

# Industrial Heritage Corridor Construction of the Great Canal: Special Remains of the City Memory

—Take Qishuyan Area in Changzhou as the Case

Jie Tang

Nanjing Forestry University, Nanjing Jiangsu  
Email: 631761236@qq.com

Received: Dec. 29<sup>th</sup>, 2015; accepted: Jan. 19<sup>th</sup>, 2016; published: Jan. 25<sup>th</sup>, 2016

Copyright © 2016 by author and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

---

## Abstract

Industrial heritage is the remains of industrial civilization, and is also an important part of urban cultural heritage, which carries the historical memory of city development. By introducing the concept of “City Memory”, “Canal Industrial Heritage Corridor”, and taking Qishuyan area in Changzhou City as an example, we classify, analyze and evaluate the typical enterprises and heritage points, put forward the basic orientation of constructing industrial heritage corridor of the Great Canal through the strategic planning. Combined with the current situation of local enterprise, we suggest excavating the corresponding landscape elements which echo the canal culture theme to build an industrial heritage corridor of the Great Canal, which concentrates city memory, history and culture, science and technology, urban traffic, urban flood control, ecological afforestation and tourism development.

## Keywords

Industrial Heritage, City Memory, Canal, Heritage Corridor, Qishuyan

---

# 运河沿岸工业遗产廊道构建：城市记忆的特殊遗存

—以常州戚墅堰工业遗产为例

唐 劼

南京林业大学, 江苏 南京  
Email: 631761236@qq.com

收稿日期: 2015年12月29日; 录用日期: 2016年1月19日; 发布日期: 2016年1月25日

## 摘要

工业遗产是工业文明的遗存, 是城市文化遗产的重要组成部分, 承载着城市发展的历史记忆。本文通过引入“城市记忆”、“运河工业遗产廊道”两个概念, 选取常州市戚墅堰工业区为例, 对典型企业或单位、典型遗产点进行分类、分析和评估, 提出通过战略规划确定构建沿运河工业遗产廊道的基本定位, 结合当地河段各企业或单位的具体现状, 挖掘相应的景观元素呼应运河文化这一主题, 构建一条集城市记忆、历史文化、科学技术、城市交通、城市防洪、生态绿化、旅游开发于一体的运河工业遗产廊道。

## 关键词

工业遗产, 城市记忆, 运河, 遗产廊道, 戚墅堰

## 1. 基本概念

### 1.1. 工业遗产

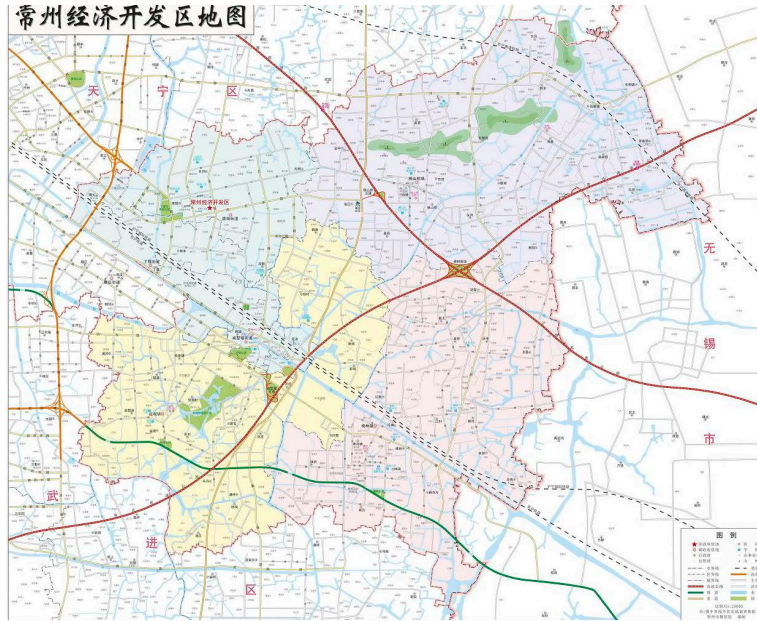
工业遗产, 指的是具有历史、技术、社会、建筑或科研价值的近现代工业文化遗存[1]。概念涉及与工业时代新型生产方式直接或间接关联的建筑、场所和设备等。直接关联的包括作坊、车间、厂房和仓库等; 间接关联的包括职工住宅、码头、车站和桥梁等。简而言之, 工业遗产即工业文明的遗存。

