

玉渊杂谭

为什么不喜欢《北京折叠》

继《三体》后,《北京折叠》再获雨果奖,让不少人兴奋,也让更多人关注到科幻。赞美之词,此处不表,就说说个人感受。起先,“北京”和“折叠”两个不相干的词搁在一起,对笔者产生了极大吸引力。是“费城实验”那样的时空弯曲?还是《红辣椒》或《盗梦空间》里的意识植入?如饥似渴找来狼吞虎咽,顿生失望,在笔者看来,《北京折叠》不新鲜,不立体,不高级。先说其为人称道的魔幻折叠,北京被划分为三个阶层,富人、中产和穷人通过整座城市的翻转分享时空。在这种设置下,贫富差距、阶层鸿沟等社会问题,被置于放大镜下,又打上了道光。

可问题也在这种结构的似曾相识。《时间规划局》《雪国列车》《第9区》《逆世界》……我读书少,听说还有各种小说、戏剧,都是这样把社会裂痕掰开了给你看。熟悉的配方,熟悉的味道,不过是换了划分时空的维度。不新鲜。不意外的,第一空间无比美好,第三空间破败不堪;不出意外的,依然忽悠了秦天;不意外的,男主角被老刀老葛出手相救。再说结构。这种刻意设置,似乎只是为了展示不公,再无其他合理性。老刀出生前两年,城市就已经完成改建,到故事发生时已经整整50年。既然不合理,怎么会存在,而且50年?正因为此,续作中作者如果能把这个开裂北京的由

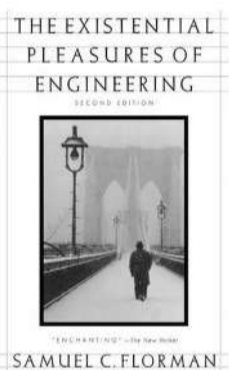
来、折叠的根源以及如何运转讲清楚,就大大地不起。每每读到老刀在地面或墙体攀爬的情节,我都会停下来,脑补这是种什么结构,朝向如何,但每次都晕,原因是依据作者的描述,不太容易还原出详细的地形地貌。迷曰不立体。有人说,《北京折叠》现实啊,入托排队、房东坑爹、入不敷出,这不就是我们过的日子吗?这是你我生活的糟点,也是作者的写作特色。可读后的感觉是,为了表现不公,作者有些“用力过猛”,不高级。一些表现秦天和老刀之间收入差距的情节设置略显粗糙,笔触不够深入。我以为,在折叠的北京,三个空间的生存就

是一场“零和博弈”。最可怕的差距不是“我知道你在第一空间由机器人伺候着吃生鱼片,我在第三空间吃着煮炒面”;而是“我在第三空间愉快地吃着炒面,我不知道第一空间是什么。”还有点想不明白,尽管文中的北京有一股“蒸汽朋克”味儿,但实际上科技水平已经相当发达;超市里跟跟人的购物车,饭店里上菜的机器人以及巡逻机器人都是力证,而且老刀也能通过网络收到秦天的转账。那么好,第一空间你就不能来点带生物识别技术的安检设备,多放几个巡逻机器人,在第一时间拦住老刀这样的不速之客?彭鑫都爬了5次,被抓了你就不能把他安脚蹬子给拆了呀?

随想录

弗罗曼:不会写专栏的军官不是好工程师

文·武夷山



弗罗曼所著《工程学的存在主义之乐》一书封面

门,尽可能多地阅读、思考和写作。弗罗曼的家在中央公园附近,西面是美国广播公司演播室和林肯艺术中心,东面是联合国大楼和时尚街区。所以,尽管他不远出门,但生活并不寂寞。

弗罗曼说,从历史上讲,纽约市政建设对工程师有巨大的需求,尤其是土木工程师,他就是土木工程师。纽约市的自来水供应也是一桩工程奇迹——水源来自远方。他从小就目睹各种工程的兴建,自然而然走向了工程职业。

