

浅论运河对常州城市风貌形成所起的作用

张新荣

(常州工学院艺术与设计学院,江苏 常州 213002)

摘要:文章围绕常州城区运河的历史变迁,归纳了运河对形成常州街巷格局、桥梁造型、堤岸码头以及路名街名、庙会集市、行业分布等方面所起的作用,提出了保护和修复运河历史文化遗迹的几点建议,希望能给常州市的历史文化名城建设提供一些素材。

关键词:运河;街巷格局;居住形式;房屋造型;桥梁;码头

中图分类号:G127

文献标志码:A

文章编号:1673-0887(2013)04-0009-05

常州老城区的一条运河是由西向东走向,大致从西门直街开始由西向东穿过常州市最老的城区中心至东坡公园外的东门出去汇入京杭大运河。前些年,常州在城市拓扩的大拆大建浪潮中,延陵中路被扫荡成“三光”,青果巷被咬成“锯齿”,前后北岸被“全拆先生”拆得“面目全非”,常州老城区模样大变。进入“十二五”以来,常州市政府意识到事态的严重性,把对运河的保护和开发工作作为重点要积极推进的大事来抓。从政府领导到各大媒体,从文保单位到规划部门,几乎都提到关于运河历史遗迹及沿岸历史文化街区的保护和开发,因为它们在这座城市最后的记忆,是这座城市的灵魂,是反映常州城市历史文化的“一扇窗户”。

笔者自幼居住在东门附近,对常州老城区的情况还是比较熟悉的。当时的城市范围也不过是从西门怀德桥到东门水门桥,今天市中心的大部分是以延陵西路和延陵中路(与老运河平行,往东过白家桥到戚墅堰是延陵东路,上世纪也曾叫过解放路和东方红路)为走向的。说起延陵路还有一段佳话。春秋时期,吴王寿梦之子吴季札不愿继承王位,只身耕读于常州焦溪的舜过山,后吴王余祭遂就地册封吴季札,命名延陵,这是常州历史上最早的地名,前几年修改路名时考虑到延陵西路和延陵中路的中心地位才被沿用过来。因此

本文的话题紧紧围绕这条由西向东流向的运河而展开。常州市区范围南北向距离不长,过了老运河已经是南郊了,当时的南门有尉司桥(又称御史,今名广化桥),常州知府穆炜把运河修到南城脚,使城区南面的范围扩大了一些,一直到德安桥(今同济桥)止,而一过北门青山桥就已是农村了。如今,常州市行政区域重新调整后,市区面积发生了翻天覆地的变化,原有面积280平方公里现已扩大到1864平方公里,中心城区面积也从原来的120平方公里扩大到现在的700平方公里。当然,常州城区现在的运河已远不止一条,经过历代改造和迁移,已经有数条运河穿城或绕城而过,但它们依旧保持着自西向东的流向。

一、运河的历史变迁

地处太湖流域的常州市,城区内水网密布,港汊纵横,素有江南水乡之美称。据说明代万历年前,京杭大运河流经常州旧城南,后来常州知府穆炜有了大运河南迁的想法,于公元1581年,开始重新修筑运河,形成如今大运河环绕城南而老运河仍旧穿城而过的格局。现在的老运河最西边由运河路途经关河路分开,自西向东途经三堡街、西仓街和西圈门、西直街,至西河沿、西瀛里与西下塘交汇处新老运河分流,沿途还经过广济桥(也叫西仓桥,已移到东坡公园)、锁桥、文亨桥、

篔簹巷、表场、毗陵驿遗址。老运河入西水关后,过弋桥、广化桥,顺着西下塘、东下塘和青果巷,途中还穿过新坊桥、元丰桥、太平桥、水门桥(古名通吴桥,又名永宁桥)、飞虹桥等桥梁,最后紧挨着延陵中路穿过东坡公园向东流向宽阔的大运河。老运河几经风雨和沧桑,可以说已成为常州城区内唯一能见证常州历史发展的一条重要文化长廊,是常州历史文化名城建设的重要组成部分。

根据张庆中撰写的刊登在《龙城运河文化》上的文章记录,在古代,常州东门旁运河上有座“通吴门”(这可能是常州老运河上最早的遗迹),在常州各城门中地位显赫,五代十国时,当时的吴国吴王,姓杨名行密,行伍出身,安徽合肥人,打下扬州后自封为吴王,常州归扬州管辖范围,吴王修建常州城墙的同时修建了通吴门。因为常州到扬州的交通主要是水路,通吴门意思就是通向国都。在八卦中,水通财,水象征着财运,水门通吴,就是常州钱财通向扬州。亦有人说通吴门是杨行密之四子杨溥修建的,常州是江南水城,不光要建城门还要建水门,东门原来的水门桥来源于此。

