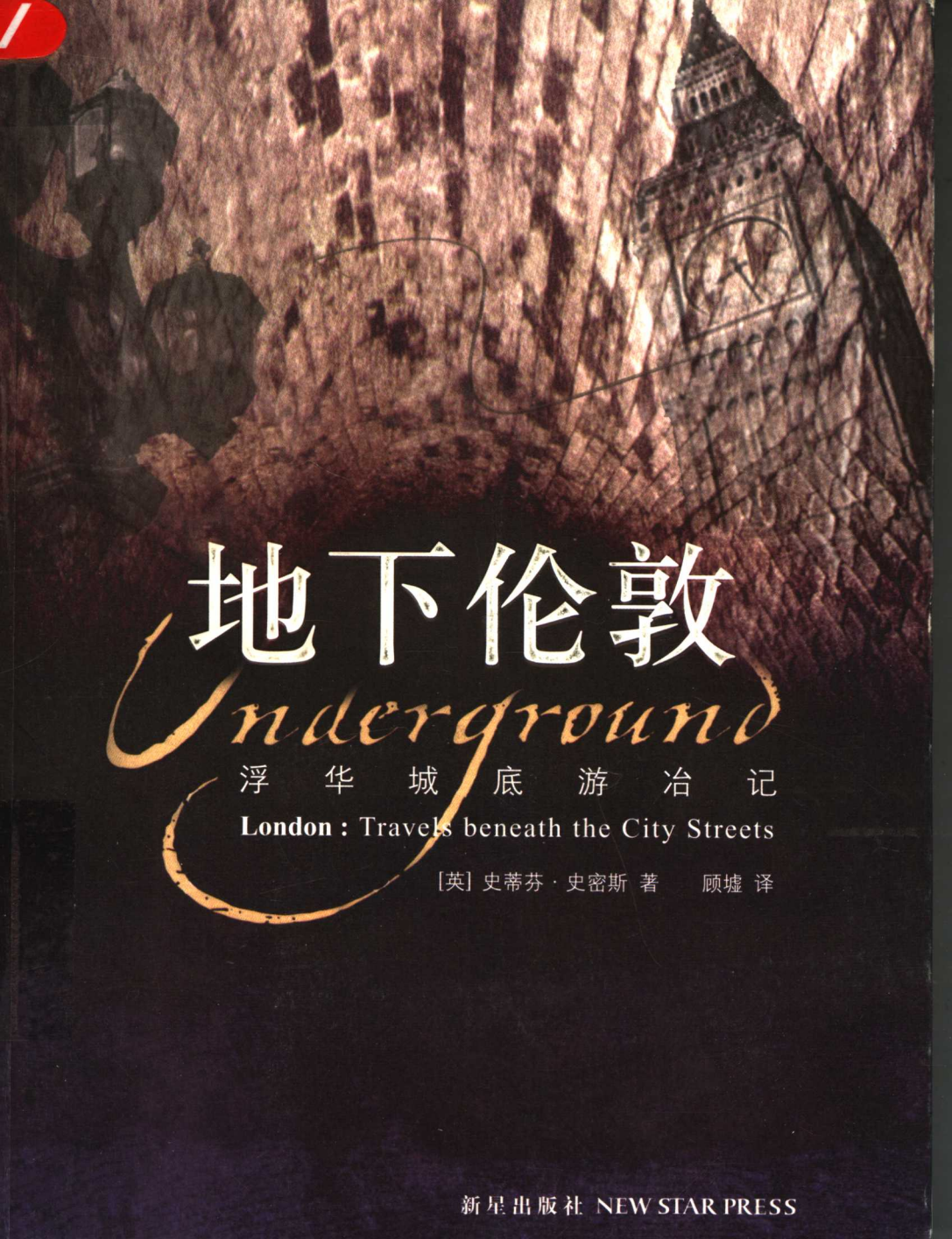




地下伦敦

Underground

浮 华 城 底 游 冶 记

London : Travels beneath the City Streets

[英] 史蒂芬·史密斯 著 顾墟 译

新星出版社 NEW STAR PRESS

K561.9

1

UNDERGROUND LONDON

Travels beneath the City Streets

地下伦敦

浮 华 城 底 游 冶 记

[英] 史蒂芬·史密斯 著 顾墟 译

新星出版社 NEW STAR PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

地下伦敦: 浮华城底游冶记 / (英) 史密斯著; 顾墟译.

