



■ 北京记忆

京味的丝绒盘金地毯

□ 郭铁民(北京市民)

京式地毯是北京的骄傲,更是京城地毯艺人数百年来创造性的艺术结晶。民国初期的《北京内外城详图》上明确记载:“地毯制造之地,始于新疆,其次西北各地。清中时此品由宁夏归化入贡,甚为清帝赞赏。迨咸同间有喇嘛僧携徒弟二人以西藏历甘肃绥远而来北京,设地毯织制所于报国寺,是为北京有织制地毯之始。其两徒弟织法略有不同,且在寺出入,分东西两门,故传其业者,至今尚有东门法西门法之分,更有所谓绥远法。质料细软,花样新奇,颜色历久不变。北京业此者凡二百五十余家,以开源、仁立、燕京三厂规模较大,德美争相采购,外输岁达二百万元,极富盛名。”

“盘金地毯”是近几年近乎萧条的京式地毯品类中的一个热词。我生于1945年,在我这个年龄段有不少人甚至没听说过这种产品,但它却占据了京式地毯首席位置近一个世纪以上的时间。当时南城制造过丝绒盘金地毯的铺子除我家的“忠信地毯厂”外不下十家,我能记起的王祯、杨庆云、姚新城、刘子厚、马福全等大小不一的小企业主,或多或少都涉足过这种消失于1959年的产品。

家父郭全忠(1909~1977),本为绥远省人,十三岁被送到归绥(呼和浩特)太和恒地毯铺,经过三年学徒两年谢师助矩,于1928年过完年只身闯京城,凭手艺试工约一小时便落户在菜市口南福德里,从打工到成家、当掌柜、转公职,在这胡同住了一辈子,也在地毯行打拼了一辈子。

1955年底,我家南屋东侧的梁上挂着合营前最后一块红边金地合子毯,那是一块每英尺经纬线一百道、幅面4×7英尺的丝绒盘金毯,全家都等着我母亲缝了背衬白布活,收回钱就能过个好年。说来也巧,1956年公私合营后,广渠地毯厂接到的活儿也有两幅丝绒盘金毯。家父当上车间主任,挑出四个年轻工匠组成“盘金小组”,三男一女协调一致,不到两个月就顺利完成了这批活儿。此后四年中又先后织造了十多幅规格不一的精品。1959年刚过春节,迎来个南亚客商,他自带图纸,在谈技术要求时一直改来改去,费了三天的周折才定了稿,而后用了不到四十天,厂子院内铺着苇席,展示出一幅金碧辉煌的“笑”佛。随后便是为人民大会堂大量生产红地毯,再往后全体合并到北京地毯厂,这类产品便消失了。

我最后一次见到丝绒盘金地毯是1962年初,应父亲要求送信去山洞口“利群铁柜地毯商行”,其门市部东墙上就挂着一对丝绒盘金地毯待售。

金,是丝绒盘金毯中一个举足轻重的色调。但是,金线不是金,更不是纯金。编织一平方英尺盘金地毯所用金线价格甚至低于用地毯毛线的造价,更不用说比丝绒了。但有一点,金线是舶来品,最早来自于日本,后来印度也参与进来。听师兄说印度产的金线比日本的绵软,想避免缩抽最好用印度盘金线。这种金线是棉芯,外面包裹着一层相当于涤纶薄膜料的金属条,购入的金线是一捆一捆的,直径大约在一毫米粗细,抗拉强度还行,编织时不用过多在意,只需时时预防横幅抽尺寸。

由于丝绒盘金毯的经线及纬线都使用纯蚕丝所捻成的合股纯丝线绳,比十二股绞股棉线强度高,目测为浅黄色,但价格比棉线略高,用时较为注意节俭。由于它直径小,拴头时食指易扯线,工匠比较喜欢。

丝绒盘金地毯命名时之所以将“丝绒”放在最前面,是因为花样内容都是用丝绒条织就,而金线只是做打底用,金只是配角。至于作品的花样命题也取决于丝绒编织后的中心内容和效果,诸如九龙闹海、丹凤朝阳、封(蜂)侯(猴)挂印、洪福无量、龙凤呈祥等等。

