

作为“远方”的风景： 罗斯金与湖区铁路^{*}

乔修峰

内容提要 在“如画”美学和浪漫主义文学的影响下，英格兰北部湖区成了十九世纪英国“诗与远方”的代表。约翰·罗斯金生于伦敦，多次北上游览湖区，晚年也选择定居湖区，可以说，湖区是他风景思想的起点和终点。罗斯金反对铁路进入湖区，不仅因为铁路会破坏风景，还因为铁路会改变风景的观看方式，是对美和审美的双重破坏。铁路在把乡村同化为城市的同时，也把旅客异化为“包裹”，加剧了现代生活的机械化倾向及其对心灵的奴役。罗斯金关于湖区铁路的言论不仅重新定义了风景，强调了风景的功用，还体现了他对现代人生存状态的忧虑。他眼中的“风景”不仅仅是自然风光，还是一种带有光晕的“远方”。它不必是地理上的远方，但一定是与工业和城市相抗衡的空间，能为祛魅了的现代生活“复魅”。

关键词 罗斯金 湖区 铁路 风景 光晕

一、铁路进入湖区

湖区 (Lake District) 位于英格兰西北部，西临大海，北接苏格兰，十九世纪之前仍是一个游人罕至的地方。虽然描绘这片湖光山色的文字可以追溯到十七世纪晚期，但直到十八世纪末，这里才真正成了“风景” (landscape)。风景并

^{*} 本文为国家社会科学基金一般项目“约翰·罗斯金风景思想研究”(19BWW054)的阶段性成果。

非某处地方的一种自然属性，而是一种文化建构，与社会习俗和意识形态密切相关。按米切尔的说法，风景就是“地方的抽象化、空间的具体化”^①。在湖区成为风景的过程中，也即“湖区”概念形成的过程中^②，文学与艺术起到了重要的作用。一方面，十八世纪后期，“如画”（Picturesque）美学日渐流行，吉尔平（William Gilpin）和普莱斯（Uvedale Price）等人的著作使“如画美”成了与崇高、秀美并列的美学范畴。这也影响了英国人的观光旅行，在英国国内寻找“如画风景”成了上流社会和中产阶级的时尚。^③野趣横生的湖区备受这种审美趣味的青睐，1778年的《月刊》（*Monthly Magazine*）甚至宣称“到湖区旅行，用流行的话说，乃今日之时尚。”^④另一方面，世纪之交的浪漫主义文学也提升了自然的美学价值，自然风光开始与人文景观平分秋色。^⑤浪漫派诗人威廉·华兹华斯、柯勒律治和罗伯特·骚塞都曾长住湖区，这些“湖畔诗人”也把湖区变成了“诗人的湖畔”，使湖区成了十九世纪英国“诗与远方”的代表，吸引着众多的朝拜者。1830年，约翰·罗斯金随父母由伦敦北上游览湖区时，就特意留出两个周日，以便到当地的教堂一睹骚塞和华兹华斯的风采。^⑥

湖区的崛起也与英国民族主义的兴起密切相关。十八世纪，包括壮游（Grand Tour）在内的欧陆旅行虽然仍受英国人青睐，但英国本土的旅行观光也有了迅猛的发展，湖区的地位日渐突出，“自十八世纪七十年代起，坎伯兰郡和威斯特摩兰郡的湖景就已经构成了对欧陆壮游的极大挑战”^⑦。1789年爆发的法国大革命和随后的拿破仑战争也在一定程度上阻断了英国人的欧陆之行，更加凸显了湖区作为本土风景的价值。华兹华斯撰写的游览手册《湖区导览》（1810）

① W. J. T. Mitchell, "Holy Landscape: Isreal, Palestine, and the American Wilderness", in W. J. T. Mitchell, ed., *Landscape and Power*, Chicago and London: The University of Chicago Press, 2002, p. 265.

② 该地分属坎伯兰（Cumberland）、威斯特摩兰（Westmorland）和兰开夏（Lancashire）三郡，在十九世纪之前还没有被看作是一个整体的风景区，早期的游览手册标题多用“the Lakes”而非“the Lake District”，也说明了这种有“湖”无“区”的状态（see B. L. Thompson, *The Lake District and the National Trust*, Kendal: Titus Wilson & Sons Ltd., 1946, p. 1）。

③ See Wendy Joy Darby, *Landscape and Identity: Geographies of Nation and Class in England*, Oxford: Berg, 2000, pp. 54-60.

④ Qtd. in Christopher Hussey, *The Picturesque: Studies in a Point of View*, London: Frank Cass & Co. Ltd., 1983 (1927), p. 126.

⑤ 关于浪漫主义文学如何强化了十九世纪英国乡村的文化霸权，使乡村或“风景”在美学和道德上优于城市，详见程巍《城与乡：19世纪的英国与清末民初的中国》，载《中华读书报》2014年7月16日，第13版。

⑥ See James S. Dearden, ed., *A Tour to the Lakes in Cumberland: John Ruskin's Diary for 1830*, Aldershot: Scolar Press, 1990, p. 42, p. 46.

⑦ Malcolm Andrews, *The Search for the Picturesque: Landscape Aesthetics and Tourism in Britain, 1760-1800*, Aldershot: Scolar Press, 1989, p. 153; see also Jeremy Black, *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century*, Stroud: The History Press, 2009, pp. 3-4.

