观察

# 帆影待归

本报记者 王晓领 文并摄




辽河，这条横亘东北南部的母亲河，曾孕育出一方独特的水运文明，又在漫长沉寂里，蕴藏世代相传的水脉记忆。

如今，随着《辽宁省“十五五”综合交通运输发展规划》落地，大辽河、浑河、太子河复航议题走进公众视野。沉睡的古航道，不只承载物流的期待，更牵动着一条大河的文化回响。

东辽河流域示意图。

## 文化纽带

辽河源远流长、水运文明的印记，早早刻进了东北的历史长卷。

“真正意义上的辽河水运，发轫于战国中后期，汉魏之际初具规模，到明初已经相当发达。”鞍山师范学院教授张士尊为记者梳理起这条水脉的往事。《三国志·吴志》记载，公元233年，东吴孙权派出使团渡海北上册封公孙渊。船队从东海驶入渤海，再沿着辽河逆流而上，直达襄平，也就是今天的辽阳。一场跨江海的远行，足以证明，早在汉魏，辽河已是南北互通的重要通道。到了明初，粮食、布帛从山东走水路运抵牛庄码头，再转运辽阳、沈阳、开原、广宁。这条河道，既是守护辽东边防的水上生命线，也是中原文化一路向北、浸润东北的长河。

清中后期，大批关内移民接踵北上，东北腹地逐步开垦，辽河水运迎来全盛时代。张士尊介绍，道光年间，浑河、太子河、巨流河上船来船往，热闹不息，官府顺势设立河运税关，每年税收丰厚，河上舟楫之盛，由此可见。及至光绪年间，沿河码头一路向北延伸，直达通江子、郑家屯。近代城外文献记载：通江子到营口800余里河道，常年往来船只7000余艘，舳舻相连，帆影遮河，是当年辽河最鲜活的风景。

辽宁省档案馆档案编研与工业文化研究部副部长巩瑛璐说，营口开埠之后，辽河沿岸码头连成一线。大豆、豆饼、高粱、烧酒顺着河水南下出海；关内与江南的布匹百货，又逆水而上，深入东北腹地。河道两岸，商号、粮栈、修船作坊依水而生。一座座因水运兴起的集镇，在辽河两岸次第生长，独属于大河之畔的市井文化，就此铺开。

在张士尊眼中，这条水道打破了地域壁垒，渔猎、农耕、游牧文明借着往来舟船相遇相融。

**辽河干流各主要支流情况表**

| 支流名称 | 面积（平方公里） | 河长（公里） |
|---|---|---|
| 招苏台河 | 4583 | 212 |
| 清河 | 4846 | 171 |
| 柴河 | 1501 | 143 |
| 凡河 | 1000 | 108 |
| 秀水河 | 3002 | 184 |
| 养息牧河 | 1861 | 107 |
| 柳河 | 5791 | 245 |
| 浑河 | 11481 | 415 |
| 太子河 | 13883 | 413 |
| 绕阳河 | 10438 | 290 |

图表来源：《辽宁省志》（1986-2005）
制表 董昌秋

辽河，就是一条不停流动、承载交融的文化纽带。

## 三河分合

如今不少人眼里，辽河、浑河、太子河是三条彼此独立的河流。可在漫长岁月里，它们原本同属一脉，是休戚与共的水系整体。

巩琢璐从馆藏档案里梳理出一个关键年份：1958年。这一年成了这条水脉命运的分界点。当年，为疏通洪水、改善排涝，同时减轻营口港泥沙淤积的压力，辽宁在盘山与台安交界的六间房修建堤防，截断了外辽河。至此，辽河干流改道，顺着双台子河从盘锦奔入渤海；浑河、太子河在三岔河汇流之后，沿着大辽河单独流向营口。三水共赴渤海的旧格局，就此被改写。