国际工业遗产保护委员会(TICCIH)于 2003 年发表《工业遗产的塔吉儿宪章》, 对工业遗产做出权威界定: “具有历史价值、技术价值、社会意义、建筑或科研价值工业文化遗存。包括建筑物和机械、车间、磨坊、工厂、矿山以及相关的加工提炼场地、仓库和店铺、生产、传输和使用能源的场所、交通基础设施, 除此以外, 还有与工业生产相关的其他社会活动的场所, 如住房供给、宗教崇拜或者教育”(TICCIH, 2003) [2]。由于欧美国家在工业遗产保护上的领先地位, 其在工业遗产保护领域的观念和相关法律法规已在全球范围内得到认可[3]。该宪章作为工业遗产保护最为重要的国际宪章, 推动着工业遗产保护的国际化的进行。中国的工业遗产内容主要涵盖 1840 年鸦片战争到现代这一时间跨度内的产物。

工业遗产分为物质性工业遗产和非物质性工业遗产, 其中物质性工业遗产又可分为可移动工业遗产和不可移动工业遗产。本文主要研究的是在城市物质空间层面实体类的工业遗产, 即那些在近现代工业发展过程中建设的工业建筑、设备、仓储、交通运输及其配套设施等。本文所研究的戚墅堰区(图 1)作为常州民族工业的发祥地, 自清末至新中国成立前后, 陆续创办了戚墅堰机厂、戚墅堰电厂、国棉四厂等知名企业或单位(图 2), 产业集聚程度高, 体量较大, 所遗留下来的厂房、车间、设备、仓库、办公场所等保留较为完好。戚墅堰区工业历史悠久, 工业遗存密集, 并具有一定规模, 该区域所集聚的工业是促进该地区发展的动力核心, 在常州发展的过程中扮演重要角色。

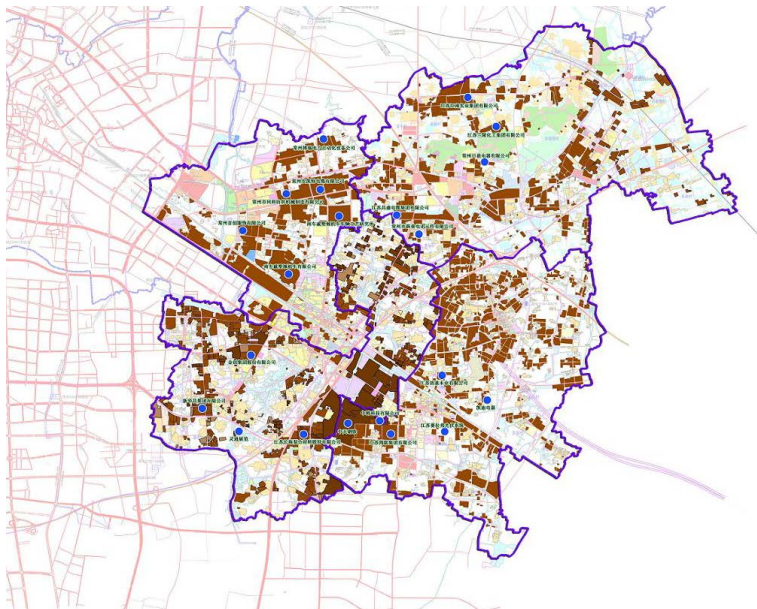
### 1.2. 运河工业遗产廊道

运河工业遗产是不同历史时期沿运河发展的工业及其相关活动影响所形成的产业文化遗存, 其中运河通常是引起产业形成、发展和演变的核心要素。京杭大运河作为区域间主要水运交通枢纽, 是联系生



(资料来源：常州经开区管委会，2015)

Figure 1. The scope of Qishuyan  
图 1. 戚墅堰区范围



(资料来源：常州经开区管委会，2015)