—北京: 新星出版社, 2006.8

ISBN 7-80225-083-8

I.地... II.①史...②顾... III.城市史—研究—伦敦 IV.K561.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第084657号

UNDERGROUND LONDON: TRAVELS BENEATH THE CITY STREETS

by STEPHEN SMITH

Copyright: © 2004 by STEPHEN SMITH

This edition arranged with TIME WARNER BOOK GROUP UK

Through BIG APPLE TUTTLE-MORI AGENCY, LABUAN, MALAYSIA.

Simplified Chinese edition copyright: © 2006 New Star Press. All rights reserved.

地下伦敦: 浮华城底游冶记

[英] 史蒂芬·史密斯 / 著 顾墟 / 译

责任编辑: 段晓楣

装帧设计: 古木风

出版发行: 新星出版社

出版人: 谢刚

社址: 北京市东城区金宝街 67 号隆基大厦 100005

网 址: www.newstarpress.com

电 话: 010-65270477 传 真: 010-65270449

法律顾问: 北京建元律师事务所

经销电话: 010-65512133

邮购电话: 010-65276452

邮购地址: 北京市东四邮局 7 号信箱 100010

印 刷: 河北大厂彩虹印刷有限公司

开 本: 800 × 1260 1/32

印 张: 13.875

版 次: 2006年8月第一版 2006年8月第一次印刷

书 号: ISBN 7-80225-083-8

定 价: 29.00元

版权专有, 侵权必究; 如有质量问题, 请与印刷公司联系更换。

Contents

目录

33

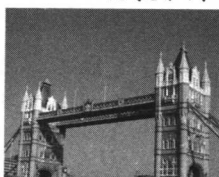
第二章 魔鬼汤

——伦敦水网



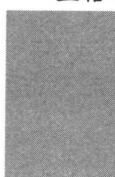
第一章
信息之矿
——垂直的城市

01



第三章
石墙之内
——罗马时代的伦敦

75



101

第四章 坎特伯雷钟声响

——盎格鲁-撒克逊时代的伦敦



Contents

目录

159

第六章

亨利八世的爱情游戏

——都铎王朝的伦敦



第五章

主教区底部之行

——中世纪的伦敦

123

209

第八章

“抬人”

——大瘟疫



第七章

大逆罪滔天

——火药阴谋案

191



第九章

奇珍雅玩

——伦敦的宝藏

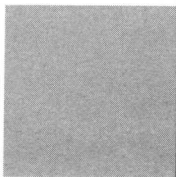
239

277

第十章

烈烈轰轰出棺来

——维多利亚朝的伦敦



第十二章
邮件留局, 烦请自取

——伦敦失落的铁路

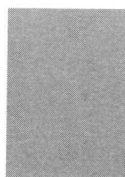


347

第十二章

邮件留局, 烦请自取

——伦敦失落的铁路



403

第十四章

伦敦这片池塘

——都城本源



第十一章

游思屯, 咱们遇上麻烦了

——伦敦地铁

301

第十三章

情系地堡

——冷战时代的伦敦

365

435 译后记

第一章
信息之矿
——垂直的城市



在伦敦生活和工作的男男女女中，在这个城市形形色色的阶层中，没有比矿工更特立独行的了。他们赚着大钱，样子却像是乡巴佬。据说每个星期一早晨到矿井上去报到的时候，他们还像模像样穿着欢度双休日的那身西装。临近发工资的日子，裁缝又会收到他们写来的信函，要求定制新装。平日晚上下了班在城里玩，穿什么衣服呢？在极端的情况下，他们干脆就穿着工作时穿的衬衫，再往脏兮兮的领子袖口上抹几把白粉笔灰，这问题就算是搞定了。

