



# 从天津到米兰的奥运时刻

杨一丹

小提琴的旋律在拱廊中回荡。远处的斯福尔扎城堡沉默而稳重。奥运的喧闹仿佛只是这座城市生活中的一段插曲。

也正是在这样的街头,我忽然想起天津。想起海河畔的意式风情区。红瓦屋顶,拱形门洞,雕花阳台在阳光下显得格外温暖。午后常有人坐在露天咖啡座聊天,孩子们在广场上追逐,拍婚纱照的新人在街角取景……

米兰和天津的街景,就这样跨时空地形成了一种呼应,让我产生了一种“回家”的亲切感。有人说,意大利人和中国人像“亲戚”,两种文化之间存在一些奇妙的相似:都重家庭、讲人情,都喜欢热闹,也都能在日常生活中保持一点随性。餐桌是社交中心,聊天往往比效率更重要;情绪表达直接而热烈,喜怒哀乐很少刻意掩饰。

在奥运赛场上,这种性格尤为明显。意大利观众的欢呼与掌声往往毫不吝啬,中国观众的热情同样如此。体育赛事于是变成了一种公共情绪的舞台。也许正因为如此,当我在米兰街头看到人们为比赛争论、为精彩动作鼓掌时,脑海里会不自觉浮现出天津街头看球赛的场景——那种热烈、亲切、带着一丝烟火气的城市氛围。

如果说建筑让天津与米兰在空间上产生某种呼应,那么奥林匹克运动则让天津与世界体育史产生了更深层的联系。

有“中国奥运先驱”之称的南开大学老校长张伯苓先生,最早提出中国要加入奥运大家庭。1908年,天津青年会出版的刊物上刊登了一篇文章,将张伯苓先生关于奥运的历次演讲内容凝练为著名的“奥运三问”:中国何时能派人参加奥运会?中国何时能在奥运会上夺得冠军?中国何时能够举办奥运会?在那个民族危机深重的年代,这样的问题既是体育之问,更是民族自信之问。张伯苓认为,体育不仅关乎强身健体,更关乎国家精神。南开学校从创立之初就十分重视体育教育,篮球、足球、田径等项目在校园中十分活跃,“强国先强种,强种先强身”的理念成为南开的教育精神之一。

正是在这样的背景下,中国近代体育逐渐萌芽。1932年,中国第一位参加奥运会的运动员刘长春远赴洛杉矶参赛。这次远行的背后,也离不开张伯苓等天津教育界人士

的斡旋和推动。从那一刻起,中国体育与奥林匹克运动的历史,便与天津这座城市产生了密不可分的联系。

如果说当年的天津见证的是中国人走向奥运舞台的第一步,那么今天,中国体育早已在世界赛场上拥有稳定而自信的位置。从2008年北京奥运会到2022年北京冬奥会,中国完成了张伯苓“奥运三问”的历史回答。

而天津,也在继续书写属于自己的体育故事。近年来,随着冰雪运动的普及,并不以严寒著称的天津也逐渐成为北方重要的冰雪运动推广地区之一。室内滑冰场、冰球训练馆不断出现,越来越多的青少年开始接触花样滑冰、短道速滑和冰球运动。蓟州滑雪场在冬季热闹非凡;全市大大小小的滑冰馆里,无论何时都能看到孩子们在冰面上练习滑行。冰雪运动不再只是遥远的北方风景,而正在成为天津这座城市生活的一部分。

从张伯苓当年的追问,到今天中国冰雪运动的普及,这条道路跨越了整整一个世纪。

在米兰看冬奥,我忽然意识到,奥运真正动人的,并不只是奖牌。真正动人的,是那些把不同国家、不同语言、不同文明短暂凝聚在一起的瞬间。赛场上,人们为自己的选手欢呼,也为对手的精彩动作鼓掌;咖啡馆里,几种语言同时响起,却因为同一场赛事而彼此相通。竞技有胜负,但那一刻,我们共同被“更快、更高、更强、更团结”的体育精神所打动。

