

# 峰谷格拉斯哥

刘畅

作为英国第四大城市、苏格兰第一大城市，格拉斯哥鼎盛时曾与伦敦争夺“英国领先城市”称号，落魄时一度沦为英国“最麻烦的城市”，如今又因举办第26届联合国气候变化大会而成为世界知名“绿色领地”。其于峰谷间的起伏伏是如此惊心动魄。

## 得天独厚

时间回溯到1707年。这一年，英格兰与苏格兰共同签署《联合法案》，成立大不列颠王国，原本隶属苏格兰的格拉斯哥开始参与英属大西洋帝国的自由贸易。

当时，格拉斯哥凭借优越的地理位置很快争得一席之地。一方面，和伦敦或其他朝向英吉利海峡的城市相比，格拉斯哥这个面向大西洋的海港城市有着明显的航道优势。另一方面，格拉斯哥克莱德湾一路沿河而上，随着港口、码头逐渐建起，窄浅的河道被疏通、拓宽，转运货物的船只大多溯行至此。这一切都使得格拉斯哥的商业地位得到了稳固。作为跨国贸易的配套，造船业也逐渐兴起。

不过，率先崛起的并不是造船业本身。大约18世纪中期，很多格拉斯哥商人开始“下海”，做起了远洋贸易。他们买下本地的商品，销往美国，而作为报酬，美国的“大户”——烟草种植园主会用烟草交换。一来二去，烟草成了当时热门的货品。到18世纪末，格拉斯哥已独霸全英半数以上的烟草贸易量，格拉斯哥也随之成为英国与北美大陆之间重要的贸易中转基地。

由于烟草贸易为格拉斯哥积累了大量的财富，这段时期也被称为“烟草黄金时代”。

都说“金钱永不眠”，对利润的敏锐嗅觉是成功商人的本能。随着烟草市场渐近天花板，一些心思活络的商人开始寻找新的增长点。当时，以蒸汽为驱动的动力织布机被发明出来，价格低廉且生产效率极高的亚麻布也被批量制造出来。当地的大商人一边开展亚麻布贸易，一边不断改进相关工艺。这也使得他们获得了时人难以预想的“副产品”——金属加工和蒸汽动力方

面的专业知识。

再加上克莱德河通道的改善，格拉斯哥造船业距离高光时刻只差“临门一脚”。

## 高光时刻

提起蒸汽驱动，就不得不提一个人——现代蒸汽机发明者詹姆斯·瓦特。他不仅对格拉斯哥造船业的发展影响巨大，而且还推动了全英乃至全球机械工业的崛起。

瓦特曾经是格拉斯哥造船工人子弟中的一员。据说，他并没有接受过系统的教育和培训，只是一直对机械动力非常感兴趣，而且动手能力超强。1765年，还在格拉斯哥从事船舶修理工作的瓦特，在几位师傅的指导和帮助下，成功改良了之前又大又笨重且应用场景极少的老式蒸汽机，发明了世界上第一台“实用型”蒸汽机。

实用蒸汽机的成功问世，改变了当时格拉斯哥的生产生活方式，不仅加速了当地纺织业、采矿业、冶金业的兴起，还点燃了造船业爆发式发展的熊熊烈焰。

得益于蒸汽动力的广泛应用，格拉斯哥克莱德河畔很快兴起了大量造船厂，钢铁船体的货船也被发明出来并被应用于远航。在很短的时间内，格拉斯哥市中心以西的戈万就成了当时英国造船业的中心。据史料记载，直到19世纪末，世界上有近五分之一的船只，包括长度超过350英尺的最先进的蒸汽船，都是在那里制造完成的。当然，也正是克莱德河畔的造船厂制造的巨型船只，在1870年至1910年间推动了第一次贸易全球化。

自那时起，格拉斯哥几乎每年都会新造200多艘船。到了19世纪60年代末，克莱德河畔已经聚集起2万名船舶制造业工匠。由于造船业的利润十分可观，辐射能力也很强，大量配套产业随之出现。例如，造船过程中需要使用大量金属、煤炭等原材料，随着造船厂订单不断增加，格拉斯哥的金属和煤炭公司也越来越多，大量企业家和投资者慕名而来。

格拉斯哥的繁荣在1888年举办的格拉斯哥国际展览会上表现得淋漓尽致。史料记载，这场国际展览会吸引了近600万人参加。600万人参展在当时是什么概念？这比整个苏格兰的人口还多20%。

