



船边小村。

机车村组公路。

从鲁甸县江底古镇沿牛栏江而下,乘车10多分钟就到了会泽县纸厂乡白家坪子村。白家坪子的对面便是鲁甸县火德红镇机车村。放眼望去,江水奔腾,奇峰险秀。挂在山间的机车村在瞬息万变的云雾里若隐若现,简直就是一幅阳刚、粗犷的壮美画卷。

一山有四季,十里不同天。山顶至江落差较大,立体气候十分明显。机车村最高海拔1850米,最低海拔1200米。境内年最高气温38℃,最低气温5℃,年平均气温23℃,年平均降雨量900毫米,是典型的亚热带干热河谷气候。

滚滚牛栏江,迂回曲折。开阔处,岸滩较宽,水流平缓;险峻处,江面狭窄,江水湍急。两岸沟壑纵横,峰岭绵延。目及之处,机车村峡谷高深,峰峦叠嶂,线条粗犷,层次分明。江岸边大多是陡峭的山坡,一道道刀削般的悬崖把临江的山坡割断,苍劲的悬崖

上面是一座又一座巍峨高耸的大山。郁郁葱葱的大山深处,散落着一个又一个宁静而美丽的村庄。

机车村位于火德红镇东南部,西临南箐村,南与会泽县纸厂乡隔江相望,东与江底镇相邻,村委会驻地码口上离镇政府驻地19公里。下辖11个村民小组,居民点有码口上、垮子、梁子、下坝、大石包、大沟边、新田、蒲家村、船边、樊家田等13个。居住着汉族、壮族、白族、彝族、布依族、拉祜族等民族442户人家。村内水资源丰富,日照充足,有利于早熟蔬菜的生长,是种植早熟、反季节蔬菜的天然基地。多年来,船边村民小组的群众利用这得天独厚的资源种植番茄、辣椒、小瓜等蔬菜增收致富。

机车村不但有悠久的古道文化,而且还流传着许多鲜为人知的勤劳智慧、淳朴善良的人文典故。清雍正年间,机车村人口极少,以宋姓、赵姓、胡姓、璞姓为主,多数人家是从祖籍南京迁至贵州威宁再搬迁于此。当时,他们住着茅草屋,生产、生活条件特别落后,吃穿均自给自足。他们开荒造田,种植玉米、稻谷、蔬菜等作物。聪明的当地人还利用得天独厚的地理气候优势,栽种桑树和火麻,并就地取材,利用木材自制织布机纺纱织布。后来又用木材自制打谷机、擀面机等,因而这里得名“机车”。

清嘉庆年间,一户户主叫璞二老板的人家从鲁甸县龙头山镇光明村搬迁到南箐村与机车村交界处的山腰间居住。远远看去,璞姓人家居住的山形貌似一朵朵盛开的莲花,当地人美其名曰“莲花岩”。牛栏江畔的莲花岩上的坡地是层层梯田。当时,灌溉梯田的水从相距较远的南箐洞出水口引过来。由于地势陡峭,用水困难,加之璞家劳动力少,在那里单家独户,遇到大事小极为不便,璞二老板决定再一次举家迁至机车村。从那时起,璞家便居住在机车村,至今有百余年历史。

璞二老板不但勤俭持家,经营有道,而且为人忠厚、心地善良。他经常教育子女要吃苦耐劳,要与亲和睦相处,多行善事。璞二老板一家常常和工人同桌进餐,而他的亲家却认为不应该和工人在同一张桌子上进餐。“人人都是一样的,你们的嘴是嘴,工人的嘴也是嘴,他们是来帮我出力做事的,理应先给最辛苦的人吃饱后我们再吃。”璞二老板反复复对亲家及家人讲。

