

我的非洲之旅



[英] 温斯顿·斯宾塞·丘吉尔 著
欧阳瑾 译

英国前首相、诺贝尔文学
奖获得者丘吉尔关于
非洲的经典之作，收录
了1908年英国首版的
3幅地图及59幅照片。



上海社会科学院出版社
SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS

我的非洲之旅

[英] 温斯顿·斯宾塞·丘吉尔 著
欧阳瑾 译



上海社会科学院出版社
SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS

图书在版编目(CIP)数据

我的非洲之旅/(英)温斯顿·斯宾塞·丘吉尔著;
欧阳瑾译. —上海:上海社会科学院出版社,2016

ISBN 978-7-5520-1561-4

I. ①我… II. ①温… ②欧… III. ①游记—非洲
IV. ①K940.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 220979 号

我的非洲之旅

著 者:[英]温斯顿·斯宾塞·丘吉尔

译 者:欧阳瑾

责任编辑:孙 洁

封面设计:史彩铨

出版发行:上海社会科学院出版社

上海顺昌路 622 号 邮编 200025

电话总机 021-63315900 销售热线 021-53063735

<http://www.sassp.org.cn> E-mail:sassp@sass.org.cn

排 版:南京展望文化发展有限公司

印 刷:上海信老印刷厂

开 本:787×1092 毫米 1/32 开

印 张:8.5

插 页:2

字 数:130 千字

版 次:2017 年 3 月第 1 版 2017 年 3 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5520-1561-4/K·368

定价:29.90 元

版权所有 翻印必究



Winston Churchill

前言

就搜集信息这个方面而言，旅行具有的种种优势，可能常常都被人们高估了。人们已经撰述了许多的著作，已经记录下每一个国家的诸多情况，连那些最为偏远的国家也不例外；因此，审慎而持续地研究一下现有的资料，无疑就会让读者获得几近充实的知识，连身都不用起呢。但是，对于形成自己的观点、对于促进并保持思想活跃、对于识别色彩和比例而言，旅行的收获，尤其是徒步旅行的收获，却是无价的。正是出于此种考虑，为了确保自己拥有这些收获，去年我才进行了本书所述的这场漫游。我不知道，自己究竟有没有成功地得到了这些收获；而即便是得到了这些收获，它们是不是可以传达给读者，就更不用说了。因此，我是用一种公允的眼光，来看待本书中所记述的这些内容的。



它们主要都是我在乌干达度过的那一个个漫长而炎热的午后所写，也就是待当天的行程完成之后写下来的。其中的大部分内容，都已经在《海滨杂志》^①上刊登过了；而本书中增添的内容，则属于让整个故事完整起来所不可或缺的部分。

这些增添的内容，完整而连贯地记述了这场对我而言非常愉快、非常具有启发性的旅程中较为轻松的一面；我希望，它们可以激发并强化英国人民对本国近期在非洲东北部获得的这些神奇领土的兴趣，因此我才用一种相互关联的形式来进行叙述，以飨公众。

温斯顿·斯宾塞·丘吉尔

1908 年于伦敦

① 《海滨杂志》(*the Strand Magazine*)，英国出版的一种月刊，于 1891 年创刊。实际上，其创刊号在 1890 年圣诞节前就开始出售了，直到 1950 年停刊，共计出版了 711 期。该杂志主要刊登短篇小说和大众感兴趣的文章，一经创刊便广受欢迎。著名的《福尔摩斯探案集》就是在这份杂志上连载的。



出版说明

《我的非洲之旅》是英国前首相、诺贝尔文学奖获得者温斯顿·丘吉尔的一部纪实性作品。当时的丘吉尔正值盛年，他的政治生涯也逐渐步入正轨。1907年，他作为英国殖民地副大臣前往东非进行考察，旅程中的大型狩猎观光活动与官方会晤交替进行，为丘吉尔提供了丰富的写作素材，于是就有了呈现在诸位面前的这本小书。

