城市病

流 沙

文化什錦

上海世博的主題是「城市，讓生活更美好」。城市是一個國家經濟最發達、資源最集中，居民享受成果最直接的地方。但是，住在城裡的居民的幸福感正在下降，有媒體認爲中國已進入城市病的集中爆發期。

交通擁堵、環境污染、入託難、就醫難、高房價……這已是一線城市的通病。就說那日益擁堵的交通，杭州堪稱一個大堵城，我開車從城外四十公里的富陽到入城口，只要不到二十分鐘，而入城後短短五公里不到的路程卻要花費一個多小時甚至更多。而住在杭州城裡的居民，他們早上起來後，就要「享受」高架橋上暗無天日擁堵。有人說，堵車是城市發達的標誌，越堵說明城市越發達。但我從香港回來後，發現這是一個悖論，香港是世界大都會，人口密集程度全球屈指可數，但是香港很少有堵車，即使在旺角、銅鑼灣、維多利亞港這樣繁華地段，也不見有堵車的長龍。原因就在於香港有四通八達的地下軌道交通、地上遍布的巴士公交，以及讓內地人嘆爲觀止的交通秩序。

「城市病」在西方發達國家也會遭遇，但嚴重程度取決於管理水平。近年來我們一直強力推行城市化戰略，這種城市化戰略有點「外強中乾」，門面地強調「人口向城市集中」，「農民變市民」，而城市建設水平跟不上，管理城市的方法也跟不上。有人說，我們的一些外表光鮮的城市，只要一場大雨，就可以讓城市「醜態百出」。

「城市病」絕對不是與生俱來病，而是後天形成的病。如果只是讓「城市」成爲一種面子工程，而不重視「裡子」，不知道城市爲誰而建，忽略城市的基本功能，只注重城市的「硬件」，忽視城市的「軟件」，那麼「城市病」眞的會集中爆發，而且越來越嚴重。最終導致城市居民生活舒適度下降，城市，不會給生活帶來美好，而是帶來糟糕。

《六藝》有兩種

許定銘

醉書亭

一九四〇年代的上海，流行出接近方形（14.5×18cm）的三十二開本期刊，像《萬象》、《春秋》、《幸福》和《茶話》等都是。這些期刊大多是綜合性刊物，它們都同樣有個特點：文藝性很濃，以大量篇幅刊出文藝作品和木刻、攝影、繪畫等藝術，予人的印象是很文藝的。

如今大家見到的《六藝》是這些期刊中比較少見的，由上海六藝出版社出版，文匯書報社總經銷，康丹主編，都不是著名的人物，有趣的是它的發行人叫「穆時傑」，《六藝》創刊於一九四五年二月，出至一九四六年四月終刊，僅出六期，當時穆時英早已被暗殺，「穆時傑」當然不會是他的化名。

我這樣說事出有因：近讀周楞伽《傷逝與談往》（黑龍江人民，一九九八）中的《三文人的會晤》，文中有「穆時英、葉靈鳳、姚蘇鳳等出版《六藝》」（頁一八九）句子，令我愕然，後來翻查資料，才知道周楞伽所說的《六藝》絕對不可混淆。

我手邊的這期《六藝》，是一九四五年五月第三期的《短篇小說專號》，一九五頁，除了一貫的娛樂趣味外，十篇小說中，四篇翻譯六篇創作，由呂白華、丁諦、周楞伽、呂白悠、谷正樞和郭朋執筆，都是戰後上海文壇的名家。

尋覓故園

徐城北

人生在線

人在很不走運的時候，往往卻需要激勵志氣，以便走出困境。譬如我，五十出頭時正在中國京劇院幹得好好的，忽然所在的研究部被文化部縮編掉了，那我這個研究部所謂的主任，也只好申請外調，找一個新的飯碗。其實這也不算怪事。每一任新的文化部長上任，總要對屬下的編制伸伸縮縮。當時我們院四個演出團被壓縮掉一個，那些被刪減下的演員，只好通過各種關係鑽進其他的團，那麻煩就大了。對比之下，我僅是個單個的筆桿子，要克服的困難無非是在文化部範疇中換飯碗而已，你就由性兒去找吧。但是，我也不願意「簡單地」離開，我要以尋覓故園的態度，找一個能夠安排下半生的地方。我此時已過了五十，一般單位已不接受我這樣的老傢伙了。但我沒別的辦法，我不是犯錯誤下來的，我現在遇到的困難，不過是要在文化部系統中換個飯碗。但我的「彆扭」之處，是想借找飯碗順便進一個故園。故園一般而言，應該是一個比較深的大院，它要能容很多的人。這部分人與那部分人，各有各的事業。儘管彼此有溝壑又有壁壘，但大的根系應該是相同或相近的，所以才被安排在一個大院中討生活。但無論怎樣，各部分都還各安其位，讓這個院子安寧而深不見底。