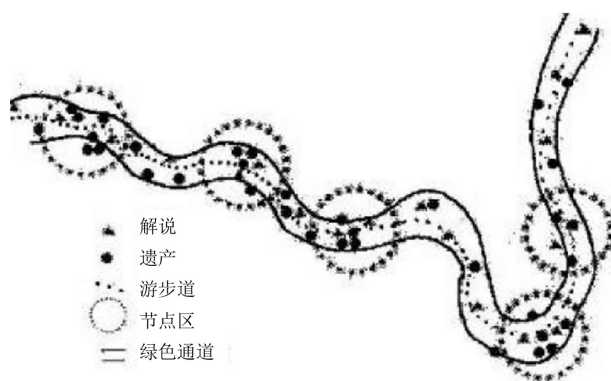
Figure 2. The distribution of industrial heritage in Qishuyan  
图 2. 戚墅堰区工业遗产分布

产建设、生活休憩、服务办公、物流仓储等多个功能环节的纽带，是促进运河工业遗产演变的重要诱因。有学者认为，运河工业遗产应该是具有整体性的，运河工业遗产应该是与运河线路具有某种特殊联系的相关产业要素的集合，这些产业要素与运河线路具有某种联系，如功能联系、空间联系、历史联系等，从而形成共同主题的有机整体。

遗产廊道指“拥有特殊文化资源集合的线性景观，通常带有明显的经济中心、蓬勃发展的旅游、老

建筑的适应性再利用、娱乐及环境改善”(Searns, 1995) [4] (图 3)。工业遗产廊道(industrial heritage corridor)是遗产廊道(heritage corridor)的一种特殊形式(王志芳, 孙鹏, 2001; 俞孔坚, 2003; 俞孔坚等, 2004; 李迪华, 2006; 单霁翔, 2006; 朱强, 李伟, 2007), 是工业遗产作为其核心构成资源的线性遗产区域(heritage area)或文化景观。

运河常州河段途经武进区、天宁区、钟楼区和戚墅堰区, 本文所研究的戚墅堰区是大运河江南河段沿线中国近代民族工业的重要发源地之一, 各种工业遗产呈线性分布(主要沿运河分布), 具有共同历史主题(运河文化), 并将沿线的自然、服务、教育、旅游等其他资源串联起来。各历史时期丰富的工业遗产资源为该地区构建以运河文化为主题的工业遗产廊道奠定了坚实基础(图 4), 有利于实现地区工业遗产保护与生态环保、教育科研、旅游开发等方面共同发展。本文所研究的工业遗产包括运河水系(包括戚墅堰河道及戚墅堰大桥、常州港及相关附属设施), 以及近代以来运河带动发展起来、或是较少受运河影响但紧邻运河发展而来的工业生产企业(包括戚墅堰机车车辆厂、戚墅堰电厂、国棉四厂等), 同时包括与工业生产相关的市政公用设施及其附属的办公、住宅、服务等配套建构筑物及其所在场所(包括戚墅堰体育场、中小学、职工技校等)。



(来源: 孙鹏, 王志芳, 2001)

Figure 3. The diagram of heritage corridor

图 3. 遗产廊道结构示意图

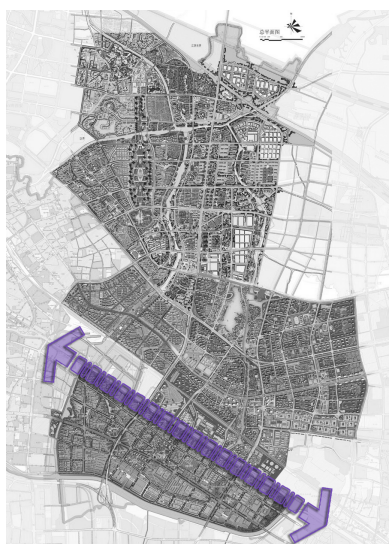


Figure 4. Qishuyan industrial heritage corridor construction of the great canal

图 4. 戚墅堰运河沿岸工业遗产廊道构建

### 1.3. 城市记忆

城市意象是指由于周围环境对居民的影响而使居民产生的对周围环境的直接或间接的经验认识空间,是人的大脑通过想象回忆出来的城市印象,也是居民头脑中的“主观环境”空间[5]。凯文·林奇(Kevin Lynch)在《城市意象》(the image of the city)一书中对城市意象进行结构,并提出城市意象的五种基本要素:通道(path),边缘(edge),街区(district),节点(node),标志(landmark) [6]。而城市记忆的概念包括城市形态、功能及其意义三个方面,城市记忆即是对城市空间环境意义及其形成过程存整体性历史认识[7]。