就带有民族主义色彩。在他眼中，湖区集当时流行的秀美、如画、崇高等美学特征于一身，不仅可以替代欧洲大陆的阿尔卑斯山区，甚至在某些方面还优于后者。他说该书“旨在劝英国人关注自己国家的风景”，湖区之水既有“清澈宁静之美”，又有不逊于阿尔卑斯山区的“崇高”之感，“想去大陆旅行的人，应该先到湖区”，不仅因为它是欧陆风景的微缩版，而且“比阿尔卑斯山区的湖泊更为别致”，“湖水如水晶般清澈透明，群山倒映其中，往往更加生动，几乎无法分辨山形从哪里结束，倒影从哪里开始”。^①

十九世纪英国的现代化进程加快，随着工业向乡村扩张，人口向城市聚集，曾被视为荒野的湖区反倒因为远离工业和城市，越来越令人向往，如华兹华斯所说，开始“吸引着来自英国各地的游客”（*Guide*: 70）。不过，令华兹华斯始料未及的是，就在湖区成为风景名胜的同时，铁路也要修进湖区。湖区地处边陲，群山环绕，路况不佳，沿途缺少食宿之所，无论乘坐马车还是步行前往，都费时耗资。十九世纪三十年代出现的现代铁路有望解决这个问题，拉近湖区与周边地区的距离，使很多原本只能在居住地附近度假的人也能到湖区游览。1844年，英国首次出现了修建铁路的热潮，第一条进入湖区的铁路也在此时提上议程，计划从湖区东南边缘的肯德尔（Kendal）进入湖区，直抵英格兰第一大湖温德米尔湖（Windermere）。华兹华斯在1844年10月12日的《晨报》上发表了十四行诗《肯德尔至温德米尔的铁路方案》（“On the Projected Kendal and Windermere Railway”），对该方案表示谴责，两个月后他又给该报写信，详细陈述了他的反对意见。这首诗显然影响了作家们关于早期铁路的想象。狄更斯在《董贝父子》（1848）中描写伦敦铁路时，就套用了该诗的第一句“难道英国的大地上，就没有一个地方能够逃得过/这野蛮的摧残？”（atd. in *Guide*: 146）罗斯金也在《现代画家》第二卷（1846）中援引该诗的长注，反对铁路进入湖区。罗斯金与湖区铁路的渊源正是由此开始，他晚年认为这是他“第一次反对铁路”。^②

华兹华斯反对铁路进入湖区，主要是担心铁路和随之而来的大量游客会打破湖区的宁静，破坏湖区环境，但当时很多人并不认为铁路会破坏自然风光，甚至

^① See William Wordsworth, *Guide to the Lakes*, ed. Ernest de Sélincourt, Oxford: Oxford University Press, 1977, pp. 106 – 107, pp. 110 – 111. 该书在1810年问世时是一篇长序，1822年以《湖景揽胜》（*A Description of the Scenery of Lakes*）为题出了单行本，1835年最后一次修订后更名为《湖区导览》（*A Guide Through the District of the Lakes*）。后文出自同一著作的引文，将随文标出该著名称简称“*Guide*”和引文出处页码，不再另注。

^② John Ruskin, *The Works of John Ruskin*, eds. E. T. Cook and Alexander Wedderburn, 39 vols, London: George Allen, 1903 – 1912, vol. 4, p. 37. 后文出自同一著作的引文，将随文标出该著名称简称“*Works*”、卷数和引文出处页码，不再另注。

有人认为铁路本身就是一道壮丽的风景^①，就连湖区居民也对铁路褒贬不一。政治经济学家哈丽特·马蒂诺住在湖区的安布尔赛德（Ambleside）。1854年，肯德尔至温德米尔的铁路通车七年后，马蒂诺出版了旅游手册《温德米尔湖及周边湖泊景点导览》，认为“蒸汽将旅客送到湖区外围乃至入口，是一大好事”，能让更多的人来欣赏这个几年前还“与世隔绝”的湖泊。^②马蒂诺想到的可能是湖区南面的工业区兰开夏郡，那里是英国的纺织业中心，铁路显然有助于那些久居工厂和城镇的人来湖区感受清新与辽阔。在肯德尔至温德米尔的铁路建成之前，湖区外围就已经通了铁路，东边和北边的铁路距湖区核心地带不过六七公里。华兹华斯认为这段距离并不算远，已经“非常方便”，没有必要再以破坏风景的代价让铁路深入湖区（see *Guide*: 148）。但对于假日和金钱都不多的下层民众来说，最后这六七公里并不轻松。他们在铁路出现之前几乎无法远游，有了铁路也大多只能是一日游，下车后再走六七公里才能到达景点，显然不是他们能够接受的观光方式。温德米尔铁路通车后，他们就可以直达湖边，游览“温德米尔湖及周边湖泊景点”。

不过，马蒂诺对湖区铁路的支持也是有条件的。她相信铁路修到温德米尔已经达到了技术极限，不可能再深入湖区：“铁路只是环绕湖区，并没有深入，也不可能深入。原因很明显，铁路无法翻越或洞穿坚硬的高山，也无法横贯宽阔的湖面。如果说终有一日铁路会穿梭于威斯特摩兰郡和坎伯兰郡的山区，那这个时刻还没有到来，也没有遥遥在望——尽管有些居民在大声抱怨，仿佛明天就会发生似的。”^③她显然低估了铁路扩张的势头。继温德米尔湖之后（1847），铁路又修到了科尼斯顿湖（Coniston，1859）和德温特湖（Derwentwater，1864）。^④就在马蒂诺去世前一年，也即1875年，有消息称要修建一条纵贯湖区腹地的铁路，由温德米尔湖北上，经她住过的安布尔赛德、华兹华斯住过的赖德尔湖（Rydal）和格拉斯米尔湖（Grasmere），直抵北部德温特湖畔的凯西克（Keswick）。这个方案一旦实施，就将是湖区最具穿透力的铁路，由南向北纵穿整个核心区域，并把湖区外围的铁路串联起来。虽然这会方便游客深入湖区，满足矿石运输、矿工

^① See Michael Robbins, *The Railway Age*, Manchester: Mandolin, 1998, pp. 47 - 49; Barrie Trinder, *The Making of the Industrial Landscape*, London: Phoenix, 1997, pp. 151 - 152.

^② See Harriet Martineau, *Guide to Windermere, with Tours to the Neighboring Lakes and Other Interesting Places*, Cambridge: Cambridge University Press, 2010, pp. 3 - 4.

^③ Harriet Martineau, *Guide to Windermere, with Tours to the Neighboring Lakes and Other Interesting Places*, p. 4.

