

# 在路上



自由談  
木田

疫情期間談論「在路上」似乎不太合時宜，且不說關口封閉，城市封鎖，就算闖過了重重關卡，捱過了或長或短的隔離，在路上的也不光是想看的風景和看風景的人，大概率還要

與病毒同行。這種與病毒同行的狀態不知道要持續多久，恐怕這多少會影響人們「在路上」的心情。

「在路上」需要什麼樣的心情呢？或者說人們通常是被怎樣的心情驅使着「在路上」呢？「在路上」有很多制式的符號，比如旅行時特定的穿着和玩伴，比如豪華的酒店和美食，比如社交媒體上令人炫目的照片，但除去這些符號，更重要的原因是新鮮的環境和體驗，是對於活着的自由和自我的追尋。凱魯亞克寫過一本十分暢銷和有名的書，名字就叫《在路上》，常常被人們說成是「垮掉的一代」的代表作，但透過不羈的外殼，我看到的是廣闊的天地，是對自我和世界的探索，是生活中的雞毛蒜皮最終就是雞毛蒜皮的安心。

河南鞏義有這樣一塊匾額，上題「留餘」二字，本意是教導後人做人做事都要留有餘地，但在我看來，「留餘」二字也可用來詮釋「在路上」的含義，人們之所以上路，何

嘗不是為自己和生活「留餘」呢，留的餘是什麼呢？我想就是對生命的無盡熱愛和無限可能吧。

「在路上」不光是尋求新鮮、自由和各種可能，更多的是去體驗「失敗」，而這種「失敗」永遠不會在安於自己限度之內生活的人中出現，但我們有時不得不承認，相對於永遠沒有「失敗」的人生，「失敗」更誘人，也能給人帶來更大的安全感和自由。

在《老人與海》中，老人桑迪亞哥在海中不斷地去挑戰自己的極限，去迎接大槪率的「失敗」，但這種「失敗」絲毫不會掩蓋他是最好的海上打魚人，大海便是他人生無邊的路，他願意永遠在路上。「在路上」就是人性的不軟弱。

不管我們的生活正遭遇怎樣的困難或不幸，不管我們最終對於人生做了怎樣的選擇，不管病毒是不是還在與我們同行，但若能一直「在路上」，不一定非要是地理上的穿越，只需心境自由，不受外物束縛，勇敢地拓展自己的邊界，那些看似過不去的困難或不幸終究會淡去，大多數選擇也變得可推翻重來。「在路上」讓我們「永遠年輕，永遠热泪盈眶」。



人生在線  
陳清泉

二〇一四年七月二日晚，我在倫敦皇家歌劇院從英國皇室安妮公主手中接受英國皇家工程院菲利普親王勳章以表彰我在現代電動汽車和工程創新的貢獻，Carlo Rubbia教授和他的助理Delia Salmieri博士專程從瑞士趕到倫敦出席頒獎晚宴道賀，還有我的好友，英國皇家工程院院士、英國巴斯大學原副校長Fred Eastham教授，及英國謝菲爾德大學諸自強教授也分別從巴斯和謝菲爾德趕到倫敦道賀，到了二〇一六年，諸自強教授獲選為英國皇家工程院院士。

二〇一二年我在波茨坦高等可持續發展研究院(IASS)的第一任助理是我在港大的

前研究生塞林旋博士，現任南方科技大學副教授。二〇一三年的第二任助理是當時柏林工業大學研究生屠丹，現在是德國的英飛凌Infineon集團的高級研發工程師，該公司是全球著名的半導體企業，前身是西門子集團的半導體部門。二〇一四年我的最後一任助理是薛冰博士，他是中科院瀋陽應用生態研究院的研究員，也是德國洪堡學者，他和他的太太很會烹飪，經常請我到他的公寓品嘗他們的手藝，讓我大飽口福。

到了二〇一五年，Carlo Rubbia教授的任期即將結束，他對我說，因為他的任期結束後就要離開研究院，無權再邀請聘任我。後來該研究院換了領導，也改變了研究方向，主要研究社會科學。我也因此不再去該研究院了。