城市记忆是以城市物质空间环境为基础,是人对城市物质空间的主观反映。由于城市在不断发展变化,人也在对城市空间不断进行能动改造,因此,城市记忆也是不断发展的。工业遗产作为文化遗产的一种特殊形式,在很长一段时间并未受到重视,很多具有价值的工业遗产被损坏、拆毁、遗弃。这种对工业遗产的忽视往往使得城市记忆发生记忆的“错位”,甚至“失忆”。记忆的“错位”意味着工业遗产被拆毁后原场所新建的内容脱离于环境意义在历史发展中所一贯坚持的原则;“失忆”则意味着这些新的内容完全脱离环境演变的连续性[8]。

## 2. 戚墅堰运河工业遗产廊道构建与城市记忆

### 2.1. 戚墅堰工业遗产历史概况

戚墅堰地区工业历史悠久,拥有运河和沪宁铁路的双重优势。16世纪明嘉靖时,常州手工业已相当发达,特别是棉纺织业已开始出现资本主义萌芽。明末清初,戚墅堰地区开设有多家工场、作坊,尤以家庭织布、砻坊、糟坊为盛。

一战期间,列强疲于应战,暂时放松对我国的殖民掠夺;另外辛亥革命后北洋政府和国民政府的相关政策为民族工业的繁荣创造了有利环境。而戚墅堰区又是最早受到上海影响的民族工业产生的江南地区之一。民国8年(1919年)刘瑞金创办燧源电灯厂;民国11年(1922年)年张云博、杨翼之等创建国内最早的近代工业企业——利民纺织厂;民国13年(1924年),杨廷东等开办震华制造电气机械总厂(今戚墅堰电厂)。震华厂的开办为当地农业灌溉、工业发展提供了有利条件,至此,碾米厂、面粉厂、油厂、铁工厂等相继开办。民国25年(1936年),上海吴淞机厂迁址戚墅堰而建戚墅堰机厂,占地42公顷,厂房面积2.1万平方米,职工1500多人,为常州第一个大型近代化工厂。至抗日战争前,戚墅堰全区有大小工厂11家[9]。

抗战期间,整个太湖流域成为沦陷区,而运河沿线更是首当其冲,漕运被日军垄断,工厂遭受严重破坏。戚墅堰区的通成纱厂、大生源油厂、大星面粉厂均遭焚烧,损失惨重。抗战胜利后,工厂曾一度有所恢复。但内战期间因战事发展如火如荼,交通受阻,物价飞涨,外有美货倾销,内有官僚资本压迫,人民生活水生火热,至解放前夕,运河沿线大多工厂举步维艰。

新中国成立后,1953年戚墅堰划归常州市管辖,同年起区政府贯彻实施常州市第一个五年计划,全区进行大规模、有计划地调整、改组。戚墅堰区沿运建立国有大中型企业,先后兴办纺织、电子、化学、钢铁等各类工业,基本形成具有一定规模的综合工业区。

大跃进和国民经济调整时间,戚墅堰区沿运工业集体“大跃进”,随后进行第二次结构调整。而文革期间,该地区工业生产受到严重破坏,部分地区布局分散,秩序混乱。

改革开放以来,戚墅堰沿运工业结构发生较大变化,乡镇企业异军突起,至20世纪80年代初,戚墅堰已发展成为工业门类较为齐全的新型综合性工业区。20世纪90年代至今,戚墅堰沿运大规模工业新区建设,政府提出“科教兴区”、“外向带动”、“一化两城(农村城市化和新加坡城、城东商城)”战略,旧城工业“退城进园”[10]。

## 2.2. 戚墅堰沿运工业遗产类型与构成分析

有学者研究表明，运河沿岸江南河段的工业遗产主要分布在中心城区和近郊区，戚墅堰是少数位于近郊区的工业集聚区。由于拥有大片土地，戚墅堰区可以发展大型工业，形成较为独立的工业城镇。

学者朱强将沿运工业遗产形成模式分为九种(表 1)，分别是：传统码头商市演变模式；传统作坊区演变模式；租界模式；新兴大型码头模式；沿运新区扩张模式；现代交通牵引模式；新建国营大中型企业；现代工业新区模式；散点模式[11]。戚墅堰区属于典型的沿运新区扩张模式，运河沿线工业呈带状分布，道路宽阔，布局规整。工业类型较为丰富，包括大型市政设施、机械、纺织、粮食加工等。本文选取当地较为典型的大型工业企业或单位：戚墅堰机厂、戚墅堰电厂、国棉四厂，进行着重研究。

