

WO SHU WU SHENG

我 过 忘 声

徐宜发 著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

我述悟声

徐宜发 著

中国铁道出版社

2013年·北京

图书在版编目(CIP)数据

我述悟声/徐宜发著. —北京:中国铁道出版社,
2013. 9
ISBN 978-7-113-17204-6
I. ①我… II. ①徐… III. ①散文集—中国—当代
IV. ①I267
中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 198261 号

书 名: 我述悟声
作 者: 徐宜发

责任编辑: 罗桂英 电话: 010-51873698
封面题字: 徐宜发
封面摄影: 徐宜发
封面设计: 谭志浩
责任印制: 赵星辰

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市西城区右安门西街8号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 北京市新魏印刷厂

版 次: 2013 年 8 月第 1 版 2013 年 8 月第 1 次印刷

开 本: 700 mm×1 000 mm 1/16 印张: 15.5 插页: 2 字数: 312 千

书 号: ISBN 978-7-113-17204-6

定 价: 36.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书, 如有缺页、倒页、脱页者, 请与本社读者服务部调换。

一掬清凌凌的生活流(序)

朱夏炎

前两天,宜发兄带着U盘过来,说是又整理了一本散文集,是最近写的,马上要出版了,想让我写个序。

又是一本!我且惊且喜。我知道他已经出过四本散文集,都是“我”字头的:《我心永恒》、《我的太阳》、《我行吾咏》和《我书我心》。他从领导岗位上退下来不久,此前他是郑州铁路局局长,大忙人,领着那么大的队伍,做着那么大的事情,真想不到他是怎样挤出时间写下这么多散文的。看来,思考和写作已经成了他的习惯,甚至是一种生活方式,佩服!

我坐下来读宜发兄的80余篇散文新作,恍若泡在温泉里。因为他写的都是日常所见所闻所感,让人感到既清新又熟悉;有一些还是我们共同经历的,勾起了我许多美好的回忆,自然就更加感到亲切和温暖。

我和宜发兄相识30多年了。我们初次见面的情景,被他写在《相约九点半》一文里了。那时,我在河南日报工商处当记者,联系交通口;他在郑州机务段搞宣传,后来又在郑州铁路分局党委任秘书,是河南日报通讯员。每当铁路上有好的新闻线索,他都会及时通知我,我俩经常一起蹬着自行车去采访。我们都是急性子,干事都特认真,经常为了一篇稿子,深入采访,多方求证,反复推敲,直到写到最满意为止。在我的印象中,他是通讯员中写稿最认真、也最有水平的一个。他送来的稿件用

方格子一笔一画地写成，工整干净，没有一个墨点。稿子的内容也很真实、扎实、生动。在稿件格式上也很讲究，从大标题，到小标题，到标点符号，都清清楚楚，层次清晰。他写过那么多篇稿件，从未出现过问题，编辑们对他的稿子很放心。当年我俩采写了那么多铁路上的先进人物、先进典型，到现在依然是飘扬在中原大地上的旗帜，依然是铁路战线站得住的典型。在我心目中，宜发兄就是这样一个用心做事、认真做事的人。我俩是一路人，所以就成了好朋友。直到现在，好长时间可能不见一次面，一旦见面就有说不完的话，说的都是工作上的事情、事业上的事情；当然，也会说起写作上的事情。

在我印象中，宜发兄是一个有思想、有追求、有激情而又十分执著和勤奋的人。他从普通的火车司机干起，后来搞新闻宣传，再后来搞管理，一步一步当上了郑州铁路局局长。他当司机，是模范司机；他搞新闻宣传，是优秀通讯员；他当局长，精通业务，擅长管理，把郑州铁路局搞得有声有色，是个有大贡献的专家型领导。他在铁路干部职工中口碑很好，大家说他干一行爱一行、干一行精一行，干啥啥成。后来，读到他那么多的散文作品，我就想：像他这样的人，无论干出多大的成绩，都不会让人感到意外。不是说天道酬勤吗？一个用心做事、勤于做事的人，上天必定会眷顾他。

