

作为大后方文学中心意象的“路” 与现代“国家共同感”的发生

段从学

摘要 大后方文学对以公路为主体的交通方式的想象和书写，使“路”成为此期文学鲜明的中心意象，在抗战时期中国“国家共同感”的生产中发挥了重要作用。“路”的联结性功能，不仅把“现代中国”联结成了一个统一的空间整体，还通过这种空间同一性打通了古代和现代的时间断裂，发明了“现代中国”自身的历史同一性。普通民众也在修筑和维护道路等活动中，从匿名的农民变成了崇高的现代“国民”，完成了“民众的发现”，使中国的抗战获得了人类学的伟大意义。

关键词 抗日战争 大后方文学 路 国家共同感 现代性 人类学

作者段从学，西南交通大学中文系教授（四川成都 611756）。

中图分类号 I206

文献标识码 A

文章编号 0439-8041(2019)07-0128-10

路：大后方文学的“中心意象”

突如其来的战争和灾难，国破家亡的惨痛经验，的确让抗战时期的文学里一度弥漫着“无尽的苍凉旷野”，充满了在旷野上苦苦跋涉，追寻着身体与精神归宿的“流亡者”。^①但随着战争的发展和思考的深入，这似乎无穷无尽、毫无希望的苦役之路、逃亡之路，却在流亡者踏遍祖国大地的生死挣扎里，升华出一个特别的意义，在绝望之路上发见了新的出路。于是我们看到，在越来越多的作家——尤其是以重庆为中心的大后方作家笔下，开始密集地、频繁地出现了一个富有时代气息和现代色彩的中心意象：路。

这个“中心意象”，首先以其联结性，把“苍凉的旷野”从荒凉、破碎的阴郁中解放出来，变成了一个以“路”为纽带交织而成的个人、国家的亲密整体：

一条路连着一条路， / 每一条路都通到无限去—— / 用脚步所织成的线络， / 把千万颗心都联结在一起； / 从这里到天边， / 从天边到这里， / 命运与悲苦呀， / 哭泣与欢笑呀， / 互相感染着，互相牵引着…… / 而且以同一的触角， / 感触着同一的灾难……^②

进而又在“这里”和“那里”被联结成为亲密整体之后，把被迫的、茫然失措的流亡，转化成了有目标、有方向的主动追寻。就像徐许在《公路》里所写的那样，因为有“如带的公路/盘旋到天边”，把眼前的“爱与梦”和千万里外“吞天的壮志”联结成为了有机整体，充满了艰辛的跋涉，也就成为了与祖国命运

^① 钱理群：《精神的炼狱》，南宁：广西教育出版社，1996年，第133—136页。下文的“中心意象”，以及关于旷野、流亡者及其心理体验的描述等，也以钱理群的相关论述为潜在的对话目标。

^② 艾青：《土地》，《艾青全集》第1卷，石家庄：花山文艺出版社，1994年，第344—345页。

休戚相关的远行：

那何怪万千的老幼男女， / 都愿在汗臭的车上装成咸鱼， / 只因祖国有悲壮的呼声， / 她们才不怕劳悴地远去。^①

这种有目标、有方向的行动，扭转了抗战初期政治、文化中心辗转向西迁移和撤退的趋向，最终汇聚成了一个民族走向明天，走向胜利的自由之“路”：

前进，一切都前进着， / 骡蹄，车轮，足步， / 沿途压下希望的花纹， / 一切都前进着， / 每条路都通到胜利， / 通到南京、北平、东北……^②

“路”不仅打通了物理、地理空间的阻隔，也打通了社会结构、情感的阻隔。个人与国家、知识分子与普通民众、自我与他者等结构性的二元对立，在抗战时期的大后方文学中，被“路”逐一打通，进而重新铸造成了一个彼此相互呼应、相互关联的亲密整体。个人循着“路”走出自己，进入世界，又通过“路”把他者融入自我，把世界从冷冰冰的物理世界，变成了个人的生活世界：

哪条路、哪道水，没有关联， / 哪阵风、哪片云，没有呼应： / 我们走过的城市、山川， / 都化成了我们的生命。 / 我们的生长、我们的忧愁 / 是某某山坡的一棵松树， / 是某某城上的一片浓雾； / 我们随着风吹，随着水流， / 化成平原上交错的蹊径， / 化成蹊径上行人的生命。^③

这样的联结和打通，显然不只是简单地把现成的、既有的事物汇集在一起，而是一种创造新事物、新生命的历史实践。大后方文学中的“路”，因而也不是简单的物理事实——杜运燮著名的《滇缅公路》，开篇第一行就提醒读者“不要说这只是简单的普通现实”^④，更不是静止的名词，而是一个充满了活力的生产性装置。先行而在的同一性观念和联结的愿望，导致了“路”的诞生；而“路”反过来，把这种先行观念凝固成了生动、直观的物理实体。外敌入侵、山河破碎的特殊历史语境激起的强烈的“国家共同感”，因此自然而然地投射到“路”上，两者“互藏其宅”，“景生情，情生景”，^⑤ 敞开了一个“情景交融”的诗性空间，把“路”变成了抗战时期西南大后方作家表达、生产和维系现代“国家共同感”最重要的中心意象。

“联结”和重造“现代中国”

事实之为事实，感情之为感情，就在于两者并不总是一一对应的决定论关系。所以，山河破碎、辗转流亡的家国不幸，固然带来了“流亡者”的创伤体验，但也像朱自清热情洋溢地指出的那样，反过来激发了强烈的“国家共同感”：

