

大连市近代史研究所 学术研究丛书
旅顺日俄监狱旧址博物馆

大连近代 城市发展史研究

1880—1945

华文贵 王珍仁 著

辽宁民族出版社

大连市近代史研究所 学术研究丛书
旅顺日俄监狱旧址博物馆

大连近代 城市发展史研究

常州大学图书馆藏
1880-1945
藏书章

华文贵 王珍仁 著

辽宁民族出版社

© 华文贵 王珍仁 2010

图书在版编目(CIP)数据

大连近代城市发展史研究：1880~1945 / 华文贵，
王珍仁著. —沈阳：辽宁民族出版社，2010.2

(大连市近代史研究所、旅顺日俄监狱旧址博物馆学
术研究丛书)

ISBN 978-7-80722-921-6

I. ①大… II. ①华… ②王… III. ①城市史—研
究—大连市—1880~1945 IV. ①K293.13

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 025658 号

出版发行者：辽宁民族出版社

(地址：沈阳市和平区十一纬路 25 号 邮编：110003)

印 刷 者：沈阳航空发动机研究所印刷厂

幅 面 尺 寸：145mm×210mm

印 张：9½

字 数：250 千字

印 数：1-1000

出 版 时 间：2010 年 2 月第 1 版

印 刷 时 间：2010 年 2 月第 1 次印刷

责 任 编 辑：权春哲

封 面 设 计：杜 江

责 任 校 对：侯俊华

定 价：40.00 元

联系电话：024-23284348

邮购热线：024-23284335

如有印装质量问题，请与承印厂调换

目 录

第一章 绪论	1
第二章 近代大连城市发展之端倪	11
第一节 大连的自然地理环境及名称的由来	11
第二节 大连在历史中的崛起	16
第三节 近代城市发展的萌芽	40
第三章 俄国占领时期大连的城市建设	56
第一节 甲午战争的爆发与《马关条约》的签订	56
第二节 “三国干涉还辽”与《旅大租地条约》的签订	67
第三节 俄国占领时期大连市政的规划	77
第四节 俄国占领时期大连城市的发展状况	88
第四章 日俄战争的爆发与《朴茨茅斯和约》的签署	111
第一节 日俄战争的爆发及在大连地区的战事	111
第二节 清政府的“中立”政策及战争给大连经济带 来的破坏	141
第三节 《朴茨茅斯和约》的签订	146
第五章 日本殖民统治时期大连的城市概况	155
第一节 日本殖民统治时期大连的规划格局	155
第二节 日本殖民统治时期大连的城市经济	191
第三节 日本殖民统治时期大连的文化教育事业	237
第六章 结语	290
后 记	299

的相对集中等，才产生了城市的雏形。也就是说，城市是一个历史的范畴，它的产生与发展都具有特定的产生、形成和发展的客观规律。总的来说，城市是社会生产力发展的产物，是社会分工和商品交换的结果。

探寻中国古籍可知，城与市本来是具有不同内容的两个概念。城是指在四周筑有高墙，外部环有壕沟的防卫设施；市则是指聚集货物，进行买卖的交易处所。也就是说，在中国历史上，初期的城市，它的防御和保护作用是第一位的，商业活动是占据次要位置。这种特点与欧洲社会中的城市有着截然不同的不同。在欧洲中世纪的城市，完全是以工商业为中心，且各自形成一个经济单位，这里已经埋下了产生资本主义生产方式的种子。随着西方列强的侵入，中国的城市概念开始发生了根本性的变化。“人们开始把城市看成是以人为主体，以空间利用为特点，以聚集经济效益和人类社会进步为目的的一个集约人口、集约经济、集约科学技术文化的空间地域系统。”^{〔2〕}从近代城市的形成与发展上看，城市的产生，也就意味着人类社会经济活动、社会财富、人类的智力、社会生活在一定范围的空间上的聚集。这也正如马克思和恩格斯所指出的，“城市本来所表明的是人口、生产工具、资本享乐和需求的集中，而在乡村里所看到的却是完全相反的情况：孤立和分散。”^{〔3〕}这一切均可充分地说明，城市的出现只是人类社会在社会生产力发展到一定阶段的产物，是社会进步的标志。作为近代城市的萌芽，它的发生，只能是在社会的生产关系产生根本性变革的时候。这一论点目前已经取得了中外学者的一致认同。就中国东北地区而言，已有学者指出，近代城市的起点应为1861年，既以严重损害中国东北领土主权，迫使东北对外开放的1858年中俄《璦琿条约》和同年中国与英、美、法、俄等国签订的《天津条约》为标志^{〔4〕}。这种观点的提出，所依据的根据也正如马克思、恩格斯在《共产党宣言》中所讲到的：资产阶级的时代，“把一切民族甚至最野蛮的民族都卷到文明中来了”，“过去那种地方的和民族的自给自足和闭关自守状态，

