

Дзянсу е източна провинция в Китайската народна република. Разположена е на брега на Жълто море и долното течение на река Яндзъ. Провинцията е една от най-важните в Китай. Тя заема водещи позиции в икономическото ѝ развитие - със селскостопанската и промишлената си продукция, а също и с високото си жизнено равнище. Територията отдавна влиза в състава на китайската държава. Тук са разположени някои от най-древните и най-красиви градове на страната.

Главен административен център е град Нанкин (Нандзин). На няколко пъти в историята е ставал столица на Китай.

Провинцията е равнинна. От всички китайски провинции Дзянсу е с най-много водни източници. На територията ѝ е най-голямото езеро в Тайху. Големи езера са Хундзъ, Гаюоху, Луомаху, Вьншанху и Янчън. На юг тече голямата река Яндзъ. Протичащата през провинцията река Хуайхъ традиционно се определя за географска граница между Северен и Южен Китай.

Дзянсу е не само най-гъсто населената провинция, но и заема пето място в страната със своите 74 и половина милиона души. Около 99,8 на сто от тях са китайци от етноса хан, говорещи на местния диалект у или путунхуа, а към най-многобройните малцинства са хуей и манчжури.

Провинция Дзянсу се пресича от 690-те км от общата дължина на построения още през VII в.

Велик императорски канал

Китайците го наричат Юнхъ, Транспортна река. Изкуственият воден път е прокаран от Пекин на север до Ханчжоу на юг. Дължината му е 1930 км. Простира се от източната част на Китай по централното направление от север на юг между градовете Пекин и Ханчжоу. Съединил е реките Яндзъ и Хуанхъ, богатия плодороден Юг и възраждащия се след епохата на варварските набези Север. Той станал най-важният търговски път във вътрешен Китай, главна транспортна артерия за превоз на зърно, продоволствия и стоки за векове напред.

Този канал изиграл важна роля, която река Нил е имала за Древен Египет. Той интегрира Севера и Юга на страната и полага основата за единна държавна икономика. Възстановява авторитета на имперските чиновници, които са били нужни за ръководенето и поддържането на Канала. Това слага добрата основа за блестящата епоха на династията Тан, когато Китай става най-мощната страна в света.

Великият е и най-дългият канал в света, който пресича четири провинции - Хъбей, Шандун, Дзянсу и Чжъдзян, и две велики реки - Хуанхъ и Яндзъ. За строителството на този изкуствен воден път били нужни около 2000 години, в продължение на три исторически периода. Най-древният му участък, с дължина 225 км, започнал да се издига в последния етап от управлението на императорите от династията Чжоу, някъде около VI в. пр.н.е. Той съединил река Ян-



ПРОВИНЦИЯ ДЗЯНСУ И ВЕЛИКИЯТ КАНАЛ

дзъ с басейна на река Хуайхъ. Съответстващият на този стар участък от съвременния Велик канал се простира от град Циндзян, в провинция Цзянсу, до река Яндзъ в района на Янчжоу. Равнището на водата в този край се регулира от язовирни стени и тук по канала можели да се движат малки плавателни съдове. Приблизително след 1200 години каналът бил продължен на юг на разстояние около 400 км до град Ханчжоу в провинция Чжъндзян. При прокарането на този участък, завършен приблизително към 610 г. н.е., се наложило да бъдат почистени и съединени няколко вече съществуващи там къси канали и освен това да се прокара фарватерът по голямото езеро Тайху.

