

張樂平, 一等好爸爸!

連盈慧

前不久朋友傳來「三毛之父」張樂平的漫畫和生平, 才知道老人家剛過百歲冥壽, 他的漫畫, 聞名久矣, 過去沒機會認真細讀, 這次朋友傳來好幾張三毛單張, 看得感動, 記在心裡, 日後一定找他的集子來看。

張樂平, 一等好爸爸!

三毛無父無母, 是張公筆下人家孩子, 他對三毛的同情, 足見他不一定只關心自己孩子, 看過他作品的讀者, 都說他雖然沒正面為自己孩子著墨過, 父愛在三毛身上已有形跡可尋; 他深愛孩子才一口氣生下七個, 而且還不斷收養孤兒, 上官雲珠自殺後, 她兩個孩子便由他接過來; 女兒一個同學沒了親人, 張樂平也視如己出。「幼吾幼以及人之幼」, 他做到了這一點, 就算經濟環境不成問題, 倒不是人人都可以做到, 倒不是人人都願意做, 大多數人口中說愛孩子, 大不了一愛自己的孩子, 一旦由那些父母互相交換孩子來養, 便很容易看出私心了。民間故事《蘆花淚》中那個母親, 愛自己親生兒子就愛得要命, 沒看過她虐待元配那一個, 誰不說她這個母親親慈祥/夠愛心。當然天下也有不少好後母, 受委屈的後母也有, 《娘教子》中那個三娘就是, 只是基於一般人性缺點, 這些後母較不常見。不少「人間慈父」亦然。

追蹤黑鮪魚

蘇狄嘉

聽說台灣東港的黑鮪魚很久了, 饒咀的我多年來一直想親身見識, 就是找不到志同道合的夥伴, 一償心願。今年日本天災人禍紛至, 打亂了身邊很多友人的旅遊計劃, 卻成就了東港黑鮪魚之旅。台灣東港的漁家, 乘著太平洋的黑鮪魚每年一度在五月至七月這兩個月份, 由南至北游徙, 大舉捕撈, 漁獲豐盛。地方政府亦乘勢推廣, 造就了黑鮪魚季的活動, 不但台灣本地人由北而南, 由西而東的湧至, 近年更吸引海外遊客參與, 不少更是專程乘飛機而來的饕餮客。

束手無策

韋基舜

「拚命三郎」石秀聽得門外人聲嘈雜, 叫著捉了一個「細作」, 連忙與老人家出外看。不看猶自, 一看嚇了一驚, 只見「錦豹子」楊林被七八十個軍人捉住, 刺得赤條條的, 用繩綁著。石秀看著, 心中暗暗叫苦, 卻又明知故問到底怎麼一回事? 老人家說是捉了「宋江那細作」。老人家不說是捉了梁山泊的細作, 也不說是捉了晁蓋的細作, 而說是宋江的細作, 顯然是宋江上山後與吳用勾結; 培植自己勢力的同時, 也在江湖上、地方上營造他便是梁山泊的形象, 代表了梁山泊, 視「晁天王」如無物。

石秀再問老人家, 祝家莊的人是怎樣捉著楊林? 老人家說是楊林扮作解法師入莊刺探, 卻又認不得路, 轉來轉去只走了「死路」, 村人見疑, 告之莊上捉人, 豈料此人拔刀相向, 傷了四五個人, 唯是寡不敵眾被捉住, 有人認出是梁山泊的「錦豹子」楊林。楊林被捉, 石秀人單勢弱, 欲救無從, 而且天色已晚, 難以出村, 幸得老人家收留住宿一宵。且說宋江軍馬在村口屯駐, 遲遲不見石秀、楊林回報, 乃派「摩雲金翅」歐鵬往打探。未幾, 歐鵬回報說是村中傳出指示, 「歐鵬往打探, 只見路徑雜亂, 自己已認不得路, 恐怕有失, 只好折回。」宋江估量祝家莊捉著的「細作」, 可能是石秀、楊林二人, 乃問眾人如何是好。平時, 宋江揚言得九天玄女賜以《無字天書》, 若遇有疑難, 可與吳用翻閱《天書》, 便會得到指示。查實, 所謂《無字天書》, 只是宋江、吳用二人勾結虛構; 假借九天玄女之名, 行使自己旨意而已。現在, 吳用留在山寨監視晁蓋, 沒有人謀計, 宋江空有《天書》亦有用, 只有硬著頭皮, 不等齊林沖率領的第二撥人馬到來, 便自行發兵攻打祝家莊。

