



走过洛阳桥

□ 陶宗令

不可址”。建桥前“旧设海渡渡人，每岁遇飓风大作，沉舟被溺而死者无算”。桥成后“渡实去海，去舟而徒，易危而安，民莫不利”。

看看，这寥寥五十多字，足见自然之伟岸莫测，人类之坚韧不屈。这，也许才是对文化的最好的诠释。因为世界上没有抽象的文化，即便是信仰、道德、习俗、制度、文学、哲学观念等所谓的隐性文化，也不能游离于物质形态和人类生存环境之外。

如今的洛阳桥有31个桥墩，约5米宽，1200米长，铺设在桥面上的都是十来米长，五六十厘米厚，七八十厘米宽的大石板，据估测，每块重达二三十吨。“这些石板七成是后续的新品，只有三成是‘原件’。”一位乘凉者指着颜色深浅不同的两种石板告诉我。我略加辨认，果然新旧分明。

洛阳桥并非笔直抵达对岸，大概是依地而筑的缘故，从南端上桥走100米左右的右侧有一块约300平方米的台地和两块巨大的石头，资料上将其称作中州。中州上有一栋展览馆和许多石碑、石塔、石亭以及几棵榕树。而朝北的那块石头上刻了“万安桥”三个大字。穿过中州略往右折，洛阳桥就笔直通往彼岸了。

彼岸与此岸可以互换，但时间却一维。北宋时，整整花六年零八个月才建成的洛阳桥，尔后又经历了无数次地震、飓风，水患、战争等天灾人祸的洗礼，也进行过二十多次修葺。时光荏苒，潮起潮落，历经千年的洛阳桥就像一个饱经沧桑的挑夫，不知道驮载过多少甜酸苦辣、世态炎凉。

关于洛阳桥曾经是福厦公路的必经之桥一事，是我从洛阳桥回来后无意中从一位市民嘴里听到的。我当时就表示怀疑，石板桥虽然结实，但也承受不了汽车的重压呀？为此我又去了一趟洛阳桥要弄个明白。就在中州附近，几位年长者一致用肯定的语气证实洛阳桥在很长一段时间里就是福州至厦门的公路桥，这是他们亲眼所

见。后来我又从网上进一步查询，才知道洛阳桥最早是在1932年由国民党十九路军将士在桥面上浇注钢筋水泥而改造成可以通汽车的公路桥的。直到1978年左右，因在上游不远处又修建了一座新桥才撬掉钢筋水泥恢复了石板桥面。一位72岁的陈姓大哥说，以前因桥面宽度不够两车交会，南北桥头的指挥人员（一度是军人）先后采用过瞭望、旗语、亮灯、打专线电话等方式来保证只有单向车辆通过。

1200米长的洛阳桥步行10分钟左右就可以走完，可周围的景观却绵延无限。退潮退到尽头，即便是桥中段下面的河床最深处也只剩下一仄黑幽幽的滞水。大片裸露的泥土发出阵阵海腥气，一些小木船搁在河床上打盹。静谧中，只有海蛭在泥土里发出一片“嗤嗤”的吐纳声。

陈姓大哥还告诉我，洛阳桥原先以“海蛭固墩”闻名，可现在桥墩上连指甲大的海蛭都难得一见。这是污染造成的，海蛭对水质的要求较高。为了净化海水，人们在这一带种植了红树林。红树林在肥沃的滩涂上疯长，直至望不到尽头。

靠洛阳桥上游不远处的那座现代化桥梁其实是一种“坝闸桥”，既可行车走人，又有隔断海水与江水直接交汇的调控功能。目的是让洛阳江的淡水留在桥内侧并形成高水位，以作灌溉或工业、生活之用。说到这里，读者也许就明白了，“坝闸桥”和洛阳桥虽然都是架设在洛阳江上并且相距不远，但“坝闸桥”内侧是淡水，洛阳桥底下是咸水。

走啊走，虽说我的脚步只是把洛阳桥当做一种实用性的物质去丈量的，但洛阳桥的文化属性却与生俱来。

是啊，古往今来，不知有多少人托洛阳桥的福，南来北往，来去匆匆，或君或寇，或雅或俗，或贵或贫，或官或民。“现在轮到走上桥来”，从桥南走到了桥北，就十来分钟。这十来分钟在个体生命的历程中很短，却受惠于久远的历史馈赠。



冰雪夹金山

江宏景摄

枕泊两条船

□ 王天生

把枕头当做码头，泊着两条船，一条是明朝张岱的夜行船，一条是清代李斗的扬州画舫。

船是适合中年人在夜晚作精神远游的。所以，在我的枕边，放着两本书，泊着两条船。

年轻人心头怀揣两只小鹿，安静不下来，欲到达某个目的地，往往乘飞机，或坐高铁，在古代选择骑马，过程省略掉了。

中年人则不然。中年人从容淡定，喜欢慢条斯理地坐在船上，一边看山，一边看水，在看的过程中领略人生快意。

明朝张岱的船，从杭州出发，质地朴实，线条流畅，在江南的山水间穿行；清代李斗的画舫，围栏雕刻，精巧雅致，在瘦西湖上，像鸭子一样游弋。想都是两个中年人，在昏黄的灯光下，铺展濡染，一个人的黑白山水。

