

让“反腐网站”飞一会儿

文/片 本报记者 龚海



陈吉在管理“我行贿了”网站。

反行贿网“战”

平日里,陈吉的正式工作是在一家德资公司卖真空搬运机,一台近10万元。

6月8日这天,看到媒体报道印度网站“我行贿了”获得成功,他欣赏这个点子,立即上网查看了该印度网站,随后模仿它做了一个中文版本。

“是我行贿了(le),还是我行贿了(liao)?”按照他浓浓的湖南口音,他选了后者。

对印度网站的模仿者不只陈吉。几天内,迅速有“我行贿啦”、“我贿赂了”等近10家类似网站冒出来。

“这可都是公益网站,既然没有营利,怎么还能像团购网站的百团大战那样激烈?”陈吉逐一考察这些“兄弟网站”,有的主页色彩鲜明,流露着强烈的个人情绪,“一看就是对贿赂腐败恨之人骨”;有的则显得四平八稳,不太张扬。而陈吉自己的网站就设计得中规中矩,更像一个普通论坛。

这些网站的站长们相互留下了联系方式。“先跟风一阵吧。”陈吉不知道等这阵子风头过后,这些网站中到底还能剩下几家。

12日之后,“我行贿了(liao)”网站的访问量大幅增加,会员人数达到5000多人。

随着访问量增加,网站遭到了不间断的攻击。为了安全,陈吉只好在美国租用了服务器,一年支付约200美元。

但是,网站一直没有办法备案。

陈吉说,现在网站备案比以前严格很多,而自己的网站性质特殊,恐怕很难被批准备案,反倒有可能因此遭关停。

也因此,这些网站均没有备案,而这显然不是长久之计,陈吉开始考虑网上铺天盖地的网站备案中介,他只能去接受非正规渠道。

有图有真相

“我像愤青吗?”陈吉不觉得,他以为自己的网站只是给

草根们提供一个对腐败、行贿行为发泄和交流的场所。
“现在看来还没有实质性的效果。”不过他还是惊叹网民的热情。除了有发帖者提到驾校学车要送烟酒这样的日常行贿,还有大量帖子都是完整的上访材料,甚至是实名举报。

“信息太多太庞杂,让我都难辨真假。”以前只做技术论坛的陈吉只能乖乖地守在电脑前,随时监控。

从清晨7点开始整理论坛,一直到晚上12点结束。删帖、加精、置顶……工作十分琐碎,陈吉忙不过来,就找了表弟来帮忙打理,还招募5名志愿者辅助。

“有些网友特别激动,发布的帖子很敏感,我们只能赶紧删除,有的需要连带账号一起删。”陈吉担心有些内容传播开来会给网站招来灭顶之灾,不过另一方面,他也拒绝网络公关。

他定下删帖标准:“不符合事实的恶意攻击和违背我国法律的”,随后又在网站首页明确加上“拒绝反党反政府的言论”。

“许多举报内容非常凌乱,含糊不清不着边际,往往还急于下结论扣帽子。”网站上的有效信息比陈吉预想的要少很多。

“我们不是审判者,我们只提供事实,最好是有图有真相。”陈吉认为网友不可能来裁

判谁是贪官谁不是,最好的举报方式是提供证据和事实。

至于会不会侵犯他人隐私、会不会造成恶意诽谤,有媒体朋友一直善意提醒陈吉,但他没细想,“咳,现在最主要的是先生存,谁知道这个网站会不会明天就上不去了呢?”