^④ 关于湖区铁路网及各支线开通的时间，详见 Roy Millward and Adrain Robinson, *The Lake District*, London: Eyre & Spottiswoode, 1970, p. 243.

通勤和居民出行的需求，但代价也显而易见。^① 部分居民开始抗议，肯德尔的罗伯特·萨默维尔（Robert Somervell）写了小册子《反对延长湖区铁路》（*A Protest against the Extension of Railways in the Lake District*, 1876），并请罗斯金作序。罗斯金在这篇序言中详细陈述了反对铁路进入湖区的理由。这是他唯一一篇专门谈湖区铁路的文章，却也使他继华兹华斯之后，成了十九世纪下半叶反对湖区铁路最有影响力的作家。罗斯金反对铁路进入湖区，固然有克鲁克（J. Mordaunt Crook）所说的文化、经济和道德原因^②，但更重要的原因还在于他赋予了风景一种独特的价值，而湖区正是这种价值的体现。

二、铁路与风景空间

罗斯金与湖区有着不解之缘。他五岁第一次游览湖区，就被那里的风光打动，有了“人生中的第一个记忆”，对风景的热爱随后成了他“生命中占主导地位的情感”，因而晚年便选择定居湖区并终老于斯（see *Works* 35: 94; *Works* 5: 365）。可以说，湖区是他风景思想的起点和终点。不过，与威廉·华兹华斯不同的是，湖区并不是孕育罗斯金心灵的“家园”，而是他作为外来游客看到的“风景”。^③ 现代学者通常认为，只有“外来人”才能看到风景。如科斯格罗夫所言，以土地为生计和家园的人，属于“内部人”，他们无法与土地分离，土地对他们而言主要是“地方”（place）而不是“风景”。^④ 就湖区而言，罗斯金也是“外来人”。他出生在英格兰东南部的伦敦，“习惯了目之所及，尽是砖墙”（*Works* 5: 366）。他在湖区感受到的不只是北方与南方风景的差异，更是自然与“现代

^① 关于这一时期湖区铁路引起的争议，详见 Michael Dowthwaite, “Defenders of Lakeland: The Lake District Defence Society in the Late-nineteenth Century”, in Oliver M. Westall, ed., *Windermere in the Nineteenth Century*, Lancaster: the Centre for North-West Regional Studies, University of Lancaster, 1991, pp. 49–61.

^② See J. Mordaunt Crook, “Ruskin and the Railway”, in A. K. B. Evans and J. V. Gough, eds., *The Impact of the Railway on Society in Britain: Essays in Honour of Jack Simmons*, Aldershot: Ashgate, 2003, pp. 129–134; see also Jeffrey Richards, “The Role of the Railway”, in Michael Wheeler, ed., *Ruskin and Environment: The Storm-Cloud of the Nineteenth Century*, Manchester: Manchester University Press, 1995, pp. 123–143.

^③ 对华兹华斯而言，湖区乃是心灵的家園，是“大自然”而非“风景”：“我的灵魂有美妙的播种季节，/大自然的秀美与震撼共同育我/长成。”（William Wordsworth, *The Prelude*, eds. Jonathan Wordsworth, M. H. Abrams and Stephen Gill, New York: Norton, 1979, p. 45. 译文引自威廉·华兹华斯《序曲或一位诗人心灵的成长》，丁宏为译，北京大学出版社，2017年，第16页）

^④ See Denis E. Cosgrove, *Social Formation and Symbolic Landscape*, Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1998, p. 19. 约翰·伯格（John Berger）有个更生动的表述：农夫弯腰劳作，看到的是脚下的土地；游客望向地平线，看到的是风景（详见约翰·伯格《看》，刘慧媛译，广西师范大学出版社，2015年，第116页）。

城市生活”（*Works* 34: 266）的不同气质。对他来说，湖区不仅仅意味着自然风光，还是一个带有光晕的朝圣之地，一个能够满足现代人“心灵饥渴”（*Works* 5: 368）的“远方”。

这种带有光晕的“远方”并不必然是地理上的远方，而是在空间性质上“远离”或迥异于现代生活，与都市空间形成了基思·汉利所说的“巨大反差”^①。这种反差不仅体现在空间层面，也体现在时间层面，是“美丽的过去与单调可怖的现在的对比”（*Works* 3: 369）。在罗斯金眼中，“伦敦是一个肮脏的大城市——嘈杂刺耳，浓烟滚滚，臭气熏天——砖房林立，纷乱如麻”（*Works* 18: 406），是“现代城市的典型”^②；而湖区却意味着乡野与过去，能让他生出“一种本能的敬畏，夹杂着喜悦；一种无可名状的震颤”（*Works* 5: 367）。这种喜悦与敬畏交织的强烈感受正是风景让人感知到的光晕。罗斯金五岁时第一次凝望德温特湖，就有了这种刻骨铭心的体验——“目光穿过峡谷，望向湖面，感到格外欣喜，并与敬畏混杂在一起。”（*Works* 5: 365）他有这种感受并不奇怪。自幼受福音主义（Evangelicalism）影响的罗斯金倾向于在自然中寻找神性与秩序，认为风景优美的地方是“真正的大教堂”，能够唤起“深厚而神圣的情感”（see *Works* 18: 89）。值得注意的是，他认为现代人即便“没有明确的宗教情感”、“从未把自然看作上帝的杰作”（*Works* 5: 366），也能在风景面前生出敬畏之心与喜悦之情。这实际上是在强调，在宗教式微或祛魅之后的现代世界，作为“远方”的风景依然能够让人从时空上摆脱当下的樊篱，使日趋机械的现代生活复魅。罗斯金那种“无可名状的震颤”正是简·贝内特所说的复魅（re-enchantment）的结果——“一种充实、饱满或充满活力的心境，一种神经系统、循环系统或注意力得到提振或重新充电的感觉——就像胳膊中弹，或回到孩童时代那种在生活中感到兴奋的瞬间。”^③

罗斯金把风景定义为与现代工业和城市生活相抗衡的空间，视之为远离尘嚣、涤荡心灵的“远方”，而铁路恰恰要入侵并破坏这个空间，自然令他格外愤怒，他笔下的“现代化”（modernisation）一词通常带有贬义，而铁路作为其重

^① Keith Hanley, *John Ruskin's Romantic Tours, 1837-1838: Travelling North*, Lewiston: The Edwin Mellen Press, 2007, p. 232.

