

曹操带十岁曹丕上战场

□杨文静

看见“鸡娃”这个词，银发族都不陌生，小鸡崽子嘛。

虽然字典里“鸡娃”只有这一个意思，但现实生活已赋予它新的含义，指父母“给孩子打鸡血”的教育方式：为了不让孩于“输在起跑线上”，逼迫孩子大量补习，“努力拼搏”。

自古以来，望子成龙、望女成凤的家长们，没少花心思鸡娃。历史上，有人鸡娃很成功！

公元220年，曹丕代汉称帝，国号“魏”，定都洛阳，亦称“曹魏”。

曹丕成才，离不开他爹曹操的努力鸡娃。曹丕当魏太子时，写过一部《典论》，讲到这段往事——

曹丕五岁时，曹操认为时下兵荒马乱，儿子有必要早日习武，于是教曹丕射箭。曹丕这个小孩哥还不赖，第二年就学会了射箭。

曹丕六岁时，射箭已不在话下，曹操开始教他骑马。到了八岁，这个小孩哥就能一边骑马一边射箭了。

曹操不光让儿子学技术，还安排他参与社会实践，连打仗这么危险的事儿，也要带着儿子。

公元197年，曹操讨伐割据宛城的张绣，张绣降而复叛。曹操遭到伏击，坐骑绝影被杀，长子曹昂为救父亲让出自己的战马，结果曹操骑马逃脱，曹昂遇害。当时年仅十岁的曹丕“乘马得脱”——看这段历史，真让人替这小子捏一把汗。

对父亲如此冒险鸡娃，曹丕非但没有怨言，反而颇感受益，自称在军中长大，年少就爱骑马，长大依旧喜欢，追逐猎物，一追就是十里，骑马射箭，往往百步穿杨，日积月累，身体强健，从不厌倦。

不过，曹丕写这篇文章，明显有讨好曹操的嫌疑，所以他是不是真的没有怨言，还真不好说。

（《洛阳晚报》）

清脆甘甜的“黄瓜”

□安频

西汉张骞出使西域，十几年后带回很多物种，其中就包括胡瓜种子。但胡瓜到了后赵时期（五胡十六国之一），被石勒下令改为“黄瓜”。据《晋书》记载，当时的中原民众将北方的外族，一律统称为“胡人”。后赵政权的建立者石勒是羯族人，很忌讳当地老百姓称他为“胡人”，为此他下了一道圣旨：天下臣民，不管是说话还是作文，不准出现“胡”字，违者斩首。当时的襄国郡守樊坦，为了不惹上大祸，就把“胡瓜”改称为“玉盘黄瓜”。此后，“黄瓜”这个词语就传开了，一直沿用到现在。

物种学研究表明，黄瓜最早在古印度北部和锡金等地生长。大约在3000年前，古印度已经开始培育黄瓜了。黄瓜从印度分两路进入我国：一路，由云南边界传入内地，形成了南方系的黄瓜；另一路，就是文章开头说的，由张骞带回来的。

黄瓜颜色翠绿，清脆甘甜，是男女老少的最爱。野史记载，宋代名臣吕蒙正，年轻时非常穷。一日他正要赴京赶考，却晕倒在桥下。原来他因没钱吃饭，饿得昏过去了。他醒来后看到一根很大的黄瓜从桥上滚了下来。饥饿中的吕蒙正顾不得面子，掰断黄瓜吃了半根，另外半根带在身上，准备路上吃。到了京城，吕蒙正通过科举考试中了进士。十几年后，发达的他重新来到这座桥边，出钱修了桥，还把这座桥改为“落瓜桥”。当然，此事无从考证，各位看官，姑妄听之。

