

和现实意义。

1.2 论文相关理论研究现状

国内外学术界对于近代济南的研究多集中于开埠的原因、影响及济南开埠后城市的发展与规划，而对开埠后的城市变迁没有给与足够的关注。对于济南近代城市空间发展方面的研究分散于若干史志资料、年鉴当中，缺乏较系统的梳理与总结。

第一，对济南开埠方面的研究。

济南开埠是济南近代史上颇具影响的事件，较早就引起学者关注，不管是资料的整理还是专题性学术研究，都取得了丰富的成果，为后人研究商埠历史提供了重要的参考依据。“论清末济南、周村、潍县三地开埠”（李岫，1995）^[1]一文，对三地开埠的历史条件、主要交涉过程、相关章程以及历史意义等内容进行了论述研究。“济南开埠三章程评议”（张松华，2005）^[2]对济南开埠的《济南商埠租建章程》、《济南商埠开办章程》、《济南商埠买地章程》三个章程从其背景、内容上给予了研究，并详细分析了三个章程的特点。“中国早期现代化之路反思——清末新政与济南自开商埠纵横谈”（郭大松，2006）^[3]一文主要从历史的角度分析了济南自开商埠的原因，并从政治、经济、城市建设、文化、医疗等方面分析了济南自开商埠的情况。这三篇文献通过史学的视角客观分析了济南开埠的相关要素，尤其对开埠的背景、原因等进行了详细阐述，提供了比较详尽的史实资料。

对于济南开埠后城市功能、人口变迁和社会经济等方面的研究成果较多，比较有代表性的有：杨天宏的《口岸开放与社会变革——近代中国自开商埠研究》（中华书局，2002），重点讨论了晚清自开商埠城市在近代中国社会变迁尤其是社会经济现代化中的功能及地位，对济南开埠的社会背景、开埠过程以及开埠后城市社会经济变迁也屡有论及。“济南开埠以来人口问题初探”（沈国良，1982）^[4]一文对济南开埠后城市人口的变迁及其特点进行了研究。徐华东所著的《济南开埠与地方经济》（黄河出版社，2004）是在济南市政协征集的济南工商史料基础上结集出版的资料性著作，书中收录了济南开埠以及开埠后发展起来的主要工商业的相关文献资料和研究性文章，对于了解济南开埠后城市经济变迁裨益良多。“自开商埠

[1] 李岫. 论清末济南、周村、潍县三地开埠[J]. 文史哲, 1995, (2): 24-49.

[2] 张松华. 济南开埠三章程评议[J]. 济南职业学院学报, 2005, (5): 8-12.

[3] 郭大松. 中国早期现代化之路反思——清末新政与济南自开商埠纵横谈[J]. 山东师范大学学报, 2006, 51(2): 100-108.

[4] 山东省地方志编纂委员会. 山东史志资料（第一辑）[M]. 济南：山东人民出版社，1982：179-191.

后济南城市近代化程度分析”(张秀英, 2005)^[1]一文对济南的开埠情况, 开埠后的商业贸易及工业生产情况进行了分析, 以把握近代济南经济现代化发展脉络。这些著作和文献侧重于研究开埠的原因、影响及济南开埠后经济的发展, 多从人口变迁、开埠过程、经济因素等方面对济南自开商埠进行介绍, 但流于表象分析, 并未对开埠的深层次影响作更多的研究探讨。

第二, 对近代济南城市发展方面的研究。

解放后尤其是改革开放后, 对近代济南城市发展的研究开始受到关注。济南市社会科学研究所编著的《济南简史》(齐鲁书社, 1986)一书首次对济南区域社会变迁作出系统研究, 该书从古代到近代, 对济南数千年的发展演变作了分析研究, 使人们能够对济南城市发展演变的线索和脉络有一清晰的把握, 是济南史研究的开山之作。

最近十余年, 济南城市发展方面的学术性研究掀起热潮, 并逐渐形成体系, 著作文献颇丰, 它们总的特点是: 对济南的历史进行了梳理, 尤其对开埠百年来城市的发展变化作了详细描述, 通过不同视角展现这一特定历史时期的方方面面, 但基本都属于客观描述, 鲜见主观历史评价。

在众多学术成果中, 具有权威性及借鉴意义的主要有: “民国前期济南人口与社会问题辨析”(郭大松、贾月臣, 1998)^[2]一文对近代济南城市化进程中的人口问题及城市病问题进行了论述。王守中、郭大松编著的《近代山东城市变迁史》(山东教育出版社, 2001)一书对于山东地区城市较为详细地论述, 此书把济南作为近代山东城市变迁的典型, 对民国前期的济南城市发展脉络作了概略地描绘, 由于在该著作中济南只作为近代山东区域城市的组成部分来研究, 对济南开埠及城市变迁的有关研究在系统性和完整性方面稍显不足。济南教育学院济南文史研究室编著的《济南文史论丛初编》(济南出版社, 2003)一书由许多著名学者从济南历史上政治、经济、军事、文学、地理、人物、掌故等不同角度对济南的历史文化进行了论述。其中一文还涉及到了济南城市空间的拓展。党明德、林吉玲的《济南百年城市发展史——开埠以来的济南》(齐鲁书社, 2004)对开埠以来的济南城市百年发展历程进行了系统的研究, 对济南不同时期的城市功能与结构、城市生态环境与居民的社会生活等内容进行了讨论, 是学界首次对近代济南所作的城市史意义上的系统研究。由中共济南市委宣传部、济南市档案局等单位编著的《济南开埠百年》(中国民族摄影艺术出版社, 2005)一书, 是一本系统反映济南百年

^[1] 张秀英. 自开商埠后济南城市近代化程度分析[J]. 济南职业学院学报, 2005, (5): 13-17.

^[2] 郭大松, 贾月臣. 民国前期济南人口与社会问题辨析[J]. 山东师大学报, 1998, (2): 39-41.

沧桑变化的大型主题画册。图书收录了几百幅照片,以济南开埠百年为切入点,时间跨度从1904年到2004年,用图片的形式形象直观地记录了济南自开商埠的历史背景、开埠过程,以及开埠后济南工商经济、城市建设、文化教育、社会生活等方面的发展和变化,再现了济南近代以来的城市发展轨迹。王音编著的《济南城市近代化历程》(济南出版社,2006),对近代济南的社会变迁进行了论述,并分析了开埠后济南的城市经济、教育、民俗等方面的变化。聂家华的专著《对外开放与城市社会变迁——以济南为例的研究(1904-1937)》(齐鲁书社,2007)以济南为个例,对自开埠背景下的济南城市早期现代化进程及其特点进行了细致的讨论。该著作运用历史学和社会学等多学科相结合的研究方法,从济南的工业、商业、金融业、城市人口与社会结构、城市基础设施与市政建设、城市教育等层面,对济南现代化发展进程进行了论述。

此外,一些学者选取济南城市发展中的一个方面进行着重研究,从而形成专题性质的文献,如:“近代济南城市的发展与城市形态特色”(张润武、薛立,2002)^[1]一文回顾了济南商埠开埠与建设历史,从城市形成与发展的历史着手,并运用环境差和城市特色等城市美学的观点,论述了济南山水城市特色,分析了近代济南城市一中一洋、一古一新的鲜明差别的城市形态。

第三,对近代济南城市规划的研究。

济南市规划局内部资料《济南市规划志资料选编(建国前部分)》(济南市规划局,1986),是比较完整的有关济南近代城市规划历史的资料汇编。李百浩、王西波的研究文献“济南近代城市规划历史研究”^[2],是最早对济南近代城市规划史进行研究探讨的文章,文章对济南近代城市规划的发展演变作了系统的整理,并简要总结了近代济南城市规划与建设的内容及特点。近期出版的由王新文等编著的《规划泉城》(中国建筑工业出版社,2008)一书,对济南城市规划工作的历史和现状进行了系统的梳理和回顾,总结了城市规划的实践经验,并展示了济南城市规划的新成就。这些研究均具有一定的史料价值,但多集中于对城市规划内容的论述,而对济南城市空间方面的研究则略显不足。

第四,对济南近代建筑方面的研究。

目前,关于济南近代建筑的研究主要可分为与历史、习俗结合的研究和图片为主的直观性研究。张润武的《中国近代建筑总览:济南篇》(中国建筑工业出版社,1996)对济南近代城市建筑的发展变迁作了横向的审视,对于不同类型的建

[1] 张润武,薛立. 济南近代城市的发展与城市形态特色[J]. 山东建筑工程学院学报, 2002, 17(4): 27-30.

