

文苑笔谈

无字碑，一样值得我们小心呵护

刘凯

提到“无字碑”，人们马上会想到陕西的乾陵无字碑。其实，除此之外，无字碑，也称“白碑”，指无字的石碑。俗话说：“人过留名，雁过留声。”从古到今，多少人为了“流芳百世”“名垂青史”而求助于墓志铭，甚至不惜重金延聘刀笔能人为自己树碑立传，以至于碑林处处，耸立于风尘之中。然而从古到今，也曾出现过好些无字碑：石碑高耸，却不著一字。

无字碑并非毫无价值，它往往给人提供联想的空间和思考的平台，它甚至成为历史风云的见证或载体。国内有20多处无字碑，它们成为中国历史上一种独特的文化现象而为世人所瞩目。

泰山登封台无字碑位于泰山玉皇顶大门下，登封台的北边。碑高5.2米，碑身上段稍细，顶上有覆盖，碑色黄白，两面无字，又说此碑为汉武帝封禅所立。史载：“秦始皇泰山立无字碑，解者纷纭不定。或以为碑函，或以为镇石，或以为欲刻而未成，或以为表望，皆臆说也。”宋代诗人晁补之《谒岱祠事》中写道：“初疑无字碑，莹洁谁敢文。……挥斤八极远，风来袂轩轩。”

南京梅岗谢安无字碑位于南京梅岗，为东晋名臣谢安的墓碑。明人顾起元在《客座赘语》中载：“以(谢)安之功德，难为称述，故立白碑。”谢安就是成语故事“东山再起”里面的男主角，多才多艺，善行书，通音乐。性情刚雅温和，处事公允明晰，不专权树私，不居功自傲，有宰相气度。他治国以儒、道互补，作为高门士族，能顾全大局，以谢氏家族利益服从于晋室利益。他挽救了当时摇摇欲坠的东晋朝廷，在他的举荐下，他的侄子谢玄带领被称为中国历史上五大强军之一的“北府兵”。他在淝水大败前秦苻坚的“百万大军”，因此成为全民英雄。他死后，其墓碑不刻一字，代表其功德无量，盖“绩伟丰功不记也”。

陕西乾陵无字碑立于陕西乾陵武则天墓前。武则天是一位褒贬不一、颇具争议的人物。她作为中国历史上著名的女皇，在位期间，社会安定，经济发展，功绩昭昭，不容否定。但她建寺院，筑明堂，造天枢，筑九鼎，浪费了大量人力物力；任用酷吏，滥杀无辜，使不少文臣武将人人自危。于是墓前立了块无字碑：“是非功过，任人评说”。

山东曲阜寿丘无字碑共两块，这两块无字碑一块立于北宋末年宋徽宗时。当时建碑工程尚未竣工，金人就入侵了，所以就留下了这块无字碑。此碑高5.8米，宽4.43米，厚1.2米。另一块是北宋宣和年间(1119—1125年)建存的，碑高17米，重300吨，是国内现存最大的无字碑。寿丘位于曲阜城东六里外的一块高地上，它曾以相传的黄帝出生地而著称。该区域内现存的还有被称为“东方金宇塔”的“万石山”、少昊寝陵的云阳山以及舜“作什器于寿丘”的传说。儒家心目中的上古帝王——黄帝、少昊、舜，都曾与此处有着密切联系。

南京江宁秦松无字碑。秦松在位期间，对金朝奴颜婢膝，一味求和，以“莫须有”的罪名杀害了抗金名将岳飞。人们对秦松痛恨至极，于是在其墓前立了块无字碑：“无词可言其恶也”。

安徽省凤阳县明皇陵无字碑位于凤阳县城南明皇陵(明太祖朱元璋父母陵墓)内，碑高6.87米。此碑无字一般有两种说法：一说朱元璋的父母只是普通百姓，无任何丰功伟绩可写；二说朱元璋认为其父母功德无量，无以言表。我更喜欢吃另一种解释：对父母之恩之爱，无法用文字记述。

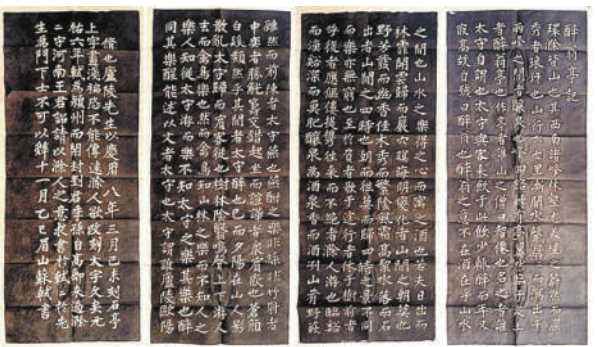
江苏苏州玄妙观无字碑，在苏州玄妙观三清殿外东侧，高6.5米，宽2.7米，刻的是明代洪武年间宰相、大文学家方孝孺撰写的一篇碑文，记述洪武四年(1371年)清理道观，称玄妙观为正当丛林，设道纪司，革昆山岳50顷香火田充军饷等史实。字字铁画银钩，不同凡品。后来方氏被诛，碑文被划去，致有无字碑。