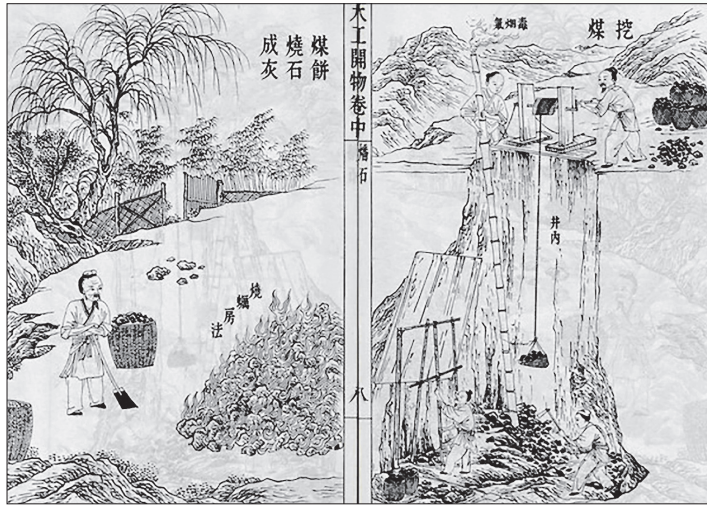
黄瓜不仅出现在民间故事中，也曾经走进古诗词。譬如苏轼写的《浣溪沙》，其中说：“簌簌衣巾落枣花，村南村北响缫车，牛衣古柳卖黄瓜。酒困路长惟欲睡，日高人渴漫思茶，敲门试问野人家。”在夏日慵懒得午后，黄瓜散发着独有的田园风情。诗人陆游写过一首《种菜》，其中说：“白苣黄瓜上市稀，盘中顿觉有光辉。时清闻里俱安业，殊胜周人咏采薇。”

北方人过夏天，左手端一碗调了麻酱的面条，右手抓一根顶花带刺的黄瓜，坐在树荫下，先吃面，再啃黄瓜，那心情绝对舒坦。诗人顾城曾在《思乡曲》中回忆说：“旧时蒜，已结瓣，拿大碗，吃早饭，甜面酱，葱来蘸，拍黄瓜，炒鸡蛋……”这些接地气的句子，准确地勾勒出了一股人间烟火气。（《今晚报》）

清代山西煤炭跨省贸易

□曾伟

清代山西大部分地区的煤炭资源得以普遍开采。山西煤炭贸易，依靠陆路交通和内河航道实现煤炭的贩运，运输方式包括牲畜驮运和水运两种。贸易的形式包括日常性的短距离贸易与季节性的长距离贸易。农民利用秋冬或冬春农闲时段的长途贩运，节约了煤炭运输成本，扩大了煤炭运销范围和运输半径，并形成地区性的煤炭供销市场。就煤炭市场内部而言，通过规约规范煤炭交易，依靠互通有无的贸易，实现资源的优化配置，保证本省及周边地区的煤炭供应。



▲天工开物采煤图

途贩运的存在，很大程度上来自省外市场巨大的用煤需求，既包括邻近省区的需求，也包括超远区域的需求。传教士弗朗西斯·H.尼科尔斯（Francis H.Nichols）的观察则显示，获鹿和北京市场之煤来自山西。

从获鹿开始，就进入丘陵地带了。获鹿是华北的一处矿业产业中心。……路上常遇到一长串的驴队，它们的背上装着两大筐无烟煤；这些煤在北京出售，每吨所值相当于12美元。煤在山西北部很多地方作为燃料，我听说那里的农民往往从他田地的山边挖煤。

从传教士的记录来看，山西的煤甚至运销到北京。从煤的出厂价格来看，据1908年美国探险家拉克的考察，太原市场每吨煤价格是2500文，折合8先令即0.4英镑。以刘大鹏《退想斋日记》1907年银钱比价来看，1两银兑钱1600文，即每吨折银1.56两。根据1908年的汇率，1海关两兑0.3英镑，约合0.65美元。由此推算煤在太原交易价格为每吨1美元。至此我们可以知道煤炭从山西运往北京，价格上涨10倍以上，足见突破省内贸易，实现跨境煤炭的长途远销，会有巨大的利润。对于山西商人来说，将煤炭运往北京似乎并非难事。早在乾隆年间，山西在京商人，就多从事铜、铁、锡、炭等货物的生意。有这样的业缘优势，加之邻近京城的地利之便，晋煤入京不难实现。除了陆运之外，在跨境贸易中，水运有其独特的优势。如乡宁之煤，正因借黄河水运，得以供应陕西、河南二省。

