

### 昔日漕运船舳舻相接,文化沿着航运黄金水道传播交融 如今帆樯栉比似往昔,运河如纽带穿珠成链更走向世界

# 守护一条活的千年大运河

■本报记者 任俊铨

新年伊始,千年大运河焕发新生机。1月4日,全国首个大运河产业发展基金——江苏省大运河文化旅游发展基金在南京成立并启动。扬州市领导也在日前宣布,今年要启动建设中国大运河博物馆。要建设大运河博物馆的不仅是扬州,北京市政协委员、北京社科联党组书记、副主席荣大力表示,正向北京市政协建议在北京建立大运河文化博物馆;目前,北京已经提出在“十三五”期间实现京津冀旅游通航,天津积极响应,旅游通航工程已经开工。山东德州也已出台《德州“十三五”内河港口航道总体规划》,实质推动京杭大运河德州段复航……

保护大运河是运河沿线所有地区的共同责任。在去年年底于上海举办的首届长三角国际文化产业博览会上,一场“运河文化”论坛格外引人注目,上海交通大学城市科学研究院院长刘士林告诉记者,当下研究运河沿岸江南文化,不是发思古之幽情,而是要在大运河文化带的总体战略框架下,为大运河沿岸文化的复兴和重建作出示范和样板——长三角地区与中国大运河紧密相关,占流域的70%以上,大运河流经长三角15座城市近百座古镇,融入了吴越、淮扬、皖江、淮河、徽州等地域文化。

## 运河永远是活的

71岁的江苏省摄影家协会顾问汤德胜曾全程走完大运河,“跟拍”大运河50余年。半个世纪的沧桑变迁,从他嘴里凝成一句话:“运河永远是活的。”

汤德胜是常州武进人,世代代住在运河边,他的叔父在河边开了一家照相馆,从小他在店里长大。大运河对他而言是乡愁,窗外就是波光帆影,运河水干净,捧起来就能喝,夏天孩子们下河游泳……他曾拍过大运河疏浚开挖的场景,也记录下大运河上的“扫盲”班。一张照片是这样的,大运河高邮段一艘船上,丈夫在识字,妻子在织毛衣,暖暖的阳光照在船上,这都是50年前的事了。

50余年间,他用镜头记录下大运河的许多珍贵瞬间,其中多数如今已难觅踪迹。汤德胜的大运河摄影作品集在法国、美国、日本等地展览时,非常轰动,外国人惊叹于中国大运河2500年的文明史和作为“水上高速公路”的巨大作用。

多少年来,航运都是大运河最为重要的功能之一。曾几何时,大运河舳舻相接,帆樯栉比。今日的大运河,也很繁忙,记者在浙江省桐乡乌镇西栅景区的白莲塔上观察,5分钟内可见十余条货船来往大运河上。大运河及长三角各内河航道,航运任务繁重,苏北和苏南段尤为繁忙。时至今日,大运河苏浙段仍在通航,其中江苏段全线通航,每年货运量超4亿吨,约占全省综合运输总量的1/5,是名副其实的“黄金水道”。

## 乡愁与文化记忆

一条大运河,是航道,是乡愁,也是文化。

扬州人刘治中的家族,自清代光绪年间就居住在运河边。据他回忆,老宅在古运河边的砚池街51号,运河治理前经常泛滥。此地虽已不在,但他至今仍保留着民国时期的“凭帖”“土地所有权状”及后来的房屋门牌等,这些都记录着一位老扬州人对运河的眷恋,也见证着运河对于扬州这座城市的深远影响。扬州人李江民是大运河边长大的人,早年随父母跑码头,对河流哪里深浅、哪里需要背起纤绳,都非常清楚。在水上生活的10年中,他在大运河里摇橹、划桨、撑篙、背纤。他最珍贵的回忆之一,是早上起床后,在大运河里摸鱼弄虾,拿来直接煮菜。

2009年,扬州等地的“中国雕版印刷技艺”入选世界“非遗”。作为江苏省非物质文化遗产代表性传承人的李江民认为,大运河为扬州雕版印刷提供了特有的梨木。大运河沿岸的宝应、泗阳等地生长的野生梨木,为雕版发展提供了重要的材料,沿岸的麻刷用来装订。何止是雕版,丝绸、陶瓷、茶叶等都因大运河流向八方,杨柳青年画、吴桥杂技、淮扬菜也因大运河名扬四海。

