



# 来自铁路的 24 封邮件

程新皓

2019.11.27—2019.12.20.

---

出发前

2019.11.27——11.30

昆明<sup>(0)</sup>

---

X :

很久不见，最近还好吗？

收到这封邮件你也许会有些惊讶，我并不是一个喜欢和人联系的人。前几天还开玩笑说，我准备用一次出行解决自己的社交恐惧——准确地说，是解决掉自己的社交。玩笑归玩笑，我的确准备开始一段还算漫长的旅程了：两天之后，我会从居住的昆明城出发，顺着铁路，一路走到越南去，接近五百公里，也许是二十五天，也许是一个月，看自己的体力，和沿路会碰到的事情。

事实上，这次旅程我计划了很久，可能久到自己都无法确定具体的时间。能作为节点的是 2008 年，那是第一次起意为这条铁路拍一些东西。当然，当时我还没接触视频，所谓的拍也只是用相机，边走边拍，找些刻意的瞬间。写到这里，我忽然想起一张那时候拍摄的铁路。给你看，你会看到当时的我有多稚嫩（也许现在也没好多少）：\*



\* “那时候拍摄的铁路”

这是在昆明城里的一段，严格来说，它并不是滇越铁路，而只是滇越铁路向西边的延伸段。Anyway，没必要分那么清楚，这就是连在一起的同一条铁路。一米的轨距，枕木，碎石，沿着铁轨走的两个小女孩。我想要找一种平衡，一种几何

---

构成，就把她们凝固在了这个瞬间上。这是一种修辞，幼稚而不可避免。它让我联想到这次一路准备做的事，做的录像，又该用什么样的修辞呢？该怎样支架摄影机，怎样一路捡起石头？怎样……以怎样的形式念出旁白？用李然式的译制片播音腔？还是用我平时讲话的语气？和谁讲话的语气呢？（似乎很久没有和你真的说话了。）我觉得自己没法想明白——如果真想明白，按着这些事先的规划去做，那这次旅程又有何意义？它于是就变成了我对自己的一些确认，如同上面照片里的几何构成。

不多说，我继续去收东西了。其实想到了更多，我和这条铁路的关系，甚至是我小时候刚搬到昆明时的事情，也许在路上慢慢和你说吧。

祝一切好，阴或晴，美好下午。

D

2019.11.27

---

X :

收东西的间隙，再爬上来和你说会儿话。

在回复里你说自己也是社恐患者，我隔着屏幕笑起来——艺术从业者中社恐患者的比例到底有多高！嗯，也许正是因为社恐，才需要隔着作品和他人交流吧？隔着作品，隔着屏幕，用脑电波回应……也许你想不到，我身边很多做人类学的朋友也声称自己是社恐，这可是泡在田野里，每天问这问那的人类学家啊。但的确，或许做田野也是一种逃避：从我们最熟悉的日常里逃出去了，而进入到别人的、我们不再熟悉的日常，在这里有的是另一套规则，感知，或者用他们的话说是“惯习”——另一种心照不宣。但我似乎连这层陌生的交流都不想要。在计划这趟徒步时，我曾想过要不要再找一个朋友帮我去扛摄影机——比如你？（当然，你忙着自己的阅读和写作）——但稍一思考，我就否定了这样的想法。也许我需要一种彻底的脱离，不只是从我们的日常里，而是从让我觉得自己“正常”的规范里、道德里脱离，成为一个疯子，一个只需要面对镜中倒影——和想象中的观众——的孤独演员。这一路上，也许我只会如此和你来回着邮件，让交流变得迟疑，在时间与空间中延迟和错位，又带着某种确定和期待。

如你所说，我现在的的确有点“平静又小兴奋”，这个没错，但更多却是在焦虑，一种临要上台却发现台词忘光了的焦虑——和兴奋。似乎突然回到了博士答辩的前夜。嗯，这次继续，把自己交托给未知。

说是未知，但似乎又什么都知道。这条路，在想象中已经走过了无数遍。昨天的信里提起，我小时候就与这条铁路有着奇妙的联系。那是在七岁刚搬到昆明的时候，我和爸妈住在民族大学（当时还叫民族学院）的一间十几平米小屋子里，而窗外就是这条铁路。当时的火车很多，每天晚上，可以听到徐徐而来的汽笛声，

---

然后是各个道口的警铃。一些光亮停下来，而另一些光亮则由远及近，再远去。我曾把这些日日可见的火车们叫作“民院的火车”，但父亲纠正我说，这条铁路很长，它只是经过这里，通向国外，而它的尽头是一片大海。一片大海！一条通向大海的铁路！你可以想象吗，那些黑夜中的光亮，最后将终结在一片海洋中！而这种意象对一个内陆山区的小孩意味着什么？从此，对于我来说，海洋的意象就和这条铁路彻底地绑定在了一起。通过一条铁路去想象一片大海，现在想来还会陷入一种自我催眠式的激动中。刻奇吗？我不知道。但这就是我所自之处。也许，从那个时刻开始，就注定了我现在的行程——哪怕它已经推迟了二十七年。喝着你给的茶，很香。和屋里一地装备的混乱相得益彰。

都加油。

D

2019.11.28

---

X :

似乎你这几天也要出门了吧？也许在我发这封邮件时，你就在飞机上，或者火车上？而我很快就要走在铁路上。一内一外，时间和距离都变得不同。嗯，anyway，每次收到你的回信都是开心的。我不知道你的回应会把我的思索——甚至这趟旅程——引向何方，我总会兴奋地期待着这些未知。

你提起卢梭的爱弥儿，我并没有看过。看你的描述我会觉得有些距离，个人和国家，和历史，和政体？这些词语——哪怕是“个人”——对我来说都有些大了，不愿去想。前段时间一直在看拉图尔，还有阿甘本，梅洛-庞蒂——和齐泽克的拉康。这不就是从整个世界缩小到国家治理，到身体，直到无意识中去吗。但觉得疲惫和隔阂。我逐渐有些迷失，那些从词源学开始扭转二分原则的叙事，或者是借助着似是而非的几何与结构的分析，和我看到的世界有什么关系呢？我撑着自已进入到这些学者的脉络里去，但出来时还是孑然一身，还是那个时常偏执，说着大话又回头心虚的云南肉身。倒是你发来的毕肖普和狄金森让我振奋（是你翻译的对吧！），这几乎就是我刚才说到的那两种不同的距离！走在铁轨上，身体和步伐被那些本不为这具身体而设计的枕木规训着，或者是在火车上，“折叠起里程，又舔掠过山谷”。我在想，那些十九世纪的欧洲人看到这样的火车，会做何感想？这种不再匹配于身体，且在过去几个世纪中一直加速下去的速度……能承受到何时呢？

能确定的是，我从文献上看到了一百年前云南人对这条铁路的反应。对了，一直没正经和你说过，这条铁路是进入云南省的第一条现代化的道路，在1910年建成，是法国人修建的。在此之前，从昆明到外省，需要跟着马帮走上二十多天，而这条铁路，则使得这个时间缩短为三天，而且是一路向南，直抵越南的海防港。

---

我们现在看到的似乎是一条已经老去，要进入历史的铁路，似乎一切都已确定而不容置疑，但在当时，它却（如同我在关注的知识生产一样）充满了偶然，且被各种相关不相关的自然、历史、政治所影响。当时想修铁路的不只是法国人，还有英国人——他们试图从上缅甸的曼德勒修建一条到达腾越，再延伸到大理的铁路。我在想，如果这条铁路变为现实的话，那也许今天云南人想象世界的方式会不一样吧？对大海的感知是否会向着缅甸的方向，直接绕过了马来地峡而进入印度洋？还会有“法国黄”和法式建筑吗？铁路沿线的云南人是否会开始用英制单位？嗯，但历史已经走向另一条轨道，在这排他性竞争中最终胜利的是越南的法国殖民者。所以，大海还是在我的东南方，八百公里处。继续说，刚开始的时候，铁路的路线也不是现在这样的，不是沿着南溪河向北到蒙自，而是沿着红河河谷向西北，经过个旧——那是最主要的锡矿产地——到临安（建水），再到蒙自、阿迷州（开远）、云南府（昆明）。这条线路所经之处都是人口稠密和经济发达的市镇，当时的清政府担心，如果走这条线，会引起民变——这种担心不无道理，也真的发生了，很多当地人在被殖民者与工头粗暴对待（同时认为火车铁路会破坏风水）后，拿起武器反抗，攻占了在蒙自的法国领事机构。

现在这些历史都已经太远太远，读起来就像与自己无关的故事，甚至会带着某种不厚道的幽默感。它们都已经变成了某种沉积岩吧？沉积，再破碎，变成泥土，长出新的植物，长出枝丫，开花结籽，似乎每一年都是这样平淡而往复，而在这一年年结出的果实中，我们真的能透过它们看到那些过去的泥土、陈灰与话语吗？我不做矫情的判断。就看着这些植物吧，看着它们（以及你发给我的你家乡的植物照片），想象着时间和空间的距离感。



---

嗯，唠叨那么多，我继续准备去。我正把每一站的里程数记到小本本上，似乎这是让我可以确定和安心的刻度。

此刻在听巴赫的咏叹调，想着你。

D

2019.11.29

---

X：

出发前头一天，心情忐忑，患得患失，生怕遗漏了什么重要装备，导致这二十多天的行程作废，结果发现我的包现在已经超过了十公斤。

看了你发给我的诗，想到很多东西，本来想在这里铺陈展开的，但忙着收东西，就给自己找个借口往后拖吧：)

但忽然想到一件事想告诉你，就是我曾经也写过一首关于滇越铁路的长诗，大约十年前，大约写得不怎么地，但你一说就导致我特别想把它找出来——这个念头挥之不去，以至于我刚才把那段时间的几个移动硬盘都翻了一遍，然而并没有找到。这让我有些抓狂，甚至有些怀疑自己是否真的写过那么一首诗？但我似乎又确定自己写过，而且在里面提到了铁路边的紫茎泽兰和玩耍的孩子。对，就像你今天微信上发给我看的你家乡的铁路（谢谢你专门去拍给我看，很暖），在铁路上玩耍的孩子，他们的新游戏……当时我家在铁路附近，也常和小伙伴们在铁路上玩，其中最喜欢的一个游戏是把硬币——五分或者两分——放在铁轨上，等着火车经过，而这些硬币就会被车轮碾压而变成极薄的金属片，而上面的文字和纹样则变形、放大、随着金属的延展而拉长。现在想来，这是不是我做过的最早的作品啊？

对了，你问我为什么是现在，为什么是初识铁路的二十七年后，是起意拍摄的十年后。也许我这些年间一直在想着，但却没有找到一种理想的方法，去将这种童年和历史之间的铁路变为作品。有过很多计划，而又一再推翻。直到今年，几个星期以前，我发现这条铁路在城市里的部分已经被拆除了。绕到火车站后，已经是一片建筑工地，打了很深的地基，大约是要起高楼吧——而铁轨荡然无存。于是，我只能上路，不管是否真的做好了准备。

---

我收拾了两件一模一样的 T 恤，两件一模一样的衬衣，两条一模一样的长裤，  
这样，我这二十几天在镜头里，也会前后一致了。

嗯，祝我好运。你也工作愉快。

D

2019.11.30

---

第一天

2019.12.01

王家营<sup>(19)</sup> — 汤池<sup>(48+1)</sup>

30km

透视法；本土与异乡；回忆召唤

X：

今天已经上路，所以只能用手机给你发邮件。速度慢了很多，相应地思维也变得零乱发散。听着巴赫的康塔塔们（正听到 BWV127 里你喜欢的那首女高音的 aria），躺在床上一点点敲。

昨天晚上我并没有休息得很好，只睡了五个小时，而且身体随着焦虑开始作怪：明明两天没跑步，但右腿的髌关节开始酸痛，而根腱也隐隐有些不对。就这样折腾吧，不会让你们休息的！今早六点，拖着抗议的身体器官们上路，七点半时赶到王家营车站，在寒风里迎着刚升起的太阳拍了第一段录像，然后出发。果然，真正上路时，这些抗议的部分不吱声了，直到今天的目的地汤池，也没出什么大问题。倒是两边肩膀被背包压得青肿，大约是新包，腰绳总是自己松开，以至于大部分时间重量都压在肩上。明天得想个办法，毕竟随着每公里一块石头，它只会越来越重。

