



□记者 李英杰/文 赵朝军/图

“晴晓国门通，都门蔼将发。纷纷洛阳道，南望伊川阙……”这是唐人李峤《清明日龙门游泛》中的开头几句。翻遍唐宋诗词，赞颂龙门古道的诗篇不胜枚举。然而看罢关野贞百年前拍的照片，你会发现，除了临着伊河而建的窄窄石路外，所谓的伊阙古道在照片上是难觅踪迹的。照片上，山的南北两侧，既无大道，也没桥梁，光秃秃一片。在中国，修桥铺路从来都被看成是行善积德的事。百年来，正是这种持续不断的善行，使龙门有了今天的模样。

1 伊阙古道的“前世今生”

伊阙古道又称白沙道，自古就是京师通向南方的大道：周代南方诸侯朝见周天子，这里是进京的必经之路；隋唐时期，官民离开东都洛阳，这里是话别的“龙门驿”（也称“石像驿”）；自宋以降，这条古道也多次被修葺，至今很多洞窟中都有宋、明等朝代修路的文字记载……如今，龙门西山中段石牛溪南北两边的岩壁上，有“郭公路”和“方公路”两块石碑，记载的就是清雍正年间满人郭朝鼎及乾隆年间洛阳县令方有光捐资修路的旧事。

然而自清乾隆年间到清末，随着国力的衰退，龙门再也找不到曾经修路的痕迹。关野贞拍这组照片时是1918年，在照片上，龙门西山上唯一的道路，就是沿着伊阙古道线路所修建的石板路。围绕着各个洞窟，也有一些石阶路蜿蜒其间，为当时的游人提供方便。

在关野贞考察后的第14年，这里发生了一件荒唐事：1932年9月，为了修建龙门西山下的石道，建筑工人奉命开采山石，炸毁佛龛不计其数。所幸到此游玩的一对外国夫妇发现此事并告知当时的洛阳县县长，才制止了这一行为，保护了西山石刻，但东山石窟还是遭到大面积损毁……

新中国成立后，这条石路的维修成为常事。1982年7月30日，伊河有水文记录以来最大的一次洪水波及龙门石窟，最高水位达到154.5米。洪水过后，沿岸的建筑几乎荡然无存，这条石路也受到严重破坏。随后，管理部门重修了这条道路，在原路的基础上抬高了50厘米并予以扩建，全长1公里，以大方石铺面，保持了龙门景区的古朴风格。这条路于1983年竣工并使用至今，其间多次修整。

从老照片上可以看出奉先寺等处，当时已有山间的石阶方便游人参观，这些石阶依山势而建，陡峭而简陋。如今，东西两山主要洞窟之间都有栈道和石阶，为游人提供安全、方便并富有指导性的游览线路。这些栈道建于1971年前后，如今已经40年了。当时龙门石窟的文物保护工作进入了新阶段，主要洞窟都被加固和维修，除了栈道，石窟的窟檐也始建于那个时候，其后不断有加固、维修和重修。

百年修桥铺路 千年古道变通途



关野贞所拍的龙门西山北侧全景。
(资料照片)

2 龙门桥的演变

在老照片中，龙门石窟北侧是光秃秃的一片，树木掩映间，村庄依稀可见……10多年后的1932年，这里的伊河上才有了桥。

这座桥并不是今天的龙门桥，它叫“中正桥”。“一·二八”事变后，国民政府定洛阳为“战时行都”。在当时国民政府主席林森的提议下，洛阳成立“行都建设委员会”，打算修建跨洛河和伊河的大桥。其后几经反复，终于在1937年抗战全面爆发之前，伊河大桥建成通车，并以蒋介石的名字命名。1944年，为了阻滞日军进攻，这座桥被炸掉。如今到了枯水期，从龙门焦枝铁路桥上向下望去，仍可以看到“中正桥”的遗迹。

今天横跨在伊河上的龙门石拱桥建成于1962年。龙门桥是连接龙门东西两山的重要通道，全长303.8米。龙门桥跨越伊河，处于龙门石窟游览点入口位置，仿照赵州桥的样子所建。大桥古朴、典雅，与龙门的景色相得益彰，可谓“天作之合”。

大桥于1960年开工建设，1961年10月8日，周恩来总理和陈毅副总理陪同尼泊尔国王马亨德拉来到洛阳。人们请周总理为正在兴建中的龙门石拱桥命名题字。

周总理微笑着说：“还是请陈老总写吧，他比我写得好。”1962年春天，题字寄来了，是陈毅的手迹，宣纸上写着斗大的“龙门”二字和“陈毅题”三个较小的字。

“文革”期间，陈毅的题字也被当成“四旧”破坏掉。周总理再来龙门参观时，得知此事十分生气。不久，陈毅的题字重新被郑重地镶嵌在飞架东西的龙门桥上，题字被镌石四方，分别镶嵌在龙门桥东西两端和两侧。这一题字既为龙门桥命名，也为龙门石窟增色。

在“中正桥”的旧址上，如今一座铁路桥横跨在伊河上，这是焦枝铁路桥。1970年7月1日，是中国共产党建党49周年纪念日，这座桥和焦枝铁路一起建成通车。当时，为了建铁路和桥梁，洛阳人民全体上阵，参加义务劳动，苦干八个月就让铁路、桥梁和龙门隧道建成通车。不过，由于上马太快，当时人们没有顾及铁路对龙门石窟的影响。数年前，已经有专家采用仪器设备测定铁路对龙门石窟的影响。

在南面的伊河河面上，如今一座漫水桥横跨其上。漫水桥西接游览道尽头西山脚下，东达擂鼓台下。这座桥于1984年10月完工，全长211米，下有6孔，为行人桥。大桥的修成，让游客不必走回头路，即可漫步过桥，游览东山景色。

3 千年古道变通途

伊河曾经有水路，当时栾川、嵩县的很多货物，都经这条水道运往中原。陆浑水库建成后，这条水道便失去了意义。事实上，在关野贞拍的照片上，伊河河床如戈壁滩一样荒凉，河水也是浅浅的一片，很难想象这样的水道能行船。

水上交通如此，陆路交通也好不到哪里。照片上西山的石板路和东山的断头路，就是当时伊阙古道的残余部分。

回想先秦时代的波澜壮阔，汉唐时代的气象万千，关野贞拍的照片上记录的，着实是一张张王朝末路的悲怆景象；而百年来龙门石窟的风云变幻，又恰是中国百年图强的集中缩影。只有在中华民族实现伟大复兴、中国实现和平崛起的今天，龙门石窟周边的变化才会那么引人注目。

如今，围绕着龙门石窟周边，立体交通体系之发达，恐怕是古人做梦都想不到的。

公路方面，由市区通往龙门的大道几经修葺，如今正面临又一次维修，以期建成国际高标准的景观大道；穿龙门而过的公路，早已被洛栾快速通道代替；南洛高速公路和二广高速公路在龙门附近分道；石窟的南面就是洛阳环城高速的一段。

铁路方面，除了使用多年的焦枝铁路外，2010年2月，郑西高铁正式建成通车，其中在洛阳的车站，就被命名为“洛阳龙门站”……千年古道变通途，这是洛阳人之大幸，也是龙门之大幸。

(感谢龙门石窟研究院焦建辉先生对本文的贡献)