当年丝绒价格与现在相比不知差之数至上百倍,当年舶来的金线至今估计也是非我辈可接受,好在国内市场此类产品早已问世,只需提出标准,相信生产厂不会拒之门外。

下期预告

敬请关注下周北京地理“城市年轮”之太阳宫桥—安贞桥。
电话:010-67106743 Email:xjbbjdl@163.com。



和三环沿线很多节点一样,北三环马甸桥也是连接高速公路的重要端口。



站在中央电视塔上看西三环路,湖泊、园林是这一带重要的城市元素。



南三环木樨园桥周边曾记录了一段来京人员在“浙江村”的奋斗史。

三环路 从古都格局中溢出的城市廊道

作为一条城市快速路,三环路是人们对于北京的“摊大饼”印象中的第二圈。从平面图上看,以三环为边界的北京像一块不规则的烤面包片,因为受热不均,东北方向被烤焦了一小块,西南方向又溢出了一块。

无整体规划,分段、分段逐渐建成

如何定义三环路?这片处于二环路至四环路之间的广大地域,总面积约300平方公里,基本是解放后的新建城区,三环路就位于这个新城区的中间地带。早在上世纪50年代,这个地方就出现了北京较早的环路,但并非后来规划中的“第三环路”。直到70年代,北京的地图上还没有“三环路”,只有南环、东环和北环三段环路,而民间早期所说的“三环路”就是对这三段环路的统称。

1958年发布的《北京市总体规划说明》中说:“把北京建设成为全国的政治中心和文化教育中心,还要把它迅速地建设成为一个现代化的工业基地和科学技术中心。”将消费型城市变为生产型城市,这种对北京城市功能的重新定位,在新中国成立初期就已经开始。《北京志·道桥志》记载:为进行东郊工业区的建设,1952年10月至1953年3月,市建设局将朝阳路呼家楼至双井段辟修为7米宽的砾石路面,即“东环路”(这也是三环路最初的施工段);随后,为配合西北郊文教区建设,又修筑了北太平庄至学院路之间的“北环路”;1955年,为解决蔬菜运输问题,开始修筑“南环路”。此后几年间,又陆续修建了几个路段。上世纪80年代,各个分散路段逐渐连接起来。直到1994年,三环路才基本实现全线贯通。

清华大学建筑学院教授边兰春称:“根据北京城市总体规划,三环路是一条生活性及交通性兼有的城市快速路,特别在四环路及五环路尚未全线建成的时期,承担了大量的过境货运交通,常常造成堵塞。三环路是随着城市建设发展,在无整体规划的情况下分段、分散逐渐建成的,以至造成了沿线建筑功能混杂、交通矛盾尖锐、城市景观欠佳等问题。”

差异化:从土地功能到居住人口和社会环境

从最初建设的初衷,就能看

到三环路沿线因为土地功能的不同,形成了不同的居住人口和差异较大的社会环境。300路公交车乘务员刘淑芳说:“300路刚开通的那几年,能清楚感觉到不同地方上下车的乘客有很大不同。从西北三环上来的乘客,感觉都文绉绉的;南三环则常常上来一群各种口音的人;那时候东三环双井一带工厂多,上下车的大多是工人。当然,也有不少三环沿线的老居民,特地坐300路游览,我觉得他们还挺怀旧的。”

余和兰专门负责300路公交车的调度:“1996年9月1日,300路开通。当时在三环上跑的只有这一趟公交,三环主路还没有彻底贯通,300路就在辅路上跑。高峰的时候,一天的运力能有十万,出动车次300多次。”如果在最初几年,在三环路上看过300路的身影,那么就可以相信,很多关于300路的段子是真的,例如说挤成一张“相片”。余和兰对此也深有感触:“在公主坟那站上车的时候,终于挤上去了,但是我心里特别犯愁,可怎么下车啊。很多300路工作人员都有在上下班高峰时段推乘客上车的经历。”

三环路以具体的交通形态在刘淑芳心里住着:“三环全长约48公里,有62座过街天桥、44座立交桥……”作为300路公交车最早的乘务员,天天绕着三环转,这些形象来自于她对三环的分段摸底。“三环路沿线有市级长途汽车枢纽站、火车站,多处高速公路起点、十多条城市主干路路口,平均每公里有一座车行立交桥,人行天桥也多。”比如著名的堵点六里桥,附近有长途客运站,又是京石高速的起点,距离北京西站也很近,所以,“300路车上什么样的人都有”。

边兰春也在思考如何在三环沿线创造有序、生动的城市空间与面貌:“北京古城具有严谨的城市格局,新北京应该发扬这种城市设计的优秀传统,更要有所创新。对于三环路各个道路交叉点及景观景观焦点,根据所处位置的不同,当时曾建议划为不同级别的建筑艺术与城市景观节点。比如,长安街延长线与三环路的交点,东为国贸桥,西为新兴桥,这是进入北京中心城区的东西大门,可以作为一个级节点。”十多年过去了,边兰春觉得当年的城市设计并没有得到实现:“设计和现实总是有些脱节。”