На север от Циндзян строителството на голяма част от канала завършили при Хубилай, първият император на династията Юан, чиито пълководци завладели Ханчжоу. Хубилай пробвал да направи съобщителните пътища между своите, южните владения и столицата Ханбалък (така монголите наричали тогавашния Пекин). Продължаването на канала на север започнали вероятно през 1279 г. и го превели през езерата. На това трасе се наложило да издигнат стени и да построят шлюзове, тъй като било необходимо да регулират равнището на водата, защото то се оказало различно в различните езера. Северната част на Великия канал нарекли Дза Хо - реката на шлюзовете. Шандалът влязъл в провинцията Шандун, откъдето го довели до Дунпин. На участъка между този

град и Дзинин корабоплаването често се затруднява от недостатъчен приток на вода в руслото на канала. Около 1300 г. трасето на канала го продължили до град Линдзин, на река Вьйхъ в Северен Шандун. В края на управлението на династията Юан Великият канал се проточил още понадалече на север в провинция Хъбей. При град Тяндзин неговите води се смесили с водите на река Бьйонхъ. Участъкът между двете реки е плавателен през цялата година. По-нататък каналът минал по руслото на река Бьйонхъ срещу нейното течение и достигнал до Тунсян, което е на 24 км източно от Пекин.

По време на империята Мин (1368-1644) каналът бил съществено подобрен. Тези от неговите участъци, които били запустяни, отново станали плавателни. С развитието на железниците в края на XIX и началото на XX век Великият канал загубил своето старо предназначение. Но земята, по която прокаравали неговото трасе, често била заливана от разрушителни наводнения, а в средата на XIX в. река Хуанхъ променила руслото си и започнала да се оттича и да се влива не в Жълто море, а в залива Бохайван, на север от Шандун. Голям разлив на река Хуайхъ през 1931 г. и опустошителните военни действия в периода от 1937 до 1949 г. довели Великия канал до пълна разруха. Към 1949 г. по него можели да се движат само джонки. Това са дървени плавателни съдове с две мачти, използвани предимно за крайбрежно плаване. В определени исторически периоди те

са били и жилища на бедните.

През втората половина на XIX в. Юнхъ загубил предишното си значение, отстъпвайки място на морските превози. Железопътното строителство и развитието на морските съобщения довели в условията на полуколониален Китай до по-нататъшно отслабване на значението на канала. През годините, когато столицата се премества в Нанкин, и със задълбочаването на икономическия хаос в страната Великият канал стигнал до пълен упадък. Хидротехническите съоръжения, запазващи канала и регулиращи равнището на водата, били разрушени.

След образуването на Китайската народна република и провеждането на политиката срещу наводненията станало възможно

разширяването на иригационните системи

Това станало през 1950 г., когато започнали възстановителните работи по Великия канал. През 1952 г. започва реализацията на програма за регулиране на водния режим в басейна на река Хуайхъ. Предвиждали се работи по разчистването, разширението на руслото на Великия канал. На него построили съвременни механизирани плавателни шлюзове. Участъкът от трасето, преминаващ през провинция Дзянсу, бил реконструиран и там започнали да се движат хилдатоначни плавателни съдове. Модернизацията на канала била ускорена, тъй като по това

време железопътните линии едва се справяли с превоза на полезни изкопаеми. В момента Великият канал може да се използва от плавателни съдове между Ханчжоу в провинция Джъдзян до Дзинин в провинция Шандун. Голяма част от северната отсечка не е плавателна. Каналът продължава да се използва по основното си предназначение за транспортиране. Годишно по него минават повече от 100 000 плавателни съда, пренасящи 260 млн. тона стоки, което е 3 пъти повече от годишния обем на жп линията Пекин-Шанхай, както съобщава china radio international.

В наши дни се предлагат панорамни туристически разходки с кораб по Великия канал. В Ханчжоу има построен обширен модерен музей на Юнхъ.

Съвременното градоустройство води до рискове за съществуването на Канала. Някои негови части са пресъхнали и разрушени. Сега правителството на страната полага много усилия за възстановяването и опазването на това уникално съоръжение, което е от полза за възраждане на парализираната икономика в някои райони.

Предвижда се в скоро време национална организация да се грижи специално за опазването и възстановяването на Канала, като координира действията между различните правителствени органи и провинциите по неговото протежение. А вече е подадена и заявка за включване на Великия императорски канал в Списъка на световното културно наследство на ООН.