

联结民心的海珠桥

一座桥，跨越珠江南北；一座桥，跨越两个时代；一座桥，联结党和人民；一座桥，见证民心得失。

海珠桥建成于1933年，它是之后27年广州市区内唯一的跨江大桥。海珠桥全长356米，钢结构，中孔开合式，是广州的标志性建筑。

1949年10月14日下午，国民党军队在毫无预警的情况下炸毁海珠桥，造成400多名市民死伤，100多艘民船沉毁，数百间房屋震坏，受灾群众达3000多人。海珠桥被毁给广州市民的生活带来极大不便。

1949年底，广州市委、市政府将修复海珠桥列为首要任务。修复工作由朱光副市长亲自挂帅，指定市建设局负责组织研究方案。但是，缺资金、缺材料、缺技术，怎么办？

请外援。广州市政府找到一家上海的工程公司，结果对方报价400亿元旧人民币，相当于后来的400万元)。太贵，放弃。

请专家。1950年3月，市政府请来苏联专家，结果专家提议先修一座便桥。便桥预算120亿元。重复建设，浪费。否决。

最终，衡阳铁路管理局广州分局担下了修复海珠桥的重任。

桥梁受损严重，修复面临三大困难：缺资料、缺钢材、缺机械。但是，工程人员没有被吓倒。

缺资料怎么办？深入现场，实地搜集，对每一份构件和接头进行测量，没入水中部分，则抓住每日两次退潮的短暂时间勘测，终于，

绘制出完整的钢梁结构图。

缺钢材怎么办？先是就近去香港购买，遭英国封锁后，就想方设法，收购楼房的旧钢材。

缺机械怎么办？重型机械就用大型铁船来代替，利用潮汐顶托完成架设。工具不够就用“人海战术”。工人们每天加班到午夜，全桥完工，用了16万工时；施工的高峰期，工地劳动力达1100多人。

1950年12月5日，经过6个月的奋战，海珠桥正式开放通车。这对当时一穷二白的广州来说，无疑是个奇迹。



修复后的海珠桥

在物资极为匮乏的情况下，广州市人民政府在中国共产党领导下硬是在短时间内把海珠桥修好，这正好体现了中国共产党心系民生、深得民心。