夜色渐深,灯光把米兰大教堂的雕塑拉出长长的影子。近处有人举着手机与家人视频连线,兴奋地描述观看比赛后的心情。那一刻我忽然觉得,人类命运共同体其实并不抽象。它就在这些时刻里——当不同国家的人因为同一场比赛而欢呼,当陌生的语言在同一台看台上交汇,人们忽然意识到,彼此之间原来并没有想象中那么遥远。

从天津到米兰,从张伯苓的奥运之问到今天的冰雪赛场,天津与世界的距离,也在一次次体育交流中不断拉近。米兰依旧古典而现代,天津依旧开放而热烈——而奥运,让不同城市在同一时刻彼此相望。

摄影:杨一丹 记者 吴迪 潘立峰

天津的古文化街,因漕运而生、因文化而兴,始终坚守“历史真实性、风貌完整性、生活延续性”,在保护与更新中让文脉不息、烟火常新,成为历史文化街区保护利用的天津样本,也为现代化大都市中的老街区活化发展提供了可供参考的经验。

从元代至今,岁月流转,古文化街的街巷肌理与建筑风貌成为珍贵遗产。新中国成立后,老街开启保护传承之路:1985年以天后宫为中心完成首次大修,重现明清风貌;2002年纳入海河两岸综合开发改造工程,2004年完成提升改造,在延续原有格局的基础上拓展布局,完善现代化设施,打造特色文化节点,让老街从单一商街升级为功能完善的文化街区,实现保护与实用兼顾。

天津作为国家历史文化名城,2023年发布了《天津市城市更新行动计划

》,让老街焕发新生机,让老街区焕发新光彩。在“古韵新声、文脉南开”主题大型景观构筑物。这处景观以天津传统吊钱为造型,四幅核心画面融入《路河督运图》经典元素,在海河之畔鲜活再现了当年漕运兴盛的繁华盛景,把天津深厚的历史文化彰显得淋漓尽致。而在古文化街亲水平台,摆放着大型节庆景观绿雕,龙纹、祥云交织着各色花卉,打造出盆景式主题景观,让街区的景观层次更丰富、更有文化味。

夜景照明的升级,使古文化街更好地融入天津城市更新和推动夜间经济发展等策略中,既守住“古味”又彰显“津韵”。各式红灯笼是夜景点睛之笔,官南、官北大街及官前广场上挂满造型各异的灯笼,暖红灯光与古建轮廓灯相

## 蝶变新生的城市空间(十一)

# 文脉不息 烟火常新

——天津古文化街保护与更新之路

朱阳 刘畅



(2023—2027年)》,而古文化街的迭代升级,始终置身于天津城市更新的时代浪潮之中。正是在这样的背景下,为盘活历史文化资源、营造节日氛围,天津市南开区启动古文化街提升整治工程。我们所在的团队有幸成为本次项目设计的牵头方,集结文保、景观、规划等多领域专家,以“传承历史文脉,盘活存量,汇聚活力”为核心策略,围绕天后宫、玉皇阁、通庆里等核心文保单位制定保护方案,编制传统风貌建筑更新导则,实施“针灸式”环境提升,优化公共空间,完善标识导览,让老街区在细微之处焕然一新。

建筑保护是古文化街在城市更新中的核心抓手,严格遵循文物保护“最小干预”与“不改变文物原状”的保护原则,对文保建筑、历史建筑及传统风貌建筑实施精细化修缮。以天后宫、玉皇阁等历史风貌建筑为核心,开展文物保养维护工程,对建筑木构、油饰、瓦作等传统构件进行修旧补新,保留原有建筑形制与工艺特色;对沿街传统商铺建筑,按照明清传统建筑的风格定位进行立面修缮复原养护。设计上均遵循古建工艺,经补缝、打磨、着色等十余道工序,既加固基层,又还原古韵,成为古文化街的亮眼景致,复原老天津的街巷风貌。

