

论 1934 年燕京大学知识分子群体的平绥旅行^{*}

杨天舒 李 珊

[内容摘要] 1934 年暑期，顾颉刚、吴文藻、陈其田、容庚、雷洁琼、郑振铎、冰心等燕京大学知识分子沿平绥铁路线的集体旅行，在西北考察热潮中具有独特的意义。这次旅行，在北平向西北延伸的现代性空间的延长线上，展开以火车旅行为视点的现代国家疆域体验。同时，旅行团通过有计划的考察分工，完成文学、史学、宗教、经济、社会等不同学科的系列旅行书写，将西北置于多元复调文本的互文互证结构中，从文化、历史、社会等多个角度重新建构更为整体性的西北形象，以唤起国人关注，回应东北失守之后西北地区面临的日趋紧迫的边疆危机。这次旅行，亦体现了燕京大学知识分子从个人到团体、从书斋走向社会、从单一学科到多元视角的介入现实的实践路径。

[关键词] 平绥铁路旅行；燕京大学知识分子群体；西北形象

平绥铁路在晚清修建的京张铁路基础上继续向西延伸铺设而成，于 1923 年完工，是华北通向西北的重要交通干线。早在民初林竞考察西北时，便强调延建这条铁路对西北中国战略意义。^①1931 年“九一八事变”之后，东北失守沦陷，华北形势危急。在日渐加深的民族危机的语境之下，西北开发和建设的重要意义更加得以凸显。经过修整后的平绥铁路作为西北地区主要的交通线之一，再次引起诸多旅行和考察者的关注。1934 年，《申报》记者陈赓雅赴新疆考察，就特意取道平绥铁路，除了对沿线张家口、大同、绥远、包头等地的农业和工业发展、历史古迹、教育事业等进行考察记录，还尤其关注平绥铁路在西北商业发展方面的重要作用。^②在知识分子和文化人赴西北考察的热潮中，燕京大学“平绥沿线旅行团”的西北旅行尤其值得关注。旅行团成员以燕京大学文学、历史学、社会学、经济学等学者和作家为主，包括顾颉刚、冰心、郑振铎、吴文藻、雷洁琼、容庚、陈其田、赵澄等。他们不但于 1934 年暑期两次赴平绥铁路乘车旅行（第一次因发水折返），并通过分工合作，写作出版了《平绥沿线旅行纪》（冰心）、《西北胜迹》（郑振铎、容庚、蒋恩钿）、《西行书简》（郑振铎）、《王同春开发河套记》（顾

* 本文系国家哲学社会科学基金一般项目“现代‘西北’旅行书写研究及文献整理（1912—1949）”（项目编号：20BZW135）的阶段性成果。

① 林竞在《查勘绥甘新路线意见书》中认为西北“欲求其超然于外力之束缚，且就已成之功，而竟未尽之业，则又莫如就京绥铁路以发展之为愈也”，提倡“京绥铁路”（即后来“平绥铁路”）继续向西延伸。参见林竞：《查勘绥甘新路线意见书》，载林竞：《西北丛编》，神州国光社 1931 年版，第 386 页。

② “平绥路局，最近为扶助发展，开发西北农工两业，并便利客商起见，特将每周对开三四次之平包特快，加开二次。东运粮食杂货，西运输出国茶，如茶叶、茶砖、茶末等运费，均已特为减低，各商往来既便，路方收入亦增。”详见陈赓雅：《西北视察记》，甘肃人民出版社 2002 年版，甄瞰点校，第 23 页。

颉刚)、《蒙古包》(吴文藻)、《平绥沿线之天主教会》(雷洁琼)等系列文章,从文学、史学、宗教、经济、社会等多元视角,构建具有整体性的中华文化共同体的西北形象,对当时国人认识和理解西北中国发挥了重要作用。

一、从书斋走向社会: 燕京大学知识分子群体对西北的发现

燕京大学平绥旅行团于1934年7月7日启程,行至平地泉,由于卓资山一段铁路被冲毁,于7月18日返回北平。8月8日,旅行团再度出发,文国鼐因故无法成行,由学者容庚加入,历时19日,于8月26日结束行程返回北平。这次旅行的直接动因,是时任平绥铁路管理局局长沈昌的邀请与组织安排。^①从铁路经营者的角度看,邀请冰心等文化名人组团乘坐火车沿平绥铁路旅行,当然有向民众宣传推广铁路旅行的运营收益方面的考虑。从燕京大学知识分子群体的角度来说,参加此次旅行却并非随意组织的休闲娱乐性质的观光旅游,而是有很强计划性的调查与记录工作:

刚过沙河站,我们便在车上的会客室里开会,由顾颉刚先生分配工作,计注意沿线经济状况者有陈其田先生,宗教状况者有雷洁琼女士,古迹故事者有郑振铎先生,民族历史者有顾颉刚先生,蒙古毡房者有文藻。文国鼐女士写英文导游小册,赵澄先生担任摄影,而我只担任记载途中的印象,是最轻的工作。^②

冰心在《平绥沿线旅行纪》的开头,就突出旅行团成员对这次旅行的重视,“开会”“分配工作”等词显示出他们视此次旅行如工作,是在充分考虑学科分布的情况下,试图全方位地对平绥铁路沿线的西北地区进行深描,尤其是在第一次旅行因发水而中途折返北平后,众人得知此前沿平绥铁路深入绥远一带考察方言的刘半农不幸感染“回归热”,已于7月14日在北平逝世,但是他们并未打消再去的念头,只是在7月23日集体接种了伤寒和霍乱疫苗。除了负责写英文导游小册子的燕京大学经济学系外籍教师文国鼐^③因赴北戴河未能成行,其他成员都坚持参加了8月的第二次旅行,可见对于完成这项“工作”抱有相当的信念和严谨的态度。事实上,旅行团成员在这一时期都不同程度地参与了以顾颉刚为中心的学术考察、报刊编辑或文化活动,虽然不同成员在不同活动中时有变化和交叉,但旅行团仍可算作较为松散的文化团体,尤其对西北问题的关注和对西北的调查访古,成为他们共同关心的话题。

团体的核心人物顾颉刚对西北问题的关注,经历了从学术研究的兴趣到现实时局的忧虑,试图走出书斋,以学术触达现实的过程。1929年5月,顾颉刚北上燕京大学,接受由燕京大学与哈佛大学合办的国学研究所聘任,并兼任历史学系的教授。他在谈及选择就职燕京大学时曾言:“只为燕京是一个教会学校,我既非教徒,也非校友,不致叫我办事,便可一心一意地读书写作,

^① 据顾颉刚日记记载:“平绥路局长沈昌,号立孙,年壮力强,接篆以来,路务大振。今思编旅行指南,邀冰心任撰述……由路局备专车,供宿食,游二三星期。”参见顾颉刚:《顾颉刚全集·顾颉刚日记》卷三,中华书局2011年版,第204页。

^② 冰心:《平绥沿线旅行纪》,平绥铁路管理局1935年版,第1页。

^③ 文国鼐(Miss Augusta Wagner),女,毕业于韦尔斯利女子学院(Wellesley College),1928年时在燕京大学经济学系任助教。1930—1931学年,她获硕士学位,晋升为讲师。1938年,在哥伦比亚大学攻读博士学位后回到燕京大学,继续讲授经济学相关课程。1943年12月,返回美国。参见张玮瑛、王百强、钱辛波主编:《燕京大学史稿(1919—1952)》,人民中国出版社2000年版,第1072页。

实现我最企望的生活。”^① 顾颉刚早在 1920 年代已通过歌谣搜集、古史研究成名，但各种社会事务，也让他时常陷入无暇投入学术研究的矛盾之中，“我尝把和我发生关系的团体（不管是实际的或名义的）写出一看，竟有了二十余个；分起类来，有历史、古物、文学、图书馆、教育、哲学、政治、社会、商业、编辑十种”^②。这些在顾颉刚看来零碎的工作切割了真正做学问的时间，所以他更希望的是“如何可以获得五六年的闲暇，让我打好一个学问的根底，然后再做研究”^③。

顾颉刚进入燕京大学后，开设“中国古代地理沿革史”课程，发起“禹贡学会”，筹备《禹贡》刊物，继续深入其历史地理学研究。在燕京大学数年的学术生活中，顾颉刚虽然始于专心学问的热忱，希望规避社会事务的纷扰，但随着组织和参与燕京大学考古旅行团的学术调查活动，开始越来越关注西北史地问题，带来其学术志业向边疆问题转向的契机。早在 1929 年 12 月，他便与容庚共同拟订了《古迹古物调查计划书》，欲在河北、河南、陕西、山东等地进行访古调研。1931 年 4 月，他与容庚、郑德坤、林悦明组成了燕大考古旅行团，进行历史与文物的调研，同样在燕大任教的洪业、吴文藻也趁学校春假一同出发，欲借旅行获得编写县志的“调查门目之暗示”“搜集材料之方法”^④：

