

行走中国丛书
主编◎张昌山 耿昇

FROM PEKING
TO MANDALAY

A JOURNEY FROM NORTH CHINA TO
BURMA THROUGH TIBETAN SICHUAN AND YUNNAN



北京至曼德勒

——四川藏区及云南纪行

[英] R.F. 约翰斯顿◎著
黄立思◎译



云南出版集团
云南人民出版社

行走中国丛书
主编◎张昌山 耿昇

北京至曼德勒

——四川藏区及云南纪行

〔英〕R.F. 约翰斯顿◎著
黄立思◎译



云南出版集团
云南人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

北京至曼德勒：四川藏区及云南纪行 / (英) 约翰
斯顿著；黄立思译. — 昆明：云南人民出版社, 2015. 6
(行走中国丛书)

ISBN 978 - 7 - 222 - 12767 - 8

I. ①北… II. ①约… ②黄… III. ①游记 - 作品
集 - 英国 - 现代 IV. ①I561.65

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 137352 号

出品人
刘大伟
项目负责人
赵石定

责任编辑 王 韬
责任校对 郑燕燕
装帧设计 王曦云 杨晓东
责任印制 洪中丽

书 名	北京至曼德勒——四川藏区及云南纪行
作 者	〔英〕约翰斯顿 著 黄立思 译
出 版	云南出版集团 云南人民出版社
发 行	云南人民出版社
社 址	昆明市环城西路 609 号
邮 编	650034
网 址	www. ynpph. com. cn
E - mail	ynrms@ sina. com
开 本	787 × 1092 1/16
印 张	11. 75
字 数	220 千字
版 次	2015 年 6 月第 1 版第 1 次印刷
印 刷	云南出版印刷(集团)有限责任公司 云南新华印刷一厂
书 号	ISBN 978 - 7 - 222 - 12767 - 8
定 价	35.00 元

如有图书质量及相关问题请与我社联系

审校部电话：0871 - 64164626 出版部电话：0871 - 64191534

FROM

PEKING TO MANDALAY

**A JOURNEY FROM NORTH CHINA
TO BURMA THROUGH TIBETAN
SSUCHUAN AND YUNNAN**

BY R. F. JOHNSTON, M. A. , F. R. G. S.
MEMBER OF THE ROYAL ASIATIC SOCIETY
DISTRICT OFFICER AND MAGISTRATE, WEIHAIWEI

WITH MAP AND ILLUSTRATIONS

LONDON
JOHN MURRAY, ALBEMARLE STREET, W.

1908

总 序

张昌山

从黑格尔以来，传统中国长期被欧洲中心主义者视为一个“停滞的帝国”。这一观念出现几十年之后，国人终于认识到，中国正面临着前所未有的深刻变革。清同治十一年（公元1872年），李鸿章在《复议制造轮船未可裁撤折》中说：“臣窃惟欧洲诸国，百十年来，由印度而南洋，由南洋而中国，闯入边界腹地，凡前史所未载，亘古所未通，无不款关而求互市。我皇上如天之度，概与立约通商，以牢笼之，合地球东西南朔九万里之遥，胥聚于中国，此三千余年一大变局也。”光绪元年（公元1875年），李氏又在《因台湾事变筹画海防折》中说：“历代备边，多在西北。其强弱之势，主客之形，皆适相埒，且犹有中外界限。今则东南海疆万余里，各国通商传教，来往自如，麇集京师及各省腹地，阳托和好之名，阴怀吞噬之计，一国生事，数国构煽，实为数千年未有之变局。”李鸿章对世界和中国的这种认识还在多个场合说过。当时的中国，一下子从“普天之下，莫非王土；率土之滨，莫非王臣”的天下，迅速跌进五大洋、四大洲之中的世界，甚至只是亚洲东部一个落后的大国。

这数千年未有的大变局，就是以工业革命为主导的近代化及现代化，而中国从传统社会向现代社会转型的这一近代化及现代化过程，至今仍在进行之中。

百年间，一些中外人士行走在中国这片古老而又在变动的土地上。行走者中，既有外国的传教士、外交官、探险家，更有中国的文人、学者、科学家、商人、军人，甚至有家庭妇女。他们的游记、札记、考察报告、探险实录等，见证并记录了其自身行走的经历和中国近代化及现代化的过程。当时写下这些文字的人虽身份各异，目的不同，但每一部作品记录的都是作者个人的观察与体验，也记载了他们的所思所想和个性特征。而不同的作品拼合起来，则在横向空间上似画卷一般展现了中国各地的风土人情和社会面貌，而在纵向的时间上则有如电影