^② Phillip Mallett, "The City and the Self", in Michael Wheeler, ed., *Ruskin and Environment: The Storm-Cloud of the Nineteenth Century*, p. 38.

^③ Jane Bennett, *The Enchantment of Modern Life: Attachments, Crossings, and Ethics*, Princeton: Princeton University Press, 2001, p. 5.

要的推动力,更是代表着“愚蠢、残忍和破坏的现代大潮”(Works 34: 137)。十九世纪英语中常用“railway”来指铁路,罗斯金也常用“railroad”^①,但在强调铁路对风景的破坏时,他还会用“iron roads”或“iron veins”等词(see Works 4: 31; Works 8: 246),以突出现代工业力量的冰冷、碾压和扩张。他不仅憎恨修建铁路时挖山填湖造成的破坏,反感蒸汽火车的烟尘和轰鸣,更无法容忍铁路带来的工业气息。湖区的弗内斯修道院(Furness Abbey)就是一个明显的例子。这座中世纪修道院的废墟位于湖区西南角,周边风景宜人。华兹华斯在长诗《序曲》中描绘过那片“圣洁的景色”^②,并在1844年给《晨报》的信中说,修道院遗迹固然需要保护,但周边的风景更值得保护,因为那是“大自然的圣殿”(Guide: 162)。罗斯金也说,那里属于“欧洲曾经最秀美、最如画的风光”之一,但自从离修道院不到一百码的地方修了火车站,就再也没有杰出的艺术家画过那里,而且但凡“有理智或情感”的人,也不可能再去画它,因为“在一幅画中,色彩不和谐可以忍受,情感(sentiment)不和谐却永远无法忍受”(Works 33: 404-405)。这种情感或气质的冲突反映的正是风景与现代生活的差异。弗内斯修道院往北大约二十公里,就是罗斯金晚年定居的科尼斯顿湖;往南两三公里,则是号称“英国芝加哥”^③的巴罗因弗内斯(Barrow-in-Furness),一座以钢铁和造船闻名的十九世纪新兴工业城镇。^④1883年,罗斯金在修订《现代画家》第二卷时,谈到了自己那座湖畔小筑,不希望工业侵入风景的边框“从我的餐厅望出去,科尼斯顿湖南面的景色格外赏心悦目,倒不是因为有多么好看,而是因为那完全是一派田园风光,非常纯净。但凡巴罗的钢铁厂有一根烟囱从绿色的山脊后冒出头来,我就肯定再也不会往那边看了。”(Works 4: 8)显然,在他看来,风景空间中一旦出现了工业的影子,也就失去了作为“远方”的价值。

罗斯金认为铁路不仅会将工业和城市的气息带入风景,还会像地震一样摧毁甚至同化整个风景空间。他在谈到1875年纵穿湖区的铁路方案时义愤填膺地说:“我觉得,在现有的交通方式中,铁路最为可憎。它是名副其实的、蓄意制造的

^① See Jack Simmons, *The Victorian Railway*, London: Thames and Hudson, 1995, pp. 174-176.

^② William Wordsworth, *The Prelude*, p. 71.

^③ W. G. Collingwood, *The Lake Counties*, ed. William Rollinson, London: J. M. Dent, 1988, p. 44.

^④ 1896年,李鸿章访英时曾坐火车路过湖区。弗内斯修道院(“否你残皮”)附近“甲于全国”的山水显然不及数里外巴罗因弗内斯(“摆螺”)的钢厂、船厂和“火炽烟飞”、“轮旋车骤”的火车更令他心动。而当时英方的接待者也以巴罗因弗内斯的工业成就为荣,认为这个所谓荒凉寂寞的湖区村庄已经成了与曼彻斯特和利物浦鼎足而立的工业重镇。这也说明即便到十九世纪末,罗斯金关于湖区铁路的看法也远非共识或常识(详见蔡尔康等《李鸿章历聘欧美记》,收入钟叔河编《走向世界丛书》[第九卷],岳麓书社,2008年,第134-141页)。

地震，摧毁一切社会良俗和自然美景，拉着那些该死的灵魂，行进在他们自己的坟脊之上。”（*Works* 34: 604）狄更斯在《董贝父子》中描写铁路经过伦敦北郊，像地震一样把曾经如画的“斯塔格斯花园”变成了废墟。^① 同样，罗斯金也写铁路经过伦敦南郊，把曾经的田园风光变成了垃圾场：灰烬、烂布、酒瓶、旧鞋、破锅、碎陶、碎布头、污水、废铁、朽木、烟头、烟锅、煤渣、骨头、粪便、废纸和各种垃圾（see *Works* 34: 266 - 267）。这幅肮脏凌乱的景象意味着铁路不仅会将现代生活的碎片带入风景，还会用碎片化的现代生活取代能够给人以整体感和秩序感的风景空间，而这种整体感和秩序感正是风景在现代社会中的价值所在。