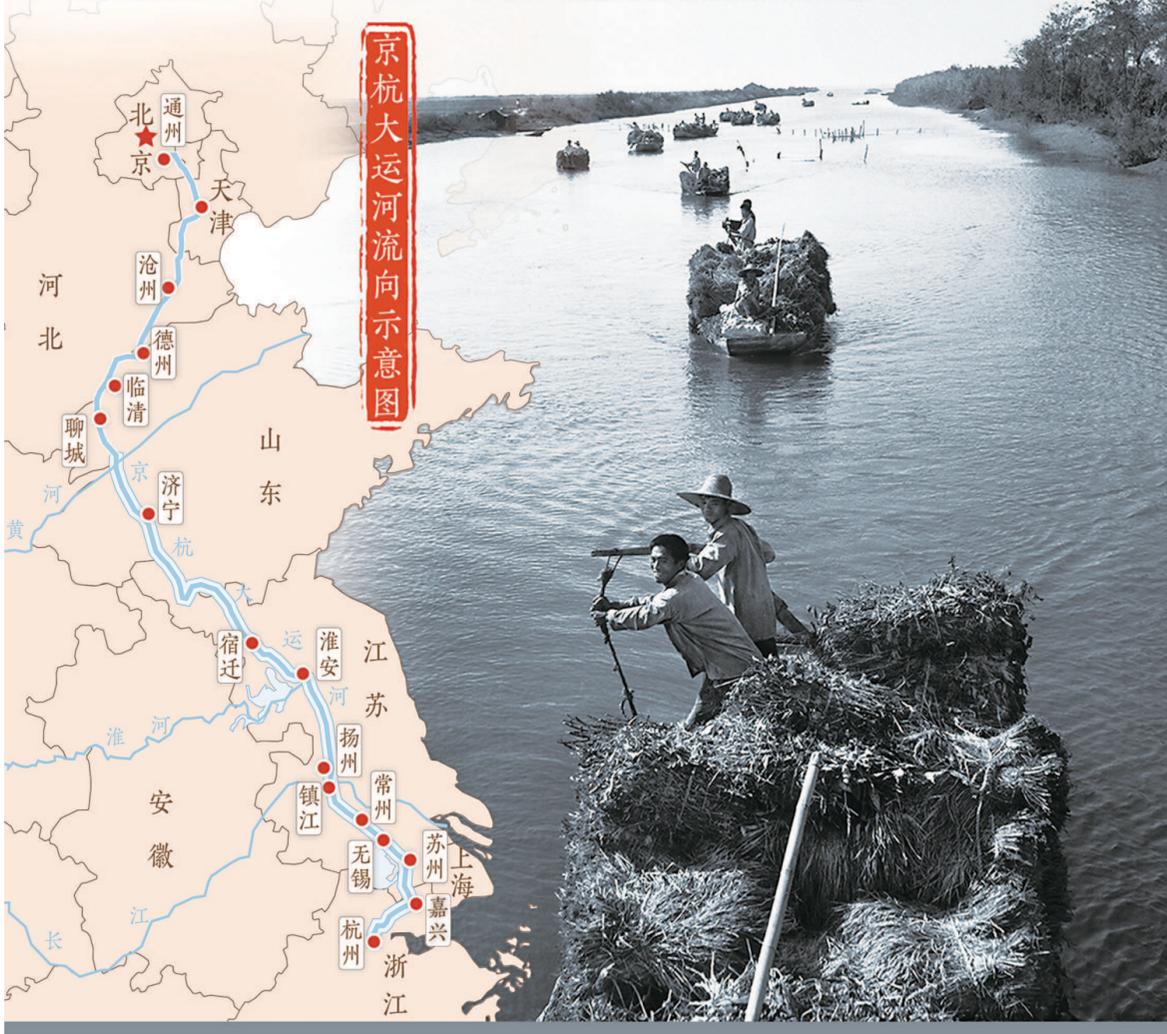
运河不仅为沿岸带来“物质基础”,而且孕育了各地不同的文化。比如江苏高邮的船就与别处不同,最突出的特色就是黑色船壳,追问之下有了答案:高邮多水,船只和船民都多,专门用于救援的船便应运而生,为便于识别,通常将船尾涂成黑色。

大运河上有人、有船,便永远有生命力。在江苏新沂的窑湾古镇,有“夜猫子集市”的民俗。凌晨2时,渔民们摇船来交易,天亮前摇船而去,天黑难见物,买卖全凭诚信。



京杭大运河淮安段

汤德胜摄于1971年



京杭大运河流向示意图

## 入选“世遗”之后

中国大运河于2014年成功入选世界文化遗产名录。汤德胜认为自己是幸运的,能“用我一生的时间,记录我所看到的运河”。多年来,大运河整治、疏浚、两岸百姓生活场景等,均被定格在他的镜头里。他的想法很简单,希望用影像将运河记录下来,留给后代。他听说,这些珍贵的照片中的一些被申遗考察专家带回作为影像历史资料,可能为大运河申遗加分。

