

# 通向世界尽头

跨西伯利亚大铁路的故事

[英] 克里斯蒂安·沃尔玛 著 李阳 译



**To the Edge of  
the World**

The Story of the World's  
Greatest Railway

78

新知  
文库

# 通向世界尽头

跨西伯利亚大铁路的故事

[英] 克里斯蒂安·沃尔玛 著 李阳 译

生活·讀書·新知 三联书店

Simplified Chinese Copyright © 2017 by SDX Joint Publishing Company.  
All Rights Reserved.

本作品简体中文版权由生活·读书·新知三联书店所有。  
未经许可，不得翻印。

### 图书在版编目 (CIP) 数据

通向世界尽头：跨西伯利亚大铁路的故事 / (英) 克里斯蒂安·沃尔玛  
(Christian Wolmar) 著；李阳译。—北京：生活·读书·新知三联书店，  
2017.6

(新知文库)

ISBN 978 - 7 - 108 - 05891 - 1

I. ①通… II. ①克… ②李… III. ①铁路线路—介绍—俄罗斯  
IV. ① U21

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 013733 号

特邀编辑 吴思博

责任编辑 徐国强

装帧设计 陆智昌 刘 洋

责任校对 安进平

责任印制 徐 方

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 100010)

网 址 [www.sdxjpc.com](http://www.sdxjpc.com)

经 销 新华书店

印 刷 北京隆昌伟业印刷有限公司

版 次 2017 年 6 月北京第 1 版

2017 年 6 月北京第 1 次印刷

开 本 635 毫米 × 965 毫米 1/16 印张 16.75

字 数 201 千字

印 数 0,001 - 8,000 册

定 价 39.00 元

(印装查询：01064002715；邮购查询：01084010542)

# 目 录

前 言	1
第 一 章 缓慢的起步	7
第 二 章 牢牢控制西伯利亚	33
第 三 章 维特的突破	52
第 四 章 开进大草原	67
第 五 章 旅行或者苦行	100
第 六 章 开战借口	122
第 七 章 新西伯利亚	141
第 八 章 完全在俄罗斯境内	158
第 九 章 跨西伯利亚铁路大战	169
第 十 章 红色大铁路	199
第十一章 跨西伯利亚的另一条铁路	223
第十二章 最伟大的铁路	244
参考书目	254

## 前 言

正如我此前关于铁路历史的书一样，本书讲述的并不仅仅是一个交通系统。远非如此。跨西伯利亚大铁路的故事，既是一项由帝国的野心激发的令人赞叹的工程传奇，也是俄罗斯历史以及更宽广的欧洲和亚洲历史的关键章节。

穿越西伯利亚的铁路并非仅仅一条。有好几条横跨西伯利亚的大铁路，其中最符合这一名称的铁路——从莫斯科到符拉迪沃斯托克（海参崴），完全在俄罗斯境内的铁路——直到 1916 年才完工。在这条铁路建成之前，从莫斯科到太平洋，须使用中国的中东铁路。该铁路与跨西伯利亚的铁路相连，穿过中国东北。最近，如本书将近结尾时所讲述的，跨西伯利亚大铁路的东段是与贝阿铁路（Baikal Amur Railway，贝加尔—阿穆尔铁路）平行的，是进入西伯利亚大草原处女地的苏联人建成的，不仅耗资巨大，环境上的成本也很高。本书主要讲述的就是这几条铁路的故事，而非 20 世纪修建的各条支线，如土西铁路（Turksib）和跨蒙古铁路（Trans-Mongolian）等的故事。因为故事的中心是西伯利亚，而西伯利亚的故事极好地勾绘了我的许多书所呈现的主题：一条铁路的兴建，会引发各种各样的