旅行目标，一方面为校中图书馆及小型之博物馆搜购文物；一方面则以连年天灾人祸，历史文化之遗存必受摧残，将调查其损失及现状。^⑤

黄河流域为东方文化之摇篮地，地面之堆积与地下之蕴藏多至不可胜计，欲了解中国历史与其文化之演进者必须亲莅其处，乃得有亲切之认识。^⑥

顾颉刚此次辛未访古向西至西安，虽然一路以留意、考察古迹古物为主，但其记录的文字之中亦充分留意到沿途民生凋敝景象。^⑦ 他后来在给胡适的信件中提到，正是这次考察带来的震撼，使他有了介入现实的想法：“本来我的精神是集中在学问上的，但从此以后，我总觉得在研究学问之外应当做些事了。”^⑧

此次旅行归来后不久，“九一八事变”爆发，日本以分裂中国为企图支持的伪满洲国成立。第二年，日本策动之下的蒙古自治运动使北部边疆地区的局势更加严峻，民族危机愈加深重。在此冲击之下，顾颉刚对西北时局格外关注。1933 年 11 月，他在日记中两次粘贴“剪报”，记录《世界日报》上报道的与西北考察或局势变动相关的新闻，并于本年末日记中收集粘贴了

^① 顾颉刚：《顾颉刚自传》，北京大学出版社 2012 年版，第 70 页。

^② 顾颉刚：《古史辨第一册自序》，载顾颉刚：《顾颉刚全集·顾颉刚古史论文集》卷一，中华书局 2011 年版，第 75—76 页。

^③ 同上书，第 81 页。

^④ 顾颉刚：《辛未访古日记》，载叶圣陶编：《开明书店二十周年纪念文集》，开明书店 1947 年版，第 208 页。

^⑤ 同上书，第 206 页。

^⑥ 同上书，第 204 页。

^⑦ “陕西盛种鸦片，山西流行白面，而河南交受其病，岂不可悲。房屋破旧，而贞节牌坊独多。”参见顾颉刚：《辛未访古日记》，载叶圣陶编：《开明书店二十周年纪念文集》，第 252 页。

^⑧ 顾颉刚：《顾颉刚全集·顾颉刚书信集》卷一，中华书局 2011 年版，第 485 页。

《世界日报》《北平晨报》《平西报》和《燕京大学校刊》上的四则长篇“剪报”，皆是关于谭惕吾女士 12 月 14 日在燕京大学所作关于百灵庙会议和内蒙古局势讲演的详细报道。^①除了参加与关注各种燕大校园内救亡图存的社会运动，担任燕大中国教职员抗日会宣传干事，顾颉刚亦开始进一步思考如何将自己的学术志业与救国联系起来。他在给郑德坤的信中提到如下信息：

你研究地理沿革史，也有救国工作可做。以前日本人要收东三省为已有，日本的学者就说东三省本非中国的领土，以惑国际的视听。你正可以从地理沿革史里，证明东三省隶中国的版图，已有二千余年的历史。^②

对于顾颉刚等学者来说，关注北方的边疆史地问题，已经不仅仅是学术研究的兴趣，更是在愈发严峻的形势下，如何对抗分裂国土、混淆视听的各类名目的紧迫工作。1934 年 4 月 6 日，顾颉刚再赴西北考察。他与顾廷龙从北平出发，前往包头，于 16 日返回北平。此次包头、绥远、大同等地区的考察，顾颉刚在留心于沿途古迹——如包头禹王庙、转龙藏、关帝庙酬神演剧、绥远召庙、青冢、大同云冈石窟^③、华严寺、九龙壁——之外，亦开始注意西北的开发建设设施。他在 1934 年 4 月 10 日的日记中写道：

蒋女士来，伴游新城，至省政府，教育厅，农场等处参观。

谭在堂先生来，同出，参观小招，五塔招，民众教育馆，图书馆，通志局等处。^④

他在 4 月 11 日的日记中又写道：

蒋女士与清华同学十二人来。同出，参观民政厅，马市，庆凯桥。^⑤

由此可以看出，顾颉刚对西北的关注从访古、考证出发，在日渐衰颓的民生现实与深重的民族危机之下，开始从学理走向致用，逐渐将学术兴趣与救亡活动结合起来。

另外，顾颉刚这一时期的考古调研和社会考察活动，大多是燕京大学人文和社会科学领域不同学科的学者共同参与的团体性活动，他的人事交往，也多与之重合。这些不同学科的知识分子尽管在人事、工作等方面偶有龃龉，但亦有多次共同考察、交流宴饮、分工写作等，可视为有一定共同学术和现实关注焦点的文化圈子。同为国学研究所研究员的容庚^⑥，既是顾颉刚来

^① 参见顾颉刚：《顾颉刚全集·顾颉刚日记》卷三，第 110、116、129—139 页。

^② 顾颉刚：《顾颉刚全集·顾颉刚书信集》卷二，第 466 页。

^③ 关于“云冈石窟”的写法，在郑振铎、冰心等人的记述中，“云冈”和“云岗”常常混用，当时其他文献亦通行两种写法，如袁希涛的《大同云冈石佛像记》、赵邦彦的《调查云岗造像小记》等。本文除引用原文作“云岗”的以外，统一使用“云冈”的通行说法。

^④ 顾颉刚：《顾颉刚全集·顾颉刚日记》卷三，第 177 页。

^⑤ 同上。

^⑥ 容庚（1894—1983），原名肇庚，字希白，号颂斋，广东东莞人，我国当代著名的古文字学家、考古学家、书法篆刻家、书画鉴赏家、收藏家。1925 年，北京大学研究所国学门研究生毕业，先后任教于北京大学、燕京大学。参见容庚：《容庚学术著作全集》第一册，中华书局 2011 年版，第 1 页。

燕京大学任教的推荐人，也是多次与他共同考古调研的学者。容庚是金石研究出身，1925年4月至5月参加妙峰山进香民俗调查，便是与顾颉刚等同行，归来后作《碧霞元君庙考》，与顾颉刚所作《妙峰山的香会》均发表在《京报副刊》上。1926年，容庚受聘于燕京大学，讲授古文字课程，他曾多次与顾颉刚同行考古考察，并且积极参与考古学社的筹备工作。^①对于容庚来说，考古既是一项学术事业，同时亦是于国家危难之中，保存文化火种的重要实践。此次平绥旅行，正值容庚组织筹备考古学社之际。从西北返回北平后，9月份他又与顾颉刚、张荫麟等人共同于《大公报》创立《史地周刊》，^②将平绥铁路沿途古迹、文物的考古与更综合性的西北史地问题视野结合起来。

另一位多次与顾颉刚共同参加考古活动的是吴文藻。吴文藻自美国留学归国，接受燕京大学社会学系创始人之一步济时的邀请进入燕大工作，负责讲授“西洋社会思想”“家族社会学”“人类学”等课程。当时国内社会学正处于起步阶段，吴文藻对于当时燕大社会学情况的描述是：“始而由外人用外国文字介绍，例证多用外文材料；继而由国人用外国文字讲述，有多讲外国材料者，亦有稍取本国材料者，又继而由国人用本国文字讲述本国材料，但亦有人以一种特殊研究混作社会学者。”^③他提出社会学中国化的主张，希望“一面介绍健全的理论和方法，一面提供正确的实地调查报告”^④。这些学术研究领域的主张也是他的国家主义立场在学术方面的延伸。早在1924年留学期间，吴文藻就与罗隆基、闻一多、梁实秋、潘光旦等赴美留学生共同成立以“国家主义”为宗旨的“大江会”，主张“对内实行改造运动，对外反对列强侵略”^⑤，体现出对现实的强烈关注。回国后，他多次参与顾颉刚等燕京大学同仁组织的社会考察与调研，关注西北地区的社会调查与民族志工作，提出“社区研究”^⑥的主张，致力于建设扎根中国本土、适应于本国国情的研究体系，这也是他文化上的国家主义立场与学术志业相结合的体现。1931—1937年，与吴文藻同样留美归国、进入燕京大学社会学系任教的雷洁琼^⑦每年带领燕京大学社会学系的学生，前往清河试验区、河北定县华北平民教育试验区做调查。其所撰写的《社会服务与节制生育》《儿童福利问题》《女大学生的地位》等文章，都显示出其对社会问题的高度敏感与关注。与吴文藻兼具引介理论和调查实践的治学方式有所不同，雷洁琼更重视学术

