主题栏目：非物质文化遗产传承与保护
DOI：10.3785/j.issn.1008-942X.2014.03.201

周道对大运河的启示：本土遗产话语的道统源流

吴宗杰　姚源源
（浙江大学 外国语言文化与国际交流学院，浙江 杭州 310058）

[摘　要]在国际遗产名录话语下，大运河的遗产意义定位面临诸多难题，无论作为水利工程、交通网络、景观或者民俗文化都不足以体现中华文化独特的人文深度。从经传所载的路径文化遗产，如《诗经》的“周道”、《尚书·禹贡》的“随山浚川”、《左传》的“邗沟”，以及其他相关记载，可探寻运河遗产的本土意义。周道所承载的德政之流、王道空间观，以及古人用注疏接续和再生遗产意义的阐述方式，对于打破运河作为物质还是精神遗产的争议、确立用经义申明遗产大义、以本土话语平衡西方遗产表述都有重要启迪。大运河遗产申报应该是“以古为新”、重新发现中华遗产道统源流的创新过程。

[关键词]周道；大运河；文化遗产；道统源流；以古为新；本土话语

The Implication of Zhou Dao to the Search of Meanings of the Grand Canal: Confucian Orthodoxy of Chinese Cultural Heritage

Wu Zongjie　Yao Yuanyuan
(*School of International Studies, Zhejiang University, Hangzhou* 310058, *China*)

Abstract: To inscribe the Grand Canal on the World Heritage List is facing challenges in the search and designation of its heritage meanings. Dominated by the Western-originated Authorized Heritage Discourse (AHD), efforts in giving meanings to the material remains of the canal failed in making sense of its fundamental cultural value. How the ancient Chinese spoke of and understood the Grand Canal in Confucian classical discourse are glossed over by globalized expressions such as tangible/intangible heritage, linear heritage or man-made water project, etc. In this paper, we attempt to rethink the value, representations, and meanings of the Great Canal as Chinese waterway cultural heritage beyond the manipulation of AHD. We turn to Zhou Dao, the road system of Zhou Dynasty (1046 - 256 BC), addressing how the ancient meanings as recorded in varied classical texts about this road system may shed light on the meaning-making of

[收稿日期]2014-03-20
[在线优先出版日期]2014-08-29
[本刊网址·在线杂志]http://www.journals.zju.edu.cn/soc
[基金项目]国家社会科学基金资助项目(12BMZ046)

[作者简介]1.吴宗杰，男，浙江大学外国语言文化与国际交流学院、浙江大学非物质文化遗产研究中心教授，博士生导师，主要从事中国话语的跨文化研究；2.姚源源，女，浙江大学外国语言文化与国际交流学院硕士研究生，主要从事话语研究、跨文化研究。

the Grand Canal in the present socio-political contexts.

Firstly, Zhou Dao was not merely channels of communication or systems of transportation, but also and more importantly a ritual nexus that connected the sage-kings with their people in the kingdoms. It reflected the art of political governance through exemplifying virtues to educate the populace, and could be considered a ritual space of *Dezhen* (benevolent governance). This cultural significance of Zhou Dao may be helpful for us to reinterpret the Grand Canal beyond a means of communication. The earliest section of the canal Hangou constructed by the lord of the Wu State during 722 – 481 BC, was aimed at establishing the ritual order of Zhou Dynasty. In later generation, both Emperor Kangxi and Emperor Qianlong regarded their travel along the Grand Canal as a way of examining the custom and cultures of the people and practicing the ritual politics following the ideal sage-kings. This political vision was expressed by a poetic description of Zhou Dao in the Confucian *The Book of Songs*, both physically and spiritually depicted as the following: "The way to Zhou is level like a whetstone, And straight as an arrow. The officers tread it, And the lower people see it." Secondly, underlying the construction of Zhou Dao, a unique Chinese way of conceptualizing space was at work, i. e., an understanding of the governance from the center of goodness to the four directions (*Sifang Guan*). Through the road system, the Dao and virtue embodied in the sage-kings symbolically flows from the center to the peripheral, from the sage-kings to the people. The ritual governance across the whole nation was materialized through its waterway as well as its road systems. From this cultural perspective of geopolitics, the meanings of the Grand Canal may need to be reinterpreted from Confucian ritual perspective of fostering *qin* (love) among the kings and the people. Emperor Yu's taming of the flood, which can be seen as the precursor of canal making and the moral access to the benevolent government of Wang Dao. Through *Wufu*, the five circles of love, around the kings, both geographically and culturally, the virtue-based spatial governance of the Grand Canal is constructed. With this ritual centre for people to respect, to follow and to be attracted toward, both Zhou Dao and the Grand Canal functioned to establish spiritual bonds within the four seas, based upon love and benevolence. Thirdly, the transmitting and remaking the meanings of the Zhou Dao across thousands of years deserves special attention in its uses of the past. The term Zhou Dao is derived from *The Book of Songs*. Through generations of diverse interpretation, annotation and edition of the Confucian heritage as text, Zhou Dao, operating as the source of meanings, transmitted the Way of Antiquity to inspire people how to manage and use waterway or road systems. From the endless interpretation of Confucian Orthodox, new meanings can spring and illuminate the present predicaments. As a result, the recordations of the Grand Canal scattered in divergent Confucian Classics, historical records, philosophical writings and other miscellaneous works. Understanding the indigenous meanings of the Grand Canal should not only rely on the factual interpretation of these recordations, but also the employment and inheritance of the Confucian Orthodox, which is a heritage practice by means of harnessing the past to create the future.

With the interpretation of Zhou Dao in *The Book of Songs*, "following the course of mountains and deepening the rivers" in *Yugong* of *The Book of Documents*, and Hangou in *The Commentary of Zuo*, we seek to get the indigenous insights of the Grand Canal heritage in the perspective of Confucian

Classics, and also expand the humanistic concern of Zhou Dao and the Grand Canal to the management of modern traffic and logistic systems. The paper is significant in that it stimulates us to dig deeply into the cultural meanings of Chinese heritage through careful studies of ancient texts so as to make the past relevant and reviving in the use of heritage today.

