



寻路中国

从乡村到工厂的自驾之旅

Country Driving

上海译文出版社

PETER HESSLER

[美] 彼得·海斯勒 著 李雪顺 译

寻路中国

从乡村到工厂的自驾之旅

Country Driving

上海译文出版社

图书在版编目(CIP)数据

寻路中国：从乡村到工厂的自驾之旅 / (美) 海斯勒(Hessler, P.)著;李雪顺译. —上海:上海译文出版社,2011.1

书名原文: Country Driving: A Journey Through China from Farm to Factory
ISBN 978-7-5327-5280-5

I. ①寻… II. ①海… ②李… III. ①游记-中国-现代 IV. ①K928.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 247745 号

Peter Hessler

Country Driving: A Journey Through China from Farm to Factory

Copyright © 2010 by Peter Hessler

All rights reserved

图字:09-2010-624号

寻路中国——从乡村到工厂的自驾之旅

[美] 彼得·海斯勒/著 李雪顺/译

责任编辑 / 张吉人 装帧设计 / 张志全工作室

上海世纪出版股份有限公司

译文出版社出版、发行

网址: www.yiwen.com.cn

200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.com

全国新华书店经销

上海锦康印刷厂印刷

开本 890×1240 1/32 印张 13.5 插页 2 字数 305,000

2011 年 1 月第 1 版 2011 年 1 月第 1 次印刷

印数: 00,001—13,000 册

ISBN 978-7-5327-5280-5 / I · 3039

定价: 33.00 元

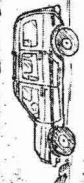
本书中文简体字专有出版权归本社独家所有,非经本社同意不得转载、摘编或复制
如有质量问题,请与承印厂质量科联系。T: 021-56474588

目 录

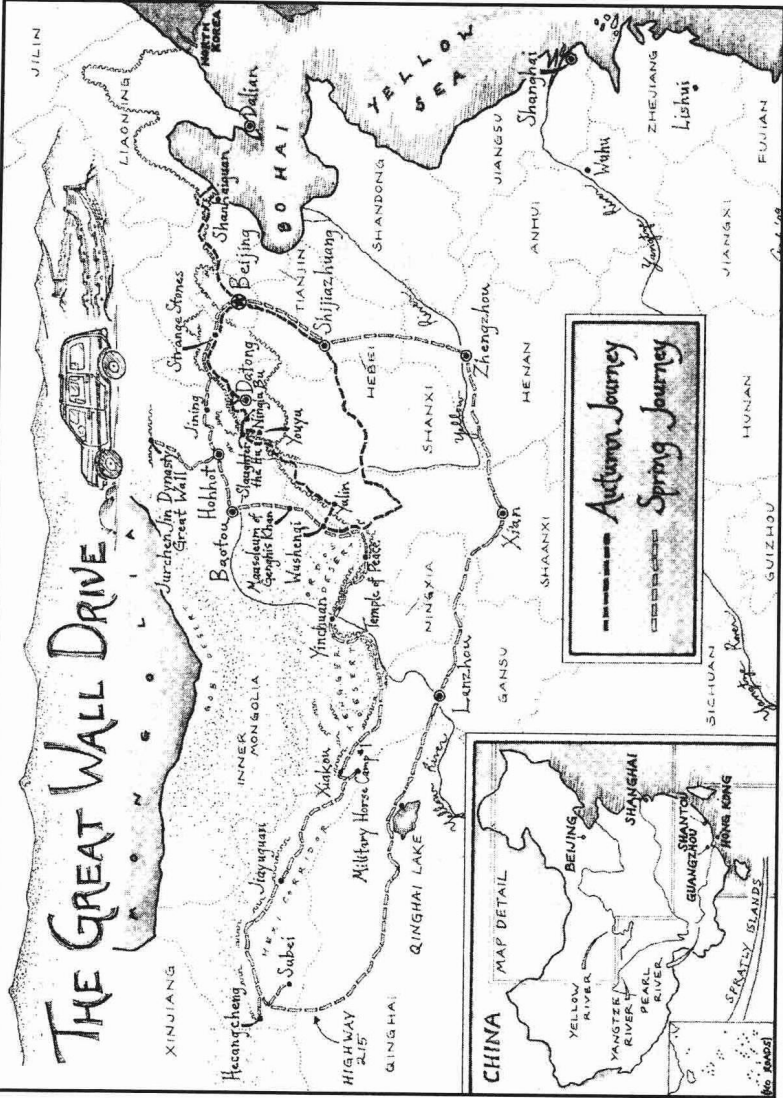
第一部 城墙	1
第二部 村庄	117
第三部 工厂	265
致 谢	410
资料来源	414
译后记	424

