



# 武关道

“武关道”又名“商山路”，开辟于商末周初，原本是为了秦楚相互争夺的需要，以“武”字名关、名路，古代把起自长安，经蓝田、商州、河南内乡、邓州到湖北襄阳武汉的交通要道称作武关道，是连接关中地区与江汉地区的重要道路。



阳城驿景区

## 商价：又见阳城驿

在商洛，唐时称商山路，今为312国道。当年阳城驿，蝶变为4A景区。这座千年古驿，曾数改其名，串起数位唐宋文化名人，演绎了一段沉重而难忘的历史。

据考证，商山路在今商洛境古驿约有12个，除安山、北川两驿外，其它均见于唐时。这些驿镇，大抵根据附近的要地、关隘、山川等人文、自然景观而取名，如蓝田、武关两驿附近有蓝(田)关、武关，仙娥驿附近有仙娥峰和仙娥溪，雒(源)驿临丹江(昔称雒水)，棣花驿附近有棣花山，桃花驿当地多桃树等等。一些驿镇另有别称，如临近四皓祠(墓)的“商州馆”，又名四皓驿；层峰驿内种植了几株粗壮的桐树，又名桐树馆。武关东的青云驿，可能与商山路又为科考之路有关。陕豫交界的阳城驿，大概因其地处秦岭之阳、且为古城遗址而得名，不料却与唐贞元名臣阳城的名姓相同，引起争议。

提起阳城(736—805)，如今可谓网红官员。他少小家贫，遂入集贤院作抄写书吏，得以苦读经史。人到中年，考中进士，复于中条山隐居。彼时学子入仕，或者正儿八经参加科考，或者拉关系走明经一途，或如李白一样可怜巴巴地“遍谒诸侯”，或者隐居名山，待价而沽，走“终南捷径”被皇帝招用。阳城在隐居时，曾拒地方大员李泌之邀。但当李泌拜相后再次相招，他还是入朝作了谏议大夫。君子得其位，则思死其官。可是数年间，阳城以长安酒徒自居，竟然庸碌无为，令人失望。为此，青年韩愈作《争臣论》，对其冷嘲热讽。

其实，刚直的阳城是不屑于为一些鸡毛蒜皮、不痛不痒的小事正词直谏的。要干，就要一票大的。794年，贤相陆贽遭受排挤，奸佞裴延龄即将为相，众皆敢怒不敢言，此时阳城挺身而出，犯颜争旨：“既以延龄为相，城当取白麻坏之。”“阳城裂麻”之后，先被打发到国子监作司业，随后被贬道州。柳宗元为此作《与太学诸生喜语阙留阳城司业书》，盛赞阳城有“博厚恢弘之德”。

阳城应当是经商山路抵道州的。在唐代中期，商山路作为长安通往东南的捷径，仅次于“大略驿”(长安至洛阳的两都驿道)，被升格为“次略驿”，即今唐第二驿道。唐人奉使、贬谪、赴考、游历等多取道此途，“来往悲欢万里心，多从此路斗浮沉”(李涉《题武关》)。

在道州，阳城“封五龙侯，罢矮奴妾，自囚人狱”，多有为民请命之举。此时的韩愈，终于懂了阳城，在《送何序序》里，将阳城比作鸟中之凤，希望道州父老子弟“服阳公之令”。白居易作《道州民》，称颂阳城之举：“道州民，民到于今受其福，欲说使君先下泪。仍恐儿孙忘使君，生男多以阳为字。”阳城遂被尊称阳公、阳谏议、阳道州，入传于《旧唐书》。

继阳城之后，商山路也见证了“韩柳”“元白”诸诗人、官员的贬谪之痛。倡导“文以载道”的韩愈两遭贬谪，在蓝关长叹“云横秦岭家何在”。柳宗元两过商山，作《商路孤松有感》。白居易“七年三往复，留诗十余首”，元稹七经武关，容颜憔悴，饱受精神折磨。一寸商山路，一缕贬官愁。堪画亦堪行的商山路，因之涂抹上浓重的悲怆色彩。