Key words: Zhou Dao; the Grand Canal; cultural heritage; Confucian Orthodoxy; harnessing the past to create the future; indigenous discourse

大运河不仅是一条纵贯南北,贯通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系的空间长河,更是一条贯穿中国整个古代文明史的时间长河。它起源于大禹治水,发轫于春秋,形成于隋代,畅通于唐宋,取直于元代,繁荣于明清。今天学界把大运河作为一项古代重要的工程和航道没有多大的争议,但对其进行非物质的文化定义却面临着诸多难题。

自2006年把京杭大运河列入《中国世界文化遗产预备名单》以来,大运河申遗之路有8年之久。2014年6月在多哈举行的第38届世界遗产大会宣布,中国大运河项目正式入选世界文化遗产名录。长期以来,大运河的遗产定位、评价和表述一直在国际遗产文件的分类体系、评判标准和定义方式里纠结,难以体现中国文化特有的价值取向与表达方式。尽管已被列入世界文化遗产名录,但寻找大运河遗产的本土意义将是一个持久的课题。大运河在什么意义上体现中国几千年的文化源流?运河的物质与非物质界限是如何融为一体的?运河文化在古籍里是如何被记载、解读和传承的?今天又应该以什么方式加以表述?最重要的是,大运河遗产如何才能通古达今,重续中华道统源流?这不仅是一个遗产问题,也是思考今天类似的物流系统,如高速公路、高铁、航空等的文化意义的问题。本文将结合"周道"的文献解读,探索一条符合中国本土文化思维的遗产意义把握途径。

周道与大运河一样,都是线性的交通线路,前者一般认为是天子和贵族的专用车道。周道一词出自《诗经》,指的是周王室创建的道路系统,分别以岐周、成周、宗周为核心构成了辐射全国的交通系统,其覆盖范围包括黄河中下游和淮河流域[1]157。其物质形态由于历史久远而难以明确考证,但其精神意义却代代相传。这是一条礼义之道,以天地为宗、道德为主的"王天下"之路,也是沟通理想的治理空间。它继承了夏商的"四方观",构成了古代大一统德治空间。此外,中国传统经学对周道的注释形成了独特的文化遗产解读与传承方式。为此,本文将从周道的政治理想、地理空间和表征方式三个方面,探讨如何定位大运河文化遗产的本土意义。我们希望通过这样的探索,为大运河遗产的深度挖掘、史料整理与解读,以及"以古为新"的遗产保护和利用提供启迪。

一、大运河遗产意义的跨文化难题

自大运河申遗以来,对其文化遗产意义一直有着不同的定位,其历史跨度之久、覆盖范围之广、两岸自然景观和民俗风情之丰富,无疑增加了大运河本土意义定位的困难。学者们试图从国际文件和案例中界定运河遗产意义。姜师立和邹逸麟把大运河的核心价值定位为活态遗产,认为大运河的改造和保护应不断适应人类社会发展的需要,注重水利、航运等现实功能,运河遗产的关键在于运河本身的物质形态①。李泉[2]和王永波[3]把运河文化定义为在特定历史时期,由外在社会因素的作用下,不同地区、民族、阶层在运河系统作用下互相交流、互相影响,从而发展形成的网带状

① 转引自戚永晔《大运河申遗的看点、焦点与难点》,载《文化交流》2013年第7期,第8-11页。

区域文化集合体。关于运河文化遗产分类，王健按照文化遗产和运河的关系，将其分为核心遗产、关联遗产和连带遗产[4]。张延皓则按照大运河文化遗产的工程性对运河文化遗产进行界定[5]。陈国民在此基础上把运河遗产分为运河工程遗产、工程相关性遗产以及大运河衍生性遗产[6]。单霁翔致力于推动大运河线性文化遗产的保护，认为大运河沟通五大水系，在其两岸兴起了众多城镇及古建筑，形成了线状或带状的文化遗产区域，是世界罕见的大型线性文化遗产[7]149。姚迪则从巨系统文化遗产保护出发，把大运河遗产的保护规划看作是一个动态的过程，主张遵循其动态特征和发展变化规律来保护规划大运河遗产[8]。光晓霞建议综合考虑大运河作为遗产运河、文化线路、文化景观和其他稀缺类型的特点，以遗产运河为先导，以文化线路和文化景观为灵魂进行申报[9]。在联合国教科文组织世界文化遗产名录中，大运河则被定义为工业革命之前世界上最大、最长的民用工程，是中国内陆重要的交通系统，对促进经济繁荣、国家稳定起着重要作用[10]。

上述对大运河遗产意义的定位一定意义上都是为了适应现代遗产名录话语之需要。但面对大运河现状和历史记载，一系列的跨文化话语困境随之产生：第一，当下国际遗产话语注重遗产的“原真性”和“完整性”，这导致运河是物质遗产还是精神遗产之争。我们经常把大运河等同于西方工业革命的遗产，只看到大运河航运、灌溉、防洪等物质功能。第二，大运河线性的空间界定方式也使得大运河的文化内涵难以体现。运河两岸的自然景观、古村落和街区以及民俗风情逐渐消失，如果为了遗产本身而加以恢复，不仅工程巨大，而且进一步威胁到大运河本身文化遗存的延续。第三，在西方遗产话语下，所谓“国际化”的遗产表述无法从各种史料和口述中梳理出大运河遗产的空间观和价值体系，缺乏中国本土遗产独特的表征方式，限制了对大运河文化遗产的深度理解与话语创新。

要把握大运河遗产过去和现实的意义，无疑要从中国传统的遗产观出发，寻找本土遗产话语，表现大运河文化遗产的文化特殊性和多样化，在文化遗产保护与利用中注入中华民族特有的文化思维，凝聚成与西方遗产“和而不同”的文化共识。联合国教科文组织的一个核心文化宗旨就是追求文化的多样性，遗产申报从本质上说也是为了保证文化的多样性和特殊性。今天国际社会已经意识到西方遗产话语不具有普世表达能力，遗产意义及其判断标准都必须落到每一个具体地方，即要因地制宜。

文化遗产的意义定位首先要聆听祖先的声音，这一声音的源头是儒家经典，就是以“六艺”为源头的各种经史子集。我们应该学习西方在保护物质遗产原真性方面的成功经验，但其精神命脉必须要由中国古人的遗产话语来建构，体现“如将不尽，与古为新”的文化创新观。基于这一理念，我们从经传所载与大运河有一定可比性的遗产形态，如《诗经》的“周道”、《尚书·禹贡》的“随山浚川”、《左传》的“邗沟”（大运河一部分）以及其他相关记载，来探寻大运河遗产的古意源流。下面将从三个方面回应这些问题：大运河的本土文化精神、大运河的地理文化空间及运河遗产的经典表述与传承方式。

二、德政之流与礼义之道

作为贯通南北的水利工程，大运河不仅体现中国农业文明的漕运制度，而且是沟通中央和地方、保合诸夏、谐和万邦的治国通道，是德政润泽的礼制体系。周道是周王室所构建的道路系统，然而，《诗经》对周道意义的定位是放在周道体现的以德为中心的政治理想上的。周道在物质层面的变化体现的是王道政治的兴衰起落。所谓王道，是与霸道不同的，是以仁义治天下的政治理想，即“无偏无党，王道荡荡”（《尚书·洪范》）[11]卷一二，190。这无疑对定位大运河文化遗产的精神意义具有重要启示。

“周道”一词在《诗经》的《匪风》、《四牡》、《小弁》、《大东》、《何草不黄》等中多次出现。《小雅·小

弁》:“踧踧周道,鞫为茂草。”毛传:“踧踧,平易也。周道,周室之通道也。”[12]卷一二,452这里毛亨首先注释周道为道路。《桧风·匪风》:“匪风发兮,匪车偈兮。顾瞻周道,中心怛兮。”朱熹《诗集传》对“周道”的注曰:“周道,适周之路也。”[13]86对周道的物状形容有“踧踧”、“倭迟”、“如砥”、“如矢”等,如《小雅·大东》:“周道如砥,其直如矢”[12]卷十三,460;《小雅·四牡》:“四牡**骙骙**,周道倭迟”[12]卷九,406。这都是说周道的历远、平坦和笔直。然而,所有这些词语都有物质和非物质两层意义。在物质描述后面隐含的是赞美周朝政治清明、社会公平。“道”物质上是指道路,非物质上是德之流动,继而成为德政的文化表述。

