雾都伦敦摘帽记

本报记者 苏超

上图是11月15日的雾中伦敦。此时的雾,充满了梦幻般的美丽。

而50年前伦敦的雾霭,充满了污染物,它被称为工业时代的产物。

工业革命时代,伦敦炫耀大烟囱,但最后推倒了这个“图腾”;汽车时代,伦敦人充分享受汽车带来的便利后,决定向汽车征收高额“进城费”;现在,伦敦要给自行车建高速公路。

一切选择皆有因果,罩在伦敦上空的雾只是一个象征,它促使伦敦人反思工业革命,反思文明的另一面,因为他们曾经经历过那个“大雾也能毒死人”的惨痛时刻。

在英国伦敦留学的姚娟正盘算着毕业后的计划,她依然记得今年夏天在苏格兰看到莫奈的真迹时的那分兴奋。19世纪法国印象派画家莫奈也曾跟姚娟一样旅居伦敦,但莫奈深爱的雾都伦敦如今早已变了模样。

姚娟看到的伦敦,已经很少有雾笼罩,只是常常要在雨中踏着青青的草坪去上课。

伦敦的雾霭到哪去了?

■迷失伦敦

一百多年前,如今戴在中国头上的“世界工厂”的帽子,还牢牢扣在大英帝国头上。大烟囱成了大英帝国的象征,也成了人类进入工业时代的“图腾”,被各国争相崇拜。有诗为证:

“一枝枝烟囱都开着朵黑色的牡丹呀,
哦哦,二十世纪的名花,
近代文明的严母呀!”

这句现在读来有点别扭的诗,正是1920年时郭沫若的大作。

滚滚浓烟把伦敦带入了一个新时代,也让气候潮湿阴冷的伦敦开始笼罩在雾中。英国人的财富之路,正可谓腾云驾雾一般发展着。

雾都时代开始了。

“我热爱伦敦胜过热爱英国的乡村,而我最爱的则是伦敦的雾。”热衷于描绘自然光色的印象派大师莫奈这样说。在莫奈的《伦敦印象》组画中,伦敦的雾在阳光中变幻着无穷的色彩,以至于终于在浓雾中看出些色彩的伦敦人把这个法国画家称为“伦敦雾的创造者”。

英国才子王尔德的诗为证:

“黄色大雾蔓延开来,
爬过桥梁,直抵屋墙,
似化作幻影,又化作圣保罗教堂,
一触即发,如同悬挂城市上空的泡沫。”

不过,这一场景,穿越到二战中,也许更像是毒气战中的恐怖场景。

■美丽的毒

越是颜色鲜艳的动物,就越有可能是有毒的,雾气也不例外。

莫奈也许从没想过,他的画作中闪耀着各种颜色的雾气,被伯明翰大学的气象学家注意到,成为研究维多利亚时期伦敦空气状况的一个重要依据。据分析,那漫天黄色,应是高硫含量的煤燃烧后烟尘和硫酸盐颗粒散布到空气中,成为水蒸气的凝结核所致,如此条件下形成的雾比自然形成的雾更持久。

1952年12月5日,伦敦的大雾天气在无风的情况下持续了4天。当时主要以燃煤取暖的伦敦市区内还有许多火力发电站,煤炭燃烧产生的二氧化碳、一氧化碳、二氧化硫、粉尘等污染物挥散不去,一时间白昼如夜。

当时正在伦敦举行的牛博览会上,350头参展牛首先对毒雾产生反应,35头牛严重中毒,一头牛被当场毒死。牛犹如此,人何以堪?在大雾期间以及雾散后的两个月间,12000余人因毒雾患病死去。

这当然不是伦敦雾第一次行凶。早在1837年2月第一次有记载的毒雾事件中,就有至少200名伦敦人死亡。1952年之后,伦敦也多次发生毒雾事故。

在创造了大量物质财富的工业革命迷雾中,伦敦如许多现代城市一样,已经深陷城市病中,迷失了方向。伦敦就像希腊神话中的国王迈达斯,从神那里得到恩赐,将所有他能触及的东西变作黄金,结果连食物和水,包括他的女儿也变作黄金,被自己的贪婪活活饿死。

■走出迷雾

在希腊神话里,迈达斯是在酒神指示下跳入河中洗去噩梦的。

但洗净一座城市远没有这么简单。

对于伦敦人来说,1952年的灾难让伦敦人决心走出迷雾。一贯相信契约法制的英国人,首先开始制订一系列环保法案。1956年,英国政府颁布《清洁空气法案》,城区内开始设立无烟区,发电厂和重工业等污染大户迁往郊区。1968年又一次颁布法案,要求工业企业建造更高的烟囱,以利于污染物的疏散。

1974年的《控制公害法》囊括了从空气到土地和水域的保护条款,更是添加了控制噪音的条款。相继颁布的法令更加繁多和详尽,这些法案成为伦敦迎来新生的保证。

1965年以后的伦敦,有毒烟雾已经绝迹。正如电影《钢的琴》中被炸掉的烟囱一样,在英国曾记载了一段辉煌的大烟囱渐渐从城市里消失,服务业和高科技产业取代了重工业在英国的地位。

但是好景不长,以上法案和措施主要是针对燃煤的控制,20世纪80年代以来,爆炸性增长的汽车喷出的尾气取代燃煤,成为主要的大气污染源。

英国政府从上世纪90年代以来,除对汽车本身和燃料等做出种种规定和管制外,一直致力于控制市区内的汽车数量,在2003年更是用收取交通堵塞费的手段限制私家车进入市区。到2008年2月,伦敦针对大排量汽车的进城费已升至25英镑/天,折合人民币350元/天。这大笔收入都花在了公共交通上面。

