

一张旧照的故事



这是王纪云老人保存78年的家庭合影照 1935年拍摄 2013年翻拍

一张照片,讲述着一个故事。一张保存久远的老照片,更能勾起人们难忘的历史回忆。旁边展示的这张老照片,是石景山区军休五所王纪云老人保存了近78年的家庭合影照。照片拍摄于1935年12月,前排站立的小女孩就是她本人,当时她才5岁,78年来,她一直精心保存着,并将其作为激励自己为革命奋斗一生的动力,因为这是一张不同寻常的革命家庭合影照。照片后排左边站立的是王纪云老人的父亲王敬如,他擅长书画艺术,七七事变前,在故宫博物院从事研究工作,事变后,回到老家当老师,一直从事革命教育工作。后排中间站立的是王老的二叔王平,1936年参加革命,曾任山西省左云县县长兼旅长,1941年在一次开会的路途中遭日本鬼子埋伏,战斗中,英勇牺牲,年仅24

岁。后排右边站立的是王老的三叔王金涛,1937年参加革命后,十多年来杳无音信,直到1949年,才给家来信,得知他在中国人民解放军第20兵团工作,任政治部主任。1953年调到北京军区政治部工作,时任秘书长。1965年调到总参办公厅任办公厅主任,直到离休。在长辈们革命思想的熏陶下,王老年轻时就刻苦学习文化知识,解放后,1951年参军,在北京军区后勤部第六军医学院学医四年半,毕业后先后在北京军区总医院、后勤幼儿园等单位从事医务工作,1987年退休。如今王老虽83岁高龄,但时常拿出这张老照片,仔细端详着每位长辈的面容,缅怀前辈的英灵,勉励自己好好珍惜来之不易的幸福年代,安度好这夕阳般的晚年生活。

敬万合



我在德国的所见所闻

刘小茜

也不敢不顾左右大胆地过马路,遇到汽车停下来让我先走的时候,心里更是感激,同时也觉得受不起,于是为了不耽误别人的时间就飞一样地跑过马路。每到这个时候,已经习以为常的老公就觉得奇怪。纠正讲解了很多次,大约半年后我终于习惯了这种“以人为本”的过马路方式,能够从容不迫,心无愧疚地过马路了。

市内交通工具主要是公交车,大城市的地铁和有轨电车也十分方便。无论何种交通工具,都有时刻表可循,正负差不会超过两分钟,德国人的守时在这里体现得淋漓尽致。车票一般在自动售票机上购买,也可以上车后直接跟司机购买。

德国的地铁是开放式的,进站时自己在自动打票机上打一下票就可以了(有很多种联票都不需要打票,直接上车就行了)。公交车和有轨电车上也没有专门的查票人员,甚至连随机性的抽查都非常少,所以买不买票全凭自觉。但是一旦被查出没有买票,不仅会被高额罚款(比如逃了一张单程1.4欧的车票,会被罚40欧),更糟糕的是这次逃票会被记录在案,个人信誉将受到质疑。今后无论是找工作还是贷款都会受到严重影响,被认为是不可信赖的人。

再来说说德国的高速公路。作为世界先进的工业国,德国高速公路已经有60多年的历史了,科隆至波恩的艾沃斯公路是世界上第一条高速公路,于1932年建成。全国公路网总长约23.1万多公里,其中1.3万多公里是高速公路。德国不光有仅次于美国的世界上最长的高速公路网,而且是全世界唯一一个高速公路不限速的国家,对于这一点德国人极为自豪:想开多快就开多快,或者更准确地说是能开多快就开多快!

德国人爱车也是出了名的,也许就是由于这份喜爱,才能研发制造出众多世界顶级的汽车。德国获准行驶的机动车约4000多万辆(德国人口约8000多万),德国几乎每个家庭都有车。汽车是德国人最主要的交通工具。由于基础设施建设好,在德国几乎没有城乡差别,很多人更愿意生活在安静的小城市和乡村里,于是汽车就更加成为不可或缺的代步工具了。据调查显示,德国城市交通的三分之二是靠居民自己的私家车解决,另外三分之一是靠公共交通工具。

在德国,出租车难“打”,也是私家车成为

不可缺少的代步工具的原因。在德国的大城市,出租车数量算多了,但也做不到挥手即停。在小城市,为数不多的几辆出租车一般只聚集在火车站和市中心附近。实在要乘坐出租车的话,通常都要打电话预约。

德国高速公路还有一个特点,在世界上也不多见,那就是不收取高速公路费,出行畅通无阻(只对12吨以上的货车按公里数收取一定费用),这也是德国人喜欢开车出行的原因之一。但是德国油价较高,政府是从汽油税中支付养护高速公路的费用的。

