

当代中国社会问题纪实



尹明  
耕耘  
编

当代中



社会  
问题  
纪实



内蒙古人民出版社

## 目 录

中国的要害·····	赵 瑜	1
国殇·····	霍 达	46
盲流在中国 ·····	朱晓阳	125
物价! 物价! 物价! ·····	何建华 张力奋 高晓岩	161
繁荣下的危机 ·····	陈义凤	209
中国的地下战争 ·····	湘 霖 满 生	261
中原正遭洗劫 ·····	郑彦英 朱培娟	283
文盲大国的忧虑 ·····	张世平 张炳升	310
中国知识分子的畸变 ·····	张建伟	323
关于中国失业问题的报告 ·····	萧斌臣 施勇峰	363
一九八八·全国大抢购 ·····	刘振平	415
国耻! 中国吃喝“疯” ·····	巴 山综述	457

# 中国的要害

赵瑜

我在崎岖的山路上攀登，脚下坎坷不平，我踏上宽阔的新公路，匆匆而行，或者，我握着方向盘，飞速奔驰，我的心就不能平静，想起许多事，想起许多人，想说许多话。

## 第一章 思考与现状

天啊，此地有这么多的车！一条纵贯山西全省的大干线：太原——洛阳公路直通该省的“南极”，便是晋东南地区所属的晋城县。这里与河南省新乡地区交界，物产丰盛，以煤为极饶，国、省、地、县、乡村煤矿星罗棋布。年产可达两千万吨。不过，可达归可达，实际达不到，原因很简单：堆不下，运不出。晋东南至今还积压着一九五八年产的

煤。煤山高耸，有的露天自然，变为灰烬，有的被雨冲走，染河水成墨汁。而这都是什么样的煤哟！一干净，二火旺，三无烟，俗称“香煤净炭”，自古驰名，畅销海外，许多国家的皇室王宫，专门选它烧壁炉。英国女皇就迷信这个。

除了煤，全区年产干鲜水果两亿多斤，大部分只能就地处理，有的甚至白白烂掉。成批的木材、山货，烂在山里了，有什么法子呢？山里人，看在眼里，疼在心头。那就叫身居宝山没钱花，端着金碗讨饭吃。

## 瓶子口上

太洛线的尾端，是晋豫两省流通的咽喉，从晋城城关到交界大口，四十多公里。公路上，满满当当，全是往来的运煤车，结队而行。这些车来自缺煤的省份——河南、湖北、江苏、内蒙、四川、辽宁、陕西、宁夏、北京、山东、浙江、江西、黑龙江、新疆、吉林、中央各大部、外加三十七个地区。上万辆中型卡车，竞相从晋城、高平、阳城、陵川等县的山谷里，装满优质煤炭，驶上县乡公路，又从县乡公路殊途同归，驶上太洛线，然后，挤入这四十多公里的咽喉地带。如果说，晋东南是一只大瓶子，那么这里，就是细长的瓶脖子。南腔北调的司机们，冒着生命危险，使出浑身解数，日夜辛劳在这条险峻而又狭窄的山区公路上，争抢着，朝山下的集结地和各火车站奔驰。公路上油烟弥漫，灰土滚滚，喧啸震天。

“娘希匹！”一个年迈的浙江司机，用头上黑色的毛巾擦了一把汗，侧目西望，群峰叠嶂，山势宏伟，夕阳刺眼。

完了，今儿赶黑又下不了山。

只有这一条路，只有这一条！山高路险，坡陡弯急。

望一望身旁、脚下，云雾缭绕，深不见底，昨天，一位江西老倭，连人带车，在下面身首异处，永远向太行山告别了……。

对面，一辆咆哮着的空车迎头冲来，他要冲坡。一看那架势，便知是新疆的蛮家伙。干吗不关灯！“娘希匹！”他又骂了一句，“老子也不饶你！”在这崇山峻岭的黑暗中，眩目的车灯是一条条腾空乱舞的龙蛇，横扫、交叉、对射。