变化，有些是在人们预期中的，有些则是出乎意料的。

就西伯利亚铁路而言，结果不可避免地既是积极的，也是消极的。从许多方面看，这都是一段悲惨的历史。跨西伯利亚大铁路建成后不久，就成了一场大战的催化剂。这场战争的规模几乎不亚于第一次世界大战。跨西伯利亚大铁路随之成为俄国内战中许多激战的焦点。列昂·托洛茨基（Leon Trotsky）的一项著名事迹便是，在这条铁路上以一列装甲列车为指挥部，指挥了同白军的战斗。白军在这场战争中是反革命势力，战争的双方都伤亡惨重。尤其值得一提的是，这条铁路最大的错误是，最早的线路是穿越中国东北的。此举不仅几乎立刻引发了日俄战争，还对俄国革命起到了助推作用，正是该线路的建设引发了失败的1905年俄国革命。

跨西伯利亚大铁路本身对史诗般的1917年“十月革命”也有贡献。一个穷困潦倒的政府，在远东为一项被视为冒险的事情集中了所有资源——特别是阿穆尔铁路的修建时期，正是俄国走向第一次世界大战的年代——这无疑助长了俄国政治的不稳定。因此，跨西伯利亚大铁路不仅在铁路史上扮演了重要角色，其对20世纪更广阔的地缘政治所发挥的作用，也是怎样高估都不过分的。没有跨西伯利亚大铁路，现代欧洲和亚洲的地图将会是一副极其不同的面貌。

连续不断的战争，以及铁路引发的移民大潮，是众多苦难的根源。本书讲述了无数悲惨的故事。但也讲述了一个神奇的、积极的故事，一个以陈腐刻板的眼光观察俄罗斯的人们经常忽略或者忘记的传奇。跨西伯利亚大铁路的建设和持续高效运营，可以跻身人类最辉煌的成就之列。实际上，本书很大的篇幅都是在揭开秘密，纠正讹传。跨西伯利亚大铁路刚刚建成时，在西方招致了强烈的批评，俄国人被描述得腐败无能。尽管俄国人的确犯下了不少错误，枉花了不少钱财，但是西方的批评却是在否定一项杰出的成就，否

定世界上最伟大的工程奇迹之一。

正如我在沿这条铁路旅行时所看到的，这可不是什么曲里拐弯的乡间小铁路，上面偶尔跑过一列令人作呕的破火车，而是世界上最大的交通大动脉之一，是一件不仅改变了所建地区，而且改变了建造它的整个国家的基础设施。

第一章先要为大戏布好背景，勾勒铁路出现前西伯利亚的面貌，并简述俄罗斯最早的铁路发展状况。的确，俄罗斯进入铁路时代实在太晚了。尽管其国土面积广大，落后的经济状况却意味着其铁路网络发展得比欧洲慢得多。在第二章中，我解释了跨西伯利亚大铁路在 19 世纪晚期变成重大政治问题的原因，并探讨了铁路的倡导者和反对者的争论。提出的兴修铁路的方案其实不少，但俄国统治者一向反对这些主张。继而，如第三章所展示的，风头变了，很大程度上要归功于一个人——伟大的谢尔盖·维特（Sergei Witte），这条铁路成功的倡导者和杰出的政治家、管理者——他同时集这几种身份于一身，真是不可多得的“绝配”。

修建这条铁路，从最早提出主张，到最终决策动工，相隔了大约三十年。然而，选择让这条线路穿越中国东北，却将产生灾难性的后果。如第四章将展示的，尽管气候恶劣，疾病多发，原材料和劳动力都很匮乏，还有广泛存在的腐败现象，兴建跨西伯利亚大铁路却只花了不到十年的时间。这是一项惊人的成就，尽管铁路完工时还很不完善。

第五章讲述的是这条铁路早期的旅行者们的经历，当然是五花八门的，并且时而是危险的。然而，大多数人离开时都留下了深刻的印象，而且这条铁路从一开始便处于不断的改善中。乘客们的讲述无疑是丰富多彩且妙趣横生的。第六章介绍了围绕跨西伯利亚铁路发生的几场大战中的第一场：日俄战争。此战是由此路的建设引

