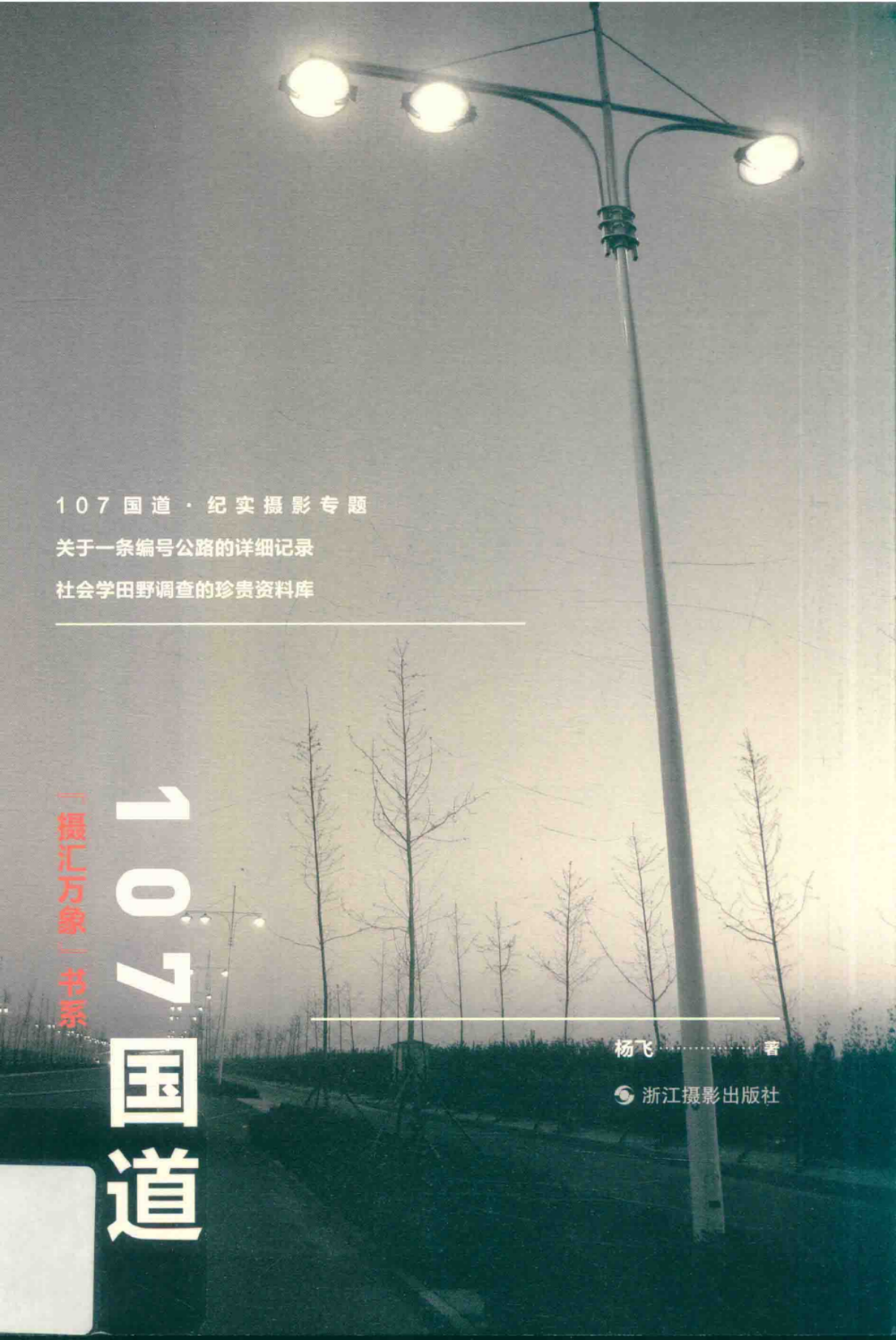




107 国道 · 纪实摄影专题

关于一条编号公路的详细记录

社会学田野调查的珍贵资料库

「**摄汇万象**」书系

107国道

杨飞 著

浙江摄影出版社

“摄汇万象”书系

107 国道

杨飞…………… 著

 浙江摄影出版社

责任编辑：王思嘉

装帧设计：杨 喆

责任校对：朱晓波

责任印制：朱圣学

图书在版编目（CIP）数据

107国道 / 杨飞著. — 杭州：浙江摄影出版社，
2019.6

（“摄汇万象”书系）

ISBN 978-7-5514-2091-4

I. ①1… II. ①杨… III. ①摄影集—中国—现代
IV. ①J421

中国版本图书馆CIP数据核字（2017）第318587号

“SHEHUI WANXIANG” SHUXI

“摄汇万象”书系

107 GUODAO

107国道

杨飞 著

全国百佳图书出版单位

浙江摄影出版社出版发行

地址：杭州市体育场路347号

邮编：310006

电话：0571—85151082

网址：www.photo.zjcb.com

制版：浙江新华图文制作有限公司

印刷：浙江影天印业有限公司

开本：710mm×1000mm 1/16

印张：13.5

2019年6月第1版 2019年6月第1次印刷

ISBN 978-7-5514-2091-4

定价：68.00元

印还是不印， 这是个问题

四年前的夏天，一个云南大理的姑娘说要办人生中的第一次摄影展。她孤身一人在大理摆地摊，一边艰难谋生一边坚持拍照，让人心生敬意。我表示愿意免费帮她制作影展图片。我的工作室有一台 Epson 7910 艺术微喷，专门制作收藏级照片。

这台机器对我来说其实是一头“白象”。它是世界上最好的照片制作设备之一，但买了几年却极少使用，如果不是为了怕堵喷头，一个月我都难得启动一次。几万元的机器，就这么让它收集灰尘？很少启动机器的原因只有一个：我没有那么多值得打印出来的作品。任何东西，不管是图片还是文字，但凡要印出来我都很紧张。

