

“铁公机”穿越千年茶马古道

● 杨翠海 拉茸追玛



迪庆的交通发展日新月异,动车与飞机同框。(杨涛 晋军七林摄)



丽香铁路、香丽高速、国道214虎跳峡段“三路”同框 (李竞若 摄)



便捷通达的香丽高速。(松学宝 摄)



美丽的农村公路。(拉茸追玛 摄)

11月26日上午,在香格里拉市独克宗古城家中,现年80岁的藏族老人和强早早守在电视机前,静静等待丽香铁路开通直播。

10时30分,直播开始,电视屏幕中,雪域高原欢歌一片,迪庆各族群众身着盛装,载歌载舞,欢庆铁路通到家乡……

12时,随着发车指令下达,“复兴号”列车满载乘客,稳稳驶出香格里拉站,开向洒满阳光的远方。

“香格里拉到丽江最快1小时18分可达,香格里拉到大理最快3小时58分可达,香格里拉到昆明最快4小时30分可达……”和强静静地听着解说,眼里流露出光亮和湿润。这位出自滇藏茶马古道重镇独克宗马帮世家的老人,见证过其外公——著名爱国侨领马铸材引领马帮在茶马古道崇山峻岭之间的劳顿奔波,经历过公路修通、机场建成通航、跨入高速公路时代等迪庆无数关于交通的高光时刻。这一次,他又见证了家乡结束不通铁路的历史,步入“动车时代”。

眼看“复兴号”动车像一条蛟龙又快又稳地穿梭在熟悉的山水之间,巧妙地串联起滇西北无垠的壮美风光,和强的话匣子缓缓打开,那些沉淀在岁月长河里的故事,一个个活灵活现地浮现出来。

行路难——
“以冰冷的土地为垫褥,用冰凉的石头为枕头,靠星星的光亮看路,把野兽的咆哮当作歌声。”

“我是听着外公的故事长大的,小时候最喜欢赖在外公怀里用食指蘸他碗里的酥油茶再蘸糌粑吃。”和强微笑着说。在他的印象中,外公马铸材总是身着一袭长衫,既威严又和蔼可亲,在滇藏茶马古道上磨砺出的超常吃苦精神,爱国爱乡的赤诚情怀,慈善、谦卑的为人处世之道,铸就了他心中山海一样的外公形象。

和强出生时,马铸材52岁。彼时,马铸材已是滇藏茶马古道从事国际商贸赫赫有名的商人。他有自己的马帮商队,以经营滇茶为主,从独克宗古城将生意做到四川康定,西藏昌都、拉萨,乃至印度,往南开号至云南的丽江、大理、昆明。他从独克宗一个商号的小学徒做起,将成为一名滇藏茶马古道上的“腊都”(赶马人)这一梦想做到了极致。

马铸材生于1891年,自小喜欢饲养和驾驭骡马,15岁时跟随商号老板南下滇南茶厂采购藏茶,北上康藏收

购皮毛、药材,19岁时,成为独克宗最年轻的马锅头,带领马帮辗转在滇藏茶马古道。“小时候,我随外公的马帮去过丽江,从独克宗古城到丽江大概需要7天时间,到昆明要一个月以上。如若去拉萨,赶马汉子一路要翻越几十座大雪山,4000多里的路需耗费近3个月的时间。返程又得一路风尘,再走上3个月,必须在大雪封山以前赶回家乡。”和强回忆说,“一路上,马帮会遭遇匪患、野兽、恶疾,受伤、致残都有可能,有很多不幸的人,永远留在了路上……”

当时,迪庆境内没有一寸公路,马是最好的交通工具,生产生活全靠人背马驮,渡江工具主要靠牛皮船、溜索。用溜索过江非常危险,一不小心人就会同时坠入江中。

马铸材曾这样描述赶马与创业的辛劳:“以冰冷的土地为垫褥,用冰凉的石头为枕头,靠星星的光亮看路,把野兽的咆哮当作歌声。”身为赶马人,就注定了要长期背井离乡和劳顿奔波,马铸材喜欢喝酥油茶,无论走到哪里,总要带上家乡人制作的土陶罐煨茶,放上酥油和盐巴,用从家乡带来的伞状竹棍搅拌百余下。“那不光是喝酥油茶,更多的是乡愁,在那些似乎怎么走也走不完的路上,黯然怀乡的外公,借着喝酥油茶的时光,试图复制在家乡的日子。”对此,和强感怀不已。

也就是在这条千百年来无数马帮在重叠的山峦和奔泻的江河之中靠着坚韧不拔踏出的漫长小道上,马铸材书写了援助抗战胜利的传奇:抗日战争时期,滇缅公路、滇越铁路被日军炸断并封锁,滇藏茶马古道成为西南地区一条重要的国际商业通道。国家民族面临存亡的危难时刻,马铸材从印度采购大批国内急需物资,仅卡基布就上万匹,还为抗日前线运送了大批国际援华物资。同时他四处奔走,动员商家为国募捐,他与四户滇商捐献25万元给国家购买战机……

