

京杭大运河是世界上最长的一条人工开凿的河道，现阶段正在进行申报世界文化遗产的工作。目前从中央政府，到运河沿岸的城市以及学术界、普通民众等各方，越来越多的力量不断从中华文明的宝库中寻找并回忆起我们民族的这个一度渐渐被人视而不见的、与万里长城并肩齐名的伟大创造。

对于这样一条流淌千年，曾经古桥纵横、河埠林立、古屋比邻、商铺连绵的运河，“我们在解读因运河而存留下来的显性的物质形态之后，不要忘却中国大运河的流波所承载的不仅仅是众多的物化内容，与运河一起流淌的还有极为深厚的文化精神，而这些精神同样值得我们去总结、归纳和凝练，特别是在中国大运河申遗进入关键的攻坚时期，也许更需要我们高扬一种精神。”言省先生在他的“生生不息”是大运河文化的根本精神》一文中告诉世人的一段话，笔者深有同感。并且笔者认为，从某种角度来说，大运河留给我们的文化精神比起运河的物质形态，给我们的精神营养要更深刻、更久远、更广泛。无论我们有一天是否能再食用运河水灌溉的粮食，是否能再在运河上航运物资，是否能再因运河而解决生计，运河的精神都永远指引我们前进。

杨家毅先生在他的《大运河文化的基本特征及其核心精神》文章中认为“和”是运河的文化精神之精髓，言省先生认为“生生不息”是大运河文化的根本精神，笔者认为其二者所言从不同意义上确实表达了大运河的某些精神特质，但运河的精神内涵极其丰富，不一样的人解读，感受到不一样的运河灵魂。对我而言，我读运河，进入灵魂的最显现、最清晰的感受是“务实”。

务实就是讲究实际，实事求是，这是中国农耕文化较早形成的一种民族精神。王符的《潜夫论》说：“大人不华，君子务实。”王守仁的《传习录》说：“名与实对，务实之心重一分，则务名之心轻一分。”这些思想，就是中国文化注重现实、崇尚实干精神的体现。大运河的诞生前因、成长支撑，以及给社会的影响无一不渗透着“务实”之魂。本文旨在从运河开凿的动机、开凿运河的技术难关、运河给社会带来的影响三个方面来寻求运河的务实之魄。

运河开凿的动机

说到运河的诞生缘由，必然离不开水对人类的意义。人类对水的利用与人类社会的产生、人类文明的演进是相伴展开的。人类的生存、生活须臾离不开



运河人家 罗军 摄

水，水上交通运输也是最伟大发明之一。回顾人类交通发展的历史，最早是步行时代，然后是畜力时代，但受体力的限制，人畜活动的半径有限，载重的能力也很小。人类发明舟楫，利用水的自然力实现运输目的，不仅突破了体能束缚，而且运载量大、成本低，实现了人类走得更远的愿望，而且使得大规模运输物资成为可能和具有商业价值。运河就是为水上运输而生的。

大运河是中国古代不同时期的当权者们组织劳动人民开凿的，是中华民族的伟大创造。在中华民族的众多历史遗产中，运河开凿的目的、动机非常务实，不是为了给君王们建塔立碑以期留传百世让后人记住自己的丰功伟绩，也不是炼丹修仙以期长生不老永享富贵。这些或是与国与民无益的虚名，或是不切实际的空想。运河的开凿是有当时切切实实的现实目的的。吴王夫差为了送军队北伐齐国，当然这不是吴国最早开运河运送军队。战国时期，人工开凿运河已是遍地开花，如公元前360年魏惠王开凿的鸿沟、公元前3世纪李冰开凿的都江堰、公元前237年当时秦国的郑国渠等，春秋战国时期开凿运河基本都是为了征服他国的军事行动服务的。在实践中，人们进一步意识到运河有更多现实意义，不只是运输。

隋王朝在天下统一后即做出了贯通南北运河的决定，其动机已超越了服务军事行动的目的，因为此时天下已统一。隋开运河有经济方面的动机。众所周知，中国古代很长时期内，经济重心一直在黄河流域，北方的经济比南方进步。但到魏晋南北朝时期，社会发生了深刻变化。400多年的混乱使北方经济受到严重的冲击，与此相比，南方经济获

得迅猛发展，成为全国经济重心。隋统一全国后，格外重视这个地区，但隋定都长安，其政治中心不能伴随经济重心的发展变化南移。因此，国家需要加强对南方的管理，长安需要与富庶经济区联系，需要南方粮食物资供应北方，不论是中央朝廷还是官僚贵族或是北方边境。同时，长时期的分裂阻断社会南北经济的交流，而随着生产力水平的提高，经济的发展到这一时期已迫切要求南北经济加强联系。

