

“十二五”国家重点出版物出版规划项目

地域建筑文化遗产及城市与建筑可持续发展研究丛书

碰撞与交融
哈尔滨道外近代建筑文化解读
Collision and Integration
An Interpretation of Modern
Architecture in Daowai, Harbin

王 岩 著

哈尔滨理工大学出版社

“十二五”国家重点出版物出版规划项目

地域建筑文化遗产及城市与建筑可持续发展研究丛书

碰撞与交融
哈尔滨道外近代建筑文化解读
Collision and Integration
An Interpretation of Modern Architecture
in Daowai, Harbin
王 岩 著

哈尔滨工业大学出版社

前言

在有着“东方小巴黎”和“东方莫斯科”美誉的哈尔滨的近代史上，道外称得上是一个独特的存在。

道外最早的地名是“傅家店”。1898年俄国在哈尔滨开工修筑中东铁路并划出铁路附属地范围，傅家店在此范围以外。1905年清政府在傅家店首次设治，称滨江关道（即哈尔滨关道），傅家店从此有了第一个政府的行政建制，后于1908年，以“傅家甸”作为这里正式的行政区划名称。傅家甸和俄国势力控制的中东铁路附属地之间仅隔着滨洲铁路线，因而很早人们就习惯把滨洲铁路线以西的铁路附属地的一部分称作“道里”，将铁路线以东的傅家甸等处称作“道外”，1910年中东铁路机关报《远东报》上就已经出现了“道里”“道外”的称谓。

在整个近代时期，“道外”一词始终是一个地理空间的概念，即一个约定俗成的地域名称而非正式行政区划的名称，这一地域的范围是以傅家甸为核心，包括了八区、四家子、圈儿河、北江沿等处。“道外”正式的行政区划的名称先后有滨江厅、滨江县、滨江市，即使在伪满时期道外这一地域被正式划入哈尔滨市区的范围之内，其行政区划的名称依然不是“道外”，而是东傅家区和西傅家区。直到1956年，“道外”一词才正式成为哈尔滨市的一个行政区划的名称——“道外区”^[1]。

“道外”同时也是一个文化的概念。在伪满以前，道外在行政上始终归中国政府管辖（只有八区被划入中东铁路附属地），而且是哈尔滨地区中国人口最集中的区域，近代大量的关内移民在此聚居，在文化上保留了很多中国传统文化的内容，形成了哈尔滨地域范围内一个特色鲜明的文化区。在这个文化区域内，以中国工匠为主体，人们创造出了完全有别于哈尔滨中东铁路附属地内西式建筑的、具有中西交融特色的近代建筑文化，成为哈尔滨近代建筑中颇为独特的一支。

道外近代建筑的特殊意义在于，它不仅仅是一种单纯的建筑现象，更是近代哈尔滨一种独特的文化现象。从文化地理学和民俗学的角度看，其文化要素之众多、民俗特色之鲜明、设计手法之自由不羁，在哈尔滨近代建筑中都是绝无仅有的，也绝非简单的“中华巴洛克”一词所能概括的。与哈尔滨的道里、南岗等区域那些直接源自西方的“阳春白雪”式的建筑文化相比，道外这种以民间工匠为主体所创造出来的近代建筑更富于“下里巴人”的味道，在建筑艺术水平上它可能难登大雅之堂，甚至可能有“低俗”之嫌，但其存在的意义绝不仅仅在于建筑艺术本身，而在于它是近代中西建筑文化交融和碰撞的一个产物，是近代中西建筑文化交融现象在中国北方传统文化边缘区的一种表现。

道外近代建筑在本质上已形成一种独特的区域建筑文化现象。在文化上，道外形成了以中国传统文化为根基、以中西交融为鲜明特色的区域文化，在哈尔滨近代以西方文化为主导的文化氛围中可谓独树一帜；在建筑上，则形成了以中国的民间工匠为创作主体，以模式化的外廊式楼院布局、多层面的中西建筑文化交融、强烈的民俗意趣为典型特征的道外近代建筑，成为道外区域文化的重要组成部分和最直观的文化表征，与哈尔滨中东铁路附属地内的建筑文化形成鲜明对照。

