

边界上的 Back and Forth 西来东往

编辑 陈诗阳 • 文 张侃 • 图 视觉中国、张侃



从哈尔滨去齐齐哈尔的高铁

我坐在哈尔滨站空旷的候车大厅中，等待着即将开出的高铁。

对哈尔滨这座拥有上千万人口的都市，我很难用几个简单的词语描绘它。一天前，我在城中的黑龙江美术馆邂逅了一场水彩画展。画家是一位名叫王焕堤的本地老人，画作内容都是哈尔滨的老建筑：青翠的行道树掩映着古朴的洋房，三三两两悠闲的行人点缀其间。从人们的装束与汽车的款式看，他记录的是当代哈尔滨。然而他的画，似乎有意抹掉了那些肆意加建的丑陋房屋，以及老建筑上煞风景的店铺招牌——这让画中描绘的哈尔滨看起来更像是一座与世无争的欧洲小城。

事实上，哈尔滨诞生之初，的确是一座“欧洲人的城市”。19世纪末，俄罗斯帝国动工修筑西伯利亚铁路，除了沿黑龙江绕行、全程都在俄国领土上的主线外，还额外规划了一段截弯取直、从中国东北穿过的“丁”字形支线——中东铁路（亦称“东清铁路”“东省铁路”）。中东铁路干线西起内蒙古满洲里、东至黑龙江绥芬河，支线南至辽宁旅顺口，干线和支线总长将近2500公里，铁路及沿线地区几乎全是帝俄的势力范围。在铁路修到哈尔滨之前，这块土地曾经还只是松花江边一片荒凉的滩涂。水彩画上的欧式建筑，也即是哈尔滨最古老的那些建筑，全都是因为中东铁路而兴建。

独一无二的地理位置，让哈尔滨诞生之初便成为东西文化最激烈的交汇处。1903年，中东铁路通车尚不久，英国作家B. L. 辛普森（B. L. Simpson）曾从哈尔滨站搭乘火车去往中俄边境的满洲里。在那个杂乱无章的狭小候车室里，他见到了一身俄国军服的布里亚特骑兵、穿着长衣与皮靴的蒙古马贩子，以及戴着红色头巾的印度锡克教徒……100多年之后，我站在辛普森当年描述这些场景的同一位置，看到的却是一座拥有巨大拱顶的空荡候车室。没有布里亚特骑兵，也没有蒙古马贩子，只有行色匆匆的当代打工人，在等候着即将出发的高铁。

辛普森笔下那段妙趣横生的中东铁路往事，吸引着我来到这个他曾经走过的的地方，我希望用一段与他相同的行程，来追思那段现在早已被很多人遗忘的历史。然而还没出发，我就意识到：如今四通八达的公路网早已让中东铁路的运输地位一落千丈。列车时刻表也告诉我，若要重温辛普森当年的体验，从哈尔滨站向西出发，坐火车直达中俄边境的满洲里，现今只剩一班夕发朝至的卧铺车。若还想观赏沿途景致，且不浪费白天的游览时间，那只能在哈尔滨站搭乘高铁去齐齐哈尔转车。

其实，哈尔滨站的历史，本身也曲折离奇——1904年，即辛普森到访的次年，一座雍容典雅、大量采用欧洲时兴的“新艺术运动”元素的站房在松花江畔的秦家岗落成，取代了作家笔下那个杂乱残破的临时车站。车站建设时恰逢日俄战

（下图）齐齐哈尔市昂昂溪区如今仍保留有老车站建筑。

（对页图）鸽群在哈尔滨圣索菲亚教堂前飞舞。



夜幕下的哈尔滨站。

争爆发，日本与帝俄在中国东北兵戎相见，而尚未完工的站房也一度充当帝俄“临时兵站”的角色。

在之后的 55 年中，这座站房成为更多历史事件的亲历者：1909 年，朝鲜义士安重根在此击毙了欲来此与帝俄商议瓜分中国东北的日本前首相伊藤博文；1935 年，由日伪“满铁”运营、时速高达 130 公里的豪华列车“亚细亚”号蒸汽快车开行至此。

在沦为列强的棋盘许久后，1959 年，哈尔滨站获批修建新站房，老站房于次年春天被推倒（因过于坚固，拆除工作竟耗时 20 余天），一份模仿北京站的设计图纸成为万众期待中新车站的样子——哈尔滨站终于第一次成为中国人自己的舞台。然而在全国经济困难的大背景下，人们只得用“多快好省”的方式降低成本：两翼本该气势磅礴的斯大林式候车厅被简化为横平竖直的呆板方盒式建筑，而作为车站核心的主楼则干脆停止建设。直到 20 世纪 80 年代，车站中心的这块空缺才被一座覆着蓝色玻璃的丑陋现代建筑填补。

