



“北有赵州桥，南有洛阳桥。”位于中国福建省泉州市东郊的洛阳桥，履长波，跨江海，势若飞虹，作为中国第一座跨江接海的重要桥梁，历史可追溯至北宋时期，与泉州城的兴起一脉相承，可谓是泉州海上贸易发展、经济繁荣的活化石与见证者。洛阳桥自建成以来，以其独特的建筑风格和深远的历史文化内涵闻名于世，成为中国桥梁建筑史上的经典之作，与北京卢沟桥、河北赵州桥、广东广济桥并称“四大古代名桥”。

驾车从泉州城出发，从册山岭立交桥拐上了快速路，不久就驶出了路两边的丘陵地带，到了东郊约十公里处碧波荡漾的洛阳江畔。洛阳江不在洛阳，正如晋江也不在山西一样。而这两条江汇入大海的泉州湾上，横卧着闻名中外的古建筑洛阳桥。远远望去，水面上一条直线白得发亮，在水流穿行的地方，露出一孔孔桥洞，白线的两端，一头是郁郁苍苍的老榕树，指示着河岸开始的地方，另一头则是宽阔的海面，连上了泉州湾。洛阳桥址位于江海汇合处，潮起潮落了几百年，它依然静静地躺在潮水里聆听着光阴的故事，默默地守护着往来过客的平安。

“洛阳之桥天下奇，飞虹千丈横江垂。”微风轻拂，洛阳桥上放眼望去，江景和城市景色尽收眼底，令人心旷神怡。桥的北头，一尊十多米高的雕像昂首注视着江面，这是当年主持建造洛阳桥的泉州郡守蔡襄石像。蔡襄是福建仙游的客家人，进士出身，与苏轼、黄庭坚、米芾齐名的书法“宋四家”。时光回到宋皇祐五年(1053年)，那时的泉州通商日益繁荣，一头是浩瀚南洋，一头是纵深内陆，泉州港内帆樯林立百舸争流，中外商贾熙来攘往，而东北交通要冲洛阳江入海口处的万安渡口，风高浪急，往往“水阔五里，波涛滚滚”，《泉州府志》曾这样记载：“万安桥未建(之时)，旧设渡口渡人，每岁遇飓风大作，沉舟而死者无数。”况洛阳江入海口地处北上福州、转运汴梁的交通要道，若不取水路北上，则必须由泉州城北上群山，经仙游抵达福州，路途坎坷。时任泉州郡守的蔡襄主持开建跨海石桥，倔强不服输的泉州人迎难而上，历时近七年，于嘉祐四年(公元1059年)建成，并命名为“洛阳桥”，因建在万安渡口，亦称“万安桥”。

走在洛阳桥上心中会有一种无形的敬畏，真切地感受到它给予你脚踏实地的安全感。通体由巨大花岗岩石砌筑的洛阳



远眺洛阳桥

# 万安澜 洛阳桥

图/文 白英

桥，结构坚固，现存桥长约731米，依托桥中部一名为“中州”的自然小岛而建。桥两侧安装的栏杆、俊俏望柱及桥上设置的各种形制石塔、护桥石将军、庙宇亭阁与石刻雕塑依旧保持着原样，让人感觉到时光仿佛在此停滞。

站在桥上向下看去，一个个桥墩全用长条石交错垒砌，呈中间宽厚两头尖尖的船形，整座大桥就像是架设在40多艘船体上的浮桥。这些桥墩不仅造型美观，而且作用巨大，这是因为船形的桥墩最大限度地减缓了江水、海潮、风浪对大桥的冲击，即使风雨如磐，依然稳如泰山，不会像无数次被冲散的浮桥那般因摇摆不定而毁于一旦。当初，在这“水阔五里，深不可址”的入海口打桩立墩很是不易，工匠们需先用船运来无数的石块，抛入水中，在水底形成了一座长500米、宽25米的堤坝，然后才得以在堤坝上打下了船形桥墩的基础。这一被称为“筏形基础”的施工工艺，一直到了19世纪，才日渐成熟，被广泛应用于世界各地的桥梁工地。

桥墩建在抛石随机堆成的水下堤坝上，不经垒砌加固的石块呈松散状。怎么办？聪明的工匠想到了牡蛎。牡蛎

繁殖能力强，且无孔不入，硬壳下的软体会分泌大量的胶质物，将自己紧紧地黏附在礁石上，并成片地抱团生长，互相胶结在一起，铲都铲不掉。工匠们利用牡蛎的这种特性，发明了“种蛎固基”法。明王慎中《重修泉州府万安桥碑记》记载：“盖蛎附址石，则涂泥聚，而石得相胶蟠以固。”洛阳桥基历时千年而不垮、不散，牡蛎功劳不小。

洛阳桥的桥面皆由条石梁板铺就，每一块的重量都在10吨左右，在没有现代起重设备的宋代，工匠们是如何将梁板搭上桥墩的？“激浪以涨舟，悬机以弦牵”。修筑桥梁的工匠们又从潮涨潮落中受到启发，采用了“浮运架梁”法。涨潮时，工匠们先将装载了巨石的船开到桥墩之间，退潮时，再使用牵引的绳索等工具，将梁板放置于桥墩之上，洛阳桥上的几百块石板和上万块石料，都是采用这种方法架上去的。

走过洛阳桥的人，无不赞叹古人的智慧，“筏形基础”“种蛎固基”“浮运架梁”等先进建桥技术的运用使洛阳桥的建筑艺术更是博大精深，因而被美誉为“海内第一桥”。单凭每天迎接海潮冲刷连续一千年的技术含量，洛阳桥被著名桥梁专家茅以升称为“中国古桥状元”——难度系数第一。



桥栏俊观



桥上古碑



船形桥墩