



石道碑记录辉煌漕运历史

在八里桥桥东南、京通快速路北侧，矗立着一座庄重大气的石碑(亭)，这便是“御制通州石道碑”。石道碑的诞生，与清代京城到通州之间的物资运输密不可分。据石道碑上的文字记载，“自朝阳门至通州四十里，为国东门孔道，凡正供输将，匪颁诏，由通州达京师者，悉遵是路”。北京史地民俗学会理事、大运河文史专家任德永介绍说：“当时，京城所需的官方漕粮等物资经大运河运到通州，有两种方式转运到都城，一为水运，二为陆运。但京通之间的道路为土路，若遇雨雪天气，则路面泥泞不堪，不仅延误陆上漕粮转运，更给官民出行带来了极大不便。”再加上通州当时是都城的东大门，沿此路进京的商旅物流络绎不绝，土路已很难满足政治、经济以及百姓生活的需要。

雍正七年(公元1729年)，为解决雨雪天气道路泥泞问题，保证京城至通州各仓及漕运码头之间的通畅，雍正帝下令斥资三十多万两白银修缮这条京东要道。从此，一条从朝阳门延伸至通州的“四十里石道”正式落成，石道路宽二丈，两侧各辅以一丈五尺的土路，路面铺设的是花岗岩条石，坚固耐用，有效解决了“土路难行”的困境。

为记录这一关乎国计民生的工程，雍正十一年(公元1733年)，雍正帝亲书碑文，在八里桥桥东立“御制通州石道碑”，以彰显工程功绩，也为后世留下了研究清代漕运与交通的珍贵史料。碑文详细记载了敕修兴建京通石道的缘由、规模与意义，字里行间不难看出通州“天庾之都会而水路之冲途”的战略地位。当时的通州，运河上“千樯万艘，辐辏云集”，石道上“车毂织络，相望于道”，一派水陆交汇的繁华景象。

这座石道碑的碑体以青石打造，碑身高约5米，宽1.6米，厚0.8米，采用“螭首龟趺”造型。碑首雕刻着螭龙纹，碑额篆刻“御制”二字，碑座为“龟趺”(龙生九子之一的赑屃)。碑身的雕刻工艺更为精妙，正面雕镂满汉两种文字，笔锋遒劲，为清世宗御笔，左为汉字，右为满文，四周环绕着群龙戏水的浮雕纹样，碑的两侧各雕有一条龙昂首腾云，姿态生动。

1860年，八里桥之战爆发，三万清军殉国，而英法联军仅付出12人的代价。战后，法军统帅孟班托被石道碑的精美工艺所吸引，曾计划将其运回法国，效仿埃及方尖碑立于巴黎广场，但因当时运输技术有限，这一掠夺计划未能得逞。

不过遗憾的是，石碑配套的碑亭未能逃过战火。最初为石道碑修建的碑亭，采用黄琉璃筒瓦铺顶，四角攒尖宝顶设计，梁枋上绘有和玺彩画。由于通州西关义和团常在石碑附近演练义和拳，还在这里抓住过给八国联军送信的汉奸，敌人怀恨在心，于是便在光绪二十六年(公元1900年)烧毁了一座精致的碑亭，仅留下一座石碑。此后数十年，石道碑历经风雨侵蚀，碑身部分字迹逐渐模糊，直到2005年，随着通州城市建设的推进，碑亭才得以在原址重建。新碑亭沿用黄琉璃瓦，周围增设花岗石护栏，既还原了历史风貌，也为石碑提供了更好的保护。2013年5月，“大运河·永通桥及石道碑”被列入全国重点文物保护单位，这座历经沧桑的石碑，终于获得了国家级的“守护”。

通州冷知识

在京通快速路辅路旁有一座造型精美的碑亭，立有御制通州石道碑。这块碑来历不小，竟让道路施工为它调整设计线路，路绕碑行。原来，近300年历史的石道碑，记录了清代漕运与交通的珍贵史料。而其所记载的京通石道则更为“年长”，历史最早可追溯至秦朝，秦始皇东巡碣石，便是沿着这条古道途经通州。漫长历史中，它历经改造。新中国成立后，石道多次拓宽。1963年，在它的南侧修建了一条京通路，1995年，京通路改建成全封闭、全立交快速路，也就是现在的京通快速路。

本期通州冷知识，就带您到京通快速路辅路这个小小的“拐弯”处，了解石道碑的历史故事，探寻京通石道的渊源与变迁。

京通古道见证时代更迭

御制通州石道碑距今已有近300年历史，而它所记载的京通石道则更为“年长”。京通石道西起朝阳门，经红庙、八里庄、十里堡、三间房、杨闸后，过八里桥进入通州，其走向与如今的朝阳路相仿。这条连接京城与通州的京东要道，其历史最早可追溯至秦朝，在随后的两千多年里，这条古道成为了一条以军事、商贸转运为重要用途的通往东北地区的驿站干道，到了清代，更是成为粮道和联结京城与通州最重要的道路。