抗战以来，第一次我们获得了真正的统一；第一次我们每个国民都感觉到有一个国家——第一次我们每个人感觉到中国是自己的。完整的理想已经完成完整的现实了，固然完美的中国还在开始建造中，还是一个理想；但我相信我们的国家意念已经发展到一个程度，我们可以借用美国一句话：“我的国呵，对也罢，不对也罢，我的国呵。”（这句话可以有种种解释；这里是说，我国对也罢，不对也罢，我总不忍不爱它。）“如今我只问怎样抱得紧你……”要“抱得紧”，得整个儿抱住；这得有整个儿理想，包孕着笼罩着片段的现实，也包孕着笼罩着整个现实的理想。^⑥

“流亡者”的创伤体验主要对应着已经发生的既有事实，总体上属于被动的、静止的收缩性情感。强烈的“国家共同感”则与之相反，属于积极的、主动的创造性情感。正因为它不是事实，而是理想，是被

① 徐许：《公路》，1942年10月15日桂林《文学创作》第1卷第2期。

② 方敬：《路》，《方敬选集》，成都：四川文艺出版社，1991年，第58—59页。

③ 冯至：《十四行集》第16首，《冯至全集》第1卷，石家庄：河北教育出版社，1999年，第231页。

④ 杜运燮：《滇缅公路》，《海城路上的求索》，北京：中国文学出版社，1998年，第3页。

⑤ 王夫之：《诗绎》，戴鸿森：《姜斋诗话笺注》，上海：上海古籍出版社，2012年，第34页。下文的“情境论”及相关表述，亦与此相关，不再细述。

⑥ 朱自清：《新诗杂话·爱国诗》，《朱自清全集》第2卷，南京：江苏教育出版社，1996年，第356—357、359页。按：“如今我只问怎样抱得紧你”，是闻一多《一个观念》里的诗行，朱自清在文章里高度赞扬闻一多，说他差不多是抗战以前“唯一有意大声歌咏爱国的诗人”，“他爱的是一个理想的完整的中国，也是一个理想的完美的中国”。举出的代表作，就是《一个观念》。

山河破碎的事实激发出来的理想，所以它总是急切地寻找着自己的历史形式，渴望着通过具体的历史形式，把自身转化为“完整的现实”。

“路”的修筑及其联结性功能，正是在这个意义上，成为了表达和制造战时“国家共同感”的生产性装置。它植根于先在的愿望和情感需要，又把这种愿望和情感需要转化为具体的、直观的物理事实。通过这种转换和创造，人类才摆脱了自然的直接性和事实性压迫，创造了自己的世界，生活在自己的“想象的激情之中”，^①完成了人之所以为人的自我建造。西美尔的论断，为我们理解“路”的根源及其生产性功能，理解大后方文学关于“路”的想象和书写，提供了基本的理论参照：

最先在两地间铺设道路者可谓创造了人间一大业绩。兴许他们经常往来于这两地间，因此，在主观上人们已将两地相互联系。但只有当地面上出现一条清晰可见的道路时，这两地才客观联系起来。那么，联系的愿望就构成了该事物的造型，而构成的造型又是该愿望的再现……并非道路的奇迹发生作用，使行动凝结出固定的形体；其实，形体源于行动，行动趋向形体。^②

严杰人《南行草》组诗中的《邕宾公路上的筑路队》，虽然旨在歌颂筑路民众，但仍然可以清楚地看到，先在的“国家共同感”如何改变了事物的日常色彩，进而在与分离、破碎的现实情境的冲撞中，激起了更强烈的联结和沟通的愿望，让“路”变成了崇高的社会文化符号。因为“路”在联结中制造和生产着“现代中国”，把山岭、老树等自然事物变成了“现代中国”有机生命整体的组成部分，修筑公路的辛苦劳作也才脱离其日常语境，变成了对祖国“河山”，对“现代中国”有机生命整体的维护与修复。所以，尽管诗人首先注意到的是筑路者挖土、填补和架设桥梁之类的劳作，但就情感生成机制来看，只有事先置身在“河山”之中，把“河山”当作有机的亲密整体，公路、山岭、老树之类的事物，才有可能成为有生命的存在。

就是说，因为诗人已经先行进入了与个体生命声息相通的亲密“河山”，山岭才有了“肌肉”，公路才有了“创伤”，而老树，也才拥有了“顽固的”性格和相应的“躯干”，成为有生命的诗性存在——用传统的“情景论”术语来说，才成为了“含情之景”。相应地，山岭、老树、公路等具体的、个别的有机生命，也才作为“含情之景”反过来激起了更多亲密生存感，更强烈的“山河”感，两者相互冲撞、相互激荡，“景生情，情生景”，把筑路变成了一种庄严而伟大的历史实践：

他们 / 带着自己的粮食 / 从百里外纠集而来 / 挖取土岭的肌肉 / 填补破坏了的 / 公路上的一个个创伤 / 伐取顽固的老树底躯干 / 架设一座座的 / 从河的这边到河的那边底桥 / / 他们一心修复这条公路 / 通向胜利的彼方 / 他们哪—— / 要连接起这破碎的河山^③

不仅是“路”，在山河破碎的沉痛感，和被抗战激发出来的新兴“国家共同感”这一正一反两种力量的双重作用下，任何一种与“路”相近、有联结性和沟通性的事物，都能轻而易举地触发人们对绵延不绝的广阔“国土”的想象，让他们由衷地感到身边的一切，都因为这种联结而被赋予了崇高、庄严，甚至神圣的色彩。一位名叫黑子的诗人，就曾因为“无涯的草原直接伸到天边”而由衷地感叹道：“沃美的土地呵，祖国的疆域，/我心流露同胞的爱情。”^④从艺术的角度看，这种稚拙甚至可以说是生硬的感叹当然不足为训。但唯其稚拙，唯其生硬，也才充分说明，在抗战时期的大后方文学中，对联结和沟通的渴求，已经成了一种普遍的情感和修辞“套式”。