申遗圆梦后,守护大运河有了更多空间。走遍大运河后,汤德胜对位于安徽淮河的隋唐大运河博物馆印象深刻,大运河安徽段是隋唐大运河的一部分,主要包括淮北、宿州。1999年,淮北柳孜因公路拓宽,发现隋唐大运河遗址。遗址出土一批唐代沉船及唐宋时期多个窑口的瓷器。在江苏淮安段的大运河,汤德胜依旧记得6年前的一个画面,70多岁的船民老耿每次都把船上便桶背到岸上处理,而不是“顺手”倒进大运河里。为啥?老耿告诉他:“这个水我们要喝呀!”

在江苏扬州,古运河畔的钞关西街10号,是扬州市大运河保护志愿者总队办公室。明清时,“钞关”即税关,鼎盛时期,全国八大钞关中大运河沿岸占七席。如今,“钞关”以另一种方式继续守护大运河。据了解,志愿者总队于2014年12月成立,志愿者总人数达1000余,就读梅岭小学的王毕瞳,现已是守护大运河的一员,两年来,她经常帮忙清理运河垃圾。

科技手段正在保护中发挥越来越大的作用。扬州已经建立了数字管理平台和遗产监测预警系统;苏州已为大运河苏州段编制完成了第一份环古城河河床“数字体检档案”;在杭州,遗产监测中心对于各遗产点、段进行着24小时全天候监控……

## 打造“珍珠链”效应

共同保护大运河,已成长三角一体化的纽带之一。

扬州是大运河联合申遗的牵头城市。为守护古城天际线,扬州多年来坚持“限高”。当地人一见到西湖附近放起气球,便知周边要盖新楼。扬州有规定,把气球放到设计高度,以此为标杆,降低建筑高度,这些气球,已飘了十多年。扬州大学中国大运河研究院副院长刘怀玉对于扬州的“气球限高”充满自豪。但说到大运河沿岸保护最好的风貌区,他却认为保护最好的是无锡清名桥历史文化街区。这里曾被全国政协大运河保护与申遗考察团誉为古运河文化绝版之地,至今保留着原生态风貌及代代传承的生活习惯与风俗人情。

“绝版之地”保留有故事。时任无锡市南长区委书记的浦学坤,当时力主保护区内的清名桥街区。无锡市曾计划拆除清名桥沿岸房屋,作为中山路的延伸,成为主要交通道路。但是,浦学坤深知,运河旁都是古建筑,不能拆,围绕这一问题争论延续了几年。最终,无锡市决定将古运河治理好,并对清名桥进行全方位保护。

无锡市文化遗产保护基金会秘书长杨建

民认为,古时,漕运船将沿运河不同城市的文化传播开去,如今也应以运河为纽带,加强城市之间的交流,实现文化交融,打造共有的中国大运河文化,走向世界。实现“共有”,浦学坤认为,共同保护好流动的河水是基础。此外,沿岸城市应充分发掘自己的地域文化,并避免攀比,景观打造应避免雷同化和过度现代化。作为“老乌镇”的邵云,则提到了一个乌镇历史上特有的政府机构——江浙分府,俗称二府衙门,主理交界地带事宜,现今可借鉴历史经验,由苏浙两省在大运河省界交界段建立起共管共治机制。

大运河像一串珍贵的“珍珠项链”,将运河沿岸城市的旅游资源串联起来。邵云有初步建议,能否考虑通过运河游轮形式开展慢旅游,不仅可以增加沿岸居民收入,还可倒逼环境保护,实现以河养河。邵云与刘怀玉的想法如出一辙。刘怀玉指出,中国大运河尤其是济宁以南的运河都是连贯的线性和带状区域,适合于运用遗产廊道对运河文化资源进行整体利用,形成“珍珠链”效应。此外,淮北师范大学副校长余敏辉认为,安徽可以运河为基础建立一个协作发展带,既可强化与中原经济区的合作,又能对接淮海经济区,形成一个城市旅游、文化联盟。作为一名扬州大运河志愿者的陈丰则在思考,能否将沿岸城市的志愿者团队打造成为一个联盟,扬州市大运河保护志愿者总队现在正在考虑走出扬州……

