，赞美了无私奉献，展示了上海光辉灿烂的明天。愿这本文集能成为激励上海人民开拓进取、坚定不移地走有中国特色的社会主义道路的富有说服力的教材。

南浦

大桥

邓小平同志为南浦大桥题写的桥名

目 录

前言

通讯·报告文学

与大桥共命运的决策者们	1
世纪之桥	16
神州第一桥	24
建设者的丰碑	31
众志成城	39
横空出世南浦桥	45
我们的桥	59
大桥魂	72
好样的汉子	84
大桥的故事	93
架起通向世界的桥梁	104
在艰难中崛起	114
大桥的太阳	122
通向新世纪的桥梁	132
急流勇进	160
南浦大桥诞生记	165
南浦大桥的建设者们	170
魂系大桥	175
世界第三大斜拉桥	181

南浦大桥轶闻录	187
---------------	-----

新闻特写

江心合龙 有劳天公	190
百米塔顶牵银索	192
“握手”浦江中	194
巧手连彩虹	196
一桥刷新浦江史	198
合龙前的最后一分钟	201
悠然信步过浦江	203
一张合格的试卷	205
一桥飞架浦江	207
天堑变通途	209
大桥横贯西东	211

附录

南浦大桥建设小资料	212
南浦大桥建设单位名录	219

与大桥共命运 的决策者们

明 萍

黄浦江, 上海的母亲河。

浦西、浦东是母亲河孕育的孪生姐妹, 自从 1891 年浦西的海关钟声敲响后, 浦西在钟声里日益变迁, 换成了高楼叠起、车水马龙的模样, 而浦东则一直在悠远的钟声里沉默, 沉默着。谁能料想, 割断文明交流的竟是孕育她们的母亲!

谁来填平这道文明的“断裂带”? 历史留下了一份难答的考卷。

以为为人民服务为宗旨的共产党人, 按照上海人民的意愿, 出色地填写了这份考卷。

黄浦江大桥使浦西浦东姐妹俩, 你拉起了我的手, 我拉住你的手, 同祖国一齐走, 去赢得一个辉煌的明天。

**决策者的目光越过了滔滔浦江水,
投向东面那片充满希望的大地**

20 世纪 70 年代后期, 中国的历史老人在结束“文革”灾难后, 来不及丢下恼恨的一瞥, 匆匆迈开改革开放的步伐。中

国最大经济中心之一的上海,更是一马当先,而当她策马扬鞭时,深感困难重重,矛盾重重。10年城市人口大爆炸,10年城市基础设施维持旧模样,形成了巨大落差。人们突然感觉大上海怎么变小了,住房拥挤,交通拥挤,商店拥挤,厂房拥挤,空间的拥挤让人憋不过气,上海啥时候得了“鼓胀”病。

上海的出路何在?

高层决策者的目光越过了滔滔浦江水,投向东面那片充满希望的原野,“打过黄浦江去”,向浦东进军!

80年代开始,浦东大地上摆开了“淮海大战”的架势,到处是打桩机的轰鸣声,到处是堆积如山的红砖、黄砂、水泥、石子。一捆捆人民币扔下去,一颗颗汗珠滴下去,一座座楼房雨后春笋般地拔地而起。10年时间,在浦东先后建成了16个住宅小区,总面积达382万平方米。浦西人在不断向东迁移。

30万、50万、70万、110万,浦东的人口在剧烈增加;

20万、40万、60万、100万,过江的人数和车辆已远远超过了现有的越江交通设施的能力;

脆弱的城市基础设施经不起庞大的人流冲击,过江交通天天在“肠梗阻”。轮渡要等,车渡要等,隧道要等,时间在“等”中白白流去,效益在“等”中消失,牢骚在“等”中鼎沸。

为何不在黄浦江上架座桥?!

上海人企盼着。

几代上海人都这样企盼过。

早在清末,青浦人陆士谔于清宣统二年(1910)创作的《新中国》小说中曾描写黄浦江上如何架起了大桥,方便市民到浦东去,但此乃一场黄粱美梦。

1931年,上海地方商绅筹划投资百万美元在董家渡修造

一座钢质浮船桥梁，桥面中央铺设轨道，通行电车，两旁并行汽车、马车，可走行人。桥中设有活动开口，供江上船舶航行，此事已与德国一家公司草签了协议，终因未得到国民党政府的支持而付之东流。

1945年，上海人在欢庆抗战胜利的喜悦中又念起造桥的事。国民党政府在都市计划委员会专设越江工程委员会，茅以升、赵祖康等专家主持筹划，花了三年时间，拟定了3种越江工程方案，当局也拨款2亿元。终因内战爆发，物价飞涨，2亿元只能买20斤茶叶，大桥工程成为“纸上谈兵”。

