



2005年仿建的宛平驿站——卢沟桥

到了清朝，卢沟桥还是九省御路的重要组成部分。清朝皇帝拜谒西陵或去南方九省巡视时，卢沟桥是必经之地。因此，清政府便修筑了一条由广安门至卢沟桥通往南方九省的石道。由于皇帝常走之路叫御路，因此，此路被称为九省御路。九省御路由雍正、乾隆皇帝接续修成，路面皆是用大型石块铺成，这在当时没有水泥、沥青的条件下，是一项巨大的工程。它东起广安门，经关厢、六里桥、小井、大井、五里店直到卢沟桥。

卢沟桥古驿站

中国是世界上邮驿起源最早、最发达的国家之一，历代王朝通过这条被称作“国脉”的信息传递系统，传播政令、飞报军情、沟通联系、运送物资。卢沟桥作为重要交通枢纽，自古以来就有驿站设置。

金朝人张棣在其《金图志》中曾对宋金之间的交往行程有详细

记录，其中就提到了卢沟河铺：“刘李店至良乡县三十里，良乡至卢沟河铺三十里，卢沟河铺至燕京三十里。”

到了明朝，沈榜的《宛署杂记》清晰记载：“宛平县凡十二铺，每铺设铺司一名，掌送到官文书籍记件角时日而递发之。铺兵三名，轮次传送，凡

四十六人。自县前铺起，十里至施仁铺，分为二：一自施仁十里至彰义铺，又十里至义井铺，又十里至卢沟桥铺，又十里至新店铺，通良乡……”属徭役。明代中后期的宛平县驿站“有屋数楹”。

直至民国时期，这里仍然设有邮寄代办所，有信柜多处。



元代卢沟铺位置

九省御路

到了清朝，卢沟桥还是九省御路的重要组成部分。清朝皇帝拜谒西陵或去南方九省巡视时，卢沟桥是必经之地。因此，清政府便修筑了一条由广安门至卢沟桥通往南方九省的石道。由于皇帝常走之路叫御路，因此，此路被称为九省御路。

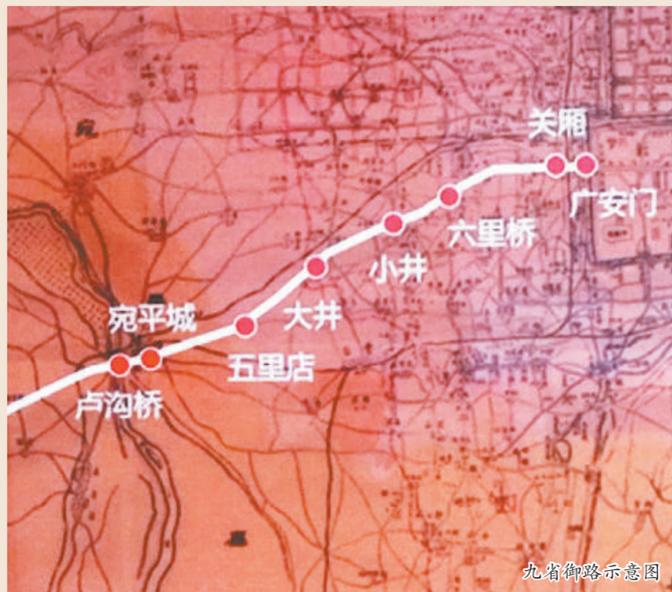
九省御路由雍正、乾隆皇帝接续修成，路面皆是用大型石块铺成，这在当时没有水泥、沥青的条件下，是一项巨大的工程。它东起广安门，经关厢、六里桥、小井、大井、五里店直到卢沟桥。

雍正八年(1730年)，清政府修建广安门至小井村的石道，石道长约5公里、宽6米，道路将洼地垫高，砌以巨石，石块规格长1米、宽0.5米、厚20多厘米。

乾隆二十二年(1757年)，清政府对这段石路进行了重修，并从小井往西又续修到大井村，续修长度约15公里，共花费13.81万两白银。路建成后，清廷还在大井村西路中间建木牌坊一座。乾隆四十年(1775年)，将木牌坊改建成石牌坊，石牌坊有3个门洞，东西两面有御书石额，东曰：“经环同轨”，西曰：“荡平归极”。2007年大井村施工中出土了“荡平归极”石匾，宽2米、高11米、厚36厘米。

当时，在小井村、大井村之路北侧分别立有雍正皇帝石道碑亭和乾隆皇帝重修石道碑亭。《日下旧闻考》记载：“广宁门(广安门之原名)外小井村恭建世宗(雍正)御制碑亭，大井村恭建皇上(乾隆)御制碑亭，皆在石道北，南向。”现在牌坊、碑亭及乾隆石道碑已无存，雍正石道碑现存于北京石刻艺术博物馆。

