

27°黔景

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提篮拱桥横跨河面，则彰显着中国建设的硬核实力。

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年贵遵高速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

鸭池河七桥迭代破险阻

贵州日报天眼新闻记者 赵珊珊

“鸭池河自古便是毕节通往黔中的必经之路。河谷深切，水流湍急，千百年间，河上一直未有桥梁，往来人马车辆全靠木船摆渡。”黔西市大关镇主任科员张光鸥介绍。据《黔西县志》记载，清道光年间，一位以贩卖川盐为业的梅姓富商，曾耗费巨资雇人花数年时间打造数百块大石墩，欲在鸭池河上架桥，但终未成功。当地人称之为财主桥。

1936年2月，红二、红六军团长征转战黔西、大定（今大方县）、毕节一带，需要强渡鸭池河，在当地群众的拥护和支持下，河面上搭建起一座长约100米，宽2米的浮桥，让两个军团1.8万余名红军战士顺利渡过鸭池河。“这是鸭池河上出现的第二座桥，也是第一座能真正让行人安全通行的桥。”张光鸥说，人们后来称它为红军桥，它不仅为红军顺利强渡乌江提供了保障，更在开辟黔西北革命根据地的过程中发挥了关键作用。

新中国成立后，鸭池河迎来了桥梁建设大发展的时代。1958年7月，由苏联专家米丘林带领团队援助修建的钢索吊桥正式建成通车。这是新中国成立后贵州修建的第一座钢索吊桥，结束了鸭池河依靠渡船运送车辆的历史。这座桥也因此被当地群众称为援建桥，成为鸭池河上的第三座桥，为了纪念这位专家，鸭池村改名为丘林村。

改革开放的春风吹遍神州，鸭池河上的桥梁建设步入快车道。“20世纪80年代，为了方便运输电厂大坝的施工材料，当地在鸭池河上修建了一座临时施工吊桥，这是这条河上的第四座桥。”张光鸥介绍，这座临时吊桥不仅为电厂大坝施工提供了便利，还有效缓解了当时鸭池河大桥的堵车问题，不过随着施工结束，这座临时吊桥已被拆除。

1995年，321国道清华路段启动改造工程，施工方在鸭池河铁索吊桥旁新建了一座钢混拱桥，并于1997年正式通车。这座桥的建成，结束了鸭池河上车辆只能单向过桥

的历史，它便是鸭池河上的第五座桥梁。

“进入新时代，鸭池河上的建桥工程不断取得新的突破。”张光鸥说，2014年8月，贵黔高速公路建设项目启动，鸭池河大桥作为其中的关键工程同步开工，2016年7月正式通车。这座大桥全长1450米，主跨达800米，是当时世界上已建成的最大跨径钢桁梁斜拉桥，成为鸭池河上的第六座桥；同年，成贵铁路建设中需要跨越鸭池河，施工团队又于2019年建成一座中承式空腹钢混结合提篮拱桥，这座桥的跨径在同类型桥梁中位居世界第一，成为鸭池河上的第七座桥。

如今站在鸭池河畔，抬头可见一座座“钢铁巨虹”横跨河面，低头能望见当年的“红军渡口”静静伫立。丘林村的歌声仿佛仍在鸭池河上方回荡：“丘林那个桃花满山红，红军那个路上果子香”。从临时搭建的木质浮桥到现代化的钢桁斜拉桥，从烽火连天的革命岁月到如今成为文旅发展的热土，鸭池河上的七座桥，已超越了交通设施属性，而化为一首跨越时空的精神赞歌。