“外公一生中体验最深刻的就是行路难,最希望得到解决的也是行路难。他一生做了大量善事,其中,修路架桥方面付出得最多。他曾捐资修建过下桥头冲江河上21米宽的石拱桥、十二栏杆坡险道、县城现存主干道的石板路、纳赤河的石拱桥、岗曲河上的伸攀桥、资那拉山上的驿道、澜沧江铁索桥等。”和强说。

畅通难——
“搭货车进城,近半年时间被大雪封在德钦。”
20世纪50年代,随着迪庆三县和平解放,交通运输

全靠人背马驮的迪庆境内终于有了公路。1952年,党和政府带领翻身解放的维西群众修通迪庆有史以来的第一条公路——巨甸到岩瓦的道路;1956年8月,位于迪庆境内的滇藏公路开工建设……自此,国家每年拨出大量资金,通过以工代赈、民办工助、民工建勤等办法,修筑州、县主要干线,不断延伸乡村公路。

“我们头一回看到汽车都十分好奇。当时有过这样一个故事:公路修通后,一位热心的藏族老阿妈,抱了一大捧草给一辆素未谋面的货车,担心车子长途奔波后饿坏了。”和强笑着说。

随着公路修通,三县(市)的物资供应主要靠拖拉机、汽车运输,马帮慢慢淡出了历史舞台。

1963年,20岁的和强到德钦县从事林业工作,对当时的交通状况,他记忆犹新:“当时,我们到德钦工作一般是搭昆明牌货车,一路风尘,一路颠簸,经常遭遇塌方或车轮子陷在泥坑,从中间(今香格里拉)到德钦最快要8个多小时。放眼整个德钦县城,仅有一张美式老吉普。”

1964年10月,晚年荣归祖国的爱国侨领马铸材在昆明寓所中突发心脏病逝世。“当天,我在德钦县委办公楼(土掌房)的广播中听闻外公去世的消息,难过极了,无奈山高水远,白雪山路段又开始下雪,只有朝着东南方向磕头,为敬爱的外公远远敬上几炷香。”说到这里,和强有些哽咽,那不能到达现场与亲人道别的遗憾,一直像刺一样扎在他的心上:“当时,即便有车,即便没有雪封山,从德钦到昆明大概也要六七天。”

是的,雪封山!虽然通了公路,但交通往来仍然不便。且不说道路建设不足、交通工具缺乏,每年从年底到次年春季,德钦县境内白雪山路段大雪封山往往持续近半年。畅通难是奋斗在德钦的青年和强最深的记忆。

“那时候交通不便利,离家的日子很长,工作和生活不仅艰苦,还几经波折。但外公对事业的执着,赤诚的爱国爱乡情怀,慈善与谦卑的为人处世之道像一盏永不熄灭的明灯,引领着我继续前行。”和强说。

选择难——
“铁公机”四通八达,出行“选择难”。
1990年底,初步形成以国道、省道为骨架,县、乡公路为支架,人马驿道为网络的交通格局。

1999年4月30日,迪庆香格里拉机场建成通航。“十三五”末,全州196个建制村实现100%道路硬化、通邮、通客车,2256个村民小组通组公路全覆盖。2021年9月29日,香丽高速公路全线正式投入运营。

……
党的十一届三中全会,特别是党的十八大以来,迪庆发展进入“快车道”,迪庆高原立体交通运输网越织越密,一张张亮眼的交通成绩单的背后,是人民群众满满的出行获得感、幸福感、安全感。

“交通条件越来越好,出行一年比一年方便,百姓生活幸福指数节节攀升,现在动车也开通了,更好的日子还在后头。非要说什么难题的话,我年纪大了,有选择困难症,那么多的出行方式和交通工具,一时半会都选不定。”和强笑着说他的新“难题”。雪封山带来的交通不便,也慢慢变成了历史:德钦县从2009年开始实施了香德二级公路改造,白雪山3条穿山隧道实现贯通,总长度近10千米,基本解决了大雪封山导致的出行难题。

令和强感叹的是,交通的便利,特别是丽香铁路的开通,拉近了昆明、大理、丽江、香格里拉的时空距离,让茶马古道上的千年古城,从隔空相望到山水相连,有了“邻里”的感觉。马帮虽然已经销声匿迹,但茶马古道上依然人气十足,曾经与马帮命运紧密相连的千年古城——独克宗,在新时代焕发出新的生机,成为了世界的“香格里拉”一颗集独特区位优势、悠久文化底蕴、优美自然风光优势于一体的耀眼的旅游明珠。

如今,和强已经退休23年了。38年的在职时光中,他曾任德钦县文化馆馆长、德钦县文化局副局长、州林科所所长、州林业局局长等职,荣获“全国绿化奖章”、云南省先进科技工作者称号。退休后,他一直致力于滇藏茶马古道和马铸材的研究,在独克宗古城原马铸材故居创办了香格里拉茶马古道博物馆,成为了一个留住马帮记忆和马帮精神的人。

11月26日13时许,从香格里拉发出的“复兴号”列车准点抵达丽江站。

1小时18分,千年梦圆!世界的“香格里拉”,大道通衢、铁龙蜿蜒、银鹰翱翔的立体交通格局已然形成。



马帮运输物资。(供图)



溜索渡江。(供图)



牛皮船渡江。(供图)