被各民族的各方面的互相往来和各方面的互相依赖所代替了”^[5]。

其实,根据众多学者的论述,我们不妨可以这样对中国近代城市做出如下的定义:所谓中国的近代城市是指在1840年鸦片战争以后,有着相对密集的人口,居住在一个比较狭窄的地区中。在这些密集的人口中,绝大多数的居民,主要是在从事非农业的职业经济活动。同时,在这些居民中,人口的活动范围日趋于专门化,而且在功能上是互相联系,并为一种正式的政治体系所管制。

在对城市发展历史的研究过程中,人们已经认识到,作为一座城市的兴起,不外乎是由这样几个因素所决定的:一是政治因素。像中国历史上的长安、洛阳、北京、南京等;二是资源因素。像以“煤都”著称的抚顺、“钢都”著称的鞍山、“石油城”著称的大庆、“锡都”著称的个旧等,都是由此而兴盛起来的。三是交通因素。由于在地理位置上居于水陆要道,便于车船往来,方便交通和贸易,城市由此而得到勃兴,像扬州、广州、上海、泉州等。四是军事因素。同样由于地理位置的特殊,且具有一定的战略意义,这种城市像山东的烟台、威海;广东虎门及我们的大连均可以列为此等范畴。大连地区近代城市的起步,源于中国近代洋务新政时期海防思想的不断加强。晚清时期海防战略思想的形成,主要是介于清政府在对当时国家战略形势的判断上。经过两次鸦片战争及中法战争的检验,一种切肤之痛让他们开始觉悟并深刻地体味到,海患已经成为威胁国家安全的当务之急。1874年11月5日,总理衙门在《奏拟筹海防应办事宜折》中就指出,“现日本之寻衅生番,其患之见者也”,而“西洋之国则观变而动,患之频见而未见者也”;当天的“上谕”亦强调,海防“若再不切实筹备,后患不堪设想”^[6]。“海防关系紧要,既为当前当务之急,又属国家久远之图”,“亟宜未雨绸缪,以为自强之计”^[7]。这些都表明,此时的清政府已经充分地认识到了来自东、西洋的外患已经成为国家安全的威胁,认识到了筹办海防的必要性和紧迫性。中国的海防建设从此开始了一个新的阶段。

加强海防建设,必然要做建水师和建基地等几个方面的工作。

北洋大臣李鸿章受命筹办北洋海防以后，认准了基地建设是近代海军发展不可或缺的组成部分，便以政治家的胆识，积极地展开了营建基地的巨大工程。在加强海防建设中的前后十余年，烟台、大连湾、旅顺、天津、威海卫、胶州湾等地点，均先后被提了出来，在经过较为详细的讨论后，逐步统一了对建港必备条件的认识，并最终确定了以旅顺为北洋海军的重要基地大政方针。这是因为辽东半岛与山东半岛就像一双有力的臂膀，怀抱着渤海，是北京的天然屏障。李鸿章在给醇亲王的信中曾经写道：“西国水师泊船建坞之地其要有六：水深不冻，往来无间，一也；山列屏障，以避飓风，二也；路连腹地，便运粮，三也；土无厚淤，可竣坞澳，四也；口接大洋，以勤操作，五也；地出海中，控制要害，六也。北洋海滨欲觅如此地势，甚不易得。胶州澳形势甚阔，但僻在山东之南嫌其太远。大连湾口门过宽，难于布置。惟威海卫、旅顺口两处较易。”〔8〕