带着对宜发兄的感念，我认真地翻阅他的这些散文。《我和火车头》、《挺进大独山》、《乘坐 G842 次列车》、《“拍照”引发的故事》、《坐上郑武高铁的试验列车》、《坐着高铁去北京》、《大山深处有铁军》、《穿越大山见真情》、《干事业需要“把信送给加西亚”的人》……一篇一篇读下来，我看到的是大名鼎鼎的中原汉子徐宜发，他所经历过的事件、场景、细节，他面对中原风物时的感触、感叹、感悟。这些篇章，不仅内容真实，行文也是那样的自然、质朴、生动，让人忘记是在读文学作品，恍若是在听老朋友叙谈。原来，宜发兄是把散文当作日记写了。对了，他开了博客，这些散文原本就是他的博文。读他的散文、博文，我们就能知道他此前和当下都干了些什么、想了些什么。这些文字是他人生轨迹和心灵轨迹

的记录,就像他把清凌凌的生活流,直接捧到你的面前。所以,他的散文是可以当作日记或者是传记来读的。作为他的老朋友,读着这些文字,我仿佛看到了他熟悉的身影,听到他真实的心跳,亲切得没办法。

他的这些散文,不仅是个人生活的记录,更是时代轨迹的记录和时代精神的颂歌。从这一篇篇散文中,大到像高铁开通这样的历史性事件,小到像一位古稀老人的办学事迹,都是发生在我们身边的人与事,历历在目,生动鲜活。当然,还包括他对一些社会现象的评论。若干年后,我们会拿着他的散文对后代说:“看,我们就是这样过来的!”尤其是要了解郑州铁路局在他主政这个阶段的发展史,他的散文更是不能不读。这,也许就是宜发兄散文创作的又一个独特价值。

写到这儿,我回到自己的报人身份,恍然有所悟:宜发兄是在以散文的手法写新闻、以新闻的眼光搞创作的。于是,我要跟记者兄弟们说:学学人家徐宜发,像写散文那样去写新闻;同时,又想给一些作家朋友奉上一句:如果像我的老朋友徐宜发那样,带着新闻眼去观察生活、表现人生,你的作品就会更加贴近时代,更加生动感人。

(朱夏炎,系河南省委宣传部副部长、河南日报报业集团党委书记、董事长、社长)

目录

第一章 中国梦·铁路情

- 03 “思维”走过二十年
- 05 乘坐 G842 次列车
- 08 穿越大山见真情
- 14 大山深处有“铁军”
- 17 “二七”名城添新景
- 19 风雨沧桑火车站
- 22 聚焦京沪高铁
- 24 我们一同坐高铁
- 27 “拍照”引发的故事
- 29 走进高铁
- 31 我们一路同行
- 33 坐着高铁去北京
- 37 在拉响“二七”大罢工第一声汽
笛的地方
- 40 挺进大独山
- 43 嘹亮的军号声
- 46 坐上高铁试验车
- 49 郑州东站看春运
- 53 北盘江上架彩虹
- 55 我和火车头
- 58 走近郑州地铁
- 60 铿锵岁月

第二章 背行囊·走四方

- 65 楚国古城
- 68 登上航母
- 71 欢乐园里的火车头
- 74 花开正艳植物园
- 76 我陪老师看黄河
- 78 扬州个园
- 80 汽车开到茶山来
- 83 黄河上跑着气垫船
- 86 荥阳的葡萄熟了
- 89 在开往拉萨的火车上
- 91 千年古镇黄龙溪
- 93 高原明珠
- 97 骑着骆驼照张像
- 99 深圳大峡谷
- 101 重观收租院
- 104 黄河的记忆

第三章 观世象·悟人生

- 109 初遇“笛王”
- 112 从“星光大道”走来的刘赛姑娘
- 114 但愿这样的“误会”不再重演
- 116 多一分理解多一分爱
- 119 黄家三姐弟
- 121 美在自然中
- 123 有感于“节省一元钱等于净赚一元钱”
- 125 最美卖菜哥
- 127 美丽的晚霞
- 130 施善不图回报
- 132 我和青年朋友谈幸福
- 135 干事业需要“把信送给加西亚”的人
- 137 传递诚信的力量
- 139 吃苦是宝

