

## 新機場和舊國道

冬季不是去印度的好時候，北部常有大霧，飛新德里的航班即使不取消，也往往延遲得很可怕。網上查了一下，新德里國際機場的航班正點率全球最低，為百分之四十五。2010年12月27日，也就是我們出發前六天，新德里機場就因為大霧而取消或推遲了七十多個航班，之前還有一次大霧情況更加嚴重。還好，我們於2011年1月2日由北京經上海飛往印度，東方航空的航班不僅沒有延誤，而且還早到了一會。運氣真好！

北京起飛時機上沒多少人，到了上海幾乎全部填滿。真沒想到咱們這兒會有這麼多的印度人，很多一家大小全出動，大概都是回老家度假去的。記得十年前，一次從美國三藩市坐新加坡航空公司的飛機回香港，周圍全是從矽谷回家去的印度人家庭，同這次的情景很像，只是換到了上海。

印度人的家庭多孩子，機上聲音此起彼伏，空中小姐忙不過來，說是「特餐太多」，印度乘客各種要求也太多。東航的這架飛機也舊了，座位把手上還有煙灰盒。我座位過道對面的印度孩子大概兩三歲，好動，還沒起飛就把固定小桌板的卡子扭斷了，小桌板只能平放下來飛全程。印

度父母也不怎麼管自己的孩子。所以一路熱鬧，直到飛機降落在新德里的英迪拉·甘地國際機場。

2010年7月，也就是英聯邦運動會舉行前三個月，印度首都的新國際機場正式投入使用。這次我們到印度採訪期間，在那個機場兩次進，兩次出，一次轉機，有了一點印象。尤其是那次從班加羅爾到新德里轉機去比哈爾邦首府巴特納，機上和機場人員沒人講得清如何轉，我們一群乘客被航空公司職員領着在機場裏兜了半個多小時，也算是一次參觀。

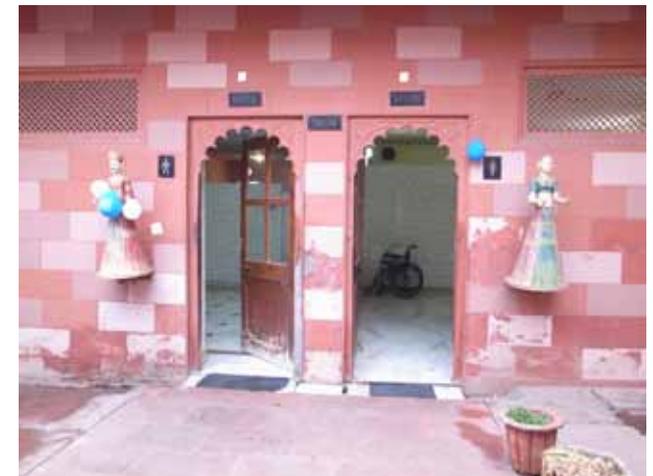
第一感覺，就是很像北京首都機場的T3航站樓，很巧，英迪拉·甘地機場也叫T3，以區別新德里的兩個老機場。中印首都的兩個T3都很大，都有點大而無當。如果飛機停到遠一點的位置，進去後大概要走十五至二十分鐘才能到達登機口，出來也是如此。北京有人以為，當代人缺乏運動，T3航站樓大，正好可以多走幾步路活絡身體，很有點自虐或阿Q的味道。不知道印度人是不是也這樣考慮。

與北京T3航站樓不同的是，新德里新機場的整個到達層居然沒有一輛手推車，手提行李較多、較重的旅客，只能靠那一條接一條的電動人行軌道進出。供老人、殘疾人用的輪椅倒不少，幾乎每個出口的外面都閒置着兩三輛，卻也不見有人用它們推行李，大概沒人願意這麼做吧。

英迪拉·甘地機場裏面地上都鋪着同樣的褐黃色地毯，



新德里國際機場廁所門口，穿戴印度民族服飾的男女頭像標識，鮮艷奪目。



公路休息站廁所旁的男女標識也很特別，莫非怕人搞錯男女之別？

同樣的花紋和方格圖案，挺好看。但機場面積太大了，走廊也實在太長，看多了很快就感覺單調，尤其是多去幾次之後。大廳和過道白色的牆上沒有任何廣告或圖畫，或許是因為建好不久，還來不及佈置利用。

