

文化理论
丛书

首都师范大学文化研究院编

Cultural Politics of Railway

火车的文化政治学



张 杰●著

中国社会科学出版社

文化理论
丛书

首都师范

Cultural Politics of Railway



火车的文化政治学

张 杰 ● 著

中国社会科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

火车的文化政治学/张杰著. —北京: 中国社会科学出版社, 2018. 2
(文化理论丛书)

ISBN 978-7-5203-0921-9

I. ①火… II. ①张… III. ①列车—文化学—政治学—研究
IV. ①U292.9-05

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 219941 号

出 版 人 赵剑英
责任编辑 郭晓鸿
特约编辑 席建海
责任校对 冯英爽
责任印制 戴 宽

出 版 **中国社会科学出版社**
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010-84083685
门 市 部 010-84029450
经 销 新华书店及其他书店

印 刷 北京明恒达印务有限公司
装 订 廊坊市广阳区广增装订厂
版 次 2018 年 2 月第 1 版
印 次 2018 年 2 月第 1 次印刷

开 本 710×1000 1/16
印 张 19.75
插 页 2
字 数 313 千字
定 价 88.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书, 如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话: 010-84083683

版权所有 侵权必究

本书受首都师范大学文化研究院出版基金资助。

目 录

第 1 章 绪论：为什么是火车？	(1)
1.1 火车的双面形象	(4)
1.2 西方关于火车现象的研究	(12)
1.3 国内关于火车现象的研究	(21)
1.4 研究思路、目标与框架	(24)
第 2 章 铁路的政治经济学：以晚清为例	(27)
2.1 拆铁路：国家控制与民间暴力	(29)
2.2 铁路：殖民的媒介	(44)
2.3 国家与地方之关系：保路运动	(73)
2.4 西方与中国：对现代性的抵抗与服从	(87)

第3章 火车与现代经验 (92)

3.1 火车与时间 (93)

3.2 火车与空间 (115)

3.3 火车与规训 (144)

3.4 火车与民主 (185)

3.5 火车与创伤 (222)

3.6 火车与速度 (251)

第4章 多样的移动性 (273)

4.1 “移动性”之概念 (273)

4.2 多样的移动性 (282)

4.3 结论：火车会越来越快 (291)

参考文献 (294)

后记 (308)

第1章 绪论：为什么是火车？

1825年9月27日，在英格兰东北部的斯托克顿至达灵顿（Stockton-Darlington）之间，世界上第一条铁路正式通车。这一天被认为是当地的节日，民众纷纷簇拥在铁路线两侧，观看这一对全世界都将产生深远影响的新式交通工具。由于这条铁路线，这两个默默无闻的城镇吸引了很多欧洲报纸和科技期刊的关注。在当时，这条铁路线的设计初衷就是运载货物，尤其是当地大量生产的优质煤炭。先由火车将煤炭运送至海岸，再通过轮船将其运送到英国其他地区，乃至欧洲各地。很快，快捷方便的铁路运输就大大降低了煤炭的价钱，为那些投资者带来了源源不断的商业利润。投资铁路因此被证明是一项极为有利可图的商业行为。

在运送货物之外，人们也逐渐开始乘坐这种当时还比较粗糙的火车车厢，当时，除了车厢本身是露天、几乎无遮掩的，牵引机车的动力最初依然主要是马^①。直到1830年9月15日，完全由蒸汽火车头牵引的火车才正式在曼彻斯特与利物浦之间诞生。这条铁路线的主要目的就是更快地在两座城市之间运送原材料、工业制成品及顾客。但没有预料到的是，运送顾客竟然很快就构成铁路利润的重要组成部分。在这条铁路线运行的前15年内，投资者每年获得的股息平均高达9.5%，此后英国铁路公司再没有达到如此之高的收益率^②。

① 姜文执导的电影《让子弹飞》一开头就是由数匹马在铁轨上牵引着车厢。事实上，因为晚清政府中的顽固派在19世纪80年代还坚持反对修建铁路，1881年李鸿章主持的唐胥铁路建成时也只好被迫使用骡马牵引矿车。

② Carlson Robert, *The Liverpool and Manchester Railway Project 1821—1831*, Newton Abbot: David and Charles, 1969, pp. 11—16.

