

BBC

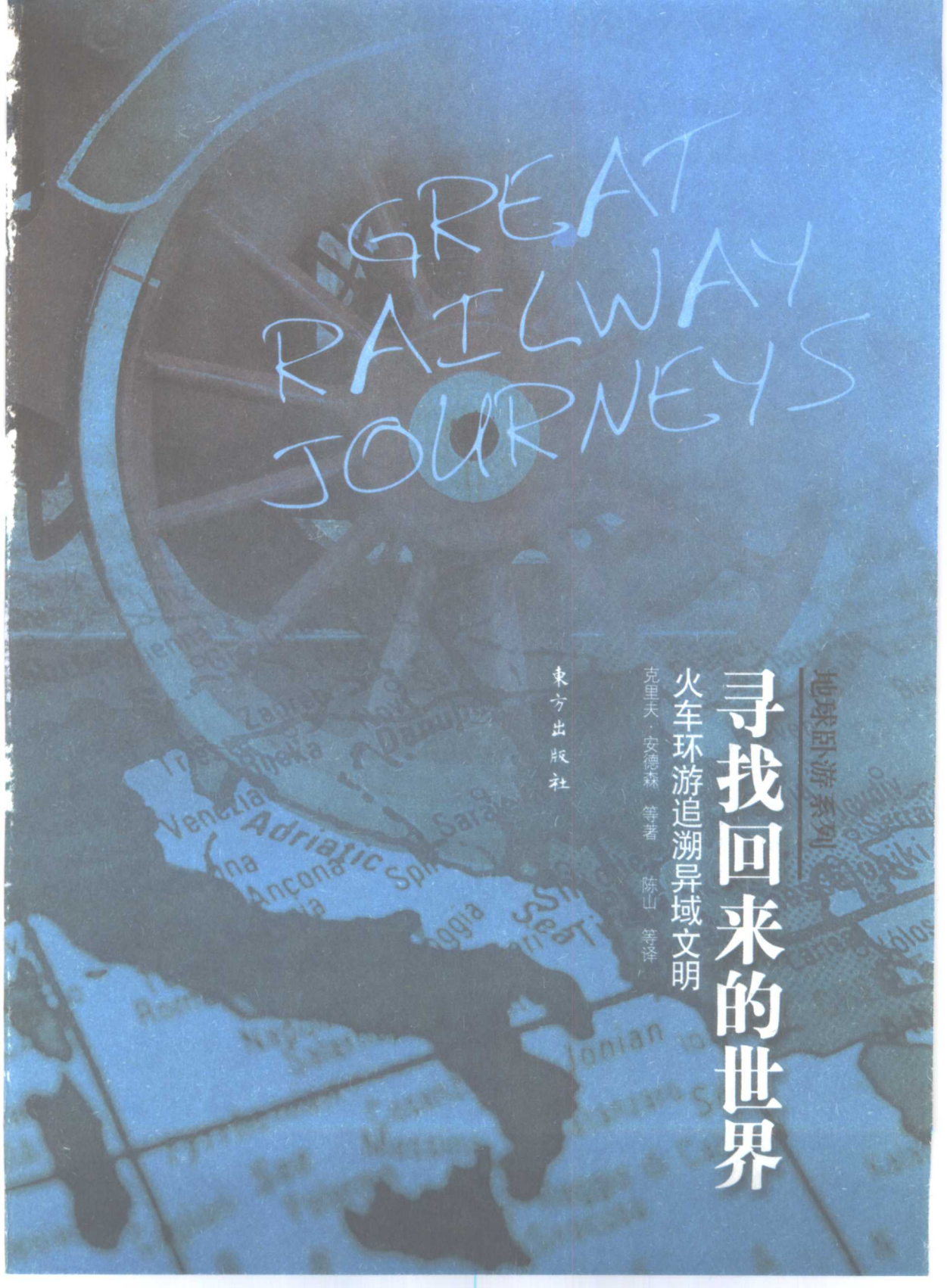
推荐的绝对浪漫之旅

寻找回来的世界

GREAT RAILWAY JOURNEYS

火车环游追溯异域文明

克里夫·安德森 等◎著 陈山 等◎译



GREAT RAILWAY JOURNEYS

地球卧游系列

寻找回来的世界

火车环游追溯异域文明

克里夫·安德森 等著 陈山 等译

东方出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

寻找回来的世界 / [英] 克里夫·安德森等著; 陈山等译. —北京: 东方出版社, 2004.8
ISBN 7-5060-1964-7

I. 寻… II. ①安… ②陈… III. 游记—作品集—英国—现代

IV. I561.65

中国版本图书馆CIP数据核字 (2004) 第089740号

著作权登记号 图字 01-2003-7059号

BBC Great Railway Journeys

c Clive Anderson, Natalia Makarova, Rian Malan, Michael Palin,
Lisa St. Aubin De Teran and Mark Tully

This translation of Great Railway Journeys first published in 1994 by BBC under the title
Great Railway Journeys is published by arrangement with BBC Worldwide Limited.

All rights reserved.

BBC 寻找回来的世界——火车环游追溯异域文明

Great Railway Journeys

著 者: [英] 克里夫·安德森等

译 者: 陈 山等

责任编辑: 庄浦明

文字编辑: 张 肆

版式设计: 李鸿雁

出 版: 东方出版社 (100706 北京朝阳门内大街 166 号)

发 行: 新华书店 共和联动图书有限公司 (010-64959556)

印 刷: 北京画中画印刷有限公司

版 次: 2004 年 9 月第 1 版

印 次: 2004 年 9 月第 1 次印刷

开 本: 787 × 1092 毫米 1/16