今天一路没啥波澜：铁路顺着昆明坝子往东，因为坝区地势平坦，铁路便鲜少拐弯，直直地消失在目不可及处。我觉得这个画面拍下来可以直接作为线性单点透视的教学图了：你说这铁路要是早出现几百年，会不会让中国绘画变得不一样？然而它毕竟和透视的概念一样，也是欧洲的外来物。而外来物又哪止于此呢？铁路旁的田地里，来自南美洲的玉米们已经被收获完，干枯在田中，而铁路两侧则

---

长满了来自北美洲的鬼针草和来自欧洲的野燕麦——一脚踏错，裤腿袜子上就都沾满了黑色短刺，半天都拔不干净。

还有我自己，长着云南的身体和胃，却对所谓的中国传统充满隔阂。虽在信里一再向你抱怨那些法国哲学家，他们的框架却的确已内化在思维里，以至于反而要通过阿甘本们去理解禅宗…只能安慰自己说，云南是化外之地，而西哲也好儒道也罢，都是别人的东西——这和你前天在信里说的感受似乎有些出入，这算是地方性吗？也许再过些年，这些外来物又都成为传统了，就像玉米土豆和鬼针草们。出了坝区，铁路在坡地上拐了个弯，柳暗花明，我发现自己身在山腰，一池碧波猝不及防地降临眼前。这片宽阔的水面叫阳宗海，是除了滇池外最近邻昆明的高原湖泊。

但实际上，这些并不是我今天的感受——从昆明到宜良这段铁路，算上今天我已前后走过三遍，在哪里会出现什么，不会有太多惊奇和意外。然而我愿意像这样为你召唤出这片湖泊，仿佛是第一次透过银荆树丛看到它，仿佛是初遇时的惊叹与雀跃。当然，我还会继续为你召唤出覆盖在这一次次旅程里的其它事物：从草丛里飞出的禾花雀，露出小脑袋犹豫再三最终迅速跳过铁轨而消失不见的黄鼠狼，叠在一起变成千手观音的蒲葵，如早期印象派画作中的桉树，还有这些山坡上的荻花——是不是和你家乡河边的植被很像？

先说这些，准备休息，明天大约要六点起来，再走上三十四公里。

晚安。

D

2019.12.1



铁路，我的影子，“如早期印象派画作中的桉树”

---

第二天

2019.12.02

汤池<sup>(48-1)</sup> — 狗街<sup>(80)</sup>

33km

一次远足；材料和时间

X：

看天气预报，你那里终于放晴了？希望晴天能带来好心情，让纠结少一些。

而不幸地，我今天的路途全程被阴云笼罩，即使是中午也只有十度出头，甚至还时不时飘起小雨。只好一直穿着冲锋衣，用手遮着挂在包带上的相机。

从汤池走出来，铁路很快就拐上山坡——准确地说，是拐上汤池河河谷半山腰的悬崖。这段铁路险峻异常，隧道一个接一个。仔细看，很多隧道并没有内置石拱支撑，而是直接利用了山体本身的石质结构，有的地方还能看到当初开凿时埋雷管的钎眼。大概是前年或者大前年，我第一次徒步这段铁路时，并没有看到这些细节；还没进隧道，我就被看守的道班截住，赶到了同样在峡谷中蜿蜒的公路上。虽然随后我又从下一个路口折回到铁路，但却错过了最精彩那几个隧道。其中一个大概有三百多米长，沿途的侧壁还有凿开的通风口，探出头去就是几十米深的山谷。我记得那天稍晚下了一场雷暴雨——大概是我至今遭遇的最大的几场雨之一——把我再次从山脊附近的铁轨上驱离，炸雷一个接一个，就滚在附近的田野里，瞬间闪亮如白昼。我在雨里雷间狂奔，浑身湿透，连皮带都可以拧出水来。而今天，雨却只是似有似无的一点点，如果不是因为相机，连打伞都会显得矫情。在这点滴雨雾中，我走一段，停下来拍一段，惊叹于这些悬崖、山谷、河水和并行道路的组合。

---

事实上，如果不是因为要拍摄录像，我怕是没有什么机会欣赏这样的奇景。今天路上我在想，也许不同的行进方式会带来不同的观看体验（大部分时候这已经是陈词滥调了，想想从吉尔平开始的那些风景指南…），而铁路上的行走尤其特别，也没被太多人意识到：这是一种片段式的感知，因为在绝大多数时刻，你的眼光只能聚焦于枕木，分辨着相邻枕木间不均匀的间隔，以不断调适自己的步幅。能抬头看一眼都是奢侈的，而这导致的直接后果是，你没办法将整条铁路的风景串在一起——能留下的只是一些偶然抬头时看见的画面，这些画面的蒙太奇…留下的更多是身体的感受，而非眼见的景致。现在闭起眼睛，我还能回忆起伴随不同材质的枕木的不同的脚底触感——走在水泥枕上，总是脚后跟先触碰到突起的边缘，然后前掌落地。毫无缓冲！稍微走长一些，会感到所有的环节都被震得酸痛：踝关节，膝关节，髋关节，甚至是根腱。钢枕是完全不同的体验。由于它是倒 U 型的，于是受力点永远是脚掌正中的足弓处。只要走上三五公里就会叫苦不迭。而木枕的感受则介于两者之间，如果不是因为上面的沥青，我会告诉你这是我最喜欢的材质。

如今在滇越铁路上的这些枕木大部分都已更新过，比如刚才提到的水泥枕和木枕几乎都是二十年之内的东西。然而，有些钢枕却已经用了接近 90 年。在一些保存稍完好的钢枕上，还能清晰看到“BRITISH-STEEL 1931”的字样。还有一种稍窄的钢枕上也印有字，大概是 *KJC*。我疑心这大概是当时某个公司的缩写，但查考再三还是没有头绪。

于是，滇越铁路就成了忒修斯之船，不断被替换着，最新的部件和最老的材料在此共存，形成一个既旧且新的统一体——如果要不负责任地引申，你可以把这条铁路当成是某种已经变成了传统的曾经的现代化。再补充一个有意思的细节：你



---

能猜出这些组成铁路的材料中，最古老的是什么吗？嗯，是石灰岩材质的砗磲。

它们来自三亿年前的二叠纪，在某些石头上还有双壳纲生物的化石。

要不，咱们找时间来一场铁路挖化石之旅？

今天的后半程，我在和背痛的抗争中度过。你昨天问我这一路在想啥，我现在终于能够明确告诉你——至少是对后半程而言——我在想的一是怎么调整姿势和

速度，来减轻这种疼痛；二是，我得快一些赶到狗街，去买一只当地著名的烤鸭

作晚饭。然后，果真，我由于背伤走太慢而错过了烤鸭。

先说这些，明天我也许会放慢点，少走一段。就让这趟旅程再多几天吧。

好梦。

D

2019.12.2.

---

第三天

2019.12.03

狗街<sup>(80)</sup> — 徐家渡<sup>(106)</sup>

26km

一件艺术品；铁路的方向；与南盘江相遇

X：

每次收到你的回信，我都会有些惶恐，不管是远超我邮件的篇幅，还是在里面提及的诗人和诗作——我承认我大部分都没有看过——会让我又开始反省自己，是否已经足够真诚，是否还以为自己贫瘠的阅读量就已经不错？

说到诗作，今天在路上偶遇了一位无名艺术家的创作，让我浮想联翩，几乎一整天都在惦记着它。这是一根钢枕，来自铁路早年的翻修，上面标注着生产它的公司“BRITISH STEEL”和生产年份 1931，这些都没什么奇怪，而奇怪的是，在钢枕的上表面歪歪斜斜地出现了四个字：“我本无知”。这四个字并非用颜料写就，而是用电焊（或者什么类似的方法）焊接上去的。

四个字从右向左书写，我最初以为它们是和钢枕同时期的，但仔细一看却并非繁体字，那显然不可能早于五十年代。谁是这个“我”？“我”生活在何时？为何发出如此感叹？又因着什么动机，把这四个字烙印在了这里？“我本无知”！多么美妙的四个字，莫名出现在了滇越铁路上百万条枕木中的一条上，和不同来源的物件并置于此地，无始无终，仿佛带着某种禅机。我以为，正因为作者的匿名和沉默——如果它作为一件作品——它可比我们现在能看到的大部分当代艺术更值得玩味。

而我自己也在做作品。我把摄影机架在三脚架上，拍摄自己在铁路上行走和捡拾

---

石块。然而，我意识到，当把镜头设置在铁路的左边或者右边，我在画面中行进的方向是不一致的：或是从右向左走，或是从左向右走。这样，观众是否会迷惑，是否会以为我并不是朝着同一个方向，而是来回往复？我想到赫尔佐格的“阿基尔，上帝的愤怒”，里面的木筏沿着亚马逊河向下漂流，而摄影机也时左时右，甚至在结尾处围绕着木筏进行了三百六十度的旋转——然而，在赫尔佐格的电影中，河流作为某种参考系一直存在着，指示着方向：上游或者下游。而铁路呢？铁路本没有方向，火车可以朝向铁路两个端点的任意之一行进。但是，对于我来说，这条铁路的两个方向并非等价。如果按修造的方向，那它是一条攀升的铁路：从海防出发，一路沿河谷向上，终结于高原。我在计划之初也曾想过，要不要依循这个方向，从河口开始往昆明走？但几乎瞬间我就否定了这个想法。滇越铁路在我心里有且只有一个方向：一路向南，朝向大海而去。你觉得，我把这个作品命名为“致海洋（To the Ocean）”可好？

从今天的出发地狗街开始，铁路就和南盘江相遇了——它还会陪伴我之后五到六天的行程。也许你记得，南盘江同样是对我意义重大的事物，我今年七月在洪水中横渡的就是这条河流。等走到盘溪，我还会详细地说起它来。今天沿着铁路，沿着江，慢慢走慢慢拍，一面是河谷，一面是悬崖。

虽然只走了 26 公里，但到达徐家渡时天已黑透。也是因为走得慢，身体的状态比昨天还要好些。晚上再睡个饱觉，明天也许会更好。所以，请不要担心啦，狗街青年活力满满。

先说这些。希望你今天也顺利。

D

2019.12.3



“我本无知”

---

第四天

2019.12.04

徐家渡<sup>(106)</sup> — 竹山<sup>(122+1)</sup>

17km

对两年前一次夜行的回忆

X：

今天路程短，昨天休息得又好，于是我现在已经到了目的地，还觉得非常轻松。事实上，我两年前走这段路时，昨天和今天的路程是一天走完的：一天沿着铁路走了 43 公里！现在的我会觉得这有些夸张，按此刻的身体状况（也许再加上负重）是不太可能做到了。今天一路上我在想，这两年间发生了什么，会让自己的身体感觉到耗损和老朽了呢？是一次次在雨林中的负重带来的关节问题吗？还是这几个月间不太节制的饮食导致的体重飙升？或者单纯是年龄的增加？于是，我也在重新计划接下来的行程，把那几个超过三十五千米的数字打上问号，看看是不是拆成几天。无论如何，这趟旅途又要继续延长了。

今天的路段恰好是两年前在夜间走过的，所以我觉得周围的景色虽然可以预料（和上下游的南盘江河谷并无太多不同），但却仍然新鲜。我记得上次走过这段时，天已黑尽，能看到的光线除了手里的电筒，只有对岸乡村公路上偶尔划过的车灯，或者是极远处山村里的微弱光亮。拐过某个山坳，突然看到不远处灯火通明，以为是到了市镇，仔细一看，原来是横跨江中的水电站。有流水声，虫鸣，还有我踢到石子的碎响。深一脚浅一脚，几至踉跄。黑暗总是会让人脱离现实感——也许是我这样生活在城市里的人所熟悉的现实很少与黑暗相关——那些在理智之外的，或者是由于理智过度运转而带来的恐惧突然涌出来：开始担心小时

---

候的梦魇，或者是突然出现的拦路凶徒，或者是猛兽？狼？于是只能握紧手里的登山杖，和腰间别着的折刀。当时没有卫星定位（甚至还不会看铁路的路程标记），我不知道前方的路还有多远。所以，当最后看到禄丰村的跨江大桥时，我终于松了一口气。

