# 赵州桥的导游词怎么说(11篇)

来源：网络 作者：独坐青楼 更新时间：2024-06-23

*在日常学习、工作或生活中，大家总少不了接触作文或者范文吧，通过文章可以把我们那些零零散散的思想，聚集在一块。范文书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇范文呢？以下是小编为大家收集的优秀范文，欢迎大家分享阅读。赵州桥的导游词怎么说篇一大家好!...*

在日常学习、工作或生活中，大家总少不了接触作文或者范文吧，通过文章可以把我们那些零零散散的思想，聚集在一块。范文书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇范文呢？以下是小编为大家收集的优秀范文，欢迎大家分享阅读。

**赵州桥的导游词怎么说篇一**

大家好!欢迎你们到赵县来，光临举世闻名的赵州桥(导游员自我介绍)，很高兴能为大家作导游服务，并预祝各位旅途愉快!现在我们所处的地方是以赵州桥为中心而建的赵州桥公园。这是公园的大门正门口，门楣上这块“瞻奇仰异”横匾是清朝顺治年间赵州知事孔兴训所书，此匾题字已被《中华名匾》一书所收录。等大家参观完以后，是否也会产生同感，认同赵州桥确是一处伟大而奇异的景观呢?再看眼前的这块影壁正面上，选刻前我国当代已故著名桥梁专家茅以升先生的《中国石拱桥》的文章。茅老的这篇文章最早发表在1962年3月4日的《人民日报》上，原文较长，以下节录的这一段主要总结了赵州桥的情况。茅老在文章中说“我国的石拱桥几乎到处都有。这些桥大小不一，形式多样，有许多是惊人的杰作。其中最著名的当推河北省赵县的赵州桥”(该文选自作者后入载的初中语文课本第三册)。茅老以非常科学、准确的语言分析了赵州桥的几个特点，阐述了赵州桥的科学价值、历史价值、艺术价值以及它在世界桥梁建筑史上的突出贡献和重要地位。这些接下来还要为大家做详细讲解。

请大家随我一同来欣赏影壁背面的汉白玉浮雕群。赵州桥建于隋朝，距今已有一千四百年的悠久历史，是现存于世界上最古老的一座石拱桥典范。在这一千多年间里，就流传着许许多多关于赵州桥的各种神话传说故事。其中最具代表性的，就是下面所描述的这段动人故事：相传赵州桥是由鲁班爷在一个晚上造成的，真乃一夜成桥，惊动天下。就连仙境里的神仙也闻名而至，张果老身骑着小毛驴，柴王爷手推独轮车，他们要考验赵州桥的承载能力，走到了大桥中央，只见张果老手中拂尘一摆，接来日月星辰，柴王爷运用法术，拘来五岳名山。刹那间，只见毛驴奋力扬蹄，落地踏然有声;柴王爷猛力推车，车声隆隆。赵州桥在超常负荷下，被压得摇摇欲坠。就在这千钧一发之刻，只见鲁班纵身跃入桥下，单手向上一举，就稳稳地托住了大桥。神仙顺利过桥后，神仙顺利过桥后，赵州桥依旧安然无恙。而在桥面上从此也就清晰地留下了驴蹄子印、车辙印和膝盖印等几处仙迹，也因此而留下了河北民歌《小放牛》的一段千古绝唱：“赵州桥来鲁班爷修，玉石栏杆圣人留，张果老骑驴桥上走，柴五爷推车轧了一道沟。”这个美丽的传说故事表达了老百姓对赵州桥的赞颂和对建桥者的崇拜。桥面上这些仙迹至今历历在目，下面就请大家随我一路去找一找、看一看。

现在我们所走的这条路叫“八仙大道”，两旁矗立着的八仙塑像用青石雕刻，外表涂黑。一眼望去，不免觉得增加了几分神秘色彩。“八仙”的故事在我国流传很广，尤其是“八仙过海”一节，称得上家喻户晓，人人皆知。传说王母娘娘当年在瑶池设宴，款待八仙。众八仙开怀畅饮，喝得酩酊大醉。谢过王母后，来到东海之上，乘着酒兴，各自卖弄本事。只见铁拐李以铁拐投入水中，自立其上，逐浪而渡。接着，汉钟离以拂尘，张果老用纸驴，吕洞宾以洞箫，韩湘子用花蓝，何仙姑用竹罩，蓝采和用拍板，曹国舅用玉片分别投入水中乘风而渡。东海龙王之子见宝后起了贪心，抢了蓝采和的拍板，并将他掳入海中。另外七仙大怒，斩了龙王大太子，伤了龙王二太子。而后四海龙王齐来参战，并请了天兵天将助阵，双方打得不亦乐乎。最后，经太上老君、如来佛祖，观音菩萨三位的调解说和，才算了结之事。团结才是力量!并留下了“八仙过海、各显神通”这句成语，显示了八仙的超群本领和团结致胜的精神。

实际上，我们目前脚下所踏的这条道路在历史上就有，过去老百姓一直把它叫做“皇道”。在隋朝时经由赵州桥的这条南北大通道，向南可直达东都洛阳，向北则贯穿涿郡，通入现在的北京，所以说这条道路就相当于现在的107国道。想当年，乾隆皇帝下江南时，三次所走的陆路，都是从赵州桥上经过而南下的。到了1920xx年，八国联军攻打北京时，慈禧太后和光绪皇帝逃到了西安，后来在回京的时候，也是从赵州桥上路过。一直到1984年建公园以前，赵州桥仍作为一个正常的交通运输桥梁发挥着作用。所以说，赵州桥不但保持了一千多年，而且一直使用了一千多年，这在全世界都是非常罕见的。因此，赵州桥的设计建造者——李春，就尤其引起了世人的尊重和敬仰。大家请随我右手观看，那里矗立着的那尊硅青铜塑像，就是赵州桥的设计建造者——李春(该铜像由中央美术学院绍武教授设计督造)。可惜的是，历史上有关李春的记载很少，但有一句却是非常确凿有力的，即唐玄宗开元年间的中书令张嘉贞曾在《唐文粹》一书中写道：“赵郡洨河石桥，隋匠李春之迹也。”一锤定音地指明了赵州桥的建造者是谁。请大家仔细看看这位杰出的建筑设计师形象：目光深遂，显示出超群的智慧;脚踏磐石，体现了实干家的精神。整体造型神态庄重，宏大深远，令人肃然起敬。

请大家向这边看，展现在我们眼前的就是举世闻名的中国赵州桥。它是首批公布的国家级重点文物保护单位，也是省级爱国主义教育基地，已列入世界遗产后备名录，并且是世界上第12处国际土木工程历史古迹。下面先请大家看这块铜牌的标志牌，它也是赵州桥在国际上占有重要地位的标志之一。下面的落款为“美国土木工程师学会敬立”。该学会是代行国际性土木工程的权威组织，它一直在全世界范围内精选历史土木工程上的杰作载入史册，并颁发铜制纪念牌作纪念。我们现在看到的这块牌子是复制品，原件已经珍藏入库。1991年9月4日下午，在welcome the american guests with open arms!(热烈欢迎美国贵宾之意)的欢迎标语下和仪仗队的鼓乐声中,该学会名誉主席本·格威克教授一行三人亲临现场,进行了颁发仪式,(当时红底白字会标上的中英文写的是:国际土木工程历史古迹纪念碑揭幕仪式,即:unveiling ceremony of international historic civil engineering landmark)国际上与之并列的还有法国的埃菲尔铁塔、埃及的金字塔、以及英国伦敦的苏伊士运河等。当时我国申报的几处工程还有都江堰、长城等，但惟有赵州桥一处当选，成为当时世界上第十二块国际土木工程历史古迹纪念铜牌，也是中国唯一的一块。(镶铜牌所用的石头选自嶂石岩)

下面请大家随我一同到桥面上去走一走、看一看，当地老百姓都把赵州桥叫做“神桥”，传说只要一走上它，就能感应到上天和神的灵验，一切都会吉祥如意。不知大家漫步在这座千年古桥之上，会有何感而发?桥面的宽度是9米，在当今基本上相当于国家二级公路标准。当年桥上也是人来人往，车水马龙;桥下百舸争流，千帆竞渡，一派繁华景象，滚滚东流的洨河水，带着百姓的欢声笑语，汇入大海。请看，这就是周世宗柴荣——柴王爷推车轧的那道沟，那儿还有张果老骑驴桥上走留下的两个驴蹄子印。宋朝有诗赞曰：“隋人选石驾虹桥，天下闻名岁月遥。仙子骑驴何处去，至今足迹尚昭昭”。可见这个典故在宋朝时就广为流传，但这些仙迹到底是怎么回事?至今也无人能说得十分明白，成为一个千古不解之谜，为赵州桥增添了一份神秘与梦幻般的彩色。

请大家看看南桥头下的这块汉白玉文物标志牌，“安济桥”是赵州桥的正名，也是官名。它是北宋时哲宗皇帝赵煦北巡时，途经这里所赐的名称，所以赵州桥的正名叫安济桥。“大石桥”是当地老百姓对赵州桥的俗称，算是它的小名吧，故该桥所处的村落亦称“大石桥村”。下面请大家到桥下，在这里可以仔细观赏到赵州桥的神韵，感受到赵州桥的宏伟与博大。赵州桥单孔跨度为37.02米，在世界上当时占第一位，在石拱桥的单孔跨度上达到了极限。所以说赵州桥是世界上现存年代最久、单孔跨度最大、保存最完整的一座坦拱敞肩式石拱桥，并被世人公认为“天下第一桥”。那么，我要问一问大家：为什么世界上许多的古代建筑大都塌毁损坏了，而惟独赵州桥历经千年风雨沧桑，巍然屹立呢?

首先要归功于赵州桥独特的建造方法。请大家注意看桥拱的背面，我们可以发现，顺着桥的纵向延伸方向，是一道又一道的拱圈，就像我们人的手指一样并在一起，这叫做纵向并列砌筑法。20世纪30年代(1933年11月)我国杰出的建筑学专家梁思成先生(梁启超之子)曾到赵州桥进行过实地考察，当他看到这种造桥方法时说“出我意料”。因为从古至今，人们大都采用横向并列法建造桥拱，李春为什么会采用纵向法造桥呢?这是因为纵向造桥，可以化整为零，节省人力、物力。先由一道拱圈砌起，砌完后这道拱圈就可独立站稳，依次再砌下一道，直至全部完工。并且由于每道拱圈独立，所以假如有一道拱圈发生损坏时，对其他拱圈和整体桥身没有直接影响，便于单独对它进行维修。就是说这种造桥法，当初建造时节就方便实用，今后维修时也很方便。为了加强石料之间的横向联系，古代匠师们还创造性地采用了腰铁、勾石、铁拉杆、收分等一系列科学措施和技术，起到了现代钢筋、水泥、粘合剂之类相同的作用，使整个桥体结构浑然一体，稳定牢固。千百年来，赵州桥受住了十多次规模较大的地震和洪水的严峻考验。特别值得一提的是，1963年3月，邢台发生了7.2级大地震，当时震中距离赵州桥还不到40公里，而赵州桥却安然无恙。同时，在1963年和1996年8月的特大洪水冲击下，赵州桥又多次向当今验证了古人关于敞肩拱溢洪作用设计的远见卓识。

也许有朋友要问：“赵州桥为什行能有如此牢固的抗震力呢?”这就要从它的下部基础说起了，千百年来，关于赵州桥的基础如何一直是个谜，并存有种种假设性的疑说。1979年，中国社会科学院自然学史研究小组对赵州桥桥台基础进行了钻探勘察，其发现结果令人大吃一惊。赵州桥桥台之短，地基之浅，出人意料。桥台仅由五层排石垒成，高1.549米，长约5米，桥台面积约为100平方米。桥台下的土质由第四纪冲积层的亚粘土和轻亚土构成，和我们脚下的土质没什么两样，除此这外，没有丝毫的人工夯筑基础。概括化验分析，这种土层稳定性强，土质均匀，基本承载力为34吨/平方米，并且粘土层压缩性小，地震时不会产生砂土液化，属良好天然地基。由于科学利用了土壤结构，进行了合理设计，所以桥基两侧受力均衡，遇震时能克服不均匀沉降，因此地震和洪灾奈何不了赵州桥。在这样的天然地基和这样小的桥台上，却能建造出这样大跨度的石拱桥，这在中外建桥史上确是十分罕见的。

听到这里，朋友们也许明白了赵州桥千年不坠的两个重要原因，就是赵州桥独特的建造方法和对天然地基的科学测算和利用。然而，赵州桥千年不坠的最重要原因当是李春划时代的创举——即敞肩圆弧拱式桥型就是指以赵州桥为代表首创的这种桥型，即在中央主拱两侧的桥肩上分别挖开了两两对称的四个拱，做成“空撞券”，这就是敞肩拱结构，国际上称作open spandrel(即空腹式，或称空腔式)。它到底有什么优越性呢?首先是加大了渲泄量，四个小拱可增大过水面积达16.5%，减轻了对桥的水平冲击力，增强了保护桥身的作用，历次对洪水抗击的实践均证明了这一点;另外，空撞券的建筑形式敞开了肩部，又节省了石料，不但大大节省了人力物力，更重要的是减轻了桥身自重，分散了桥身对桥台地基的垂直压力，所以赵州桥的桥台才可以造得那么轻巧实用，并且能直接座落在天然地基之上;再看李春的这种设计，并在敞肩的四个小拱拱石外围，还铺设了一层16—30mm的拱顶薄填石，恰好符合了材料力学弹性拱的原理。大家知道，弹性拱原理是十九世纪才形成于文字的理论，在世界上只有不到二百年的历史，但在一千四百年之前，中国的李春已经成功地将这一原理运用到实践中去了，这不能不说是一个世界奇迹。通俗地讲，运用材料力学的弹性拱原理造桥，这种结构就可以将受力点的力分散到桥的每一个横截面上，赵州桥之所以千年不坠，正是缘于李春这种敞肩拱式桥型设计的高度科学性和合理性，也是赵州桥学派在世界桥梁建筑史上最重要的贡献，我们完全可以说，是赵州桥首开了敞肩拱式桥型的先河。而西方第一次出现这种桥型是在1883年，当时法国在亚哥河上建造了安顿尼特铁路石拱桥(pont antionnette sur lagout),还有卢森堡建造的大石桥(pont de luxembourg)等，但它们至少已经比赵州桥晚了一千二百多年。难怪英国的李约瑟博士总结说：“李春以及他所创造的敞肩式拱桥比欧洲同种类型桥的出现，确实优先达千年以上”。我国著名桥梁专家茅以升先生曾指出：“赵州桥是一座单孔石拱桥。中国石拱桥的出现虽早于隋代，但赵州桥却具有创新特点和重大技术成就。它以石块砌筑，弓形的拱圈拼法也有特殊，更为巧妙的是在主拱圈之上加设小拱，开创了‘敞肩’型式的结构设计。而一千多年来的使用实践证明，赵州桥传统，不但为中外石拱桥普遍继续，也为现代的钢筋混凝土拱桥所广泛应用，并出现了各种新的发展。”确实，敞肩拱的应用，不但使桥形变得更加优美，最重要的是它有节省材料、减轻自重、简化桥基、渲泄洪水的几个作用和功能，它的设计和建筑结构科学合理、稳定性强。千百年来，赵州桥的结构技巧、艺术风格被广泛的借鉴运用，对世界桥梁建筑有着不可磨灭的突出贡献，是当之无愧的桥梁之祖!

