

试论大运河江苏段的特性与文化带建设要点

姚 乐, 王 健

(江苏省社会科学院 大运河文化带建设研究院, 江苏 南京 210004)

[摘 要] 大运河诞生于江苏也塑造了江苏,江苏既是运河大省也是运河之省。凭借与大运河的深厚历史渊源和繁荣多元的运河文化、发达的运河经济、丰富的运河遗产、连贯的运河河道,江苏在大运河文化带建设方面拥有得天独厚的优势,自应引领全国,在整个大运河文化工程中发挥带头示范作用。充分理解江苏大运河功能的综合性、空间的连贯性、区域文化的多元性、文化遗产的丰富性、河道的活性,是相关建设开展的前提。基于这些特性,江苏大运河文化带建设除应继续加大对各处古运河和文化遗产的保护,以及充分利用运河资源发展旅游业、提升知名度外,一要维护现有河道、充分发展航运,保持江苏大运河的活性,二要充分阐扬和提炼运河文化,梳理运河文脉,三要以淮扬文化为重心,以吴、楚文化为依凭,打造本省运河文化品牌,四要充分展示大运河在科技水平和生态文明方面的高度,更好地扩大其国际影响力。

[关键词] 大运河;江苏段;特性;建设要点

[中图分类号] K203

[文献标识码] A

[文章编号] 1671-6973(2019)03-0108-11

引 言

大运河是最能代表古代中华文明物质与精神价值的两大世界文化遗产之一,与长城并列的双子星,在国内外享有极高知名度。大运河文化带建设受到国家和各省、市政府的高度重视,既是大运河本身历史文化价值的外在体现,也是传承中华文明、增强文化自信、提升中国文化影响力的必然要求。

从整体上看,中国大运河文化带具有以下五个方面的文化特征:第一,大运河是历史发展的贯通之河,文化带镌刻着社会演进的悠久年轮。第二,大运河是区域文化的纽带之河,文化带串联着地域文化的多元类型。第三,大运河是沿线城市的母亲之河,文化带见证着古今城市的兴衰变迁。第四,大运河是中华文脉的传承之河,文化带引导着文明的繁衍传播。第五,大运河是统一交流之河,支撑着国家政治与经济重心分离状态下国家民族的融合。江苏是中国大运河带的主干省份。作为大运

河河段开挖最早、相关遗迹遗存保留最多、保存质量最高、近世文化发展最盛、当代通航运道最长、文化比重最高的省份,相较于其他省市,江苏省在大运河文化带建设方面拥有全方位的、得天独厚的、无可比拟的优势。优势最重大,责任也最重大,建设好本省的运河文化带,不仅是为了推动江苏文化强省战略的实现,更是要引领全国,在整个大运河文化工程中发挥核心的带头示范作用。充分理解大运河江苏段的特质、历史与现实,是文化带建设开展的前提。

一、大运河江苏段功能的综合性

大运河文化带是集交通运输带、城市带、经济带、文化遗产带等等于一体的综合文化带,其结构的综合性,在江苏段体现得尤为充分。而这一综合性,乃是在悠久的历史中稳步形成的。

大运河文化带的综合性中,最早呈现的构成属性,是其军事性。《春秋左氏传·哀公九年》记载:“秋,吴城邗,沟通江、淮。”鲁哀公九年即公元前486

[收稿日期] 2019-02-20

[基金项目] 本文为江苏省智库研究与交流中心课题“江苏大运河文化带建设的文化特征研究”17ZQ003 成果。

[作者简介] 姚乐(1985—),男,历史学博士,江苏省社会科学院历史研究所助理研究员;王健(1959—),男,安徽泾县人,江苏省社会科学院历史研究所研究员。

年,这一年吴国筑邗城(今江苏扬州市区)后所开的“沟通江淮”的运河,被人们习称为“邗沟”。尽管江浙先民从事沟渠水利的历史,至少可以追溯到约5000年前的良渚文化时代,但鲁国史学家在《左传》中提到的邗沟,确是中华传世文献里记载最早的人工运河,也是今大运河系统内历史最为悠久的河段,距今已2500多年。吴国之所以开凿邗沟,是因为当时吴王夫差准备率领大军北上中原炫耀武力,与齐、晋等大国争夺天下霸主的地位。通过邗沟进军,对于擅长行舟的吴人来说,是最为便利的运输途径。同时,水力运输相比陆上人力运输,也可大大节省沿途的兵粮消耗,对于经济基础较弱的吴国来说,毫无疑问是最优选择。以上便是吴国人率先开凿运河的主要原因,而军事功能,也因此构成了大运河的最初功能。此后漫长的历史进程中,大运河仍时不时地充当运兵渠道。西汉的吴楚七国之乱,南朝刘宋的元嘉北伐,乃至明太祖朱元璋北上灭元,南方军队都曾利用运河进兵。北方政权也很早将运河用于军事用途,为了进攻袁绍和东北游牧民族乌桓,东汉建安七年至十一年(202—206),曹操先后在河南和河北开通了睢阳渠、白沟、平虏渠、泉州渠等多条运河用以运输军粮,这些军事性运河,为后来隋唐大运河的开通奠定了部分基础。又据《隋书·高祖纪》和《资治通鉴》,开皇七年(587)四月,隋文帝下令“于扬州开山阳渎,以通运漕”,这段发生在今江苏淮安、扬州之间的运河工程,也是为次年发兵灭陈而做的军事准备。

战争只是历史的插曲,随着天下分久必合、归于一统,军事功能即从运河的综合功能中淡出,日常的交通运输转而成为主导功能。秦始皇统一六国后,屡次巡幸关东以镇抚民心,在第二次巡游途中,他临时调遣人力,疏通了此前颇遭废阻的江南运河,目的只是为了方便在吴地行船。春秋吴国用来争霸的邗沟,在西汉前期则成为吴王刘濞封国的内河,刘濞在邗沟基础上增开了一条支线。《太平御览·地部·沟渎》引用六朝人阮胜之的《南兖州记》云:“吴王刘濞开茱萸沟,通运至海陵仓。”茱萸沟的起点,位于今扬州市东郊的大运河东岸、古运河南侧,现名湾头镇,紧密接续于邗沟。茱萸沟连接的海陵仓在今泰州市区,当时是一个重要仓储,从地理形势上判断,江南的会稽郡(治吴县,今苏州市,故又习称吴郡)所输粮食,第一步应即跨海渡江存放于此。当时的海陵县域还包括今如皋、海安、

东台等市县在内,直接滨临大海,因此又是重要的盐产地,故可想而知,海陵仓既是粮仓,又是盐仓。刘濞开茱萸沟,就是为了将海陵仓的盐、粮转运到广陵(今扬州市),供应王室和国都官吏兵民的日常消费。清乾隆《淮安府志》卷六《运河》说:“汉吴王濞开邗沟,自扬州茱萸湾通海陵仓及如皋碭溪。”连通如皋碭溪一事,不见于《史记》《汉书》等汉代传世史料,但学者普遍认为此事应有所据,并非凭空杜撰,若如此,则茱萸沟系直接延伸到海陵东部的煮盐之地,实可视为最早的通扬运河。运河用于转漕和运盐的功能,在刘濞开凿茱萸沟一事上,得到充分体现。

