

2016

《名作欣赏》杂志
鼎力推荐

权威遴选
深度点评
中国最好年选

+ 北岳中国文学年选 +

散文随笔选粹

陈克海 / 主编

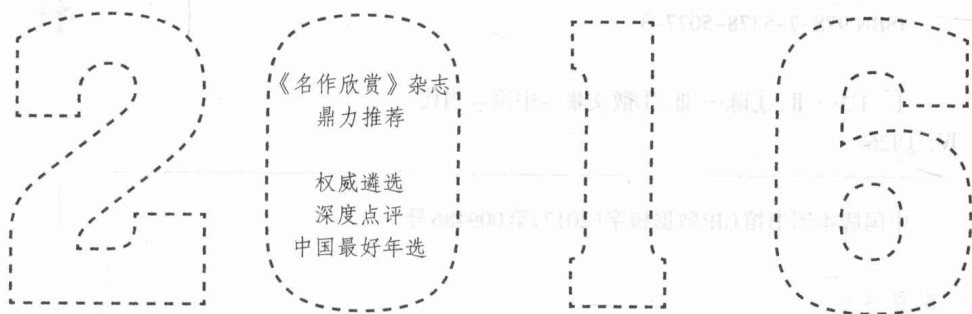
对于散文，该警惕的，是自我繁殖，无意义的堆砌。
总有隐藏在江湖中的高手，他们好像随随便便，就能写好一篇文章。撞见他们，是这一年里最大的惊喜。



ISBN 9 787103 170111

2016年度中国文学排行榜

北岳文艺出版社



+ 北岳中国文学年选 +

散文随笔选粹

陈克海 / 主编



图书在版编目(CIP)数据

2016年散文随笔选粹 / 陈克海主编. —太原: 北岳文艺出版社, 2017.1

ISBN 978-7-5378-5077-3

I. ①2… II. ①陈… III. ①散文集—中国—当代
IV. ①I267

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第009486号

书 名 2016年散文随笔选粹
主 编 陈克海
责任编辑 王朝军
装帧设计 张永文

出版发行 山西出版传媒集团·北岳文艺出版社
地 址 山西省太原市并州南路57号
邮 编 030012
电 话 0351-5628696(发行部)
0351-5628688(总编办)
传 真 0351-5628680
网 址 <http://www.bywy.com>
E-mail bywycbs@163.com
经 销 商 新华书店
印刷装订 山西人民印刷有限责任公司

开 本 710mm×1000mm 1/16
字 数 326千字
印 张 21.25
版 次 2017年1月第1版
印 次 2017年1月山西第1次印刷
书 号 ISBN 978-7-5378-5077-3
定 价 45.00元

目 录

非虚构

- 3 张库大道与西伯利亚大铁路 / 茅海建
22 潘家铮的晚年 / 鲁顺民
40 等待沉陷的村庄 / 高定存
51 山中读杜 / 丁伯刚

新经验

- 71 四封信 / 钱佳楠
89 前头有很多好东西 / 阿慧
101 小镇青年、酒及酒事 / 陈涛
109 奔跑的小楠(外二篇) / 渡一苇
120 骑手 / 阿微木依萝

宇宙风

- 133 乌蒙山记 / 雷平阳
144 从伦敦到曼城 / 刁斗
155 去马坡 / 蒋韵
159 转山 / 鲍贝
170 行地边疆(三章) / 周晓枫

人间世

- 183 俄罗斯来的丹顶鹤 / 艾平
194 菜们 / 林那北
199 茶书 / 胡竹峰
213 半岛旧事四题 / 胡烟
226 荒坡笔记 / 钱红莉

个人史

- 235 野洲 / 范晓波
249 一天的隐喻 / 阿舍
263 电影放映员 / 李云雷
275 与父亲的一次长谈 / 吴佳骏
290 进京 / 端木赐

读书会

- 299 有的书不会老 / 周克希
- 303 爱与黑暗的故事 / 张楚
- 309 翁达杰的小说阅读课 / 陈以侃
- 316 爱欲与哀矜 / 张定浩
- 325 夏日曾经很盛大 / 汪广松