景观提升上围绕天津文化这个核心深挖精研,呈现特色。古文化街主街上,大红灯笼、红吊钱、喜庆春联等物件挂满街巷,沿街商铺也都精心装点起来,丰富了街道立面景致,整条老街充满了浓郁的民俗味。街边还错落点缀着“天后宫行会图”“国泰民安”等主题剪纸,一个个鲜明的津味文化符号,融入老街的生活里。

这条老街的故事,从来不是一成不变的,它在守护中传承,在更新中生长。它让我们看到,城市更新不是拆了旧的建新的,而是让老街区活起来;文化传承不是守着老的不放,而是让老文化融入新生活。文脉不息,烟火才能常新,天津古文化街这条历史底蕴深厚的老街,正用自己的样子告诉所有人,老街区也能跟上时代的脚步。

(朱阳系天津大学建筑设计规划研究总院有限公司文化遗产保护研究院院长;刘畅系天津大学建筑设计规划研究总院有限公司主任建筑师)



春和景明(中国画) 周午生

## 马背上的中国史(一)

# 马改写了战争规则

赵威

【编者按】

从秦始皇陵兵马俑到“马踏飞燕”铜奔马,再到昭陵六骏,每一匹名马背后,都藏着一个朝代的心跳。马年,我们循着马蹄声,解锁“马”在马背上的中国史。



西周青铜驹尊

马被人类大规模饲养,源于军事用途。中国古代很早就把马用于军事,但不是骑兵,而是车战。考古学家从殷墟出土车马坑考证,至少在距今3200多年前的商代武丁时期,战车的发展就已经相当成熟。

甲骨文“登马三百”“登马千”的记载,和文物互为印证——那时候的马,早就和战争、祭祀绑在了一起。商代的“马”字甲骨文,就像一匹抬头翘尾的小马,连尾巴的蓬松感都画了出来,可见当时人们对马的细致观察。那时候的马,是文明从部落走向王朝的动力引擎,每一块马骨、每一件马饰,似乎都在说“青铜时代,我们动起来了”。

武王伐纣,有戎车三百参战。西周的战车是四马战车,较商代的两马战车,战斗力和爆发力都大大提升。周天子注重马政,亲自参加执驹礼。中国国家博物馆里的盖着铜狗

尊,憨态可掬,极为罕见,堪称“青铜时代的马界明星”。此马通高32.4厘米,身长34厘米,马鬃的纹路清晰可辨,连眼睑的弧度都恰到好处,胸口的铭文更是藏着故事——说是甲申日周天子举行执驹典礼,把两匹小马赏赐给贵族孟的事。这“执驹礼”可不简单,《周礼》里记载,小马长到两岁要与母马分开,正式编入马厩。周天子亲自参与仪式,既是重视马政,也是宣告对车马资源的掌控。

春秋时期战车发展到顶峰,成为军事力量的标志,军队编制也以战车为基础,中间一战车,车上载武士3名,前左右各配属24名步兵,合起来称为“乘”,出现了千乘之国、万乘之国。

真正让马改写历史的,是赵武灵王的胡服骑射。这位敢打破传统的君主,看着赵国边境被游牧民族的骑兵骚扰得苦不堪言,终于下定决心改革:“吾欲胡服”。穿游牧民族的短衣长裤,学他们骑马射箭。消息一出,大臣们集体反对,连他的叔叔都闭门不出表示抗议。赵武灵王亲自上门劝说:“今吾国东有河、薄洛之水,与齐、中山同之,而无舟楫之用;自常山以迄代、上党,东有燕、东胡之境,西有楼烦、秦、韩之边,而无骑射之备。”意思是咱们有河没船,有山没骑兵,再不改就要挨打了!说服众人后,赵国骑兵迅速崛起,马也从战车的发动机变成了独立战力。相较于战车,骑兵更加机动灵活,各诸侯国纷纷模仿,建立自己的骑兵部队。

