



【文化杂谈】

## 韩国文化与“汉家衣冠”

□ 葛剑雄

前年,我在广州“岭南讲坛”作报告。在回答听众提问时,我提到韩国对保存中国传统文化有贡献。经媒体报道后,竟然引起一片大哗,甚至有斥为“卖国”、“媚韩”者,网上讥刺谩骂更不一而足。本来,对一种说法或观点有不同意见,因而提出商榷和批驳,都是题中应有之义,非如此学术不足以昌明,真理不足以彰显。但所有我看到的反对意见,居然连基本的历史事实也不知道,或者连这样一句简单的话也没有读懂,却不能不使人啼笑皆非。

还是先讲历史事实吧!早在先秦时期,今朝鲜半岛上已有大量中原移民,特别是在与辽东毗邻的西北部。秦汉之际建立的卫氏朝鲜国,就是以中原移民为主体的。西汉武帝开疆拓土,将领土扩展到朝鲜半岛北部,在辽东和朝鲜设置四郡,由朝廷直接管辖,与内地的行政制度完全相同。东汉后辖境虽有所收缩,但在三国、晋时又有扩展,还新设置了一个一级行政区——营州。6世纪后高句丽迁都平壤,脱离中原政权。唐高宗时又设置安东都护府,一度进行直接统治。元朝征服朝鲜,设征东行省,但对内保留其国王。明、清两代以朝鲜为藩属国,直到甲午战争败后与日本签订《马关条约》,才被迫承认其独立。

尽管今天有少数韩国人千方百计要割断与中国的历史关系,个别人甚至本末倒置、捏造史实,但在历史上,朝鲜一直以中国的一部分自居,或者以天朝的藩属国为荣。我在韩国亲眼看到不少古代士大夫的墓碑,无不题为“大明朝鲜国”、“大清朝鲜国”、“有清朝鲜国”。特别是在明朝万历年间出兵援助朝鲜击败日本侵略后,朝鲜君臣感恩戴德。在清朝入关后,朝鲜不顾国小民穷,君臣多次密谋,要帮明朝恢复,以报“再造之恩”;并誓死抵制清朝雄发易服,延续“汉家衣冠”。19世纪末,在内乱外患深重、濒临亡国之际,还寄希望于宗主国清朝出兵相助。

从公元前2世纪归入西汉版图,朝鲜北部作为中原王朝的一部分达数百年,中国文化成为当地主流文化,也成为朝鲜半岛传统文化的源头和主体。从那时起朝鲜地区就直接采用汉字,即使是在制订了自己的文字后,汉字依然是官方的、正式的文字。朝鲜的主要制度、主流文化、伦理道德、学术文化,无不来自中国,在此基础上发展。

西汉末,朝鲜北部的方言与“燕代”(大致相当今河北北部、山西西北部)一带

的人相同。朝鲜的世家大族,无不自称源于中原大姓,箕子、周公、孔子、太原王氏、清河崔氏、荥阳郑氏、河东柳氏,直到朱熹等,在朝鲜都有大批“后裔”。尽管这些大多出于攀附,却反映了中国和中国文化在古代朝鲜的崇高地位。何况,文化并不一定以疆域为界限,即使朝鲜与中国的关系或亲或疏,时密时疏,但在近代以前,朝鲜半岛一直属中国文化区是毫无疑问的。今天的韩国文化源于中国文化,但在传承的过程中也根据朝鲜半岛的具体条件,创造了新的形式和内容。这既是韩国文化的成就,也是对中国传统文化的贡献。

其次,正如孔子所说,“礼失求诸野”。由华夏诸族在黄河中下游地区形成的华夏(汉)文化,随着人口的迁徙、经济和文化的交流逐渐扩大到中原王朝和藩属国,成为中国文化的主体。在其发展和变化的过程中,各种文化现象呈波浪型推进,由中心而边缘,由发达、先进区域而至相对落后区域。由于边缘地区往往地形封闭,交通阻塞,人口很少流动,接受新文化远远迟于中心区域或发达地区。

这种滞后现象也反映在对既有文化的保存和延续,所以,一种在中心区域早已消逝的文化现象,却能在边缘或闭塞地区长期存在,并且产生新的形式和内容。当这种文化成为当地的主流,得到普遍的认同后,当地人会倍加珍惜,并且不断创新,在某些方面甚至会超过母体文化。正因为如此,当初孔子才会到“野”去求中原华夏已失去的“礼”。那么在今天,有些在中国已经失去的“礼”,也完全可能在韩国找到。如果这些“礼”得到发扬光大,岂不是以往的朝鲜人对中国文化的贡献?岂不是中国文化本身的光荣?