出于交通运输的需要,运河在两汉时代得到持续的开发、改造和维护。北起彭城(今徐州市),中继广陵、丹徒(今镇江市),南达吴县(今苏州市),东抵海滨,一个由泗水、淮河、邗沟、长江、江南运河、茱萸沟等水道及一系列湖泊组成的,贯穿江苏全境的运河网络臻于成熟。运河也成为控制江淮地域的关键所在。东汉末年陶谦割据徐州(时治郯县,今山东郯城县),管下的广陵、彭城、下邳(治今睢宁县古邳镇)三郡供给州城的粮食财物,均系通过运河输送,陶氏任命同乡笮融担任下邳相,“督广陵、彭城运漕”,而笮融“放纵擅杀,坐断三郡委输,以自入”^①,则直接导致了陶谦势力的衰败。此后,江东孙策与广陵太守陈登相攻,陈登为避其锋芒,将郡城从广陵内迁到射阳县(今宝应县东北射阳湖镇),广陵也好,射阳也罢,均牢牢扼守在邗沟运河边上。孙策在第二次讨伐陈登的过程中遇刺,其时他“军到丹徒,须待运粮”^②,足见以丹徒为端口的江南运河,在孙氏盘踞江东、放眼两淮的战略中发挥着重要作用。

与交通运输功能的兴盛相伴,沿运河城市带也逐渐兴起。除前面提到的彭城、下邳、射阳、广陵、丹徒、吴县外,两汉时期的江苏地区,在运河沿线由北向南还分布着下相(今宿迁市区)、淮阴(今淮安市区)、平安(今宝应县城西南)、高邮(今高邮市)、江都(今扬州邗江区西南长江中)、曲阿(今丹阳市)、毗陵(今常州市区)、无锡(今无锡市区)等城市,它们有的是秦汉新置之县,有的是先秦已形成城邑,至秦汉更加繁荣者。上述沿运河的城市,绝大多数都以县级以上政区治所的规格存续至今,后世衰落无闻者有二,一个是江都县城,因江水上涨的自然灾害而坍塌,另一个是沦为普通乡镇的射阳

① 《三国志》卷四十六《吴书一·孙破虏讨逆传》裴松志注引《江表传》。

县城,它的衰落则是因为魏晋南北朝时邗沟改道,不再从射阳湖经过的缘故。这些城市的命运,与运河堪谓休戚相关。

魏晋南北朝时代,虽然南北长期处于分裂对峙的状态,但因为南北双方内政、国防的维持都需借助运河的交通运输功能,故运河虽遭南北割裂,多数时候互不相通,但依然各自持续发挥作用,水系也在扩展、变化当中。与此相应的,是沿运河城市的继续繁荣。公元4世纪初的永嘉之乱后,大量北方移民沿运河南迁,聚集在丹徒县的京口城(今镇江市)和广陵县附近,东晋南朝因此以京口、广陵为中心设置了(南)徐、(南)兖两州,两城升为州城,即拜运河所赐。因南北战争和南朝内乱的缘故,期间广陵城曾遭受几次毁灭性的打击,但很快便能恢复生机,这更是凭借运河带来的人口与物资红利。另外,因邗沟改道的缘故,旧河道边的射阳县虽告衰落,但新河道边又兴起了新的城市山阳(今淮安市淮安区)。东晋末年,因聚居人口达到一定规模,政府在当地设置了山阳县,同时以该县为治所设置了山阳郡。江淮之间,“运河双子星”淮安、扬州两城并重的格局自此形成,并一脉延续至今。

运河在干道发生调整之外,支线也在扩展。定都建业(今南京)的孙吴政权,为供应首都的需要,于赤乌八年(245年)八月开凿了破冈渎。唐人对此记载甚详:“(孙权)使校尉陈勋将屯田,发屯兵三万,凿句容中道,至云阳西地,以通吴会船舰,号破冈渎,上下一十四埭,通会市,作邸阁。……案,其渎在句容东南二十五里,上七埭入延陵界,下七埭入江宁界。初东郡船舰不得行京行江也。晋、宋、齐因之。”^[2]其中“初东郡船舰不得行京行江”一句,据其他文献,应校订为“于是东郡船舰不复行京江也。”本来三吴地区的船只通往建业,从江南运河出京口、入长江后,须沿江岸一路西行。但江上风涛险恶,人船物资常有损失,孙权开破冈渎,将秦淮河与江南运河两个水系连通起来,提升了效率,降低了风险。“孤悬”在运河之外的南京城,也被吸收进运河城市体系,既提升了南京对江淮吴越地方的统治力,也增进了双方的文化交流与区域认同,且促进了南京城市的繁荣。

公元589年,隋朝灭陈,统一南北。此前的近400年间,江淮以南的经济得到较为深入的开发,以长安、洛阳为核心城市的新帝国,所能直接管控的关中、河南相比早已发展起来的河北、江南两大区域,在粮食生产上不再具备压制优势,甚至想与后者分庭抗礼都很困难。为了稳固国家的统一局面,

如何将四方的经济物资集中到政治中心,维持中央地带的经济优势,成了政府必须面对的紧迫课题。于是,隋炀帝开启了南北大运河的伟大工程,自大业元年(605年)起,累计动员数百万民力,开凿通济渠、永济渠,整治邗沟,疏浚江南河,构成了以洛阳为中心,北通燕赵、达于涿郡(今北京),南通江淮、至于余杭(今杭州)的全国性运河体系。

作为帝国的经济命脉,大运河的经济价值自隋唐时代起,得到前所未有的彰显。全国性、大体量的漕运贸易,也进一步刺激了沿运河城市的繁荣。苏州、常州、润州、楚州(今淮安市)、徐州继续稳步发展,处于通济渠、淮河交汇处的泗州(今盱眙县西北)也于隋唐兴起。作为面向江南的桥头堡,扬州(江都郡)城,在隋唐空前兴盛:隋炀帝数次游幸驻蹕并最终死于江都;唐代在扬州设置了大都督府,后又置淮南节度使,赋予其江淮间政治、军事中心的地位。盛唐时期,扬州、润州(今镇江市)、苏州、常州、徐州,都是编户远超5万的大州,润、常两州户数高达10多万,扬州有“户七万七千一百五,口四十六万七千八百五十七”^[3],户数在苏、徐二州之上。作为南北朝末期一度面临荒废的政区,扬州的人口能达到如此水平,毫无疑问是受惠于大运河。中唐以前,大运河江苏段在全国运河体系中尚非最为重要的组成部分,因为当时的经济重心仍在北方,尤其是河北。中唐之后,藩镇的割据使唐朝中央基本丧失了河北的财赋,于是通往江淮的运河成为重中之重。同时,伴随着安史之乱带来的新一轮南北大移民,中国南方在经济上逐渐赶超北方,而以江淮最为富盛,贞元八年(792)淮南(江苏安徽中部)、浙西(今苏南等地)大水,令唐朝中央颇为紧张,权德舆道出其中原因:“江、淮田一善熟,则旁资数道,故天下大计,仰于东南。”^[4]江淮运河枢纽扬州在唐中后期也愈发繁华,并臻于城市发展的一个历史顶峰,设置在扬州、用来管理东南战略物资运输的盐铁转运使手下,协助长官理事的判官竟多达数十人,南宋洪迈总结说:“(唐代扬州)商贾如织,故谚称‘扬一益二’,谓天下之盛,扬为一而蜀次之也。……徐凝诗云:‘天下三分明月夜,二分无赖是扬州’。自毕师铎、孙儒之乱,荡为丘墟,杨行密复葺之,稍成壮藩,又毁于显德。本朝承平百七十年,尚不能及唐之什一,今日真可酸鼻也!”^[5]