到了19世纪末的维多利亚时期，格拉斯哥已经享有“帝国第二大城市”的美誉，在贸易、建筑、创新等多个方面均领先于英国首都伦敦。

## 风光不再

然而，好景不长。

格拉斯哥的巨轮虽然推动了第一次贸易全球化，并使得其城市发展走向鼎盛，但仅仅过了半个世

纪，这艘巨轮的动力系统就出现了毛病，被全球化的浪潮甩在了后面。

数据显示，1947年，英国造船厂建造的新船数量占全球总量的比重高达57%，但这一数字只出现了一次，而且自此一路下滑，再也没有出现过像样的反弹。

其实，格拉斯哥并不是没有机会。随着第二次世界大战的爆发，日本和德国的很多造船厂都在轰炸中被摧毁，德国重要的舰船制造基地汉堡和日本造船基地长崎损失惨重。当时，盟军在二战中失去了太多客轮和油轮，急需新的船只补给，但面对这两个造船大国拱手相让的市场，格拉斯哥并没有及时抓住。沉浸在昔日繁荣中的格拉斯哥人天真地认为，全球造船业大门的金钥匙会永远握在自己手中。与德国和日本在二战后积极重建造船厂、引进新技术、采用新型管理模式形成鲜明对比的是，格拉斯哥并没有作出太多改变，老旧的、作坊式的造船厂依旧遍布克莱德河畔，一如往昔。

到了1962年，英国在全球船舶制造业中的份额已经下滑到13%。20世纪70年代，随着亚洲各国造船企业的崛起，格拉斯哥造船厂的传统优势被再度削弱，终至消耗殆尽。

应该说，此时的格拉斯哥虽幡然醒悟，但却不得要领。1977年，在当地政府的引导下，一大堆老旧的造船厂仿效新兴的造船企业，统一“打包”，共同成立了“企业集团”。但是，由于没有人真正懂得现代企业集团的运作方式，这个巨无霸只是徒具其形，未得其神，最终也没能免于倒闭的结局。到了20世纪90年代，市场上几乎再也看不到英国造船公司的身影了。英国造船业就此衰落至今。

从占据全球造船业一半份额到整个行业集体塌方，格拉斯哥只用了不到20年时间。随之而来的是危机向相关的冶金、采矿、煤炭等行业迅速蔓延。就业岗位减少、人口大量外流、凋敝的船厂变成废墟……20世纪60年代至20世纪70年代，格拉斯哥进入了难以置信的衰退。

## 重新唤醒

格拉斯哥的凋敝并非个案。在那个经济社会剧烈变革的年代，太多老工业城市仿佛一夜之间就衰落了。这也使得大量有识之士陷入了思考，有没有一种方式能够改变这一切？或许，文化就是城市更新的一个选项。

其实，历史上的格拉斯哥曾以其辉煌的文化传统闻名于世。换个角度看，即便是那曾给当地人带来了无尽辉煌与伤痛的造船业，又何尝不是全球经济发展史中浓墨重彩的一笔？这些，都是格拉斯哥独有的、不可替代的优势。

能否破局，在此一举。

鼎盛过，落魄过，历经起起落落的格拉斯哥于峰谷间转换，写下全球经济发展史中浓墨重彩的一笔。从曾经的世界工厂到如今的文化重镇、“绿色领地”，被唤醒的格拉斯哥转型步伐坚定。

在接下来的日子里，当地政府投入了大量的资金、人力、物力用于历史文化设施的修复和建设。修复克莱德河畔的古建筑，重整破败有如鬼屋的造船厂，修建苏格兰会议展览中心，举办格拉斯哥花园节、城市文化年等国际展会，支持短期展览、社区艺术项目等民间艺术文化活动……这一切，如轻轻柔柔却丝丝密密的雨线，重新唤醒了沉睡于泥土下的格拉斯哥。

终于，醒来的格拉斯哥头顶“音乐城市”“建筑与设计之城”的光环重回全球视野。即使到了今天，在很多商务旅游杂志上依旧可以看到，这座城市被定义为英国最有趣的城市之一，也是最具苏格兰风情的城市，是英国的一大文化重镇。

在此后的日子里，随着公共空间的改善、文化品位的提升、旅游设施的开发、城市开放程度的加深，格拉斯哥再一次成了英国最具魅力的城市之一，不仅吸引了大量来自世界各地的游客，还成为企业家们的宠儿。随着金融、科技和新兴制造业陆续进驻，人流、物流、资金流重新活跃起来。