第一部 城墙

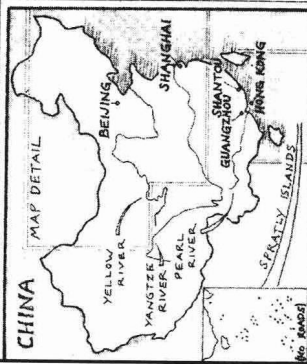
THE GREAT WALL DRIVE



JILIN



Autumn Journey
Spring Journey



第一章

中国的很多公路仍然十分空旷，尤其在大西北的草原上，通往喜马拉雅的公路上，车辆稀少，只有漫天的北风和沙尘。即便在沿海那些发展迅猛的城镇里，也到处是空旷之路。它们连接着一个个正在建设中的工业区，以及规划中的公寓住宅区。它们在一片片梯田之间蜿蜒伸展着，而这些地方不久就将成为城市的郊区。它们连接着一个个村庄，二十多年前，这里的村民们只能步行出门。正是想到那些正在快速消失掉的空地——连接着故地的新路，以及即将被改变的景观——最终激起了我的愿望，在中国申领驾照。

到2001年夏季为止，即我向北京市公安局提出申请时，我已经居住了五年。之前的那段时间，我出门旅行都是迫于无奈地坐汽车、飞机、轮船或是火车。穿州过省，踏县过镇时，我都在沉沉昏睡中。但如果是驾车出行，一路上人都会脑清目明。这样的情形到处可见：仅在北京，每天差不多就有一千人拿到驾照，他们因此成为中国汽车工业大发展的先锋队。这些人多来自新兴的中产阶级。在他们看来，汽车代表着出行方便、家境宽裕，还有一点赶时髦。可对我来说，它代表着冒险和游历。就连机动车驾驶员理论考试里面的一些试题都说明，这个行当里根本没有想当然的事情：

223 题 驾驶机动车经过积水路段时，你应该：

- A) 加速通过，以免发动机进水。
- B) 停车，检查积水，确认积水较浅时，缓慢通过。
- C) 在路人的带领下通过。

282 题 驾驶机动车通过铁路道口时，你应该：

- A) 加速通过。
- B) 仅在看见火车即将驶来时，才可以加速通过。
- C) 减速，确认安全后通过。

中国人申领驾照时，按规定要进行体检、笔试、参加技能课程训练，随后是为期两天的驾驶能力考试。但对于已经持有国外驾照的人，这套程序有所减免。我参加外国人驾驶能力考试的那天上午，十分闷热，灰蒙蒙的天空像一块湿漉漉的绸布笼罩着京城。考官四十多岁的样子，戴着一双白色的驾驶员专用棉质手套，几根手指被红塔山香烟熏得焦黄。我坐进车里时，他点燃了一根香烟。那是一辆大众桑塔纳轿车，也是全国最常见的乘用车。我摸着方向盘，手心沁出的汗液使方向盘变得溜滑。

“发动汽车。”考官吩咐道，我转动了汽车钥匙，“往前开。”

