



[美] 马克·詹金斯 编著

[美] 西蒙·温切斯特 作序 黄悦 译

Worlds to Explore 有待探险的世界

美国《国家地理》杂志经典游记
及探险美文精选

生活·读书·新知 三联书店



[美] 马克·詹金斯 编著
[美] 西蒙·温切斯特 作序 黄悦 译

World Explorer
有待探险的世界

美国《国家地理》杂志经典游记
及探险美文精选

生活·读书·新知 三联书店



NATIONAL GEOGRAPHIC

Copyright ©(2006) National Geographic Society.

Foreword Copyright © 2006 Simon Winchester

All Rights Reserved Copyright ©(2008)

(Chinese Language in simplified characters)

National Geographic Society. All Rights Reserved.

Frist print run number is 7000 copies.

本作品版权由美国国家地理学会所有。

前言版权由西蒙·温切斯特所有。

本作品中文简体版权由生活·读书·新知三联书店所有。

未经许可，不得翻印，首次印刷 7000 册。

图书在版编目 (CIP) 数据

有待探险的世界：美国《国家地理》杂志经典游记及
探险美文精选/(美)詹金斯著；黄悦译. —北京：生活·
读书·新知三联书店，2008.12

ISBN 978-7-108-02975-1

I. 有… II. ①詹…②黄… III. 游记—作品集—世界
IV. I16

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008)第 069975 号

责任编辑 朱竞梅

装帧设计 罗 洪

出版发行 **生活·读书·新知** 三联书店

(北京市东城区美术馆东街 22 号)

图 字 01—2007—6098

邮 编 100010

经 销 新华书店

印 刷 北京隆昌伟业印刷有限公司

版 次 2008 年 12 月北京第 1 版

2008 年 12 月北京第 1 次印刷

开 本 635 毫米 × 965 毫米 1/16 印张 37.5

字 数 350 千字 图片 153 幅

印 数 0,001—7,000 册

定 价 56.00 元

序

xi

人类之所以旅行，原因有很多。游牧民旅行是因为生活所需。探索者旅行是因为他们认为有旅行的必要。商人旅行是因为有金钱的诱惑。帝国拥护者和他们的军队旅行是因为执掌大权的人下达了命令。虔诚的教徒旅行是因为他们相信这是神明的旨意。逃犯旅行是因为自由天地在召唤他们。

但是我——和世界各地的许多人一样，可能也和本书的大多数读者一样——旅行的原因远没有那么明确。我旅行是为了满足内心两种简单却又强烈的渴望，而且我和许多人一样，这两种渴望都是从少年时起就装在了心里——那还是没有旅行去过任何地方的年纪，至少就我自己而言是这样。

大约十岁的时候，我已明确了自己的第一种渴望。记忆里总是在晚上，在天很冷、黄雾弥漫的晚上，好像总是 11 月里，进城的时候父母会给我一项特别优待，随我去做一件每到伦敦必做的事。每次父亲都把他那辆福特 Popular 轿车停在秣市大街南头，然后匆匆穿过帕尔商业街，一直走到科克斯普尔街的尽头——我立刻像小男孩一样抑制不住地雀跃起来。所有的航运公司总部都集中在那里，每一家的明亮橱窗里都摆着大极了的船模，那些巨型远洋船、在当时可以载着人们驶向世界尽头的港口的远洋船，被按比例缩小成了用橡木、柚

木、铁制构件和雕刻精美的黄铜组装起来的模型。

“你们要去哪里啊，你们这些大轮船，”吉卜林曾写道，并猜想着它们的货舱里会装有怎样的奇珍异宝：

“要去哪里找宝哟，你们这些大轮船，

你们远行时，我该把信寄往何方？”

“我们要去墨尔本，魁北克和温哥华——

地址请写霍巴特，香港和孟买。”

