

中国景色

VIEWS OF CHINA

中国国家地理 十年经典丛书
CHINESE NATIONAL GEOGRAPHY

单之蔷◎著



九州出版社
JIUZHOU PRESS

中国景色

单之蔷◎著

VIEWS OF CHINA

九州出版社
JIUZHOU PRESS

图书在版编目(CIP)数据

中国景色/单之蔷著.—北京:九州出版社,2008.11
(《中国国家地理》10年经典丛书/单之蔷主编)
ISBN 978-7-80195-770-2

I. 中… II. 单… III. 地理—中国—文集 IV. K92-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第179910号

中国景色

作 者 单之蔷 著
出版发行 九州出版社
出 版 人 徐尚定
地 址 北京市西城区阜外大街甲35号(100037)
发行电话 (010) 68992190 / 2 / 3 / 5 / 6
网 址 www.jiuzhoupress.com
电子信箱 jiuzhou@jiuzhoupress.com
印 刷 北京华联印刷有限公司
开 本 720×1000毫米 16开
印 张 23
字 数 400千字
版 次 2008年12月第1版
印 次 2008年12月第1次印刷
书 号 ISBN 978-7-80195-770-2 / K·150
定 价 49.80元

★ 版权所有 侵权必究 ★

文集与著作是有区别的。把分散的文章收集起来，出一本书，这是文集；著作则是精心构思的一个有机整体，有主题和结构。文集易，著作难。这本书，原料是文集的原料，但我追求将其编成一本著作。

卷首语于我，已经成了生活的一部分。1999年1月至今，《中国国家地理》上的卷首语，每月一篇，我写了10年，共计120篇。这些文章摆在面前，我试图在其中找到这10年来我默默追求的东西。我找到了。其实这些文章都在做一件事：建构中国的形象。

我们说祖国是母亲，我们能像熟悉母亲一样熟悉祖国吗？

我梦想我的卷首文章，提供视角和框架，让读者既能宏观地把握中国，又能结合杂志的图文栩栩如生地想象中国的模样：土地、山脉、河流、居民、文化……它们分布的位置，为什么在此而不在彼……

结构也找到了：山，水，冰川，青藏高原，国粹，国家，地方。这组成了一个从宏观上把握中国的模板。当然，这个模板带有强烈的个人风格，我不标榜我的书是客观的。我对知识抱有建构论的主张，即人类对世界的认识是通过符号建构起来的，而符号又是由具有特定文化的人生产出来的，生产者无不把自己的文化带进了知识的生产过程。

卷首语算一种什么文体？答曰：序跋类。序跋类文章写法多样，其中一种是“借他人之酒杯，浇自家胸中之块垒”。这种文章已经突破了序跋的束缚，独立成篇，这正是我的追求。我写的卷首语，已经突破了序跋的文体，超越了杂志内容阐释和导读的范围，它是借题发挥的独立文章。我觉得卷首语最高的境界是站在当期杂志的基础上，有所发挥，立意高远，思接千载，神通八极。在120篇文章中，我选出了几十篇，又配上几篇虽不是卷首语，但可加强主题的文章。就这样结构产生了，这本书成了一个统一的整体。

卷首语的灵感大多产生在野外。我去珠峰绒布冰川，在海拔5600米的地方，我看到一种紫色的小花在亮晶晶的冰霜中瑟瑟地开放，两只雪鸡在咕咕地叫着，就动植物生存的海拔高度而言，它们已经接近了极限。当我抬头看到珠峰时，一个灵感突然闪现：登山的魅力——突破生物圈。我为这个灵感的闪现而兴奋，对于人为什么要登山，还没有人从这个角度思考过。

在海螺沟冰川、在可可西里、在塔克拉玛干沙漠……我想起那些写作卷首语的难忘经历。

书成后，在序中感谢与书有关的人，这是惯例。我应感谢的人太多了，实在无法在一页的序中完成。我想：与其写在纸上，不如记在心里。

壹

6

中国的水

- 7 三峡的河湖之变
- 12 运河毕竟不是海
- 18 湿地是诗地

贰

26

国粹

- 27 风水 中国人内心深处秘密
- 34 姓氏 不亚于「四大发明」的发明
- 40 汉语，心灵的慰藉
- 52 汉语遭遇「喀斯特」
- 63 把病历像故事那样去写作
- 66 茶的力量
- 71 四大美味 燕、鲍、翅、参
- 74 CHINA——景德镇