所以在苏金伞那里，从一个山头到另一个山头的电线杆，也消除了自然环境造成的隔膜，把不同地域的人们联结成为共同体，承担了把“现代中国”组织成为亲密整体的历史功能：

于是人类的感情 / 在这中间融合着 / 阻绝的语言 / 在这中间流通着 / 如火的命令 / 在这中间传递着^⑤

① 恩斯特·卡西尔：《人论》，甘阳译，上海：上海译文出版社，1985年，第33—34页。

② G. 西美尔：《桥与门》，《桥与门——西美尔随笔集》，涯鸿等译，上海：上海三联书店，1991年，第2页。

③ 严杰人：《南行草·邕宾公路上的筑路队》，1941年7月31日《新蜀报》。

④ 黑子：《原野之歌》（外三章），1944年5月1日贵阳《新流》创刊号。

⑤ 苏金伞：《新的电线杆》，1942年4月《文艺阵地》第6卷第4期。

最典型的，当然是孙望的《路》。用绘画来做比喻，可以说它是以先行而在的“现代中国”整体亲密感为画布和颜料勾勒出来的一幅交通图。只不过其目的不是指引方向，而是彰显和突出这种亲密感，使之成为一种可以直观地感受到和触摸到的物理形象，抒写诗人对同质化亲密整体的感激和热爱之情。所以，诗中虽然使用了日常化的“蜘蛛网”意象，但其真正的情感源泉，乃是“大动脉”和“血轮”两个充满了现代科学色彩的意象。没有“大动脉”和“血轮”带出来的生命感和亲密感，路就只能是路，只能是看不见的匿名存在，或者简单的线条，不值得惊讶，也不值得称赞。但对沉浸在“现代中国”这个有机的亲密生存整体里的诗人来说，情形就完全不一样。

你是大陆底大动脉， / 交织着。 / 车辆爬行在公路上， / 长长的路， / 川流着， / 循回着， / 这周转在血脉里的血轮呀！ / / 有桥梁来接引你， / 有渡船来接引你， / 有隧道来接引你； / 你翻过山，穿过山， / 你涉过河，涉过江， / 大陆上，路， / 已不再有你的障碍了。 / / 路，你平铺在大陆上。 / 像是一幅 / 四通八达的蜘蛛网。^①

作为底色的有机生命整体感和亲密感，通过“大动脉”和“血轮”两个意象涌现出来，化成了一片相互交织、相互呼应而又充满生机、充满了活力的诗性空间。这种整体感和亲密感，把一般人眼里“简单的普通现实”，变成了身体的“大动脉”，把行驶在路上的车辆，变成了“周转在血脉里的血轮”。同样地，也正是这种整体感和亲密感，让不同部分、不同方向、不同节点的“路”有了关联和呼应。路的四通八达和川流不息，化成了“现代中国”蒸腾不息的生命活力的历史表征。晚清以来“哀其不幸，怒其不争”的爱国志士眼中一盘散沙的老中国，即鲁迅所谓的“沙聚之邦”^②，最终在“路”的联结之下，转化成了“现代中国”，转化成了一个由大陆、隧道、公路等现代性意象构成的，充满了生机，充满了活力的现代性亲密整体。

在“路”上“发现历史”

循着空间的绵延性，原先隔绝、孤立甚至相互对立的事物联结成为了有机的亲密整体，把“沙聚之邦”转化成了同一的“现代中国”之后，“路”又以这种新的空间同一性为立足点，打通了时间的断裂和阻隔，把当下的“现实”和过去的“历史”联结在一起，使得“现代中国”成了从远古的“祖先”那里绵延而来的顽强而悠久的有机存在。前者把“现代中国”变成了一个有自身内在空间同一性的亲密整体，而后者，则将其变成了有时间同一性，即有着共同的历史血脉的亲密整体。通俗点说，前者建立了“现代中国”的空间同一性，后者建立了时间同一性。

艾青、邹绿芷、穆旦等人，都曾表达过这种依托“路”建立起来的空间同一性，反过来打通时间断裂，让自己和远古的“祖先”发生了亲密的生存论关联的诗意感受。艾青的《北方》里，“路”引领诗人从南方来到北方，让他行走、驻足在无数的祖先曾经生活过、战斗过的同一块土地上，让他“看见”——实际上是“相信”——了“祖先”们的“历史”景观：

——我看见 / 我们的祖先 / 带领了羊群 / 吹着笛笛 / 沉浸在这大漠的黄昏里； / 我们踏着的 / 古老的松软的黄土层里 / 埋有我们祖先的骸骨啊， / ——这土地是他们所开垦 / 几千年了 / 他们曾在这里 / 和带给他们的以打击的自然相搏斗 / 他们为保卫土地， / 从不曾屈辱过一次， / 他们死了 / 把土地遗留给我们——

“路”建立的空间的同一性，消除了几千年前的祖先与当前之“我”的时间距离，抹去了“这土地”曾经发生过的历史变迁和无数的王朝更替，把几千年的时间虚化成了与具体历史经验无关的现代性“空洞时间”。“在此基础上，诗人才得以反过来驰骋想象，重新发明历史，填充被虚化了的‘空洞时间’，把‘我们的祖先’和‘我’重新组织在一起，变成了人类学意义上的命运共同体。羊群、笛笛、大漠等与北方游牧生活密切相关的意象，就这样在领起性的‘我看见’的作用下，消失了它在历史中曾经拥有的异质

