

歷史空間

紅色滿洲里

坐了一夜的火車，從哈爾濱見到滿洲里。旅行社為降低成本起見，設計路線讓我們在火車上熬了一晚。失之東隅收之桑榆，我們有了穿越當年紅色交通線的體驗。

百年前建成的綏滿鐵路貫穿東北大地，是連接綏芬河與滿洲里兩個邊境口岸的交通命脈，既是當年沙俄、日寇侵略掠奪中國的幫兇，也是我黨轉運人財物的秘密通道。

晨曦之中火車駛入邊境明珠滿洲里。這是一座古樸而又開放的城市，那鱗次櫛比、民族與西式交融的建築群落就是最好的註釋。

對於滿洲里，心中並沒有極好的印象。最初知道這個名字，來源於幼時的讀書，它與偽滿時期有着自然而然的聯繫，感覺其在中國歷史上有着並不光彩的一筆，殖民的意味有些濃。

但隨着閱歷的增長，這個看法凸顯狹隘。邊陲之城，無由拜望，心中一直縈繞那份神秘的嚮往。導遊的解說異常的嫺熟。滿洲里原稱霍勒津布拉格，蒙語意為「旺盛的泉水」。



滿洲里的街景。網上圖片

稱。一路走來，一路尋訪。透過歷史厚重的迷霧，我清晰地看到紅色的滿洲里在共和國成長的歷程中熠熠生輝。

這是一座在白色恐怖中赤潮湧動的英雄城市。時光回轉上個世紀的三十年代，國際共產主義風起雲湧。驚蟄後的中國大地，醒來一大批仁人志士，他們渴望外面的曙光，需要真理的指引。

我耐心搜尋「晉豐泰」雜貨店的蹤跡，徒勞無功。這個已經載入史冊的紅色秘密聯絡點，我只有在圖片和書籍中能夠找到它的輝煌過往。佇立在小城的街頭，還原當年的景象，最令我不可思議的是，在那白色恐怖的日子，經過這裡往返中蘇之間的革命者竟達數百人。

特別是1928年六七月間，中共六大在莫斯科郊區召開，40餘名六大代表先後從這裡驚險穿越國境，更為這個名不見經傳的邊城增添了不可磨滅的歷史功勳。循着我的探尋，越來越多地發現，這裡不僅是一條地下國際秘密交通線。

在滿洲里車站，列車時刻表上赫然列着，K20次，莫斯科——北京，19:30到。我不禁怦然心動，兩個偉大國度的心臟緊密相連，滿洲里居然是最重要的節點！滿洲里分別於俄、蒙毗鄰，這裡是新時期展示國威軍威的紅色陣地。

對面就是俄羅斯的國門。國門就這樣對峙着、毗鄰着，冷峻而又友好。登臨國門遠眺，俄羅斯後貝加爾斯克的風貌隱約可見。那邊比較沉靜，看不到高樓、鬧

市、車流、廠礦、遊人、羊群。國度之別竟是這樣斷然。國門內側，中俄鐵路車輪滾滾，新公路口岸車水馬龍，中俄互市貿易區人頭攢動，一派繁華、喧鬧景象。

五彩繽紛的俄羅斯套娃廣場令人流連忘返，俄羅斯、古羅馬、法國、西班牙、文藝復興等風格的建築星羅棋布。但最讓我慨歎的是滿洲里的國門廣場。五代國門依次排列，由小到大，由陋到偉，彷彿在訴說着滿洲里的滄海桑田和邊塞的風雲變幻。

寬闊筆直的街道，風格迥異的樓宇，行色匆匆的商旅，還有那五彩繽紛的形象廣告，把我拉回了現實。滿洲里，全國文明城市，雙擁模範城，中國魅力城市，中國優秀旅遊城市，國家生態示範區，諸多殊榮。



圖：張小坂

有網友研究世界盃歷史後發現，原來中國隊才是世界盃的無冕之王，小知識奉上。

豆瓣閒話

王兆貴

善心、善舉與善果



網上圖片

有人認為，善心付諸行動就是善舉，施行善舉必有善報、必得善果。其實不然，好心也會辦壞事。掘苗助長的故事大家都熟悉，但那還只是造成禾苗枯萎，至多是顆粒無收，有些好心帶來的後果卻是致命的。

也許有人會說，漁獵時代早已過去了，這樣的故事不現實，那麼我們再來看看現實中的事例。有位老人晨練時，運動鞋裡帶進一粒小石子，於是便雙手扶住路旁的電線桿，想把石子抖出來。

