

“国际瞩目的汉学泰斗” “整个亚洲文化的骄傲”

著名国学大师饶宗颐在香港逝世

新华社香港2月6日电(记者颜昊)著名国学大师饶宗颐6日凌晨于香港逝世。消息传来,香港各界无不感叹惋惜和深切哀悼,对大师一生治学和问道之路致以崇高的敬意。香港特区政府长官林郑月娥更形容其为“香港和世界学术和艺术界的瑰宝”。

秉承家学 崭露头角

公元1917年,岁在丁巳,饶宗颐出生于广东潮州一个殷实家庭,他的父亲饶得是当地知名学者和工商金融界名流。饶宗颐自幼秉承家庭教育,博览群书,家中的天啸楼是当时粤东最大的藏书楼。

饶宗颐自幼被父亲训练写诗、填词、写骈文和散文,打下佛学和目录学基础。他生前曾表示,在无忧无虑的学习环境下,他从小就养成了独特的学习习惯和方法,这对他以后做各方面的学问研究很有帮助。

年仅14岁,饶宗颐即完成《顾亭林学案》一书,轰动一时;18岁就完成了父亲未完成的著作《潮州艺文志》,20岁出头就被聘为中山大学的研究员。1938年,为躲避侵华日军,他随中山大学迁往云南但病倒在途中,滞留在香港期间先后结识了商务印书馆前总经理王云五和近现代著名学者叶恭绰,从此正式步入国学研究的大门。

1949年,饶宗颐移居香港,任教于新亚书院等学府。来港以后,饶宗颐凭借香港中西交汇的地缘优势,不断拓展治学规模并进军国际汉学界,从研究乡邦文献的才子,逐渐成长为世所罕见的国际汉学宗师。

饶宗颐学术研究范围宽广,古今跨度甚宽。从文字学、甲骨学、考古学、目录学,到经学、礼学、敦煌学、宗教学;从地方史志、中印关系史,到海上交通史,不一而足。除了学术以外,他在音律、书画方面的创作也是别具一格,受到广泛赞誉。

饶宗颐一生治学严谨,先是与钱锺书并称“北钱南饶”;钱锺书去世以后,又与季羨林并称“北季南饶”。学术界称他为“国际瞩目的汉学泰斗”“整个亚洲文化的骄傲”。

学贯中西 著作等身

上世纪60年代,饶宗颐开始研究敦煌经卷在学术和艺术方面的影响,上世纪80年代走访敦煌,东学西渐、通观互补,在敦煌学领域造诣非凡。他生前回忆,1962年第一次前往莫高窟,当时环境很艰苦,但是乐趣无穷,因为自己亲身印证了所学到的东西,而且受此启发又产生了新的问题。

除了通晓英、德、日、印度、伊拉克等国的语言文字外,饶宗颐还精通希伯来文和巴比伦古楔形文字,进而研究西亚历史文献。他曾穷十年之力,将世界最早史诗之一、以楔形文字书写的阿克得人神话集翻译成中文,并于1976年出版成《近东开辟史诗》。这是中国学者第一次全文翻译古代西亚史,填补了中国对古代西亚神话研究和西亚早期历史研究的空白。

在80多年的学术生涯中,饶宗颐共出版了100余种学术及艺术著作,1000余篇学术论文,被誉为百科全书式的学者。除《近东开辟史诗》外,其他重要的著作还包括:1956年出版的《敦煌本老子想尔注校笺》、1959年和1963年出版的《殷代贞卜人物通考》和《词籍考》等。

饶宗颐作为研究敦煌本《老子想尔注》的第一人,其《敦煌本老子想尔注校笺》出版后引起了20世纪50年代欧洲对道教的研究热潮,巴黎大学中国学院更选定此书为教材。《词籍考》则为学术史上第一部以目录学和版本学研究词学的著作,其研究方法与角度为词学研究提供了丰富的研究资料与基础。