旅顺北洋海军基地的建设，是洋务新政中一项规模浩大的工程。整个工程自1880年始至甲午战争前结束，堪称为远东一流、配套完善的海军基地。更有当时主持工程的清廷高官袁保龄就为旅顺的营建，写下了“创四千年未有之规愿成渤海屏藩留都堂奥，环九万里无远弗届温谈昆明池水汉武旌旗”的楹联。可谓是将营建旅顺的重要性，借笔端浓墨跃于帛纸之上。也正是在营建旅顺的过程中，使这里萌发出大连近代城市的雏形。人口的增多，产业工人的诞生，商品贸易的发展，使这里有了“小天津”的别称。一句话，在资本主义列强的入侵之下，洋务新政，使这里的经济生活开始发生了根本的变化，开始经历传统的自然经济解体，各种新的经济因素萌生和重组的嬗变过程。美国学者施坚雅在《中华帝国晚期的城市》一书中指出：“中华帝国晚期的城市，并不构成一个单独的一体化的城市体系，而是构成好几个地区体系，地区间只有脆弱的联系。”〔9〕

这里暗示的是指，在中国的近代时期，由于各个区域之间发展的不平衡，使各个区域之间不可避免地存在着某种割裂状态。虽然在洋务新政的推动下，中国沿海地区的经济发展有所变化，但由于存在

着诸多的不畅因素的制约，地区之间的交流很弱，从而使各地域又具有相对的独立性。即便在同一个区域内，又会因为某种人文文化的影响，也决定了城市发展的不一致性，于是产生了所谓中心性城市与边缘性城市的划分。在甲午战争之前，旅顺是大连这座近代城市的中心，甚至到了 20 世纪的初年也仍是这样。但随着大连港建成后，港口交通的便捷，商品贸易的扩大，人口流动的加速，旅顺便逐渐地退出了城市中心位置，“旅顺繁荣的商业也开始移向了大连”。

大连近代城市的发展与变化，也说明城市在自身的发展过程中，由于社会生产力和生产关系的表现不同，每一阶段，城市中也必然会产生出不同的特点、性质和作用。城市中显示出的发展动力、规模、内部结构、职能和布局也会有所不同。大连作为近代勃发的新兴城市在其发展中可以明显地划分为以下四个阶段：

一、大连(旅顺)城市的发展萌芽期(1880 年—1894 年)

这一时期，主要是洋务新政的推动者们在着眼于拱卫京师的策略下，选定旅顺、威海及大沽三地形成三角防御体系，作为横扼渤海湾咽喉，内卫京师、外御侵略的战略防线，其意义是不言而喻的。而随着旅顺北洋海军基地的营建，西方的机器和技术的大量被引进，旅顺大坞内陆续建有锅炉厂、机器厂、吸水锅炉厂、木作厂、铜匠厂、铸铁厂等一系列配套齐全的工厂，所有机床包括车、削、刨、旋、钻、剪、钳等多工种，已经达到了相当高的机械化的程度。在旅顺营建过程中还普遍地采用了雇佣劳动形式，在技术人员多雇佣洋员担任，工人中大多数是从各地招募而来的自由劳动者，并且在工作中依照他们个人技术的优劣来确定工资水平。这些都与以往传统的官办手工业有了本质的差别，已经带有了资本主义工业生产的性质。但是，在当时的历史阶段中，这些工程企业不可能逾越封建政权的羁绊，仍然具有深厚的封建性。这里的企业都是官办的，经费是由官府从关税、厘金等收入中拨付，产品不参加市

场交换，由官府直接调用；在组织形式上，它们不是独立的经济单位，而是官府的分支部门，机构臃肿，冗员充斥，这样的体制又直接导致了经营管理的腐败，生产效率的低下。但应该看到，由于新的生产方式的引入，给社会经济的发展带来了新的契机。在短短十余年中，旅顺的街头出现了水雷营、鱼雷营等军事学堂，电报局、水陆医院及商业大街和剧场、茶楼等娱乐休闲场所。

二、俄国占领时期（1898年—1905年）

这一时期，俄国强迫清政府签署《旅大租地条约》后，将政治统治机构设在旅顺，同时开始对大连市内的的发展做出规划。大连的城市经济进入到初步发展的阶段。俄国政府从军事上和经济上采取双管齐下的策略，大力经营大连地区，既迅速地建造了旅顺军港，又很快地建起大连市区和商港。他们还进一步对外宣称，建设中的大连港将是自由港，以此吸引世界各国航运事业来到大连发展国际贸易，扩大俄国在远东的国际贸易竞争中的地位。大连商港的形成，使大连迅速崛起成为一座近代港口城市，从而刺激了大连地区乃至东北地区社会经济的发展。

