

“震惊”小考

陈建华

嘈杂、拥挤、快速、碎片是现代都市的日常景观与感受,1903年德国社会学家席美尔在《大都会与精神生活》中指出这种“震惊”(shock)感形塑了现代人“心理机制”。后来本雅明在《发达资本主义时代的抒情诗人》一书中结合波特莱尔的“转瞬即逝,随机颤悚”的“现代性”观念把诗人装扮成巴黎大街上的“游荡者”,从熙攘的人群汲取令其“惊颤”的灵感。近年来美国一些电影史家把“震惊”看作早期电影的基本特征,常举1896年卢米埃尔的《火车进站》一片为例,在最初放映时引起观众的惊恐,后来欧美各国的媒体大肆渲染这一电影的“火车效应”(参孙绍谊《二十一世纪西方电影思潮》,复旦大学出版社2017年,页3-5)。

我在《文以载车》一书里以《点石斋画报》等为例说明火车进入中国之后所产生的震惊效应,引了刘善龄在《西洋风——西洋发明在中国》一书:“中国人第一次听到火车的汽笛,显得冷静得多。他们非但不感到恐惧,反而人人面带笑容。”当时我一笔带过未作深究。所谓“第一次”是指1876年淞沪铁路通车,上面一段话来源于当时《申报》的报道。这涉及“震惊”的中西不同的文化语境,对于火车,是否中国人有一种“超稳定”心理结构?这问题有趣,有理论含量,有必要再作点考察。

1876年英商建成淞沪铁路,是为中国第一条铁路,很快被清政府拆毁,可见走向现代的艰难曲折。据英人肯德《中国铁路发展史》一书,其实从上海到吴淞仅12英里,很短,十年前英国人买下这块地皮,悄悄铺铁轨,打算给中国人搞个样板。然而施工过程并不顺利,投资者怕蚀本,怕遭到官府和民众的反对,因而疑虑再三,数度停顿。终于在1875年年底把铁道差不多铺完,从伦敦运来机车和车厢,都是小型的。次年2月完成第一次行驶,这时上海官府才发现生米已煮成熟饭,自己却被蒙在鼓里,于是下令停工。

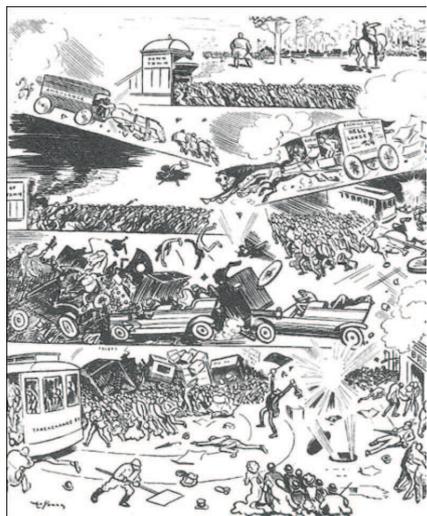
工没停,6月30日正式通车,以每小时15里的速度来往上海吴淞间,7月1日邀请中国人免费乘坐,《申报》上《记华客初乘火车情形》一文报道说,乘客有“妇女、小孩等,更有妓馆中之娘姨、大姐,满头插遍珠



胡同炎《汽车接吻》,《民众文学》,1924



← 倒头
栽车,《纽约
世界》(New
York World),
1896



→ 上海
夜马车之现
状,《神州画
报》,1909

← 纽约
城,《生活》
(Life), 1909



兰、栀子花,香气四溢”,火车开动后,“逐渐迅疾,但闻辙轨摩盪声甚厉,而人已如电掣飙驰,随之以去矣。乘者观者一齐笑容可掬,啧啧称叹”(7月3日,第2页)。3日正式营业,《申报》连日作了报道,也总是一派欢乐的气氛,不料8月3日早上飞来横祸,一个男子滑进铁道被火车碾过,报道说死者身份不明,像是个流浪汉,没有人来认尸,结果不了了之。

9月里清政府正式干涉,与英人谈判结果,政府照造价买下淞沪铁路,分三期付款。次年10月款项付清之后即下令全部拆毁,这件事看似荒唐,明明火车运转得好好的,受老百姓欢迎,为什么偏要拆掉?洋人也觉得不可理解,只能怪清政府要“面子”(肯德著,李抱宏等译《中国铁路发展史》,三联书店,1958,页10-16)。的确,清政府觉得整个被卖了,不能容忍,不过面子后面长个脑袋,拆除是天朝主体意志的宣示。深一层看,让淞沪铁路继续跑下去,对于接受西方的技术与文化具有某种象征意味,天朝还没有做

