

鸦片战争时期的“汉语三剑客”

王幼敏

1830年代,在华西人中只有罗伯聃、马儒翰、郭士立三人能流利地用汉语跟中国人打交道。从三人行迹来看,笔者推测他们都是先学方言,然后再学南京官话。

19世纪是英国战胜法国称霸世界的世纪,此后英国急于向东方扩张,目标是大清帝国。其时英国工业革命早已完成,向北美、非洲、印度、东南亚的殖民扩张也无法消化其新产能。中国庞大人口数量所形成的巨大市场,以及广袤无边的领土和富饶的资源,自然引起这个世界霸主的垂涎。不少英国人以英国强大的国力为后盾,为实现各自的梦想纷纷奔赴中国,教会人士和商人是来华急先锋,他们积极学习汉语,逐步形成一股潮流。鸦片战争时期,有三位学习汉语的西方人——郭士立、罗伯聃、马儒翰,成绩骄人,声名卓著。三人同为19世纪三四十年代在华西人中的汉语佼佼者,笔者借用法国大仲马小说《三剑客》之名,谓之“汉语三剑客”。其中罗氏、马氏均为英国人,郭氏虽是普鲁士人,但

毕生为英帝国服务,并先后与三位英国女人结婚,说他是半个英国人也不为过。三人相互之间关系密切,风云际会于鸦片战争这个历史大舞台,最终都葬身于中国。本文拟论述他们三人的在华活动,举凡他们学习汉语的动机和过程,相关的经商、外交、著述、译作、办报、办学等活动,以一窥19世纪中叶中英关系大背景下外国人学习汉语的面貌。

郭士立 (Karl Friedrich August Gützlaff, 1803—1851), 中文名又译作郭实猎、郭实猎、郭施拉、居茨拉夫等,出生于普鲁士波美拉尼亚省皮里茨镇。小时候上了5年学就当上了工匠学徒,18岁时,得到国王威廉三世的资助,进入柏林一所神学院学习,期间学习了英语、荷兰语等。1823年毕业,应募前往荷兰鹿特丹神学

院深造,准备前往东方荷属殖民地。在此期间,郭士立一度想去希腊,于是到巴黎学习土耳其语和阿拉伯语。1825年,荷兰传教会派他去英国“伦敦传教会”学习事务,由此结识了回国休假的马礼逊(Robert Morrison)。马氏是基督教新教第一位来华人士,他的中文水平让郭士立印象深刻,从而对中国有了初步认识。

1826年,郭士立从鹿特丹神学院毕业,随即被派往印度尼西亚苏门答腊岛。1827年抵达巴达维亚(今雅加达),先协助英国人麦都思(Walter Henry Medhurst)工作。他见麦氏熟练使用当地马来人和华人的语言,遂决定向麦都思学习马来语和汉语。1828年他去暹罗(今泰国)曼谷的华人区两个月,在麦都思和暹罗之行的影响下,郭士立决定去中国。他于1829年脱离荷兰传



郭士立

道会,以独立身份到新加坡活动,继而前往马六甲。1830年2月,郭士立携夫人再度前往曼谷,在华人中学习福建话、广东话和中国官话,同时归宗于来自福建的郭氏家族,取名“郭士立”。他宣称自己“已归化中华帝国,成为其国民了”(《中国沿海三次航行记》英文版)。

郭士立在华非常活跃。他是1832年创刊的英文报纸《中

国从报》的五名主要撰稿人之一,在该刊共发表了51篇文章介绍、评论中国情况,在西方产生巨大影响。特别在中国古代文学方面,他是译介最多的撰稿人,《红楼梦》《聊斋志异》和《三国演义》这三部中国经典小说,都是他最先介绍给西方读者的。1833年他在广州创办了中国境内第一份中文期刊《东西洋考每月统纪传》,试图以事实证明西方人不是中国人所说的未开化的“蛮夷”。这份期刊向中国人传播了西方科技文化,客观上成了中国人看世界的一扇窗口,起到了中西文化交流的作用。“在华实用知识传播会”也是经他倡议于1834年在广州成立的,旨在出版介绍西方科技文化的书籍。1835年他与夫人在澳门开办了中国第一所教会小学,免费教育贫苦儿童,

(下转7版) →

← (上接5版)

而融入铁道元素的景观与自然的野趣,更适宜于居民和游人散步休憩,电影《爱在日落黄昏时》也曾在此取景。

废弃铁路的改造更新在很多城市都取得了成功,值得一提的有:悉尼的高线公园(The Goods Line),这个由货运干道改造而成的公园联通了城市人口密集地区,在营建舒适宜人的休憩场所时,保证了行人快速过境的便利和公共空间的多用途性。柏林的南地(Südgelände)自然公园利用废弃的火车调度场和机车修理车间,吸引了很多实验艺术家入住,成为了一个综合性的创意空间和文化活动空间。新加坡的生命之线利用线性公共空间,来连接和振兴周边的区域,同时又提供连续而高质量的绿色公共空间。东京代官山的Log Road Daikanyma项目则把东急东横线轨道转移到地下,把空出来的地上线性空间打造成了格调一致的都市乐活步行街。

