

江西上饶创新方志敏革命文物保护利用的探索实践

肖建林

江西省上饶市，是伟大的无产阶级革命家、军事家、杰出的农民运动领袖方志敏烈士的故乡，是赣东北和闽浙赣革命根据地首府所在地。上饶境内保存着大量土地革命战争时期的革命文物。它们遍布在各县乡村，见证了方志敏等革命先辈为国家富强和民族独立进行艰苦奋斗、浴血奋战的革命历程。为了管理好利用好这些革命文物（以下简称“方志敏革命文物”），发挥其社会教育功能，近年来，上饶市积极探索革命文物保护利用路径和形式，最大效应发挥革命文物的价值。

一是创新保护管理机制。方志敏革命文物分布在上饶市境内12个县区，散落于广大的城市、乡村，每个县都有但又孤立存在，难以系统反映方志敏烈士的革命精神。为了避免各县、乡村从各自角度出发孤立地开展宣传和教育活动，市委市政府改变原有属地管理模式，整合了方志敏故居、方志敏纪念馆、中共闽浙赣省委机关旧址等13处重要革命旧址和纪念馆，集中在一个部门进行日常管理，在2004年专门成立了上饶方志敏纪念馆——闽浙赣革命根据地旧址管理委员会，为市政府直属副处级事业单位。2021年，又进一步加强和完善该机构的职能定位，充实人员编制，将机构名称改为上饶市方志敏革命旧址管理中心，成为正处级单位。通过管理机制的创新，实现了方志敏革命文物保护利用由散至聚、由合至融的转型。

二是创新开展主题活动。方志敏烈士被俘后，在狱中以笔为枪，继续战斗，写下了近14万字文稿，其中《可爱的中国》《清贫》等最为震撼人心，被誉为爱国主义的千古绝唱。“可爱的中国”已成为方志敏烈士留给后人的鲜明文化符号，具有跨越时空的影响力和号召力。为了把方志敏的革命精神宣传好、弘扬好、利用好，上饶市将这一文化符号提炼为文化品牌，开展了一系列“可爱的中国”主题活动，讲述革命文物背后的故事，不断散发出强大的时代价值和社会价值。2023年以来，上饶市创新表达方式，成立若干支“可爱的中国”宣讲团，从高校、革命旧址、纪念馆等抽调讲解员，分赴全国各地，面向学校、机关、基层和社会各界开展方志敏革命精神宣讲活动，生动讲好党的创新理论和方志敏革命故事，累计开展对象化分众化宣讲2000余场次，新媒体浏览量超过5000万，获评“全国基层理论宣讲先进集体”，打造成为新时代的红色宣讲IP。

三是探索文旅融合路径。为了打好组合拳，发挥革命文物的整体效应，2024年以来，上饶市围绕方志敏烈士革命的一生，将方志敏烈士诞生地、求学地、领导革命地和被俘地等重要节点革命旧址有机串联、串珠成链，策划打造了“可爱的中国”革命文物主题游径，形成了一条集中展示方志敏革命历史主题的文化遗产旅游线路。坚持红绿结合、农旅结合、文体结合的思路，创造性地在游览线路上融入当地特色项目，如弋阳腔表演、红歌演唱、非遗民俗、特色采摘等，吸引了众多社会团体前来游览体验。目前，该条线路上的县区主动融入，将乡村建设与革命文物保护、景区创建、研学培训等结合起来，积极打造红色名片，创建A级景区，正不断形成以方志敏纪念馆为龙头，连接1个国家5A级旅游景区、4个国家4A级旅游景区的文旅融合主题线路，为革命老区高质量发展注入人文新动能。方志敏故居所在地——弋阳县漆工镇湖塘村，依托革命文物开展红色研学，2024年全年累计接待观众50000人次，培训收入100余万元，有效提升了村集体经济发展。此外，注重结合不同类型文物的特色，侧重挖掘展示方志敏“爱国、创造、奉献”的革命精神，通过沉浸式体验提升党性教育和红色培训效果。2024年，由江西科技师范大学联合方志敏纪念馆共同策划的《可爱的中国——方志敏精神体验式实践教学》项目，获得2024年度以革命文物为主题的“大思政课”优质资源建设推介精品项目。

