

一周道德点击 李瑾

行车文明

【新闻记录】
5月3日发生在成都的两私家车“斗气”，女司机被暴打事件余音未了，昆明又曝出同样发生在“五一”小长假尾声的司机斗气事件，导致一名老人被撞身亡；火药味还没散去，徐州市区一辆宝马车因变道问题，追尾了一辆行驶中的公交车，在被交警认定为全责情况下，驾驶宝马的年轻女司机居然喊人殴打了公交车司机，漫骂处理事故的交警……

【道德点击】
近日，司机“斗气”引发的暴力事件像鞭炮般，点着了连串响。中国正快速进入汽车时代，但行车文明却并未紧随而至。车是代步工具，使用不好也可能成为“杀人害己”的工具，全在开车人的“掌控”。开车上路何必斗气，不如“斗斗”文明。为行人停一次车，为救护车让一次道，为着急的车辆踩一脚刹车，你得到的内心满足远比斗气来的高贵充盈，不信试试吧。

师生关系

【新闻记录】
近日，一组学生给老师出游全程打伞的照片在互联网上迅速流传，持续发酵。涉事老师还原当日事件始末——“学生们当时的举动都是自愿的，而自己也没有多加考虑”。5月5日下午，上海宝山区教育局也对这件事做了紧急回应，这名女老师平时与学生关系非常好，事发时是学生主动为老师打伞，目前该老师已经作了检讨。

【道德点击】
有图未必有真相，因为看到图片的人未必了解那一刻的“前因后果”，谨慎发言应该是自媒体时代的一条共识。一张图片引发有关师生关系的讨论，也能窥见背后围绕师生关系掺杂的其他复杂因素，为这张图片注入了过多想象。面对不论是正面还是负面的师生关系报道，擦亮眼睛、洗净双耳、换位思考、谨慎定论，应该成为我们思考问题的常态。

华山米饭

【新闻记录】
有媒体报道称，华山景区山顶宾馆米饭一碗卖15元。对此，陕西省渭南市文化旅游局官方微博发布了华山旅游集团有限公司对此事作出的说明，称景区餐饮运营成本费用高是导致物价水平整体偏高的主要因素。

【道德点击】
一只包，可以卖十几万也可以卖几十元，也未尝见过道德绑架。一碗米饭，无论是免费还是华山顶上的15元，只要不存在强迫性消费和垄断，这样的定价必然有其市场规律可循，何必大惊小怪。华山自古以险峻闻名，物资上山不易，15元贵或不贵难以与普通米饭做比。我们追求良好的社会道德，但也不能凡事都往道德上套，让经济的归经济，道德的归道德。

整顿污染

【新闻记录】
这几天，住在风景秀美的广州花都芙蓉山(亦称芙蓉嶂)山脚的小区业主们终于可以一觉睡到大早上，而在此前，他们紧闭门窗睡觉还经常在半夜被呛鼻的气味熏醒。这一切源于紧贴景区的山窝中隐藏的十数家污染企业。经过环保部门的强力整顿，空气有了明显好转，但山窝中到处倾倒的垃圾以及部分企业，依然还在散发着异味。

【道德点击】
生态文明路线图刚刚发布，显示了中央治理污染留住青山的决心。从广州这一仍在扯皮的污染事件中可见，只有唤醒主政者的责任意识和参与热情，才能让生态文明建设具备扎实的实践基础。受污染之苦的群众，需要的不仅仅是一阵子强力整顿，更要持久的政府监管。

短讯集纳

川籍在京劳工欢聚

【本报讯】近日，四川省政府驻北京办事处举办劳动光荣、创造伟大“我们是一家亲”联谊活动，邀请部分川籍在京务工人员欢聚一堂，分享打工故事，共话梦想和未来。

据不完全统计，在京打工的川籍务工人员约有80万，他们分布在餐饮、保洁家政、物流快递等最平凡的岗位上。联谊活动上，多名在京务工和创业的优秀川籍青年，分享了他们的打工故事和创业之路。四川省政府驻京办工会负责人表示，“五一”前夕通过励志分享的方式，歌颂劳动、尊重劳动，意在鼓励大家在平凡的岗位上一步一个脚印地生活、耕耘。(李龙)