印 张: 12.5

字 数: 200 千字

书 号: ISBN 7-5060-1964-7

定 价: 36.00 元

如有质量问题, 请寄回印刷厂调换

火车旅行的古与今

■ 詹宏志

火车旅行？如果你觉得乘坐火车去旅行是一种浪漫的事，或者此举令你发思古之幽情，那你一定是一位十足的现代人。因为在历史上的某一个阶段，火车与旅行是两件完全不相干的事情。

当火车还不是旅行工具的时候



在19世纪中叶，艺术评论家约翰·罗斯金(John Ruskin, 1819—1900年)就曾义愤填膺地写道：“乘坐火车，我根本不能把它视为旅行，那只是被‘送’到一个地方，与包裹也没什么两样。”(Going by railroud, I do not consider as travelling at all, it is merely being “sent” to a place, and very little different from becoming a parcel.)我们知道，罗斯金是一位了不起的旅行作家，他的《威尼斯之石》(The Stones of Venice, 1853年)就是旅行史和艺术评论史上的一部经典之作。

为什么仅只是坐个火车，会让当时的旅行者如此头疼呢？这必须追溯到19世纪以前，知识分子以及少数的旅行家们对“旅行”的看法了。



罗斯金写这篇文章的时候，火车的大众旅行才刚刚开始。在距今200多年前（1795年）英国才架设了第一条用马匹拉纤的铁轨，世界正式有了轨道的概念；这一年，也正是孟果·派克(Mungo Park, 1777—1806年)在非洲冒险探索尼日尔河(Niger River)源头的时候，这还是个属于个人探险的旅游时代。又过了将近40年（1832年），法国架设了第一条火车铁路，正式开始载运普通乘客。这时火车不止运送“包裹”，也成为改运“人”的起点。火车载运普及，给世界带来全新的旅行观念——“大众运输”的观念。但与此同时，要有很多人在同一时间需要到“同一个目的地”去，这种“大众运输”才会变得可能。

一大群人同时到另一个地方去，这并不是原来旅行(travelling)的概念。就好像现在，即使我们是孤独的自助旅行者，与我们同坐一班飞机、火车的仍有数百人或数千人。因此你也可以想像在18世纪以前的旅行：在没有大众运输工具之前，每个人都有不同的交通工具、不同的旅程和不同的目的地。

