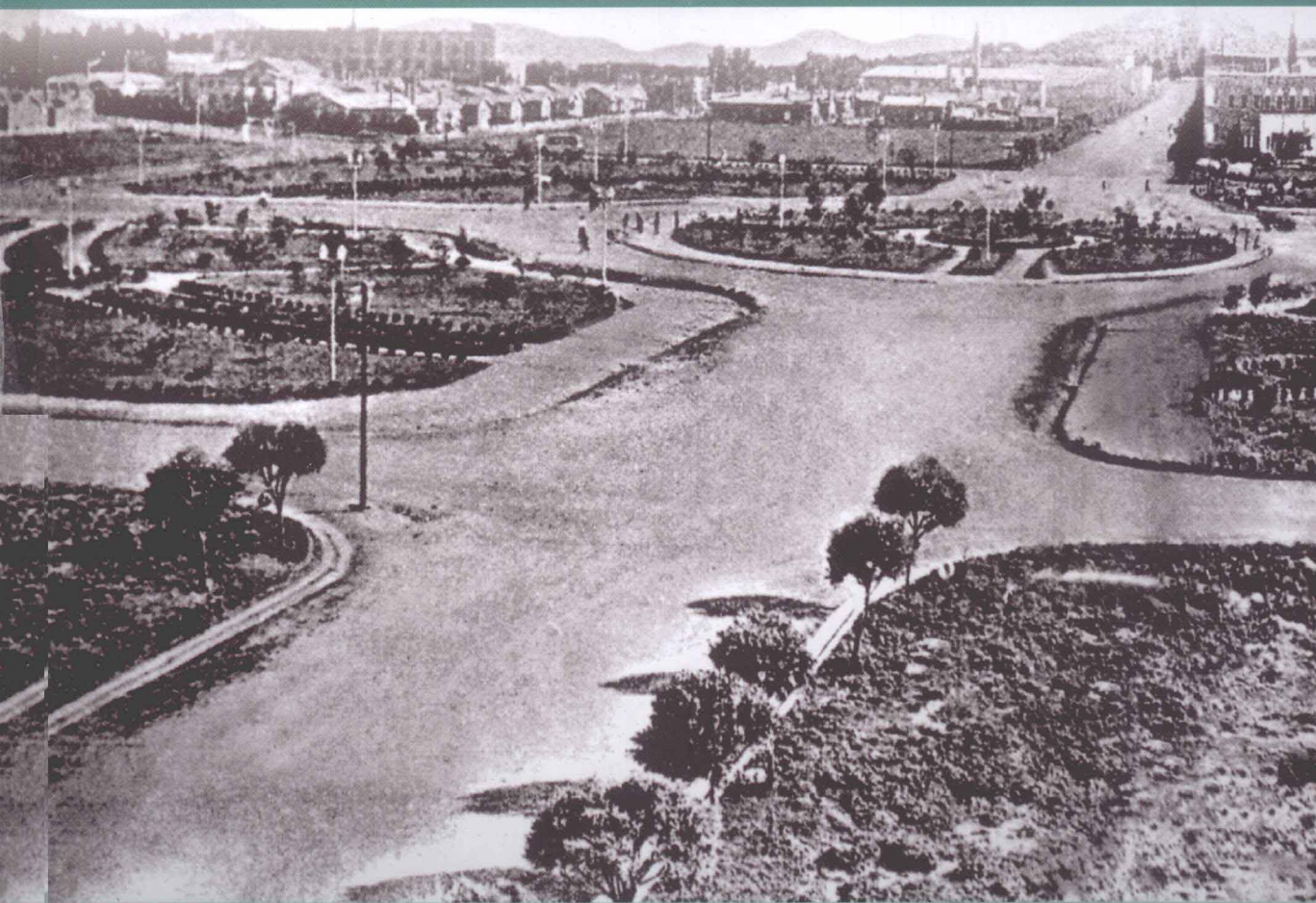


“鞍山近代建筑调查研究”项目（编号：20060502）
辽宁科技大学学术专著、译著出版基金资助

鞍山近代建筑

王丽 著



東北大學出版社
Northeastern University Press

“鞍山近代建筑调查研究”项目(编号:20060502)
辽宁科技大学学术专著、译著出版基金资助

鞍山近代建筑

王 丽 著

东北大学出版社

• 沈 阳 •

© 王丽 2010

图书在版编目 (CIP) 数据

鞍山近代建筑 / 王丽著. — 沈阳: 东北大学出版社, 2010.8
ISBN 978-7-81102-852-2

I. ①鞍… II. ①王… III. ①建筑史—研究—鞍山市—近代 IV. ①TU-092.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 167736 号

出 版 者: 东北大学出版社

地址: 沈阳市和平区文化路 3 号巷 11 号

邮编: 110004

电话: 024—83687331 (市场部) 83680267 (社务室)

传真: 024—83680180 (市场部) 83680265 (社务室)

E-mail: neuph @ neupress.com

http: // www. neupress. com

印 刷 者: 沈阳市市政二公司印刷厂

发 行 者: 东北大学出版社

幅面尺寸: 184mm×260mm

印 张: 8.75

字 数: 224 千字

出版时间: 2010 年 8 月第 1 版

印刷时间: 2010 年 8 月第 1 次印刷

责任编辑: 刘乃义 石玉玲

责任校对: 米 戎

封面设计: 唐敏智

责任出版: 杨华宁

ISBN 978-7-81102-852-2

定 价: 26.00 元

序

随着我国城市化步伐的加快，鞍山的城市建设进入加速期。大面积的危旧房拆迁改造，马路、广场的拓宽更新，商业服务设施日臻完善，无数高层建筑拔地而起。市民既目睹了经济的快速发展，也分享了建设成果和社会事业进步带来的实惠。同时人们也在思考，如何慎重地、有区别地研究旧有建筑，如何善待部分有价值的历史建筑，如何从文化高度有选择地保留重要的历史街区。

