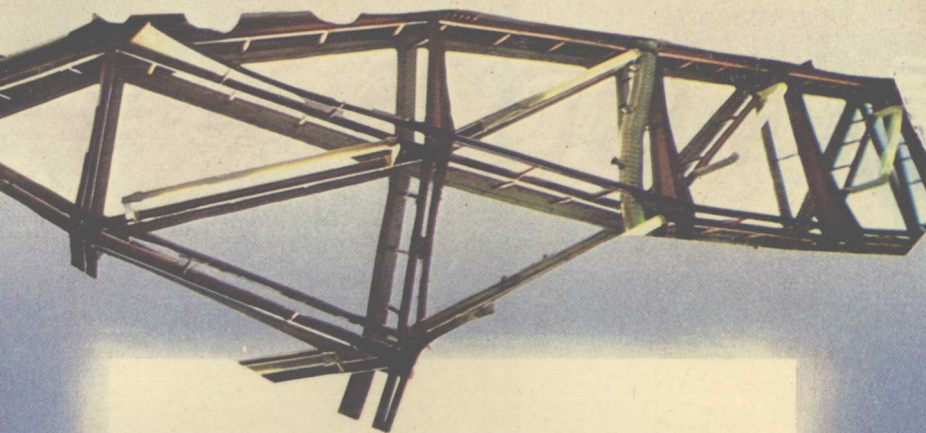




跨越2000年

江 迅 著



跨越2000年

044889

江 迅 著

花城出版社

粤新登字05号

跨越2000年

江迅 著

花城出版社出版发行

(广州市环市东路水荫路11号)

广东省新华书店经销

广东韶关新华印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 9.75印张 1插页 200,000字

1993年9月第1版 1993年9月第1次印刷

印数1—3,000册

ISBN 7-5360-1348-5/I·1199

定价：6.25元

我的高个子“拍档”

(代序)

罗达成

上帝对于祖籍广东的江迅似乎有些偏爱，不仅赋予他一张凹凸分明、十分典型的广东面脸，而且给他两条绝非广东型的极长极长的腿——长得让人觉得整体上比例失调。“仰之弥高”，我们这些一米七六个头的，相形之下，矮了一大截。

步履优势，大大成全了集记者、编辑、作家于一身的江迅。这位大忙人，精力过人，来去匆匆，时间表一直排得满满的——抓新闻、编专稿、会朋友。尽管肩上永远地背着一只沉甸甸的大包，依然脚下生风。

也是四十岁出头的人了。忙碌若此，晚上本该放松放松了。但他因为讲义气、重情份，不好意思回绝别人索稿，备忘录上总是文债如山，不赶就来不及了。于是，在一支支“红塔山”和一杯杯龙井茶的兴奋下，挑灯夜战到第二天凌晨三四点才睡，这种“超载运转”，往往要延续好几天。江迅是快手，文思敏捷，笔走龙蛇，然太过匆忙，文章不免缺少推敲和打磨。倘使第二天有远方来客，相约到宾馆喝早茶，清晨七点半，他又会准点出现，虽说眼中有血丝，人却很精神。

我跟江迅碰面的次数算是多了，但都是事先早早约定，一如看专家门诊。我曾戏言，跟江迅不用预约，让他不请自到的，大概只有极少具有特殊魅力的人物，才有如此荣幸，——一是每星期六下午，他会排除一切干扰，风雨无阻地赶往市郊上海市芭蕾舞学校，去接宝贝女儿菲菲回家度周末；其二便是忙里偷闲，偕同知己孵咖啡馆，无所不谈。

我跟江迅相识十多年了，却怎么也回想不起最初见面时的情形，那大概是我在文汇报《笔会》编诗的时候吧。熟悉到了一种模糊不清的程度，记忆库中只留下些粗略的生活轨迹：他是老三届，从黄山茶林场回来之后，在上海第二医学院校刊工作过几年，才有机会了却夙愿，成了《文学报》记者。

江迅曾在一篇文章里写道：“有人说，和一个人相识一个月，可以写一本书；相识一年，可以写一篇文章；相识多年，就一个字也难以落笔。”话虽然说得极端了些，却不无道理。看来，这种奇怪的模糊记忆现象，在文人中并不鲜见。

