

責任編輯：張旭健

翠神 乾坤 文潔華

翠神 乾坤 文潔華

畢加索畫展，想起年前戲劇系列《畢加索的女人們》最後一集。這是畢加索第二位妻子，也是陪着他終老的積琪蓮·羅克(Jacqueline Roque)的獨白。此劇由英國著名的女演員蘇珊娜·玉(Susanma York)在香港大會堂劇院演出，她顯然把這齣劇演得爐火純青，但我和友人看罷，心裡仍另有一堆對該劇的訴求。

琴台 葉輝

我與江濤對談，當作她的詩集《七月之城》的序言。我想，我要是只寫一篇詩評，也許難免會比較學理化，跟詩格格不入，所以我們選擇了比較自由的對談。在對談中，當然有我的看法，但更有江濤自己的解說，或許可以將詩談得感性一些。我發覺江濤很少直接去引詩的題記，但他在《在開封，或紀念張索》一詩卻引了張索幾句詩，最重的是「但有些人總是遲了七個小時」——無論是約會，或是你心靈所在地方遲遲了七小時，意即最後失去了創作的過程。

總是遲了七個小時

江濤似乎對最後一輯「第一日木棉集」特別鍾愛，此詩從十二月說到一月，似是倒敘，可瞬間從一月說到十一月，那是直敘嗎？江濤說得好：「十二月的木棉樹，別人說是一棵爛樹……有一年春天，我開車經過一片木棉樹林時，突然感到怎麼這麼紅，好像有什麼東西牽扯着我，於是我把車倒回去停下，認真望着這片木棉樹，她發現木棉樹「要不就是全紅，要不就是全綠，」很

古今談 范舉

中國建國之後，國防力量以陸軍為主，海軍處於非常落後的狀態，只有沿岸的小炮艇和獵潛艇(即魚雷快艇)。對於西沙和南沙群島，可以說是鞭長莫及，這就造成了一些野心的鄰國佔領的歷史。一九七四年一月十一日，南越的阮文紹政府把西沙群島劃到自己的版圖內。南越背後還有美國艦隊的支持。四天之後，中國艦隊騷擾南越在甘泉島附近作業的漁船，並炮擊擊了南越國旗的甘泉島。十七日，南越軍隊登陸金銀島後，又強佔甘泉島。一月十九日，雙方艦隊大規模交火，最終中國海軍艦隊獲勝，收復了向被南越軍隊佔領的甘泉、珊瑚和金銀三島。這場戰鬥，中國海軍創造了小艦戰勝大艦的奇蹟，並開創了手榴彈攻擊敵艦海上拼刺刀戰法，震驚了中外。七十年代，南海艦隊是中國三支艦隊中，裝備和兵力最弱的，但是守衛的海面面積最大。當時，中國仍然陷入文化大革命的內亂之中，南越政府企圖混水摸魚，檢中國便宜，採用了突然襲擊的方法。海南島的海軍基地距離西沙群島，起碼有六百里，援兵不容易及時趕到。中央軍委隨即指示廣州軍區和海軍，撥兵不容越當局非法竊據的西沙珊瑚島和對我國漁民的挑釁活動，必須進行堅決鬥爭。

小艦戰勝大艦的奇蹟

一九七四年一月十五日十三點左右，南越當局派出一艘驅逐艦和三艘護衛艦侵入西沙永樂群島海域，炮擊擊有中國國旗的甘泉島。南海艦隊當時只能派出兩艘獵潛艇，到達附近海域增援，加上現場的兩艘掃雷艇，仍然兵力相當懸殊。南越方面的四條大艦的噸位為中國四艘小型炮艇的二十多倍。當時對峙的情況維持了兩天，越南海軍的膽子愈來愈大，二月十七日，已經登陸佔領了金銀島和甘泉島。中央軍委下了「絕不開第一槍」的命令，中國的四艘炮艇「能而不」，麻痺了敵人，使越南軍艦大意起來，加上越南的軍艦顧着要登陸，陣勢並不集中。當越南的軍艦首先開炮之後，中國的四周炮艇突然採取了高速靠近的戰術，貼着越南軍艦進行炮戰，由於大艦的炮位比較高，火力彈彈不出來，又在登陸半途，取得了戰鬥的優勢。越南的四條大艦，三艘負了重傷，被我小炮艇擊中了，其中一艘大艦沉沒了，狼狽地向着峴港方向逃亡。我軍迅速收回了被越南佔領的島嶼。