八旬老人登报赞高铁

【本报讯】近日，年逾80岁的卫俊杰老人拿着《黄河晨报》和锦旗颤巍巍地来到运城北站售票厅窗口前，专程向车站表达谢意。

据悉，卫老一周前在大西高铁运城北站乘坐D5302次列车去太原看病时，客运加岗干部孙峰见老人行动不便，用轮椅送老人提前检票进站，帮助老人家属搬运行李，将老人送上车托付给列车员，还与太原南站联系，为老人下车出站提供帮助。一个看似平常的服务举动，却让卫老及其家属深受感动。看病归来，他满怀感激之情，亲自撰稿被《黄河晨报》刊登。(冯斌)

滇南米轨铁路的历史价值无可否认，然而，当它显然已经无法适应当下社会对“交通工具”的需求。如何盘活工业遗产的文化价值、经济价值，昆明铁路局与云南地方政府之间正在探索……

滇南米轨艰难“复活”

■本报记者 陈昌云

5月1日，中国历史上第一条民营铁路——个碧石铁路，正式开行旅游小火车，这意味着这条拥有百年历史的米轨铁路，重新“复活”。

这条铁路的“复活”之路，坎坷而曲折，其背后有关工业遗产保护与经济投入之间的“撕扯”，意味深长。

中年男人冯宏是昆明铁路局米轨开发办主任。

从2010年的“米轨开发筹备组”的名头转换为2014年的“米轨开发办公室”，冯宏感觉到，从原铁道部、今中国铁路总公司一直到昆明铁路局，这个细微的变化所释放的强烈信号是，开通运行了105年的465公里滇越米轨铁路(中国段昆河线)不会被“遗弃”，相反，还将“复活”。

但其实，说“复活”也不准确，因为米轨除了1940年至1957年这段特殊时间，就没“死”过，这条米轨直到今天仍在运行，只不过2003年以后的客运线路只有35公里左右，其余的线路仅跑货运。

云南自古深山巨谷，与内地阻隔严重，云南人出省殊为不易。但云南又资源丰富，令人垂涎欲滴。

昆明到中越边境小城河口，在1910年3月31日之前，几乎是窒塞不通，除了类似云南大学学者木霁弘等人1990年左右发明的概念性山路“茶马古道”外，可以说，既无陆路(公路、铁路)，亦无水路，但在1910年4月1日后，昆明到河口、到越南、到香港、到北京、到上海乃至走东洋，赴欧洲，相当便利了。

1910年3月31日，经过整整7年的建设，滇越米轨铁路正式通车。

此后，云南人乘坐滇越米轨小火车，借道越南，再登舟浮海，迤迤到达上述地方。

这条轨距1000毫米的铁路，是法国人出资、设计、组织中国人修建的，从今天看它，当然“丑陋”有加了，“但在当时，如同冯宏所说的，“是很先进的。”

法国人修筑这条铁路当然有“垂涎”云南资源的意图，但客观上，伴随着一条国际铁路而来的，还有外界的观念、思维、文化、生活方式、看问题的角度、境界、眼光等非物

质的东西。

有了米轨的示范效应，云南本地的民营企业看到了铁路的巨大运能，1915年，他们投资兴建了个(旧)碧(色寨)临(安)(石)屏寸轨铁路，延宕至1936年“双十”那天才建成通车，这条当时177公里的铁路，在1970年被改(扩)建为米轨，这条轨距仅有600毫米的小窄铁路曾经是中国历史上里程最长、运营时间最长、轨距最小的民营铁路。

这条铁路及其机车、车皮、驿站等设施，如今基本已湮没无闻，令研究者、凭吊者唏嘘不已。

寸轨的今天，不应当是米轨的明日。

昆河米轨蜿蜒于崇山峻岭中，安全隐患大，管养成本高，目前每年总的亏损“好几亿”，昆明铁路局养不起。但这条铁路又有很丰富的历史、文化记忆，承载了太多人太多的精神寄托，“对昆河米轨未来命运的争执，总是有这么几个极端主张，要么主张全线继续使用，要么主张废弃了，中间一点的，主张部分使用。”

由于中国铁路管理的路地阻隔，一条铁路的存废，其实还和这条铁路沿线的地方政府、百姓关联密切，“铁路铺在地上，不是在空中飘啊。”换言之，抑或存，抑或废，铁路一家单方面说了算。