^① 容庚1930年代初任教于燕京大学时，常在家中举办“颂斋之会”，邀请古文字、考古学的同道好友顾颉刚、商承祚、董作宾先生等以及燕大的学生，一起讨论学术问题。参见张桂光、林颖：《容庚评传》，团结出版社2020年版，第271页。1933年6月，在“颂斋之会”基础上，容庚与容肇祖、商承祚、徐中舒、董作宾、顾廷龙、邵子风、王辰、周一良、张荫麟、郑师许、孙海波等12人拟成立一金石考古学组织，原定名“金石学会”。这是一个由考古学家和金石学家组成的社团，以古器物学之研究、纂辑及重要材料之流通为主旨；次年9月1日，该组织正式成立，改名为“考古学社”，成立会在北平大美餐馆召开，到会会员35人，宣布社址设在燕京大学燕东园，并通过票选，推选容庚、徐中舒、刘节、唐兰、魏建功为执行委员。参见易新农、夏和顺：《容庚传》，花城出版社2010年版，第95页。

^② 参见容庚：《颂斋自订年谱》，载曾宪通编：《容庚文集》，中山大学出版社2004年版，第664页。

^③ 吴文藻：《吴文藻自传》，《晋阳学刊》1982年第6期。

^④ 同上。

^⑤ 《大江会章程》，《大江季刊》第1卷第2期，1925年11月15日。

^⑥ 社区研究，就是“大家用同一区位的或文化的观点和方法，来分头进行各种地域不同的社区研究”，“民族学家则考察边疆的部落社区，或殖民社区；农村社会学家则考察内地的农村社区，或移民社区；都市社会学家则考察沿海或沿江的都市社区”。参见吴文藻：《吴文藻自传》，《晋阳学刊》1982年第6期。

^⑦ 雷洁琼，1905年生，著名社会学家、政治活动家，祖籍广东省台山市。1924年赴美留学，1931年获美国南加州大学社会学硕士学位。1931—1937年任燕京大学社会学系讲师、副教授。参见韩明谟：《雷洁琼的社会学思想》，载王思斌、解战原主编：《雷洁琼的学术思想及教育活动》，中国政法大学出版社2005年版，第1页。

研究的社会实用。她参与燕京大学同仁的旅行调查活动，亦是其“学以致用”的重要实践形式。另一位参加平绥铁路旅行的陈其田^①是燕京大学的学生，于伯明翰大学留学后，经司徒雷登邀请回到母校任教，主要担任中国近代经济史的研究与教学。陈其田在“五四”时期便积极活跃于校内外的各种文学活动中，与许地山、冰心、郑振铎等同为文学研究会成员。留学归国后作为社会经济学的教授，陈其田十分关注社会现实，除了参加燕京大学各种社会调查实践外，还曾应青年会之邀进行民生与社会改造的讲演。

像陈其田这样“五四”时期的文学青年，在毕业后选择了经济学作为人生志业，1930年代学术的兴趣也更多转向了民生经济与社会改造。同为“五四”时期文学研究会作家的郑振铎和冰心，在30年代燕京大学知识分子群体中，也表现出主动融入社会科学的兴趣。正如研究者指出的那样：

在三十年代文坛上有一个比较突出的现象，即社会科学工作者与文学家之间的角色的兼容、兴趣的融合和从事专业的相互交叉。许多从事社会科学的研究者转向文学或对文学给予了特别的关注；而许多文学家则表现出对社会科学的极大兴趣和探讨社会科学问题的极大热情。^②

1931年郑振铎离沪北上，受郭绍虞之邀到燕京大学国文系任教，从事中国文学的研究、古籍的校对与整理工作。但郑振铎并未因此走向“复古”、埋首故纸堆的道路，而是积极介入社会现实，参与“文学大众化”的讨论，在关于文艺大众化的道路探索之中不断向民间沉潜，进一步兴起对民俗学和民间文学的兴趣。从这一点上来说，郑振铎此次西北之行既是其学术考察的工作需要，也是其视点逐渐向民间聚焦，与社会学、民俗学等学科交叉的一次社会实践。

关于文学如何介入新的社会生活，同样亦是冰心1930年代需要面对的问题。冰心在燕京大学读书时期，以“问题小说”的创作登上“五四”时代的文坛。赴美国留学期间其创作的《寄小读者》系列散文，继续“母爱”与“童真”的美学风格，再次在读者中引起很大反响。1926年学成归国，冰心受燕京大学校长司徒雷登邀请回到燕京大学任教。这一时期冰心创作量骤减，一方面受课务繁忙、结婚生子等影响，另一方面也面临“如何写”的困境。1925年，冰心已经受到来自革命文学阵营的批评，认为“现在所需要的文学家不是这样的”^③。这一时期，她在与友人的通信中也抱怨“就是提起笔来，文思也是非常艰窘”^④，新文学开辟之初所积累的文学经验，已经无法适应时代风云变幻的现实。她创作于1930年代的《分》《冬儿姑娘》等小说，颇受茅盾的称赞，^⑤正是创作上尝试转型之作。从这个意义上来说，冰心关注西北时局，频繁参加燕京

^① 陈其田，燕京大学1925届经济学系毕业生，后赴伯明翰大学留学，主修经济，回国后回燕京大学任教，曾任经济学系主任、法学院院长，曾出版《山西票庄考略》等著作。参见张玮瑛、王百强、钱辛波主编：《燕京大学史稿（1919—1952）》，第323、326页；严春宝：《林文庆传》，厦门大学出版社2021年版，第322页。

^② 朱晓进：《政治文化与中国二十世纪三十年代文学》，人民出版社2006年版，第269页。

^③ 参见蒋光赤：《现代中国社会与革命文学》，载《民国日报·觉悟》1925年1月1日。

^④ 参见冰心：《致张若谷》，载冰心著、卓如编：《冰心全集》第2卷，海峡文艺出版社1999年版，第344页。

^⑤ 茅盾赞扬这两篇小说与以往冰心创作的倾向不同，而且生动地形容她在十年间的创作变化：“于今十年了！人事亦既大变了！真的针毡，即使像冰心女士那样属于‘花房’中的人，也许将要当真‘滚着’了罢？”参见茅盾：《冰心论》，《文学》第3卷第2号，1934年8月。

大学各种抗日爱国的社会、文化活动，并积极召集 1934 年的平绥旅行，都是在尝试走出“象牙之塔”，从西北的游历与民生观察中，探索自身创作与时代关系的新的可能性。

这一时期的顾颉刚日记，除了记录他与吴文藻、冰心夫妇、郑振铎、容庚、陈其南、雷洁琼等人的学术交流、结团考古之外，交流宴饮等活动亦随处可见，摘录几则如下：

今晚同席：希白 振铎 予（以上客） 文藻夫妇（主）。(1933 年 10 月 16 日)

在临湖轩谈，看题字，听弹筝。摄影后偕适之先生等同到文藻家坐。与振铎，文藻同出，到湖边遇闻一多，到振铎处谈。(1933 年 12 月 30 日)

季明来。于海晏来。到冰心家茶点，晤沈立孙，雷洁琼等。与文藻同到 Snow 家。肖甫来。振铎，文藻来。(1934 年 7 月 1 日)^①

与其他同在北平活跃的文化沙龙与文学聚会——例如林徽因的“太太的客厅”、朱光潜组织的“读诗会”——相比，燕京大学知识分子群体的联系当然较为松散，彼此也不乏一些人事纠葛与不满，^②但仍具有一定的文化民族主义的圈层性质。他们或组团赴西北、正定等地进行考古与社会调查，或组织编撰考古成果发表于《禹贡》《燕京学报》等刊物，^③还共同参与校园内的抗日救亡教员组织。^④围绕这些考古、交游、编辑、撰文等活动，形成了燕京大学知识分子群体文学纪行、史学考古、社会调查等多向交流与实践的文化民族主义取向。随着西北局势面临危机，这些知识分子在互相影响之下，纷纷将目光转向西北，应平绥铁路局局长沈昌之邀请，共同参与 1934 年暑期平绥铁路旅行这一横跨文学、史学与社会科学的文化实践，正是他们走出书斋，将学术或创作与时代、现实紧密相连的一种共同选择。

二、在北平的延长线上：平绥旅行与现代国家疆域体验

在当时前往西北的线路之中，平绥铁路是除陇海铁路之外极为重要的交通要道。它的建成与运营，一方面加强了东西之间的联结，沟通了内蒙古与华北地区；另一方面跨越沟壑、穿行于群山峻岭之间，使人们得以到达更深的西北腹地。平绥铁路全线绵延于燕察晋绥四省之间，自东南而至西北，地势渐高，路程中地势陡峭、沟壑深崖亦不在少数，最终建成通车沟通东西诸多区域：“计经过河北省之宛平、昌平，察哈尔省之延庆、怀来、涿鹿、宣化、万全、怀安，山西省之天镇、阳高、大同、怀仁，绥远省之丰镇、集宁、凉城、陶林、武川、归绥、萨拉齐、

^① 顾颉刚：《顾颉刚全集·顾颉刚日记》卷三，第 99、128、206 页。括号中日期为笔者注。

^② 顾颉刚曾在 1933 年 6 月的日记中表达了对郑振铎将自己卷入燕大人事纠葛的不满，进而责其四处兼课，“心目萦萦，惟在得钱”，以及在编写《插图本中国文学史》过程中，“只钞他人成编，稍变排列方式，他人之误未能改正也”。参见顾颉刚：《顾颉刚全集·顾颉刚日记》卷三，第 202 页。