历史建筑是人类经济发展水平的标识。闻名于世的“红山文化”“仰韶文化”是以棚舍、祭坛等建筑记录了先人的生产、生活和文化行为。历史建筑是地区和城市的文脉。城市历史文化的发掘离不开历史建筑，也就是说，建筑物的沉淀和叠加形成了城市文化。历史建筑是城市特色的重要组成部分。无数历史建筑外观揭示了城市特色的内涵，否则，将是“千城一面”。历史建筑是人们价值取向和情感的寄托。尤其是标识性建筑，曾给很多人留下了美好的记忆和遐思，作为市民，当描述自己的生活环境时，无不情不自禁地标定身边的重要建筑。

鞍山这座城市是在特殊的历史环境中发展起来的。19世纪末，沙俄侵入我国东北地区，继1896年修筑满洲里至绥芬河的东清铁路之后，1897年修筑哈尔滨经鞍山至大连的南满洲支路，使鞍山开始了近代化的进程。1905年日俄战争后，俄国将铁路及附属地转让给日本，日本利用当地的铁矿资源，设立了鞍山制铁所，规划用地，将

鞍山作为其海外最重要的钢铁基地来建设，促成了鞍山城市的形成和发展。

鞍山近代建筑遗存大多是日本占领期间以钢铁生产为中心兴建的工业生产建筑及与生活配套的建筑，也有1931年九一八事变前以及1945年日本投降之后，在鞍山市区与制钢所厂区周边地区由中国人主导设计和建造的一些建筑，以及早期的欧洲教会建筑、沙俄铁路建筑。这些建筑，都是当前国内外重点关注的近代遗产。其中，日本占领期间的鞍山工业建筑，作为近代工业遗产，更有其独特的历史价值。

我十分欣慰辽宁科技大学王丽副教授选择了鞍山近代建筑作为研究课题。清华大学建筑系张复合教授亲自主持该研究项目，并与鞍山市规划局合作。我作为鞍山市一名规划、建筑科技工作者，辽宁科技大学的兼职教授，与张复合教授一同作为王丽的指导教师。应该说王丽的研究课题正是城市规划管理部门思考和必须正视的问题。历时近两年的努力，现将研究成果整理成书。

对鞍山近代建筑的调查研究，以对鞍山历史文脉的透彻分析为视角，以经济、社会发展与建筑的关联度为基调，以鞍山城市形成和发展的渊源为主线，以对重要历史建筑的测绘和描述为主要内容，以历史建筑对形成鞍山建筑特色的价值为目标，根据一些历史地图、历史图片和历史文献，结合人物采访和实地勘察测绘，从史源学、年代学的考证入手，较系统、翔实、深入地对鞍山现存的和历史上有影响有价值的近代建筑进行了分析介绍，提出了鞍山城市建设中如何保护历史建筑的合理建议。本书除了测绘、记录、描述、揭示外，更重要的是，在城市快速发展期，如何善待、保护历史建筑，如何尊重自己的地域文化，如何形成自己的城市特色，如何顺应市民的价值取向和情

感思维，这些都是鞍山城市化进程中共同面临的问题。当然，由于鞍山的历史建筑较少，由于资料的限制和时间的匆促，书中一定存在不足之处，但这毕竟是鞍山市第一本研究近代建筑的专著，其意义不言而喻。

在项目研究过程中，得到了鞍山市副市长李世凯、鞍山市规划局局长杨君、鞍山规划设计院院长冯贵申及鞍山市规划局、海城市规划局、台安县规划和国土资源局、岫岩满族自治县规划局、鞍山钢铁集团公司、鞍山市文化局、鞍山市图书馆、鞍山市史志办等部门的领导和同行的帮助和支持，也得到了热心保护历史建筑的智春山、姜舒放、李兆信等一些老同志的支持。清华大学张复合教授、钱毅博士，辽宁科技大学建筑与艺术设计学院的刘声远院长、张国锋书记、于欣波主任及建筑系部分教师和学生都给予了帮助和支持，在此我代表作者一并表示感谢。

李 汉 文

目 录

鞍山近代建筑概说.....	1
实测报告 1: 满洲铁道株式会社鞍山医院	44
实测报告 2: 井井寮	57
鞍山近代建筑(现存部分)一览表及分布图	73
鞍山近代建筑调查表	80
附 录.....	118
A: 参考文献	118
B: 鞍山近代建筑发展大事记(1906—1949)	120

鞍山近代建筑概说

鞍山是我国重要的工业城市之一，鞍山近代建筑的历史要从牛庄的开埠说起。海城境内的牛庄和没沟营，明清以来就成为通向海洋的一个重要口岸。自 1840 年鸦片战争爆发后，1858 年，清政府被迫与英法联军签订了《中英天津条约》，增辟牛庄港埠为通商口岸。1861 年牛庄正式开埠，英国率先在牛庄设立领事馆，之后英国驻牛庄领事米德斯 (T. T. Meadows) 乘军舰到辽河口勘察，见牛庄下游的没沟营开港条件优越，又与清政府交涉，要求改牛庄下游的没沟营为通商口岸，以代替条约上的牛庄。1864 年没沟营正式开港，成为东北三省第一个对外通商口岸。牛庄的开埠，为外国列强打开了侵入中国东北的南大门，洋教也随之传入鞍山所在地区，开始了鞍山近代建筑的历史。