戚墅堰区沿运相关企业和单位可以从创立年份、创办类型和工业类型三个角度对其进行分类(表 2)。

戚墅堰沿运工业遗产建构物根据建设年代、使用性质、历史风貌、保护情况四个角度进行分类(表 3)。

由上述分析可知，戚墅堰区沿运工业主要创办于一战期间即中国近代工业大发展时期，比较符合中国近代工业发展历程。民族资本构成创办类型的主体，其他主要已官办和新中国成立后收归国营为主，戚墅堰电厂是当地唯一一家中外合资企业。民族资本工业遗存主要是轻工业如棉纺、食品等，而大型国营的工业遗存通常是重工业。

建构物遗产点的类型主要是厂房、办公、配套服务和仓库，其中又以厂房为主(与工业生产关系最为密切)。通过比较可以发现，建筑风貌主要是一般建筑和现代建筑，由于这两种建筑类型造价低廉、功能合理，因此在数量上远远超过其他建构物类型，受到大众青睐。

戚墅堰机厂和国棉四厂遗产保留情况较好，而戚墅堰电厂几乎已经没有多少工业遗存。维持现状的建筑物占一半以上，说明运河沿岸许多工业遗存至今仍发挥生产功能，这也是运河工业遗产相对其他工

Table 1. 9 patterns of industry production along the canal

表 1. 沿运工业产生的九种模式

编号	模式	说明
A	传统码头商市蜕变模式	产生于各城市沿运交通要道附近，由传统码头、商市或前店后坊的手工作坊转变而来
B	传统作坊区演变模式	由城市内部传统手工业作坊集中区片演化而来
C	租界模式	于部分开埠城市租界地区建立的工业集中地区
D	新兴大型码头模式	在沿运新设立大的码头，从而带动了周边地区物流
E	沿运新区扩张模式	工业紧邻原城市建成区外围，沿运河设厂并呈带状集聚
F	现代交通牵引模式	由近代陆路特别是铁路修建而发展起来的工业
G	新建国有大中型企业模式	新中国成立以后，按照国家计划经济部署，大规模改扩建甚至新建的国有大中型企业
H	现代工业新区模式	沿运新建大量以发展工业为主的经济、技术开发区和乡镇
I	散点模式	沿运河或其他通航水系零散分布，又或在城市内部或郊区乡镇，点状零星的分布规模较小

来源：朱强，2007。

Table 2. Typical enterprises along the canal in Qishuyan

表 2. 戚墅堰沿运代表性企业或单位

原名	现名	创立年份	创办类型	工业类型
大明纺织总公司	国棉四厂	1922	民族资本经营	棉纺织染
震华制造电气机械总厂	戚墅堰电厂	1924	中外合资经营	市政
常州戚墅堰机厂	中国南车集团	1905	清政府官办	重工业

业遗产更具保护利用价值的地方。办公建筑、厂房大多保持原来用途，配套服务设施大多改作其他用途，工业构筑物基本已经丧失实际功能，再利用价值最低。

### 2.3. 戚墅堰沿运工业遗产价值评价与分级

我国《文物保护法》的第一章第二条：“具有历史、艺术、科学价值的文物，受国家保护”。李海燕(2005)对大运河江南河段工业遗产进行深入研究，在定性评价的基础上，选取历史价值、文化价值对企业/单位进行定量评估；选取历史价值、技术价值、艺术价值、文化价值和经济价值对建/构筑物进行定量评估赋分(表 4、表 6) [12]，从而得到戚墅堰区工业遗产的评估得分(表 5、表 7)。

根据历史价值和文化价值这两项指标对企业或单位进行价值评价，并划分等级，第一等级分值 70~100、第二等级分值 40~69、第三等级分值为 0~39，再结合工业遗产点数量和现状保存情况进行综合评价。其中戚墅堰机厂和国棉四厂为第一等级，整体工业风貌保留较为完好、工业遗产点数量较多且保存情况较好、有一定的研究价值和历史地位。戚墅堰电厂由于遗产点保存情况较差，被划分为第二等级。

