责任编辑：张海　编辑：满春艳
2020年7月14日 星期二

“1937年7月7日“卢沟桥事变”爆发。1940年，连接恩施巴东至武当山区的一条抗战人行道建成。这就是全长311公里、当年颇有影响的巴柯人行道。80年过去，昔日车水马龙的抗战人行道早已废弃。上月26日，在武当山后山的丹江口市盐池河镇大岭坡村，武当山自然景观调查工作专班发现两座巴柯人行道的残破石桥墩。

■文/记者 朱江
图/特约记者 范学锋



在丹江口市盐池河镇大岭坡村1组旱田发现的巴柯人行道残破的石桥墩。

十堰深山 藏着一条抗战驿道

残破石桥墩，原是抗战桥

一条清澈的小溪，在杂草掩映下自西向东潺潺流淌。根据元朝武当山道人刘道明所著的《武当福地总真集》记载，穿越丹江口市盐池河镇大岭坡村的这条小溪，就是武当山赫赫有名的二十四涧之鬼谷涧。

2020年6月26日，武当山自然景观调查工作专班深入武当山后山探寻历史遗址遗迹。“我们村里有一条抗日战争时期的物资运输线，其实就是一条骡马道，叫巴河人行道，至今还留有石桥墩。”大岭坡村村支书张明国介绍，他听老一辈人说，抗日战争时期，第五战区李宗仁部队从恩施的巴东修建了这条通往老河口的人行道。

事实上，这应是巴柯人行道，可能是当地人将“巴柯”错听为“巴河”。

抗战期间修建的全长311公里的巴柯人行道，又名巴元人行道，起自巴东县，止于武当山下元和观。

《十堰通史》记载，在宜昌、襄樊相继沦落日寇之手后，鄂西北与鄂西南的陆上交通被切断，鄂西北与当时驻在鄂西南恩施的湖北省政府和第六战区的联系十分困难。同时，鄂西北与川、陕大后方的联系，第五战区所需的大批军用物资、汽车配件、油粮等，全靠老白、汉白公路，远远不能满足需要。1939年冬，抗战形势日益恶化，联系鄂西、鄂北的襄（樊）沙（市）公路随时有被日军截断的危险，若无第二条路线可资应急，必将影响抗日军运。于是，当时的国民政府、湖北省政府及第五战区决定开辟和修筑鄂西北的人行道及车、驮路。

“瞧！那就是连接木桥两端的石桥墩。”在张明国指引下，记者在大岭坡村1组一个小地名叫旱田的地方，远远可见一条蜿蜒于山间的人行道。走近发现，因年久失修，加之无人行走，这条人行道已废弃。记者跳下旁边的鬼谷涧，抬头仰望，杂草丛中有座高约4米、宽约3米的石桥墩，系大青石砌筑。石桥墩朝向河涧的一面，有一排巴掌大的孔洞。张明国介绍，这是支撑木桥所用。

随后，张明国又带记者来到大岭坡村1组另一个小地名叫何家院的地方，在鬼谷涧上游也看到一座残破的石桥墩。一位热情的村民告诉记者：“这河底下还有几处人工开凿的石窝。听老辈子说，石窝上面有木柱，支撑着木桥。”

石桥墩上架木桥，专行骡马车

53岁的张明国说，他外公何清元生于1912年，1997年去世；外婆周兴芝生于1913年，2001年去世，他们就住在何家院。小时候，他听外公外婆说，抗战时期，第五战区李宗仁部队曾源源不断地经过这里，朝房县方向转移。再经房县、神农架到达巴东县。“当时没有汽车，全是骡马车，拉着大炮、弹药等物资。”张明国说，“炊事班的人还在我外公外婆家做饭，官兵们吃完继续赶路……”

张明国说，那是1941年，当时他母亲刚出生。“不仅外公外婆给我说了这件事，村里80多岁的老人都看见了。”

在废弃的石桥墩下，张明国说，桥墩上的孔洞以前架设的都是木板，官兵们拉着骡马车从木板上通过。“听外公外婆说，木板后来被洪水冲走了，只剩下这桥墩。”

记者在现场看到，巴柯人行道路基宽度为1.5至2.5米，路中铺有宽0.5米的石板。

那么，巴柯人行道与木桥为何都废弃了？

湖北省档案馆珍藏的《奉面谕踏勘巴柯公路路线报由中央拨款兴修等因，谨将该段路线情形电呈鉴核仰祈拨款兴工祈电示》是这样记载的：“巴柯路线，……为国防交通要道，现虽开工修筑人行道，但系仅就原有驿道加以整修，宽度、坡度、桥涵均只以通过骡马驮载为标准，其于军运上之效用，仍属有限。如修筑公路，则本省西北交通固可联成一气，即豫、陕、川、黔、湘、桂诸省交通亦可藉此贯联畅通，至直关系国防至巨，其裨益于国民经济之发展者，尤非浅鲜，惟路线多蜿蜒于崇山峻岭之中，开山工程既多，桥涵工程尤大，加以材料缺乏，人烟稀少，雇工、购料均感困难，且值非常时期，物价随时高涨，故修筑费用似较平时为大……”

湖北抗战时期最先建成的驿运干线

据《十堰通史》记载，巴柯人行道原计划在郧县柯家营连接老白公路，实际改达武当山元和观与老白公路相接，故又称巴元人行道。起自巴东县，经秭归县、兴山县、神农架林区、房县、郧县（今郧阳区），止于武当山的元和观，全长311公里。这条人行道工程极为艰巨，尤其是从东蒿坪至元和观180公里这段，均在万山丛中迂回穿行，或在悬崖峭壁凿岩劈路，或在峡谷深涧架桥筑堤，或在茫茫林海中伐树斩棘绵延展线。整个工程，共计完成土方249.1万立方米，石方8.04万立方米，桥梁1550米（不含老桥利用），涵洞993个，驳岸1382立方米，设渡口码头1处，铺筑路面279.87公里。

东蒿坪位于今天的房县野人谷镇境内，从那里翻山越岭修路到武当山元和观，可谓工程浩大。

巴元人行道的修筑，分南北两段分别勘测、设计和施工。北段工程处设在房县城关镇，于1939年12月破土动工。南段工程处设在房县的阳日湾（今神农架林区辖境），于1940年3月开工。同年底，南北工程相继竣工。次年4月，工程全部结束。

在抗日战争中后期襄樊失守后，这条人行道不仅加强了当时的省政府与鄂北行署，第五、第六两个战区长官司令部之间的联系，而且使长江上游和汉江中、上游的水陆交通联成一体，增强了抗日军用物资的运输能力。同时，也为房县、郧县、均县的百姓行旅和物资挑运提供了道路条件。

那么，柯家营又在哪里呢？

记者根据方位推测分析，柯家营应是今天的十堰经济技术开发区柯家垭。

长期研究十堰抗战历史的十堰市档案馆（市史志研究中心）调研员桂柏松说，巴柯人行道是湖北省抗日战争时期最先建成的驿运干线，且为沟通鄂西北与鄂西南的唯一交通运输线，加强了抗日时期的军运能力。“深藏于武当后山的巴柯人行道，其石桥墩的发现从一个侧面反映了当时抗战任务的艰辛与艰巨，同时印证了在山峦重叠、人烟稀少、地质条件十分复杂的山岭地区修筑巴柯人行道的复杂性。”

扫码看武当后山抗战人行道石桥墩

本报地址：十堰市人民中路58号　发行中心：8652063　广告中心：8114000　邮政编码：442000　零售价：2元　年定价：228元　承印：十堰日报社印刷厂