

终生效力印华报业 影下峥嵘岁月沧桑

——缅怀印尼华文报业资深记者和摄影师黄念航挚友



黄念航

作者：李卓辉

2023年1月14日，惊悉挚友黄念航先生在家安然往生，享寿86岁。

黄念航先生是印尼华文报业的资深记者和摄影

师。早在1998年5月反华暴乱，他就勇敢地拿起摄影机，在反华暴徒的枪弹血迹中拍摄大批活生生写真，连续几天不休少眠，撰写了华族被迫害的血泪沧桑。当年邓通力先生(已故)力捧的《五月暴乱画册》和较后出版的《五月血泪史迹》，一大部分照片都是黄念航先生提供的。

2004年12月26日晨亚齐发生9.3级地震引发海啸大灾难，我在《国际日报》立即派黄念航先生前往亚齐现场采访报道。在这次大海啸中共有23万余人死亡或失踪。

黄先生出生在亚齐，他小时候曾在大亚齐市一

带住过，因此对大灾难地区的悲惨遭遇有深刻的感受。他在亚齐采访拍摄了几乎一个月的时间，好长一段时间都在废墟和遇难者尸体堆旁奔走穿梭，生活和工作的困难，非一般人所能想象和承受；有时，要转移地区，根本没有巴士或汽车可搭乘，只有靠空军救援队的直升机。黄先生敢拼敢闯，一次，好不容易才搭乘直升飞机，从司马委(Lhokseumawe)飞到美拉苏(Meulaboh)。虽然面对极大的困难和挑战，但他还是很好地完成了任务。中国援助救济亚齐灾民工作，他也作了出色的协助和报道，让远在雅加

达的我们深为感动。他为亚齐大海啸拍摄了整套的写真，我一再请他整理编辑，以留下重要历史资料，但是到他中风治疗期间，这项工作一直没有完成，确实十分可惜。

2006年5月27日，日惹一带发生大地震，造成六千多人丧生、2万幢建筑物倒塌。我们派黄念航先生赶赴现场采访，他立即赶往灾区，历经千辛万苦，爬山越岭，拍摄灾区惨状，并走进普通人不敢靠近的险境，甚至爬到默拉比火山附近，书写了许多感人的篇章，受到广大读者与华社的赞许。

黄先生还多次参加政

府宣传部的活动，到加里曼丹、苏拉威西采风，拍摄了系列少数民族的风俗民情照片，确实难能可贵；他也曾远到巴布亚，拍摄我金矿被美国公司挖掘的实景。

印尼改革开放二十多年，各地华社开展一系列重要活动，不论是代表大会、庆祝仪式、讲座论坛，也不论是华裔总会、百家姓协会或宗乡会馆纪念活动，黄念航都认真地到场拍摄，记录下重要历史，写下华社各团体宝贵的篇章。

笔者作为报社领导，感谢黄念航先生二十多年间，给了我们极大的帮助，记录了系列重大事件的内

容和影像，确实是十分宝贵的文化财富。我曾多次要求他抽空整理，可成为21世纪印尼华社与国家的重要历史资料，他本人也同意尽快处理，但不幸的，他近两三年来突然中风，经过吸氧治疗后开始好转，原来他每期还阅读《新报》电子新闻，关注社会发展。不幸突然传来往生讯息，让我们深感悲痛，祝福他安息极乐净土，子孙幸福生活。

黄念航先生夫人已仙逝多年，夫妻养育了七位子女，有三位内孙男，六位外孙男、八位外孙女。他有一位弟弟和一位亲姐姐。

(作者曾担任印尼《国际日报》总编辑兼主笔)

印尼为何必须对日本此项计划做出持续反应？

库纳万·古苏玛

每年6月5日是“世界环境日”，而6月8日，则是“世界海洋日”。不管是环境日还是海洋日，顾名思义，都是联合国大会正式确立的，反映了世界各国人民对环境问题的认识

和态度，表达了人类对美好环境的向往和追求。国际社会以此促进全球环境意识，提醒各国关注人类赖以生存的海洋，体味海洋自身所蕴含的丰富价值，同时审视全球性污染和鱼类资源过度消耗等问题，给海洋环境和海洋生物带来的不利影响。

