

中國古橋學

【第三十期】

北京茅以升科技教育基金會
中國古橋研究與保護委員會

二〇二一年七月

目 录

飞虹千丈横江垂——泉州洛阳桥	1
访古寻幽琉璃桥	11

飞虹千丈横江垂——泉州洛阳桥

张雷

(中国铁路设计集团有限公司土建工程设计研究院, 天津 300308)

泉州洛阳桥始建于北宋,是世界上尚存最大的海港梁式古石桥,有“海内第一桥”美誉,与卢沟桥、赵州桥、广济桥并称为我国古代四大名桥。笔者思慕洛阳桥久矣,然未尝亲睹。2020年秋,恰逢因公务出差泉州,特早到半日,前往洛阳桥实地探访,得以了却多年心愿。

飞虹横江

洛阳桥位于福建泉州城东北,在洛江区、惠安县交界处的洛阳江入海口处。由于地处江海交汇,绿草如烟,岸间宽阔,水天渺茫,潮汐起伏。在这宽广的水面上,远远即可见一长长的石桥,如飞虹玉带般横卧江面,景象壮观而优美。



图1 洛阳桥

从北岸起,有石砌桥堤一段,长桥由堤接出,向南展布,经过一个名叫中洲的小岛,继续延展至南岸。今桥全长 731.29 米,宽 4.5 米,高约 7 米,最小跨径 4.2 米,最大跨径 8 米。每孔有花岗岩石梁数根,每根大约高 0.5 米,宽 0.6 米,长 11 米。共有 44 座庞大的桥墩,上游端砌筑为船首尖形,以分水势。桥面两旁护以石栏,有石柱数百根。

漫步桥上，潮平岸阔，长桥伸向苍茫，犹无尽头，颇为震撼。感念如此浩大之工程，始建于近千年之前，对我先民造桥技术的敬佩之情油然而生。



图 2 古桥桥面

千年沧桑

泉州地处东南沿海，扼守晋江下游，正当江海交汇之地，自南朝即为我国海外贸易的重要港口。唐代中期，泉州已是海内外商业汇集之地。至宋元祐二年（1087）官方在泉州设“福建市舶司”，泉州成为重要贸易港口。宋室南渡，泉州港发展迅猛，逐渐成为当时世界最大的贸易港之一，同时也成为中外政治联系和文化交往的枢纽。繁荣的贸易与文化往来，促使交通设施得到重视和发展。加之闽地多山，木石丰富，因而桥梁发展蓬勃。福建古桥中的石梁桥或木梁石墩桥甚多，且多规制宏阔，据《读史方輿纪要》载：“郡境之桥，以十百丈计者不可胜记”。

泉州最著名的桥梁当属洛阳桥，桥因洛阳江而得名。洛阳江则因唐宣宗曾于泉州微服游览，观山川秀丽时赞曰：“有类吾洛阳”，以此得名并沿用至今。《读史方輿纪要》载：“洛阳江在府东北二十里，纳境内诸山溪之水，流经府东，入于海”。

洛阳桥原名万安桥，此处原为渡口，名万安渡，每遇风大浪疾，则交通阻碍。“万安桥未建，旧设海渡渡人，每岁遇飓风大作，沉舟被溺而死者无算”（《泉州

府志》)。“泉州万安渡，水阔五里，上流接大溪，外即海也，每潮风交作，数日不可渡”(宋·方勺《泊宅篇》)。渡口难以保证交通始终畅通，乡民即思建桥。

“宋·庆历初，郡人李宠斲石作浮桥，皇祐五年(1053)僧宗己及郡人王实、卢锡倡为石桥，未就”(明·黄仲昭《八闽通志》)。浮桥非久安之计，而建石桥又困难重重。直至蔡襄在泉州作郡守时，才主持修建起坚固的石桥。

蔡襄是北宋名臣，同时也是书法家、文学家、茶学家。他在朝为谏官时，以直言著称，后数度外出，历知泉州、福州、开封府事，为官正直，所到之处皆有政绩。《宋史·蔡襄传》载：蔡襄“徙知泉州，距州二十里万安渡，绝海而济，往来畏其险。襄立石为梁，其长三百六十丈，种蛎于础以为固，至今赖焉。又植松七百里以庇道路，闽人刻碑纪德”。现存桥南蔡襄祠内有蔡襄亲笔碑文：“泉州万安渡石桥，始造于皇祐五年(1053)四月庚寅，以嘉祐四年(1059)十二月辛未讫工。



