

005861

ᠬᠤᠯᠠᠭ ᠪᠡᠯ ᠤᠯᠤᠰ ᠰᠢᠵᠢ

呼伦贝尔盟志

呼伦贝尔盟史志编纂委员会
内蒙古文化出版社

呼伦贝尔盟志

呼伦贝尔盟史志编纂委员会 编

(下)

内蒙古文化出版社
海拉尔 · 1999.6

呼伦贝尔盟志

第四十四卷

城乡建设

第一章 机 构

第二章 市政建设

第三章 房产管理

第四章 村镇建设

第五章 基本建设管理

长期以来,呼伦贝尔作为北方游牧民族繁衍生息之地,人们逐水草而牧,没有固定的村落。雍正十二年(1734),以土为垣修筑的呼伦贝尔城(今海拉尔市),是呼盟有史可查的第一座城镇,成为当时草原上的商业中心。

1899~1901年,中东铁路在呼盟境内修筑。从满洲里到成吉思汗,铁路沿线的数十个车站逐渐成为居民点,为小城镇发展奠定了基础。解放后,呼盟城乡建设随着国家建设的发展进程加快。50年代以后,开发大兴安岭森林资源,在牙林线、伊加线上兴建了一批林区城



1903年海拉尔街景

镇;开发大兴安岭以东和以西的宜农荒原,兴建数十个国营农牧场,出现了一些农牧业新村。70年代,开发煤炭资源,呼伦贝尔草原上又出现几座煤城。到1989年,呼盟有海拉尔、满洲里、扎兰屯、牙克石等4个市,还有62个建制镇,59个乡,38个牧区苏木,2472个村庄。

解放前,呼盟境内仅有的海、满二市,城市建设缓慢,市政设施残缺不全。中华人民共和国建立初期,呼盟的城市建设仍停留在自然发展阶段。1958年着手进行城市规划工作,60年代初取得初步成果。“文化大革命”中,城建工作长期处于无政府状态。中共十一届三中全会后,城市规划工作重新起步。到1987年,海、满、扎、牙4个市和扎赉诺尔矿区全部完成了总体规划,并陆续被自治区人民政府正式批准。总体规划明确了城市性质、城市规模及城市布局,呼盟城市建设转入按照法规执行总体规划建设的阶段。

呼盟村镇建设规划,较早进行的有1976年1月确定的阿荣旗和平大队、新右旗杭乌拉公社。1983年4月,又有阿荣旗红花梁子乡太平沟大队、布特哈旗良种站等被作为全盟村镇规划的试点。到1987年末,完成建制镇规划36个,占总数的71%。此外,乡和苏木、自然村的规划全部完成。到1989年,全盟已完成村镇规划1970个,达到自治区的要求,村镇建设走上合理布局、规划发展的轨道。

1989年,全盟城市道路总长度达到222公里,道路总面积227万平方米。4个市平均每人拥有道路面积3.9平方米。全盟乡镇道路为8898公里,其中铺装道路678.4公里,永久性桥梁36座,各种桥涵364座,防洪堤210公里。海、满两市共有排水管道50公里。全盟4个市共建成自来水厂4个,自来水管总长度92.9公里,形成综合生产能力2.03万吨/日,供水总量296.7万吨,用水人口9.2万人。从1982年开始,全盟9个旗政府驻地镇相继建成自来水厂,共铺设给排水管道71.5公里,全年供水达128.3万吨。到1989年,海拉尔、满洲里、扎兰屯、牙克石4个市共有公共汽车94辆,营运线路17条,总长度470公里,每万人拥有公共交通工具2.2标台。

城市环境卫生状况有了根本改变。海、满、扎、牙4个市共有环卫工人685人,民办保洁员342人;有环卫机械165台,基本实现了机械化。满洲里市在1985~1987年四盟市卫生评比中,连续3年获得环境卫生“金鹿奖”,在1989年内蒙古自治区“阿吉奈”卫生检查评比中获满分。

城市园林绿化有了很大发展。呼盟4个市园林绿地总面积1374公顷,其中公共绿地面积166.5公顷;建成区园林绿地面积537.7公顷,建成区道路绿化覆盖率面积12.5公顷(4个市平均值);人均公共绿地面积3.98平方米(4个市平均值);建成公园5处,街头小游园8处,面积147公顷,年游人数67.3万人次;苗圃面积133.8公顷,共有园林职工187人。建成区绿化覆盖率14.9%。

解放前,呼盟农村居民住房多为土坯房和“马架子”,牧民则常年住“蒙古包”,猎民住在四面通风的“仙人柱”、“撮罗子”里。解放后,村镇居民住宅条件有了改善。但在“先生产、后生活,先治坡、后治窝”的思想指导下,乡村住宅建设发展缓慢。1982年以后,住宅建设出现了新局面。比较先进的农区村屯,土坯房逐渐被砖木结构房所取代,少数农民住上了楼房;牧区在多年提倡“定居游牧”的基础上,在苏木或生产队驻地建起了定居点,出现一批砖木结构的新居;猎区在国家扶助下,鄂温克、鄂伦春猎民从“仙人柱”、“撮罗子”里搬出来,住进猎民新村的砖瓦房。1984~1989年,全盟新建村镇居民住宅360万平方米,等于1965~1983年房屋建筑面积的总和,人均住宅面积达到6平方米。1989年,呼盟农村户均住宅投资588元,全年施工面积76万平方米,人均住宅面积达到12.62平方米;牧区户均用于住宅建设投资360元,人均面积5.53平方米。在村镇住宅条件改善的同时,公用设施建设也有所发展。1984~1989年,用于村镇公用设施建设投资额累计为8192万元,新修道路2752公里。16个乡镇兴建了给水工程,有5万多人用上自来水。

呼盟城乡建设投资逐年增加。到1989年末,累计投资额为28927.6万元。其中1985~1989年5年间,投资18934.6万元,比30年累计投资额多近亿元。

第一章 机 构

第一节 盟级机构

1953年,内蒙古自治区东部区行政公署成立后,设东部区修建委员会。1954年6月,东部区修建委员会撤消,呼伦贝尔盟政府下设呼盟建筑工程管理局(与呼盟工程公司合署办公)。1956年春,呼盟政府撤消盟建筑工程管理局,成立呼盟城市建设局。1961年4月,撤消盟城市建设局,成立呼盟基本建设局。1962年11月,根据精简机构的要求,呼盟基本建设局并入呼盟经济委员会,由盟经委统一管理全盟城乡建设工作。1964年5月恢复呼盟城市建设局建制,1965年秋又将该局并入呼盟计划委员会。1965年底,成立盟基本建设处。1966年“文化大革命”开始后,建设处成立“文化大革命领导小组”。1967年12月20日,呼盟城乡建设管理工作由盟革委会下设的生产建设指挥部负责。