非虚构

张库大道与西伯利亚大铁路

/茅海建

无论是张库大道还是西伯利亚大铁路，都不属于我专题研究的范围，也不是今天能够看到或体会到其伟大功用的壮丽景象。“张库大道”在历史上的灿烂辉煌，今天已难觅遗迹；西伯利亚大铁路修建时的伟大设想，从未实现。我之所以花去这么多的时间（其中还包括大量的前期准备），只是为了满足我的知识好奇。这些毕竟是在历史上意义重大的道路——在史籍中所占的地位太重、所占的分量太大，以致我在教学与研究中时常会与之不期而遇——能够站在实地想象当年，稍稍有点“凭吊”“怀古”的意味。历史学家最幸运的事，就是有机会能重返历史现场。

俄罗斯商队的北京贸易

事情还须从头说起。要说张库大道，先得说说俄罗斯商队。

俄罗斯人越过乌拉尔山以后，一路东行，于十七世纪中叶侵入黑龙江流域。1689年（康熙二十八年），清朝与俄国签订了第一个双边条约《尼布楚条约》，规定了两国的东部边界，也允许两国之间进行商业贸易。

最初的中俄商业贸易以俄罗斯商队，尤其是国家商队的形式进行：商队大约经尼布楚到达呼伦贝尔、齐齐哈尔一带，然后南下，由喜峰口进入北京。交易的地点在北京。俄罗斯商队的主要商品是上等皮毛，多是俄罗

斯西伯利亚和远东地区当地人民的“进贡”（税收），存放在俄国财政部在西伯利亚和远东的仓库里。上等皮毛在俄罗斯欧洲地区并非稀有，运回的成本也大，若运到北京销售，换回俄国所需的丝绸、瓷器等东方商品再销售，有着较大的利润，也可解决俄国东部地区的财政困难。这是对俄国政府极其有利的交易。清朝此时实行官员服饰的等级制度，每一等级的官服，可配饰相应的皮毛，是官场的必需品。当然，上等皮毛也是清朝上流社会的时尚。

清朝当时与周边部分国家建有宗藩关系。俄国当然不是藩属国，但俄罗斯商队在某种程度上享受着朝鲜朝贡使团附属商队的优待——清朝派兵保护，提供食宿费用，俄罗斯商队还无须交税——这些“柔远”的对外政策，不符合商业贸易的基本原则，使得清朝政府并没有像俄国政府那样从中获利。清朝政府由此对俄罗斯商队的规模与次数进行限制，但这种限制从未被认真执行过。

从中俄北京商队贸易的基本面来看，这种不那么对称、没有经济互利的贸易形式，是建立在清朝对俄外交政策的基础之上的。当这一基础发生变化时，商业贸易活动也可以随之发生变化。

山西商人的兴起

1704年（康熙四十三年），俄国商队从恰克图、库伦、张家口一线进入北京，这条便捷的道路渐渐成为中俄商业贸易的主要通道。1727年（雍正五年），清朝与俄国签订了《恰克图条约》，恰克图开始成为重要的通商口岸。1757年（乾隆二十二年），清朝关闭了宁波等处海口，实行广州一口海路通商。此后不久，俄国国家商队前往北京的贸易也中止了。恰克图渐成清朝北方唯一的陆路通商口岸。

也正是在这个时候，中俄商业贸易的主要品种发生了变化，茶叶成为最主要的商品。我有必要说明，今天的人们对当时茶叶的地位可能会有误解，毕竟茶叶在今天只是价值很小的商品，值得注意的有两点：一、在工业革命之前，全球贸易的主要商品为香料、茶叶、可可、咖啡、烟草、羊毛、皮毛、宝石、丝绸、硝石等几大项，大多是自然界的产物（当然，后来又出现了鸦片）；二、在俄国、英国等国家，茶叶交易有重税，其在国家

