

本地特稿

文史博览

# 火烧陈载扬

## ——记茶陵游击队袭击三区区公所

刘铁轸

1933年以后,茶陵境内的红军主力部队逐渐向中央苏区转移,只留下少量武装潜伏在乡间打游击。人民群众常常掩护游击队的活动,主动地替游击队侦察敌情、传递情报。有时,游击队战士还能白天混在老百姓中间,使区公所人员无从识别。每到夜间,游击队战士就拿起武器,奇袭区公所。弄得区公所人员经常丧魂落魄,惶惶不安。

在大革命时期,茶陵第三区的湖口、桃坑等地,都是山深林密的大山区,是游击队出没无常的活动地带。当时,游击队的活动直接受湘赣边区谭余保同志的领导和指挥。国民党的第三区公所设在舂舂何家祠。舂舂距县城只有二十里,通往县城有一条平坦的大道,如果能给第三区公所一次沉重的打击,就会壮大气势,使县城的“达官显贵”感到震慑。为此,游击队下决心要把第三区公所打掉。何家祠虽然是一座古旧的祠堂,但大门厚实,窗户都是用石板镂空做成窗格,外墙也是用青砖砌成,结构极为牢固。在1933年间,当黄葛池、肖光国先后任第三区区长时,游击队曾两次进行夜袭,但区所人员早有防范,凭据据守,未能得手。

1934年,陈载扬出任第三区区长。游击队这次改变了策略,采取“打入敌人内部、里应外合、全歼敌人”的办法去捣毁他们的巢穴。陈载扬原是国民党县党部常委,因在县内的派系斗争中失势而被调去任职。他身軀肥胖,两眼近视,行动迟缓。他接任区长后,任用了向钦安为助理员。这时,曾经当过红军战士的黄晚连、向炳初、刘矮里等,早已潜回家乡。经由向钦安荐引,他们都被陈载扬接纳为区公所的枪警,之后又暗地与游击队队长谭保连取得了联系。

谭保连是红军老战士,深谙战术,枪法精准,能在夜间用手枪击中百步外点着的线香头。他全家参加革命,兄弟均遭反动派杀害,对反动派怀有刻骨仇恨。得知黄晚连等同志已打入区公所作内应,便制定了攻打第三区

区公所的缜密计划。黄晚连、向炳初、刘矮里时常假装上山打猎,进入深山老林中,与谭保连派来的通讯员秘密联系,接受谭保连的部署和指示。他们的行动虽极机密,但仍遭到当地地主刘翔元的猜疑。刘曾写信给陈载扬,说黄晚连等行踪诡秘,恐有异谋,要陈注意提防,免致祸起肘腋,变生不测。但陈载扬深信向钦安荐用的人是靠得住的,而对刘翔元的举发,拒不置信。

1934年夏末,就在游击队举事的前一两天,区公所助理员向钦安接到家信,得知其母跌坏了腿,需回家看望。当向钦安告假回家的那天,黄晚连就和谭保连领导的游击队,约定了联络暗号:夜间由谭保连带领游击队战士至区公所大门外,以击巴掌为信号,黄等一听到击掌声,就从区公所楼窗口向外吐口水沫。当天晚上,内外准确无误地接通了暗号,黄晚连等就立即轻手轻脚地打开了何家祠堂的房门,让游击队战士一拥而入。这时,以区长陈载扬为首的区公所人员,全已熟睡,除庶务谭伯铭被惊醒后破窗逃走外,其余十几人均被游击队一个一个地处死了。

战士们还在区公所内找着了煤油,在室内到处浇油放火,顷刻间烧成一片火海,被杀者的尸体也被大火烧得模糊难辨。第二天,消息传到县城,震撼了全县。游击队胜利得手后,当夜就撤离舂舂返回原地去了。反动当局无可奈何,县政府只好派了警察局的督练员去到现场调查。督练员向县政府呈写报告,言及“陈载扬等尸体被焚,骨肉已成灰烬,惨不忍睹”等等。尔后,县政府又派何予龄为第三区区长。何到职后,把三区区公所搬到泑水于家祠侧的碉堡内,并派枪兵在舂舂一带大肆搜捕,抓了许多无辜百姓到碉堡内施用严刑,逼着他们承认是游击队的“坐探”。尽管使尽花招,仍无法获知游击队的踪迹。后来,只因黄晚连等原本是区公所的枪警,在事变发生后,既未主动伪装归队向政府报案,而又丧失警惕没有及时离家向乡镇边区转移,蛛丝马迹招致反动派怀疑,

