

我所知道的冀东四大画家(下)

张伦

(三) 果树邨

果树邨先生,遵化人,1914年生,北平艺专毕业,师从萧谦中、秦仲文诸先生。回唐后曾在当时的省中(现唐山一中)、市中(现唐山二中)教学,知名画家于润、葛继慧皆出其门下。

果先生诸画皆能,独优山水。他远学荆浩、范宽;近学萧谦中、龚半千诸家,以北方山水为主。这北方山水既非董其昌说的北宗,亦非现在的所谓北方画派。而是指以宗法荆浩、关同、范宽等人以笔取气,以墨取韵,既立形以示物象,又以其仪姿不俗的皴染之法,描绘出雄强浑厚、峻重苍老的北方山水画卷。

20世纪60年代初,笔者曾在市图书馆一楼西厅,观赏过一次果先生的画展。皆为八尺、丈二大画。果先生之山水,或危峰叠嶂、层峦浑厚;或林屋掩映、清溪萦回,皆清晰地显现出先生笔力老健、墨法精微的皴染功力。而最引人注目的则是一幅丰神俊迈的人物仕女画《天女散花图》。虽八尺特大画卷,然人物设色皆比例精准,形神俱佳,惟妙惟肖。今已几十年过去,岁月驹隙,记忆犹存。

果先生当年居所为小山北面隆义栈的一个四合院落,1965年间笔者曾多次拜谒先生。当时与先生交谈,无论求艺问道,抑或家长里短,先生都是态度恭谦,遇厚隆礼,洵然君子长者之风。



上图:《竹石图》果树邨绘(1965年)

中图:宣道平在绘制瓷盘

右图:宣道平国画作品

(四) 宣道平

冀东四大画家中,余唯与宣道平先生缘慼一面,未曾过从。但知先生滦县人,1915年生,北平京华美专毕业。诸画皆能,尤擅花鸟。

中国没骨写意花鸟起于五代徐熙,继宋赵昌等人传承发展,一至明代陈淳、徐渭初具规模,经清石涛、八大及八怪光大,至民国年间吴昌硕、齐白石已臻完善。宣先生承此一派,他的画笔酣墨饱,力健锋强;酣畅淋漓。尤其是晚年以画入瓷,对唐山陶瓷艺术的发展起到不可磨灭的作用。

记得洪增民曾说过,他20世纪60年代师从宣老师学画,后又想学书法。宣先生辞谢:“我书法不行,但可介绍你去找李浴星先生。”其实这是宣先生礼重品高、谦恭之辞。我于先师浴老处曾见过宣先生篆书:骨健气满,行笔流畅。其楷书中正平和,庄重娴雅,皆可称为书法之典范。记得地震前天桥外的北菜市,其北门“北菜市场”四个行书大字婉转细腻,摇曳多姿,便是出于宣先生之手笔。

嗟呼!往事如烟,斯人已逝。然四位老先生之学问人品、襟怀格调、奇才高艺,其影响力至今鲜有望其项背者。



从 中国 铁路 起点 标志 碑想 起

信宝忠

今年11月8日,是中国第一条自建标准轨距铁路——唐胥铁路建成通车145周年。这条全长9.76公里的铁路,开启了编织中国四通八达铁路网的征程。

我曾徒步从唐山南站沿铁道线到开滦唐山矿,寻觅中国铁路零公里处遗迹,发现在铁道线右侧矗立着一块长方形石碑,正面刻有零公里,背面刻着中国铁路起点,这也是开滦最早矗立的石刻标志碑。

1881年11月8日,唐胥铁路的通车拉开了中国铁路建设的序幕。此后,铁路向东延伸24公里至古冶,并在贮煤北货场修建了古冶火车站;继而在1893年增修了古冶到山海关段。1894年和1898年铁路又分别延伸至北京和奉天(今沈阳),京奉铁路正式成形,也由此开启了作为重要铁路枢纽的历史。

1889年开平矿务局建立后,煤炭产量与日俱增,于1892年,建成了中国铁路第一个机务段——古冶机务段。随后,古冶车辆段、古冶车务段、古冶电务段、古冶水电段也先后建成,共同为开滦运煤服务。

在古冶车辆段东列检所,还设立了两条专用始发线。夏天,检车工人顶着敞车满载精煤流淌的水柱,冬季行走在高于钢轨的冰面上弯腰检修煤车。

新中国成立后,开始了大规模的铁路建设。当年最不好修的铁路当属成昆铁路,外国专家实地考察后曾认为,成昆铁路绝对是“修路的禁区”。

成都至昆明的铁路,全长1100公里,是中国境内一条连接四川省与云南省的国铁Ⅰ级客货共线,线路呈南北走向,是中国西南地区的干线铁路之一,也是中国三横五纵干线铁路网的重要组成部分。从1958年开工建设,筑路大军克服了种种难以想象的困难,历时12年,于1970年7月1日,全线竣工通车。

另一条最难修且线路最长、海拔最高的铁路是青藏铁路。

青藏铁路建设始于1958年,当年4月从兰州西面的河口和青海的西宁同时动工,修建兰青铁路河口——西宁段。仅用了一年多的时间,于1959年10月竣工通车,全长175公里,这是青藏高原有史以来的第一条铁路。1958年5月破土动工的甘青铁路,也于1961年3月正式运营。

