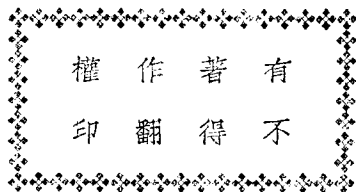


杜道周著

喜馬拉雅

中華書局印行

民國三十八年七月發行
民國三十八年七月初版



喜 馬 拉 雅 (全一冊)

◎ 定 價 三 元

(郵 遞 函 費 另 加)

著 者 杜 道 周

發 行 人 李 虞 杰
中華書局股份有限公司代表

印 刷 者 上海澳門路八九號
中華書局永寧印刷廠

發 行 處 各 埠 中 華 書 局

自序

著書不易，但著喜馬拉雅書，則尤困難，因這些地方，有的是禁地，外人不易進入，例如尼泊爾，土地狹小，情形迥異。他們所企圖的，是如何維持其統治地位，及如何防備外來的侵略，所以一切不欲他人知道。我在大岩嶺，曾向尼泊爾的知識階級，借閱關於他們國內情況的書籍，所得到的資料，都是「找不到」。

民國三十五年春，民生公司總理盧作孚先生及其隨員，遊覽大岩嶺，他們對於土著的風俗人情，至感興趣，可是沒有漢文的書籍，足供參考。因此僑友勸我從事述寫，以作介紹，我乃勉強寫了一本喜馬拉雅山，藉資塞責。今年六月，因在加爾各答候船返國，於是修改舊積稿，增益篇幅，草成此書。

書內所述及的事情，範圍甚廣，以我的學力和閱歷，當然不能說是沒有錯誤。然我也不以此作為滿足，倘有機會，擬再加以探討，或者將來有更完善的

材料，供獻讀者，那麼可以補此篇的缺憾了。至於印度及西藏的情形，因不佞寫有印度古今談和西藏概觀二書，故在此語焉不詳，尙祈閱者原諒。

深望賢達高明之士，予以指教，則不勝感激之至。

喜馬拉雅目錄

第一章	喜馬概述	一〇
第二章	爬山火車	二二
第三章	著名城市	三二
第四章	不丹小國	四五
第五章	錫金土邦	五九
第六章	西藏高原	七〇
第七章	尼泊爾國	七九
第八章	喀什米爾	九八
第九章	絕巔高峯	一〇八

喜馬拉雅

第一章 喜馬概述

自古人類，對於高山瀛海，不易達到的地方，都認爲是神仙鬼妖的住所。我國歷代皇帝，封禪五嶽，或東問蓬島，史不絕書。猶太人也往往登山，如摩西陟西奈山，領受誡命，便是一例。因爲人們登高時，容易發生一種高尚、和平及安靜的意念，故古今文雅人士，皆喜登高。印度人也有這種觀念，故對於喜馬拉雅(Himalaya)神話連篇。舉個例吧，印度教最大的節期，是「難近母供養節」。他們對於此節期的熱鬧，可和我國往昔舊年節相媲美，學校和機關放假，到處笙歌盈耳，燈光徹夜，極盡人間的樂事。然而難近母是由何處而來呢？印人的故事，是「不知幾千萬年前，兜率天宮的梵天、編入天、大自在天和許多乾闥婆、緊那羅等，大小神祇，忽被一個「印度撐天大聖」水牛魔阿修羅鬧得昏天黑地，日夜不寧，世界就變成了阿鼻地獄，諸神束手無策，最後派大自在天往他岳家中，即喜馬拉雅雪宮，作秦庭之哭，請出岳母（即難近母）率娘子軍和諸兒郎，前來降魔，終得勝利。……」因爲人類對於高山，既存「神仙住所」的觀念，故不欲從事研究，因此知者無多。何況這高逾青

天，絕世奇嶽，在事實上，又無法問津呢？因此喜馬拉雅雖歷萬古千秋，而作有科學性的研究，只開始於近百餘年間。

喜馬拉雅這名詞，原於梵文，意為「雪的居所」。

因為世界最多雪的地方，無逾於此地。世上常有地名或人名溢美之處，但此嶽真是名實相符，毫無誇飾。日本譯為「雪家」，在我人看去，有點不合口胃，漢文只有「雪堆」「雪山」「雪峯」「雪宮」而無「雪家」的稱謂。故我乃譯為「雪的居所」。喜馬拉雅位置於亞洲西南，東起於中國和緬甸的西部，經過坎陳湊亞峯、埃佛勒斯峯延至喀什米爾K₂峯的西向孟加帕特峯，廣長達一千五百英里（約四千八百餘華里），似我國的萬里長城，縱長約一百七十英里（約五百四十七華里）。