想要看懂这场变迁，三岔河是一把钥匙。据张士尊考证，明清时这里是辽东水陆要道，数条河水在此交汇，浮桥横亘、舟渡不绝，古称“辽河渡”。三岔河往下通向营口的水道，就是古时辽河的入海通道。分水之前，浑河、太子河好比辽河的支脉；分水之后，三条河便成了各自入海的“兄弟河”。

水系分家，也加速了水运文明的退场。上游大伙房、汤河等水库相继落成，河水被拦蓄调控，又没有配套通航设施，浑河、太子河水量再也撑不起大船通行。河道改道之后水流动力减弱，泥沙不断淤积，航道日渐变浅。再加上近代铁路兴起，陆路运输慢慢接过水运的担子；战乱年代航道疏浚搁置，部分河段直接禁航，沿河码头渐渐冷清。伴着帆影而生的市井烟火、船帮旧事、渡口风俗，一点点消散在时光里。辽河水运的衰落，并非单一原因所致，是水系格局重塑、水利工程调整、交通方式迭代、时代动荡等多重因素层层叠加的结果。

## 水脉重逢

千帆沉寂多年之后，辽河复航的话题再次走进大众视野，也唤起人们对这条古老水道的绵长情思。

**词条**

**辽河航道**

辽河发源于河北省七老图山脉的光头山，地跨河北、内蒙古、吉林、辽宁四省区。其上游为老哈河和西拉木伦河，汇流后称西辽河，在辽宁省福德店与发源于吉林省萨哈岭的东辽河相汇后，始称辽河。

辽河流至台安县与盘锦市交界处六间房附近分为东西两股流入渤海。东股即辽河主干，又称大辽河，经营口市入海；西股即双台子河，经盘锦市入海。河段全长1345公里，辽宁省境内里程557公里，流经铁岭、沈阳、鞍山、盘锦、营口等地。

前不久，辽宁省交通运输厅在沈阳召开内河航道与港口布局专家咨询会，院士、专家联合多省交通部门，一同谋划内河航道的未来。《辽宁省“十五五”综合交通运输发展规划》清晰提出：推进辽河与浑太水系复航，先期启动大辽河、浑河、太子河相关工程，同时发展浑河沈阳城区旅游航运。

在文化视角下，复航，绝不只是重新打通一条货运水路。张士尊认为，内河航运本身就牵着一整条流域的文脉。一旦河道再次通航，散落在两岸的古码头、老集镇、水运遗迹，就能借着这条水线串珠成链。田庄台、马莲沟、牛庄、营口天后宫……这些藏着水运往事的地方，将不再是孤立的文化点位。那些曾经跟着帆樯往来流转的民俗、商贸旧事、南北交融的印记，也会拥有新的安放之处。

大河无声，流水不息。远去的水运记忆不会只留在史页之间，当水道缓缓苏醒，属于辽河的故事，正翻开新一章。

面对面

# 辽河，一条被低估的“黄金水道”

本报记者 孙明慧 文并摄



“水大时，小汽船可通至牛庄及辽阳。帆船上溯，八百里达昌图之通江子，满载黄豆、豆油、豆饼，输出营口。”这段出自徐曦《东三省纪略》的记载，沈胜群几乎能一字不差地背下来。这位1986年生的辽宁大学历史学院副教授，深耕清代漕运与区域水运史，长久追踪辽河这条曾经帆樯如云的古水道。他的研究，为我们回望这条大河的水运文脉提供了历史参照。

辽宁大学历史学院副教授沈胜群。

## 运来了城镇、市场和产业

**记者：**沈老师，您好。请您先谈谈，为什么选择清代作为辽河水运研究的核心时段？

**沈胜群：**这个问题很关键。从古代王朝来看，辽河水运在清代最为繁荣，原因有两点。第一，明以前东北开发程度有限，清代对盛京地区的垦殖和商业开发相对较好，人口和粮食产出都上来了，有了水运的基础。第二，历史学研究必须有材料支撑，明以前关于辽河水运的文献记载比较零散，清代则留下了大量方志、奏折、档案等史料，使我们能够去了解当时水运贸易的实态。所以清代既是辽河水运最繁荣的时期，也是相关文献留存最充分的时期。

