

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鸛鵝山石壁的《静江府城池图》，城图标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”。这是自宋末东江浮桥圯毁后，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。杨芳为加强广西的统治，编撰了一部军事边防秘典《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，于万历三十年（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年代才重见天日。《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）年之仲

冬，越腊月桥成，弘敞坦平，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“置木为栏，以防踉跄”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、福棠街、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、前街和水东街与浮桥东西南北十字交汇，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断，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，当时的訾洲既不像唐代楼台亭阁荟萃，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。经訾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。

桂林城图上的漓江浮桥

□李树

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，再通过收取过桥费回收投资并赚取利润。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，两岸来往极为不便。不管怎么说，漓江上又有了一座新浮桥。

“中正浮桥”为简易浮桥，建桥不难拆除也易。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

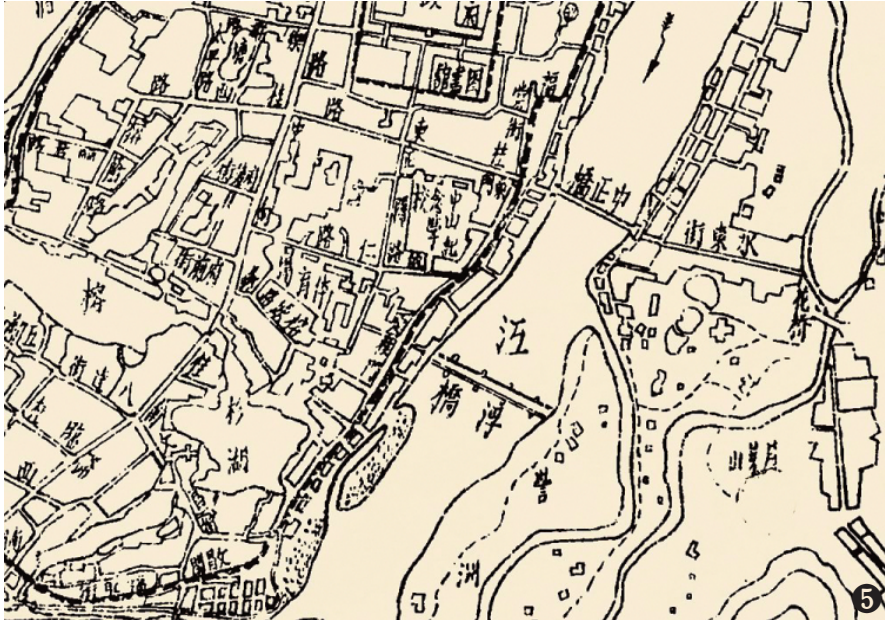
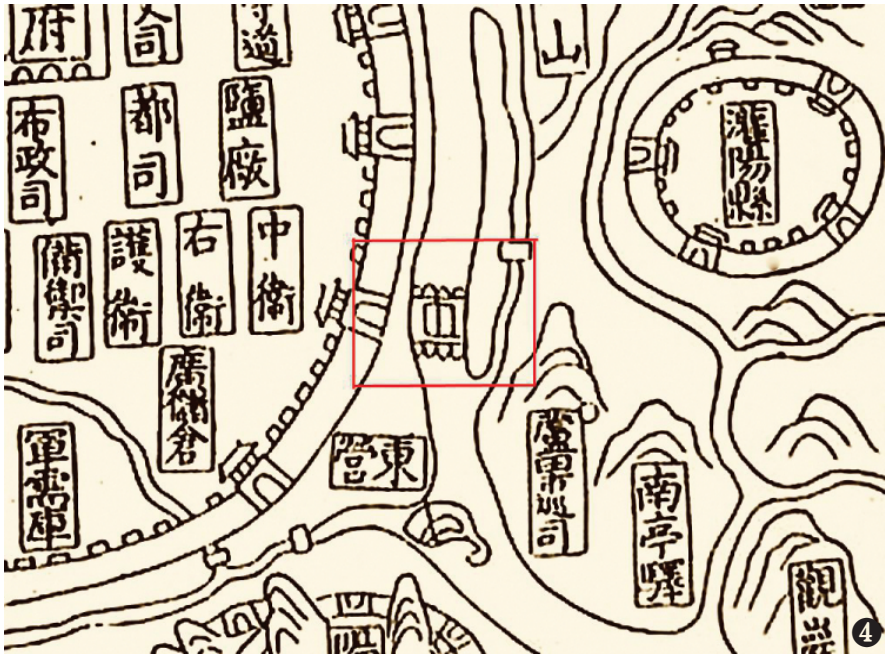
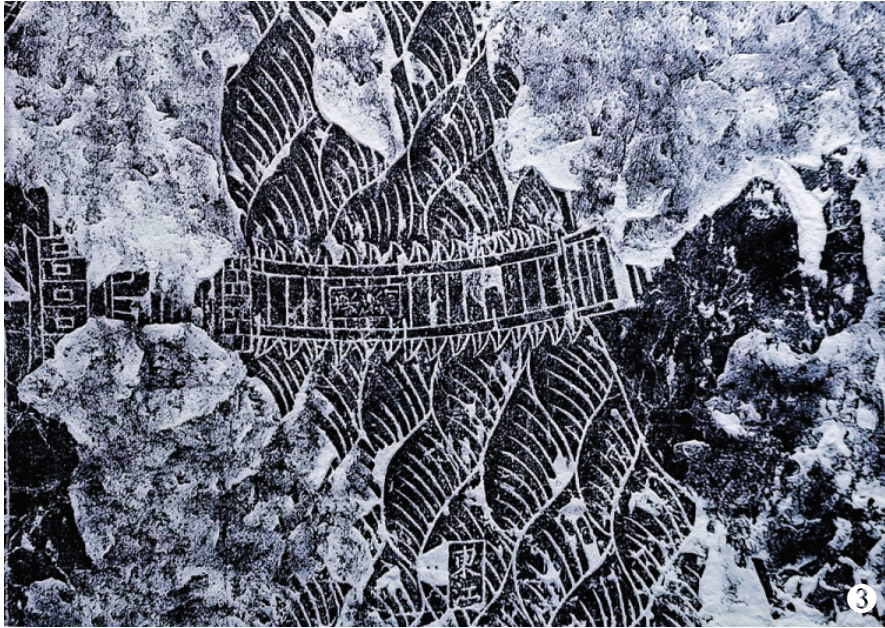
域，为保证赛道畅通，曾暂时将中正浮桥拆除，赛事结束后又重新搭建。

