“弗洛伊德悲剧”一再上演是美国之耻

■ 国际锐评

这两天，在联合国人权理事会第51届会议上，中方代表对美国等一些国家执法部门针对少数族裔的歧视性执法表示严重关切，要求它们正视自身存在的严重种族主义和种族歧视问题，切实落实《德班宣言和行动纲领》，让类似的弗洛伊德悲剧不再重演。

“我无法呼吸。”——这是2020年5月美国一名被白人警察“跪杀”的非洲裔男子乔治·弗洛伊德留下的一句话。这一惨案引发席卷全美的大规模抗议和骚乱，但并没有令美国当局痛定思痛。据统计，在弗洛伊德遭“跪杀”一年后，全美警察至少又杀害了229名非洲裔。今年以来，美国接连发生多起警察针对非裔民众暴力执法事件，执法者手段之残忍令人发指。

比如，今年6月，美国俄亥俄州阿克伦市警察在追捕涉嫌交通违规的非洲裔青年杰兰·沃克时，连开60多枪将其射杀；同月，康涅狄格州一名非洲裔男子在警车内遭遇撞击和暴力处置而瘫痪。7月，田纳西州奥克兰多名警察在执法时对非裔男子布兰登·卡洛维进行殴打、锁肩、踩头、电击……这些悲剧一次次戳破了美式人权的虚伪，让人们看清：美国社会根本就不是什么政客们吹嘘的所谓“民主”天堂，而是一个连人的基本生存权都岌岌可危的病态社会。

针对非洲裔的暴力执法为何在美国如此泛滥？归根结底，这折射出美国社会根深蒂固的种族主义。从历史上罪恶黑暗的奴隶贸易、驱赶屠杀印第安人的血泪史，到如今非洲裔等少数族裔的恶劣处境和悲惨遭遇，美国“白人至上主义”一刻都没有消失。新冠疫情暴发后，美国社会各种矛盾加剧。美国政客应对不力之下，将少数族裔当成“替罪羊”，进一步激化了种族矛盾与仇恨。

美国政治学者迈克尔·特斯勒指出，越来越多的美国人认为，过去50年里美国并没有取得真正的种族进步，认同“非裔美国人受到很多歧视”的比例从2013年的19%增至2020年的50%。事实上，除了非洲裔，美国的亚洲裔、穆斯林等少数族裔和群体也因新冠疫情和美国政府的歧视性政策被边缘化，他们的各项权利受到侵犯，时刻面临暴力伤害的威胁。

不少分析指出，在美国社会现实之下，少数族裔只有在“选举政治”需要时才被象征性地重视一下，美国政客根本没有兴趣和动力去改善种族主义滋生的社会土壤以及各种制度性缺陷。当身份歧视、教育鸿沟、司法保障等社会深层次问题无法得到解决，种族主义引发的极端事件就会在美国不断出现。

21年前联大通过的《德班宣言和行动纲领》指出，需要采取国家和国际行动，反对种族主义、种族歧视、仇外心理和相关的不容忍现象，以确保充分享有各项人权。今年8月，联合国消除种族歧视委员会审议美国履行《消除一切形式种族歧视国际公约》情况时，批评美国根深蒂固的种族歧视问题。正在举行的联合国人权理事会第51届会议上，与会各方敦促美方切实采取行动解决国内系统性种族主义。

面对这些国际社会的批评声，美方不要假装听不见，而应该把它们作为改善本国人权状况的一个推动力，全面审查和改变本国歧视性的法律、政策和措施，彻底调查暴力执法案件，问责施暴者，补偿受害者。当美国以人权之名对他国横加干涉时，它应该先修补自己那件千疮百孔的人权外衣，打扫干净自家的屋子。

中国汽车业因高速路而腾飞

■ 廖省：林越

多年前，中国为奔小康而喊出“要致富，先修路”的口号。从村村通公路，到省际国道，直至纵横万里的高速公路。这是中国三代人的梦想与旅程。没有高速公路的大事兴建，就没有中国汽车业的崛起；没有高速公路的智能化，就没有中国电动车智慧网的提升。

