

①

地图是一个城市历史演变的见证,自宋代开始,桂林就有城市地图。旧时的桂林城市地图上多标示有浮桥,浮桥是贯穿漓江东西两岸的水上交通要道,是一座古老城市生命跳动的脉搏,不可或缺。

桂林最早的城市地图不是纸质地图,而是南宋时期刻于城北鹦鹉山石壁的《静江府城池图》,城图显示东江门外有一座由船体相连而成的浮桥横跨漓江,标名为“东江桥”,证明至迟在南宋时期,漓江上已有浮桥存在。

宋代的东江浮桥毁于宋末元初战乱,元代的桂林城图也就没有了浮桥。

明初《桂林郡志》所刊《新郡城图》上,桂林水东门外标有“东江渡”,证实明代初期仅有官渡而无浮桥。

桂林再现浮桥是明代正德年间的事,据《临桂县志》记载:“永济桥在东江门外,明正德四年(1509年)都御史陈金造舟五十,两岸植铁柱,四中贯以铁链二,各长百余丈”。这是自宋末江浮桥圮毁后,漓江上再现的一座浮桥。

明正德四年建永济桥后,明万历版《广西通志》所刊《临桂县图》即有浮桥图标。关于明代地图,还有值得一提的事。明万历二十七年(1599年),右副都御史杨芳巡抚广西,在桂主政8年。杨芳为加强对广西的统治,编撰了一部军事防秘典《殿粤要纂》,即“安定广西各要塞的资料总汇”,杨芳命平乐府通判詹景凤绘图书文,万历三十年(1602年)刊刻完成,这本军事图书为国家机密,先是秘藏于官府,后不见踪迹,直到上世纪80年代才重现天日。《殿粤要纂》所刊《桂林府总图》标示有桂林城东的永济浮桥,由此可知,桂林浮桥在明代是一处重要的军事交通要地。

明末清初的战乱致永济桥毁。清代首次重修永济浮桥工程“始于庚子(清顺治十七年即1660年)年仲冬,越腊月桥成,弘敝坦平,跬步可达,肩摩踵接,欣笑载途。”时隔六年,广西巡抚金光祖又于清康熙五年(1666年)捐资再次重修永济桥,“重造大船四十八只,铁链二,各长百丈余。接东岸,可通车马,民便之”。

顺治、康熙两朝所造浮桥在桂林城图上有所展现,清雍正版《广西通志》刊有桂林《会城图》,这幅城图绘制精美,别开生面,城墙及浮桥部分以透视法写实而非平面投影,可见地图上的东江门外有三界楼,楼外漓江上有浮桥,浮桥两侧设有漂亮的护栏,与明代所建浮桥“翼木为栏,以防蹉跌”相同。

清初重建永济桥后,在雍正、乾隆、同治、咸丰等朝又多次重修,重修的永济桥在不同时期的桂林城图上都有标示。清嘉庆版《临桂县志》所刊《总图》、《东乡之图》均以图形标志浮桥。光绪版《广西通志辑要》所刊《临桂县图》则在水东门外漓江上标注“浮桥”两字。

民国以来,在中正桥建成之前的桂林城图上均有浮桥标志。如在1929年版的《桂林街道图》上,可见永济浮桥连通东西两岸,浮桥西端的水东门大街、福堂街、盐街等老街道历历在目,桥头的水东门、三界楼还是前清模样。浮桥东岸的水东街、忠靖庙街、前街和下水东街与浮桥东西南北十字交叉,昌盛不下河西老街。可以想见,一座浮桥带动了一个城市东西两岸的繁华。

地图不仅能显示特定时期的城市状况,而且是研究城市历史演变的重要参考史料。民国时期的永济桥有过一次移位,史籍多不记载,而通过当年的桂林城市地图,可以直观地作出认定。

1941年,桂林水东门外的中正桥建成通行,故今人多称中正桥建成后“永济浮桥被现代钢筋铁骨桥梁的中正桥所取代”。其实不然,永济桥

的历史并没有在1941年终结,而是继续在漓江上延续。

中正桥建桥期间,因施工需要,水东门外过江通道暂时关闭,为保证市民渡江需要,一座新浮桥出现在下游定桂门外,连接訾洲,供东西两岸往来,这座訾洲浮桥就是移位的永济桥。

在1942年出版的多种桂林城市地图上,除了水东门外有新建成的中正桥,定桂门外还有一座通往訾洲的浮桥,漓江之上双桥争辉。水东门外的大桥均注明“中正桥”,定桂门外的浮桥则大多没有标注桥名。要证明訾洲浮桥系永济桥移位,可参考1942年版的《桂林导游》书,导游书记载:“中华民国三十年,建‘中正桥’成,永济浮桥移置下游,位于定桂门外。”

另有1942年版的《桂林市近郊图》,图上明确标注通訾洲的浮桥名称是“永济桥”,这证实訾洲新出现的浮桥其实不新,桥名还是永济,只是将水东门外的永济桥南移到下游定桂门外而已。

由上述导游文字及城市地图可知,中正桥建成后,永济桥并没有废弃,而是移位于下游定桂门外,成为通向东岸訾洲的浮桥。这座老浮桥作为中正桥的辅助桥梁,在桂林抗战期间继续发挥作用。

