

文章编号: 1009-6825(2012)28-0010-02

# 和平码头的历史溯源和再生价值初探

谢嘉钧 罗力莹 吕宁

(厦门大学建筑与城市规划研究所 福建 厦门 361005)

摘要: 针对厦门和平码头面临的拆除改建窘境, 从和平码头的历史文脉和对厦门的社会价值谈起, 阐述了和平码头的历史价值, 对其再生的必要性进行了分析, 提出了相应的保护与再生策略并作了具体阐述, 以拯救百年和平码头。

关键词: 码头 历史价值 改建

中图分类号: TU248.4

文献标识码: A

## 1 和平码头对于厦门的历史地位

如果说鼓浪屿是厦门这座美丽的蓝色小岛毋庸置疑的标志, 厦门港是厦门城市的发祥地, 那么与鼓浪屿仅一水之隔, 厦门港唯一原址原物完好幸存的厦门港最早开发的港口码头——和平码头, 则在历史上占据着不可替代的重要地位, 它犹如一部百年的“石头史书”, 记载着厦门城市发展历史。

## 2 和平码头在新世纪面临着被拆除的窘境

令人遗憾的是, 因 2008 年原厦金航线的取消而废弃, 幸存的百年和平码头将消失于厦门港鹭江道景观整治规划工程。

厦门港鹭江道是厦门城市南北交通的主要干道。为拓展城市空间以及鼓浪屿申遗之需, 厦门市将进行厦门港鹭江道的景观整治规划, 届时将拆除岸线的闲置建筑, 改善滨水休憩空间。而和平码头就正处于鹭江道上, 处于这次景观整治的漩涡之中。作为厦门港唯一的原址原物完好保留的百年老码头难逃被拆迁的命运, 无不令人感到遗憾。为此, 我们希望通过和平码头历史文脉和价值的论证和阐述, 力图还和平码头一个原真和有分量的历史, 拯救百年和平码头。

## 3 和平码头的历史溯源和对厦门的意义

1) 和平码头是厦门港唯一的原址原物完好保留下来的百年“老码头”, 具有不可替代的历史价值。

a. 太古码头的建成标志着近代厦门港的第一飞跃。1880 年, 英商太古洋行在海后滩原岛美路头修建的太古浮桥和趸船, 紧邻厦门老城, 是厦门港开发最早的港口码头。1927 年夏, 竣工不久的海后滩第二段堤岸发生塌方, 太古公司的趸船码头也遭破坏。太古公司利用这一时机, 于 1931 年与荷兰治港公司签订合作完成海后滩填湾筑堤。新建太古码头使之成为厦门港最为先进的综合性码头, 并带动了其他洋行于此大规模建设一系列码头。厦门港 20 世纪 20 年代便号称有“大小三十二码头”。1958 年, 太古码头改名为“和平码头”。b. “太古”——“和平”, 厦门唯一的百年码头。1949 年, 厦门临近解放, 撤离前的国民党军队对厦门的码头、船舶等基础设施进行全面的破坏, 其中高崎、集美轮渡码头, 第一码头、航空码头, 第六码头等完全损坏。但英商太古码头却例外完好幸存。c. 鹭江道拓宽改造中唯一保留的民用码头。改革开放的二十年后的 1996 年~1997 年, 由于厦门城市建设的高速发展, 为了迎接中国汽车时代的到来, 鹭江道进行了一次大规模扩宽和岸线码头景观整治, 拆除大小十余个码头, 轮渡码头和旅游码头迁移, 仅和平码头保留。