**记者：**您在研究中反复提到，辽河水运在清代盛京地区承担着货物运输与人员流动的功能。它究竟给辽宁这片土地带来了什么？

**沈胜群：**最直接的，是一条低成本、大运量的交通动脉。在近代东北铁路出现以前，水运是本地最主要的运输方式。从三江口至营口，辽河水路里程1000余里，沿线覆盖通辽、双辽、四平、昌图、铁岭、沈阳、辽阳、新民、营口、盘锦等重要城镇。这条水道把辽东腹地与辽东湾连成一体，在没有铁路的年代，它就是辽宁的“经济血管”。

但水运的意义不止于运输本身。繁忙的水运在辽河沿岸催生了一大批码头和商业城镇。《奉天通志》记载，辽河本流沿岸停船码头总数50余处，“上而三江口、通江口，下而田庄台，皆为巨埠”。铁岭自咸丰三年（1853年）“奏开河运，日渐发达。同治、光绪之间，岁出河载四五十万石，南来货物亦由之落地，本邑商户殷富实基于此”。新民常年有牛船、槽船400余艘，“水路行程上达同江子，下至营口”。盘山厅的双台子“分辽水横贯街中，上达辽河，下通大海，帆樯如织”，直隶、山东的百货由此输入，粮豆由此输出，成为全境商业中心。田庄台“地滨辽河，商船往来停泊，为西南第三乡巨镇，商铺160余家”；牛庄“南通营口，北通辽沈，为水陆交通孔道”，开埠后更是“滨海要区，洋商麇集”。这些城镇的兴起，根本动力就是便捷的水运。

水运还直接塑造了区域市场。粮食方面，铁岭“每值冬令，邑东、西、北，凡辽河上流各地之粮车，云集于此”，新民则是彰武、康平、辽源、开原、昌图乃至长春、吉林一带农产物的集散地，“高粱为大宗，小米、大豆次之”。木材通过木排运输顺流而下，豆类加工品豆油、豆饼则经由营口输出江海。可以说，辽河水运不仅运走了货物，更运来了城镇、市场和产业。

## 不是一条封闭的内河

**记者：**经济功能之外，辽河水运在社会和文化层面留下了什么？

**沈胜群：**我认为可以从四个层面来理解。第一，它拉近了地域内各城镇之间的联系，加速了人群流动和货物流通，催生了粮食加工业、木材加工业等相关产业。第二，它加强了东北地区内部的联系，尤其是松花江流域与辽河流域之间的联动。吉林等地的粮食先用车运到铁岭、开原等中转地，再换帆船走水路行销辽东半岛各口岸，形成“陆运一水运”衔接的流通网络。第三，繁盛的水运和商业活动孕育了辽河文化，也促进了南北交流。辽河由此成为文化交流的重要载体。第四，辽河注入辽东湾的地理条件，使其成为联结“河海并运”的格局——海船把豆饼运到辽南作为肥料，辽河水运因此成为环渤海海运线路乃至全国性海运网络中的重要一环。

**记者：**您特别强调了“河海并运”这个概念，它在文化上意味着什么？

**沈胜群：**意味着辽河不是一条封闭的内河，而是一个开放体系的一部分。牛庄开埠后，各省商人涌入，“河海并运”的便利条件不仅推动了水运贸易发展，而且进一步形塑了当地的种植业结构与商业形态。锦州天桥厂海口是“闽广、江浙商船贸易之区”，马踏沟、钓鱼台则是直隶、山东商船贩运粮米之所，“每岁进口船千余艘”。这种跨区域互动，使辽河流域的文化带有鲜明的开放性和交融性。辽河文化本质上是一种流动的、交流的文化。