鉴于道外近代建筑所反映出来的传统建筑的现代转型、近代中西建筑文化的交融，以及道外特有的民俗文化氛围等多方面的内容，实际上已远远超出了建筑本身所能解析的范畴，因此本书借用了人文学科的相关文化理论和概念，如文化地理学中的文化区、文化扩散、文化整合等以及民俗学的相关理论，分析和阐释了这种建筑文化现象的成因及其深层的文化内涵，探寻了影响其形成的建筑背后的文化动力，以使这种解析更具文化学意义，能更加全面完整地揭示出道外近代建筑的内在实质。

王 岩
2018.4

■ Introduction

In modern times of Harbin which was nicknamed Oriental Moscow and Oriental Paris, Daowai is undoubtedly a unique area.

The first name of Daowai was Fujiadian, which was originally a small fishing village outside the Chinese Eastern Railway (CER) Zone when Russia started to built the CER and the CER Zone in 1898. In 1905, the Qing government established a custom administration named Binjiang Guandao (or Harbin Guandao) in Fujiadian, to deal with the issues between Chinese government and CER Zone, and Fujiadian gained its first official name and became an administrative district of Qing government. Separated with the Russian controlled CER Zone by the railway, Fujiadian and some other parts which all located on the east of the railway line was conventionally called Daowai (which means outside the railway area in Chinese) , while part of the CER Zone to the west of the railway was called Daoli (which means inside the railway area). The two names of Daoli and Daowai could already be seen in 1910 on the CER newspaper *The Far East*.

During most of the first half of 20 th century, the name Daowai was more a geographic, conventional region concept than an officially administrative name. The range of Daowai covered Fujiadian as the core, Baqu, Dong-sijiaz, Quanhe and Beijiangan. BinjiangTing (quite similar to county in late Qing Dynasty), Binjiang County, and Binjiang City were successively used as the official name of Daowai. Even in the period of puppet Manchukuo when Daowai was officially within the urban area of Harbin, the administrative division names of this area were Dong-fujia District and Xi-fujia District, not Daowai. In 1956, Daowai eventually became an official district name in Harbin, Daowai district.

On the other hand, the name Daowai was also a concept of culture. Before puppet Manchukuo, Daowai was controlled by Chinese government all the time (except Baqu controlled by CER Zone), and was the densest area where Chinese immigrants from south of Shanhaiguan settled in Harbin. Thus Daowai became a unique cultural area in Harbin where traditional Chinese culture was well kept. Chinese craftsmen in this area created a sort of Sino-western blending modern architecture which was totally different with that in the CER Zone and became a distinctive part of modern architecture in Harbin.

The specific significance of modern architecture in Daowai lies in that it is not only a matter of architecture but also a matter of culture in modern Harbin. From the point of view of Cultural Geography and Folklore, modern architecture in Daowai is rather distinctive in Harbin, with its diversified cultural elements, unique folk features and liberal design which could not be only described as the word "Chinese Baroque". Unlike the architecture in Daoli and Nangang District with highbrow western style, architecture in Daowai created by Chinese craftsmen shows more popular folk characteristics in design which might be unrefined and unpresentable or even vulgar. Yet what really make sense lies not only in architecture itself, but in that Daowai architecture is as an outcome of Sino-western collision and integration in modern times, and a phenomenon of Sino-western blending in north cultural fringe in China as well.

In fact, architecture in Daowai has become a distinctively regional culture phenomenon. The regional culture in Daowai is based on traditional Chinese culture and characterized by Sino-western blending, meanwhile modern architecture in Daowai is created by craftsmen and featured with modular layout of quadrangle storied building, multi-level of Sino-western architectural blending, and garish folk flavor. Daowai architecture is therefore the most important part of Daowai regional culture and the most visualized cultural representation contrasting sharply with that in the CER Zone of Harbin.

Daowai modern architecture has presented multiple aspects including the transformation of traditional Chinese architecture, the Sino-western collision and integration in modern times, and specific folk culture atmosphere, which are far more beyond the analyses only on architecture. In this case, this book borrows some concepts from relevant cultural theory of human science, such as cultural district, cultural diffusion and cultural integration from Cultural Geography, as well as relevant concepts from Folklore, so as to analyze and explain the cause and deep cultural connotation of this architectural phenomenon, to explore the cultural motive behind the buildings, thus aiming to give a more comprehensive integration of modern architecture in Daowai.

