



此生不悔入沙海 勇担重任始见金

敦煌研究院文物保护利用群体群像

时代先锋

新华社兰州1月15日电(记者张玉洁)漫漫黄沙,寂寂戈壁,莫高窟和守护着它的人遍历这里每一个寒暑春秋。76年间,一代代知识分子远赴大漠深处,接续守护莫高窟,疮痍之地逐步成为世界文化遗产保护的典范,“吾国学术之伤心史”成为过去,世界敦煌学的中心冉冉升起。

初心不悔为敦煌

他裹着羊皮大衣,头戴老农毡帽,呼吸的热气迅速结成冰花,蜷缩着像是“没有生命的货物”。西去敦煌时,常书鸿还不到40岁。此前,他是留法9年的艺术家、北平艺术专科学校的教授,西装笔挺,风度翩翩。塞纳河畔的一本《敦煌石窟图录》让醉心油画的他为中国艺术倾倒,国家破碎战火纷飞更让他心系敦煌。

1944年,“国立敦煌艺术研究所”在大漠中创立。那时,莫高窟已荒废400余年。流沙从崖壁顶部倾泻而下,上百个洞窟被掩埋。壁画大块大块跌落,砸烂在地上。

破庙当办公室,马厩做宿舍,待水里的泥浆澄清了就拿来喝。最可怕的是孤独。带病的同事含泪对常书鸿说:“我死了以后,可别把我扔在沙堆中,请你把我埋在泥土里呀!”

初创者接连离开,妻子也弃他而去,常书鸿却初心不悔:“我如果为了个人的一些挫折与磨难就放弃责任而退却的话,这个劫后余生的艺术宝库,很可能随时再遭劫难!不能走!”

段文杰、孙儒僡、欧阳琳、李承仙、史苇湘……在常书鸿的全力招募下,一批批大学生告别忧渥的生活,奔赴大漠。旧照片见证别样青春:穿旗袍的女孩和穿白衬衫的男孩,乘坐的却是一辆破旧的木轮老牛车。

他们几乎用双手清除了数百年堆积在300多个洞窟内的积沙,修建了千余米长的围墙。临摹缺纸就用窗纸自己裱褙,毛笔秃了拿小刀削尖再用,连颜料也是自制的。

一个冬日的下午,敦煌研究院首任接待部主任马竞驰走进院史陈列馆,在小院里回忆起几十年前的生活:这里养过鸡,那里埋过狗,联欢会上的欢声笑语历历在目。没人喊苦,也没人叫穷,日子就是这么过的,大家高高兴兴干工作。”