为了新驾驶员的考试，周围几条街道都专门进行了封闭隔离，形成一个好似等待新生命降生的社区：街上看不见任何机动车，自行车杳无踪迹，一个行人也没有。甚至连店铺，或者沿街随意摆放的摊位也没有。看不见负重超载的人力三轮车缓缓前行，也看不见改装的电动三轮车呼啸而过，更看不见出租车飞驰抢客。所有车辆无不在转弯时闪灯示意，所有行人无不在跨下路肩时左右张望。在北京，我从来没有见过这样平和宁静的街道。其后的几个月里，有时我甚至有些后悔，后悔没有尽情体会那一刻的平和宁静。但是，只开了五十码，考官又说话了。

“靠边，”他吩咐道，“可以熄火了。”

考官开始填写表格，只见他那支钢笔如行云流水在纸上翻飞。那支红

塔山香烟只抽了不到四分之一。最后，他对我说：“车开得不错。”

驾照上登记的是我的中文名字：何伟。有效期六年。为了防止伪造，驾照上面印制了全息图：一个人站在古式的马车上。那人穿着飘逸的长袍，宛如道家的大思想家老子，一只手臂高高举起，直指远方。就在那一年，稍后，我开始驾车周游中国。

在为这次旅行做准备工作时，一个北京司机向我推荐了《中国汽车司机地图册》。这本地图册由“中国地图出版社”出版。整个地图册把中国划分成一百五十八个小方格，其中包括了一张台湾的公路图——因为政治的原因，大陆出版的任何地图都会把它包括进去，尽管不会有“中国地图”的用户开车去台北。当然，更不可能有中国的驾驶员开车前往中国南海中部的斯普拉特利群岛。目前，有五个国家为这块领土正争得不可开交。斯普拉特利群岛上没有百姓居住，不过，中国人民认为自己对它拥有主权，并且对此深信不疑。《中国汽车司机地图册》因此用一页纸的篇幅，画出这个岛链。只有地图，没有道路，全书仅此一处。

在琢磨了这本地图册之后，我决定往西走。从地图上看，东部和南部显得密密麻麻，到处都是星罗棋布的城市，以及纵横交错的路网。邓小平在1978年提出以发展市场经济为目的的改革开放政策，自那以来，沿海地区的发展非常快。全国上下都朝着这个方向前进：我开车周游中国的时候，大约有九千万人离开了农村，他们大多数去了东南沿海地区，惯常的农村生活正让位于工业城镇的快速发展。可在北部和西部，很多地方仍旧以农业为主，因此在地图上看来仍留有发展空间，也因此吸引着我。翻到西部地区的页面时，道路逐渐稀少，城镇也逐渐稀少。有些页面差不多一半的纸面上全是散开的小点，用来表示一片片的沙漠。不过，西部省份涵盖的范围要广得多——仅藏北那一页就代表着整个中国十五分之一的陆地面积。在地图上看，这一块跟台湾大小差不多。《中国地图》中找不到比例尺，有时用极小的数字标出城镇之间的公里数，至于别的数字，只能任

使用者自己推测了。

多数情况下，道路也没有被标示出来。高速公路用粗大的紫色线条绘制，犹如大动脉；国道用红色线条绘制，犹如连接在较大城市之间的静脉血管。省道用更细的红色线条绘制，绘制县乡道路的线条愈加细小——仿佛是在偏远山区汨汨流淌的毛细血管。我很喜欢沿着这样的小路开车，但是没有哪条道路标出了名称。北京地区的那一页上面画出了七条高速公路，十条国道，一百多条更小的道路，但仅有国道进行了数字编号。就毛细血管一样细小的县乡道路，我问过一个北京司机。

“他们不会给小路起名字”，他说。


“那么，你怎么知道自己到了哪儿呢？”

“有时候，会有一些标志，标出下一个城镇的名称，”他说，“如果没有标志，你可以把车停下来，问问别人，怎样才能到你要去的地方。”