^① 孙望：《路》，《孙望选集》，南京：南京师范大学出版社，2002年，第891—892页。

^② 鲁迅《文化偏至论》，《鲁迅全集》第1卷，北京：人民文学出版社，2005年，第57页。

色彩，变成了现代性民族—国家的同质性“国土”。^①“路”的同一性，催生了“同一的种族”的神圣共同感。

对邹绿芷来说，从山海关外的东北来到中原大地，踏上豫西北“黄色的深厚的土地”的时候，一个与老子、函谷关、大禹等宏大历史文化符号紧密联系在一起的深厚而广阔的生存空间，也随着物理空间的转移而在“欣喜”中敞开了。老子、大禹等古代圣哲曾经走过的道路，把诗人领进了一个丰富深厚的历史空间，把自己变成了像古代圣哲那样有责任、有力量的战士。《豫西北剪影》这样抒发这种“欣喜”之情：

我说欣喜， / 更因为这战斗的日子， / 丰富了我的生活， / 如今，我也能和那些 / 壮健的汉子一样， / 挺起了胸膛，来保卫 / 这一片我们先人最初 / 创业的土地，和守望着 / 天堑一样的大黄河！^②

邹绿芷的笔调和感情，明显比艾青要稚嫩一些。但这种稚嫩，却让他在艾青人类学的博大深厚之外，把个人的童年记忆和眼前的历史情境联系起来，让“我”与“祖先”之间的血肉关联，带上了更多的现实色彩。也可以说，邹绿芷以稚嫩的青春感，把同一条“路”建立起来的个人与“祖先们”神圣而亲密的整体性关联，从几乎无时间性的存在，引向了抗战时期的现实情境，使之获得了鲜明的时代特色。同时，它还挣脱艾青《北方》等诗里的忧郁和悲哀，开始了在“欣喜”中挺起胸膛保卫土地，迎接伟大、庄严的抗战使命的努力。

参加西南联大湘黔滇旅行团，辗转步行三千五百多里，从长沙一路走到昆明的穆旦，曾留下了两首以“三千里步行”为副标题的诗作。其中“之二”《原野上走路》，也曾以惠特曼式的汪洋恣肆，直接而热烈地抒发过走在“热爱的祖先”走过的同一条道路，同一片“澎湃着丰盛收获的原野”上的自豪激情。对穆旦来说，“祖先走过的道路”既是实实在在“系着另外一片祖国土地的宽长道路”，更是眼前的“我们”与“无数代祖先”之间亲密共同感的有机纽带。它以空间同一性为立足点“凿空”了时间，建构起了“我们”与“祖先”在时间上的连续性和同一性，随后又反过来把“那曾在无数代祖先心中燃烧的希望”灌注进了“我们”的身体，点燃了“我们”对抗战，对祖国命运的热情信仰：

我们走在热爱的祖先走过的道路上， / 多少年来都是一样的无际的原野， / （嘞！蓝色的海，橙色的海，棕赤的海……） / 多少年来都澎湃着丰盛收获的原野呵， / 如今是你，展开了同样的诱惑的图案 / 等待着我们的野力来翻滚。所以我们走着 / 我们怎能抗拒呢？嘞！我们不能抗拒 / 那曾在无数代祖先心中燃烧着的希望。 / / 这不可测知的希望是多么固执而悠久， / 中国的道路又是多么自由而辽远呵……^③

最终，是时间的连续和空间的绵延相互激荡，“景生情，情生景”，把“我们”与“祖先”的亲密关联，塑造成了永不枯竭的现代性“国家共同感”动力源泉。空间的横向联结和沟通，带来了情感的纵向延伸，丰富了现代性个人的生存空间，把他引入了更阔大、更丰富、更自由的天地。

“新中国”的“心脏”和“血管”

传说中的精灵一旦被从瓶子之类的封闭空间中召唤出来，就会获得自己的生命和力量。比喻不仅是表达，更是一种能够独立于最初的发明者和使用者，获得自身生命的创造性和生产性力量。孙望、艾青等人笔下的“大动脉”“血管”等与新兴的“国家共同感”紧密相关的词语和意象一经发明，也就显出了巨大的生产性力量，让片段与整体、个人与个人与国家的生存论关系，发生了根本性变化。

也就是说，“路”在把“现代中国”联结成为有内在空间广度和历史文化深度的亲密整体的同时，也完成了“个人—国家”生存论关系的重造，把“现代中国”转化成为了和局部的、个体性的存在息息相关的有机整体。像拥有并感受着自己的身体一样，我们拥有并感受着“现代中国”的存在，用朱自清的话来说，就是“我们每个人都感觉到中国是自己的”。“路”不是冷冰冰的物理实体，而是身体性的“大动脉”，“现代中国”也不再是毫无感情的政治组织，而是成为我们“自己的”。输送货物、人员的交通功

① 段从学：《现代新诗的国家想象：从“地图中国”到“土地中国”》，《文艺争鸣》2017年第8期。

② 邹绿芷：《豫西北剪影》，1940年3月1日《文艺阵地》第4卷第9期。

③ 穆旦：《原野上走路——三千里步行之二》，《穆旦诗文集》第1卷，北京：人民文学出版社，2006年，第208页。

能，自然也就变成了一个伟大的生命自我组织、自我运行而周流不息的身体行为。

全面抗战爆发不久，沿海“口岸中国”的进出口城市相继沦陷，原本以“口岸中国”为重心走向世界的现代化进程几乎全部停滞。^①西北公路、滇缅公路等国际交通干线，因此成了关系着现代中国生死存亡的生命线。^②