常州东门水门桥旁原有一规模很大的码头,直到上世纪才停用。据说早在宋神宗熙宁六年(1073年),大文豪苏东坡乘船途经常州东门水门桥附近靠码头系舟时,觉得此处是块风水宝地,曾挥笔写下《除夜野宿常州城外》诗两首,后人遂建舫舟亭纪念,舫舟亭现保存在东坡公园内。清乾隆皇帝来常,也是循着东坡的足迹从码头登舟或上岸,故码头又有“御码头”之说。

常州东门过去曾是常州城市的文化中心,许多名胜古迹皆云集于此。在老运河东段桃园路上有座桥叫太平桥,始建于南齐建元年间(约公元479年)。始建时叫“建元桥”,也叫通波桥。它因位于“太平寺”门前而得名“太平桥”。它表达了当时的中国人企盼太平盛世的心愿,可惜多次改建后已失去了原有的风貌。

说起太平寺常州曾有一句俗语叫“先有太平寺,后有天宁寺”。太平寺原名建元寺,是奉齐高帝萧道成的命令而建。萧道成出生于武进东城里(即今万绥),他说过“让我治理天下十年,可以使黄金与土同价”,他非常体察民情,处处以身作则,可惜他太短命只在位4年。唐乾元年间

(758—760年),建元寺规模扩大成为常州之冠,从此盛名远扬。到北宋初年建元寺又改名太平天国禅寺,并置石经幢两座于山门两侧(太平寺后毁于战乱,现有一座石经幢还保留在老运河延陵中路段通吴门旁)。苏东坡来常州也多次游历太平寺,留有《太平寺观牡丹》等诗篇。宋朝诗人杨万里《题太平寺诗》有“太平古寺劫灰余,夕阳惟照一孤塔”的诗句。公元1703年康熙皇帝南巡时曾御书“太平寺”匾额。太平寺目前还有文笔塔高高地矗立在那里,它象征着常州文化的繁荣与兴盛^[1]。

常州老运河曾经经历了很多次的开挖和扩建,许多遗迹还散落在各河段。在西门直街锁桥北侧,有一块约高2米、宽1米、厚0.20米的碑石静静地躺在一座石台附近,据文物专家鉴定是当年常州“石龙嘴”上的“江湖汇秀”碑。石龙嘴本是个半岛,在大运河西起入口处冲入运河中,一直以来并未影响水上运输,而是作为一道亮丽的风景,所以立“江湖汇秀”碑纪念。后来在河道扩建时石龙嘴半岛被挖除,“江湖汇秀”碑也被锁桥湾一位老人拖回家中“破四旧”,用砂轮彻底打光当床榻使用。现在,这块碑石已成为常州老运河旁的一块无字碑,似乎在向后人诉说着它所见证的辉煌历史^[2]。

老运河经历了多少风风雨雨,它的故事一时半会儿也说不完。据说京杭大运河最早是隋炀帝为下扬州而修建的,常州老运河应也始建于此时。

二、运河对城市风貌形成所起的作用

常州人生活在太湖和滆湖(西太湖)之滨,该地区常年雨量充沛,周围从不缺少河流港汊,可谓十足的水乡泽国。明清时期,人们在这一带的日常生活特征,主要依靠发达的水路交通反映出来。货物运输、亲朋好友交往、参与社会活动都依靠运河。其城市、街巷的形成是依据四通八达的河流分布逐渐完成的。常州城市的风貌主要凭借自西向东流经城区的“直线形”开阔通畅的老运河以及纵横交错的运河支流,形成江南水乡“傍水而居、枕河人家”特色。其贸易往来、交通运输虽然离不开安全可靠的陆路运输,但由于陆路运输成本高、时间长,简便快捷的水路运输还是最受当地

老百姓的欢迎。因此,运河也成了常州城市变化的主要见证,它在城市风貌形成上起到至关重要的作用。

(一)运河决定了常州老市区沿岸民居构成如今的街巷格局,运河也是把许多特定聚居区联系在一起的纽带

以三堡街、西仓街和西直街段为例,由西南岸到东北岸围绕运河分布的街巷平面格局为:屋—街(三堡街、西仓街)—河—街(西直街)(或屋)—屋(或街);另以东下塘和青果巷段为例,由南岸到北岸围绕老运河分布的街巷平面格局为:屋—街(东下塘)—河—屋—街(青果巷)—屋。