发的，其结果对俄国来说是灾难性的。

第七章评估了修建这条铁路所产生的影响。它使西伯利亚从一个仅因流放和犯人而为人所知的地方，转变为吸引移民的蜜罐。在国家的鼓励下，数以百万计的移民来到这里，使其工业和农业都得到了振兴。第八章讲述了这条铁路最终完成的故事，就是完全在俄罗斯境内修建阿穆尔铁路，以避开动荡不安的中国东北铁路。这是跨西伯利亚大铁路建设中最困难的一段。第九章讲述的是沿跨西伯利亚大铁路展开的内战，一场最终决定了俄国革命命运的旷日持久的血战。

第十章关注的是两次世界大战之间的时期，先是一个战乱的时代，继而，更悲惨地，这里建起了古拉格劳改营，数百万在斯大林“大清洗”中被捕的人在此丧命。本章还论述了在西伯利亚的工业化进程中，跨西伯利亚大铁路所发挥的作用，以及随后为抗击希特勒的侵略，将大批工业东迁的故事。

第十一章介绍了修建贝加尔—阿穆尔干线（Baikal Amur Magistral）或称“巴姆”（BAM）的悲惨故事。这是世界上最大的铁路建设计划，却造成了大面积的环境破坏，使这条铁路成了昂贵而无用的累赘。最后，第十二章简述了跨西伯利亚大铁路在战后时期的情况，并分析了其历史影响。

关于铁路长度要说明一点。按照符拉迪沃斯托克（海参崴）车站著名的纪念碑碑文，跨西伯利亚大铁路全长 5771 英里（9288 公里），但是多年来的隧道建设和各种裁弯取直工程，减少了其总长度。因此，该铁路缩短了若干英里，但其实际意义微不足道。不过，某种程度上讲，跨西伯利亚大铁路这种称呼有些用词不当，因为从圣彼得堡到西伯利亚东北方向堪察加半岛上最远的点，距离有 9000 多英里。换言之，所谓“跨西伯利亚”，其实只完成了三分之



二的里程。然而，这仍然是一项令人惊叹的工程。就此而言，《红色火车大旅行》（*The Big Red Train Ride*）一书的作者，已故的埃里克·纽比（Eric Newby）的概括最好：“世界上再没有长度可与之媲美的铁路旅程了。只有横跨西伯利亚才是火车大旅行，其余的全都不足挂齿。”

关于日期则要说明一点。俄国在十月革命（按照格里高利历实际上是发生在11月）前一直使用儒略历，直到1918年1月31日星期三才改用格里高利历，那一天之后就变成了1918年2月14日星期四，于是日历上少了13天。因此，我在提及1918年之前俄国发生的事件时，使用儒略历的日期，1918年后使用格里高利历。提及欧洲发生的事件时，始终使用格里高利历的日期。

我就不为在将俄国人名翻译成英文时的拼法差异道歉了。几乎所有人名在翻译后拼法都会有不同，我只努力选择最常见的拼法。

我要特别感谢两个人。首先是史蒂文·马克斯（Steven G. Marks），不仅是为他在《强权之路：跨西伯利亚大铁路和俄罗斯亚洲部分的殖民化，1850—1917》（*Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850-1917*）一书中对跨西伯利亚大铁路建设环境一丝不苟且引人入胜的描述，也为他热心地通读本书校样，提供了大量评论和修改意见。其次是伯纳德·甘布里尔（Bernard Gambrell），他在他位于比利时布鲁日（Bruges）的隐修所仔细地审阅了校样，为我纠正了不少语言上和史实上的错误。他还花了很多时间，研究了数以百计可供使用的图片，本书能选用这么好的图片，要归功于他。我的朋友利亚姆·布朗（Liam Browne）曾研究过宣传鼓动火车的问题，他的见解使本书相关章节也获益匪浅。还有不少人曾不吝赐教，比如威廉·奥尔德里奇（William Aldridge）、吉姆·巴兰坦