由于其巨大的利润和组织规模，英国很快就进入了铁路发展史上的狂飙突进时代，史称“铁路狂热”（Railway Mania）。到了1845年，超过1000个铁路项目被提了出来。在1846年的顶峰时，有272个关于成立铁路公司的议案得到通过。也正是因为铁路公司众多，大部分铁路线路都不长，诸多铁路公司各自为政，英格兰并没有形成统一的、大的铁路网。人们疯狂地炒作铁路股票，铁路建设吸引了越来越多的资金，却也导致了过度膨胀。虚高的膨胀最终使股票价格崩溃。由此，政府开始介入，并且宣布取消所有尚未通过的方案，这种投机狂躁症才彻底结束。

同时，铁路公司开始进行兼并重组，如利物浦—曼彻斯特铁路被并入大枢纽铁路公司（the Grand Junction Railway），后者又将伦敦—曼彻斯特铁路和曼彻斯特—伯明翰铁路合并，于1846年组成伦敦—西北铁路公司（London & Northwest Railway）。铁路工程成为现代大公司、大商业的先行者，以及合股公司的先驱。一些巨头和职业经理人控制了大量的资本和劳动力，远远超过过去任何由旧的封建贵族或者个体商业者自我运营的工场。到1890年，英国的主要铁路公司在大多数城市都占据了八分之一或十分之一的中心地带，它们购买了成千上万亩的中心土地，直接进行城市的拆除和重建工作^①。由此，现代城市的地理面貌、行政机构、经济运行模式等均因铁路及铁路公司的出现而改变。

首先，可以想象到的城市外貌变化在狄更斯（Charles Dickens，1812—1870）的小说《董贝父子》（*Dombey and Son*，1846—1848）中有鲜明的体现。这位从19世纪20年代就居住在伦敦的作家，眼睁睁地看着因为修铁路，伦敦市区面貌遭到了大规模的破坏，他将这种破坏比喻成“大地震”“一次大地震的初震把整个这一带直到它的中心区都震得四分五裂”，不但房屋、街道等遭到了破坏，一堆堆泥土、灰烬不但把道路都堵塞了，还“完全改变了这一带的法律和习俗”。^②可以说，铁路对传统的城市格局进行了根本性的重塑。这说明作为一种产业，铁路本身可以形成巨大的权力关系和官僚机构，它不仅是一种交通方式，更可以作为一种影响城市乃至国家发展的权力资本而对社会构成非同一

^① Perkin Harold, *The Age of the Railway*, London: Panther, 1970, p. 133.

^② [英] 查尔斯·狄更斯：《董贝父子》，祝庆英译，上海译文出版社1994年版，第81—82页。

般的影响力。

因此它对社会的冲击绝不只是在运输业，不只是将人或物品更快地从一地运输到另一地。“对愈来愈多的布尔乔亚乃至工人来说，铁路真的是把他们从居住地与原有生活方式连根拔了起来。它彻底把人员与货物的运输现代化了。它毁了一些商业城镇，扶植起另外一些。”^①同时，相比起马车等传统交通工具，它对时间的精确要求和飞驰的速度深刻地改变了人们的时空概念，给人们带来惊奇感的同时，也带来了深深的不安全感；在火车上，彼此完全陌生的人长时间共处在一个封闭的车厢内，人们因此需要重新审视自己的角色、身份及与他人之间的关系，这对维多利亚时期之前森严的等级结构是一个巨大的突破。当然它的影响不止于这些。“没有一种 19 世纪的发明比铁路更能让维多利亚时代人感到他们是生活在一个改天换地的时代。”^②萨克雷也在 1861 年写道：“我们这些生长于铁路兴起前的人是属于另一个世界的”，铁路因此“开启了一个新纪元”，他说，那些生活在铁路时代以前的人都是大洪水以前的人类，就像是“从方舟走出来的诺亚和其家人”。^③可以说，铁路以其前所未有的速度，让普通人的生活和原来相对而言比较静止的农业社会真正流动了起来。

而这正体现了现代性的特征。“在福柯那里，现代性被视为这样一种态度，即一种进步的信念、革新的冲动和发展的渴望，换言之，一种体现为越是新的就越是现代的气质。”^④从世界铁路的发展史来看，一旦某地开始铁路建设，铁轨就会不断延伸，它绝对不会止于一地一区，势必要连贯成一个跨地区、跨州乃至跨国界的交通网络，而且速度也会越来越快^⑤。铁路因此非常突出地体现了工业革命对技术和资本对投资领域永无止境的要求，体现了社会对流动性日益增长的推动力，整体社会氛围不断走向进步与文明的激情与兴奋。英国著名