总之，在港口建设作用日益显现和影响下，大连的城市经济有了相当程度的发展。使这座新兴的港口城市具备了运输、通信、商业、贸易、金融、公用事业、工业等功能。由一个初期的近代萌芽城市跃居至初显繁华的都市。这一历史性的变革，完全是因大连商港及东省铁路全面连贯的结果。

三、日本殖民统治大连的前期（1905年—1931年）

这一时期是大连近代城市经济快速发展的时期。1905年，日俄战争结束后，日本继承了俄国在大连的权益，于1906年9月1日，正式开放大连港与各国通商。1907年4月，南满洲铁道株式会社接管对大连港的经营，使大连港国际贸易港的地位进一步得到加强。到1919年时，货物的吞吐量就突破了600万吨，跃升为仅次于上

海的中国第二大港。而在 1914 年, 由于第一次世界大战的爆发, 欧洲列强无暇顾及在中国的权益, 对中国东北的贸易大幅减少。使日本有机可乘, 大肆在中国扩张侵略势力, 扩大对中国东北的贸易规模。从一战至 1931 年九一八事变前, 大连地区的现代工业、机械及器具工业、棉纺织工业、缫丝纺织工业、特殊钢冶炼工业、水泥工业及烧碱与造纸工业等, 都从无到有地建立起来。迅速发展的工业、商业和港口贸易, 同时也吸引了大批中外人口向大连迁徙流动。有材料统计, 大连城市人口在 1918 年时为 97 231 人, 而到 1925 年, 大连已经成为东北地区三个人口在 20 万以上的大城市之一^{〔10〕}。1930 年时增加到 281 641 人, 比 1913 年分别增长了 34.1% 和 288%^{〔11〕}。城市人口的增长和工商业的发展, 也极大地促进了市政服务行业事业的发展。1909 年 9 月, 在大连的街头, 开始出现市内电车; 1910 年 3 月 10 日, 开始出现向市区供应煤气的设施。到 1919 年时, 大连市区的面积已由原来的 8.93 平方公里扩大到 15.7 平方公里^{〔12〕}。

四、日本殖民统治大连的后期 (1931 年—1945 年)

这一时期是大连城市继续发展转而逐步地走向衰落的阶段。九一八事变后, 日本迅速占领东北全境。在武力侵略的同时, 日本帝国主义也加强了经济侵略。日本殖民当局对大连城市的建设规划和投资出现了较大的变化。应当看到, 在近代工业中, 企业规模的发展趋势已经不再是简单纯粹的单项门类, 而是逐步趋于多项门类和结构的复杂化; 市场的需求也产生着多样化的变化。而随着生产社会化水平的提高, 也为工业企业的存在、发展提供了广阔的空间。作为东北门户的大连, 在这一阶段中, 吸收进了更多新的技术和更多的资本, 为大连原有的工业带来了巨大的市场。有材料统计, 1937 年大连市内有工厂 751 家, 工业资本额为 1.7993 亿元^{〔13〕}。这个数字比 1930 年的 1.13 亿元增长 59%。1937 年关东州地区工业总产值为 2.67 亿元。其中, 占第一位的是以油坊业为中心的化学工

业，占到了 52%，其余工业部门所占到之比例，依次是机械器具工业 12%；纺织工业 11%；金属工业 6%；食品工业 4.08%；建材工业 4%^{〔14〕}。除此以外，作为国际贸易商港——大连港的吞吐能力，也有了进一步的提升。1932 年大连港货物吞吐量是 866.8 万吨，比 1931 年增长了 17.8%，1934 年达到 1073.4 万吨，为近代大连港的最高纪录^{〔15〕}。

在这一阶段中大连地区的第三产业也迅速地发展。1918 年时，大连城市从事第三产业者只占城乡总劳动人口的 6.3%^{〔16〕}。但到了 1935 年就上升到 75%^{〔17〕}。在这一时期中，大连城市人口也增长的很快。1937 年 4 月城市人口为 37.8 万人，比 1930 年增长了 81%。到了 1943 年，大连城市的人口激增到 826 907 人^{〔18〕}。很显然，大连地区在吸收劳动力就业方面有着超过东北其他地区所难以具备的良好条件。

