

百年前人们怎么去长城?

今年十月,我和家人去了一趟大名鼎鼎的古北水镇,由于司马台长城就在附近,便买票坐缆车登了上去。站在烽火台上,一边遥望两侧层峦叠嶂、连绵起伏的崇山峻岭,觉得心旷神怡,一边默默地在心中将这里与从前攀登过的八达岭、慕田峪长城做对比,愈发觉得司马台长城且陡且深,到处碎石动摇,号称“万里长城绝险处”,果然名不虚传。近年来国家从文物保护和旅游开发的角度考虑,对长城进行了大规模的保养和修缮,增添了多项辅助设施,尤其是安装了缆车,大大提高了游客攀登的便捷度和安全度,否则想做如此登临之游,绝非易事。

于是便想到,百年前,生活在北京的人们怎样登长城?来京旅游的外国人,怎样记录自己与长城的“第一次亲密接触”?

【赴长城】

骑驴不时收起腿

在百年前西方人来华的诸多游记中,笔者发现:他们在京游览的长城,主要是八达岭长城,慕田峪长城和司马台长城则极少提及。

英国医生芮尼于第二次鸦片战争结束后跟随英法使团入京,他为我们留下了近代史上比较早的一份外国来华人士游览长城的记录,时间是在1861年的11月7日。他和同伴是“乘着小马和骡子”出东直门往南口的,当晚就住在南口的一家客店里。第二天早晨继续向长城进发时,发现夜里可能下过一场大霜雪,道路上结了半寸厚的冰。“山路两边都可以看到宽阔的城墙,连着有射击孔的胸墙,突出在山之上,城墙每隔一小段都有一个四方形的塔,好像长城的内岬一样”。崎岖的斜坡令马和骡子举步维艰,尤其是路上的霜雪,使它们不止一次地失足滑倒在地上。当关隘的路越来越往上时,路也越来越难走。通过居庸关后,芮尼感到他们已经被群山包围了,偶尔见到骆驼队、出殡的队伍和拿着箩筐四处收集肥田料的农夫们,他只觉得无限的苍凉。

差不多同一时间,普鲁士东亚外交特使团也走上了跟芮尼一样的道路前往八达岭长城。从南口沿山坡攀援而上,一直来到了一个关隘,“山谷越来越窄,只有四百步的宽度,两旁峭壁的高度达到了一千二百到一千八百英尺”。

居庸关一带的山势搞得这些老外们大为头疼。1868年,德国丝绸商人克莱尔在游记中写道:“山口的路面就像森林溪流中的石头河床,到处巨石横亘,即便是最老练的驴子,也要费尽力气,才能走得过去。”正因为如此,当克莱尔发现直插入天的绝壁小道中居然驶来一辆大车时,便感到十分惊奇,如何才能让大车穿过乱石丛呢?最后发现原来“就是简简单单地把轮子拆卸掉,放进车厢里,把整个车厢像轿子似的架在两头骡子之间,稳稳地固定住,然后就可以通过了。”

德国银行家恩司诺在报告中总结说,去长城不要乘马,一定要骑驴,“我们的驴队由一头白驴、一头黄驴及一头粗野的灰驴组成”。恩司诺抱怨说自己在北方见过各种各样糟糕得不可思议的路,但攀登长城的路才真是登峰造极的难走:“我们的驴子真是让人钦佩,它们谨慎而充满毅力地爬过最艰难的路程,我们一会儿收左腿,一会儿收右腿,一会儿又不得不两条腿都收上去,或者把腿伸到驴子的头上,因为巨大的岩石间常常只容驴腿通过,而容不得骑驴人的腿”。

也许往长城去的道路实在是太难走了,以至于在来华的外国人中间留下了可怕口碑,所以直到1907年,英国画家托马斯·霍奇森·利德尔目睹京张铁路的修建时,还感慨“路面看上去到处都是巨大的乱石,那些车夫是怎样赶着马车绕过或越过这些岩石的还是一个谜”。不过,随着京张铁路的开通,“骆驼、骡马、公牛、意志坚韧的小毛驴、轿子,这一切将很快变成历史,永远消逝,我感到高兴……现在铁路已修到了关口处的长城边,很快会像别的地方一样,在这里主宰一切。”



1873年《伦敦新闻画报》刊载八达岭长城版画



英国画家托马斯·霍奇森·利德尔笔下的长城

【登长城】

烽火台里散落陈旧枪支

“第一次看到这座古老而惊人的世界奇迹,无动于衷是不可能的!”克莱尔在游记中这样描绘自己第一次看到长城时震惊的心情。他和同伴把烽火台叫做“瞭望塔”,他们在其中的一个烽火台上找到了一个入口,从石头台阶登上了城墙和城垛。

同样认为长城堪称奇迹的,还有英国外交官密福特,“目力所及之处,长城绵延数十里,翻山越岭,有时直上悬崖峭壁,攀上最高山峰,正以为失去了长城踪影,望远镜里又看到长城在远处巉岩上继续蜿蜒。如何能够把这么多建筑材料,运到如此荒芜、如此难以抵达的地方,真是奇迹!”除了远处的山色外,近处的植被也让密福特目眩神迷:“(长城)爬满野葡萄、石刁柏、风铃草、矮灌木以及其他植物,塔楼上覆盖着叶背面为银色的蕨类和苔藓。”