七十年代末到美国的中国学生，总被那四通八达的高速路所震慑，他们自由地将活动半径扩大，飘然以时速120公里驰骋在高速路上。当时中国倘无一条高速路，中国于1988年才有“零的突破”。是从上海到嘉定的20多公里高速，从而改变了长三角的气场。

《亚洲周刊》第40期刊载邱立本《中国高速之旅的光荣与梦想》评论：“没有人想到，今天中国的高速公路总里程长达16.9万公里，早就超越了美国，也使得中国登上世界汽车王国的宝座。无论是汽车的消费国还是汽车的生产国，中国都是世界第一。”

中国“五纵七横”的高速公路网激发了电动车迅速发展，高速公路其实就是汽车的摇篮，孵育更多飞驰的汽车。中国电动车与高速路的智能化配合，不仅引擎从内燃机换作电池，还开始了物联网，与公路上的智慧化配合。摄像头如影附形，将违规车辆锁定拍照，然后自动将罚款在车主的电子账户上扣除。带来的震慑作用，大幅减低了意外事故。

全球汽车制造商纷纷云集中国，美国电动车龙头特斯拉2019年在上海设厂，目前在中国的年产量达50多万辆，超过它在美国德州与德国柏林工厂的总产量。特斯拉老板马斯克很看重中国产业链的成熟，成为中国最有力的支持者，顶住美国反中势力的诬蔑。

在疫情肆虐、中国经济下行和西方高科技围堵之际，中国电动车产业却逆境雄起，今年销量估计600万辆，比去年多一倍；预测本年度出口将飙升至67万辆，碾压美国的销量，更领先欧洲日本，中国在电动车的赛道上，跃马扬鞭，劈风斩浪，领先全球。

香港政论员黄杰撰文《中国电动车逆境夺冠智慧网突破超越欧美日》称：“中国电动车能夠逆境夺冠原因包括刀片电池革命、市场规模效应、内部的激烈竞争、既有品牌自主，也开放给外国资金与技术、重视微创新及半导体自主。重视顶层设计、产业政策因势利导和大量投资建设充电基建，有近400万台充电椿，因此才成功逆袭欧美日登顶。”

中国电动车的創新延伸出“智慧交通”，将汽车电动化和智慧化合二为一，配合人工智慧设计出多个应用场景，让充电基建、收费系统、高速公路、停车系统、交通管理智能化；电驱互联系统、公交运输云脑等一系列创新数字技术，率先迈入“数字经济”新时代。

根据统计资料，中国过去5年来在智慧交通行业的176宗投资仅为67.3亿美元，研发成本不高，主要是建设成本；当然，这一切都是在电动车革命成功的前提下才可能发生的。另外，中国每年因交通挤塞的经济损失高达城市人口可支配收入的20%，相当于国民总收入(GDP)的5%至8%，而智慧交通就可以大大地降低、解决这些问题，解放大量生产力。

电动车需要大量充电站。中国现有约400百万台充电椿，而美国仅有12万台、欧洲30.7万台、日本近8千台；中国在数量及科技创新方面都领先。中国充电椿正往多元化科技发展，并合大型充电站、换电站、智慧储能站、充电車、充电地图、智慧家充等新基建。

中国国产汽车在全国总销量前八中占四席，分别是比亚迪、奇瑞、五菱和吉利，其他国产轿车正步向中端化。这四家公司都以生产电动车为主，中国电动车快速崛起，占销售份额约29%，暂时在挪威、瑞典和荷兰等发达国家之后，成为中国产业经济的中流砥柱。

电动车的心脏是电池，比亚迪2020年推出的刀片电池的体积利用率比传统电池提升50%以上，并成功通过了电池领域的高强度测试。今年6月25日，长安蔚来创立的阿维塔科技，与华为和中国“宁德时代”（世界最大的电动车电池生产商）开展合作高端电动车的计划。估计在2024年，中国电动车年产量近一千万辆，占全世界电动车产能的一半。

