



滇缅公路旧事

□ 吕传彬

抗日战争期间修筑的滇缅公路,是1940年6月滇越铁路被封锁中断后,我国出海的唯一国际通道。它承担着抗战军用物资和经贸货物进出口的繁重任务,被称为祖国西南边疆的“大动脉”,血肉筑成的“新长城”。

滇缅公路的抢修,由于形势的紧迫,20万民工上阵。沿线各县的农民和城镇居民,每户都要去人参加,家里没有劳动力的,老人和妇女,十来岁的娃娃也要去出工。每个民工自带工具——锄头、畚箕,背着棕衣、灰毡,提上罗锅,自己煮饭。白天干活,夜晚风餐露宿。生了病,无医无药;施工时没有机械设备,又无安全措施;炸石岩全凭人工打眼放炮,每天都有伤亡事故发生。

当时修滇缅公路只求先通,后求改善,技术水平低,选线又不合理,造成路窄、坡陡、弯多的情况,行车十分危险,旅途更加艰难。举下关到保山为例,燃料用汽油的货车正常行程要两天时间,头天宿永平。下关到永平122公里,行车时速每小时只能开25—30公里。滇西横断山脉峡谷纵深几千尺,山路弯弯曲曲如登天梯。中间歇气、加水,司机累得大汗淋漓。1942年日军占领缅甸后,汽油进口中断,军车以外的商车,一律改为烧酒精或木炭。汽车发动机功率不足,上坡要“打眼”,用事先准备好的三角木块垫后轮,走几公尺停一停,三角木紧紧跟上。垫不好,车子就往后退,有滑下山的危险。这种木炭车在驾驶室后侧装有一个煤气发生器,用手柄摇动鼓风机助燃。每部车必须有一个助手修车、摇鼓风机、垫三角木。车厢装几麻袋备用木炭,占位置又增加载重,司机和助手的工作是很辛苦的。

山高路险,路基只有4至5米宽,严格说来只能做单行道。滇缅公路汽车流量大,对面来车如何交会?筑路工和技术员想出了办法,在高山路窄地段,隔几百公尺靠山挖一个个“车窝”。发现对头车赶紧鸣号,一方倒车让进窝内,待对面车辆走后才开出车窝继续前行。

这样的路况几乎天天都有翻车事故。当然也还有另外的原因。1941年12月8日太平洋战争爆发后,东官亚华侨纷纷从缅甸方向回国参加抗战。南洋华侨多数会开车,在腊戍可以领一部卡车开回国内,参加抗战军用物资的运输行列。这批华侨就是为抗战作出贡献的“南洋机工队”。他们习惯于平原驾驶,适应不了刚修成的高山“级外”路,因而翻车牺牲的人不少。到了1942年的4月间,缅甸战局吃紧,日军第56师团进犯腊戍,华侨家属大批逃难回国,滇缅公路车辆拥挤,翻车事故更为增多。如果司机和乘客都已遇难,心术不正的过路人,收掠钱物“满载而归”,人们叫为“发国难财”。

翻车事故多的另一原因是驾驶员的素质问题。当时的司机来自四面八方,成份较为复杂,不少人沾上抽烟(吸毒)、赌博、嫖娼的恶习。晚上熬夜耗尽心力,第二天开车精神恍惚。好多司机是边开车、边打瞌睡。搭车人遇到这种事情,只能“听天由命”了。做生意跑滇缅公路发财的人不少,死于车祸的也多。听到翻车消息,人们总爱说上一句:“人为财死,鸟为食亡。”那时搭车上路有个经验,只要听见山管里乌鸦在叫,就可判断出附近又翻车。



抗战时期的滇缅公路带动了沿线城镇的繁荣。昆明、楚雄、下关、保山、芒市、畹町等大站口商旅云集。川味饭馆、江淮酒家、北方面食,应有尽有;停车场、修理厂、南货店、戏院、茶馆随处可见。在各种行业当中,依附于公路发财的还有一种新兴行业——运输行。当时官办的运输机构主要是西南运输处,后为中缅运输局和资源委员会,承担军运之外,为官僚资本家做投机买卖,具有垄断性的特点。民族工商企业和中小商号、行商需要运送的货物,全靠私人开设的运输行。正规的运输行一般有自己的货车,少则四五部,多的几十部。也有类似“皮包公司”没有一部车的运输行,他们与商车老板有联系,从中介绍收取一定的费用。门前一块“××运输行”的大招牌,有一间客厅或铺面,再装一部电话就行了。运输行下边还有一些“黄鱼头”,形成第二层中介网络。那时没有专门从事营运的客车,每一个乘客都得去找“黄鱼头”介绍搭车,乘客就是“黄鱼”。司机、老板相互交谈说:“拉了几条黄鱼?”就是说有几个旅客搭