在中外关系史方面最值得称道的是,上世纪70年代,饶宗颐在发表的《海道之丝路与昆仑船》中第一个提出了“海上丝绸之路”的概念,论述了“海上丝绸之路”的起因、航线和 seaboard,为国内外学术界认同和称颂。

“正己养气,奇以治学”。饶公治学尚新尚奇,开风气、辟新城、出奇兵,在众多新鲜的领域开荒播种,创造了诸多第一:在甲骨学方面,他是第一位讲述巴黎、日本所藏甲骨文的学者;他是学术界第一位系统研究殷代贞卜人物的学者;在敦煌学领域,他首次将敦煌本《文心雕龙》公之于世,并撰写第一篇研究论文,又是研究敦煌写卷书法的第一人;他是撰写宋、元琴史的首位学者,并首次研究了西晋陆机《文赋》与音乐的关系……

乐观旷达 自成一家

除了学术成就外,饶宗颐在艺术领域也卓有成就。他的书画作品风格独特,尤以“饶氏本色隶书”而享有盛誉。他所书写的《心经简林》矗立在大屿山岛的昂坪,已经成为香港的重要地标之一。他在古琴上的造诣,在旧体文学创作等方面的成就,也都广受赞誉。

“闲中有富贵,寿外更康宁”。正如陆游笔下的诗句,饶宗颐一生健谈、乐观,耄耋之年仍不时参加社会活动,更与大家分享长寿秘诀和人生态度:心胸豁达、心态乐观、珍重、克制,以及静坐、散步、早睡等。

2017年9月,饶宗颐诞辰百岁之际,香港邮政特别发行一套以“饶宗颐教授画作及书法”为主题的邮票及小型张。这套邮票及小型张精选了饶宗颐五幅中国画山水花鸟作品及两幅书法作品作品,以展现及纪念他“承前启后、自成一家”的书画风格。

香港大学于2014年1月向饶宗颐先生授予“桂冠学人”荣誉头衔,这是香港大学最高学术荣誉。为表彰他在学术领域的杰出成就,香港特区政府于2000年授予饶宗颐先生特区授勋制度最高荣誉大紫荊勋章。

因其在国际汉学界的崇高地位,饶宗颐于2012年被选为历史悠久的法兰西学院院士。他曾穷十年之力,将世界最早史诗之一、以楔形文字书写的阿克得人神话集翻译成中文,并于1976年出版成《近东开辟史诗》。这是中国学者第一次全文翻译古代西亚史,填补了中国对古代西亚神话研究和西亚早期历史研究的空白。



▲这是在饶宗颐文化馆拍摄的国学大师饶宗颐照片(2017年4月1日摄)。新华社记者李鹏摄

■新华时评

大师的背影,彰显文化自信的力量

享期颐之年,著等身之作,饶宗颐先生6日在香港逝世。这位学贯中西、涉猎广博的一代国学大师,从甲骨文鼎到敦煌文献,从经学礼乐到文学史学,从艺术宗教到中外交往史,无不成就卓然。文化大师离去引发国人缅怀,其中有一位网友感慨颇具诗意:“世上已无饶宗颐,天上又多文曲星”。

“下则为河岳,上则为日星”,中国古人认为,星辰与文化有相似之处。与人生比,星辰亘古不灭,而文化影响力同样恒久致远,我们凭借星辰了解时节和方位,我们运用文化增长智慧和才干。老子孔子的容貌难以推测,而《道德经》和《论语》还在我们案头;春秋战国的竹简凤毛麟角,而诸子百家学说至今流传;宫阙万间已然化作黄土,而唐诗宋词依旧朗朗上口。

在人类历史长河中,文化大师们无疑是灿烂的群星。古往今来,从某种意义上说是一部文化发展史,而一部文化发展史,从某种角度上讲也是一部文化大师史。文化有如浩瀚的大海,汇聚了每一代人、每一个人的心力,而文化大师则更像大江大河,集结起涓涓细流,直入东海,承前启后,继往开来。

