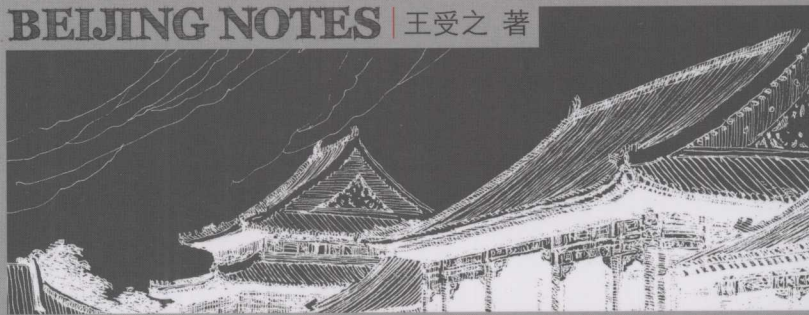


北京手记

BEIJING NOTES | 王受之 著



(京)新登字 083 号

图书在版编目(CIP)数据

北京手记/王受之著. —北京:中国青年出版社,2008

(王受之手记系列)

ISBN 978-7-5006-8307-0

I. 北... II. 王... III. 游记—作品集—中国—当代 IV. I267.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 103454 号

责任编辑: 骆 军 马惠敏

*

中国青年出版社出版 发行

社址:北京东四 12 条 21 号 邮政编码:100708

网址:www.cyp.com.cn

编辑部电话:(010) 84015592 营销中心电话:(010) 84039659

北京方嘉彩色印刷有限公司印刷 新华书店经销