转机终于来临。

当党的十一届三中全会后的新一届市委和市政府领导的眼光在注视浦东时，一个宏伟的计划已在酝酿之中：架起越江大桥，要让浦江“天堑变通途”。

八十年代，一个春寒料峭的时节，在前市长汪道涵的直接关心和指导下，一份黄浦江大桥可行性研究初步报告首次拟就。素有学者风度的汪市长，端详着这份凝聚着几代人渴望的可行性报告，眼角湿润了，上海人民百年的夙愿就要变成现实了，能不让人激动，他拿起笔当即写道：争取早日拿出合理的方案供市政府审定。

当时，汪市长正在为上海的明天勾划蓝图，指导主持上海城市总体规划的编制工作。浦江大桥立即作为重要市政工作项目列入其中。

上海人终于吹响了征服黄浦江的号角。

黄浦江大桥是名副其实的 “中华牌”，优质的国产货

1982年，一个春光明媚的上午，市政府大楼后厅会议室，

这座古希腊风格的建筑物迎来了各路桥梁专家。来者都是久经沙场的桥梁行家里手。从未有什么工程令他们如此激动过，这座大桥的巨大意义使他们感到双肩一边压着两个字：自豪、压力。

市主要领导亲自到会坐镇。

上海几代人的企望才有一桥，这座桥要对子孙后代负责。

工程如何才能做到投资省，耗工少，优质完美，世界一流。

桥梁专家们经过紧锣密鼓的准备，各自拿出自己最得意的建桥方案。在论证会，各自力陈己见，希望自己的得意之作能够入选。最终，开国内先河的叠合梁斜拉桥桥型力压群芳，独占鳌头，获得了通过。

这种桥是国际桥梁结构专家弗里茨·莱昂哈特在八十年代初提出的构想，是当今世界桥梁的“新潮”，全世界只有两座，一座在加拿大，一座在印度。这种桥把钢和混凝土两种材料的长处发挥得淋漓尽致，造价适中，施工速度快，符合我国的国情。

这种桥的模式对上海的专家是陌生的，好在德国同行们曾答应过提供图纸。当时，这些德国桥梁专家正在印度加尔各答设计一座叠合梁斜拉桥——胡格里桥。但是正当市政设计院的设计上马时，那些德国专家变卦，提出黄浦江大桥由他们设计，否则不提供资料。

此时，日本那里频频招手，日本一财团提出免费为上海设计大桥，并提供贷款，条件是建桥工程必须由他们承包。中国专家组到了日本，看见日本人已经把黄浦江大桥的设计一段段“瓜分”了，中国人心里感到不是滋味。不久，日本方面送来了造桥概算，价格差不多可以造两座黄浦江大桥。

中国的桥梁专家们再也忍不住了，真是中国没有人了，上海没有人了？！中国人有一百年受屈辱的历史，但中国人更有五千年发明火药、造纸、印刷等灿烂文明的历史。所有的中国桥梁专家喊出同一句话：我们自己来造这座桥！

人类征服大自然的意志，首先是自我意志的征服。中国的桥梁专家们勇敢地接受了挑战。

新任市长江泽民得知这一情况，立即对中国专家们的想法给予坚决的支持，他希望这座世界一流的大桥全部由中国人自己设计制造，让它成为名副其实的“中华牌”，誉满全球的国产货。

市领导的支持极大鼓舞了专家们，使他们信心倍增。

李国豪亲自担任大桥科研领头人，实力雄厚的市政设计院专家同科技领先一步的同济大学教授紧密合作，110名设计师硬是在没有外国专家帮助下，奋战了700多个日日夜夜，绘出2500张图纸，用集体智慧凝聚成一座民族的“争气”桥。

后来，一些第三世界国家的桥梁专家站在南浦大桥下，发出感慨道：“我们国家也有世界一流的大桥，可那是外国人设计建造的，不是我们自己的，我们从内心羡慕你们！”

上海的桥梁专家每每听到此，不由对江泽民同志当时的决断充满了敬佩，倘若当年去依赖外国专家，即使大桥造得再完美无缺，对中国人来说，总是缺了点什么，总是美中不足！百年才有一桥，岂不留下了百年的遗憾！

决策只有建立在民主、科学基础上才是可靠的，才能避免失误，少犯错误

黄浦江上造桥难处多，只缘是建在黄金水道上。浦江两岸是林立的仓库、码头、工厂，江中万吨巨轮进出频繁，号称

“水上南京路”。对造桥者来说，桥越低越省钱，桥低则引桥短，动拆迁少，据测算，大桥每升高1米，造价约上升500万元人民币。但桥又不能造得太低，低了岂不等于在黄金水道上安了一把锁，拦了万吨巨轮的道。

主政上海的江泽民同志十分注视方案的优选。他性格随和，有宽厚长者风度，总是鼓励下属发表不同意见，使自己兼听则明。他反复说，对于大桥这样重大工程，决策只有建立在民主、科学的基础上，才能可靠，才能避免失误。