明清以前,马帮是商贸物流的主要交通工具,机车村船边村民小组是马帮商旅来往川滇的主要通道。很早以前,江底镇老街及火德红镇机车一带就是交通要塞。秦开“五尺道”,汉拓“南夷道”,唐开“石门道”以及清乾隆年间朱提山大兴银矿的60余载都没有避开这一区域。这一区域因交通历史久远,开发较早,更似一个路桥博物馆。有始建于道光二十八年(1848),再建于同治十三年(1874)的昭通、曲靖市级文物保护单位江底铁索桥。江底铁索桥又名“永安桥”,是明清时期“滇铜进京”的必经桥。有建于1944年的江底钢梁桥、建于1979年的江底双曲拱桥,还有建于2007年的昭待高速公路桥(桥高125米,时称“亚洲第一公路高桥”)。2015年,又建成了一座长765米、主墩高130米的高速公路复线桥。

谈到机车村的交通变迁,船边村民小组70多岁的村民宋福云说,听前辈口口相传,在光绪年间,火德红镇机车村船边老谷台与会泽县老街子处的江面上修建了一座铁索桥(具体年份无法考证)。许多南来北往的马帮商贾在鲁甸境内行进的路线是先在桃源村驻扎一夜,再经大水井进入机车村境内,往牛栏江峡谷底经过马槽沟、八道拐再到船边村民小组的草鞋街,差不多就到傍晚了。人们在草鞋街买几双草鞋和一些土特产,从这座铁索桥跨过牛栏江再经会泽县纸厂乡老街子才到小河边住宿。次日再经会泽罗布古等

地向昆明方向继续赶路。宋福云说,解放前他的父辈经常赶猪、牛等牲口到昆明贩卖,也是从老谷台铁索桥过去。长途跋涉,差不多15天才到昆明。当时,机车村草鞋街比较热闹,许多生意人在那里专门打草鞋,做食品卖给马帮商人。数年前,机车村马槽沟、八道拐沿线和进出草鞋街很长一段狭窄的石板路上还留有許多马蹄印记。

老谷台铁索桥两岸的桥墩用非常平直的石头打磨成长1米左右的石条,再用沙子和石灰合浆支砌而成,中间的一个桥墩建在江中凸起的煤炭层上。由于缺乏工程材料和施工技术,铁索桥最后因江水多次暴涨而毁于一旦。老谷台铁索桥被冲毁后,当地人又在上游江面较窄的地方选址修建了一座铁索桥。由于水流湍急,不久,铁索桥又被江水吞噬。

具有悠久历史的老谷台铁索桥虽已不复存在,但两岸的桥墩至今尚存。虽历经百余年的冲刷,桥墩条石上篆刻的印迹仍然清晰可辨。

两座铁索桥被冲毁后,当地人的生产生活极为不便,当地老百姓便用木材自制了2艘大船供当地人和来往川滇的商旅摆渡。有了渡船,很大一部分出川入滇的布匹、食盐又开始从这里正常流通了。渐渐地,人们就把这个渡口起名为船边。

曾经,船边渡口川流不息,成为南来北往的客商和当地群众运送物资的重要交通枢纽。同时,船边渡口也带来一方经济的繁荣发展。随着经济社会的快速发展,213国道、渝昆高速公路的建成通车,江底镇境内的跨江桥梁逐渐增多,经过机车船边的人流量逐渐减少,渡口也就慢慢变得冷清。

在交通条件极端困难的情况下,没有渡船,当地群众的出行举步维艰。考虑到群众的过江安全,爱心人士宋福洲、宋福云、宋福正、宋庆文、宋福平等自发组织动员当地群众出资投劳,由宋福云负责组织实施,兴建一座人行斜拉吊桥。吊桥于2007年7月建成通行,起名为“船边爱心桥”。

宋福云说,他的曾祖父是从会泽县搬迁到船边居住的,刚开始家里很穷,由于船边的竹子很多,曾祖父有一套竹编手艺,于是编背篓、提篮等篾货养家糊口,最后日子逐渐好转。接着,宋福云的祖父宋兴富做起了买卖虫蜡的生意。改革开放后,宋家有好几个成员相继在外创业发展并逐步富裕起来。宋家为人厚道、诚信经营、乐善好施的风范被当地人传为佳话。在良好的家风和优越的经济基础上,宋家全力筹集资金并倡议村民出资投劳共建这座“船边爱心桥”。