1937 年，日本发动全面侵华战争后，把殖民地经济纳入到为战争服务的轨道，致使大连城市经济中与战争直接相关的重工业、化学工业及建材工业首先膨胀。而一些不被重视的生产和生活必需品，也因战争的因素，而在当地被大规模地扩充生产。殖民当局从政策上对上述的生产部门给予了大力扶植和补充，使产值呈上升势头。1941 年时，大连的工业产值为 4.0486 亿元，工业资本总额为 5.34 亿元；1944 年时，整个关东州工业产值与资本总额增加到了 6.13 亿元和 7.36 亿元^{〔19〕}。在这一时期，大连的城市建设也迅速发展，到 1939 年时，大连城市的基础已相当完善，形成了完整的道路、给排水、煤气供应、城市交通及邮电通信、商业服务等系统，城市规模也已具有相当的程度和水平，此时的大连，在国际上已经是颇受人们关注的繁华城市。到 1945 年时，市区的规划建成面积已经达到了 45.7 平方公里，市区人口达到 70 万人^{〔20〕}。但我们也应该清楚地看到，随着太平洋战争的爆发，海路运输日益受阻，大连商港运量和运力的矛盾迅速激化，大批海运货物被迫转为陆路运输，港口功能遭到严重削弱，大连港实际上已处于半闭港的状态。

港口贸易的下降“导致了这样的结果，即切断了‘大东亚共荣圈’内部的相互联系”，“致使通货膨胀加剧，经济产生混乱。”包括日本“本国殖民地在内以粮食和衣料为首，在民众的生活的全部范围内实施了配给制度，代用品横行，并与统制经济背道而驰的黑市经济大肆横行于民众的生活之中”^{〔21〕}。这样的一种经济衰败也必然要制约城市经济的发展。虽然在当时大连地区的工业产值和资本总额略有增长，但已难逃走向衰落的命运。

正是由于旅顺军事重镇和大连商港的开发建设，使大连地区的社会发展，尤其是社会的经济，被卷入到了世界资本主义的市场当中。俄、日殖民主义的统治为中外资本的投入，创造了一种畸形的投资环境，加上西方先进技术的引进和吸收，也为大连城市的发展提供了技术上的条件。大连的近代城市由此就冲出了它发展的起始点。事实证明，近代大连城市的发展是在外国资本主义经济的影响下而逐步地发展起来的，大连城市经济以港口贸易为先导，通过大连作为中枢周转，联动东北地区的经济贸易发展，同时，也推动了交通运输、电讯通信、金融汇兑和轻重工业的发展。外国资本主义对大连城市的发展既产生了诱导作用，也给予了一定的推动。大连近代城市化的进程是政治上完全陷入到殖民地化统治的过程。所以，我们不仅要看到社会经济政治制度的差异，会对城市近代化的进程产生有不同程度的影响，但更要看到它不会从根本上中止这种运动发展的进程。

我们今天分析和展示大连近代城市发生发展的历史轨迹，根本的目的是要了解 and 掌握自己身边城市的历史，探讨在其发展过程中的特点，达到有助于我们提高改造自然、改造社会的能力，正像城市中所矗立的那些坚固雄伟的近代历史建筑，表明了它是近代化的城市中一种驻足伫立的历史文化遗产一样，让我们时时地对它作为一种深情的凝望和审视。