图3 蔡襄像

垒址于渊，酏水为四十七道，梁空以行，其长三千六百尺，广丈有五尺，翼以扶栏，如其长之数而两之。靡金钱一千四百万，求诸施者。渡实支海，去舟而徙，易危而安，民莫不利。职其事者卢锡、王寔、许忠、浮屠义波、宗善等十有五人，既成，太守莆阳蔡襄为合乐燕饮而落之。明年秋，蒙召还京，道繇是出，因纪所作，勒于岸左。”

洛阳桥建成后，方便了陆海联运，极大地拓展了古泉州港北向腹地的交通能力，泉州与福州、江浙一带直至全国的商贸活动得以顺利展开，使泉州成为“梯航万国”的东南巨镇。洛阳桥的建造，还为南宋时期泉州出现的大规模造桥工程提供了丰富的经验，著名的安平桥、石笋桥、顺济桥等，都是仿照洛阳桥而建造起来。

自洛阳桥建成至今，历经近千年沧桑，几经天灾战乱，先后修理和重建有17次，但其中大修的次数并不多，其中古代大修有四次：一是被飓风所损坏，于宋·绍兴八年（1138）修复；二是被水冲毁，于明·宣德景泰年间（1426-1453）重修；三是被地震大水倾毁，于明·万历三十五年（1607）修复；四是被连年地震、大水和飓风所毁，于清·乾隆二十六年（1761）重修。民国期间，洛阳桥也数经战火损坏，并数次维修，以混凝土增高桥墩，并铺设钢筋混凝土桥面，从而破坏了古桥的历史风貌。

新中国成立后，政府非常重视对洛阳桥的保护。1963年12月，洛阳桥被公布为福建省文物保护单位。1988年1月13日，洛阳桥被国务院公布为全国重点文物保护单位。1993年春，国家文物局组织专家勘察古桥后，决定对洛阳桥按旧貌进行全面修复。1996年10月，洛阳桥恢复开放，再一次焕发出往日的风姿。



图4 古桥今姿

匠心独具

洛阳江水阔潮急，建桥条件非常不利，在当时是难度非常大的技术挑战。蔡襄和造桥工匠们创造性地采用了三大技术——“筏形基础”“浮梁架运”和“养蛎固基”，从根本上解决了造桥难题。

筏形基础——由于河床淤砂深厚，水势风涛潮涌，建造基础极为不易。洛阳

桥基础采用大石填铺江底，至相当宽阔时，再散置“蚝房”胶固，使全桥基础成为一个整体，犹如在软弱地层上的“石筏”，筑墩其上，非常稳固。这是我国建桥工程中的一项重大发明，也是世界桥梁中的首创。此外，对于桥墩形式，在迎水端采用船首尖形。据清《福建考略》载，洛阳桥“每柱用竖石叠成，不下一千四百方，鳌作尖角形，以杀水势”。这种结构形式符合流体力学原理，减小了水流冲击力。



图5 船形桥墩

浮梁架运——规模宏大的石梁，如何在潮起潮落的水中架设呢？明·王慎中在文中记有洛阳桥的建造方法：“激浪以涨舟，悬机以弦絳”，利用潮水浮舟运梁，并运用辘轳等机具吊起石梁架设。桥梁专家罗英先生曾访问过洛阳桥当地父老及蔡襄后裔，认为建桥方法是抛石为基，退潮时砌筑墩身，用木排浮运石梁，再利用退潮的涨落以架梁。这可谓是古代版的“浮运架设”法。如今，这一方法已被广泛应用于跨江跨海的现代桥梁施工中。



图6 潮平岸阔

养蛎固基——洛阳桥的桥墩为条石垒砌，当时，石灰浆在水中不能凝结，如何将基础石块胶结成整体，免受海潮冲散是一大问题。洛阳桥利用生生不息的牡蛎，对基础起到胶结作用，并形成“生物防护层”。众多文献中记载了这一创举：“种蛎于础以为固，至今赖焉”（《宋史·蔡襄传》）；“桥下种蛎，固其基”（《名胜志》）；“桥乃成，即多取蛎房散置石基，益胶固焉”（宋·方勺《泊宅篇》）；“址石所垒，蛎辄封之”（明·王慎中）。时至今日，在洛阳桥的桥墩上，仍然生长着密密麻麻的牡蛎，发挥着保护作用。