1969年8月1日,呼伦贝尔盟划归黑龙江省建制,同年12月成立呼盟基本建设工程局筹备领导小组。1970年,撤消建工局筹备组,成立政企合一的呼盟建筑工程处革命委员会。1971年8月,撤消盟建筑工程处,成立呼盟建筑工程局。1973年,撤消建筑工程局,成立呼盟基本建设管理局。1975年春,撤消呼盟基本建设管理局,成立呼盟基本建设委员会,内设城建房产、建筑施工、计划、科技、建筑经济等业务科室。1979年8月,呼盟划回内蒙古自治区建制,业务对口上级为自治区基本建设委员会。1983年9月,撤消呼盟基本建设委员会,成立呼盟城乡建设环境保护处。

第二节 旗市机构

1946年10月,海拉尔临时参议会组建市人民政府后,由民政科主管全市城建、房产工作。1949年10月,满洲里市军政委员会批准成立满市市政建设修委会,城建和市政设施维护由修委会管理。1950

年后,各旗市相继建立起城建管理部门,大多数旗市城建部门与工业、交通部门合署办公。1954年7月喜桂图旗(今牙克石市)政府设建设科,1958年建设科与工业交通科合并,科内设建设股。1958年,满洲里市城建与工业合并为市工业局,局内设建设科。1958年10月,海拉尔市成立城市建设局。1960年4月,满洲里市撤销工业局城建科,成立市基本建设委员会。1963年4月,喜桂图旗成立交通建设局。到1966年,全盟各旗市均设置城建、房产管理部门。其中喜桂图旗、满洲里市单独设立房产科。布特哈旗(今扎兰屯市)设房产管理委员会,海拉尔市设房产管理局,阿荣旗设基建房产科,莫旗设房产管理科,鄂温克旗、陈旗等设房产管理所。

1966年“文化大革命”开始后,各旗市城建、房产管理机构并入生产建设指挥部。1972年,海市重新成立城市建设局。1973年,满市恢复城市建设局,布特哈旗成立城建房产局,喜桂图旗恢复建设科。1975年,额右旗成立建设科,布特哈旗、喜桂图旗分设房产科,满市成立房产管理局。1976年后,各旗市先后成立了基本建设委员会,与盟级建设主管部门对口。海市、满市、布特哈旗、喜桂图旗单独设立房产局。1984年,呼盟基本建设委员会更名为城乡建设环境保护处,各旗市也相应成立城乡建设环境保护局。海拉尔市单独设立建筑工程管理局。

第三节 企业机构

呼盟各大企业系统都有建设管理部门,其中大兴安岭林业管理局设基本建设处;扎赉诺尔、大雁矿务局、伊敏河矿区设基建处;海拉尔、伊图里河铁路分局设基建科;海拉尔、大兴安岭农场管理局设基建处。

第二章 市政建设

第一节 城市建设规划

1903年,俄国人搞过满洲里市城市规划。城市布局由铁南和铁北组成一个整体,小北屯以农居为主,形成独立的住宅小区。道路采用小长方格式,路幅一般为100×200米。规划尽管线条较粗,内容简单,但初步奠定了城市格局。

1936年由李满一绘制出海拉尔商工案内图,作了海拉尔商业网规划。规划从布局上把海拉尔旧城(正阳街一带)、新街(今中央大街)和铁路车站纳为一体,占地1.95平方公里。

解放后,随着经济的迅速发展和人口的不断增加,呼盟地区4个市原有的城区已不适应城市建设发展的需要。其时由于没有规划,造成胡批乱建,严重阻碍了城市建设的发展。1958年海拉尔、满洲里、牙克石、扎兰屯4个市镇在内蒙古自治区城市规划设计院的协助下,开始了城市规划工作。

1958年6月,自治区城市规划设计院对海拉尔市总体规划进行勘察,完成了海拉尔市城市规划示意图,同年8月至1959年2月提出了城市规划总平面图,1959年5~12月相继提出9个总图方案,初步通过了以第一方案为内容的总体规划。1958年,自治区城市规划设计院对满洲里市、牙克石镇进行城市规划,提交了满洲里市粗线条的总体规划草图以及牙克石镇城市规划和一些专业工程的规划设计。但是,以上各市镇的规划成果都未获自治区政府批准。

1961年,自治区城市规划设计院在1958年规划的基础上,继续进行满洲里市的城市规划工作,1962年完成总体规划任务。此规划方案一直未履行批准手续,但对满洲里市的城市建设起到了一定的指导作用。

“文化大革命”期间,城市管理部门被取消,城市建设呈现无政府状态。海拉尔市房屋建设秩序混乱,城市占地面积成倍增长,基础设施跟不上,造成城市脏、乱、差。新建的牙克石市铁西新区还不如旧区。

1976年,海拉尔市开始进行城市总体规划的准备工作。1983年编制海拉尔市总体规划,到1984年完成。本次远期规划至2000年,市区人口达到25万人左右,建设用地控制在27平方公里,城市规划区控制范围为123平方公里。总体规划布局把海拉尔市划分为6个居住区,每个区布置一级公共福利设施和农贸市场,并形成生活区活动中心。在市中心区中央大街的两侧,布置全市性的商业服务网点,形成繁华的商业大街,并把原有的道路拓宽拉直,形成道路网。

1978年,满洲里市开始编制总体规划,1984年编制完毕。此次远期规划到2000年,市区人口规模不超过5万人,建设用地控制在13平方公里以内,城市规划区控制范围为37平方公里。

1980年,牙克石市开始进行城市总体规划,1981年9月完成。此次远期规划到2000年,市区人口规模为13万人,建设用地面积控制在13平方公里。

1983年,扎兰屯市开始进行城市总体规划,1985年5月完成了总体规划设计。此次远期规划到2000年,市区人口规模控制在14万人,建设用地面积为15.2平方公里,城市规划区控制范围为30平方公里。根据扎兰屯市线形带状特点,分成风景旅游、工程管理、市中心与工业、仓库等4个功能区及铁东、河西2个独立的综合区。

1982年,满洲里市开始进行扎赉诺尔区的规划工作,1984年10月完成规划设计。此次远期规划到2000年,煤炭生产规模为1360万吨/年,区内人口控制在15万人,建设用地面积控制在19平方公里。

到1987年末,呼盟地区的城市规划全部编制完毕。其中牙克石市的城市总体规划在1985年、满洲里市在1986年已由内蒙古自治区人民政府批复;满洲里市扎赉诺尔区的总体规划在1985年、海拉尔市和扎兰屯市在1988年由内蒙古自治区人民政府授权内蒙古自治区建设厅批复。至此,呼伦贝尔盟城市建设转入了依法执行总体规划建设的新阶段。

第二节 道 路

解放前,呼盟地区城市道路以自然土路为主,仅有几条简易的砂石罩面路。街道狭窄弯曲,凹凸不平,宽度大都是在3~10米。晴天烟尘滚滚,风天飞沙弥漫,冬季冰包成龙,春、秋雨季节道路翻浆,车辆难行。