在地底下做了一个班次，时间又长，人又累，给这一天划上句号的最佳办法莫过于掀桌子砸板凳地打上一架了。我认识几个矿工，他们不小心跟一帮吉普赛海员起了争执，在一家离矿坑和海员宿营地都很近的小酒馆里为先来后到的问题要争个明白。矿工们一副大哥保护小妹妹的架势，一只手还笃悠悠地放在背后，显得从容不迫，气定神闲。“他们那边有个家伙，自以为带了手枪就了不得了，”皮特(Pete)说道。他是矿工，此前在皇家海军陆战队服过役。“我差点把鸡

巴都给笑掉了。”对于这些在巷道里劳作的矿工兄弟们来说，他们不愿意全副武装地来吵架，凭着手里抄的“班卓琴”——铁锹，来增加胜算。可是，或许就是因为不带兵刃硬闯江湖，他们总是不大走运哩。就在这次纷争过后的第二天早晨，有个工程师被送进医院，因为后脊梁被酒馆里的高脚凳给砸了，砸得狠着呢，凳子都坏了。又有一位仁兄，脑袋被人用力撞在了公交车站牌的柱子上，开了花。还有那位开巷道机车的司机，前臂被猛咬了一口，事后他索性在伤口处纹上了一朵玫瑰花苞。这位司机大哥从此就得了个绰号，叫“小芳”。

矿工们在房东太太出租的屋子里过夜，时不时还要像鸟儿迁徙似的到以前签过劳动用工协议、工作过的地方，去和靠他们工资养活的家人团聚。我会在伦敦西北的葵蔻林地(Cricklewood)，而不是南威尔士(South Wales)或者约克郡(Yorkshire)南部见到他们，这真让我难以置信。西寒鹭台(West Hampstead)和圣若望林地(St John's Wood)的居民们并不知晓，矿工们就在他们豪宅的地底下挖掘。在我把这一伙黑金勘探者的事迹抖落出来，让葵蔻林地飘荡起这群笼中囚鸟的歌声前，须得补充一句：这些矿工挖的并不是煤，而是在地底下开采出一片空间。他们的手艺是在历史悠久而如今已成鸡肋的矿井中练出来的，现在又被雇来为最先进的技术服务。未雨绸缪，为了将来能给伦敦居民们供给充足的电力，他们正在建造一条耗资1亿英镑、长达20公里的地下走廊，从北面的别树(Elstree)老机场通到南

面的贵族板球场。全国电力网已经分封这条电力负荷奇大的线路为“伦敦枢纽”(the London Connection)。

“全都黑了的时候,在这下面感觉怪怪的,”退伍老兵皮特说。“和外面不一样,在那里你看得清东西。可在这里你啥都瞧不见。你的眼睛没办法适应过来。”在地下呆上一阵子,所有奇怪的感觉中,缺乏光线是最容易被人忽视,但也是最让人感到不适的。在漆黑之中,皮特和我被迫蜷缩起身体,坐在一个大金属盒子里。这里离地面一百英尺,离最近的出口处三英里。三英里啊,用我们身处的这个大盒子的运行速度来衡量,就是整整两个小时的车程呢。其实,这盒子就是一节机车车厢,开起来震得人骨头都要散架,可这就是我们唯一的交通工具了。且不说机车开向何方,现在灯又全熄灭了。我努力地回想着隧道变黑之前的样子。平时,人们总是把身边景物,把光线看作是理所当然的东西。刚进来的那会儿,隧道里的灯并不十分亮。当然,照明必须符合安全标准,可干吗要在这下面为此格外花上一笔费用呢?一旦这条隧道竣工,就再也不会有人看得到它了。我当时记得,灯光打在隧道坚实的内衬层上,给我的感觉就像是照片上看到的月球表面。皮特说,那些摆弄电火花的家伙们,也就是电工们,考虑到安全因素,已经把电闸给拉了。他们在调试安装一台变压器,为的是能够拉出一根电线来,把电,或者说是把光送到更下面的地方。隧道又冷又湿,我们被困住了。我倒没觉得害怕,因为即便我怕死了,也没有人会来搭

