「爱拼才会赢」的精神

厦门自古就是通商裕国的口岸，也是开放合作的门户，正所谓“厦庇五洲客，门纳万顷涛”。1985年我来到福建工作，厦门是第一站。当时的厦门身处中国改革开放前沿，是先行先试的经济特区，也是一片发展的热土。30多载春风化雨，今天的厦门已经发展成一座高素质的创新创业之城，新经济新产业快速发展，贸易投资并驾齐驱，海运、陆运、空运通达五洲。今天的厦门也是一座高颜值的生态花园之城，人与自然和谐共生。

闽南民众常说，“爱拼才会赢”。这其中蕴含着一种锐意进取的精神。厦门这座城市的成功实践，折射着13亿多中国人民自强不息的奋斗史。改革开放近40年来，在中国共产党领导下，中国人民凭着一股逢山开路、遇水架桥的闯劲，凭着一股滴水穿石的韧劲，成功走出一条中国特色社会主义道路。我们遇到过困难，我们遇到过挑战，但我们不懈奋斗、与时俱进，用勤劳、勇敢、智慧书写着当代中国发展进步的故事。

——摘自习近平在金砖国家工商论坛开幕式上的讲话（2017年9月3日）

背景资料：

“爱拼才会赢”这句励志话语，最早来自叶启田演唱的一首闽南语歌曲，由陈百潭作曲填词，发行于1988年，收录于专辑《爱拼才会赢》。这首歌体现了闽南人热爱拼搏的精神，告诉人们面对迎面而来的每一个困难，必须发扬艰苦奋斗的精神，不低头，努力拼搏。这首歌不仅唱出了闽南人爱拼的心声，也很好地反映了福建人拼搏进取热衷打拼的性格特征。

歌词中有一句，“三分天注定，七分靠打拼，爱拼才会赢”，如今早已冲出闽南地区，成为整个华语圈里非常励志的一句话。如今，近30年过去，“爱拼才会赢”出现在了中华文化覆盖到的角角落落，大量电视剧、歌曲、节目、书籍甚至相声、小品、游戏，都以此为名。其代表的拼搏气质，成为几代人共同的精神财富。

聚焦讲故事

本栏目主持人：刘少华

「毁了森林，鬼都不来」

森林守护者赵昌宏：

马明阳　顾桥孜

“我和森林打交道快30年了。我最大的愿望就是希望陪伴我的这片林能够健康地成长。”谈起他管护的森林，今年50岁的赵昌宏不由得笑逐颜开，正如一位父亲谈起他那令人骄傲的孩子，总是有很多话想对笔者说。笔者注意到，每当提及“林”这个字，他会习惯性而又警惕地朝山上看看，唯恐有情况发生。这片森林的“幸福”，是他永恒的追求。

8月9日，国家林业局组织中央媒体记者团前往青海采访“天然林资源保护工程”（简称“天保工程”）的相关情况。笔者有幸参与其中，在青海省海东市互助土族自治县北山林场见到了赵昌宏。接地气的黝黑肤色成为了笔者最先关注的地方，和外套里边的白衬衣形成了鲜明对比。再仔细一看，牛仔裤配上休闲上衣，寸头，1.7米左右的个子，两只眼睛炯炯有神，更是显得精干。

为何赵昌宏能够脱颖而出，成为本文的主角？“中国森林公园发展三十周年突出贡献个人”、“全国生态建设突出贡献奖先进个人”……从最初的北山林场干部到如今的北山林场党委书记、场长，诸多荣誉与头衔的背后，是不为人知的艰辛，更是沉甸甸的责任。

作为护林员，30年如一日的坚守，诠释着他对这片森林无私的爱。“尤其是火灾，更是重中之重。如果烧毁了森林，鬼都不会来啊！”他愤恨地说，嘴角有一丝颤抖。“今年大年初四，我接到火情报警电话。从7时发现火情，到我第一时间组织800余人上山灭火，调动高压水车，到11时把地下火扑灭结束，4个小时内灭火，仅烧毁8亩多。一旦处置不当，让火情继续蔓延下去，这一片林子全部都可能被烧毁，那我就不可能站在这儿了！”他指着曾经发生火灾的那片林子对笔者说。