早在 1846 年，罗斯金就意识到铁路具有“同化”空间的作用，会蚕食它所经过的乡野或风景，把整个英国变成一座城市 “如今，铁路正在撕扯欧洲大地，宛如霰弹击碎海面。铁路织出一张大网，紧紧缚住了英国古老的身躯，让她动弹不得，把她那多姿多彩的生活、重峦叠嶂的臂膀、绿野盈目的心脏，收缩成了一个狭隘、局限、精明的工业都市（metropolis of manufactures）。”（*Works* 4: 31）这个意象的关键不仅在于铁路缩减了空间，更在于它消灭了差异，使空间同质化。四通八达的铁路不仅让英国“变小”了，还通过将城市生活带入每一个角落，消灭了赋予英国生命力的乡野。在罗斯金看来，风景的消亡也就意味着现代心灵空间的收缩。这个另类的“城市化”意象一直萦绕在他脑中，1886 年他还在给美国友人查尔斯·诺顿的信中说 “你真应该再回来看看我们美丽的英国——已经变成了一座工业城市（a Manufacturing town）。”^② 罗斯金并非杞人忧天，他喜欢的那些风景，包括湖区、约克郡谷地、德比郡峰区乃至曾经风光旖旎的伦敦南郊，都很快就通了铁路，能与工业和城市抗衡的“远方”越来越少，让他“很想摧毁英格兰的大多数铁路和威尔士的所有铁路”（*Works* 27: 14 - 15）。罗斯金这么说，不仅是因为铁路破坏了风景，还因为铁路改变了前工业时代的风景观看方式，是对美和审美的双重破坏。

三、铁路旅行与风景的观看方式

1828 年，英国的第一条铁路建成通车。1830 年，第一条全程由蒸汽机车牵

^① See Charles Dickens, *Dombey and Son*, ed. Peter Fairclough, London: Penguin, 1985, pp. 120 - 121.

^② John Lewis Bradley and Ian Ousby, eds., *The Correspondence of John Ruskin and Charles Eliot Norton*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, p. 493.

引的铁路连接起了利物浦和曼彻斯特，英国进入了“铁路时代”。^① 1838年，第一条连接伦敦与外省（伯明翰）的铁路开通。1851年伦敦世界博览会（the Great Exhibition）之后，英国已经基本建成了覆盖全国的铁路网，乘坐火车旅行的游客越来越多。铁路带来了新的观景体验，但也不可避免地改变了风景的观看方式。

铁路出现之前，人们主要是通过步行、骑马或乘坐马车观赏风景。罗斯金认为这种慢节奏的旅行最适合观景，“无论什么旅行，速度越快就越枯燥”，因此，步行是最有收获的观景方式，旅行者可以密切接触途中的风景，深入了解一路的风土人情“沿着道路安静地步行，一天不超过十英里或十二英里，是所有旅行中最有趣味的。”（*Works* 5: 370）铁路的出现改变了这种节奏。在湖区第一条铁路建成之前，英国火车的平均速度就已经达到了每小时二十至三十英里，是传统驿路马车的三倍。^② 也即说，罗斯金三天走的路，火车只需要一小时。罗斯金认为这种时空的缩减削弱了旅行者从风景中获得的快乐。“真正喜欢旅行的人，如果同意把这么幸福快乐的一天压缩成一小时的铁路旅行，就相当于真正喜欢美味的食客，肯同意把他的正餐压缩成一个药丸（如果可能的话）。”（*Works* 5: 371）

1830年，11岁的罗斯金第三次随父母由伦敦北上游览湖区。6月23日这天，一家人乘坐马车从温德米尔湖北上凯西克。罗斯金在日记中记述了这天的行程。上午在湖中荡舟，中午从湖边的低林（Low Wood）出发：

我们大约十二点离开低林，前往凯西克，途中在格拉斯米尔湖停留了两个多小时，爬了一座小山，景色秀美。四点左右离开格拉斯米尔湖，很快便望见了赫尔维林峰（Helvellyn）。它从瑟尔米尔湖（Thirlmere）湖畔拔地而起，海拔3070英尺。湖对岸峭壁林立，透过阳光望去，仿佛无数溪流从岩顶倾泻而下，好看极了。瑟尔米尔湖平滑如镜，峰峦倒映其中，历历可见，仿佛我们不是在凝望湖水，而是在俯视幽深的峡谷。

我们在这迷人的湖光山色中驻足观看，然后启程前往凯西克，赫尔维林峰高大的身影渐渐消失在群山之中。下山后就看不到瑟尔米尔湖了。路上还经过了圣约翰峡谷（St John's vale），景色很美，但比起随后看到的凯西克峡

^① See Harold Perkin, *The Age of the Railway*, London: Panther Books Limited, 1970, p. 77.

^② See Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley and Los Angeles: The University of California Press, 1986, pp. 33-34.

谷 (Vale of Keswick)，简直不值一提。^①

罗斯金一家走走停停，用了半天的时间游湖望山，最后抵达湖区北部集镇凯西克。罗伯特·骚塞和柯勒律治都曾在此长住，镇外就是曾让五岁的罗斯金心生敬畏与喜悦之情的德温特湖。罗斯金认为，只有这种缓慢的旅行节奏，才能从容地欣赏途中的风景。而且，目的地的风景越美，中途的风景就越值得欣赏。“如果悠然上路，几天后到达一处更优美的风景，那么，沿途经历的每一寸变化多样的土地都会变得珍贵、可爱；那不断增加的希望，不断过目的美景，最能让心智健康的人感到赏心悦目。”(Works 5: 371)

罗斯金一家乘坐马车，可以随意停留，既能眺望远景，又能接触近景，与风景同处一个空间，成了风景的一部分。这恰恰是铁路要改变的观景方式。1875年提出的湖区铁路方案要从温德米尔修到凯西克，由南向北纵穿湖区的核心区域。这也正是罗斯金一家在1830年6月23日这天旅行的起点和终点。从罗斯金日记中可以看到，这一路的景色非常密集，有温德米尔湖、格拉斯米尔湖、瑟尔米尔湖和德温特湖，还有英格兰第三高峰赫尔维林峰以及两个迷人的峡谷。罗斯金反对铁路穿越这片区域，很重要的一个原因就是这里处处风景如画，而铁路只能提供点到点的旅行，从出发地直达目的地，不仅取代了可以随意停留的如画之旅，还会像隧道一样完全遮蔽沿途的风景。他在给母亲的信中说“要来湖区，最好是花四天的时间从容抵达，而不是像现在这样，九个小时就能从伦敦[坐火车]赶来，像是穿越隧道后被直接扔进了湖里。”^②

观看方式的变化也反映了空间性质的变化。罗斯金所说的风景主要是指“自然风光”，而这个概念的出现，不仅意味着人对自然有了“视觉审美体验”^③，也意味着空间的性质发生了变化，“地方”变成了“风景”。“风景”的词义变化也说明了这一点，如朱迪思·弗兰德斯所言“这个词在十七世纪还指描绘乡村的图画，到十八世纪末就已经开始指乡村本身，仿佛乡村的主要功能就是供人观赏。”^④不过，铁路旅行又使空间的性质发生了逆转，“风景”又变成了“地方”。这正是沃尔夫冈·希费尔布施所说的现象“铁路只知道出发地和目的地这样的

① James S. Dearden, ed., *A Tour to the Lakes in Cumberland: John Ruskin's Diary for 1830*, p. 41.