走过那么多的山，行过那么多的水，看过那么多的人，于是不急，在纸上行船，一笔一画地撑篙划桨。

夜行船，在中国南方，相当长的时间里，是主要交通工具，古人在一种缓慢的节奏中，晓坐夜宿，日夜兼程，在某个天光熹微的早晨抵达。

6岁那年，坐船到苏北某个水乡小镇。船从小城出发，在纵横如毛细血管的河流上航行。漆黑的夜晚，岸上光影绰绰，偶尔看到远处房子里朦胧的亮光，在幽静的旷野，一灯如豆。

人生很多时候，清风盈窗，并没有什么人在给你讲故事，只有一船人，枕着水波，赶路酣睡。倘若此时，有人依舷窗读《夜行船》就好了。

微弱的灯光，曾经照亮漆黑的旷野。那时候，我坐在船上，欣喜于一条船从远处迎面驶来，两条船挟着清冽水汽，擦肩而过，看那条船上的人，朝这条船张望。两条船像萍水相逢的鱼，只甩甩尾，又各自分开，游向夜的深处。

扬州是我熟悉的城市，李斗提到的那些陈迹，遥远而亲切。那时我想，李斗是仪征人，怎么会扬州语焉甚详。这位清代戏曲作家，原来是广陵客，就像现在一个县城里的人，买房或租房，住在中心城市。

笔下喜好，大概是文人特有的权利。由着自己的性情，一路信手划桨，他提到扬州城的园林名胜、戏曲、风情、名人轶事，那地方的风景、美食，终究难忘。

夜行船在天光云影中航行。我在18岁那年，终于有一次机会，邂逅张岱的船。

在无锡坐船到杭州，真是无巧不成书，遇到了张岱笔下提到的僧人，那两人是在杭州灵隐寺出家，回乡探亲的，静静坐在返程的船上，很少说话。这样一种情境，至今想来，它让我很好地体味张岱夜行船的意境。夜行船也许是熙攘嘈杂的，但熙攘嘈杂中，众口缄默时，有大安静。这时候，有人在做着美梦，有人在想着自己的心事，只听得见船板底下，一片湍急水流声。

夜晚的太湖，渔火点点。拂晓时，船入京杭运河，我终于从某处码头，登上这一片柔软的江南繁华地。

《夜行船》是闲聊、讲故事；《扬州画舫录》也是闲聊、讲故事。所不同的是，这两个人，一个在明朝讲，一个在清朝讲，窄窄船舱，时空交错，已然隔世。

夜行船有悠远的意境，它接纳外出打工谋生的民工，衣锦还乡的白领，带来一串故事，又带走一串故事，消逝了夜行船的水面，又很快恢复平静。

中年人有中年人的闲情，他坐在船上写岸上的事情，却把讲故事的情境安排在船上，四周一片天光云影。水上一块狭小的世界是移动的，适宜讲故事，窗外穿插不同的插图、背景。于是，色彩不同，心境也不同。听客上岸，各奔东西，于是，那些故事像长了脚，从船上跑到岸上的昏昏晃晃，那些人也许永不相见。

在中国古代，船是一个载体，一个信息集散地。船来船往，人聚人散，旧事如烟。

破壳而出

□ 沐墨

这些小“畜生”了，个个都惜命如金，没过几天自然会回来。

但我无法理解母鸡不护雏子的自私行为。面对外敌内患，它如此轻狂冲动，身为鸡中的长者太不应该。也许，这只是一个我永远看不明白的例外；也许，它只是天真地以为顽强抗争就能消除人对它及子女女的“束缚”与“侵害”；也许，我们都彼此误解了。

母鸡的愤然离别，令人遗憾、不解。但令人欣慰的是，并不因为只是一只纤弱的秋雏鸡，失去了母爱，对季节的变化没有足够的免疫力，亦没有飞翔的能力，就意味着只有死亡的命运。不是的，后来的很多天，我们发现，它每天都要跃出窝去，逆着秋来时森冷的风展伸它的腰肢，扑扑它的翅膀。终于有一天，它发现自己能平衡熟练地走路了，能挤进鸡群里抢食了，能识别天气的变化、人间冷暖了。虽然，它的生长发育还存在一些缺陷，双翅和双脚还不够修长，有力，但是它的确一直在尝试着，用自己的方式生存。

在秋最深处，迎来了二十八年前我“破壳而出”的那个日子，是母亲如蝶变般剧烈撕疼的日子。我特意邀了母亲去杭州游玩，那一条繁华的步行街尽头，我们偶遇一家名叫“秋壳”的衣衣店铺。在那里，不懂时尚的母亲给我买了一袭斗篷式啡色披风，白皙的我被裹在里面，仿若一只破壳而出的雏子，带着初生的惊喜与轻盈。

回到家里，百度搜索“秋壳”，这个亮眼的名字，冥

冥中给我带来温暖和感动。那一种感觉，从未有过，仿佛一股暗潮涌动的激流，向着我二十八年的生命奔来。Queenker!秋壳亮是女皇的英译，似乎很适合我这个年纪，一个未婚大龄，事业低谷，徘徊在爱情边缘的尴尬年纪。这个时候“破壳而出”，完全符合自己的精神需求。想想二十八年前的自己，母亲，想想那只逆秋生长的瘦弱雏鸡，想想当年那个创造了“秋壳”的Mashiellen女士，我突然间获得一种力量。

如何破壳而出？答案不应是脆弱。应该像《辣妈正传》里的夏冰、李木子及朱丽叶，她们都是被赋予使命努力完美的王者，接受磨炼的考验，最终绽放出独特的个人魅力。是的，Queenker!有文化有修养，有胆识也有气度，赚钱顾家，做事情有义理会计划，对下属赏识得当，慧眼识珠，不是剩女，怨妇，黄脸婆，而是独立，自主，坚强的优雅女人。

生日就在这一个顿悟的深秋中过去，犹如记得摇落一身的桂花，酿成蜜，酿成酒，是一种比零落成泥更温暖的结局。《传奇》曲终，不知所终，类似《辣妈正传》剧续，云云后续。回头发现，雏鸡已变得雄健，而我，将在不断摸索和寻求中，珍重每一次破壳之后的绽放！