然而，今年全世界这两大纪念日的活动，却面临有史以来最严重的挑战。

个中原因，想必大家早

已知道：一向标榜最重视环保的日本，面对本国福岛核电站事故导致的日俱增的核废水，竟然以所谓的海洋“自净化”能力做挡箭牌，计划把120多万吨核废水直接排入太平洋。由此将其为了一己私利，而冒天下之大不韪——危害人类环境的险恶用心和丑恶嘴脸昭然若揭！

毫无疑问，日本上述计划已经成为国际社会关注的焦点，包括印度尼西亚在内的太平洋国家非常反对日本的行动。

由我国最高立法机关——人民协商会议(即人协MPR)、人民代表会议(即国会DPR)和地方代表理事会(即DPD)三部分组成的印尼议会——其负责能源、矿产、科研、环境事务的第7委员会

(DPRR)正持续对日本核废料问题给予严重关切。该委员会要求印尼政府反对日本政府的计划，并采取必要的措施加以拒绝。

借此机会，我想概述一下对印尼和本地区经济和战略发展具有重大影响的“全球海洋支点”构想。

全球海洋支点是印度尼西亚将自己定位为全球海洋强国的愿景，旨在通过全面发展我们的海洋产业和自然资源，提升国家的海洋潜力，使印尼以海洋文明的姿态复兴于世界。

作为一个岛国，印度尼西亚拥有世界上最长的海岸线之一，拥有世界上种类最多的珊瑚礁和红树林。海洋生态系统是一种资产，有力地支持了经济、福祉和国家的复原力。

但是，现在，印尼政府和国民必须清醒地意识到，倘若日本核废水排放计划一意孤行，不仅会对周边国家造成巨大危害，而且也将波及印尼海域，最终瓦解印尼人民赖以生存的海洋生态系统，使政府雄心勃勃的“全球海洋支点”构想化为泡影。

为此，印尼议会第7委员会主席穆尔扬托在其官方声明中评论道：“作为一个主权国家，印度尼西亚必须对日本的这一核废料处理计划保持警惕，因为此类放射性废料可能流入印尼水域以及洋流动态的风险仍然存在。”当这种情况发生时，他判断环境的放射性影响通过食物链的关键途径可以进入人体。“这当然必须避免。很明显，海洋环境和生态系统

遭到破坏，依赖海洋的渔民肯定受到影响。”

与此同时，IPB大学生活环境保护与管理研究所所长赫夫尼·埃芬迪教授也表示，放射性辐射的影响可以分为两种，即身体影响和遗传影响。据他说，核废料的释放将破坏海洋资源，威胁人力资源，尤其是沿海的渔民，即使这种影响也将持续数百年。“这就是为什么核废水不能排放到海里！”埃芬迪教授坚持说。

由于担心放射性物质可能受到污染，自2011年事件发生以来，国际社会持续反对日本核污水排海计划，俄罗斯、菲律宾、新西兰等多国专业人士最近在不同场合持续发声，对日本单方面强推核污水排海的做法表达担忧。

而韩国共同民主党已于近日发起了反对签名，目前已经有超过10万人反对日本的自私做法，甚至将日本的计划与“恐怖袭击”画上等号。

故此，印尼作为海洋大国，更需要政府与民间团体携手并肩，同仇敌忾，进一步对日本施之以压力。

我们也期待联合国对此表明态度，按照国际公约中污染物处置历来遵循的“谁产生谁治理”的原则，敦促日本加强与各国充分沟通与论证，特别应该与临近的利益相关的亚洲国家进行磋商并达成一致意见，全周期接受第三方监督。