轰然一声，浙江家和新疆家“亲嘴儿”了。——半点都不意外，太不稀罕了。所有的车辆关了大灯，熄了马达，——等吧。啥时候能通行？天知道。

大山里一切静了下来，静了下来……，大山和大伙一样，该静一静了。只有撞碎的水箱，流出了滚烫的水，发出“哗啦哗啦”的响声。

南下的重车，一辆跟一辆，停下来，在这仅有七米宽的盘山公路上排成了长蛇阵；北上的空车，一辆跟一辆，停下来，也排成了长蛇阵。

八辆、九辆、九十辆、九百辆、一千九百辆，两千九百辆……别数了，数不清。

水箱的水变凉了，声音也变成了“滴嗒滴嗒”。司机们开始打点各自的被褥，准备睡了。四十多公里，带着被褥跑车，听说过吗？

夜空的星星在朝他们眨眼。他们拥抱着自己的伙伴——汽车，睡会儿吧！

朦胧间，他们拖着疲惫的双脚，回到了自己遥远的家

乡：“日出江花红胜火，春来江水绿如蓝”……年轻的助手，扑在母亲的怀里，任热泪滚滚，“妈妈，在太行山的公路上，儿苦啊！”

北风呼啸，司机们又裹着被子坐起来，干吗不睡？得发动车，不然，车会凉透，水箱会结冰，机器会冻裂。

饿了，荒山野岭，黑更半夜，上哪儿找食儿？司机们开始在路旁烧起篝火，在车边点起煤油炉，烧干粮，煮炒面。小徒弟狼吞虎咽，师傅瞪着血红的眼睛喝斥一声：“饿死鬼！”小徒弟悻悻地把半块干粮放回挎包。他不怨师傅，师傅不是什么都没吃吗？师傅的心眼儿不坏，他是怕我明天没吃的，明天走得了吗？后天？大后天？

在这条路上运行，两个极端，要么幸运时，一天能挤过上万车次，这只是一条三级道路呀！要么，一天两天、三天五天，甚至整整一个星期，一辆车也上不来，寸步难行。

数九寒天，凛冽的北风夹着雪沙，无情地戏弄着阻车后的司机们，撕裂了南国少年那白细的脸庞。

三伏酷暑，空气好象一擦火柴便能点燃，蚊虫在苍茫的大山里找到了充饥的对象，赶不走，杀不完。

这不，又阻车了。等吧。

天终于亮了。山西或者河南，该来人处理事故了。不，没那么简单。一没电话，谁去通知？二没人手，人到B路处理事故，走了好久，监理所只有一个老头儿值班。三没办法，不是吊车开不上来，就是堵车的地方，七八辆车均已卡死，是一团乱麻，只要坏车不会飞，路就让不开。指挥倒车？需从上千辆车的末尾开始呢！前交通部副部长潘奇，几年前路经此地，堵了他的车，照样没辙。有时，只好忍痛把



坏车推下山谷，废了它。司机们再次路过时，瞧都不瞧它一眼：“娘希匹！”

太阳升起来，有人在路上走动。来处理事故？错了。那是来自远村的老百姓。这些婆娘们，或者挎着小篮儿，或者挑着小担、小桶，上路来了。篮儿里是小烧饼，担儿里是煮熟的山药蛋、鸡蛋，桶里是稀稀的米汤。第一次在这路上跑的人，准会高兴得跳起来，他又错了！这可不是抗战时期，那时老百姓支援咱军队，把儿子都贴上了，因为民族矛盾是第一性的，而今，日益增长的物质需求成为最大的矛盾。噢，那就买吧！小徒弟拿起烧饼一看，啊！这不是煎饼吧，怎么还透亮儿呢？轻的象纸似的。

“多钱一只？”

“不贵，五毛。”婆娘在冲他笑，笑得淫荡。

仿佛那饼子烫得厉害，小徒弟急忙把它扔回了篮儿里。

一只鸡蛋，最高卖到六毛。

一碗米汤，两毛。

买不买由你！渐渐地，自家的干粮吃完了，师傅又饿了一顿，看看又是红日西沉，婆娘们嘻笑着，和司机们在大腿上拧了一把又一把，要下山走人。他终于犹豫着，用几天没洗的手，从裤腰里捏出一点钱来，……。而他，在这太行山上，没明没黑地跑，一个月，才几张“大团结”？

三天过去，四天，五天，六天，七天，陈旧的、早该淘汰的中型卡车，依旧停在太行山的半腰上……，他国的卫星转过此地好几圈了，把这一切都拍下来了……。

损吧！堵得住人家的嘴吗？谁叫咱就是这路呢！



## 令人焦虑的现状

五十年代初，我们比较重视公路建设，有计划、按比例，有过合理的规划。公路建设投资比重约占全国基建投资总额3%，给襁褓中的共和国穿上过合适的婴儿服、少儿装，后来，后来……，简单捷说，都三十好几了，快四十了，还是这婴儿服、少儿装，凑合穿吧！

