第一图书网, tushu007.com

<<高铁>>

图书基本信息

书名：<<高铁>>

13位ISBN编号：9787513308267

10位ISBN编号：7513308268

出版时间：2012-9-15

出版时间：新星出版社

作者：韩松

页数：375

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：http://www.tushu007.com

前言

作者后记：在迷惘中前行《高铁》这部小说中的故事，大致写于二〇〇七年至二〇一〇之间。
这是中国高铁出生、走步和快速成长的岁月。
二〇〇八年八月一日，中国第一条高速铁路京津城际快线开始营运，设计时速为三百至三百五十公里。
但高铁最早给我的感受，却是在上世纪七十年代末和八十年代初。
那便是日本的新干线。
其时，中国的电视上，还有出版物上，时不时就会出现那像子弹一样的白色流线型车身的图像，与我们习见为常的火车大不一样。
日本的新干线开通于一九六四年十月一日，是世界上第一条高速铁路，一度，在不少中国人心目中，它甚至被当做与富士山、樱花齐名的大和民族的象征。
这跟邓小平一九七八年访问日本有些关系，他乘坐新干线时说了一句话：“我就感觉到快，有催人跑的意思。
”他希望落后的中国有一天能像高铁一样飞驰，赶上发达国家。
这条消息经过广泛报道，使很多中国人耳熟能详。
所以高速铁路自此就被当作了现代化的象征。
三十多年过去了，或者确切来讲，仅仅通过二〇〇八年后短短四年的发展，现在，中国高铁的通车里程已经从零达到一万三千公里，位居世界第一，并且超过了全球高铁里程的总和。
这样的高速增长，是在始于一九七八年的改革开放的推动下，整个国家极力加快现代化进程、追赶发达国家的缩影，其实，也就是来自于邓小平当年的倡导。
二〇一〇年二月二十八日，中国的国家通讯社新华社，也就是我供职的单位，发表了一篇赞颂中国高铁辉煌成就的长篇通讯《穿越梦幻的时空——中国高速铁路发展纪实》。
题目十分确切，文章令人动容。
它把中国高铁的奇迹，归因于改革开放的成功。
至今，在有良心和见识的中国知识分子看来，高铁仍然是当代中国最值得自豪的不多的工程技术成就之一，是中国迈向现代国家的一个里程碑。
的确，这就跟梦幻一样，在以前，是许多中国人不敢去想象的事情。
高铁时代的到来，把中国旧时的火车记忆，渐渐抹淡了。
仅仅从火车的发展来看中国的现代化，那也是相当缓慢的。
一八 二五年，铁路在英国诞生时，中国人出行仍基本靠双脚、骡马和轿子。
皇帝的玉辇要用三十六人抬着行动。
一八三六年，美国开始修建长达三千公里的、横贯北美大陆的太平洋铁路。
有一万六千名华工参与了这项工程，占筑路人员的百分之九十，据说每一根枕木下都有一具华工的尸骨。
两年后，一个叫杜兰德的英国商人才在北京宣武门外修建了一条长约一华里的用于展览的小铁路。
中国大地上的第一条商营铁路是一八七六年英国人和美国人背着清政府私下修建的上海吴淞铁路，后来清王朝才用大笔白银赎回，又把它拆了。
而在此之前，日本已在一八七二年建成了它的第一条铁路——东京至横滨的铁路，明治天皇还出席了开通仪式并发表讲话。
中国皇帝逐渐也看到了铁路的重要性，在洋务派的主导下，于一八八一年开始兴建唐山至胥各庄的铁路，却害怕机车震动祖宗陵寝，最后是让骡马拉着火车车皮在铁轨上“散步”。
对于一个在两千多年前就开始兴建万里长城的民族来说，这真是耻辱。
一九一二年夏天，孙中山先生说：“今日之世界，非铁道无以立国。
”这距今正好一百周年。
完全由中国人自主设计施工建造的第一条铁路，是一九〇九年竣工的、由留美归国土木工程师詹天佑主持修筑的京张铁路，有两百公里长，也是历经艰辛阻碍。