**Table 3. Typical industrial heritage points along the canal in Qishuyan**  
**表 3. 戚墅堰沿运代表性工业遗产点**

企业/单位	原建/构筑物	建设年代	现建/构筑物	使用性质	历史风貌	保护情况
国棉四厂	仓库	1974	仓库	仓库	一般建筑	保留现状
	车间	1974	车间	厂房	一般建筑	保留现状
	纺织车间水塔	1952	水塔	工业构筑物	构筑物	无实际用途
	厂办公室	1952	厂化验室	办公建筑	传统建筑	改做其他用途
	职工业余收养所	1952	厂招待所	配套服务建筑	传统建筑	改做其他用途
戚墅堰机厂	纺织车间	1952	纺织车间	厂房	现代建筑	保留现状
	工厂事务所	1938	戚机厂党委办公大楼	办公建筑	现代建筑	保留现状
	蒸汽机车检修联合车间	1956	内机修理车间	厂房	现代建筑	保留现状
	台车车间	1956	台车车间	厂房	现代建筑	保留现状
	工人礼堂	1960	厂综合活动中心	配套服务建筑	一般建筑	改做其他用途
戚墅堰电厂	注：保留情况较差					

**Table 4. Evaluating typical enterprise along the canal with marks**  
**表 4. 沿运企业或单位价值评估赋分表**

指标	指标说明	赋分	得分
历史价值 50	企业/单位在全国、全省或全市的产业发展中所占地位 25	在全国或区域产业发展及工艺流程演变中占有重要地位	17~25
		在所在城市产业发展及工艺流程演变中占有重要地位	9~16
		一般企业或单位	0~8
文化价值 50	企业/单位对于时代精神、城市文化的影响程度 50	企业/单位与全国、全省或全市的重要人物或重大事件的关联程度 25	17~25
		与所在城市的名人或重大事件有直接关联	9~16
		基本与名人或重大事件无关	0~8
		代表时代精神、对近代城市文化具有全国或区域影响的典型企业	34~50
		体现城市文化、具有对地方影响的大型企业	17~33
		一般企业	0~16

Table 5. Evaluating typical enterprise along the canal in Qishuyan with ranks

表 5. 戚墅堰沿运企业或单位评估等级表

	历史价值		文化价值	得分	遗存状况	遗产点数	价值分级	综合分级
	地位	关联程度						
国棉四厂	13	22	35	70	基本完好	6	I	I
戚墅堰机厂	25	13	50	88	基本完好	4	I	I
戚墅堰电厂	16	16	33	65	保存较差	0	I	II

Table 6. Evaluating typical industrial heritage point along the canal with marks

表 6. 沿运工业遗产点价值评估赋分表

指标	指标说明	赋分	得分
历史价值 20	年代久远程度 20	1949 之前 14~20 1949~1957 7~13 1958~1980 0~6	
技术价值 20	建构筑物的结构与材料或特殊结构作法对建筑史研究的重要程度 20	很重要的创新意义和建筑史研究价值 14~20 有一定的创新意义和建筑史研究价值 7~13 没有的创新意义, 很少建筑史研究价值 0~6	
	建构筑物的风格样式对建筑史研究的重要程度 10	具有一种或几种建筑风格的典型特征 7~10 具有一种或几种建筑风格的某些特征 4~6 没有明显特征 0~3	
艺术价值 20	建构筑物的造型、比例、色彩、装饰等美学价值 5	美学价值很高 4~5 美学价值一般 2~3 美学价值很低 0~1	
	建构筑物在环境中作为节点或地标的重要程度 5	非常重要的地标或节点 4~5 非重要的地标或节点但视觉可见 2~3 视觉不可见 0~1	
文化价值 20	企业文化形象和职工情感认同程度 20	非常重要 14~20 比较重 7~13 不重要 0~6	
经济价值 20	建构筑物的结构或空间所具有的再利用潜力 10	改造比较容易, 再利用可能性很高 7~10 改造难度一般, 再利用可能性一般 4~6 改造难度很大, 再利用可能性很低 0~3	
	建构筑物现状保存完好程度 10	基本保存完好 7~10 有一定损坏, 但可以修复 4~6 基本损坏, 修复难度很大 0~3	

