

(上接第一版)

设计之初争议颇多的“大上海都市计划”

读书：鲍立克的人生经历和家庭及教育背景，对他之后参与“大上海都市计划”的制定有何帮助和影响？

侯丽：鲍立克来到上海不是一个孤立的事件。二战爆发前，纳粹党在德国上台执政，促使以包豪斯学派为代表的大批现代主义建筑师移民海外，如密斯·凡德洛、格罗皮乌斯、马修·布鲁尔、马丁·瓦格纳移民美国，布鲁诺·陶特到了日本，厄恩斯特·迈去了苏联，包括为数众多的他们的学生和追随者。这股因政治而引发的移民潮从某种程度上说推动了现代主义运动和包豪斯学派在世界各地的传播。

鲍立克所孜孜以求的现代主义观念贯穿了他在上海的职业生涯。“大上海都市计划”把现代城市规划，特别是战后西方世界新兴的规划理念迅速融入了规划编制过程中。另一方面，因为身份的限制，鲍立克并没有机会长时间深入中国内地和乡村，他的十六年流亡生涯大多呆在“城中之城”——上海的公共租界。毫无疑问，他看到的中国图景带有特殊的滤镜和视角。语言、阅历和时代局限着他的视野。在国家与城市的现代化进程设计上，鲍立克是激进派和一个真诚的马克思主义者，这也使他在描绘都市计划美好的蓝图时，招致社会上不少的批评，谓之“脱离现实”、过于“欧美化”。

读书：是的，这一点在书中也有所展现。您写到关于“大上海都市计划”，鲍立克在设计过程中有很多先进的理念，但也因为过于先进而引起激烈的讨论，包括港口建设、浦东开发、高速公路等。能否就此举例具体阐述一下？

侯丽：以港口为例吧。上海因港口而繁荣，鲍立克在第一次工务局演讲时即强调了建设现代港口的重要性，并且他认为，“本质上说，上海并没有一个真正的港口，有的只是大部分中外商人自行建造、有数的几个老式的、互不相关的内河码头而已”。设计组提出，要巩固提升上海未来在国际航运贸易中的地位，港口计划必须着眼于建立上海港与腹地的便利联系、提高水陆转运效率，港口空间设计能够容纳现代机械设备以提高装卸货效率等——“上海港埠的计划问题，虽属于地方性，可是它的功能和效率，却影响全部长江流域的经济状态”。最初的争论在于国际港口的选址应放在乍浦还是吴淞。乍浦设港面临的问题是，该地根本不属于上海管辖，战前国民党中央政府同意的将江苏临近诸县划入上海的决议，地方都迟迟没有执行。“大上海都市计划”反复呼吁，现代的港口，如欧洲的荷兰和德国北部港口地区，已经是一个广大的港口区域，一个区域内的多个港口在功能上依照装卸储运各项业务，配合关联，所以必须是一个统一的区域计划。

陆谦受、鲍立克等人一直坚持应在吴淞港建设集中的挖入式港口，港务工程师韩布葛专门就此作了上海港口的专题研究。反对意见认为，在中国经济资源枯竭之时，应尽量利用传统的沿浦码头，等不敷使用时再考虑吴淞筑港问题。鲍立克提出，这种说法虽然显得合理而动听，但如果在战后百废待兴之际错失了集中建设的机会，会影响到上海在国际和国家的地位，例如使贸易转移到香港。按照他的观点，这种自1850年代沿用至今的落后方式，是“一个极严重的错误”：中国低廉的劳动力掩盖了港口现代化改造的迫切性；数十公里长的沿浦码头货物水陆转运会严重干扰市内交通、客货运冲突。对深信计划经济优于自由资本主义经济的鲍立克来说，另一个重要的原因，是沿浦大大小小的码头“代表无数的私人利益”，在效能管理上，必然落后于集中的现代大型码头——当时上海海上走私十分猖獗，由于码头分散，政府几乎无从监管。设计人员还提出，集中式港口可以节省岸线，以将黄浦江沿岸土地置换出来供市民休憩之用。

黄浦江含沙量高，加上潮汐作用，在长江口建设挖入式港口容易形成淤塞。上海河道长期深受泥沙淤积的困扰，浚浦局副局长施孔怀对此深有体会，他是反对建设挖入式港口的主要人物之一。他搜集了数据论证，沿黄浦江的岸线仍足够五十年内上海港口发展的需要，应当利用好浦江两岸的岸线，节省投资，必要时再建挖入式港口。加上上海货物以散货居多，集装箱运输未成气候，因运费原因，加上劳动力便宜，货物进口习惯在吴淞口换用驳船转运，沿浦式码头不会造成运转速度明显降低。对沿浦码头影响市内交通的问题，施孔怀提出，由陆地转运的货物，目前都是用驳船经苏州河运到麦根路车站（即今日的上海站，当时为货站），用卡车的少，因为卡车运费高，对道路交通影响不大。施孔怀观点最大的出发点，还是认为此时的政府并无财力投入建设集中码头，应做现实的考虑。

鲍立克本人始终坚持建设大型挖入式港口作为上海都市现代化的基本前提，总图设计中的干道系统规划、用地安排都以此为前提。他认为，在都市计划上，“技术问题实为次要，而焦点在于经济问题”，不能就航行问题讨论港口，沿浦式对城市整体而言并不经济。他反驳施孔怀的观点，表示如旧金山到上海的航程，平均约两星期，但货物在上海装卸所需时间，达十到十四天之久，每一万吨船在港口停留一天，即多耗费法币一亿元，这是无形增加货物成本，“从而亦即中国人民之负担”。

