

# 百年前人们怎么去长城？

司马台长城就在大名鼎鼎的古北口镇附近，可以买票坐缆车登上去。与八达岭、慕田峪长城对比，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。

于是便想到一个题目，百年前，生活在北京的人们怎样登长城？并寻了一个特殊的角度，那便是来京旅游的外国人，怎样记录自己与长城的“第一次亲密接触”？

话说，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中国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段，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”。

往长城去的道路太难走，以至于在来华的外国人中间留下了可怕口碑，直到1907年，英国画家托马斯·霍奇森·利德尔目睹京张铁路修建时，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”。随着京张铁路开通，“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。”

## 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一个入口，从石头台阶登上城墙和城垛。

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，正以为失去了长城的踪影，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，芮尼看到48条中国旧式枪支遗弃在地上。芮尼继续测量：“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，西方形式，中国制造，上刻：“雍正二年铸，重两千斤”，旁边散落一些陈旧枪支。在芮尼看来，这里的城墙总的来说情况很好，但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”。

尽管恩司诺在长城上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，足以令百年后的炎黄子孙感到锥心之痛！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过分的事，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“花了九牛二虎之力，设法取下一块大砖，作为战利品，希望有一天能带回英国。”

也许在激愤之余，更需要头脑冷静，看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，对沿途路径和风光特

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的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！”

这是一个外国友人对中华民族最由衷的赞美。

文图来源：北京晚报

上世纪30年代在南口拍摄的长城影像。

## 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，为我们留下了近代史上较早的一份外国来华人士游览长城的记录，时间是在1861年11月7日。他和同伴“乘着小马和骡子”出东直门往南口，当晚住南口的一家客店。第二天早向长城进发时，发现夜里可能下过大霜雪，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失足滑倒。当路越来越往上时，路越来越难走。通过居庸关后，芮尼感到已被群山包围，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，他只觉得无限苍凉。

差不多同一时间，普鲁士东亚外交特使团也走上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老外大为头疼。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。”因此，当克莱尔发现直插入天的绝壁小道中驶来一辆大车时，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