



找记者 上壹点
A14-15

齐鲁晚报

2022年6月30日
星期四

阅
人
文
知
齐
鲁

美编：陈明丽
编辑：向平



百年铁桥，记录古城世纪嬗变

驻足济南泺口古渡，或站在鹊山之上，或登上华山之巅，都能远望到一座桥。它犹如一条铁龙，横卧黄河之上，这就是泺口黄河铁路大桥。它是津浦铁路的咽喉，其跨度之大，工程之精湛，在20世纪堪称世界经典。这座铁桥被《中国铁路桥梁史》收录，是全国重点文物保护单位，入选第一批中国工业遗产保护名录，是目前黄河上唯一一座承担铁路运输任务的百年铁桥。

历史在续写，铁桥由交通之桥嬗变为文化之桥、精神之桥，承载着济南古城的沧桑之变，见证着中华民族的崛起与腾飞。

□高杰

历史之桥——回眸百年历程

泺口黄河铁路大桥北连德州站，南接济南站，是津浦铁路的重要组成部分，随津浦铁路的铺筑而诞生。

津浦铁路的铺设分南北两段进行，南段于1911年10月建成通车，北段1911年11月建成。南北两段分别通车，各自运行，暂不能实现直线通车。因为那时，连接南北段的黄河铁桥正在建造中，尚未竣工。百年之前，在天堑黄河之上建造千米跨河铁桥甚为艰难，是津浦铁路修建中遇到困难最多、最大的工程。

黄河铁桥由德国孟阿恩桥梁公司承建，总造价为1166万德国马克，折合当时库平银454万两。为选桥址，清政府曾历时3年勘察、比选，最终选定泺口。泺口北枕鹊山，南依大坝，黄河蜿蜒千里至此，平缓稳定，是建桥的理想位置。但洪水期水面宽约1300米，水深10.9米，对大桥用材及桥墩设计要求高。

当时，中国铁路工程专家詹天佑前来济南实地勘探，最终确定施修方案。

泺口黄河铁路大桥正式动工时间为1909年7月。河道北漫滩广阔，建有8孔跨度91.5米筒支钢桁梁；河道南漫滩狭小，建有1孔跨度91.5米筒支钢桁梁，用桩1270根。“杠杆法”对桩柱载重测试，每桩承载能力达150吨，为设计载重能力的2倍。第四个桥墩，上有气闸。第8、9、11号桥墩为气压沉箱加桩基础，第10号桥墩为气压沉箱基础，沉箱采用内挖法下沉。孔跨度为164.7米，是全国孔径最大的铁路桥梁，在当时世界桥梁中也是稀有。

1912年11月16日，黄河铁桥竣工，津浦铁路全线贯通，一桥飞架两岸，天堑变通途，结束了以黄河为界、分南北两段通车的局面。千米大桥，横跨黄河，不啻一道雄姿壮观的风景线。

后来，针对大桥隐患，政府曾多次整修加固。由于黄河水含沙量大，河床淤高快，桥下河床平均淤高2.3米。应防汛安全之需，1991年4月21日起，全桥封闭，所有客货列车，欲过黄河，改经位于齐河县的曹家圈大桥。饱经世事的泺口黄河铁路大桥也似乎完成了它的历史使命。

1992年，国家决定修筑邯郸至济南的铁路时，有专家提议，泺口黄河铁路大桥仍有使用价值。邯济铁路引入济南枢纽工程于1999年12月竣工，对泺口黄河铁路大桥进行了抬高，替换了纵梁，铺设新桥梁。2000年5月31日，邯济铁路开通，泺口黄河铁路大桥重新启用。2006年，京沪铁路进行电气化改造，这座百年黄河铁桥老骥伏枥，精神矍铄，再次焕发勃勃生机，春运期间日通行列车达28对，是目前仍然承担铁路运输任务的唯一一座黄河铁桥。

磨难之桥——锤炼坚韧之志

泺口黄河铁路大桥，是兵家必争之地，又命运多舛，多次遭到人为摧毁，但它历经数次战火仍然屹立不倒，让人心生崇敬。

1928年北伐战争中，首次被炸。大桥8号墩台被安插火药，顶部炸掉约3.8米，第8孔梁及第9孔的端横梁坠落在桥墩上。中断运输8个月，花费2.01万元修葺。1929年9月通车。谁料，这只是个开端，在此后的20余年里，铁桥屡遭战争破坏。

1930年中原大战爆发。铁桥二次被炸。战场在陇海、津浦、胶济铁路沿线展开。蒋介石与冯

玉祥、阎锡山的联军隔河炮战，击伤大桥钢梁多处。6月5日，韩复榘炸毁铁桥。8月，蒋介石组织反攻，铁桥未免遭遇池鱼之殃。9月，山东战事结束，无辜的铁桥同周边百姓，脱离战火苦海。可这份寂静只维持了7年。

1937年11月，日军南犯济南，韩复榘率部南逃前夕，命令将大桥炸毁。第9、10号桥墩水面以上全被炸飞。3孔悬臂梁断裂坠入河中，第3、4、5、6、7、8各孔钢梁均一端坠地，钢梁杆件被炸伤87处之多。钢梁七零八落，状若“w”，几近报废，这是大桥所经受的最严重的破坏。