这些感觉在今天白天的行进中被去魅了。不宽的河道，残破而扬尘的公路，偶尔出现的、镶着八九十年代玻璃窗的水电站，并不巍峨的山，和每日一样、循环往复的铁路，以及最后出现的，比我记忆中更小的跨江铁路桥。过了这座桥，南盘江就在铁路的左边了。

快到竹山时，天上有很多燕子在翻飞，还有一只猛禽，我不太确定这是否与群燕有关。看它的飞行速度，似乎是追不上燕子的。

（假装这里有问候，能让你微笑的那种。）

D

2019.12.4

（啊，我选的出发日期真好，旅程的第几天就是几号）

---

第五天

2019.12.05

竹山<sup>(122-1)</sup> — 西洱<sup>(149)</sup>

28km

行路难；自我关照；徒步与音乐

X：

收到你的信，同样让我想到很多东西，父辈的事和祖辈的事。明天就要走到盘溪，那里是我爸妈小时候生活过的地方，也是我外婆（与死在文革中从未谋面的外公）生活了半辈子的地方。请容许我明天或者后天再和你讲述这些琐碎，但也许你会感兴趣的事。

今天天不亮就出发了，下着小雨。说是小雨，但又大到我无法将相机不加遮蔽地架在雨中。幸好早有准备，带了相机防雨的塑料罩。只不过这样一来，每次架设和拆卸相机的时间会增加几倍，于是行进速度再次被拖慢。走出几公里，突然意识到洗脸毛巾忘记在了头天的酒店里（幸好我带了备用的）。加上昨天坏了的usb充电头（幸好我带了两个备用的），这已经是在路上遗失或损坏的第二件物品了。虽然不至于造成太大的麻烦（我是备份狂魔），但心里还是有一点点沮丧（其实是因为备份减少了而焦虑，额，怪不得我的包那么重）。就这样在雨中走着，沿着铁路，沿着南盘江的右岸。天色渐渐亮起，也逐渐能碰到不多的行人。我试着快速架好摄影机，再趁对方走近时冲到镜头前面——于是就可以拍到自己和行人之间的对话：

— “你皆好！”

— “你好！咋个那么早！”

---

— “我要走克西洱克，不早么克不到。”

— “么么，咋个是要走那么远呢改？”

— “是了嘛，我从昆明走的下来，要走克河口克。”

— “卖卖，咋个不坐车？”

— “就是想走走路…”

嗯，就是想走走路，走上大半个月，远离日常，让身体劳顿损毁，精神天外飞升。

事实上，这样的走路反而能比安逸中更多觉知自己的身体——或者说，不得不格外敏感地进行自我关照。当你觉得小脚趾外侧或者脚后跟有轻微不适，就得马上停下来，脱去鞋袜，在相应的部位贴上弹性绷带，以避免进一步磨出水泡来（曾经在边境的雨林里，我脚后跟就这样被磨出血来，虽然是皮肉伤，忍着疼就无所谓，但你想象一下血肉织物粘连在一起的酸爽…）；当你觉得膝盖或者踝关节开始不适，就得停下来休息，或者至少是调整姿势，运用你的每一条肌肉进行缓冲，像猫儿一样灵活地着地（于是会很累）；如果是背部开始紧张，就得调整背包的重心和受力点…当然，这些只是临时措施，仅供暂时缓解。在连续的徒步中，到了第五天，第六天，可能自己身上的所有环节就都出问题了，于是只能开始精神胜利，想象着肉身只是容器，而我要成仙…快成仙了…

于是今天就那么一路走着，疼痛疲惫着，成仙着。突然间就很想听音乐，可惜没有信号，同时也不愿意用耳机把自己和世界分离开来——你有过这种感觉吗？当戴上耳机开始听音乐，现实感就突然失去，似乎视觉和触觉的信号只是一场逼真的电影，甚至没有电影那么逼真。而音乐会反过来入侵现实，为现实赋值。我有几个印象特别深的场景，都是自带着 background music。比如，在莽人的雨林中，在林间太阳西沉虫鸣渐起，我一人独守营地时，我会打开手机，放里面存着



---

的哥德堡变奏曲。三十段变奏和首尾两端 aria，带来一个日落和凉风萧瑟。在爬长虫山时，我通常会放着贝多芬的第十七号“暴风雨”奏鸣曲，这是我心烦意乱时的音乐，“巴塔耶时刻”，感觉与这音乐彻底吻合。在例行爬山时听着，通常就失去了现实的肉身劳累，半个小时就能蹿山顶上去。还有河流…那是柏辽兹的“哈罗德在意大利”的第二乐章…

而今天，在想起音乐时，出现的竟然是…“没有吃，没有穿，自有那敌人送上前；没有枪，没有炮…”于是我在脑海中一万遍 WTF，并开始研究为何是这段旋律浮现出来，并且挥之不去，摧毁一切美好…难道是因为我前几天看了一篇关于日本人炮楼修建技术的文章吗？？我觉得，你肯定也常有这种体会，就是被这样的洗脑旋律困扰…通常，我会用更洗脑（但自己能接受）的旋律来把这些恶心玩意驱逐出去，比如哼一段两只老虎…哈哈！但今天，我想玩些新的：看着旁边铁路的里程碑，然后开始唱对应的歌！看：



Mass in D, Op.123 "Missa Solemnis": Agnus Dei



BWV 127, aria: Die Seele ruht in Je



BWV 131, aria with chorale: Meine Seele wartet auf den Herrn

就这样，一路走着，一路哼着，醒来吧醒来吧长夜已尽！世人仰望的喜悦！于是差不多就到了今天的终点 149 千米处。

最后，出了一点小意外，我的手机落在了 148 千米附近停下来录音的地方。到了目的地发现手机丢失后，我拿着手电，沿铁路狂奔了一公里，终于看见它静静躺在路旁…轻松而缓慢地往回走，上弦月挂在薄云后。（所以我今天比预计的多走了两公里！）

在差点丢手机的惊吓后，很累。此刻写完邮件，似乎真的快成仙了。所以，我准备真的听会儿音乐放空一下去。

休息好。（人笨于是只会重复这句类似于多喝点热水的话）

---

都加油。(看吧简直一点诚意都没有哼)

D

2019.12.5

---

第六天

2019.12.06

西洱<sup>(149)</sup> — 盘溪<sup>(170+1)</sup>

22km

成仙失败；河流和铁路

X：

你说你喜欢音乐带来的隔离感，事实上我也是，但却是靠这次步行——或者是以往的遁入山林，进入田野，甚至是选择作为艺术工作者来生活，在物理意义上将自己与现实隔离。这些或多或少都是在逃避，一种积极的逃避：如果人群发疯了，那我们就自己选择成为少数，把自己丢到人群之外而获得自由。这种说法略自我，但如果我们意识到伦理、道德、知识、意识形态背后那些涌动的对自主性的消灭（想想尼采和福柯）——特别是在当下这个右转中的世界，这种自我也许是必要的，至少不会过于不合时宜。

今天只走了二十多公里，按理说应该轻松愉快，但这段时间累积着的身体消耗开始爆发：背继续痉挛，肩膀和髋两侧被磨得青肿，最关键的是，两个膝盖开始出现问题，右边一侧尤其严重，每一次落脚都要事先忍住可预见的痛楚。最后不得不把护膝拿出来戴上，并且有些后悔没有提前用它们了。一瘸一拐挨到盘溪，算是松一口气。明天我会在这里休整一天，希望能缓解一些。

今天暂时走出了南盘江的峡谷。河谷变得舒缓，山不再刀削斧劈，而是像柔软的抚摸般绵延。缓丘上开始出现柑橘树：这是盘溪的特产。我妈妈在这里下乡时主要就是在摆弄这些果树们。同样的，今天也走出了阴雨，温度不高，但阳光又开始刺眼。又有云南的味道了。

---

我和你提到没？这几天走过的南盘江河谷，每隔七八公里就是一个水电站的大坝。现在虽然是云南的旱季，但大坝上游一两公里都积满了水，“高峡出平湖”。水几近凝滞，除了风吹起的波纹，几乎看不出流动，而那些河流里的垃圾和水葫芦之类的浮水植物全部堆积在此，形成一道屏障。

过了大坝则是另一番景象。水面骤降二十多米，水流清浅，甚至干涸见底，露出河底的礁石与岩层，直至下一级水坝处。

河流被改造而为人所用，这似乎已经成了常态。在欧洲的祖师爷那里，这种改造已经普遍存在了四五世纪。荷兰的工程师们把河流裁弯取直，让因为流程缩短而变得迅疾的水流切深河床，使水面下降，进而让处于河流附近的沼泽排干为旱地。两百年前图拉改造莱茵河的方案，也是依此而行：裁弯取直，筑造河堤，排干沼地，而刚统一的德意志国家则为此浩大工程提供了舞台。然而，经过这样的改造，上游的雨水会比以往更加迅速地形成洪流，汇聚至下游而形成水灾。面对这一问题，工程师们提出的解决方案便是筑坝：让这些梯级水坝系统去拦截阻滞上游的洪水，使其如曾经的自然河流般缓缓下泄，而抬高的水面则可以提供水力磨坊——以及之后的水电站——驱动轮机的动力。这些人类的巧思一再改变着自然，并不断带来新的无法预计的问题，而技术的发展则不断允诺着新的解决方案，仿佛它才是唯一的救恩。

在云南的这些河流中，技术的力量能够提供的允诺却极为有限，除了筑坝这一手段，工程师们似乎无能为力：无力改变河流在峡谷间的走向，无力改变季风带来的降水，和之后的干旱。正如峡谷中的公路，每年不断修建，再在下一年雨季的山体滑坡中被冲毁——似乎没有什么是能够持久的，也并没有什么是能够真正被改变的。这里的自然也似乎比平原地带更加生猛，更加不可预计。技术的霸权让

---

位给了自然，甚至成为后者的依附。大江小河在山谷间流淌，而能够改变它们的，只有它们自身与时间的力量。而在山间永恒切削着的河流，在为自己提供了一条出路时，却也无形间给人类带来了一种便利：河谷就是最平缓的通道，沿着河谷，可以很大程度上回避掉崎岖地形的阻碍，而得以平缓地穿越云南的大山们。于是，滇越铁路实际上就是沿着两条河流修建的：先是沿着南溪河谷进入蒙自坝子，再向北沿着南盘江直抵昆明附近的宜良。整条铁路中坡度最大的一段，反而是离开了河谷后的宜良段。

我们可以说是河流为铁路进行了预备吗？滇越铁路，这条一百年前的工程学奇迹，实际上无比顺服地依从于云南的河流。那些蜿蜒的曲线，不就是河流为它预先划下的么？

有人作打油诗形容滇越铁路为“蛇形的铁路，船行的火车”。我觉得这在某种程度上道出了真相：河流与铁路之间在此存在着亲缘关系。

啊，扯了那么多有的没的，一看已经这个点。

都好好休息吧。我明天终于可以多睡一会了。

D

2019.12.6

---

第七天

2019.12.07

盘溪休整

0km

一些听来的回忆

X：

今天在盘溪休整，把积攒了一个星期的七双袜子与一身衣服洗了晒上，然后去盘溪街上和附近的南盘江走了走。我和你说过吗？这里是母亲的老家，也是父亲母亲认识的地方。

对于有的人来说，铁路是一条有首尾的线，它会将很多遥远的事物拉近，让它们联系在一起（比如我：高原和大海，云南、越南和法国，历史和童年…）；而对另一些人来说，铁路从哪里来，又通向哪里去，也许是无关紧要的，重要的只在于它此时在此穿过，而成为一个不太一样的舞台布景，让一些事情发生着。对于生活在铁路边上的人们，比如我的外婆，未谋面的外公，母亲，父亲，也许就是这样。河流对他们来说也和铁路一样，更像是一个静态的点，或者一段有限的线段，却非一条可以一直延长下去、成为一个世界想象的线条。今天，如果不特别提起，母亲甚至不会意识到南盘江是珠江的上游，它会一直流到广州，流进南海去。