赵州桥——它是我国古代劳动人民留下的珍贵文化遗产，见证了中华民族的聪明智慧，也见证了世界文明古国历史文化的灿烂辉煌，同时还见证了整个人类的文明和力量。朋友们，面对赵州桥，我们能不为祖国和人民感到骄傲吗!多少年来，它一直受到全世界的尊重和称颂，今天，它更应该激励着我们去充分发挥自己的聪明才智，为建设伟大的祖国贡献自己的力量!

朋友们，我的讲解基本上就要结束了，赵州桥公园还设有陈列室和展览室(及碑林)，里面是和赵州桥有关的实物和图片展览等，如果大家还有时间、感想的话，不妨到那里去看一看，可以加深对赵州桥文化的进一步了解。另外，我们赵县的历史悠久、文物众多，除赵州桥并称“姊妹桥”的永通桥及大观圣作之碑(共四处国保)，以及重现生机的千年古刹柏林禅寺等迷人景点，也希望大家到那里一游，以尽余兴，我愿意再次为大家导游服务。

各位朋友如果对我的讲解有什么意见和建议，敬请指出，帮助我改进工作，我将很乐意倾听，因为我知道这是大家对我的关心和爱护。最后，我要说：“赵州桥横跨亚、非、拉，赵州桥也连结着你、我、他”。我们将再次欢迎朋友们的光临，祝大家一路顺风，收获一份好心情!谢谢大家，再见!

**赵州桥的导游词怎么说篇二**

各位游客，你们好!欢迎来到河北省赵县的洨河上，我是你们的易导，今天由我带领大家参观。

你们现在看到的这座桥是世界闻名的石拱桥——赵州桥，又叫广济桥。你们知道它是谁设计并建造的吗?没有人知道吧，那我就说答案啦!它是隋朝的石匠李春设计并参加建造的，至今有1400多年的历史了。

赵州桥的设计可算得上是一个了不起的创举。你们瞧，它没有桥墩，只有一个拱形的大桥洞。大桥洞上左右两边各有两个小桥洞。你们知道为什么这样设计吗?是因为发大水的时候，水可以从四个小桥洞流过，这样既能减轻流水的冲击力，同时也减轻了桥身的重量，节省了石料。

赵州桥不仅坚固，而且特别美观。来，各位游客，请跟着我走，我们一起到桥上去看一看。

你们看，桥两侧的石板上有些什么图案?瞧，这里有两条龙相互缠绕着，嘴里还吐出美丽的水花呢!大家再仔细看看，你还能看到些什么?谁来告诉我?没错!这是两条飞龙，他们的前场爪相互抵着，正回首遥望呢!你们再看那边，这双龙戏珠，是不是像活了一样?

这桥上还有许多精美的图案，我给大家半个小时的时间，大家可以再好好欣赏欣赏，拍影留念。半小时后，我们集合，去下一个景点。

**赵州桥的导游词怎么说篇三**

各位游客：

你们好，欢迎你们来到河北赵县赵州桥，我是你们的导游。

天下闻名的赵州桥座落在河北省赵县城南2.5公里处洨河之上，距石家庄市东南区域仅有45余公里。赵州桥是世界桥梁史上第一座敞肩拱石桥，建于隋代开皇年间(公元581-620xx年)，距今已有1420xx年的历史。

赵州桥又称安济桥，此桥全长64.40米，拱顶宽9米，两端宽9.6米，跨径37.38米，拱矢高7.23米。这座桥建得精巧新奇，造型优美，通体为巨大花岗岩石块组成，28道独立石拱纵向并列砌筑组成单孔孤形大桥横跨在洨水两岸。桥大拱两端之肩上又各设两个小拱，这些敞开的小拱减轻桥身重量的同时，又起到了减少流水冲力、加速畅洪的作用，设计可谓非常科学合理。当时，使用这种敞肩拱还是世界桥梁建筑史上的第一次，属于开先河之举。

因赵州桥属于“鬼斧神工”之作，千百年来，民间均传说此桥是神仙鲁班祖师修建的。其实，赵州桥是我国隋代杰出的匠师李春和众多石匠集体建造的，有史记载。保持1420xx年屹立风姿，赵州桥成为桥梁建筑史上难得一现的秀美风景，已被国家列为全国重点文物保护单位。

好，游客朋友们，赵州桥就为大家讲解到这儿，谢谢各位的支持!

**赵州桥的导游词怎么说篇四**

游客朋友们：

大家好!欢迎你们到赵县来，光临举世闻名的赵州桥(导游员自我介绍)，很高兴能为大家作导游服务，并预祝各位旅途愉快!现在我们所处的地方是以赵州桥为中心而建的赵州桥公园。这是公园的大门正门口，门楣上这块“瞻奇仰异”横匾是清朝顺治年间赵州知事孔兴训所书，此匾题字已被《中华名匾》一书所收录。等大家参观完以后，是否也会产生同感，认同赵州桥确是一处伟大而奇异的景观呢?再看眼前的这块影壁正面上，选刻前我国当代已故著名桥梁专家茅以升先生的《中国石拱桥》的文章。茅老的这篇文章最早发表在1962年3月4日的《人民日报》上，原文较长，以下节录的这一段主要总结了赵州桥的情况。茅老在文章中说“我国的石拱桥几乎到处都有。这些桥大小不一，形式多样，有许多是惊人的杰作。其中最著名的当推河北省赵县的赵州桥”(该文选自作者后入载的初中语文课本第三册)。茅老以非常科学、准确的语言分析了赵州桥的几个特点，阐述了赵州桥的科学价值、历史价值、艺术价值以及它在世界桥梁建筑史上的突出贡献和重要地位。这些接下来还要为大家做详细讲解。

请大家随我一同来欣赏影壁背面的汉白玉浮雕群。赵州桥建于隋朝，距今已有一千四百年的悠久历史，是现存于世界上最古老的一座石拱桥典范。在这一千多年间里，就流传着许许多多关于赵州桥的各种神话传说故事。其中最具代表性的，就是下面所描述的这段动人故事：相传赵州桥是由鲁班爷在一个晚上造成的，真乃一夜成桥，惊动天下。就连仙境里的神仙也闻名而至，张果老身骑着小毛驴，柴王爷手推独轮车，他们要考验赵州桥的承载能力，走到了大桥中央，只见张果老手中拂尘一摆，接来日月星辰，柴王爷运用法术，拘来五岳名山。刹那间，只见毛驴奋力扬蹄，落地踏然有声;柴王爷猛力推车，车声隆隆。赵州桥在超常负荷下，被压得摇摇欲坠。就在这千钧一发之刻，只见鲁班纵身跃入桥下，单手向上一举，就稳稳地托住了大桥。神仙顺利过桥后，神仙顺利过桥后，赵州桥依旧安然无恙。而在桥面上从此也就清晰地留下了驴蹄子印、车辙印和膝盖印等几处仙迹，也因此而留下了河北民歌《小放牛》的一段千古绝唱：“赵州桥来鲁班爷修，玉石栏杆圣人留，张果老骑驴桥上走，柴五爷推车轧了一道沟。”这个美丽的传说故事表达了老百姓对赵州桥的赞颂和对建桥者的崇拜。桥面上这些仙迹至今历历在目，下面就请大家随我一路去找一找、看一看。

现在我们所走的这条路叫“八仙大道”，两旁矗立着的八仙塑像用青石雕刻，外表涂黑。一眼望去，不免觉得增加了几分神秘色彩。“八仙”的故事在我国流传很广，尤其是“八仙过海”一节，称得上家喻户晓，人人皆知。传说王母娘娘当年在瑶池设宴，款待八仙。众八仙开怀畅饮，喝得酩酊大醉。谢过王母后，来到东海之上，乘着酒兴，各自卖弄本事。只见铁拐李以铁拐投入水中，自立其上，逐浪而渡。接着，汉钟离以拂尘，张果老用纸驴，吕洞宾以洞箫，韩湘子用花蓝，何仙姑用竹罩，蓝采和用拍板，曹国舅用玉片分别投入水中乘风而渡。东海龙王之子见宝后起了贪心，抢了蓝采和的拍板，并将他掳入海中。另外七仙大怒，斩了龙王大太子，伤了龙王二太子。而后四海龙王齐来参战，并请了天兵天将助阵，双方打得不亦乐乎。最后，经太上老君、如来佛祖，观音菩萨三位的调解说和，才算了结之事。团结才是力量!并留下了“八仙过海、各显神通”这句成语，显示了八仙的超群本领和团结致胜的精神。

实际上，我们目前脚下所踏的这条道路在历史上就有，过去老百姓一直把它叫做“皇道”。在隋朝时经由赵州桥的这条南北大通道，向南可直达东都洛阳，向北则贯穿涿郡，通入现在的北京，所以说这条道路就相当于现在的107国道。想当年，乾隆皇帝下江南时，三次所走的陆路，都是从赵州桥上经过而南下的。到了1920xx年，八国联军攻打北京时，慈禧太后和光绪皇帝逃到了西安，后来在回京的时候，也是从赵州桥上路过。一直到1984年建公园以前，赵州桥仍作为一个正常的交通运输桥梁发挥着作用。所以说，赵州桥不但保持了一千多年，而且一直使用了一千多年，这在全世界都是非常罕见的。因此，赵州桥的设计建造者——李春，就尤其引起了世人的尊重和敬仰。大家请随我右手观看，那里矗立着的那尊硅青铜塑像，就是赵州桥的设计建造者——李春(该铜像由中央美术学院绍武教授设计督造)。可惜的是，历史上有关李春的记载很少，但有一句却是非常确凿有力的，即唐玄宗开元年间的中书令张嘉贞曾在《唐文粹》一书中写道：“赵郡洨河石桥，隋匠李春之迹也。”一锤定音地指明了赵州桥的建造者是谁。请大家仔细看看这位杰出的建筑设计师形象：目光深遂，显示出超群的智慧;脚踏磐石，体现了实干家的精神。整体造型神态庄重，宏大深远，令人肃然起敬。

请大家向这边看，展现在我们眼前的就是举世闻名的中国赵州桥。它是首批公布的国家级重点文物保护单位，也是省级爱国主义教育基地，已列入世界遗产后备名录，并且是世界上第12处国际土木工程历史古迹。下面先请大家看这块铜牌的标志牌，它也是赵州桥在国际上占有重要地位的标志之一。下面的落款为“美国土木工程师学会敬立”。该学会是代行国际性土木工程的权威组织，它一直在全世界范围内精选历史土木工程上的杰作载入史册，并颁发铜制纪念牌作纪念。我们现在看到的这块牌子是复制品，原件已经珍藏入库。1991年9月4日下午，在welcome the american guests with open arms!(热烈欢迎美国贵宾之意)的欢迎标语下和仪仗队的鼓乐声中,该学会名誉主席本·格威克教授一行三人亲临现场,进行了颁发仪式,(当时红底白字会标上的中英文写的是:国际土木工程历史古迹纪念碑揭幕仪式,即:unveiling ceremony of international historic civil engineering landmark)国际上与之并列的还有法国的埃菲尔铁塔、埃及的金字塔、以及英国伦敦的苏伊士运河等。当时我国申报的几处工程还有都江堰、长城等，但惟有赵州桥一处当选，成为当时世界上第十二块国际土木工程历史古迹纪念铜牌，也是中国唯一的一块。(镶铜牌所用的石头选自嶂石岩)

下面请大家随我一同到桥面上去走一走、看一看，当地老百姓都把赵州桥叫做“神桥”，传说只要一走上它，就能感应到上天和神的灵验，一切都会吉祥如意。不知大家漫步在这座千年古桥之上，会有何感而发?桥面的宽度是9米，在当今基本上相当于国家二级公路标准。当年桥上也是人来人往，车水马龙;桥下百舸争流，千帆竞渡，一派繁华景象，滚滚东流的洨河水，带着百姓的欢声笑语，汇入大海。请看，这就是周世宗柴荣——柴王爷推车轧的那道沟，那儿还有张果老骑驴桥上走留下的两个驴蹄子印。宋朝有诗赞曰：“隋人选石驾虹桥，天下闻名岁月遥。仙子骑驴何处去，至今足迹尚昭昭”。可见这个典故在宋朝时就广为流传，但这些仙迹到底是怎么回事?至今也无人能说得十分明白，成为一个千古不解之谜，为赵州桥增添了一份神秘与梦幻般的彩色。

请大家看看南桥头下的这块汉白玉文物标志牌，“安济桥”是赵州桥的正名，也是官名。它是北宋时哲宗皇帝赵煦北巡时，途经这里所赐的名称，所以赵州桥的正名叫安济桥。“大石桥”是当地老百姓对赵州桥的俗称，算是它的小名吧，故该桥所处的村落亦称“大石桥村”。下面请大家到桥下，在这里可以仔细观赏到赵州桥的神韵，感受到赵州桥的宏伟与博大。赵州桥单孔跨度为37.02米，在世界上当时占第一位，在石拱桥的单孔跨度上达到了极限。所以说赵州桥是世界上现存年代最久、单孔跨度最大、保存最完整的一座坦拱敞肩式石拱桥，并被世人公认为“天下第一桥”。那么，我要问一问大家：为什么世界上许多的古代建筑大都塌毁损坏了，而惟独赵州桥历经千年风雨沧桑，巍然屹立呢?