只有硬著頭皮, 不等齊林沖率領的第二撥人馬到來, 便自行發兵攻打祝家莊。李逵唯宋江馬首是瞻, 乃言「我先殺入去, 看是如何!」梁山泊人馬, 李逵、楊雄任先鋒, 穆雄居左, 黃信居右, 宋江則拉著花榮、歐鵬居中, 李俊殿後, 殺奔祝家莊。為有宋江拉著花榮相伴, 無他, 單只花榮武藝高。有一「小李廣」在身旁可以保命, 而且今次是梁山泊第一次下山打陣地戰, 花知寨曾是朝廷將領, 擅於調兵遣將打仗。人馬殺到獨龍岡, 已是黃昏, 宋江下令攻打祝家莊, 李逵已迫不及待, 脫得赤條條的, 揮著兩把長鋼板斧, 殺奔莊前。但見莊前的吊橋已高高吊起, 莊內烏煙瘴氣, 黑鐵牛見此, 便要跳落護莊河; 涉水殺過去, 楊雄連忙扯住, 說是莊門關閉, 必有陰謀, 「待哥哥來, 別有商議。」李逵這個驕人, 哪裡忍得住, 拍著雙斧, 隔岸挑戰, 破口大罵。但莊內全無反應, 俗語謂之「睬你都白癡」。未幾, 宋江的中軍來到, 楊雄告之莊上沒有動靜, 也不見祝家莊人馬。宋江勒馬一看, 果然不見莊上人馬刀槍, 心中疑忌, 猛省道: 「天書上明明成說『臨陣休忌』, 是我一時見不到!」; 並把自己的失察, 說是全因心急殺石秀與楊林。又一把捧出《無字天書》的權威, 為日後所作所為說是奉《天書》的旨意。宋江從未打過陣地戰, 面對祝家莊深不可測的對策, 一時之間, 攻也不是, 退也不是, 最後還是決定退兵。可是, 當眾一退, 祝家莊突然燈火通明, 一個號炮冲天, 門樓上箭如雨下射向梁山人馬。

(細說水滸·二四)

公務車改革 艱難路

有人說, 假如馬路上沒了龐大的公車隊伍, 北京的「治堵」定會立竿見影。最近, 公務車改革又成為一個熱門話題。

北京大街上現在究竟跑著多少公務車? 成為公民與政府爭執的一個迷。北京市政府不久前公佈的62,026輛公務車數量, 與網民估算的70萬輛, 兩個數字之間竟相差十倍之多! 網民的證據是: 2006年中非論壇期間, 駐京的中央、國家機關、部隊、企業單位按照50%的比例控制封存公務車, 北京市屬機關單位以及外省各級駐京單位控制封存比例為80%, 當時媒體報道的封存公務車數量就達49萬輛, 一時北京的交通環境明顯改善; 而在奧運期間北京僅封存了30%的公車, 也達到道路暢通, 藍天白雲的效果。事隔多年, 各單位的公務車數量更加龐大, 北京公務車如何又只有不到7萬輛了呢?

兩個數字的差距, 來自計算範圍的不同。百姓理解的公務車範圍, 遠不止政府機關以財政撥款購買的公務車。相比之下, 廣東省定義的公務車概念更加合理。其範圍包括: 黨政機關、事業單位、社會團體、國有控股佔50%以上的國有企業、中央直屬和外省駐粵單位購買的公用小汽車, 類型包括旅行車、小轎車、吉普車及微型廂式車等。與「廣東版」公務車概念相比, 「北京版」的公務車概念, 排除了一大塊與公共資金有關的公務車。



多數北京民眾認為, 事業單位中那些差額預算單位以公款購買的汽車, 也完全應算在公務車範圍內。由於目前國企有著(包括事業文化單位轉制的企業)缺乏監督的高度自主權, 有權力開公家車的基層幹部比比皆是。這些單位公務車極大提高了國企的經營成本, 成為侵吞國有資產的黑洞, 也造成企業內部分配的巨大差距: 一個企業中層幹部每年的養車費用, 往往要高於本單位一個普通員工的年薪。