青藏铁路作为世界上海拔最高的铁路,其修建过程面临诸多挑战,主要包括高原缺氧、冻土问题和生态环境保护三大方面。高原缺氧是青藏铁路修建过程中面临的首要难题。青藏高原平均海拔超过4000米,氧气含量仅为海平面的50%左右;而且极端气温可达零下40摄氏度。面对这些世界级难题,建设者们攻坚克难,通过创新技术,顽强拼搏,创造了工程奇迹。2006年7月1日,青藏铁路全面通车,拉萨成为中国最后一个全面通火车的城市。

从零公里处的中国铁路起步,转眼145年过去了,现在中国铁路进入高速度发展阶段,已突破了16.5万公里,其中高铁突破5万公里。



唐山地名趣谈

李月新

唐山,依山傍海、人杰地灵。在这座北方城市,你会听到许多自带山海大气和历史古朴气息的地名。比如取自“润泽丰美”一词的丰润,取自“种玉之田”典故的玉田,取自“迁自安喜”故事的迁安……这些地名,饱含山水灵气,兼具人文底蕴,藏着唐山的千年故事。

唐山自古属兵家必争之地,历史上多有屯田的军户落户。因此,地名中营、寨、驿、堡出现较多,如丰润区的王官营村、遵化市的东旧寨村、迁安市的沙河驿村、曹妃甸区的刘家堡村等。地名的形成与演变也受到自然与社会因素的制约,具有自身规律。唐山北部地处燕山余脉,村落名称中常见的便有岭、峪、沟、山,如迁西县的榆木岭村、遵化市的马兰峪村等;中部山前平原与南部沿海则多见坨、湾、泊、铺、沽等,如古冶区的东欢坨村、丰润区的麻龙湾村、曹妃甸区的十字沽村等。当然,以姓氏命名的村落更多,一般平民建村的,很多都以姓氏命名,如刘家庄、李家庄、

李庄子等;有官宦富户建村的,多以姓氏加官字、姓氏加贾(后演变为各)字命名,如姚官屯、刘官屯、黄各庄、张各庄等。

新中国成立后,伴随着唐山市的发展,地名日益增多。大家熟知的西山口,其实是在唐山市中心的东边,而凤凰山原名西山,此地正好在山脚下的交叉路口,故名西山口;西北井,其实在唐山市区的东南方,最初是以唐山矿为坐标,此地唐山矿的西北,故名西北井。

有的地名现在看来似乎与地理位置不符,如“地北头村”却在遵化市的最南头。实际上,相传该村建于明末,因在一块耕地的北头建村,故名。有人问,那遵化市的“娘娘庄”是不是出过娘娘啊?事实是明永乐年间,此地有一娘子庙,故借此取村名娘子庄,后改成娘娘庄。还有,开平区的“税务庄”确实与税有缘,据记载,清康熙年间,由于地处关内外贸易要道,当时的政府在此设立关卡,专门征收入关的烟草税,因此得

名且沿用至今。此外,“西铺村”在遵化市的东边,“林西”在古冶区的南边,“迁西县”在唐山市的北边,“北岭”没有岭,“荷花坑”也没有坑……这些说起来有趣,但要探究来龙去脉,就得追溯当年的历史,理解了历史视角的不同,也就理解了有些地名在拧巴中的和谐。

在唐山的地名中,还有一个流传较广的顺口溜:铁遵化,木玉田,秫秸杆插的丰润县。听老人讲,“铁遵化”一是形容遵化自古为军事重镇,民风像铁一样硬朗。此外,也指该地紧邻燕山铁矿,古代冶铁、打铁作坊遍地,产业发达;“木玉田”则是指玉田多山地丘陵,历史上山林茂密,木材资源丰富,百姓以伐木、木作、烧炭为生,木器加工、木料贩运是当地支柱产业;“秫秸杆插的丰润县”(现已改为丰润区)是说丰润地势平坦,还乡河、陡河贯穿其境,全域盛产高粱。旧时百姓盖房围墙、搭棚、铺炕、编筐全靠高粱秆,遍地庄稼对比遵化的铁、玉田的木,丰润靠农田高粱立足,所

以戏称是“秫秸杆(高粱秆)插出来的”;还有一说是借喻丰润历史上由周边地区(如金代从玉田析出)划立而成,有“拼凑”之意,语气略带调侃。民谣只是区分三县资源禀赋,客观描述三地产业,是纯粹的乡土写实俗语,并无褒贬之意。

一方水土,成就一方地名,包含一方文脉。散落唐山大地的万千地名,从来不只是简单的地理标识。它藏着燕山的风骨、渤海의温柔,镌刻着山河地貌的变迁、人间烟火的繁衍。那些看似“名不副实”的奇妙反差,那些代代相传的“顺口溜”,是时光留存的独特印记,是这片地域绵延千年的文化根脉。

从古县旧名的诗意隽永,到震后新名的向阳新生,每一个地名的诞生与延续,都是唐山大地生生不息的见证。方寸地名,千年春秋,这些镌刻在乡土的文字,沉淀着历史、承载着乡愁,也诉说着山海之城厚重且鲜活的过往与今朝。