

朱育兆 韦玉姣 熊伟 著

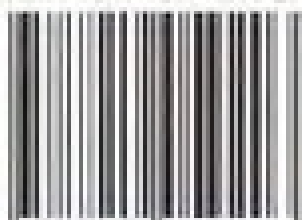
梧州骑楼

广西人民出版社





ISBN 978-7-219-05920-3



9 787219 059203 >

ISBN 978-7-219-05920-3/T · 6

定价：38.00元

梧州骑楼

朱育兆 韦玉姣 熊伟 著



广西人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

梧州骑楼/朱育兆编著. —南宁: 广西人民出版社,
2007. 8

ISBN 978 7-219-05920-3

I. 梧… II. 朱… III. 商业- 服务建筑- 简介- 梧州市
IV. TU247

中国版本图书馆CIP数据核字 (2007) 第117623号

责任编辑 廖集玲

出版发行 广西人民出版社

(邮政编码: 530028 南宁市桂春路6号)

网址: <http://www.gxpph.cn>

印刷 广州新华印务有限公司

开本 850毫米×1168毫米 1/32

印张 5

字数 110千字

版次 2007年9月 第1版

印次 2007年9月 第1次印刷

印数 5000册

书号 ISBN 978 7-219-05920-3/T. 6

定价 38.00元

版权所有 翻印必究



作者简介

朱育亮，1955年6月生，在职研究生学历，理学硕士，高级工程师，硕士研究生导师。作者曾在北京大学、广西大学、广西民族学院、广西区党校、华东师范大学、吉林大学就读、进修，有扎实的工程技术、经济行政管理等综合性的理论基础。曾任广西南宁市计委主任、党组书记，南宁市人民政府秘书长、党组成员，广西梧州市人民政府副市长，梧州市委常委、政法委书记。

大学毕业后，长期从事经济、技术管理和政务工作，发表专著有《区域市场营销问题研究》，获省、市经济、社会发展课题研究奖的有《南（宁）—钦（州）经济走廊研究》、《南、钦、北、防优势互补研究》等。多年来，发表涉及工业、农业、交通、区域经济、城市建设与管理、旅游、政法等方面的论文30多篇。先后主持和参与了多个城市中长期计划的编制和多项重点课题研究。参加工作以来，参加了上百项的工程项目的前期工作和筹建工作，积累了较丰富的工程施工管理经验。

韦玉姣，女，1968年生，广西都安人，建筑学硕士学位，广西大学土木建筑工程学院副教授。

熊 伟，男，1975年生，广西大学土木建筑工程学院讲师。

责任编辑：廖集玲

特约编辑：吴 江

封面设计：陈远祯

版式设计：吴 江 陈远祯



序

骑楼

梧州是一座具有两千多年历史的岭南古城。《读史方舆纪要》中描述梧州：“地总百越，山连五岭，唇齿湘湖，襟喉桂广。”自古以来以梧州为兵家、商家必争之地。厚重的历史积淀形成梧州独特的建筑风格和文化风情。骑楼城就是典型的多种建筑文化的融汇体。

梧州骑楼城19世纪末开始兴建，20世纪初已形成了河东城区2平方多公里的骑楼城。骑楼城建筑融汇了中西建筑的特点，是千年古郡、百年商埠繁荣富庶和中西文化交融的标志，沉积了十分浓厚的历史文化底蕴，历经洪水的侵袭却风姿犹存。2002年5月我陪时任广西壮族自治区主席李兆焯同志到梧视察工作时，富有岭南特色的骑楼城的保护问题成为区、市领导关注的焦点。经过酝酿，以保护骑楼特色提升城市品位；改善居民生



活环境；创建旅游购物品牌为目标进行城市改造工程列入区市计划之中。在梧州市委、政府的领导下，大家齐心协力，艰苦奋斗，历时一年，独具特色的骑楼城展现人们眼前，大家交口称赞。骑楼城改造项目，规划设计获广西一等奖，全国二等奖，如今骑楼城已成为梧州的一个亮点，吸引人流的吸引物。朱育兆同志作为市政府分管城建的副市长，任项目领导小组副组长兼筹建办主任，他亲历了梧州骑楼城保护性改造的全过程，倾注了大量的心血，他组织出版《梧州骑楼》一书，从梧州这座千年古城的历史文化、城市的发展、骑楼改造的规划设计思想、手法、政策等进行综合性介绍，既有专业方面的探讨，也有作为项目管理经验的介绍，很值得一读。该书的出版发行，让人们更好地认识梧州，了解勤劳智慧的梧州人民，也让人们留下对骑楼、对梧州美好的记忆。

梧州在历史的长河中一直是个闪亮的名字，勤奋聪明的梧州人民创造了辉煌的过去，梧州的明天会更辉煌。

2007年6月28日

（作者：广西壮族自治区人大常委会副主任）



骑楼城感赋

朱育兆

千年古郡有梧州，山秀城美水泛舟，
百越文化领风骚，人杰地灵占鳌头。
老城焕发新面貌，八方来客看骑楼，
市民诗意于栖居，中西风格两兼收。
百年商埠待兴旺，志士仁人奋不休。

（骑楼城改造工程竣工有感而作。2004
年9月29日发表在《梧州日报》）



目 录

序.....	袁凤兰(1)
骑楼城感赋.....	朱育兆(3)
第一章 梧州城的历史沿革及地理环境.....	(1)
一、建置沿革.....	(2)
二、地理环境.....	(8)
三、梧州城的选址.....	(12)
第二章 梧州骑第城的人文历史及经济背景.....	(17)
一、人文历史.....	(17)
二、经济背景.....	(23)
第三章 梧州古城和近代城市改造概述.....	(29)
一、梧州古城.....	(29)
二、近代梧州城市发展概述.....	(34)
第四章 梧州的骑梧文化.....	(51)
一、水文化.....	(51)
二、民俗文化.....	(55)
三、商埠文化.....	(56)
四、建筑文化.....	(62)



第五章 梧州骑楼城改造的设计理论运用、历史文化

保护及建设原则	(65)
一、设计理论的运用.....	(65)
二、国内外对历史文化名城保护制度的参考.....	(70)
三、中国历史文化名城保护体系的特点.....	(72)
四、中国历史文化名城保护与国外的比较.....	(76)
五、梧州骑楼城改造的原则和理念.....	(83)

第六章 梧州骑楼城改造中的主要规划设计建述.... (97)

一、梧州骑楼城改造的规划构思.....	(97)
二、规划设计的具体手法介绍.....	(113)

第七章 骑楼城改造的意义..... (137)

一、骑楼城改造的历史传统意义.....	(137)
二、骑楼城改造的旅游商贸意义.....	(140)
三、城市旧城改造的范例意义.....	(142)

第八章 骑楼城部分图片介绍..... (147)

参考文献..... (167)

后记..... (169)



第一章

梧州城的历史沿革及地理环境

九嶷联绵属衡湘，苍梧独在天一方。

孤城吹角烟树里，落日未落江苍茫。

(宋)苏东坡

在天一方、江波苍茫、青山连绵至衡湘，这是苏东坡遇谪海南途经梧州时写下的苍梧城意象。梧州地处桂东，位于桂江、浔江和西江的汇合处，“地总百越，山连五岭，唇齿湖湘，嚆喉桂广。汉以交州治广信，控南服之要会”（见《读史方輿纪要》）。梧州是一座具有两千多年历史的岭南重镇，古为百越之地，汉至隋代称苍梧城、广信城，梧州在历史上有很大的名气。梧州城早在汉代时期开始形成，公元621年（唐武德四年），改郡治为州治，将苍梧改为梧州，这是梧州得名之始，至今已有一千三百多年的历史。后经历代发展，到明清时期，梧州已发展成为岭南重镇，广西东南的政治、经济、文化中



心；到20世纪二三十年代，已经成为广西省的商业中心。中华民国于1921年成立了梧州市，为广西的省辖市。梧州骑楼城就是在这个时期开始兴建，成为广西乃至全国的明星城市。为找寻梧州骑楼城的历史文化内涵，我们先从梧州城的历史开始。

一、建置沿革

梧州在古时为百越之地，这里在旧石器时期便有人类活动。百越是亚洲南部一个古老的民族群体，是多种民族的泛称。春秋战国时期，属楚地，在梧州一带活动的先民属南越族，是越族的一个分文。南越族是指我国古代生活在五岭以南的广东地区和广西东部、东北部部分地区的先民。五岭是横亘在江西、湖南、广西、广东四省边境的越城岭（位于广西东北部和湖南边境）、都庞岭（位于湖南南部和广西东北交界处，与都庞岭间有湘桂谷地，湘桂铁路经此）、萌渚岭（位于湖南省最南的江华县，广西交界处）、大庾岭（属江西省南康县，与广东南雄县相连，为江西与广东的分界）、骑田岭（属湖南郴县、宜章县，与广东东北界毗邻）的总称。

越之名称，始于战国时期的越国，其国都会



稽（今绍兴），领地包括浙江、江苏及山东南境。公元前333年，楚兴兵灭越，杀越王勾践，尽取吴地。《史记》卷四十一载：“越以此散，诸族子争立，或为王，或为君，宾于海上。”可见古越国之民于公元前333年后，往岭南迁移，产生了许多小国。

秦统一六国，置三十六郡后，于浙江之南、温州一带设东瓯越；福建的福州、泉州一带设闽越；广东番禺、西江一带设南越；在广西南部、越南北部、中部一带设雒越（周为雒越，秦称西瓯），《汉书·地理志》注：“自交趾至今会稽七八千里，百越杂处，各有种性。”这些地区皆称百越之地。[王汀生：《秦汉平南越考》，见《广州师院学报》（社会科学版），1995年（1）]

百越之地，幅员辽阔，气候温和，物产丰富。为了巩固中央政权、扩大疆土，获取更多的经济利益，秦汉两度平定百越，开发岭南。

“挥剑决浮云，诸侯尽西来。”（李白）公元前221年，秦始皇完成了平定六国，命尉屠睢率军平百越。《淮南子·人间训》卷十八中说：“（始皇）乃使尉屠睢，发卒五十万为五军。一军塞城（湖南靖县）之岭，一军守九疑之塞（湖南江华县），一军处番禺之都（广州），一军守南野之界（江西康县），一军结余干之水（江西上饶县）。三年

不解甲弛弩，使监禄无以转饷，又以卒凿渠而通粮道，以与越人战，杀西瓯君译吁宋。而越人皆入丛泊中与禽兽处，莫肯为虏，相置桀驁以为将，而夜攻秦人人破之，杀尉屠睢，伏尸流血数十万，乃发戍以备之。”

五十万秦军，兵分五路，从今广西兴安越城岭、湖南江华萌渚岭、骑田岭、大庾岭以及江西上饶，浩浩荡荡向岭南进发，与岭南地区的西瓯、南越、闽越三大部落作战。

第一军、第二军分别由湖南南部的越城岭、萌渚岭南下进军广西北部；第三军由湖南的蓝山县都庞岭进军广西东北，经钟水接广东连州江而抵番禺；第四军由湖南骑田岭进军广东北，直攻番禺。第五军由江西省西南南康县的大庾岭进军福建，再沿海边往南，经漳州进入广东最后抵番禺。[王汀生：《秦汉平南越考》，见《广州师院学报》（社会科学版），1995年（1）]

秦军在福建、广东的战事比较顺利，但从兴安越城岭直下桂林的第一路秦军，从湖南江华萌渚岭推进至今广西贺州的第二路秦军，遇到了在今广西境内的西瓯部落的顽强抗击，且因山路崎岖、粮草不济，金戈铁马之称的秦军久攻不下，三年不解兵甲，陷入粮草缺乏、进退两难的困境。



为了早日结束岭南之战，实现天下一统，始皇作出了凿灵渠，将长江水系与珠江水系联为一体，使秦军能够沿着这个水系长驱南下、深入越地的重大决策。公元前218年，秦将监（中国古代专司工程建设的官员）史禄奉命率军在兴安开凿一条长六十里、宽两丈的人工运河——灵渠，沟通湘漓两江。至公元前214年渠成水流，湘江与漓江的航运连通，秦军依靠灵渠的便捷水通，运送粮草军械，公元前214年，秦军终于一举征服岭南，随之设置了桂林、象郡、南海三郡。

梧州，是平定与开发岭南途中的重要据点，是南北、东西交通的枢纽。特别是灵渠的凿通便长江与珠江水系及航道连通之后，秦汉乃至后代均以水道运送军队、粮食和货物，通过漓江、桂江、西江、珠江，东达广东、香港和澳门；西至广西大部及云贵两省；南至越南北部，贯穿岭南各地，实现政治、军事、经济和文化大一统的目标。而位于桂江、浔江、西江三江交汇口的梧州正是这条水上通道的枢纽。在陆路交通方面，从当时中原进入岭南，主要靠越城岭和萌渚岭道，而这条通道距湘江、桂江上游较近，便于水陆交通的连接。梧州地理位置上的优越条件在当时是不可多得的，其重要性不言而喻。秦时，梧州属桂林郡，但城市建设史册未记载。



汉初，梧州正式建城。秦末，中原战乱，南海郡尉任嚣病逝，赵佗代为南海郡尉。公元前207年，秦朝灭亡，赵佗并桂林、象郡，统一了南越，自立为南越王，建立南越国，设都番禺（今广州市）。这时，梧州属南越王的势力管辖范围。汉高祖十一年（公元前196年），赵佗归汉，受汉南越王封号。公元前187～公元前180年，吕后临朝，开始和赵佗交恶，她发布了和南越交界的地区禁止向南越国出售铁器和其它物品的禁令。梧州及其以北的南越国地区风云变幻，梧州既是南越国都番禺与汉朝之间的缓冲地带，又是南汉之间的交通枢纽，其战略性显著。为加强该区域的设防，南越王效仿汉高祖设立封国的做法，于公元前183年，于今梧州一带建立苍梧王国，封族弟赵光为苍梧王，并修建苍梧王城（见《史记·南越列传》），位于今梧州市河东区，作为番禺的屏障，以巩固南越国政权。此为梧州建城之始。秦统一岭南后，岭南见于史书的郡县城邑只有几个。苍梧王城是当时岭南仅有的几个城市之一，遗址在今梧州市河东区东中路、东正路一带。（见黄方方主编：《梧州市志》，广西人民出版社，2000）

公元前112年，南越国叛汉。汉元鼎六年（公元前111年），武帝平定南越，把南越故地划分为

南海（今广州）、苍梧（今广西梧州市）、郁林（今广西桂平县）、合浦（今广西合浦东北）、儋耳（今海南省新英县）、珠崖（今海南琼山县）、交趾（今越南河内）、九真（今越南清化县）、日南（今越南广治）等九郡，以削弱各郡的势力。后又置交趾刺史总领之[刘彦威：《西汉王朝的边疆经略》，见《中国边疆史地研究》，1997（3）]。苍梧王赵光归汉，汉以其地置为苍梧郡的广信县（广信以东谓之广东，广信以西谓之广西），苍梧王城为郡、县治所。苍梧郡辖有广信、猛陵、高要等十个县，管辖范围相当今广西都庞岭、大瑶山以东，广东肇庆、罗定以西，湖南江永、江华以南，广西藤县、广东信宜以北。[高惠冰：《西汉岭南首府——广信考》，见《西江大学学报》，1998年（2）]

传说，苍梧之得名与梧州盛产的刺桐有关。《异物志》说：“南人以刺桐为苍梧，因以名郡。”《永乐大典》记载：“刺桐花，如木笔，高数丈，开时烂若红霞，风吹色愈鲜好，即苍梧花也。”元封五年（公元前106年），交趾刺史部移治广信县（即苍梧王城，今梧州市），辖岭南等九郡，梧州成为岭南重镇。自此至东汉建安十五年（210年）长达318年间，梧州成为中国该地区的政治、经济、文化中心。



隋开皇三年（583年），广信县改称苍梧县，曾属广州。

唐武德四年（621年），废郡设州，始称梧州，属岭南道，为县治。

宋仍为梧州，先后属广南路及广南西路。

元代中期改为梧州路，置梧州路安抚司。

明洪武元年（1368年），设梧州府，成化六年（1470年）设两广总督府（驻梧州），辖广东、广西。明朝后期的180多年，梧州成为两广的政治、军事中心。

清称梧州府，属广西省。清光绪二十三年（1897年），梧州辟为通商口岸。

民国10年（1921年）设梧州市政厅，始称梧州市，属于广西省。

二、地理环境

梧州市位于广西东部，地处北纬 $22^{\circ}37'$ ～ $24^{\circ}18'$ ，东经 $110^{\circ}18'$ ～ $111^{\circ}40'$ 之间。市区东西长33公里，南北宽17公里，面积312.2平方公里（1994年统计）。

梧州所处的岭南地区其自然环境以丘陵为主，称两广丘陵，岩溶地形面积广大。粤中和桂东以及沿海地带，平原面积较广。北部是五岭山



地,粤西南与桂东南交界处,也以山地为主。属亚热带季风性湿润气候,自然资源丰富。区域内最大的河流是珠江,其支流具有南北纵向的特点。湘江上游、漓江、桂江、连江、北江、贺江流经南岭山地,自古以来就是沟通南北的重要通道,是沟通岭南地区与中原地区最早的交通枢纽,也是海陆丝绸之路最早和最主要的对接通道。随着中央政权向岭南延伸、长江水系和珠江水系因开通灵渠及修筑“新通”而连结,中原文化、海外文化和本地土著文化有了大规模碰撞交融的可能。

梧州市地处浔江、桂江、西江三江交汇口,四而群山环抱,仅浔江至西江沿岸地区、三江汇合口沿岸为第四纪冲积物组成的三级河谷阶地,标高20~60米,河谷地势自西北向河口、东北向河口倾斜。西周的丘陵山区标高多为80~300多米。浔江由西向东流淌,桂江由西北向南蜿蜒而来,把梧州划分成东、西两瓣。两江汇合后称西江,由西向东贯穿市区中部。浔江江面开阔、江水含泥量大而呈浅黄色;桂江江面较小,河水清碧,两江汇合处清浊分明。“鸳鸯秀水世无双”由此而得名。

梧州丘陵多、洼地多、水而多、平地少,有“山城”之称。城市周围大小山峰有20余座,城区平均海拔24米,较大的山峰有白云山,位于城



的东北，海拔367米，为市区最高峰。城北部群山蜿蜒，其中的莲花山，距白云山约2公里，巍然对峙。顺着白云山余脉向西南、莲花山的山脚向南伸展，地势趋于平缓而开阔。清碧的桂江由莲花山的山北绕东向南，再绕过白云山的山脚自北西南将这块和缓的地带一分为二，然后在这块谷地南边几乎中点的位置，与由西西来的浔江汇合，二者汇成西江向东流去。江的南岸是连绵起伏的锦屏山，如一条生机勃勃的青龙护送着不息的江水缓缓东流。

浔、桂两江汇集了广西784条河流，约90%的水量，一清一浊的两条河在梧州汇合。清的叫桂江，发源于桂北兴安县的老山界，它汇漓江之水自桂林流至梧州；浊的叫浔江，它汇集了自北西南的黔江和自西而东的郁江，一条经宜州、过合山，穿柳州、到梧州，另一条经百色、过南宁、穿贵港、到梧州。更重要的是，浔、桂两江不仅流经了广西所有的城市，还沟通了云桂、黔桂和湘桂，两条大江跨越千山万水到了梧州后转了一个漂亮的弯，汇成更为壮丽的西江，向东奔去，穿过广州，流入大海。因而，梧州又有“水都”的美称。

梧州市属亚热带季风气候，气候温暖湿润，雨量充沛，夏长冬短，气候宜人。土壤肥厚，适



宜于各种植物的生长，盛产水稻、甘蔗、荔枝、龙眼、玉桂、油桐、矿石等，物产丰富。

梧州的自然风光浓郁，引发无数文人的诗兴，唐代诗人曹唐在《南游诗》写道：

兴尽南游卒未归，水工舟子不须脆。
正思碧树关心句，难放红螺蘸甲杯。
涨海潮生阴火灭，苍梧风暖瘴云开。
芦花寂寂月如练，何处笛声江上来。

诗中描绘了梧州这一南方山水的美丽景色。

梧州城东北的白云山层峦叠翠，城北群山峰峦秀发。西江南岸的锦屏山与江水相拥着，如一排绿色的屏风与北岸的开阔地带隔江相望。枝江恰如其名字之婉约柔美，江水青碧，江波粼粼，江岸和缓，如玉带般将白云山及其西南的和缓地带环抱。而由东南而来的浔江则显得气势宏大，场面开阔，在距三江汇合处约6公里的地方，东南入口处的江面变得极其开阔，由上游带来的泥沙在江心形成一个面积约12平方公里的江中之岛，名为长洲岛（全国第二大内河岛屿）。长洲岛由一大一小、形似花瓣两个岛组成，岛面平坦如航母的舰板，从空中鸟瞰犹如两片花瓣撒落江心，登上白云山远眺，长洲岛又如一前一后的两艘



船，顺着江水急涌而黄浊的浔江，向梧州缓缓驶来。浔、桂两江一浊一清、一急一缓，一个张扬豪放、一个内敛婉约，在白云山下开阔和缓地带的西南相汇，相拥相抱，合为西江，向东流去。两水交汇处，一浊一清的江水相缠相绕，故有“鸳鸯江”之美名。

三、梧州城的选址

顾祖禹（清）在《读史方輿纪要》中说梧州“山连五岭，唇齿湖湘，嚆喉桂广。汉以交州治广信，控南服之要会”，是历代兵家必争之地。

春秋战国之际，是中国古代城市建设的第一个高潮时期，此时的史籍，较少涉及岭南地区的情况。20世纪60~80年代，在梧州发现四个石器时代遗址，出土了打制及磨制石器：石锛、石斧、石铲、石凿、陶片等，而石铲主要见于广西地区，曾是乞求谷物丰收的祭器[见邱立诚，杨式挺：《西江——岭南史前文化交流的重要通道》，《西江大学学报》，1998(2)]。这说明梧州的农业生产很早就已经开始，并且稻种是人们的主要农业生产。1973年，梧州西江南岸塘源村发掘的战国墓出土了大铜鼎、小铁锹、陶碗和陶



瓮等文物，说明该地区的农业、经济和文化具有相当的进步，具有这样的发展水准，其居民必然不在少数，聚落亦应具备一定的规模。

秦始皇统一六国后开始大规模平定百越的战略行动，对岭南的开发影响至深。平定南越后，通过执行郡县制、开驰道、凿灵渠、兴筑城廓等手段，加强了中央政权与南越的政治、经济联系。秦的城市建制、规模布局、等级就与行政管辖的体制相一致。

两千多年前的苍梧王城就建在桂江东岸、白云山山脚下的开阔和缓地带（今梧州市的城东，亦称河东区）。桂江、浔江、西江像黄绿两条玉带缠绕着梧州城，使整个城市浸润在一片水柔山绿之中，赋予了梧州无与伦比的景观特色和风水意义。从汉朝至清代，城市几经扩展，但都沿用这个地块，而我们所要探知的梧州骑楼城，也是在民国时期在这里建成的。