我目不转睛地看着那些船，像是有几个钟头那么久，看着，做着梦。那里有半岛和东方航运公司的办事处，橱窗里摆着驶往印度的大轮船，白星公司展示的则是老式四桅帆船的精美模型，记得还有联合
xii 城堡公司那些开往圣赫勒拿和好望角的船，毕比和埃勒曼航运公司专为快速往来加勒比海设计的香蕉船——也许，我的记忆有点模糊了，但丘纳德公司好像也在那附近什么地方有一间办事处，在一个很大的凸窗里摆着蓝白两色、有三个烟囱的“玛丽女王”号巨轮模型，旁边是一艘更新的船，以十英尺比一英寸的比例缩制的形体较为纤巧的姊妹船——“伊丽莎白”号。

我站在伦敦西区的雾霭中，做着无比美妙的梦，我想象着有朝一日有了钱，我会很神气地大步走进去，径直走到办事员的高台子跟前，让他给我一张手写的远洋船票，就像他们给电影《六福客栈》里的格拉迪丝·艾尔沃德，或是《印度之行》里的阿德拉·奎斯蒂德写的那种票。我梦想着——直到现在我才明白那些梦是从哪里来的——海上旅行的无穷无尽的乐趣。不过小时候的那段日子里，我的幻想仅仅限于旅途，目的地对我来说还是难以想象的奇异国度；我把航行途中的种种琐碎场景一遍遍在脑子里重演，从不会厌倦。

我想着开阔海面上，一眼望不到头的尾流在船后缓缓舒展，想着船上的事务长、服务员和领航员，想着早晨起来在甲板上喝汤，晚上穿着航海礼服去用晚餐，想着在塞得港的西蒙·阿茨百货店里买顶草帽或遮阳帽，在苏伊士运河边的码头上看变戏法的人表演他们的小把戏。我想象着自己在特内里费岛水域生平第一次看到飞鱼，在南太平洋上第一次看到信天翁；船驶过赤道无风带，我汗津津地一路瞌睡，在咆哮西风带，我被滔天巨浪吓得胆战心惊；我想象着自己看到了亚丁的沙丘上明晃晃的热浪，包裹着桌山的缭绕云雾，或者深夜在格陵兰附近的寒冷大西洋上等待冰山出现。我想象着在目的地以外的港口停留，那不过是些中途小站，可以看点儿新鲜，离开时又不会有什么留恋。

正在想入非非时，父母逛完了皮卡迪利大街上的寻常店铺，把我拽回到现实当中。该走了，父亲大喝一声，转眼我又坐在了汽车后座上，车子向北朝郊外驶去，伦敦的凝重雾气渐渐吞噬了依然耀眼的船模，一如冬季海上涌起的浓雾遮掩了远航的轮船，也模糊了我那些夜色里的梦。

17岁时，我第一次坐船旅行，心中也由此生出了第二个强烈的愿望。

我搭乘的是“不列颠女皇”号，一艘排水量 25000 吨的远洋客轮，通体白色，烟囱上带有加拿大太平洋航运公司标志性的红格子。我用两年时间攒够了 80 英镑，在靠近底舱的六层甲板上一间没有窗子的四人舱里买下了一个小小的铺位，在从利物浦到蒙特利尔那五天横渡大西洋的旅程中，虽然房间很小，饭菜不值一提，但其他的一切都与我想象的一模一样。

我的船票——我和几个答应“带我见识加拿大”的朋友一起出发去看世界——真的是科克斯普尔街上一家航运公司办事处的人手

写的；在船上，早晨起来真的有肉汤喝，大杯冒着热气的汤驱散了4月海上的寒意；要不是浪太大，我们还可以在甲板上玩打圆盘游戏；每天上午我都可以到驾驶台去研究海图，看看我们沿着一路向西的航线走到了哪里。一天下午发生了一段小插曲，那是在费尔韦尔角以南几小时航程的地方，一块漂浮的碎冰损坏了船舵，船员换用了应急操舵装置，我们的航行速度下降到平常的一半，挣扎着总算驶入了圣劳伦斯河口，时间晚了一点，但又多了一段可以讲给别人听的海上经历。

还要讲讲的是我第一次看到美洲大陆的时刻。到了人生的这一阶段——在我那些船模幻想萌生整整十年之后——目的地对我的吸引力已毫不亚于旅行的过程，而且我对新大陆的地理产生了格外浓厚的兴趣。所以，我想认真品味抵达的这一刻，也算是在情理之中吧。

