

世纪回首

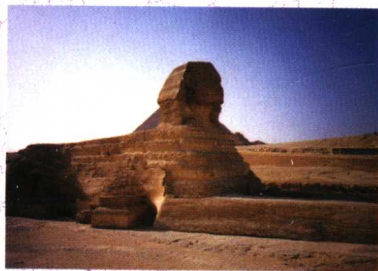
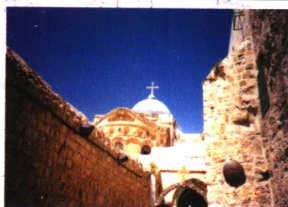
桂国强报告文学集

● 桂国强 著



SHI JI HUI SHOU

I SHOU SHI JI HUI SHOU



复旦大学出版社

世 纪 回 首

——桂国强报告文学集

桂国强 著

图书在版编目(CIP)数据

世纪回首: 桂国强报告文学集/桂国强著. —上海: 复旦大学出版社, 2001. 4

ISBN 7-309-02845-7

I. 世… I. 桂… III. 报告文学-作品集-中国-当代
IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 21171 号

出版发行 复旦大学出版社

上海市国权路 579 号 200433

86-21-65102941(发行部) 86-21-65642892(编辑部)

fupnet@fudanpress.com http://www.fudanpress.com

经销 新华书店上海发行所

印刷 上海崇明晨光印刷厂

开本 850×1168 1/32

印张 9.625 插页 2

字数 253 千

版次 2001 年 4 月第一版 2001 年 4 月第一次印刷

印数 1—1 500

定价 20.00 元

如有印装质量问题, 请向复旦大学出版社发行部调换。

版权所有 侵权必究

自序

收集在这本小册子里的文字,都是我在 20 世纪的最后 10 年中写成的。

此刻,当 21 世纪的钟声已经敲响,重读这些文字无疑是一件颇有意义的事情:尽管它们或许是粗浅的,或许是急就的;或许带有某种时代的局限性,或许在今日看来甚至是“过时”的……但它们却的的确确真实地记录了 20 世纪 90 年代的那段历史。

历史是一面镜子,人的生活离不开镜子。

历史不会重复,历史也不可能更改。因此,这本集子中的每一篇文章,我都按照当初发表时的原貌收入,未曾改动一字。我的用意是显而易见的,相信读者朋友能够理解。

在新的世纪里,我仍将勤奋、客观、真实地记录下我的所见、所闻、所思——用记者的眼,用作家的笔,用一个中国人的心。

作者

新世纪春日写于上海

目 录

第一辑 非凡年代

- 东方之翼 [3]
——上海空中生命线
- 虎头山之歌 [32]
- “吉尼斯纪录”在此诞生 [48]
——写在苏州河闸桥落成前夕
- 环保志愿者在中国 [63]
——献给世界环境保护日
- 绿色大写意 [75]
——上海绿化建设五年纪实
- 跨越世纪的歌 [91]
——写在仁济医院建院 155 周年之际

第二辑 人物春秋

- 山里人的“大戏意识” [117]
——剧作家余雍和素描
- 三个人——三个难懂的故事 [124]
- 明星之谜 [137]
——来自上海芭蕾舞团的报告
- 勤俭的主持人 [167]
- 目标：二十一世纪 [170]
——刘树林速写
- 艺高·品高·寿亦高 [173]
——我所知道的翁闾运
- 特殊的寻常人 [176]
——李伦新素描
- 不解之缘 [180]
——写在《欲望的城市》出版之际
- 宁静以致远 [182]
- 老城隍庙里的“少壮派” [184]
——记青年道长吉宏忠

第三辑 城市印象

都市·都市人·都市奇迹	[195]
申城古玩市场探秘	[204]
古玩街:文化街还是商业街?	[212]
经商:沪上第二次热潮	[218]
上海人说:我是这样度过双休日的……	[224]
都市呼唤真诚	[232]
——对上海市场的扫描和思考	

第四辑 域外写真

游子觅踪	[243]
走走看看说日本	[266]
在日本人家里过除夕	[275]
驮着历史的十字架	[277]
——听日本朋友话过去	
泰、港、澳掠影	[292]
镜头中的世界	[300]

