



英伦之旅

金春明 李振霞 著

56.19
8

中共中央党校出版社

英伦之旅

金春明 李振霞 著

中共中央党校出版社

(京) 新登字 100 号

英 伦 之 旅

金春明 李振霞 著

责任编辑：王 君

封面设计：翟永莲

责任校对：李焕婷

版式设计：任志珍

出版发行：中共中央党校出版社

地址：北京海淀区大有庄 100 号

邮编：100091 电话：258.2931 258.1868

经销：新华书店

印刷：中共中央党校印刷厂

开本：787×1092 毫米 32 开

版次：1993 年 6 月 第 1 版

字数：85 千字

印次：1993 年 6 月 第 1 次

印张：3.875

印数：2500 册

书号：ISBN 7-5035-0684-9/K·42

定价：3.30 元

如印装质量不合格 本社发行部负责调换



在马克思墓碑前



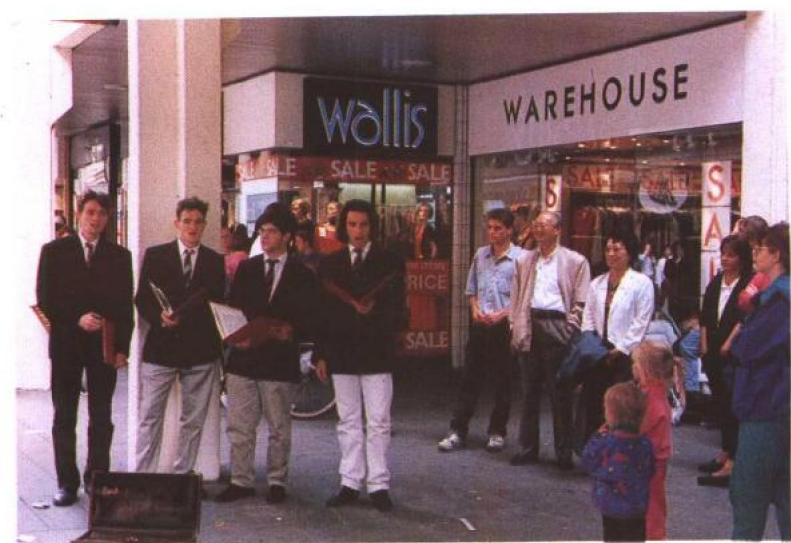
泰晤士河畔的英国国会大厦



在泰晤士河畔玛丽莲女士的船屋里



伦敦海德公园中的人与鸽



剑桥的街头艺术家



婴狗同车
——伦敦街头一景

(以上照片均王阳摄)

目 录

(一) 飞向剑桥	(1)
1. 苏航印象	(1)
2. 初见英伦	(3)
3. 文化名城剑桥	(7)
4. 剑大图书馆	(11)
5. 现代化小家	(14)
6. 超级市场见闻	(18)
7. 美丽的剑河	(22)
8. 酒馆的夜晚	(25)
9. 安迪和珍妮	(28)
(二) 伦敦散记	(33)
1. 伦敦地铁	(33)
2. 大英博物馆	(35)
3. 白金汉宫	(37)
4. 海德公园	(38)
5. 蜡像馆	(40)
6. 谒马克思墓	(41)
7. 国会大厦和唐宁街	(43)
8. 访玛丽莲女士	(45)

附：牛津一瞥·····	(47)
(三) 苏格兰纪行·····	(52)
1. 驱车千里去旅游·····	(52)
2. 奔驰而过的城市掠影·····	(55)
3. 秀丽的海滨小镇·····	(59)
4. 雄伟的爱丁古城堡·····	(63)
5. 值得一看的艾伦岛·····	(68)
6. 苏格兰农村风貌·····	(73)
(四) 社会形形色色·····	(79)
1. 英国的物价和生活水平·····	(79)
2. 何谓“进一步私有化”·····	(86)
3. 生活必需的各种卡·····	(90)
4. “民意代表”的一次亮相·····	(94)
5. 王室丑闻成热门话题·····	(97)
6. 英国人的宠物·····	(102)
7. 独具特色的国家公园·····	(106)
8. “朋克”与乞讨者·····	(111)
9. 厕所问题小议·····	(114)

(一) 飞 向 剑 桥

1. 苏航印象

苏联已解体半年多了，作为国家已不存在，为什么还写苏航，是不是写错了？一看标题人们就可能提出这样的问题。其实，开始时我们也有这样的疑问。可是，不仅北京机场荧屏上显示的机号是苏航，而且飞机上大字写着 CCCP，机尾上的镰刀斧头红旗也十分醒目。国亡名犹存，这大概也算是历史遗留下来的一种怪现象吧！