隋开运河不仅仅有经济方面的动机，也有政治方面的。魏晋南北朝时期是门阀世族大发展的时期，他们的力量相当强大。隋统一后，他们仍依恃其强大的势力，企图与中央政权抗衡。这一尖锐矛盾在江南地区一直存在，使隋政权面临严重威胁，隋统治者要实施对南方的有效统治，贯通南北运河势在必行。同时，北部边境少数民族政权对隋亦是大患，隋王朝派出大量军队驻扎边境，这些军队仅靠屯田是不够的，必须依靠江淮和中原粮饷供应。路途遥远，开凿运河才是解决问题的关键。隋以后的历朝历代，至清朝后期，无论是大一统时期政权，还是分裂时期的政权，都注重运河的疏凿与完善，其动机无外乎经济、政治、军事等方面，充分利用运河漕运。以运河为基础，建立庞大而复杂的漕运体系，将各地的物资源源不断的输往都城所在地，成了中华大地统治者主要手段之一。运河的修复改造，其缘由亦是现实中运河常常的淤堵以及不同政权的都城位置变化。至元代京杭大运河全线贯通，明、清两代京杭大运河成为南北水运干线。

由以上种种，我们深切感受到运河是由统治者主导开凿整修而成，统治者集合庞大的人力、物力开凿运河的主要目的是为了漕运。运河是为了实实在在的漕运目的而生的，漕运是封建王朝的生命支持与动力供应系统，维持王朝的生命延续。由于海运的海盗、风浪等问题难以解决，在漕运史上运河水运是主要首选方案。开凿运河是一件名符其实的功在当代、利在万秋的伟大，对修造者而言，其功效时隔不久就能显现，给王朝带来举足轻重的影响。所以历朝历代有见识的统治者都非常重视运河的修造。

运河开凿的技术支撑

大运河的开凿、整治、通航，与沿线的地质、地貌、地形、气候、水文是紧密相关的。空想是没用的，必须要有实际的自然科学知识、河工技术作支撑才能修造大运河。大运河的工程技术包括河道开挖技术、水源工程技术、运河与天然河道交叉技术、运河水位调节技术、过船技术等。

大运河纵贯大半个中国，联系着六大水系。运河全线不仅南北的地形、地貌、地质条件有很大差异，北高南低，河道水位落差大，而且与长江、淮河、黄河等中国主要天然河道交叉，这些天然河道西高东低，因此运河工程技术难度极大。在开凿整治的过程中，如果不因地制宜、实事求是地找出解决问题的方法，大运河也不可能诞生了。早期运河大量利用天然河湖，但天然河湖弯曲迂回，规整不一，给船只航行带来很多困难。面对这个实际难题，隋朝在开凿贯通运河时，进行了统一规划，制定了河道标准，截弯取直，拓

宽浚深。当时的邗沟水面宽达40步，整治后的江南运河解决了一个实际难题。很快，人们发现运河太宽，带来一个新的实际难题，即很难保持一定水位，一遇枯水期常常因水浅而使船只搁浅。智慧的中华民族想出了狭岸束水的办法，宋代治理汴河的时候，规定运河宽度，到元代时既规定河宽，又规定船只标准，非标准船只不得进入运河行驶。河面宽度正好容两船交会，在保证运输的同时，也减少了开挖河道的工程量。这些智慧都是在劳动人民的实际工作中根据实际情况创造出来的。没有实践，是不会有这些的。

运河与天然河湖之间存在一定的水位落差，加之天然河湖的潮汐作用，为了调节水位落差，稳定运河内的水量，保证船只通行，人们发明了堰埭，横截河道，用以阻水，降低天然河湖对运河水位的影响，同时调整运河航深。如书沟入淮河处，运河水位高，淮河水位低，就筑了一道平水堰，名为平水堰。堰埭在江南运河大量使用，至今

江南运河两岸还留下了很多以堰埭为名的地名，如苏州的梅堰、黄埭，无锡的胡埭、堰桥，常州的戚墅堰、丁堰、雪堰，镇江的宝堰等。堰埭也被用来解决丘陵地带开凿运河面临的地形落差难题，实现了大运河的翻山越岭。堰埭的发明也是我国劳动人民在解决实际难题中创造的智慧。