2014 年，人们终于想起了早前被拆除的老站。一番论证过后，他们决定直接将其等比例放大重建。然而在我看来，如同大多数充斥着“大即是好”审美的中国建筑一样，如今这座复刻版站房也只能称为“大而无当”，曾经俄国建筑师希冀用曲线表达的轻盈与柔美，现在只剩居高临下的压抑。但无法否认的是，现在从这里开出的高铁列车比当年快了太多也舒适了太多。

浓缩 21 世纪人类智慧的子弹头列车驶出哈尔滨站，安静地飞驰在松嫩平原广袤的大地上。沿着与老中东铁路平行的铁轨，只过了不到一小时，窗外景色就从哈尔滨郊区灰头土脸的老工业区变成大庆油田富有韵律感的大片石油钻机群。身穿红色制服的石油工程师放下电话，汇入熙熙攘攘的出站人流，留下为数不多的乘客继续乘车前往高铁线网尽头的齐齐哈尔。

齐齐哈尔，这座由契丹人在公元 12 世纪建起的城市，名字意为“边疆”和“天然牧场”，与年轻的哈尔滨不同，这是黑龙江省历史最悠久的人类聚居点之一。19 世纪末俄罗斯帝国修筑中东铁路时，齐齐哈尔是全黑龙江的政治经济中心，为避免沿线商机被中国人抢走，俄国人有意将铁路绕城而过，最终将站点设在城外 30 公里处的昂昂溪，取名“齐齐哈尔站”（现为昂昂溪站）。直至中东铁路开通六年后的 1903 年，中国人修建的连接昂昂溪与齐齐哈尔的齐昂铁路通车，齐齐哈尔才算正式迈入铁路时代。

1936 年，日本人在齐齐哈尓城区内建成一栋地上四层、地下一层的火车站，火车站旧址如今就矗立在齐齐哈尔火车站旁。老火车站曾作为“满铁”办公楼与旅馆，接待过来此视察的伪满洲国皇帝溥仪，然而现在它最引人瞩目的部分，却是楼顶那一排至今未被拆除的“毛泽东思想万岁”红色标语，带有强烈的时代印记。





(左图) 夕阳下的成吉思汗驿站入门。
(对页图) 齐齐哈尔市碾子山区的金长城
烽燧遗址。

进入内蒙古：金长城与成吉思汗镇

从齐齐哈尔继续西行的火车屈指可数，为方便安排沿途行程，我选择了租车自驾。沿 232 国道开出两小时后，我到达黑龙江与内蒙古的边界。这里刚好有一段金代长城遗址。

女真将军完颜婆卢火的雕像孤单矗立在金长城遗址公园空荡的广场上，据《金史》记载，他就是负责修筑这段长城的人。1114 年，女真人从如今的东北起兵反辽，次年建立金朝；1125 年金朝即攻灭辽朝，两年后又将宋徽宗、宋钦宗俘虏，北宋亦灭亡。也许是因为出征的过程中被汉人修筑的长城震撼，占据中原之后，女真人在东北的家乡也修筑了长达 4000 公里的长城，想要挡住西面那些仍在过着游牧生活的蒙古人。

金长城古称“金界壕”，因其内外有三道宽阔的壕沟而得名。壕沟早已被历史的滚滚尘埃所淹没，但本存在于壕沟之间的城墙墙体，即使被风化得只剩下一条土丘，却依旧顽强地矗立着。然而这道仿佛固若金汤的金长城，却似乎从未发挥过期望中的功用——它既没能拦住 13 世纪蒙古人南下的铁蹄，也没能挡下 19 世纪俄国人东进的铁轨。

金长城研究学者彭占杰先生曾记述过一段发生于 20 世纪中叶的对话。一位在雅鲁河畔垂钓的老人，指着正呼啸而过的火车对他说：“这条铁路初建时，那里的边墙曾有（金长城的）关门。修路时，被俄国指挥修路者全部铲平毁掉，整修

了路基。现在，火车通了，遗迹没了，如今连一点踪迹也看不到了。”

我爬上土丘顶部，只见丘顶被人踩出的狭窄通路从土丘两侧茂密的针叶林间延伸开去。当回头望向雅鲁河的方向，我果然看到了那条与宽阔河道并肩而行的中东铁路。这座为抵御蒙古人而生的金代长城，与 700 多年后野心勃勃的俄罗斯人修成的铁路，就这样产生了跨越时空的奇妙交汇。

