途说

飞起来吧 青春的车子

□ 郭 凯

骑行途中飞一下

和新朋友合个影

非洲的日子好像总是过得比较慢，没什么惊天动地的大新闻。春节前的一天，听友人说，那个从西非贝宁出发、沿着西非海岸线一路骑行的中国小伙子袁江磊到了达喀尔时，我们的“土著”小团伙顿感激动，团伙老大当即表示，周五家乡菜馆，宴请我们的小英雄。

终于见到了传说中的骑行大神。中等个，苗条健壮，胡子挺长，晒得有点黑，戴着眼镜，还有点腼腆。开始闲谈才知道，他是1991年生人，2014年到2016年在贝宁的中国孔子学院当志愿者。在国内上大学的时候，就开始了骑行生涯。从2016年9月开始，他单人单车，带着帐篷、厨具以及一个高大上的“大疆”无人机（航拍用），开始了漫长的骑行岁月。他的计划是用一年的时间，从贝宁开始，沿西非海岸一直骑到摩洛哥，然后渡过地中海，抵达欧洲，再横穿俄罗斯，最终回到祖国，预计途经二十多个国家，行程超过1.5万公里。

在觥筹交错中，袁江磊仍然保持着谦虚低调的脾性。当大家兴趣盎然，问到骑行的故事时，他有问必答，毫不夸张做作；当话题转到其他方向，他也和大家一样，嘻嘻哈哈谈天说地，没有被人抢风头的丝毫怨念。虽然今天的主角是他，但并没有做成“故事会”专场，而是像一个普通的来出差或探亲的同胞一样，微笑着融入我们这群达喀尔“土著”中。仿佛激动人心的万里骑行，也和所有普通人的工作一般。

过了两天，袁江磊说想找个风景比较好的地方航拍，我开车带他到沿海边公路走了走，可惜地势都太平，没找到合适的角度。于是我提议去我在海边的记者站，上楼顶去拍，应该会好点。在楼顶，江磊很耐心地给我演示了无人机的组装和运行。头一分钟还是个普通的小盒子，下一分钟已经准备就绪，在手机上装上简单的遥控杆，一按开始键，“嘀嘀嘀”，无人机升空了，很快消失在我们的视野之内。袁江磊一边熟练地操纵着飞机，一边根据手机上显示的画面，选择性地拍照。

我问他，骑了这么久，会不会寂寞？他说，有时候确实是，但是身体的疲劳和饥饿，很快会冲淡精神上的一切杂念。今天能不能骑到目的地，能不能找到合适的旅馆或者露营地，去哪里填饱肚子？这些现实问题无处不在，灵魂深处的烦恼就可以放在一边。

我又问，旅行这么精彩，考不考虑回去出本书，以后做个职业玩家，一生寄情山水之间？他却说并没有这个打算。这次旅行只是一件自己想做的事情而已，他给自己的时间就是一年。等回到国内，会找一份普通的工作，追求普通人的幸福。实在哪天待烦了，可能会重新骑车上路，但不是必然选项。说完这话，他嘴角露出一丝安静平和的微笑。

离开达喀尔前，袁江磊从贝宁出发，一路上经过布基纳法索、科特迪瓦、马里、几内亚、冈比亚、到达塞内加尔，用了100多天。期间得过疟疾，命悬一线；遇到过无理警察的勒索刁难；有过迷路的回途，也有露营时野猪骚扰的险境；遇到过不少好心的当地群众和祖国同胞、外国骑友。更多的，是常人难以看到的美丽风景。随着骑行经验的增加，他的旅程也开始越来越顺利，越来越有趣。每隔一周左右，他会在微信公众号“让车子飞”中更新骑行日记，很多在西非地区的同胞，成了他的忠实粉丝，与他那辆奋力前行的车子一起，感受和发掘着这片遥远土地的丰富与多彩。