Carlo Rubbia教授於二〇一五年從德國退休後，回到他的祖國意大利。他原來在美

國任哈佛大學教授，然後在瑞士任歐洲原子能研究院院長。他二〇一五年回到意大利後，獲任為意大利國會終身議員，這是極高的榮譽，在國會會議廳有特別的座位，在國會大廈有特別的辦公室，還配備高級別墅，他邀請我訪問意大利欣賞這些待遇。意大利國會有此制度，聘任幾位傑出的科學家為國會終身議員，任期直至去世，那年正好有終身科學家議員去世，由他接任。

二〇一六年我和Carlo Rubbia教授一起在徐州的中國礦業大學創辦可持續能源研究院，他任院長，我任常務副院長，直到二〇一九年他的任期屆滿，由我擔任中國礦業大學可持續能源研究院院長。二〇一六年他獲頒中華人民共和國國際科學技術合作獎。

（「回憶錄：在德國波茨坦高等可持續能源研究院的經歷」之三，標題為編者加）

# 第三隻眼中的香港

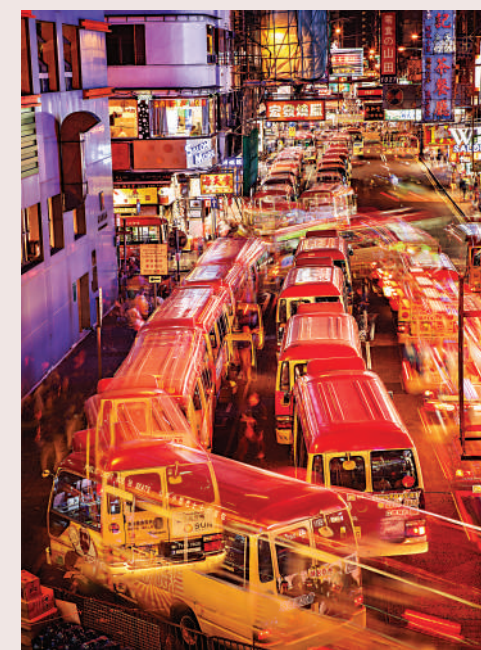


君子玉言  
小香

上周「獅子山」「圓規」兩場颱風過後，持續半年之久的悶熱終於離開，吹面而來的，是爽朗秋風——香港的秋天總算來了。此時，北方冬衣初添，寒意初顯。日前，聽一位外埠駐港記者講起，如果用第三隻眼看香港，有幾個很小眾卻很特別之處：一是霓虹和招牌；二是天台文化；三是小巴。仔細琢磨，有點意思。

觀察香港的招牌和霓虹，大街小巷，高樓低舖，每塊招牌霓虹都有它的性格，千姿百態，沒有兩塊招牌是相同的，沒有兩盞霓虹是相同的——拼的就是獨一無二與眾不同。它們因又高又密的樓群而密集分布，隨山海起伏相間的地形而立體式鋪排，因香港經濟社會的高度自由而不拘一格，快意綻放。看起來不規整，「野蠻生長」，有點「亂花漸欲迷人眼」應接不暇的感覺，卻多姿多彩，創意盡顯，給水泥森林增添了靈動跳躍，足以成為一道獨特的城市風景，展現香港的活力與開放。

天台也是一個別出心裁的視角。天台（樓頂平台）在我們眼裏，頂多晾衣服、養養花草、做做健身、發發呆之類的。前年「黑暴」期間，也曾站在天台驚望街道上黑壓壓的人群呼嘯而過——那是因為不敢在街上與「黑暴」直面，怕捱打。但在很多港片中，不少重要情景都發生在天台。比如《無間道》，警察臥底劉德華與黑幫臥底梁朝偉的巔峰對決，劉德華與其上司黃秋生的密會，都發生在天台。頭頂朗朗青天，腳下樓宇森林，除了兩個主角，周邊空無一人，頗有中國畫留白的意韻。然後一段精彩情節在兩個關鍵人物中展開，在天知、地知、你知、我知、天台知的緊張氣氛中揭曉謎底，成為整部劇情點睛之筆。再然後，蒼天大地，



▲霓虹招牌及紅Van是旺角的一道獨特風景線。圖片來源：Imagejoy

何去何從？既讓人恍然大悟，也留下無窮懸念。

天台在香港這個獨特的重要性，或許是由於香港房子狹小，許多理應在室內展開的故事或比較私密的交談，因地面環境促狹而無法施展，因擁擠而不便交流。所以，半空中的天台就成了一個合適地方，這也符合港人注重私隱的特性。不過，香港如此密集的樓群，縱使躲到天台，依然有林立的樓宇環伺周邊，依然躲不開半空的鄰居，怕是有「不敢高聲語，恐驚天上人」之虞吧？