一度时期，太行山区平均每天增车三辆，全区现有各种机动车、拖拉机近四万辆。另有外地运煤车近万辆，而路还是五十年代的路，还是初建时那么点管理底子，咋干！

人说交通问题，是个爆炸性问题，决非危言耸听。你看一九八〇年，印度人均国民生产总值为二百三十美元，我国同年人均国民生产总值为二百七十美元，而印度人均旅行公里数达六百七十八公里，我们仅为二百三十二公里。凡出差至北京、上海、广州、各省会，谁不嗟叹买票之难，候车之苦！在铁路严重超员情况下，我国1980年客运9.2亿人次，平均每人不到一次。而印度，每人平均乘坐火车六次。前年，七大部集中一批专家进行调研的结果认为，就铁路而言，即使不跑货车，全部载客，也无法对付全国旅客！山西、四川、贵州等省有煤运不出，而沿海又天天嚷缺煤。一吨煤，运到沿海就能创造几千元工业产值，倘出口，即可换回几百元外汇。

实话实说，目前，我国公路运输系统比欧美发达国家大体落后半个世纪，是最薄弱环节。五十年代建成的成鹰、宝成、川黔、渝厦、川藏、福温、沈丹、潍石等国家干线公路，仍

是今天的公路骨干，且为混合行驶。那就是说，卡车、自行车、小平车、摩托车、拖拉机、小毛驴、谈恋爱散步，包括坦克炮，都可以一起出动。有生动的民谣形容其景象之壮观：

（拖拉机）大老爷摇摇晃晃，

（小四轮）二老爷横冲直撞，

（毛驴车）三老爷寸步不让，

（摩托车）四老爷见缝就上。

正牌司机们只好望“爷”兴叹，痛苦万般。

全国主要干线有60%以上超过了设计使用期，急待补强、改造。全国有五千多个乡，二十六万个大队不通公路。在干线路路上，有二百多处渡口无桥，四千多公里断头路不通，一千座危桥急待改造。县乡路呢，在六十二万公里中有92%是等外和最低标准的四级路，一下雨你就甬出门了。

农村改革成功以来，普遍存在运输难、物资交流阻滞现象。举个例子，富饶的东北，玉米丰收了，要求每年外调二百二十亿斤，可由于公路够呛，成本偏高，进关的铁路、海港又患了“食道癌”，吞吐能力很差，加上港、站公路集疏不配套，于是，关东大汉们就是急得把腿拍肿，也只能运出六十多亿斤，每年要增加一百多亿斤玉米的库存，真气人，你还得支付二十个亿的保管费呢？更要命的是，玉米储存超过三年就变质，法定的作废。

又如长江金三角地区，从上海到南京，经过我国经济最发达的苏、锡、常三个市，竟没有一条直通公路。现有公路三百多公里，全是三四级的低标准，勉强维持通车。平均车速每小时不达三十公里。半天的路，少说跑一天，还算顺的。

回头还看山西，我国极其重要的能源重化工基地、前面所谈，是山西的南大门。那么东大门呢？太原——石家庄公路：年外运煤炭两千万吨，平定至旧关地段，八十年代以后，这里由每天四千车次猛增到一万车次，最多达到一万五千辆，超过三级公路所能承受的最大通过量的五倍。于是，东大门与“南极”遥相呼应，事故竞相发生，阻车现象严重。一九八三年十一月份，仅一个月就阻塞了三十余次，其中一次，在旧关。一万多辆车被阻在太行山麓两天两夜。

据有关部门推算，一九八四年间，仅因交通阻塞，使生产企业产值减少约十一至十五个亿，汽车运输企业收入约减少两千万。这么大的数字，只要是个中国人，能不心痛？而山西等几个煤炭大省，不得不以运定产，这个间接损失，简直无法计算。

是教训，也是惩罚。

## 问题的症结在哪里

冷静一点，症结究竟在哪儿？痛快点说，怕是交通运输与国民经济发展的比例长期失调。在全局上，我们长期重工轻交，在交通系统内部，又重铁路而忽视公路及水运、空航。运输结构不合理，因而不能“货畅其流，人便于行。”公路优势得不到发挥，陡给铁路增加负担。即使是在党的十二大将能源、交通建设列为战略重点之后，有关部门也只认铁路、海港为重点，搞的是“单相思”、“铁路恋”，公路建设在国家基建计划中还是排不上队。