驾驶员考试题也涉及到这个问题：

352 题 如果别的驾驶员停车向你问路，你应该：

- A) 不告诉对方。
- B) 耐心细致地予以回答。
- C) 给他指一条错误的道路。

《中国地图》里无名无姓的道路密如蛛网，多如牛毛，要找出一条确切的道路横穿西部，可能性几乎为零。不过另一个符号  倒不那么令人迷惑。这个标志出现在东北部的海滨城市山海关，自东向西横贯河北省，一路穿越山西省、陕西省，以及内蒙古自治区。即便进入满地黄沙的宁夏和甘肃，这个标志也十分清晰，仿佛是利落地插入天河的飘带。《中国地图》里面，很容易理解的就是这一部分：甚至在我很小的时候，我也能认出，那就是长城。在我的童年时期，无论何时，只要我看见中国的地图，就会默念：沿着这道城墙，穿越整个国家，多么神奇啊！

有一段时间，中国人甚至做过这样的考虑：把长城改造成一条公路。20世纪20年代，中国的知识分子开始注意到，汽车正在改变着美国的地理格局。一些在美国受过教育的城市设计者们，支持各个城市把原来具有防御功能的城墙拆掉，并把拆下来的材料用于修建适合于汽车行驶的环城公路。到1931年，先后有二十多个城市采用了这样的策略，其中就有南方的广州市，他们拆掉的建筑物具有八百年以上的历史。不可避免的是，现代人把注意力投向了长城。1923年，上海的《申报》刊登了一篇文章“长城筑路之废物利用”，其作者雷胜(音译)对政府刚提出的一项使类似建筑物现代化的议案表示支持。在雷胜看来，这种做法是“一次难得的良机”。他写道：“长城起自山海关，终于玉门关，蜿蜒数千里，且为直线。改造成马路后，它将连接北京、山西、陕西，以及甘肃各地，使经商更易……”这项议案喧闹一时——1931年，颇具影响力的《学生杂志》都对它表示了支持。其中一篇文章写道，有了取自长城的砖石，“所需资金甚少，可以达到填补交通设施之大不足，自东向西，由沿海至内地……”

没有人对这项计划采取过行动，无疑是因为长城穿越的地区太偏远太贫瘠。可是，七十年之后，这条线路引起了我这个驾驶员的好奇。自东向西，由沿海至内地——我一直向往着，在中国进行一次这样的陆路之旅。在我的《中国汽车司机地图册》里，这个标志是一条条平行线，时不时地被细小的道路——通常是细如毛细血管的那一类——拦腰切断。在有些地方，这样的小路沿着废墟绵延数公里。带有垛口的标志仍旧唤起我儿时同样的反应：沿着这道城墙，穿越整个国家，多么神奇啊！顺着这道城墙，我可以穿过中国的一个个小镇，一路走到青藏高原的边上。一旦有了这个想法，我就不会动摇，尽管朋友们警告我，不要单独长距离地开车。不过，这其实也在考试题中出现过：

347 题 如果别的驾驶员对你进行善意的提醒，你应该：

A) 胸襟开阔地仔细听取。

- B) 毫不听取。
- C) 听取，但不予理睬。

在北京，我租了一辆轿车，向着渤海边上的山海关——长城的起点——一路驶去。以那里为起点，我开车向西穿越河北全境，感受了丰收的季节。时值中秋，地里的庄稼已经收割过半。只剩下玉米棒子兀立在地里，其他的农作物散放在公路上——一行行的花生、一堆堆的向日葵、一排排的红辣椒。农民们把这些作物仔细地码放在柏油马路的一侧，因为柏油马路是最好的晒场和分拣场。对于壳类作物，则一捆捆地摆放在道路中间，确保路过的车辆从上面碾压而过。这样做是违法的——很难想象还有别的做法，既公然违背交通安全法规，又违背食品卫生法规。不过，在中国的农村地区，没有人去计较这种行为，因为用别人的轮胎完成脱粒工作是最简便的方法。

