

記憶像鐵軌一樣長

我的中學時代在四川的鄉下度過。那時正當抗戰，號稱天府之國的四川，一寸鐵軌也沒有。不知道為什麼，年幼的我，在千山萬嶺的重圍之中，總愛對著外國地圖，嚮往去遠方遊歷，而且覺得最浪漫的旅行方式，便是坐火車。每次見到月曆上有火車在曠野奔馳，曳著長煙，便心隨煙飄，悠然神往，幻想自己正坐在那一排長窗的某一扇窗口，無窮的風景為我展開，目的地呢，則遠在千里外等我，最好是永不到達，好讓我永不下車。那平行的雙軌一路從天邊疾射而來，像遠方伸來的雙手，要把我接去未知；不可久視，久視便受它催眠。

鄉居的少年那麼神往於火車，大概因為它雄偉而修長，軒昂的車頭一聲高嘯，一節節的車廂鏗鏗跟進，那氣派真是懾人。至於輪軌相激枕木相應的節奏，初則鏗鏘而慷慨，繼則單調而催眠，也另有一番情韻。過橋時俯瞰深谷，真若下臨無地，躡虛而行，一顆心，也忐忑忐忑吊在半空。黑暗迎面撞來，當頭罩下，一點準備也沒有，那是過山洞。驚魂未定，兩壁的回聲轟動不絕，你已經愈陷愈深，衝進山嶽的盲腸裏去了。光明在山的那一頭迎你，先是一片幽昧的微熹，遲疑不決，驀地天光豁然開朗，黑洞把你吐回給白晝。這一連串的經驗，從驚到喜，中間還帶著不安和神祕，歷時雖短而印象很深。

坐火車最早的記憶是在十歲。正是抗戰第二年，母親帶我從上海乘船到安南，然後乘火車北上昆明。滇越鐵路與富良江平行，依著橫斷山脈蹲踞的餘勢，江水滾滾向南，車輪鏗鏗向北。也不知越過多少橋，穿過多少山洞。我靠在窗口，看了幾百里的桃花映水，真把人看得眼紅、眼花。

入川之後，剛亢的鐵軌只能在山外遠遠喊我了。一直要等勝利還

都，進了金陵大學，才有京滬路上疾駛的快意。那是大一的暑假，隨母親回她的故鄉武進，鐵軌無盡，伸入江南溫柔的水鄉，柳絲弄晴，輕輕地撫著麥浪。可是半年後再坐京滬路的班車東去，卻不再中途下車，而是直達上海。那是最難忘的火車之旅了：紅旗渡江的前夕，我們倉皇離京，還是母子同行，幸好兒子已經長大，能夠照顧行李。車廂擠得像滿滿一盒火柴，可是乘客的四肢卻無法像火柴那麼排得平整，而是交肱疊股，摩肩錯臂，互補著虛實。母親還有座位。我呢，整個人只有一隻腳半踩在茶几，另一隻則在半空，不是虛懸在空中，而是斜斜地半架半壓在各色人等的各色膚體之間。這麼維持著「勢力平衡」，換腿當然不能，如廁更是妄想。到了上海，還要奮力奪窗而出，否則就會被新湧上來的回程旅客夾在中間，挾回南京去了。

來臺之後，與火車更有緣分。什麼快車慢車、山線海線，都有緣在雙軌之上領略，只是從前京滬路上的東西往返，這時，變成了縱貫線上的南北來回。滾滾疾轉的風火千輪上，現代哪吒的心情，有時是出發的興奮，有時是回程的偷懶，有時是午晴的遐思，有時是夜雨的落寞。大玻璃窗招來豪闊的山水，遠近的城村；窗外的光景不斷，窗內的思緒不絕，真成了情景交融。尤其是在長途，終站尚遠，兩頭都搭不上現實，這是你一切都被動的過渡時期，可以絕對自由地大想心事，任意識亂流。

餓了，買一盒便當充午餐，雖只一片排骨，幾塊醬瓜，但在快覽風景的高速動感下，卻顯得特別可口。臺中站到了，車頭重重地喘一口氣，頸掛零食拼盤的小販一湧而上，太陽餅、鳳梨酥的誘惑總難以拒絕。照例一盒盒買上車來，也不一定是為了有多美味，而是細嚼之餘有一股甜津津的鄉情，以及那許多年來，唉，從年輕時起，在這條線上進站、出站、過站、初旅、重遊、揮別，重重疊疊的回憶。

