

对京杭运河航运建设和文化遗产保护协调发展的思考

薛伟¹, 吴苏舒², 丁国莹³, 俞冰⁴

(1. 南京瑞迪建设科技有限公司, 江苏 南京 210029; 2. 江苏省发展和改革委员会, 江苏 南京 210013;
3. 江苏省水利勘测设计研究院有限公司, 江苏 扬州 225009; 4. 河海大学教务处, 江苏 南京 210098)

摘要: 回顾京杭运河的发展历程, 阐述古今运河的功能作用, 分析和研究近期航运工程建设过程中文物保护的措施与方法, 结合“十二五”期间经济社会和航运发展的趋势, 提出京杭运河航运建设和文化遗产保护协调发展的建议: 传承精髓、加强保护、配合申遗、科学规划。

关键词: 京杭运河; 航运建设; 文化遗产保护; 协调发展

中图分类号: G112 **文献标识码:** A **文章编号:** 1003-9511(2013)04-0070-03

1 京杭运河的发展历程

京杭运河作为中国古代重要“漕运通道”的经济命脉和中华民族南北文化交流的桥梁, 是一条历史之河、文化之河, 它凝结了中国经济、政治、社会诸多领域的庞大信息和文化沉淀, 在我国政治、经济、文化发展史上发挥了重要作用。

京杭运河是世界上开凿时间最早、通航里程最长、运输最繁忙的人工运河, 它和万里长城并称为我国古代的两项伟大工程。京杭运河的形成, 历经了3次重大发展阶段: 第一次为春秋时期, 吴国在今江苏扬州市北郊蜀岗之下开凿沟通长江与淮河的人工运河——邗沟, 此为京杭运河最古老的河段; 第二次在隋代, 以洛阳为中心开凿通济渠、永济渠、山阳渎、江南河, 贯通南北, 后人称为南北大运河; 第三次在元代, 以淮阴改道往北, 凿成经江苏徐、沛, 过山东、河北二省, 以达元大都的运河, 后人称之为京杭大运河或大运河, 沟通了海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系, 形成全长 1747 km 的南北大通道。此后, 清朝开挖了中运河, 建成邳州到淮阴的新运河, 使京杭运河线路更加完善^[1-2]。

1855年, 黄河在河南铜瓦厢决口北徙夺大清河入渤海, 致使京杭运河分成南北两段, 航运发展受到重创。1938年, 国民党为阻止日军西犯, 扒开花园口黄河大堤, 致使黄河直趋东南入淮, 在豫东、皖北、苏北泛滥达9年之久, 运河迭罹黄、淮水患, 残破不

堪, 运河通航陷入瘫痪状态。

1949年新中国成立后, 党中央和各级人民政府十分关心京杭运河航运发展, 在各个时期相继实施了一系列建设工程。新中国成立初期, 对运河黄河以北段航道进行了扫障清淤并建成一批港口; 20世纪50年代末以后, 实施了苏北运河徐扬段整治一期工程, 并结合水利工程, 在济徐段实施了一系列航道和船闸建设工程; 70年代, 续建了徐州至大王庙的不牢河航道, 利用伊家河河道建成了台儿庄、刘庄、韩庄船闸; 80年代, 实施了徐扬段航道整治续建工程; 90年代, 实施了济徐段续建工程、苏南运河整治工程, 还建设了京杭运河与钱塘江沟通的杭州三堡一线、二线船闸工程。目前, 济宁至长江段可通航千吨级以上船舶, 长江以南段可通航500吨级船舶。

2 京杭运河的功能

2.1 历史功能

随着晋室南迁经济中心逐渐南移, 但为了抵御外敌入侵, 历代封建王朝仍多建都于北方, 而北方区域的生产远远不能满足皇室、庞大官僚机构与驻军的需求, “故天下打击, 仰于江淮”, 粮赋必须依赖运河运输, 运河成为各王朝的生命线^[3]。古运河不仅担负着南粮北调的政治任务, 还是商旅南来北往的水上走廊以及物资交流的大通道, 对历代政治、经济、文化均产生了广泛而深远的影响。

基金项目: 西部交通建设科技项目(2006328220120)

作者简介: 薛伟(1982—), 男, 江苏滨海人, 工程师, 硕士, 主要从事水运工程研究。

2.2 现实作用

新中国成立后,虽然其他运输方式得到较快发展,但京杭运河的南北大通道作用却越发突出。2010年京杭运河完成货运量达4亿t,仅次于长江干线航道,居全国第二位,在我国南北交通,特别是能源运输中发挥了重要作用^[4-5]。

由此可见,从诞生之初京杭运河最主要的功能之一便是航运,时至今日,其南北大通道和南北区域产业经济互动发展的纽带作用日益增强,产业沿河聚集的趋势也日趋显著,历史悠久且充满活力的大运河已经形成。