我很愿意帮助大理的姑娘，但在看过准备展出的图片之后，我对她说：姑娘，兄弟私下认为这组图片办展可能有点勉强，能否再积累一段时间，或者先搞个网上影展看看效果？说实话往往容易得罪人，她从此再也没联系过我。

出书或者办展都并非难事，只要你有钱。但我的原则之一是：不能自己出钱。文章发表，我不付版面费；书籍出版，我必须得稿酬；正式展出，我不付场地费。花钱买出版是不对的，无论是学界还是艺术界。

2005 年春，承蒙新加坡摄影学会秘书长 Steven 先生抬爱，我在新加坡实里基艺术中心举办了第一次个人摄影作品展（这个中心象征性地收了我一元场地费）。应该说，展出和讲座当时是成功的，《联合早报》也报道了那次展览并选登了作品。但是几年之后再回首，我非常后悔，展出的六十多张图片顶多有十来张达到了艺术标准。

从职业摄影圈撤出来之后，近几年我在图书馆特藏部工作，天天翻阅古书与先人对话。说实话，虽然有一些古籍值得研读，但很多古书都没有什么价值，有些只是徒增笑料而已。在图书馆久了，我最大的收获之一就是：印刷之事当谨慎，以免被后人笑话。

是否经得起时间的考验是评判作品好坏的重要标准。优秀作品随着

时间的流逝，其价值只会越来越大。若是平庸之作，就算当时宣传做得再好，印刷得再漂亮，过些年就无人问津。我决定不再轻易举办任何摄影展，也不再轻易印刷任何文字。我不想自己将来再后悔。浪费读者的时间与慢性谋杀无异。

也许有人要说，这么说那没有人可以办摄影展了，因为我们总是会过几年就看不上自己以前的作品，难道都要到临死之前才可以展出或出版？理论上是这样。不出手则已，一出手就要以精品的标准要求自己。

怎样才算精品？什么时候出版才好？这个问题还真不好说。罗斯特罗波维奇是大提琴天才，年轻时他就出版过巴赫的无伴奏大提琴组曲全集唱片。到六十岁的时候，他再次录制了这套组曲并附加访谈。老罗说：“我后悔年轻时候的轻率出版，即便现在我也并不认为自己掌握了巴赫的精髓，但是我已经六十岁了，再不录就拉不动了，就向大家汇报一下吧。”