当然，铁路也不是没有优势，它的好处是任重道远的散

货长途运输，象矿石呀，建材呀等等。短途货运分明是铁路的赔本买卖，偏偏我们有四分之一的铁运其运距小于一百公里。与此同时，三十年间世界发达国家的公路运输业突飞猛进，为各种运输方式之冠。再一说，铁路是一条单线，不能成网，不到站不能停，对于广大农民来说，哪如以中心城市向外辐射的公路方便？如果说，铁路运输是散、大、远，那么，公路老弟便是小、近、灵。有的国家，干脆，扒了铁路上公路，剩下一点儿，留着拍电影。一个行家告诉我，公路的保养维护，比铁路省钱三十多倍，你可说说！

在美国，州际的“超高速公路”，总长四万两千二百六十英里，全封闭。形成公路体系骨架。连接卫星城镇的叫“自由公路”或“特别快车”，围绕城镇的叫“带子路”，两大城市间的公路叫“公园公路”，有了这样的路，驱车方便，人们就有一种独立感。住房、吃饭、娱乐以及找工作，都不象过去那样受距离远近的束缚，家庭关系、社会关系都同以往大不一样了。六十年代以来，美国城市人口开始向郊区和村镇移动，发生了一次结构性变革。

联邦德国，高速公路的创始国、故乡。公路网密度居世界冠军，其长度可绕赤道十一圈。

比利时，平均每二十二平方公里就有一公里高速公路。

土耳其，公路运输已由国内转到国外，仅亚洲线，每年换取外汇在七亿美元以上。

日本，高速公路使其从北到南的距差等于缩短了一半。你从北海道最北部的稚内出发，经札幌、东京、名古屋、大阪，到九州的鹿儿岛，七千六百公里，只需三十四小时。

法国，六千公里的高速公路贯穿全境。艺术家们在公路

两侧建造起多姿多彩的艺术建筑物。有中世纪战场纪念碑，拿破仑军营，中世纪堡垒，绿色的金字塔和那庄严的太阳神塑像。

英国，绅士们从一九五九年到一九七八年，为高速公路投资近三十亿英镑，而取得的综合经济效益近六十亿英镑。于是，他们被称为是一个“安在轮子上的国家”。

国际公路运输组织，正在勘测横贯整个非洲的“超级高速公路”。全长四千五百公里。

联合国，欧洲经济委员会一九八五年二月八日在日内瓦万国宫宣布，一条北起波罗的海，南至黑海、地中海，跨越南北欧的国际高速公路，正在十个欧洲国家的领土上兴建。创立了远距离跨国高速公路国际合作的典范。人们称它是“通向未来之路”。全长一万公里。

……知道一下比不知道强，参考一下比不参考强，思考一下比不思考强。

那天在招待所饭桌上，我听见这样的对话：

问：“中国有没有高速公路？”

答：“一公里也没有”。

另一个人纠正说：“不，有。”

“在哪儿？”

“台湾”。

“啊？”

陡然间，我想起了一件事，也算出个题，已知太行山急待修好几条大公路，人家说没钱。而同在太行山上，有一个老区中的老区——武乡县，革命历史有名，穷也穷的有名。可是近年来，忽然热热闹闹地传出消息，从西乡到东乡，要

修一条孤孤的铁路了！有不喜欢热闹的人反对，说那儿的确没啥玩意儿可运呀！再说，前不接站口，后不连动脉，就这么四十来公里，又运到哪儿去？这他就“外”了。虽然没啥可运，但在这儿，这英雄的土地上，有一个八路军总部！他又说，不是讲一切着眼于国家的兴旺发达，从经济效益出发吗？往总部门口摆上铁路也不能当饭吃呀！这他又不懂了，显然是缺乏政治观念。于是，当年为总部立过功的人，开始从武乡出发，跑北京，跑最高权力机构，嗨，果然有面子，搞来两个亿！逢人便说，这是政治路！——中国还是不穷。搞公路的人悄悄地、沉痛地说：“唉，有这两个亿，从东乡到西乡，又不长，能修一条中国最好的公路！以路为骨架，辐射全武乡，带动一大片，那才是真正的致富路呢！铁路再上马，富的只是铁路局独家！”问：谁对谁不对？反正，不是搞公路的人不懂政治，就是批条子的人不懂经济。

思考，比什么都重要。

## 第二章 抓住要害

我那次到太行山去，是作为山西方面的干部，协助解决晋豫两省的交通纠纷问题的。结果由于阻车，我们下不了山，他们上不来，连面都没见上。其实，见了面又咋样？只要不修路，种种纠纷根本解决不完。因为这都不是问题的根。我只是更多地看到了年轻助手的辛酸眼泪，老司机的怅然长叹，公路人员的焦虑不安和监理战士干裂的嘴唇。