清雍正十二年(1734),修筑呼伦贝尔城(今海市正阳街一带),在城内修建2条不足10米宽的土路。清光绪三年(1877年),又在城外修筑了4条土路。1903年,由于铁路员工家属的大量增加,在铁路两侧修建了一些房屋和道路,并向铁路以南发展,逐渐形成市街,当时人们称为“新街”(今海市中央街)。新街街道整齐,长920米,但路面狭窄。至20年代初,海拉尔新街的房屋和街道已建至呼伦贝尔城旧街附近(今百货大楼一带),与呼伦贝尔城几乎连为一体。至此,海拉尔形成了以新街(今中央街)贯穿市区中央,左右两侧为东、西一至四道街和东、西交界街的格局,新旧市街的道路全部为沙土路。

20年代初,帝俄在满洲里建了长短共27条街道和巷道,总长度为34.95公里,道路基本上按沙俄政府制定的城市规划图进行建设。街坊划为110米宽、220米长的长方块,主要道路红线宽度一般为24米,最大30米,最小12米;路面宽度一般为6~12米,呈方格式,均为土路。在牙克石修建了东西走向11条街、南北走向5条街的土路。

1932年,日本帝国主义侵占呼伦贝尔地区后,在满洲里修筑了一条砂石路和几条土路,在海拉尔先后修筑了消防街、北斜街、北大街等,长度均在300米左右,宽8米左右。1936年又开辟了铁路北由

火车站向西延伸,南北有官街、大安街、监狱街;东西有地庙街、短街、游戏街、荒街等土路,长度在 500~800 米、宽 6~8 米。在扎兰屯修筑了 5 条土路,全长 6 085 米,面积不足 7 万平方米。



海拉尔民国时期街道

解放初,党和政府加强了城市道路的建设。在第一个五年计划期间,国家为呼盟城市市政建设投资 33.5 万元。1952~1955 年,海拉尔市修筑道路 14.5 公里,面积 102.5 万平方米,满洲里市修筑沙石路面积 13.45 万平方米。

1957 年全盟城市新建水泥路面 10 299 平方米,新建碎石路面 106 095 平方米,维修道路 7 073 平方米,整修土路 10 580 米,完成投资 11.032 万元。1961 年全盟城市道路建设坚持“少花钱多办事”的原则,维修道路 185 500 平方米。1963 年满洲里市铺设了三道街、中苏街水泥路,长 1 326 米,面积为 9 282 平方米。1964 年,全盟城市道路共新建级配路面 188 875 平方米,混凝土路面 8 502 平方米,沥青路面 3 034 平方米,维修级配路面 1 678 010 平方米。海拉尔市人民政府组织第二次修路高潮,发动群众 1.9 万人次,出动车辆 138 台,同时利用有限的资金维修和新建道路 29 条,总长度 21 661 米,面积 15.4 万平方米,其中,沥青路占 85%;牙克石发动群众维修公路 3.5 千米;满洲里市发动群众修建大小简易公路 99 条,总长度 30 015 米,面积达 26 489 平方米,在铁路北的主要街道铺装了沙石路面。满洲里市 1965 年自筹资金 39 万元铺筑了一、二道街和市政街沥青路 3.23 公里。1966 年修筑水泥路长 1.7 公里、面积 1.6 万平方米(三道街、中苏街),沥青路 2 公里、面积 1.9 万平方米(头道街、二道街、兴华街、市政街)。

“文化大革命”期间,呼盟地区城市道路建设进展缓慢,1973 年全盟修建城市道路仅 32.78 公里。

50~70 年代,呼盟城市道路建设由于城市管理不善,只修不养,加之排水设施没有同步进行,雨季雨水排不出去,路面便形成一个个“湖泊”。每逢雨天,沿路两旁的居民家家户户门前筑堤防水,人们只好穿高筒胶靴趟泥水而行。1984 年以后,呼盟城市道路建设有了迅速的发展。海拉尔市 1984 年修建混凝土路 3 条 1.4 公里,1985~1987 年 3 年共维修柏油路面 33 100 平方米。新建的伊敏大街为混凝土高级路面,路面宽敞整洁,快慢车道和绿岛层次分明。海拉尔市到 1984 年共有道路 114 条,总长度 64 727 米,面积 65 万平方米,其中沥青路 40 条、总长度 27 919 米,混凝土路 12 条、总长度 10 604 米。

满洲里市 1978~1982 年间在主要街道铺装了水泥和沥青路面,沥青和水泥路由原来的 2 公里增

长到 11 公里。1983~1986 年,采取群众义务劳动和专业队伍相结合的方法,修筑水泥路 2 300 平方米,沥青路 2.5 万平方米,砂石路 13.4 万平方米,基本上消除了自然土路。到 1987 年末,全市共有道路 64 公里,面积 64 万平方米。

扎兰屯于 1979 年修建中央中路的南市大街至丝绸厂段沥青路 300 米,面积 5 400 平方米。此后,城市道路修建逐年增加,到 1987 年全市共有道路 34 条,总长度为 44 562 米,面积 814 464 平方米。

牙克石在 1979~1981 年间共投资近 30 万元,修建沥青路总长度为 296 米,面积 2 963 平方米;沙石路总长度 1 768 米,面积 17 667 平方米。1984 年开始建筑高级水泥路面,1984~1987 年,共投资 618 万元,修建水泥路 11 条,总长度 10 353 米,面积 123 265 平方米。

1988 年,呼盟开始经济试验区建设,城市道路发展较快。当年海拉尔市新建和维修改造道路投资 183 万元,满洲里市维修改造道路投资 216 万元,扎兰屯市新建和维修改造道路投资 66 万元,牙克石市新建和维修改造道路投资 57 万元。至 1989 年,呼盟城市道路初步形成了交通网络。海拉尔、满洲里、扎兰屯、牙克石 4 个市共建成城市道路总长度 222 公里(海市 66 公里、满市 68 公里、扎市 49 公里、牙市 39 公里),其中高级、次高级道路长度 98.8 公里(海市 29 公里、满市 43 公里、扎市 16.8 公里、牙市 10 公里);道路总面积 227 万平方米(海市 69 万平方米、满市 67 万平方米、扎市 49 万平方米、牙市 42 万平方米),其中高级、次高级道路 101.3 万平方米(海市 37 万平方米、满市 34 万平方米、扎市 18.3 万平方米、牙市 12 万平方米)。4 个市人均有道路面积 3.9 平方米。

呼盟地区城市道路建设因国家资金不足,欠帐较多,尤其是资金来源的渠道不同,不能集中合理地使用,改造城市基础设施建设不能配套进行。海拉尔市胜利三路,1985 年只建供水工程埋设给水管道,1986 年只建排水工程埋设排水管道,1987 年只建供热工程埋设供热管道,三年当中三次挖开胜利三路,造成很大浪费,人们称胜利三路为“拉锁路”。由于城市基础设施建设资金投放分散,只有道路建设拨款,无排水资金来源,结果雨水排不出去,聚积成“湖泊”。海拉尔市的正阳街、东大街等,每逢雨季积水成患,至 1989 年未能得到解决。