北京出租車為何「五不拉」

北京一直把出租車行業定位於城市的「名片」，可依我看，北京出租車的形象離「厚德」二字，還有一定的距離。其主要表現，就是你在北京打出租車時，經常會遇到乾脆的「拒載」。前兩天，我陪伴一位臨產期的親人去醫院做常規檢查。將近中午從醫院出來時，想打輛出租車送懷孕9個月的孕婦回家。可我們站在出租車眾多的醫院門前打車，司機一看到孕婦，齊刷刷的馬上都拒絕拉活兒。根本不需要理由，就是不拉！我看了看車牌，基本都是北京知名出租車公司的出租車。孕婦原來懷孕不明顯時還在醫院門前打着出租車，後來人家一眼就看出是快要生小孩的，就很難打着出租車了。站在塵土飛揚的路口等了半天，依然沒有出租車停下來，我們既生氣又勞累，無奈之下只能去乘公共汽車。好在中午公共汽車還有座位，不然如果沒有人讓座，讓快要臨產的孕婦站在顛簸的公車上，實在是夠危險。下車之後，我又陪伴着孕婦走了好長一段路才到家。一路上我擔着心，生怕出現什麼意外。北京出租車司機除了不愛拉孕婦之外，還有很多不愛拉的活兒。比如，年齡很大的老人即使是有人陪着，站在街上也較難打着車。司機一看路邊顛顛巍巍的老人，多半就「視而不見」飛馳而過。假如你還帶着輪椅，那就更不拉了，因為怕出租車放輪椅不方便。比如，家長帶着坐兒童車出門的孩子，也較難打着出租車。因為兒童車放上出租車要費點兒工夫，司機就會覺得耽誤了賺錢的時間。還有，路途太近的可能不拉。假如你的目的地就是一、兩站路，車費只有十元錢，很多出租車司機就會直接拒載，嫌一趟活兒賺的錢太少。再有，路途太長的也可能不拉。多數時候北京

出租車司機愛拉長活兒，比如從機場去大興這樣的活兒，一趟就能賺一二百元。可是如果碰巧遇到他認為不順路，路途長的活兒也可能被拒。直接告訴你，遠了不去！算上「五不拉」，北京一些出租車司機的「接活原則」可以總結出「五不拉」。即不拉老人、不拉孕婦、不拉帶兒童車的孩子、太近的不拉、太遠的也不拉。細想一下，恰恰是最多被出租車司機拒載的孕婦、老人以及孩子，才是最需要出租車服務的消費者。我告訴孕婦，下次再去醫院檢查一定要讓老公開私家車接送，不能指望出租車了。醫院門前現在車滿為患，且大都是私家車，造成周邊街巷也都堵車。多數市民也是沒有辦法才加入開私車的行列。作為城市公共交通重要支柱的出租車，卻往往沒有起到個性化服務的作用，人們只能更多使用私人汽車來解決問題。那些沒有私車的老人、孩子、孕婦呢，只能為城市「薄情」的一面而感嘆！一個以「寬容」、「厚德」為口號的城市，出租車的經常拒載無疑是個不和諧之音。隨着市民生活水平的提高以及城市的迅速擴大，北京出租車的需求是如此旺盛，以至出租車司機的活兒拉不完，可以隨意挑挑揀揀了。從一方面說，出租車的行當好幹了；從另一方面說，卻是消費者變得更加弱勢。北京出租車司機不愛拉孕婦和老人，是怕承擔可能發生的風險，是想以最小投產獲得最大產出。可惜多數被拒載的消費者都沒有選擇投訴。其中一條重要的理由是惻隱之心：怕砸了出租車司機的飯碗，要給人留條路；另一條理由則是：怕遭到報復。北京出租車司機有那麼多不愛拉的活兒，他們又愛拉什麼活兒？其一是從機場進城，這樣的距離一般都不遠不近，來回都不會空載，是投入較

少獲利較多的。其二，是大飯店邊上的活兒。飯店出來的人都年富力強且有權有勢，賺他們的錢容易且沒有什麼風險。其三，是固定接送白領上班的活兒。那樣的活兒相當於包月，每月固定就有幾千元的收入，還熟門熟道呢。分析一下，為何有些北京出租車司機表現如此「薄情」，原因大概如下：生計所迫。北京出租車公司定的份錢都比較高。每個月司機的大部分時間都是在拚着交份錢，想增加自己的收入就得更加拚命。為了多賺錢，不少司機都長年超時工作，疲勞駕駛，這樣的工作條件，讓司機只能先滿足生存，才能有對自己工作的道德考量。人有溫飽才知廉恥，古今中外莫不如此。因為體制關係，北京出租車公司很多都是「乾吃」司機血汗的機構，公司所有的投入就是行政劃撥的運營權。十幾年前一家「中字頭」報紙的知名黑幕記者曾在一篇名為《出租車公司黑幕》的報道中，披露過出租車公司運營機制的弊端以及北京出租車司機背負的沉重壓力，喚起了社會的廣泛同情以及媒體對出租車運營體制的關注。前幾年，北京媒體上經常出現出租車司機猝死的報道，人大、政協會議上也常有代表呼籲改變出租車公司的運營體制。試想一下，一個成年累月被份子錢逼着的出租車司機，他的直接選擇肯定是趨利避害，挑選最小投入最大產出的方式運營。北京出租車公司也曾用嚴厲的手段來