经区公所人员逐渐侦知游击队的动向后,县政府据报立即派警长罗聘率便衣警兵,身藏短枪,闯进了谭保连家。此时,谭保连正在吃饭,他急忙起身迎敌,可已措手不及,当即被罗聘击中,牺牲了。这帮凶手还狠毒地割下他的脑袋,回到县城邀功讨赏。当谭保连牺牲后,黄晚连、向炳初、刘矮里等三人失去了主心骨,只好分散各自躲了起来。一天夜间,在一片朦胧夜色中,黄晚连从外地归来,打算回王前塘老家探视一趟,不料被碉堡里的哨兵望见了,他们朝他放了一枪,黄晚连不幸中弹倒地。哨兵把他拖进碉堡里,同样切下他的脑袋,送到县城报功。那时,反动派为了发泄报复,竟残忍至极地把谭、黄两人的脑袋,悬挂在大西门的城门口示众。接着,向炳初和刘矮里也先后被反动派捕杀。他们分别在县城、湖口英勇就义了。

游击队这次打掉了区公所,火烧了区长陈载扬,是继红军主力部队先后八次攻占茶陵县城之后的又一次巨大胜利,振奋了人心,挫伤了反革命气焰。当年,游击队战士虽然大多壮烈牺牲,但他们英勇斗争的事迹,却永远铭记在人民群众的心中。经过这场斗争的洗礼,游击队的活动更加频繁了。1936年谭少农任第三区区长时,谭余保同志曾再次命令游击队夜攻第三区公所。这次虽然没有攻进区公所,但也给了敌人以极大的震惊。区公所占据的碉堡与谭余保同志的老家,相距咫尺,游击队战士对地形、路径极为熟悉,群众基础也较好,常常通过该区公所的动静来了解敌情。同时,由谭余保同志领导的、以陈美连为首的另一支游击队,在浣溪、湖口一带山地,也极为活跃,他们曾组织便衣战士,趁夜深人静时,摸到县城近郊的小车村,活捉了在在小车村开设私塾的浪石滩地主陈启宇。作为革命根据地之一的茶陵地区,游击队活动持续不断,直到1937年抗日战争爆发,在中国共产党的领导下,促成了抗日民族统一战线,茶陵游击队由谭余保领导,走上了神圣的民族抗日战争的战场。

# 隋炀帝为何葬在扬州

东郡公

古代皇帝陵墓均在当朝京师附近,如陕西西安附近的汉唐帝陵,河南洛阳邙山的魏晋帝陵,河南郑州的北宋帝陵,北京及周边的明清帝陵等。可隋炀帝却特立独行,陵墓所在之地与隋都长安相距甚远,是什么原因造成这一异象呢?

隋炀帝杨广之初,颇有壮志雄心,定年号为大业,极欲有所作为。他在位期间北收突厥,西灭吐谷浑,东击高句丽,用兵规模远起乃父隋文帝平陈时的兵力,尤其是第一次东征高句丽之役,发动兵员113万余人。《隋书·炀帝纪》评之曰:“近古出师之盛,未之有也。”其实何止近古没有,放眼中国古代史,历代王朝用兵,在单次战争、相对不大的战役空间,几乎没有这么大的规模。直到近现代交通运输和指挥通信条件高度发达,才具备组织上百万人以上部队的能力。

隋炀帝的雄心有相当的基础。他下令开凿疏浚贯通南北的大运河,使关中、洛阳政治中心与江南财富之地联系得更紧密;他重修长城,兴建宫室,建造宏伟壮丽的东都洛阳;他亲自巡幸河西、青海,设置鄯善、且末、河源、西海四郡以通西域,接受西域二十七国之朝贡,享受了隋文帝不曾享受过的殊荣,履涉了隋文帝未到过的极西之地。

隋炀帝心态的转折点在在大业九年(613)的杨玄感之乱。是年,隋炀帝发动了第二次东征高句丽之战,礼部尚书杨玄感发动叛乱,举兵打到东都洛阳,隋炀帝闻讯大惊,恐惧地说:“此儿聪明,得无有患?”并立即停止进攻高句丽,返师东都镇压叛乱。从来不知道畏惧为何物的隋炀帝,也开始怕了,且自此之后,害怕和担心越来越多。

大业十一年,隋帝被突厥围困于雁门关,城守仍有余力,他却吓得乱了方寸,竟想不管不顾地率轻骑逃亡,遭随驾群臣强烈谏阻才罢。雁门之围后,炀帝没有返回长安,在东都待了几个月后,在佞臣宇文述劝说之下,决定开启人生第三次驾幸江都(今扬州)之旅。

危急关头,炀帝为什么要选择江都呢?