WANG Yan

April 2018



目 录

Contents

1 道外近代建筑文化的形成 / 1

The Evolution of Modern Architecture in Daowai

1.1 传统文化在道外的传承 / 1

1.1.1 内部条件——行政区划 / 1

1.1.2 外力强化——近代移民 / 4

1.2 道外传统建筑的现代转型 / 6

1.2.1 转型的启动——整体约开与局部自开 / 6

1.2.2 转型的途径——本土演进与外来移植 / 12

1.2.3 转型的机制——自下而上 / 17

1.3 道外近代建筑的文化表征 / 19

1.3.1 形成通用模式——外廊式楼院 / 19

1.3.2 多层面的中西建筑文化交融 / 20

1.3.3 强烈的民俗意趣 / 22

2 道外近代建筑的多重形态 / 25

Morphology of Modern Architecture in Daowai

2.1 功能形态——类型齐备 / 25

2.1.1 商服类 / 25

2.1.2 行政办公类 / 28

2.1.3 金融类 / 32

2.1.4 工业类 / 35

2.1.5 文教卫生类 / 37

2.1.6 宗教类 / 42

2.1.7 畸形服务类 / 45

2.2 平面空间形态——传承与演进 / 48

2.2.1 街道空间 / 48

2.2.2 院落空间 / 51

2.2.3 单体建筑 / 60

2.3 立面形态——仿洋与创新 / 61

2.3.1 立面的形态类型 / 61

2.3.2 立面的形态构成 / 76

2.4 装饰形态——传统与杂糅 / 83

2.4.1 女儿墙装饰 / 83

2.4.2 檐口及檐下装饰 / 86

2.4.3 窗装饰 / 89

2.4.4 外廊装饰 / 89

2.4.5 装饰题材及其语义 / 93

2.5 构筑技术形态——从传统到现代 / 97

2.5.1 传统构筑技术 / 97

2.5.2 西式结构技术 / 100

2.5.3 砌筑技术与艺术 / 105

2.6 民俗“气氛”——市井民生 / 106

2.6.1 道外近代民俗事象 / 107

2.6.2 建筑景观的民俗意趣 / 113

3 道外近代建筑的文化源流 / 115

Cultural Diffusion of Modern Architecture in Daowai

3.1 传统建筑文化因子 / 116

3.1.1 传统建筑的文化区划 / 116

3.1.2 文化核心区的建筑文化 / 117

3.1.3 文化边缘区的建筑文化 / 122

3.1.4 传统建筑文化的扩散模式 / 129

3.2 西方建筑文化因子 / 136

3.2.1 多源的风格构成 / 136

3.2.2 普遍的形态折中 / 141

3.2.3 先进的构筑技术 / 142

3.2.4 西方建筑文化的扩散模式 / 142

3.3 道外边缘文化附属体 / 145

3.3.1 多源的外来文化丛 / 146

3.3.2 迥异的功能文化区 / 147

3.4 道外建筑文化的扩散障碍与文化距离 / 150

3.4.1 扩散障碍 / 150

3.4.2 文化距离 / 153

4 道外近代建筑的文化整合 / 155

Cultural Integration of Modern Architecture in Daowai

4.1 道外近代建筑文化整合的制约要素 / 155

4.1.1 高寒地域的自然地理 / 155

4.1.2 铁路修筑与通商开埠 / 157

4.1.3 道外民众群体的文化特色 / 157

4.1.4 道外近代建筑价值观 / 160

4.1.5 道外近代建筑管理与匠商联合承包 / 162

4.1.6 道外近代房地产业 / 164

4.2 道外近代建筑的文化整合途径 / 171

4.2.1 核心对边缘的同化 / 171

4.2.2 内向与外向的重构 / 174

4.2.3 理性与率性的交融 / 178

4.2.4 雅与俗的嬗变更迭 / 179

4.2.5 原型的遗失与变异 / 181

4.3 同类景观的异形——道里与道外 / 182

4.3.1 道里的区域形成 / 182

