

一湾海阔向未来

——象山铁路的前世今生

■ 锐观察

深处种菱 浅种稻

——说说阅读的四个层次

痕 墨

我们在做一件事的时候，总会有意无意地分层次，阅读也是如此——既有粗浅的略读，也有逐字逐句的细读。清人阮元写的《吴兴杂诗》中有两句诗：“深处种菱浅种稻，不深不浅种荷花。”原意是说江南水乡之人有着根据水的深浅而种植不同水生植物的智慧。但诗句里蕴藏的巧妙的“层次感”，同样适用于阅读。美国教育学学者艾德勒就在他的代表作《如何阅读一本书》中，将阅读分成了四个层次：基础阅读、检视阅读、分析阅读和主题阅读。

基础阅读属于最初级的阅读层次，只要具备三千字以上的识字量（一般人的识字量），并有能力理解这些文字的字面意思，便可跨入“基础阅读”的门槛。很明显的是，仅仅如此还远远不够。假若一部作品是用深入浅出的文笔写成，那么这类读者阅读后，难免会“宝山空回”。这也是为什么一个初中生和一个大学生阅读同一部名著，从中汲取的东西是不同的。但在日常生活中，阅读休闲类的书籍，基础阅读已绰绰有余。

检视阅读是系统化的略读，需要一定脑力劳动的参与。它要求读者在读完一本书后，能概括出主要内容、结构框架、中心思想……读者在挑选书籍决定是否购买前，也往往会用到检视阅读：先看看书名和出版社，再了解一下作者简介及大致内容，有条件的话，还可以浏览目录及出版方提供的“试读章节”。在进行检视阅读时，配合着画一画思维导图更加有益，使用符号、图形、色彩，能更好地帮助阅读者梳理出书中所要阐释的逻辑关系。

如果说前面两种还属于浅层次阅读，那么分析阅读就属于深层次阅读的一种了。它是读者为了最大限度地吸收书本知识，并将其化为自身才能而进行的阅读方法。所以分析阅读对读者提出了更高的要求，得投入更多的时间和精力，得一边阅读一边思考，一边辨析一边理解，遇到不懂的地方，还不能偷懒，得去查阅相关内容。当读者真正遇到一本自己喜欢的书时，会不自觉地采用分析阅读。

很多专家认为，主题阅读是四种阅读层次中最为繁复的一种。对此观点，笔者持保留意见。我个人是经常选择主题阅读的，习惯了，也就不觉得困难了。之所以选择这种阅读方式，多数是因为我对某些主题很感兴趣，有强烈的求知欲（当然，其他读者或许出于工作需要，必须进行主题阅读）。顾名思义，主题阅读，就是在一段时间内，不间断地去阅读同一主题下的系列书籍。主题阅读要求读者原先就具备一定的知识积累，且在阅读方面有着超过普通读者的热忱和耐心，起码得是一个阅读爱好者吧。比如进行关于《西游记》的主题阅读，读者起码应该已通读过原著，而不是仅仅读过简缩本或看过86版同名电视剧（电视剧里的很多内容和原著大相径庭），之后，你才能开始阅读学术名家长们从各个角度对这部古典名著进行分析研究的专著。主题阅读很是费时费力，可坚持下去，会受益匪浅。值得一提的是，主题阅读并没有大家想象的那么高不可攀。我们在大学里写毕业论文前，曾阅读大量的文献资料，从而形成自己的观点，得出自己的结论，这就是一种很标准的主题阅读。

上述阅读层次的分类来自外国学者，中国知识分子对阅读层次提出过更为简洁的分类法，即大家耳熟能详的泛读、略读、精读等。泛读是浏览性的，略读是系统性的，精读就得集中全部注意力，结合思考分析，最高境界为“知行合一”。举个例子，南宋罗大经撰写的《鹤林玉露》中记载了这样一件事：宋太宗赵光义听人说赵普所读的书仅《论语》而已，便问这位开国宰相此事是否当真。赵普回答：“臣平生所知，诚不出此（指《论语》），昔以其半辅太祖定天下，今欲以其半辅陛下致太平。”这也就是“半部《论语》治天下”的出处。从中我们可以看出，赵普对《论语》这部儒家经典绝对达到了“精读”的层次。有人说，“读书，读得多，还不如读得精”，这话有一定道理，关键在于它必须是一本值得反复推敲的佳作。

当然，在我们平素的阅读实践中，不同层次的阅读方法完全可以相互结合、灵活变换着使用，以获得最佳阅读效果为目的。

12号线列车驶过海面（沈颖俊 摄）

周晓思/文

9月22日上午，随着蓝青色列车从鄞州小洋江站驶出，国内首条跨海市域（郊）铁路——宁波轨道交通12号线正式开通运营。这趟被象山半岛人民期盼了几十年的列车，终于“到站”。象山，正式融入宁波主城区“半小时交通圈”。

