

六盘鸟道

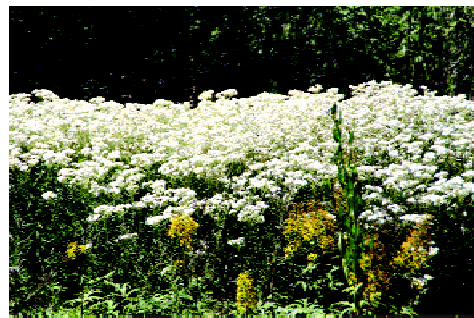
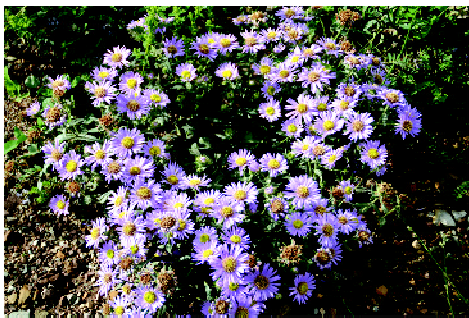
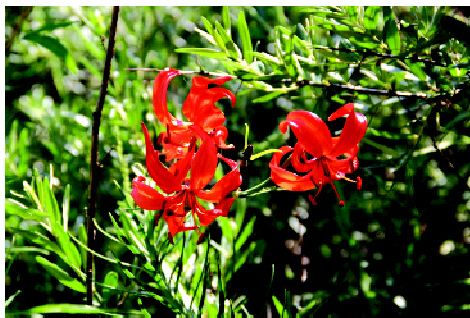
文/邵永杰

虎牙龙脊自嶙峋，绝壁排空扼陇秦。
堑道崎岖通一线，征车迢递转双轮。
云封远隔蚕丛月，风劲横飞马足尘。
汉史络盘搜旧迹，东冲锁钥镇兰岷。

这是清《宣统固原州志》所载的清末湖南湘乡人金希声咏“六盘鸟道”的一首诗作。六盘山高
大雄浑，横亘陕、甘、宁三省，山势陡峭，地貌险峻，林密草茂，常有野兽出没，加之气候多变，
阴湿多雨，春秋雾绕，隆冬雪飘，给山
两边人们的出行、翻越、攀爬带来了极
大困难。而古代六盘扼控古萧关道、回
中道等交通要道，汉唐时丝绸之路东段
北道路线又行经此处，从长安至兰州时
是绕山而远走，还是翻山越岭求捷径，
几乎成了当年行经此处的人们必须要做
出的抉择。据《宁夏交通史》等书记
载，古代翻越陇山山脉亦即六盘山脉，
共有三条通道：南面是略阳道，中间是
鸡头道，北面是瓦亭道。略阳道亦称陇
坻道，早在先秦时就已开通，是陇山区
开凿最早的道路之一，其走向大致是
从长安起，经雍（凤翔），沿千水河谷
西北行，经上关（华亭）、阳城（山峡）、番须（华亭西北部），翻越小陇山，再经古略阳城一
线，西出抵庄浪、秦安、天水；鸡头道主要走向是沿泾河至平凉，再由崆峒山东峡入泾源，穿制胜



六盘山夏之晨



六盘道旁的山花



六盘山涧溪

才踏出了六盘山上的第一条路径，从那以后，人们称该山为“鹿攀山”，后又因山路回旋曲折，转折六盘，故又称“六盘山”。如此想来，这老僧当年踏出的小径，应当就是最早的一条六盘鸟道吧。