春秋时期的政治家管子指出，建城选址时要注意水用、交通、军事防御、地质、气候、防灾等。《管子》提出：

凡立国都非于大山之下，必于广川之上，高毋近旱而水用足，下毋近水而沟防省，因天材就地利，故在郭不必中规矩，道路不必中准绳。

故圣人之处国者，必于不倾之地，而择地形



之肥饶者，乡山左右，经水若泽，内为落渠之写，因大川而注焉。乃以其天材，地之所生利，养其人，以育六畜。

苟大意得，不以小缺为伤。故圣人美而著之，曰：千里之路，不可扶以绳；万家之都，不可平以准。

天不一时，地不一利，人不一事，是以著业不得不多，人之名位不得不殊。

梧州具备了水陆交通便利及军事防御重地的特点，选择梧州建苍梧王城是历史的必然，是管子关于城市学说的一个活生生的例子。

无论从景观、生产居住条件还是风水学的角度上讲，梧州城（特别是河东区）都是非常理想的用地，它由白云山的余脉向西南延伸而来，是梧州难得的开阔谷地，地势和缓，土壤深厚，背靠白云山，桂江由右侧流入、绕过前方与浔江汇合后由左侧流出。水清而深，水流与堤岸和缓，适合于生产生活取水和船舶的停靠。在两江汇合之处、桂江西岸与浔江北岸相挟之处地带，地势拱卫，形成两个低矮形圆的山包，山上绿树葱茏，得名珠山，与河东隔江相望，成为河东西面的中景，在风水上称为岸山。水入口（风水谓之天门，天门欲其开阔，意味财源广进）之一的桂江入



城处绕了一个大弯，水天相连；入口之二的浔江入城之处江面开阔，江心有花瓣状的长洲岛相缀，气势宏伟俊秀。浔、桂汇合成西江从白云山南面流出处（即水出口，风水上谓之地户，地户欲其紧锁，这样才能守得住财气），由于白云山与锦屏山的对峙，河道变窄，形成紧锁之势。梧州具备了背山面河、玉带环抱、朝案（珠山）齐备、来势悠远、水口紧闭的理想风水模式。整个形势呈“龙探头”来喝水的形状，是一个很好的城市形状，河东区尤其如此。两千多年悠久辉煌的历史证明了它的无尽魅力。





第二章

梧州骑楼的人文历史及经济背景

一、人文历史

汉代平南越国后，按秦治理，没有改变南越人的风俗习惯。后于公元初，逐渐输入中原儒家思想，如礼教、文字、衣冠，设立学校，输入行政机构及社会组织，输入犁垦耕技术等，使原始民族逐渐变为文明社会。

既是水上交通的枢纽，又是历代的州、路、府、道、县的驻地，梧州不仅具备了地域、政治、经济的优势，更有绚丽的文化和优美的风景。

早在新石器时代，梧州就有人类聚居。至春秋战国，在梧州活动的原始部落称“苍梧人”（古籍称“仓吾”，为越族分支），是中国最古老的部族之一，后发展为壮、侗等民族。五岭相隔，岭南的地理环境处于封闭状态，使岭南文化一开始便充满了原始的质朴和“土”味。

相传在四千多年前，舜曾南巡苍梧安抚边



民。《史记·本纪第一·五帝》载：舜“帝位二十九年，南巡狩，崩于苍梧之野”，开始了中原文化和岭南文化的交流。

自秦征服岭南后，五十万大军留戍岭南，他们中的一部分沿桂江、贺江迁徙到西江流域，与越人杂居。此外，从三国至南北朝时期，汉人为避兵火，大批南下，在相对安静的古广信定居。北方移民中士族很多，不但加快了梧州的农业开发，而且带来了浓郁的文风。戍军与南迁的汉人带来了中原和楚的先进文化，并与岭南的上著民族渐渐融合，他们带来的古汉语在西江流域传播，与古广信土语交汇，形成了一种既有古汉语特征又有百越地域特点的语言——粤语，流行于西江及与之相连流域的岭南地区。古广信经历了民族融合的洗礼后，广泛地吸收中原文化，西外来的海派文化也从各口岸北上，古广信因此成为岭南文化、中原文化与海派文化交流的中心。这使古广信文化具有开放、包容的特性，形成多种文化并存的局面。

梧州的文化史可以追溯到很早，西汉时期，苍梧郡地方官在梧州建有学堂，教民礼仪。东汉牟子设讲坛讲释佛学。南北朝时期，梧州除官办学校外，私人讲学之风很盛。至唐朝，梧州已成为岭南文化中心之一。



唐天宝八年(749年)，鉴真率众僧徒及日本来唐留学人员来到梧州光孝寺。

唐代著名诗人、散文家元结，在唐天宝年间任容州经略守护刺史（位于浔江上游），期间曾到梧州游览，梧州城东门的一眼泉井，泉水甘冽，元结名之冰井，并在井侧建冰井寺，写有《冰泉铭》，文曰：

火山无火，冰井无冰，
惟波清泉，甘寒可凝。
铸金磨石，篆刻此铭，
置之泉上，彰厥后生。

如今，用冰井之泉水唐制的“冰泉豆浆”味美甘甜，饮誉全国。

宋代大文豪苏东坡，晚年（1097年）被贬海南，心情抑郁，取道梧州时感怀万千，写下：

九嶷联绵属衡湘，苍梧独在天一方。
孤城吹角烟树里，落日未落江苍茫。

当年的苍梧城在落寞的心中显得多么的寂寥，四年后，他遇赦从海南北归时夜宿苍梧城，适逢中秋，带着爽朗的心情，泊船于西江南岸的



火山渡口，月夜登岸览胜，银色的月光照在江面上，诗如泉涌，吟下“江月夜夜好，云山朝朝新”的诗句；当他清晨泛舟游鸳鸯江，饱赏了清浊分明的江水，又发出了“浔桂江流好放棹，鸳鸯秀水世无双”的赞叹。此时的苍梧城风光，在他心中美丽而富于灵气，别是一番景象。

秦少游、李纲等也先后游过梧州。他们的到来，为古郡增添了人文光彩，同时，也进一步丰富了古苍梧文化的内涵。

明清时期，梧州设立书院十所，还设有私塾、学堂、社学和义学，其中有名的绿漪书院就在桂江河畔。清末的梧州府中西学堂是广西第一所中学，梧州初级示范讲习所是广西第一所师范学堂，长洲中等蚕业学堂是广西第一所中等蚕业学堂。

民国时期，广西省政府在梧州创办广西大学，

文人墨客诗文的无声教化、普及而多元化的教育使苍梧名人辈出。

汉代的陈钦，苍梧郡广信县人，杰出经学家，被封为厌难将军，威震朝野，是岭南最早研习经学的学者，对《左氏春秋》颇有研究并以此授业于皇家子弟，著有《陈氏春秋》。其子陈元，潜心研习《左传》，被汉光武帝诏立为《左



传》博上榜首，著有《左氏异同》。陈元之子陈坚卿，以“文学”知名。陈钦、陈元、陈坚卿祖孙三代作为古经文学家的代表人物，号称“三陈”，在苍梧乃至全国都是响当当的大人物，东汉经学家赵岐曾称赞：“《左氏春秋》，远在苍梧。”

东汉的士燮（字威彦），尚书郎，苍梧郡广信县人，曾任交趾郡（治于苍梧）太守总督七郡，积极倡导传播儒家思想并著有《春秋经注》、《公羊传注》、《谷梁传注》等。他三个弟弟均为太守。兄弟四人被称为“四士”。苍梧县京南乡有士燮故居遗址，虽然遗址已不复存在，但桂江山崖上的“汉士威彦先生故里”石刻仍存留完好。石刻附近还建有尚书庙和尚书学堂，可惜尚书庙在“文化大革命”中被烧毁。

东汉的牟子，苍梧郡广信县人，佛学家，潜心钻研老子和佛学，是岭南最早研究佛学的人。用问答的形式著有《理惑论》，这是中国最早的佛教专著之一。明代的吴廷举，梧州人，明成化二十三年中进士，历任知县、右参政、布政史、右都御史，嘉靖三年任工部尚书。吴廷举致仕（退休）回梧州后，在城东门外的漫泉亭东筑东湖书院，以教同乡里人。

明代的袁崇焕，广西藤县人，明万历进士，



历任知县、右佥都御史、兵部尚书兼右副都御史。

清代的李百龄，广西梧州人，嘉靖二十三年中举，道光三年中进士。历任知县、知府、盐法兵备道、盐运使、按察司按察使等职，辞官归梧后，捐出俸金，疏浚了梧州府护城河，培土北山，倡导编撰《苍梧县志》。

苍梧重教思想影响了整个岭南学风，并孕育了两广状元17人。据史书记载，从宋代陈坦然中进士以来，到清光绪期间，苍梧共有40人中进士。北宋“三元及第”的冯京，祖籍宜州，后移居藤州，28岁时连中三元（解元、会元、状元），曾官江宁、开封、太原三府知事，授翰林学士。今藤县有“三元亭”和冯京父亲墓，现存有“冯京事略”碑和“积原流光”碑。

在西江奇山秀水的滋养下，苍梧圣贤名人辈出，苍梧文化薪火相传，后继有人，这也正是古苍梧文化传承并发扬光大的重要原因。在众多的优秀人物中，下列两人则与梧州的骑楼城有着直接或间接的关系：

李济深，广西苍梧县人，光绪年间在梧州中西学堂就读，保定军官学校（北京陆军大学前身）毕业，民国期间历任广东北伐军二十二师参谋长、粤军第一师师长、梧州善后处处长、国民



党中央执委、国民革命军总司令部参谋长、广东省省长。建国后任中央人民政府副主席等职。

黄绍竑，广西容县（古时属苍梧郡）人，保定军官学校（北京陆军大学前身）毕业，后就读武昌陆军军官第三预备学校。1923年成立广西讨贼军（于梧州）任总指挥，1926年任国民革命军第七军党代表并任广西省政府主席，1928年任国民第十五军军长并任第八路军副总指挥，1929年春逃往香港（蒋桂战，粤桂军战败），1929年秋回广西重掌政局，1930年脱离桂系，往香港，1932年任国民党内务部长兼代交通部长，1933年任浙江省政府主席等职。

二、经济背景

山赋予梧州伟岸的精神，水赋予梧州灵气和千年的财运。两千多年前，广西与中原有五岭阻隔，相当闭塞。秦始皇开凿灵渠，开辟了灵渠桂江水道和潇贺古道陆路，自九嶷山至萌渚岭，修筑潇贺古道 1 7 0 多公里，从道州（今湖南道县）出发，经冯乘（今富川），最后抵达贺州的七里山。汉代又将其扩修为“楚粤通衢”，连接永州和广信（包括今梧州和今广东封开，封开位



于西江中游，距梧州约20公里），完成了征服岭南的伟业。以后，这两条通道成为中原与两广经济文化交往的主要通道，继而发展成为联系海上丝绸之路的主要通道。在此通道中，梧州起着重要的交通枢纽作用，也从此确立了梧州港在岭南的重要地位。

那条清如碧玉的桂江水，可以说是梧州的母亲河，因为灵渠桂江水道的通航，有了一座叫苍梧的城市。而从梧州顺西江而下，可达楚粤通衢的终点封开。此后潯、桂、西三江便与梧州的兴衰息息相关。

凭借三江水道，梧州成为背靠大西南，面向珠三角及港澳的枢纽。水路向东南全年可通航五百吨船舶，河道水深滩少，可达广州（408公里）、香港（436公里）、澳门（384公里）；西达南宁、百色、云南、贵州；北达柳州、桂林、湖南，是岭南地区交通水运的枢纽，是广西的“水上门户”。梧州扼两广咽喉，据此可东进西征，南下北上，战略地位十分重要，为广西东部军事要塞，乃兵家必争之地。

独特的地理位置和便利的水上交通，使梧州充满了商机。汉代，我国已有通过北部湾与海外进行贸易往来的记载，到明清更是达到高峰。梧州地处岭南中心，扼而江要冲，往北可经桂江、



漓江、灵渠、湘水再经汉水直抵中原；往南转北流江、南流江可达合浦港出海；往东顺西江可直达番禺，往西可达西瓯、夜郎等国。凭借独特的地理位置和便利的水上交通，梧州自然成为这条海上丝绸之路的交通枢纽和物资的集散地，经济得到长足的发展。

北宋时期，梧州的商业相当发达，城内设坊进行商业活动。元丰年（1078年），朝廷在梧州设钱监（遗址位于今梧州造船厂），钱监“每年铸钱十八万缗”，为江南六大钱监之一；此外，制陶业也颇为兴旺。

明朝，这里先后成为州府（1368年）、两广总督府驻地。1466年，设两广总兵，与两广总督、总镇同驻梧州，并称为“三总府”。1528年，王阳明任两广总督兼巡抚到梧州。清初，广西总督驻梧州，两朝两代，军政府衙林立，各部随员列宅，鳞次栉比，车马豪华，带旺了商业和金融。晚明至清初180多年，梧州成为两广的政治、军事中心，城内设有11个市坊，其中以城东市和府东市最为热闹，此外还有水上夜市，梧州城成为广西最大的商埠。当时最大宗的贸易是盐，其次是谷米，南来北往的商客云集，饮食业相当兴旺。

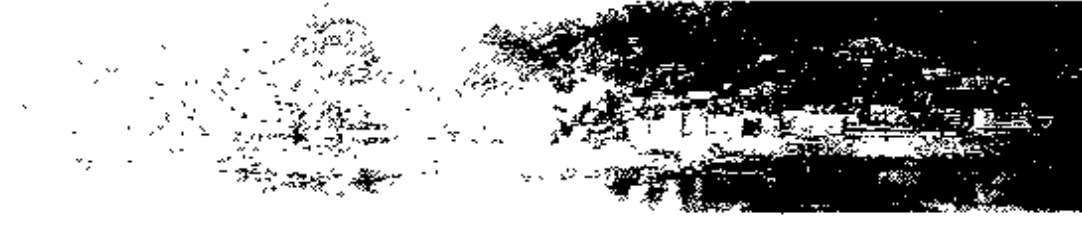
清代，梧州府每年所征的税银达七万多两[见



（清）谢启昆、胡虔：《广西通志》]，为广西各府之首。清光绪二十三年（1897年），英国强迫清政府将梧州辟为通商口岸并作为领事驻扎地。列强的入侵无疑加深了西江流域殖民地化的程度。但梧州口岸的开通在客观上却极大地促进了梧州及至广西经济的发展，对后来的百年影响颇深。

由于梧州水路交通极为便利，全省各地及云、贵、川商人多来梧州买办棉纱、布匹、机电产品等外国货，内地谷米、矿产、木材、山货等多由此出口。从1897年至1928年，梧州海关最低年收入白银32万两，最高年收入达74万两。当时，广西财政年收入仅为100万两，财政收入70%来自梧州。至20世纪30年代，梧州“商业之盛，为全桂之冠”，广东商人纷纷到梧州经商，英、日、法、葡萄牙等国商人也到梧州开设商行。至民国22年（1933年），市内大小商号1393家，其中出口商号就有100多家。建有工厂816家，还有各种钱庄、银号达57所之多。一票一账往来，如水财富成就一批批豪气巨富。

1949年11月25日，梧州解放，在中国共产党的领导下，经济建设得到飞速发展。早在民国22年（1933年），现代工业在梧州相继出现，炼锑厂、染布厂、缫丝厂、皮革机器厂、电力、制



药、电池、火柴、自来水厂等已发展到716家，占广西工厂总数的63.3%。形成了轻工、食品、纺织、机电、造船、医药、化学等工业体系，成为广西重要的工业基地之一。

梧州属亚热带季风气候区，具有太阳辐射长，日照充足，气候温暖，雨量充沛的特点，农业生产有着得天独厚的优势。这里农业物产十分丰富，粮食作物类有水稻、红薯、玉米、豆类、小麦等；经济作物类主要有甘蔗、木薯、蚕桑、柑橙、蕉类、沙田柚、荔枝、菠萝、梨等；畜牧水产业也很发达，主要产品有岑溪三黄鸡、水产养殖等；梧州的林产业林、化工业在广西乃至全国均有一席之地，如松脂产量，梧州就占全国产量的40%左右。

梧州口岸在古代对外贸易主要进出口商品是金银和丝绸、僚布、蕉葛等纺织品，唐宋以后，出口商品以谷米、柴炭、生猪、活牛、八角、桐油、糖、木材为主；清光绪二十三年（1897年）开关通商后，梧州成为广西以至云、贵、川各地商品进出的重要口岸，至1949年，出口商号就有100多家。实际上，当时梧州已成为我国对外开放的重要口岸城市之一。经济的发展，促进了城市的扩容；城市的发展，带来了商贸旅游的繁荣。梧州骑楼的形成，与经济发展背景有着直接的关

系。

梧州经济的发展使梧州聚积了相当的人气。许多南来北往的客商在这里定居。汉元始二年（2年），苍梧郡（含今梧州市）人口1.4万人。宋代，梧州户籍登记的原住户为近四千户，而客户为接近两千户，流动户口占总人口的三成，可见当时的梧州商业的繁荣程度。至清乾隆年间，梧州城的人口近4万人[见（清）谢启昆、胡虔：《广西通志》]。清光绪二十三年（1897年）梧州开埠通商时，人口为4万多人，国内外客商云集于此，梧州成了一个繁荣的商业城市，贸易、饮食、交通业发达，民国时为近10万人。中西方文化在此交流碰撞，演绎了一段涤荡人心的风云历史。20世纪初，作为西方文化形式之一的骑楼开始由政府引导引入梧州，商人所特有的开放思想使得骑楼这种外来的建筑形式不仅被接受，而且很快地本土化并在梧州流行。于是，骑楼成了梧州人生活、经商、娱乐、休闲、乘凉的载体，成为梧州文化不可分割的一部分。



第三章

梧州古城和近代城市改造概述

一、梧州古城

梧州城的产生与秦汉两个辉煌朝代的兴替有关。它源于汉代初期（公元前183年）始建的苍梧王城。

公元前214年，在统一六国后，秦始皇派五路大军南下统一了岭南，设置桂林、南海、象郡三郡，当时的梧州属桂林郡。在秦末楚汉相争之际，时任南海郡尉的赵佗乘机绝道封关，兼并桂林、象郡，于公元前203年自称“南越武王”，建立南越国，定郡番禺建王城。南越国是岭南第一个封建割据政权，统治岭南长达93年，其疆域基本就是秦朝岭南三郡的范围，东抵福建西部，北至南岭，西达广西西部，南濒南海。番禺的自身条件相当优越，但对于三郡合一这样范围的领地，从区域的角度来说，番禺的位置确实是偏了一些，难以对各郡的经济发展起到衔接、协调的作用，客观上需要一个能弥补这些缺陷的城市。



作为中原平定岭南水路和陆路枢纽、地处南越中心的梧州，恰恰在这方面凸显优势，在南越的战略地位仅次于都城。所以，在建都城的同时，赵佗将其族弟赵光封为苍梧王，于公元前183年建苍梧王城。这个在《苍梧县志》记载“依茶山（北山），傍桂水（桂江），大江（西江）绕其前”的苍梧王城和都城赵佗王城是南越建设的两个王城。

苍梧王城的建设使三郡的政治、经济、交通得到较好的衔接和协调，也进一步强化了南越都城和三郡之间的结合。在战略上，位于中原通往岭南水路和陆路结合点上的苍梧王城可东进西征，南下北上，与都城的航运交通也相当便利。这些特点使苍梧王城成为都城的强有力屏障，既突出了都城的主体作用，又实现了都城和苍梧王城的互补性。以区域宏观规划来组织城市实体，是大一统封建帝国秦汉王朝的伟大革新，苍梧王城的建设是这种思想的体现。南越国推行郡县制，推广铁器和农耕，发展海上交通贸易，促进岭南地区社会历史的全面发展，是岭南开发史上的重要时期。苍梧王城也不例外。大量出土的汉代文物证实了苍梧王城当时的繁荣。

苍梧王城始建时周长为424米，面积1.12万平方米，桂江东岸、茶山西南山脚下，王城位城墙



采用夯土筑成，城址位于今梧州市城东区的东中路和东正路南一带。到公元前111年，汉武帝将苍梧改郡制，广信是苍梧郡的首县。按《后汉书·郡国志》，一郡当中，“凡县名先书者，郡所治也”。元封五年（106年），交趾刺史治所由嬴俚（今越南河内附近）移至广信。人口迅速增长，城市向南扩筑至周长600米，面积约2.25万平方米。这个城址规模保持约300年。

三国至唐代，经先后两次（222年和621年）扩筑，苍梧城的周长为800米，面积4.48万平方米。

宋开宝元年（968年），梧州始建砖城墙，墙高一丈五尺，辟四门。城市的规模进一步扩大，据1956年实测遗址，城墙周长1120米，面积7.84万平方米。

明代，梧州城市建设又有长足的发展。据明《苍梧县志》载：“洪武十二年（1378年），（城墙）复拓八百六十丈，为五门，有楼。正东曰阳明，正南曰南薰，西南曰德政楼，曰独秀，西曰西江楼、曰白鹤，北曰大云。复以串楼一百九十六间，东南西面皆濠，北因山为险。”“成化二年（1466年），都御史韩雍增高，造串楼五百六十九间，外设窝铺三十六间，宿警守军士。浚池深二丈，润如之。濠内外皆树木栅。四年，



作东南北德政门瓮城，建五门钟鼓楼。”此时的梧州城城墙周长达2.75公里，面积40多万平方米。与城门对应的河岸分别为北门外的北街码头，西门外的西门码头，德政门外的牛屎码头、驿前码头，南薰门外的书院码头、缉捕码头，这些码头很久之前便存在了。

中国古代建城的概念是“筑城以卫君，造廓以守民”。城市由内城和外城组成。从明代的梧州府城图看，明代的梧州城依然沿用这样的模式，城市的型制为城廓两套。内城部分为行政区，以封闭的墙垣环绕，外城为驻兵、商业及居民区。但是特定的自然环境和发达的水上交通也使梧州城的布局呈现与众不同的特点。首先，往来于梧州的船只很多，它们主要停靠三江交汇口附近的桂江东岸及西江北岸上下货物，每天来此从事商贸的人很多，因而城的西南异常热闹，通宵达旦。与这种经济运行模式相适应的是内城梧州府偏于城的东南，朝南正对德政门，北面临县前横街，县前横街直通西江门；与城市经济活动密切相关的税课司、盘盐厂、府门驿、提举司均位于城外。其中，税课司位于城外三江交汇口的西江北岸，邻德政门，专司南来北往、东下西上的货船课税；盘盐厂则位于南薰门外的西江北岸，因广西大部分的食盐及贵州、云南、四川部