通过查阅资料和现状调研, 对上述遗产点进行逐一分析, 进行价值点的价值得分统计并分级。第一等级分值 70~100, 共计两个, 分别是戚墅堰机厂工厂事务所、工人礼堂。戚墅堰机厂是最能代表江南地区近代工业发展的企业之一, 在全国或区域范围内都具有较高影响力。工厂事务所是戚墅堰机厂工业遗产中保留较为完好、建筑风格独特典型的工业遗产点。

第二等级分值 40~69, 共计 6 个, 分别是国棉四厂仓库、车间、职工业余收养所、纺织车间、戚墅堰机厂蒸汽机车检修联合车间、台车车间。戚墅堰地区的工业遗产保留较为完好, 工业遗产点数量较多, 但是和一级工业遗产点相比, 二级工业遗产点在建构筑物年代久远程度、结构与材料或特殊结构作法的创新程度和对建筑史研究的重要程度、相关企业文化形象和职工情感认同程度等方面有所欠缺。



**Table 7. Evaluating typical industrial heritage point along the canal in Qishuyan with ranks**  
**表 7. 戚墅堰沿运工业遗产点评估得分表**

工业遗产	建构筑物 工业遗产	历史 价值	技术 价值	艺术价值			文化 价值	经济价值		得分 等级
				风格 样式	造型样式 色彩装饰	节点 地标		再利用 潜力	保存完 好程度	
国棉四厂	仓库	1	10	5	3	2	12	8	9	50
	车间	1	12	6	3	3	12	10	10	57
	纺织车间水塔	8	5	2	1	5	2	0	3	26
	厂办公室	8	7	3	4	1	8	2	4	37
	职工业余 收养所	8	8	5	4	2	9	4	5	45
	纺织车间	8	14	1	3	3	10	9	6	54
戚墅堰机厂	工厂 事务所	20	17	9	5	1	18	10	9	89
	蒸汽机车检修 联合车间	12	15	6	1	2	11	5	8	60
	台车车间	12	14	2	2	1	9	6	8	54
	工人礼堂	4	18	10	5	5	20	8	10	80
戚墅堰电厂	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

第三等级分值为0~39，共计两个，分别是国棉四厂纺织车间水塔、厂办公室。这些建构筑物多为建国以后、一五计划期间大规模社会主义城市建设期间所遗留的历史产物，结构与材料或特殊结构作法的创新程度不足、和对建筑史研究的重要程度较弱、可利用价值较低，现存的工业遗产点很多被废弃，甚至失去了实际利用价值。

## 2.4. 构建运河工业遗产廊道和城市记忆延续

沿运工业遗产不同于一般的工业遗产，而是具有共同主题，承载着深厚的文化，运河就是串联起该区域工业发展的核心灵魂。根据上文遗产廊道的概念，构建戚墅堰运河工业遗产廊道，延续城市记忆。从整体出发，将戚墅堰工业区划分为核心保护区、控制开发区、更新开发区，从历史、文化、经济、生态等方面全方位构建保护体系。

### 2.4.1. 企业/单位改造更新策略

#### 1、展览馆模式

戚墅堰区某些体量庞大的遗产点没有改作他用、维持原有功能，开发潜力较大。因此，可以改为运河文化博物馆、大运河规划展览馆或相关会展中心，让更多人可以“看得见”一个时代所留下的城市记忆。

#### 2、公共开放空间模式

尊重戚墅堰区域原有水系，保留原有工业格局，建设滨水绿地、滨水公园等滨水开放空间。利用原有工业遗产点(尤其是那些缺乏实际功能的建构筑物)形成城市滨水节点，实现记忆与现实的对话，建设具有活力的滨水工业风貌。

#### 3、体验式园区开发模式

挖掘当地运河文化的开发潜力，保留当地一部分废弃的老厂房、老仓库，进行体验式创意产业园区开发建设。企业有专门的对外展示场所，向公众演示一些工业流程，公众也可以参与到生产活动中，达到展览、交流、创作、服务相结合的目的，形成新的经济增长点。

#### 4、工业旅游开发模式

戚墅堰区沿运工业遗产可以结合当地迁墩遗址公园进行商业旅游开发, 类似的案例可以借鉴位于苏州拙政园与狮子林附近的吴县刺绣厂, 现已改造为如家快捷酒店, 虽不是繁华的商业街区, 但结合周边遗产的旅游开发改造, 满足了游客的需求。