## 为区域经济发展找到突破口

**记者：**广西平陆运河的通航，为内河航运赋能流域经济提供了新样本。当前社会各界对辽河干流复航的关注度持续提高，从流域发展的角度看，您认为推进辽河水运复航具备哪些现实价值？

**沈胜群：**我认为至少有三重意义。第一，在振兴东北的大环境下，发掘辽河航运能为区域经济发展找到一个突破口。水运交通、货物运输本身可以带动相关产业，同时打造特色水运风景区、发展旅游业，也是可行的方向。辽河沿线有丰富的历史码头、古城镇和水运遗迹，完全具备文旅融合开发的潜力。

第二，复航议题有助于承继和弘扬辽沈大地的地域文化。推动沿线各市镇打造地域文化品牌。盘锦正在打造辽河口文化，这个思路很好，正在慢慢成为城市名片。辽河文化不是抽象概念，它附着在田庄台的老码头、营口的天后宫、铁岭的河运记忆之上。复航的讨论把这些散落的文化资源重新串联起来，让它们获得当代意义。

第三，保护和发掘辽河水运历史遗迹及相关建筑，能够丰富辽宁已有文化遗产的类别。朝阳的红山文化、清代“一宫三陵”之外，辽河水运遗迹也应该被发掘和宣传。古城镇如盘锦田庄台，甚至古老的河流闸座、桥梁，都值得保护和开发。文化遗产的多样性本身就是区域软实力的组成部分。这些遗迹不仅是旅游开发的资源，也是理解辽河“河海并运”历史格局的实物载体，能够让复航议题超越单纯的交通工程，获得更深厚的文化支撑。

**记者：**把辽河复航放在平陆运河通航这个参照背景下来观察，是否意味着辽河复航不只是一个地方性议题？

**沈胜群：**是的。平陆运河的通航说明，航运在当代综合交通体系中仍然有其不可替代的价值，尤其是低成本、大运量、绿色低碳的优势。辽河复航如果推进，其意义不会局限于辽宁一省——它涉及河海联运网络的重构，涉及东北与环渤海乃至江南地区的物流联系。历史上辽河就是“河海并运”格局中的关键一环，今天重新审视这条水道，既是对历史的接续，也是对区域发展路径的再思考。

**记者：**清代辽河曾桅林立、舟舸往来，如今复航愿景再起，这条河的水运故事并未落幕。

**沈胜群：**没错。梳理这段历史的价值，正是为当下提供参照，打开想象空间。辽河昔日的水运图景，或许能为它未来的功能定位带来启示。



一八六〇年前辽河下游走向图

制图 董昌秋

# 要尊重北方大河的季节本色

本报记者 孙明慧

**延伸**

谈及辽河水运，不少人会生出疑问：这条北方大河每年有长达数月的冰封期，河面封冻之后，物资如何流通？冰封之下，又藏着哪些少被留意的历史智慧？辽宁大学副教授沈胜群就此作出解读。

沈胜群介绍，翻阅清代史料可以发现，营口以北的辽河干流每年有三个多月河面完全封冻，依靠帆船开展的水运基本停滞。这也是辽河水运与江浙等南方地区河运最鲜明的不同：南方运河四季行舟，辽河则天然带有北方大河的季节特仰。

大河封冻，沿岸商贸往来却并未就此中断。当地民众就地利用厚实冰面，驾驭马拉爬犁穿行于河道之上，冰上运输成为停航季的特殊补给通道。

在沈胜群看来，马拉爬犁只是水运的替代性手段，局限性十分明显。它无法借风帆之力，全程依靠畜力牵引，单耗消耗极大，运输成本偏高，运载能力远不及帆船，难以支撑大宗商贸快速流转，仅能作为补充适力。受这种“冬冻夏通”的节律制约，辽河沿岸还形成了独特的生产时序，如树木采伐，春秋两季，轮伐斜木。采伐后的斜木，扎成大型木排，顺流而下至沿河市镇加工。今天的海城地区，当年有许多木材作坊，多选择在冬季完成木料加工，待来年春暖河开，再将木料成品经水运行销各地。