杜絕司機的拒載現象，多年來卻見效甚微，為什麼？因為嚴厲的考核，有時也是只治標而不能治本。北京出租車經常出現的「五不拉」，表面看是司機個人的職業道德問題，卻有着企業文化方面的深層次原因。一個清白起家、守法經營、關愛員工的企業，才會啟發員工對社會的愛心以及責任感，啟發司機對老人、孩子和孕婦等社會弱勢群體的同情，而一個靠血腥剝削起家的企業，一個經營模式就是把員工的血汗榨乾的企業，一個內部實行叢林法則無情淘汰的企業，員工也多半會變寧情而少義。出租車是一個城市的窗口行業，承擔着城市名片的作用，出租車司機的道德水準就特別重要。即使出租車司機做不到去扶起路邊倒地的老人，至少應該做到不拒絕老人、孩子、孕婦搭載出租車。為何拒載的多是知名大出租車公司的出租車？這說明處於主流位置的出租車公司企業文化還有缺陷，尚待完善。北京是一座美好的城市，期望在這座愈來愈龐大的城市中，當老人、孕婦從醫院出來打車時，不再經常地被出租車司機拒絕。



一些出租車拒載孕婦。網上圖片

濠江半日遊

與效率，該不會錯到哪裡吧？氹仔臨時碼頭與口岸於零七年落成，至今為止已五年，五年間澳門的建設尤其是氹仔的變化大家是有目共睹。記憶中當年第一次使用氹仔口岸，與今天該口岸的設施相比較，最主要的分別則是，連接碼頭與入境樓當中的露天出入入境行人通道，如今建有上蓋(雖非簡陋亦屬臨時)，及部分出入入境櫃檯已更新成為「通道」。至於大樓的其他設備……由建築物配置、通道構建、通路指示牌、航班顯示屏到人流控制等物似無大分別，在在都顯示澳門的管治水平與行政效率無大進步，一如建築物的外觀上的標示，上面清楚說明是一個「臨時」的客運碼頭與出入口管制站。五年間氹仔的賭場及建設已經面目全非，旅遊業(實際是賭業)是澳門的經濟命脈，旅客是澳門的財源，怎說也該爭取給旅客方便，盡力留下一個良好印象，入境固然是有改善空間，出境往往給人留下似走離的印象，一個出入口口岸大樓竟「臨時」了五年？究竟當中發生了甚麼事？(上)

一網打盡 楊振耀

澳門予我印象單，一個人與賭無緣，是以即使有假期，也是鮮會想起要到澳門一遊。前年，一週到澳門，已是四年前的事，上週再到澳門則主要是欣賞演唱。若問再到澳門的印象如何？真的抱歉，因為自抵澳門後，到凌晨返抵澳門，與澳門的接觸就只有中環口岸、演唱會會場的酒店及車程途經的那幾條街道而已。接觸雖然有限，但感覺卻不少。若同意觀察新認識朋友，以反映該地區管治的水平與效率，該不會錯到哪裡吧？氹仔臨時碼頭與口岸於零七年落成，至今為止已五年，五年間澳門的建設尤其是氹仔的變化大家是有目共睹。記憶中當年第一次使用氹仔口岸，與今天該口岸的設施相比較，最主要的分別則是，連接碼頭與入境樓當中的露天出入入境行人通道，如今建有上蓋(雖非簡陋亦屬臨時)，及部分出入入境櫃檯已更新成為「通道」。至於大樓的其他設備……由建築物配置、通道構建、通路指示牌、航班顯示屏到人流控制等物似無大分別，在在都顯示澳門的管治水平與行政效率無大進步，一如建築物的外觀上的標示，上面清楚說明是一個「臨時」的客運碼頭與出入口管制站。五年間氹仔的賭場及建設已經面目全非，旅遊業(實際是賭業)是澳門的經濟命脈，旅客是澳門的財源，怎說也該爭取給旅客方便，盡力留下一個良好印象，入境固然是有改善空間，出境往往給人留下似走離的印象，一個出入口口岸大樓竟「臨時」了五年？究竟當中發生了甚麼事？(上)