所以选择乘苏航，一是飞北线，航程比较短。实际飞行时间不到 13 小时。加上莫斯科中转等机，也只要 15 小时多一点。由于是西行，追赶着太阳，所以中午从北京出发，到达伦敦希思罗机场时，天还没有完全黑下来，时间比较合适。二是机票便宜。对公费出国者，飞机票贵点或便宜一点一般是不大考虑的，反正是公家报销。而对自费出国者，这一点就很重要了。何况不是省几百元，而是省几千元。我们是花

儿子的钱，更是不能不考虑的。有没有不好的地方呢？当然有。当时主要是顾虑两点：一是不安全。不是怕飞行不安全，因为苏航飞行事故并不多，而是怕托运的行裹不安全。《参考消息》上不是报导过乘苏航旅客皮箱被偷盗的消息吗。二是怕机上服务差，供应差，到莫斯科转机时又买不到吃的东西。但是，权衡了一下，还是利大于弊。所以，仍决定乘苏航。只是重要贵重的物品不托运，尽量随身带上飞机。临行时又买了些面包、香肠、扒鸡之类东西提到手上，以备急需。就这样，我们离开北京，登上了苏航。到机上一看，中国旅客随身带的东西都比较多。有位女士竟把全部行装连带提都带到了机舱内。大概中国人的看法都差不多，心同此理吧。

当然还有一点顾虑是语言不通。我们没有学过英语，俄语是学过的，但时隔多年也基本忘光了。所以，孩子事先为我们打印一些纸条，用英、俄两种文字写上：在何处办手续、换登机卡，何处可买到食品，厕所在哪里等，让我们随身带上。但登上飞机，看到乘客中大约有四分之一是中国人，而且其中不乏通外语又多次往来的人士，于是顾虑释然。纸条自然一次也没有派上用场，不过却成了很好的纪念品。

我们乘坐的是伊尔 62 型客机。普通舱 102 个座位，加上一等舱，总共 120 多个座位，算是大型客机了。但飞机的制造工艺和舱内设备，明显地不如美国造的波音飞机。工艺比较粗糙，例如放行李的箱子不仅面积小，而且箱门扣不严；空调设备也不行等。加上，起飞时间又无故拖延 20 多分钟，因此，一开始对苏航印象就不甚佳。但既已把命运托附于它，也就只能祝愿一路平安无事了。事实证明，苏航缺点是存在的，顾虑却是不必要的。

机上的服务应该说是可以的，供应也还过得去。在去莫

斯科的航程中供应两次份餐，有白面包、布丁，还有一份热餐，包括一块肉、米饭和青豆，青菜是几片黄瓜、半个西红柿和一点洋白菜。糖、盐、胡椒粉等调料都有。饭后还有一个水果，中午是一个小白瓜，晚上是一个梨。饮料有咖啡、热茶、矿泉水和北京产的纸盒鲜桃汁。这些是免费供应的。如要喝酒，包括啤酒，就要出美元买了。第一餐是上机后一个多小时，大约是北京时间下午1点多钟。因为起早去机场，早饭吃得早，肚子已经饿了，所以供应的份餐全部报销。第二餐是北京时间下午6点多钟。在机上很少活动，消化不好，就吃不下多少了。这样，原来准备在莫斯科候机时吃的食品就原封未动地带到了伦敦。从莫斯科去伦敦的航程中，又供应了一餐。按北京时间应该是半夜12点多了，这时已经没有什么食欲。同机的俄国人食欲比长途旅行的中国人好，供应的餐点全部吃光，但也不象是挨饿的样子。

在莫斯科转机时不准出机场，所见无多。这个机场，老金1989年去柏林开会时曾停留过，感到变化有三点：一是机场戒备不那么森严了，看不见荷枪站岗的红军了；二是候机楼内开设了收美元的酒吧，这是过去没有的；三是卫生不如过去。据老李讲，女厕所6个便池坏了4个，以致上厕所要排队。这些大约也是两种制度转换期间常见的现象吧。

至于安全问题，我们托运的行李是完整地运到了伦敦，没有丢失任何东西。可惜因为野蛮装卸，一只新皮箱被撕破两个大口子。

总之，苏航不能说很好，但也不像传闻的那样坏。

2. 初见英伦

7月3日，大概是我们一生中过得最长的一天了。一种急

迫的心情，使我们早上5时就起床了。虽然我们都有过出国的经历，但这次时间最长，路程最远，也没有别人关照，所以又对旅英的行装作了最后一次检查。吃过早饭，8点乘车去北京机场，11点半登机，12点半起飞，伦敦时间21点到达，加上8小时的时差，如仍按北京时间算已是7月4日凌晨5时了，但按伦敦时间则仍是7月3日，可见这一天何其长了。长达24小时的活动和飞行，任何人都是会疲倦的，何况是年近花甲的老人。正在困顿不堪的昏睡状态中，听到机上铃响，空中小姐报告伦敦到了。睁眼看窗外，是一片灿烂的通明灯火。特别是十分耀眼的黄色街灯，构成了区域分明的图画，十分好看，啊！这就是伦敦了。