首先要归功于赵州桥独特的建造方法。请大家注意看桥拱的背面，我们可以发现，顺着桥的纵向延伸方向，是一道又一道的拱圈，就像我们人的手指一样并在一起，这叫做纵向并列砌筑法。20世纪30年代(1933年11月)我国杰出的建筑学专家梁思成先生(梁启超之子)曾到赵州桥进行过实地考察，当他看到这种造桥方法时说“出我意料”。因为从古至今，人们大都采用横向并列法建造桥拱，李春为什么会采用纵向法造桥呢?这是因为纵向造桥，可以化整为零，节省人力、物力。先由一道拱圈砌起，砌完后这道拱圈就可独立站稳，依次再砌下一道，直至全部完工。并且由于每道拱圈独立，所以假如有一道拱圈发生损坏时，对其他拱圈和整体桥身没有直接影响，便于单独对它进行维修。就是说这种造桥法，当初建造时节就方便实用，今后维修时也很方便。为了加强石料之间的横向联系，古代匠师们还创造性地采用了腰铁、勾石、铁拉杆、收分等一系列科学措施和技术，起到了现代钢筋、水泥、粘合剂之类相同的作用，使整个桥体结构浑然一体，稳定牢固。千百年来，赵州桥受住了十多次规模较大的地震和洪水的严峻考验。特别值得一提的是，1963年3月，邢台发生了7.2级大地震，当时震中距离赵州桥还不到40公里，而赵州桥却安然无恙。同时，在1963年和1996年8月的特大洪水冲击下，赵州桥又多次向当今验证了古人关于敞肩拱溢洪作用设计的远见卓识。

也许有朋友要问：“赵州桥为什行能有如此牢固的抗震力呢?”这就要从它的下部基础说起了，千百年来，关于赵州桥的基础如何一直是个谜，并存有种种假设性的疑说。1979年，中国社会科学院自然学史研究小组对赵州桥桥台基础进行了钻探勘察，其发现结果令人大吃一惊。赵州桥桥台之短，地基之浅，出人意料。桥台仅由五层排石垒成，高1.549米，长约5米，桥台面积约为100平方米。桥台下的土质由第四纪冲积层的亚粘土和轻亚土构成，和我们脚下的土质没什么两样，除此这外，没有丝毫的人工夯筑基础。概括化验分析，这种土层稳定性强，土质均匀，基本承载力为34吨/平方米，并且粘土层压缩性小，地震时不会产生砂土液化，属良好天然地基。由于科学利用了土壤结构，进行了合理设计，所以桥基两侧受力均衡，遇震时能克服不均匀沉降，因此地震和洪灾奈何不了赵州桥。在这样的天然地基和这样小的桥台上，却能建造出这样大跨度的石拱桥，这在中外建桥史上确是十分罕见的。

听到这里，朋友们也许明白了赵州桥千年不坠的两个重要原因，就是赵州桥独特的建造方法和对天然地基的科学测算和利用。然而，赵州桥千年不坠的最重要原因当是李春划时代的创举——即敞肩圆弧拱式桥型就是指以赵州桥为代表首创的这种桥型，即在中央主拱两侧的桥肩上分别挖开了两两对称的四个拱，做成“空撞券”，这就是敞肩拱结构，国际上称作open spandrel(即空腹式，或称空腔式)。它到底有什么优越性呢?首先是加大了渲泄量，四个小拱可增大过水面积达16.5%，减轻了对桥的水平冲击力，增强了保护桥身的作用，历次对洪水抗击的实践均证明了这一点;另外，空撞券的建筑形式敞开了肩部，又节省了石料，不但大大节省了人力物力，更重要的是减轻了桥身自重，分散了桥身对桥台地基的垂直压力，所以赵州桥的桥台才可以造得那么轻巧实用，并且能直接座落在天然地基之上;再看李春的这种设计，并在敞肩的四个小拱拱石外围，还铺设了一层16—30mm的拱顶薄填石，恰好符合了材料力学弹性拱的原理。大家知道，弹性拱原理是十九世纪才形成于文字的理论，在世界上只有不到二百年的历史，但在一千四百年之前，中国的李春已经成功地将这一原理运用到实践中去了，这不能不说是一个世界奇迹。通俗地讲，运用材料力学的弹性拱原理造桥，这种结构就可以将受力点的力分散到桥的每一个横截面上，赵州桥之所以千年不坠，正是缘于李春这种敞肩拱式桥型设计的高度科学性和合理性，也是赵州桥学派在世界桥梁建筑史上最重要的贡献，我们完全可以说，是赵州桥首开了敞肩拱式桥型的先河。而西方第一次出现这种桥型是在1883年，当时法国在亚哥河上建造了安顿尼特铁路石拱桥(pont antionnette sur lagout),还有卢森堡建造的大石桥(pont de luxembourg)等，但它们至少已经比赵州桥晚了一千二百多年。难怪英国的李约瑟博士总结说：“李春以及他所创造的敞肩式拱桥比欧洲同种类型桥的出现，确实优先达千年以上”。我国著名桥梁专家茅以升先生曾指出：“赵州桥是一座单孔石拱桥。中国石拱桥的出现虽早于隋代，但赵州桥却具有创新特点和重大技术成就。它以石块砌筑，弓形的拱圈拼法也有特殊，更为巧妙的是在主拱圈之上加设小拱，开创了‘敞肩’型式的结构设计。而一千多年来的使用实践证明，赵州桥传统，不但为中外石拱桥普遍继续，也为现代的钢筋混凝土拱桥所广泛应用，并出现了各种新的发展。”确实，敞肩拱的应用，不但使桥形变得更加优美，最重要的是它有节省材料、减轻自重、简化桥基、渲泄洪水的几个作用和功能，它的设计和建筑结构科学合理、稳定性强。千百年来，赵州桥的结构技巧、艺术风格被广泛的借鉴运用，对世界桥梁建筑有着不可磨灭的突出贡献，是当之无愧的桥梁之祖!

赵州桥——它是我国古代劳动人民留下的珍贵文化遗产，见证了中华民族的聪明智慧，也见证了世界文明古国历史文化的灿烂辉煌，同时还见证了整个人类的文明和力量。朋友们，面对赵州桥，我们能不为祖国和人民感到骄傲吗!多少年来，它一直受到全世界的尊重和称颂，今天，它更应该激励着我们去充分发挥自己的聪明才智，为建设伟大的祖国贡献自己的力量!

朋友们，我的讲解基本上就要结束了，赵州桥公园还设有陈列室和展览室(及碑林)，里面是和赵州桥有关的实物和图片展览等，如果大家还有时间、感想的话，不妨到那里去看一看，可以加深对赵州桥文化的进一步了解。另外，我们赵县的历史悠久、文物众多，除赵州桥并称“姊妹桥”的永通桥及大观圣作之碑(共四处国保)，以及重现生机的千年古刹柏林禅寺等迷人景点，也希望大家到那里一游，以尽余兴，我愿意再次为大家导游服务。

各位朋友如果对我的讲解有什么意见和建议，敬请指出，帮助我改进工作，我将很乐意倾听，因为我知道这是大家对我的关心和爱护。最后，我要说：“赵州桥横跨亚、非、拉，赵州桥也连结着你、我、他”。我们将再次欢迎朋友们的光临，祝大家一路顺风，收获一份好心情!谢谢大家，再见!

导游词创作参考：

1991年，美国土木工程师学会将安济桥选定为第12个“国际历史土木工程的里程碑”，并在桥北端东侧建造了“国际历史土木工程古迹”铜牌纪念碑。赵州桥，又名安济桥(宋哲宗赐名，意为“安渡济民”)，位于河北赵县洨河上，它是世界上现存最早、保存最好的巨大石拱桥。[1]赵州桥入选中国世界纪录协会世界最早的敞肩石拱桥，创造了世界之最。被誉为“华北四宝之一”。桥长50.82米，跨径37.02米，券高7.23米，两端宽9.6米，中间略窄，宽9米。是当今世界上跨径最大、建造最早的单孔敞肩型石拱桥。因桥两端肩部各有二个小孔，不是实的，故称敞肩型，这是世界造桥史的一个创造(没有小拱的称为满肩或实肩型)。桥上有很多的东西，类型众多，丰富多彩。唐朝的张鷟说，远望这座桥就像：“初月出云长虹饮涧”。

赵州桥建于公元620xx年距今1400多年，经历了10次水灾，8次战乱和多次地震，特别是1966年邢台发生的7.6级地震，邢台距这里有40多公里，这里也有四点几级地震，赵州桥都没有被破坏，著名桥梁专家茅以升说，先不管桥的内部结构，仅就它能够存在1300多年就说明了一切。1963年的水灾大水淹到桥拱的龙嘴处，据当地的老人说，站在桥上都能感觉桥身很大的晃动。据记载，赵州桥自建成至今共修缮9次。

李春像在主拱券的上边两端又各加设了二个小拱，一是可节省材料，二是减少桥身自重(减少自重15%)，而且能增加桥下河水的泄流量。三，使桥身更加美观。

1979年5月，由中国科学院自然史组等四个单位组成联合调查组，对赵州桥的桥基进行了调查，自重为2800吨的赵州桥，而它的根基只是有五层石条砌成高1.55米的桥台，直接建在自然砂石上。这么浅的桥基简直令人难以置信，梁思成先生1933年考察时还认为这只是防水流冲刷而用的金刚墙，而不是承纳桥券全部荷载的基础。他在报告中写道：

“为要实测券基，我们在北面券脚下发掘，但在现在河床下约70-80厘米，即发现承在券下平置的石壁。石共五层，共高1.58米，每层较上—层稍出台，下面并无坚实的基础，分明只是防水流冲刷而用的金刚墙，而非承纳桥券全部荷载的基础。因再下30-40厘米便即见水，所以除非大规模的发掘，实无法进达我们据学理推测的大座桥基的位置。”

为了保护赵州桥，上世纪末在赵州桥东100米处新建的桥梁，其结构还是沿袭赵州桥，只是主拱上的小拱数量增加到一边5个，桥上有车轮印，膝盖印。

上海小学四年级有一篇课文叫《赵州桥》，讲的就是赵州桥的三绝。中国桥梁学家茅以升的《中国石拱桥》中也提到。

设计

赵州桥(1)采用圆弧拱形式，改变了我国大石桥多为半圆形拱的传统。我国古代石桥拱形大多为半圆形，这种形式比较优美、完整，但也存在两方面的缺陷：一是交通不便，半圆形桥拱用于跨度比较小的桥梁比较合适，而大跨度的桥梁选用半圆形拱，就会使拱顶很高，造成桥高坡陡、车马行人过桥非常不便。二是施工不利，半圆形拱石砌石用的脚手架就会很高，增加施工的危险性。为此，李春和工匠们一起创造性地采用了圆弧拱形式，使石拱高度大大降低。赵州桥的主孔净跨度为37.02米，而拱高只有7.25米，拱高和跨度之比为1:5左右，这样就实现了低桥面和大跨度的双重目的，桥面过渡平稳，车辆行人非常方便，而且还具有用料省、施工方便等优点。当然圆弧形拱对两端桥基的推力相应增大，需要对桥基的施工提出更高的要求。

(2)采用敞肩。这是李春对拱肩进行的重大改进，把以往桥梁建筑中采用的实肩拱改为敞肩拱，即在大拱两端各设两个小拱，靠近大拱脚的小拱净跨为3.8米，另一拱的净跨为2.8米。这种大拱加小拱的敞肩拱具有优异的技术性能，首先可以增加泄洪能力，减轻洪水季节由于水量增加而产生的洪水对桥的冲击力。古代洨河每逢汛期，水势较大，对桥的泄洪能力是个考验，四个小拱就可以分担部分洪流，据计算四个小拱可增加过水面积16%左右，大大降低洪水对大桥的影响，提高大桥的安全性。其次敞肩拱比实肩拱可节省大量土石材料，减轻桥身的自重，据计算四个小拱可以节省石料26立方米，减轻自身重量70吨，从而减少桥身对桥台和桥基的垂直压力和水平推力，增加桥梁的稳固。第三增加了造型的优美，四个小拱均衡对称，大拱与小拱构成一幅完整的图画，显得更加轻巧秀丽，体现建筑和艺术的完整统一。第四符合结构力学理论，敞肩拱式结构在承载时使桥梁处于有利的状况，可减少主拱圈的变形，提高了桥梁的承载力和稳定性。

(3)单孔。我国古代的传统建筑方法，一般比较长的桥梁往往采用多孔形式，这样每孔的跨度小、坡度平缓，便于修建。但是多孔桥也有缺点，如桥墩多，既不利于舟船航行，也妨碍洪水宣泄;桥墩长期受水流冲击、侵蚀，天长日久容易塌毁。因此，李春在设计大桥的时候，采取了单孔长跨的形式，河心不立桥墩，使石拱跨径长达37米之多。这是我国桥梁史上的空前创举。

建造

石碑(1)桥址选择比较合理，使桥基稳固牢靠。李春根据自己多年丰富的实践经验，经过严格周密勘查、比较，选择了佼河两岸较为平直的地方建桥，这里的地层是由河水冲积而成，地层表面是久经水流冲涮的粗砂层，以下是细石、粗石、细砂和粘土层。根据现代测算，这里的地层每平方厘米能够承受4.5到6.6公斤的压力，而赵州桥对地面的压力为每平方厘米5——6公斤，能够满足大桥的要求。选定桥址后在上面建造地基和桥台，自建桥到现在，桥基仅下沉了5厘米，说明这里的地层非常适合于建桥。

赵州桥

(2)赵州桥的砌置方法新颖、施工修理方便。李春就地取材，选用附近州县生产的质地坚硬的青灰色砂石作为建桥石料，在石拱砌置方法上，均采用了纵向(顺桥方向)砌置方法，就是整个大桥是由28道各自独立的拱券沿宽度方向并列组合而成，拱厚皆为1.03米，每券各自独立、单独操作，相当灵活，每券砌完全合拢后就成一道独立拼券，砌完一道供券，移动承担重量的“鹰架”，再砌另一道相邻拱。这种砌法有很多优点，它既可以节省制作“鹰架”所用的木材，便于移动;同时又利于桥的维修，一道拱券的石块损坏了，只要嵌入新石，进行局部修整就行了，而不必对整个桥进行调整。

(3)在保持大桥稳定性方面采取了许多严密措施。为了加强各道拱券间的横向联系，使28道拱组成一个有机整体，连接紧密牢固，李春采取了一系列技术措施。

(l)每一拱券采用了下宽上窄、略有“收分”的方法，使每个拱券向里倾斜，相互挤靠，增强其横向联系，以防止拱石向外倾倒;在桥的宽度上也采用了少量“收分”的办法，就是从桥的两端到桥顶逐渐收缩宽度，从最宽9.6米收缩到9米，以加强大桥的稳定性。

(2)在主券上均匀沿桥宽方向设置了5个铁拉杆，穿过28道拱券，每个拉杆的两端有半圆形杆头露在石外，以夹住28道拱券，增强其横向联系。在4个小拱上也各有一根铁拉杆起同样作用。