一、鞍山近代城市概况

鞍山，因市区南部一座形似马鞍的山峰而得名。鞍山作为一座近代兴起的工业城市，属于先建工厂、市街，后设市建制的类型。1937 年，日本帝国主义对整个东北的殖民统治已经确立，鞍山是全满主要都市中唯一由日本人建设起来的市街，是日本侵略东北乃至整个中国的钢铁资源基地。在其掠夺和压迫下，这时期的鞍山虽然城市近代化得到迅速发展，但协同有效的城市组织功能基本没有形成，结构和功能总体协调性较差，具有殖民地城市所特有的畸形发展特征。

(一) 自然环境

1. 地理环境

鞍山地处辽宁中部，辽东半岛北部。市中心位于东经 $122^{\circ}10' \sim 123^{\circ}14'$ ，北纬 $40^{\circ}27' \sim 41^{\circ}34'$ ，南北最长 175km，东西最宽 133km，总面积约为 9252km^2 ，总人口约 347 万人。其中市区面积约 624km^2 ，人口约 146 万人^[1]。鞍山东部有连绵不断的千山山脉，东部及北部与辽阳县相接；南部的岫岩满族自治县与庄河市、凤城市毗邻，海城市与大石桥市相邻；西为辽河、浑河、太子河冲积平原，台安县与盘山县、辽中县接壤。鞍山市中心北距沈阳 89km，南距营口市鲅鱼圈港 120km，南距滨城大连 308km，西距盘锦市 103km，东距煤铁之都本溪 96km。在辽宁省各大城市中，鞍山居于沈阳、大连之后，管辖海城市、台安县、岫岩满族自治县和铁东、铁西、立山、千山 4 个城区。长（春）大（连）铁路、沈（阳）大（连）高速公路纵贯南北，海（城）沟（帮子）铁路、海（城）岫（岩）铁路连接东西；大庆至大连的输油管道经过境内；空中航线（军用机场）直达北京、佛山和惠州，并有鞍山至

北京的始发列车。鞍山市区图如图 1 所示。

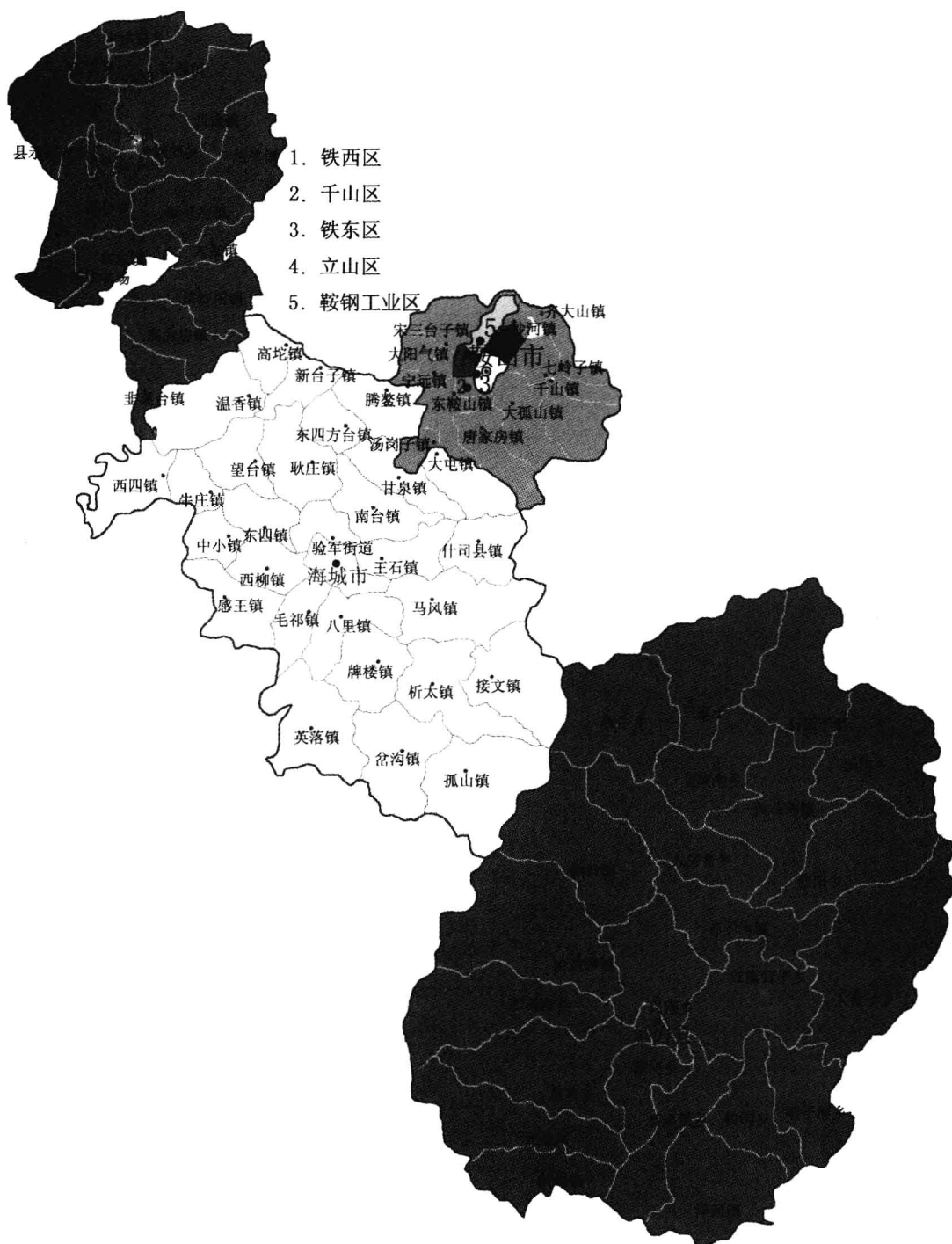


图 1 鞍山市区图

(<http://www.xzqh.org/quhua/21ln/210300.gif>)