(Jim Ballantyne)、约翰·福勒 (John Fowler)、布伦特·哈得孙 (Brent Hudson)、安德鲁·琼斯 (Andrew Jones)、彼得·路易斯 (Peter Lewis)、凯特·庞伯恩 (Kate Pangbourne)、戈登·珀蒂 (Gordon Pettit)、哈维·史密斯 (Harvey Smith) 和约翰·索普 (John Thorpe)，以及特蕾莎·格林 (Teresa Glyn)，我谨此深表谢意。相信还有一些应该致谢的人会在此遗漏，我将在下一版中弥补。

我还要向我美妙的伴侣德博拉·梅比 (Deborah Maby) 致以深深的感激，不仅为她的支持和她通读校样时的实际帮助，而且最重要的，为她于 2012 年 11 月陪伴我进行了跨西伯利亚大铁路旅行，那的确是一次终生难忘之旅，是一种梦幻般的感受。正如旅行指南书中所说的：强力推荐。我还要感谢真实俄罗斯 (Real Russia) 旅行社的工作人员，为他们组织了这次精彩的旅行。也感谢我的代理人安德鲁·罗尼 (Andrew Lownie)；感谢出版社的托比·芒迪 (Toby Mundy) 和路易斯·卡伦 (Louise Cullen)，以及文字编辑伊恩·品达 (Ian Pindar)。不过，书中的所有错误都应归咎于我。

我将此书献给我深深热爱和无比怀念的老顽童般的父亲鲍里斯·福特 (Boris Forter, 1896—1976)，他原姓库古尔斯基 (Kougoulsky)。假如他听说了我曾去他的祖国旅行——遗憾的是，他在革命后被迫离开祖国，此后再也没能回去过——并且读了这本关于大铁路的书，他一定会非常高兴的。他在跨西伯利亚大铁路的第一期工程完工那年出生于莫斯科，第一次世界大战时曾在喀尔巴阡山脉与奥地利人作战，1918 年时曾考虑过加入白军，我将在本书中详述这个故事。然而，幸运的是 (尤其对我来说)，他没有加入白军，而是逃到了法国，后来又辗转到了美国和英国。

我还要将此书献给 114 年后出生的小阿尔菲 (Alfie)，他好像已经爱上火车了。

## 第一章

# 缓慢的起步

俄罗斯有很多理由不兴建跨西伯利亚大铁路——而兴建的理由却很少。尽管美国于 1869 年自豪地建成了横贯美洲大陆的铁路，加拿大于 16 年后起而仿效并获得了更大的收益，俄国的情况却不同。俄国不像欧洲大多数国家。欧洲国家大都信奉自由主义，会迎合工业增长的需求，俄国却始终是一个绝对君主制国家，由一位保守的沙皇通过一套与民主格格不入的政治体系进行统治。旅行在这个国家受到严格的限制，以至于铁路旅行者需要办理国内通行证，才能在国内周游。与美国和加拿大相比，俄国可谓一个原始国家，建立在低效农业的基础上，几乎没有工业。西伯利亚地区——即铁路将要穿过的乌拉尔以东广袤的地域——人口极其稀少，气候比加拿大和美国的西部还要恶劣得多。加拿大和美国的西部正是因为有了横跨大陆的铁路，才开始有大量人口定居。然而西伯利亚似乎对潜在的移民毫无吸引力，而能吸引大量移民，才能证明建设铁路的正确性。鉴于俄国人对旅行的需求极小，建设这条铁路的必要性，便很值得怀疑了。

其次是这项工程巨大的规模问题。该铁路必须穿越整个西伯

利亚，从莫斯科一直延伸到符拉迪沃斯托克港（海参崴），全程约5750英里<sup>①</sup>——9255公里，因为其军事目的是服务于日本海上的港口，加强俄罗斯帝国中心地带与其最偏远部分的联系，所以半途中断毫无意义。相形之下，将已经相当完善的美国中西部铁路网与加利福尼亚连接起来的美国第一条横跨大陆的铁路，1863年在加州开工时，只需要再修建1780英里的新线路。考虑到俄国的贫穷及其封建而非资本主义的经济，无论私企还是国家，似乎都没有理由启动这样一个野心勃勃却耗费巨大的工程。