4.3.2 道里大院的主要形态 / 183

4.3.3 道里与道外的比较 / 184

附录1 道外代表性近代建筑分布示意图 / 188

Appendix 1 A Sketch Map of Typical Modern Architecture in Daowai

附录2 道外代表性近代建筑一览表 / 190

Appendix 2 A List of Typical Modern Architecture in Daowai

参考文献 / 219

References

图片来源 / 222

Picture Credits

后记 / 223

Postscript



道外近代建筑文化的形成

The Evolution of Modern Architecture in Daowai

纵观整个中国近代的建筑发展，其发展的核心内涵和主题就是现代转型，是伴随着整个社会的现代化进程，从绵延几千年的“本土长寿”的传统建筑体系向适应工业文明的新的现代建筑体系过渡的重要转折。近代中国的社会发展和变迁正是围绕着“现代转型”这一主题而展开的，其现代化的历程属于“后发外生型现代化”，其现代转型的启动具有明显的外源性的特点^[2]。作为中国近代城市发展前哨的哈尔滨，是伴随着中东铁路的修筑和通商开埠而发展起来的近代新兴城市，其现代化的历程是典型的“后发外生型现代化”，哈尔滨近代建筑的现代转型就是发生在这样一个大的历史背景下。而在这一重大的社会历史变革的时刻，哈尔滨的道外区由于较为特殊的历史和社会原因，形成了完全不同于其他两区（道里和南岗）的区域文化，在建筑上则是形成了哈尔滨绝无仅有的道外近代建筑。道外近代建筑的形成和演进的内涵与主题只有一个，就是现代转型，其现代转型的历程和模式也是迥异于道里和南岗的。

1.1 传统文化在道外的传承

道外（即近代的傅家甸、四家子等区域）在哈尔滨历史上是一个非常特殊的区域，它地处中东铁路附属地以外，始终处于中国政府的管辖之下，也主要因为如此，中国的传统文化才有了延续和传承的空间，中西方建筑文化的冲突和碰撞也集中地出现在这里，因此才形成了以多层面的中西建筑文化交融为主要特色的道外近代建筑。道外近代建筑之所以有别于道里、南岗两区，根本的原因就在于传统文化在道外得到了延续和传承。而得以传承的重要条件，一是当时的行政区划，二是近代的关内移民。

1.1.1 内部条件——行政区划

（1）设治前的历史文化。

道外在近代是以傅家甸为核心的地区（还包括四家子、圈儿河、北江沿等区域），是哈尔滨形成、发展较早的老城区，历史悠久，早在哈尔滨市形成以前，人类就

在此地繁衍生息和开发建设。

据史料记载,商、周和先秦时期,这里是肃慎族居住地区。两汉、三国和两晋时属夫余。南北朝时期这里成为勿吉族的辖地。隋朝,勿吉族车骨部突起,松花江、牡丹江流域以及黑龙江中上游都为其所有。唐代,这里被正式纳入疆域版图,先隶属河北道,后又归属于渤海国郑颉府。五代时,来源于唐朝黑水(族)的女真族迅速兴起,分布于松花江、黑龙江下游地区。之后,辽建契丹国,这里成为生女真族的领地。金灭辽后(1125年),这里成为金代上京会宁府(今阿城区城南白城)西北部的边缘地区。元朝时此地归硕达万户府管辖。明朝为巩固封建统治,在东北各地设立了众多的“卫”“所”,这里先归属于岳希卫,后划入阿什卫。

清代,东北地区实行的是军府制的管理,这里归属宁古塔将军管辖,后划归吉林将军。康熙年间,清政府在今道外区前进乡设置了水师营,营周围还设立了许多官庄。雍正四年(1726年),设吉林阿勒楚喀协领衙门,地址就在上京会宁府,这里便属阿勒楚喀副都统下属的双城厅管辖。

可见,道外在近代以前的历史上,是以少数民族的游牧文化为主体,但即便如此,这里的文化仍然是在中华民族完整的文化区中发展的。

道外地区最早形成的是放牧的草场和捕鱼的滩头,人们相沿称呼这里为“马场甸子”。有学者考证,这里最早被称为“哈尔滨渔村”^[3]。大约在1890年,从山东逃荒来的傅氏兄弟在哈尔滨渔村北头,即今南头道街1号盖房落户,并开了一个小药铺、一个大车店和一个黄酒馆^[3],这便是道外的前身——傅家店。中东铁路开工修筑以后,傅家店也随之逐渐繁荣起来,到1898年已有二三百户人家,2000人左右^①。从原有的小渔村到拥有几家店铺的傅家店,显示出这里传统的游牧和渔猎经济文化开始向商品经济文化转变的趋势。