清代修建鸭池河桥留下的石墩。受访者供图



鸭池河上的红军渡口。受访者供图



鸭池河上的援建桥。受访者供图



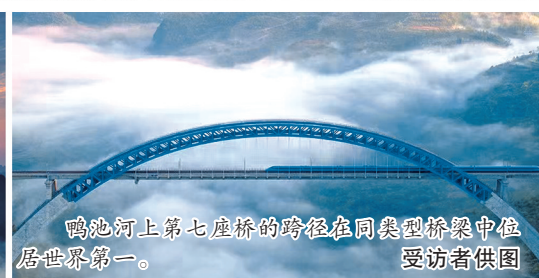
鸭池河上的临时施工吊桥。受访者供图



鸭池河上的第五座桥梁结束了车辆只能单向过桥的历史。受访者供图



鸭池河上第六座桥是当时世界上已建成的最大跨径钢桁梁斜拉桥。受访者供图



鸭池河上第七座桥的跨径在同类型桥梁中位居世界第一。受访者供图

乌江五桥并立跨世纪

贵州日报天眼新闻记者 明雪

千里乌江，穿越播州，在崇山峻岭间一路向东。在遵义市播州区乌江镇，不足两公里的乌江峡谷间，五座风格各异的桥梁如钢铁脊梁横亘碧波，从20世纪60年代的川黔铁路乌江大桥，到21世纪的渝贵快速铁路乌江大桥，它们好似“立体交通教科书”，镌刻着黔北从闭塞到通达的时代印记。

1965年10月1日，川黔铁路乌江大桥通车，火车轰鸣声首次响彻乌江峡谷。川黔铁路乌江大桥于1957年动工修建，是川黔铁路的重要组成部分。该桥终结了乌江镇“乌江无桥”的历史，在此之前，两岸群众往来全靠渡船，汛期时常望江兴叹。铁路桥的出现，让黔北与外界的物质、人员交流有了稳定通道。

1972年7月，川黔公路乌江双曲拱大桥竣工。这座钢筋混凝土桥梁全长约300米，在三线建设热潮中通车。彼时，它承载着公路交通的重任，让汽车替代了部分渡船，推动了区域经济发展，方便了群众出行。

1997年11月，贵遵高等级公路乌江斜拉桥通车，标志着乌江桥梁建设迈入技术突破新阶段。作为中国首座斜拉桥与吊桥有机组合而成的预应力钢纤维混凝土公路桥梁，它以461米的桥长、独特的结构设计斩获1999年贵州省科技进步奖一等奖。“以前从乌江到贵阳要4小时，到遵义要1至2小时，这座桥通车后，时间大幅缩短。”乌江镇地方文化研究专家陈世明介绍，如今，该桥已转为210国道公路桥，持续服务当地通行。

2005年10月，兰海高速公路乌江大桥动工。2008年4月，该桥全面通车。它坐落于乌江渡电厂大坝下游与乌江双曲拱桥之间，凌空跨越乌江干流及乌江镇中心城区，平直连通南北两岸山头。这座桥全长1452米，主桥墩高151米，桥面距江面最高处达173米，曾在同类桥梁中有着“亚洲最高”的称号，是贵州高速公路发展的标志性工程。

2018年1月，渝黔快速铁路乌江大桥投用，为“跨世纪建桥史”写下新篇章。这座桥让遵义融入重庆、贵阳“一小时经济圈”，也改变了乌江镇老君关村村民的生活。“以前外出靠坐船，现在游客坐高铁来，走路就能到我的度假村。”在老君关村村民余宪兵经营的“乌江渡码头度假村”里，游客们一边品尝地道道的乌江豆腐鱼，一边远眺五桥齐跨乌江的壮美景观，热闹非凡。

桥梁通，产业兴。在乌江镇高速路口高家堰的养龙村，乌江干流峡谷、温泉带、古盐道文化与“乌江鱼”美食，形成独特资源叠加，打造“黔北滨水休闲第一村”的先天优势突出。辖区内26家乌江豆腐鱼餐馆聚集，形成了特色美食一条街，每年吸引重庆、贵阳等地的游客超50万人次，年产值近1200万元。