1952 年底，苏联将“二战”结束时从日本手中接收的中东铁路交还给中国，俄国人与中东铁路前后长达半个多世纪的纷繁牵连才终于画上句号。然而他们给这条铁路带来的影响却从未消失，其中就包括铁路穿越金长城、进入内蒙古后经过的第一处聚落：成吉思汗镇。

尽管位于内蒙古，但成吉思汗镇与那位同名的蒙古英雄其实并没有什么关联。确切来说，在铁路修通之前，那附近还只有一片荒芜。中东铁路在今呼伦贝尔境内设置了 58 座车站，其中大多数以代号相称，都在荒无人烟的地区，只是为两列火车会车时能够避让而设。位置在今成吉思汗镇旁的“38 号小站”亦是如此。

轰鸣的火车拉来了商机，因而那些曾经的中国筑路工人，以及山东、河北等地“闯关东”的百姓，便自发在这座新设立的 38 号车站旁定居下来，也让这里在 1902 年有了最初的名字“新站”。但给车站正式命名时，俄国人却想起了成吉思汗——他们习惯把金长城叫作“成吉思汗边墙”，意为阻拦成吉思汗（蒙古人）的边境墙。于是这座内蒙古境内距成吉思汗边墙最近的车站，在 1905 年被改称“成吉斯汉站”；1921 年，“成吉斯汉站”最终被纠正为“成吉思汗站”。

1940 年，当局决定将地名与车站名统一，都叫作“成吉思汗”。从现在看，这着实是个充满远见卓识的决定，它给这座主要由汉族劳工后代构成的平庸小镇带来的好处可谓源源不尽。譬如，扎兰屯市（成吉思汗镇为该市下辖镇）人民政府网站在对小镇的推介中就自豪地写道：“近年来，成吉思汗镇党委政府紧紧抓住‘成吉思汗’这个无形资产带来的巨大发展机遇，在城镇发展进程中全力塑造蒙元文化风格，使一座崭新的历史文化名城正崛起在塞北大地上。”成吉思汗大概做梦也没有想到，在他驾鹤西去快 800 年之后，在这个他生前从未听过的地方，自己的名号还能继续默默做着贡献。

这句话起初让我很是费解，他们是如何做到既“崭新”又“历史”的。然而当我跨过金长城，来到内蒙古一侧时，心中



草甸、河流、蒙古包，成吉思汗驿站颇有风情。



疑惑立刻烟消云散：

紧贴遗址土丘的外侧，一座崭新的“成吉思汗驿站”傲然屹立在辽阔的草甸上，颇有与土丘对面完颜婆卢火雕像“隔城对峙”的气势。眼前土地上插满的五彩旌旗，以及那些成群分布的蒙古包，让我恍惚中生出一种错觉：这里不像是代表和平与交流的驿站，倒像是“成吉思汗大军”刚扎下的前线兵营。他们正厉兵秣马，准备跨越长城，对“婆卢火大军”发起一轮最猛烈的攻势。

如果把这里当作成吉思汗的“驿站”，那么10公里外的成吉思汗镇一定就是他们的“城池”了。我开车进入镇子，先后经过“铁木真大街”和“窝阔台路”，到达镇中心的“天骄广场”——“天骄”的说法显然来自毛泽东那句著名诗词“一代天骄成吉思汗”。

诗词的最后一句是：“俱往矣，数风流人物，还看今朝。”然而在今朝的广场上，别说“风流人物”了，我连一个人影都没见到。广场正前方，拥有巨大蒙古包式穹顶的镇政府大楼一片漆黑，职员早已下班回家。广场外的街道同样透着萧瑟，店铺稀疏，行人寥寥，就如任何一座没能及时追赶上时代的东北小镇一样。

为了见到“风流人物”，我走进一家写着“正宗成吉思汗烤肉”的小餐馆。墙上挂着一幅绿油油的巨型装饰画，主题可以概括为“风吹草低见牛羊”。我接过菜单，第一眼看到的却是“猪五花”与“烤鸡爪”，牛羊肉蜷缩在页面一角，显然不是最受顾客青睐的项品。

“你这真的是‘正宗成吉思汗烤肉’吗？”我指着手中的菜单，对店主打趣道。

这位一脸胡茬、五大三粗的中年男人露出了几分不好意思的笑容，又立刻转变成一脸无奈的苦笑：“前两年，说搞蒙古族特色的旅游能赚钱。可是俺们这旮旯儿没有蒙古族啊！汉族，满族，都有，朝鲜族也不少，可真没几个蒙古族的。”

