

行走中国丛书

主编◎张昌山 耿昇

IN DEN WILDEN BERGSCHLUCHTEN  
WIDERHALLT IHR PFEIFEN

ALS ZÜRCHER INGENIEUR BEIM BAU  
DER YUNNAN-BAHN IN SÜDCHINA 1903 — 1910

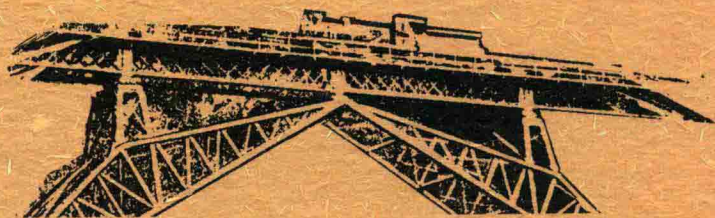


# 笛荡幽谷

——1903—1910年一位苏黎世工程师  
亲历的滇越铁路

〔瑞士〕希尔维亚·安吉斯·麦斯特尔◎编著  
〔瑞士〕鲍尔·胡格◎

王 锦◎译



云南出版集团

云南人民出版社

行走中国丛书

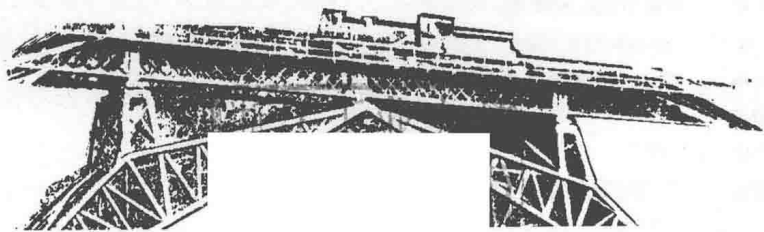
主编◎张昌山 耿昇

# 笛荡幽谷

——1903—1910年一位苏黎世工程师  
亲历的滇越铁路

〔瑞士〕希尔维亚·安吉斯·麦斯特尔◎编著  
〔瑞士〕鲍尔·胡格◎

王 锦◎译



云南出版集团  
云南人民出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

笛荡幽谷:1903—1910年一位苏黎世工程师亲历的滇越铁路/(瑞士)希尔维亚·安吉斯·麦斯特尔,(瑞士)鲍尔·胡格编著;王锦译. —昆明:云南人民出版社,2018.12

(行走中国丛书)