外婆的父亲就是本地人，准确地说，是一位本地乡绅的儿子，据外婆说，他曾经被送去黄埔军校学习，并在之后成了一名国民党的营长。我疑心这些细节是错误的，因为在那个时候还并没有黄埔军校，只有保定陆军学院或者云南陆军讲武堂，而他毕业后去的也大概率是北洋政府，或者某个地方军阀的部队。而之后的信息

---

则应该是确切的，就是他从军数年后回乡结婚，并继承了家中的大片甘蔗田和糖厂（因为有了火车的便捷货运，这片闭塞的河谷的制糖业得以发展）。几年后的1928年，外婆出生了。在那个年代，她极其幸运的（虽然从之后发生的事情讲，这个“幸运”得打上引号）生在了这样一户开明人家，甚至还坐着滇越铁路的小火车去到省城昆明的女子学校读书，而抗战结束后又回到盘溪，成为一位小学老师，并和我的外公结了婚——他同样是一位知识分子，在中学教授数学和体育。据外婆说，他爱好游泳，不论冬夏，都会去到中学边上的南盘江游泳，在丰水季还时常从大桥上往江里跳水。

转眼文革，曾经的幸运变成不幸。出生在地主/旧军阀家庭的外婆，和出身富农家庭的外公很快成为被重点批判的对象。1969年的春节，外公被吊在中学里的柏树林间，棒击致死。当时我的母亲只有十岁，在读着小学，她的大哥因为心脏病在省城医治（随后因为出身不好，医生拒绝用药，在1972年病逝），而她的两位姐姐则被迫辍学，在学校帮工。由于外公的去世，也由于外婆被整日批斗，她们三姐妹只好承担起家里的大部分活计。每天放学后，我母亲都会从家门口开始，一路捡甘蔗渣，直到在滇越铁路盘溪站附近的糖厂。这些甘蔗渣在晒干后可以作为烧火的燃料。当然，她也会和同龄的小孩子们一起，拿着簸箕去铁路上捡拾运煤火车因为震动而散落的煤渣，或者直接趁人不注意时直接从车站附近的煤堆里偷一些。由于放学后还要进行如此高强度的劳作，又由于当时贫乏的物资，我母亲很快由于营养不良而患上严重贫血，最终不得已被省城的亲戚接到昆明，在医院治疗。据她说，这是她童年时唯一一次坐火车。

到了初中，她进入了外公生前任教的中学，在这里认识了我的父亲。父亲大她两届，据她说父亲读书很刻苦，人又老实。有一次放学后，她看到父亲在平房的



---

宿舍窗户开着，而父亲在窗前的桌子上写着作业。不知为何，她摘了一朵鸡冠花，往窗子里丢了进去——丢了就跑！父亲追出来，指着她说了一句：“调皮！”这是他们之间的第一次对话。而后的情节比较老套，也很有当时的时代感，父亲开始找各种借口接近母亲，比如借书给她姐姐看，比如利用自己在校团委的身份，刁难母亲送去的文章，要来回修改再三才让发大字报…后来，在他毕业去华宁读高中前，送了一封信给母亲，大约是说要努力学习什么的，但在母亲看来，这是他们关系的开始。

据父亲讲，这些他都不怎么记得了。但他对河流和火车的印象却一直还很深。在文革时，奶奶被下放“牛棚”，就在开远的雨过铺，也是滇越铁路的一个小站。每次他要去看望奶奶，也都要顺着这条铁路，乘火车往南去。父亲也爱游泳，也由于从小生长在水边，水性很好，在夏天发洪水时，会跳进南盘江里，顺着水漂出去很远，再从岸上慢慢走回来。

所以，你大概知道了我为什么要抱着木头去和这条河流搏斗了吧？和你那么一说，我也想到了很多原来没意识到的事情。这当然不只是两代人对于自然的态度发生改变的问题，甚至不只是这两代人，不只是我和这条河流…

外公，外婆，母亲，父亲，他们的生命顺着这些河流与铁路延伸开来，又一再折返。这个铁路穿过的河谷是他们人生悲欢曾经上演的舞台。我想，有多少曾在此生活过的人，就有多少条和这条河流、这条铁路有关的故事线。在一个舞台上群戏上演，闹哄哄而最终都不见，只剩微弱的噪音与回响。只剩这条铁路在雨季和旱季间缓慢地腐朽，只剩这条河流在洪水和清流间循环交替，年复一年。

我想，这是我心里的铁路所穿过的一个端点。

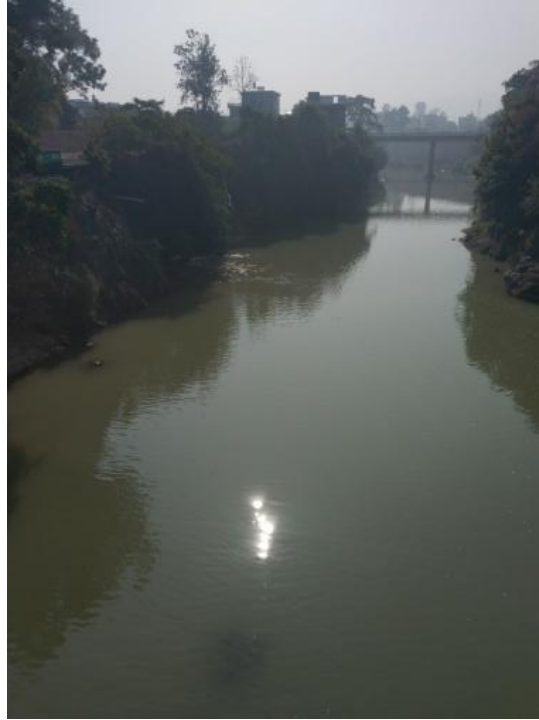
今天就说那么多。

---

问家人好。

D

2019.12.7



华宁二中门口的南盘江，从大桥上向下拍。

此刻是旱季，江水平静，反射的阳光闪烁如莱茵河的黄金。

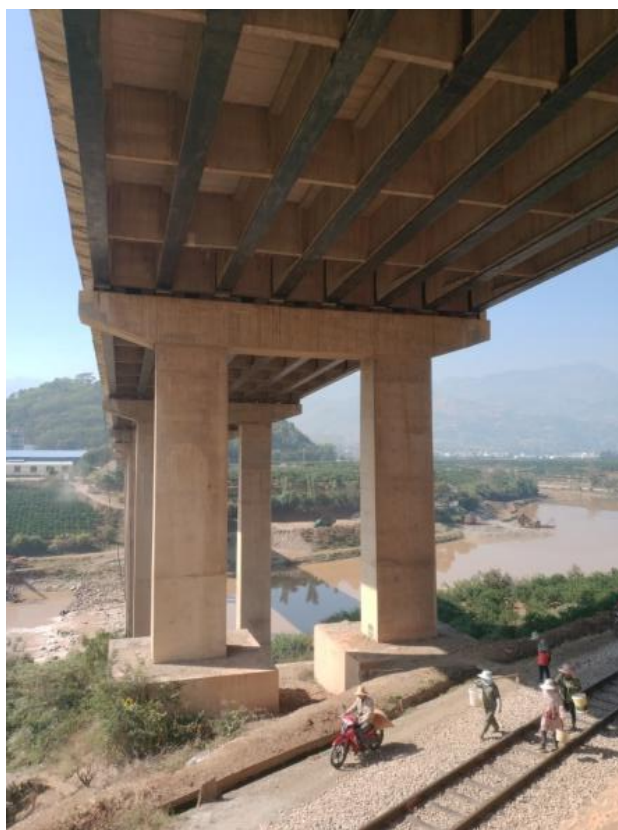


外公被打死的柏树林，如今依然在华宁二中校园里。很多柏树上都钉着古树名

木的铭牌。现在，大概没有多少人知道这些曾经的事情了吧？



我七月份在洪水中泅渡的河段，此刻水位已经降低了好几米，甚至河心的沙洲也露了出来。



铁路，江流和远处的盘溪镇。

---

第八天

2019.12.08

盘溪<sup>(170-2)</sup> — 拉里黑<sup>(198)</sup>

30km

身体态度；清晨的冷；孤独的职业；我的同类

X：

今天从盘溪出发，走了三十公里到拉里黑，身体状况不太好，铁路又多钢枕，所以特别累。

拉里黑是盘溪之后的又一个集镇。之前我在做游过南盘江洪水的作品时，父亲和我解释过，说盘溪人有个俗语叫“到拉里黑赶早饭”，意思是在南盘江里游泳溺水被冲走，第二天早上差不多就会漂到拉里黑了。事实上，父亲一直以为我会游泳，而我其实并不会，也一直没敢告诉他。另一个事实是，做作品的当天我带了一件可以贴身穿不会被看见的薄救生衣，但当时心一横就没穿。第三个事实是，我抱着游泳的木头选得不好，密度太大，游到一半就吸水开始下沉。可结果呢，我无惊无险地游到了对岸。当时有点失望，觉得怎么一点波澜都没有，说好的去拉里黑赶早饭呢？

所以，你大概能理解我为啥轻描淡写甚至略带戏谑地描述自己的身体耗费了——这些本来就是作品的一部分，也许没有预计，但却早有觉悟。只要不到伤筋动骨，从物理意义上无法行动，那么一切疼痛都是可以接受的。今天，我的身体状况虽然没有恶化，但也并没有好转。膝盖依然肿痛，每次落地都得心头一紧，脚踝开始酸胀，右髌也开始出现涩滞感。走平路还好，一旦需要上坡下坡取景，那简直生不如死…感觉就像一架快散架的老爷车，所有部件都出了问题，所以，驾驶它

---

与其说是技术问题，不如说是玄学——每一个操作都要小心翼翼，不能有分心，不能有大的动作，然后期待上帝保佑。今天是出发的第八天，之后还有不少于十二天，我得做好心理准备。嗯，继续吃盐酸葡萄糖胺。

今天为了赶路起了个大早，走了大半个小时天色才渐明。我本来以为是个万籁寂静的清晨，结果一出门就听到了清真寺的宣礼声，一时间依稀回到了伊朗…踏着这亲切的声音，我走了两公里后转上了铁路。头灯照在枕木上，反射出星点的光，在我呼出的白雾间明明灭灭。仔细一看，发现枕木和铁路周围的植物表面全是白霜。虽然穿着冲锋衣与抓绒衣，但还是有丝丝寒气透入，戴着手套的手也被冻僵。顶着寒意和渐渐升起的晨光，我离开了盘溪河谷：河流两侧的山又逐渐巍峨，悬崖再次出现，河道也变得狭窄，夹在逐渐茂密的树丛间。只不过，因为现在是旱季，江中的水量不大，流速也缓慢。如果我被冲走，大抵一天是漂不到拉里黑的，还有很大概率被卡在浅滩或者礁石中。想到这里，有些略略失望。

也许因为是峡谷，沿线没有太多村庄，所以这一路上没见到太多路人。严格来说只有四位：四位巡道工。他们分别从不同的集镇或者村落出发，走上几公里，来到铁路沿线的巡护点（通常就是前不着村后不着店的地方），拿着旗子等候当天的火车，等火车经过后再折返回去。问题在于，如今滇越铁路的宜良到开远段只剩下一天一趟运油的火车。于是，这些巡道工们仍然需要每天来回近十公里，然后在荒野峡谷间等待着这趟唯一的火车。我突然觉得这是个过于孤独的工作，仿佛在等着一位老者咽下最后一口气。这几天沿途经过很多小站，几乎都已经废弃：建筑的门全部紧锁；那些八十年代建的职工宿舍的单元门被用砖块封上；景天科植物爬满了法式小屋的房顶；曾经的列车室和调度室布满灰尘；一些窗户玻璃碎了，内里的地面上隐约有水痕；在站台上的站名牌被用石灰刷白，零星斑驳处隐

---

约能看到无法分辨的字迹。这条铁路在不可避免地死下去。一百一十年了，我们还能期待什么？

经过峡谷最险峻的一段，我正在拍摄某个直接从山体中凿出的隧道，突然听到对岸有人在吱哇叫我，仔细一看，发现是只大公猕猴，蹲在一块大石头上看着我。再仔细一看，发现是一群猴子，公的，几只母的，一串小的！它们顺着河流边的岩石树丛寻找吃的，一路往下游走去。只有那只大概是领头的公猴一直盯着我，看我看着它，便又吱哇叫几声。我于是也吼了一声回去：“嘿，我们是同类啊！”走出峡谷，太阳已西沉入山后，月亮高悬于鳞状浮云后。

