

公民发言

假如是我,我会怎么做?

□丰泽之大脚板

这几日,我们都在关注一件事,就是小悦悦事件。我们见到的,系足以震撼我们心灵的情景。肇事司机的逃逸,18名路过者的冷漠无视,更有甚者假扮肇事司机对伤者父母心灵的再次摧残。

当我从不同途径,见到人们在谴责司机谴责路人的时候,我不禁在想:

其实这件事,只是太多同类事情的一个缩影。冷漠、事不关己、惹祸上身等想法,早已深刻在我们脑海里。遇到事情的第一反应就是,不关我事。

回想一下,当一个高中生为地铁的铺张浪费举牌反对时,当的士司机揭发的士黑幕的时候,当政协委员韩志鹏在过问的士加价的时候,我们在做什么?问下自己,当我们面对着公共社会问题之时,我们是停留在口头上的谴责还是默默不语?有多少人会真正为

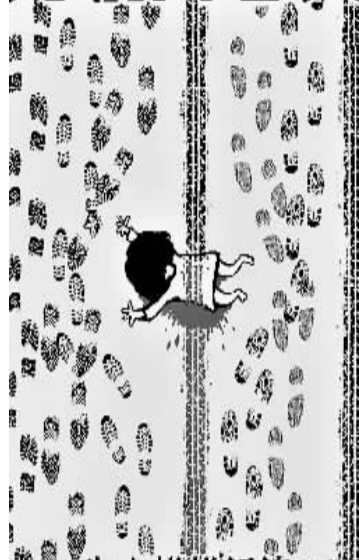
那些不公挺身而出?其实放大来看,我们和那18个路人又有什么区别?

你或许说自己力量低微。可是我相信每个人、每个点滴都可以汇聚成力量。例如举报公车私用的区伯,我们都有手机,我们随手都可以举报公车私用以支持区伯,但我们做了没有?一个人举报,或许有司会有报复,但众人举报,则能汇聚最大的力量,迫使有关部门作出整改。

有媒体将《这一天,他们令佛山羞辱》登在头版头条。但仔细想想,这一天,令人蒙羞的不仅是“他们”,还有我们每一个人。我们都是某种程度的恶人。

从来没有理所当然的救世主。我相信,真正的决定权,好与坏的选择权,是在我们每一个人手中。做好自己身边的每一件事:帮人开门、不轻易开骂、不乱扔垃圾……这个社会的好坏,这个社会的文明,就是靠这种“做”出来的小善。

无语问苍天



微评论

据《东方早报》报道,10月18日下午,上海轨交3号线因列车车载设备故障限速运行。同时,4号线一列车出现故障,在金沙江路站清客,现场有焦糊味。这是自10月13日至今6天来上海地铁发生的第7次故障。对此,运营部门工作人员表示,原因不尽相同,彼此之间并没有直接联系。

@北晚:原因不同,性质相同。

据《北京晨报》报道,近日,陕西定边县群众反映该县森林公园大量树木枯死,该公园道路绿化死亡率估计已过半,部分地方绿化死亡率达90%。而定边县林业局长在回应此事时称:老百姓就是事儿多,是吃饱了撑的。

@北晚:这是一批人的核心价值观。

据《京华时报》报道,湖北恩施州巴东县清坪镇教师谭德才代课已有30年,每月工资现在才500元。2005年,因意外致其下肢瘫痪,从此成为“拐杖教师”。如今,他已请人做好棺木备着,因不知自己的病可以撑到何时。

@北晚:一月工资买不到半瓶茅台。

据《北京晨报》报道,江苏一名31岁男子常住北京,向父母谎称在英国牛津大学深造,6年间花去父母600万元,并欠下高利贷40余万元。

@北晚:败家不分地点。

小悦悦,对不起!