② James S. Dearden, ed., *A Tour to the Lakes in Cumberland: John Ruskin's Diary for 1830*, p. 74, n. 67.

③ Paul Shepard, *Man in the Landscape: A Historical View of the Esthetics of Nature*, Athens: The University of Georgia Press, 2002, p. 119.

④ Judith Flanders, *Consuming Passions: Leisure and Pleasure in Victorian Britain*, London: Harper Perennial, 2007, p. 216.

点”，中途不能随意停留，实际上也就把旅客与途中的风景隔离开来，“风景的空间”变成了“地理的空间”。^① 罗斯金认为空间性质的变化会对人的存在产生深远的影响。铁路在改变空间的同时，也把旅客异化为没有生命的物体。他认为1875年的湖区铁路方案一旦实施，旅客就只能往返于景点之间，再也无法像从前那样从容地欣赏中途的风景，跟火车上拉的煤块没有什么区别。“愚蠢的现代游客成群结队，甘愿像煤块一样，被人从麻袋里倾倒出来，卸在温德米尔和凯西克。然后，要建的新铁路又会把他们从凯西克铲到温德米尔，从温德米尔铲到凯西克。然后呢？”（*Works* 34: 140）

罗斯金把坐火车去湖区比作穿越隧道，还因为火车的快速移动会导致风景模糊，削弱视觉体验的强度，进而影响整个感知系统。他把坐火车穿越乡村比作“通过狭窄的桥梁跨越绿色的大海”（*Works* 8: 246），完全看不到乡野风景的细节，只剩下一片朦胧的绿色。1846年《现代画家》第二卷出版后，他在答读者的信中谈到了铁路旅行的这种影响。“不管是睁眼的、睡觉的还是失明的，也不管是聪明的还是愚蠢的，所能知道的一切，无非就是所经乡村的地质构造和整体地貌；对人的研究，也仅限于车站上的加煤工和警察；对动物的考察，不过是棋盘似的田野上点缀的黑点和棕点而已。”（*Works* 36: 62）铁路旅客看不到风景的细部，只能看到模糊的前景和远方的轮廓，这种视觉体验的削弱又会使整个感知系统变得迟钝，把旅客变成看不到风景的盲人，甚至是毫无知觉的行尸走肉。托马斯·卡莱尔对此深有感触，认为“现代旅游借助了蒸汽动力，比以往更加盲目，连视力都没有了，更不用说智力了”^②。罗斯金在《建筑的七盏明灯》中提出了一个著名的比喻，说“整套铁路旅行体系”已经严重削弱了人们“对美的感受能力”，“把旅行者变成了人肉包裹（a living parcel）”（see *Works* 8: 159）。在他看来，失去审美能力，就会丧失“人性中那些更为高贵的品质”，导致“某个旅行者和其他旅行者没有任何区别”，甚至变成了毫无生命的包裹（see *Works* 8: 159; *Works* 36: 62）。

沃尔夫冈·希弗尔布施发现，“蒸汽动力取代有机动力的机械化过程，也是去自然化和去感官化的过程”^③。罗斯金显然已经意识到了这一点，并且从观景

^① See Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, p. 38, p. 53.

^② Qtd. in James Buzard, *The Beaten Track: European Tourism, Literature, and the Ways to Culture, 1800-1918*, Oxford: Clarendon Press, 1993, p. 32.

^③ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, p. 20.

方式的变化中觉察到了现代生活的机械化倾向：

我们时代巨大的机械动力，令大多数人感到自豪，其实不过是一时的狂热……以每小时一百英里的速度移动，以每分钟一千码的速度生产衣料，并不会让我们变得更强壮、更幸福、更聪明。从前，人们走得很慢，总觉得看不够，但走得快了，也不会看得更好。人们终将发现，也很快就会发现，各种征服（他们自以为是征服）时间和空间的发明，实际上什么都没有征服，因为时空在本质上是无法征服的，也不需要任何形式的征服，只需要利用。傻子总想缩短时空，智者却想延长时空。傻子想杀死空间，杀死时间，智者却想拥有时空，并给时空注入活力。等你们明白过来，就会知道，你们的铁路不过是一种使世界变小的伎俩……真正宝贵的不是速度，而是思想和眼界。子弹飞得快，但对它自身并没有什么好处；而人，真正的人，走得慢也没有什么坏处，因为他的辉煌根本就不在于行走，而在于存在。（*Works* 5: 380 – 381，着重号为原文所加）

在罗斯金看来，现代人最大的问题恰恰是“存在”问题。“在我们这个粗俗的世界上，有各种事情要做，却不知道目的；空有闲暇，却得不到休息。”（*Works* 5: 382）他认为现代生活的悲哀就在于失去了生活，甚至“没有了在旅途中摘朵花的愿望”，而更危险的是现代人并没有意识到这一点（see *Works* 25: 451）。闲情逸致的消失，不仅反映了生活节奏的变化，也反映了现代人沉思和审美能力的下降。这正是卡莱尔在《时代征兆》（“*Signs of the Times*”，1829）中预言的现代社会的弊病：机械力量在改善人类物质生活的同时，也使“人的手、脑、心变成了机械”^①。

在铁路的推动下，英国的大众旅游业在十九世纪四十年代后迅速兴起，休闲活动也逐渐进入了快节奏的轨道。罗斯金认为那些“乘坐蒸汽火车的现代游客”急匆匆地奔向各个景点，根本无法理解过去的马车旅行“从来不会匆匆忙忙”，“想什么时候出发就什么时候出发，如果还没有准备好，马也可以等着”（see *Works* 35: 111）。他渴望恢复前工业时代的观景方式，不只是怀旧，也是从中看到了一种对抗现代生活机械化倾向的力量。1936年夏天，笔名为“哑行者”的

^① Thomas Carlyle, *The Works of Thomas Carlyle*, vol. 27, ed. H. D. Traill, Cambridge: Cambridge University Press, 2010, p. 63.