最生動的回憶卻不在這條線上，在阿里山和東海岸。拜阿里山神是在十二年前。朱紅色的窄軌小火車在洪荒的岑寂裏盤旋而上，忽進

忽退，忽蠕蠕於懸崖，忽隱身於山洞，忽又引吭一呼。回聲在峭壁間來回反彈。萬綠叢中牽曳著這一線媚紅，連高古的山顏也板不起臉來了。

拜東岸的海神卻近在三年以前，是和我存一同乘電氣化火車從北迴線南下。浩浩的太平洋啊，日月之所出，星斗之所生，畢竟不是海峽所能比，東望，是令人絕望的水藍世界。起伏不休的鹹波，在遠方，搖撼著多少個港口多少隻船，捫不到邊，探不到底，海神的心事就連長錨千丈也難窺。一路上怪壁礙天，奇岩鎮地，被千古的風浪刻成最醜所以也最美的形貌，羅列在岸邊如百里露天的藝廊，刀痕剛勁，一件件都鑿著時間的簽名，最能滿足狂士的「石癖」。不僅岸邊多石，海中也多島。火車過時，一個個島嶼都不甘寂寞，跟它賽起跑來。畢竟都是海之囚，小的，不過跑三兩分鐘，大的，像龜山島，也只能追逐十幾分鐘，就認輸放棄了。

薩洛揚的小說裏，有一個寂寞的野孩子，每逢火車越野而過，總是興奮地在後面追趕。四十年前在四川的山國裏，對著世界地圖悠然出神的，也是那樣寂寞的一個孩子，只是在他的門前，連火車也不經過。後來遠去外國，越洋過海，坐的卻常是飛機，而非火車。飛機雖可想成莊子的逍遙之遊，列子的御風之旅，但是出沒雲間，遊行虛碧，變化不多，機窗也太狹小，久之並不耐看。那像火車的長途，催眠的節奏，多變的風景，從闊窗裏看出去，又像是在人間，又像駛出了世外。所以在國外旅行，凡鏗鏗的雙軌能到之處，我總是站在月臺——名副其實的「長亭」——上面，等那陽剛之美的火車轟轟隆隆其勢不斷地踹進站來，來載我去遠方。

在美國的那幾年，坐過好多次火車。在愛奧華城讀書的那一年，常坐火車去芝加哥看劉鏐和孫璐。美國是汽車王國，火車並不考究。去芝加哥的老式火車頗有十九世紀遺風，坐起來實在不大舒服，但沿途的風景卻看之不倦。尤其到了秋天，原野上有一股好聞的淡淡焦

味，太陽把一切成熟的東西焙得更成熟，黃透的楓葉雜著赭盡的橡葉，一路艷燒到天邊，誰見過那樣美麗的火災呢？過密西西比河，鐵橋上敲起空曠鏗鏗，橋影如網，張著抽象美的線條，倏忽已踹過好一片壯闊的煙波。等到暮色在窗，芝城的燈火迎面漸密，那黑人老車掌就喉音重濁地喊出站名：Tanglewood！

有一次，從芝城坐火車回愛奧華城。正是耶誕假後，滿車都是回校的學生，大半還背著、拎著行囊，更形擁擠。我和好幾個美國學生擠在兩節車廂之間，等於站在老火車軋軋交掙的關節之上，又凍又渴。飲水的紙杯在眾人手上，從廁所一路傳到我們跟前。更嚴重的問題是不能去廁所，因為連那裏面也站滿了人。火車原已誤點，我們在阿氣翳窗的芝城總站上早已困立了三、四個小時，偏偏隆冬的膀胱最容易注滿。終於「滿載而歸」，一直熬到愛大的宿舍。一瀉之餘，頓覺身輕若仙，重心全失。

美國火車經常誤點，真是惡名昭彰。我在美國下決心學開汽車，完全是給老爺火車激出來的。火車誤點，或是半途停下來等到地老天荒，甚至為了說不清楚的深奧原因向後倒開，都是最不浪漫的事。幾次耽誤，我一怒之下，決定把方向盤握在自己手裏，不問山長水遠，都可即時命駕。執照一到手，便與火車分道揚鑣，從此我騎我的高速路，它敲它的雙鐵軌。不過在高速路旁，偶見迤迤的列車同一方向疾行，那修長而魁偉的體魄，那穩重而驃悍的氣派，尤其是在天高雲遠的西部，仍令我怦然心動。總忍不住要加速去追趕，興奮得像西部片裏馬背上的大盜，直到把它追進了山洞。