一样显示了中国在不同历史时期社会变迁的细节与大势。在他们笔下，中国不再是故纸堆中的陈旧记忆，而是活生生展开的现实景象。

把历史还原到现场和实际生活，这大概是每一个想了解历史的人的最大愿望。我们从这些作者在中国的行走、体验之中看到了一种活态的中国历史，它们明显区别于以往的正史和官方档案之类的文献资料所记录的静态中国历史，而且，人生的丰富性、视角的差异性及社会的多元性，也尽在其中了。

德国学者赫尔德所倡导的“同情之理解”，作为一种历史研究方法，在中国学者中以陈寅恪等用得最深也最好。如今，我们把这些中外作者的各类作品作为历史文本来阅读、感受和研究，通过这些文本去体验他们在这片土地上的行走、见闻与思考，这也是一种“同情之理解”的实践。今天的人们可以从中感受这些作者所体验的中国社会，从而更具体更深刻地观察了解中国近代化及现代化进程的艰辛与经验。

将中国放在整个世界大格局中来看，这一百多年的历史，大致就是摇摇晃晃、步履蹒跚地走向世界和走向现代的过程。鉴往才能识今和知来，但由于过去的观念、方法、习惯和经验等因素，有意无意地遮蔽和塑造了我们对于这段历史的认识与解释，因此，云南人民出版社推出的这套“行走中国”大型丛书，是在回头观看百年中国之动静，是在体会“我看人看我”的经验，其实质则是向前进，走向永恒的未来。

青山遮不住，毕竟东流去。历史的洪流和时代的浪潮虽然可能会被拖延，却不可能永远被遮挡。司马相如曾说：“盖世必有非常之人，然后有非常之事；有非常之事，然后有非常之功。非常者，固常人之所异也。”李鸿章有言：“处数千年未有之奇局，自应建数千年未有之奇业。”这两句话的时间相差两千年，表达的却是同一种心声，谨抄录于此，作为我们对国家和时代的期许。

是为序。

2015年5月



关于作者

原著书名为 From Peking To Mandalay, 出版于 1908 年。作者雷金纳德·弗莱明·约翰斯顿 (Reginald Fleming Johnston, 1874 - 1938), 惯用译名庄士敦。英国人, 出生于爱丁堡的一个律师家庭, 牛津大学文科硕士。大学毕业后考入英国政府殖民部, 1898 年被派往香港, 曾担任港督私人秘书等多个重要职务。1904 年被派至当时英国在华的租借地威海卫, 担任威海卫副司法行政长官。1919 年受聘为已退位的清朝末代皇帝溥仪的导师。1924 年 11 月溥仪被逐出紫禁城后, 庄士敦协助其逃往使馆区。1927 年, 英国殖民部委任他为末任威海卫司法行政长官。1930 年中国收回威海卫主权时, 他代表英国参加主权交接仪式。回英国后, 任伦敦大学汉语教授、伦敦东方研究学院远东语言文化系主任。受封为高级圣迈克尔和圣乔治勋爵、高级英帝国勋爵。为英国皇家地理学会会员、荣誉法学博士。1938 年 3 月于爱丁堡病逝。

本书是一部长途旅行探险记, 游历时间为 1906 年上半年, 此时作者担任威海卫副司法行政长官。旅程途经北京、华北、武汉, 上溯扬子江后进入四川。此后全靠骑行或步行翻山越岭, 穿过四川藏区, 跨越云南西北部进入缅甸, 旅行终点为缅甸王国最后的都城曼德勒。他不畏艰险, 不顾当局反对, 摒弃人们熟悉的商旅道路, 坚持选择由打箭炉至丽江的偏僻旅行路线, 原因是“这是英国人没有走过, 欧洲语言的书籍也没有叙述过”的一条路线。在他到达中缅边境时, 足蹬草鞋, 头戴草帽, 身穿用绳子捆在身上的旧上衣, 足见其旅途之艰辛。

