

漫读周末

2024年2月
甲辰年正月十五

24
星期六

要闻编辑部主编
责编 陆德洁
美编 张江
校对 张家梁

广州无轨电车102路拟停运的消息近日发布,引发热议。这趟开了60多年的电车串联东山西关,承载了许多广州街坊的记忆与情怀。广州是华南地区唯一一座拥有无轨电车系统的城市,电车的历史可追溯到20世纪初,空中纵横线网为老城区居民所熟悉。近年来,随着充电式新能源汽车的普及,无轨电车面临“是否过时”的争议。在城市发展进程中,如何在优化线路的同时保留城市公交记忆?



广州无轨电车102路或将告别街坊
严艺文 唐青雪 摄



102路前身电车2路 广州巴士集团电车分公司供图

“社死打击”乃凶器 慎用!

1907年,大盗斯坦因在玉门关捡到一件邮包,里面有一封来自奥地利女子米薇的书信。她在信中哭诉生活困顿,斥责远在撒马尔罕的丈夫将自己遗弃于敦煌:“当我得知你身体安好,我感到自己永不会死。可你瞧,我生活得很糟糕……我随你来到敦煌,没听从母亲的吩咐……我宁愿嫁猪嫁狗,也不愿做你妻子!”

这封信写于西晋末期,那是一个乱世,距今已一千七百多年。然而,从这封开篇祝福而结尾咒骂的信中,我们仍能感受到一颗心灵的剧烈跳动——极致的爱恨交织其中,无尽的恩仇纠缠不断,人性中的诸般情愫在尘沙中掩埋千年而依然鲜活,仿佛令信札发黄的不是时间,而是那些永恒灼热的古老文字。

可惜的是,对于“恩怨分明”的现代人来说,这种情感似乎已经因为过于繁琐而变得不可理解。当互联网将人际关系编织成一座克里特迷官时,我们遗忘自祖先的一切复杂情感似乎集合成了一簇条理分明的线头,无论在何种情感中陷入迷惘,终究都能像神话中的雅典王子一般找到那条通往迷官之外的线索。

于是,面对亲情,我们稍感代沟便斥原家庭的沉重伤害,为这个社会概念赋予不堪重负的个人偏见;面对朋友,我们一言不合便任由“友谊的小船说翻就翻”,通过“拉黑”轻易斩断脆弱的社交网络连接;面对爱情,我们遇到背叛便生出“不共戴天”之仇,发表“网路小作文”让对方彻底“社死”。

当然,任何情感中都会遇见“烂人”,以致陷入不必要的人生困境。但问题在于,绕过复杂人性而“一刀切”的情感处理方式,究竟是出于“快意恩仇”的天赋个性,还是出于被社交网络驯化而成的思维惯性?

对于热搜榜上的多数案例来说,答案或许正是后者。面对婚姻背叛,一些人一出手便是毁灭性的“社死打击”,看似“快刀斩乱麻”,一旦逾越尺度,却可能从受害者变成持凶器者。事实上,能以快刀斩断而又以暗箭相伤的爱情,从一开始便必非一往情深。以毁灭报以婚姻背叛,不过是《水浒传》中的强盗逻辑。而众所周知,这本名著里是没有爱情的。

正如心理学家弗洛伊德所言,现代人缺乏爱的能力。但在互联网时代,这一断言似乎还须补充一下——现代人缺乏爱的能力,却练就一身伤害的能力。你看云时很近,看我时很远,顾城这句诗无意中隐喻了社交网络作为“云”的魔力。这是相比于米薇的时代,我们在精神层面时刻感受到的深刻变化。

毋庸讳言,社交网络已成为一个“人均拿破仑”的世界。我们以自我为中心,不惮于彼此为敌、互相践踏心灵花园。普希金在两百年前便已预言这一“现代病”:“我们把所有人都看成零,只有自己才重要非凡。”而当社交网络的魔力侵入现实,便不免人人自危。但凡是人,都有“不可为外人道”的秘密,它们是隐而未发的欲望,或是一为之甚的行为。谁又敢断言,这些不会在某日作为“网路小作文”素材而成为针对自己的“核威慑”?