有些倦了，明天又是三十公里，而后天就到开远了，旅程就要过半。嗯，你今天还好吗？

D

2019.12.8

---

第九天

2019.12.09

拉里黑<sup>(198)</sup> — 小龙潭<sup>(228)</sup>

30km

人生难题；感知与测度；夜路与借宿

X：

今天天不亮开始走，一直到天黑后两个半小时才歇下。其实也就三十公里，但因为逐渐沉重的背包，不见好转的身体零件，以及每公里一次的录像，这已经是我能走的最快速度了。

这几天在路上碰到迎面走来的人，我都会主动上去打招呼，攀谈几句，问问对方从哪里来，到哪里去这样的人生难题。而对方也一般会反问回来，我就可以顺理成章地告诉他们我从昆明走过来，要走到河口去，走了一个多星期啦。（走了两百多公里后，我更有底气说这些了…）对方则一般会赞叹几句哇走那么远太厉害了什么的之后，问我：你为啥要走铁路？我感觉要正经说明白这事好像得费些功夫，而又找不到一个简洁明了的答案。特别是，今天当对方问我走铁路是在工作还是在旅游时，我发现自己无法回答，因为这两个概念似乎都不在我的日常范畴里。我一路上就在想，对于自己来说到底什么算是工作，什么不算，区分的标准是什么？似乎生活和工作本来就是一回事，又似乎有的东西比其它的一些更“工作”些？后来我觉得，似乎可以用“做这事会减轻我的焦虑”来界定工作…于是，看书不是工作，写文章不是工作，做案头研究和剪辑整理也不是工作，更不用说遛狗跑步。能算是工作的只有那种裹挟着身体交托给未知抛诸于世界的事情。嗯，所以我走铁路是在工作。人生难题有了答案。



---

今天下午，快走出峡谷的时候，在铁路边上看到了一块三面碑，三个面上分别写着附近三个城市的名字：弥勒，建水，开远。三面碑所在的地点是这三个行政区域的交界点。我不知道它们是按照什么原则划分开的，只觉得这块碑似乎处在一个什么都不是的地方，显得莫名和突兀，也和周围实际的水流、山脉，甚至是诸如铁路之类的人造物没太多直接可见的联系。难道，它是在地图上、根据经纬坐标来标定，再被转译到实际空间中的？

于是，这让我想到铁路。铁路与河流共同蜿蜒盘旋在山峦之间，似乎都属于那种因势就形，不着痕迹却充满合理性的存在。然而，两者不同的是，铁路虽取形于河，但却有着严格的标定，似乎正是之前所说的，在抽象空间先行存在，再被转移到实际世界中的事物。走在铁路上，不断有各种记号在提醒我，我踏诸其上的这个人造物比我肉身的感知更精密。来看几个例子：



这是里程碑，代表着距离昆明北站的公里数。吊诡的是，昆明北站和昆明城里的铁路都已经被拆除了。这个里程碑指向一个无法达致的地方。



这是半数里程碑，代表着此地距离相邻两块里程碑半公里。



这是铁路曲线碑，上面有关于铁路曲线的长度，半径，延伸长度，以及两条铁轨在曲线区域的高度差。碑的侧面是它所在的里程数，按公里+米记，如此碑在 200 公里又 273 米处。



这是铁路坡度碑，两侧的数字不同，代表着从此地开始，向两侧延伸的铁轨的坡度。上图一侧意味着之后两百一十米的铁轨是水平的，下图一侧意味着接下来 190 米铁轨的坡度值为千分之 8.9。



桥梁碑，有该桥的编号 91，位置 215 公里又 817 米，和长度 31.9 米。



隧道碑，同样是编号，位置和长度。

看到这些标记碑们，你就明白我刚才说的话了。走在铁路上，我发现自己很多时候已经不再是用身体去感受距离和尺度，而是不断去阅读两侧的碑，再将这些数据转化成身体感受：还有七千三百五十米，啊，加油啊。

但当身体状况不同时，同样的距离带来的感受也是不同的。我拖着全是毛病的身体，发现三十千米的距离竟比昨日遥远得多。今天最后两个半小时是在日落之后的夜路。月亮在我左侧的山后升起，月光穿过树影，把面前的铁路照得依稀可见，并把我的影子投射在了路右侧的碎石上。远处有星星点点的光，后来我才发现它们几乎都来自这个区域的工厂和煤矿，而非集镇村落。我深一脚浅一脚地走着，不时被距离与形状并不规则的钢枕绊得踉跄。风逐渐变凉，开始冻手，我读着路边碑上不断增加的读数，心里默念：快了，还有三千一百米，两千七百米，一千三百米…读数清零时，我终于来到了小龙潭火车站，并惊喜地发现，旁边的聚落已经被废弃，此地并没有可以住宿的地方…所幸被铁路工人们收留，得到一张这样的床：\*

嗯，撑过这晚吧，明天就去到开远了，旅程也就过半了。此刻坐在床板上写完邮件，夜又更凉了一些。

D

2019.12.9.



\* “一张这样的床”

---

第十天

2019.12.10

小龙潭<sup>(228)</sup> — 开远<sup>(244)</sup>

16km

行程过半；被冻睡着的夜晚；分道扬镳

X：

今天十六公里走到 244 千米处的开远，行程正式过半。从时间上讲也是，今天第十天，而如果一切顺利的话，我会在第二十天走到河口——毗邻越南的小城，滇越铁路在中国境内最后一站，云南海拔最低、最接近大海的地方。

昨天写邮件时没详细讲，现在再补记一些。当时处在一个奇异的空间内：半废弃的车站仓库改装的房间，一排四间，旁边一间是仓库，再旁边一间养着鸭子，再旁边一间则被改装成盥洗室。我住这间屋子的前主人已经搬走，并卷走了所有铺盖，只留着两桌子凌乱的物件，一地塑料袋和鸭毛（我怀疑平时鸭子也会串门到这间）、鼠粪，以及厚厚尘灰与空空床板。之前我在车站台拍最后一段录像时，就有一位铁路工人来找我搭话，此刻又跑进我的屋子继续聊天，并点上了一支烟。作为被收留者，我当然不好意思说什么，只能一边陪着他说话，一边收拾着东西，话题从滇越铁路会不会拆（“我告诉你这条铁路一定拆不掉，省委书记发话都拆不掉，因为铁道部不归他管，这种铁路全国都没有了”），到对其他徒步者的态度（“我告诉你这种人我见得多了，告诉我是来做什么调查的，但介绍信都拿不出来：我们只认铁路局的，没打过招呼就免谈，你哪个单位的都没用”），到家里子女的就业问题（“我两个姑娘都是博士，有一个两口子都是博士，儿子现在高二，画得很好，以后可能会搞艺术”）。我和他有一搭没一搭地捧着眼，一边愁着越来

---

越低的气温。当他兴尽离开时，我已经加上了两件衣服。而临睡前，我干脆把所有的衣服，以及三条裤子两双袜子全部穿上，再披上雨衣，躺倒在床板上。可还是冷——寒意从身体与床板的接触面传过来。于是只能不停调整姿势，以减少这些接触。最后发现，最有效的姿势是右侧卧，背向墙，挨着但不贴着，蜷腿，左手放在膝盖之间，右手夹进左胳膊窝里，这样便只有右肩，右肘和右髌受着力（同时也受着冻），可以勉强迷糊一下了。但问题在于，保持这样的姿势非常难受，特别是髌两侧本来就是背包的受力点，这几日已经青肿。所以，每坚持几分钟，我就得换成一个其它的更冷的姿势休息一下，同时还得调整雨衣，以及后来加上的塑料薄膜的位置…就这样，一晚折腾，竟是到了快天亮时才真的睡着了几分钟。六点，闹钟响起，我如获大赦般爬起来，在日出前上路，告别拖着链子冲我叫着的黄狗。

一路没太多波折，不过是又跟着铁路与河流走进了峡谷，失去手机信号。在这几天的河谷中，几乎都重复着类似的情节：走出集镇就进入峡谷，而行至平缓处，就必然出现农田和大的聚落。这也大概就是滇中南山区的生存方式，聚落永远填满了难觅的山间空地与缓坡。走出十二公里，在名为打兔寨的小站附近，铁路向南转向，进入开远坝子，而南盘江则折向北去，和铁路彻底分道扬镳。接下来，滇越铁路将穿过开远和蒙自这两个滇南的大坝子，然后继续向南进入南溪河谷，沿着南溪河一直行到边境线上。想着要与陪伴了我一个星期的南盘江就此告别，这一刻竟然（或者说当然）会有些伤感。

在开远拍到很多火车转场的镜头，又买了水果吃了热菜，透透地洗了个热水澡，算是缓过来一些。明天接着走 27 公里，到回族聚落大庄。

现在懒洋洋躺在床上，什么都不想做，甚至懒得睡觉。哎。既然走到 244 公里，

---

我就听 BWV244 马太受难曲得了。喜欢 Gardiner 早年的版本，清晰，克制，不做作。

你的工作做得咋样？是否在忙着，或者也在放空中？

D

2019.12.10

---

第十一天

2019.12.11

开远<sup>(244)</sup> — 大庄<sup>(271)</sup>

27km

回光返照；铁路的年纪；一个错误的估计

X：

希望你今天都还好。但好是什么状态呢？一切正常按部就班恰如预期？似乎这并不能算作好。照这样看来，好不会是常态，也许只能是某种意外。

但我今天的确挺好的，在意料之外。不知是因为昨晚休息好了，或者是我的身体默认了如此的劳碌与负荷已成为常态，从而不再做无谓的抱怨与挣扎。总之，今天身体状况意外的好，走了半小时后膝盖就感觉不到疼痛，而出血的双肩与髌也没再如前几天一样疼痛难忍了。是的，随着每公里一块石头，我现在前后背囊的重量加在一起已经接近二十公斤。

算是回光返照吧，我愉快地接受这个事实。早上七点出门，一路身轻如狗脚下生风，呼呼往市郊走去。过了开远站，在铁路上的火车明显多了起来，大概每个小时都能碰到一两趟——这真是个奢侈的事，特别是考虑到前几天在宜良到开远段，每两天才对开一趟——甚至还有了客车！仔细研究站牌，发现这里新近开启了短途旅游专列：从开远出发，经过七孔石桥、南洞（开远曾经唯一的旅游景点），直到大塔，每天这样来回三趟。于是我终于明白了昨天在开远站看到的民国风格的装修了，原来是为了这样的滇越铁路主题游啊。不管效果如何，我觉得这总是个好事，至少让这百年的老路上生出了一些指向过去的新事物。对了，大塔之前那几公里，滇越铁路会经过一个怪石嶙峋的山谷，在我看来这算是整条铁路中最



---

美的景致之一。然而，今天路过时，发现朝向山谷一侧全部装上了伪装网，并有标示牌写着：军事禁区，禁止拍照。这些伪装网感觉特别超现实，像是某种大地艺术——还挺好看的…

走过七孔桥，突然发现和我打招呼的一位巡道工模样的大叔竟然在说着东北话。一问，才得知他并不是滇越铁路的工作人员，而是来这里勘探、准备修新铁路的工程师——他甚至对眼前这条滇越铁路一无所知。于是，我停留了一会，和他聊了聊这条路的历史和现状，还跟他详细说了下我为啥要走滇越铁路（而不是告诉他我是在工作，或者是在旅游）。在听说这条铁路是1910年建成时，他很惊讶，掏出了个小本本来记录：“滇越铁路，1903年建，1910年通车，法国人修”，然后把我的名字也要过去记在本子上，并注明：“走铁路，465公里，19天”，是的，我跟他说的时刨除了在途中休整的两天。这算是虚荣心作祟吗？哈哈。当我告诉他滇越铁路是米轨时，他真的掏出卷尺来量了一下，发现轨距并不是整一米，而是差不多一点零五米。这对我来说也算是新的知识了。聊了一会，我反过来问他，他在测量的是条什么铁路？他说，是开远到蒙自的新铁路。嗯，又一条新铁路会从这条老铁路头上越过，上面将开着时速两百千米以上的火车。而在滇越铁路上，火车将继续以二十千米的时速慢慢爬行。遥想一百年前，二十千米就是世界的高速，瞬间将云南的出省之旅从马帮的二十六天，变为铁路上的短短三天。这是已经完成的现代化，而今变为了古物和标本般的存在。我和这位工程师用他的手机合了影，互相道别，然后继续前进。不到一点就已经走了一半的路，而到达目的地时也就六点出头，夕阳温柔地穿透路边的芦苇，撒下一片暖调的鲜绿色。事实上，我走路这些天一直会想着每天在邮件中涉及的主题——有的是即兴于遭遇，有的则是早已设想好的，关于铁路和徒步的种种，比如铁路与河流的对比，