蒋彝（1903—1977）由伦敦北上，在温德米尔湖看到了罗斯金所说的情形，意识到了中西社会在当时的差异。“这些度假的旅客，匆匆忙忙，急来急往，每个人都迫不及待地催促着。我想，这样的情景并不会出现在中国，忙碌的西方社会连寻欢作乐都如此急切！”^①此时的蒋彝还没有预见到未来的样子，而罗斯金关于风景观看方式的看法不仅切中时弊，而且有助于理解我们当代风景消费的困境。

四、风景消费与观看之道

罗斯金关于湖区铁路的言论也产生了实际的影响。1875年的铁路方案最终没能实施，1895年成立的全国托管协会（National Trust）^②也开始着手保护湖区。不过，在铁路是否有助于劳工前往湖区观光这个问题上，罗斯金的观点一直存在争议，常被认为带有精英主义色彩。英国劳工阶层是在铁路出现之后才真正加入了旅行者的队伍。他们通常会乘坐价格低廉的三等车厢，到附近景点或海边做短途旅行，这种“一日游”也成了十九世纪英国的一大现象。^③1847年肯德尔至温德米尔的铁路通车后，第一年的载客量多达12万人次，其中就有不少三等车厢的旅客。^④

罗斯金并不希望劳工成群结队地坐火车涌入湖区，他在《反对延长湖区铁路》的序言中建议劳工在自家附近度假。“难道就不能劝告他们，从一年的工资中省出点钱，拿出一天的时间，雇辆马车，带上妻儿，悠闲地走上二十英里，想停就停，在长满青苔的河边吃顿野餐？如果他们不能这样欣赏风景，也就无法以任何方式欣赏风景。”（*Works* 34: 140-141）这种言论自然容易招来批评。温迪·乔伊·达比就在《风景与身份》中指出，罗斯金反对铁路进入湖区，不希望大批劳工借助火车这种便宜快捷的交通方式，“经过遥远的距离”到他们不熟悉也无法欣赏的湖区，是因为他认为风景是有阶级定位和区分的，这是一种精英主义立场。^⑤不过，只要理解了罗斯金风景思想中的两个核心问题——什么是风景、应该如何观看风景，就不难看出达比的观点也有些言过其实。

① 蒋彝《湖区画记》，朱凤莲译，上海人民出版社，2009年，第128页。

② 该组织的创始人罗恩斯利（H. D. Rawnsley）也是《罗斯金与英国湖区》（*Ruskin and the English Lakes*, 1902）一书的作者。

③ See Judith Flanders, *Consuming Passions: Leisure and Pleasure in Victorian Britain*, p. 229.

④ See J. K. Walton, “The Windermere Tourist Trade in the Age of the Railway, 1847-1912”, in Oliver M. Westall, ed., *Windermere in the Nineteenth Century*, pp. 21-22.

⑤ See Wendy Joy Darby, *Landscape and Identity: Geographies of Nation and Class in England*, pp. 155-156.

作为“远方”的风景，本质上是一种远离现代城市生活的时空氛围，而不必一定是地理上的远方。这种“远方”之远，类似于瓦尔特·本雅明在《机械复制时代的艺术品》中所说的“光晕”（aura）：“我们把光晕定义为远方（distance）这种独特的现象，纵然这远方非常地近。夏日的午后休憩时，眼睛望向远处地平线上的山脊，或望向把影子投射在身上的树枝，就是在感知那山那枝的光晕。”^① 无论是远山还是近树，都能给观者一种与此地迥然不同的时空氛围，一种远离当下的感觉。风景的光晕就在于这种“远方”的感觉，“纵然这远方非常地近”。相反，铁路公司或后来的旅游业为了制造消费，会倾向于宣扬地理上的远方的价值。罗斯金就指责铁路公司“不断在议会宣称它们会使那些美丽的地方更容易到达”（*Works* 33: 404）。对当时的大多数英国人来说，湖区的确是地理上难以抵达的远方。铁路能使劳工以较低的成本远赴湖区，但在罗斯金看来，这种旅行根本就看不到风景，“只是被‘发送到’某个地方，跟包裹几乎没有有什么区别”（*Works* 5: 370）。他认为铁路公司只是借远方来诱导劳工阶层成为风景的消费者，实际上却破坏并遮蔽了风景，把带有光晕的风景变成了消费的景点，其结果是到了远方，也看不到“远方”。这才是他最担忧的问题“很多人去过一些地方，却又从未见过那些地方。”（*Works* 18: 212）。在他看来，真正的风景无需远求，只要学会正确的观看方式，在离家不远的地方也能“看庄稼生长，看鲜花绽开”，“所有真正的幸福与崇高，就在我们身边，我们却视而不见”（*Works* 5: 382）；与其像盲人或包裹那样乘坐“便宜的现代旅游列车”（*Works* 25: 452）去远方，还不如“雇辆马车”在附近的风景中体验真正的“远方”。这两种“远方”有着根本的区别：前者是旅游产业制造出来的景点，倾向于把游客变成工具或物体；而后者是能够为现代社会复魅的风景，有助于现代人在自然中找回自我。

为了说明这一点，罗斯金拿布莱克浦（Blackpool）与湖区做了比较。前者位于兰开夏郡西海岸，在湖区以南，是维多利亚时代打造的海滨度假胜地。在温德米尔铁路开通的前一年，这里也通了铁路，大量的劳工从曼彻斯特等纺织业城市蜂拥而至；四年后，每周来这里观光的游客就已经多达一万人。^② 罗斯金认为，

^① Walter Benjamin, "The Work of Art in the Age of Its Technological Reproducibility", in Walter Benjamin, *Selected Writings*, vol. 4, eds. Howard Eiland and Michael W. Jennings, Cambridge, Massachusetts: The Belknap Press of Harvard University Press, 2003, p. 255.