(3)在靠外侧的几道拱石上和两端小拱上盖有护拱石一层，以保护拱石;在护拱石的两侧设有勾石6块，勾住主拱石使其连接牢固。

(4)为了使相邻拱石紧紧贴合在一起，在两侧外券相邻拱石之间都穿有起连接作用的“腰铁”，各道券之间的相邻石块也都在拱背穿有“腰铁”，把拱石连锁起来。而且每块拱石的侧面都凿有细密斜纹，以增大摩擦力，加强各券横向联系。这些措施的采取使整个大桥连成一个紧密整体，增强了整个大桥的稳定性和可靠性。 (5)赵州桥的桥具特色。桥台是整座大桥的基础，必须能承受大桥主拱圈(桥身主体)轴而向力分解而成的巨大水平推力和垂直压力。赵州桥的桥台具有下述特点：(l)低拱脚：拱脚在河床下仅半米左右;(2)浅桥基：桥基底面在拱脚下1.7米左右;(3)短桥台：由上至下，用逐渐略有加厚的石条砌成5米长、6.7米宽、9.6米高的桥台。这是一个既经济又简单实用的桥台。为了保障桥台的可靠性，李春采取了许多相应的固基措施。为了减少桥台的垂直位移(即由大桥主体的垂直压力造成的下沉)，李春采取了在桥台边打入许多木桩的措施，以此来加强桥台的基础;这种方法在今天的厂房、桥梁的建造上也经常采用。为了减少桥台的水平移动(即由大桥主体的水平推力造成的桥台后移)，李春采用了延伸桥台后座的办法，以抵消水平推力的作用。为了保护桥台和桥基，李春还在沿河一侧设置了一道金刚墙，一方面可以防止水流的冲蚀作用，另一方面金刚墙和桥基、桥台连成一体，增加了桥台的稳定性。由以上措施保证了大桥具有坚固的桥台，提高了大桥的坚实程度。

三绝

(1)“券”小于半圆。赵州桥我国习惯上把弧形的桥洞、门洞之类的建筑叫做“券”。一般石桥的券，大都是半圆形。但赵州桥跨度很大，从这一头到那一头有37.4米。如果把券修成半圆形，那桥洞就要高18.52米。这样车马行人过桥，就好比越过一座小山，非常费劲。赵州桥的券是小于半圆的一段弧，这既减低了桥的高度，减少了修桥的石料与人工，又使桥体非常美观，很像天上的长虹。

(2)“撞”空而不实。券的两肩叫“撞”。一般石桥的撞都用石料砌实，但赵州桥的撞没有砌实，而是在券的两肩各砌一两个弧形的小券。这样桥体增加了四个小券，大约节省了一百八十立方米石料，使桥的重量减轻了大约500吨。而且，当洨河涨水时，一部分水可以从小券往下流，既可以使水流畅通，又减少了洪水对桥的冲击，保证了桥的安全。

(3)洞砌并列式。它用二十八道小券并列成9.6米宽的大券。可是用并列式砌，各道窄券的石块间没有相互联系，不如纵列式坚固。为了弥补这个缺点，建造赵州桥时，在各道窄券的石块之间加了铁钉，使它们连成了整体。用并列式修造的窄券，即使坏了一个，也不会牵动全局，修补起来容易，而且在修桥时也不影响桥上交通。

赵州桥，又名安济桥,坐落在石家庄东南45公里赵县城南的洨河之上,因桥体全部用石料建成,当地俗称大石桥。建于隋代开皇至大业年间(595年～620xx年),由匠师李春建造。赵州桥结构新奇,造型美观,古人说它\"制造奇特,人不知其所以为\"。桥全长64.4米,宽9.6米,跨度37.02米,是一座由28道相对独立的拱券组成的单孔弧形大桥。赵州桥最大的科学贡献就是它\"敞肩拱\"的创举。在大拱两肩,砌了四个并列小孔,既增大流水通道,减轻桥身重量,节省石料,又增强了桥身稳定性。这就有力地保证了赵州桥在1420xx年的历史中,经受住了多次洪水冲击,8次大地震摇撼,以及车辆重压,仍挺立在洨河之上。

关于赵州桥的建造,有很多美丽的传说。昔日洨河水泛滥,百姓只靠木船摆渡。木匠祖师鲁班一夜之间把羊群化成石头建起大桥。张果老和柴王爷一同来试桥。张果老倒骑毛驴,驴背褡裢里装着日、月;柴王爷推小车,运载着五岳名山。行于桥中心,将桥压得摇摇欲坠。鲁班见势不妙,纵身跳入水中,用手将桥托住,石桥安然无恙。至今桥上面还留下了清晰的驴蹄印、车道沟和膝盖印;桥底保留着鲁班的手印。正如民歌《小放牛》所唱的:\"赵州石桥鲁班爷修,玉石栏杆圣人留;张果老骑驴桥上走,柴王爷推车轧了一道沟\"。

赵州桥只用单孔石拱跨越洨河，由于没有桥墩，既增加了排水功能，又方便舟船往来，石拱的跨度为37.4米，连南北桥堍(桥两头靠近平地处)，总共长50.82米。采取这样巨型跨度，在当时是一个空前的创举。石拱跨度很大，但拱矢(石拱两脚连线至拱顶的高度)只有7.23米。拱矢和跨度的比例大约是1比5。可见桥高比拱弧的半径要小得多，整个桥身只是圆弧的一段。这样的拱，叫做“坦拱”。坦拱降低了桥的坡度，方便往来的车马行人。而更为高超绝伦的是，在大石拱的两肩上各砌两个小石拱，从而改变了过去大拱圈上用沙石料填充的传统建筑型式，创造出世界上第一个“敞肩拱”，的新式桥型。这是一个了不起的科学发明，其优越性在于：第一、减轻桥体的重量，节省填腹的材料。经计算，四个小石拱留下的空洞，可以减少填料180立方米，合700多吨。这不但省工省料，还减轻桥身净重的15.3%，从而降低了石桥对两岸地基的压力，相应增加了桥梁的安全系数11.4%，延长了桥梁使用的期限。另外，充分利用小拱对大拱所产生的“被动压力”，从而大大增强了桥梁的稳定性。第二、四个小拱留下的四个空洞，增加排水面积16.5%，在洪汛季节。桥下过水面积增大、减轻了洪水对桥身的冲击。第三、大拱之上加两对小拱，均衡、对称，给人一种轻盈的美感。这个精巧的造型，使得赵州桥更加壮丽多姿。

再其次，赵州桥的施工方案极为科学巧妙。砌筑拱洞有两种砌筑法，一是横向联式砌筑法，另一是纵向并列式砌筑法。横向联式砌筑的拱洞是一个整体，比较结实，但这种砌筑法要搭大木架，而且必须整个拱洞竣工才能拆除本架，施工期较长。纵向并列砌筑法是把整个大桥沿宽度方向用28道独立拱券并列组合起来。每道拱券单独砌筑，合拢后自成一体。这样砌完一道拱后，移动承受拱券重量的木架，再砌相邻的一道拱，一道一道地砌筑。这种砌筑法优点是，既节省搭木架的材料，又便于移动木架分别施工，并且以后容易维修。因为每道拱券都能独立承受重压，28个拱券拼成一个大拱券，如果某一道拱券损坏了，可以部分施工维修，不影响整个桥身安全。但是，纵向并列砌筑法，并列的拱券之间缺乏联系，整体结构并不结实。李春建造赵州桥的时候，所以大胆采用纵向并列砌筑法是由于他充分考虑到洨河水文情况和施工进度的矛盾。在当时的生产水平条件下，建造这座大石桥不可能短期竣工。而洨河冬枯夏涨，如果采取横向联式砌筑法，工程进行到一半，遇上洪水，木架和已砌成的部分就要被冲毁，可是采取纵向并列砌筑法即使遇上洪水，也不会太受影响，李春为了克服纵向并联砌筑法整体结为不结实的缺点，先用9条两端带帽头的铁梁横贯拱背，串连住28道拱券，加强横向联系，再对两块毗邻的拱石，用双银锭形的腰铁卡住，然后在桥的两侧各有长1.8米，外头向下延伸五厘米的钩石六块，勾住主拱券，拱券外还有护拱石，这样，整个桥身结合在一起。另外，利用拱脚比拱顶宽0.6米的少量“收分”来防止拱券倾斜。经过1350多年的考验，证明这种施工方案是极其科学，极有成效的。

石栏杆

赵州桥的故事非常感人可是桥身上为什么会凿上这些痕迹呢?据现代桥梁专家罗英先生按照工程原理推测，这些痕迹是行车指标和工程指标。由于赵州桥是采取纵向并列砌筑法修建的，两边如行重车，桥就容易损伤。桥面厂的驴蹄印都在东侧1/3的位置。这就是说，重载过桥如果太靠边，石拱券容易变型外倾发生危险，应当走中间。桥腹上的手掌印应当是一种工程指标，表示万一桥发生裂痕，可在手掌印处暂时支撑，以免立刻坍圮，可以从容维修。

总之，赵州桥处处都体现着中国古代工匠们的聪明才智。象赵州桥这样古老的大型敞肩石拱桥。在世界上相当长的时间里是独一无二的。在欧洲，公元14世纪时，法国泰克河上才出现类似的敝肩形的赛雷桥，比赵州桥晚了700多年，而且早在1820xx年这座桥就毁坏了。隋代著名石匠李春的重人贡献在世界桥梁建筑史上永放光辉。附：河北省衡水市安济桥

安济桥，横跨滏阳河两岸，石砌七孔拱桥，桥长116米，面宽7‘5米，桥两侧各有60个石柱，上雕石狮，石狮形象生动，姿态各异，每尊石狮下还雕有1——2只小狮，狮下有莲花座，通狮柱高1’62米、宽0‘32米，桥栏板浮雕卷云纹，栏板高0’84米、宽1‘55米、2’11米不等。桥墩分水口月台用石块堆砌，桥孔雕有水龙头，整个建筑，浑然一体，即雄伟壮观，又精巧玲珑。安济桥建于清乾隆三十年(1765年)五月，乾隆皇帝赐名“安济”，故名安济桥。1937年发大水，被日寇炸毁中孔，1956年用木材衔接修复。1982年4月，由地区公路工程队动工，用钢筋水泥修缮石桥中孔，水泥铺面。1989年5月定为市级文物保护单位。20xx年4月12日，经河北省景区质量等级评定委员会初评和推荐，由全国旅游景区质量等级评定委员会评定，石家庄市赵县赵州桥景区被批准为国家4a级旅游景区。

桥联

对联： 望之如月出云 ， 长虹饮溪。上联：水从碧玉环中过;下联：人在苍龙背上行。 驾石飞梁尽意虹 苍龙惊蛰背磨空

传说

桥上的驴蹄印和膝盖印赵州桥上的仙迹，主要指传说中张果老倒骑毛驴在桥上走留下的驴蹄子印;柴王爷推车过桥轧下的车道沟印和膝盖跪下的膝盖印;鲁班为救石桥跃身跳入河中，用手力顶石桥的手掌印，这些仙迹常常成为游人津津乐道的最有趣内容之一，来到赵州桥也都要首先寻觅看个究竟。这是关于赵州桥的一段最有名的传说。

相传从前在河北省赵县城南五里的地方，有一条大河，名叫洨河。洨河发源于河北西部的井陉山。在古代，它的水势很大，每逢夏秋两季，大雨来临，雨水和山泉一并顺流而下，沿途又汇合几条河水，形成了汹涌的洪流。因此，洨河两岸的居民和来往的行人，都感到非常不便。

赵县人民的这个困难，被著名的工匠祖师鲁班知道了。他特地远道赶来，施展出卓越的技术，在一夜之间就造好这座赵州大石桥。

赵州桥造好的消息，很快地传遍了四方。远近居民都怀着惊喜的心情，争先恐后地前来参观。这个奇迹甚至惊动了“八仙”之一的张果老。在驴背的褡裢里一边装上了“太阳”，一边又装上了“月亮”，要在桥上走过。这还不算，张果老存心要和鲁班开个玩笑，他又约了柴荣，推着载有“五岳名山”的独轮车，一道来到桥头，开口便问这桥能不能让他们两人同时行走。这时，鲁班刚把大桥修好，正在十分得意，便很不以为然地说：“这么坚固的石桥，还经不起你们两人走么?”不料他们上桥以后，把桥压得摇摇欲坠。鲁班一看情况不妙，赶忙跳下桥去，用手使劲托住桥身东侧，才使这两位仙人带着日月和五岳名山顺利通过。从此，桥上留下了几处人们津津乐道的“仙迹”;张果老的驴蹄印和斗笠颠落压成的圆坑;柴荣因推车力过猛，一膝着地压成的膝盖印和车道沟;还有鲁班托桥的手印。后来，除了因为东侧一度塌毁，手印已经不见，其余的“仙迹”都留存下来。《小放牛》里所歌唱的就是这一段生动的传说。衡水的安济桥衡水的安济桥修建于乾隆三十年(1765年)，历时一年零七个月完工，乾隆爷赐名“安济”，取保水安济苍生之义。屈指算来，这座横跨在滏阳河上的老石桥，距今已近二百四十年的历史了。据乾隆年县志记载：衡桥夜月为衡水八景之一，似乎可以与燕京八景之中的卢沟晓月相比美，同样是石桥、月夜、狮子，所不同大概是那一湾水了。

三年级课文—《赵州桥》

河北省赵县的洨河上，有一座世界闻名的石拱桥，叫安济桥，又叫赵州桥。它是隋朝的石匠李春设计和参加建造的，到现在已经有一千三百多年了。赵州桥非常雄伟。桥长五十多米，有九米多宽，中间行车马，两旁走人。这么长的桥，全部用石头砌成，下面没有桥礅，只有一个拱形的大桥洞，横跨在三十七米多宽的河面上。大桥洞顶上的左右两边，还各有两个拱形的小桥洞。平时，河水从大桥洞流过，发大水的时候，河水还可以从四个小桥洞流过。这种设计，在建桥史上是一个创举，既减轻了流水对桥身的冲击力，使桥不容易被大水冲毁，又减轻了桥身的重量，节省了石料。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。赵州桥表现了劳动人民的智慧和才干，是我国宝贵的历史遗产。