比如《匪风》:“顾瞻周道,中心怛兮”,郑玄注曰:“周道,周之政令也。”[12]卷七,382周道被汉唐诸儒理解为周王室的政令,而“中心怛兮”是抚今追昔,怀念周之“洽民”也。《大东》:“周道如砥,其直如矢。君子所履,小人所视。”毛诗传曰:“如砥,贡赋平均也。如矢,赏罚不偏也。”[12]卷一三,460“砥”、“矢”二字既描述了周道的物质形态,但更重要的是表达不偏不倚的政治原则,在百姓心中,周道的平直是其道德、法律、政令的反映。《四牡》一诗中,毛亨更是直接表达了对文王之道的赞誉和怀思,“周道”也因此上溯到王道大义:“**骙骙**,行不止之貌。周道,岐周之道也。倭迟,历远之貌,文王率诸侯抚叛国,而朝聘乎纣,故周公作乐,以歌文王之道,为后世法。”[12]卷九,406周道成了文王之道的象征,为后世歌颂效仿。道路作为周王室统治的沟通途径,同时也是联系地方、互通政情的文化系统。《诗经》记载时,周王室已经没落,礼崩乐坏,政乱祸及百姓,人民在混乱中怀念其曾经的政令之清明、公道,周道的文化大义也由此展开。

《匪风》:“匪风发兮,匪车偈兮。顾瞻周道,中心怛兮。匪风飘兮,匪车嘌兮。顾瞻周道,中心吊兮。”毛传曰:“发发飘风,非有道之风。”孔颖达正义曰:“此诗周道既灭,风为之变,俗为之改。言今日之风,非有道之风,发发兮大暴疾。今日之车,非有道之车,偈偈兮大轻嘌。由周道废灭,故风、车失常。此周道在于前世,既已往过,今回顾视此周道,见其废灭,使我心中怛然而伤之兮。”[12]卷七,383周道由周王室开拓,体现的是上层的政令,而《诗经》主要是采自下层人民,反映的是老百姓的心声,有所谓“古者天子命史采歌谣,以观民风”(《孔丛子·巡狩》)[14]105。当周道废弃,其德政不在,路上跑的车也就不再是有道之车,社会流行的也不再是有道之风。为此,人民怀念周道,心中怛然而伤之。国政混乱,忧及祸难,而思周道。

回顾周之大路,当年上面流动的是符合周之礼制的人和物,故坦荡通达,因此,周道已然成为“德”流动的通道。春秋时诸侯争雄,王室衰微,周道也逐渐失去其原有的治理功能,导致世道混乱。《国语·周语》记载单襄公过陈时看到路上遍布杂草,道旁无树,客人过境“膳宰不致饩,司里不授馆,国无寄寓,县无施舍”[15]62。杨升南认为,“馆、寄寓、施舍”皆是春秋时路旁招待宾客的地方[16](今天大运河也把这类遗迹作为遗产来保护和体现)。而看到陈国连路旁这些基本的设施都没有,单襄公断定,陈国将要亡国。道路的设施、道路系统的完备与否已经成为国家治乱的标志。也可知为何周道衰微,王道不存,游子要西归,诗人要“怀之以好音”了。周道代表“好古”者适逢乱世时的政治理想。孔子曰:“周监于二代,郁郁乎文哉!吾从周。”[17]38《史记》记载孔子作《陬操》哀叹世道与自己的命运:“周道衰微,礼乐陵迟。文武既坠,吾将焉归。”[14]67[18]卷四七,1926

同样,大运河贯通南北,理想情况下也是中央与地方之间“礼行天下”的政通桥梁。康熙、乾隆沿运河南巡,学的是“先王省方问俗、观民设教”[19]卷三,36的礼制思想,大运河成为他们蠲赋恩赏、巡视河工、观民察吏、阅兵祭陵、安抚江南民心的治国之道。通过巡游解决南方的政治、经济问题,比如当时黄淮和浙江海塘频发水患,乾隆南巡的一个目的正是督促当地的水利建设。康熙二十三年(1684)和乾隆十六年(1751)沿运河巡游江南留下的两块碑文记录有这方面的使命①,如康熙万寿

① 康熙万寿亭御碑现存于苏州市护城河西岸皇亭街小区,乾隆塘栖御碑现存于杭州市余杭区塘栖镇广济桥北岸的水北街耶稣堂西侧,原杭州府水利通判厅遗址内。

亭御碑记曰："朕向闻江南财赋之地，今观民风士俗，通衢市镇似觉充盈。至于乡村之饶，民情之朴，不及北方，皆因粉饰奢华。所饬尔等大小有司，当洁己爱民，奉公守法，激浊扬清，体恤民隐，务令敦本尚实，家给人足，以副朕望，老安少怀之至意。"乾隆塘栖御碑有言："朕巡幸江浙，问俗省方，广沛恩膏，聿昭庆典。"这里所说江南民风之朴"不及北方，皆因粉饰奢华"所致，告诫地方官要洁己爱民、奉公守法、体恤民隐，无不体现大运河省方问俗的德化之功能。

大运河当然也是沟通南北的物流通道，各朝均有大量贡品经大运河运到京城。但是，大运河上流动的人与物以及两岸相关的各种设施，不能简单理解为促成经济发展的物资运输和资源调配，也是政令与礼制的流动。这些物资（贡品）到底是一种掠夺，还是上下通达、物阜民丰，不是由这条河，而是其背后的文化大义来决定的。《尚书》有言："禹别九州，随山浚川，任土作贡。"孔安国疏曰："贡者，从下献上之称，谓之所出之谷，市其土地所生异物，献其所有，谓之厥贡。"[11]卷六，146这里所言即是贡品制度的内涵所在：所谓进贡，是"从下献上"，有贡上，必有赐下。贡上和赐下的绵绵不绝，形成了下属与上级、地方与中央之间的礼尚往来和情感交流。从中国传统文化倡导的德政而言，贡品不应是为了搜集地方的奇珍异宝，应该是在这种物资交流之中形成跨越地理空间的礼义表达。通过贡品本身中央能更好地了解各地民情，地方也以此表达上下同心的君臣关系。当然中央运行也需要地方物资的支持，但这种物流不是通过权力横征暴敛，而是取之有道，是一种"礼"。故此要"任土作贡"，依据各地具体情况制定贡赋的品种和数量，这就是大运河之道。