也许是当年因循守旧摔的跟头实在太大，今天的格拉斯哥乃至苏格兰对于代表未来发展方向的产业有着超乎常人的执着。这其中，最受重视的就是新能源产业。苏格兰拥有丰富的海上风电资源，欧洲将近25%的海上风电资源来自这里，而且苏格兰在远海风电、潮汐能、波浪能等领域均处于世界领先地位。

早在2011年，苏格兰政府就设置了10年后实现100%应用清洁电力的目标。截至2021年，苏格兰地区98.6%的电能来自可再生能源，已经十分接近目标。

2019年，英国格拉斯哥市政协委员联合苏格兰电力公司发布消息称，2045年前把格拉斯哥建设成全英首座零排放城市。此后，包括循环发展倡议、打造“无废城市”、支持资源回收利用和碳减排、推进铁路和公路交通电动化等均成为格拉斯哥实现“净零”目标的重要举措。一系列绿色发展的成功实践使得第26届联合国气候变化大会最终选择了格拉斯哥。

吃一堑，长一智。从曾经的世界工厂到如今的“绿色领地”，这一次，格拉斯哥没有再犹豫。

图为格拉斯哥城市建筑。（资料图片）

# 与非洲的不解之缘

肖小艳

金灿灿的阳光从舷窗撒落进来，耳畔唯有低沉的嗡鸣声。我缓缓睁开双眼，早已分不清是清晨还是午后。机舱里各种肤色的人们开始躁动起来，有的整理着凌乱褶皱的外衣，有的依然捧着免费的咖啡大口地喝着……这是一班即将降落到非洲加纳共和国的大型波音客机。

2010年3月1日，我带着无限的好奇与期待，踏上了这片古老而又神奇的土地，开始了与非洲的不解之缘。

来非洲之前，我的脑海里曾经不止一次闪过这样的画面：广袤炽热的大地、骨瘦如柴的儿童、破败肮脏的街道……走下飞机的那一刻，眼前的一切虽不至于如此糟糕，却也没有好上太多。望着蔚蓝色的天空下那一排低矮破旧的建筑，怎么也无法想象这是一个国家的首都机场，反倒更像

是小时候老家县城的长途汽车站。

汽车缓慢地穿过几条不太宽敞的街道，一路堵得水泄不通。市区内高楼很少，像国内那般琳琅满目的商铺门面更是少而又少，取而代之的是马路旁沿街叫卖的小贩。他们将各色小商品捧在手里，挂在脖子上，或是用头顶着，热情地迎上来，别有一番异国风情。

此时天色渐暗，落日的余晖映照在一一张张黝黑的脸庞上；成千上万的蝙蝠忽然惊起，浩浩荡荡朝远处的森林飞去——这就是我对加纳首都阿克拉的第一印象：一个掺杂着原始与现代、富贵和贫穷的大世界。

从这一天起，我加入了索莱莱立交桥的建设大军中，正式成为一名长期驻非的海外工作人员。在接下来的10余年里，

非洲成了我的“主场”，期间遇见了很多人，也经历了很多事，对非洲、非洲人民和这份工作的意义也有了认识。

来非洲工作的人都有体会，最难受的是忙完一天的工作后，回到住地，最想做的就是和家人通个话。可此时，国内已是三更半夜，百无聊赖中，孤独如幽灵般找上门来。时间久了，和国内的联系越来越少，太多的话憋在心里，反倒不知从何说起——不是不想念，只是不知从何时起，大家已经习惯将所有思念默默地埋在心底。

