

生肖起始日如何计算?“立春派”叫板“春节派” 明天立春属“羊”属“马”难定论

明日立春，这是二十四节气中的第一个，也是民间重要的传统节日之一，寓意开始农耕播种。但是，每年的立春，一个原本不是问题的“问题”，又会突兀地横亘在那些出生日介于立春与春节之间的人们面前——他们的生肖到底应该从立春算起呢，还是从农历春节大年初一算起。

有意思的是，围绕生肖的起始日，竟然出现了“立春派”与“春节派”的针锋相对，且争论不息。上海文庙顾问、民俗学专家顾廷培认为，农历生肖应该从立春算起，即今天是“马年”生肖的最后一天，到了明

天就应该是新一个生肖“羊年”的起始日了。春节是从农历正月初一开始算起，但算生肖则应该是从立春开始的。其实，顾先生所代表的“立春派”观点，也颇为振振有词，因为翻开任何一本黄历，上面都是这么标注的。春节在每年农历正月初一，是近代才确定下来的。1912年，孙中山先生宣布废除旧历，采用公历纪年。到了1914年，时任民国大总统袁世凯颁布法令，规定每年农历正月初一为春节。而在此之前，传统上是以立春作为岁首，更早的时候也有过以冬至为岁首的情况。因此，生肖年应该是以立春为起点。而且，

还因为立春在24节气中位列第一，表示春天的开始，也标志着新的一年到来。古时的春节就曾专指立春，因此，生肖属相就应该从立春之日算起。

但在上海民俗学会会长、华东师范大学教授仲富兰看来，生肖还是应当从大年初一算起。“生肖跟岁首，如果以立春为岁首，立春在农历里是不固定的，计算起来就比较麻烦，所以至少要跟紧一头，也就是把正月初一作为岁首，即一个生肖的开始。”

仲教授说，十二生肖是与十二地支相联系的，中国古代以干支方

式来纪年，即以十个天干和十二个地支搭配来记录年份，将与之对应的十二样动物作为年的代号就是很自然的事了，而立春属于二十四节气之一，二十四节气则是表明一年中气候变化和农事季节的24个阶段，与纪年方法并无关联。中国古代存在阳历和阴历两套历法，二十四节气与阳历对应，立春标志着古代阳历年的开始，农历则是根据朔望的周期（月亮的阴晴圆缺）订立的。农历一年共354日或355日，与回归年相差11日。为弥补这一差值，农历历法通过每19年安排7个闰月的办法加以协调。节气在农历中

是不固定的，要用农历查这些节气的具体日期，必须依靠历书。

这些年来，“立春派”与“春节派”的争论，仿佛成了每年春节或立春时节的“保留节目”。但从坊间倾向看，又似乎是“春节派”稍占上风。因为，“立春派”们始终绕不开一个“暗伤”，即有的年份会是双立春，而有的年份则无立春，所以农历的一年从立春算起显然“不太合乎情理”。而且，如果生肖属相随“立春”更换，每年的“交春”时辰又并不一样，如此复杂的计算，也会让广大百姓难以记住和难以完全信服。

本报记者 王蔚 实习生 王嘉莹



市民寒风里排长龙买“标书”

昨天，在福州路上海国拍公司门前，购买拍牌标书的市民在寒风

里排起了近百米长龙。在大堂里也是人头攒动，办理购买标书的市民

在耐心等待。据悉，由于外牌可能受限，不少人都指望能在春节前拍到沪牌，现场因此要等上2小时才能买到标书。 杨建正 摄影报道

油价“十三连跌” 车用气价优势不再

天然气出租车推广遇瓶颈

众所周知，汽车尾气排放是城市大气污染的主要源头，尤其是使用频率高、行驶里程长、车况较差的出租车，低空排放尤为厉害。正常情况下，一辆出租车相当于十几辆同类车的排放量。在城市大气污染日趋严重背景下，推广使用天然气出租车已成为当前乃至未来一项现实选择。

天然气出租车是目前认定的最佳汽车燃料，天然气在燃烧过程中污染极小，排放的废气中不含铅，基本不含硫化物，与汽油车相比，一氧化碳等污染物减排明显。除了环保外，天然气的经济优势，则体现在燃料价格的油气差价上。但随着近期油价的“十三连跌”，天然气的价格优势不再，这直接影响到本市一些出租车企业和驾驶员使用天然气出租车的积极性。

据了解，本市一些使用天然气出租车的驾驶员，原本每月每人收入比汽油出租车多1000元左右，

但如今国内成品油价格实施新定价机制后“十三连跌”，不少油站又进行促销，车用天然气的价格已与汽油价格基本持平。没有了价格优势，再加上加气并不方便，一些企业和驾驶员就不再愿意使用天然气出租车了。

目前本市运营的清洁能源出租车约3000辆，尽管不算多，但由于受到驾驶员欢迎，数量逐年增加。茸城出租汽车公司是本市唯一一家使用原厂天然气双燃料出租车的企业，为鼓励驾驶员使用清洁能源汽车减少污染排放，公司于2012年以每辆增加一万多元的成本，购置了150辆北京现代原厂天然气双燃料出租车投放运营，因经济效益明显，一些没有使用天然气出租车的驾驶员纷纷要求置换。原本公司打算在年初车辆更新时，将公司内所有的500辆营运出租车都置换成天然气出租车，“但现在气价已无优势可言，我们公司只能

