

# 中國古橋學

【第三十九期】

北京茅以升科技教育基金會  
中國古橋研究與保護委員會

二〇二二年九月

## 目 录

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| <b>北京城中轴线上的古韵浮雕 ——万宁桥.....</b> | <b>1</b>  |
| 古桥今韵.....                      | 1         |
| 古桥钩沉.....                      | 3         |
| 运河遗梦.....                      | 7         |
| 古城脊梁.....                      | 9         |
| 古桥文脉.....                      | 14        |
| <b>赣州惠民古浮桥 .....</b>           | <b>17</b> |
| 浮桥探源.....                      | 17        |
| 南宋遗桥.....                      | 17        |
| 古桥今生.....                      | 20        |

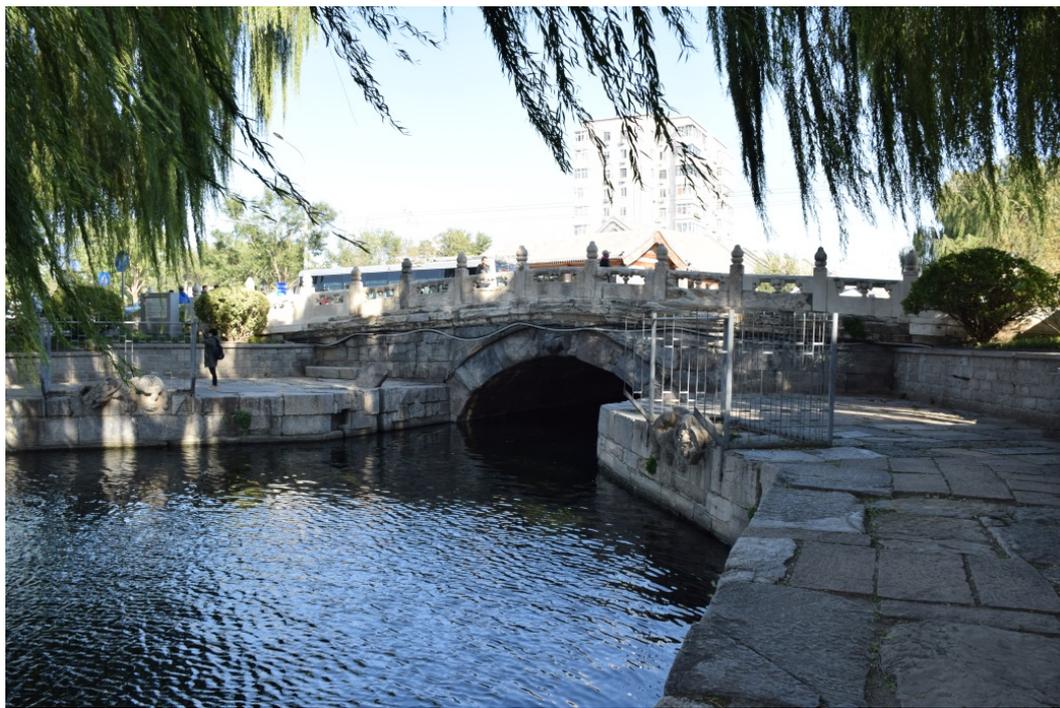
# 北京城中轴线上的古韵浮雕

## ——万宁桥

文 / 图 牟兆祥

在北京城中轴线上，有一座七百余岁高龄的古桥——万宁桥，它与卢沟桥、朝宗桥合称北京“桥中三老”。

万宁石桥建于元泰定四年（1327年），坐落于西城区地安门外的玉河之上，由于地安门俗称后门，因此北京人又常常称呼其为后门桥，而在古代文人墨客的诗文里，它又被称为金水桥、官桥、响闸。万宁桥的“万宁”取“万年永宁，坚固不朽”之意，虽然历经了七百多年雨雪风霜，如今桥上依然行人如织、车流不息，它仿佛一位老当益壮的长者，激荡着“老夫还复当年勇”的壮心与豪情。



万宁桥

### 古桥今韵

万宁桥是一座单孔拱券式石桥，风格古朴，雕刻简约，桥面斜铺石板，两侧

设人行道。桥长约 34.6 米，宽约 17 米。桥拱净跨度约 7.2 米，拱高约 3.5 米。东、西两侧有栏板与望柱，栏板两端望柱外钹抱鼓石。桥东侧有望柱 13 根，栏板 12 块；西侧有望柱 16 根，栏板 15 块。望柱为方形，莲花柱头，高约 1.66 米。栏板高约 0.9 米，宽约 1.8 米，上部镂空，雕有宝瓶与云朵，下部为实心，有浮雕纹饰。望柱和栏板均为大理石材质，新旧各异，年代远近显而易见：表面灰暗、剥蚀残缺且凹凸不平者最为古老，或是元代遗物；表面洁净光滑、纹理清晰者年代较近；居于二者之间者或为明、清遗物。两侧拱券龙门石（拱券上部东西正中的装饰）上各有一浮雕螭首，俗称龙头，因风化严重，只存螭首的大致外形，刀工刻纹已经漫漶无痕，可见其年代之久远。



万宁桥栏板及望柱



万宁桥拱券螭兽

万宁桥四角燕翅墙上，各设有一尊石雕镇水兽，名为“趴蝮”，为龙生九子之一，生性喜水，镇守河道，以捕食河妖为食，保佑一方风调雨顺。镇水兽共六尊，形态各异，有的只是兽头，有的整身趴伏在河岸。东北燕翅墙上的一尊经长年风雨剥蚀，兽身已不辨花纹，兽首面目模糊，据说这一尊颌下镌有“至元四年九月”字样，是元代遗物。其余三尊鳞纹清晰，脊背线条弯曲流畅，面目狰狞可怖，如“生龙活现”，据说是明清时代的作品。桥西侧燕翅墙下水中各有一尊，与墙上镇水兽相对，中间有一颗龙珠，形成一幅“二龙戏珠图”。



