



雙套 黄酒酿造技艺 江苏省非物质文化遗产 中华老字号 China Time-honored Brand

無錫老酒

热烈庆祝玉祁酒业建厂60周年(1954-2014)

无锡市玉祁酒业有限公司 电话: 0510-82859617

迎接中国大运河申遗揭晓时刻的到来

——运河专家话运河

大运河申遗成功的价值

我很荣幸和古物学家罗哲文先生以及古建筑专家郑孝燮先生一起提出加快大运河的保护和申遗步伐的建议,在2005年12月15日写了一封公开信,写给运河城市的市长,提出运河申遗的想法。因为运河和长城是不同的,它是活的,它是不断变化的,它是一个地区、某一个省份或城市的,它关系到中华民族几千年的文化遗产。大运河的价值载体不仅包括实体性的文化遗产,还包括构成运河文化线路的非物质文化遗产,大运河作为中国独一无二的活的文化遗产,它的价值是不可预估的。

运河作为一个历史文化的遗产已经走向现代,它与城市的发展、与市民的生活是息息相关的,它是不断变化的,每一代都为运河注入这代人的精神和文化。我一直思索在大运河的保护和发展中,沿线经济社会发展规划中如何确保文物得到有效的保护,我提出了“零保护”概念——零干预保护、零使用保护和零发展保护,得到了很多专家学者的认同。“零保护”是指运河沿岸的某一块区域,任何人都不要去干预,以原生态的面貌留给我们的后代。我们可以使用那些历史上留下的航运、老房子、老厂房,但我们不要离开它原来的功能来使用,我们不要推翻和遗弃在认为没有价值的有形或无形的事物,每一个硕果仅存的遗产都是弥足珍贵的。好多事情我们都需要探索,运河“保护”的文章实在太大了,需要集思广益,达成共识,很多东西我们没有达成共识的时候,先把它留下来,不争论,留给比我们更聪明的后代去做。当然,大运河的文化是多元的,对大运河的保护也是多元的,“零保护”是多元保护中的一元,与其他的多种保护方式可以共存,可以互补。

罗哲文先生,四川宜宾人,中国古建筑学家、国家文物局古建筑专家组组长,原中国文物研究所所长。1940年考入中国营造学社,师从著名古建筑学家梁思成,在长城、运河保护上作出了卓越的贡献。在大运河保护申遗上我与先生建立了深厚友谊,是我尊敬的师长与挚友。在大运河申遗即将成功之际,谨作一首小诗《罗哲文》以表纪念——

他的到来/就像他的离去/他的离去/就像他的到来 他是一块砖/这是一个俗套的比喻/俗套不一定不对/何况他确实是一块砖/一块长城脚下的砖 他是一滴水/这是一个陈旧的比喻/陈旧不一定不好/何况他确实是一滴水/一滴运河里的水 你看/长城脚/既沉既着的砖/你看/运河里/莹莹奔突的水 他在时/长城/运河就是他的一切 他离去/长城/运河的一切/就是他(作于2012年6月)



无锡运河 王应硕 摄

大运河申遗与文化洗礼

运河申遗已接近尾声,6月底将有一个明确的结果。在万众瞩目这场旷日持久的申遗活动有着完美结局的前夕,回顾、思考、理解这场宏大的活动具有特殊的意味。

如果从“运河三老”(郑孝燮、罗哲文、朱炳仁)在2005年岁末给运河沿岸18个城市市长写信倡议保护大运河算起,申遗提升到国家高度的信义日程已经整整过了8年。与国内外已有的并且申报成功的世界遗产相比,中国大运河是绝无仅有的在一个大时空尺度中依然呈现活态特质的伟大工程。世界遗产专家、法国运河学者米歇尔·南特把中国大运河定性为“世界遗产档案中最复杂的档案馆”。显然,为保护民族文化之魂走上申遗之路是一种历练,这对国家政府、运河城市、官员民众,特别是青年一代而言,都是一次可以唤醒文化自信、文化自觉的文化洗礼。

