

太原印象

# 行道树编织的风景

方柯

公园内栽有大红大紫的玫瑰、色彩艳丽的月季,同近旁的行道树交相辉映。有的街角还安装有健身器、休闲椅,人们可以在这里歇息,活动身躯,欣赏街景。

如果登上位于新建路金融大厦顶层的旋转观光厅或是到处林立的高楼屋顶,还可看到更广阔的街景树貌,那遍布城市的行道树好似广袤大地上纵横交织的阡陌,又似无边棋局的大棋盘,让人浮想联翩。这些年太原市坚持绿色发展道路,不仅市内行道树不断扩展,同时延伸到了市郊,那条条宽阔的大道两旁,枝繁叶茂的行道树也随之延伸到了远方,使人想起了“桐花万里丹山路”壮美广阔

的风景。行道树编织的风景成了太原市一张亮丽的名片。

大伞给人们遮阳蔽日。秋给行道树披上了层层金色,璀璨夺目。冬吹落了一树繁华,露出了坚韧挺拔的树干,像卫士守护着条条道路,陪伴着车辆行人。

那一行行行道树中的银杏、国槐、垂柳、青杨、梧桐、洋槐,种类繁多,各有靓色。还有陪伴在旁的塔松塔柏及各种花木草坪,千姿百态亲密无间。尤其是小街小巷的行道树,听名字就让人觉得温馨诗意。如桃园一二三四巷,杏林一二三四条,当年这里曾是一片一片桃园杏林,每到春天桃花红杏花白,是多么迷人的风景。这些大街小巷的树木,大多是上世纪六七十年代栽植的,由于年深日久,形成了蔚为壮观的林荫道。春天洋槐花、桐花盛开时,满街巷雪白、淡紫,溢满了浓郁的花香,给人莫大享受。而街角巷边也是风景绚丽,那些精致的小



图片来源:百度网

灯下读史

## 春风可度玉门关

张天野

“黄河远上白云间,一片孤城万仞山。羌笛何须怨杨柳,春风不度玉门关。”

还记得盛唐诗人王之涣的这首《凉州词》吗?此诗写得苍凉慷慨,悲而不失其壮,虽极力渲染戍卒不得还乡的怨情,但毫无半点颓丧消沉的情调,充分表现出盛唐诗人的广阔胸怀。只是我心中一直有个疑问,春风难道真的不度玉门关吗?

满清末年,阿古柏窃据新疆,大将左宗棠受命率湘军西征。左宗棠不仅战术了得,战略头脑也非常厉害。他为了巩固和经营西北,命大军出兰州就遍植杨柳,后人亲切地称这些柳树为“左公柳”。左宗棠手下将领杨昌浚乃赋七绝纪念此事:“大将筹边尚未还,湖湘子弟满天山。新栽杨柳三千里,引得春风度玉关。”此诗化用王之涣《凉州词》,却跟王诗翁大唱反调。王肯定地说“春风不度玉门关”,而杨则认为事在人为,因为左大将军“新栽杨柳三千里”,便一定

可“引得春风度玉关”。孰是孰非,让人一下子难以分辨。

也许有人会觉得世易时移,清朝和唐朝没什么可比性,没准两人说得都对。且慢,几乎与王之涣同时的大诗人李白,在其名诗《关山月》开头就说:“明月出天山,苍茫云海间,长风几万里,吹度玉门关。”虽然诗中说“长风”,而非“春风”,但稍有点地理知识的人都知道,天山在玉门关的西北,这“吹度玉门关”的长风必是东风(春风)无疑。看来,诗仙与杨昌浚观点一致:春风可度玉门关。

其实,春风是否可度玉门关,本身并不算什么大问题。王之涣说的是戍卒们的苦闷,李白道的是苍凉辽阔的塞外风光,而杨昌浚歌颂的是左公对西北的人文关怀。三人在三股轨道上,看到的是事物的三个方面。我们读诗读书,且不可钻牛角尖,而是要抛开文字的表面,阅读其背后那些更深层的意思。