应该很少有人年纪轻轻就认为自己掌握了摄影的精髓吧。摄影是思想的表现，独特的图片来自独特的思考。在准备展出或出版之前，我们应该问问自己：你传达了有价值的思想吗？

当然，也许有人认自己是半个天才，对作品很有信心，觉得应该及早把作品展示出来和大家分享。对此，我还有一个忠告，先办网上展览，再不济也要先在摄影或者文学论坛上把作品贴出来，如果反响强烈，再印刷也不迟。

对于想出版学术专著的同志，我也有同样的忠告。我自己以前在高校教书，很不喜欢某些老师为了晋升职称而拼凑出版所谓的专著。绝大多数学科已经有很多教材了，如果你一定要写一本新的，在出版之前最好问问自己，若是本学科只选两本最佳教材传世，你这本会入选不？如果答案为否，那这种书印刷出来就是害人害己。要节约纸张，保护大树。

我是个书虫，每次走在图书馆浩如烟海的书堆中，找了十几本没有一本满意的，翻了一小时没有找到真正值得细读的东西，我都会提醒自己对出书之事要慎重。书稿一旦印刷就是白纸黑字，板上钉钉，销毁库存都无济于事，它们将永远在读者手里、在图书馆的书架上挨骂。

2016年寒假，我给学生的推荐书单中有一本梁思成的《图像中国建筑史》。梁思成对学术出版的谨慎态度值得大家深思。这本书出版于

1983年，但它实际的写作时间是1941年。梁思成那时在重庆乡下躲避战火，在极其艰苦、没有任何参考资料的情况下，他靠记忆力完成了初稿。此书是用英文撰写的，意在向西方同仁介绍中国建筑。

在抗日战争的烽火中，这种书当然是很难付印的。1949年梁思成去美国讲学的时候，他还在修改书稿，回国时为了安全还把此书的附图（胶卷）留在了美国朋友家里。没想到，梁思成回到中国之后就再也没有机会出国。直到“文化大革命”结束，手稿变成了遗作，才由他的妻子林洙与海外人士合作整理出版（中文版翻译者是他的儿子梁从诫）。一本写于1941年的著作，四十多年后才得以出版，依然震惊业界。

这个故事告诉我们，出版之事不用着急，有价值的东西从来不会因为时间的逝去而褪色，时间只会让它愈发光彩。每一个创作者在决定展出或者印刷之前，都应该想一想梁思成的故事，少关注眼前的利益，多想一想日后的问题。文章千古事，得失寸心知。作为一个写作者，我的目标并不是现在的稿费和名声，如果几十年之后，甚至百年之后，依然还有读者在图书馆里寻找我的作品，那我在地下都会笑出声来。

《107国道》即将付印，我心里其实相当忐忑。印还是不印，这是个问题。制造垃圾，罪莫大焉。本人并非科班出身，文字水平有限，但好在这本书是文字为辅、图片为主。一般来说，图片一经拍摄，它就不能再修改，尤其是报道和纪实类图片。既然不能再改，那就印吧。读者若是把它当作半本画册或者社会学田野调查的资料来读，也算不错。

我想借此机会感谢长期支持我摄影工作的Sunny，还有为《107国道》提供讲座机会的卡佛书店李先生，以及“凡是摄影”的主编令胡歌先生。我尤其要感谢浙江摄影出版社的编辑，如果不是她的坚持不懈，这本书可能会一如既往地没有下文。很多读者曾对我说，你的作品还不错，就是太多未完成。唉，如果有这本书责编一半的锲而不舍，我的网站上就不至于满眼烂尾楼了。

杨飞

2019年1月，长沙

A. 107 国道摄影项目基本情况

107 国道 (G107) 北起北京广安门, 南至深圳文锦渡口岸, 连接北京、河北、河南、湖北、湖南和广东, 全长约 2700 公里。在 1990 年代以前, 中国大陆还没有几条高速公路, 纵贯南北的 107 国道是全国最重要的公路 (没有之一), 和京广铁路具有类似的战略意义。