2. 气候环境

鞍山地处我国松辽平原的东南部边缘,属暖温带大陆性季风气候,夏半年以偏南风为主,冬半年以偏北风为主。其主要气候特点是:四季分明,雨热同期,干冷同季,降水充沛,温度适宜,日照丰富,大雨、冰雹、寒潮、旱涝、霜冻等自然灾害性天气偶有不同程度的发生。年降水量为 640~880mm,自东南向西北逐次减少;年平均气温平原地区为 8.0~9.0℃,而东部和东南部山区为 6.3~7.0℃;年平均日照为 2350~2700 小时,西北部多于东南部。四季特点分明:春季大风多,降雨少,日照长,回暖快,蒸发大,湿度小;夏季降雨多且集中,暴雨多发生在此季,气温高而少酷热,雨热同步;秋季天高气爽,雨量骤减,气温急降,北风渐多,初霜初冻;冬季雪少北风多,干燥寒冷。

3. 资源环境

鞍山的矿产资源举世闻名,特别是铁矿和菱镁矿储量是全国储量分布最集中的地带。市区周围 16km 内,铁矿储量逾亿吨,占全国储量的 1/4,居全国首位;在南部和东南部蕴藏的菱镁矿占世界储量的 1/4,占全国储量的 80%;滑石矿储量占全国首位;还有锰、萤石、石棉等数十种有色金属、贵金属和非金属矿藏。岫岩地区素有“玉石之乡”的美称,拥有丰富的玉石资源。鞍山除矿产资源丰富外,还有肥沃的土地资源,渔牧业、农作物丰盛,淡水资源、森林资源也较丰富。旅游资源有“十里青山半入城”之称的国家重点风景名胜千山及闻名遐迩的二一九公园和世界最大的玉佛等。现今,鞍山是一座以钢铁工业为主的,包括石油化工、轻工、纺织、机械、建材、电子等门类比较齐全的综合性的工业城市和旅游城市,是沈大黄金经济带的重要支点,是我国著名的“钢都”。

(二) 历史沿革

鞍山于 1937 年 12 月 1 日正式建立市制,虽然鞍山这座城市建制很晚,但是鞍山城市的历史久远,它是远古时代人类发祥地之一,在这里曾产生过绚丽多彩的文化。据《鞍山市文物志》记载,距今约 2 万年前的旧石器时代,就有人类开始在这片地域里生息繁衍,过着群居生活,有了最早的洞穴建筑形式。在其下部地层中出土了旧石器晚期智人牙齿化石和 2 万余件石制品,其中,双排倒钩古鱼叉是国内旧石器时代遗址出土的唯一国宝。海城小孤山古遗址如图 2 所示。



图 2 海城小孤山古遗址

(<http://www.chinabaike.com/article/316>)



图 3 姑嫂石棚

(<http://liaoning.d0086.com/SLM/Anshan>)

在距今 4000~7000 年的新石器时代,在鞍山境内出现了石犁、石磨、石镐及大量的陶器,在海城境内的析木、牌楼、大屯、腾鳌等地还发现了石棚,它们是我国原始社会典型的细石器文化的代表。位于海城东南 17km 的析木石棚,又称姑嫂石棚,属于我国现存最早的地面建筑形式之一,如图 3 所示。

距今 2400~4000 年的青铜时代,在鞍山旧堡区发现了战国晚期的青铜戈、铜镞等,到西汉、辽金、明代时期,也都有鞍山早期矿源开发的历史记载。

从明朝洪武年间起,在今鞍山所在的地区先后建立了鞍山驿堡、沙河铺城、长甸铺城等古代驿铺,在这些驿铺周围散落着许多大小村屯、聚落,其中具有代表性的有旧堡村、立山屯、八卦沟村、陶官屯、八家子、石家峪、吴家台、马圈子等。清朝时期,这里属海城县管辖,海城县属辽阳府下辖,顺治十四年后属奉天府辽阳州下辖。

到近代,19 世纪末沙俄侵入我国东北,修建了被称做“东清路”的中东铁路,并在鞍山地区建造了旧堡、汤岗子等火车站。日俄战争后,俄国将南满铁路及附属地转让给日本,日本帝国主义垂涎鞍山的铁矿,通过各种手段,逐渐侵占鞍山,先后成立了鞍山制铁所、昭和制钢所,利用鞍山的铁矿资源,进行钢铁生产。同时,为了扶持昭和制钢所钢铁工业的发展,1937 年建立了伪鞍山市公署,在厂区周围形成街市的基础上,经过几年的建设,初具了城市的规模。图 4 为鞍山市在日本开发前的原始地貌。1937 年鞍山市都邑计划图如图 5 所示。



图 4 在日本开发前的鞍山原始地貌
(智春山先生提供)

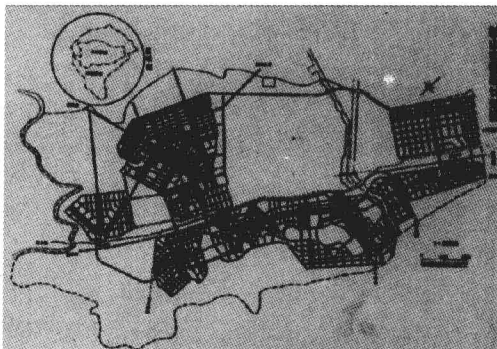


图 5 1937 年鞍山市都邑计划图
(鞍山市规划展厅提供)

1945 年日本投降,苏联接管了鞍钢,厂区大量设备被拆除运回苏联国内。随后的中国又陷入内战,鞍山也遭到战火的洗礼。1948 年鞍山解放,鞍山城市与建筑的发展开始进入一个新时期。