他若有所思地望向门外，似乎在回忆什么，接着讲述自己的故事：“我一听，那行，不就羊肉吗，我也能烤。结果开了店，游客没来几个，还遇上疫情了……哎，你想整点儿啥，要么烤几串儿五花？”我接受了这个建议，毕竟五花肉才是他最拿手的菜品。

当听到我来自青岛，店主兴奋地告诉我，他好几个亲戚都举家搬去了青岛生活。我并不惊讶，青岛在21世纪的头20年里迎来了数十万计的东北移民，以至于某些区域通行的语言都变成了东北话。东北人喜欢移民去青岛，除了看中青岛的经济机会外，我想更重要的，是因为这里正是他们的祖先百年前“闯关东”时出发的地方吧。





博克图老刘：想要留住历史的人

离开成吉思汗镇，我在扎兰屯市住了一晚，盘算着接下来的行程。本计划要去满洲里，却因当地新暴发的一轮疫情而不得不取消。作为中国与俄罗斯之间最主要的货物通道，满洲里的疫情从2020年开始几乎没有停歇过。朋友建议我去博克图镇找老刘聊聊。他说老刘凭着一己之力，在小镇里打造了一座私人铁路博物馆。

博克图镇位于大兴安岭深处，雅鲁河的两条支流在此汇合，共同奔向东南方的松嫩平原。对100多年前的铁路修筑者而言，这段地势相对平缓的河谷地带，几乎是中东铁路穿越大兴安岭唯一可能的路线，战略重要性不言而喻。在一张1903年的中东铁路地图上，博克图被表示大城市的圆圈标注，与哈尔滨、齐齐哈尔还有满洲里并列。

博克图镇的凋敝比成吉思汗镇更甚。天空阴郁，空气中弥漫着陈腐气息，就像刚刚打开一扇密闭已久的旧仓库门。也许是为对抗这种凋敝，火车站候车厅的外墙被有意粉刷成了明晃晃的鲜红，在周边灰暗建筑的衬托下显得格外扎眼。外墙的颜色刚好也是映山红的颜色，每年春天，映山红都会将镇子周围的大兴安岭山脉染成红色的海洋。

网上有个流传甚广的说法：20世纪70年代著名少儿电影《闪闪的红星》，片尾那段映山红漫山遍野的场景，就是在博克图拍摄的。可惜这只是个美好的误会，《闪闪的红星》是在江西拍摄的。但早在电影拍摄的20多年前，博克图就已在另一部风靡全国的少儿电影《儿童铁路》中露了面。

1952年，尚属中苏共管的博克图站，在机务段苏方段长华诺夫的倡议下，一条借鉴苏联经验、全长400米的“儿童铁路”在车站的站前广场上通车。这是中国第一条儿童铁路，比哈尔滨儿童公园至今仍在运行的那条还要早四年。司机、车长、扳道工，所有工作人员都由博克图的少先队员担任。他们开着长4米、重7.5吨的蒸汽机车“新儿童”号，环绕广场一周，从“北京站”经“博克图站”一直开往“莫斯科站”。这条儿童铁路让当年无数的博克图儿童，都把“成为铁路工人”作为自己毕生的梦想。

我不确定同样生于20世纪50年代的老刘，对铁路的执着与热爱是否也源自儿时的这条铁路。他的“铁路博物馆”设在当年机务段使用过的办公室里。这是一幢样式在博克图随处可见的俄式单层平房，20多年前，这里还只是一栋年久失修、面临拆除的危房。老刘在拆迁前最后一刻买下了它，为其申报了文物保护单位，并一点一点将其翻修打造成现在的私人博物馆。如今，精心休整的楼房与对面斑驳的墙面形成了鲜明对比。博物馆门前挂着两块牌匾，分别用汉语和蒙语写着“中药材收购公司”。网上所有对这里的介绍，都会提到这个奇妙的反差——对老刘来说，中药材收购是他养家糊口的工作，而赚来的钱，则全都用于他的毕生爱好：中东铁路文物保护与收藏。