一九七六年去英國，周榆瑞帶我和彭歌去劍橋一遊。我們在維多利亞車站的月臺上候車，匆匆來往的人群，使人想起那許多著名小說裏的角色，在這「生之漩渦」裏捲進又捲出的神色與心情。火車出城了，一路開得不快，看不盡人家後院曬著的衣裳，和紅磚翠籬之間明艷而動人的園藝。那年西歐大旱，耐乾的玫瑰卻恣肆著嬌紅。不過是

八月底，英國給我的感覺卻是過了成熟焦點的晚秋，儘管是遲暮了，仍不失為美人。到劍橋飄起霏霏的細雨，更為那一幢幢儼整雅潔的中世紀學院平添了一分迷朦的柔美。經過人文傳統日琢月磨的景物，畢竟多一種沉潛的秀逸氣韻，不是鋁光閃閃的新廈可比。在空幻的雨氣裏，我們撐著黑傘，踱過劍河上的石洞拱橋，心底迴旋的是米爾頓牧歌中的抑揚名句，不是硤石才子的江南鄉音。紅磚與翠藤可以為證，半部英國文學史不過是這河水的回聲。雨氣終於濃成暮色，我們才揮別了燈暖如橘的劍橋小站。往往，大旅途裏最具風味的，是這種一日來回的「便遊」。

兩年後我去瑞典開會，回程順便一遊丹麥與西德，特意把斯德哥爾摩到哥本哈根的機票，換成黃底綠字的美麗火車票。這一程如果在雲上直飛，一小時便到了，但是在鐵軌上輪轉，從上午八點半到下午四點半，卻足足走了八個小時。雲上之旅海天一色，美得未免抽象。風火輪上八小時的滾滾滑行，卻帶我深入瑞典南部的四省，越過青青的麥田和黃艷艷的芥菜花田，攀過銀樺蔽天杉柏密矗的山地，渡過北歐之喉的峨瑞升德海峽，在香熟的夕照裏駛入丹麥。瑞典是森林王國，火車上凡是門窗几椅之類都用木製，給人的感覺溫厚而可親。車上供應的午餐是烘麵包夾鮮蝦仁，灌以甘冽的嘉士伯啤酒，最合我的胃口。瑞典南端和丹麥北部這一帶，陸上多湖，海中多島，我在詩裏曾說這地區是「屠龍英雄的澤國，佯狂王子的故鄉」，想像中不知有多陰鬱，多神祕。其實那時候正是春夏之交，緯度高遠的北歐日長夜短，柔藍的海峽上，遲暮的天色久久不肯落幕。我在延長的黃昏裏獨遊哥本哈根的夜市，向人魚之港的燈彩花香裏，尋找疑真疑幻的傳說。

西德之旅，從杜塞爾多夫到科隆的一程，我也改乘火車。德國的車廂跟瑞典的相似，也是一邊是狹長的過道，另一邊是方形的隔間，裝飾古拙而親切，令人想起舊世界的電影。乘客稀少，由我獨佔一間，皮箱和提袋任意堆在長椅上。銀灰與橘紅相映的火車沿萊茵河南

下，正自縱覽河景，查票員說科隆到了。剛要把行李提上走廊，猛一轉身，忽然瞥見蜂房蟻穴的街屋之上峻然拔起兩座黑黝黝的尖峰，瞬間的感覺，極其突兀而可驚。定下神來，火車已經駛近那一雙怪物，峭險的尖塔下原來還整齊地繞著許多小塔，鋒芒逼人，拱衛成一派森嚴的氣象，那麼崇高而神祕，中世紀哥德式的肅然神貌聳在半空，無聞於下界瑣細的市聲。原來是科隆的大教堂，在萊茵河畔頂天立地已七百多歲。火車在轉彎。不知道是否因為微側，竟感覺那一對巨塔也峨然傾斜，令人吃驚。不知飛機迴降時成何景象，至少火車進城的這一幕十分壯觀。