实际使用中，人们发现堰埭解决了水位和水量问题，但给船只航行带来一定的不便。当时船只过堰，他们想法把堰埭的上下游都弄成平滑斜坡，用人力畜力拉船过堰，或在堰顶设绞车，车船过堰，既耗时又磨损船只，中华儿女在实际劳动中不断创造出新的智慧，发明了“斗门”，即可以用自由启闭的木门拦水，过船时打开，船过后关闭，这其实是一种单门船闸。斗门在南北朝时就出现在扬州运河与长江交汇的江口段。北宋时，运河上已普遍使用船闸。我国人民在实践中发明了复式船闸、澳闸、多级船闸等。船闸的使用克服了堰埭的短处。

水是运河的载体，没有水，运河是无法实现运输功能的。我国大部分地区水资源都紧缺。如何解决运河的水源问题至关重要。各朝各代都开动脑筋努力解决这个问题，如明代修建拦水大坝将几十里外的汶水截入会通河，修建分水枢纽，合理分配水量。郭守敬开凿通惠河时，修建引水工程，引泉水作水源，修建水库调蓄水源。解决水源短缺，来不得半点的虚浮，必须认真研究自然规律，利用规律为人类服务。大运河能成功开凿，是中华儿女在实践中创造发明的结果。大运河的伟大是中华民族尊重自然、务实干事的伟大。

运河的务实使用

京杭大运河贯通之后以其特有的沟通功能将全国的政治中心与经济重心连接在一起，将不同江河流域的生产区域联系在一起。封建王朝当权者以它为基础建立了将各地物资输往都城的历史千年的漕运体系，维持着王朝的生命。

漕运之中国绕运河的水运，相关的漕粮调配、收缴、发送、押运、下卸、进仓储备等方面，在实际的过程中从实际出发不断地因地制宜更新发展，使得漕运体系发展起来，几经变化。每一变化都是总结实践中的经验教训实事求是解决问题发展而来。如唐朝宰相崔颢卿改“直达运输法”为“分段运输法”，即水通则漕运，水浅则储仓，设粮仓于运河沿岸。这样，漕船既不停滞，漕粮也无损耗，极大提高漕运量。唐后期在“分段运输法”的基础上创“转搬法”分段接运，改民运为官运，改散运为标准麻袋盛装，船只编组等等，集装化系统化运输。建立漕运奖励制度，以盐利为漕佣，解决漕运经费问题。这些创新切实促进漕运的发展。宋、元、明、清在漕运方面根据运河的实际状况也不断革新方法，以便更好地发挥运河的作用。

统治者对运河的使用到明清时期也发生着务实的变化。明清时代，随着商品经济的发展，社会的市场行为日益增多，南北物资交流的需求大增，漕运一方面带动刺激了运河沿岸商业活动的发展，另一方面，漕运本身越来越商业化。先是漕运中私带货物，由少到多。朝廷见禁不住，转而主动明确允许漕船北上时可以附带一定的货物，漕船南返时允许载客运输。这种漕运政策的变化是政府务实的做法。一方面，漕船走私已是既存事实，没法遏止，另一方面可以补贴漕工的生计，同时，官绅大贾们也有这种需求。漕船所带货物数额日益增长，漕船贸易日趋活跃，运河沿岸兴起了很多商业城镇。如通州、直沽（即天津）、沧州、德州、临清、徐州、淮安等。南方的丝绸、茶叶、糖、竹、木、漆、陶瓷等源源不断运往北方，北方的松木、皮货、煤炭、杂品等也不断由运河南下。大运河虽为漕运所开，但当时时代为之有商运需求时，统治者也与时俱进使之成为商运之河、民运之河。因为现实有此需求。这不能不说是一种务实的做法，不管是出于主动还是被动。

运河文化无不闪耀出其务实的精神，渗透出务实之风，运河水不仅承载着南来北往的船只，而且孕育、滋润着沿岸的运河儿女、运河城市。运河边的建筑，如会馆、河埠、码头、桥梁、船闸及漕运衙门等都是为在实际生产中使用而建。运河边也有很多民风民俗透露着务实之魂。如江苏淮安的运河渔民的“交船头”“汛前宴”“满载会”等习俗。这些习俗都是祈愿实际生产的收获，直接、真切地体现出劳动人民希望实实在在收获丰收的愿望。运河生产过程中也创造了许多与生产相关的艺术，如大运河号子。有河工号子，是挑河、抬土、筑堤、下桩、打夯中所唱的。这些号子或粗犷简朴、或苍凉雄劲，一方面可以鼓舞精神，另一方面可以组织指挥集体劳动，如山东的《抬土歌》。运河上的纤夫有闯船号子、拉纤号子、粮米号子等。船工有船工号子，其中分类很多，有启程的出船号、推船号、起锚号、拉蓬号、撑篙号等，行驶的摇橹号、拉纤号、扳梢号、扯帆号等，停船的下锚号、拉缆号等。这些既是在实际的运河生产中形成，又实实在地有助于生产。这些都内在地蕴含着务实之魂。

