

# 兰州交通大学张戎令教授简介

## 一、张教授译著上的自我简介：

张戎令,1984年出生,内蒙古人。工学博士,教授,硕士生导师。  
获甘肃青年五四奖章。  
入选青年人才托举工程、飞天学者特聘计划——青年人才和陇原青年创新人才。  
陇原青年创新人才(团队)项目——干寒大温差地区材料耐久性与结构全寿命关键技术及应用学术带头人。  
甘肃省高校协同创新科技团队——干寒地区道桥灾害防治技术学术带头人和首席专家。  
兰州交通大学西北干寒地区材料与结构耐久性优秀科研团队学术带头人。  
长江学者和创新团队发展计划滚动支持项目主要参与人。  
主持或参与省部级科研项目11项、国家自然科学基金4项、工程建设科研服务项目18项、参加各种混凝土工程技术攻关和应用20余项。  
先后获得省部级鉴定和验收成果9项、获得省部级以上科研奖励7项(第一完成人2项,甘肃省教学成果一等奖1项,省级科技进步二等奖1项和三等奖2项,中国铁道学会科学技术二等奖1项和三等奖1项,中国铁道建筑总公司三等奖1项)。  
参与科研项目“新建兰新铁路第二双线工程(新疆段)”获中国土木工程詹天佑奖和创新集体奖。  
获批授权专利8项(发明专利3项)。

## 二、兰州交通大学官方微博的几条信息：



兰州交通大学

兰州交通大学张戎令老师获得甘肃青年五四奖章

近日,甘肃省人力资源和社会保障厅、共青团甘肃省委、甘肃省青年联合会下发了《关于开展第22届“甘肃青年五四奖章”评选表彰工作的通知》,经各基层单位逐级推荐,我校土木工程学院张戎令副教授等20名优秀青年获得“甘肃青年五四奖章”。

张戎令,男,1984年7月生,中国共产党党员,副教授,博士后,先后访学于加拿大渥太华大学、英国卡迪夫大学。自从事教学、研究工作以来,入选中国青年人才托举工程、飞天学者特聘计划-青年人才和陇原青年创新人才、受聘为格库铁路(青海段)工程全线混凝土耐久性<sup>及</sup>风沙灾害防治技术家、受聘兰新铁路第二双线LXTJ7标耐久性混凝土技术指导专家、入选千人博士后专家智库,并聘为土木工程学科领域智库专家,甘肃省高校协同创新科技团队-干寒地区道桥灾害防治技术学术带头人、兰州交通大学-西北干寒地区材料与结构耐久性优秀科研团队学术带头人。主持或参与省部级科研项目11项、国家自然科学基金4项、工程建设科研服务项目18项、参加各种混凝土工程技术攻关和应用20余项、先后获得省部级鉴定和验收成果9项、获得省部级以上科研奖励7项、编写专著1部、译著1部、参编铁路桥梁钢管混凝土结构设计规范1本、获批授权专利5项、发表学术论文104篇。

2018年05月04日 15:16 来自 360安全浏览器

收藏

转发

评论

1



兰州交通大学 V

#兰州交通大学# 兰州交通大学两项成果分获中国铁道学会科学技术奖一二等奖

近日，中国铁道学会颁发了2019年度“中国铁道学会科学技术奖”获奖证书，我校研究成果获得一等奖1项、二等奖1项。该奖是铁路领域科技最高奖项。

我校张戎令教授主持的“高海拔高寒大温差恶劣环境下高速铁路混凝土耐久性及其建造关键技术研究”获一等奖，是该等级奖项中唯一一项土木工程混凝土结构类奖项。多年来，该团队在青藏铁路、兰新铁路第二双线、敦格铁路和格库铁路等国家重大工程的基础上，紧密围绕西部地区高寒大温差大风等恶劣气候条件，持续开展西部地区材料耐久性与结构全寿命的研究，建立了一套适用于冻土-大温差-大风恶劣环境下高性能混凝土配制技术和施工质量控制的理论。研究成果将在新时代推进西部大开发形成新格局中，加快川藏铁路、西（宁）成（都）铁路等重大工程建设中发挥更大的作用。



兰州交通大学 V

#兰州交通大学# 我校张戎令教授荣获第十五届中国公路青年科技奖

近日，为表彰奖励在我国公路交通科技工作中取得突出成绩的青年科技人才，激励广大青年科技工作者为促进建设“科技强国”“交通强国”做出贡献，推动交通运输行业科技创新及转型升级发展。根据《中国公路青年科技奖评选管理办法》，经中国公路青年专家委员会评审、中国公路学会批准，授予我校张戎令教授“第十五届中国公路青年科技奖”荣誉称号。

中国公路青年科技奖面向行业40岁以下的青年科技工作者设立，在交通领域每年遴选十位授予“中国公路青年科技奖”荣誉称号。“第十五届中国公路青年科技奖”中有四所高校，分别是东南大学、兰州交通大学、北京交通大学、长安大学。

“中国公路青年科技奖”获得者作为我国公路交通行业青年科技工作者的杰出代表，秉承不畏艰苦、敢于担当的奉献精神，在科学研究、工程技术等方面取得了重要的创新成果和突出成绩。 [收起全文](#)



2020年11月17日 09:35 来自 360安全浏览器

收藏

转发

评论

9

### 三、甘肃新闻：

## 甘肃省推荐15人候选第十五届中国青年科技奖

2017年10月21日10:27 来源：兰州晚报

兰州晚报讯（记者何燕）记者10月20日从省科协获悉，甘肃省第十五届中国青年科技奖候选人推荐与评选于日前结束。经各单位自下而上逐级推荐，专业委员会评审，并报请甘肃省第十五届中国青年科技奖候选人推荐与评选工作领导小组审议，我省拟推荐管晓丹、何志斌、张戎令、郭慧琛、马维伟、李健、余晔、张少锋、郝燕、徐建峰、孙耀恒、李军生、乔健、杨文霞、王弋博等15人为第十五届中国青年科技奖候选人，并自10月20日起开始公示，公示期为5个工作日，至10月26日。

### 热点推荐

济南潮汐车道“拉链车”上路  
新疆荒漠戈壁中壮观的雅丹地貌  
探访大亚湾中微子实验站  
炫彩嘉年华

### 四、张教授的博士生导师王起才教授的论文：

#### 论著发表PaperPublication

- (1) “增稠剂对钢纤维混凝土构件性能影响的试验研究” 1997年第4期发表在《铁道学报》上。
- (2) “抗震拼装接头灌浆材料试验研究” 1998年第5期发表在《铁道学报》上。
- (3) “缓粘结预应力混凝土构件试验研究” 2001年第1期发表在《铁道学报》上。
- (4) “青藏高原桥涵工程混凝土耐久性研究”，2002年第4期《兰州铁道学院学报》发表。
- (5) “丙烯酸酯/碳纳米管复合材料的制备及导电特性研究” 2003年第3期发表在《真空与低温》上。
- (6) “缓粘结预应力混凝土结构试验研究” 2002年第2期发表在《铁道学报》上。
- (7) 颗粒细度与粉煤灰水泥胶砂性能的关系，建筑材料学报，2007年第3期
- (8) “近接浅埋偏压黄土隧道支护结构的力学特性分析研究”，《铁道工程学报》2010年第11期。
- (9) “新建隧道施工对临近既有隧道结构安全性影响分析”，《铁道建筑技术》2010年第3期。
- (10) “Study on reliability assessment and mechanics behavior of slab culvert under heavy trail”，《2011 International Conference on Civil Engineering and Transportation》

### 五、张教授的博士后导师扬子江教授的论文：

<https://tmgcxy.lzjtu.edu.cn/info/1007/1015.htm>

### 六、张教授的论文：

张教授的自我简介中写道“发表学术论文 104 篇”。

我没有搜索中文论文，只搜索了英文论文。可见的英文论文列表共 11 项，但是，第一作者的论文只有下面一项：

3. **Experimental Studies on the Effect of Properties and Micro-Structure on the Creep of Concrete-Filled Steel Tubes** 被引频次: 2  
(来自所有数据库)

作者: Zhang, Rongling; Ma, Lina; Wang, Qicai; 等. 使用次数: 0

MATERIALS 卷: 12 期: 7 文献号: 1046 出版年: APR 10 2019

[出版商处的免费全文](#) [查看摘要](#)



然后，我去了该杂志的官网看了下，该杂志介绍如下：

MDPI Journals Information Author Services Initiatives About

Search for Articles: Title / Keyword Author / Affiliation Materials All Article Types

Journals / Materials

materials

Submit to Materials

Review for Materials

Share

Journal Menu

- Materials Home
- Aims & Scope
- Editorial Board
- Reviewer Board
- Topics Board
- Instructions for Authors
- Special Issues
- Sections & Collections
- Article Processing Charge
- Indexing & Archiving
- Editor's Choice Articles

**Materials**

Materials (ISSN 1996-1944; CODEN: MATEG9) is a peer-reviewed open access journal of materials science and engineering published semimonthly online by MDPI. The Portuguese Materials Society (SPM), Spanish Materials Society (SOCIEMAT) and Manufacturing Engineering Society (MES) are affiliated with Materials and their members receive a discount on the article processing charges.

- Open Access** —free for readers, with article processing charges (APC) paid by authors or their institutions.
- High Visibility:** indexed by the Science Citation Index Expanded (Web of Science), Ei Compendex and other databases. Citations available in PubMed, full-text archived in PubMed

请大家注意，该杂志的属性为 Open Access。什么意思？意思是发表文章要交一笔不菲的费用。

然后我去了中科院文献情报中心搜索了下：

中国科学院文献情报中心期刊...

