

外白渡橋全貌

今年的炎炎夏日，途經上海外灘的黃浦江與蘇州河口交匯處會發現，上海大廈的倒影裡少了一道偉岸的鋼鐵弧線，徒留突兀的水泥基座在水中若隱若現——那裡曾經是外白渡橋的所在地。為配合外灘新一輪改造，一百零一歲的外白渡橋被移往附近的船廠維修，並預計於明年初回歸原位。上海終於意識到，這座城市地標老了，但也慶幸，他還會回來。

本報記者 張帆

世紀回眸 緣起華人「白渡」

外白渡橋位於上海市區中部，蘇州河下游河口，與黃浦江匯合處，長一百零四點二四米，寬十八點四米，其中車行道寬十一點二米，兩側人行道各寬三點六米，於一九〇七年建成。

開埠前，蘇州河兩岸交通全靠船渡。為適應兩岸頻繁的商務活動，便利南北交通，英商威爾斯等二十人投資銀洋一點二萬元，於清咸豐六年（今外灘近段）建造木橋，即以「威爾斯」為橋名。

威爾斯造橋純為牟利，行人須納「過橋稅」，每次一枚銅板，車馬加倍。清同治二年，英、美租界合併為公共租界後，又將稅金提高一倍，而此稅只向華人收取。上海居民憤起抗爭，粵人詹若愚在源遠街（又名盆湯弄，今山西南路）謙順安茶葉莊碼頭設義渡，免費接送兩岸過往華人，以示抗爭。市民因不再付錢，稱之為「白渡」。

租界工部局迫於眾怒難犯，於同治十二年撥銀一點九萬兩，在威爾斯橋近側另造寬三十七英尺木質浮橋，因毗鄰那座在門口刻有「華人與狗不得入內」標記而著名的外灘公園，所以起名為「公園橋」。從這裡過橋也不再付錢，所以又被稱為「外白渡橋」。威爾斯橋後由工部局估價收購並拆除。

到清光緒十四年，木質結構的「公園橋」屢屢經補修，仍不能適應交通發展需要。工部局決定另建鋼橋替代，乃刊登廣告徵求新橋設計。在十七份投標書中，橋樑鋼結構工程由新加坡豪沃思·厄斯金公司以一點七萬英鎊中標，並由英國達林頓市克利夫蘭橋樑建築公司製造鋼件，威斯敏特市的帕利和比德公司代表工部局在英國監督加工製作。光緒三十二年八月鋼橋打下第一根樁，並於光緒三十三年（一九〇七年）竣工。

四十年後首次大修

外白渡橋建成後，就成為全市最繁忙的大橋之一，也是蘇州河上的交通要道。在上海市政工程局，記者找到了外白渡橋建成後完整的維修檔案。

鋼橋建成後，歷經四十年未大修。一九四五年抗戰勝利，上海市工務局發現橋面下沉傾側，並見裂痕，鋼樑支點漸被拉出，有隨時坍塌危險。便在次年以枕木承墊北岸橋台臨時應急。同年再次整修，將兩岸橋台臨水面加寬，並撤除支撐下破碎部分，重新澆搗混凝土，較穩妥地進行了排險處理。

五十年養護不間斷

上世紀五十年代開始，上海市政工程局就接管了外白渡橋的維修養護任務，並立即修理加固，更換鋼樑橫撐，修補混凝土橋面，橋樑全部髹漆，還曾會同建築工程師給水排水設計院上海分院、同濟大學等專家對外白渡橋進行全面測試檢驗，對其使用和養護修作科學研究。

至六十年代，外白渡橋又經歷了多次修整，包括拆除木塊橋面和橋上電車軌道，改鋪瀝青混凝土，拓寬兩側人行道等。一九七八年，專家們又對外白渡橋進行再次檢測，橋樑全部鋼構件採用噴砂除銹、噴塗塗層處理，調換風架。一九八五年，橋底鋼樑經過敲銹油漆，清理保養滾軸支座八隻。

一九九一年八月至次年一月，外白渡橋進行過一次大修，當時耗資一百九十八萬元人民幣。主要是對上、下部結構進行大修，割換門架，拆換人行道及縱邊樑，修理南北端橋台，鋼結構及欄杆全部敲除除銹、防腐塗漆，同時進行第三次檢測。

進入新世紀，考慮到外白渡橋的壽命漸長，市政工程管理局結合鋼結構剩餘壽命課題研究，對橋樑進行了現場交通觀測和荷載實測試驗，對全橋關鍵部位實施了超聲波探傷檢查。二〇〇六年，再次對外白渡橋進行結構檢測。

現在，市政部門除了對百年老橋加強日常檢查外，還開展一年一次的橋樑定期「體檢」，並形成每六至八年進行一次大規模檢查評估的常例。



▲上海市民送別外白渡橋



▲1907年外白渡橋建成時懸掛的標識牌，如今被上海城建檔案館收藏（本報攝）



▲老照片裡的外灘建築群



▲老照片裡的蘇州河諸橋，遠處最高的建築為上海大廈，外白渡橋就在其下

「修舊如舊」 增壽50年

外白渡橋的百年整修得到了上海市政、交通、航海、海務、水務、文管、外辦諸多部門的通力協助。為了確保「修舊如舊」，整修方案還上報給國家文物局，並得到了批覆。

現在，橋樑的上部結構鋼桁架已被拖運至上港集團民生分公司碼頭，由上海市政工程設計研究總院、同濟大學及上海船廠對橋樑鋼結構進行精密檢測、確定修復方案。而在原橋位，則將加緊對原橋墩的樁基施工和墩身重建工作。另外，在上海城建檔案館內，還存有外白渡橋當年的設計建造圖紙及歷年大修圖紙檔案，這也為老橋如何做到「修舊如舊」提供了最權威依據。