## 中央首长来的是时候

不就是四十多公里吗？真让人头炸！

终于，到了一九八二年春，山西公路局晋东南公路总段的热血男儿们，要挺身而出！这里头有个极其重要的前因，那就是，党中央的一位首长在前一年的秋天，来到了晋东南。他奔走，他调查，他发话了：

“山西最大的一个问题就是打不出去，一亿两千万吨煤，占全国的五分之一。你们要打出去，要多修几条公路。第一，多搞几个口子，第二把路修好。搞交通就是为了发展经济。晋东南修公路是最好的出路，这是你们的优势，地委要把这个问题抓得紧紧的。”

许是太行山上的产运矛盾特别突出吧，这位中央首长来到山西后，在晋东南首次提出公路问题的。而且，他出了一个点子，民办公助。在这以后，中央领导同志对公路交通问题，走到哪儿说到哪儿。到处发动群众，到处解放思想，苦口婆心。希望人们不要把眼睛盯着北京、盯着省里，要体谅国家的现实困难，和国家一起，渡过难关。

领导体察了中国特殊时期的国情，抓住了祖国经济发展的要害，表达了山区人民世世代代的愿望。

人们感动了，人们增强了信念，人们开始行动了！可以说，山西，得到的指示最早，也行动得最快。

太行山人，就象当年抗战一样，父送子，妻送郎，奔赴了筑路的战场。仅平顺一个小县，就上了七千人，全区最多时达到十万人。



在这万马战犹酣的筑路工地，地区交通局的干部们，日以继夜，投身工地，三过家门而不入；又有多少筑路英雄，奇功屡建，以路为家，血汗遍洒此青山！

“山区要想富，一马当先修公路，”“公路通、百业兴，”这些新鲜、准确的口号，在晋东南地区，已是家喻户晓，深入人心，又传向全国。他们把修通公路看成是“第二次翻身，又一次解放”。

在不到三年的时间里，晋东南县乡道路大见成效，东可达冀，南可通豫。新开了十多个口子，修通县乡公路两千多公里。初步形成了一个以中型城市长治为中心，辐射全区的县县通邮路，乡乡通班车的公路交通网。山区人民走上了一条因地制宜，符合太行“山情”的康庄大道。山西电视台、中央电视台先后以《太行山区幸福路》、《山区农民致富路》为题，专题报道了他们大修道路、致富驱贫的壮举。交通部在晋东南地区隆重召开了“全国县乡公路现场会”，《人民日报》、《报告文学》等报刊，都为此发表了社论文章，肯定了他们的方向和做法。太行山上大修公路的宏伟业绩，已为全国人民所瞩目。有诗为证：

富路修到彩云间，  
喇叭唱醒太行山。  
莫道险隘鸟不渡，  
满车山货下平川。

正因为全区县乡公路的大发展，城乡经济趋向繁荣和发达，山货源源不断涌上干线，也因为农民手中机动车不断增长，也就同时加剧了大干线——太洛路的压力。而太洛线“南极”的晋城至河南出境地段，那让人头炸的四十来公里，也

就由细细的瓶脖子，变成了更细的茶壶嘴儿，到后来，茶壶煮饺子，干脆倒不出去。

## 总段坐不住了

晋东南交通局，是主管县乡公路的，晋东南公路总段，可就是主管干线公路的。爱下棋的，就直想上手，爱打球的，就怕坐板凳！交通局的人见了总段的同行们，一说就是县乡路，夸夸这条洞，夸夸那个桥，总段人心想，真他妈饱汉不知饿汉饥！等着瞧吧，要说漂亮，还是我们干线路！你们交通局的几员干将，除了郭四元、杨德元，余下的李培新、年轻的张海清、孟繁荣、陶德恩，不都是从我们这转去的？你们干得好，也是总段出了人才嘛！

他们两家，在太行山上摸爬滚打，互助合作，最是熟。总段长田天义，还是交通局张、陶、孟的老上级呢，后来才分开干，你想，田天义的工作一贯走在头里，能服这个气？

还有两个人最不服，一个是副段长、工程师张华友，一个是总段工程一队队长王锦文。两人都是干大事的，十分强悍。

## 有理解才有爱

写到这里，我想起了一件小事。不算题外话。

象征权力的大楼。我推门进去，他在。这位精瘦的小官僚，掀起牛皮纸般的上眼皮望着我，声音仿佛来自井底：“你呀！最近写什么？”我告诉他准备写公路交通。他放下报