大概与他早年政治经历有关。隋炀帝杨广年轻时,隋文帝在全国设置了几个大行台,以诸皇子出任行台尚书令掌管一个战略方向的军政大权,杨广出任淮南道行台尚书令,重点准备灭陈军事。589年,杨广挂名灭陈总帅,所率东路大军渡江取建康,活捉陈后主,立下不世之功。次年,因南陈故地发生变乱,杨广再度从并州转任扬州总管,指挥平乱战争,从此坐镇南陈十年之久。

隋朝平陈后新设六朝以来江东传统政治中心建康城(今南京),扬州江都城成为江东新的政治中心,杨广在那里倾心交纳江南士人。他的妻子萧氏是南朝梁武帝的五世孙女,萧氏旧臣因此备受杨广重用,杨广借助部分萧氏旧臣与南方士人的政治旧谊,在江南大力网罗能人奇士,一批江南大族通过这条路子进入杨广幕府。

杨广坐镇江都的十年,是他人生观、政治观的形成和巩固期,是他打造个人政治班底的核心期,也是他文学风格的形成期,他甚至在这十年主动学习吴地方言,能说一句流利的江东话,从里到外注入浓郁的江南特质。

大业十三年(617)十二月,已经夺取关中的李渊集团扶立代王杨侑为帝,逼尊杨广为太上皇,王世充在洛阳也窃取了东都大权,越王杨侗无力制之。消息传到江都,引发了连绵不绝的逃亡潮。炀帝百发百中压不住,骛动终于形成怒潮,大业十四年三月,炀帝亲自委任的禁卫军军官司马德戡弑父一击,联合宇文化及发动兵变,将炀帝及其太子杨广、幼子赵王杨杲、孙子杨俊等全部处死,隋炀帝终年五十岁。

隋炀帝死后,萧皇后和宫人们匆忙用几块木板钉了口棺材,将其埋葬于江都宫西院流珠堂下。后来唐朝平定尸骸取出,以天子之礼重新将其安葬于扬州雷塘。又过了二十九年,几经磨难的萧皇后寿终正寝,唐太宗下令将她与炀帝合葬。

据《北京晚报》

# 时事·聚焦

## 停车收费高 不让进车库 维修续保难

# 为何买了新能源车却处处受限?

责任编辑:美术编辑:刘珠昱

“自从其他地方发生电车在地下车库自燃事件后,我们小区就不让新能源车进入了。”广东徐女士近日告诉记者,其所在小区为封闭式管理小区,之前新能源车一直可以正常出入小区,可今年6月物业公司却突然发通知称,为了安全考虑,不让新能源车进入小区。

多次与物业公司沟通无果,徐女士生气又无奈。直到现在,她及小区其他新能源车主只能将车停在小区附近的停车场,不仅需要额外支付较高的停车费,而且从停车场走回家还得十多分钟。“本来买房的时候附带的固定停车

位成了摆设,这种“一刀切”的管理对我们新能源车主来说太不公平了。”

徐女士的经历并非个例。记者近日调查采访发现,多地小区、酒店、商场等都有过禁止新能源汽车进入停车场的规定,让新能源车主大呼“不公平”“被差别对待”。此外,还有不少新能源车主反映新能源汽车在停车充电、维修保养以及保险续保等方面的平等权益都未能得到充分保障。

新能源车主的相关权益为什么受到忽视?该如何保障其合法权益?

## 1. 新能源车不让入库 充电遭遇价格刺客

北京的新能源车主张先生今年年初自驾去海南三亚旅游,一路上充电问题让他头疼不已。“因为我的车续航只有400多公里,所以每天至少充一次电,可是好多时候都会碰到不让进车库的情况。尤其是住酒店的时候,许多酒店只有地下停车场,大多都没有充电桩,有的还不让新能源车进,只能把车开到附近的地面停车场充电,很不方便。”张先生无奈道。

广东某酒店出于对新能源汽车停放安全性的考虑,设置了地上专用充电车位,禁止新能源车在地下车库停放。来自广东的袁先生告诉记者:“如果出于安全考虑并为新能源车主设置了专门的停车位,我完全理解,但问题是地面新能源宽体车位就不多,还被不少燃油车占用了,导致许多新能源车主无处停车,只能寻找其他露天停车场,很不方便。”

袁先生认为,应增加新能源车专用车位数量,并管控燃油车占用专用车位的问题。天津市民李先生因驾驶新能源车,不仅被禁止驶入酒店停车场,还遭遇了“充电刺客”。

前不久,李先生开着新买的新能源车去山西游玩,中途在一家酒店落脚时,被告知酒店地下停车场禁止新能源车驶入,于是他只好将车停在酒店附近的一个收费停车场,找了个充电桩给车充电上车后就回了酒店。没想到,第二天他取车时,发现车位上的地锁已经抬起将车辆锁住,扫码显示要支付一笔400多元的“占位费”才能离开。