离开塞内加尔后，袁江磊又一路向北，到了毛里塔尼亚。他探访了神秘的“西撒哈拉”，那是三毛写《撒哈拉的故事》和圣·埃克苏佩里创作《小王子》的地方；搭过世界上最长的运送铁矿石的火车，和绵羊一起在寒夜中入眠，熏成黑炭一块；和当地向导一起，跟着骆驼，五天四夜在撒哈拉沙漠里徒步，吃最简单的饭，睡在漫天的繁星之下；遇到过沙尘暴，也探访过沙漠绿洲和古城，一路上喜悦与苦涩交织。目前，他已经顺利进入摩洛哥，西非之行即将成功落下帷幕。

“我愿乘风破浪，踏遍黄沙海洋，与其误会一场，也要不负勇往”，袁江磊，加油！好运！愿你青春的车子继续飞下去，然后按着自己的心愿，拥有一个美好而幸福的人生。

（图片提供：袁江磊）

德国有8200多万人口，汽车保有量超过4500万辆，街上几乎看不到交通警察，路面秩序井井有条。其最主要原因，是有规矩、守规矩。

好秩序 规矩造

□ 王志远

德国交通秩序好，地球人都知道。真是因为德国人素质高吗？其实不然，关键在“规矩”二字。

严处罚　本难考

德国规范道路交通秩序的法规主要包括《道路交通法规》《道路交通许可法规》和《刑法法典》。这三部法规有各自明确的适用范围，规范了交通管理部门的执法尺度和透明度，规定了执法者和违章者的权利和义务。

例如，《道路交通法规》甚至对不同车速的行车间距都有严格、细化的规定。车速在80公里至130公里与车速超过130公里规定各不相同。以车速100公里为例，如果与前车间距小于25米，将被罚款75欧元并扣1分；如果间距小于20米，罚款100欧元并扣1分；间距少于15米，罚160欧元、扣2分且禁止驾驶1个月；间距不到10米，罚240欧元、扣2分且禁止驾驶2个月；间距不到5米，罚320欧元、扣2分且禁止驾驶3个月。

在德国，超速违章的处罚十分严厉。超速处罚通知书一般会在事后2周左右邮寄到车辆所有者手中，上面清楚地列出超速的时间、具体路段、车牌号、规定最高限速和车辆的实际时速，以及根据某项法规第几章第几款做出的处罚决定。在德国违章行车，不止是被罚款、扣分，违章的情况还会放到互联网上，有证可查，从而影响到违规者今后驾车、购车和其他社会福利的享用。

德国是世界上驾驶执照最难考的国家之一，据说首次通过率不到50%。驾校学习的大部分时间是直接在实际道路上进行的，驾校更注重的是锻炼驾驶员的实际操作和培养良好的驾驶习惯。驾校学习的时间很长，因为街道、夜间、乡间公路、高速公路等各种路段、路况的行驶都有法定的最低学习时间。

学车期间，教练一般都很严格，他们会不断强化学员的规矩意识。直到得到教练的认可，学员才能申请路考。路考更是“真刀真枪”的实际操练。整个路考大约持续45分钟，大部分的交通规则要点都会考到。因此，“马路杀手”是没有机会上路的。

人为本　分缓急

驾校学习中，很重要的一个行车意识培养就是“以人为本”。在德国，对人的尊重体现在道路交通的每一处。平时，大部分德国人开车都很快。在大街上，常能听到司机开车起步过猛，轮胎与地面刺耳的摩擦声。但在前面有行人的时候，司机决不会按喇叭示意行人让开，而是等待行人通过或者觉察后自行闪开。在窄路行驶时，遇到前有行人的情况，车辆只能在后面慢慢开着，找机会绕开行人。在超越行人和自行车时，汽车与人之间的距离应保持在1.5米以上。此外，斑马线是行人绝对的安全线。行人即使离斑马线还有一点距离，车子也会停下来，等行人穿过斑马线。如果车辆、行人都遇绿灯，拐弯的车辆必须在斑马线或行人过街线路前停住，等行人穿过马路后才前行。

一段德国高速上所有车辆给救护车让出“生命通道”的网络视频，相信很多人都看过。这在德国是确实存在的。驾校学习中教练会强调，在遇到警车或救护车拉响警笛的时候，应减速让路。在遇到红灯的情况下，为避让特种车辆，闯红灯等违章行为也是允许的。毕竟，耽误您的几分钟，可能拯救的是一条人命。