然而俄国——或者毋宁说是沙皇——还是做出了修建这条铁路的决策。下这一重大决心的理由，如我们将看到的，并非基于对修建铁路的经济收益进行了任何理性的评估，而是基于沙皇个人的动机和他对其军事和政治价值的估计。作为专制君主，不需要考虑公众舆论，也不需要过多地在意国库的危险状态，其一大便利便是他有权让这样的事情发生。他的话就是法律，并且幸运的是，他有能干的臣属，其中最著名的是他的财政大臣谢尔盖·维特，来执行这一任务。

这是一个熟悉的模式。毕竟，是先前的一位沙皇，亚历山大的爷爷尼古拉一世（Nicholas I），在同样没道理的情况下，将第一条铁路引进了俄罗斯。虽然最早的铁路1830年就在英国和美国敷设了，俄国却一直对进入铁路时代犹豫不决。不过俄国还是迫切需要铁路的，因为这个国家的交通简直是一场噩梦。缺乏道路投资和国土面积广大，都使得在这个国家的旅行成为一场漫长而艰难的英雄般的旅程。恶劣的气候意味着，在冬天雪橇比带轮车辆还管用。俄

---

① 对于铁路长度，有不同的估计数字，有的是按直线距离测量的，有的是按最初的铁路线长度测量的，也有的是按经过了各种各样的裁弯取直后今天的线路测量的。

罗斯零零星星有几条好路，最著名的是圣彼得堡到莫斯科的公路，建成于 1816 年。其早期的旅行者之一，便是玛丽亚·沃尔孔斯基 (Maria Volkonsky) ——谢尔盖·沃尔孔斯基 (Sergei Volkonsky) 公爵的夫人。沃尔孔斯基公爵是 1825 年 12 月反对沙皇的未遂政变的策动者 (“十二月党人”) 之一。公爵夫人花了五天时间，走完了两城之间的 450 英里路途，踏上了去东方寻找她被流放的丈夫的旅程。这说明这条公路无疑是当时欧洲较好的道路之一。这是尼古拉修建的连接大城镇的一系列公路中的第一条，但其支路都只是一些肮脏的小路，春天积雪融化或秋天阴雨连绵时，都会变成沼泽泥潭。

尽管俄国的经济处于原始状态，但在这些主要道路上，却有一个组织出色的客运体系。最快的交通工具是政府的驿车，通常是由并驾齐驱的四匹马拉的公共马车，车厢内载四名乘客，车厢外再载三名票价较低的乘客，此外有一名售票员和一名车夫。也有较慢较便宜的公共驿车，可载十几名乘客。富裕的家庭则自备车辆。道路的运营全靠政府。政府严控臣民的流动。大约每隔 10 英里设一座政府经营的驿站。到了驿站必须换马。驿站站长“当然会照顾在朝为官的旅客。因此普通旅客也许得等上几小时甚至几天，才能有马可换，不过他如果能巧妙地行些贿，那他的磨难就可能减轻”<sup>①</sup>。

.....

这些政府经营的驿站，通常由居住区和客房组成。居住区供站长及其家人居住，供旅客歇息的客房“大约 20 英尺长，18 英尺宽。两个区域由砌在分隔墙上的一座巨大的砖炉共同供暖”<sup>②</sup>。客房里有

---

① J. N. Westwood, *A History of Russian Railways* (George Unwin & Allen, 1964), p. 19.

② Harmon Tupper, *To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway* (Secker & Warburg, 1965), p. 14.