“周虽旧邦,其命维新”,中华民族生生不息,而中华文化则为之提供了强大的精神支撑。纵观中国历史,文化大师们往往历经艰难而百折不回,治学不倦,弦歌不辍,赓续了文化传统,维系着文化命脉。

文化自信,是更基础、更广泛、更深厚的自信。参详近代以来文化大师的奉献,我们会发现,他们都有着坚定的文化自信。这种自信来自对西方文化的了解,来自对中国传统的精通。由此而生发的爱国、爱乡之情,使他们尽管处在外患深重、国脉如缕时,也不改初衷,坚信中华有重光之日,“岁寒,然后知松柏之后凋也”。

历史告诉我们,国家兴旺,文化必会昌盛。然而,文化昌盛需要时间涵养,更离不开一代又一代人的奉献。只有充满文化自信的人,才能无怨无悔地投身于社会建设。“江山代有才人出”,大师已逝,我们不但要珍视他们的学术成果,更要珍惜他们的文化自信,这才是大师们留给后人最为宝贵的财富。大师的背影,彰显文化自信的力量。

(记者冯源、段菁菁)新华社北京2月6日电

春天的告别

饶宗颐最后的日子

新华社香港2月6日电(记者丁梓懿、闵捷)今年香港的冬日异常寒冷,人们刚刚送走这十年中最冷的“立春”,又听闻一则令人悲痛的消息:著名国学大师饶宗颐先生6日凌晨在香港与世长辞,享年101岁。

6日中午,记者赶到位于跑马地云地利道的饶宗颐寓所楼下,安静的街道上不时有车辆进出,其中不少是闻讯赶来吊唁饶公的人士。记者恰巧碰到香港大学饶宗颐学术馆馆长李焯芬下楼送别到访的客人。

“饶公今日凌晨在睡梦中安详离世,无疾而终。这对于百岁老人来说,是一种福气。”李焯芬感慨地说。据他透露,饶公的家人和朋友正在商量安排后事,暂定2月28日举行悼念活动。

李焯芬说:“饶公最近身体蛮好,只是在10天前有些肠胃不适,不过经过调理已经好了。就在1月25日,饶公还来到山光道马会,出席‘饶学联汇’活动,与20多家大学及研究机构的人员欢聚一堂,共话传统文化。”

李焯芬拿出手机,向记者展示那天聚会时所拍摄的饶宗颐的照片。那日饶公身着红色外衣,头戴红色线帽。想不到,那竟是饶公最后一次出席公开活动留下的照片。

饶学基金会联席主席兼董事谢锦鹏向记者透露,5日晚10点多他曾与太太一起到饶公家做客。“当时饶公在佣人的搀扶下来到客厅与大家见面,当听到大家的夸奖时,饶公还微笑致意。”想不到一个多小时后饶公就在睡梦中驾鹤西归,令人惋惜。

前不久,记者参加了在香港饶宗颐文化馆举行的“莲蓬吉庆——饶宗颐教授荷花书画巡回展”,展览展示饶宗颐近30年来的约40套绘画及书法作品。这批作品去年先后在中国多个城市及法国巴黎展出,并于11月亮相中国美术馆。

这位百岁老人尽管年事已高,却依然过着忙碌的日子:去年12月在广东东莞,他为以饶宗颐命名的美术馆铲土奠基;去年11月在北京,饶宗颐出席“莲蓬吉庆——饶宗颐教授荷花书画巡回展”开幕式,并向中国美术馆捐赠其10件(套)作品;去年6月在法国巴黎,巡回展开幕,饶宗颐以期颐之年亲临巴黎,这也是他首次在法国办展。

饶宗颐去年还出席了深圳大学饶宗颐文化研究院揭牌仪式、“敦煌韵致——饶宗颐教授之敦煌学术艺术展”及“西泠印社创社四君子暨历任社长书画篆刻作品展”等活动。百岁高龄的饶公生前仍不时出席各类社会文化活动,令人感慨。