第四章 过无痕·岁如歌

- 143 豫菜传人杜新敬
- 146 知识的力量
- 148 千里万里梦相随
- 150 让生活更加有滋有味
- 153 一位古稀老人的办学之路
- 156 大年三十包饺子
- 158 相遇曹老
- 160 激情写作
- 163 唱着歌儿走四方
- 166 读“王永庆卖米”所想到的
- 168 初识王书记
- 171 如歌的岁月
- 174 活着就要活得精彩

.....

.....

第五章 友无价·情似海

- 179 大连朋友董文仲
181 飞翔的赞歌
184 陈通宪的侗乡“情”歌
187 我们相聚在北京
189 我与麦子
192 校友文友和朋友
195 一本书的启示
198 韩国朋友来郑州
201 平平淡淡也快乐
204 我们都属牛
207 相约九点半
210 又见老朋友

第六章 小运动·大生活

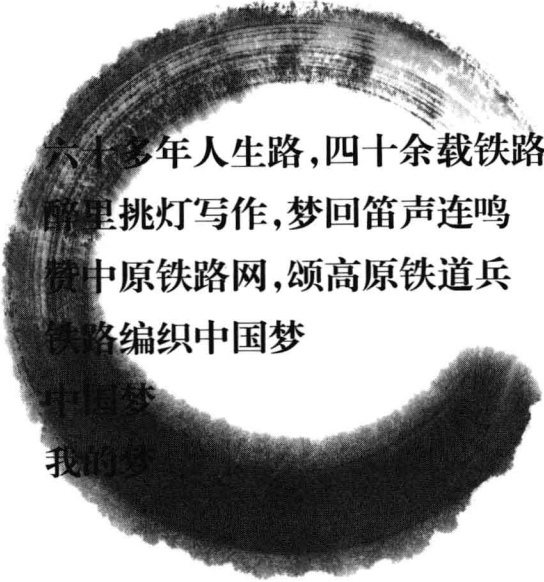
- 215 0 : 3 与 3 : 0
217 精彩的夺冠之战
220 有朋友才有快乐
223 又上鱼啦
225 登秦岭
228 丁宁,好样的

第七章 附录

- 231 一个壮怀者的风采
235 胸怀太阳走四方

后记

第一章 中国梦·铁路情



六十多年人生路,四十余载铁路情
醉里挑灯写作,梦回笛声连鸣
赞中原铁路网,颂高原铁道兵
铁路编织中国梦
中国梦
我的梦

“思维”走过二十年

“思维”是河南郑州思维科技有限公司的爱称，今年是她 20 岁的生日。几天前思维公司的董事长李欣邀请我参加他们 20 周年庆典，我们是多年的朋友能不去捧场吗？这天，中原大地阳光灿烂，思维公司彩旗飘扬，礼炮齐鸣，充满了喜庆气氛。北京的朋友来了，成都的朋友来了，西安的朋友来了，全国铁路的朋友都来了……

20 年来思维公司坚持改革创新，确立运输安全新理念，成功研制开发拥有自主知识产权的列车运行监控装置，成为铁路运输安全的“保护神”，在中国铁路发展史上写下了不朽篇章。

从 1825 年人类第一条铁路在英国问世，迄今已有近 200 年的历史，从 1876 年中国第一条观光铁路在上海亮相，到现在也有 130 多年的历史。实践证明，铁路是大众化的交通工具，在人们的工作和生活中具有重要的作用，尤其在我们人口众多的国家，人们出行和货物运输绝大部分都要走铁路。据统计，我国铁路每年发送旅客二十几亿人次，货物发送超过 30 亿吨，是国民经济发展的主动脉。人们对铁路的基本要求是畅通无阻，核心是确保安全。20 年前河南思维的决策者们围绕铁路行车安全，研制开发运行记录器，从根本上解决了机车司机因操纵不当或天气不良造成的行车事故，行车安全有了基本保证。他们深知，运行记录器的开发使用，仅仅是行车安全探索之路刚刚迈开的第一步，面对飞速发展的铁路事业和纷繁复杂的运行条件，还有更多的工作要做，还需要开发更加先进的设备确保铁路运输绝对安全，这是他们义不容辞的责任。