还有北京明十三陵无字碑。明十三陵位于北京昌平区北天寿山，这里安葬着明朝的13位皇帝，合称明十三陵。除思陵外，其他12陵都有一座当时没有镌刻文字的石碑。清朝的乾隆皇帝也注意到了这件事，并且曾经提出疑问：“明诸陵，唯长陵有圣德神功碑文，余俱有碑无字。检查诸书，唯徐乾学《读礼通考》载，唐乾陵有大碑，无一字，不知何谓？而明诸陵效之，竟以为例，实不可解也。”有一种解释说明朝的开国皇帝朱元璋认为这些刻在石碑上的溢美之词不过是多此一举，实在没有必要：“皇陵碑记，皆儒臣粉饰之文，恐不足为后世子孙戒。”所以在洪武二年(1369年)，皇陵的碑文刚刚被翰林学士撰写完成时，他就废掉了这篇碑记。

南京中山陵无字碑为很多人所周知。孙中山先生一生奋斗不息，推翻封建帝制，建立“中华民国”，赢得了世人的广泛拥戴和赞扬。孙中山先生逝世后，因故未能将与孙中山先生友谊密切、国学功底极深的章太炎先生写的古朴典雅、凝练审慎的《祭孙公文》作为墓志铭，后来不得已将“天下为公”4字刻于亭中以代之。此碑无字胜有字，可谓先生乘风去，碑树人心中。

此外，国内还有一些因自然原因形成的无字碑，郦道元在《水经注》中就记录了不少这样的古碑，如晋阳城南介子推祠的石碑，九疑山大舜庙前的石碑等等，史载这些碑“今文字剥落，无可寻也”“文字缺失，无可复识”。

无字碑虽然因种种原因而致碑上无字，但它也是一种无声的历史见证。“功过论千秋去，无字碑上遍诗文”，它给我们留下了更多的想象空间，让我们在历史的长河中徜徉，感受历史文化的多姿多彩。无字碑，值得我们像其他文物一样好好保护。



苏款书欧阳修醉翁亭记拓片

阅评

“江作青罗带，山如碧玉簪。”这句唐诗中所描绘的是喀斯特地貌的奇异景观。喀斯特地貌因其具有多种多样的造型地貌，具有很高的美学价值。云南石林、贵州荔波、重庆武隆、重庆金佛山、贵州施秉、广西桂林和环江，联合以“中国南方喀斯特”列入世界自然遗产名录。

喀斯特地貌复杂，生境多样，如果在喀斯特地貌之上和之内建设交通要道，却是令无数建设者望而却步的艰巨工程。

1.

在那片喀斯特高原上满是溶洞、暗河、断层、软岩和突泥突水等灾害性的地质和数不清的工程难题及无法诠释的工程建筑“密码”，注定了贵广高铁会遭遇千折百回的艰难。这是喀斯特地形中现代化建设的缩影，更是一个奇迹。

20世纪初，英国人曾想设计修建一条从上海经过重庆、贵州、云南到缅甸的铁路，看了看，放弃了计划。英国人之所以放弃计划，是因为他们认为，整个中国西南部地区都是“工程的禁区”，根本不能修铁路。上世纪50年代，同样有国外专家在考察之后沮丧放弃。

长篇报告文学《穿越喀斯特》告诉我们：857千米的贵广线要穿越238座共长464千米的隧道和510座共长210千米的桥梁，全线桥隧比占83%——其中贵州段的桥隧则达到92.1%。高铁在贵州行驶70多分钟要穿越72座隧道——平均一分钟就得穿过一座，最多时，3分钟内穿越9座隧道。有人把或在桥上飞驰或在隧道里钻的贵广高铁称为“喀斯特高原的超级地铁”。

作这种比喻的人也许并不知道，“超级地铁”每前进一步建设者们需要付出多大的代价——高铁穿越贵州榕江县境内14.7千米的岩山隧道仅需4分钟，而建设者们贯穿这条隧道的22个断层破碎带和战胜无数岩爆、突水突泥等地质灾害时却苦战了3年零8个月。