最终,秦国以“虎贲之士百余万,车千乘,骑万匹”的强大军事实力横扫六国。然而,马上得天下不能马上治天下,秦朝历二世而亡。有人总结,“秦以养马起家,以不辨鹿马亡天下”。

# 跤坛情缘

姚宗瑛

正骨后的伤处如此难受,不论身上哪个部位一动伤骨就开始疼,走路须轻轻地挪,喘口气都疼,而且疼起来没完没了,还总是咳嗽。杨大夫给我正骨后的第五天晚上,白老师请来了民间接骨高人李师傅。李师傅检查完我的伤处后说:“白老师,如果不是看您的面子,我不会接这样的‘破活’,断骨错位没接上,必须拆开重接。”这时我才明白,白老师每天下班回家好多吃点饭又骑车外出,是在为我寻医问药,而且托人买来十分昂贵又极难买到的接骨良药——麝香。说来神奇,重新接骨贴上有麝香的膏药后,我的疼痛锐减,走起路来也轻松自如不疼了。我在白老师家住了整整一个月。其间,老师在生活上对我照顾入微,并教我许多摔跤技艺,而且还讲了跤坛好汉在旧社会行侠仗义的传奇故事,为我后来从事写作积累了丰富的素材。当时我就决定,白老师人就是仗义疏财扶危济困的侠士,并且暗下决心:不练成出类拔萃的跤手,我就对不起恩师待我的一片苦心。

骨折痊愈后,我更刻苦苦练功,很快成为全市小有名气的中国式摔跤运动员。可惜不久,“文革”中断了我的摔跤

无论何时,无论何地,只要我想起跤坛,那种刻骨铭心的感觉就油然而生。我从小学武好跤,真正进跤场摔跤是1962年高中毕业后在天津近郊插队务农时开始的。那时,我不甘心于日出而作日落而息单调生活,每天不管干农活多累,苦练二五更的功夫从不间断:夏天,生产队清晨5点上班,我把闹钟定在4点,练功一小时再去干活;冬夜,穿着秋衣秋裤在寒风中练不出三番汗绝不回屋睡觉。我有过打败天津市冠军的喜悦,也有过被无名小卒摔败的沮丧,这些都像似过眼云烟随风而去,唯有跤坛前辈白宝森在我最困难的时候,对我施以援手的关爱至今难忘。

1964年夏天的一个晚上,我在大直沽跤场与一熟人对阵时,不慎被对方摔了左侧腰骨。断骨把肌肉也一起卷高,用手一摁发出咔嚓声,而且恶心想吐,把肠胃也折腾起来。骨折的痛苦折磨着我的肉体,精神上的压力蹂躏着我的心灵——当时医疗无保障,歇班没工分,我这个幼年失去父母又毫无积蓄的穷社员犹如受伤的孤雁,一下子栽进了万丈深渊。在我愁肠百结时,白宝森老师闻讯赶来。他看了我的伤势,立马将我就近送到中医杨大夫家诊治,正骨贴药之后,白老师就让我住进他家。

白老师是赶大车出身,当时是河东胜利马车运输社的行政领导,因在摔跤界德艺双馨负有盛名,他还是天津市重竞技协会副主任。这之前,我对白老师只是仰慕,与他并无交往,现在老前辈不仅帮我治伤,还半夜三更惊扰家人让我住进他家,我只能把感激之情默默地铭刻心中。

## 徽章上的天津文化(十五)

# 风卷晴云过站台

罗丹



2024年10月1日,京津城际铁路上的亦庄站正式开通运营,从该站乘高铁分别前往北京南站、天津站,最快只要10分钟、25分钟,进一步完善了京津冀地区的铁路网络。“风卷晴云过站台,京津咫尺似蓬莱。”乘客留言簿上的这句诗,生动地捕捉到列车高速进站时的动态美,发出了对北京和天津这两座中国北方大城市因高铁而进一步缩短距离的惊叹。