据说，当时九省御路还是一条“送



九省御路示意图

别之路”，见证了无数离别场景。

京人送别亲友时，讲究高接远送，送别去南方的亲友，第一站是广安门，第二站是大井，第三站是卢沟桥，第四站是长辛店，第五站是良乡，送朋友出京最远送到良乡。1907年春《京话日报》经理、主编彭翼仲遭受袁世凯迫害被发往新疆服刑，醉郭(郭瑞)和他是患难之交。醉郭失声痛哭，不顾63岁高龄，从京城一直送到良乡与彭翼仲泪别。

1935年后，九省御路多次进行改建：1935年、1937年两次修成简易公路，1939年铺3米宽混凝土和沥青路面。据当年有关同志回忆说：“30年代后期，御路改成沥青路后，将路石

挖出来，运到卢沟桥砂石厂锻成20厘米见方的小石块，在卢沟桥东门外铺设了约500米长的一段公路。”1940年《建设旬刊》记载：“此路既久经轮碾磨蚀，现已呈坎坷不平之状，建设总署爱就原有路基筑洋灰混凝土路面一段及沥青碎石路面一段，旧石料悉数起置路旁，由市公署保管，行人过道上尚可缅怀当年筑路之伟大状况也。”

新中国成立后，这条石御路迎来全新的发展，20世纪80年代建成的京石高速公路六里桥至卢沟桥段，基本上是沿清代这条御路路线建设的。

从此，古之御路华丽转身，成为现代化的高速公路。

卢沟桥税关

明清时期北京作为都城，庞大的皇室以及各级官僚衙署、文人士子等聚集在北京，这里也成为全国范围内最大的消费中心。来自全国各地的商人携带各式商品纷至沓来，以满足北京城的日用所需。这些商旅商货都需在崇文门登记报税，故作为明清时期北京内城九门之一的崇文门关也有了“天下第一关”之誉。

清代崇文门关的总税口位于崇文门外大街，后来又设在卢沟桥、板桥、东坝等地设了多处分税口。商货走水路经运河至通州上岸，再由朝阳门外大道入朝阳门，至崇文门纳税。卢沟桥至广安门是西路进城的主要陆路通道，因此，将卢沟桥设为分税口，在此设役巡查。“崇文门所过一切官办物料、客商货物及行李，车驮如从陆路进京者，俱由卢沟桥税局查明件数，送广宁门转押，崇文门税署查验有无输税，分别放行，此向来办理之章程也。”(引自《北京日报副刊》)由此可见，卢沟桥税关成为商旅陆路进京被征税的第一道门槛。这里不仅为朝廷增加了不少税收，也再一次印证了卢沟桥重要的交通枢纽地位。但由于朝廷日益腐败，卢沟桥税关也渐渐成为管关人员勒索商旅钱物的重要工具。

嘉庆五年二月，一监生进京过卢沟桥时被讹索，到了广宁门又被拦阻勒索，该监生因所携钱款已在卢沟桥用尽无可给予，所以无法正常进城。他只好绕道，最后守候两昼夜才得以进京。

道光辛巳年举人、官至内閣中书的梁绍壬，在其著作《两般秋雨盒随笔》中写道：“关之为暴，自古而然。天下之关，以卢沟桥为最。凡入都者，自巨公大僚，以至商贾百姓，莫不倾筐倒篋，勒索多方。惟乡会士子，例不稽察，然见行李稍多，亦必索取酒资，至三至再。”之所以这样说，是因为梁绍壬曾亲身经历过卢沟桥税关的“厉害”。

“丙戌会试，余偕黄闾甫明经同行，大车二辆，早发长新店，比至桥，刚辰巳之交。关上见箱笼稍多，任意讨赏。余以问心无愧，听其嘈杂，再三剔剔，赐以青蚨四百片，行进彰义门，已交未正矣。”(见《两般秋雨盒随笔》)这段话的大意是：丙戌年会试，梁绍壬和黄闾甫明经同行进京，他们赶了两辆大车，一早从长新店出发，到卢沟桥时刚上午九点左右。卢沟桥税关官员见他们车上箱笼较多，便开始肆意讨要钱财。梁绍壬清楚自己所带行李非为交税之物，自然问心无愧。但税官却不依不饶，长时间纠缠，梁绍壬受不了税官的再三烦扰，于是给了四百铜钱才被放行。等他们走到彰义门，已经是下午两三点了。



《乾隆皇帝南巡图》第一卷中的卢沟桥