如今，围绕辽河复航的讨论热度很高。有人提出设想：能不能用破冰船破开河面冰层，实现一年四季不间断货运通航？

对此，沈胜群解释，辽河流域冬季严寒，即便强行开辟出航道，冰层很快便会再次封合。若要持续维持通航条件，需要反复破冰，后续维护成本也很高。东辽河在内的众对思路，并非执意对抗严寒，而是顺势而为：汛期倚仗舟船载货，冰封时节改用冰上爬犁转运，探索出一套适合北方河流特性的多元流通体系。

“我们不应简单将冬季结冰视作辽河航运的短板。”沈胜群说，冰封本身就是辽河历史文化不可分割的组成部分，不能用南方运河的标尺去衡量这条北方大河，必须尊重它与生俱来的水文与气候特质。

古冰道上来往穿梭的爬犁，沉淀着东北人因地制宜的生存智慧。今天我们无须复刻冰上货运的旧模式，但这段鲜为人知的往事具备活化价值。可以将冰上运输的历史叙事，与现存古码头、老渡口遗迹有机结合，纳入辽河文化长廊建设，同辽宁现有冰雪旅游资源联动呼应，让公众知晓辽河冰运不只有夏日千帆竞发的盛景，亦有冬日大河冰封的篇章。

着眼当代规划，沈胜群提出，应当厘清不同目标的边界：货运通航、生态保护、文化传承、文旅开发各有侧重。历史上辽河依靠水运、冰上转运两套方式互补运行，这也启示当下，区域物资流通不必单一依托河道航运。他认为，辽河水运完整的历史图景是夏有千帆，冬有冰封。旧时沿岸商贸的繁荣，不在于人征服了严寒，而在于人与自然和谐共生。如今激活辽河价值，同样要尊重北方大河的季节本色，汲取历史经验，统筹历史遗存、文化传承与区域发展，走出一条契合自然资源禀赋的发展路径。

在场

【锦州北镇】
二十里铺桥下，藏着一条170余里的运河——路河。
明初开凿，穿越辽泽；曾帆影不绝，粮船相继，今沟壑残存、荒草掩途。
记者踏访其西端终点与重要码头。

# 路河有“三用”

本报记者 田 勇 文并摄



董志勇在路河遗址前讲述。

深秋，北镇市二十里铺，记者跟随当地文史学者董志勇来到村口一座小桥边，桥下一道低洼沟壑隐在荒草间，若不仔细辨认，很容易当成普通田垄。“这就是路河故道，距今五六百年了。”董志勇话音落下，蹲下身，伸手拨开杂草，指尖顺着起伏的地势，在地面上勾勒出一条跨越辽泽的古水道。

## 水运咽喉

顺着他比画的方向，一条古老航线在眼前铺展开：路河从二十里铺向北起始，向东南途经二台子、六台子、盘蛇驿，一路穿过盘锦高升镇、台安城子村，经平洋桥汇入沙岭镇西新开河，最终在海城西古镇夹信村东汇入太子河。

“脚下这片二十里铺，就是明代的制胜堡。”董志勇说。这里是路河西端终点，也是当年离广宁最近的军事要塞。明初筑堡，首要任务是看护从水路运来的粮草军需。当年，这里是整条水路抵达广宁的最后一站。粮船停靠码头，制胜堡军士接管物资，再分批转运到广宁各处卫所。鞍山师范学院教授张士尊在《明代辽东路河考》中考证确认“广宁城东的二十里铺就是明代的制胜堡”，路河“东起东昌堡，西至制胜堡，全长170余里，是跨越辽泽的唯一通道”。

董志勇告诉记者，路河是古人巧借天然水脉疏拓而成，主体沿用羊肠河旧线。据熊廷弼记载“广宁东三十里，旧有羊肠河一道”，正是这条天然河道。辽河平原中间低洼、两侧隆起，古人顺着地势开浚河道，避开辽泽无边的泥沼，免去陆路驿道一次次涉水渡河之苦。