107 国道可能也是中国历史最悠久的一条公路, 它的前身是京汉和粤汉公路。其中长沙至湘潭段 (长潭公路) 始建于 1913 年, 是中国最早的一条汽车专用道, 由当时的湖南都督谭延闿倡议修建。此人眼光惊人地超前, 那个年代整个中国都没有几辆汽车。

2008 年 11 月 14 日, 我一个人从北京出发开始骑行 107 国道, 经石家庄、郑州和武汉, 19 天行程 1750 公里, 于 12 月 2 日到达长沙家里。停顿两年多之后, 2011 年 3 月 28 日我又从长沙出发, 经湖南衡阳和广东连州到达深圳, 此段行程 1000 公里耗时 14 天。至此, 我骑行 107 国道全程结束, 总计耗时 33 天, 行程 2750 公里, 拍摄照片八千多张。在本书的行文中, 我沿用的是当时的行政区划。



骑行 107 国道, 经常可以看到与国道并行的京广铁路。白色的是“和谐号”动车组列车。
河北望都县, 2008 年 11 月。

B. 为什么要拍摄 107 国道

公路为我们快速移动提供了极大的方便。一般来说，在路上是为了去某个地方，道路本身并不重要。但也有人喜欢道路本身，喜欢一种“在路上”的感觉，去哪里并不重要。在路上，意味着不再朝九晚五，意味着叛逆以及藐视常规。在路上，还意味着拥抱不确定性，你永远不知道下一分钟路上会出现什么。

就纪实摄影来说，战争、暴乱、贫困村和疯人院等特殊场景长期以来是主角，但我一直觉得普通人的衣食住行更应该被记录，这才是生活的主流。我家在长沙，107 国道年年岁岁在身边，但我从来没见过谁系统地记录过这条公路。这条国道穿县过城，城市乡村无所不包，实乃人文纪实摄影的好材料。

很多前辈都喜欢沿着道路旅行。代表人物当属杰克·凯鲁亚克（Jack Kerouac），他著有《在路上》一书，这是 20 世纪 50 年代“垮掉的一代”的经典作品。瑞士人罗伯特·弗兰克（Robert Frank）也曾驾车周游美国，于 1958 年出版了《美国人》画册。说实话，此画册图片有的对焦不准，有的连地平线都是歪的，但这并不妨碍它成为现代艺术经典。在中国，骆丹于 2006 年完成的《318 国道》也曾获得国际摄影节金奖。当然，这个世界并非人人都是旅行爱好者，也有人天生厌倦旅行。我属于中间派，大部分时间比较宅，偶尔远行。想出门走走，又想用相机记录生活，沿着一条道路拍摄再好不过了。



基督教堂、关王殿和菩萨雕刻工艺厂。这个教堂显然是普通住家改建的。三个孩子欢笑着跑过，我赶紧按下快门。湖南南阳市，2011 年 3 月。

C. 一个“枪手”的转变

2008年11月中旬，我正在集中拍摄北京专题，以风光片为主，主要目的是卖给杂志社和图片公司。理论上来说，我也是旅游业的“枪手”之一。我不但为这个行业提供弹药，还提供技术指导，《数码时代旅游摄影快速指南》这本书稿当时正准备交给人民邮电出版社。

2008年的时候，全球气候变暖的问题正变得令人瞩目，旅游业也正迅速升温。不冒烟不烧油，还能带来大笔收入，这可太环保了。但问题是：如果离开飞机、汽车、机场、酒店和高速公路，旅游业还能正常运转吗？很显然，从整个系统来看，旅游业是靠重工业支撑的，它并不是那么环保。所以，深秋北京的某个夜晚，我突然不想再给旅游业当“枪手”，便决定撤离北京回家。

地理和旅行杂志通常以赞美为主，少有负面图文。《中国国家地理》就出过专辑，把318国道称为中国的景观大道，沿途风光壮丽、人民纯朴。我并不否认这一点，但我们在谈论一件事的时候应该兼顾多个方面。这个世界有阳光，也有黑暗。骑行107国道下来，我整体觉得中国山河壮丽但是存在污染问题，人民纯朴但不少居民生活水平不高。