比亚迪(BYD)早于美国、法国、荷兰、巴西、匈牙利建立大型电动巴士厂，今年宣布将在欧洲、泰国设厂。另外，瑞典汽车经销商与比亚迪合作，于本年底在瑞典及德国交付首批电动车。比亚迪又和欧洲汽车经销商合作，抢占丰田和大众的国际市场，锐不可挡。

中国汽车行业经过多年的韬光养晦、卧薪尝胆、胼手胝足、百折不挠，在中央政府高瞻远瞩的谋划中，在高速公路迅猛发展的推动下，终于异军突起，实现了“换道超车”！

回顾2020年9月22日第75届联合国大会上，中国提出将以更大的政策力度于2030年达到碳排放峰值，之后进入减碳排放的发展模式，争取在2060年前实现碳中和。很多媒体都以为中国在减碳问题上不如西方有贡献，如今，西方也该根据事实说“良心话”了。

历史不会遗忘的事

■ 严孟达

跟日本军国主义罄竹难书的恶迹相比，英殖民统治还算是温和的殖民者。

今年1月方接任新加坡律师公会会长的陈锦海(Adrian Tan)不只是名律师，他还是作家，也是网红。他经常以幽默、泼辣的笔触在网上发表议论。

近日美国有线电视新闻网(CNN)一则有关新加坡人哀悼英国女王伊丽莎白二世之死的报道，引起他的注意。他以犀利笔触加以驳斥，说新加坡人并没有忘记英国殖民统治的一段历史。他的贴文被网民疯传，显然引起不小的共鸣。

有趣的是，陈锦海从小在联邦通道三房式组屋长大。联邦通道俗称“女皇镇16楼”，不管是正式名称或是俗称，他的老家所在地名字，便已是英殖民留下的时代痕迹。

CNN的有关报道标题是：As Singapore mourns the Queen, there's little discussion about its colonial past（当新加坡人哀悼女王时，甚少人谈及它的殖民过往），报道引述李显龙总理和多名部长对女王逝世表达的哀悼。

陈锦海最感冒的是报道把新加坡人描绘成对历史无知，盲目崇拜殖民统治者，并被政府误导的一群人。他说，新加坡人一点也不哀伤，尽管媒体铺天盖地地报道。

对在位70年的96岁英女王驾崩感到麻木，也许是不少人的反应，我是其中一人。9月19日伊丽莎白二世的国葬礼，我抱着不可错过历史镜头的心情上网观看，但仪式冗长，我无动于衷，提早退出。

不过，找出CNN的报道详读之下，感觉报道并不像陈锦海所说的那样一面倒，而是相当持平中肯地指出新加坡的反应，有异于其他前英殖民地之处。

跟不少被英国殖民过的国家（尤其是印度）相比，新加坡所受到的“待遇”的确是比较特殊的，在144年的统治中，至少英国人从未在这里进行过血腥镇压。日本在1942年入侵新加坡后，设立“伪昭南国”的三年八个月占领中，“大检证”便杀害了数万人，华人更是主要受迫害的对象。

跟日本军国主义罄竹难书的恶迹相比，英殖民统治还算是温和的殖民者。况且英国人给新加坡留下了现代化的文官、法律和政治架构，减轻了新加坡在独立后必须一切从头做起的烦恼。

英国殖民统治对新加坡的另一贡献，是把新加坡“弃马来亚化”，使得新加坡脱离柔佛王室的管辖。这也许不是英国人的初衷，英国人当时的策略是把新加坡、马六甲和槟城纳入一个海峡殖民地的政治框架里。

李显龙总理在2019年为新加坡开埠200年纪念活动主持揭幕仪式时说：“当莱佛士说服柔佛苏丹允许英国东印度公司在新加坡设立自由港，这个岛屿才被定位在通向我们至今所成就的轨道上，这是我国历史上关键的转捩点。”当时新加坡的面积比今天小得多，对英国人而言，这是缺乏天然资源可供剥削的可怜小岛，但凭着优异的地理位置，新加坡从此跟马来半岛各州走上不同的发展道路。