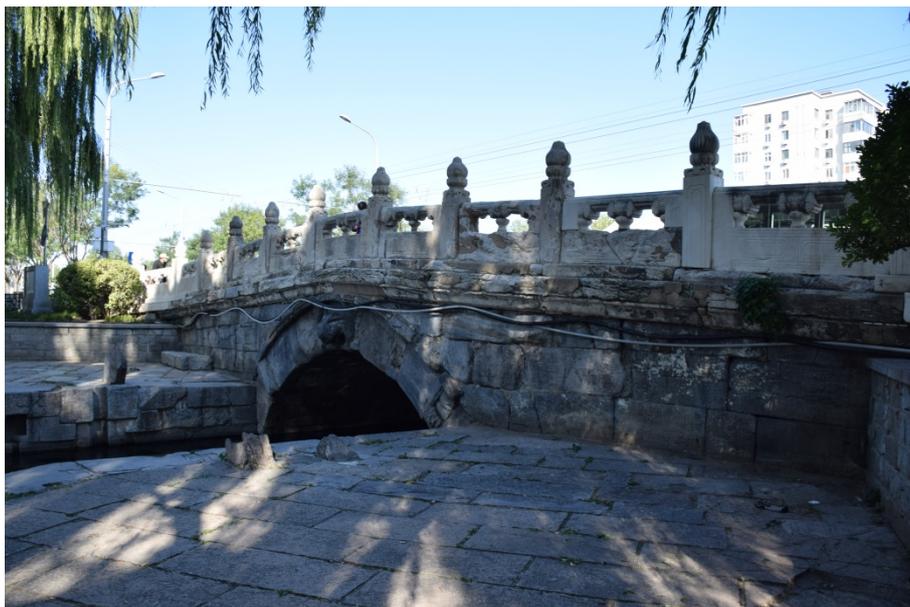
万宁桥燕翅墙镇水兽（牟兆祥摄）

桥下有一石柱，柱上刻有“北京”二字，作为水位标志，水位涨在“北京”二字上边时，预示着北京有水灾危险，所以老北京有句俗语“水淹北京城，火烧潭柘寺”，说的是水淹万宁桥石柱上的“北京”二字，火烧潭柘寺熬糊用的大铜锅底下铸有的“潭柘寺”三字。

漫步于古桥桥头，望着“长桥映月”的景致，仿佛顷刻间时光流转，身处其间的行人一下子穿梭进了历史长河，见证着京城的兴衰往复、岁月变迁。

## 古桥钩沉

元代时，什刹海三海名海子，由于什刹海在皇城以北且玄武为北方之神，故又名玄武池、玄武湖。什刹海水来自京西，五行西方属金，水名金水，万宁桥又有金水桥之称。万宁桥建在海子入玉河口处，初为木桥，桥西有水闸，名海子闸，后万宁改为石桥，水闸更名为澄清闸，清代于奕正等编纂《日下旧闻考》中记载：“万宁桥在玄武池东，名澄清闸，至元中建，在海子东。至元后复用石重修，虽更名万宁，人惟以海子桥名之。”