① [美] 彼得·盖伊：《施尼兹勒的世纪：中产阶级文化的形成，1815—1914》，梁永安译，北京大学出版社 2006 年版，第 172 页。

② 同上。

③ 同上。

④ 上官燕：《游荡者，城市与现代性：理解本雅明》，北京大学出版社 2014 年版，第 8 页。

⑤ 以斯托克顿—达灵顿铁路为例，其最初运行速度仅为 4.5 千米每小时，后来很快增至 24 千米每小时。左拉的小说《人兽》（*La Bête humaine*，1890）中火车能达到 80 千米每小时。如今，京津城际可达到 300 千米每小时甚至更高。

作家赫伯特·乔治·威尔斯 (Herbert George Wells, 1866—1946) 曾预言, 未来的历史学家会认为 19 世纪的核心标志就是在铁路上运行的蒸汽机车^①。的确, 继英国之后, 世界上各个主要国家也都紧锣密鼓地投入铁路建设^②, 无论是现实生活中铁轨的无限延伸与长驱直入, 还是文学艺术创作中主人公们与铁路之间发生的各种故事, “铁路”都是 19 世纪的关键词和一个极为耀眼的意象。19 世纪因此可被誉为“铁路的时代”^③。

1.1 火车的双面形象

火车因此激发了人们强大的想象力, 很快就进入文学艺术作品中, 成为一个非常重要的艺术形象^④。1844 年, 英国浪漫主义风景画家、水彩画家约瑟夫·威廉·特纳 (Joseph M. William Turner, 1775—1851) 创作的油画作品《雨、蒸汽和速度——伟大的西部铁路》(*Rain, Steam and Speed-The Great Western Railway*) 在皇家艺术学院展出。画面中, 一列火车迎着雨雾风驰电掣般地飞驰而来, 在这朦胧的世界里依稀看得见后面的城市、道路和桥梁。经考证, 画面中的桥为梅登黑德铁路桥, 该桥横跨泰晤士河, 位于塔普罗和梅登黑德之间 (Taplow-Maidenhead), 特纳描绘的是一辆正驶往伦敦的火车。画面中几乎看不到什么明确的轮廓或线条, 只有豪放写意的用笔和迷蒙的色彩, 以着力表现火车那不畏自然、大气而磅礴的气势。这大概是描绘现代文明的第一幅

① Carterlan, *Railways and Culture in Britain: The Epitome of Modernity*, Manchester: Manchester University Press, 2001, p. 8.

② 各主要国家修建第一条铁路线的时间: 美国, 1830 年; 法国, 1832 年; 德国、比利时, 1835 年; 加拿大, 1836 年; 俄国, 1837 年; 奥地利, 1838 年; 荷兰、意大利, 1839 年; 瑞士, 1844 年; 澳大利亚, 1847 年; 西班牙, 1848 年; 秘鲁, 1851 年; 印度, 1852 年; 南非, 1860 年; 日本, 1872 年; 中国, 1876 年。

③ Perkin Harold, *The Age of the Railway*, London: Panther, 1970; Robbins Michael, *The Railway Age*, Harmondsworth: Penguin Books, 1965.

④ 1965 年, 西班牙著名的超现实主义画家萨尔瓦多·达利 (Salvador Dali, 1904—1989) 创作了油画作品《佩皮昂火车站》(*Perpignan Railway Station*), 他认为这个火车站是宇宙的中心, 表示自己坐在这个车站的候车室时, 总是能够得到最好的灵感; 当代英国系列电影《哈利·波特》集中呈现了英国人对蒸汽火车的喜爱, 影片中的 5297 次蒸汽火车以及神秘的九又四分之三站台在现实中成为游客观光的热门景点。

作品。特纳的这种画风影响了后来的印象主义。

1877年1月，法国画家莫奈（Claude Monet，1840—1926）在巴黎圣拉扎尔火车站（the Gare Saint-Lazare）附近租了一处公寓和工作室。同年4月，在第三次印象主义画展上，莫奈展出了七幅以该车站为主题的油画。画家的独到之处在于采用内部视角，将在当时极具现代气息的产物即火车站的玻璃顶棚作为画面主轮廓，不但具有鲜明的时代印记，而且也使其形成庄严的金字塔形构图。火车头喷出的烟雾笼罩着画面，如同蓝天中的白云。与此同时，站台上，刚下车的乘客似乎有些拥挤。画作庄严、堂皇而又富有生机，被喻为一首工业文明的赞美诗。这个著名的火车站也曾经出现在左拉的长篇小说《人兽》之中。