这些技术代表了当时中国最先进的造桥技术，处于世界前列，是中国桥梁史上引以为豪的一个高峰。

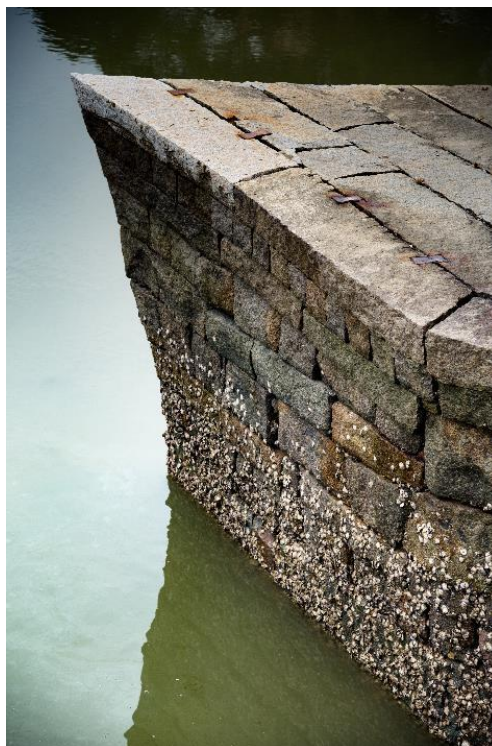


图7 牡蛎护墩

文化昌盛

除了技艺精湛的桥梁结构，桥上以及周边遗存的文物极盛。两端桥头各有一对石亭，每个亭内都立有一尊披甲仗剑的武士石像，威武地守护着石桥。桥上散布石塔七座，其中最具特色的是“月光菩萨塔”。这座塔建于北宋嘉祐四年（1059年），宝篋印经式石塔，高3.5米，第三层的北、南、东三面刻有佛语，西面则雕有月光菩萨头像，并刻有“月光菩萨，己亥岁造”八字，据此可确知桥与塔的建造年代。此塔是全桥除石碑外罕见的纪年文物，具有珍贵的文物价值。



图8 桥头石塔



图9 月光菩萨塔



图10 桥畔佛塔



图 11 镇风塔

中洲岛上有数棵参天古榕，默默见证着岁月的沧桑。榕树下有庙宇亭塔，中亭附近历代碑刻林立，有“万安桥”“万古安澜”等宋代摩岩石刻。“西川甘雨”碑亭古朴秀雅。桥南街尾为“蔡忠惠公祠”，为纪念蔡襄而建。祠内有蔡襄所撰写的《万安桥记》宋碑，此碑文章精炼，书法遒丽，镌刻生动，被誉为“三绝”。桥北有祭祀海神通远王的昭惠庙，以及纪念造桥僧人义波的真身庵。1998年，洛阳镇政府为纪念造桥创始人，在桥北立一尊高12米的蔡襄石像，进一步丰富了古桥景观。



图 12 中洲岛碑刻林立



图 13 西川甘雨碑亭



图 14 中洲岛岩刻

洛阳桥这一工程奇迹，激发历代文人墨客留下了大量诗词文赋，传颂千秋。例如南宋·王十朋诗：“北望中原万里遥，南来喜见洛阳桥。人行跨海金鳌背，亭压空江玉虹腰。功不自成因砥柱，患宜预备有风潮。蔡公力量真刚者，遗爱胜于郑国侨。”南宋·刘子翥诗：“跨海飞梁叠石成，晓风十里渡瑶琼。雄如建业虎

城峙，势若常山蛇陈横。脚底波涛时汹涌，望中烟景晚分明。往来利涉歌遗爱，谁复题桥继长卿？”明·凌登名诗：“洛阳之桥天下奇，飞虹千丈横江垂。西有滚滚万壑流波之倾注，东有滂湃澎湃潮汐之奔驰。石梁亘其上，震咄永不移。千秋万岁功利溥，直与天壤无休期。巍然巨石中流峙，群神百灵共栖止。约东涛浪鞭蛟螭，雄镇东南数千里。遥望扶桑海日升，山头松柏常青青。揽衣登蹑还四顾，使我醉眼惺然醒。天空云滃沧海阔，东风吹云海水裂。宇宙神物能有几？如此大观亦称绝。蓬莱仙阙蛟人宫，夜半仙人骑玉龙。倘于石上求奇事，为言狂客留题处。”清·林鹤年诗：“洛阳江阔水西东，极目寒流砥柱中。底事千年呼不起，祇今沧海卧长虹。”当代著名诗人余光中也曾作诗《洛阳桥》，抒发了游子的思乡之情。