在中古世纪的欧洲，除了军旅、商旅之外，真正作为个人心智锻炼的旅行本来被当作贵族教育的一个项目和课程。它的前提是受苦与遗弃，让一个人在陌生之地独自感受，独自解决问题；所以，travel一字本来是包含有困难(trouble)、工作(work)、折磨(torment)的意思。旅行者在—一个并没有公众旅游事业的时代里，冒的是生命的危险，以及各式各样充满着敌意的世界。为了传教环球旅行的使徒保罗就曾经说道：

“我比普通人更加辛苦，会莫名其妙地被投入监狱，忍受最残
忍的鞭打，每天都冒着失去生命的危险……被棍打了3次，被石头
打了1次，曾经有3次船坏在深海里。多次跋涉险途，险峻的峡谷，
在路途中遇到强盗，同族的危险，外邦人的危险，城里的危险，旷
野的危险，海中的危险，假兄弟的危险。受劳碌，受困苦，多次不
得睡，又饥又渴；多次不得食，受寒冷，赤身裸体……”

这段话生动地描述了古代旅行者在旅途中所遇到的磨难，以及他们每日面临的威胁与痛苦；与此同时，我们不难想像，克服这重重的困难，接受体力和心理的挑战，为什么会被当时的人们看作是成人教育的一部分了。

但“大众运输”的出现(最早是航海客轮与火车)，改变了这个传统的旅行观念。一位当代旅游观光行业的先行者托玛斯·库克(Thomas Cook, 1808—1892年)在1840年开始经营当地火车团体票的业务，数百名游客可以搭乘包租的火车前往附近的城市游览，这项新出现的业

务立刻受到民众的欢迎。该旅行路线遍及英伦三岛，在1851年伦敦举行“水晶宫博览会”(Crystal Palace Exposition)时使客流量达到了高峰；随后，托马斯·库克的业务很快扩展到整个欧洲大陆，所谓的“欧洲大陆旅行团”(Grand Tour)也就诞生了，但这是后话。

在托马斯·库克大展拳脚的背景下，罗斯金对搭乘火车旅行的批评仍然是：“只不过是运送包裹”；而在他的思想底层，则是多年来把旅行视为对未成年人教育磨炼的传统桎梏。这段过渡时期的火车与旅行，在知识分子的心目中是不相融合的，这个现象恰巧是两个时代更替的痕迹。

当火车成为旅行工具的时候

火车的出现，使“大众旅行”成为现实，成群的人前往相同的目的地，争相游览相同的景物，也许还购买相同的纪念品回家，这个我们现在已经十分熟悉的行为，并不是罗斯金时期的个人探险旅行者们所能够想像的。

火车旅行，在这个时代里，一点也不显得特别；我们并没有罗斯金式的愤怒，甚至不能完全理解这种“火车旅行愤怒”的由来。(罗斯金式的愤怒，如今相当于某些人看到手持相机的观光客随意地拍摄景物时的愤怒。摄影理论研究者郭力昕有一次在报上撰文斥责游览者浪费底片的文化，堪称是当代版的罗斯金式愤怒。)

火车旅行，在几十年来的新大众旅行时代，事实上是一件大事：人们在火车站“送行”，乘坐火车意味着远离“家乡”，远离“熟悉”，有一番不寻常的旅行见闻要发生，那是人生的大事，所以要参与，所以要



▲ 高科技豪华列车的出现，已经使火车旅行的状况有所改变。



“送行”。

但火车旅行的盛行只持续了约100年，随后又没落了，被更加符合时代的新型大众旅行所取代。

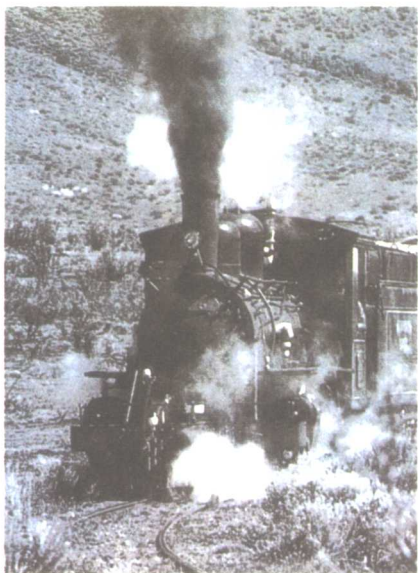
“大众旅行”使“大众”尝到了旅行的滋味，旅行不再是社会精英的特殊经验，而是社会共有的经验。初期的大众旅行，反映在社会经验之中，就是“火车站”这个场所的“符号化”。在流行文化作品（歌曲、文学、电影）中，“月台”、“候车室”、“火车汽笛”，一而再，再而三地成为“远行”、“离别”、“地理更换”、“时间流逝”的标记，这就说明了在大众的日常生活中，火车与旅行已经成为同一件事情了。