晚唐的军阀割据与混战,使全国性的漕运陷入中断,大运河也一度处于失修的境地,杨吴、南唐建立后,作为区域性政权的运输干道,大运河江苏段得到恢复,沿河城市带也有所复兴,其中扬州升格

为江都府,成为杨吴政权的首都,南唐代吴后仍拥有陪都的地位。宋朝兼并南唐、吴越后,江苏大运河重新回归全国运河体系,战争中遭到严重破坏的扬州、楚州等运河重镇渐次恢复,原来扬州南部的长江口岸兴起了新的漕运枢纽城市真州(今仪征市),邗沟边增设了新的统县政区高邮军(今高邮市),汴泗运道上也新设了淮阳军(治下邳,今睢宁古邳镇)。北宋时代,江苏沿运河诸州、军中,除扬州、徐州依旧置大都督府,高邮军、淮阳军“同下州”外,真州、润州、常州、苏州皆为“望州”,楚州为“紧州”,泗州亦为“上州”,普遍拥有极高的官方评定。

两宋之交,南北分裂,黄河夺淮,此后江淮之间几度沦为战场,大运河苏北、苏中段受害严重。战争带来的新一轮南北移民,则使得南方经济进一步开发,全面领先北方,为之后的运河城市带、经济带以更高姿态复兴铺垫了基础。1276年元朝灭宋,不久即着手建设以京城大都(今北京)为北端,以南宋都城杭州为南端的国家运河,因路线不同于隋唐大运河,不再导向开封、洛阳,新的大运河被称为“京杭大运河”。至元三十年(1293)秋,随着通惠河的竣工,京杭大运河实现全线通航,但由于山东段运河水源不足的问题没有得到充分解决,其承载能力较为有限,故元朝的战略物资运输尚以海运为主。明朝永乐年间,朝廷对大运河全线进行整治,充分利用汶、泗、沂诸水保障山东运河的水源,又开凿清江浦(今淮安市清浦区)、避开山阳湾的行船之险,一番修整后,大运河终于畅通无阻,明成祖于是下诏罢海运,专行漕运。自此,以漕粮为主的江淮物资通过运河源源不断输往北京,保障了国家政治和军事机能的正常运转。

明清时代,江苏段运河在京杭大运河中是独一无二的重心,一方面是因为江淮发达的经济基础,另一方面是因为善淤善决的黄河对运河构成的威胁主要集中在江苏境内,所以国家最重视江苏段运河的维护和治理。明朝景泰二年(1451)起,朝廷设置漕运总督一官,起初兼管黄河河道治理,衙门驻在淮安府城(今淮安市淮安区)。后来明朝为治理重大河患而多次临时设置河道总督,驻节运河山东段的重镇济宁。清朝,漕、河两督均成为常设的大员,漕督始终在淮安府城,河督衙门则在康熙十六年(1677)从济宁迁到淮安的清江浦,后更名“总督江南河道提督军务”,简称“南河总督”。至此江苏境内的总督有三,一员在江宁府(今南京,两江总

督),两员在淮安,两江总督后来也兼管江南河道水利,由此足见江苏段大运河的重要性。大运河满足了国家财政的需要,也带动了民间商贸的繁荣。因靠近淮盐产区,江苏大运河沿岸城镇受盐、粮贸易的双重刺激而愈加兴盛,徽商、晋商、闽商等多省客商汇聚运河沿岸,令扬州、淮安大放异彩。运河江南沿线的苏州、常州、无锡、镇江,淮北沿线的徐州、邳州、宿迁、桃源(今泗阳),也迎来了不同程度的复兴与发展。

城市经济的繁荣带动文化的繁荣,江苏沿运河城市带早在先秦、秦汉时代便已英杰辈出:淮阴在西汉有天才军事家韩信、文学家枚乘,广陵在东汉有“建安七子”之一的陈琳。又,西汉吴王、江都王、广陵王相继以广陵为国都,诸侯王延揽天下才士等举动,也使得广陵很早就呈现璀璨的文化。先于运河而出现的吴、彭城等老牌沿运河都市,更是产出了不少人才,吴郡的四大家族顾、陆、朱、张,支撑起孙吴政权的半壁江山,并在两晋南北朝时期沿续辉煌。两晋之交沿运河南下,侨居在京口、武进(今丹阳境内)的刘氏、萧氏家族,开创了宋、齐、梁三朝。隋唐统一后,各家族凭借深厚的文化积淀,依然在政治、文艺等领域大显身手。吴郡陆氏在唐代出过多位宰相,吴郡张氏有号称“吴中四士”之一的书法大师“草圣”张旭。与张旭齐名的另外三人中,包融是润州延陵(今丹阳市)人,张若虚是扬州人,均出生在运河沿岸,俱凭借诗文名动一时。张若虚的《春江花月夜》是千古传唱的唐诗名篇,有着“孤篇盖全唐”的美誉,闻一多盛赞其为“诗中的诗,顶峰上的顶峰”。

及至明清,江苏运河沿线更蔚为人文渊薮:科举、学术、文学、艺术,名宦、名儒、名作家、名画家,江苏在各文化领域全面独步海内。如果说隋唐以前的运河城市名人主要以个人或家族的形式活跃在历史舞台上,到了明清,则更多是以群体或团体的面貌而为人所知。如苏、常等地的江南士子,在科举方面以巨大优势领先全国,苏州府“科第往往取先天下,名臣硕儒亦多发迹于斯”^[6]，“吴郡人文自有制科以来,名公巨儒先后颺起”^①,常州府“科目蝉联,数代不绝”^②。据学者统计,有明一代共有进士24866人,江南诸府出身者占3864人,其中以苏州最多(1025人),常州紧随其后(636人);清代除翻译科、满洲进士外,有进士26815人,江南诸府出

① 康熙《苏州府志》卷二十一《风俗》。

② 康熙《常州府志》卷九《风俗》。

身者 4013 人,其中苏州 657 人(不计太仓)、常州 645 人,人数分居江南第二、三位,仅次于杭州(892 人)^[7]。运河带来的文化红利,在科举人才方面有着十分直观的体现。

与科举兴盛相关的,是名宦、名儒和文学家的辈出。名宦自不待言,明清两代运河沿线的学术也极发达。清代学术的宗师顾炎武是苏州昆山人,舆地学大家顾祖禹是无锡人,干嘉史学代表人物之一的赵翼是阳湖(今常州市武进区)人,古文经学家阎若璩原籍山西太原,却是自幼在山阳县(今淮安市)学习成长。以苏州人惠栋为代表的吴学和以扬州人焦循、阮元为代表的扬州学派,与徽州人戴震为代表的皖学齐名,清代经学三足鼎立,江苏运河文化带得其二。其中,扬州学派兼收吴、皖两派之长,经学家人数多于苏州,更加彰显了运河的文化意义。

文艺领域,明初苏州有以诗文并称的“吴中四杰”高启、杨基、张羽、徐贲,明中期有号称“吴门四才子”的唐寅、祝枝山、文征明、徐祯卿,其中唐寅、文征明又与同为苏州人的沈周、仇英并称绘画领域的“明四家”。清代康乾之世的扬州,活跃着以书画知名的金农、郑燮、黄慎、李鱓、李方膺、汪士慎、罗聘、高翔,他们合称“扬州八怪”。清中期的常州则有以张惠言为代表的“常州词派”,引领了一时的词作风气。此外,元末明初小说家施耐庵、罗贯中都曾在苏州活动,《西游记》作者、明后期小说家吴承恩则是淮安人,运河边丰富的市民文化生活,给了他们创作和再创作的灵感。