喜馬拉雅山係三大脈絡所構成

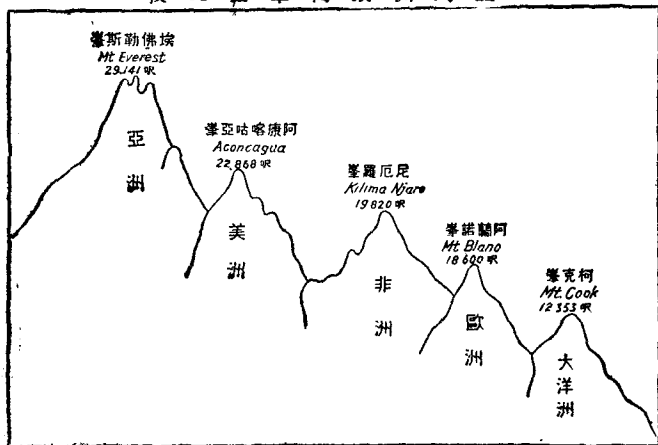
第一脈絡，叫做「北喜馬拉雅」，最為巍峨，所有



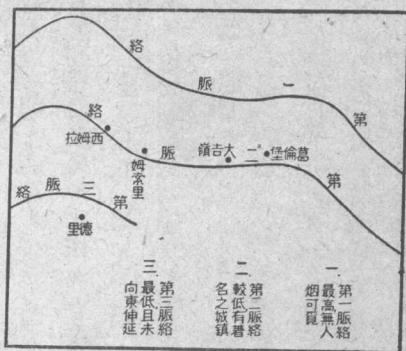
世界第一二三高峯均在其中，第一高峯埃佛勒斯嶽，成爲亞洲的軸心。第三高峯坎陳湊亞嶽位置於錫金邦內。第一高峯埃佛勒斯嶽坐落於尼泊爾東北境。第二高峯哥德溫斯丁嶽位置於喀什米爾北境，大吉嶺是唯一的地方可以看見第一、三高峯的處所。在此脈絡內，真是「別有天地非人間」。不但沒有人煙可覓，而且許多事情，都和世界各地的地方不同，譬如冰河、冰柱、綠色羊等便是。登到高處，完全是白雪，疾風暴雨起時，冰雪墮落，隨時更易地形，雖經多次探險，迄今無人能登至三高峯任何之一的絕頂。

第二脈絡叫做「中喜馬拉雅」，不似北部的高超，平均在八千呎，有人類居住，即不丹、錫金、尼泊爾、喀什米爾及西藏南部的一些區域。此外著名的城鎮，如印屬的葛倫堡、大吉嶺、姆索里（在

五洲最高峯之比較



喜馬拉雅三大脈絡略圖



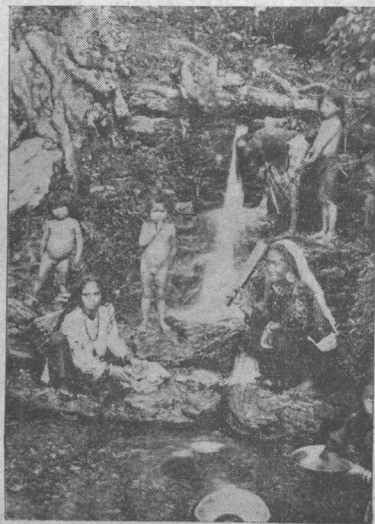
由西向東，達於德里的近東邊境而止。本區內邱陵起伏，很似我國的閩浙等省，不過氣候炎熱，風景不甚佳麗罷了，自以南，便是印度內地的大平原，一望無際，實似打乒乓球的桌面。我國北方的平原，若與印度此處比較起來，真是小巫見大

聯合省境)、西姆拉(在旁遮普省境)等，均在本區內。其餘各地，亦有村落。地形很似我國的雲貴等省，氣候涼爽，風景幽雅。西部的喀什米爾尤多川河、湖沼。動物有象、虎、豹、狼、兔等。植物則密林重重，萬里青山，站在山頭眺覽，大有「嶺樹重遮千里目」的感慨。昆蟲以錫金的蝴蝶，最為有名。