飞机使地面交通工具那种翻山越岭的模式成为过去，把旅程缩短成为“出发地”和“目的地”，而省略了中间的不必要的过程。

在我这一辈人以及我们之前，火车旅行仍是记忆中的大事，火车站是个神秘的地方，它允诺带你到一个遥远、陌生、神秘的目的地，只要跟着指示标志你就会到达；它也允诺将你的远方亲友带到你的身边，站在站台上，他或她将从火车上下来。月台上每天上演着生离死别。当我们坐上火车，人生重要的事可能即将发生。我自己也还记得，37年前的一个夜晚，我随着父亲第一次登上一部远途火车，行进时，遥远的灯火在黑夜中闪烁，我们正奔向一个目的地，也奔向人生另一个旅程。从此，我们没有再回到原来的家。一场火车之旅，人生的布景就全部更换了。

那是一个火车旅行仍然重要的年代，也是我

这种新兴的旅行也就是公路旅行和飞机旅行。二次大战之后，公路运输的个人化最先在美国兴起，然后成为全世界其他国家的发展模式；公路运输网远比孤军深入的火车轨道广泛，公路的兴起也意味着“大众旅行”的“小众化”的来临。更少的群体分散到更多的目的地，可能是这一个时期旅行的转变。更远的旅行距离，我们习惯搭乘与陆地交通相比更便捷的飞机，



▲老式的蒸汽火车头行驶在现代的铁路上。

们今天发思古之幽情的由来。《寻找回来的世界》找寻的就是这份情感，乘火车跨越巴基斯坦的报告文学作家马克·涂立(Mark Tully)开宗明义就说：“巴基斯坦令人兴奋的，是它(火车旅行)仍然重要。汽车和飞机都还没有取代它成为长程旅行的交通工具。”

《寻找回来的世界》一书，和其他《大旅行》丛书一样，都是英国国家广播公司(BBC)的电视制作的副产品；这一次，它邀请了6位名人，乘坐火车走了6段有难度也有特色的火车旅程，并将它记录为文。这



▲ 在子弹列车和喷气式旅行盛行的年代，老式蒸汽列车令人觉得好像是个走错年代的可爱玩具。

些路线的选择，如马克·涂立所说，是那些火车旅行仍然重要的地方，在巴基斯坦、在南美洲，或从中国香港到蒙古等；这些路线常常有着历史，比如巴基斯坦铁路有英国人殖民时代的历史，而巴西的圣多斯则有着19世纪起种植咖啡的历史；从中国香港走到乌兰巴托，你会领略到不同的山水人文和风土人情。

这些旅程是漫长和愉快的，几乎跨越了百年，从蛮荒走到现代，或者从现在回到记忆深处。我曾经说，当代好的旅行文学往往包含了一个有意思的旅行路线和一场好的旅行反省(反省自我与他人的关系)；《寻找回来的世界》正是如此，它在路线选择上的用心，已经使旅行反思的机会大为增加。而代表我们从事这些旅行的，都是在文化上十分敏锐而优秀的作者，就使得这部书的可读性变得极高。

在阅读《寻找回来的世界》之前，在让火车蒸汽汽笛长鸣带我们出发之前，何妨让我复习一下火车旅行的历史，作为旅游之伴？



目录

CONTENTS

001 前言 火车旅行的古与今

唐宏志



001 从卡拉奇到开伯尔

马克·涂立

我们继续往沙漠前进。幸好是初秋时分，太阳虽大，倒不至于炙热难当。铁路兴建之初的惟一竞争对手是骆驼，如今沙漠里已经有一条公路，大部分路线与铁路平行，而且运输的地位也愈来愈重要。