## 时间谜题

这条横亘辽泽的运河究竟开凿于何时？董志勇站在故道边，向记者梳理学界几种主流判断。一种观点认为，明初辽西人烟稀疏，大规模修运河工程不会太早，张士尊也倾向这一判断，依据辽东都司管控范围、辽东海运供给格局变化，推断路河开凿不会早于洪武二十年；而《辽河水利史》记载，路河开挖时间为正统元年至正统三年（1436年至1438年）。几种结论都锁定在明前期。

董志勇说，辽东海运从洪武初年启动，持续130余年，到正德初年渐渐停摆。海运一衰，缺少维护的路河很快淤塞。为稳住辽东边防，朝廷多次启动疏浚工程。嘉靖四年，辽东巡抚张连奏请浚治，可河道疏通没多久，再度淤废。嘉靖四十一年，兵部左侍郎葛缵上书，直言广宁路河淤堵亟待治理。第二年，辽东巡抚王之诰安排闲住总兵罗文彦，调集定辽、广宁、海州等地卫所军夫清淤开挖。这次施工留下了记载：“河深一丈，廓二丈，三越月工完”，也是现存史料里少有的明确工程尺寸记录。

运河何以得名？明末清初地理学者顾祖禹在《读史方舆纪要》给出答案：路河以缘路浚河而名——沿着陆路驿道开凿，路河之名由此而来。

## 三重功能

同一条路河，在不同时代，承担着不一样的使命。董志勇结合史料，向记者拆解它三层功能变迁。

其一是运输。明初海河连运，山东粮食物资海运至梁房口关，溯辽河北上经路河运至二十里铺卸货，由制胜堡军士护卫，再分发至广宁各卫所。董志勇说，那时候这条运河不但减轻了水害，运送了大量物资，而且许多商人通过经营获利，大大发展了运河两岸经济。其二是防御。正统初年蒙古和女真各部南迁，辽东防御压力加大，明朝在驿路北部不断修筑城堡、壕台和边墙，形成与“凹”字形驿路相一致的防御体系。路河与驿路结合，与其外部的城堡、壕台和边墙一道，成为阻滞辽河套中蒙古各部侵扰的重要障碍。其三是交通。路河修浚后，改善了辽泽的通行条件。董志勇说，辽东沿泽地带行路艰难，路河以水代路，正弥补了这一短板。清朝入关后仍沿用明朝辽东驿路，路河又使用了40余年，直到康熙二十三年改走新路后，才逐渐湮灭在茫茫原野之中。

站在二十里铺桥头再望那道壕沟，董志勇感慨，当年，粮草顺着这条河水源源不断送入广宁，这170余里长的路河，正是明代经略辽东的鲜活见证。

【盘锦盘山】
古城子镇夫信子村旁，一条水道从大辽河分出。这条看似寻常的河道，便是百余年前在辽河航运史上掀起波澜的新开河——辽宁现存唯一保存完整的近代通航人工运河。
河道全长25.9公里，南起夫信子，北抵二道桥子，连通古辽河与“双台子河”（今辽河）。

# 新开河新场景

本报记者 王晓领 文并摄



新开河夫信子南河头。

“走，咱们由南向北，沿着河道走一趟。”辽河口文化研究会会长杨洪琦向记者招手。他年近七旬，步履依旧稳健。这条河，是他从小看到大的风景，也是他半生牵挂的水脉。

2008年，正是他带队历时28天徒步全程勘查新开河，走访沿河百姓，掌握了第一手资料。百余年前开挖新开河，初衷是为挽救一条日渐衰微的古老航道。

## “续命工程”

站在夹信子的南河头，杨洪琦指着眼前的水面说：“你看，大辽河的水就是从这儿分流进新开河的。100多年前，这里可不是这模样。”

时光拉回到1922年。彼时辽河航运早已深陷困境：上游水土流失，泥沙不断淤积，外辽河船只常常搁浅。加之1905年中东铁路通车，辽河上游的粮货源源不断被铁路分流。辽河航道上的船，从数万艘锐减到几百艘。为保住营口的水运命脉，营口辽河工程局敲定方案：在二道桥子与夹信子之间开挖人工运河，连通辽河、双台子河。船舶绕开外辽河，经新开河转双台子河，再由大间房接入辽河干流，避浅滩、缩航程，做辽河航运的“续命工程”。