蕙冰的《交通大队》，就是一个典型的例子。在“口岸中国”海岸线被封锁、滇缅公路成了战时“现代中国”唯一的一条交通生命线的情形下，修筑和维护这条路，也就成了“建筑祖国的血管”并让这条血管“伸向祖国的心脏”的神圣举动。相应地，器材、书籍、木材、煤铁之类的货物，也就成了维系“现代中国”这个历史巨人的生命活力，让沙漠、山地和高原“都跳跃起来”，让“巨大的中国的身躯/都流动着活的血管”：一句话，成了“让这巨人站起来”，“燃起火，/拼出血/在血火里/建设一个新的国家”的伟大壮举。^③

而“现代中国”从单纯的政治组织变成了有血有肉的“巨人”，“路”成为了相应的血管之后，“巨人”的“心脏”，也就呼之欲出了。一个以陪都重庆为“心脏”的“新中国”，开始出现在了时人的笔下。庄涌的长诗《朗诵给重庆听》，虽然明显带着“怒其不争”的批判色彩，但却也在批判中肯定了民族“新生的种子”就在“重庆”的事实。气魄宏大的结尾，事实上已经通过身体化的比喻把重庆看作了战时现代中国的心脏：

昆明，/迪化，/两条粗壮的腿，撑住后腰；/在日本，台，韩，/七千万苦难弟兄/用“革命”相招！/
快，/快打开夔门，/让昆仑山的雪水/向东海直倒！^④

聚集、转换与再出发

“巨人”不是僵尸。“路”不是冷冰冰的物理事实，而是周流不息的“大动脉”，是“祖国的血管”。所以，“祖国”并不是被动地等待着来自全国各地的血液和力量，而是一种积极的召唤。散布在不同地域、以不同形态存在着的事物，因此而循着“大动脉”，循着“祖国的血管”从匿名的日常状态中被召唤出来，成为了“现代中国”这个“巨人”的有机组成部分，从静态的、匿名的存在，变成了为着神圣抗战事业而流血、流汗的民族战士。而以重庆为心脏的“现代中国”这个历史巨人，又因为日常事物的“活起来”，进一步焕发出了更为强大的生命活力。两者循环交互，把抗战大后方的“国家共同感”推进到了这样的新高度：“现代中国”不仅因为“路”的联结性而获得了物理空间和历史时间上的内在同一性，更因为“心脏”和“血管”的有机关联而获得了日常生活的亲密性。

金铎的《南方》，生动地写出了这种繁忙而热烈的日常生活亲密性景观：古老的牛车、现代的汽车、行人等不同的事物，在拥挤、繁忙和吵闹中被同一条“路”聚集起来，围绕着民族抗战这个“伟大的使命”，组成了一幅“万物都复活了”的生机勃勃的全民抗战日常生活图景。^⑤零散的、互不相关的“万物”被“血管”唤醒，成为“祖国”的有机组成部分而“复活”，“祖国”则因“万物”复活而焕发出了热烈的勃勃生机。驮着“沉重的米袋”，跋涉在“崎岖而漫长”的西南公路上的古老而笨拙的驮马队，也正是在这个意义上，因驮运抗战物资赢得了诗人的敬意。^⑥从遥远的北方来到成都平原，“输送着粮秣军

① 关于沿海“口岸中国”和“大西南”等“边地中国”的划分，可参见段从学：《“边地书写”与“边地中国”的现代性问题——以抗战时期的“大西南”为例》，《西南民族大学学报》2019年第2期。

② 关于路之于中国抗战历史意义的论述，可参见张中良《抗战文学与正面战场》（北京：社会科学文献出版社，2014年）一书第五章《抗战文学中的滇缅公路》的相关内容。中国政协西南地区文史资料协作会议编的《抗战时期西南的交通》（昆明：云南人民出版社，1992年）、云南省政协文史资料委员会编的滇缅公路专题资料《血肉筑成抗战路》（昆明：云南人民出版社，1998年）等，也有详实的史料可参考。

③ 蕙冰：《交通大队》，1941年6月《文学月报》第3卷第1期。

④ 庄涌：《朗诵给重庆听》，吴子敏编选：《〈七月〉、〈希望〉作品选》，北京：人民文学出版社，1987年，第145页。

⑤ 金铎：《南方》，1939年11月《文艺阵地》第3卷第12期。

⑥ 冰剑：《西南公路的驮马队》，1943年10月14日贵阳《中央日报》，引自贵阳市档案馆编：《抗战期间贵阳文学作品选》，贵阳：贵州人民出版社，2008年，第340页

械”的“骆驼群”，也才会以它们令人惊奇的陌生性，给“祖国”带来了自由的希望。^①而“骡车”，也才成了胜利和真理的引导者：

感谢你一分劳力， / 给我们添一分舒息， / 像战士的一颗子弹， / 给我们添一份自卫力量。 / 何用叩问
你的行径， / 这早已默契于心， / 你是任重致远的。 / 把长征的踪迹留在这里， / 你又匆促地走了， / 而这
时我无眠的沉思， / 也正从无尽的路， / 走向无尽的路， / 一条真理的路呵。^②

如前所述，“路”把来自四面八方的人们聚集到“祖国”体内的过程，乃是一个积极的生产和转换过程。聚集不是消除，而是以把不同的个体生命组织进入“祖国”这个亲密命运共同体方式，赋予了他们清晰、明确的个人身份特征。“祖国”的同一性彰显出了他们各自的个体性，个体性反过来汇聚成了强大的同一性。两者之间的张力越强，个体性越是成为个体性，同一性也就越是成为同一性；反之，同一性越是成为同一性，也就越是把个体性彰显为清晰、明确的个体性。相应地，被“路”凝聚和生产出来的“国家共同感”，也就越强烈，越亲切。