[2] 李百浩,王西波. 济南近代城市规划历史研究[J]. 城市规划汇刊, 2003, (2): 50-55.

筑的分布及特点作了总结。“略论近代济南建筑习俗的变迁”(李浩, 2006)^[1]对开埠后济南城市建筑习俗进行了讨论, 分析了建筑风格的变化。另外, 关于近代的济南, 在《中国建筑史》、《历史文化名城保护理论与规划》等教科书中有所阐述。山曼的《济南城市民俗》(济南出版社, 2001 年)、李耀曦《品读济南》(济南出版社, 2008 年)以及《老照片》的第五、十九期等也对近代济南的城市建设发展作了片段式的介绍。为了研究侵华时期的历史, 日本、德国对济南城市也作了介绍性的阐述。

总体看来, 国内对于近代济南的研究正在逐渐丰富, 研究内容涉及近代济南的开埠、城市现代化的进程、近代建筑、工商业发展、城市形态、城市规划等方面面的内容, 也可以看出对于近代济南城市空间的研究还是一个薄弱的环节, 现有研究都只是一些片断, 缺乏系统的全面的分析与总结。

1.3 研究时段限定

城市空间受到政治、经济、社会等各种因素的综合影响, 在不同的历史时期呈现不同的特点, 济南城市空间的发展演变也是十分复杂和多样化的, 因此本文仅选择近代济南自开商埠及其后的特殊历史时期, 研究在此期间济南城市空间发生的巨大变化。在展开研究之前, 十分有必要对研究的时段进行一定的界定。建筑历史学界的分期方法, 中国近代城市规划史时间界定是 1840 — 1949 年之间。而根据济南的具体情况, 其具有近代意义的社会事件始于 1904 年自开商埠, 是为济南近代化的起点。因此, 本文将研究的时间限定在 1904 年济南开埠到 1948 年济南解放之间。

1.4 研究内容

本论文以近代济南城市空间为研究对象, 研究其空间的转型与发展。1904 年自开商埠使得济南开始了从一个传统的封建内陆城市向近代开放的资本主义工商业城市的转变历程, 引发了社会体制、经济体制以及政治体制一系列的改变。因而, 开埠后的济南处于一个典型的转型时期, 本文以此为基本出发点进行研究。随着城市性质的变化, 功能的改变, 决定着城市空间结构的变异和重组, 商埠区的出现也使得济南的城市空间结构发生了重大的转型。商埠区与旧城区的双中心空间发展变化则是本文研究的重点。

^[1] 李浩. 略论近代济南建筑习俗的变迁[J]. 河北建筑科技学院学报, 2006, 23(2): 109-110.

除分析济南城市的物质空间外,本文还研究了近代济南城市空间的社会属性、经济属性、政治属性、文化属性等内容,并分析揭示近代济南城市空间演变发展的规律及特点。

具体来说,本文分五个章节,包括以下内容:

第一章绪论:主要介绍了论文的研究目的与意义,简要回顾了相关理论的研究现状,明确了研究断限,指出论文的研究内容、方法、资料来源与框架结构。

第二章近代济南城市空间形成的基础:介绍济南地理环境条件,梳理济南城市空间的发展沿革,对济南古城的传统城市格局进行简要叙述。

第三章晚清济南城市空间结构的转型:分析晚清时期影响济南城市空间转型的社会经济背景,分析城市空间出现的新要素,论述济南自开商埠的过程及商埠区的形成,研究商埠区经济中心形成带来的城市空间重大转型。

第四章民国时期济南城市空间的发展:分析民国时期济南城市空间发展的社会经济基础,分析城市空间要素及城市空间的发展,研究城市空间的发展变化,总结城市空间发展的特征。

第五章近代济南城市空间演变的机理:从近代济南城市空间演进的特点、动力因素、演进规律、横向比较等方面对济南近代城市空间的演变进行思考,并指出这种空间演变模式对旧城区保护及对当今济南城市空间发展具有的指导意义。

1.5 研究方法、资料来源及框架结构

1.5.1 研究方法

本论文主要运用的研究方法有文献调查法、实地调研法、实证研究法、比较分析法、多学科研究法和计算机制图法。

1.文献分析法:收集和阅读与济南城市发展历史相关的资料,包括地方志、年鉴、相关出版物、新闻报纸及网络资源等,通过对本研究领域现有理论的学习及相关学科的了解,提出论文框架。

2.实地调研法:运用观察、深度访问、实地调查等手段收集第一手资料,补充文献资料的不足,对照现状,验证已有的文献内容和提出的设想。重点调查近代时期形成的商埠区的格局、建筑风格等。

3.实证研究法:对收集的基础资料和调研成果进行系统分析、分类整理,形成较为完善的研究思路,完善论文研究成果。

4.比较分析法:分析近代同时期中国其他城市的空间发展变化,可以发现许多

城市与济南城市空间的发展过程有许多类似的情况。因此,为了更好地理解和评价近代济南城市空间的转型与发展,必须与中国近代其他城市相联系。本文主要选择了天津、昆明、连云港、南通四个城市与济南进行了比较,分析研究这些城市与济南城市空间演进的同异之处,以便更好地把握近代济南城市空间演进的特点和规律。

5.多学科研究法:本论文需要从社会学、政治学、经济学、地理历史学、人文学等相关学科的多维视角对济南城市空间的转型与发展进行分析研究,因此对各种学科进行交叉研究,丰富研究成果。

6.计算机制图法:分析地方志及相关出版物中的地图资料,按照著作及文献中的文字表述,通过计算机制图将济南城市范围的变迁、城市功能的分布和转移、单中心到双中心的演变等内容与地图资料相融合,使研究成果一目了然,具有直观性和说服力。

1.5.2 资料来源

论文所用资料主要包括统计资料、文献资料、作者调查的第一手资料以及他人调查的资料:

文献资料包括各种地方志、史志资料、建设管理资料等研究资料,由济南市规划局、济南市档案馆、山东省图书馆提供。

统计资料主要包括统计年鉴、济南城市发展问题汇编等各种正式的统计出版物,来源于济南市档案馆、山东省图书馆。

作者调查资料是作者到各有关部门收集到的书面材料、图片扫描资料等。

他人调查资料是其他研究者调查的未公开出版的内部资料等。

文章中对所引用资料来源给与了明确的注释。

1.5.3 框架结构

见图 1.1 论文框架图

1.6 本章小结

本章首先阐述了论文的研究目的及意义,指出了研究价值所在。其次分析与论文有关的现有理论研究成果,并对论文研究的时段进行了限定,将时间定在 1904-1948 年之间。最后,提出论文的研究内容、研究方法、资料来源以及论文的框架结构,为论文的研究奠定了基础。