几张桌子和几把椅子，但是没有床，“客人们”将裹着动物毛皮或大衣睡在所有能睡的地方。他们通常躺在没有地毯的肮脏的地面上，地上有蟑螂，还有它们的捕食者：饥饿的大耗子。驿站里没有盥洗设施，这对当地的旅行者来说毫无问题，他们在旅途中根本没打算洗浴，他们认为“肥皂和水会使皮肤变得敏感，加剧冻伤的危险”<sup>①</sup>。一位英国游客，哈里·德·温特（Harry de Windt）曾记述说，尽管俄罗斯农妇一连几个月不洗浴，也不会感到有什么难受，因为那就是她们当时的生活习惯。但是去伊尔库茨克（Irkutsk）或符拉迪沃斯托克（海参崴）与丈夫相会的贵族妇女们就受不了了：“最漂亮的女人一大早看上去，也显得丑陋可怕。她们头发纠结，衣衫零乱，面色苍白，肌肉松软，手指上的钻戒更映衬出她们双手和指甲的污黑来。她们也许已经好几天没法洗手了。”<sup>②</sup>出于典型的维多利亚时代的绅士风度，他没有告诉我们不那么漂亮的女人看上去是什么样。

从莫斯科到西伯利亚，第一段旅程是通向乌拉尔山脉的道路。乌拉尔山脉是欧洲和亚洲之间的天然屏障，也是官方认定的分界线。这一段路程相对容易，因为路况都还在适当状态，但自此以后路就越来越难走了。曾调查过这条线路起源的历史学家史蒂文·马克斯，精练地总结道：“西伯利亚的交通，贝加尔湖以西路况很糟，贝加尔湖以东更糟。”<sup>③</sup>穿越西伯利亚的历史道路，被极其夸张地称为邮路——照冒险走过的外国人的说法，是个“美丽的误称”<sup>④</sup>——当地

---

① Tupper, *To the Great Ocean*, p. 15.

② Harry de Windt, *From Peking to Calais by Land* (1899), 可在线免费阅读。

③ Steven G. Marks, *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917* (Cornell University Press, 1991), p. 24.

④ Tupper, *To the Great Ocean*, p. 8.

人则称为 *trakt*，18 世纪曾得到改善（利用流放犯人的劳力），拓宽到 21 英尺。但其绝大部分，只是一条由高大的柱子或成簇的桦树构成的线，标示着穿过大草原的路线，只够两辆四轮大马车擦肩而过。不仅存在着雨季泥泞的问题，路途的极其遥远也意味着任何故障都会因寻找取代的设备而导致漫长的延误。冬天雪橇滑行起来比较顺畅，但危险是暴风雪有可能使不够谨慎的人在能提供简陋的栖身之所的驿站之间陷入困境。对于粗心大意的雪橇驭手们来说，还有一项潜在的危险。部分被雪覆盖的石头有可能毁坏雪橇，而损坏之处往往又不可能当场修好，于是旅行者们就要一连数夜在路旁受冻，只有带皮毛的四轮大马车才能保暖。冬季在部分路段，交通堵塞也十分严重，因为路上“经常挤满了数以百计由一匹马拉的雪橇，雪橇上堆着包着兽皮的茶叶箱，所有的雪橇都用绳子穿在一起，形成有可能长达 1 英里的一字长蛇队”<sup>①</sup>。在长长的队列中，由于车辆彼此相连，驭手们无事可做，其惯例就是睡觉，因而马匹就可以自行其是了。它们往往信步踱向路中央——于是迎面而来的车队的烦恼就来了。

俄国四轮大马车限速每小时 8 英里，由政府代表严格执法，但这个安全措施并不足以防止事故，事故在夜间尤其多发。因为心急如焚的旅客经常夜以继日地赶路，以跨越漫长的路程。睡眠不足或者更常见的是烂醉如泥的驭手，会打瞌睡，导致不可避免的恶果。就仿佛路况的恶劣和车辆的脆弱还不够危险似的，旅客们还经常会遭受逃犯的袭击。尤其是在夏季，逃犯们成群结伙，埋伏在驿站附近。他们都是一无所有的亡命之徒，通常特别残忍，在抢劫了旅客的钱财、衣物、武器，甚至能使他们返回西方的护照之后，还经常

---

<sup>①</sup> Tupper, *To the Great Ocean*, p. 9.