怀古慨今

漫步长桥，感怀古今，实属幸事。但限于时间，只得与古桥依依惜别。笔者之后观摩了建设中的福厦高速铁路泉州湾跨海大桥施工现场。大桥跨越9公里的泉州湾中部海域，主桥是世界首座行车时速350公里的跨海斜拉桥，主跨达400米，采用了多项最新技术。铁路桥的旁边，是已于2015年建成通车的泉州湾公路大桥。这两座现代化的跨海大桥，显示出当今中国日新月异的造桥水平。在游览完千年古桥后，又观摩宏伟的现代化大桥，作为一名桥梁人，心中颇为感慨。感慨于千年以来，中国造桥人代代相传、始终坚守的传承——追求技术极致的匠心传承，和不畏艰难险阻的勇气传承。我想，这种传承，是我们中国桥梁人最为宝贵的精神财富之一。

访古寻幽琉璃桥

牟兆祥

(中国铁路设计集团有限公司土建工程设计研究院, 天津 300308)

烟林葱茜带回塘，桥影惊人失睡乡。

陡起褰帷揩病眼，琉璃河上看鸳鸯。

——南宋·范成大

悠悠流淌千年的琉璃河上，一座 11 孔联拱石桥体若飞虹、气势雄壮，历经四百余年的雨雪风霜，见证了一方土地的荣辱兴衰，它古朴典雅的身姿，藏尽了人世烟火，在历史星河中默默地向彼岸引渡着众生。而今萍水聚散，物是人非，它已不再承载车马辐辏、冠盖飞扬，却依然老当益壮，时刻抖擞着精神，坚挺着脊梁。



燕谷长虹

琉璃河石桥建于明朝嘉靖年间，古称燕谷长桥，得名于琉璃河镇的旧称—燕谷店，石桥倚卧微澜，绵延起伏，状似垂虹、似新月、似玉带，两岸晓烟暮雨、万柳萦堤，为良乡八景之一，也成了畿南胜地。



琉璃河石桥坐落于北京市房山区琉璃河镇北的京石公路侧，是房山区境内最大的石拱桥，也是北京地区保存较为完整的四大古石桥之一，其建筑规模仅次于卢沟桥。

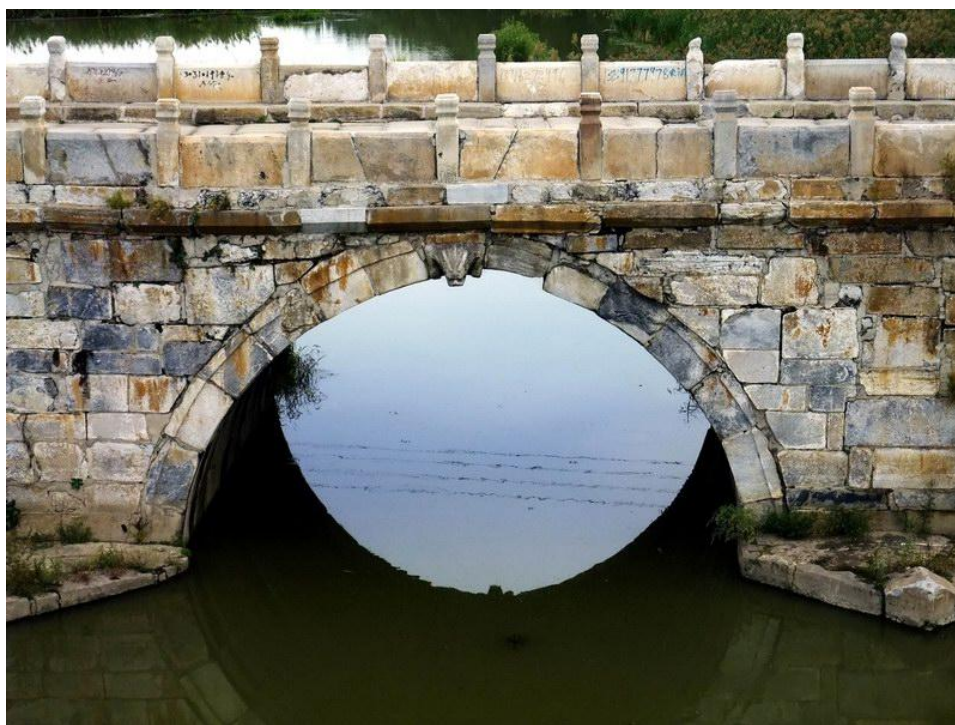
石桥呈南北向，全长 165.5 米，宽 10.3 米，高 8 米，为 11 孔联拱石桥，中孔跨径最大。桥体用巨大花岗岩方石砌筑而成，古朴庄重，气势宏伟，造型美观而奇特。桥面略呈弧形，两端低，中间隆起，并采用花岗岩条石铺设，数百年来车马轮毂的碾轧以及风霜雨雪的侵蚀，每块桥面石板上都留下了或深或浅的辄痕，这些岁月遗留下来的痕迹也仿佛在述说着昔日“车如流水马如龙”的喧嚣与繁华。