淞江半日遊

與效率，該不會錯到哪裡吧？氹仔臨時碼頭與口岸於零七年落成，至今為止已五年，五年間澳門的建設尤其是氹仔的變化大家是有目共睹。記憶中當年第一次使用氹仔口岸，與今天該口岸的設施相比較，最主要的分別則是，連接碼頭與入境樓當中的露天出入入境行人通道，如今建有上蓋(雖非簡陋亦屬臨時)，及部分出入入境櫃檯已更新成為「通道」。至於大樓的其他設備……由建築物配置、通道構建、通路指示牌、航班顯示屏到人流控制等物似無大分別，在在都顯示澳門的管治水平與行政效率無大進步，一如建築物的外觀上的標示，上面清楚說明是一個「臨時」的客運碼頭與出入口管制站。五年間氹仔的賭場及建設已經面目全非，旅遊業(實際是賭業)是澳門的經濟命脈，旅客是澳門的財源，怎說也該爭取給旅客方便，盡力留下一個良好印象，入境固然是有改善空間，出境往往給人留下似走離的印象，一個出入口口岸大樓竟「臨時」了五年？究竟當中發生了甚麼事？(上)

悼蔡齡齡

前歌手(一)蔡齡齡因抑鬱症墮樓斃命。阿杜在香港電台做主持廿餘年，和蔡是同期同事，這位音樂才子工作勤力，待人溫和親切，平日有講有笑十分樂觀，她的婚姻生活也一帆風順，緣何有此抑鬱，走上張國榮之路，實令我等舊同事費解之甚。蔡齡齡丈夫馮鏡輝，人也正派、樂觀友善。馮是前大公司「百代」音樂領班，頗有才氣，和蔡齡齡相戀到結婚就這一單排開，一站到尾夫妻恩愛廿餘年。廿年前蔡提早退休，盛傳是「發咗達」。據傳蔡夫「鬍鬚仔」馮鏡輝懷念故人情沉重，匆匆數筆謹此追悼。馮太齡齡早登天國，安息吧。

蜘蛛俠：驚世現新

《蜘蛛俠》真的做得很好，見證了技術進一步常態化，相信沒有人會覺得不適應或者不自然，片中幾場大戰的效果十分悅目(分別是：在坑渠、學校和紐約市等)，始終蜘蛛俠飛簫走壁、吐絲彈跳，用畫面展現實在可觀。今時今日的新《蜘蛛俠》，與Sam Raimi拍攝的三集《蜘蛛俠》(2002、04、07)有同有異。先說分別吧，新《蜘蛛俠》的導演Marc Webb，在人與人愛的「心跳500呎」(500 Days of Summer)中捕捉了年輕人的感情與關係，在新片中亦善於處理Peter Parker與Gwen Stacy的性格與交往，青春校園的元素比十年前第一集的《蜘蛛俠》多一點，男女之間的對話也較活潑。新《蜘蛛俠》在網絡與手機的年代裡出現，上網變得重要，技術研發的重要性也提高，在舊版第一集裡，Peter Parker被蜘蛛咬，有一點偶然；在新版裡，是Peter Parker闖入一個實驗室所致，又例如蜘蛛俠手腕上射出蜘蛛絲的設備，也是舊版所無。

記憶後書 鄭政恆

《蜘蛛俠：驚世現新》，到底影片是否一如片名，做到鮮會想起要到澳門一遊。前年，一週到澳門，已是四年前的事，上週再到澳門則主要是欣賞演唱。若問再到澳門的印象如何？真的抱歉，因為自抵澳門後，到凌晨返抵澳門，與澳門的接觸就只有中環口岸、演唱會會場的酒店及車程途經的那幾條街道而已。接觸雖然有限，但感覺卻不少。若同意觀察新認識朋友，以反映該地區管治的水平與效率，該不會錯到哪裡吧？氹仔臨時碼頭與口岸於零七年落成，至今為止已五年，五年間澳門的建設尤其是氹仔的變化大家是有目共睹。記憶中當年第一次使用氹仔口岸，與今天該口岸的設施相比較，最主要的分別則是，連接碼頭與入境樓當中的露天出入入境行人通道，如今建有上蓋(雖非簡陋亦屬臨時)，及部分出入入境櫃檯已更新成為「通道」。至於大樓的其他設備……由建築物配置、通道構建、通路指示牌、航班顯示屏到人流控制等物似無大分別，在在都顯示澳門的管治水平與行政效率無大進步，一如建築物的外觀上的標示，上面清楚說明是一個「臨時」的客運碼頭與出入口管制站。五年間氹仔的賭場及建設已經面目全非，旅遊業(實際是賭業)是澳門的經濟命脈，旅客是澳門的財源，怎說也該爭取給旅客方便，盡力留下一個良好印象，入境固然是有改善空間，出境往往給人留下似走離的印象，一個出入口口岸大樓竟「臨時」了五年？究竟當中發生了甚麼事？(上)