德国有很多路口没有交通信号灯。这种情况下，通行的最重要原则是“右边车辆优先”的原则。也有车多而造成路口拥堵的情况，跟国内街道上喇叭声此起彼伏、司机“争先恐后”情形相比，德国人似乎懂得“退一步海阔天空”的道理。

德国司机一般都会相互挥手示意，让其他车辆先行，从而整体上提高通行效率。遇到前车提前打出转向灯准备并线的情况，后车也会减速让行。前车偶尔迟疑或熄火，后面的司机一般都会放慢速度或者停下来，等待前面的车重新正常行驶。在塞车的时候，极少有司机会加塞、乱按喇叭，而是安静地等待着车流重新启动。道理很简单，即使车技再高超，在车流中“闪转腾挪”也抢先不了几分钟，而人人加塞抢行的结果是造成堵车，最终谁也走不了。

在斯里兰卡西南海岸的浅海区，至今仍然保留着一种独一无二的人文景观——高跷钓鱼。

据说是以前没钱买船的渔民想出了这个办法，在近海竖起木桩，渔夫涉水爬上木杆，端坐其上，手持没有诱饵的渔竿钓鱼，远远望去像是在踩高跷，故而得名。

高跷钓鱼的目标是大量游弋在浅海区的沙丁鱼。如今，这种低效古老的捕鱼方式在斯里兰卡已经非常稀少，只在加勒海岸一带出现，多是为了旅游表演的需要。

翟天雪摄

观望

匠人匠心出精品

□ 苏海河

日前，记者来到日本本州岛最西部的山口县，采访当地的产业发展。虽然采访的都是中小企业，却看到不少独门绝技，对匠人匠心出精品有了深切感受。

锤头敲出新干线车头

山下工业所是一家只有30多人的金属部件加工厂，两间看上去很老的车间大棚就是工厂的全部。这里生产出了历代日本新干线火车的车头。

公司创业者、现任顾问的山下清登指着第一代新干线车头的照片告诉记者，他年轻时只是普通的钣金工人。1964年东京至大阪的新干线开通，当时最先进的0系列电气机车车头就是自己带着伙伴们用锤子敲打出来的。

火车车头属于异形产品，数量较少，难于机械化批量生产，因此完全依靠手工制作。当时生产新干线机车的日立制作所找到山下说，相信你有这个技术，车头加工的活就交给你了。

根据设计图纸，他们先用木材搭建出一个与车头一模一样的模型，而后根据其形状及弧度，切割出不同尺寸的铝合金板材，通过铁锤的敲打使平面的板材弯曲变形，制作成不同角度的卷板，最后拼接到模型上。初装严丝合缝之后，再带着这些成型材料到日立工厂，现场拼接镶嵌在机车车头上，最后焊缝、抛光最终形成完整的列车车头。驾驶室仪表台的制作更加复杂，不仅材料选择多样，各部位的弧度也更加讲究。山下先生说，要使金属板材弯曲成何种形状，首先自己脑子里必须有明确的目标，同时要熟悉不同金属的特性，因为锤子用力轻了，板材不会成型，用力重了金属会破裂，或者薄厚不均也将成为日后的隐患。经历了无数次失败之后，终于完成了任务，山下和同伴们被业界公认为新干线火车的“造脸师”。50多年来，该工厂生产了400多台高速列车车头。

工厂培养了很多掌握独门绝活的工匠。说话间，老技师藤井洋征拿出一块平面葫芦形的铝板敲打起来，锤起锤落间铝板中心开始鼓起，周边回卷，一个三维球面部件开始成型，特别均匀，令人惊叹。

老技师藤井洋征有一手金属加工的绝活。

老工艺与新时尚的结合，吸引了一些年轻人加入制造业工人的队伍。藤井因金属加工的匠人匠心获得了“国民荣誉奖”。除工匠个人获奖外，该公司还获得了日本制造业的特别奖，被评选为充满活力的制造业中小企业300家之一。