永济桥南移后,经定桂门可直达訾洲,当时的訾洲既不似唐代楼台亭阁荟萃,也不似今天的訾洲公园安静幽雅。当时的訾洲屋舍遍布,生意繁华。经营洲浮桥去东江的人多,头脑灵活的船家很快发现了訾洲浮桥商机,纷纷将舟船停靠在浮桥两边,向过往行人兜售从广州、梧州贩运过来的商品。细看当年的訾洲浮桥老照片,桥旁停靠的舟船上还有广告,代办前往阳朔、平乐、昭平、梧州的船票,说不定这浮桥就是通往梧州方向的码头。



②

1942年初夏,名人叶圣陶留驻桂林一个多月,其《旅桂日记》记载:“浮桥两边皆泊木船,以便售物。”由此看来,訾洲浮桥的主要功能已转化为经商,通往訾洲的浮桥变成了一条经营百货的“水上商业街”。

1944年,日寇逼近桂林,为抗击入侵日军,守城军队将中正桥第二、三孔桥面炸毁。1945年7月,日军从桂林溃败逃离时,又炸断中正桥的2、3号钢梁。至于訾洲永济桥,为阻止日寇借浮桥渡江攻击桂林,守城军队早已在战前将浮桥拆毁。从此之后,漓江再无永济桥。

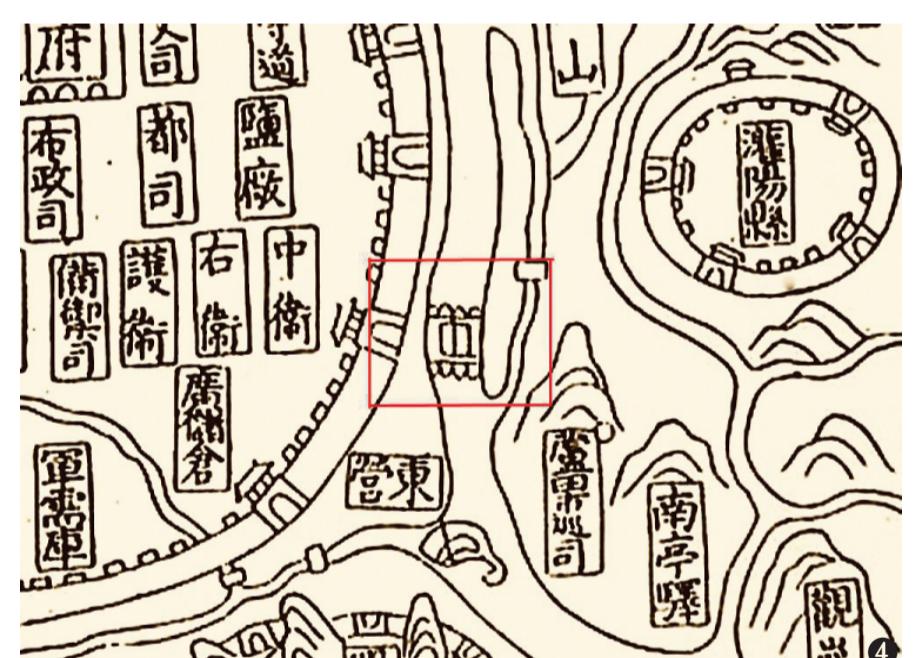
1945年7月,桂林光复,因中正桥断,永济桥毁,漓江两岸通行仅靠船只摆渡极为不便,需要先建一座应急的漓江浮桥,以通两岸。桂林战后百业待兴,政府无钱,连重建一座浮桥也无力承担,于是采取变通之法,将漓江浮桥工程项目承包给富商,由老板先行垫资,再通过收取过桥费收回投资并赚取利润。官商协定,军人、学生、公务员过桥免费,对城乡平民百姓则实行过桥收费,并规定投资者收费总额以“建桥费一倍”为限。

1946年2月,在中正桥墩南侧,一座由富商投资的简易浮桥建成通行。1947年出版的《桂林省会图》上,漓江上已无中正桥,只有从水东门通往对岸水东街的一座横江浮桥。原在此地的永济浮桥是官桥免费,如今改为收费的浮桥,再叫“永济”名不副实,于是被称为“中正浮桥”。新浮桥比不上永济桥,收费不公且一年数断,两岸往来极为不便。不管怎么说,漓江上又有了座新浮桥。

“中正浮桥”为简易浮桥,建桥不久拆除也易。1948年桂林举办端午龙舟大赛,从伏波山至象鼻山一段漓江确定为竞渡区。



③



④



⑤

图①: 抗战时期由水东门迁移至定桂门外通往訾洲的永济浮桥,是当时著名的水上商业街。

图②: 桂林解放前位于中正桥南侧的“中正浮桥”,解放初期改称“漓江浮桥”。

图③: 南宋时期刻于城北鹦鹉山石壁的《静江府城池图》之东江桥局部拓片。

图④: 明万历版《殿粤要纂·桂林府总图》局部,以图形显示的永济浮桥。

图⑤: 1942年版《桂林市图》局部,显示当时漓江上北有中正桥,南有訾洲浮桥。

(本文图片均由李树提供)