例如,韩国在1972年申报成功的世界文化遗产《白云和尚抄录佛祖直指心体要节》,是现存的最早金属活字印刷品,产生于1377年,相当于中国明朝洪武年间。我认为,这是“礼失求诸野”的典型。因为纸和活字印刷是中国发明的,《直指心体要节》印刷的主要内容是博览《景德传灯录》、《禅门拈颂集》等史传部的佛书之后,在历代诸佛祖师的偈、颂、赞、歌、铭文、法语、问答中抄录并撰述有助于掌握禅的重要部分,显然传自汉传佛教和产生于中国的禅学,用的是汉字,本身就是中国文化的那一部分。

但目前在中国还没有发现更早的同类印刷品也是事实,或许这一文化产品的确是当地人的创造,或许它传自中原,却被当地人完好地保存下来。无论哪一种情况,都是对中国文化的贡献。如果今后在中国发现了更早的同类印刷品,完全可以补充申请,将这一世界文化遗产的纪录提前。如果今后没有新的发现,就让它代表中国的佛教文化、印刷术和造纸术向世界展示吧!

又如,由于清朝下令雄发易服,明朝的服饰在中国基本绝迹,但在朝鲜却一直保持到19世纪末。这样的例子还可以找到不少,其中不乏在中国已经消失殆尽的。我并不怀疑有些批评者的爱国热情,但如果连基本历史事实也不知道,爱国从何谈起?结果又会如何?

(本文作者为复旦大学教授)

# 青未了

随笔  
星期三  
2015.4.15  
A21-A24

在很多人印象中,美国地广人稀,停车应该不是什么难事。可在人口密集的大城市中,如何停车也是一件伤脑筋的事儿。笔者曾在美国休斯敦访学一年,对如何在这样一座拥有四百多万人的大城市停车,有着切身的体验。

作为美国第4大城市,休斯敦是美国西南部的经济中心,以其发达的能源石油工业、航天高科技、生物医疗技术闻名世界。笔者住在离市中心6.5英里(约10.5公里)的Scotland Yard公寓,这个小区的房屋虽然比较破旧,但是有几百套公寓,是附近较大的小区之一。考虑到租客们基本上都有车,小区办公室将小区内道路的两侧都划成了露天免费停车位,对本小区的租客免费开放。如果你特别在乎自己的爱车,小区还提供一定数量带有棚子的停车位,不过天下没有免费的午餐,必须每个月支付150美金才能使用这样的车位。总体来看,小区内的停车位还算基本满足了住户所需,笔者一般都能把车停在自己所住的公寓楼下。

对于当地普通居民来说,如果有自己的房屋(house),一般都会配有车库。笔者的律师朋友露丝是典型的当地中产阶级,他们家在上世纪90年代建房时,就已经建好了可以停两辆车的车库。现在他们家有三辆车,其中一辆是她去世的婆婆留下的,这辆车一直停在车库里,他们夫妻二人的车则或停在院子里,或停在房子附近的道路旁边,只要靠边停好车,没有阻挡他人出行,在这种道路靠边停车不算违法。

至于出门购物,停车也不困难。像沃尔玛、Kroger、HEB等大型超市和购物场所,早就规划好充足的停车位,一般都会有几百上千的停车位,停车场的面积常常是营业场所面积的几倍。为了照顾一些行动不便的顾客,还留有残疾人停车位。

除此之外,如果你要去人口聚集的地方,停车就变得没那么简单。就拿笔者所在的莱斯大学来说,该学校面积比较小,占地仅约285英亩(约1730亩),又紧邻市中心和休斯敦医学中心两个商业区,再加上学生老师比较集中,尽管学校建有6个地上停车场,1个大型地下停车库,但车位还是比较紧张。工作日的上课时间,学校的停车场总是满满的,好像在召开汽车博览会。在这种“僧多粥少”的情况下,市场经济原则就起了绝对作用,按照学校规定,每一个停车位都需要付费。而