（作者单位：太湖学院基础部）

大运河：普世价值与中国道路之辩

谢光前 高彩霞

在中国已经进入《世界遗产名录》的世界遗产中，恐怕没有哪一处在其中申遗过程中像“中国大运河”申遗这样引起广泛的关注，产生强烈的反响，引发众多的争议。这不仅是因为大运河所涉流程之长、面积之大、历史之久、城市之多，更可能是由于运河申遗是处在中华民族复兴、中华文化繁荣的关键时期，大运河作为中国历史文化中具有标示性的伟大历史成果，在其申遗进程中不可避免地成为一个代表民族文化走向的焦点，其申遗的成败与国家文化发展战略密切相关。从策划申遗到正式踏上申遗道路，有关大运河的是是非非、申遗标准的争议一直持续不断。其中，世界遗产的西方话语标准与中国道路的确定之间就有着强烈的碰撞。明晰理清两者的关系对大运河申遗的成败，进而使其踏上可持续发展之路具有非同寻常的意义。

如果不是因为近代以来中国经历了一段屈辱、辛酸、曲折的历史，造成了对文化传统和历史遗存的巨大破坏，也许中国大运河早已成为世界遗产大家庭的重要一份子。而当我们今天终于惊醒，理解文化是我们民族的根脉，是我们的精神家园之时，我们所拥有的文化已经有很多是在人们残存的记忆之中了。大运河可以说是残存记忆的一个典范。断流、填埋、污染似乎成了运河的标识。假使国家没有启动申遗，可

以预计，这样的状况仍将持续下去。如今，在宏大的中国梦中虽然有了“文化强国”的理想，但是，“文化强国”终究不是在孤芳自赏中实现自己的目标。中国大运河申遗所走的是一条“文化路线”，因而必然有一番预先设定的以西方话语中的“普世价值”为内核的世界遗产标准与中国道路之间的博弈。

在1972年由联合国教科文组织制定并颁发的《保护普世文化和自然遗产公约》(以下简称《公约》)，规定各国将超过本国国宝价值的、优秀或者特殊的文化遗产与自然遗产，推荐为世界遗产登入名册，并依靠国际间协助加以保护，永远传诸下去。《公约》中关于“超过本国国宝价值”的表述是其核心概念，实质就是在《公约》标准设定的条款中一直出现的“普世价值”或“普遍价值”。诸如文物、建筑群、遗址要成为世界遗产，最重要的理由就是必须具备“突出、普遍价值”的条件。自然遗产也是如此。

所谓“普世价值”，是指世界各地的人们普遍认同，社会各个阶层、各民族、各宗教组织普遍赞成的价值体系，包括观念、文化与自然物态。它体现人类的共同价值和共同追求，是一种“超越性需要”。“文化遗产来自过去，是当代送给未来的礼物(A Gift from the Past to the Future)”。这句话就把文化遗产的过去、现在、将来有机地联系在一起，融入了“代际平等”思想，视世界遗产为“全

人类共同继承”，值得人类珍惜并好好保护下去，具有很强的伦理意义，日益成为共识，产生了巨大的国际影响。在中国，“普世价值”引发人们的关注起先是在意识形态领域，政治、法律、伦理等不同学科都曾经有过关于“普世价值”存在与否、以及“中国特色道路”之间矛盾冲突的激烈争论，而如今延伸至文化层面，大运河申遗就是一个典型的范例。

实际上，关于“普世价值”与“中国特色道路”之辩是历史的、具体的，反映在大运河申遗这一具体问题上，它呈现出与在政治、法律、伦理等意识形态领域的论争完全不同的内涵。在意识形态领域的“普世价值”主要围绕人性、人权以及社会的公平正义等主题展开，而大运河作为一项文化遗产存在的纷争，则具体表现为世界遗产《公约》标准和“中国大运河”现实特点之间的矛盾。

按照世界遗产《公约》标准，“从历史、美学、人种学或人类学角度看，具有突出、普世价值”是指世界各地的人们普遍杰作以及考古遗址带”，可以列为文化遗产。另外，“从历史、艺术或科学角度看，具有突出、普世价值的建筑物、雕刻和绘画，具有考古意义的完整或组构、铭文、洞穴、住区或各类文物的综合体”，也可以列入文化遗产。可以说，“中国大运河”无论从哪个角度看，都符合《公约》的标准要求，能够成为世界遗产的一部分。但是，“大运河长数