财政收入中的份额，大体相当于清朝的盐税。

也正是在这个时候，当中俄贸易的主要地点在恰克图、当中俄贸易的主要商品为茶叶时，山西商人顶了上去。他们有着地理优势和历史经验：最初输俄的茶叶主要产于福建武夷山，两湖的茶叶后来也大量销往俄国，这些都是俄罗斯商人当年干不了的事情；早在明代，山西商人就有“九边贸易”的经验，对蒙古有着一定的了解，许多人懂蒙古语；他们在清朝政府上层有着许多人脉资源，在京城也开有较大的买卖；清朝北方地区的自然地理条件，也是南方商人不能承受的。山西商人由此成为主力。他们前出口外，从漠南蒙古（内札萨克蒙古，科尔沁等部蒙古）到漠北蒙古（外札萨克蒙古，喀尔喀蒙古），一直走到清朝与俄国的边界。由于恰克图已归属俄国，他们在边界南侧清朝所属地方，建立了新的贸易场所，中文名称为“买卖城”。除了茶叶外，他们还经营着所有与蒙古地区和俄罗斯贸易的商品。

从福建、两湖到恰克图，茶叶的采购、分类、打包、运输等项，有着多道工序，山西商人内部也有不同的分工，许多商人只是承担其中的一项或多项。如此庞大的生意，需要大量的资金，山西商人在经营上也有许多创造，东家与掌柜各办其事，总店与分店各司其职。山西商人是一个集合名词，包含着出资人、各级管理层和下层的伙计。他们的地位是流动的，经常发生变化，即从伙计升到掌柜，由掌柜变为东家。他们的人数、资金与经营方式，使之成为中国北方最大的商帮。直到今天的山西，还流传着许多“走西口”发家的故事。

贸易种类多样化与贸易金额之巨大，也产生了巨量的结算；由于口外与内地匪患不断，实银的长途运输很不安全，也不方便，山西商人又发展出票号的生意……

张库大道

茶叶从福建与两湖运出，肩挑、车载、船运，有着多种方式。然而要运到蒙古地区和恰克图，须经过沙漠、戈壁和草原，最为经济合理的运输方式是驼运。由此，所有运往口外的货物，特别是茶叶，都必须先运到张家口，然后进行拆装，由驼队运往库伦、恰克图及整个蒙古地区。张家口

由此成为商品集散地与转运站。

明代的张家口，最初只是长城的一个小口、小的军事堡垒，后与蒙古俺答汗部互市，主要是马匹与粮食的交换；到了清代，成为内地行省与蒙古地区商业贸易的中转站，城市稍有扩大，人口亦有增加。待到中俄茶叶贸易发展起来，张家口异军突起，成为清朝北方最重要的商业城市之一，也成为山西商人的大本营。

虽然从张家口进出的商品缺乏准确的记录，但由于茶叶的重税，俄方有着相对可靠的数字。1850年，恰克图进口的茶叶达二十九万六千六百十八普特（相当于四千八百七十五吨）。如此数量的茶叶，有着相当大的重量与体积。从俄国输入的商品也发生变化，毛皮减少了，毛毡呢绒增加了，体积与重量也增加了。随着贸易的发展，由张家口到库伦，再延伸到恰克图的道路，因其便捷、经济而成为最重要的商道，史称“张库大道”。而要在这条商道上经营运输，只能大量使用骆驼。许多史料记载，在这一地区从事运输的骆驼超过三十万头，相对于这个地区的人口，已经是相当庞大的数量。

骆驼队

库伦，即今天蒙古国首都乌兰巴托，当时是喀尔喀蒙古哲布尊丹巴呼图克图的驻锡地，也是清朝库伦办事大臣的驻在地，是一个宗教中心，也是次一级的政治中心（当时喀尔喀蒙古的政治中心在乌里雅苏台）。由于其地处南北两山之间，中间有河流通过，形成一个小气候；又处在商路之冲，成为各驼队休整的佳地，山西商人于此安营扎寨。库伦成为这条商路上最重要的中转站与多种商品集散地。

由此可以看到这样的景象——从张家口输出茶叶及日用百货，运往漠南和漠北，沿途销售，其中一部分茶叶由库伦再远销到恰克图；然后从俄罗斯进口毛毡、初级工业品、呢绒和上等皮毛，毛毡与初级工业品销到蒙古地区；再购买蒙古的牛、羊、马和普通毛皮，和俄罗斯的部分呢绒和上等毛皮一直运往张家口；当时没有今日的冷库车，成群成群的牛羊马一路赶到张家口，以供京城和华北各地之食用或役用。当时没有今日的化学纤维，皮袄是北方人们过冬之所需，数以万计的皮张送到张家口加工，使之