(三) 行政建置

据史料记载,春秋时期之前,鞍山市现辖地区属于我国古老民族东胡、肃慎等的游牧之地,春秋战国时期便开始有郡县的行政区划建制。今鞍山市境域,战国属于燕国辽东郡;秦代属于辽东郡;西汉属于幽州辽东郡;东汉属辽东郡和辽东属国;三国和西晋属于幽州辽东郡襄平县、新昌县、辽队县、安市县、昌黎郡昌黎县;东晋·十六国先后隶属于前燕、前秦、后燕辽东郡,其后又一度为高句丽所割据;南北朝北朝之际,今鞍山市城区及海城市境域为高句丽所割据;北魏,今鞍山市境域大部分仍为高句丽割据;隋代,今鞍山市城区和海城市境域及台安县部分境域为高句丽所割据,今台安县境域辽河以西部分为隋朝直接管辖,属燕

郡怀远镇；唐代，今鞍山市大部分境域，唐初为高句丽所割据，唐高宗 668 年收归唐朝统割，分属河北道安东都府辽城州、都督府安市州和河北道燕州；辽代，今鞍山市境域原有州县数度易名，均隶属于东京道辽阳府；金代，今鞍山市境域隶属于东京路、北京路、易苏馆路；元代，今鞍山市城区及海城市境域隶属于辽阳路辽阳县，今台安县境域隶属于广宁府路望平县，岫岩满族自治县隶属盖州路；明代，今鞍山市境域隶属于辽东郡指挥司辽中卫、海州卫、广宁卫、盖州卫；清代，今鞍山市境域分别隶属于奉天府辽阳州海城县、锦州府镇安县和盖平县、奉天行省东边道；中华民国（1912—1949 年），今鞍山市城区境域隶属于辽阳县、海城县，今海城市境域为海城县，今台安县境域为镇安县，后改为黑山县，今岫岩满族自治县为岫岩县^[2]。

（四）“铁路附属地”时期的市街建设

从明朝洪武年间起，到清末为止，鞍山一带还只有散落分布的一些村落，从 19 世纪末沙俄侵入我国东北地区开始，就有了鞍山“铁路附属地”的最初建设，日俄战争后，日本侵略者将鞍山作为其海外最重要的钢铁基地进行规划建设。

1. “中东铁路附属地”时期

1895 年以后，东北近代史大部分是有关铁路及其附属企业兴建和经营的列强争夺史。鞍山“铁路附属地”的出现，是从沙俄帝国主义强行在中国东北修筑中东铁路（东清铁路）开始的。

在中日甲午战争之后，沙皇俄国的华俄道胜银行就曾在牛庄从事业务活动。1896 年，沙皇俄国胁迫清朝政府签订了《中俄御敌互相援助条约》，俄国取得了在东北修筑和经营东清铁路的特权，并掠取铁路筑路用地及周边土地。东清铁路是指沙俄修筑的从俄国赤塔经中国满洲里、齐齐哈尔、哈尔滨、绥芬河到达符拉迪沃斯托克（海参崴）铁路中在中国境内的一段，简称“东清路”，民国以后改称“中国东省铁路”（简称中东铁路或中东路）。东清铁路从 1897 年 8 月破土动工，以哈尔滨为中心，分东、西、南部三线，由六处同时开始相向施工。1903 年 7 月 14 日，东清铁路全线通车营业。同时修筑的从哈尔滨直达旅顺的支线铁路（“中东铁路南满支线”），习惯上也认为是东清铁路的一部分^[3]。这两条干线就形成了横亘东北地区的“丁”字形交通路网。这条全长 2800 余千米的东省铁路的建成，使沙俄势力全面侵入到东北全境，它也成为源源不断地将西方文化输入到东北的大动脉。

中东铁路沿线城镇分布图见图 6。

在沙俄修筑中东铁路的过程中，为推行其殖民统治的需要，借口《东省铁路章程》中有关铁路附属地的条款规定，即中东铁路公司为“建造、经理、防护铁路之必需”，可在沿线设立“自行经理”用于兴建房屋、市政等铁路附属设施，俄国人将此内容作了蓄意曲解。他们利用清政府的无能，最大限度地扩大条款规定的范畴，最终在铁路沿线建立起排斥中国境治权、由俄国人独占、供俄国人定居的类似于租界的一种特殊地区，称之为“铁路附属地”。

在修筑中东铁路支路的进程中，沙俄势力侵入鞍山地区。在此期间，沙俄在鞍山一带建造的建筑不多，留存的也甚少，目前能够找到的资料中的建筑多是“东清铁路”沿线站房建筑，这些车站是鞍山近代建筑的早期代表。例如 1899 年沙俄侵略者于旧堡村北建造的鞍山旧堡火车站（图 7）、1899 年在汤岗子建造的汤岗子火车站（图 8）。到 1905 年日俄战争结束时，长春以南路段改属日本，称为南满铁路，沙俄对鞍山的短暂控制才宣告结束。