卡伯特海峡大雾弥漫，白天我没能看到布雷顿角岛，也没望见纽芬兰的南端。船舵故障减缓了航速，因此魁北克应该在清晨5点前后进入我们的视野，我一夜没睡，黎明前的凛冽黑暗中，我站在船首斜桁边，忽然，加斯佩角的闪烁灯光映入了眼帘。我定定地立在那里：一直看着，看着，渐渐地能分辨出那灯光后面的陆地了——是美洲的陆地，我一遍遍在心里说着——接着，一阵喜悦涌上心来，我看到了第一盏汽车头灯，萤火虫似的在海边悬崖顶端的公路上拽出一道亮光。是送牛奶的农夫，我心想。也可能是加拿大邮政的邮递车，或者是一个送《蒙特利尔报》的小工。眼前的一切都散发出令人陶醉的异国气息，那样的浪漫，那样的陌生而又奇妙。

继续前行，河岸朝我们挤了过来，陌生的景象渐渐变得熟悉，到了午餐时间，船已从魁北克城中的巨型悬臂桥下静静滑过，芳堤娜城堡饭店巍然矗立在右舷，夜幕降临时，我们在蒙特利尔停了船，朋友们正在码头上等我，我在美洲的冒险即将开始——这是一段漫长、

缤纷的冒险旅程，我走过了几千英里的路，经历了几百件有趣的事。

两大要素支撑着我此后一生的每一次旅行，而最初清晰意识到它们的存在，我认为就是在这两段经历中——首先是在雾气笼罩的伦敦夜晚，在耀眼的临街橱窗面前，而后是在多年期盼之后，乘船到达蒙特利尔的那一刻。我可以把它们这样归结起来：年纪还小的时候，我对旅行的概念，很简单，是在浪漫的故事、在幻想和白日梦的基础上形成的。长大上学以后，这种概念发生了蜕变，被拉向了另一个方向，改变了，原因是我有了新的需要，也就是第二个要素：我需要去冒险，去经历风雨，去领略生命中或欢乐或艰苦的难忘时刻，我感受到了这种实实在在的需要。

我认为这种双向的认知，如果可以这样定义它的话，或许可以支撑起所有人对旅行的渴望。我希望，对浪漫体验的向往和对冒险经历的向往，能够成为我们每一个人心中的第一推动力，即便不是经常，起码也是隔段时间便能促使我们离开安逸舒适的家，到大自然中去闯荡一番。

同意这种观点的人——当然不是每一位旅行家都这样认为——应该会想到一个问题，这些浪漫的幻想、冒险的渴望究竟源自何处？它们的根源是什么？答案其实很简单，或许在半个世纪以前看来要比今天更加清晰：这一切都源自阅读和文字。它们是从各位将在后面书中读到的那类文字里诞生的——那些平实、自然的文字，记述了在世界偏远角落里进行的一次次惊心动魄的探险活动，作者有男性也有女性——其中以男性居多，这一点不可否认，但女性也占据了一席之地——他们在激情、活力、勇气和浪漫梦想的推动下步入广阔天地，将四海漫游的故事讲给无法远行的人们听。正是在这类文字的激励下，许许多多的人走出家门，追随前辈的脚步开始了旅行。

吉卜林的诗让人们感受到了异国的魅力，就如同他那些关于轮船

的诗句魅惑了十岁的我。之后世人又读到了约翰·巴肯、萨默塞特·毛姆、格雷厄姆·格林、E. M. 福斯特和厄斯金·蔡尔德斯的小说。除此之外，罗伯特·拜伦、T. E. 劳伦斯、威尔弗雷德·塞西杰、托尔·海尔达尔（他的文章在后面可以读到）、理查德·伯顿、詹姆斯·卡梅伦、罗伯特·路易斯·史蒂文森——他们以及其他成百上千位旅行家也写下了各自的旅途见闻，我们——我是指我这一代人——都是读着这些故事长大的，从小便熟悉了文中描述的漫漫没有尽头的海上航行，悠长的火车旅程，熟悉了探索丛林中的异国城镇，被遗忘的古老文明，还有渺无人烟的大草原上、与世隔绝的岛国中，物质条件极度匮乏的生活。