成为中国的“皮都”。

我没有从张家口一路走到库伦，而是从香港直飞乌兰巴托。在乌兰巴托（即库伦）的博格达汗宫（第八世哲布尊丹巴呼图克图的居所）中，看到了一幅清代的库伦地图——在库伦的东南角，画有一小的居民点，蒙文注明“买卖城”。这是库伦的“买卖城”！应是当年山西商人在库伦的聚居经商之地。我也在博格达汗宫中看到一座废弃的铁钟，上面的铭文是：

库伦众商贾甲、社等恭诚新造关帝庙钟志：昔闻夏王铸鼎，以象九州。汉帝建庙、铸钟、造鼓，以显神威，万邦咸宁。凡古昔之前型，为今时之利……今甲、社倡举虔诚，即从归化城选择良工巧匠，敬心铸造新钟一口，以续前人诚敬之意耳，以襄胜事，庶乎万古不朽者也。谨序。十二甲首：源发乾，王履□；广全泰，沈广湖；义合德，武凤龄；义和忠，田治元；永茂盛，武纘烈；义和盛，陈锐；元盛太，王□；豫合昌，张文郎；兴隆魁，温世进；源泉涌，王芝兰；万□亿，麻著芳……

本庙住持道衲李信晖奉题

大清咸丰十一年十月吉日成造

“咸丰十一年”为1861年，“归化城”在今呼和浩特，“源发乾”等为商号，“王履□”等为商号的掌柜。由于不让拍照，我也无法将铭文录完整。铭文看来不太雅致，可能出自商人或关帝庙住持之手。从铭文来看，山西商人已在库伦建起他们自己的财神庙（关帝庙），并发展出相应的商人组织。这样的铁钟，同行的梁教授在乌兰巴托还看见一座，陈列于蒙古国家博物馆的门前。

我虽然未从陆路走到库伦（以后想办法补一下），但以往在飞机上多次看到过这一地区，沙漠化的情况很严重。当我到达乌兰巴托后，到郊外游览，恰遇大雨，四十多座大客车居然可在草地上直接行驶。我们下车后观察地面，在薄薄的草皮之下，是密实的沙石，重车可行。同行的程教授称，这里的草“让它们使着劲儿长也长不高”。而这些薄薄的植被，大约已有几百年上千年的历史，一旦被人为破坏，很难恢复。由此想到在史籍记

载中，山西商人的驼队到了库伦，相当多的货物改用牛车。牛车的运力肯定大于骆驼，也更为经济。口内的货物到此，散运到喀尔喀蒙古各部，其中一部分（主要是茶叶）继续北上，运往恰克图。

迟暮的美人——恰克图

虽说是“张库大道”，但其终点并不是库伦，而是恰克图。当我们一行与一批俄罗斯的教授坐着大巴，从乌兰巴托前往乌兰乌德（俄罗斯联邦布里亚特共和国首府），沿途的风光不免让人想起昔日山西商人的商队。他们正是从这条路上走过去，前往位于恰克图边界南侧的买卖城。

从乌兰巴托到乌兰乌德，大巴一共用了十一个小时，恰克图正好在中间，开了大约五个小时。一路上车辆很少。虽说是连接蒙俄两国的重要国际公路，也只有两车道。沿途人迹渐稀。刚从乌兰巴托出来时，还常能看见蒙古包，但其配置已与历史上有着较大的差别——蒙古包外没有了马，而是停着一辆韩国或日本的二手车（在草地上可直接行驶）和小锅天线（可以接收卫星电视）。越往北开，人口越少，而且人们不再居住在蒙古包里，盖起了俄式的木房。同行的俄罗斯教授提醒说，到了冬天，这里的气温将达到零下五十摄氏度。

从张家口到恰克图，漫漫四千多里，以驼队或牛车行走，加上沿途的交易，行程将是数月。沿途要过沙漠、戈壁和草原，“天似穹庐，笼盖四野”的北国风光，勾不起这些疲惫的行人“天苍苍野茫茫”的画感与诗情。严酷的冬天千里冰封，自然不能行走，许多山西商人要在当地“猫冬”。我们此行一路的餐桌上，能看到远道运来的瓜果蔬菜（价钱高于当地的牛羊肉），当年想必是稀罕物。生活条件之艰难，是当时富足优逸的江南商人（徽商与盐商）和广东商人（行商）无法想象的。这真是汉子方能讨的生活。