因为申遗,中国大运河被赋予了众多具有生命象征寓意的符号——“母亲河”“中国脐带”“南北生命线”等等,可以说,这每一个符号都恰如其分。默默流淌千余年的大运河无愧于这份担当,她可以自豪地接受这些迟到的荣誉。倒是我们这些享受过大运河恩泽的后人们应该感到愧疚,没有更早地向世界呈现她“母性的光辉”。相反,在有些河段,因为污染、填埋、堵塞等人的侵蚀使她承受了不应有的“苦难”与伤害。在申遗的日子里,通过梳理历史,整理遗存,在大运河承载沉浮的变迁过程中我们领略到了“一线通南北、往来天地间”的运河神韵,深深理解了她在对中国政治、经济、军事、文化以及民生的价值与贡献。走进大运河,我们发现她

岂止是一个“最复杂的档案馆”,俨然就是一尊跨越时空、见证中国历史兴衰成败的“巨型活化石”,历经风雨沧桑,抹不去在她身上留下的厚重而丰富的印迹。

大运河申遗是一次文化洗礼,洗去的应该是我们曾经有过抑或现在仍有的对民族文化血脉的淡忘甚至冷漠。这种淡忘与冷漠所造成的是民族文化的“贫血”甚至“血枯”,对于正以自己的坚韧、勇敢、智慧走向强盛的中华民族来说,文化家园的荒芜显然无法赢得国家的长治久安。因此,大运河申遗,以我们丰厚的文化积淀获得世界的认同,将会是在文化洗礼之后聚积起使中国崛起的又一股精神力量。

(大运河文化研究院执行院长 应晓萍)

运河文化弥散着漕运的气息

中国大运河申遗将迎来其揭晓的时刻,人们在翘首期待着,盼望宣告申遗成功的日子早日到来。其实,申遗的结果并不重要,尽管我们为申遗倾注了无数的情感和心血,这让申遗值得期待,但更重要的是要让这条血脉之河永远“活着”,永保畅通。

大运河申遗,不能理解为是一种现象,“现象”是在热闹的关注之后一切都复归如初,陷于沉寂。申遗是一个过程,是复活我们原有的文化基因,使其生生不息得以传承。大运河对于当代已习惯于高空、高速公路、高铁中穿行的青年一代而言,似乎只是个遥远的符号概念。他们很难想象出这条流淌了千余年、贯通南北的大运河对于中国历史变迁深长的意味。笔者写《漕运码头》和《漕运古镇》,为的是给人们呈现一个运河鲜活的画卷,唤醒百姓特别是青年一代对运河历史失落的记忆。

如果现在空洞地说“漕运通,国运兴;漕运废,国运衰”,人们肯定会觉得不可理喻。但是在中国古代,特别是自隋唐以降到清末这段历史中,漕运见证王朝的兴衰却是不争的事实。隋朝是短命的王朝,未享运河贯通后的漕运之利,但大唐盛世的到来则无疑托隋隋帝贯通南北运河之福。唐贞观之时就设有舟楫署专管运河漕政,负责漕粮北运,江南漕粮经扬州运抵洛阳,“天下大计仰于东南”。正是因为有了这条运河,东南之粮才得以源源不断北运,到晚唐藩镇割据,运河屡屡切断,咽喉被卡,漕运不通,盛唐终绝。宋代是中国古代漕运最为鼎盛的时期,帝王将相皆知“国家于漕事至急至重”,不可偏废,两宋帝王因此对大运河的整治可谓不遗余力,漕运空前繁荣,由此还形成一整套漕运管理体制,组织机构和运输方法,后南宋偏安临安,南北漕运阻断,宋王朝也处在风雨飘摇中。至于元明时期,别的不说,就用北京的那句老话——“漂来的北京”就可想而知运河对国家政权产生的重要价值。清代康熙、乾隆六巡江南,沿运河南下,何等威风。其实他们不只是散心游玩,更关心的是运河这条维系皇室政权的生命线是否畅通无阻。乾隆曾说:“南巡之事,莫大于河工。”可见乾隆盛世得益于漕运,而1900年清朝下令停止各省河运漕粮。南北航运中断,这恰恰昭示了中国最后一个王朝的衰败。