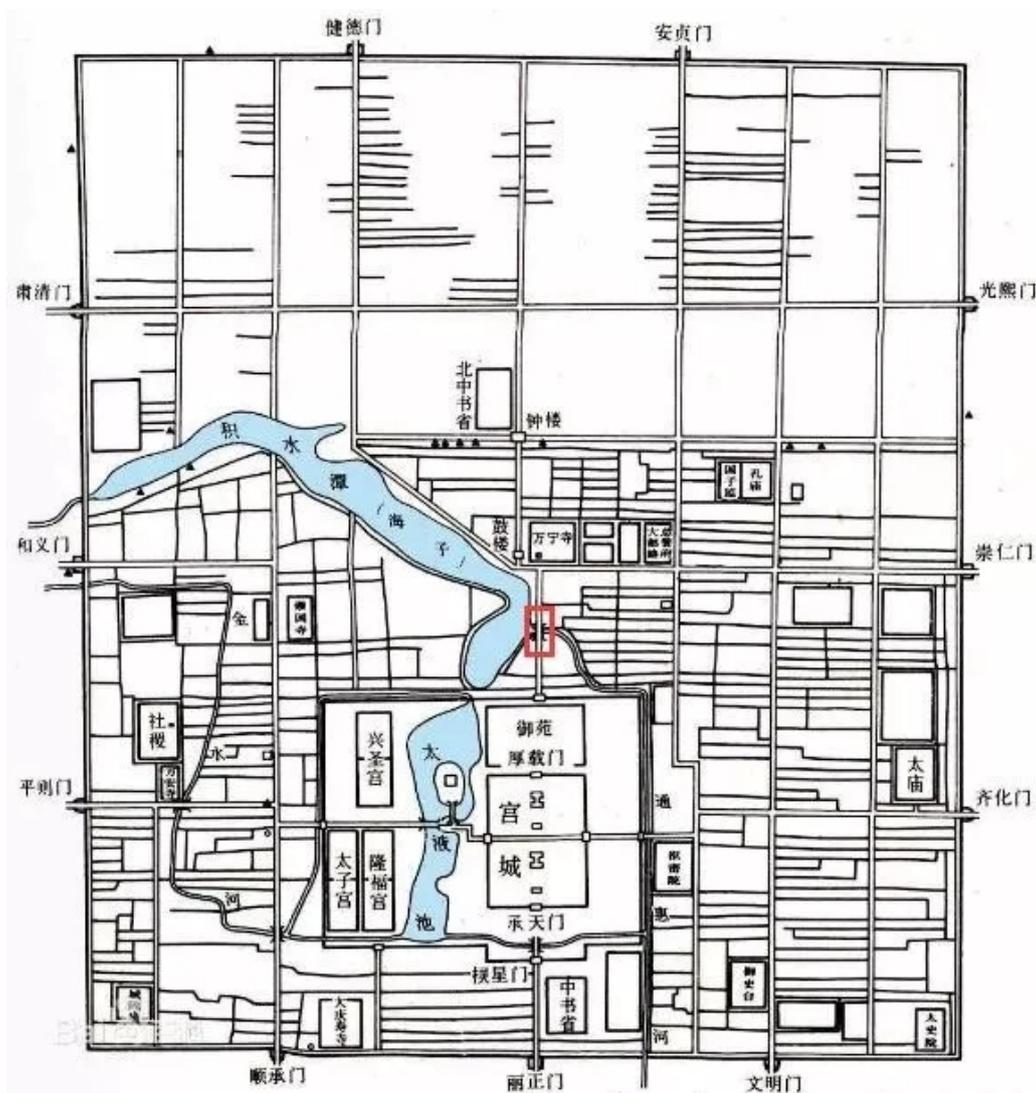
万宁桥



桥西澄清闸遗址

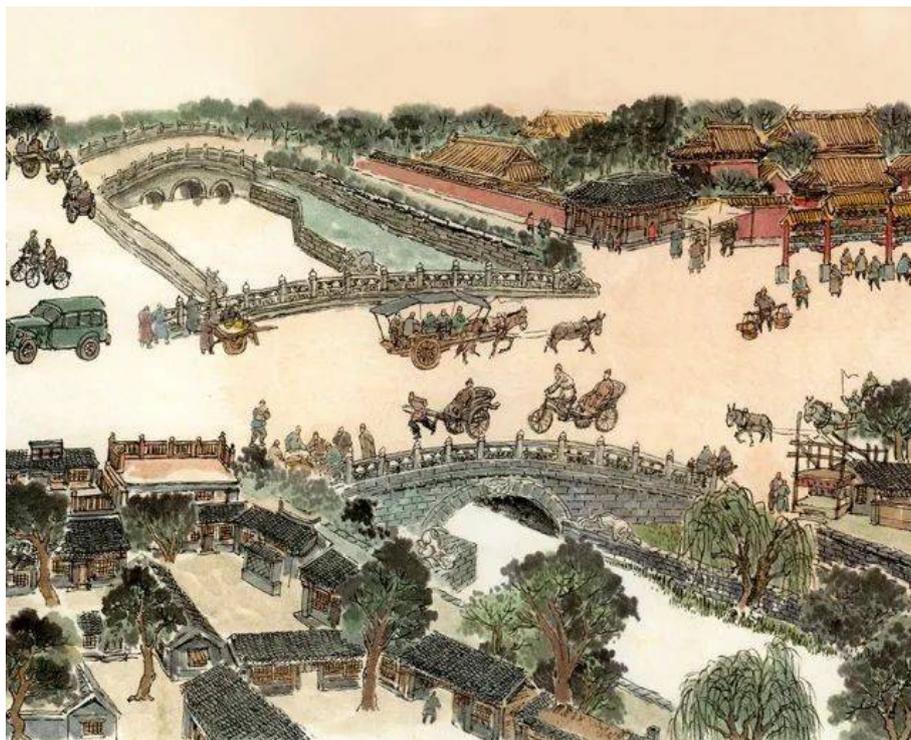
关于万宁桥木桥改石桥的过程，宋褫《都水监改修庆丰石闸记》进行了详细记载：“世祖皇帝至元二十九年，可昭文馆大学士知太史院领都水监事臣郭守敬图水为渠，曰通惠河，……视地形创闸，附崖壁及底皆用木，凡二十四，……后二十年，当至大四年，诸闸浸腐，宰相请以石易，为万世利。”改造过程由至大四年(1311)开始，到泰定四年(1327)完成。当年万宁桥桥畔景色秀丽，商肆画舫云集，一派丝竹悦耳、酒香醉人的繁华景象，其商业繁荣的地位可见一斑，万

宁桥是当时重要的水利工程，桥下有水闸，通过提放水闸，以过舟止水，保证南来粮船直驶大都城内，沿河北来的船舶可直抵海子内停泊，不仅是元大都城内通惠河上重要的漕运通道，也是南粮北运的卸粮码头。



万宁桥在元大都复原图中的位置

关于元代古桥的建筑构件特点和建造方式，《析津志辑佚·风俗》具有相关记载：“都中桥梁、寺观，多用西山白石琢凿阑干、狻猊等兽。青石为砖，甃砌大方，样如江南。镜面砖，光可鉴人。凡桥梁、插门、坝堰，俱以生铁铸作锭子，陷定石缝。”古桥石板之间用铸铁锭加固，铁锭两头宽，中间窄，形若银锭，俗称“银锭锁”，银锭锁卧于两块石板之间的石槽之中，用石灰灌浆固定。



民俗画家方砚作品：《中轴龙脉图卷》万宁桥

明成祖迁都北京后，改皇城北门为北安门，清代又改称地安门，万宁桥位于皇城北门以北，故又称北安桥、地安桥。

明、清两代对桥的栏板、桥面、石兽以及燕翅上层石构件等进行了整修。

1924年，修筑北新桥至太平桥（今和平里）的北线电车轨道，其时改造万宁桥，降低桥面，横铺桥面石板改为斜铺，两侧辟人行道。

20世纪40年代前后，万宁桥的桥栏仍旧完好，桥墩上有石雕螭状水兽，桥下河道仍存，桥的拱形也十分明显，万宁桥西侧的澄清闸在解放初期仍露于地面。

随着时间的流逝，京城的水系发生了很大的变化，河道淤塞，水路不通，万宁桥一带失去了盛时的喧嚣，渐渐地被人遗忘了。近代以来，由于疏于修护，万宁桥已经残破不堪。

1953年，北京市政府决定将万宁桥以下一段玉河改为暗沟，同时检测万宁桥承载力，最终决定保留。1954年，玉河改暗沟工程完成，河道上盖板，桥身下半部均埋于地下，仅露出桥两侧的石栏板和安定一方的镇水兽见证着历史的变迁。

1984年，万宁桥被列为北京市文物保护单位，但古桥状况已破旧的不堪一顾，两侧部分石栏杆已断裂破损，桥下的一溪清流也寻不见了踪迹，由于缺乏经

费，一直未能维修。

2000年，在很多学者专家的奔走呼吁之下，北京市对万宁桥进行了整治修缮，毁坏的桥栏杆按旧样做了修整，桥下水兽也被原地保留，并且疏通了河道，美化了环境。经侯仁之建议、有关部门批准，恢复“万宁”桥名。在清理淤堵河道、凿通桥洞后，不少人担心这老古桥还能否承担现代交通，人们于是做了试验，让数辆满载重物的大卡车，在桥上排列，发现桥梁结构仍稳如磐石，人们无不惊叹于造桥工艺之高。为了更好保护万宁桥并方便交通，还专门在万宁桥西、什刹海东岸修了一座汉白玉三孔石桥，起名“金锭桥”。



金锭桥

修缮后的万宁桥恢复了往日清新明丽的面貌，装点于风景秀丽的什刹海畔，杨柳依依，古桥悠悠，什刹海因此重现了这个重要的文化景观，这里也成为了中外游人和当地百姓参观、游览、休闲、纳凉的极好去处。

## 运河遗梦

元代定都北京后，北京便成了元朝的政治中心，然而经济中心却还在南方富庶的江浙一带。为了将各地的粮食运到大都，元朝统治者便决定整修大运河。

当然，无论是沿大运河北上的船只，还是沿海路而来的粮船，到达通州后便宣告终止。由通州到大都的几十里路则完全依靠陆运。据《元史》记载，陆运困

难众多，“陆挽官粮，岁若千万，民不胜其悴”，若遇雨天，道路泥泞，人困畜疲，更为艰难，驴畜死者不可胜计，每年仅车马运输费用便高达六万缗。

至元二十九年（1292年），郭守敬主持修建了通惠河，引昌平凤凰山的白浮神山泉水，沿途又汇聚百泉、龙眼泉、一亩泉等泉水入瓮山泊（今颐和园昆明湖），再经长河、高粱河引入积水潭（今什刹海，即前海、后海、西海），形成漕运码头，然后引水向东，出万宁桥南折至东不压桥（今平安大街），再东进至元大都东皇城墙外（今北河沿大街），后向南出元大都城入护城河（今前三门大街南侧），最后向东经大通桥（今东便门桥）直至通州。