十公里，它的遗产定义是一项极不平常的挑战，可能是世界遗产档案遇到的最复杂的档案”，国际著名的运河保护专家、法国南特大学教授米歇尔·科特如是说。大运河遗产价值的复杂内容涉及重货运输通道、水管理问题的重要性，水利技术、利益相关者问题的复杂性，运河沿线管理与地方如期进行的项目之间的紧张局势等等。这意味着，大运河的普世价值尽管可以在“建筑、农业或技术建筑群或景观样式的杰出实例”“现实人类价值在某一时间段或世界文化区域内对农业或技术、不朽的作品、城市规划或景观设计产生重大的交互影响”“人类创造性的天才杰作”等诸多方面得到诸多体现。然而，其“普世价值”实现的现实路径却不是一条坦途。1972年《公约》把世界遗产视为具有普世价值的“人类共同遗产”而加以保护，我国则更倾向于从“文化资源”的角度来审视文化遗产。文化资源则包容了当代文化产业盛行背景下“利用”的内涵，追求更多人共享、消费它们，这是为我国公众所津津乐道的。从已参加大运河申遗的35个城市来看，虽然各城市对申遗热情高涨，为各自城市辖区内的河段及遗产点保护、环境整治付出了极大辛劳，然而，也可以发现有些城市加入运河城市联盟的出发点更多的是与本地区社会经济发展密切关联的价值诉求，而这些不同的价值诉求在地方利益为重的语境下往往反映出与

普世价值相去甚远的文化理念，甚至夹杂着与运河保护并不和谐的声音，一方面渴望借“世界遗产”的品牌扩大地方文化资源的影响，另一方面却在“打造”“创新”的旗帜下侵蚀了大运河原有的根脉。这显然是一条危险的路径。所以，涉及面广大的“中国大运河”申遗就必须放弃地方主义价值立场，尽快确立统一的“中国道路”。

目前国际上已经成功申遗的3条运河(加拿大多、法国米迪、荷兰阿姆斯特丹)，都是作为历史遗存而存在，只具有单纯的旅游与休闲功能，而中国大运河作为仍然在使用的历史遗产，其“活态”的特征正是其成为世界遗产的最鲜明特色。因此，我们理应在尊重并认真研究世界遗产组织制定的有关标准和工作规则的前提下，阐明中国大运河和申遗的基本立场。在2012年扬州世界运河大会上，中国政府明确提出了中国的申遗观，“通过申遗，借鉴世界遗产先进的保护理念和成熟的管理体系，建立符合大运河遗产特性的保护利用长效机制，实现大运河的可持续发展。申遗是过程，保护才是目的。”鉴于中国大运河至今仍在连续使用和不断演变，因此把中国大运河界定为“活态遗产”。并且根据我们对大运河遗产真实性与完整性的观察与思考，同时考虑到大运河复杂的保存、利用状态，以及当前面临的压力，基于大运河各段河道

特征各异、遗存面貌丰富的构成特点，对大运河采取“片段申遗、整体保护”的策略。可以认为，这是在大运河申遗过程中确立“中国道路”的理性选择。这表明，中国人民在保护属于人类的共同遗产问题上是有勇于承担历史责任的，同时也说明我们不是简单地仰望固化的西方标准，而是能够真切地俯视图下广袤绵延的大地，开始深入挖掘、细心整理这片土地上的所有的文化根系，探索我们赖以前行的文化路线。实际上，作为不同于静态的历史遗存和文物的“活态遗产”，大运河是人类智慧创造性的伟大成果，反映了历史变化的态势，其“活态”特征说明它持续地发挥出为人类服务的功能，这恰恰证明了中国对保护世界遗产实现其普世价值所做的巨大贡献。

我们对于西方发达国家最先发现的普世价值，在其操作意义上，甚至在内在含义上都应该保持一种开放的胸襟。这种开放不仅意味着让其展示，更重要的是让其经受历史性、公共性的考验。大运河申遗，应该说这既是中国认识、理解和吸收优秀世界文化价值的机会，也是向世界展示中国文化与价值观念的平台，通过申遗，使凝聚人类智慧的中国大运河价值展示在世界人民面前，并且逐步转化为世界认可的普世价值。

（作者谢光前系无锡运河之光文化艺术研究院研究员，高彩霞系西南交通大学博士生）