公司现任社长、子承父业的山下龙登说，这个行业没有哪所专业学校能教授课程，完全靠师傅带徒弟。新员工就职后都先当徒弟，5年出徒，10年才能独当一面。他说无论机械化工业如何发展，智能机器人如何进步，永远需要钣金工匠。

渔船厂造出日本唯一

西日本FRP造船公司是一家不足80人的造船厂，40年前以建造渔船起家。FRP即玻璃纤维，在渔船从木船向钢铁船过渡时期，突然出现的玻璃纤维船重量比钢铁船轻许多，坚固性、耐用性又比木船好，因此异军突起，鼎盛时期一年承接订单20多艘。但好景不长，日本泡沫经济破裂后，先是投资建设该厂的母公司、某化工材料企业优化产业结构从中撤资，全体员工接收工厂开始自己经营。但近海渔业凋零，渔船订单下降，业务冷清时一年仅造五六艘船，刚够保本发工资。

上世纪90年代开始，技术员出生的现任社长堀井淳带领技术团队与山口大学合作，设计、生产出万吨巨轮的配船——救生艇。国际上万吨以上的货轮、游轮、集装箱轮船，公海航行中万一发生重大事故沉没，救生艇就成为船员保命的唯一依靠。船员放弃巨轮进入救生艇后，小艇从25米高空脱钩坠入大海，因此船体要坚固，瞬间沉入海水中后小艇必须密封，再浮出海面后还能自己航行。

从2006年1月1日开始，国际船舶协会规定为保证船员安全，大型货轮必须标配救生艇。同年7月1日又规定了救生艇的统一技术标准和定期安检、操作训练等细则。他们抓住机遇完善产品设计，提高质量，产品订单从世界各地纷至沓来。记者发现，这种橘红色的小艇异常醒目，钻进去发现，艇内上下两层可乘坐30人，座位下储备有供船员维持生命的食品和饮用水，同时艇内可以发射遇难呼叫电波和信号弹，艇内自带的发动机和燃油可供救生艇航行24小时。截至2016年底，该公司生产的这种救生艇已经装备了世界7000多艘大型货轮。

精细化酿出美味米酒

山口县在日本属于地广人稀的偏远地区，居民住宅多是大院，市区公寓楼房也不过五六层高。旭酒造株式会社却是一幢10层高的大楼，酒厂酒窖为何要建在大楼里？

日本清酒品牌很多，但产量都不大。传统上是在冬闲季节请来酿酒把式“杜氏”指导，蒸米发酵酿酒。不同把式指导出的酒味道不同，同一品牌不同年份、不同发酵桶里的酒味道也相差悬殊。

10年前，旭酒造公司实现了生产线的全流程数字化管理，保证了全年生产的同一品牌清酒口味绝对一致。首先为去掉酒中的杂味先要选米，将当地生产的大米用机器打磨，去掉大米表层，按照酒的不同档次分别保留50%、39%、23%的米芯，之后蒸米、添加酒酿开始发酵。这种配料生产的清酒被称为“纯米大吟酿”，日本全国市场仅有3%达到这一档次。

楼内的七至九层全是发酵车间，每层有60个发酵桶，实行全年5摄氏度的恒温恒湿管理。发酵桶设计成双层结构，中间的流水用于调节发酵桶温度，每一个发酵桶上檐都设有温度测量仪，最大的发酵桶可盛3000立升的酒浆。35天的发酵期间，化验室每天逐桶化验酒糟内甜度、酸度、酒精度、大米溶解度、氨基酸浓度等各种参数，并据此微调发酵桶温度，严格控制发酵进度，保证不同批次酒的口味绝对一致。

如今，该厂生产的纯米大吟酿酒不仅在日本国内站稳了脚跟，还出口到了我国及美国、法国、新加坡等20多个国家。产值从2015年的65亿日元到2016年跃升到了108亿日元。该公司社长樱井一宏称，日本国内清酒消费量逐年下降，但随着日本餐饮业走向世界，近10年日本清酒的出口量翻了一番，该公司的目标就是要实现产品半数以上出口。