作者自述旅行目的之一是“看看中华帝国西部偏远地区那些鲜为人知的地方”。看过后, 他对那里的壮丽河山赞叹不已。书中写景抒情的段落, 如对峨眉山的描述、对大雪山的深情, 读来令人心驰神往。自述旅行目的之二是“看看住在偏远地区的藏族及云南西北部各民族的情况”。他沿途接触到藏族、彝族、苗族、纳西族、傈僳族、白族、傣族等众多民族后, 生动地描述了各民族的体貌特征、服饰、生活、语言、宗教、风俗等。

庄士敦旅居中国三十多年, 通晓汉语, 在他的私人藏书, 有许多汉语书籍, 包括各种中国文学书籍 1200 本, 有关中国佛教的书籍、文章 1500 册 (篇),

《中华大典》1734 卷等。他还对儒家学说有所研究，曾在英国布里斯托尔大学就此做专题系列演讲，后汇集成《儒教和近代中国》一书出版。他在中国曾做广泛游历，足迹遍及当时中国十八个省的十余省。

作者对当时中国人民遭受列强侵略的苦难表示同情，在本书最后一章中，他用大量篇幅批驳了某些西方人对中国人的种族歧视，斥之为“侵略者的姿态”，“为对中国的侵略寻找借口，恃强凌弱”，并写道：“如果有明智的政治方略引导中国渡过目前的难关，她未来就没有什么可惧怕的了。她将在成为世界大国的道路上前进；从以往的历史看，她将会利用庞大的国力，为人类和世界的持久和平做出贡献。”如今，这位西方有识之士一百多年前的预言已经实现，伟大的中华民族在历经磨难后重新崛起，尊严地、自豪地屹立于世界的东方。

除本书外，庄士敦的著作还有：(1) *Twilight in the Forbidden City* (《紫禁城的黄昏》，1934)；(2) *Confucianism and Modern China* (《儒教和现代中国》，1934)；(3) *Lion and Dragon in Northern China* (《威海卫狮龙共存》，1910)；(4) *Buddhist China* (《佛教徒的中国》，1913)；(5) *The Chinese Drama* (《中国戏剧》，1921)；(6) *A Chinese Appeal to Christendom concerning Christian Mission* (《基督教在华传教事业评议》，1911)；(7) *Letters to a Missionary* (《致一个传教士的几封信》，1918) 等。

译者

2011 年 3 月 9 日



目 录

关于作者 / 1

第一章 导言 / 1

第二章 北京至宜昌 / 5

第三章 过三峡

——宜昌至万县 / 10

第四章 走陆路至成都

——万县至成都 / 13

第五章 史前人类崖居

——成都至峨眉县 / 18

第六章 峨眉山 / 23

第七章 进入四川藏区

——峨眉县至打箭炉 / 38

第八章 查拉王及其领地

——打箭炉 / 47

第九章 翻越大雪山

——打箭炉至雅砻江畔八窝龙 / 56

第十章 雅砻江流域

——八窝龙至木里 / 71

第十一章 大喇嘛统治的木里

——木里至永宁 / 83

第十二章 金沙江沿岸

——永宁至丽江 / 92

第十三章 大理今昔

——丽江至大理府 / 98

第十四章 中国西部偏远地区的民族问题 / 105

第十五章 中缅边境

——大理府至八莫 / 116

第十六章 缅甸之行

——八莫至曼德勒 / 128

第十七章 结束篇 / 141

书后注释 / 157



第一章 导言

本书所述游历既非出于地理等科考需要，也非公务旅行，我只想实现自己长期的愿望：去看看中华帝国的西部偏远地区，增添有关臣服中国的各民族的知识，特别是居住在偏远地区的藏族及云南西北部各民族的情况，这是欧洲人了解得很少的。虽然近年来，欧洲人对中华帝国十八个省中的大多数地方几乎都已游历过、描写过，但我选择的从打箭炉到丽江的路线，据我所知，英国人还从未走过，各种欧洲语言的书籍也未曾描述过。

从种族学的观点看，中国西部偏远地区是世界上最令人感兴趣的地区之一，它所呈现的问题及答案足以解决一些最伤脑筋的课题，例如亚洲各民族的起源及相互关系等。至于其地理价值，只说一点就足够了：查拉和木里两个领地内很可能有地球表面最高的居民点，同时，在我的小小旅行队跨越的山口中，有几个出口比英国人进军拉萨时所经过的最高山口还要高。我对地理学和种族学知识的贡献是微不足道的，但是如果我能使一部分读者相信，四川藏区和云南西部是值得游历的（哪怕仅仅为了观赏那里的壮丽山色），那我写这本书最实际的目的也就达到了。