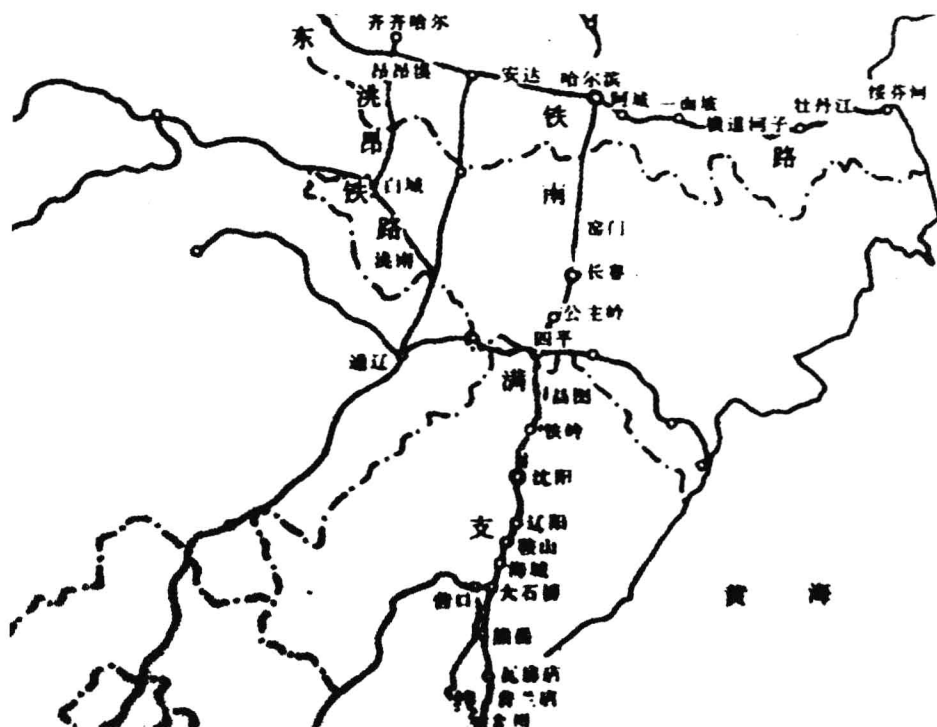


图6 中东铁路沿线城镇分布图

(吴晓松. 近代东北城市建设史 [M]. 广州: 中山大学出版社, 1999: 45)



图7 鞍山旧堡火车站

(姜舒放先生提供)



图8 鞍山汤岗子火车站

(李兆信老人提供)

2. “满铁鞍山附属地”时期

1904年, 日本与沙俄两国为了争夺在中国东北地区的利益, 日俄战争爆发。1905年, 俄国在战争中失利, 双方议和并签订了《普兹茅斯条约》, 其中, 议定当时中国东北的俄属“东清铁路”长春以南段(即南满铁路)及“关东州”(辽东半岛顶端地域)租借权改属日本, “北纬 50° 以南为日本的领土”, 这些条款后在中日签订的不平等条约《满洲善后协约》中被追认。《条约》将东北北纬 50° 以南一切权利转让给日本。俄国人退居北纬 50° 以北, 自此在我国东北近代史上出现了“南满洲铁道附属地”一词。为了更好地经营满洲这块殖民地, 日本天皇敕令成立“南满铁道株式会社”这一带有殖民性质并有浓厚政治色彩的企业,

简称“满铁”(SMR)^[4]。

“满铁”成立于1906年6月7日,它代理日本经营南满铁路及满洲这片土地。满铁作为日本侵占全中国的“大陆政策”的具体实施机关,通过以朝鲜为跳板,在其存在的近40年时间里,对中国东北实行经济统制和掠夺。吉田松荫(1830—1859)在19世纪50年代中期就说过:“为今之计,如能以和好牵制二虏(指美国和俄国),乘隙实行富国强兵,开垦虾夷(北海道),夺取满洲(中国的东北)、朝鲜,吞并南方,然后挫败美国,制服欧洲,就将无往而不胜。”并且强调:“方今急修武备,一旦军舰大炮大体充实,即可开垦虾夷,……责成朝鲜纳币进贡……北则割据满洲(中国东北)之地,南则占有(中国)台湾、吕宋诸岛(菲律宾)……”^[5]“满铁”在1919年5月出版的《原满洲铁道株式会社十年史》中,也极为露骨地说:“建立满铁,……其目的在于开发未来经济,扶持祖国的政治势力”,“帝国当局希望满铁会社成为开发满蒙之先锋”,“其本质是负有重任的殖民会社”。在1927年满铁地方部提交给“满蒙国策会议”的机密文件中对满铁的性质有清楚的描述:“满铁会社,并非纯营利公司,在政治上属于所谓殖民公司。”

“满铁”夺取东清铁路南满支线特权后,开始大肆扩大侵占土地的面积,把侵略之手伸向鞍山的铁矿资源。1909年8月16日,满铁地质调查所所长木户忠太郎等,开始非法勘探铁石山、大孤山、樱桃园、关门山、小岭子、弓长岭等铁矿资源。随后,“满铁”又对鞍山组织了多次勘探并筹划在鞍山开采铁矿。1916年,日本以假合办的“振兴公司”名义向第二矿物监督署申请鞍山铁矿矿业权,取得了大孤山、樱桃园、东鞍山等8个矿区的试采执照。经过一段时间的筹备,1918年“鞍山制铁所”成立,突击强占大批土地。

“满铁鞍山附属地”,就是指在鞍山设立“鞍山制铁所”后,日本侵略者在开矿建厂过程中,先后在鞍山“收买”霸占20多千米²的土地。原鞍山境内的立山、千山、汤岗子3块“附属地”,是日本人从沙俄手中接管的,当时千山站(今旧堡站)含千山街,占有土地109亩,汤岗子站(含汤岗子街)占有土地119.1亩,其占有面积起初很小,后来日本侵略者以开矿建厂为借口,快速扩充了占有土地的面积。据1924年5月统计,从1917年到1924年间,日本侵略者在鞍山共强行收买土地2170万m²。其面积范围按鞍山现今地名,东起“二一九”公园东山的分水岭,西至铁西南、北十道街的交叉点,向东沿运粮河(今中部排水沟一带),过三孔桥,沿建国路向北延伸,经和平路折向健身街西口,再折至永昌街,从永昌街向东经园林路与东山相接。“满铁”在鞍山“收买”土地的概况见表1。