刘慈欣在访谈中曾说,人性绝非如文学家们所言永恒不变,而是会被科技潜移默化。这一判断是否准确,只有后人才能回答,但社交网络对人性的遮蔽却是无可置疑的。不过这并非反对科技的理由,历史上所有科技革命带来的伦理问题,最终都通过人类自我革新而获得解决。但这一过程,往往艰难而残酷。

此刻身在庐山之中,我们只能默默祝福:但愿云散日出之时,我们仍能感受米薇的剧烈心跳,仍能以健全的人文精神,理解人性的复杂与缺憾。

谢杨柳

广州102路拟停运,无轨电车“江湖地位”再引热议 “孖辫车”的城市记忆,如何留存?

壹 63岁的102路,老广集体记忆

“惊闻102路要取消,和103路整合……”2月18日,巴士迷小明在朋友圈这样写道。当天,广州市交通运输局官网发布相关公示,计划暂停运营公共汽车102路。根据具体的线路设置情况,102路线路将与103路进行重组整合,102路停运后,该线路的空白区域将由103路代替(详见本报2月20日A4版报道)。

“我在西关住,几十年去东山走亲访友都是坐102路,这是我们一代人的记忆,已经成为生活的一部分。”听说102路计划停运,梁阿姨一早特地来乘坐这班车,想再看看沿途的风景。“我住在中山六路一带,如果去南方大厦买东西,那一定是坐102路,买完后逛逛长堤,再坐车回家。”乘客王先生回忆。

记者了解到,102路为无轨电车线路,其前身是电车2路,线路开通

于1961年,至今已有63年历史。线路起于文化公园(粤海关博物馆)总站,途经广州文化公园、粤海关博物馆、东升医院、北京路文化旅游区、广州农民运动讲习所旧址、广州起义烈士陵园等地,沿途设人民南路、西门口(中山六路)、中山五路、农讲所等14座车站,止于东山总站。

“南方大厦是一代广州人不可磨灭的记忆,住在人民路、中山路一带的老广都会坐102路去南方大厦逛商场。因此,102路也成了沿线居民的集体记忆。”小明说,曾经的102路是通道车,挤车上下班或上学的光景,如今想来也是满满的回忆。

对于老广来说,102路的经典之处还在于自开线以来,线路几乎没有更改。“102路的行驶路线从人民路转中山路,连接两大交通走廊,63年来没发生大变动,这是市内

罕见的,也是电车线路里的唯一。”巴士迷谢老师表示,正因为此,102路可以说是人民南路、中山六路传统风貌区和历史建筑东山电车总站的重要组成部分。

此番涉及调整的无轨电车103路,前身是开通于1963年的电车3路(文化公园—越秀公园),也有60余年的历史。而与102路数十年线路未改不同,103路不止一次改线。其中,1989年由越秀公园延伸至机场路总站,1991年改道至盘福立交二层、德坭立交掉头。2020年11月,103路路线再度调整,不再途经机场路总站至广医沿途各站,告别了自开线以来的文化公园总站,进驻广钢新城。“感恩一路有你。”曾在103路沿线的小明对这段线路颇有感情,当时还特地制作锦旗,在改线前夜和一位巴士迷一起向老线告别。

叁 是否过时? 改良求变留存人文景观

2023年2月25日22时,配车编号D1-A320的111路末班车在黄石路总站开出,这条为市民服务了近22年的线路完成历史使命,正式暂停运营,成为本世纪以来广州第一条撤线的无轨电车线路。目前,广州有无轨电车线路14条,其中日班13条、夜班1条,途经荔湾、越秀、白云、海珠、天河等区。

近年来,对于无轨电车“是否过时”时有争论。2021年,广州市政协委员建议制订改造无轨电车为充电式新能源汽车的行动计划,并逐步将目前的“孖辫”电车更换为充电式新能源汽车。广州市交通运输局回复该提案时表示,半个世纪以来,无轨电车作为广州文化传播、推动“公交+旅游+文化”建设的重要载体,深受广大市民游客欢迎,是广州市不可或缺的一张靓丽名片。