注 释

〔1〕 沈毅著：《近代大连城市经济研究》，辽宁古籍出版社，1996年12月

版,第1页。

[2] 张存礼主编:《近代上海城市研究》,上海文艺出版社,2008年8月版,第4页。

[3] 《马克思恩格斯全集》,第3卷,人民出版社,1960年版,第57页。

[4] 曲晓范著:《近代东北城市的历史变迁》,东北师范大学出版社,2001年11月版,第13页。

[5] 马克思、恩格斯著:《共产党宣言》,《马克思恩格斯全集》,第1卷,人民出版社,1972年版,第255页。

[6] 张侠等著:《清末海军史料》,海洋出版社,1982年版,第5~7页。

[7] 张侠等著:《清末海军史料》,海洋出版社,1982年版,第12页。

[8] 李鸿章:《论旅顺布置》,《李文忠公全集·海稿》,卷一,第17页。

[9] (美)施坚雅著,叶光庭等译:《中华帝国晚期的城市》,中华书局,2000年版,第242页。

[10] 杨昭、雷燎原编:《中国东北史》,第5卷,吉林文史出版社,1998年版,第627页。

[11] 沈毅著:《近代大连城市经济研究》,辽宁古籍出版社,1996年版,第25页。

[12] 姜维公著:《东北历史地理简论》,吉林文史出版社,1990年版,第264页。

[13] 大连商工会议所编:《关东州的工业事情》(日文版),1939年,第17页。

[14] 大连商工会议所编:《关东州的工业事情》(日文版),1939年,第22页。

[15] 周永刚主编:《大连港史》,大连出版社,1995年版,第204页。

[16] 《大连商工会议所统计年报》(日文版),1918年,第378~382页。

[17] 大连市役所:《大连市政的十年史》,1935年,第17~19页。

[18] 《关东州经济年报》(日文版),1944年,第333页。

[19] 唐树富等著:《大连市工商业联合会史》,大连工商联,1988年版,第20页。

[20] 曹洪涛、刘金声著:《中国近现代城市的发展》,中国城市出版社,1998年版,第155页。

[21] (日)浅田乔二等编,东北沦陷十四年史吉林编写组译:《日本帝国主义对中国东北的统治》,1994年版,第53、56页。

近代大连城市发展之端倪

第一节 大连的自然地理环境 及名称的由来

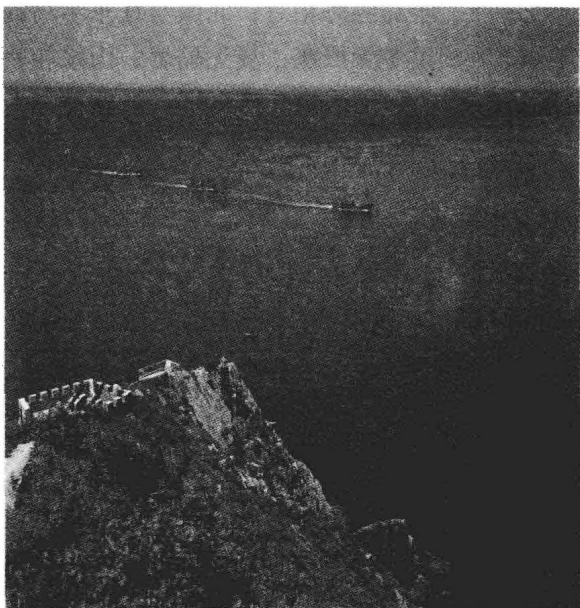
大连，地处东经 120 度 58 分 ~123 度 31 分，北纬 38 度 43 分 ~40 度 12 分，位于祖国版图辽东半岛的最南端，有着“北方明珠”的盛誉。它的东、西、南三面为黄海、渤海所环绕（东面为黄海，西面、南面为渤海）；南面又与山东半岛的庙岛群岛遥遥相望；西面则与朝鲜半岛隔海相峙；北面与辽东半岛的营口、丹东相接。这里冬无严寒，夏无酷暑，山水相映，海滨秀色，斑斓沁心。境内有天然良港，海路交通发达，是我国北方最大的港口城市。

大连市境内陆地属于低山丘陵构造。整个地势呈东北高，西南低；东北宽，西南窄。地形呈脊突翼凹的半岛形状，由中央轴部向东南的黄海、西北的渤海两侧倾斜。境内的山地为千山山脉的南延部分，由东北方向西南方绵延，纵贯全区。丘陵海拔高度一般都在 50 公尺至 200 公尺之间，个别海拔可达 400 公尺以上者可谓凤毛麟角。在境内的东北和北部诸山海拔高度一般在 600 公尺以上。有数据统计，全市境内海拔 200 公尺以上的山丘有 100 多座，其中海拔高度在 500 公尺以上的山峰有 18 座。大连市庄河境内的步云山海拔在 1129 公尺，是