《穿越喀斯特》记录了很多让人无法想象的事情：沿线的桥梁、路基下多如牛毛的溶洞像“糖葫芦串”一样横七竖八，到处都是——14.574千米的三都隧道内竟有特大溶洞65个，其中一个溶洞每天涌出的15万立方米水即使15万人使用也绰绰有余；而在一个叫板坝村的山上，一个桥桩柱下竟打出了9层溶洞。为两个桥桩柱，100多号人折腾了两年半方才浇筑成功。

“三都隧道的名字是后来改的。2009年，铁二院的勘测报告还将贵广线上那条要穿越格老山的隧道称之为格老山隧道。但因其与宜万铁路上一条曾让建设者们吃尽苦头的隧道名字相近，于是，铁道部一位领导不由‘恨’屋及乌，将格老山隧道改成了三都隧道。三都隧道的长度在贵广线上位列第二。

在珠江三角洲冲积平原湿地上，那些明清以来就围建成的数不清的鱼塘使得贵广沿线成了富庶的鱼米之乡，但这“半城山色半城湖”的严重软基却成了处理高速铁路

书评

东海寻鲜 故土情深

王寒

东海的每一口鲜甜，都跟江河、大地有关。每一条鱼的背后，都有山川风物、人文地理。写美食，其实写的是人与自然、食物与土地、游子与故乡之间的关系，写的是对故土的无限深情。

1.

新东方董宇辉直播卖樱桃时，他说“树上的樱桃望过去就像满天星河”；卖火腿时，他说“是风的味道，是盐的味道，是大自然的魔法和时光腌制而成”；卖牛排时，他说“美好就如山泉，就如明月，就如穿越峡谷的风，就如仲夏夜的梦”。

我很喜欢，如果让他卖海鲜，他该如何用诗一般的语言来形容大小黄鱼、章鱼墨鱼、虾兵蟹将？如何把海鲜说得优雅而有文化？

2.

故乡在东海。在遥远的古代，华夏以东的海域，皆称东海，浩浩汤汤，横无际涯。现今地理学上的东海，是长江口以南、台湾海峡以北的海域，濒临沪及浙、闽、台三省，一带，有中国最多的岛屿，最鲜的海味。

大陆流入东海的江河，长度超过百千米的河流，有四十多条，长江、钱塘江、甌江、闽江，是注入东海的主要江河，它们日夜奔流，在穿越千山万水的同时，也将陆地和大山的泥土带入大海。海洋中的大部分微量元素就来自这里，这是鱼儿最主要的养料，也是东海海鲜鲜

美的源头。我知道，来自东海的每一口鲜甜，都跟江河、大地、海洋有关。这是味道的道。

3.

形容江南的词语很多，少年时，我喜欢杏花春雨、杂花生树的华丽美好，人到中年，则喜欢鱼米之乡、饭稻羹鱼的质朴天然，因为它蕴含着鱼肥虾壮稻花香的富足。

二十四时，三十六味。桃花鳊鱼、清明马鲛、芒种虾皮、夏至鲳鱼、大暑鲈白、秋风蟹紫、西风鳊肥……

人间烟火中，是让人垂涎的大海滋味。

4.

这一年，我在东海寻鲜。从钱塘口岸出发，沿着海岸线，一路向南。从杭州湾到象山湾、三门湾、台州湾，直到乐清湾。八月的第一天，我与《海鲜英雄》摄制组一起，站在开往东海的渔船上，等待着午时开渔的号令。正午的阳光灼热而猛烈。船头犁起的浪花如无数跳跃的鱼儿。

开渔令下，汽笛鸣叫，千帆竞

喀斯特高原上的彩虹

易明



“世界桥梁看中国、中国桥梁看贵州”，全世界高度排名前100座桥梁中有46座来自贵州。贵州作为全国唯一一个没有平原的省份，历经30余年的艰辛建设，已建成2.1万座公路桥梁，几乎囊括了当今世界全部桥型，所以贵州亦被称为“世界桥梁博物馆”。图为贵州境内的平塘大桥。

基的麻烦……

在这里，每一条道路的凿通都可以大书特书。

2.