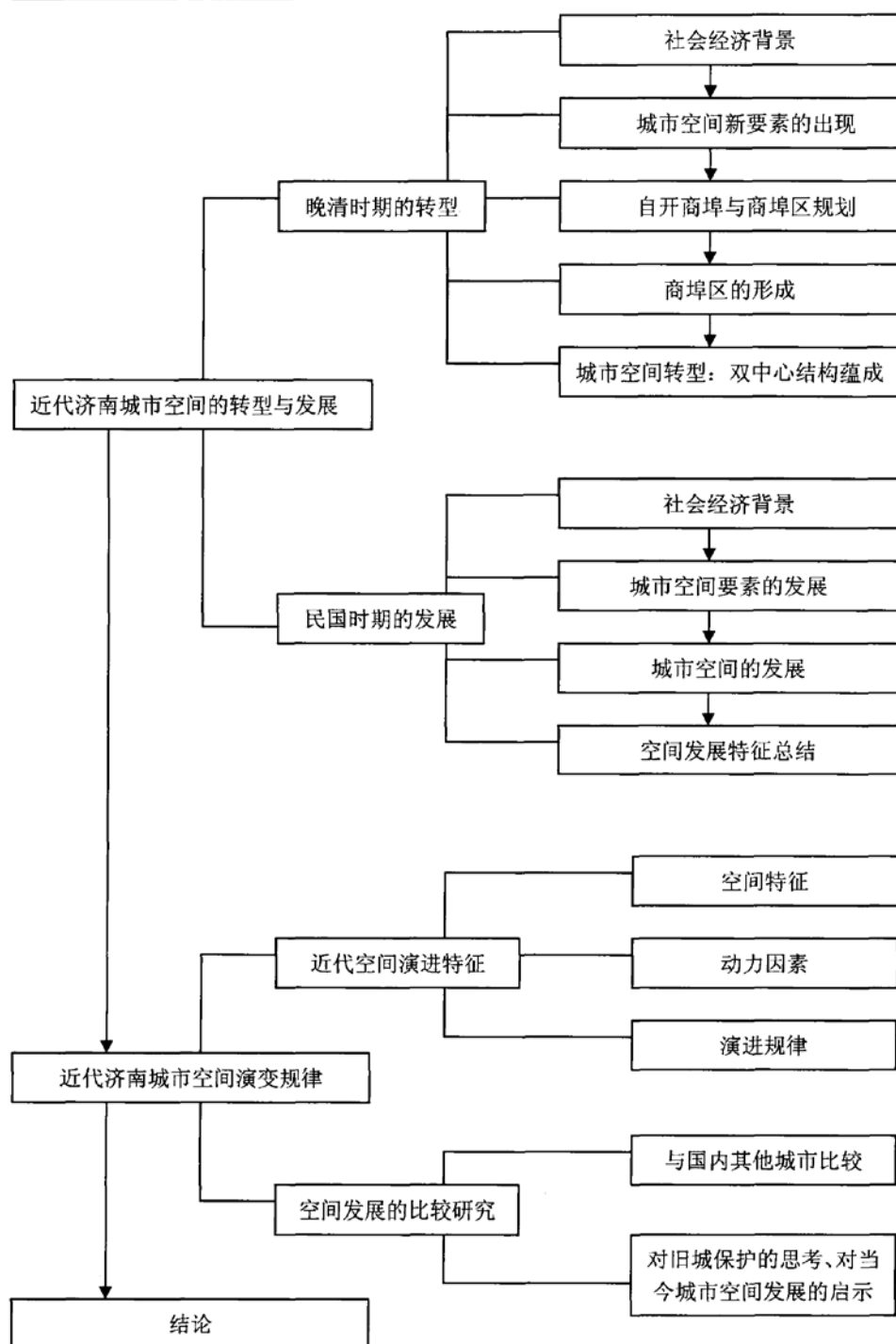


图 1.1 论文框架图
(资料来源: 作者自绘)

2 近代济南城市空间形成的基础

2.1 地理环境条件

2.1.1 地理区位

古时华夏有四条大河，由西向东流入大海，这四条大河从北向南依次是黄河、济水、淮水、长江，被称之为“四渎”。济南因位于古济水的南岸，故得名为“济南”，又因位于历山（千佛山）之下，而名“历下”、“历城”。

济南位于山东省的中西部，北纬 $36^{\circ}1' \sim 37^{\circ}4'$ ，东经 $116^{\circ}12' \sim 117^{\circ}44'$ 之间，泰山穹隆北麓，黄河南岸，地理位置优越。南靠山，北面水的天险使济南自古便成为军事重镇，发挥着军事防御的重要作用。又由于具有丰富的物产资源，以及四通八达的公路网和黄河、小清河航运的交通优势，历来是华东，华北地区重要的物资集散地。

今天的济南市作为山东省的省会，是全省的政治、经济和文化中心。北邻德州市，东北连滨州市，东接淄博市，南与莱芜市、泰安市毗连，西与聊城市相邻。东西最大横距 138 公里，南北最大纵距 166 公里，总面积 8177 平方公里，市区面积 3257 平方公里。现辖历下、市中、槐荫、天桥、历城、长清六区和平阴、商河、济阳三县及代管章丘市。截止 2007 年全市总人口 604.85 万人，市区人口 338.61 万人。

2.1.2 自然环境

济南被称为泉城，“家家泉水，户户垂杨”是过去对济南的描述。因城市中存在北方城市中少有的山、泉、湖、河等自然景观资源，从而使济南具有了“四面荷花三面柳，一城山色半城湖”的北国江南城市景色。

济南城区周围，群峰突起。城南的千佛山等层峦起伏的群山，是泰沂山脉的西北支，泰山北麓的余支。城市以北，也分布有金牛山、北马鞍山、药山等众多小山。从而形成了“古千佛屏障于南，其他环城而峙”的盆地地形。在这群山之中，城南的山脉是影响济南城市空间的重要自然因素。众山面朝市区，依城而立，从城里向南望去，一座座山峰犹如绿色屏风，形成了“青山入城，城中有山”的独特的城市空间特色。但在丰富了城市景观的同时，城南的山脉也限制了城市空间向南面的发展，致使济南的城市空间自近代至今一直持续着东西带状发展的趋

势。

南高北低的地形环境,加上南部诸山多为奥陶纪石灰岩,北部诸山多为火成岩的特殊地质条件,使由南向北渗流的地下水受到阻碍,令济南享有得天独厚地下水资源,尤其以泉水众多闻名天下,有“齐多甘泉,甲于天下”的美誉。济南泉水数量之多,历史之久,在中国城市中可谓罕见。乾隆时期的《听泉斋记》记载:“历下之泉甲海内,著名者七十二泉,名而不著者五十九,其他无名者奚啻百数。”这些泉水集中分布在城关,东起青龙桥,西至筐市街、西青龙街,南至正觉寺街,北止大明湖,面积仅 2.6 平方公里的古城区范围内。在七十二名泉中,又以趵突泉位于众泉之首(见图 2.1a),被誉为“天下第一泉”,是泉城济南的象征与标志。另外,众多泉水汇集北流,形成



(a) 趵突泉



(b) 大明湖

图 2.1 趵突泉与大明湖

(资料来源:作者拍摄)

了东、西、南三面的护城河以及城市北面的大明湖(见图 2.1b)。大明湖作为济南的又一名胜,除具有如诗如画的自然景色外,还有众多的名胜古迹,是济南历史文化中的重要组成部分。众多泉水使济南具有了“潇洒似江南”的独特自然环境特色,因而济南的城市空间也势必显现出有别于北方其它城市的特征。

2.2 济南古城的形成

济南古城历史积淀丰厚,自春秋时期到晚清,历经近二十个朝代的发展,为近代济南城市空间的形成奠定了基础。

2.2.1 城市历史沿革

济南是一座拥有悠久历史的城市,是黄河流域最古老的城市之一。早在 5000 年前,龙山文化便发祥于距离济南不远的城子崖。在距今 3000 多年的商周时期,济南所在地属谭国,旧名谭城,公元前 684 年为齐所灭。春秋战国时期,济南地属齐国,为齐国西部的门户,许多会盟与战争都发生在这里。由于地理条件的关系,济南成为东方手工业和商业的中心,并成为经济、物资交流的主要渠道,因

此有“齐冠带衣履天下”之称。秦统一全国后，罢诸侯、立郡县，济南地属齐郡，称历下。

济南这个名称，最早出现于汉代初年。汉代推行分封制，刘邦死后，吕后掌权，于高后元年（前 187 年），将其侄吕台封到济南，作为其奉邑，郡治所在设在东平陵。灭吕后后，汉文帝继位，于文帝十六年（前 164 年），六分齐国，将刘辟光封为济南王，命名为济南国。东汉仍建济南国，刘秀封其子刘康为济南王，首府仍在东平陵。济南国一直存在到东汉末年，这时农民起义风起云涌，曹操曾屯兵历下，因镇压起义有功，被升为济南相。可以看到，作为齐地西部边陲的济南有两个中心，一个是历下邑，一个是东平陵。东平陵是济南国（郡）的政治中心，历下邑则是军事重地，起着门户的作用。

魏晋南北朝时期，济南城由东平陵迁到历下邑，并扩大了城垣，历城便成为了政治中心。这对济南的发展具有重大的意义。隋代开始罢郡为州，称齐州，后改为齐郡。至唐代，又撤销郡制，改郡为州，成为齐州城。济南这一名称便消失了。齐州辖历城、章丘、临邑、临济、长清、禹城等六县。^[1]当时齐州为山东经济最发达的地区之一，防治业和冶铁手工业十分发达。到了宋代政和六年（1116 年），齐州升为济南府，辖历城等五县。历城又重获济南之名。明朝建立后，于洪武元年（1368 年）设置山东行省。洪武四年（1371），将省会移到济南，辖十六个县，成为了山东省的政治中心。清代仍沿用明制，济南仍为山东省治和济南府治。

表 2.1 济南城市变迁情况一览表

朝代	名称	治所	辖领地区	说明
商	谭国		城子崖一带	商属国
西周	谭国		同上	西周封国
春秋	冻邑			属谭国，后被齐国所并
战国	历下邑			属齐国
秦朝	济北郡	博阳（今泰安境）	平陵、历下、谷城、卢等邑	
西汉	历城县济南郡 济南国济南郡	东平陵（今胶济铁路平陵城附近）	历城、章丘、德县、德平、临邑、泰安、淄川等 14 县	指七国叛乱后的济南郡辖领地区
东汉	济南国			东汉封国
三国时期魏	济南国 济岷郡			魏封国
西晋	济南郡	平陵（后又移到历城）		

^[1] 济南市规划局. 济南规划志资料选编（建国前部分）[M]. 济南：济南市规划局，1986：5.