眼前不见苦,只因宏图在心中。

勇担重任扛大旗

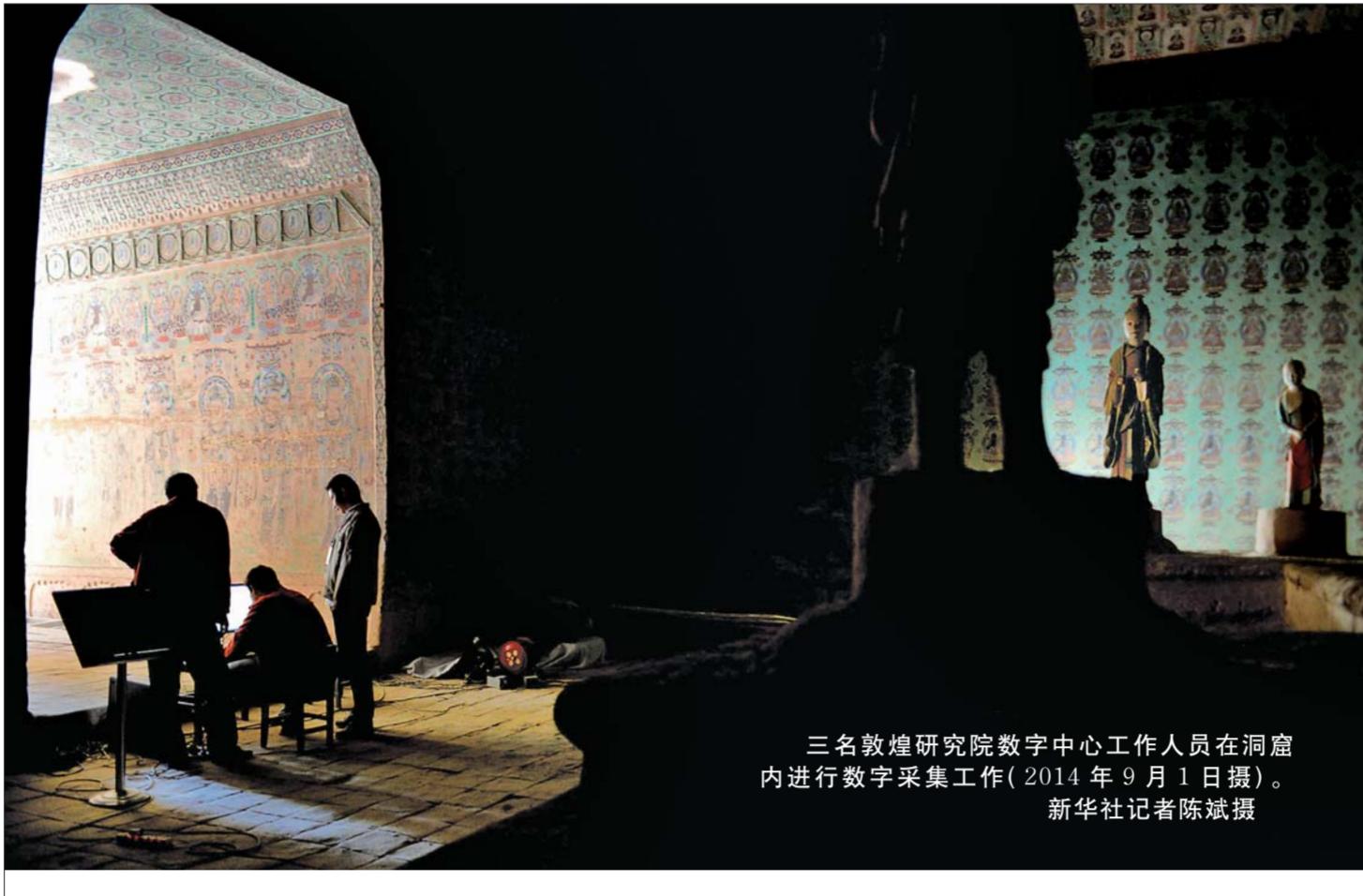
起初是白手起家斗流沙。到了20世纪80年代,莫高窟人面临的课题则更严峻。有人说“敦煌在中国,敦煌学在国外”,他们怎能甘心?

国家将敦煌文物研究所升格为敦煌研究院,首任院长段文杰重任在肩。没有高谈阔论,他只说守着莫高窟的人首先要有所作为。“要静下心来,埋头苦干,最后让成果说话。”

一个初冬的早晨,马竞驰去段文杰的房间,看到他一口气吃了6个大大的香水梨,很是不解。段文杰解释说:“梨解渴顶饿,不用下来上厕所,在洞子里能一直待到太阳偏西。”为了临摹一幅《都督夫人礼佛图》,他翻阅了100多种资料,摘录了2000多张卡片。

《敦煌研究文集》《中国石窟·敦煌莫高窟》以及《敦煌研究》期刊……20世纪80年代,满怀爱国心的一代莫高窟学人奋力拼搏,用丰硕的学术成果扭转了“敦煌学在国外”的局面。

段文杰力倡接轨国际。去年辞世的敦煌研



三名敦煌研究院数字中心工作人员在洞窟内进行数字采集工作(2014年9月1日摄)。

新华社记者陈斌摄

新华时评

时代呼唤更多“莫高窟人”

同一片大漠,同一座石窟。76年间,一代代“莫高窟人”勇担重任,守护千年瑰宝,曾经的疮痍之地成为世界文化遗产管理开放的典范,中华优秀传统文化得以传承弘扬。他们隐居大漠,心如磐石;他们奉献出韶华,无愧于时代。

这是奔赴的故事。常书鸿从法国巴黎而来,为“探寻民族艺术的宝库”。樊锦诗从北京大学而来,她坚信“祖国的需要就是我的志向”。“敦煌学也应该中国人来做”,一封自荐信也让赵声良从北师大来到敦煌。不是没有更好的选择,只因他们看到中华优秀传统文化的无穷魅力,不忍丝路明珠埋没于历史的尘埃。

这是坚守的故事。白水煮面就是待客的

伙食,老鼠窜上床头也是常事,直至上世纪80年代莫高窟才通上电。就算今天,快递也没法直送到离城20多公里的敦煌研究院。回忆过去,人们惊诧于“莫高窟人”如何历经艰辛开辟创业路,可亲历者却说,大家一心做事,没去想过苦不苦。