*

889×1194 1/24 12 印张

2008 年 11 月北京第 1 版 2008 年 11 月北京第 1 次印刷

印数:1—4800 册 定价:48.00 元

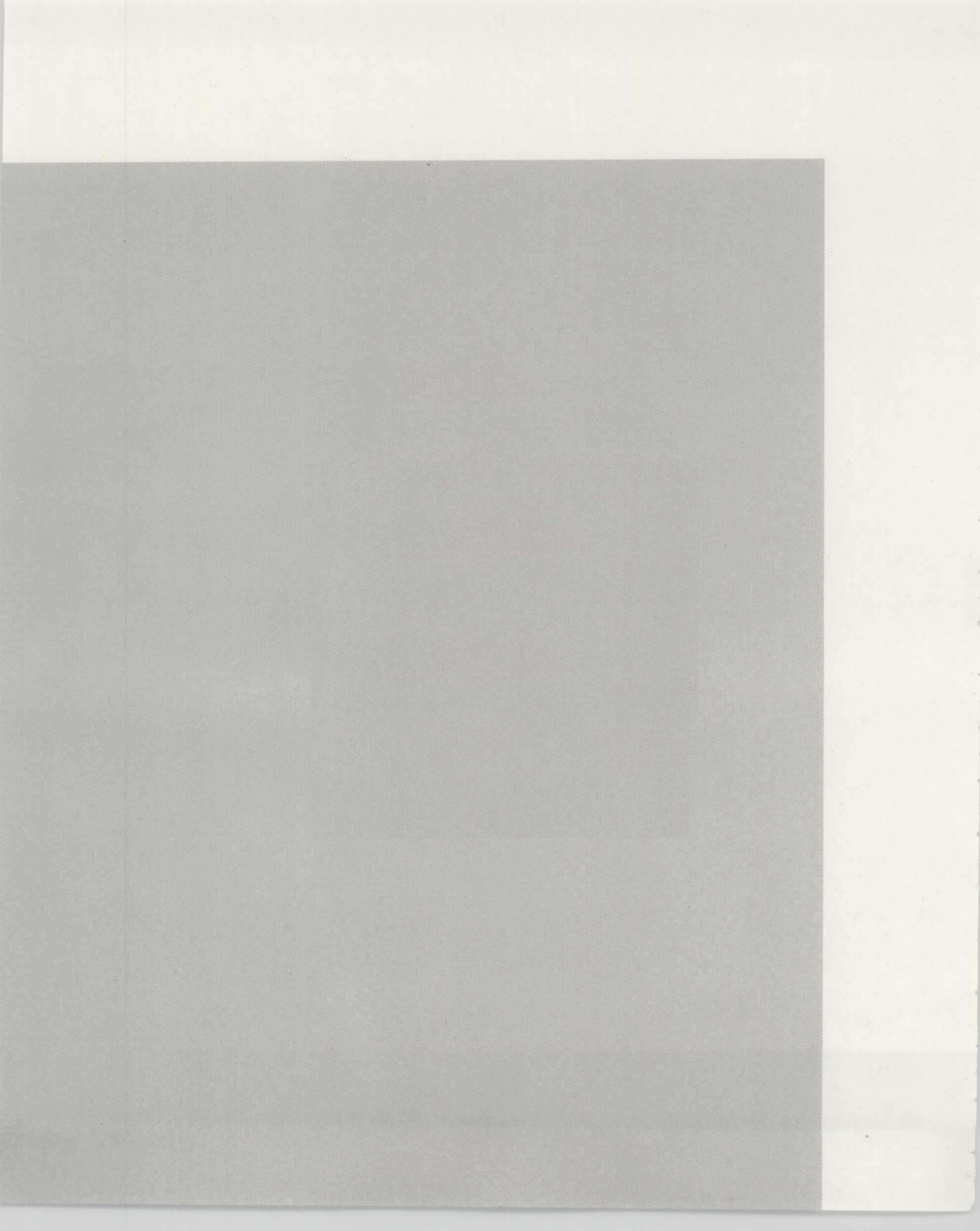
本图书如有印装质量问题,请凭购书发票与质检部联系调换

联系电话:(010)84047104

北京手记 BEIJING NOTES

王受之 著

中国青年出版社



005 巨变北京 Changes in Beijing

034 我和北京 Beijing and I

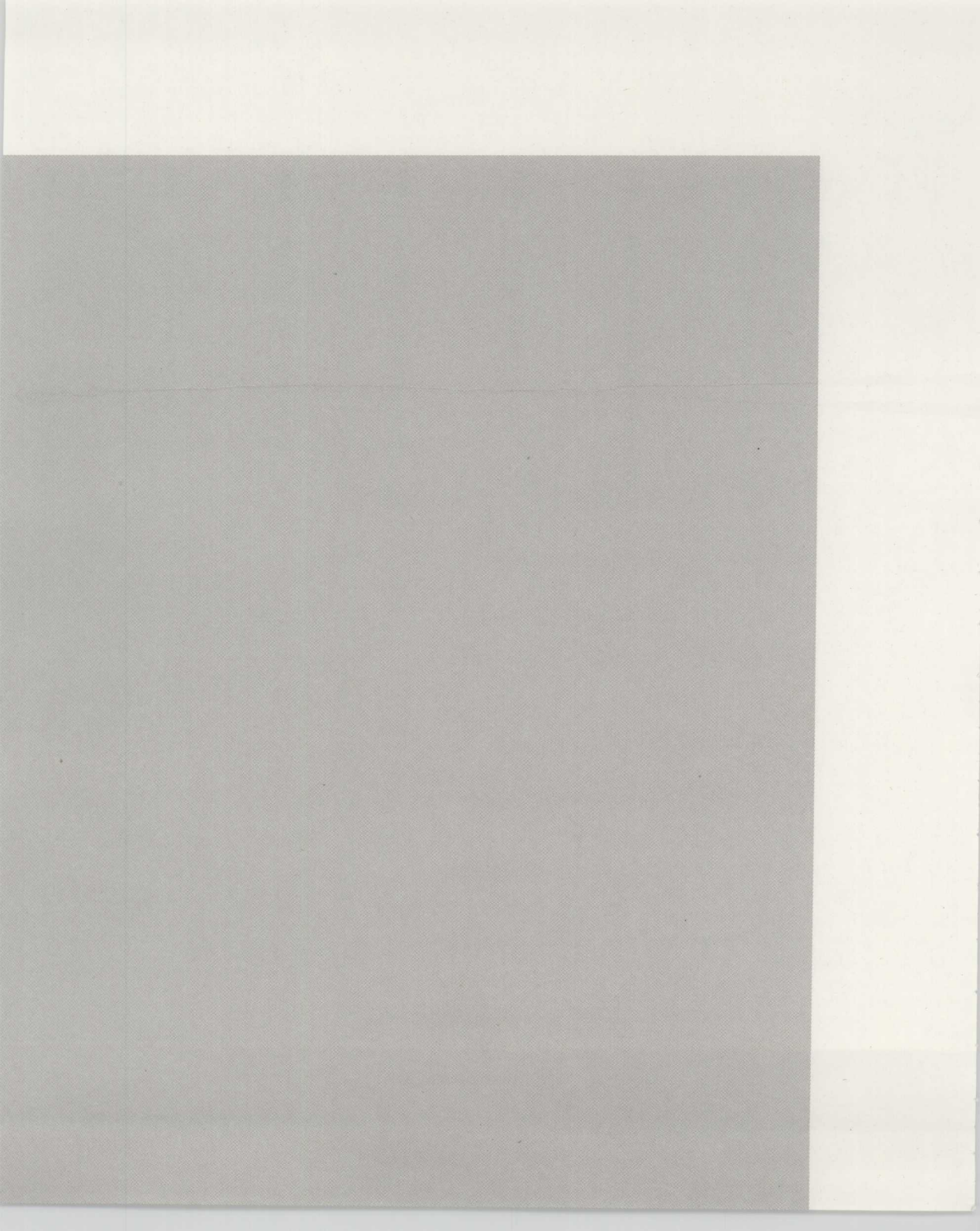
060 规划北京 Layout of Beijing

091 历史隧道 Historical Tunnel

138 北京今夕 Beijing Today