请不要忘记！2023年世界海洋日的主题：“保护海洋生态系统，人与自然和谐共生”。

从印度火车事故看资源问题

廖省·林越

近一个月来，印度频频出现在国际媒体的头版上，从参加广岛G7峰会，召开G20集团会议，金砖国家扩建到俄印贸易问题等，都是让莫迪“抢镜头”的重磅消息。

不料，接着传来噩耗。6月2日夜间，印度奥迪沙邦(Odisha)一处火车站附近发生多列火车脱轨相撞事故，至少288人死亡、900余人受伤，新闻报道。英国BBC称这是印度本世纪最严重火车事故，死亡人数预计将进一步上升，因为还有部分乘客还被压在倾覆的车厢底下，可以听到他们的求救声。事故后有50趟列车改道、取消和终止，奥里沙邦的灾害应急响应部队，以及约200辆救护车已被动员并协助抢救行动。

《今日印度》报道，事故发生于当地时间2日晚19时许。科罗曼德(Coromandel)特快列车在奥迪沙邦巴拉索尔(Balasore)区火车站附近脱轨，几节车厢散落在相邻的逆向轨道上。不久，从反方向驶来的豪拉(Howrah)超快列车撞上脱轨的车厢。一列停在现场的货运火车也卷入事故，但未能说明细节；印度政府已对事故原因展开调查。

印度总理莫迪马上在推特发文哀悼称：“我对奥迪沙邦的火车事故感到痛心。在这悲痛的时刻，我的心与遇难者家

属同在。愿伤者早日康复。我已与铁道部长谈话，评估了形势。救援工作正在事故现场展开，向受影响的人提供一切可能的援助。”并于隔天赶赴事故的现场，图片显示他双手合什向群众致意，查看图纸，表情相当严峻。

不过有网友吐槽，当莫迪到达现场时，有些民众竟齐声高喊“莫迪、莫迪”的口号；有人留言：“太无耻了，这不是选举拉票现场。”“近300人刚死亡，他们却这样欢呼。”此外，救援人员用白布抬起逝者，然后用力“扔”到卡车上层层叠叠的尸体上，有的死者浑身赤裸……为什么这样处理呢？应该给予死难者最起码的尊重吧？

印度铁道部长对媒体表示，这次事故罹难者将获得100万卢比赔偿，重伤者获得20万卢比，轻伤伤者获得5万卢比赔偿。政府已成立高级别委员会来调查此次出事原因。

印度拥有世界最大的火车网络之一，但因设施落后，事故频发。根据数据，2021年印度全国发生铁路事故近1.8万起，死亡人数共计16431人。官方文件称，“大多数(67.7%)的铁路事故案例被报告为‘从火车上坠落以及与铁轨上的人相撞’”。

长期以来，火车是印度重要的交通工具，据《卫报》统计，每天有超过1200万人乘坐1.4万列火车穿越印度，铁路穿行于

闹市与居民区，缺乏必要的隔离措施，车厢外及车顶还“挂着人”。此外，印度铁路基础设施老旧，连信号设备也都过时落后。再回溯印度近40年来的惨烈火车事故。1981年，印度火车在比哈尔邦出轨坠桥，约900人死亡。1995年，两列火车在新德里附近相撞，358人罹难。1998年，一列火车在旁遮普邦出轨，210人死亡。翌年，两列火车在西孟加拉邦相撞，285人遭殃。2006年，孟买火车站遭袭，186人离世。2002年，从加尔各答开往新德里的列车出轨坠桥，至少120人死亡。2010年，一列火车在加尔各答附近出轨与货车相撞，146人罹难。2016年，一列火车在北方邦出轨，至少146人死亡……确实让人触目惊心！

2014年9月，莫迪推出“印度制造战略”，铁路位列25项优先发展产业之一。2015年，印度与日本敲定首条高铁的合约，但“好事多磨”，反对党执政的联邦消极抵制、土地赔偿纠缠及官僚作风严重使工程承包商举步维艰。随后，印度推出非常有特色、时速130公里的“半高铁”，但去年刚运营一周，就与牛相撞致发动机受损。

坦白说，哪怕是在发达的欧美国家，也会发生火车事故。但像这样频繁发生，确实是全世界罕见。这就不仅与基础设施与技术有关，更是责任心问题。譬如去年9月，印度发生一起货运列