叁

78

中国的山

- 79 山是骨骼，河是血
- 86 横断山与东南亚
- 92 为珠穆朗玛峰正名
- 97 八大重合横断山
- 100 看山要看极高山
- 138 这里的婚姻真精彩

肆

166

国家

- 167 中国的腹地
- 172 我们为什么没有国家公园
- 180 中国地图上的空白
- 185 植树造林是个童话
- 190 中国的美景分布
- 210 大国的随想
- 216 大河向东流
- 220 江南应该感谢塞北
- 232 长城是书脊

伍

236

中国的冰川

- 237 美丽的冰川大国
- 248 绒布冰川 最少人见到的最稀有风景——冰塔林
- 262 最富有美景的村庄——来古村
- 276 桃花源里有冰川——米堆村
- 286 冰清玉洁的美人与挥汗如雨的码头工人

陆

296

青藏高原

- 297 青藏高原的人文意义
- 301 青藏高原 中国的水乡
- 312 青藏铁路的礼物 时间
- 315 青藏铁路 又一条长城诞生了

柒

320

地方

- 321 成都人为何闲
- 332 台湾 中国的阳台
- 336 山西 省界随着山河走
- 340 山东 催生想象的地方
- 344 青海的三面孔
- 352 『江南』是怎样炼成的
- 364 四川 这里的雪峰静悄悄

壹

中国的水

三峡的河湖之变
运河毕竟不是海
湿地是诗地

三峡的河湖之变

昔日的激流已经平息,三峡已经成为一座长达600公里、最宽处近2公里、水面平静的峡谷型水库。三峡自古以峡险、崖高、滩多、浪急闻名,而这些又是三峡之所以美的原因。三峡大坝建成后,三峡的美、三峡对中国人的意义有何变化?有些人认为,三峡依旧——理由是三峡的崖壁和群峰高度变化不大。巫峡和瞿塘峡被淹没了80多米,它们原来的相对高度都在几百米和千米以上,因此减少80米,似乎变化不大。

然而,我认为大坝蓄水后,三峡的高度虽变化不大,但其内涵将改变。三峡这个概念,不仅是指两岸的峭壁山峰,在人们的意识中,三峡的灵魂是流动的江水。峡谷是河流的作品,它由河流下切而成。两者珠联璧合,合则双美,离则两伤。

然而大坝蓄水后,作为一条河流的三峡已经不复存在了,三峡已成为一个巨大的人工湖。

河流与湖泊的差别是很大的。从直观看,河是流动的,湖是静止的;河有方向性,湖则无所谓方向。

河的流动性,唤醒了人的时间意识。孔子只有站在河边,才可能发出“逝者如斯夫,不舍昼夜”的感叹。

河水的方向性,水流的一去不复返,催生了人的危机意识和对生命的珍视。

河与湖的区别,还在于河是青春型的,它创造、进取、



2003.6

中国有无数峡谷，但都没有三峡对中国人的影响深远。原因在于三峡不仅仅是一个雄奇险峻的峡谷，而且是富庶繁荣、人文鼎盛的四川盆地的一个出口和通道。“川人出川惊海内”，川人若想有所作为，就必须走出盆地，但川人出川的途径如此之少。或翻越秦岭到关中的西安、洛阳一带，但此路难行，李白在《蜀道难》中已做了淋漓尽致的描绘。还有一条通道就是沿长江经三峡到中原。出川如此，入川也如此。正因为古时三峡处于这样一个出川和入川都要经过的要道的位置，所以它有幸与中国众多大诗人相遇，或者说诗人有幸与三峡相遇。正是这种自然与人文的碰撞，才创造出了无数灿烂的诗歌和文章。右边的三峡图片有“一景道破真实”的魅力。三峡的崖壁一片黝黑，落日的余晖把长江照亮。几只船正在逆流而上，从中不仅能感受江水一泻千里的气势，而且还能看到人的抗争、奋斗，一张图好似人生和命运的暗喻。