“我们以前有个米轨机车头，在滇南一个车站，后来被地方政府发现了，他们已经感觉到那玩意儿有价值，一方面，他们承认机车头所有权属于我们，一方面不许我们运走，人家说，‘东西是你的，但你不能把它弄走。’”昆明铁路局宣传部一位干部告诉记者，“后来我们趁其不备，利用黑夜才把它悄悄运走。”

他说的这个车头，现在是昆明铁路博物馆的镇馆之宝。

这个例子说明，米轨与地方血肉相连，存，自己养不起；废，地方也未必答应。

所以，昆铁局和地方都陷入沉思，到底这条“老”铁路未来应当向何方。

刚刚卸任建水县县长到红河州委宣传部担任副部长的张学理对米轨铁路有着一份独特的感情，他认为，“只有路，地联合，大家一起开发，把它利用起来，才是出路。”

2015年5月1日，在建水，一段长13公

里，已经关闭的米轨铁路再度启用，开行建水古城旅游观光小火车，作为未来构建“建水至石屏生态文化旅游圈层”的尝试，更是对未来在云南米轨“保护于开发利用”的基本思路下，建设“两廊三核五圈”的试水。

这13公里米轨通过“路地”联手打造开行“建水古城旅游观光小火车”，就是在张学理任县长时完成的。

三

4月18日上午，在建水古城，一列小火车咣咣当当地晃晃着向距县城13公里的团山开去，时速仅25公里，作为观光旅游列车，这个速度挺舒服的。

的确是关闭已久重新开放的火车，个别地方，路边树的枝条还会挂到车窗上。

和张学理同座，记者表达自己的观点，“我看相关文件表述说，要‘保护与开发利用’，我觉得，这个词有问题，应该是‘开发与保护’，根据心理学的‘破窗效应’原理，对这条给人暗示已经‘遗弃’的铁路，‘保护’只能是有机地融在‘开发利用’中，换句话说，这条铁路必须活在使用”。

张学理频频颌首。

后来在对冯宏的采访中，他也表达了相同的观点，“这就是我们设计保护米轨的关键点。”

为此，根据中国铁路总公司和云南省政府会谈纪要精神，已经组建了云南米轨经营开发公司，各项工作在快速推进。

依据会谈纪要精神，昆铁路联手地方拿出一个要使米轨“活”下去的纲领性的方案：“依托云南米轨铁路周边优越的自然条件、工业遗产、历史文化资源，以米轨铁路线路、站场为基础性资源，从依托交通发展转变为以城市轨道交通、文化旅游、商贸和房地产开发为主，运输功能为辅的发展方向。”

具体成果之最大项，就是理出了“云南米轨铁路保护与开发利用的基本思路”，具体说来，就是对现有的656.6公里米轨铁路及沿线地区形成“两廊三核五圈”的整体空间发展布局。

冯宏具体介绍了“两廊三核五圈”的含义——“两廊是指滇越铁路生态文化、个碧临屏铁路生态文化廊道。三核是指昆明北国际旅游枢纽核心、碧色寨民族文化旅游核心、河口国际商贸旅游核心。”



4月18日，试运行的建水古城旅游观光小火车通过乡会桥车站，引来游客拍照留念。付士凯 摄

他说，“重点建设五大圈层，即，滇中(昆明玉溪曲靖)休闲旅游核心圈层、弥勒段生态休闲运动圈层、滇东南民族文化旅游圈层、河口边境商贸文化旅游圈层、建水至石屏生态文化旅游圈层。”

冯宏认为，滇中圈层是米轨铁路保护和未来发展的最核心圈层，依托昆明强大经济发展水平和国内外众多的游客集散，把昆明北站打造为紧密依托昆明、玉溪、曲靖等重点城市，并服务于世界的旅游综合体。

弥勒圈层具有滇越铁路上风资源 and 山岳景观最为优越的地段，要整体打造面向城市的户外休闲运动段。

滇东南圈层将以碧色寨站为核心，紧密依托蒙自、个旧、开远、建水等重点城市，打造铁路遗址旅游、民族文化旅游、工业遗址旅游等多种休闲旅游目的地。

河口圈层将利用河口县的边境优势，依托口岸站山腰、边境站河口以及准轨蒙(自)河(口)线河口北站，打造滇越铁路上面面向国内外旅游的核心节点。

建水至石屏圈层地区内生态环境优美，历史人文荟萃。规划以建水东站为核心，向石屏延展，依托观光列车，将建水、石屏的周边的自然景观、文化资源联系起来，形成完整的生态文化旅游圈层。”

