

中國名橋

本專題顧問：羅哲文教授，曾任國家文物局古建築專家組組長、中國文物學會會長、中國長城學會副主席、中國老年攝影家協會理事。

本專題作者：劉文淵，歷任《人民中國》雜誌社記者，外文出版社編輯、編輯室副主任、主任，中國長城學會理事。

目錄

摘要.....	3
「橋」來自何方.....	5
何謂橋樑？.....	6
中國橋樑的生成.....	7
創始期——殷商到西周.....	8
發展期——戰國到秦漢.....	9
鼎盛期——南北朝到宋朝.....	10
延續期——元、明、清.....	12
現代發展.....	13
龐大的橋樑家族.....	14
樑橋.....	15
紹興八字橋.....	16
泉州洛陽橋.....	18
拱橋.....	20
北京蘆溝橋.....	21
趙州永通橋.....	23
索橋.....	25
都江堰安瀾橋.....	27
瀘定縣瀘定橋.....	29
浮橋.....	31
臨海靈江浮橋.....	33
其他類型橋樑.....	34
青島前海棧橋.....	36
太原晉祠魚沼飛梁.....	37
橋樑的人文價值.....	38
建築科技成就.....	39
對外國的影響.....	41

美學特色.....	42
社會功能.....	44
代步乘涼.....	45
集市貿易.....	47
運送貨物.....	49
橋樑透視.....	50
名橋之最.....	59
最美的群橋——外金水橋.....	60
最長的古橋——安平橋.....	61
最大的園林橋——十七孔橋.....	62
構件最重的石橋——江東橋.....	64
最古的橋樑——趙州橋.....	65
首座中國鐵路橋——錢塘江大橋.....	67
以詩聞名的古橋——蘇州楓橋.....	68
以傳說聞名的古橋——西湖斷橋.....	70
小橋、流水、人家.....	71
水鎮周莊.....	72
橋都紹興.....	73
過橋習俗.....	75
古橋詩境.....	76
劉禹錫《烏衣巷》.....	77
卞之琳《斷章》（四行）.....	78
本專題編著.....	79

摘要

中國是世界橋樑大國，各類橋樑遍佈，以《白蛇傳》聞名的古橋——西湖斷橋；以詩篇《楓橋夜泊》聞名的古橋——蘇州楓橋；1937年中國人完成的首座鐵路橋——錢塘江大橋；逾1,500年歷史的最古石橋——趙州橋；構件最重的石橋——江東橋，其中最大一根石樑重達200餘噸；最大的園林橋——十七孔橋，橋長150米，橋面寬8米；最長的古橋——安平橋，橋長2,500米，寬5米；以及最美的群橋——內、外金水橋等，這些橋樑以其所具有的科學、美學、歷史文獻價值而被載入史冊。

橋樑既是一種交通工具，也將建築、藝術和科學和諧地融為一體。

從橋樑的發展歷史來看，中國最先建造的是樑橋。由於受攀藤而渡的啟發，創建了索橋。又因受乘船過河的啟發，創建了較為耐久的浮橋。人們又把建造城門用的拱券結構用於建橋，拱橋因此而誕生，並隨即大為普及。

各地建橋多因地取材，有的使用石墩木樑，也有的磚石混用、竹木混用、竹藤混用等。就是純石橋中，往往也要使用鐵鉗等鐵質構件。用不同建築材料建造的木橋、石橋、竹橋、藤橋、鐵橋等，又使整體中國橋樑顯得豐富多彩。中國橋樑本身千變萬化的形態就具有高度藝術性，而橋身各種裝飾如文字、圖畫、雕刻、建築等，都和橋樑結合起來，而且各種裝飾也常寄寓了人們的美好意願，或富哲理的禪思。

在很多橋樑的兩頭均建有不同的附屬性建築物，這些附屬建築和形態美觀的橋樑巧妙結合，使橋的總體佈局更完善。

橋欄則是安裝在橋面兩側的保護性設施，又可供人們憑藉以觀賞風景，也是美化橋樑的重點。江南很多私家園林中，喜歡用曲檻。另外還有彩欄、橫檻直欄、石橋欄等。就建築材料而言，可分為木橋欄、竹橋欄、石橋欄、鐵橋欄等。

橋上建屋多見於炎熱多雨的中國南方，這是人們遮風避雨、觀賞風景、進行集市貿易和休息的地方。橋上建殿在橋樑家族中很少見，河北井陘福慶寺橋樓殿便是一例，橋上建殿可使全寺各種建築的佈局更為統一和嚴謹。至於橋上建樓也不多見，一般修建在多跨橋上，樓上多供奉神像。橋上建亭的例子則很多，尤多見於園林橋，以增加觀賞價值。

橋樑雕刻多集中在橋欄、橋墩和拱券等部位，種類有浮雕、圓雕和鏤雕，題材則有花草樹木、鳥獸蟲魚、人物和想像中的神獸。

在中國南方，特別是江蘇、浙江等省的水網地帶，河道縱橫，小橋密佈，著名的有水鎮周莊和水都紹興。橋樑作為人們生活中密不可分的一部分，常結合了民間的習俗，表達出人民對美好生活的嚮往。

古代橋樑堅固優美，向來是人們筆下描寫、歌詠的景物。中國古橋不僅自身很美，而且還和周圍的自然景觀融為一體，構成美不勝收的圖畫。

「橋」來自有方

在廣袤的中華大地上，橋樑遍佈。它們或懸於深山峽谷之中，或浮於江河湖海之上，或顯現於平川，或隱藏於群樓。它們既是一種交通工具，也將建築、藝術和科學和諧地融為一體，讓歷史從自己身上走過，又讓歷史留下了深深的印痕。在它們之中，有百歲「壽星」，有千年「老翁」，更有年輕的「兄弟」。在這裡所介紹的僅是其中的佼佼者：例如建築精湛的北京蘆溝橋、歷史悠久的趙州安濟橋、造型優美的泉州洛陽橋、漫長平坦的晉江安平橋、因地制宜的都江堰安瀾橋……一座橋，就是一個故事，一段歷史，一種民俗文化。



福州龍江橋

何謂橋樑？

橋樑與人們的生活密切相關，沒有人不曾在橋上走過。究竟橋樑是怎樣的一種建築物呢？中國著名文字學家許慎在《說文解字》中解說：「橋，水樑也。」「樑，水橋也」。可見，橋和樑都是一種修建在水面之上，以供通行的建築物。

在日常生活中，江河湖海固然為人們提供了充足的水源和豐富的食物，但也給出行者帶來了極大的不便。在今日的遼寧、貴州、浙江、重慶等地，尚可看到最原始的天然拱橋和天然樑橋。一些倒於河上的樹木，或露出水面的石頭，又或是長在河邊的藤蘿，都可以成為人們的渡河工具。這就是所謂的獨木橋和踏步橋。在原始社會時期，人們已經懂得用這種方法架設橋樑。在浙江餘姚河姆渡文化遺址中，我們可以看到當時建橋的遺痕。在《考工記》（戰國時齊人所撰）中，我們可以找到關於大禹時期建橋的記載。不過這時的橋樑比較簡單和粗糙，也比較原始。

隨着歷史的推移，人們又在樓閣之間修建了通道，人稱閣道橋。在無水的山谷中，人們也先後修建了大小不等的各種橋樑。因此，確切地說，橋樑是空中的道路。



江西石鐘山石板橋

中國橋樑的生成

從歷史和現狀上看，絕大多數橋樑均架設在水面上，只有閣道橋和現代城市的行人天橋和行車天橋，是架設於高樓崇閣之間或通衢大道之上。

從對天生橋的利用到人工造橋，這是一個歷史的飛躍過程。從簡單的獨木橋到今天的鋼鐵大橋；從單一的樑橋到浮橋、索橋、拱橋、園林橋、棧道橋、繚道橋等；建橋的材料從以木料為主，到以石料為主，再到以鋼鐵和鋼筋混凝土為主，這是一個非常漫長的發展過程。然而，中國橋樑建築都取得了驚人的成就。

著名的科學技術史學家、英國劍橋大學李約瑟博士（J. Needham）在《中國科學技術史》中說，中國橋樑「在宋代有一個驚人的發展，造了一系列巨大的板樑橋」。到了當代中國，所建造的武漢、南京長江大橋等，更受到世人稱讚。可見，中國的橋樑，經過了一個從童年、少年、青年到壯年的發展過程，愈趨成熟。中國在發展橋樑方面於十四世紀以前處於領先地位，今天，她依然是世界上舉足輕重的橋樑大國。



東莞天然橋

創始期——殷商到西周

這一時期從殷商至西周（約公元前十七世紀初至前 771 年），時間大約 1,600 年。此時的橋樑，我們只能從曲阜（春秋時期魯國故都）等地的考古地點中找到建橋用的石料和夯土層，或從歷史文獻中找到記載。《詩經·大雅》上說，周文王娶妻，曾在渭河上「造舟為樑」，架設了一座浮橋，時維公元前十二世紀。另外，《史記》也記載，公元前 985 年，周穆王曾在巨鹿水上造橋。又，公元前 541 年，秦公子鍼曾在陝西大荔東黃河上修建浮橋。此時的橋樑均為木構，且多為浮橋和木樑橋。這些大小橋樑的出現，為中國以後的橋樑建設累積了豐富的經驗。

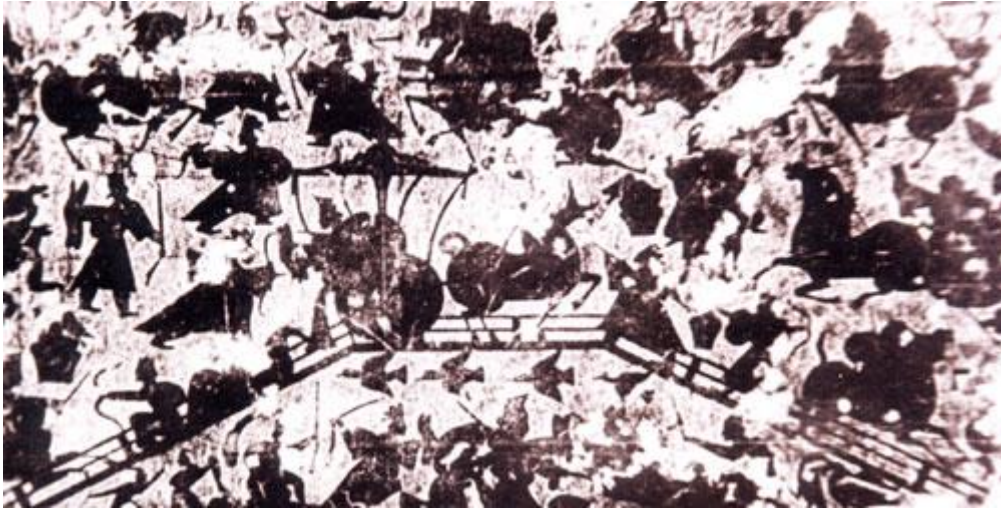


原始的樑橋——《西湖記》（明萬曆間唐振吾刻本）

發展期——戰國到秦漢

從戰國至秦、漢（約公元前 475 至公元 220 年），時間大約六七百年。在此期間，中國已從奴隸社會進入中央集權的封建社會，國家統一代替了諸侯割據，社會漸趨穩定，經濟力量日益雄厚，令橋樑建築得到了較大的發展。