他很感谢母校达特茅斯学院萨耶尔工学院。那段岁月促使他思考文科在工科教育中的地位。萨耶尔工学院成立于1871年,得益于西点军校之父西尔维斯·萨耶尔的大力捐助。萨耶尔认为,为了造就顶尖的工程师,应该让学生获得宽广的教育,这样,他们日后才能应对面临的棘手问题。所以,工学院成立初期的学制安排是“4+2”模式:学生先读四年拿一个文学士学位,再读两年取得工科学士学位,共6年。弗罗曼上学时,学制已改为“4+1”模式。在此就读一年后,他参与了一项海军培训计划,即穿上海军军装,以军人的身份继续在本校学习。他用总共3年半时间修满了学分,就毕业了。然后,他去罗德岛的一所军官培训学院受训,随即被派遣到菲律宾,准备对付日寇入侵。到达菲律宾一天之后,日本就投降了。这可以说是幸事,但他有内疚感,因为有很多同胞在战争中牺牲了。

回国后,他用一年时间在哥伦比亚大学读了个英语文学硕士,又在一家建筑公司工作了一段时间。然后,他跑到委内瑞拉的油田做了半年的建筑工程师,挣了一笔钱后就去欧洲游览。从欧洲回国后,就安定下来了。从此以后,除了偶尔的旅游,他就没有离开过纽约。

弗罗曼认为,工程师不仅要有广博的兴趣,还要有广阔的胸怀。早就有“无国界医生”这么一个组织,但没有类似的工程师社团,他感到很遗憾。后来,有了“无国界工程师”组织,他感到无比欣喜。

不要以为他已经成为一个离开了工程界的专业作家。他一直没有离开工程界,他与他人合办的工程公司在2012年还建成了一幢76层高的大楼。

暴雨夜,火车停在太行山里

文·杨雪

我一直以为开火车和开飞机一样,基本依靠信号和仪表,人的因素已经随技术发展而逐渐弱化。谁知从某种意义上来说,开火车比开飞机难,比如在山区上坡下坡,火车司机的经验可能比数据更重要。

7·19特大暴雨那天傍晚,一列万吨运煤列车被迫停在了太行山以北的坡道上。司机从火车头下来,一边披雨衣一边踉跄跑向后方,爬上一节车厢顶,拧紧制动圆轮。嫌雨衣碍事,他索性掀掉,顶着暴雨将近一个小时,爬上爬下了108节车厢。

这位火车司机叫翁宇,他是中铁一局新运朔黄肃宁分公司的一名“金牌司机”。现在讲起来,他才感觉到后怕。7·19特大暴雨导致西柏坡站到古月站之间5处中断,朔黄铁路瘫痪了15个小时。那一夜,一共有4辆满载的运煤火车停在险峻的山区。

按朔黄线规定,火车在千分之六以上坡道停车超过2小时,就要及时采取防滑措施。因为火车制动靠风,风装在机车内的空气压缩机

产生,贮存在总风缸内,然后由位于车厢连接处的总风管传递到各个车厢。当风到达各车厢的制动缸里,推动与制动闸瓦相连的活塞运动,闸瓦就紧紧地抱住车轮。随着停车时间越来越长,风慢慢耗尽,就要对车厢进行人工防溜。

火车的防溜车厢数是根据列车的总重和停留坡道大小计算出来的。按道理防溜工作完全可以由副司机完成,但那天的副司机是新提拔的,翁宇谨慎,便亲自去。从下午5点多临时停车,到第二天早上8点再次开车,他始终紧绷着弦,等待调度。一旦接到通知,他必须再次迅速爬上爬下108节车厢解除防溜,然后随时准备发车。

作为我国西煤东运的第二大通道,朔黄铁路西起山西省神池县神池南站,东至河北省黄骅市黄骅港口货场,太行山以北的路况十分复杂,本来就需要打起十二分精神,何况遇上7·19这样的暴雨夜。火车头里,操作台看起来并不“高科技”——就是一些常规的手柄、按钮和仪表。司机手边有个记录本,随时用来计算数据。副司机全程站着,全神贯注监测路况……



夏原(摄影)

在斌

植物笔记

日本的杜鹃

文·刘夙

日本之行的第二天上午,去了大阪的四天王寺和天王寺公园。四天王寺历史悠久,可我只对庭园里的花感兴趣,拿着相机一阵狂拍。花市上最美丽的花,我以为非山月桂(学名 Kalmia latifolia)莫属。山月桂原产美国东部,久做园艺植物栽培,花色也有了从白到深红的各种类型。不过,它在中国还比较少见。