**赵州桥的导游词怎么说篇五**

游客朋友们：

大家好!欢迎你们到赵县来，光临举世闻名的赵州桥(导游员自我介绍)，很高兴能为大家作导游服务，并预祝各位旅途愉快!现在我们所处的地方是以赵州桥为中心而建的赵州桥公园。这是公园的大门正门口，门楣上这块“瞻奇仰异”横匾是清朝顺治年间赵州知事孔兴训所书，此匾题字已被《中华名匾》一书所收录。等大家参观完以后，是否也会产生同感，认同赵州桥确是一处伟大而奇异的景观呢?再看眼前的这块影壁正面上，选刻前我国当代已故著名桥梁专家茅以升先生的《中国石拱桥》的文章。茅老的这篇文章最早发表在1962年3月4日的《人民日报》上，原文较长，以下节录的这一段主要总结了赵州桥的情况。茅老在文章中说“我国的石拱桥几乎到处都有。这些桥大小不一，形式多样，有许多是惊人的杰作。其中最著名的当推河北省赵县的赵州桥”(该文选自作者后入载的初中语文课本第三册)。茅老以非常科学、准确的语言分析了赵州桥的几个特点，阐述了赵州桥的科学价值、历史价值、艺术价值以及它在世界桥梁建筑史上的突出贡献和重要地位。这些接下来还要为大家做详细讲解。

请大家随我一同来欣赏影壁背面的汉白玉浮雕群。赵州桥建于隋朝，距今已有一千四百年的悠久历史，是现存于世界上最古老的一座石拱桥典范。在这一千多年间里，就流传着许许多多关于赵州桥的各种神话传说故事。其中最具代表性的，就是下面所描述的这段动人故事：相传赵州桥是由鲁班爷在一个晚上造成的，真乃一夜成桥，惊动天下。就连仙境里的神仙也闻名而至，张果老身骑着小毛驴，柴王爷手推独轮车，他们要考验赵州桥的承载能力，走到了大桥中央，只见张果老手中拂尘一摆，接来日月星辰，柴王爷运用法术，拘来五岳名山。刹那间，只见毛驴奋力扬蹄，落地踏然有声;柴王爷猛力推车，车声隆隆。赵州桥在超常负荷下，被压得摇摇欲坠。就在这千钧一发之刻，只见鲁班纵身跃入桥下，单手向上一举，就稳稳地托住了大桥。神仙顺利过桥后，神仙顺利过桥后，赵州桥依旧安然无恙。而在桥面上从此也就清晰地留下了驴蹄子印、车辙印和膝盖印等几处仙迹，也因此而留下了河北民歌《小放牛》的一段千古绝唱：“赵州桥来鲁班爷修，玉石栏杆圣人留，张果老骑驴桥上走，柴五爷推车轧了一道沟。”这个美丽的传说故事表达了老百姓对赵州桥的赞颂和对建桥者的崇拜。桥面上这些仙迹至今历历在目，下面就请大家随我一路去找一找、看一看。

现在我们所走的这条路叫“八仙大道”，两旁矗立着的八仙塑像用青石雕刻，外表涂黑。一眼望去，不免觉得增加了几分神秘色彩。“八仙”的故事在我国流传很广，尤其是“八仙过海”一节，称得上家喻户晓，人人皆知。传说王母娘娘当年在瑶池设宴，款待八仙。众八仙开怀畅饮，喝得酩酊大醉。谢过王母后，来到东海之上，乘着酒兴，各自卖弄本事。只见铁拐李以铁拐投入水中，自立其上，逐浪而渡。接着，汉钟离以拂尘，张果老用纸驴，吕洞宾以洞箫，韩湘子用花蓝，何仙姑用竹罩，蓝采和用拍板，曹国舅用玉片分别投入水中乘风而渡。东海龙王之子见宝后起了贪心，抢了蓝采和的拍板，并将他掳入海中。另外七仙大怒，斩了龙王大太子，伤了龙王二太子。而后四海龙王齐来参战，并请了天兵天将助阵，双方打得不亦乐乎。最后，经太上老君、如来佛祖，观音菩萨三位的调解说和，才算了结之事。团结才是力量!并留下了“八仙过海、各显神通”这句成语，显示了八仙的超群本领和团结致胜的精神。

实际上，我们目前脚下所踏的这条道路在历史上就有，过去老百姓一直把它叫做“皇道”。在隋朝时经由赵州桥的这条南北大通道，向南可直达东都洛阳，向北则贯穿涿郡，通入现在的北京，所以说这条道路就相当于现在的107国道。想当年，乾隆皇帝下江南时，三次所走的陆路，都是从赵州桥上经过而南下的。到了1920xx年，八国联军攻打北京时，慈禧太后和光绪皇帝逃到了西安，后来在回京的时候，也是从赵州桥上路过。一直到1984年建公园以前，赵州桥仍作为一个正常的交通运输桥梁发挥着作用。所以说，赵州桥不但保持了一千多年，而且一直使用了一千多年，这在全世界都是非常罕见的。因此，赵州桥的设计建造者——李春，就尤其引起了世人的尊重和敬仰。大家请随我右手观看，那里矗立着的那尊硅青铜塑像，就是赵州桥的设计建造者——李春(该铜像由中央美术学院绍武教授设计督造)。可惜的是，历史上有关李春的记载很少，但有一句却是非常确凿有力的，即唐玄宗开元年间的中书令张嘉贞曾在《唐文粹》一书中写道：“赵郡洨河石桥，隋匠李春之迹也。”一锤定音地指明了赵州桥的建造者是谁。请大家仔细看看这位杰出的建筑设计师形象：目光深遂，显示出超群的智慧;脚踏磐石，体现了实干家的精神。整体造型神态庄重，宏大深远，令人肃然起敬。

请大家向这边看，展现在我们眼前的就是举世闻名的中国赵州桥。它是首批公布的国家级重点文物保护单位，也是省级爱国主义教育基地，已列入世界遗产后备名录，并且是世界上第12处国际土木工程历史古迹。下面先请大家看这块铜牌的标志牌，它也是赵州桥在国际上占有重要地位的标志之一。下面的落款为“美国土木工程师学会敬立”。该学会是代行国际性土木工程的权威组织，它一直在全世界范围内精选历史土木工程上的杰作载入史册，并颁发铜制纪念牌作纪念。我们现在看到的这块牌子是复制品，原件已经珍藏入库。1991年9月4日下午，在welcome the american guests with open arms!(热烈欢迎美国贵宾之意)的欢迎标语下和仪仗队的鼓乐声中,该学会名誉主席本·格威克教授一行三人亲临现场,进行了颁发仪式,(当时红底白字会标上的中英文写的是:国际土木工程历史古迹纪念碑揭幕仪式,即:unveiling ceremony of international historic civil engineering landmark)国际上与之并列的还有法国的埃菲尔铁塔、埃及的金字塔、以及英国伦敦的苏伊士运河等。当时我国申报的几处工程还有都江堰、长城等，但惟有赵州桥一处当选，成为当时世界上第十二块国际土木工程历史古迹纪念铜牌，也是中国唯一的一块。(镶铜牌所用的石头选自嶂石岩)

下面请大家随我一同到桥面上去走一走、看一看，当地老百姓都把赵州桥叫做“神桥”，传说只要一走上它，就能感应到上天和神的灵验，一切都会吉祥如意。不知大家漫步在这座千年古桥之上，会有何感而发?桥面的宽度是9米，在当今基本上相当于国家二级公路标准。当年桥上也是人来人往，车水马龙;桥下百舸争流，千帆竞渡，一派繁华景象，滚滚东流的洨河水，带着百姓的欢声笑语，汇入大海。请看，这就是周世宗柴荣——柴王爷推车轧的那道沟，那儿还有张果老骑驴桥上走留下的两个驴蹄子印。宋朝有诗赞曰：“隋人选石驾虹桥，天下闻名岁月遥。仙子骑驴何处去，至今足迹尚昭昭”。可见这个典故在宋朝时就广为流传，但这些仙迹到底是怎么回事?至今也无人能说得十分明白，成为一个千古不解之谜，为赵州桥增添了一份神秘与梦幻般的彩色。

请大家看看南桥头下的这块汉白玉文物标志牌，“安济桥”是赵州桥的正名，也是官名。它是北宋时哲宗皇帝赵煦北巡时，途经这里所赐的名称，所以赵州桥的正名叫安济桥。“大石桥”是当地老百姓对赵州桥的俗称，算是它的小名吧，故该桥所处的村落亦称“大石桥村”。下面请大家到桥下，在这里可以仔细观赏到赵州桥的神韵，感受到赵州桥的宏伟与博大。赵州桥单孔跨度为37.02米，在世界上当时占第一位，在石拱桥的单孔跨度上达到了极限。所以说赵州桥是世界上现存年代最久、单孔跨度最大、保存最完整的一座坦拱敞肩式石拱桥，并被世人公认为“天下第一桥”。那么，我要问一问大家：为什么世界上许多的古代建筑大都塌毁损坏了，而惟独赵州桥历经千年风雨沧桑，巍然屹立呢?

首先要归功于赵州桥独特的建造方法。请大家注意看桥拱的背面，我们可以发现，顺着桥的纵向延伸方向，是一道又一道的拱圈，就像我们人的手指一样并在一起，这叫做纵向并列砌筑法。20世纪30年代(1933年11月)我国杰出的建筑学专家梁思成先生(梁启超之子)曾到赵州桥进行过实地考察，当他看到这种造桥方法时说“出我意料”。因为从古至今，人们大都采用横向并列法建造桥拱，李春为什么会采用纵向法造桥呢?这是因为纵向造桥，可以化整为零，节省人力、物力。先由一道拱圈砌起，砌完后这道拱圈就可独立站稳，依次再砌下一道，直至全部完工。并且由于每道拱圈独立，所以假如有一道拱圈发生损坏时，对其他拱圈和整体桥身没有直接影响，便于单独对它进行维修。就是说这种造桥法，当初建造时节就方便实用，今后维修时也很方便。为了加强石料之间的横向联系，古代匠师们还创造性地采用了腰铁、勾石、铁拉杆、收分等一系列科学措施和技术，起到了现代钢筋、水泥、粘合剂之类相同的作用，使整个桥体结构浑然一体，稳定牢固。千百年来，赵州桥受住了十多次规模较大的地震和洪水的严峻考验。特别值得一提的是，1963年3月，邢台发生了7.2级大地震，当时震中距离赵州桥还不到40公里，而赵州桥却安然无恙。同时，在1963年和1996年8月的特大洪水冲击下，赵州桥又多次向当今验证了古人关于敞肩拱溢洪作用设计的远见卓识。

也许有朋友要问：“赵州桥为什行能有如此牢固的抗震力呢?”这就要从它的下部基础说起了，千百年来，关于赵州桥的基础如何一直是个谜，并存有种种假设性的疑说。1979年，中国社会科学院自然学史研究小组对赵州桥桥台基础进行了钻探勘察，其发现结果令人大吃一惊。赵州桥桥台之短，地基之浅，出人意料。桥台仅由五层排石垒成，高1.549米，长约5米，桥台面积约为100平方米。桥台下的土质由第四纪冲积层的亚粘土和轻亚土构成，和我们脚下的土质没什么两样，除此这外，没有丝毫的人工夯筑基础。概括化验分析，这种土层稳定性强，土质均匀，基本承载力为34吨/平方米，并且粘土层压缩性小，地震时不会产生砂土液化，属良好天然地基。由于科学利用了土壤结构，进行了合理设计，所以桥基两侧受力均衡，遇震时能克服不均匀沉降，因此地震和洪灾奈何不了赵州桥。在这样的天然地基和这样小的桥台上，却能建造出这样大跨度的石拱桥，这在中外建桥史上确是十分罕见的。

听到这里，朋友们也许明白了赵州桥千年不坠的两个重要原因，就是赵州桥独特的建造方法和对天然地基的科学测算和利用。然而，赵州桥千年不坠的最重要原因当是李春划时代的创举——即敞肩圆弧拱式桥型就是指以赵州桥为代表首创的这种桥型，即在中央主拱两侧的桥肩上分别挖开了两两对称的四个拱，做成“空撞券”，这就是敞肩拱结构，国际上称作open spandrel(即空腹式，或称空腔式)。它到底有什么优越性呢?首先是加大了渲泄量，四个小拱可增大过水面积达16.5%，减轻了对桥的水平冲击力，增强了保护桥身的作用，历次对洪水抗击的实践均证明了这一点;另外，空撞券的建筑形式敞开了肩部，又节省了石料，不但大大节省了人力物力，更重要的是减轻了桥身自重，分散了桥身对桥台地基的垂直压力，所以赵州桥的桥台才可以造得那么轻巧实用，并且能直接座落在天然地基之上;再看李春的这种设计，并在敞肩的四个小拱拱石外围，还铺设了一层16—30mm的拱顶薄填石，恰好符合了材料力学弹性拱的原理。大家知道，弹性拱原理是十九世纪才形成于文字的理论，在世界上只有不到二百年的历史，但在一千四百年之前，中国的李春已经成功地将这一原理运用到实践中去了，这不能不说是一个世界奇迹。通俗地讲，运用材料力学的弹性拱原理造桥，这种结构就可以将受力点的力分散到桥的每一个横截面上，赵州桥之所以千年不坠，正是缘于李春这种敞肩拱式桥型设计的高度科学性和合理性，也是赵州桥学派在世界桥梁建筑史上最重要的贡献，我们完全可以说，是赵州桥首开了敞肩拱式桥型的先河。而西方第一次出现这种桥型是在1883年，当时法国在亚哥河上建造了安顿尼特铁路石拱桥(pont antionnette sur lagout),还有卢森堡建造的大石桥(pont de luxembourg)等，但它们至少已经比赵州桥晚了一千二百多年。难怪英国的李约瑟博士总结说：“李春以及他所创造的敞肩式拱桥比欧洲同种类型桥的出现，确实优先达千年以上”。我国著名桥梁专家茅以升先生曾指出：“赵州桥是一座单孔石拱桥。中国石拱桥的出现虽早于隋代，但赵州桥却具有创新特点和重大技术成就。它以石块砌筑，弓形的拱圈拼法也有特殊，更为巧妙的是在主拱圈之上加设小拱，开创了‘敞肩’型式的结构设计。而一千多年来的使用实践证明，赵州桥传统，不但为中外石拱桥普遍继续，也为现代的钢筋混凝土拱桥所广泛应用，并出现了各种新的发展。”确实，敞肩拱的应用，不但使桥形变得更加优美，最重要的是它有节省材料、减轻自重、简化桥基、渲泄洪水的几个作用和功能，它的设计和建筑结构科学合理、稳定性强。千百年来，赵州桥的结构技巧、艺术风格被广泛的借鉴运用，对世界桥梁建筑有着不可磨灭的突出贡献，是当之无愧的桥梁之祖!

赵州桥——它是我国古代劳动人民留下的珍贵文化遗产，见证了中华民族的聪明智慧，也见证了世界文明古国历史文化的灿烂辉煌，同时还见证了整个人类的文明和力量。朋友们，面对赵州桥，我们能不为祖国和人民感到骄傲吗!多少年来，它一直受到全世界的尊重和称颂，今天，它更应该激励着我们去充分发挥自己的聪明才智，为建设伟大的祖国贡献自己的力量!