作为一名立志献身土乡林业工作的优秀共产党员，在事业和家庭的天平上，他执着地把奉献的砝码添加给了前者。林区离家近80公里，在生产季节和防火期，一个多月回不了家毫不稀奇。所有的家务全都抛给了妻子，孩子把跟爸爸一起游玩逛街当成了奢望，因为11.27万公顷的森林安全时时让他揪心，400多亩的苗圃生产和育苗每每叫他操心啊……献了青春献终身。谈及他未来的打算，“就是希望我的森林如同我的家人一样，幸幸福福，平平安安，我还会一如既往地为我们北山林场出力，帮助我们林区的贫困百姓过上幸福的日子。”像赵昌宏一样的基层护林人还有很多。他们用山一样的忠诚，松一样的情怀，持之以恒的忘我工作精神扎根于这片绿色的山林里，守护着这片林的稳稳的幸福，书写着自己平凡而又壮丽的人生答卷。

聚生相

本栏目主持人：严　冰

图为已故“慰安妇”万爱花老人，她是中国第一个公开指控日本侵略者残害“慰安妇”暴行的受害者。　赖恩典摄

我和我的抗战老兵

本报记者　杨俊峰

9月初的北京，渐有入秋的凉意。

在首都机场T1航站楼，一个皮肤黝黑、留着西瓜头的男人在认真地整理背包。在他背后的落地窗外，一架飞机腾空而起。刚过完安检的行李凌乱地躺在行李框中，充电宝、摄影机、电脑、手机、硬盘、话筒……男人一件一件地拿起检查，然后归类放入行李包。

对于独立电影人赖恩典而言，这种带着设备过机场安检的日子已经是日常生活的一部分了。在过去7年里，他带着自己的摄影机从北京出发，走过湖南、湖北、河北、河南、山西、云南、广东、广西、上海、江苏、浙江、四川、重庆、安徽、台湾、香港等地，还有遥远的洛杉矶，去寻找和记录依然活在世上的抗战老兵。

在他看来，自己正在与时间赛跑：“老兵们一个一个都走了。剩下的人呢？留给他们的时间也不多了。他们等不起，我怕来不及。”

重返滇缅路

福建平和坂仔人赖恩典，朋友们多叫他“赖子”，他也很喜欢这个绰号，亲切率性。“在我众多的老乡中，就有一位蜚声国际文坛的大师——林语堂。”诞生于文化之乡的赖子，有一颗文艺的心。而2004年秋，本来打算为文艺事业奉献青春的赖子参加了一次骑行，人生就此彻底改变。

“2004年8月15日，那天是个周末，正逢抗战胜利59周年，我在厦门看到央视纪录频道正在播放纪录片《滇缅公路》，一下子就被吸引住了。”赖子说。深深震撼于那段热血悲歌的历史，赖子产生了骑单车走滇缅公路并拍摄一部纪录片的想法，“我当时想法很简单，用自己的视角和车轮来丈量这条公路以及这段历史。”

在召集身边朋友之后，赖子借了一台家用DV，从厦门坐火车奔赴昆明。在昆明，他见到的第一位抗战亲历者是南侨机工王亚六。“王老他们是当年陈嘉庚先生在南洋号召回来救国的南侨机工，他们在滇缅公路上抢运各种援华物资，对滇缅公路有着极深的感情。”谈到王老时，赖子一笑，“说来也巧，王老还是我们福建老乡。”

拿着滇缅公路老路段的地图，从2005年1月26日开始，赖子和朋友们开始了滇缅路的骑行。“那段时间，我们沿途寻找各种战争遗迹以及战争亲历者，路上见到超过80岁的老者便会上前攀问，努力把更多的亲历者收入镜头之中。”赖子回忆说。

两个多月后，骑行团回到厦门，赖子也开始剪辑自己的第一部纪录片。4个多月后，纪录片《重返滇缅路》在厦门音像出版社出版，题材被国家新闻出版总署列入2005年全国四十部重大历史题材纪录片之一。“纪录片出版以后，我在厦门到处募集资金，通过‘互助抗日老兵论坛’来捐助几千公里外、散落在云南各地的远征军老兵。也是从那时起，我正式开始关注历史、关爱老兵。”

2010年7月，关爱抗战老兵志愿者赖子来到北京，带着为国家留住历史的雄心壮志，开始了自己长达7年的寻访纪录抗战老兵的生涯。

历史的声音

在过去7年里，赖子纪录了100位老兵。在他的镜头中，这些经历了抗战中各大战役、九死一生的老人们，用或高或低、苍老沙哑的声音讲述着过去的故事。伴随着他们时强时弱的语气，抗战历史穿越众多春秋而来，在我们的耳畔回荡、冲击。

云南保山的南侨机工翁家贵（现已去世）在镜头里回忆，当年他们不愿意当亡国奴而放弃南洋优越的生活，抛家舍业回到祖国抗日。他对赖子说：“当年换作你们，也会像我们一样为民族争生存、争自由的。”