石灰岩在略有酸性的水中容易发生溶解——大自然中，pH值小于7的水都是酸性水——连雨水也带弱酸性。雨水不断沿水平的水和垂直的裂缝渗透到石灰岩中，将石灰岩溶解并带走，使裂缝加宽加深，形成石骨嶙峋地貌，形成洞穴系统和地下暗河等等。

喀斯特岩溶地质给人类带来灾害无数：喀斯特地下水位的迅速下降，导致地面塌陷；采矿或开挖隧道时发生涌水；地下洞穴的顶板坍塌引起洞上的铁路建筑物下沉或破坏；洞穴或漏斗周期性冒水，淹没铁路路基，引起沉降、翻浆或坍塌……

贵定县尖山营双线特大桥建设工地。我们可以从这座大桥的故事看出建设者们面临的前所未有的、称得上“诡异”的难题。

该桥位于贵州贵定县昌明镇上寨村，桥区内覆盖层主要为红黏土，地层岩性主要为石灰岩、白云质灰岩。该桥的建设由中铁二局贵广高铁一项目部负责，工程进展还算顺利，因项目部从一开始就把桩基工程划为3个作业单元，同时进行平行施工，所以，2013年下半年，大桥按时完工。但是，不久后的一天，该项目部经理胡关江、常务副经理张羽清和总工程师李杰汇报时说：经长期观测，发现尖山营大桥有轻微沉降。

“沉降？真有沉降？”见高度紧张的与会者把“沉降”理解成“沉降”，总工程师李杰解释说：“它不仅仅是往下沉降，过

一段时间它又往上浮。”

与会者更加惊诧：“怪了！只见过桥往下沉降，还第一次听说它沉降后又往上浮！”

施工没有问题，大家又从另一个角度为大桥那奇怪的沉浮感到紧张不已，“它沉浮的幅度有多大？是不是毫无规律地沉浮？”

这是一个稍有点常识的人都会担心的问题——沉浮幅度太大，毫无规律地沉浮，或者是沉浮过于频繁，沉浮速度过快，对大桥和列车运行的安全都将是致命的！

胡关江给出的答案相对轻松：“有时嘛，它沉降2公分左右，有时呢，它又上浮2公分左右。它总是把沉降比较准确地控制在这个幅度内……”

这样稳定且有规律的沉浮尺度让大家有了一种“不幸中的万幸”的感觉——因为，有规律的2公分沉浮应该不会影响到大桥本身和列车运行的安全。

但还是有人担心地问：“沉浮速度如何？”

胡关江回答说，沉浮速度较慢，沉浮一次需要半年左右。

半年才出现2公分的沉浮，应该算是非常缓慢，非常轻微，也应该算是一种在安全系数内的沉浮。

这样的沉浮速度虽然缓慢、轻微，看似安全，但大家还是忐忑不安。谁也不愿让贵广线今后因一座缓慢、轻微沉浮的桥而“输得干干净净”。大家都冥思苦想查原因：从岩溶角度分析的人持与岩溶有关的观点；从地质角度作研判的分析者认为与地壳有关；也有人从基础工程学的方向分析桥墩可能出现的问题……

讨论中，胡关江说，雨季时，那些桥墩就慢慢升起来，旱季就降下

去，旱涝循环，沉浮有序。

这样的措施让大家自然而然想到，尖山营大桥的沉浮一定与水有关——特别是那汇集积存于溶洞之中的地下水 and 奔流不息的暗河……

贵广铁路公司总经理张建波提出了质疑：“光一片桥梁就重900多吨，加上其他的附属设施怎么也有2000吨重，还有桥墩的重量少说也有几百吨，那一带承载大桥的地壳有多重？有什么力量能把那一大片地壳连同十多个3000多吨重的东西顶上来啊？水的力量再大，它能顶起如此巨大的重量吗……”

虽然没有找到大桥沉浮的原由，工程建设者们还是在每个桥墩旁都多加了几根桩柱，一方面是想使大桥更加稳固，同时也想以增加重量的方法减少桥墩的上浮。

这样的措施使大桥的沉浮逐渐趋于稳定，大桥本身和行车安全有了保障，但这个全国乃至全世界都少见的大桥曾经沉浮的案例却仍使每一个人如鲠在喉，彻夜难眠……

闻名于世的意大利比萨塔，被誉为“中国最高古砖塔”的山西汾阳文峰塔，墨西哥艺术馆……世界上下沉的建筑物虽多，但它们沉降后，却没有一个像尖山营大桥那样再“浮”起来！

3.