^③ 1931 年辛未访古旅行时，诸位成员便形成了分工明确、历史考古与社会调查双线并重的考察思路，并将完成的调研内容刊载于《燕京学报》第 9 期，“与旅行团同人郑德坤、吴文藻合编此行所摄照片目录，题《一九三一年考古旅行团照片目录》，由燕京大学油印。并在校举办照片展览会”。参见顾潮：《顾颉刚年谱》（增订本），中华书局 2011 年版，第 216—217 页。

^④ 参见顾潮：《顾颉刚年谱》（增订本），第 228 页。

包头等二十县”^①，在方便交通、带动客货运输与名胜游览等方面发挥了重要作用。但自 1926 年之后受军阀战乱影响，路产多遭损坏，“加上政治的紊乱、管理的无法、债务的累积”，“成了全国最破坏最腐败的铁路”^②。1933 年沈昌就任平绥铁路管理局局长之后，着手准备复兴计划，整顿路政，清理债务。在客运业务方面，主要从“行车准点”“客车清洁”“加强三等客车设备与管理”“改善饭车”“加开客车以及增添三等卧车”等方面改善客运环境，增加营收，并通过刊登广告，制定袖珍旅行指南等措施招徕游览，^③颇有成效。

燕京大学旅行团就是在这一背景之下，应沈昌之邀来平绥线旅行的。铁路局特为燕京大学旅行团开设专列，提供了相当舒适的旅行环境：“卧铺，书案，应有尽有，一切设备均极整齐舒畅。”^④车上还有专用会客室，可开会、阅读、写信。这些舒适的现代化旅行生活体验，代表着国家铁路工业现代化从中心地区向西北腹地的延展。这次旅行后冰心所作《平绥铁路旅行纪》，其标准体例就是以北平为起点，一路向西以火车沿途停靠的重要站点为章节，中间夹杂部分周边地景和人员活动空间——如云冈石窟、百灵庙等——的章节，以往返旅行过程为线索结构全文。旅行团一行人在北平清华园站登车，但平绥线的起点其实是位于更靠南部的北平丰台站。游记中每一个铁路沿途站点第一次作为小标题出现时，其右侧都同时标注了本站点的海拔高度，以及距丰台站的千米数，现举几例：

清华园 距丰台站 20.21 公里 张家口 距丰台站 201.20 公里

高度 40.538 公尺 高度 742.198 公尺

平地泉 距丰台站 510.28 公里 包头 距丰台站 816.23 公里

高度 1 402.690 公尺 高度 1 004.926 公尺^⑤

冰心有意突出“丰台站”这个先于自己登车站点的起点，将旅行视为以丰台站为起点一路向西的延展过程，从清华园站的 20.21 千米，到张家口站的 201.20 千米，到平地泉站的 510.28 千米，再到终点包头站的全程 816.23 千米，从标题就可以很直观地看到自己与北平的距离。这种体例一方面方便有出游计划的旅客自行计算两个站点之间的距离，固然有应沈昌之邀、宣传平绥铁路全线旅行的目的；不过更重要的是，这种体例也在心理上为国人涂画一条以北平为中心、不断向西北延伸的心灵地图——打开《平绥沿线旅行纪》，就会发现以古都北平为中心，平绥铁路向西触达的每一个火车站点，都由一个具体的千米数与北平紧密相连。文学与地理学相结合的纪行，固然并非冰心的发明，但这种专门搜集相关资料数据，将西北置于北平延长线上相当精确的地理学知识的嵌入，显然出于冰心对自己游记写作有意为之的巧思与设计。在平绥线这条向西延伸的西北中国的生命线上，每个站点都是关联着文化中心北平的连续的、亲切的

① 平绥铁路车务处：《平绥铁路概况》，平绥铁路管理局 1934 年版，第 2 页。

② 胡适：《平绥路旅行小记》，《独立评论》第 162 号，1935 年 8 月 4 日。

③ 参见金士宣：《平绥铁路运输业务之改进》，载金士宣：《中国铁路问题论文集》，交通杂志社 1935 年版，第 173—176 页。

④ 冰心：《平绥沿线旅行纪》，第 1 页。

⑤ 同上书，第 1、10、31、59 页。

国土。冰心的游记把不同地方由准确的地理知识谱系联系在一起，消除了遥远距离带来的陌生感，为国人建立了一种国家疆域延绵连续的真实感，也“让国家地景上不同的各个区域更靠近行政管理中心和政治权力”^①——无论距离有多远，它们都在北平向西的延长线上，在国家现代铁路工业建设触达之地。

作为现代工业文明的标志之一，火车与其他交通工具相比，具有得天独厚的运载能力和运行速度，大大延伸了人所能到达的距离与空间，缩短了遥远的边疆与国家政治、经济和文化中心的心理距离，同时也带来视觉感知经验的现代转型。1840 年前后，关于铁路的知识传入中国。1876 年，上海英商修建的吴淞铁路通车，这是“中国土地上出现的第一条营运铁路”^②，因未经清政府允许擅自修建，后在政府干预以及乡民抗议下停运。与此同时，关于国内筑路的问题开始引起讨论与关注。1881 年，在洋务运动的大力支持与号召下，中国本土自主修建的第一条铁路——唐胥铁路建成通车。不过事实上，关于铁路旅行的体验，更早是出现在晚清以来的域外旅行记中。例如，王韬于 1867 年出游欧洲写下的《漫游随录》，即提到乘坐火车的感受：

始行犹缓，继则如迅鸟之投林，狂飙之过隙，林树庐舍，瞥眼即逝，不能注睛细辨也。^③

显然，火车从开始缓慢行进到突然加速，给乘坐者带来了相当震惊的体验。“林树庐舍，瞥眼即逝”正是由火车的速度带来的相当陌生的视觉经验。“不能注睛细辨”尤其点出其时国人视觉的生理基础尚未受到现代性的洗礼，对车窗外的一切只觉眼花缭乱，还不能适应这种快速流动的现代性风景。值得注意的是，火车速度带来的视觉体验，较易于直接转化为文学语言，但其速度带来的身心体验，被王韬比作迅鸟投林，狂飙过隙，从某种程度上来说，更像是一种客体化、意象化的比喻。彼时，国人似乎尚未获得对“火车”这种“庞然大物”的内在视点方面的身心感知经验。后来，随着国内铁路事业的发展，火车逐渐成为国人出行的交通工具，并在很大程度上重塑了个体对于时间和空间的体验，国人对火车这一现代产物的视觉体验与身心感知方式，才随之有更为生动与丰富的表现。

燕京大学旅行团这次平绥旅行，在车厢有限的空间内，“大家随意谈笑，看书，或倚窗眺望”^④，避免了一般旅行与陌生人同处的尴尬，其间也不乏以人名作对的雅趣，^⑤以打发漫长旅行中的时间。不过，志趣相投的文化圈子同游带来的文人雅趣之外，众人最为直观的感受，还是跟随火车穿行于崇山峻岭中产生的移动视野带来的特殊感官体验。作为平绥铁路旅行团的召集人，冰心主要负责记载旅行途中印象。其《平绥沿线旅行纪》生动地记录了乘坐平绥铁路专事公车，攀援山坡、穿行隧洞、跨越沟壑悬崖的经历，将自北平通向西北沿途的自然风景，串联为连续

^① [德] 柯丽莎：《铁路与中国转型》，金毅译，江苏人民出版社 2023 年版，第 198 页。

^② 杨勇刚编著：《中国近代铁路史》，上海书店出版社 1997 年版，第 13 页。

^③ 王韬：《漫游随录》，载王韬等：《漫游随录·环游地球新录·西洋杂志·欧游杂录》，岳麓书社 1985 年版，第 79 页。

^④ 冰心：《平绥沿线旅行纪》，第 2 页。

^⑤ 在顾颉刚的日记中有提到：“日来予将同行者之姓名作对，作一笑料：陈其田—张之洞 / 吴文藻—李书华 / 谢冰心—张铁臂 / 雷洁琼—秦良玉 / 郑振铎—李鸣钟 / 张宣泽—陈布雷 / 顾颉刚—陈独秀。”参见顾颉刚：《顾颉刚全集·顾颉刚日记》卷三，第 212 页。

的流动于车窗外的现代性风景。自南口站至康庄的路程虽然仅有 30 千米，但“纡回险峻，火车须穿行于巨壑，悬崖，急湍，峭壁之间”^①，在遇山坡时需要由“山道机车，推行而上”^②。冰心对这段沿途的自然风景有充满个人风格的体验：