十多年前，恭王府還沒有公開開放，一進門處是崗哨般的兩個塔樓，屬於中國音樂學院所有，學生出出入入，不時有民樂聲音傳出。其後才是藝術研究院的所在，研究人員就更加無聲無息，但有兩位超一流的大學者（張庚與王朝聞）坐鎮，其氣數就很讓人尊敬。至於建築，有幾間很顯赫的屋宇，大多數卻破破落落，木結構的房子，很容易着火。幸虧注意防火，否則就不得了啦。這裡研究人員無需坐班，每星期來開一次會。好處是離我家很近。我遙想到以後到這裡上班，騎車來，十分鐘就到。路過自由市場時，還可以順便買菜。後來我果然調進，由於來得晚，辦公桌都沒有一張，我無所謂，沒有就沒有吧，開小組會時，我事先往桌子上吹吹灰，開會時把屁股往桌子角一靠，就認眞「聽」會了。我以逛大集的態度遊覽我們的大院。它是故恭王府，所以氣度還在，當中有一條中軸線，兩側各有一些有名目的建築。我意外發現它還有自己的圖書館，進去看過——發現它新書不多而老書不少，原因是五十年代資金充足。我覺得正好，因爲京劇充沛的書趣、書意等等，都天然不在書本之中。所以儘管演員們基本不看書，但在其唱腔與身段中，不是有很濃郁的書香嗎？至於京劇前期，社會圖景究竟如何，我是應該通過這些簡陋的線裝書去搜尋的。它們於我，應該屬於無價之寶。

大院中，還豎立着不少小的招牌。譬如「馬列主義研究所」、「紅樓夢研究所」、「音樂研究所」、「美術研究所」與「中國文化研究所」等等。我立刻想起一些老專家對我的勸告：「你要是眞想進那個大院，我們都寧願你不進戲曲所！你眞不如鑽進一片新的泥土，或許幾年之後，你就能建設起新的大廈來呢？」

祝願是美好的，道理也是對的。但五十幾歲年紀再重新進入，大約還是不行的。

下定決心，就這兒的戲曲所吧，我請文化部某副部長給大院的三位副職寫信推薦。這位副部長他自己就當了三任的副職，他自己也面臨外調的機遇與矛盾，他是很能理解我的心情的，所以求他給大院寫封推薦信，沒費力氣就落實了。他甚至對我說：「你今年寫了四五十本書了吧，如果退休時你的著述超過這一倍，我還願意在你的書上題詞祝賀。」

事情過去了一星期，當我又獨自進入大院遛彎時，依次巧遇到大院的三位主人，他們熱情地說：「部長的信我收到了，收到我立刻就批了，你準備什麼時候來上班？」

說着，他們把自己的手，就熱情搭在了我的肩上。我發現，終於找到了一處自己的故園。

最文明的交通工具

方 元

流動空間

十月份去杭州旅遊，第一個感覺是：「香港又落後了！」讓我產生這種感覺的並不是剛通車的滬杭高鐵，而是滿街的橘紅色公共自行車。二十世紀著名的英國作家和學者茉多科（Iris Murdoch）曾預言：「自行車是我們所知最文明的交通工具。當其他交通方式發展得越來越可怕的時候，只有自行車保持了心靈的純淨。」在提倡低碳和環保的二十一世紀，人們正在重新認識這種純淨的綠色交通工具。

杭州經驗對香港有什麼啓示？

杭州是內地第一個建立起公共自行車系統的城市。二〇〇八年開始運行的時候有六十個租車點和兩千八百輛車，經過兩年半的發展，現在增加到兩千個電子化自助租車點和五萬輛車，平均每日使用人次約二十五萬。它表明：第一，公共自行車系統能夠有效地推動綠色交通；第二，雖然自行車是低技術產品，但電子化租車系統帶動了高科技創新；第三，五萬輛自行車在頻繁的轉換中維持正常運作，這不單顯示了城市的管理水平，還展現出人民的文化素質。因此應該給茉多科的話補充一句：在一個文明成熟的社會，自行車才會成爲「最文明的交通工具」。

杭州的經驗對香港有什麼啓示？雖然在廣州亞運會上香港的自行車是大贏家，但在香港的綠色交通上卻是大輸家。在香港，自行車被看作是消閑和健身的器械，而沒有把它當作實用的交通工具，更沒有意識到它與現代文明生活的聯繫。現在歐洲、澳洲、美加以及中國內地和台灣的許多城市都在使用或計劃使用自行車交通。它正成爲本世紀的一個文化標誌。香港在發展綠色交通方面顯然落後了。