即使北京真如政府披露的僅有不到7萬輛公務車, 按需求比來說數量也相當龐大。北京城區出租車僅有5.5萬輛, 比公務車數量只少幾千輛, 卻能滿足北京這樣千萬級人口大城市的需求, 因為一輛出租車的產出相當於5輛公務車! 政府帶頭提倡建立節約型社會, 公務員又有什麼必要非得每15人就配備一輛公務車呢?

全國公務車的數量與使用經費, 也一直是個不很確切的數字。最新媒體報導, 據國家財政部、國家發改委和國家統計局調研數據顯示, 目前黨政機關及行政事業單位公務車總量為200多萬輛, 每年公務用車消費支出1,500億元至2,000億元(不包括醫院、學校、國企、軍隊以及超編配車)。另有民間和學者統計的數據顯示, 全國公務車數量約為300萬至350萬輛, 每年公務用車消費支出約為3,000億元至4,000億元。地方公務車消費佔財政支出的比例在6%~12%之間。

實際上, 如果加上國企、國有控股等單位的公車, 公務車數量及公務車使用費用必然遠高於以上數字。早在2008年權威媒體的報導中, 2006年中國公務車的統計數量就是500多萬輛, 而2006年媒體報導中國公務車消費的購車、用車、保養、司機工資福利開支為6,000億元人民幣, 同年中國用於教育的開支為4,546億元, 用於社會保障的開支為4,181億元, 用於國防的開支為2,838億元。

早在1994年, 中央辦公廳、國務院辦公廳就聯合頒發《關於黨政機關汽車配備和使用管理的規定》, 公務車改革被提上議事日程。1998年我曾被報社派去採訪公務車改革, 跑了北京十幾個國家及市屬機關, 寫了一篇相當激情的報導, 以為公車改革已拉開了序幕。但17年過去了, 雖然個別地區如大慶等城市的車改有了些許動靜, 比如將公務車拍賣給公務員等, 但全國範圍內的車改卻進展頗微, 公務車數量及檔次倒與時俱進地膨脹起來。醞釀中的若干車改方案也因車補矛盾而未能實施。據悉, 有地方機關的車改補貼局級每月高達6千多元, 被稱為「分贓式」車改, 造成了新的分配矛盾。

為何公務車改革如此之難? 因為監督缺位的機制, 讓公務員很難自己降低自己的待遇。公務車的背後, 有着一個堅固的利益鏈。對官員來說, 有沒有公款支付的專車, 不僅決定是否生活更舒適, 還決定是否享受了特權待遇。從解放初期乘吉普車到現在乘奔馳, 中國官員依然固守着等級待遇。在中國傳統觀念中, 除福利分房、高幹病房、公款吃喝之外, 是否配備專車, 更能顯示官員是否成功。按規定, 司局級以上就能配備專車。誰也不會放棄這個待遇, 放棄待遇意味著放低身段。公車私用成為約定俗成的習慣。公務車不僅用於上下班, 更用於買菜, 送孩子上學, 送老人看病, 節假日出遊, 上街採購等一切私人交通。保養、維修、停車、汽油等所有汽車的使用費用, 都是實報實銷。

機關司機是公務車腐敗的主要受益群體。他們是機關中特殊的一群。他們有事業單位編制, 有福利分房, 享受報銷額度很高的公費醫療, 工作環境安逸舒適。去機關時會看到司機室中間著的司機們悠哉地打牌、打乒乓球, 聊天。如果出車, 還有不菲的伙食補貼。各種補貼之下, 一個機關司機的收入有時甚至會高於一個處級公務員。據調查, 公車使用中至少有一三分之一為司機私用, 維修公車也有乘機謀利的空間。公務車的小病大修, 多開發票, 造成了公車維修保養費用遠高於民用車。普通車輛每一萬公里的使用成本為8,215元, 而政府公務車的同類開支為50,361元, 是前者的6倍之多! 有些單位一輛公車每年僅維修費用就高達6至10萬元。而車改