虽然“大上海都市计划”在几轮总图中都坚持采用集中式港口设计，但是我们知道，上海真正的现代大型集中港口，要到1990年代上海以浦东开发开放为契机全面开展城市建设才开始。

读书：说到城市规划，我们会联想到勒·柯布西耶的“光辉城



左上图：鲍立克提交的柏林斯大林大道改建住宅设计近景渲染（1951年，竞赛二等奖）。

右上图：建成的柏林斯大林大道（今卡尔·马克思大街）C段。



左图：1948年，上海繁忙而拥挤的外滩码头，主要依靠人力装卸货物。

市”、近代南京的“首都计划”，鲍立克的“大上海都市计划”与之有何异同？

侯丽：柯布西耶的“光辉城市”是一种理论构想。“大上海都市计划”是现实基础上的构建。在国际上与“大上海都市计划”几乎同时期编制的是“大伦敦规划”。从区域研究、空间布局、城市功能与结构组织上，两者都呈现出相似性，带有战后现代规划学科发展的时代印记。但是，“大上海都市计划”着眼于中国国情，在很多方面调低了规划标准，如干道系统、隔离绿带、居住与工业的混合、理想的人口居住密度等等，尤其是工业区与居住区的关系，更趋实际。

“大上海都市计划”就像灵魂一样引领上海的发展

读书：提起中国近现代最著名的建筑师，人们自然会想起梁思成，这本书中首次披露了鲍立克与梁思成的通信，能不能介绍一下这两位中外建筑大师之间的交往？

侯丽：从现有的资料看，这两位大师在中国时并没有见过面。七七事变后，梁思成离开北京前往西南内地避难；而鲍立克失去国籍后只能呆在上海，极少远行；在编制“大上海都市计划”期间，梁思成正在美国游历。梁思成写给鲍立克的这封信是因为1956年他率中国建筑学会代表团访问柏林，与金经昌先生一起被邀请至鲍立克在斯大林大道上的公寓作客。梁思成受邀很有可能是因为金先生的关系。金经昌先生是同济人，在德国达姆斯达特工大读的土木工程博士，在上海都市计划委员会中与鲍立克共事，一同工作至最后一稿，两人是好友，也可以说是战友。鲍立克回国后，他们之间还有书信往来，金先生热爱摄影，赠送过鲍立克一些他

的摄影作品。

读书：作家陈丹燕认为，“大上海都市计划”就像灵魂一样引领这座城市的发展。那么，从今天来看，“大上海都市计划”有哪些高瞻远瞩的地方？对今天的上海城市建设有何影响？

侯丽：“大上海都市计划”编制于一个特殊的时期，一场战争的结束以及另一场战争的开始，但是计划的编制却格外具有长远、理性和理想主义的色彩。跟随欧美现代城市规划理论范式和实践的转变，相对于战前，其指导原则、成果架构和内容、工作方法和人员构成都发生了重大变化。这是中国第一次在现代规划理论指导下较为完整的城市总体规划实践。“大上海都市计划”的规划师们从初稿积极讨论都市计划与国家计划经济、区域发展和土地制度的关系及产业与空间构架，到中后期渐渐聚焦到市政计划的工程技术领域，以干道系统和土地功能分区为核心内容，试图超越政治的立场为上海奠定未来现代化发展的物质环境基础框架。

我觉得“大上海都市计划”对上海城市建设首要的贡献是将过去四分五裂、各自为政的上海第一次整合在一个空间框架内，并依照建设现代城市目标进行大都市区域的组织布局。这种理念深受当时流行的田园城市理论影响，通过“邻里单位”、“卫星市镇”和“有机疏散”等现代规划理念，避免战后上海的城市建设过度向中心城区聚集。

另一方面，对上海如何成为世界的贸易和航运中心、从而带动整个中国的工业化发展所需的重大城市基础设施，大上海都市计划在1946年到1949年进行了充分的讨论。我认为这些讨论，通过几代规划师的努力和传承，对改革开放后、迈向二十一世纪的上海城市建设，是有着潜移默化

的指导意义的。

战后这一轮都市计划工作对上海现代城建管理制度的建立也具有跨越历史时期的影响力，而这一点还需要更进一步的研究。鲍立克在二稿后期负责详图设计和建成区的区划编制，参与制定了土地使用功能分区，尤其基于他在德国的工作经验提出了住宅日照间距的标准，以此确定邻里单位的总人口密度和住宅区的净人口密度。都委会曾就区划的制度层面进行了探讨，组织起草了《上海市建成区营建区划规则草案》，该草案依照用地功能规定了十项营建区，依照建筑功能规定了各类建筑物，从而确定各类营建区可设置的建筑类型。该规则一方面考虑到功能分区的具体落实，也从居民生活便利的角度考虑到区划的弹性控制。都委会还考虑参照美国的方式，设立申诉委员会（Board of Appeal），以解决建成区区划计划有争议的情况，例如建立如工厂设址规定招致市区工厂主反对的申诉渠道等等。

读书：我们在一开始就提到了另一位对上海建筑业有着重要影响并为大家熟知的建筑师邬达克，与他相比，鲍立克对上海贡献主要体现在哪里？

侯丽：跟邬达克相比，由于战乱和社会动荡，鲍立克作为一个建筑师和室内设计师得以保存至今的作品几乎没有。但他主持完成的“大上海都市计划”，以及他作为一名圣约翰大学都市计划教授留给中国城市规划领域的非物质遗产，则要更加丰厚。以大上海都市计划的编制为契机，通过实践与理论的碰撞，促进了具有普遍意义的知识跨越国界传播并趋于本地化的发生，这已经成为这个社会不断建构和重构城市空间的现代基因之一，且可以说依然在为中国的现代化进程提供经验与教训。