巴黎可以说是废弃铁路更新的宝地,除了绿荫步道之外,正在进行之中的巴黎“小腰带铁路”的改造,因其独特的理念和不同寻常的更新路

径,特别值得关注。复杂的客观因素和历史条件,使得“小腰带铁路”的改造没有采用纽约高线公园那样体系较为完整的铁路回收方案,而是以渐进的、零散的、协商的、尊重社区和文化传统的方式推进。从2006年巴黎市政府与法铁签署的框架协议,到2012年的公众咨询,再到2015年的以物种多样性和可逆性为核心的新框架协议,最后到2017年巴黎市议会通过的决议,“小腰带铁路”的更新以化整为零、以点带线的方式展开。铁路重要节点的更新,也针对不同区域采取不同的融资模式和多主体开发模式,强化社区文化与公众参与,缓解资金与社会的压力。这未必是最有效率的方式,但也许能真正体现城市韧性发展的魅力。

“小腰带铁路”是环绕巴黎一周的32公里长的客货铁道。1852年12月11日,铁路的第一段完工,1862年7月14日铁路迎来了第一批乘客,1869年3月25日铁路全部建成。当时巴黎向周边辐射的铁路网已初具规模,修建“小腰带铁路”的初衷,是为了方便连接巴黎市内的七个相互独立的火车站,同时也作为巴黎的货运与军需补给的供应线。这条沿着元帅大道前行的环城铁路,有

的路段建在高架桥上,有的路段建在壕沟中,个别路段则途经隧道。建成后第二年,普法战争爆发了。德国赢得战争的一个重要因素是铁路系统优越的运输能力,而包括巴黎小腰带在内的法国铁路运输能力的严重不足,则在各次战斗中暴露无遗。法兰西岛环线铁路在1877年开始营运后,“小腰带铁路”负载饱和的货运瓶颈得到了很大的缓和。1900年则是“小腰带铁路”客运流量盛极而衰的年份,这一年世博会在巴黎举行,“小腰带铁路”创下了3900万人次的最高年客运记录,但这一年巴黎地铁各条线路陆续开通,“小腰带铁路”的客运需求也在快速下降,1930年更是只占到巴黎市内交通客流量的1%。1934年7月22日,它的客运服务走到了尽头,货运服务则又持续了将近60年,直到1993年才彻底终止。

“小腰带铁路”的部分路段已经被拆除或者整合进其他线路,位于第十二区、第十五区、第十六区的路段,则相继开发成了公园。目前残存的是东部的半环状路段,早在1942年政府已经立法禁止民众进入铁路路轨,并用栅栏进行封闭。这段23公里长的废弃铁路,虽然一部分已被生活垃圾所污染,但总体上变成

了极富生物多样性的动植物自然栖息的乐园,变成了废墟爱好者喜欢造访的城市秘境。

La Recyclerie 餐馆是“小腰带铁路”著名的成功改造案例,它坐落在巴黎十九区的Ornano老火车站,餐馆经营者从法铁购买车站老建筑后进行翻新,通过各种形式的活动,积极推广循环利用的环保理念。老车站的原候车厅在铁路隧道的上方,被改造成了咖啡厅,顾客可以透过落地玻璃窗,从最佳的角度饱览小腰带的风景,设置在室外平台的座位,同样拥有不错的观景角度。每当夜幕降临,咖啡厅就会把铁道与隧道变身为露天电影院,车站露台部分则成为售票和销售零食饮料的区域。咖啡厅后院还建成了一个有机农场,包括两个蜂巢、一个鸡舍、两个堆肥系统、一个室内植物丛林和几个菜园,共种植了170种植物。有机农场同时也是一个开放性的农业和园艺教育空间,每年有近两千人成人和儿童参加这里的环保、创意手作体验活动。

在 宫泽贤治的笔下,铁路的意象已经融入空旷、坦荡的银河,而成为了永恒的象征。《银河铁道之夜》里的两个少年,在夏日的璀璨星空中,与许许多多的人们在铁路上相

遇和离别。“那小而美丽的火车穿梭在翻飞于风中的天之芒草里,飞奔过银河之水及三角标的蓝白微光,然后就那么永无止境地,一直奔跑下去。”宫泽贤治热切的声音似乎回荡在银河的夜空:“我讲述的这些故事都是树林、原野、铁道线、彩虹和月光赋予我的……这些故事里,恐怕既有对你有用的地方,也有没什么用的地方……但是,我是多么希望这些小故事中的某些内容,能成为你的纯净透明的真正的食粮啊!”

铁路传奇演绎的城市韧性,犹如生命本身一样,“有过光明与黑暗、挚爱与哀愁,然后脆弱得好似掉进银河的一颗星星,瞬间沉没于无垠的浩瀚”。在城市生活与人类生命遭受突如其来的重击的当下,“银河铁道之旅”无疑是一种甜美的想象和温暖的抚慰:“虽然我们可能没有我们想要的所有糖果,但我们可以吃新鲜的、干净的微风,喝美丽的、桃色的朝阳,在树林或田野,我常常看到,破烂的衣服成为最好的天鹅绒、毛料,或是镶满钻石的衣裳,这些美丽的食物和衣服,是我最喜爱的,来自彩虹和月光的礼物。”

(作者为上海社科院文学研究所研究员)