1905 年,清廷废止科举考试,改兴新式学校。尽管告别了科举的舞台,但运河时代奠定的人文风气和知识基础,依然使得江苏在近现代人才辈出,从政治、经济、科技、外交等多个领域为中国的现代化作出了巨大贡献。例如,长期为人津津乐道的无锡钱氏家族,既有钱基博、钱穆、钱锺书等知名人文学者,又有在科学技术领域作出巨大贡献的“中国近代力学之父”钱伟长。时至今日,江苏的科教与文化在全国各省依旧处于领先水平,据统计,1955 年至 2015 年的一个甲子间,江苏籍学者获中科院、工程院两院院士者共有 450 人,在人数上远远领先于第二、三名的浙江(375 人)和广东(145 人)。

历史记忆、土风民俗,以及淮剧等戏曲,淮扬菜烹饪等技艺,是运河留给江苏的非物质文化遗产。物质文化遗产,除却运河工程本身,以及各地留存的典籍书画外,最值得一提的是城镇的景观。苏州和扬州各具特色的园林,扬州的瘦西湖,淮安的河

下古镇,均驰名省外乃至海外,而它们的出现,与运河都有千丝万缕的联系。早在唐代,扬州的城市景观就为世人所艳称。拥有十里长街和大明桥、九曲桥、广济桥等二十四座桥梁的扬州城,每每进入诗人的篇章:杜牧云“二十四桥明月夜,玉人何处教吹箫”,又云“春风十里扬州路”,张祜云“十里长街市井连,明月桥上看神仙;人生只合扬州死,禅智山光好墓田”。二十四桥有小半数一直保存到今日,继续装点着运河古城扬州的风景。

1855 年黄河干流改道北徙,山东境内的运河出现淤断,疲于应对太平天国的清政府无心也无力修缮,漕运中断。战后象征性地恢复了在江北少量的漕粮的北运,但改为海运漕粮为主。1908 年津浦铁路动工,1912 年全线通车,大运河在南北交通大通道的功能被铁路与海运替代。到今天,运河的军事功能早已远去,运输、经济功能也日趋弱化,但它在历史时期所造成的文化影响,所具备的文化地位,所担负的文化使命,所积累的文化遗产,在重视精神文明、热衷文化消费的当今中国社会,价值正不断彰显。交通运输带、城市带、经济带构成了运河文化带的昨天和今天,文化遗产带则是运河文化带今天和明天的核心内容。以厚重的文化遗产为基础,江苏的运河文化带是人们回味历史、品味生活的重要场所,文化旅游带、休闲带以及相配套的生态廊道,正成为它新的组成部分,使其综合性更加充实,内涵更加丰富。

二、大运河江苏段空间的连贯性

大运河文化带江苏段在空间上的连贯性,是其又一重要特征。受各处地形的限制,大运河并非一个浑然的整体,而是由多段彼此相对独立、各具特色的河道组合而成。隋唐大运河的主要人工河段,黄河以北为永济渠,黄、淮之间为通济渠,江、淮之间为邗沟,长江以南为江南河,另外还有关中的广通渠。北宋的大运河,其人工河道则由汴河(通济渠)、蔡河、五丈河、金水河、邗沟、江南河等组成。

元代以后,京杭大运河确立,从大都到通州段的河道称为通惠河,通州至天津为北运河,天津至临清曰卫河,临清以南称济州河或会通河,济宁至徐州使用自然的泗水河道,徐州以南至淮安,则利用夺泗入淮的黄河行船。淮安以南是里运河(邗沟)与江南河,河道状况大体沿袭唐宋之旧。

明朝人根据运河各段水道的特征,自北向南,将漕运线路分为七段,曰“白漕、卫漕、闸漕、河漕、湖漕、江漕、浙漕”^[8]。白漕、卫漕分别资借白河、卫河之水;闸漕对应于临清至徐州夏镇(今山东微山

县)的会通河,因河道上有若干座控制水位的节制闸,故名;徐州、淮安之间,利用黄河行漕,故名河漕;淮安至扬州,地势低洼,多有湖泽,运河经过宝应、高邮、邵伯等湖,故名湖漕;扬州到镇江,漕船须横渡长江,故名江漕;长江以南,明代分属南直隶与浙江,但人们沿袭宋代两浙路的政区名称,仍习惯性地称苏、杭、常、嘉兴、镇江等地为“浙西”,于是江南运河的漕运便被称作浙漕。

清代,大运河仍被分为七段,线路较明代略有变化:“清自康熙中靳辅开中河,避黄流之险,粮艘经行黄河不过数里,即入中河,于是百八十里河漕遂废。若白漕之借资白河,卫漕之导引卫水,闸漕、湖漕之分受山东、江南诸水,与明代无异。”^[9]随着明后期南阳新河与泇河的开辟,和清康熙年间中运河(中河)的开通,漕运在淮北不再借助黄河,“河漕”废止后,漕船的安全得到了较大保障。

民国时期,汪胡桢经实地踏勘,将大运河分为六段:北平(北京)东便门至天津海河为平津段,天津至黄河为津黄段,黄河至淮阴为黄淮段,淮阴至长江为淮江段,镇江至苏州吴淞江为镇苏段,吴淞江口南迄杭州为苏杭段。^[10]这是首次全面借城市和自然水道的名称来给运河各段命名,具备现代交通意识。其中,平津段早在明清时期就只能部分正常通航(从通州到天津),津黄段及黄淮段北部受晚清黄河北徙的影响,逐渐失去航运能力。时至今日,结合现代命名方式和实际航运情况来看,仍能通航的京杭运河,可分为山东段、江苏段和浙江段3段。

山东段上起济宁下至台儿庄,浙江段分浙北、浙东(自杭州到宁波的杭甬运河)两部分,江苏段则可分为苏南运河与苏北运河。三段五部之中,江苏段通航里程最长,连通的水系和城镇也最多。其实在京杭大运河全线通航的明清时代,江苏段(或曰南直隶段、江南段)运河就是诸省运河中里程最长者,约700公里的江苏大运河占运河全程总长度的近2/5。在大运河部分通航的今天,江苏段更是占了总航运里程的75%以上。

大运河江苏段的干道,从南到北沟通着太湖、长江、淮河、沂沭泗等多个自然水系,由北向南流经徐州、宿迁、淮安、扬州、镇江、常州、无锡、苏州等8个省辖市——该数字为山东(4个)、浙江(2个)、河北(2个)三省之和。其支线通扬运河、通榆运河、串场河、盐河、苏北灌溉总渠、淮河入海水道等构成的水运网络则联结着连云港、盐城、泰州、南通4个省辖市,省会城市南京也通过长江和运河城市带相连。具体到县区级城市,江北的邳州、新沂、宿城、