分食盐均由广东通过船只从西江运来，梧州盐盐厂不仅负责管理盐运、盐税，而且储存大量的储备用盐；府门驿位于南薰门前，往返于梧州府和其他各府之间的官员、驿使大多在此住宿。政府贸易管理机关提举司则位于西门边上。随着商贸的不断发展，建德门、西江门外逐渐形成一些街市，而且还特别热闹。建德门上三层高的门楼也显示了这一区域的兴盛。

清代的梧州城，在明代基础上加以局部修缮，并自城东隅疏浚，导水逆流，绕南薰门、德政门、西江门至大云门外力木桥下桂江。城东由东环路至北山，城西至西环路，城南至南环路，城北至北环路，整个城市内在的格局在500年间没有大的变化。而城外河岸边的街市则更加热闹，从明代开始兴盛的书院、清代开始的义学散落在沿河两岸。到了清末民初，三江交汇口附近的桂江东岸及西江北岸，形成大小码头20个，其中尤以德政门和西门外的码头更加热闹。晨色微起，船家便开始装卸货物。清晨从梧州启航，街市的喧闹声渐远，又从岸边传来学子的诵读之声。

纵观由汉代到明清的梧州城，其发展特点表现为：首先，在继承上发展、在发展中继承。其次，后代的城址均在旧城的基础上加以扩建，市中心从未移动，依山面河的格局没有改变，且从



未出现放弃旧城另建新城的情况，城市发展体现一种继承式发展。再次，旧城扩展的模式表现为依北山逐渐向南、东、西扩大，城市用地离江岸越来越近。宋代诗人写的“地倾三面城池壮，水进三江气色粗”，正是当时梧州城的写照。

二、近代梧州城市发展概述

梧州城市的发展跟广西乃至中国的近代史密切相关。

1840年，鸦片战争的隆隆炮声第一次震撼了中华帝国，列强的炮舰冲开了清政府闭关自守的大门。清光绪二十三年（1897年），英国强迫清政府把梧州辟为通商口岸并作为领事驻扎地，这是清政府被迫向外国开放的第三批通商口岸。广东商人纷纷到梧州经商，英、日、法、葡等国商人也到梧州开设商行。梧州呈现表面上的繁荣。

然而近代中国，国破家亡的危机一直威胁着中华民族，在这样的背景下，梧州又如何能独善其身。当时的广西在旧桂系军阀的统治下，旧桂系包烟、包赌、包揽税收，生活腐化堕落。匪乱如毛，杀人越货，每天都在发生，团兵无力抵抗。藤县到梧州90公里的河面，就有三处被土匪设卡收“行水”。英国派有兵舰驻在梧州，国外



的船只凭借武力在两广的河道内行走。广西容县籍青年军官黄绍竑不甘于这种旧政治的黑暗下不生不死的局面，决心走孙中山的革命道路。

1923年，黄绍竑的第三支队进驻梧州，成立广西讨贼军并任总指挥。粤军陆、海军的主要力量在李济深的指挥下到梧州与黄绍竑的部队会师，占领了梧州，控制广西的咽喉，梧州的政治、经济军事大权遂掌握在黄绍竑的手中。黄占据梧州，把梧、浔、玉三府作为根据地，向邕、柳发展，进行剿匪及向旧军阀开战，经过一年多的发展，部队由原来的三千人发展到八千余人；利用梧州为道商口岸的便利，设置一批军工厂。

这以后，梧州成为广西最充满革命气息的城市。李济深、陈济棠、邓演达等，不断鼓励黄绍竑、李宗仁等参加国民党，希望他们立志做革命军人。粤军在扶助黄绍竑期间，在梧州从未霸占过任何税收，也没有委派或介绍过官吏。这种无私的革命支援真正感动了黄绍竑。实质上，李济深和广东国民政府早期对新桂系的帮助，主要是从政治上把黄绍竑、白崇禧乃至后来的李宗仁等人引导到革命政府方面来。广东国民政府当时也相当困难，但孙中山鼓励黄绍竑“革命党是不要任何凭藉的，一切都要自己去创造，自己去发展。要坚持革命到底，相信一定能建设成一个新

广西”(见莫济杰《新桂系史》广西人民出版社1991)。而广东国民政府的孙中山、宋庆龄、廖仲恺、蒋介石、汪精卫、谭延闿等相继视察或访问梧州，梧州成为早期国民革命的重要阵地也是北伐革命的大后方之一，新桂系则是国民革命的重要同盟。周恩来也到梧州建立了广西最早的共产党地下组织。一时间，梧州充满风云，千年古镇迎来难得的发展契机，从而拉开了城市现代化的序幕。时事造就英雄，英雄也造就了历史，国民党人黄绍竑、李济深等在梧州建设史上留名。同样地，作为现代化进程中的产物，骑楼城的建成在梧州的建筑史写下了难忘的一笔，是梧州人的自豪。

20世纪20年代，思想的革新、时局的相对稳定使梧州的商业活跃，经济繁荣。民国10年（1921年），梧州成立市政厅，次年市政工程处成立，专理市政工程事项。1923年黄绍竑军队进驻梧州，1925年，李宗仁、黄绍竑、白崇禧合作并在广东国民政府的扶助下打败旧桂系军阀，广西得到统一，黄自封广西民政长（相当省长）新桂系在人的关系上可分为两个地区和两种方言，即桂林和容县，官话和白话。李宗仁、白崇禧等叫做桂林派或官话派，黄绍竑、黄旭初（容县人，1931年任广西省政府主席直至解放前夕）等



叫做容县派或白话派，黄绍竑执政期间注重发展梧州。从此，广西走向短暂的和平时期。而梧州的城市建设也在此阶段得到长足的发展。为开辟财源、取得外汇，广西政府非常注意对梧州商业的精心培植，先后在梧州设置一系列重要的商业机构，如梧州商埠局和垄断全省农、矿产品出口的机构——广西出口贸易处、银行等。1926年，梧州修通了梧州至容县的公路；1928年，政府在梧州创办广西大学；1929年，梧州建成机场，1933年开通梧州至广州、南宁的航线，到1934年，开辟了梧州至桂林、香港、重庆、昆明和越南河内的航线。

一系列的政府、商业、教育机构的成立，医院、市政设施、工厂的建设和军队驻扎，加上来自国内外商人的增加，梧州的城市人口由清末的四万多人一跃为十万多人。

尽管驻梧英国领事馆及一些工厂开始建在旧城以外的桂江西岸，但自明代以来就基本定型的老城原本就相当拥挤，显然难以承受如此庞大的人口规模，封闭的城墙和仅有的五个城门也很难满足活跃的商业经济的需求。自明代以来，梧州城墙外的南面已经自主形成三条东西向的街市、西面也沿桂江河堤形成了西坊街和九坊街，街市两侧建筑密集。到民国时期，南城外，图书馆、



医院、粤东会馆、两广会馆、邮局、体育场、小学散落在街市之中，海关、总税务司则东移至北山脚下，成立不久的美孚洋行、亚细亚洋行只能僻据总税务司东侧的北山脚下。而梧州城区人口主要集中在河东，由于人口、房屋密集，街巷狭窄，公共设施极其匮乏。至此，用地的矛盾凸现，旧时的城墙已经成为影响交通、阻碍城市发展的瓶颈，时旧城的改造已经迫在眉睫。

梧州近代史上城市改造始于民国12年，当时李济深正带粤军驻梧州协助黄绍竑并兼任西江善后督办，对梧州旧城的拥挤和因城墙阻隔造成的不便深有感触，遂命令市政部门把梧州古城墙全部拆除，在城墙原基础上修筑马路，仿照广州街道模式加宽路面，提高等级，人街两侧房屋要设置骑楼作为人行通道和避雨设施。

民国13年（1924年）3月，由市政处改制而来的梧州而埠局开始拆除城墙，修建马路和暗渠。同年11月，城北一处民房失火，引发一场民国以来广西最大的火灾，火势顺着北风烧至城南，昼夜不熄地焚烧铺屋4709间，焚去全城主要房屋的7/10，足见当时建筑之密集。时任广西省绥靖办的黄绍竑，痛陈旧城街道之狭窄及施救之不便，决定把李济深的城市改造计划更深入，提议把梧州城一律进行重新改造，将全市的街道加宽，改



筑新式街道，街市及建筑的规格参照广州市。并要求雷厉风行地执行，赞成的就自动照办，不愿意的就派兵强制执行。

在这一思想的引导下，梧州商埠局加快拆除城墙，用墙砖扩宽旧街铺马路，建筑新的排水设施，同时对梧州地形进行标准的测量并编制梧州市政计划，计划内容包括梧州市区的布局、商埠和公共设施、园林景观、旧城改造及发展前景。

根据民国16年（1927年）的《市政计划书》，梧州分为行政、商业、工业、教育、住宅及未定六个区。17年，《市政工程概论》以桂江、西江、郁江为界，将新梧州市规划为东（桂江东岸及西江北岸）、西（桂江以西、郁江以北）、南（郁江、西江南岸）三个区，其中，南区为工业区，西区为住宅和农矿区，以整个旧城为主体的东区则规划为商业、政治、娱乐、住宅区。显然，旧城所属的东区是城市的中心。在交通上，提出梧州市以水路为主，建设码头、铁桥，通电车、火车、轮渡。铁路规划建设梧州至广东三水、梧州至南宁的铁路线，修建铁桥四座、码头四个，除了原有机场之外，还规划水上飞机场。《市政计划书》规定梧州城市道路采用长方形布局，其中商业区、行政区道路宽为24.4~30.5米，商埠建筑为骑楼式。为解决商业



区的绿化问题，规定在商业区内设通气草地。此外，还进行了城市给排水、电力、电信规划，主张电力线、电信线均埋设在地下管内。民国34年的建设计划更是将梧州规划为人口100万的“大梧州地方自治实验市”。

这些是梧州作为现代化城市规划的起步，虽然计划因内战和抗日战争而不能完全实现，但当时的城市改造所形成的格局一直沿用至今。

从近代梧州市的城市改造看，前期集中在城东区，主要是“拆城筑路、挖山填塘”、设市场、建公园和工厂。整个城市改造，差不多都是按照商业需要来设计的。

城改的主要成果：

其一，道路改造以城区商业繁盛的区域为优先考虑，由南向北、由西向东、由西南向东北、由城外向城内的顺序进行，拆城筑路则是改造的首要行动。

在拆城的同时，首先修筑了南而南薰门前的大南门直街、德政门外的小南门直街及沙街、下珠玑巷、五坊、九坊及西坊路、而房街、牛屎码头路、大西路、南环路、上珠玑路、长生路、长沙路、织笠后街、桂林路、北平路、平乐路、大东路、东环路、大学路、居人路、大中路、建康路、纪念堂路、建筑路、法院路、三民路、环园



路、大学西路、书院码头至缉捕码头之间的河堤路、翠柏路、青松路、黄槐路、绿竹路、丹桂路、北环路、博爱路、体育场南巷、缉捕码头至济和码头之间的河堤路。以上道路除了大西路（水泥三合土）、大学路（水泥混凝土路面）、体育场南巷（素土）外，其余道路均为沥青道路。

这些工程从民国14年开始，到民国22年完成，持续了九年时间，加上民国23~24年对小街、小巷和码头的返修，道路、排水、地下管线、道路照明、码头的基础设施建设持续了整整十年，形成了以南、北、东、西环路（在城墙基上筑路）、阜民路（民国36年修筑）、桂林路、五坊、九坊及四坊路、竹安路、东大路、居仁路、长沙路、河堤路、平乐路、大中路、大西路、大南路、小南路、中山路（规划待建）、孔庙路（规划待建）、医院路（规划待建）、海关路（规划待建）为道路骨架的城市格局。这些主干道路宽大都在9~15米多。

拆城筑路需大量的经费，当时大部分的税收都投入其中，在资金有限而工程量巨大的情况下，改造采取“影响最小、破坏最少”的原则，以避免割用民业过多、增加拆迁补偿费用。故而，旧城内的道路多按照当时的状况加以梳理扩



筑，而城外的则按方格网结合地形布置。商埠街道的兴建打破了城内外被分割的格局，把城墙占去的大量基地利用起来，提高城区土地利用率。新建和改建大小道路57条，翻修巷道，增加道路长8935米。至解放前，梧州市区共有街道69条，巷道29条，面积0.12平方公里，总长度19.76公里。其中，高级道路长8.08公里，面积0.07平方公里。新增道路面积，比民国前多达86%，新建下水道与新增道路长度相当。可见当时路政推行相当顺利。

注：抗日战争时期，政府无力顾及道路建设。特别是从民国27年7月起，梧州屡遭日机空袭，大批房屋及道路被炸毁。民国33年，梧州沦陷，原有道路被破坏，无力修复。民国34年，梧州光复，梧州工赈委员会用广西救办理工赈，或采用受益者集资，店铺门前包干等办法修筑马路。民国37~38年，国民党当局忙于内战，救济分署拨发400吨救济粮，城市建设未有建树。

其二，码头航运是梧州的生命线，随着水上运输的发展，原有的码头已无法满足要求。民国15年（1926年），梧州商埠局在北河堤路北街码头与西门码头之间建华光、上下二码头，改造西门码头；在西门码头与牛屎码头之间，建三民、五显及铁柱三码头，至民国21年，河东区沿江一



带新建及原有码头共20个。其中，以西门码头、牛屎码头最为繁忙。为改善码头一带的交通、提高码头的整体效率，当局规划沿河修筑河堤路将各码头联系起来，但由于政局不稳、才力不足，只完成了大南路口至居仁路市场路（即缉捕码头与济和码头之间，长180米，沥青路面），各主要码头如西门码头、牛屎码头等地段的道路均铺沥青。

其三，公共设施与园林除去城市道路、码头外，增加公共设施、加强园林景观建设补旧城之不足，以满足现代化城市的需要，这方面的建设同样是当时旧城改造的重要内容。因此，市政府完善市内水陆交通系统、兴建水厂、先后建成北山公园、河滨公园并填塘筑路及兴建市场。

梧州分河东、河西、河南三大片，隔江相望居民靠木板艇及浮桥往来，民国17年，市区内曾有公共汽车营运，20年代后，有自行车、脚踏车、人力黄包车搭客。

民国21年以前，梧州居民饮用河水和井水，挑水大多到西门码头，因此西门一带非常热闹，军队也驻扎在大西路的北边。自来水厂在民国15年开始计划，17年筹办，至民国22年9月投产，向河东商铺、居民住宅供水，日供水7800吨，自来水管总长2.5万米。

民国13年（1924年），梧州商埠局拆除城墙以扩大城区，把北山开辟为公园，定名北山公园。园内栽花种草植树，修建网球场、茶室及一批休闲建筑。民国16年，在北山上修建中山纪念堂以纪念曾三次到梧州组织北伐工作的孙中山先生。纪念堂与北山公园连成一体，北山公园遂改名为中山公园。

民国19年开辟河滨公园。河滨公园位于两江汇合之处、桂江西岸与浔江北岸相挟之处地带。这里地势拱卫，形成两个低矮形圆的山包，名珠山，与河东隔江相望，山上绿树葱茏，三面临水，引来无数白鹤，又名鹤山，自古便是名胜之区。明代时山上曾建有控粤亭。清末（1897年），英国人强借白鹤山并在四周竖起大英国地界碑，建起领事署。惠师礼会、圣书公会、美国圣经学院也设在这里。经过反英浪潮后，英国于民国17年被迫交回白鹤山。民国18年后，粤桂构兵，此地常为军队所驻。民国19年，市政府决定辟之为公园，禁止驻兵，经营点缀，焕然一新，面积约14公顷，山脚处建牌楼一座，园内竖“还我河山”碑一座。民国20年揭幕，名“河滨公园”。

原旧城东边有一个大水塘，因城东外有数个学堂，故名为东学塘，下雨时北山汇集的雨水流



入塘内。民国9年，当局为获取城市用地建设市场，并使南环路向东直通至云盖山脚下，决定挖山将此塘填平，获得的土地部分出售，所得款项用于该地段市场及道路的建设。寓“取之于民、用之于民”之意，该路取名阜民路，民国22年完成部分沥青路面，36年全路完成。

民国8年，梧州建成电厂并安装街道路灯。民国16年，市中心商埠街道及主要码头安装路灯，随后，梧州中山公园和河滨公园也相继安装道路装饰照明灯。

4. 骑楼完善的地下排水设施、崭新的路面与照明形成了新的道路景观，商业经济及政治的发展促进了城市的改造，而城市改造尤其是初期的市政发展又反过来促使商业越来越繁荣，人口急速增加。传统民居“竹筒屋”显然无法满足商业发展、景观及人口膨胀的要求。为容纳更多人口，除扩大市区范围外，建筑物只有转向空中发展，既然道路的开辟是为了发展商埠，则骑楼已是两旁铺面建筑所必须的基本配套设施，也是主要街道的景观之一。骑楼是来自西方的建筑形式，它最早盛行于南欧、地中海一带，是临街商业楼房的一种建筑形式。跟着西方殖民者的脚步传播，在亚洲的传播从马六甲到广州，再到上海、梧州等地。梧州修筑骑楼时，广州市推行骑



楼式建筑的政策已经比较成熟，实施也积累了很多经验，为梧州的骑楼推广提供了参照。

梧州的骑楼政策及章程大致如下：

堤岸及各马路建造骑楼，均应在自置私地内，留十五尺（宽4.5米）建造有脚骑楼。当时梧州修筑的主要道路的宽度在9~15米，加上两边骑楼的通道宽度，街道的宽度在14~24米，与今天的现状大致相同。

建设骑楼的主要目的是为了了解决交通问题，因为传统街道狭窄、道路弯曲，交通不畅通。当局希望通过设置骑楼，达到人车分流，使人在骑楼下行走，作为疏解道路压力及改善交通的一种手段；同时，骑楼是街道的避雨空间。

由于建骑楼的主要目的是从解决交通的角度出发的，因此政策规定骑楼两旁禁用板壁、竹筴等类遮断及摆卖什物，阻碍行人的通行。

规定了骑楼及楼层的高度，骑楼的高度不得低于一丈五，二楼高度为十三尺，三楼为十一尺，四楼为十尺。当时骑楼大多采用砖木结构，高度一般不超过四层。

骑楼章程对骑楼柱子的形势、材料、尺寸即构造进行较为详细的规定。另一方面，亦规定骑楼底的横向小梁与外椽大梁的断面尺寸与材料、小梁间距的限制。如规定木梁的材料必须用集木



或坤甸、格木、实木等，断面形状裁成“日”字形，梁的高宽亦详细规定。

骑楼屋顶基本上传统斜坡式两坡面——十一桁、十七桁、二十一桁。对于不同桁数的骑楼的楼面及地面构造亦有详细的规定。

章程最后是骑楼柱墩地脚以及地脚突出部分、木阵之排列方式及阵尾草料之规定、木阵涂油之准则与间距、公同壁、隔墙及栏杆高度的限制等共通细则，作为建筑骑楼整体的规范。

对骑楼下廊道的地面，其构造的厚度、材料、面层形式均有详细的规定，大数上要求采用三合土、碎石、水泥搅拌后，由墙脚起至沟渠边石止倾斜一定角度均铺，水泥抹面，路面设凹线防滑，且其管理和日后的修复由骑楼的业主负责。

制定章程的目的是为了短期内能大量地建造骑楼，因当时工程技术尚未全面提升，加上建筑专业技师缺乏，因而对应各种不同材料、不同形式的骑楼，章程直接提供一个详细的设计与建造准则，让一般的建筑工匠容易看懂并照章操作，以省去复杂的计算，加快骑楼发展；此外，章程也保证了骑楼的建筑质量，使骑楼之间的形象相互和谐，保证街道景观统一的整体效果。

梧州开辟马路、建造骑楼的一般程序是：辟

路（或拓宽马路）→拆除民房→建造骑楼→铺设人行道。由于骑楼下的廊道作为人行交通空间，是街道必不可少的组成部分，因而人行道修筑与否，关系着市政建设的成果。马路开辟好了以后，因立即建筑骑楼、铺设人行道，则市政建设立竿见影。人行道如果不紧接着完成，势必影响交通、妨碍城市的发展。道路的修筑由政府负责，但修筑人行道及其费用则由邻接道路的商铺业主负责。为防止业主消极抵抗或借故拖延，政府出台强制办法：凡马路筑成后的三个月内，无论各业主将房屋重建或重修与否，该铺面前的人行道路面均须修筑，如若不然，即代为招匠兴工，而所需工程费用，由业主于竣工后两个月内，连本带利缴还政府。

为促进骑楼能尽快兴建，民国14年，在拆城修马路时，商埠局规定各商铺务于一两年内完成建房任务。对于旧楼房残破而房主又缺乏建房资金的，采取招商承租的办法建楼，这种方式称为“批租”建房，具体方法有两种：①铺客（投资商）与旧房主议定《批租合同》，铺客按月向铺主交地租，租赁期满，此座房产仍属铺客所有（原房主拥有该地产），并获得优先承租土地权。②铺客向铺主承租建房，约定不用交租，“批租”期满后，铺客将房产交还铺主，铺客获



优先承租权。两种投资建房租赁期都为十年以上。

相关政策的出台及省主席黄绍竑“赞成的就自动照办，不愿意的就派兵强制执行”的强势姿态，促成了城墙与旧房的拆除、商埠道路与码头建设、人行道与骑楼的快速兴建。至民国24年，梧州已建成骑楼的商埠街道有：南环路、北环路、阜民路（民国36年完成）、桂林路、五坊路、九坊路、四坊路、竹安路、东大路、居仁路、长沙路、长生路、上下珠玑路、河堤路、北平路、平乐路、大中路、博爱路、大西路、大南路、小南路，梧州至此已迈入现代化城市之林。

骑楼是配合城市发展重要的一环，运用公权力及法令章程来规范，政府居于主导地位，进行策划推动，这比市民自发性的行动或世俗约定更快速有效。在政府政策强力介入下，速过强制商埠街道两旁建设骑楼，确保新建马路两旁骑楼短期内建成，梧州的城市改造因而相当成功。

到民国26年，梧州市区面积达36.8平方公里（河东区建成面积2.2平方公里多），成为广西最繁华的口岸和商埠，往来于西江的船只见证了这座崛起的骑楼城。梧州的骑楼建筑多数为2到4层：底层前部为骑楼柱廊速道，后部为店铺，两层以上是住宅。



梧州引进骑楼基本的章法，柱距是4米，进深是4~4.5米（廊道宽度），净高是5~6米，临街立面是西式造型或中西结合，称为“洋式店面”，骑楼建筑并肩联立而建，形成连续的骑楼柱廊和沿街建筑立面，也就是骑楼街。

骑楼在梧州风行一时，主要商业街道几乎都采用这种建筑形式，由传统民居“竹筒屋”改建而来，因此面宽小、进深大是骑楼建筑的基本特点。外墙装饰材料丰富多彩，有的采用了石材贴面，气派豪华。大多数路段骑楼外墙为原色水刷石，少数为红砖墙，总体感觉凝重、大方、整体感强。