李先生询问停车场,工作人员表示充电桩收费问题不归他们管;他又咨询充电桩所属公司客服,得知充满电后没有按时间内驶离车位会被收取占位费,超时1分钟收费1元。而相关告示贴在充电桩旁边的一面墙上,李先生停车时因灯光昏暗等原因,根本没有注意到。

“以前开的燃油车,住酒店都是免费停车。刚换了新能源车,酒店不让停车已经很不方便了,没想到还有更‘坑’的。可气的是,燃油车就停在充电车位上,但因为不用充电,也不用付相关费用。”经此一事,李先生再停车时都会仔细回顾四周查看有无占位费标识。碰到有标

识的,他根本不敢离车太远,生怕超时被收高额费用。

在李先生看来,充电桩收取占位费美其名曰是为了防止充电桩占用问题,但燃油车却可以随意占位,收费标准也不合理不透明。“这不是在解决问题,而是对新能源车主权益的侵害。”

近日,有上海新能源车主网上留言问政:“占位费是否公平合理,到底是谁在收,有没有收费标准呢?”上海市交通委随后对此回复称,本市对收取“充电占位费”的企业要求:一是提前公示。在充电桩现场和充电软件公示“充电占位费”的收费标准和收费规则;二是及时提醒。在充电完成后提醒车辆驶离,并给予一定的驶离时间。在做到上述工作的前提下,企业为了更好开展经营,收取超时产生的“充电占位费”是合理的。

上海诚康律师事务所主任张大成认为,新能源车使用的大容量锂电池,充放电过程中存在一定的安全隐患,如过热、起火甚至爆炸等问题。极端天气特别是雨季和高温夏季更易发生。“出于安全考虑对新能源车给予更多关注可以理解,但不能‘一刀切’地作出限制规定。”

中央财经大学副教授、博士生导师王叶刚认为,禁止新能源车进入小区或地库以及限制车主购买车位的做法,是对新能源车主合法权益的不当限制,且缺乏法律依据。如果物业公司拒绝新能源车进入小区或地库,这不仅违反了物业服务合同,还可能侵犯业主对自己车位或车库的使用权,构成侵权行为。如果建设单位禁止新能源车主购买车位,尽管建设单位有权自主决定车位的销售,但根据民法典第276条的规定,规划用于停放汽车的车位,车库应首先满足业主的需求,这自然包括新能源车主。因此,建设单位的此类行为同样违反了法律规定。

专家还提到,目前国家层面尚未对充电桩超时收取占位费制定明确标准,该费用的收取主要由运营方自己决定,由此出现了“每超时1分钟收费1元”“不上封顶”等为人诟病的情况。有些充电桩并未对超时收取占位费的通知张贴在醒目位置,涉嫌侵害消费者的合法权益。



漫画 高岳

## 2. 质保条款模糊多变 维修成本高效率差

据了解,目前,市面上大部分新能源汽车品牌都声称为客户提供“三电终身质保”(三电指电动机、电池和电控系统)。

陕西西安王女士去年购买了某品牌新能源车,厂商承诺了三电系统的终身质保。然而,这项质保服务附带了一系列限制条件,包括必须是首任车主、车辆未因事故损伤、按规定保养、使用原厂部件等。

王女士在实际体验过程中发现,质保政策的条款模糊不清,尤其是关于电池健康度的标准,客服声称目前政策为电池健康度低于75%需要更换,但政策仍在不断变化中。

“有的客服说电池健康度低于80%就建议维修更换。”王女士说,电池维修费和更换费都很高昂,但是对于多久或者多少里程可能会导致电池损耗,相关条款都没说,客服也一问三不知。

记者调查发现,相比燃油车主,新能源车主在维修和维修费用高的问题上面临着双重挑战。江苏陆女士5年前购置的新能源车在今年出现了电池故障,导致车辆无法启动。尽管她在售后服务店更换了电池,但新电池的电量仍然很低。当她再次将车送修时,检测结果显示电池最大储电量为64.8度,远低于原本配置的83度。售后服务店以电池健康度未低于75%的更换标准为由,拒绝了她的再次更换请求。

“更换新电池的价格近10万元,结果售后水平不尽如人意。如果买一辆车只能开几年,那对于新能源车主来说也太不公平了吧。”陆

女士说,“新能源汽车动力电池的检测与维修应当有明确的流程和要求,以确保电池性能的准确评估,目前这种‘一刀切’且标准模糊的情况与厂家声称的终身质保显然背道而驰。”

