



古大散关景区大门



省道 219 秦岭大散关段

秦蜀要道上的古关口

秦岭处于中国版图的中央,是中国惟一呈东西走向的山脉,也是中国南北方分界线的重要标志,历史上更是中国交通的南北大碍。

因为秦岭的阻隔,古人想从南到北或者从北向南都不是一件容易的事。数千年来,经过无数人的不断探索,陆续在秦岭深处开凿出一条条古道。这些古道从东向西主要有7条,即(武关道)蓝武道、义(峪)谷道、子午道、傥骆道、褒斜道、陈仓道、祁山道。时光没有淹没古道,至今这些古道依然是重要的文化遗产,后人修筑的铁路线、国省干线公路或地方道路往往是古道的升级版本,共同写就了中国交通史上的传奇。千百年来一条条道路凝聚成了诗词文章书法绘画的长廊,流传着精彩的历史故事,至今依然是解读历史的重要密码。

陈仓道又名故道,北起陕西宝鸡(古称陈仓),经凤县、两当、徽县、略阳,至陕西安康(唐代金牛县),全长450余公里。陈仓道开辟于先秦时期,因当时设有陈仓县而得名;因途中沿嘉陵江上源故道水而行,秦时设置故道县,又名故道。

陈仓道在秦末汉初已成为沟通关中与巴蜀的惯行路线。唐代辟为驿道,逐渐超越其他栈道成为长安通往巴蜀的主要驿道。元明清,陈仓道虽不是官驿道,但仍然是商旅惯行路线。在巍巍秦岭山脉中,陈仓道虽然路程较远,但相比褒斜道、子午道的狭窄栈道更易通行,沿途相对平夷、人口稠密,因而使用时间更长、作用更突出。

今天,当我们驾驶汽车或者乘坐宝成线火车翻越秦岭时,3000多年的陈仓道在形式上已经发生了天翻地覆的变化,但是现代公路、铁路承载了历史线路的基本走向。20世纪80年代末90年代初上大学时,我年年要坐火车走宝成铁路,要看到古老的地名,要经过大散关隧道群,一路上不仅有壮美的自然风光,还有厚重的历史文化,自然与人文交相辉映,只不过那时古道的旅游资源还未开发。

陈仓道上最重要的关口就是大散关。因此,陈仓道也称散关道。

关于大散关得名主要有两种说法。一是因人得名。西周开国功臣散宜生因救西伯姬昌有功,被分封到如今大散关一带建立散国,从而这里的关隘就是散国关隘。二是因地形得名。大散关横跨秦岭南北逶迤40多公里,分散着不同时期建立的关隘多处,其跨度之大、分布之广为中国之最,故名大散关。

不论因何得名,不争的事实是这里山势险峻,层峦叠嶂,确有“一夫当关,万夫莫开”之势。正如《史记》所言,“北不得此,无以启梁益;南不得此,无以图关中”。就是说,关中地区的人要去汉中、成都等地,要先得到大散关;在四川,要想夺取关中就得先控制大散关。刘项争雄时,刘邦“明修栈道,暗渡陈仓”即由此道北伐关中。正因为如此重要的战略地位,大散关自古以来便是兵家必争之地,在此发生并载入史册的战役达70余次,世人称之为“三秦第一雄关”“川陕咽喉”。

南宋诗人陆游(1125年-1210年)的一首《书愤》让秦岭古道上的散关道刻在一代人的脑海中,“早岁那知世事艰,中原北望气如山。楼船夜雪瓜洲渡,铁马秋风大散关。塞上长城空自许,镜中衰鬓已先斑。出师一表真名世,千载谁堪伯仲间!”

今天的大散关早已失去了往昔的军事价值,不过站在古关上的烽火台眺望沿清姜河谷而行的宝成铁路、省道219(宝鸡至汉中)、陈仓道遗址,面对一条条带状风景线时还是禁不住要惊叹大散关的险要。



再过大散关 铁马秋风成往事

古代散关究竟在何处

10多年前的秋天,我曾从汉中出发经过大散关到宝鸡;10多年后的春天,则是从宝鸡出发去再看大散关。出宝鸡市区告别渭河很快就进入清姜河谷(古称散谷水),汽车沿着河谷左岸公路而行,河谷蜿蜒曲折逐渐变窄,公路紧邻河谷就像夹在高耸山岭间的飘带。车行十几公里后到达山间不足50米宽的隘口,这就是大散关遗址区域了,今人在公路边复建了关楼,上书“古大散关”。

站在关楼下向河流对岸望去,山麓可见宝成铁路上著名的观音山展线;向山谷望去,就是在古道基础上修筑的民国年间的川陕公路以及后人再覆盖的省道219线。道路如此叠加,足以看出陈仓道的重要,更可以感受大散关确为雄关险隘、军事要塞。

