执行主编：刘琳佳 责任编辑：张天龙 电话：(0451)84612073 E-mail:zmb2014@sina.com

重温斯诺中国档案：

从历史深处寻找相知的力量



11月14日，人们在美国纽约举行的共话斯诺精神活动上观看图片展。来自美国和中国的近百名专家学者当日齐聚纽约，以“架桥者：埃德加·斯诺90年前的出发”为主题，探讨斯诺精神遗产的当代价值和世界意义。

“架桥者：埃德加·斯诺90年前的出发”国际研讨会14日在纽约举行。笔者日前赴《红星照耀中国》(《西行漫记》)作者、美国记者埃德加·斯诺的故乡——美国密苏里州堪萨斯城，在密苏里大学堪萨斯城分校米勒·尼科尔斯图书馆查阅斯诺特藏档案。

“难道不值得拿一个外国人的脑袋去冒一下险吗？”

泛黄的信纸、反复修改的手稿和采访问题单，再现了斯诺当年如何深入陕甘宁边区，调研采访、独立写作并将作品传播给世界受众的鲜活过程。

1928年来到中国后，斯诺的新闻视角逐渐从外交声明、军事战报和政治人物的讲话，转向中国社会的深处，尤其关注农民、青年和普通民众的处境。当时，舆论关于中国共产党和红军的说法相互矛盾。斯诺迫切地想要实地探寻事实真相。在《红星照耀中国》书中，他写道：“为了要探明事情的真相，难道不值得拿一个外国人的脑袋去冒一下险吗？”

经过不懈努力，1936年夏，斯诺进入陕甘宁边区，前后采访约4个月。

堪萨斯城的档案中包括斯诺在陕甘宁边区写下的22份采访提纲、毛泽东同志访谈核对记录、后续事实修正通信以及大量照片，使人得以清楚看到一部新闻作品诞生的过程：怎样准备采访，怎样比较证据，怎样核对事实，又怎样让读者理解一个遥远的国度。

档案中，一份采访毛泽东同志的手写采访提纲令人印象深刻。纸上的问题经过删改、补充和重新排列，涉及中国共产党如何看待资本主义国家、外国投资以及抗日民族统一战线下的军事和土地政策等。

1937年10月，《红星照耀中国》在英国伦敦出版，迅速引发国际关注。在该书开篇，斯诺提出一连串问题：红军为什么能够生存？中国共产党究竟有哪些政治主张？中国革命又将怎样影响世界？通过一手实地调查，斯诺把鲜为人知的红军领袖、边区社会生活和政治实践带入了国际视野。

“不论我个人的同情倾向何方，我仍旧是一个密苏里人”

当时，外界对中国共产党和红军普遍缺乏第一手了解。斯诺如何让世界相信他的报道？1937年2月，斯诺在给时任美国驻华大使纳尔逊·约翰逊的信中这样写道：“经验使我能够辨别真伪，不论我个人的同情倾向何方，我仍旧是一个密苏里人。”在美国谚语中，“密苏里人”意为“眼见为实”。

1938年，斯诺在该书中译本《西行漫记》作者序中进一步表示，自己没有加入任何政党，希望对亲眼所见、亲耳所闻和了解到的事情作出公正、客观的报道。他同时坦言：“本书英文本第一版原有的一些错误，已经在这里改正了。其他的错误自然也还有。”敢于质疑既有说法，也愿意修正自己的错误，这是斯诺的求实精神。

冷战对抗和麦卡锡主义盛行时期，斯诺因对中国的报道和政治观点受到怀疑，后来移居瑞士。但他继续观察中国，批评美国对华政策。

1959年，斯诺在《美国政治与社会科学学院年鉴》上发表《承认中华人民共和国》一文，认为美中之间的重大分歧并非不能谈判，主张承认现实，在竞争中寻求共存。在政治对立严重的年代，表达观点尤为需要勇气。

“它不仅是转瞬即逝的独家新闻，也包含许多具有持久历史价值的事实”

斯诺在1938年版《西行漫记》作者序中写道：“从字面上讲，这一本书是我写的，这是真的。可是从最实际主义的意义来讲，这些故事却是中国革命青年们所创造，所写下的。”

斯诺在1968年修订版序言中如此解释这部作品的长久生命力：“它不仅是转瞬即逝的独家新闻，也包含许多具有持久历史价值的事实。”