但我以为，六盘鸟道是古人概括六盘山道崎岖险阻、难以逾越情形的形象说法。秦汉时期，社会经济不断发展，六盘山各处始有道路相通，尤其是山下的萧关古道、回中古道路，穿山而过的络盘道、鸡头道等，皆为秦时开通或汉时新筑或拓宽，否则秦始皇、汉武帝都曾出巡六盘山区，又如何能车驾甚众，“从数万骑”？由此可知，六盘山地区修通道路，一则便于帝王们“巡郡国”，二则便于朝廷控北地边塞，三则便于百姓通食货往返。六盘山古道大约也出现于这一时期，这从《史记》、《汉书》中所说的络盘道、洛畔道即可证实。只是位于瓦亭关一线翻越六盘山的道路，由于山大沟深，林木茂密，只有一条狭窄的人行小道或者是驰道，此即后来的六盘鸟道。《宣统固原州志》在六盘鸟道图说中也说：“六盘或云即《汉书》洛畔、络盘之沿说也……而山雨欲来，必先作云；即晴亦多雾，是以轮声鞭影，从云雾中出，亦风尘景色也。谓为鸟道，识奇耳。”可见六盘山高地险，多雨多雾，行人登山时，须在半山腰庙儿坪作短暂休息后再行爬越。由于云遮雾罩，后人见前人脚底，前人见后人头顶，听到的全是车轮声、甩鞭声，恍若鸟鸣鹤噪，叫成“鸟道”，实

关西出六盘山，抵达陇西郡，秦始皇二十七年（前220）出巡陇西翻越六盘即走此道；瓦亭道则是沿萧关古道北上至瓦亭，然后到六盘山下，再沿山上小道翻越六盘山，西至隆德、静宁、定西、榆中到兰州，大体就是今天的西兰公路走向。这条路经过的六盘山一段，便是后来闻名于世的六盘鸟道。

自古以来，六盘山道路崎岖，行路难于上青天。这从流传在六盘山区的有关“鹿攀山”的传说可见一斑。故事中的老僧就是因逐鹿山涧，循鹿迹拨草寻路，攀上山巅，

公路远处是隆城



在奇妙。六盘鸟道大约就是由此情景而来的。

到了唐代，六盘山道的军事战略地位更是重要起来。突厥、吐蕃等北方少数民族不断袭扰唐王朝北方州县，唐初原州（今宁夏固原）一度成突厥进出的要道之一。“安史之乱”后整个甘肃皆为吐蕃控制，六盘山地区陷于吐蕃势力范围长达80余年。直到公元783年，双方通过清水盟约，划定了边界，其中六盘山地区“泾州西至弹箜峡西口（三关口）”为唐蕃北界，吐蕃的控制线向东推到了六盘山、陇山一线。在与突厥、吐蕃等少数民族上百年的争战过程中，唐王朝曾在原州设七关（即石门、制胜、六盘、木峡、木靖、驿藏、古硖），其中六盘关即位于六盘山道上，置官屯兵、以守其险。在吐蕃势力未犯及的那些年月，六盘山道及山下的萧关古道上，官吏、士卒、僧侣、使节、商贾等熙来攘往，出没于山水之间，给青葱而峭拔的六盘山带来了一派繁华景象。



六盘山冬之晨

宋元时期，六盘山地区得到了空前的重视。宋天禧元年，六盘山西麓开始置羊牧隆城以资拱卫，后改隆德寨，并于六盘脚下置德顺军（今宁夏隆德），与六盘山东边的镇戎军（今宁夏固原）均为军镇一级的建制，互为犄角之势。由此六盘鸟道又得以拓展，已可走马行军。山道两侧驿站广布，人马往来不绝。历史上有名的宋夏好水川之战，就发生在六盘山西边。想当年宋军主帅任福率数万大军赴镇戎、德顺两军镇迎击西夏军队，越六盘，遇敌骑，身陷重围，力战而死，说不定就是通过这条六盘鸟道攀援西去，为国捐躯的。而到元朝初年，成吉思汗、忽必烈等几代皇帝曾驻蹕于此，避暑消夏，开城建府，经略六盘，六盘鸟道必当发挥了重要作用。因为成吉思汗就是在六盘山西侧的隆德，拔金德顺州，而后于闰五月翻越六盘山避暑的。特别是元中叶以后，由于裁撤了长安西通临洮至兰州的驿路，该道就更为繁忙，以至于六盘山许多驿站“赤日起逐马，不下百匹，昼夜未尝稍息”。