### 2.4.2. 工业遗产点的保护改造

参考上述对戚墅堰工业遗产点评价, 笔者认为对于一级工业遗产点不应进行大幅整改, 而是原貌保护为主, 局部适当维修保养。对于二级工业遗产点进行必要的结构性重组, 通过局部拆减、局部增建设置局部重建, 以适应新功能, 提升环境质量。对于三级工业遗产点不做强制性控制, 可以根据具体现状, 将其保留或是进行功能置换, 改建成运河文化主题展览馆、工业设计工作室、滨水乐园等。

## 3. 结论与展望

常州市戚墅堰区拥有丰厚的工业历史文化资源。在历史价值方面, 工业遗产见证了该地区近现代工业生产活动对城市社会生活变迁产生的深刻影响, 是城市记忆的重要组成部分; 在经济价值方面, 戚墅堰区的工业建构物大多都为现代建筑或一般建筑, 本身结构的可塑性较大, 一些工厂的空闲用地也比较多, 适合做一定功能的再开发, 新建筑也比较容易与现状周边相协调; 在文化价值方面, 企业文化形象和职工情感认同程度一直是建设改造旧城工业区至关重要的因素之一, 像戚墅堰机厂这样的一百年老厂, 在当地已经成为联系居民的重要纽带。在社会价值方面, 工业遗产与人们的生活息息相关, 承载着几代人的历史记忆, 见证了巨大变革时期人类社会的日常生活; 在科技价值方面, 工业遗产中的大多生产技术虽然已经被淘汰或升级, 但其在历史上也发挥过一定的作用, 在建筑物的构造、生产工具的改进、工艺流程的设计等方面具有一定的科学技术史价值。

政府和相关部门应当加强对戚墅堰沿运工业遗产现状的研究, 用发展的眼光制订相关保护政策[13]。通过战略规划确定沿运工业遗产廊道规划的基本定位, 结合当地河段各企业或单位的具体现状, 挖掘相应的景观元素呼应运河文化这一主题, 构建一条集历史文化、科学技术、城市交通、城市防洪、生态绿化、旅游开发于一体的运河工业遗产廊道。

## 参考文献 (References)

- [1] 张松. 历史城市保护学导论——文化遗产和历史环境保护的一种整体性方法[M]. 上海: 上海科学技术出版社, 2001: 104-106.
- [2] 国际工业遗产保护委员会(TICCIH). 工业遗产的下塔吉尔宪章[EB/OL]. <http://ih.landscape.cn/tagil.htm>, 2003-06.
- [3] 戴湘毅, 阙维民. 世界遗产视野下的矿业遗产研究[J]. 地理科学, 2012, 32(1): 31-38.
- [4] Searns, R.M. (1995) The Evolution of Greenway as an Adaptive Urban Landscape. *Landscape and Urban Planning*, 33, 65-80.
- [5] 凯文·林奇[美], 著, 林庆怡, 等译. 城市形态[M]. 北京: 华夏出版社, 2001.
- [6] 凯文·林奇[美], 著, 项秉仁, 译. 城市的印象[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 1990.
- [7] 拉普卜特[美]. 建成环境的意义——非言语表达方法[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2003.
- [8] 于波. 城市记忆研究[D]: [硕士学位论文]. 武汉: 华中科技大学, 2004: 11-17.
- [9] 常州经济开发区投资经开区. 历史沿革[EB/OL]. [http://qsy.changzhou.gov.cn/html/Tzqq\\_qqgk/2009-9-22/0992215353923934779.html](http://qsy.changzhou.gov.cn/html/Tzqq_qqgk/2009-9-22/0992215353923934779.html), 2013-07-10.
- [10] 常州经济开发区投资经开区. 经开区概况[EB/OL]. [http://qsy.changzhou.gov.cn/html/Tzqq\\_qqgk/2009-9-22/099221535533134778.html](http://qsy.changzhou.gov.cn/html/Tzqq_qqgk/2009-9-22/099221535533134778.html), 2015-07-01.
- [11] 朱强. 京杭大运河江南段工业遗产廊道构建[D]: [博士学位论文]. 北京: 北京大学, 2007: 66-78.
- [12] 李海燕. 大遗址价值评价体系与保护模式研究[D]: [硕士学位论文]. 西安: 西北大学, 2005: 33-46.
- [13] 张松. 上海产业遗产的保护与适当再利用[J]. 建筑学报, 2006(8): 17.