後, 機關司機機會失去體制內的一切既得利益, 因此一直以來, 機關司機都是車改的堅決反對者。由於他們與各級領導的密切關係, 便成為車改的重要阻力之一。

公務用車早已從桑塔納變為奔馳、寶馬、帕薩特及更高檔的各類名廠豪華轎車, 很多地方政府及國有企業的公車檔次更是節節攀升。有的貧困縣政府大樓門前, 甚至成為豪華轎車的停車場。當私人汽車已進入普通百姓家成為代步工具時, 中國公務車作為身份象徵的定位依然沒有改變。龐大的公務車數量, 嚴重影響了政府形象。

有百姓說, 北京等中國大城市成為堵城, 公共交通的痛苦指數太高, 主要原因之一就因有決策權的官員們不乘公交。龐大的公務車數量, 不僅浪費了納稅人的血汗金錢, 侵佔了過多的道路資源, 而且成為隔離政府與民眾的一堵特權高牆。公務車數量及其使用方式, 成為衡量政府是否廉政的一個鮮明標誌。中國香港特區政府的75個部門, 只有6,000多輛公務車, 基本為7個重要服務部門使用。香港特區政府停車位很少, 署長以下都只能乘公共交通。香港15萬公務員上下班基本依靠公共交通。香港特區政府規定, 公務員外出出車, 必須選擇最廉價的交通工具, 即地鐵、公交、出租車等, 並規定只有在無公共交通目的地或確實有必要的情況下, 才能使用政府車輛。

在韓國、印度、德國等國家, 政府官員都要帶頭開國產車, 也絕沒有龐大的公務車消費。日本東京成為全球治堵最成功的城市, 絕招就是包括政府官員在內的東京居民中86%都乘軌道交通出行, 東京的一萬名公務員只有10輛公務車。千人一輛公務車, 也沒有影響辦公效率。

公務車的巨額浪費, 被百姓指責為公關的腐敗, 一些有良知的公務員也期望著真正的公務車改革。全國人大代表、湖北省統計局副局長葉青, 自2003年就開始了一個人的公務車改革。自購車輛自己開車, 單位每月補貼油費1,000元, 一人每年就給財政省下8至10萬元人民幣。這位公務車改革第一人說: 「公務員只要摸良心, 都會同意車改!」何時能破公務車改革的堅冰?

寫小說隨想

隨想 興國

曾經寫過小說, 都是短篇的, 都是藝術成就不高的。但是, 藝術成就不高的短篇小說, 卻成為自己一生的轉捩點。

藝術商品化

獨家風景 呂書練

藝術家需要抽離現實而集中精力去獨立創作, 但藝術作品美不美或好不好常常是離不開社會的審美情緒和欣賞者的認知水平的, 尤其是那些非寫實性的藝術去闡釋, 往往需要創作者本身或有心人去闡釋, 才能為一般人所理解和理解, 那就是普及化的推廣活動。

省港老店

杜亦道 阿杜

廣州老店延至半世紀後, 在港澳仍有同店名之食肆, 開業經營中的數來不出十家, 最古老店如「蓮香樓」和「太平館」一中西兩店, 依然德港互相輝映, 另一老店「陶陶居」則廣州仍有, 香港就從沒「陶陶居」, 而澳門之「陶陶居」卻興旺多年。

今仍有「皇上皇」呢。另有一家相同歷史的, 由滿清後人開的專吃豆漿紅豆冰之冰室「薩菜記」, 五十年代後來港之粵人多數記得, 如今已成歷史了。

這都是寫了一篇藝術成就不高的小說引致的結果。自己雖然不才, 但對小說家, 是內地的山東作家張煒, 他的《古船》令我讚嘆不已, 他的全部作品都走訪書店搜尋回來。

最近, 張煒把他正在浸會大學小說坊上的三個月講座, 收輯成書, 名為《小說坊八講》, 商務印書館出版, 從「首先是語言」, 接著是故事(「然後才是人物」)到「文學的性別與性」等, 娓娓道來, 讓我也上了小說學習的課程。有機會的話, 也許會重拾小說創作的筆。只是寫得不好, 再也不會有機會像以前那般的機緣了, 因為人的一世, 不可能有兩回。