有观点认为,无轨电车使用的接触网密布于主干道上方,既影响市容市貌,更存在不少隐患。广州市交通运输局也在回复中表示,新型纯电动公交车应用后,其因为无需在行驶道路上空架设充电线路,确实具有对城市景观影响小等优点。该局在今后无轨电车到期再投入及线路优化调整过程中,会对运营车辆类型进行充分评估,选取新型纯电动车辆逐步替换无轨电车,并结合城市更新改造,合理调整东风西路等无轨电车线路的设置。

无轨电车面临压缩的问题,并非只有广州存在。上海

曾将12条传统无轨电车线路调整保留至6条,其他线路予以废除,原来线路上的接触网、电车杆等配套设施也统一进行拆除、调整、更新。保留下来的线路有两个共同点:一是开线运营时间均超过60年,二是都途经历史风貌区和旅游景点。这些线路也在积极求变,部分线路进行线网优化改造,通过引进全新的架线理念,结合新研发电车综合杆及线网配件,减少40%的路口电杆和50%的布线。

寻求改良或是出路。有观点提出:城市无轨电车架空线网、路杆可进行景观统一规划设计,使之成为结合街区景观的视觉引导,亦可成为城市中一道独特景观。还有声音指出,从发展趋势来看,地面公交和轨道交通今后有望进行机构整合,若二者的供电系统也能够互联互通,将对无轨电车的发展带来极大助力。

“要尊重客观形成的历史景观,不要干城一面。这些线网本身已经是城市历史记忆与发展的承载,需要考虑的更多是安全因素。”广州市政协委员、广州市全面优化营商环境专委会委员谭国骥认为,要做好线路的道路通勤承载力、客流量、客流群体、客流率等数据分析,合理优化线网。

对于市民心中的经典线路,谭国骥建议,有效串联文脉资源,打造广州的无轨电车旅游线路,使“孖辫车”成为城市景点打卡旅游车。

贰 老字号“孖辫车”,多次换车升级

在老广州的故事里,无轨电车是重要的一抹记忆。从1919年正式申请开办开始,广州电车走过了百年历程,是这座城市的“老字号”。1960年9月30日,广州市无轨电车通车,1路线(越秀公园—中山四路大东门)投入运营,标志着羊城终于有了属于自己的电车。

圆滚滚的车头带着大圆灯,庞大的车身与小小的车窗玻璃,车厢内部是条状木制的凳子,司机位置有“鸡翼”窗仔,配小风扇,在没有空调的条件下为司机通风。电车顶部的线缆则如两条竖起的“孖辫”,不时与电线擦出火花,广州人亲切地称其为“孖辫车”。在老城区密密麻麻又井然有序的电线下,电车

行驶在一座座骑楼之间,是老广心中独有的情结。

半个多世纪以来,无轨电车经历了多次车型变化和技术突破,可增程式的双源无轨电车既保留“边走边充电”的优势,脱网状态下的续航里程也大大提升。广州街坊不舍的102路,目前多为典雅之星III型无轨电车。于1984年入职电车公司的利锦泉,参与了由广州电车公司自主研发设计且拥有外观专利许可的典雅之星I-III代的设计工作。

2007年,由广州电车公司与珠海广通客车厂联合开发生产的典雅之星I型无轨电车投入使用。这是国内首辆无障碍观光无轨电车,由于外形亮丽,车上图案

以花朵为主,很多巴士迷称它为“春花花”。“典雅之星的造型外观更加时尚、动感,改变了‘四方头’的外形设计,车头采用圆弧形设计,后视镜置于车头前侧,更添立体感。”利锦泉说。

典雅之星不断升级,从I型到II型再到III型。利锦泉告诉记者,自2014年投入使用的典雅之星III型无轨电车,由广州电车公司拥有自主知识产权,与宇通客车厂共同研发,通过采用锂电池系统等新能源先进技术,充分融合纯电动运行——它,被广大市民亲切地称为“电蓝”。目前,典雅之星I型和II型无轨电车均已退役。

浮世检

考生接到国企录用通知后遭取消

据现代快报22日报道,报名参加国企连云港港口控股集团有限公司招聘,经过资格审查、笔试、面试等一系列程序后,21岁的考生小温接到了对方发来的录用通知信息。就在他按照对方要求完成体检后,意外接到通知,称其因专业不符,被取消应聘资格。