如今，乌江镇已将五桥景观纳入旅游开发核心规划。昔日的交通要塞，正成为展示贵州交通变革的“窗口”。从解决有无问题的铁路桥，到追求速度的快速铁路桥，五座桥梁并立，不仅是黔北交通史的缩影，更是当地经济社会腾飞的见证，为乡村振兴铺就了通达之路。



川黔铁路乌江大桥。田维东 摄



川黔公路乌江双曲拱大桥。喻星旭 摄



乌江镇境内的乌江五桥。李仁军 摄



渝黔快速铁路乌江大桥。李仁军 摄



兰海高速乌江大桥。乌江镇政府党办供图

重安江三桥紧邻述变迁

林浩 贵州日报天眼新闻记者 舒畅

位于黔东南州黄平县重安镇重安江上的三朝桥，是目前已知国内外仅有且至今保存完好的，间距最窄处仅10米的一组不同时代、不同风格、不同类型的桥梁建筑群。

据《贵州桥梁志》记载，三朝桥由南端的清代铁索桥、中间的民国钢桁桥、北端的现代钢筋混凝土曲拱桥构成。

南端的铁索桥修建于清同治十二年（1873），时任贵州提督的湘人周达武（又名周渭臣）率兵路经重安江遇发洪水，舟楫不通，兵将受阻，后筹银两建造了这座铁索桥。该桥长36.5米，宽3.55米，距水面10米，有铁索19根，重7吨多。其中17根为桥底链，2根为桥栏。桥身外露铁链为46扣，扣长约80厘米，扣宽约15厘米，直径5厘米。便于游人观赏通行，后在桥链上铺设了木板。铁索桥的建成，结束了重安要有渡无桥的历史。历经百余年风霜雪雨，铁索桥至今仍光洁亮丽。

1938年春，著名学者闻一多途经重安，曾考察重安江铁索桥，并留下了“重安江链子桥”速写名作。

三朝桥中居中的是抗战时期修建的石墩钢桁公路桥，由著名桥梁专家茅以升设计。1938年，为抗击日本帝国主义入侵，在铁索桥北端10米处又

架设了一座钢桁桥，1939年5月建成通车。该桥长58.4米、高12.8米，桥面净宽3.1米，两边护梁高3米，单行道，桥面铺设厚实木板。建成通车后，通过这座钢桁桥运送大量的滇缅抗战物资，为中国人民抗日战争作出了贡献。1949年黄平解放前夕，溃逃的国民党军队在中国人民解放军追击下，从镇远经黄平重安逃往贵阳方向时，为阻止解放军过江，国民党军队用重磅炸药将桥梁炸断，同时炸塌了铁索桥重安一端的固定物。1950年2月，中国人民解放军第二野战军第17军将之修复。

三座桥中位于最北端的是钢筋混凝土结构的曲拱桥。1994年秋，贵州省交通厅为适应现代化交通建设的需要，拨专款在钢梁铁桥下方40米处修建钢筋混凝土大桥，1995年建成通车。该桥长60米、宽10米，设有人行道。桥面扶栏高80厘米，可同时容两辆汽车通行，承重量为25至30吨。大桥两端各修建一座小巧玲珑、古朴典雅的桥亭。

建于不同历史时期的铁索桥、钢桁桥、曲拱桥是历史变迁的见证，三桥横卧江面，100多年时光在这里浓缩，讲述着三段不同的历史，纵向呈现中国的桥梁技术演变。



黄平县境内的三朝桥，由清、民国、新中国三个不同年代修建的桥梁组成，是贵州桥梁史的缩影。受访者供图



北盘江上的北盘江铁索桥。安顺日报供图



花江大桥。安顺公路管理局供图



关兴高等级公路北盘江大桥。图源：中央电视台国防军事频道



即将通车的花江峡谷大桥。安顺日报供图

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日即将正式通车。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，近期日均访客量持续破千。

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、关岭花石群、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，更是一代代代人共砌的通达之道、发展之路。

峡谷津衢
世代通达
天堑变通途的史诗

桥瞰黔景