救。光是这样想想,就够恐惧的了。或许,在那些摆弄电火花的家伙把电送回来之前,皮特随时会冷不丁地把我给打晕过去。可是既然没有电,除了坐等,别无他计。

这会儿我并没有害怕,可是就在不久之前,我一去地下,尤其是乘地下铁,都会让我焦虑得喘不过气来。在乡下住了一段时间之后回到伦敦,我无法直面出门坐“大管”^①这个问题。当然,和我与皮特此刻所坐的这节车厢比起来,“大管”可就舒服得没话说了,不管那些牢骚满腹的上班族们是怎么想的。只要不用坐地下交通,我什么都愿意干。除非要去的地方周围实在没有什么车可以到达,我才愿意冒险一试。就是这样,还得武装一番:带上嗅盐一罐、旧念珠一串、女朋友送的指环一枚,还有按照“顺势疗法”配方调制的强身灵药一瓶——其实差不多就是纯酒精了。这就是我抵御坐地铁时那种恐惧的法宝。即便把这些都带齐备了,坐“大管”仍旧不是像坐汽车兜风那样开心的事。看见站台上人满为患,已足以叫我掉头冲向门口——登上上行的自动扶梯,回到新鲜的空气里去。看见列车拥挤时的感觉也一样。不管已经有多迟了,我总能做好心理准备,让一辆满载的“大管”列车驶离站台而并不把我一起带走。当我终于设法成功登上地铁列车时,我也决不坐位子,那似乎是要安顿下来准备长途旅行。相反,我总是站

① “大管”(the Tube)伦敦地铁之俗称——译者

着。为了能给自己一点信心,我也不靠着门站,那样会显得我坐地铁紧张得要命,时刻保留着在下一站逃出去的选择权。事实上我是保留了这种权利,而且还时不时地行使上那么一回。我不站门口,而是站在敞开的列车窗户前。要是窗户没开,我就会坚持要把它打开。还必须是车厢尽头最靠近驾驶室的那一扇窗,为的是能吹到列车前行时带来的劲风。列车开行的时候,你就能感到气流冲击着皮肤。隧道里扬起的尘灰可能会把你的白衬衫弄得斑斑点点,迎面冲来的气流又会把你耳中“随身听”——那可是抵御“大管”恐惧症的又一件法宝啊——的声音给淹没掉,但你会产生一种幻觉,感到身处高空,风在狠揍你。相比起来,靠窗站在车厢的另一端就没那么刺激了。因为气流穿过整节车厢到你这里的时候,那种效果已经微乎其微,不可感矣。

作为一名记者,我不得不去报道很多交通事故,包括国王十字(King's Cross)车站的那场大火。虽然我从中得知,在“大管”中任何灾祸殃及你的概率都是极小的(谢天谢地),但另一方面,在我心中留下深刻印象的第一场交通事故大惨剧恰恰又是发生在地铁里。1975年,在摩尔门(Moorgate)地铁站,一辆北线列车以每小时40英里的速度撞向混凝土铸成的隧道墙壁,造成43人死亡,74人受伤。当时,我13岁。在“摩尔门事故”中最令我震惊的是救护人员从废墟找到伤员所耗费的时间之久——他们花了整整四天,才把最后一名伤员抬了出来。那人就是该次地铁列车的驾驶员赖斯礼·牛森(Leislle