但是,在1905年以前,这里一直没有单独的行政建制,归吉林将军治下的阿勒楚喀副都统管辖。1898年中东铁路开始修筑,选定了哈尔滨地区作为铁路的枢纽。随后,中东铁路工程局前后共进行了三次圈地,划出铁路用地和所谓的铁路附属地,由中东铁路管理局直接管辖和控制,傅家店也曾经被圈占。《合办东省铁路公司合同》规定,“勘定路线之时,凡一切坟墓、村镇、城市务宜设法从旁绕越”^[3]。因此,“光绪二十八年(1902年)初,吉林铁路交涉总局与中东铁路公司联合勘界,收回了被俄国军队圈占的傅家店及以东地区11.45平方公里。同年,傅家店城区面积已达0.45平方公里”^②。从此,

① 哈尔滨市人民政府地方志办公室. 哈尔滨市志·人口.

<http://218.10.232.41:8080/was40/detail?record=5&channelid=35519&presearchword=>

② 哈尔滨市人民政府地方志办公室. 哈尔滨市志·城市规划.

<http://218.10.232.41:8080/was40/detail?record=9&channelid=34213&presearchword=>

傅家店成为中东铁路附属地界以外、中国政府治下的城市区域。

在 1905 年设治以前,傅家店唯一的行政管理机构就是“傅家店办公所委员会”,进行地方自治管理。

(2) 设治后的政权沿革。

近代时期,清政府没有预见到中东铁路在哈尔滨的开工修筑,会给哈尔滨带来历史性的变革,即使在中东铁路即将通车、哈尔滨已显示出近代城市的雏形时,也没有意识到主权和利权正在大量外溢,仍然没有在哈尔滨正式建制,只是在俄国人的要求下在哈尔滨设立了吉、黑铁路交涉局。直到 1905 年日俄战争结束,日俄两国开始重新划分在东北的势力时,清政府才匆忙在哈尔滨设治。

1905 年 10 月 31 日,由吉林将军达桂会同黑龙江将军程德全奏请在哈尔滨添设滨江关道(即哈尔滨关道),设立的目的正是为了“维护主权、利权而‘力争先著’、‘会同设官,不可稍分畛域’。其职权为‘主办黑龙江、吉林两省对俄交涉和稽征关税事务,并统辖依兰府一带地方’”^①。这是中国政府在哈尔滨地区第一个正式的建制机构,道署便设于傅家店,即今道外北十八道街和北十九道街之间。

虽然初次设治就设了行政级别较高的“道”,但由于“无承上启下之员”,1906 年 8 月 31 日,吉林将军达桂以“哈尔滨俄国人屡向傅家店侵展,华洋错处,讼狱滋繁,傅家店商民日众,无以为治”^[4],非一道员所能辖治为由,会奏在“哈尔滨援照奉天营口厅章程,添设江防同知一员,归哈尔滨道所属”^[3],专理两省华洋交涉事宜。1907 年 1 月 23 日,奉旨奏准于哈尔滨设滨江厅江防同知^[4];4 月 18 日,吉林将军以朱启经试署滨江厅江防同知,并颁木质关防,厅署设于傅家店万德店(现南十一道街)^[4],治理傅家店、岗家店、四家子等村。

1908 年 1 月,何厚祺试署滨江厅同知,认为傅家店的“店”字意义狭窄改傅家店为“傅家甸”;从此,傅家甸便成为道外城区最早的区划名称。

滨江厅江防同知设立后,因为俄国人承认,很难实行其职责,而且“所辖地不足十里,殊难成治”,所以东三省总督徐世昌、吉林巡抚陈昭常于宣统元年闰二月十九日(1909 年 4 月 9 日)奏请将滨江厅江防同知改为滨江厅分防同知。四月十五日(6 月 2 日)奏准,正式设立滨江厅^[5]。宣统三年(1911 年),又把双城东北隅 61 村屯划归滨江厅分防同知,使其辖区扩大到西起苇塘沟,东至阿城界,南至双城府旗屯营地,北至松花江南岸,东西宽 70 余华里(1 华里=500 m),南北长 40 余华里,110 余个村屯,4 万余垧耕地(1 垧=10 000 m²),5 280 余户人家。除俄国管辖的道里、南岗、香坊等地外,其他地区都属滨江厅辖界^[1]。