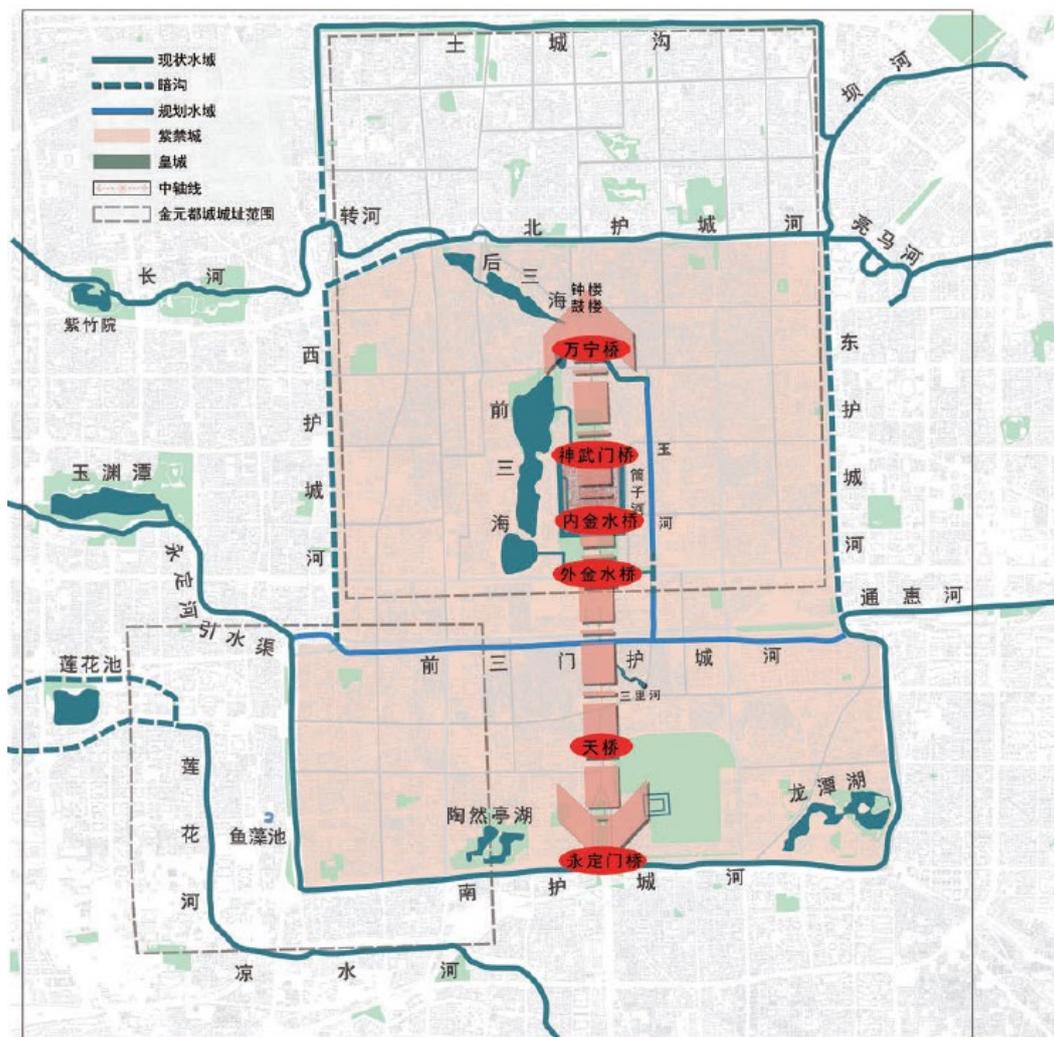
通惠河贯通后，便成了京杭大运河的一部分，积水潭水域面积进一步扩大，汪洋一片，由南方沿大运河北上的大批漕运船只沿通惠河逆流而上，经万宁桥一直驶入大都城内的积水潭，出现了“舳舻蔽水”的盛况。

元末明初，通惠河漕运功能弱化消失，上源河道失修湮废，改由玉泉山引水。明初改筑大都城墙，北墙南移五里，由安贞门、健德门一线移至安定门、德胜门一线。西山诸水经高粱桥入护城河，经德胜门西水关汇入积水潭。大都南墙南移一里，由文明门、丽正门、顺承门一线移至崇文门、正阳门、宣武门一线，原城南一段通惠河道括入城里，成为废河。通惠河出崇文门和正阳门之间的南水关入护城河。宣德七年（1432年），皇城东墙向东拓展至今东皇城根一线，将皇城外的一段通惠河括入城内，漕船不再通行。正统三年（1438年），在东便门外修建大通桥，并在附近一带修造粮库，大通桥替代万宁桥便成为了通惠河西端的码头。

清代，玉河、通惠河沿袭明代旧制，通惠河一段仍用旧名，玉河一段除延称玉河之外，又有御河、御沟、金水河等称呼。

虽然在明清、民国时期玉河也曾进行疏浚，但改变不了玉河逐渐断水并逐渐消亡的趋势，玉河从万宁桥至大通桥段于1956年改为暗沟，彻底填埋消失。

从至元二十九年(1292年)开凿到1956年消失，玉河静静流淌了664年。



北京城水系图

其后 2007 年和 2016 年两次施工，恢复了万宁桥至北河沿大街一段玉河河道。新建的玉河完全按古河道走向修复，漫步在河边，只见小桥流水人家，青墙灰瓦古巷，恍若江南，让人禁不住惊叹于水穿街巷的美景。

玉河是水利工程专家郭守敬的水利工程创举，是元、明、清城市脉络的重要组成部分，运河也是北京城几百年历史的见证。尽管玉河早已不复旧日荣光，但其历史文脉依旧。

### 古城脊梁

元大都的规划遵循了“象天法地”的设计理念，以“东南西北四方之中”建中心台，台东建中心阁（今鼓楼）。由中心阁向南，到大都城南墙中门——丽正

门是一条直线，其间穿过万宁桥、皇城北门——厚载红门、皇城南门——承天门，这条直线即子午线，经明、清两代至今未曾变动过，今人称这条直线为“中轴线”，中轴线呈南北走向，雄居北京城正中央，犹如古城的脊梁。