然而，生活中有些经历是不会淡忘的。1989年，我与江迅作为“拍档”，十分投入地办《金岛》杂志的那段日子，便明晰如昨。《金岛》的社长兼总编是我和江迅共同的朋友、下海的报告文学家陈冠柏。这位原先浙江一家大报的评论部主任、主任记者，不是那种斩钉截铁、说走就走的人，他也不肯轻易摔掉旱涝保收的铁饭碗。已基本决定去闯荡海南前，他来上海跟我在海鸥饭店作彻夜谈。“不去，太平平，今后的日子也可以一眼看到头，无非是不好不坏，不死不活；

去，当然要冒风险，但后半生还可能有波澜有 高 潮……”他的结束语相当激昂。我的赞成票则相当坚决。

几个月之后，在这家饭店再作一夜长谈时，冠柏已身份大变，既是经商做生意的一家公司总经理，又是海南《金岛》杂志的社长、总编。压倒一切的话题是探讨办杂志的事。这回轮到他拉我“下海”了。他说，刊号在海南，主力在上海，他两头跑，这里一摊子全交给你这个“特邀总编”。我这个“特邀”又提出特邀：请江迅出任编辑部主任。陈老板颌首称好。

仅仅三四个人，不脱产地办一本96页的纪实刊物，从发稿到出刊物周期只有25天。这大概是我和江迅一生中最忙碌、最紧张、最奋发的日子。晚上和假日几乎都泡在“编辑部”，已经习惯的那种不紧不慢、不冷不热、不死不活的旧轨道，在这里荡然无存。干活就是干活，忙得天昏地暗；快活就是快活，忙完了，我们一溜人马总是光顾乍浦路个体户餐厅，“想吃什么喝什么，各位自己说！”

《金岛》很抢手，发行量直线上升，高达七八十万，二渠道的“大腕”们从各地赶来要书。付出艰辛劳动的江迅很疲乏，但很得意。他乐于燃烧，不愿意干耗。

江迅为人随和，很讲哥们交情，但他自尊心极强，受不得委屈。为了工作，我跟他曾有过一次短暂的不愉快的“碰撞”。《金岛》的扉页上，是六七篇重头稿的介绍，每一篇要“吊”出百把字的“提要”，短而跳。江迅干这个，堪称功夫独到。那天傍晚，江迅把一组题要交给我，有事先回去了。晚上，从海口专程飞来的冠柏在看清样，我则在看提要。一连几则，都没“吊”到点子上，水准大为失常。我忍不住给江迅挂电话，也没问原因，就开始声讨：“老兄，这趟提要统

统不灵，太拆烂污了！”话语很冲，出口伤人。电话那头江迅火了，“我就这点水平，写不好！”急促地说完这句话，便打住了，但我听出他有些哽咽。气势汹汹的我，本想抓质量问题，这下也慌了，“那好，那好，明天见面再说吧。”我退却了——我深知江迅，除了出于儿女情长方面的非常原因，流过不算少的泪水，平时却“从不轻弹”。这回是特例。事后才知道，这提要是他送女儿到医院急诊后写的，尽管没有情绪，还是熬了个小通宵……

有绅士风度的冠柏，见我被反击得狼狈，而付印周期又迫在眉睫，连夜改写了提要，平息了“风暴”。看来，办刊物得有个人搞“专横”，也得有个人搞平衡。

不知道是不是因为中国的刊物太多了，在多事之秋的1989年岁末，《金岛》奉命停刊。而我供职的《文汇月刊》命运亦然，也于年底收摊。我不太适应和享受这种辄然而止之后的悠闲，一连读了几十部武侠小说，受了些“仙风道骨”的熏陶，心境才归于淡泊、平静，但很懒散。江迅倒是沉寂未几，便又开始东奔西走地采访。最为难得的是，其后不久江迅在人生途中遭受到一次极大的突发性的跌宕，却终于还是踉跄地挺了过来。他陆续抛出了一批大特写和报告文学，其中有些篇目写得相当不错。忙则忙矣，但每个月的某一天，他都会去看望一位已经别离人世的知己……