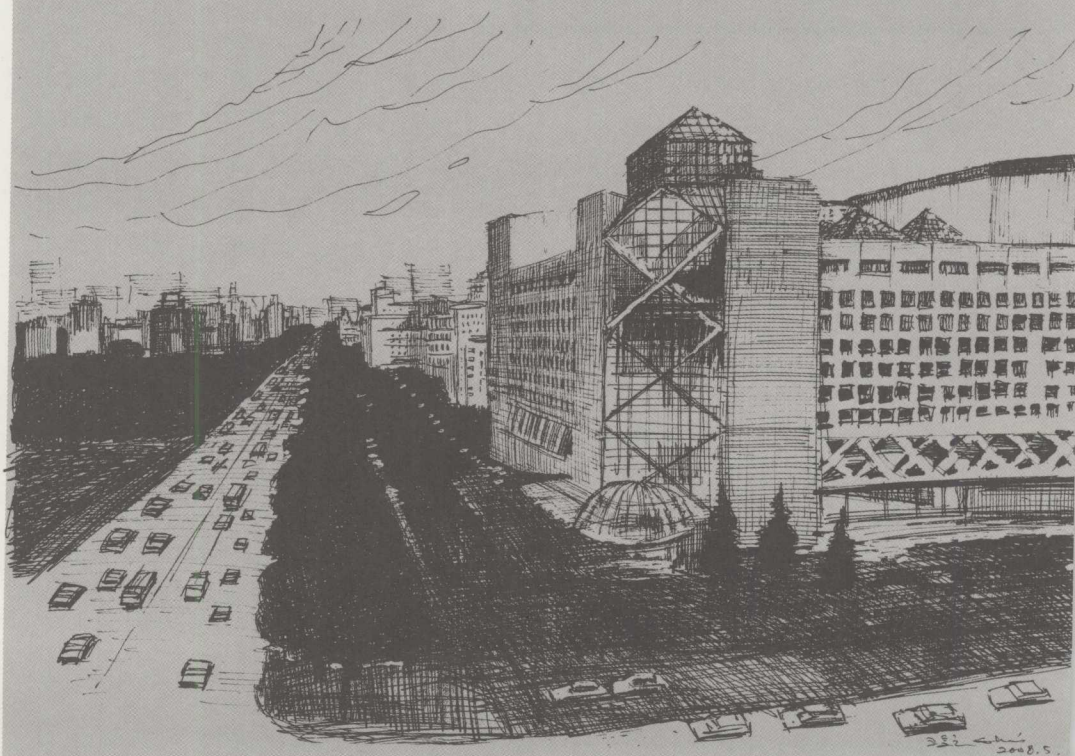
172 建筑北京 Architecture in Beijing

226 时尚北京 Fashion of Beijing

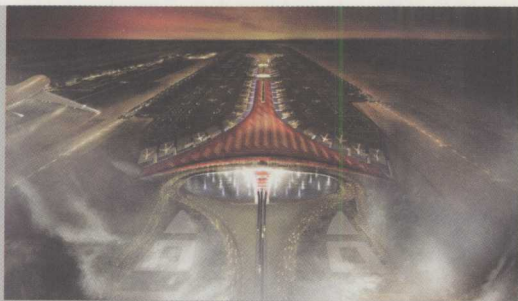


巨变北京

CHANGES IN BEIJING



2008.5



这些年来，北京城市发展带来的巨大变化的确让人震惊，从我第一次来北京到现在，已经半个世纪过去了。前30年中，有好多国家机关建设了“大院”型的小区；1959年为庆祝建国十周年建造了十大建筑和改造了长安街，但是整个北京的变化不算大。至于在“文化大革命”的10年中，则基本没有什么建设。1978年改革开放以来，北京开始迅速发展。近几年来，特别是获得奥运会举办权以来，北京的建设速度可谓世上绝无仅有，高楼林立，道路伸延，公共建筑越来越宏大，城市的改造也越来越快，变化的速度让整个世界震惊。