十六国时期				先后被后赵、前燕、前秦、后燕、南燕占领
东晋				公元 410 年灭南燕，收复济南为版图
南朝刘宋	济南郡	历城	隶属青州，辖领历城、平陵等 6 县	
北魏	济南郡	历城	历城、蓍（著）、平陵、土鼓、逢陵、朝阳 6 县	隶属齐州辖领 6 郡 35 县。6 郡指东魏郡、东平原郡、东清河郡、广川郡、济南郡、太原郡
隋	齐州齐郡	历城	历城、祝阿、临邑、临济、邹平、章丘、长山、高苑、亭山、淄川 10 县	
唐	齐州齐淄郡 济南郡 齐州	历城	历城、章丘、临邑、临济、长清、禹城 6 县	指齐州辖领地区。名称多次变动，按先后排列
北宋	齐州济南府		历城、禹城、章丘、长清、临邑 5 县	
金	济南府		属山东东路，下辖历城、临邑、齐河、章丘、禹城、长清、济阳 7 县	金统治济南 85 年（1128-1213）
元	济南路		历城、章丘、邹平、济阳 4 县和两州（棣州，滨州）	济南路直属中书省管辖，称为“腹里”地区
明	济南府		领有 4 州 26 县	山东省省会
清	济南府		清初于明代相同。公元 1729 年后，所属州县共 16 处	山东省省会

（资料来源：济南市教学研究室，济南历史[M]，济南：济南出版社，2002：5。）

2.2.2 济南古城的形成

济南老城区由古济南府城和府城的东、西、南关厢组成。研究其形成，可以发现济南古城是经历了历下古城堡、秦汉历城县城、魏晋南北朝的“双子城”、齐州州城（母子城）和济南府城发展演变而来的。

1. 春秋至西晋的历下古城堡

春秋战国时期，齐国在历山之下、泺水之滨修筑了历下古城堡。古城凭借着夹于历水与泺水之间，南面靠山，北面面湖的天险，成为齐国西部的门户，起着重要的军事防御的作用。

秦汉在历下城的基础上，设置历城县，这是济南城垣的开始。历城县城在今济南老城厢的西南部，规模很小。根据一些古籍的记载，可知古城的位置。北魏酈道元的《水经注》卷八《济水》记载：“济水又东北，泺水入焉。水出历城县故

成正方形（见图 2.2）。而城内各有贯穿城区的大街相通，合看略成正方形的“田”字形。

秦汉历城夹河而立，背山面湖，固然便于防御，但是复杂的地理形势却给以后城区空间的拓展增加了困难。为顺应地形、河流、湖泊等自然条件，城区空间形态必然日趋复杂和不规则。^[1]

2. 西晋到南北朝时期的“双子城”

从汉初有了济南这一名称后，到晋永嘉末年，济南的治所都设在东平陵，而不是历城县城。后来由于古济水的断流影响了东平陵的水上运输，使其失去了发展潜力，再加上连年战乱，济南城遭到了严重的破坏，致使济南城由东平陵移回了历下县城，从此“济南”与“历下”便是一地两名，合二为一了，历城也因此得到了再次发展的机遇。然而政治地位的提升导致庞大的官僚机构的迁入，规模很小的历城县城已不再符合城市发展的需求，城垣于是开始扩大。北魏时期的济南城已由历城县城和东城构成。东城于历城隔历水相望，并且城外还有郭。

东城与历城县城双子格局的确立，有两个方面的原因：一是由于历下县城北为历水陂、南为历山、西为泺水与古大明湖、东为历水，可供城市发展的空间很小，而相比较四个方向，向东面发展的可能性最大，而扩大历城使历水包入城市，增加了城市地形的复杂程度，不利于城市空间的布局；另一方面，出于济南军事重地地位的考虑，双子城的城市格局在战争发生时可以起到相互支援的作用，有利于军事防御。

3. 唐、宋、元时期的齐州州城

自唐代全国罢郡置州以后，济南便从原来的济南郡成为了齐州州城。齐州州城依然是在历城的基础上发展起来的，但是较魏晋南北朝时期的“双子城”而言，城市空间布局发生了重大的变化。首先是由“双子城”向“母子城”的转变。根据《三齐记》记载：“历下城俗呼子城”。此时历下城称为子城，而齐州州城便是环绕古历下城而建的，齐州州城与历下城犹如母抱子状。其次，由于城墙将城内诸泉流入泺水的水道阻断，城内泉水无法及时排出城外，于是在城西北的低洼地带汇成了今天的大明湖。最后，小清河的开辟，疏导了济南城北郊的沼泽，使其成为平陆，对发展城市，繁荣工商业起到了促进的作用。

至于齐州州城的范围，除北城即今天的北城外，其它东、南、西三面的具体位置已无法考证。大明湖水面不断扩大，到金元时已占城市面积的三分之一。城

^[1] 聂家华. 对外开放与城市社会变迁——以济南为例的研究（1904-1937）[M]. 济南：齐鲁书社，2007：46.

市的大片空间被湖水所占，城区只能集中在古城内的中南部。“南山北湖”的城市整体格局初步形成，使以后济南城市空间的发展独具特色。

4. 明清时期的济南府城——古城城市格局的形成

济南府治始于宋代，宋徽宗政和六年，齐州升为济南府，历城成为历城县治和济南府治。后到元代，由于运河漕运大兴，济南附近有运河流经，且又兼有以盐运为主的大、小清河，济南府的权势职能进一步增大，地位更加重要，不仅是山东省的政治、经济、文化中心，而且成为全国的重要大都会，致使城区规模不断扩大。

明代是济南城市建设史上的重要时期。明洪武四年（1371年）开始新建府城，后又经历重修，使土城墙改建成为砖砌石城墙。据明《山东通志》载：“内外甃以砖石”，将原来的土质城墙加以砖石包砌。又据《山东通志》载：“周二十里四十八丈……东曰齐川门，西曰泺源门，南曰舜田门，北曰汇波门”。城外围以护城河，城防设施坚固。这便是明代老济南城的轮廓，济南府城自此定型。后据《历乘》记载，济南府城城垣自明代成化四年（1468年）到崇祯七年（1634年），又先后经历过五次整修。经过这几次大规模的修建，济南城市的规模基本上确定了下来（见图 2.3）。这时，对城内的各种建筑也有了较详细的记载。德王府居城中，占据了城内几乎三分之一的地基，建有大量宫殿房舍。明洪武九年（1376年）承宣布政使司、提刑按察使司、都指挥司三司移治于济南之后，省和府两级的文武衙门交错罗列，布置满城。与此同时，在府城内也出现了较好的商业店铺房舍。据《历乘》卷五记载府城内有“铺舍五十五座”。可见，当时已有较大的经营商业的铺房了。