宿豫、泗阳、淮阴、清江浦、淮安、宝应、高邮、江都、广陵、邗江,江南的丹徒、丹阳、武进、钟楼、天宁、惠山、梁溪、滨湖、新吴、相城、虎丘、吴中、吴江,凡26个县、区、县级市均为运河干道所贯串。至于乡镇一级单位,更是不计其数,徐州境内的邳州运河镇、新沂窑湾镇,宿迁的皂河镇、郑楼镇、泗阳众兴镇,淮安的王营镇、淮城镇、平桥镇,扬州的江都邵伯镇、宝应安宜镇、高邮车逻镇,镇江的谏壁镇、丹阳吕城镇,常州的奔牛镇、戚墅堰镇(现为街道),无锡的洛社镇,苏州的浒墅关镇、望亭镇及吴江松陵镇、震泽镇、平望镇等,都是颇为有名的运河市镇。如果算上历史时期通航的运道如破冈渚、上容渚、胭脂河等等,相关城镇还要更多。

无论是运河干流经过的城镇数量,还是运河水网连缀的地域范围,江苏在全国均居首位。江苏因此不仅是“运河大省”,还是“运河之省”,就连江苏省域范围的形成都与运河有莫大关系。今天的江苏、安徽两省,在明代至清初原属同一高层政区,明为南直隶,清为江南省。清康熙初年,江南省正式划分为两个巡抚辖区,江苏巡抚驻苏州,安徽巡抚驻安庆,原先管理江北地区的凤阳巡抚被撤销,管下的淮安、扬州二府和徐州直隶州划归江苏巡抚统辖。之所以撤销凤阳巡抚,不以长江天堑为界分割江南省,而从纵向划分巡抚区,毫无疑问是为了方便管理漕运。把运河所经的徐、淮、扬、镇、常、苏等府州全部划归江苏巡抚,有利于统一事权,减少治理运河时因互相推诿责任而造成的延误与损失。可以说,是运河的流向决定了江苏的边界。

三、大运河江苏段区域文化的多元性

中国大运河文化带的特点之一是其内部文化的多元性,京、津、冀有燕赵文化,山东有齐鲁文化,苏、浙有吴越文化,河南有中原文化。在省域层面看,江苏运河沿岸区域的文化多样性同样十分明显,堪称全国大运河的缩影。

战国后期,在吞并越国、瓜分宋国之后,楚国占领了今江苏省境的绝大部分。经过一两百年的演进,到西汉中期,除赣榆县旧属齐国而行齐俗外,江苏境内皆行楚俗。当然,楚俗之内又有地域上的区分,司马迁云“越、楚有三俗”,将楚文化区分为西楚、东楚、南楚三片,当时的江苏运河文化带,分属西楚、东楚两个文化亚型。“夫自淮沛、陈、汝南、南郡,此西楚也”,西楚文化区仅包括今江苏徐州市区及其西北的丰、沛两县,“其俗剽轻,易发怒,地薄,寡于积聚”。自徐州市区以东,直到苏州,当时的泗水、邗沟与早期江南运河所经,“彭城以东,东

海、吴、广陵”诸郡,当时皆为“东楚”,风俗与徐、僮等地相近,人皆“清刻,矜已诺”^①。东楚文化的中心和源头在吴县,即今苏州,“夫吴自阖庐、春申、王濞三人招致天下之喜游子弟,东有海盐之饶,章山之铜,三江、五湖之利,亦江东一都会也”,东楚文化其实就是吴文化。吴人开通了邗沟和江南运河,并沿着河道一路向北拓殖,淮河以北诸多城市文化的“东楚化”,是吴人影响的结果,同时也反映了运河在文化搬运上巨大作用。

汉末三国南北分裂,吴文化随着江淮间百姓的南奔而退往长江以南。西晋统一后,吴地百姓开始向江淮之间回流,但仅三十年,地域文化演进的节奏便被永嘉之乱打破。此后,淮北几度落入北方政权之手,淮南成为南北对峙前线,生活着大量北方移民,江南的京口也是侨流人口的聚居地,不同的政治军事形势,多样的人口结构,使得江苏运河文化带呈现出比秦汉时期更加丰富多元的内部差异。隋朝统一南北后,江苏沿运河各郡的文化风俗,可参见《隋书·地理志》。据《隋志》,淮河以北的泗水沿线地区,时有彭城、下邳等郡,统一前“人颇劲悍轻剽,其士子则挟任节气,好尚宾游”,统一后“莫不贱商贾,务稼穡,尊儒慕学,得洙泗之俗焉”,尚武崇儒,轻商重农,是其主要特征。江淮之间、邗沟两岸皆属江都郡,统一前“人性并躁劲,风气果决,包藏祸害,视死如归,战而贵诈”,统一后“其俗颇变,尚淳质,好俭约,丧纪婚姻,率渐于礼”,由于长年战争的影响,淮安、扬州一带的民风也沾染了尚武的特质。镇江时为延陵(治今镇江市市区)、曲阿(今丹阳市)等县,诸县也跨江隶属江都郡,风俗尚武,与淮、扬略同:“京口……亦一都会也,其人本并习战,号为天下精兵。”今常州、无锡时为毗陵郡,苏州时为吴郡,则是最传统的吴文化区,“川泽沃衍,有海陆之饶,珍异所聚,故商贾并凑”,其人“君子尚礼,庸庶敦厯,故风俗澄清,而道教隆洽,亦其风气所尚也”^[11],较为稳定的区域环境和几个世纪的持续开发,使得当地文化重商尚礼,已开今日苏南风气之先声。

到了北宋,情况又有所变化。大运河江苏段的淮北部分,在宋朝设置有徐州和淮阳军,徐州属京东西路,淮阳军属京东东路,总体而言,京东地方民俗“重礼义,勤耕紵”,“大率东人皆朴鲁纯直,甚者失之滞固,然专经之士为多”^[12],但淮阳军也就是今睢宁、宿迁一带不同,“下邳俗尚颇类淮楚焉”,与淮

河以南相似,这说明大运河又使得淮河南北的文化出现了交融。江淮之间的楚州、高邮军、扬州、真州皆属淮南东路,淮东“土壤膏沃,有茶、盐、丝、帛之利”,“人性轻扬,善商贾,廛里饶富,多高赀之家”,重商可谓唐宋以来淮扬文化的新特征。江南运河沿线是两浙路的辖境,“人性柔慧,尚浮屠之教。俗奢靡而无积聚,厚于滋味。善进取,急图利,而奇技之巧出焉”,除崇尚佛教外,其地百姓柔和黠慧、热衷消费、急利多巧的特点,已和今天的苏南文化几乎没有差别。

由汉至宋,江苏文化带的区域多元性经过一番变化后基本定型。今天,江苏可分为楚汉、淮扬、吴、金陵四个文化区,大运河主线流经金陵文化区以外的三区。

江苏大运河北段流经的徐州、宿迁楚汉文化区,考古学多称徐海文化区,该区域处于中国南北过渡地带,方言为中原官话。因历来系兵家必争之地,此地民风尚武,粗犷豪迈,重情重义,其间生长生活过的刘邦、项羽、萧何、张良等楚汉英雄以及他们的事迹与传说,是人们长久传诵的对象,为江苏文化涂上了雄浑的底色。

中段的扬州、淮安、镇江为淮扬文化区,或称淮海文化区,方言为江淮官话。该区域在漫长的历史中屡废屡兴,战乱时涌入各地的移民,和平时聚集四方的商旅,达官富商、文人骚客的荟萃,使此地孕育了精致的休闲文化,淮扬菜风味兼收南北之长,园林建筑颇具匠心,吴承恩、郑燮、刘鹗等文艺名家常为人们津津乐道。