將來的新的外白渡橋還會呈現三大新的特點，首先是橋身的燈光照明將有些調整，整座橋上將換上新型的節能光源。其次，水下的三座橋墩將重新建造，為了使橋樑更平穩，將把橋墩原本の木樁材料換成混凝土材料。再次，原本混凝土的橋面在新橋建成後將改由鋼製橋面板鋪設瀝青的方式，使整座橋更輕、強度高、有效增大橋底與水面的淨空，減少船隻碰撞幾率。另外，橋身還將經過高科技除銹處理，並且重新油漆，橋的壽命也可以再延長五十年。

外白渡橋

見證上海百年

海關大樓的鐘聲、外白渡橋的日出、沿着中山東一路一帶的萬國建築博覽……這是每個渴望了解上海的人嚮往的人文景觀。特別是短短一百零五米不到的外白渡橋，可以說是外灘的起始，也可以說是外灘的終點。站在歷史角度，這座建成於一九〇七年的老橋，是上海百年興衰榮辱的參與者和見證者。

千人送別萬人關注

四月六日上午，外白渡橋移橋工作正式開始。清晨五時許，就有不少市民陸續前往現場送別，上海的電視媒體還對移橋工程進行現場直播，數萬市民透過電視與老橋告別。而早在年初市政部門宣布將對外白渡橋實施大修開始，每天都有市民和遊客自發前往，做最後的緬懷和留念，直到移橋前一天都未曾間斷。

對一座舊建築如此的留戀和關注，這在上海並不多見。背負着國際化大都市的名聲，「日新月異」似乎已是上海的宿命，特別是正在籌辦世博會的當下，拆遷和改造已司空見慣。然而，外白渡橋只有一座，這個城市中，很多人都是外白渡橋看着長大的，老橋默默記載下他們的喜悅和悲傷。

十里洋場拉開序幕

外白渡橋問世後，外灘周邊的許多名建築，也就是今天已被國務院列為全國重點文物保護單位的「外灘建築群」才慢慢崛起。橋東北的禮查飯店（現浦江飯店），橋西北的百老匯大廈（即今上海大廈），以及橋南多幢現代建築相繼拔地而起。上海最早的煤氣燈、電燈也都是安裝在外白渡橋這一帶，上海十里洋場的繁華和不夜城的大幕也由此拉開。

除了上海的百姓和到滬謀生的異鄉人，不少政要名流也都會在橋上留下足跡。上世紀初，科學家愛因斯坦、藝術大師差利卓別靈、哲學家羅素、政治家美國總統格蘭特等，均曾下榻禮查飯店，躡上外白渡橋，聆聽浦江潮，觀賞上海的日出。直至今日，外白渡橋仍然是上海最佳的日出觀賞點之一。

推動上海城市發展

一九〇七年底，外白渡橋橋面上鋪設了中國第一條電車軌道，次年三月五日，第一輛有軌電車從橋上緩緩開過。外白渡橋正式承擔起了蘇州河南北交通要道的職能。

有專家指出，連通南北的外白渡橋也把老上海的兩大支柱产业——金融與外貿運輸貫通起來。當時，橋北的楊浦虹口一帶為著名的工業和航運業集中區域，而橋南的外灘則是知名的金融區。若沒有橋連通蘇州河兩岸，為老外灘眾多的金融和外貿機構，及北外灘的龐大運輸物流倉儲提供最基礎的服務，上海老牌的金銀、商貿、物流、經濟中心名頭不會如此響亮。

上海市市政局副局長王以中表示，外白渡橋的建成與使用開啓了上海百年城市橋樑建設，承載了上海百年來城市社會發展的縮影。

王以中介紹，外白渡橋之後，乍浦路橋、四川路橋、河南路橋等橋樑相繼出世，蘇州河兩岸經濟得到蓬勃發展。

「上海標誌」之爭

外白渡橋的離去也牽出了市民心中的另一個疑問，東方明珠和外白渡橋，或者說現代化的高樓大廈和歷史遺存建築，究竟哪一個才是上海的標誌。

曾經，要選擇上海的標誌，外灘和外白渡橋是當仁不讓的首選。上海市文物管理委員會地面文物管理處處長譚玉峰對記者說，早年，上海人家裡來了外地的親友，帶他們去外灘遊玩，並在外白渡橋邊拍一張照片是賓主雙方都會覺得很有面子的事。惟近幾年，東方明珠、金茂大廈和數不清的高樓奪走了人們的視線。同時，也有不少聲音質疑，包括外白渡橋在內的上海外灘建築群，是殖民者們建造，也是中國遭受屈辱和苦難的歷史見證，如何能夠代表上海。

但文物專家卻決心將外灘和外白渡橋保護到底。譚玉峰自信地表示，無論再建多少高樓，上海人對於外白渡橋仍然情有獨鍾。把外灘建築群貶為「殖民餘孽」是不科學的，且不說這些無聲的建築記載下了這個城市榮辱興衰，從學術角度看，能夠把哥德式、巴洛克式、羅馬式、古典主義式、文藝復興式、中西合璧式等風格迥異的建築藝術精品匯聚一線，在世界上也不多见。更重要的是，殖民者只是帶來了技術、設計和部分材料，真正出力的還是普通的上海勞工，這些建築也是中國勞動者的智慧和汗水的結晶。

▼外白渡橋今年4月6日借潮成功「分身」