明王樵《尚书日记》谈及山东一段的运河时有言："虽有山东诸泉，不复为运河之利，何也？盖黄河未来之时，运道命脉全在诸泉。黄河既来而运道不资于泉，故泉政日弛，泉流日微，或为豪强侵占，或为砂砾阻塞。譬犹人身精神，爱养则常盈，耗散则随竭，无足怪也。"[20]卷五，332地方与中央好似泉与河，"泉政日驰"故"泉流日微"，便不能为运河之利，帝王的王道和德政若日益微驰，民心教化便日益微弱。运河是中央和地方、帝王与百姓的德政之路、礼义之流。天下有道，河水之润物，恰如政令膏泽之及人；而天下无道，运河则成了横征暴敛的掠夺河流。而德政和礼制亦如河水，"爱养则常盈"，传承运河德政、礼制便是对运河最好的疏通，也是发挥运河文化意义的关键所在。

大运河沟通了五大水系，与其说是一项工程，不如说是一种礼制安排，一种因势利导、因地制宜、因礼而动的地理政治构造。顺应天道，尽人事。大运河不竭的生命力就在于它是天道与人道的统一。当然历史上大运河也有违天人之道的时候，"踧踧周道，鞫为茂草"，这时老百姓就会"我心忧伤"了。

三、线性文化遗产的空间观

当下大运河常被看作线性遗产（一条河、一条线路），这种对文化遗产的空间把握方式削弱了大运河本身纵贯古今、沟通南北的政治地理空间感。运河在物质形态上虽然是一个线性工程，但它营造的是一个"王天下"的人文空间。在这一空间里，四方会同，德泽洋溢，声教讫于四海，以亲尊（仁爱）定九州，构成一个上下融通、尊卑有序的治理空间。

作为古代第一个全国性的道路系统，周道形成了分别以岐周（岐山圣都）、宗周（镐京主都）、成周（洛邑东都）为东西核心，向四周辐射的道路网络，纵观整个周道道路系统，覆盖了当今黄河中下游流域以及淮河流域[1]157。顾颉刚综合《诗经》中的"周道"概括说："'周道'者，周王畿之大道，殆自岐山之丰、镐，又东行至成周者。"[21]122周道构成了周王朝陆地交通的历史空间，继承了夏、商以来的方位观，展现了周王室文治武功王天下的地理格局、政治格局和文化格局。

《鲁颂·閟宫》记载这一"王天下"中心的发迹："后稷之孙，实维大王。居岐之阳，实始翦商。"郑笺曰："翦，断也。大王自豳徙居岐阳，四方之民咸归往之，于时而有王迹。"[12]卷二〇，615《史记·周本纪》记载周之先祖古公亶父是如何以仁德使岐阳成为四方之民向往之中心的："止于岐下，豳人举国

扶老携弱,尽复归古公于岐下。及他旁国闻古公仁,亦多归之。于是古公乃贬戎狄之俗,而营筑城郭室屋,而邑别居之。作五官有司。民皆歌乐之,颂其德。”[18]卷四,114岐山作为周王室的道德中心,无疑是整个周道系统形成的原点,20世纪90年代周原考古学家在岐山之阳发现了规模巨大的宗庙遗址,还发现了从岐邑到丰镐段的周道遗迹,道路路面结实,中间略高,两边略低,路面宽达10米。路面遗存留有明显的凹状车辙痕迹,辙宽20厘米,深10厘米左右,共并列8条车辙,可分4组,可见此路为当时4辆马车并行的大道[22-23]。周道以“天下”作为空间,到了晚清,周王朝早已成为历史,同样的道路建构的是岐山作为县治的治理空间。《岐山县乡土志》“道路篇”记曰:“道路者,地理之一事也。然其为用至大,地理之要务矣……夫地舆终古不移,而或有周道鞠为茂草,山蹊介然成路者,山川如故,城郭或非,要害所存。”为此,《岐山县乡土志》以县治为中心,东、西、南、北四个方向通过道路构建了一个县一级的治理空间。如西面道路:“由县治而西出,西郭里许至西教场有支路,出西南又西六里至佛指沟……渡横水又三里至董家雾,又一里至凤翔东界,接路计十里。此本经西达府城西南通宝鸡之大道也。”[24]卷三,636

从地理空间来讲,道路是以一个治理中心为起点,环环相扣,向四周辐射,并无现代人理解的线性之概念,这种方位观所体现的是夏商以来的“四方观”。《商颂·殷武》对此四方空间的文化内涵有如下表述:“商邑翼翼,四方之极。赫赫厥声,濯濯厥灵。”毛传:“商邑,京师也。”郑玄笺进一步解释:“极,中也。商邑之礼俗翼翼然可则效,乃四方之中正也。赫赫乎其出政教也,濯濯乎其见尊敬也。”[12]卷二〇,628这里我们可以感受到一个地理形态的礼制空间,礼让恭敬,诚可法则,“其出政教之美声”,“其见尊敬如神灵”。这一“致中”的四方观代表了殷商的立国之本,其地理形态依赖于文化上的礼制意义而形成并存在,这也是今天我们称“中国”的真正意义来源。周道继承了这一思想,通过以岐周、成周、宗周为核心的全国性道路系统,把殷商四方观发展到了极致。道路开拓的四方空间实现王道泽被天下、礼义会同四海的政治理想。武王胜殷后,询问周公如何“抚国绥民”,周公回答通过修路以及相关的设施,实现“来远宾,廉近者”:“辟开修道,五里有郊,十里有井,二十里有舍,远旅来至关,人易资,舍有委。市有五均,早暮如一,送行逆来,振乏救穷。老弱疾病,孤子寡独,惟政所先。”[25]417

运河构建从某种程度上来说也是为了“通四方”。宋程大昌《禹贡论》后论有言:“淮不通江,江不通浙,其凿而通之,因古迹而便漕运者皆帝,帝实成之也。江之通淮以邗沟。沟,吴创也。吴将伐齐,自广陵城东南筑邗城,并城掘沟。沟之远,南起江,而北通射阳湖,以抵末口。”[26]115邗沟作为里运河段的前身,“南起江(长江)”、“北通射阳湖”,打破了“淮不通江,江不通浙”的地理格局,以之为霸业之谋。不过从《史记》记载的角度看,这一霸业也只是诸侯之长的地位,为的是恢复周室的正统地位。吴王夫差以周室之长子吴太伯之后的身份挖通邗沟,连接宋国与鲁国,实现“吴王北会诸侯于黄池,欲霸中国,以全周室”[18]卷三一,1473。从这个意义上来说,运河起源包含了尊天子、王天下的治国理念。

运河连接不同地方不能简单理解为方便物流交通,这一距离感需要从人文角度把握,也就是从礼的角度去解读。《禹贡》记载了大禹治水,也可以说是最早关于疏浚河道、开发“运河”的记载。但在这里,大禹疏浚河道之举不仅是一项工程、一个物流系统的构建,其功绩更在于奠定了九州大地这一治国的亲疏空间及其基本的空间政治秩序,从而形成了整个中华民族的基本地理格局和人文空间。“禹别九州,随山浚川,任土作贡。”唐孔颖达《正义》曰:“此篇史述为文,发首‘奠高山大川’,言禹治九州之水,水害既除,定山川次秩,与诸州为引序。”[11]卷六,146《禹贡》记录大禹在治理九州水土以后,立即用取之丧服的“五服”亲尊之道注入远近距离之中,形成四海一体、家国一体的治国方案。它以京都为中心,由近及远,分为甸、侯、绥、要、荒五服,亲尊有序而九州安定。可以说,大禹治水、开路都在于拓展人文空间。“五百里甸服:百里赋纳总,二百里纳铚,三百里纳秸服,四百里粟,