香港特区政府行政长官林郑月娥6日代表香港特区政府,向饶宗颐的家人致以深切慰问。她表示:“我对饶宗颐教授辞世,深感哀痛。我有幸认识饶公多年,并于担任发展局局长期间直接参与与政府活化历史建筑伙伴计划下的饶宗颐文化馆的设立;我和饶公及他的家人感情深厚,多年来得到他老人家的亲自教诲,令我获益良多。”

香港中联办主任王志民6日前往饶公家中吊唁,他称赞饶宗颐是中华优秀传统文化的弘扬者,“一带一路”文化传播的践行者,是中华文化自信的表率。他的学术造诣、艺术成就和国家情怀受到广泛称赞,他是香港的自豪,也是国家的骄傲。

在饶宗颐寓所对面,是香港圣保禄中学。记者结束采访离开在路上,一辆大巴校车驶过,车身上饶宗颐先生题写的“南区文学径”赫然映入眼帘。大师已去,但他留下的精神财富将在后世长久流传。

“流动大篷车”里的春运值守



▲2月6日凌晨时分,江西鹰潭工务机械段的职工在钢轨边对其厚度进行测量。

春运大幕开启,江西鹰潭工务机械段的工作人员更加忙碌起来。江西鹰潭工务机械段担负赣闽两省的普通和高速铁路线的养护及大、中修施工,任务繁重。由于常年在外作业,这群钢轨“打磨师”住的是由绿皮火车车厢改造成的宿营车。宿营车经常流动,有时用水用电都很困难,生活条件艰苦,但是他们依然24小时坚守岗位。虽然无法陪伴家人,但他们希望用自己辛勤的工作,为出行的旅客带去便捷。新华社发(汪翰摄)

紧张春运添暖意



▲春运期间,在由南昌开往北京的Z68次列车上,部分乘务员和旅客一同展示服务标语,为紧张的春运工作增添不少暖意。(万芳摄)

改革开放四十年,春运实现八大变

新华社北京2月6日电(记者齐中照、樊曦、赵文君)新春日近,春运渐忙。把时间的纵深拉长,回顾改革开放四十年来春运,我们能发现发生了哪些巨大的变化?

变迁 1:从1亿到近30亿

翻阅新中国春运历史,最早可上溯到1954年。当年,“春运”二字第一次出现在媒体上,有关方面也确定了“以铁道部统一指挥协调,必要时请党中央、国务院要求各省市自治区及解放军协助”做好相关工作的原则。

春运真正成为全社会关注焦点,还得从改革开放开始时算起。改革的春潮让中国人口得以大规模流动,收入的提高让人们有闲钱旅游,民工流、学生流、探亲流、旅游流开始在春运汇聚。1979年,我国春运历史性突破1亿人次。“一票难求”成为此后每年春运的焦点。

2018年春运,预计全国旅客发送量将达29.8亿人次,与去年基本持平。四十年间,春运规模扩大了30倍。

变迁 2:时速40公里到350公里

经历过十几年前甚至更早春运的人不会忘记绿皮车,那一节节车厢寄托着对家乡的思念,也承载着归家路途的艰辛,不仅仅是车厢的拥挤,还有走走停停缓慢的速度。那时,全国铁路平均时速不到40公里。

2007年4月18日,首趟时速200公里动车组列车在上海站始发,我国由此迈入动车时代。现在,全国铁路营业里程达12.7万公里,其中时速在250公里以上的高铁超过2.5万公里,居世界第一。

如今,时速350公里的“复兴号”高铁动车组越来越多。从北京到上海大约1300公里的距

离,几十年前几乎要一天一夜,现在最快只要4个多小时。高铁将时空距离大大压缩。

2018年,随着3038公里新建高铁加入春运,铁路整体发送人数至少增加3000万人次,其中约6成是乘高铁出行。

变迁 3:从“小窗口”到“大数据”

