

京杭大运河淮安段文化遗产保护与利用研究

张 强 *

【摘 要】 淮安开挖运河的历史可上溯到徐偃王时代。运河淮安段是京杭大运河申报世界文化遗产的重要组成部分。运河淮安段的物质与非物质文化遗产的遗存超过了运河沿线的其他地区或城市。具体地讲,主要有四个方面构成:一是航道及水利工程遗存;二是运河沿岸城镇及相关的文化遗存;三是运河沿线的非物质文化遗产;四是运河沿岸的人文景观和自然景观。千百年来,运河淮安段的文化遗存作为一种独特的文化形态不但没有因运河的兴衰和社会的变迁消亡,反而以其坚韧的生命力顽强地保留和延续下来。然而,在工业化和现代化的进程中,这些文化的遗存正遭受严重的破坏。深入地思考这一文化现象,以积极的态度对其进行评估,不但有利于对其文化遗产实施有效的保护,更重要的是可以纠正经济建设中的偏差。

【关键词】 京杭大运河;淮安;文化遗产;遗存;保护与利用

淮安开挖运河的历史十分悠久,在古代漕运、盐运、南北交通中占有重要的地位。在运河二千多年的开凿史上,淮安一直是漕运重镇。因淮安位于联系长江流域、淮河流域、黄河流域的节点上,独特的地理位置和交通枢纽地位,为历史上的淮安走在全国经济发展的前列奠定了坚实的基础。在历史的变迁中,运河淮安段保存了大量的物质和非物质文化遗产。伴随着运河申报世界物质与非物质文化遗产工作的展开,采取具体的措施保护这些遗产已成为当务之急。为此,我们在深入调查和研究的基础上提出一些具体的保护方案,在此基础上提出一些开发利用的设想,以便为发展地方经济服务,并供地方政府及相关行政部门进行决策时参考。

一、淮安与运河淮安段的历史及现状

淮安,古称淮阴。大约在七千年前,先民在这里繁衍生息,创造了青莲岗文化。后来,淮阴成为东夷活动的重要场所。东夷是与华夏、苗蛮齐名的三大部族。东夷的一支是徐夷,徐夷又称淮夷^①。西

* 文学博士,博士生导师,淮阴师范学院运河文化研究中心教授,223300。本文为江苏省社会科学基金项目(11EYB012)部分研究成果。

①张乃格、周先林、单明然:《徐文化研究》,南京:江苏人民出版社,2007年,第115页。

周时,淮阴属于徐国;春秋时,淮阴是吴国和楚国争夺的战略要地。

淮阴开挖运河的历史似可上溯到徐偃王时期。北魏酈道元叙述上古时期徐偃王开挖的运河的情况时指出:“偃王治国,仁义著闻,欲舟行上国,乃通沟陈、蔡之间,得朱弓矢,以得天瑞,遂因名为号,自称徐偃王。”^①徐偃王生活在周穆王时代。周穆王是周王朝的第五个君主,其生活时代大约在公元前960年左右。从“通沟陈、蔡”中可知,徐偃王沿泗水北上进入中原及陈国和蔡国时,开挖了一条联结天然河流的运河。公元前486年,吴王夫差开挖邗沟。邗沟与“通沟陈、蔡”的运河联结在一起,建立了长江、淮河、黄河等水系间的联系,淮阴因此获得了优先发展的机会。

楚汉战争结束后,汉高祖刘邦封项伯为射阳侯,由此揭开了汉武帝时析淮阴县建射阳县的序幕。晋代,改射阳县为山阳县。此后,淮阴升格为郡(州),先后出现了山阳、淮州、东平、北兖州、东楚州、楚州、淮安等称谓。汉代以后,淮阴县与射阳县(山阳县)并存,出现了或同属一郡或分属两郡,或郡治建在淮阴或建在山阳的情况。然而,不管行政区划发生什么样的变化,就本质而言,都是在分析大淮阴以后出现的新行政区划。

邗沟的南端经扬州联系长江,北端经淮阴进入淮河,由淮河入泗水联系黄河中下游地区。这条航道建成后,一是建立了江淮之间的直接联系;二是通过泗水可直接进入黄河下游地区。北宋以前,大一统帝国的政治中心基本上建立在黄河中下游地区,然而,当江浙成为国家赋税的重要来源时,必须以运河为通道调集江南财富时,淮阴遂成为历代统治者重点经营的地区或城市。从大的方面讲,淮阴社会经济的发展有两个基本原因。一是淮阴政治地位提升与经济走向繁荣是在漕运的过程中实现的;二是淮

阴盛产淮盐,淮盐是国家税收的重要来源。凭借特有的资源及航运优势,淮阴成为全国著名的商品集散地^②。在这一过程中,无论是隋唐以洛阳为运河交通枢纽,还是北宋以开封为运河交通枢纽,淮阴在漕运及促进商品流通都有着不可替代的作用。如隋唐以后,一方面中国的政治中心建在黄河流域,另一方面经济中心移往江淮及长江以南,因淮安位于长江流域和黄河流域的节点淮河流域,独特的水上交通能力与地理位置决定了淮安的区域政治和经济中的地位。如宋神宗赵顼熙宁十年(1077),楚州(淮安)的商税在全国名列第三。当时,全国商税超过十万贯的城市及地区有三个,名列第一的是杭州,年征收商税约17.3万贯;名列第二的是开封,年征收商税约15.3万贯;名列第三的是楚州,年征收商税约11.3万贯^③。因漕运而带来的商业繁荣必然带来城市的繁荣。与此同时,因淮安位于漕运的咽喉地带,历代统治者加强其地的水利工程建设及城市建设,从而为淮安保存较多的运河文化遗产奠定坚实的基础。