Newson)。铁路方面的事故勘查人员在列车和轨道上都没有发现任何问题,于是得出结论:驾驶员负全责。可是牛森驾车经验丰富,行车记录良好。调查听证会的结果也没有证据显示他当时喝了酒。列车到达沼门站时,两位地铁工作人员看到了牛森,说他神情泰然自若,双手握着方向盘。最后裁决:所有死难者均系意外身亡。对验尸官来说,这意味着没有证据表明存在“阴谋诡计或自杀行径”。铁路方面的调查显示,“在整个伦敦铁路交通运输的历史上,从未记载过任何事故,其惨烈之程度堪与沼门一案相提并论”。这场事故的起因至今还是一个谜团。

我每次畏缩着不敢上“大管”列车,是不是因为我心底里还有摩尔门的阴影呢?那场惨剧至今还留给我一个概念:人们会困陷在地铁里。我就怕地铁列车行驶到隧道中间就停了下来,把我和身边的公交上班族们撂在那里,而我们中间又没有任何一个人知道得等上多久。当然,这种恐惧感是不理性的——可也不是完全不理性。列车的确会停,我知道,因为我经历过。旅客们被困在车厢里,有时甚至是几个小时。看到此类报道时,你一定会惊叹于他们这种老实巴交的忍耐力吧。

我有点“幽闭恐惧症”,不仅仅限于在地铁车厢的封闭空间里,尽管的确是在那种地方我最能意识到自己有这个毛病,或者说是在那种地方这毛病最能暴露出来。我发现自己在地上,在露天环境下,在家中时,也会深受此病折磨。我从英格兰北部的高天远地回到了一条

窄小马路上的一间窄小寓所。在我日常上下班的时候,最能鲜明地体现出其中的变化。上班时不会再踏过青草地,而是要坐“周年线”(Jubilee line)和“城中线”(the Central Line),沿途风光自然是绿意大减。即便上下班高峰时段已经结束,我还是不自在。会有这种反应,连我自己也很吃惊。伦敦是我迁居到北方去之前曾经生活和工作过的城市。再早些年,因为我就读的那所学校,我也与这座城市攀上了关系。“伦敦”二字就在学校的名字中,虽然校址所在已经超出了伦敦城的边界。每学年最热闹的日子就是去伦敦,在那片浓烟大雾中旅行。那我为何还会有这样的感觉呢?现在这样的环境并没有什么不寻常。勒·柯布西耶(Le Corbusier)这个名字是永远都和城市规划联系在一起,他认为城市是反乌托邦的:“城市与人类本心之基本需要最相悖谬,是以人人思图逃避……欲往有树有林,能观芳草之所安居。欲避市井喧嚣之故也。”能意识到我不是孤家寡人,尤其在对乘坐“大管”这件事的态度上不是,倒也算是几分慰藉。在恐怖袭击让人们犹豫是否该乘地铁之前,很多人就已经在盘算着要少坐这种交通工具了。

接着便有件古里古怪、自相矛盾的事发生了。看似砰然一下子出来,其实则是慢慢,渐渐才实现的。听上去确实不大可能,可是我真的发现,如果你要寻觅一片宁静,“大管”倒是个好去处。对于公交上班族而言,这听起来很荒唐。他们只知道地铁能糟糕到何等程度,在人挤人的高峰时段是什么样子。无疑,那是变相的炼狱,当年我是见了

就要逃的,如今也依然这样。尽管有这许多人群熙攘,可或许也正是因为有了他们,“大管”才不是一个社交场所,而更像私密空间。我意识到自己很少在乘“大管”时会碰见认识的人——这和在公园散步、坐出租车,甚至是坐公交车的情形正相反。从不会有人在地铁约会见面,于是我有了一个印象:大家坐“大管”,总是形单影只。马尔克·奥杰(Marc Auge),这位法国作家写过一本关于“城铁”(即巴黎的“大管”)的书,他就说过:“只有只身游荡的人才会体验到……孤独:要是 有某个公正的看客为‘城铁’这一社会现象所吸引,想要去描述它,那么,“孤独”或许会成为他要使用的关键词。”