当“最美海上列车”穿行于象山港万顷碧波之上，许多人未必知晓，山海间的铁路故事里，藏着一段曲折沧桑的过往：钢轨最初的印记，始于侵略者的资源劫掠，此后又经历纸上蓝图的落空，直至新时代，梦想终化为现实。



浙东一带妇女拣磷石



新中国成立前的轻便铁路

1 1942年：一条劫掠的铁路

象山历史上的第一条铁路，出现在1942年，那是一条由日军修建的轻便铁路，全长约5公里，起于茅洋，止于蛎江埠。蛎江埠位于茅洋山村东南，可通向大海。

象山蕴藏铅、锌、铜、金等9种金属矿产和6种非金属矿产，其中最有名的是磷矿，即萤石，可用于冶金，如今已被列入国家战略性矿产目录。象山的茅洋、泗洲头、新桥等地皆有磷矿，以茅洋储量最大，开发也最早。茅洋磷矿位于五狮山北麓，1926年起由一位老板在此开发。而日本发动侵略战争，需要大量特种钢材，对这座矿山早已虎视眈眈。

1941年4月19日，日军占领石浦。4月28日，松源雪夫率领日军73人乘小炮艇从蛎江埠上岸，直入五狮山茅洋，测绘建房、铺轨修路。同年5月18日，日军押着从山东、安徽、江苏、上海等地抓来的500余名劳工至茅洋，开设矿业公司，随后强划矿区、驱赶居民、构筑碉堡、布设电网，大肆劫掠磷矿资源。

500余名外地劳工远远不够，日军又强征本地劳动力。外地劳工主要承担采矿作业，本地劳工则从事其他工作，比如搬运磷石、修桥、铺路、锯板等苦力活。

为将矿石运出，日军在茅洋铺设了轻便铁路，使用14节拖斗的小火车将矿石运至蛎江埠，接着用小火轮运至石浦堆石场（今石浦海军码头），然后运至上海，最终转运日本。这条货运铁路，就是象山历史上的第一条铁路——一条浸满劳工血泪的屈辱轨道，镌刻着日本军国主义侵华的罪行。

自1941年5月至1945年5月，日军在茅洋共开采磷石约10万吨，但因日本在太平洋战争中失利，海运线渐被盟军控制，实际运到日本的仅5万吨左右，其余磷石堆积在石浦、杨岙山等运石场。

据史料记载，日军在茅洋杀害劳工（包括病死、累死、冻死）2700余人，至于被矿井塌方压死和抛尸在山野的劳工，更是无法计数。

如今，茅洋日寇“华中矿业公司”（象山矿业所）遗址已被列为县级文保单位，静静矗立在青山之间，是警示后人勿忘国耻、进行爱国主义教育的直观场所。

日军投降后，茅洋的轻便铁路随之废弃。

1947年，浙江省谋划建设杭温铁路，起点为杭州，终点为温州（永嘉）。规划纲要认为建设这条铁路有六点好处：沿线各县大部临海，捕鱼事业可望发展；宁海、三门的煤矿可开发；象山岛、三门湾可开发；便利游览天台、雁荡名胜；杭温铁路可衔接沪甬铁路，直达上海；南可衔接福建在建铁路，通达福州、厦门、广州。

然而，这份规划中的宁波段走向为“宁波—奉化—宁海”，再经宁海至三门、天台，象山虽在“开发”之列，实则并无铁路经过。由于耗资巨大，这份规划最终不了了之。

1948年7月，浙江再度启动铁路建设，目标是把山区与平原、内地与港湾紧密地联结成一个整体。根据规划，先修武义至金华的50公里轻便铁路，与浙赣铁路相连接。因为武义盛产萤石，经铁路运出后，一可出口，二可供应国内炼钢需要，以此积蓄建设资金，在全省开展轻便铁路建设。随后，成立了“浙江省轻便铁路筹备处”。但当时中国的炼钢能力有限，没有争取到钢轨，铁路自然建不成。不过，在1948年12月25日公布的《浙江建设十年计划》中，仍保留了“争取自购钢轨，建设轻便铁路”的目标。

也正是在这一时期，浙江省对象山港的定位发生了关键转变，明确将象山作为浙江商业中心港口，并将温州港、台州港作为象山港的辅助港，以缓解上海港的压力，加快浙东南特别是农村地区的开发。1948年11月，有关方面多次派员考察，决定先期实施杭甬轻便轨道方案——仍为货运铁路，分杭州—百官段、百官—宁波段、宁波—象山段，用于磷石运输。

其中宁波—象山段的终点当时有两个方案：一

2 1948年：一条纸上的铁路