帆船队

如果渴望回归自然，体验一下远古祖先的游牧生活，或者有意像古老的印度教苦行僧那样，进入超凡脱俗境界，那么，世界上最充满魅力的地区要算是中华帝国那人烟稀少，保持着天然面貌的西部偏远地区了。那里有广袤无垠、人迹罕至的原始森林；有山顶积雪永不消融的无数高大山脉；有深邃而原始的大峡谷，大自然在此留住了地球年青时代的痕迹；有幽暗的深谷，汹涌的河流由此冲刷而下，让世界屋脊皑皑山巅的雪水永不停息地奔向印度洋和太平洋。在这既雄伟又荒凉的地带中，却夹杂着许多可爱的山坡和一片片果园菜地，恰似无数神话中的伊甸园。在历史上，这里还曾是宗教隐士和诗人们的家园，他们和西方国度的同等人一样，在寂静和孤独中找到脱离尘世痛苦的避难处；或者，终年在景色如画的寺院中，用语言和文字把闪光的思想编织成永不褪色的花环。

有人把中国人看成是平淡无奇、缺乏诗意的民族，错误地认为他们只关心物质利益，没有精神上的追求。也许在艺术创造力上他们不如日本人（即使这点也是值得怀疑的），但对自然美或艺术美的魅力，他们的感受和其他民族一样敏锐；他们对山林风光之美有特殊的爱好，就像我们的罗斯金（John Ruskin）一样。有一个关于一位中国学者的著名故事：他和其他国家的学者一样，拥有的世俗财富极少，和他们不一样的是，他十分虔诚地供奉本土的神灵。一天晚上，他听到一个声音对他说：“我们是众神灵的使者，你的虔诚感动了苍天，现在你可以提出你最希望拥有什么，他们保证满足你心中的希望。”贫穷的学者说：“对于日常所需，粗茶淡饭足矣。我只要求能够自由地漫游于山野、平原、树林、河川之间，摆脱一切世俗烦恼，直至生命结束。我的全部要求就是这点儿。”话音刚落，天空中爆发出无数笑声，那不是尘世的声音。“全部要求就这点儿？”众神灵的使者大声说道，“你知道不知道，你所要求的是天上众神灵的最大快乐？你可以索要财富、官爵或其他世俗享受，但是众神灵最神圣的快乐不是属于你的。”

在西方同样有许多这样的人，他们追求的最高境界和这位贫苦的中国学者一样，自由地到世界上风景优美的地方漫游，或许还要在一个寂静的地方隐居，因为尘世是如此痛苦：

这里充满劳累、疾病和伤心，
人们相互听着彼此的呻吟。

由于自己的行为，人类注定要永远失去自由的特权和与世隔离的快慰，这真是一种痛苦的反思。无线电报发明后，下院议员亨尼克尔·希顿（J. Henniker Heaton）先生曾告知我们：“我们的最终理想是，地球上所有的人，不论在陆地上还是在海洋上，都可通过电信在瞬间相互联系，而费用每个人都负担得起。”



这似乎是一种不可抗拒的趋势。如果一个旅游者所向往的最大乐趣，正是处于完全孤独的状态，却又无法切断与文明同胞们的种种联系，这不是既烦恼又可怜吗？希顿先生还向我们宣称，由于最近的科学成果，“今后想切断与地球上任何地区（即使是与英国处于地球反面的澳大利亚和新西兰）的联系，都是不可能的。无论是摧毁电线杆的暴风雨，还是恶毒地割断电缆，在包围一切的太空中都不起作用。像热带丛林中的斯坦利（Stanley）或冰原上的吉尔里（Geary）这样的探险家都可以向《泰晤士报》做每日进展的报道……甚至威廉·普里斯爵士（Sir William Preece）关于向火星发出信号的梦想，也是可以实现的”。于是，将来的旅游者即使飞到另一星球的处女大陆，也领略不到那种完全与世隔绝、彻底摆脱文明生活困扰的美妙自由感。如果我们带着那些并非圣洁的发明去向大自然女神求爱，比地球在年青时代的求爱者要粗野得多、无礼得多，你想，大自然女神会给我们以礼遇吗？我庆幸自己在旅行中还能舍弃无线电装置之类的东西，庆幸法律还没有对胆敢割断与文明生活联系的个人宣告有罪。