第三节 桥 梁

1905 年,沙俄把扎兰屯作为避暑游览、娱乐之地,修建起一座铁索牵引的吊桥,引雅鲁河水从桥下流过。桥长 47.9 米,宽 4 米,面积为 191.6 平方米,木石铁结构,位于扎兰屯市吊桥公园内。

日本侵略军占领呼伦贝尔后,为适应军事需要和掠夺呼盟资源,于 1933~1935 年间修建了海拉尔伊敏大桥(现断桥),桥长 338 米,宽 7 米,面积 2 860 平方米,钢板梁混凝土混合结构,位于海拉尔市区南部与鄂温克旗交界处,横跨伊敏河。1945 年 8 月 9 日,在苏联红军解放东北的战争中,日军为阻止苏军迅猛推进,炸毁了伊敏大桥。解放后几经修建均未成功,仍保留着当年的残迹,故称断桥。1934~1935 年在扎兰屯修建了贝勒桥,桥长 90 米,宽 5 米,面积 450 平方米,装配式钢梁结构,位于扎兰屯市秀水卧牛河公路上,横跨卧牛河。1937~1939 年修建了呼伦桥,桥长 356.8 米,宽 7 米,面积为 3 240 平方米,钢筋混凝土结构,位于海拉尔市区北部的夹信子头道街与呼伦路,横跨伊敏河。1942~1944 年修建了兴安桥(今中央桥),桥长 323.9 米,宽 7 米,面积 2 790 平方米,钢筋混凝土结构,位于海拉尔市区中心,接通桥头街和胜利大街,横跨伊敏河。

解放后,呼盟在城市桥梁建设方面着重抓了抢修与维护。到 1950 年,除伊敏桥外,其他桥梁经修缮均恢复使用。

50 年代后期,呼盟地区城市桥梁建设有了进一步发展。1980 年以前,海拉尔、扎兰屯共建成桥梁 11 座,结构大多都以混凝土、木材、简支钢梁等为主,跨径小,桥面宽在 5 米至 10 米之间。进入 80 年代,城市桥梁建设出现了迅速发展的局面,从技术简单向技术复杂,从普通混凝土向预应力混凝土,从

低强度材料向高强度材料,从小跨径向大跨径发展。1981年,扎兰屯修建了雅鲁桥、二所桥,1983年修建了冷库桥,1984年修建了无名桥。

1984年,海拉尔市建成伊敏河大桥。伊敏河大桥位于海拉尔市区内,由内蒙古大兴安岭林业设计院设计,5月由沈阳市市政工程公司施工,同年10月经自治区验收合格交付使用。大桥总投资910万元,全长320.8米,桥面宽18米,其中车行道为15米,两侧各有一条1.5米宽的水泥方砖装铺的人行道。大桥载荷为汽车20吨、



海拉尔伊敏桥

拖挂车100吨。其结构上部为40米预应力钢筋混凝土简支T梁,下部为钻孔灌注桩。桥上配有与梁外型协调的竖条花饰栏杆及双臂琵琶型路灯,桥头灯柱辅以玉兰花灯衬托。这座具有民族特色的大桥为草原城增添了美景,为改善海市的交通状况起到了重要作用。

1989年9月25日,呼盟第一座铁路立交桥——海拉尔市木兰街立交桥建成通车。海拉尔木兰街立交桥于1988年5月11日立项,6月开始由铁道部第三勘察设计院设计,7月成立立交桥工程指挥部,9月30日完成动迁任务,1989年3月20日由哈尔滨铁路局齐齐哈尔第二工程处、沈阳市市政工程公司施工。工程指挥部先后组织了大大小小的会战25次,共有干部、工人、学生、解放军等7000人次参加义务劳动,组织了2480台次机动车为立交桥无偿运输材料,各大厂矿、机关、学校等为木兰街立交桥工程建设集资、集物55.6万元。海市木兰街立交桥总投资2014万元,桥全长954.9米,其中主桥长度为124米,混凝土铺装桥面,净宽14米,两侧人行道各2米,总宽18米。立交桥结构为桩基础和浅平基础两种,上部为预应力混凝土简支梁和现浇混凝土箱型梁结构型,设计荷载汽车20吨、拖挂车100吨、人群荷载每平方米350公斤。木兰街立交桥使用混凝土13000立方米,钢材1968吨,水泥7860吨,木材1649立方米,沙石31800立方米。

第四节 路 灯

解放前,呼盟地区的城镇除海拉尔、满洲里的主要街道安装零星的白炽灯外,其他地方的街道均无路灯,唯有沿街一些工商企业安有门灯。夜间行人主要靠手提防风罩煤油灯或蜡烛灯笼照明。

30年代,海拉尔市新街(今中央大街)、北斜街、正阳街、北大街约有40盏白炽灯。

50年代初,海拉尔、满洲里、扎兰屯、牙克石等地部分街道安装了少量的白炽灯,主要分布在海市的胜利大街、桥头街、西大街、头道街;满市的头道街、二道街、三道街、中苏街、文明街;扎兰屯站前街和中央北路及牙克石的六道街。1959年末,海市的主要街道仅有白炽灯102盏。

60年代至1978年以前,呼盟地区城市路灯建设发展较慢,城市街道路灯仍为数甚少。1979年以

来,街道照明设施发展较快。海、满、扎、牙等市镇,先后在主要街道安装了路灯,数量多,灯具、灯型也多种多样。到1987年,全盟4个市共有路灯2 119盏,灯型有钠灯1 273盏、汞灯406盏、白炽灯402盏、装饰灯38盏。

1988年,海、满、扎、牙4市对各街道的路灯线路和灯具进行了维修,增加了部分街道路灯,扩大了城市照明的覆盖率。至1989年末,全盟4个市的城市街道共安装路灯2 972盏,路灯完好率全年保持在90%以上。

第五节 供水

解放前,呼盟地区城市部分居民用水依靠浅水土井,井深3~7米,大部分居民则饮用自然流水。少数工商企业备有手压水井,最深38米。人们靠肩挑取水和用马拉水车送水,用水十分困难。

1941年,海拉尔成立清水队,使用马拉清水车负责供应沿街工商企业和少部分居民用水,水源井为7米深左右的土井2处。取水方式为手摇辘轳柳灌斗提水,通过架起的木槽注入马拉水车。马拉水车容器为厚铁皮制成的大铁桶,每车装水半吨左右。清水工用两只方形小水桶装水10公斤左右,挨家挨户送水。