这是奋进的故事。洞窟坍塌损毁时,他们徒手清沙,修筑围墙。在民族文化自信心受挫时,他们埋头勤学,终于在敦煌学研究上扬眉吐气。“一带一路”深入推进中,他们以文交心,与沿线国家搭建起民心相通的桥梁。当人们文化需求高涨时,他们脑洞大开,让敦煌文化在手机方寸屏幕上绽放新姿。

这是时代需要“莫高窟人”。只有不畏艰苦,

学问才能做得透、事业才能做得好。只有胸怀大志,才能抓住最紧要问题,在历史的长廊中留下浓墨重彩的一笔。只有把握时代脉搏,才能让中华优秀传统文化不断迸发生命力,让文化自信在每个人心中扎根开花。

文化兴国运兴,文化强国运强。时代呼唤更多“莫高窟人”,期待他们抽丝剥茧,更好讲述悠悠5000多年历史中的生动故事,探寻中华民族的精神根脉。时代呼唤更多“莫高窟人”,使中华文化在激荡的世界文化中创新发展,充满自信地走向伟大复兴。

(记者张玉洁)

新华社兰州1月15日电

研究院原副院长李最雄曾回忆:“段老深知文物保护工作的艰巨。要做好莫高窟的保护工作,必须走学习国外先进技术的捷径。年轻人被送出国深造,光是去东京艺术大学的就达70多人次。”

1998年,年近60岁的樊锦诗被任命为敦煌研究院院长。退休的年纪,她却重新站在了起跑线上。

游客太多,她日夜揪心。“不让看不行,看坏了更不行,哪能一味想着门票和钞票?”于是,莫高窟在我国的文化遗产地中率先进行文物数字化探索和游客承载量研究,“数字敦煌”项目让莫高窟“永葆青春”成为可能。

她说“不能头疼医头,脚疼医脚”,便推动制定了《敦煌莫高窟保护总体规划》。在她的持续呼吁下,甘肃制定专项法规《甘肃敦煌莫

高窟保护条例》,莫高窟有了“护身符”。

开拓进取求创新

“一带一路”倡议提出后,古丝绸之路再度吸引世界的目光。“古丝绸之路孕育了敦煌。我们在历史中寻找未来,以文化交流促进民心相通。”故宫博物院院长、敦煌研究院原院长王旭东说。

去伊朗、去阿富汗、去吉尔吉斯斯坦……敦煌研究院的学者走向“一带一路”沿线国家。来自美国、日本等国的研究人员扎根敦煌,循着古老壁画探寻文明交流的印记。

2019年11月,我国首个有关文物保护的多场耦合实验室在敦煌研究院竣工,长时

间降雨、降雪、刮风等自然条件得以在实验室模拟。“文物保护进入深水区,要攻关的都是难解决的问题,研究要向纵深方向去。”敦煌研究院保护研究所所长郭青林说。

敦煌也在变得年轻可爱。新一代莫高窟人携手科技企业,让敦煌文化以流行音乐、游戏、漫画等形式“飞入寻常百姓家”。

干了20多年讲解工作,敦煌研究院文化弘扬部党支部书记宋淑霞“转换赛道”设计起研学课程。“孩子们穿上仿唐代半臂襦裙,走进壁画修复现场,深度感知莫高窟。希望敦煌的种子能在他们心中生根发芽。”

敦煌研究院院长赵声良说,回顾70余载历程,发展的根本在一个“人”字。前辈奠基、大家关注、一代代人甘坐冷板凳,敦煌文化的保护、研究、弘扬工作才得以步步向前。愿更多高

端人才走进莫高窟,在千年敦煌找寻新天地。

谁都能上、啥都能带、私改油箱、疲劳驾驶……

“黑长途”风险大,回家切勿“图方便”

新华社南京1月15日电(记者陆华东、秦华江、李博、魏玉坤)春运期间,大量乘客选择道路客运返乡。近日,新华社记者在江苏、浙江、安徽多地调查发现,部分正规车站内的长途汽车上乘客稀少、冷冷清清,而站外揽客的“黑长途”大巴车上却人头攒动,红红火火。

