

杜道周著

喜馬拉雅

中華書局印行

民國三十八年七月初版

喜馬拉雅 (全一冊)

◎ 定價 三元

(郵運匯費另加)



有不得翻印

著者 杜道周

發行人 李慶杰

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，例如尼泊尔，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。我在大吉嶺時，曾向尼泊尔的知識階級，借閱關於他們國內情況的書籍，所得到的答復，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，遊覽大吉嶺。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
第二章	爬山火車	九
第三章	著名城市	二二
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	絕竄高峯	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，都認為是神仙鬼妖的住所。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，領受誠命，便是一例。因為人們登高時，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「印度笱天大聖」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。……」因為人類對於高山，既存是「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²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

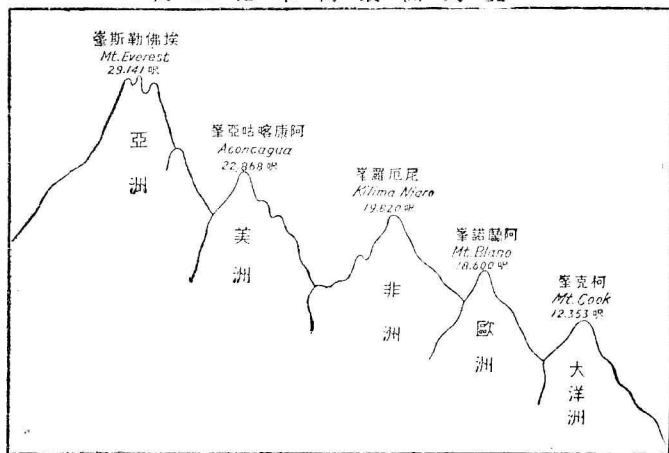


喜馬拉雅區域略圖

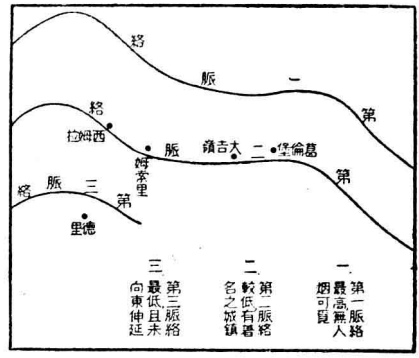
世界第一二三高峯均在其中，第一高峯埃佛勒斯嶽，成爲亞洲的軸心。第三高峯坎陳湊亞嶽位置於錫金邦內。第一高峯埃佛勒斯嶽坐落於尼泊爾東北境。第二高峯哥德溫斯丁嶽位置於喀什米爾北境，大吉嶺是唯一的地方可以看見第一、三高峯的處所。在此脈絡內，真是「別有天地非人間」。不但沒有人煙可覓，而且許多事情，都和世界其他的地方不同，譬如冰河、冰柱、綠色羊等便是。登到高處，完全是白雪，疾風暴雨起時，冰雪隕落，隨時更易地形，雖經多次探險，迄今無人能登至三高峯任何之一的絕頂。

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

五大洲最高峯之比較



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，自此以南，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

千英尺，

喜馬區婦女洗衣



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

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，達於一百七十八度，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，倉卒間來

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，印度曾有一次爲火山所掩流，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，稱爲特特斯海。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，爲海洋所隔，失去陸上直接的交通。經過許多的變易，最終成現時的形狀，爲地球上的最高點（若以豎立體而論，由海平面直達嶽頂，約有二十五華里）。

地球起初是一團熱氣，後來凝固，低凹地方，便爲水的集匯處，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？沒有人能予以確定的證實，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。地質學家曾分爲幾個時代，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，迄今尚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，冲向海面，後來這些陸地，逐漸沈落，經幾百萬年，有的竟沒入水中，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，對於人種上的收穫，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。中間車尙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，舖位是事先固定好的，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，作爲舖資。這等車廂很長，每人有一長舖，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 Bentinck 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，一共有三四輛車箱，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