表1 “满铁”在鞍山“收买”土地的概况 万m²

年度	铁路用地	制铁所用地			供电线路用地	市街用地	合 计
		工厂用地	水源用地	管道用地			
1917		532.29	51.777	5.61		782.76	1372.437
1918			37.455	35.013		47.058	119.526
1920	57.09		9.399			219.093	285.582
1921			0.363	1.089			1.452
1923		146.487			2.541		149.028
1924						242.616	242.616
合计	57.09	678.777	98.994	41.712	2.541	1291.527	2170.641

(解学诗,张克良. 鞍钢史[M]. 北京:冶金工业出版社,1984:96)

3. 民族工商业的发展

中日甲午战争后,随着外国资本竞相进入东北,设厂开矿,外国的近代科学技术、生产

设备和经营手段也迅速传入东北,对东北传统手工业的生产产生了巨大冲击。东北传统手工业迫于发展的需要,逐渐在产业中采用新工艺和新设备,开始了近代化历程。它们不仅在生产上由传统手工业开始向机器生产过渡,而且在经营上也开始由家庭手工作坊向近代产业化经营发展,一批具有资本主义性质的近代企业逐渐发展起来。张作霖在东北不仅将庞大资财的一部分投向官营企业,同时也对一般的地方产业采取一概保护培植的政策,促进了东北地方产业的快速发展。

随着日本侵略者在鞍山大量开矿建厂,鞍山地区民族工商业也发展起来,发源于八卦沟一带。1920年曲佳林率先在八卦沟头道街开办曲铁工厂,拥有资金8000元,后逐渐发展到拥有各种设备50多台,职工160多人,于1941年迁往立山;董之业于1927年开办兴顺铁工厂,拥有资金5万元,设备10台,职工130人;毛加福于1932年开办恒发铁工厂,拥有资金5万元,设备30台,职工73人。此外,在八卦沟还有东华、全盛、全兴、义顺、双玉、光明、同聚胜、孙记等十几家铁工厂和铸造所陆续开业。1941年以后,这些工厂都被伪鞍山市公署陆续迁往铁西和立山两个地区。

鞍山民族工商业有过一段时间的快速发展,后因帝国主义大量倾销商品、投资办厂,尤其是日本的经济掠夺以及奉系军阀的重税,使其发展受到了很大遏制。

(五) 鞍山近代的城市规划

鞍山是日本殖民者从无到有规划并兴建的工业城市,在日本20世纪前半期占领的东亚、东南亚城市的建设史上,这是非常罕见的。从资金投入上讲,到1937年11月,日本“满铁”总共对鞍山的城市建设投资1263万日元,这在东北仅次于大连、奉天(今沈阳)、新京(今长春),由此可见日本对鞍山城市建设的重视^[6]。从这个角度来看,鞍山近代的城市规划也是最能体现日本规划师当时对东北殖民城市如何进行规划统治的意图。

1. “满铁附属地”市街计划

鞍山市街建设,是与“鞍山制铁所”创建同时开始的。1917年日本殖民者编制的“满铁附属地市街计划”是鞍山规划史上第一个城市规划,这个全新的工业城市规划基本上可以反映出当时日本统治者和设计人员在东北对于殖民城市的规划意图,其中的许多规划思想,即使对于当时日本本土的城市建设来说,也是非常先进的。

“满铁”从俄国人手中接管附属地后,立即制订了沿铁路线15个重点城市的发展规划,并迅速投入了实地的测量工作。1916年9月,日本南满洲铁道株式会社在大连成立鞍山工厂创立委员会,在筹建鞍山制铁所的同时,从长期占领鞍山出发,着手编制“满铁附属地市街计划”。

在市街计划中,“满铁”将鞍山站(今鞍山旧堡站)改称千山驿^[7],在千山驿至立山驿的中间段建设一个火车站,取名为鞍山驿(位于今鞍山火车站),并以此为起点,计划把鞍山建成人口15万人、年产铁100万吨的工业城市。它首先在长大铁路以西的八家子、柳西屯、立山屯一带,占地面积约7.5km²,建立鞍山制铁所的办公楼及所属工厂,然后又以鞍山驿为中心,在南满铁路的东西两侧非法进行市街建设。市街的范围,大致在今天鞍山铁东 station 前街、对炉街、铁西启明街、繁荣街一带。南起镇守山(今烈士山),北至八卦沟、排洪沟,东起东连山(今“二一九”公园东山),西至长大路以西的陶官屯“昭和制钢所”事务所原址(今鞍山铁西区十道街)。

从1918年开始,附属地内开始建有一些市街道路和上下水道,一些日本土地经营商相

继开始经营出租土地，并由满洲兴业株式会社建成首批住宅，共计 650 户。据日伪《鞍山管内》资料记载，1918 年鞍山人口有 6531 人，其中，中国人 1842 人，日本人 4906 人，朝鲜人 143 人。1919 年通过营口水道株式会社，鞍山营业所开始用简易方法向居民供应自来水。在此之前，中国居民饮用井水，日本移民饮用从辽阳运到鞍山的自来水。与此同时，日本人在鞍山还建有一所仅供日本孩子使用的小学校，原称鞍山富士寻常高等小学校（今鞍山实验学校）。到 1920 年 5 月，鞍山电灯经营所开始向居民供电；同年 10 月，“满洲瓦斯株式会社鞍山支店”开始向居民供应煤气。此外，日本私人财团兴办了一批工商、金融企业以及学校和影剧院；在长大铁路以西的中国工人居住区建了一些简易住宅、商店以及市场和游艺场。1918 年“鞍山满铁附属地”市街图如图 9 所示。