飞机绕了一个半圆开始降落，一阵轻微的颤动，着地了，大家兴奋地鼓掌祝贺平安到达著名的伦敦希思罗机场。由于是晚上，又很急促，来不及仔细看，只觉得这个机场比我们经过的北京机场和莫斯科机场，不仅规模要大，建筑好，设备也更现代化。机场上起飞和降落的飞机很频繁，但飞行繁忙，秩序井然。关于希思罗机场，这里还要补充说几句。离英时，因为到机场较早，便在候机大楼里上上下下转了一番。候机大楼共有三层，第一层是各个航空公司办理托运和换登机卡的地方，一排窗口，大约有四五十处之多。另一半则是下机和办理入境手续的地方，两边是隔开的。第二层的中央是候机厅，十分宽大敞亮，需凭机票和护照方可进入，内部还设有免税商店。前厅则是一排各式零售亭，还有机场的问询处和货币兑换处。三层是餐厅和咖啡厅。我们很快办理完登机 and 行李托运手续，便到餐厅靠机场一面的窗前坐下，要了咖啡和点心，一边休息，一边观看繁忙的机场。从窗口可以看到数十架大型客机，有美国的、德国的、法国的、瑞士

的、南非的，还有苏航的，等等，当然英航的最多。大约每隔一二分钟就有一架飞机起飞或降落，把世界各地的旅客送到英伦，又把这里的旅客送往全世界。我们按照电视屏幕的显示，走进第12号候机室。这是可以容纳200人左右的大候机室，而这样的候机室竟有24个之多。因为设备好，疏导有方，客流量虽然很大，并不显得拥挤。

我们下机后，在机场大楼里穿行好一会儿才到达出境口。英国的入境检查比预想的要简单得多。只看了护照和往返机票，问了几个简单的问题，并不检查行装物品。由于我们不会英语，找同行的旅客作翻译耽误了一点时间，但也只十多分钟就办完了手续，准许在英国居留半年，可以入境了。

马上就可以和分别三年多的儿子和儿媳见面了，我们怀着喜悦的心情，快步走向出口。托运的行李早已在行李房的运输皮带上，找了一辆小推车，取出托运的皮箱，走啊！看见了，我们看见了接客人群中的儿子和儿媳，他们也在外行人流中看见了我们，冲出人群，我们拥抱了。于是，推着机场的小行李车，走向停车场。希思罗机场的停车场不像北京机场那样在露天广场，而是一座与候机楼相联结的多层停车楼，只要顺着通道走下去就到了。儿子在英三年不仅学会了开车，而且自己买了一辆汽车。虽然不是新车，而是一辆半新的红色大众牌轿车（与上海桑塔那牌是同一个德国老板，但车型号不同），但很适用，乘坐也很舒服。车开过来，装上行李，我们就出发了。儿子在剑桥大学读博士，家住在剑桥市，离伦敦还有100多公里的路程。好在英国的公路四通八达，路况很好，只用一个多小时就到家了。

这里不能不说说英国的高速公路。出了机场，在伦敦市区转了一会儿之后，就驶上了高速公路。这是一种全封闭式

的双向单行路，每向有三条车道，不仅宽敞平坦，而且灯光明亮。在这种公路上行驶，时速达到 120 公里，却毫不感到颠簸。路上车很多，车灯照成一条白龙，数龙并行而行，快慢有序，十分好看。据了解，英国的公路分为 M、A、B、C 四个等级。M 是高速公路，然后 A、B、C 等级逐次。除 C 级属乡间公路（也是柏油路面，不过路面窄，路况也差些），其他三种均为全国统一编号。外出时，只要事先从公路图册上查清楚要经过路线的公路编号，在路上再注意不要错过换路口的标志，就可以顺利到达目的地。比如从伦敦到剑桥，出市区上 A605，然后转 M11，再转入 A10，就可进入剑桥市区了。目前国内的公路状况同英国相比，简直不可同日而语。英国的高速公路从编号上看有 180 多条。而我国的高速公路建设可以说刚刚起步，已建成的不过只沈阳到大连、北京到塘沽、广州到深圳、上海到南京等有数的几条，里程不长，而且不成网，尚难以发挥更大的效益。其他等级的公路，英国人也很注意维护，路面都比较好。我们在英期间驱车跑过不少地方，没有遇到过国内那种坑洼不平的“迪斯科”路。比起西方发达国家的公路交通建设，我们的差距实在很大啊！