水密舱壁及流水孔：中国古船的独特结构

刘莉

中国拥有悠久的舟船文明，在造船技术方面，贡献了许多世界性创新，其中水密舱壁引人瞩目，其在加强船体横向强度、保持船体抗沉性以及优化货物装卸与管理方面作用重大，并为船只远洋航行提供了安全保障。在东西方文明的交融中，这项技术逐渐被广泛应用。在发掘出土的中国古船中，其水密舱壁底部多设有流水孔。流水孔的灵活运用，使船只在遭遇漏水时能迅速排水，保障航行安全。然而，水密舱壁技术的点睛之笔——流水孔在水密舱壁系统中的重要作用却常常被人们忽略。

水密舱壁的特点及起源

在古人对气候、洋流等海况难以预测的情况下，确保航行安全不仅依赖于航海者精湛的驾驶技术，更倚仗船舶本身结构的坚固性。中国古代船舶内部通常被隔板划分为多个隔间，木板间的接合处经过精心的拼接、加固与密封处理，如同编织的防护网，确保各舱区互不透水，从而构建起坚固的水密舱壁。它既将船舱空间化整为零，分割成若干独立单元，又确保了船舶整体的密封性。多舱的设计使数道水密舱壁与船壳和甲板紧密连接，为船体提供多重支撑，增强了船舶的整体刚性和强度，同时也方便不同货物的存放和管理，大幅提高了装卸效率。而且，中国古船的桅座均依靠坚固的水密舱壁设立，这些舱壁能防止桅座发生位移，并支持桅杆和分解其对桅座的作用力，这也是中国古船能够采用多桅多帆的一个必要条件。水密舱壁堪称中国人在造船技术上的伟大发明。

关于水密舱壁出现的时间，目前最早的记录是始于5世纪北晋代的“八槽船”。至今虽尚无考古发现，但江苏扬州施桥镇出土的唐代晚期木船有5个大舱和若干小舱，江苏如皋县出土的唐代木船有9个水密隔舱，且板缝之间用石灰、桐油和麻丝调和的黏料填塞以确保水密性，这是中国出土最早的水密舱壁结构的古船实物例证。



蓬莱一号古船的水密舱

水密舱壁中的点睛之笔——流水孔

流水孔，又名过水眼，开设在水密舱壁与船底板连接的最低点，其形状有圆形、半圆形、椭圆形、方形以及方形等。流水孔的设置，便于洗舱时集中排除污水。同时，船舶在长期航行过程中，由于板缝渗漏或意外碰撞受损，难免造成舱内进水。流水孔的设计，便于舱底积水流通，能够很好地解决船舱积水的问题，对保持船舶的平衡和稳定、增强船舶的安全性能至关重要。

目前出土的中国古船的水密舱壁上大都设有流水孔，以海船为主，部分内河船也开设流水孔。以下举例说明：

福建泉州宋代海船。1974年，福建泉州湾后渚港出土一艘宋代海船，船内由12道舱壁分隔成13个舱室，舱壁板多用杉木，最下一列壁板采用耐腐蚀的樟木，在靠近龙骨的位置开有120毫米×120毫米的流水孔。