当代,漕运之通废不只是关乎国运兴衰的宏大叙事,更直接的是关系到以此谋求生计的寻常百姓家。以通州为例,通州因运河而兴,有意思是其城市人口构成与漕运息息相关。在明末清初,通州城有1万多脚夫、搬运工和装卸工,加上流民、河兵、商贩等就占去了城市人口的一半以上,无法设想,没有漕运,通州城里的这些人将如何生存?至于南方的淮安、扬州,甚至杭州,又有多少百姓寄生于漕运这条生命线之中。正是这些普通的芸芸众生,伴随着运河水,才真正构成了运河文化的主轴,因而,我们始终不要忘记它。在运河文化的流变中,始终弥散着漕运的气息。

(国家一级作家 王祚夫)

人文城市理念重建运河城市群

《国家新型城镇化规划》提出“注重人文城市建设”,代表着我国从经济型城市化向文化型城市化的重大战略转型,既是我国新型城镇化战略的点睛之笔,也为正处于申遗冲刺阶段的运河城市提供了新的理念和机遇。

文化城市是人文城市建设的理论基础。这是一种以文化资源和文化资本为主要生产资料,以服务经济和文化产业为主要生产方式,以人的知识、智慧、想象力、创造力等为主体条件,以提升人们的生活质量和推动个体全面发展为社会发展目标的城市理念、形态与模式。它揭示出城市发展的目的,不是城市人口增加,也不是经济总量与财富的聚集,而在于城市是否提供了一种“有价值、有意义、有梦想”的生活方式。在“人文城市建设”建设中,既需要从“人文城市基础理论研究”开始,把人文城市的概念、内涵、模式研究清楚,同时也需要从形态多样、内涵丰富、历史悠久的中国古代城市中寻找思想和文化资源。在过去的研

究中我们曾指出,从文化类型上看,与古代主流的农耕文化不同,运河文化本质上是一种城市文化;从城市功能上看,运河城市超越了“政治型”与“经济型”的元对立模式,是两者在中国古代融合得最好的城市发展模式;从生活方式上看,与安土重迁、专制保守的农业社会不同,在运河文化中包含了极其丰富的现代城市要素。运河城市这些独特的文化形态和功能,是我国人文城市建设宝贵的思想文化资源,同时也是自身很大的优势和重要的机遇。

《国家新型城镇化规划》明确了“以城市群为主体形态”。这是因为,以城市群为主体形态,可以超越特大城市、大中城市、小城市及乡镇之间的在人口、资源等方面的恶性竞争,走出一条环境、经济、社会协调发展的新路。在此背景下,我们进一步提出人文城市建设“以城市群为主体形态,以文化城市群为理想目标”的战略框架。这是因为,城市的本质是文化,文化城市群代表了城市群发展的更高形态。中国大运河不仅有漫长的河道,无数的码头、船闸、桥梁、堤坝及沿岸的衙署、钞关、官仓、会馆、庙宇和驿站,同时也是由北京、天津、沧州、德州、临清、聊城、济宁、开封、洛阳、徐州、淮安、高邮、扬州、镇江、常州、无锡、苏州、嘉兴、杭州等城市构成的城市群。在新型城镇化背景下,把文化城市群作为运河城市共同体的发展目标,转变以工业化、现代交通和城市基础设施建设为主导的经济型城市化模式,大力培育环境、经济、社会和文化的协调关系和协同发展机制,是推动运河城市群在经济全球化时代走向复兴与新生、实现自身跨越式发展的重要战略选择。

(上海交通大学城市科学研究院院长 刘士林)