大运河流淌不息,汤德胜心有所动。“大运河有了新发展,给我提供了拍摄新视角,我要拍摄高铁飞跨大运河的照片和运河两岸奔小康的百姓生活。”他正谋划着,在身体许可的情况下,再一次走遍大运河。

## 长三角高铁已密布 为何城铁纷纷上马

■本报首席记者 孔令君

这段时间,长三角交通好消息频传。按计划,1月16日,浙江沿海高速公路宁波象山至温州乐清段通车。在江苏,常州到泰州的过江通道日前开工,江苏跨江大桥正迎来建设高潮,在建的有常泰过江通道、南京长江五桥、沪通大桥、五峰山大桥等7个项目。更令人关注的是,日前国家发改委正式批复江苏省沿江城市群城际铁路建设规划(2019—2025年),干货不少。以提升南京城市首位度为目标,规划建设宁淮、宁宣、宁滁等区域城际铁路;以促进江苏沿江两岸跨江融合发展为目标,规划建设盐泰锡常宜、如东—南通—苏州—吴江—湖州等跨江融合线路和铁路过江通道;为支撑南京禄口、无锡硕放两大航空综合交通枢纽,规划建设宁扬、宁马铁路、常州—无锡—硕放机场—苏州—太仓—上海铁路等项目;以更好地接轨上海为目标,积极推进苏州—淀山湖—上海铁路与上海市域(郊)铁路贯通运行。

若细细研究则发现,在这些好消息中,“城际铁路”已成为关键词。除上述项目之外,在浙江嘉兴,“沪嘉城际铁路”已成为当地重点工作;在杭州都市圈内,从杭州市区到临安、富阳以及绍兴诸暨、湖州德清、嘉兴海宁等地,城际铁路的规划建设也在推进中。

高兴之余不禁要问,长三角高铁网已密布,为何还要规划建设大量城际铁路?

据江苏省铁路办人士介绍,现有沪宁之间高铁发车频次无法上提,但出行需求有增无减。以苏锡常与上海之间为例,每天有上百的高铁班次来回穿梭,可跨城、跨省工作的人越来越多,高峰期一票难求。记者了解到,未来江苏城际铁路规划更注重提高城际铁路对5万以上人口城镇的覆盖水平,构建南京至江苏省内市区1.5小时,江苏省沿江地区内1小时,沿江地区中心城市与毗邻城市0.5—1小时交通圈,基本实现对20万人口以上城市的覆盖。

在同济大学《城市轨道交通研究》主编、教授孙章看来,城际铁路相比高铁,更能有效地带动城市群内部铁路沿线的小乡镇的发展,让更多农民离土不离乡。孙章举例,就像大树有大主干、小枝叶,铁路的规划建设应该有层次之分,他在日本的东京与大阪之间乘坐过七八种不同时速乃至不同线路走向的火车,有的飞快,有的“站站停”,可票价很低。从这个角度看问题,苏州正规划建设的轨道交通S1线,能从苏州市区横穿昆山并与上海轨道交通11号线相接,但也有人发问:“真的有人花数个小时,从苏州乘坐地铁去上海迪士尼乐园?”实际上,这些城际铁路、市郊铁路与轨道交通,补上的正是一体化中乡镇的发展“短板”,这是新时代科学发展、高质量发展的体现。

曾几何时,人们对铁路的认识有误区,城市不分大小都想争取高铁,区县乡镇不顾人口总量都期待轨道交通。孙章呼吁,应改变这种误解。毕竟高铁标准高、造价高,设太多火车站是一种浪费,比如在长三角的宁沪之间,约300公里有大约31个车站,即便“跳着停”,也会让一些“小站”班次极少,运营并不经济。同样,他也不赞成城市轨道交通一路修到远郊去,他更赞赏类似上海金山铁路的市郊铁路。他认为,关键要处理好站间距与最高运营速度之间的匹配关系,比如运营时速350公里的高速铁路,站间距宜为30—60公里,京沪高铁的平均站间距约为59.9公里,因此更多的旅行时间内火车能以最快速度运行。

按照权威标准,高速铁路应是设计开行时速在250公里以上(含预留),并且运营时速200公里以上的客运列车专线铁路。而城际铁路是指相邻城市之间或城市群内开行的,运营时速在200公里以下的客运专线,一般具有区域性、短距离等特点,大多采用高密度、小编组、公交化运输组织方式,与高速铁路在定位需求、内在技术特点和运营管理模式等方面有显著差异。从实际需求出发,在主要通道之外,重视“小血管”乃至“毛细血管”的交通基础设施建设,是当下长三角更高质量一体化的题中之义。

导读

## 一声“宁波亲眷” 道不尽沪甬情缘