1943年,日本侵略军驻海部队分别在海市东山和西山的军事营地附近设置了地下水水源地,南大营和车站南设置了补压井,在河西旧市区和东山山上铺设了给水管道,并设置了给水点,但绝大部分管道因冻结不能通水。1945年日本投降后,当地群众出于对侵略者的仇恨,对日军建设的供水设施予以拆除,设备亦遭到毁坏。50年代中期,为支援兄弟城市建设,又将部分管道挖出外运。解放前,满洲里市打成1眼机井,并铺设供水管道1.1公里,供水面积甚小。

1954年,呼盟城市供水有所改善,一些工厂、企业、机关、学校、铁路部门都打了深水井,井深大都在20~70米,依靠高架水塔或屋顶水箱供水;共有管径在75厘米以上的管井27眼,大口井9眼,高架水塔37座。部分工商企事业单位和居民仍靠清水队售水车供应,每担水(两桶)3分钱。而大部分居民还是靠到供水点和河流肩挑饮用水。1954年,内蒙古自治区人民政府投资45万元建满洲里市自来水厂。1961年7月,国家为满洲里市扎区投资20万元建自来水厂。1972年满洲里市自来水厂(包括扎区水厂)公用自来水生产能力达到0.25万吨/日,供水管道总长度为12.8公里。

1972年10月,黑龙江省投资324.9万元建海拉尔市河西自来水厂。至1979年底先后建成大口井1座,日生产水2 000吨,净水站1座,铺设给水主干管网12公里,建成给水点22处。1979年海拉尔市自来水厂开始供水后,由于当时前期施工正处于“文化大革命”期间,管理混乱,工程质量差,试运中多处管线断裂、跑水,同时多处地段管网不断出现冻结现象,不久试供水中断。用于管网维修金额90万元,造成重大损失。1981年5月20日,海市自来水厂正式向河西供水,不收水费,日供水量在100吨左右,供水普及面仅15%。1983年,海拉尔市自来水公司日供水量为100吨,年水费收入2万元。

1977~1985年,国家为满洲里市自来水厂建设投资197.4万元,其中给水扩建187.4万元,引水入户10万元。建水源井3眼,输水配水管网9.6公里,增建500立方米的蓄水池1座,供水能力7 500~8 000立方米/日。

1985年,国家投资建设海拉尔市河东区给水工程,总投资额为779.6万元。截止到1987年已投资482万元,先后建成日产水2 700~3 000吨大口井1眼,容量为1 000吨的清水池1座,东山高位蓄水池(1 000吨)1座,铺设大口径给水主干管网12.7公里。

1986年,国家投资筹建牙克石市给水工程,总投资概算为1 205.73万元,工程规模为日供水1 600吨,核定管网全长46公里,附属工程总建筑面积为2 933平方米。1987年破土动工,完成铺设大

口径给水主干管网 4 公里。

至 1987 年末,海拉尔市、满洲里市自来水公司日供水能力已达 1.4 万吨。其中海市自来水公司供水能力为 0.4 万吨/日;满市自来水公司供水能力 1 万吨/日。供水管道总长度 64 公里,其中海市 27 公里,满市 37 公里;供水普及率 45%,人均用水量 38 升/人日。

1988 年,国家投资筹建扎兰屯市给水工程,工程规模为日供水 1.2 万吨,核定管网全长 33 公里,总投资概算为 1 023.87 万元。同年 1 月扎兰屯市成立了扎兰屯市给水工程筹备处。

1988 年,国家共向海、满、扎、牙市投资 440 万元进行城市给水工程建设。海市河东给水工程完成投资 150 万元,铺设大口径给水主干管网 4.4 公里,建成日产水 2 700~3 000 吨大口井 1 眼,新增供水能力 0.27 万吨/日,并完成了水厂电器配套和改造工程。满市完成投资 10 万元,引水入户 116 户,铺设管道 591 米。牙克石市给水工程完成投资 150 万元,铺设大口径给水主干管网及敷设管网 2.2 公里,完成大口井 1 眼。扎兰屯市给水工程投资 130 万元,确定了水源地、水厂位置,进行勘察测量和部分工程设计。到年末,完成了水厂二级泵房、加氯间等主体工程 600.99 平方米。

1989 年,全盟城市给水工程建设完成投资 442.6 万元。海拉尔市给水工程完成投资 147.6 万元。满市完成给水工程投资 15 万元,供水普及率达 83%。扎市给水工程完成投资 80 万元。1989 年 11 月,牙市开始局部供水,日供水量 100 吨,供水人口为 1 900 余人。

至 1989 年末,全盟 4 个市共有自来水公司(处)4 个,共有职工 222 人,已形成日供水能力 2.03 万吨,供水管道总长度 90.6 公里,用水人口 9.2 万人。1989 年全年售水总量 240 万吨,自来水普及率 45.2%,人均生活用水量 62.2 升/人日。

第六节 排 水

中华人民共和国成立以前,呼盟地区城市没有排水设施,居民生活废水倾于路面,自然降水顺势流入低洼处,靠自然蒸发、渗入地下和洼塘积水,形成臭水坑。每逢雨季,雨水排泄不畅,住户门前筑起“拦水堤”,给人民生活带来不便。

1949 年,满洲里市在市区南部铺设 0.9 公里的排水管道。1954 年,海拉尔市在河西区修建了 800×1300、800×1600 毫米长达 2 700 米块石砌筑的排水沟,排除北大街和头道街以东的雨水,并在铁路河堤处设一临时抽水站,把雨水排入伊敏河。1957 年,投资 3.26 万元完成了牙克石、海拉尔市部分街道排水沟 3 544 米。1964 年,自治区拨款 24.9 万元为满洲里市主要街道铺设排水管道 2.7 公里。1978 年以前,呼盟城市排水设施还非常落后,扎兰屯市排水设施为零,只有满洲里市有排水管道 4.48 公里。

1984 年以后,海拉尔市先后修建排水明沟 10 751 米,暗沟 10 382 米,受益面积 300 公顷。1986~1987 年国家投资 269 万元,完成河东区排水管道 24.7 公里,建污水泵站 1 座。1984 年国家在满洲里市投资 100 万元,铺设管道 6.7 公里;1985 年又投资 166 万元,铺设排水管道 8.3 公里。至 1987 年末,满洲里市共铺设管道 26 公里(其中扎区 4.5 公里),基本形成管网化。到 1987 年牙克石市共有明沟排水长度 81 公里,阴沟排水长度 18 公里。同年,扎兰屯市共修建了明沟、阴沟排水设施总长度 16 825 米,其中明沟 9 070 米,阴沟 7 755 米。1988 年海拉尔市排水工程完成投资 150 万元,铺设污水管道 3 公里,新建污水提升泵站 1 座,完成了 3 号污水泵站电器配套等工程。