自引率、撤稿信息等，找出那些具备风险特征、具有潜在质量问题的学术期刊。最后，依据各刊数据差异，将预警级别分为高、中、低三档，风险指数依次减弱。

《国际期刊预警名单（试行）》（下载）

学科	期刊	预警等级
材料科学	Metals	低
	Coatings	低
	Materials	低
地球科学	JOURNAL OF NANOSCIENCE AND NANOTECHNOLOGY	低
	Minerals	低
	Atmosphere	低
工程技术	Artificial Cells Nanomedicine and Biotechnology	高
	Advances in Civil Engineering	中
	INTERNATIONAL JOURNAL OF ENERGY RESEARCH	中
	MATHEMATICAL PROBLEMS IN ENGINEERING	中
	SENSORS	低
	Energies	低
	Applied Sciences-Basel	低
	Polymers	低
	Electronics	低
	Processes	低
	COMPLEXITY	低
	Desalination and Water Treatment	低

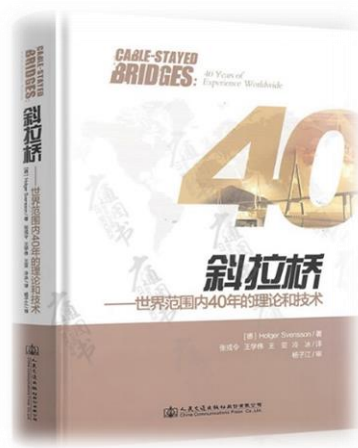
该杂志已经被中科院预警。好了，为什么预警？关于这个问题我们就不再讨论了。

看材料，张戎令教授已经非常优秀了。我在兰州交通大学土木工程学院的教授名单 (<http://tmgcyx.lzjtu.edu.cn/xygk/szdw/dqgcx.htm>) 中，没有看到哪个教授这么厉害。总而言之，他是人才、关键技术带头人、首席专家、项目很多、获奖不少（不过 SCI 一作只有一篇，还是被中科院警告的期刊，开源 3 区）。我大概断言，张教授应该是土木工程学院中的拔尖人才。

# 《斜拉桥——世界范围内 40 年的理论和技术》

一本由兰州交通大学张戎令等译且错误百出的译著

我是一名 2020.9 将要入学的同济大学的准博士生。由于导师对本部原著的推荐，我在网上搜索并得到了该著作的电子版。就在深感英文原版阅读进度缓慢、效率低下的时候，我在图书馆偶然碰到了原著的译著。不幸的是，译著看上去并没有想象的美好。



下面详细列出了第 1 章（王亚翻译）第 1 页和第 4 章（张戎令翻译）前三页中出现的错误和问题。请各位专家斧正。

下一步我将扩大阅读，详细列出（这个过程可能会持续 3-5 年，也就是我攻读博士学位的整个时间段）其中的问题和错误，并不定时地在固定网站上连载刊出（迄今为止，这本译著是我见过的翻译最差的一本书，没有之一）。

各位如果需要原著 pdf，请用“必应”搜索。至于译著，各高校图书馆应该都有。

## 关于中文版前言

作为一本旨在简明、易懂地传授斜拉桥知识的著作，这本图书一经出版就流行于世界各地，不仅被翻译成各种语言，还被许多高等院校、研究所等用作研究生的教学教材和设计人员设计斜拉桥的参考书。语言冗余

2015年，译者开始对《Cable-Stayed Bridges 40 Years of Experience Worldwide》进行翻译，并于2017年完成初稿，将其译名定为《斜拉桥——世界范围内40年的理论和技术》。本译本根据《Cable-Stayed Bridges 40 Years of Experience Worldwide》的原文进行翻译。本次翻译除了正文内容外，还翻译了其他介绍章节、附录等。但为了保证原参考文献便于参考和索引，原书中的参考文献没有翻译而保持原样。

本书的翻译过程中并非一蹴而就，关于书的选取，译者在加拿大访学期间，对大量书籍进行了筛选，所选书籍近千本，由于该书厚重的知识积累、图文并茂的解释说明、桥梁形式囊括了世界上典型的斜拉桥以及原著作者博学的知识和丰富的工作经历深深地折服了译者，因此选择了本书进行翻译。由于该书近500页，涉及系统的斜拉桥发展、经历和相应的技术，翻译工作量非常大，同时由于译者的水平有限，翻译过程一直持续了两年多。为了保证翻译的质量和效果，对本书进行了多次校对，同时由原著的黑白印刷改为彩色印刷，虽在出版成本上增加了很多，但考虑到本书是原著者一生的学术积淀和凝练以及对读者的受益程度，译者认为是非常值得的。

本书共7章和1节附录，张戎令进行了全书的初稿翻译。其中第3章、第4.1节、第4.3节、第6章由张戎令完成；第2章、第4.5节由王学伟完成；第1章、第7章、附录由王亚完成；第4.4节、第5章由冷冰完成。全书由张戎令统稿，杨子江教授对本书进行了审核。

本书在翻译过程中，得到了中国科协青年人才托举工程、飞天学者——青年学者、陇原青年创新人才扶持计划、中国博士后科学基金资助项目（2016 M602892）、长江学者和创新团队发展计划（IRT\_15 R29）、甘肃省高校协同创新科技团队支持计划（2017C-08）、甘肃省基础研究创新群体项目（145RJIA332）、陇原青年创新人才（团队）项目和兰州交通大学（201606）诸多优秀平台的共同资助。翻译期间，薛彦瑾、熊超、李浩师、顾晓宇、杨志莹等研究生对书籍图表、文字的校对和非版投入了大量时间；在多次校对过程中人民交通出版社股份有限公司李喆进行了非常认真的修改和校对；我的博士后导师杨子江、博士导师王起才给予了大量的指导和帮助；同时在加拿大渥太华做访问学者期间得到驻加拿大大使馆公使衔教育参赞杨新育、加拿大渥太华大学Z. Jason Zhang教授的支持，在此一并表示深深的感谢！lzjtu. cn。

开头一句说翻译，后面却讲对书的选择。

这本图书被翻译成各种语言？

“中文的翻译过程中并非一蹴而就”，这句话着实不通顺，其实，从语法来讲，根本就是错的！

“对大量书籍进行筛选，所选书籍近千本”，其中的“大量书籍”指的是“大量桥梁相关的书籍”？还是“大量隧道相关的书籍”？或者其他？其中的“近千本”，您真的在 800 本左右的书中筛选过？

“由于该书……”，这句话一开始在谈“该书”，后面却转而谈“桥梁形式……”。语文中有这种表达方式吗？

“涉及系统的斜拉桥发展、经历”，请问，斜拉桥经历了什么？会经历么？

“为了保证……，对本书……”，主语呢？

尝试修改：在加拿大访学期间，译者曾对近千本跟桥梁工程相关的著作进行了阅读和比较，筛选出了一批优秀的著作。在这些优秀的著作中，本书原著具有图文并茂的展示风格、覆盖全面的桥梁形式、深刻厚重的知识积淀。同时考虑到本书原著内容和本人的研究领域比较契合，因此选择原著并进行翻译。该著作将近 500 多页，系统阐述了斜拉桥的发展、设计和施工。因此，翻译工作非常艰巨。加之译者水平有限，翻译过程持续了两年之多。为了保证翻译的质量和效果，团队对译文进行了多次校对，同时将译著彩印出版。这虽然增加了些许出版成本，但更能体现原著深厚的积淀和凝练，也使广大读者大为受益。因此是非常值得的。

## 🔗 关于内容提要 🔗

### 内 容 提 要

本书由德国德累斯顿大学 Holger Svensson 教授编著，其在国际桥梁领域具有很高的知名度，原版于 2012 年由威利出版社出版。本书总结了世界范围内 40 多年来斜拉桥的发展，系统介绍了斜拉桥的发展概述、发展历史、斜拉索、斜拉桥的一般设计、斜拉桥的施工、典型斜拉桥实例，并对斜拉桥未来的发展进行展望。本书可作为桥梁工程技术人员的参考书，也可供相关技术人员和大专院校师生参考使用。

### 图书在版编目(CIP)数据

斜拉桥——世界范围内 40 年的理论和技術 /  
[德] Holger Svensson 著；张戎令等译。—北京：  
人民交通出版社股份有限公司，2018. 10

- 1、“发展概述”里面没有包括“发展历史”？
- 2、“斜拉桥的一般设计”这个提法第一次听。言外之意，还有特殊设计？张教授真是一位很幽默的教授。
- 3、“并对斜拉桥未来的发展进行展望”，这句话把我噎住了。
- 4、“桥梁工程技术人员”和“相关技术人员”？

## 🔗 我的感受 🔗

这本书的翻译一共用了 2 年多，那么张教授凭一己之力，用 1 年左右的时间竟然完成了初稿翻译，这个速度真是了不起（他竟然在这么短的时间内读懂了，而且全部给弄成中文了。我根本不相信他会用翻译软件。）。最后，杨教授（<https://baike.baidu.com/item/杨子江/5558692?fr=aladdin>）对全书进行了审核。

我百度“兰州交通大学 杨子江”，发现杨教授的个人信思如上链接所录。读者感兴趣的自行百度。但有一点可以肯定，杨教授没有对全书进行审核。一个学校的书记，难道看不出前言中的语法错误？按道理，杨教授的水平应该大于等于张教授的水平。各位看官，你们觉得呢？

结论：这是杨教授被黑得最惨的一次。所以，一定要选好队友啊，包括张教授。

王起才（<https://baike.baidu.com/item/王起才>）也是张教授的导师，还给予了不少指导和帮助。这两位看起来很低调，没有更多相关资料。



从简介看，作者受到了诸多优秀平台的共同资助，可见张教授不一般。我指的是他的专业水平。前面是8个平台，后面包括兰州交通大学的诸多优秀平台，加起来至少有10个平台的资助。考虑到西北地区的经济情况，费用至少50万。哇，对我来说，这可是一笔天文数字。从此，张教授意气风发，就开始教书育人了。这不，译著正文马上就来。