浙江宁波宋代古船。1979年，浙江宁波市东门口发现一艘宋代海船，尾部破坏严重，只残存前部7个舱位，每道舱壁的底部与龙骨交接处都开有一个流水孔。

山东菏泽元代古船。2010年，山东菏泽市国贸中心建设工地发现一艘元代内河船，船内残存12道舱壁板，除首、尾舱壁板和桅座所处

的第8号舱壁板外，其他舱壁板底部靠近船中处都开有矩形流水孔。

山东梁山明代内河船。1956年，山东梁山县出土一艘保存完整的明代古船，全船共设12道舱壁，第8号舱壁板与船底板交接处，靠近龙骨的两侧开有流水孔。

浙江象山明代海船。1994年，浙江宁波象山出土一艘明代海船，全船由12道舱壁分成13个舱室，第9至12道舱壁及舱壁肋骨在靠近船底处均开有两个流水孔。

山东蓬莱古船。1984年和2005年，山东蓬莱水城（古登州港）的港池中发掘出两艘古船，船名为一号古船和二号古船。一号古船为元代战船，内部由13道舱壁分隔成14个舱，舱壁板均用锥木制成，在第2舱和第7舱设有桅座。除船首的1、2、3道舱壁，船尾最后一道舱壁以及桅座紧靠的舱壁外，其他舱壁板与船底板接触处均有两个60毫米×80毫米的方形流水孔。二号古船为明代战船，残存第2至第7道水密舱壁。除了第2道舱壁前设有桅座外，其余每道舱壁底部均设有2个圆形流水孔，尺寸在60毫米至160毫米不等。舱壁板两侧随船体弧度设置的舱壁肋骨也都没有与之相通的、尺寸大小不等的不规则方形流水孔，且尺寸普遍大于舱壁板上的流水孔。值得注意的是，在古船发掘现场可以看到，第5道舱壁的流水孔中



蓬莱二号古船的水密舱壁流水孔及木柱

残留了一段木塞，这是在其他出土古船流水孔中从未见到的，这一重要发现为阐释流水孔在水密舱壁中的重要作用提供了新的有力物证。

从大量出土的古船实物例证能够发现，流水孔作为中国古船水密舱壁技术中的巧妙设计，至迟在宋代便已出现并得到广泛应用。中国古代的造船工匠在开设流水孔的舱壁板选材、位置确定以及尺寸设计上都进行了周密考量。从舱壁板材的选择来看，开设流水孔的舱壁板通常选用樟木、杉木、锥木等耐腐蚀的木材。从流水孔的位置来看，依据船体内部的倾斜弧度，设置在舱壁板与船底板交接的最低点，便于积水快速集中并排除。鉴于船舶在航行过程中首尾部位比其他地方更容易受损，船首第一道舱壁和船尾最后一道舱壁通常不设置流水孔，防止船体受损后大量积水流向其他舱室，进而控制船舶进水速度，保持船体的抗沉性。桅座紧靠的舱壁一般也不开设流水孔，以确保对桅座的支撑强度。流水孔的大小一般根据船体尺寸来确定。从已知的古船流水孔来看，小直径的流水孔不会破坏水密舱壁的结构，在日常使用中更为方便。当船底有积水时，积水能够顺着船体倾斜通过流水孔流向船舱最低处，便于集中排除，并且不会因孔洞太大而导致过多的水快速涌入某一舱室，对船舶抗沉性的影响较小。

古船流水孔中的木塞使用，可让水密舱区

花笺雅韵——鲁迅书信中的家国情怀

刘晴

问候，信笺用的图案是非常花心思的：第一张是枇杷，许广平是广东人，非常喜欢吃枇杷，而第二张则是并蒂的莲蓬。首先用并蒂莲表达夫妻的感情，其次莲蓬有子，暗喻自己的夫人怀着他们的爱情结晶。花笺图案上还分别有题诗，枇杷笺题：“无犹扇底坠金丸，一味琼瑶沁齿寒。黄珍似梅甜似藕，北人曾作荔枝看。”莲蓬笺题：“并头曾忆睡香波，老去同心住翠窠。甘苦个中依自解，西湖风味还多。”两首信笺题诗也蕴含了浓浓的情意。

鲁迅在这封信中对夫人许广平的称呼是“小刺猬”。因为许广平曾留过一段时间可以直竖起来的短发，鲁迅就昵称她为“小刺猬”。最后的结尾，是一个伸着长鼻子的小象，没有另外署名。这来源于许广平对鲁迅的昵称。鲁迅在厦门大学任教时不太如意，他的好友林语堂曾经说他是厦门大学的白象，意思就是花了大价钱买来的没有办法摆脱的大麻烦。于是许广平女士就称呼他为小白象，结尾这小白象也表现了他们夫妻的默契。花笺传递的爱意许广平也心领神会，她回信中写道：“那两个莲蓬，并题着的几句，都很好，我也读熟了。你是十分精细的，那两张纸必不是随手捡起就用的。”