1956~1989 年,全盟 4 个市用于排水工程建设投资 898 万元,铺设下水管道 50 公里,还未形成工作能力,市区主要靠阴沟、明沟排水。

第七节 供 热

1984年以前,机关、企事业单位和公共建筑均为分散的锅炉供热,居民则靠烧火墙、火炕或铁炉取暖。

1984年,牙克石市首先开始集中供热建设,在退役老电厂的基础上,建立牙克石市集中供热公司。1985年,铺设1条长2.89千米 $\Phi 400$ 的供热管道,同年第一期供热工程建成投产,供热建筑面积61362平方米。到1989年末供热公司有职工215人,铺设主管道总长度11公里,管径规格分别为425、325、273。供热能力为800千卡/小时,供热面积达17万平方米。供热普及率10%,热价每平方米1.50元。实行集中供热以来,年创利润25万元。

海拉尔市集中供热工程于1987年7月1日破土动工,工程总投资为1807.3万元。1987年完成投资450万元,1988年完成投资500万元。到1989年末共完成投资1170万元,完成管道铺设13.88公里,热力点8个,整个供热工程正在建设之中。

满洲里市集中供热公司筹备处成立于1987年,集中供热工程1988年破土动工,工程总投资675万元,到1989年末已完成投资280万元。

第八节 交 通

解放前,呼盟地区的城市公共交通非常落后。50年代初期,发展也较缓慢。直到1958年城市公共交通工具仍以畜力车为主,此外还有为数不多的人力车。

1958年2月,海拉尔市成立了呼盟地区第一家城市公共交通汽车站,当时仅有2辆旧公共汽车,职工27人,营运线路1条,长9公里,年客运量4万人次。1962年满洲里市购进北京牌公共汽车1辆,营运线路10公里,全年完成营运里程2万多车公里,年客运量1.6万人次。1964年,海拉尔市公共汽车站购进公共汽车2辆,职工人数增加到15人。同年满洲里市购进1辆四平牌公共汽车,有职工4人。年内,海满两市共有公共汽车6辆,营运线路2条,总长度49.8公里,客运量达40.84万人次。

1974年,满洲里市成立公共汽车站,海拉尔市在原公共汽车站的基础上成立了海拉尔市公共汽车公司。海、满两市共有公共汽车15辆,公交职工112人,营运线路长度74.2公里;其中满洲里市把线路延伸到扎赉诺尔矿区火车站,海拉尔市新开通2条营运线路。

1976年12月、1977年8月,牙克石、扎兰屯相继成立了公共汽车站。牙克石公共汽车站成立时有职工30人,大客车3辆,营运线路总长度1.7公里,全年行驶11万车公里,客运量98万人次。扎兰屯公共汽车站成立时有职工18人,有3辆“哈一型”大客车,营运线路总长度9.5公里,全年客运量51万人次。

1978年以后,呼盟地区城市公共交通事业有了较快的发展。

1979年,海拉尔市公共汽车公司职工发展到212人,营运车辆增加到31辆,市民每万人拥有车辆2.3辆,营运线路总长度达56公里,全年客运量达到546万人次,营运收入73.6万元,利润总额1万元。满洲里市公共汽车站职工发展到21人,有营运车6辆,营运线路总长度34公里,全年客运总量33万人次。牙克石公共汽车站职工发展到48人,有营运车6辆,营运线路长17.1公里,全年客运总量118万人次,全年总行驶里程为14.2万车公里,营运收入9.35万元,实现利润总额1800元。扎兰屯公共汽车站职工发展到24人,有营运车3辆,有固定资产27万元;新开辟2条营运线路,总长度52公里,客运总收入4万元,总行驶里程8万车公里,全年客运量35万人次。

1980年,满洲里市公共汽车站在原基础上成立了满洲里市公共汽车公司,营运线路总长达33公里;有营运车7辆,达到每万人拥有0.7辆,客运量29万人次,利润总额1万元。

1984年,牙克石市、扎兰屯市成立了公共汽车公司。全盟4个城市公共汽车公司职工发展到316人,共有营运车52辆,营运线路12条,总长度达307公里,每万人拥有营运车0.85辆,总行驶里程237万公里,全年客运总量961万人次,实现利润总额3.4万元。

1986年,各公共汽车公司改为国家事业单位,实行企业化管理,经济独立核算,除了少量的城市维护费补贴外,实行经济自负盈亏。1985~1987年,呼盟城市公交系统以提高服务质量为宗旨,加强优质服务工作,在1987年内蒙古自治区城市“赛罕杯”竞赛中,海拉尔市公共汽车公司获“银杯奖”。1988年,呼盟经济试验区建设以来,城市公共交通事业有了进一步的发展,群众乘车难的问题基本缓解。

1989年末,全盟4市的公共汽车公司共有职工500人,营运车辆94辆,每万人拥有车辆2.2辆。营运线路17条,总长度470公里,全年总行驶里程254万公里,客运总量1699.4万人次。4个市的市区主要站点均设置了防雨候车棚。营业时间夏季早6.20至晚8点,冬季营运时间早6.40至晚7点,中午不停运。

附:出租汽车发展情况简介

1980年11月,海拉尔市有6辆出租车上线营业。1984年,扎兰屯、牙克石两市也相继有了出租车,初期扎兰屯市只有1辆轿车,3辆三轮摩托车,牙克石市有2辆吉普车。随着改革开放的不断深入,城市流动人员增加,促使出租汽车较快地发展。到1989年末,海拉尔、扎兰屯、牙克石3个市共有出租汽车356辆。其中,海拉尔市有出租车287辆(吉普车92辆,各种型号轿车153辆,面包车31辆,三轮摩托车11辆);牙克石市有出租汽车42辆;扎兰屯市有出租汽车27辆。年客运量达7万人次,轿车、面包车日均营运收入50元左右,三轮摩托车日均30元左右。

第九节 防 洪

呼盟境内河流众多,多数城镇形成的特点是依水而建。海拉尔河、伊敏河、莫尔格勒河、克鲁伦河、乌尔逊河、额尔古纳河、免渡河、乌尔旗汉河、雅鲁河、济沁河、音河等河流对城镇威胁较大。汛期多发生在4月下旬积雪融化雪水下泻的开河期间和6~8月降雨集中期间。由于河流河道曲折、起伏,大部分河道均未固定,时有变迁,而且河床低,每遇暴雨,洪水猛涨,造成河水出槽,淹没乡村和城镇,给群众生产、生活带来严重危害。

1941年,海拉尔市在沿街、伊敏河两岸修筑12公里的沙质防洪堤坝,并修建闸口3座,分别设置在“六二六”小河、木兰街和断桥附近。由于堤坝年久失修和人为损坏,很多地段被河水冲刷,有的险段已对海市构成严重威胁。1950年5月海拉尔市动员民工1884人,车辆774辆,修补伊敏河堤缺口3处;同年秋季又发动群众义务劳动,动员民工1169人,车辆260辆,完成长180米、宽4米的护岸堵口工程3处;同年为掌握汛情,防止水患,成立了水文站。为了免除伊敏河洪水对海市的威胁,1979~1980年,完成了伊敏河上游鄂温克旗境内的河湾取直暨改道工程,并在旧河床的沙滩上植树造林,增加固沙植被,防止水土流失。1982~1987年,又在鄂温克旗段修筑5500米的防洪堤坝、590米的钢管桩铅笼护脚等工程。