□王攀

其实,这原本是一个不该发生的新闻,或者说,原本不该成为全国媒体关注的焦点。

一个两岁的女童,在马路被车撞伤,躺在路上,被一名拾荒的阿婆救起。这原本是人的极其自然的反应,然而,就是这样一个人极其自然的反应,却受到了全国媒体的关注。

之所以如此,是因为在阿婆之前,已经有18个路人从躺在路上的小悦悦身边走过,但他们共同选择了离开。他们不仅没有上前扶起女童,甚至连打个报警电话、提醒一下过往车辆都没有,以至于让这名女童在马路被另一辆车再次碾轧。

有人会很自然地联想到诸如南京彭宇案、天津许云鹤案,以此提醒自己,多一事不如少一事,做好事有风险。但要看到,从小悦悦这一事件上,那些冷漠的路人基本上找不到这样的借口。小悦悦是被汽车撞倒的,而且路人完全可以通过没有任何风险的方式去帮助。

媒体了解了救人阿婆的身份,她叫陈贤妹,今年58岁,2009年来到佛山,给在佛山打工的孩子带孙子,平日在一家饭店帮忙。

闲的时候拾荒,就住在事发地附近的出租屋。

对比拾荒阿婆陈贤妹这样的身份,那些见死不救的18个路人,他们的工作肯定比陈贤妹要体面、收入也肯定比陈贤妹要高,但为什么是拾荒的陈贤妹救人,而不是那些比她工作体面、收入比她高的人去做呢?如果道德素质和条件成反比,那将是一种怎样的悲哀。

如果,小悦悦醒来,我们该怎么告诉她所发生的一切?一个两岁的孩子,还不知道世间冷暖,但我想,在被车第一次碾轧之后,她那种恐惧和无助,却是最本能的反应。但这个原本该给予她温暖的世界,却给了她二次伤害。

人间冷暖以这种令人无比心痛的方式呈现现在我们面前。对此,我们愤怒、批判,这说明,我们的良知还在。但在批判之后,更重要的是,假如遇到类似事件,我们会不会把对冷漠的这种愤怒化成救人的行动呢?不知道。那18个路人,假如愿意接受采访,我想他们会有诸多的理由和借口,也肯定会在自责,可这种自责能重新唤起良知吗?也不知道。

但我们知道的是,我们愧对小悦悦,愧对我们的孩子,因为我们无法向他们解释这一切。

见死必救 良心与法律都要在位

□吴黎明

当陌生人处于生命危险之时,素不相识的路人该如何作为?从道德和法律层面来讲,这本不应该成为问题。

其实,人类早就发明了根治这种社会冷漠症的法律手段。在中国,早在秦朝就有关于见义勇为而不为的惩罚条款,唐朝的《唐律疏议》则规定:“诸邻里被强盗及杀人,告而不救助者,杖一百;闻而不救助者,减一等。”由此可见,见义勇为之所以成为中华民族传统美德,法律的保护养育功不可没。

在西方,欧洲多国、加拿大和美国一些州都有这类法律法规。在德国,法律要求司机中领驾照前学习急救方法,遇到事故或事件时应及时停车提供援助。紧急状态下(比如车祸)不提供协助甚至会视为刑事犯罪。

将见死必救的法律责任从医生、警察、公务人员等特定人群扩大到其他适用人群,理应引起立法部门的重视,并期望,如果再有人处于生命危险之时,良心要在位,法律也要在位。

教育评谈

绿领巾是一种“教育暴力”

□郭立场

“你学习不好,戴绿领巾,我才是真正的红领巾……”西安市未央区第一实验小学门口,两个放学的孩子嬉闹起来,来接佩戴绿领巾孩子的家长表情尴尬。(详见本报今日9版)

自尊是人的基本需要,而孩子的自尊心又恰恰最容易受到外界伤害。该校教师解释称,学习、思想品德表现稍差的学生没有红领巾,所以该校便为这部分学生发放了绿领巾以资激励。但家长并不认可这一做法,指责此举会对孩子心理造成极大创伤。有网友戏谑称,好学生戴红领巾,差生戴绿领巾,该给出主意的人戴绿帽子!这话虽不雅观,但“话糙理不糙”,足以想象网友的不解与愤慨。给孩子佩戴戴须有的“绿领巾”,人为地将孩子分成三六九等,造成“红领巾”阵营与“绿领巾”阵营的隔膜,容易让孩子产生自卑感,不利于心理健康。