历史也有俏皮的一面。湖南长沙的黄天老人是一位参与攻打松山的远征军，他回忆自己在黄埔军校的生活时笑了。因为伙食足够糟糕，他们把黄埔军校的校歌调侃为：萝卜青菜，白菜豆腐，这是要命的黄埔。

有些过往不能被遗忘。太原中共党员、“慰安妇”万爱花在世时是一位偏瘫在床的老人。回忆起当年日军的暴行时，老人说：“他们看到共产党员名单上有我的名字，拼了命地问我要其他共产党的名单。我不说，他们就把我吊起来打，用尽各种刑罚。他们抓着我的两个耳环往下拽，直接拽下窟窿，还往我脑袋上钉钉子，钉过钉子的疤还在，不长头发了。”

她的话缓慢吃力，而每个字却沉重得令人窒息。

“日本人只要没外出就折磨我，外出回来也折磨我。打到晕死过去后，直接把我扔到空房里，过来再强奸我。他们把我嘴里的牙都打掉了，我小小年纪15岁就没牙了，一直到现在都是假牙。我的腰硬给日本人压断了，我原来还有一米六五高的个儿，现在就留下个头和胳膊能动。”

说到这儿，老人吃力地笑了笑。

“就这，我也没有说出一个党员。”

关于抗战胜利，有一个小细节。生活在台北的中美混合联队队员李继贤（现已去世）回忆，当年在听到抗战胜利的消息之后，他们的战友开着飞机带着水，飞上高空，在高空中等水结冰以后再带下来敲碎，用来喝酒，以此庆祝胜利。

把酒高歌，仰天长啸，壮怀激烈。

来路与归途

100位老人，31000分钟画面，14年可歌可泣的历史长卷，是用7年的栉风沐雨、筚路蓝缕换来的。

“一开始，我只是利用周末敲开老人家门，跟他们聊多年前的那些经历。”赖子说。后来，老兵去世的速度越来越快，很多重要战役亲历者的纷纷谢幕让赖子感觉时间不等人，仅靠周末来纪录老兵显然是远远不够的。

“于是，我跟老板递交了辞呈。”

从2012年起，赖子开始全职纪录老兵的工作，纪录费用几乎全部由自己承担。2013年，赖子注册了微信公众号“一起抗战口述历史”，将之前做过的老兵口述整理成文章，不定时发布，希望可以为老兵们争取更多的社会关注。

“从2010年到现在，我一直坚持一个人记录口述，我没有办法组建团队，因为我自己都常常发愁路费和食宿。”生活捉襟见肘时，赖子每年只能记录6位老兵。即便如此，他依然坚持把公益寻访和纪录老兵当做自己的主业：“我一个人了解老兵的资料，查阅老兵部队的军史和部队长官的回忆录，尽可能找寻到的史料。然后动手撰写口述提纲，平均每位老兵的口述有3万字左右，1000多个问题涵盖了从老人出生到年老的一生。”在一次采访中，家住广东番禺的远征军老兵陆嘉昌（现已去世）很惊讶第一次碰到这么详细问他的人，录完之后跟赖子说：“我很喜欢你，你可不可以做我的孙子？”

赖子日常拍摄的画风是这样的：自己一个人扛着几十斤的设备跑到当地，由志愿者带领到老人家中。然后再一个人找机位构图、布灯、录音、访问。录完回到酒店后一个人保存素材，半夜起来备份素材，第二天又重复昨天的工作。把人生最黄金的岁月献给抗战历史的赖子，并没有后悔自己的决定，“人生需要做的事情很多，可以慢慢来，唯独这件事不能等！”

在赖子看来，口述历史的记录和传播对于一个国家和社会来说，就像家庭相册对于一个家庭、族谱对于一个家族一样重要。当几十年甚至几百年过去以后，我们还能通过观看这些保存下来的视频资料，在荧屏前聆听先辈的峥嵘往事，不至于让回忆和情感断了层，不至于忘了来路，乱了归途。

现在，赖子依然在用心打理“一起抗战口述历史”“公号，讲述抗战老兵的故事。“虽然我是个小人物，但是我希望能为国家和民族，留下抗战历史的宝贵记忆。”

左图：接受赖子采访的现年104岁的抗战老兵韩灿。

右图：赖子（右）在为抗战老兵作口述历史的纪录拍摄。

海外铁路的中国印记

严冰　陈曦

50年前的1967年9月5日，中国、坦桑尼亚、赞比亚三国政府签订协定，坦桑尼亚—赞比亚铁路项目正式启动。坦赞铁路是迄今中国最大的援外成套项目之一，在上世纪60—70年代，中国投入巨大的物力和人力，助力非洲发展。