---

铁路和标记，铁路材料的时间性，在铁路上徒步的身体感受，等等。在我预想中还会有一条，就是经过长时间的徒步——比如徒步十天之后——当下的时间和之前的时间开始交叠，无法区分，于是这样的长途旅程就不再是线性的状态，而变成不断回溯，又不断涌向当下的嵌套循环。但走到第十一天，我发现，我竟然能清楚区分过去和当下，甚至是区分不同几天发生的不同事件。我不知道为何是这样——前两个月在伊朗呆了二十天，大概一周左右时我就发生了之前说的那种时间和地理混乱感。而这次却没有。我开始怀疑，是否是这条指向大海的铁路本身变成了尺子，以至于我可以把不同的事件，甚至时间和记忆锚定于其上？此刻我并不能确定，只是觉得有些神奇。

又：我的拐杖被牛踩断了——在以牛为前景，架着三脚架拍我自己在铁路上捡石头时。嗯，我得考虑明天后天在蒙自时再买一根，也许还有防潮垫。

今天的月亮和夕阳一样是暖色的，让夜晚也变得很暖。（这只是刻意制造浪漫感的修辞，让夜变得很暖的应该是刚才的热水澡和现在的空调，我承认…）

D

2019.12.11

---

第十二天

2019.12.12

大庄<sup>(271)</sup> — 碧色寨<sup>(287)</sup>

16km

进入平原；关于一个小站

X：

今天算是正式进入了蒙自坝子。这是滇南地区最大的坝子之一，连续三十多公里都是山间小平原，一马平川。铁路在此开始奢侈地走起了直线，从大庄出发，好几公里都没有一点拐弯，直直延伸到目不能及处。太阳从铁路尽头升起，阳光直刺，让整个平原漂浮着逆光中特有的氤氲。亲切美妙，但却没什么变化。铁路两侧是两排夹竹桃，零星开着快颓败的红花。再远处则都是农田，有干枯在田间的玉米梗，以及几处因焚烧玉米梗而升起的火烟。我怀疑之前所说的氤氲有多少是来自这样的燃火。风向不对，烟就飘到铁道上来，逼人掩起口鼻快步而行。我开始盯着远处看，看远处铁路的尽头升起的是什么——是火车，人，或者穿过铁道的动物？是向我行来，停滞不动，还是逐渐远去？看着那些似乎逐渐变大着的黑影，我猜测着他们的身份，以及踏上铁路的动机。光线折散下，这些人影仿佛在时时形变，于是我脑海中浮现起贾柯梅蒂的行走人形。

没有了拐杖（到现在还难以相信竟然是被牛踩断的），今天腿又瘸了，两个膝盖交替着疼痛。幸好路程不长，只有十六公里，我在中午一点就走到了终点碧色寨。踏入车站吓了一跳：到处都是穿着红卫兵服装（其实是六十年代军装）的男女，搔首弄姿，摆出各种莫名其妙的造型。突然意识到，原来冯小刚的《芳华》在这里取过景，于是各种商家也就打着这个旗号出租服装给慕名而来的游客。可是，

---

我还是没想明白，这些红卫兵的造型，和这个沉寂了几十年忽然又喧闹的火车站到底有什么联系？

碧色寨之前不叫这个名字，最初的名字大概叫作壁虱寨，并不是说这里壁虱多，而是形容这个村庄之小，如同壁虱一样不起眼。不知是哪任官员嫌弃这个名字不雅，就给改成了碧色寨，似乎多了一点翠绿，郁郁葱葱。（正如盘溪原来叫婆兮，大概是当地土人的语言，久而久之失落了本义，只有一个指向地方的声音留下来。改成同音的盘溪后，则好像又使得这个名字获得了意义，南盘江在此弯弯绕绕。）碧色寨是当时滇越铁路上最大的几个车站之一（事实上，是唯一的一个特级站），也是滇越铁路和个碧石铁路的交汇处。之前的邮件里我提到过，当时法国人为了个旧的锡矿，本打算把铁路沿红河修到个旧，再绕到蒙自，但被清朝官员以沿途人口稠密，田亩众多，恐生民变而否决了。但毕竟个旧的锡矿需要运输，于是众多士绅资本家们一合计，决定自己来修这条铁路，又因为担心法国人的染指，于是决定选用六十厘米的轨距，这也就是云南人说的“寸轨”。这条铁路在上世纪三十年代时建成了，连通石屏、建水、个旧和碧色寨，在碧色寨与滇越铁路进行转运。作为重要的交通枢纽，碧色寨这个小村从1910年代开始就逐渐变得繁忙，而在三十年代时则近于鼎盛，美孚石油公司和亚细亚石油公司在此设立了机构，各种转运公司也在此驻扎。海关来了，云南第一个电报局建起，还有云南最早的咖啡馆和网球场……据说，当年云南人称呼这个村子为“小巴黎”，可见其繁华一时。

但抗战以后，随着滇越铁路的停运，碧色寨站很快就衰落了——甚至比它起初的兴起还要迅速。数年之间，断壁残垣，只留下被各家占据，改变成仓库或者私宅的多样建筑，渐渐地，这里又变回了一个农业村落。我记得在九十年代寸轨停运

---

后，似乎还有一个火车头被放在这里的铁轨上生锈，但当我在 2008 年开始拍摄滇越铁路时，这个火车头就已消失不见了。现在，突然有一个制作拙劣的仿制模型被放在了原来的位置上，作为某种旅游地标供人拍照。(同时被用围栏围起来，写着“禁止攀爬”!) 以及红卫兵们…不知说什么好。

我本计划今天在碧色寨过夜，但找遍了村子都没有旅馆，只好坐车进城，明早再坐车到碧色寨接着走下去。

买了新的登山杖，买了新安所的石榴，还吃了一大碗过桥米线，心满意足。

希望你也吃好了。

D

2019.12.12

---

第十三天

2019.12.13

碧色寨<sup>(287)</sup> — 芷村<sup>(312)</sup>

25km

弗里德里希；一个魔咒

X：

今天从碧色寨离开，开始了新的旅程。这个新我是在字面意义上使用——从碧色寨开始的路段，我之前从未踏足过。除了那些站名和诸如人字桥、白寨大桥之类的著名地点，我实际上并不知会进入到什么情景中去。（本来我写的是“风景”，想了想，改成了“情景”。）

五点多起来，乘头班车回到碧色寨出发，刚好赶上天明，而此时快满的月亮还低垂在天空未亮的一角，遥遥沉下去。

我本以为今天的道路会和昨天一样从平原上穿过，哪不知才出碧色寨，铁路就沿着东边的山坡，切着等高线缓缓爬升，没几公里就已经在山腰，沿着山梁的凹凸而弯绕。铁路沿线时不时出现茂密的柏树林，尖尖指向天空，让我想起弗里德里希画中的森林（森林前的轻骑兵，还有那几张把森林比喻成十字架的画）。我不知道为何自己会用德国浪漫主义来为眼前的景物赋值，就像不知道之前为何本能地敲下“进入风景”…但这的确就是我在看到这些树林一瞬间联想到的东西。如果再想的话，那就还有波斯阿契美尼德王朝浮雕中的柏树，生命之树，以及那株挺立在伊朗南部原野中四千多岁的老柏树——近乎贯穿了整个人类文明的活着的生命体。而此时在铁路两旁的柏树明显没那么古老，至少比这条不断被修整，但同时不断在锈蚀沉腐的铁路更加年轻。我快步走着，随着铁路继续在山间盘旋，

---

近处的景致变了又变，而在右手边的谷底，蒙自城兀自在曙色中，走了很久，看见的都是同样的几座高楼。那么一比较，我开始怀疑自己的脚步以及里程碑上的数字。是啊，我走出来了十三天，实际上也就走了区区三百公里，相当于大巴车四个小时，或者高铁一个钟头的路程。时间变得漫长，道路却不见得更加遥远，念头更没有深到泥土底下去。

过了黑龙潭站，铁路突然向左拐弯，离开了蒙自坝子，进入了群山中。而在今天的终点站芷村，它终于来到了南溪河的源头芷村龙潭处。这条河流会陪伴我随后的几天，从高原上奔涌而下（这是我此刻的浪漫想象，而理智中知道这个季节它没有那么多水。好吧，是我希望自己奔涌而下…），直到中越边境，而那里也是整个云南省海拔的最低处（74米）。从这个维度上说，那就是最接近大海的地方。今天走得非常快，二十五公里连走带拍只用了八个小时多一点。（在钢枕上行进，类似于在平地上踮着脚尖走路，你可以试试看或者至少想象一下…）快到终点时，我开始磨磨蹭蹭，用节省出来的时间尽情地拍着。看远处一帮小学生沿铁路过来，我便赶快架上脚架（这一路用快挂把脚架和相机分别挂在背包带的两边，这样，从起意到架好开拍只需要二十多秒的时间），对着他们录了起来。结果他们一窝蜂冲到我面前，指着我的相机说，哇哦，高科技！又指着昨天买的手杖说，看，他要去爬山。于是我纠正他们，说我是来走铁路的，从昆明走过来，十多天了。他们用小孩子特有的惊讶哇了起来，接着问我为啥要走铁路。我告诉他们，这是滇越铁路，你们知道它已经一百零九岁了吗？孩子们瞪大了眼睛看着我。于是我把他们都招呼过来，指钢枕上的文字给他们，看，这是不列颠钢铁公司，1931年的产品。我继续把这条铁路的历史简要说了一下，并终于讲出了那句我童年时的魔咒：“你们知道吗？这条铁路的尽头是一片大海。”我听到这句话时，年纪大

---

概和他们一样，也许也正是眼前他们这样的神情。二十多年过去了。你说，二十年后，这些孩子们中还会有人记得这句话吗？会有人和我一样，试图沿着铁路走到大海吗？

明天是接下来这几天里最长的行程，32 公里。据说，是像瑞士一样的山峦。（当初法国铁路工程师妈尔伯特这样形容过。）

我想象一个在薄云间晕染开的月亮。晚安。

D

2019.12.13



---

## 第十四天

2019.12.14

芷村<sup>(312)</sup> — 亭堂<sup>(351)</sup>

39km

### 一次奇遇

X:

今天走了夜路，是一次奇遇。

到了计划中的终点倮姑寨，天色已暗。这个曾经的大村现在已不剩几户人家。我本打算在此借宿，结果道班没有空房，周围人家的主人又喝酒去了。我有两个选择：留下来等醉酒归来的老乡，或者走十公里到人字桥旁的五家寨找旅社。我选择了赶路。

很久没这样走夜路了，上次这样强度的夜间行进还是和莽人一起在越南的丛林中。而今天则不同，今天是我一个人，在负重行走了三十二公里后，继续在钢枕木上摸黑前行。

倮姑寨这一段路山高林密谷深，桥梁接着隧道。铁路在此处会兜过一个大U形，在人字桥的峡谷最窄处跨过河谷，再沿着另一侧兜出来，继续向南而去。而这个大U形沿线是整个滇越铁路云南段最险峻的所在。行走在铁路上，我的右边是深切下去的南溪河谷，在脚下几十米的地方传来流水轰响，而左侧则是向上的悬崖，不时有水流顺着岩壁淌下，滴答声伴随着风吹树叶的声音。头顶有星光，而脚下的远处也有“星光”——那是河谷对面村落的灯光，大概是波渡箐吧？明天我会经过那里。