不过，刚开始的时候，对于从食物上碾压而过，我颇感为难。旅途的第一天，每驶近铺晒着农作物的路段时，我就急踩刹车，摇下车窗问道：“我开过去没有问题吧？”农民们有些急不可耐地大声喊道：“开，开，开！”于是，我就开过去了，只听见小米、高粱、小麦在我的车轮下噼啪爆开。第二天，我再也不问他们。第三天，我一看见谷物堆，就加速行驶。驶近铺着农作物的路段时，我就踩下油门——噼啪！咔嚓！从后视镜里，我看见人们拿着耙子扫帚，冲上公路。那就是我在秋收时节作出的贡献——开着车子忙脱粒。

河北的山峦十分陡峭，岩石裸露，我开车驶过的几个村子，名字同样粗犷：牛心山，双峰村，山神庙。长城俯瞰着这些红砖碧瓦的小镇，在高高的田野之上横过山脊。转过一座座山丘时，我总会瞥上一眼。这些建筑物主要是16世纪的明朝人修建的，他们的做工可真细致——石砌的基座，灰砖砌成的墙体，依旧牢牢地附着在山脊上。城墙有时会向下斜入山谷，在这样低洼的地势里，只会被人们像收割田里的庄稼那样不留茬子。砖砌

的墙面如今荡然无存：残留的只有基座和夯土筑成的内墙结构，满是不平的坑洼，以及剥落的残渣。这样裸露的墙体横过山谷的地面，再顺坡而上爬到一定高度后，灰砖才又重现身影。在谷地的两侧，留下一条水平方向的破坏痕迹，似乎在表明曾有一股洪流横扫河北大地。不过，这股洪流是人类。而留下的那条水迹宣示着一种动机，它的高度，精确地显示着人们愿意爬到多高去取用免费的灰砖。

在营房村，我停下车来察看其中一段光秃秃的城墙，一个叫王国安（音译）的农民在路上遇到了我。“我小的时候，外形好看多了，”他说，“‘文革’中毁了很多。”

他说的，是1966年至1976年的那场政治运动。在那场运动中，毛泽东支持中国人民向传统的和“封建的”事物发起进攻。长城的好些段落就是在这个时期遭到毁坏的，王国安还记得，营房村的有些村民拆毁当地的防御工事，把其中的材料用于别的建设项目。

他带着我去他家后院，那里堆放的一摞摞旧城墙砖足有一米多高。“这些都是从长城上取下来的，”他说，“根据灰浆你就看得出来——过去他们就用这种灰浆。这是从村里一个很高大的城台上取下来的。”

我问是否还有人在摧残那个防御工事，他摇了摇头。“政府再也不让干了，”他说，“这些墙砖最先是在四十年前取下来的。先用来盖房子，房子最近塌了。如果要修点别的什么，还用得着。”

在这些人口密集的地方，一切都是潜在的资源。河北的大小跟华盛顿州差不多，但人口是它的十一倍——总共有六千八百万之多。山坡被开垦成梯级台地，用来种庄稼；公路用来晾晒农作物；路过的车辆则充当脱粒机的双重角色。如果有取得到的墙砖，当然要利用，有时候还得用过一次再一次。体格健壮的人也有两种日子要过——在农田里劳作一段时间，然后涌入城市，跟随建筑队做活，修筑道路，或者在工厂的流水线上劳作。在一张名片上，我看见过列出最多的工种数是二十七种。那是在山西，就在跟河北交界的边上，一场葬礼上，我遇到了这个人。