三年前去里昂參加國際筆會的年會，從巴黎到里昂，當然是乘火車，為了深入法國東部的田園詩裏，看各色的牛群，或黃或黑，或白底而花斑，嚼不盡草原緩坡上遠連天涯的芳草萋萋。陌生的城鎮，點名一般地換著站牌。小村更一現即逝，總有白楊或青楓排列於鄉道，掩映著粉牆紅頂的村舍，襯以教堂的細瘦尖塔，那麼秀氣地針著遠天。席思禮、畢沙洛，在初秋的风裏吹弄著牧笛嗎？那年法國剛通了東南線的電氣快車，叫做Le TGV，時速三八〇公里，在報上大事宣揚。回程時，法國筆會招待我們坐上這驕紅的電鰻；由於座位是前後相對，我一路竟倒騎著長鰻進入巴黎。在車上也不覺得怎麼「風馳電掣」，頗感不過如此。今年初夏和紀剛、王藍、健昭、楊牧一行，從東京坐子彈車射去京都，也只覺其「穩健」而已。車到半途，天色漸昧，正吃著鰻魚佐飯的日本便當，吞著苦澀的札幌啤酒，車廂裏忽然起了騷動，驚嘆不絕。在鄰客的探首指點之下，迺見富士山的雪頂白轟晚空，明知其為真實，卻影影綽綽，一片可怪的幻象。車行極快，不到三五分鐘，那一影淡白早已被近丘所遮。那樣快的變動，敢說浮世繪的畫師，戴笠跨劍的武士，都不曾見過。

臺灣中南部的大學常請臺北的教授前往兼課，許多朋友不免每星期南下臺中、臺南或高雄。從前龔定龢奔波於北京與杭州之間，柳亞子說他「北駕南艤到白頭」。這些朋友在島上南北奔波，看樣子也會

奔到白頭，不過如今是在雙軌之上，不是駕馬驪舟。我常笑他們是演《雙城記》，其實近十年來，自己在臺北與香港之間，何嘗不是如此？在臺北，三十年來我一直以廈門街為家。現在的汀州州二十年前是一條窄軌鐵路，小火車可通新店。當時年少，我曾在夜裏踏著軌旁的碎石，鞋聲軋軋地走回家去，有時索性走在軌道上，把枕木踩成一把平放的長梯。時常在冬日的深宵，詩寫到一半，正獨對天地之悠悠，寒顫的汽笛聲會一路沿著小巷嗚嗚傳來，悽清之中有其溫婉，好像在說：全臺北都睡了，我也要回站去了，你，還要獨撐這傾斜的世界嗎？夜半鐘聲到客船，那是張繼。而我，總還有一聲汽笛。

在香港，我的樓下是山，山下正是九廣鐵路的中途。從黎明到深夜，在陽臺下滾滾輾過的客車、貨車，至少有一百班。初來的時候，幾乎每次聽見車過，都不禁要想起鐵軌另一頭的那一片土地，簡直像十指連心。十年下來，那樣的節拍也已聽慣，早成大寂靜裏的背景音樂，與山風海潮合成渾然一片的天籟了。那輪軌交磨的聲音，遠時哀沉，近時壯烈，清晨將我喚醒，深宵把我搖睡。已經潛入了我的脈搏，與我的呼吸相通。將來我回去臺灣，最不慣的恐怕就是少了這金屬的節奏，那就是真正的寂寞了。也許應該把它錄下音來，用最敏感的機器，以備他日懷舊之需。附近有一條鐵路，就似乎把住了人間的動脈，總是有情的。

香港的火車電氣化之後，大家坐在冷靜如冰箱的車廂裏，忽然又懷起古來，隱隱覺得從前的黑頭老火車，曳著煤煙而且重重嘆氣的那種，古拙剛愎之中仍不失可親的味道。在從前那種車上，總有小販穿梭於過道，叫賣齋食與「鳳爪」，更少不了的是報販。普通票的車廂裏，不分三教九流。男女老幼，都雜雜沓沓地坐在一起，有的默默看報，有的怔怔望海，有的瞌睡，有的啃雞爪，有的閒閒地聊天，有的激昂慷慨地痛論國是，但旁邊的主婦並不理會，只顧得呵斥自己的孩子。如果你要香港社會的樣品，這裏便是。週末的加班車上，更多廣州返來的回鄉客，一根扁擔，就挑盡了大包小籠。此情此景，總令我

想起杜米葉的名畫《三等車上》。只可惜香港沒有產生自己的杜米葉，而電氣化後的明淨車廂裏，從前那些汗氣、土氣的乘客，似乎一下子都不見了，小販子們也絕跡於月臺。我深深懷念那個摩肩抵肘的時代。站在今日劃了黃線的整潔月臺上，總覺得少了一點什麼，直到記起了從前那一聲汽笛長嘯。

寫火車的詩很多，我自己都寫過不少。我甚至譯過好幾首這樣的詩，卻最喜歡土耳其詩人塔朗吉的這首：

去什麼地方呢？這麼晚了，
美麗的火車，孤獨的火車？
淒苦是你汽笛的聲音，
令人記起了許多事情。
為什麼我不該揮舞手巾呢？
乘客多少都跟我有親。
去吧，但願你一路平安，
橋都堅固，隧道都光明。

一九八四年五月七日