五百里米。五百里侯服：百里采，二百里男邦，三百里诸侯。五百里绥服：三百里揆文教，二百里奋武卫。五百里要服：三百里夷，二百里蔡。五百里荒服：三百里蛮，二百里流。”郑玄解释道：“五服服别五百里，是尧之旧制。及禹弼之，每服之间更增五百里，面别至于五千里，相距为方万里。”[11]卷六,153郑玄认为五服之制是禹继承了尧的旧制而来的。按照距王的远近，从诸侯至百姓各有不同的分工和义务，形成尊而亲的上下关系。以侯服为例：甸服以外五百里地域是侯服，其中离甸服最近的一百里替天子服差役；二百里的，担任国家的差役；三百里的，担任侦察工作。正是在这种五服的空间观的关照之下，才有了“东渐于海，西被于流沙，朔南暨，声教讫于四海”的礼教制度。孔颖达《正义》曰：“言五服之外，又东渐入于海，西被及于流沙，其北与南虽在服外，皆与闻天子威声文教，时来朝见，是禹治水之功尽加于四海。此五服之外皆与王者声教而朝见，言其闻风感德而来朝也。”[11]卷六,153王者的声教远播于四海，各地闻风感德而来，也因而形成了王治的德政。这里“声教讫于四海”的理念尤其重要，换句话说，运河的疏通不是体现中央的权力之大，能通过运河搜刮财富，而是让德风吹遍九州大地。因此，《尚书》称“天命有德、五服五章哉”[11]卷四,139。《禹贡》记载的人文地理空间奠定了九州大地最基本的道路和水运的物质形态，也构建了以德政、王道为核心的四方“闻风感德”而来的经义空间，而德政王道和亲尊仁爱正是以道路和河流为媒介渐行于四海。《禹贡》无疑为中国线性文化遗产的解读提供了经义启示。为此，《史记·河渠书》这样评述中国最早的运河意义：“九川既疏、九泽既洒，诸夏艾安，功施于三代。自是之后，荥阳下引河东南为鸿沟。”[18]卷二九,1405

清齐召南《水道提纲》一书记载了当时水道源流分合。其序曰：“大地合水土为体，居天正中，亦若人身。然山其筋骨，而水其脉络也。至静者山，静中有动，故为干为枝，以一而万，又以万区界。百川至动者，水动中有静，故为源为委，以万而一，又以一遍周，六合阴阳，自相经纬。”[27]卷一,3古人把水土比作人身，山为筋骨，水为脉络，以山川为始繁衍而至六合阴阳，经纬万物，这无疑是中国古代天人合一的自然观体现。

大运河的申遗及其改造也应当从中获得启示，打破物流的线性遗产定位方式，探索其经义空间，从人文角度认识和建构大运河的文化遗产，以天人合一的自然观为导向重构大运河亲尊有序、四海会同的空间意义，只有在疏通其政治格局、地理格局、文化格局的基础上，大运河本身才能得以可持续地保护和发展。

四、文化遗产意义的道统源流

今天，国际遗产界的一个重要共识是：遗产本质上是话语的建构[28-29]。在西方，运河通常是工业文明的产物，因此，其遗产话语与现代性的科学思维和学术规范保持一致[30]。简单来说，就是用归类、认定、命名等来表达遗产的意义。但中国大运河的遗产意义并不是通过这种现代性的知识来构建和表述的。大运河文化意义的史料是渗透在经史子集不同的文本之中，并且体现了中国经典注疏式的风格。从夏、商、周三代开始，经孔子奠定，历代先贤大儒通过传、笺、注、疏等手法传承并创新遗产大义，而贯穿其中的是起于“六艺”、传于孔子、损益于不同朝代的道统源流。所谓道统，就是尧、舜、汤、文、武、周公、孔子、孟子、韩愈、朱熹等等圣贤相传的先王之道。其精神是仁义道德，其形式之一就是今天我们能看到的各种形态的文化遗产，不管是物质的还是非物质的。上文追述的大运河文化遗产大义无不来自这条中华文化的命脉。而这一源流是无法用当代遗产话语能够表达的。在物质形式上，西方遗产话语也许能够描述，但在内涵上必须对接中华文化特有的表述方式。如何打破今天把运河申遗归类式、定性化的陈述模式？或许可以从各个时代诸儒对《诗经》中周道的注疏获得启示。

遗产是先人传承下来的产物,而且意义的传承尤为重要。周道的意义首先起源于《诗经》,在其后的不同历史时期,人们不断对其意义进行解读性的传承,形成了独特的带有中国特色的遗产意义传承方式。《诗经》被认为产生于东周初期"礼乐征伐自天子出"的时代,因孔子"圣裁"以及后代的阐释注解,一直被奉为中国古代经典之一。汉笺唐疏、宋明义理、清代考据中不乏训解和义理阐述,但无不围绕"经义"这一源头阐发[31]61-69。对周道的解读也往往是从《诗经》的注疏开始,而不同的解读者在注疏、裁剪、引用的同时,丰富了周道的文化内涵,也构成了中国文化遗产话语的独特表征和传承方式。

以《匪风》一诗为例,毛传曰:"下国之乱,周道灭也。"郑笺曰:"周道,周之政令也。"唐孔颖达正义与郑笺相同:"此诗周道既灭,风为之变,俗为之改……言顾瞻周道,则周道已过,回首顾之,故知于时下国乱周道灭。下国谓诸侯,对天子为下国。周道,周之政令。弃而不行,是废灭也。"[12]卷七,383在中国经典话语的阐释中,阐释者并不直接出现在文本中,而是可以通过剪辑编辑巧妙地展现自己的观点。南宋朱熹丰富了汉唐以来对周道所承载的德政的相关注疏,又提出:"周道,适周之路也。"[13]86苏辙说:"周道既丧,诸侯为慓疾之政。周之先王,其所以治民者,亦犹烹鱼。安用慓疾之政为哉?诚有能复为周家之安靖民皆以好音归之矣,西周所在也。"[32]卷七,390苏辙的观点和毛亨相似,但并未直接解说周道为周代政令,而是通过烹鱼和为政进行意义的互文,从而再现当时"顾瞻周道,中心怛兮"的情景。元代朱公迁在其《诗经疏义》中这样阐释:"周室陵迟,诸侯放恣,无复知有尊王之义者。夫惟适周者之寂然也,故又重言以结之曰,孰有能西归者乎?有则我愿慰之以好音,所以重伤夫今王之不如古,而又以重叹夫今人之不知有王也。"[33]卷七,226其阐释和苏辙的观点有相似性,而落脚点在"王道"义理。清代方玉润在《诗经原始》中则是直引朱熹的观点:"周道,作周之路亦通。"[34]卷八,297

