

27
黑土地
地标

从“地无三尺平”,到被誉为“世界桥梁博物馆”,贵州的桥梁建设成就令人瞩目。桥梁不仅是连接两岸的通道,更是跨越时空的见证者。不同年代、不同等级的桥梁在同一河段、同一区域出现,成为独特景观。见证了贵州从“闭塞”到“通达”的交通变革,折射出时代发展对桥梁功能、技术、理念的重塑。

鸭池河上的七座桥梁如同七枚时代的印章,印在贵州交通史的卷轴上。清朝富商未完成的财主桥,留下遗憾;红军长征时搭建的浮桥,搭起革命胜利的希望;新中国成立后的援建桥,结束了鸭池河依靠渡船运送车辆的历史;而新时代的钢桁梁斜拉桥和中承式空腹钢混结合梁拱桥横跨河面,则彰显着中国建造的硬核实力。

乌江镇五桥并立,它们以“立体交通教科书”的姿态,展现黔北交通发展的时代进程。1965年川黔铁路乌江大桥通车,火车轰鸣声首次响彻乌江峡谷;1997年贵遵高等级公路乌江斜拉桥通车,桥梁建设迈入技术突破新阶段;2008年兰海高速公路乌江特大桥竣工,被称为标志性工程。2018年,渝黔快速铁路乌江大桥投用,让遵义融入重庆、贵阳“一小时经济圈”。

花江峡谷的四座桥梁见证了历史与现代的交会:建于清光绪年间的铁索桥已被列为省级文物保护单位。2003年通车的关兴高等级公路北盘江大桥,被誉为世界级大桥;9月28日即将通车的花江峡谷大桥,以全长2890米,主桥跨径1420米,桥面到水面高度625米,被称为“横竖”都是世界第一。这些横跨在同一区域峡谷的桥梁,用不同的建筑语言讲述着同一个主题:贵州交通的每一次跨越,都是中国式现代化进程的生动注脚。

重安江三朝桥相距很近,浓缩了贵州桥梁技术的进化历史。清同治年间的铁索桥,19根铁链承载着商旅的往来足迹;抗战时期茅以升设计的石墩钢桁公路桥,石墩与钢梁的组合折射出桥梁专家的智慧,为运送抗战物资作出重要贡献;1995年通车的钢筋混凝土结构的曲拱桥,表现了现代桥梁技术新发展。

这些矗立在峡谷与河流上的桥梁,用不同的形态讲述着同样的故事——关于技术的突破、发展的突围、精神的传承和一个地区与时代的共同成长。

——姚曼



花江四桥飞架显通达

贵州日报天眼新闻记者 王子琪

2003年,更远的江面上,关兴高等级公路北盘江大桥通车。388米长的桥身距江面486米,当时是同类桥梁中的中国第一、亚洲第二,也是连通关岭与贞丰的首座世界级大桥。

如今,花江峡谷大桥已巍然横跨于峡谷之上。这座全长2890米、主跨1420米、桥面距水面高度625米的超级工程,成为新的世界第一高桥,9月28日将正式通车。桥两岸昔日2小时的路程,今后只需2分钟。

“我们规划了多维度、立体化的观桥点位。游客既可以泛舟江上仰观大桥雄姿,也能够乘坐直升机凌空俯瞰。”花江镇党委副书记杨秀云介绍,大桥虽未通车,却已成为旅游热点,近期日均游客量持续破千。

杨秀云表示,这座“横竖”皆世界第一的大桥,还是融观光、运动与旅游服务于一体的桥旅综合体。随着大桥贯通,黄果树瀑布、关岭化石群、花江大峡谷景区、贞丰双乳峰等景点如珠链相连,一条新的黄金旅游带正于古老峡谷间加速形成。

从人行桥到公路桥,从区域性大桥到世界级工程。四座桥,跨越120余年,见证了当地交通的发展变迁,是花江大峡谷里最为独特的风景。

桥也改变了人对空间的感知。“过去回老家,要提前准备很久;等花江峡谷大桥通车后,早上从贵阳出发,1小时50分钟左右就能在花江吃上剪粉喽。”务工人员吴雨晨笑着说,“桥,让贵州变小了,让我们的活动半径变大了。”

江水之上,四桥并立,各居其位,各司其职:铁索桥已被列为省级文物保护单位,花江大桥仍在发挥作用,北盘江大桥上车流不息,花江峡谷大桥激发新流量。在龙险峰看来,桥不仅是跨越障碍的建筑,更是一代代人共砌的通达之道、发展之路。

——姚曼

图源:中央电视台国防军事频道

图源:安顺日报

图源:安顺日报