xv 《国家地理》可以说是对我们影响最深的一本读物。当年我们读的便是本书收录的这类文章——我们读过乔治·凯南写的达吉斯坦，读过约瑟夫·洛克写的大风子油。我们不会忘记伊丽莎·西德莫尔——将樱花引入华盛顿的那位女士——讲述的贝拿勒斯和日本海啸。我们对沙克尔顿、皮里和理查德·伯德描绘的冰雪与严寒的可怕威力深信不疑。我们很高兴能与毕比和库斯托一同潜入海底，与林白和皮卡尔一同遨游云端。《国家地理》为我们带来了所有这些体验，月复一月，年复一年，在黄色边框中如约而至，我们何其有幸，能够同步阅读这些报道，或至少是生在相距不远的年代，还能够感受到这类文字的魔力。

从那些作者身上，我们不可救药地染上了同一种传染病：他们的讲述散发出浪漫的气息，让我们为之沉迷，他们用自己的冒险经历巧妙编织成一张大网，让我们身陷其中无法自拔。我们也开始了旅行，或许从未走得像他们那样远，从未达到过那样的高度或深度，但我们是在同样的精神鼓舞下走出了家门，旅行归来，我们心中也满载着同样的收获。

能够实现这一切，是因为我们很幸运，是因为那个年代的旅行——在那些已被淡忘的旅行作家依然活跃时的旅行——与今天的旅行有着非常、非常巨大的差别。

科克斯普尔街边的船模早已经消失。再也没有办事员坐在高脚椅上为你手写一张船票。再也没有班轮驶向好望角，没有香蕉船往来加勒比。“不列颠女皇”号如今变成了“黄玉”号，载着和平爱好者和政治活动家缓缓航行在世界各地，在我第一次搭乘它出行之后仅六个月，它就（因为“不赢利”）停止了横跨大西洋的客运航行。

然而旅行的改变不止这一点。我在埃及的亲身经历就反映了这些变化。我第一次去卢克索是在1966年，我从开罗中央车站坐上火车，一路在观景车厢里喝着埃及海枣酒，看着外面的沙漠风光。我住在冬宫饭店一个大而阴暗的套间里，天花板上摇摇欲坠的风扇咔嗒咔嗒地吵得我难以入眠。我在露台上边喝卡尔卡蒂——木槿茶，边等小帆船过来接我，带着我慢悠悠地渡过尼罗河，前往帝王谷。河对岸停着一辆轻便马车，我们上了车，缓缓爬坡，到达图坦卡蒙墓，一个不大管事的守卫正在吃西瓜，我给了他几个皮阿斯特，便走进陵墓，xvi摆脱了外面的热浪，到墓室中去看石棺，看卡那封伯爵在1922年发现的这一切（梅纳德·威廉斯在后面的文章中对此给予了生动的描述）。

一年前我再次去了卢克索。冬宫饭店旁边耸起了一座玻璃幕墙的大厦，用于接待旅行社送来的游客。木槿茶已经很难喝到了，而且在装了空调的露台上，用他们的话说，是从不供应的。小帆船已被水翼船取代，眨眼的工夫就能到达尼罗河对岸。轻便马车没有了，往来奔驰的是烧柴油的汽车。沙砾小路也变成了碎石铺筑的公路。陵墓前实施了分批放行制度：我等了一个小时，等着三辆旅游大巴卸下来自保加利亚、日本和中国台湾的游客；我希望能独自拜访那位法老，而不

是和几百人一起涌进去，但这被认为是古怪又添乱的要求。为方便管理，我被塞到了一群德国人当中，据说这是确保我达成此行目的的最佳方案。

我无意哀叹当今旅行的大环境，我只想说明一个事实，那就是在全球有半数人口奔波于各地的今天，地球上的移动人口已经满得要溢出来了。旅行的浪漫色彩，不久之前还是那样强大的一种动力，在目前这种形式的旅行中却已经荡然无存。从很大程度上说，冒险的乐趣也是一样，除去个别不循常规的漫游，绝大部分人的旅行中都没有了冒险的成分。就今天大多数人能够选择而且已经选择的旅行方式而言，曾经促使我们阅读那些书籍文章、为那些文字沉迷的两种诱惑力早已不再是推动人们外出旅行的首要因素。