规划的“景观”是曼妙迷人的，而现实可能很狰狞，建水决定联手铁路开通旅游米轨火车后，“一开始，别想赚钱”，冯宏说，“所以我们提醒他们，一定要考虑‘开车’后在一段时间内的亏损。”

建水方回答：“考虑过了，不怕。”

四

相对于米轨沿线的地方而言，建水人更渴望米轨旅游火车早点开起来。

自唐朝元和年间就建城的建水历史厚重，文化渊深，张学理告诉记者，近几年每年到建水的游客以五六十万人次的增幅在成长，他们希望观光小火车的开会给建水带

来好远。

副县长范永文认为这试水性质的13公里旅游米轨重新开行对建水旅游业带来一个新机遇，“小火车的开通，在总体规划中，起到了加强城市职能，利用国家历史文化名城和风景旅游资源优势的旅游业在城市产业发展中的比重。”

建水党政从小火车的“复活”中看到了自己的利益所在。

“建水拥有好多旅游资源，所以我和他们一谈合作开发米轨，他们积极性很大”，冯宏说，“米轨的保护要建立在开发利用上，而要开发利用，没有地方的积极支持，仅靠铁路一方，是做不到的。”

据冯宏介绍，前几年铁路与地方研讨米轨保护的共识之一，是不少专家学者认为，如果滇南米轨的确具有历史、文化、文物、旅游等价值，那么，应该上升到国家层面去研究保护利用和开发，而不能仅仅是云南省和中国铁路总公司两家的事情，更不能变成昆铁局与沿线各州市的事情。

“但是，不能坐着等那一天的到来啊”，冯宏说，“我们总得先做点事，让上面看到有成绩，还有经验可总结，5月1日在建水先开行这13公里的旅游火车，其中有个目的，就是想先弄出点动静以引起上级的关注。”

米轨的表面实用价值在当下和以后，肯定不在运能的多少和大小，即使是其历史、文化、文物、旅游等价值，甚至也不在当下，而在以后无限绵亘的时空里。

“人事有代谢，往来成古今”。历史和文化的价值是一个民族在一个时间段，利用一个空间所留下的履痕，擦掉了这些履痕，后来者将会茫然无所适。

“这座小车站好有味道，我以前就拍摄过。”

望着修葺一新，沐浴在夕阳余晖中的乡会桥车站，摄影师李涛似乎喃喃自语。

这两层法式小建筑物在他2014年的镜头里，门窗破破，四面荒草凄凄。

职业人

开栏的话
这是一个快速变化的时代，大到世界格局，小到你我手中用的手机，总有点应接不暇的感觉。在精神价值领域，也同样面临着种种挑战。有些时候，我们更开放包容了；有些时候，我们又似乎倒退了不少。“职业人”这个栏目的开设，没有什么宏大的意图，只是希望，在强烈呼唤正向道德甚至泛道德化的当下，让我们放下架子，回归一个职业人对于职业最基本的尊重与坚持。

武夷山下守茶人



■本报记者 李瑾

不理解，一位茶艺师泡出的茶，和自己泡出的茶，究竟能有多大的差别，非要弄到旁边有一位穿着典雅、被评了等级的专业茶艺师“辅佐”？茶与茶之间究竟有着怎样的云泥之别？

在武夷山景区九龙窠的一家茶舍里，一包包茶叶一字摆开，茶艺师李绚绿娴熟地一泡、两泡、三泡茶，不断为客人泡茶。

客人喝茶，更在品茶。

“嗯，这株茶树是不是南边有岩石挡光，一步之外还有溪水流过？”客人猜测着这泡茶茶树的地理位置。李绚绿点头，“您真是懂茶的人啊！八九不离十，只是岩石在北边，南边挡光的是一株比茶树高的灌木。”

对非精通茶尤其是武夷岩茶的人来说，听这段话感觉真是故弄玄虚，总带着点半信半疑。然而，在李绚绿这样的高级茶艺师看来，那些极少数能品到如此境界的茶客，品茶更像是一场华山论剑般的高手过招，而茶艺师的作用，就是通过瓷器的盖杯，使得岩茶9泡过程中，完整展示其茶的香、清、甘、活。