公元前三世紀，中國第一座竹索橋出現在成都市郊。西漢王褒的《益州記》，對這座橋當年的情況作了歷史記錄。公元前 206 年，中國第一座鐵索橋出現在陝西留壩的寒溪河上。另外，《漢書·岑彭傳》記載，公元 33 年，中國第一座長江大橋——索橋，出現在宜昌東南。另外也大量修建了閣道橋和棧道橋。此時，拱券結構開始用於建橋。公元 282 年，中國第一座拱橋出現在洛陽城外。至此，中國橋樑四大類型包括浮橋、樑橋、索橋和拱橋，已經基本形成。



漢代畫像石（水陸交戰圖）上之橋樑

鼎盛期——南北朝到宋朝

從南北朝、隋、唐、五代至宋、遼、金時期（公元 420 至 1279 年），中國封建社會的發展進入了一個新階段，尤其是唐代，國力強盛，經濟繁榮，國際影響空前。此時，中國古橋建築發展已達到頂峰，可說是群星燦爛，異彩紛呈。

由於拱券結構在建橋工程上廣泛運用，橋樑的建築從以木料為主，發展到以石料為主。**敞肩式、筏型基礎、浮運法（小知識）**等重大技術突破，都在此時期完成。敞肩式結構的出現，不但使中國石拱橋的建築如雨後春筍，遍及全國，而且使橋樑的造型變得更為輕盈美觀。獨特的開合式橋、美觀的疊樑式木拱橋也在此時出現。一批世界一流的名橋，如北京蘆溝橋、趙州安濟橋、蘇州寶帶橋、泉州洛陽橋、晉江安平橋、潮州廣濟橋等，也誕生於此時期。

小知識

敞肩式、筏型基礎、浮運法

敞肩式：在主拱兩端上修建小拱的建築結構。

筏型基礎：在寬闊江底鋪砌碎石，並養殖牡蠣（即蠔）黏結起來以形成橋基。

浮運法：當石樑太大、太重時，人們便將石樑放船上，供漲潮時安於橋墩上。



蘇州寶帶橋



建於隋代的西安灞河古橋遺址

延續期——元、明、清

在元、明、清時期（1271—1911年）的六七百年間，人們繼承了前人創造橋樑的建築技術，繼續修築新橋，維修、加固或重建舊橋。用圍堰抽水乾修法興修橋墩而建造的江西南城萬年橋，是這一時期新橋的代表，這種建築方法，為後世廣泛採用。在西南地區，竹索橋、藤索橋、鐵索橋等也得到了較大的發展。

清朝末年建成蘭州黃河鐵橋，標誌着中國橋樑建築進入了一個嶄新時期，步入了以鋼鐵和鋼筋混凝土為主要材料的現代化軌道。



雲南建水雙龍橋（清）

現代發展

清光緒三十三年（1907年）至宣統元年（1909年），人們利用從德國進口的鋼材，在甘肅省蘭州市的黃河上建造了一座鋼鐵大橋——蘭州黃河大橋。這座橋樑的出現，標誌着中國以木料和石料為主要建築材料的古代建橋歷史階段的基本結束。從此，中國橋樑建設進入了一個嶄新的歷史時期。

從那時到現在，中國的橋樑建築大約有以下幾個特點：

- （一）採用了許多更先進、更科學的建橋技術。
- （二）採用了比木、石料性能更好的新材料，如鋼鐵、鋼筋混凝土等，作為建橋的主要材料。
- （三）除維修、加固一批古代名橋，以及在城鄉根據需要而建造許多新橋外，還在寬闊的黃河、長江上，先後建造了一系列大型樑橋，如武漢、南京、重慶、九江長江大橋等。這些大橋，都堪稱世界一流名橋。
- （四）鐵路、公路兩用橋。如杭州錢塘江大橋、武漢、南京長江大橋等，相繼建成。
- （五）形態優美的城市行人天橋，和構築精巧的行車天橋陸續出現，使中國的橋樑家族更為壯大。



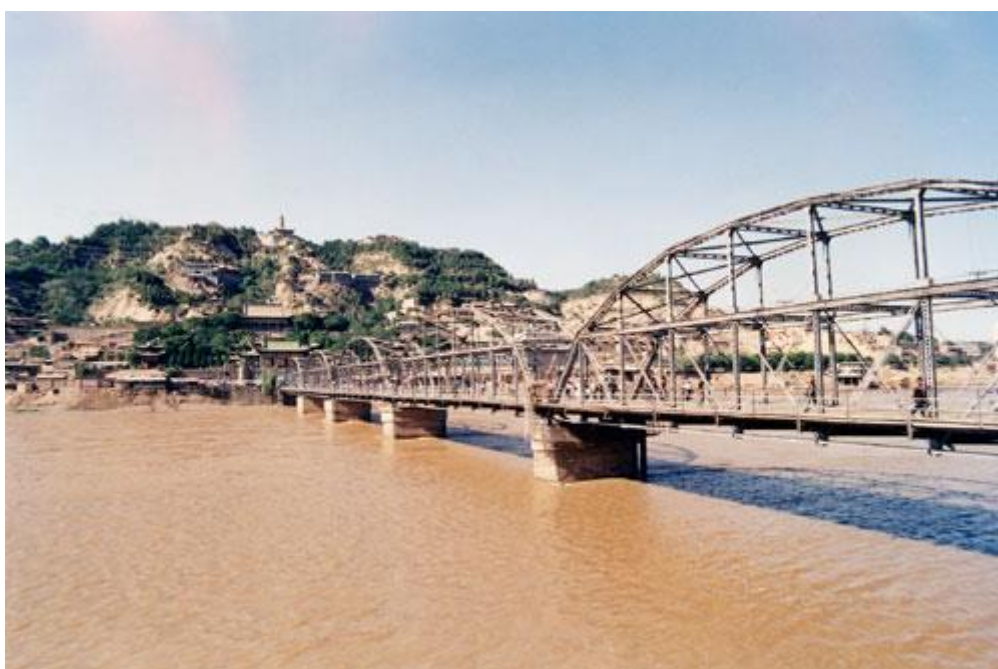
珠江虎門大橋風光

龐大的橋樑家族

中國橋樑是一個「兄弟姐妹」眾多、「兒孫滿堂」的龐大家族，其中又有不同分類。從橋樑的發展歷史來看，中國最先建造的是樑橋。時至今日，許多簡單的小型樑橋，仍然普遍存在於鄉村和山區。由於受攀藤而渡的啟發，人們創建了索橋。又因受乘船過河的啟發，人們創建了較為耐久的浮橋。人們又把建造城門用的拱券結構用於建橋，拱橋因此誕生，並隨即大為普及，至今已遍佈全國。這樣，樑橋、拱橋、浮橋、索橋，便成了中國橋樑的「四大兄弟」。

各地建橋多因地取材。有的橋樑使用石墩木樑，也有的磚石混用、竹木混用、竹藤混用等等。就是純石橋中，往往也要使用鐵鉗等鐵質構件。用不同建築材料建造的木橋、石橋、竹橋、藤橋、鐵橋等，又使整體中國橋樑顯得豐富多彩。

此外橋樑還可從形狀、功能等分支出許多類別。以下則從歷史發展和橋樑結構來作分類，仔細看看中國橋樑的特點。



蘭州黃河第一橋

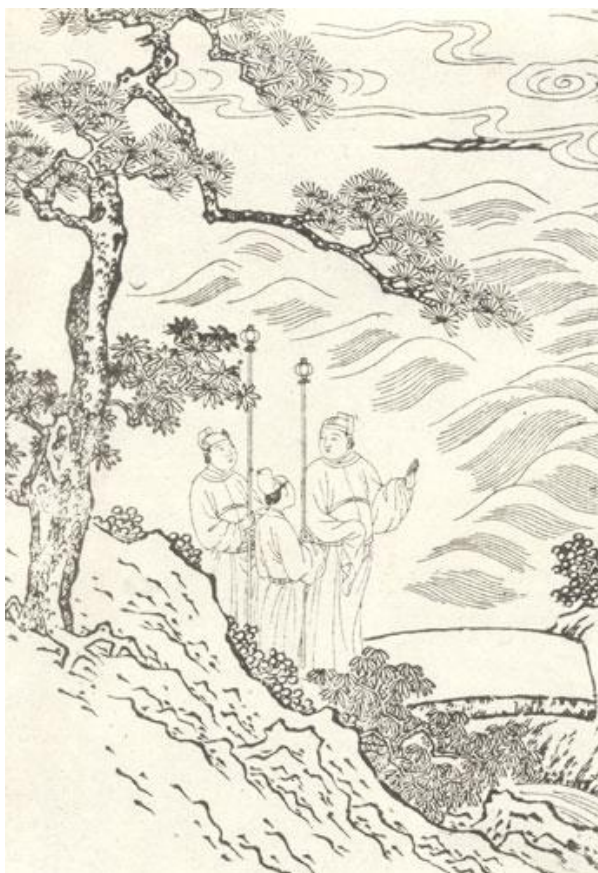
樑橋

又稱平橋。這是以橋墩和橫樑為主要承重構件而建造的一種橋樑，是中國古橋最基本、最主要的一種類型。樑橋的出現時間最早，在原始社會時期就有了，獨木橋便是它的原始形式。

秦漢以前歷史上的橋樑，只有記載，沒有蹤跡可尋，但多半是樑橋。如《史記·蘇秦傳》：「尾生與女子期於樑下，女子不來，水至不去，抱柱而死。」這是蘇秦以尾生的守信來游說燕王。能讓尾生抱柱而死的橋便應是樑柱橋。

樑橋的主要建築材料是木料和石料。結構則分為伸臂式、簡支式，或有柱有墩的，形式變化萬千。其橋洞數目從一孔到多孔不等。中小型樑橋在中國民間廣為建造，數目最多，分佈也最廣。

自二十世紀七十年代以後，中國各地陸續有一些出土的橋樑遺址，如山東臨淄齊城壕上，有石台木樑橋的遺址；浙江紹興出土晉代木橋樁。這些遺址都對古代樑橋的發展提供了寶貴資料。