(下图) 老刘的铁路博物馆内部，摆满了他四处收来的旧物件。

(对页图) 博克图镇中保留至今的中东铁路扇形机车库。



列车驶过博克图镇，宛如一幅风光画。

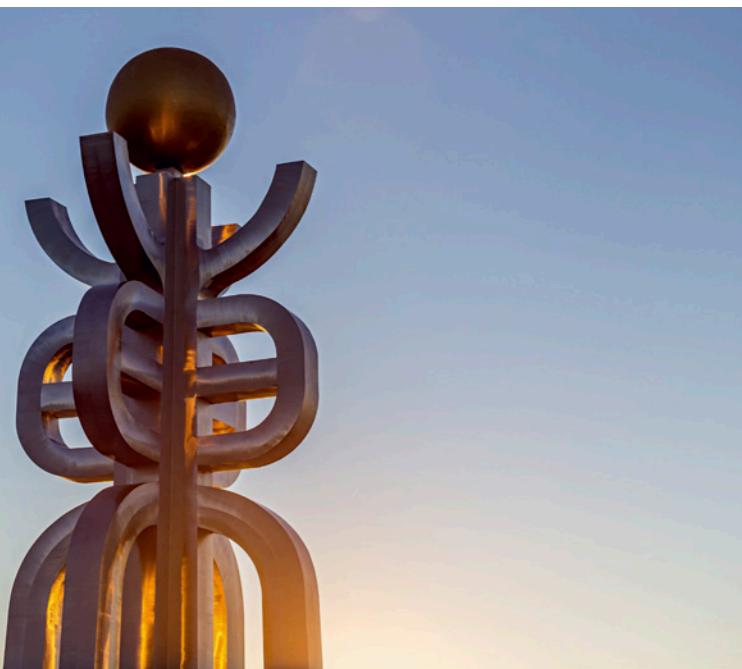


老刘正蹲在门口，和工人一起整修着地面的老式瓷砖。他未对像我这样的不速之客表现出丝毫的厌烦，拉着我如数家珍地介绍起自己的宝贝：“这个壁炉，是请了工匠花了好大劲才复原的；还有这个厕所里的暖气片，你看，都是俄国人留下来的，这家伙，全是铜的，多结实！”他用手敲击暖气片，浑厚的响声立马回荡在狭小的厕所里。

博物馆面积并不大，却是一座中东铁路的宝库。老刘的办公桌椅是百年前俄国铁路官员用过的，桌面上堆满了他淘来的各式老物件，从刻着俄文的手提信号灯到苏联时期的铁路年鉴，一应俱全。而对面那架雕着古希腊垂花饰和标准爱奥尼亚柱头的实木衣柜，自不必说，也是俄国人留下来的。柜子中央镶嵌的毛主席画像，默默诉说着它在中国经历的悠长岁月。这些老家具，其实大多并非原先就在这里，而是老刘在这20多年间，从周边各处“淘”来的；而其中有些物件，甚至是是他从垃圾堆里“抢救”出来的。墙上挂着一张百年前的“悉毕利（西伯利亚在当时的音译）铁路简图”。在绘制地图的年代，从中国境内穿过的这段中东铁路是西伯利亚铁路通往符拉迪沃斯托克（海参崴）的唯一通道。

更大的震撼在屋外。屋里放不下的铁路机械在一旁的小院里一字排开，而对面竟是两节完整的货车车厢！“是日本人留下来的。”老刘说。现在车厢成了他的仓库，堆满了还没来得及整理的藏品，也预示着他的忙碌远没有结束。其实，老刘这些年里所做的工作，远不止小楼内外见到的这些。博克图镇上的诸多俄式建筑，都是因为他的奔走呼吁和慷慨出资才得以保留下来。

之后，老刘又特意带我去了博物馆旁边的扇形车库和水塔。博克图的扇形车库，我不曾在任何文献中看到过，然而它竟足有20个库位，比拥有15个库位的横道河子车库规模还要大，堪称“中东铁路第一库”。而距离镇子不远的地方，是中东铁路著名的兴安岭隧道与螺旋展线，它们在铁路工程上的历史意义，不亚于京张铁路的“人”字路线。



抚远：通向中国最东方的路

从博克图折回之后，我坐火车走走停停，沿着中东铁路一直到了黑龙江最东边与俄罗斯接壤的绥芬河。这一路上，我见到了四座从形态到气息都跟博克图如出一辙的衰落小镇；在沿途的餐厅里，在火车上与马路旁，五次听到当地人告诉我：他们有亲戚或朋友搬去了青岛。这或许就是集体主义者的终极梦想吧：人们不仅住在近乎一致的城市里，过着相似度极高的生活，甚至就连背井离乡闯生活的去向都殊途同归。这条窄窄的铁路，自从它建成，便将沿途居民的命运紧紧地拴在了一起，哪怕他们在地理上相隔千山万水。