随着生产经营工作逐步深入，我渐渐结识了来自全国各地的驻非同志，每个人都有讲不完的故事，他们中有的遭遇过恐怖袭击，有的经历过社会动荡，

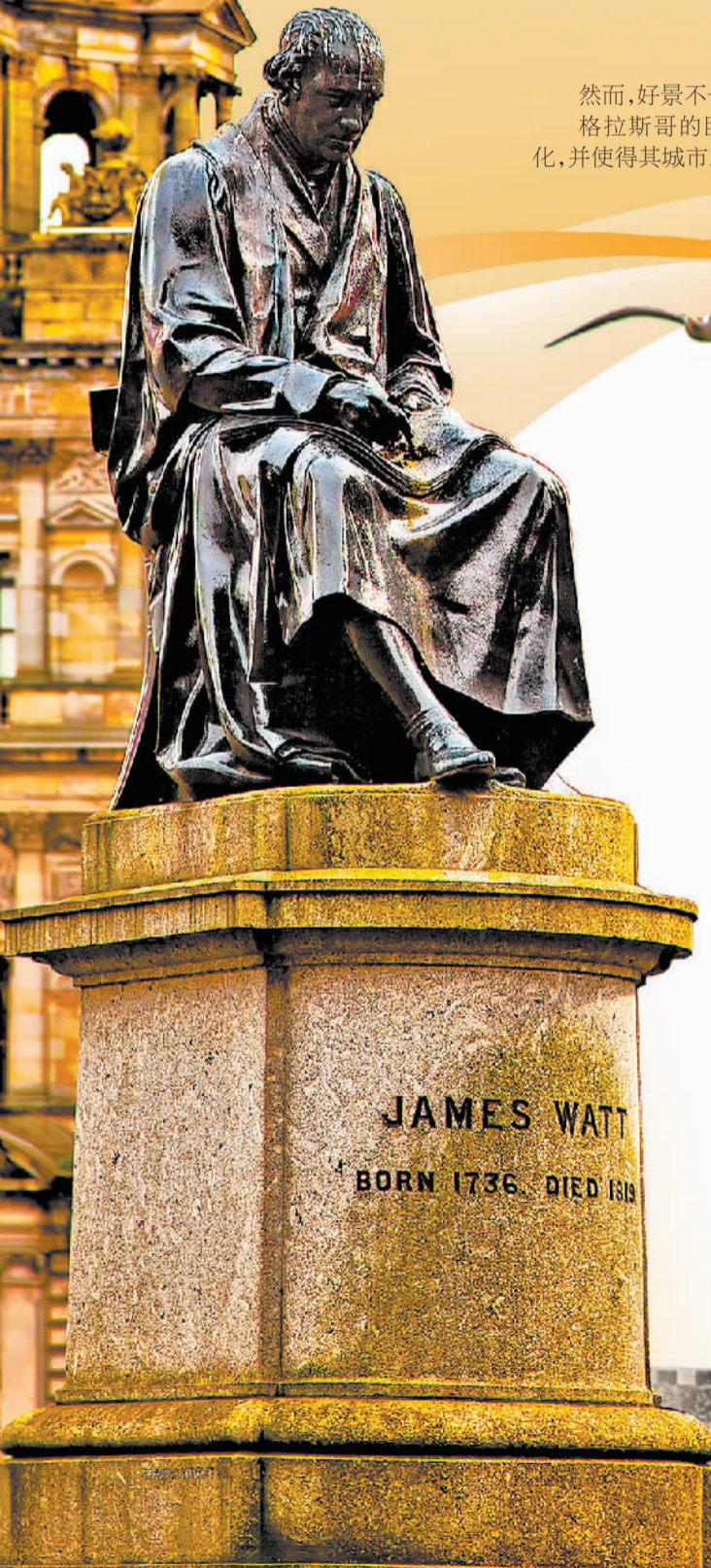
有的目睹了埃博拉疫情，有的甚至后来付出了生命……

所有把汗水挥洒在非洲土地上的“一带一路”建设者们都是伟大的。我们暂别了祖国安全舒适的现代生活，在这方遥远的土地上拼搏，项目成功后的喜悦、无助心酸时的泪水还有对家庭的愧疚，这一切交织在一起，化成了一股难以言表的感受，或许这就是成长吧。

每当朋友们在一起分享驻非经历，大家总是一副云淡风轻的样子，仿佛那些艰难、困苦都不存在，唯有对生活的热情和对未来的憧憬充满胸中。也许，我们已经不知不觉离不开这里了。这并非因为非洲本身比家乡更美好，而是因为在这里我们流下了太多拼搏的汗水，成长为那个更好的自己。

当经历生活艰辛，才会更加珍惜和热爱；当尝遍无尽孤独，才会更加笃定和坚强；当亲见世间疾苦，才更能体会宽厚和仁慈。正如海明威在非洲创作的《乞力马扎罗的雪》中对生命的感言：“无论你成就如何，你的生活就是你的天赋所在。”

印象



图为坐落在格拉斯哥市中心的现代蒸汽机发明者詹姆斯·瓦特雕像。（资料图片）

本版编辑 韩叙 周明阳 美编 王墨晗  
来稿邮箱 gbj@jirbs.cn

图为加纳埃尔蒙纳。（资料图片）

（资料图片）