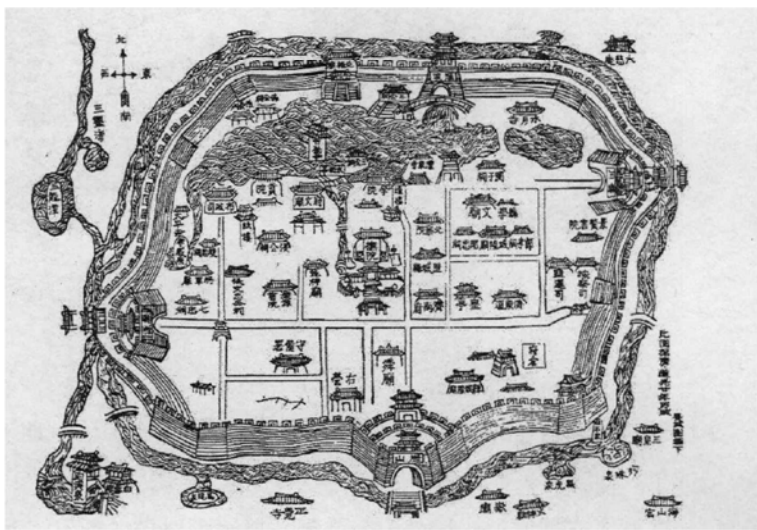


图 2.3 明代济南府城图

（资料来源：山东省历城县志编纂委员会，历城县志[M]，济南：济南出版社，1990）

错罗列，布置满城。与此同时，在府城内也出现了较好的商业店铺房舍。据《历乘》卷五记载府城内有“铺舍五十五座”。可见，当时已有较大的经营商业的铺房了。

清朝时，清政府为巩固统治势力，对府城的巩固也很重视。在清代统治的二百六十多年中，曾数次重修府城及有关建筑物。据《济南府志》记载，府城东、西、南门均有重关，而北门为水门。城墙四个拐角处，建矩形角楼。又据《续修历城县志》记载：“县自前明建为省治，官司具备，近数百年来，无大兴作”。只是随着政治地位的提升，清中叶以后，城市居民大量增多，从而济南府城内外，官舍民房大大增加，商业买卖逐渐繁荣。于是府城的东、西、南三面关厢及关厢附近，聚集了大量的平民及商市。老城区也相应扩大到府城以外的关厢一带。清咸丰年间，因关厢没有屏障，官僚出于保全统治地位，于济南府城外东、南、西关厢边缘修建了土圩。又据《续修历城县志》记载，同治四年（1865 年）时，将土圩改为了石圩。至此，济南古城的城市格局形成了（见图 2.4）。

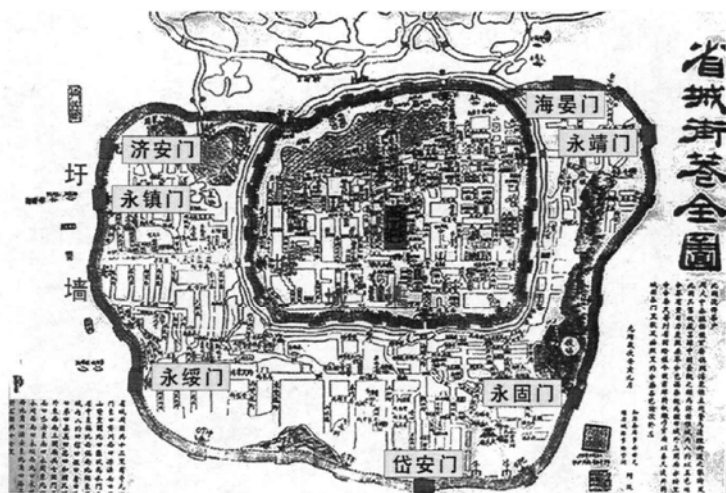


图 2.4 清代济南街巷图

（资料来源：中共济南市委宣传部，济南市档案局. 济南开埠百年[M]. 北京：中国民族摄影艺术出版社，2005：3.）

综上所述，济南的古城经过了历下古城堡、秦汉历城县城、魏晋南北朝“双子城”、齐州州城的演变，城区规模不断扩展，后至明清时期济南府城的建成及府城的东、西、南关厢出现，古城的格局便基本形成了（见图 2.5）。

在济南古城的形成过程中，地理环境因素对城区的发展起到了很大的决定作用。多水的自然条件和所处的地形条件，一方面使其具有了北面水、南靠山的天险，使其自古以来便是军事重地。优越的地理环境，加之黄河和小清河的便利水运，也促进城市经济的发展，为济南成为全省的政治、经济、文化中心奠定了基础。另一方面，这种自然条件限制了城区空间的拓展，使得济南古城空间的发展一直界于北面大明湖与南面山体之间，妨碍了古城城区南北向的发展。最后，北

依大明湖，南屏群峰，城内诸泉环绕的山、泉、湖等自然景观使济南古城具有了北国江南的独特泉城风貌，并且古城建设也充分注重了自然环境对城市空间的影响，将自然环境纳入到城市空间中来，使得济南古城成为了中国城市建设史上充分利用自然景观建设城市的典范之一。^[1]

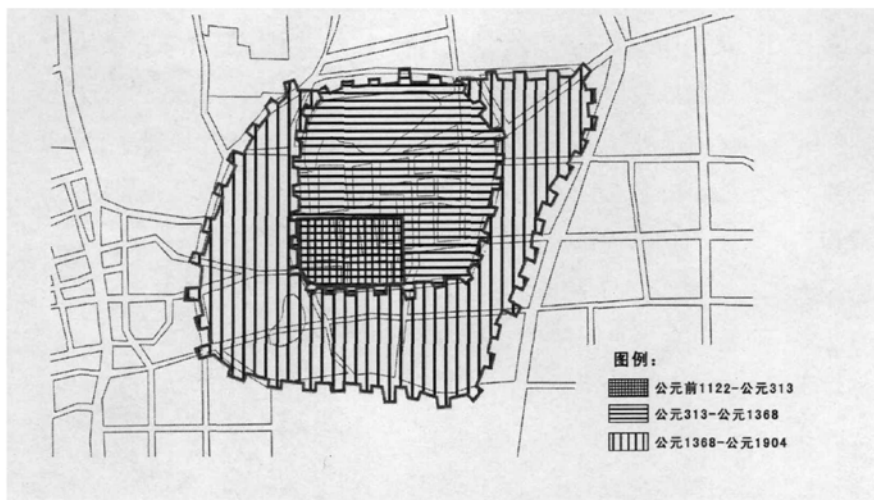


图 2.5 济南古城城址变迁图

（资料来源：根据《济南历史文化名城保护规划图集》内城市变迁图改绘）

2.3 济南古城的空间格局

回顾济南古城的形成，可以看到济南从军事边陲发展到全省政治统治中心的历史过程。随着城市职能的变化，济南的城市空间也必然要发生演变，分析这些演变过程可以发现，在封建礼制束缚的大环境下，济南城市空间的格局除了要遵循中国传统形式外，由于受地理环境、历史条件的影响，还体现出自己的特点。

2.3.1 城垣与圩墙

城墙作为防御工程，又是区分城市与乡村的重要标志，在城市的形成与发展过程中起着不可估量的作用。所谓“筑城以卫君”，便体现出城墙是为满足军事防御目的而出现的。回顾济南城市的发展历史，无论是早期济南作为军事城堡，还是明清时期作为全省的政治中心，



图 2.6 济南城墙一角

（资料来源：济南市档案馆提供）

^[1] 王新文. 规划泉城[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2008: 4.

城墙一直发挥着它保护城市的重要作用（见图 2.6）。又由于受自然环境的影响，济南的城墙还显现出了有别于一般北方城市的特点。

济南古城的城垣，是在明府城的基础上发展起来的，并且由《重修济南府志》可知从明初到清中叶，城垣没有发生重大改变，只是随着时代的推移，城上的附属建筑及城垛等，有增有减不断变易。据《济南府志》记载，“城周围二十里四十八丈，高三丈二尺，厚三丈……东，西，南有重关，而北门为水门……城楼四门四座，东、西、南瓮城敌柵三座，北门无瓮城……东、西、南三门各有吊桥……东、西、南三门皆列排柵”。可见济南古城的四座城门，由于受地理环境和其它因素的制约，并不处于相等的地位。城墙四面各开一门，东名齐川门，西名泺源门，南名舜田门，北为水门名为汇波门。由于城北大明湖的关系，因而北门是作为北方城市中少有的水门而存在的（见图 2.7），城内的大明湖湖水就是出北门而流入护城河，并且古时按时开放北门，以保证城内水位的平衡。另外，虽然方整的城垣上设有四门，但这四座城门的位置并不对称，而是由于受城内大明湖与五龙潭的制约，形成了西门偏西南，北门偏东，东门偏北，只有南门居中的“四门不对”格局。