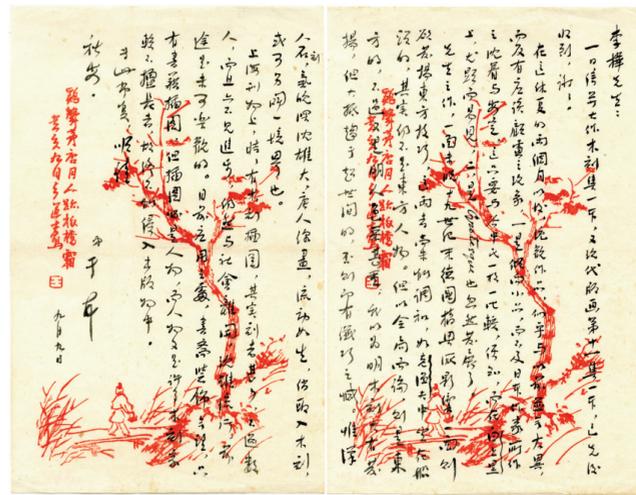
鲁迅1926年南下后最终定居上海，对母亲的孝心惦念只能通过鸿雁传书。例如1935年12月4日鲁迅和母亲通信中关于牙齿的对话：

大人牙已拔去，又并不痛，甚好，其实时时要痛，原不如拔去为佳，惟此后食物，务乞多吃柔软之物，以免胃不消化为要。

海婴仍然每日往幼稚园，尚听话。新的下门牙两枚，已经出来，昨日往牙医处将旧牙拔去。

从信中可知，无论是母亲的“老牙”，还是其子海婴的新齿，都遇到了烦恼，一个拔除以后，被儿子耐心嘱咐要吃软烂的东西；一个是旧牙拔除萌生新牙，被父亲向祖母提起，以慰老人惦念孙儿的心怀。这幅信笺选取一只大蘑菇，一只中蘑菇连着小蘑菇，显得妙趣横生，孺慕之情，舐犊之心，溢于言表。

鲁迅1911年7月31日致挚友许寿裳信的结尾，更是花笺图案和文字的珠联璧合：他特意把“此颂曼福”中的“曼福”写得十分潇洒曼妙，与花笺一角的海螺在形态上形成呼应。“曼福”中“曼”字有“曼长、展开”的意思，进一步强调了福祉的绵延不绝，不仅表达了对收信人的美好祝愿，也体现了中国



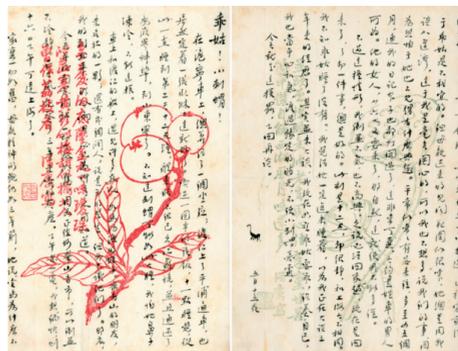
鲁迅1935年2月致李桦信，谈到了明清花笺和书籍插画对木刻创作的重要价值。

传统文化中对幸福和长寿的重视。鲁迅熟读佛经，在佛教文化中，海螺被视为法音闻四方的象征，代表陀之语，常在佛教法会上吹鸣。右旋海螺在佛教中更被视为吉祥圆满的象征。因此海螺的寓意也是对“曼福”的最好呼应。