這說明，行善不當也會壞事。相反，有些行為和做法，看上去不夠厚道，其動機卻是善良的，積極的，結局也很圓滿。陽羨人許武，曾被舉為孝廉，官運亨通，在當地頗有聲望。

上面說的還只是民間小事，做大事業同樣也有類似情形。狄青征討儂智高，大兵剛出桂林之南，就祝禱說，此戰勝負難料，但願神靈襄助。於是便與神靈約定說，我軍若能大勝，就讓這一百個銅錢正面向上！

薄扶林故道 之九

木木

虎門關

長安街

位於珠江口的虎門關，素以「南海長城」、「金鎖銅關」著稱。當年林則徐銷煙虎門，關天培泣血靖遠，何等英雄豪邁。可面對新文明的炮火，衰敗的舊秩序和滿腔熱血築起金湯防線，終成歷史笑柄。

深秋的長安街，天剛破曉，萬物待甦，華燈冷照，一片靜謐。人民大會堂穩穩坐落，幾片殘破的落葉在清冷的水泥路上飛舞。

(一)

長思短詠虎門關，一片癡情問上天。何故青山埋鐵骨，滿腔熱血只銷煙？

(二)

長河落日入波濤，動業千秋逐浪消。南海長城空自許，銅關金鎖已先凋。偏安斗室無長夢，抱守殘甌徒勇驍。所幸他年堅隘處，飄然化作彩虹橋。

長街入靜華燈冷，曙色依稀凍雨閒。散盡江湖千萬客，深秋落葉自纏綿。

乘興井岡遊

久寄南疆井底翁，飄然北上望星空。朝辭維港喧囂盡，暮宿井岡野趣濃。充耳蟬鳴迎好客，漫山修竹送清風。更思昔日星星火，撒向神州百樣紅。

古典瞬間

龔敏迪

唐朝的師道

柏楊在《醜陋的中國人》中說：「到了東漢，政府規定，每一個知識分子的發言、辯論、寫文章，都不能超出他老師告訴他的範圍，這叫做『師承』，如果超出了師承，不但學說不能成立，而且還違犯法條。」

者恥於從師的情況：「學者皆以不師為天縱，獨學為生知。」余英時在《士與中國文化》一書中指出：「唐代上層社會重視師承關係是科舉制度之下的『座主』與『門生』的關係，這是與政治利害有關的『師』與儒家之『道』是風馬牛不相及的。」

然而，柳宗元在《師友箴》中一方面說：「今之世，為人師者眾矣。」他還指出過：「由魏晉氏以下，人益不事師。今之世不聞有師，有輒嗤笑之，以為狂人。」

令有取，亦不敢為人師。為眾人師且不敢，況敢為吾子師乎？」還借孟子「人之患在好為人師」的話說事，都是戰戰兢兢的語氣。

馬科斯·韋伯在《新教倫理》中說：「西方近代資本主義的興起，除了經濟本身的因素外，還有一層文化的背景。」

生活點滴

吳翼民

運河古渡

大運河一路南下到江南，河面越來越開闊，水也是越來越豐沛，盈盈如碧玉帶一般。運河兩岸的風光也越發的旖旎，——平疇幾乎四季綠野，農舍隨着時代的變異日見氣派精美。



運河的渡船。網上圖片

我閒暇愛漫步於運河岸邊，從城裡走到城外，從城外走向遠郊，喜歡看運河上馱着的形態各異的古今橋樑，——難得的古石橋像飽經滄桑的老者，石縫裡的藤蘿若其鬚髯飄拂；新建的鋼筋水泥大橋則如體格健壯的後生。

從前的運河橋樑少之又少，運河寬闊啊，造橋談何容易？便是城鎮的小河道要造一座石橋也是件大事，鳩工庀材非止一端。

從前運河上的橋樑真是很少的，那麼人們過河就得靠擺渡，這就有渡口、置渡船。像蘇州無錫這等經濟繁盛而水網密集、運河縱橫甚至穿城而過的城市就得設有許多許多渡口。

無錫是京杭大運河唯一穿城而過的一座城市，有人把運河擬作無錫發育成長的臍帶。絕大多數工商企業和熱鬧街市都傍着運河，有司一時沒能力在運河上架起許多橋樑，只有靠擺渡船來往於此岸與彼岸之間。

也從從上世紀八十年代開始，人民政府在運河上實施了大規模的造橋事業。積二十餘年之功力，運河之上的一座座形態各異，氣勢如虹的大橋呈現在城市的版圖，因一河之隔影響城市交通的難題基本得以解決。

沒想到幾年後的今天，為喚起人們的記憶，發展旅遊事業，城市曾經最後的一個渡口及渡船重新回到了百姓的生活中去，真讓人不勝欣慰。憶及學生時代遠足，半夜敲醒蘇州運河橫塘驛渡口，請渡工為我們擺渡。