



昨日下午四時十六分，我廠總部通往新光分廠廠區的鐵路道口處，一列運送貨物的列車與一輛三輪車相撞。事故導致一人死亡，多人受傷，兩節貨車車廂出軌。其中，二人傷勢嚴重。事故發生後，廠主要領導和相關負責人員立即趕赴出事現場，指揮救援，並妥善處理相關事宜。目前，出事原因尚在進一步調查中。

□龔 劍

黃先勇今年三十五歲，他懷揣這份早已發黃發脆並開始掉渣的廠報惶惶不可終日了整整二十年。

很早很早的他，不知從哪兒聽說過一宗法律條文，說是一個罪犯如果能躲避法律制裁滿二十年，法律上的條條框框對他的罪行就將不再有效，哪怕他當年犯的是殺人的罪行。他不知道自己為什麼特別堅信法律上是有這樣一條規定的。所以，在這二十年的時間裏，黃先勇查看過各種各樣的法律條款，卻從未想過要對這項條款予以證實。

黃先勇認為自己當年在犯罪團夥中所扮演的是主犯的角色，儘管這個犯罪團夥只有區區兩人。那時，他對一些淺顯的犯罪知識已有些了解。因為還在很小的時候，他就看到過對犯罪分子的遊街示衆。幾輛破舊的解放牌大卡車上，解放軍和民兵荷槍實彈押解着罪犯。每個犯罪分子都被五花大綁，脖子上還掛着個長方形的紙殼牌子，上面寫着犯罪分子的姓名和所犯的罪名。一些人的名字上還用毛筆打了大大的紅叉。他知道，那是死刑犯，通常是首犯。人們在很遠處就能聽到卡車上那高音喇叭的尖叫聲。那聲音中還不時地夾雜着刺耳的電流聲，讓本來就有乾裂的空氣像是被堅硬的石頭生生地劃開個大口子，大有一把火就能把整個天空點燃的氣勢，圍觀的人群也因此變得更加浮躁起來。這時，總會有一位女播音員扯着嗓門在高聲循環播報着每位犯罪分子所犯的罪行以及對他們的最後宣判。黃先勇從那時起就對主犯、首犯，以及從犯的關係略知一二。

以前，他一直以為首犯是最該被判處死刑的，事實也確實如此，親自實施犯罪的是首犯。可自從自己出事後，他的觀念開始轉變了。尤其隨着自身閱歷的不斷增加，他越發覺得，其實首犯不過是犯罪團夥中犯罪的執行者，通常是由那些頭腦簡單、沒心沒肺、裝上彈藥就能放槍的傻瓜蛋擔當的。儘管嚴重事件背後的首犯必須被判處死刑，但對那些所犯罪行不算太重、或是在人們心中對所犯罪行還能找出些

緣由的民憤不算大的首犯，人民群眾對他們的恨則往往會帶有很鐵不成鋼的無奈成分的，甚至一些人對他們還能抱有某種可憐和同情。但對主犯，大家的恨卻是非常堅決一致的，是到了骨子裏的。因為主犯常常是躲在幕後的出謀劃策者，是陰險狡詐的「軍師」。正如一次遊街過後黃先勇和他父母的辯論中父母一再強調的：「若沒了主犯這個人，那些所謂的犯罪想法就不大可能被炮製出來，哪還來的首犯一說呢？所以你說是主犯最該殺還是首犯最該殺？」可黃先勇偏偏認定了自己是主犯，所以他知道這回一定是完了。

黃先勇意識到這些的那年，不過剛滿十五周歲。當年的他只能戰戰兢兢地為自己還沒滿十八心存僥幸，必定還不能算作成人，他懂這個理。「但犯的事兒實在是太大了。」他想後又嘆息，「即使十五歲不判，到了十八歲他也是難逃一死的。或許能不判死刑？」每每想到這兒，他總是獨自搖頭嘆氣，他不相信會有這樣的好事等着自己。所以，以後的日子裏他每時每刻都在用緊張、焦慮、煩躁撕扯着自己，生命在他焦急的等待中一點一點划過……

初中時的學校校園離黃先勇家比小學校園遠多了，有近半個多小時的路程。但這對那時的他來說，跑跑顛顛，並不覺得是什麼負擔。尤其是上學的途中還有段很長的與火車道並行的路段，更增添了他上學時的樂趣和遊戲感。每到這條路段，黃先勇和小同學們就會爬上火車道路基，在鐵軌上跑。跑鐵軌是需要掌握好平衡的，否則走不上兩步就會從上面掉下來。即使是在鐵軌中間的枕木上跑，那也需要技巧。步子不能太大或是太小，稍有不慎就會踩到枕木中間的石子上。崴着腳還算不得什麼，速度快不起來被人拉下或是被人在後面催着可是丟人現眼的事。那時，無論在鐵軌上還是在枕木上，黃先勇他們都能做到健步如飛，絕不比你在平坦的路面上跑起來差。遇見火車，更刺激。個保個地敢於發揚一不怕事，二不怕死的大無畏精神。