^② See Michael Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven and London: Yale University Press, 1999, p. 114; Judith Flanders, *Consuming Passions: Leisure and Pleasure in Victorian Britain*, p. 33.

坐火车去这种旅游景点，实际上是用娱乐代替观景，所谓的风景也就不再是与现代工业和城市生活相抗衡的空间，反而成了其延伸和重复，失去了作为“远方”的光晕。

正如他在《芝麻与百合》中所说，风景本是“真正的大教堂”，而现代游客却只知道到风景中寻找作乐，“坐着火车在大教堂的通道上逛来逛去，在大教堂的祭坛边吃吃喝喝”，丝毫没有敬畏之心（see *Works* 18: 89）。他担心1875年的湖区铁路一旦建成，湖区很有可能会成为另一个布莱克浦，铁路公司会为劳工游客开设酒馆和娱乐设施，导致“格拉斯米尔湖很快就会变成一个污水坑，岸上到处是破碎的姜汁啤酒瓶；凝视这样的湖景，并不比凝视布莱克浦的海景更能提升他们的心智”（*Works* 34: 141）。“健全的心智”一直是罗斯金思考风景观看方式时最为关心的问题，他看重的是风景在现代社会中的功用，尤其是对现代个体心灵的作用。

罗斯金认为坐火车出行的“现代游客”只是在消费风景，而非观看风景，他们的心灵甘愿接受现代社会的奴役，将工具当成了目的。劳工阶层虽然刚加入这个游客群体，受到的毒害却最深。1875年湖区铁路方案出台的前一年，罗斯金在《手拿钉子的命运女神：写给英国劳工的信》的第44封信中说，从他居住的科尼斯顿湖，步行到湖区南部的阿尔弗斯通（Ulverstone），共有十二英里，其中四英里是湖畔的山路，三英里是绿草茵茵的山谷，五英里是清爽的海滨，一路的景色美不胜收。但自从有了火车，科尼斯顿的农夫就再也不肯走着去了：

他要先朝相反的方向走三英里到火车站，然后花两先令买车票，坐二十四英里的火车到阿尔弗斯通。在这二十四英里的铁路旅程中，他无所事事，满身灰尘，麻木恍惚，要么觉得太热，要么觉得太冷。不管是嫌热还是嫌冷，他都要在途中的两三个车站上喝杯啤酒；回到车上就随便找个人聊天，当然也没什么可聊的，就是为了打发时间，通常也没什么好话。（*Works* 28: 129）

这位“麻木恍惚”的旅行者，用饮酒和闲聊代替了能够愉悦身心的观景。罗斯金还详细分析了这次旅行花费的每一便士，最后得出了结论——“对于穷人来说，这趟旅行无论从哪方面讲，都是绝对的损失和道德堕落；对于富人，则完全是不正当的收入。”（*Works* 28: 130）

确切地说，罗斯金并不是反对劳工到湖区观景，而是反对乘坐火车到湖区观

作为“远方”的风景：罗斯金与湖区铁路

景。在他看来，当铁路破坏了风景，蒙上了眼睛，旅客属于哪个阶层、要去什么地方也就不再重要了，因为已经看不到风景。铁路在将游客带入风景的同时，也让他们远离了风景，甚至把他们变成了旅行的奴隶，“就像牛或被伐倒的树一样”，被人拉着四处旅游，以为自己在看风景，实际上什么都没有看到（see *Works* 35: 106）。^①

乘坐火车观光的“现代游客”也就成了一个隐喻，暗示了现代人灵魂与身躯分离的状态。象征着技术进步的火车在将游客送到远方的同时，也让他们看不到（甚至不再想象）真正的“远方”，这些游客成为马尔库塞所说的发达工业社会中的“高级奴隶”（sublimated slaves），一种被发达的技术和社会组织剥夺了思辨能力的“工具或物体”。^②从这个意义上说，罗斯金怀念前工业时代的观景方式，并不只是像基思·汉利所说的那样，“试图为那个已经逝去的过去寻找文化替代物”，以弥补现代性带来的空虚^③，也是在寻找能够打破现代机械牢笼的观看方式，让心灵能够想象一种不同于现实生活的生活方式。

[作者简介] 乔修峰，男，1977年生，中国社会科学院研究生院英语语言文学专业博士，中国社会科学院外国文学研究所研究员，主要研究领域为十九世纪英国文学。近期发表的论文有《〈1858年伦敦酷暑〉：微观史学视域下的文学史》（载《外国文学动态研究》2018年第5期）等。

责任编辑：张 锦

^① 当代的风景观光依然存在这种机械化倾向，很多游客只是满足于“打卡”式的到此一游，用手机或相机代替眼睛来观看，或陶醉于景点的各种娱乐活动之中。如卡特琳·古特（Catherine Grout）所言，现代游客进入景区，以为自己看到了风景，贴近了自然，但实际上大多数时候都只是专注于滑雪、漂流等休闲活动或运动，任凭风景如片段般滑过，不但对风景毫无知觉，还使之成了“运动的工具”（详见卡特琳·古特《重返风景：当代艺术的地景再现》，黄金菊译，华东师范大学出版社，2014年，第106页）。

^② See Herbert Marcuse, *One-Dimensional Man: Studies in the Ideology of Advanced Industrial Society*, London and New York: Routledge, 2002, p. 36.

^③ See Keith Hanley and John K. Walton, *Constructing Cultural Tourism: John Ruskin and the Tourist Gaze*, Bristol: Channel View Publications, 2010, p. 15.