古樑橋《大雅堂雜劇》（明萬曆間刻本·黃伯符刻）

紹興八字橋

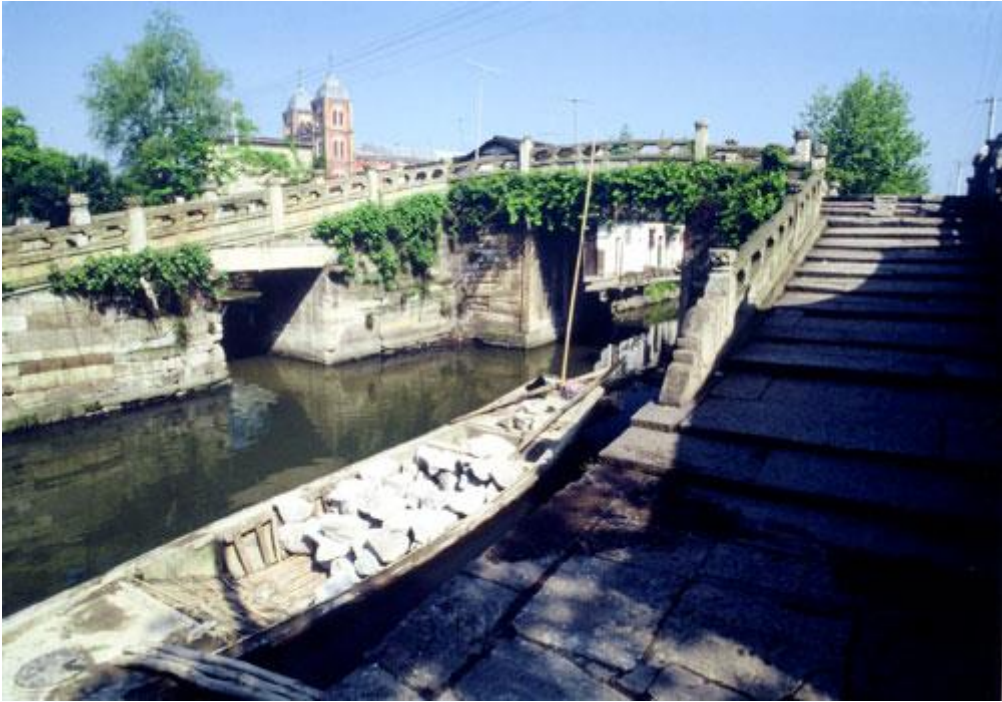
這是一座石墩石樑橋，位於浙江省紹興市東南部。橋高 5 米，寬 3.2 米。一橋跨三河，佈局巧妙，形狀特殊。主橋橫跨在主河道上，兩端各修上橋斜坡。兩座小橋分跨於流入主河的兩條小河上，其橋面分別成了兩個斜坡的組成部分。這種佈局節省了用地，方便了交通，而且又使主橋和小橋兩橋相對，斜狀如八字，故名八字橋。

八字橋的設計特點是順應紹興城內已有的街道、房屋等佈局，善用地形，不拆房，不改街，既能解決交通問題，又不會對城內大興土木。

八字橋重建於南宋寶祐四年（1256 年）。今存之橋，為清乾隆四十八年（1783 年）再建後的遺物。



紹興八字橋早年的面貌



浙江紹興八字橋

泉州洛陽橋

洛陽橋又名萬安橋。位於福建省泉州市東北 10 公里處。這是中國著名的一座石墩石樑橋。此橋初建於北宋慶曆元年（1045 年），本為浮橋。北宋皇祐五年（1053 年），郡守蔡襄改建為石橋，六年後完成。

據說洛陽橋修建時海潮上落不定，蔡襄便給海神寫了篇檄文，問「誰能下得海去送文」，恰有一名「夏德海」之吏役以為喚他，上來應命，接過文書後才知大事不好辦，進退兩難，惟有把自己灌得大醉，睡倒在海邊。醒來發覺文書已換了封皮。蔡襄一看是個「醋」字，猜到是二十一日酉時動工。自那天起潮水退落八日，橋墩基礎才得以做好。這當然只是虛構傳說，因洛陽橋工程艱巨，人們又感恩於蔡襄，故把修橋事蹟神化了。

現存之橋重修於清乾隆二十六年（1761 年）。橋長 834 米，寬 7 米。現全橋保存着原來的橋墩 31 座、石獅 28 隻、石亭 1 座、石塔 3 座。

此橋初建時，用碎石在江底築成一條寬 25 米、長 500 米的石堤，並養殖牡蠣（即蠔）固定，以作墩基。施工時用船載巨樑，趁漲潮安裝。這種筏型基礎，以殖蠣固基的浮運法，是橋樑建築的重大技術突破。



洛陽橋墩設計獨特



泉州洛陽橋全景

拱橋

優美的拱橋，源出何處？至今皆有不同的說法，其中較普遍的是天生橋的說法。南宋詩人陸游《入蜀記》曰：「見天生橋在萬縣路中，一巨石跨溪而過，自然成橋，形如玉虹，青碧光瑩。」

拱橋是一種以拱券為橋身主要承重結構而建造的橋樑。從材料上說，有木拱橋、石拱橋、磚拱橋和竹拱橋的區別。從拱形上說，又可分為圓形拱、半圓形拱、橢圓形拱、蛋形拱、馬蹄形拱、尖拱、蓮瓣拱、多邊拱等。從大拱兩端肩上有無小拱的虛實情況分，又有實肩拱（肩上無小拱）和敞肩拱（肩上有小拱，又稱空腹式拱）。敞肩拱為中國首創。從拱洞的數目上分，又有單孔拱橋、雙孔拱橋和多孔拱橋的區別。一般說來，拱橋孔洞多為單數，中間一孔較為高大，由此向兩岸對稱地逐步縮小，靠岸邊兩孔最小。

石拱橋的歷史雖然可上溯至秦漢，但卻未有實物留下。現存的古石拱橋較早的是隋橋，最多的則是明清時代所建，且大部分的古式拱橋均為半圓拱。



浙江南潯半圓形拱橋

北京蘆溝橋

蘆溝橋正名叫廣利橋。位於北京市西南 15 公里的永定河上。蘆溝橋址自古以來已是燕薊地區通往華北平原的渡口。此橋先後被建成浮橋和木橋，金大定二十九年（1189 年）至明昌三年（1192 年），蘆溝橋被改建為一座永久性的石拱橋。後經多次維修，至今保存完好。這是一座著名的古代聯拱大石橋，全長 266.5 米，寬 9.3 米。橋的兩側安有欄板，橋頭建有「蘆溝曉月」碑亭，立有**華表（小知識）**，而石獅、石象等雕刻，則有裝飾或寓意平安之用。橋墩平面為船形，分水尖（船頭最前端接觸水面的部分）上包有三角鐵，可以斬冰、分水。橋墩和拱券均為石砌，石間用腰鐵（作接合用類似鐵箍的構件）連接，十分牢固。橋上雕刻精美，自古受人稱讚。

在元代，意大利人馬可孛羅來華，在其遊記中對蘆溝橋作了高度評價：「自從汗八里城（大都皇城）出發以後，騎行十里，抵一極大河流，名稱普里桑乾……河上有一美麗石橋。各處橋樑之美鮮有及之者。橋長三百步，寬逾八步，十騎可並行於上。……純用極美之大理石為之。橋兩旁皆有大理石欄，又有柱，獅腰承之。柱頂別有一獅，此種石獅甚巨麗，雕刻甚精。」故西方人又把蘆溝橋喚作「馬可孛羅橋」。

1937 年 7 月 7 日，日軍在蘆溝橋向中國軍隊進攻，是為「七七蘆溝橋事變」，從而展開了全中國維時八年的抗日戰爭，而蘆溝橋也成為抗日的紀念地。

小知識

華表

立於宮殿、墳墓、城門前的大柱，有紀功、裝飾、標識等作用。



蘆溝橋上風景



蘆溝橋上有清乾隆皇帝所題的「蘆溝曉月」碑亭

趙州永通橋

永通橋俗稱小石橋。橫跨在河北省趙州城西門外的清水河上。此橋的結構、造型，甚至欄板、望柱（欄杆上高出扶手的柱子）的形式，皆和趙州城南的安濟橋（又名趙州橋）非常相似，故被人們稱為「姊妹橋」；因安濟橋規模較大，故俗稱「大石橋」，而永通橋則俗稱「小石橋」。同時，趙州一帶又廣泛流傳着魯班造大石橋，魯班妹妹魯羌造小石橋之說。

永通橋是一座著名的敞肩式單拱石橋。初建於唐永泰初年（公元 765 年）。後經多次維修。1984—1988 年大修。橋長 34.5 米。橋面近於水平。橋面石加工粗糙，利於防滑。橋欄板兩端，下有方形墊石，利於排水。橋欄板除常見的單面雕外，還有少見的雙面雕。望柱柱頭形狀除常見的獅子形、桃形、雙寶珠形外，還有少見的蓮花盆形。全橋雕刻精美，有「小石橋看花草」的說法。



永通橋又名小石橋



趙州永通橋

索橋

索橋又稱吊橋、繩橋或懸索橋。這是一種以繩索為橋身主要承重構件的橋樑，有竹索橋、藤索橋、鐵索橋之別。此類橋樑的兩端均建有石屋，安有柱樁、鐵山、鐵牛、石獅等，以固定橋索，或將橋索直接繫在山岩上，並用木棍或絞車將橋索絞緊，然後在橋繩上安置木板即成。有的還在橋面兩側安置繩索，以作扶欄。

索橋多建於溝深水急的峽谷中。四川、雲南、貴州、西藏等地較常見。《徐霞客遊記·滇遊日記》記載了雲南龍川東江藤橋說：「龍川東江之源，滔滔南逝，繫藤為橋於上以渡，橋闊十四五丈，以藤三四枝高絡於崖，從樹杪中懸而反下，編竹於藤上，略可置足……一舉足輒搖蕩不已，必手揣旁枝，然後可移，止可度人，不可度馬人。」可見走在索橋上的驚險情況。



廣西桂林靈渠索橋



走鐵索橋的驚險情況

都江堰安瀾橋

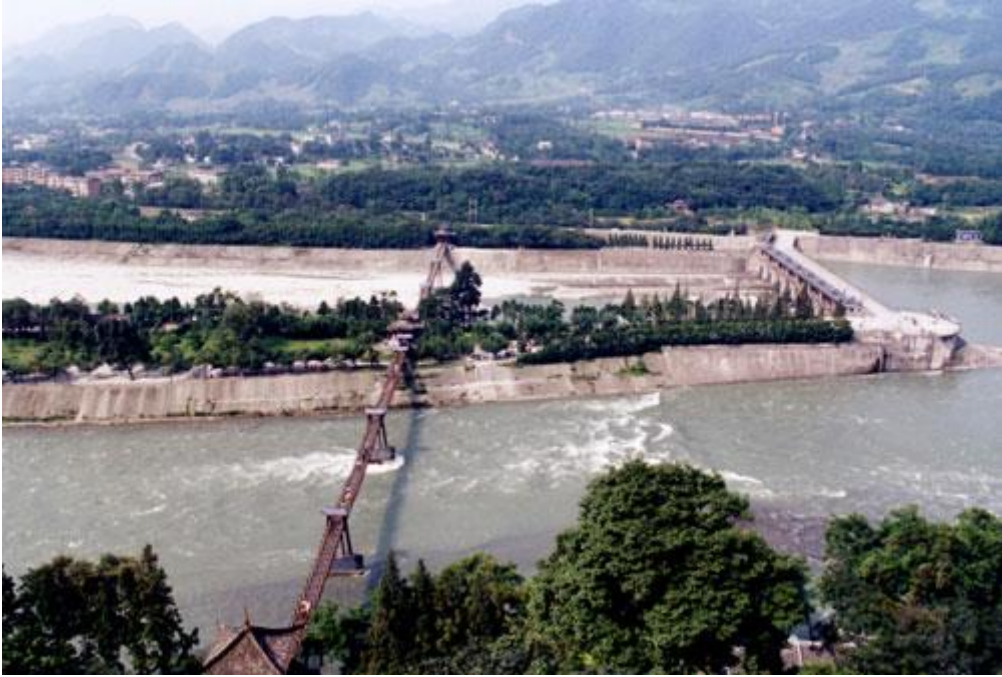
此橋又俗稱「夫妻橋」，橫跨在四川省都江堰市岷江的內外江上。此橋建於何時已無從稽考，但可以肯定的是，在宋代以前已有了。安瀾橋原為竹索橋，1975 年改建為鋼索橋。全橋九墩八孔，長 340 米，寬 1.4 米，高 13 米；有底索 10 根，上鋪橋板；有壓板索 2 根，護欄索 12 根。橋的兩端，分別建有石屋、木籠、木絞車和橋亭，以固定並絞緊橋索，讓行人通過。

