

## A 跨越马栏河的桥不断增多

大连市最长的河流——马栏河，发源于市中心区西部边缘的大连与旅顺分界岭——鞍子岭，河源高度328米，流经鞍子岭沟口、南岔沟沟口、岔鞍村、五岔营子、王家屯、韩家屯、棠梨沟、柳树沟沟口、金家沟沟口、张家村、湾家村、马栏村、富国街，于星海湾流入黄海，全长约22千米。作为20世纪“引碧入连”二期工程完成之前、近百年间大连城市的母亲河，马栏河不仅是独流入海的“大连十条主要河流之一”，而且有数千载的人文积淀历史、数亿万年的厚重地质文化底蕴。

伴随着大连市城乡经济的发展，跨越马栏河的桥不断增多。《甘井子区历史文化概览》一书记载：“马栏河上建有跨河桥11座。”近两年，笔者曾于春、夏、秋三季对鞍子岭至星海湾的马栏河源头到入海口的全程徒步实地考察、统计，可以肯定，不包括没有桥墩的五岔营桥东的滄澜山桥和湾家市场桥等小跨度(10余米)的便桥和简易桥，跨越马栏河的桥，已逾30座。其中红凌路桥以西的16桥属于马栏河上、中游的跨河桥，除五岔营子桥之外，都是从20世纪90年代开始建设的。

## B 架桥之前，马栏河雨季曾拦住去路

20世纪90年代之前，马栏河上、中游只有两座跨河桥，即五岔营子桥(今存)和友谊桥(今已不存)。马栏河上、中游从20世纪90年代始建的南岔沟桥(马栏河上游第一桥：两孔，拓水泥罩面石墩，2007年10月19日竣工，桥长50多米)、对面沟桥(马栏河上游第二桥：两孔，石墩，1991年建立，桥长约50米)等十多座跨河桥的地方，原来都无桥，人们只能踩着石头或脱下鞋子，涉水过河。雨季，洪水翻滚，河水没腰，有时甚至无法过河。

好在马栏河是成熟的山地河流，洪水时间不会太长，顶多一到两个小时，就能涉水过河了。但旅顺中路上替代跨河桥的石灰石泊水路面，由于车辆碾轧，水流冲击，年久失修，常常损坏严重，走在上面，看不清水下路况，深一脚浅一脚，潜在危险很大，以至于直到20世纪80年代末，送丧车辆即使在路面无水时，经过魏台子桥、湾家村桥、棠梨东桥、棠梨桥等马栏河路段时，还要喊告亡灵：“过河了，小心喽。”

如今，马栏河所有石灰石泊水路面上都建立了跨河桥，人们行走在旅顺中路上，再也不用担心雨中无桥过河的危險了。



马栏河下游的桥。图/曾才芬

# 马栏河上那些桥

马栏河是大连市最长的河流。随着大连市经济实力的不断增强，跨越马栏河的桥不断增多，目前已逾30座。它们是大连百余年来城市发展的历史见证，具有丰富的城市历史文化内涵。



马栏河入海口处最具代表性的桥梁是挑月桥。

图/李传帮

## D 最具代表性的是挑月桥

马栏河下游河面上，从中山路起，由西向东的跨河桥梁，主要有高尔基路桥胜星桥等十多座。

马栏河的走向基本上是由西向东，只有两处因地势造就的不长的河道是由北向南。一处位于湾家村东马栏广场西，长约里许；一处位于胜星桥至马栏河流入黄海的人海口处。后者长约两倍于前者，河岸两侧是马栏河流域最繁华地段。高耸的华丽建筑相连，高级住宅楼和品牌店铺林立，河水欢歌奔向浩瀚的大海。这个近二三十年开发的地区，后来居上，人流大、车辆多，因而河面上的桥梁密度位居整个马栏河之首。桥长87.25米、宽15.10米的星海湾桥(星海广场东桥)等近十座跨河桥都是20世纪90年代后建造的。