一九四九年毛泽东建立起共产党领导的中华人民共和国时，中国铁路里程只有两万公里出头，有四千多个蒸汽机车头，分别来自英国、美国、法国、日本等九个国家的三十多家工厂，型号就有一百九十八种，被形容为“万国博览会”。
中国自己的火车工厂，无能力制造机车，基本只有维修的功能。
毛泽东的新中国大力发展社会主义现代工业体系。
二十世纪五十年代，中国研制出了自己的新型蒸汽机车、内燃机车和电力机车。
几十年来，中国的火车，最主要有两种型号：“东风”系列的内燃机车和“韶山”系列的电力机车。
前者让人想到毛泽东引用的一句名言：“不是东风压到西风，就是西风压到东风。”这里，东风和西风，代表着社会主义和资本主义两大阵营。
而韶山则是毛泽东的故乡。
这反映了一种什么心情呢？
是一个百多年来遭受殖民入侵、几乎快要亡国亡种的民族，终于在世界上站起来了的骄傲。
火车自此与中华民族的命运更加深入紧密地联结在了一起，改革开放后尤其如此。
至二〇一一年，全国铁路通车里程达到约十万公里。
铁路运输成为了中国物流人流的大动脉，托起了“世界工厂”，为中国成为世界第一大贸易出口国和第二大进口国，出了大力。
正是乘坐火车，两亿多来自农村的打工者，奔赴全国各地，用他们勤劳的双手支撑起中国三十多年以廉价劳动为基础的经济奇迹。
中国一九七七年恢复了由于“文革”而中断的高考。
三十多年，中国各地的大学培养了几千万名大学生，火车差不多是他们来往于故乡和学校之间最常用的交通工具。
每年春节，以农民工和大学生为主体的人群，汇聚成了一支汹涌大军，从外地工作和读书的地方返回家乡团圆。
春运因此成为了世界上独一无二的现象。
这时只要去到中国的火车站看看，就会有一种来到了外星球般的感觉。
我八十年代在武汉上大学时，每年春节回重庆的家，要坐一天一夜的硬座火车。
最困难的，是因为人太多了，我常常无法在武昌始发站挤上车，当时，许多人是翻窗户进去的。
有一次，我好不容易才挤进了车门，最后花了一个多小时，才从水泄不通的车厢内，浑身虚脱地走到了我的座位旁，这个过程中，我事先买好的准备在车上吃的干粮全部丢失了。
而我的座位早已被别人占据。
这真是噩梦一样的旅行。
而随着中国铁路事业的大发展，这一幕对于相当一部分人来说，如今已难以见到了。
从二〇〇八年起，一个新的列车型号的名字开始流行，那便是“和谐号”，它在很多地方取代了“东风”和“韶山”，或许代表了现今中国最先进、最现代、最时尚的交通工具。
它的华美、明艳和洁净，它的准时、平稳和舒适，甚至超过了飞机。
据专业的《航空知识》杂志报道，高铁兴起后，国内航空运量迅速下降。
二〇一二年春运期间，五百公里以内，航空运量同比下降百分之五十二，五百至八百公里下降百分之二十三， 八百至一千公里和一千公里以上下降百分之十四和百分之六。
但是，说到“和谐”这个凝聚了十三亿人情感和梦想的神圣目标，也不是那么轻而易举就能达到的。
二〇〇八年九月我第一次乘坐京津城际高铁，从北京到天津只需半个小时，但是，我从北京宣武门出发到北京火车南站，却花了一个半小时。
那时，还没有通达火车站的地铁，我要坐公共汽车，中途还要换一次车。
马路上，总是被车流堵住。
不少的车辆和行人不顾交通信号胡乱穿行。