一定要低调要安全

见惯了网站上苦大仇深的控诉帖子,有网友不断给陈吉泼冷水,悲观地告诉他:他的网站不会存在太长时间。

处在没有ICP备案的灰色地带,陈吉觉得一定要低调,网站内容也要相对安全。

实际上,他内心很矛盾。他希望国家有关机构能看到网友的举报内容,并对有些信息进行核实,特别是能获得其重视和支持最好,但目前并没有这方面的迹象。

他还希望媒体能够在其中找到腐败线索,跟进报道,提高网站的影响力,但又怕“枪打出头鸟”。

“每天浏览网站上的帖子,你会觉得世界都是灰色的。”陈吉感觉网站内容过于沉重,偶尔看到有网友分享拒绝贿赂的经验,他就赶紧加精置顶,“应该开辟一个拒绝贿赂的专区,弘扬积极向上的风气。”

他甚至想多鼓励网友找些轻松的话题闲聊,让网站显得娱乐化。

为了网站能长期生存,有网友甚至比陈吉还急,他们竞相告诫发帖者要注意说话的分寸,以免丢掉这块难得的领地。

然而在6月12日的访问高峰过后,网站的日访问量逐渐回落。

“大家很快发现这里解决不了什么问题。”下一步,陈吉想把这些举报细化并整理,然后提交到有关部门,但他也没有一个清晰的思路,“大家边走边看吧。”

“这跟印度网站的情形确实很不一样,印度网站揭露的大都是社会基层的小额腐败,而在咱们这里,动辄就爆出一些官员的贪腐。”陈吉还是担心网站的前途。

6月15日,网站还是被屏蔽了,被屏蔽的反行贿系列网站不止陈吉一家。

“我能怎么样,一直都说一天算一天,幸亏不靠这个生活,办这种反腐网站,你懂的。”陈吉希望谁也不知道他在操办这个网站,他还是安安心心去卖真空搬运机吧。

在深圳,陈吉始终觉得,看上去所有人都在忙着赚钱,其实他们内心还是很关心政治的。

堵车,那我骑马上班行吗

本报记者 廖雯颖

作为一匹在北京市区里被强势围观的马,10岁的尤拉感到压力很大——这是它第一次踏上首都的闹市,脚下是水泥,远处是钢筋,周围全是人,还有很多车!

但对于北京老百姓来说,街头的尤拉无疑是个惊喜:这北京城里人来车往的,宝马多见,大马没有。再看看骑在马背上的人——骑着马上班,嘿!还能再拉风一点吗?

骑马上班。这不是玩笑,这是现实。

尤拉的主人,57岁的北京市民酷毕(网名)其实一向奉行低调。酷毕是北京一家航天汽车公司规划发展部的副部长,和千百万北京上班族一样,过着朝九晚五的生活。不过,6月3日这天,酷毕既没有开着他的切诺基吉普或者本田思域,也没有骑山地车——这些都是他正常上下班的代步工具,而是一大早从马场把爱马尤拉接到位于北京西北五环石景山区的家中,来了一回骑马上班。

当天酷毕的同伴还有另一位马术爱好者雪克(网名)。俩人约好早上七点半一道骑马上班。

两小时后,在北京城的另一侧——5名马术爱好者从东四环外的高碑店一路骑行,用一天时间,穿过两广路、双井、国贸、华贸、世贸天阶、工人体育场直至什刹海——这些都是北京繁华的地段。

这不是巧合,而是一次有计划有组织的联合行动。活动的策划人、中国马友联盟的会长马扎拉号召全国有条件的马术爱好者在6月5日“世界环境日”前后一周,放弃开车,骑马出行,他们的口号是:骑马出行,健康自己,健康地球!

据中国马友联盟统计,6月3日当天,全国共有19个城市200名左右的马术爱好者参与了“骑马出行”活动,其踊跃程度大大超出了活动策划人的预料。

与短途的酷毕相比,马扎拉、赵潇爽等人的长线5人队显然更吸引眼球,也有了更多插曲。

赵潇爽出发没多久,就在二环内的平安大街被四五名交警拦下了,交涉了半个多小时。

这几个交警显然也有点晕:怎么还有人骑马上街了?这,这不是添乱吗?

但他们很快发现,还真没有哪条法规能管“骑马上街”这回事。他们只好向这5个特立独行的骑马人表示疑虑:马能上路吗?要是干扰了其他路人怎么办?马要是受惊了呢?