方敬的《月台》清晰而生动地展示了这一点：“路”越是有力度地把来自四面八方的人们聚集在“祖国”这个共同体之中，他们从马来亚、新加坡、缅甸等不同地域带来的差异性也就越是明显。反过来，这种差异性越鲜明，也就越加彰显出了被凝聚的“中国人”的同一性。充沛的诗情，饱满的张力，裹挟着暴风雨般密集的节奏，恰如其分而有力地写出了这种在聚集中被区分开来、又在区分中被联结起来的紧张、热烈而饱满的“国家共同感”：

这月台是聚是散， / 是终点又是起点， / 是暂避风雨的路檐， / 千百种姿态是一致的， / 一致的是那沉
默的痛苦， / 从马来亚带来的伞是沉默的， / 从新加坡穿来的裙是沉默的， / 从缅甸拖来的皮履是沉默的， /
沉默地述说着同一悲伤的故事。 / 以苦难的古民族的人的姿态， / 多年侨居在凶险的海外， / 任印度洋的季
候风吹， / 任热带的艳阳晒， / 像移植的树木 / 坚强地生长在异域。 / 而在暴风雨的昨夜， / 你们脚底带着 /
南洋群岛的泥土， / 不顾一切地扑向自己的祖国。 / 你们深褐的皮肤 / 染着殖民地人的屈辱， / 你们深沉的
眼睛 / 燃烧着殖民地人的愤怒， / 你们心里更寄托着 / 殖民地人战斗的意志。 / 虽说流亡的路途是长的， /
而你们一跨进国界， / 便重新是自由的人， / 而我们你们的每个弟兄， / 连忙打开心房的门来迎接。^③

在“心脏”的另一面，则是把聚集起来的血液和能量沿着“血管”再一次输送到身体的各个部分。聚集和输送相辅相成，互为因果，为“现代中国”这个“巨人”造就了源源不断的活力。“新中国”的“心脏”，也在这种“聚集—输送”的循环中，进一步成为了不言而喻的“心脏”。在这种情形之下，才有了王佐良斩钉截铁甚至是盛气凌人的断言：对“不知道祖国伟大”的人最好办法，是“将他们抓进一辆公共汽车，从西南的任何城市开向重庆去”。^④

“民众”的发现

在这个能动的、积极的聚集和转换中，“民众”的发现，是其中最重要的历史环节。如果说“五四”新文学的历史标记是“个人的发现”，30年代文学是“阶级的发现”，那么40年代的抗战文学，则是“民众的发现”。以延安为中心的解放区文学，围绕着生产粮食、支援前线、参军入伍等活动展开想象和书写，实现了“民众的发现”。大后方文学则主要围绕着“路”展开想象和书写，完成了“民众的发现”。“路”把普通民众从日常的匿名状态中召唤出来，通过修筑、维护、运输等集体性劳作参与了伟大的民族抗战，从传统的“农民”变成了现代的“国民”，被赋予了历史学和人类学的崇高价值。

亘古以来，“农民”一直就在大地上沉默地生活着，“流着汗挣扎，繁殖！”^⑤但却从来没有“被发现”“被看见”，更不用说成为“最伟大”的存在。只有在“路”把“现代中国”联结为一个亲密生存整

① 方敬：《骆驼群》，《方敬选集》，第47页。

② 方敬：《骡车》，《方敬选集》，第44—45页。

③ 方敬：《月台》，《方敬选集》，第108—109页。

④ 王佐良：《公路礼赞》，1941年4月11日桂林《大公报》。

⑤ 穆旦：《出发——三千里步行之一》，《穆旦诗文集》第1卷，第206页。

体之后，通过修筑道路、输送物资等行为，脱离传统的日常生活轨辙之后，他们才变成了民族抗战事业中的现代“国民”。

就是说，那些“沉默的乡下人”带着斧头、锄头、锤子等原始的劳动工具，离开他们的村庄，加入到筑路者的行列中，不仅仅是生活空间的转移，更是个人身份的转变：从看不见的“农民”，变成了为“祖国”的生存、为神圣的民族抗战而流血流汗的现代“国民”。

由于特殊的历史原因，大西南地区的不少公路都是因陋就简，先匆促通车，再进行拓展、改进、加固等工作，所以不少旅行中的“下江人”，都曾亲眼目睹过被“路”聚集起来的普通民众的集体劳作。一位名叫莫艾的旅行者，在从湖南安江县洞口镇到榆树湾途中，目睹道路两旁“成群结队的役工”，依靠斧子之类原始而简陋的工具，硬是在险峻的悬崖峭壁中凿出了一条道路，由衷地感慨说：

朋友，请想想吧，几千里几万里的公路，都是这般工役手中凿成的。中国人凭着这种原始时代的工具，筑成这样现代式的公路，——迢长的公路，这是何等伟大啊！朋友，这种精神是能够征服的吗？^①

自然环境的恶劣与工具的简陋，恰好在尖锐的对比中，彰显出了“精神的伟大”，把中华民族不屈不挠的生存意志化成了一幅生动的图像。

莫艾是近距离的亲眼目睹。另一种情形，则是被修筑道路之类的集体劳作聚集起来的农民因为数量的庞大而获得了“被看见”“被发现”的可能。段公爽从成都出发，乘车赴西康，途中目睹十八万农民同时聚集在成都平原上辛勤筑造飞机场——广泛地说，也是“路”之一种——而发出的感叹，就是典型的例子：