假如不干摄影的活了，那我又能干什么呢。前景一片迷茫的时候，我决定来一次自虐。尼采说过，极大的痛苦是精神的最后解放者，唯有这种痛苦，才让人大彻大悟。于是我决定独自骑行107国道。这是我的回家之路。

不过说实话，长途自虐很多时候并不是一种救赎。2002年是我生命中最灰暗的年份之一，为了走出阴霾，我独自去西藏背包旅行了70天。2003年夏天，我又参加了新疆慕士塔格峰攀登队。对于一个登山菜鸟来说，直接冲击海拔7000米级的雪山可谓自虐到了极点，我差点把命搭在了这座山上。但是登顶回来我依然郁闷，这种极度自虐对平复内心并没有起到多大的作用。我最后的结论是，要是人的心里不安静，去哪都白搭。从这个角度来说，骑行107国道并不是什么救赎，它更多的是放纵自己的欲望。



这张外滩照是我拍的糖水片之一，它被用在书籍以及地理杂志的封面上，帮我赚了不少钱。但赚钱并不是拍照的本来目的。上海市，2006年8月。

7

既然喜欢纪实摄影又喜欢自行车旅行，那就骑车拍个够。

在 107 国道骑行的三十三天中，我基本没有参观旅游景点（国道旁门票低廉的卢沟桥算是例外）。对于门票超过 60 元的非自然景点，我一直是反感的。故宫旺季的门票才 60 元，一些名不见经传的人造景点门票价格却远超故宫，这种逻辑实难理解。以目前的情况，旅游开发在中国很多地方已经变成了一种逐利行为，开发商圈地为王，拦路收取高额门票，目的是为了获得最大利润。中国的人均收入不高，旅游景点票价却很高，我对此持反对态度。



如果这个 107 国道专题只能选一张图片的话，那就是这张了。它反映了重工业扩张和环境污染之背景下普通民众顽强的生命力。
湖南郴州市，2011 年 4 月。



建房子的人。广东深圳市，2011 年 4 月。

D. 为什么要骑自行车

作为一个环保主义者，能走路的话我不会动用任何轮子，若两个轮子可以搞定，我不会动用四个轮子。骑自行车千里回家，沿途多拍照片，也可以表明自己的绿色生活态度。

低碳环保要从自己做起，从小事做起。有些人天天把环保挂在嘴上，实际却住着豪华别墅、开着大排量汽车，伪环保者说的就是这类人吧。美国前副总统戈尔因为卖力宣传温室效应而获得诺贝尔和平奖，但他的豪华住所有二十多个房间，还有私人恒温游泳池。为了表明自己是个环保人士，他把所有的房间屋顶都铺上了太阳能电池板。我们是不是应该向他学习呢？

这次骑行 107 国道，我 33 天跑了 2700 多公里，平均每天 80 多公里。按照自行车骑行爱好者的标准，一天骑 80 公里差不多就是个笑话，很多人一天 150 公里都不在话下。但我并非纯粹的自行车骑行爱好者，骑行 107 国道主要是为了拍照，自行车只是交通工具。我对记录日常生活、记录普通人的衣食住行有浓厚兴趣。路边凡是带文字的东西，标语、路牌、菜单、通知、告示等，我会事无巨细一律拍下。这种拍法需要不停地下车拍照，所以也不可能骑得太快。

如果要拍一条道路，拍照的数量和旅行的速度基本成反比。高铁跑得最快但拍不到什么东西，走路去纽约才能拍好美国道路两边的事物。沿着 107 国道从北京走路到香港要两三个月，时间耗不起。骑自行车一个月就可以搞定，还能锻炼身体。摩托车当然更快，但沿途的大中城市都不准老百姓骑摩托车，让人难以理解。走路太慢，摩托车不让骑，汽车又跑得太快以致浮光掠影，那骑单车是最好的选择。