我们到达位于蒙俄边界的蒙古小镇阿勒坦布拉格，在号称“Altan Plaza”（俺答广场）的简易楼房中午餐。餐后有点时间，我很想寻找当年的“买卖城”，一无所获。同行的俄罗斯教授告诉我们，所有的历史遗存现在已经是完全没有了。

车过边界，到了俄罗斯一方的恰克图，景象一变，树多了，土层很

厚，房屋也多了起来。同行的俄罗斯教授指着路边巨大的建筑物遗存，称是过去的茶叶仓库，革命后改作学校和工厂，现在已废弃——然而从残垣断壁中，依稀可领略其庞大的规模。这是当年亚洲最大的陆路口岸，恰克图被称为“沙漠中的威尼斯”。从现存的街市建筑可以想象当年的繁荣景象，但毕竟美人迟暮了。

我们在恰克图的停留时间虽然很短，却有很好的机会，可以参观当地的博物馆。该馆可能长期无人参观，大门紧闭，当天恰好又借给当地人举行一群年轻人的成人式。经过一番联系后，我们一行成了唯一的参观者。应当说博物馆陈列相当不错，完备而精致，提示着城市发展的历史依赖于俄国与清朝的各类贸易，尤其是茶叶贸易——各种中国风格的商业建筑老照片，由于不懂俄文，我不知道它们是建在恰克图还是对面的“买卖城”；一张红纸上写着汉字“沃伯勒绰伏”，大约是俄国商人按照清代样式写的名片；一个中国风格的瓷盘，中间画着“九江关”，周围是庐山诸景，提示其可能来自江西；一张当年的铜版画描绘着装载茶箱的骆驼；各色各样俄罗斯风格的茶具；博物馆门口放着两座残钟，一座铭文写道：“乾隆八年成造”，另有“任世龙、郭世龙、王文全……”等人名；另一座铭文写道：“风调雨顺、国泰民安、皇帝万岁”，另有“库伦众商贾□□甲、社等恭□新造关帝圣……”等字样。“乾隆八年”是1743年。“库伦众商贾”的关帝庙钟又如何到达恰克图，还是个谜。或许“库伦众商贾”是集合名词，包含在恰克图、买卖城经商的商人，该钟或是为恰克图或“买卖城”所铸？

张库大道、恰克图贸易整整兴盛了一个半世纪，到了十九世纪末，开始衰败。衰败的原因有多项，其中最重要的，自然是西伯利亚大铁路的修建，商道改途。到了俄国革命、蒙古革命之后，在库伦、“买卖城”和恰克图的山西商号被查封，资产被没收，这一条商道完全中止了。

恰克图衰落了，魅力日减；库伦改名为“乌兰巴托”，意为“红色英雄”，成为新国家的首都；张家口也走了下坡路，不再是中国北方连接蒙古地区与俄罗斯的商业中心，只是地区的政治中心。北京西直门外早就没有了成群的骆驼，留下的只是老舍笔下的“骆驼祥子”。山西商人没落了，今天以“煤老板”的角色而再度崛起。过去的壮丽景色，就这样过去了，也在人们的记忆中走散，平淡无声地存于史籍之中。细心的人们若来到实

地，须得认真察访，方可感受到旧日的风情。俄罗斯人依旧保持着喝茶的习俗，据说其茶叶的主要进口国，是位于印度洋上的斯里兰卡。

“大博弈”：海路与陆路

工业革命最重要的标志是轮船与火车。

到了十九世纪中后期，世界上主要的商业船舶或海军战舰都已不用风帆动力，而改用蒸汽动力；铁路建设也同时进入高潮，美国和加拿大的太平洋铁路是工业史上的奇迹，投资回报率高，对美国和加拿大的经济、政治和社会贡献极大。由此对比张库大道上的驼队与牛车，对比山西商人的经营方式，可以明显看出时代的差距。

