



南北运河在三岔河口汇入海河,如今已成为天津的标志。本报特派记者 张中 摄

一方认为复航是最佳保护,一方认为效益难抵成本 大运河全线通航,行得通吗

本报特派记者 马云云 乔显佳 发自沧州



运河之间

如果不是有石碑或当地人提醒,如今在通州、天津、河北等地,大运河已很难被辨认出来。济宁以北的河段早已断航,一些河段被改造成观光休闲场所,另一些则自生自灭,长满水草或干脆干涸。

是否应让大运河全线复航,重造往日的繁华?多年来,不断有代表委员及业内专家提出这一建议,并因此成为业内争议的一大课题。

复航建议多次上全国两会

“当然希望大运河全线通航,我们这里需要水资源。”17日,河北沧州市青县文史专家王庆安谈及此,急切之情溢于言表。王庆安对当地的历史文化有深入研究,而他所在的青县,大运河基本保留了原始风貌,但部分河道已经干涸。

近年来,不断有专家学者表达出和王庆安同样的心愿。在全国两会上,全国人大代表、聊城市人大常委会副主任、农工党聊城市委主委孙菁连续五年提出议案,呼吁国家采取有力措施,将京杭大运河重

新疏浚、通航。

由于黄河改道、上游水库拦蓄等原因,目前大运河只有济宁以南河段尚能通航,济宁以北至京津河道已断航40年。孙菁认为,如果现在不通航,今后通航成本会更大。

山东省政协原副主席、水利专家李殿魁也一直主张恢复大运河的全程通航功能,并认为复航是对大运河最好的保护。他多次向媒体表示,铁路、公路、海运代替不了大运河航运,水运相对来说成本低、运量大,同时还具有重大的生态功能,可促进南北交流。



九宣闸是大运河流经天津的南起点,老闸建于1918年,现已停用,后面是新建的水闸。本报特派记者 张中 摄

河北青县运河: 北方运河的鼻祖

本报特派记者 乔显佳 马云云 发自沧州



运河拾遗

大运河进入河北沧州市青县后,水量明显减少。由于人为破坏因素较少,该县域内的运河保留了极好的生态原貌。在青县北部一段古运河,河道曲曲折折,水面宽十几米,动植物都很丰富。河道一边铺着石块,一边为软堤岸。距此数公里的马厂减河、运河交叉处,水草葱茏,远看像一片“绿垫”。不过,由于缺水,该段运河只余下河底部分一条宽约两米的小河沟,较窄的地方可一跃而过。

据青县文史学者王庆安介绍,青县境内共有运河约45公里,“别小看这段运河,据考证这是中国北方运河的鼻祖。”王庆安说,公元206年,汉献帝修造平虏渠,后来曹操借此运兵和给养。平虏渠便是我国北方最早开凿的运河。400多年后,隋炀帝开凿大运河时,在平虏渠的基础上加深加宽。

据资料记载,靠着大运河的优质水源,到1975年时,青县96平方公里的耕地中尚有10万亩稻田,产量可观。但随着上世纪七十年代该段运河缺水,当地的稻米种植规模逐年萎缩,如今一块稻田也没有了。

在青县,徒步大运河考察队还参观了大运河上一处重要遗产——清代同治年间马厂炮台遗址。

这个规模庞大的炮台有下、中、上三层台结构,用砖砌成第一层,用三合土夯筑第二层、第三层,具有防御和排水等功能设计。当年,直隶总督李鸿章以“青县地近畿辅,拱卫攸关”为由,奏请同治获准,调配淮军部将21万屯驻马厂,人称“盛子军”。该炮台修筑两年时间,清军购置火力强大的德国造克虏伯大炮,可以控制一公里外的大运河水道交通。

经济价值多大难下判断

除了成本问题,不少专家也认为,如今再搞全线复航,经济价值已不大。天津社科院历史研究所副研究员张献忠就认为,即便全线复航,大运河再次成为交通大动脉、承担货物流通功能的可能性也比较小。他说,现在陆路交通十分发达,水运虽然成本低,但前提是需要河道畅通,而这牵扯到河道疏通、水源补充等工程,需要投入较大成本。

“运河通航需要投入多少,又能实现多大的效益,这都不能轻易下判断。”运河研究专家李德楠教授说,若真要考虑运河复航,就需要在这些方面做详细的测算。

天津社科院历史研究所副研究

员熊亚平则认为,即便搞复航,也只需在有条件的河段进行局部改造,其主要功能可定位为旅游观光。

此外,熊亚平也建议,应该跳出大运河本身看问题。他说,依靠京杭大运河,德州、临清等山东城市曾与天津联系十分密切。史料记载,上世纪30年代,德州经铁路输出输入的大宗货物中,40%从天津走,只有20%经过济南、青岛。后来,随着济南、青岛地位上升,德州、临清等地与天津的联系才有所削弱。熊亚平说,既然有这样的历史渊源,鲁北城市应考虑进一步加强与京津冀地区的联系,发挥自己的区位优势。