## 🔗 其他著作 🔗



我已经得到了贵校老师给我邮寄的第一本书。据说，这本书的内容更精彩。我还是很期待的。不过，已经有专业人员（哈哈，我同级博士生）着手阅读这本书了。精彩的内容在接下来的几年中将逐渐展开，一切才刚刚开始！

## 精彩的著作

### 1、(王亚)翻译错误:

译著第一句话就让我无所适从。请看译文:

#### 1.1 设计原则

##### 1.1.1 综述

如图 1.1 所示为斜拉桥及其他桥型的跨径和造价比较,其跨径比连续梁桥和拱桥大,比悬索桥小。

“斜拉桥的跨径比拱桥大”,这在语法上是错误的。

于是找到原文,如下图所示:

#### 1.1 Design fundamentals

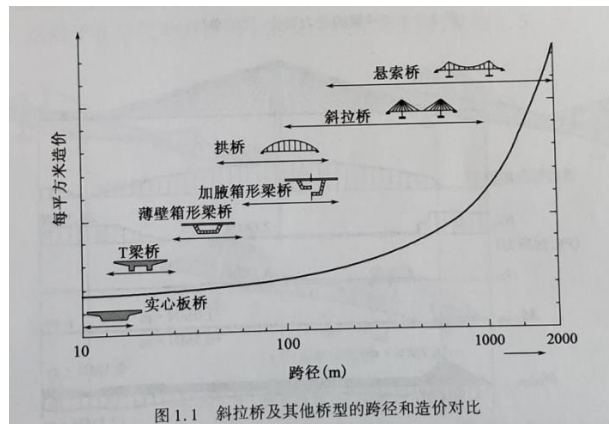
##### 1.1.1 General

The position of cable-stayed bridges within all bridge systems is given in Fig. 1.1. Their spans range between continuous girders and arch bridges with shorter spans at one end, and suspension bridges with longer spans at the other.

翻译:斜拉桥在整个桥梁体系中所处的位置如图 1.1 所示,其跨径范围的一端是跨度较小的连续梁桥和拱桥,另一端是跨度较大的悬索桥。

### 2、(王亚)图名错误:

下图是译著中的图 1.1,请大家看图名。为了方便查看,我摘录如下:



问:跨径和造价如何对比?

于是,我在原著中找到了图名的文字表述:

**Figure 1.1** (left side above) Relation between construction costs per  $m^2$  and main span length

翻译:图 1.1(左上方)每平方造价与主跨度长度的关系曲线

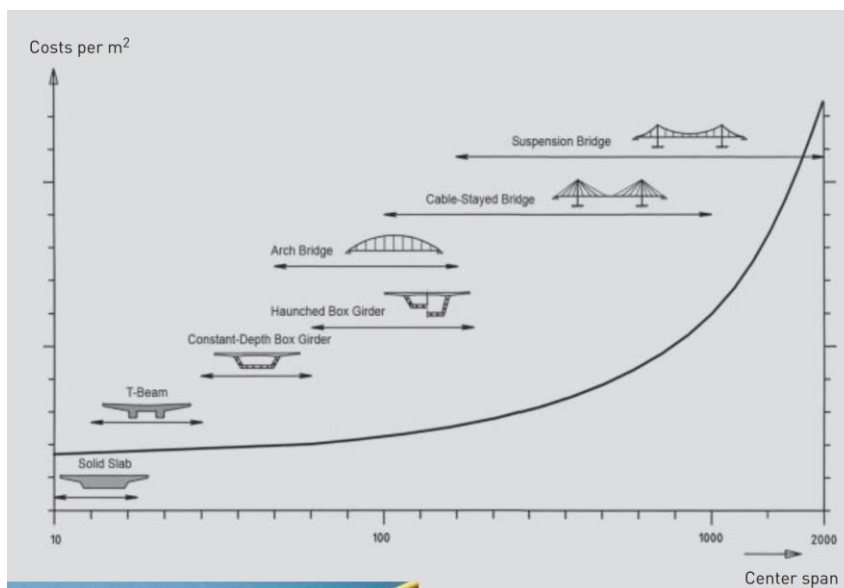
这样的翻译会让初学者一头雾水,从而造成非常恶劣的影响!

### 3、(王亚)横轴标签名称错误:

请各位继续看译著中的图 1.1(上面的一张图片),其横坐标的标签为“跨径”。我在想,这是净跨径?总跨径?计算跨径?



为了解决这个疑问，我又找到原著中的图形，如下所示：



原来译著中标注为“中跨”！

很明显，“跨径”是个非常笼统的概念，但是“中跨”就非常具体了。

整本译著的第一章第一页，已经出现这么多问题和错误，这对一个所谓的“教授”来说，简直是耻辱！至此，我已经不想继续阅读译著了。

随手翻着翻着，翻到了译著中的《中文版前言》。忍不住看了几眼，结果译者的中文水平使我深感震撼！

#### 4、(张戎令)章节标题翻译错误：

看到这里，我突然意识到每个译者的水平参差不齐，或许本书第一译者的翻译质量会好很多。于是，我又翻到了第4章，看译著标题：

#### 第4章 斜拉桥的一般设计

我马上在想：什么叫一般设计？桥梁的三阶段设计中包括初步设计、技术设计和施工图设计。那么，一般设计指的是什么？

回到原著，第4章的标题如下：

#### 4 Preliminary design of cable-stayed bridges

果然，原著写的是“斜拉桥的初步设计”！

一本世界科学巨著，竟然被翻译成这个样子。而且，这才是上手几分钟就发现的问题。请问译者：您这样做，真是为了向广大学生传授知识吗？

#### 5、(张戎令)翻译错误：

译著 4.1.1，概述中的第2段这样写：

而且初步设计中，允许完全依靠计算进行校核，为避免计算机出现“黑匣”，其计算结果应可信无误。

粗略阅读，前半句的意思是：初步设计结果可完全依靠计算机的计算来进行校核；后半句却不知道什么意思。

回到原著文字：

Furthermore, such preliminary designs permit completely independent checking of computer calculations, in order to avoid the computer being used as 'black box', the results of which are accepted without questioning them.

翻译：此外，这种初步设计允许对计算机的计算结果进行完全独立地检查，以避免计算机被当作“黑箱”，其结果在没有得到验证的情况下直接使用。

可以说，这种恶劣的翻译对我们学生，尤其初学者是致命的！这就是你们的水平！

## 6、(张戎令)翻译严重出错：

译著 4.1.1, 概述中的第3段：

为了确保作者设计的第一座斜拉桥的质量,在采用初步设计原则的基础上,同时改进了部分准则,而此时,大储存量的计算机很少被使用,仅用于基于初步设计计算的最后设计阶段。

我的问题是：大储存量的计算机为什么很少被使用？既然有条件，就应该用啊。于是找到原著中对应的文字：

These preliminary design principles have been used and partly developed by the author in order to size his first cable-stayed bridges during a time when high capacity computers were hardly available and were only used for the final design of systems based on preliminary calculations.

翻译：当高配置计算机很难得到且只用于在初步计算的基础上进行结构最终设计的那段时间里，作者采用初步设计原则（一些内容由他提出）对他主持设计的第一座斜拉桥进行了尺寸拟定。

那么请问译者：哪里表明要确保质量了？大内存的计算机“当时没有”还是“很少被使用”？改进了哪些准则？

## 7、译者信息

第一译者：

张戎令,1984年出生,内蒙古人。工学博士,教授,硕士生导师。  
获甘肃青年五四奖章。  
入选青年人才托举工程、飞天学者特聘计划——青年人才和陇原青年创新人才。  
陇原青年创新人才(团队)项目——干寒大温差地区材料耐久性与结构全寿命关键技术及应用学术带头人。  
甘肃省高校协同创新科技团队——干寒地区道桥灾害防治技术学术带头人和首席专家。  
兰州交通大学西北干寒地区材料与结构耐久性优秀科研团队学术带头人。  
长江学者和创新团队发展计划滚动支持项目主要参与人。  
主持或参与省部级科研项目11项、国家自然科学基金4项、工程建设科研服务项目18项、参加各种混凝土工程技术攻关和应用20余项。  
先后获得省部级鉴定和验收成果9项、获得省部级以上科研奖励7项(第一完成人2项,甘肃省教学成果一等奖1项,省级科技进步二等奖1项和三等奖2项,中国铁道学会科学技术二等奖1项和三等奖1项,中国铁道建筑总公司三等奖1项)。  
参与科研项目“新建兰新铁路第二双线工程(新疆段)”获中国土木工程詹天佑奖和创新集体奖。  
获批授权专利8项(发明专利3项)。

第二译者：



王学伟 ▼

四川农业大学

发表文章：7

被引次数：14

[前往查看](#)

研究领域：桥梁工程 钢-混凝土组合桥梁 ...

王学伟 男

1987.05

本科：2010.06毕业于鲁东大学土木工程专业

硕士：2013.06毕业于西南交通大学桥梁与隧道工程专业

博士：2017.12毕业于西南交通大学桥梁与隧道工程专业

2016.09-2017.09

美国锡拉丘兹大学

专任教师 拟录人选

朱熹说：“为学之道，莫先穷理；穷理之要，必在于读书”；子曰：“君子食无求饱，居无求安，敏于事而慎于言，就有道而正焉，可谓好学也已”。这是严肃的工科学术著作，请问译者，你们“慎于言”了吗？

托举工程？特聘计划？学术带头人？首席专家？教授？我就好奇了，兰州交大和四川农大的其他教授都是这种水平吗？

1、(王亚) 任意更改作者的意思:

The economic main span range of cable-stayed bridges thus lies between 100 m with one tower and 1100 m with two towers.