颇有意思的是,在东三环一带,上世纪90年代末的建议建筑限高为100~150米,个别标志性建筑还可更高;如今,东三环边的国贸三期已高达330米,它也是现在北京城市的制高点。也许,在不远的将来,这一高度就会被再次突破。在北京被大雾笼罩的日子里,那个三环边的城市制高点,总是躲在云雾的深处。

本版采写/本报记者 曹燕
本版摄影/本报记者 李飞



站在现在的城市制高点国贸三期楼顶看东三环路。在这一带,关于“城市高度”的争夺已经上演多年,仍未终止。



300路曾是贯穿三环路全线的唯一一条公交线路,曾以极端拥挤而闻名。

300路是串成三环“项链”的“珍珠”

● 刘淑芳,300路公交车司机

1996年我刚到300路上班的时候,十里河附近都是农田,大钟寺那儿还是玉米地呢,当时我住在刘家窑,晚上一个人骑车回去都害怕。十几年过去了,三环上建起了很多气派的建筑,春节不堵车的时候,开着300路很畅快。300路快车因为走三环主路,其实只经过两个

河桥下的红绿灯,但有

时等上好长时间都过不去,因为这里也是京沈高速的出口,周边又发展了家具城、花卉市场等,车流量大。我们也希望能给300路划出公交专用车道,但又觉得不太可能,毕竟三环主路上只有三条机动车道,一条应急车道,已经没有了发展空间。按规定,300路快车跑完三环一圈的时间是110分钟,但遇到堵车走4小时都不止。

我去外地学习,很

多人都知道北京的300路公交。我觉得,三环路是北京的名片,能经过好多可看可说的地方,这就是以后300路进行文化创新的方向。现在300路上也不是那么挤了,可以承担一部分旅游功能。不少外地人慕名来乘坐300路,看看传说中的300路,看看传说中的300路到底有多挤,其实现在真没那么挤了。我觉得如果说三环是项链,300路愿意做串成项链的珍珠。

城市设计因素没有融入整体环境中

● 边兰春 清华大学建筑学院教授

三环路沿线有很多文物、园林、绿地,但这些年来在东三环一带出现了一批质量较高的建筑群,由于全干道建设了不少高架立交桥,街道景观就不仅应该考虑到地面的步行视觉效果,还应该考虑到高架车行的视觉效果。当然,城市设计和景观不仅是视觉内容,更重要的是人们在城市里的感受,在东

三环,很多建筑很漂亮,但是你会感到舒服吗,会觉得它和个人有关系吗?这也是北京的整体城市规划和实施给人的感受,热闹是热闹,但是总觉得缺了什么。生活在城市中的人,需要很多让自己感觉很放松的公共空间。我觉得在这方面,这几年出现的购物中心做得比较好,例如三里屯,它给人一种社区的亲近感,很打动人——当然,这和它本身已有的地缘特点也有关系。

通道、方位属性以及故事感

三环路这张“大饼”的每个方向都气息不同。西和西北区段集中了较多的科研单位、高等院校、军事机构及机关大院,居住者以知识分子、军人和干部为主,而这个区段又靠近北京西部风景名胜區,另外还有来往中关村的大量流动人口。东及东北区段,集中了大量外国使领馆、外资公司、五星级酒店和写字楼等,居住着大量外国人、外事人员和企业白领,这里靠近首都国际机场,是进出北京的重要口岸,对环境质量、

生活服务有较高的要求。三环路南及东南区段,居住者中工人曾占到较大比重,由于建筑质量及居住环境差,这几年进行了城市更新。三环路西南区段为城乡交接带,规划中就有大量绿地,在和三环其他几个方向的对比中,这里的荒凉感来得很真实。

三环路沿线土地的功能不同,形成了不同的居住人口和差异较大的社会环境。或者说,三环路上各个方向不同的气息,不过是延伸了古老北京城的方

位属性和故事感。有三环西北处的大院故事、有王菲在自家院的故事、有东三环使馆区小布尔乔亚的故事,也有来京人员在南三环“浙江村”的奋斗史。三环路不仅是交通干道,也是生活通道。三环沿线代表了以新中国成立为起点的北京新拓展的城市区域。当城市生长的时