快速冲过了一个大下坡，猛然发现路边两个老人，我急刹车掉头回来，问能否拍张照。老人微笑着点了点头。河南信阳市，2008 年 11 月。

资料显示，中国公路拼音字母编号始于 1988 年交通部颁布的《公路路线命名编号和编码规则》（国标 GB917.1-88）。X 代表县道，S 代表省道，G 代表国道和高速公路。1988 年之前的中国公路编号法尚待考证。我在 107 国道拍到过一种刻有“107 线”的老路碑，应该是 20 世纪 80 年代之前的。这种老路碑很多都被掩埋过半，昭示着岁月的痕迹，也展示了永不间断的公路翻修和路基加高的过程。

我喜欢强调时间价值，凡是经不起时间考验的东西一般不值得去努力。随着高速公路的联网，普通公路日渐冷清。107 国道沿途的餐馆和加油站很多都已废弃，锈迹斑斑，杂草丛生，风吹破铁皮哗哗作响，恍惚之中我已不知身在何处。

曾有人问，盯着一条公路拍到底有什么意义？这个问题可能并没有标准答案。如果这样问下去，一切都没啥意义。有生必有死，一如生命本身，反正最后都是消亡。我不能这么想，我应该强调相对的时间价值。所有好作品都有一个不言自明的标准，那就是要经得起时间的考验。但任何照片，不管多垃圾，几十年之后都会显现出它的价值。任何一张民国年间的照片，幸存到现在都成宝贝了。经得起时间的考验，此标准意义何在？

假如民国年间有人沿着大致的 107 国道拍过一组照片，不管他拍得多差，我都会非常高兴地拿来对比，看看几十年间国道风景和人文的变迁。很遗憾，我并没有找到前辈类似的作品。我希望，后人能在图书馆资料库里找到我曾经记录的 107 国道影像。从某种意义上来说，这个 107 国道专题是社会学田野调查的第一手资料，希望这些资料片在几十年之后会有一些史料价值。



定州城墙是真正的明代建筑，这里是有人居住的古城。很多地方强行迁走居民，把古建筑圈起来给游客看，这样的古建筑是没有生命力的。河北定州市，2008 年 11 月。



荒凉的省界。这里是广东和湖南的分界线，按路碑所示，此处离北京 2050 公里。

湖南宜章县，2011 年 4 月



这块写着“107线”的路碑应该是1988年以前的，
被埋得只剩半截。广东清新县，2011年4月。

E. 时间和照片的意义

作为曾经的商业摄影师，我一直犹豫着要不要把这么多毫无摄影美感的照片展示在大众面前。浪费读者的时间与慢性谋杀无异。这么多垃圾片也可能会严重影响我的摄影声誉，但最后我还是不遗余力地在个人网站上上传了四千多张照片。当然，绝大部分是流水账，说得好听点，是纯记录性的照片。我这么做也是想通过大量的纪实图片反映艰苦的国道摄影工作过程。生活并不都是如那些画册图片般精致，生活本身大多数就很稀松平常。

把图片分专题归类是一件困难的事。一件事物通常会有多重属性：一辆汽车既可以属于静物，也可以归为交通工具类，而将很多人物照片归入街头纪实也是完全可以的。诸如这样的矛盾还有很多。

在所有的图片归类方法中，最简单的就是按时间排列，这实际上就是一种图片日记。社交媒体和论坛上很多游记都是这么发表的，我也不能免俗。由于本书篇幅的限制，我不可能按时间顺序排版数千张照片。我精选了一部分，并将它们分成十四个专题。

F. 国道有感

简单说来，这次 107 国道之行感触最深的有这么几点：

1. 107 国道沿途的居民日渐富裕，80% 以上的农家都是新建的两层或三层砖瓦房，少数农家小楼已接近别墅，以至于我要找一些旧式土砖瓦房来拍都不容易。

2. 国道上无家可归的流浪者不少，几乎每十来公里就会遇到一个。大多数流浪者都非常脏，蓬头垢面地在垃圾堆里寻找食物，大冷天有的穿着拖鞋，有的光着脚，有不少明显属于精神失常者。流浪者的长期大量存在，是一件令人迷惑的事，值得引起民政机构和志愿者组织的关注。