正是敏感的元稹，发现“商有阳城驿，名同阳道州。”对于神一样存在的阳城，他实在不忍心让行人直呼其名，遂援引羊祜碑改名堕泪碑的旧例，作《阳城驿》：“我愿避公讳，名为避贤邮。”对于极品好友的倡议，白居易在和诗中，亦作800言，同意将阳城驿“改为避贤邮，大署于门楣”。

20多年后，杜牧行经商山路，发现此驿改称富水驿，提出“杜名不合轻易改，留警朝天者惕然”，他以为，保留阳城驿，可以警示在朝为官者，使得“名存教可施”。

时至赵宋以后，京都东迁、北移。曾为长安近辅的商州，一落为寂寞偏僻的贬谪地，而“邮传之盛，甲于它州”的商山路，旧驿废弃，也失去往日繁华。991年秋，诤臣王禹偁初贬商州，览

种，金牌一昼夜行五百里，银牌四百里，铜牌三百里。急递的驿马颈上系有铜铃，在道上奔驰时，白天鸣铃，夜间举火，撞死人不负责。铺铺换马，数铺换人，风雨无阻，昼夜兼程。传送命书及标明急字的文书，应立即传送；不急的，当天送完，不准搁押，搁押的依法论处。传送或收到文书，必须登记发文或收文的月日朝夕，以便及时回复。文书如有遗失，应立即报告官府。吏臣年老体弱及不足信赖的，不要递文书。征召文书上写明须急到的，却没有到达，应加追查。在南耳房古代邮驿文化展示厅，看到这些关于古驿站的功能、起源、运行发展、人员配备、管理、邮使金牌、驿站法律等等介绍时，不由感慨万千，那些规章制度的建立可谓环环相扣，落实、执行的过程，某种程度上比现在还要严格。

在驿院西侧题为“驿丞”的三合院里，我看到对驿人失职的责罚：如唐代，驿递不能按照规定行程抵达的，滞延一日，要受到杖八十的处罚，滞延两日，再罪加一等。当时有关征讨、掩袭、报告外境消息以及举发反叛消息之类的军务消息更强调军务要速，若驿吏延迟一日判处徒刑一年，延迟11日判处流放至2000里以外，罪加三等。如果因为延迟送达致使军事计划不能实现的，耽误一天即加判流徙。如果因为驿报迟递行程稽留致使民户、军人、卫士、募人、防人一人以上被捕或阵亡，或者使诸城防务受到损害的，要处以绞刑。这些严苛的制度保障了邮驿正常运行，却也渗透着底层驿人的汗水和血泪。透过文字，我仿佛看到腰系革带、悬铃，持枪、挟雨衣、携带文书的驿人，在漫漫驿路上，餐风饮露急速前行，他们踏平了多少艰难坎坷，遭遇了多少凶险危急……

宣政堂、驻节堂、议事厅(茶社)、驿舍、伙房、马厩……在通讯手段十分原始的情况下，棣花驿担负着各种政治、经济、文化、军事等方面的消息和物流传递任务。它是古代驿站的代表和缩影，而中国是驿站起源最早的国家之一。中国古代邮驿组织严密、等级分明、手续完备，运输信息系统的覆盖水平不亚于现代通讯网络。历朝历代共同奠定了当今邮政系统、高速公路服务区、货物中转站、物流中心现代交通的基础。

得益于交通运输业的发展，现在的快递行业十分发达，只有我们想不到的地方，没有快递寄不到的地方。但是打开记忆，我们依稀可见那成群结队的马帮驮队，那清脆悠扬的铃声，那身披斗笠、蓑衣被唤作驿隶、驿卒、驿夫夫的驿人。(作者供职于丹凤公路段)



古代家书

## 周峰：雪拥蓝关

唐宪宗元和十四年，韩文公因上表力谏迎佛骨事，被贬潮州。即便时值正月，秦岭云横雪拥，他也不得不以获罪之身在愤慨、委屈中仓促离家远行。

彼时，以长安为中心南下的路线，一是出潼关经洛阳至扬州、苏杭；一是经武关、午午、褒斜等道翻越秦岭，过荆、襄、鄂、洪诸地到广州，或由汉中入蜀转往黔州。盖因翻秦岭南下可大大缩短时间，所以仕人被贬多选此途。