明朝末年，當地政府為阻止農民起義軍，遂把橋拆了。此後人民只能靠渡船過河，但由於江水湍急，加上有渡河把頭乘機敲詐，人民苦不堪言，遂把渡口稱為「霸王渡」，當時便流傳有民諺曰：「走過天下路，難過霸王渡」。到了清嘉慶八年（1803 年），有名何先德的夫婦見人民過河苦況，便出錢來幫鄉民重修安瀾橋，人們感念他們的恩德，故把橋喚作「夫妻橋」。

現在，安瀾橋和它所在的都江堰，以及附近的青城山道觀群，皆已列入聯合國《世界遺產名錄》。



安瀾橋近景



都江堰安瀾橋遠看壯闊

瀘定縣瀘定橋

瀘定橋橫跨在四川省瀘定縣城西的大渡河上。此橋建於清康熙四十四年（1705年）。1977年重修。橋長104米，寬3米，高14米。全橋共有鐵索13根。其中，底索9根，上鋪木板，以過行人；另4根為護欄索，分列兩側。橋的兩端，各建橋亭一座、高20米的橋台一座。橋台內修有落井、鐵錨，安有各重1,800斤的地龍樁8根，以固定鐵索。

為保證質量，在組成鐵索的每個鐵環上，均鑄有工匠代號。而橋的東西端，則各有鐵鑄犀牛和蜈蚣一隻，用作鎮橋安波。橋頭還懸掛着清朝康熙皇帝題寫的「瀘定橋」匾。清朝詩人查禮還為橋寫下了詩作：「斯橋熔鐵作堅鏈，一十三條牽兩岸。巨木盤根繫鐵重，橋亭對峙高雲漢。左冶犀牛右蜈蚣，怪物鎮水駭龍宮。洪濤奔浪走其下，迢迢波際飛長虹。」足見瀘定橋的堅實豪邁。

為保護橋樑和保證行人安全，昔日還有一套管理和過橋規定。今天，依然不准25人以上集體過橋，也不准在橋上打鬧，以確保橋樑不易受損毀。



瀘定橋紀念碑



瀘定橋過去只有鐵索，現已加上木板。

浮橋

浮橋又稱舟橋、浮航、浮桁和戰橋。這是一種將船、筏用繩索連接在一起，上鋪木板作為橋身建造的橋樑。浮橋的起源很早，《詩經》謂：「親迎於渭，造舟為樑。」這是以舟為樑。古時限於技術條件或其他原因，在尚未有修建固定的橋樑之時，人們為解決交通的需要，便建造了這種浮橋，也可說這是由船（橋）發展至橋樑的過渡。

這類橋樑建造快速，造價低廉，移動方便，在戰爭環境中常被採用。例如五代時，唐莊宗（公元 923—926 年）便曾在黃河上架設過臨時性的軍用浮橋。不過軍事性的浮橋需在上游以重兵保護，以防上游沖下船隻，沖斷浮橋。浮橋多建在河面寬、河水深，且漲落差異較大的地方。現在用浮橋作永久式橋樑的已很少，但在今日江浙一帶尚可看到古代遺留下來的浮橋。



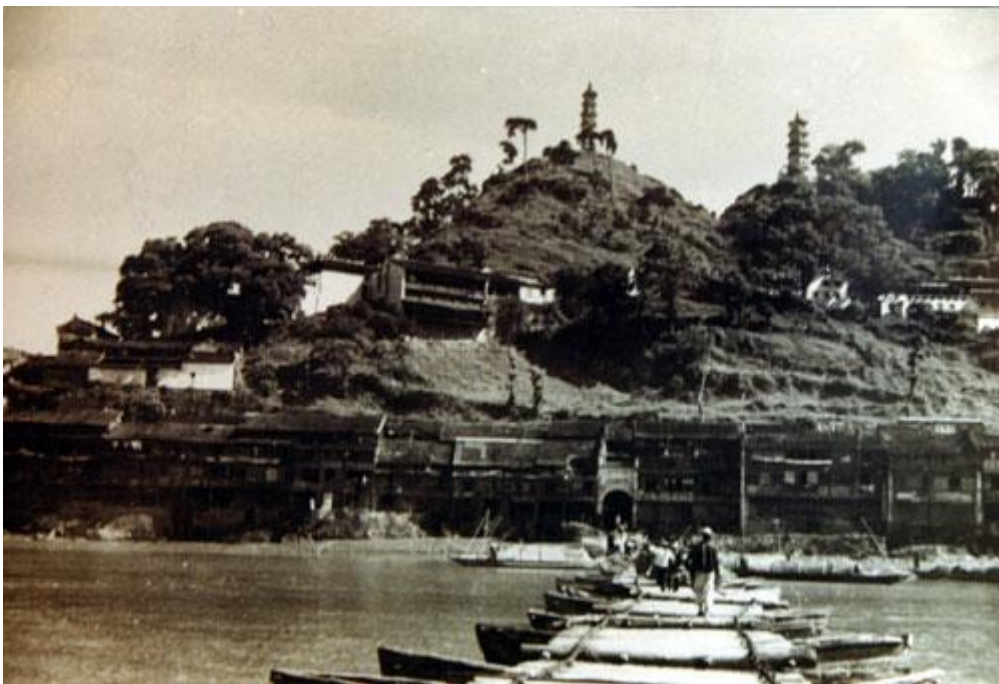
重慶打磨灘浮橋（現已不存）



四川青衣江竹編浮橋（現已不存）

臨海靈江浮橋

臨海靈江浮橋又名中津橋。位於浙江省臨海市城外的靈江上。這是一座設計、構築均很科學的古老浮橋。始建於南宋淳熙八年（1181年）。後經多次重修。1964年改建後，橋長280米，寬5米。此橋瀕臨大海，受潮汐影響很大。初建時，人們便採用了活動引橋的辦法，即在橋的兩端，修建了可以伸縮和起落的活動引橋，這樣不論潮漲潮落，橋面通行均不受影響。這是中國浮橋建築中的一件傑作。



臨海靈江浮橋（現已不存）

其他類型橋樑

除樑橋、拱橋、索橋和浮橋四種類型外，中國橋樑還有棧道橋、閣道橋、繚道橋、渠道橋、棧橋、園林橋等。

棧道橋又名棧閣、橋閣，是一種沿懸崖修建的單臂木樑橋。多見於山區。在今四川、陝西、雲南、貴州等地尚存，如藏蜀棧道。

繚道橋建於江河岸邊，與堤岸平行，是繚夫拉船的通道。如浙江紹興的古繚道橋，至今尚保存完好。

閣道橋建於兩樓之間。如皇帝宮室，上層為皇帝專用。有的上建屋頂，亦稱複道。據說最早的閣道建於黃帝軒轅氏時。現存的例子如北京雍和宮萬佛閣與延綏閣之間的閣道。

園林橋修建在園林之內，曲折美觀，亦稱曲橋。它為遊人觀景創造了條件，同時也是園中一景。著名的如頤和園的十七孔橋。

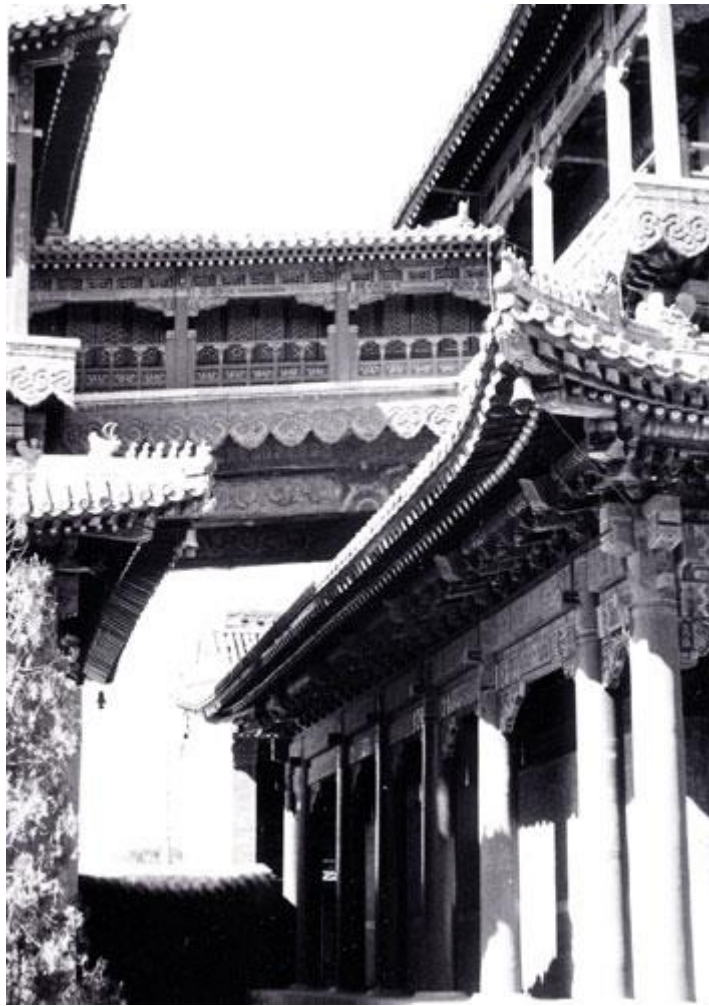
中國橋樑之豐盛，不勝枚舉，以下只能再略舉一二以作說明。



四川峨眉山棧道橋



浙江紹興古縉道橋



北京雍和宮複道

青島前海棧橋

青島前海棧橋位於山東省青島市南的海面上。這是一座由單純運送貨物的木棧橋演變而成的風景橋。此橋始建於清光緒十七年（1891年）。後曾增修。1931年再經擴建。橋長440米，寬10米，兩側建有用鐵柱、鐵鏈組成的護欄。南端建有頂鋪黃色琉璃瓦的八角形回瀾閣一座，與著名風景區琴島遙遙相對。

此橋北端現已闢為棧橋公園，近景是綠樹、草坪、廊亭，再往後是青島市高低錯落的房屋，馬路左旋右轉，景致獨特。同時，這也是觀賞日出和海景的好地方。這裡的飛閣回瀾，更贏得青島十景之一的美名，吸引不少遊人到來。



青島前海棧橋

太原晉祠魚沼飛樑

人們常用「長虹臥波」、「新月橫空」、「瑤環半沉」等詞語，形容橋樑的形態和美麗。然而，位於山西省太原市晉祠聖母殿前水池上的魚沼飛樑，卻是一座構築特殊，形態也特別美觀的石樑橋。

「魚沼」即魚池，就是太原晉祠聖母殿前的矩形水池，池中有很多游魚，據說自古如此；「飛樑」即橋樑，是架設在魚沼上的一座橋樑。此橋平面呈「十」字形。東西正橋為平坡式，長 18 米，寬 6 米。南北翼橋為斜坡式，各長 6 米，寬 4 米。總體形態如鵬鳥展翅，十分優美。橋面兩側均有漢白玉石欄杆。全橋由 34 根八角形的鐵青石柱支撐。橋面上鋪着方形磚。正橋和翼橋相交處，便是聖母殿前的平台。此橋初建於北魏之前，現在所見橋樑為北宋遺物，頗為珍貴。