要看北京建设的速度，首都机场可以算个很好的标本。我第一次坐飞机来北京，还是从那个最旧的航站楼进出的，那个候机楼在首都机场359路公交总站附近，一眼望见的一座苏式建筑静静地矗立着，现在是办公楼。那个航站楼和跑道是在1955年开始建设的，当时耗资7900万元，1958年3月正式启用，是当时北京唯一的民航候机楼，前后使用了20年。那个航站楼的建筑面积为10138平方米，高峰时，每小时也可以接待旅客230人。而如今，首都机场年旅客吞吐量已经超过了5000万人次了。

老航站楼里其实没有多少航站楼的内容，不过就一个候机厅而已，登机廊桥都没有，旅客需要走出候机楼，登上舷梯进入机舱。不过那个时候修建的主跑道至今仍在为首都机场服务。1965年，首都机场进行了第一次扩建，将原跑道延长至3200米，并增添了无线电通信导航等设施，局部改建了候机楼、新建了贵宾候机楼。我在1970年第一次乘飞机去北京，就是在那个候机楼进出的。当时乘坐的是苏制的伊尔——18型四个螺旋桨的客机，飞机降落后，还要等地面人员将梯子推过来。那时候首都机场一天没几个航班，安静得很。机场小小的，候机室的墙上挂着名画家的大幅国画，候机室有茉莉花茶喝，进城的机场路两边的白杨树给我留下很深刻的印象。

20世纪70年代后，坐飞机的人多了起来，这个旧航站楼已经难以应付不断增加的乘客和货运量了。中国开始对外开放，而国际上已普遍采用大型飞机和新式旅客登机桥、自动人行步道、行李转盘等设施，而这些设施旧楼都没有。因此开始建设新航站楼，就是现在南方航空公司用的那个首都新机场航站楼，叫做一号（T1）航站楼，还建成了第二条跑道。

事实上，这个一号航站楼即使在建的时候，已经不是先进的设计。该航站楼的建设方案，是民航部门派一个考察团到法国和荷兰机场实地考察后形成的，回国之后，考察组提交了《关于修改首都机场国际候机楼及其附属工程修建方案的报告》。报告提出，要修建一座新的国际候机楼和一条新跑道，增建先进的航行指挥设施和通信导航系统等，使首都机场远景规划达到高峰小时能起降80架次飞机。在国家计委的批复中，工程确定投资为6600万元人民币。T1航站楼采用了卫星式的停机坪方案，这是借鉴了法国机场的模式，在当时这种设计其实已经不先进了。因此，这个努力要做到先进的候机楼，其实在概念开始的时候已经落伍了。当时的规划，是准备在10年至15年之内，这个航站楼年旅客吞吐量350万人次。但由于乘机的人数剧增，远远超过这个数字，因此，这座航站楼就一直处于不断的改造之中。T1航站楼的三次扩建，使它年旅客吞吐量保障的能力提高到800万人次。然而，到1991年，首都机场旅客吞吐量已经达到了869.97万人次了。

首都机场二号航站楼





这座航站楼给我印象最深刻的是壁画事件，在艺术界闹得沸沸扬扬的，因为袁运生画的一张反映云南傣族人过泼水节的壁画上有裸体女性。我第一次经过的时候，看见整张壁画被用三夹板封上了，之后据说经邓小平亲自批准，才开封。那时候航班也不多，但是已经用波音飞机了，感觉那座楼也现代化多了。

一号航站严重超负荷运作，国家不得不另外设法建造新的航站楼和设施。1992年国家计委批复建设二号航站楼（T2）可行性报告，1995年T2区域开工建设。早期有人提出建设24万平方米，但是有关部门说太大了，砍掉了一半面积。民航方面认为建成之后，随着急剧增长的客流量，很快会超负荷的，这样才又维持了原定面积。这个T2航站区自建成就开始超负荷，因此不断地扩建，根据2005年的航空运输量作为扩建的依据，扩建静态投资72亿元，动态投资20亿元。

航站区扩建工程完成后，首都国际机场年旅客吞吐量可达3500万人次，高峰小时旅客吞吐量可达1.2万人次，年起降架次可达19.32万架次。

从T1到T2航站楼，前后用了19年时间。很凑巧我目击了这两个楼的交接状况：我是在一号航站楼最后一天使用的时候从美国到北京的，拥挤的程度至今难忘，整个候机室就好像开群众大会一样的拥挤，跟我一起来的几位美国学者无法相信一个首都的机场会如此拥挤和落后。而等我离开北京的时候，是从新落成的二号航站楼登机的，对比一个星期前在一号航站楼的感觉，完全是天上人间了。