从经济角度而言,跨径 100m 左右时可以采用单塔式斜拉桥,1000m 左右时可以采用双塔式斜拉桥。

翻译: 就经济性而言,斜拉桥的主跨跨度在单塔 100 米到双塔 1100 米之间。哪里说“100m 的时候可以采用……”?

2、(王亚) 任性翻译:

What are the special advantages of cable-stayed bridges?

斜拉桥的主要优点:

作者带有问号的语句显然在引导读者继续阅读,您把它简单地翻译为陈述语句,您是认真的吗?

3、(王亚) 翻译不通、翻译出错:

First of all the bending moments are greatly reduced by the load transfer of the stay cables, Fig.1.2. By installing the stay cables with their predetermined precise lengths the support conditions for a beam rigidly supported at the cable anchor points can be achieved and thus the moments from permanent loads are minimized, Fig. 1.3.

首先,通过斜拉索的荷载传递,主梁弯矩大大减小,见图 1.2。通过安装预设长度精确的斜拉索,可以得到由斜拉索锚点支撑的主梁边界条件,这可使永久荷载产生的力矩减小,如图 1.3 所示。

请问:

(a) “通过安装预设长度精确...”,这句话的意思是安装斜拉索?还是预设斜拉索?您做大事不拘小节吗?作者的意思很明确:安装预定长度的斜拉索。

(b) “这可使永久荷载产生的力矩减小”。原著中的“minimized”是“减小”?还是“最小化”?

4、(王亚) 专业名词不统一

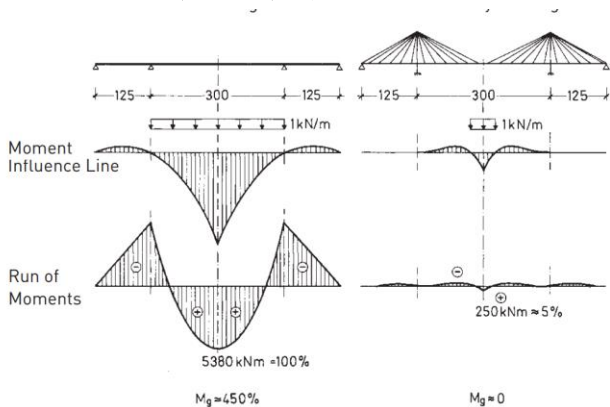


Figure 1.2 Comparison of beam moments

请问:

(a) 图 1.2 中的 moment 一词,一会儿翻译为“弯矩”,一会儿是“受力”,这些专业名词的叫法不需要统一吗?

(b) “run of moments”被翻译为“运行时弯矩”。什么叫“运行时弯矩”?

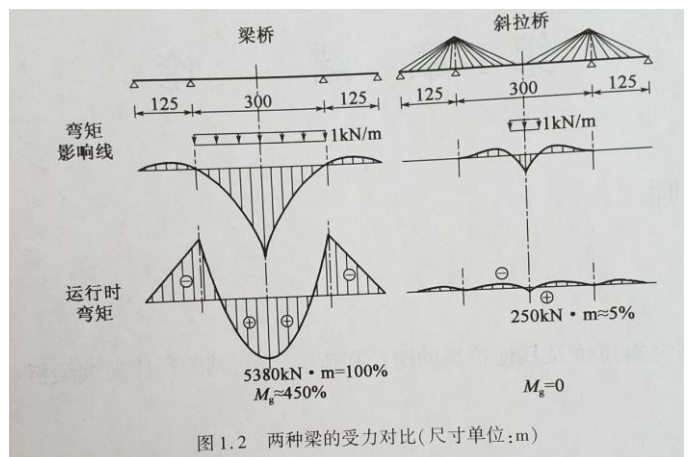


图 1.2 两种梁的受力对比(尺寸单位:m)



#### 5、(王亚) 严重错误、对关键词不翻译:

Negative live load moments may occur over the vertical bearings at the towers. They can be avoided by supporting the beam by the stay cables only, including in the tower region. The biggest positive and negative moments occur in the side spans near the hold-down piers, which may require special measures. Shear forces remain small.

在主塔竖向支座的上方会产生负的活载弯矩(包括在主塔附近的区域),该活载弯矩可通过斜拉索的支撑来抵消。最大的正、负弯矩位于边跨近桥墩的位置,由于该处剪切力较小,该位置需要特殊处理措施。

请问:

- (a) “负的活载弯矩”又是什么?为什么不能翻译为“活载产生的负弯矩”?
- (b) “该活载弯矩可通过斜拉索的支撑来抵消”,请问这是机器翻译的还是人工翻译的?
- (c) “最大的……”,最后面的这句话,您确定这不是在胡说八道?
- (d) Hold-down 为什么不翻译?您这是由着自己的心情和原文的难易进行随意的取舍吗?
- (e) 翻译:最大正负弯矩发生在边跨中靠近锚固墩的位置,因此这里需要一些特殊的措施。梁内剪力很小。

#### 6、(张戎令) 严重错误:

The basic load-bearing behavior of cable-stayed bridges is outlined in Fig. 4.1 from [2.112]. Loads in the main span are carried by the forestays to the tower heads and from there anchored by tension via the concentrated backstays in the anchor piers. The inner stay cables of the side spans receive virtually no forces at all from this loading. The horizontal cable components act in compression in the beam and equal one another out – look forward to Fig. 4.4 b, c.

斜拉桥的基本受力模式<sup>[2.112]</sup>如图 4.1 所示。主跨荷载由前拉索传到塔端,并在锚墩处通过张拉背索将其锚固。边跨斜拉索垂直方向几乎没有任何荷载。水平斜拉索分量在梁内产生压力,且在梁内彼此相等,如图 4.2b)和 c)所示。

请问:

- (a) “边跨斜拉索垂直方向几何没有任何荷载”,原著什么地方体现“垂直”二字了?作者的意思是:边跨跨间拉索(不包括边锚索)几乎不受这种工况的影响。您这样翻译,是完全错了,这是不可饶恕的严重错误!
- (b) “水平拉索分量”指的是什么?是水平拉索吗?拉索还有水平分量吗?您的语文功底如此粗糙,却翻译了世界巨著,您不觉得给原著抹黑?作者的意思是:如图 4.4b,左右两根斜拉索中拉力的水平分量将给梁体施加一定的压力,且这两个分量在数值上彼此相等。
- (c) 什么叫“边跨斜拉索”?按照您的翻译:“边跨斜拉索垂直方向几何没有任何荷载”。可能吗?

#### 7、(张戎令) 严重错误:

Loads in a side span are transmitted by the side span cables to the tower head and from there via compression (meaning reduction of tensile forces from permanent loads) in the backstays to the anchor piers where they cause compression. The horizontal components of the side spans are balanced by those of the backstays by tension in the side spans, Fig. 4.4 d, e.

边跨通过边跨缆索传力至塔顶,背索被压缩(意味着永久荷载产生的拉力减小),锚固墩受压。边跨的水平分力和边跨的背索拉力平衡,如图 4.2d)、e)所示。

请问:

- (a) “边跨通过边跨缆索传力至塔顶”，边跨缆索传递的是边跨吗？您这是玷污原著，而不是翻译著作！拿着国家的工资，做着这样的科研，您的良心还在吗？
- (b) 您的第一句话能通吗？麻烦您抽空再读一遍，可以吗？作者的意思是：从塔顶到受压的锚固墩，边索整个处于“受压”状态。为了解释这个“受压”状态，作者在括号中说明，这种受压的真正意思是永久荷载产生的索内拉力在减小，而不是真正意义上的“受压”。

#### 8、请看

The backstays are thus governing the stiffness of a cable-stayed bridge and receive important load changes.

背索决定了斜拉桥的刚度,并分担大量变化的荷载。

请问：这种翻译工作，您完全靠心情完成么？

作者在前面做了很多铺垫，就是为了得到这个重要的结论，却被您如此简单粗暴地带过。您于心何安？

翻译：因此，边索在很大程度上决定了斜拉桥结构的整体刚度，并承载了大部分的可变荷载。

#### 9、严重错误：

The ratio between side spans  $I_1$  and main spans  $I$ , Fig. 4.2, influences strongly the stress changes in the backstay cables. Live loads in the main span increase the stresses from permanent loads, while live loads in the side spans decrease them. These stress changes must not exceed the permissible fatigue range of the actual stay cable system. These fatigue stresses increase with increasing span ratios.

边跨和主跨的比例影响背索应力的变化,如图 4.3 所示。主跨上的活载增加了永久荷载产生的应力,而减小了边跨的应力。这些应力变化不允许超过实际的拉索允许的疲劳范围。

请问：您良心上对得起原作者的一片苦心吗？您这种行为不是在传播科学知识！

(a) “边跨和主跨的比例影响背索应力的变化”，为什么不翻译“strongly”一词？您认为这个单词可有可无吗？

(b) 原著哪一句话讲到“而减小了边跨的应力”？您的译文如此张冠李戴、混乱不堪、毫无逻辑，着实让人震惊!!!!!!! 作为 985 芸芸众生中的一位准博士生，真为您这个所谓的教授感到汗颜！

尝试翻译：如图 4.2 所示，边跨和中跨的跨长比极大地影响着边索内部的应力大小。对永久荷载产生的边索应力来说，主跨活载使其变得更大，而边跨活载却起到卸载作用。总之，边索应力不能超出实际拉索体系的容许疲劳应力范围。

#### 10、随意翻译：

...nent loads increasingly with increasing span ratios. In this way the effective cable stiffness decreases.