3 航运建设中的文化遗产保护措施

进入21世纪,随着环境友好型、资源节约型社会建设的开展,以及文物保护意识的增强,京杭运河航运建设中不断采取各种措施来保护沿河文物古迹^[6]。

3.1 航道改线

文物保护如今已成为航道线位确定的关键因素之一,在有文物保护需求的航段,大多采用航道绕城改线措施,以避免文物遭受破坏。在近期的京杭运河和长三角航道建设工程中,涌现出多个为了文物保护而改变原有航道线位的示范案例。如京杭运河常州市区段三级航道整治过程中就充分考虑保护沿线文亨桥、飞虹桥、广济桥、新坊桥、青果巷码头及古纤道等文物遗迹的需求,改变原有航道线位,采用绕城方式,平地开河22km,累计开挖土方1853万m³,拆迁房屋120万m²,工程投资高达30亿元。同样在运河苏北段宿迁城区航道整治工程中为了保护运河西侧的清代漕运码头、大王庙和东大街等纪录历史变迁的文物古迹,航道整治方案由原来的双向拓宽改为东侧单侧拓宽,使原有航道轴线向东偏移,改变了原有航道线路。京杭运河塘栖市河航道建设考虑到塘栖镇著名古迹、省级重点保护文物广济桥的保护问题,在选线过程中就提出了古桥异地保护和航道改线两个方案,经过对两个方案反复比选论证,最终选定改线方案,保留了古运河上唯一尚存的一座七孔石拱桥。除了运河,长三角其他航道在建设过程中也有相同的案例。如湖嘉申线双林市河段航道治理工程也采取了绕城措施,主要是为了保留省级文物双林姊妹三桥。

3.2 改善环境

航道建设过程中的文物保护已不满足于原地不损坏这个初级阶段,更创造性地提出综合治理的理念,即对保护河段周边的环境进行了系统改造,做到整体美化,突出文化遗产、航道、自然的三者和谐发

展。在京杭运河航道建设过程中就充分利用航道沿线已有植被条件,根据当地地势地貌,因地制宜,在尽可能保留原有景观特色的基础上,对重点区域补种绿色植物,注重疏密结合,形成层次分明的沿河绿化景观带,营造滨水景观和田园风光^[7]。如京杭运河两淮段航道建设工程就大量采用生态护岸,通过种植芦苇、菖蒲等亲水植物,配以柳树桩支护加固等措施,来实现固堤、岸绿、景美。京杭运河宿迁城区航道整治工程采用在城乡结合部营造自然田园风光和在城区段营造城市景观风光相结合的方式,整体改善运河两岸环境,为市民提供休闲、亲水的场所,也使该河段保护段周边环境得到显著改善,为文物保护提供更加有利的外部环境。

3.3 修复历史遗迹

京杭运河历史悠久,孕育了辉煌的漕运、盐运文化,沿线古城、古镇、历史文化遗迹众多,有着深厚的文化底蕴。为了保护相关古迹,弘扬历史文化,京杭运河航道建设本着修旧如旧和保持原有风貌的原则,不断挖掘沿岸历史文化,重塑历史文化氛围,创造具有地域特色的人文景观。京杭运河宿迁城区航道整治工程基本没有破坏原有的古运河历史文化遗迹,护岸以修补为主,辅以岸坡修饰和亮化、绿化。工程在古漕运码头遗址修筑了人行步道和观景区,并在临河区域设置灌溉水车雕塑,引发行人对古运河历史风情遐想。

航道建设过程中对于那些确实无法进行改线的工程,以尽可能保留文化遗产原貌为出发点,与相关主管部门共同商讨保护方案。如湖嘉申线湖州段航道建设工程经过与文物部门共同研究,对于无法避开的五谷塘桥(晚清石拱桥)采取了异地迁建的保护方式。

4 航运建设和文化遗产保护协调发展的建议

“十二五”时期将是全面建设小康社会的关键时期,也是深化改革开放、加快转变经济发展方式的攻坚时期。大运河沿线经济社会发展将进入快车道,尤其是苏南和浙江等地区将加快产业结构调整步伐,苏北和安徽等地区会进一步承接产业转移和提速城市化进程,运河南北运输的需求会不断增加。贯彻落实“国务院关于加快长江等内河水运发展的意见”,运河航运建设步伐也将加快,建设与保护之间的矛盾会日益突显,“十二五”时期将会成为推进京杭运河航运建设和文化遗产保护协调发展的关键时期。