桥面东西两侧建有实心栏板和望柱，望柱和栏板新旧相间，其上雕刻有游云、海棠线、莲花台等纹饰，秀气精美。东侧有望柱 96 个，西侧有望柱 97 个，从石桥西侧向南数第 34 根望柱西南棱角上刻有“石匠三千名”的记录。望柱之间设有石栏板，全桥共 178 块，栏板长 1.65 米，宽 0.80 米，厚 0.28 米。历经四百余年的风雨侵蚀，旧栏板上的纹饰已经模糊不清，部分望柱顶端的海棠线仍依稀可见，部分望柱侵蚀后的形状仿佛头戴盔甲守卫大桥的士卒，后补的望柱和栏板虽纹饰清晰，却少了岁月赋以的沧桑感。栏板下有一行高出桥面的条石台阶，条石衔接处嵌以“银锭扣”，银锭扣呈银锭形或燕尾形，端部宽、腰部窄，端部宽约 12.5 厘米，腰部宽约 7 厘米，高约 22 厘米，银锭扣为铸铁构造，异常坚固，具有非常好的抗拉性能，可以凭借微末之躯联结千钧条石，防止条石接缝处年久松散开裂。



中间三孔拱券两侧顶部各雕有一玲珑精致的镇水兽首，形似虬螭或蚣蝮，外表凶狠，豁鼻瞪目，怒视河面，十分威严。传说镇水兽性善好水，能吞江吐雨，调节水量，使河水“少能载舟，多不淹禾”，以此寓意大桥能永避水患，祁望它能护佑一方长盛久安。



桥墩平面呈船形，上游侧砌筑三角形分水尖，以减轻洪流和浮冰冲击，兼具分水、破冰双重功用；下游侧形似方形船尾，可分散水流，减轻洪流对拱券的压力。石桥基础采用“巨石砌至水底，其下柏桩栲比”，坚固的基础在 400 余年间历经数十次大水的冲击，仍旧毫无损伤。



石桥北端两侧，各立一组抱柱石。据《明世宗实录》记载，建造琉璃河石桥的同时，在桥的南北两侧还建有两座牌坊。同年五月，明世宗下诏名北牌坊为“天命仙传”，南牌坊为“利民济世”，后又名北牌坊为“仙积”，南牌坊为“永明”，最终南北二坊被命名为“咸济”、“玄恩”。嘉靖四十一年(1562年)，徐杲等在修琉璃河桥堤时，将二坊重新装饰。到了清康熙年间，二坊已坏废。不知该抱柱石是否嘉靖时期玄恩、咸济牌坊的遗存，还是后人为附会古籍记载所做的装饰。



琉璃河石桥西侧约 1 米处，旧有一矩形铁竿，“长数十尺，盖镇压之物”，关于它的记载见于《长安客话》、《良乡县志》、《日下旧闻考》等，据推测，琉璃河石桥建成后，为防河水泛滥，此铁竿由皇宫广寒露台石栏道旁移至此处以镇水怪，也有人推测，它应为建桥时所用的起吊器械，以便于将几百斤的石料吊装到桥面上。遗憾的是，这一罕见的建筑实物史料现已荡然无存了。关于它的消失有很多说法，有人说 20 世纪 50 年代末大炼钢铁时给融化了，也有人说桥梁修缮时将其移除，或许被无知之人盗取变卖废铁了，周围居民皆不知其所踪，或许终究是个难解的谜团了。

石桥北端东侧有碑林，石碑多残缺不全，除碑名依稀尚可辨识外，碑文多已湮灭无从辨别，据考证有嘉靖四十二桥堤碑、普会禅林碑、三义庙碑、明重修庙桥记碑、明万历敕修琉璃河海潮观音庵断碑、清淳慎郡王永鋈碑、光緒断碑、民國魯班庙碑等十一方碑刻，有记录琉璃河石桥修缮的历史，有记录周围的庙宇道观，有记录王侯将相的墓冢，这些石碑矗立在半人高的萋萋芳草之中，增添了琉璃河石桥的神秘色彩、历史气息和文化内涵。



走过不同年代而延续至今的琉璃河石桥，就像是一册内蕴丰富的古书，那些久经岁月打磨的栏杆和石板，像极了家国的血脉，生生不息，亘古绵延。

圣水流年

“万叠燕山万叠泉，飞流千里挂长川”。琉璃河地区曾是西周燕国国都所在地，京西连绵起伏的山脉由此得名燕山。以历史文化著称的琉璃河镇，便处于燕山之旁，大石河、小清河、永定河等河流在这里汇聚。