033 从桑托斯到圣克鲁斯

丽莎·圣奥宾·德兰

我在潘特纳尔的第二个晚上，在回克拉宾的路上遇到了大暴雨。不到半小时，道路已经不能通行，司机在一处前不着村后不着店，供渔夫休息的地方把我放下。



065 从中国香港到蒙古

克里夫·安德森

我们隔天就得走，但乌兰巴托郊外有些围在木头栅栏内的蒙古包，我们刚造访第一座，完全没有预先告知，也没有谁来安排，就立刻获邀入内，包括摄影机和所有的人。

目录

CONTENTS

寻 找 回 来 的 世 界 THE RAILWAY JOURNALS



073

从圣彼得堡到塔什干 娜塔莉亚·玛卡洛娃

我相信我们注定要来这里，这不是巧合。和我儿子共同分享经验不是一通电话带来的偶然机会。当然，我的生命中许多抉择都是临时决定，但我经常依靠直觉而非理性做决定，后来发现我的选择都是对的。



119

从德里到凯里

麦可·派林

我发觉自己太沉迷于过去，所以特地找一天到海边去走了一趟，看看目前那边的铁路。我们从高速公路下面通过，穿越拉根河，然后摇晃着经过哈特兰与吴尔福造船厂，“泰坦尼克号”就是在这里建造的。



155

从开普敦到失落城

莱思·马蓝

我漫步到神殿遗迹，从一位戴着琥珀饰品的努比亚人手中接过泳裤和浮板，很快就随着水流漂进长长的隧道，里面一片黑暗，前面是条地下瀑布，猛地我直往下坠，吓得大叫。时间好像静止不动了。

从卡拉奇到开伯尔

■ 马克·涂立 Mark Tully

我经常拿出1910年的英国火车时刻表，怀念从前的火车时代。巴基斯坦之所以迷人，也就是因为火车，今天巴基斯坦人出远门多半还是搭火车，火车的地位并没有被汽车、飞机所取代，而且几乎人人都买得起车票，用不着视为一笔开销。火车站里永远是万头攒动、人声鼎沸，每一班车进站离站都是大事一件。看到巴基斯坦仍然以铁路为主要的交通工具，来自所谓进步国家的旅客仿佛进入了时光隧道。这种感觉在火车飞驰时更加强烈。不过，速度并没有牺牲风格，旅客仍然可以坐在窗边，望着暮归的牛群，闻到村野人家烧牛粪做饭的炊烟。

只不过，巴基斯坦人并不欣赏自己这种老式的铁路运输。申请拍片许可的过程中，我遇到一位巴国官员说：“只有一点我不赞成，你们要把巴基斯坦铁路（Pakistan Railways）拍成一部‘正面’的影片。”

在印度半岛所有的火车当中，以开伯尔邮车（Khyber Mail）最为浪漫，至少在我眼中是这样的，可惜我旅居当地近25年，期间一直没有坐过。这条铁路纵贯巴基斯坦，从印度河口附近的卡拉奇到开伯尔山口（Khyber pass）山脚下的白沙瓦（Peshawar），全程长达1050英里（1英里相当于1609米），以30英里左右的时速，走完全线要一天两夜，其中当然还包括不少漫

◀ 巴铁特别安排一班蒸汽火车将涂立从白沙瓦送到开伯尔隘口。



▲ 涂立从卡拉奇到开伯尔之旅。

长的靠站时间。而列车实际的行进速度更慢，误点更是常有的事，为的是巴国铁路人所谓的“迟来”旅客。不过，正如巴基斯坦的铁路旅程不讲究速度，准点与否也无关紧要：如果期望火车照着时刻表分秒不差，那么误点个几分钟都会教人紧张生气。但是在南亚，旅客乐得将命运完全交给铁路，尽情享受难得的与世隔绝，越久越好。