对于大半生仕途蹉跎，五十岁才因平淮西叛乱有功，而擢升刑部侍郎的韩昌黎来说，这无疑是一次抱着必死之心的离开。

当年，他选择自灞上滋水驿出，向东南经蓝田关入商山，越秦岭武关道南下。当他立马蓝关，不见长安也不见家，那一刻，山高路远，穷途无涯。失路之悲和丧女之痛又如何能让他心存期待地熬到苦尽甘来？又有多少像他这样忧国忧民的人，付出全部心血后，换来的也只是挫败和无奈。

人这一生，可以在困顿磨难中失去一切，唯独不能没了自己。所谓“古之立大事者，不惟有超世之才，亦必有坚忍不拔之志”，说的就是他这样的人。在屡试不第和多次贬谪后，仍能以卫道、明道、行道之心坚守信念，“发言真率，无所畏避”，以《师说》《马说》《进学解》这样慷慨激昂的文字，领袖古文运动，将激浊扬清和造福万民付诸实践，直至走出人生至暗的阶段。

元和十五年，因逢大赦移任袁州不久的韩昌黎奉诏入朝，再沿武关道回归长安。这一次也是冬天，只是不知在他过蓝关时，有没有再遇到云横雪拥，而他又会发出怎样的慨叹。

从国子监祭酒到兵部侍郎，再转任吏部侍郎、升京兆尹兼御史大夫，他这一生半世起落，未曾媚流俗而求苟安，这期间，除过性方直直，

又有多少得失淡然。

人生在世，虽然很多时候的成败在于一念之间，但若你能咬紧牙关，每一次告别都会是新的起点。只要心中有梦，眼里有光，即便没有太阳，天也会亮。(作者供职于华阴公路段)



武关遗址

## 吴石开：武关与六百里商於道

秦之四塞，关中大地，老秦的位置处在四方关塞以内，故称关中。四关，东函谷(另有潼关一说)、西散关、南武关、北萧关(另有金锁关一说)。老秦的南关不在正南，在于出向东南的方位，如今的遗址是洛南市丹凤县武关镇武关河北岸，出东南方向，就是沪陕高速的走向，与商於古道线路基本一致。

沪陕高速沿线以蓝田、丹凤、商洛、竹林关、商南西等站点与武关道的关联最为密切。“楚水秦山古战场”，谭嗣同在《武关》中如此形容。“驻马几多愁思苦”是寇准《秋日武关道中》所叹。尚未查证到丰富细腻的关于寇谭二位诗作的背景由来，难道是因为“武关会盟”？不能把秦昭襄王扣押楚怀王说成不光彩，怀王以其节烈拒绝秦王割地的要求，以客死秦为结局。要晓得，楚怀王即半槐，宣太后半月是他妹妹，秦昭襄王嬴稷是半槐的儿子，半槐的外甥。如此拆解，似乎更加有趣更吸引人。史有“楚虽三户亡秦必楚”的论断，血海深仇，不共戴天，才有如此顽强坚韧的战斗力。正是这听起来比虎狼秦师还要虎狼的楚人，却奈何不了武关这一商於道的险要咽喉，关中至荆楚的路途并不是大道朝天。

武关，原称少习关，因少习山得名，早时老秦君王为彰显文治武功，改名武关。武关东西南北四面皆为关防，依次为：富水关、牧护关、白阳关、竹林关、荆紫关、漫川关、铁锁关、鸡头关。武关与商於道，金戈烽烟，兵家必争，张仪以商於为诱使得齐楚分崩，再以武关之险绝而弱楚围；酈食其为沛公取武关后，汉军直捣咸阳；李自成在商山中精实兵马，两年后破竹披靡取京畿。得商於，扼武关者，可得天下。商山名利路，是这条古道的俗称。南方学子由此进入京师考取功名，南北贸易的行商熙攘往返将本图利。韩愈、白居易在这一路留下传世名篇。