魚沼飛樑所在的太原晉祠中，有周代種植的柏樹、隋代種植的槐樹、唐代刻立的石碑、宋代建造的殿堂和塑造的彩色泥塑像、明清時期的建築，加上這千古聞名的魚沼飛樑，難怪被列為全國重點文物保護單位。



山西太原晉祠魚沼飛樑

橋樑的人文價值

中國古今橋樑的科學技術，不少都曾走在世界橋樑建築的前列，許多橋樑樣式仍繼續對世界近代橋樑建築產生影響。同時，它又是活的文物瑰寶，記載着許多珍貴的資料。

但橋樑並非只是一件實用的產品，它是具有裝飾性及社會性的藝術品。中國橋樑本身千變萬化的形態就具有高度藝術性，故此人們常用「蒼龍臥波」等詞語描寫樑橋，用「長虹橫空」等描寫索橋，用「新月出世」、「玉環半沉」等描寫拱橋；而橋身各種裝飾如文字、圖畫、雕刻、建築等，都和橋樑結合起來，而且各種裝飾也常寄寓了人們的美好意願，或富哲理的禪思。

人們利用自然的材料建造了橋樑，橋樑又為人們的出行提供了方便，並構成了人們觀賞的風景。「蘆溝曉月」是北京蘆溝橋的景觀；「斷橋殘雪」是杭州西湖的一景；「灞橋柳雪」是古都西安的一景。人們離不開橋。橋、人、自然山水結合得如此和諧，如此巧妙，正好應合了中國「天人合一」的哲思。



《姑蘇繁華圖》石湖西段（清·徐揚）

建築科技成就

世界著名科學技術史學家、英國劍橋大學的李約瑟博士（J. Needham）在《中國科學技術史》中說：「中國古代橋樑，其中特別是福建一帶的石橋，體量大，構件重，構築科學，在任何地方都找不到能夠同它們相比的。」事實上，至少在公元十四世紀以前，中國的橋樑建設一直處於世界領先地位。公元前十二世紀，中國建造了有文字記載的世界上第一座浮橋。公元前 206 年，中國建成了世界上第一座鐵索橋。中國的拱橋出現（東漢有畫像磚記載，約公元 30—220 年）雖晚於西方，但建造橋基和橋形的多樣性與可觀性，都大大超越西方。敞肩式拱（在大拱兩端肩上建造小拱）的創造和運用，比西方更要早得多。

中國橋樑的結構講求科學化，木橋的構件多用凹凸和楔入的卯榫連接，牢固而有彈性。石橋墩一般都修成船形，迎水面為尖狀，既便於分水，藉此減少河水對橋墩的衝力。北方有些橋樑還在橋墩的分水尖上包了三角鐵，可以斬冰。橋墩和拱券的石塊與石條之間，除了用石灰等填縫和黏結外，還要用鐵鉗之類的構件加固，非常科學。

在施工方面，中國人也有很多創造。宋代在修建泉州洛陽橋和漳州江東橋時，因為石樑太大、太重，人們便將石樑放在船上，借漲潮時安於橋墩上。這就是人們常說的浮運法。此外，在修築橋基和橋墩、安置橫樑、砌築拱券等方面，古代工匠們都有許多發明創造，有的還沿用至今。



泉州安平橋的橋墩分水尖



宋代在修建漳州江東橋時用了浮運法

對外國的影響

中國古代橋樑精湛的建築技術和多樣而優美的造型，早已引起世界各國人士關注。在十三世紀，意大利旅行家馬可孛羅曾在其遊記中多次介紹中國的古橋。葡萄牙人比萊奧特·佩雷斯、德國人馮·布雷姆·休傑吉斯特、英國人戴維斯等，皆先後於 1577 年、1796 年及 1880 年到中國遊覽，並在他們的旅行筆記中專門介紹了中國的古橋。他們對中國古橋稱讚不已，並對中國橋樑建築工人讚不絕口。

中國古橋的建築技藝對鄰國影響更大。1675 年，俄羅斯沙皇彼得一世執政時期，曾派人邀請中國橋樑專家前去講課。在唐宋、明清時期，好些中國高僧和旅日華人，把中國的建橋技術帶到日本——日本的鳴瀧橋、長崎的眼睛橋、錦帶橋等，也是明清時期由中國人設計和建造的，而且，錦帶橋還仿照了杭州西湖蘇堤拱橋的樣式呢！

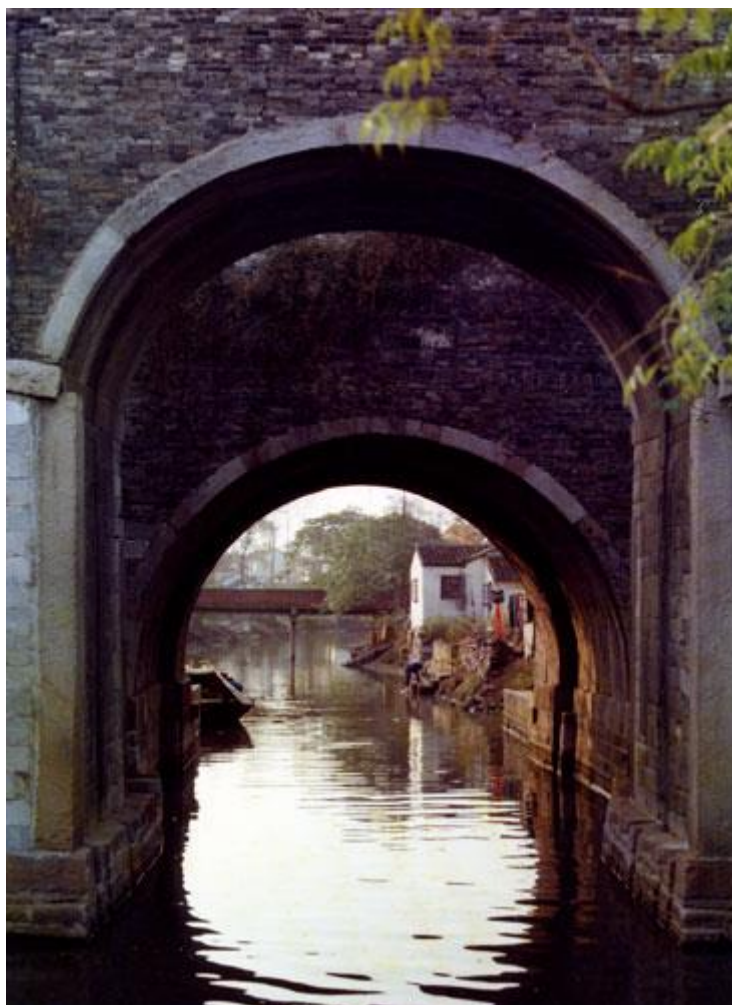


馬可孛羅在其遊記中盛讚中國的橋樑建築

美學特色

從中國橋樑的總體美學特徵來看，可分南北兩大類。北方由於高山雄偉，平原遼闊，所建橋樑一般渾厚壯觀、氣魄宏大。南方則水網密佈，河道縱橫，所建橋樑一般輕盈靈巧、形態優美。至於西南地區，因多高山峽谷，溝深水急，故多索橋高懸，又是另一番景觀。

中國的每一座橋樑，在修建時都非常注意造型。拱橋、園林橋更是佼佼者。河北趙州、安濟橋橋下的主拱弧度達 60 度，與其拱肩上的四個小拱及微帶弧形的橋面，構成一組非常和諧的立體圖畫。這是一座交通橋，更是一件龐大的藝術品，歷來受人稱讚。江蘇揚州瘦西湖中的五亭橋，巨大的「工」字形橋墩上立着五座造型優美的亭子，在藍天白雲的襯托下分外美觀。杭州西湖的蘇堤六橋，橋橋如畫，美不勝收。所以，英國劍橋大學教授、著名科學技術史學家李約瑟博士（J. Needham）也在其著作《中國科學技術史》中盛讚中國的橋樑，幾乎「每座都非常美觀」，是「合理與浪漫的巧妙結合」。



從城門橋看水鄉美景



南方風雨橋橋廊構築的優美線條

社會功能

中國橋樑與社會生活高度結合，是具有實用和觀賞兩重特性的結晶，因此，它們的社會功能也是多方面的。

讓過路者通行，這是各類大小橋樑最基本、最主要的功能。過車、走馬，是絕大多數橋樑的共同用途。由橋樑延伸出來的橋亭、橋廊、橋屋和橋樓，則可以遮風避雨，可以擋住陽光，可以供人休息、納涼、觀賞風景，還可以讓人飲茶、就餐、住宿，或從事買賣活動。有的橋樓中更供有神像，人們可以進香禮拜，祈求平安。

建造橋樑滿足了人們的生活需要，其美觀的造型，更為周圍環境增光添彩，使錦繡山河更為美觀。



《姑蘇繁華圖》木瀆中市段（清·徐揚）

代步乘涼

「車轡，馬蕭蕭，行人弓箭各在腰。爺娘妻子走相送，塵埃不見咸陽橋。」唐代詩人杜甫在其反戰詩《兵車行》中，描述了當年渭河咸陽橋上軍隊出征時的悲壯場面。

行車走馬是中國橋樑的一項重要功能。所以，宋代人謝甫在《安濟橋》中留下了這樣的詩句：「安濟橋通官道津，澄心洞裡有閒人。長流不斷東西水，往來驛馳南北塵。」宋人杜德源也在《安濟橋》詩中寫道：「駕石為樑盡一虹，蒼龍驚蟄背磨空。坦途箭直千人過，驛使風馳萬國通。」

除了通行外，南方的風雨橋又因為橋上建有屋亭，人行其上，可以免除日曬雨淋之苦。每當炎夏之時，在橋亭中坐坐，河風陣陣，涼爽宜人。



麗江古城內用以代步渡水的橋樑



廣西壯族的風雨橋是乘涼好地方

集市貿易

這是中國南方古橋的一項特有功能。湖南、廣西、福建、浙江等省的風雨橋，從前皆可從事貿易活動。廣東潮州廣濟橋（又名湘子橋）是其中一個典型代表。

廣濟橋是中國諸多古代名橋中的傑作之一。橋長 517.3 米。全橋分三段，東段和西段為石墩石樑橋；中段 97.3 米，是由 24 隻木船構成的浮橋，可以開合升降。這種形式的古橋，在中國找不到第二座。更有趣的是，橋面之上飯館、茶樓、酒店、旅舍林立，巨大的橋墩上樓閣高聳，飲宴賞景者、買賣住宿者絡繹不絕，一片熱鬧非凡的街市景象。難怪有人說：「一里長橋一里市，到了湘橋問湘橋。」

廣濟橋為何又有湘子橋之名？傳說唐代文學家韓愈請他的侄子——八仙之一的韓湘子，和開元寺僧廣濟幫助他修橋。韓湘子帶着七位神仙修東段，廣濟和尚帶着十八羅漢修西段。工期到了，橋尚未完工。此時，何仙姑扯下蓮瓣變成木船，鐵拐李解下腰帶將船連在一起，曹國舅將雲板鋪在船上，一座浮橋便建成，東西兩段也合攏了。所以，這座構築奇特的橋，便以他們二人的名字命名。



潮州湘子橋



《姑蘇繁華圖》胥門萬年橋段（清·徐揚）

運送貨物

中國橋樑無論是古代的還是現代，都修建在南來北往的交通要道上。蘆溝橋便是昔日北京通往正定府、太原府和洛陽的必經之道。江西南城萬年橋是聯繫江西、浙江、福建三省的樞紐。運送貨物的各類車輛，均要從橋上通過。