从历时的角度看,淮安政治地位的全面提升发生在明清两代。自明代在淮安设置漕运总督以后,清代又设立了漕运总督与河道总督。凭借强大的商品输出能力,淮安迅速发展成与省会城市并驾齐驱的区域政治、经济和文化中心^④。淮安是典型的运河城市,淮安兴衰和变迁的历史从一个侧面反映了中国运河兴衰的历史。在这中间,淮安辉煌既见证了中国运河辉煌的历史,同时也见证了中国运河衰落的历史。从这样的角度看,深入地解构运河与漕运及城市的关系,关注淮安即淮阴的历史是不可或缺的方面。

在运河申报世界遗产的大背景下,作为运河线上的最重要的航段及水利工程枢纽,运河城市淮安必将受到更多的关注。与此同时,运

①(北魏)酈道元:《水经注·济水二》,杨守敬、熊会贞注、段熙仲点校、陈桥驿复校:《水经注疏》上册,南京:江苏古籍出版社,1989年,第787页。

②张强:《运河城市与漕运》,台湾《辅仁学志》第36期(2007年)。

③[日]池田静夫:《支那水利地理史研究·运河之都杭州》,东京:生活社,昭和十五年,第95页。

④张强:《漕运与淮安》,《东南大学学报》(哲学社会科学版)2008年第4期。

河淮安段水利设施、物质与非物质文化遗产及运河景观必将得到更多的关注。客观地讲,这是对古老大运河的一次“再发现”,也是对其价值的重新发掘,同时也是研究、保护、整治、复兴这座古老运河的机遇,是以实例从一个侧面向世界展示中华文明的一个契机。

二、运河淮安段文化遗产的基本构成

中国的运河代表了17世纪工业革命前世界范围内水利规划、土木工程最高成就。2006年5月,国务院将京杭大运河整体公布为全国重点文物保护单位。同年年底,国家文物局正式将中国的运河列入申报世界文化遗产预备名单。

中国古代有悠久的开挖运河的历史,运河的文化遗存远远地超出明清两代形成的京杭大运河的范围,乃至人们对运河所指的范围、相关的物质非物质文化遗产构成等存在着很大的分歧。如张延皓认为:“中国大运河遗产构成可包括运河工程遗产和由运河工程派生衍生的遗产两大类。”^①稍后,谭徐明亦认为:“京杭大运河遗产的核心构成是水利工程体系,由水道工程、水源工程、工程管理和附属设施四大工程系统组成。”^②从这些观点中可以看出,他们对中国古代运河的理解和认识集中在京杭大运河方面,乃至将京杭大运河视为中国古代运河的全部。其实,这一观点是错误的,因为中国古代有更悠久的开挖运河的历史。此外,将运河遗产的核心构成定位在水利工程遗产及由此衍生出来的遗产等方面也是片面的。古代开挖运河与国家政治有密切的关系;与稳定政治秩序有密切的关系;与发展漕运,稳定社会秩序有密切的关系^③;与发展商贸,加强不同地区的经济往来有密切的关系;与城市发展及文化传播有密切

的关系^④。这些对于正确地认识和厘清运河文化遗产方面有着重要的启示作用。为此,我们主张从更广阔的视野研究运河及运河沿岸的物质与非物质文化遗产,从更为科学的角度分析和解构其存在的价值和文化意义。运河淮安段的物质与非物质文化遗产的遗存远远地超过了运河沿线的其他地区或城市。根据我们的调查,主要有以下四个方面值得注意。

(一) 航道及水利工程遗存

运河是富有中华民族文化特色的遗产。运河淮安段分布着许多见证运河航道、水利工程、城镇建筑等各类不可移动的文物,它们见证了运河沿线的重大历史事件、重要历史人物活动和社会经济、城市建设、文化发展的历史。与其他航段相比,运河淮安段保存的古代水利设施遗存最多,是一座没有围墙的水利工程博物馆,同时也是中国古代运河工程史的缩影。

1. 淮安段有不同时期开凿的运河航道遗存,主要有邗沟北段、泗水故道、龟山运河、盐河、太平河、张福河、老涧河、六塘河、通济渠(汴河)、沙河运河、洪泽新河、山阳湾等。

2. 在历史的变迁中,运河淮安段与淮河、泗水、黄河形成了交汇之势,洪泽湖为运河航道提供了丰富的水源。特殊的地理位置,铸造了运河淮安段特有的河口文化。主要的河口遗址有古末口遗址、古清口遗址、杨庄运口、小清口、仲庄运口、张福运口、淮口、汴河口(通济渠口)、磨盘口(新庄口、鸭陈口)、水渡口等。

3. 淮安段有丰富的堤坝遗存,主要有高家堰、周桥月堤、高家堰滚水坝、中运河越堤、中运河旧堤、拦黄坝、康熙御坝、顺清坝、天妃坝石工、卞家汪石工、清口五坝、盖坝、济运坝、塘河东西堤、草湾双坝、淮安五坝、古运河石堤、清江坝、三义坝、草湾双坝、烟墩埽工、磨盘埽坝、竹络坝等。

①张延皓:《中国大运河文化线路的工程性》,《中国文物报》2009年5月29日第7版。

②谭徐明等:《京杭大运河遗产的特性与核心构成》,《水利学报》2009年第10期。

③张强:《运河与城市及漕运》,台湾辅仁大学《辅仁学志》第36期(2008年3月出版)。

④张强:《京杭大运河中心城市的形成与辐射》,《淮阴师范学院学报》(哲学社会科学版)2008年第1期;张强:《运河城市是话本走向成熟的摇篮》,《淮阴师范学院学报》(哲学社会科学版)2008年第3期。