ISBN 978-7-222-17786-4

I. ①笛… II. ①希… ②鲍… ③王… III. ①游记—作品集—瑞士—现代 IV. ①I522.65

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第265416号

著作权合同登记号 图字:23-2018-134号

出品人:赵石定

责任编辑:刘焰 姚实名

装帧设计:白雪

责任校对:陈春梅

责任印制:代隆参

校译:吴睿

## 行走中国丛书

DIDANG YOUGU——1903—1910 NIAN YIWEI SULISHI GONGCHENGSHI QINLI DE DIANYUE TIELU

**笛荡幽谷**——1903—1910年一位苏黎世工程师亲历的滇越铁路  
(瑞士)希尔维亚·安吉斯·麦斯特尔 (瑞士)鲍尔·胡格 编著  
王锦译

出版 云南出版集团 云南人民出版社

发行 云南人民出版社

社址 昆明市环城西路609号

邮编 650034

网址 www.ynpph.com.cn

E-mail ynrms@sina.com

开本 787mm×1092mm 1/16

印张 9

字数 120千

版次 2018年12月第1版第1次印刷

印刷 云南出版印刷(集团)有限责任公司

云南新华印刷一厂

书号 ISBN 978-7-222-17786-4

定价 30.00元

如需购买图书、反馈意见,请与我社联系

总编室:0871-64109126 发行部:0871-64108507

审校部:0871-64164626 印制部:0871-64191534

版权所有 侵权必究 印装差错 负责调换



云南人民出版社微信公众号



# 总序

张昌山

从黑格尔以来，传统中国长期被欧洲中心主义者视为一个“停滞的帝国”。这一观念出现几十年之后，国人终于认识到，中国正面临着前所未有的深刻变革。清同治十一年（1872年），李鸿章在《复议制造轮船未可裁撤折》中说：“臣窃惟欧洲诸国，百十年来，由印度而南洋，由南洋而中国，闯入边界腹地，凡前史所未载，亘古所未通，无不款关而求互市。我皇上如天之度，概与立约通商，以牢笼之，合地球东西南朔九万里之遥，胥聚于中国，此三千余年一大变局也。”光绪元年（1875年），李氏又在《因台湾事变筹画海防折》中说：“历代备边，多在西北。其强弱之势，主客之形，皆适相埒，且犹有中外界限。今则东南海疆万余里，各国通商传教，来往自如，麇集京师及各省腹地，阳托和好之名，阴怀吞噬之计，一国生事，数国构煽，实为数千年未有之变局。”李鸿章对世界和中国的这种认识还在多个场合说过。当时的中国，一下子从“普天之下，莫非王土；率土之滨，莫非王臣”的天下，迅速跌进五大洋、四大洲之中的世界，甚至只是亚洲东部一个落后的大国。

这数千年未有的大变局，就是以工业革命为主导的近代化及现代化，而中国从传统社会向现代社会转型的这一近代化及现代化过程，至今仍在进行之中。

百年间，一些中外人士行走在中国这片古老而又在变动的土地上。行走者中，既有外国的传教士、外交官、探险家，更有中国的文人、学者、科学家、商人、军人，甚至有家庭妇女。他们的游记、札记、考察报告、探险实录等，见证并记录了其自身行走的经历和中国近代化及现代化的过程。当时写下这些文字的人虽身份各异、目的不同，但每一部作品记录的都是作者个人的观察与体验，也记载了他们的所思所想和个性特征。



而不同的作品拼合起来，则在横向空间上似画卷一般展现了中国各地的风土人情和社会面貌，而在纵向的时间上则有如电影一样显示了中国在不同历史时期社会变迁的细节与大势。在他们笔下，中国不再是故纸堆中的陈旧记忆，而是活生生展开的现实景象。

把历史还原到现场和实际生活，这大概是每一个想了解历史的人的最大愿望。我们从这些作者在中国的行走、体验之中看到了一种活态的中国历史，它们明显区别于以往的正史和官方档案之类的文献资料所记录的静态中国历史，而且，人生的丰富性、视角的差异性及社会的多元性，也尽在其中了。

德国学者赫尔德所倡导的“同情之理解”，作为一种历史研究方法，在中国学者中以陈寅恪等用得最深也最好。如今，我们把这些中外作者的各类作品作为历史文本来阅读、感受和研究，通过这些文本去体验他们在这片土地上的行走、见闻与思考，这也是一种“同情之理解”的实践。今天的人们可以从中感受这些作者所体验的中国社会，从而更具体、更深刻地观察了解中国近代化及现代化进程的艰辛与经验。

将中国放在整个世界大格局中来看，这一百多年的历史，大致就是摇摇晃晃、步履蹒跚地走向世界和走向现代的过程。鉴往才能识今和知来，但由于过去的观念、方法、习惯和经验等因素，有意无意地遮蔽和塑造了我们对于这段历史的认识与解释，因此，云南人民出版社推出的这套“行走中国”大型丛书，是在回头观看百年中国之动静，是在体会“我看人看我”的经验，其实质则是向前进，走向永恒的未来。

青山遮不住，毕竟东流去。历史的洪流和时代的浪潮虽然可能会被拖延，却不可能永远被遮挡。司马相如曾说：“盖世必有非常之人，然后有非常之事；有非常之事，然后有非常之功。非常者，固常人之所异也。”李鸿章有言：“处数千年未有之奇局，自应建数千年未有之奇业。”这两句话的时间相差2000年，表达的却是同一种心声，谨抄录于此，作为我们对国家和时代的期许。

