

巴厘岛 遭遇水资源危机?

或许很多人难以置信巴厘岛超过60%水域是干涸的。自9世纪以来,巴厘人民通过“苏巴克”灌溉系统,即将水以“阶梯式”引导至各个隔开的块状稻田以便最大化地节约用水,也侧面展现了巴厘印度教关于上帝、人与自然的“三合一”(Tri Hita Karana)的哲学。

巴厘岛作为印尼最小的省份,但却是该国最大的旅游目的地。据统计,目前巴厘岛常住人口仅430万,但在2019年疫情前共有近630万外国游客到访该岛。旅游业作为该岛主要的经济部门,约占整体经济收入的60-70%。由于巴厘岛旅游业的发展和人口的增长,尤其是南部人口稠密



巴厘岛著名的Beratan湖

水入侵、河流湖泊水减少及水质恶化的综合问题。此外,近年来随着季风降雨的延迟,使得巴厘岛水资源的短缺成为一个巨大的“瓶颈”。

那么,如何解决这场水危机?

当然,这不是一个短期就能解决的问题,但水危机将会影响到包括短期到访巴厘岛的每一个人。首先,政府需倡导一个水资源可持续发展的整体规划及提高百姓对水危机和节约用水意识等。此外,很多专家人士提出长达半年雨季的巴厘岛可考虑“雨水收



苏巴克

集”:如屋顶收集后的雨水可放置在水箱或蓄水池等储存容器,用于花草的浇灌花园、牲畜饮水及净化后作为家庭日常的使用。雨水是一种相对清洁和免费的水源,也是一种自给自足和保护水资源最便捷的方式。

如果您长期居住在巴厘岛并深深热爱着这个“众神之岛”,请开始节约每一滴水!

本报记者叶露



旱季时岛民们长时间徒步去海边取水



社区中建造的公共蓄水池



接取山水

“修筑长城的民族”如何铸就太平洋铁路奇迹? ——专访美国斯坦福大学北美铁路华工研究项目共同执行主任费雪金



谢利·费希尔·费雪金

中新社北京5月9日电 作者金旭 1869年5月10日,最后一颗金钉被钉入枕木,历时6年的太平洋铁路终于竣工。这条被誉为“美国历史上最伟大的工程”的铁路为美国在19世纪插上了腾飞的翅膀,时至今日依旧发挥着重要作用。这条成就了现代美国的铁路离不开无数铁路华工的付出。然而,他们的辛苦劳动换来的却是暴力和驱逐,这些无名建设者被排挤到社会边缘,湮没在历史长河中。

时值太平洋铁路建成153周年,美国斯坦福大学北美铁路华工研究项目共同执行主任费雪金(Shelley Fisher Fishkin)接受中新社“东西问”专访,详述铁路华工的故事。

现将访谈实录摘要如下:

中新社记者:横跨北美大陆铁路修筑计划需要大量华工满足劳动力需求,为什么华人对于修建这条铁路不可或缺?赴美参加铁

路修筑的华工大约有多少? 费雪金:怀揣着“淘金梦”,生活在加利福尼亚州的大部分中国人从事采矿工作,或在矿区开设餐馆和洗衣店来养活自己。1865年初,考虑到铁路施工环境的艰险,白人工人更愿意在矿区挣钱。和他们相比,华人矿工会被征收额外税收,他们发现在铁路工作更具吸引力,于是大批中国人开始为中央太平洋铁路公司(Central Pacific Railroad)工作。该公司负责整个西段工程的建设,施工难度大,起点萨克拉门托的海拔与海平面大体持平、内华达山脉地势险峻,需要华工在坚硬的花岗岩中实施爆破和挖掘。随着修建计划的推进,大批来自中国广东省的华工被招募以满足美国西部巨大的劳动力需求。他们漂洋过海,成为修筑铁路的主力军。

由于缺乏完整且准确的记录,在1864年至1869年期间参与铁路修筑的华工数量我们不得而知,在一些存留的工资簿中发现的名字隶属于负责给华工发放工资的华人包工头或劳工中介公司的监工,数千名华工的姓名和身份均无从考证。截至1865年7月,在中央太平洋铁路公司的华工数量近4000人。到1867年2月,大约有8000名华工在开凿隧道,3000名在铺设枕木和铁轨,占中央太平洋铁路公司全部劳动力的90%。据历史学家估计,约1万至1.5万名华工参与修建了美国横贯大陆铁路。考虑到

这项工作的难度和危险性,华工数量甚至更多。

中新社记者:是什么原因让华工愿意远离家乡?