再說小巴。小巴在香港是作為公共交通的輔助及接駁之用運營的。一九七六年刊憲規定全港最多只容許四千三百五十輛公共小巴運營。其最大特點就是「靈活」——路線靈活、班次靈活、收費靈活。起終點及大致路線是明確的，中間怎麼停停哪裏隨需而行。維基百科描述得有趣「不設固定車站，乘客可於非禁區任何地點下車，下車前須高聲呼叫司機下車地點，並由司機揮手作實」；車資波幅大，

曾因颱風，香港仔至華富邨（三點四公里）小巴由三元加至三十元。時間也靈活——通常司機要等乘客上到七八成了才發車，所以發車不按時間來，按乘客人數定。這種靈活性，也是香港經濟社會務實靈活特質的一個縮影吧。

小巴還有特點是車速特別快，風馳電掣穿梭於狹窄的街道，很考驗車技；司機的腦子特別好使，你上車時告訴他哪裏下，自己盡可以放心打盹，快到時司機肯定會喊一聲提醒你下車。每個人他都記得明明白白。

剛來港時坐小巴有兩個經歷。某周六傍晚，靈光一現想去赤柱看落日。上了往赤柱的小巴一路飛奔，眼看乘客一個個叫着「唔該！××大廈（街）落車」，司機揮揮手表示「朕知道了」，我猛然發現不知如何向粵語表述想看落日的地方（內心只知在赤柱那個海灣）。於是默默坐着，一心盼望有人能與我同路，省得我喊了。但直到車內只剩下我一人，司機回頭用粵語講了一聲，意思我懂「終點站到了」。下車一看，哭笑不得——林蔭盡頭的眼前矗立一座白底房子，上書四個黑色大字「赤柱監獄」。落日在哪兒呢？沒辦法，沿着原路往回走吧。天色已晚，好在香港治安好，不必提心吊膽。一個人傻傻走了一會，見一地眼熟，轉過去——果然，就是心目中看落日的海灣（其實就是赤柱廣場前）。此刻落日早就回老家了，我還是在海邊坐了好一會兒，並犒勞自己喝了一杯扎啤——哈，晚霞和酒也蠻好。

還有一次是從鴨脷洲到灣仔。大約晚上十點多，因為巴士車站找不到，情急之下揮手上了一輛小巴。告訴司機自己想去哪裏，司機說因為離終點方向相距有點遠，走不到，我有點緊張。沒想到待所有乘客都下車後，他繞來繞去，將我送到公寓附近的一條街口，並告訴我怎樣走過去。真是個好心人！

你瞧，第三隻眼中的香港，有色彩有情節有樂趣，關鍵的，還有暖意溫情。

# 百花齊放

「百花齊放——北京畫院創作與典藏精品展」現正於中國國家博物館舉行。展覽以「芙蓉國裏盡朝暉」「無限枝頭好顏色」「春來喜氣繞華堂」「幾點硃砂花更紅」四個篇章介紹了北京畫院在研究、收藏、創作、交流等領域所取得的重要成果。

圖為觀眾在拍攝潘天壽畫作《鷹》。

新華社



市井萬象



# 人生的意義在圓夢

有媒體前輩建議筆者寫本文，並提議了四個角度，第一是：今次自駕和上次有何不同？筆者由今年八月十日入青海，之後伺機入新疆（因為當時有省份出現疫情，故要在青海待夠十四天），然後忽發奇想去西藏，便在九月二十日由成都入藏，十月十三日繞完一個「大圓圈」回到成都，完成了今次旅遊的主要行程。筆者上次自駕是去年十二月初去了四川西部的稻城亞丁、瀘定橋和小金（即當年紅軍會師的懋功），那是今次的濼灘。今次擬去大西北，事緣今年三月外媒蓄意抹黑新疆，故筆者銳意重遊新疆，為維護國家形象略盡綿力。