“资格审查是第一关,你可以在一开始审查的时候告诉我们不符合,或者后面的笔试和面试不通过,我们都能接受,怎么都通知我们被录用了,孩子都去体检了,现在又说专业不符合了呢?这里面不是有问题,是不是有‘萝卜坑’?”小温父亲着实纳闷。他找到连云港港口控股集团有限公司,得到的答复是集团下属用人单位负责审查的工作人员对专业理解不到位,造成工作失误,“我们要求的是新闻学专业,而不是新闻学类,我们审核的是专业类别,而不是大类,小温的是网络与新媒体专业,所以两者不一致。”在做出解释的同时,该集团还承诺三年内该岗位不再招人。

难道只是只许跑鹅不许撞线?一句“失误”无论如何难以服人。

成都设开学“作业缓交期”

本周中小学开学,花式赶作业的戏码再次上演。不过,成都市教育局近日发文称,开学第一周为“入学适应期”,开学后两周内为“作业缓交期”,教师不得以作业未完成为由不让学生到校。除高三年级外,开学后两周内不得举行各类考试和测试,不得随意加重学生课业负担。同时,学校要重点关注入学适应产生的情绪问题、学习压力引发的心理冲突及亲子冲突等风险点,主动发现需要关注的学生,及时给予关爱与帮助。

给多些时间认真写,好过连夜敷衍赶工。普遍焦虑的教育大环境,需要一点这样的松弛。

长途返工当心“经济舱综合征”

记者从东莞多家医疗机构了解到,在近期春节假期后返工路途中,有3人因“经济舱综合征”不幸身亡,连续坐车时间都在20至30小时。“经济舱综合征”是一种在长时间乘坐交通工具后出现的疾病,主要由于久坐不动导致血液循环不畅,血液中的凝血物质增加,形成血栓。当血栓脱落并进入肺动脉时,就会引发肺栓塞,严重时可能导致死亡。专家提醒,在长途乘车过程中,应注意适时休息和活动,进行腿部运动,促进血液循环。

没事儿走两步,还真不是玩笑话。

贵过一线房价?

“美甲价格贵过一线房价”的话题登上热搜。据新浪新闻图数室2023年的一项调查,美团上商家的美甲服务价格在30-260元不等,做一款美甲的平均价格为127元。有人做了个有趣的换算:一个指甲盖的面积约为1平方厘米,十个指甲盖就是10平方厘米;如果以这样的面积来计算,做一次基

础美甲的价格高达每平方米12万元。而这还是相对平均的款式,一些繁复的美甲做一次就可能上千元。而材料成本低,往往是铺面、人工占大头,利润相当可观。

颜值经济确实价格不菲,但做美甲动辄一两个小时,更像时间而非面积。

一周面孔

李一舟

Sora爆火,等不及大模型开放,卖课的已开始了“割韭菜”。本周,AI付费培训博主李一舟经历了从流量巅峰到被炮轰的过程,于22日,其AI课程在各平台下架,小程序“一舟一课”被暂停服务,个人视频号也被禁止关注。媒体报道,自称清华博士、三家科技公司创始人的李一舟,实为清华美院博士,读的是设计类专业。其AI付费课程因涉嫌侵权、营销套路而受质疑。数据显示,李一舟售卖的199元AI课,仅去年一年就卖出约25万套,销售额约5000万元。

视频截图

张政

履新文旅部党组副书记、副部长的张政近日进入公众视野。据媒体报道,生于1966年的张政,早年曾在央视担任了多年的播音员、主持人,并在2001年至2003年主持过三届春晚。“艺”而优则仕,张政后逐步步入政坛。在履新现职之前,他曾担任了近三年的河北省委常委、宣传部部长。

谢赛宁

Sora话题度十足。日前,有说法称Sora发明者之一是毕业于上海交通大学的“天才少年”谢赛宁,使这位年轻科技界面孔受到关注。19日,谢赛宁本人在朋友圈澄清,称Sora诞生与自己并无关系。公开资料显示,谢赛宁现任纽约大学计算机科学助理教授,同时隶属于纽约大学数据科学中心。2013年,他从上海交通大学计算机科学与技术专业(ACM试点班)本科毕业,后任Facebook(现改名Meta)人工智能研究室研究科学家,曾与Sora一负责人共事开展研究。

网络图片

WEEKLY