在特大号的机车徐徐推行之中，火车渐渐上山，两旁青崖摩天，近逼车窗，如绿绒的屏障，旋转重叠。悬崖上的羊群游牧，仰视小极，如鸟栖树巅。山下流泉之间，大石罗布，令人想起唐人“一川碎石大如斗，随风满地石乱走”之句。众石错杂之间，遍生小树，也有山田和人家，在微阴的天色之中，一层层的远远点缀开去，极青翠清远之致。^③

这段文字虽然不乏水墨画般点染开去的田园意趣，近文言的古雅风格亦彰显了古代纪行文体的美学趣味，甚至还调用古典诗词资源，对山涧中在视觉上不断后移的乱石进行风景拟象的书写，但令人印象深刻的，仍是火车穿越景观的速度和线性，带来的那种现代性的奇观体验。在火车沿着山脉攀援行进的过程中，作为火车内部的视觉主体，乘客的视角也因之而动。山两旁的青崖高耸，在列车随山体上升的运动中，呈现逼近车窗、压迫而且近的视觉体验。而山下流动的泉水中间，错杂罗布的大石则随着火车的快速移动，越来越远，仿佛大风中的飞沙走石。

在古典的自然山水游览中，高耸的青崖，星罗棋布的大石，本是“不动如山”的自然风景，身处其间或沉浸其中均给人宏伟沉静的岁月之感。但在“特大号机车”的推动下，人通过火车这一现代技术拥有了移动的观察视点，空间在视觉上不断收缩，使这些传统的自然风景失去了亘古不变、天人合一的古典气质，变成了一种以向下倾斜的角度与视觉主体擦肩而过的流动的风景。反倒是在崖上草丛间缓慢流动、漫步的羊群，因观察距离遥远，以及隔着车窗向上眺望的透视错觉，仿佛成了停留在树枝上的鸟群一般的静态风景。借助行进的火车车厢中的视点，旅行主体实现了对车窗外自然风景的现代性视觉改造。而这种特殊的视觉奇观，来自北平向西穿越山脉，不断提升海拔带来的倾斜上升的独特观察视角。如前文所述，冰心在游记中对火车从北平一路向西停靠的重要站点，都标注了海拔高度。第一站清华园，海拔 40.538 米。过了昌平之后到达南口站，火车即开始一路攀升，再到需停车倒车头的青龙桥站，不到 30 千米的距离，海拔升至 561.137 米。^④ 冰心将现代性的奇观体验与精准的地理学数据相结合，以人文与科学的双重笔墨，书写自然风景的现代体验。

如果说冰心更加关注坐在火车车厢中悬崖“似欲横压车顶”^⑤的视觉冲击体验，郑振铎则以一种“全景式感知”的笔墨，压缩了流动性的时间，透过火车车窗铺满相当密集的、不同角度的风景：

左边是平原，麦田花畦，色彩方整若图案。右边，大山峙立，峯尖巉巉若齿，色极青

^① 冰心：《平绥沿线旅行记》，第 2 页。

^② 同上书，第 3 页。

^③ 同上。

^④ 同上书，第 1、2 页。

^⑤ 同上书，第 69 页。

翠。白云环绕半山，益增幻趣。绝似大幅工笔的青绿山水图。天阴，欲雨未雨。道旁大石巨崖棋布罗立，而小树散缀于岩间，益显其细弱可怜。沿途马缨花树最多，树尖即在车窗之下，绿衣红饰，楚楚有致。^①

这段文字同样记述了清华园站到青龙桥站之间的风景，包括棋布罗立的“大石巨崖”，都与冰心所见相似。不过郑振铎观察的视角更侧重于车窗外不同空间与不同方向的自然风景。不但左侧的麦田花畦和右侧的青山白云同时进入画面，还有远景中欲雨未雨的天空，以及快速移动的近景——树尖即在车窗之下的马缨花树丛。移动的火车车厢为郑振铎提供了多层次多方向的全景式感知视角，可以同时容纳来自不同空间和地势的风景。德国学者沃尔夫冈·希弗尔布施认为，火车“将就它们本身的空间性而言分属不同领域的事务和风景的片段，以即时连贯的方式展示出来。凝视包厢窗外的旅客，在这样连续的景象中，获得了一种全新的能力”，“对于不连贯的、就像是在窗外滚过的东西的一种不加拣选的感知能力”。^②快速穿行的火车剥夺了人们在传统时空中慢慢品味自然的乐趣，但是将车窗外的自然转化成一种视觉全景，也带来了全新的视觉体验。从北平出发向西广袤的自然空间，恰好为郑振铎提供了这样一种全景式的感知体验——在连续的时间内将不同距离、不同方向、不同地势的麦田花畦、青山白云、大石巨崖、马缨花树连在一起，呈现左侧与右侧、近处与远方的参差而连续的全景画面。尽管因前景的快速消逝而失去了部分细节体验，但仍可以在不断流动变换的线条中把握一种总体印象，郑振铎——也像冰心一样征用了古典艺术资源——称之为“大幅工笔的青绿山水图”。从这个意义上来说，郑振铎自车厢中对自然风景的全景式观察，将移动、分散的视觉经验，重组为在眼前展开的无尽的全景。火车过康庄进入平原之后，郑振铎透过车窗回望长城，再次出现了这种“全景式感知”的视觉画面：

山势平行若土阜，绿得可爱。长城如在车下。回顾八达岭一带，则山皆壁立，峻削不可攀援。长城蜿蜒卧于山顶，雉堞相望。^③

火车车厢外的自然风景，不再转瞬即逝，而是被充分空间化，“将原来所有遥远的地方都结合在一起”^④。这种新的现代旅行感知经验，是对快速流动性视角的一种补充。它将北平的西北部山区不同角度、方向的风景连缀起来，消解了沿途不同地势构成的阻力与崎岖，正与“逢山开路、遇水架桥”的铁路工业现代性对自然的改造紧密相连，建构了平绥铁路沿线风景的连续性与整体性。

虽然冰心、郑振铎等人的游记中以开动着的火车车窗为视点的自然风景书写并不太多，但它们通过火车车厢中流动性视角和全景式感知，重塑了火车旅行中旅行者对时间和空间的体验，

^① 郑振铎：《西行书简》，商务印书馆 1937 年版，第 3 页。

^② [德] 沃尔夫冈·希弗尔布施：《铁道之旅：19 世纪空间与时间的工业化》，金毅译，上海人民出版社 2018 年版，第 90 页。

^③ 郑振铎：《西行书简》，第 3—4 页。

^④ 转引自 [德] 沃尔夫冈·希弗尔布施：《铁道之旅：19 世纪空间与时间的工业化》，第 91 页。

提供了“卧游于凿空天险之地”^① 的新的风景感觉体验。乘坐平绥线火车在蜿蜒起伏的长城与断崖巨石间穿山越岭的感觉，明显不同于中部和沿海城市主要干线沿途的乡村风景体验，加之沿途下车游览的诸多草原风光与文化古迹，一起为国人提供了新的西北中国之经验：

平绥铁路的沿途风景如八达岭之雄伟，洋河之纡回，大青山之险峻；古迹如大同之古寺，云岗之石窟，绥远之召庙，各有其美，各有其奇，各有其历史之价值。瞻拜之下，使人起祖国庄严，一身幼稚之感……^②

西北中国雄浑壮美之自然与文化，以其涤荡身心的崇高美学，反衬出个人的刹那、渺小与微不足道：“弱小的灵魂，被伟大的美感，劈空压来”，以至于“此身在黄昏中一无依傍”^③。也许只有环抱于祖国宽广的胸怀之中，“幼稚”的个人也才得以安身。冰心将“五四”知识分子之“个人”重新与庄严的“祖国”相连，现代国民也由此产生。

除了火车旅行带来的西北自然风景的现代性体验，一处典型的现代人造景观——詹天佑铜像，亦与现代国家主义的话语紧密相关：

青龙桥长城之侧，矗立着工程师詹天佑公之铜像，这充分的发扬焦虑，深思，坚持，忍耐的国民性的科学家，是全国人士所应当瞻仰纪念，并以自励自信的。^④

当火车行驶过青龙桥时，詹天佑铜像矗立于群山之中，作为中国铁路工业自主发展的象征供国人纪念。冰心在游记中没用“工程师”而以“科学家”来形容詹天佑，试图将“五四”以来追求真理的科学精神，与西北开发、建设的理想新国民相结合，总结了“焦虑，深思，坚持，忍耐”四种国民性的优秀品质，希望以榜样的力量，给新一代奔赴西北的现代国民以“自励自信”。