大运河对甲午战争的影响

大运河对中国,不仅在经济、文化、遗产等方面,而且在国家军事国防上的价值亦是巨大的,而这方面长期被忽视了。今年是中日甲午战争120周年,这里,我以近代甲午战争、失败对甲午战争的影响为例简要讨论大运河在近代军事国防上的战略价值。今天总结历史教训,勿忘国耻,大运河申遗成功后,应加强相关研究,丰富大运河文化。

鸦片战争打开了中国的大门,但并未触动中国人的灵魂,甚至大多数中国人并不知道发生过这场战争。国人对交通运输对国家政治、军事的重要性,仍然认识不足。清政府从漕运的经济利益和反腐败方面考量,反对修复大运河。每年只是拨出一笔漕粮维持淮安以北的运河漕运,靠临时挑浚和引黄济运,济宁以北运河越来越衰败不堪。到了中法战争时期,福建水师全军覆没,海路被封锁,朝野有识之士想到大运河的军事交通价值,要求恢复大运河的呼声短暂高涨。但随着战争的结束,清朝又将恢复运河的建议搁置一边。很快,在甲午战争中,再次饱尝因大运河中断而带来的灾难性后果。

20世纪30年代,《申报》记者兼旅行家段公爽在西南大后方考察抗战公路建设时,对中国交通落后状况给抗战后方带来的危机深表忧虑,他挖掘了一条发生在甲午战争中却鲜为人知的史实:“当天津亟须军火之际,电致广东,拨出机器炮三千尊,及每尊应用之药弹各二百颗,然行路梗阻,不敢由轮船运送也。广东官吏,传集内河船只,用小轮拖至大庾岭外,水路中绝,由是星夜起岸,役使丁夫,昇至湖口,再传民船,送渡鄱阳湖;涉扬子江,绕出淮水而至清江浦。水道又绝,乃复拘集车辆,或用四马,或用四驴,由江苏省按站过山东省,而直隶境。屈指自广东起程,在路上凡百四十有二日,始达天津!”(《中东战纪本末:八哀私议以广公论》,转引自段公爽著《人康记》,曾绍培等著:《滇康道上:滇康旅行记》)

黄海海战中国惨败,日本已经控制海权。广东的军火不敢从海上运输,便想从内陆运输。这条道,从广州北上,入珠江航线,从北江至韶关,再转滨江到南雄。至此水路中断,必须翻越南岭中的大庾岭(梅岭)到江西赣州。由此下赣江,水路可达鄱阳湖,再入长江。从长江到仪征或瓜洲,转入大运河北上。但到达淮安后发现,大运河并没有恢复,只能再陆运。最后到达直隶时,已经耗时142天,近4个月的时间!即使从甲午战争开始的1894年8月1日黄海海战算起,到12月,日军早就打到辽东半岛,清朝政府宣布投降,屈辱求和。甲午战争以清朝的投降告终,1895年初签订不平等的《马关条约》。

现在无法计算当时所花费的运输成本,多少人力物力。结果却没有赶上。军情危急,十万火急,养兵千日,用兵一时,但那么多大炮没有发挥作用。教训是惨痛的:一是,没有制海权,控制不了海上交通。一旦海军失败,南洋与北洋完全脱节。二是,大运河的战略地位没有得到重视,虽然有人提出,但并未得到重视。没有汲取中法战争的教训。三是,交通条件落后,当时铁路和公路几乎没有,主要靠水

路,但对京杭大运河这条唯一的南北大通道,没有很好的治理。海路被封锁时,内陆交通不便,特别是大运河中断,给从广东往天津运军火造成极大困难,最后因贻误时间而导致军火不能及时送到前线,无法支援中国军队的惨痛历史,甲午战争失败与清朝落后的交通运输体系有很大关联,内陆交通线难以承担国防运输重任。