是为序。

2015年5月



## 前 言

中国在近年逐渐成为令欧洲瞩目的经济和文化中心。这个崛起中的同时又非常传统的国家正散发出无与伦比的魅力。

随着全球化而来的东西方之间不断加深的交流和理解正在书写新的历史，而通过本书所展示的历史资料，让我们得以窥见并了解这种交流是如何从昨天走到今天的。

作为瑞中协会主席，我的任务是促成瑞士和中国两个国家之间跨文化交流项目的合作，在某种程度上可以说是起到催化作用，从而将这些项目介绍给对此感兴趣的大众。

本书记录了自 1898 年开始，由“法国印度支那铁路建筑公司”承建的滇越铁路线从老街到今天的中国昆明段的建设情况。书中文章来自参与建设的瑞士工程师奥托·麦斯特尔 1903 年至 1910 年期间的原始资料。它见证了一个历史性的奇迹，一个由法国人、瑞士人、意大利人和中国人等不同的民族，通过合作而共同创造的，最终登上联合国教科文组织世界文化遗产名录的奇迹。

当我第一次看到麦斯特尔家族保留下来的大量的照片、日记和信件时，我惊讶于工程的庞大及公司的整个组织结构。整条铁路长 465 公里，有 155 条隧道和 107 座桥，铁路修建在人迹罕至的荒山野岭中，并且至今铁路仍可以以最初的状态运行。

奥托·麦斯特尔于 1896 年毕业于瑞士联邦工学院（今天的苏黎世联邦工学院）的土木工程系。他与另一位设计埃菲尔铁塔基础图纸的瑞士工程师茅利斯·科和林（Maurice Koechlin）毕业于同一所大学。在滇越铁路线上大量的桥梁建设中，很多地方借鉴了埃菲尔铁塔的设计理念，尤其是人字桥。这座桥因为它的形状酷似中文的“人”字而得名，是“全国重点文物保护单位”，在中国享有盛誉。人字桥以它的独创性



和优雅简洁的结构，令人感受到 19 世纪末期源自瑞士联邦理工大学的设计理念。

本书不仅提供了有关这项了不起的建筑工程的文献资料，而且从奥托·麦斯特尔的日记中展现了生动而又真实的生活。他的叙述得以令人一窥当时人们在中国和瑞士的生活状况。

在此特别感谢希尔维亚·麦斯特尔 ( Sylvia Meister ) 和她的妹妹乌尔苏拉·瑞娜塔·麦斯特尔 ( Ursula Renata Meister ) 和格奥格奥·霍赫 ( Giorgio Hoch )。他们在过去的很多年里以强烈的好奇心，投入大量个人时间和精力，将大量的文献整理成册。与此同时他们还走访了中国 ( 云南 ) 和巴黎。

本书的出版有助于让我们了解瑞士工程师奥托·麦斯特尔的探险经历。

托马斯·瓦格纳博士



# 麦斯特尔家族的百年梦想

汤世杰

时间啊 请严刑拷打  
我愿意全盘招供  
——于坚《沙滩》

## 1

这个多年前发端于瑞士，至今还在生长中的故事打一开头，就跟百多年前问世未久的铁路、桥梁、火车，跟那些古老、笨重却轰然有声的过往难解难分——

16岁那年的一天，瑞士女孩儿希尔维亚·麦斯特尔坐在从老家开往苏黎世的火车上，头一次听父亲弗莱迪·麦斯特尔说起，爷爷奥托·麦斯特尔留下过一些遗物。那天的天气，希尔维亚已记不大清了，反正是在离开南阿尔卑斯山美丽的湖滨城市卢加诺，乘车前往苏黎世设计学院求学的路上，车声隆隆，四野铿锵。希尔维亚正幻想着未来，父亲弗莱迪却选择在那段旅途上讲起过往，不知缘由何在？是突然想起，以纷繁往事聊减旅途寂寞，还是看着孩子已然长大，又恰在火车上，突然想起了什么？

希尔维亚隐约听说，以前，家里收到过两个旧箱子，寄自中国上海，甚至，母亲还在家里洗刷过一张虎皮，毛色斑斓，风姿威武，据说来自中国多山的云南。可惜希尔维亚那时太小，除了看过爷爷几幅照片，余则几无印象——照片单薄的平面影像，哪能传达百年前一个人飘忽不定却又葱郁盎然的生命气息——1937年，奥托·麦斯特尔在上海去世，希尔维亚1944年才生。但那事就像那对箱子和虎皮一样，让希