你可以下到地铁里,一呆好几个小时。诚然,比起其他大都市的居民来,在这里你得花上好多钱才能从甲地到乙地。可在这里,你可以通过无数的中转地到达乙地;甚至只要你愿意,但愿你不要把地铁票轻易地塞到轧机口里,在理论上就能乘回甲地,再从头乘上一圈或几圈。不管你是否相信,可确实有人喜欢坐“大管”。“我出门就喜欢乘地铁,”多丽丝·莱辛^① 这个乘车喜欢拉悬绳把手的大姐就曾写道:

我得作一番抗辩。我老是听到、读到“我恨地铁”这样的话。刚刚随手拿起一本书,就看到作者说他几乎不坐地铁,实在免不了要坐上几

① 多丽丝·莱辛(Doris Lessing)英国现代著名女作家——译者

站,必会觉得五内翻腾。出语实在太重。要是那些在高峰时段坐地铁的人们这样说,那也罢了。可也会听到那些犹不知“高峰时段”为何物的人也在那里说地铁是何其可怕。我平时坐的都是“周年线”,最多十五分钟就能到达市中心。车厢明亮,设施全新——反正差不多都是新的吧。

你可以坐上“环城线”(the Circle Line),绕着城市一圈又一圈,像是在做白日梦,就如罗斯·麦考利(Rose Macaulay)的长篇小说《痴人如是说》(*Told by an Idiot*)中的那两个少年易摩根(Imogen)和托尼(Tony):“经过国王十字站到发润敦路(Farringdon Street),再往城东那几个充满野性和浪漫色彩的车站驶去:利物浦大街(Liverpool Street)站、老东门(Aldgate)站,绕过河湾,像落日一样西投。皂袍僧(Blackfriars)站、圣殿(Temple)站、查令十字(Charing Cross)站、威斯敏斯特(Westminster)站、圣雅各公园(St James's Park)站、维多利亚(Victoria)站,还有斯罗恩广场(Sloane Square)站!哦,好爽!为环城旅行而歌唱吧,新一轮开始了。”

要是读者看了上面这个选段,却还是张大了嘴巴——我估计伦敦的读者很有可能会这样——连了不起的莱辛都不相信,那么我得催着他快去做做下面这个简单的试验。要是你跟一群熟知伦敦的朋友聊起伦敦地下的无限风光来,我保证要不了多少时候,他们就会

争先恐后地为你讲述关于秘密隧道、政府建造的防空洞、废弃的车站等等奇闻轶事。仅仅是因为刚坐了“大管”，产生噩梦，继而引发歇斯底里是不会让他们如此夸夸其谈的。

你可以坐在地铁的站台上放松身体，观察打量四周围的人，可以看书，可以看看广告招贴板。有一块板上画着一位金发女招待在往拥挤的“大管”车厢里送香槟。这幅画所宣传的“建屋互助会”确实可以给会员提供优惠待遇，却绝对没法子做出这样夸张的事来，真是可笑。但我看着招贴板，心里又想：“‘大管’里头喝香槟？何乐而不为之？”地铁未必就是地狱。有些通向自动扶梯的过道造得就跟米高梅电影公司音乐剧里的楼梯间一样精致。南渥珂(Southwark)站的站厅被设计师别出心裁地刷上了蓝色细条花纹，成了本年度皇家美术协会评选出的典范建筑。确实，地铁可能很热，很挤，很臭，但要找到那些清寂荒凉的小站也并非不可能。难道是因为圣若望林地太热闹，所以才没有人在那里坐“大管”吗？

我的另一个重大发现就是我的手机在地铁里用不了，寻呼机也是。有些人因此就对地铁大为光火，可这样的通讯盲区对我来说却是求之不得。只要我在“大管”里，这种无线电通讯的消停就意味着我的新闻业务不会来找我麻烦，或者说，那位在酒馆饭店门口苦等着我的老兄，管他有什么怨言怒语，我都无从得而闻之了。你可以避开众人，即便他们正在包围着你。从醒悟在“大管”里人们就没办法通过手机