本书绝不仅仅是一部简单的游记，其中不乏对非洲风土人情的描述。更为重要的是，丘吉尔在其中穿插了他对于非洲政府治理和经济发展的看法，指出挖掘东非发展潜力的最佳方式是发展铁路系统。此外，本书也为读者了解当时英国与非洲殖民地的关系打开了一个窗口。此次出版保留了1908年英国首版的3



幅地图及 59 幅照片,争取最大程度地为读者还原出丘吉尔所描述的那个神奇的非洲世界。

因时代局限,本书一些地方有较为明显的殖民主义倾向,为了呈现当时的历史风貌,出版者未对这些内容作大幅度修改,但文中立场并不代表出版者的观点。



目 录

第 一 章	乌干达铁路	1
第 二 章	近探肯尼亚山	23
第 三 章	东非高原	53
第 四 章	大湖览胜	73
第 五 章	乌干达王国	97
第 六 章	坎帕拉之行	117
第 七 章	“徒步之旅”	145
第 八 章	默奇森瀑布	169
第 九 章	河马营	191
第 十 章	顺白尼罗河而下	217
第十一章	维多利亚—艾伯特铁路	244

第一章 乌干达铁路^①

坐在破浪前行的轮船上，放眼望去，蒙巴萨岛一点一点地、迅速地、从海平面上浮起，风景秀丽、五彩缤纷，景色非常迷人，甚至令人觉得饶有兴味。不过，要想好好地欣赏到沿途的所有美景，旅行者该从北面一路南下才是。旅行者应当看一看碧蓝的地中海上，马耳他^②那些炽热的岩石在骄阳下暴晒并闪烁着光彩的情景。

① 乌干达铁路(Uganda Railway)，19 世纪末 20 世纪初英国殖民者为控制非洲维多利亚湖区的经济而征用大量印度和巴基斯坦劳工，并强迫肯尼亚修建的一条铁路，于 1896 年动工，历经 5 年完成。这条铁路从肯尼亚的蒙巴萨开始，经由内罗毕，一路延伸到维多利亚湖畔，将英属东非和乌干达连接起来了。

② 马耳他(Malta)，地中海中部的一个岛国，素有“地中海心脏”之称，是欧洲最著名的休闲度假胜地，也是欧、亚、非三洲海运交通的枢纽，战略位置重要。该国地势西高东低，丘陵起伏，间有小块盆地，自然资源匮乏。



旅行者应当趁着秋雨还没有让大地复苏，趁着梅索里亚平原^①还是一片广袤荒芜、尘土飞扬的原野，趁着每一棵树木（哪怕只是一丛荆棘）都难得一见，而每一滴雨水也都珍贵如油的时候，到塞浦路斯岛上去游一游。旅行者应当在正午之时，花上2个小时，到塞得港^②的大街小巷里去走一走。旅行者应当经由苏伊士这条长长的红色运河而下，再在闷热难当的天气里穿过红海。旅行者应当在亚丁^③的煤渣中过上一天，并在北索马里兰^④那些被阳光炙烤着的岩石间度过一周。然后，在茫茫的大海上再航行5天之后，旅行者的眼睛和心灵就会作好准备，就会带着欣慰之情，来迎接这些满眼翠绿、草木繁茂且生机勃勃的海岸了。蒙巴萨岛的每一侧，全都植被茂密、湿润多雨、芜杂纷乱，而且五颜

① 梅索里亚平原(Messaoria Plain)，塞浦路斯岛中部的一个平原。该国首都尼科西亚(Nicosia)就位于这个平原的中部。

② 塞得港(Port Said)，埃及东北部位于苏伊士运河北端、地中海沿岸的一个港口城市。

③ 亚丁(Aden)，也门的一个港口城市，位于阿拉伯半岛西南端。它扼守红海通往印度洋的门户，素有欧、亚、非三洲海上交通要冲之称。1802年，英国在此设立海船加煤站，1839年又正式侵占此地，并将其当作控制红海的重要支撑港口。