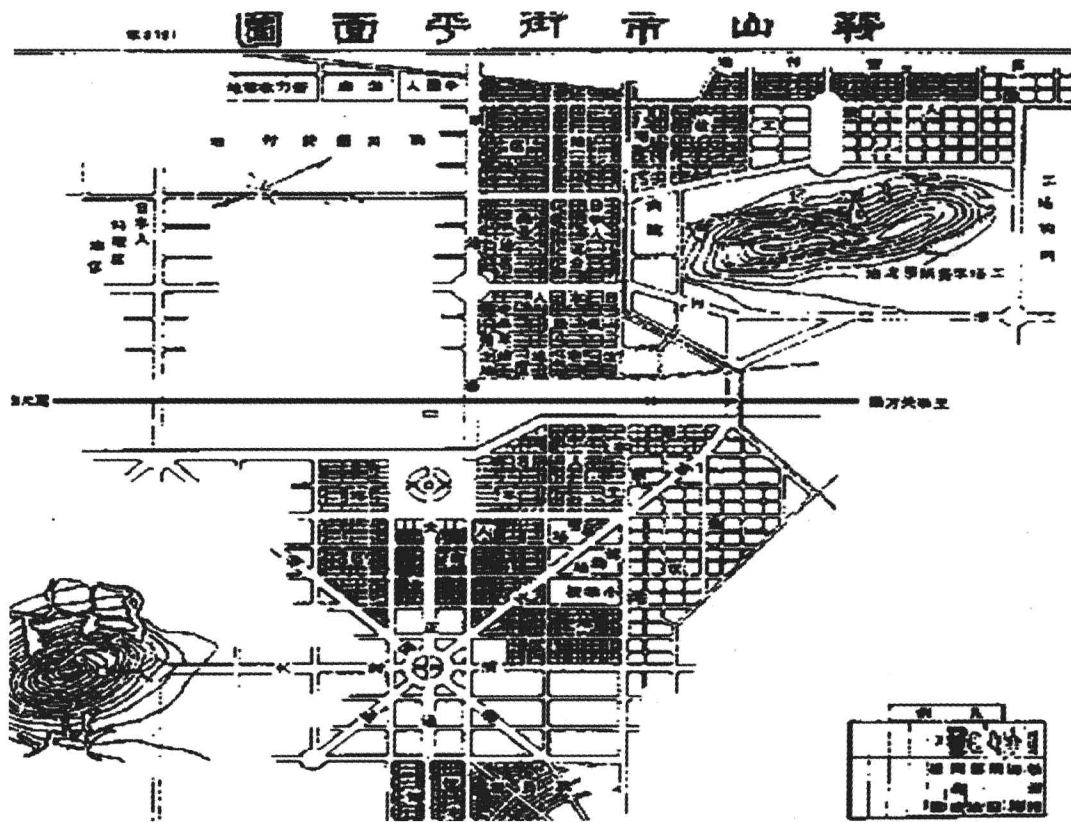


图9 1918年“鞍山满铁附属地”市街图

(鞍山规划展厅提供)

经过 1917—1920 年的建设,“满铁附属地”内出现了市区的雏形。1919 年市区面积 21.59km²,因市街横跨南满铁路(现今的长大铁路),所以把铁路以东称为铁东,占地约 78%,并建有水果市场和文化设施,主要为日本人居住区和商业区,并禁止中国居民进入,俗称“洋街”。铁路以西为制铁所用地,其剩余部分南接地区(即今天铁西南部一带),为中国人居住区。日本人居住标准很高,与工业区有铁道相隔,处于夏季主导风向的上风侧,建筑面积约 495m²/户;铁西区为工厂和中国人居住区,居住区条件很差,与工业区既无铁道相隔,又处于夏季主导风向的下风侧,建筑面积约 82m²/户。图 10 为 1919 年“鞍山满铁附属地”市街图。



图 10 1919 年“鞍山满铁附属地”市街图

(鞍山规划展厅提供)

1933 年鞍山昭和制钢所成立，鞍山市街建设得到快速发展。1934 年市街建设承包总额达到 320 万日元，1935 年仍保持在 300 万日元。1931—1937 年，鞍山工业从早期的单一冶铁生产，发展成钢铁联合生产，城市规模扩大，形成了铁东、铁西两个商业区，建立了医院、学校、电影院、剧院，还建成了几个较集中的居民区。由于日本殖民者对所占地区的城市发展、人口规模和用地情况都无法进行科学预测，为考虑以后发展的需要，就把工业区居于城市一侧，为利于土地经营出租，市街采用棋盘式方格网道路骨架系统。市街各区均由测量工程师作机械的方格道路划分，街坊划成长方形，为获得更多可供出租的临街面和更多的利润而有意缩小街坊面积，增长道路。

受先前控制中国东北的俄国遗留下来的城市系统的影响，“满铁”第一任总裁后藤新平和他的规划师们来到中国东北以后，非常倾慕西方古典主义结合巴洛克风格的城市规划思想，以大量采用星形广场与放射状道路系统及讲究对景关系为其主要形式特点。这些在日本本土上没有机会实践的城市规划思想，在中国东北及台湾等殖民城市中则得以实践，在鞍山市街的规划建设上尤其表现得淋漓尽致。

2. 鞍山都邑计划

1937 年 12 月 1 日，伪满洲国皇帝溥仪颁发了 403 号“敕令”，决定在鞍山实行市制，成立伪鞍山市公署。原鞍山满铁附属地“地方事务所”所长三重野雄，被任命为伪鞍山市市长。当时，市区面积为 49.1km²，人口约 8.3 万。实行市制后，随即制定了鞍山规划史上的第二个城市规划，即在“满铁附属市街计划”的基础上，又制订了为期 30 年的鞍山都邑计划。1937 年鞍山附属地平面见图 11。