骑楼的沿街立面处理基本分为三段式：下段为骑楼列柱、中段为楼层、上段为檐口或山花；沿街立面经常在各层窗台以下的墙面或檐口窗楣等处加以丰富的装饰纹样或浅浮雕，所有的装饰与纹样自下而上逐渐丰富，与周边建筑融为一体。



第四章

梧州的骑梧文化

梧州因水而荣，特定的自然环境、人文背景和历史机遇引发了繁荣的商业和城市建设，因而梧州的骑楼文化与梧州的民俗文化、水文化、商业文化息息相关。

一、水文化

梧州因水而荣，独特的地理环境、区位优势和水资源造就了梧州独特的水文化，演绎了梧州商城千年历史的兴衰，造就了梧州骑楼城的规模和风貌，水文化的影响深深地烙印在生活和建筑中。

在这个兼有水运与地理优势的城市中，水上常住和外地船舶流入暂住人口在历史上一直占有较大的比例。清宣统三年（1911年），据梧州盐务局统计，梧州陆上人口3.8万，水上人口1.5万；民国4年（1915年），据英国驻梧领事署统

计，梧州陆上人口6.87万人，水上人口13万。此后，由于梧州城市、郊面积逐渐扩大，梧州陆上人口比重随之增加。民国22年，梧州陆上人口9.35万，水上人口0.94万。

梧州市是个水城，河东城区因地势较低，特别是当上游的柳江、红水河、浔江、桂江同时发生大洪水时，梧州肯定会遭受大水灾，水位最高的可淹至民房的三楼。据资料统计，光绪二十二年（1900年）至1994年，无洪水只有24年，大小洪水共有71年，洪灾比例达74.5%，其中大洪水占52.6%，洪涝灾害频繁，是全国重点设防城市之一。

河东区三面环水，北面靠山，整个河东区地形呈“凸”字形，是风水学中非常吉利的地理。客观上，河水特别是洪水，从上游带来大量的泥沙不断堆积于凸岸（河东区），会使河东区的土地面积不断扩大，且带来的淤泥也会使一些低洼的地带趋于平整，定期的泛洪使该区域的土壤变得肥沃和深厚，这对农业非常有益。从长远看，河东区是从洪水中受益的。

河东区的地势以南面最低（尤其是旧城南薰门一带），东北面最高。从防洪来看，城区宜往东北方向的北山一带发展，然事实相反，从明代到民国，旧城德政门及西门外的九坊街、五坊



街、四坊街一带才是商业中心，恰恰因为这些地方易于得水之利，装卸货物最为方便，尽管也最容易被洪水蔓延。利弊权衡之下，人们还是取其利而选择沿河一带发展。

可以说，梧州人对洪水在思想上是很有心得和准备的，既不会因为洪水而放弃这个城市，也不会因洪水而打断生活。解放前，梧州既无力也不曾设想设防洪堤，而是与水和谐生活。

在民国时期开始兴盛的商埠骑楼建筑，充分考虑了应对洪水的办法，主要有六点：①采用砖木结构，比传统的木构建筑更能抵御洪水。②骑楼大多不低于三层，避免洪水来时遭遇灭顶之灾。③骑楼底层的层高较高，可减少洪水漫上二楼的可能。④建筑每层楼板设有两米见方的开口，平时用板覆盖。洪水来时，打开此口将下一层的货物、家具等用滑轮提到上面的楼层。⑤沿街一侧的二楼或三楼设一小巧的阳台，外地人常以为是梧州人爱看风景，其实，这是在骑楼被洪水浸泡期间，梧州人进出骑楼的另一个出入口，梧州人谓之水门。⑥骑楼临街的砖柱镶嵌铁环，是居民在河水上涨进街时系船所用。

水门和铁环是梧州骑楼区别于其他城市骑楼的做法，是梧州的建筑特点。有了它们，梧州人在家浸洪水之时依然出入自如。船是每家都常备



的，平时把船搁起来，发洪水时就拿出来用了。在雨季，家里的粮食等可备多一些，即便没有也关系不大，粮食、青菜等日常生活用品都在船上叫卖，人家都靠乘船往来各个地方。骑楼这种外来的建筑形式，在梧州已经被彻底地本土化了。

梧州发洪水的特点是漫涨，而不是急水冲刷，虽然因农作物被淹、乱搭乱盖的本房子倒塌而损失甚大，却很少有骑楼或钢筋混凝土结构的建筑被冲垮或人员伤亡，这既是因为梧州人对洪水高度警惕的结果，也是河东区地理巧妙之所在。

对富人而言，洪水期间也可从容娱乐。20世纪一二十年代，河东区的桂江（旧称抚河）河面是“桨声灯影里的秦淮河”般的人间仙境，河面有很多“花艇”，花艇分上下两层，上层住人（多为歌妓），下层为陈设华丽的大客厅和房间。由码头下河之处用大船连接成一交通路，花艇紧靠交通路的两旁，通宵灯火如昼，往来十分方便。花艇可以住人、吃饭、听歌，远看如水上街，热闹非凡。这里酒赌杂陈，是高亢唱歌、纸醉金迷、挥金如土之地，是达官巨贾、文人雅士经常光顾的地方，堕落了不断的青年，也毁灭了不少人的身家性命。当年，黄绍竑在李济深、邓演达帮助下，在抚河花艇上设下鸿门宴，用计擒杀



了冯葆初，掌握了梧州军政事务。

二、民俗文化

当年梧州沿江成片的商铺林立，有银行、土特产市场、金银珠宝行等。广东及西南各省的客商云集，许多人做成了生意便在此定居，因而梧州移民很多。其中，广东人占近七成、湖南人占近一成，还有云、贵、川、浙等地人，本省人才占一成半。

山高皇帝远、经商致富使生活富足的梧州人形成了经商与休闲兼备的生活形式，这种生活使城市的饮食文化、茶楼文化和戏剧文化兴盛，教育发达、文人辈出，这些文化活动又反映在骑楼建筑和城市的居民生活中。

古苍梧壮、瑶土著的民族原始的生活习俗相传，在与南下中原汉族彼此在经济、婚嫁、生活习俗交流兼容发展，形成贯穿古今的民族文化。古苍梧民族能歌善舞，至今民间有瑞麟彩马舞、牛歌戏、牛娘戏、春牛舞、鲤鱼舞、九山调、十月花、鹿儿剧、香龙舞、木犀舞等。民族节庆有三月三抢花炮节、黑米饭节、龙舟节、七夕乞巧节、八月中秋节等。

三、商埠文化

梧州“地总百越，唇齿湖湘，嚆喉桂广”，在汉代，梧州就是海上和陆上丝路的枢纽。从1897年开埠通关至20世纪30年代，梧州“商业之盛，为全桂之冠”，各地商人云集于此，英、日、法、葡萄牙等国商人也到梧州开设商行。至民国22年（1933年）市内大小商号1393家，其中出口商号就有100多家；建有工厂816家，还有各种钱庄、银号达57所之多，为岭南的著名商埠，被誉为“小香港”。商埠街道内的店铺五花八门，有银号、代理行、丝绸店、竹器店、土杂货店、鸦片店、饭店、珠宝古玩店、典当行，繁荣的商业成就一批批豪气巨富。

百年商埠，内外交流频繁，老商号、老招牌众多。清末民初，货物进出口经纪“平码街”主要分布于大南路、竹安路、五坊路、九坊路、南堤路等街坊。私商银号有福慎、合德银行等三十余家，官立银号有协同庆、昌升昌、广西银行、交通银行等十余家；百货商号有怡和隆、万源生、意美斋、德隆号等一百多家，历为货物进出口中心及“购物天堂”。其货物进出口贸易量一直至20世纪70年代末仍占广西五成以上。饮食业及旅宿业发达，民国期间即有茶楼、酒楼六十多



家，以杏花楼历史最长，粤西楼、洞天规模最大为代表，店内以另设有“番菜”（西餐）为尚；新西旅店等二十多家旅馆规模宏大、装饰豪华、设施完备、服务周到。一般内设高级套间、卫生间、餐厅、舞厅等，呈现中西交融，鼎盛一时，有“小广州”、“小香港”美誉。民国33年（1944年）梧州沦陷，遭日机轰炸、骚扰，一度冷落，民国34年（1945年）后，服务业再度繁荣兴旺。知名商、茶楼、酒楼号众多，如：

1. 天宝华

清咸丰四年（1854年）广东一甘姓商人在九坊路开设梧州最早的百货商店，其立面的山花、檐等构件既有欧洲建筑符号，又采用花、鸟、鱼等中国传统吉祥图案，为中西合璧的骑楼建筑。经营国产百货为主，品种达七百余种，薄利多销，货真价实，文明待客，生意辐射四周乡镇，独资经营达102年之久，1966年并入国营梧州市百货公司。

2. “真新”百货商号

创办于民国初年，位于会馆街（今五坊路），内部装饰豪华，为典型的洛可可建筑风格。主要经营婚嫁、日杂等生活用品，商品覆盖

中外，为豪门达贵所青睐，后毁于日机轰炸。

3. “同福堂”商号

位于会馆街（今五坊路原百货公司棉布门市部楼上），建筑采用垂直凸线条、平行线条（满洲窗），屋顶山花装饰立面，为中西结合骑楼建筑。主要经营丝绸、布匹、成衣等，同时亦是北方商人聚集场所之一。

4. “怡和隆”百货商号

创办于清光绪年间，原址在九坊路，立面装饰图案为欧洲古典主义建筑风格。经营品种丰富，货真价实、生意兴隆，在梧州及邻近乡镇享有盛誉，一直营业到解放后的公私合营。

5. “万源生”商号

清光绪年间创立，是梧州较早的商号之一，立面采用大屋顶、斗拱拱等构件，为中国传统的骑楼建筑形式。主营日杂百货等商品，货物品种齐全，物美价廉、文明经营。1919年结束营业。

6. 荣商亚细亚火油公司

此商铺坐落于居仁路，外立面采用多重板花及强调垂直线条，为哥特建筑形式，而内部装饰



奢华则为洛可可形式，此为外国人在我市开设的第一间公司，经营石油、燃气等，规模较大。该建筑毁于日机轰炸。

7. 粤东会馆

该会馆始建于乾隆五十三年（1788年），三层混合结构，建筑形式明显带有欧洲古典主义痕迹。为广东商人联络感情、交流信息、排解矛盾纠纷、维护各派利益的场所。

8. 新西旅店

民国时梧州最高最豪华的旅店，凭窗远眺，江风扑面，两岸景色尽收眼底，令人心旷神怡，建筑为七层钢筋混凝土结构，采用立柱、三段式构图，为欧洲古典主义建筑形式，是当时梧州标志性建筑之一，在广东及东南亚均享有盛誉。

“民国最具传奇人物”——王亚樵曾在此留下最传奇故事。

9. 南华酒店

位于闹市中心南环路，曾由著名爱国人士李济深等人合股经营，吃喝玩乐住一并齐全。20世纪20年代，已驰名桂粤港澳。五楼是独具一格的剧场，粤剧名伶罗品超、新马师曾等曾先后在此



演出。大楼曾毁于日机轰炸，1947年重建，改名大东酒家。1983年全国烹饪比赛中，大东酒家的“纸包鸡”被誉为“中国一绝”。

10. 大同酒店旧址

大同酒店由广东商人于1920年建成开业，四层现代建筑式样楼房，是当时梧州之规模较大、装饰高雅的酒店，一楼经营中式、西式餐厅，二、三、四楼为西式套房和普通客房。1925年秋，时任中共广东区常委兼军事部长的周恩来来梧指导工作，曾住此店并召开重要会议。1982年8月，酒店旧址列为市级文物保护单位。

11. 广西银行旧址

清宣统二年（1910年）成立广西银行，1917年总行迁来梧州，后经几度变迁。1932年广西银行在梧州设分行，此楼高六层，建筑面积4000平方米，楼内两排立柱和四周墙体支承全楼重量，大楼高耸，气势雄伟，当时人称“广西第一巨厦”，为现代建筑在梧州的代表作，现为交通银行梧州分行行址。

12. 德隆号布匹丝绸店旧址

1916年始，广东郑氏兄弟四人在此开设当时



梧州最大的布匹丝绸店，经营国产和进口布匹丝绸批发、零售业务，生意兴隆，盈利颇丰。整栋建筑为五层，饰面采用层层立柱，强调垂直线条，为哥特建筑形式。

1 3. 万和祥颜料店旧址

万和祥颜料店创办于1921年，经营适应当时梧州轻纺手工业、航运造船业所需要的染料、油漆等商品。该店经营作风稳健，货真价实，信誉良好。该建筑表现为欧洲古典建筑风格。

1 4. 均隆银号

开业于光绪二十三年（1899年），为梧州第一家私营银号，开业资本为白银3万两，后更名为“福慎隆”银号，由梁乃伯的弟梁颂唐（花名牛仔锐）和侄梁伯龙主持经营。立面采用中西合璧、哥特式装饰的骑楼建筑。

1 5. “日升昌”银号

清光绪三十年记载的日升昌，为私人开办专做官方生意的银号，属官银号。该立面采用欧洲古典主义处理屋顶、山花、板等，同时也采取中国传统的鱼、虫、花、鸟等吉祥图案，为中西合璧巴洛克式骑楼建筑。



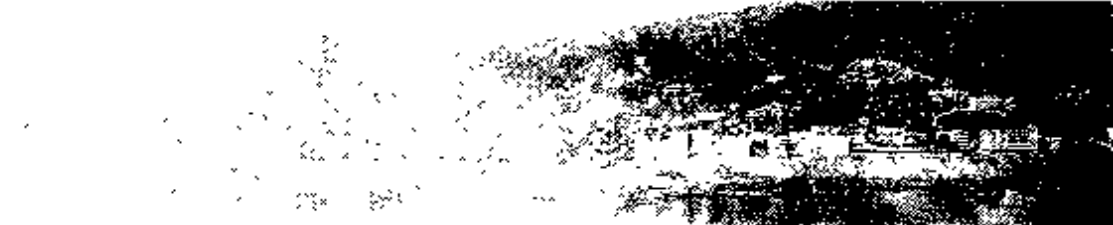
16. “协同庆”银号

创办于清光绪三十年（1906年），属官银性质的银号，资本雄厚，专做官方生意，享有盛誉。该立面采用欧洲古典主义处理屋顶、山花、板等，同时也采取中国传统的鱼、虫、花、鸟等吉祥图案，为中西合璧巴洛克式骑楼建筑。

四. 建筑文化

梧州骑楼可以划分为两个流派：大南路骑楼和阜民路骑楼，二者在风格上也略有差别。大南路骑楼是早期骑楼的代表，外观上有照搬巴洛克风格的明显痕迹，山花、楼身大多直楼采用了具有古罗马特色的装饰符号，如罗马柱、卷曲花纹等，但也融入了中国传统建筑的诸多元素，如墙体多是中式清水砖材料，窗户多为清代满洲窗——由一块块细小的彩色玻璃组合而成的方形窗，顶部的山花挑檐也一改西式教堂的尖顶，从我国古代的飘檐那里受到启发，做成线条和谐的拱形顶。

阜民路骑楼形成年代较大南路骑楼稍迟，在审美理念上由具体走向抽象，逐渐抛弃了复杂的符号化装饰，更趋于现代化，也更加简洁。如线



条繁琐的罗马柱变为简单的方柱、圆柱，细石米墙代替了西关那样早期的清水砖墙，几何图案增多而卷曲图案减少等。山花挑檐集装饰和防雨功能于一体，是一种耐久实用的设计。

由于骑楼街可让行人在其间行走时避风雨、防日晒，特别适应岭南亚热带气候条件，骑楼内的店铺可以借用柱廊空间，便于敞开铺面、陈列商品以招徕顾客。

20世纪初，梧州开辟马路时，将西方古典建筑中的巷廊形式与梧州传统的形式相结合，演变成梧州特有的骑楼建筑。皆因商业建筑中的骑楼部分是在楼房前半部跨人行道而建筑，在马路边相互联接而形成自由步行的长廊，长可达几百米乃至一两千米以上。梧州市属亚热带季风气候，气候温暖湿润，雨量充沛，夏长冬短，骑楼正好适应这种气候特点，一时风靡整个梧州城，而逐步地形成梧州街景的主格局。骑楼建筑在大南路、竹安路、五坊路、九坊路、南堤路等商业街道较为集中。而城西南一带的骑楼气魄最大：新西旅店、均隆银号、日升昌银号、协同庆银号、怡和隆、万源生、意美斋、德隆号等均为梧州骑楼建筑中的佼佼者。

虽然有着中西合璧的建筑风格，但由于骑楼作为民间商住功能的建筑形式，商人们一方面为



了迎合顾客的崇洋心理，另一方面为了标新立异，常常采用“洋式店面”。其设计建造者大都不是职业建筑师，而是普普通通的工匠，面对西方建筑，除了吸收一些结构方式和布局方式外，他们看到的更多是各种装饰。工匠们凭借丰富的实践经验，按照自己的理解加以“模仿”，采取放任自由的“拿来主义”态度。这种对西方建筑创造性的模仿和大胆的改良就形成了梧州骑楼活泼而有特色的建筑风格。

在材料方面，除了青砖、红砖、青石、泥塑等传统材料，还有钢筋混凝土。建筑材料的多元化，不但使建筑的高度有增加的可能，也使城市街道的纹理更加丰富，骑楼的空间内涵更加充实。

骑楼街也存在一定局限性，这早已被政府认识到。1930年，当时的梧州商埠局开始对骑楼的建筑进行限制：①在地段的选择上必须是繁盛之区，并且街道两旁多是沿街铺户。②街道狭小，但宽度须超过3米，且没有充分的绿化；③街道上已有一些骑楼建筑存在；④那些对于城市景观有重要影响的道路、交通要道、商铺较少的路段和已植树绿化的道路均不准建骑楼。



第五章

梧州骑楼城改造的设计理论运用、 历史文化保护及造设原则

一、设计理论的运用

1. 图底肌理理论

从物质层面看，城市是由建构筑物实体和空间所构成。

任何城市的形体环境都具有类似格式塔心理学中图形与背景的关系，建筑物是图形，空间是背景。以此为基础对城市空间进行的研究，就称之为图底分析。这一分析途径始于18世纪诺利地图。

从城市设计的角度看，这种方法实际上是想通过增加、减少或变更格局的形体几何学来驾驭空间的种种联系。其目标旨在建立一种不同尺寸大小的、单独封闭而又彼此有序相关的空间等级层次，并在城市或某一地段范围内澄清城市空间结构。正如美国学者罗杰所说：一种预设实体和



空间构成的“场”决定了城市格局，这常常称之为城市的结构组织，它可以通过设置某些目标性建筑物和空间，如为“场”提供焦点、次中心的建筑和开敞空间面得到强化。而表达剖析这种城市结构组织的最有效的图式工具就是“图底分析”，这是一种简化城市空间结构和秩序的二度平面抽象，通过它，城市在建设时的形态意图便被清楚地描绘出来。这一分析途径在诺利1748年所作的罗马地图中曾得到极好表达。诺利地图把墙、柱和其他实体涂成黑色，而把外部空间留白。于是，当时罗马市容及建筑物与外部空间的关系便合盘托出，从图中人们看到，建筑物覆盖密度明显大于外部空间，创造出一种“积极的空间”或“物化的空间”。由此推论，罗马当时的开放空间是作为组织内外空间的连续建筑实体群而塑造的，没有它们，空间的连续性就不可能存在。

空间是城市体验的中介，它构成了公共、半公共和私有领域共存和过渡的序列。空间连续性中的流线障碍必须达到最小或加以能动的限制，空间方位则应由形成区段和邻里的城市窗区轮廓来限定，正是实与空的互异构成了城市不同的空间结构，建立了场所之间不同的形体序列和视觉方位。城市中“空”的本质取决于其四周实体的



配置，绝大多数城市中实体与空间的独特性取决于公共空间的设计。同时，这种“图底分析”还鲜明地反映出特定城市空间格局在时间跨度中所形成的“肌理”和结构组织的交叠特征，城市的实体则包括了各种公共建筑，如西方城市中的市政厅、教堂，中国古城中的钟鼓楼、皇宫官署、庙宇、祠堂等，它们以及一些限定边缘的建筑的大小、格局和方位是城市公共空间中最重要的因素。

“图底分析”是现代城市设计处理错综复杂的城市空间结构的基本方法之一。在梧州骑楼城的改造设计中，设计者运用这一方法对原有骑楼城区的城市空间进行了分析：通过骑楼城区建筑“图—底”关系可以看出，其城市空间形态以“街道+大院”为主，“大院”即由建筑或围墙所形成的围合和半围合空间，为某机构或某些人专有，空间领域性很强（从本质上说，“大院”不属于城市公共空间）；“街道”指由两侧骑楼限定线形空间。现状反映出的问题主要有：骑楼空间的缺损导致街道空间连续性的破坏；缺乏真正意义上的面状城市公共空间，即广场；缺少标志性的公共建筑（原有的一些重要建筑如新西旅店等，急需重建或者改造）。

2. 场所文脉理论

人的各种活动及对城市空间环境提出的种种要求，是现代城市设计的最重要的研究课题之一。场所一文脉分析的理论和方法主张强化城市设计与现存条件之间的匹配，并将社会文化价值、生态价值和人们驾驭城市环境的体验与物质空间分析中的视觉艺术、耦合性和实空比例等原则等量齐观。

从物质层面讲，空间乃是一种有界的，或有一定用途并具有在形体上联系事物的潜能的“空”。但是，只有当它从社会文化、历史事件、人的活动及地域特定条件中获得文脉意义时方可称为场所。文脉与场所是一对孪生概念。从类型学的角度看，每一个场所都是独特的，具有各自的特征。这种特征既包括各种物质属性，也包括较难触知体验的文化联系和人类漫长时间跨度内因使用它而使之秉有的某种环境氛围。

场所结构理论认为，城市设计思想首先应强调一种以人为核心的人际结合和聚落生态学的必要性。设计必须以人的行动方式为基础，城市形态必须从生活本身结构发展而来。在城市环境美学问题上，该理论认为，城市需要一些固定的东而，这是一些周期变化不明显，能起统一作用的点。依靠这些点人们才能对短暂的东西（如住



宅、商店、门面) 进行评判并使之统一, 城市环境的美应能反映出对象恰如其分的循环变化。因此, 作为特定地域标志和象征的某些历史建筑, 或投资浩大、具有重要意义的建筑和开敞空间, 可以看作是相对固定的东西, 这就是所谓的“可改变美学”。该理论的贡献主要有四个方面:

(1) 明确了单凭创造美的环境并不能直接带来一个改善了的社会、向“美导致善”的传统概念提出了挑战。

(2) 强调城市设计的文化多元论。

(3) 主张城市设计是一个连续动态的渐进决定过程, 而不是传统的、静态的激进改造过程, 城市是生成的, 而不是造成的。

(4) 强调过去——现在——未来是一个时间的连续系统, 提倡设计者为社会服务, 面对现实的职业使命感, 在尊重人的精神沉淀和深层结构的相对稳定的前提下, 积极地解决处理好城市环境中必然存在的时空梯度问题。