由于街巷靠运河分布的特点,民居常表现为三种居住形式:面街背水、面街面水和两面临水。

面街背水形式是所有建筑正面皆对着街面,面向街面的一进式商铺楼台一般都采用清水木质排门,二进式中间是天井,而建筑背面却向着河面。如老运河东段青果巷靠河的建筑就是典型的面街背水形式。店铺的后进堂屋居室就挨着运河,生意买卖、居家生活两相不误。如晚清《官场现形记》的作者李宝嘉(字伯元)的故居等都属于面街背水形式。或许这些名人只是为了运河改道以后留下的一方清幽,“近水楼台先得月”而已。

面街面水形式首先是建筑正面对着街巷,建筑样式不是一进就是二进、三进,不是单层就是两层。街巷往往与河流堤岸紧挨在一起,出了屋门过大街就看到河流,视野开阔,放眼望去河岸码头林立,过往船只竞相穿梭,小商小贩四处吆喝,动静景观皆收入眼底。如西直街靠运河段曾是一条繁忙热闹的街巷,民居的形式绝大部分是面街面水。

两面临水形式一般是把建筑造在丁字河流或十字交叉河流的拐弯处,建筑正面、背面或山面都会临水,在采光、用水和交通上往往更为方便。此种形式常州城区几乎荡然无存。

因为沿河地块紧张且价格又高,在不影响船舶航运的情况下,枕河建屋往往会借取河面上的部分空间,即所谓借河建屋,其房屋外观造型也有三种样式:出挑楼、枕河屋和倚桥屋。

所谓出挑楼则是利用大型悬臂挑出屋外,外观造型与吊脚楼相仿,只是挑出部分往往不多,故下面不用柱子支撑,作用类似于阳台,当挑出河面

多时,需用木柱或石柱来支撑,以前延陵中路沿河岸这种样式最寻常不过,若站在桥上观望,一排排错落有致,好似靠岸停泊的浮船,静静地依偎在港湾里,若隔河相望,一座座则互相衬托,屋面竞相出挑深远,外观造型彼此争强好胜,个个别有一番新意。

所谓枕河屋造型类似于廊桥,一般建造在河面窄、不过船的河上,上面凌空架起大梁,下面打下排桩,盖好屋顶围上栏板即成。

倚桥屋往往是借桥身的侧面来建屋,能节省建筑材料,还可以利用桥踏步作为房屋的外楼梯,外观造型皆依桥的式样来定夺,充分体现了水乡民居自由灵活的建筑方法^{[3]412-414}。

(二)运河决定了桥梁的数量、桥梁的各种造型

在城区中心,水路交通运输与陆路交通运输繁忙处,桥梁数量最多;在运河开阔与狭窄变化地段,桥梁造型变化最大。常州运河从西到东不算太长,却连接着城市每个角落。常州城内原有大小各种石桥几百座,现在只留下老运河上的三四座了。原来仅从文亨桥开始到东门水门桥,几乎是十米一小桥,数十米一大桥,可以说“无桥不成路,无桥不成市”,桥梁种类有石梁平桥、多柱石梁平桥、单孔石拱桥、多孔石拱桥等。沿着老运河由西向东,保存完整的古石桥有广济桥(后来迁移至东坡公园)、文亨桥(上世纪80年代已重建)、新坊桥和飞虹桥。其实途经桥梁远不止这些,如原来还有建于唐代的元丰桥、南齐的太平桥、宋代的广化桥、元代的永宁桥(即水门桥)等,可惜早已被今天的混凝土桥梁替代。

常州石桥的造型和结构在不同的朝代特征也不同。宋以前石桥拱圈跨度大,造型往往呈平坦圆弧形,拱圈结构为并置排列。南宋的桥梁拱圈造型呈弓背形,拱圈结构为纵联分节并列。元代桥梁拱圈造型则呈半圆状的为多,结构为纵联分节并列。明清时期,江南这一带所建石拱桥,拱圈竖向高度高,造型为明显的弓背形,桥身两侧都有桥斗^{[4]5-16}。

桥梁与河流、民居关系密不可分,它们之间存在着某种相惜共生的现象,并且深藏在这种看似普通的“小桥、流水、人家”的哲理中,这种现象可能源自于几千年来江南人用水、惜水、治水以及随