唯一遗憾的是，我的确再也没有遇见哪怕一位像老刘那样，对这条铁路历史那么上心的人。

我从牡丹江登上佳木斯的慢车，然后再从那里转车去中国“东极”——抚远。我手中的 Lonely Planet《东北》指南出版于 2018 年，书中说抚远有两家青旅，然而在我去的时候，只剩最东青年旅舍一家还在营业。指南对它的评价是：“因为十分热心的老板官师傅而在网络上知名度很高”但“条件简单”。前一句已经足够成为我选择它的理由。青旅开在一栋老式宿舍楼的三楼，楼梯两侧的墙上全是过往住客留下的“作品”，甚至包括不少英文、日文与韩文。落款的时间横跨近十年，却几乎在 2020 年初戛然而止，只有少数中文留言出现在那之后。

店里只有一位年轻员工，他的南方口音与这座遥远而荒凉的东北小城显得有些格格不入。我问他是否来此打工换宿。“不是。”他平静地答道，“我是这里的老板。”

“你就是官师傅？”我有点诧异，很难相信网友口中的官师傅竟是位南方来的年轻人。

“不，我姓刘。”

小刘告诉我，他是福建人。2020 年疫情过后，他第一次来抚远旅游，立刻爱上了这里。“我把中国都走遍了，还没有

哪里让我这么喜欢，这么想留下来。”提起那段经历，他仍然难掩兴奋，“抚远和别的地方不一样，它独一无二，它是中国最东边的城市，将来一定有很多游客会来，市场机会太大了！”

于是，他找到官师傅，提出两人合伙经营，由他出资翻新当时仍很简陋的最东青年旅舍。“他真的是个好人，实在人，而且特别了解抚远。”他跟我解释自己选择与官师傅合作的原因，“有他，再加上我的经营头脑和眼界，我相信青旅肯定能做起来。”

2020 年下半年，经历了年初那波疫情之后，旅游业曾有过一轮短暂的复苏，每个从业者都对未来信心十足。小刘也不例外，没太多犹豫，他就带着自己全部的积蓄搬来了抚远。他拆掉了之前隔断出的一部分房间，打造出一块宽阔的公共区域，又用简约却时尚的桌椅替换掉之前的旧家具。翻新后的青旅虽远谈不上奢华，但绝对可以算是干净又舒适。

吃过晚餐回到青旅，在大厅我第一次见到官师傅：一位朴实的中年男人，带着一种东北人特有的热情劲，完全就是我想象中的样子。他正在给店里的一对上海老夫妇规划第二天包车去黑瞎子岛的行程。黑瞎子岛是黑龙江与乌苏里江之间的一个岛系，也是绝大多数游客来抚远的主要原因。在 2008 年中国将它的西半边从俄罗斯收回之后，这个貌不惊人的三角洲，就成为中国 960 万平方公里版图上最东方的一隅，承担着“迎来中国第一缕阳光”的重任。

官师傅问我是否要跟他们一起，并报出一个让人难以置信的价格：200 元一车，还包含去乌苏里江边几座临近小镇的行程。从抚远城区前往黑瞎子岛足有 40 公里的路程，再加上额外的那几段行程，往返上百公里，全程走下来要一整天的时间。减去油费与车辆折旧，官师傅，这位对周边了如指掌的资深向导，一天的收入可能少之又少。“我不为了赚钱，就是图个开心。”他说。

然而包车费用并不是所有我需要考虑的因素——根据指南书上的信息，想要登上黑瞎子岛，除观光车票外，还必须强制购买岛上全部三个景点的门票，总价高达 270 元 / 人。我跟官师傅提起这件事，方得知“天价门票”已被取缔了，现在只需花几十块钱，就能亲自站在中国最东的领土上。他解释说：“其实门票最早也不是那么贵的。2017 年，他们把整个岛都承包给了北京的一家公司。可没想到对方接手后，先把登岛的门票翻了几倍。而抚远本地政府却因合同条款对此束手无策，直到新领导上任，他借着疫情的理由，硬把经营权收回来了。我听说那家公司还要跟他打官司呢！”