山月桂是英文 mountain laurel 的直译。它虽然名为“月桂”,却绝不能吃,因为全株均有毒。事实上,它和樟科的月桂并无亲缘关系,而是杜鹃花科植物。

逛过四天王寺,在前往大阪市立美术馆的路上,我又遇见了另一种杜鹃花科植物——日本特有的皋月杜鹃(Rhododendron indicum)。皋月杜鹃的花期在农历5—6月,相当于农历五月。农历五月在日本有个别名叫“皋月”,皋月杜鹃因此得名。它的雌蕊只有5枚,比较好辨认。

杜鹃花属有900多种,中国就有500多种,



日本独有的皋月杜鹃,雌蕊只有5枚。

是资源大国。然而,对于这样一类享誉世界的名花来说,中国的贡献却并不突出。中国古代栽培的本土杜鹃花,主要只有映山红(R. simsii)和锦绣杜鹃(R. pulchrum)等寥寥数种,品种也不丰富。尽管唐代诗人白居易非常赞赏映山红的美貌,甚至写下了“花中此物似西施,芙蓉芍药皆媵母”这样夸张的诗句,但是杜鹃花在中国长期以来都是二流花卉,生活在牡丹、梅、兰、菊、荷花等一流名花的阴影之下。

而在西方和日本,杜鹃花却在园艺家的培育之下大放异彩。映山红传入欧洲之后,比利时人在19世纪中叶用它培育出了著名的“比利时杜鹃”,随后美国等国的园艺家又通过杂交培育出了更多品种,与比利时杜鹃统称“西洋杜鹃”。日本人则用本土的钝叶杜鹃(R. obtusum)等种培育出了“东洋杜鹃”系列品种,又用花期较晚的皋月杜鹃培育出了“夏鹃”系列品种,它们在明清时代就传入了中国。如今,在中国常见栽培的西洋杜鹃、东鹃、夏鹃、毛鹃四大系列杜鹃花品种中,只有毛鹃类是中国人自己培育的。

不仅如此,英国人还注意到了中国西部丰富的高山杜鹃资源。高山杜鹃喜欢凉爽的气候,无法像传统杜鹃花那样引种到东亚低海拔地区,却很适宜在温带海洋性气候的英国生长。从19世纪后期到20世纪前期,好几位英国“植物猎人”深入华西,源源不断地把高山杜鹃引种回英国。来自中国的高山杜鹃,就这样种遍了英伦三岛的庭园,以致一位叫威理森(E.H. Wilson)的采集家不禁感叹:“中国——园林之母!”

只是,在那个男权主义的年代,“园林之母”这个比喻恐怕暗含了柔弱、被动、徒遭索取的含义。

当丰子恺偶遇共青团

文·胡一峰

看到这个题目,很多人可能会纳闷。丰子恺是出了名的追求生活意趣的艺术家,和轰轰烈烈的共青团完全不是一路画风啊。其实,二者真有过一段缘分。话说上个世纪20年代,共青团中央有一本机关刊物,名为《中国青年》。1926年5月,《中国青年》第121期的封面破天荒地登了一幅漫画。这是1923年创刊以来,第一次在封面上刊登漫画。如果再告诉你这一期杂志是“五卅周年纪念刊”,你肯定会觉得意义更加不凡,因为在当年不少左翼人士看来,反帝的“五卅”的意义比今天奉上神坛的“五四”重要得多。

在这幅名为《矢志》的画上,一座佛塔高耸入云,塔顶却插了一支箭,箭和塔的比例不写实,箭大得夸张,仿佛要刺透孱弱的塔顶,穿云而去,让人感到一种跃动的力。画的作者就是年方29岁,已小有名气的青年画家丰子恺。这幅画取材于历史上“射塔矢志”的故事。史书记载:唐代,青年将领南霁云突出敌军包围,向贺兰进明求救。贺兰不肯出师救,但欣赏南霁云之壮勇,“强留之,具食与乐,延霁云坐。”面对美食,或许还有美女,霁云同志说了一番大义凛然的话,“云来时,睢阳之人不食余日矣。云虽欲独食,义不忍;虽食,且不下咽。”为表决心,他拔佩刀自断一指,以示贺兰,一时满座大惊。然后,霁云骑马离去,出城前拔箭射中佛塔,箭直插入塔砖之中。霁云说,“吾归破贼,必灭贺兰,此矢所以志也。”《中国青年》在“编辑后记”中说,请丰子恺画这幅画,是“希望每一个革命的青年,为了被压迫民族的解放,都射一枝‘矢志’的箭到‘红色的五月’之塔上去!”接着,在1926年6月的《中国青年》第126期封面上,再一次出现了丰子恺的作品,在封面的左下角,一个青年战士跨在一匹战马上,意气风发,弯弓搭箭,准备战斗。这幅画也可看作是上一幅的延续,仍是激励青年为民族命运奋斗,从第126期到第146期,整整20期,其中包括第139期的“十月革命号”,这张画作为封面画一直用了半年之久。