据了解,上海、北京、武汉一些地方也曾出现过“绿领巾”,作为少先队员预备期的教育形式。但这些做法已被叫停。共青团中央2004年已开始在全国追查“变色红领巾”。陕西省少工委工作人员也表示,“我们不支持学校这种做法,佩戴绿领巾不符合全国少工委有关规定。”以育人为本的学校竟然出现“差生戴绿领巾”的歧视行为,非但没有在人格上尊重学生,反而将平等、和谐的师生关系击得粉碎。

哈佛大学50周年校庆时,曾有人问学校最值得自豪的是什么,校长回答:哈佛最引以为自豪的不是培养了6位总统36位诺贝尔奖获得者,最重要的是给予每个学生充分的选择机会和发展空间,让每一颗金子都闪闪发光。这句话充分体现了哈佛以人为本的教育理念。教师是一位激励者,激励学生会学习,促进其个人的自由发展。由于遗传、生活经历、社会环境等的不同,学生之间存在着或大或小的个性差异,“以学生为本”就是要承认并尊重学生的这些个体差别和个性差异,因材施教。只有这样,才能培养出有个性的人才,才能保证每一个学生都得到最大限度的发展。

教育的根本目的是塑造、发展人,学校作为教书育人的重地,其任务是使受教育者得到人格和素质的完善。学生作为人,享有每个人都享有的尊严、人格、人身、名誉等权利。教育领域的工作人员,在其工作过程中都必须尊重学生的以上权利。

管蠡之见

不妨试水“贪官跌倒,贷款还了”

□张丽

收费公路的新闻前两天占据了各门户网站的头条。的确,也许有人没交过过路过桥费,但没有人能绕得开任何一笔消费中高昂的交通成本。

据各媒体报道,全国收费公路专项清理第一阶段摸底调查已于8月底结束,按照要求,各地摸底情况近期将对外公布。截至16日,至少已有北京、上海、山东等12省份公布了收费公路摸底调查结果。12省份收费公路累计债务余额7593.5亿元。分析称,尽管去年这12个省市区收费公路收费额达到了1025.7亿元,但在扣除还贷额、养护支出、运营管理支出、税费支出、折旧或摊销及其他支出后,还是“入不敷出”,且缺口较大。2010年度经营情况,只有北京利润是正数,不到4亿元,其他多数亏损10亿元以上,山东更是亏损87亿元。

按理说,亏本的买卖没人做才对,但收费公路的建设却脱离了市场规律。越修越亏,越亏越修,用实际行动践行这种吊诡的逻辑,要么是修路的人脑子短路,要么是在这“修一亏一修”的周转中,有些无法言传的好处,让人无利不起早。

似乎是为了证明这个推测,近年来各地的交通部门都是贪腐大案爆发的重灾区。据统计,仅1996年至2005年,全国就有13个省市

交通厅(局)的26名厅局级干部因经济问题被查处。比如被称为“重庆第一贪”的原重庆市巫山县交通局原局长晏大彬,在7年时间里63次接受建筑承包商送钱共计2226万元,相当于当地年财政收入的20%。而河南省交通厅更是创下了连续四任厅长都倒下的纪录。目前,尚没有精确的统计,这些交通系统的贪官污吏到底贪了多少钱,但如果以巫山县交通局局长作为样本来分析,姑且算是2200万元吧。这笔钱是个什么概念呢?还差400万就相当于北京收费公路去年全年偿还贷款本金的一半——“(北京)去年共收取通行费59.77亿元,偿还贷款本金0.52亿元”。这还仅仅是个科级干部,那些厅局级大腕尚未出场。当然,也不能一切以级别论,既然有“县官不如现管”这种说法,股级干部的能量也是不可小觑的。

假如把这些年落马的交通系统干部贪污腐败的钱拿出来还贷,是不是老百姓就能少交点过路过桥费呢?过去说“和坤跌倒,嘉庆吃饱”,如今不妨试水一个“贪官跌倒,贷款还了”的机制。用赃款还贷,降低物流成本,进而拉低CPI,勉强也可算是让贪官为老百姓作点贡献,这种坏事变好事,比“救灾秀”好看得多。如果实在难以实现这个理想,至少也要像对欠账不还还高消费的邓建国那样,即使无法关15天,也要将高速公路公司的老板们、交通管理部门的领导们从公务舱中清理出来。

