

孩子们的善举

秦珍子

跑得快是强,还惦记着跑不快的,就是强大了。在四川雅安,一群半大的孩子九年级毕业,拍完照,有人提出,推着班里那个坐轮椅的哥们儿跑1000米吧。十四五岁的血多热呀,说跑就跑。有人“领航”,有人“护航”,助推的位置,轮流上。

跑一段,就有人加进来,最后,包括那个原本无法奔跑的孩子,十几个男孩跑成了一团,经过一样滚烫的夏日,感受一样迅捷的风。女生们围起来,加油欢呼。

这就是孩子,扎堆儿、冲动,又赤诚、率真。后来有个男生回忆说,看同学上不了体育课,早就想带他跑。但平时学习紧,顾不上。

成年人看见这场奔跑,又是赞美友情,又是颁发奖金。我想理解得直接一点,它和棒冰掰你一半,雨伞一起打着,本质上没区别,是特别小的事,但的确特别珍贵。同理心是人类灵魂的一把土,专门填补世间的凹凸。义气、慈善、公平和利他主义,都是这土里长出来的乔木。

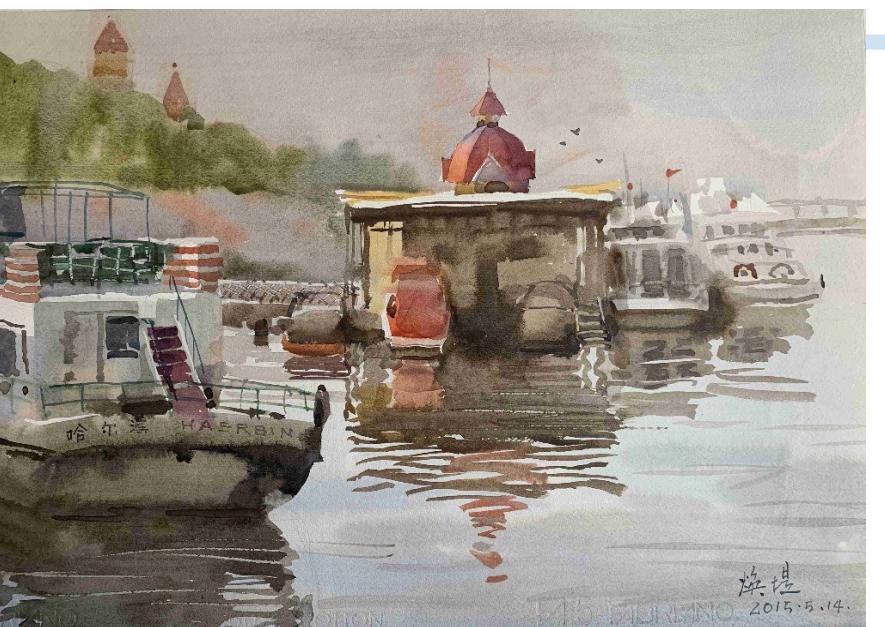
“父亲节”,北京永定河畔,5个孩子戏水被冲走,一个30岁出头的男人跳河救人,最终脱力溺亡。他也有孩子,“幼吾幼以及人之幼”。4月初,上

海新冠肺炎疫情焦灼,不少老人急需就医、用药。有大学生组织起来,在互联网上收集求助信息,寻找解决途径,也有志愿者义务跑腿送药。北京某街道,工作人员帮老年人打印出健康宝绿码和核酸阴性证明,出门一样好使。这群年轻人也有父母,“老吾老以及人之老”。

这些年,我看到过无数个同理心的样本。有对苦难的同情,有对罪恶的愤怒,有对缺憾的包容。有常年致力于推动社会公平正义的,也有偶遇他人涉险,立即伸出援手的。有个体,有群体,有人的奋力,也有系统的努力。我们写过湖北的一个小伙子,“捡”到一名流浪汉,不忍心不管,带回家一起生活20多年。

我记得上学那会儿中考动员,老师说,一分能落下一操场的人;高考动员,老师又说,千军万马,只有一小撮能过这条独木桥。保研, GPA小数点后能拉出5个档次;求职,100双耳朵等一个岗位的回音;上班,KPI像办公室里看不见的金线,指引“晋升”“高薪”的方向。

我承认,争强好胜是人类的天性,竞争机制能把人的能力拧出水,但我也相信,在竞争过于激烈的环境中生存,在目标过于单一的跑道上拼命,会受到平等。



九站码头

绘画:王焕斌

不要急着反驳

yubo

行为心理学中,有一个词叫“习惯性反驳”。这种心理的人,不管你跟他说什么,他张口就否定你,跟你唱反调。其实,这不是谁对谁错的问题,而是认知的差异。

作家格非,在小说中写过这样一个大学生。有次上文学课,老师讲到神话中的张果老。正讲到:“张果老倒骑毛驴,正走着……”未等老师说完,这位同学立马站起来,打断老师说道:“张果老究竟是往前走,还是往后退?”