香港人對自行車的認識究竟落後了多少年？上世紀六十和七十年代，免費自行車最先出現在荷蘭阿姆斯特丹和法國拉羅什勒。九十年代，歐美幾個大城市開始發展公共自行車系統。這些初期的實驗雖然在規模和管理上有局限，但積累了許多經驗。眞正取得突破是在二〇〇五年的里昂和〇七年的巴黎。它們的成功鼓勵了世界更多的城市發展自行車交通。杭州即是參考了巴黎的經驗。現在它的公共自行車系統在規模、設施、使用率、覆蓋率、電子化技術和管理等許多方面都超過了巴黎。看來，香港不但要與內地的高鐵接軌，還應考慮與內地的自行車接軌。

自行車交通能在香港實現嗎？

自行車交通有條件在香港實現嗎？反對派最容易找到的藉口一定又是「香港人多地小」。如果這個藉口成立，那麼政府應先控制私家車的數量，再調整合併巴士路線，從而騰出道路和空間來發展自行車交通。實際上，這不是地大地小的問題，而是怎樣合理分配公共資源和道路資源的問題。自行車具有輕便、體積小，零排放、零污染的優點，因此在「人多地小」的城市應該鼓勵人們多使用自行車交通。

香港現在的道路設施和設計完全不適合自行車，這種情況不是短期可以改變的。不過，如今我們有一個很好的契機可以引入「杭州模式」，即是西九文化區。在那裡建立公共自行車系統是完全可行的，也符合政府爲西九制定的低碳環保的規劃原則。從中長期規劃來看，還可以考慮在新界和九龍的大部分地區以及港島的局部地區發展自行車與地鐵等公共交通相結合的系統，例如大圍和沙田即具備這樣的條件。所以，在香港實行自行車交通並非「不可能的任務」。

評價一個城市的文明發展程度不應單看它的人口數量、市區規模或者人均產值，還應看它爲它的人民建立了怎樣的生活環境。本屆特區政府在二〇〇七年上任的時候提出推動「綠色運輸」以改善環境，如今五年任期已過了三年半，高排放量、高污染的舊型巴士仍未更換，路邊空氣污染指數高居不下。特首在今年十月的施政報告中再次把推動「綠色運輸」作爲一項重要的政策。在香港單車隊創出亞運會佳績之後，環境署和運輸署能不能也讓單車爲香港的「綠色運輸」作出一份成績？

綠色出行在杭州：西湖之濱隨處可見「最文明的交通工具」自行車

方 元攝

南翔一日

段懷清

東西走廊

讀一本有關張幼儀生平的傳記時，書中有一個細節給我留下了很深印象。

那就是當時年僅十五歲的南翔女子張幼儀，出嫁給浙江海寧大戶徐府公子徐志摩。傳記中說當時張家也不想讓人看低，出嫁的嫁妝，還是專門到歐洲去定購的，然後用了整整一條大船，從南降一路送到海寧。海寧我熟，曾去過多次，徐府老家舊址和後來徐志摩與陸小曼新婚時的洋派別墅，我亦均觀瞻過，獨獨沒有見識過當年張家送嫁妝來海寧徐府的水路。

記得《小腳與西服》中對這一段有很詳細的描寫，亦可見當年這段歷史，在當事人之一的張幼儀記憶中有多麼深刻！

於是就一直想找個機會去到南翔轉轉。其實想去的原因並不僅限於此。讀晚清滬上史料，不少人物籍貫或行蹤關涉到南翔。上海的「發跡」，周邊的一些江南古鎮，乃其最初的財富、文化與歷史底蘊之「支點」——沒有了這些古鎮的支撐，最初的上海，還眞成了一窮二白。

記得那次去南翔，是一家人同行。現在從滬上城裡到南翔通了地鐵，交通便捷。儘管距離不近，但地鐵裡面並不擁擠，而且亦不需如地上公交那樣轉來倒去地折騰。這是地鐵的便利處。

到南翔的時候還是上午十點左右。出了地鐵站，換乘當地的公交車。坐三四站，就到了南翔鎮中心了。後來我們才知道，其實從地鐵站出來，步行不到二十分鐘，也就到了我們想來的南翔古猗園。而古猗園旁邊，則是讓多少遊客留戀忘返的南翔小籠一條街。