第三脈絡叫做「小喜馬拉雅」平均在一千英尺至三

千英尺，

喜馬區婦女洗衣



巫，不可同日而語了。

喜馬拉雅爲北印的防牆，固如金湯。有人說印度的歷史，幾乎是一部被外族侵略的記冊，然而異族之入印，都是由西部和海道，雖有一時期，西藏的王悌遜得成侵入印度，併有孟加拉全省，然而這是暫時而且係局部的。所以喜馬拉雅比我國費了許多人力和時間所築成的萬里長城，堅固得多了。再則亞洲著名的河流，一部分是發源於喜馬拉雅區域的，如雅魯藏布江、印度河等便是。印度平原，若沒有由喜馬拉雅發源的河流，以資澆灌，那麼炎熱的印度，太陽長年照射，這些沃野，恐怕早已成爲沙漠了。所以印度能成爲世界上最古的國家，爲東方文化放一異彩，實受惠於喜馬拉雅山。此外印度當陽歷五六月時，最爲炎熱，空氣稀薄，雲飛到喜馬拉雅區域時，因山峯高峻，無法飛渡，驟然遇冷，變爲霖雨，傾盆而下，造成雨季，對於調劑氣候，及農作物，都有極大的助益。

不過喜馬拉雅山，對於印度亦有缺點。我們知道按照地球上的經緯度來論，印度的京都——德里——其緯度約等於我國的長沙，德里氣候炎熱時，達於一百十七八度，長沙最熱時日，不逾百度。印度西北部沙漠地，幾如火燒。其他各地，都甚炎熱。加爾各答冬季時，我曾見苦力尚有打赤膊的。爲什麼印度的氣候，會這樣烘熱呢？是因西伯利亞及蒙古方面的寒風，受了喜馬拉雅山的擋駕，不能南來，造成印度的炎熱天氣。這與印人的民族性，不無

關係，因為熱帶人民，受了日光強度的照射，精神腦力，容易遲鈍，加以生活簡單，養成軟弱苟安的習性。雖然有些傑出的人才，如泰戈爾、甘地、尼赫魯、奈都夫人等，但不能因「雞中有鶴」遂以為一切的雞都是鶴了。或說印人所以軟弱的緣故，是因教育不普及，然而我漢人之在海外，如印度、南洋羣島等地，有些人們，也未受過教育，但其工作能力，都較印人和馬來亞人為強，這又何解。印人所以軟弱，其原因固然很多，但氣候的影響，未嘗不無關係，可以說是吃了喜馬拉雅山的虧。

研究喜馬拉雅如何長出，實是個有趣味的問題。起初喜馬拉雅升出海面，以後再行沈落，後又升起，後來再行沈沒，終在水中結成花崗石，搖撼震動，突出水面，成為世界的最高點。幾百萬年前，地球凝固力（附着力）與侵蝕力（損壞力）相競鬪。有時地球內部力量，發生激動，或地球表面上有了缺點，乃行隆起，成為山峯。在地球內部靜止時，霜雪和熱氣大逞其威，便損壞了莊嚴的山嶽。舉個例吧，在拉集僕他拿（Rajputana）地方的冰河，便是因受了這種的力量，為之侵蝕與破壞。

現在靠近蘭坡地方（喀什米爾境）有一巨廣的絕崖，完全是海中甲殼類結成的石灰岩，可知往昔此岩必是在水中長成。在沙谷的上方，有很多岩石內，存些古舊的牡蠣。表明這些石頭，從前是在水裏的。距史利拿加東邊幾英里的集旺地方，有些陸地上的植物，倉卒間夾

於岩石中。而此等石頭，也存有古舊的海中動物并海藻。可知這些地方，原在水底下，但後來升起，故有陸地的植物，參夾其中。在塔梯酥利門地方，考查這種岩石，是凝結岩，可見此處是火山區。據地質學家的考察，印度曾有一次為火山所掩流，幸彼時無人類，否則真是遭殃，這與喜馬拉雅區域，所發現的事實，完全相符。

我們知道地球初升時，南北兩端，首先有陸地，長些植物，逐漸才有昆蟲、飛鳥（這種事實，與舊約聖經創世記所述的，幾乎一樣）此時喜馬拉雅區域，尚在水底中，稱為特特斯海。有時離水面甚低，有泥沙，甚至長些植物。有時則沈沒於海底。到處受了地殼無限力的震撼，升沒已非一次。曾經有個時期，在陸上可直接通於南非洲。以後再行變遷，為海洋所隔，失去陸上直接的交通。經過許多的變易，最終成現時的形狀，為地球上的最高點（若以豎立體而論，由海平面直達嶺頂，約有二十五華里）。