南段的常州、无锡、苏州为吴文化区,方言为吴方言。该区域兼得长江、太湖的水利,自古农业发达,吴越霸主功镌金石,近世人文兴盛,江南士子冠于海内。富庶的生活,安定的环境,发达的交通,密集的人口,造就了崇文尚礼、重商务实的社会风气。

江苏大运河流过三大文化圈,它串联起的一颗颗城市名珠,无不光彩夺目,同时各具特色,异彩纷呈。

位于太湖流域的苏州,一直是江南的中心城市,先秦的吴国在后期定都于此,奠定了其 2500 多年的古城地位,明清苏州更是中国最发达的工商业城市,苏州戏曲、苏式家具、苏式服饰、苏式餐饮乃至苏式习俗,成为全国性的风尚^[13]。清朝在此设立巡抚、布政使司衙门,苏州与南京(时称江宁府)构成江苏独特的“双省会”。改革开放以来,苏州经济

^① 《史记》卷一百二十九《货殖列传》。

依然一直领跑江苏甚至全国,2016 年其 GDP 总值达到 15475.09 亿元人民币,大幅领先于省内第二、三名的南京(10503.02 亿)和无锡(9210.02 亿),更位居国内地级以上城市的前列,仅次于上海、北京、广州、深圳等四大“一线城市”和天津、重庆等两个直辖市,排名全国第七。

无锡在民国以前长期隶属以常州城为中心的政区(六朝晋陵郡、唐宋常州、明清常州府),到明清时已很是发达,系著名的米、布码头,与江西九江、安徽芜湖、湖北沙市并列的江南“四大米市”之一。清末民初它加速崛起,涌现了以荣氏家族为代表的一大批创业者,成为中国民族工商业的重要发祥地,获得“小上海”的美誉,也使其从常州的影响下独立出来,上升为省辖城市。1952 年江苏省建置恢复前,无锡还曾是苏南行政公署的驻地,有过短暂的省会经历。今天的无锡是人均生产总值排名省内第二的发达城市,达到 141258 元,仅以微弱劣势落后于第一的苏州(人均 145556 元)。

常州长期是江南府州重地,富庶程度自隋唐以来即与苏州并列,并曾在某些历史时期超越过苏州。近代以来,常州一直以轻纺机械工业闻名。21 世纪以来,常州大力发展新型旅游业,中华恐龙园、环球动漫嬉戏谷乐园和春秋淹城乐园都在国内享有盛名。

处在江南运河入江通道上的镇江市,六朝时代名为京口或京城,最初系作为军事重镇而兴起。东汉末期,此地曾是孙权政府的驻地,一直到建安十六年(211 年)孙氏迁治秣陵(今南京)。东晋时,汇集大量北方移民的京口是北府所在,兖州、徐州的侨流政府都曾在此办公。南朝时代确定为南徐州刺史驻地,因系刘宋皇室故里而更受重视,与“京邑”建康相对,号为“北京”。隋唐以后更名润州,唐中后期是浙江西道都团练观察使治所,浙西的军政中心。北宋末年升为镇江府。南京国民政府建立次年(1928),镇江代替南京担当江苏省会,直至 1949 年(除去抗日战争期间)。纵观历史,镇江是座拥有深厚政治文化底蕴的古城。

扬州城因邗沟而生,号称“运河第一城”,自古为南北大运河枢纽,隋唐以后成为江淮的漕粮与盐运中心,唐置大都督府、淮南节度使。清代在扬州设有专管两淮盐务的都转盐运使司,徽州等地的豪商大贾逐盐利而来,康熙、乾隆皇帝南巡多次驻蹕,扬州成为一座精致的消费城市。美食休闲的“扬州三把刀”甲于天下,城市如同园林,今天的扬州,因而被联合国授予最宜居城市的殊荣。

淮安位于京杭大运河、淮河(古黄河)交汇处,地当水陆要冲,最迟秦代已有淮阴县。东汉至三国,江淮之间成为曹魏、孙吴势力的缓冲带后,淮阴代替江边的广陵,成为广陵郡首县,历时半个多世纪。东晋以后淮阴县撤销,淮阴城则作为南方政权的国防重镇而保留下来,在南朝为北兖州治所,北朝占领淮南后更名淮州,入隋改称楚州,明清成为淮安府。隋唐以降,淮安皆为漕运要区,北宋时即是淮南东路转运使治所,明清更是漕、河两督驻地,系治黄保运中心与名副其实的漕运之都,留下了丰富的漕运水利遗迹。

宿迁自两汉以来,是长期隶属于下邳城的水运要地,西晋末年安东将军司马睿留守下邳,在今宿迁市区东南创建了宿预城(今宿迁市郑楼镇古城山),用来存放从运河输送来的军需物资。东晋末,于宿预城设置了宿豫郡和宿豫县。隋唐时,宿豫县为下邳郡、泗州的治所,唐代宗李豫即位后避讳更名宿迁,又改属徐州。宋代,宿迁县治移至今宿城区,在宋隶淮阳军,金朝、蒙元时隶邳州。清代,中运河与黄河贯穿其境,乾隆帝下江南途中曾在此设置行宫。新中国早期,宿迁归淮阴专区管理,1996 年升为地级市。洪泽湖、骆马湖带给宿迁丰富的水产资源,洋河美酒享誉全国,作为新兴的省辖市,其城市面貌焕然一新。

徐州古称彭城,得名于殷商时期就已出现的著名方国大彭(彭祖)国。春秋战国时代,其地先属宋,后属楚。秦末,徐州成为反秦战争的中心地,项羽楚国曾定都于此。两汉,这里是楚王、彭城王等宗室诸侯王的国都,西汉楚元王刘交崇儒,东汉楚王刘英崇佛,徐州在儒、释两家的发展上扮演了重要的地理角色。汉末徐州徙治彭城后,“徐州”作为此地的政区名称便一直延续下来。徐州是中原通往江淮的咽喉要道,现代铁路兴起后,又成为陇海、京沪两大路线的交会枢纽,战略地位极其重要,俨为淮海都市圈的中心。

四、大运河江苏段 文化带遗产的丰富性

文化遗产是运河文化带的价值依托,大运河江苏段的物质文化遗产非常丰厚,在大运河申遗工作中作出了巨大贡献。2014 年 6 月 22 日,大运河申遗成功,第一批列入世界文化遗产名录的有 58 个遗产点、27 段河道,其中江苏段有 22 处遗产点、6 段河道,占全国总量的 33%,总数在 8 个运河沿岸省市中位居首位。

入选的6段河道分别为：淮扬运河淮安段、淮扬运河扬州段、江南运河常州城区段、江南运河无锡城区段、江南运河苏州段和中运河宿迁段。

22处历史遗存为：淮安的清口枢纽水工设施、双金闸水工设施、清江大闸水工设施、洪泽湖大堤水工设施、总督漕运公署遗址管理设施，扬州的刘堡减水闸水工设施、孟城驿配套设施、邵伯古堤水工设施、邵伯码头水工设施、瘦西湖湖泊、天宁寺行宫古建筑群、个园古建筑群、汪鲁门宅古建筑群、盐宗庙古建筑群、卢绍绪宅古建筑群，无锡的清名桥历史文化街区，苏州的盘门水工设施、宝带桥水工设施、山塘河历史文化街区、平江历史文化街区、吴江古纤道水工设施，宿迁的龙王庙行宫管理设施。