天津是中国铁路建设的先行城市,也是中国铁路网的重要枢纽之一。天津铁路历史文化丰富厚重,其中很多内容都在铁路徽章上有所表现。

一枚锈迹斑斑的“天津扶轮中学秋季运动会”奖章,引起人们对“扶轮”一词与铁路历史关系的探寻。《楚辞·远游》中有一句“凤凰翼其承旗兮”,东汉王逸在《楚辞章句》中注明此句为“俊鸟夹毂而扶轮也”,意思是说,在乘车旁边飞行的凤凰好比是卫士翼护着车轮,即“扶轮”也。该词被近代铁路系统所重用,既有“扶正车轮”之意,也包含着“公益益”的公德意识。

1918年2月,在时任交通部次长叶恭绰的倡议下,京奉、津浦、京绥、京汉铁路职工联合组建了“铁路同人教育会”,叶恭绰被推举为会长。为切实解决铁路职工子弟的上学问题,该会以“扶轮公学”为统一校名,在铁路沿线筹建职工子弟学校。

作为中国铁路系统第一所职工子弟学校,天津扶轮中学最初全称为“天津扶轮公学第一学校”。1922年,该校更名为“交通部扶轮第一中学校”。1946年,校名改为“交通部立天津扶轮中学”,面向交通部所属的路、电、邮、航等系统职工子弟招生。1950年改称“天津扶轮职工子弟中学”。2005年改称“天津扶轮中学”,重启“扶轮”之名。数学家陈省身、小说家刘云若等,皆是扶轮中学的杰出校友。该校现在使用的校徽仍用当年叶恭绰所书“扶轮”二字,以示对学校历史传统的珍重。前述“天津扶轮中学秋季运动会”奖章,发行于1932年,铜质,奖状形。正面右上角八角形框中铸有“扶轮”二字,主图为一头勇猛的雄狮,彰显拼搏精神。背面有“高中400米第一名”字样,清晰地记录下运动会竞赛项目的成绩。现存天津扶轮中学历史徽章还有20世纪五六十年代发行的毛体“天津扶轮”红底白字校徽、2008年发行的天津市扶轮中学90周年校庆蓝底金字圆形纪念章等。此外,尚存20世纪二三十年代发行的作为天津“扶轮”系列学校之一的“铁道部立天津扶轮第三小学校”圆形铜质校徽等。

火车线路徽章是铁路徽章的重要组成部分。天津作为中国铁路网的重要枢纽,特别是津浦(京沪)、京奉(北京、京哈)两条主干线路在这里交会百余年,留下了丰富的历史文化遗产。

1908年,清政府与德国、英国的资本代表签订《天津浦口铁路借款合同》,津浦铁路开始建设。1912年,津浦铁路全线贯通,天津西站成为津浦铁路的始发站和最大的车站。津浦铁路金属帽徽设计很有特色,中间由天津、浦口、线路的英文首字母缩写T、P、L组成车轮形状,两侧由汉字“津”与“浦”构成两个翅膀,象征着火车在津浦铁路上飞驰前进。

火车站徽章也是铁路徽章的重要组成部分。在如今天津市多座客运火车站中,天津站题材的纪念章品种最多。天津站始建于1886年,最初站址设在今址附近的旺道庄。1888年10月,唐山至胥各庄(今河北省唐山市丰南区胥各庄镇)之间的原唐津铁路延长至天津后,改称唐津铁路,天津站竣工使用。1892年,在旺道庄西北约500米的位置建成新车站专供客运。此址位于老龙头地区,故而车站后来常被称为“老龙头火车站”。津浦铁路及天津西站建成通车,天津老站依照方位又更名为“天津东站”。新中国成立后,车站更名为天津站,是天津最主要的综合交通枢纽。

1988年10月,在天津站建成100周年之际,天津铁路枢纽改造工程竣工通车。有关部门发行了一套圆形纪念铜章,画面以建有时钟塔楼的天津站主站房为主图,另外还制作了相关内容的金属章牌,颇受收藏爱好者珍视。

题为1988年制作的天津新客站站庆纪念章牌。

洁上  
丛话