第一辑

非凡年代

这是一个改革的年代，这是一个开放的年代；
这是一个日新月异的年代，这是一个令人激越的
年代……

东方之翼

——上海空中生命线

一个国家或地区，其经济的腾飞必须依赖于交通的先行；而交通的发展，无疑又离不开航空业的振兴。——一位权威人士如是说。

——题记

上海——鸵鸟？！

我之所以会关心起中国的交通情况，尤其是对航空运输业产生浓厚的兴趣，全缘于我同我的表姐夫——美国人杰克的那次争论。

1986年10月的一天，自大洋彼岸回国探亲的表姐给我打来电话，约我晚上去她那儿吃饭，并再三关照：“你一定要来呀，杰克很想跟你聊聊。”

什么？杰克？就是我的那位洋姐夫？他这次也一起来了？早就听

说，杰克曾周游过世界上的许多地方，是一个见多识广的旅行家；又曾听说，杰克对中国有着特殊的兴趣，还是一位熟知中国国情的“中国通”……然而，我至今却还没见过他的面。

高鼻子，蓝眼睛，留着长长的络腮胡子，讲话时喜爱耸肩膀……一切都是我意料之中的——一个十足的美国佬。可是，当我问及对上海这个城市的印象时，他的回答却使我颇感新奇：“上海？就像是非洲大陆的一只鸵鸟。”

“这……什么意思？”

“鸵鸟不会飞，上海也飞不起来。”口气轻描淡写的。

这算什么话？！不知怎的，一股热血直往头上涌，一种本能的民族自尊心驱使我滔滔不绝地列举上海的各项巨大成就……

“请不要误会，几十年来上海经济的发展，是全世界有目共睹的。问题在于上海的交通状况，譬如，我们想坐飞机去中国各地看看，却怎么也飞不出上海，这种情景如果让上帝遇着也一定会着急的。”说到这儿，杰克话锋一转，又回过头来解释刚才的那句话：“至于把上海比作鸵鸟，这是因为，鸵鸟虽然不会飞，却跑得极快，这正像目前的上海，交通虽然还没有‘飞’起来，经济上却已经跑得很快了，当然，要是上海的交通能够‘飞’起来，经济一定会跑得更快的。”

“那你为什么就不能乘火车或轮船去各地旅行呢？”我依然竭力维护着一个中国人的自尊心。

“这个……”望着我的脸色，他显得有些为难，然后是下意识地耸了耸肩膀：“在我们国家，早就把火车和轮船‘降格’到只限于运输货物的地位了，惜时如金的美国人谁会愿意坐着它们去消磨时间呢？美国的一些地方目前正在拆除铁路呢！”

从此，“上海，就像是非洲大陆的一只鸵鸟”——这句令人感到

有点苦涩的话语，深深印进了我的脑子里。于是，我开始关注起航空运输业——尤其是上海的空运情况。

20 世纪的 80 年代，这是个科技进步日新月异，经济发展呈多元化、国际化趋势的年代。正是在这样的年代里，中国向全世界敞开了胸怀，宣示了对外开放的决心。于是，地处中国“江海之通津，东南之都会”的上海，便理所当然地引来了无数不同肤色、不同身份、带着不同目的的各类人士，成为他们涌入中国大陆后的“落脚点”。

可是，不久，那些习惯于快节奏、高频率的“老外”们便惊奇地发现：上海，这个科技先进、工商发达、举世瞩目的东方大都市，其空运能力却微乎其微（仅占整个交通运输量的百分之三点六），远远不能适应日益增长的客观需要！如此，那些或者排着长队翘首等待“飞”进上海，或者侥幸进入上海，却又苦于无法“飞”出上海的“飞机客”们，便只能望“天”兴叹了。结果可想而知——一些原先打算去上海的人，无奈地改变了主意；另一些曾对上海充满憧憬的人，则把视线转向了别的地方……

恰恰就在我和杰克为“鸵鸟”一说争论时，有一个人却从大洋彼岸悄悄地起飞，出人意料地来到中国，又出人意料地来到了上海——他，就是美国麦道飞机制造公司派往中国的全权代表张镇中。美国人是冷静的，他们深知，尽管他们目前在世界飞机制造业中仍然处于垄断地位，但要长久地保持住这种垄断地位，谈何容易！为了在竞争激烈的国际市场中站稳脚跟，美国人必须在机型设计、营销手段等诸方面下一番功夫——张镇中此番到中国，就是负有一种特殊的使命的。

我们在此不得不慨叹张镇中敏锐的洞察力和惊人的决断力，它或许较为典型地体现了麦道公司员工的办事风格：经过将近一

年时间的调查,张镇中发现,中国空运中“进不来,出不去”(此种情况上海尤为突出)的一个重要原因,就是没有足够数量的飞机(事实确是如此,据航空部和国家民航总局预测,到2005年,中国大约还需要增添150架大型客机)。张镇中进而又发现,中国的航空技术是有基础的,中国工人和技术人员的素质也是挺不错的,然而,中国的管理水平却是落后的……一个卓荦的、时刻萦绕在张镇中脑中的想法终于确定了:积麦道公司60年管理之经验、应中国空运市场之急需,为什么就不能考虑双方“联姻”、合作生产飞机呢?……至于飞机制造厂的地点嘛,毫无疑问应该选择在上海!