① 孟烈,李述笑.百年风雨道台府。

<http://special.dbw.cn/system/2005/06/29/050069502.shtml>

1909年9月18日,吉林将军奏请以“滨江道改称西北路道,仍驻哈尔滨,巡防吉林西北一带等处地方,兼管哈尔滨关税及商埠交涉事宜”^[4]。无论是滨江关道,还是西北路道,都是哈尔滨地区的最高行政管辖机构;无论是滨江厅江防同知,还是滨江厅分防同知,都是隶属滨江关道或西北路道的地方行政管辖机构^[5]。

1910年7月27日,滨江关道改称吉林分巡西北路兵备道,正式启用关防^[4]。

1913年3月,滨江厅分防同知撤销,改设滨江县^[4]。

1917年12月4日,滨江县署由傅家甸迁往东四家子新署址^[4](现第四医院院内)。

1927年12月1日,滨江县马路工程局与卫生局合并,改设滨江市政公所^[4]。

1929年2月1日,吉林省政府成立,裁撤滨江等道尹,设交涉员;同年5月1日,滨江市政公所裁撤,设立市政筹备处,划傅家甸、四家子、圈儿河、太平桥为滨江市辖区,脱离滨江县,成为滨江市,为吉林省辖市^[4]。

1933年7月1日,东省特别区改称北满特别区;同年,日本人制订所谓“大哈尔滨计划”,将原哈尔滨特别市、东省特别区市政管理局辖哈尔滨市、吉林省辖滨江市、江北黑龙江省松蒲市政局辖区四合为一,并将呼兰县10屯、阿城县31屯划入,成立哈尔滨特别市。吉林省属滨江县所辖区域划为北满特别区。至此,以傅家甸、四家子为核心的道外地区才正式并入哈尔滨市的行政范围内。

由上述历史沿革可以看出,从原始的自然村落到设治后直至伪满政权以前,道外地区的行政管辖权一直掌握在中国人手中,其各项事业的发展也是由中国政府控制的,这在很大程度上避免了西方文化的直接的外来移植,使得这一区域的中国传统文化、包括建筑文化在很大程度上得以延续和保存,客观上为传统建筑文化的传承提供了必要的保障。

1.1.2 外力强化——近代移民

(1) 土著文化。

历史上哈尔滨地区的土著文化是少数民族的游牧文化,在文化上远离汉文化的核心区,处于文化边缘区的关东文化区内,传统文化对此地的影响力很弱;自清代京旗移垦以及汉族流人逐渐进入后,汉文化也逐渐同这里的少数民族文化(尤其是满族文化)相互融合,形成一种满汉交融的地方文化。

关东地区是以满族为主体,由满族、蒙古族、朝鲜族、达斡尔族、鄂伦春族等民族同构共存的少数民族社区。清代以来,民族文化的交流主要在满汉之间进行。满洲贵族入主中原后,为固守“龙兴之地”的满族纯正风俗,曾对关东地区采取闭关政策,但“闯关东”的现象屡禁不止,满族固有的传统文化不断受到汉族流民、流人所带来的中原文化的冲击,以致“弃置本姓沿用汉习者”日多,至19世纪初,

“黑龙江以南的满洲几乎人人会说点汉语，许多满人甚至已经丢掉了自己的母语，此即汉化的结果”^[6]。“到了今日，旅行满洲者，从辽河口岸直达黑龙江，至多只能看见从前游牧人民的一点行将消灭的残遗物迹而已，他们昔日跨峙塞北的雄威，已经荡然无存了。”^[6]另一方面，中原流民到关东地区后，由于环境的改变，也不得不改吃高粱米、棒子面，为抵御严寒，也不得不烧炕睡炕，等等。满汉文化不断交融，最终形成了新型土著文化，即满汉交融的关东文化。“满汉旧俗不同，久经同化，多已相类，现有习俗，或源于满，或移植于汉。”^[6]这是对满汉交融的关东文化的高度概括。