转眼又是一个秋天。市场经济姓“社”姓“资”，已有定论。文化氛围似乎也活跃起来，一批新杂志创刊问世了。又有刊物来“特邀”了，江迅自然是“特邀”的“特邀”。

不过，江迅似乎并不满足和拘泥于“小打小闹”，对这种

“特邀的特邀”兴趣也不大了。他笑着试探道：“怎么样？要么我们自己弄个刊号，要么干脆办个‘稿子公司’，作为经纪人跟作家和杂志社、出版社打交道……”弄刊号谈何容易，当“经纪人”我不知道他是当真还是玩笑？但仅此一招，就足见此公市场竞争意识比我超前多了，观念新潮而时髦——他倒绝对是一块当经纪人的料！

1992.11.30，写于九三书斋。

目 录

我的高个子“拍档”(代序).....	罗达成 (1)
--------------------	---------

跨越2000年

——上海地铁工程纪实	1
等待出国面面观	17
拐卖，女人遭劫难	33
喝出中国味儿	

——茶文化漫记	49
诽谤？诽谤！诽谤？！	

——大陆首例小说诽谤案纪实	67
美的征服，始于“手抄本”	

——“汪国真热”采访手记	91
无韵的“诗”	103

韦驮菩萨，请守护他	121
只要人人都献出一点爱	140

“三个和尚”的父亲	
——美术片导演阿达的自述	156

行路难	178
-----------	-----

我看郑重.....	192
有形的旋律.....	206
唐纳之魂.....	230
《路》，在脚下延伸.....	240
八万里路云和月.....	251
明天，未知世界的诱惑.....	271
锦水的塑造.....	289

跨越 2000 年

——上海地铁工程纪实

上海面对着太平洋。世界文明与华夏文明最容易在这片土地上嫁接。今天毕竟不是昨天，现在也不是从前。浦东开发，浦西改造；虹桥、闵行等三个开发区紧锣密鼓加快建设；南浦大桥全线开工；投资25亿元，发展110万户居民煤气新用户，实现煤气化；合流污水治理工程土建揭标……

而一个由七条线路组成、全长176公里的地下铁道网络工程，是上海滩开埠以来投资最大的一项市政基础设施，令国人瞩目。

在地铁指挥部，在地铁工地，我寻觅着地铁的神韵和魂魄。

十字街头是现代化城市交通的总汇。

上海人所继承的生物圈和创造的技术圈已失去平衡。一种沉重的忧患，一个神圣的昭示。

城市，人类活动的中心舞台。城市化，世界规模的历史趋势。

然而，城市化超越了国力、民力所能负担的程度，就会

出现种种弊病。“交通病”就是所有大城市都会患的一种“城市病”，而人们交通意识的淡薄和无知更加重了病情。行路难，路难行，走路竟比乘车快，这种不可思议的现象，上海人已经深深感受到了。人口激增而导致的城市环境恶化，在全球都存在，中国没能摆脱这样的惩罚，而上海则尤甚。

十字街头是现代化城市交通的总汇。上海有1200多万市民，200万流动人口。上海共有马路1877条，总长度4371公里。在350平方公里的市区，有1400多条马路，而能通行机动车的只有460多条，车行路宽12米以内的竟有一半。高峰时，公交车平均时速仅3公里。目前，上海道路总长与解放前相比，增长了3倍（但主要在郊区），而非机动车和机动车却增长了23倍和17倍。

路不够是上海交通的致命点。每天20万辆机动车、700万辆自行车及其它非机动车、1万辆外地进城车在街上行驶，仅机动车排列，车队就长达5000公里。以黄浦区为例，一天需停车2万辆次，经测算，需3000处车位停车；若将能停车的角落全部安置停车，也仅解决1.5万辆次。因而乱停乱放使本来就显得拥挤的街路更加混乱了。上海人均占有道路面积不到2平方米，北京也有6平方米，而纽约是36平方米。人们难以想到的还有，上海运输千道正在商业街化，马路集贸市场，买卖摊档，堆物的、盖楼的，有个时期曾占全市道路的1/10。

上海每日6000辆公交车，日行100多万公里，运载1500万人次。高峰时，车厢内每平方米往往要挤上七八人。车辆老旧，保养又差，驾驶技术欠佳，超负荷运载，诸多因素引起车辆半路抛锚，仅因车况不好而引起的交通阻塞，平均每