老师回答:“当然是朝前走。”这位同学大声说道:“他明明是倒骑毛驴,你怎么能说往前走呢?”老师哑然。

讲到《论语》时,老师说:“孔子教导我们,父母在,不远游,游必有方。”这位同学站起来质问:“孔夫子高堂健在,却四处周游,并不是游必有方啊,这岂不是自己打自己脸吗?”老师听

后,说:“你们眼光不行啊,这本画册是大路货。再挑挑吧,我这边有《芥子园画谱》,要不看?”老教授笑着说:“不用,这本很好,我们就要它。”

书摊老板嘲笑说:“你们这些老先生,喝了些墨水,就觉得自己什么都知道,可在书籍这块,哪些书值钱,还是我懂。”助手看不下去了,便上去与他辩论,双方各自不服气,争吵的声音也越来越大。老教授赶紧拉着她离开。回去路上,助手闷闷不乐,她问:“这个书摊如此辱人,您不生气吗?”

老教授微笑着说:“这有什么好气的,他一个书摊子,当然只懂得拿值不值钱来衡量书,却不明白,有些书的价值,是无法用金钱计算的。”

有一位研究古代服饰的老教授,经常去逛旧书市场。有次他和助手去淘书,在旧书摊上翻了半天,挑中一本关于清代服饰的画册。书摊老板看到



声声慢

月色在一张纸上假寐
在一个陌生的句子里蛰伏
对万物不动声色

朦胧的微光窥视着
虚掩的门被撞开时的欢喜
谁家的少年刚抚琴归来

灯光,熄在深夜
夜风依然纠缠着一片落叶
还纠缠与之共生的枝桠

还有些看似很轻的孤寂
影子在默默承受
这样的时刻,声声慢

慢书吧



《幸得诸君慰平生》

作者:故园风雨前 杨云苏
出版社:四川文艺出版社
出版时间:2022年6月

以为活着是为了熟悉美。

某公笑叹,什么是美?即“不知生活艰辛”。我点头,但转头还得给他补半句,“或佯作不知生活艰辛”。

这本书写家人亲戚,身边的朋友,也写萍水相逢的陌生人,写猫狗花花草草,这些日常的细枝末节,因作者的生花妙笔变得鲜活可感。而对于我们来说,那些微小的、具体的生活,未尝不是我们所追求的人生目标。

本报所摘部分稿件,作者姓名及地址不详,请与编辑联系,以便寄奉稿酬。
投稿邮箱:1736305488@qq.com

追随公交 解码 城市「时空地图」



打卡 200 多条公交线路
最多一天完整体验 8 趟车

近年来,POV在全国各地的公交迷中颇为流行。这是一种类似于行车记录仪的视角,拍摄者坐在靠近前门的座位上,用“八爪鱼”三角架固定住设备,对着车前窗位置拍摄,从公交车的始发站一路跟拍到终点站,配上站点字幕和背景音乐,剪辑后发到网络上。

“每个城市的POV各具特色,它能快速展现出一个城市的风貌。”在B站,记录哈尔滨公交的POV颇多,今年19岁的大学生小成就是拍摄者之一,已为50多条线路拍摄了视频。他向记者传授了一些拍摄小技巧,比如为了画面更干净,要“避开出行高峰”“避开会被刷卡机遮挡视线的车型”等。

小成家住香坊区三合园附近,离205路终点站很近,这也是他痴迷公交的“起点”。“我小时候很淘气,司机在终点站开门,我有时候会跑到车上玩,他们人很好,不会粗暴地立刻赶走我。”小成回忆道,正是年幼时感受到的这份善意,让他与公交车格外亲近。

长大后,每次公交车换新车,小成都会主动去了解车型、线路公司等。每到寒暑假和节假日,他常常独自一人或者约上两个同好,带上面包和水,早上五点多出门“运转”。“运转”是圈内术语,是指乘坐公交考察线路。

“哈尔滨前300号的公交车我都坐过。”小成说,他最疯狂的时候,曾一天连坐8趟公交,都是全程,“坐103从市传染病医院到919站,再从九站坐118到金色城邦,之后坐34路到香坊万达……一辆接着一辆,直到天黑了才回家。”

不仅是主城区的200多条公交线路,300号以上的公交车,小成也坐过不少。他乘坐开往动物园的301路,主要是为了欣赏沿途风景,“顺便去看一眼动物”。他还坐过呼兰102田堡村支线,这是冰城公交迷口中的“距离之最”,全程近66公里。那些进村的线路,让他感到格外新奇,专门去“××沟”“××楼”这样的独特站名打卡。

不同于低调的老公交迷,这群充满热情的年轻人还在B站拍摄POV,记录下沿途风景和城市变迁,也让这项小众爱好逐渐“破圈”进入了公众视野。

敢跟导航PK准确度
陪“退役”老车走完最后一程

“V脸”“大背头”“小玩具”……这些都是公交迷们根据车的前脸、外形等,给公交车起的外号,且全国通用。由于常年“追公交”,小成掌握了不少“冷知识”,他能准确地说出很多公交车的型号,“ZK6105BEVG55”等一长串字母张口就来,随便看一眼就能判断出车身长度。