从毛亨、郑玄、朱熹、苏辙、朱公迁到方玉润等的种种注释、疏义、正解,中国经典话语的意义在各个作者对《诗经》进行阐释的同时而得以流传,这种传统经学的表征方式所展现的是一种多层次互文的话语风格,同时也提供了另一个开放的解读空间,每个时代的人都可以从中获取经典的意义,这也就意味着这种传承永远是对当下打开的,是探求文化遗产本土意义的源头活水。在秉承传统道统源流的同时,周道的文化内涵也在这种多声部的阐释中得到丰富和传承。

同样,运河的记载也见于经传。邗沟是春秋时期吴王夫差所开凿的中国古运河,沟通长江与淮河流域,是当今大运河里运河的前身。在历史变迁中,邗沟也几易其名:邗沟开凿之始,谓之韩江(亦说邗江),又称邗溟沟,汉代称渠水,隋唐称运河,唐时称合渎渠,宋代称官河,亦谓之山阳渎,民国时期承明代称里运河,新中国成立后改由六圩出江,从此纳入京杭大运河[35]37。

邗沟出自《左传》:"秋,吴城邗,沟通江淮。"吴王夫差定为进军中原北上争霸,开邗沟,以屯军储粮,"沟通江淮",是有邗沟。而关于邗沟的注疏之中,隐含着吴国的国运兴衰,传承着运河文化"以全周室"的道统源流。晋人杜预注曰:"(吴)于邗沟筑城穿沟,东北通射阳湖,西北至末口入淮,通粮道也,今广陵邗江是。"而杜预对《左传》中关于邗沟的记载用注疏的方式加以定位,亦成为之后各类集解、注疏、方志对邗沟解释的意义起源,唐孔颖达等人亦是如此引用[36]卷五八,2165。北魏郦道元《水经注》则是第一次明确了吴王修邗沟的意图,并再次引用了杜预的注解:"昔吴将伐齐,北霸中国,自广陵城东南修邗城,城下掘深沟,谓之韩江,亦曰邗溟沟,自江东北通射阳湖,西北至末口入淮。"[37]244宋代《重修毗陵志》则更详细地记载了邗沟的来源、走向,并发出了与《左传》不同的声音:

> 邗沟在郡城内,一自太平桥西,环绕城南,出臧桥,首尾俱枕运河为南;一自通吴门内,南枕运河,沿关城,历太平寺后出晋陵县治前,入新巷永福寺,南汇归斜桥,至虹蜺桥后,与后河合流为北,南仅有流通,北多湮塞。或援《左传》吴城邗沟通江淮之事为证,非也。[38]卷一五,146

明代傅逊所撰《左传属事》中，邗沟有了新的称谓：官河。“秋，吴城邗沟通江淮邢。今州广陵城东南筑邗城，今名芜城，下掘深沟谓之邗江。自江东北通射阳湖，又西北入淮，以便兵饷也，今名官河。”[39]卷二〇，928清代顾栋高《春秋大事表》把河运、长城提升到了如何顺应“天地之性”、“川陆之宜”的高度，体现了运河的经义解读方式：“吴掘邗沟以通运，而江淮始通；齐桓遏八流以自广，而九河始塞，水之故道渐移矣。春秋以后，战功滋兴，至有堑山、堙谷、壅川、塞河以求一切战胜攻取之计者。知伯决晋，王贲灌大梁，蒙恬筑长城、堙地脉，驯至西汉与河患相终始，易天地之性，违川陆之宜。”[40]卷八，895顾栋高认为吴王开掘邗沟沟通江淮流域，是顺应天地、山川之性的义举；而齐桓公阻塞河流以求“自广”，反而招来祸患。可见运河既应是顺应“天地之性”、“川陆之宜”的物质长河，更应是以德政疏通，从而会同四海、礼行四方的精神之流。

通常大部分涉及运河遗产的史料都是疏浚类的，但其实运河作为一种遗产精神，上承《尚书》禹贡，下启不同的经史子集，运河（邗沟、永济渠、通济渠等）的文化意义需要以经史子集为纲。运河大义的解读更多应依赖训诂和注疏，或者说一种通古达今的意义再生，是对中国道统源流的传承和再现，而非仅仅是关于运河的历史事实和记录陈述。

巴赫金认为，语言是“对世界的多种话语具体而实在的杂合”[41]293。关于大运河文化的记载散落在各个河段流经地区的各个时期的经史子集等文献中，其本身就是多声部的立体的话语杂合。正是通过这些不同的、个别的多样性的声音，在历代学者的剪辑、引用和互文中，周道和大运河的阐释才得以构建巨大的话语空间，才能够达到古今会通的对话效果，才能真正实现以古为新的遗产实践。在文化遗产的实践长期受控于西方话语的当下，大运河申遗过程中应当从标志性、分类式、项目式的途径中走出，借鉴传统历史的书写方式[42]，探索超越物质原真性的遗产话语表征方式，使运河真正成为道统传承的意义源流。

五、结　语

大运河的物质与非物质关系是申遗过程中的一个话语纠结。“周道如砥，其直如矢”这句话既描述了其物质形态，也表达了其深厚的文化内涵。它蕴含的是中华民族特有的精神价值、思维方式与想象力，是物质和精神的完美统一。当今国际遗产话语总试图把两者分开，体现的是西方文化中主观和客观的二元思维方式。遗产申报其实是一种跨文化对话和理解的过程，遗产从来就不是一种“东西”，而是人们如何理解过去的一种话语实践。遗产申报需要充分领悟中国本土的文化观、言说方式，也需要全面认识西方的遗产话语；既要理解古人的事迹与思想，又要把握好当下人的困惑和诉求。东方与西方、古人与现代人这四个维度都要在遗产这个支点里沟通起来，缺一不可[43]。本质上，大运河申遗的意义不在于彰显中华民族有多么伟大的工程，多么悠久的历史，而是为了让世界更好地理解中国文化遗产与众不同的思维方式和价值观，简言之，申遗是一项多元性的跨文化沟通。

在大运河申遗过程中，我们可以用中国史学观和传统经学的表征方式重新定义西方遗产话语的原真性，不仅是物质载体的原真性，更重要的是历史语言的原真性。“以古为新”就是用原真的历史话语对遗产的当下意义进行重构，带着对当下的道德关怀、当下文化和经济发展的问题，从文化遗产中得到创新的源泉。站在今天的角度来看，大运河是促进经济繁荣、实现国家赋税的手段，但也不应该忽视其本来应该有的王道德政、人文治理空间及其传承道统文脉的遗产价值，更重要的是，这些文化大义可以为今天发展高速公路、航空、高铁等交通和物流系统带来道德启迪，这也许是我们关注大运河作为遗产的真正价值。无疑，大运河无论从其物质形态还是文化意义上不能等同于周道，尤其是在运河开发和运用的悠久历史中，经常会出现类似周道既丧天下混乱的情况，运河

失去其德性,成为暴敛、征服或游玩的通道。而此时运河应是一种黑色遗产,顾瞻运河,岂不是"中心怛兮"?同样,我们看今天的物流系统,也应该抱有周道一样的人文关怀。正是这一上古以来的道统源流把周道、大运河和现代交通体系融贯为一体。

[参 考 文 献]

[1] 雷晋豪:《周道:封建时代的官道》,北京:社会科学文献出版社,2011年。[Lei Jinhao, *The Zhou Road: The National Highway in an Age of Limited Mobility*, Beijing: Social Sciences Academic Press, 2011.]