这种状况令人忧虑，因为这一切变化前后不过半个世纪的时间，比一个人的一生短得多。

在我的少年以及之后的青年时代，我和当时其他人的旅行与本书收录的这类文章还有着很大的关系：在我们身上，在我们的远游中，仍可以看到约瑟夫·洛克、埃尔斯沃思·亨廷顿和爱德华·基思-罗奇少校的影子。这些人影响了我们，打动了我们，给予了我们启迪和激励。

可是后来，当我步入中年，早已经过了追随前辈身影、在他们的指引下前进的阶段，这时，旅行本身却忽然变了，那些旅行作家讲的东西没有了往日的影响力——因为在促使人们出门旅行的原因中，浪漫和冒险这两项已变得无足轻重。

xvii 也许有人会问：约瑟夫·洛克的文章对如今坐着旅游车前往他热爱的四川的游客能有什么影响？弗吉尼亚·汉密尔顿的文章对那些在她热爱的婆罗洲挥杆开球的韩国高尔夫球手能有什么指导意义？和我一同踏上罗斯冰架的网球运动员——他应家乡俱乐部的要求，在那

里拉起球网拍照——又能从理查德·伯德等人的文章中学到什么呢？

尽管如此，我还是要说，尽管大环境如此，我的心里仍怀着一份乐观的希望。我不喜欢今天这样的旅行方式，我也必须承认，我渴望以半个世纪甚至更早以前那种轻松随意的方式云游四海。而且，我相信现在许多有心的旅行爱好者也有类似的感受，正跃跃欲试地想要改变目前的状况。如果可能的话，最好是发起一场运动，让旅行大致恢复本来的面貌。

这当然只是一个愿望，永远不可能实现，时代总是在进步的。但只要人们有这种回归的殷切愿望，这本书中的文章或许就有了更为重要的意义，它们不再是单纯的昔日经典，向今人呈现的也不仅仅是关于旧时古怪习俗和旅行激情的文字回忆。这些文章、这些旅行家的声音可以再次成为一股强大的呼声：向世人呼吁，过去意义上的旅行——因为对大千世界的浪漫想象，因为渴望行走天下、享受冒险乐趣而做的旅行——应当、能够、也必须以某种面貌或形式得以复苏。这样说来，细读这本书，你会发现它在表面之下还蕴藏着不可估量的宝贵价值。

西蒙·温切斯特

(Simon Winchester)

前言

xix

1983年，理查德·金敦（Richard Guindon）发表了一幅漫画，画的是一对老夫妇坐在厨房餐桌旁，另有文字说明：“在福斯特家，续订《国家地理》杂志不是一件小事情。”

他们不仅仅是在续订一本杂志。这也是会员身份的延续。差别虽小，但关系重大，因为除了能够收到杂志，国家地理学会的会员资格还包含了更多的意义。会员资格也意味着参与的资格，这在金敦的漫画中表现得很清楚：为迎接又一年端坐家中身历其境的冒险，夫妇二人都穿着相应的服装。福斯特先生还戴上了他的遮阳帽。

类似的漫画在20世纪30年代很常见，我们可以想象一下，说不定那就是福斯特夫妇加入学会的年代。那些漫画中的探险家——古怪、健忘、疯疯癫癫——或在丛林里跌跌撞撞地找路，或正被食人族抬着要扔进炖锅，同时还不忘拿《国家地理》开开玩笑。他们满脸胡子，吃力地背着放大镜、捕蝶网、望远镜和照相机，至于行头，一身游猎服是必不可少的，头上还要扣一顶遮阳帽。

在这本书中，各位不会见到这样滑稽的漫画角色。或许书中出现的许多人物确实曾戴过遮阳帽，当时人们普遍认为这是在热带国家防止中暑的有效装备。不过，也有人戴的是在印度及东非流行的阔边毡帽，或是军人的宽檐军帽，水手帽，飞行员的风镜，缠头巾，甚至，