恒载作用产生的拉应力,这显著降低了索的刚度。

请问：哪里给出了“显著”二字？这是胡说八道！“索的刚度”和“索的有效刚度”是同一个概念吗？

作者的意思是：这种情况下，拉索的有效刚度有所下降。

#### 11、翻译不通、混乱、错误：

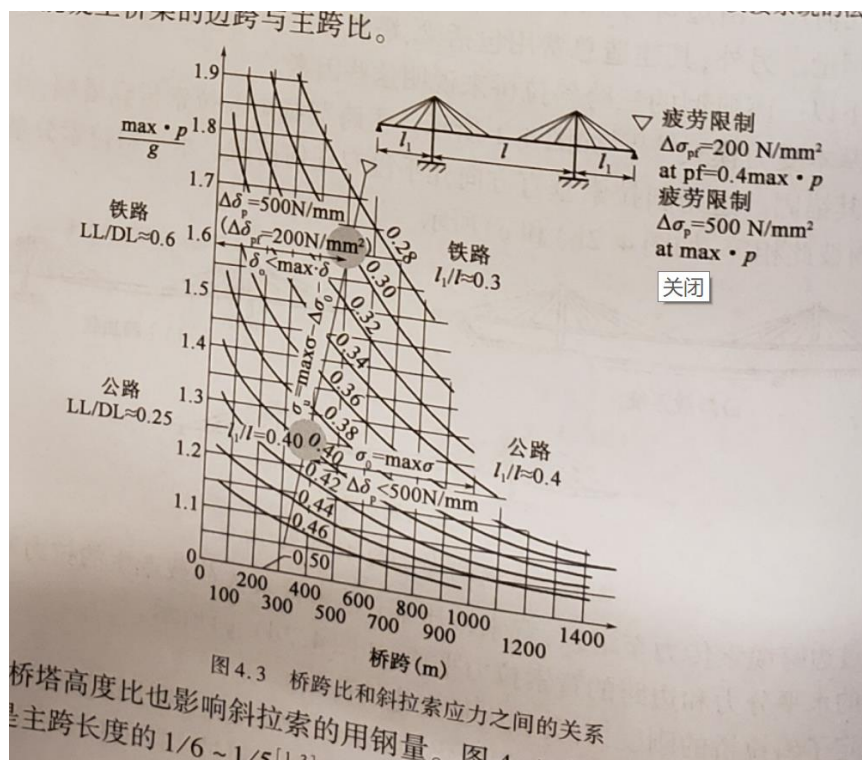
A good ratio of span length is thus important for an economic design of cable-stayed bridges [1.6]. Fig. 4.2 outlines the above considerations for the backstay cable stresses. Vertically the ratio of live load to dead load is given, horizontally the main span length.

To the right of the nearly vertical straight line the tensile forces are governing for an assumed minimum cable stiffness of  $E_{\text{eff}} = 180\,000 \text{ N/mm}^2$ , to its left a fatigue range of  $\Delta f_s = 200 \text{ N/mm}^2$  for 40% of live load is governing. The curves within the diagram give the span ratio.

跨长比对于斜拉桥设计的经济性至关重要。图 4.3 给出上述因素和后斜拉索的应力之间的关系。纵轴为活载与恒载比,横轴为桥跨长。右边近似垂直直线是假定索的最小刚度  $E_{\text{eff}} = 180000 \text{ N/mm}^2$  所对应的索力张拉值,左边是 40% 活载、疲劳应力范围  $\Delta \sigma = 200 \text{ N/mm}^2$  占主要作用。图中曲线是跨径比。

请问:

- (a) “Backstay cable”前面翻译为“背索”,这里翻译为“后斜拉索”,究竟叫什么索?这名词是由着自己取的吗?
- (b) 下图中,纵坐标为活载和恒载之比,哪座桥梁中的活载是恒载的 1 倍多将近 2 倍了?请问,您作为一个土木工程专业的高级知识分子,您有没有桥梁的基本常识?



- (c) “右边近似垂直直线……”这句话中,请问:“直线是索力张拉值”,这种说法在语法上成立吗?这句话完全是胡乱翻译。

作者的意思是:假定拉索的最小有效刚度,此时,索力就成了主导因素。

- (d) “右边近似垂直直线……”,这倒数第二句话,您如此翻译,简直混帐!(对不起,实在无法忍受。)

12、请看

For concrete road bridges the ratio between live load to dead load often comes to about 0.25. The corresponding span ratio of  $l_1:l = 0.4$  for a typical main span of 400 m gives the same amount of cable steel required for maximum cable load and fatigue range.



公路混凝土桥梁恒载与活载之间的比值通常约为0.25。对一个主跨为400m的典型桥梁,相应的主桥边跨与主跨比 $l_1:l=0.4$ ,给了相同索用钢量所需最大的斜拉索荷载和疲劳范围。

语序颠倒,胡乱翻译!看看最后一句话,能讲通吗?作者的意思是:对主跨跨度为400的混凝土公路桥,0.4的桥跨比使拉索达到极限承载力时所需的用钢量是相同的。

13、图形中的错误非常多:

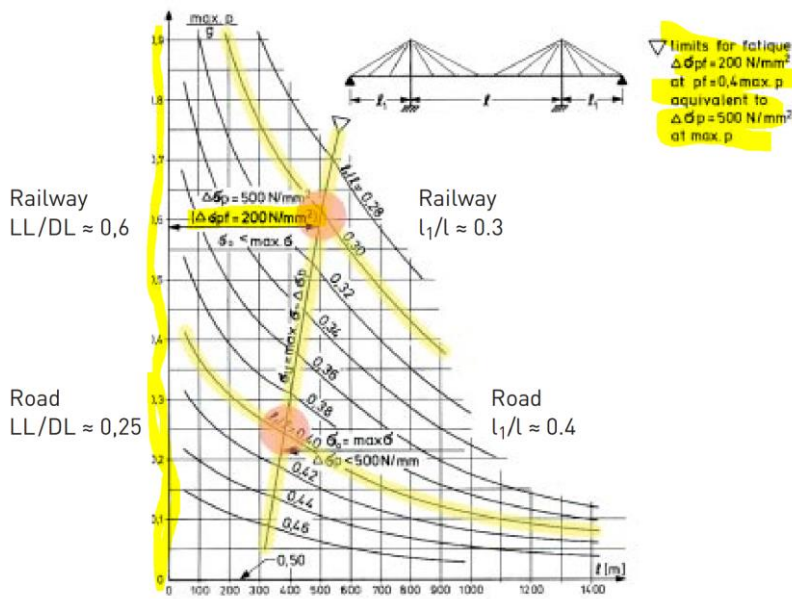
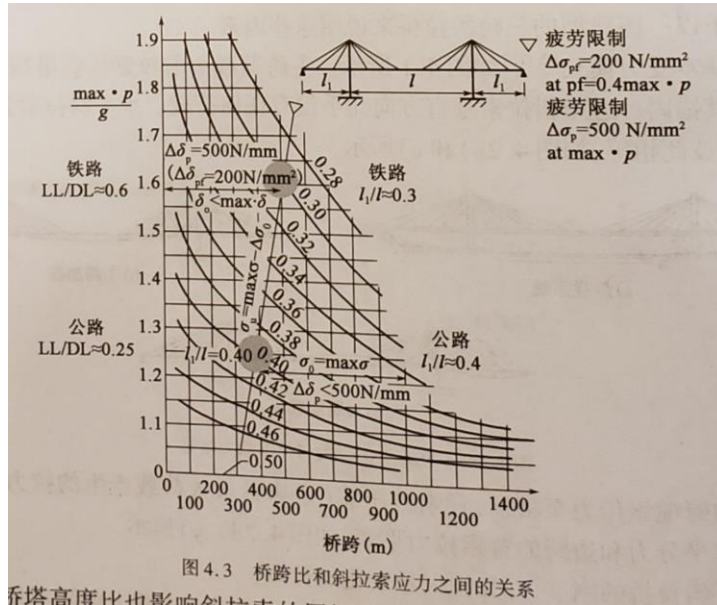


Figure 4.2 Relationship between span ratios and cable stresses

请问,

- (a) 原图中标出来的数字和文字,您核对过没有?可怕啊……!
- (b) 图片右上角,为什么是两个“疲劳限制”?什么叫疲劳限制?

14、全然不知道翻译出来的是什么意思:



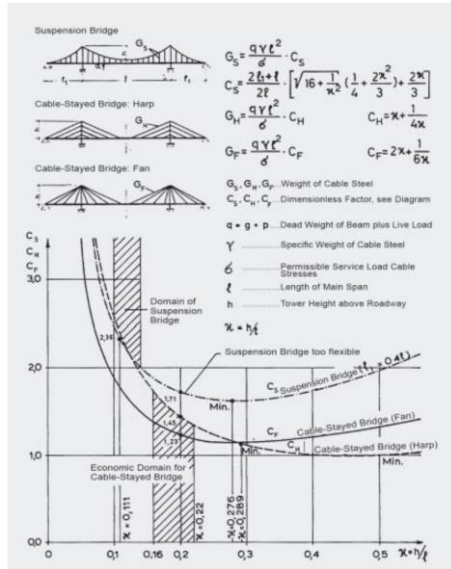


Figure 4.3 Optimum ratio of tower height above deck to main span and total quantity of cable steel

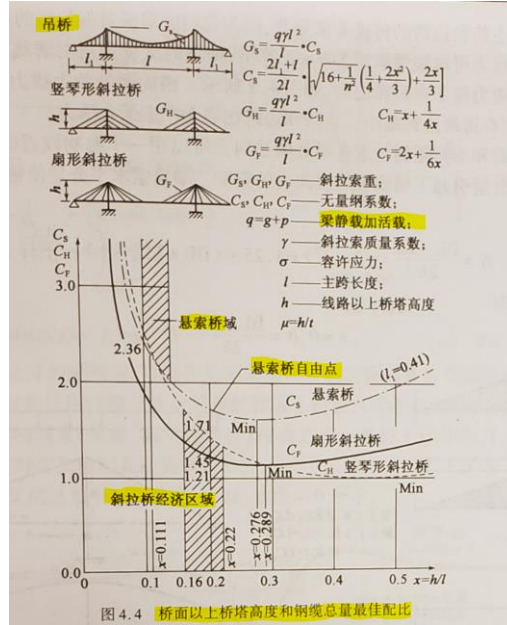


图 4.4 桥面以上桥塔高度和钢缆总量最佳配比

比较两图，请问：

- “suspension bridge”是吊桥还是悬索桥？您这种水平，能当老师吗？
- “梁静载加活载”，什么叫梁静载？
- 什么叫“悬索桥自由点”？
- 什么叫“悬索桥经济区域”？
- 图名为什么胡乱翻译？

15、请看：

Fig. 4.3 also gives formulas for an approximate determination of the total amount of cable steel required. This can be very helpful when comparing the costs of different preliminary bridge systems.

