

27°黔地標

道光《永宁州志》所
载铁锁桥图。资料图片

桥瞰黔景

古桥遗韵
长虹卧波

天堑变通途的史诗

穿越典籍的贵州古桥

张文建 贵州日报天眼新闻记者 舒畅

贵州目前已知最早的桥，是宋代的普济桥和元代的巨济桥。宋以前，贵州桥梁未见于典籍。

明代驿道增多，桥梁随之发展，据明万历《贵州通志》记载，贵州布政司所属八府四州共有桥108座，贵州都指挥使司所属贵州卫、贵州前卫、威清卫等卫及普市、黄平两千户所共有桥87座。另据《遵义府志》载，遵义军民府属各县有桥116座。

清代桥梁发展迅速，据民国《贵州通志》记载，贵州全省有桥梁达1222座，但这仅是收入志书的桥梁数量，实际数字应不止于此。贵州的桥梁类型多样，以石桥最多，具有地方特色的有索桥、浮桥、木桥及花桥。

贵州石料丰富，石桥最为普遍。在石桥出现以前，民间常以“跳蹬”

过河，后来发展为石板桥。明、清两代，贵州建桥技术有较大发展，多修建石拱桥，大都采用圆弧拱结构，并逐步向多孔、大跨及空腹类型发展，以贵阳浮玉桥、遵义普济桥、镇远祝圣桥等为代表。

贵州的河流大多谷深水急，难以修建一股桥渡，于是就有了索桥。贵州的索桥有两种，一为铁索桥，一为藤（竹）索桥。较著名的铁索桥有北盘江铁索桥、重安江铁索桥、花江铁索桥等。贵州的藤（竹）索桥古代也较多，安顺、大定（今大方县）、兴义等府均有分布。

浮桥是渡船运用的发展，它是一种季节性的桥梁，山洪暴发季节一般不用，其余时间均可利用。贵州最早见于记载的浮桥为明永乐年间所建的七星桥，以铁索挽舟济渡。据郭子章

《黔记》记载，明万历年间北盘江上曾造有浮桥，每年8月架设，至次年3月终止，其余数月则撑船渡江。清代，榕江小东门、月口寨等处也曾建过浮桥，后来都逐渐被木桥、石桥所取代。

最原始的木桥为独木桥，即古书上所说的“架木为杠”，后来发展为大跨径的梁桥、叠梁桥及悬臂梁桥，较为著名的有七星关桥和盘江悬臂梁桥。

在贵州侗族村寨常见的花桥亦称风雨桥，是侗族地区独具民族风格的一种木桥，既作交通之用，又是行人小憩之所。桥上有亭阁、长廊，是桥与房屋、亭阁的完美结合。贵州的花桥以黎平地坪花桥为代表，该桥始建于清光绪八年（1882），较为壮观。



普济桥 资料图片

贵州现存文字记载最早桥梁

贵州日报天眼新闻记者 姜雨熙

遵义市红花岗区高桥街中坐落着一座古桥，叫普济桥（也叫高桥）。该桥始建于南宋嘉定年间，由播州安抚使杨粲所建，是贵州有史记载的最早桥梁，曾为川黔古驿道重要桥梁，因近有普济寺，桥因寺而得名普济桥。

据民国《贵州通志·金石志》记载，杨粲任播州安抚使期间，所肇修“郡之儒学及琳宫、梵刹、桥道，普济桥其一也”。至元代大德年间，杨氏十七世孙杨汉英重修。明嘉靖七年（1528）毁于山洪，嘉靖三十七年（1558）再建，《遵义府志》有记。明崇祯十四年（1641）由乡人复修。

普济桥为单孔弧形石拱桥，其结构简洁而稳固，利用拱形结构将桥面所受的压力有效传递到两岸的桥基，从而支撑桥身并跨越河流。桥长14米，宽6米，净跨7米，高5米，桥体虽历经数百年风雨和多次洪水冲击，现仍能保持

基本完好，足见其建造工艺之精良和结构之坚固，展现了古代工匠高超的拱桥建造技艺。1985年，普济桥被列为贵州省文物保护单位。

普济桥距今已有800余年的历史，川黔古驿道是古时重庆到贵州的必经之路，可算是最早的“渝黔高速”，商贸贩夫们往来匆匆，促进了商品流通和文化交流。数百年来为区域内商品流通和人文交流发挥了重要作用，是贵州古代交通发展的实物见证。该桥的建造体现了古代地方官为民造福的理念和“普济众生”的善意。古时，普济桥曾有“水弥弥，石齿齿，白飞霞”的描述，如今时过境迁，宽阔便捷的高速公路、高铁取代了驿道，一日千里取代了“慢时光”。