初抵卡拉奇见到车站，我有一点失望，这里是开伯尔邮车的起始站，原以为会看到类似拉合尔车站（Lahore Junction）那种军事建筑的气派，或如孟买维多利亚车站（Victoria Terminus）般的东方哥特式建筑之美，结果只见到一长排的低矮房舍，一如寻常住家，这样一个车站大概比较适合称作“内地”的小镇吧。**站长雷兹维(Syed Wasi Ahmed Rizvi)**已经在站前阶梯上等候，他身材矮小，体格像拿破仑，穿了一身雪白的制服，在他的王国里昂首阔步地指挥着部下。

没几分钟，雷兹维先生的部下就把我们厢型车上的摄影器材都搬了下来，安全送到贵宾室。在巴基斯坦，凡是稍有分量的建筑，一定都有贵宾室。“重要人士”大权在握，专横跋扈，脾气捉摸不定，使得许多官员对所谓的长官都卑躬屈膝，不敢有任何怠慢，但是我无法想像卡拉奇车站的站长会对任何人低声下气。不久之前他才回绝了调升到拉合尔铁路总局的机会。他告诉我：“在这里我是君王，到了总局我只能管一个听差，只能做个文书职员，不再是铁路人。”

站长带我去月台上看一个高挂在墙上的讯号箱，让我见识到巴铁的新旧并存：箱中

有最先进的信号灯控制装置，但同时又有一名信号员拿着铅笔、直尺，在一张图表上一笔一划地画出列车行驶的进度。广播员宣布信德快车（Sind Express）即将进站，接着念出祈祷文，祈求下一班车平安出发，就这样反复不停。1947年英国统治结束，后来巴基斯坦脱离印度，建立了一个新国家。

距离开车还有一段时间，开伯尔邮车已经提早靠站，邮件必须送上活动邮局，在火车上连夜整理分类，沿途分送到各车站。旅客的大件行李必须集中在行李车托运，车长也绝对免不了要处理卧铺订位的纠纷，旅客得送送红包，车长有时也不得不收——车票供不应求，所以就形成了卧铺的黑市。

在忙乱的准备过程中，穿着红色制服的搬运工涌进月台，个个头顶着大批行李，茶贩吆喝着，招呼旅客在动身之前多喝一杯。越来越多的人赶来为亲友送行，月台上越来越拥挤；在巴基斯坦，搭火车出趟远门如果找不到半个人送行，是非常孤单伤心的事情。震天喧闹中，广播员还是费力地宣布着列车进站和预祝行车平安。

在没经验的人眼里，这样的场面实在是一片混乱，不过我知道这是这里特有的混乱，奇迹似的乱中有序。果不其然，就在10点之前，喧闹中响起尖锐的汽笛声，警卫挥动着绿灯，月台尽头可以看到司炉工把头缩回驾驶室，告诉驾驶员说：“出发。”柴油火车头轰隆轰隆喷着气，开伯尔邮车终于缓缓开动，开始了漫长的旅程。还在与亲友话别的旅客，连忙挤上几乎已经水泄不通的普通车厢。我自己一个人站在宽敞的头等车厢门口，看着月台往后退去，警卫继续挥动着手上的绿灯，不由得想起小时候父母带我去度假，在加尔各答豪拉车站（Howrah Station）火车开动时的兴奋情景。我心里想着：“虽然柴油车头逐渐取代了蒸汽车头，不过谢天谢地，其他的一切并没有什么改变。”

邮车逐渐加速，卧车服务员带我去看我的车厢，那是当地通称为“包房”的房间，有两张睡铺、冷气，还有厕所和洗脸台。听到我说印度连有冷气的头等车厢都没有厕所，服务员高兴得不得了。问



► 涂立坐上视察台车，通过阿尤布桥。

我巴铁其他方面是不是也比印度好,我说等我走完了全程我会告诉他。巴基斯坦人似乎需要不断印证他们比印度人强,不论真相是否真的如此。分裂造成两国的敌对,什么事情都要一分高下。