尔维亚难以忘怀：遥远的东方，对她全然是个谜，巨大，却恍惚，而爷爷，竟曾生活在那云一般的谜中！当那个谜将这个家族的名字幻化成一片云彩从东方飘回来时，她已无从辨认。但，即便无法确知那名字的意义，也无法了然那名字掩藏的历史，内心深处，那谜倒一直吸引着她，让她渴望去探访那个遥远的国度。有段时间，在东方待过的爷爷，居然成了希尔维亚一个无法描述的梦幻。闲暇时她总会想起爷爷。她似乎觉着她必与那件事有关，但除了生命，究竟会怎样相关，一时却无法得知。

多年后希尔维亚已年过六旬，父亲过世，母亲九十多岁，已患上了老年痴呆症，某天竟突然把那两个老箱子扔进了垃圾站，嘟哝着说好几十年了，留着占地地方，也没什么用。希尔维亚那时再次想起了那次火车旅行。这时的希尔维亚，早已不是那个入世未深的如花少女，而是个小有成就的艺术家了。她和妹妹乌尔苏拉·麦斯特尔·卡迪没理会母亲的唠叨，事实上那几乎成了一个适时且必要的提醒——爷爷留下的那两个大箱子居然还在！她们既没犹豫，也没告诉母亲，悄悄把两个箱子搬了回来，妥当收好——难道，越过千山万水从上海寄回来的两个大箱子，会无缘无故、一文不值吗？即便作为一个遥远的念想，那也是该留下的。

——百年时光倏忽逝去，那或是个凭证？

许久之后，麦斯特尔姐妹打开那两个大箱子检视里面的物品时，竟惊呆了：除了老麦斯特尔 20 世纪初从中国写给所供职的苏尔寿公司的简报，一些非常专业的技术性文字，还有他的三本日记、明信片、报纸简报、文件、通信证、学习和工作证明，写给瑞士家人、朋友的大约五百封信，及他拍摄的 874 幅银版玻璃底片和 1000 幅照片，涉及老麦斯特尔 1903—1910 年作为一个土木建筑工程师，参与修建当时被称为堪与苏伊士运河、巴拿马运河媲美的世界第三大工程之滇越铁路的那段经历，及他后来在上海度过的十多年时光。如乌尔苏拉·麦斯特尔·卡迪在《奥托·麦斯特尔，远东的魅力——一个冒险家的生平介绍》一文



中所说，“他没有遗漏任何值得注意的事情，所有事情都被不间断地记录下来”了！

百年一日。原来，世上诸多事体，乍看似突如其来，暗中却牵连有致，稍一追溯，尽皆渊源辽远，背景深厚。对于希尔维亚，早年那个闪烁混沌的谜，骤然开始解密。那是一段令人兴奋却又艰难的时光：时间久远，纸页粘连，字迹漫漶，老麦斯特尔惯用的古老花体字，不少她们已无法辨认，只能且认且辨，且读且录。经一段时间苦心整理，希尔维亚与她的伴侣格奥尔格·霍赫和妹妹一起，先是将老麦斯特尔留下的所有资料做了数字化处理，以期长期保存——老麦斯特尔做梦也难想到，百年后的世界已如此陌生，他在酷热滇南随手留下的文字和图片，居然要借由两个孙女之手，经历一次他闻所未闻的现代科技冒险；然后，希尔维亚姐妹又从中精选出部分文字和照片，编成《飘荡在峡谷间的笛声》一书（以下简称《笛声》），由苏黎世利马特出版社正式出版。该书编辑鲍尔·胡格撰文对奥托·麦斯特尔的文字做了简介，而为该书作序的托马斯·瓦格纳先生，则曾多年担任瑞中友好协会会长、前苏黎世市长、昆明市荣誉市民。到过中国昆明的瓦格纳先生建议希尔维亚带着她爷爷的遗物和照片，到苏黎世的友好城市昆明办个展览，说如果《笛声》一书若能译成中文在中国出版，那就更好……

那显见是个好主意！希尔维亚决定先去做番探访。几经张罗，2012年，希尔维亚和她的伴侣霍赫动身前往中国云南，去拜访她爷爷修建过的铁路与火车——那是多年的梦想，而梦想从来美丽，甚至近乎浪漫。