离开西方文明为我们创造的、唾手可得的一切舒适与享受，还说这是一种快乐，这似乎显得不懂文明与不知领情；一般欧洲人离开这一切就会觉得生活很没有价值。公平地说，没有任何人比暂时被剥夺了这一切的人，更衷心地珍惜这种舒适与享受，当然其珍惜的程度要视其对文明成果的依赖程度而异。

本书叙述的旅行并不是我第一次在远东国家的旅行。1902年末，我曾游历过法属海外省东京（中华帝国从前的属国），并上溯红河直达云南高原。由东至西横越云南省后，抵达思茅镇，再由此向南，进入中国掸族地区和法国保护国上老挝。曾有几天，我乘坐用一根树干挖成的独木舟，沿着一条美丽的河流顺流而下，从而熟悉了老挝掸族的家庭生活，感到十分愉快，他们是最吸引人、最友好的民族之一。我在老挝首都，小巧迷人的琅勃拉邦离开独木舟，乘木筏顺湄公河下行，游览业已消失的澜沧王国的遗迹。我从那里离开湄公河，走陆路穿过暹罗东部到达呵叻。从呵叻经由乏味的铁路迅速转至令人眼花缭乱的曼谷市。

曼谷是东西方文明、新老文明的奇异结合体，人们可以见到有轨电车，高贵的白象，涂金的佛塔和带有华盖的宝座，还有孤立的欧洲公使馆建筑群。在四个月旅途的大部分时间里，我除了不时雇用若干挑夫外，完全没有朋友或仆人陪伴。在老挝掸族地区某处，我曾经成为名副其实的“孤家寡人”：四名挑夫莫名其妙地对根本不存在的危险感到恐惧，突然扔下我的一切装备离我而去。于是，我除了两手能提、口袋能装的东西以外，被迫丢弃其他一切行李。我第一次看清楚了一个事实：文明人为一大堆物质财产所拖累，其实没有这些东西，他们照样

能生活下去。我完全没有因丢失的某一样东西而陷入困境，而此前，我一直认为要使生活舒适一些，那些东西是绝对需要的。在土著人比较友好的热带国家，如果旅行者愿意依靠当地提供的食物维持生命，没有仆人和沉重的行李确实也是可行的。而且一个轻装前进的旅游者更容易深入到遥远的地方，这是带着一大队挑夫和负重牲口的旅行者不可能做到的。如果旅行有确定的科考目标，当然必须携带所需科学器械，以及测量员和随员等。但我现在说的只是一个普通游历者——特别是一个想探索陌生而美丽事物的游历者所需的行装。也许，把自己的生活供应完全依赖于土著人的友好是不明智的，但我自己的情况恰好是这样。在亚洲各民族地区旅行时，我从未遇到不友好的对待，无论他们是汉族人、东京人、藏族人、掸族人、暹罗人或缅甸人都一样。至于其他游历者，就让他们自己来讲述不同经历的故事吧。

在中国居住期间，由于公务需要或获准度假，我曾有机会到远东其他地区旅行。在中国，我曾深入广东、广西、江西和山东等省进行过几次短期游历。1904年，我去小镇曲阜游览孔子之墓，受到孔公的接待，据说他是这位大圣贤的第七十六代直系子孙。那次出行，途经德国租借地胶州及省会济南府。借此机会，我还登上著名的圣山泰山，传说公元前第三千纪，舜帝在此献祭于天。同年末，日俄鏖战正酣，由于一位著名海军军官的好意安排，我得以对局面不安定的高丽王国首都进行了一次有趣的访问。

本书所述的旅行，比那几次更具雄心，占用时间更多。我的意图是上溯扬子江到达四川省，再经四川进入西藏东部效忠于中国皇帝的各部族头人领地。如有可能，我打算再向南行进，穿越这些领地进入云南省。根据先前旅行者的叙述，从云南前往上缅甸，应该是没有困难的。路线细节将根据具体情况决定。虽然偶尔有些小问题使我感到失望，但是我所到之处，都得到当地各级官员的帮助，受到人民的友好接待，使我的计划得以成功实施。



