

车辚马萧今何在

卫刘芳

在交通工具飞天入地日益发达的今天,马车已退出历史舞台,但4000多年前,夏朝奚仲发明的马车可是推进了商贸运输和文化交流的重要科技产品。在古代,马车功能主要有两种,出行或作战,而载重运输,多选用牛车。典籍中也有记载,比如《论语·公治长》中,“愿车马衣轻裘,与朋友共,敝之而无憾”,耳熟能详的有杜甫的“车辚辚,马萧萧,行人弓箭各在腰”。

那么,湮没在历史尘埃中的古车马,在哪里还能看到?除了史卷、绘画,它们还经常出现在王公贵族的墓葬里。吕梁离石出土的东汉吴执墓墓门石上,雕刻着装饰性极强的车马列队出行图,其上有多样不一的辒车、辒车和从骑步卒

穿插。辒车是指一马驾,有车舆和伞盖的轻便小马车。辒车用于载重物 and 当卧榻。整个画面虚实对称结合,线条简洁又错落有致,马匹雄健动感十足,体现了汉代晋西北艺术魅力。

还有一种马车在古墓中,它们是立体直观的。比较出名的是陕西临潼出土的秦始皇陵陪葬的青铜车马。两乘马车再现人间时已是碎片,马头车轭残片夹杂在泥土中,后被文物修复师一片片精心粘合起来方展现出其雄姿。两乘皆是四马驾车,前车是立车,有伞盖、御官,后车是安车,比前车多了车厢。它们按实物二分之一写实制作,比例合度,造型精准。后人通过其一丝不苟的铸造工艺,得以研

究当时的丧葬制度、明器义理等风土人情。

但我看到的最震撼的殉葬车马是在曲沃的晋国博物馆。信步从展柜琳琅的历史厅一路走过文献成果厅,来到恢弘而原始的晋献侯陪祀车马坑时,这座古遗址让我触目惊心。

坑内被隔成两部分。一部分是整齐的战车,一部分是凌乱的马骨——不是铜制不是浮雕,是殉葬的真马匹遗骨。它们都已经土化,无论是铁是木还是血肉。放眼望去,马匹挣扎痕迹明显,因为有105匹之多,层层堆积更显惨烈。它们本该驰骋在沙场上,并辔拉着战车。那时,它们的嘶鸣声激昂,指挥官的令旗拂过身躯,士兵的枪矛

左右横钩,这才是它们真正的使命。可是它们被捆绑着推入坑内,尘土落下,化为白骨。

而本该属于它们的战车就在一墙之隔,六列,48辆,有装甲战车,有礼仪车,有辒重车,车轂车轳、青铜饰件和彩绘图案遗痕依稀可辨。战车列阵以待,就像是等待上沙场时一样整齐排列,不知负责牵引的矫健战马已化为一缕幽魂。

车辚辚马萧萧,历史的回声在展厅空间回荡,不绝于耳。

我静默于此。不为鼎鼎大名的青铜鸟尊,不为玛瑙玉珠串制的玉组配,只为哀悼这几千年前活生生的挣扎。而晋国成霸业、迁都、发动战役、衰落的盛衰史也由此被后人一幕幕追忆。

走进太岳山

张少芳

太岳山,位于山西省中部,太行山和吕梁山之间,最早被称为霍太山。它承载着五千年的历史传奇,从炎帝之女精卫的居所发鸠山,到春秋五霸晋国都城所在地临汾,再到晋中地区的晋商发源地,还有太岳抗日根据地……历史的长河从太岳山流过,人文古迹迹如烟海,而我们走进太岳山,走进国家森林公园,领略到的是太岳山深处多姿多彩的自然风光。

走进太岳山,丰茂的植被构成一幅幅天然杰作,次第展开。我们从沁源的鱼儿泉村进入太岳山,去撷取那段美丽的风景。经过一段羊肠小道,我们走进大片的华北落叶松林,落叶松那一排排枝干像整齐的哨兵排列,地上是厚厚的针叶,走在上面松软软的如履地毯。当那片红皮桦出现时,我们仿佛踏进了一处神奇地域,成片的红皮桦形态各

异,有的似伸长的五指扎根于山顶,有的似三足鼎立,有的似情侣相依偎……千姿百态令人叹奇。一片绿绒毯般的草坪铺展在我们脚下,草坪上点缀着几棵树,我们仿佛走进了童话世界,坐在草坪上,望着远处的山峦,我们贪婪地享受着这段闲适自在的时光,身心俱静。

走进太岳山,一路始终伴随的淙淙山泉奔流不息,给沉默的太岳山带来活力。如果说山峦是骨骼,那么山泉就是血液,有骨有血的太岳山便是活力十足的。走在远离尘嚣的深山里,哗哗的流水声不停歇,山泉也伴随在我们左右,诗人王维早已用诗句表达此时的山水交融:“随山将万转,趣途无百里。”百转千回的溪水使我们的旅途生出许多趣味,时不时看着溪水在山石间穿行,“声喧乱石中,色静深松里。”吟诵着古诗,体会着古人的山水诗情,

太岳山里的行走也就充满了诗情画意。沿着溪水前行,我们一会儿在溪水左边,一会儿又需要越过溪水行走右边,时不时要选好位置,踩了水中凸出的乱石跳跃而过,大自然中的一切都趣味横生。