## 2

百多年前，奥托·麦斯特尔或许也是这么想的——去遥远的远东，开启一趟浪漫之旅。而机会，恰好到来。

1873年8月16日，奥托·麦斯特尔生于瑞士赫尔根一个望族家庭，为家里最大的孩子。麦斯特尔家族的历史可追溯到1400年，他的父亲埃米尔·麦斯特尔先是在苏黎世开有一间颇有声誉的珠宝店，很快就扩



展到三家店面。恰工业初创年代，年轻又富于冒险精神的奥托·麦斯特尔没想接过那个珠宝店，子承父业，倒去上了当时瑞士最好的瑞士联邦工学院，即如今的苏黎世联邦理工学院土木工程系——那是现代物理学开创者和奠基人爱因斯坦的母校——于1896年毕业，获民用建筑工程师资格。参与设计过埃菲尔铁塔基础图纸的瑞士工程师茅利斯·科和林，正是奥托·麦斯特尔的校友。毕业后他曾在苏黎世斯考克公司短暂工作过，1899年又到丹麦从事过桥梁建筑项目。尔后，他的目光被远方一项铁路工程——滇越铁路吸引。希尔维亚的妹妹乌尔苏拉·麦斯特尔-卡迪在为《笛声》一书写的奥托·麦斯特尔生平介绍中写道：“当欧洲不断扩张的工业国家在殖民地的大型建设工程涌现的时候，奥托·麦斯特尔意识到这种可能性会带给他新的空间，于是他离开小小的瑞士，奔向远东。他的目标是法国在今天的越南和中国的铁路建设工程。”

那正应了英国作家毛姆在长篇小说《月亮与六便士》里的一句话：“满地都是六便士，他却抬头看见了月亮。”而奥托·麦斯特尔的那枚“月亮”却在东方，相隔的何止万水千山？或如余光中所谓：“乡居的少年那么神往于火车，大概是因为它雄伟而修长，轩昂的车头一声高啸，一节节的车厢铿铿跟进，那气派真是慑人，继续单调而催眠，也另有一番情韵。”

人类社会的每次前行，皆始自通达方式的改变。便捷的通行，让人能抵达遥远的天边。19世纪初，现代工业文明突飞猛进，铁路、火车作为现代工业文明的标志性事物，开始觊觎整个世界。希腊是第一个拥有路轨运输的国家。19世纪20年代，英格兰的史托顿与达灵顿铁路堪称第一条成功的蒸汽火车铁路。而英国的乔治·史蒂芬孙则在1829年造出了第一台现代蒸汽机车“火箭号”。后来的利物浦与曼彻斯特铁路更显示了铁路的巨大发展潜力。工业文明的迅猛发展，为西方强国的殖民扩张提供了强力支撑。到奥托·麦斯特尔长大后，铁路已成为横行世界的钢铁怪物。

年轻的瑞士工程师奥托·麦斯特尔的远东冒险，就此开始。



一个国家的殖民扩张，其掠夺与谋利的本性，与一个年轻人凭借所学知识、技能欲到远方闯荡，是完全不同的两码事。奥托·麦斯特尔既不确切了然从越南河内通往中国昆明的铁路对中国意味着什么，也不清楚修建那样一条铁路，会有多么艰辛。那一切都不在他的考虑之内。他有的，只是一个工程师对一项工程的迷恋，一个年轻人欲成就一番事业的热望，是他骨子里欲以冒险对生命做出交代的尝试。我的意思是，那个名叫奥托·麦斯特尔的瑞士人，就是一个人。在这个意义上，作为同样学过土木工程的人，面对早已作古的奥托·麦斯特尔留下的文字、图片，我只会由衷地心生敬意。

1903年6月16日，奥托·麦斯特尔登上从马赛出发的轮船“雅拉”号，驶向印度洋。历时两个多月的航行，经苏伊士运河到达河内，换乘桨轮汽船沿红河溯流而上，抵达越南老街；尔后，身材高大的奥托·麦斯特尔骑着一头矮小的云南马，踏上了中国西南的那片土地——而他梦想的那番浪漫与冒险，其时才刚刚开始。