但是没几年，T2航站楼也开始超负荷运转了。最近这些年出出进进北京，二号航站楼也变得拥挤不堪，安检排队的时间越来越长，候机的时候找不到座位是家常便饭了。因此，应急方法就是修改原先关闭了的T1航站楼，整个给南方航空公司使用。这样，已经关闭3年的T1航站楼

1. 1979年，画家袁运生为首都机场大楼绘制的壁画《泼水节——生命的赞歌》，因出现裸露的人体而引起轩然大波

2. 北京首都国际机场二号航站楼 3. 首都机场二号航站楼的登机口

经过改建，重新开放，和T2一起，两座航站楼共同使用，一直持续至今。我进出的时候，心里老是想：怎么规划的时候就不知道一次做足，永远处于超负荷状态呢？特别是看见诺尔曼·福斯特设计的香港赤鱓角国际机场、美国帕森斯事务所设计的广州白云机场相继建成，而首都机场拥挤得好像菜市场一样，就更加感到这里规划的落后了。

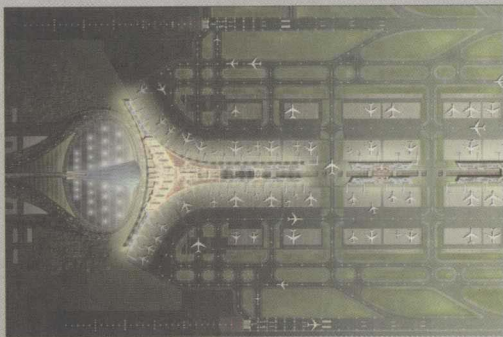
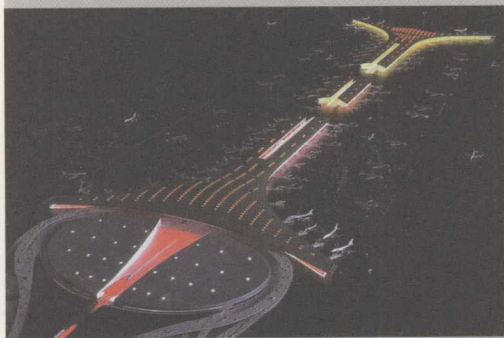


按客运量算，2004年，中国的首都机场是亚洲四大机场（位列日本的羽田机场、泰国的曼谷机场、中国的香港机场之后）之一以及全球第二十大机场。2006年，北京首都国际机场已成为亚洲第二大机场（仅次于羽田机场），全球排名第九位。

北京取得奥运会举办权之后，听说要建造三号航站楼了。之后进出北京，看见跑道的另外一面的工地，并且注意到建造速度非常快，到2008年4月份，自己居然从刚刚落成的三号航站楼进出了。

这项规模宏大的首都机场三期扩建工程于2004年3月启动，其中三号航站楼T3A主楼工程是整个扩建中最集中体现功能和形象的关键工程，工程量最大，技术最复杂，建设任务最为艰巨。该航站楼的合约是2004年3月26日签订的，T3A主楼及其配套工程位于现有东跑道和新建跑道之间，该主楼由荷兰机场顾问公司（NACO）和英国诺尔曼·福斯特（Norman Foster）共同设计，2007年11月23日主楼建成完工。