放弃更新计划”，总经理倪稚鑫无奈地向记者表示。

2013年的《上海市清洁空气行动计划》，明确提出鼓励新能源车率先在公交、环卫、出租等行业推广；国家发改委的《天然气利用政策》中，也将天然气汽车作为优先类发展，同时鼓励地方政府出台财政、收费等支持政策，要求将车用天然气销售价按照与90号汽油价格不低于0.75:1的比价关系调整。业内人士为此建议，应该为清洁能源推广使用创造条件，尽快理顺油气价联动机制，明确车用天然气价格与汽油价格的对应比例，充分体现天然气使用的成本优势。

此外，业内人士还希望本市制定相应的气价补贴政策，鼓励企业推广清洁能源出租车，对使用清洁能源出租车按使用时间的长短计算出减少的碳排放量乘以一定的系数，给予一定的支持性补贴。

本报记者 张欣平

行进中国
精彩故事

上海七旬老人寻访考证犹太人 提篮桥避难史

30万字再现“方舟”故事

伴着呜咽的海浪，从德国纳粹手中死里逃生的犹太女孩安娜在驶往上海的邮轮上拉起了心爱的小提琴，恐惧、悲伤、无助，化成袅袅琴音，让安娜与犹太男孩施诺特命运般地邂逅。然而，他们还不知道，随着时代洪流，他们还将经历更多的爱恨情愁、生死离别……这是小说《爱在上海诺亚方舟》开头描绘的场景。这部以二战期间上海提篮桥地区避难犹太人为主角的30万字小说，出自一名七旬退休老人于强之手。

老宅成为灵感之源

位于提篮桥社区唐山路的一幢高层住宅，便是于强的家。从他家的窗户俯瞰，便可望见一片片老式居民住宅红色斜坡尖顶。这些老房子正是于强的灵感之源。

十多年前，于强搬到提篮桥社区。闲逛时，一个情景引起他的兴趣：不少外国老人或互相搀扶，或在年轻人陪伴下，穿梭于各条小弄堂内。与上海街头其他外国观光客不同，这些老人总是动情地在老房子前徘徊流连，感慨至深时，还会默默垂泪。见到有中国人路过，他们常常突然从复杂情绪中跳出来，热情地用简单的中文打起招呼，甚至蹦出一两句诸如“依好”之类的上海话。这些老外脸上特别的神情，触动了于强的心。好奇之下，他查阅提篮桥地区历史，找到了答案，自己居住的社区曾在二战中接纳了大批犹太人避难。在当年的艰难岁月中，中国人向饱受煎熬的犹太人民伸出援手——这让于强心生感慨，也似乎理解了那些老人重回故地时的复杂情绪。为什么不以此写一篇通俗小说，让更多人知道这段历史？一直对写作颇感兴趣的于强，决定落笔。

仔细考证再现真实

然而一提笔，于强发现，要写这些故事并不容易。“因为相关材料少之又少。”于强介绍，因是历史题材小说，人物故事可以虚构，历史的细节却不容马虎。

当时，犹太人到上海的路线是

怎样的？他们住在哪里？怎么生活？和中国邻居怎么相处？……创作前，于强列了一张问题表，在各种史料中一一寻找答案。他先后拜访了虹口区外事办、上海犹太难民纪念馆，查阅了大量资料。和现在仍住在上海的前犹太难民后裔交朋友，从口述实录中寻找灵感。有的资料仅是一本书里短短一句，或是大段口述中的一小部分，他都如获至宝般一一摘录，做好存档。

于强所做的考证之细致体现在一些旁人不太注目的细节上，如犹太人的姓名。原来，和中国人名具有一定含义一样，从外国人名可以看出一个人出生的国家、家庭背景、宗教信仰等。于强觉得小说人物的名字不可以随便取，要尊重犹太人的风俗。他查询了波兰、德国、奥地利等国籍的犹太人常用名，一一与书中人物对应。

此外，书中出现的中国邻居帮助身陷日本隔离区的犹太人，前犹太难民在二战结束后出于感恩之心资助中国建设项目等情节，都有相关原型考证。于强说，这样“较真”，为的就是在真实基础上，艺术地还原这段往事，让更多人知道。

年轻时候开始创作

对于强来说，《爱在上海诺亚方舟》并不是他第一本涉足历史题材的小说。年轻时，他在安徽马鞍山从事外事工作，因此有机会接触到一个“特殊人物”——日本战争遗孤。

那是1984年，于强第一次见到日本战争遗孤古莲云。古莲云告诉他，二战结束后翌年，她被亲生父母遗弃在大连，在中国养父母养育下长大成人，并和一位中国退伍军人在成婚。后来，在时代波折中，古莲云向丈夫说出了自己是日本人的真相。她丈夫起初非常生气，后来还是接纳了她，两人同甘共苦，度过了一段艰难岁月。于强听了这个故事后，深受感动，写出了第一本小说《风花媒》。目前，《爱在上海诺亚方舟》已完成修改，将于4月出版发行，以此纪念世界反法西斯战争胜利70周年。

通讯员 万彦 本报记者 袁玮