同样到了十九世纪中后期，世界上有两大强国在竞争，英国与俄国，史称“大博弈”。英国从海上扩张，俄国从陆上扩张，双方在中亚诸国和中国新疆、西藏等地区进行争夺，其结果一直影响到今天的政治地理。

自美国独立之后，英国最重要的商路是远东航线——从英国出发，经直布罗陀到地中海，再经苏伊士运河到亚丁，由此进入阿拉伯海、印度洋，穿过马六甲，进入中国南海和东海。当时的船舶续航能力有限，沿途需要加煤和检修，人员也需要休整。如果从远东的东京、天津、汉口出发，经过上海、香港、西贡、新加坡、科伦坡、亚丁、苏伊士运河（塞得港）进入地中海，而到达欧洲及英国，需要一个半月到两个月的时间，舒适度和安全性都比较差——大多数人都会晕船，而这条航线上有几个风浪区；在当时的航海技术下，毁损或沉船事故常有发生，商业保险的费用也很高。

有没有更好的办法呢？

俄国提出了兴建西伯利亚大铁路的计划。

俄国本来在其欧洲部分已建成铁路网，并与欧洲各国的铁路网相连接。兴建西伯利亚大铁路，是指从位于乌拉尔山脉东麓的车里雅宾斯克到位于太平洋西岸的海参崴（符拉迪沃斯托克），七千四百十六公里；若与先前的铁路网相连接，即通往莫斯科、圣彼得堡，为九千多公里。按照当时的设计速度，从海参崴到圣彼得堡，需时为二十至二十五天，只是海上行程的一半时间，舒适度与安全性也大大提高。当时火车不夜行，每晚住在

车站附近的旅店，不必经受晕船的折磨，却可以有酒会和舞会的欢快。

当时的中国和日本看得比较多的是这条铁路的军事意义——俄国可以快速向远东地区增兵，感到了军事上的威胁；而从英国的角度来看，更多是经济意义——若是这条铁路成功了，成为连接欧亚的大通道，新加坡以东的人员与货物都从这条铁路走，英国的商业利益将会大大受损！

英国扼制俄国，最主要的方式是防止其在海上扩张。克里米亚战争将俄国锁在黑海之中。所谓“大博弈”，主要是俄国从陆路的高加索、哈萨克向南推进，英国则占据了埃及、波斯、印度、缅甸和马来亚，阻止俄国入海。早期风帆动力的船舶只能近海航行，多点停泊，不像后来的蒸汽轮船可以从新加坡直航科伦坡，英国将远东航线沿途的所有地区都收为殖民地。如果俄国的欧亚铁路大通道修建成功，这些地区的价值大减，反有可能成为负担。

道钉

西伯利亚大铁路最美丽的地方是沿着贝加尔湖的一段，依山傍水，也是工程最为艰难的地段。我去的地方是布里亚特共和国，在贝加尔湖的东侧。从历史来看，布里亚特蒙古与喀尔喀蒙古似乎是一支，《恰克图条约》使之归属俄罗斯。他们在俄国治下已近三百年，从许多方面来看，似乎已经俄化。由此，我也去过贝加尔湖边，住过那里的木屋，喝过那里的水；但乘坐火车却未经过贝加尔湖，而是由布里亚特共和国首府乌兰乌德开始东行，车行十个小时，五百五十七公里，到达后贝加尔边疆区首府赤塔。

我们上车的时间是莫斯科时间晚上23点多，是当地时间的第二天早上四点多，整整差了五个小时。一个铁路系统只能用一个统一的时间（莫斯科时间），而五个时区的差别提示着这条铁路之漫长。我们搭乘的是从莫斯科开往海参崴的快车，全程需时据说是七天七夜。

虽说是清晨，天还不太亮，但我一眼看到的却是道钉。

道钉是将铁轨固定在枕木上的钉子，过去由工人直接敲打进去。我小时候喜欢走铁路，看到的全是道钉。现在的铁路已用预应力混凝土枕，用螺栓固定，道钉看不着了。2006年，我去朝鲜，铁路大多还用枕木和道钉，让我找回了童年的记忆。后来我去美国，又看到了许多道钉，但这些