2) 和平码头是中国和平发展的一个历史见证, 在中国近代建筑历史应有重要的地位。

a. 开放口岸历史的见证。海后滩堤岸和太古码头的建立带动了一批码头建立, 各国洋行入驻鹭江道进行投资贸易, 城市也由此开始发展起来, 厦门港口建设也才有了突破性的进展。原址原物保留下来的和平码头, 见证了厦门港“五口通商”以来自殖民地掠夺中国的码头到国际开放口岸的兴衰荣辱历史。b. 海峡两岸战争与和平的亲历者和历史见证者。1957 年鹰厦铁路的建成, 和平码头是其福建前线的终点, 码头的性质由此转变为军事货运两用, 至今和平码头前的路面上仍然保留着铁轨。2001 年 1 月 2 日, 金门县长陈水在乘“太武号”和“浯江号”轮船自金门料罗港抵达厦门和平码头, 完成了金、马与福建的“小三通”首航, 这是 52 年来两岸一个重要的通航标志。c. 和平码头是鼓浪屿地理上作为一个岛屿申遗的重要环境要素之一。介于厦门老城和鼓浪屿之间的和平码头的百年, 也正是厦门老城与鼓浪屿风云变迁的百年, 是厦门和鼓浪屿进出外部世界的重要口岸。无疑, 和平码头是鼓浪屿作为一个岛屿申遗的重要环境要素之一。

3) 和平码头是幸存百年的“石头的史书”。其沧桑而依然硬朗的躯体上, 我们发现了厦门的蓝色记忆的“匣子”。

a. “太古码头”的记忆。太古码头原是 1880 年英商太古洋行在海后滩原岛美路头修建的太古浮桥与趸船。开埠之前, 厦门没有适合轮船停靠的码头。太古码头的建立是厦门港近代较为先进的综合性码头, 带动了其他洋行在厦门建立码头。b. “前线”的记忆。鹰厦铁路为 20 世纪 50 年代建成的一条军民共用铁路。和平码头是其终点, 在两岸对峙中发挥了重要作用。随着战争结束和厦门城市范围的扩大, 文屏路至和平码头 4.5 km 的铁路从 20 世纪 80 年代起开始闲置。c. “小三通”记忆和厦门—香港客运恢复通航留下的记忆。2001 年陈水在率领“金门同胞访问团”, 乘坐金门浯江轮渡公司的“太武”号、“浯江”号客轮, 抵达厦门港和平码头, 海峡两岸首次实现了个案首航。另外, 1980 年, 厦门—香港首次通航, 和平码头亦作为厦门港的起始码头承担此次重要使命。

## 4 和平码头的历次改扩建和复杂现状

### 4.1 第一次功能转换及改扩建

1979 年为适应厦门—香港客运航线, 和平码头进行了功能转换, 由货运转变为客运, 加建局部 3 层, 并将 2 层仓库改建为客运候船厅和联检大厅(设计和建设单位不详)。

### 4.2 第二次改扩建

1988 年~1992 年的由南昌有色冶金设计研究院扩建和“现代化外观改造”使得 1933 年荷人仓库结构的负荷又一次加重。

### 4.3 第三次扩建

2001 年, 由南昌有色冶金设计研究院参与设计的和平码头改

收稿日期: 2012-07-29

作者简介: 谢嘉钧(1987-), 男, 在读硕士

文章编号: 1009-6825(2012)28-0011-03

# 城市化进程中农民集中居住问题探讨

高岳

(江苏省住房和城乡建设厅城市规划技术咨询中心, 江苏 南京 210013)

**摘要:** 针对江苏地区农民集中居住现状和存在的问题进行分析, 提出了进一步加强农民住房建设管理、优化农民集中居住建设的思路和建议, 分别从分类指导、相关政策研究、规划设计等方面进行了深入探讨, 为更好地推进农民集中居住工作提供了参考。

**关键词:** 集中居住 建设 规划 政策

**中图分类号:** TU984.11

**文献标识码:** A

## 1 现状

2005年江苏省率先在全国启动了镇村布局规划编制工作。规划编制完成后, 各地结合自身实际情况积极开展推进农民集中居住区建设工作。由于苏南、苏中、苏北在经济发展水平、气候条件以及地方文化特色方面存在较大差异, 因此在推进农民集中居住区建设过程中采取了不同的形式和方式, 概括起来可分为以下几方面:

1) 因城镇建设或交通、水利等重大基础设施建设而需要成片拆迁安置的农民集中居住区建设。如南京市江宁区的潭桥安置小区, 这类农民集中居住区一般由地方政府统一规划建设, 其规模较大, 用地布局较为紧凑, 地块开放强度较高, 相关配套设计较为齐全, 集中区内部农民之间的社会关系被相对完整的保留下来。由于多数建设在城镇建成区或未来城镇建设用地范围内, 因此这类农民集中居住区已经或将成为城镇用地的一部分, 其农民