他还知道一些埋藏在公交线路里的城市惊喜。比如开往太平庄的335路环线,以前能清楚地看到飞机起飞,251路的行进线路从地图上看到接近浪漫的心形,103路和104路的生日是10月10日,它们今年已经95岁“高龄”了……

对于这个略显奇怪的爱好,周围人有些不解,但又不得不承认“实用性的确很强”。常有人向小成打听乘车路线,而像他这样的资深公交迷,往往有着跟导航PK的能力。“我们车迷的‘时效性’更强,更清楚哪条线路停运或者改线了,也更了解实际情况,知道怎么倒车更方便。”小成自信地说。

在近千位冰城公交迷里,有的人把爱好变成了“事业”,特意学了与造车有关的专业,如今在上海读博士。有的人在北京上大学,几乎做到了“日更”,拍了大量北京和哈尔滨的POV。这些人往往各有所长,有人更关注新车动态,有人几百条线路背得滚瓜烂熟,也有一些人很怀旧,执着地去记录老车谢幕。

“这些年,我至少送走了五六十条线路的老车。”21岁的哈尔滨人小木说。小木原本是个飞机迷,四年前,在陪朋友拍POV时“入坑”。他亲眼见证了2018年8月、2019年9月和2021年11月哈尔滨三次大规模的老车“退役”。

“去年96路要换新车,我们收到消息很晚,大家放下手头的事儿,从四面八方赶到车站,调侃这是‘抢救性拍摄’。”拍了这么多老车谢幕,小木说,他最难忘的是2018年夏天,在103路换新车的前一晚,他专程去坐了末班车。

“我是坐着103路长大的,跟这趟车格外有感情。”他记得,当晚乘客不多,车开到终点站时,第二天即将上道的新车已经在那集合了。老车的屏显熄灭,工作人员逐个撕下号码牌时,小木忍不住跑去要了一张留作纪念,他目送着一辆辆老车浩浩荡荡地驶离,然后步行三站地回家。

2020年,小木还曾和几个朋友,为103路拍了个小型纪录片,整理历史资料、采访沿线居民,让更多人了解这条悠久线路从有轨电车、无轨电车到新能源电动客车的发展历程。

哈尔滨的部分线路通达性和便利性不足,一些线路绕行区段过长,而且乘车优惠较少。”小木坦言,他曾打过国内四五十个城市公交车,很多城市为了鼓励市民乘坐公交,办公交卡优惠力度很大,7-9折居多,有的还有“换乘优惠”,比如“30分钟内,从一条线路换乘另一条线路时可以享受减免”。

“公交本身确实需要补贴支持运营,但更多的还是要靠提升运行效率和提升自身营收能力以维持发展,作为公交迷,我们真心希望冰城公交运行能越来越好。”小木总结道。



热爱背后也有无奈:
有的线路绕行过长
有的站牌“捉迷藏”

“相比于其他交通工具,公交车是城市运转中不可或缺的一部分,它见证着一个城市或者一个区域的兴衰与变迁。”小木感慨道,去年9月,他专程去江北船厂乘坐49路公交车。跟繁华市区的公交相比,这趟车显得有些陈旧,人也不太多,沿途的景象,让他仿佛穿越回了旧时光。49路从江北船厂出发,单程才三四公里,短短的一段路却承载着老船厂的漫长过往,这也是公交车令人痴迷的一个重要原因。

正是因为公交车所承载的特殊意义,以及对它们的无限热爱,让公交迷们心底多了一份责任感。

一位车迷告诉记者,每次上新车,大家会组团验车,看车是否合理,观察该线路的整体客

流情况和车长是否匹配。他们在踏查中发现,“公交车型的统一化,导致某些线路出现了‘大车换小车’的现象,加剧了车内的拥挤。”

经常坐公交,也让他们不得不直面一些问题,最常见的是有的公交车“夏天不开空调,冬天不开暖风”。站名也颇有槽点,有的“同站不同名,同名不同站”,“光是省博览中心和博物馆这两个站名,就能把外地人绕蒙圈”。时值盛夏树木繁盛,一些“捉迷藏”的站牌,也让小木有些无奈:“小站牌藏在浓荫里,被遮得严严实实,不熟悉的乘客,根本找不到车站。”

“哈尔滨的部分线路通达性和便利性不足,一些线路绕行区段过长,而且乘车优惠较少。”小木坦言,他曾打过国内四五十个城市公交车,很多城市为了鼓励市民乘坐公交,办公交卡优惠力度很大,7-9折居多,有的还有“换乘优惠”,比如“30分钟内,从一条线路换乘另一条线路时可以享受减免”。

“公交本身确实需要补贴支持运营,但更多的还是要靠提升运行效率和提升自身营收能力以维持发展,作为公交迷,我们真心希望冰城公交运行能越来越好。”小木总结道。

图片均由采访对象提供