1. 首都机场二号航站楼鸟瞰 2. 北京首都国际机场三号航站楼设计模型 3. 北京首都国际机场三号航站平面布局图



1. 三号航站楼几个登机通道的连接口 2. “首堵”在三环——在道路建筑迅速发展的同时，堵车也成了北京人头痛的问题



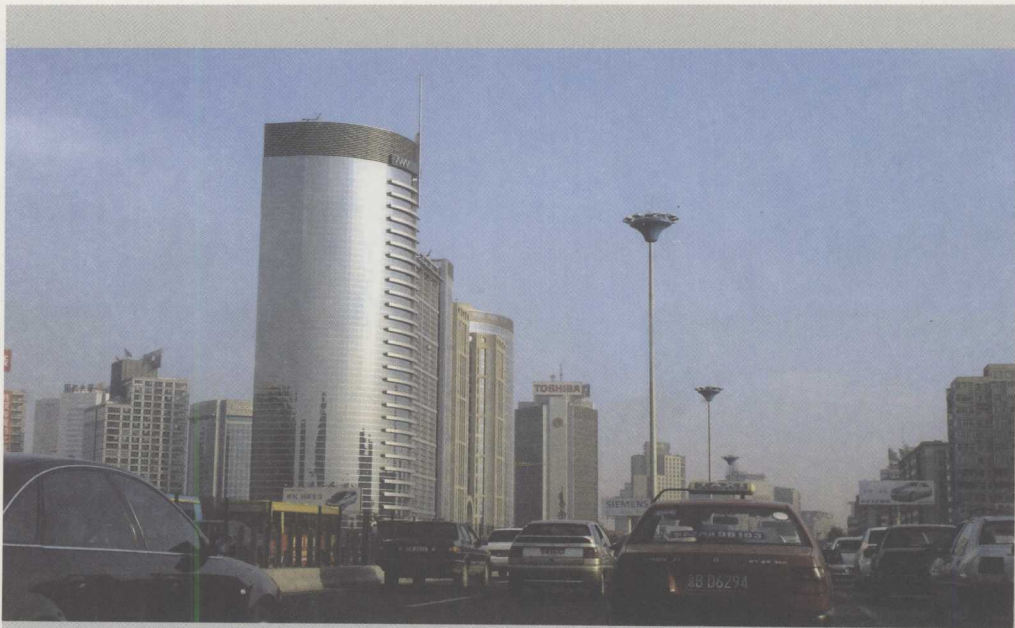
这座航站楼耗资270亿元人民币，是目前国际上最大的民用航空港、国内面积最大的单体建筑，其总建筑面积达98.6万平方米。三号主楼建筑面积为58万余平方米，仅单层面积就达18万平方米，拥有地面五层和地下两层，由T3C主楼、T3D、T3E国际候机廊和楼前交通系统组成。T3C主楼一层为行李处理大厅、远机位候机大厅、国内国际VIP；二层是旅客到达大厅、行李提取大厅、捷运站台；三层为国内旅客出港大厅；四层为票务、餐饮大厅；五层为餐饮部分。

三号航站楼共设有C、D、E三个功能区，C区用于国内国际乘机手续办理、国内出发及国内国际行李提取，D区暂用于奥运会及残奥会期间包机保障，E区用于国际出发和到达。T3C(国内区)和T3E(国际区)呈“人”字形对称，在南北方向上遥

相呼应，中间由红色钢结构的T3D航站楼相连接。建筑面积42.8万平方米，南北长2900米，宽790米，建筑高度45米。

T3建成了，站在T3里面，感觉是实在大。全世界主要的航站楼我基本都去过，还没有见过单体面积这么大的。这个航站楼建成之后，估计北京有好多年不会出现超负荷的情况了。首都机场2000年旅客吞吐量首次超过2000万，2005年旅客吞吐量超过4000万，从目前的乘客增长情况来看，到2015年，首都机场的客流量在8000万到1亿人次是很有可能，三个航站楼总共140万平方米的面积，完全可以满足这样的需求。

不过，跑道不足倒成了问题。在T3的航站楼区建成后，制约首都机场发展的反而是跑道。目

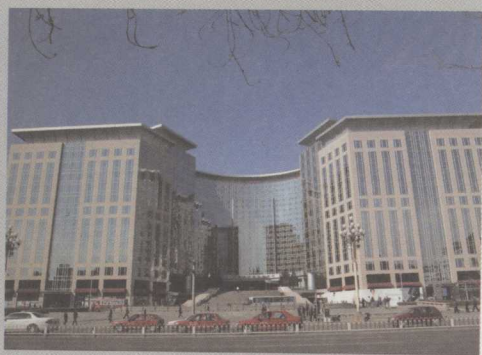


认不出这是北京了

前，两条跑道每年40万架次已经超负荷运转，刚刚完成的第三条跑道使用后，达到每年50万架次就可以满足需要。可是现在T3太大了，所以要再修建一个跑道，把楼的作用充分发挥出来。也就是说，为了充分发挥这座三号航站楼潜力，首都机场还要再建造一条新跑道。而风闻2015年之后，北京要建造第二机场。就机场这一个角度来看，北京的发展速度实在惊人。