在这一带，即便是葬礼，也呈现出熙熙攘攘的景象。开车穿越北方的途中，我一路上都会因大大小小的仪式而停下车来。仪式就在公路上举行，跟脱粒一样，是大家的事情。通常情况下，葬礼过后就是吃饭，有些人会邀请我加入他们的宴席行列。开车穿越河北和山西的途中，我一路上碰到一个个的葬礼，事实上，有人靠这个行当吃饭——无尽的自驾旅途中，每停车一次，就代表着某个人的人生终点。在新荣，我碰到了一个名叫魏福(音译)的人和他的老婆，他们的专长就是在葬礼上演出传统晋剧。他们开着一辆破旧的北京牌卡车，为了演出方便，卡车的车厢进行了改装。在新荣，他们把卡车停在一条主路上，拉起手刹，去掉车厢拦板，支起一个雨棚，架起两只大大的百威音箱。不到半小时，他们搭起了舞台，数百人在大街上聚集在了他们周围。那是一场长达七天的法事，比一般的法事要光鲜，因为死者曾经是整个新荣最大的一家店铺的老板。店铺名叫欣源商店，他的家人把死者的棺木安放在商店的入口处。哪怕是死了，他仍旧在好好地打理着他的生意——街上的人群磕碰着挤进商店，买上一些零食，边听晋剧，边吃零食。

隔了一天，我遇上了另一场葬礼，死者刚刚入土。那里是农村，位于一个开阔的平原上，一个大大的烽火台标志性地耸立着。附近没有任何城市——在中国，法律规定人死后多数要火葬，仅在偏僻的农村地区允许土葬。烽火台边上，二十多个男男女女聚在一起，披着白色麻布，腰间用一根红绳系着。远处，是一大块政府的宣传标语：“保护耕地，就是保护我们的生命线。”

在场唯一一个没有披麻戴孝的人招呼了我。这是个矮胖的男子，时年六十九岁，穿着一身蓝布衣装，戴一顶蓝帽子，圆月般的脸上闪着汗珠。我跟戏班子老板魏福拉家常的当儿，这个男子冲我笑了笑，那是我自头一天的葬礼以来看到过的最灿烂的笑容。在中国的葬礼上，至少有一个人总是乐呵呵的。

“过来，过来！”这个矮胖男子拉着我的手臂叫道，“我们差不多要

搞完了！”

他递给我一张压膜的名片。名片的正面印着像商人一样握在一起的两只手，写着这些文字：

张宝龙
风水先生
红白事务
从头到尾一条龙服务

就传统而言，风水先生专门测算建筑物和地形之间的关系，试图在自然之物和人造之物之间构建和谐。古时候，诸如此类的信念对军事和政治的影响极大。在北京的西北边上，明朝人修筑长城时，特意避开一段三十多公里的山脊，因为这段山脊靠近帝王陵寝。从战略的角度看，这里非常适合修筑防御工事。但是，风水先生认为这段山脊是一条龙脉。任何建筑，如果破坏了龙脉，都可能给明朝带来灾难。就这样，这段山脊空了出来。当朝皇帝不惜更多的麻烦，把城墙向北挪了挪，那儿的地形不利于防守，需要修筑更多的防御工事。

1949年，共产党夺取政权后，他们向许许多多的文化传统发起攻击，斥之为封建迷信，其中就包括宗教、算命以及风水推理。邓小平发起的改革政策，提出建立更宽松的环境。即便在那之后，有些行当仍旧一直没有得到恢复——例如，在今天的中国，道教徒极为稀少。但是，人们对风水的信奉已经被证明具有很强的反弹性，主要是因为这个行当有利可图。风水好，就是运程好。所以，人们愿意花钱雇请风水专家。张宝龙（音译）就是新兴的风水先生之一——他论起市场经济时的精明，跟他论地理风水时的精明不差分毫。他的名片上列出了二十七个不同的服务项目，从“选择配偶”到“选择坟地”——这就是“从头到尾一条龙服务”。他可以“上”房梁，选矿址，还可以医治“疑难杂症”。他做过棺材（“自己备木材”），

还帮人抬过婚轿。在名片上，第二十一项服务是“迁坟”——在经历着建筑业大发展的国家里，这个活儿很受欢迎。

“这个地方是我选的！”张宝龙骄傲地说道，同时用手指了指刚掘出来的一个土堆。在坟前，吊丧者依次叩头：每个人都双膝下跪，烧上一沓纸钱，一边以头磕地，一边嚎啕大哭。似乎没有人在意我的出现。在北方，我了解到，葬礼一般是喜好来客的。还有一个原因是，这里的人很少见过外国人。不过，我还是压低声音问道：“今天葬谁？”