图 4.3 给出了确定斜拉索所需总费用的近似公式。在桥梁初步设计时有助于对比不同桥型的成本。

请问：哪里讲到总费用了？

尝试翻译：图 4.3 还给出了斜拉索用钢总量的近似确定公式，这在初设中比较不同桥梁体系的建造成本时很有帮助。

16、主观臆测的翻译：

The loads of cable-stayed bridges are predominately carried by normal forces by exploiting the large structural depth between beam and tower tips. The moments in the beam and the towers are mainly caused by restraint, which means that they are not necessary for load balancing.

几何条件和法向力分布的... 梁和塔的弯矩主要是通过采用大尺寸主梁和主塔，法向力可承担大量的斜拉桥荷载。梁和塔的弯矩主要是通过采用大尺寸主梁和主塔，法向力可承担大量的斜拉桥荷载。梁和塔的弯矩主要是通过采用大尺寸主梁和主塔，法向力可承担大量的斜拉桥荷载。

请问：

- 法向力如何承担大量的荷载？中文写出来的句子已经在胡说八道了，您自己不检查一下吗？
- “采用大尺寸的主梁和主塔”，哪里这样写了？这完全由您自己胡说八道吗？

作者的意思是：斜拉桥的荷载主要由主梁与塔端之间的具有纵深的大型结构来承担。

17、胡乱翻译：

### 4.1.3 Normal forces of articulated system

#### 4.1.3 铰接系统的法向力

请问：什么叫法向力？跟轴向力有什么关系？您阅读全文了吗？

18、严重错误：

For the approximate calculation of the beam moments the beam with its actual bending stiffness is isolated from the complete structural system.

近似计算梁弯矩时,实际抗弯刚度可从结构体系中分离出来。

请问：“实际抗弯刚度”是怎么被分离出来的？您确定不是在胡说八道吗？

原文的意思是：为了近似计算梁内弯矩，根据其实际的抗弯刚度将梁从整个结构体系中分离出来。

19、严重错误：

The approximate system for the beam is a beam elastically supported at the cable anchor points, Fig. 4.7 a. In a first step the cables are re-

斜拉索与梁体的联结可近似认为是弹性与支承。

请问：您翻译的这句话莫名其妙，哪个地方说到“斜拉索与梁的联结”了？斜拉索是弹性，梁体是支撑？

原文意思：主梁可被认为是在拉索锚固点处支撑的弹性支撑近似体系。

20、严重错误：

placed by springs, Fig. 4.7 b, in a second step these individual springs are spread out to a continuous elastic support, Fig. 4.7 c.

第二步,弹簧连续分布在弹性支承上。

请问：弹簧分布在哪些弹性支承上了？这简直胡说八道！

原文意思：这些弹簧形成了一个连续的弹性支撑。

21、严重错误：

The governing characteristic for a beam on elastic foundations is the elastic length  $L$ , which is proportional to the 4th root of the ratio of beam stiffness to the elastic support, Fig. 4.7.

弹性地基上梁的主要特性是弹性长度  $L$ ,它与主梁刚度和弹性的比值的1/4次方成正比,如图4.7所示。

请问：

(a) 什么叫“弹性长度”？您听过特征长度吗？

(b) “主梁刚度和弹性的比值”是什么意思？是主梁刚度/主梁弹性吗？您有没有点起码的学术道德和作为教师的责任以及良心？

原文意思：它跟主梁与弹性支撑的刚度比的四次方根成正比。

22、严重错误：

The bedding factor  $c$  is determined from the vertical displacement due to a unit load on the articulated system divided by the cable dis-

弯曲系数  $c$  由竖向挠度确定,同时与铰接体系上单位荷载作用下的拉索间距有关。

请问：

(a) the bedding factor 为什么翻译成“弯曲系数”？这个系数指的是梁的弯曲系数吗？

bed 有弯曲的意思吗？您读懂了吗？

(b) 这句翻译完全是胡说八道!!!!!!!

原文意思：弹性支撑系数（不一定准确） $c$  由单位荷载作用于被拉索锚固点所分离的铰接体系上产生的竖向位移来决定。

### 23、翻译遗漏和错误：

A comparison of the positive moment influence line for a beam on elastic foundation with the moment influence line of the actual bridge calculated by computer shows in general good agreement, Fig. 4.9 [1.3]. The approximation is better the more slender the beam is. For very stiff beams, for example double-deck bridges, the agreement is not as good. The negative moment influence lines do not show good agreement.

弹性地基梁的弯矩影响线与计算的实际桥梁体系影响线较为吻合,如图 4.9<sup>[1.3]</sup>所示。越是细长梁,吻合性越好,而对于双层桥面板的刚性梁,则吻合较差。

请问：原文中的“positive”为什么不翻译？原文中的最后一句为什么不翻译？

### 24、任性翻译：

An overview of typical loads and action forces of a cable-stayed concrete bridge (Pasco-Kennewick Bridge) is shown in Fig. 4.10 [1.15]. The envelopes for moments and normal forces from the live load are given in 4.10f. The effective widths for bending can be determined in accordance with national codes. The appropriate effective lengths  $l$  are load dependent:

混凝土斜拉桥的典型荷载作用力如图 4.10<sup>[1.15]</sup>所示。活荷载作用下,弯矩和法向力的弯矩包络图如图 4.10f)所示。弯矩的影响范围可按照规范进行计算。相应的有效长度  $l$  由荷载确定。

请问：

(a) 什么叫“典型荷载作用力”？

(b) 什么叫“弯矩和法向力的弯矩包络图”？

(c) 哪里写了“弯矩的影响范围”？

### 25、图形翻译遗漏：

请问，图中做标注的部分，完全是由着您的性子在翻译吗？



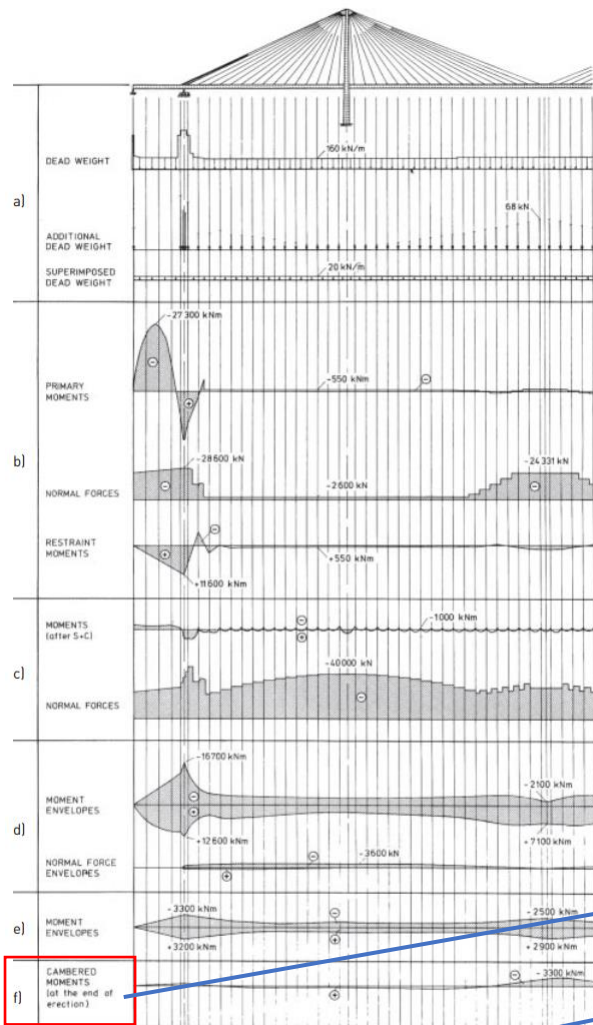


Figure 4.10 Typical loads and action forces of a cable-stayed concrete bridge (Pasco-Kennewick Bridge)

- a) dead weight
- b) prestress
- c) permanent loads
- d) live load + impact
- e) temp. combinat.
- f) S + C final stage

