# 土木工程实习报告范文

来源：网络 作者：蓝色心情 更新时间：2024-06-20

*一、引言——茅以升的时代已不再 我们这一代人，对于桥梁最初的感性认识，大多都来自于小学里的那篇课文。不知道到现在是不是还有许多人能像我一样还能把那陌生的文字从记忆中打捞起。“这座桥不但坚固，而且美观。桥面两侧有石栏，栏板上雕刻着精美的图案：...*

一、引言——茅以升的时代已不再

我们这一代人，对于桥梁最初的感性认识，大多都来自于小学里的那篇课文。不知道到现在是不是还有许多人能像我一样还能把那陌生的文字从记忆中打捞起。“这座桥不但坚固，而且美观。桥面两侧有石栏，栏板上雕刻着精美的图案：有的刻着两条相互缠绕的龙，前爪相互抵着，各自回首遥望；还有的刻着双龙戏珠。所有的龙似乎都在游动，真像活了一样。”没错，赵州桥，中国古代劳动人民智慧的结晶，中国桥梁工程技术的代名词。

同样，也有另一篇课文，它讲的是中国桥梁工程史上的代表人物，茅以升的童年故事。故事大抵是个故事，有演绎有艺术渲染的需要，但字里行间，是中国近代工程发展的艰苦与老一辈工程师们的辛酸。

两篇课文，让我们凭空意识到了桥梁的存在是那么的必须，而长久以来我们竟把这必须当作了理所当然，把前辈们的奢侈品饕餮般挥霍。如今，在这份逼人的庄伟前，我不得不再次把目光投向桥梁，一个那么熟悉而又顿显陌生的名词。

桥梁，既是一种功能性的结构物，又是一座立体的造型艺术工程，也是具有时代特征的景观工程，桥梁具有一种凌空宏伟的魅力。

这种重新审视，让我不由地愧疚。桥梁，再熟悉不过的称呼，居然承受了那么多变革，也背负了那么多陈旧……

从钱塘江大桥到杭州湾大桥，技术上的完善，表现形式上的趋于多样，这些让人叹为观止的工程奇迹无不像我们暗示着，茅以升的时代已不再。

二、认知实习记录

第一天上午8：00，我们在铁道校区的电影院前集合，集体坐车开往参观浏阳河上的大桥。我们的第一站是横跨圭塘河和浏阳河的圭塘河大桥。

有趣的是，在此之前我在互联网上搜索了一下圭塘河大桥这词条，结果仅仅得到了这条XX年的“新闻”——圭塘河大桥于１９９５年１０月建成通车，原桥长５２米，宽６米。由于原设计桥面标高不能满足泄洪要求，加之历年来受洪水冲刷以及车流量日益增大，桥面和栏杆已有多处损坏，一旦水位上涨，整座桥就会被水淹没，导致交通中断，于是有关部门决定对其进行改造。市公路局有关负责人介绍，圭塘河大桥改造后将长达１１５．７８米，宽１２．６米，不仅方便居民出行，泄洪能力也将大大增强。

我们看到的圭塘河大桥便是这新址，典型的下承式拱桥，其中引桥为预应力三跨连续箱梁，全桥总长170米，主桥长140米，拱长75．8米，桥宽32米。向西走下去后是浏阳河大桥。浏阳河大桥全长281米（其中主跨125米，边跨各78米），桥面宽29米。我们在老师的带领下先参观了引桥和主桥的桥墩，分析了桥面内部的组成，认识了拱桥的特点。

随后我们乘车奔赴洪山大桥。洪山大桥的旁边，有一座颓唐的老洪山石质拱桥。老师感慨，这座混凝土拱桥的造价在这座钢结构的洪山大桥面前，是零头。

洪山大桥在同类型桥梁中跨度和斜塔高度均居世界第一。主桥结构形式为无背索斜塔斜拉桥，主跨206米，跨下没有一个桥墩，塔身与桥面完全靠13对竖琴式平行钢丝斜拉。斜拉桥塔身采用等截面薄壁空心钢筋混凝土结构，通过塔基与基础固结，主梁也是钢箱梁。

走在这座桥上，我们意外地发现桥中人行的隔离带两侧有着一份乐谱，我独自跑到尽头，找到了高音谱号，升c调。不知道这意味着什么。

2024年9月15日，713的的大家早期后感觉天气转冷，纷纷加了衣物……

怀着对湘江的憧憬，我们驶向了二环……看着周围的建筑群，大家的话题还是长沙的房价。终于汽车停在了湘江二桥之下。

引桥很长，长到在这样的晨雾中我在引桥上看不到主桥。

地上的牛粪还是新鲜的。隐约能看到湘江中的岸汀浮渚。

湘江二桥。不算老，不新。没有什么沧桑感，也同样很难给人现代感。很中庸的存在。

二桥全长3616米，宽25米，分为4车道，1991年1月30日，正式通车。

大桥共有桥墩159个，千吨级船只在桥下可顺畅通航。跨越湘江的主桥由双塔单索面预应力混凝土斜拉桥和两侧分别为连续梁所组成，总长为1025.26m。两岸引桥总长1330.68m。主桥桥宽为净25m，斜拉桥的主梁为三室闭合箱梁。采用全断面一次总体式悬浇施工。桥塔采用倒y型独柱结构，塔柱上部锚固段为h型截面，高31.3m，下部塔腿为矩形截面，高22.42m，两腿与双壁塔墩通过横梁刚性连接。塔墩基础采用14根φ2m的钻孔灌注桩，用双壁钢围堰施工。

它的寿命是一百年。

早早回到车上。这次真的驶出了二环，沿着湘江，我们来到三汊矶大桥。亚洲第一，世界第二的自锚式悬索桥，它自诩不平凡，但这份不平凡在它的平凡面前显得那样平凡。

引桥混凝土浇注长845米, 主跨长328米,主桥长732米，桥面宽为29米

主桥由中南大学设计。算是中南桥隧人值得自负的骄傲了吧？

老师顿了顿，笑着说当年70号高强度钢材的价格大概是一万多人民币一吨。大家盘算着，一万一吨，合成5块钱一斤，猪肉没涨价时都比它贵，看着眼前这桥，刚好一辆拉着猪大概是送去屠宰场的农用车缓缓驶过，我们不禁慨然。

三、实习小结

翻开我的工程概论教材，发现在桥梁工程一章有这样仅有的笔记。

整体规划→工程可行性研究→发改委审批→设计招标→设计→施工招标→开工→竣工→荷载竣工测试→交付使用→工程维护。

本是一个再标准不过再平常不过的一个产业流程，我却看得心酸。

这是一座桥的宿命。轮回，而没有往生。

我想到了洪山大桥旁的旧桥，我想到了圭塘河大桥的翻新，我想到了比猪肉便宜的亚洲第一，世界第二的自锚式悬索桥。

好的桥梁是艺术品。而没有桥能够流芳百世，至少当前的施工技术、材料技术不允许。即便有这种可能，它终究会有一天落后于时代，影响环境的发展，终究还是要为时代所弃。赵州桥只有一座，南京长江一桥只有一座。它们的存在是真实的。可百年后谁去见证这份真实？

桥梁这艺术品注定是短寿的。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找