马栏河入海口处最具代表性的桥梁是挑月桥(星海湾1号桥)。它位于星海湾广场东南角，是所有横跨马栏河的桥

面最长最宏伟的大桥。

挑月桥由索塔、箱梁、缆索、锚碇等构件组成。气势雄伟的81米高的索塔像倚天长剑，由两根长92米、重11吨的背索拽住。箱梁即桥面由42根直吊索和38根斜吊索拉起。这80根吊索与5根主索连接，主索与索塔连接，靠一个支撑点通过网状悬索托起整座桥身，实现大跨度无桥墩的效果，桥梁的结构受力比传统桥梁更加合理，避免了海水对桥梁的承重结构直接产生冲击和侵蚀，保持了马栏河河面的完整无损，体现出维护大连城市曾经的母亲河——马栏河尊严的建设理念。

挑月桥位于马栏河入海口，地质情况差，在此处建桥是一个设计难题。特别是入海口处的海潮落差达3米，遇到大风时，海浪能抬高4~5米，水没岸坝的情况经常发生，采用传统的梁柱式结构，要抵御风浪，桥墩的体积势必非常

## C 下游的桥质量高数量多

马栏河下游的跨河桥(包括铁路桥)数量略多于上、中游的跨河桥数量。从城市历史文化的视野上看，因马栏河下游处于城市中心区域位置，故马栏河上建筑质量高的桥梁集中在这一河段，择要简述如下。

马栏河桥：大连市历史最悠久的跨河桥梁，堪称马栏河的老子。位于沙河口区的中山路西段，在大连市通往旅顺的咽喉要道上。初为木桥，名太白桥，俄国旅大租地初期于1899年建造，与露西亚桥(民间俗称俄国街木桥，今址胜利桥)青泥洼桥(常盘桥，今已不存)并称为大连市最初的三座桥。1945年11月8日大连市政府成立后，开始进行市政设施的维护修缮，于1946年修缮年久失修的马栏河桥和被定为国防路的中山路西段(马栏河桥至河口村)，这对当时大连地区的国防建设起到重要作用。1997年，市桥梁管理所组织力量改建马栏河桥，把旧有的圯工结构的桥头堡和栏杆凿除，并在新、旧桥梁之间安装沉降缝。至此，马栏河桥的面貌焕然一新，成为大连市中心区交通枢纽，途经马栏河桥公交车站的公交车现有6路、22路、28路、406路、410路、503路、542路。

西安路桥：坐落在大连市西部西安路马栏河上。1996年3月，西安路拓宽工程开工，6月全线完工。其中北起马栏河上的西安路桥(202有轨电车桥)，南至星海一站路段全长2.3千米(马栏河上的西安路桥至富国街路段长1.1千米，富国街至星海一站路段长1.2千米)。

五一路桥：日本侵占大连后，于1907年开始修建城区道路和桥梁。1922年建成中山路至沙河口净水厂段道路，1925年在东起中山路、西达旅顺南路、总长7.8千米的五一路上建成横跨马栏河的水道桥——今五一桥，是市内南通往沙河口工业区的必经之路。

西南路桥：跨越马栏河的西南路桥长51米，宽16米，共3跨；1991年5月11日竣工。现在的西南路桥架构是2001年8月扩建后的面貌。

大；再考虑到桥梁的河面跨度大，因此工程设计方案必须独特而实用。设计者张哲教授和大连理工大学土木建筑设计研究院，根据要求，最终决定从实际出发，建设国内和世界罕见的斜拉自锚式索网悬索桥，这是一种全新的设计方案。

马栏河入海口处的挑月桥，既像一张大渔网，面向大海撒开，又像一艘扬帆起航的船，驶向横贯于前方的跨海大桥(星海湾大桥)，形成“一桥飞跨东西”的壮观景象，为滨城大连增添了一道亮丽的风景。它不仅成为最具标志性的马栏河桥梁，而且大大缩短了从滨海路到星海湾的距离，为游客、市民游览大连南部海滨风景提供了方便的捷径。

文据《大连城市历史文化研究2018第2辑 作者刘功成》