④ 索马里兰(Somaliland)，指“非洲之角”索马里半岛的西北部，原称“英属索马里兰”。1960年，该地区获得独立，成立索马里兰国，之后又与独立的“意属索马里兰”合并，成立了“索马里民主共和国”。



六色。高大的乔木枝繁叶茂，在爬藤的笼罩之下，由碧绿丛中穿透树下的低矮灌木，拔地而起；棕榈树上，缠满了繁花似锦的蔓生植物；到处都是依靠雨水和阳光滋养的热带植物；还有高大起伏的草叶和一片片颜色鲜艳的紫色九重葛^①，其间则零星地点缀着蒙巴萨这个港口城市里的一座座房屋：屋顶都是红色的，而且几乎没有哪一座屋顶伸到了大自然造就的这片万紫千红之上。

船只沿着两岸峭崖壁立、蜿蜒曲折的一条水道前行，来到了一处安全的泊锚之所；那里三面环陆，水深40英尺^②，距岸边有一箭之遥。至此，我们便来到英属东非的门口了，而且，这里也是维多利亚^③、艾伯特^④两湖以及尼罗河源头周边所有国家进行贸易的起点。日后的许多年间，东非和中非地区的贸易，都必将主要通过蒙巴萨岛上的基林迪尼港此时正在修建的那座码头

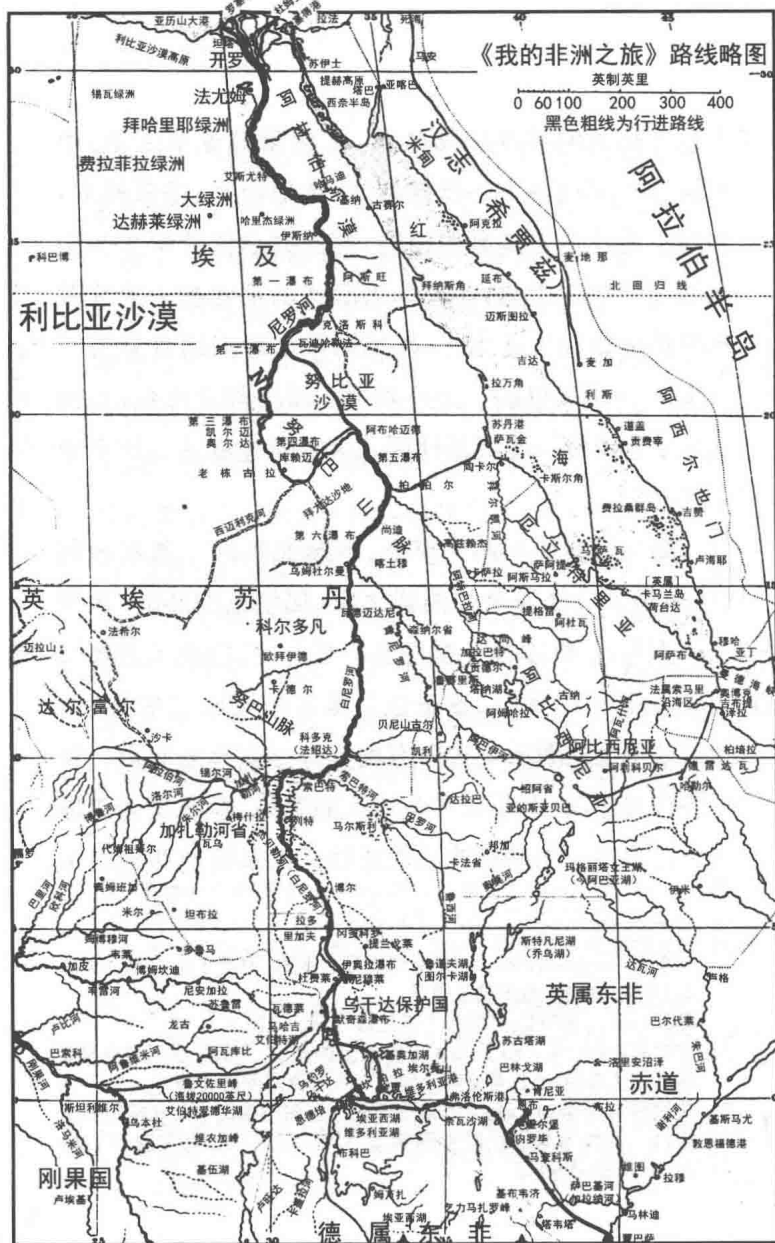
① 九重葛(bougainvillea)，一种常绿攀缘状灌木，原产于南美洲。又名簕杜鹃、三角梅、南美紫茉莉等。