由这一理论出发, 在骑楼城的改造设计中, 设计者坚持了以下原则:

(1) 反对激进的大拆大建以及纯形式的美化措施, 尽量保留城市空间和实体的历史感和连续性。

(2) 以人的需要为核心, 一切的建设改造以提



高该区域居民生活品质和生活环境及安全保证为目标。

(3)对特定标志性建筑和重要历史建筑进行重建和按原样修护。

(4)坚持改造与旅游、商贸发展相结合。通过改造创建旅游品牌、繁荣河东商贸业。

(5)坚持历史文化的延续和发展的理念。

二、国内外对历史文化名城 保护制度的参考

在当今对历史文化遗产的关注已成为世界性潮流的大背景下，我国对历史文化名城的保护工作也开展得日益深入和广泛。在西方，主要是欧洲各国在经过相对长期的摸索之后，已积累了一套较为成熟和完善的经验，并成立了相应的国际组织，如世界历史文化遗产保护委员会，现已成为联合国的所属机构。当代一些有关的国际会议制定的法规、章程、文件也确立了许多理论和规范，形成了鲜明的观点。

国外保护历史文化遗产的过程是从保护文物建筑开始，发展到保护它们的环境，再发展到保护历史地段，乃至一些完整的古城。对历史古城



的保护大约有三种情况：

一种如英国，所保护的古城面积不大，却十分完整。1967年国家指定了巴斯、约克、切斯特、契切斯特为重点保护城市，采取的是全面保护的方针。

另一种如日本，1966年颁布了《古都保存法》，指定了京都、奈良、镰仓、奈良县的天理、桓原、樱井、明日香村、斑鸠町等六市、一町、一村为“古都”，他们保护的并不是古都的全部，而是划定若干保护区，重点保护那里的“历史风貌”。在京都这种保护区占市域面积的9.8%，在奈良占13.1%。

还有一种是联合国教科文组织定的世界文化遗产，这其中有不少是作为历史古城保护的。如墨西哥城、巴西利亚、波兰的华沙和克拉克夫、意大利的佛罗伦萨、罗马等。对这些城市的保护要求是要有明确的保护范围界限、保护法规、专门的保护机构，这些是列入世界文化遗产名录的先决条件。

对照上述情况，中国的历史文化名城与之不同面有自己的特点。



三、中国历史文化名城保护 体系的特点

1. 保护内容

在保护内容上，除保护文物古迹、历史街区外，还强调保存城市的整体风貌和格局，保存文物建筑间的空间关系。这个概念不像文物建筑那么明确，所谓“空间关系”、“整体风貌”是要经过分析后才找得到的，保护它们也并非要求构成这种关系的一切有形物全部要原样不动，而是保存住特色、精华。

如北京古城中轴线长7.8km，从永定门经前门、天安门、故宫三大殿、景山直到钟楼。保护中轴线当然要保护中轴线上的主要建筑，但并不必要划定7.8km、宽若干米的保护地带，这条线的次要位置可以改建、新建，只要维护了中轴的对称关系即可。

又如苏州要全面保护古城风貌，绝不是要求古城切不可改造，而是在保护古城文物建筑的同时，保护了古城河、路的关系，保护了沿河的景观，保持了苏州建筑特色，那么尽管苏州古城建了新的建筑，仍然可以使人感到古城风貌犹存。



当然上述构成苏州古城风貌的要素是要通过详细调查、认真研究才可以归纳到的。如特色抓得不准，建设性的破坏就在所难免了。

另外，在保护内容上，中国除了有形物之外，还注意保护和发掘前文所述的无形物——文化内涵。这项内容日本也有，如他们注意保存传统艺术、传统工艺、民间节日活动等，欧洲虽也有类似作法，但却不像中国那么明确。

2. 保护方法

保护方法上，我国首先致力于宏观的把握，从城市总体上采取措施，从全局上加以控制。在国外，保护的地域范围是明确的，保护管理的措施是具体的。这对于实施法制管理是有利的，便于微观上的把握。在中国，这方面的法规、措施无疑需要加强，不过，中国从整体上实施保护的方法还是有其先进性的，不可妄自菲薄。

3. 保护范围

中国历史文化名城的保护范围是个较为复杂的概念，在国外，保护古城也好、保护历史地段也好，范围界限十分明确，是一个一定范围内有保护价值的物质实体的集合。在中国，历史文化名城是一个与行政有关的政策概念，名城直说



“北京”、“苏州”、“丽江”，不带行政名称“市”、“县”，因为这里强调的是文物古迹集中的古城区域，强调的历史状况，而现行的疆界和历史往往是有出入的。北京市域已达16800平方千米。苏州市域辖了五市一县，已不反映苏州的历史状况，而苏州市区只有178平方千米，连与苏州历史密切相关的天平山、灵岩山都不在其内，这显然又太小了。所以只能说名城的概念与行政范围有关，即在行政建制管辖范围之内、是管理权限所及，如此而已。

由此可知，确定某城市是历史文化名城，绝不等于说城市的整个市域或整个城区都是保护范围了。在历史文化名城中保护什么、具体范围界线在哪里，还要通过城市规划和地方行政规章进一步明确。

外国不提历史文化名城，他们根据保护需要，把那些必须保护的地区，明确范围、确定管理措施。保护要求是明确、具体的，便于管理，便于实施。这是他们的长处，是我们应该学习借鉴的。

在我国，由于人们对历史保护的认识水平还普遍不高，某些城市领导者的认识还比较欠缺，对此项事业的发展产生了消极影响。例如，有些地方仍然把保护历史环境看成是经济发展的障



碍，不能以积极的态度将保护纳入地方建设的规划中。再如某些城市把文化遗产仅仅作为吸引大量旅游的资本，由于旅游业的不恰当开发和管理不善引起了许多新的问题，而原本长期存在的、与居民生活休戚相关的环境恶化状况却未得到根本性的改善。以上两种不利于保护的现象，都源于认识上的偏差，即没有以全面、长远的观点来看待保护和发展的关系，从而对环境发展的策略造成误导，致使一些有价值的文物建筑、历史街区等文化遗产继续遭受人为的破坏。另外，还有些是操作中的问题，例如保护的立法和资金的运作尚未理顺，保护的监督比较薄弱，公众参与保护机制的普遍缺乏等等，也在很大程度上影响到保护效果的优劣。

因此，以国际上先进的经验作参照来认识自身的不足，缩小差距，使我们的历史城区保护事业更加合理与国际接轨，也就成了此次骑楼城改造和保护工作的重要的责任心和动力。以下从保护的观念、体系和方法三个基本方面进行比较，以寻求差距。



四、中国历史文化名城保护 与国外的比较

1. 保护观念

许多欧洲国家在战后都经历了为解决住房短缺而进行的大规模重建时期、以及为改善内城环境而进行的大规模城市改造时期，其结果是旧区的传统住宅被成片推倒或自然衰落以后，建起了全新的居住街区，或发展了商业、娱乐、旅游服务等具有吸引力的新兴行业。但这些政策在实践中出现了许多问题，如原有社会结构的破坏，城市中心缺乏居住的气氛以及城市风貌变得呆板枯燥等等。种种的社会问题引起公众对经过改造的内城环境多有怨言，从而引发了保护与更新观念的重要转变。

从60年代开始，各国对城市历史遗产都开始采取一种比先前更为谨慎甚至保守的态度，即强调适度发展，限制再开发，希望通过鼓励人们返回市中心居住以便更好地保护旧城风貌；在增强旅游活力的同时，重视开发本土市场。在这样的策略引导下，规划的指导思想也得到了适时的调

整，主要表现：

其一，大规模的、以单一或少数功能活动为内容的城市改造战略，代之以中小规模的，包容多种功能的逐步改造的方针；

其二，积极支持和鼓励中小规模的商业、旅游、文化等服务项目的发展，以减少经济增长对现存城市与建筑的压力，同时使城市保护有可靠的经济基础；

其三，加强城市整体环境的整治。这主要包括提高城市的卫生、绿化水平，完善市政基础设施以及合理开辟步行区，从而使城市空间再度成为安全宜人的活动场所。

以上措施有效抑制了城市环境的恶化和许多社会问题的蔓延，并使传统的文化遗产得以继承和复兴。例如法国巴黎，从60年代开始才真正从消极被动的保护转向全面保护，在马赛区和中央市场区的改建中，都注意到尽量保留老城区的传统价值，同时增加绿地和空地而积，从总体上提高了环境的质量。

中国的情况有所不同，大多数历史性城市的旧城中心没有经过明显的衰落，长久以来一直担负着城市经济、文化中心的职能。这种旧城的持续吸引力本是开展保护的有利条件，然而中国由专家所倡导的保护观念却在很长一段时间内不为



大众所接受和理解。对于历史环境，人们缺乏信心和耐心等待需要长期付出需要精雕细琢之功的保护与更新。对旅游发展的迎合和对古城风貌的曲解，使不少城市出现了拆掉真古董，新建假古董的怪现象，保护为开发让路的事件也层出不穷。即使在一些认真对待保护的地方，也往往只愿保护几个文物建筑，而作为背景的成片历史街区却因大拆大建而被换上了所谓“现代”风貌，使那些古风犹存的文物点因失去了应有的历史脉络而孑立孤存，其本身的意义和光彩也受到损害。凡此种情境，都使保护只能顶着多方面的阻力和压力而进行，可谓举步维艰。

进入20世纪90年代以来，那种消极对待保护的态度已有相当程度的扭转，一些地方官员开始认识到仅仅“点”上的保护实在不足以成大气候，而以假乱真的时尚趣味也注定保持不住长久的生命力。如在北京、苏州等城市，80年代开始探索适合本地特色保护途径的尝试已取得了初步的成果。他们在某些地段保护与更新的试点中，试图在更广泛的意义上寻找保护与经济、社会、文化的契合点，在设计中努力将历史的信息加上当代的注解而融入新的生活方式之中，深化了对历史环境本质的理解，也为发现和解决现实中的复杂问题开拓出一些有见地、有实效的新路子。



如北京的国子监历史街区及苏州的周庄古镇等。

但也应看到，这种观念的进步毕竟还只是在局部发挥了作用，我国整体的保护形势仍旧不容乐观，和欧洲审慎保护、适度更新的理念导向对比，我国大部分地方对待历史文化遗产的态度还过于急躁，使保护的理想还高高挂起，不能落于实践之中。

2. 保护体系

首先，许多国家已建立起一套涉及立法、资金、机构、官员等方面的较为完整的保护体系。这套体系在保护管理中得到了全面的体现，其中最重要的一点即是它使自上而下的保护约束和自下而上的保护要求能在一个较为开放的空间中相互接触和交流，并经过多次反馈而达成共识。在这样一个多层次的体系下，民间自发的保护意愿能够通过一定的途径实现为具体的保护参与，而在其中起关键作用的是各个种类和层次的保护机构以及部分纳入了法制轨道的监督与咨询机制。

而我国则基本上是自上而下的单向保护，政府把保护作为一项文化事业而包办一切，结果不仅自身负担重重，而且显得势单力薄，对于保护的倡导和惯例大都尚未引起期望的广泛影响。

其次，尽管许多国家的保护体系已经相当严



密，但政府普遍认识到比立法、诉讼等强制手段更为有效的则是恰当的引导。而进行引导除了教育、鼓励之外的一个重要途径则是做好有关法制与规划的衔接，特别是利用经济手段来调动保护的积极性并保证规划意图的实现。

而我国的保护体系在上、下部门之间更多的是行政约束与被约束的关系，缺乏经济、文化等方面的合作。例如我国确定历史文化名城除了起宣传教育作用之外，还作为一项保护策略，使历史文化遗产保护纳入地方政府的计划之中。但这样一种责任下放因没有伴随着具体而有力的政策扶持而显得有些生硬和空泛，结果造成某些城市“名城”的帽子意味着对经济发展束手束脚，而不能积极地对待保护问题。

再次，国外保护法规中对于应该加以限制的行为规定得十分严格，处罚也较重，而对详细的设计的做法规定得比较宽松和模糊，保留了相当的弹性。这就是说，在不破坏历史环境的限度内，给予具体操作以一定的发挥余地，这无疑有利于防止“僵化”而使环境更为丰富和有创造性。

在我国已有的相关法规中，对于“应该”和“不该”的行为控制的描述几乎同样严格，但大多仅仅停留于描述，而缺乏相应的管理措施，特

别对违规行为处罚不够强硬，难以阻止“经济的诱惑”而造成的对文物及其环境的破坏。

另外，我国一些历史文化名城保护规划的编制中，对保护的方方面面做出了详尽的规定，并附有实施条件，而实际的执行则至少存在两个方面的障碍，其一是规划本身的可操作性不强，其二是规划虽在理论上受法律保护，而实际的号召力和威慑力达不到保护管理的要求。概括起来，就是规划往往抱着对保护进行全面控制的愿望，但由于与法律衔接不力，又往往成为书面上的空文而被束之高阁。

3. 保护方法

而方对文物建筑的保护，基本上遵循《威尼斯宪章》中的规定，即最大限度地保存文物建筑的原有部分，尽量避免增添和拆除，只采取必要的措施，使其具有可逆性和可识别性的保护方法等等。

我国的保护虽然也吸取了“宪章”中的主导精神，但在具体做法上还存在某些偏离之处，例如重建、恢复古建筑之风犹盛，对现存的古建筑喜好整修一新，这些都与中国古建筑的材料特性、传统的审美情趣以及心理习惯等因素的影响有关，其效果也不可一概而论，关键在于设计和



施工质量的高低。

对历史街区的保护，欧洲国家一般采取划定保护区的策略。如英国在1967年的《优化生活环境的条例》中引入了保护区的概念，现已有保护区6000多个，法国也在1963年的马尔罗法令中确立了保护区的体系。这些国家一般都把老城市中心的保护作为城镇发展政策和各项计划的组成部分，通过立法保证规划的长期实施，同时调动各方面的积极性来加强保护的力度。在保护中采取经济、社会和综合措施，充分利用尚有一定历史价值的老房屋，加以整修、改造、在维持其历史风貌的前提下，使内、外的居住环境都得到根本的改善。

我国对历史地段的保护基本上还处于试点阶段，目前还未得到广泛的推广，更缺少专门的法规。许多历史城镇的老城区或者被更新的面目全非，或者任其继续破坏。已经或正在进行保护规划的传统街区，一般都是根据对现状情况的综合分析，对用地功能作出调整，并将建筑分为不同的保护类别，对相应的保护措施分别作出规定，同时进行绿化、河道、基础设施等的全面整治。经过这样更新的街区，已取得了良好的效果。

总的来说，国外城市保护问题需要在一个已经比较成熟的框架内依据局部的、具体的情况而



做出调整和改进、而我国则更需尽快填补起一些明显的空缺，特别是法律覆盖面的不足，中国在保护历史文化遗产中已经取得了显著的成就，尤其是近年来随着建筑、规划界对社会、文化关注的加强，人文关怀的思想已开始成为我国历史保护的一个重要的观念导向。这与西方的保护思想可谓殊途同归。将传统的因素契入现实之中，赋之以合理的角色和动态的诠释，这一理念正牵引着中西历史保护思想在发展中愈益靠近。

五、梧州骑楼城改造的原则和理念

1. 骑楼城改造的目标

骑楼城改造的目标是通过对旧城地域特色的分析和相关方面的资料调查，发掘旧城风貌及文化内涵，并对其现状及适应现代生活方面所存在问题作出评估，形成科学的保护利用构想，使旧城在物质和文化内涵两个方面的环境质量得到保护整治，提高城市的品位。

(1)充分利用山、水历史资源，以重塑山城水都、岭南古城的城市风貌为目标；

(2)以城市设计作为切入点，重在对城市环境与特色的保护与塑造；

(3)体现整体性和可操作性；

(4)改造与旅游商贸相结合，创造一个旅游



品牌，恢复繁荣河东商贸经济。

2. 由此目标进而提出改造的原则

(1) 以突出旅游商贸恢复性保护提高为原则。

骑楼城区具有很高的旅游商贸价值，所以我们把恢复性保护作为支撑旅游商贸业的关键原则。这是因为：

第一，骑楼城的旅游价值正随着其建筑品质的下降和商业结构的单一而没落。

第二，旅游业有赖于原汁原味的骑楼建筑的保留与修整。

第三，恢复的目的在于重振旧城中心，是对历史和传统的复兴。

(2) 以改善基础设施提高城市品位为原则。

诸如建筑结构、立面、道路、景观绿化、供电、供水、消防等服务设施以及隐蔽工程等基础设施的老旧和残缺已经严重破坏了骑楼城的原有风貌，也严重地影响居民的工作和生活。这次改造工程作为重点来抓，从而达到提升城市品位。

(3) 以最大限度改善居住环境为原则。

消防安全是关系到人民群众切身利益的头等大事，骑楼城区5万多人口的居住环境是否得到改善是此项目能否得到群众支持，是否顺应民心的关键。



(4)以市场运作和商业开发为原则。

旧城改造是一种历史文化的复兴与保留，是一种生活环境质量的改善，更是一个经济运作的过程，失去了经济基础无法启动浩大的工程；同时，失去了经济开发前景也无法吸引外来资金，迅速收回前期投资，并从实质上复兴该区的经济。所以，通过市场运作，发挥并强化该区原有的商业功能是骑楼城改造的一个重要原则。

3. 建筑设计理念

(1)谨慎还原的历史观。

骑楼城保护与改造不是激进的大拆大建而是谨慎分析后循序渐进的修缮和维护。

骑楼城的保护占七成，改造占三成。拆建工作要经过谨慎的度量才能展开，一方面要考虑该建筑是否具有保存价值，另一方面在多大程度上干涉到居民生活，同时还要兼顾美学和经济的问题。此外，改造工作必须循序渐进，由表及里，不要急功近利。

所谓还原就是指尽量保持或者恢复建筑的历史原貌。这里涉及一个度的把握。在骑楼城项目中，设计者最后制定的对待有历史价值的建筑原则是：完全破坏或者损毁严重的予以重建；稍有破损的略作修葺，恢复结构上的安全和原有建筑



风貌的完整；保存完好者不做变动。

在整个骑楼城的保护与改造过程中，要注重对建筑历史环境的保护。设计者应从整体的角度出发来对待这一区域，力图通过保护并改造其原有的物质环境来保护原有的社会生态和文化内涵。这是对整个建筑历史环境的保护，而不是针对单一的建筑物物质实体的保护，因此其意义更深远。

(2) 延续传统重视考证的建筑观。

一是要延续传统。骑楼城本来就是梧州一个重要的传统文化的物质载体，任何规划建筑设计都需要在尊重传统的空间和环境构成的前提下进行。延续传统的建筑风格才能确保整个城区的空间连续性并取得协调一致的空间效果，不至于在城市空间中出现突兀、孤立的建筑形态。因此设计者在对整个工程建筑风格的把握上无一例外地延续了原骑楼所在街区的传统风格。

二是要重视考证。新建建筑的设计应以文物遗址为依据，符合特定的历史模式，能够与历史建筑融为一体，从而服务于原有的环境，营演出纯正的历史感和环境氛围。处于这种特殊的环境条件、文化意义和新功能的多重制约之下，环境规划特别强调整体性，新建建筑的形式应当通过严格的考证而设计成仿古的样式，才能够与原有



的古代建筑相呼应；建筑的体量和细部构造不但要象，而且要符合規制，所用建筑材料应与原建筑相统一，以达到“神形兼备”才为最高境界。

三是对于修缮建筑要遵循“修旧如旧”的原则。北京颐和园北宫门内后湖买卖街复建工程的规划与设计就是一个很成功的例证：由于对遗址进行了严谨的前期考证，在规划和设计中尊重环境，布局巧妙，建筑尺度把握得当，构造和细部处理娴熟，所复现的仿古建筑和景观效果令人信服，使得达昔日的皇家水上街市得以在现代重生，她既是历史的再现，也是现代生活场景中的历史进行时。活化了环境的文化氛围，使全园景区的服务功能得到加强。

南京夫子庙地区改造工程以江南传统商业街区为设计蓝本，由于其空间组织和建筑采取了传统的地方形式，起到了再现商业街区历史风貌的积极作用，同时也使该地商业经济和市民文化活动逐步活跃起来，成为南京的重要景观之一。

(3) “旧壶新酒”的文化观。

这需要处理好两个问题：

一是“旧壶”是一个前提，原有建筑的结构、外观只能翻新，不能变更。这也是前面一再提到的“修旧如旧”的观点。只有这样才能真正保留历史建筑的原汁原味。从广义上看，“旧



壶”还可以理解为原有的生活环境、产业结构。如果对这个“旧壶”进行彻底变更，原有的生活氛围，行业分布完全变了，实际上也把人们记忆中的情境给改变了，不利于城市文脉的延续和记忆的保存。

二是建筑立面上的局部变化，更有利于商业发展和广告宣传。这个变化是有条件、有控制的。首先建筑立面的主要细节都不能动，在这个基础上，可以适当加入当代的商业内容，比如广告、灯饰等等。对广告、灯饰同样要求与历史上的形式相对应，不要显得和建筑过于冲突，并且其大小、在建筑立面上的位置和比重都要做明确的规定。

梧州骑楼城中许多原有居住建筑的品质已经不适合现代居家的需要。所以无论从改善居民生活品质，还是提高该地段土地价值来考虑都要求其建筑物内部结构和管网等隐蔽工程进行改造，这同时也可以消除很多消防隐患。骑楼城建筑内部的商业内容发生了变化，其内涵变了；以前的商业模式比较单一，现在可以通过产业结构分段布置来丰富和整饬各区段的商业内容，使得该地区的经济生活焕发勃勃生机。这种合理的商业模式的引入，一方面延续了该地段的商业文脉，确保了人气不受建筑改造的影响；另一方



面，新兴商业的加入带来了该地区的又一次繁荣，提高了居民的经济收入，改善了居住条件，这正是对历史的一种复兴。

改造后，由于环境、绿化、灯光等等市政基础设施的建设，以前破旧的街道，灰暗的色调和脏乱的地面得到了整改，街区的空间品质和品位变了，也为整个梧州城城市品质提升作出了贡献。

4. 项目改造运作理念

(1)公众参与的规划观。城市设计过程构建有双重内容：一方面在设计者和专业人员把握的设计过程，着重点是对设计的客体——形态、结构、空间乃至建筑群的分析过程；另一方面，则是城市规划设计过程中涉及的人的纬度，亦即公众参与过程。

在骑楼城项目中，公众参与的具体做法有：

其一，根据《城市规划法》的规定，人大代表、政协委员作为公众的代表参与规划设计的讨论和市查。

其二，专家顾问咨询的方式，即组织有关专家和科协的专门学会对拟建项目和城市设计政策法规进行评审，这种方式也是目前我国许多城市采用较多的一种方式。



其三，组织城市规划设计展览会，并通过其他宣传媒体介绍规划设计，让市民畅所欲言，发表意见。此外透过设计者进行一定范围内的民意调查，收集群众意见。

我国现行政治体制强调对全体人民生活的改善，并通过民主集中制对城市设计开发进行控制引导，所以，客观上比西方更易获得政治因素与城市设计的内洽性。梧州骑楼城的改造设计，政府主管人员与具体设计者就“权智结合”问题作出了积极的探索。总的来说，项目的顺利进行是基于公开、民主、高效、科学的政治决策理念。