这些“黑长途”如何运营?存在哪些重大安全隐患?监管有何难点、如何跟上?新华社记者登上“黑长途”进行暗访。

风险大

谁都能上、啥都能带、私改油箱、疲劳驾驶

记者跟乘了“南通一泗县”和“东海一宁波”2条热门线路上的“黑长途”。

经调查,这些“黑长途”大都是旅游车,并未取得道路长途客运班线经营许可。由于长途班线客运有利可图,部分旅游车主便非法运营,春运期间尤其活跃。记者见到,多地“黑长途”有固定上车点、名片甚至招牌,在苏北某县,“黑长途”甚至就在正规长途车站门口“抢生意”。

记者在搭乘过程中发现,“黑长途”安全风险很大。

与正规车站凭身份证件在定点集中乘车的硬性规定不同,“黑长途”乘客不需出示任何身份证件即可顺利乘车,且上车地点也

不固定,沿途招揽乘客情况时有发生。

随车行李更是啥都能带。在“东海一宁波”的“黑长途”上,行李舱早已“爆满”,车上后排座位和行李架上也被塞满,这些行李均未接受安检。

“这种车我老坐,带东西方便。”一位孙姓乘客告诉记者,他以往携带油漆、煤气罐、打火机、刀具等危险品乘车均无人过问。据他所知,春节前,一些人还会把来路不明的电动车或其他物品拖上此类大巴回家。

“黑长途”车况隐患不少。多位知情人透露,为逃避检查,行驶途中“黑长途”几乎不进站检查车况,很不安全。还有些此类车辆,为减少进加油站、服务区的次数,往往擅自加装油箱,这些违法违规行为很容易导致安全事故。另外记者还发现多个座位安全带已损坏,无法正常使用。

“黑长途”司机普遍疲劳驾驶。据长途班线客运管理相关规定,高速行车连续4小时后必须停车20分钟,同时换司机驾驶。记者发现所乘车辆无一落实相关规定。“我们常常是到了规定时间,就换驾驶员识别卡,不换人。”一位“黑长途”司机告诉记者,长时间疲劳驾驶在春运期间是常态。

“春运期间昼夜跑车,几十天连轴转,常累得头晕腿软。换班前1小时最困,很容易出事故,真后怕。”该司机称,他曾亲眼目睹一辆“黑长途”在杭州湾跨海大桥侧翻。

监管难

打“游击”躲监管、图“方便”

舍安全

据东海县运输管理所所长陈强介绍,《中

华人民共和国道路运输条例》《道路旅客运输及客运站管理规定》对长途班线客运、旅游客运经营范围有明确规定,未取得道路长途客运班线经营许可的车辆,不得擅自从事相关经营。然而记者了解到,有效监管“黑长途”难度不小。

——审核、取证难导致监管“打折扣”。东海县运输管理所副所长刘诚表示,“黑长途”大都有合法旅游包车资质,他们以此为掩护,非法经营长途客运业务。一旦被发现,他们就以“包车前往某地旅游”为名,逃避执法。另外,执法人员在执法过程中,或因为难以从乘客处取得证据,或因为实施“卡点巡查”被绕开,监管效能大打折扣。

——一些乘客因为自身乘车需求,不愿配合监管。随时随地上下车、人员行李均不用安检……“黑长途”迎合了部分乘客“只图方便、不顾安全”的心态,在多地很有市场,载客量甚至超过正规长途车。另外,不少“黑长途”经营者摸准了大量乡镇乘客集中乘车难的“痛点”,自配“摆渡车”提供上门接送服务。多位乘客告诉记者,因为方便,他们出行往往选乘“黑长途”而非正规长途车。

记者从多名正规长途车经营者了解到,“黑长途”往往仅需依靠在旅游公司,并不需要支付客运线路的经营成本,因此具有一定价格优势,对正规长途车冲击很大。一位钱姓正规长途车主告诉记者,他长期跑的线路仅有5辆正规车,但春运期间非法参与该线路营运的“黑长途”却有20多辆。

知情车主透露,“黑长途”提供的“摆渡车”大都是已报废或车况安全无保障的车辆,

而且在“摆渡”过程中,普遍存在超载超速情况,非常危险。

两手抓

严格执法守底线、改善服务保出行

据交通运输部数据,2020年春运中,将有24.3亿人次选择道路客运。如不能严管“黑长途”,旅客平安出行将失去保障。

对此,交通运输部有关负责人表示,春运期间将加强安全监督管理。督促企业自查自纠,全面排查治理事故隐患;督促客运企业严格执行长途客车凌晨2至5时停车休息或接驳运输等安全管理规定;加强重点营运车辆动态监控,及时提醒和纠正超速、疑似疲劳驾驶等不安全驾驶行为。