改变传统思维，坚定不移地走科技保安全之路。20 年来，河南思维发扬勇于创新的精神，相继研发成功 JK—2H、LKJ—93、LKJ2000 型铁路行车安全设备，让高速运转的车轮处于可控状态。这些设备质量可靠、技术先进、性能稳定、功能完善，在铁路运输安全中发挥了积极作用。让我记忆更深的是 2001 年我和孙景斌局长一起到德国西门子学习“DJ1”电力机车交流传动新技术，德国老师可汉还专门作为一课给我们讲 LKJ2000 型监控器的原理和功能，在那个时候我们的国产设备能

安装在进口机车上还是破天荒的第一次,我们顿时感到思维公司了不起。时至今日回想起来,心里充满了自豪感。思维公司在我国铁路发展中做出了突出贡献,他们功不可没,历史不会忘记,人民铁路永远不会忘记!

铁路建设方兴未艾,技术创新永无止境。我国铁路发展正处在一个新的历史发展时期,“十二五”规划为我们描绘了一个宏伟蓝图。思维公司深深懂得肩负的历史责任还很重,有许多领域有待于探索和开发,任重而道远。今天的“思维”人正在研究铁路发展带来的新问题,他们迎难而上,攻坚克难,敢于走前人没有走过的路,奋发努力攀登新的高峰。

再过二十年我们来相会,展现在我们面前的“思维”必定是棵枝繁叶茂硕果累累的参天大树。

2012年5月18日

乘坐 G842 次列车

前几天我们到西安办事确定坐高铁返程，这是郑州至武汉高铁通车之后我第一次从西安坐高铁回郑州。

进了西安北站正好赶上西安开往广州途径郑州的 G842 次列车，候车大厅大屏幕上显示是 12 时 45 分开车。过了检票口上电梯，我们直接到了站台上。旅客排队依次上车显得井然有序，列车服务员面带微笑迎接着前来乘车的客人，给人一种很温馨的感觉。

上了车，列车长吴霞向我们介绍，这趟车由广州客运段担当，全程 2100 多公里只需运行 8 个多小时，可方便了……临近开车，我到了司机驾驶室，看看现在司机的工作环境，这是一种情缘。

40 多年前我从学校毕业进了铁路，那时用的都是蒸汽机车，从司炉到司机我干了 10 年还多，我爱上了这一行，几十年过去了，至今还保留着那份情感。担当这趟列车牵引任务的是西安机务段司机贾郑锋和郑辉，他们一开口我就明白了。这是一列“和谐号”380A 动车组，配属广州铁路集团公司，西安机务段参加轮乘。他们牵引运行到郑州，再由郑州机务段的司机接班牵引到武汉，接下来是武汉和广州的司机轮换把这趟车拉到广州。这种乘务方式铁路术语称作“轮乘”，既体现了“人性化”的理念，又降低了运营成本，更重要的是让司机们能得到充分休息精力充沛，确保运行安全。

贾郑锋和郑辉都是三四十岁的年轻小伙儿，他们从铁路专业技术学校毕业，经过几年的实践锻炼拿到了机动车驾驶证，2009 年又到成都西南交通大学培训，获得高铁列车驾驶资格，成了令人羡慕的高铁司机。这些年我很少到西安，一见面都说我坐过他们的车，还知道我曾经也是火车司机。2005 年之前我经常去西安，总是坐在火车头上，那个时候有不少司机都认识我。开车的时间到了，小贾又一次检查操纵台各仪表显示正常，并收到了开车指令，扳动手柄列车慢慢启动。出了西安北站，列车速度很快就上升到每小时 292 公里，若是站在地面看着趟车，肯定是一晃