车。“黄鱼头”多半是没有固定职业者,他们原先开过车或当过修理工,与司机、老板混得很熟,介绍客货运输吃点小介绍费,但太多生活潦倒,发迹的很少。

滇缅公路上跑的车辆,以道奇、福特、雪佛兰为多。10轮“GMC”和吉普专作军用,还是抗战行将胜利,美国军队来华参战以后的事。英国汽车也来过滇缅路,车型较杂,驾驶室用木板作护栏,老百姓叫这种车为“木匣”,意为木板制作的卡车。司机长着满脸胡须,他们是印度或缅甸人。车厢画着五颜六色的广告,与电影上的“大篷车”一样,具有异国风情。

解放前走滇缅公路,除了极少数“达官贵人”有自备的“小包车”(轿车)之外,每个旅客不管你是大学校长、教授、学者、学生,或做生意的行商,都要经过几“难”几“关”。行期也难以肯定。名人如西南联大的校长、教授梅月涵、郑天挺、潘光旦、费孝通等,艺术大师徐悲鸿,名记者萧乾,他们都饱尝过滇缅道上的行路难。像穷青年学生到昆明读大学,更是饱尝“黄鱼”苦。

过关,指通过检查站。军、警、宪、特沿滇缅公路设置若干检查站,按理主要是检查贩运“烟土”和“异党分子”,实际上是对商车老板和旅客进行勒索。许多关卡如昆明的碧鸡关、保山板桥,检查之严令司机和旅客谈虎色变。车到碧鸡关,司机乖乖地把车停下,前面已有好几部车在恭候检查。懂行道的老板此时得赶紧上前,向执勤宪(兵)、警(察)送上几条美国“骆驼”牌或“菲利浦”香烟,可获“抽查”优待,个把小时就能顺利通过;如不然,叫你卸下全车货物“候检”,什么时候能走,就很难说了。明朝四川状元杨升庵流放来云南,也尝过碧鸡关“羁旅之苦”,说碧鸡关的蚊子有半斤重。话虽夸张,却也实然。蚊子和宪警一样,吸人血是出了名的。

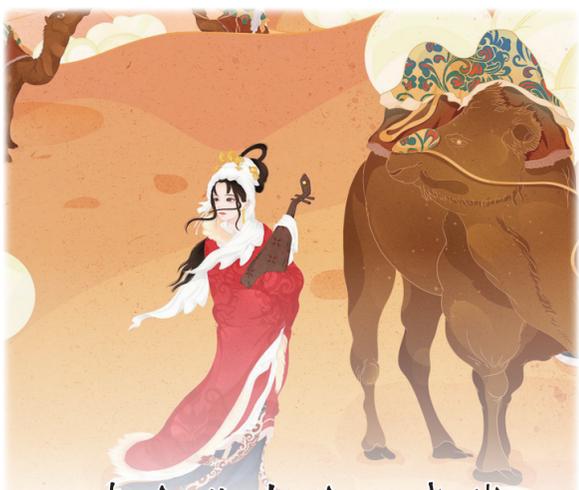
住店难。走滇缅公路一天反正到不了目的地,中途要歇店。站口客店都是私人开设,屋里又脏又黑,两排通铺,床板缝里臭虫成堆。草席上有跳蚤,夏季蚊虫成阵。旅店不备行李,搭车人自带被盖。车一停就争先恐后扛着铺盖卷往屋里跑,打开行李占一席之地。路边客店虽然简陋,还能挡风挡雨。如果车子抛锚在山上,只能风餐露宿当“山寨王”了。

滇缅公路住店难,直到建国后的70年代也没有大的改变。不同的是私营变成了“国营旅社”,自带行李进步为“租用”铺盖。“国营”往往是只此一家,货车改为客车。各路客车集中在一个旅店,有如“军事化”的集体住宿,排队进餐,拥挤不堪。几百人席地而睡,男男女女,老老幼幼,交混嘈杂,真是蔚为大观。

当时上路还有一“险”,怕贼抢。滇缅公路既称“黄金”路,也就有铤而走险的“棒老二”。安宁草铺、弥渡红岩坡、永平铁丝窝、保山武陵之间的“707”(公里)地段,都是匪徒出没之处。行车经过时,司机、旅客无不提心吊胆。不过那时的盗贼只抢钱财,不伤人命。

1945年1月20日,滇西抗战以收复龙陵、芒市、畹町、腾冲国土大获全胜。8月15日日本无条件投降,9月9日抗战胜利结束。流亡滇西的外省同胞陆续返回内地,滇缅公路逐渐冷落,它的第一个黄金时代终于成为历史。