成都平原的菜花，正在灿烂地开着。公路两旁的垂柳，蘸满了春风，拂在我们的脸上，车子在阳光下风驰电掣地行进。我们的眼睛在一望无际的原野上，发现了这么一个庞大的人群，看见他们一簇簇地在施锄，一列列地在挑担。如此锦绣的河山，如此勤奋的民众，我们同车的旅伴，大家都兴奋到要鼓舞起来了。

他解释说：

此次我们抗战，所持以与敌人周旋的，是地大，物博，人众；地大和物博对于抗战的关系，是大家都已认识的，而对于人众，则多少还有些模糊。近来有一种不健全的论调，以为我国人数号称四万万五千万，但因不及敌人的尖锐，虽多亦无所用之。这是一个百分之百的错误。要知道，数量是决胜的要素。两国的兵争，能够出动多数兵员的，必能得到最后的胜利……^②

在这里，数量的庞大，构成了“民众”之所以能够“被发现”的前提，又反过来见证了“现代中国”抗战力量之伟大。不用说的是，这里也有一个互为因果的循环：只有预先把他们看作了“民众”，其数量之庞大才能被认定为“现代中国”抗战力量的伟大。

但正如沈从文所说，路修好之后，被聚集起来的乡下人“各自又回转到那个想象不到的小乡村里过日子去了”^③，他们的“国民”身份也随之消失在了“农民”的日常生活之中。在这种情形之下，“民众的发现”实际上不是“看见”，而是“想象”。所以很自然地，包括传诵一时的报告文学名篇《血肉筑成的滇缅路》在内，抗战大后方文学围绕着“路”而展开的“民众的发现”，同样也和“个人的发现”“风景的发现”等现代性现象一样，是对“看不见的人”的想象。

萧乾特别标举出来作为“典型人物”的龙潞段上那个儿孙三代共同前来筑路的老人，明显就是小说的虚构，而非生活的真实。这位既熟悉“古代中国”的历史事迹和民族精神，又有清晰、正确的“现代中国”国家意识的老人，无意中“用汉语、白族话对路工演讲”的细节，以及最后浮起的那“一片安详的笑容”，^④证明了他只是萧乾依照“中国民众”的整体性想象而虚构的一幅“民众标准像”。原因很简单：直到今天，白族话的使用人口也不过三百来万，且内部分化为三个彼此几乎不能完全沟通的方言区，故此

① 莫艾：《沪渝别径》（续），1940年2月《旅行杂志》第14卷第2期。

② 段公爽：《入康记》，西康：《民国日报》社，1941年，第27—28页。

③ 沈从文：《湘西·沅陵的人》，《沈从文全集》第11卷，太原：北岳文艺出版社，2002年，第349页。

④ 萧乾：《血肉筑成的滇缅路》，《萧乾选集》第2卷，成都：四川人民出版社，1983年，第110页。

很难用于本民族方言区之外的日常交流，更不可能用于公共场合“演讲这条国防大道的重要”。关于这位老人死亡细节的交代，更是一望而知的小说家言，典型的“历史记载”与“文学虚构”混合而成的“元文本”。

这是悖论，也是真正的，因而也是唯一可能的命运。乡下人只有从“农民”的村庄中走出来，汇聚到筑路者的行列之中才能成为“国民”。鲜活的普通人也只有从事实性的视野中消退之后，才能在文学的想象和叙述中复活成为“民众”。他们的“不在场”，意味着“路”的完成和出场。“路”的完成和出场，反过来把“不在场”的“民众”托举出来，成为了抗战文学想象和叙述“现代中国”的历史起点。公路越是空旷“无人”，也就越畅通，越加成其为“路”。“民众”的贡献和力量，也就显露得越加伟大，越加直观而生动。

从本质主义的立场来看，这当然是对“个人本质”的遮蔽。但从改变自己、丰富自己的现代性立场看，这种“不在场”的遮蔽，恰好为现代文学发现“民众”、看见“民众的伟大”提供了起点和基础。没有这种遮蔽，“民众”就只能是自然命运下的受苦者，只能是人类因为自身的野蛮而发生的战争中的死亡者、伤残者，而不可能成为被神圣的民族抗战凝聚起来的“民众”，成为中华民族伟大精神的体现。

庄涌的《给筑路的农夫》，就是向“民众”表达“感谢和敬意”、赞美“民众的伟大”的典型。诗人在徐州撤退中，与大部队失去了联系而被迫“爬过四百里无人的野山”的残酷体验，让他陡然间意识到“民众”的存在及其劳动，逾出政治的、社会的范畴，构成了生与死、文明与野蛮之间的分水岭。修筑道路的农夫，因而通过自己的劳作，成为了崇高的人类学主体：

而你们是刚放下锄头的农夫呀， / 又搬出来这些斧头，铁锹，柳条筐，扁担…… / 铲平了高岗，把坑洼填满…… / 对来往的车马，不要报酬， / 黑脸上闪着微笑！ / 抗战的队伍 / 是响亮的洪流； / 而你们是无名的 / 大禹的工人 / 在治理河道。^①

贵阳《中央日报》记者在考察西南公路，亲历从晴隆到盘县的“二十四拐”之后，也对工程师和“无名的筑路工人”们产生了由衷的敬意，进而把这种苦干、硬干的伟大精神引申到人与自然的关系到上，发出了这样的感叹：“请记住：地上原没有路，路是人走出来的！也是人打出来的！”^② 对抗战时期大后方中国民众的赞美，升华成了对大写的“人”征服和改造自然的伟大力量的赞美，获得了人类学的永恒意义。在方敬的眼里，普通大众的劳作，同样也超越了抗日战争的历史视野，变成了对人类征服自然和改造自然，自己创造自己命运的“劳力”的赞美：