好“接轨”的心理准备。

压死了人,人们才开始面对火车的灾祸,对于中国人来说是第一次,也是官方拆毁的理由之一。事实上目睹灾祸“冷静”不了,《申报》8月4日刊出《火车伤人》的报道,死者“碾伤之皮肉已如齏粉,腰间肚肠均皆流出”,简直惨不忍睹,最后说:“西事之无益于中,概可知也”,因为死了人,不仅给火车也给整个“西事”判了死刑。这则报道文字惊悚,愤慨溢于言表,把先前的乐观情绪一扫而光。

《申报》及时报道了火车灾祸,体现了传播新闻的职能。这件事今天看来天经地义,不过假设没有报纸,火车压死人至多是个地方性的口传新闻,而通过报纸传播就大不一样,顷刻之间传遍四方,发挥了安德森所说的民族“想象共同体”的功能。当日《申报》的报道已颇具震惊感,但八年后出现《点石斋画报》,通过图画来传播新闻,效果就不一样,像1892年的《毙于车下》图,直接冲击视网膜,其“震惊”效果当然更胜于文字。1890年代铁路

发展得很快,东西南北都可听到火车的呼啸,难免发生出轨、失火、死人之类的灾难。不光是《点石斋画报》,各种画报渐渐增多,都把火车灾祸当作新闻,于是形成某种持续的“震惊”效应。

火车负载着工业革命的使命,带来了新的生产和感知方式。报纸也一样,从制作发行到销售也有时刻表,却更像传递信息与精神能量的交通线。《点石斋画报》采用石印技术,图像生产比从前的木版印刷更多更快。如本雅明在《机械复制时代的艺术品》一文中所说,跟过去最大的不同在于石印生产能够紧跟日常变化的节奏。的确,《点石斋画报》展示全球景观,像火车失火、轮船翻船或气球坠海之类的世界奇观耸人听闻,而大量的本地新闻也怪力乱神无奇不有。那时的上海十里洋场数马车最威风,如画报所描画的常发生撞人翻车的事,给市民造成日常的惊恐。“震惊”效果有大小深浅之别,哪怕像许多表现西洋女子自由恋爱、当众接吻、礼堂结婚或选

美大会、驾驶轮船等,对中国人来说皆闻所未闻,同样带来震惊,虽然有别于灾祸。还有一点,《点石斋画报》在画法上体现了申报馆老总美查(Ernest Major)的要求,采用西方的具象透视画法来取代中国传统的写意画法,旨在造成“逼真”效果。这与画报的新闻性相得益彰,其所表现的不仅是新的,而且让人相信是真实发生过的。

“震惊”是被建构出来的,视觉技术起关键作用。2001年本·辛格(Ben Singer)在《早期惊悚电影及其历史脉络》(Early Sensational Cinema and Its Context)一书中列举了许多关于车祸的漫画,火车、电车与汽车都有,刊登在伦敦与纽约的报纸杂志上,大多画于1880年代到二十世纪初。从时间上看,一方面各种交通工具越来越多,导致都市交通的混乱,另一方面石印、照相与电影相继发明,使得惊悚情状的再现愈益逼真,由是强化了“震惊”效应。中国经历了相似的过程,只是时间上滞后些。比方说,辛格指出1903—1904年纽约人对电车的恐惧有所减弱,却由于汽车增多而产生新的恐惧(哥伦比亚大学出版社,页76)。在上海自1908年电车通行至1920年代初的情况也相似,对电车的恐惧让位于汽车,除了漫画外,特别是“旧派”文人纷纷发表控诉汽车的小说,如周瘦鹃《汽车之怨》、徐哲身《汽车下的鬼魂》等,不光反映了城市的交通压力,也谴责富豪阶级横冲直撞,草菅人命,表达了底层民众的恐惧与愤怒。

这么说来,席美尔说的“震惊”确是卓见,所揭示的尚属表象。1967年法国哲学家居伊·德波(Guy Debord)指出现代人是被再现的“景观社会”(the society of the spectacle)所形构的,已不自觉沦为商品。所谓“震惊”是探讨现代感知结构的重要概念,也应当在视觉建构的历史过程中来理解,今天更以商品的形式弥漫在现实生活中。其实早于德波,海德格尔在《世界图像的时代》中就指出当人的表象活动把世界把握为“图像”,即进入了与再现世界的互动关系。这也是他对“现代性”的界定,对于人类的前景还不像德波那么悲观。

(作者为上海交通大学人文学院致远讲席教授)