“船边爱心桥”为人们提供了极大的便利,尤其是2014年鲁甸6.5级地震发生后,该桥在应急抢险、恢复重建中发挥了至关重要的作用。

在恢复重建和脱贫攻坚期间,在党和政府的关心重视下,在离“船边爱心桥”不远的上游修建了一座跨度100多米、宽2米多的人行钢吊桥。同时,“船边爱心桥”下游的机车村董家田村民小组也新建了一座跨江公路桥,并硬化了村、组、户道路。从此,船边结束了世代不通公路的历史,便捷的交通让当地老百姓过上幸福的生活。

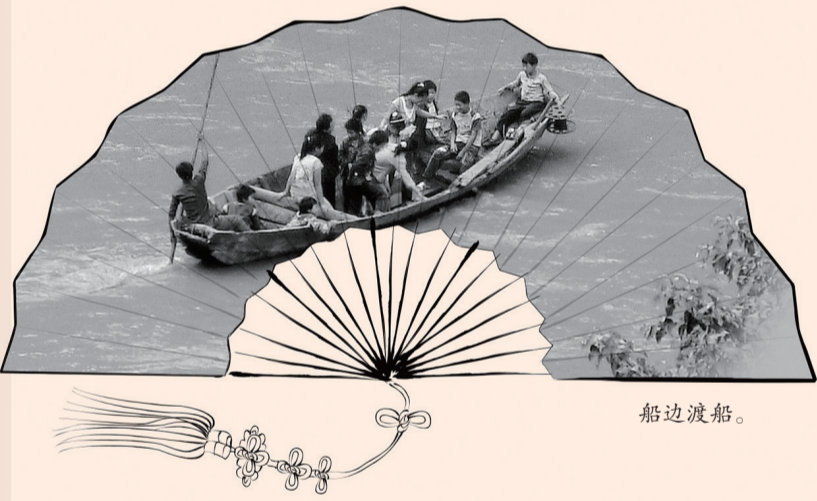
今天,渡口和渡船仅留在人们的记忆里。日益沧桑的船边爱心桥依旧横跨牛栏江两岸,虽然从上面过往的行人寥寥无几,但它依旧伴着江水向人们诉说着曾经的光阴故事……

船边故事知多少

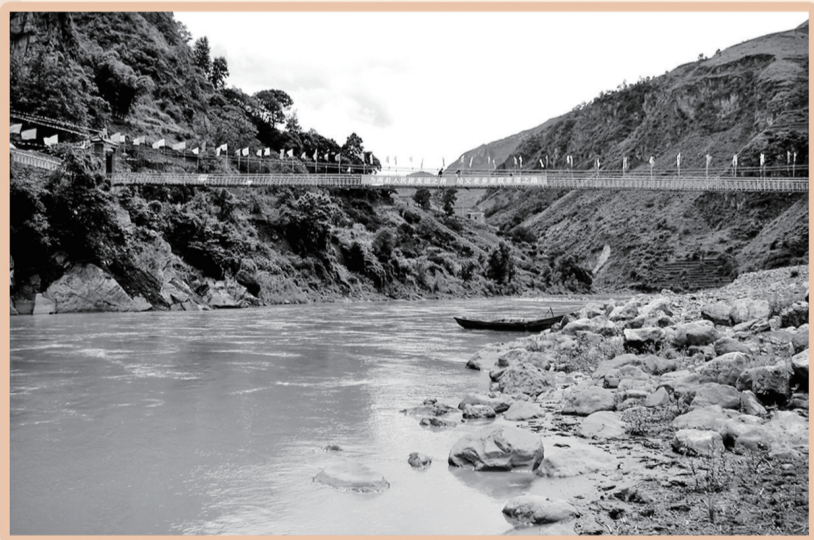
丁世新文图



摆渡。



船边渡船。



拍摄于2007年的“船边爱心桥”。



拍摄于2022年的“船边爱心桥”。



2007年7月7日,“船边爱心桥”建成通行。