

新湖南史记

第五章

变迁

- ◆一座山
- ◆一丘田
- ◆一家厂
- ◆一条路
- ◆一座桥
- ◆一条线

- 企划 马宁 杨铁原
- 责编 李继峰
- 视觉 刘谦
- 版式 吴希 刘岳
- 校对 程小林

本报记者 陈永刚

1972年的9月30日，对于古城长沙而言，绝对是一个值得纪念的日子。这天，长沙湘江大桥（现改名为橘子洲大桥）建成，长沙举城欢呼，彻底告别了千年来依靠渡轮过湘江的历史。

1972年10月1日出版的《湖南日报》描述了橘子洲大桥开通的盛况：“省、市党、政、军负责同志，同群众一道，举行了庆祝游行，游行队伍以三辆彩车为前导，近百辆满载工农兵代表的汽车，徐徐通过大桥。”

从1971年9月6日开始施工建设，短短一年时间，一座横跨湘江的大桥，就奇迹般地腾空而起。即使在高度机械化的今天，这也是一个难以想象的速度，当年硬是凭着全民上阵和建设者们的一腔热血，创造了这样一个人间奇迹。

曾是中国惟一有河无桥的省会

长沙市区三面环水，西临湘江，北靠捞刀河，东北则为浏阳河。河水滋养着长沙古城，同时也限制了长沙的发展。行人、商贩往来于大江东西，只能靠轮渡和木筏，被称为中国最后一个有河无桥的省会城市。

当时长沙的轮渡码头，位于今天橘子洲大桥的东端，也就是五一西路与湘江大道的交汇处。在那个河运繁忙的年代，这里的长沙港大楼也就成了湘江边上一座标志性的建筑。原长沙港务局退休职工陈定球介绍说：“当时湘江两岸的人来往很不方便，先坐轮渡到橘子洲东头，再走到西头换乘，过一趟江一般要40分钟。过年过节，排队的人和车更多，过一次渡要二三个小时。”

为了图方便，湘江沿岸的居民，更愿意乘坐江面上随叫随走的小木筏子，既省去了换乘的麻烦，而且比轮渡一毛钱的票价便宜两分钱。还有的人，干脆自己游过去。省建六公司的陈世满就是当年单位上的民兵排长，“那时候我们搞民兵拉练都是游湘江，当时橘子洲上都是菜地，我们游到洲上，摘根黄瓜吃了，休息一下继续往西头游。”

陶铸拍板修桥

曾任湘江一桥建设指挥部副指挥长的王蔚深老人回忆说，1965年，时任中共中央中南局第一书记的陶铸到长沙视察工作，在去岳麓山的途中，他看到了长沙人司空见惯的一幕——过河的车辆和行人在五一路上浩浩荡荡排起了长龙，足足有两三公里。正是这一幕，让陶铸做出了一个影响了长沙几十年和几百万人的决定——“你们应该修一座桥。”他还当场表态：“修桥的钱，你们出一半，中南局出一半。”

王蔚深老人说：“当时建一座桥大概需要1600万元，我们只要筹800万就可以了。但是，‘文化大革命’一来，建桥的事就耽搁了。一直到1971年，当时的领导觉得建桥的事不能再拖了，又重新提了出来。当时决定搞‘三个一’：彻底拉通五一路，修一座桥，建一个车站（现在的长沙火车站）。”

“当时国内两座最著名的桥是武汉和南京的长江大桥。1971年，长沙市革委会大桥建设指挥部在考察了那两座桥后，决定搞‘双曲拱桥’（桥身的主拱圈在纵、横两个方向都呈拱形）。武汉和南京的长江大桥都有桥头堡，行人上下桥是通过桥头堡。我们开始的设计也是有桥头堡的。广东的一名工程师认为桥头堡不好看，建议搞旋梯式，指挥部采用了他的建议。”

就在大桥设计阶段，有人提出了比修桥更大的想法：在湘江底下挖隧道，横穿橘子洲，把灵官渡和牌楼口连起来。但挖隧道造价太高，而且费时费力，这个方案没有通过。

对于桥梁的选址也有两种意见：一种是在灵官渡和湖南大学牌楼口中间起建，这样，过境车辆就不会引到城市中心来。还有个观点是要尽量方便市民过江，建议将桥头与五一路连起，拉通成一线，便于城市合理规划，这个方案得到了大多数专家的认同。

“人海战”创造奇迹

作为铁道部大桥局第五桥梁工程处的工人，代诗近和朱怀明都是湘江大桥的建设者。

1971年9月，第五桥梁工程处在担架枝柳线5座大桥施工任务的同时，抽调一、二、三工程队及修配厂，运输队部分人员担任长沙湘江大桥下部工程施工任务。400多人的队伍，乘坐38辆解放牌大卡车，浩浩荡荡开进长沙城。长沙市组织了隆重的欢迎仪式，几千市民在溁湾镇打着横幅标语，喊着欢迎的口号。大家当天就发了新工作服、安全帽，还搞了会餐，热热闹闹开始了大桥建设。