过去到北京，第一头痛的事是航班延误，因为航站严重超负荷，这种情况现在可望缓解了，但又出现新的问题，就是堵车，车太多，路不足，更让人头痛。

20世纪50年代来北京，连长安街上都没有什么汽车，偶尔一辆，不是公共汽车就是政府的车。20世纪60年代来北京，公共汽车多了点，军用吉普车多了，卡车多了，小汽车仍然是稀罕的东西。20世纪70年代来北京，路旁若是停着一辆日本进口的丰田车，好多人会围观，那时候午门放着一辆“上海牌”汽车，站在前面或者坐在驾驶位上照张相，还得排队。20世纪80年代开始有人买车，到20世纪90年代一下子增多起来，1997年达到100万辆机动车。过了10年，到2007年5月份竟然超过300万辆了，其中70%是私人轿车，大约每2.76个家庭拥有一部私



人轿车。有人说这个数字和美国这类发达国家相比，并不算大。但是看看北京城市的规划和道路情况，这么多车已经使得城市道路不堪负荷了，因此才有人叫首都为“首堵”啊！

车多路少，加上北京城区越来越大，因此公路建设也是北京巨变的一个焦点。北京的规划一直有争议，但是争议归争议，城市不断往外延伸却没有停歇过。按照中央城市的模式，北京大体上是“环路包围城市”的道路格局。从二环发展到了六环。北京二环路全长32.7公里，离市中心最近，共建立交桥31座。44路公交车沿环线跑一圈（除了南二环），地铁环线与44路公交车同步。北京三环路全长约48公里。300路公交车沿环线跑一圈。北京四环路，全长65.3公里。四环路是建桥最多的环路。它穿越或毗邻东郊电子城、纺织区、化工区、亦庄经济技术开发区、南苑、丰台高科技园区、丰台镇、海淀镇、中关村、亚运村，并与7条高速路、12条铁路、数十条城市干线、30多种河流湖泊相交。北京五环路距市中心10~15公里，全长98.58公里，连接北苑、酒仙桥、东坝、定福庄、垡头、南苑、丰台、石景山、西苑、清河等10个边缘集团和亦庄卫星城，以及主要奥运场馆和科学城。六环路一百多公里一圈，还没有完全合拢。这些道路都是在最近十几年建成的。

北京现在还在加紧建设高速公路，新建的7条高速公路是机场二通道、机场南线、京平高速、京津二通道(北京段)、京包高速(六环路至德胜口段)、西六环(赛口至良乡段)和京承高速三期，另外准备开工的还有京津三通道和京石第二高速。京津三通道又称京济高速，起自南五环

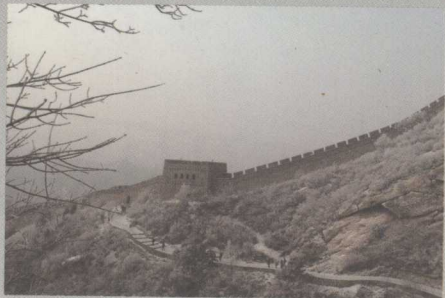
路，终点至京冀边界，将是未来首都第二机场与中心城的重要通道；而京石二高速则起自西南五环，终点为市界，承接张石高速，按照计划，这两条高速公路将于2010年前开工建设。

如此数下去，北京的住宅、公共建筑、地下铁道等等，都很具体地反映了北京的巨变。因此，外国人来中国，到了北京就给镇住了，是必然的，因为就连我们中国人自己，也都会给镇住的。

在这样的巨变下写对北京的印象，实在让我有点困惑，巨变人人写，掌故也人人写，我写什么呢？

手记而已

《北京手记》是我对城市感受随笔式书写的第二本书，第一本是2007年出版的《巴黎手记》。所谓“手记”，英语中就是Notes，笔记类型的东西，是自己的记录和随想。《巴黎手记》集中写巴黎的城市和建筑，加上一些自己的感想，大家喜欢，其实那本书仅仅是个人见解，管窥之见，不要太认真，特别不要当著作来看。对于环境的转换，每个人都会有自己的感受。尤其是到一座城市，那可是一个有太多色彩太多内容的大环境啊。有些城市第一次去，则什么都新鲜，笔记中大部分是关于这个城市地标性的建筑、遇到的人和事，还有自己的联想；有些城市去得多了，甚至在那里住上一段时间，感觉上就会更侧重于城市综合的内涵，感受就和游客不太一样，笔记也就不同了。北京是我去得很多的城市，对它的认