詹天佑主持修建的平绥铁路，是中国工程师自主修建的代表性铁路干线：“较早的中国铁路之中，只有平绥线是完全由中国人自己计划，自己勘测，自己经营的。”^⑤晚清以来，随着沙俄在我国北部边疆地区活动的日益频繁，为稳定西北局势，修建铁路以加强北京、晋西北以及内蒙古之间的联结日渐成为重要之事。清政府于 1905 年正式批准京张铁路的修建，并任命詹天佑为总工程师，于 1909 年竣工。这条线路在南口至康庄之间，峭壁险峻，坡度很高，修建难度极大。詹天佑等中国工程师们殚精竭虑，苦心经营，最终突破了陡峭地势，没有依赖国外的技术与人力，“及成功后，欧美人士，远来瞻视，莫不惊叹！斯诚我国路界一异彩也”^⑥。在京张铁路开工之后，蒙古即奏请继续修建张家口至库伦一段的铁路，但是在库伦与绥远的两相比较之下，认为如果修至库伦，“线路过长（旧时驿程达两千多华里），且沿途人烟稀少，而绥远（今呼和浩特）是西北重

^① 冰心：《平绥沿线旅行纪》，第 2 页。

^② 同上书，序，第 2—3 页。

^③ 同上书，第 20 页。

^④ 同上书，序，第 2 页。

^⑤ 同上。

^⑥ 平绥铁路车务处：《平绥铁路概况》，第 4 页。

镇，黄河的河套为农业发达地区”^①。所以将张家口继续延修的目的地定为绥远，在京张铁路通车之后便开始动工，1914 年修至大同，1921 年修至绥远，与京张铁路衔接，合称京绥铁路。又因从绥远至包头这段路程较短，且“为西北物产总汇之区，水陆均便，急应展筑，以利行旅”^②，所以继续修建至包头，1923 年完成。1928 年北京改称北平，该铁路亦随之更名为“平绥铁路”。

这一横亘于华北与西北之间的铁路，从旅行者的角度上来说是更方便的现代出行工具；在国家的意义上则反映了主要使用国内资金、国人自主勘测设计、独立完成建设的中国工业的艰难成长。詹天佑的雕像矗立于崇山峻岭之间，正是中国铁路工业现代化、民族化的重要表征。自然山水的风光虽被人造景观所打破，却并未引起旅行者观感的不适，反而激起了崇高的民族自豪感。詹天佑铜像与自然山水和谐统一，获得了雄伟的自然人格，成为崇高的国家风景、与秦始皇并置的两个伟人之一：

自南口至康庄一段，虽仅三十公里，而纡回险峻，火车须穿行于巨壑，悬崖，急湍，峭壁之间。詹天佑先生废寝忘食，历时四载，方完成了这巨大的工程……到过青龙桥的人常说：“游青龙桥，登长城者，永远会追慕两个伟人，一是秦始皇，一是詹天佑。”其实八达岭上的雉堞，并不是秦始皇时代的长城，而长城边的铁路，却是詹天佑先生的心血。^③

万里长城是中国古代伟大的防御工程，也是中华民族的象征。冰心将詹天佑主持修建的中国铁路与万里长城并举，从现代工业文明的角度，肯定平绥铁路对于现代西北中国的重要战略意义。尤其是段末点明八达岭上的防御工事，已经不再是秦始皇时代的万里长城，古代文明的遗迹固然象征着中华文明的辉煌过去，但要应对现实的危机，平定西北的局势，只能依靠以平绥铁路为代表的现代民族工业向西北的延伸，在西北的开发与建设中抵御外侮，实现民族的复兴与现代化的发展。

三、西北胜迹：历史与现实交错的西北知识谱系

晚清以来，西行者笔下的“西北”，大致包括陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆、绥远六省，有时也包括西藏，或扩大到察哈尔地区。可以说，“西北”在当时并不是一个有固定边界的地理区域，更多与地缘政治形势和国人的边疆意识有关。关于西北的书写，从交通阻隔、人烟稀少、气候恶劣的塞外荒凉之地，^④逐渐被纳入军政、国防、教育、实业、交通等国家治理体系，成为国家现代进程中“可开发和待开发”的战略要地，^⑤进而又被追溯为中华文化的发祥地、中华民

^① 金士宣、徐文述编著：《中国铁路发展史（1876—1949）》，中国铁道出版社 1986 年版，第 260—261 页。

^② 平绥铁路车务处：《平绥铁路概况》，第 2 页。

^③ 冰心：《平绥沿线旅行记》，第 2 页。

^④ 如祁韵士的《万里行程记》中提到：“行未三十里，四山黑云吹散，忽晴朗，有青气浮天半，众皆喜。乘夜疾行，路坎坷，觉甚不平。比黎明，俯视所经，则见沙砾大石委积道上，纷纷若人为抛弃者，并无路径可寻。迎面巨石，磨牙屹立，欲搏人，凶恶不可名状，觉森森黑暗，非复人间世。”参见〔清〕祁韵士：《万里行程记》，李正宇点校，载〔清〕方希孟：《西征续录》，李正宇、王志鹏点校，甘肃人民出版社 2002 年版，第 20 页。

^⑤ 例如，新亚细亚学会丛书之一的《西北之实况与其开发》便收录了戴季陶、马鹤天等人关于西北实况介绍与西北建设开发的详细方案。参见张振之编：《西北之实况与其开发》，新亚细亚学会 1931 年版。

族的“故乡”。如 1932 年顾执中的西北考察，便特为拜谒黄帝陵。孙科为其所撰序言，则直接提到：“我国文明肇自西北，而尤以甘陕为其中心。”^①

平绥铁路沿线的文化古迹，又与陕甘地区有所不同。如容庚关于“居庸关过街塔”、包头的“麦达召”，以及郑振铎关于“云岗”以及“昭君墓”的记录与考述，见证了西北多民族在经济、政治与文化等方面长期且频繁的交往活动，从多元文明交流的角度，书写中华文明的历史源流。此次旅行，燕京大学知识分子群体自清华园站上车，以平绥线沿途各站点为中心，对站点周围的寺庙古刹、人文旧址、历史建筑等展开相应的文化考古，充分挖掘沿途古迹所蕴含的多元文化互通、互鉴的共同历史记忆。在平绥沿线访古调研的过程中，他们以文化上的民族主义立场，开掘这些古迹背后的共同文化记忆，将承载着中华文明的古迹文物，通过平绥铁路勾连起来，形成西北中国环环相连的历史文化符码。

云冈石窟是近代以来西北旅行的重要地标。陈赓雅在《西北视察记》中论述道：行至大同时，特别关注到石佛、石窟建筑，“再十余里云冈堡（村名，约二十余户），后有山崖，石窟千百，远望如窑洞，疑无足观，近视则每窟各有大石佛，巍然中立，窟壁窗顶，满镌小佛，无虑千万。仰观俯察，敬佩古人之心，油然而生”^②。与陈赓雅这种游览性的记述不同的是，郑振铎对云冈石窟的记述，多是从内部结构与形态复原其历史原貌，并将其置于历史叙述的脉络中，从文献材料、传说故事、人文遗迹等来讲述其“前世今生的故事”，还非常注意记录实地调查中的考古新发现，带有更强的文化考古和学术研究性质。郑振铎对云冈石窟的佛洞、佛龛、佛像雕刻模样，以及支架梁木支撑结构，都有考古式的记录：“碧霞洞以西，是另成一个局面的结构。那结构的规模的弘伟，在云冈诸窟中，当为第一。数十丈的山壁上，凿有三层的佛像，每层的中间。皆有石孔，当然是支架梁木的所在。故这里在从前至少是一所高在三层以上的大梵刹……大窟的两旁各有一窟，规模也殊不小。和这东西二窟相连的，更有数不清的小窟小龛。”^③除了实地观察，郑振铎也补充了历史文献——《魏书·释老志》《水经注》《大清一统志》中的相关记载，来定位云冈石窟自北魏开凿以来兴盛发展的历史。例如，《魏书·释老志》和《续高僧传·元魏北台恒北石窟通乐寺沙门解昙曜传》中昙曜在武州山开辟佛洞、镌刻佛像的记录，《魏书》中皇帝亲临石窟的多次记载，以及距离石窟始建不过四五十年光景，《水经注》中记述的“山堂水殿，烟寺相望，林渊锦镜，缀自新眺”^④的景象。同时，郑振铎还注意挖掘中国古代多元文明交往、交流的新材料——在其中一窟门口西壁上，他发现了刻有蠕蠕国来云冈雕像祈福记录的字迹，这一项历史材料的发现极为重要，彰显了云冈石窟在初建之后不久便成为“东亚的一块圣地”^⑤。

云冈石窟作为中国北魏王朝的佛教艺术瑰宝，不仅是多民族交往之圣地，其本身亦有印度、中西亚艺术元素，以及古希腊和罗马建筑造型、人像特征等，可以看出中华文明与世界多元文明之间的渊源与流变关系。郑振铎在游览云冈石窟时，就多次感叹其佛像雕刻艺术，有诸多足