当代中国已经发生翻天覆地的变化,尤其在交通运输方面,从一个只能靠帆船、木船、马车、独轮车、骆驼、轿子、人力等古代原始交通工具的国家,发展到基本建立现代化交通运输体系,拥有第一流的高铁、世界第二长的高速公路线路,发达的内河运输,四通八达的航空运输,这在百余年前根本无法想象。即使今天的交通方式已经多样化,但经过60多年的规划、整治,济宁以南大运河至今仍然“活”着,且复兴光大,其运输功能远超古代,我们应当珍惜这一来之不易的成果,决不能“因噎废食”,为保护而保护,白白浪费黄金水道资源。当然,居安思危,也不能忽视其军事国防战略价值。

(江苏省社科院研究员 王健)

大运河的重要功能和意义

中国的运河是世界历史上最古老的、流程最长的人工河。它为中国古代交通提供了便利,承载着漕粮运输的功能,带动了沿运河城镇带的兴起,促进了全国范围内的商品流通,改变了运河区域产业结构和社会结构,引发了南北文化的融合,加强了中西经济文化的交流。

大运河与国家政治息息相关。在中国历史上,不管是哪一个朝代,开挖运河都是为了两个目的,一个向都城中央政府运送漕粮物资,二是向边地运送兵士粮饷。中国最早的运河邗沟是吴国夫差为北上中原争霸而开挖;秦始皇修建灵渠,统一东南沿海地区,为后代的全国大一统奠定了基础;隋代大运河开通以后,历朝政府更加重视运河的作用。到了明朝有运河漕运乃“国家命脉攸关”的说法,清代上至君主,下到大臣,对运河漕运的重视已经到达了无以复加的程度;康熙亲政后,把撤藩、治河、通漕作为国家的三大政策。所有这些,都说明运河在国家政治中的重要地位。

古代运河承担漕粮运输的任务,是国家的经济命脉。秦汉时期,政府每年通过黄河、运河由山东、河南转运大批粮食供应京师,于是有了漕运制度。隋唐时期,经济重心移至东南,而都城建在北方,由南而北的漕运格局形成。元朝建都北京,粮食的消费几乎全部由东南地区运输。明清两代,每年数百万担粮食均由大运河运往京城。运河对于国家来说,就像是人身上的血脉,人的血液畅通则身体健康,运河畅通则国家富足。

运河的畅通推动了沿线经济的发展和繁荣。政府允许船夫水手运输漕粮时顺便从事私货贩运作为经济补偿,同时允许民船商船在不影响漕运的情况下通过运河。于是以运河城镇为中心的南北物资流转加快,区域经济繁荣了起来。这也带来了农业产业结构的变化,宋元时期,运河区域便已出现了蔬菜、棉衣、果农、茶农等专门种植经济作物的农户,明清时期,直隶、山东运河区域成为新兴的植棉区,在不少地方,棉花的种植面积和粮食作物不相上下。大运河区域的手工业发展水平历来居全国前列,明清时期,更有了突出的进步。如纺织业、造船业、瓷器业、印刷业、竹器业、酿造业、及皮毛加工、金属制品、砖瓦烧制等行业都具有一定的规模,且形成了特色,有些甚至成为区域支柱产业。

运河的畅通促进了运河城镇带的形成。以山东运河区域为例,明清时期京杭运河穿鲁西平原而过,带动了沿岸城市的商业繁荣,济宁、临清、聊城、德州都借运河之力而列入全国三十大城市之列,鼎盛一时。张秋、南阳、谷亭、夏镇、台庄、阿城等跨运河而起的中小城镇也蓬勃发展,有些镇甚至在规模、市场功能及人口密集等方面超过了州城、县城。如张秋镇,万历三年扩建的张秋镇城,城周8里,而同时期的该镇所属的东阿县城,城周也只有4里130步(道光《东阿县志》卷5《建置》);距张秋最近的东昌府府城,城周也不过2里有奇(嘉庆《东昌府志》卷5《城池》)。运河城镇带的形成和繁荣,极大地促进了运河区域农村城镇化的历史进程,使京杭运河区域走进了明清社会变革的时代前列。