② 英尺(foot)，英制长度单位，1英尺约合30.48厘米。

③ 维多利亚湖(Victoria Lake)，非洲最大的湖泊，大部分位于坦桑尼亚和乌干达境内，并且是这两个国家与肯尼亚之间的界湖。

④ 艾伯特湖(Albert Lake)，非洲中部乌干达和刚果民主共和国边界之间的一个淡水湖，也是非洲第七大湖，旧称“蒙博托湖”(Lake Mobutu Sese Seko)。





《我的非洲之旅》路线略图

来进行。从南阿比西尼亚^①到坦噶尼喀湖^②，从鲁道夫湖^③到鲁文佐里山脉^④，从西至刚果河源头到北至拉多飞地^⑤的这片广袤领土，无论哪个开明的政府和企业可以获得什么样的成就，也不管这片广袤土地上的无数人口有着什么样的需求，这一地区的贸易都必须经由基林迪尼那个毫不起眼的码头来进行。

这是因为，基林迪尼（或者不妨直接说蒙巴萨吧）是世界上最具浪漫情调、最令人惊叹的一条铁路的起点。这条铁路的两条铁轨，先是在蒙巴萨岛的山丘与树林之间平稳而单调地蜿蜒前行，直到它们穿过热带

① 阿比西尼亚(Abyssinia)，非洲国家埃塞俄比亚(Ethiopia)的旧称。

② 坦噶尼喀湖(Lake Tanganyika)，非洲中部的一个淡水湖，位于坦桑尼亚西部和扎伊尔东部之间，水深位居世界第二，而面积则位居世界第六。

③ 鲁道夫湖(Lake Rudolf)，非洲肯尼亚与埃塞俄比亚边境间的一个大湖，大部分处在肯尼亚境内，又名“图尔卡那湖”(Lake Turkana)。

④ 鲁文佐里山脉(Ruenzori)，非洲赤道附近一条著名的山脉，位于乌干达首都坎帕拉以西，是刚果民主共和国与乌干达的国界。1994年，联合国教科文组织将鲁文佐里国家公园列入了《世界自然遗产名录》。

⑤ 拉多飞地(Lado enclave)，中非位于上尼罗河以西、艾伯特湖北岸的一个地区，即现今乌干达的北部和苏丹的东南部。英国在1894年宣称对上尼罗河地区拥有主权并将其租借给比利时，故称“拉多飞地”。1910年，这一地区被并入了英、埃共管的苏丹，1912年其南部又被割让给了英属乌干达。

雨林,横跨广袤无垠的草原,爬升到与欧洲雪线^①差不多高的海拔,才在维多利亚湖边中止;当然,它们不过是暂时在这里中止罢了。这样一来,白人以及他们携带的所有东西(不管这些东西是好是坏),便可以沿着这条可靠而迅捷的路线,像人们从伦敦前往维也纳那样,轻而易举地深入非洲的腹地了。