张宝龙好像没有听到我的问题，所有的心思都在那土堆上。“东西走向，”他指了指那个土堆，接着说，“头朝西，脚朝东。我栽的那棵树是白杨。男人栽白杨，女人栽柳树，目的是让鬼魂知道哪儿是坟头。这是块好地，有这么几个因素。比如，烽火台的那个位置十分重要。你看，这个地方好，因为地势高，那条小溪的水向东流。上面有烽火台，可以守护坟墓。葬在这个位置的人，会有很多有钱的后人，他们当官、参军、读书都很有出息。”

男人们磕完了头，轮到女人们磕了。一个接一个，她们以头磕地，她们的嚎哭更加响亮，响彻山谷。

“我的父亲和祖父都是风水先生，”张宝龙接着说，“我们一家都是做这个的。家里的每个人都很长寿！我父亲活到九十五岁，母亲活到九十八岁。我的祖父活到九十九才过世！”

哭号声又升高了一个调子。我在琢磨，换个时间谈论长寿也许更合适，但是张宝龙一直没有收声。“我有三儿三女，”他说，“几个儿子也是风水先生！有一个女儿”——出于稳妥，既为现世也为来生，他笑了笑说——“是护士！”

河北、山西一带的天气相当不错——凉爽而清新的早晨，太阳明晃晃地照射着那些梯状台地。我总是起得很早，但从来没有什么日程或计划。我尽量沿着看得见长城的路线行驶，哪儿遇到令我感兴趣的事情，就停下

来。找到合适的路线后，又再上路。有好多天，日行不到两百公里。乡下的道路快不起来，因为某段街道上总会发生点什么——帮助农作物脱粒，避开穿越公路的羊群，参加某人的葬礼。道路本身的状况也丝毫无法预测。《中国地图》上，一条细小的红线可能表示一条崭新的柏油路，但也可能就是一条土路，甚至是一条干枯的河床。通常的情形则是，道路正在翻修。从1998年开始，政府对乡村道路的建设加大了资金注入，部分原因是为了应对亚洲金融风暴，到我驾车旅行时，这一工程仍旧在进行中。

在现代中国，修建道路通常是应对贫困或者金融危机的一项策略。首次大规模的公路建设运动始于1920年，当时的一场旱灾在华北地区造成了严重的饥荒。要把粮食送到忍饥挨饿的人们手中，十分困难——因为自封建帝国开始，中国的道路交通系统都是为马拉车而设计的。美国的红十字会主持了一个项目，修建适合于大卡车和小汽车行驶的现代道路系统。到1920年10月，他们开始在山东境内修建公路。他们在当地雇佣了一些农民，其中好些人都几近挨饿的状态，因而一条条新修建的道路使得运送救济物资的大卡车可以到达需要的地方。在山东境内领导修建工程的美国工程师奥利弗·托德估计，通过新修建的道路直接或间接地向五十多万人运送去了食物和燃料。

最终，红十字会在北方四个省区修建了道路，他们的建设工作取得圆满成功，中国政府雇佣了托德。他在中国干了十八年，负责监督全国范围内的公路建设工程。仅在1928年的一条道路修建工程中，他手下就掌控着二十万个劳动力——比同一时期美国政府修筑道路雇佣的全部劳动力还多。在中国，乘用车的数量一直维持在低水平——到1922年，北京大约有一千五百辆——不过，人们的热情很高。中国的一些城市举办过汽车展，上海的《申报》也曾经出版过每周一期的“汽车专刊”。到1935年，中国状态甚好的泥土公路里程达到八万公里。这似乎表明，迎来全国性的汽车大发展，只是时间问题。

可是后来，这样的大发展被推迟了半个多世纪。1937年，日本人侵略