尽管如此，英国人在新加坡并非是一个仁慈无私的统治者，他们以大英帝国的利益为优先考量。他们在这里的一些劣迹，历史不会也不该忘记。

从19世纪开始，以鸦片贸易赚取税收是英国在全球推动的策略，中国是最大的受害者。原产于地中海的鸦片对气候的适应力强，能在中东、亚洲的热带和亚热带地方种植。基于新加坡的自由港地位，鸦片的种植业和贸易蓬勃，受到英殖民者的鼓励，单靠发鸦片生意执照便是一大笔政府收入。在1825年至1910年之间，鸦片税收占了殖民政府总税收的30%至55%。

新加坡的自由港地位，吸引了一批又一批来自中国东南沿海和印度次大陆的苦力和难民。到了1847年底，本地7万人口中，华人便占了4万，鸦片是他们普遍的“精神粮食”，其中有些是南来之前便已在中国家乡染上毒瘾，有些则是来到这里后很自然而然地抽起鸦片。

20世纪30年代，本地华人社会兴起反鸦片运动，由一批有良知的华社先贤带头。至1933年，每四个华族成年人中，便有一人是“鸦片仙”。鸦片生意兴旺时期也是治安败坏，私会党猖獗的黑暗时期。

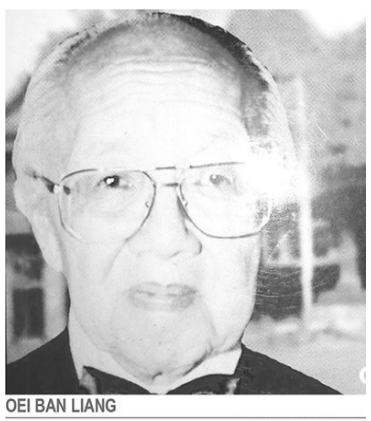
1955年，中国总理周恩来出席万隆亚非会议，与印度尼西亚签订避免双重国籍的协议，并呼吁海外华侨效忠侨居地。这对本地华人而言是好消息，也是坏消息。好消息是这有助于中华总商会向殖民政府争取华人的公民权；坏消息是，若殖民政府坚持不让华人享有公民权，本地华人将变成无国籍的一群孤儿，没有政治、经济权益和合法地位。幸好总商会努力不懈，1957年10月25日新加坡立法议院终于得到英国当局的同意，制定了新的新加坡公民权法令。至此，总商会成功为22万名华侨争取到公民身份。

从历史角度来看，英帝国的殖民对新加坡也许是“祸兮福之所倚”，通过英文教育，英国为新加坡培养了许多精英，原本是希望他们服务于英帝国。但一批精英包括李光耀、吴庆瑞、拉惹勒南等政治觉醒的大时代人物成了反殖先锋，新加坡从短暂加入马来西亚、独立建国到今天成为世界名都，平均个人收入超越英国。我国在伊丽莎白二世国葬日下半旗，国会默哀1分钟，算是给殖民老祖宗应有的敬意和感恩之情。

来源：联合早报

自然科学家（2）

耶里·维拉宛和陈玉兰
Terry Wirawan & Mely G. Tan


OEI BAN LIANG
REPRO OEI BAN LIANG
黄万良（OEI BAN LIANG）

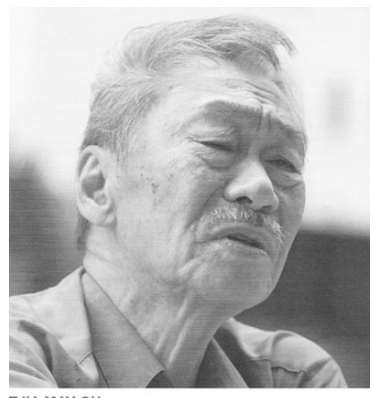
黄万良

黄万良（Oei Ban Liang），1930年8月31日生于东爪哇勿里达（Blitar），是黄建寿（Oei Kian Sioe）和吴堂花（Go Tong Hwa）夫妇之子。他是印尼生物技术先驱。