19世纪的文学作品中，将火车拟人化逐渐成为一种时尚。尤其是引人瞩目的火车头，它有时被形容为“携带着雷鸣的迅疾闪电”，有时被称为“呛喉的尤物”。^①且看惠特曼在《致冬天的一个火车头》（*To a Locomotive in Winter*, 1876）中的如火激情：

你那结实的体格，你的弹簧和阀门，你那些轮盘发出的微微颤抖的
闪光，

你后面拖着的列车，顺从又快乐地跟随着，

不管是大风还是无风，时而快速，时而缓慢，总是不停地奔驰着。

现代式的典型——运动与力量的象征——大陆的脉搏，

至少为诗人的灵感服务了一次，并融化在诗句中，就像我在这里看到你
时那样，

伴随着风暴和阵阵狂风和飘落着的雪，

白天里你敲响了震耳的警钟，

黑夜里你摇晃着沉默的信号灯。

对诗人来说，呼啸而行的火车代表了人类的进步和永无止境的追求。火车头是“运动与力量的象征”，是现代性的典型。它的性能可靠、稳定，不受天

^① [美] 彼得·盖伊：《施尼兹勒的世纪：中产阶级文化的形成，1815—1914》，梁永安译，北京大学出版社2006年版，第173页。

气、地势所阻，在暴雪狂风的夹击下，始终安然、快乐地继续其既定的行程。这个由人创造出来的机器由此极大地增长了人类的自信。

喉音尖亮的美人！

让你那无法无天的全部音乐在我的颂歌里滚动，晚上是你那些晃动着
的灯盏，

你那放肆地呼啸着的笑声像地震那样发出隆隆回响，惊醒着众人，

你自己就是全部律法，坚定地掌握着你自己的轨道，

（你没有那带着哭腔的竖琴式的轻松与甜美，或流畅的钢琴声的轻灵）

岩石和丘陵送回了你尖叫声的颤音，径奔广袤的草原，跨越湖泊，

直上毫无拘束的自由天空，欢快而健壮。^①

火车不但具有雄壮的外表，还能发出与其体形相称的宏伟的、如同音乐般的声音。不过这种音乐不同于竖琴或钢琴，亦与伤感、缠绵或忧愁绝缘。惠特曼反复强调，“他的诗将避开悦耳的旋律和美妙的效果”，他想“体现一种力量，虽狂放不羁，但不可抗拒”^②。“冬日的一个火车头”恰恰是一个极好的例子，它的巨大的鸣笛声象征着对世间一切律法的藐视，也象征着人类在长久的发展过程中对自由与民主的不懈追求。而这种追求给人类社会带来的冲击无疑是如同“地震”般的感受。

在广阔的天地间，火车似乎是无敌的，没有任何障碍可以将其阻挡，它的目标永远是未来，它甚至可以“向着印度行进”：窄窄的双轨排除了一切障碍，将欧亚大陆用一种极为有效的网络连接在一起，它能穿越所有的隔离与差异。如果说，铁路以前的时代是“过去”——“那昏暗的莫测高深的追溯往昔”，是“繁衍着生物的深渊——睡觉的人们和阴影”，那么这样“无限巨大”、无比沉重的“过去”在铁路时代轰然崩溃了。亚洲正是那“过去”中的一部分，而以太

① [美] 惠特曼：《致冬日的一个火车头》，《草叶集》，赵萝蕤译，上海译文出版社 1991 年版，第 813—814 页。

② Robert D. Faner, *Walt Whitman and Opera*, 转引自丁易《狂放不羁的“现代的典型”：致冬天的一个火车头》，《时代文学》（下半月）2008 年第 7 期，第 146 页。

平洋铁路、苏伊士运河等为代表的工业文明就要连通欧亚大陆，“解开亚洲的神话，那些原始的寓言之谜”^①。与《致冬日的一个火车头》相同，惠特曼的这首《向着印度行进》（*Passage to India*, 1871）的基调也是乐观激扬的，而且更像是凯歌高奏，表达了惠特曼对经由技术联通不同种族、国家和文化的激情与梦想，其间也流露出诗人的美国式民主思想与殖民政治之间的矛盾。