## 生活记录

### 梅子青青

周广玲

立夏已过,雷声始鸣,雨水渐多,梅子已摇曳枝头,正是青梅结子时。

每年的五月,春夏交替之际,那一抹梅子绿,就会涂抹着我的童年。儿时在梅林嬉戏打闹的场景,总萦绕在脑海里。

从古至今,中国文人对青梅似乎具有别样的情怀,李白、李清照等都留下了隽永的诗句,李白《长干行》以青梅为诗:“郎骑竹马来,绕床弄青梅。”对于每个人的少年,青梅竹马在我们的心里或多或少都会留下难忘的记忆。近日读李清照的《点绛唇》,为词中那个羞涩的女子心动,词的最后几句:“和羞走,倚门回首,却把青梅嗅。”这份羞涩是如此动人,恰如娇嫩青梅缀着一颗颗晶莹的露珠。

读青梅的诗句,便想起青梅的味道,尤其是用青梅做的梅酱。小时候,每至青梅成熟时,家里便会做酱储存起来。母亲先把青梅洗净放入锅里煮,煮软后,添加白糖,边煮边搅拌,一锅青梅变成了橙黄的梅酱。清香扑鼻,酸酸甜甜,留在儿时记忆里的这种味道,直到现在仍是那么浓烈。

夕阳西下,在梅树下小憩,一群孩童正在嬉闹,那久违的乡村气息又重回了岁月,让人流连忘返。

## 雪泥鸿爪

### 渐行渐远的蒸汽火车头

文/图 梁俊生

在山西境内,有着近百年历史的蒸汽机车已从公众的视线中消逝。曾经,它那声传四方的汽笛声,走动带响的轰鸣声,给人一种催人猛醒和振奋人心的力量。

笔者保留的四幅老照片中的一幅,将历史定格在1999年9月26日。这一天,山西境内国铁最后一台“前进”型3131号蒸汽机车从太原北机务段“光荣”退役。从此,为山西铁路服役了92年的蒸汽机车渐行渐远。

1992年4月,北京铁路局下辖的山西境内太原、大同、临汾3个铁路分局中,太原铁路分局管内正线率先全部更换为内燃机和电力机车,只保留少量的蒸汽机车用于站区内调车作业,从此结束了蒸汽机车牵引客货车85年(从1907年算起)的历史。

中华人民共和国成立前,山西境内只有两条铁路。据史料载,一条是法国人于1907年建成的正太(河北正定——山西太原)铁路,一条是由阎锡山筹款于1933修建的同蒲铁路。建成正太铁路前的1906年,法国人在太原城原首义门,即正太路太原站北侧,今五一广场东南处,开始兴建蒸汽机车洗修库,定名为太原车房,标志着山西将出现蒸汽火车头。自此,从1907年到2022年的百余年,山西铁路的火车头经历了蒸汽机车、内燃机车、电力机车、动车组列车的更新换代。

回忆早年的火车头前,有必要交待那些年代山西铁路的情形。正太铁路初建成时,只修到石家

庄,也是窄轨,1933年交回中国后,1939年才改为标准轨。初建成的同蒲窄轨铁路,北端也未修到大同,修至韩家岭十里河南岸,南端则与黄河相隔,所以形成山西窄轨铁路“死胡同”的历史。1940年北同蒲铁路由窄轨改为准轨,正太铁路改名为石(家庄)太(原)线,南同蒲铁路窄轨拨宽工程也于1956年1月28日完工。到了1958年,连接南同蒲线和陇海线的潼关黄河便桥建成通车,结束了山西窄轨铁路和“死胡同”的历史。

中华人民共和国成立初期,山西铁路主要使用的是德国、日本生产的杂牌蒸汽机车。

进入上世纪60年代,国产建设型蒸汽机车投入使用。1971年国产前进型蒸汽机车投入使用。到了1984年,先后有了东方红、东风4和东风7等机型。1982年9月27日,石太线阳泉站至太原北站间双线电气化改造工程竣工,开启使用电力机车牵引的新纪元,先后使用了国产韶山SS1型、韶山SS4型和从苏联引进的8G型机车。进入本世纪后,大秦重载货运专线铁路上奔驰的和谐D1型、D2型国产大功率电力机车,牵引运煤载重量分别达到了1万吨、2万吨。

中华人民共和国成立后,尤其是改革开放的40余年间,山西火车头的变化是中国火车头历史进程的浓缩。人们坐火车出行的时速也从慢悠悠行驶的每小时60公里达到每小时350公里,感受着出行的便捷、舒适和安全。



1999年9月26日,在太原北机务段机车停留线上,该段部分新老干部职工在象征着告别百年蒸汽机车时代的山西境内国铁最后一台“前进”型3131号蒸汽机车前合影留念。