殖民时期，黄万良在勿里达荷兰土著小学（HIS）接受教育，在玛琅就读初中和高中至1951年。1957年，他在万隆工学院（ITB）获得有机化学学士学位。后来，他在肯塔基大学（University of Kentucky）就读，并于1963年获得有机化学博士学位。1972年，42岁的黄万良回到万隆工学院任教授。1972年至1974年间，他还在马来西亚国立大学（Universiti Kebangsaan Malaysia）教授化学。1975年在荷兰格罗宁根皇家大学（Groningen Rijksuniversiteitit）任教三个月。

1992年黄万良取得骄人成绩，他于美国获得风湿消炎药专利，该药由他将姜黄和姜黄提取物混合制成（Kompas Jabar，2010年12月15日）。此外，他还是第一个将味精或调味品的危害称为“中餐厅综合症”的印尼人（Setyautama，2008：260）。

除了做老师和研究员，黄万良还是万隆工学院校际生物技术中心（Pusat Antar Universitas Bioteknologi，简称ITB）主任和创办者。因他能流利使用英语、德语和荷兰语，并在交际中颇为圆滑灵活，政府部门常常任命他为谈判代表，与外国各方谈判，黄万良表现非常出色。黄万良在万隆工学院任职至2000年退休，在他指导下培养出40位化学、制药和生物技术领域博士，以及超过100名学士和硕士。2010年11月19日，黄万良去世。


TJIA MAY ON
REPRO PENGHARGAAN ACHMAD BAKRIE 2012
谢梅安（TJIA MAY ON）

谢梅安

谢梅安（Tjia May On），1934年12月25日出生于东爪哇庞越（Probolinggo），是一名物理学家。

关于谢梅安所受基础教育的资料不足。谢梅安自高中时起就开始喜欢物理。当时，他的父亲送给他一本没有公式，通俗易懂的现代物理译本，这激发了他对物理的兴趣。对他来说，物理学充满奥秘。求知欲促使谢梅安在万隆理工学院攻读物理学专业。后来他转到电气系，甚至还在高中任教和做私人补习，但是他并不喜欢搞电气，于是再次转回物理专业（http://www.itb.ac.id/news/411.xhtml）。

1962年，谢梅安在万隆工学院完成了他的物理学业。之后他成为教授助理，但受任教导三年级学生的高级力学课程。后来，他在美国西北大学就读粒子物理学，并于1969年以博士学位论文《手性电荷-电流换向器的饱和》（Saturation of A Chiral Charge-Current Commutator）获得博士学位。这项研究使他成为量子和相对论领域的物理学学者之一，这在20世纪70年代的印度尼西亚只有五人。当他从粒子物理学转向聚合物、非线性光学和超导体研究时，谢梅安在世界上渐有声誉。

谢梅安是万隆工学院物理学教师，也是印度尼西亚大学（UI）光电领域研究生课程教师。他曾指导了数十名本科生、硕士生和博士生。除了彬彬有礼，简单朴素外，他的一位学生说：“他是一位会积极参与学生研究的导师”（Simanungkalit，2002年）。2005年，对于谢梅安在学院“研究文化”上做出的贡献，万隆工学院为他举办了一场表彰会。

谢梅安是一位多产的作家。他的学术成果形式多样，包括两本教科书、发表在86个国际学术期刊上的190篇论文、44次国际专题讨论会发言、国内期刊出版物发表44篇论文和77次国内学术讲座（Syurkani，2012）。

在40年职业生涯里，谢梅安获得了各种奖项。2005年退休后，他的名字被科技合作常务委员会（Standing Committee on Scientific and Technological Cooperation，简称Comstech）收录进《2008年杰出科学家和工程师智慧指数》（Wise Index of Leading Scientists and Engineer），是被收录的六位印尼科学家之一。科技合作常务委员会致力于在伊斯兰合作组织（Organisasi Kerjasama Islam，简称OKI）成员国之间促进和开展科学技术领域合作。谢梅安还是2012年阿赫默德·巴克利奖（Achmad Bakrie Award）获得者。

（原载《华人在印尼民族建设中的角色和贡献（第三册）》。本篇未完待续）