早在秦朝，这条古道便已初具雏形。秦始皇统一六国后，以都城咸阳为中心，向全国各地修筑了驰道。其中一条便是从咸阳出发，经蓟城(今北京)向东延伸至碣石(今河北秦皇岛一带)，最终直抵襄平(今辽宁辽阳市)的古道，蓟城至襄平的路段被称为蓟襄驰道，而通州正是蓟襄驰道上的重要节点。驰道从蓟城北门外起始，向东延伸直至北京东便门，沿着通惠河继续向东而行，路过通州城中新华西街、潞城镇古城村北等地，随后行至河北省，出山海关最终直至辽宁省辽阳市。1960年挑挖运潮减河时，在今潞城镇古城村与召里村之间的河段，考古人员发现了几十米宽的“蒜瓣土层”，土层两侧还排列着规律分布的朽树根，这些正是蓟襄驰道留存的遗迹。公元前215年，秦始皇东巡碣石，便是沿着这条古道途经通州。

东汉末年，曹操北征乌桓，大军从郿城

(今河北临漳)出发，经蓟城、通州沿古道北上。元朝时，元世祖下令修建元大都，大批建材从南方经运河运至通州，再通过这条古道转运至大都城内。明成祖朱棣迁都北京后，从大运河运至通州的百货，需要运入朝阳门的都走此道。当通惠河因水位不足无法通航时，漕粮便需通过这条古道从通州运至朝阳门内的太仓。到了清朝，雍正帝修建京通石道，使这条漕运要道即使雨雪天气也能通行无阻，极大提升了漕粮运输效率。据清代《通州志》记载，石道建成后，“昔时陆运漕粮，旬日可达者，今三二日即至”，“漕车络绎，昼夜无休，轮蹄之声彻于郊野”。乾隆年间，朝廷又对石道进行重修，并在朝阳区三间房村复立一座形制相同的石碑，以记录修缮功绩。

清末民初，随着铁路与公路的兴起，京通石道的地位逐渐下降。1917年，北洋政府以“以工代赈”的方式对石道进行改造，掀掉部分花岗岩条石，铺设碎石渣路面，并将这条路命名为“博爱路”。1940年，日伪时期又将部分路段改建为混凝土路面，以适应汽车通行。

据任德永介绍，“新中国成立后，这条石道经历了多次拓宽。1963年，在它的南侧修建了一条从八王坟至五里店的京通路，1995年，京通路改建成全封闭、全立交快速路，也就是现在的京通快速路。”京通快速路通车后，过去40分钟的路程缩短为15分钟，显著提高了两地的通行效率。

路绕碑行塑造独特景观

当您驾车行驶在京通快速路辅路时，能看到公路在石道碑处向北拐了一个小小的弯，这其中的规划细节，还要从二十年前说起。

2005年初的隆冬时节，通州北苑高架桥北侧辅路项目即将开工，作为当时通州区的“民生重点折子工程”，北苑高架桥的建设旨在缓解京通快速路的交通压力，改善通州北部的出行条件。但在规划方案中，辅路的线路与御制通州石道碑的原址保护范围发生冲突，若按原规划推进，意味着石道碑必须迁移。

时任通州区文化委员会文物科副科长的任德永说：“御制通州石道碑的价值，不仅在于石碑本身，更在于它与京通古道、大运河漕运的历史关联。石碑所在的位置，正是清代京通石道的重要节点。若将石碑迁移至他处，这种‘历史场景的完整性’将被打破，后人难以通过石碑直观感受清代京通漕运的繁华。”任德永耐心地有关部门讲解石道碑的历史意义，向设计建设方阐明保护文物古迹对彰显通州新的城市建设的现实意义。

最终，市区两级领导现场办公，听取文物部门与建设方的意见，经过多方协商确定：现石道碑保留在原址不动，北苑高架桥北侧辅路调整设计线路，绕开石道碑原址；同时，在石碑原址为其重建碑亭，还原清代碑亭的历史风貌，并对石碑进行全方位保护。

当时路绕碑行的设计，是妥善处理文化遗产保护与城市民生建设矛盾的经典案例，得到了国家文物局的肯定与称赞，也印证了大运河文化遗产原址保护对于北京城市副中心凸显文化底蕴的现实意义与历史意义的重要性。后来，北京城市副中心行政公署建设过程中，相关部门探测到西汉时期的路县故城遗址，也是通过在原址建设遗址公园和博物馆的方式对遗址进行了有效保护。

如今，当人们驾车行驶在京通快速路辅路北苑高架桥附近时，转过一个小小的“转弯”便可看到一座黄瓦碑亭，亭内正是“御制通州石道碑”。这座石碑，不仅没有因城市建设而“消失”，反而成为京通快速路辅路上一道独特的人文景观。

京通快速路旁这块石碑来历不小

本报记者 石峰