唯一見到的不同顏色和圖案，是在廁所門口。那裏有

兩張漂亮青年人大頭像，一男一女，一左一右，穿戴着印度民族服飾，色彩很是鮮艷。他們頂天立地，分別佔了廁所門口的整塊牆壁，以作標識，確保任何人都不會走錯地方。孟買機場廁所也是男女人頭畫像把門，圖案生動，比中國任何一個機場的廁所標誌都好看得多。

更加美不可言的，是英迪拉·甘地機場到達大廳大門上面的十二隻手造型。在一個個金色小圓盤的襯托下，這些銀色的大手掌各有不同的姿勢，掌心都有一朵八瓣花的方形圖案。駐足再欣賞一遍，發現都是右手，符合印度人的習俗。如果要選世界上哪個機場的到達大廳最漂亮，我會投印度的這個新國際機場。

可惜沒有時間停下來仔細研究，只好匆匆掏出照相機都拍下來，帶回家去。至於那些手勢是什麼意思，也要等方便的時候再去請教行家。它們或許有什麼宗教含義，或許就代表了「德里歡迎你」吧。

英迪拉·甘地國際機場同北京的 T3 航站樓一樣夠大夠現代，但場內的飛機卻少得多。幾次進出，見到一多半的登機口空閒着，機場當中停着的或跑道上準備起降的飛機也沒幾架。看來，印度比中國更加喜歡裝潢門面，但反而暴露出自己的底氣不足。

出了整潔的機場，那就是另一番景象。通往德里市內的機場公路已經暢通，兩邊卻是連綿好多公里的荒地，什麼都沒建好，黃土堆接着黃土堆。可能為了趕在英聯邦運



一位名叫卡蘭博·顯婆羅摩穆爾提的印度藝術史家，在他的著作《印度藝術》中為印度古代神像開列出 12 種手勢，其中：

- 一種手勢：五指向上自然張開，表示肯予保護層。
- 一種手勢：手掌攤開，自然下垂，表示賜福。
- 一種手勢：拇指與食指捏向一處，其餘三指自然彎曲，是神明手拈荷花或百合花的手勢。
- 一種手勢：手向上，拇指向手掌貼攏，無名指折向掌心，食指、中指和小拇指伸開，食指與中指呈剪刀狀，這兩指用來夾住武器。

……

## 6 斑斕印度

動會之前啟用機場，其他什麼都顧不上了；現在運動會開過了，而且還開得不錯，沒完成的工程就更不急了。不過，通往機場的地鐵快線 2010 年 4 月已經試運行，據說從市區只要十八分鐘即可到達，那就同上海差不多，比北京方便。

常聽說在印度是無法按照既定計劃辦事的，但沒想到我們採訪第一天，清早跨出的第一步，就是如此。我們四點半起身，五點半出發去火車站搭乘六點多的火車前往阿格拉（Agra），除了拍紅堡、泰姬陵，還要見證聯想電腦在印度的第三百五十家專賣店開張。

我們走出酒店大門時，天色還是黑黑的，就見到街上有個纏着橘黃色頭巾的男子，牽着一頭牛迎面緩緩走來。從牛頭上的華麗裝飾，可以認定它是頭神牛。它會給我們帶來好運嗎？希望如此。可惜的是，我們開車出發去火車站不到十分鐘，印度本地的陪同陳香就接到旅行社來的電話，說我們的火車班次取消了。

從陳香的語氣聽來，這種事情應該習以為常。他說，今天從新德里去阿格拉和泰姬陵的所有火車都取消了，我們如果改為開車去，原來兩個多小時的行程就變成五個小時。採訪完再驅車返回新德里，估計要到半夜。他問，去不去？當然去！但我們還是不明白，火車班次為什麼會取消呢？那可是我們行程安排中搭乘火車的唯一機會，就這樣沒了。