车与客运列车相撞事故，造成70多人死伤。去年底，一列货运列车脱轨撞向候车大厅，造成十余人伤亡；今年4月19日，两列货运火车在中央邦辛格普尔火车站相撞，导致5人伤亡。发生事故的原因是“调度信号出现了故障”。

很多印度民众悲愤地痛斥，铁路部门只知道“吹牛皮”，而火车的悲剧仍一再发生。譬如，有网友贴出印度铁路部长之前的视频，炫耀“印度铁路的新安全系统，比欧洲的还要出色”。但是结果呢？说真的，印度官员的“自信爆棚”已是天下闻名。

印度媒体6月4日报道，印度铁道部长表示，安全专员已就列车脱轨相撞事故进行调查并发布调查报告，确定了事故发生的责任和相关负责人。初步调查显示，本次事故是因“电子联锁装置”发生变化而导致入站的列车驶上错误的轨道。此外，另有两名乘客因不当行为而被控涉嫌犯案。然而，他没有说明为何警控系统来不及阻止特快列车撞上脱轨的车厢，没有表露出引咎辞职的担当。显示了印度人力资源的素质。

值得玩味的是，美国为了拉拢印度在对付中俄的立场上站队，在这次严重火车事故中，西方媒体作了冷处理，替莫迪“缓颊”，帮助印度掩饰在各种资源方面的弊病！

清晨，坐在别墅大厅的围墙上，看向前面一层层从高处直下刚插秧的稻田，右侧一道插秧的香蕉园，还有周围的香蕉树、酸桔、木薯、几种果树……远处，云雾缭绕着一座座山连着的山，直向最高峰飘去，飘向云端……“又发呆？”他拿着一个托盘，有煎香蕉、炸木薯、两杯咖啡，坐在我旁边，说：“来几次了？还没看够？”

他是这园地的主人，这园地就在这不太高的山顶上。山虽然不高，但气候凉爽，空气清新。不久前，一次的偶遇他这位久未谋面的老朋友，经他邀请来到这园地，也就喜欢上了这地方了。

“我喜欢这里，”我说：“我能不能在这里常住？”

“不能！”他说。“为什么？”

山间

雅加达 张逸

“你雇佣了几个工人？”我问。

“一个也没有。”他说。

“那，”我指向田地和辣椒园：“这是不是你的地方？”

“不错，”他说：“我提供田地和秧苗，由他们耕种，收成是他们的。他们是附近的居民，男人在外工作，妇女老人就在这里种植。”

“利润呢？”我问：“你得到什么？”

“没有利润，”他说：“收成好的话，他们会给我一些农作物。”

“那……”我不解地地看着他。

“不好吗？我来到这这里一切都由他们轮值照料，享受着老板的待遇。”他说：“如果雇用工人，还得防贼防盗，那可是一笔不小的开销呀！这样是不是很好，又给附近的居民增加收入。”

“听说你在这附近买了地？”我问。

“是的，买了几块地，但都卖出去了。”他说。

“听说你买的是一方米2万盾，卖出去的是一方米5万盾？”

“是的，有比较好的地还卖7.8万盾呢！”

“乖乖，那有多少利润？”我说。

“没办法，”他说：“我还要负责家里的开支，供孩子们读书，成家立业。该拿的就尽量去拿！”他指着一条通向前面大街的水泥路说：“这条路也是我修建的！”

“我能不能买块地，跟你学做这一行？”我问。

“不能！”

“为什么？”

“因为你要先学会该付出的付出，该拿的就要拿！”

“那我适合做什么？”我问。

“你适合来这边陪我，一切费用都由我出。”他笑笑地说。

“那我自己的开支怎么办？”

“自己想办法。”他说着大笑地离我而去……

太阳已升得很高，田里耕作的人们还在挖泥、除草，远处，浓雾已散去，青绿色的山连着山……

梦母校

巴中旅港：温开万

夏夜梦到自己白衣翩翩返回母校。据爱因斯坦相对论述，高速可追及旧日时光。

夏夜炎炎睡朦胧，时间倒置作噩梦。九千里外飞母校，六十年前入巴中。红瓦灰墙闻诵课，白衣黑履若翩鸿。行将耄耋愿何想？光逝魂追青涩风。