这下，我实在找不出任何不跟他去黑瞎子岛的理由了。

就这样，第二天一早，官师傅开着他的旧车，带着他的三

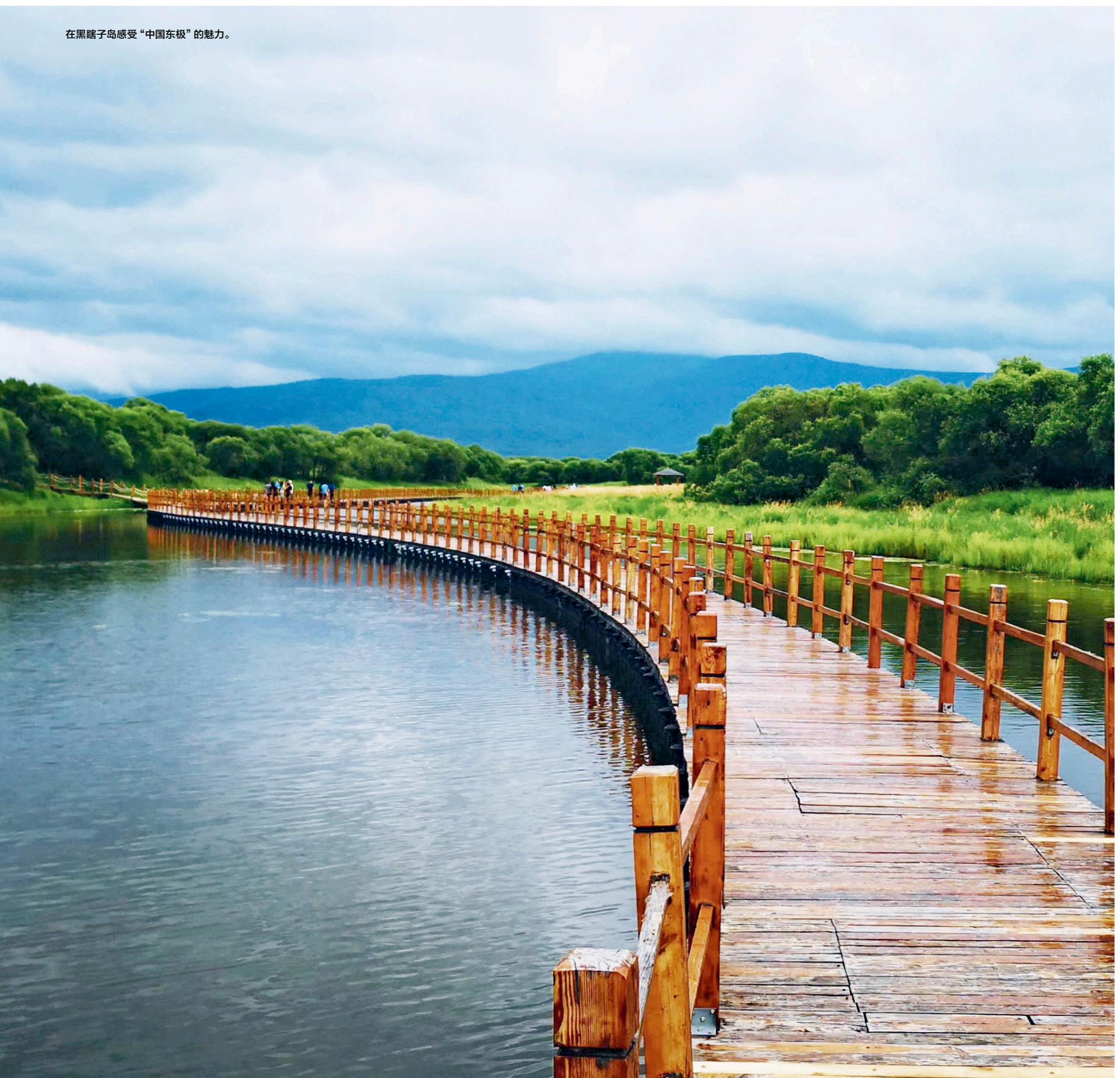


乌苏里江畔。

(对页图) 东极广场上的标志性雕塑。



在黑瞎子岛感受“中国东极”的魅力。



位乘客，驶上了通往黑瞎子岛的102国道。出城的路上一片混乱，超载的货车、老旧的人力三轮车，全都肆意穿行在本就不宽阔的路面上。

“这个人大概也要去黑瞎子岛。”官师傅突然转头，对我们说道。顺着他的手指的方向，我看到一位高大又精壮的老人站在路边。他穿着破旧的红色连体衣，戴着骑行头盔，活像不知因何流落到东北的老年版蜘蛛侠。更让人疑惑的是，尽管有如此一身专业的骑行装束，可他身旁并没有自行车。

还没等我们反应过来，官师傅已麻利地停下了车。他降下右边车窗，问那人：“你要去黑瞎子岛吗？”对方点点头。“我可以带你去，但不是免费的。我是搞旅游的，这辆车被他们三个包了，车费一共200块。你要来呢，就跟他们摊，一个人是50块，我不多赚钱。”他进一步解释。

这番操作让车上的三个人大为震惊——我想不出，他有什么动机去做这件对四名乘客都有利，却只会给自己带来额外负担的事情。车外的老人无疑也没料到会是这样，但他不假思索就上了车来看，50块一天的价格，显然也远低于他的预期。