煤为乡宁特产，晋、陕、豫三省皆倚赖之。煤窑西乡为巨，东乡次之，南乡又次之。西乡先有三大窑，一在寨沟，二在师家滩，其大百倍于东、南乡，又与河近，销路畅而易。乡宁之煤能畅销陕、豫，很大程度上得益于水运的便利。不过晚清山西的大部分县域，均无很好的交通条件。传统运输的落后，使得山西煤商逐渐失去一些省外市场，如山东博山，山西人曾垄断这里的煤炭市场，但胶济铁路通车以后，随着外煤的进入，山西人的势力便退出了博山。晚清时代政府积极开发矿业，山西巡抚岑春煊在奏折中强调“富国之本，路矿为先，矿为生利之源，路乃通利之具”，以此突出路矿的重要性。可以说改善交通运输条件和引进先进的开采技术，已经成为晚清山西的当务之急和官绅的共识，而光绪三十三年正太铁路的通车无疑是标志性的事件，亦成为近代晋煤大规模外运的开端与先河。

关于跨省长距离贸易，在康熙朝末期，山西煤炭已“车推舟载，日贩于秦”。说明晋煤入陕，采取了水陆联运的形式，陆运和水运也是煤炭运输的两种基本模式。至雍乾时期，泽州府输入中州的煤炭“日不绝于途”。就界邻省份而言，陕西府谷之煤，来自山西河曲。河南林县西乡的煤炭即来自山西境内。对于煤炭运输来说，原煤的利润普遍偏低。改善煤质的主要办法就是将煤屑加工烧制成蓝炭。蓝炭即民间俗称的兰炭或岚炭。极品的蓝炭——“蓝花香”炭甚至出口英国、荷兰、日本等国，成为皇室壁炉专用炭。如在汾阳县有《永禁煤、蓝炭、木炭、草斤碑》，这也意味着就大部分区域而言，煤炭并非唯一燃料，往往需要与木炭、干草等其他燃料竞争，无形中压缩了利润空间。煤炭的加工，既提高了附加值，也提升了竞争优势，运销距离也得以延长。

长距离贸易煤炭中，商人亦能从中获利。杜纲《娱目醒心编》中就记载了山西商人押运十儿船煤到北京贩运，获利十余万两。这种跨境长

煤炭开采的动力，来自需求的扩大。然而需求的扩大，并不完全能通过降低价格来实现。宽松的矿业政策，加速了煤炭开发的进程，使得有清一代山西开采的区域达到三分之二以上。煤炭业吸收了秋冬和冬春时节农闲的大量劳动力，借助于水陆交通的改善，为煤炭贸易的发展提供了必要条件。煤炭贸易的运输方式包括牲畜驮运和水运两种，基本模式是日常性的短距离贸易，与秋冬或冬春时节季节性的长距离贩运相结合。民众利用农闲时段的长途贩运，节约了煤炭运输成本，扩大了煤炭运销范围和运输半径，由此形成区域性的煤炭市场。而在市场内部，通过规约规范煤炭交易，依靠互通有无的贸易，保证本省及周边地区的煤炭供应。

晚清民国以来正太、京绥、同蒲等铁路的修建，对于晋煤的外运有重要作用。平定和大同地区成为近代山西煤炭开发的集中区域。而在煤炭企业中，既有机械化程度较高的现代企业，也存在大量使用原始方法开采的小煤矿。这大致是山西近代煤炭开发与运销的基本面貌。但是，机械的使用一方面带来了煤矿的现代化，提高了工作效率，另一方面也巩固了传统的煤炭贸易市场，扩大了内需。如襄垣县原本依靠人力采煤，但是在购置起重机械后，起运便捷，煤质也良好，“销售邻境各县，其形畅旺”。在日常生活中，随着物价的上涨、生活成本的提高，用煤的经济优势得以凸显，激发了民众开发煤矿的积极性。如翼城县北撒村民就集资在该村南海子沟探采煤矿，出产甚旺并行销邻村。列强主导的铁路建设，使晋煤外运的利益多被外人所夺。晋人也开始积极主动进行道路建设，改善煤炭外运的交通条件。如平陆县产煤丰富，因为交通迟滞，而陷于低谷。最后在知县主持下，修通了大路，不但使本县燃料得到更好的供应，同时“更畅销豫、晋两省邻封各县，为利之溥，亘古未有”。可以说，晋人通过对近代采煤技术的吸收与引进，积极改善对外交通，使得传统的煤炭贸易市场得以巩固和扩展。不过即使如此，煤炭的开采与运销依旧受到巨大制约，以至于全汉昇先生不得不慨叹：“中国煤矿资源之所以不能大量开发，占全国储量约三分之二的山西煤矿之没有大规模的开采，要负一大部分责任。”（《社会史研究》）