这的确很窘迫，也不太和谐。
在如今的北京市中心，既能见到与高速公路平行的高铁轨道和子弹头快车，同时也能见到在马路上踯躅而行的马车。
这反映了中国现代化艰难而无奈的现实。
似乎，农业时代、工业时代和信息时代，都在这片土地上交汇在了一起，形成了在许多国家难以看到的、十分科幻的时空穿越感。
一方面，高铁上，布置了比飞机头等舱还要舒适的客舱；而另一方面，春运期间，坐火车仍然一票难求，拥挤的车厢里，还是跟二三十年前一样，有时连厕所里都坐着人。
高铁的票价，是农民承担不起的。
在贫穷的西部地区，仍然有一些地方，走出城市不远，就会发现跟几千年前相比，变化其实不大。
随后，在二〇一一年七月二十三日夜里，发生了更加不和谐的事件——高速铁路甬温线上，两列“和谐号”动车追尾相撞了，造成四十人死亡、两百多人受伤。
后来的调查表明，既有设备问题，也有人的管理责任问题。
这起轰动的高铁特大事故发生在中国超过日本成为世界第二大经济体的同一年。
显然，中国一方面在快速发展，但另一方面，很多基础的东西，还没有准备好。
但这个国家却要咬牙继续前行。
甬温线事故后，一位日本记者在二十四小时内拍到的一张照片，给人印象很深：为了保障下一班列车尽快通过，人们迅速清理了铁轨上损毁的尸体和车厢，从照片上看，一列高铁正迅速驶过高架桥，而桥下坠毁的列车残骸，仍历历在目。
就是这样，中国这列火车是停不下来的。
也是在这一年，铁道部部长刘志军和铁道系统的近十名高级干部，因为涉嫌贪污腐败等问题被免职。
这让许多中国人目瞪口呆，却又似乎并不太吃惊。
这时我的一个感受是，相比描写古代的风花雪月和未来的乌托邦，文学艺术更应该表现当下中国的严酷现实。
同时我也意识到了中国还需要谦虚学习。
改革开放初期，中国是靠向外界学习，而发展起来的。
不仅仅是制造业的技术，还包括管理方法，许多是从日本和西方学来的。
然而到了今天，不少地方，却弥漫着骄傲自大、不讲科学、不顾他人感受（甚至死活）的为所欲为情绪。
这让人对中国的未来感到忧虑。
许多人在说，中国已经融入了全球化，成为了世界公民，但我常常又觉得，世界仿佛是在中国之外独立地演化着的，很大程度上，中国仍把自己封闭在一个自定义的车厢中，与世界并不发生关系或者关系很小。
在即将交出这部书稿时，我来到北京大学进修。
这是一个关于科学技术前沿的课程，授课的中国一线科学家，无不怀有强烈的忧虑感和危机感。
他们谈到了中国在科学技术上与世界存在很大差距。
美国就不用说了，就连日本在诸多领域也走在了中国的前面。
空间技术专家讲到，日本的火箭具有更大的运载能力和深空探测能力；材料专家提及，碳纳米管是日本人发明的，日本制造的碳纤维供应全世界，而中国尚无法生产；生物学家指出，中国的生命科学只相当于日本上世纪七八十年代的水平；芯片专家提到了日本已研制出世界上运行最快的计算机……还有科学家说，日本在基础科学的研究上很下功夫，物理学在上世纪中叶就进入了世界前列。
日本迄今已有近二十名科学家获得了诺贝尔自然科学的奖项，并在五六个可能得诺贝尔奖的领域开展工作，而中国一个也没有。
专家们感叹，日本人做出这些成绩，在于他们不投机取巧，敬业认真，耐得住寂寞，并对大自然充满发自内心的好奇。
我觉得，这些中国科学家并不是在妄自菲薄，相反却有着很清醒的认识。

他们强调，中国一定要继续向世界学习，加强交流，取长补短，扬长避短。
同时，最关键的是，要下大力气加速变革中国的文化和思想。
这就好比，仅仅有了机车和铁路，却没有信号和调度，那是不行的。
这正是当年鲁迅先生怀着改变中国的梦想，赴日本学习现代医学，最后却弃医就文的原因。
清朝曾经用骡马来拉火车，而我们今天，在一些地方，不也是用着很落后的观念来驾驭最先进的产业吗？
在诸多的精神方面，我们与世界的联系的确是很少的，产生了巨大的隔阂。
有人担心中国或成为“国家资本主义”，我却担心它会发展出一种“封建的现代化”。
这不是我们的初衷。
对于这种历史循环的伤恸，以及对于中国通往发达国家之路或会又一次断掉的忧虑，催促我不停写作，用文字记录下我的观感。
当然，这里面还有另外一个困惑我的问题，便是身份认同感的丧失。
回到一个多世纪前，甚至半个世纪或者三十年前，说到中国人，我们都大致知道自己是谁。
但在二十一世纪，已经不是这样了。
以高铁为例，按照有的资料描述，这种工程技术的巨物，据说是一个综合了日本、德国、瑞典、法国等技术的大杂烩，里面又有着中国自己的发明创造，这真让人迷惑。
它到底是一个什么东西？
坐在里面的乘客，又都是谁？
是异形吗？
在高速运动中，我感到，很快就不知道自己在哪儿了。
车外的景物，与乘坐低速列车时看到的，已然很不一样，它像是一个向地平线倾斜着的、剧烈爆炸出去的河外星系。
历史和现实被撕扯得粉碎，各种片断的风景飞掠而过：猪饲料，计划生育标语，移动通信广告，加工贸易厂房，高速公路，宝马汽车，遍地的白色污染和垃圾，干涸的湖泊，有毒的河流，衣衫褴褛的乞丐……这还是原来的那个中国吗？
中国的外部景象每天都在飞速改变，以致会让人迷路。
而中国人的内心也在变，比这个国家的外观变得更厉害，变得我们都不认识自己了。
这些年来，接受了良好教育、拥有高等学历的人大量增多，但我们的见识却似乎并没有随着知识的进步而提升，甚至有可能萎缩了。
一系列问题更加让人困惑不解：我是谁？
我是活在过去，还是活在未来？
我是古时人，还是现代人？
我是乡下人，还是城里人？
我是中国人，还是外国人？
谁是我们的朋友，谁是我们的敌人？
我们是胜利者，还是失败者？
我们是前进了，还是倒退了？
我们是发展了，还是落后了？
我们是在向前走，还是在开倒车？
我们是离目标更近了，还是更远了？
我们能拯救自己，还是要等待别人来拯救？
我们将变成什么样的人？
中国会变成什么一种形态？
……这一切，都不是那么好回答。
而且，现在据说还加入了DNA分析之类的背景。
人类在被拆分为分子和原子之后，要再还原为一幅完整的图像，就更难了。