韩愈被贬出京师，加之丧亲的打击，这句“云横秦岭家何在？雪拥蓝关马不前”真是历经恐怖而来，低谷的心境，展眼云山，多是愁绪，叹家何在，马亦不前。次年，韩愈再次从商於返回京师，祭奠亡女，今次，提振了精神，洞穿了浮云，身心皆坚实，百代称文宗。

号为乐天的白居易在宦海浮沉中也不能顿解时解脱，被贬之作《蓝桥驿见元九诗》，君来、我去、下马、觅诗，离去时的风，满是秋风。当君王玩乐不理政时，他请求外放，心底秋风无比肃杀。才思卓绝的白居易，身心脱落之际，再过商於道，写下《登商山最高顶》，全诗句句飘洒，行间超脱，精神放逸。四望烟云，通秦达楚，名诱利牵，或胜或负，七年三遭，亦未出尘。

公元791年，商州刺史李西华将蓝田至内乡700余里商於道重新查勘、修补、疏通，古道焕发了新生命，这一路因而热闹起来，留下柴峪沟、龙驹寨、棣花驿等多处繁华鼎盛的历史印记。

与商於道并行的沪陕高速正是这样一条大动脉道路，它一定能沿线持续兴旺，借苏东坡的话，遥想雄姿英发。(作者供职于西商分公司蓝田收费站)



武关遗址

(上接一版)

古道文明与现代公路的融合发展，呈现了对古道路网、地理特点的“路径依托”。

1931年“九一八”事变后，受国内外形势影响，民国政府被迫向西北、西南地区战略转移，实施战备项目，其中包括浙赣铁路、钱塘江大桥、川陕公路等。1934年11月至1939年2月，赵祖康主持修筑川陕公路，沿陈仓、褒斜、金牛三条古道，先后修成宝汉、褒祺、汉白三条公路，结束了川陕之间依靠险峻驿道维持交通的历史，改写了自古以来“蜀道之难，难于上青天”的千年难题。

抢抓机遇，乘势而动。1964年至1973年掀起“黑色路面大发展”的高潮；1979年，改革开放第一年，第一条二级公路建成通车；1983年，朝发汉中、暮至西安；1991年至1997年，构建“一体两翼”格局，主导“开发三个市场”；1998年至2003年，抢抓“西部大开发”机遇，加快路网二级公路改建步伐；2003年至2008年，推进“三化”建设，提升路况质量和服务水平；2007年10月西汉高速公路开通后，实现朝发长安，午憩汉中，晚抵蓉城，夜寐渝州；2008年至2016年，打造“天天一个样”公路品牌；2016年至2022年，“路畅人和”理念推动公路建设发展稳步向好。

古道文明与现代公路的融合发展，体现了对精益求精、匠心独运的“技术承袭”。

秦蜀古道文物作为历史文化遗存的物质载体，是连接历史、现在和未来的桥梁。古道的核心是道路本体，交通体系的核心是栈道。目前汉中境内栈道共有七种形制，分别为：平梁立柱式、斜撑式、依坡搭架式、干梁无柱式、石积式、多层式平梁加盖式、凹槽式，它是人类智慧的杰出工程代表。“石门”被誉为天下第一门，位于石门大坝上游右岸200米处，全长15.75米、宽4.15米、高3.6米，在火药还未问世的情况下，先民采用“火药水激”的原始方法，凿通石山、修筑公路，无不令人叹服。

古道文明与现代公路的融合发展，促进了对呵护生态、尊崇自然的“绿色循环”。

秦蜀古道交通线路的形成和发展，离不开自然环境的支配，主要影响因素有地形、气候、水文、动物、植被和矿藏等因素。受秦岭、巴山等山脉的夹击，汉中四面群山毗连、峰峦重叠。唐代欧阳詹有诗云，“秦之坤。蜀之艮，连高夹深，九州之险也。阴溪穷谷，万仞直下。奔崖峭壁，千里无土。”汉中是我国森林覆盖最为茂密的地方，绿色植被繁茂，为采木修筑栈道、亭阁提供了最为基本的天然条件。