而过。

列车高速运行,我从驾驶室出来想看看全列车的运行情况,吴霞坚持陪同我一起走一走。吴霞才20岁出头,从小生长在湖南岳阳,高中毕业考入湖南航空职业技术学院,2010年毕业正赶上铁路招聘高铁列车服务员,她和她的姐妹们应聘进了铁路,在高速列车上干得都很不错。这趟车有16节车厢,车上列车、餐饮、商品服务和保洁人员一共才有十来个人。入耳的话语,周到的服务,车厢里一片温馨。餐车在列车中部,姑娘们正在为旅客准备午餐。高铁上的餐饮与普通铁路旅客列车有很大的不同,不是又烧又炒,而是配好的快餐,只要在微波炉里加热便可食用。旅客可以根据口味的不同,任意选择可口的饭菜,方便极了。

担当这趟列车技术服务的是26岁的年轻技师康攀龙,聊天中得知我们还是校友呢,只不过时间跨度相差40年,我是1968年毕业,小康是2008年毕业;我上学的时候是郑州铁路司机学校,小康上学时已是郑州地区包括司机学校、机械学校、卫生学校在内等几所铁路学校合并在一起的郑州铁路职业技术学院。小康学的是电力机车司机专业,毕业分配先进了广州机务段,前年经选拔到西南交通大学培训高铁动车组技术,现在成了高铁技师。小康告诉我,技师的工作不能有半点马虎,开车前要对车上的设备全面检查,像飞机一样不能有一点差错,开车后运行15分钟就要巡视检查,然后每隔一小时都要全车巡视检查一遍,防止故障发生。

13时42分,我们乘坐的G842次列车正点运行到三门峡南站,看到“三门峡”这几个字引发我许多联想。

1973年我从江岸机务段调入郑州机务段,担当郑州至三门峡西的客车牵引任务,那个时候我们用的是烧煤的蒸汽机车,全程269公里快车要运行六七个小时,遇上拉慢车要跑12个多小时,赶上拉夜车整夜不能睡觉,还要烧10多吨煤,累得筋疲力尽。拉客车还是幸运的,摊上拉货车更是不好过。1975年还处于“文革”时期,铁路运输秩序很乱,我们轮换拉货车。有一天,我们拉了一趟货车从郑州北站出发到洛阳,又从洛阳再拉一趟货车返回郑州,郑州到洛阳往返不到300公里竟然跑了37个小时,路上熬了两夜一天,与现在无法比。不过,苦有苦的好处,艰苦的工作和环境锻炼了我的意志与坚强,在之后的生活中我从未感到什么是苦,什么是累。

车外寒风阵阵,车内温暖如春。乘坐这趟车的旅客有的在看书看报,有的在电脑上工作,他们对时间可谓是充分利用。车厢里的电视屏幕正在播放新闻特写《绿皮车的坚守》,引起了我的兴趣。这些年随着铁路的发展“绿皮车”越来越少,终将会被新型列车所替代,这是历史发展的必然。关于“绿皮车”诞生于何年何月我无从考究,可我知道在我没有来到这个世界的时候就有了“绿皮车”。半个多世纪以前在我刚刚懂事的时候,母亲就带我到铁路边看火车,那个时候只有“绿皮车”没有其他,妈妈称那些过往的“绿皮车”为“绿钢皮”,年近90岁高龄老妈至今时不时地

还讲当年领着我看“绿钢皮”的故事。

铁路在我国已有 100 多年的历史,“绿皮车”也经历了百年风雨,给人们留下了深刻印象。在“绿皮车”的生命接近尾声的今天,我也常听到人们有关“绿皮车”的话题,有困惑也有喜悦,有无奈也有留恋,它毕竟在我们的生活中太久太久……

高速铁路的开通运营拉近了西安与郑州的距离。14 时 57 分我们乘坐的 G842 次列车正点到达郑州车站,500 公里的路程只用了两小时 12 分钟。再过几天,郑州至北京的高铁就要建成通车,2200 多公里的京广高铁全线开通,与京沪、石太、武合、广深、京沈、哈达、京津等高铁连接成网,人们出行会更加方便。

2012 年 11 月 12 日