

逐梦



滇江水 南雄城

李凤梅

夜色越来越浓。小巷深处，身穿蓝花衣、头戴冬头帕的婆婆给我们开了门。那是20多年前的一个晚上，我第一次来到广东南雄。

站在南雄城的小巷，我抬头望着天空。家乡很远，思念很重。“咚咚咚”的敲打声，把我的思绪拉了回来。爱人正在捣鼓着几张铁皮、几个轮子。我蹲下身，给他打下手。一阵敲敲打打后，一辆小推车慢慢成形。

“哐当哐当，哐当哐当”。我推着推车，穿街过巷卖麻辣烫。孩子们从巷子里蹦出来大喊：“阿姨，我要超辣！”原来南雄人也喜欢吃辣。

夕阳西下。盈盈滇江顾盼生辉。江畔，几只鸟儿忽起忽落，划出一道美丽的弧线。三影古塔上，铃铎迎风作响。

“哐当哐当，哐当哐当”。我推着推车，风里来雨里去。

一天，我经过一处临街加工点，望见一群女子端坐室内穿针引线，时而抬头交谈，时而低头浅笑。

后来，我放下推车，摘下围裙，走进加工点，拿起绣针，做起了绣娘。绣娘们先把不同材质、形状的裁片固定在花架上，再用针线穿引形状各异的珠、片，在裁片上组成绚丽多彩的图案。将一张张金光闪闪、富有立体感的珠绣裁片从花架上取下来装袋，运往中山的服装厂，制作成高档晚礼服。中山的服装厂也常常派师傅过来，指导绣娘的珠绣技艺。那往返不断的车辆，标志着南雄这座古城正在与珠三角城市建立起联系。

工作间隙，绣娘们问我：“你是哪里人？”

“我是四川人。”

“你嫁到南雄，就是我们南雄人了。”

绣娘们把一些吃食递到我面前：“这个铜勺饼是我们自己做的，是南雄城有名的美食。”

我呵呵笑着，一边咬着嘎嘣脆的铜勺饼，一边听绣娘们介绍南雄城的传统美食，芋圆、酿豆腐、艾糍、油糍、油角……每一样都是那么诱人。

绣娘们会相约一起做南雄传统美食。这也是她们喜爱的休闲方式。采摘、采购、清洗、切割、炸炒、搓捏……用双手把食物捏成幸福的模样，把工作活过出热烈的味道。

工作之余，绣娘们还会带着我在南雄城四处走走。正南门、廻澜门、万年桥、广州会馆……走累了，坐在滇江河畔的古城墙上，吹着河风，吃着饺子、馒头、包子、油条、豆浆、油条……每一样都是那么诱人。

绣娘们会相约一起做南雄传统美食。这也是她们喜爱的休闲方式。采摘、采购、清洗、切割、炸炒、搓捏……用双手把食物捏成幸福的模样，把工作活过出热烈的味道。



雪域昆仑养路人

李佩红

如此艰苦的条件下，李小军和同事们整修路间边坡、清理塌方，从未退缩。公路养护中，烧沥青既辛苦又危险。当年，修补公路需要在铁锅里烧化沥青后倒入砂石料，人工进行搅拌，然后人工装车，运到需要修补的路段，卸车，摊铺。没有大型机械设备，全靠人工一块块修补，轧实平整。

多年的高原工作，锻炼了李小军吃苦耐劳的精神品质，也练就了他高度负责的工作作风。

2022年12月27日。再过4天就是2023年了，李小军在高原工作也将进入第三十三个年头。

因为长期高原反应，李小军有严重的失眠症。这天和往常一样，他早早起床，忙了一阵，就感到身体很不舒服。同事判断可能是心脏出了问题，忙打120叫救护车。医生赶到后全力抢救，却已无力回天。李小军的生命定格在了51岁。