天约15次之多。

人类所继承的生物圈和所创造的技术圈已失去了平衡。上海人愧对上海滩这块土地。

**人类需要重新认识自己的生存方式，
需要尽快改善这种生存方式。上海人要恢
复上海面向海洋的本位。**

人类毕竟具有难以置信的生命力，人掌握着自己的命运。一项改变交通窘况的重大举动出台了：让“车流”、“人流”上天入地。上天，高架立交桥；入地，铺设地下铁道。

地铁，城市生命的见证。总指挥石礼安疲惫而深沉的目光，注视着它……

衡山路12号。上海市地铁工程建设指挥部、上海市地铁公司、上海市地铁工程建设处所在地。

一条并不宽敞的泥石路，坑坑洼洼。一片空旷的场地，没一处树荫。几幢陈旧的小楼房，已经风雨剥蚀；一长排临时活动房，也似乎历经风雨，显得疲惫而灰暗。然而，在地铁创造者眼里，这里却是一大片确确实实属于自己的天地，这里有一大笔确确实实属于自己的财富。

办公室。我看到了一幅上海地铁网络示意图。

1号线：南自新龙华起，经漕宝路沿漕溪北路、衡山路、宝庆路折入淮海中路，经嵩山路至人民广场，往北经新闻路穿越苏州河至上海火车站。这只是近期工程。它的远期目标是，从新龙华向南延伸，抵闵行、金山；从上海火车站向北延伸，抵宝钢。

2号线：西起上海动物园，沿虹桥路，经天山新村、中山公园，经南京东路越黄浦江，再自浦东折回，从杨树浦入军工路，至静安寺后直抵森林公园。

3号线：从真如起，经曹家渡、静安寺、文化广场，通往南码头。

4号线：从浦东杨思起，沿上南路过江，沿西藏路经人民广场、火车北站，沿淞沪线抵宝钢。

5号线：由人民广场向北，转向东，经四平路抵江湾。

6号线：环线，自上海火车站，经火车北站、老西门、上海体育馆、火车西站、曹家渡，绕回上海火车站。

7号线：半环线，由人民广场起，越黄浦江，沿浦东南路、耀华路南下，越江抵龙华，再向西北方抵达上海体育馆。

地铁不是图画。地铁不是乐曲。地铁不是诗。地铁就是地铁。地铁是活生生的。地铁是城市生命的见证。当采访完上海市地铁工程建设指挥部总指挥石礼安，对地铁的这般认识，对地铁的如此感受，我油然而生。

石总指挥，54岁，高级工程师，魁梧、潇洒，兼有外交家和实业家的风度，具有一种吸引人的魅力。他确实忙，他是端着快餐盒饭接受采访的。1988年2月，国务院正式批准上海地铁1号线工程报告，3月指挥部成立，石礼安便从市政局调来了。他原是市政局分管工程的副局长。

他到法国、德国、日本作过考察。他告诉我，地铁是现代城市疏导交通的重要发展方向。它占用土地不多，不破坏地面景观，路线不必拐弯抹角，而能快速大量输送乘客。当然，地铁的隐蔽性也有利于防备战火。

世界上第一条地铁是1863年在伦敦运行的。目前全世界

已有30多个国家和地区的近80个城市有了地铁，20多个城市正在施工或筹建中。这些城市大多集中在欧洲、北美。偌大非洲，仅开罗一地有40公里地铁至后年才能挖通。上海是我国第二座将拥有地铁的都市，北京地铁39.7公里，于1969年通车。目前天津、广州也已相继在筹划地铁建设。

“上海地铁具有国外80年代的先进水平，”石礼安放下饭盒，嘴角掠过一丝微笑，“上海兴建地铁，像磁石般吸引了世界上12个国家、60多个地铁制造业公司和客商的兴趣。由此展开了一场政治、技术、财政上的国际角逐。”

上海营建地铁，中央给予优惠政策，而资金得由上海自己寻求贷款。地铁1号线工程，需30亿元人民币，其中外资3亿美元。结果，当时德国政府提供4.6亿马克的贷款，贷款年利率为0.75%，宽限期10年，还款期40年；法国政府贷款2150万美元，其中，软贷占54%，年利率2%，宽限期11年，还款期30年，出口信贷占46%；美国政府贷款2300万美元。这些贷款条件优惠，捐赠成份比重较大。