### 3

2017年10月29日，昆明。原说那天阴寒有雨，孰料阳光却灿烂得叫眩目。上午10点，“一个瑞士先行者在中国的岁月”展，在中国昆明市博物馆开启。

消息早已得知，乃昆明市博物馆馆长田建在微信朋友圈发布的。

——田建，湖北孝感人氏，吾乡亲也。四川大学历史系考古专业毕业。以在考古发掘中总会“碰”到好东西见称，天水马滩纸汉代地图、敦煌悬泉置西汉麻纸等，皆出自他手；心细如发，再小的线索也逃不过他的目光。正如其夫人汪宁所言：“不久前国家博物馆‘秦汉文明’展上的悬泉纸，拇指大小、浑黄如土的一小片，我去看时，面对展柜都十分惊奇——若是我等‘粗人’（粗枝大叶之人），别说是一片，就是十片也早被当作土坷垃从指缝间溜之乎也！哪还得登堂入室，以国宝身份珍列于文化圣殿？”我亦听闻，田建在从一位友人处看到老麦斯特尔



摄于云南河口的一幅照片时，猜想他看到的，正是历史上打响辛亥革命云南第一枪的“河口起义”的一位遇难者，是为首次发现。而河口，正是滇越铁路的云南起点，是老麦斯特尔待过的地方。“一个瑞士先行者在中国的岁月”展得以顺利展出，令史卷拂尘，重现荣光，让麦斯特尔家族梦想成真，正是无数个像田建这样孜孜求索于史海的人们之心血凝结！

此前，我已读过多种当年修建滇越铁路的史料，但到那时为止，还从没见有任何一个亲身参与过该项工程者的文字或图片记录——无论是设计者，还是施工者。我掐着时间到达。趁着馆前小广场程序复杂的开幕式还在进行，便独自溜入静寂的展厅，仿佛真是要去拜访来自瑞士的奥托·麦斯特尔工程师，借此表达一个学过土木工程的人菲薄的敬意。此前的2016年4月，我与两个年轻作家一起，刚刚重走了一遍滇越铁路南段，从中越边界的云南河口，沿南溪河谷北上，直到蒙自境内著名的碧色寨车站，再一路奔向古城建水刚刚开通不久的旅游小火车。老路崎岖。为看到穿行于南溪河峡谷的滇越铁路，你没法走高速公路，只能在已然失修的老公路上逶迤而行。想象100多年前，要在天高地远，连一条像样的路都没有的滇南群山中建一条铁路，对一个来自瑞士联邦工学院的年轻工程师，是何等陌生，何等艰辛？！

700多平方米的展厅，辽阔、气派。走进去，便与一幅奥托·麦斯特尔的巨幅照片迎面相遇：戴一顶礼帽，扎一条领带，着半长风衣，身后树木葱郁，光影闪烁，仿佛正从那片小树林里走来。坚定凝于嘴角，睿智溢于目光。尔后，一个个展板，依次展示出了奥托·麦斯特尔的身世，在滇越铁路工作期间拍摄的大量照片、手稿和信件实物或复印件——其所展示的滇越铁路的施工过程和当时中国、云南广阔的社会与生活场景，我无法一一细说。但那幅摄于著名的“人字桥”合龙瞬间的照片，是必要大说特说的。

那应是奥托·麦斯特尔现场所拍，殊为难得，极其珍贵：作为“人字桥”主要支撑的两组已分别组装好的巨大钢构跨梁，一端立于嵌



于山崖上的铰座，一端以缆绳吊起，竖立半空，正渐渐靠拢，靠拢，等待着即将到来的最后的合龙……作为整个滇越铁路中设计最精湛、技术最复杂、施工最艰难的“人字桥”，那显然是个历史性时刻，一个历史节点。即使已然百年，面对那些照片，我想我的兴奋，也与奥托·麦斯特尔百年前的兴奋，相互应和，完全重叠。他显然在场。一个瑞士人。一个年轻的土木工程师。“人字桥”的一个生命见证。不管老麦斯特尔为将那个短如一瞬的时刻装进他的相机，在按下快门的一刹那，是否意识到其中洋溢着盎然诗意，是否闻到了浩瀚历史中深隐着的时光的芬芳。面对相机中的那片景观，仅仅拍照这件事本身，已让我满怀敬意——他是个工程师，更是个有着超敏的时间概念和独特美感的人，即便不说他是个艺术家的话。世上许多事情，许多关键时刻，是注定也必然会进入历史的。奥托·麦斯特尔不仅意识到了那一点，还牢牢抓住了那个时刻。