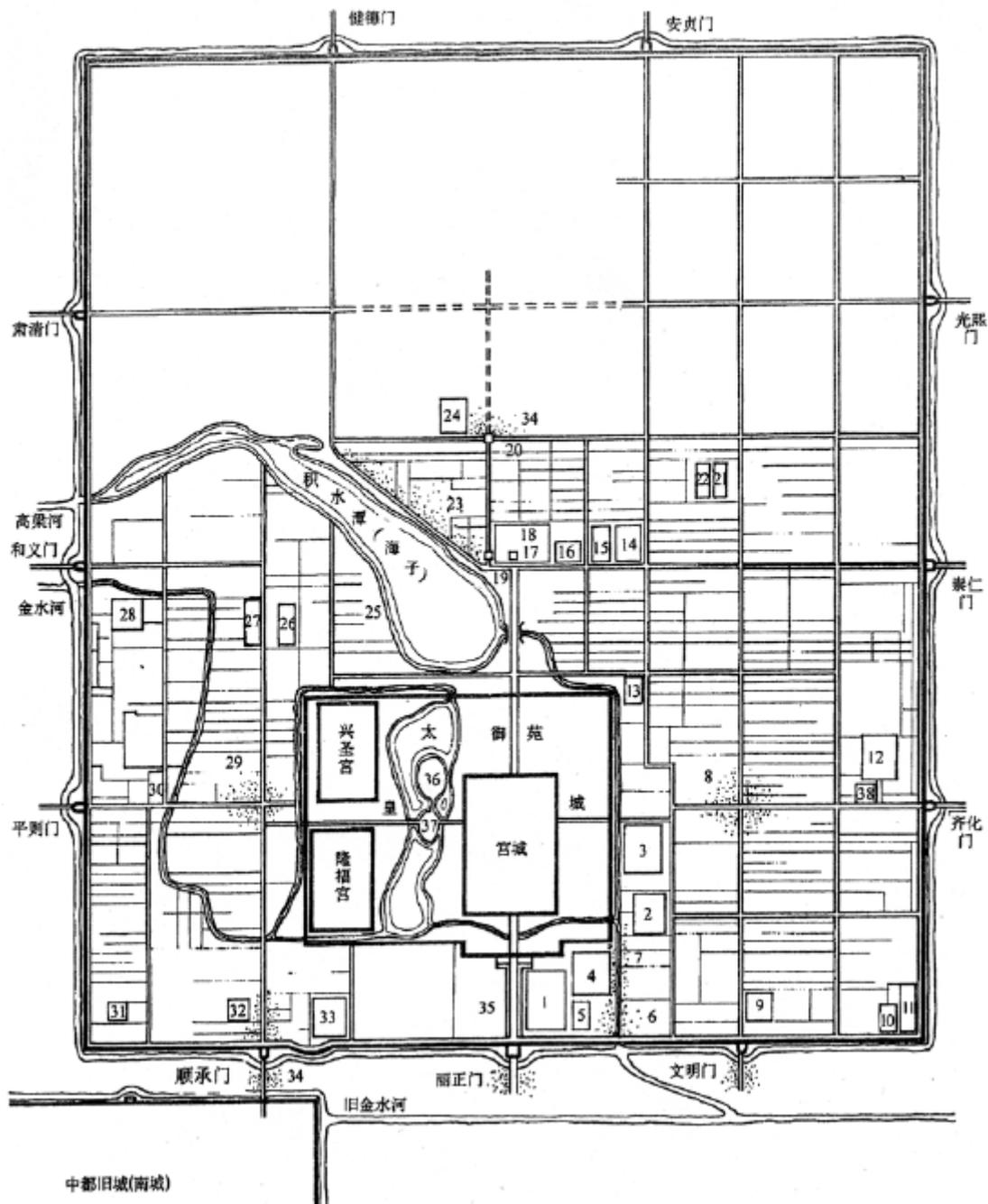


北京城设计中轴线

北京城的中轴线，凝聚了北京城市文化发展的精髓，是北京城最壮美的进行曲，是关乎北京人文、政治、道德、教化、建筑的智慧线，还是北京城从古代奔向未来的生命线。

元灭金后，为加强对中原地区的统治，至元四年（1267年），元世祖忽必烈决定将国都从塞外和林迁到中都，并派大臣刘秉忠负责新都城的筹建。

刘秉忠对中都及其周边环境进行勘察后，认为不宜以此作为新都城。首先，历经多年战乱，中都城已破坏严重。其次，中都城赖以生存的莲花河水系，经过辽金两朝的使用，水源不足且污染严重。元朝初年，北京地区发生地震，引水渠道遭到破坏，连金太液池（今青年湖）也时常干枯，再以莲花河水系营造新都，困难重重。而与残破混乱的旧中都城相比，位于城北不远的古积水潭（今中海、北海、前海、后海、积水潭）附近则是理想建都之所。当时的积水潭由一连串湖泊组成，从西北伸向东南再弯向西南，整体呈弓形。在积水潭南边湖泊中的琼华岛上还建有金代离宫，景色优美，环境宜人。积水潭上源的高粱河与莲花河相比，不仅水源丰富，而且水质好，无污染。除此之外，积水潭周边既有建筑不多，便于统一规划，可省去拆迁移民的麻烦。



元大都复原图

刘秉忠决定放弃中都而另建新城，他在积水潭的最东部(今什刹海前海东岸)画了一条切线作为全城的中轴线，其起点正是万宁桥所在，因此今人常称万宁桥为“中轴线上第一桥”。同时又将万宁桥附近确定为全城中心，以琼华岛及其周围湖泊为中心兴建宫殿，湖东为宫城，即明清紫禁城前身，湖西有南北两座宫殿，南为隆福宫，北为兴圣宫，分别为太子和皇太后居所。三宫鼎立，中间湖泊名太液池。皇城中皇帝居住的宫城，恰好位于中轴线上。全城的中轴线实际上也是宫

城的中轴线，再以中轴线位置和积水潭宽度确定整个大都城的规模，即四面城墙所在。元大都的规划和建设，是依据古积水潭而设计的，所以今天才有“没有积水潭，便没有北京城”之说。