“前后2万多名劳工投入开挖。”杨洪琦道。两年工期过后，运河贯通，史称“新河”，也叫新辽河。通航之初水深约5米，南北两头各设码头，南端夹信子码头、北端二道桥子码头，中段上网村还修了一座圆形船坞，当地人叫它“坞坑”。

## 设计很巧妙

“当年修这条河，借势潮汐，设计很巧妙。”杨洪琦停下脚步，抬手比对两岸地势。二道桥子到夹信子北高南低、东高西低，河水顺势下泄；营口到三岔河是感潮河段，24小时两潮，涨潮时水位抬升，船就趁着潮头驶入新开河，一路向北转进双台子河。潮来起航、潮落停泊，过去借潮沙之力行船，省时省力。

鼎盛年月，夹信子、二道桥子码头檣橹林立。上网村的坞坑更是热闹，圆形坞塘直径近一公里，每到航运淡季，各地船只进来修补船底、更换帆缆。村里老人口口相传，一直到1949年，还有船进坞休整。然而，上游来沙持续淤积，铁路路网越铺越密，水运空间一点点被挤占。杨洪琦望着平缓的水面感慨：“到1930年，河上商船已经稀稀拉拉，没多久，航运彻底停了。”

## 换一种方式活着

一路向北，新开河北河口汇入浩荡的双台子河。“这里连通辽河干流。”杨洪琦指手指向河心远处，“当年马克顿闸就在那个方位。闸体早就拆没了，据说河心还残存着当年的闸墩。”

当年为躲高水位、保障船只顺利进河，运河竣工同期，工程局在双台子河上建起这座拦河闸。闸门由英国马克顿公司承制安装，马克顿闸因此得名。整座闸耗资70万银圆，一共7孔，单孔净宽11.5米，总宽88.5米。

坝墙子镇张家村李春吉老人留下口述：马克顿闸平时只开一孔通航，按水位每日定时开闸一次。关闸蓄水抬高水位，船才能顺利驶入新开河。

闸的命运，和新开河紧紧绑在一起。1930年航运停摆，闸慢慢荒废。1939年，日伪把沿岸开辟为稻田，重启闸体拦水灌溉。抗战胜利后，三次大洪水接连冲击闸基，闸墩开裂报废。1959年马克顿闸彻底报废，构件陆续拆除。

运河的生命却没有随航运一同终结。1970年，北河口建起二道桥子新闸；1983年南塘抽水站落成，盘锦“南水北调”由此成型，双台子河、大辽河可以互相调水。一条运河，转身成了重要的引水干渠。辽河水经年浸润，两岸淤出肥沃良田，年年稻浪翻滚。2014年，新开河旧址被列入辽宁省文物保护单位。

杨洪琦站在堤上，目光搜过一望无际的稻田。他说：“河道还在，它只是换了一种方式活着。”

【沈阳和平】
罗士圈公园原址是罗士圈码头，也是明清两代沈阳城最早的一扇“城门”。这片滨口由一大两小三座码头组成，鼎盛时期，河面云集船只上千艘，南来的粮船、北下的货船在这里装卸。
彼时的浑河，是沈阳城赖以存续的城市生命线，供给往来、对外联通皆凭这条水上大动脉。

# 浑河再泛舟

本报记者 卢立业 文并摄



“浑河晚渡”石碑讲述老渡口往事。

暮色渐浓，浑河岸边，罗士圈公园的“浑河晚渡”牌坊沐着残阳。落日为匾额四字镀上柔光，一副檐联笔力苍劲：“浑河不浑清波静揽千秋月，晚渡非晚晓雾轻拖百里船。”

