



# 英国人露西·戈西奇的多面人生



主笔 王晓莹

全程约430公里,赛道几乎都是崎岖不平的山路,穿越英国约克郡和诺森伯兰国家公园,赛程长达数天,选手还要随身携带补给品……在这场比常规马拉松更加考验选手耐力的盟泰恩山脊马拉松比赛中,45岁的英国人露西·戈西奇以87小时41分38秒的成绩赢得女子组冠军。“做那些让人感到恐惧和看似不可能的事情,让我感到活着的意义。”她说。

1月12日早晨8点,戈西奇和其他150名选手从英格兰地区德比郡东北部的高地出发,沿着“奔宁之路”一路奔跑。“奔宁之路”是英国最古老的国家步道,绵延约430公里,从德比郡东北部向北穿过约克郡和诺森伯兰国家公园,终点在苏格兰地区的柯克耶特姆。虽然它不是英国最长的国家步道,但被视为“英国最著名和最艰难”的步道之一。

这场艰辛的赛程因在冬季举办又增加了难度。据这项赛事的官网介绍,比赛期间的白天温度在0℃至10℃之间,夜间温度会降至-10℃。出发当天温度就非常低,还伴有暴风雪。由于比赛在山路上进行,选手们上下坡的里程均超过1万米,还需要随身携带赛程几天所需的补给品。2012年首届盟泰恩山脊马拉松比赛中举办时,11名参赛选手中只有三人最终抵达终点。此次比赛中,大约有一半的选手中途退出。

由于比赛是不间断的,选手可以自行决定是否需要休息、什么时候休息。按规定,选手们须在168小时内抵达终点。沿途设有5个休息站,供选手休息和补充能量,但戈西奇和很多选手都是按照自己的需求临时寻找休息点。

前半段赛程中,一位名叫卡西迪的英国选手确定了稳定的领先优势,而戈西奇一直在追赶她。但这种长途赛程直到终点才能决出胜负,戈西奇在途中逐渐

超越卡西迪,并最终将近7个小时的优势获胜。

这是戈西奇第二次参加盟泰恩山脊马拉松比赛,去年她也参加了比赛并获得第三名,当时睡眠问题是她的弱点。因为没能平衡好休息和比赛时间,戈西奇去年在后半段赛程明显体力不支。这一次,她在比赛期间总共只休息了3小时40分钟。她说:“我在一个村庄的礼堂睡了1小时10分钟,在公共厕所的地板上睡了1小时,在一个只有几把扶手椅和脏毯子的旧农场睡了40分钟。”尽管时间短,但睡眠质量很高,“短暂睡眠真的能让我在接下来的12个小时里精力充沛”。戈西奇说,自己身处低谷期时就会参加比赛,克服困难后,整个人会感觉重回巅峰。

“完成比赛后,我就像一具空壳,连衣服都无法独立穿上。”戈西奇说,她打算再参加这项赛事,转而选择其他挑战。

谁能想到戈西奇小时候并不是一个喜欢运动的孩子,“我14岁时参加越野比赛得了倒数第一”。后来,她在剑桥大学从事肾癌研究并获得博士学位。2012年至2013年,她赢得过在英国、西班牙巴塞罗那等地举办的三场铁人三项比赛的冠军。2014年起,戈西奇成为专业铁人三项运动员,迄今已赢得14个铁人三项比赛冠军,包括堪称“世界最难”的挪威人极限铁人三项赛。

戈西奇在2020年回到医学界工作,并将目标转向超级马拉松这类超长距离跑步赛事。在她看来,比赛将自己带到“日常生活中不可能去的地方,你所想的只剩下生存”。这次比赛结束后,戈西奇在个人网站上写道:“盟泰恩山脊马拉松更像一场冒险,几天内仿佛度过了一生。”文字的下方是一个为抗击癌症机构捐款的链接——戈西奇参赛的同时还在为癌症研究募捐,去年她参加各类赛事为慈善机构募捐了约3.7万英镑,这次已募集到1.4万英镑。



主笔 王晓莹

1月26日,日本34岁男子铃木悠司拉着人力车抵达非洲大陆最南端的开普敦,结束了从肯尼亚到南非6000多公里的非洲拉车之旅。这个拉车走遍世界的壮举,他已经坚持了9年。

去年7月1日,昵称“阿甘”的铃木悠司拉着人力车从肯尼亚首都内罗毕出发。一路途经坦桑尼亚、赞比亚、博茨瓦纳和纳米比亚,最后抵达南非开普敦。他在终点向支持者致谢:“没有你们,我不可能成功。我(拉着人力车)跑步是为了好玩。我已经旅行了9年,我从你们那儿汲取力量,也回馈给你们力量。这就是我的生活。”

2016年,铃木悠司拉着超过100公斤重的人力车,脚穿日式厚底短袜,开始走遍世界的拉车之旅,还在社交媒体上记录行程。9年来,他先是在2016年至2017年拉着人力车从中国走到印度,接着在2017年拉车在欧洲大陆走了2500公里,2022年至2023年又拉车在美国走了5100公里。