大运河在沟通南北、加强南北经济文化融合的同时,也将东南的海上丝绸之路和西北的陆路丝绸之路连接起来,有力地促进了东西方的经济文化交流,对我国走向世界、发展睦邻友好关系产生了积极的作用。

京杭运河是中国古代的高速公路,是国家最重要的物流通道和信息通道,它有力地促进了沿运河区域的长足发展,在中国东部形成了一条经济繁荣带、文化兴盛带、城镇隆起带和人才流动带。而东部地区的繁荣通过运河的辐射和交流,又带动了全国经济的发展与进步。(聊城大学历史文化学院教授 王云)



通州运河 王丹报

新闻聚焦

常州开展运河文化研究系列活动

近日,江苏省常州市举办了一场由该市文联发起的运河文化学术研讨会,常州市政府、总工会、文联、常州大学的相关领导和专家参加了会议。原常州市副市长、市政协副主席薛峰,常州市文联主席荣凯元,常州市政协协理员与文史委副主任蒋英慧,常州市文联副主席池银合、胡军生,常州大学人文社科处副处长葛金华,常州市诗词协会副会长张平生等参加了研讨。会议上诸多专家学者对《常州运河研究》文集稿件进行了深入的分析探讨,就大运河在常州的历史和现状的论述,提出许多宝贵的修改意见。该文集共搜集有关常州大运河的33篇原创文章,撰写内容包括全国各地社科院、高校、文史委等众多学者及运河文化盟友。近阶段常州市开展的运河文化研究系列活动共分5个单元。除了出版的《常州运河研究》文集外,还将出版运河诗词、楹联、影像等系列专著。

(明月 银合)

通州举办运河申遗祈福茶会

前不久,第一届燃灯佛舍利塔禅茶会暨中国运河“申遗”祈福禅茶会在北京通州举行。此次活动由北京静荷塘发起,活动旨在通过禅茶会的形式让中国的茶文化得以普及和弘扬。静荷塘成立于2006年,以弘扬茶文化为己任。禅茶会上静荷塘塘主葛静贤带领30余席茶友为各界参观观灯塔的人们义务泡茶,讲解中国茶文化,普及“申时茶”健康理念,“申时”即每天15:00至17:00,此时人体的膀胱经开始排毒,身体需要充足的水分参与运化,达到健康目的。三泡茶品鉴结束,静荷塘塘主引领所有茶友绕燃灯佛舍利塔三周,为中国大运河申遗祈福。

(王丹)

运河情散文《回眸远方》面世

一部反映运河生活的散文集《回眸远方》最近由中国国际文化出版社出版,全书共分9个部分,142篇作品,计24万字。作者冬雪,毕业于河北师范大学,曾在北京大学进修英语两年,中国作家协会江苏分会会员,中学退休教师,先后出版过8部涉及江南运河水乡的长篇小说及其他文集。读冬雪的《漫步在钱钟书故居》、《春风又绿江南岸》、《二泉映月》等浸润于运河之水的散文,犹如品茗运河之水,让人久久回味。徜徉在她的文字里,总被她清新淡雅的文风、深厚的文学底蕴以及她对江南运河丝丝入扣的描写所吸引。

(江南)

《常州运河史话》出版发行

《常州运河史话》最近由凤凰出版社和常州市文联共同出版,《常州运河史话》是常州运河文化研究系列丛书出版的第一部著作,全书共29篇文章33.6万字,由邵志强、张敬伟撰写。《常州运河文化研究》编委会由中共常州市委常委、宣传部部长徐耀任主任,常州市文联副主席、法学博士胡军生主编。系列丛书述说了常州运河的前世今生,内容涉及常州运河的历史、地理、风貌、变迁、遗产以及运河对常州经济、文化、政治的影响等,这对常州大运河甚至中国大运河的保护、利用和申遗有着重要意义。

(银合 明月)