在今天，大小不等的各種鐵路橋、公路橋，載重數噸、十數噸、數十噸，甚至成百上千噸的貨車，往來頻繁，魚貫而行。在礦山、碼頭、貨場、車站等處，人們還修建了一種棧橋，專門用以運送貨物。早期的青島前海棧橋，就屬於這類。



《姑蘇繁華圖》北碼頭段描繪了商市運輸的情況（清·徐揚）

橋樑透視

橋頭建築

在很多橋樑的兩頭，均建有大小不同、高低不等、形狀各異的**附屬性建築物（小知識）**。北京蘆溝橋頭就建有碑亭，立有華表。在蘇州寶帶橋頭，修有碑亭、古塔。在都江堰安瀾橋頭，建有橋亭。在北京北海公園堆雲積翠橋兩端，各建高大牌樓一座，紅柱綠瓦，色彩絢麗，形態美觀。北端的牌樓叫堆雲，南端的牌樓叫積翠。橋的本名永安橋反不被人注意，牌樓的名字倒成了人們常用的橋名。這些附屬建築和形態美觀的橋樑巧妙結合，高低錯落，縱橫有序，使橋的總體佈局更為完善、合理。同時，它們也成了指示津樑、導航引渡的標誌。

小知識

橋頭的附屬性建築

橋頭一般有各種建築，如碑亭是用以刻寫橋名或建橋歷史；橋亭用以控制橋樑通行量及用作休憩；華表則是立於宮殿、墳墓、城門前的大柱，有紀功、裝飾、標識等作用，古佛塔是用以鎮邪祈福，還有其餘的裝飾生建築。



洛陽橋華表



蘆溝橋碑亭

橋欄種種

這是安裝在橋面兩側的保護性設施，又可供人們憑藉以觀賞風景，也是美化橋樑的重點。

蘇東坡《何公橋銘》曰：「直欄橫檻，百賈所棲。」指木欄杆中，直木為欄，橫木為檻。著名的如北宋《清明上河圖》中汴京虹橋的木欄杆，就是以檻為主。

江南很多私家園林中，則喜歡用曲檻（即彎曲的欄杆）。例如在園林廊邊中常見的「美人靠」，就是以木板為座，欄杆伸出柱外，可以遠眺園景，也可坐倚休憩，這是一種很具中國特色的欄杆。另外還有彩欄（即花格欄杆）、橫檻直欄、石橋欄等，其中石橋欄由於比木欄杆更耐久傳世，故比木欄杆更具古樸風味。

就建築材料而言，可以分為木橋欄、竹橋欄、石橋欄、鐵橋欄等。索橋兩側的橋欄，分別用竹索、藤索、鐵索等構件組成。樑橋、拱橋、園林橋的橋欄，一般由望柱（欄杆上高出扶手的柱子）和柱間的欄杆、欄板、鐵索等構成。望柱或為方形，或為圓

形，或為素面，或浮雕各種圖案。望柱柱頭，或雕石獅，或作成桃形（單寶珠形）、葫蘆形（雙寶珠形），或浮雕盤龍、荷花等，也很精緻。



《清明上河圖》中的汴京虹橋（宋·張擇端）



雕刻精細的古橋木欄杆



頤和園玉帶橋上別緻的石欄

橋上建屋

橋上建屋多見於炎熱多雨的中國南方，這是人們遮風避雨、觀賞風景、進行集市貿易和休息的地方。

浙江武義城內的熟溪橋就是其中的代表。此橋初建於宋代。明清時期經多次重修。1986年大修。現在的橋樑是一座雙伸臂式石墩木樑橋。長140米，寬4.8米。橋面有通道3條，中過車馬，兩側通行人。橋上建橋屋51間，通高4.9米。橋中建兩層橋樓一座，面寬17.3米，通高10米。花格窗、欄杆和彩繪，把橋樑打扮得份外美麗。

中國古橋橋屋多不勝數，大致可分為亭、榭、廊、閣等幾種類型。古時道路沿途多亭，用作休息之用，建於園林中的橋亭也特別多。榭是相對較空曠而多楹（柱子）的台上屋子。《承德府志》記避暑山莊：「石樑跨水，南北坊各一，中有榭三楹飛檐高騫，虛檐洞朗，上下天光，影落空際。」覆蓋橋全長的為廊，常與牌樓、廊亭、廊閣等結合。這些中國建築與中國橋樑結合，互相輝映。



桂林少數民族的民居建在橋上（前為亭，後為房子）

橋上建殿

在橋樑家族中很少見。河北井陘福慶寺橋樓殿便是一例。寺中建橋，是為了通行，方便聯繫。橋上建殿，可使全寺各種建築的佈局更為統一和嚴謹。此橋建於金代，是一座敞肩式單孔石拱橋。長 15 米，寬 9 米。橋上建兩層佛殿一座，翹角飛檐、畫棟雕樑。此橋橫跨於深谷之上，兩端為絕壁。橋面至谷底深約 70 米。從下仰望，如空中樓閣，如彩虹凌空，氣勢不凡。



井陘橋樓上之佛殿



河北井陘橋樓殿

橋上建樓

這在全國古橋中也不多見。一般修建在多跨橋上，樓上多供奉神像。廣西三江程陽橋就是典型例子。此橋建於 1916 年。1974 年整修。這是一座五墩四孔雙伸臂式的石墩木樑橋。每個橋墩上各放圓木四層：下兩層每層 9 根，以木樁結為一體，各向墩外伸出 2 米；上兩層每層 4 根，亦用木樁鉚接，並橫跨於墩間河面上。這種作法，解決了跨度大、木樑短的難題。橋墩之上，各建壓於橋樑上的五層樓閣一座，使橋樑即使負荷過重，也能保持平衡。樓間以長廊相通。此橋結構科學，造型美觀，是中國古橋中的一件上乘之作。



程陽樓上的樓房

橋上建亭

中國的橋亭很多，尤多見於園林橋，這主要在增加其觀賞價值。江蘇揚州瘦西湖蓮花堤上的五亭橋，就是其中的傑出代表。此橋風格獨特。橋身由三種形式的 15 個券洞和 12 座橋墩組成。平面呈「工」字形。橋身上面建亭 5 座：中亭高大，為重檐攢尖頂；四角翼亭稍小，頂置寶珠。全橋色澤豔麗，形態美觀，歷來受人稱讚。此橋初建於清乾隆二十二年（1757 年），後經多次維修，至今保存尚好。

此外，橋頭亭子又常是餞別的地方，和離情別意關係密切。例如唐代歐陽詹赴京前於洛陽與友人道別，留下詩道：「天長地闊多崎路，身即飛蓬共水萍。匹馬將驅豈容易，弟兄親故滿離亭。」



蘇州寶帶橋橋亭



漫長的福建安平橋上建有五個亭子供人休憩

橋樑雕刻

橋樑雕刻多集中在橋欄、橋墩和拱券等部位。就雕刻的種類而言，有浮雕、圓雕和鏤雕。就雕刻的題材而言，有花草樹木、鳥獸蟲魚，也有人物和想像中的神獸，如犀牛、龍、獅等。

石雕中最早所用的形象是犀牛，據說那是源自秦朝蜀守李冰的石犀。《華陽國志》記：「李冰昔作石犀五頭，以壓水精，穿石犀渠於江南，命之曰犀牛里。後轉二頭在府中，一府市橋門，二頭沉之於淵。」

北京蘆溝橋、頤和園十七孔橋，河北趙州安濟橋、永通橋等，都以雕刻精美聞名天下。蘆溝橋的石獅是重要的雕刻藝術，據說很多石獅的身上又刻有一個或數個小獅子，故有歇後語云：「蘆溝橋的獅子——數不清」，這個傳說至今已有四五百年。

在趙州永通橋的橋身上，人們還雕有河神、吸水獸等圖像，表達了人們安瀾平波，祈求橋樑永固、通行無阻的美好願望。



潮州湘子橋上的著名銅牛



洛陽橋上的護衛雕像

名橋之最

中國是世界橋樑大國，各類橋樑遍佈。那些堅固結實、造型美觀、經久耐用的名橋，有如閃爍的群星，廣佈於中華大地。在北京，有天安門城樓前的外金水橋、城西南的蘆溝橋。在河北，有趙州的安濟橋、永通橋。在山西，有太原晉祠的魚沼飛梁。在湖北，有武漢長江大橋。在江蘇，有蘇州寶帶橋、南京長江大橋。在福建，有泉州洛陽橋、晉江安平橋。在廣西，有三江程陽橋。在四川，有都江堰安瀾橋、瀘定縣瀘定橋。在甘肅，有蘭州黃河大橋……多不勝數。

這些橋樑，都以它們所具有的科學價值、美學價值、歷史文獻價值而被載入史冊，彪炳千秋。



建於南宋的安平橋又稱五里橋

最美的群橋——外金水橋

一般的橋樑都是一座單橋，而橫臥在北京天安門城樓前外金水河上的外金水橋，由於是皇帝和王公大臣們進出皇宮的通道，所以有這由七座單橋組成的大型群橋。此橋建於明永樂十五至十九年（1417—1421年）。其造型之美，雕刻之精，全國少見。

外金水橋全部用漢白玉石砌成。中間的五座分別與天安門城樓下的五個門洞相通。中間一座橋面寬大，兩側欄板柱頭上刻有盤龍。這是皇帝進出皇宮的通道，稱為御路橋。兩側兩座略小，欄板柱頭上刻着荷花，是王公大臣進出皇宮的通道，稱作王公橋。另外兩座，一在太廟（今勞動人民文化宮）前，一在社稷壇（今中山公園）前，是皇帝祭祖和祭祀社稷神的通道。優美的外金水橋和天安門城樓、華表、石獅一起，已經成了中華人民共和國的標誌。



北京天安門外金水橋

最長的古橋——安平橋

安平橋俗稱「五里橋」，橫臥在福建省晉江市與南安市交界處的水面上。這是中國、也是世界上最長的一座漫水石樑橋，橋亭上的對聯還寫有「天下無橋長此橋」的詞句。

此橋初建於南宋紹興八年（1138年），歷時13年完成。那時，橋長2,500米，寬5米，有橋洞362孔。後經不斷維修和地理環境的變化，現橋長2,070米，有橋洞311個。因此橋太長，故在橋上建有五個橋亭以供人休憩，可見橋身之長。橋墩均用長條石砌成，淺水處為方形，深水處為兩頭尖形，一側水深一側水淺處為前尖後平形。橋面鋪着石板，兩側建有欄杆，現仍可通過行人和車馬。