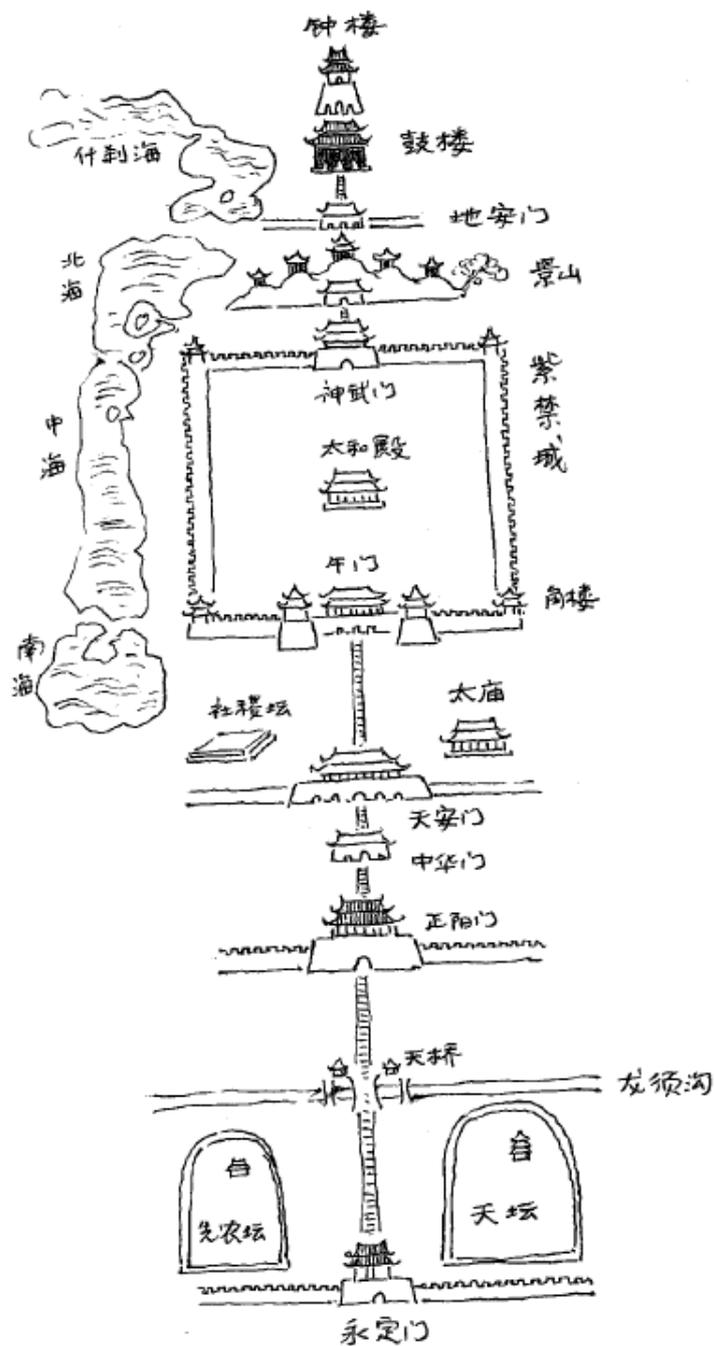
刘秉忠以“象天法地”的思想进行都城的规划布局，他将太液池、积水潭、高粱河等水系与星象中的天河银汉相对应；他还将都城分为三层：核心为宫城，向外辐射出皇城和大城，宫城南为衙署，北为市场，衙署、宫城和市场的分布格局分别与天象中的三垣——太微垣（天庭机构）、紫微垣（天帝居所）、天市垣（天庭市场）相对应。宫城东为太庙，西为社稷坛，大都城共设 11 座城门，除了北面辟两座城门，其余东、南、西三面皆为三座城门，城门命名均出自《易经》，城内设计了东西向和南北向各九条大街，每条大街笔直宽阔，马可·波罗描述为“街道甚直，以此端可望见彼端”。元大都的这些规划设计思想符合了《周礼》对于理想都城“匠人营国，方九里，旁三门。国中九经九纬，经涂九轨，左祖右社，面朝后市”的记载。



北京中轴线建筑

元大都借鉴此前兴建的哈拉和林与元上都两座都城的经验，以蒙古统治地跨欧亚的视野，以草原般广阔的胸怀，将草原文明、域外文明、汉族文明融为一体，以当时先进的科技和创新的精神规划新都。这座新都在统一的城市规划之下，继承传统，兼容创新，故其形制布局均衡有序、层次分明，景观“巨丽宏深”、气势恢弘。

元大都的形制布局在北京城市建设史上具有划时代的地位，它奠定了北京城的基础，明清、民国直至新中国的北京城建设，也基本都是从元大都中轴线向两边展开的。梁思成先生曾这样评说北京城中轴线：“一根长达八公里，全世界最长，也最伟大的南北中轴线穿过全城北京独有的壮美秩序就由这条中轴的建立而产生；前后起伏，左右对称的体形或空间的分配都是以这中轴为依据的；气魄之雄伟就在这个南北引伸一贯到底的规模。”



北京中轴线上的建筑

在修复万宁桥时，在桥旁镇水兽下发现有至元四年(1267年)的题记。《元史·世祖本纪》记载，至元四年正月，忽必烈下令正式建设大都城。即是说，大都城始建之时便已有了万宁桥。据侯仁之先生考证，元大都的城市设计首先是以万宁桥“来确定由北向南纵观全城中轴线的位置，然后在海子桥的正北方，建立起作为全城平面布局的中心标志”的。先建万宁桥，后建大都城，所以万宁桥可视为元大都的“奠基石”，也是“北京这座历史文化名城最初规划设计的起点”。

## 古桥文脉

万宁桥位于大都城中心，桥上地安门大街南北贯穿，桥下通惠河东西流过，水陆交汇，成为京城交通枢纽，擅舟济、陆运之利，很快就成为市廛辐凑、商贾云集之地。当年桥旁酒楼林立，人来人往，热闹非凡。从南方沿大运河北上进京，不少人在万宁桥畔下船登陆；离京南下的客人，也多在此登舟，顺通惠河转大运河南下。

万宁桥一带一片水乡景色，桥西是碧波荡漾的什刹海，桥南北地安门大街两旁酒楼林立，高柳巨槐，迎风摇曳，桥南不远是金碧辉煌的大内，碧水、粮船、绿树、红楼，衬托着雕凿精美的白石桥，景色奇丽，引人流连忘返，历代文人雅士多有诗文咏叹万宁桥。

元代诗人马祖常《海子桥》诗云：“朝马秋尘急，天惶晚镜舒。影园云渡鸟，波静藻依鱼。石栈通星汉，银河落水渠。无人洗寒露，为我媚芙蕖。”

元代画家王蒙有诗云：“暮登海子桥，西绕红门归。霜风着宫树，叶叶带红飞。据鞍吹短笛，乘月捣征衣。江南冰雪里，音信寄来稀。”

元惠宗时的集贤大学士许有壬，喜欢填词，其有词云：“柳稍烟重滴春娇，傍天桥，住兰桡，吹暖香云一声萧。”“九陌千门新雨后，细染浓薰满目春如绣，恰信东君神妙手，一宵绿遍官桥柳……”，其中“天桥”、“官桥”均是指万宁桥，那时万宁桥一带栽有许多杨柳，千丝万缕，到处是浓得化不开的绿意。

元代诗人杨载《海子桥送客》诗曰：“金沟河上始通流，海子桥边系客舟。此去江南春水涨，拍天波浪泛轻鸥。”海子桥即万宁桥，金沟河即玉河。诗人于万宁桥边送客，想到客人船至江南，已是春水溶溶、鸥鸟浮游时节。

