



# 千古悠悠澧河水 石桥卧波通南北

□本报记者 燕亚男

在叶县龙泉乡龙泉村村北澧河之上，有一座饱经风霜的桥——翠花桥。它一头连着龙泉村，一头连着权印村，虽然没有长虹卧波的雄姿，也没有小桥流水的妩媚，却亲历了河两岸沧海桑田的兴衰巨变。



翠花桥前的龙头 本报记者 燕亚男 摄

## 曾是出行要道

3月26日上午，沿着叶县O13乡道，记者驱车前往龙泉村村北的翠花桥，田野里油菜花开得正艳，与绿油油的麦苗构成一幅春日美景图。

桥上过往行人不断，河岸边有放羊的，有带着孩子玩耍的，有洗菜的，也有在桥上拍照打卡的。河北岸不时传来歌声、戏声和欢笑声，煞是热闹。

今年83岁的权印村村民李自生背着手慢悠悠地走在翠花桥上，5块石板并排铺就的桥面在岁月的侵蚀下，显得高低不平。石板与石板间以铁钉固定，其中第三块、第四块石板中间那深邃绵长的车辙印，就像一道古老的弦，弹奏着静穆沧桑的岁月之歌。

“石板中间的沟壑是过路牛车留下的车辙印。每当河水上涨、石桥被淹，村民们都会到桥东边500米开外坐船过河。”李自生回忆说，小时候

他经常在石桥附近玩耍，那时河水清澈见底，一到夏天，忙完农活的村民们都会聚在石桥两岸，在这里洗去一天的疲惫。大家最开心的就是在河里捡到“吉钱”，因为无论谁家嫁娶，途经石桥时，都会往桥下撒银元或铜钱。

曾任叶县文化局局长的李元芝说：“以前这座桥是古代柏国及豫南数县去往中原的主要通道。”由于是古道上连接河两岸唯一的石桥，村人与外界交往接触，除了渡船就是依赖这座石桥。可以想象古时候赶着牛车的商贾、载着粮草的农人、牵牛放羊的牧童走在石桥上的景象。

上世纪80年代以前，翠花桥都是南北两岸居民往来的必经之处。1981年，该桥西侧约150米处架起了一座钢筋混凝土桥梁，这座桥才慢慢淡出大家的生活。

## 多次修缮更名

当地不少村民称翠花桥为“澧河石桥”“龙泉寺桥”。因翠花桥建在澧河上，且古时澧河南岸有一眼泉井与河水相通，因泉建寺，寺因泉名，桥因寺名。如今，在翠花桥西南角，龙泉寺依然存在。

李元芝说：“翠花桥在历史上曾数次更名，古时候也叫善桥，传说中的桥名还有吕桥、董桥等。”

相传，古时候桥北岸的吕家和桥南岸的董家出资对石桥进行大面积修缮，过往行商和当地村民交口称赞。后来双方因桥名闹起了纠纷，吕家称之吕桥，董家称之董桥，官府多次出面调解，双方各不相让。至公元1264年郭岩继任叶县知县后，亲到现场倾听两家叙述，并走访石桥附近乡邻，被吕、董两家的善举感动，挥笔书曰：“为民涉水之便，不管吕家、董家，都乃行善也，此为‘善桥’，明汝功德，留传后世。”吕、董两姓皆大欢喜，这座桥自此更名为善桥。清同治《叶县志》称郭岩明敏有断、

仁爱无私、政绩可观。他巧断桥名的官司在民间广为流传。再后来，叶县知县廖思芳平叛有功，升任镇江知府，阳春三月路过此桥，春风得意的他见两岸桃花粉嫩，杨柳依依，景色醉人，兴致大发，遂以“翠花桥”名之，一直沿用至今。

新中国成立后，当地政府编修的“叶县政区图”，将龙泉澧河石桥正式载名为“翠花桥”。

“翠花桥早期是渡口，现在还能看到东边遗留的三个古道道口，呈漏斗形。历史上这座桥曾经过多次修缮。”李元芝说，史料记载翠花桥始建于明代，但他曾在桥上看到3块蝴蝶形状的腰铁构件，根据工艺推算，这座桥应是宋、金时期建造的。不过，后来修葺石桥时，带有蝶形腰铁构件的石条被埋在了下面，无法看到了。

李自生说：“上世纪70年代发大水，桥两岸的寨墙都被冲毁了，翠花桥整体还算完好，只有个别桥面断裂。”

修好后的翠花桥又多次

经历特大洪水，上游冲积下来的泥沙淤塞了石桥桥孔，桥面严重毁损，桥墩下沉，翠花桥一度被埋没于河床下。

翠花桥最近一次修缮是在2013年，岸边石碑上有县政府修桥时镌刻的碑文：“龙泉澧河石桥位于龙泉村北，始建于明代，又称翠花桥、善桥、龙泉寺桥，为省级文物保护单位，因年久失修，桥墩、桥板、木质桩基受损严重，2013年，叶县人民政府筹资180万元，由南阳古代建筑保护研究所设计、河南龙源古建园林公司施工，修复桥身33孔及其雁翅、海堤石等，增设了水墙……”

修桥时，文物部门工作人员考查发现，桥面的个别石板下面也有很深的沟槽，说明这些石板当年正面碾轧沟槽太深，已经影响车辆行驶，维修时把它翻过来继续使用。这是古代翻修石桥常用的方法之一，有力地证明了翠花桥存在的年代相当久远，也是对该桥历史上多次进行修缮的翔实印证。

## 技艺独具匠心

据了解，翠花桥是一座漫水桥，为柳木桩基，青石板结构，两侧无桥栏，现存桥身全长64.75米，宽3.17米，高1.25米，31孔，每孔由5块数吨重的石条铺就。

桥面及引桥面由175块条状青石板组成，每块石板长1.3米。石板之间以铁钉固定，石板与桥墩之间由铁条连接，中间马车碾轧的地方铺着两块淡黄色的花岗岩石条，质地坚硬，极为耐轧，桥面上3个雄健的龙头形状各不相同。

“翠花桥建造风格别致，与一般石桥不同。它的桥墩

分上下两部分，上部是两层条石，下部是碗口粗的柳木桩。在柳木桩上形成了一个纵向整体的石板桥墩，每块石板下有数根粗柳木桩夯楔在河床中，河水在木桩间畅流无阻。柳木桩呈梅花状分布，且略低于河底，石桥置放在柳木桩上。原来翠花桥的每个桥墩都雕刻有精美龙头，探出桥身，逆水排列，这一巧妙设计，除了增加桥的美感，还可以起到分水的作用。”李元芝说。

为什么采取这种建造方法？李元芝表示，因为河床均为沙石，根据力学原理，在洪

水暴发时，桥墩周围会形成漩涡，像大浪淘沙一样向下翻，沙、石被水挖空淘走，若用其他材质桥墩会发生倾斜，桥面会因受力不均而垮塌。建造者利用柳木在水中长久不朽的特性，将柳木桩楔在桥两侧数米远，以防泥沙流失，增加了桥墩的稳定性。多个柳木桩支撑着下层石板，放在柳木桩上的桥墩和桥面之间又用铁条纵横捆连，浑然天成。

如今，翠花桥已成为黄河以南历史最久的石板桥之一，2019年被列入全国重点文物保护单位。



翠花桥风景如画 本报记者 禹舸 摄