【休斯敦札记】

## 休斯敦停车那些事

□ 吴华伟

距离学校教学中心的远近不同,价格差别巨大。离主楼Lovet Hall最近的停车场每年的车位租金是800多美金,而远在学校体育场外边的Greenbriar停车场,车位最多,价格却便宜,每年只要165美金,因为从这个停车场步行到主楼,大约需要20分钟时间。另外,这个价格是针对教授、职员、研究生的价格,对于本科生来说,还可以减半收取。笔者就办理了最远的Greenbriar停车场停车证,下车后再走二十分钟,既省了钱,又锻炼了身体,也算是举一两得了。

为了方便校外来访者,学校停车场中有三个对外开放,最便宜的Greenbriar停车场对外一天只需1美元,最贵的北部停车场,则要每12分钟1美元,一天11美元封顶。

在莱斯大学东南是休斯敦医学中心,据统计,在这片1300多英亩(7891亩)的土地上,共有1000多家医疗机构,世界闻名的安德森癌症中心、贝勒医学院、德克萨斯大学医学中心等机构就坐落在这里。医学中心的土地和空间弥足珍贵,为了方便医生和研究员们停车,中心的管理者在大大小小的医院旁边建有很多栋多层停车场,这种停车场一般都优先开放给周围医院和研究机构的工作人员,尽管停车位很多,但在正常的上班时间一般都是“车满为患”。来访者若开车进入医学中心,很难找到合适的停车位,有些人不得不把车停在外边,再步行进去。即使有幸在医学中心里面找到车位,价格也极昂贵,有时甚至高达每小时15美元。笔者所住公寓的邻居老范,是贝勒医学院的口腔科博士生,他虽然十多年来美,早已在此安家立业,但仍每天坐城铁上下学,用他的话说,不是烧不起油,而是不忍心支付每天12美金的停车费。

距莱斯大学大约5.3英里(约8.5公里)就是休斯敦市中心,这个有200多年历史的商务中心见证了休斯敦的发展与兴衰,摩根大通、富国银行、壳牌石油公司等众多世界500强企业都在这儿设有分支机构。市中心的土地寸土寸金,一般情况,你如果在周一至周五的工作时间来这儿停车,只能选择这里68个停车场中的一个,其中最贵的停车场每天租金要30美元,最便宜的则是7美元。如果非工作时间来市中心游玩,大部分地区空荡荡的,停车也就不再是一件难事,如果不想花钱,就可以停在马路两边,在一些比较宽的马路上,一般在下午4点以后就可以免费停车。但对不熟悉市中心道路的人来说,要想找到这些免费的停车点,可能需要费些周折。如果既不想花钱,又不想费时费力找免费停车位,那么只有一个办法,就是把车停在市中心外边,自己走到市中心去好了。

总而言之,尽管休斯敦汽车数量众多,在有些地方停车不太容易,但总体来看还是比较有序,没有像国内很多大城市那样惨不忍睹。这一方面是因为休斯敦的人口比较分散,可以部分缓解停车压力,但笔者认为,最主要的原因还是做好了提前规划。

美国汽车文化发达,因此对有关汽车的一切都建立了一套相对成熟的管理制度,停车位的规划也不例外。例如在被称为休斯敦“宪法”的《休斯敦宪章》中,详细规定了绝大部分建筑的停车位规划标准:对一般的办公建筑来说,每1000平方英尺(约93平方米)的面积需要规划车位2.5个;对医院来说,一张病床需要规划车位2.2个,而精神病院则是4张病床规划一个车位;对教堂来说,每5个座位规划一个车位;小学,每12个人规划一个车位,初中是7个人一个车位,高中则是3个人一个车位。大学稍有不同,3个雇员一个车位,再加上每10个住校生一个车位,每5个走读生一个车位;对公园来说,每英亩(约4046平方米)需要5个车位。

从法律的层面对停车位做了详细具体的规划,其中涉及到停车位的规划条文有大约15000字之多,这可能令许多人大吃一惊,更重要的是,这些规定既然经过了市议会讨论通过,那也就“板上钉钉”了,从市政府到普通老百姓,都违法不得,否则,在错误的时间、错误的地方停了车,被警察发现了,不是吃罚单就是遭受车被拖走的厄运了。

总而言之,前期规划做得具体细致,加上法律的强制力,在很大程度上有效地解决了休斯敦的停车难题。

(本文作者为齐鲁晚报国际新闻部编辑,美国莱斯大学访问学者)



悦读·分享

扫码关注齐鲁晚报副刊微信“青未了”。