有方案提出大桥建成开启式的，每天定时打开，让万吨轮通过，矛盾倒是迎刃而解了。

可是，江泽民同志考虑得更深、更广：黄浦江上巨轮来去如此频繁，桥一天开多少次呢？万一出了故障，桥开启一半卡了壳，上不去，下不来，不但断了水路还断了陆路。

这个问题一直萦绕在江泽民同志心头。虽然，国外已有不少开启桥的先例，但一旦要用在浦江大桥上，市长显得十分的慎重。

向专家们请教。

这时，正巧交通部长来沪检查工作。江泽民同志前去看望他，俩人谈得更多的是建桥的事。

部长说，万吨轮进港不是想进就进的，要乘涨潮时才能进港出港。开启桥不能定时开，必须船一到就开！

江泽民笑道：真是处处皆学问。

显然，在万吨轮进出如此频繁的黄浦江上建开启桥是不妥的。

经过反复酝酿、比较，决策者从全局出发，权衡利弊，决定采用建固定桥方案。

建固定式大桥，最大的也是最难的问题是寻找大桥高度

的最佳点，既省钱又能让万吨轮通过。这不是坐在房间里凭主观能想得出来，工程技术人员开始了艰苦的反复调查，走访造船厂，察看进出的船只，查阅水文资料。

桥上能不能走自行车，这可是个群众最关心的问题。设计人员反复研究，桥的坡度太陡，自行车就蹬不上去，如果要使自行车能通过，引桥会从浦江边延伸到西藏路。这要拆掉多少房子！况且下班后的职工哪有劲头爬坡十几公里？如果用电梯把自行车送到桥上呢？这样又需要多大的停车场？总之，该想到的，设计人员都想了。

一次次的踏勘、调查、设计；

一次次的争论、论证、评估；

在民主和科学的催化下，瓜熟终于蒂落，水到自然渠成。在1987年市政府第24次常务会议上，多谋善断的江泽民快刀快语地说：黄浦江大桥可行性论证已久，现在可以定下来了。我同意大桥高度为46米，固定式，不走自行车。现在要马上行动起来，向全国建筑师征集设计方案，那一家设计新颖就采用那一家。总之，大桥要有上海城市的特征。说完，他那巨手在空中挥了一下，仿佛写下了一个大大的句号。

1986年7月4日，由江泽民同志亲自签署的《关于建设黄浦江大桥工程项目建议书的请示》送到了国务院，摊放在中央领导同志宽大的办公桌上，请示末尾写道：

黄浦江两岸交通阻塞状况已严重影响本市国民经济的发展和人民生活的改善，因此，建造黄浦江大桥迫在眉睫，它是改造、振兴上海，实现上海经济发展战略的重要措施之一。

姚依林、李鹏、田纪云等先后在请示上圈阅同意。

同年8月14日，国务院批复同意上海黄浦江大桥项目建议书。

上海很快编制了可行性研究报告，其中提到大桥选址在上海的南码头，那里是江面最窄处，又是建造上海内环道路的过江咽喉处，那里紧靠市中心，桥的一头连着浦西的中山南路、陆家浜路。一头接连浦东的浦东南路和杨高路，交通便捷。通航净空高46米，5.5万吨巨轮畅行无阻。大桥全长8346米，选用双塔双索面叠合梁斜拉桥型。桥面宽30.35米，为6车道。大桥主塔外形呈折线“H”型，塔高150米，塔的两侧各有22对高强度拉索与桥面相连，主桥一跨过江，跨度为423米。大桥建成后，每天可通行汽车5万辆，汽车从中山南路到浦东南路只需7分钟。观光者可从桥两侧乘电梯上桥鸟瞰两岸风光。

同年10月13日，国务院在《上海市城市总体规划方案》的批复中又指出：当前特别要注意有计划地建设和改造浦东地区，要尽快修建黄浦江大桥及隧道等工程，在浦东发展金融、贸易、科技、文教和商业服务设施，建立新居住区，使浦东地区成为现代化新区。

建设南浦大桥的意义远远超出了当时造桥的初衷。上海人的精神为之一振。大桥的筹建工作紧锣密鼓地展开了。

1988年3月，国家计划委员会委托国际工程咨询公司聘请45名专家，对南浦大桥进行评估，获得一次性通过。

同年3月31日，刚从北京来上海赴任的朱镕基同志在北京人民大会堂举行的中外记者招待会上宣布：上海黄浦江大桥将于今年开工。

濒临绝处逢新生

1988年12月15日，上海的历史记住了这个日子，在浦东原港务局混凝土预制厂处，高耸入云的打桩机随着建桥总指挥一声令下，气宇轩昂地吼叫起来，硕大的汽锤带着