朋友们，我的讲解基本上就要结束了，赵州桥公园还设有陈列室和展览室(及碑林)，里面是和赵州桥有关的实物和图片展览等，如果大家还有时间、感想的话，不妨到那里去看一看，可以加深对赵州桥文化的进一步了解。另外，我们赵县的历史悠久、文物众多，除赵州桥并称“姊妹桥”的永通桥及大观圣作之碑(共四处国保)，以及重现生机的千年古刹柏林禅寺等迷人景点，也希望大家到那里一游，以尽余兴，我愿意再次为大家导游服务。

各位朋友如果对我的讲解有什么意见和建议，敬请指出，帮助我改进工作，我将很乐意倾听，因为我知道这是大家对我的关心和爱护。最后，我要说：“赵州桥横跨亚、非、拉，赵州桥也连结着你、我、他”。我们将再次欢迎朋友们的光临，祝大家一路顺风，收获一份好心情!谢谢大家，再见!

**赵州桥的导游词怎么说篇六**

各位游客：

你们好，欢迎你们来到河北赵县赵州桥，我是你们的导游。

天下闻名的赵州桥座落在河北省赵县城南2.5公里处洨河之上，距石家庄市东南区域仅有45余公里。赵州桥是世界桥梁史上第一座敞肩拱石桥，建于隋代开皇年间(公元581-620xx年)，距今已有1420xx年的历史。

赵州桥又称安济桥，此桥全长64.40米，拱顶宽9米，两端宽9.6米，跨径37.38米，拱矢高7.23米。这座桥建得精巧新奇，造型优美，通体为巨大花岗岩石块组成，28道独立石拱纵向并列砌筑组成单孔孤形大桥横跨在洨水两岸。桥大拱两端之肩上又各设两个小拱，这些敞开的小拱减轻桥身重量的同时，又起到了减少流水冲力、加速畅洪的作用，设计可谓非常科学合理。当时，使用这种敞肩拱还是世界桥梁建筑史上的第一次，属于开先河之举。

因赵州桥属于“鬼斧神工”之作，千百年来，民间均传说此桥是神仙鲁班祖师修建的。其实，赵州桥是我国隋代杰出的匠师李春和众多石匠集体建造的，有史记载。保持1420xx年屹立风姿，赵州桥成为桥梁建筑史上难得一现的秀美风景，已被国家列为全国重点文物保护单位。

好，游客朋友们，赵州桥就为大家讲解到这儿，谢谢各位的支持!

**赵州桥的导游词怎么说篇七**

赵州桥建于公元620xx年距今1400多年，经历了10次水灾，8次战乱和多次地震，特别是1966年邢台发生的7.6级地震，邢台距这里有40多公里，这里也有四点几级地震，赵州桥都没有被破坏，著名桥梁专家茅以升说，先不管桥的内部结构，仅就它能够存在1300多年就说明了一切。1963年的水灾大水淹到桥拱的龙嘴处，据当地的老人说，站在桥上都能感觉桥身很大的晃动。据记载，赵州桥自建成至今共修缮9次。

李春像在主拱券的上边两端又各加设了二个小拱，一是可节省材料，二是减少桥身自重(减少自重15%)，而且能增加桥下河水的泄流量。三，使桥身更加美观。

1979年5月，由中国科学院自然史组等四个单位组成联合调查组，对赵州桥的桥基进行了调查，自重为2800吨的赵州桥，而它的根基只是有五层石条砌成高1.55米的桥台，直接建在自然砂石上。这么浅的桥基简直令人难以置信，梁思成先生1933年考察时还认为这只是防水流冲刷而用的金刚墙，而不是承纳桥券全部荷载的基础。他在报告中写道：

“为要实测券基，我们在北面券脚下发掘，但在现在河床下约70-80厘米，即发现承在券下平置的石壁。石共五层，共高1.58米，每层较上—层稍出台，下面并无坚实的基础，分明只是防水流冲刷而用的金刚墙，而非承纳桥券全部荷载的基础。因再下30-40厘米便即见水，所以除非大规模的发掘，实无法进达我们据学理推测的大座桥基的位置。”

为了保护赵州桥，上世纪末在赵州桥东100米处新建的桥梁，其结构还是沿袭赵州桥，只是主拱上的小拱数量增加到一边5个，桥上有车轮印，膝盖印。

上海小学四年级有一篇课文叫《赵州桥》，讲的就是赵州桥的三绝。中国桥梁学家茅以升的《中国石拱桥》中也提到。

设计

赵州桥(1)采用圆弧拱形式，改变了我国大石桥多为半圆形拱的传统。我国古代石桥拱形大多为半圆形，这种形式比较优美、完整，但也存在两方面的缺陷：一是交通不便，半圆形桥拱用于跨度比较小的桥梁比较合适，而大跨度的桥梁选用半圆形拱，就会使拱顶很高，造成桥高坡陡、车马行人过桥非常不便。二是施工不利，半圆形拱石砌石用的脚手架就会很高，增加施工的危险性。为此，李春和工匠们一起创造性地采用了圆弧拱形式，使石拱高度大大降低。赵州桥的主孔净跨度为37.02米，而拱高只有7.25米，拱高和跨度之比为1:5左右，这样就实现了低桥面和大跨度的双重目的，桥面过渡平稳，车辆行人非常方便，而且还具有用料省、施工方便等优点。当然圆弧形拱对两端桥基的推力相应增大，需要对桥基的施工提出更高的要求。

(2)采用敞肩。这是李春对拱肩进行的重大改进，把以往桥梁建筑中采用的实肩拱改为敞肩拱，即在大拱两端各设两个小拱，靠近大拱脚的小拱净跨为3.8米，另一拱的净跨为2.8米。这种大拱加小拱的敞肩拱具有优异的技术性能，首先可以增加泄洪能力，减轻洪水季节由于水量增加而产生的洪水对桥的冲击力。古代洨河每逢汛期，水势较大，对桥的泄洪能力是个考验，四个小拱就可以分担部分洪流，据计算四个小拱可增加过水面积16%左右，大大降低洪水对大桥的影响，提高大桥的安全性。其次敞肩拱比实肩拱可节省大量土石材料，减轻桥身的自重，据计算四个小拱可以节省石料26立方米，减轻自身重量70吨，从而减少桥身对桥台和桥基的垂直压力和水平推力，增加桥梁的稳固。第三增加了造型的优美，四个小拱均衡对称，大拱与小拱构成一幅完整的图画，显得更加轻巧秀丽，体现建筑和艺术的完整统一。第四符合结构力学理论，敞肩拱式结构在承载时使桥梁处于有利的状况，可减少主拱圈的变形，提高了桥梁的承载力和稳定性。

(3)单孔。我国古代的传统建筑方法，一般比较长的桥梁往往采用多孔形式，这样每孔的跨度小、坡度平缓，便于修建。但是多孔桥也有缺点，如桥墩多，既不利于舟船航行，也妨碍洪水宣泄;桥墩长期受水流冲击、侵蚀，天长日久容易塌毁。因此，李春在设计大桥的时候，采取了单孔长跨的形式，河心不立桥墩，使石拱跨径长达37米之多。这是我国桥梁史上的空前创举。

建造

石碑(1)桥址选择比较合理，使桥基稳固牢靠。李春根据自己多年丰富的实践经验，经过严格周密勘查、比较，选择了佼河两岸较为平直的地方建桥，这里的地层是由河水冲积而成，地层表面是久经水流冲涮的粗砂层，以下是细石、粗石、细砂和粘土层。根据现代测算，这里的地层每平方厘米能够承受4.5到6.6公斤的压力，而赵州桥对地面的压力为每平方厘米5——6公斤，能够满足大桥的要求。选定桥址后在上面建造地基和桥台，自建桥到现在，桥基仅下沉了5厘米，说明这里的地层非常适合于建桥。

赵州桥

(2)赵州桥的砌置方法新颖、施工修理方便。李春就地取材，选用附近州县生产的质地坚硬的青灰色砂石作为建桥石料，在石拱砌置方法上，均采用了纵向(顺桥方向)砌置方法，就是整个大桥是由28道各自独立的拱券沿宽度方向并列组合而成，拱厚皆为1.03米，每券各自独立、单独操作，相当灵活，每券砌完全合拢后就成一道独立拼券，砌完一道供券，移动承担重量的“鹰架”，再砌另一道相邻拱。这种砌法有很多优点，它既可以节省制作“鹰架”所用的木材，便于移动;同时又利于桥的维修，一道拱券的石块损坏了，只要嵌入新石，进行局部修整就行了，而不必对整个桥进行调整。

(3)在保持大桥稳定性方面采取了许多严密措施。为了加强各道拱券间的横向联系，使28道拱组成一个有机整体，连接紧密牢固，李春采取了一系列技术措施。

(l)每一拱券采用了下宽上窄、略有“收分”的方法，使每个拱券向里倾斜，相互挤靠，增强其横向联系，以防止拱石向外倾倒;在桥的宽度上也采用了少量“收分”的办法，就是从桥的两端到桥顶逐渐收缩宽度，从最宽9.6米收缩到9米，以加强大桥的稳定性。

(2)在主券上均匀沿桥宽方向设置了5个铁拉杆，穿过28道拱券，每个拉杆的两端有半圆形杆头露在石外，以夹住28道拱券，增强其横向联系。在4个小拱上也各有一根铁拉杆起同样作用。

(3)在靠外侧的几道拱石上和两端小拱上盖有护拱石一层，以保护拱石;在护拱石的两侧设有勾石6块，勾住主拱石使其连接牢固。

(4)为了使相邻拱石紧紧贴合在一起，在两侧外券相邻拱石之间都穿有起连接作用的“腰铁”，各道券之间的相邻石块也都在拱背穿有“腰铁”，把拱石连锁起来。而且每块拱石的侧面都凿有细密斜纹，以增大摩擦力，加强各券横向联系。这些措施的采取使整个大桥连成一个紧密整体，增强了整个大桥的稳定性和可靠性。 (5)赵州桥的桥具特色。桥台是整座大桥的基础，必须能承受大桥主拱圈(桥身主体)轴而向力分解而成的巨大水平推力和垂直压力。赵州桥的桥台具有下述特点：(l)低拱脚：拱脚在河床下仅半米左右;(2)浅桥基：桥基底面在拱脚下1.7米左右;(3)短桥台：由上至下，用逐渐略有加厚的石条砌成5米长、6.7米宽、9.6米高的桥台。这是一个既经济又简单实用的桥台。为了保障桥台的可靠性，李春采取了许多相应的固基措施。为了减少桥台的垂直位移(即由大桥主体的垂直压力造成的下沉)，李春采取了在桥台边打入许多木桩的措施，以此来加强桥台的基础;这种方法在今天的厂房、桥梁的建造上也经常采用。为了减少桥台的水平移动(即由大桥主体的水平推力造成的桥台后移)，李春采用了延伸桥台后座的办法，以抵消水平推力的作用。为了保护桥台和桥基，李春还在沿河一侧设置了一道金刚墙，一方面可以防止水流的冲蚀作用，另一方面金刚墙和桥基、桥台连成一体，增加了桥台的稳定性。由以上措施保证了大桥具有坚固的桥台，提高了大桥的坚实程度。

三绝

(1)“券”小于半圆。赵州桥我国习惯上把弧形的桥洞、门洞之类的建筑叫做“券”。一般石桥的券，大都是半圆形。但赵州桥跨度很大，从这一头到那一头有37.4米。如果把券修成半圆形，那桥洞就要高18.52米。这样车马行人过桥，就好比越过一座小山，非常费劲。赵州桥的券是小于半圆的一段弧，这既减低了桥的高度，减少了修桥的石料与人工，又使桥体非常美观，很像天上的长虹。

(2)“撞”空而不实。券的两肩叫“撞”。一般石桥的撞都用石料砌实，但赵州桥的撞没有砌实，而是在券的两肩各砌一两个弧形的小券。这样桥体增加了四个小券，大约节省了一百八十立方米石料，使桥的重量减轻了大约500吨。而且，当洨河涨水时，一部分水可以从小券往下流，既可以使水流畅通，又减少了洪水对桥的冲击，保证了桥的安全。

(3)洞砌并列式。它用二十八道小券并列成9.6米宽的大券。可是用并列式砌，各道窄券的石块间没有相互联系，不如纵列式坚固。为了弥补这个缺点，建造赵州桥时，在各道窄券的石块之间加了铁钉，使它们连成了整体。用并列式修造的窄券，即使坏了一个，也不会牵动全局，修补起来容易，而且在修桥时也不影响桥上交通。

赵州桥，又名安济桥,坐落在石家庄东南45公里赵县城南的洨河之上,因桥体全部用石料建成,当地俗称大石桥。建于隋代开皇至大业年间(595年～620xx年),由匠师李春建造。赵州桥结构新奇,造型美观,古人说它\"制造奇特,人不知其所以为\"。桥全长64.4米,宽9.6米,跨度37.02米,是一座由28道相对独立的拱券组成的单孔弧形大桥。赵州桥最大的科学贡献就是它\"敞肩拱\"的创举。在大拱两肩,砌了四个并列小孔,既增大流水通道,减轻桥身重量,节省石料,又增强了桥身稳定性。这就有力地保证了赵州桥在1420xx年的历史中,经受住了多次洪水冲击,8次大地震摇撼,以及车辆重压,仍挺立在洨河之上。

关于赵州桥的建造,有很多美丽的传说。昔日洨河水泛滥,百姓只靠木船摆渡。木匠祖师鲁班一夜之间把羊群化成石头建起大桥。张果老和柴王爷一同来试桥。张果老倒骑毛驴,驴背褡裢里装着日、月;柴王爷推小车,运载着五岳名山。行于桥中心,将桥压得摇摇欲坠。鲁班见势不妙,纵身跳入水中,用手将桥托住,石桥安然无恙。至今桥上面还留下了清晰的驴蹄印、车道沟和膝盖印;桥底保留着鲁班的手印。正如民歌《小放牛》所唱的:\"赵州石桥鲁班爷修,玉石栏杆圣人留;张果老骑驴桥上走,柴王爷推车轧了一道沟\"。