即使是在关东文化区内，哈尔滨在近代以前也没有行政建制，仅仅是一个自然经济的小渔村而已，既不是地方权力的中心，更谈不上文化的发达，因此在满汉融合的关东文化区中，哈尔滨也是处于边缘的地位。

（2）近代移民。

近代以来，尤其是中东铁路通车后，大量的移民纷纷来到哈尔滨谋生，包括中东铁路从关内各省招募来的筑路民工，以及后来闯关东过来的关内移民。据清末的统计，由于自然灾害、战乱等因素而诱发的移民潮，导致关内北方各省农民平均离村人口在9.1%~10%之间。“进入东北的流民以山东的为最多，其次是直隶，以天津、保安、滦州、乐亭等府县较多。再次是河南和山西两省。”^[7]中东铁路的修建对劳动力产生了极大的需求，除雇用当地的民工外，俄国的筑路人员还前往关内北方各省招收贫苦农民前来修路。《一个俄国军官的满洲札记》的作者书中承认：“在异国他乡的满洲，要完成像中东铁路这样一项庞大的工程，没有中国劳动力是不堪设想的。实践证明，从俄国向满洲输送劳动力的尝试，是行不通的。”此书还记载了1899年工程师依格纳奇乌斯曾亲自前往上海和芝罘招收七万名工人的情况。1900年为修筑铁路主干线，铁路商务代办卡尔波夫又招募了十万名工人。这些从外地招募来的劳工，基本上来源于关内各省人多地少、生活艰苦的地区，所以在中东铁路工程结束后，其中大部分就在铁路沿线的村庄里落脚，从事农业劳动谋生，成为黑龙江移民的一部分^[7]。“关于1927年移民的地理分布，中东铁路运输机构所做的调查也得出了相类似的证明：‘八分之五赴铁道东部，八分之二赴西部，其余的八分之一下车于哈埠。’”^[7]1903年中东铁路建成后，在客观上为黑龙江地区移民的迁徙带来了便利的条件，促进了铁路沿线地区移民事业的发展，铁路所到之处，移民便蜂拥而来。

此外，日俄战争也对移民产生了影响，一方面，如“汤尔和在《黑龙江》一书中写道：‘日俄战争使江吉两省之移民增加率，显著提高，故由战争而使恐怖之辽宁居民举起全村，而求安全避难之所，著眼于北满之自由天地也。’”^[7]另

一方面，俄军以哈尔滨为军需基地，刺激了粮食加工、酿造、纺织等加工工业的起步，客观上为移民提供了大量的谋生机会。

这些移民来到哈尔滨后首先选择的落脚点几乎都在傅家店，许多人后来从事商业活动也选择在傅家店，使这里很快就成为大量中国人聚居的地方。随着近代大量移民的涌入，无论从传统习俗上还是建筑文化上，正统汉文化中的许多核心内容，包括居住习俗、建筑习俗等都被直接带到了这里，这在客观上大大强化了这里的中国传统文化的影响力。“当流民数量大大超过土著居民……这时客文化就可能喧宾夺主，并对土著文化产生影响。”^[6]随着闯关东的流民日益增多，而且落地生根者年增年长，客民的数量逐渐占据优势，使他们有理由保持齐鲁文化或是燕赵文化，“聚族而居，其语言风俗一仍旧贯”，中原文化就有可能喧宾夺主，迅速扩散，使本地区的中原文化传统得到极大的强化，甚至有学者认为，“社会意义上，东三省基本上是华北农业社会的扩大，二者之间容有地理距离，但却没有明显的文化差别。华北与东三省之间，无论在语言、宗教信仰、风俗习惯、家族制度、伦理观念、经济行为各方面，都大同小异。最主要的，是东三省移垦社会成员，没有自别于文化母体的意念”^[6]。

因此，在这样的前提下，当中东铁路修筑后大量的西方文化以强势姿态风靡哈尔滨地区时，道外的传统建筑虽然也受到了强烈的冲击，但是并没有完全抛弃中国传统建筑文化的根基，而是以此为基础，兼收并蓄，逐渐迈出了现代转型的步伐，并使这一主题贯穿整个道外近代建筑发展过程的始终。