铃木悠司这次非洲之旅的节奏不快,每天走四五十公里,然后休息一两天,再开始下一段行程。他在接受采访时说,生命其实很短暂,他只是想享受人生。他在非洲收获了不少“粉丝”:来自开普敦的社会活动家麦凯在南非萨尔达尼亚湾欢迎铃木悠司,称他“善良、友好、脚踏实地”,这趟旅途“鼓舞人心”;南非厨师马修·德赖登在社交媒体上关注了铃木悠司,并在他抵达韦尔德里夫后为其送上一份糖醋鸡肉面,这让铃木悠司想起了家乡的味道。他一路上还领略了非洲的自然风光,“这里的大海很美,落日也很震撼,我还第一次见到了野生海狮”。

可能很多人不知道,人力车源于明治维新后的日本,后来被法国人引入中国上海的租界。因

为当时的上海法租界要求人力车统一涂装黄色,因此在中国得名“黄包车”。在19世纪末到20世纪初那个汽车尚不发达的时代,人力车是亚洲很多城市的主要交通工具。

如今,日本东京浅草地区还有用于旅游观光的人力车,很多人前往浅草时会乘坐人力车“打卡”景点。而且,如今拉车人队伍里还出现了不少女性面孔。东京人力车公司社长西尾龙太介绍说,他们公司目前有约100名拉车人,其中女性约占三成。他们身着统一服饰,脚上穿着日式厚底短袜,还会承担部分导游职能,会说外语或拥有丰富的景点知识储备,拉车时向游客“科普”当地人才知道的景点和文化风俗,拉车人也成了东京浅草地区的一道风景线。

拉车人不仅由公司统一管理,上岗前还需要经过长达数月,20到100次的培训。这些培训并不简单,内容包括如何在不同路况下平稳拉车,如何与游客互动,如何提供优质服务等。日本广播协会(NHK)在一则报道中提到,参加培训的人中只有约两成能顺利通过。

即便如此,还是有不少年轻人愿意从事这个行业,毕竟这是一份高薪工作。NHK报道称,两人乘车10分钟的价格为5000日元(约合240元人民币),60分钟的价格为2万日元(约合960元人民币),公司的“销冠”每月能拿到超过100万日元(约合4.8万元人民币)的收入。曾月入127万日元(约合6.1万元人民币)的原田优一郎说,他刚到浅草地区拉车时只会说“hello”和“yes”,现在已经会说中文、英语、韩语、印尼语等五种语言。除了车拉得好,原田优一郎还充分利用休息时间学习各种关于浅草文化的内容,很多顾客因其服务周到、坐车体验好而成为他的“回头客”。

# 日本人铃木悠司拉着车走遍世界

(上接A13版)

林芳正出任外务大臣时曾表示:“我是‘知华派’,如果不了解彼此并进行沟通交流,就得不到外交成果。”他2021年11月辞去日中友好议员联盟会长后,在大约一年半的时间里,会长之位一直空缺,直到2023年4月84岁高龄的自民党前干事长二阶俊博接任。

二阶俊博1939年出生于和歌山县御坊市,父亲二阶俊太郎是和歌山县的县议员。大学毕业后,二阶俊博担任建设大臣远藤

三郎的秘书,1975年当选为和歌山县议员,1983年,代表自民党参选众议院议员并当选。二阶俊博没有参加去年10月的众议院选举,从政界引退。

二阶俊博是日本政治家中“知华派”的代表人物。1976年,他随“和歌山县日中友好之翼”代表团首次访华。1984年9月,二阶俊博率领3000多名日本青年访华。2000年,时任日本运输大臣的二阶俊博率领5000多名日本各界代表前往北京参加中日文化观光交流大会。两年后,他又组织1.3万人的日本友好旅游交流团再次访华,并在北京八

达岭附近的“中日友好万人友谊林”植树13000株,在中日交往史上具有标志性意义。

中国大熊猫在日本广受欢迎,是中日友好的见证者,而二阶俊博家乡和歌山县的休闲乐园“冒险大世界”拥有大熊猫国际保护合作繁殖产仔数量最多的纪录。和歌山县白浜町原本只是一个海滨温泉小镇,这里因休闲乐园“冒险大世界”的大熊猫“浜家族”而被日本民众称为“熊猫之城”。

2019年11月,中国外交部长王毅访日期间与时任自民党干事长二阶俊博会面,

称赞他“始终坚定不移推动两国关系发展,尤其是两国人民的友好往来,为此付出了大量努力和心血”。2022年中日邦交正常化50周年之际,二阶俊博在接受专访时表示,日中两国是搬不走的邻居,是“永远的邻居”,来往交流才能消除误解。

森山裕在接任日中友好议员联盟会长时说:“我们从前辈那里接过日中交流的接力棒,必须继续坚持对话,集思广益。”二阶俊博表示:“我们种下的日中交流的幼苗,如今已经历风雪成长为大树,期待未来能够长成一片日中友好的森林。”