普济桥虽已不再承担主要的交通功能，但作为省级文物保护单位，它依然是遵义历史文化名城的一部分，向人们述说着贵州悠久的历史文

葛镜桥

茅以升赞誉为“西南桥梁之冠”

贵州日报天眼新闻记者 姜雨熙

说起贵州桥的历史，必提葛镜桥。

葛镜桥位于黔南州福泉市区东南2公里的麻哈江河段，有二墩、三孔，长约527米，宽8.5米，高30米。明万历年间，麻哈江为京滇古驿道必经之地，这里狂波怒涛，深不可测，舟渡往往覆没，交通经常受阻。平越郡（今福泉）人葛镜历经千辛万苦造桥便民，桥以人名。

葛镜造桥历时30余年，其间经历两次桥倒，但他未曾放弃，反倒修桥决心弥坚。他写下一首《自誓诗》言志：“巨石昨庆桥成兮，江流湍急桥复圯。持一片心盟白水，桥不成兮镜不死。”明万历四十六年（1618），大桥竣工，为确保大桥无恙，葛镜将其命名为太平桥。第二年，云贵总督张鹤鸣路经此地听闻此事，被葛镜矢志弥坚的精神所感动，认为太平桥不足以彰显葛镜的善举，将其冠名为葛镜桥，并特撰《葛镜桥碑记》立于桥头。

葛镜桥为石灰岩料相错砌成，其采

取的无铰拱结构、“鳞砌”形式，工艺精湛。虽已历经400多年，但在险不可言的绝壁临渊中稳如泰山，坚固如初。蕴含着古人造桥的智慧与力量，由于桥身和建桥的石块都形如豆腐，民间又称其为豆腐桥。

著名桥梁专家茅以升主编的《中国古桥技术史》一书中，葛镜桥被赞为“西南桥梁之冠”，与北方的赵州桥齐名。著名建筑学家梁思成同样对其给予了高度评价，他把葛镜桥列为中国三孔尖顶石桥典型代表。

葛镜桥的建成，方便了麻哈江两岸民众的交往，终结了麻哈江上摆渡艰难、经常船沉人亡的灾难历史，架起了当地群众对外交流经商的便捷通道。2006年，葛镜桥被列为第六批全国重点文物保护单位。

曾经的交通要道，如今已成为福泉市的一张文旅名片，葛镜桥吸引着不少游客前来观赏。

祝圣桥

“缅人骑象过桥来”的历史见证

贵州日报天眼新闻记者 陈江南

湄阳河潺潺流水之上，镇远古城祝圣桥连接山水、沟通往来，犹如一道飞虹，横跨数百年的沧桑。

这座始建于明万历年间的青石大桥，不仅是古城连接两岸的交通要道，更是湘黔黔古驿道上的重要枢纽。

“实际上，桥的基石凿于明洪武年间，中途历经波折，在万历年间才开始修桥，后来屡毁屡建8次，跨度达600多年。”镇远县文物管理局局长吴寿军介绍，祝圣桥原名湟溪桥，俗称老大桥，也称迎圣桥或状元桥，为庆祝清康熙寿诞而更名为祝圣桥。

