

观察

山顶上的云朵

郁笛

早晨,在去塔城的路上,天空的大幕里便多了一些阴晴不定的表情。总也算是一次长途吧,我有些揪心,这路上的雨水会不会浇湿了畅达的行程。而在心里,又有些默默地想念和期待着,一些雨,久违的滂沱和瓢泼而至。

我想,那一份畅快和淋漓,确实久违了。山雨欲来时,风摇树动,一些草垛和低矮的瓜屋上的茅草,就开始按捺不住地掀掀着屁股飞了。风似乎还动不了这些茅草的根基,那些草垛和瓜屋上,只是风刮乱了的一些毛发。雨点子铜钱般砸在温热的喧土里,瞬时,溅起的水泡像水汪里浮上水面的鱼儿,憋气般地争相张开了嘴巴,那样急切地张开又闭合着。雨天的孩子们,很少有避雨的习惯。任了那雨点子狂野地砸在自己的屁股蛋上,光光的胸脯和肚皮上,都有一种酥酥麻麻的感觉,仿佛一个夏天的燥热,都经了这一场雨水给浇灭了。唯独那雨点子砸在了赤着的光脚板上,会有一种被钝器击打的酥痒和疼痛。

而想了一路的雨,终是没有如约而至。或者,那一片顶着雨水的云彩,飘到了另一片旷野里去了吧。我没有用心地想那片顶着雨水的云彩,只是透过扣在脸上的那一副黑色墨镜,有些故作深沉又貌似潇洒地跷二郎腿,从摇下的车窗里,毫无目的地张望着。其实,面对这些疾驰而过的车窗外的影像,你也没有办法让自己的思绪,过于长久地凝固在一处“风景”里。没有人知道,我是多么喜欢在这样的“幻境”里,来消磨着漫长的旅程——眼睛里的物象飘忽不定,大脑里的风暴也风驰电掣。有时候,你脑子里的小差,开得比师傅的车还快,跑了多少路,没有烧掉一滴油,却独独地一个人,去了神游八荒的精神故地,全然是一趟不需要盘缠的旅游。

车子从克拉拉玛依穿城而过。很快,就缓缓地飘移在一座低缓而又起伏不定的山顶上——索尔库都克。这是树立在路边上的一块牌子上写的,蓝底白字,清晰地印在了我的脑子里。山地平缓,稍有的起伏里,那一条柏油马路,就作了黑色的丝带,舒缓而流畅。我知道这是一些山地上的轻音乐,无声地流淌着。高天上的流云吧,她那样近,似乎伸手可触了,却总是无法真实地触摸到那一抹总是悬挂在天边和山顶上的云彩。

是的,一抹天上的云彩,也总是停留在这些低缓平坦的山顶上。而天空的轮廓,那一顶巨大的苍穹和弯曲里,不知道是因为天空的逼近还是大地的辽远,你一下子觉得,这些头顶上的云朵,是如此的曼妙温润。在这些庞大的云团裹挟之下,你周围的天空和不远处的山顶,全都浑然一体了。云层时远时近,大地飘忽不定,那快速掠过的云朵里风云变幻,而山顶上的车速一点也没有减缓,仿佛是车子追着云彩跑,也似乎是云彩推着车子,腾云驾雾。

大地是寥落的,而山野也变得如此虚弱。天空的穹幕之下,何曾有过的千堆雪,卷走了多少岁月的风云。而人呢?我在这条山路上看不见一个孤独行走的人,也少有车辆从山顶上穿行而过。我觉得疑惑,怎样的荒远和高峻的旅途,使势单力薄的行人却步?我在想,美景里往往是一些人生的畏途吧。更多的人向往美景,却更喜欢热闹,孤单的旅途上你总是难以承受世俗者的观光。当旅游也成为一种消费,并越来越多地成为一种经济行为的时候,这个愈加繁荣和庞大的产业里,人们内心里存放着的那一点孤独感,早已经在你上路的时候,就被赶跑了。所以真正的旅游,我觉得应该属于那些心灵的孤独者,那些漂泊的、远行的、独自行走并孜孜不倦的人。