1985年6~9月,海市在市区伊敏河大坝东西两侧修筑水泥混凝土面层护坡,总长1530米,面积达9945平方米,护坡水泥厚度10厘米,并对伊敏河大桥至中央大桥东侧坝顶实施沥青灌入式硬化,面积3600平方米;其余地段采用推土机推土镇坝和人工修整等加固措施。1989年又砌防洪坝78米。

牙克石市从1984年开掘由铁南山脚下至眼睛湖全长4050延长米的泄洪沟。1989年加固、加高

泄洪沟 4 060 米,并抽调 10 台推土机完成土方量 12 610 立方米,初步完成了暖泉水河道的改造工程。1984~1989 年间每年都动员近 2 万人次义务清挖一次,清除土方量 3 万多立方米。此期间还投入 15 万元,用于修建桥涵和闸门等设施。

扎兰屯市为治理雅鲁河、济沁河、音河三大河流泛滥危害,采取筑坝设防和疏河清障等措施防洪,全市共设置堤防 16 处、95.6 公里。1987 年,在雅鲁河扎兰屯段西侧修建堤坝 3.6 公里,顶宽 3 米。为保护市区和河西行洪区人民生命财产安全,对河西行洪区 50 万平方米设障区域内的阻水障碍进行了清理。在清障过程中,贯彻谁设障谁清除的原则,实行单位包职工、职工包家属、街道办事处包居民的三包责任制,共拆迁 280 户、28 700 平方米,拆除设置的围墙、围栏等 19 600 米,圈套的院落总面积达 14.7 万平方米,修建过水路面 240 米。同时对河东区的东山山洪也着手进行了治理。从 1985 年开始动员机关、企事业单位和居民挖鱼鳞坑,栽植树木,退耕还林还草,保护植被,防止水土流失。到 1989 年共挖 1.5 米×0.5 米的鱼鳞坑 11 万个,植树 30 万株。

第十节 绿 化

一、植树造林

1932 年,日本侵略军占领呼伦贝尔地区后,把海拉尔作为军事中心,强迫大量从内地抓来的劳工,在海拉尔的东山、西山、北山种植一些杨树、榆树等,但成活率很低。

解放以后,呼盟城市的植树造林逐步发展。1950 年,海拉尔市发动群众,植树 2 500 株。1957 年,全盟搞植树造林运动,海、满 2 市和各旗驻地镇植树面积 188 亩,道路两侧植树 50 万株。1959~1960 年,全盟主要城镇共植树 375 万株。但由于缺乏专业技术指导,加之管理跟不上,树木成活率和保存率很低,以致年年植树不见树,造林未成林。

1961 年,开展“以林为主,林农间作,林副并举”的园林绿化工作,全盟各主要城镇共植树 68 万株,市郊造林面积 1 031 亩,树木成活率达到 50%。

1963 年,呼盟行政公署发出《关于加强城镇树木管理工作的通知》,要求加强树木的维护,改变“新树未活,老树已死”的局面;采取专业管和群众管相结合的办法,划分区段,分别责任,以提高树木的成活率、保存率。1963~1965 年,海、满 2 市和扎兰屯、牙克石镇发动群众 24.5 万人次,共植树 1 040 万株,营造市防风林带 7 条,育幼苗 864 亩。1965 年实行“分片包干,谁种谁养”,全年植树 296 万株,新造防风林带 3 000 多亩,海、满 2 市还组织共青团员、青年学生、妇女营造了部分“青年林”、“少年林”和“三八妇女林”,成活率达到 85% 以上。

1966~1976 年的“文化大革命”期间,城市园林绿化遭到破坏。扎兰屯镇林木大面积被砍伐,绿化覆盖率由 28% 下降到 8%。海拉尔市胜利三路南段街道两旁的树木全被砍光,两片“青年林”亦荡然无存。

1978 年中共十一届三中全会以后,尤其是全国五届人大四次会议作出《关于开展全民义务植树运动的决议》以来,园林绿化建设稳步发展。1978~1981 年间,海、满 2 市和扎兰屯、牙克石镇每年植树 8~10 万株,1982~1984 年,每年植树 15 万株。全盟 4 个市 1985 年共植树 63.1 万株,1986 年 57 万株,1987 年 89 万株,1988 年 46 万株,1989 年 37 万株。

二、庭院绿化

80 年代之前,呼盟城市中只有个别单位建有简易花坛,在院内种植少量杨树和樟子松,机关、厂矿、学校绿化不足 20%。进入 80 年代,园林绿化被列为城市建设的重点。在创建文明单位中,庭院绿化是一项重点指标,从而促进了各单位的庭院绿化。到 1989 年,海拉尔市有 60 余个机关单位对门前

和院后进行了绿化,庭院绿化达标单位 44 个;种植乔木、灌木 2.5 万余株,栽植绿篱 1.5 万平方米,1 300 多个花坛栽植了各种花卉,新增绿地面积 5 400 平方米。满洲里市植树 3 万余株,绿篱 3 000 多平方米,种植标准绿地 2 500 平方米,建花坛 4 000 多平方米。牙克石市植树近万株,栽植绿篱 2 000 平方米,种植花草 1.4 万平方米。扎兰屯市新修建花坛 14 个,栽植草坪 1 800 平方米,修建临街花墙 210 米,庭院绿化植树 3 000 株,栽植榆树绿篱 3 万多株。

三、街道绿化

30 年代,海拉尔车站前曾种植了一些中东杨和榆树(1987 年扩建站前广场和修建站前公园时全部砍光)。海拉尔市西大街、医院街、中央大街等种植了中东杨,牙克石市的街道两侧有树不足百株。

50 年代,海拉尔市开始进行街道绿化,在中央街、头道街、胜利大街种植了 1 800 多株杨树,并在中央街、头道街的树荫下设置了长条木椅供行人休息,后来由于拓宽道路而拆除。满洲里、牙克石的街道两旁也都种植了杨树,但管理不善,成活率很低。由于城市无总体规划,随着新建项目的增多,街道两侧已成活的树木也遭损坏。1963 年,由呼盟团委所属团支部营造的青年林,在 1981 年和 1986 年呼盟电视台的两次扩建中被全部砍光。

1980 年以来,加强了对街道两侧树木的管理,树木成活率和保存率均有提高,一些主要街道已绿树成荫;同时着重培育栽植了花卉树、常绿树,改变了树种单调的状况。

至 1989 年,海拉尔市在主要街道两旁共栽植乔木、灌木近 8 000 株,树种为杨树、樟子松、大榆树、榆叶梅、黄槐、丁香等。新建花坛 8 个,种花 170 平方米,草坪 570 平方米,修建护栏 1 990 米,修设钢筋栅栏 715 米,还在胜利三路两旁修设了铸铁栅栏。