“你是骑车的吗？”还没待我开口，上海阿姨已抢先对老人发问。

“对的！我一路骑过来的，昨天车刚好坏了，我就去火车站把它托运走了。”

“从哪里骑来的？”“上海！”

然而比起老乡相认，上海阿姨显然对“骑车从上海到抚远”这件事更加震惊：“你骑了多久？”

“48天！”老人的每一句回答都声如洪钟，透着十足的中气。

我不由转又仔细打量这位“蜘蛛侠”大叔。从他脸上的皱纹推测，年龄应该已过花甲，但连体衣下的身材堪比健身房里的年轻人。“您今年高寿？”我问。“你猜！”他露出神秘的笑容。

“60？”对于老人的年龄，猜得小一些总没错。更何况，他做的事情也远不像更大年纪的人能做到的。

“我今年66了！”

老人讲起他这一路上的经历，从如何做行前准备，到如何坐渡轮横渡渤海湾，一直到如何冒着大雨骑完到抚远的最后一段路程……我突然感到有些庆幸，因为抚远的交通实在不方便，我差一点就打算租车来走这段路。但假如真租了车的话，我大概就没有机会跟官师傅走这一趟行程，更没机会听“蜘蛛侠”老先生娓娓道来自己的传奇经历了吧。

官师傅先带我们去了东极广场，在黑瞎子岛收回前，这里是中国实际控制领土的最东点。接着来到号称“东方第一镇”的抓吉镇（已更名为乌苏镇），这座中国最东的镇子，是他的“私藏”目的地，镇上的抓吉邮政支局是中国的“最东邮局”。再之后，他把我们带到了黑瞎子岛的入口，我们需要在那里换乘景区观光车上岛。

大巴车缓缓驶上连接大陆与黑瞎子岛的乌苏大桥，这是黑瞎子岛被收回后才修建的。湛蓝的黑龙江抚远水道（即通江）从桥下掠过。在几十年的时间中，这条狭长的水道曾是中国与俄罗斯之间的国界。除了几乎看不到人类的痕迹，岛上目前的风貌其实同抚远其他地方并没有太大区别。第一个停车点是岛上的湿地公园，车上的游客大都直奔公园入口而去，我一回头，却看见一座典型苏联风格的楼房孤独矗立在丛林中——那是俄罗斯边防军人曾经的营房，也是岛西侧为数不多的俄罗斯遗迹之一。

游览车接下来便直奔东极宝塔而去，对于地理爱好者而言，很少有地方能像那里一样，给人带来全方位的兴奋。尽管宝塔距离实际的“中国领土最东端”尚有几百米远，但那里已经是游客可以到达的“东极之点”了。登塔远眺边境两侧，中俄的两座哨所都可尽收眼底，甚至还能望见天际线尽头处那一整排鳞次栉比的高层楼房，那就是乌苏里江对岸的俄罗斯哈巴罗夫斯克（伯力）市。

手机定位软件显示东极宝塔的经度是东经 $134^{\circ} 44' 44.880''$ ——比代表北京时间的东经 120° 经线要更靠东近一个时区，因此这里的真实“地理时间”比北京时间早了几乎一个小时：尽管手表上显示时间为中午12点，然而太阳已明显处在下午1点的方位。事实上，在几百米外的俄罗斯领土上，此刻的“法定时间”已经是下午2点，比北京时间早了整整两个小时——两侧的法定时间，其实都跟这里的实际时间相差了一个小时。

从划分内蒙古与黑龙江的金长城，再到黑瞎子岛上的这条当代国界线，我一直在思考一个问题：“边界”究竟是什么？其实所谓“边界”，不过就是一条人为画出来的线。也许两侧的文化会有所区隔，可自然却并不会对它有丝毫的理会，那不过只是一条毫无意义的线——跨过金长城，并不意味着那里的羊就会变得更好吃；跨过黑瞎子岛上的国界线，哪怕手表需要拨快两小时，但太阳所在的方位却不会有任何变化。而与此正相反的是，铁路、公路等设施都在打破人为的藩篱，让相隔千里的人们过上越来越相似的生活。如果说这趟东北之行有让我领悟到什么的话，这可以算是最有启示性的一点吧。[\(P\)](#)



张侃 永远好奇心过剩的职业旅行者，开车走过四大洲50多国。兴趣包括民族、宗教、边境、历史……在不能出国的日子里，遥远的黑龙江边陲就成为他最想要探访的目的地。微信公众号[@行男侃叔](#)。