地球起初是一團熱氣，後來凝固，低凹地方，便為水的集匯處，原來水量極多，現在的印度北部、中部、喀什米爾及喜馬拉雅高峯，都在水中。這種情形，是在若干年之前呢？沒有人能以確定的證實，不過由魚子石、牡蠣岩及其他地質學上的種種考證，絕非數萬年，或幾十萬年的短促光陰所能成功的。必是數百萬年之前的事情。地質學家曾分為幾個時代，每時代的年數，也不能予以正確的數目。不過我們由最早沈在海底的岩石考察起來，認

爲喜馬拉雅的開始時期，至少在一百萬年之前。

海水如何將喜馬拉雅一帶高處淹沒，迄今尙不能有較精確的答案。但印度南部半島，已確成爲陸地，并且伸延於非洲。水路方面，或者東通中國，西達歐洲。當此半島成爲陸地時，一些河流，便將地上的東西，沖向海面，後來這些陸地，逐漸沈落，經幾百萬年，有的竟浸入水中，達數千英尺之深，然後再行升起，便構成了今日喜馬拉雅山的形狀。

我們不要以爲現在的喜馬拉雅山是一成不變的，因他還是逐漸升高，茲以第一高峯埃佛勒斯嶽爲例，此嶽往年是二九、〇〇二呎，今則升爲二九、一四一呎了（高了一百三十九呎，但在通用上，仍然照舊）。爲什麼會升高呢？因爲喜馬拉雅一帶，常有地震，當其震時，岩石上升，故此區的人民，可以說是居於活山中。

地質學家，應研究喜馬拉雅區域，因此區中有些峯巒岩石，爲他處所沒有的，若加研究，可以發現很多地質學上的寶貴材料。動物學家，若探究喜馬拉雅山區，可明瞭很多的奇禽怪獸。植物學家，則可瞭解甚多的特異植物。人種學家，如探索此區中的民族，對於人種上的收獲，實爲重要，因此地的民族性、語言、風俗、習慣等，都有其特殊的地方，所以喜馬拉雅，實有研究的價值與必要。

第二章 爬山火車

世界上很少有其他地方的旅行，會比由加爾各答往喜馬拉雅山來得有趣了，請讀者勿嫌麻煩地看一下：

往昔孟加拉省東鐵路未築成以前，由加爾各答到大吉嶺，較爲遙遠，用費亦多，一八七八年，孟加拉東鐵道始通至西里古里。彼時伯馬河無橋樑可通，故過渡甚爲困難，一九一五年，橋始造成，長五三八〇呎，費用達四七、五〇〇、〇〇〇盾，爲印度著名橋樑之一。

往日由西里古里到大吉嶺的交通，係用馬車、牛車等，爬山越嶺，至爲艱難。現行的公路，開始於一八六九年，每英里費用達九萬盾，其工程的浩大可知。一八八〇年，才有鐵路自西里古里到達喀山。第二年，則由喀山通到大吉嶺。用了很多兵力，費了十年時光，用去四千萬盧比，才告成功。當時有很多建路工人，因疾病而死亡，終把由加爾各答至大吉嶺要費十四天的路程，縮爲十幾小時，就能到達，大有不可同日而語之感了。