古桥无言，却承载过无数动人历史瞬间。最鲜明的印记之一，当属100多年前，缅甸使者骑象北上，沿着湘黔黔古驿道，途经贵州入京朝觐。

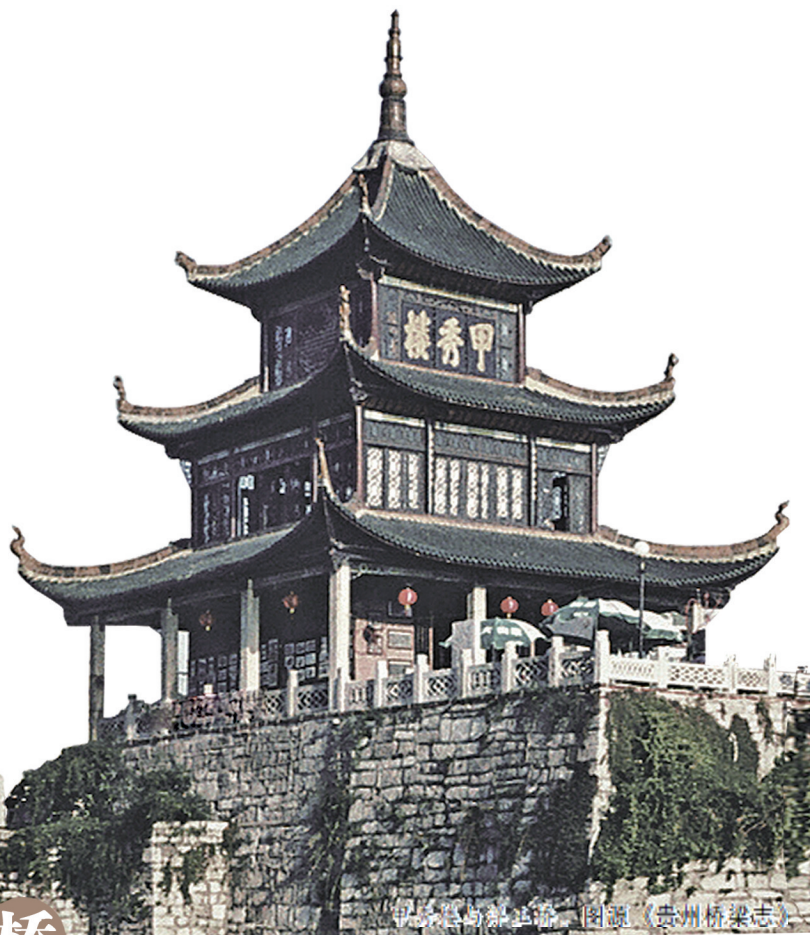
象蹄踏在青石板上笃笃作响，桥身承载着重压岿然不动；象身驮着异域珍奇，在涟漪光影中徐徐行进，桥下水流淙淙。这一历史画面，正

是以桥为链接，架起一条文化交流的纽带。

据悉，在祝圣桥修复100多年后。1878年，时任镇远知府汪炳璈要在桥上修建一座楼阁，旨在振兴贵州文风。魁星楼建成之际，汪炳璈题联祝词，其中一副便是“扫净五溪烟，汉使浮槎撑斗出；辟开重驿路，缅人骑象过桥来。”1934年，魁星楼毁于战火，1985年开始重建施工，以貌展现于世人眼前。

如今，祝圣桥桥面青石厚板历经无数脚步磨碾，光滑温润，融入镇远四周苍翠青山，与碧绿水相映成画；桥头矗立着“缅人骑象过桥来”的铜像，似与百年前的盛景交会融合；桥身则供观赏、人行两用，成为全国重点文物保护单位——镇远青龙洞古建筑群的重要组成部分。

对当地人而言，祝圣桥不仅仅是镇远地标，更是沉默而坚韧的历史见证。无论桥墩的青石在时光冲刷中多么温润，祝圣桥始终立于水波之上，铭记着桥上的每一次蹄印、每一声铃铃与每一步回望，是今人通向历史深处的渡口。



浮玉桥

“鳌矶浮玉”秀甲天下

林浩 贵州日报天眼新闻记者 舒畅

南明河上的浮玉桥，是贵阳市标志性建筑之一。康熙《贵州通志》记载：“浮玉桥，在府城南堤，所谓‘鳌矶浮玉’是也。”

明万历二十六年（1598），贵州巡抚江东之不惜捐赠千金筑堤建楼，不取“公帑”，不劳“军夫”，倾尽家财，在鳌矶石上建浮玉桥。又在长堤之中，以石块垒砌成一石台，台上建阁，取名为甲秀楼，希望贵州“科甲挺秀”“人文秀甲天下”。

据《贵州桥梁志》记载，浮玉桥曾名南堤，为纪念修建它的江东之，又被唤作江公堤。不过因为桥身为贵阳特有的白卵石，远远看过去，就像卧在水面的白龙，又好似玉带，因此又得名浮玉桥。整座桥将两岸风光与鳌矶石、甲秀楼、涵碧亭、牌坊串联起来，构成了一道美丽风景线。

浮玉桥工艺精湛、造型独特，桥面中线

不在一条直线上，从空中俯视呈微“S”形。桥孔大小不一，从北至南的桥孔，一个比一个大，南岸高阜最大的圆拱，颇有江南水乡单孔石桥的韵味，而且桥墩的形状与众不同。

南明桥与浮玉桥之间的河中，原有泥沙堆积的一片沙洲，名叫芳杜洲。雨过天晴时，桥孔日月之光闪烁，与沙洲相映成趣，名为“九眼照沙洲”，是贵阳一大风景名胜。到了民国时芳杜洲已不复存在，桥北因修路又填埋了两孔。原长100多米的浮玉桥，变成92米。