1.2 道外传统建筑的现代转型

1.2.1 转型的启动——整体约开与局部自开

（1）哈尔滨：整体约开。

在整个哈尔滨的现代转型过程中，傅家甸作为与中东铁路附属地的城区（南岗、道里）紧密相连的一个城市区域，始终与铁路附属地内的发展建设保持着密切的关联。众所周知，1898年俄国利用《中俄密约》（全称《御敌互相援助条约》），攫取了在中国东北修筑铁路的特权，开工修筑铁路，又选择哈尔滨地区为铁路的枢纽，并划定铁路附属地作为城区，从此拉开了哈尔滨作为近代城市的发展序幕，这也成为与之毗邻的傅家甸地区向现代转型的一个契机和起点。

作为后发外生型现代化，现代转型的主要促动因素之一就是开埠通商，具体方式可分为不平等条约下被动的“约开”和中国政府自行开放的“自开”两种。

1896年签订的《中俄密约》，表面上看是为了“联俄制日”，并没有允许俄国政府建造中东铁路，但是俄国通过将铁路的建筑和经营权全权授予华俄道胜银行而最终达到了借地筑路的目的。随后签订的《合办东省铁路公司合同》和俄方单独拟定的《合办东省铁路公司章程》使俄国完全取得了在中国境内修筑铁路的特权。1898年6月，中东铁路工程局最后确定以哈尔滨为中心，分东、西、南三线，由6处同时相向开工。至1903年7月14日，全长2489.20 km的中东铁路全线正式运营通车。

在筑路的同时，由于以哈尔滨为铁路枢纽，与筑路有关的行政管理机构均选择设在哈尔滨，并划出所谓的“铁路附属地”，由俄国人进行规划建设，而完全将中国主权抛在一边。俄国政府一直想将中国东北变成它的“黄俄罗斯”，所以从中东铁路修筑伊始直至建成通车始终没有放弃过在哈尔滨独立自主的野心。1899年6月，中东铁路总工程师尤格维奇规定了所谓的“中东铁路附属地内居住权”，同年中东铁路工程局对新市街进行规划，首任工程师是列夫捷耶夫；1901年10月中东铁路工程局开始对埠头进行规划（持续到1902年初）；1902年5月28日，中东铁路公司二次圈地，通过《哈尔滨总站续购地亩合同》，展地5267垧，而且擅自出租土地255段。这一时期，俄国人完全不顾中国的主权利权，随意侵占土地、擅自进行租地售地的事件屡有发生，如1902年6月俄国人多米兰斯基、德里金强行租占四家子地基，“开工修造洋房”；8月俄国人姚继煦私占四家子镶黄旗人富荣喜土地，埋钉界桩^[4]。实际上已将哈尔滨视为完全开放的地区，“哈尔滨铁路界内之地，计南北十五华里，东西十八华里，俨然一商埠之形势。此界原购时，俄国人以修铁路为名，以开商埠为实，至今其势已成、积重难返。推究由来，其咎实由从先卖地无限为发轫之始也，所有界内既为俄国人租买，即为俄国人经营。未明言租界而与租界无异”^[6]。中东铁路通车后，哈尔滨作为交通枢纽，运输便捷畅通，各方商贾更纷至沓来，哈尔滨商埠地的身份逐渐开始形成。

因此，《中俄密约》的签订不仅使俄国成功地修筑了中东铁路，而且使包括傅家店、四家子在内的哈尔滨整体门户洞开，虽无约开之名，而有约开之实，可称之为“第一次约开”。

然而，俄国通过中东铁路的修筑而获取的在华地位和利益令日本大为不满，1904年2月，日俄战争在旅顺爆发，两个无耻的侵略者在中国的领土上为争夺各自的利益而展开激战。另一方面，在1904~1905年的日俄战争期间，哈尔滨成为俄军的军需大后方，俄国满洲军队军务粮台在紧邻傅家店的八区地方建立货物仓库，所以后来八区又有“粮台”之称。同时，俄军庞大的军需在客观上刺激了傅家店地区工商业的起步和发展，制粉业、杂货业、纺织业逐渐兴起，这也吸引了关内一些有产者或破产者纷纷沿着中东铁路北上哈尔滨，投资或寻找谋生的机会，