也许很多既有的观念都要被颠覆。
这一代中国人，比以往任何时候都更加复杂、多样和分裂。
这就好像有的人经常表现得十分的忧国忧民，表现得尤其的民族主义和极度排外，同时他却对外国是那么的卑躬屈膝，把家眷子女都送到西方，最后全家人成为了美国移民。
这两种东西可能都同样真实。
即便是那些无上崇拜西方的移民者，有一天他们还有可能成为坚定的西方文明反对派。
许多中国人有一个深植入心中的谜团：美国中央情报局的保险箱里，真的有一份搞垮中国的秘密计划和时间表吗？
在世界上，我们真的那样独特吗？
这样的一种排遣不去的思绪，无疑决定了这个国家许多考虑对策和采取行动的出发点。
总之，我面对诸如此类的问题，感到无法理解。
因此，每次在列车里，看着那些来自全国各地的、源于不同阶层的兴奋而疲惫的脸庞，我都在琢磨这些问题。
这是我喜欢坐地铁、火车的一个原因。
交通工具令我心中不禁会涌上对于整个人类生活的幻灭感，以及随之而来的深深忧伤，令我在疑虑中重新思考我们存在的意义和价值。
我试着把这种感受书写下来，作为一种观察的记录。
但我常常也陷入更大的悖论般的悲观，因为，我生活在一个文学正在丧失魅力的时代，有人说，中国的所有问题，今后只是一个数学问题。
我很想回到八十年代，再一次通过与外界的学习交流，来认识自己和这个族群。
我怀念我第一次出国时，第一次来到传说中的世界上，远远地站在大洋彼岸，反观自身是谁的那种豁然开朗的感触。
这次，新星出版社、中国社科院外文所和日本有关方面发起的中日文化交流活动，似乎再次给了我这样的一个机会。
当然了，对于从小热爱日本文学的我来说，这更是一份特殊的礼物。
二〇一二年七月七日于北京

内容概要

利用日本技术制造的高铁列车，行驶中发生不明原因的重大事故妻子失踪。
周原试图去探查真相，竟然发现列车为了躲避敌人的攻击而被改造为了一个人工宇宙，。
由于既有的列车控制系统失灵，周原被选定为挽救列车的种子人物，但他却因为胆怯而逃跑了。
在这过程中，周原与女列车员生下了一名男孩
。
这个叫周铁生的男孩长大，再次沦入了父辈经历过的动荡，他也逃跑了，闯过重重险阻，最后与父亲重逢。
然而，这时的高铁，与其最初的形态，已完全不一样了。
随着新的灾难发生，周原的后代转世到了另外的列车上，这已是一座基于农业社会的桃花源，但它实际上是伪装的移动核导弹发射基地。
然而，列车却被敌人提前发现并摧毁了。
不过，一种神秘力量又让列车得以重建，再次进入无法解脱的命运轮回。
这次，周原的后代化身为了列车探险者，试图找到高铁的秘密及世界的答案，但是，敌人仍如魔影相随。
在最后的战斗中，乘客与乘客发生了内战，毁灭了车内的所有生命，而列车仍然继续向远方行驶了下去……

作者简介

韩松，中国作家协会会员，中国科普作家协会会员，现任新华通讯社对外部副主任兼中央新闻采访中心副主任、中国军队杂志编委。
主要作品有《地铁》、《火星照耀美国》、《红色海洋》、《宇宙墓碑》等十余部。
作品被译为英文、意大利文、日文、挪威文等，多次获奖，其作品风格有强烈的反乌托邦特征。