“翠云廊，苍烟护，苔花雨湿绿衣裳，回柯垂叶凉风度。”先民于古道植柏，意在植树表道、以树护路。剑阁县古柏距今2300年。勉县诸葛武侯祠，古柏距今1700年。洋县清凉寺现存古柏距今800年。通过古柏时间线的追溯，能够清晰地发现，自古以来人们对绿色生态的保护利用，长期处于循环状态。

绿色协调，生态适宜。汉中公路部门从上世纪五十年代开始已经对路域环境实施绿化，七十年代在绿化基础上向美化进军，创建出“桃李争春，绿荫护夏，红叶迎秋，松竹傲雪”的怡人景致。八十年代打造出闻名遐迩的汉中市至褒河两排长达15公里经济挺拔的水杉护着公路的壮观美景。九十年代注重在平川路段种植花草灌木，在山区路段种植经济林木，精心打扮出汉中褒河至西乡古城108.75公里美化大道，被全国绿化委员会评为“全国三十佳绿化单位”荣誉称号。

绿化提升，打造靓点。“人在车中坐，车在画中游”，紧扣绿色发展理念，将生态环境保护作为扼守陕南绿色人文经济靓点的底线和红线，巩固山水画卷试点创建成果。按照“绿化上提升、色彩上丰富、节点上出彩、立面上靓化”的原则，推进美丽路域平台和节点打造，完成G244线46.07公里路域环境治理及美化提升、G108佛坪县城过境路段环境治理及绿化美化、G108宁强至棋盘关美丽路域提升、城固至汉台城区出入口风景走廊打造，错开路段路域环境得到大幅提升。打造四季常青、花团锦簇的汉中花园，绿化覆盖率达到98%，干线公路成为推动全域旅游，助力省级园林城市建设的强劲动脉。

古道文明与现代公路的融合发展，推动了对历史文化、文明遗产的“价值转变”。

古栈道五里一邮，十里一亭，三十里设驿。文明的发展需要向外界交流、学习，古道的开辟是为了政权统治、军事征战、信息沟通、商品贸易，历代王朝十分重视信息渠道的畅通，设置专门的设施和人员进行服务，驿站、驿道便应运而生。驿站数量的设置，以金牛道为甚，险隘“四关八驿”：分别是：平阳关、五丁关、牢固关、棋盘关、开山驿、黄沙驿、顺政驿、青羊驿、大安驿、金牛驿、柏林驿、黄坝驿。最具研究价值的资料为《一统路程图记》(明代黄汴著)、《明代驿站考》(近代杨正泰)、《陕境蜀道图》(清代)。

以文化人，润物无声。如今，沿汉中境内五条国道驱车，历史文化的发掘和呈现令人陶醉其中。汉中市公路局充分挖掘“两汉三国、真美汉中”的优秀历史文化底蕴和人文谱系，沿线设置交通强国、党的建设、公路文化、汉中历史等标语112处。因地制宜利用路侧空地、地势开阔、绿化靓点、旅游景区、车流相对密集路段和公路道班等节点，通过建造景观亭、打造文化墙、设置文化石等形式，呈现内涵丰富、主题鲜明、富有特色的公路文化。“轻避重、去避来……”《仪制令》赫然镌刻在山崖之上，形成特色鲜明、品质深厚的陕南公路人文走廊。以“巴山游击队”红色文化为建设主线，打造G244石人山红色文化公路主题公园，开启“干线公路+乡村旅游+特色产业+红色文化”的富民兴业新模式。

古道资源是交通历史的优秀遗产，古道文韵是凝心聚力的有效途径，古道精神是弥足珍贵的现实财富。汉中公路人将当好古道资源的发掘者、古道文韵的守护者、古道精神的继承者，为汉中努力建设环境优美、绿色低碳、宜居宜游的生态城市贡献公路力量。

(作者供职于汉中市公路局)