万宁桥还是观赏浴象的地方。元初，从交趾、占城、真腊等地进贡来的大象，

平时用于皇帝卤簿，有时驮送皇帝乘輿。有次，忽必烈打完猎乘象輿回朝，一班伶人舞狮迎接，大象看到舞狮突然惊厥，四处奔驰，幸亏随从及时砍断缰绳，乘輿才未被拖坏。每当六月伏天，伺象人员就将大象赶入积水潭洗澡，届时不少人来到万宁桥观看。元代诗人宋褰《过海子观浴象》诗云：“四蹄如柱鼻垂云，踏碎春泥乱水纹。鸚鵡鷓鴣好风景，一时惊散不成群。”诗作描写了元代时在海子洗象的情景。元代熊梦祥《析津志》记载：“象房在海子桥金水河北一带，房甚高敞。”元代象房应当在万宁桥以北、什刹海前海东岸，夏日大象洗浴，应在今什刹海前海。

万宁桥西的澄清闸为什刹海的门户，换闸工程相当艰巨，工匠们先把旧木闸拆除，然后平整地基，将凿好的石料一块块在两岸砌起闸基。为使闸基经得起过船和流水的冲击，砌基时要使用石灰和铁钉，有时到了深夜，工匠们仍借着月色在水中施工。曾有诗记述了澄清闸换闸的艰难：“六丁竭力用功夫，不用长虹枕海隅。石齿冷菌云迹润，树头寒挂月轮孤。斯风宝马踏晴雪，出蛰苍龙戏贝珠。伫立细看今日事，临邛未遂马相如。”

明初国都设于南京，什刹海失去了漕运码头地位，一时显得异常冷清，万宁桥也不复昔日繁华。有些诗人不禁登桥追思往事，如宋讷《壬子秋过故宫》诗云：“黄叶西风海子桥，桥头行客吊前朝。凤凰城改佳游歇，龙虎台荒王气消……”

明成祖朱棣称帝后，又将国都迁回北京，彼时诗人笔下的万宁桥也不再冷落萧条。胡俨《越桥》诗云：“浩荡东风海子桥，马蹄轻蹴软尘飘。一川春水冰初泮，万古西山翠不消。”曾桀《海子桥》诗云：“鲸海遥通一水长，沧波深处石为梁。平铺碧甃连驰道，倒泻银河入苑墙。”

明时，什刹海虽失去了漕运码头地位，水域也大大减少，但在北京城内什刹海依然是风光秀丽之地。公安派领袖袁中道、袁宗道、袁宏道曾一同游什刹海，并以“石桥明树”歌颂万宁桥的旖旎风光，“作客寻春易，游燕遇水难。柳花浓没地，鸥貌静随湍。歌舞几成醉，尘沙不入澜。石桥明树里，谁信在长安。”

明代张羽有诗云：“金水桥边蜀鸟啼，玉泉山下柳飞花。江南江北三千里，愁绝春日客未归。”他借用蜀鸟哀啼、柳花翻分营造了悲凉沉重的环境氛围，表达了自己欲还乡却不得归的惆怅乡愁。

清代时，万宁桥畔仍是风光无限，有竹枝词亦曾赞道：“地安门外赏荷时，教

里虹莲映碧池。好是天香楼上坐，酒阑人醉雨丝丝。”

清代张翥所著《蜕庵集》有诗曰：“立马金河上，荷香出苑泡。石桥秋雨后，瑶海夕阳时。深树栖鸡早，微波浴象迟。烦襟一笑爽，正喜好风吹。”

朱家缙先生在《什刹海梦忆录》中回忆少年时还曾看见“这座桥完整的白玉石雕栏，东西两面桥墩上石雕螭状的水兽，伏在闸口俯视着桥下从西往东流的水。桥东的两边河岸是石砌的，水虽然很浅，也有岸上人家放养的鸭群。桥石面和金水桥等中轴线上大桥是一样的”。那时的万宁桥下，有水亦有鸭子，依稀存有几许旧时诗意。



什刹海风光

万宁桥彰显了什刹海地区毓秀典雅的历史文化特色，使其成为了文化色彩浓郁的风景胜地，也孕育了“响闸烟云”、“柳堤春晓”等景致，它从单纯的桥梁建筑上升为一种具有深厚的历史文化意义的文化符号，既涵透了古人的诗句，也涵透了后人的思念。

#### 作者简介：

牟兆祥，中国铁路设计集团有限公司土建工程设计研究院高级工程师。

# 赣州惠民古浮桥

文/图 张雷

## 浮桥探源

浮桥是最古老的桥梁形式之一。由于浮桥不需在水中砌筑桥墩，并采用联舟系索的方法连接而成，因而修建较为简单，环境适应性也很强，不论江水深浅宽窄，均可修建。中国历朝各代曾修建过许多浮桥，即使如黄河、长江这样在古代不能修建固定式桥梁的大江大河上，也都修建过浮桥。

《诗经·大明》中记载周文王迎娶妻子时，亲自来到渭水河畔，“造舟为梁”，即用船造成浮桥，这是我国关于浮桥最早的文字记载。《左传》记鲁昭公元年“秦公子鍼出奔晋……造舟于河”。《史记·秦本纪》记昭襄王五十年“初作河桥”，是黄河上第一座正式的浮桥。《水经注·江水篇》载，汉·建武十一年，“将兵数万，据险为浮桥”，这是在长江上建造的浮桥。《方輿类纂》记，晋·泰始中，“建河桥于富平津”。《唐六典》载，“天下造舟之梁四，河三洛一，河则蒲津、大阳、盟津。洛则孝义”。至宋代及以后，修建的浮桥就更多了。

## 南宋遗桥

位于赣州的惠民桥，就是一座始建于南宋的古浮桥。惠民桥曾名东津桥，因位于赣州府建春门外，所以当地百姓又称其为建春门浮桥。据《宋史·洪迈列传》载：“（洪迈）乾道六年，除知赣州，起学宫，造浮梁，士民安之。”这位始建者洪迈，是一位历史文化名人，南宋时曾为赣州郡守。所著《容斋随笔》是唐宋笔记中规模最大、影响甚深的一部笔记，毛主席很喜欢此书。据明·余文龙修《赣州府志》载：“东津桥在建春门外，宋郡守洪迈始造浮梁，改名惠民。嘉定甲申，左史郑性之用铁索联舟以济，后废。国朝宣德庚戌，知县李素重造。正统丙辰，通判郑暹修，又废。正德间，兵使王秩重建，自是有司修葺以岁为差。”清·李本仁修《赣州府志》中载东津桥，除了明《赣州府志》所载内容外，尚续有“至