伦敦人也开始认识到,要想走出迷雾,需要做的远不是改变燃料结构这么简单。

■自行车引导人民

通往干净城市的路再长,也不该是条堵满汽车的路。

就在中国的公路陷入越宽越堵的困境时,英国人已经开始建设自行车高速公路了。

在伦敦市长约翰逊推广下,2010年7月,一条8.5英里的自行车高速公路,从伦敦南部一直通向市中心。作为伦敦计划中12条自行车高速公路中的第一批试验线路,这条道路上目前每天约有5000辆自行车通过。伦敦市交通委员会的目标非常远大,他们希望到2013年伦敦自行车出行量增加到2.7万辆,2025年的自行车骑行量要比2000年增加4倍。

这位推广自行车的约翰逊市长本人也是骑着自行车上下班,早前他还因为骑车救助一位遭歹徒袭击的女导演而获赠“自行车骑士”的雅号。

轰轰烈烈的自行车运动只是刚刚开始,而且主要解决伦敦市区内的短途交通。在伦敦生活了一年多的姚娟看来,伦敦现在骑自行车的人还不算是主流,伦敦市的交通依然是汽车的天下,但绿地的面积远远大于公路的面积。英国是世界上最早颁布可持续发展规划的国家。在伦敦城市外围的大型环形绿化带,根据远期绿化带规划面积可达5791平方公里,与城市面积之比可达3.67:1。

公交车、自行车、绿化带,把伦敦从光怪陆离的迷雾中拖出来,走上了返璞归真的城市之路。

标准没错,谁的错?

本报记者 崔滨

本应隐在幕后,守住我们生活底线的各类标准,最近却屡屡跑上前台抢镜,顺带全民普及很多生物和化学知识,诸如速冻水饺里的金黄色葡萄球菌、牛奶里的生乳菌以及不锈钢锅里的锰、铬、镍配比。

世上本没有标准,直到意识到生活需要标准来帮助我们条理井然。到如今,大到空气、水源,小到财产保险甚至肉丸,无一不是按照标准来生产运行。

工业化之前,人们往往去身边的手工作坊采购商品。由于销售范围极其有限,商品生产者和顾客大多是熟识的朋友,凭借诚信、友情以及师徒、行会间森严的秩序,出现有严重质量问题的商品往往是小概率事件。

进入大工业时代后,从福特T型车到亨氏番茄酱,都是在流水线上环环相扣地完成的,商品远销各地,用户和厂家互不照面,产品质量必须采用新的方式来把控,于是标准应运而生。

不过,现代化标准也是在激烈冲撞中诞生的。1906年,时任美国总统西奥多·罗斯福在吃早餐时,读到厄普顿·辛克莱在小说《屠场》中描写的场景:“工人得了肺结核,往地上吐痰,其他人就拖着猪肉在地上走来走去,装肉的铲车里有死老鼠都懒得捡出来,混合着猪肉制成德汉姆牌香肠。”

据记载,西奥多·罗斯福总统当时“大叫一声,跳起来,把口中尚未嚼完的食物吐出来,又把盘中剩下的一截香肠用力抛出窗外”。当年6月,美国通过了食品安全法,成立了食品药品监督局(FDA),负责食品、化妆品和保健品生产、检验标准的制订,从而开启了现代标准化的先河。

在当前吸引全社会关注的食品安全领域,中国已有了自己的FDA,并且有了《农产品质量法》和《食品安全法》这两部重要的标准制订依据。从20世纪80年代开始,中国逐步颁布各类卫生标准和行业标准,但这些标准被繁琐地分为国家标准、行业标准、地方标准、企业标准4大类;涉及卫生部、农业部、国家质检总局、中国标准化研究院等十多个部委。

30年间,中国的食品标准仅有过3次大范围颁布和修订,现行标准标龄在10年以上的占了1/4,个别标准甚至超过20年未修订。

日前被媒体曝光的乳品国家标准制订中,70多名制订标准的技术委员会成员,除了来自科研机构、检测机构、高等院校、政府部门,还有9名来自三元、蒙牛、伊利、光明等行业龙头企业。在具体标准内容的确定环节,初稿是由掌握第一手生产情况的伊利、蒙牛和光明提出的。

除了产品标准制订中的利益博弈,产业标准的产生也不是完全为消费者考虑,像3G通信标准中的TD技术,就在很大程度上承担了代表中国自主知识产权对抗国外企业抢占市场的任务。

中国工程院院士、中国疾病预防控制中心营养与食品安全所研究员陈君石指出,有些要求苛刻的标准只是出于本土保护的需要,比如欧盟制订严格的食品安全标准,重要原因是欧盟的进口产品多,需要以此减少进口产品倾销、垄断的风险。

在陈君石看来,标准不是万能的,也不是越高越安全,即便我们制订出全世界要求最为严苛的食品标准,其直接的后果是大大提高企业的生产和检验成本,反而制约了整个行业的进步。

“评价标准的关键在于是否适用,就是能否保障安全,而且标准的核心问题在于执行。比如近年来严重扰乱食品安全的三聚氰胺、瘦肉精、地沟油,其症结在于生产经营者违法违规,将本不能添加进食品的物质加入到食品中,与食品标准本身无关。”

出于行业利益也好、国家战略也罢,现代社会中的标准,已然不再是超越功利、关怀众生的普适律令,而是无可逆转地摇身变为利益集团博弈、妥协的产物。

如果将烹饪看做一种权利,当我们把包水饺、蒸馒头、灌血肠等大部分权利让渡给食品生产企业的时候,我们就必须承担相应的食品安全风险,并把避免风险的重任寄托到标准身上。

当奶奶炖的红烧肉、妈妈擀的面条渐渐退进记忆深处,无论眼前的食品标准让你的感情多么复杂,你只能选择微笑面对。