有意思的是，“喉音尖亮的美人”这种女性化的比喻方式似乎暗示着人类对这个无敌的机器还是有控制能力的。人可以像爱女人一样地去爱机车。左拉在《人兽》中塑造了一个名叫杰克·郎济埃的火车司机形象，这个年轻人继承了一种仇视异性的远古传统，不时有杀死（年轻）女人的冲动。每当他对一个真实的女人产生欲望时，他总是感到一股抑制不住的暴力倾向，想要立即杀死对方，并让对方的血流在他身上，从而获得强大的快感。这种杀人欲望是人之动物性的纯然表征。为了躲避这种暴力倾向，他将激情转嫁到自己所驾驶的机车上，日久天长，竟对它产生了一种非常纯净和强烈的感情：

这是一台拖拉快车的机头，配上两对精美的大车轴，轻快大轮由钢臂连接着，宽阔的胸部，壮大的长脸……一切都合乎逻辑，一切都正确，这个金属“生物”具有无上之美，显出运用能力的精妙。……杰克很爱机头，给它改成女性的名字，他总带着抚爱的温情，称呼它莉嫦。^②

1875年，柏林举办了一次工业大亨云集的庆祝会，这次聚会的主要内容是纪念詹姆斯·瓦特发明蒸汽机的完美成就。时任普鲁士统计办公室主任的恩斯特·恩格尔（Ernst Engel, 1821—1896）在祝酒词中赞美了蒸汽（丈夫）与发动机（妻子）这一令人愉快且极具成效的结合，认为它们为西欧的社会、经济及自然景观带来了前所未有的变化。恩格尔说，尽管这对配偶之间差异较大，但“丈夫”是“自然的后代”“有古老的血统”，其急躁的祖先甚至可以追溯至世界之初；“妻子”的家族则相对年轻，不久前“他们还很简单粗野”，但这一

① [美] 惠特曼：《向着印度行进》，《草叶集》，赵萝蕤译，上海译文出版社1991年版，第713—728页。

② [法] 左拉：《人兽》，毕修勺译，山东文艺出版社1993年版，第136页。

结合却是“最幸福”“最富成效的”。

它们生育了无数“子女”。除了极个别的例外，大多都是有教养的、温顺的，这些后代工作勤奋，日以继夜，是名副其实的服从与好脾气的典型……只要我们为其造好遮蔽之处，好好对待它们，它们就会给我们回报成功与收获^①。

“莉嫦”就是蒸汽与发动机结合后生育出的“美丽的女儿”之一。而杰克对“莉嫦”的感情事实上就是一种爱情。或许正是因为这样的情感，在文学作品中，机车往往被女性化。

这是实在的，他同它一起奔跑四年。对于这部机器，他的确以爱的情感喜欢它。……他之所以爱这一部，这确实因为它有好女人的罕见优点。它温柔顺从，容易启动，蒸发极好，还保持着有规律的连续奔跑。人们都武断说它那么容易发动，因为它轮子拨条装配极好，尤其因为配汽室可完全控制。同样，它只要很少燃料就发出很多蒸汽。人们以为它是靠管子黄铜的优良质地和锅炉的精美设备。但是，他知道还有别的东西，因为别的机头也是这样小心建造起来、装配上去的，却没有显出它所特具的任何优点。它的内部一定有制造的灵魂和神秘，就是铁槌敲击偶然加给金属的某种东西，就是装配工人的技巧给予零件的奇妙东西：机头的个性或生命^②。

杰克怀着感恩的男性情感热爱这个温柔顺从的机器，以一种夫妻相处之道照看它、爱护它，将自己、机头与火夫视为和睦的三口之家。在日常生活中，他不喜欢强壮胜过男人的未婚女性芙洛莉，独独迷恋有夫之妇珊佛琳，因为后者独有的温顺、娇弱气质与莉嫦的服从听话甚是相似。被嫉妒冲昏了

^① Kang Minsoo, "The happy marriage of steam and engine produces beautiful daughters and bloody monsters: descriptions of locomotives as living creatures in modernist culture, 1875—1935", *Visions of the industrial age, 1830—1914: Modernity and the Anxiety of Representation in Europe*, Eds. by Kang, Minsoo & Woodson-Boulton Amy, Burlington: Ashgate, 2008, p. 1.