我們沒有先進古猗園，也沒有一大早就守在街邊舖子裡品嘗小籠，而是尋到南翔老街，逛街去了……

其實，南翔老街跟我們去過的那些江南小鎮上的老街差不多——臨水而建，街與街隔水由橋連接。橋是江南水鄉小鎮的標誌，而繞鎮迤邐的河水，則是其靈魂。河上今天依然有小船往來，但已經不是爲生活交通計，更多不過是爲遊客增添點視覺效果、生發點情感與記憶上的聯想而已。不過，儘管見多心已不生波瀾，但在這種江南式的水邊人家環境中，還是不免有些流連。但女兒最感興趣的，是街兩邊舖子裡花花綠綠的看的玩的還有吃的，當然還有老街上人來人往的那份熱鬧。

說到吃，南翔老街上並不只有南翔小籠。我們在街頭一家草頭餅舖子前，就排了十多分鐘的隊，專門等着品嘗這種從未嘗過的南翔草頭餅。草頭餅由糯米做成，中有肉餡或豆沙餡。餅中間摻有上海人喜歡吃的一種地方菜蔬：草頭。餅經油炸，起鍋瀝油後可食。因爲中摻草頭，所以聞起來即有一種清香撲鼻。而吃起來則極爲軟糯，回味甘香，實在是一種讓人留戀的小吃。據說現在上海人到南翔去「白相」，草頭餅是進入南翔老街後的「第一嘗」。

其實，在與草頭餅舖子所在老街垂直的另一條老街上，一家小炒坊更是讓人難忘。記得當時我在炒坊裡買了一袋炒南瓜籽，還有一袋花生米。回來後將這兩袋小吃放在電腦邊，工作的時候，不時取一顆兩顆放進嘴裡，沒過多久，這兩袋小吃就精光了。我吃過不少地方的花生米和炒南瓜籽，但眞心覺得這家小炒坊裡的花生米和南瓜籽有一種非常讓人難忘的味道，是那種極爲本色又地道的味道。如果還有機會再去南翔，我最想多買點帶回來的，就是這家小炒坊裡的花生米和南瓜籽。

說到吃的，南翔老街上還有不少本地特產，只不過很多不是我們的口味，也就只是看看，飽個眼福而已。但有了草頭餅、花生米還有炒南瓜籽，就覺得已經是大豐收了。再說回頭還要去品嘗小籠一條街上的南翔小籠——這樣的一日，實在是浮生一日閒式的南翔一日呀！

國學木匠

冀北仁

如是我見

據悉，在北京工體人才市場舉行的一場綜合人才招聘會上，一家企業當場開出「試用期萬元」招聘木匠，吸引了衆多眼球，但條件是：文史哲美術類畢業，對傳統文化有深刻認識，對傳統繪畫書法有較高認知，熟讀國學經典，還特別提出了解《易經》的優先。招聘工作人員表示，目前京城高素質的木匠較爲短缺，而能勝任紅木傢具設計製作的，必須擁有較高的文化底蘊並精通傳統工藝。

確實，這是一個很能吸引眼球的消息。招一個高級木匠，需文史哲美術類畢業，文史哲美術類的畢業生還當木匠？很多網友對此消息給以質疑，這不是炒作嗎？從表面看，這個企業不是在招聘木匠，而是在故意吸引眼球。其實，那位工作人員所言不虛，眞正能勝任紅木傢具設計製作的，必須擁有較高的文化底蘊並精通傳統工藝。人們之所以對這個消息嗤之以鼻，只能說明一個事實，現在高素質的木匠極爲短缺。這個企業或許是眞心聘用高素質的木匠，可惜的是市場上非常短缺。

衆所周知，低級木匠就是工廠中的操作工一樣的熟練工，只會按照設計製作。而高級木匠則不同，他們不僅精於製作，還精於設計，而且唯有這樣的高級木匠，才能設計製作出木製的藝術品。能設計製作出木質藝術品的高級木匠，應該稱之爲設計師。我國土木工匠們尊稱爲祖師的魯班，就是一個木匠，但也是我國古代一位出色的發明家。如果他沒有淵博的知識，沒有對國學廣泛的認知，他能設計製作出能夠傳世的經典之作嗎？前不久有報道說，山東濟寧市嘉祥縣老僧堂鄉楊莊村的巧手木匠楊春艾，結合《三國志》和《三國演義》等有關資料進行研究，耗費十年時間，終於造出了全木製的「木牛流馬」。如果楊春艾只是一個簡單的木匠，他絕對造不出傳說中的「木牛流馬」。