4. 淮安段有丰富的涵闸遗存,主要有清口水利枢纽遗址、清江大闸、清口石闸、码头三闸遗址、活动坝节制闸、王营减水坝遗址(西坝)、盐河头双金闸、盐河闸、仲庄闸、陶庄闸遗址、淮阴船闸等。

5. 淮安段有著名的津渡遗址,主要有通济渠入淮口码头、清江浦石码头(御码头)、龟山御码头、清口御码头、王家营渡、武墩渡口、西坝老船塘等。

运河淮安段充分展示了古代运河工程的科技成就,为研究运河水利工程史、管理史以及具体的航道建设、堤坝、涵闸等提供了丰富的资料。搞清其历代航道变化的过程,可以为普查运河航道及历史航道地下文化遗存奠定坚实的基础。

(二) 运河沿岸城镇及相关的文化遗存

运河在展示中国古代水利航运工程技术成就的同时,还孕育了运河淮安段的古镇、村落和历史街区。这些文化遗存从不同的层面反映了古代政治、经济、文化等的历史,展示了运河淮安段绚丽多姿的文化风貌。具体地讲,运河沿岸古城遗址有淮安三城遗址、泗州城遗址、清河城墙遗址、甘罗城遗址、韩信城遗址、龟山城遗址等十多座遗址;有十多座文化底蕴深厚的名镇,如码头镇、河下古镇、王营镇、西坝镇、蒋坝镇、龟山镇等;有丰富的古建筑及遗址,如清江浦楼、镇淮楼、文通塔、淮安府衙、漕运总督府遗址、河道总督府遗址、清江浦丰济仓遗址、淮安钞关遗址、清江督造船厂遗址、韩侯钧台、韩信故里等;有展示历史的文化街区,如楚州区上坂街、清江浦丰济仓与草市口历史文化街区、花街与慈云寺历史文化街区^①、都天庙历史文化街区^②、清江大闸口历史文化街区、东长街历史文化街区、周恩来童年读书处至人民剧场历史文化街区等;存有内容丰富的石刻,如清晏园御碑林、御制重修惠济祠碑、乾隆阅河诗碑、高家堰接筑堤工碑、清口灵运记碑、勺湖公园御碑、龟

山石刻群、第一山题刻、三河闸历代石刻遗存、洪泽湖大堤石刻、洪泽湖大堤碑刻等;有分布广泛的庙宇及庙宇遗址,如惠济祠、吴公祠、陈潘二公祠、天妃宫、慈云寺、淮渎庙等二十多处。

(三) 相关非物质文化遗产

可以说,运河淮安段的非物质文化遗产是淮安人民长期积累的文化与智慧的结晶。深入调查其形态,可为研究大运河对流经区域文化的形成、发展、传播提供鲜活的实证材料。具体地讲,一是运河淮安段保存了大量的与运河相关的神话及民间传说,如无支祁传说、水漫泗州的传说、洪泽湖传说、龟山传说等对文学艺术产生了深远的影响;二是在保持固有习俗的基础上与运河文明结合在一起,形成了富有个性特点的民俗。如金龙四大王崇拜、妈祖崇拜、老子山安淮寺庙会、洪泽湖渔家婚嫁习俗、洪泽湖渔家丧葬习俗、清口惠济祠庙会、淮河服饰习俗等;三是在运河文明与民间艺术结合的过程中,形成了感染力强、富有艺术张力的民歌、戏剧、舞蹈。如南闸民歌、淮剧、淮海戏、香火戏、泗州调、程家戏、楚州十番锣鼓、洪泽湖渔鼓舞、泾口高跷、花船舞、龙舞、团团会等;四是创造了富有个性特征的技艺,如淮扬菜制作技艺、漕船制造技艺、洪泽湖渔具制作技艺、洪泽湖地区水车制作技艺、共和蒲草编织技艺等;五是运河哺育和创造了淮安的历史辉煌。如许多政治家、文学家或生在淮安,或在淮安驻足。他们留下的足迹及诗文丰厚了淮安的历史文化,为后人深入地认识淮安提供了第一手的资料。如汉赋作家枚乘父子、南朝鲍照、唐代诗人白居易等、宋代诗人苏轼等、明代吴承恩的《西游记》、瞿佑的运河纪行诗、晚清思想家龚自珍的运河纪行诗等都是人们认识淮安的重要载体。

(四) 运河沿岸的人文和自然景观

运河淮安段保存的人文景观和自然景观十

^①包括花街西侧清代商铺、北侧轮船公司航运局1号与2号楼。

^②包括都天庙大殿、周信芳故居、郎静山故居、文会庵及10多处清代古民居。

分丰富。在历史的进程中,人的活动成果与大自然有机地融合,构成了运河淮安段富有个性色彩的文化景观。

1. 运河淮安段有人化的自然和自然的人化相结合的文化景观。淮安位于淮泗流域,处在淮河、黄河、泗水、洪泽湖等的交汇处。淮河、泗水及改道后的黄河流经此地后,构成了淮安不同形态的水道。同时,淮安境内的湖泊密布,有洪泽湖、射阳湖、白马湖、高邮湖、宝应湖、山子湖等,造就了淮安的湖光山色。河流与湖泊构成了淮安独特的自然风光。与此同时,人工河流(运河)与天然河流及湖泊拧结在一起,又构成了运河淮安段别具一格的文化景观。具体地讲,这一景观就是经人加工过的自然景观和保持原生态的自然景观。