(2)低投入高回报的经济观。经济是世界城市化进程的原动力，历史上屡次城市形态改型、城市设计思想的发展都无一例外的以当时的经济形态嬗变为先导。由于经济因素是一种不以人的主观意志为转移的客观力量，所以只能顺应，不能违背。

在今天，所谓经济手段乃指运用价格、税收、赏罚及经济合同、责任制来处理土地分配、房产、土地有偿使用和建设投资等问题。在城市设计中，又以房地产、建设投资、资金来源问题最为重要。如果城市设计部门不依靠经济规律，而只是靠个人或政治力量，同样难以获得全面成功。周干峙先生指出，旧城规划设计要向深度和



广度两个方向发展，一方面要和社会经济发展进一步结合，另一方面要做好一系列的城市设计。也就是社会、经济、环境效益要一起抓，根据不同情况可以有主次。例如，在历史地段更新改造中，环境效益就应该放在首位，环境破坏了，也就谈不上社会效益和经济效益，但总的说来，三者是相辅相成的。

虽然城市设计者并非经济学家和商品经济人，不可能、也不需要去娴熟驾驭城市建设中的经济体制，但却应很好地理解与之相关的各个利益集团的经济行为，同时与他们合作，并利用经济杠杆调节作用和各种经济手段为自己的设计服务。

在梧州骑楼城的保护和改造过程中，一个突出的矛盾是修护老建筑的资金问题。政府的财政收入不可能完全投入到这一个项目上，面对资金的缺口，决策者通过成立骑楼城的专属房地产公司，运用市场的手段来解决资金不足的问题。具体的做法有：①适当地段引入开发商来操作，在确保工程完全按照设计意图执行的前提下，保证开发商的利益。②重要建筑开发为博物馆或者纪念场所，以期通过旅游等综合收益来获取回报。③确定在什么地方投入大量资金，什么地方投入少量资金，大量性的建筑外观修护尽量按最低成本

方案实施，同时注意建设的周期、建设的次序。

④对改善居民生活和消除安全隐患的建设行为要义无反顾，坚决实施。⑤受益单位和个人出资一部分。总而言之，用最低的投入，换取最大可能的回投，兼顾经济效益和社会效益，是决策者在整个项目操作中坚持的经济观。

(3)专项负责的组织观。一是设计的机构组织。就我国目前来说，对于那些专业设计力量较强的城市，如北京、南京、上海等城市，较理想的应是以集中形式为基础，采取专家组驾驭下的设计竞赛形式，这具有方法论的意义。这里面最关键的是专家组。它应由在城市规划设计领域和其他相关领域具有相当造诣的权威学者组成，人员不宜过多，而应该有高度的代表性；每一位专家应该有很强的综合组织能力和较高的专业素养。在具体的工作过程中，各专家可以根据专业有所分工，但必须定期讨论、商量问题和决策项目，这是一种跨学科的“集体智慧的集约”。这有点类似总建筑师制度，专家组直接向市长负责，并由市长授权决策，另行组织班子协调行政管理、机构方面的问题。

广大中小城市包括梧州在内，城市设计人才相对缺乏，这样，临时性的机构的组织形式就很有有效和实用。梧州骑楼城的改造的设计咨询就是

把有关的专家和大专院校与当地设计机构结合起来的形**式**。这种形式有两点特别重要：①我国中小城市的专业力量一般较为薄弱，因此，咨询专家组成顾问对该市的城市设计的驾驭作用会受到该市领导的特别重视。这样，专家组就有了很大的决策权力，有时则还基本排除了当地城市主管部门的介入，这对设计方案实施的前后一致性和构思的完整性有益。不过，从城市设计的过程性来看，决策虽然可以在一时的政治舞台上作出，但整个实施和管理工作终究还必须由该城市的城建部门的支持和协作，专家组工作的临时性质决定了它不能具体负责整个设计的实施过程，所以，咨询专家应该注意与这些部门建立良好的互补关系，而不是全部取而代之。②专家本身应具有一定的工作方式和合作艺术；恰当的使用自己拥有的决策权力。一般来说，专家由于是外来的，所以必须对这个城市及设计项目的文脉背景和现实条件进行踏实的调查研究，同时组织公众参与及政府、城建部门合作，尔后才能作出科学的设计咨询和建议，这同样是城市设计权智结合成功的重要保证；而另一方面，作为城市领导者，也应避免人走茶凉的走过场情况。实际上，专家的工作内涵并非是取代城市建设管理部门的职能，而只是在城市设计过程中，对宏观驾驭城



市景观艺术、空间形态、环境意象等方面的内容具有决策建议权，在这方面，城建部门应在市政府的统一领导下给予合作。而城市设计的具体规范和实际问题，城建部门就具有一定的控制权。可以说，在现代城市设计的过程中，既有技术规范、工程实施等“刚性”内容；又有艺术、社会文化和行为心理等“虚观”内容，两者在改善城市环境的共同前提下既分工，又合作，并融洽地组织进一个整体的设计过程。梧州骑楼城改造采取了专家咨询，从本地设计院所，按专业需要，专门成立一个设计小组进行，实践证明，本土设计人员情况熟悉、协调容易、设计得到不断优化，最终取得极大成功。

二是工程建设的机构组织。成立骑楼城房地产公司（梧州市锦城房地产公司），统一发包给承建商，再由承建商分包给各分包商，各自组织各自的工程建设（主要是道路、立面改造工程）。

三是招商投资的组织。成立骑楼城房地产公司（梧州市锦源房地产公司），统一负责对新建工程招商投资工作。

四是被拆迁户安置组织。最大的矛盾是如何安置部分被拆迁的住户，梧州骑楼城改造需要拆迁的主要是12#、13#地块的严重危房，拆迁户共



650户、面积42000平方米，经过调查研究，采取的措施有：①货币补偿方式，即通过中介机构对房屋进行评估后确定补偿数额。②被拆迁户回迁购买住房的，给予价格优惠。这些政策措施收到了良好的效果。

(5) 项目实施组织。骑楼城改造项目的实施，于2003年3月开始动工建设，历时一年建成，项目实施的组织领导工作十分重要，市委、市政府专门成立该项目建设领导小组，市委、市政府各一位副职任组长、副组长，市政府领导兼任筹建办主任，具体负责实施工作。这种组织领导形式起到了重要作用：开展项目调查、设计方案咨询、项目实施优惠政策制订、协调有关部门单位各种关系，保证设计、施工日期、工程质量进度、验收等。旧城改造项目，这种实施的组织形式是成功的，也是有借鉴作用的。

(6) 宣传组织。梧州骑楼城的改造其目的除了提高城市品位和改善居民的生活环境外，还有一个十分重要的内容就是要创一个旅游的品牌。因此，项目的宣传工作，分为前期阶段、施工阶段、竣工后三个阶段的宣传，前期、施工阶段的对象主要是对本市老百姓，后期主要为创品牌展开，如在全国征集骑楼城广告词等都收到了良好效果。





第六章

梧州骑楼城改造中的主要 规划设计概述

一、梧州骑楼城改造的规划构思

骑楼城改造项目用地范围具体为：东起石鼓路（新苑酒家对出），北往云盖路、阜民路、东正路、东中路、建设路、北环路至龙母庙，西南至桂江、西江所围合的区域（详见附图）。用地面积为1平方公里，人口51740人。改造前骑楼总长度4575.2米，立面面积60909.1平方米。

1. 老骑楼街区的地域空间

骑楼城所在的河东区桂江、西江碧水环绕，其外围则白云山、榜山、白鹤山、火山等众山群立，远处山岭连绵起伏，层岭叠翠，所谓“城枕三江险，山连百粤青”，城市外部呈山环水抱之势。得天独厚的山水不仅为城市提供了优美的外部自然环境，同时也是目前尚存的、富于历史人



文色彩梧州八景中的五景：

山景：①云岭晴岚——白云山，海拔367米，遥连五岭，气势磅礴，为省级风景名胜区。②火山夕焰——火山，赵佗藏剑的民间传说及山顶允升塔（清道光三年）③鹤岗返照——白鹤山，城市道路主轴线的对景，鹤岗楼、半山亭及白鹤民间传说。

水景：①桂江春泛——桂江、浔江交汇，水色一清一黄，秀若鸳鸯，有“鸳鸯秀水世无双”（苏轼）之誉。②龙洲砥峙——系龙洲，砥峙中流，绝景天成。

城景：冰井泉香、金牛夜渡——城市历史文化标识。



云岭晴岚——白云山



桂江春泛——鸳鸯江



龙洲砥峙——系龙洲



鹤岗返照——白鹤山



允升塔



火山夕照——火山

2. 城市形态

梧州江河充沛，水运交通发达，用水、防水的需要使城市形成枕山、逐水而城的特色。

(1) 城市平面形态。

河东区三面环水、背靠白云山，形成城市依山临江发展之势。白云山的一部分北山延伸到城



内，使得城中有山、山中有城，高密度的建筑形成细密、大体均质的城市肌理。

历代城池不断叠加，形成一种自然且具有历史延续性的有机体。

（2）城市竖向特征。

梧州市由于依山傍水而建，其竖向特征十分明显：从河面—河漫滩—阶地—丘陵，其地势逐级上升，城市主要布局于河漫滩和阶地，部分建在丘陵上。建筑依山就势而筑，因此每当入夜，万家灯火之时，城市如同一幅立体风景画，蔚为壮观。



（1870年的梧州）



（1920年的梧州）



(1960年的梧州)



(21世纪的梧州)

3. 道路街巷体系

河东区自公元前183年建苍梧王城，经历代扩建、改建，城池由北山脚延伸至江边，其街巷体系随之形成并延续至今。对现成街巷格局影响较大的是1924年大火灾后的道路扩宽及50年代城区扩大时的道路新建和扩建。从保留至今街巷中，如清代时条石铺就的幽深的金龙巷、民国的作消



防用的火巷等，可以看到自清代、民国至今不同历史时期的城市演变过程。河东旧城中最量大面广的为骑楼街道，共有骑楼街道22条，有的骑楼街道长达2.3公里，国内罕见。

(1) 街巷空间及尺度特征。

受山、水的制约，路网呈自由式十方格网式格局；街区道路大致上可分为街（路）、巷、弄三级线型；街区内巷、弄空间的高宽比约为0.3~0.8，线型上有曲有折、有宽有窄，形成一种清幽、曲直、收放对比的空间形态。

(2) 街巷空间的景观特征。

在旧城的大多数主要街道均能看到作为对景的绿水青山；骑楼22条街道既有中国传统檐廊建筑内涵，又渗入西方敞廊建筑细部特征的骑楼建筑型制，形成了梧州极具岭南地方建筑特色、又融有异国情调的城市商业街景；在传统街区，街巷空间两侧的界面处理较为丰富，包括高窗和窗眉、门头、檐部等，既有岭南西关式，也有近代西洋式。

4. 建筑格局和特包

(1) 建筑格局。

骑楼城的建筑格局大致有以下三种：

自由式布局。建筑布局受自然要素限制而呈



依山顺水的自由式灵活布局。这部分建筑主要分布在珠投岭以及北山、白云山的山脚与山冲、沿桂江、西江河岸一带。

围合式布局。出于商业的目的，建筑沿街坊外围道路四面围合，这部分多为骑楼建筑。

行列式布局。大体南北向的行列式排列，多见于以居住为主的住宅区或官人、富商的集居地，如维新里、金龙巷等。六七十年代后建的多层住宅也大多属于这种布局，主要分布在西江路一带。

（2）历史文物建筑和特色建筑。

梧州的历史文物及特色建筑主要集中在河东区，大部分建于清末民国时期。其建筑风格的形成一方面由于在辟为通商口岸后，作为广西最早的港口开放城市，受外来文化影响较大，西化痕迹较浓，如罗马柱、圆拱形窗等。另一方面广州及南洋的一些建筑特色的融入，旧城的建筑呈现多样的格局，形成了许多“老字号”、“水面行”、“平码行”和一批标志性建筑物，如新西放店、大同酒店、交通银行等。这些不仅体现了别具一格的城市特色，还构成了独特的建筑风格。其外观有许多代表性的中国建筑语汇（如花窗、灰雕、牌坊等），十分精巧，其功能和艺术达到了相当的水平，其中颇有梧州特色的当数骑楼



柱上的铁环和水门，是居民为了应付河水上涨时系船专用和出入方便。

历史文物建筑包括省级、地级文物和历史民居。

●省级文物四处：中山纪念堂、广西特委旧址、晨钟亭、梧州地委旧址。

●市级文物11处：龙母太庙、天主教堂、西竺园、新西旅店、思达医院旧址、大同酒店旧址、叶琪墓等。

●历史民居群两处：建设路清代民居群、维新里近代居民群。

特色建筑有：骑楼建筑、大同酒店、旧交通银行、旧海关大楼和一些民居。

除了以上两类，还有就是地标建筑。这里的地标建筑指作为一种新的城市地标的现代高层建筑，主要有34层的东信宾馆、国泰广场等。

5. 规划问题的提出

城市的发展是渐进式的，老城区承载了一个城市发展各个阶段的历史、文化，与现代城市的建设有着不可分割的血脉关系，但老城区大都存在着各方面的诸多问题，有着悠久历史的梧州河东老骑楼城区也是如此：

(1) 许多历史建筑未能得到有效的发掘与保



护，未能充分利用良好的自然、历史景观资源。

(2) 建筑受自然老化及历年损毁破坏较严重。一些水位低的建筑由于常受洪水浸泡，日渐残破。

(3) 一些街道路面年久失修，路灯不明，市政设施欠账过多，广告牌杂乱无章。

(4) 城市建设缺乏城市设计的指导。一些建筑的体量过大，风格、位置不当，成为城市空间上的败笔。

(5) 城市人口、建筑密度大，建筑质量差，生活居住环境恶劣，存在许多不安全因素，很多街区绿地率为零。

(6) 缺乏公共绿地。

(7) 违章建筑、乱搭乱盖现象严重。

(8) 市区架空线路严重影响景观和安全。

(9) 山冲违章建筑较多，原有的地形地貌和山体等自然环境受到较大的破坏，造成水土流失，甚至滑坡。

6. 规划问题的解决

为了解决上述提出的问题，并在满足防洪要求的前提下同时改善居住环境、提升城市文化品位和重振商埠风采，同时达到重塑山城水都、岭南古城的城市风貌，在前一章所述规划原则“六



观”的指导下，我们进行了梧州骑楼城改造规划的尝试，总体说来分为如下几点：

（1）规划设计的立足点：保护旧城风貌。

城市风貌景观是一个城市的视觉形象，它反映出一个城市特有景观和面貌，气质和性格，是其自然社会、经济、历史和文化等地域特色的综合表述和外在表现形式。正如游人中的香港印象往往是：香港=现代城市=高层建筑+商业闹市+多色人种+山海港船+两层巴士+阳台千面+香烛缭绕+幽谷密林，城市的风貌景观可分为“高层建筑”、“商业闹市”等实质性景观，和“多色人种”、“香烛缭绕”等行为性景观两大类。其中实质性景观是行为性景观的载体，也是城市建设的主要对象，而行为性景观却是旧城风貌的灵魂，只有具备了优秀、美观合理的实质性景观要素才能产生出高质量的行为性景观。因此，我们对于旧城风貌的保护与控制，主要是通过对城市的实质性景观、即城市的三维空间的安排和控制来实现。

城市风貌景观的控制要素包括山、水、地形等自然要素，以及建筑（包括历史建筑、特色建筑等）、街廓空间尺度、城市的高度结构、开放空间、城市的方向指认、街廓设施（即街灯、座椅等城市家具）等人工要素。旧城风貌的保护与控制同样要处理好相同的要素。正如前文所讲，



梧州的城东骑楼城老城区所具备的这些要素特色十分突出，正是我们所要坚决维护、尽力突出的，并由此确定了骑楼城改造的主导思想：复兴以山水等自然地理要素和街道、水道、防洪堤等城市脉络为载体，商业、居住相结合的骑楼文化为内涵的梧州骑楼城旧城风貌。

（2）规划设计的范围、目标及定位。

范围：东起石鼓路（新苑酒家对出），北往云盖路、阜民路、北转东正路、东中路、建设路、北环路至龙母庙，西南至桂江、西江常年水位线所围合的区域（详见附图），总用地面积1平方公里。

目标：根据现状城区各类因素分析，从旅游及居民生活环境角度出发，划定保护街区等级，重点保护区、一般保护区、协调区、其它地段保护范围、要求。

拆除危房和违章建筑以及严重影响消防、卫生、环境等技术规范的建筑，理顺街巷体系，特别是建筑密度高的街坊。确保消防、安全、给水等生命工程的建设。

恢复性保护、提高原旧城的城市、道路肌理，保留原有建筑的符号、空间尺度，修复有保留价值的建筑，保持原骑楼街区风貌，再现古城的气息。



理顺道路、街巷，改善路灯、给排水、电力、电讯等市政设施，各种管线原则地下铺设。

定位：依据总规定定位为市级商业中心和主要居住区；集旅游商贸、文教、服务、娱乐、信息和居住等多功能为一体的综合体。

通过恢复性保护，提高城市品位，突出旅商结合，恢复提高与商业开发相结合。

(3) 规划总体布局。

一是规划结构。河东作为市级商业中心根据用地特点：在对城市分区功能及规划区整体环境条件分析后，确定采用一轴二带两大功能区的结构布局。以南环路为界，将规划用地分为南面的商业、办公、娱乐区，北面的商业、居住混合区。以规划步行商业街为轴线，贯通商业、办公、娱乐区，同时通过人行天桥与沿江绿化景观广场，使规划用地与邻近环境融为一体。

一轴：步行街轴线。

二带：沿街城市商业带；沿江绿化灯光景观带。

两大功能区：城南商业、办公、娱乐区；城北商业、居住混合区。

二是功能分区。

本次规划城市功能依据总体规划的定性，以“东优”为宗旨，通过对现状用地的合理调整和

产业结构优化，使其能满足“恢复性保护提高”及城市发展的要求。本次规划总用地面积为1平方公里。（附用地平衡表）

规 划 用 地 平 衡 表

序号	用地代号	类 别 名 称	面积(公顷)	占建设用地(%)
1	R	居住用地	92.85	49.86
2	C	公共设施用地	28.97	15.56
		行政办公用地	0.54	0.29
		商业金融用地	16.04	8.61
	其中	文化娱乐用地	2.39	1.28
		医院卫生用地	2.56	1.37
		体育用地	1.2	0.64
	其中	教育用地	1.8	0.97
		文物古迹用地	1.95	1.05
		其他公共设施	0.49	0.26
3	T	对外交通用地	0.35	0.18
4	S	道路广场用地	29.90	16.1
5	U	市政设施用地	6.16	3.30
6	B	绿化用地	27.96	15.00
合计		建设用地	186.19	100

（注：该表为全河东旧区范围）

商业居住区：河东区是我市重要的商业区和居住区，是集旅游、商贸、文化、居住、服务、



娱乐和信息等多功能为一体的综合城市空间，根据现状用地分析分为以南环路为界分为两大分区：城南区（35.17ha）、城北区（34.23ha）包含沿江防洪堤绿化带（11.21ha）。城南区以商贸服务娱乐等为主的商混区，城北区以商混区为主。

景观分区：在城市景观要素分析的基础上，依据河东各地段特点功能来划分景观分区，构筑各具特色的都市空间，形成河东区多层次的城市空间景观形象，对各景观区应分别制定相应的规划以强化其地方特色。

①中山商业区：以密集的商业群落、商业广场及高层建筑等现代商业为特征，包括中山路、南环路及大南路一带。

②骑楼文化区：以居仁路、五坊路为主，展示骑楼文化。

③民俗风情区：历史民居群维新里、金龙巷及周边地带结合文物建筑的保护和周边环境的整改，使之成为展示当地风情的城市博物馆。

④龙母文化区：包括龙母庙、西竺园及周边地区，反映梧州的龙母文化等历史人文景观。

⑤生态景观区：以白云山公园、北山公园为主，为绿色生态游览区。

三是用地局部调整。

随着骑楼城建设的全面启动，根据河东旧区的用地状况和布局进行产业调整和优化，而局部用地建筑质量差，没有保留价值，但区位好，有潜在的商业开发价值，可通过市场运作、商业开发以达到经营城市的目的，在规划中我们建议提出具有这样特征的6块用地，具体情况见下表：

地块编号	地块名称	开发位置		开发用地面积	开发用途	容积率	建筑密度(%)
1	民主路街区	桂江一桥以北	A	3195	商住	5.8	48
			B	2093	商住	3.2	38
			C	2312	商住	3.7	38
2	大中路街区	东信宾馆东侧		2005.19	商住	3.2	38
3	九坊路街区	桂江一桥以南	JF-1	1357	商住	6.0	50
			JF-2	890	商住	3.0	50
4	大南路街区	小南路与西堤路交叉口		4968	商住	5.5	32
		五坊路小学		8771	小学建设	1.7	36.45

5	埠民路 街区	原中山小学 (民安广场)	13692	商业		
		大东上路A	4062	商住	4.5	32
6	大中桂 北街区	和平路 (市委)	18000	商住	3.55	26.2

二、规划设计的具体手法介绍

前面对梧州骑楼城的总体规划构思有了一个大概的介绍，本节主要介绍总体规划构思的具体实施手法，在结构上倾向于对组成梧州骑楼城城市风貌的实质性景观的各项元素进行分析和介绍。

1. 骑楼城街道空间

街道和道路是基本的城市线性开放空间，它们承担了交通运输的任务，同时又为城市居民提供了生活的公共活动场所。凯文林奇认为：构成城市意象的要素一般分为五类，即道路、边沿、区域、节点和标志，道路作为第一构成要素往往是具有主导性的，其他环境构成要素都沿着它布置并且与它相联系。因而，街道在城市中绝不仅仅是连接两地的通道，在很大程度上还是人们公

共生活的舞台；观光游客沿着街道观察了城市、认识了城市，当地的居民习惯性地街道上活动并感受着街道及其周围环境，商业设施也大都布置于街道两侧，因此，从某种意义上来说，人们对城镇城市景观最直接的感受来自于城镇街道景观，街道是最能体现城镇活力的窗口。

相比而言，道路多以交通功能为主，街道则更多地与市民日常生活以及步行活动方式相关，但实际上街道也综合了道路的功能，在不同的街道布局方式和地形情况下，街道和道路的组成比例会有所不同，在骑楼城这样的老城区中，街道的比例和密度就比较大，正因为如此，街道是骑楼城总体环境中很重要的组成部分，骑楼城的街道交通设计和街道景观设计是我们最为关注的基本客体对象。