^② [法]左拉：《人兽》，毕修勺译，山东文艺出版社1993年版，第136页。

头脑的芙洛莉有意制造一起石车阻路事件，导致莉嫦彻底破裂、报废，受伤的杰克由此看到一个生命的死亡，感受到与之肌肤相连的剧痛，内心中也有了跟它一块儿死去的愿望。这似乎就可以解释，为何此后他再次被那种所谓远古的冲动所控制，在珊佛琳精心照顾他康复后，杰克竟然立即将其杀死。小说中，左拉给杰克安排的最后下场是让他丧命于一个他还不能熟练驾驭的、任性的新机头——六八号。

在左拉这里，火车最后由驯顺的机器变成了暴力的、嗜血的魔鬼，从新机头的名字回归数字化、中性化亦可窥见一斑。这个可怕的魔鬼对人的肉身与精神都造成了巨大的摧残。其实，从狄更斯开始，对技术的迷恋就受到了质疑。1842年，在受邀访问美国后，狄更斯完成了一部游记作品——《美国手记》(*American notes for general circulation*)，书中对美国火车颇多微词，说它们很大、很丑、很吵，就像一条疯狂的巨龙，或者说一个饥渴的魔鬼^①。不过，到了1846年，他在《董贝父子》中毫不留情地将英国的火车也塑造为魔鬼：它无视人们各自不同的遭遇与内心的百味痛苦，将所有人不分阶级、年龄、地位，统统拉向同一个目的地——死亡。狄更斯由此表达了人类无法掌控这种机器的恐惧感，而这正是由空前频繁的流动性促成的时代焦虑。或许可以说，在狄更斯的笔下，现代性表现为不可控制的危险机器，就像上帝创造了亚当夏娃却不得不忍痛看着他们自作主张吃了禁果一样，这些机器出自人的智慧，却又迅速变成人所无法完全控制的行动主体。不过，上帝可以将那两个不听话的人赶出伊甸园，但火车一旦开始铺轨，却没有人能够长久阻挡它的巨轮。因此，“就像19世纪的其他惊人创新一样，火车所能带给维多利亚时代人的刺激是他们还来不及全部吸收的，焦虑于是随之而来”^②。

实际上，这正是马歇尔·伯曼(Marshall Berman, 1940—2013)在其《一切坚固的东西都烟消云散了》中所表达的对现代主义的理解，既有对新世界的美好期待，又有在一切都加速变革的时代无法确知未来、无法把握自己命运的焦虑。萨克雷在《名利场》(1847)中提到一个传说，一位英国旅客因为迷恋比

① [英] 查尔斯·狄更斯：《美国手记》，刘晓媛译，鹭江出版社2006年版，第71—72页。

② [美] 彼得·盖伊：《施尼兹勒的世纪：中产阶级文化的形成，1815—1914》，梁永安译，北京大学出版社2006年版，第172页。

利时公共汽船的舒适与美食，遂留在船上做不间断地来回旅行，后来铁路在比利时问世，该名游客竟然在汽船最后一次行驶的时候自溺身亡，以此表达对旧日缓慢生活节奏的祭奠。

而在现实生活中，像这样讨厌铁路的英国人还真不少，比如，伟大的约翰·罗斯金（John Ruskin，1819—1900），他特别不喜欢这种“铁质的特征”（the ferruginous temper），认为这种正在蔓延的特征“将快乐的英格兰变成了铁面人”^①。人们对当下不安、不满，因为生活从此远离了寂静的天空和沉睡的田野，“自然的宁静渐渐远离我们”，生命从此不得不承受无休止的躁动。“横穿我国领土的钢铁动脉，震颤着凶猛、暴躁的脉搏，每时每刻都变得更热、更快。”^② 罗斯金将时代普遍感染的焦虑感与铁路这种交通工具关联，体现其颇具悲观论调的文化批评视角。这不禁让我们想到罗兰·巴特对钢铁及用钢铁建造而成的埃菲尔铁塔之经典分析。就是在《埃菲尔铁塔》这部对他个人而言最为脍炙人口的分析性抒情散文中，巴特说：“质地轻薄的钢铁，使得人类的移动变得更轻更快，因此有能力到处跨越大河高山。结果导致人类对笨重性的征服。”钢铁的功能是联结，是沟通，是排除自然所设置的障碍。巴特认为，钢铁赋予人类交通一种全新的形象——“射越”（jet），而埃菲尔铁塔尽管其外部特征看起来可能是无用的，却“概括地代表着一切伟大交通的作品”，正是借助于铁（包括在20世纪同样运用铁的航空事业），人们逐渐在一定的限度内克服了时空障碍。在美国，钢铁还“被用作自由女神像的支托骨架”。所以，综合而言，如果说钢铁代表着“冶金、交通、民主”这三种征服事业，那是毫不为过的^③。