2. 运河工程是运河淮安段重要的人文景观,这些人文景观与具体的地形地貌结合在一起形成了别具一格的文化形态。淮安在运河及漕运中的地位是在历史中形成的。淮安在运河各航段中占有特殊的地位,作为运河航运的重要区间,为保证其航道的畅通,历代统治者在淮安进行了大量的水利工程建设。这些水利工程的遗存与特定的地形地貌结合在一起,给淮安大地留下很深的印记。这些景观在改变居住环境、生态环境、人文环境等方面有着不可忽视的意义,为研究大运河对周边自然环境的影响提供不可多得资料。

三、运河淮安段文化遗产的现状评估

在运河开凿的漫长历史中,孕育了源远流长的运河文化,这一文化集中地折射到运河淮安段的科学技术、建筑艺术、工艺美术、文学艺术、风情习俗、饮食文化等方面。深入地思考这一文化现象,以积极的态度对其进行评估,将有利于这一文化遗产的保护和利用。

(一) 航道及水利工程遗存现状评估

运河淮安段是古代运河及京杭大运河的关键航段。各个时期、各种类型的运河物质文化遗产众多,承袭关系清楚,脉络可辨,是运河航道遗址的重要地区。“淮安北带黄河,南络长江,中贯淮河,与运河有不解之缘。春秋时,淮安属一度强盛的徐国。据载,徐偃王为北上争霸曾在淮安修运河入中原。稍后,吴王夫差开挖邳沟,入淮处在末口(今淮安)。此后,魏文帝开挖山阳池,隋文帝杨坚开山阳渎(开皇七年,587),他们修整联结江淮水道的行为,为建立淮安与运河的关系奠定了坚实的基础。”^①淮安政治地位的提升以及社会经济走向繁荣与明成祖迁都北京、改海运为漕运有密切的关系。永乐九年(1411),明成祖朱棣下令疏浚洪武二十四年(1391)淤塞的会通河,“十三年(1415),始罢海运。是年,平江伯陈瑄又开清江浦五十里,导湖水以达清口。自是东南之舟浮于邳沟,济于淮,溯于河、于汴、于沁、于泗、于沂、于汶,沿于会通,入于卫,溯于白,达于大通,至都城六十里。”^②在明王朝的经营下,淮安成了京杭大运河的重镇。

目前,运河淮安段水利设施仍在使用的水利设施保存基本完好,如淮安水利枢纽、淮阴水利枢纽等。现有的航道基本上保持了历史航道的走向。其中,中华人民共和国成立后,不同时段开挖的新航道成为航运条件优良的内河二级主航道,延续着大运河的航运功能。明清两代开挖的里运河,因其运输功能减弱开始成为淮安市内河道及生态景观廊道,并成为国家南水北调东线工程的主要输水线路;黄河故道因不再具备通航能力,开始演变为城市的生态景观廊道;盐河现为四级通航河道,经改造后将成为三级航道即建成可通航五百吨驳船的航道。与此同时,现有的运河航道、里运河航道等还有着防洪排涝的功能。如经过改造的黄河故道为行洪分洪河道。从现有的情况看,地方政

^①张强:《漕运与淮安》,《东南大学学报》(哲学社会科学版)2008年第4期。

^②杨宏、谢纯:《漕运通志·漕职表》(荀德麟、何振华点校),北京:方志出版社,2006年,第20页。

府一方面在有意识地保护运河沿岸的文化遗存,另一方面因经济发展及建设的需要在不自觉的状态中或无情地破坏运河沿岸的文化遗存。现择其大要,叙述如下。

1. 高家堰(俗称洪泽湖大堤)石工墙遗存。高家堰北起淮安淮阴区码头镇,南至盱眙县堆头村,全长70.63公里。因长期破坏和缺少必要的保护,地面上的石工墙基本遭受破坏,底部石工墙的完好率仅为26.6%。保存最好的石工墙底部为洪泽十堡到高良涧水电站段,该段石工墙共15.63公里,堤段底部的石工墙完好率达到70%。其中,周桥月堤、乾隆信坝和蒋坝石工尾保存最好,其遗存虽大部分埋入滩地,但完好率达74%。从另一个层面看,这些石工墙的底部虽保存较好,但因石工墙的上部已遭破坏并成为公路,故很难得到修复。

2. 清口水利枢纽遗址等留有部分地面遗存。清口是京杭运河与黄河、淮河的交汇点,素有漕运咽喉之称。为防止黄河对运河的倒灌和侵入,明清两代运用大量的人力、物力和财力在此修筑了淮阴三闸等一系列的水利枢纽工程。这些工程建成后,在治黄、导淮、济运等方面发挥了重要的作用。然而,因后来运道不再使用,在大跃进、文化大革命中遭到人为的破坏,乃至与航道相关的堤坝、航道、船闸等拆除殆尽。尽管如此,其主要的水利工程遗存尚在,只要下决心保护,还是可以展示昔日的雄姿的。

3. 清江大坝。该水利工程主体设施保存基本完好。清江大坝是陈瑄开清江浦以后建成的。永乐(明成祖朱棣年号,1403—1424)年间,平江伯陈瑄开运河新道清江浦。史称:“瑄访之故老,言:‘淮城西管家湖西北,距淮河鸭陈口仅二十里,与清江口相值,宜凿为河,引湖水通漕,宋乔维岳所开沙河旧渠也。’瑄乃凿清江浦,导水由管家湖入鸭陈口达淮。十三年五月,工成。缘西湖筑堤亘十里以引舟。淮口置四闸,曰移