荒凉的美景,总是在你无法想象的那一处山梁上。或许,只有这样的夏天里,你才有足够的时间和漫长的旅程,来消磨这大片的时光,白云飘忽的天空下面,空旷的寂寞和毫无遮挡的畅想。似乎,也只有在新疆的长路上,你习惯了山野里的困倦和不知疲倦的奔跑,这些寂寞,才会生长出无垠的幻想。没有人会因为错过了一个夏天,而忘记了酷热中的等待;也没有人会因为一次长途中的困顿,而舍弃了一生中不断到来的,下一段行程。因为,总是要走,出去,或者归来,你的这点破心思,全都抖落在一些荒寂和落寞的路上。

我乐于于这样的行旅。一程又一程,往往复复,无始无终。

走了多少岁月的风云。而人呢?我在这条山路上看不见一个孤独行走的人,也少有车辆从山顶上穿行而过。我觉得疑惑,怎样的荒远和高峻的旅途,使势单力薄的行人却步?我在想,美景里往往是一些人生的畏途吧。更多的人向往美景,却更喜欢热闹,孤单的旅途上你总是难以承受世俗者的观光。当旅游也成为一种消费,并越来越多地成为一种经济行为的时候,这个愈加繁荣和庞大的产业里,人们内心里存放着的那一点孤独感,早已经在你上路的时候,就被赶跑了。所以真正的旅游,我觉得应该属于那些心灵的孤独者,那些漂泊的、远行的、独自行走并孜孜不倦的人。

走了多少岁月的风云。而人呢?我在这条山路上看不见一个孤独行走的人,也少有车辆从山顶上穿行而过。我觉得疑惑,怎样的荒远和高峻的旅途,使势单力薄的行人却步?我在想,美景里往往是一些人生的畏途吧。更多的人向往美景,却更喜欢热闹,孤单的旅途上你总是难以承受世俗者的观光。当旅游也成为一种消费,并越来越多地成为一种经济行为的时候,这个愈加繁荣和庞大的产业里,人们内心里存放着的那一点孤独感,早已经在你上路的时候,就被赶跑了。所以真正的旅游,我觉得应该属于那些心灵的孤独者,那些漂泊的、远行的、独自行走并孜孜不倦的人。

荒凉的美景,总是在你无法想象的那一处山梁上。或许,只有这样的夏天里,你才有足够的时间和漫长的旅程,来消磨这大片的时光,白云飘忽的天空下面,空旷的寂寞和毫无遮挡的畅想。似乎,也只有在新疆的长路上,你习惯了山野里的困倦和不知疲倦的奔跑,这些寂寞,才会生长出无垠的幻想。没有人会因为错过了一个夏天,而忘记了酷热中的等待;也没有人会因为一次长途中的困顿,而舍弃了一生中不断到来的,下一段行程。因为,总是要走,出去,或者归来,你的这点破心思,全都抖落在一些荒寂和落寞的路上。

我乐于于这样的行旅。一程又一程,往往复复,无始无终。

走了多少岁月的风云。而人呢?我在这条山路上看不见一个孤独行走的人,也少有车辆从山顶上穿行而过。我觉得疑惑,怎样的荒远和高峻的旅途,使势单力薄的行人却步?我在想,美景里往往是一些人生的畏途吧。更多的人向往美景,却更喜欢热闹,孤单的旅途上你总是难以承受世俗者的观光。当旅游也成为一种消费,并越来越多地成为一种经济行为的时候,这个愈加繁荣和庞大的产业里,人们内心里存放着的那一点孤独感,早已经在你上路的时候,就被赶跑了。所以真正的旅游,我觉得应该属于那些心灵的孤独者,那些漂泊的、远行的、独自行走并孜孜不倦的人。

荒凉的美景,总是在你无法想象的那一处山梁上。或许,只有这样的夏天里,你才有足够的时间和漫长的旅程,来消磨这大片的时光,白云飘忽的天空下面,空旷的寂寞和毫无遮挡的畅想。似乎,也只有在新疆的长路上,你习惯了山野里的困倦和不知疲倦的奔跑,这些寂寞,才会生长出无垠的幻想。没有人会因为错过了一个夏天,而忘记了酷热中的等待;也没有人会因为一次长途中的困顿,而舍弃了一生中不断到来的,下一段行程。因为,总是要走,出去,或者归来,你的这点破心思,全都抖落在一些荒寂和落寞的路上。

社会杂谈

到哪里找灵感

陈鲁民

光是今年京城一地,就先后有10个演艺界名人因吸毒被抓,从导演到编剧,从歌手到影视演员,几乎各个行当都全了。而他们供认的一个共同理由,就是为了通过吸食毒品来寻找创作灵感。