1978年改革开放后,滇缅公路改称为“320国道”,延伸到边境国家级口岸瑞丽。国家投资整修了这条昔日被称为“黄金公路”的昆晚段。山高坡陡令司机、旅客视为畏途的天子庙坡、红岩坡、漾濞坡,都已改线。尤其是改革开放后经济复苏,经商贸易、出差、旅游的人一年比一年多。客车车型更新快,从东风、扬州大客车,到波兰、匈牙利的进口客车,进一步发展到现在的豪华平卧夜班车和大巴。路况好,车型新,速度快,昆明到下关“朝夕至”;下关到瑞丽,一天也能赶到。沿途的旅馆、饭店比比皆是,到了深夜电灯还通明达旦,可谓24小时“全天候”服务。



秦文化与统一战线

□ 赵文博

和亲,是古代封建朝廷与边疆少数民族统治集团通过结亲和好,以达到和睦相处的政治联姻。用今天的话来说,和亲其实就是封建王朝主张的一项十分重要的统战政策。

汉元帝时代的昭君出塞和唐太宗时代的文成公主入藏,就是被后世广泛传颂的和亲范例。中国历史上的这两次汉族封建朝廷与少数民族首领之间的联姻,都起到了促进民族团结,促进经济社会发展,促进文化繁荣昌盛的积极作用。

公元前54年,南匈奴呼韩邪单于向汉朝称臣归附。南匈奴呼韩邪单于曾三次进长安朝觐天子,并向汉元帝自请为婚。汉元帝被其诚意感动,遂选官女王昭君赐予他。王昭君嫁给南匈奴呼韩邪单于以后,就被册封为“宁胡阼氏(yanzhi)”,也就是被封为南匈奴王后,这个封号象征着王昭君将给匈奴带来和平、安宁和兴旺。后来,呼韩邪单于在西汉王朝的支持下,控制了匈奴全境,为汉朝的发展奠定了良好的基础。

唐贞观十四年(640年),唐太宗封李氏为“文成公主”;唐贞观十五年(641年),“文成公主”远嫁西藏,成为吐蕃王松赞干布的王后,开创了唐蕃交好的新时代。自唐蕃结为姻亲之后好的两百多年时间里,凡新的吐蕃王即位,必请唐天子“册命”。另外,由于“文成公主”博学多能,对吐蕃国的发展影响很大,不但巩固了唐朝的西陲边防,更把汉民族的文化传播到了西藏,西藏的经济、文化也因为大唐文化的滋养而得到了长足发展。

昭君出塞和文成公主的故事,可谓家喻户晓,人人皆知,但要说到和亲的源头,恐怕还要追溯到先秦时代的秦襄公那里了。据《史记·秦本纪》记载,“襄公元年,以女弟缪嬴为丰王妻”。这段话的意思是,秦襄公在继承了秦庄公王位后的第一年,就把妹妹缪嬴嫁给了戎人首领丰王为妻。

秦襄公为什么一登上王位就要把自己的妹妹嫁给与秦人世代为仇的戎人首领呢?这是因为他已经清楚地认识到了,秦人要想在西犬丘,也就是今天的甘肃礼县一带站稳脚跟,就必须和戎人和睦相处,休养生息,就必须有一个安定团结的生存环境,用以积蓄力量,以图谋日后的更大发展,如果一味地和戎人斗下去,积怨就会愈来愈深,最终只能是两败俱伤,谁也得不到好处。

正是这种面向未来的远见卓识,才让秦襄公力排众议,果断地将妹妹嫁给了戎人首领丰王;正是这一志存高远的和亲举措,终于让秦人和戎人化干戈为玉帛,结成了血肉相连的命运共同体,西犬丘才能够成为秦人坚不可摧的革命根据地。

秦戎联姻以后,由于西犬丘安定祥和,秦人的生产力得到了很快发展,秦人的军事实力得到了极大提升,这才有了“襄公救周”“襄公护送周平王东迁”的经济实力和军事实力,才有了“襄公始国”的历史性发展变化,才有了后来的秦文成“迁汧图强”的一系列战略举措。应当说,正是因为秦戎和亲,才让西犬丘成了秦人挺进关中平原、一统天下坚实有力的后勤保障部。

“襄公元年,以女弟缪嬴为丰王妻”,应是中国历史上最早的“和亲”之举,也可以说,位于陇右地区的西犬丘,也就是今天甘肃礼县一带便是我国历史上统战政策的发源地。

东坡墨

□ 郑言

年)腊月二十三日,苏轼和儿子将采回的松脂堆放在柴房里烧烟制墨,哪料不小心火花迸发,松脂燃烧引着了整个柴房,幸好邻居们及时赶到扑救,才保住苏轼父子赖以栖身的几间草庐。令苏轼惊喜不已的是“得佳墨大小五百丸,入漆者几百丸,足以了一世著书用。”