第二章 北京至宜昌

第一段旅程完成得很快。我不想在华北逗留更多时间，便利用一切方便条件尽快地到达宜昌——扬子江上轮船航行的终点。中国铁路主干线北段新近已完成，从北京至汉口的旅行只需四天，且不必在尘土飞扬的平原上骑马或在大车上颠簸，枯燥无味地长途跋涉。

我于1906年1月6日乘“顺天号”轮船离开威海卫，并于8日抵达丑陋而萧条的港口秦皇岛。在天津住一夜后，于第二天傍晚抵达首都北京，住进豪华的“卧车旅客饭店”。在四天中，我拜访了英国公使馆，还到处走一走，同时与一场不同寻常的沙尘暴进行了毫无效果的战斗。除了到过戈壁沙漠或爬过和田沙山的旅游者以外，没有人能想象出北京沙尘的穿透力。在沙尘暴期间要在北京街头走一走，其代价是喉干舌燥、声音沙哑、两眼充血。连个人住处也难幸免，因双层窗户和装上衬垫的门同样无力抵挡这种天灾。多数外国使馆都有庭院和高墙，保护得较好，但如何使北京的普通住宅和旅馆不受沙尘的侵袭，是难以解决的问题，就像使爱丽丝的海象和木匠困惑不解的难题一样。

北京现在已是环球旅行者的一个普通目标，无须我来描绘。即使从未离开故土的英国人也知道，七年前，这个城市断然反抗欧洲各强国，为此付出了痛苦的代价。当然，那些黑暗的日子以后，北京已发生了巨大变化，除了在火车站和使馆区仍有荷枪实弹的外国军队，墙壁上设有枪眼外，很难看出北京在几年前曾落入冷酷无情的敌人之手。北京的街道、寺庙、商店和宫殿仍然和1900年一样，庄严与脏乱、辉煌与衰败并存。至于人民，谁也说不清楚他们是变化很大，还是没多少变化。他们对欧洲人的感情并不比八年前好，这是理所当然的，因为我们没有做过什么事情来赢得他们的好感。他们知道了欧洲武器的厉害，即使义和团的勇士们也抵挡不了，但这一事实肯定会促使他们去寻找治疗本国病弱的良方。现在情况越来越清楚，中国人的民族精神正在日益觉醒，中国的优秀分子正在为拯救国家而献身，北京的局势更加明显。新精神正在中国人中产生奇迹。的确，中国已不仅仅是一个地域概念，她正在快速成长。在不得不抵抗时，中国人具有神奇力量的潜在原因是全民族团结一致，这种民族精神可能成为新的爱国主义的

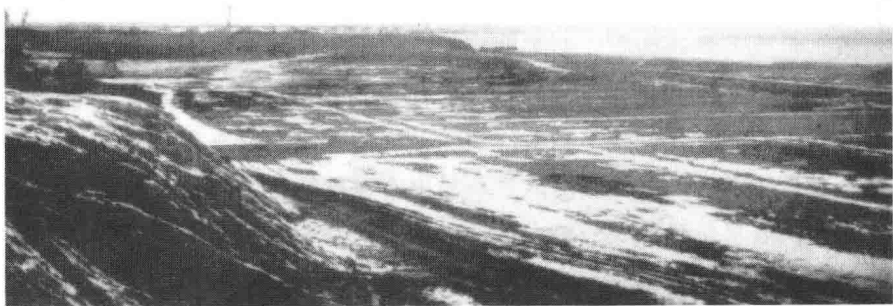
最好基础。仅在十年前，一位英国旅行家和政治家预言中国会被分割。这种观点当中国被日本踏在脚下时，是有点道理的，但现在，我相信没有什么人会赞成这种说法了。

北京目前所处位置值得特别关注，因为不论能使中国成功或失败的各种力量都发源于此，或汇集于此。在北京，坐在龙椅上的皇帝并没有权力，并不顺心；在宝座旁边，或者说在其上方，坐着那位机警的、从不放松监视的皇太后，她的话对于皇帝、大臣和一切人来说就是法律。在北京，有政府机构的首脑，有满洲贵族阶级和大政治集团的领导人，有新宪法和皇帝法令的起草人，还有聪慧机敏的外交家们，他们十分懂得在这盘巨大的国际象棋中如何与欧洲对手对抗。各省巡抚和总督的奏折，对保守或激进的高级官员的诉状，受西方影响而富于幻想的学生的大量请愿书，都汇集到北京，人们都抱着一线希望：也许皇帝能看到自己提出的改革措施。还是在北京，西方列强在各自使馆中布置了微型的精锐军团，从设防的使馆门口妒忌地盯着各个对手。