乍一听,还让人挺感动的,人家为了艺术献身,居然连毒品都敢吸,真有点“我不下地狱谁下地狱”的勇气。可是,这样的理由实在经不起推敲,倘若他们的说法能成立,且不说前番艺术家,就说现在的莫言、张艺谋、赵本山、陈道明、黄永玉、宋祖英等,就应是最大的瘾君子,就应满脸烟容,所有成功的艺术家都应满脸都是针眼,终日在喷云吐雾里找灵感。世界上哪有这样的逻辑?真是可笑之极。

平心而论,搞艺术确实需要灵感,这是人所共知的常识,但到哪里去找灵感则历来是见仁见智,言人殊。

热情地拥抱生活,真诚地投入生活,灵感就成了生活的宝贵厚赠。杜甫一生写诗的高峰,恰恰是他处于生活低谷的“安史之乱”时期,他与无数难民一起逃难,一起挨饿,水深火热,颠沛流离,备受兵荒马乱之苦。生活的悲惨却带给他诗的灵感,“三吏”、“三别”等不朽名篇喷薄而出,一举奠定了杜甫的诗圣地位,这就是所谓“国家不幸诗家幸”吧。多年之后,杜甫还不无得意地回忆说,“忆在潼关诗兴多”。陆游也有同感。40岁前,他写的是风花雪月的无病呻吟诗,价值不大。从46岁到54岁,他来到抗金一线,金戈铁马的严酷环境激发了他的创作热情,使他形成了豪放悲壮的诗风,也成了他创作史上最有成就的丰收期。“诗家三昧忽现前”“落笔千言不加点”,就是他灵感如潮的真实写照。

“得江山之助”,是灵感来源地之一。唐代著名诗人张说,被贬谪到岳州后,终日流连于美景之中,受山川日月之熏陶,灵感喷涌,佳作迭出,《文心雕龙》说他屈平所以能洞监《风》《骚》之情者,抑亦江山之助乎;唐张彦远《历代名画记》则说董伯仁动笔形似,画外有情,足使先辈名流,动容变色。但地处平原,阙江山之助。“得江山之助”,换言之,就是美景能激发创作灵感,创作激情,即形容清雅,拔俗的诗文借助于自然山水的熏陶感染。这确实是一条屡试不爽的艺术规律,古往今来,许多文化人都由此大得裨益,感受深刻。

灵感还有一个特点:长期积累,偶然得之。《宣和书谱》记怀素:一夕,观云随风,顿悟笔意,自谓得草书三昧,于是,书法大进,遂“若惊蛇走笔,骤雨狂风”。其实,怀素所以能“一夕得之”,是他长期探索、思考、琢磨的结果,“夏云随风”的景象只不过是一种触媒而已。许多艺术家都有这样的体会,寻觅一生,苦苦难求的灵感,有时会在不经意间发现。

推而广之,只要我们随时留心,听人闲谈,翻看杂书,浏览影视,街头游逛,夜半梦醒,都可能无意中激发创作灵感,进而催生佳作。但无论如何,谁也不可能从吸食毒品中获取创作灵感,那只是一种换取神经短期兴奋的恶性刺激,最终结果只能是自残其身,自污其名。

退一步说,一个艺人如果实在没有创作灵感,黔驴技穷了,走到江郎才尽那一步,那就说明祖师爷不赏你吃这碗饭了,不如干脆改行,天底下可干的事情多得是,何必在一棵树上吊死。编剧经商,作家从政,歌手办学,演员开店,都有成功的先例。

中秋吟月

王琳宝

其一
桂香满庭秋露白,北雁南归人徘徊。
楼高但任云飞过,池小能将月送來。

其二
遥看苍穹挂玉盘,古意今情两相连。
赏月品饼千家乐,天上人间共团圆。

其三
莫道高处不胜寒,阴晴圆缺亿万年。
演尽人间沧桑事,悲欢离合谁使然?