成长，而湖则意味着衰老。河流切割地表，塑造着千姿百态的地貌；它搬运着泥沙，造出三角洲和平原，而湖泊却任泥沙沉积，最终被淤为平地。

河流的这些个性，不断地暗示、启发人类。对于人类精神影响巨大，这也许是人类文明大多数诞生在河流两岸而不是湖岸的原因之一。

三峡成为人工湖后，挺立在湖水中的峡谷给人以错位之感。它将失去江水的流动和速度之美，随之失去的是对人精神的启示、提升和锤炼。

我们再也无缘设身处地体会“两岸猿声啼不住，轻舟已过万重山”的豪迈了，我们只有面对着宁静的湖水去揣摩“沉舟侧畔千帆过，病树前头万木春”的意境了，甚至现代散文家刘白羽在三峡激流中所生发的那种战斗——航行——从黑暗走向黎明的奋斗激情也将成为绝唱。

黄河和长江是华夏文明的摇篮。如果说黄河催生了中国人政治、道德、经济等意识的话，那么长江的特殊性在于，它在为中国人提供美的意象，塑造其审美意识方面贡献巨大。如果进一步问，长江上哪一部分贡献最大，无疑是三峡。就美的密集度和对中国人影响的强烈度而言，三峡是独一无二的。因此，有人说，在中国要找一个最值得去的地方，那必然是三峡。

为了给我的观点寻找佐证，我找来了一本《唐诗三百首》，做了一个简单的统计。我想知道这些经历了时间无情筛选，影响了一代又一代中国人的诗句能告诉我们什么？

统计的结果是：《唐诗三百首》中，写长江的有54首之多，占1/6多，而直接写三峡的竟有12首，占1/30多，想中国之大，三百诗歌中竟有12首写三峡，足以看出三峡在中国人美感世界中的地位。

三峡是幸运的，上苍不仅将奔腾的江水和陡峭的峡谷，高度集中在这约200公里的地段，而且还把人世间最敏感最天才的诗人集中赐给了三峡。

西陵峡的秭归诞生了中国第一个大诗人屈原；巫峡



的高唐有诗名仅次于屈原的宋玉留下了名篇《高唐赋》、《神女赋》，此二赋不仅开辞赋之先河，更是中国描写女性美文章之滥觞；最令人惊讶的是瞿塘峡的门户——夔门（现奉节县，古时属夔州），这里以其地方之小，聚集的著名诗人之多和创作的作品水准之高令人惊叹。

“诗仙”李白曾三过三峡，留下了脍炙人口的诗篇。尤以在夔州过三峡时所作《早发白帝城》最为有名。

就诗而言，更大的幸运降于夔州，那就是“诗圣”杜甫竟在夔州逗留两年多，留下了400多首诗，占其全部作品的2/7多，若非如此，中国人恐怕将失去“无边落木萧萧下，不尽长江滚滚来”这神来之笔了。

更有意思的是，公元821年，有“诗豪”之称的刘禹锡竟被谪到夔州做刺史，他的《竹枝词》9首等描绘三峡的诗篇，千古传诵。

也许上苍还怕世人不能尽享三峡的自然和人文之美，公元1170年，宋代的大诗人陆游竟然也来到夔州做通判，加入了对三峡的吟诵。

三峡好似上帝的一张考卷，他要看看中国人对美的悟

摄影 / 郑云峰



性到底有多大。无数的中国大诗人来应战了。前述的常驻诗人不说,后来的诗人如白居易、李商隐、李贺、苏轼、黄庭坚、范成大……一直到现代陈毅、郭沫若等等,皆如唐代诗人繁知一所言“行至巫山必有诗”。

无数诗人从三峡走过,留下了万千诗篇,中国人在吟诵这些诗篇中长大,我们的美感意识、关于美的诸多范畴在吟诵这些诗篇中生成,这就是三峡的贡献。然而仅仅是美感么?不,三峡还是我们领悟生命的意义、思索人生价值的灵感之源。

三峡发生的河湖之变,对中国人精神世界的影响将是深远的。大坝蓄水后也许三峡的群峰并没有变矮,但中国人却失去了一个汲取智慧、触发灵感、感悟人生、砥砺意志、锤炼审美的精神高地。