不过，从罗斯金那颇为苛刻的眼光看来，铁质之物终究是不美的，而且他还从建筑学的角度出发，激烈地批评了当时的火车站。罗斯金认为，这些根据设计师的构想而建造出来的建筑物“剥夺了人们在思考美的时候所必需的情绪和谨慎”，使火车站只是人们迫切想要离开的场所。而既然安全、快速运输是旅

① Perkin Harold, *The Age of the Railway*, London: Panther, 1970, p. 119.

② Ruskin John, *The Seven Lamps of Architecture*, London: Smith Elder and Co., 1849, p. 182.

③ [法] 罗兰·巴尔特：《埃菲尔铁塔》，安德莱·马尔丁摄影；李幼蒸译，中国人民大学出版社2007年版，第21页。译者李幼蒸提出，jet也可译为“喷射”“架设”。“金属作品，一下子消失了（即使实际上它是一点点地装配起来的），似乎是在快速运动中被射越过其障碍物，因此暗示着时间本身被征服了，在快速的行程中被缩短了，并进而预示着航空器有朝一日将射越过洲陆和海洋。”

客的最大期望，那么“与铁路相关或者铁路附近的事物的那一丁点儿装饰”就都是“最臭名昭著也最无理的”^①。这与莫奈对火车站的热情描摹构成极其鲜明的对比。

同时，火车事故的噩耗频传，以及“报纸喜欢巨细靡遗报道这些意外”在很大程度上也促使作家们倾向于把铁路表现为一种邪恶的物，或者饱含危险的空间所在。如果说，安娜·卡列尼娜是文学作品中命丧于车轮之下的人物形象中最令人惋惜与辛酸的一个，那么狄更斯本人则是19世纪因火车脱轨而导致重大精神创伤的典型现实病例。虽然他从1865年6月9日的一场重大脱轨事故中幸免于难，但返回伦敦后，他的身体就不停地颤抖，接近两周不能说话，似乎在不断地重复体验他称之为“晃动”（the shake）的那种痛苦。后来他再乘火车出行的时候总是产生车厢倾翻的幻觉，即使一点点风吹草动，都能引起他巨大的惊慌。这种症状持续了一年之久，无法克制^②。此后，为了释放这种创伤，狄更斯以铁路事故为题材，创作了短篇小说《信号员》（*The Signalman*, 1867），作品中那位频频目睹灾难发生、对受害者爱莫能助的信号员最终选择了自己走向行进中的车轮。铁路创伤只能以走向死亡来终结。最不可思议的是，狄更斯去世的时间恰恰是在这次火车事故之后的五周年纪念日。

在德国，年轻的自然主义作家吉哈特·霍普特曼（Gerhart Hauptmann, 1862—1946）也在其中篇小说《道口看守员蒂尔》（*Bahnwärter Thiel*, 1887）中贡献了一个在寂静森林中孤独的守路人形象。蒂尔认真、刻板地按照铁路的时刻表完成其本职工作，内心单纯而无助，经常出现对亡妻的幻觉。在一次夜雨中，他感觉机头上的两道红光将雨点变成了血滴，于是天地之间瞬间就变得如像下血一般恐怖。事实上，这恰恰预兆了他年幼的儿子将被火车碾死的悲剧。这个巨大的魔鬼杀死无辜的儿童之后，蒂尔也像杰克·朗蒂埃一样变成了一个疯狂的杀人者，他先是杀死因对其儿子看顾不周的后妻及其与后妻所生的婴儿，然后坐在儿子惨死的铁轨上，最后精神失常。针对铁路的破坏性，小说刻意营

① Ruskin John, *The Seven Lamps of Architecture*, London: Smith Elder and Co., 1849, p. 111.

② 参见唐凌洁《火车与现代性——写在2010中国实现铁路全国覆盖之前》，《上海文化》2010年第5期，第62—63页；Matus Jill L., “Trauma, Memory and Railway Disaster: the Dickensian Connection”, *Victorian Studies*, Vol. 43, No. 3, Spring 2001, pp. 413—436.