赵州桥只用单孔石拱跨越洨河，由于没有桥墩，既增加了排水功能，又方便舟船往来，石拱的跨度为37.4米，连南北桥堍(桥两头靠近平地处)，总共长50.82米。采取这样巨型跨度，在当时是一个空前的创举。石拱跨度很大，但拱矢(石拱两脚连线至拱顶的高度)只有7.23米。拱矢和跨度的比例大约是1比5。可见桥高比拱弧的半径要小得多，整个桥身只是圆弧的一段。这样的拱，叫做“坦拱”。坦拱降低了桥的坡度，方便往来的车马行人。而更为高超绝伦的是，在大石拱的两肩上各砌两个小石拱，从而改变了过去大拱圈上用沙石料填充的传统建筑型式，创造出世界上第一个“敞肩拱”，的新式桥型。这是一个了不起的科学发明，其优越性在于：第一、减轻桥体的重量，节省填腹的材料。经计算，四个小石拱留下的空洞，可以减少填料180立方米，合700多吨。这不但省工省料，还减轻桥身净重的15.3%，从而降低了石桥对两岸地基的压力，相应增加了桥梁的安全系数11.4%，延长了桥梁使用的期限。另外，充分利用小拱对大拱所产生的“被动压力”，从而大大增强了桥梁的稳定性。第二、四个小拱留下的四个空洞，增加排水面积16.5%，在洪汛季节。桥下过水面积增大、减轻了洪水对桥身的冲击。第三、大拱之上加两对小拱，均衡、对称，给人一种轻盈的美感。这个精巧的造型，使得赵州桥更加壮丽多姿。

再其次，赵州桥的施工方案极为科学巧妙。砌筑拱洞有两种砌筑法，一是横向联式砌筑法，另一是纵向并列式砌筑法。横向联式砌筑的拱洞是一个整体，比较结实，但这种砌筑法要搭大木架，而且必须整个拱洞竣工才能拆除本架，施工期较长。纵向并列砌筑法是把整个大桥沿宽度方向用28道独立拱券并列组合起来。每道拱券单独砌筑，合拢后自成一体。这样砌完一道拱后，移动承受拱券重量的木架，再砌相邻的一道拱，一道一道地砌筑。这种砌筑法优点是，既节省搭木架的材料，又便于移动木架分别施工，并且以后容易维修。因为每道拱券都能独立承受重压，28个拱券拼成一个大拱券，如果某一道拱券损坏了，可以部分施工维修，不影响整个桥身安全。但是，纵向并列砌筑法，并列的拱券之间缺乏联系，整体结构并不结实。李春建造赵州桥的时候，所以大胆采用纵向并列砌筑法是由于他充分考虑到洨河水文情况和施工进度的矛盾。在当时的生产水平条件下，建造这座大石桥不可能短期竣工。而洨河冬枯夏涨，如果采取横向联式砌筑法，工程进行到一半，遇上洪水，木架和已砌成的部分就要被冲毁，可是采取纵向并列砌筑法即使遇上洪水，也不会太受影响，李春为了克服纵向并联砌筑法整体结为不结实的缺点，先用9条两端带帽头的铁梁横贯拱背，串连住28道拱券，加强横向联系，再对两块毗邻的拱石，用双银锭形的腰铁卡住，然后在桥的两侧各有长1.8米，外头向下延伸五厘米的钩石六块，勾住主拱券，拱券外还有护拱石，这样，整个桥身结合在一起。另外，利用拱脚比拱顶宽0.6米的少量“收分”来防止拱券倾斜。经过1350多年的考验，证明这种施工方案是极其科学，极有成效的。

石栏杆

赵州桥的故事非常感人可是桥身上为什么会凿上这些痕迹呢?据现代桥梁专家罗英先生按照工程原理推测，这些痕迹是行车指标和工程指标。由于赵州桥是采取纵向并列砌筑法修建的，两边如行重车，桥就容易损伤。桥面厂的驴蹄印都在东侧1/3的位置。这就是说，重载过桥如果太靠边，石拱券容易变型外倾发生危险，应当走中间。桥腹上的手掌印应当是一种工程指标，表示万一桥发生裂痕，可在手掌印处暂时支撑，以免立刻坍圮，可以从容维修。

总之，赵州桥处处都体现着中国古代工匠们的聪明才智。象赵州桥这样古老的大型敞肩石拱桥。在世界上相当长的时间里是独一无二的。在欧洲，公元14世纪时，法国泰克河上才出现类似的敝肩形的赛雷桥，比赵州桥晚了700多年，而且早在1820xx年这座桥就毁坏了。隋代著名石匠李春的重人贡献在世界桥梁建筑史上永放光辉。附：河北省衡水市安济桥

安济桥，横跨滏阳河两岸，石砌七孔拱桥，桥长116米，面宽7‘5米，桥两侧各有60个石柱，上雕石狮，石狮形象生动，姿态各异，每尊石狮下还雕有1——2只小狮，狮下有莲花座，通狮柱高1’62米、宽0‘32米，桥栏板浮雕卷云纹，栏板高0’84米、宽1‘55米、2’11米不等。桥墩分水口月台用石块堆砌，桥孔雕有水龙头，整个建筑，浑然一体，即雄伟壮观，又精巧玲珑。安济桥建于清乾隆三十年(1765年)五月，乾隆皇帝赐名“安济”，故名安济桥。1937年发大水，被日寇炸毁中孔，1956年用木材衔接修复。1982年4月，由地区公路工程队动工，用钢筋水泥修缮石桥中孔，水泥铺面。年5月定为市级文物保护单位。20xx年4月12日，经河北省景区质量等级评定委员会初评和推荐，由全国旅游景区质量等级评定委员会评定，石家庄市赵县赵州桥景区被批准为国家4a级旅游景区。

桥联

对联： 望之如月出云 ， 长虹饮溪。上联：水从碧玉环中过;下联：人在苍龙背上行。 驾石飞梁尽意虹 苍龙惊蛰背磨空

传说

桥上的驴蹄印和膝盖印赵州桥上的仙迹，主要指传说中张果老倒骑毛驴在桥上走留下的驴蹄子印;柴王爷推车过桥轧下的车道沟印和膝蛤下的膝盖印;鲁班为救石桥跃身跳入河中，用手力顶石桥的手掌印，这些仙迹常常成为游人津津乐道的最有趣内容之一，来到赵州桥也都要首先寻觅看个究竟。这守于赵州桥的一段最有名的传说。

相传从前在河北省赵县城南五里的地方，有一条大河，名叫洨河。洨河发源于河北西部的井陉山。在古代，它的水势很大，每逢夏秋两季，大雨来临，雨水和山泉一并顺流而下，沿途又汇合几条河水，形成了汹涌的洪流。因此，洨河两岸的居民和来往的行人，都感到非常不便。

赵县人民的这个困难，被著名的工匠祖师鲁班知道了。他特地远道赶来，施展出卓越的技术，在一夜之间就造好这座赵州大石桥。

赵州桥造好的消息，很快地传遍了四方。远近居民都怀着惊喜的心情，争先恐后地前来参观。这个奇迹甚至惊动了“八仙”之一的张果老。在驴背的褡裢里一边装上了“太阳”，一边又装上了“月亮”，要在桥上走过。这还不算，张果老存心要和鲁班开个玩笑，他又约了柴荣，推着载有“五岳名山”的独轮车，一道来到桥头，开口便问这桥能不能让他们两人同时行走。这时，鲁班刚把大桥修好，正在十分得意，便很不以为然地说：“这么坚固的石桥，还经不起你们两人走么?”不料他们上桥以后，把桥压得摇摇欲坠。鲁班一看情况不妙，赶忙跳下桥去，用手使劲托住桥身东侧，才使这两位仙人带着日月和五岳名山顺利通过。从此，桥上留下了几处人们津津乐道的“仙迹”;张果老的驴蹄印和斗笠颠落压成的圆坑;柴荣因推车力过猛，一膝着地压成的膝盖印和车道沟;还有鲁班托桥的手印。后来，除了因为东侧一度塌毁，手印已经不见，其余的“仙迹”都留存下来。《小放牛》里所歌唱的就是这一段生动的传说。衡水的安济桥衡水的安济桥修建于乾隆三十年(1765年)，历时一年零七个月完工，乾隆爷赐名“安济”，取保水安济苍生之义。屈指算来，这座横跨在滏阳河上的老石桥，距今已近二百四十年的历史了。据乾隆年县志记载：衡桥夜月为衡水八景之一，似乎可以与燕京八景之中的卢沟晓月相比美，同样是石桥、月夜、狮子，所不同大概是那一湾水了。

三年级课文—《赵州桥》

河北省赵县的洨河上，有一座世界闻名的石拱桥，叫安济桥，又叫赵州桥。它是隋朝的石匠李春设计和参加建造的，到现在已经有一千三百多年了。赵州桥非常雄伟。桥长五十多米，有九米多宽，中间行车马，两旁走人。这么长的桥，全部用石头砌成，下面没有桥礅，只有一个拱形的大桥洞，横跨在三十七米多宽的河面上。大桥洞顶上的左右两边，还各有两个拱形的小桥洞。平时，河水从大桥洞流过，发大水的时候，河水还可以从四个小桥洞流过。这种设计，在建桥史上是一个创举，既减轻了流水对桥身的冲击力，使桥不容易被大水冲毁，又减轻了桥身的重量，节省了石料。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。赵州桥表现了劳动人民的智慧和才干，是我国宝贵的历史遗产。

**赵州桥的导游词怎么说篇八**

游客朋友们：

大家好!欢迎你们到赵县来，光临举世闻名的赵州桥(导游员自我介绍)，很高兴能为大家作导游服务，并预祝各位旅途愉快!现在我们所处的地方是以赵州桥为中心而建的赵州桥公园。这诗园的大门正门口，门楣上这块“瞻奇仰异”横匾是清朝顺治年间赵州知事孔兴训所书，此匾题字已被《中华名匾》一书所收录。等大家参观完以后，是否也会产生同感，认同赵州桥确是一处伟大而奇异的景观呢?再看眼前的这块影壁正面上，选刻前我国当代已故著名桥梁专家茅以升先生的《中国石拱桥》的文章。茅老的这篇文章最早发表在1962年3月4日的《人民日报》上，原文较长，以下节录的这一段主要总结了赵州桥的情况。茅老在文章中说“我国的石拱桥几乎到处都有。这些桥大小不一，形式多样，有许多是惊人的杰作。其中最著名的当推河北省赵县的赵州桥”(该文选自作者后入载的初中语文课本第三册)。茅老以非常科学、准确的语言分析了赵州桥的几个特点，阐述了赵州桥的科学价值、历史价值、艺术价值以及它在世界桥梁建筑史上的突出贡献和重要地位。这些接下来还要为大家做详细讲解。

请大家随我一同来欣赏影壁背面的汉白玉浮雕群。赵州桥建于隋朝，距今已有一千四百年的悠久历史，是现存于世界上最古老的一座石拱桥典范。在这一千多年间里，就流传着许许多多关于赵州桥的各种神话传说故事。其中最具代表性的，就是下面所描述的这段动人故事：相传赵州桥是由鲁班爷在一个晚上造成的，真乃一夜成桥，惊动天下。就连仙境里的神仙也闻名而至，张果老身骑着小毛驴，柴王爷手推独轮车，他们要考验赵州桥的承载能力，走到了大桥中央，只见张果老手中拂尘一摆，接来日月星辰，柴王爷运用法术，拘来五岳名山。刹那间，只见毛驴奋力扬蹄，落地踏然有声;柴王爷猛力推车，车声隆隆。赵州桥在超常负荷下，被压得摇摇欲坠。就在这千钧一发之刻，只见鲁班纵身跃入桥下，单手向上一举，就稳稳地托住了大桥。神仙顺利过桥后，神仙顺利过桥后，赵州桥依旧安然无恙。而在桥面上从此也就清晰地留下了驴蹄子印、车辙印和膝盖印等几处仙迹，也因此而留下了河北民歌《小放牛》的一段千古绝唱：“赵州桥来鲁班爷修，玉石栏杆圣人留，张果老骑驴桥上走，柴五爷推车轧了一道沟。”这个美丽的传说故事表达了老百姓对赵州桥的赞颂和对建桥者的崇拜。桥面上这些仙迹至今历历在目，下面就请大家随我一路去找一找、看一看。

现在我们所走的这条路叫“八仙大道”，两旁矗立着的八仙塑像用青石雕刻，外表涂黑。一眼望去，不免觉得增加了几分神秘色彩。“八仙”的故事在我国流传很广，尤其是“八仙过海”一节，称得上家喻户晓，人人皆知。传说王母娘娘当年在瑶池设宴，款待八仙。众八仙开怀畅饮，喝得酩酊大醉。谢过王母后，来到东海之上，乘着酒兴，各自卖弄本事。只见铁拐李以铁拐投入水中，自立其上，逐浪而渡。接着，汉钟离以拂尘，张果老用纸驴，吕洞宾以洞箫，韩湘子用花蓝，何仙姑用竹罩，蓝采和用拍板，曹国舅用玉片分别投入水中乘风而渡。东海龙王之子见宝后起了贪心，抢了蓝采和的拍板，并将他掳入海中。另外七仙大怒，斩了龙王大太子，伤了龙王二太子。而后四海龙王齐来参战，并请了天兵天将助阵，双方打得不亦乐乎。最后，经太上老君、如来佛祖，观音菩萨三位的调解说和，才算了结之事。团结才是力量!并留下了“八仙过海、各显神通”这句成语，显示了八仙的超群本领和团结致胜的精神。

实际上，我们目前脚下所踏的这条道路在历史上就有，过去老百姓一直把它叫做“皇道”。在隋朝时经由赵州桥的这条南北大通道，向南可直达东都洛阳，向北则贯穿涿郡，通入现在的北京，所以说这条道路就相当于现在的107国道。想当年，乾隆皇帝下江南时，三次所走的陆路，都是从赵州桥上经过而南下的。到了1920xx年，八国联军攻打北京时，慈禧太后和光绪皇帝逃到了西安，后来在回京的时候，也是从赵州桥上路过。一直到1984年建公园以前，赵州桥仍作为一个正常的交通运输桥梁发挥着作用。所以说，赵州桥不但保持了一千多年，而且一直使用了一千多年，这在全世界都是非常罕见的。因此，赵州桥的设计建造者——李春，就尤其引起了世人的尊重和敬仰。大家请随我右手观看，那里矗立着的那尊硅青铜塑像，就是赵州桥的设计建造者——李春(该铜像由中央美术学院绍武教授设计督造)。可惜的是，历史上有关李春的记载很少，但有一句却是非常确凿有力的，即唐玄宗开元年间的中书令张嘉贞曾在《唐文粹》一书中写道：“赵郡洨河石桥，隋匠李春之迹也。”一锤定音地指明了赵州桥的建造者是谁。请大家仔细看看这位杰出的建筑设计师形象：目光深遂，显示出超群的智慧;脚踏磐石，体现了实干家的精神。整体造型神态庄重，宏大深远，令人肃然起敬。