1949年2月，泺口黄河铁桥最后一次被毁，国民党军队派飞机轰炸，炸断了大桥的3孔钢梁部分焊件，炸伤悬臂梁，当时技术有限，只进行了电焊修补。

修复后炸毁，炸毁后修复。这座百年黄河铁桥每一处受伤的旧痕，无时无刻不在诉说着这座铁桥的多舛命运。

文化之桥——内涵厚重深远

文化是一个国家的灵魂，是一个民族的精神支柱。济南历史文化悠久深厚，华不注山与鹊山隔黄河相望，犹如两花并蒂，成“鹊华秋色”之绝世美景。赵孟頫用《鹊华秋色图》把鹊山、华山共于一景，成为千古绝唱；民国时期，张毓蓁用“清泺小铁路”把小清河和黄河连接，创造出济南近代运输业的辉煌时刻。

“清泺小铁路”俗称窄轨铁路，轨距只有100厘米，由山东盐运使张毓蓁出资修筑。津浦铁路通车后，张毓蓁与津浦铁路局会商，拆除小铁路，改修为津浦铁路支线，据《续修历城县志·盐法》中描绘：“衔接正轨，沿路各县需盐，均可由黄台桥装车，直达本境，商民称便。”

鹊华楼是济南黄河文化的新地标。泺口浮桥、鹊华秋色、黄河铁桥均为济南最靓丽的黄河文化名片。目前，济南已建成齐鲁大桥、凤凰大桥、黄河大桥复线桥、黄河第一隧道（济泺路隧道）等跨黄大桥。桥隧畅通，两岸通途，济南正从雅致的“大明湖时代”向恢弘的“黄河时代”迈进。

“泉”和“水”是济南的灵魂与命脉。展望未来，日新月异的济南先行区，将把黄河变为城中河、幸福河。雄伟的泺口黄河铁路大桥或许退役成为黄河上的步行桥；“星空顶”的济泺路隧道，给古老黄河增添姿色。不远处雄浑的黄河、举目可见的蓝天绿树一同构成了大河之畔的蓬勃盛景。

潮平两岸阔，风正一帆悬。滔滔黄河，见证了华夏民族的屈辱与奋起；百年大桥，记录着古城济南的历史，诉说着一座老城一个世纪的嬗变。



修建中的泺口黄河铁路大桥

承载名人光辉的百年铁桥

□高杰

津浦铁路泺口黄河铁桥的百年历史中，很多名人与其结缘。

■詹天佑

五易其稿，提出建桥修改方案

詹天佑是中国铁路工程专家、京张铁路局会办兼总工程师。1908年8月，孟阿恩桥梁公司与津浦铁路签订建桥合同。山东省道员丁达意考虑到因桥墩阻水而易引起河防隐患，要求重新设计，屡次商榷无果。12月30日，詹天佑实地勘察，掌握铁桥修建情况和历年水文变化情况后，提出“减少桥墩、扩大桥孔、加固堤身”的方案，双方欣然接受。

泺口黄河铁路大桥图纸，根据詹天佑意见，修改完善五次。最终确定方案为：全桥11座桥墩12孔，桥长1255.20米；梁下留有充分的通航空间；桥上铺设单线线路，留有铺设双线的余地；载重为E-35级；按7度地震烈度设防等。

■孙中山

乘小火轮考察大桥桥墩

1912年9月26日凌晨5时，孙中山乘专列从天津启程南行，抵达济南境内，在黄河北岸下车，换乘小火轮渡河到达黄河南岸。行至河中心，孙中山视察了大桥桥墩。午后3时船到泺口码头，孙中山登上正在施工的黄河铁路大桥视察。孙中山在济南下榻于津浦铁路宾馆。这座建筑位于经一路北头，馆驿街西头，至今犹存。

■周恩来

冒洪峰之险，视察大桥安危

1958年，黄河出现特大洪峰。泺口黄河铁路大桥出现险情，洪水严重威胁到大桥和济南人民的安全，周总理于8月6日上午飞抵济南。下飞机后，直奔黄河铁桥视察险情。

周总理一行，步上大桥，从南端走到北端，又从北端走向南端，历时60多分钟，对大桥修理加固部位作了指示，铁路局立即组织抢险施工，采用打铁桩加强桥梁平面的稳定性、修筑防水屏障阻挡水流冲击等方法，并对10号桥墩抛石笼加以特别防备。事后证明该方法能有效保护桥墩免受洪水冲击。

1977年，有关部门在铁桥旁修建周总理视察泺口黄河铁桥纪念地石碑，这座石碑默默地叙述着老一辈领导人对百年黄河铁桥的关切之情。

■王士栋

抢险护桥，英勇牺牲

新中国成立后，国家派军队对大桥常年戍守。1967年5月13日晚，守卫铁桥的王士栋，冒着狂风暴雨，搬运横卧在铁路道轨上的障碍物。大桥和列车得以安全，而他却献出宝贵生命。事后，王士栋被追认中共党员，荣记一等功。《大众日报》为其发表社论，赞扬王士栋的英雄事迹。1967年，修建王士栋英勇抢险塑像。