大连市境内的第一高峰。整个陆地面积为 12 573.85 平方公里^{〔1〕}。

大连由于其自身三面环海的自然地貌,形成了曲折绵长的海岸线,226 个岛屿星罗棋布地分布在境内的周边海域中。如果从东起的庄河南尖镇大邵二砣起步,既北纬 39 度 47 分 30 秒,东经 123 度 21 分,绕半岛半周,西至瓦房店李官乡河口,既北纬 40 度 6 分 50 秒,东经 121 度 57 分,全长 1906 公里。这其中岛岸线长 618 公里;陆地岸线长 1288 公里。以旅顺老铁山岬角为黄海和渤海的分界线,属于黄海区域的岛岸线长 471 公里,陆岸线长 607 公里,合计 1078 公里;属于渤海区域的岛岸线长 148 公里,陆岸线长 680 公里,合计 828 公里。因此,大连是中国沿海海岸线最长的城市。大连境内专属海域面积达 6.4 万平方公里,其中水深 40 公尺以内的浅海区域面积有 5240 平方公里。在黄海海域中,因受长山列岛的阻隔,海底地貌较为复杂,明砣暗礁较多,海域东南最深处可达 50 多公尺,平均水深为 34 公尺。渤海海域,海底自北向南倾斜,坡度陡峭,海底起伏不平,平均水深 40 公尺;在旅顺老铁山岬角外有这一海域最深的海沟,深度超过 60 公尺。正是由于其地处黄、渤两海的结合部位,以及地质地貌的多样性,为本地的经济发展提供了丰富的利用功能;同时也满足了民用和军用的多种需要^{〔2〕}。

大连地区的地质地貌构造,为人类生活的物质需求



旅顺老铁山黄渤海分界线

和矿产资源的形成提供了基本的前提条件。资料统计证明,在大连地区共有植物 162 科、678 属、1812 种,占到东北地区植物种群的 62.6%,其中有经济用途的约 1000 多种。截至目前,在大连境内已发现的矿产资源达 56 种之多。其中非金属类矿产有 46 种;金属类矿产有 8 种;能源性矿产有 2 种。已开发利用的占到 43 种。在非金属类的矿产中,尤以金刚石矿、石灰石矿、硅石矿、石棉矿、大理岩矿、花岗岩矿、辉长岩矿、辉绿岩矿、磷矿、耐火黏土矿、滑石矿等价值较大。已探明的大连境内的金刚石储量居全国金刚石矿之首,列世界第 10 位。产地主要在瓦房店一带。境内的石灰岩矿资源更是十分的丰富,主要可用于溶剂、水泥原料,其次还可用于烧制白灰和用作其他的化工原料。



郁郁葱葱的旅顺老铁山

金属矿产主要为铁、铜、铅锌和金(银)4种。金属矿产多属于小型矿床带,但经济价值不容小视。尤其以金(银)矿最为重要。目前已探明黄金储量为 10.4 吨,白银储量为 162 吨。主要集中在瓦房店、普兰店和庄河一带^[3]。

“大连”作为特定的地名概念和行政区概念单独出现在公众的视野中,始于 1905 年。有关“大连”名称的起源历来说法不一。但随着史料发掘的不断丰富,目前较为能够取得学术界公认的还是

有两种：一是源于“褡裢湾”说，一是源于“大蛎湾”说。执前一说法的学者认为：“褡裢湾”之名，源于褡裢岛。说在大连湾口外有三岛环立，其中有两岛相连，形似褡裢，故当地居民称此岛为“褡裢岛”，岛迤北的海湾则被称为褡裢湾^{〔4〕}。著名学者董志正先生在其所著的《旅大史话》一书中写道：“大连湾的称呼，民间称之为前，官方用之于后，是有根据的说法。”^{〔5〕}学者韩行方依此寻踪，从百余年前清朝官员周馥的一首诗中的自注中，认定“大连湾原名大蛎湾”，并指出，这“绝非是后人随意杜撰”^{〔6〕}。而据现知史料，早在1860年，就曾由英国人约翰·瓦特绘制了一幅《辽东大联湾海图》^{〔7〕}。这是历史上首次出现在文献中的“大联〔连〕湾”的字样。英国人在海图中出现此等注音字，其实就是在当时向当地人询问海湾名称时，据其当地居民口述读音，而标记出来的。而在中国官方文件中，首次出现“大连湾”字样，是清末李鸿章写于光绪五年九月（1879年10月）的一通名为“条议海防”的奏折中：“大连湾距金州三十里，系属海汊，又非海口，实扼北洋形式，最宜湾泊多船……”^{〔8〕}



大连的海滨

大蛎湾，这一民间流行称谓的地名起源于何时，现在已经不得而知，后来又如何演变成了“大连湾”，现今说法也不尽一致。韩行方先生从音韵学的角度出发，认为“可能是因为‘大蛎湾’这一称谓在口读传承中，逐步地将‘蛎’字的读音，转换为‘连’字音