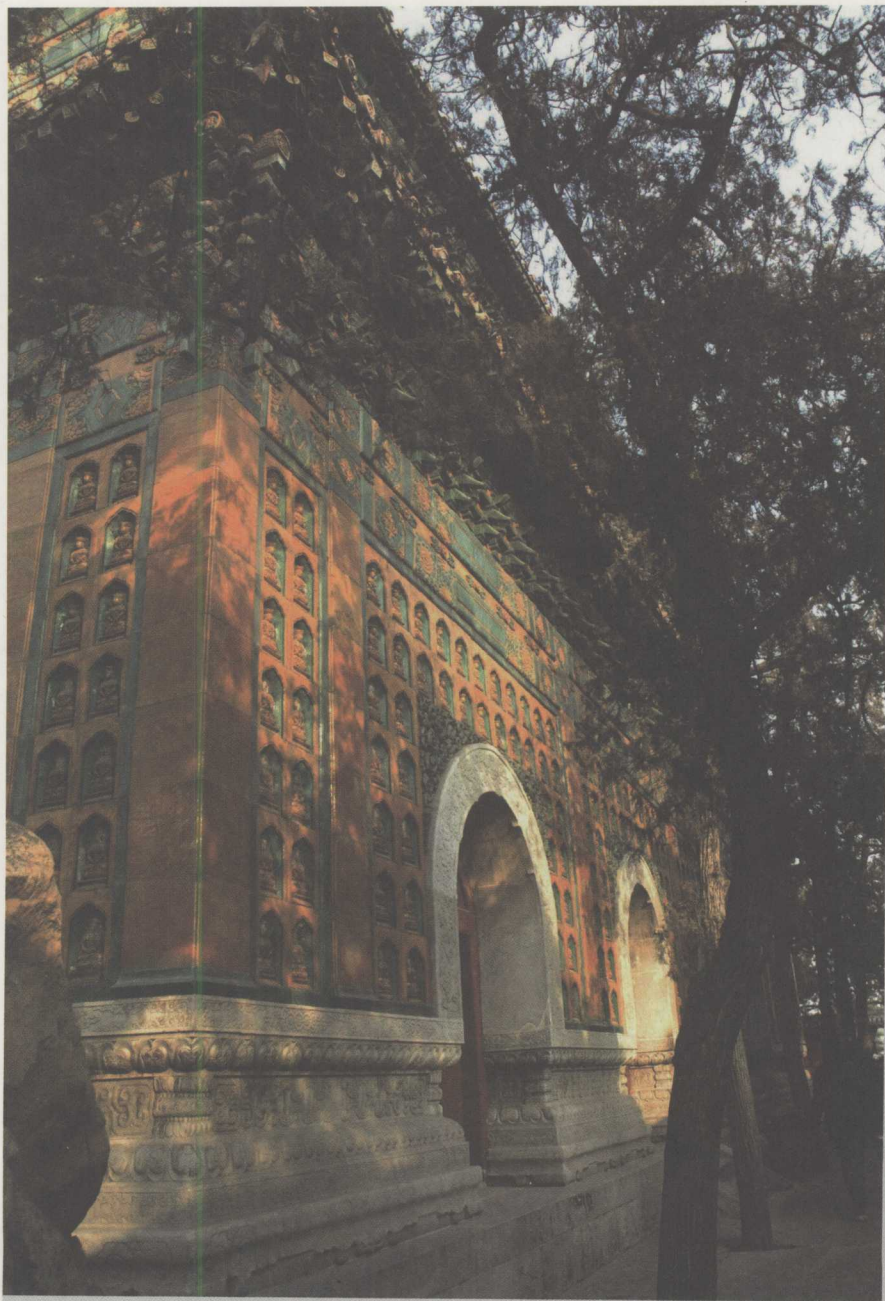




北京辅仁大学校舍旧址

识和对巴黎的认识完全是两码事，因此感受也就很不一样了。我这里所指的并不是城市的不同，巴黎和北京除了都是一国之都外，的确完全不同；但是真正不同的，在我而言，更多是人文上的差异，和城市在我记忆中沉淀发酵、联想感悟的不同。这本《北京手记》就是我看到了怎样的北京，和北京给了我什么样的感悟。动手写这本书的时候，我一直在告诫自己：不要写成一本北京导游手册，或者北京旧事回忆，或者北京掌故，而是要写出我看到的北京，我感受到的北京。

这本书其实差点就搁浅不写了的。2007年是我出书比较少的一年，虽然手上写完了的不止一本，但是这些书稿有些尚在出版社里面编辑，有少数的我自己认为不够满意而撤了下来，计划有时间动手改了再出版。因此，快到年底了，已经完成并出版的还只有一本，是关于西安城市历史规划方面的小书。我自己也以为大概这年出的书就只有西安的这么一本了。12月底在北京出差，接到中国青年出版社艺术部主编骆军先生的电话，说是知道我刚刚到北京，如果有时间



颐和园内的「智慧海」，墙上的小佛像多数被砸掉脑袋——「文革」遗症