



陈云其在八廓街 (西藏组诗·之一)



没有一个夜晚,比你的夜晚明亮
没有一声叹息,能让我如此忧伤
玛吉阿米,请给我一杯甜茶
用你的纤手再加一点糖

如果相会就能相爱
相爱的人呀永不相忘
如果一瞬就是一生
我这一生就没白来世上

念珠在兹,用什么可以超度
你的灵魂洁而不浊
顾盼笑吟,佩玉浸润幽香
我所愿意的,就此安放

守着一份惆怅一首诗
护着一幢花树一声唱
你走得再远,走不出摇曳的烛光
我辗转回来,依然是满月的荒凉

何良京水与交通

可阅读全文
扫描二维码



任何交通工具乃至交通方式都是人类对自然界的一种能力延伸,也是对自然界的有限征服。水上交通似更能证明这一点,它对促进人类社会进步的作用实在是无法估量。

有关考证显示,最原始的水上交通工具是一种称之为桴的器具。桴也即是后人说的筏。筏有竹筏和木筏,分别由竹子和树枝捆扎而成。到了石器时代,用火烧和石斧把大圆木挖成凹型则成了独木舟。即所谓的“剡木为舟,剡木为楫”。独木舟堪称人类造船历史的开端。余姚河姆渡遗址发掘中,有木桨出土,就很可能证明距今约7000年前,我们的祖先已掌握了制造独木舟的技术。

摊开地图我们就能发现,现如今的许多城市,就是由当年的水运交通枢纽的区域位置优势发展形成的。有一个典型的例子:700多年前,当时的天津还是一个小渔村,如往大的说,最多也就是个较大的军事要塞——直沽寨。1293年京杭运河开通后,天津成了运河和海运的交通枢纽,并很快成了一个重要的商业中心和贸易港口城市。

其实像天津这样的例子不胜枚举。回头看一下历史,秦汉时期我国的长安、洛阳、益州(今成都)、邯郸等诸多大城市无不仰仗于发达的水上交通。这种现象不惟中国,整个世界莫不如此。近代名人孙宝瑄在论及

中国西北与东南贫富差异时认为:“我国富饶之区,首推东南,其所以致此者,以水道四通八达,物产易流通,农商之业易兴也。西北无水道,故地方贫瘠异常。”此结论虽有片面武断,但也不无道理。

我们的先人们在被动地开发利用自然河网水道同时,还选取一些特殊地段区域开凿人工航道——运河。运河开凿的最初目的虽各有不同,然其最终的价值实现都会归结到运输。由于运河的走向是人们的主动选择,因此,同样的航道其发挥的效益会比自然航道大得多。如先秦时期的鸿沟、邗沟分别沟通了黄河和淮河,淮河和长江。由于我国地势走向是西高东低,境内大河大都呈现由西向东走向,上述南北走向的两沟把三条大河给打通了。此后,比上述两沟开凿稍晚些,秦始皇为平“南蛮”主持开凿了灵渠,该渠联接的分别是湘江和漓江(湘江和长江相通,漓江和珠江相连),这样中国版图上,北起黄河,南至珠江的诸多大的江河,包括一些湖泊实现了彼此沟通,形成了一个完整的水系运输网络,从而极大地促进了各地的互通有无。

无用讳言,在陆上乃至空中运输迅猛发展的当下,水运的时效局限性是一个明显的短板,但水运的低成本、大运能,似永远不会被超越。



集梁桥、浮桥、拱桥于一体的广东广济桥



世界最早的船闸式运河——广西灵渠

推荐榜



陈民宪
我的海



大江走笔
暑假中最容易
毁掉孩子的两件事



庸星
看电影:《两个人的车站》



三耳秀才
我是“海瓜子”



盛醉墨
斯庵寓事

