

# 百年前人们怎样去香山?

家住京城,每年秋天如果不爬一次香山,看一回红叶,总觉得是一种缺憾。那百年前的人们怎么去香山?

## 西山比托斯卡纳还要漂亮

首先应该明确的一点是,百年前生活在北京的人们,并不以香山为“景区”,更不会在意爬什么“鬼见愁”、登什么香炉峰,硬要说的话,他们如果去香山,主要是为了看一看碧云寺和卧佛寺,而这里多半也是他们去玉泉山或者万寿山旅游时,“顺道”逛的景点。

当时从西直门到西山有一条石板路,这条路是明朝就有的,清朝雍正年间又重修了一次——明朝的骊宫都在西山,故有此石板路,为了皇帝游玩方便。英法联军入侵时,在圆明园等西郊园林大逞淫威,因之这条石板路也遭到破坏。齐如山先生在《北平怀旧》中记载:“光绪年间西后修颐和园,而石路则未大修,只找补了找补,就是在路两旁栽了两行桃、柳。”而这条路也成为人们去往西山各个园林寺庙的交通要道。

彼时西山有“小瑞士”之名。“几条峡谷非常漂亮,绿树成荫,空气清新,每条峡谷里都隐藏着寺庙群。”“山中寺庙的环境一处比一处更美,奇花异木比比皆是”。普鲁士东亚外交使团在1861年的考察报告中称赞西山的景致比托斯卡纳(意大利著名度假胜地)还要漂亮:“一片山峦呈半圆形,在远方的蓝色天空里忽隐忽现,在浓密的绿荫下,富裕的村庄和寺庙装点着大路边的景色……沿缓坡而上,沿途一个接一个的村庄和寺庙,掩映在绿色的花园中。巨大的五针松和柏树下,冒出一汪清泉,还有金鱼游弋其中,墙上、树上和立柱上爬满了各种藤蔓植物,富有大自然的诗意。”

这其中,碧云寺尤其出众。英国驻华使馆参赞密福特为这座寺院的名字陶醉:“碧色云彩的寺庙,这是多么罗曼蒂克的名字!长达一里半的每座平台上都建有殿堂,一个胜过一个!每走一步都可以看见:黑白相间的大理石雕像和花瓶,黄铜雕刻的龙,刻画帝王将相、各路神仙和神话中怪兽的高凸浮雕和凹下浮雕,刻在大理石或石头上的铭文,木头上镶嵌着黄铜或镀金,件件精工细雕。”同样为碧云寺倾倒的,还有英国作家阿奇博尔德·立德夫人,称她是“京郊最为优美的寺庙之一”。立德夫人特别钟爱汉白玉金刚宝座塔:“宝座四周雕满精美的印度佛像,一座神龛里供有一座极小的佛,然后有一段台阶通向宝座顶部。上面立着5座13层的宝塔和两座小塔,均带有汉白玉基座,雕琢精美,俯视着一片白皮松林。”

在普鲁士东亚外交使团的考察报告中,笔者找到一段文字,疑似登顶香炉峰的记录:“到山顶的最后一段路,要穿过碎石和灌木丛,从山上望出去,壮丽无比:树影绰约,层层庙宇时隐时现,山脚下的树林和园子联成一圈,就像地图上一样,从这里延伸出大片一望无际的绿色平原,从这块绿色平原的东北方就可登上圆明园上的土丘。蔚蓝色的远方是北京的城墙和城门,看上去像一排深色的点和线,涂抹在绿色的平原上。整个地区就是一个无边无际的大花园。”



英国摄影师唐纳德·曼尼在上个世纪20年代拍摄的前往西山沿途景象

## 从碧云寺能看到通州宝塔

西山虽美,到那里游玩却并不是一件容易的事,从西方人留下的游记来看,当时从西直门出城到达山脚的方式,主要是骑马或骑驴。

普鲁士东亚外交使团为了去香山,由一位名叫布尔布隆的夫人组织了二十多人的马队。他们早上6点动身,选择的是抄近道的一条沙土路,出城后满目都是乡村景象,路边有灌木丛和大槐树,大树两旁的地里长着小米、玉米、芝麻和豆子。“一路驱驰,将近十点,终于来到山脚下。”在一座寺庙里吃完早餐后,开始爬山,直到下午四点才慢慢下了山。几天后他们又专门去了一趟碧云寺,还是骑马去的,但走的是通往圆明园的那条石板路。“这里的山脊约有一千八百英尺高,树林更为茂密,村庄之间有宫殿式的别墅和皇家的狩猎苑,山坡上还散落着数不清的已坍塌的瞭望塔和歪斜的围墙和尖顶的城垛……碧云寺非常浪漫地坐落在两个潮湿阴暗的山谷之间的山嘴上。”这里虽然不高,但往山下望去,景色非常壮丽:“左右两边的山脊渐渐下沉,好像巨大剧场里的两翼座位,上面覆盖着村庄、花园、宫殿和哨所,更远的地方则是北京城。”有一点可以证明当时京城没有高大的建筑以及空气质量之好,那就是站在碧云寺里,居然能望见“地平线处的通州宝塔”。

也有不少人选择骑驴,叫雇脚力,因为骑驴必须得有一个人跟着,在旁边赶驴,即是赶脚的。驴走得缓慢且更有节奏,可以慢慢享受沿途的风景,立德夫人就在驴蹄声声中进入忘我之境,特别是到卧佛寺的一段路上:“两旁古柏参天,阳光穿过树枝,投下对比强烈的光影,这种效果我自小就喜欢。路的尽头是一片美丽的槐树林,林子中央是一座宏伟的牌楼,以汉白玉为框架,镶着黄绿两色的琉璃,熠熠生辉。”不过她的驴有些顽劣,这让她骑在上面时“想装点高贵都不行”。

