



□许志杰

2018年的最后一天,我从济南坐高铁到安徽的淮南东站,然后转乘公交车于当日中午来到九龙岗。

这是一个曾经辉煌,现在有些落寞的小镇,这是一个因煤而兴盛、因煤资源枯竭而逐渐退出喧嚣归于平静的小镇。据介绍,早在十七世纪九龙岗就开始煤矿的开采,是著名的淮南煤矿发源地之一。1930年在九龙岗成立淮南矿务局,不久九龙岗东矿和西矿陆续投产开采。为了解决运煤需要,1936年从田家庵到裕溪口的铁路建成通车,设九龙岗站,并在此设立淮南铁路局。煤矿和铁路在当时的国民经济建设中举足轻重,九龙岗因此成为重要战略要地,大批煤矿和铁路工人、管理和工程技术人员来到此地,修路建房,开设学校。他们的家属随之而来,昔日人烟稀少、落后贫穷的淮河南岸小村落,迅速聚集起大量人口,形成了九龙岗物流和人员进出的商贸、交通大格局。1949年成立的中共淮南市委、市政府以及淮南矿务局均在此办公,是当时淮南市政治、经济、文化的中心。九龙岗火车站担负着淮南市旅客运输和煤炭外运的重任,成为淮南地区的铁路枢纽。淮矿技校、淮矿子弟学校及隶属于济南铁路管理局的铁路子弟学校、机务段、水电段、车务段、检车段都于此安营扎寨。大街小巷,人来人往,热闹非凡,俨然一个新型城市的模样。

但是,随着淮南市委、市政府和淮南矿务局从九龙岗搬迁到淮南市的洞山,加之后来九龙岗火车站的客货运业务迁移到淮南站和淮南西站,原有的铁路各段撤离,子弟学校停办,以及煤矿资源枯竭,淮矿技校关闭,曾经热闹非凡半个世纪的九龙岗成为淮南市大通区大通镇,九龙岗从此落寞。

历史在这里留下一大串删节号,走向时间的另一个节点。

曾经的九龙岗还是火车司机的摇篮。1951年7月到1952年12月,济南铁路管理局曾经在九龙岗设立济南铁路司机养成所。我父亲就是从这所学校走出来的新中国培养的第一批火车司机。学校只存在了一年半的时间,根据当时的学制,就是说学校在培养了一届学生之后便停办了。也是因为学校停办,父亲从司机养成所毕业之后,再也没有回到过九龙岗。我到这里就是为了父亲的心愿,也想看看父亲言谈话语中所描述的九龙岗现在是个什么样,曾经的繁荣还在吗?父亲曾经的青春印记还在吗?其实,父亲选择学习火车驾驶还是挺有渊源和故事的,一来我的老家就在胶济铁路旁边,火车就像村子里的一位老熟人,每天从村边通过,村里人对火车和铁路有着很深的感情;二来我爷爷从上世纪30年代开始就是一位火车司机,子承父业,天经地义。那时铁路人才奇缺,尤其是火车司机更少,济南铁路司机养成所就是为了解决缺少火车司机这个难题而应时设立的。知道了这个消息,父亲立即报名,但是报名需要初中学历证明。父亲初中没有毕业,就借了本村一位初中毕业生的证书,改了名字,报名上了学。待到父亲学成归来,他被分配到成立不久的青岛机务段,开始了自己一生的火车司机生涯。

为什么济南铁路司机养成所会设在九龙岗?这要从济南铁路局管辖范围的变化说起。1946年2月,津浦区铁路管理局在济南成立,以津浦铁路为主线,同时管辖胶济铁路及支线、德州到

石家庄的德石铁路以及蚌埠经九龙岗到水家湖铁路支线。1948年中国人民解放军正式接管津浦区铁路管理局,在济南成立华东区铁路管理总局,一年后改称铁道部济南铁路管理局,延续津浦区铁路管理局的管辖范围,这个局面一直维持到1953年蚌埠火车站以南划归上海铁路局。管辖区域的变化应该是济南铁路司机养成所离开九龙岗的原因。