杀掉旅客以灭口。

鉴于这些困难，到达符拉迪沃斯托克（海参崴）要花上一年甚至更多的时间就不足为奇了。符拉迪沃斯托克（海参崴）是太平洋上的主要港口，并最终成为跨西伯利亚大铁路的终点。在气候良好并且有钱行贿的条件下，穿越西伯利亚的旅途可以畅快得多，但从来没有任何保障。无妄之灾随时可能降临。

“西伯利亚”这个词，实际上是对乌拉尔山脉以东地区一个相当宽泛的定义。这片广袤的大陆相当于包括加拿大和阿拉斯加在内的整个北美和整个欧洲——大约有 500 万平方英里，一片似乎令人不可能形成概念的数字——人口为 4000 万。大致上，它相当于在亚洲大陆的北部，从哈萨克斯坦到朝鲜，经过中国和蒙古划一条线。其东海岸从日本海一直延伸到白令海峡（Bering Strait）。日本海和白令海峡都是太平洋的一部分。地图上很少能公平对待这片土地的规模，因为到了纸面上，这片大陆通常比其他国家的地图都要大，但能标出的城镇和村庄却极少。只有意识到西伯利亚横跨七个时区<sup>①</sup>，与北美不相上下，你才能对其幅员开始有所理解。

西欧人普遍将西伯利亚与严寒的气候画等号，并不总是正确的。大铁路穿越的西伯利亚南部地区与英格兰中部大致在同一纬度，因而是一种湿润的大陆气候，冬天很冷——1 月份典型的平均气温为  $-15^{\circ}\text{C}$ ——但夏天相当温暖。不过，在稍往北一些干燥地区，就能看到与西伯利亚成同义词的典型的寒冷气候了，1 月份平均气温为  $-25^{\circ}\text{C}$  或者更冷。

符拉迪沃斯托克（海参崴）隐匿在西伯利亚最南边的角落里，与中国和朝鲜边境都很近，纬度比伦敦南将近十度。虽然符

---

<sup>①</sup> 其中一个时区的时间要改变两个小时。



拉迪沃斯托克（海参崴）给人一种神奇的感觉，像非洲的廷巴克图（Timbuktu）一样，仿佛在难以想象的遥远的地方，但实际上，符拉迪沃斯托克（海参崴）根本不是距莫斯科最远的地方。在它的东北方向，还有好几千英里的土地，其尽头是堪察加半岛（Kamchatka），隔白令海峡怒视着阿拉斯加。阿拉斯加原本也是俄国的土地，众所周知以还不到沙皇夏季居所的价格，卖给了美国。

有一个说明西伯利亚幅员之广的有趣的故事，不过有可能是杜撰的。话说 18 世纪，女沙皇伊丽莎白·彼得罗夫娜（Elizabeth Petrovna）曾邀请堪察加半岛的六位处女到首都圣彼得堡来见她。这几位贞洁的少女在帝国官员的护送下，据说才走到贝加尔湖畔的伊尔库茨克，大约一半路程时，就已经怀上了护卫军军人的孩子。按照 20 世纪 60 年代讲述过铁路故事的作家哈蒙·塔珀（Harmon Tupper）的说法，护卫军中的色狼们被换成了更为可靠的人选，然而“当这些年轻的母亲跋涉了将近 9000 英里，终于到达圣彼得堡时，她们又已经怀上了头生孩子们的弟弟妹妹”<sup>①</sup>。

西伯利亚无疑始终是流放的同义词。因为有充分的事实表明，遭受了这种厄运的人实在是太多了。流放西伯利亚，早在 16 世纪晚期就成了一种刑罚，但最初只有少量犯人被送往那里。当时，发配西伯利亚是开恩之举。俄国人对任何作奸犯科或挑战沙皇官僚制度的人，都一向特别残酷无情。俄国统治者处心积虑地为受害者设计格外复杂和令人痛苦的惩罚措施，似乎是一大特色。人们可能因为一点小罪就被钉在柱子上、绞死或斩首，鞭打和烙刑更是家常便饭。肉刑——比如切胳膊剥腿割舌头——也是经常施行的，直到 18 世纪中期，当彼得大帝的女儿伊丽莎白·彼得罗夫娜执政时，才

---

① Tupper, *To the Great Ocean*, p. 7.