运河申遗的成功，使得扬州、无锡、常州、淮安、宿迁等5座江苏城市继苏州之后，首次拥有了世界文化遗产。当然，上述物质遗产不过是冰山一角，江苏运河沿线的非物质文化遗产，如昆曲、淮剧、苏州评弹、扬州评话等传统曲艺，苏绣、苏州核雕、扬州漆器、扬州剪纸、惠山泥人、宜兴紫砂等传统工艺，以及数量庞大的运河相关地名和丰富的民间文学传说，更加令人眼花缭乱。

文化遗产之外，运河所承载的历史记忆也是运河文化带的重要内容。夫差开河与春秋争霸，刘濞凿渠与七国之乱，隋炀帝巡幸江都与隋唐风云，康熙、乾隆帝南巡与清初盛世，大大小小的名人轶事，都已写入江苏人乃至中国人的文化基因，是发展运河文化旅游的宝贵资源。

通过前面的文化遗产名录，我们又可看出，物质文化遗产因其易于感知，所以更容易获得世界的认可。22处物质遗存中，有古建筑8处（含漕运公署遗址、龙王庙行宫和高邮孟城驿），湖泊1处，历史文化街区3处，数量最多的类别则是运河之上的各种水工设施，达10处之多。也就是说，相比于历史文化和城市风光，大运河所附带的科技文化更能吸引世界的目光，毕竟，科技是世界共通的语言，文化遗产所蕴含的科技含量是最易量化和比较的。

为开凿和维护运河，中国历代有无数能工巧匠将心血灌注其中。大运河南北海拔落差大，周边水文环境复杂，历史时期黄、淮、江水的泛滥和泥沙时常威胁运道，人们于是想尽办法同自然斗争，克服种种困难来保障运河。实体的相关水利工程，主要为堰埭和船闸。

堰、埭用来拦截与分割河川，改变其流速流向，起到保障和控制运道水流的作用，是极古老的水工设施，邗沟汇入淮河的河口“末口”有北神堰，相传

是吴王夫差所筑，孙权开破冈渚连通江南运河，河渚上下有埭一十四处。运河上最宏大的堤堰工程是洪泽湖大堤，其前身为汉唐时代的捍淮堰，起初的功能是分流淮河之水，减少洪灾和灌溉屯田。明代，捍淮堰更名高家堰，万历六年（1578年）潘季驯主持治河，为将黄河的泥沙冲入大海，避免其淤积改道破坏山东运河，提出了“蓄清刷黄”“束水攻沙”的治水方针，“清水”是指淮河上游来水，为了增强水流的冲刷动能，他下令大筑高家堰以蓄积巨量清水，对下游的黄河形成高屋建瓴之势。明清两代对高家堰持续修缮，到清乾隆四十九年（1784年），经200多年的增修改造，堤堰长达70.4公里，高约4米，临湖一面所包石墙长60.1公里，所用石料都是从山东和盱眙开采来的玄武岩条石，据估测有60万立方米之多。洪泽湖大堤工程之浩大，令人叹为观止。

船闸由堰埭发展而出，早期形态名为斗门（陡门），多配合堰埭而造，通过开启闸门放水行船，可更灵活地调节水位，减轻河流落差过大给船只带来的损害或阻碍。早期的船闸皆为单闸，两宋时期，先进的复合船闸在运河上出现并大面积取代堰埭。复合船闸包括两个或更多的组合式闸门，闸门之间形成闸室，船只进入闸室后，等待闸门放水或蓄水，待闸室水位与外部水面平齐后，便可平稳驶出。宋人将北神堰改堰为闸，在运河淮安段相继建造许家闸、南闸和北闸，扬州段建有真州闸，江南段建有吕城、奔牛、京口等闸。通过留存至今的清江大闸、双金门大闸、刘堡减水闸和清口枢纽遗存，我们可直接窥见古人的奇思妙想。

江苏大运河上的当代水利工程依然震惊世界。在大运河、苏北灌溉总渠交汇处，屹立着淮安水利枢纽。枢纽总面积333.4公顷，由4座大型电力抽水站、11座涵闸、4座船闸、5座水电站等24座水工建筑物组成，既是南水北调东线工程输水干线的节点，又是淮河之水东流入海的控制点。这座施工难度大、工程数量多的Ⅰ等工程，耗资逾3.5亿元，历时仅3年，实现了集灌溉、排涝、泄洪、通航、发电于一体的综合效益。在这里，京杭大运河与淮河入海之水交叠而行，各自独流，互不干扰，形成“水上立交”的奇观；运河之上，货船来回穿梭，场面壮丽，动人心魄。它是半个多世纪以来新中国运、淮两河治理成就的缩影，被水利部评为“国家水利风景区”，尽显中国工业的风采。历史的遗存与当代的工程，古人和今人的智慧胆识，彼此相互辉映，共同丰富了江苏大运河文化带的内容。

五、大运河江苏段河航道的活性

运河与运河文化的关系,是身体与灵魂的关系。京杭大运河各段河道,部分因脱离实际需要、离开人为维护,已然“皮之不存”,或者仅余骨架。

曾经贯通京、津、河北、山东的通惠河、北运河和南运河,已基本丧失航运功能,部分河段经修复后,只能发挥城市景观和输水渠道的作用。其他的古代运河状况更不理想,如河南、安徽境内有战国时期开挖的鸿沟,该段运河历经秦汉汴渠、隋唐通济渠的演变,曾是全国大运河的重要组成部分,但由于南宋之后黄河夺流,及政治中心转移带来的治理缺乏问题,至金、元时期便已湮塞。

相比之下,自公元前5世纪邗沟开通直至当代,江苏大运河始终在发挥它的航运功能,即使在战火纷飞的乱世,也未出现过全线断流断航的情况。现在,京杭大运河实际可通航里程近877公里,其中江苏段通航里程占3/4强,达687公里。其中,苏北运河475公里,包括徐州蔺家坝至扬州六圩段404公里,微山湖二级坝至蔺家坝湖西航道57.5公里,和苏鲁交界至邳州大王庙段中运河13.5公里。另外,1958年开辟的微山湖湖西航道,所引湖水有一支东流,沿着北房亭河,至大闸口以下循不牢河干流,到大王庙注入中运河流至淮安,总长310公里,同样也是苏北运河的组成部分。苏南运河从镇江谏壁流至苏州吴江区桃源镇与浙江交界处的鸭子坝,原长208公里,后计入常州段的河道调整,里程增至212公里。

大运河江苏段通航里程最长,航道的整体等级也最高。新中国成立之初,国家就将恢复大运河航运功能一事提上日程。为使徐州地区产出的大量煤炭能及时南运,满足华东地区工农业生产的需要,国家大运河建设委员会将徐州至扬州的苏北运河列入第一期扩建工程,自1958年至1961年,投资2亿多元,按二级航道标准新开了不牢河,并整治了淮阴至淮安、高邮至邵伯、湾头至于六圩等河段,新建船闸7座。同期,苏南运河的治理工作也在进行,先后发动10多万民工对镇江、常州、无锡境内的运河河道进行了拓浚。

1961年后,受经济困难和一系列政治运动的影响,大运河整治有所放缓,直到改革开放之初,苏北徐扬段运河才开启第二期大规模续建工程。续建工程自1982年启动,到1988年完成验收。工程结束当年,苏北运河上的10座船闸累计运货增至1.53亿吨,是1984年的2倍;1987年,运河煤炭运量已达880万吨,为1983年1.6倍,取得了巨大的