琉璃河有着悠久的历史，它曾有过很多名字：战国时称绳水；北魏郦道元《水经注》认为琉璃河即古圣水，于是此地又有了圣水、圣聚之说；隋代时因其流经防山脚下，遂改称防水；唐代复称圣水；五代时改称石子河；金代时以龙泉为其源头之一，改名龙泉河，至清未变；民国时改称大石河。琉璃河又有刘李河、六里河、留李河等别称，据说此地居住有刘、李两大姓，故称刘李河，由于河水“澄澈底，朗若琉璃”，“以形色相转注”，于是又改“刘李河”为“琉璃河”，琉璃河之名最早见于北宋史学家路振编纂的《乘招录》。

琉璃河发源于京西房山西境的百花山西麓，蜿蜒曲折，经霞云岭、佛子庄、河北庄、磁家务，沿西山诸泉到坨里流出山谷，过平原至房山城东南汇入琉璃河，又称至涿州东北码头镇注入拒马河。



南宋范成大《石湖集》记载：琉璃河“水极清泚，茂林环之，尤多鸳鸯，千百成群”。当年的琉璃河，河面宽阔，岸柳成行，林木丰茂，清澈的河水不仅滋润了两岸的肥田沃土，还为水上行船、漕运货物提供了得天独厚的运输条件。

寻迹溯源

据文献资料考证，早在金代琉璃河上就建有桥梁。元初重臣王恽曾呈《请起盖良乡县南留李河桥梁事状》：“……有旧来经由留李河桥道…… 兵革以来，桥废不行……窃详若依旧盖起留李河桥道，不惟道路高平径直……”，由此可见琉璃河桥在那时就是京南要隘，由于原琉璃河桥毁于金元交战，于是王恽上报中书省，请求重新修筑桥梁。

明初永乐十六年七月（1418年）重修顺天府琉璃河桥，但到了明嘉靖十八年，琉璃河桥不知因何原因被毁。据琉璃河石桥北东侧《敕修琉璃河桥堤记》碑：“嘉靖己亥，皇上驾幸承天，睹民艰涉，惻然悯之。比銮回，敕工部尚书臣甘为霖督修。”今天所见的琉璃河石桥开建于明嘉靖十八年（1539年），琉璃河石桥开工后，财力不支，“甘为霖上书请行开纳事例，通查各省无碍银及变赏大隆兴寺基银，一体解赴工所，仍摘发河南、山东班军应役”，得到嘉靖帝的应允，后来甘为霖因病去职，修桥之事便搁置下来。直至嘉靖二十四年（1545年），嘉靖帝诏令工部尚书甘为霖回部管事，由本部左侍郎杨麒代视琉璃河桥工，与杨麒一起督修石桥的还有内官监太监陈准、袁亨等。嘉靖二十五年（1546年）五月，琉璃河石桥完工。

建造琉璃河石桥，耗资巨大，据《大明会典》记录，共取用各处帑银三十万余万两，内钦助银九万三千八百多两。明隆庆三年（1569年），良乡知县安守鲁修《良乡县志》时，把琉璃河与石桥称为“良乡八景”之一，名曰“燕谷长虹”。



由于琉璃河石桥所处地势低洼，“每遇溽暑水发，环桥南北尽为巨涛，难以越渡”，交通受阻。嘉靖四十年（1561年）仲冬，明世宗钦降帑银八万两，令徐杲总理，治理水患。至次年孟冬，由徐杲规划，郎中王尚直、员外郎鲁一经、内官监太监杨用分理，在桥两端用条石修筑两堤，“各长五百余丈”，一是自石桥北端铺设到刘李店村，一是自石桥南端铺设到琉璃河镇内大街南口，俗称“五里长街”。在桥北路堤中段添设独孔小桥一座，“长四丈五寸、阔三丈五尺、高一丈三尺五寸，并设水沟八道，以杀水势”。这次维修也可以说是琉璃河石桥的续建。

第二次大修缮记载于《敕修琉璃河桥记》碑，明万历年间，石桥南侧三洞坍塌，路堤也有泐有拆，过往行人无法通行。明神宗获悉后，产生怜悯之心，神宗母慈圣太后首先捐银一万两，六宫而下也都有所捐助，神宗出银两万九千零五十四两，不足之数则佐以水衡钱及各处进助银两，令内官监太监何江前去修造。自万历二十八年（1600年）冬到万历三十年（1602年）春，石桥和路堤修缮完毕。