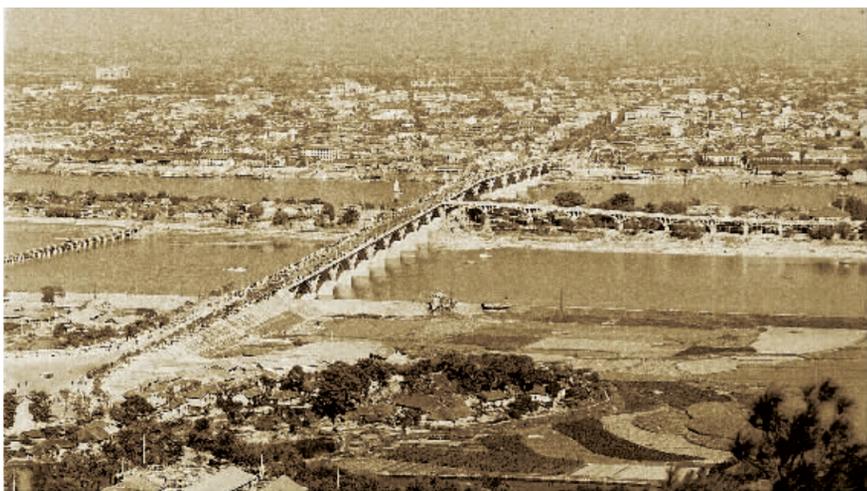
作为一支在全国修建了30多座大桥的队伍，两位老工人都认为湘江大桥的建设工艺并不复杂，采用明挖、沉井和钢板桩进行基础施工，简单点说就是用钢板围个桩，掏空水和沙，把沉井打下去，再在上面砌桥墩。也是天公作美，1971年冬天，湘江遭遇历史最低水位，很多原本计划在水下施工的项目成了水上施工，这使得桥墩的建设进度大大加快。

除了专业的修桥队伍，长沙动员了80万人次的机关干部、厂矿工人、大中学生参加义务劳动。

一座山，一丘田，一家厂，一条路……三湘大地的每一寸土地，都浸透了共和国建设者的辛勤汗水，都见证了新湖南的沧桑巨变。

一座桥：

连接历史和今天



上世纪70年代的橘子洲大桥。

唐大柏 摄



今日橘子洲大桥。

本报记者 徐行 摄

“当时的人们，有钱出钱，有力出力，不求回报，只求大桥快点竣工。工地上的大喇叭每天播着挑战书、应战书，到处红旗招展，歌声嘹亮，一派热火朝天的场面。”长沙市民王丽霞称当时的修桥工程是“人海战”，修桥分专业队和业余队，王丽霞属于业余队，他们的任务是移山，“从现在河西下桥的路口到枫林宾馆，这一路当时都是山，我们的任务就是把山推平。”

强烈的修桥愿望极大鼓舞了群众的战斗力，凭借最简单的工具和肩挑手提，长沙人硬是在一年内架起了这座桥。

天堑变通途

“湘江大桥的建设，包括周边的拆迁，一共只用了2000万元。”王蔚深说，现在的麓山宾馆、芙蓉路上的八一路跨线桥，都是用湘江大桥建设的节余资金建设起来的。

当时的设计原则是：实用第一；经济第二；适当条件下尽可能地美观，放第三位。考虑到农民脚踏车、拖板车进城，特意把坡度设计得很小。河东的坡度是2.7%，河西是1.3%。当时车子少，设计的车流量是每天5000部（辆），桥面宽20米，车道宽18米。

大桥建成后，沟通了湘江两岸，不仅改善了市内交通，也使长沙与湘西的益阳、常德、吉首等地联系更加紧密，方便了群众，大大促进了当地的工农业发展。

岁月悠悠，30多年过去了，随着长沙经济的发展，橘子洲大桥已是不堪重负，每天过往行人车辆不知是当年的多少倍。今天的橘子洲大桥，就像家中的大姐一样，和她的“妹妹”们在湘江上形成了六桥卧渡的壮美景象，仍然在默默承担着她的使命。

题图照：黑石铺大桥。本报记者 张目 摄



长沙湘江“六桥一隧”示意图

见证一座城市的光荣与梦想

本报记者 陈永刚

谈起长沙市60年来的城市变迁，长沙市建委主任陈鲁青感慨良多，他用“沧桑巨变”来形容这种变迁。

1949年，中华人民共和国成立，长沙在经历了“文夕大火”的损毁和抗日战争硝烟的重创之后，在一片废墟上开始重建与发展，但囿于种种历史和客观原因，建设规模和发展力度不大。在上世纪五六十年代，长沙城区还一直是路不平、灯不明、水不清、沟不通，城区面积狭小，民间的说法是“南门到北门，七里又三分”，市区面积只有6.7平方公里，道路总长134公里，市内街巷798条，都是麻石路面。