原來，從新德里到阿格拉途中有民眾抗議示威，鬧得



在印度人群混雜的城市裏卻有許多動物安閒地穿梭其間。狗兒在大街上隨意地奔跑和睡覺，松鼠大大方方地在人面前嬉戲，神聖的牛兒隨意閒晃，所有的車輛和行人都得為牠們讓道……

鐵路中斷。陳香說，那裏居民許多是刹帝利（Kshatriya）種姓的，當公務員，這次鬧事的是他們當中地位較低的，要求保障他們當公務員的比例。這些人已經鬧了多年，邦政府換了政黨，也都解決不了。

我問陳香，他們為什麼這個時候鬧事？回答是冬天人們比較空閒，而去泰姬陵的外來遊客又比較多，政府壓力大。政府為什麼不動用警力驅散他們，恢復鐵路通行呢？陳香回答說，一是示威者眾多，警察力量不夠，再就是政客為了下次選舉的選票，不敢得罪示威抗議的。後來我們到了阿卡拉街頭，發現街頭到處都有政黨選舉廣告和旗幟，下一次選舉看來為期不遠。（2012年2月，兩億多人口的北方邦開始選舉，差不多要持續一個月，被視作判斷印度政治走向的重大事件。）

確實，這條從新德里通往泰姬陵的鐵路，已不止一次成為示威者對政府施壓的舞台。2008年夏天，也是旅遊高峰的時候，有個名叫瞿折羅的傳統游牧民族（屬於第四種姓首陀羅）到新德里示威抗議，要求政府降低他們民族的種姓級別到「特殊種姓部落」，以享受更多的優惠政策。其間，就有近萬婦女截斷鐵路，叫四五萬外來遊客去不成泰姬陵。這一事件，又顯示了印度傳統種姓制度的複雜，後面再談。

大概半年之後，我從報紙上看到一條新聞，說是新德里去泰姬陵和阿格拉的交通中斷了，不禁會心一笑，「又

來了！」。這次事件是因為政府要加寬從新德里到阿格拉的公路，沿途農民抗拒徵地，鬧成暴力衝突，雙方都開了槍。附帶說一下，印度是個多槍的國家，街上不時可以見到帶槍的軍警，老百姓也可以合法持槍的。據說兩年前，在盜匪頻現的中央邦希沃布里地區，地方政府就實行用絕育手術換持槍證，不過只有一百五十名男子做了手術。

說到這條公路，也實在是應該修整加寬了。我們那天去阿格拉和泰姬陵，從早到晚就是在這條全長兩百公里的道路上顛簸了十個小時，開始嘗到印度公路交通的味道。這條公路說是國道，實際上同中國鄉間公路差不多，或者說它就是一條鄉間公路，只不過兩端分別通往印度首都新德里和世界著名景點泰姬陵。

那天我們上路很早，路上車輛還不多。等到天色漸漸發亮，我們的車子也就愈開愈慢了。陳香告訴我們，在印度這樣的國道限速五十公里，我們都笑了——想開快都不行啊！來往各兩個車道，上面擠着各種各樣的車輛，我們灰舊的中型旅遊車就在他們當中穿插前行。

一路上貨車來往頻密，成串成列，道路兩邊也停着許多，滿載或空車都有。印度的貨車有幾個特點，一是路上見不到像點樣子的新車、好車，大部分都破破爛爛，前後及兩側的外殼碰得坑坑窪窪。印度開車難舉世聞名，大家都不怎麼遵守規矩，也許根本就沒有多少規矩，磕磕碰碰家常便飯。但印度人也比較心平氣和，一般刮蹭都不當回

事，彼此笑笑打個招呼，就各奔前程去了，才不會像北京的大老爺們稍有碰撞就停在道路當中，非要吵出誰該負主要責任。那天我們一路上就沒有看到交通事故，大概有什麼事情都這樣「私了」掉了。

二是好些貨車沒有後視鏡，據說是經常被刮蹭掉，於是乾脆就不裝了。不僅公路上行駛的貨車許多沒有後視鏡，後來發現城裏的小車也有許多沒有。甚至連計程車（還有TuTu車）都不裝，車頭左側外面裝着的那個鐵盒子，原來是計程表。的哥開車時，就從自己上方的那塊小鏡子觀察後面來車，好像也沒有多大問題。