同时,还将加强与公安、应急管理、市场监管等部门沟通协作,严厉打击春运期间非法营运、超载等违法违规行为,保障旅客出行权益,维护运输市场秩序。

东海县交通运输局副局长孙七洲也表示,将对非法营运旅游车加大监管和执法力度。运管部门将对比审批记录、调看行车轨迹和监控录像,及时发现旅游车“以包代班”。加强路面检查,加大对驾驶员、所属企业法人的惩罚力度,提高违法成本。

多位基层运管人员建议,春运期间,可根据运力需求,灵活调整班次、班次,将更多有意加入正规运输的客车纳入正规管理之中,保证运力充足。在保证安全的前提下,可以考虑增加班线车站外停靠点、探索延伸接送服务,让旅客更便捷出行。



新华视点

中国新闻名专栏

新华社北京1月15日电(记者宋佳、王秉阳、田晓航)AED——能与死神“赛跑”的机器,正越来越多进入人们视野。近日正在召开的地方两会上,多位人大代表建议推动布设AED并加大急救培训力度。

能利用“黄金4分钟”的AED普及远远不足

AED——自动体外除颤器,是可被非专业人员使用的抢救心脏性猝死患者的医疗设备。

“目前抢救成功的病人中十有八九都是因为用了AED。”北京急救医疗救援中心资深专家贾大成介绍。统计显示,深圳自2017年10月全市投放AED以来,已通过AED先后挽救12个人的生命。仅2019年12月以来就通过AED成功挽救4名心搏骤停患者。

《中国心血管病报告2018》显示,估计我国每年发生心脏性猝死54.4万例。有数据表明,当前,在院外发生的猝死救治成功率只有1%左右。医学研究表明,在最佳抢救时间的“黄金4分钟”内进行心肺复苏和除颤,有很大概率能挽救生命。如果能在1分钟内完成除颤,成功率可达90%;3分钟内进行,成功率达70%;每延误1分钟,成功率就会下降10%。

然而,无论公众对AED的认知还是设备普及率,都还远未达到理想水平。记者走访北京望京、建国门、国贸等多个枢纽地铁站,都未看到AED设备。北京地铁系统工作日均客流超过1000万人次,近年来也出现过乘客猝死事件,但问及AED设备,工作人员都表示“不知道什么时候配”。在北京百余大型商场中,也只有北京市百货大楼等区几家配置了AED。

据悉,截至2018年,在全国范围内AED安装约15000台,平均每10万人口约1台。这与发达国家平均每10万人口几百台的差距较大。

此外,不同城市的AED配置率差异较大。据统计,目前,深圳和上海是国内AED配置最多的城市。深圳计划由政府财政出资购置5000台AED,并于2020年底前完成采购安装。上海市公共场所AED数量已超过1000台,但在其他一些城市,AED配置数量只有几百、几十,甚至是个位数。

AED推广难点在哪里?

AED推广难首先是强制性不足。记者了解到,目前一些城市虽然针对公共场所安装AED出台了相关条例,但都以鼓励和倡导配备及使用AED为主,并非强制性要求。

此外,资金来源也是阻碍AED推广的一个重要因素。业内人士表示,当前,AED价格大幅下降,一台设备10年前大概要4万元-5万元,现在2万元左右就足够了。后期维护也比较简单,几千元就能下来。但是,在不少单位看来,这笔费用的支出也是负担。当前,很多AED的投放都来自个人购买,以及企业或红十字会捐赠。

即便如此,很多单位和公共部门仍对铺设AED持怀疑态度,有些干脆拒绝接受。在他们看来,配置AED除了需要承担后期设备维护及培训,更重要的是需承担相应的急救责任,存在不少风险。

另一方面,即便有了设备,“不敢用不会用”的矛盾突出。记者在商场和地铁站周围随机询问数十位行人,是否了解并愿意使用AED,50%的人表示听说过但不会用且不敢用,仅有20%的人称接触过。

专家表示,由于绝大多数公众对AED的认知水平较低,不会使用的情况普遍存在。另外,对民法总则规定的相应条款了解不够,不敢使用的情绪广泛存在,导致公众对使用AED等急救设施救人缺乏主动性和积极性。

国家卫健委称正推动普及AED入法

《健康中国行动