“买票”是几十年来春运永恒的主题。但如何买票这些年年有了天壤之别。

中国铁路总公司客运部副主任黄欣以前在广铁集团工作,20多年前就开始从事春运客运服务。据他回忆,那时广州站前密密麻麻的排队人群能甩出几公里外,到了夜里,人们带着铺盖卷在售票窗口前打地铺通宵排队。

如今,随着互联网的普及和新一代铁路客票系统的研发使用,人们通过网络“动动手指”即可购票。“12306”现在日均页面浏览量达到556.7亿次,最高峰时页面浏览量达813.4亿次,1小时最高点击量近60亿次,平均每秒约165万次,处理能力达到每天1500万张。“铁科院电子所副所长朱建生说。

现在,互联网包括手机APP售票量占总售票量的6成以上,大城市超过8成。

变迁 4:从“战场”到“机场”

“就像打仗一样,在车站几十天不能回家,每天在车站广场和候车室疏导人流,生怕出事。”每当提起当年的春运,已经退休的北京西站原党委副书记姚鸿仁仍然心有余悸。

黄欣回忆当年“惊心动魄的场面”说,那时车站、候车室全是人啊,密密麻麻的人头看着吓人。人们像潮水一样,一拨“潮退”后候车广场满是挤掉的鞋子。“一到春运,每天一睁眼最怕就是聚集在车站里人群走不了,发生踩踏这样的事,每天胆战心惊。”黄欣说。

当年春运时的火车站犹如“战场”,让现在坐惯了高铁的人难以想象。如今的高铁车站已经跟机场差别不大,更多人喜欢算好时间到达车站,通过电子设备自行打印车票,然后可以逛逛里面的商场买点特产,或者坐下来喝杯咖啡。

时候车。

变迁 5:从忍饥挨饿到网络订餐

“在火车上还能吃到热乎乎地道的红烧肉,以前真是不敢想!”春运期间,家住包头的常先生在北京至呼和浩特站的Z315次列车餐车上乐呵呵说道。

今年春运,呼和浩特铁路局集团针对不同层次需求,率先在Z315/6次、Z317/8次列车推出“中式快餐”预订和送餐服务,让旅客尽情享受“舌尖”上的春运。

火车吃饭是个大问题。过去的绿皮车,能上去已经不易,要想在车上吃上热饭热菜是件奢侈的事儿。随着乘车环境逐步改善,人们能吃上列车供应的盒饭,更多人选择自带干粮。

据一些退休的铁路列车员回忆,那时带什么的都有,有带烙饼大葱的,带饭盒的,后来带面包、火腿肠、方便面的越来越多,条件好点的甚至带上烧鸡啤酒。列车上有一节餐车,还有小推车的盒饭,每趟车最便宜的盒饭总是卖得最快。

现在,列车上的盒饭越来越丰富,从15元到七八十元的都有。去年夏天开始,铁路推出了动车组列车互联网订餐服务,人们在高铁列车上的餐饮更加丰富了:不仅有肯德基、真功夫这类快餐,还有牛肉面、狮子头、盐水鸭等地方特色美食。

变迁 6:从绕来绕去到四通八达

在人们记忆中,春运总是和铁路列车紧紧联系在一起。其实春运公路出行才是“大头”。在今年近30亿人次客流中,铁路运送的不足4亿,80%以上都通过公路回家。

因为有了公路,我们不用再搭拖拉机甚至马车,而是开上了小轿车、坐上了大巴;因为有了桥梁,我们不再用小渡船;因为有了隧道,我们不再在大山里绕来绕去……如今,四通八达的路网让回家之路越来越轻松、快捷、安全。

改革开放初期,我国每百平方公里的公路密度只有9.1公里。现在,这一数字扩大了5倍多,达到每百平方公里48.92公里。