济南铁路司机养成所在九龙岗办学的那会儿,正是这里最为繁华、热闹的时候。父亲经常说九龙岗很像老家坊子,有煤矿、有铁路,现在煤矿关了,火车站不再办理客货运业务,站房也关闭了。曾经的九龙岗和曾经的坊子一样,陷入向前行走的艰难选择之地,很多风光一时的建筑步入风烛残年,一些已摇摇欲坠,很难看出父亲那一代人曾经的风华正茂和青春印记。我一直在寻找,但几乎没有一个人知道司机养成所是怎么回事,更不要说曾经的办学地址。最有可能的是九龙岗铁路学校旧址,那里正在改建成一个很气派的民俗类的宾馆,只有一排用硕大石头砌成的平房透着历史的风痕坚强地矗立在院子里,似是低声细语向人们诉说着她的所见所闻,只是现在的人们已经听不懂了。在九龙岗,这样的老房子很多,离铁路不远的地方竖立着一块不算小的牌子,上面写着“城市记忆——九龙岗民国小镇”,简要介绍了九龙岗因煤而兴的辉煌历史:“九龙岗保留着淮南煤矿开发的历史记忆,留下淮南煤矿早期的开拓者创业的足迹,也铭刻着日本侵占淮南煤矿的深重灾难与国耻。以淮南煤矿局办公楼、淮南铁路局办公楼、淮南煤矿高级员工住宅区,以及供水所、九龙岗火车站等民国老建筑构成的街区,是其基本布局,徜徉其中,仿佛能听到历史的回声。”按图索骥,我一一去拜访这些被提到的建筑,希图从中嗅到哪怕一丝有关司机养成所的味道。

没有,真的没有。我想,就是父亲来也未必能够认出他曾经学习的地方。铁路边一位自称1948年就在这居住的挑着担子的老人,听了我的叙述,摇摇头,挑起扁担默默地走了。夕阳下,通往货场的铁路被垃圾埋没得只看见一条单轨,蜿蜒曲折,不时露出被行人踩亮的钢轨。这个分居在铁路两旁的村子,低矮破旧的老房子里还住着不少人,只不过都是老人。他们坚守在这片地方,被一列列从身边驶过的火车,带到从前那个时候……

设在九龙岗的济南铁路司机养成所,当时从社会招生840人,设副司机、司炉专业,学制一年四个月。教职工48人,专职教员26人,1952年12月撤销。济南铁路司机养成所就是济南铁路司机学校的前身,从九龙岗司机养成所到连云港的机车乘务员学校,再到济南堤口机务训练班,直至1962年定名的济南铁路机车司机学校,走过了一段很不平常的路。从1951年到1985年断断续续的三十多年办学经历中,共毕业了4400余人,除了火车司机,还有与火车头维修保养相关的其他技术人才。济南铁路司机学校于1996年交由地方管理,更名为济南铁路高级技工学校,同时被确定为“铁路机车司机培训基地”。一段与我父亲有关的专门培养火车司机的故事,开启了全新的“和谐”“复兴”时期。

曾经的将永在,这些都是可以写进中国铁路发展史的。

【文化杂谈】

像个文人

□冯磊

孟德斯鸠说,“人在悲哀之中,才像个人。”我想了很久,终于明白了其中些许含义。大约是人在困顿的时候,才会理性思考。越理性,就越冷静,就越能看清楚事物的本质。

这句名言的反面意思,应该是利令智昏:在名利场中纠缠得久了,人会渐渐失去自我。利欲熏心的你啊,除了身上的衣服,还有一具皮囊,但没有思想。朴素,或许才该是事物的本来面目。