3. 107 国道两旁环境污染严重。一方面是工业污染，烟尘滚滚的大烟囱四处可见；另一方面是生活垃圾污染，路两边（特别是城乡接合地段）的居民把国道当成了天然垃圾场，废弃物成堆，臭水沟绵延不断。水污染最严重的地段在珠江三角洲的广州—东莞—深圳这一带，大小河流颜色乌黑，臭气熏得我头晕眼花，过桥的时候我都得捂着鼻子。如此对待我们赖以生存的淡水资源，后果着实堪忧。

令人不解的是，拥有这种劣等水质的广州和东莞，街头却立着醒目的环保标语，“铁腕治污”“为人民科学治水”等宣传横幅四处可见。这种情况在 107 国道沿线的其他省份也可见到，河北的大小钢铁厂附近也都刷着醒目的环保标语。

在 107 国道专题中，我汇总了一些行为艺术和装置艺术作品（有一些就是环境污染场景）。这些所谓的作品当地居民可能司空见惯，而对于不熟悉农村以及城乡接合部的读者来说，这些图片可能会让他们感叹：原来中国还有这种场景？这些东西也能算艺术作品？

这些年，我在北京、上海和香港参观了不少当代艺术展，也看过欧美的一些著名作品，说实话我不怎么看得懂。按我的理解，当代艺术就是搜集一些看起来莫明其妙（匪夷所思）的东西，然后放进美术馆。对我来说，107 国道的一些场景和行为艺术与装置艺术作品的性质相当类似，包装一下都可以放进美术馆。

古典艺术经过几千年的发展已近极致，如果不打破常规，当代艺术家都将活在古典大师的阴影里。

从这个角度来说，当代艺术的兴起反映了艺术家的绝望。他们赢不了比赛，于是就改变游戏规则。我虽然看不太懂美术馆里的当代艺术，但他们所宣扬的“一切皆艺术，人人都是艺术家”的观念甚合吾意。我觉得在 107 国道上，人人都是天生的艺术家，个个都是生活的导演。而骑单车走 107 国道，这本身也可算是一种行为艺术吧。



孩子的童车、大人的摩托和先人的坟墓。湖南宜章县，2011 年 4 月。



这个大妈用横幅搭了一个棚子，打算做点路边生意。这场景表现了老百姓对广告和宣传的漠视，以及他们对生存的渴望。河南漯河市，2008 年 11 月。



旧的不去，新的不来。湖南衡阳市，2011年3月。

G. 骑行总结： 相机、车辆和路况等

佳能 1DsII 数码单反是我平时摄影的主力相机，但出发之前被我扔在了北京朋友家里，它实在是太重了，不适合骑行携带。107 国道北京到长沙段我用的是理光 Ricoh GX100 口袋机。长沙至深圳段我连数码小相机也不用了，主要用手机拍照，型号是华晶 Altek 806。这是一台山寨拍照手机，三倍光学变焦，1200 万像素。我的结论是：手机完全可以胜任展出级图片的拍摄。现在好点的手机摄像头都超过了千万像素，视频方面也开始支持全高清甚至 4K。每个人随身都有创作利器，就不要再抱怨不便携带相机了。

我的车是一辆折叠式 20 寸小轮单车（大行 Dahon SP16），没有改装，只加了个码表。这辆折叠车原是我在北京市内的交通工具。我想试验一下，看小轮折叠车能跑多远，能一路骑行就最好了，实在不行折起来就可以上火车走人。折叠车还有一个好处：方便带进酒店房间，不用担心晚上被盗。我的行李极端精简，只有一套换洗内衣。在湖北赵李桥，我的牛仔裤因为千里骑行破了裆，路上又没有裤子买，我很尴尬地穿了一天开裆裤。

食物和水不用担心。每个村子都有小卖部。平均约 10 公里一个村庄，20 公里一个乡镇，60 公里一个县城，120 公里一个中等城市，400 公里一个特大城市（省会）。住宿也不用担心，但大多数乡镇住宿条件很差，只有县城才有像样的酒店。大城市就不说了吧，只怕你钱不够用。要计划好行程，尽量在天黑之前赶到县城或大城市，不然还是需要一个小睡袋，因为乡镇路边店的卫生状况堪忧，我都不敢脱衣睡。



村级直选。
河南卜奇屯村，2008年11月。

漫长的孤独。
河南鹤壁市，2008年11月。