4.1 传承精髓

京杭运河经历了 2 500 多年的变迁,不论是盛世年代还是战乱分治时期,都承担着区域间的运输重任。历史上,从未中断过的船舶运输是运河生命延绵不断的真实写照,两岸的城镇也因这流淌的物资经济大动脉而兴起,南来北往的商贾和文人更将这南北文化差异消融于无形。运河因其航运功能促进了黄河流域和长江流域经济、文化等各方面的融合。因此,运河文化源于航运,又兴于航运,更好地发挥京杭运河的南北运输大动脉作用,才能真正实现保护运河文化。

4.2 加强保护

京杭运河沿线文化古迹众多,如大王庙、龙王庙、漕运码头、广济桥、宝带桥、双林桥等,还有众多因运河而兴盛的古镇如窑湾、邵伯等,这些都是历史的记忆,也是运河发展的见证。因此在现今的航运建设过程中,要重视保护沿线文化遗迹,充分利用河网密布的现状,在重点河段实施航道绕城、改线等措施,保护运河原有风貌;对于确实没有改线可能的航段一定要坚持修旧如旧的原则,力争不破坏运河传统风貌。同时还应加快徐红河等运河分流航道建设,减轻现有运河运输压力,为文物保护提供良好的外部环境。不仅要通过各种工程手段去实现运河文化保护,还要不断提高航运建设工作者的文保意识,使文保贯穿于每个工程的前期工作和设计施工中,才能更好的促进京杭运河航运建设和文化遗产保护协调发展。

4.3 配合申遗

2006 年国家文物局宣布了京杭运河已被正式列入中国申报世界文化遗产预备清单,这也就意味着大运河“申遗”工作正式启动。国家文物局又组织编制“十二五”期间的中国大运河遗产保护规划,并多次召开协商会议,确定大运河申遗的预备名单,

(上接第 61 页)

接近 80% (占总用水量),生活用水与第二产业用水比例接近,约占 10% 左右,第三产业与生态用水比例接近,不到 1%。

b. 自 2005 年开始随着 GDP 总量的增加,流域总用水量呈缓慢增加趋势,其用水量增长率远小于 GDP 增长率。

c. 流域用水量主要影响因素为三次产业产值、灌溉面积、人口,降雨量主要影响第一产业用水。

参考文献:

[1] 刘友春,闫芳阶,乔立峰. 提高南四湖上级湖正常蓄水位

航运部门作为涉及该项工作的行业,也对相关规划和名单提供了行业的意见和建议,积极配合大运河申遗工作。“十二五”时期将是大运河申遗的关键期,也是沿河社会经济快速发展的战略机遇期,本着共同发展的原则,航运建设中需要加大与文保部门的协调,共同推进京杭运河航运建设和文化遗产保护协调发展,推动大运河的申遗进程。

4.4 科学规划

联合国科教文组织对世界遗产认定的最核心的尺度是“在人类历史上具有普遍突出的价值”。依据这个标准,京杭运河航运建设需要科学规划,需要和文化遗产保护相结合。可以切合实际,因地制宜,通过创建运河文化长廊,建设地域文化博物馆等方式充分挖掘、保护和弘扬运河文化。深厚的运河文化内涵,不仅成为“申遗”的内容,更是我国在加快航运建设中,要以物质文化的形式加以保护和弘扬的宝贵财富。

参考文献:

[1] 徐从法. 京杭运河志(苏北段)[M]. 上海:上海社会科学院出版社,1998.
[2] 张沛文. 中国东部运河建设[M]. 北京:中国水利水电出版社,2011.
[3] 黄平. 京杭运河在古今城市中的功能演变浅析:以京杭运河江南段为例[J]. 四川建筑,2010(1):24-26.
[4] 马腾云. 京杭运河徐扬段徐洪河分流航道的建设[J]. 现代交通技术,2006(4):13-15.
[5] 田仕文. 内河航运之优势与京杭运河山东段续建工程展望[J]. 海岸工程,1997(4):19-20.
[6] 张廷皓,于冰. 京杭运河水运、水利工程及其遗址特性讨论[J]. 中国名城,2006(6):7-9.
[7] 葛红群. 京杭运河扬州段生态护岸设计[J]. 水运工程,2010(5):75-78.

(收稿日期:2013-01-20 编辑:张志琴)

的可行性研究[J]. 中国农村水利水电,2001(6):11-13.

[2] 王艳,吴学伟,许刚. 广州市用水量变化规律分析[J]. 水利经济,2007,25(2):43-45.
[3] 张灵,陈晓宏,刘丙军,等. 基于 AGA 的 SVM 需水预测模型研究[J]. 水文,2008,28(1):38-42.
[4] 张强. 福建省近 10 年用水结构变化及驱动力分析[J]. 水资源与工程学报,2010,21(1):101-104.
[5] 顾鹤南,王建. 青岛市近 20 年用水结构变化及其驱动力研究[J]. 人民黄河,2012,34(9):55-57.

(收稿日期:2013-01-31 编辑:陈玉国)