书籍目录

韩松 著
动?车
一、事?故
二、医务室
三、“去住院部吧”
四、废墟中的陌生男人
五、病?友
六、女?人
七、答?案
八、舞?器
九、坦克车手与小学教师
十、车顶餐厅
十一、故障的起因
十二、钱
十三、绝不下车
十四、群?众
十五、“宇?宙”
十六、信号问题
十七、长?征
十八、突破孤岛的战斗
十九、飞船设计师
二十、老婆婆讲的故事
二十一、实验室
二十二、彩色玻璃
二十三、人工智慧生物
二十四、神
二十五、通往虫洞的集结点
二十六、造?反
二十七、自?由
二十八、列车长
二十九、时?间
三十、播?种
三十一、新?生
产?房
一、新?家
二、老爷子
三、烟?幕
四、真正厉害的角色
五、粉丝们
六、姑?娘
七、梦
八、新?衣
九、“未?来”
十、女秘书发布的新闻
十一、毁灭与复制

十二、出?逃
高?塔
一、交通工具
二、又出事了
三、自由市场
四、骚?动
五、温室效应
六、躲起来
七、孩子们
八、列车熵
九、气候贸易厅
十、人造太阳
十一、颠覆高铁的阴谋
十二、火?灾
十三、亚?姐
十四、机?器
十五、车厢拆除者
十六、“ 夔?门 ”
十七、九州研究院
十八、父?亲
十九、“ 鹦鹉螺 ”号
二十、高处不胜寒
二十一、归?去
雷?霆
一、车?顶
二、城?市
三、农?业
四、藏?匿
五、妙?儿
六、衰败的世界
七、梦想列车
八、铁道游击队
九、前?世
十、天涯海角
十一、卑俗的本性
十二、异?物
十三、探?险
十四、“ 西部乐园 ”
十五、美少女战士
十六、银?河
十七、身?份
十八、模?板
危?楼
一、探险者
二、乘?客
三、餐?车
四、硬?座

第一图书网, tushu007.com

五、盘陀路
六、“苦?海”
七、世?界
八、时间与生命
九、水晶花
十、记忆之旅
十一、展?品
十二、欧?洲
十三、火车迷
十四、地?图
十五、前?兆
十六、销?毁
十七、集便器中的杀伐
十八、观?众
作者后记：在迷惘中前行

章节摘录

一、事·故周原醒来，感到不对劲，手表停了。
身边狂风呼啸，好像要把他吹下铺位。
车厢破裂了，噪声震耳，四面透气，看得见在外奔跑的原野，但很不清晰。
发生了什么事？
隐约记得，像有过几次震荡。
兴许是冲撞吧，或者爆炸。
但是，列车仍在行驶，没有停下。
有可能，出事之际，周原就昏迷了。
这时，他感到耳蜗中涨满压力，全身疼痛，并嗅到了血腥味儿，头晕恶心，不禁呕吐了。
他往下铺看，见到两个死人，肚肠漫涌出来。
是他父母，双双死了。
是他带他们上车的。
他号哭一声，爬下去察看父母的尸体。
老人自带的点心还洒落在他们身上，沾满鲜血和呕吐物。
周原　　有些饿，就伸手取了一块，塞进嘴里。
随即，他发现妻子失踪了，她是睡在他对面的。
是掉到裂开的车厢外面去了吗？
还是在出事关头，抛开他独自逃跑了？
他不禁感到恼火。
他又往外看去。
电闪雷鸣，火光闪耀。
车门边一块摇摇欲坠的平面液晶显示器上，滚动出红色字迹：时速三百五十公里。
——出事的列车仍在高速行驶。
周原刚开始还觉得荒谬，但渐然麻木。
习惯性地，他摸到手机，试图拨打，却发现没有信号了。
过了好一阵，他忽然想到，自己还年轻，能上这趟车不容易，应该活下去，不能自暴自弃、坐以待毙。
于是，他挣扎着爬下来。
因为不知道还会发生什么情况，他就把撒在父母身上的那些点心用床单包好，随身携带，以备不时之需。
他记起高铁上是有医务室的，就沿着车厢往医务室方向走去。
……

媒体关注与评论

韩松以难能可贵的认真和执着坚持写作了几十年，他的小说诡异而华丽，深沉而热烈，实在别具一格，为文学开辟了新的道路。
——阿来 作家韩松不动声色地讲着诡故事，好像这就是生活的本来面目。
——宁财神 编剧

编辑推荐

美国《时代周刊》《轨迹》等重量级杂志都赞不绝口的作家畅销近十万册的《地铁》姐妹篇，再掀科幻畅销狂潮公认为华语世界反乌托邦小说的里程碑之作人类最终的命运，就在每一列飞驰的高铁之上阿来、宁财神、孟京辉等人赞不绝口

第一图书网, tushu007.com

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com