昆仑如此亘远，生命如此短暂。时间一天天过去，李小军自己都没有想到，他不仅将青春献给了这条公路，更将生命与这条公路融为了一体。

父亲的话

在喀什公路管理局英吉沙分局采访时，有人告诉我，彭生才是个有故事的人。

彭生才的父亲是喀什公路管理局第一批养护工，常在野外养护公路。他从小就和母亲、姐姐跟着父亲跑野外，从一个道班搬到另一个道班。

1993年，初中毕业的彭生才顶了父亲的班，也成为一名普通养护工，被分配到喀什库尔干分局。临行前，父亲叮嘱他，喀什库尔干分局海拔高，生活苦，你年轻，去锻炼锻炼好。你的优势是语言通，去了一定要踏实干活。

记着父亲的话，从来没有离开过家的彭生才怀着忐忑的心情出发了。这一去就是12年。

彭生才被分配到距离喀什库尔干县城80公里的麻扎道班，那里海拔4300多米，条件很艰苦，路况很复杂。道班与外界唯一的联系，是不远处边防派出所里的一部电话机，遇到紧急情况可以打电话。当时道班有20多名员工，大家平常一起工作、劳动、吃饭，感情深厚，他们有一个共同的目标，就是养护好高原上的这条公路。

彭生才与周边的牧民也结下了深厚的情谊。凭借自己修炉子的手艺，每年冬天他会帮助牧民们搭炉子。牧民没柴烧，他为他们雪中送炭；牧民没菜吃，他自掏腰包买了白菜分到每家每户。1997年，当地发生了一场雪灾，雪深半米厚。为帮助当地牧民救灾，道班全体人员出动，全力清理积雪，以尽快开出一条路，让物资运到牧场。彭生才他们白天晚上连轴转，用了一周时间终于打通了道路。牧民们感激不尽，专门制作了一面锦旗给道班送来。

彭生才结婚后，妻子从陕西跟着他来到麻扎道班。入冬后，道班的人返回喀什，留下彭生才夫妻在道班值守。夫



妻俩住的房子，除去一张大炕、一个炉子，没剩多少地方。10月，喀什公路总段送一次菜来，直到第二年3月再送一次菜，菜是耐放的萝卜土豆大白菜。在这样的条件下，彭生才夫妻俩在道班值守了4个冬天。

一天，公路上跑的全是大货车。到了晚上司机没地方住，就敲彭生才的家门。无论是谁，彭生才一律招待。媳妇忙着烧水做饭，免费端上热汤热饭。有一次，一位过路司机的车出了故障，司机和同伴三人滞留在彭生才家，等待汽车配件送上山。6天后，山下的材料送了上来，三人修好车才离开。

有人不理解。对此，彭生才只是朴实地说，屋外冰天雪地，司机没地方休息，总不能袖手旁观吧。

是啊，外面天寒地冻，屋内寒气逼人。孩子天天喊冷。大女儿在麻扎道班出生。望着高耸的雪山，彭生才给女儿起名彭雪。年幼的彭雪见到最多的，是公路、河流和大山。望着年幼的女儿，彭生才多次萌生了辞职的想法。新疆这么大，哪里找不到谋生的地方？

他辞职的想法告诉了父亲。父亲没有责怪他，只是说，儿子，我在养路段干了一辈子，你辞职，我不心疼吗？

因为长期在野外护路，彭生才父亲患上严重的砂肺病。父亲去世前，对彭生才说，公路是活命的根，你一定要对得起公路。彭生才放声痛哭。

因为父亲的这句话，他坚持了下来，再也没有提起离开公路道班的事。2005年彭生才调入英吉沙分局。一直踏踏实实从事养路工作的他，无愧于这条公路，无愧于自己的父亲。

80后巡道员

因为氧气含量低，长期在喀什库尔干工作生活，对身体影响很大。2021年，巡道员穆萨·克日木就因突发心脏病被紧急送往医院，在医护人员全力抢救下，终于脱离了生命危险。

穆萨·克日木是个80后。他热情阳光、朝气蓬勃，2012年考入喀什公路管理局，成为一名普通的巡道员。和所有养路人一样，穆萨·克日木总说自己平凡得不能再平凡。若是非要说什么，和其他工作相比，巡道员的工作有何不同，那就是满脑子都是路，闭上眼、睁开眼，永远是走不到头的路、修不完的路。与公路捆绑在一起，是他们的职责和使命，也是他们的自豪和骄傲。