人不激进狂少年,在近代中国“革命化”浓郁的氛围中更是如此。丰子恺早年也闹过学潮,在春晖中学追随夏丏尊等,辞职抗议当局的“党化”教育。但丰子恺毕竟不是职业革命家,也不是拿起笔做刀枪的宣传战士,何以与《中国青年》有这么一段缘分,一直是悬而未决。学者毕克官曾写信给茅盾、胡愈之和叶圣陶等文化人,试图搞清《中国青年》向丰子恺约稿的经过,三位先生均表示不知详情。胡愈之倒是提到许是丰子恺昔日的同事杨贤江从中牵线,但这也是一种猜想罢了。丰子恺研究者对这两张画的解读,也一直存在争议。一种解读认为,这是丰子恺靠近政治,追求进步的表现,甚至认为丰子恺早年曾认同共产主义理想。丰子恺的传记作者、澳大利亚学者白杰明则认为,这种说法是缺乏根据的,“从绘画风格来看,这些封面并没有同时期作品中的灵气,应该是受委托之作。这种冷漠僵硬的气息在丰氏后来受委托而作的画越来越多,凡是受委托而作或作为友人书籍绘制的封面和插图……以及那些具有社会含义的画作,都显得呆板而缺少美感,似乎是以一种敷衍的态度完成的。”

在我看来,两种解释正如执住了甘蔗的两头,而一根甘蔗最值得吮吸品味的,却在其中一节。作为追求童趣和童心的画家,丰子恺的画多为寥寥数笔,却意蕴久远,虽无法指实但耐人琢磨。他的《都市之秋》画了一个人力车夫拉着车,车上端坐的却是一盆花草。这完全可以解读为对富人的绝妙批判,但不代表丰子恺赞成底层民众揭竿而起,因为这也可能是赞赏安贫乐道的生活雅趣。和四十年代的许多知识分子一样,丰子恺也痛恨国民党的腐败统治,在《口中刺匪记》(1947)一文中,他用拔出坏牙寓意革除不堪的官僚,换得国土太平,但这也说明对推翻旧政权他就完全俯首帖耳,恭顺到放弃自我。在“除四害”运动中,佛教界曾对“非杀”的戒律重新解释,当时的佛教协会领导说,“我们不但要杀死蝗虫,也要杀死其他的有害因素,像帝国主义者和反革命分子,杀死这些该死的人并不违背我们佛教的精神。”于是,有朋友提醒丰子恺,他的《护生画集》有些不那么主旋律,但深受佛教影响的丰子恺却依然把完成并出版这套画集作为下半辈子最重要的工作之一。

如果换个角度来看丰子恺与共青团的这次相遇,其实是他们沿着各自轨道行进路上的一次邂逅。邂逅的原因后人无法确考,似乎也没有必要查究。以丰子恺率真坦荡的性格,未必会为敷衍熟人而作画,更没必要解读为他主动“介入政治”,就像1960年的儿童节,丰子恺还画过一幅《中华儿女好精神,三面红旗一手擎,今日已戴红领巾,他年定是接班人》一样,他只是出自本真地观察眼前这个世界,以及那些他认为值得被艺术所表达的东西。因此,与其探究这次邂逅对丰子恺意味着什么,倒不如思考当一个组织或整个体制面对类似邂逅时应有怎样的作为,尤其是在共青团面临改革的今天。



1926年5月,《中国青年》“五卅周年纪念刊”的封面破天荒登了一幅丰子恺画的漫画。这幅画借用“射塔矢志”的典故,以激励青年救国。一个月后,杂志再次出现了丰子恺的同类作品。