面对头回遇上这种事的交警,赵潇爽他们显得底气十足。事先已经咨询了律师,明确了国家至今尚无骑马进入市区道路的立法,涉及的法律《中华人民共和国道路交通安全法》第六十条只规定:驾驭畜力车,应当使用驯服的牲畜;驾驭畜力车横过道路时,驾驶人应当下车牵引牲畜;驾驶人离开时,应当拴系牲畜。此外北京市还有具体的禁止畜力车通行的时间和路段规定。

但问题在于,骑马不是畜力车。干着急的交警们只好打电话向上司请示,应该如何处理这种情况,然而因为踩到法律空白,领导们也表示很迷茫。

双方相持不下时,平安大街附近围观的居民纷纷表示了对骑马方的支持。赵潇爽回忆起那一幕,



6月3日,赵潇爽五人骑马走在北京街头。(照片由本人提供)

还觉得十分有趣。赵潇爽如此分析受欢迎的原因:“可能在北京城多年没有看到这种高头大马了,人们会觉得新鲜,很自由。”

是啊,北京人尤其是住在二环里的北京人,天天出门面对的就是一堆车,呼吸的都是汽车尾气,“特别烦”——已经成为大家的共识,哪怕能少见一辆车也是好的。

这个全国人民都知道的“首堵”城市,已经越来越像一个巨型停车场。

2011年4月的数据显示,北京机动车保有量接近490万辆。即使采取了严苛的摇号限制,四个月里北京仍新增机动车12.8万辆。从2300辆到100万辆,北京用了48年时间。从300万辆到400万辆,仅用了两年7个月。而再次逼近500万大关,不过用了一年五个月。

490万辆车是什么概念?北京二环路全长32.7公里,双向6车道,按照一辆车4.5米长,可容纳4.36万辆车。依此类推,48公里的三环路可容纳6.4万辆车,四环路65.3公里,可容纳约11.61万辆车。三条环路排满也只能容纳22.39万

辆车。仅占490万辆的4.57%,也就是说,每100辆车只要有5辆上了这三条环路,就立马导致环路瘫痪。

赵潇爽觉得,自己也是两千万饱受汽车荼毒的北京人之一。不住在通州,开车到工作的地方,不堵车只要20分钟,然而她每天必须多花两个小时在路上。丈夫在北三环上班,因为途经京通快速最堵的路段,开车必堵,他不得不选择乘坐地铁。为此,8点上班的丈夫必须每天早起,倒三次地铁,一分不落连带小跑1小时20分钟能赶到单位。

“对北京人来说,上下班用在路上的时间和精力真是太恐怖了。”

赵潇爽算了一笔养车的账。一辆奥迪A4去年买30多万。每天过路费来回20元。北京如今停车位费用涨价,有的地方已经涨到每小时10块钱,工作地点附近已经找不到2块钱一小时的停车位了。她经常上班十几个小时,每天停车费加上油钱需要六七十个。而住宅小区租的停车位每年1800元,这“在北京已经算

是低的了”。此外每年还有保险6000元,算下来平均每个月的开支在三万左右。

“如果买一匹马,国产马不超过2万,每个月养马大概一千。即使是纯血马,一匹十几万到上百万,每个月养马费用也不过三千。买一辆车够养十年马。”

但赵潇爽也知道这就是说说而已——或者是为了发泄内心储存太多的尾气。她和酷毕都承认,骑马上班在如今的中国并不具备多大的可行性。即使法律还没有对骑马上街作出明确规定,但这项马背上的运动,在现实中正受到城市化进程带来的越来越多的限制,比如砂石路的消失和道路的硬化、配套设施的缺失以及噪音、空气的污染。

“太脏太挤,马在这样的环境里都会特别不舒服。”

“我们知道,这次活动的宣传意义大于实际意义。”酷毕直言,骑完这几天马后,他还是会开车或者骑自行车上下班。

“骑马也好,骑自行车也好,滚轴也好,我们只是希望让更多人了解我们这样做的健康魅力和环保价值。”赵潇爽说。