## 古渡留痕

在浑河北岸的罗士圈公园内，游人沿着堤岸漫步、慢跑，享受着河畔清风。但关于浑河古渡口的往事，真正知道的人并不多。“很早以前，这里叫‘骆驼圈子’。”沈阳城市建设展示馆副馆长罗云天介绍说，“那时的浑河岸边遍布软泥滩涂，坑洼湿滑，车马根本难以通行。从货船上卸下的货物都要靠骆驼驮离渡口。”一来二去，“骆驼圈子”就在人们口中传开。口音流转之间，慢慢谐音化作“罗士圈”，沿用至今。而这里不只是“骆驼圈子”，更是浑河航运中有着举足轻重作用的渡口。20世纪20年代，史学家金毓黻编辑的《辽海丛书》中提到：浑河航运起于明朝，兴盛于清代。明初开始官运粮饷，沿渤海湾、辽东湾到东北，再沿辽河北上，把粮饷运到沿途各驻军。到了明末清初，浑河漕运通航，码头繁荣，是沈阳与外界的通商口岸。

当时的浑河沿线，七间房、石庙子、上木场、浑河堡、浑河官渡、罗士圈等码头依次排布，形成一张繁忙的水上交通网。“在这些渡口中，罗士圈码头的水运地位格外突出，它也是明清时期沈阳规模最大的码头。”罗云天说。

罗士圈公园与“浑河晚渡”有何关系？当年漕运红火的时候，每到夕阳西下，在外跑运输的船户，都要在这里靠岸歇脚过夜。渡河的人陆续上岸，人声、桨声裹住整个渡口。清光绪年间，沈阳文人缪润绂在《陪京杂述》里记录盛京景致，这一幕“浑河晚渡”就此归入盛京八景。

## 河畔客厅

昔日舟船往来、驼队穿梭的繁忙古渡口，到了漕运的重担，慢慢化作沈阳人家门口的滨水“城市客厅”。

2004年，浑河两岸整体开发规划启动，河道疏理、滩地绿化、滨水步道同步推进，沈水湾、五里河、罗士圈等一批滨河公园相继建成。市民刘宇经常来罗士圈公园慢跑，“我家离这里不远，常过来跑两圈。早先听说这处是老渡口，后来看了牌坊和石碑才知道这段历史。”

经过多年生态治理与文脉活化，古渡口以新的方式留存下来。岸边没有刻意复原古渡口的繁华景象，而是把当年出土的铸铁缆桩、“浑河晚渡”牌坊、诗文石碑等历史元素巧妙安置在滨河步道沿线。昔日舟货云集的渡口，成了向所有人敞开的“城市客厅”。游人途经此处，拍照就能看见这些实物，就能触摸到“浑河晚渡”的过往，这份独属于河畔的诗意，也就这样延续了下来。

罗云天说：“唤醒大家心里有关‘浑河晚渡’的记忆，不是单纯立一块碑、写一首诗，而是把这片古渡口变成大家愿意来、常来坐坐的‘城市客厅’。人们在轻松的日常里和这段老故事碰面，记忆自然就留下来了。”

## 唤醒记忆

如今，登船泛舟是读懂“浑河晚渡”的另一种方式。今年，全线升级后的浑河航运，开设四条特色航线，37.5公里河道串联起19座码头，浑河晚渡码头正是这条水上线路重要的一站。

四条航线各有侧重，历史寻迹航线专门停靠浑河晚渡等古码头，把盛京八景、漕运旧事融进航程；城市景观、百岛生态、夜航线路，则分别面向不同游览需求。昔日是千帆云集的航道，如今则载着游人慢慢品读河上故事。不过，浑河游船有季节性，每年4月底启航，10月末休航。“古之晚渡，是谋生赶路；今之泛舟，是寻景忆旧。”罗云天说。

依托浑河秀美风光与厚重历史文脉，沈阳持续串联起沿岸景观、古渡遗存与滨水业态，不断丰富“舟游沈阳”的品牌内涵，年接待游客已突破20万人次。“浑河航线不只是水上观光通道，更是流动的文化廊道。”罗云天总结道。