风、清江、福兴、新庄。以时启闭,严其禁。并浚仪真、瓜洲河以通江湖,凿吕梁、百步二洪石以平水势,开泰州白塔河以达大江。筑高邮河堤,堤内凿渠四十里。久之,复置吕梁石闸,并筑宝应、汜光、白马诸湖堤,堤皆置涵洞,互相灌注。是时淮上、徐州、济宁、临清、德州皆建仓转输。滨河置舍五百六十八所,舍置浅夫。水涩舟胶,俾之导行。增置浅船三千余艘。设徐、沛、沽头、金沟、山东、谷亭、鲁桥等闸。自是漕运直达通州,而海陆运俱废。”^①陈瑄开清江浦后,加强船闸等水利设施建设。这一运河物质文化遗产得以保存,与里运河一直通航有直接的联系。然而,与清江大坝相配套的水利工程设施大部分遭受破坏,已无法反映历史的真实面貌。

(二) 运河沿岸城镇及相关的文化遗存现状评估

明清两代,因漕运淮安迎来了历史上的辉煌,经济实力走在全国的前列。美籍华人黄仁宇指出:“1600年左右,明代一位作者列了一份全国最大城市的清单,清单上所列城市排序如下:北京、南京、杭州、镇江、广东^②、福州、苏州、松江、淮安、扬州、临清、济宁、仪真、芜湖和景德镇^③。在15座省会城市中,有5座坐落在漕河地区,其他几座在不同程度上依赖于漕河,或者散发自己的生产品,或者输入消费品。”^④在全国十八座大城市中,淮安排列第九,其繁荣程度超过许多省会城市。运河淮安段两岸即从末口到清口五十余里间,分别有淮城、河下、河北、板闸、钵池、清江浦、王家营、西坝、韩城、杨庄、马头、清口等十多个城镇,这些因运河商品流通而兴起的城镇夹岸数十里,街市鳞次栉比,传递着不同时期的历史文化信息,见证了运河地区的经济发展和独特的民俗风情,为运河文化遗存研究提供重要的资料。

运河淮安段沿岸城镇主要有淮安古城、清

①[清]张廷玉等:《明史·河渠志三》,北京:中华书局,1974年,第2082页。

②按:“广东”应为“广州”,可能是翻译或印刷错误。

③原注:滕井宏:《明代盐商之考察》,《史学杂志》,卷54期6页72(1943)。

④[美]黄仁宇:《明代的漕运》,北京:新星出版社,2005年,第185页。

河县城、码头镇、河下镇、板闸镇、王营镇、小营镇、西坝镇、杨庄镇等。其中,保存相对完好的只有河下镇历史文化街区,其他城镇破坏极为严重,考虑到恢复性的保护投入太大,为此,需采取一定的措施有计划地选择重点加以保护。

（三）相关非物质文化遗产现状评估

运河两岸劳动人民在长期生产生活实践中所创造的丰富多彩的非物质文化遗产,是中华民族智慧与文明的结晶,既是历史发展的见证,又是珍贵的、具有重要价值的文化资源。这些珍贵的非物质文化遗产是历代口传心授、世代传承的文化遗产,根植于民间,是运河淮安段人民的生命记忆和活化的文化基因,同时也是人类创造力、想象力和智慧的结晶。

目前,经过整理和发扬光大,已有部分遗产被列入国家和江苏省、淮安市非物质文化遗产名录。然而,在经济一体化和现代化进程加快的今天,运河非物质文化遗产因其生长的环境发生变化,保存的环境日趋恶劣。特别是现代生活方式对运河沿岸原有的生活方式的消解,直接导致这些遗产的存在空间日渐狭小,乃至正面临着消失的危险。具体地讲,一些技艺因为老艺人的去世,没有传人,直接导致人死技亡的事件一再地发生。在这样的背景下,抢救工作迫在眉睫。如何更好的保护大运河沿线的非物质文化遗产,使这些祖先们创造并赠与我们的宝贵财富能够继续传承下去,已是不得不面对的大问题。

（四）运河沿岸的人文和自然景观现状评估

运河淮安段具有文化与自然遗产水乳交融的特色,天工和人工交融在一起,展示了运河文化遗产的独特魅力。

根据我们的调查,运河淮安段从竹络坝至清口保存了较好的郊野风光,生态环境良好。如运河沿岸——市区以南的开发区和楚州段沿运河两岸展开,有较好的田园风光。楚州城区的三湖一垠,人文景观与自然风光融合在一起,有较好的生态环境,略加整治,可恢复旧日风

貌。

里运河沿线可分为市区和郊区两类。市区的工业化程度较高,对沿线文化遗存破坏极大。市区运河两岸分布了较多的工业企业。如淮海南路以西、淮海东路以南、漕运南路、运南西路等运河沿岸路段为传统工业区,这些工业区一方面破坏了运河沿线的文化构成,另一方面又反映了淮安近代以来工业建设的成就。目前,这一密集区的企业及居住区正在拆迁,面临用地调整。与里运河平行的翔宇大道沿线分布有会展中心和新住宅区等大量已建或待建项目,这些建设项目开工后,对原有的运河文化遗产的保存造成了极大的威胁。如城西北路以南段的乡镇企业拆除后,虽利用部分拆迁腾空的土地建设了河滨公园,但在建设中存在着毁坏运河文化遗存的现象。淮安枢纽以南的京杭运河与淮江公路并行,沿岸砂石厂等占用运河堤坝的现象十分普遍,环境不佳。