新能源车主翟女士今年对车辆进行了两次维修,她告诉记者,最难的就是寻找合适的配件。配件难寻不仅延长了车辆的维修时间,也增加了车主寻找替代方案的难度,有时甚至不得不选择非官方渠道的配件,这无疑增加了维修的风险和成本。

“新能源汽车技术迭代快,新车型的配件往往需要特定的设计和制造工艺,这导致配件生产和供应链的响应速度跟不上市场需求。并且,一些新车型的配件可能涉及专利技术,只有特定的供应商能够生产,这也限制了配件的可获得性。”翟女士说。

张大成认为,新能源汽车维修价格居高不下原因在于,专业的维修服务供不应求。与传统燃油车相比,新能源汽车更像是一部智能终端,这就需要维修师既要懂车也要熟悉“电”。仅从入职工门槛来看,从事新能源汽车维修,不仅要有汽车维修工证、电工证,还要掌握新能源汽车维修的原理和知识。那么,高昂的维修费用不仅包括配件成本,还涉及人工费用和专用设备的使用费用。

“应完善新能源汽车售后服务网络,加强人员培训,公开维修技术信息,加快标准体系建设,提升新能源汽车维修服务水平,以降低维修成本。”张大成建议。

## 3. 投保续保难保费贵 车主权益亟待维护

采访中,许多新能源车主表示,新能源车在投保时遇到阻碍:保险价格一时一变,甚至有些保险公司不愿给新能源车车辆上险。

“目前新能源车不仅续保难,连保费都比普通油车高好多。”几年前,周女士花费19万元买了一辆新能源车,每年的保险费用近6000元,与她朋友开的价格高四倍的燃油车保险费用相差无几。她告诉记者,不仅保险价格比燃油车高,还不断上涨。周女士向保险客服咨询得知,如果车辆出险一次,保费将会大幅上涨;出险两次,保费可能会增加至十万元;而如果出险3次及以上,保险公司可能会直接拒绝续保。

陕西史女士在2022年购买了某品牌新能源车作为私人使用的非运营车辆,两年来越遵守交通规则,没有违章记录,也没有出过险。然而,当她在今年11月车险到期需要续保时,却遭遇了两个保险公司的拒保。保险公司给出的理由是史女士购买的车型大多为网约车车型,因此难以续保,这个理由让史女士难以理解。

在王叶刚看来,新能源汽车保险的价格较高可能是保险行业的一个普遍现象,其产生原因具有多样性,保险公司可能是综合考虑了新能源汽车发生事故的概率、造成损害的严重性等程度,确定了较高的保险费。但从新能源汽车的使用情况来看,其发生事故的概率、事故的严重性等方面,并不当然比传统的燃油车高,因此,对新能源汽车设置较高的保险费,并不合理。保费大幅增长的现象也不合理,新能源汽车的车损与燃油车相比,并不当然更为严重,没有必要进行区分对待。

受访专家指出,从上述新能源车主反映的停车难、充电难、维修难、投保难等重重困难来看,新能源车主的平等权益保障是一个多维度的议题,涉及产品质量、售后服务、保险制度和法律法规等多个方面。

张大成认为,为了全面保障车主权益,可以从以下五个方面进行努力:首先,政府需要加强对新能源汽车的质量监管,特别是对电池、电机等核心部件的监督,确保产品安全可靠,并对违规行为实施严厉的惩罚措施,提高企业的违法成本。其次,保险公司应开发专门针对新能源汽车的保险产品,包括主险和附加险,以覆盖新能源汽车特有的风险点,例如自用充电桩的损失险等。第三,扩大新能源汽车“三包”政策的覆盖范围,明确生产者、销售者和服务提供者的责任与义务,保护消费者的合法权益,例如对于非人为因素导致的三电系统故障提供免费维修或更换服务。第四,通过多渠道普及新能源汽车知识,增强消费者的权益保障意识,帮助他们更好地理解和维护自己的合法权益。最后,鼓励企业加大研发投入,通过技术创新提高产品性能,降低使用成本,解决消费者关心的实际问题,如续航里程不足和充电不便等。

北京中银律师事务所高级合伙人索维华认为,保障新能源车主平等权益,国家层面应平衡车企与车主的利益,通过政策扶持新能源汽车产业的的同时,确保车主得到合理的让利,以维持消费者的积极性和行业的健康发展。同时,舆论应正面引导,通过官方和自媒体平台及时澄清新能源汽车事故真相,促进公众对新能源汽车的理性认识,减少不必要的担忧。

(文图据《法治日报》)