安平橋本身的面貌改變不大，但橋下境況卻已非昔日，郭沫若在1963年便為此大有感慨，並賦詩：「五里橋成陸上橋，鄭藩舊邸跡全消。英雄氣魄垂千古，勞動精神漾九霄。」

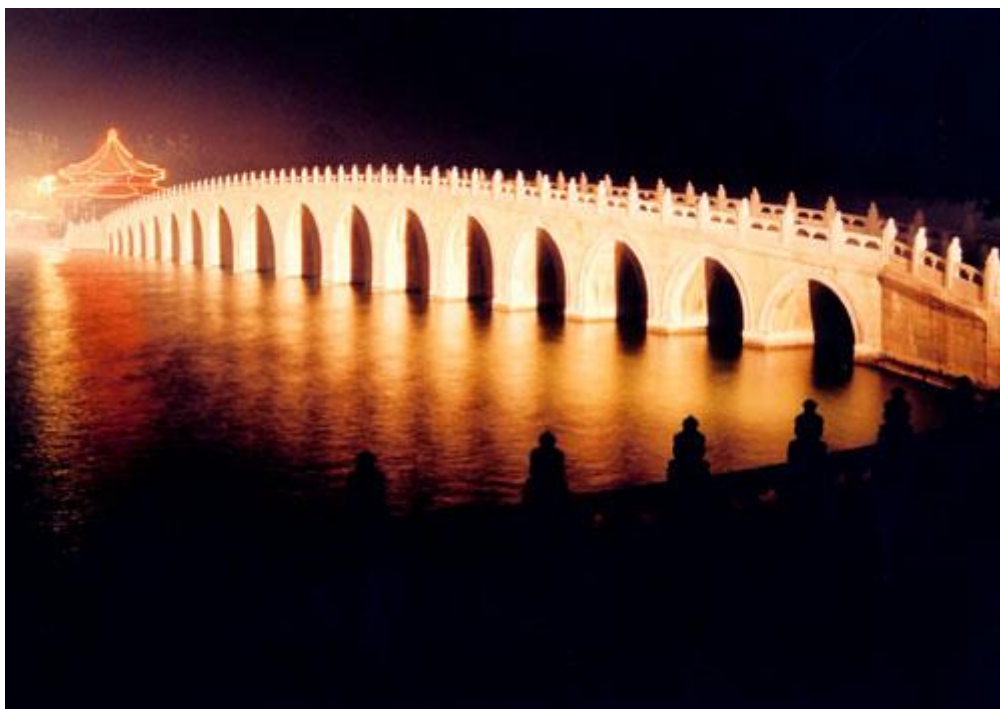


「天下無橋長此橋」——晉江安平橋

最大的園林橋——十七孔橋

園林橋當首推北京頤和園中的十七孔橋。該橋橫臥在昆明湖南湖島與東岸之間的水面上。這是一座造型美觀的聯拱大石橋。橋長 150 米，橋面寬 8 米。兩側安有漢白玉石欄板，有望柱 124 根，雕有石獅 544 隻，形態生動。最特別的是十七孔橋券洞的設置，以中間券洞最為高大，由此向兩側逐漸縮小；但從東端或西端分別向中間的券洞數去，橋洞的數目都是九個，那是由於古人認為「九」是最大的陽數，含有吉祥平安的意願。

此橋修建於清乾隆年間（1736—1795 年），建築優美。十七孔橋狀如初月，又有人把它喻為龜頸，跟橋西被喻為龜身的南湖島、橋東被喻為龜頭的廓如亭，連同廓如亭外的雕石座上的銅牛，分別構成了「犀牛望月」、「神龜臥波」的圖案，為頤和園的重要景點之一。



頤和園十七孔橋美景

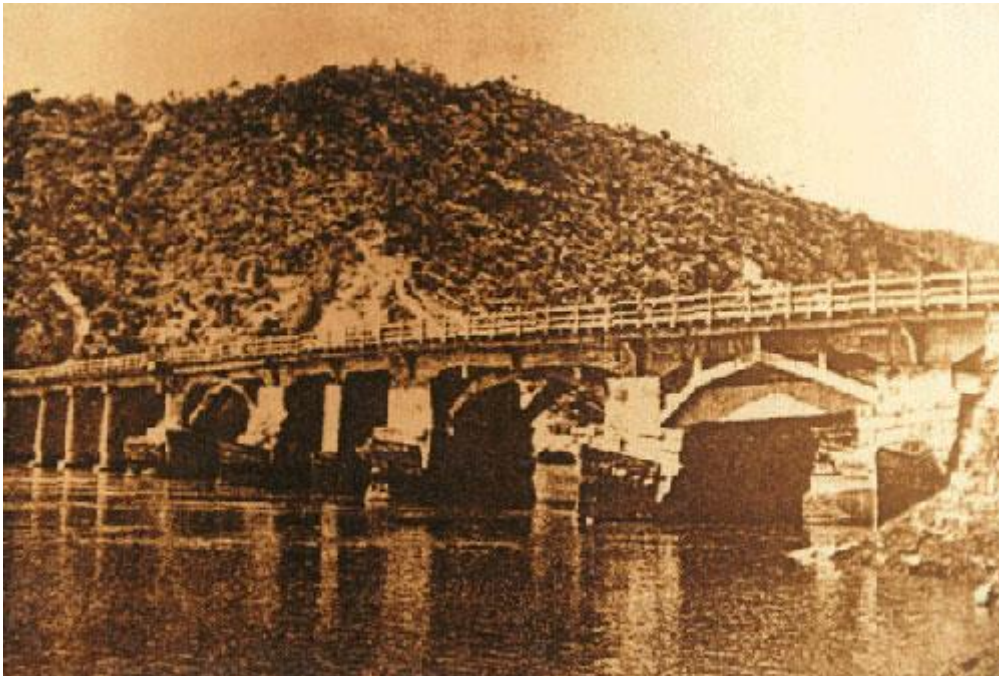


十七孔橋的洞孔設計獨特

構件最重的石橋——江東橋

構件最重的石橋要數福建省漳州市東 16 公里處的江東橋，又名「虎渡橋」。據明代人編纂的《虎渡橋記》中有此傳說：建橋前，曾有一老虎負子過江，期間不時歇，後來人們發現老虎歇處皆為石堆，於是人們便循着老虎這條路線上的歇息處，以石堆為基而建橋，並稱之為「虎渡橋」。這傳說雖未足信，卻替江東橋平添民間色彩。

江東橋初建於南宋紹興年間（1131—1162 年），本為浮橋。後重建成石墩石樑橋。橋墩上大下小，側面呈弧形，全中國少見。墩上石樑巨大，一般都在百噸以上。其中最大一根石樑，長 22 米，寬 1.7 米，厚 1.9 米，重達 200 餘噸，是全中國以至世界之最。1933 年大修後，現橋為石墩鋼筋混凝土公路橋，可容汽車通過。



福建龍海江東橋

最古的橋樑——趙州橋

最古的石橋是河北省趙州城南 2.5 公里處的安濟橋（即趙州橋，俗稱大石橋，與趙州永通橋並稱為姊妹橋。無論在結構技術或建築藝術上，它在世界橋樑史上都佔有崇高地位。

這是一座敞肩式單孔石拱橋。長 64.4 米。此橋初建於隋開皇十一至十九年（公元 591—599 年），至今已有 1,500 年。這是全中國，也是全世界現存修建時間最早、保存最好的一座石拱橋。

元人劉百熙在《安濟橋》中寫出了這橋的幽美古雅：「水在碧玉環中過，人在蒼龍背上行。」

安濟橋除了歷史悠久外，造型更是獨特。橋的主拱為拱腳距離較大的弧形坦拱，兩個拱肩上又分別建有兩個小拱。採用這種敞肩式（空腹式）拱，在全中國以至全世界都是首次，特點是能增加橋樑的穩固性，同時又擴大了橋的流水面積，減少洪水對橋樑的沖擊。在橋面兩側欄板和望柱上，則雕有竹節、花卉和龍獸圖案。全橋造型優美，構築科學，對中國橋樑建築影響很大。



趙州橋雕龍欄杆



安濟橋的一孔石拱

首座中國鐵路橋——錢塘江大橋

錢塘江大橋是首座中國人建造的鐵路橋，它橫跨在浙江省杭州市六和塔附近的錢塘江上，長 1,453 米。橋分兩層。下層為鐵路橋，單線通行。上層為公路橋，寬 6.1 米。正橋 15 墩，16 孔。此橋於 1934 年 8 月 8 日動工修建，歷時三年零一個月，1937 年完成。這是由中國人自己設計和施工建造的第一座雙層公路、鐵路兩用橋，這在當時有重要意義。由於錢塘江底沙層很厚，人稱「無底江」，因而被外國橋樑專家視為不可能建造橋樑。但中國的橋樑建築師派人下水摸清江底情況後，排除流沙，使橋墩牢牢地立於江中，最後令橋樑得以建成。而橋樑建設的主持者，正是當代著名橋樑學家茅以升（小知識）。

小知識

茅以升

中國現代橋樑奠基人茅以升（1896—1989 年），江蘇鎮江人。1916 年清華大學畢業後往美國深造，1921 年獲美國加里基理工學院工學博士學位。回國後歷任交通大學唐山學校教授、河海工科大學校長、北洋工程學院院長、鐵道科學研究院院長等。1933 年領導設計及修建錢塘江大橋。1959 年參與人民大會堂結構審查工作。著有《中國的古橋與新橋》、《錢塘江橋》、《茅以升文集》等。



杭州錢塘江大橋

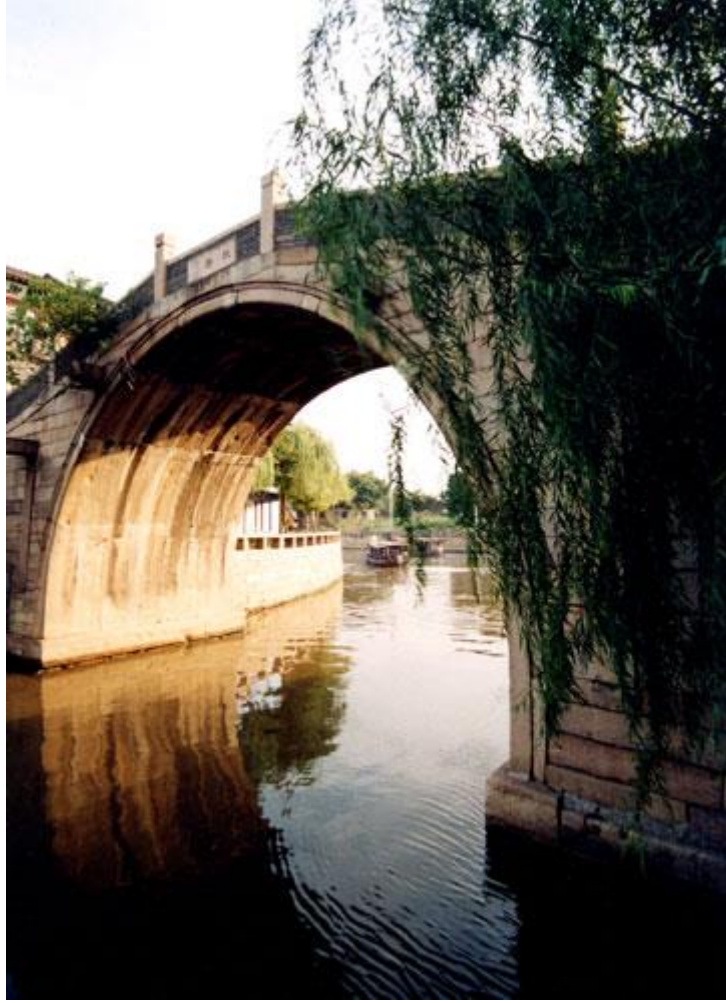
以詩聞名的古橋——蘇州楓橋

唐著名詩篇《楓橋夜泊》：「月落烏啼霜滿天，江楓漁火對愁眠。姑蘇城外寒山寺，夜半鐘聲到客船。」說的正是江蘇省蘇州市楓橋鎮古運河上的楓橋。在唐開元年間（公元 742—756 年），進士張繼曾到此地遊覽，夜間愁緒難眠，靜聽鐘聲，因而寫下這首著名詩篇。詩句鏗鏘有力，寫景繪聲繪色。隨着這首唐詩廣傳，楓橋也因此名聞天下。