费雪金:华工从事铁路修筑,每月能获得30美元的新金。这对仅靠从事农业生产的,年收入只有8或10美元的广东四邑人(19世纪,广东四邑是指台山、开平、新会和恩平)来说是一个天文数字。他们需要挣钱来养家糊口,承担家庭的其他开支。四邑地区靠近海洋,为远洋航行提供了可能,加之当时该地区正遭受贫困和战乱之苦,从乡村向外迁徙的移民以香港为出发点,登上了前往美国加州和其他地区的船只,有些华工去到秘鲁从事鸟粪挖掘,有些华工去到古

一名专门负责此事的华工用扁担挑着两壶茶水,分发给自己的同胞。晚饭前,他们会洗个热水澡,换上干净的衣服。华工们仍保留着吃中国食物的习惯:大米、脱水蔬菜、干牡蛎、干鲍鱼,以及一些猪肉和家禽。他们喝茶、喝热水,也偶尔喝酒。

中新社记者:华工是否得到过赞美和认可?为什么他们最终被美国社会边缘化?

费雪金:中央太平洋铁路公司高管查尔斯·克罗克(Charles Crocker)曾向美国国会证实,华人比白人“更可靠、更稳定”,在工作过程中表现出了更高的天赋和能力。“无论我们怎么安排,华工总是勤奋工作。在此



2019年5月10日,纪念美国太平洋州际铁路接轨150周年的“金钉节”在美国盐湖城举办。

中新社记者 刘关关 摄

之前我们把白人作为第一选择,而现在,面对时间紧、工程任务重的考验时,我第一个想到的就是华工。”中央太平洋铁路公司总裁利兰·斯坦福(Leland Stanford)也在写给美国时任总统安德鲁·约翰逊(Andrew Johnson)的信中提到,华工是修建铁路的主要劳动力,没有他们,这项美国历史上最伟大的工程不会在规定的时间内竣工。

铁路华工多年来的埋头苦干确实赢得了他人的关注和赞美。然而,铁路竣工后的19世纪70年代,美国爆发了严重的经济危机,种族主义悄然兴起,煽动者将中国人视作威胁。1882年,美国国会通过了《排华法案》,反华情绪达到高潮。

华工常以小组形式开展工作,大约12至30人为一组,每组配有一名厨师。他们一周工作6天,日出而作,日落而息。他们把茶叶放进清洗干净的火药桶里,



2015年,斯坦福大学举办《华工与铁路》图片展。中新社记者 刘丹 摄

不公遭遇打破沉默?结局如何?

费雪金:1867年6月19日,锡斯科(Cisco)以北一公里处的一个隧道发生了意外爆炸,夺走了1名白人和5名华工的生命。5天后,3000名铁路华工集体放下了手中的工具,从锡斯科到特拉基(Truckee),分属于数百个团队的华工在近30英里的路段集体罢工。

当铁路华工在1864年第一次被雇佣时,每周工作6天,月薪26美元,还需要扣除食宿费。华工工资不到白人的一半,而且白人不需要为食宿花钱。1867年春天,中央太平洋铁路公司将工资从每月31美元提高到35美元,试图吸引更多中国人参与铁路建设。此次罢工,华工提出与白人享有平等待遇的要求,意味着月薪达到40美元,露天工作从11小时缩短到10小时,增加在狭窄危险的隧道中的轮班次数。在隧道的工作时间一般为8小时,但华工经常被强迫工作更长时间。

此次罢工颇具组织性和纪律性。这次周密的计划能让3000名华工在目标、具体诉求和行动上达成一致,无疑是一个惊人的成就。华工意识到劳动力短缺会让公司处境艰难,因此在公司最想取得快速进展时有了讨价还价的筹码。此次罢工无疑对公司造成了威胁,他们开始意识到这是一群不可忽视的群体。罢工结束后,公司悄悄提高了铁路华工工资,尤其是经验丰富、技术熟练的华

工,月薪高于35美元。当铁路修筑到内华达沙漠时,查尔斯·克罗克还给了所有在酷暑中工作的工人一笔奖金。

中新社记者:虽然没有留下更多的资料供后人还原这段历史,但华工后裔和相关学者多年来仍努力追寻真相。今日纪念这段历史、铭记华工,有何意义?

费雪金:1869年5月10日,中央太平洋铁路公司和联合太平洋铁路公司在位于犹他州的普罗蒙特里会师,一起打下了世界上首条横贯大陆铁路的最后一颗钢钉。虽然在1869年的庆典仪式上,华工被忽视了,但150年后,铁路华工后代、研究美国华人社区历史的学者虞容仪芳(Connie Young Yu)在纪念太平洋铁路建成150周年庆典活动发表演讲,许多华工后裔出席了活动,继续讲述、传承他们祖先的经历,铁路华工一时成为世界焦点。

正因为华工辛勤的劳动,使得利兰·斯坦福拥有大量财富用以建立斯坦福大学。然而,人们对这一情况所知甚少。如今,人们通过铁路华工后裔的口述历史,相关领域学者的共同努力,试图还原华工对美国西部的地理景观和社会人文的贡献,多学科角度重估这段被人遗忘的历史。希望我们所做的努力能重现他们的经历、重申他们的人生意义,将尘封的历史逐渐展现在世人眼前。铁路华工的故事是“帮助塑造了今日之美国”“帮助塑造我们所有人一生”的故事。



2015年,大型人文纪录片《金山梦—寻找·道钉记忆》在洛杉矶举行北美首映礼。中新社记者 毛建军 摄