芮尼对长城建筑材料进行了认真的测量:“它由4英尺长的、18英寸厚的石块建成,胸墙和垒道则是砖砌。城墙上每隔一段距离便有一个石建的四方塔,略为凸出在城墙外。”在其中一个烽火台里,芮尼数到了48条中国的旧式枪支遗弃在地上。芮尼继续他的测量:“墙的高度(包括胸墙在内)由26到50英尺,具体高度取决于墙所在的斜坡位置。内胸墙和外胸墙之间的墙的宽度是14英尺,逐渐向墙根部分扩阔。墙的两面都是很陡的斜坡。墙的垒道铺以四方的砖石块,就像北京城墙上一样。面对塞外的主胸墙有2英尺阔的炮孔,每个炮孔相隔7英尺。”芮尼还找到了一门火炮,火炮是西方形式的,由中国制造,上面刻有文字:“雍正二年铸,重两千斤”,旁边也散落着一些陈旧的枪支。在芮尼看来,这里的城墙总的来说情况很好,但是已经没有任何迹象证明还能起到什么防御外敌的军事作用。

“从战略的角度看,如今面对欧洲的武器,长城已经起不到什么作用了,长城的墙体是用未曾烧制的砖头垒成的,里面填充着泥土和碎石,几发炮弹就能把它炸毁。”恩司诺站在八达岭长城上也发出了同样的感慨。他和同伴们在一座烽火台里津津有味地吃起了随身携带的食物,然后开始放枪,“我们的手枪射出的子弹唤起了群山的多次回声”。

尽管恩司诺在万里长城上的胡乱放枪,可能只是一时兴起,但这一举动却具有某种象征意义,足以令百年后的每个炎黄子孙感到锥心之痛!当然,在那个列强横行无忌,中华民族任人欺凌的时期,来华的外国人还干过比这更加过分的事儿,比如密福特,在长城上逗留越久,越贪恋这“看不够、赞不够”的壮丽景致,然后他居然“花了九牛二虎之力,设法取下一块大砖,作为战利品,希望有一天能够带回英国。”

也许在激愤之余,更需要头脑冷静,看一看普鲁士东亚外交特使团在报告中讲述的观点,更有利于我们反思怎样才是真正的强国之道。当他们在长城上发现大量被废弃的古老的铁炮筒的时候,“联想到今天中国人进行战争的方式,他们试图用巨大的墙体、上千个无用的火炮、巨大的爆炸声、摇动的旌旗、怪诞的鬼脸和宏大的场面来吓跑敌人,其实长城太辽阔遥远,不驻兵的话,根本就起不到任何的阻挡作用。”

【赞长城】

宛如巨龙象征民族精神

上个世纪二三十年代,随着京张铁路的开通,从北京城里去长城容易了许多,美国学者刘易斯·查尔斯·阿灵顿记录的攻略是:“北京到长城的火车站是青龙桥站,西直门车站乘火车几个小时后到长城,下午再乘火车回去。”

日本学者丸山昏迷的“导航”更加精准:“乘坐京绥铁路线从南口站到青龙桥下车,取左路前行二里即可到达八达岭。”

丸山昏迷可能是多次去八达岭参观的缘故,所以对沿途的路径和风光特别熟悉:“从南口经过关沟站、东园站、居庸关、三堡站,在青龙桥下车,从这里沿着通往张家口铁路沿线向西北前行,从题有‘八达岭山洞’的隧道前攀登即可到达八达岭。”他甚至详细记录了所用路费:从西直门到青龙桥站,一等座二元九十分,二等座一元八十分,三等座九十五分。当时还有一种往返游览券出售,分两条路线,一条是从前门站到青龙桥站的,一等座五元十五分,二等座三元三十五分,一条是从西直门到青龙桥站的,一等座四元四十五分,二等座二元九十分。

不过丸山昏迷认为:“如果(游览长城)想尝试更风雅的方式,可以雇驴马或轿子。”从南口站出发的话,雇轿子到长城的价格是大洋五元左右,雇驴马是一元左右。

事实上当时很多来华的外国人,游览长城选择的都是雇驴马,以其更加自由,并充满野趣,比如日本学者中野哲人,就雇了六头驴,出德胜门,过土城,一直往南口去。耗时两天,到达八达岭,然后弃驴登城。“长城蜿蜒于各分水岭之最高处,其规模之大,实令人惊叹!”中野哲人此前曾经看过长城的照片,但眼前的实景,让他神魂颠倒:“眼前之雄伟,实未能想象,可睥睨四方,气宇豁然,以慨天下之小!”他即行作诗曰:“越岭渡谷无穷尽,千里之外亦此城!”

当然,既能省时省力,又可备尝野趣的旅行方式,则是坐火车到青龙桥,然后雇驴沿着溪流,穿行峡谷,慢慢地游览沿途风光。美国摄影师多萝西·格雷就是这样前往八达岭的。在林立的高山中,她坐在光滑的驴背上,看驴蹄在松动的石块之间小心翼翼地寻找着可以落脚的地方,直到望见矗立在蓝天下的长城的雉堞。

“它们和那些褐色的大山有着一样的颜色,横亘在陡峭的峰顶,它们翻山越岭,像波浪一般绵延起伏于崇山峻岭之间。”多萝西·格雷一面攀登,一面惊叹于长城庞大的规模,“难以相信这竟然是人类的杰作,它那与日月同在的气势,只有大自然的手笔才能如此的惊人!”登上长城,站在高处,当蜿蜒盘绕的长城尽收眼底的那一刻,多萝西·格雷忍不住感慨道:“它仿佛是一条盘踞的巨龙,就是中华民族的精神象征,坚不可摧,永世长存!”

(据《北京晚报》)