《穿越喀斯特》让人记住了众多建设者的名字。

大岐山隧道的项目经理叫张哲，一个面容清瘦、身材并不高大大英武的山东邹县人——向陌生人自我介绍时，他总是忘不了强调：“古圣人孟子的故居离我家很近，只有两三千米。”

张哲刚过不惑之年。但刚见到他会让人吃一惊：憔悴，消瘦，肤色黧黑，头发花白，双手长满了白斑。张哲刚到岐山那一个月，他只看到过三次太阳，其中，有两次都是太阳刚一露面便被黑沉沉的乌云扑上去给严严实实地遮住了。山上经常细雨霏霏，湿云压顶。其实，很多时候并不是在下雨，只是不知不觉间，你的衣服、头发就统统湿得可以拧出水来。而晴天，火辣辣的太阳又把大山变成闷热无比的蒸笼，蒸得人难受至极。在南方这可怕的湿气的侵袭下，又加之太大为工程的事情着急上火，自己未老先衰，手上还留下了无法治愈的白斑……

张哲是2009年3月调任大岐山隧道项目经理的。在十四局的人事任命文件中，他是第三个被派到大岐山隧道的经理。他就任时，大岐山隧道已经开工3个多月，这3个多月里，换过两个项目经理——一个干了两个月，一个干了不到两个月。调动的原因都是“工作需要”。

到任那天，先坐车再骑摩托，最后在烂泥巴路上赤着脚提着鞋扛着行李进入大岐山时，张哲看到的情景是“三无三少”：“无路、无水、无电，材料少、道路少、晴天少”。生活用水要到山下的河里挑。为免除挑水之苦，张哲带人在3000米外的一个山沟里筑一个小坝拦住山上流下来的水，再用塑料管引到项目部。但这水食用后大家老拉肚子，一查，原来是枯树叶、死在水池里的老鼠、蛇等造成了大肠杆菌超标。夏天，吃肉也很难，中午买了肉运到山上就有味了，厨师只好使劲往里放桂皮之类的东西遮味……大雨封山，粮食运不进来，张哲就带人去山上挖野菜……

张哲说：“我也动摇过，也想过因为‘工作需要’调动一下。但上山那天，我看见很多工人因潮湿闷热，身上长满湿疹和疥疮，一出汗水，难受得直皱眉，但他们仍用绳子吊在悬崖上施工修路，仍在大山的寂寥中无怨无悔地默默奉献，我心寒，难道我的觉悟还不如一个普通工人？于是，想以‘工作需要’的理由调动的活再怎么说也说不出口。”

从此，张哲在大岐山隧道一干就是六年。这六年的每一天，他都被那条充满麻烦和风险的隧道困扰着——要穿越4条断层及6条次级断层，同时还有岩爆、涌水、软岩大变形等多种不良地质因素。有一次，9.5千米没打出一块石头来，全是烂层岩……

那些吊在悬崖上、栖身在洞穴中的建设者，我们不可能一一知道他们的名字。值得一提的是，这些建设者们在主体工程之外，在崇山峻岭之中开凿出的一条40多千米的施工便道，彻底打通了大岐山与外界的联系，彻底改变了便道两侧4座村庄肩扛手提的历史，被山民亲切地称为“贵广大道”。

他们是大山深处数十万建设者的缩影。

没有他们，就没有喀斯特高原上的彩虹。

我写《无鲜勿落饭》，写《江南小吃记》，写《东海寻鲜》，也是想告诉大家：人间有味，是味道的味，味道的道。

(本文为《东海寻鲜》序言)

说到毛虾，大家都觉得陌生，说起虾皮，则倍感亲切。虾皮就是毛虾的干制品。毛虾是个小不点，晾晒后只剩一层皮包骨，故称“虾皮”。

毛虾俗称虾婢，跟身材丰满高挑的对虾、红虾、硬壳虾相比，细小的毛虾，简直就是瘦弱单薄的婢女。连流里流气的拉啦虾，跟毛虾站在一起，看上去也像是强龙。

从长江入海口往南，一直到闽粤两省交界处的海域，就是东海。这里最适合虾兵蟹将的生长。从春到秋，毛虾在东海自由自在成长……我们那里，称嘴小者为鳊鱼嘴，嘴大者为赤鳊或阔嘴鳊鱼，小眼睛者称为虾皮眼。宝宝满周岁，大人要为他们举行仪式。要抓周，要食荤，娃娃要吃鳊鱼，希望她长成大巧的鳊鱼嘴，男娃要吃鳊鱼，鳊鱼嘴大，意谓吃四方。但没人让宝宝吃虾皮，谁也不希望自家的孩子长成细咪咪的虾皮眼。

家乡老话中，有一句话叫“撮虾皮好”，如果一个人与别人仅是泛泛之交、点头之交，或者明明相熟多年，但彼此之间并没有热络的情谊，就称之为“撮虾皮好”。友谊只相当于一撮虾皮的交情，弦外之音是两人的交情太浅，只相当于朋友圈里的点赞之交。

——摘自王寒《东海寻鲜》