可以相信,三峡大坝蓄水后,随着水面的扩大和100多个岛屿、半岛的出现(早已有旅游规划,将这些岛设计成鹿岛、蛇岛、迪斯尼岛、米老鼠岛等等),三峡的旅游将升温,三峡将成为一个弥漫着休闲娱乐气氛的水上公园。幸耶?不幸耶?◎

一条大江切出来的画廊

摄影家郑云峰拍三峡拍了几年,他的图片让我们重新认识了三峡。过去我们许多人看三峡是在船上,郑先生给我们看的三峡是在高山上看到的。这张片子虽然不是站在山峰上拍摄的,但是这个位置让我们看到了长江在此拐了一个弯,拍摄的位置正好在弯顶,弯的两边,一边是“不尽长江滚滚来”,一边是“孤帆远影碧空尽”。对面的崖壁不仅仅是一幅画,更让我们看到了长江的力量。三峡是长江切割出来的,这里让我们看的这个断面,好像是一个证明。





2006.5

运河毕竟不是海

十年前,我走过一次京杭大运河,到达杭州时,已经被大运河的魅力所征服。这岂止是一条河,这是文化带,是遗产长廊,是两千多年来绵延不断的中华文明的展示长廊:城有扬州、苏州、杭州……物有陶瓷、丝绸、园林……书有三国、西游、水浒、红楼……至于运河沿线产生的名人,更不可尽数也。

当时我的感想是:了解中国文化的精髓,走一趟运河足矣。那时我对大运河只有赞叹,缺乏思考。

今天,我又一次站在运河边上,对大运河的感受和想法与十年前却大不同了。

我不仅感叹她的伟大和悠久,也开始注意到大运河对中国人影响深远的负面意义。

我们说黄河和长江是中国文化的母亲河,其实大运河对中国文化的影响并不比黄河与长江小。

我首先关注的是人造的大运河与天然的河流所孕育的文化有何不同?

京杭大运河沟通了东西向的五大河流:海河、黄河、淮河、长江、钱塘江,与这些河流发生了五次“十字”大交叉。这是大运河在技术上的伟大之处。在自然界,见不到“十字”交叉的河流,因为河往低处流。一条河不能穿过另一条河流淌,而大运河却做到了,为什么呢?靠的是船闸,船闸调节了高高低低的水系。但一处处船闸,也是一道道由人设置的关卡,因此在运河上航行,碰到的不是惊涛骇浪,而



有了这样的运河，谁还愿意到大海中去冒险呢？

大运河的巨大航运价值，现在的人们已经很难体会了。在没有公路、铁路、航空的古代社会，运河就是那时的“铁路”、“航空”、“高速公路”。古人的旅行也离不开船。大运河的建成，对沿岸经济和城镇的发展起到了巨大的推动作用。直至今今天，如果你到了扬州、苏州、杭州那一带，还会看到运河中“只见船儿走，不见河水流”的繁忙运输景象。这张图片是从空中拍的，是运河中山东济宁一带的景象。从这张图片中你可以体会到在大运河中航行的安全和安逸，风平浪静，不会迷失方向，不会触礁，不会……沿岸是熟悉的田野、繁华喧闹的城市……有了这样的运河，谁还愿意到惊涛骇浪的大海中去冒险呢？

是一处处人造的关口。这是运河与天然河流的不同之处。

在高邮的运河边，我看到一些船在等待过闸，有的已经等了7天。在有的船闸，最长的等了一个月。一位船主告诉我们，只要交更多的钱或者有关系，就可以提前放行。“提放”已经成了运河上的一个专用词。

因此在我看来，运河文化有讲究交际、沟通和看重关系的色彩，还有官气和腐败的味道。

大运河沿岸商业繁荣、灯红酒绿，这里固然有精美的丝绸、美味佳肴、舞榭歌台……但这种精致的文化里弥漫着一种休闲、享受、奢侈的情调，缺乏刚健、豪迈、宏大的气魄。

同样一个隋炀帝，在祁连山下，是一个统兵护边让西

运河中无风浪，但有官吏和关卡

在大运河中航行无风浪之虞，只有官吏和关卡之扰。大运河从北到南，贯穿了五大东西向的大河，但由于沿途地势高低起伏，为了调节水位的高低和保持足够的水量，大运河修建了一系列的船闸。这些船闸是我国古代水利技术的结晶，也堪称是中华文明对世界文明的贡献。但是这些船闸又是船只航行的关卡，这些由官方管理的船闸，船主过闸往往要打通关节。因此古时在运河中航行，不仅与自然打交道，更要与人打交道；因此行贿送礼等文化必然盛行；因此运河中不可能培育出冒险、探险、勇敢、顽强等优秀的品质，更不可能出现像哥伦布、麦哲伦、库克那样的航海家和探险家。