让劳力去种树， / 让劳力去掘井， / 让劳力去耕田， / 劳力比树还高， / 比井还深，比田野还阔。 / / 乡下人，你们的劳力 / 令我想起天空，海洋， / 和征服了天空海洋的人类。^③

郭风的《公路》，更是明确地把目光聚集在人与自然之间的生存维度上，把“中国的公路”作为征服者和现代文明的化身，赞美了中国在抗战中呈现出来的伟大和坚强。在这首诗里，大自然以它丑陋、凶恶的形象，变成了吞噬一切、想要把人类从地球上抹去的巨大而阴暗的存在。而“中国的公路”，则在战胜大自然，冲破大自然的野蛮和阴暗的行动中，成为了中华民族不屈不挠的强力生存意志的化身。大自然的阴暗与沉重，恰好与人类的刚强和庄严构成了强烈的冲撞，拉开了悲壮的生存世界。奔驰在上面的“中国的汽车”，则以其勇猛刚劲的力量和行动，为全民族的生存意志，画上一个轻盈而精彩的句号：

结成大队的 / 中国的简陋的汽车 / 他的用粗糙的木材架钉而成的车厢 / 和帆布的车篷 / 都在激烈的颠簸里 / 带着冲破一切的隆隆之声 / 和飞跃着的生之感兴而来 / 又在疾驰的速度里 / 给我们的司机 / 带来不止地刮耳而过的风啊…… / 汽车 / 勇猛的飞驰着 / 抱着自负的信心 / 以永不能摇撼的坚强的意志 / 飞驰过悬临着万丈深的险谷的边沿 / 疾驰过那割踞在两边的 / 凶恶的岩石之间……^④

① 庄涌：《给筑路的农夫》，1938年8月《七月》第20期。

② 张先智：《西行漫笔》，原载1944年3月12—22日贵阳《中央日报》，引自贵阳市档案馆编：《抗战期间黔境印象》，贵阳：贵州人民出版社，2008年，第291页。

③ 方敬：《劳力》，《方敬选集》，第102页。

④ 郭风：《公路》，1941年9月《现代文艺》第3卷第6期。

与之相同的，是邹绿芷对川江纤夫们坚强的生存意志的发现。诗人不是直接的“观看”，而是从夜里“卧听”纤夫们沉重的喘息和高昂的呼号入手，把他们的呼喊和挣扎，变成了大地上的人类永不屈服，因而永无止息地向命运发出的抗争。在诗人的笔下，纤夫们虽然“像是一群被放逐的罪犯”，被大自然和生活的“锁链”，捆绑在永远无法挣脱的纤索上，受着不可测知的命运的摆布，但却以自己悲壮的号子，喊出了对命运的不屈不挠的反抗：

但是，在江上，纤夫的歌曲 / 却无止息地飘着，飘着， / 飘向镇市里的“河街”上， / 飘向“河街”上的纤夫家小 / 所聚居的蓬户里， / 飘向那无米为炊的嫠妇的心上， / 飘向那些呛咳的贫血的 / 拾煤核的孩子的心里…… / 永恒地带着昂扬与悲抑！ / 嘿嘿哟，嘿嘿哟， / 嘿嘿哟， / 嘿嘿哟， / 哟！……^①

这“永恒地带着昂扬与悲抑”的号叫，和他们“拖拽着重载的船只，/ 悲哀地前进”的姿态一起，“向着旷野，/ 向着山谷，/ 向着市镇”喊出了人类亘古的苦难命运。但这号叫和姿态，同时又是纤夫们反抗命运的号角。它以昂扬音调，给聚居在河街上的一家老小，给无米为炊的主妇，给贫病中的孩子，带来了生活的希望，注入了生存的勇气。也正是通过这种反抗，川江上的纤夫们，以男性的力量和刚勇，把自己展现成为了人之所以为人的伟大存在。

没有自己的命运，人类就只能是无生命僵死之物。没有对命运的反抗，人类就只能是一般意义上的动物，同样不配成其为人类。中国的抗战也如此。没有义无反顾地走向死亡，在对死亡的反抗中夺回自己终有一死的命运这个庄严、伟大的人类学品质，抗战就不可能发生，更谈不上最后的胜利。这个意义上，“路”不仅让中国新文学看见了“民众”，发现了“民众的伟大”，最重要的是：它还让中国新文学看见了作为历史主体的大写的“人”，看见了人类之所以为人类的伟大。“民众的发现”，最终通向了“人的发现”，让中国抗战在“现代中国”有限视域之外，获得了永恒而庄严的人类学意义。

（本文为西南交通大学中央高校基本科研业务费“中国现代文学史料学研究”团队项目的阶段性成果）

（责任编辑：张曦）

“Highway” as the Central Image in Literature in KMT Controlled Regions and the Genesis of “National Sense of Community”

DUAN Congxue

Abstract: The imagination and writing about the highway—centered transportation in literature in KMT controlled regions during the Anti-Japanese War, played an indispensable role in creating “national sense of community”. “Highway” functioned as a linkage not only to integrate the “modern China” as a spatial entity, but also to create the historic homogeneity of “modern China” by filling the temporal gap between antiquity and modernity. The “discovery of the people” was also accomplished as the ordinary people were transformed from anonymous peasants into the sublime modern “citizens” by way of participating in building and maintaining the highways, which constituted the anthropological significance of China’s Anti-Japanese War.

Key words: Anti-Japanese War, literature in KMT controlled regions, way, national sense of community, modernity, anthropology

^① 邹绿芷：《纤夫》，1941年9月《现代文艺》第3卷第6期。