身份也将由农民转变为城镇居民, 由此而带来的一系列的问题亟需妥善解决。2) 依据镇村布局规划的引导, 稳步推动农民集中居住。由于城乡经济社会发展的不平衡, 大批的农民尤其是苏北等不发达地区的农民逐步走进了城镇工作或居住, 造成了部分村庄的破落, 出现了“空心村”现象。为了推进社会主义新农村建设, 打造集聚节约、环境整洁、设施齐全、特色鲜明的农民居住环境, 各地依据镇村布局规划的引导, 选择一些区位条件优越、村庄规模较大、基础设施较好, 或有一定地形、地貌、文化特色的村庄进行保留改造或新建, 并将其周边的规模较小、逐渐败落的村庄逐步拆迁, 村民逐步搬迁至此居住, 形成新的农民集中居住区。3) 以万顷良田试点工程推动农民集中居住。经过几年的探索, 江苏地区推进农民集中居住工作取得了一定成绩。但由于认识水平的局限性和各地发展的差异性等原因, 各地在推进农民集中居住的过程中也存在着一定的问题。

造工程, 添加了临街面的局部梁柱结构。

## 4.4 第四次改建

2010年和平码头第四次设计改造, 政府向社会征集和平码头改造方案, 最终9轮扩建方案中却没有寻觅到合适的方向, 这些方案想方设法的给它穿上21世纪最时尚的“新衣服”, 却疏忽了对和平码头本身价值的挖掘, 肆意的想要给这位古稀的“老人”套上现代的外衣。因此, 我们建议, 将1979年和1988年的改造中添加的多余结构建议拆除, 回归和平码头原真面目, 将封藏在码头里面的有关厦门记忆释放。

## 5 和平码头的保护和再生策略

### 5.1 价值判断

作为一个危房, 如果不是因为具有重大的历史价值, 超过其使用年限的和平码头已经可以拆除。正是因为其对于厦门这个港口城市和前线城市的历史价值, 和平码头才得以保留至今, 更应该顺着这个保护的脉络延续下去, 应以一种保护遗产的态度去改造更新和平码头, 对和平码头的历史元素进行进一步的发掘。

### 5.2 保护与再生初步策略

1) 保护与再生原则: 恢复和平码头的历史结构、更新和平码头及其周边环境的活力。2) 对码头中的历史印记, 在保证结构稳固的基础上进行良好的保存, 如梁上印有当年码头印记的字母和数字。3) 对码头1988年、2001年扩建的结构和加固的部分也进行保护, 并作为码头历史变迁的一部分进行展示。4) 对码头已经挖掘的部分基础, 建议进行策略性的展示和保护, 如对基础、梁柱、历史断面加盖玻璃盖, 其目的也是对于码头原真历史和文化的包装和展示。

**参考文献:**

- [1] 常青, 王方, 王红军. 百年残楼的复生——外滩九号“轮船招商总局大楼”外观复原与内部整饬设计[J]. 建筑学报, 2005(5): 89-91.
- [2] 常青. 建筑遗产的生存策略[M]. 上海: 同济大学出版社, 1993.
- [3] 郑君或. “小白楼”及其周边关联域研究[D]. 上海: 同济大学, 2008.
- [4] 宋庆. 外滩历史老大楼研究[D]. 上海: 同济大学, 2007.

## On exploration for historical origins and regeneration value of Peace Dock

XIE Jia-jun LUO Li-ying LV Ning

(Architecture and Urban Planning Institute of Xiamen University, Xiamen 361005, China)

**Abstract:** According to the difficulties at the demolition and reconstruction of Peace Dock in Xiamen, the paper illustrates the historical value of Peace Dock from the historical context of Peace Dock and its social value for Xiamen, analyzes the necessity for its regeneration, points out respective production and regeneration strategies and undertakes the illustration, so as to save Peace Dock which has more a hundred of years.

**Key words:** dock, historical value, reconstruction

收稿日期: 2012-07-30

作者简介: 高岳(1981-), 男, 城市规划师