浮玉桥建成后，经历过无数次洪水冲击，依旧安然无恙。特别是1996年特大洪水期间，上游河滨公园桥被冲断，下游水口寺桥被冲垮，而它仍屹立江流中。古代工匠的智慧与技艺，在浮玉桥这里再次彰显。

北盘江铁索桥

贵州第一座铁索桥

贵州日报天眼新闻记者 赵珊珊

“北盘江波涛汹涌，两岸峭壁对峙，铁索桥36根铁链横跨江面，这座明代开始的‘滇黔锁钥’见证了西南400年来的历史变迁。”晴隆县文物管理所原所长陈亚林站在北盘江畔感慨。

明崇祯元年（1628），安普监军副使朱家民开始在北盘江上修建铁索桥，历时3年竣工。当时建成的铁桥由36根铁链组成，两端贯于岩石之中。桥面铁链24根平列，铺以木方，两侧各6根为栏杆。这是贵州省修建的第一座铁索桥，比同为铁索桥的泸定桥早70多年。

北盘江水流湍急，自成天险。在铁索桥建成前，行人只能依靠“盘江渡”过江，屡发“漂溺之患”。盘江铁索桥建成后极为壮观。桥面铺两重木板，两旁以铁链为栏。两岸各有石狮二座，铁链从狮口伸出成为护栏。东西两岸还建有两座石坊，分别题写“天堑云航”和“虹渡云霓”。

“然而该桥命运多舛。”陈亚林介绍，顺治十五年（1658），南明晋王李定国焚毁铁索

桥，随后该桥便不断被重修加固，至清朝康熙年间已五纪五修，此后形成“三年一小修，五年一大修”的惯例。

抗战时期，盘江铁索桥成为滇黔公路要冲。1941年6月8日，9架日机俯冲轰炸，桥身及桥基中弹全毁。经过休整复原，军民用了不到一年时间，在原址建成“二战钢桥”，继续承担抗战运输重任。

“盘江铁索桥不仅是交通要道，也是一处名胜，东岸摩崖石刻有‘桥横云汉’的印记。”陈亚林告诉记者，据《铁桥志书》记载，无数文人墨士“打卡”赞誉该桥，不同署名的题桥勒石、诗文、对联匾额作者多达200余人，包括董其昌、王铎等名家。



北盘江铁索桥。受访者供图

地坪风雨桥

失而复得的“国保”

林浩 贵州日报天眼新闻记者 舒畅

地坪风雨桥位于黔东南州黎平县城南54公里处，始建于清光绪九年（1883）。

据《贵州桥梁志》记载，地坪风雨桥为石墩木梁式桥，桥墩用青石砌成，桥为木质结构。桥廊连在梁的上面，桥廊长56米，桥面宽45米。桥廊上建有桥楼3座。

全桥结构不用一钉一铆，全用穿榫衔接。桥的下部由两排各为8根粗大的杉木穿榫连成一体。分两层呈天平状向两边悬挑，每层挑出约2米，上部两头又分两层，每层以4根合抱大小的古杉用榫连成一体，叠成桥梁架于墩岸之间。这座桥梁呈现了当地少数民族建筑的独特风貌。

流经地坪风雨桥下的河叫地坪河，自南江河而下，至广西来宾市高安乡入都柳江，全长约30公里，可通木帆船及放运木排。未通公路前，曾为县内东南部地区水运交通

咽喉要地。地坪风雨桥除了便于行人过往小憩之外，还是当地侗族群众欢歌娱乐的场所。2001年，地坪风雨桥被列为全国重点文物保护单位。

2004年7月，地坪镇遭遇大山洪，风雨桥被冲垮。经过一下午打捞，村民们共抢救起2根20米长的大梁、8根8米长的短木梁和38件构件，其余大部分构件被洪水卷到下游都柳江境内。之后几百名村民放下手里的农活，跋山涉水几十公里来到广西境内参加搬运。经过10多天时间，把打捞上来的28根大梁等111件构件，一根一根拉回村里。2007年6月，地坪风雨桥重新建成。

侗族大歌里面有一句歌词是“地坪花桥传万代”，失而复得的地坪风雨桥，更让当地村民倍加珍惜和用心呵护。



地坪风雨桥。图源《贵州桥梁志》

本版责编：黄蔚 陈曦 姚曼 赵怡 版式设计：侯刚 张睿

刊头题字：岑彪 中国书法家协会职业道德与行业建设委员会委员、贵州省书法家协会副主席。