三是貨車四面車身都畫上各種圖案，滿天神佛，五顏六色。如果一長列貨車在公路上排隊行駛，就像在展示一幅移動着的壁畫。有人專門做貨車繪圖這行，大概什麼地方該畫上些什麼都有規矩。車尾一定還會再寫上一句話：「按喇叭，請按喇叭！」

請按喇叭，因為路面不夠寬，如果前面有貨車擋着，大家又沒有後視鏡，你要超車只有按喇叭讓人家知道，同時也提醒旁邊的其他車輛及行人。但這麼一來，國道上面就喇叭聲不斷，高低起伏，音調變化多多。開始時我坐在司機後面的靠窗位置，便於拍一些旅途的鏡頭，後來發現坐那裏神經太緊張，一會兒咱們的司機鳴笛超車，一會兒對面的大卡車轟然一聲擦窗而過，連打個瞌睡都不安穩。

國道上除了卡車和大小客車，還有印度各地都能見到



印度滿街的 TuTu 車，似中國的三輪車，在印度語裏發音為「tu tu」。



我與妻子在泰姬陵前的合影



伊斯蘭教否定偶像崇拜，所以建築物的裝飾上一律沒有人或動物的像。伊斯蘭教在建築設計上一般只採用已經圖案化的阿拉伯數字或花草紋飾。泰姬陵的外牆、內部的浮雕壁面、地下室陵墓的設計圖案都是花草紋飾和阿拉伯數字，非常細緻美麗。



的黃黑兩色三輪嘍嘍車，裏面擠滿人、車身外面也攀着許多人的皮卡車，還有不緊不慢的牛車和馬車，還有車頭搭着金色彩紙架子的拖拉機，此外還有摩托車、自行車和行人，不少女子頭上還頂着東西……熱鬧非常，混亂非常，而且塵土飛揚。據統計，印度每年交通事故致死的人數，比中國還高出許多，而且七八成是路上行人。

此外，國道上還有牛。印度的牛特別牛。只要神聖的牛上了路，不管是在高科技之都班加羅爾的市中心，還是在繁忙的鄉村國道上，所有的車輛都要繞着牠走，不然就慢慢地跟在牠後面。要說限速，牛就是最有效的限速工具。

還有一樣是中國鄉村公路以前見不到（現在開始見到）的東西——黃巴士校車。早上正是上學時候，不斷看到路邊停着黃巴士，穿着校服的孩子上上下下。國人往往以為印度比中國窮，比中國落後，但為什麼他們有黃巴士，咱們非要等出了好多事故、死了好多孩子才想到呢？印度自有她的光彩。