(1) 街道和道路的交道改造。

无论是街道或是道路，首先是作为一地至另一目的地的联系的道路或土地分割利用而出现的，因此保证人和车辆安全、舒适的道行就很重要，在骑楼城这样的梧州河东中心区和集中商业区，同时也是游览观光的重要地段，理所应当的充分发挥土地的综合利用价值，创造和培育人们交流的场所，这就必须要鼓励步行方式并在设计中贯彻步行优先的原则，建立一个具有吸引力的



步道连接系统。这也是美国等发达国家在城市中心区复兴和旧城改造取得的成功的重要建设经验之一。1980年，在日本东京召开的“我的城市构想”座谈会上，人们提出了街道建设的三项基本目标：“（1）能安心居住的街道；（2）有美好生活的街道；（3）被看作是自己故乡的街道。”这三项目标都是与人的步行方式密切相关的。

因此，在骑楼城的交通设计中我们遵循如下原则：优先满足步行要求和生活功能要求，处理好人、车交通的关系，既方便汽车通行，又不对行人产生干扰；既要方便人、车进入，又要防止穿越的交通，被阻挡的过境车辆应有可能由边缘的道路通过。

从街道的功能方面来看，在古代和近代，骑接城的街道既是交通运输的动脉，也同时是组织市井生活的空间场所。没有汽车的时代，街道和通路是属于人的空间，人们可以在这里游玩、购物、闲聊交往、欢愉寻乐，完成“逛街”所需的所有活动。因为古代的交通运输工具尚不足以对人们的步行行为产生威胁。但过快的城市化为街通带来了许多非人性化问题：过境车辆的增多、交通废气和噪音、排水系统的改变和硬质路面对生态环境的影响等。这时人们再也享受不到“逛街”的乐趣，步行与其他交通运输方式的共存与

和平相处的局面也难以继续，在综合考虑了步行空间环境和车辆进出方便的有机平衡后，我们将骑楼城的街道和道路按功能作用不同分为三级：主干道、次干道和邻里步行道，在这几个不同等级的街道上，行人和车辆使用空间的分配是不同的，主干道主要供汽车通行，在街道和通路分类上应该属于道路一级，而次干道和邻里步行道是行人步道系统中最重要的元素，在设计时我们注意它们与骑楼城重要的人行活动和工作场所相配合。较大规模的汽车运输行为尽量在主干道一级解决；出于交通方便的需要，骑楼城里设置了一定数量的二级道路，但控制车流量；第三级——邻里步行道（步行街）完全不允许车辆通过，保证了行人在其中的各种交往娱乐的需要，同时也能更大限度的恢复骑楼城的原始风味。骑楼城的步行街设置在人流最多的区域，这也是符合现今大多数国家城市中心商业区的处理惯例，如仅美国就已有200多个城市在城市中心区把主要街道改造成步行街。当然，最为彻底的人车分流应该从空间的角度来考虑，也就像大多数发达国家和现有的一些新兴商业街区那样，修建步行街和人行天桥系统，在加拿大渥太华、美国的明尼阿波利斯、中国香港等城市，行人不必到楼底穿越马路，就可以道过楼层系统到达其他商业办公设



施。

(2) 骑楼城街道景观设计。

街道景观格局反映着历史的发展过程，记载着重要历史事件和故事，生活在其中的人们在这些特殊的地点就会产生相应的联想，想的是这个城镇曾经发生的一切，可以说城镇街道记载着城市的历史，蕴涵城市的文化，并在此基础上形成城镇空间布局的特色。

借鉴前人的经验和成果，我们在骑楼城的街道景观设计中遵循如下原则：

充分尊重、继承和保护历史的原则。城市的景观环境中那些具有历史意义的场所往往给人们留下较深刻的印象，也为城市建立独特的个性奠定了基础。骑楼城的街道景观空间人性化设计要尊重历史、继承和保护历史遗产，认真研究骑楼城的发展史，做好调查研究工作。

以整体观念有序组织创造景观序列的原则。骑楼城的街道景观空间设计要以城市设计的理念来做指导，从城市总体出发，从规划一开始，就对道路、节点小品、水景、灯光、人、周边环境绿化(植物)等小城镇景观空间构成要素进行统筹安排，与城市自然景色、历史文物有机联系在一起，把街道景观空间道路与环境作为一个景观整体加以考虑并做出一体化的设计，并利用梧州本



地材料、传统建筑符号，融合社会、文化，展现地方自然风貌和风土人情，达到景观空间设计的实用性、观赏性、地方性与艺术性的高度统一，充分展示骑楼城的整体形象与个性，体现人性化。

保护和节约自然资源可持续性发展的原则。随着城市的发展，环境也随之恶化，环境的恶化要求我们尽量保护和节约自然资本。小城镇街道景观空间人性化设计要求我们一方面要满足人的需要，以提高人的生活水平为目标，另一方面要保护不可再生资源，尽量减少能源、土地、水、生物资源的使用，节水、节能，提高物质的循环使用率，维护生物本土性和多样性，保持能量流、人流、物质流、信息流、价值流的畅通，维护自然界本生的缓冲和调节功能，坚持自然资源与生态环境、经济环境和社会发展三者统一的可持续发展。

强调可适应性的原则。可适应性主要是强调人在城市中的主人翁地位。在骑楼城街道景观空间设计、建设和各种服务设施的配置过程中，都要从人的角度出发，适应人的各种生理和心理需求，根据人们的习惯、行为、性格、爱好进行空间选择，提供最佳的服务。如午间休息、等公共汽车座椅、电话亭、小卖点、夜间照明、香氛植



物等。

在设计中我们着重处理了组成骑楼城街道景观的如下几个主要元素：

一是街坊空间。街道景观设计中处理好实用、形体和空间环境秩序的连续性是非常重要的，这一连续性包括了建筑设施，乃至建筑的风格、尺度、用材和色彩等内容。但是，只有面和线性的连续，并不一定能创造出舒适宜人、美观合用的街道空间景观。许多历史城市不仅在街景艺术处理，如曲折、进退、对景、框景、节律等方面，而且在街坊与建筑，及与步行空间的配合上做得很好，梧州老骑楼城在这一方面有很多值得我们学习的地方，同时也给我们的改造利用提供了很好的条件。

二是绿化。绿化的重要性是不言而喻的，在骑楼城这样高建筑密度、高容积率的旧城区就显得更加突出，由于不可能留出大面积的绿地，骑楼城的绿化主要在“点”和“线”上做文章，同时充分利用第三度空间创造出多层次的绿化空间。

点状绿化主要以小型花池、花盆为主，点缀在骑楼柱脚、柱身以及休息座椅旁等处，线状绿化以行道树为主，在骑楼城的绿化中占主导地位，起着重要作用，骑楼城的建筑风格多变，多



种风格杂糅，十分丰富，而整排连续的枝叶繁茂的行道绿化可以提供视觉统一性的保证，乃至成为一种独特的街景风格。

在植物品种选用上，我们最大限度地选用具有梧州当地特色的植物造景，这有利于乡土特色保护和生物多样性的恢复，更是梧州文化和民族传统的体现，同时，为丰富景观，我们有计划引进了外来驯化树种或植被，形成乔灌草结合、层次丰富、配置合理的复合植物生态群落。

在植物的景观特色上，我们注意利用植物本身特征，如树形、花色、叶色、枝、果等，配合梧州的历史、文化特色，形成特定环境的景观效果；同时充分考虑树本的立体感和树形轮廓，通过里外错落的种植，及对曲折起伏的地形的合理应用，使林缘线、林冠线有高低起伏的变化韵律，形成景观的韵律美。

骑楼城的行道树绿化是这样规划的：

中山路：改植整形垂榕（可修剪成圆柱、方柱、球状或馒头状），每5米一株，以达到道路两边整齐统一的效果。

南堤路：保留原有海南蒲桃，对长势差的可作单株更换。

东正路：如将现有占道构筑物拆除，可种植垂榕，每5米一株。



建设路至桂北路、小南路：保留原有行道树。

孔庙里、大同路：如将现有占道构筑物拆除，可在道路两边种植整形垂榕（可修剪成圆柱、方柱、球状或馒头状），每8米一组，组间设置可移动花池、坐凳；每组3株，株距2.5米。

三是路面。街道景观由天空、周边建筑和路面组成，天空变幻，四时无常。街道路面则起着分割或联系建筑群的作用，同时，也起着表达建筑之间空间的作用。街道路面材料主要分为沥青类、混凝土类及合成高分子材料、混凝土砌块、木材、石材、砂土类天然材料，砖材、陶瓷类人工烧制材料。沥青类、混凝土类适合于车流量和人流量均较大的交通性街道。而生活性道路（步行街、风景园林道路、游览步道等）则多采用色彩鲜明、造型自由、性能多样，易营造欢快、华丽气氛的人工烧制砖材、陶瓷材料或观感自然亲切、质感舒适宜人的木材、石材、砂土类天然材料。这些材料在材质质感、组织肌理和物理化学属性上各不相同，进而形成丰富多彩的街道路面形式。

在骑楼城项目中，我们借鉴了各地的成功经验，根据道路性质、街区功能不同和重要性设计了不同的道路路面。

2. 骑楼城广场空间

广场是现代城市空间环境中最具公共性、最富艺术魅力，也是最能反映都市文明和气氛的开放空间，在城市中起着“起居室”的重要作用。

广场的发展已经有数千年的历史，从西方看，真正意义上的城市广场起源于古希腊时代，“广场”一词亦源于古希腊。由于当时浓郁的政治民主气氛和当地温和适宜的气候条件，人们喜爱户外活动，这就促成了室外社区交往空间的产生。当时的广场是人们进行户外活动和社交的场所，其特点、位置是松散和不固定的古希腊人把自己对空间的体验感受和审美情趣反馈到广场的规划设计中。

从古罗马时代开始，广场的使用功能逐步由集会、市场扩大到宗教、礼仪、纪念和娱乐等，广场也开始固定为某些公共建筑前附属的外部场地。

中世纪的意大利城市广场已经成为意大利城市空间中的“心脏”。几乎每一座意大利城市都拥有匀称得体、充满魅力的广场。

15世纪文艺复兴时期的城市广场的主要特点是力图在城市建设和对现存的中世纪广场改造中体现人文主义的价值，追求人为的视觉秩序和庄



严雄伟的艺术效果。

巴洛克时期，城市广场空间最大程度上与城市道路联成一体，广场不再单独附于某一建筑物，而成为整个道路网和城市动态空间序列的一部分。他强调塑造一种可以自动流动的连续空间，强调广场及其建筑要素的动态视觉美感、有机结合地形以及城市道路对景。

现代城市广场设计有了突破性进展，已经不再是一个简单的空间围合、视觉美感的问题，而且是城市有机组织中不可缺少的一部分，规划建设时除运用传统的规划学和建筑学科知识外，还必须综合生态学、环境心理学、行为科学的成果，并充分考虑设计的时空有效性和将来的维护管理要求。梧州骑楼城广场的设计，体现了以人为本原则、地方特色原则、整体性原则、尺度适配原则和生态原则。

3. 骑楼城的建筑

(1) 梧州骑楼城建筑分析。

1897年，梧州被辟为通商口岸，成为广西港口开放城市、航运、商贸活动发达，受外来文化影响较大，特别是1927年原工务局制定的梧州河东城区规划（当时作为全国现代城市模式推荐）进一步的促进了梧州骑楼城的发展；梧州骑楼建

筑建设期为20年代末至50年代，曾分布大量的商业、洋行、商场、医院、戏院、民宅等有着历史意义，本土特色的骑楼建筑；梧州的骑楼型式主要以欧式混合的文艺复兴式为主，其次为中国传统式，亦有部分早期的欧亚混合的巴洛克式；梧州骑楼城建筑风貌历史过程中几经损坏，至今已日益破旧衰落，大都立面破坏，结构更改加层，加上洪水的侵袭，部分建筑内部破烂不堪，生活、居住环境恶劣，已到了非改善不可的地步。

骑楼建筑的特点风格所形成的空间环境是梧州历史、城市文化的重要组成部分，因此恢复性保护提高骑楼建筑、骑楼街区，骑楼环境风貌、空间形态和街区肌理是本次规划设计的主要内容。

（2）骑楼的建筑特色。

梧州的历史文物及特色建筑主要集中在河东区，大部分建于清末民国时期。其建筑风格的形成一方面由于在辟为通商口岸后，作为广西最早的港口开放城市，受外来文化影响较大，西化痕迹较浓、如罗马柱、圆拱形窗等；另一方面广州及南洋的一些建筑特色的融入，旧城的建筑呈现多样的格局，形成了许多“老字号”、“水面行”、“平码行”和一批标志性建筑物，如新西旅店、大同酒店、交通银行等。这些不仅体现了

别具一格的城市特色，还构成了独特的建筑风格。其外观有许多代表性的中国建筑语汇（如花窗、灰雕、牌坊等）十分精巧，其功能和艺术达到了相当的水平，其中颇有梧州特色的当数骑楼柱上的铁环和水门，是居民为了应付河水上涨时系船专用和出入方便。

历史文物建筑有：

●省级文物四处：中山纪念堂、广西特委旧址、晨钟亭、梧州地委旧址。

●市级文物11处：龙母太庙、天主教堂、西竺园、新西旅店、思达医院旧址大同酒店旧址、叶琪墓等。

●历史民居群两处：建设路清代民居群、维新里近代居民群。

特色建筑有：

骑楼建筑、大同酒店、旧交通银行、旧海关大楼和一些民居。

河东区文物古迹保持一览表

名 称	年 代	地 址	结构类型	级别
中共梧州地委旧址	20年代	建设路兴仁巷4号	砖混	区级
广西特委旧址	20年代	民主路维新里东一巷4号	砖木	区级

中山纪念堂	1930年	中山公园	砖混	区级
晨钟亭(铜钟、牌刻)	30年代	中山公园	砖混	区级
龙母太庙	北宋	桂林路桂江边	砖木	市级
西竺园	1934年	岗岭路珠投岭	砖木	市级
大同酒店旧址	20年代	大同路35号	砖混	市级
李济深旧居	清末民初	东正路11号	砖木	市级
天主教堂	1946年	民主路维新里25号	砖混	市级
叶琪墓	1935年	冰泉西路 南蛇岭	钢筋水 泥墓	市级
总府石龟	1951年	龙母庙龟池	石碑	市级
桂江浮桥铁柱	1471年	中山纪念堂前	铸铁	市级
冰井古迹	一千多年前	二中校内		
韦拔群头骨出土处	1961年	北山公园		

河东特色建筑、老字号一览表

名 称	年 代	地 址	结构 类型	级 别
金龙巷特色民宅	清末民初	大中路	砖木	
维新里特色民宅	民国	民主路维新里	砖木	
广西银行	建于民 国24年	大中路	砖混	建议为 市级
交通银行	建于民 国36年	大南路	砖混	建议为 市级



同福堂		五坊路	砖木	
谭谦记		大南路	砖木	
旧一招		大中路	砖木	
新西旅馆	20世纪	大南路	砖混	建议为 市级
思达医院 住院大楼	1917年	埠民路	钢筋混 凝土	

4. 骑楼城改造中重点规划设计内容的处理方法

(1) 点——骑楼建筑个体。

对建筑个体采用分级保护的方法

一级：外观和内部空间，装饰均保存较好，很有特色的，如新西酒店等。这类建筑的内部和外部形式、空间均应保护原貌，并明确协调范围与周边环境相结合。

二级：外观较有特色，内部空间无保留价值的。这类建筑的沿街立面应保留，而对其内部空间和结构加以改造，以适应新的使用功能。

三级：外观与内部均无明显特色，但结构保护完好的。这类建筑可以对建筑外观适当修饰，但应当与周围的街景环境相协调，内部则可以改造。



四级：建筑外观和内部空间均无保留价值且结构较差的危房。这类建筑可以拆除重建，但在风貌上应与街景相协调。

(2)线——街景。

对城市街景，也采取分级保护的办：

一级街景：骑楼质量较好的，装饰典型建筑较多的街道，如小南路、南堤路。

二级街景：骑楼建筑特色较少的街道。除上述街道以外的。

在一、二级街景范围内，老建筑扩建和填入的新建筑必须尊重历史的环境，进行“低调子”的设计：采用历史的比例、尺度、色彩以相似的材料，亦可应用新材料，但需以简化的现代表现手段。对于第三级街景范围内扩建成填入的新建筑，其设计可以更加相关地参考历史的尺度、形式、色彩以及细部，但它必须与相邻的建筑以及地区的环境特色相协调。

(3)面——街区。

根据城市总体规划与现状的特征，确定街区建筑的空间形态要求。

①在本规划区域内，沿中山路西侧的3个街区，建筑的高度可以适当提高，但不应超过6层，沿街与街区内应考虑采用骑楼形式。

②上述街区以外的其他街区，除保留的建筑



外，沿街新建成扩建的骑楼建筑应与西侧骑楼建筑协调，街区内建筑高度不应超过5层，应采用大空间、多用途、小尺度的建筑形态，并且应后退至不影响沿街景观的位置。

总之，在保护方法上应强调保护整体的风貌；行政方面做好规划，划定保护区域，规定保护的措施；在实施上采取政府统筹安排，统一规划，统一设计，统一施工的方法，调动产权单位、个人的积极性，通过市场运作以达到提高品位的目标。设计施工上可以精工细作，保留更多的历史信息。

(4)恢复性保护的内容。

恢复性保护的主要对象如下。

街区：民主路、维新街、金龙巷的特色民宅，建筑细部如砖雕花窗、拱卷等以及地面的铺青石板。

骑楼部分：一级：外观和内部空间，装饰均保存较好，很有特色的。二级：外观较有特色，内部空间无保留价值的。三级：外观与内部均无明显特色，但结构保护完好的。

历史文物建筑和特色建筑：广西特委旧址、天主教堂、旧交通银行、大同酒店、思达医院、龙母庙。

砖木结构建筑：A级建筑包括完好房和基本完



好房，面积19850.69平方米，占7%；B级建筑为一般损坏房，面积242207.28平方米，占85.37%。A、B级建筑中的木制楼板、楼梯等改造为混凝土结构；C级建筑指局部危房，面积18285.63平方米，占6.45%，D级建筑指整栋危房，面积3071.46平方米，占1.08%，C、D级建筑拆除重建。总建筑面积283715.16平方米。

5. 骑楼城街廓设施

骑楼城的街廓设施包括城内的环境设施、景观小品、标识系统和灯光照明系统以及必要的市政设施等。

(1) 环境设施与建筑小品。

环境设施是指城市外部空间中供人们使用，为人们服务的一些设施，完善的环境设施会给人们的正常城市生活带来许多便利；建筑小品在功能上可以给人们提供休息、交往的方便，避免不良气候给人们城市生活带来的不便，建筑小品一般以亭、廊、厅等各种形式存在，可以单独设于空间中，又可以与建筑、植物等组合成半开敞的空间，同时，许多饮料店、百货店、电话亭等都具有各自的功能。

环境设施与建筑小品虽不是骑楼城空间的决定因素，但在空间实际使用中给人们带来的方便



和影响也是不容忽视的。一处小小的点缀同样可以为城市环境增色，并起到意想不到的效果。总的说来，骑楼城的环境设施与建筑小品包括如下内容：

休息设施：露天的椅、凳、桌等。

方便设施：用水器、废物箱、公厕、问询处、广告亭、邮筒、电话间、行李寄存处、自行车存放处、儿童游戏场、活动场以及露天餐座设施等。

绿化及其设施：花草、树木、花池、花台、花盆、花箱、种植坑与花架等。

拦阻与诱导设施：围墙、栏杆、沟渠、缘石等。

所有的环境设施和建筑小品在设计和设置时要注意配合适当的地点来反映特定功能的需求。交通标识、行人护栏、城市公共艺术、用水设施等应进行整体配合，这样才能表现出良好的街景。我们在设置骑楼城的环境设施和建筑小品是遵循如下原则：兼顾装饰性、工艺性、功能性和科学性要求：许多细部构造和小品体量较小，为了引起人们足够的重视，往往要求形象与色彩在空间中表现得强烈突出，并具有一定的装饰性。功能作用也不可忽视，只好看而不实用的东西是没有生命力的。同时，小品等的布置我们应符合



人的行为心理要求，设计时注意符合人体尺度要求，使其布置和设计更具科学性。

整体性和系统性的保证：设计中应对环境设施和建筑小品进行整体的布局安排、尺度比例、用材设色、主次关系和形象连续等方面的考虑，并形成系统，在变化中求得统一。

具备一定的更新可能：环境设施和小品使用寿命一般不会像建筑物那么长久，因而除考虑其造型外，应考虑其使用的年限、日后更新和移动的可能性。

综合化、工业化和标准化：花台、台阶、水池等大多可以与座椅、凳结合，既清洁美观，又方便人们使用，扩大“供座功能”。而基于“人体工学”的尺寸模数，又可使设计制造采用工业化、标准化的构件，加快建设速度，节约投资。

（2）标识系统。

标识，如广告、方位和地名标牌等外部环境图示，如果配置良好、简洁明晰、设计精良，可以成为骑楼城外部空间上生动活泼、丰富多样的重要因素。标识基本上是一个环境视觉管理问题，它本身并不直接介入标识的设计工作。

通常，各行各业所要求设立的广告标识和设计质量应该给予管理控制，同时规范化。除特殊场合或商业用途，城市中一般应采用国际通用的



符号标志，它不但可以作为方向和识别标志，还可以在限定地区、步行街区、广场、道路、问询处、行李寄存处、制定吸烟处、厕所、太平门和其他类似地方作为环境设计的基本要求，以建立环境的协调性和系统可识别性。

一套完整、有层次、固定与灵活元素相结合的标识系统应该达成以下几方面的功能要求：提供交通信息、指示道路方向、识别内部空间功能，这也是骑楼城标识系统设计的基本要求。

中国古代店铺中的招幌、匾额、灯笼、旗杆等极富东方色彩，以招幌为例，就有形象幌、标志幌和文字幌三种。形象幌以商品或实物、模型、图画为特征，如酒店门前挂葫芦和置酒坛，在长期的商业经营中，这些幌子得到人们的公认，成为约定俗成的认知符号；标志幌主要是旗幌或灯幌，南宋诗人辛弃疾曾留下“青旗买酒，山那畔，别有人家”的词句，清代灯幌常出现在夜间还要营业的酒楼、饮食店等；文字幌多以单字、双字简明表达店铺的经营类别，如酒、茶、米、当、药等。

在欧洲，传统上多采用色彩缤纷的图片作为商业标识，这种习俗一直延续到18世纪。但人们特别是外来的人对其理解比较吃力，有时看了半天也弄不懂究竟说明什么。所以后来，更加简单