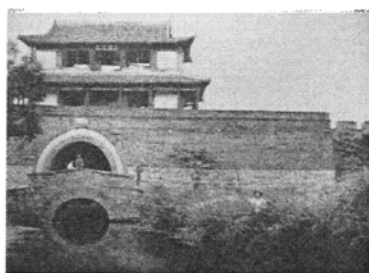


图 2.7 济南府城北水门

（资料来源：张润武，薛立. 图说济南老建筑（古代卷）[M]. 济南：济南出版社，2007：230.）

济南古城除了筑有城墙外，外围还围有圩墙。虽然坚固的城墙，使济南不只是一省的政治中心，更是一座严密设防的坚固军事城堡，为城市的建设和发展提供了安全的保障。但随着社会经济的发展，城墙逐渐成为了限制城市空间发展与扩大的障碍。随着大量官府机构的迁入，使得众多城市居民只能被迫外迁到城外，于是在城外形成了大片的居住区域。清咸丰十年（1860 年）在城外修筑了土圩，后于同治四年（1865 年）时，将土圩加固为石圩，使得城郊纳入到了城市范围之内。由于城市北面大明湖的关系，石圩只有三面，缺少城北一面。石圩自东北到西北一共三千六百七十丈，高一丈二尺，基厚一丈五尺，顶厚一丈，有三千三百多个垛口。石圩设有七个城门，分别是岱安门、永固门、永靖门、永绥门、永镇门、济安门、海晏门。因为地形受限，圩墙便不是那么方正了。

2.3.2 道路交通系统

马正林先生在其《中国城市历史地理》中说到，街道既是城内交通和城外联

系的必由之路，也是选择中轴线和分割城市的不同功能区的界线，是城市总体布局的重要组成部分。中国城市形状的多为方形或矩形，因而城中的街道大都与城墙平行以方便交通，道路网多采用棋盘式端直设置。

济南古城的街道设置也大多遵循这种规律，同时为了适应特殊的地理环境，也具有某些独特之处。由于济南古城北郊多水，南面近山，东西往来必穿城而过，深刻影响了城市的道路系统。但受城北大明湖的制约，城市缺乏纵贯全城的街道，同时由于东西二门并不相对，也没有横贯全城的主干道。西门大街向东延伸至东城墙根，与东门内南侧马道相接，东门大街向西延伸至鹊华桥，过桥就是大明湖。南北二门也不能直接贯通，南门大街和西门大街呈丁字相交。以西门大街、东门大街和南门大街为全城的主干道，沟通南、西、东三城门的马道以及南北向街道则是古城次级道路。据乾隆《历城县志》记载，济南城有五处马道，南门内外各一条，皆在门东侧，东门内外各一条，皆在门南侧，西门内外各一条，皆在门南侧，北门内有一条，在门东侧。这几条马道多与街巷相通，形成城内的环形道路。几条连接东、西门大街的南北街巷，由于缺乏统一规划，受建筑物和地形的制约，宽窄不一，走向也不端直，斜街曲巷很多，一条街巷中间往往有几次曲折，而且街中有街，巷中有巷，十分复杂。

古城南部“历山千佛诸峰，蜿蜒相接，山径曲折，车马不通”，而北部河道纵横，北门为水门，只有水路交通，故陆路交通多取道西门。从南方的泰安，西南方的张夏，西北方的齐河来济南，都要经西门入城。清济南最重要的水运码头在西关。泺水自古有舟楫之利，以趵突泉为重要码头。直到齐王刘豫开凿小清河，趵突泉又成为小清河源头和盐运的重要码头。泺水不仅作为小清河的上游，而且沟通大清河，承担着繁重的海盐运输任务，同时城内居民所需的农副产品也要经泺水转运入城。

2.3.3 功能布局

济南所处地理位置优越，再加上众多的自然景观和人文景观，自汉初设置历城县后，历代统治者不断将它升级，逐渐成为一个地区乃至全省的政治中心。因此，济南设有体现其行政中心职能的各种级别的官署。作为全省最高行政机构巡抚衙门，设在全城的中央。它由建成于明成化三年的德王府改建而成，占据了府城市三分之一的面积，并把珍珠泉群围在庭院之中。除巡抚衙门官署外，还有按察司、运署司、布政司等省级官署坐落城中。另外，济南还属于东泰武临道，道台衙门亦设在济南。济南还是管辖州县最多的济南府衙门的所在地，同时又是山

东的首县历城县官署的所在地。加之各级官署还有众多的分支机构和衙门,“以致济南的衙门被说成是同它的泉水一样多”。^[1]

济南不仅是山东省的行政中心,同时也是全省的文化教育中心。众多书院、义学等教育机构零星分布于济南古城的府城之中。除了其他府县级城市都有的府学和县学外,济南还设有省级官署所办的一些学校。在东城根的景贤书院,为1718年按察使黄炳所建,原名振英书院,置学田1顷3亩,1776年重修,更名为蒿庵书院,1882年重建,更名为景贤书院。济南书院为1794年布政使江兰置湖田数十亩所建。尚志书院系1869年丁宝桢所建。在正规书院外,济南还建有众多义学,供贫穷子弟读书之所。1822年,仅布政使罗含章就在其公廨西之吕祖庙、天地坛之观音堂、东关之真武庙、南关之三皇庙、西关趵突泉之白云楼、迎仙桥之王公祠、铁塔之速报祠设立义学7处。1833年,布政使刘斯崧又设闵子祠义学。另外还有众多的府县义学。

清代时,佛教、道教、伊斯兰教、天主教、基督教等在济南都有流传。济南府设有“僧纲司”、“道纪司”等机构管理佛教道教事务。到清末时,济南寺庙之多、香火之盛,有“五里一庙,十里一寺”之说。寺庙多分布于南部山区,城内的许多寺庙也因安插官署而多数迁移至南郊。如南郊玉函山上的元君庙,南马鞍山上的王母庙,及千佛山、佛慧山等,都是人们进香祭拜的场所。除寺庙外,还在城厢建立了社稷坛、先农坛、城隍庙、五龙坛、关帝庙等庙宇,以祈求风调雨顺,国泰民安。天主教等外来宗教在济南也传播日盛。天主教早在1650年便在济南旧城将军庙街创办了第一座天主教堂。道光十八年(1838),外国主教勾结清朝地方官吏将天主教济南牧区从北京教区划分出来,名谓“山东代牧教区”并将将军庙街及其附近地区户为教堂范围。^[2]于1841年由天主教传教士在济南将军庙街重建,并于1861-1869年陆续扩建的将军庙街(高都司巷)天主教堂,被罗马教廷批准为济南教区的总堂,而且还在陈家楼、洪家楼设立了天主教分堂口。基督教传教士也陆续来到济南。光绪元年(1875),美国传教士从胶东半岛进入内地,在济南东华街创办了基督教长老会。接踵而来的英国传教士则在济南的南关(后来的广智院街)创办了基督教浸礼会。光绪十七年(1891),美国长老会在南圩子门外设立了教堂。^[3]

济南众多的各级官员和广大的士绅阶层,是传统政治的体现者,也是传统文化

^[1] David D.Buck.Urban Change in China:Politics and Development in Tsinan,Shantung, 1890—1949. The University of Wisconsin Press, 1978: 21.

^[2] 济南市城乡建设委员会,济南市政协文史资料委员会.济南城市建设[M].济南:济南出版社,1993: 377.

^[3] 济南市城乡建设委员会,济南市政协文史资料委员会.济南城市建设[M].济南:济南出版社,1993: 378.

的占有者，但他们重名轻利的价值观，使他们养成了“重义轻利”的保守习气，对济南的城市经济的发展影响很大。因此，济南的经济价值不仅未能同它的政治文化地位相匹配，而且也赶不上济宁、临清等运河沿岸的州级城市。但是济南所处的优越的地理位置，而且大量的官员吏役兵丁，广大的士绅阶层，构成了广大的消费阶层，为商品经济的发展提供了有利条件。因而，济南的商业和手工业生产历时已久。《汉书·地理志》记载：“齐州（即济南）贡丝葛，赋锦绢”。元朝时，意大利人马可波罗曾描绘济南“产丝之饶，不可思议”。到了明代，这里更是“远方之货至，富人争市以博利”，成为了当时全国兴起的三十三个较大的商业和手工业比较发达的城市之一。^[1]众多的商业活动主要集中在府城的西关。城南靠近千佛山，道路曲折，不利于车马通行。城北北门为水门，河道纵横，只有水上交通，不利陆行。因此过往交通必须由东西而过。而西门由于又是重要的水运码头，又是重要的入城门户，因而在对外交通中占有重要的地位。方便的水陆交通，致使众多的店铺会集于交通便利的城西关，“四方辐辏……市廛亦以增多”，^[2]并形成了国药行、杂货行、绸布行、鞋帽行、钱行的西关“五大行”，商业空间密集，繁华的商业区和手工业区在府城的西关形成了。

因为济南府城内主要是官署、学校的所在地，是政治和文化教育的中心，所以普通居民则主要居住在城外的关厢之中。明代济南成为全省中心之后，各级官署大量迁入济南，使得济南城市空间变得十分拥挤，急需突破原有城墙界线向城外发展。加之德王府的建立，占据的城内三分之一的空间，便使得大量居民不得不向近郊转移。于是在城郊形成了大片居住区，致使原有城区空间向郊区扩展。城北受地理环境的制约，影响了空间的扩展。城区东、西、南三门外随着城郊居住区的增多，自发形成三条关外大街，居民区便依大街向外迅速扩展。西门外因有便利的水陆交通，扩展最为迅速，面积人口最多，是最早形成市区的地区。明末，趵突泉周围已有住户数百余家。到乾隆中叶，趵突泉周围住户已达 1208 户，共 4738 人。南郊地势高亢，少有水患，加之有黑虎泉泉群提供水源，也是居民区扩张的重要地带。南门还是南山木材、薪柴、山货等进城的主要通道，更加促进了南郊居民区的发展。到乾隆中叶，南郊共有住户 1117 户，4851 人。^[3]东郊由于地理因素制约，发展相对缓慢。清咸丰年间石圩的修建，使东、南、西三郊的大片土地纳入石圩范围内。

[1] 济南市志编纂委员会. 济南市志资料第四辑（内部发行）[M]. 济南：济南市志编纂委员会，1983：14.