還好我們出門早，那天我們路上花了四五個小時，最後還是在中午之前趕到了阿格拉，見到了語言無法形容的泰姬陵。

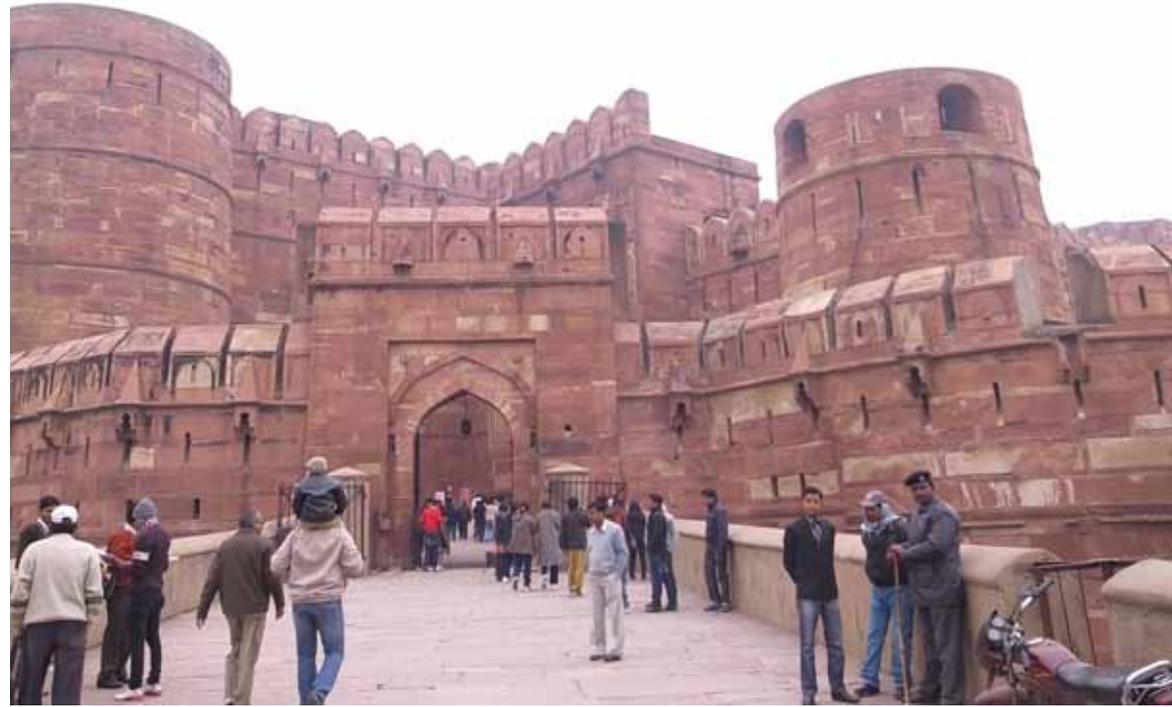
2009年春節前後去地中海幾個國家旅遊，到了希臘雅典的帕特農神廟、埃及開羅的金字塔和以色列耶路撒冷的哭牆，都沒感到很大的震撼，都比不上這次在泰姬陵的感受。

泰姬陵的美是無法用語言形容的，不管你看了再多的照片、電視片，當你親眼看到時，仍然會覺得她的美麗遠

遠超出已有的印象。中午時分，天色灰灰的，看不到陽光，只能想像傳聞中日出或夕陽西下時她的輝煌，但已經夠美了。去泰姬陵之前參觀紅堡，聽到沙迦汗與皇后淒婉的愛情故事，似乎到今天還繼續着。

泰姬陵和紅堡建於三四百年前，同咱們明清之際皇帝全面修建北京故宮、圓明園的時間差不多。應該說，那是亞洲文明又一次鼎盛，比當時的歐洲高出許多。後來亞洲不行了，但這些歷史遺產仍然是後人無法超越的巔峰。

從別人印度之行的書中轉抄詩人泰戈爾的名句：「只有這一顆淚珠，泰姬馬哈陵，在歲月長河的流淌中，光彩永遠。」而中國作家張承志則說：「若沒有泰姬陵，恐怕世人不會留意曾有一個莫臥兒帝國和一個穆斯林時代。時代已無影無蹤，而紀念碑矗立着，泰姬陵指示着腳下的時代。」



紅堡曾經代表了莫臥兒王朝鼎盛時期的輝煌。1638年，沙·賈漢開始修建這座古堡，歷時10年完成。

泰姬陵是莫臥兒王朝第五代皇帝沙·賈漢為紀念亡妻泰姬·馬哈所建。它被人們譽為「世界七大奇蹟」之一。可更多人更願意將它看作世上最奢華的「愛巢」、「最美麗的陵墓」、將之比喻為「一滴愛的淚珠」。

相傳泰姬與沙·賈漢王子偶遇後墜入愛河，喜結連理。之後沙·賈漢與泰姬非常恩愛，形影不離，甚至行軍打仗泰姬都一起跟隨。但不幸的是，泰姬在生下第十四個孩子時，得了產褥熱，死於軍營中。

泰姬彌留之際，向國王要求道：「如果你真愛我，請為我造一座世上最美麗的陵墓吧。」國王毫不猶豫地答應了。他傾全國之力，動用了兩萬多名能工巧匠，費時22年，建成了這座世上最美的陵墓。

這座象徵着純潔愛情的白色陵墓建成後，整個王朝大亂，王子奧朗則布弑父殺兄，篡位奪權，並將沙·賈漢囚禁於阿格拉城堡。從此，可憐的老國王在這個「鍍金的牢房」裏，終日從窗口眺望對面愛妻的陵墓，8年之後，鬱鬱而終。