与市区相比,郊区因工业化程度低,现代化建设起步晚,因此保存了有较好的运河与自然融为一体的田园风光。然而,在不断推进工业化进程的背景下,运河沿线的人文与自然相融合的景观正逐步消失,存在着过度开发,大面积破坏运河沿岸文化遗存的危险。

黄河故道沿岸以居住区为主,两岸的黄河故道绿化风光带具有较好的景观环境。但沿岸住宅虽与河道隔开一定的距离,但建筑高度和密度较大,对运河风貌有所影响。盐河(淮阴区段)、老涧河(楚州区段)、楚州文渠的大部分河道位于市区,以城市型景观为主,并不同程度地受到城市建设的影响,周边环境和水质有待改善。龟山运河、张福河、盐河、老涧河航段及区间有良好的生态环境,两岸的郊野风光绮丽。

洪泽湖高家堰大堤以郊野型景观为主,生态环境良好,有国家级湿地生态自然保护区。高家堰大堤流动的空间布局,充满生命力的水系,以及洪泽湖的浩渺烟波,将大自然的风光通过人的刻意改造以浓缩和升华的方式再现,并与建筑、林木巧妙地有机结合在一起,融人工、自然、文化意境于一体,使自然化的人文景观与

人文化的自然景观水乳交融,相映成辉。洪泽湖生态保护区的环境保护对于高家堰大堤等运河遗产的保护具有重要的保障和促进作用。

近年来,淮安市结合第三次全国文物普查,组织开展淮安运河文化遗存专题调查行动,在全市成立十二支文物普查工作队,对运河淮安段以及与之有关的洪泽湖、古黄河、古淮河、盐河等重点区域展开了调查,新发现与大运河有关的文化遗迹 40 多处。如航运局一号楼、二楼楼是本次文物普查新发现的与运河文化相关联的文物,建筑本体保持较好,需要立即着手划定保护范围和建设控制地带,以加强保护;丰济仓遗址仅存的三幢 20 余间房屋被周围大量新建房屋包围,急需对其内部房屋资源情况进行调查,着手制定保护规划。

四、运河淮安段物质与非物质文化遗产的保护

在运河 2000 多年的发展史上,淮安地处重要航段,其社会经济始终走在全国的前列。明清两代,漕运总督、河道总督驻节于此,使得淮安一度成为全国的漕运中心、河道治理中心、漕船制造中心、淮盐集散中心等,运河见证了淮安的历史,奠定了城市的格局,繁荣了城市的经济,丰富了城市的文化。

近年来,随着运河“申遗”工作的展开,京杭大运河淮安段文化遗产调查、研究工作取得新进展,运河文化遗产在一定的程度上得到了保护和重视。如 2007 年底,淮安市文物局委托江苏省城市规划设计院编制《淮安市文物保护紫线规划》,相关文物的保护真正走上规范化、法制化轨道。又如有关部门对淮安运河水利工程及相关文化遗产保护管理现状的分项评估的结论是,管理状况良好的占 54%,管理状况一般的占 28%,管理状况较差的占 18%。这些数字从一个侧面告诉我们,进一步保护和利用这些遗产必须提上议事日程。

其一,开展专题研究。京杭大运河作为“文

化线路遗产”,在政治、经济、文化、科技、民俗等众多领域反映出广博而深厚的文化内涵,以其坚韧的活力和独有的魅力保留和延续下来,成为中华文化的重要组成部分。运河淮安段存有大量运河设施、古城街区、特色民居、道观庙宇、地方会馆、园林建筑、名人遗迹,构成了运河沿线独具特色的建筑群落和文物名胜,展现出淮安绚丽多姿的运河文化风貌,是祖先留下来的宝贵的历史文化遗产。目前已做的工作有:(一)配合运河“申遗”,组织具有影响力的知名专家来淮安,向专家们推介淮安的运河文化遗产,如向他们介绍古清口水利枢纽工程的遗产价值、介绍淮阴三闸在运河水利工程史上的成就。(二)召开全国性的学术研讨会,目前已举办数次。(三)点校和出版相关的运河文献,如荀德麟主持了部分运河文献的整理工作,张强主持点校了一批地方文献。这些文献为提高运河城市淮安的知名度做出了努力。(四)参与运河沿岸城市的研究合作,淮安市政府多次派员参加运河城市论坛,等等。在这些方面,淮安市政府及相关人士虽做了一定的工作,但还不够,需要进一步地深化。

其二,在调查研究的基础上,编制新的运河淮安段的保护条例。2005 年,东南大学城市规划设计研究院编制完成《淮安里运河文化长廊概念性规划》,对贯穿市区 36 公里的里运河本体及沿河区域提出主导性保护意见,初步建立了遗产评估系统,对各遗产点进行价值分析、制定保护措施,进而将这一系统纳入运河辅助规划系统中;同时编制完成《河下古镇历史街区保护与整治规划》、《驸马巷——上坂街历史街区保护与整治规划》、《清江文庙——慈云寺历史文化风貌区保护规划》、《码头古镇总体保护规划》等相关规划 10 多个,对与运河有关的历史街区、古镇古村、治水遗迹等均提出明确的保护要求。2007 年底,江苏省城市规划设计院编制完成《淮安市文物保护紫线规划》,该规划按照全国重点文物保护单位的要求,为大运河淮安段划定保护范围和建设控制地带,明确规定在大运河保护范围内,不准私搭乱建,不得割断居