武夷山是茶乡，大红袍最负盛名，被誉为“茶中之王”，生长在九龙窠内的一座陡峭的岩壁上。1999年，刚过20岁的李绚绿来到九龙窠，就在母树下的凉亭里，跟着师傅学习茶艺，从完全不懂茶的小女孩到给多位国家领导人服务介绍过大红袍茶文化的优秀茶艺师，茶的清雅之气，也润进了她的气质。“2000年我第一次接待国家领导人后，无形中便有了使命感，想为每位来宾讲一片茶叶的历程，一棵茶树的故事。”

李绚绿和好闺蜜陈丹红经营的茶室，就与这6株大红袍茶树遥遥相对，名曰“母树

茶寮”。坐在半敞开的茶寮内，泡一壶好茶，静静地看着对面岩石上几棵母树随风摇曳，如果再有一位懂茶之人一同闲叙，那便是李绚绿心中最享受的一刻了。

2006年，作为景区工作人员的陈丹红被分配管理那间母树茶寮。“一红一绿”两姐妹，把茶寮作为宣传大红袍文化的重要窗口，9年来，与不少爱茶之人就是在这间茶寮的一盏茶功夫，交为茶友进而成为朋友。

北京一位文工团团长在茶寮小坐，通过品茶聊茶对姐妹俩对茶的热爱与执着万分感慨，后来专门为她们谱写了一首《红袍公主》的歌曲。

茶寮经营者还有一个责任，就是看护那六株母树。陈丹红和李绚绿见过，有日本人穿着隆重华服前来朝拜母树；也见过有客人攀爬岩石想近距离观看母树被保安请走。日日相对，甚至母树的一点点变化，姐妹俩都观察得仔细。

满足，或许是两姐妹那几年生活的写照。“有时候，最后一束阳光射进岩谷，岩石都成了红色，衬着母树的绿，然后慢慢光影变化着又暗淡下来，一天的暑热消褪，再沏上最后一盏茶，我想到了那句——岁月静好。”

这样的满足，随着景区打算拍卖“母树茶寮”经营权那天被打碎。

其实，早在2007年，景区调整茶寮经营方式，“一红一绿”姐妹俩曾失去过茶寮一年。失而复得后，在之后的7年时间里，这里更成为都市喧嚣中让两姐妹安身立命且内心安然的一种归宿。直到今年年初，景区再次决定，以竞拍的方式，让渡“母树茶寮”经营权。

1月竞拍那天，起拍价从30万元年开始，经过多轮激烈竞价，陈丹红一路追拍到

906万元夺得三年经营权。事后，陈丹红觉得自己简直疯了，而“母树茶寮”也自此一夜成名。

“这可不是什么好名声啊。”李绚绿说，她们没想到，导游讲解时总是提到，小小茶寮竟拍了302万元“天价”之事，一下子让游客都不敢进茶寮喝茶了，“大家都以为，在这里喝茶肯定也要天价了，但事实并非是这样，价格和以前一样，一分钱没涨。”

“小小的60平方米茶寮，平均下来每天要1万多元，我怎么赚得到啊？”经营了不到3个月，陈丹红每天都沉浸在巨大的压力中。

“你为什么非要拍下茶寮的经营权呢？”很多人都问过“红绿”姐妹这个问题。

“我经营这个茶寮快十年了，这里的一草一木，一桌一凳都是那么熟悉，就连每块石头的每个棱角都刻画在我的心里。”陈丹红说，更重要的还是，她们姐妹俩希望能够代表武夷山人，守住这个宣传武夷山岩茶文化的窗口。

“你后悔吗？”这是惯常的第二个问题。

“只要茶寮一天在我手里，我就要好好宣传好武夷山的岩茶文化。”陈丹红毫不犹豫地回答。

很少有人知道，为了凑齐这302万元的经营费，陈丹红和李绚绿已经向亲戚借了一大圈。“今年的交上了，明年怎么办呢？”李绚绿发愁地说。

4月的一天，一阵太阳雨后，六株大红袍母树在岩石上，依然那样生机勃勃。游客散去后的岩谷慢慢静下来，李绚绿和陈丹红坐在“母树茶寮”，一如往日，一泡茶，两姐妹无言品着，唯有茶甘依旧，也唯有这茶甘，让她们忘掉经营的压力，躲进旧日时光中寻找短暂的满足。