“人在悲哀之中,才像个人。”若造句,可仿生出一大堆句子。

比如说,“愤怒了,才像个勇士。”这句话可用在唐雎身上,布衣一怒,七步流血,“天下缟素”。最终,秦王不得不低下骄傲的头颅。

比如说,“穷途末路了,才是真的诗人。”一辈子风流倜傥而仕途之心不死,最终反被流放,当涂江上的那一夜,李白醉卧舟中。彼时皓月当空,四周沉寂。“天子呼来不上船,自言臣是酒中仙”。那些特立独行的日子,曾惹来多少尘世的妒忌……但是现在,一切都不重要了。当醉得不省人事的诗人欲伸手揽月,作为一颗璀璨的星,李白被永久地定格在古代文学的夜空。

比如说,“潦倒了,才是张岱。”在自述中,张岱写道,自己“少为纨绔子弟,极爱繁华,好精舍,好美婢,好妾童,好鲜衣,好美食,好骏马……兼以茶淫橘虐,书蠹诗魔,劳碌半生”。如此美好而糜烂的生活,一直持续到四十七岁。直到那一年,明朝灭亡,家人流离失所。过惯了锦衣玉食生活的张岱“避迹山居”,环顾四周,“所存者破床碎几,折鼎病琴,与残书数帙,缺砚一方而已。”“布衣蔬菽,常至断炊。”“真如隔世。”精神上的仓皇夹杂着肉体上的苦痛,让这个半世浮华的人彻底清醒。至此,他的笔端流露出更多的烟火沧桑、人世慨叹。梦碎,成就了张岱,也成就了“中国文学”。

比如说,“失意了,才是东坡。”当年乌台诗案案发,九死一生的东坡被逐出朝廷。忽而

徐州,忽而黄州,忽而惠州……最后,干脆去了海南。这一路上,筋疲力尽的文人挈妇将雏,固然狼狽至极,却也找到了自己的人生乐趣。在黄州,他与家人一起外出打猎。在囊中羞涩,不允许领工资的日子里,他千方百计挖掘食材,创造性地鼓捣出了诸多美食。在黄州,他爱上了猪肉,并因此草拟一文曰《猪肉颂》。东坡写道:“黄州好猪肉,价贱如泥土。贵者不肯吃,贫者不解煮。”在这里,苏轼充分展示了自己作为一个美食家的天分,“净洗铛,少著水,柴头罨烟焰不起。待他自熟莫催他,火候足时他自美。”老先生每天“早晨起来打两碗,饱得自家君莫管”。

比如说,“瘦了,才是真的杜甫。”想当初,子美先生怀揣扶困济世的远大志向奔赴长安,凭借才华赢得满堂喝彩。但因为无背景,终无所获。闲居十年之后,四十四岁的杜甫混了个看守军械库的差使。忽一日乾坤颠倒,皇上跑了、贵妃死了,城池破了,妖艳的牡丹被铲除了……遍地废墟瓦砾之中,杜甫选择去凤翔投奔新皇帝。最终,也只不过混了个拾遗。在天翻地覆的时代,写诗何用?755年杜甫曾到奉先省亲,进门就听到小儿子被饿死的噩耗。一系列的挫折与不幸,令诗人的笔触露出了愤怒的锋芒。忧国忧民本是传统文人的一种信仰,瘦了的诗人再次俯视苍生,并写下一系列沉郁的文字。

鲁迅说,才子的作风,是“愿秋天薄暮,吐半口血,两个侍儿扶着,恹恹的到阶前去看秋海棠”。杜甫究竟有没有过这种日子,我们不得而知。但是,当一个诗人俯身向下,亲身感受到生活的窘迫、世事的难为以及内心的煎熬时,命运馈赠给他的礼物也就到了。

我读初中时的语文老师,好作惊人之语。他年轻且帅的时候,曾在黑板上敲着粉笔告诉大家:“文人,是不能有好日子过的。”他曾有名言:“蹉跎了,才像个文人。”至于文人为何必须蹉跎了才好,为什么命运必须如此,他始终没搞明白。

【人生随想】

曾经的将永在