



如今的南京长江大桥因不堪重负而日益苍老 资料图片

不是市级文保单位,不是省级文保单位,如今——

# 长江大桥申报“国保”

看起来很美

# 今后修补要报国务院

这下可咋办

## 新闻背景

### 又到“国保”申报时

新规:要申报第七批国保先“还账”

又到全国重点文物保护单位申报时。据了解,第七批全国重点文物保护单位申报的截止时间为今年12月份。目前江苏省各地已经提交了一个初步方案,并通过了专家组初步评议。据统计,全省一共申报了248处,经专家投票,最终确定191处(含3处扩展项目)作为申报推荐项目。

和以往申报国保单位不同的是,这次申报国保,必须先“还账”,如果没把“欠账”补上,就不予申报。

#### 文保单位“欠账”多

根据文物法,一旦文物被评上文物保护单位后,两年内就要划出保护范围和控制地带,并对社会公布,以便于社会对这部分文物保护单位进行监督。如果哪一处文物保护单位在保护范围内出现了违规建筑,居民就可以向文物部门举报,并有效地对文物保护单位进行保护。

“江苏第六批省级文保单位和全国重点文保单位都是2006年通过的。按照文物法,这些文保单位的保护范围和控制地带早就应该上交,并通过江苏省政府对外公布了。”但事实上,从1996年开始,省级以上文物保护单位在保护规划紫线的划定上就开始“欠账”了。“1996年,国家公布了第四批全国重点文物保护单位,江苏省也相应公布了第四批省级文物保护单位;2001年,国家又公布了第五批全国重点文物保护单位……从13年前开始,除了苏州和常州提交了第四~第六批的保护范围和控制地带方案外,其余各市都没有提交相应的方案。”江苏省文物局文物处副处长束有春告诉记者,由于这些文物保护单位没有提交规划保护范围和控制地带,这给全省省级以上文物在管理上带来了很大的难度。一些文物保护单位周边出现违规建设,但由于保护范围和控制地带说不清,而无

法给予法律上的制裁。

据了解,为了督促各市提交第四~第六批省级和全国重点文物保护单位的保护范围和控制地带,江苏省文物局给全省各市下了一条“军规”:今年11月份没有上交规划保护范围和控制地带,就不能申报全国重点文物保护单位。

#### “欠账”因为争议大

据了解,南京市第四批到第六批的省级以上文物保护单位约有80处,105个点。

说起保护范围和控制地带,南京市文物局的一位负责人告诉记者,这就是这些文物保护单位的规划紫线,一旦划定规划紫线,在保护范围和控制地带内不论是勘探,还是搞建设都要经过国家文物局的批准才行。

“这个规划紫线划定太难了。比如说古民居,它的保护范围是文物本体,还是把周边都划进去?”这位负责人告诉记者,南京市文物局曾经召集过几次专家论证会给文物保护单位划规划紫线,但每次都不欢而散。“每次争议都非常大。”这位负责人说,实际上,以前也划定了一个范围,但不是很符合国家的要求。为了第七批国家级文物保护单位申报,他们正在给第四~第六批的省级以上文物保护单位重新划规划紫线。

快报记者 陈英 胡玉梅

### 国家文物局建议大桥申报“国保”

目前,第七批全国重点文物保护单位申报工作已全面启动。南京作为历史文化悠久的城市,有很多文保单位,梳理后南京选出了76处“候选人”向上申报。经过专家的论证,最终有56处被列入江苏省推荐名单。其中,于1968年通车的长江大桥和新石器时代的省级文物保护单位薛城遗址是后补充进去的,分别是最“年轻”和最“年老”的“候选人”。

长江大桥申报文保单位之路可谓一波三折。南京市文物局文物管理处相关人士告诉记者,早在2006年,长江大桥就曾申报南京市和江苏省文物保护单位,但没有成功。这次,一开始也没将其列入“国保”申报名单,但有一些社会人士提议,加上国家文物局有关专家来南京时,认为大桥的历史价值值得保护,也有资格申报“国保”,因此将其后补进了推荐名单。