苏东坡在海南采松制墨的消息传回内地后,引起金华制墨家潘衡的关注,他千里迢迢来到儋州与苏轼一起研究制墨技法,经过不断完善工艺,添加了儋州特有的植物香料,使墨的品质大大提升。

宣和年间,潘衡回到内地后,在江西开店卖墨,将墨命名为“东坡墨”,并打出“海南松煤,东坡法墨”的广告语,没想到文人墨客争相购买,价格猛涨好几倍,且生意火爆兴隆。可见金华人自古就懂得商场上的“名人效应”。难怪林语堂先生在《苏东坡传》说:“潘衡这家商店的墨已经很好了。显然他是从别人学得的制墨秘诀,而不是跟苏东坡学的,只是借苏东坡的名气卖墨而已。”



雅趣独具的文人竹刻

□ 王家年

竹刻是古代工艺美术中最早的品类,虽竹雕多为小器,但一器之微,往往穷工极巧,精雕细琢,所以竹刻历来是收藏者的珍爱之物。近几年来,明清竹刻作品的价格不断攀升,个别竹刻作品的成交价更是达到令人瞩目的天价,收藏投资明清文人竹刻成为市场新宠。

在清乾隆以前,竹刻艺人开创了为文人雅士所喜爱的竹刻,旨在“尚意”的艺术风格,嘉定竹刻一枝独秀,为世人所重。

文人画的创作理念,最早由王维、苏轼等人提出,经元代赵孟頫大力提倡,开创了文人画派,对明清的画风产生了重大的影响。他们主张作品应抒发主观意趣,是感情的自然流露,要将诗的意境移入画中。一件作品没有感情和诗意,技法再好,虽工亦匠,不入画品。文人竹刻的创作理念直接受此影响,故文人竹刻与文人画同属一脉。

特别是清代集书法家、画家、竹刻于一身的文人,如邓石如、何绍基、赵之谦、吴昌硕、钱大昕、高凤翰、王晕、杨守敬、沙神芝、赵之琛、张开福、王文治、王时敏、沈铨、张燕昌、董邦达、翁方纲、徐三庚、张熊、程庭鹭、蒋廷锡、王原祁、周笠、王鉴、袁耀、任



熊等人的作品,颇有传统文化意蕴。

文人竹刻的作品崇尚文气和书卷气,以能体现文人气息为上。文人气息,指读书人所独有的穷而不酸的志趣,与官宦的权贵气,商贾的富庶气迥然有别。文人竹刻多酬赠合作之作。除自画自刻一人完成外,有书、画、刻多人合作者,画刻互赠者,索得画稿请刻手篆刻者。注重题跋和款识为文人竹刻重要特征。

嘉定竹刻的服务对象为宫廷、官宦和巨商,嘉定竹刻的创作理念必然受到种种束缚。竹刻艺人在自己创作时,也会首先考虑买主的喜好和品赏的习惯,主观的意趣和感情很难随便抒发。

文人竹刻本是自赏自用之物,故题材以小品为多。犹如明代性灵派的小品文,短小隽永,极饶情致。梅、兰、竹、菊、小像、蔬果、虫草、顽石,皆能玩味入刻;格言、警句、铭文、小诗,更多自题自刻;或直接将文人画意表达于竹端。又因不少竹人本是篆刻名家,受考据之学影响,摹刻金石文字成为竹苑时尚。品类除文房所用的臂搁、笔筒外,以扇骨为最多,古时折扇为文人必备之件,且一人不止一柄,有多至数十上百柄者,竹根印章和竹杖亦是文人之所爱。

嘉定竹刻所擅长的仙佛仕女、灵兽珍禽和场面宏大的历史人物故事、名山胜迹等传统题材,很难在文人竹刻中见到,镂刻繁复的竹雕摆件,更非文人竹刻所擅长。

文人竹刻对竹刻艺术的贡献,主要在竹刻理念的发展和提升、竹刻题材的扩展和品类的补充上,在竹刻技法上则最易受到诟病。文人竹刻多为浅刻,以阴刻和留青为主,前期更擅阴刻一法,无圆雕和高浮雕之制,刀法崇尚简率拙朴,以自然天趣和再现书画笔墨情趣为追求。文人竹刻中平淡单一的技法局限,一是与文人所喜刻的题材内容有关,二是文人竹刻少有专业竹人,大都兼擅数艺,未能专在竹刻技法上多做创新尝试所造成。

竹刻艺术同书画作品一样饱含着浓郁的文人气息,随着经济社会发展,对竹刻艺术认识的加深,鉴赏和收藏风气的日渐浓厚,人们开始对竹刻的艺术价值逐渐有了更为深刻的认知。那些带有文人落款,凸显文人价值的精品之作,在市场上率先启动,成为杂项中引人瞩目的收藏品。