[2] 毛承霖. 续修历城县志卷三地域考[M]. 历城县志局，1926：1.

[3] 党明德，林吉玲. 济南百年城市发展史——开埠以来的济南[M]. 济南：齐鲁书社，2004：12.

综上所述,自然环境对济南古城的城市空间格局的形成起到了很大的影响。大明湖的存在,使济南府城形成了北方城市少有的水门,并且影响了四座城门的设置,出现了城门并不位于城墙中部的局面,从而形成了“四门不对”的独特格局。城门的不对,必然影响到了府城内城市道路的走向,以至于城市缺乏纵贯全城与横贯全城的主干道。并且众多泉水的存在,也使得街道呈现出复杂多变的走向。府城内围绕中心的巡抚衙门官署,分布着各级官署以及文化教育机构,形成了全省的政治和文化教育中心。而城市的主要商业活动,则由于西门所具有的便利的水陆交通条件,集中分布于府城的西关。普通居民主要居住在城外的关厢之中,西关由于商业的发展,是最早形成市区的地区,另外东郊、南郊也有所发展,只是城北受地理环境的制约,影响了空间的扩展。

另外,济南古城一直是局限在城墙范围内发展的,体现出了城市空间的封闭特性。虽然在城郊形成的大片居住区域,超出了城墙的范围,然而石圩的修建又使得城郊纳入到了城市范围之内,城市的发展可以说仍然没有摆脱城墙的束缚。城墙范围扩大了,但范围依旧是固定的,而城市却是不断向前发展的,这就使两者产生了矛盾。到了封建社会后期,随着城市人口的不断增加,工商业的迅速发展,文化教育设施的不断增多,致使扩大城市发展空间的需求日益强烈,这就要求城市的发展突破城墙的束缚,改变以往城市空间封闭发展的状况,以顺应社会经济的发展。因此,在历史潮流的发展下,清末济南自开商埠,这种城市在城墙范围内封闭发展的传统格局终于被打破,济南城市空间的发展迎来了崭新的局面。

2.4 本章小结

研究近代济南城市空间的转型与发展,就必须了解济南古城的发展历程。济南的地理环境条件使得晚清前济南的古城经历了春秋至西晋的历下古城、西晋到南北朝时期的“双子城”、唐宋元时期的齐州州城及明清时期的济南府城四个发展阶段,形成了特色鲜明的城市空间格局:方整的城垣上辟有四门,北门为水门,四个城门并不相对;由于“四门不对”,府城道路缺乏纵贯全城与横贯全城的主干道,并且道路由于泉水的原因,布局也不规则;道路网络将府城的各种功能区域连接起来;抚院位于城市中心,其它衙署围绕围绕抚院分布;众多县学、书院等教育机构,以及文庙、将军庙等寺庙零星分布于城内;作为区域性的政治和文化教育中心,商业发展相对落后,古城的商业区由于西门的优越交通环境而位于称外西关一代,药材、杂货、绸布、鞋帽、钱业等“五大行”均集中于此;普通居民则

居住在城外的关厢地区。因而在近代开埠前，济南一直保持着老式的中国传统封建城市的空间格局。本章从几个方面对晚清前济南城市空间发展沿革进行了探讨，不仅梳理了济南城市空间的发展脉络，也是对其后晚清时期城市空间转型研究所做的铺垫。

3 晚清济南城市空间结构的转型（1904-1911）

如前所述，济南城市空间一直遵循着中国传统的城市规划的布局模式，并主要体现为内向封闭的空间特性。城墙作为区分城市与乡村的屏障，一直限制着济南城市空间的拓展，直到清末自开商埠，济南城市空间的发展才终于打破了封建传统的束缚，突破了城墙的约束，使城市空间结构发生了根本性的变化。

3.1 晚清时期影响济南城市空间转型的社会经济背景

1904 年济南自开商埠，标志着济南城市近代化的开始，导致了近代济南城市空间的转型。社会、文化、政治、经济几方面共同导致了近代济南开埠，这顺应了时代发展的潮流，也反映了传统思想观念的逐渐改变，是济南摆脱封建束缚步入近代化的理性选择。

3.1.1 社会背景

1840 年的中英鸦片战争，使中国的社会性质发生了重大变化。独立主权的封建国家在外国资本主义渗透和帝国主义的压迫下，签订各种不平等条约，严重束缚着中华民族的发展，带着沉重的屈辱走入了近代，被深深的烙上了殖民主义的烙印。

随着不平等条约的签订，中国许多城市被各国列强被迫开埠通商，在这种强迫开放的“约开商埠”内，外国列强享有着行政、税收、司法等特权，使中国的主权受到了严重的损害。面对西方列强的坚船利炮，许多开明人士开始面对现实，抛开传统的信条与观念，积极了解世界，提出了“师夷长技以制夷”的思想主张。从十九世纪七十年代开始，清政府中的洋务派逐渐认识到开埠通商一事，即便在主权并不完整的中国，也是利弊各半的：一方面约开商埠将改造国家事业的先进西方知识引入进来，中国社会发展的进步人士、民主事业也在这里找到了滋生发展的温床，而且也在客观上向国人提供了一种中外法律制度的比较，促成了清末法律制度的改进；另一方面，约开商埠在市政规划及城市建设方面取得了很大的成就，向中国人提供了一个实现城市近代化的范本。^[1]随后，在认识到兵战并不能改变列强入侵的事实后，受方兴未艾的民族主义的驱使，商战思想随之出现。到甲午之后，中国对外逐渐由“以夷制夷”的方略演变发展成为“门户开放”的外

^[1] 杨天宏：《口岸开放与社会变革——近代中国自开商埠研究》，北京：中华书局，2002. 34。

交政策。^[1]对于中国主权的完整来说,“门户开放”的政策在客观上起到了某种保护作用。至此,“自开商埠”出现的国际环境形成了。

所谓“自开商埠”,便是开设是出于中国政府的自愿,商埠区内虽允许西人、洋商与中国人并处,但一切权力统归中国政府,外国人不得干预的商埠。

清末济南便是处于这样一个大的历史背景之下,充满着尖锐的社会矛盾。作为山东的省会城市,山东省治、府治、历城县治等封建统治机构的所在地,传统的封建体制牢牢的束缚着济南社会的发展,加之西方列强的侵略,更加动荡着这座古老的城市。但由于济南是个内陆城市,较比我国东南沿海地区的外国资本主义的入侵来得缓慢些,因此,清末济南的城市空间结构依然服从于政治统治和军事安全的需求,始终呈现内向、封闭的特征。

3.1.2 文化背景

齐鲁文化源远流长,作为山东的省会,济南承担了山东省文化教育中心的职能,集中了大量的传统知识分子。济南传统教育机构众多,各种私塾、书院分布于济南的城市之内。比起正在蓬勃发展的西方近代教育,传统的教育机构所教授的知识从内容到形式都很刻板死沉,背离了儒家“敏而好学,经世致用”的教育宗旨,严重束缚了人们的思想。在这种传统的封建文化体制的熏陶下成长的众多知识分子,保守、封闭的价值观念根深蒂固。

随着西方列强对中国的侵略,有着悠久历史与特殊文化背景的山东被西方教会所重视,致使中西文化冲突在山东表现的尤为强烈。第二次鸦片战争后,西方传教士以大炮和不等条约后盾,踏上了济南这块土地。1861年天主教法国主教江类思来到济南后,传教士将高都司巷路东很多平民住宅和北面若干湖田强行化为己有,并在随后几年间扩建了高都司巷天主堂,为防御民众的围攻,教堂设计为全封闭式,钟楼及围墙均以石块砌成。至1894年,济南共有天主教会所417个、公堂316个、中等学堂1个、小学堂37个及育婴堂4个。基督教会的传教士也陆续来到济南。1891年,美国长老会聂惠东老济南传播基督教,在南圩子门外设立教堂,以简单的医疗机构和设备开设医院和学堂。外国教会相继在济南设立,传教的同时还兴办了一些学校、医院和育婴堂等文化事业,是资本主义在文化方面进行的渗透。这些宗教、教育等文化建筑大多分布于济南古城中部及南圩,为旧有的城市空间结构补充了具有近代新内涵的城市功能,而且西方古典主义的建筑风格也在一定程度上改变了城市风貌,丰富了济南的城市空间。

^[1] 杨天宏. 口岸开放与社会变革——近代中国自开商埠研究[M]. 北京: 中华书局, 2002: 42.