之形成的水文化观念,在桥梁建造、建筑选址、街巷形成方面都有典型的反映^{[5]74-77}。

(三) 运河决定了堤岸、码头、河埠头的形成

在江南水乡,最常见最普通不过的是沿河修筑的堤岸。常州城区大到河流、小到水巷,都喜欢在两边堤岸上修筑石驳岸,一则用来保护频繁使用的河道,二则可以使沿河建筑根基牢固,不受水流侵蚀,三则可以防止船舶离靠岸时撞坏河堤,四则用来防止洪涝灾害。

石驳岸砌筑很讲究,常用尺寸大小不一的乱石砌筑,清水原石混凝土勾缝,到堤岸上沿口时往往又用方整的条石砌筑或竖铺,到了街巷石板路时往往又采用横铺,横铺石板路旁再铺凹面石板作雨水沟,其间也空出土坡,栽花种树美化河堤。

水乡河道除常见的堤岸外,就数码头多了。过去的江南水乡水路运输是最发达的交通,码头就自然成了水路交通必不可少的组成元素。在水乡码头一般有公用和私用之分,常州城区西瀛里轮船码头主要是服务于公用客船,码头原先外观与今天矗立在那里的重新修建的城墙城门大相径庭,只有城门洞还似曾相识。青果巷沿河岸、延陵中路沿河岸一般私用码头多,体量小巧,造型多变,故又称“河埠头”。河埠头既是水乡的一道亮丽风景,也是联系河流与陆地的重要节点,是水乡人家日常生活使用频率最高的室外建筑空间。人们每天要在此取水、洗菜、浣衣、靠岸、离岸、泊船。江南水乡这种小巧的河埠头,非但是水陆联系的重要节点,而且是人与自然和谐共处的真实写照。河埠头平日里大多是妇女活动的场所,花巾青衣、曼妙身姿,好一道江南水乡引人注目的亮丽风景。可谓“家家踏度入水,河埠捣衣声脆”,江南河埠头四处洋溢着无限风情^{[6]172-173}。

(四) 运河决定了沿岸道路和街巷的名称

对于老常州人来说,许多老地名都意味着难以割舍的恋旧情结,一个看似普通的路名或巷名,有时却珍藏着许多事过境迁的烟雨沧桑。它或许承载着一段古老的历史,或许记录着一段凄婉的故事,或许镌刻着某个时代的印记,或许蕴含着几千年的文化。常州市老运河沿岸的路名或巷名,虽然背后并没有隐藏许多轰轰烈烈的故事,却也读来朗朗上口,非常好记。如运河路、西河沿、卧

龙湾、西瀛里、西下塘和东下塘、前北岸和后北岸等,可以说,够直白、够简单,都跟运河有关。

(五) 运河决定了当地庙会(俗称作节)、集市的规模大小

小时候的记忆中,东门轮船码头(东坡公园旁)及西瀛里轮船码头一直就有轮船往来停靠,运河运输非常繁忙。东门的庙会、集市尤其热闹非凡。每年七月三十,天宁寺和运河下塘三官堂庙会,是东门水门桥一带的盛大节日。七月三十是地藏王菩萨的成道之日,乘船来自各地的佛门信徒,会把天宁寺里里外外挤得水泄不通,直至上世纪80年代还有如此盛况。而白家桥以东的“三官堂”(道教供奉着天官、地官、水官),到了七月三十之夜,水门桥以东到白家桥一带开阔的河面上,香船、灯船、民船大大小小绵延数里,好不热闹。解放后,三官堂庙会消失,改为每月初三、十三、廿三的“集市”,地点也移至水门桥以北的武青路上,俗称“三上”,直到2009年才终于停止^[7]。

在过去的城乡结合处,如果是几日一集规模不大,数月一会或一年一会则盛况空前,这是当地的节气和习俗所致。按照东门轮船码头附近1至2平方公里的范围大小以及邻近乡镇最远不出20华里的距离,若以水路行程计算也不会超出2至3个时辰,有了运河、舟船和码头,附近农民赶集非常方便。赶小集,距离近的船程也就三五里,农民、手艺人上集市快的不过几十分钟,当天可以返回。赶大集,时间往往连续数日,一般远的船程几十里的也会来,水路交通相当便捷,把货物装满船舱赶一趟住上几日还是很值得。