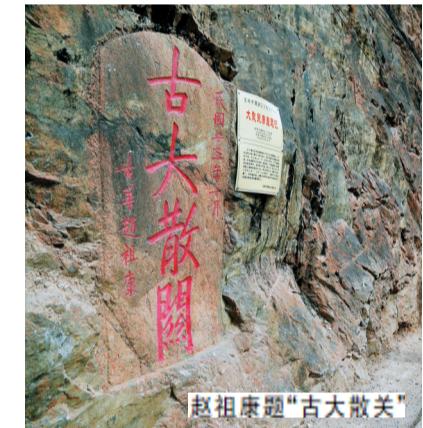
大散关景区今为陕西省重点文物保护单位,以宋文化为背景、古战场关塞文化为主题构建而成。关楼上“古大散关”4个字为“中国近代公路之父”赵祖康所题。

研究大散关多年的景区讲解员韩雪

梅说,因为历史上关址设置的变迁,再加上古代打仗时多是拉锯战,每个朝代的关址位置都会发生变动,所以大散关遗址究竟在哪,很长一段时间都无法确定。直到1936年,国民政府经济委员会公路处处长赵祖康沿着陈仓古道主持修建川陕公路时,在路基下挖出了许多宋代文物,经专家鉴定确定了古大散关遗址。

韩雪梅特别解释,从区域上讲,大散关南起秦岭南麓凤县的煎茶坪,北至宝鸡渭滨区益门镇,行程约40公里。目前景区所在的位置正是大散关区域中最险要的关口“二里关”(俗称“关岭子”),并非整个大散关遗址。同时,此处遗址也不是完全的历史遗留,而是经过后期的重建修缮,才有了现在的大散关景区。

在大散关景区的位置,明嘉靖年间曾设立“益门镇二里散关巡检司”,稽查行人、征收商税;清嘉庆年间,宝鸡县令周廉在此竖立石碑,上刻“古大散关”4个字;1936年开启川陕现代公路建设时赵祖康题“古大散关”,原迹就摹刻在距离景区大



约50米的路边崖壁上。1982年12月,宝鸡铁路分局凤州工务段和渭滨区文教局联合在此立块碑,上刻“古大散关遗址”。1992年4月12日,陕西省人民政府确定大散关遗址为陕西省第二批重点文物保护单位,保护范围为北起今大散关遗址,南到秦岭大散岭峰顶。

铁马秋风里的英雄遗憾

乾道八年(1172年),应四川宣抚使王炎的邀请,陆游抵达南郑(今汉中市南郑区)入为幕宾。他身临国防前线大散关,形成了“却用关中作本根”的战略思想,并向王炎“进取之策”。遗憾的是王炎被朝廷召回,幕府撤散,陆游的北伐主张成为泡影,其“倾注了四年心血构筑的对金人颇具威慑力的军事阵线,不费金人一兵一卒的冲击,而被朝廷的一道命令轻而易举地拆散了”。陆游慨良时易失而作《归次汉中境上》,诗中第一次写到大散关,“遗虏孱孱宁远略,孤臣耿耿独私忧。良时恐作他年恨,大散关头又一秋。”

宋孝宗淳熙十三年(1186年),61岁的陆游罢官已6年,挂着一个空衔在故乡蛰居,想到山河破碎、国家动荡,“书生无地效孤忠”,于是疾笔写下《书愤》。从此,一位六旬老人的豪情壮志与幽愤哀伤刺痛了无数人也刺穿了近千年的时光。

南宋开禧二年(1206年),在权臣韩侂胄的主持下,宋军兵分三路北伐,金朝大为震惊。在东线、中线都有战果时,西

线主将吴曦却投敌了,最终导致开禧北伐化为泡影,陆游再次梦断。开禧三年(1207年)冬,大散关也失守。陆游在山阴写下《闻雁》:“蜻蜓浦中闻雁声,寒侵短褐客愁生。忽思大散关头路,雪压蒙毡夜下程。”

终其一生,陆游念念不忘乾道八年(1172年)在南郑执戈渭水前、勒马散关下的军旅生涯,自首次作诗言及大散关到嘉定二年(1210年)辞世的38年间,陆游存世的诗中出现大散关多达26次。

大散关是陆游诗中的意象,更是他内心的情结与痛。自南郑辗转嘉州、蜀州、成都、临安等地,到晚年归山阴,无论世事变化与身份转换,大散关一直萦绕着陆游,既有“自期谈笑扫胡尘”的豪情,也有“良时恐作他年恨”的悲愤。世事多艰,空怀壮志,徒有一腔热血却无处抛洒,铁马秋风的雄心只能寄存在文字和梦中了。

时光流转,山河壮丽。今人多是用游客的眼光看待大散关了,行走景区也少了陆游的痛。火车汽笛响起、汽车飞驰而过,人间沧桑,已然是新景观。

文/图 霜枫酒红