第三次修缮是在在光绪十六年（1890年），当年夏天，连日大雨倾盆，山水暴发，异常凶猛，将桥冲断 20 余丈。为供行人通行，只好在桥东添设渡船，可是两岸行人因等候时间太久而争相抢渡，几至相殴。地方官员上奏朝廷后，朝廷立即调拨巨款，命直隶总督李鸿章派员监修，年余竣工。

“卢沟桥事变”爆发后，日本兵占领宛平城，又占领长辛店，中国军队在琉璃河南岸及桥头筑起碉堡，并将琉璃河大桥上的石栏杆、桥头立的三通石碑放倒在桥面上。日本兵占领琉璃河镇后，便拆除琉璃河桥上的石栏杆、桥南石板道，在琉璃河火车站岔道两边筑起高墙以防美军空袭，当地老百姓怕日本兵把石碑破坏，于是把石碑都扔到了河里。

日本投降后，民国三十五年（1946年）河北省公路局开始着手整修京保公路，在琉璃河一带农民的配合下，拆除火车头防空墙，将其中基本完整的桥栏杆石件运回琉璃河桥上，又用旧石料制作部分栏杆，对琉璃河桥进行重新修复。



1948年10月，驻琉璃河镇的国民党军队撤退前，将琉璃河大桥的桥面石板掀起多处，在桥头路上挖出几道壕沟，以阻止共产党军队行进。国民党军队撤退后不久，据说当地政府组织镇上民众将琉璃河大桥修复通车。

1959年3月下旬至4月中旬，北京市道路管理处对琉璃河石桥实施第四次维修，包括桥基及海墁维修工程，修理桥台、桥墩，整修驳岸石墙等，并将桥面的旧沥青面层修补后，又加铺一层沥青面层。

1999年10月，在琉璃河石桥的西侧建成一座钢筋混凝土结构的大桥。从此，琉璃河石桥由公路桥梁改为全国重点保护文物桥梁。



由于琉璃河石桥年久失修，造成桥面下沉，券洞开裂，损坏严重，被撞毁的望柱达 74 根，栏板 60 块。2001 年 5 月 29 日进行了琉璃河石桥的第五次修缮工程，2002 年 7 月 29 日竣工，主要修缮了桥南护坡，进行河底清淤、河底石铺填，并把原来的混凝土桥身栏板、望柱栏板换成石料，把桥面沥青面清理掉露出桥面石。琉璃河石桥脱下穿了几十年的“沥青装”，几百年来留下的数十道车辙印和风雨侵蚀的痕迹清晰地展现在了人们眼前。

据民国十三年《良乡县志·輿地志》记载：“（琉璃河）石桥为朝宗孔道，四会轮蹄；北望卢沟，双虹对跨，诚京南要隘也。”如今，琉璃河水依然清澈，不复往日的凶猛，静静流淌在这片古老而神奇的土地上。琉璃河石桥通济利涉的建筑功用已被新桥取代，没有了往日的车马喧嚣，也少有游客前来探寻，仿佛久历凡尘却又终归自然的隐士，这座壮丽雄健的桥，仍保留着原有风貌，向人们展示着精湛的技艺和历史的沧桑。

长桥诗梦

琉璃河风景优美、古迹众多，引来历代无数文人墨客在此直抒襟怀、泼墨挥毫。琉璃河的诗文化，在桥的这一头，蜿蜒到桥的那一头，小桥流水里藏着家国情怀，掺着离愁别绪，更有对琉璃河秀丽风光的由衷赞美。



南宋诗人范成大于乾道六年（1170年）也就是金大定十年出使金国途经琉璃河，触景生情作有《琉璃河》一诗：“烟林葱茜带回塘，桥影惊人失睡乡。陡起褰帷揩病眼，琉璃河上看鸳鸯。”可见那时琉璃河河水清澈，水中鸳鸯千百成群，两岸茂林环绕，环境宜人。

南宋末年，文天祥率领宋军抵抗元军入侵，至元十五年(1278年)因不敌，在今广东潮阳海丰附近的五岭坡一带被俘，次年被解往大都，路过良乡县琉璃河时感怀赋诗《过雪桥琉璃河桥》：“小桥度雪度琉璃，更有清霜滑马蹄。游子衣裳和铁冷，残星荒店乱鸣鸡。”想来，当时的琉璃河桥还是那座常修常毁的木桥，时值冬日，天寒路滑，国破家亡、忧国忧民之感怆然而生，心中生出了无限感慨与凄凉。离开琉璃河的文天祥在元大都牢狱中度过了人生最后三年岁月，至元十九年十二月初九被杀于柴市附近（今北京东城区府学胡同西口），至死未降。当年文天祥走过的琉璃河桥至今已无迹可寻，但其留下的《正气歌》却永世为后人传诵。