民与运河的时代联系;在建设控制地带内的建设项目要事先征得文物部门的同意,尽量保留运河的原有肌理,使运河保护真正走上规范化、法制化轨道。2008年10月成立了淮安市大运河遗产保护与申遗工作领导小组,聘请东南大学建筑设计研究院和中国文化遗产研究院编制《大运河(淮安段)遗产保护规划》,已于2009年11月底编制完成,这个保护规划符合淮安运河及其沿线文化遗产保护的实际情况,对于淮安更加合理、有效的保护和利用大运河沿线文化遗产具有重要指导意义。但我们以为,因运河淮安段文化遗存调查方面不够准确和全面,需要重新普查,在此基础上制定新的方案。

其三,对运河淮安段文化遗存作必要的修缮。为进一步做好保护工作,淮安市制定了运河文物保护修缮计划,有选择地对运河沿线的文物古迹进行保护修复。2007年,国家文物局公布古末口遗址、古清口遗址、清江大闸、漕运总督署遗址、码头“三闸”遗址、淮安钞关遗址、淮安丰济仓遗址、乾隆阅河御诗碑、竹络坝、河下古镇等16处运河本体及沿线相关文物,为全国重点文物保护单位京杭大运河(江苏段)的重要保护节点。目前,淮安市已为每一节点刻制并树立了黑色花岗岩文物标志牌,以切实加强保护。2003年以来,淮安市从城市维护费中每年安排150万元文物保护经费,用于重点文物古迹特别是运河文化遗产的维修和保护。较大的项目,还另外安排专项经费。运河沿线各区县也积极投入资金,和市里上下联动,共同做好大运河文化遗产保护工作。近三年来,淮安市用于运河沿线文物古迹维修的资金就达上亿元,先后组织维修了淮安钞关遗址、清江大闸、吴公祠、大王庙、陈潘二公祠、圣谕祭祀碑、润州会馆等十多处有关大运河的文物古迹。市政府还拨出专款支持楚州区维修和保护运河名镇——河下古镇。淮阴区也投入巨资维修码头古镇漂母墓、韩信故里、枚乘故里等文物古迹。

其四,实施运河水环境整治工程。水体污染是运河淮安段难以解决的大问题。运河淮安段的水源主要来自洪泽湖,洪泽湖的水源主要

来自淮河。淮河中上游水体污染严重,直接影响到运河淮安段的水质。此外,在工业化及现代化的进程中,淮安本身也存在着因排污引起污染运河水体的问题。淮安市历届政府都重视运河水体保护及环境整治,但受到诸多因素的制约,运河水体的保护、开发和利用始终不尽人意。随着陆运兴旺、工业发展,城区古运河水运功能消失,工业污染、农业污染、航运污染、生活污染、码头污染、旅游污染都集中反映到运河的水体上。建议淮安各级政府应进一步提高治理和管理水平,尽快地恢复运河淮安段历史风貌。

其五,加强非遗保护。淮安市十分重视非物质文化遗产保护工作,20世纪70年代,文化部门曾专门组织人力,对全市的民间文学、歌谣、谚语进行搜集、整理和出版。近几年来,淮安市坚持非物质与物质并重,加强运河文化遗产保护,通过举办保护成果展、民间文艺展演、工艺品展示等形式,宣传、弘扬淮安民间文化,并采取资金扶助、表彰奖励等方式鼓励和扶持传承人进行传习活动,但我们认为,这一工作还需要进一步地加强。

五、运河淮安段物质与非物质文化遗产的开发利用

在运河申请世界遗产的大背景下,充分挖掘运河淮安段文化内涵,保护运河文化遗存,延续运河文脉,传承历史文明,在大运河保护和申遗中提升城市的文化竞争力,促进城市的可持续发展,将有很多事情要做。为此,针对这一情况,我们打算就运河淮安段的现状提出一些开发和利用方面的建议。

其一,充分发挥现有运道的航运功能。大运河是特殊的历史文化遗产,航运与运河的生命息息相关,没有航运大运河将失去最核心的文化价值。京杭大运河在历史上为我国南北物资流通做出了巨大的贡献,今天依然在我国综合运输体系中发挥着重要的作用,是我国内河水运网络“一纵、两横、两网”中唯一的纵向通

道,也是北煤南运和长三角地区外向型经济的大通道。随着南水北调东线工程的实施,大运河又被赋予新的功能,大运河的文明在流淌中得到新的延伸和发展。需要提出的是,在发展经济的同时,如何保护现有的文化遗存是工业化进程中必须关注和解决的重要课题。

其二,建议政府以更积极的态度参与到申报世界遗产的进程中。四通八达的运河建立了不同地区的文化交流关系,丰富了传统文化的内涵,凝结了古代政治、经济、文化、军事、等诸多领域的成果,既是一部展示民族文化优秀传统文化的百科全书,同时也是全人类的共同财富。2006年6月,京杭大运河被国务院公布为第六批全国重点文物保护单位。2006年12月,大运河被列入中国世界文化遗产预备名单。从另一个层面看,2009年至2014年是大运河保护和申报世界文化遗产工作的关键时期。具体地讲,2009年至2010年是启动阶段,2011年至2012年是保护、整治阶段,2013年至2014年为申报阶段。从国家的层面看,目前已基本完成了大运河文化遗产的资源调查和认定工作,明确了大运河文化遗产保护、展示、利用和申报世界文化遗产的思路,改善了部分大运河文化遗产本体和环境景观的保护状况,在运河保护和申遗已全面启动的背景下,我们必须乘势而上,按照《保护世界文化和自然遗产公约》的要求,充分挖掘大运河深厚的历史文化内涵,通盘考虑物质文化遗产与非物质文化遗产,切实把积极申遗的过程变成加强大运河保护与开发管理的过程,推动大运河遗产的整体保护和可持续发展。与此同时,积极开展申遗宣传,弘扬本地方的文化传统和文化特色,使运河成为展示本地区文明的重要窗口。