虽说乌干达铁路建成才不久,可它的修建过程,却可以说是一波三折。修建这条铁路,本来就是一种冒险,是自由党政府发起的;可不久之后,这一项目却遭到了发起方的无情批评和否定。尽管保守党非常重视,认为这是一种创举,可由于管理不善,这条铁路却差点儿被他们毁掉了。修建这条铁路的时候,每1英里^②的造价都差不多达到了1万英镑。由于各方都急于了结工程,以便不再支出更多的费用,所以这条铁路并没有遵循原本那条合适的路线,没有越过高原到达维多利亚港的深水区,而是半途而废,只通到了卡韦朗多^③这

① 雪线(snow-line),气象学术语,指常年积雪带的下界,即年降雪量与年消融量相等的平衡线,其高度主要取决于气温、降水量和坡度、坡向等条件,一般随纬度的增高而降低。

② 英里(mile),英制距离单位,1英里等于5 280英尺(foot),约合1.609千米。

③ 卡韦朗多(Kavirondo),维多利亚湖北岸一个狭长的浅水湖湾,向东通往肯尼亚的基苏木市(Kisumu)。



个浅水湾；不过，修了这么远，也算是一件幸事了。一种绝妙而英明的设想，却因为管理不善和错误的估计而变得黯然失色，并且差不多全然糟蹋了，因此招致谴责和受到批评，就是一件理所当然的事情。但是，一个人若是在 48 个小时内就可以穿越 10 年前需要费力地走上数周时间才能穿越的多个国家，却更容易低估先驱们所陷入的种种困境；而这些困境，都是当时的人必然存在的无知和那种令人震惊的条件所造成的。这条铁路，用一种最好的方式，体现出了英国人“敷衍了事”的本领。这条铁路，稀里糊涂地穿过了一座座森林，稀里糊涂地越过了一条条沟壑，稀里糊涂地避过了一群群虎视眈眈的雄狮，稀里糊涂地熬过了饥荒、战争和议会长达 5 年的激烈论争，一步步稀里糊涂地向前推进着；而最终，它还是以某种多少有效的方式，抵达了自己的终点。其他国家在中非地区规划铁路时，就像在国内制订海军发展规划那样满不在乎、轻而易举；可这条铁路呢，却像英国舰队那样，是“实实在在的”：它既不是一种尚未实施的计划，也不是一种空想，而是一种铁一般的事实了。火车发出刺耳的声音，在丛林和平原之中穿行，用呜呜的汽笛打破了湖区的宁静，也让当地的部落不再像原始人那样赤身裸体，而是穿上兰开



夏郡^①生产的“美国平纹粗布”^②了。

那么,我们就不要在蒙巴萨等待太久,只需祝愿它繁荣兴旺,赞美一番沿海地区的肥沃丰饶和美好前景,然后就沿着这条铁路,从海边一路往维多利亚湖而去吧。乍一看去,这是一条什么样的铁路啊!一切都安排得井井有条。铁轨平稳光滑,路基铲除了野草,并且铺上了碎石,仿佛是伦敦和英国西北地区的铁路一样。沿途的每根电报杆上都标有序号,而每1英里、每100码^③和每处坡道也都设有标志;并且,这些标志都并非是用会被白蚁蛀蚀的柔软木材制成,而是坚硬的、整个儿都刷上了油漆的铸铁标志。人们不懈地劳作,一直在对这条铁路的坡道和弯道进行改良,所以列车在上面行驶时,就像是在欧洲的铁路线上行驶时那样平稳;而所用的列车,也是那种非常舒适而实用的印度火车呢。

① 兰开夏郡(Lancashire),英国英格兰西北部的一个郡,是英国工业革命的发源地。自16世纪至18世纪,这里的亚麻、毛纺、棉纺织工业迅速发展,成为全国最大的纺织工业区。19世纪后期采煤业兴起。第二次世界大战后,这里又发展了化学、电机、汽车、飞机等工业产业,纺织工业则日趋衰落。

② 美国平纹粗布(Americani),指过去非洲地区所用的一种未经漂白的粗布,因其产自美国而得名。

③ 码(yard),英制长度单位,1码等于3英尺(foot),约合0.9144米。