经济回报^[14]。1992年起,苏南运河也迎来全面整治,按四级航道标准,经5年奋战,治理了共156公里的河道,建成了全国第一条文明样板航道。

此后,随着经济的高速发展,河道运输量的不断增长,大运河有限的通航能力再度日益成为制约进一步发展的瓶颈。于是,在新世纪深化改革开放的大背景下,苏北运河迎来续建二期完善工程,苏南运河改线扩建工程也着手实施。截至目前,通过对剩余三级航道的“三改二”,苏北运河已全部建成二级航道。以“四改三”为目标的苏南航道,其大部也已从四级扩升为三级,可通航千吨级船队。

作为航运通道的江苏大运河,在内河航运中占有举足轻重的地位。近年来,苏南运河货运量超过2.4亿吨,苏北运河更是达到2.7亿吨。仅苏北运河的运输量便几乎与全球第四大经济体德国的内河运输总量持平,是世界上最繁忙的内河水道之一。其中,皂河船闸船舶通过量2.7亿吨,成为全国船舶通过量最大的船闸;淮安船闸货物通过量1.67亿吨,居全国船闸货物通过量之冠。北连鲁西南煤炭能源基地、南接上海、浙江的江苏大运河,是名副其实的“黄金水道”。

要之,大运河江苏段不仅历史最悠久,且至今是“活”的运河,仅凭这一点,便足以让它在我国乃至世界的大运河系统中脱颖而出。

六、江苏大运河文化带

建设的相关建议

综上所述,大运河江苏段具有历史久远、活力充沛、流域广大、内涵丰富、文化多元、遗产丰厚等特点,不管是文化资源水平、运河航道水平还是沿线城市经济水平,江苏段在整个大运河中都是当之无愧的重心。基于这些特点,围绕江苏大运河文化带的建设,除应继续加大对各处古运河和文化遗产的保护,以及充分利用运河资源发展旅游业、提升其知名度外,现提出如下四点建议。

1. 充分发展航运,维护现有航道,保持江苏大运河的活性。航运功能是大运河的核心功能,是江苏大运河文化带生命力与“活性”的基础,它使得我们可以真正地走近运河、感知运河、认识运河,而非只能怅望旧迹、凭吊怀古。同时,现代化的河道和桥梁,本身就构成了一道亮丽的风景线。在按原计划继续拓宽苏南运河部分航道的同时,在对流经扬州、淮安老城区等处的古运河进行景观装点的同时,应加大对全线航道的维护,并于沿岸适当美化,使这笔财富保值增值,实现运河保护和运河利用的

双赢。

2. 充分阐扬和提炼运河文化,梳理运河文脉。江苏的文化,其外在的丰富成果与运河带来的城市繁荣、经济发展密切相关,其内在的人文精神兼容四方、并蓄南北、勤奋务实,同样是运河的赠礼。运河时空脉络与江苏文脉高度重合,运河文化构成了江苏文化的灵魂与主体。在学术研究上加大投入,提炼运河文化的精神,阐扬运河文化的价值,推出运河文脉丛书,不仅方便转化为现实的文化产业收益,更是弘扬江苏文化、江苏精神的必由之路,将推动江苏文化强省目标实现由内而外的突破。

3. 以淮扬文化为重心的,以吴、楚文化为依凭,打造本省运河文化品牌。江苏运河主轴流经的三大文化圈中,楚汉文化、吴文化分别导源于商、周,皆先于运河而存在,运河使得它们更加繁荣。国家《大运河保护传承利用规划纲要》提出要打造京津、燕赵、齐鲁、中原、淮扬、吴越六大文化高地,其中江苏涉及中原、淮扬和吴越三大文化高地建设,这其中,中原文化高地在江苏就是以徐州为中心的楚汉文化,吴越文化高地就是吴文化,而只有淮扬文化是独立的文化区域。理应成为重点建设的特色文化。扬州与淮安,可谓大运河的孪生兄弟,正是大运河连通南北,使得楚汉文化与吴文化在江淮之间充分交融,方才造就了淮安、扬州这对双星城市和兼收并蓄的淮扬文化。就文化多元性而言,江苏大运河堪称中国大运河的代表,淮扬段则又是江苏段的代表,该段留下的运河遗产也最丰富,列入世界文化的遗产最多。同时,楚汉文化与河南、山东的中原文化、齐鲁文化颇多相通之处,吴文化也非江苏所独占,苏南浙北同属于太湖流域,以吴文化为主,唯有淮扬文化是江苏特有的区域文化。因此,立足淮扬文化,重点发掘其内涵和价值,是建设江苏运河文化带、打造本省特色文化品牌的题中应有之义。

4. 充分展示大运河在科技水平和生态文明方面的高度。相比于文学曲艺、历史记忆等文化因素,科技文化与生态文化更易为广受众所感知和理解,能直观地给人带来深刻的印象。大运河之所以能够申遗成功,与多处遗产点展示出的古代工程水平关系密切,因为科技才是当今世界的通用语言。江苏大运河的科技成就,尤其值得向世人展

示。对于国内外游客而言,目睹精巧和伟大的工程无疑能够带来心灵的震撼,同时,优美的自然风光则将使游览体验再提升一个层次。清理运河河道、改善运河水质、加强沿线绿化,整治污染,保护和增加运河内外的生物多样性,是打造运河景观的必要手段,也与生态文明建设的时代主题紧密相扣。科技文化、生态文化与物质文化、艺术文化、历史文化多管齐下,势必令江苏运河文化带建设如虎添翼,迈向更加辉煌的明天。

[参 考 文 献]

- [1] 陈寿. 三国志:卷四十九. 吴书四·刘繇太史慈士燮传[M]. 北京:中华书局,1959.
- [2] 许嵩. 建康实录:卷二[M]. 北京:中华书局,1986.
- [3] 刘昫等. 旧唐书:卷四十. 地理志三·淮南道[M]. 北京:中华书局,1975.
- [4] 欧阳修,宋祁. 新唐书:卷一百六十五“权德舆传”[M]. 北京:中华书局,1975.
- [5] 洪迈. 容斋随笔:卷九“唐扬州之盛”[M]. 北京:中华书局,2005.
- [6] 王鏊. 苏郡学志序[M]//钱谷. 吴都文粹续集:卷一. 杭州:杭州出版社,2017.
- [7] 范金民. 明清江南进士数量、地域分布及其特色分析[J]. 南京大学学报(哲学·人文·社会科学),1997(2).
- [8] 张廷玉等. 明史:卷八十五“河渠志三·运河”[M]. 北京:中华书局,1974.
- [9] 赵尔巽等. 清史稿:卷一百二十七“河渠志二·运河”[M]. 北京:中华书局,1976.
- [10] 汪胡桢. 整理南北大运河工程计划[R]. 南京:中国水利工程师学会,1935.
- [11] 魏征等. 隋书:卷三十一“地理志下”[M]. 北京:中华书局,1973.
- [12] 脱脱等. 宋史:卷八十五“地理志一”[M]. 北京:中华书局,1977.
- [13] 范金民. “苏样”、“苏意”:明清苏州领潮流[J]. 南京大学学报(哲学·人文科学·社会科学),2013(4).
- [14] 陈克天. 江苏治水回忆录[M]. 南京:江苏人民出版社,2000:413.

(责任编辑:闫卫平)

(下转第 127 页)