明了的文字招牌得到了迅速发展和广泛运用。现代的标识系统主要是由文字组成的。

骑楼文化本来就是中西合璧的，所以在骑楼城的标识系统设计中，我们融合中西，使其别具特色。

（3）灯光照明系统。

城市公共照明系统延长了城市活动时间，使许多活动（工商活动、文化活动等）都可以放到夜间继续进行。据专家研究，现代城市中人们夜间活动的时间，已经大体接近白天活动时间的一半。因此，在骑楼城这样重要的城市商业和公共活动的中心区，夜间的照明是设计中一个必须考虑的重要因素。

骑楼城的照明系统必须具备两点基本功能：

①提供街道安全，减少犯罪和交通事故所需的必要照明；②美化城市环境的作用。基于经济方面的考虑，如能运用单一照明设施综合满足这两种要求则最为理想。

一是道路照明。对于道路照明，最为重要的是要满足基本的亮度要求，具有良好的道路交通照明对于减少刑事犯罪案件和交通事故具有非常显著的作用。比如美国底特律是在改善了照明条件后街道上的刑事案件减少了55%；华盛顿市改善了照明条件后，抢劫案件减少了85%，由此可见，



改善街道的照明是降低犯罪率的有效手段之一。除了照明的亮度之外，在灯具的选择和设计上应以照明性与装饰性相结合，在大幅度提高路面的照度与亮度的同时，以优美的灯具充分体现梧州市的山城文化与骑楼文化。各道路的灯型配置以“树”状为设计思路。道过以“中山路、南环路、阜民路”为树干，以“西江一、二、三路、河东防洪堤”为树形，以“石鼓路、大东上、下路、文化路、大中路、大南路、民主路等”为树叶，以“中山花圃、大较场、地区大院等”为果实，从而形成一个街巷相接，点面相连，首尾贯通，相互映衬的照明格局，融装点山水，美化市容，照明城市于一体，重现东方“小香港、不夜城”的风貌。

对于灯型的选择，“树干”统一配以鲜明、快捷、现代味道浓厚的灯具以体现梧州人热情奔放的城市文化；“树形”则采用有鲜明轮廓的灯具来勾刻梧州市依山傍水的身躯；“树叶”则采用“一街一景、一景一具”的设计思路，风格上力求同各街道的历史文化相吻合，用缤纷多彩的灯型灯具体现梧州这棵大树的多样性和独特的岭南骑楼城市文化；“果实”则采用集中豪华、绚丽的装饰性灯具，完美体现梧州这棵大树千百年来沉淀下来的精华。



二是装饰照明。装饰照明是指为骑楼城中的重要建筑物、名胜古迹、雕刻、纪念碑、桥梁以及景观小品等专门设置的照明，以突出他们的重要性、美化城市夜景或烘托特定的气氛，有重点设置装饰照明，可以使城市的夜间面貌更为生动、更完美的展现骑楼城的风采。

在装饰照明设计中，我们注意到照明应当与空间的大小、形状、周围环境等结合，注意烘托照明气氛。旧式的装饰照明常用成串的灯泡将建筑物的轮廓勾绘出来，这在我国一些城市仍极多见。但这种方法缺点多，用电量大，效果不好，若中间有几个灯泡出现故障就会使整个轮廓线不完整，维修也很困难。因而现代的装饰照明多采用泛光照明，用光自上而下将整个建筑立面或环境铺满照亮，效果也远比“勾边”方式更佳。

经过照明后所显示的建筑艺术效果和白天是很不一样的，我们在设计中还特意夸大这种差异，针对建筑物的不同特点，重点突出的部位，表面材料的不同颜色与质地等巧妙布灯，对于建筑物的突出凹进部分，如阳台、线脚、凹廊、雨罩等，或强调它的阴影，或设置辅助照明减弱它的阴影，使建筑物的表面效果更强烈更生动。有些局部可用窄光束的强光照射。



第七章

骑楼城改造的意义

一、骑楼城改造的历史传统意义

1. 城市的记忆消失的原因探究

城市的记忆是什么？是城市环境及其形态的方方面面。城市的地理环境、矿产资源、风景资源、人文环境、城市公共场所、建筑的文物，建筑的遗址、城市的轴线、城市文化线、城市干道交汇点、城市的总体风貌、公共建筑、城市的购置物、城市纪念碑、环境雕塑等。这些就是创造城市特征的要义所在。

城市记忆为什么会消失？城市面貌越来越趋同，差异性的消失就是城市记忆的消失，这种现象是全球性的，究其原因都是损坏乃至毁坏造成的后遗症所致，就是每一个里面都出现问题，汇在一起就产生后遗症，导致了我们的这些记忆消失。中国的城市建筑正急剧发展。在对“天天都有变化”的感慨与兴奋、沉浸和褒扬中，城市旧



的记忆也在消亡，大量为人所造的城、所修的屋，是否能够满足人的精神需求？百年前的建筑正在被我们改造、拆除。百年之后，我们的子子孙孙将沿着哪条街区、哪条道路来寻觅本来应该属于这座城市的记忆呢？

20世纪90年代以来城市发展非常快，城市景观建设取得很大的成就。但是在城市建设上也存在着问题：①城市建筑形象趋同；②城市建筑当中的群体不协调；③城市的形象盲目追求高大张扬，盲目追求大广场，盲目追求CBD；④对于住宅内部的功能研究不明确；⑤在旧城改建以后，很多城市的记忆，城市的文化风貌不断消失；⑥城市风景区遭到破坏；⑦有些城市规划对自然的山水尊重不够；⑧城市雕塑精品太少；⑨兴建新的城市大楼选址不好，华而不实。

出现这些问题的原因是：①国家还处在工业化的过程当中，于是大规模的建筑生产，大量住宅材料和工艺的普及，产品上就出现了雷同，在某种程度上来说，这是难以避免的；②从90年代以来，整个中国的城市处在大规模的发展，高速度的发展，同时又是体制的大转轨，很多问题来不及思考，使得景观方面的要求跟不上快速的发展；③我们的干部考核制度不合理造成政绩工程和形象工程泛滥；④经济体制还不够完善，表

现出一种急功近利的心态；⑤文化失落的现象在城市建设方面表现出来。往往崇尚西方建筑文化而对自己的建筑文化采取某些虚无的态度；⑥关于城市景观方面的理论和学术准备不足；⑦领导重视不够或过于重视。

2. 骑楼城改造的经验

怎么找回城市记忆？就是要把记忆的元素分成四大块去控制。

第一，控制城市的自然环境和自然资源，特别是风景资源的利用，城市的自然环境和自然资源是城市最本质的特色所在，用不着加工，任何城市的地理环境不一样，这是城市记忆永恒的部分。

第二，控制好旧城区和文物城区的范围，并且有一个过渡衔接的部分，这是城市记忆核心部分。

第三，控制好城市改建和整建的中间区带，有新有旧，要强调拆和建的互补关系，要强调该城市中间区整体的和谐，这是城市记忆延续中更新的部分，也是城市记忆要更新的部分。

第四，控制好城市保护区和改建区之外的完全新盖的开发区，要使它和整个城市的整体风貌应该有统筹的考虑。



但是有三种主要的力量会对这四个控制产生影响，即城市的意志力；开发商、投资者的驱动力；规划设计队伍整体素质和技术水平所展示的创造力。这三种合力没有就是低层次的城市建设，低层次的城市建设就没有城市特色、城市文化品位可言，所以为了科学创造城市，创造城市环境，创造城市形态和特色，为了寻找消失的城市记忆，政府决策者应该逐条抓城市的元素，必须监控好城市建设四大控制区域，最终还必须调整好直接影响城市建设三种主要力量。

二、骑楼城改造的旅游商贸意义

按照规划设计思想，骑楼城的发展将不会片面追求经济发展的目标，而是鼓励发展适合旧城传统空间特色的文化事业和文化、旅游产业，同时完善相关的服务、特色商业和居住等功能。

在骑楼城的改造和开发中政府决策者和设计者都认为：历史街区不能按以往的办法仅仅消极、单纯地保护历史文物，但也不同于以发展经济为导向的开发性建设，而需要发展文化、旅游等与历史老城空间环境相适应的产业，以此达到保护的目，同时还可以通过文化的差异标志出城市的特色。随着梧州近年城市建设发展的不断



深化，人们开始对旧城建设问题进行新的思考，旧城的传统品质重新得到关注。而旧城空间所承载的现代生活，不断对功能提出新的要求。就城市空间而言，一方面需要辨别、保护和发挥传统城市空间结构的魅力；另一方面，需要不断完善旧城空间结构，回应现代城市公共生活的要求。

改建后的骑楼城区，商业繁华，游人密集，是梧州购物、旅游的重要去处。其中的街巷间保留着具有梧州风情的老街名店、岭南特色的骑楼商市、宜人尺度的街巷空间，相对完整地保留着传统的城市格局，是梧州传统城市街道生活的集中体现。随着改造后商业街步行化的逐步加强，传统街道功能进一步完善，在传统的公共空间中赋予了现代化的商业功能，使街道的历史生命得到延续。经过几年来沿街立面的整饰和不断的建设，步行街更显活力。

我们希望这里成为梧州市一个多元城市生活的汇集点，因为这里有骑楼区的传统文化、传统商业、传统风貌；有旅游、娱乐、商业、休闲及便捷的交通，潜藏了丰富的城市生活内涵。



三、城市旧城改造的范例意义

这次骑楼改造的项目集中在河东区，河东区作为梧州市的商业贸易中心，也是人均居住密度最高的片区，接近一平方公里10万人左右，现存骑楼街道22条。总长4575米，最长的达2530米，现存骑楼建筑560栋。经历半个多世纪风雨的侵蚀，骑楼当年的华丽已经褪色，砖木结构的楼房，经多年风吹雨打，遭洪水反复浸泡，已变得陈旧暗淡，残损严重，部分已成为危房，规划的严重失控，这一具有深厚的历史文化内涵和梧州城市特色的建筑群受到了严重的损坏，居住在这一区域的居民生活环境极度恶劣。2002年自治区领导视察梧州工作时，提出了要建设保护好骑楼城建筑，从而拉开了改造骑楼城的序幕。

1. 改造工程概况

骑楼城改造范围东起沿云盖路、阜民路、文化路、东中路、东正路、建设路、桂北路至桂江、西江所围合的骑楼区域，约一平方公里，街道总长度7公里。改造的主要内容包括：骑楼城范围内城市基础设施改造、完善；沿街骑楼立面修缮、恢复和增加；特色民宅街区保护；危房改



造；城市环境亮化、绿化、美化工程；部分严重危房拆除重建（按骑楼建筑要求）；桂江路、西江路沿江建筑改造、重建、美化、亮化工程等。

2. 骑楼城改造工程的建筑情况

2002年8月15日，时任广西壮族自治区政府主席李兆焯、时任自治区政府副主席袁凤兰视察梧州工作时提出，要建设保护好梧州骑楼城。作为梧州重点建设工程中继河东防洪堤、长洲水利枢纽、桂梧高速路、洛湛铁路（梧州段）之后的第五大工程，并由自治区财政拨款2000万元支持该项目建设启动工作。

同年8月16日，我市成立了“梧州骑楼城工程”领导小组，领导小组下设筹建办公室。设策划设计组、拆迁工作组、资金筹措组、政策法规组和宣传工作组。各小组明确工作职责，并立即开展工作。

10月11日，骑楼城工程业主公司—梧州市锦源实业发展有限公司（主要负责12#、13#地块建设）成立。

2003年3月25日，骑楼城12号地块（危房）正式开始拆迁。

2003年8月25日，骑楼城工程项目第二业主公司—梧州市锦城实业发展有限公司（主要负责除



12#、13#地块以外的工程)成立。

在时间紧、任务重的情况下，筹建办的各工作小组的同志们统一认识，团结奋战，加班加点，挑灯夜战，设计、拆迁等艰苦的工作都得到顺利进行。

3. 骑楼城改造成果

2004年9月，整个骑楼城改造工程基本完成，包括：完成了沿街584栋房屋的立面修缮、增建骑楼；金龙巷、维新里两个特色民宅的修缮、恢复；工程范围内所有道路的改造，市政管线下地埋设，夜景灯光、绿化、景观、牌坊完成；桂林路、五坊路、建设路、南环路房屋的拆迁，危房整治勘察鉴定工作，70栋C、D级危房的拆除、加固、维修和改造；室外消防系统按要求配置；桂江一、二路拆迁，工程累计投资9889万元（其中直接工程投资7889万元）。改造后的骑楼城，取得了预期效果：

(1)城市基础设施得到了完善。

道路的改造，改善了河东的交通条件；电力管线进行了电缆化改造，优化了电力网络结构，具备了环网双电源供电；对供水管网进行改造，由支状供水改为环状供水；在路灯、排水渠改造中，进行了技术和材料升级；此外，还对电视、



电讯、消防等进行了改造完善。

(2)人居环境焕然一新。

在骑楼城改造工程中，始终坚持以人为本，从群众利益着眼，充分体现执政为民的要求，改造工程完成后，整个街区面貌焕然一新，大大改善了居民的居住条件和生活环境。

(3)重新营造了商业氛围。

(4)创造了一个响亮的旅游品牌：中国梧州骑楼城。

我们在改造中，组织了一批经验丰富的人员研究挖掘骑楼文化的内涵，让历史的文脉在当代生活中延伸，加入现代旅游元素，让古老的建筑 and 现代化的设施组成完美的搭配，使它成为梧州施游的新亮点。

(5)实现了保护与改造相结合“旧壶新酒”的目标，为城市的旧城改造工程创造和积累了经验。





第八章

骑楼城部分图片介绍

梧州的骑楼形式主要以中国传统形式为主，其次为欧亚混合的巴洛克式，亦有混合式和现代风格形式。骑楼主要集中在河东城区，梧州骑楼的建筑风格，体现了外来文化的影响，也体现了传统的中国文化特色，因而形成了建筑风格多样化的格局，许多建筑语汇、符号，如花窗、灰雕、牌坊等，十分精巧，艺术内涵十分丰富。总体来讲，梧州的骑楼建筑主要有四种风格：

1. 仿巴洛克式

这种形式在东南亚和我国南方城市的骑楼中被普遍使用，梧州的骑楼中，巴洛克式建筑装饰符号更加简练，多运用在山花装饰及女儿墙的曲线中。

2. 混合式

这种形式的骑楼风格不明显，建筑造型和立面装饰亦有多种风格。

3. 中国传统式

这种建筑形式的骑楼延续了我国南方居民的传统居住特点，底层沿街挑出，走廊跨越人行道沿街布置，楼层正面墙上并排开着二只三扇窗户，立面基本无装饰。

4. 现代式

这种骑楼一般建于20世纪80年代以后，在尺度、结构、材料、装饰、造型风格等方面与传统骑楼区别比较明显。在立面处理上舍弃了复杂的装饰，运用了简洁、明快、实用的功能主义的处理手法。随着建筑材料产业的发展，建筑的结构、尺度以及材料的选用也发生很大的变化。

梧州骑楼还有一个自己的特点——水门和铁环。梧州骑楼城地处两江交汇处，常年遭受洪水的袭击（没有修建河东防洪堤前），居民为了应付河水上涨时出人方便和系船、梯子专用，因此，出现了二楼的水门和骑楼柱上的铁环。这个特点是国内外骑楼唯一的，梧州骑楼铁环的故事曾上过中央电视台《综艺大观》节目。这次骑楼城改造中，突出地表现了梧州骑楼的这一特点。

梧州地处岭南，丘陵屏立，山河环抱，属亚热带季风气候地区，年降雨量1485.0毫米，年日

照时数1835.9小时，年均气温为21℃。远古以来，先后为仓吾族和越族的民族所居，民风淳厚，习俗古朴，人文历史的长期积淀，形成了梧州特有的民情风俗。这次骑楼改造工程图纸1.4万多张，各种建筑符号1万多种，堪称骑楼“博物院”，各种骑楼的建筑形式、建筑语言、装饰符号大体都可以在梧州骑楼城中找到。梧州骑楼是一部史书，是一首诗，是一幅画，是一支悠扬的乐曲。游神韵骑楼是回忆，是激励，也是一种享受！这一章主要选择一部分骑楼改造前后的图片进行介绍。



旧大南路



1924年落成的思达医院，现为梅州市工人医院



新西旅店，欧州古典主义建筑形式，民国时期梧州最高最豪华的旅店，是当时梧州标志性建筑，建于20世纪20年代



梧州市区鸟瞰图



梧州市河东区新貌



梅州河东城区街道图



00周幾整圖圖

梧州骑楼城规划范围图



17 文物古迹保护规划图

骑楼城改造前现状部分图片



五圩路旧貌



骑楼改造前部分街道立面





骑楼城改造前部分街景



旧骑楼的装饰符号



金龙巷特色民宅(一)



金龙巷特色民宅(二)

骑楼城改造后部分图片介绍



改造后的骑楼立面效果图

骑楼城改造后部分图片介绍



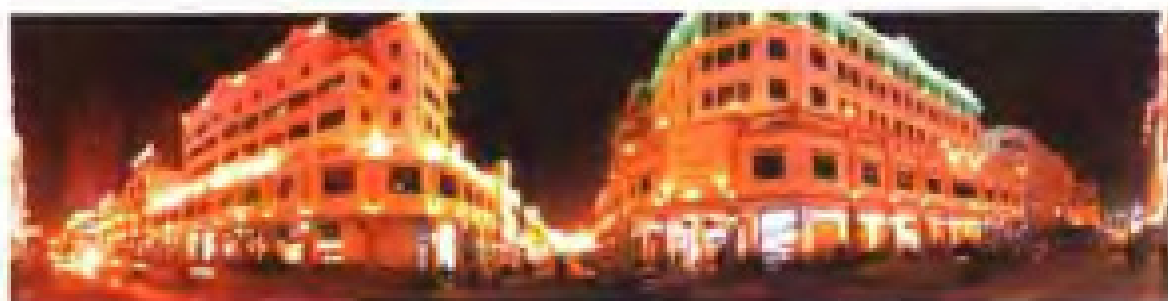
大南路



改造后的立面效果图



太南路夜景



骑楼城夜景



骑楼城日景



骑楼城街道夜景



骑楼城地标建筑——桂江一桥桥头钟楼



骑楼城的广场一角



骑楼城的装饰符号

水门

梧州骑楼特色标志之一，主要是过去洪水来时用于搭梯子上落船用



铁环

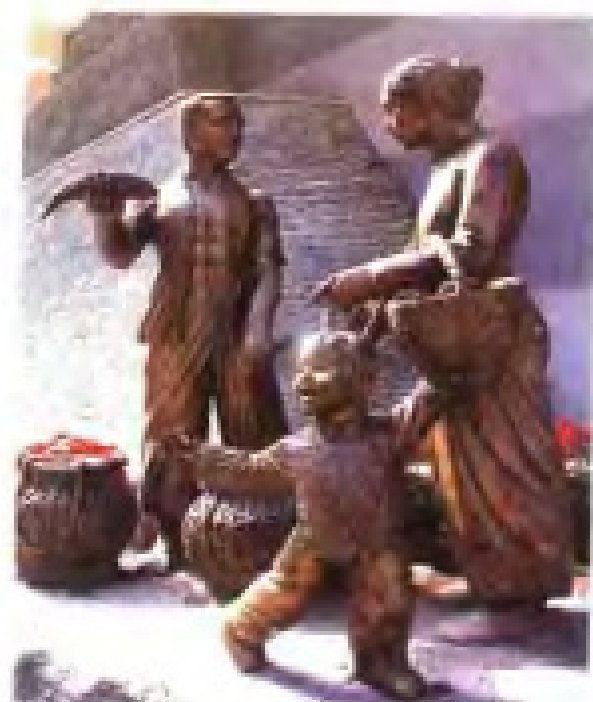
梧州骑楼特色标志之一，主要是过去洪水来时用于拴船和梯子用



女儿墙



坐落在梧州白云山风景区的寺庙——四恩寺



靖城雕塑



全国最早建成的中山纪念堂



始建于北宋初年的龙母庙

参考文献:

1. 《读史方輿纪要》
2. 王汀生:《秦汉平南越考》,《广州师院学报》(社会科学版) 1995年第1期
3. 高惠冰:《西汉岭南首府——广信考》,《西江大学学报》 1998年第2期
4. 刘彦威:《西汉王朝的边疆经略》,《中国边疆史地研究》, 1997年第3期
5. 莫凤欣:《广西历史沿革述略》,《广西地方志》 1998年第5期
6. 黄方方主编:《梧州市志》,广西人民出版社, 2000年
7. 吴庆洲:《中国古城选址与建设的历史经验与借鉴》,《城市规划》 2000年第24卷第10期
8. 陈泽泓:《广州秦造船工场遗址废置说置疑——以赵佗执政时期南越国的水上军事活动为证》,《岭南文史》 2001年第1期
9. (清)谢启昆、胡虔:《广西通志》
10. 吴松弟:《两汉时期徐闻港的重要地位和崛起原因——从岭南的早期开发与历史地理角度探讨》,《岭南文史》 2002年第2期
11. (明)《苍梧总督军门志》
12. 《三国志》卷四十九《吴书·士燮传》,

第1191页，中华书局点校本

13. 《史记·南越列传》

14. 军事科学院《中国近代战争史》编写组：
《中国近代战争史》，军事科学出版社，1984—
1985年

15. 莫济杰：《新桂系史》，广西人民出版社，
1991年

16. 阮仪三、王景慧、王林：《历史文化名城保
护理论与规划》，同济大学出版社，1999年

17. 王瑞珠：《国外历史环境的保护与规划》，
台湾，淑馨出版社，2000年

18. 王建国：《现代城市设计理论和方法》，《城
市设计》，南京，东南大学出版社，2001年，2000年

19. 陈纪凯：《适应性城市设计》，中国建筑工
业出版社，2004年

20. 凯文·林奇 著，宋伯钦 译：《都市意
向》，台北，台隆书店出版社，2004年

21. 金广君：《图解城市设计》，黑龙江科学技
术出版社，1999年

22. E.D.培根：《城市设计》，中国建筑工业
出版社，1982年

23. 孙施文：《城市规划哲学》，中国建筑出
版社，1997年



后 记

梧州骑楼城改造项目开始时，我就琢磨要写一本书，记载骑楼的历史文化变迁，记述这次改造工程的规划设计、政策措施、管理运作经验等，留给自己一个永远的记忆；也留给后人一份礼物；还作为旅游品牌推介的一本资料。基于这样的考虑，从一开始，我就进行了相关资料的收集、断断续续的整理，历时3年，几经易稿，《梧州骑楼》一书终于与读者见面了。

该书的出版是很多同志共同协作的成果。广西大学土木学院韦玉姣、熊伟两位老师不辞劳苦，利用业余时间，在我的指导下，进行了大量的资料整理和撰写。市规划设计院的梁宽同志帮助提供了相关规划的设计资料、图片等，市委宣传部罗金陵同志、西江月杂志社吴江同志、原锦源公司韦斌同志，还有市委政法委和广西人民出版社的同志等，他们都为该书的出版付出了辛勤的劳动。在此，我衷心地感谢他们。

朱育兆

2007年6月28日

于广西梧州市