满洲里市已有 27 条道路绿化。到 1987 年,街道两旁共植树近万株,品种有杨树、樟子松、榆叶梅、丁香等,绿化长度达 32.7 公里;1988 年对市政街道两旁的树木修设栅栏 2 030 米。

1984~1987 年,扎兰屯市在市区各主要街道栽植各种树木万余株。1988 年对主要街道进行了重点绿化,街道两旁植树 2 570 株。1989 年补植行道树 1 000 多株。

1985 年,牙克石市对主要街道进行了重点绿化,栽植行道树 3 000 余株。1987 年和 1988 年栽植行道树 1 000 余株,1989 年又对主要街道行道树进行了补植。

至 1989 年,呼盟地区 4 个市建成区道路绿化覆盖面积 12.5 公顷(4 个市平均值)。

四、苗圃建设

1962 年以前,呼盟城市绿化树苗都从外地购进,每株价格高达 5 至 10 元,成活率不到 50%。

1962 年满洲里市开始进行苗圃建设。由于缺乏育苗的经验和技术,对引进的苗木习性不清,加之措施不当,造成大批苗木死亡。移植樟子松 7 万株,成活率仅为 1.4%;柳树 5 万株,成活率仅有 0.4%;埋杆的明开夜合 2 亩,全部死亡;播种的山丁子 0.5 亩,侧柏 1.5 亩,白桦 1 亩,樟子松 2 亩均未成活。其他如黄菠萝、苹果、花曲柳等成活率仅为 10%强。1963 年,呼盟行政公署发出《关于加强城镇树木管理工作的通知》,强调要加强苗圃管理,做好育苗工作,要制定育苗规划,分品种、按比例有计划地培育苗木。1964 年,满市苗圃搬迁到西山,占地面积 1 300 亩,打机井 3 眼,配 15 千瓦深井泵 1 套。育苗的主要树种有樟子松、沙地松、兴安松、落叶松、中东杨、柳树、大黄柳、红毛柳、新疆柳、黄菠萝、榆叶梅、山杏等 47 个品种,共有树苗近 50 万株。

1965 年,海拉尔开始进行苗圃建设,共平整土地 360 亩,育苗 63.8 万株,以中东杨无性繁殖为主,同时有少量的花卉树种,有榆叶梅、丁香、稠李等。

1975 年,牙克石市开始苗圃基地建设,占用土地 300 亩,育苗 48.6 万株,种类有樟子松、兴安松、柳树、榆叶梅等 11 个品种。

1976 年,海拉尔市为满足城市绿化的需要,在西哈开辟了第二苗圃,面积 700 亩,开荒 400 亩,建成高压线路 1.25 公里,砖瓦结构房屋 240 平方米。由于选址不当,地势低洼,常年积水,苗木不能生

长,被迫废弃。1983年,又在西山军营区建2个苗圃,面积274亩,投资5万元,建成泵房20平方米,打机井1眼,安装了喷灌设施,水浇地面积29.6亩。培育树种有小黑杨、银中杨、垂柳、落叶松、樟子松、云松、丁香、榆叶梅、绣线菊、山梅、红玫瑰等21个品种。

1984年,扎兰屯市开始苗圃基地建设,规划面积18.5公顷,利用面积5公顷,共育苗30多万株,种类有油松、樟子松、杨树、云杉、丁香、榆叶梅、绣线菊、明开夜合、龙须柳、侧柏、玫瑰、杜松等17个品种。

至1989年,全盟4个市苗圃基地建设土地面积2317亩,育苗面积139.8公顷,每年育苗5~8万株。1980年以来,总计育各种树苗47个品种达100多万株。

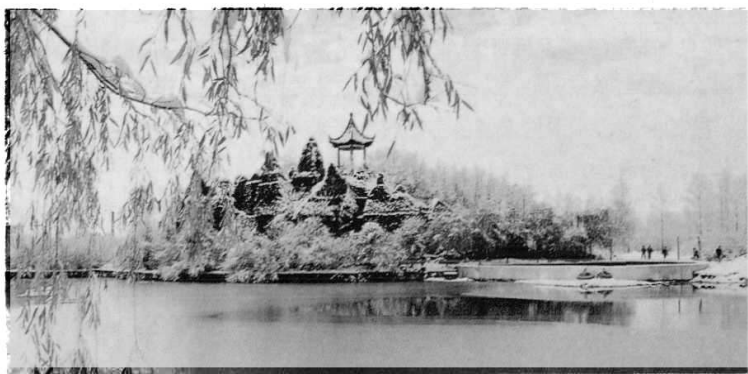
五、公园建设

1905年,中东铁路局在扎兰屯的雅鲁河支流上建起一座铁索牵引的吊桥,以及舞厅、浴池、俱乐部、商场、饭店等。1958年,自治区人民政府批准以吊桥为主要景观,建立扎兰屯吊桥公园。规划了动物观赏区、花卉区、游览活动区、休息区、果树区、植物园和儿童游戏区等,建成区的绿化覆盖率保持在28%以上。

1958年,自治区人民政府批准建立海拉尔市人民公园,面积23公顷,其中水面积约51亩,有成片的多年生杨树林和零星的针叶松以及花卉树共5000余株;公园分为花卉区、游览活动区、动物观赏区等,园内还点缀有凉亭。1961年,海拉尔市人民公园建设没有按照新建公园必须在首先绿化的基础上,根据功能和具体情况来安排建园速度的要求,以致造成人为的损失。园内极其荒凉,缺乏树木花草,又没有管理经验,在这种情况下盲目发展观赏动物,造成禽兽死亡。

1962年,认真贯彻“以园建园,以园养园”的方针,加强了公园管理,大搞花卉建设和绿化,公园建设上摆脱了求洋、求大、盲目发展的倾向。到1964年,全盟有公园3座,年平均游园人数7.3万人次。

“文化大革命”期间,以批判封、资、修为名,任意砍伐公园内的树木,毁坏花草,侵占园林绿地。扎兰屯市吊桥公园土地面积被挤占22公顷(原为90多公顷,剩有68公顷),公园内的建筑设施大部分被破坏,树木被大面积砍伐,植被破坏惨重,绿化



海拉尔市人民公园

覆盖率达28%下降到8%,观赏动物惨遭宰杀。海拉尔市人民公园的观赏动物只剩下5只;满洲里市北湖公园的观赏动物、鸟类全部被打死,游船和凉亭全部损坏,公园仅剩下一片荒地,成为倾倒垃圾的场所。

1978年以后,城市公园建设逐步恢复和发展,特别是呼盟进入经济试验区建设以来,城市公园建设有了显著进展。到1989年,全盟4个市已建成公园5个,街头小游园8处,面积147公顷,年游人数达67.3万人次。