^① 顾执中：《西行记》，范三畏点校，甘肃人民出版社 2003 年版，第 1 页。

^② 陈赓雅：《西北视察记》，第 33 页。

^③ 郑振铎：《云岗》，载郑振铎、容庚、蒋恩钿：《西北胜迹》，平绥铁路管理局 1935 年版，第 21 页。

^④ 同上书，第 12 页。

^⑤ 同上书，第 30 页。

以与古希腊雕塑相媲美之处：

假若你能够了解，赞美希腊的雕刻，欣赏雅典处女庙的“浮雕”，假若你会在 Venus de Melo 像下，流连徘徊，不忍即去，看两次，三次，数十次而还不知满足者，我知道你一定能够在云冈徘徊个十天八天一月二月的。^①

郑振铎深受希腊美学浸染，将中国本土佛像雕刻艺术与维纳斯等古希腊艺术并举，正是将西方世界引以为豪的希腊文明，与数千年沉淀于西北的中华文明相对应，在世界性的视野中突出中华文明的位置。然而，这一立于世界艺术之林的中国瑰宝当时正受到自然侵蚀与人为损害，盗卖问题严重，颇现凋敝之现状：“在明代，大约这里是士人们来往最为繁密的地方，或窟下的平原上，本有一所大庙，可供士大夫往来住宿的。然今则成为云冈最寥落，最残破的一部分了。”^②在古代士大夫和今日文化旅游者的参差对照中，郑振铎思接千载，视通万里，既抒发了文明兴衰嬗变的历史的喟叹，也让千年前的历史触达现实的西北，启发国人思考如何保护与传承中华文化，建设与繁荣的新西北。

除了云冈石窟之外，一行人对于居庸关过街塔、麦达召，以及昭君墓等历史古迹的关注，同样较多集中在多元文化交流中的中华民族历史等方面。他们多次注意到西北各地多种文字并存的文化现象，如同时印有多种文字的店标，^③普会寺门口悬挂的汉、满、蒙、藏四种文字的乾隆御赐匾额，^④等等。其中最具代表性的，当然还是容庚对过街塔的记述：

塔形今不可考，仅余台基如城门。……洞内东西壁刻兰咱，加嘎尔，土波，元国书，畏吾，中国，唐古等七种字咒颂。咒颂之两旁，刻护世四天王像，东西各二。……上部横列分上中下三层，上层五列，为兰咱体之梵字。中层三列为加嘎尔字，即西番式之梵字。下层四列，是土波字，即西番土伯特藏字。皆由左而右，横读。下部竖行分四段：由左向右第一段为元国书，即八思巴所制之新蒙古字。第二段畏吾儿字，即旧蒙古字，皆由左向右读。其由右向左第一段为中国汉字，第二段唐古字，即唐古特西夏国书，亦名河西字。皆由右向左读。^⑤

在过街塔的遗迹中，洞中篆刻的咒文，包含了梵文、西夏文、汉文、藏文、维吾尔文、蒙古文等不同时代、不同民族、不同文化的文字。随着时间的流逝，当初刻下这些文字的人们早已沉睡。来自北平的古文字学家容庚，以其学识积累进行文化考古，重新揭开尘封已久的历史的面纱，让多元文化与多个民族交流互鉴的历史符码再次重现于世人眼前。

^① 郑振铎：《云岗》，载郑振铎、容庚、蒋恩钿著：《西北胜迹》，第 7 页。

^② 同上书，第 20—21 页。

^③ 参见郑振铎：《西行书简》，第 11 页。

^④ 参见冰心：《平绥沿线旅行纪》，第 57—58 页。

^⑤ 容庚：《居庸关过街塔》，载郑振铎、容庚、蒋恩钿：《西北胜迹》，第 3—4 页。其中，兰咱体今作兰札体。梵文主要书写形式分为悉昙体、天城体和兰札体三种。一般认为，兰札体梵文在晚唐、宋、元都有使用，而盛于明清时期。

除了过街塔，沿途所经重镇在历史沿革之中的民族交往痕迹，也是此次旅行关注的重点。例如在张家口，冰心与郑振铎都注意到了明代修建的汉蒙交易之所——来远堡之“市圈”的遗迹，记录了万历年间宣府巡抚汪道亨刻于石碑上的“新城来远堡题名记”。来远堡建成后，“使已延续数十年的明与蒙古的马市贸易更为规范，以后随着后金女真人的强大，除了蒙古人之外，还逐渐开始与女真人进行贸易，是当时京西最大的互市之所”^①。明代曾有人绘《马市图》，虽今已失传，但清代文献中有王骘为《马市图》所作的序，再现了当时来远堡多民族交易互市、娱乐共处的繁华景象：“规方塢地，百货纷集，车庐、马驼、羊，旃毳、布缯、瓶罍之属，踏鞠、跳丸、意钱、蒲博之技毕具。其外穹庐千帐，隐隐展展，妇女细弱，射生投距之伦，莫可名数，盖一时之盛也。”^②可惜到燕京大学旅行团来访之时，这些旧址遗迹“半成颓垣废瓦”，仅余关庙戏台，当然不复往日的繁华。不过它们为后世提供的多民族交流活动的历史记忆，仍然见证着中华民族关系发展与交流的历史脉络。正如研究者所言：“记忆借助于一定的媒介，留存在社会存在中，成为一个社会或者群体传承延续的基础。旅途中所遇见的遗迹，无疑是留存在着丰富历史记忆的媒介。”^③国土疆域之内民族交往交流的历史由来已久，它们既沉淀在历史文物、遗迹中，也已融入中华民族的共同记忆中，成为文化共同体的精神谱系。此次平绥旅行沿途所见各类旧址遗迹，充分打开了西北所蕴含着的历史与文化空间。旅行者以一种历史民族主义的视角，将西北历史作为中华文明交流交融的重要谱系，以历史触达现实，凝聚挽救民族危亡的力量。

值得注意的是，顾颉刚本次西北旅行没有作历史学的考古研究，而是将沿途收集的清末民初河套一带的传奇人物王同春的相关事迹材料连缀成篇，撰写了《王同春开发河套记》，追溯河套地区与农田耕种息息相关的水利建设者的传记故事。与他此前关注的大禹、孟姜女等存在于历史故事与传说之中的形象有所不同，王同春本是河北一平民，离开故乡后在河套地区开渠引水、垦殖良田，由于卓越的水利技术和铁腕的手段，一时间成为当地势力极大的地方豪强，后因水利权与官争利而屡遭打击，逐渐没落。顾颉刚在关于“王同春”形象的各种材料中，并没有美化其组织械斗、争夺水渠、兼并土地、卷入仇杀等史实，但还是将其视为“失败英雄”，强调他为西北农田开垦、引水灌溉做出的重要贡献：“贫民靠了他养活了多少万，国家靠了他设立了三个县”，进而将其与现代西北水利建设联系起来，“倘使官民能够合作，他的成绩又将怎样”。^④顾颉刚选择性地过滤掉了王同春作为地方豪强“恶”的一面，将其极高的水利天才与高效的西北垦殖经验，想象性地移植到现代民族国家的水利工程建设与管理场景中，与自己希求的现代西北水利建设人才重叠在一起。当然，这不过是知识分子在国家主义的视角下一厢情愿的“官民合作”的美好愿景。

除了对西北历史人物、文物遗迹进行考古，旅行团对于西北人类学、民俗学的调查，亦十分关注。来自社会学系的吴文藻与雷洁琼，对蒙古人民的特色居所——蒙古包，以及西北沿线在天主教影响下所形成的特殊村落组织形式进行细致的考察。吴文藻在《蒙古包》一文中，介

^① 参见冯金忠、陈瑞青：《河北蒙古族史》，民族出版社 2020 年版，第 252 页。

^② 王骘：《马市图序》，参见《宣化县新志》卷一七《艺文志下》，成文出版社 1968 年版，第 281 页。

^③ 林铁：《旅行书写与现代性想象——1919—1949 年中国游记散文研究》，九州出版社 2021 年版，第 139 页。

^④ 顾颉刚：《王同春开发河套记》，平绥铁路管理局 1935 年版，第 4、21 页。

绍了蒙古包的名称由来，以及具体含义，“蒙古包系游牧部落最小的地方单位，犹之内地农业社会的村落。蒙人以牧畜为业者，必逐水草而居……为便于营生计，大都隔离散居。是以蒙旗境内，甚至有一地一包者。在此种现象之下，蒙古包遂变为血缘与地缘合一的社会单位”^①。通过文字、数据以及图画等方式，详细介绍了蒙古包的构造、尺寸、使用材料，以及包内生活设施，如酒壶、茶几、炉灶、寝具等。吴文藻同时发现，这一生活方式是为游牧文明而产生，在向现代生活和教育转型的过程中，会面临一定的困境：