承建上海地铁工程合同，被一些国家称之为“世纪性合同”，这项工程是修建上海地铁1号线前期路段，投资总额20亿法郎，其中半数用于购买承建国家制造的地铁车厢。这项工程的重要意义还在于，承建前期工程的厂家将拥有优先权来承包上海地铁后续工程的修建。何况，参与远东第一大城市地铁建造，树立自己形象，不就能得到中国正筹划地铁的其他城市的青睐吗！于是，风云际会，必蓄雷闪了。

竞争中，几番较量。最后剩下法国、德国、美国、日本，我们开出一份项目清单，由这四国分别报价，以其中最低价为标准价招标。法国在地铁建设方面有丰富的经验和雄

厚的技术力量，世界上一些大都市的地铁工程均由法国承担。人们普遍认为，上海地铁由法国承建乃是天经地义的事。谁知，这家自以为肯定到手的生意在最后一刻眼睁睁地被德国夺走。德国在钱上毫不吝啬，它投标价格低于法国的10%，低于英国的40%。

消息传到法国，舆论哗然。上至爱丽舍宫总统府，下至外贸主管部门，一片震惊。外交部长气得拍桌子，驻沪商务参赞被摘去乌纱帽。几个月过去了，法国仍在纷纷议论，要在“上海地铁事件”中检讨症结所在。

上海是值得庆幸的。求助于人，却掌握了主动权，得到了价廉物美的设备。上海地铁的主要设备由德国提供，其中有96辆电动客车、供电系统、通信系统、电力监控、车站设备。此外，与美国签订了信号系统，报警防灾、化学灭火系统，冷水机组等合同；与法国签订了7台盾构掘进机合同。

一阵短暂的沉默后，石礼安看了看手腕上的表，清了清嗓子又说：“上海地铁工程要在1994年底完成全部土建工程和部分设备安装，1995年上半年设备安装全部结束并作调试，1995年下半年试运行，最终全线通车。”

这是个系统工程，是个社会工程。指挥部将近400人，浑身是压力。地铁1号线全长14.57公里，沿线设新龙华、漕宝路、上海体育馆、徐家汇、衡山路、常熟路、陕西南路、黄陂南路、人民广场、新闸路、汉中路、上海火车站12座车站。全线动迁居民5794户、单位304家。动迁用房就达50余万平方米。徐家汇、淮海路都是商业闹区，地铁动工，影响营业，影响职工奖金，还影响区政府收入。工程土方量200万立方米，豆腐渣似的上海滩土，填往何处？白天

不能运，否则要增加原本已沉重的交通压力，车又需密封不准滴漏，以免破坏市容整洁。上海城地下管线纷繁，煤气管、自来水管、下水道……有的已查无档案，还有国际通讯线路，一不留神，管线遭砸，就会闹出事故。1号线地铁工程搬迁市政公用事业管道近50公里，街道原已不宽，这些管线该搬去何处？马路成了工地、公交车纷纷改道，选择地铁人流出入口也颇费周折，这家教堂摇头，那家宾馆拒绝。沿线所设的一座座风井，更遭到附近单位和居民的冷眼，他们把地道排出的空气，误视为“毒气”、“废气”。一号线工程浩繁，仅浇筑钢筋混凝土就有68万立方米，敷设各种管线780公里，安装各类机电设备5000台套，耗用钢材15万吨、水泥45万吨、木材5万立方米……

我凝视着他那双疲惫而又深沉的眼睛，他沉浸在既含苦味又令人兴奋的意境里。他告诉我，这地铁是他一生中最重要的东西了。为此，他活得很累。

人的一个愿望，有时毕生难以泯灭。

32年的地铁梦，时断时续，而今终于快实现了。

上海地铁公司总工程师王振信、副总工程师王瑞华，被一种毕生的愿望所支配，所引导，忘不了，灭不尽，死又生！

这是一幅历史性的画面。

1958年，漫天红旗，满地标语，是希望和幻想并行的年代。“上海地铁筹建处”宣告成立了，这是我国大陆上第一个