张镇中的想法和他的上司不谋而合,在张镇中向麦道公司总部汇报了调查结果并提出自己的建议后,麦道公司很快就作出了反应,以优惠的条件与中国签署了协议,决定双方在上海合作生产“MD-82”飞机。从此,麦道公司以其特有的方式,打入了潜力巨大的中国民航市场。

张镇中是有眼光的。

麦道公司是有魄力的。

合作来自于双方。那么,对于合作生产“MD-82”飞机,中国方面又是怎样想的呢?当有人问及中美合作生产“MD-82”飞机的中方负责人、上海飞机制造厂厂长景德元时,景先生坦率地说道:“我们的目的主要是学习麦道公司的先进技术,特别是麦道公司的先进管理方法。”潜台词是耐人寻味的:一旦掌握了麦道公司的先进技术和管理方法,我们或许能够……

就在麦道公司终于打入中国市场、并在上海建起了联合生产“MD-82”飞机的基地时,世界飞机制造业“三巨头”中的另一家,同属USA的波音公司,也把眼睛瞄住了上海,并且成功地销售出了3架“波音757”新型客机。当然,这是后话。

此刻,一个严峻的问题又出现在眼前:纵使有了一定数量的飞机,如果没有与之相配套的机场,这些飞机便无法展翅飞翔,解决航空运输中“进不来,出不去”的问题依然是一句空话;上海,也依然只能是一只飞不起来的“鸵鸟”。事情是明摆着的:没有一个现代化的机场,就不可能有现代化的航空运输。

上海,拥有一个怎样的机场呢?

虹桥航空港

位于上海西郊的虹桥国际机场是中国三大国际航空港之一,是上海的空中门户,也是我国东方的航空枢纽。

虹桥机场始建于1907年,原先是一个小型的军用机场。1963年,为了迎接中国和巴基斯坦通航,当时的国务院总理周恩来亲临上海,选定虹桥机场为民用国际机场。同年年底,虹桥机场进行了大规模的改建和扩建,1964年4月正式交付使用。

从60年代初到80年代初,整整20年,虹桥机场似乎始终“满足”着航空运输的需要,谁也不曾想到需要对它进行改造和扩建。从中,我们倒也可以窥见这段时间里中国空运面貌之一斑。

然而,随着改革开放的逐步深入,上海地区航空运输迅速发展,人来客往与日俱增……这就迫切要求虹桥国际机场的各种设施和建设不断具有新的规模和内容。为了适应这种要求,1984年,虹桥机场的停机坪、候机楼再度扩建。扩建后的候机楼,建筑面积由1964年时的11000平方米增至21000平方米,设计容量为高峰小时旅客总吞吐量1000至1100人次。

可是——我们不得不在此选择使用这带有遗憾意味的字眼——这次扩建所产生的效益并未能够维持多长时间，形势发展出乎人们的意料：1985年，候机楼实际高峰小时旅客已经超过1400人！于是……于是扩建才一年的候机楼内旅客依然拥挤（较之过去，甚至有过之而无不及），特别是国内航线的候机条件更差，几乎没有为旅客服务的商业设施，一旦遇到航班延误，候机楼内人头济济，水泄不通，有时竟然到了难以立足的境地！

这绝不是耸人听闻。在此，笔者愿将自己的一段亲身经历披露给各位——

时间：1987年8月的某一天。

地点：虹桥机场国内航线候机厅。

这天气温奇高，炽烈的太阳灼烤着地面，远远望去，停机坪上蒸腾着一尺多高、蠕蠕而动的热浪……因航班延误，而候机厅内所有的座位又都爆满，我便在一块旅客相对少些的弹丸之地站定下来，掏出手绢擦汗。

“先生，能帮帮忙吗？”这是一种怯生生、带着哀求口吻的声音。

循声望去，一个身体纤弱、一手抱着小孩、一手拎着行李的年轻女子，正疲惫不堪地撑立在一边，用一种企盼的眼神看着我。四目对视，她显得有点局促，犹豫片刻后才腼腆地嗫嚅道：“这儿真挤，我走动不太方便，可这孩子又实在渴得不行……您能帮我去买一瓶饮料吗？”一边说着，一边放下行李准备腾出手来往口袋里掏钱。