蒙地生活异常艰苦，体质弱者已早在淘汰之列。其强者又须抵抗种种疾病……使其人口之自然增加受莫大的限制。

因生业而形成的一般蒙人居住的情形，使他们根本不能有聚居的生活……邮局，学校，亦不能设立。^②

雷洁琼在其关于西北沿线天主教会的调查之中，特别申明宗教与人民生活状况之间的关联，“尤其是在文化落后，科学不进步的社会，宗教往往是人民一切行为活动的标准和社会组织的中心”^③。沿途参访了宣化、张家口、大同、绥远城、萨县小巴拉盖等地的天主教会组织。这些教堂多拥有政治、经济以及教育等方面的效能，其所带来的相关观念也深刻影响了百姓的日常生活模式。教会在传教之外，更兼有社会服务的功能，即提供医疗、慈幼与教育等方面的帮助，如设立公医院与医疗所，设立育婴堂收养被遗弃的女婴，等等。雷洁琼记述了在教堂的影响之下农村的新面貌：

小巴拉盖村教堂系在光绪二十二年动工，二十三四年间落成。现村内共有三百余户，人口二千余，居民多半由山西移来，小半则由河北迁往，多以耕种为业。村外有土墙围绕，村门如普通城门，炮楼高出墙外，远望可见。入村门后，道路宽广，雨后深泥数寸，步行甚艰。房舍均甚整齐。村民看见我们，都甚注意。街道上颇少闲人，好像各有工作。大车，骡车，牛马往来路上络绎不绝，不像其他农村的沉寂。村中妇女无一缠足者，儿童亦甚活泼，民家布置颇齐整洁净。^④

除了历史考古与民俗调研之外，旅行团一行人还将视线投向西北的社会现实，尤其是西北的现代化建设和西北的民生民俗方面，希望在现代性的视野中，发掘其中可被调用的资源，书写理想中的现代西北。

在工业方面，一行人在口泉镇参观了口泉煤矿，考察了沿线煤矿工业的发展状态：“晋北矿务局是一所半洋式的房子，有办公处，图书室等设备。自招待室后窗，望见了后面山上的工人俱乐部。”^⑤他们看到当地在矿务方面的建设，了解目前开采的矿藏、新式开采技术以及工人劳作制

^① 吴文藻：《蒙古包》，平绥铁路管理局 1935 年版，第 3 页。

^② 同上书，第 16 页。

^③ 雷洁琼：《平绥沿线之天主教会》，平绥铁路管理局 1935 年版，第 1—2 页。

^④ 同上书，第 18—19 页。

^⑤ 冰心：《平绥沿线旅行纪》，第 24 页。

度与薪酬，甚至还与当地工人们一起下到矿中，记录了矿洞之中工人挖煤的场景，体验了煤矿工人“暗无天日”的工作环境。至于生活设施方面，众人及至归绥城内看到三十五军联欢社，围绕兵士们的训练与生活，社内建有阅报室、球房、操场、网球场等休闲场地。沿途注意由部分旧有建筑改建而来的习艺厂、民众教育馆、师范学校等，以及新设立的蛋厂，公医院，包含有浴室、电影场、中餐部、西餐部的新式客店，新生活改进社，电灯公司，地毯制造厂等。通过着重记载这些具有现代气息的建筑与设施，试图打破以往国人关于西北地区“落后”的刻板印象。

在农业方面，旅行团参观了段承泽创办的“河北新村”。这里多是因受黄河水灾影响的农民从冀南迁移而来，在此垦殖农田，试验水稻。在新生活改进社，他们见到了于萨拉齐办新农试验的任君，这一新农计划的实践，“自耕而食”“自织而衣”“寓兵于农”“变兵为农”以自卫，最高的理想则是“耕者有其田”。一般来说，新村实践主要是由无政府主义者组织，这一“世外桃源”般的理想实现颇有难度。但是郑振铎意识到“今此新村却带些官办性质，至少和当地政府是合作的。其主张很值得讨论，却也不妨有此一种试验”^①。与开垦耕种相配套的水利建设同样受到众人关注。他们特别前往参观萨托民生渠，并对投身于西北建设的青年科学家夫妇表示钦佩：

到磴口站适遇驻渠口的工程师徐濬源先生，说到渠大道已被水淹没，只有小路可行，于是由徐先生引领，大家鱼贯的在狭仄的小径上走着，两旁有长得很高的刺草，攀擒衣袂。

五时许回磴口站，徐夫人亦上车相见，她是天津北洋工学院的毕业生。一对科学家夫妇，在此辛苦工作，真是青年人的好模范。^②

与王同春这种传奇中的豪强地主相比，徐濬源夫妇这样有现代教育背景的技术专家，显然是西北开发中更可依靠的实际的建设者。凸显现代化建设中的西北“青年人的好模范”，未尝不是唤起更多青年才俊投身西北的一种书写策略。

总的来说，旅行团学者们围绕平绥铁路沿线的调研与考察，既是自身的专业兴趣，也是他们在东北沦陷、西北局势危急的现实感召下，走出书斋、发现西北的一次尝试：“在国难之中，我们不当再狃于旧习，闭居关内，目边人为异族，视塞外为畏途，我们是应当远出边境，与各族同胞剖心开怀，精诚联合……”^③他们从民族主义立场出发，依靠各自的专业素养，将平绥沿线的历史、文化、民俗、宗教、经济等方方面面转化为关于西北的知识资源，在历史与现实古今交错的光影透视中，建构了立体与多面的“西北”知识谱系。

四、结语

1930年代，燕京大学知识分子群体共同完成了平绥铁路沿线的旅行与书写实践。他们从各自的书斋走出，从文学、史学、金石学、社会学、经济学等不同领域将目光投向西北，在泛文化圈层

^① 郑振铎：《西行书简》，第118页。

^② 冰心：《平绥沿线旅行纪》，第63、65页。

^③ 同上书，序，第2页。

的互动中，经过分工与合作，从人文与社科、历时与共时的多重维度，来认识西北、呈现西北，尝试建构带有燕京大学团体风格的西北中国的知识谱系，留下了较为丰富的文本。其中不乏诸多带有互文性的文本，如顾颉刚的《王同春开发河套记》和冰心的散文《二老财》，用不同的笔墨分别书写了西北两代地主父女的故事，有助于我们梳理更加立体、复杂的西北开发者的历史脉络；其中也有诸多矛盾和歧义丛生之处，如郑振铎的《西行书简》因私人通信性质保留了诸多个人化的体验与对西北诸问题的臧否，就常常对冰心《平绥沿线旅行纪》中以严整的文化民族主义立场塑造的西北形象构成一种复调，甚至是解构。因为篇幅所限，这些有意思的话题，只能留在以后讨论。

另外，在此次平绥旅行结束之后，亦有更多文人学者、学生团体踏上了平绥旅行的道路。据统计，平绥线铁路 1935 年的年载客量，从 1932 年不到 10 万人次增至 120 多万人次。^① 旅行人数爆发式的增长，固然是平绥铁路局诸人路政整顿、推广游览的成效，也和平绥铁路旅行的知识分子团体不断叠加的西北书写与宣传有一定关系。例如，1935 年 7 月胡适、金旬卿、陈衡哲等人也曾组团赴平绥线旅行，胡适在他的《平绥路旅行小记》中特意写道：

去年七月，燕京大学顾颉刚、郑振铎、吴文藻、谢冰心诸先生组织了一个平绥路沿线旅行团，他们先后共费了六星期，游览的地方比我们多。冰心女士有几万字的《平绥沿线旅行记》；郑振铎先生等有《西北胜迹》，都是平绥路上游人不可少的读物。^②

无独有偶，现代派诗人卞之琳在他创作于 1935 年 1 月的诗歌《距离的组织》中的诗句——“灰色的天。灰色的海。灰色的路。// 哪儿了？我又不会向灯下验一把土”^③——正是出自顾颉刚在《王同春开发河套记》中的描述：“夜中驰驱旷野，偶然不辨在什么地方，只消抓一把土向灯一瞧就知道到那里了。”^④ 可以说，燕京大学知识分子群体的平绥线旅行，在 1930 年代西北考察的热潮中，在知识分子群体中广泛传播，产生了一定影响。通过他们对西北的书写，引起了更多知识分子和文化人对西北问题的关注。从某种程度上来说，通过对他们西北书写的曲折回应，更多的知识分子和文化人，也参与到西北形象的建构和西北知识谱系的文化编码中来。

第一作者系中央民族大学文学院副教授

第二作者系中央民族大学中国现当代文学专业 2021 级硕士研究生

^① 根据交通部《中国铁路统计》数据，京（平）绥线铁路年载客量 1918 年为 858 597 人次，1923 年增加到 1 277 130 人次，1932 年再次降至 956 408 人次，1935 年增至 1 213 268 人次。参见〔德〕柯丽莎：《铁路与中国转型》，第 362—363 页。

^② 胡适：《平绥路旅行小记》，《独立评论》第 162 号，1935 年 8 月 4 日。

^③ 卞之琳：《距离的组织》，《水星》第一卷第五期，1935 年 2 月 10 日。

^④ 顾颉刚：《王同春开发河套记》，第 8 页。