明清之际，由于人口增加，商贸活跃，军事频繁。六盘山古道进一步受到重视，变成了较宽畅的车马道。众多的军用物资、民用物品以及军旅队伍、官员商贾等东来西往，络绎不绝。据《宣统固原州志》载：六盘山“腰峴有庙儿坪，庙以关帝祀，行人至此可以聊憩”。民国《重修隆德县志》也载：六盘山上有六盘关寨，旧有牌坊曰“陇干锁钥”，门廊柱上有隆德知县潘龄皋撰题的“峰高华岳三千丈，险据秦关百二重”联语。据说当年林则徐发配新疆路经六盘鸟道时，还曾在庙儿坪的台地上歇过脚。六盘鸟道也给清末变法志士谭嗣同留下了极深的影响，他的《六盘山转饷谣》，记叙了一个雨雪交加的日子自己在六盘山道上看见的一幅凄惨的雪地运粮图景：“马足蹙，车轴折，人蹉跌，山岌岌，朔雁一声天雨雪。”形象地描摹了六盘古道上运输粮饷的士卒和民夫的艰难、辛苦以及六盘鸟道的坎坷、崎岖与难行。

同样的感受，也使现代人对六盘山道路崎岖难行发出许多感慨。毛泽东在攀登这座高山后写出了那首有名的《清平乐·六盘山》以抒发豪情。我想一定是脚下陡峭的六盘山小道，使他想起了长征以来行程的艰苦和道路的漫长，便不由吟哦出这样的句子：“不到长城非好汉，屈指行程二万。”

六盘路由鸟道变成公路，是上世纪30年代的事了。1929年，国民政府为控制大西北，便筹资集款，驱使百姓，炸石开山，花了好几年时间，才筑通了六盘山长23公里、东西盘旋34道弯的沙砾公路。

中华人民共和国成立后，国家曾多次对六盘山道进行了整修改造，并在上世纪70年代将石子路铺成了沥青路。六盘路从此成为西兰公路上一个运输最为繁忙的重要国道段。但是，六盘路，入云天，一旦遇上雨雪天气，雾大路滑，车辆难行，还多次发生了重大交通事故，给国家和人民生命财产造成了巨大的损失。跟古代的六盘鸟道一样，恐怖、担忧、悲伤、哀痛常常像恶梦一样潜藏在六盘山人的心中，挥之难去。到了80年代中后期，国家交通部会同甘肃、宁夏等省区多次考察论证，决定筹集巨资开凿六盘山公路隧道。从1991年9月开始，承建隧道工程的中国人民武装警察部队交通第五支队的数千名官兵，经过五年的艰苦奋战，终于在1996年5月将高7米、宽10.5米、全长2385米的六盘山公路隧道全线打通。

而今，当你步行或乘车走上六盘路，穿越六盘山时，公路隧道中拱形的洞窟，明亮的路灯，洁净的路面，都会引起你由衷的赞叹。昔日，人们翻越鸟道从黎明上路到深夜下山，需要一天多甚至两天的时间，即使后来乘汽车过山也需要一两个小时，现在仅用20多分钟就能过六盘山，既无性命之虞，又无翻越之苦。作为迄今为止全国最长的公路隧道之一，六盘山隧道的建成，也为六盘山众多的旅游景点增添了新的景观。它贯通东西，与六盘山两边的铁路、公路、高速公路连成了一个交通大网，方便了人们的随意出行和物资的快捷流通。

六盘鸟道鸟难行，如今天堑变坦途。一个现代神话，又一次在六盘山区的老百姓中广为传说着……

（本文图片由隆德县旅游局提供）

六盘故道