(六) 运河决定了农、工、商、贸各行业按行业的种类分布

西门直街锁桥一带,是京杭大运河的西起入口,河面开阔,船舶停靠方便,自然就成为常州明清时期商贸集聚的地方,凭借着运河运输之便利,南北贸易船只,往来频繁,沿岸货运码头,生意兴隆,给这里平添几分商业气息,渐渐地这里就形成以豆行、米行为主的贸易一条街;篦箕巷位于西直街东首,运河北岸,整条街巷以销售梳篦、宫花为主,据说常州的梳篦生产历史始于东晋、南北朝时,到了清代进贡给朝廷的梳篦、宫花都从这条巷里通过水路运送出去,故这里就称篦箕巷;还有早

年以开设果品店铺而闻名于世的青果巷(千果巷)也是由于常年果品贸易云集在这里而得名,明万历九年前,这里是紧挨老运河的贸易码头,全国各地果品贸易船舶皆云集于此,而沿岸又以开设各类果品店铺为多,久而久之就称青果巷(千果巷)了。

三、保护和修复建议

常州城区如今保存下来的运河历史遗迹、桥梁、堤岸、码头以及沿岸历史文化街区已越来越少且年久失修。及时保护和修复运河历史遗迹,如还原常州往日城市风貌,其价值不可估量。

建议一,在已经调查和考证的史料基础上,继续深入挖掘已经消失的运河文化,彻底修复运河各河段遗迹。修缮沿河各历史文化街区、重要遗址、名人故居。恢复沿河原有地名、路名、街巷名,对现有沿用的地名、路名与史上有出入的不能以讹传讹,要依据史籍、地籍,还给历史一个真面目,可以适当作一些标注和解释。如青果巷许多巷名、弄名经历“文革”后出现很多变化,很多弄名是以数字命名的,显然还要进一步去考证和发掘。

建议二,在考虑旅游开发的经济效益时,不能随意把与运河历史毫不沾边的现代商贸娱乐业添加进去,要以社会效益为重。对原有运河历史景观的体量、形址、风貌、肌理等不能任意蚕食,要坚持原汁原味,更不能轻易改头换面。西瀛里修复城墙城门时,完全没有考虑历史文脉的延续,而是全部拆掉重建,上世纪还在使用的轮船码头居然消失得无影无踪。试想,许多发达国家为了保护历史遗迹免遭破坏,不惜重金,宁愿把高楼大厦建在被保护起来的废墟上,该国家城市的历史发展轨迹让人一目了然。要知道,人家把那些残垣断壁看得可比高楼大厦更有价值。

建议三,对于一些有重要纪念意义而损坏又

比较严重的运河遗址,如果找不到恢复原样的依据,或修复技术上尚不够条件,千万不要随意拆除,而是要原封不动地保留下来,公布为文物保护单位,留给后人去查证和研究,待修复条件完全成熟时,再逐步进行修缮。

建议四,在修缮原有历史遗迹后,要充分考虑可持续发展的生态与环保。常州城区现有河流水质与周围绿化经过这几年治理已有很大改观,治理的目的并非去征服自然环境,破坏自然环境,而是为了回馈百姓生活,与自然和谐相处。对老运河的保护,不能涸泽而渔,而是要不断养护和修缮。

建议五,新出台的城市规划或历史文化保护区的规划方案要向社会公示,要征求民意。常州前后北岸最初的规划方案与我们现在看到的结果大相径庭,留给我们的教训是深刻的。许多发达国家,寻常百姓参与城市规划已成为法律制度。未经公众参与并取得公众支持的规划,主管部门不得轻易审批,公众有反对之声,就必须虚心听取。

[参考文献]

- [1]常州老桥——东太平桥[EB/OL]. (2010-01-26). <http://www.zhong5.cn/article-117504-1.html>.
- [2]晋陵·西直街,常州的城市山林,修复起来该多好[EB/OL]. (2008-10-06). <http://bbs.cz001.com.cn/thread-147816-1-1.html>.
- [3]王其钧. 中国民居三十讲[M]. 北京:中国建筑工业出版社, 2005:412-414.
- [4]李海珉. 水乡足迹[M]. 北京:文物出版社, 2004:5-16.
- [5]单德启. 中国民居[M]. 北京:五洲传播出版社, 2004:74-77.
- [6]丁俊清. 江南民居[M]. 上海:上海交通大学出版社, 2008:172-173.
- [7]张一农. 水门桥的班船码头[EB/OL]. (2010-07-29). <http://culture.cz001.com.cn/changzhou/2010/0729/182306.shtml>.

责任编辑:庄亚华