曾经有一个时期,德国由于汽车过多也出现了环境污染、噪音及拥堵的问题,所以从90年代开始,德国就掀起了一股骑自行车的热潮,直到现在,骑自行车依然是时髦和环保的象征。前面提到德国有专门的自行车道,而且德国的火车和地铁都设有可以携带自行车的专门车厢,为骑自行车出行的旅客提供了方便。而在中国,曾经的自行车大国,现在最时髦的则是够买私家车,很少有人再骑自行车行行了。

铁路

德国铁路运输到底有多强,先来看一组数据:德国铁路总长约42000公里,中国目前约91000公里,但德国的国土面积只相当于中国的二十六分之一,也就是说德国铁路网的密度是中国的12倍。德国大大小小的火车站有大约8300个,稍大点儿的村子都通火车,而中国只有大约3500个火车站。

德国火车站的设计也是开放式的,进出站都不需要检票。乘车之前查好车次,直接在24小时工作的自动售票机上购买就可以了。当然,如果不会操作售票机或是有疑问,也可以在工作时间内在柜台上买票。

买了票之后直接进入站台,上火车,同样不需要检票。所有信息比如在那个站台上车、下车,在哪里换车、几点出发、几点抵达等等,都可以在自动售票机上免费打印出来。检票的工作是在火车上进行的,这样大大节省了旅客的候车时间。在德国乘坐火车旅行是一件轻松便捷的事情。除了ICE动车之外,其他快车慢车也只是抽查车票,人多的时候列车员更是懒得查了。和其他公共交通工具一样,买票全凭自觉。

德国火车票的种类五花八门。可以买点对点的单程或双程票,也可以买州票,即在本州之内不限里程乘车,还有周末票,是方便周末出行的。此外,德国十分强调以家庭为单位,特别优待有孩子的家庭,所以很多火车票(除ICE之外)以家庭为单位购买就特别划算,比如一张车票通常包含了两个大人和四个孩子的费用,但如果是单身一人,购买一张车票需要支付同样的费用。另外,以爱狗著称的德国人可以光明正大地把狗狗带上火车,只需要购买一张狗票。

经常坐火车的人,还可以购买火车票卡(Bahncard),这样购票时就可以打相应的折扣。另外,德国的火车票上是没有座位号的,上车之后随便坐。除了重要的节假日,一般都有很多空座。但是某些紧俏的车次,特别是往返于大城市间的动车,最好加几欧元提前预订一个座位。

德国人骨子里喜欢计划的天性体现在方方面面。善于提前计划,还可以买到非常便宜的火车票。距出发日期90天时就可以开始在网或打电话预定火车票了,这时有很多特价票,非常便宜,相反,离出发日期越近,车票就越贵,选择也越少。

乘坐火车穿梭于德国的大小城市,无论是快速平稳的动车ICE,还是乡间摇摆的小火车,都给人带来不同的惬意感受。德国火车的种类大致如下:

ICE(Intercity Express)是德国的动车,问世虽然比法国高速列车TGV晚,但舒适度好是公认的,相比中国的动车要宽敞多了。德国城市多,人口密集,因此停靠的站点比其他欧洲国家高速火车停靠的站点要多,所以速度不算很快,大概280km/h。

IC(Intercity)是城市间的快车,相比ICE火车速度要慢一些,但价格也低。

IR(Inter regio)、IRE(Inter regio express)、RE(Regional express)、RB(Reginal Bahn)都属于地区性列车。这些中短途区间车,一般是连接大城市与其周围小城市的。

另外,德国火车设有一等车厢和二等车厢。一等车厢非常舒适,但是价格不菲,一般出行大家都会选择二等车厢。



德国堪称世界上交通最发达的国家。其优越的地理位置是先天因素,地处中欧,有欧洲“十字路口”之称。更重要的是,德国不仅是世界上最早拥有高速公路的国家,也是世界上高速铁路技术最为成熟的国家之一;不仅是世界上极少数充分发展内河航运的国家,海运技术和运量亦居世界前列,而且航空业基础雄厚。

德国井然有序的交通秩序令人印象深刻,即使是在其他同样发达的欧洲国家,相较德国也略输一筹。无论从哪个国家回到德国,开始乘坐交通工具时,心里就会莫名其妙地产生一种安全感。我觉得这大半依赖于德国人严谨守时的办事风格。

公路

先来说说市内交通吧,其状况可以用八个字来描述——各行其道,井然有序。值得一提的是,德国有专门的自行车道,在人行道外侧,用不同的颜色和人行道加以区分,自行车与行人和机动车分道行驶,更加安全。

德国的交通规则和中国的几乎完全一样,但是对于交通规则的遵守程度,德国人可以说是做到了99%。无论车辆、行人都是红灯停绿灯行,在这个原则之上,德国交通绝对是“以人为本”的。行人在过马路时,右转的机动车必须停下,让行人先过。由此而形成的习惯是,无论有没有交通指示灯,无论在哪儿,汽车都会礼让行人。

我刚到德国的时候十分不适应,绿灯亮了