50年后的今天，中国铁路在海外的修筑工地呈现出一派火热场景。8月9日，中国交建承建的马来西亚东海岸铁路举行开工仪式；7月15日，由中企承建的印尼雅万高铁瓦利尼隧道工程，正式开工……

这5年来，中国在轨道交通领域大放异彩。“中国制造”的列车驰骋于全世界102个国家和地区。截至2016年底，中国铁路运营里程达到12.4万公里，位居世界第一。伴随着铁路在国内的成长，中国铁路输出的不再是简单劳动力，而是技术、标准和智慧，它正在用脚步“丈量”全世界。

祖孙三代的非洲情

中铁二局亚吉铁路运维项目部员工周平今年54岁，祖孙三代人都投身于非洲铁路建设。

40多年前，周平的父亲在非洲修建坦赞铁路；5年前，子承父业的周平，又在东非高原参与修建连接埃塞俄比亚与吉布提的，非洲第一条电气化铁路——亚吉铁路。而在周平动员下，他的大儿子也来到这条“新时期的坦赞铁路”上操作吊车。

“父亲认为修铁路是一件非常光荣的事。”周平说。在父亲眼中，这是一种美好的传承。而在非洲大地上，中国铁路人的故事并不少见。在坦赞铁路建设过程中，翻译紧缺，工地沿线便出现了一种“坦赞铁路语”：中国话+当地话+比划。“领工员早上一起来，一说‘坦赞铁路语’，大家都懂，都去干活。”当时的英语翻译杜坚笑道。

半个世纪后，随着中国不断繁荣富强，修筑铁路有了经济和技术的保障。今天，世界各地都能见到中国铁路人的身影，从马来西亚东部、南部沿海铁路，到非洲蒙内铁路，从土耳其伊安高铁，到南美两洋铁路……他们的故事和精神被不断传承，中国“火车头”畅行五大洲。

海外华工的血泪史

在修筑海外铁路的工地上，中国人的印记由来已久。

“能修建万里长城的民族，当然也能修铁路。”150多年前，时任中央太平洋铁路公司董事克罗克这样评价中国华工。他们是最廉价的劳力，用简单的工具，打隧道、驾桥梁、运沙石，建成了一条条影响人类历史的铁路。

在美国，被称为世界“七大工程奇迹”之一的美国中央太平洋铁路轨道下，埋藏着中国华工的无数血泪，这里最艰难的路段多是由中国工人修建。内华达山地势险峻，天气恶劣，是修筑中央太平洋铁路的一道难关。1970年，人们从当地沙漠中挖出的华工尸骨多达2000磅！

在加拿大，有一条全长3800公里的加拿大太平洋铁路。这条铁路曾是全加拿大唯一的长途客运工具，为加拿大西部地区发展做出贡献。1880年至1885年，有1.7万多名华工参与了这条铁路的修筑，短短5年间，就有4000多人失去了生命。

在一洋之隔的俄国，西伯利亚大铁路自莫斯科到海参崴，横贯俄罗斯东西。据1900年统计，共有17万华工参加建设了这条目前世界上最长的铁路。

百年后的今天，中国铁路已经与澳大利亚、巴西、俄罗斯等40余个国家和地区合作，技术装备输出遍布全球100多个国家和地区。从输出劳力和血汗，到“走出去”成为“座上宾”；从“难以望其项背”，到“追赶者”，能够“望其项背”，再到今日的“领跑者”，中国铁路终于“挺直了腰杆”！

从输出“劳力”到输出“标准”

9月3日，金砖国家领导人第九次会晤在中国厦门举行。中国和巴西同为两大金砖国家，二者交流备受瞩目。据悉，中国和巴西将在9年内建成一条全长5000公里的铁路。通车后，货物载重量将达到2300万吨，大大降低当地货物运输成本。近年来，具备技术、资金、成本优势的中国铁路，成为各国竞相争取的“宠儿”。铁路人凭着不懈努力，完成了从输出“劳力”到输出“标准”的飞跃。

从9月21日起，“复兴号”列车将在京沪高铁实现350公里时速运营，届时，我国将成为世界上高铁商业运营速度最高的国家。中国中车执行董事孙永才表示，“复兴号”的研制创建了中国标准的技术体系，构造了具有完全自主知识产权的供应链体系。在“复兴号”254项重要标准中，中国标准就占了84%。

“凝聚了百年期望，我们领跑着全世界的目光。”徐州市民张景良、王守胜创作的歌曲《中国速度》，道出了人们对中国铁路领跑世界的自豪之情。中国铁路承载着百年来国人的期望，成为了一张亮丽的“中国名片”。