请大家向这边看，展现在我们眼前的就是举世闻名的中国赵州桥。它是首批公布的国家级重点文物保护单位，也是省级爱国主义教育基地，已列入世界遗产后备名录，并且是世界上第12处国际土木工程历史古迹。下面先请大家看这块铜牌的标志牌，它也是赵州桥在国际上占有重要地位的标志之一。下面的落款为“美国土木工程师学会敬立”。该学会是代行国际性土木工程的权威组织，它一直在全世界范围内精选历史土木工程上的杰作载入史册，并颁发铜制纪念牌作纪念。我们现在看到的这块牌子是复制品，原件已经珍藏入库。1991年9月4日下午，在welcome the american guests with open arms!(热烈欢迎美国贵宾之意)的欢迎标语下和仪仗队的鼓乐声中,该学会名誉主席本·格威克教授一行三人亲临现场,进行了颁发仪式,(当时红底白字会标上的中英文写的是:国际土木工程历史古迹纪念碑揭幕仪式,即:unveiling ceremony of international historic civil engineering landmark)国际上与之并列的还有法国的埃菲尔铁塔、埃及的金字塔、以及英国伦敦的苏伊士运河等。当时我国申报的几处工程还有都江堰、长城等，但惟有赵州桥一处当选，成为当时世界上第十二块国际土木工程历史古迹纪念铜牌，也是中国唯一的一块。(镶铜牌所用的石头选自嶂石岩)

下面请大家随我一同到桥面上去走一走、看一看，当地老百姓都把赵州桥叫做“神桥”，传说只要一走上它，就能感应到上天和神的灵验，一切都会吉祥如意。不知大家漫步在这座千年古桥之上，会有何感而发?桥面的宽度是9米，在当今基本上相当于国家二级公路标准。当年桥上也是人来人往，车水马龙;桥下百舸争流，千帆竞渡，一派繁华景象，滚滚东流的洨河水，带着百姓的欢声笑语，汇入大海。请看，这就是周世宗柴荣——柴王爷推车轧的那道沟，那儿还有张果老骑驴桥上走留下的两个驴蹄子印。宋朝有诗赞曰：“隋人选石驾虹桥，天下闻名岁月遥。仙子骑驴何处去，至今足迹尚昭昭”。可见这个典故在宋朝时就广为流传，但这些仙迹到底是怎么回事?至今也无人能说得十分明白，成为一个千古不解之谜，为赵州桥增添了一份神秘与梦幻般的彩色。

请大家看看南桥头下的这块汉白玉文物标志牌，“安济桥”是赵州桥的正名，也寿名。它是北宋时哲宗皇帝赵煦北巡时，途经这里所赐的名称，所以赵州桥的正名叫安济桥。“大石桥”是当地老百姓对赵州桥的俗称，算是它的小名吧，故该桥所处的村落亦称“大石桥村”。下面请大家到桥下，在这里可以仔细观赏到赵州桥的神韵，感受到赵州桥的宏伟与博大。赵州桥单孔跨度为37.02米，在世界上当时占第一位，在石拱桥的单孔跨度上达到了极限。所以说赵州桥是世界上现存年代最久、单孔跨度最大、保存最完整的一座坦拱敞肩式石拱桥，并被世人公认为“天下第一桥”。那么，我要问一问大家：为什么世界上许多的古代建筑大都塌毁损坏了，而惟独赵州桥历经千年风雨沧桑，巍然屹立呢?

首先要归功于赵州桥独特的建造方法。请大家注意看桥拱的背面，我们可以发现，顺着桥的纵向延伸方向，是一道又一道的拱圈，就像我们人的手指一样并在一起，这叫做纵向并列砌筑法。20世纪30年代(1933年11月)我国杰出的建筑学专家梁思成先生(梁启超之子)曾到赵州桥进行过实地考察，当他看到这种造桥方法时说“出我意料”。因为从古至今，人们大都采用横向并列法建造桥拱，李春为什么会采用纵向法造桥呢?这是因为纵向造桥，可以化整为零，节省人力、物力。先由一道拱圈砌起，砌完后这道拱圈就可独立站稳，依次再砌下一道，直至全部完工。并且由于每道拱圈独立，所以假如有一道拱圈发生损坏时，对其他拱圈和整体桥身没有直接影响，便于单独对它进行维修。就是说这种造桥法，当初建造时节就方便实用，今后维修时也很方便。为了加强石料之间的横向联系，古代匠师们还创造性地采用了腰铁、勾石、铁拉杆、收分等一系列科学措施和技术，起到了现代钢筋、水泥、粘合剂之类相同的作用，使整个桥体结构浑然一体，稳定牢固。千百年来，赵州桥受住了十多次规模较大的地震和洪水的严峻考验。特别值得一提的是，1963年3月，邢台发生了7.2级大地震，当时震中距离赵州桥还不到40公里，而赵州桥却安然无恙。同时，在1963年和1996年8月的特大洪水冲击下，赵州桥又多次向当今验证了古人关于敞肩拱溢洪作用设计的远见卓识。

也许有朋友要问：“赵州桥为什行能有如此牢固的抗震力呢?”这就要从它的下部基础说起了，千百年来，关于赵州桥的基础如何一直是个谜，并存有种种假设性的疑说。1979年，中国社会科学院自然学史研究小组对赵州桥桥台基础进行了钻探勘察，其发现结果令人大吃一惊。赵州桥桥台之短，地基之浅，出人意料。桥台仅由五层排石垒成，高1.549米，长约5米，桥台面积约为100平方米。桥台下的土质由第四纪冲积层的亚粘土和轻亚土构成，和我们脚下的土质没什么两样，除此这外，没有丝毫的人工夯筑基础。概括化验分析，这种土层稳定性强，土质均匀，基本承载力为34吨/平方米，并且粘土层压缩性小，地震时不会产生砂土液化，属良好天然地基。由于科学利用了土壤结构，进行了合理设计，所以桥基两侧受力均衡，遇震时能克服不均匀沉降，因此地震和洪灾奈何不了赵州桥。在这样的天然地基和这样小的桥台上，却能建造出这样大跨度的石拱桥，这在中外建桥史上确是十分罕见的。

听到这里，朋友们也许明白了赵州桥千年不坠的两个重要原因，就是赵州桥独特的建造方法和对天然地基的科学测算和利用。然而，赵州桥千年不坠的最重要原因当是李春划时代的创举——即敞肩圆弧拱式桥型就是指以赵州桥为代表首创的这种桥型，即在中央主拱两侧的桥肩上分别挖开了两两对称的四个拱，做成“空撞券”，这就是敞肩拱结构，国际上称作open spandrel(即空腹式，或称空腔式)。它到底有什么优越性呢?首先是加大了渲泄量，四个小拱可增大过水面积达16.5%，减轻了对桥的水平冲击力，增强了保护桥身的作用，历次对洪水抗击的实践均证明了这一点;另外，空撞券的建筑形式敞开了肩部，又节省了石料，不但大大节省了人力物力，更重要的是减轻了桥身自重，分散了桥身对桥台地基的垂直压力，所以赵州桥的桥台才可以造得那么轻巧实用，并且能直接座落在天然地基之上;再看李春的这种设计，并在敞肩的四个小拱拱石外围，还铺设了一层16—30mm的拱顶薄填石，恰好符合了材料力学弹性拱的原理。大家知道，弹性拱原理是十九世纪才形成于文字的理论，在世界上只有不到二百年的历史，但在一千四百年之前，中国的李春已经成功地将这一原理运用到实践中去了，这不能不说是一个世界奇迹。通俗地讲，运用材料力学的弹性拱原理造桥，这种结构就可以将受力点的力分散到桥的每一个横截面上，赵州桥之所以千年不坠，正是缘于李春这种敞肩拱式桥型设计的高度科学性和合理性，也是赵州桥学派在世界桥梁建筑史上最重要的贡献，我们完全可以说，是赵州桥首开了敞肩拱式桥型的先河。而西方第一次出现这种桥型是在1883年，当时法国在亚哥河上建造了安顿尼特铁路石拱桥(pont antionnette sur lagout),还有卢森堡建造的大石桥(pont de luxembourg)等，但它们至少已经比赵州桥晚了一千二百多年。难怪英国的李约瑟博士总结说：“李春以及他所创造的敞肩式拱桥比欧洲同种类型桥的出现，确实优先达千年以上”。我国著名桥梁专家茅以升先生曾指出：“赵州桥是一座单孔石拱桥。中国石拱桥的出现虽早于隋代，但赵州桥却具有创新特点和重大技术成就。它以石块砌筑，弓形的拱圈拼法也有特殊，更为巧妙的是在主拱圈之上加设小拱，开创了‘敞肩’型式的结构设计。而一千多年来的使用实践证明，赵州桥传统，不但为中外石拱桥普遍继续，也为现代的钢筋混凝土拱桥所广泛应用，并出现了各种新的发展。”确实，敞肩拱的应用，不但使桥形变得更加优美，最重要的是它有节省材料、减轻自重、简化桥基、渲泄洪水的几个作用和功能，它的设计和建筑结构科学合理、稳定性强。千百年来，赵州桥的结构技巧、艺术风格被广泛的借鉴运用，对世界桥梁建筑有着不可磨灭的突出贡献，是当之无愧的桥梁之祖!

赵州桥——它是我国古代劳动人民留下的珍贵文化遗产，见证了中华民族的聪明智慧，也见证了世界文明古国历史文化的灿烂辉煌，同时还见证了整个人类的文明和力量。朋友们，面对赵州桥，我们能不为祖国和人民感到骄傲吗!多少年来，它一直受到全世界的尊重和称颂，今天，它更应该激励着我们去充分发挥自己的聪明才智，为建设伟大的祖国贡献自己的力量!

朋友们，我的讲解基本上就要结束了，赵州桥公园还设有陈列室和展览室(及碑林)，里面是和赵州桥有关的实物和图片展览等，如果大家还有时间、感想的话，不妨到那里去看一看，可以加深对赵州桥文化的进一步了解。另外，我们赵县的历史悠久、文物众多，除赵州桥并称“姊妹桥”的永通桥及大观圣作之碑(共四处国保)，以及重现生机的千年古刹柏林禅寺等迷人景点，也希望大家到那里一游，以尽余兴，我愿意再次为大家导游服务。

各位朋友如果对我的讲解有什么意见和建议，敬请指出，帮助我改进工作，我将很乐意倾听，因为我知道这是大家对我的关心和爱护。最后，我要说：“赵州桥横跨亚、非、拉，赵州桥也连结着你、我、他”。我们将再次欢迎朋友们的光临，祝大家一路顺风，收获一份好心情!谢谢大家，再见!

**赵州桥的导游词怎么说篇九**

各位游客，你们好!欢迎来到河北省赵县的洨河上，我是你们的易导，今天由我带领大家参观。

你们现在看到的这座桥是世界闻名的石拱桥——赵州桥，又叫广济桥。你们知道它是谁设计并建造的吗?没有人知道吧，那我就说答案啦!它是隋朝的石匠李春设计并参加建造的，至今有1400多年的历史了。

赵州桥的设计可算得上是一个了不起的创举。你们瞧，它没有桥墩，只有一个拱形的大桥洞。大桥洞上左右两边各有两个小桥洞。你们知道为什么这样设计吗?是因为发大水的时候，水可以从四个小桥洞流过，这样既能减轻流水的冲击力，同时也减轻了桥身的重量，节省了石料。

赵州桥不仅坚固，而且特别美观。来，各位游客，请跟着我走，我们一起到桥上去看一看。

你们看，桥两侧的石板上有些什么图案?瞧，这里有两条龙相互缠绕着，嘴里还吐出美丽的水花呢!大家再仔细看看，你还能看到些什么?谁来告诉我?没错!这是两条飞龙，他们的前场爪相互抵着，正回首遥望呢!你们再看那边，这双龙戏珠，是不是像活了一样?

这桥上还有许多精美的图案，我给大家半个小时的时间，大家可以再好好欣赏欣赏，拍影留念。半小时后，我们集合，去下一个景点。

**赵州桥的导游词怎么说篇十**

各位游客：

你们好，欢迎你们来到河北赵县赵州桥，我是你们的导游\_\_。

天下闻名的赵州桥座落在河北省赵县城南2.5公里处洨河之上，距石家庄市东南区域仅有45余公里。赵州桥是世界桥梁史上第一座敞肩拱石桥，建于隋代开皇年间(公元581-620\_年)，距今已有1420\_年的历史。

赵州桥又称安济桥，此桥全长64.40米，拱顶宽9米，两端宽9.6米，跨径37.38米，拱矢高7.23米。这座桥建得精巧新奇，造型优美，通体为巨大花岗岩石块组成，28道独立石拱纵向并列砌筑组成单孔孤形大桥横跨在洨水两岸。桥大拱两端之肩上又各设两个小拱，这些敞开的小拱减轻桥身重量的同时，又起到了减少流水冲力、加速畅洪的作用，设计可谓非常科学合理。当时，使用这种敞肩拱还是世界桥梁建筑史上的第一次，属于开先河之举。

因赵州桥属于“鬼斧神工”之作，千百年来，民间均传说此桥是神仙鲁班祖师修建的。其实，赵州桥是我国隋代杰出的匠师李春和众多石匠集体建造的，有史记载。保持1420\_年屹立风姿，赵州桥成为桥梁建筑史上难得一现的秀美风景，已被国家列为全国重点文物保护单位。

好，游客朋友们，赵州桥就为大家讲解到这儿，谢谢各位的支持!

**赵州桥的导游词怎么说篇十一**

各位游客，你们好!欢迎来到河北省赵县的洨河上，我是你们的易导，今天由我带领大家参观。

你们现在看到的这座桥是世界闻名的石拱桥——赵州桥，又叫广济桥。你们知道它是谁设计并建造的吗?没有人知道吧，那我就说答案啦!它是隋朝的石匠李春设计并参加建造的，至今有1400多年的历史了。

赵州桥的设计可算得上是一个了不起的创举。你们瞧，它没有桥墩，只有一个拱形的大桥洞。大桥洞上左右两边各有两个小桥洞。你们知道为什么这样设计吗?是因为发大水的时候，水可以从四个小桥洞流过，这样既能减轻流水的冲击力，同时也减轻了桥身的重量，节省了石料。

赵州桥不仅坚固，而且特别美观。来，各位游客，请跟着我走，我们一起到桥上去看一看。

你们看，桥两侧的石板上有些什么图案?瞧，这里有两条龙相互缠绕着，嘴里还吐出美丽的水花呢!大家再仔细看看，你还能看到些什么?谁来告诉我?没错!这是两条飞龙，他们的前场爪相互抵着，正回首遥望呢!你们再看那边，这双龙戏珠，是不是像活了一样?

这桥上还有许多精美的图案，我给大家半个小时的时间，大家可以再好好欣赏欣赏，拍影留念。半小时后，我们集合，去下一个景点。

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