说起长江大桥,一些老南京人特别有感情,“我参加过大桥的建设呢。”据悉,长江大桥从1956年就开始勘测设计,到1968年9月30日南京大桥铁路通车,同年12月29日大桥全桥通车,前后历经了10余年的时间,凝聚了多少设计者和建设者的心血!而通车之后,长江大桥也为南京城市的交通和发展发挥了巨大的作用。现在虽然有了长江二桥、三桥,但大桥的作用依然无可替代。

不过,经历了这么多年的风雨,长江大桥目前面临的另一个问题就是,41岁的大桥有些不堪重负,在大车小车的重压之下早已“遍体鳞伤”,小修小补是家常便饭。

## 【一个棘手的问题】

“去年,我们给长江大桥的产权方上海铁路局发了一个挂号信,内容就是要将长江大桥申报全国重点文物保护单位。不过,到现在还没有收到答复。”南京市文物局的丁波说。

而对于长江大桥申报全国重点文物保护单位,据了解,专家论证会的成员们内部意见也出现了分歧。

### 东南大学建筑系教授周琦

东南大学建筑系教授周琦是这次专家论证会成员之一,昨天在接受记者采访时,他对大桥能否成功申报“国保”表示悲观。他说在论证会上就有不止一位专家反对大桥申报“国保”,他也是其中之一,原因有两个:一是大桥还过于“年轻”,历史不够久,“50年以上的文物点比较合适”。另一个原因是,如果大桥申报为“国保”,会给

### 南博考古研究所副所长林留根

“酒泉卫星发射中心导弹卫星发射场遗址都能成为国保,长江大桥为何不能呢?”对于长江大桥申报全国重点文物保护单位,参与专家论证会的南京博物院考古研究所副所长林留根表示,对大桥申报有信心。

“修长江大桥时,美国人说长江水流过急,江水过深,根本没法修建大桥。但,这座在三年困难时期开工、

## 还是别申报了吧?

理由:小修小补都要上报国务院,是不是太烦了?

它的管理带来很多困难。“长江大桥跨度如此之大,如果要划保护区的话,该要多大的范围?还有,它的铁路和公路仍然在使用,并且长期超负荷,势必使大桥处于不断的维修和技术改造中,如果每次维修都要报国务院,是不是太烦了?”

周琦说,按照国家对“国保”的保护规定,“国保”是不能随便动的,任何的外观出新、结构修改等,只要对其

“动手动脚”,都要报国务院,经过国家文物局的审批。现在大桥动不动就要小修大补,一旦长江大桥成为“国保”,今后长江大桥想要“改头换面”,甚至哪个地方破了,需要打个“补丁”,都不能马上进行,按照程序都要经过国务院的批准才行。“而之前还要由市、省文物部门一层层上报,等到批下来,一年半载说不定——对大桥来说,这是耗不起的。”

## 申报,一定要申报!

理由:大桥是时代缩影,应该申报国保

于“文化大革命”期间完成的大桥,成了当时中国的标志性建筑。”作为那段历史的记忆,南京长江大桥是最真实、最典型和最完整的载体,它的历史价值是不可否认的;同时,它在中国建桥史上的意义也非同一般,其重要性不亚于古代的赵州桥。

林留根说,南京长江大桥不但有着相当的功能意义,还有一定的精神意义。“虽然

南京长江大桥只有41年的历史,可是一处文物能否成为‘国保’,不在于时间建成长短,而在于它能否见证一个时代的风风雨雨。长江大桥正是中国六十年代的缩影,它不但反映出中国人民自力更生、奋发图强的斗志,而且鼓舞了好几代中国人民始终不畏艰辛、逆流而上。因此,把长江大桥列为国保单位,当之无愧!”

省文物局:不管争议多大收到材料就会提交

对于长江大桥申报全国重点文物保护单位的是是非非,江苏省文物局文物处副处长束有春表示,由于是增补项目,目前还没有看到有关长江大桥申报国保单位的方案。只要在今年12月之前,南京市有关方面提交长江大桥申报的相关方案,不管争议多大,他们都会递交到国家文物局,最终由国家文物局来裁定。