1月13日，我离开首都，乘火车沿京汉铁路南下，16日傍晚到达汉口。路程全长为1223公里，约759英里。大干线跨越的省份为直隶、河南和湖北。铁路线大部分穿过肥沃、平坦的地区，无数树木、村庄和农场星罗棋布。火车每天傍晚停下，次日清晨继续前进，第一程到达直隶省顺德府，第二天经过黄河大桥，进入河南省。黄河大桥曾在东方工程界引起诸多批评和争论。建造这座桥（近两公里长的螺旋桩结构）是法国和比利时工程师所遇到的最艰难、最昂贵的工程，主要困难来自河水的大涨大落、流动的沙洲和河床上深不可测的淤泥。对于旅游者来说，印象最深刻的是大桥的极大长度，从外表看，桥较矮（因为巨大的桥墩深深沉入河床以下），而且很窄，每次只能通过一列火车，由一辆特殊的轻机车牵引过桥。它是否抵挡得住非同寻常的夏季洪水的冲力，桥墩是否已沉入到足够的深度以保证大桥能长期稳定，这些都需要时间来验证。在我通过时，大桥只开通数周，此后，交通不止一次中断。

自黄河南岸至郑州只需半小时，第二天的行程到此结束。我找到一家像是欧洲风格的培里克里斯饭店，店主是意大利籍的穆切图里斯（P. Mouchtouris）先生，他曾是铁路雇员。店主和他两位同胞的亲切谈话，以及意大利通心粉和基安蒂红葡萄酒，是单调旅途中的愉快插曲。

第三天傍晚到达驻马店，这只不过是个铁路仓库而已，周围看不见较大的居民点。次日穿越分隔河南和湖北的山区，这是沿途风景最美丽的地方。几小时后到达汉口，城市位于扬子江两岸，地势平坦，距离上海约600英里。大江对岸是



黄河南岸，远处为铁路大桥

省会武昌，是省政府和总督驻地。汉阳与汉口同在大江一侧，以汉水相隔。三处共同构成约 200 万人口的巨大城市。它位于中国的心脏地带，地理位置优越，必然要成为重要的商业中心。面积很大的欧洲商业社区充分注意到了这一点，建筑用地价格急剧上涨。汉口是远洋轮船的航行终点，又是开往宜昌（上溯约 390 英里）的小客货轮的起点。顾名思义，汉口位于汉水之口；汉水是长江的最大支流之一，本地货船可航行里程至少有 1200 英里；汉口极大地得益于这种地理位置。最后，汉口是目前中国唯一的铁路干线的终点，而且不久将同样连接南方的广州。在世界范围内，很少有比汉口更具工商业发展前途的城市，这样说也许不算夸张。

毫无疑问，修建铁路将花费巨额款项，特别是在完成与广州及九龙相连接的工程期间。但其意义是对中国人民真正有利。铁路无疑会帮助本地商人和农民将货物与产品运往从前无法到达的市场，同时这些地方物资匮乏的困难也会降至最低限度。中国人民急于并乐于利用从外国引进的神奇的新设施，这是许多例子都可说明的。中国政府曾强制收买外国业主的上海—吴淞铁路，然后故意拆毁，以解除排外暴民的偏见。但这样的旧时代已经一去不复返。中国政府已放弃反对铁路的旧政策，证据是：他们自己已进一步构筑完全为中国人所有的线路，如北京—张家口铁路。这些线路不仅属于中国资本家所有，而且是真正由中国工程师设计，由中国承包商承建的。最近，政府反对修建由九龙至广州，或自缅甸边界至腾越的铁路，仅仅是由于迅速增长的民族情绪，起因是外国资本对中国工业企业的垄断，以及列强出于在华投资利益而对清帝国内政的干涉。因此，尽管目前我们听到许多言论说，在铁路建筑和矿山开采方面，中国官方对雇用外国工程师和利用外资问题设置了许多障碍，但这并不说明中国方面不愿意修筑铁路，或者不愿意开采本国矿产资源。中国只是希望修建自己拥有的铁路，希望经营属于自