望着她那大汗淋漓、可怜兮兮的模样，又望着孩子眼眶里不停滚动着的泪珠，我——还能作其他什么选择呢？不等她掏出钱包，我便径直向卖品部跑去……

当我捧着两罐可乐,好不容易越过一道道人墙,如同拿破仑打了胜仗返回凯旋门,在先前站立的地方,却怎么也找不到那位怀抱孩子的年轻母亲了。正在纳闷,不料一股强大的、洪水般的人流猛然将我卷离原地——原来,不知哪一架飞机马上就要起飞,人流便不顾一切似地朝大门口涌去……在我经过奋力拼搏终于从簇拥着我的人流中逃脱出来时,我忽然意识到:在这拥挤不堪、随时都可能汇成一股股汹涌洪流的空间里,要想再找到那母子俩,恐怕只能是一种奢望了。于是,我的心头便产生了一种莫名的惆怅,尤其是那位女子脸上不断渗出的汗珠和孩子眼中不时滴落的泪珠,总是在我眼前闪动,闪动,无法消失……

“要把上海建设成为太平洋西岸最大的经济中心之一。”——这是国务院对上海城市总体规划方案批复中提出的要求。这个要求自然也应当有一个与上海地位相称的飞机场。可是,眼前这一幕,与国务院的要求相距又是何等之遥啊!

必须酝酿一个更大的扩建计划!

筹集资金,组织力量……经过各方努力,1988年底,虹桥国际机场第三次扩建,新候机楼正式破土动工。

新建的候机楼为国际航线候机使用,原有的候机楼将改造为国内航线候机楼。呈“T”型结构的新候机楼总建筑面积为29750平方米,相当于原先候机楼的1.4倍;它的南北总长度约为410米,主楼东西跨度为90米,采用进出港旅客分流的两层式建筑,底楼为抵港、迎客、联检厅等,二层为送客、联检、商场、免税店、候机厅等;旅客候机区分隔成八个候机厅,各有贵宾室一个,八个候机厅与八个登机桥相对应,登机桥旁可停靠当今世界上最大的机型,旅客登机下机均可从廊道通行,以免受日晒雨淋之苦。候机楼内,安装了10部电梯、自动扶梯,供旅客上下使用。大厅内的发光两极

管自动航班显示系统、报时系统、中央空调系统、火警报警系统以及监控系统,全部采用电脑控制。主楼东侧的 700 多米长的“门”型高架桥和二楼大厅相连,可将旅客直接送到送客厅外。同时,还修建和扩建能容纳 400 多辆大小客车的 25000 平方米的大型停车场、17000 平方米的站坪、飞机管道加油系统、3.5 万伏输变电站、上下水和污水处理等配套设施。广场上安装了五组 25 米高的高强照明电弧灯,配之以雕塑、喷水池和别具一格的绿化,使候机大楼显得更加雄伟秀丽。

新候机楼的建成,大大改善了虹桥国际机场的旅客候机条件,增加了虹桥机场飞机的升降密度和旅客吞吐量。据预测,至 1994 年,年接纳飞机起降可达 8 万架次;旅客年吞吐量可达 700 多万人次,其中高峰小时旅客吞吐量可达 2300 人。同时,国际、国内航线、航班的增加,将更加有利于改善上海的投资环境,有利于“开发浦东、振兴上海、面向世界、服务全国”战略的实施,也有利于上海和长江三角洲地区工业、商业、外贸业及旅游业的进一步繁荣,其社会效益将是巨大的。候机条件和设施的改善,也为机场改善和提高地面服务质量创造了条件。新候机楼落成后,机场当局将逐步把虹桥机场建成花园式的航空港,具体的设想是:先进行道路整修,搞好道旁绿化,做到春有花,夏有荫,秋有果,冬有绿;再修建灯光喷水池和雕塑,与新建的候机楼交相辉映;之后再修建为旅客服务的配套工程 and 文化娱乐设施,使虹桥机场成为一个环境整洁、优美,设施良好,服务周到,能为广大旅客提供优良服务的航空港……

但是,如果我们将香港启德机场与虹桥机场作一对比,我们就不难发现:论客观条件,虹桥机场无疑比启德机场优越;但论工作效率,则启德机场又明显高于虹桥机场。请看:每天进出港飞机架次,启德机场比虹桥机场多将近一倍;每天客流量,启德机场比虹