建设高速公路造价很高，需要很多钱，因此，走高速公路要收费，似乎是理所当然的。过去听说国外的高速公路都是要收过路钱的，国内的高速公路也都设有收费处。前几年的报刊上不是还刊登过北京市郊一处高速公路因收费而引起纠纷的消息吗。无钱不能走高速公路，似已成为国际通例，起码我们过去是这样认为的。可是，在英国，从伦敦到剑桥，从剑桥到牛津，最远的到苏格兰，我们驱车走了好多条高速公路，却没有交过一次费，也没有看到过一个收费亭。可见，高速公路同收费并没有必然联系。不知英国建设高速公路的费

用是怎么解决的？可惜一直没有碰到了解情况的专家。

希思罗机场和高速公路，是下机伊始给我们印象最深刻的两个东西。

3. 文化名城剑桥

剑桥市在伦敦以北 100 多公里处，全世界闻名的剑桥大学就在这里。据说这个城市和大学的起名是因为市中心有一条不大的河，称为剑河，河上有一座由著名科学家牛顿建造的不用一个铁钉的古老木桥，因而名为剑桥。大学以地名为名，而城市则以大学而闻名于世界，这也是相得益彰吧。

剑桥市并不大，只有 10 多万人口，开上汽车用不了一小时就可以游览一周。而剑桥大学则历史悠久，规模很大，有 30 个学院，50 个系和 21 个科。1991 年有学生 1 万多人，研究生近 5000 人。在研究生中，有三分之一是来自世界上的各个国家，因而在这里可以随处看到各种肤色的人。讲师以上的教员有 1200 多人。再加上各个学院、系和科的工作人员、实验室的人员以及其他为学校服务的人员，剑桥大学的教职员工和学生，大概占全市人口的三分之一以上。可以说这是一个名符其实的大学城。

剑桥大学的各个学院和系科，座落在市内的各个地方，成立时间相距很远，建筑风格也各不相同。最老的学院叫彼得豪斯学院，建立于 1284 年，已有 700 多年的历史，是由附近一座古老教堂的大主教建立的；而最晚建立的达尔文学院，建于 1969 年，只有 20 多年。最著名的国王学院建于 1441 年，圣三一学院建于 1546 年，如此等等。所以，统一的剑桥大学应该说是多年积累，逐步形成的。

我们参观了七八个学院，有的尖塔高顶，古老苍劲，如

国王学院以它那有数十座大小尖塔的教堂而吸引了众多游人；而在它近邻的王后学院则是钢筋水泥、玻璃房顶的现代化建筑；有的古老大门并不显眼，但内部却有草坪、花园，宿舍坐落有致，十分幽静，宜于学习。特别是圣三一学院（所谓圣三一，即按基督教圣经的说法，圣父、圣子、圣灵三位一体）给人留下深刻的印象。当你走进圣三一学院古老的大门，眼前霍然展现出一片宽阔的绿地广场，中间的喷水池和房顶的尖塔，形成一种独特的风光，许多人都禁不住要在此摄影留念。在学院教堂古老的前厅，是几位学者的汉白玉雕像，一看名字，有牛顿、培根等世界著名学者，他们都曾在这个学院学习或任教，不能不令人肃然起敬。老李出于对先辈同行的敬意，在佛兰西斯、培根像旁，合影留念。总之，不管是古老的，还是现代的，都给人以美丽、舒适、宁静的感觉。这点超过了国内的许多大学。

这里有必要作一点说明，英国的学院同中国的学院内涵是完全不同的。中国的学院是负责学生教学和生活等各方面管理的综合体，而英国的学院只管学生的住宿、伙食、社会活动等等，却不管教学，也没有教师。教学和科研等是由系和科负责的，因此，教师和实验室等等都由系科管理。要想到剑桥大学去学习或进修，必须同时得到学院和系科的接纳，没有学院接纳就不能到系科学习。比如，要到剑桥大学进修，需要有相应的学位和成绩，还要有两位英国教授的推荐。而学院则是收费的，第一学年大约 1800—2000 镑。你从哪里取得这笔费用，是公费、私费还是奖学金，学院则是不管的，但没钱就不能进，这是毫无通融余地的。大约正是这一点限制了不少有为青年的深造。

剑桥市有什么特点呢？概括两个多月的生活体验，有以