——当我后来与田建聊起此事时，他也有同样的感叹：“两年前看到麦斯特尔先生所拍的照片，就想做一个展览。几个因素，首先是‘人字桥’修建合龙的实景与施工图手稿，其次是对昆明和其他城市的拍摄，从中可以感受到他的善意。从他的视觉里能感受到美，东、西寺塔的那一张照片，展览时气势没有做出来，若是能扩到一整面墙，使人有身处野外的感觉，或许可以体会到拍摄者的心情。看方苏雅的摄影展很难受，方的照片让人感到很压抑。这是两种不同的人。因此也想让大家看看，有所比较。第三是苏黎世与昆明是友好城市，最早来的苏黎世人是怎么看昆明的。把时间定在今年，是考虑到两城缔结友好城市三十五周年，一般情况下，苏黎世会来一个比较大的代表团，把展览作为纪念活动的项目，可以得到双方政府的关注，并且在经费上给予支持。”果然，当希尔维亚第一次听说按例行规则，租用昆明市博物馆一个七百余平方米的展厅，每天得花七千余元人民币时，顿觉踌躇。而田建告诉他，他将竭尽全力筹集资金，尽量减少支出。

田建所言极是。多年前，方苏雅的老照片曾在昆明风靡一时，人



们为当年作为法国驻昆明领事、滇越铁路法方总监的方苏雅所拍的昆明和滇越铁路老照片，奔走相告。而相比于方苏雅的居高临下，他镜头里的冷漠，老麦斯特尔显然是平视的，温馨，充满人情味儿，因而也更具诗性——他不代表政府、权力，深藏于照片背后的，只有他那颗温暖的心。

那种感觉在我看到另一幅照片时，变得更清晰，也更浓郁。那是奥托·麦斯特尔的几幅手绘工程图，包括“人字桥”的手绘施工草图，线条之简洁、准确、传神，即便一个外行，也能于一眼之间，领略那项工程的创造性所在，及那个钢梁结构的奇异与美妙。而能以简洁的线条勾勒出那幅草图，也是件极考功力与学养的技术活儿，奥托·麦斯特尔恰好训练有素。以我所知，面对那座修建中的大桥，老麦斯特尔手中，应该早有了“人字桥”的施工图。他的差事，只须严格照图施工，把桥建好，如此便已无愧于他的薪水。但奥托·麦斯特尔看来并不只是个懂得挣钱的人，除了梦想，还另有一番职业之外的情怀，那关乎美。

考虑到所受时代之限制，奥托·麦斯特尔的信件、日记中的文字，很难绕开他对中国，云南尤其是滇南山区民众中当时存在的虽然如实，却让他惊讶、让我们汗颜的陋习，诸如肮脏、偷懒等等。但除了偶尔抱怨几句，他几乎都是客观记述，从不作肆意渲染，更别说借机大加挞伐，更多时候，语中竟满是同情。1904年11月20日在写于阿迷州即今开远市的一封信中，他说，“很快我的同事中有一半人生病了。而苦力们像苍蝇一样地死去”，读之令人惊悚。1905年3月5日写于阿迷州的另一段文字中，他说他遇到了“麻烦”：“工人数量匮乏。成千上万的苦力，据说有四万多人，需要从省外招募。下段更多是广东人，我们这里附近的是天津来的，上段工地的工人来自四川。……新来的苦力的死亡人数并没有下降。……开始是个别人，然后是成群结队的人逃离。他们觉得不满意，因为他们认为挣得太少等等。……在这些陌生的苦力中有一部分人很容易成为不法分子和抢劫犯。他们对谋杀和凶杀毫不畏惧。他们被捉到后，被砍的头颅像一幅照片一样挂在蒙自的城墙上。”



读到最后那句话时，我的双眼已一片潮润……

在这片异国土地，奥托·麦斯特尔只是个工程师，不是旅游者，却满怀着大地之爱。除了工作，他几乎定期给家人写信，描述他在云南见到的一切，日记中也不加掩饰地详尽记录了他的云南生活，多次提到那里自然风光的美丽，还在写给他瑞士家人的一封信中，于信笺的右上角，用类似薄薄一片胶带纸那样的东西，附上了一朵“采自蒙自某地”的“雪绒花”。现今蒙自不远处的山上，是否还有那样的“雪绒花”，我不得而知，但当年蒙自周边的茂密森林与良好生态，那些花繁叶茂的消息，就从那朵早已枯萎的花里，悄悄地泄露出来，连同一个土木工程师对大自然的热爱。