(一) 由加爾各答往西里古里

晚間九時由加爾各答的西阿打車站，乘搭火車北上，此站與豪拉車站均爲加城的二個總

站，非常巨大。印度的火車等級分爲(1)頭等車(印人不許乘搭)，(2)二等車，(3)中間車(介於二等與三等之間)，(4)三等車。此車即等於我國的四等車，一切窮苦的人們，都是搭這車的。印度氣候炎熱，那些窮民，聚集在一堆，實如罐中的沙丁魚，氣味非常難受，真是人間的活地獄。中間車尚不及我國戰前平浦路的三等車。乘客雖然比較乾淨，但仍擁擠得很。二等車，鋪位是事先固定好的，乘客是歐美及其他的民族。內設盥洗室，晚間可以將就打磕睡。至於頭等車乃爲闊老們準備的，當然好得多了。由加城往西里古里(Siliguri)，於一九四六年夏天，新創一種「中間臥車(Sleeping Compartment)」，除票價照「中間車」價目外，另加七盾，作爲鋪資。這等車廂很長，每人有一長鋪，當其初辦時，非常乾淨，而且搭客無多，途中沒有參加或退出的客人，不愁扒手竊物。恰巧彼時，我因事南來，是搭此車返回大吉嶺，一夜睡到天亮，較二等車舒服得多了。因係夜間行車，途中沒有什麼可述。三小時後，便渡伯馬橋，以後有名的車站是春碑(Jalpaiguri)了。我不知道爲什麼漢文用此名字，因其音是「遮拍古里」，華僑用的地名，很多非照當地口音，如加城的 Pentrick Street，華人稱爲鞋街，因很多的華僑鞋店，是在這裏的緣故。春碑地方有很多的華僑謀生，當地茶園，是英人雇了華僑來種植的。據說往時此地是中印的國界處，尙有碑碣爲證。我未親見，不敢斷定是否確實。但查清史，不丹、錫金、尼泊爾都是我國的藩屬，這些小邦，全在山區

中。春碑是喜馬拉雅山脈的盡處，那麼此地爲中印的國界，自屬合理。此時車中鳴鈴，告訴乘客，第二站便是西里古里了。天色破曉，漸漸地現出東方的旭日，襯着棕樹及飄動的竹影，異國風光，自有令人依戀之處。到了喜馬拉雅東部山麓底下。抬頭一眺，那世界第三高峯（其實與第一高峯相差僅九百九十九英尺）受着太陽，發出淡黃如金的顏色。天上仙宮，可望而不可就，乘客們，尤其是那些從來未見過雪峯的人們，擦擦矇矓的眼睛，覺得很爲神奇。不久紅光漸逝，變成白色峯巒，高逾雲霄，景緻尤爲可愛。

（二）由西里古里往喀山

從加爾各答至西里古里，是十小時另五十分鐘，旅客忙打行李，拿出較厚的衣服，準備登山時，氣候變冷，好用以穿着。第一次我往大吉嶺，沒有這種經驗，等到爬山後，愈來愈冷，竟然受寒，經過三個月，才告平復。到達西里古里後，有充足的時間，可進早餐。此後往大吉嶺乘汽車或火車，均隨旅客的自願。不過搭汽車，當時便可動身，若乘火車要等些時，並且要慢二小時另三十分，才能達到大吉嶺。我首次往大吉嶺，在途中下車喝水，想不到火車竟不告而別。我無奈只好等第二班車北上，及到西里古里後，汽車都走光了，只有等待下午的火車，當時認爲倒霉，但此次搭火車，却增我不少的興趣，較乘汽車，尤爲希奇

(西里古里車站，一邊是東孟加拉省的巨型火車，另一邊是爬越喜馬拉雅的小小火車)。這小火車，分爲一二三等，第一二等車，座位是沙發，三等車則是木座，車輛的長度，只及巨大的汽車，共有三四輛車箱，貨車車輛較多。旅客多了，分爲二三個火車前進。西里古里這地名的意義是「石地」，由孟加拉省別處來此地的貨物，是米和麻，由喜馬拉雅山區南下的貨物，是錫金的桔，西藏的羊毛，大吉嶺的茶等。這些貨物，都是以西里古里爲轉運處。再則喜馬拉雅山區的河流——特斯塔河——至此流入平原，孟加拉省及亞三省鐵路局，取河底的圓石，以作鋪墊鐵道的用處。在冬天沒有水時，河床幾乎成爲地面。但在雨季時節，有時汎溢，浸沒道路。自西里古里到山脚，尚有七英里之遙，此後進入深林，盡是古木野藤。公路與鐵道，幾乎平行相走。越爬越高，自西里古里地方，距海面只一百九十一英尺，要爬到七千四百零七英尺的貢姆地方，其艱鉅可想而知。

由西里古里進入喜馬拉雅，這是世界第三高峯坎陳湊亞嶽的餘脈——仙家利拉脈絡——火車行到蘇克拿站停歇，添水，準備作再高的攀登。達達的聲音，和着涼風的襲人，比起頭一天在亞熱帶的情形，真覺人生境遇的不同，正如此時的倏變無定，多情善感的人們，便起無限的慨嘆了。各站都有工人守護，因鐵路兩旁，樹木和雜藤，極易生長，每年應行剪伐。山中有多種的樹木，以及各色的竹子，春花爭發，落於路旁，坐在車中，不覺寂寞。野獸是