在一项令人难忘的活动中，戴的是皮制橄榄球头盔。虽然头上装备各异，也有过命悬一线的时刻，但这些人的头都还好好地长在他们的肩膀上。

不论是真实人物还是漫画角色，我们所讲的这些人都出自同一个地方：如今被人们细心存放在阁楼里的老版《国家地理》杂志，封面上是栎树叶和月桂枝构成的典雅边框。杂志最初发行时并没有这一圈植物图案；这是1910年增添在封面上的，今天已消失不见。20世纪上半叶，《国家地理》一直带着枝繁叶茂的边框，那是杂志发展史上一个重要时期的标志，收录在我们这本文集中的游记和探险记述便都来自那个时期。

诞生之初的《国家地理》封面谈不上有什么引以为傲的特色，不过是一张红褐色的包装纸，上面带有醒目的杂志名称以及学会印章。^{xx} 1888年1月13日晚上，33位学者、科学家和探险家聚集在华盛顿的宇宙俱乐部，在壁炉火光映照下成立了一个以“增进及传播地理知识”为目标的学会，他们之中，仅有一人可以被称为新闻工作者或作家。这个人就是乔治·凯南，俄罗斯问题专家（也是冷战时期那位提出以“遏制”政策对抗苏联扩张的乔治·凯南的叔祖）。不过，他也只是为杂志提供了一篇文章，讲述了在高加索山中的一次旅行，而那已是多年以前的事了。在这个规模不大、强调科学性的组织不定期出版的刊物中，旅行记述并没有占据多大比重。直到19世纪90年代，旅行作家伊丽莎·西德莫尔出任副主编之后，杂志依然维持着枯燥乏味、专业性强的风格，但西德莫尔也选择了一些能为刊物增添几分趣味的文章，比如她那篇有关日本海啸灾难的作品。

改变这一局面的人是具备多方才干的亚历山大·格雷厄姆·贝尔，学会的第二任主席，面对会员的流失和空空如也的银行账户，他做出一个决定：要想吸引会员，必须让《国家地理》从一本专业

地理期刊变成了一本适合大众口味的杂志。贝尔将这项重任托付给了他未来的女婿，吉尔伯特·霍维·格罗夫纳，而格罗夫纳在漫长的任职期间——他于1899年到任，1954年退休——果真将一本死板的小刊物改造成为了全球生命力最持久的大众化杂志，学会会员也从不足两千人增长到了两百余万。他的成功关键在于两点，一是对摄影图片的开拓性运用，二是大力经营团体理念。坐在家中旅行的人们交付年度会费之后，得到的回报不只是通过一本杂志呈现给他们的——用贝尔的话说——“这个世界以及世间的一切”，他们同时也成为了行动的参与者，共同将探险家送往全球各处的偏远角落。加入这个团体在人们心目中是一件十分严肃的事情，据说曾有一位老妇人接到加入学会的邀请，却婉言谢绝了，理由是她“早已过了参与探险的年纪”。

有了参与感，人们自然而然地就有了出一份力的想法。20世纪初的几十年是业余撰稿人在《国家地理》大展身手的黄金时期，旅行家、探险家、外交官、博物学家、教授、考古工作者、普通游客和卸任总统都发现，这不仅是一个发表作品的好机会，另一方面也可以与热心读者分享自己的探险经历，并由此“促进学会的工作”。他们提供了数量惊人的稿件和照片，一连多年，他们在杂志中占据的版面都超过了专业撰稿人，这样一来，旅行记述类的文章也就成为了刊载内容的重要组成部分。在这类作者中，当然有一些不同凡响的人物。吉尔伯特·霍维·格罗夫纳外表看来像是维多利亚时代那种不苟言笑的人，但他在君士坦丁堡的异国环境里出生长大，知道该为探险家们，比如因探索北极而声名远扬的罗伯特·E.皮里，发现马丘比丘的海勒姆·宾厄姆，性情古怪、内心苦闷的约瑟夫·洛克——一位游荡在中国边远省份的植物研究者等等做些什么，将他们吸引到自己身边。为感谢格罗夫纳的支持，这些人将他的名字散播到了世界各地，从南极洲的格