筆者曾在一九八二、一九八三、二〇〇五和二〇一七年去過新疆，但一直沒有去過塔什庫爾干和瓦罕走廊邊境；早年沒有獨庫公路，新疆棉花尚未如今天般廣受關注。今次最想看的是棉花田和隨意接觸新疆各族同胞，觀察他們怎樣生活。九月七日由庫車開車到了喀什時，屈指一算，筆者還可以再走一些地方，便決定第七次入西藏。可以說，這次是邊走邊想下一站目的地。林芝的墨脫也是在看《西部自駕攻略圖》時決定去的，墨脫是筆者在二〇〇六年首次聽到的地名。至於班公湖，是因為看了去年的新聞才想到要去。所以筆者見到的新疆和西藏是個人的真實體驗，行程中沒有官員安排或陪同，有些地方更是臨時起意，才去申請相關證件，例如新疆塔縣、西藏墨脫的邊防證。筆者這樣「自由行」下寫的遊記，很

高興能獲讀者垂注，《新疆棉花的謊言與夢想》一文更獲「學習強國」平台轉載，深感榮幸。

新疆和西藏的住宿飲食等服務，其實都可以接受。整體來說，新疆好一點。以邊區塔什庫爾干塔吉克自治縣（塔縣）為例，其酒店雖然簡單但很整潔，又有熱水，令筆者能好好休息。在新疆遇到較遜色的酒店是塔里木沙漠公路中段的塔中鎮，但那是浩瀚沙漠中為採油而建立的只有幾家店面的小鎮，且不是旅遊熱點，故可以理解。西藏阿里地區沿途酒店則簡陋一點，但也很整潔，更要有熱水供應。唯一的問題是往阿里途中的幾個驛站如薩嘎、瑪旁雍措的霍爾鄉的酒店都沒有電梯。在薩嘎時因為適逢國慶假期酒店爆滿，筆者被安排住

在酒店三樓。在逾四千米海拔爬三層樓梯，其喘氣程度，不足為外人道。

至於安全顧慮，筆者在青海、新疆和西藏自駕了逾兩個半月，從不擔心有人身安全或會遇上盜賊，因為現在的新疆堪稱全國最安全的省（區）之一，而西藏則民風淳樸。唯一一次擔心安全的是：十月八日走夜路。當時筆者因為內急，被迫停在路邊走出車外，周圍黑得伸手不見五指，天上星光燦爛，唯一的光源便是筆者的越野車燈。當時想，這裏是羌塘自然保護區，會否有熊或狼接近筆者的車呢？這裏岔開一筆，有人問為何筆者要這麼守規矩，遵守規定的速度來開車，熬到凌晨兩點才到那曲市尼瑪縣的酒店？筆者的回應是：由於收到限速條，若筆者「偷雞」超速，到了下一個限速處



▲西藏阿里的聖湖瑪旁雍措的紅土和馬岡仁波齊。圖為筆者自攝。

之前，便必須在老遠之處停在路邊，等平均時速跌回限速水平內。筆者曾經歷過，停得不夠遠就會被下一站的公安發現，他們會開車過來詢問筆者是否超速了。但這裏是羌塘，若把車停在僻靜處靜待平均時速跌回規定水平，到時若有野狼來「探訪」筆者，那怎麼辦？反過來說，若筆者把車按規定時速緩緩開行，至少野狼等野獸難以「埋身」。

最後，筆者的建議是：西藏是個很漂亮的地方，在三一八和三一七國道的非景區處，仍見到不少塑料飲料瓶被隨意扔在路上，這是十分可惜的。雖然這些地方不是景區，但也是綠水青山一部分，希望隨着國家的進步，人們的環保意識也不斷提高。至於西藏行車途中的廁所，更是大有進步空間，這對西藏形象和國民的健康，大有裨益。

這兩個半月在青海、新疆和西藏合共跑了近二萬公里，見到不少美景，令筆者印象最深刻的是青海的艾肯泉、新疆伊寧的梵境民宿、西藏墨脫的果果塘大拐彎和阿里地區聖湖瑪旁雍措的紅土地。今次隻身自駕擁抱祖國大地，圓了筆者的夢。可以說若有一天永遠睡去時，臨閉眼前回望這段經歷，筆者依然很自豪地說：用這方法去愛國，無悔今生！

今夕的主要行程已結束，之後筆者會再造訪一個地方，作為遊記續篇，然後回北京正式休整。大家不妨猜猜筆者會去哪裏？

（總結篇）



二十一世紀  
西行漫記

馮焯光