走进太岳山,还有意想不到的收获。当溪水奔出山谷,流向一片平坦之地,水声也不再激越,这里出现了石头垒起的梯田,人工垒就的痕迹说明这里曾经有烟火人家,但四顾环望,不见片石只瓦。几株核桃树却仍旧枝繁果盛,因久无人烟,核桃结了又落,树下落满了核桃果实,核桃的青皮早已随着风吹雨打日晒脱落干净。捡一颗核桃敲开,丰实的核桃仁令人垂涎。我们捡拾了些许收入囊中,也是珍惜大自然的馈赠吧。

走过太岳山,领略了它的至纯至美,太岳山的形象就丰满了起来。

车过秦岭

颜士州

乘宝成路火车穿越秦岭的旅程是令人难忘的。

火车从杨家湾车站开始爬山。从车窗望出去,只觉得上上下下全是铁道,前方俨然还有一列火车在前进。起初,我以为是铁路的一条支线,后来才弄清楚,原来就是自己乘坐的这一趟列车!从杨家湾到秦岭,直线只有6公里,高度却要上升680米,线路反复盘旋上升,转了一圈又回到原处。于是就出现了好像上下两条铁路的有趣的错觉。

要说有趣,那被称作“云雾里的车站”的青石崖车站更加有趣。它不仅坐落在海拔1200米的峻岭上,而且一列车的头部和尾部全在隧道里,只有中部一小段停在露天,从露天这几节车厢的窗口看下去,观音山车站就在脚下,而往上看,秦岭还在上面呢!这种奇特的景色,在别的任何地方能看得吗?

火车开出青石崖车站。经过高山上的松树坡大桥,穿过5华里长的隧道,终于到达海拔1500米的秦岭车站。这时,我才得知,从杨家湾到秦岭,只有30公里的线路上,竟穿过了47座隧道,一会儿进,一会儿出;一会儿左,一会儿右,盘旋蜿蜒,不辨东西南北,恍如仙境漫步。

愚公故里的原始味道

刘 凯

河南省济源市是成语“愚公移山”典故的发源地。在愚公故里,有一道民间美食特别有名,不仅仅是它的味道,还有它的名字:“不翻”。

我们抵达济源市区已是中午,正是饭点。走在市区的街巷上,几乎随处可见“不翻”摊子。摊主烙出的“不翻”,实际上是一种用鸡蛋、玉米面或小米面制作的,外形酷似清朝官帽的烙饼。一种地方小吃为何会这样有名气呢?这让我们很是好奇。

首先好奇的是它的名字:“不翻”,听起来很是有趣。据当地朋友介绍,“不翻”名字的来由,最通俗的解释是这种面饼在制作过程中,一次“浇铸成型”,不像其它地方烙饼那样翻来翻去地两面烙。烙这种饼,是将湿面放在热鏊上,一烙至熟,绝不翻动,因而称为“不翻”。不过我查阅相关资料,“不翻”名字的由来,还有另一层意思——融进了当地的民俗和船家的血泪。小浪底在洛阳以北、

济源以南,黄河中游最后一段峡谷入口处。小浪底水利枢纽工程未修建前,此处有八里胡同,是黄河中游最狭窄也是最危险的一段,两岸高山对峙,风高浪急,在其中行船打鱼十分危险,屡有翻船事故发生,遇难者常常连尸首也找不到。因此,当地民间有许多忌讳和风俗,比如父子兄弟不同船,防止出事后整个家庭断绝“香火”;比如吃鱼时,不能吃完一面翻过来吃另一面,而要把鱼头和脊骨一起拿走,再吃下面的肉;还有不准把水瓢扣着放,忌酒后上船,忌说翻、煤等词等。“不翻”,就是旧时船家的干粮。“不翻”,是船家为了讨个吉利,希望行船能太太平平,不要翻船出事,因此他们把这种吃食叫作“不翻”。“不翻”,今天看来是当地的一种风味小吃,但在旧时,它却曾浸过船家的血泪和企盼。

其次好奇的是它的制作工具。其次好奇的是它的制作工具。济源的“不翻”,要用一种特制的炊

具:“不翻鏊”。不翻鏊的形状有点像倒着的“凹”字,下面有三条腿,一般用生铁铸成,宜厚不宜薄,过薄则传热太快,不翻易糊、易夹生。将鏊烧热,抹油,倒进去一勺放了盐、花椒粉等调料的杂面糊,熟后用锅铲挖出,一张“不翻”就做得了。“不翻”外型美观,色泽鲜亮,洁白如玉,灿黄如金,外观似一顶精致的清朝官帽。“帽沿”较厚,外焦里嫩;“帽顶”则是一层焦黄的薄皮,济源话叫“黄嘎巴”,也就是锅巴,酥脆无比,有异香。

随着时代的发展,今天的“不翻”又有了新的吃法:在杂面糊里加上鸡蛋和炒得香喷喷、脆生生的青椒丝等,使“不翻”的味道更美,营养更全面。每天早晨吃一个加了鸡蛋、青椒丝的“不翻”,再佐以一杯豆浆或牛奶,在济源人看来,便是人间美味了。

“不翻”,黄河边上的这道民间美食,正是应和了现代人对于美食“最原始味道”的共同追求吧!