罗夫纳山 (Grosvenor Mountains)，到阿拉斯加的格罗夫纳湖 (Grosvenor Lake)，还有犹他州的格罗夫纳石拱 (Grosvenor Arch)。除此之外，有几种鸟、一种鱼、一种中药植物、甚至一种贝壳化石也是以他的名字命名的。

到了 20 世纪 30 年代，《国家地理》拥有了自己的海外编辑队伍，这是一群行走世界的撰稿人兼摄影师，大半时间都在某个遥远国度执行报道任务。领导这支队伍的是热情爽朗的梅纳德·欧文·威廉斯。他常说：“我们的工作重点是结交朋友，不是探险。”他像过去做志愿教师时那样，带着满腔热忱投入了这份工作。通过一百篇部分或全部出自他的手笔的文章，威廉斯将大千世界呈现在了《国家地理》读者面前。他所写的报道主要采自从希腊经阿富汗直至远东的一条广阔地带。我们在后面的文章中可以看到，他是第一批获准参观图坦卡蒙陵墓的记者，还曾跟随无畏的雪铁龙—阿特探险队从地中海出发驾车穿越亚洲，到达黄海岸边。

不过，最能代表《国家地理》精神的“典型”，还要数威廉斯的同事路易斯·马登。博学的马登才华多样，兴趣也多得令人惊讶，他是一位出色的作家、优秀的摄影师，是学者也是实干家。关于他搜寻著名船骸“邦蒂”号的详细记述成为了本书收录的最后一篇文章，因为找到船骸的时间是 1957 年 1 月，就在与之相隔不远的一天，国家地理学会进入了一个全新时期，梅尔维尔·贝尔·格罗夫纳——那位开拓江山的主编的儿子，接过了指挥棒，不久便开始引入电视专题片、地球仪、地图集和其他许多激动人心的新事物，并将照片印上了杂志封面。封面图片的出现，自然给栎树和月桂枝叶环绕的《国家地理》时代画上了一个句号。发展到这时，杂志和它旗下那些耀眼的撰稿人已融入了大众文化的各个层面，一向喜欢唱反调的漫画作家们于是又多了一个可嘲弄的对象。

这本书中收录的文章不仅代表了《国家地理》的一个发展时期，同时也反映了大规模旅游兴起之前一个旅行黄金年代的最后辉煌。成为分水岭的同样是1957年，波音707——第一架大型喷气式客机在这一年下线，准备来年投入民用航空运营。螺旋桨飞机可以运载几十名乘客；早期的大型喷气式客机可容纳170人，并将飞行时间缩短一半。几年之后，世上任何一个地方似乎都不再像过去那样遥远了。

在今天备感厌倦的旅行者眼里，喷气机时代到来前的那段岁月有种特殊的魅力。那时已经有了一定数量的现代交通工具——比如火车和远洋轮船——旅行比以往轻松舒适了许多，但另一方面，这些交通工具无论从速度还是覆盖范围来说，都还不足以让人们觉得距离不是问题。要去那些真正新奇有趣的地方，途中花费的时间仍很可观，而旅行的过程也和到达目的地一样是珍贵的经历。搭乘今天的喷气式飞机可以从香港经太平洋和北美洲飞抵伦敦，全程只需22小时，而在20世纪30年代，旅客乘坐泛美航空公司的远程客机从旧金山起飞，越洋飞行的过程中在火奴鲁鲁、中途岛、威克岛、关岛和马尼拉降落停留，几天之后才能到达香港船帆林立的港湾。从那里再乘船前往伦敦还需要几周时间，途中轮船要在新加坡、科伦坡、孟买或苏伊士停靠，留出时间让乘客看看各个港口的风景，之后再换上礼服去用晚餐。

那时候，世界各地还没有因为全球化进程而变成千篇一律的模样。不同的民族和不同的地方都还带着各自鲜明的文化特征，距离西方越远，人们生活中自古沿袭下来的习俗也就越多。一些偏远的地方十分恐惧外来事物，阿富汗、尼泊尔和中国西藏等地从某些方面来说是“外人禁入”或“封闭”的，以此维护仍停留在中古时代的当地社会。（这类屏障也会选择性地开放，我们在书中可以看到，在阿拉伯半岛的封闭地区哈德拉毛，汽车就领先西方探险家一步进入了那里的