[2] 李泉:《中国运河文化的形成及其演进》,《东岳论丛》2008年第3期,第57-61页。[Li Quan, "The Formation and Development of Chinese the Grand Canal Culture," *Dongyue Tribune*, No. 3(2008), pp. 57-61.]

[3] 王永波:《运河文化的运动规律及其启示》,《东南文化》2002年第3期,第64-69页。[Wang Yongbo, "The Moving Law and Enlightenment of the Grand Canal Culture," *Southeast Culture*, No. 3(2002), pp. 64-69.]

[4] 王健:《大运河文化遗产的分层保护与发展》,《淮阴工程学院学报》2008年第2期,第1-6页。[Wang Jian, "On Delamination, Protection and Development of the Cultural Heritage of the Great Canal," *Journal of Huaiyin Institute of Technology*, No. 2(2008), pp. 1-6.]

[5] 张延皓:《中国大运河文化线路的工程性》,2009年6月1日,http://www.zjwh.gov.cn/dtxx/2009-06-01/79426.htm,2014年6月2日。[Zhang Yanhao, "The Project of China's the Grande Canale Culture Line," 2009-06-01, http://www.zjwh.gov.cn/dtxx/2009-06-01/79426.htm, 2014-06-02.]

[6] 陈国民:《对大运河文化遗产两种分类方法的看法》,《中国名城》2010年第1期,第27-30页。[Chen Guomin, "Perspective on the Two Classifications of the Grand Canal Cultural Heritages," *China Ancient City*, No. 1(2010), pp. 27-30.]

[7] 单霁翔:《关注线性文化遗产 推进大运河保护与申遗》,见全国政协文史和学习委员会办公室编:《京杭大运河:2006》,北京:中国文史出版社,2007年,第149-151页。[Shan Jixiang, "Lineal Cultural Heritage and the Protection and Application for World Cultural Heritage of the Grand Canal," in The Office of the National CPPCC History and Learning Committee(ed.), *The Grand Canal*: 2006, Beijing: Chinese Literature and History Press, 2007, pp. 149-151.]

[8] 姚迪:《巨系统文化遗产保护的探究及现实困境的思索——以大运河保护规划为例》,《城市规划》2010年第1期,第48-51页。[Yao Di, "Exploration and Predicament of Giant-System Cultural Heritage Conservation: A Case Study of the Grand Canal Conservation Plan," *City Planning Review*, No. 1(2010), pp. 48-51.]

[9] 光晓霞:《中国的世界文化遗产申报形势及其类型探析——以大运河为例》,《西华大学学报(哲学社会科学版)》2013年第4期,第38-41页。[Guang Xiaoxia, "The Current Situation and Types of China's Application for World Cultural Heritage: Taking the Grand Canal as an Example," *Journal of Xihua University(Philosophy & Social Sciences)*, No. 4(2013), pp. 38-41.]

[10] UNESCO, "Four New Cultural Sites Inscribed on World Heritage List," 2014-06-22, http://whc.unesco.org/en/list/1443/, 2014-06-22.

[11] 孔安国传、孔颖达正义:《尚书正义》,见《十三经注疏》,北京:中华书局,1980年。[Kong Anguo & Kong Yingda, *Shangshu Zhengyi*, in *The Thirteen Classical Works with Notes and Commentaries*, Beijing: Zhonghua Book Company, 1980.]

[12] 毛亨传、郑玄笺、孔颖达等正义:《毛诗正义》,见《十三经注疏》,北京:中华书局,1980年。[Mao Heng, Zheng Xuan & Kong Yingda et al., *Maoshi Zhengyi*, in *The Thirteen Classical Works with Notes and Commentaries*, Beijing: Zhonghua Book Company, 1980.]

[13] 朱熹:《诗集传》,北京:中华书局,1958年。[Zhu Xi, *Shijizhuan*, Beijing: Zhonghua Book Company, 1958.]

[14] 孔鲋:《孔丛子》,王钧林、周海生译注,北京:中华书局,2009年。[Kong Fu, *Kongcongzi*, tran. and commented by Wang Junlin & Zhou Haisheng, Beijing: Zhonghua Book Company, 2009.]

[15] 徐元诰：《国语集解》，北京：中华书局，2002 年。[Xu Yuangao, *Guoyu Jijie*, Beijing: Zhonghua Book Company, 2002.]

[16] 杨升南：《说周行、周道——西周时期的交通初探》，《人文杂志丛刊》1984 年第 2 辑（《西周史研究》），第 51－56 页。[Yang Shengnan, "Zhou Hang and Zhou Dao: Exploration of the Transportation in the Western Zhou Dynasty," in *Journal of Humanities* (*The History of Western Zhou Dynasty*), No. 2(1984), pp. 51－56.]

[17] 《论语》，杨伯峻、刘殿爵译，北京：中华书局，2008 年。[*The Analects of Confucius*, tran. by Yang Bojun & Liu Dianjue, Beijing: Zhonghua Book Company, 2008.]

[18] 司马迁：《史记》，北京：中华书局，1959 年。[Sima Qian, *Historical Records*, Beijing: Zhonghua Book Company, 1959.]

[19] 王弼、韩康伯注，孔颖达等正义：《周易正义》，见《十三经注疏》，北京：中华书局，1980 年。[Wang Bi, Han Kangbo & Kong Yingda et al., *Zhouyi Zhengyi*, in *The Thirteen Classical Works with Notes and Commentaries*, Beijing: Zhonghua Book Company, 1980.]

[20] 王樵：《尚书日记》，见《文渊阁四库全书》第 64 册，台北："商务印书馆"，1986 年影印本。[Wang Qiao, *Shangshu Riji*, in *Siku Quanshu*: *Vol*. 64, Taipei: The Commercial Press, 1986.]

[21] 顾颉刚：《〈周道〉与〈周行〉》，见顾颉刚：《史林杂识初编》，北京：中华书局，1977 年，第 121－124 页。[Gu Jiegang, "Zhou Dao and Zhou Hang," in *Shilin Zashi Chubian*, Beijing: Zhonghua Book Company, 1977, pp. 121－124.]

[22] 史念海：《周原的历史地理与周原考古》，《西北大学学报（哲学社会科学版）》1978 年第 2 期，第 80－88 页。[Shi Nianhai, "History and Geography of Zhouyuan and Archaeology in Zhouyuan," *Journal of Northwest University* (*Philosophy and Social Sciences Edition*), No. 2(1978), pp. 80－88.]