其三,根据区域特点积极发展相关的文化产业。长期以来,文化遗产的社会效益为社会所公认,但往往容易忽视它对经济发展的贡献。由此造成文化遗产的价值一直被低估,资源效应未能完全释放。京杭大运河显示了我国古代水利航运工程技术领先于世界的卓越成就,留下了众多的水利工程遗存、历史文化遗产以及

依托运河发展起来的名城古镇。如果再加上运河沿线尚未被很好发掘的非物质文化遗产,内容就更丰富了。《大运河(淮安段)遗产保护规划》确定,淮安段大运河水工及相关文化遗产共35项119处,淮安是镶嵌在大运河上面的一颗明珠,运河世界文化遗产的申报需要淮安。这笔宝贵的文化资源应在淮安的经济发展中得到充分的展示。为此,我们主张通过运河文化遗产保护和展示来培育旅游景点、带动旅游经济的发展,以便把文物资源有效保护与合理利用结合起来。近年来,总督漕运公署遗址、淮安府衙、明祖陵等景点展示利用所取得的良好效益,为运河遗产产业化作出了有益探索,今后还应在运河核心文化遗产开发利用方面多下功夫。

其四,市区运河沿线工厂林立,在一定的程度上反映了20世纪以来淮安工业建设的成就。这些工业成果虽然有破坏运河人文景观、自然景观、文化遗存的一面,但它们本身也是在历史的进程中形成的新的文化遗存。鉴于此,能否将有意识地保护与工厂拆迁结合起来,在整治和恢复运河沿线的文化景观和自然生态的过程中,将淮安城市工业化进程的历史与运河文化遗产的保护有机地融合起来,借此机会作保护与利用运河文化遗产的新探索。

其五,以运河打造城市对外交流的名片。城市的历史文化遗产实际上是一个城市的灵魂和名片。深入地宣传,对于提升城市知名度具有突出的作用。地方的发展必须有自己的特色,必须有自己的形象的名片,并通过这一名片来提升其对外的影响力。自运河开凿以来,淮安因地处江淮要冲,各个时期、各种类型的运河堰埭、船闸及水工遗址众多,这些丰富的遗存通过宣传完全可以成为彰显城市个性特色的名片和品牌。如淮扬菜是运河淮安段的重要的文化遗产,淮扬菜与川菜、粤菜一道称之为中华民族的三大菜系,全国虽然有“八大菜系”、“十大菜系”之说,但溯本求源,都是在这三大菜系的基础上损益而来的,因此,我们建议,应向全国及世界推介淮扬菜以丰富人们的日常生活,以淮扬菜为载体,提高淮安的知名度。一句话,在传

承的基础上,通过整理和挖掘与运河相关的文化遗产,不断地推陈出新,为淮安经济文化建设服务。在这中间,要充分发挥各类专业人员如历史、文学、建筑、工艺美术、园林以及音乐、书法、绘画、雕刻等专业人员的智慧,采用科学和艺术创造结合的路径,将运河遗存的文化资源进行艺术化处理,使古老运河的文化内涵能够生动形象地展示出来。与此同时,以人为本,坚持可持续发展的科学发展观,因地制宜,有继承、有发展、有创意地挖掘运河淮安段的文化遗存,在更大的范围内提高淮安人民保护运河文化遗产的素质,将运河文化遗产保护化为每一个人的自觉行动,并承担宣传和保护运河文化遗产的义务。

千百年来,运河淮安段在漕运、盐运、促进

不同地区的经济交往中发挥了重要的作用,对国家的统一、经济的繁荣、文化的融合以及对外开放和国际交往中贡献了自己的力量。在这样的背景下,进一步发掘运河淮安段的历史价值、科学价值、经济价值、人文价值、艺术价值等,有意识地保护其文化遗存将是一项十分艰巨的任务。为此,我们建议要用世界的眼光来重新评估运河淮安段各类文化遗存的价值,从政治、经济、军事、文化、历史等方面审视运河淮安段在中国运河中的特殊地位,进一步做好运河淮安段的理论研究和文化遗产的挖掘、整理和保护工作,认真收集、整理淮安独具特色的历史文化,全力保护运河两岸遗存的文物古迹。

(责任编辑:蔡道通)

Huaian Section of Beijing-Hangzhou Grand Canal: Protection and Utilization of Its Cultural Heritage

ZHANG Qiang

Abstract: The history of canal construction in Huaian can be traced back to the period of King Xu Yan. As an important part of the Beijing-Hangzhou Grand Canal which is now applying for the World Cultural Heritage, the Huaian section has more remains of tangible and intangible cultural heritages than other sections along the canal. To be specific, the cultural heritage of Huaian section consists of the following four aspects: 1) the remains of the channel and hydraulic engineering constructions; 2) the cultural remains of the towns along the canal; 3) the intangible cultural heritage along the canal; 4) the human and natural landscapes along the canal. Over hundreds of years, these remains did not decline with the canal's rise and fall or the social changes, but instead kept their unique cultural forms with great vitality. However, during the process of industrialization and modernization, those remains are suffering serious damage. All this provokes our deep thinking and requires us to take a positive attitude when assessing the value of the canal, which will surely help protect this cultural heritage effectively and correct the deviations in economic construction.

Key words: Beijing-Hangzhou Grand Canal; Huaian; cultural heritage; remains; protection and utilization