蘇州楓橋是一座半圓形單孔石拱橋。此橋最晚在唐朝前期就有了。後經多次毀建。現在所見的橋樑重修於 1985 年。橋長 38.7 米，寬 3 米，高 7 米。雖然它在造型和結構上皆非突出，但藉着詩意卻也叫人迷醉。



楓橋給蘇州人民留下許多文化傳說



蘇州楓橋

以傳說聞名的古橋——西湖斷橋

《白蛇傳》的故事家喻戶曉，這個故事正是發生在浙江省杭州市西湖岸邊的斷橋。傳說，八仙之一的呂洞賓在這裡賣元宵（即湯丸），不慎將一個元宵掉入水中，被正在修練的白蛇（白娘子）搶在烏龜（法海）之前吃了，法力陡長。後來白娘子在青蛇（青兒）的幫助下，與在斷橋相遇的許仙結為夫妻，生活美好。但法海一直懷恨白娘子，屢使毒計，最後將她壓在雷峰塔下。隨着這則《白蛇傳》故事流傳，斷橋也就馳名天下了。

現實中的斷橋是一座堤障式單孔石拱橋。此橋最晚在唐代就有了，後經多次維修和重建，至今保存尚好。這裡是觀賞西湖風景的好地方，也是西湖重點景區之一。斷橋殘雪就是著名的西湖八景之一。



西湖斷橋夏荷處處



斷橋另一番冬景

小橋、流水、人家

「聚流東西南北水，紅杆三百九十橋。」唐代詩人白居易的詩句，繪聲繪色地描寫了水鎮橋鄉的美景。

在中國南方，特別是江蘇、浙江等省的水網地帶，無論城市或鄉村，河道縱橫，小橋密佈。人們的居室，或相連成街、成巷，或自成院落，獨門獨戶。房前屋後，或臨街，或面水。街旁路旁，綠樹成行。河邊池畔，垂柳依依。院子中芳草鮮花點綴，四季景色宜人。在水中，小船穿梭往來，水鳥游弋飛翔。老翁垂釣，童子撈蝦，村婦濯衣洗菜。恬靜、清麗、優雅的風景，成為不少詩人畫家筆下的一幅風景畫。



著名水鄉周莊

水鎮周莊

周莊鎮在江蘇省昆山市境內。鎮的四周有澄湖、白蚬湖、澱山湖和南湖，全鎮就像浮於水中，倍增詩意。鎮內有小河道道，古民居重重。岸邊，隨處可見狀似牛鼻、鯉魚、如意、怪獸的纜船石。河上，古橋縱橫，姿態各異。全鎮有元、明、清時期修建的石橋 14 座。雙橋、富安橋、貞豐橋、福洪橋等是它們的代表。

其中又以雙橋較為人注目。雙橋位於周莊鎮東北，一為石樑橋，一為石拱橋；橋面一橫一豎，橋洞一方一圓；兩橋聯袂，有如一把古鑰匙，故有「鑰匙橋」之稱。它是水鎮周莊的象徵。1984 年，著名畫家陳逸飛便以雙橋為題，創作了一幅《故鄉的回憶》的油畫，後來被美國某公司購下並作為禮物送給前中國領導人鄧小平，以雙橋象徵中、美兩國的友好關係。到 1985 年，這幅油畫更被印作聯合國的首日封，令周莊雙橋成為中國與國際間友好交往的象徵之門。

現在，建於北宋、擁有九百多年歷史的古鎮周莊，小橋流水依然，被人們稱為「中國第一水鄉」，更吸引了各地遊客，到來一賞她別致的風貌。



周莊著名的雙橋

橋都紹興

浙江省紹興市地處水鄉，河流密佈，橋樑縱橫，是全國著名的橋城。史書記載，早在 2,000 年前的越國時期，人們已在這裡建橋。後又不斷發展。清光緒二十九年（1903 年），全城有大小河流 29 條，總長度達 60 餘公里；有大小橋樑 229 座，分佈於房前屋後及街邊路旁。

自古以來，橋與人民的生活息息相關。紹興人不用汲水，可在河中洗菜洗衣。房前屋後流水不斷，花草樹木旺盛，令環境更美。街道與河道交錯，橋樑跨河連街，城區風貌獨特。人們取水飲，更富鄉土氣息。紹興附近的渡東橋，在明朝的《橋記》中有這樣記載：「渡東橋在東廓門外，第七洞為神仙水，烹茶清冽，釀家爭取之。」

由於城市發展，現在城內的橋樑已有所變化，雖然如此，橋樑數目依然不少。這裡有現存興修時間最早的城內石橋八字橋，有難得一見的古縉道橋，還有許許多多造型和構築均堪稱上品的石樑橋和石拱橋。因此，紹興又被譽為「古橋博物館」。



浙江紹興太平橋



紹興市水道縱橫

過橋習俗

橋樑作為人們生活中密不可分的一部分，常結合了民間的習俗，表達出人民對美好生活的嚮往及純真善良的願望。

往昔春節期間，北京人「走橋摸釘」——撫摸故宮大門上的銅門釘；南方人「過橋走百病」，意在消災祈福。

江蘇吳江水鎮同里有小河 15 條，小橋 49 座。其中，太平橋、吉利橋、長慶橋佈列成「品」字形。人們將它們視為「吉祥橋」。孩子滿月、青年人結婚、老年人滿 66 歲等，都要從三橋上走一遭。當地人說：「走過太平橋，一年四季身體好。走過吉利橋，生意興隆（官運亨通）步步高。走過長慶橋，青春長駐永不老。」

富陽縣龍門鎮有座太婆橋，橋東南有大樹，常年青綠，相傳三國時期，蜀國孫權年輕時攜妻子走過橋上，至今很多新婚夫妻婚禮後都要從橋上走過，以喻如孫權夫妻般恩愛。農村的民俗風情，於此可見一斑。



橋上走過了多少習俗

古橋詩境

中國古代橋樑，堅固優美，向來是人們筆下描寫、歌詠的景物。像河北趙州安濟橋，古今人們均稱頌不已。「車馬人千里，乾坤此一橋。良工玄絕代，巧構稱殊橋。」明代陸健在《古橋仙跡》一詩中這樣讚美它。「代久堤維固，年深砌不隳。」唐代崔恂在《石橋詠》詩中，又這樣稱頌。對於它的優美形態，清代祝萬祉在《過仙橋》中寫道：「百尺長虹橫水面，一彎新月出雲霄。」元代劉百熙在《安濟橋》一詩中，更寫出了它的動態美：「水從碧玉環中過，人在蒼龍背上行。」

中國古橋不僅自身很美，而且還和周圍的自然景觀融為一體，構成了一幅又一幅美不勝收的圖畫。元代詩人鮮于必仁，在《折桂令·蘆溝曉月》中，對蘆溝橋的景色作了這樣的描寫：「出都門鞭影搖紅，山色空濛，林景玲瓏。橋臨微波，車通遠道，欄依長空。起宿靄千里臥龍，掣流雲萬丈垂虹。踏杏疏鐘，似蟻行人，如步蟾宮。」



蘇州小橋流水人家

劉禹錫《烏衣巷》

朱雀橋邊野草花，
烏衣巷口夕陽斜。
舊時王謝堂前燕，
飛入尋常百姓家。

這是一首獨具風韻的街巷地名詩，也是中唐詩人劉禹錫傳誦千古的名作。詩中以秦淮河畔的歷史場景為描寫對象。秦淮河自東吳（三國時期，約公元 250 年）以來，一直是繁華的商業區和居住地，尤其歷代多有達官貴人住在秦淮河畔，如東吳孫權時的主要謀士王導和東晉謝安（王謝二家）。

詩中的「烏衣巷」便是在金陵（今南京）城南，東吳烏衣營駐地，故名。這裡曾是東吳、東晉王謝兩豪族居住地方。「朱雀橋」原是秦淮河上的浮橋，今已不存在。詩中對橋的假借十分生活化，藉以寫盡了時代的興衰。詩人以朱雀橋邊的野草、野花和軍營遺址烏衣巷口的一抹斜陽，構成了一幅荒涼冷落的圖景，點睛之筆是藉着燕子的眼睛，把讀者引進一個「風物依舊，人面全非」的場景——六朝時代的百萬戶已無處可尋，只剩尋常百姓家，這一筆使整個場景都活起來了，更勾起人們對六朝繁華的興嘆。



今日的南京秦淮河人家

卞之琳《斷章》（四行）

你站在橋上看風景，看風景的人在樓上看你。明月裝飾了你的窗子，你裝飾別人的夢。

卞之琳（1910—2000年）是中國文壇現代派詩歌重要代表人之一。其詩風受象徵派和現代派詩人如波特萊爾的影響，同時雜有唐代李商隱，和當代中國新月派風格的薰陶。這首以小詩形式寫於1935年的詩篇，收錄在卞之琳第二部詩集《魚目集》中。

此詩可有多種詮釋和聯想，當代著名詩人余光中就稱之為「一首耐人尋味的哲理詩」。詩中雖然只有短短35字，但利用場景轉移及觀點轉移的手法，卻使整首詩活潑起來。詩中站在橋上的「你」，和樓上看風景的「我」的形象，彼此融合互換在對方的窗口和夢中，表達了一種相對的、平衡的人生觀念。橋、明月、窗子和夢，都表達了風景以外含蓄的意蘊，令人再三回味。



皖南古村落古橋

本專題編著

顧問：羅哲文教授（1924年6月15日—2012年5月14日）

曾任國家文物局古建築專家組組長、中國文物學會會長、中國長城學會副主席、中國老年攝影家協會理事。

1940年考入當時唯一從事中國建築研究的學術團體中國營造學社，從著名建築學家梁思成、劉敦楨等學習並參加古建築的調查研究工作。1946—1950年，在清華大學與中國營造學社合辦之中國建築研究所及清華大學建築系任助理研究員和助理教學工作兼系秘書。1950年，調中央文化部文物局任業務秘書，長期從事全國古建築調查、保護與研究。歷任國家文物局副處長、文物檔案資料研究室主任、中國文物研究所所長。是中國人民政治協商會議全國委員會六、七、八屆委員，六屆全國政協文化組副組長。

主要著作有《長城》、《中國古塔》、《中國歷代皇帝陵墓》、《中國名樓》、《中國古代建築簡史》、《中國古典園林》等，發表詩詞上百首、攝影作品上千幅。

作者：劉文淵

1939年出生於四川省仁壽縣。1964年畢業於中國人民大學新聞系。歷任《人民中國》雜誌社記者，外文出版社編輯、編輯室副主任、主任，中國長城學會理事。對中國古代建築和民族傳統文化有較為系統的了解。參與《中國人名大詞典》的編纂工作。著有《長城的故事》（英、法、德文版），合著有《北京》、《世界奇蹟——長城》、《中國佛寺》、《中國名塔》、《中國名橋》等。

圖片提供：

丁虹、小兵、王行國、王歌鑾、平子、成冬冬、任海霞、李遠毅、陳靈、張金銑、張青、張晉寧、黃加法、賈國榮、楊佐桓、蒲莉、趙偉、羅哲文、文物出版社、中國新聞社、香港特區政府路政署（以上排名以筆畫序）

鳴謝：香港特區政府路政署