2016年，穆萨·克日木调到喀什库尔干养护站继续从事巡道工作。起初，朋友劝他，那里太苦，别去。

穆萨·克日木摇摇头笑笑，你不去，我不去，公路变成烂绳子咋办？我年轻，年轻人不干谁干？

穆萨·克日木说到做到，不但自己来了，还把家搬到了喀什库尔干，从此在这里扎根。

在喀什库尔干养护站，穆萨·克日木每天行程300多公里，查看道路病害。他早出晚归，中午在路上，渴了喝冷水，饿了啃干粮，长年累月日日如此。对普通人来说，遇到雨雪天气就躲在屋里不出门了，但是穆萨·克日木他们正相反，越是坏天气，越是下雨下雪，越要上路巡查。当地泥石流和雪灾频繁，道路容易塌方，巡查工作不能有丝毫马虎。在路上，还会遇到各种其他情况：有来旅游的车轮胎坏了，他会帮助更换；有大货车着火了，他就帮着灭火。

在一次巡查中，穆萨·克日木偶遇护边员拉齐尼·巴依卡。当时穆萨·克日木正开车巡查，突然下起了大雨。他看到一个男人全身都淋湿了，在路上跑，连忙招呼对方进车里避雨。一聊天，得知对方叫拉齐尼·巴依卡，是一名护边员。两人聊起了护路和护边的工作。因为他们的工作都很苦，所以一下子有了共同语言。从那以后，两人成了好朋友。

穆萨·克日木在工作中遇到什么问题，总是第一时间给拉齐尼·巴依卡打电话，拉齐尼·巴依卡总会像兄长一样开导他、帮助他。每次和拉齐尼·巴依卡通过话，穆萨·克日木都感觉干劲更足了，也不觉得工作苦和累了。2021年1月4日，为解救落入冰窟的儿童，拉齐尼·巴依卡英勇牺牲，年仅41岁，后来被追授“时代楷模”称号。拉齐尼·巴依卡牺牲后，穆萨·克日木难过了很久。但他深知，只有做好自己的工作，才能告慰这位可敬可佩的兄长。拉齐尼·巴依卡永远是他学习的榜样。

近几年，每年夏季，喀什库尔干分局管养的路段都会发生几十次泥石流。养护工与自然搏斗、保障公路畅通的任务更重了。

2022年8月的一天，大雨如注。正在巡线的穆萨·克日木下车冒雨查看道路。他发现有一段12处发生泥石流，肩快快要被洪水掏空，随时可能塌方。他第一时间将险情上报，喀什库尔干分局连夜清理泥石流。洪水汹涌，装上石块重达两三吨的铁丝网被推进水中立刻不见踪影。经过连续几个小时的紧急抢修，泥石流路段终于清理完毕。成功抢险后，穆萨·克日木和同事们又及时总结这次抢险的经验，以便下次抢险能更加迅速。这就是养路人的日常，他们的心在路上，路早已融入他们的心里。