神。迎着火車在鐵軌上跑，完全不顧火車笛聲的警告。直到火車就要輾壓到腳趾尖和自己撞個滿懷時，才猛地從鐵軌上飛身跳出。像電影《鐵道游擊隊》中的飛虎隊員那樣，順着路基邊的草叢一陣翻滾，然後做出向火車開槍的手勢，表現的個個身手不凡。都這麼玩，這就是黃先勇他們當年的遊戲。

然而，這樣的生活沒過多久就出了事。出事倒不是有什麼人被火車撞到了，而是有位女同學在上學放學的路上，被火車上的押運員遠遠地扔石子砸破了腦袋，流了好多血。老師在班上說起這事時非常氣憤。課堂上雖說是告誡同學們要在上學和放學的路上加倍小心，但那語氣裏明顯透着對那些鐵路押運人員的不滿，甚至話裏話外地還把他們劃歸到了社會渣子地痞流氓一類，大有「不報此仇誓不為人」的決心。同學們的情緒是很容易被鼓動起來的，尤其是男同學，個個義憤填膺，都表現出了要為受傷女同學報仇雪恨誓與火車押運人員鬥爭到底甚至是共存亡的英雄氣概。

黃先勇本是個不經事兒的孩子，尤其膽小怕事。但膽小不等於不敢淘氣，他不過是不敢在大庭廣衆的眼皮子底下做壞事罷了。其實，很多淘小子做過的壞事，在沒人的情況下他都會偷偷嘗試過。不過，今天可不一樣。老師在課堂上說這事時，明顯是帶着忿忿不平情緒的，老師的情緒感染着每一位同學。尤其是老師最後那句「看來不給他們點顏色看看還真不行了」讓黃先勇這般男孩子熱血沸騰。沒錯，老師的話就是真理，黃先勇一向聽話。

那天放學後，黃先勇和班級裏的男同學開始實施了對火車的報復，不過那次活動黃先勇還只是個從犯。他們埋伏在了鐵軌兩旁的草叢中，並準備好了充足的彈藥——石子。一旦火車經過，他們便「主動

出擊」，把石子撇向火車。不過那天他們等到很晚也沒見火車經過，活動只好以他們草草收兵而結束。後來，據說還有同學襲擊過打那兒經過的火車，但由於那段鐵路經過的全是貨車，而且每節車廂裝載的不是煤就是樹木，撇出去的石子都落到了厚厚的煤堆上或是一棵棵樹幹上，個個啞火。沒見到一個人，就更別說傷到誰了。慢慢地，報復的火焰在男孩子們的內心中一點點熄滅了。是啊，沒了可較量的對手讓這群熱血的孩子鬥志全無。一個個如同小廬雞似的，耷拉着腦袋。他們可不具備堂吉訶德隻身鬥風車的勇氣、意志和毅力。沒多久，每個人便又開始了自己的遊戲。

那期間，男同學間突然興起了一種新遊戲，每個人背對背地出鐵釘。鐵釘少的一方把鐵釘收集到一起後一次性堆在地上，然後由鐵釘多的一方用一根鐵釘挑那堆鐵釘，一根一根地挑，要求挑的同時其他鐵釘不能有任何振動，若有振動，就由另一方接着挑，誰挑出來的鐵釘多誰贏的就多。黃先勇很願意玩這種遊戲，但玩這種遊戲所用的鐵釘是黃先勇以前從未見過的，你沒有這種特殊的鐵釘同學是不帶你玩的。

黃先勇第一次見這種鐵釘是從班長手中看到的。那鐵釘與普通鐵釘完全不同，釘帽是扁扁的長條狀。問班長，他說是把鐵釘的那個釘帽放到火車道上，手拿住另一頭。當火車經過時，釘帽便被壓扁，成了那種條狀。顯然，獲得那種鐵釘並不容易，需要具備近距離面對龐然大物似的火車車輪的膽量和勇氣。那種鐵釘像是突然在男孩子間成了稀奇的物件，擁有那種鐵

▲鐵路在帶來了便利的運輸同時也帶來了危險

◀鐵道游擊隊是抗日戰爭時期的故事，亦被翻拍成電影，影響了一代人

釘的同學成了他人心目中的崇拜者，英雄一般。那時，班級每個同學都希望自己能通過擁有幾枚這樣的鐵釘而成為像他們那樣的被人崇拜的英雄，黃先勇也不例外。那段時間，每個同學上學時兜裏都揣着那種鐵釘，而且擁有那種鐵釘的人也越來越多。黃先勇始終沒有，但他牢記了班長的話，上學時，兜裏也揣些鐵釘，希望自己能有機會把那種普通的鐵釘變成幾枚那種被人羨慕的稀罕物。黃先勇照班長的話嘗試着做了，不過只一次，便以失敗而告終。要知道，鐵釘越小是越「值錢」的，看上去也精緻。當然，要獲得這樣的鐵釘也是需要一種絕對的勇氣的。你得趴在離鐵軌很近的外側，用手把住鐵釘釘尖部分，把釘帽放在鐵軌上。因為手離車輪太近，況且車輪輾過鐵釘帽時那種震動的力量會讓你手指肚疼痛發麻，沒有一定的力度根本拽不住鐵釘。而且車輪輾過鐵釘帽的一剎那，極大的噪音也是黃先勇平常無法想像的。