右边的图片，一张表现的是运河中的一处船闸，几只船已经在船闸中等候过闸。另一张是今日扬州附近的江都扬水站。由于运河中的水量有限，缺水严重，因此需要从长江中调水。因为长江的水位低，向运河调水，等于水往高处流，因此必须借用机器抽水，长江以北的运河中的水，有很大一部分是从长江中借来的。运河沿线有许多扬水站，像接力赛一样把长江水向北边的运河输送。在古时大运河为了调节水位，维持水量，采用了水库、水柜、船闸等一系列技术。这些技术在当时是世界上最先进的技术。

域二十几个小国称臣朝拜的英雄，而在大运河，则成了驱无数民女挽舟、让沿途百官相迎的昏君。这似乎与大运河的文化有关。运河文化中有一种消解英雄气概的东西。

什么“十年一觉扬州梦，赢得青楼薄幸名”、“人生只合扬州死”……就是这种文化的反映。

在苏北，我看到大运河与骆马湖、宝应湖、洪泽湖等湖泊相会时，都另开一河，河湖分开。这样做的原因是：避开湖中的风浪。无需冒险、追求平静，这也应该是运河文化的应有之意。

大运河究竟是怎样的一条河呢？

一条没有波澜、没有险滩，只有船闸和管理船闸的官吏和兵夫的河；一条没有峡谷绝壁，只有一处处繁华都市的河，一条不需要与激流险滩搏斗，而只是不断地与闸官和税吏周旋的河，一条两岸分布着隋炀帝水殿龙宫的河，一条乾隆皇帝六下江南的河……

我谈了许多运河文化中的消极东西，但我更关注与中国东部沿海的关系，在漫长的历史时期内，大运河中风帆往来、络绎不绝，遗憾的是我国东部的近海上，却没有出现南来北往的航船。大运河繁荣的代价是沿海的荒凉和寂寞。

我曾跳上一艘运煤船，船长是一个20多岁的小伙子。望着紧握船舵，目视前方的船长，不知为什么，我想起了三次环球航行的库克船长，他给英国带来了澳大利亚和新西兰。

他们之间的相同之处是，库克曾经也是一艘运煤船的船长，但他航行在波逐浪涌的北海。我在想，库克当船长时，中国的京杭大运河上早已经有过无数的船长，为什么这些船长中没有产生出中国的“库克”？为什么澳大利亚和新西兰不是由“近邻”中国人而是由“远客”库克来发现？我想起梁启超提出的另一个问题，为什么中国有着漫长的海岸线，却没有成为一个海洋大国？

面对一张中国地图，我发现这样一个相关问题：为什么从杭州到天津，整个中国北方的海岸线上，城市十分稀少，与京杭大运河沿线密集的城市带相比，中国东部的海岸

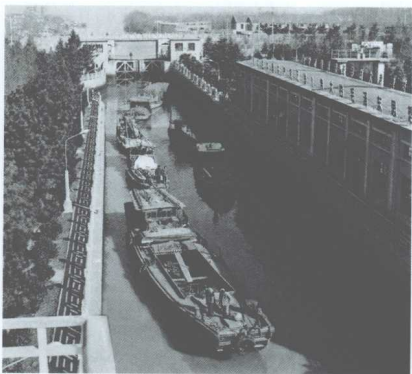
城市寥如晨星,即使这几个晨星般的城市,也是鸦片战争以后,在西方列强租界的基础上发展起来的。这是为什么?