1949年11月22日，桂林解放。1949年12月8日，桂林市人民政府成立，人民政府工务科于当年12月印制《桂林市区图》，这是桂林解放后印制的第一张城市地图。地图上标注有榕湖边的“桂林市人民政府”；王城里标注有1949年10月进驻的“军政大学”，即华中军政大学广西分校；桂东路上标注有1949年12月1日成立的广西省人民银行。而在城东漓江上，以图形显示了紧靠着的两座过江桥，靠北的桥没标注桥名，即已毁弃的中正桥；靠南的标注为“漓江浮桥”，也就是解放前的“中正浮桥”。“漓江浮桥”西端连接城里的桂东路，东岸接通水东的东旭路，还都是民国时期的旧地名。《桂林市区图》上的“漓江浮桥”是桂林浮桥历史最后的见证，同时也见证着一个新时代的到来。

解放初期的《桂林市区图》是历史变革时期的产物，具有重要的研究价值，上世纪80年代，《桂林市区图》再版，改以解放后的新地名标注街道，但“漓江浮桥”图形标志及桥名不变。

“漓江浮桥”命名二个月，1950年2月21日，桂林市人民政府将残毁的中正桥改名为解放桥，并由桂林市工商联捐资旧币2亿元，在中正桥基址上开始修建解放新桥。

1951年7月30日，解放新桥落成通行。漓江上延续千年的浮桥从此淡出人们的视野。回首漓江浮桥故人故事，千百年来，水东门外的东江桥、永济桥伴随着千年古城的百姓生活，当浮桥消失在流逝的岁月里，定格在桂林历代城图中，漓江浮桥成为桂林人永远的记忆。



图①：抗战时期由水东门迁移到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：南宋时期刻于城北鸛鵝山石壁的《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《桂林市区图》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）