其四
金风玉露醉绵绵,桂花暗香静如禅。
始信天上相思月,能教江湖拍堤岸。



荷叶(国画) 郑荻溪

文苑精英

“一夫”有哪些解释

曹世忠

“一夫当关,万夫莫开。”这里的“一夫”即指一人(勇敢善战的);在古籍通常是指男人。《书·君陈》即有“无求备于一夫”,意思是对任何一个男人都不要要求全责备,这样的道理,对当下女人的婚姻爱情也同样有启迪意义。

“一夫”也指成年男子。西汉辞赋家贾谊《论积贮疏》:“一夫不耕,或受之饥。”如果一个成年男子不种地,(那么)就会让有的人挨饿。秦末农民大起义的领袖陈涉,就曾被贾谊称为“一夫”。《过秦论》中说:“一夫作难而七庙隳。”即使贾谊认为陈涉地位低下,但对他“斩木为兵,揭竿为旗”的大无畏精神还是褒奖的。

“一夫”又指众叛亲离的暴君,相当于“独夫”。殷商的末代君王辛(纣纣王),荒淫无道,鱼肉百姓,最后被周武王领导的造反大军推翻王朝,他也成了刀下鬼。对辛被杀一事,齐宣王问孟子:“臣弑其君可乎?”,孟子曰:“残、贼(败坏仁的人谓之‘贼’,败坏义的人谓之‘残’)之人,为之‘一夫’。闻诛一夫纣矣,未闻弑君也。”意思是,以凶残暴的人,都是“一夫”。我听说杀了一夫纣,没有听说杀掉君王的。由此可见,就连倡导仁义的孟子也主张杀掉纣王,可见其积怨甚多,罪大恶极。

汉语的词汇不断在发生变化,而“一夫”的词汇也在发生微妙变化。如现代婚姻法中的“一夫一妻”制,就专指对成年男子婚姻的基本标准限制。因此对词义的理解要放到时代背景里去,因时而异,不能刻舟求剑,更不能望文生义。

新书架

《心灵的盛宴》

明璇

《毕淑敏散文精选·温情疗愈系列》是从毕淑敏几百万字散文中遴选最精华的篇章而成,并偶添新篇,有《幸福的尺度》、《心灵的盛宴》、《让人生慢慢完美》、《寻找你内心深处处的芳香》、《远行,与最美的世界相遇》五册。《心灵的盛宴》是毕淑敏经典散文温情疗愈系列之一。此书主要围绕心灵的主题,从摧毁你心中的魔床、听见你的内心、建立快乐的生长点、精神的三间小屋等角度诠释如何安顿好我们的心灵,穿越生命中的迷惘、焦虑、孤独和困惑,与这个世界温暖相拥。

20世纪50年代,一辆飞鸽牌自行车的价格是八十几元,而一位普通工人的工资,也就三十元左右。所以,买一辆自行车要攒大半年。

50年代,自行车还是很稀少的消费品。到了60年代之后,自行车才在人们的生活中占据重要位置,缝纫机、手表、自行车被列为三大件,成为一个家庭富足的象征。人们谈论“飞鸽、永久”,不亚于今天人们谈论“捷达、富康”,谁家的自行车丢了,公安局派出所会立刻侦破。在以轿车为高官专属的年代,自行车是百姓的自豪。

60年代,28锰钢车、半锰钢车成为自行车里的俏货,像永久13型、17型,凤凰18型等等,都是大链条、电镀单支架、电镀后车架、转铃,即所谓原装“高配置”。和这几款车有一拼的是天津产的飞鸽大链条,但支架是黑漆把后轱辘架起来的那种,铃也不是转铃。这几款车是当年最先进,也是最新潮的自行车。

可是,在那个商品凭票供应的年代,若是手中没有票,即便有

钱也没法拥有一辆“永久”自行车。普通一辆自行车价格在120元左右,最好的PA13型车则要更高一些,而在黑市上一张“永久”自行车票竟然要卖到将近100元。那时,谁家有车,就会像一阵风一样在邻居间迅速传开。谁要是新买了一辆锰钢车属于爆炸性新闻,其震撼力相当于眼下谁做了一笔大生意,弄不好家里就会成了邻居们免费参观的展览厅。当时,许多人因买不起或买不到“永久”车,甚至选择买一堆“永久”车配件来自己组装成车。

至于外国自行车,因为没有正规的进口贸易渠道,市场上根本见不到,但不是绝对没人见过。像英产的凤头、三枪,日产的富士等,在大街上偶尔飘过,准能够闪瞎人眼。那都是新中国成立前甚至“二战”时期的旧货。三枪牌自行车,商标就是三杆枪,据说,它的材料来自一战后剩下的武器。