丙戌废”。



图 1 赣州惠民桥远眺



图 2 赣州惠民桥

俯览赣州古城地势，南面是深沟高垒，西有章江环绕，东临贡江，两江于城

北合流为赣江，浩荡北上。因此，赣州城的东、西、北三面环江，水面宽阔，交通不便。宋之前，于此地过江只能靠舟渡。至北宋时期，赣州的地位都提高，商业空前的繁荣，仅靠舟渡已不能满足人们日常交通的需要。但是在宽达四百米的大江上架设永久固定式桥梁，以当时的技术水平是有很大的困难的；再则，贡江乃赣州城东天堑，修建固定式桥梁不利于城市的军事防御。因此，建造施工方便、收放自如的浮桥，是当时最好的选择。

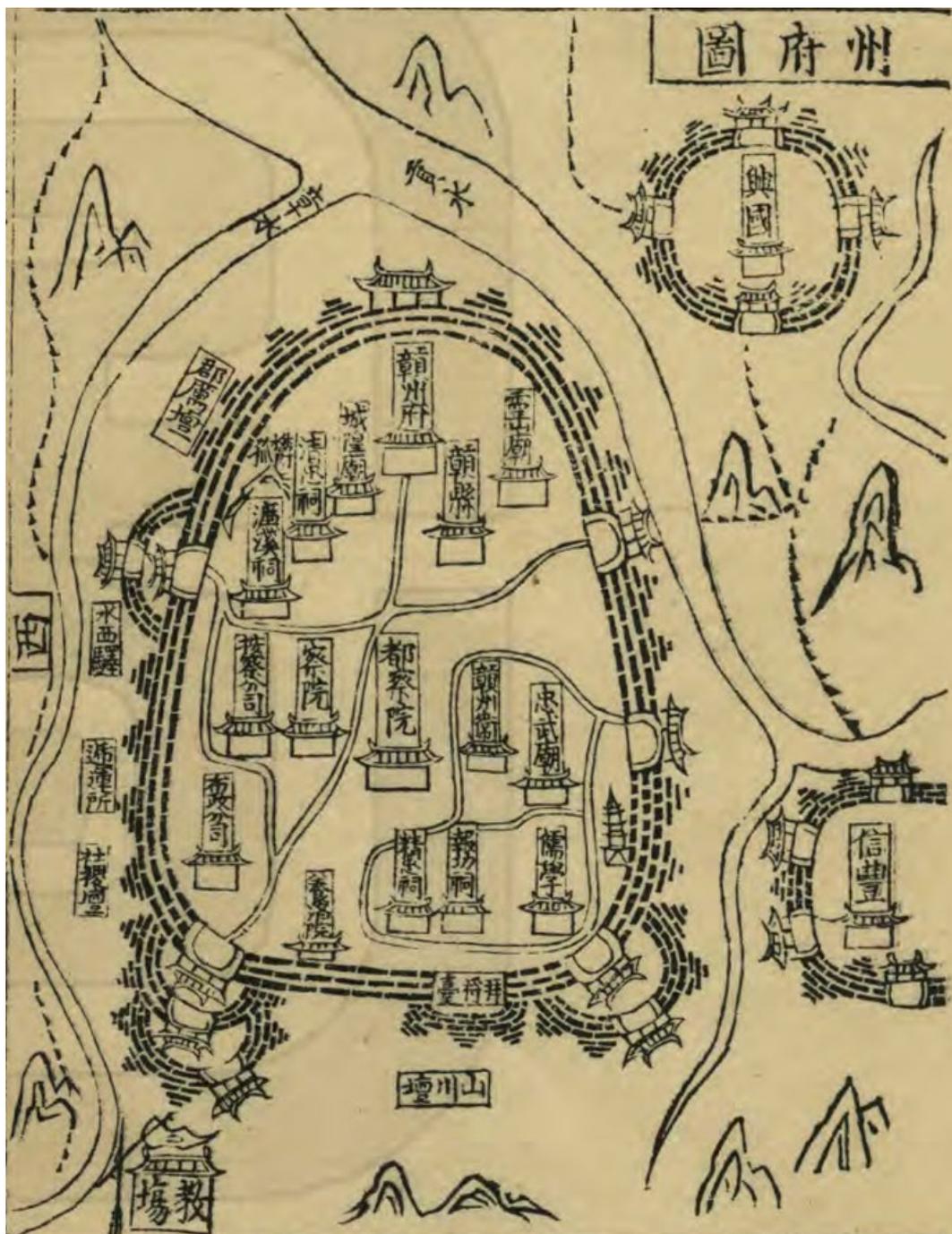


图3 《嘉靖赣州府志》中的州府图

于是，在章、贡两江上先后建成了东河、西河、南河三座浮桥，数百年来几经兴废，一直发挥着重要的交通功能。中华人民共和国成立以后，西河、南河浮桥在二十世纪八十年代被现代公路桥梁所代替而被拆除，这座惠民浮桥作为历史文化名城的珍贵历史遗迹，被特意保存了下来。后来，南河浮桥于 2006 年在原址复建。

## 古桥今生

惠民桥连接贡江两岸，全长约四百米，用一百只小船拼接而成，每三只为一组，整座浮桥分为 33 组。用缆绳将船只连接起来，然后用钢缆和铁锚固定在江面之上。贡江水运繁忙的时候，每天早上九时和下午四时都要开启一次，让贡江船只通过。



图 4 交通络绎



图 5 浮桥构造

惠民古浮桥是赣州重要的历史文物遗存，构成了赣州这座历史文化名城特有的人文景观。郭沫若《登赣州城内八境台》诗云：“三江日狂流，八境岁华迺。广厦云间列，长桥水上浮。办林冠赣省，钨产甲神州。一步竿头进，力争最上游。”其中“长桥水上浮”，即表现了赣州古浮桥的胜景。

八百年来，伴随着涛涛江水声，逶迤的古浮桥默默地造福着赣州人民，见证了赣州的沧桑变迁，承载了历史的记忆与眷恋。2018年3月21日，惠民桥被列入第六批江西省重点文物保护单位。

踏上浮桥，如履平地。桥下江水浩荡，远流天际，桥上百姓往来，络绎不绝，一派安居乐业的市井风情。漫步在古浮桥上，回望江岸的建春门、涌金门和古城墙，时光仿佛在恍惚中穿越回到大宋时期。千百年来的繁华烟云，秋月春风，金戈铁马，墨客骚人，都随这滚滚江水一去不回，古桥依旧在，几度夕阳红。



图6 回望古城

**作者简介：**

张雷，正高级工程师，现任中国铁路设计集团有限公司土建工程设计研究院副总工程师，中国铁道学会桥隧委员会委员，茅以升基金会中国古桥研究与保护委员会副秘书长、委员。