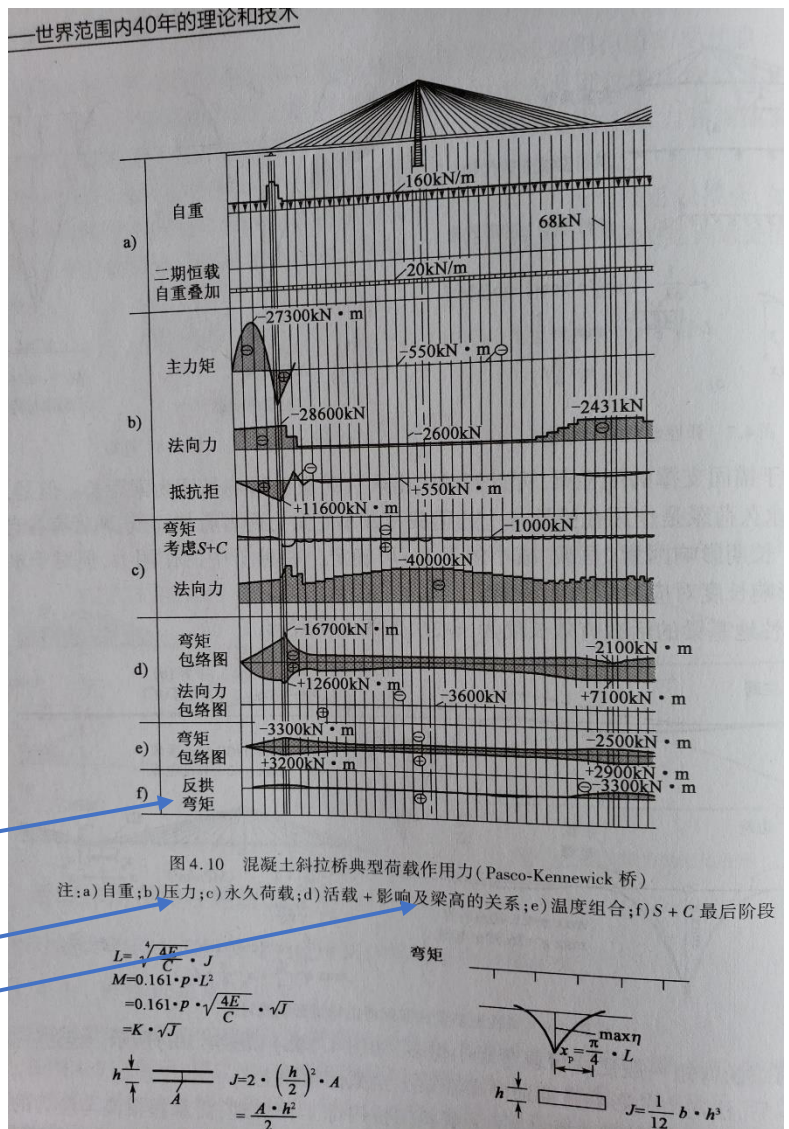


图 4.10 混凝土斜拉桥典型荷载作用力 (Pasco-Kennewick 桥)  
注: a) 自重; b) 压力; c) 永久荷载; d) 活载 + 影响及梁高的关系; e) 温度组合; f) S + C 最后阶段

$$L = \sqrt{\frac{4E}{C} \cdot J}$$

$$M = 0.161 \cdot p \cdot L^2$$

$$= 0.161 \cdot p \cdot \sqrt{\frac{4E}{C}} \cdot \sqrt{J}$$

$$= K \cdot \sqrt{J}$$

$$h \downarrow \uparrow \frac{h}{A} \quad J = 2 \cdot \left(\frac{h}{2}\right)^2 \cdot A$$

$$= \frac{A \cdot h^2}{2}$$

弯矩

$$J = \frac{1}{12} b \cdot h^3$$

## 26、胡乱翻译

- For permanent loads which are approximately determined for a beam rigidly supported at the cable anchor points the effective length is the cable distance. It can, however, also be argued that the loading 'permanent loads' consists of the superposition of the two loadings 'dead load acting on the elastic system' and 'cable shortening', which each have long influence lengths. As a compromise the action forces can be determined for the long effective lengths (dead load, cable shortening), but the corresponding stresses under permanent loads from the short effective lengths between cable anchor points.

(1) 对于锚固支撑的刚性梁,可近似确定出永久荷载的影响长度为索距长。但是,这也是有争议的,永久荷载是作用在弹性体上的荷载和减小的索力两者叠加而成,两者有各自的影响长度。对于长期影响因素(恒载、减小的索力)可确定出一种折中的作用力,但对于永久作用下的短期影响长度对应的应力无法确定。

请问:

- (a) 原文在哪里讲到了“刚性梁”? 您拿着纳税人的钱,良心会痛吗?
- (b) 第一句话您怎么能这样任性翻译呢?
- (c) “作用在弹性体上的荷载”还是“作用在弹性体上的恒载”?



(d) “两者有各自的影响长度”？原文表达的是这个意思吗？

(e) “cable shortening”的意思是“减小的索力”吗？

(f) “As……”最后一句话中，在什么地方讲到了“长期影响因素”？

(h) “对应的应力无法确定。”，这样的翻译是信口开河，你严重玷污了兰州交通大学的名声。

短短一段话，被你翻译成这个样子，你扪心自问，你能否对得起你的父母？能否对得起资助你的那一堆基金？能否对得起你的两位导师？能否对得起你的妻子？能否对得起你的儿子？能否对得起广大的莘莘学子？能否对得起交大的土木专业的学子？能对得起全国的读者吗？你能对得起作者吗？你能对得起纳税人的钱吗？你有良心吗？你心里没有丝毫愧疚吗？你能对得起教授这两个字吗？你对得起你的研究生吗？

## 27、任意添加单词：

To understand the inner workings of a cable-stayed bridge it is interesting to know in which way – for a given bridge system under given loads – the stresses are related to the beam depth. Fig. 4.11 left explains that for an idealized cross-section comprising only top and bottom chord the bending stresses from transient loads are indirectly proportional to the beam area only, but are independent of the beam depth:

对于给定荷载下的桥梁结构，为了解斜拉桥内部工作机理，需掌握梁高与应力的关系。图4.11展示了一个只由顶板、底板和下弦杆组成的理想截面，在瞬间加载时产生的弯曲应力与梁面积不直接成比例，仅与梁高有关： $f = \frac{\text{const}}{A}$ 。第一次看这个结果非常令人费解。一个事

请问：原文哪个地方讲到了“顶板、底板、下弦杆”？

## 28、胡乱翻译

This result is at first glance perplexing. It can be explained by the fact that the moments from transient loads are primarily restraint loads which solely depend on the curvature of the beam. For a stay system with a given stiffness, the radius of curvature becomes bigger the greater the depth and thus the greater the stiffness of the beam becomes.

For a solid cross-section, Fig. 4.11 right, the bending stresses are indirectly proportional to the square root of the beam depth [4.57]:

$$f = \frac{\text{const}}{\sqrt{h}}.$$

第一次看这个结果非常令人费解。一个事实可以说明这一原因，瞬时荷载产生的弯矩仅取决于曲率这一主要控制因素。对于给定的刚性稳定系统，梁高越高，曲率半径越大，刚性则越大。实心横截面的弯曲应力与梁高的1/2次方成正比<sup>[4.57]</sup>，即：

请问：

(a) “第一次看这个结果非常令人费解”，这是什么话？您学过语文吗？

(b) “For a stay system with a given stiffness”，这是“对于给定的刚性稳定系统”的意思吗？

(c) 为何省略“Fig 4.11 right”不翻译？

(d) 1/2次方？呵呵

(e) 作者的“indirectly”是什么意思？为什么不翻译？翻译工作由着您的性子来的吗？

(f) “成正比”？您不会看一下下面那个公式，您从来不知道“成正比”是什么意思吧？作者在什么地方交代了“成正比”？

## 29、严重错误

### 4.1.4.2 Buckling – non-linear theory

The slenderness of a beam finds its lower bound by the required safety against buckling. The safety against buckling for a long beam on elastic foundation with end supports is shown in Fig. 4.12. This approximation assumes a constant elastic support and a constant normal force [4.2]. For the beam of an actual cable-stayed bridge,

## 4.1.4.2 屈曲——非线性理论

为保证安全,避免屈曲,需确定细长梁的下限。为避免屈曲,在弹性地基梁端施加约束,如图4.12所示。恒定的弹性支承和法向力是一种近似假定。但是,对于实际斜拉桥,弹性支承和法向力随塔高增加。

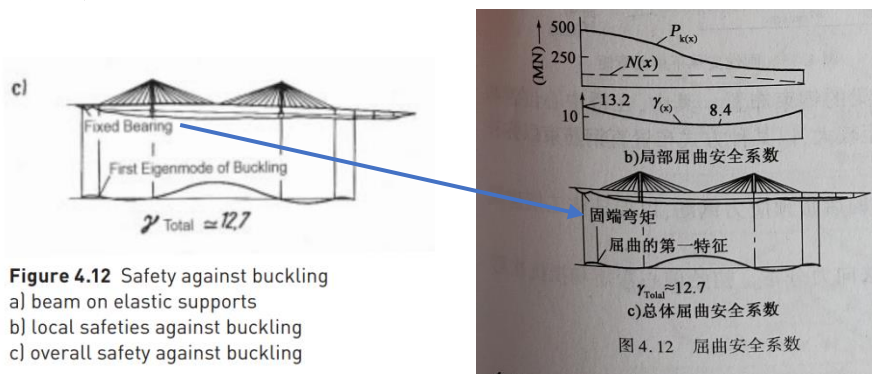
请问:

(a) “为保证安全,避免屈曲。需要确定细长梁的下限。”请问,这里是什么下限?

(b) 图4.12是为了表明“施加约束”的吗?这句话您会翻译吗?

(c) “For the beam of an actual cable-stayed bridge, however, the elastic support and the normal force increase towards the tower.”这句话被您翻译为“但是,对于实际的斜拉桥,弹性支承和法向力随塔高增加”。这种非常严重的翻译错误将给读者带来巨大的误导。作者的意思是:离塔越近,法向力越大。

## 30、有选择性翻译,态度恶劣



请问:

(a) 图4.12下面的文字为何不翻译?

(b) 箭头所指,能这样翻译吗?您走火入魔了吧?

## 31、

When investigating this problem Man-Chung Tang [4.3] has shown that the governing location for the determination of the overall safety against buckling is near the tower, which means that the elastic support and the normal force of the beam near the tower are representative of the whole beam.