[23] 丁岩：《岐丰"周道"及其相关问题》，《文博》2003 年第 4 期，第 7－16 页。[Ding Yan, "Zhou Dao in Qifeng and Other Studies," *Relics and Museology*, No. 4(2003), pp. 7－16.]

[24] 佚名：《岐山县乡土志》，见王德毅编：《丛书集成三编》第 82 册，台北：新文丰出版公司，1997 年。[Anon., *The Local Records of Qishan County*, in Wang Deyi(ed.), *Congshu Jicheng Sanbian*, Taipei: Xinwenfeng Publishing Company, 1997.]

[25] 黄怀信、张懋镕、田东旭：《逸周书汇校集注》，上海：上海古籍出版社，1995 年。[Huang Huaixin, Zhang Maorong & Tian Dongxu et al., *Collections and Annotations of Yizhoushu*, Shanghai: Shanghai Classics Publishing House, 1995.]

[26] 程大昌：《禹贡论·后论》，见《文渊阁四库全书》第 56 册，台北："商务印书馆"，1986 年影印本。[Cheng Dachang, *Yugong Lun & Hou Lun*, in *Siku Quanshu*: *Vol*. 56, Taipei: The Commercial Press, 1986.]

[27] 齐召南：《水道提纲》，见《文渊阁四库全书》第 583 册，台北："商务印书馆"，1986 年影印本。[Qi Zhaonan, *Shuidao Tigang*, in *Siku Quanshu*: *Vol*. 583, Taipei: The Commercial Press, 1986.]

[28] L. Smith, *Use of Heritage*, London & New York: Routledge, 2006.

[29] L. Smith & E. Waterton, *Heritage, Communities and Archaeology*, London: Gerald Duckworth and Co., 2009.

[30] 朱光亚：《大运河的文化积淀及其在新世纪的命运——大运河遗产保护规划和申遗工作的回顾与体会》，《东南文化》2012 年第 5 期，第 6－17 页。[Zhu Guangya, "The Cultural History and New Cause of the Grand Canal: A Review on the Making of the Master Protection Plan and the Applying for the World Heritage Status," *Southeast Culture*, No. 5(2012), pp. 6－17.]

[31] 郭万金：《〈诗经〉研究六十年》，《文学评论》2010 年第 3 期，第 61－69 页。[Guo Wanjin, "60-year Study of *The Book of Songs*," *Literary Review*, No. 3(2010), pp. 61－69.]

[32] 苏辙：《诗集传》，见《文渊阁四库全书》第 70 册，台北："商务印书馆"，1986 年影印本。[Su Zhe, *Shijizhuan*, in *Siku Quanshu*: *Vol*. 70, Taipei: The Commercial Press, 1986.]

[33] 朱公迁：《诗经疏义》，见《文渊阁四库全书》第 77 册，台北："商务印书馆"，1986 年影印本。[Zhu Gongqian, *Shijing Shuyi*, in *Siku Quanshu*: *Vol*. 77, Taipei: The Commercial Press, 1986.]

[34] 方玉润:《诗经原始》,李先耕点校,北京:中华书局,1986年。[Fang Yurun, *Shijing Yuanshi*, punctuated and checked by Li Xiangeng, Beijing: Zhonghua Book Company, 1986.]

[35] 陈慕:《邗沟与京杭大运河》,《江苏地方志》2004年第3期,第36-37页。[Chen Mu, "Hangou and the Grand Canal," *Jiangsu Local Chronicles*, No. 3(2004), pp. 36-37.]

[36] 杜预注、孔颖达等正义:《春秋左传正义》,见《十三经注疏》,北京:中华书局,1980年。[Du Yu & Kong Yingda, *Chunqiu Zuozhuan Zhengyi*, in *The Thirteen Classical Works with Notes and Commentaries*, Beijing: Zhonghua Book Company, 1980.]

[37] 郦道元:《水经注》,陈桥驿译注、王东补注,北京:中华书局,2009年。[Li Daoyuan, *Shuijing Zhu*, trans. and commented by Chen Qiaoyi & Wang Dong, Beijing: Zhonghua Book Company, 2009.]

[38] 史能之:《重修毗陵志》,见《续修四库全书》第699册,上海:上海古籍出版社,2002年。[Shi Nengzhi, *The Local Gazetteer of Piling*, in *Xuxiu Siku Quanshu*: *Vol*. 699, Shanghai: Shanghai Classics Publishing House, 2002.]

[39] 傅逊:《左传属事》,见《文渊阁四库全书》第163册,台北:"商务印书馆",1986年影印本。[Fu Xun, *Zuozhuan Zhushi*, in *Siku Quanshu*: *Vol*. 163, Taipei: The Commercial Press, 1986.]

[40] 顾栋高辑:《春秋大事表》,北京:中华书局,1993年。[Gu Donggao(ed.), *Event Table of Chunqiu*, Beijing: Zhonghua Book Company, 1993.]

[41] M. Bakhtin, "Discourse in the Novel," in M. Holquist(ed.), *The Dialogic Imagination*: *Four Essays*, trans. by C. Emerson & M. Holquist, Austin: University of Texas Press, 1981, pp. 259-422.

[42] 吴宗杰:《话语与文化遗产的本土意义构建》,《浙江大学学报(人文社会科学版)》2012年第5期,第28-40页。[Wu Zongjie, "Recovering Indigenous Discourse of Cultural Heritage: A Chinese Challenge to Western Value of Heritage," *Journal of Zhejiang University* (*Humanities and Social Sciences*), No. 5(2012), pp. 28-40.]

[43] 沈娴:《以古为新,道行天下——吴宗杰谈中国大运河"申遗"的精神内核》,《文化交流》2013年第8期,第2-6页。[Shen Xian, "Wu Zongjie: Significance of the Grand Canal of China as Heritage," *Cultural Dialogue*, No. 8(2013), pp. 2-6.]

书　名:《李辅燿日记》

编　者:徐立望　胡志富

·新书架·

浙江大学出版社出版

内容简介: 李辅燿(1848—1916),字补孝,号幼梅,又号怀庐主人,晚年自号和定、九子山人,湖南湘阴人,出身于书香门第。影印古籍《李辅燿日记》,总计10卷62本,时间跨度40余年,从光绪元年(1875)起至民国五年(1916)止。

《李辅燿日记》中最主要的部分与浙江息息相关。李辅燿宦游浙江三十多年,跨越晚清和民国,所记日记经历甲午战争、戊戌变法、八国联军侵华、辛亥革命、溥仪退位等重要的历史阶段,不乏珍贵史料。尤其对我们了解晚清到民国初年的浙江社会、政治、经济状况及地方政局,中上层官僚之间的活动及日常生活,湘人在浙江的活动轨迹及社会风情等都有着重要的文献价值。

日记非常直观地展现了晚清中上层官员的生活常态,同时也反映出一些当时社会生活的礼节,晚清至民国初年的中上层官员生活情景和社会人情跃然纸上。此日记无论从时间跨度,还是从记叙的持续性、内容的丰富性、书法的艺术性,都彰显了独特的人文价值。