开伯尔邮车行驶的路线,就是昔日的西北铁路(North Western Railway),那是英国统治时代最长的一条铁路,不过却不太赚钱。西北铁路从德里(Delhi)经锡克教圣地阿姆利则(Amritsar)到旁遮普省会拉合尔,然后分为两条支线,一线向北抵达军事要塞拉瓦尔品第(Rawalpindi)、白沙瓦和开伯尔,另外一条向西通往卡拉奇。印、巴分裂之后,西北铁路除了德里到阿姆利则的一段,其余皆由巴基斯坦接管。西北铁路是数家公司陆续加入合并的集团,事前并没有计划,最早的火车头用船运送到拉合尔之后,动用了102头牛和两只大象,才拉上拉维河(Ravi River)岸。



▲ 人民快车停靠在海得拉巴车站,车上乘客向外眺望。

铁路也许算得上是英国统治时期特有的痕迹,但是1844年,东印度公司董事会首次看到修筑铁路的建议时,并不相信铁路有什么作用,只同意做小规模实验。董事会的顾虑之一,是担心“害虫对土方、枕木的破坏”。一位土木工程师甚至认为印度的地形太过崎岖,牛羊牲口又密集,因此提议修筑高架铁路,至少要离地8尺高。董事会也担心日后铁路的营运问题,今天实在很难想像竟有人怀疑火车会比不过当年的主要竞争对手——牛车。再者,可能搭乘火车的乘客,也担心在拥挤的车厢里会接触到其他种姓阶级的人,或是火车开车的时刻是否为良辰吉时。到最后,商业常识加上国防的需求,终于克服了阻力,西北铁路联络的是当年所谓的战略路线,亦即铁路的铺设主要是为国防考虑而非商业利益。

旅途头一个晚上我彻夜未眠，看着邮车越过印度河，进入海得拉巴市（Hyderabad）这里是海得拉巴信德，一般人比较熟悉的则是印度南部的海得拉巴德干，印度的海得拉巴由尼扎姆（Nizam）王族统治，尼扎姆王富可敌国，却是出了名的一毛不拔。我们的火车在海得拉巴转换车头，同时转到贵宾专用的旁轨，以便我们可以连接到一列白天沿着印度河前进的火车。

巴铁派了两名高层主管与我们同行，以免我们转换车头时上错了车。其中一位伊克巴·萨马得汗（Iqbal Samad Khan）可真是位居高阶——他是巴铁第一商务经理，瘦长的身形，缺了几颗牙的嘴里永远叼着雪茄，让我想起喜剧演员泰瑞·汤姆斯。另外一位是卡拉奇副处长萨达·胡塞·夏（Sardar Hussain Shah）。巴铁人都知道夏先生最喜欢在夜间突击检查，有一次一个讯号员的妻子去代班，正好被夏先生遇上，他告诉讯号员的妻子这样做很可能导致严重的意外，她却抗议说她和她丈夫一样清楚打讯号的工作，夏先生就当场考她，发现她说的一点都没错。

两位主管睡的是私人柚木车厢，有个宽敞的客厅、两间卧室和一个全尺寸的浴缸。这是高层主管的福利，一部列车可以加挂私人车厢，让主管继续拥有殖民时代的享受。萨马得汗与夏先生还另外安排伙食，有一整队的厨师与服务生随车替我们准备三餐。

吃完一顿丰盛的英国式早餐，我们的列车又转回本线，连接到人民快车（A wam Express）上，准备越过印度河上的第二座桥梁。我特地走到有冷气的二等车厢，这里没有单独的隔间，倒像间大通铺。

起初乘客对我有一点怀疑，觉得像我这样一个记者，报道过巴基斯坦这么多悲惨的历史，例如1971年他们的军队打了败仗，东部省脱离巴基斯坦独立为孟加拉，或是1979年前总理布托（Zulfiqar Ali Bhutto）被判处绞刑。如今竟然能够单纯地只拍一部火车纪录片。不过巴基斯坦的旅客不会躲在报纸后面，对同车乘客不理不睬在他们看来是很失礼的事情，所以没多久我就和他们攀谈起来了。

一名轮船的无线电主管抱怨船运越来越没落，工作越来越



▲ 巴基斯坦铁路徽章。