因为疼痛的膝盖，我放慢了速度，在微弱的头灯光亮中蹒跚而行。周围的黑暗和

---

寒意沉沉压过来。虽然知道概率不大，但我仍然担心着可能出现的狼或者其它猛兽，于是一手杵着登山杖，一手攥着小刀，手心渐渐冒汗。不知你有没有看过时代美术馆那个《特区》展览？我记得其中有一位老艺术家的版画，画面中就是滇越铁路的人字桥。画的视角是从河谷中向上仰视，前景里有峡谷溪流，茂密的植物，一头鹿惊慌地回头张望；而背景远处是飞渡峡谷的人字桥，一列火车从其上呼啸而过。这大概是在象征意义上的某个决定性时刻，滇越铁路来了，带着新的速度、新的经济关系，一个新的区域、一个新的传统、一个即将席卷云南的现代化，伴随着这列 1910 年的火车的呼啸，不可逆转地诞生了——而曾经的自然与黑暗大地则永远地退却。

然而此刻，我却感知着另一种截然不同的现实：自然并未退去，而是从它们藏身的黑暗中涌现出来，用一百万双眼睛盯着我。头灯的光线照亮身前，而再周围则是无边黑暗。我走在铁路上，铁路却已经死下去，已经在一百多年的锈蚀中成为自然本身，而失去了驱逐自然的魔力。我走在这个人造物之上，却感受不到人的气息，逐渐觉得空间黏滞起来，封闭起来，自身所处的这片微弱光亮正是某个黑暗球壳的中心。拐过一个弯，发现黑暗中真的有两只发亮的眼睛！头灯打过去，是树上的一只果子狸。

就这样一瘸一拐走过了五公里，突然看到对面山顶上出现了巨大的发光建筑，再仔细分辨，原来是升起了一半的黄色的月亮——已近满月。月亮自有魔力，似乎是某种陪伴，让我心里安稳了一些。

走出七公里后，来到小站亭堂。本来我准备在这里歇息几分钟再继续走完最后的几公里，结果碰到一位热情的工友彭师傅，腾出了间空房让我住下：这次有干净的被子和床垫，有热茶和洗澡的热水。我几乎难以相信这是现实。和彭师傅聊了

---

一会天，关于我的录像作品，关于今天走的夜路。他腼腆地笑笑说，这里早就没有大的野兽了。

自然真的已经退却了啊。它只是在我的感受里回返。

谢谢你今晚听着我唠叨这些。

D

2019.12.14

---

第十五天

2019.12.15

亭堂<sup>(351)</sup> — 湾塘<sup>(372+2)</sup>

23km

白天的祛魅；瑞士风景；终于到来的倦怠

X：

今天照例六点起来，收拾洗漱吃早点，磨蹭到七点天明，和彭师傅一起出门了，方向不同，于是告别。

终于能够看清昨天晚上那些幢幢黑影的原貌了：山势的确高且险，但植被却没有那么茂密——几乎都是人类活动影响过的次生林，或者是被开垦的坡地、栽种的经济材木或者果树。如果在白天走过，我大概会感叹一下这样的山高谷深、沟壑纵横，但却绝不至于感觉到荒野，感觉到“被抛入”，感觉到无助。确实如你所说，黑暗让我们看见更多，看见那些也许曾经在此，却只能于此时以魅影的形式存在着的自然。

从亭堂走出两公里，就来到整条滇越铁路最著名的地点人字桥。铁路进入隧道，而在隧道的另一端则似要直坠深渊，在千钧一发之际被支架于悬崖两侧的钢制构建托住。这座钢结构的桥梁从它建成之日就一直被使用到现在而未经大修，依然千钧一发，依然稳固如初。

昨天一路上，我循着妈尔波特的记载，试图去寻找那些类似瑞士的风景(我并没有去过瑞士，所以对此风景的确认该是将来时)，然而却有些失望：这不就是滇中一带的小山包吗？时不时出现峭壁，却不算巍峨雄浑，至少很难以此想象阿尔卑斯山的体量…而南溪河就在铁路下方不远处——不会超过二十米——与铁路

---

同在这小山间不疾不徐地并行。行进至保姑，就在我差点要放弃想象时，河流突然急速下切，在数千米内深切下几百米，形成了巨大的沟壑，而同样巨大的群山也就包围着这沟壑而成型。本与河流并行着的铁路，突然就飘在了山巅。

今早起来，在白日的光线下再次确认了这样的山形水势，开始能够理解那些用阿尔卑斯山来做的比拟。而也许，对于当时的法国人来说，那些雄浑的高山深谷，大概都会被以阿尔卑斯山作比：这是他们熟悉的世界里最典型的山地。那么，如果一个生在山中的云南人去到欧洲，会对那里的山发出什么感慨呢？是否会以云南的山水为参考，去理解那些他乡的异物？突然想到我年初去了爱丁堡，在 King Arthur's Seat 的断崖上俯瞰整个城市和远方的海湾，不禁发出了“这是爱丁堡的西山！”的感慨。（西山是昆明西边的一座断崖，可以俯瞰整个昆明和滇池。）

而在 Pentland Hills 徒步时，我则认为“这是爱丁堡的长虫山”……嗯，也许我们都在参考着自己的家乡，去为陌生的地形赋值。或者反过来？去到陌生的远方，只是为了重新定位自己的故乡。

今天路程只有二十公里出头，但我走得很疲惫——也许是因为昨天的透支和睡眠缺乏，也许是因为在这两个多星期三百五十多公里的徒步之后，我本来就要进入某种疲惫而厌倦的状态。行路和录像似乎都成了任务，我计算着剩下的里程，计算着该拍摄的时长……并在最终完成时松一口气。到了终点湾塘，我找了住处吃饭躺在床上，什么都不想干，甚至不想写这封邮件。（虽然，是希望和你说话的。）

哦，对了，今天开始觉得自己在走入热带。铁路一路急速下降，大概每两百米都要下降十米以上。周围的植物开始出现木瓜、芭蕉和棕榈，傍晚时也不再觉得冷，甚至在宾馆的房间里看到了好几只蚊子……嗯，今晚要用蚊香了。明天继续往热带走一些，看休息好了是否还会继续倦怠？

---

也希望你好休息好，一切顺利。

D

2019.12.15

---

## 第十六天

2019.12.16

湾塘<sup>(372-1)</sup> — 白鹤桥<sup>(390)</sup>

19km

身体耗费；修路人与行路人；一段历史

X：

晚上好。

旅程至此，随着每公里一块石头的重量，我已接近极限——不论是从身体上还是精神上。今天来到白河住下，脱去衣服看着镜子里的自己，身上处处淤青。脸和手在这段时间的太阳暴晒下转红又变黑，开始脱皮，肩膀上出血的地方结痂又再次被磨破，髌两侧也是同样，这带来的直接后果是我难以侧睡，否则就会压迫到这些疼痛难忍的地方。除去可见的伤痕之外，两个膝盖在静止时也酸胀着，不小心触碰到就会感觉到刺痛。脚掌和脚踝也是，在钢枕碎石上走了那么多天，已经没有不疼的点了。此刻靠坐在床上，还能感觉到腰椎和背部肌肉的紧张感。当然，也有好的地方，就是大概我这些天实实在在地瘦下来了一些，没有了小肚子，两排肋骨也重新浮现出来——这还是在喝着含糖饮料和每天至少一顿主食的情况下。略微感到欣慰。如果顺利的话还剩下三天，七十五公里。可是我此刻却觉得无限漫长遥远。极限会在终点前到来吗？

今天从河谷里的湾塘出发，要先回到半山腰的铁路上。我没有走盘山公路，而是沿着一条在树丛间的陡峭小道攀爬，以节省大概一公里多的路程。这样的负重攀登让我重新想起几个月没去的莽人山。到了铁路，浑身汗湿——这两天的早晨，我已经不需要在衬衣之外再捂上冲锋衣了。抬头一看，还未落下的月亮在树丛间。

---

今天的路程不远，鲜有变化，铁路一直位于河流的左岸，一路下行，与河的高度差越来越小。而山势也逐渐平缓，重又变回缓和圆润的曲线，以及被山民们开垦了的坡面：香蕉，木瓜，还有柚木。

太阳翻过山头之后，便是热带的烈日了。紫外线灼烧着皮肤和大地，以及没有变化、只顺着山势盘绕着的铁路。机械地走着，出着汗，干燥的大地浮动着粉尘，逐渐和汗水一起黏在皮肤上。我隐约闻见自己身上几天没洗的衬衣的酸臭。沿途无人，也几乎不见来往的火车，于是也难以找到合适的拍摄场景——难道要在这样毫无变化的烈日下，重复十九次捡拾石头的动作吗？想，如果铁路重新现出如昨日和前日的险峻与复杂该多好。觉察到这个念头，我又开始笑话自己——这样的平淡无奇，不就是当初选择南溪河谷修建铁路的原因吗？正是要这样的缺乏变化，才不需要凿洞架桥，才可以有大的转弯半径，才能沿着缓和的山势一路爬升，到高原上去。嗯，而我此刻却是沿着铁路向下走去，去到潮湿烦躁的热带，作为一个无聊的行路人。

对了，今天唯一让我眼前一亮的是白寨大桥。这是滇越铁路全线跨度最大、同时也是除了人字桥外最高的桥梁。它本来是一座钢架桥，在 381 千米处形成一道缓和的弧线。但这座钢架结构的桥梁早已消失不见，被替换成了如今的混凝土桥墩。有人说，原本的白寨大桥被日本人在二战时炸毁了，但这却是误传。日本人的飞机确实在此进行了轰炸，但炸弹落在了火车顶上，并未立刻引爆，而是在火车行驶进桥边的隧道后才发生爆炸，造成了多人伤亡，但大桥却并未受损。实际上，原先的白寨大桥是在 1940 年底被中国人自己拆除的，以防止日本人从越南顺着铁路进入云南腹地。同时拆毁的还有从河口开始的一段铁路。这些拆下来的钢轨被转运至昆明，再用作修建通向贵州和通向缅甸的铁路的材料。但到了二战结束，



---

这两条计划中的铁路也只分别修建了一百多公里，和三十公里出头。我想起来在小龙潭留宿时铁路工人和我说的话：他说这条铁路不能拆，拆着快，但要修建起来，那得小半辈子时间。至少在滇越铁路修建的年代，或者哪怕是几十年前，这话都是事实。

到白河也就下午三点多。我终于在盘溪之后第一次洗了外衣。祈祷今天的休息能撑起明天三十多公里的行程，并祈祷衣服今晚能晾干。

希望你也都好。（最近的问候是不是多少有些有气无力？）

D

2019.12.16

---

第十七天

2019.12.17

白鹤桥<sup>(390)</sup> —老范寨<sup>(421)</sup>

31km

热带的烦恼；我不孤独

X：

头昏脑胀。这大概是在热带的直射阳光下步行一天后唯一剩下的感觉——不是身体酸疼，不是关节肿痛——就是那种昏昏沉沉不记得自己经历了什么的浑噩。在中午时接近三十度，而湿度也近乎饱和。（昨天洗的衣服一点没干，只好装塑料袋塞包里。继续怀念伊朗的干燥，什么衣服都是一夜就干。）还有紫外线，哪怕在稠密的空气中也几乎丝毫不减。在这样的状态下行路，只能把帽檐压得很低，低眉垂目，不看风景而专心迈步。

为了尽可能地避免白天的酷暑，我起了个大早，在六点多时就出门，摸黑前行。早起的不止有我，还有那些从四点多就开始嚎叫着的公鸡们，以及其他的行路人。在晨雾中，隐约有一人两马在穿越铁路而马失前蹄，踏入了路边的浅沟中。骑手咒骂着，提缰把马引出，消失在路一侧的树丛后。又有老乡牵着毛驴，驮着甘蔗走过。（写到这里，突然听到火车的汽笛响。这是河口往昆明去的货列，我想象着它的车灯划破此刻黑暗的河谷。）天未明，于是我也就无法拍摄到这些场景，略略遗憾。这些事情大多发生于晨昏交际间，将明未暗时，大概是某种过渡状态，于是乎行路，赶往白天或者晚上的一成不变中去。我也一样，好的镜头也几乎都是在早晚拍到，而最酷热时则只能低头快步。近八点，天色大亮，河谷获得了某种清晰。是一个美丽的日出。

---

今天的沿路出现了大片的菠萝田，以及在田间种菠萝苗的苗族妇女们。一问，说是这些苗会在明年三四月间结出菠萝来。也是热带的速度了。我印象中河口一带的河谷里曾经有很多橡胶林，这次却未见到。原来是前些年遭了冻，加上价格走低，就都砍了种成水果了。于是景观又有不同。