在我看來，這家企業以試用期工資爲一萬元、轉正後一點五萬元至二萬元的優厚條件招聘的木匠，是具有較高水平的能夠設計製作紅木傢具的高級木匠，所以對應聘者有較高的要求是可以理解的。一個具有設計能力的木匠，確實應對傳統文化有很深的認識，特別是對傳統繪畫書法有較高的認知。也就是說，高級木匠有國學知識背景。當然，高級木匠也無關文憑。一是在現在的高校中，是沒有培養高級木工的專業的，木匠都還是傳統的師徒傳授的方法培養的。二是眞正的文史哲美術類的畢業生，幾乎是沒有再學木匠的。可以肯定地說，這家企業是無法招到他們想招的木匠的。我認爲，該企業眞想招高級木匠，就要降低條件，熟讀國學經典的木匠可能有，但文史哲美術類畢業的木匠絕對沒有。

曹汝霖與梅思平

余仁杰

人與事

最近讀到文史專家劉仰東的《五四運動以後的曹汝霖》感觸良多。

國人都諳熟五四運動的歷史：一九一九年的巴黎和會上，由於部分列強與日本事前簽署了密約，協約國公然將戰敗國德國在山東的權益轉讓給日本，激起中國人民的強烈不滿，從而引發了具有劃時代意義的五四運動。當時，中國北洋政府中集交通總長、財政總長、交通銀行總理等數職於一身的曹汝霖，因負責把部分權益讓予日本，與貨幣局總裁陸宗輿及駐日公使章宗祥並稱爲「三大賣國賊」。五四運動中一句著名口號即是「外爭國權，內懲國賊」。五月四日當天，學生誤把當時在學生遊行到趙家樓曹宅，曹汝霖躲了起來。學生誤把當時在曹宅的章宗祥當成曹汝霖，痛打章氏一頓，並放火燒了曹宅，此即火燒趙家樓事件。在此事件中衝在前面、放了第一把火的是北大學生梅思平。六月十日，曹、陸、章三人被免職。劉文中重點記述的是五四以後的曹汝霖，稱他沒再任過要職，似乎也沒有東山再起的企圖；而是熱衷於慈善活動，如每年冬天向拉洋車的車伕施捨一百套棉衣，還經常向窮人施捨棺木等。一九二〇年代曹發起由二十多人出資建了一所慈善性質的中央醫院，窮人來看病一概不收醫療費……特別是抗戰爆發後，曹曾公開表示要以「晚節挽回前譽之失」，不在日僞政權任職。現今一些辭書都稱他在華北僞政權中任「最高顧問」、「諮詢委員」，而實際對這些虛銜、空銜都是別人給安上的，他從未到職視事，也未參與漢奸賣國活動。爲此引起日軍特務機關長的十分不滿，曾予指斥。

與素有「親日派」之稱的曹汝霖在大義面前沒有淪爲漢奸相反，那個在當年趙家樓放了第一把火的梅思平，抗戰期間卻墮落爲一個大漢奸，出任過汪僞政權的組織部長、內政部長、浙江省長等要職。一九三九年十二月十五日，其十三歲的女兒梅愛文公開在報上發表文章，宣布同梅思平脫離父女關係；隨後，梅思平的繼母梅王氏率同他的兩個異母妹妹在報上刊登啓事，與梅脫離一切關係，稱其「附逆作賊，害國辱祖」。抗戰勝利後，梅思平被判處死刑。這是他的應有下場。

歷史是公正的。歷史工作者應該排除一切干擾、敢於公正地、準確地揭示歷史的眞實，把以前由於各種原因扭曲了的歷史面貌糾正過來，還原歷史眞相。今天的文史工作者都在這麼做，這是讀了劉文後的第一個感觸，令人欣喜。

對歷史人物的評價，尤要一分爲二、實事求是。如五四運動中被稱「賣國賊」的曹汝霖，他後半生也做了不少好事，特別在抗戰期間沒有淪爲漢奸，這就應該肯定。他爲什麼能這樣做？劉文引用曹晚年憶及五四運動時說過的話：「此事距今四十餘年，回想起來，於己於人，亦有好處。雖然於不明不白之中，犧牲了我們三人（指曹、陸、章），卻喚起了多數人的愛國心，總算得到代價。」這既肯定了五四運動的歷史意義，又說出他自己受到的教育——他後來的作爲就令人可信。

人是會變的，或好變壞，或壞變好，或好更好，或壞更壞。梅思平是五四運動的闖將，而到了抗戰期間卻淪爲漢奸，原先曾聲討「賣國賊」的人自己成了賣國賊。這一教訓是極其深刻的。聯繫今天現實，官場中高喊「懲治腐敗」的人多的是，但爲何他們中不少人也腐敗呢？這是很值得深思的。