研究这个问题的 Man-Chung Tang<sup>[4.3]</sup>认为,决定整体屈曲的控制位置在桥塔附近,这意味着靠近主塔处主梁的弹性支承和法向力在整个主梁中具有代表性。

请问:按照您的翻译, Tang 这个人只研究“这个问题”。您觉得可能吗?如此幼稚的翻译,能否配得上教授的身份?能否配得上托举工程?能否配得上飞天学者?您真的是被托举出来的吧?

翻译: Tang 在对这一问题的研究中指出,确定整体抗屈曲安全度的控制位置在塔附近,即塔附近的弹性支承和法向力具有代表性。

## 32、严重错误

Fig. 4.12 shows, for the Pasco-Kennewick Bridge [1.15], the run of the normal force and the elastic supports over the length of the bridge which give local safeties against buckling between 8.4 and 13.2, Fig. 4.12a and b. The exactly determined overall safety against buckling comes to 12.7, Fig. 4.12c, near the tower as predicted by Man-Chung Tang.

对于 Pasco-Kennewick 桥<sup>[1.15]</sup>,如图 4.12 所示。桥梁全长的弹性支承和存在法向力时,屈曲安全系数为 8.4 ~ 13.2,如图 4.12a)、b)所示。Man-Chung Tang 认为接近于桥塔处,总体屈曲安全系数精确值为 12.7,如图 4.12c)所示。

请问:

(a) 图 4.12 展示的是 Pasco 桥吗?您怎么能这样翻译呢?

(b) 请您阅读:“桥梁全长的弹性支承和存在法向力时”,这句话是什么意思?我的能力已经无法支撑我来阅读您如此高贵的翻译了。

(c)“桥梁全长的弹性支承和存在法向力时,屈曲安全系数为 8.4~13.2”。这种混账翻译,严重影响着我们的感情,欺骗着读者的时间。这种恶劣的工作作风足以让您的两位导师一头栽倒,不省人事。

翻译:图 4.12 显示了 Pasco-Kennewick 桥的法向力和弹性支撑在桥长范围内的情况,从而在 8.4 到 13.2 之间保证了局部屈曲的稳定性。

(d) 最后一句您自己看吧。

### 33、严重错误

Important for the bridge design is not so much the safety against buckling, which is a more theoretical value, but the non-linear increase of moments ( $P-\delta$  effect, second order theory). In a first approximation this increase may be calculated from the local safeties against buckling. The example in Fig. 4.13 [1.15] for a cable-stayed concrete bridge shows a non-linear increase of moments of 9%. This very approximate method gives the designer early on a feel of the susceptibility of a design.

屈曲安全系数对桥梁设计不是很重要,其具有理论价值,但弯矩非线性增加( $P-\delta$ 效应,二阶理论)对桥梁设计非常重要。可以从局部屈曲安全系数近似地算出对应的一阶屈曲安全系数。例如图 4.13 所示<sup>[1.15]</sup>的混凝土斜拉桥非线性弯矩增加 9%。早期设计师给出了这个近似的计算方法。

请问:

(a) “Important for the bridge design is not so much the safety against buckling, which is a more theoretical value, but the non-linear increase of moments”,竟然被翻译成“其具有理论价值”。张教授,甘肃纳税人的钱您花得可是有底气啊。

(b) “In a first approximation this increase may be calculated from the local safeties against buckling.”竟然被翻译成“可以从局部…安全系数”。张教授,作者讲的是“弯矩的非线性增加”的计算,并非“安全系数”的计算。

(c) “This very approximate method gives the designer early on a feel of the susceptibility of a design.”看看您的翻译吧。翻译:这种非常近似的方法让设计师在早期就能感受到设计的 XX 性(其实我也不懂)。

一共 3 句话,都出现了严重的翻译错误。呵呵。您作为教授,能心安理得吗?

### 34、严重错误

For the preliminary calculation of the action forces under permanent loads rigid supports of the beam are introduced at its cable anchor points. For this continuous beam on rigid supports the moments are determined. The cable forces are determined from the support reactions.

通过永久荷载作用下梁、索刚性支承处作用力的初步计算,可确定刚性支承连续梁的弯矩,索力可由支承反力确定。

请问:张教授,您是认真的吗?

翻译:为了初步计算梁在永久荷载作用下的受力,在其索锚点处引入了刚性支撑。对于刚性支承上的连续梁,力矩已确定。索力是由支撑反力决定的。



### 35、胡说八道

This run of moments on rigid supports is generally chosen for a concrete beam in the final stage because only these moments are not subject to creep, Fig. 4.14 and Section 5.3.

刚性支承的连续梁弯矩确定通常以混凝土梁最后施工阶段为准,因为此时弯矩不产生徐变,如图 4.14 所示,并参阅第 5.3 节。

请问:

(a) 哪里讲的“连续梁”?。这是谁给您的勇气啊?是您导师么?

(b) “only these moments are not subject to creep”,这句话讲的是“这些弯矩不会受到徐变的影响”。您看看自己的翻译吧。这简直是兰州交通大学的耻辱,更是教授的耻辱!我看到官网,您似乎是最厉害的教授啊。您都是这般水,其他教授呢?原谅我的无知吧,我对不起其他教授了。

### 36、完全胡说八道

For steel beams, that run of moments under permanent loads in the final stage is selected which requires the minimum of steel in combination with live loads. Since the positive live load are governing, a negative run of moments under permanent loads is often selected.

对于钢主梁,依据最后施工阶段活载和永久荷载作用下的弯矩来获得最小的用钢量。因为正的活载弯矩起主要作用,同时选择永久荷载作用下的负弯矩进行计算。

请问:

(a) 第一句话表达的是“选择永久荷载作用下的弯矩”,不是“获得最小用钢量”。

### 37、由着性子翻译

$$M^{II} = \frac{M^I}{1 - \frac{N_i}{P_k}} = \frac{M^I}{1 - \frac{1}{\gamma_i}}$$

$M^{II}$  Non-Linear Moment of 2nd Order  
 $M^I$  Linear Moment of 1st Order  
 $N_i$  Normal Force at Location  $i$   
 $P_k$  Buckling Load of actual System

**Example Pasco Bridge**

$\max N_i = 38 \text{ MN} \quad P_k = 480 \text{ MN}$

$$M^{II} = M^I \cdot \frac{1}{1 - \frac{38}{480}} = 1.09 M^I$$

Figure 4.13 Non-linear increase of moments

$$M^{II} = \frac{M^I}{1 - \frac{N_i}{P_k}} = \frac{M^I}{1 - \frac{1}{\gamma_i}}$$

$M^{II}$  - 第二阶段非线性弯矩;  
 $M^I$  - 第一阶段性弯矩;  
 $N_i$  - 在位置  $i$  的法向力;  
 $P_k$  - 实际系统的屈曲荷载

最大  $N_i = 38 \text{ MN} \quad P_k = 480 \text{ MN}$

$$M^{II} = M^I \cdot \frac{1}{1 - \frac{38}{480}} = 1.09 M^I$$

图 4.13 弯矩非线性增加

请问:为什么不翻译?

这部译著语言混乱不堪、语法句意错误百出。周围的同学也对之嗤之以鼻。我导师更是斥之为严重不负责任！这部作品的流传只会极大地拉低贵校的声誉！

下面是邮件群发的部分名单，都是我从贵院网站上的公开信息中获取。有博导的，仅选择了博导；没有的，仅选择了教授。这其中，也包括张戎令教授。由于没搜索到书记的邮箱，所以只给校长发了邮件。真心希望贵院能展开调查，严肃处理这种学术行为！后续的问题也将陆续整理出来，然后群发给全国桥梁方面的权威专家。

[liangqingguo@mail.lzjtu.cn](mailto:liangqingguo@mail.lzjtu.cn) [8857807@qq.com](mailto:8857807@qq.com)

[pzhlin@mail.lzjtu.cn](mailto:pzhlin@mail.lzjtu.cn) [mogzrlggg@163.com](mailto:mogzrlggg@163.com)

[zhangyh1965@mail.lzjtu.cn](mailto:zhangyh1965@mail.lzjtu.cn) [Liusz2000@163.com](mailto:Liusz2000@163.com)

[yuyunyan@mail.lzjtu.cn](mailto:yuyunyan@mail.lzjtu.cn) [zhaojchang@163.com](mailto:zhaojchang@163.com)

[yansonghong@163.com](mailto:yansonghong@163.com) [publicwang@163.com](mailto:publicwang@163.com)

[zhao\\_dean@sina.com.cn](mailto:zhao_dean@sina.com.cn) [yangyh@mail.lzjtu.cn](mailto:yangyh@mail.lzjtu.cn)

[kang-xj@163.com](mailto:kang-xj@163.com)

[13519611942@163.com](mailto:13519611942@163.com) [11bb66@163.com](mailto:11bb66@163.com)

[jinchunling@mail.lzjtu.cn](mailto:jinchunling@mail.lzjtu.cn) [baoxueying@mail.lzjtu.cn](mailto:baoxueying@mail.lzjtu.cn)

[liuzhenkui@mail.lzjtu.cn](mailto:liuzhenkui@mail.lzjtu.cn) [lachun@mail.lzjtu.cn](mailto:lachun@mail.lzjtu.cn)

[zhangliping@mail.lzjtu.cn](mailto:zhangliping@mail.lzjtu.cn) [zydzc@163.com](mailto:zydzc@163.com)

[gongl@mail.lzjtu.cn](mailto:gongl@mail.lzjtu.cn)

[jirichen@126.com](mailto:jirichen@126.com)

[yulusong@mail.lzjtu.cn](mailto:yulusong@mail.lzjtu.cn)

[liy01@mail.lzjtu.cn](mailto:liy01@mail.lzjtu.cn)