金末元初著名儒士梁斗南一生爱莲，曾于琉璃河种莲六顷，后成为良乡八景之一的“梁公芳沼”，他曾有诗云：“人往风流在，亲情酷爱花，荒村留胜迹，秋水湛清华，析绿与垂柳，残红落片霞，梁园名最古，此泽可同夸。”

明代诗人、“公安派”领袖之一的袁中道经过琉璃河时，惊叹于琉璃河的旖旎风光，写下了一首《琉璃桥》诗：“飞沙千里障燕关，身自奔驰意自闲。日暮邮亭还散步，琉璃桥上看青山。”



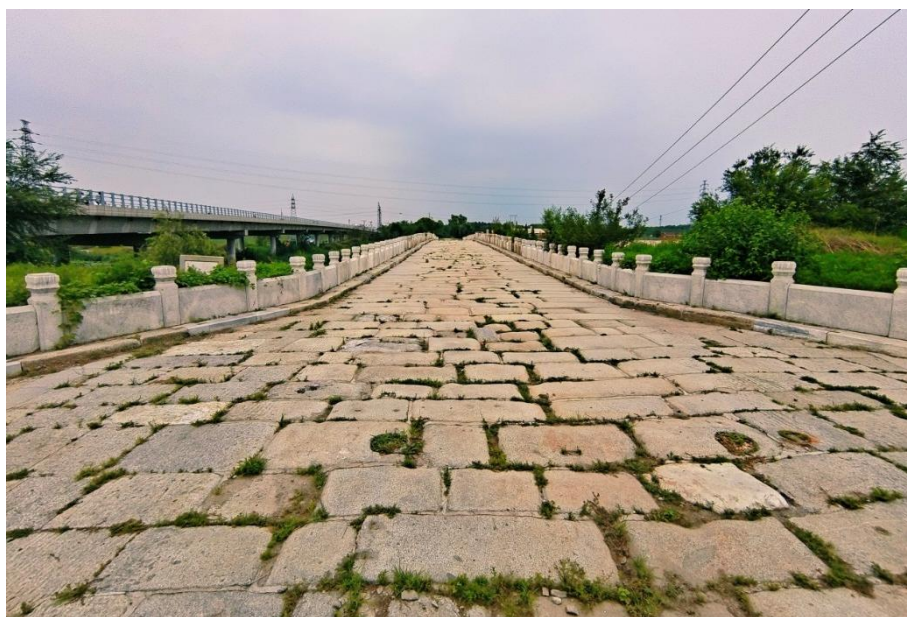
明人王嗣箕曾咏诗赞美琉璃河石桥为蛰伏水面的苍龙，“水上苍龙十里长，往来车马骋康庄。”

明人顿锐性喜学法参禅，常常住在寺庙或跑到深山静心修行，一天前往琉璃河桥，眼望桥影照水恍若置身仙境，于是写下了一首《琉璃桥四望》：“晴天虹影卧平湖，倒浸蓬山贝阙图。白浪眼穷风浩渺，彩云空阔气虚无。三江近海思归范，万柳萦堤不姓苏。早晚月华波上动，恍然龙女弄明珠。”

明人蒋基在一个明月之夜，以天人的视角、浪漫的笔法描绘了琉璃河石桥的盛景：“万叠燕山万叠泉，飞流千里挂长川。琉璃桥上看明月，直踏银河到九天。”

前明翰林郭秉聪曾为琉璃河石桥题诗一首，其中“楼台倒影波中印，杨柳因风镜里摇。翘首更疑云路近，行人络绎度虹腰”两句诗将当时琉璃河石桥的宜人美景和车鸣马喧的热闹繁华展露无遗。

清人苏之屏也曾写诗赞美琉璃河石桥：“未云龙现横都野，不雨虹飞跨御沟。”



还有一些诗句的作者如今已无法考证，但诗句却很自然地使人感受到琉璃河古桥画一般的意境，比如“长虹尘际落，断岸水中连”、“龙藏云里树，虹落水中天”，历代诗人词客常常以桥入诗，以诗记桥，一诗、一桥，总能让人触绪牵情。

一桥枕清梦，人间世日长。琉璃河古桥承载了岁月沧桑，最终给人们留下了一段历史，一段故事，一缕情丝，一种文化和一段朴素的人文主义情怀。