重新翻阅他那些手写采访提纲、采访记录等资料，更能理解这句话的分量。《红星照耀中国》，正是斯诺个人职业探索与中国关键历史变革期相遇的产物。

凭借长期积累的信任和沟通渠道，斯诺在中美两国重新走向接触的过程中发挥了特殊的桥梁作用。1960年、1964年和1970年，斯诺三次重访中国。

1970年10月1日，毛泽东主席邀请他登上北京天安门城楼。同年12月，两人再次长谈，谈及中美关系及时任美国总统尼克松访华的可能性。1971年，美国《生活》杂志刊登斯诺的访谈报道，向外界传递出中国愿意改善中美关系的信号。1972年2月15日，斯诺在瑞士去世。6天后，尼克松抵达北京，开启历史性访问。

斯诺曾在一份演讲稿中借用爱尔兰剧作家萧伯纳《巴巴拉少校》里的一句台词：“你学到了一些东西，这在一开始，总让人觉得像是失去了什么”，用以说明认识另一个国家、另一种文化时常常会遇到的困难。

美国交通部长：航空停摆说明国会该打钱了

美国交通部长肖恩·达菲15日拒绝为全美航空大停摆道歉，反而忙于“甩锅”，称过去二三十年美国政府对空中交通管制系统投资不足。他还坚持要求国会在年底前拨款500亿美元，以避免更多航空业混乱发生。这一说辞招致民主党人质疑。

陈年痼疾

据美国《华尔街日报》报道，达菲上周末接受5家电视台采访、举办了两场新闻发布会，“坚持不懈”地强调，美国空管基础设施存在大规模投资不足现象。达菲在《与新闻界对话》电视节目中说，航空停摆在他治下发生，“但我无法为留给我们的(烂摊子)道歉，也无法责怪共和党人或民主党人，因为他们全都有责任”，问题在于长达“25年、30年的缺乏投资”。

13日，美国各地航班停飞近5小时，是自2001年“9·11”恐怖袭击事件以来全国性停飞持续时间最长的一次。当天，大约9200架次航班被取消，7500架次延误。超过530架原定15日飞行的航班被提前取消。停飞导致数以万计旅客滞留机场。15日，仍有大量航班被取消。达菲当天称，航班运行最迟16日可恢复正常。

退役飞行员、主播史蒂夫·沙伊布纳认同达菲的说法，称美国空管系统自1981年里根时期大裁员以来一直承压，达菲“‘继承’了一个40多年的老问题，不能简单归咎于某个人或某届政府”。

事故频发

据达菲介绍，停飞事件源于联邦航空局承包商的一次常规维护作业：施工方将一处空管通信系统所用的老旧铜缆升级为光纤，并更换了相应路由器，但过程中因“数据过载”导致通信中断。

美国航空系统近年来安全事故频发。《华尔街日报》称，达菲2025年1月上任次日，美国首都华盛顿便发生民航客机与军用直升机空中相撞并坠毁事件，两架飞机上共计67人无一生还。今年3月，一架加拿大民航客机在纽约降落时与一辆穿越跑道的消防车相撞，飞机严重损毁，机上两名飞行员死亡，数十人受伤。多起事故均指向美国空管系统人手不足以及技术问题。

钱花哪了

美国国会2025年批准拨款125亿美元，用于升级改造老化的空管基础设施。据美国《华盛顿邮报》报道，达菲12日致信国会申请拨款约300亿美元，但在停飞事件后将申请额提高至500亿美元。他14日称，更详细的申请方案将于16日公布。

据报道，达菲已在白宫向共和党籍总统特朗普通报停飞事件，后者15日首次就该事件发声，认为航空停摆责任在于民主党籍前总统拜登“愚蠢烧钱，把一个老旧系统搞得更糟”。特朗普也呼吁国会追加拨款。

然而，在即将于明年1月重新掌控国会的民主党人看来，达菲应首先解释他把钱都花在了哪里。民主党籍联邦众议员吉姆·海姆斯15日称：“这不是国会资金问题，不是即时支出问题，而是事务优先次序问题。”

明年将分别出任众议院运输和基础设施委员会主席、航空小组委员会主席的民主党籍联邦众议员里克·拉森与安德烈·卡森也指出，去年批复的125亿美元中，交通部迄今仅实际支出10亿美元，交通部应“向国会解释，他们为何需要更多钱”。

达菲对此回应称，国会批复款项都已入账，将在2028年底前部署到位，但他需要更多资金以推动空管系统全面改革，否则可能发生更多停飞事件。

本版稿件均选自新华社