当然还有比较复杂的进山方式,就是“轿车+马队”,这样的搭配往往是走得远一些、而且有女眷的旅行者。英国驻北京公使沃米特·汤丽爵士的夫人苏珊·汤丽在1902年9月14日组织了一次对京郊的长途旅行,游览的内容除了西山的庙宇,还有十三陵和南口的长城。他们自己坐轿车,也就是带车围的骡车,此外还“雇佣了两匹马连同两个马夫、一个厨子、一个仆人,还有负责挑行李的挑夫”。旅行的第一天夜里在碧云寺过夜,“这个白天,我们始终在田野里行进,满眼看到的都是绿色的庄稼,有时候需要沿着小路,从比人头还要高的谷子地里穿行过去。”

随着来华的外国人逐渐增多,以及香山景致的有口皆碑,渐渐形成了一条旅行线路。民国以后人力车的兴起,使得不少人开始坐人力车去香山,特别是在东交民巷、六国饭店、北京饭店等地方,形成了所谓的“外国客座”,即专供洋人乘坐的人力车,去香山、卧佛寺、八大处,“跑一趟的车钱要比普通拉客座多几倍”。这些车夫都身强力壮,穿戴干净利落,还要领取白底黑字的磁号牌,以便管理。而京城百姓想要坐人力车去香山,得去西直门外、海淀等地,那里有此类专门“跑长趟”的“站点”。这种车夫跑法与一般车夫不同,跑起来不快不慢,很是稳当,当然车钱也不便宜。可想而知,在百姓以贫民为主的时代,去香山秋游属于奢侈之举,哪怕只有一条石板路,哪怕在红叶最红的“旺季”,也不会造成交通拥堵。

## 去香山可“混搭出行”

上世纪二三十年代,香山的名气越来越大。德国记者恩斯特·柯德士在《闲置的皇城》一书中写道:“由于北京的达官显贵以及居住在这里的欧洲人常来此郊游,现在,山顶上不仅兴建了一座治疗肺病的疗养院,山脚下还兴建了一家大型的欧式酒店,酒店带有车库,十分豪华舒适。”从京城到山下修了一条专用车道,连接着北京和香山的众多旅游景点,“一到周六、周日,一辆接一辆的轿车就会在这一带卷扬起团团尘雾。”

当时去香山,还盛行一种混搭的出行方法:“火车+驴车”。日本学者丸山昏迷就曾经体验过,他从京绥铁路京门支线北京西直门站上车,到三家店下车,再雇驴车,“最近汽车也能开到山脚下了,这样能够节省很多时间,可是比起在新开通的马路上驰骋汽车,还是骑着驴在乡间小路上往返更有情趣”。有的人偏爱这种情趣,宁可有汽车不坐坐驴车,比如俞平伯先生就是先坐汽车到西直门,然后从西直门雇赶脚的驴往山里去。

1935年,北京有了公共汽车。学者赵珩先生在《百年旧痕》一书中回忆,电车需要轨道,没法修得太远,所以都是在内城里跑,但公共汽车就不一样了,可以跑相对长的路途,“比如可以到达清华园、颐和园,最远的已经可以到香山。”而穷人去香山,首选的方式是坐趟趟车,就是马拉的大车,这种车前后连胶皮轮子都没有,本是京郊农民拉农活的车辆,赶上乡间农闲的时候,用不着车,赶出来拉几个钱用。因为趟趟车只守着一个固定的地方跑,中途既没有站,也不中途搭客,只是一趟两大枚铜子儿,因此虽然坐着很不舒服,但颇受老百姓的喜欢。

至于学校集体出游去香山,则采用雇老式大汽车的方式,民俗学家邓云乡先生回忆他中学参加学校的秋季旅行,坐的就是这种车。“路不好走,不像现在的柏油路,车子一路颠簸不已,尘土飞扬,同学们又挤,我小时又有晕车呕吐的毛病,车开到香山,我一下车就大吐特吐,望着那鬼见愁真有些‘鬼见愁’了,还谈什么秋季旅行游山呢?”别人都兴高采烈地去登山,邓云乡一个人在汽车里待了好几个钟头,最后同学们都举着红叶下山了,他好像一只“刚褪了毛的、斗败的小公鸡一样”,耷拉着脖子跟同学们又坐车回家了。

笔者的学生时代,正是上个世纪八九十年代,那时一到秋天,学校往往会组织去香山看红叶,而交通方式似乎只有一种,就是在动物园坐360路公交车。早早地赶到动物园公交总站,在蓝色铁护栏后面排成一队等车来。虽然车子在坑洼不平的道路上行驶得有些颠簸,虽然凉凉的铁椅子上坐上去有些“镇”屁股,但车窗外疾驶的风景还是让同学们兴奋不已。那时通往香山的柏油路很窄,路两边是排列整齐的两行白杨树,还有大片大片的农田,远远望去,西山雄伟壮阔的身影犹如连绵不断的兽脊一般踊跃在蓝天之下,望着高山,激荡在少年心中对未来无限向往的豪情,迄今都难以忘怀。

都说香山迷人之处,既在风景优美,更在历史底蕴深厚——岂止香山,就连通往香山的道路也是一样的。(据《北京晚报》)