你问我说为何没有谈到一个人行路的孤独感，我仔细想想也诧异，因为这一路真的没感到什么孤独。大概早就习惯了独自生活的状态，在城里或者路上没什么两样。或者说，在路上反而更好，都是萍水相逢的遇见，几句话过后大家各自去。没什么特定的场所特定的礼节特定的人群，反而轻松自在，也更自然坦荡。而且，哪怕是在路上，手机不也是攥在手里的么，不会错过什么，延迟着的时间和陪伴也都安心在着，即使是在夜行时，也能随时切换到这样的超链接里去。我不知道这种链接和在路上的际遇哪个更真实。

今天赶到老范寨也就六点多，在政府的招待所里住下，感觉精神还好，除了一条腿上被跳蚤叮了很多大包。数了一下，一共十五个。

还有两天就到河口，现在很平静，大概一件事情就要完结，然后进入到下一件事情里去，这也是日常了吧。我开始打着明年德国的工作电话，而夏天瑞士的作品方案也在脑中渐渐成型。总是从一条河到另一条河，一条路到另一条路。

遥遥挂着，你能看到我吗？

D

2019.12.17



“是一个美丽的日出”

---

第十八天，

2019.12.18

老范寨<sup>(421)</sup> — 南溪<sup>(443)</sup>

22km

冬之旅

X：

旅程至此，我不知道它如何结束。是的，它必然有一个终点，我知道它就在明天，甚至知道它是在明天下午四点到五点间。但，我不知道它如何能够结束：好像一条渐近线，无穷趋近于某一个值，但却无法抵达——直到它真正抵达。这个看起来荒悖的表述却接近于我此刻的真相。日复一日的步行，每一天的意义作为筹码叠加在后一天上，直到某个点，我意识到自己已经失去了退出的权利，只能硬着头皮继续下去，继续向前，赌上肉身一搏。然而，负担越来越沉重，而肉身则越来越脆弱虚无（这几天，已经到了我需要把它想象成可舍弃的身外物——又一个荒悖的表述——才能驱使着它向前的程度），终有一个无法持续的临界点，我怀疑它会和终点一起到来。

今天继续在热带的湿热中向南。设定一个节奏，然后逼着自己的双腿按此节奏迈步，踩在钢枕上，硌在碎石上，不时踢到挡路的石块。我想起舒伯特的冬之旅，

“我来时是孤单一人，我走时是孑然一身。……陪伴着我的，只有月光下的阴影。”

此刻的确是十二月，但我却是行在灼人的热带烈日下。这算是冬之旅吗？或者说，这种感知上的错位，是否还能让我共情着舒伯特的旅人？想到这里我笑了。此刻看着我讲述炎热的你，不就是在北国的冬日中吗？这种身体上的殊途，是否会减弱我叙事中的感受呢？比如，酷暑变成了温暖宜人，而中和了现实中的阴冷…？

---

还有现实感剩下吗？

也许需要更多的细节，来加深我叙述中的感受。不只是热，而是被其它的感觉所加强的热。比如，我会描述汗水，在裤子的织物里刺激着昨天被跳蚤叮咬、进而过敏起水泡的肿包，难忍的痒，却不敢抓挠。比如，我会描述一停下脚步就在我面前盘旋着的十来只花蚊子——可以隔着衣服叮人的那种。比如，我会描述坐在一小块阴影中就无法起身的自己，半梦半醒，想入非非，突然惊起却因为沉重的背包而无法起身…这些会让你感受到热吗？不够的话，我就需要继续引用历史。曾经在修建滇越铁路时，在南溪这一带死去了三万多名劳工——大部分是中国人，还有越南人。他们便是在这热带的酷暑与蚊虫叮咬间感染了瘟疫（大概类似于黄热病之类的蚊虫传播疾病），大规模死去。你可以想象吗？至少我很难想象，在这样的工地上死去三万多人是怎样的地狱情景？那些活着的，苟延残喘的人，他们会留下来吗？他们是怀着什么样的信念继续做这根本与他们无关的重劳？而这种热带的工地，在一百年前，或者更早之前，几乎都会爆发大规模的瘟疫。最早尝试开辟巴拿马运河的苏格兰人（是的，不是美国人），就在这样的瘟疫中几乎全军覆没。我不想轻易说出类似于“滇越铁路是劳工的生命换来的”这样的话。这里不存在交换，不存在可以放在等号两边的东西。他们来到这里，死在这里，如此而已。

而我还能继续往前走着，在一百零九年之后，能在信中和你谈论热带的酷暑和瘟疫，仿佛这些身体的消耗是艺术的筹码。它们真的是吗？恐怕也只是痴人的一厢情愿。查错了里程，今天比预想的多走了五公里。近乎难以忍受的五公里。现实总是能耗损掉我想象出的意义，什么都不剩。

这几天一路有南溪河相伴。我看着它从源头的湖水里流出为小溪，逐渐切入深谷

---

而成小河，再不断接受支流的汇聚，到此，它已经是实实在在的一条大河了，哪怕是在此刻的旱季。蓝绿色的河水一路奔涌，在礁石形成的狭窄处咆哮。

大概就说这些，身体和感受的双重疲惫。嗯，我的 Scarpa 快磨穿了。

D

2019.12.18

---

第十九天

2019.12.19

南溪<sup>(443)</sup> — 河口<sup>(464)</sup>

21km

一个梦；最后的行程

X：

昨晚做了很长的梦。梦中身处于航海大发现的年代，我是一艘考察船的船长，在安抚着快哗变的船员们，在几个不知名的目的地间折返。梦中还有一位女海盗，在同一片海域，若即若离，亦敌亦友亦情人。梦终结的时候却是在一条铁路上，铁轨间长着茂盛的植物，遍地鲜花，好像没有修葺前的高线公园。我在枕木上走着，而铁路没有终点。醒来，在南溪镇的床上。行程还剩下最后的二十一公里。我不想对终点有一个预期，不想把它变成一种有仪式感的时刻。甚至，我无法设想一个终点。在这十九天里，每一日醒来，铁路总是在等着，延伸到更远处。不是从 A 点到 B 点，不是为了抵达，而只是存在着，连接着，指示着，引我不断走着。走本身就构成了目的、意义和理由，而不是别的什么，不是在步行之外的任何东西。这几日，我继续不断被问到为什么走铁路，为什么不坐车，是被雇佣来走的吗？要测量什么吗？有钱赚吗？作品能卖钱吗？是吃多了撑的吗？我不知道如何回答。（没人给我钱？作品做了也卖不出去？我最近的确吃太多我要减肥？）今天早上有小雨，在走出一截后，雨渐大，我和一位老乡在路边树下避雨。照例被问起，我说只是为了走路。老乡说，为了走路好啊。我很惊讶，便和他解释了我在做的作品，而他说，好啊，你应该继续走到越南去，那边还有三百公里的铁路。我说是啊，那边有客车呢。结果他反问：不是说要走路吗？



---

一路顺着南溪河，终于来到了中国和越南的边界处。铁路与河平行，河的这一侧是中国，那一侧是越南。铁路上也开始有了越南的司机和货列，这些火车会跨过国境线，进入到对面我没有设想过的旅程中——是会一直行至海边吗？此刻我无法多想，拖着身体走向…终点。

还有七公里，我一边想着昨天的梦，一边演绎着最后的场景。我会像运动员在将近终点时一样地冲刺吗？或者是依着此刻的身体，让脚步慢下来，让路程更加遥远，让终点处于不断的延宕中？而事实却是，我并没有加速或减速，只是这样走过最后一段的河谷，走进河口火车站，穿过隧道，来到中越大桥前。路碑显示此地标程 464.444 千米。桥从南溪河上跨过，对面是同样熙攘的街市，飘舞着黄星红旗。傍晚的光线从云后流出，是一个柔软的黄昏。

我缓步走向大桥的入口，在警戒线前停下。解开包的锁扣，把背包放下，倚在铁轨上。把胸前装满石头的小包也放下，摞在枕木上。我看着对岸，脱下帽子。良久，冲着并不能看到的铁路尽头，轻轻挥了挥手。

D

2019.12.19

---

## 最后的话

诸位：

昨天到达云南的边境小城河口，滇越铁路之行暂告一段落。12月1日我从标程19千米的王家营车站出发，19日到达标程464千米，横跨红河的中越大桥。在越南一侧，这条铁路还将延伸389千米，直到尽头那片大海。

这些天里，我每隔一千米捡起一块铁路的碎石，并用三脚架支着相机，拍摄那么一段录像。虽然已经是挑着头小的石头，但这样一趟下来，身上的背囊也超过了二十公斤，于是整个行程仿佛这条铁路，从清爽干燥的高原，一直延伸到疲惫潮湿的热带中，把身体和理性都逼到了某个临界状态，从而有很多外在的东西渗透进来，或者无意识的东西从内渗透出来。

而这一路也有很多遭遇，和云南地理的遭遇：铁路，河流和山脉；和父母的过去与自己童年记忆的遭遇；和铁路上不同的行路人的遭遇；以及那些意料之外的奇遇，比如在只有两度的寒夜借宿车站，比如在行走了三十九千米的夜晚遭遇了消逝的自然……还有你们持续或偶尔的回信，或者默默的感知。

谢谢你们这些天的陪伴，让这一路并不孤单，也让我有足够的动力在每天疲惫的跋涉后记录下这些细节。它们会以某种方式出现在作品中吗？我并不知道。但我明确知道的是，你们的陪伴和回应让这段旅程不断浮现出因此才得以可能的感知：城市与郊野，北方与南国，寒冬与炎热，此地与异乡，白昼与黑暗……因为我们所处的不同时间、场所与情境，而超链接地并置在了一起，形成沉默的对话，也成为感受中可供调用的资源。所以，这从一开始就不是一个人的旅程。

---

明天我就要乘动车回到昆明，全程四小时零十九分钟。时间距离和感知将进入到另一种折叠方式中。

接下来，我会开始剪辑这些天拍下的十多个小时 750 G 的素材。这不是结束：对于如何处理剩下的越南段铁路，我还没有想明白。当然，我最终会到达那片大海，但这会是一趟火车之旅吗？或者又是一次肉身的丈量？我如何处理这段铁路和云南的关系，或者是和我自己之间的关系？对于我，它是与云南段的铁路大不一样的。但终究会再次上路，也许，在下一次上路时，答案会逐渐清晰——不是经由谋划，而是以身体为媒，去让历史、土地与尺度开口低吟。

新皓再拜

2019.12.20.

- 
- 1 在云南南部河流中的航运, Th Weber 根据 L.Delaporte 手稿制作, *环球游记 (LE TOUR DU MONDE)*, 1873
  - 2-3 行走在云南山区的马帮, 左: J.Laurens 根据 L.Delaporte 手稿制作; 右: L. Delaporte 绘制, *环球游记 (LE TOUR DU MONDE)*, 1873
  - 4 滇越铁路总图, *滇越铁路 (Le Chemin de Fer du Yunnan)*, Paris, 1910
  - 5 滇越铁路中国段纵断面图, *滇越铁路 (Le Chemin de Fer du Yunnan)*, Paris, 1910
  - 6 机车结构图, *滇越铁路 (Le Chemin de Fer du Yunnan)*, Paris, 1910
  - 7 到达昆明的第一列火车, 由叫作“*法国 (France)*”的火车头牵引。M.G.Gordier 拍摄, *画刊 (L'ILLUSTRATION)*, 1910.3.26.
  - 8-9 修建中的人字桥, Bozzolo 拍摄, *画刊 (L'ILLUSTRATION)*, 1908.9.26.
  - 10 人字桥, 20 世纪初
  - 11 *从前没有人到过的地方*, 梁永泰, 1954
  - 12 修建中的白寨大桥, *滇越铁路 (Le Chemin de Fer du Yunnan)*, Paris, 1910
  - 13 白寨大桥, 1940 年被日本飞机轰炸, *竞赛报 (MATCH)*, 1940.2.15.
  - 15 中越边境与跨过界河的滇越铁路大桥, 20 世纪初
  - 16-17 铁路尽头的大海: 越南海防港下龙湾, 20 世纪初