在60年代的城市,娶媳妇的时候用两三辆“永久牌”接新娘子,那就算排场够大的。不过,

说不定没一辆是自己的,都是借来的。

北京建中国第一条地铁很神秘

1965年7月1日上午9时,北京地铁一期工程开工典礼在京西玉泉路西侧两棵大白果树下举行。市长彭真主持,党和国家领导人朱德、邓小平、罗瑞卿等出席了开工典礼。杨勇讲话,提出了地铁建设三条原则:“地上服从地下,交通服从战备,时间服从质量。”会后,年近八旬的朱德拿起扎着红绸的铁锹,为北京地铁一期工程破土。

不过,出于战备工程的保密考虑,开工典礼当天,组委会只邀请了新华社、《人民日报》等少数几个新闻单位参加,并明确显示地铁开工典礼的消息不登报,只作为内参保留。

北京地铁一期工程,就这样神秘地开工了。

当时路上车辆很少,施工并没有对交通造成多大影响。1969年10月1日,第一辆地铁机车从古城站呼啸驶出。经过四年零三个月的紧张施工,北京地铁一期工程建成通车了。虽然比原计

连载



划晚了一年多,但总算赶在新中国成立20周年的时候完成了。

由于是战备工程,并且在设备调试和管理调向上都缺乏经验,在1969年10月通车以后,地铁只是小范围接受参观性质的乘客。想乘坐或参观地铁,都需要持单位统一领取的参观券。当时地铁是北京一景儿,不少外地单位

都组织人来参观,一队一队的人马,前面还专门有人解说。而且地铁站还划分了级别:北京站、前门站都是甲级站;古城、苹果园站则是丙级站;剩下的都是乙级站了。

有人收藏了一张地铁开通当年的车票。这张票为蓝色,票上印有“北京地下铁道参观券”字样。票身左侧还印有毛泽东的“最高指示”:“精心设计,精心施工,在建设过程中一定会有不少错误,失败,随时注意改正。”

这句话是1965年北京提出修建地铁的报告后,毛泽东给当时的北京军区司令员杨勇的批示。

1971年1月15日,地铁公主坟至北京站路段开始试运营,票价1角。

两年后,试运营线路扩大到苹果园至北京站。1972年底,北京地铁由原凭证出售地铁票改为免证件出示地铁票,单程票价仍为1角。可别小看这1毛钱,当时一斤肉也就一两毛钱,一般工人的月收入只有几十块钱。因而,乘地铁在当年绝对是高消费。

1角的地铁票价持续到1987年底。

60年代,人民生活很艰苦,很少有什么旅游。旅游的概念,基本上局限在接待外面的客人。

早在1956年,海外华侨、港澳同胞回国探亲旅行的人数日益增多,全国各主要城市相继成立华侨旅行社。随着中国外交活动的开展,1956年、1957年中国国际旅行社先后与苏联、东欧、蒙古各国以及23个资本主义国家的旅游机构建立了业务联系,开始接待自费的外国旅游者。在前期,如1957年,苏联、东欧各国的旅游者占总数的95%,直到60年代中期,如1965年,才转变为西方游客为主,占总数的80%以上,然而每年外国旅游者入境总数仅在四五千人。

1964年11月2日,中国旅游事业管理局召开第一次旅游工作会议,确定:1965年接待8000人,到1969年达到4.5万人。五年可收入4300万美元。《中华人民共和国经济大事记》,中国社会科学出版社1984年10月第一版)

60年代发生过这样一件事:一天,上海华侨饭店来了两位老太太,她们是从新加坡回国的,服务员刘丽蓉走过去热情招待。临走,她们便把找头2元多钱送给刘丽蓉,说:“大姐,这是点小意思。”刘丽蓉告诉她们,如今国内早已不收小账了,请她们收回。不料这一来,引起了老太太好多话。她说:“在新加坡,在香港,是什么都要给小账的,饭店收小账,旅馆收小账……连上厕所也要给小账。”她又说:“记得国内过去也是收小账的啊!”

刘丽蓉说:“那是新中国成立以前的事了。”

“是啊,是新中国成立以前。”老太太说:“可你们现在招待得这样好,又连这点‘小意思’都不肯收,倒真使我们过意不去呢。祖国真是变了样!”

确如老太太所说,小费在中国也有着一段历史,在过去,小费也叫“打赏”。但在中国,特别是在反修防修、兴无灭资的60年代,即使有人给,但谁肯收小费呢?