黃先勇試做鐵釘的那次已經是學校裏鐵釘運動轟轟烈烈的後期。那天，火車司機像是知道黃先勇要做什么似的，早有了準備。當黃先勇小心緊張地俯伏在鐵軌邊緣等待火車車輪輾過手中的鐵釘時，火車司機還在老遠處就突然拉動了他手中的一個什麼鐵柄，一股熱氣流從火車頭的底部猛地噴湧出來。煙霧瀰漫，離火車十幾米的距離內根本見不到人。還沒等到黃先勇明白發生了什麼，人便掉到了路基一側的壕溝裏。好在他的狼狽當時並沒人看到，他自身也沒受傷。當他從壕溝裏爬出來時，火車早沒了蹤影。這事黃先勇沒跟任何人說過，但卻一直在心裏記恨着，很想找機會報復。雖然他也知道，那不過是心裏想想，必定是螞蟥撼樹，他哪有報復火車的能力呢？

鐵釘運動以人們發明了用鐵錘扎釘帽這種簡單的方式而告終。那種鐵釘再不是什麼稀罕物件了。然而，黃先勇的火卻一直沒消，還惦記着火車噴氣帶給他的侮辱。

【未完待續】

·龔劍
東北師範大學教授，曾在報紙雜誌上發表文學作品三十餘篇。



▲內地經濟飛速發展，綠皮車現已不常見

綠皮車

□南 翔

我曾寫過一個萬餘字的短篇小說《綠皮車》，刊發於二〇一二年第二期的《人民文學》，並為《新華文摘》等轉載，上了當年的「中國小說榜」。此小說的緣起，一是我在鐵路工作的年代是蒸汽機加綠皮車的時代，二是看到一些相關綠皮車即將「退役」的報道：綠皮車之廉價：從北京站到通州西站票價僅僅一點五元。

上個世紀九十年代之前，綠皮車是中國鐵路客車的標準「膚色」。無論是慢車、快車（主要是停點少而非速度快）、公務車乃至首長專列，絕大多數是綠色為底，窗口上下，有兩條水平黃線一貫到底。最初的客車為何一律綠色？是沿襲戰爭年代的迷彩偽裝？抑或，綠色代表通行無礙？三則，綠色和原野融洽無間？可能兼而有之吧。事實上，列車出站，大多數

時間與路段，一體行駛在廣袤無垠的山區或鄉間，與山鄉一色的深綠互動，能不賞心悅目麼？

如果說九〇年代是蒸汽機逐漸式微的年代，千禧年代則是綠皮車（慢車）逐漸作別的年代。數年前，一位鐵道報總編輯帶我去湘西懷化一線采風，在一個小火車站，見到一趟穿越渝湘黔三省市的慢車，途經二十四個小站，站站停車一兩分鐘，既滿足鐵路沿線職工每天「跑通勤」（家與單位不在同一個車站往返）的需求，也酬應了沿線農民短途之需，真個是「左手一隻雞，右手一隻鴨，懷裏還抱個胖娃娃」皆可上車，若夫販夫走卒、引車賣漿者流，概無論也。

走進車站值班室，臂帶標識的鄧站長感眉告訴我，要不了多久，這趟唯一每天往返的慢車也要停運了，甚至，本站也要取消。隨着高鐵、動車組、城際列車——總之是高速鐵路交通的高歌猛進，綠皮車緩緩卻也不容置疑地退出歷史舞台，似乎也是別無選擇。

歷史的前行，終歸是要付出淘洗與唱響輓歌的代價嗎？蒸汽機車的落幕，自然有費煤費水的因素。綠皮車的退役呢，也是相關「少慢差費」？可是對於鄉村基本乘客，沒有了綠皮車，不便，卻是毋庸置疑的。這就不僅僅是個視覺的美學問題，也不是一個單純的懷舊之議。

如同小說《綠皮車》的一個讀者

來函跟我說的：列車上的三組人物：學生、魚販子（菜嫂）和乞討的殘疾人，各自有代表、有象徵，有蘊含，但無疑都是這個社會的底層，甚至包括主體視角的「茶爐工」，以及買或不買他手推車裏食物的不具姓名的乘客，都是在艱辛中討生活。綠皮車（慢車）是一個流動的茶館，匯聚了芸芸衆生相，同時也是一個時代的隱喻——聯想到我們「高歌猛進」的過去和當下，「慢」下來，才有低徊，檢討、左顧右盼，乃至扶老攜幼，榮辱與共……

「春去也，飛紅萬點愁如海。」

·南翔
深圳大學文學院教授，一級作家，著有小說、散文、評論《南方的愛》《當代文學創作新論》《綠皮車》等十餘種；作品在《人民文學》等刊發表百餘篇，小說兩度獲魯迅文學獎短篇小說獎提名。