没有养路人的苦，哪有行路人的甜。几十年来，在喀喇昆仑公路上，一代代养路人扎根雪域，生生不息。那橘红色的工服，在皑皑雪山间，是如此亮眼，如此温暖。

图①：喀什昆仑公路麻扎至红其拉甫段风光。喀什公路管理局供图

图②：穆萨·克日木(中)和工友修复大桥排水管道。王有文摄

图③：李小军(前)生前带领职工连夜抢险。王有文摄

版式设计：赵偲汝

一条平坦的公路，蜿蜒在重叠的山体之间。车行驶在公路上，眼前，掠过草原、戈壁、牛羊、湖泊、峡谷。远望，慕士塔格峰雄伟的身躯，巍然屹立于帕米尔高原。

这条路是喀喇昆仑公路，也叫中巴友谊公路。公路于1978年6月全线通车，全长1032公里，其中中国境内416公里。它北起中国新疆喀什，穿越帕米尔高原，经过中巴边境红其拉甫口岸，南至巴基斯坦北部城市塔科特。

这是世界上海拔最高的跨境公路。因此，这里成为地质学家、登山者和旅游者向往的地方，但同时，也是雪崩、山体滑坡等地质灾害频发之处。

哪里无路，哪里就有养路人。在这条公路上，活跃着一支几百人的养路队伍。这支鲜为人知的队伍，终年以路为家。他们用青春、热血和生命守护着这条路，确保公路畅通无阻……

魂归昆仑

2022年盛夏，我在喀什公路管理局塔什库尔干分局第一次见到塔什库尔干养护站站长李小军。

那天，红其拉甫路段因山上冰雪融化，一场突如其来的山洪冲毁多处路面，交通陷入中断。塔什库尔干分局立即启动公路抢险应急预案，紧急调集抢险机械及人员投入抢险。

对养路人来说，这里一年只有两个季节：夏季，5月至10月，泥石流等灾害频繁；冬季，10月至翌年3、4月，雪灾频发。灾害往往从山坡上部开始。先是出现一条裂缝，接着，巨大的山体开始滑动，速度不断加快。灰黑色的泥石流裹挟着大大小小的石块和泥土，从高高的山上俯冲下来，冲毁山坡，冲垮路面，所经之处一片狼藉。

抢险开始了。推土机、挖掘机的轰鸣声震耳欲聋，李小军带着几十名养护工挥动着铁锹。他们动作缓慢，不是不想快，而是不能快。大山里的氧气含量不到山下的一半，不干活，都已呼吸困难，干活快了，心脏压力太大。

干惯了配冷水，第二天，李小军的胃病犯了。吃早饭时，同事看见他捂着肚子，问他怎么了，他笑笑说没事。同事劝他，你的胃不好，心脏也不好，得多休息。李小军说，不行，今天事还多着呢。匆匆吃了几口早饭，他就又去忙工作了。

1991年，初中毕业的李小军被分配到喀拉库勒湖道班工作。如今从喀什到红其拉甫，一路上共有8个道班和养护站。某个路段发生事故，养护工会迅速行动，第一时间投入抢险。

喀拉库勒湖是一座高原湖泊。李小军来到这里后，立即被它的风景所打动。可没想到，这美丽的湖泊很快就成了他一个下马威。这里的冬季寒冷漫长，常刮大风，风把山峰上的雪吹到公路上，积在路面上达一两米深。李小军和同事们顶着刺骨寒风赶到出事路面。路面狭窄，一面是高山，一面是悬崖峭壁。为确保生命安全，清理积雪时，他们每个人的腰上都会拴上绳子。

而每到夏秋季节，常有泥石流携带大量的巨石滚滚而下，冲毁路面。当年这些全靠人工清理，李小军和同事们往往一干就是好几个小时。因为高寒缺氧，干一阵子活儿，人就感到胸闷气短。

1997年，李小军调到条件更艰苦的红其拉甫道班工作。那里海拔4300米，环境更加恶劣。做出的饭半生不熟。吃饭难，吃菜更难，只能每隔一个多月，从400多公里外的喀什运菜过来。没有冰箱，夏天菜很快就坏了；冬天，菜窖只能储藏土豆和大白菜。一台手摇发电机，到了冬季需要用开水浇、摇把子摇，折腾一两个小时才能启动发电。每天供电4个小时，这在当时的红其拉甫已属奢侈。



大地