步入70年代，长沙以1972年橘子洲大桥通车、1977年建成新火车站、1978年全线拉通五一路等为序幕，开始谱写城市建设30余年的辉煌篇章。1993年，长沙市委市政府提出了“一洲两岸，西文东市，山水洲城，六桥三环”的长沙建设新思路，这是思想观念的一次飞跃，长沙城市建设步入快速发展时期。2000年是长沙城市建设史上的又一转折点，标志性工程是五一路拓改项目，不仅拓宽了一条城市主干道，更重要的是拓宽了城市建设新思路。接下来经历两个“三年大变样”的建设期，长沙的整体面貌发生了翻天覆地的变化。2007年，长沙市委、市政府再次提出城市建设“再掀新高潮，凸显新风貌”的目标要求，着力打造创业之都、宜居城市和幸福家园，长沙城市建设的规模与速度再创新高。

回顾长沙城市建设60年发展历程，硕果累累。

一是城市建设的规模今非昔比。1978年，长沙建成区面积53.04平方公里。2008年，长沙市区面积已达598平方公里，建成区面积181平方公里。近5年年均扩大10平方公里，已跻身特大城市行列。

二是基础设施构建起坚实的发展平台。1978年，长沙城市道路总长350公里，人均道路面积仅为3.97平方米，桥梁4座。到2008年底，长沙城市道路总长度达到1580公里，人均道路面积增加到13.9平方米，城市桥梁增加到114座。目前，“市内结网、市外成环、十纵十横、六桥三环”的交通网络骨架已基本形成。

三是人居环境持续向宜居方向发展。1978年，长沙的人均居住面积仅有3.97平方米，发展到今年，长沙的人均居住面积已达到29平方米，超过了国内大多数同类城市。到2008年底，长沙建成区绿化面积达到5340公顷，人均公共绿地面积达到了7.7平方米，绿化覆盖率达到39%，成为全国园林绿化先进城市。作为一座历史文化名城，长沙在近几年的城市建设中，逐渐注重将湖湘文化、长沙精神等融入到硬件设施的建设中，提升城市品位。

四是经营城市的理念助推城市加速发展。1978年，投入城市建设的资金为855万元，全部来源于财政。在后来的城市建设过程中，长沙以经营城市为手段，以市场融资为方向，探索多元化融资方式，创新城市经营机制，逐步走出了一条“政府引导、财政支持、社会参与、市场运作”的多元化投融资新路子。2000年以来，长沙共完成和启动城建重点工程建设项目500多个，投入城市建设资金将近千亿元，年均投入近百亿元。

翻看长沙60年城市建设一段段闪光的历史，里面印记的是一座城市的光荣与梦想。60年，是里程碑，也是新起点。站在新的历史起点，长沙城建又大步踏上了新的征程。

长沙湘江“六桥一隧”

橘子洲大桥：1971年9月正式开工，1972年9月30日正式通车，是长沙市第一座跨湘江大型桥梁。主桥结构为钢筋混凝土双曲拱。全长1250米，桥面宽20米，其中混合车道宽14米，两侧人行道各3米。

银盆岭大桥：1991年1月30日建成通车，是长沙市第二座沟通湘江两岸的大型桥梁，距橘子洲大桥约3.5公里。主桥结构为双塔单索面斜拉桥，全长1931米，桥面宽25米，其中机动车道宽15米，两侧非机动车道各3.5米，人行道各1.5米。

猴子石大桥：2000年建成通车，位于南二环与湘江交汇处，全长1389米，桥面宽27米，其中机动车及非机动车道宽23米，两侧人行道各2米。

黑石铺大桥：2004年5月建成通车，是长沙市区内跨湘江的特大桥，位于黑石铺。全长3068米，主桥长1.81公里，由11跨连续拱结构组成，最引人注目的是钢管拱。

月亮岛大桥：1999年10月建成通车，位于月亮岛与北三环交汇处，公铁两用桥梁，长1937米。

三汉矶大桥：2006年8月建成通车，主桥结构为自锚式悬索桥。主跨长328米，全长1577米，桥面宽为29米，其中机动车道宽23米，两侧非机动车道宽3米。

营盘路隧道：位于橘子洲大桥和银盆岭大桥之间，距橘子洲大桥约1.3km，距银盆岭大桥约2.1km。隧道主线西起嘉湖路，下穿潇湘大道、傅家洲、橘子洲和湘江大道，东接营盘路。工程计划于今年8月31日开工，2011年12月31日前竣工交付，项目计划总投资12.8亿元，其中工程投资12亿元。（陈永刚 辑）