看完了信的内容，再来看一看信中的称呼、敬语。比如鲁迅先生致母亲的一封信，开头的称呼是“母亲大人膝下敬稟者”。

这是当时对于长辈的一种非常尊敬的称呼，还比如他对蔡元培先生也非常尊敬的称为“左右敬稟者”。如果是写给平辈或晚辈的信，也需要一些自谦，民国师长对相交颇深的晚辈通常称“兄”，鲁迅写给给晚辈台静农的信中称他为“静农兄”。如果是平辈，鲁迅时代还有对长辈和平辈称字不称名的古风，比如郑振铎先生，名振铎，字西谛，鲁迅写给郑振铎的信，称呼是“西谛先生”，而不是“振铎先生”。这样的信件，充满了新文化和传统文化相结合的魅力。

鲁迅先生还有一些风趣的结尾问候，1935年7月，作家叶紫给鲁迅写了



鲁迅来北京探望母亲于1929年5月15日致许广平的信，表达了对许广平的浓浓爱意。

一封信，信中说：“我已经饿了”“借我十元或十五元钱，以便救急”。7月30日，鲁迅给叶紫写了一封回信，给了他一些钱，信尾写的问候语是“即颂俄安”，热心助人之余，调侃的语气也显示出了他与这位学生的亲近。

“愿乞画家新意匠，只研墨作春山。”从1911年7月到1936年10月，鲁迅留下手稿约1400多封，使用笺纸书信约400封，其中色彩艳丽的信笺数量之丰，令人震撼。观其书信，书法与笺画并美，家事国事，亲情友情，足以感人动怀。重温鲁迅的书信时代，欣赏花笺技艺，继承书信文化，延续纸墨春秋，正是一种独属于中国人的浪漫与幸福。

实现自由切换。通过调节水塞位置，能够灵活掌控各个舱区的积水量。当船舱存放货物且某个舱区受损积水严重时，用水塞堵住该舱区前后的流水孔，水塞与流水孔紧密贴合，能完好恢复舱壁的水密性，此时把货物先转移到其他舱区，可避免货物浸水，待受损舱区修补完成再搬回，既不影响船舶与航行，又为修补破损部位赢得了时间。当船舱进水较少时，水可顺着流水孔流走，集中到一个舱区后再清除，这样就省去了频繁搬运转移货物的麻烦。这种灵活性极大地便利了船只的航运和货物管理。

水密舱壁技术的传播与影响

随着水密舱壁技术的广泛应用，中国古船自宋元以后即以安全性高而著称于世，到了明代，造船和航海技术更是达到顶峰，创造了海上丝绸之路的辉煌。

据考古资料显示，15世纪，中国的水密舱壁技术远播至马尔代夫和印度西南部。早在13世纪，意大利旅行家马可·波罗已经将此技术介绍到欧洲，但直到18世纪末，英国海军才开始效仿中国的水密舱壁结构建造了6艘皇家舰艇。

2005年，在山东蓬莱登州港的港池中发掘出一艘明代来自朝鲜半岛的高丽古船，其造船工艺与传统的高丽古船有所不同，船内的舱壁、水密舱壁等结构呈现出典型的中国技术特色。然而，其水密舱壁底部并未设置流水孔。由此可见，水密舱壁流水孔的妙用在当时还未被其了解和掌握。这古船作为朝鲜半岛古船在海外的新发现，为研究中韩古代造船技术的交流提供了崭新的实物证据。

时至今日，中国古船的水密舱壁技术仍然被世界各地的造船业借鉴，是船舶设计中的重要结构。

水密舱壁是中国人独创的、具有鲜明中国特色的船舶结构，为世界造船技术的发展作出了杰出贡献。从各个时期出土的中国古船构造可以看出，水密舱壁和流水孔并非同时期出现，流水孔是对水密舱壁进行的技术性改良，也可称之为对水密舱壁设计的又一创新之举，在水密舱壁中占据着举足轻重的地位。这种巧妙的组合设计，让中国水密舱壁的功能变得更加科学合理。至今，我国福建晋江、宁德地区的木船建造依然传承着这一古老的手工艺技艺。2010年，中国水密舱壁福州制造技艺被联合国教科文组织列入“急需保护的非物质文化遗产名录”。