待我看完整个展览返回途经出口时，恰遇“贵宾”一行由田建馆长和翻译王锦陪同，进入展厅，其中就有奥托·麦斯特尔的孙女、已年过七旬的希尔微亚·麦斯特尔女士。我跟田建馆长说，能与她合个影吗？翻译王锦转达后，希尔微亚欣然应允。我们一起站在奥托·麦斯特尔那幅巨大的照片墙前，请王锦为我们拍照——就在那时，我意识到，百年间，发生在瑞士麦斯特尔家族与中国，昆明，与滇越铁路间的故事，与我已联系在一起了。我该做些什么呢？没准儿真如加拿大作家艾丽丝·门罗所说：“你迟早会在其中一个故事里，面对面与自己相遇。”

#### 4

两天后，我通过田建联系德文版《笛声》一书的中文翻译者王锦，希望能约请希尔维亚和霍赫先生在昆明翠湖边再次见面，喝茶聊天——那是我第一次面对面地跟两个瑞士人聊天。王锦告诉我，希尔维亚很高兴——这次，希尔维亚和霍赫先生一起，已是第四次造访昆明了。

20世纪90年代我去南欧，途经苏黎世转机，“趁着天色未晦，我还来得及从空中拜访一下苏黎世——自从几年前它和我居住的那座城市结成了友好城市，这个名字已在当地家喻户晓，而直到那时，我才能一睹它的芳容。让我惊讶的是，与其说我看到的是——一座城市，不如说是一





片森林，它的四周涌动着大海一般的绿色波涛，城中树林成片，以至看上去它似乎只有很少几幢房屋。难怪马克·吐温就说，瑞士是一个巨大的、凹凸不平的土石块，其上薄薄地盖了一层青草。我看到的那层苏黎世的、当然也是瑞士的‘青草’真是够薄的，薄得只有十来米厚，它就是那片森林”。这回，却是在中国，结识了两位地道的瑞士人。机缘这东西，想想真是好玩！正是在那里，经王锦翻译，我才得知本文开头说到的那段往事，以及希尔维亚和她妹妹所做的一切，并怀着一份对中国的梦想，连续四次前往云南。相比于国人动不动就毁弃一切，及当今十分欠缺的“档案意识”，这一点，还真没法不叫人钦佩。

历史上的民间文化交流，通常总会在时代的缝隙中悄然进行。那一切，常常源自青春热血，源自梦想及抵达远方的渴望。想想，年轻的奥托·麦斯特尔工程师，当年是怀着怎样的兴奋，将他在中国云南这片土地上的所见所闻付诸文图，传到遥远的瑞士，以至让他的家人从那以后，一直对陌生的中国有了亲切之感？百年之后，当希尔维亚带着她的好奇、梦幻、渴望与深情，踏上这片土地时，又是怎样的激动？完全可以说，那是对历史的一次礼节性回访，也是对她外祖父的一次生命“回访”。

头一次，希尔维亚·麦斯特尔作为旅游者初访云南，自己包租了一辆车，径直去看了“人字桥”，那做派，倒真有些像老麦斯特尔。不久前我刚去过那里，完全能想象希尔维亚站在四岔河边仰望那座桥的情景：五家寨旁，四岔河上，两座陡峭山峰间，一座钢梁桥如巨人般立于峰巅。远处，青幽山影薄如蝉翼，和润天光静似春水，悠悠缓缓，从两山间逼仄崖缝中透了过来，将一幕绝色剪影，映衬得如一幅蕴藉古画。世界悄寂远遁。列车亦很久没有开来。苍茫峡谷中，唯有它自己。偶尔有一阵风撩拨般吹过，它却菩萨般低眉不语，如立法坛——显见经百年修炼，道行已至融圆。

经年沉溺于当代艺术创作的希尔维亚看到的，是一座奇异、美丽的钢构大桥，历经百年风雨，那桥虽满目沧桑，却无异于宏伟的艺术