也许有专家会用地理因素来解释,比如中国的海岸,以钱塘江口为界,以北为泥沙海岸,以南为基岩海岸。基岩海岸水深、沙少容易建港口,由港口又可以发展为城市。泥沙海岸则相反。但许多事例否定了这一点,比如上海、天津……

我觉得这一切与大运河有关。从隋代以后中国的统治者利用大运河构筑了一个中国文化的三角形核心区,历代的首都均在这个三角形的三个顶点上,繁华的城市在三条边上。运输问题通过运河似乎已经得到了解决,因此沿着海岸的海上运输被忽略了,或者没有发展的动力。在统治者看来,有大运河足矣。

因此我进行了这样一个推测:是大运河阻挡了中国人奔向大海的步伐,阻碍了中国人海洋意识的萌生和发展。中国人的意识中更多的是“运河意识”而不是“海洋意识”。

从扬州返回时,我选择了沿着大运河东面的海岸线



摄影 / 茅永宽



摄影 / 茅永宽

走,我走过荒芜的海岸,也走过像日照、连云港、荣成、威海、东营这样朝气蓬勃的新兴城市。不知我的感觉对不对,我认为这些城市(城市带或城市群)早就应该出现在那里,到20世纪,才出现在渤海和黄海边,已迟到了千余年。由京杭大运河我想到了长城,这二者是中国大地上最大的人造工程。但它们绝不仅仅是工程,它们是中国国土的构架

和格局,它们决定了中国国土的大小及形状。但按长城和大运河这种格局和思想,中国的国土形状充其量也就是个三角形,绝不会是今天这种昂首翘尾的雄鸡形状。靠农耕的汉民族是很难突破长城和大运河的束缚,走向更广阔的空间的。是外在的力量帮助汉民族冲破这一束缚。打破长城束缚的是长城外的游牧民族,是他们把长城外的东北、内蒙古、新疆、西藏带入了中国的版图。突破大运河框架的束缚,走向东部沿海的这一步,则充满了屈辱和痛苦,因为这是在西方列强的压力下通过开埠通商实现的。这一过程伴随着一系列不平等的损害中国人尊严的条约。但历史是神奇的,它把坏的变好、好的变坏,屈辱变成了繁荣,伤害变成了帮助。中国沿海的一些城市的萌生和发展如是说。最后我要说的是大运河带给我们的又一遗憾:我们失去了一条流向大海的河流。大运河从北向南截断了许多流向大海的河流,其中的典型是淮河。明代修建的运河大堤斩断了淮河,使本来流向大海的淮河滞留成了一个悬湖——洪泽湖。淮河成了一条没有了下游和三角洲的河流。

在淮阴郊外的旷野里,我见到了淮河流向大海时的旧河道,它空旷、寂寥,像一段遗失了的记忆。我顺着干涸的河道向远方凝望,想象着河床中水波荡漾、大江东去,河面上舳舻相接、风帆如墙,岸上市井相连、港口相望的景象……◎

背景知识

- 公元前486年,吴王夫差开凿从扬州到淮安的“邗沟”,这是大运河最早的一段。
- 公元587年,在这条邗沟的基础上,隋文帝杨坚在扬州开山阳渚,也就是对邗沟进行截弯取直,进行漕运。
- 公元605年,隋炀帝开通济渠,从郑州西北到盱眙,并且在这一年重修山阳渚。
- 公元608年,隋炀帝开凿永济渠,南引沁水入黄河,北通涿郡(今北京西南郊)。
- 公元610年,隋炀帝重开江南运

河,自镇江直达杭州,共800余里。至此,以洛阳为中心、以北京和杭州为终点的南北大运河已经形成。

- 元世祖至元二十年(1283年)八月,济州河开凿成功,从济宁到东平县一共150里。
- 至元二十六年(1289年)六月,会通河开凿成功,从东平县安山到临清的御河,共长250里。此段是大运河地势最高的一段。
- 至元三十年(1293年),从通州到北京积水潭的通惠河全部竣工,全长160余里。这样,杭州的漕船就可以直接行驶到北京城内,京杭运

河全线贯通,迎来了它生命中最光辉的岁月。

- 明隆庆元年(1567年),为了避黄行运开凿的南阳新河竣工。
- 明万历三十二年(1604年),泇河全线竣工。
- 清康熙二十七年(1688年),中运河工程竣工。
- 清咸丰五年(1855年),黄河在兰考的铜瓦厢决口,致使京杭运河南北断流,奄奄一息。
- 清光绪二十七年(1901年),漕粮折银,漕运完全废止,大运河走到了生命的尽头。