济南民众在保守、封闭的价值观影响下，对西方的教义并不认同，并且对传教的侵略背景存在本能的反感与抗拒。加之外国传教士以不平等条约为护符横行霸道，肆无忌惮地强购田产、干涉诉讼、欺压百姓，加剧了民教的冲突。因此，外来的西方宗教在济南不仅成为传统社会从文化上排斥的对象，而且从实际利益上也受到人民群众的仇视与痛恨，不可避免的发展成为风起云涌、波澜迭起的社会运动，并对城市的空间结构和空间形态产生影响。

3.1.3 政治背景

晚清 70 年的历史上，为图存自强共进行过三次大规模的新政改革，分别是洋务运动、戊戌新政以及清末新政。济南自开商埠就是受到清末新政的直接影响。

甲午中日战争之后，随着民族危机的日益加剧，以“扶清灭洋”为宗旨的义和团于山东兴起了。戊戌维新失败后，顽固守旧势力更加嚣张，复旧空气弥漫全国，在这样的政治形势下，义和团运动得以逐渐发展壮大，几乎涉及整个北方中国。济南的义和团组织也积极行动起来。然而义和团灭洋仇教的运动，却成为了西方帝国主义发动大规模侵华战争的借口。1900 年八国联军以保护外国驻华使馆为由，发动了侵华战争，义和团运动以失败告终。1901 年以慈禧为首的统治者，深感前途危殆，为了“一切事政，尤须切实整顿，以其渐至富强”，“以为取外国之长，乃可去中国之短，惩前事之失，乃可作后事之师”，“各就现在情弊，参酌中西政治……当因当革”，^[1]清末新政开始了。这次新政，是晚清历史上第三次也是规模最大的一次新政，是由统治阶级最高决策集团一致倡行于上，地方实力派大臣们积极策划参与促进于下而开展的一次大规模的全面社会变革，是清朝统治阶级为形势所迫，大幅度地改变传统的封建统治方式，比较全面地学习西方以救亡图存的现代化运动。^[2]标志着近代中国开始了真正意义上的自觉理性的求强富国之路。

在爱国运动勃兴、行政推行等条件的影响下，当胶济铁路于 1904 年建成通车、德国势力将向济南等山东内地扩张时，山东地方当局首先推出的应对措施便是：呈请自开商埠，以免利权再失。

3.1.4 经济背景

济南以城市手工业及传统的小农经济支撑着城市的发展。甲午中日战争之后，

^[1] 朱寿朋. 光绪朝东华录. 北京: 中华书局, 1984. 4601-4602.

^[2] 郭大松. 中国早期现代化之路反思——清末新政与济南自开商埠纵横谈. 山东师范大学学报, 51(2): 103.

清王朝陷入了财政危机,并且将朝廷亏空转嫁到百姓身上,频繁的自然灾害,更加快了农村经济破产的脚步,使得广大百姓走投无路,挣扎在死亡线上。随着国外资本主义在华经济的扩张,大量的国外产品倾销到山东内陆,极大的冲击了山东手工业的发展,导致了手工业者已无法维持生活,众多手工业者陷入破产的境地。济南的传统自然经济就这样在封建清王朝腐朽的统治与西方资本主义经济掠夺的双重冲击下,逐渐走向了分解,社会经济结构被迫发生了改变。

在为了救国图强而提出的“师夷”的思想的影响下,近代军事工业与民用工业开始兴起。1875年于济南城北赵家庄建立的山东机器局,是济南近代工业发展的开端,对济南地区近代资本主义工业的产生与发展起到了一定的示范作用,随后铜圆局、教养总局、工艺局等官办手工业工厂相继兴办。在“振兴实业”的口号下,山东官府先后成立了各种实业机构,并制定了一系列发展农工商业的措施,为济南城市工业的发展铺垫了政治基础,营造了良好的外部环境。

清朝之前,济南的居民区主要在东南关一带,官署也多在城内,因此商业多集中在这两个区域。清末,商号设置渐次向西转移,商业中心便由东南关和城内移到西关,城市空间功能开始出现不平衡,并产生位差,但城市空间结构并没有发展成大的变化。

十九世纪末到二十世纪初,德国占领胶州湾后,通过铁路的建设,使其侵略触角伸入到了山东腹地,经济侵略矛头直指济南,使济南洋货充斥、河运断绝、教会猖獗、苛捐日重,为了打破德国在山东的势力范围,抵制德国势力的扩张,出于自救图存的政治性考虑,加之经济因素的权宜,山东巡抚周馥与直隶总督袁世凯联名上奏朝廷,请求济南自开商埠。这就为日后济南城市空间的转型与发展提供了重要契机。

3.2 晚清济南城市空间新功能要素的出现

3.2.1 济南传统城市空间功能要素

城市是政治、经济、文化的综合体,这些城市职能通过城市空间的各种功能要素在城市空间中得以物化。

济南曾长期作为边陲重地,军事防御为城市的主要功能。自明代起济南升为山东省省府后,政治、文化成为城市发展的主要职能。随着城市政治地位的提升,作为城市空间中的政治职能要素的官府、衙门等封建统治机构大量出现,集中分布于城市中心地带,占据了城区的大片空间,体现着政治在济南城市职能中的重

要地位。

文化方面，作为山东省省会的济南承担了山东文化教育中心的职能，城市中教育机构众多，除了官办府学和县学之外，还有众多的义学、私塾、书院等民间私学分布于济南城乡之中。

此外，济南城中还布有名目繁多的庙宇，这些庙宇的建立与往往与农耕的社会经济基础有着密切的关系。存在于南门外天坛、地坛、八蜡庙，设在东郊的先农坛，位于芙蓉街的龙神庙……都以用来祈求风调雨顺，作物丰收。

与政治文化相比，济南工商业受儒家“贵义贱利”思想的影响，发展极为缓慢。许多商业与手工业活动多局限于城郭四周地区居民住区内的狭窄的街巷之中，如城郭西部的估衣市街、制锦市街、筐市街、剪子巷等等，从这些街巷的名称上，便能够反映出当时济南商业、手工业发展的概略。总的说来，传统的济南城市空间主要由政治、教育、宗教、军事、商业、手工业、居住等几个要素构成（见表3.1）。

表 3.1 济南传统城市空间功能要素构成

空间要素种类	主要构成
政治	官府衙署
教育	官办学校、民间私学
宗教	庙宇
军事	军营、武场、武库
商业	商业店肆、商务会馆
手工业	手工业作坊
居住	官宦府第、平民居屋

（资料来源：作者自绘）

鸦片战争以后，在中西方激荡交流的浪潮之中，济南的城市也在发生着变化，许多新的城市空间要素出现了。

3.2.2 近代文化教育与学校

济南城市教育的现代转型，是在政府的主导和推动下进行的。

清廷推行“新政”后，陆续颁行政令，废除了以科举制度为核心的旧的教育体制，初步形成以高等教育、中学教育、小学教育为内容的新式教育体制。城市中从而出现了众多新式学堂。

20 世纪初, 全国第一所省级高等学堂山东大学堂在济南创办了。山东大学堂位于济南原泮源书院处, 是济南最早的新式教育学堂。之后, 在济南又创办了山东高等学堂、山东高等农业学堂、山东官立法政学堂、山东优级师范选科学堂、山东专门医学堂、山东客籍高等学堂等多所高等专门学校。除此之外, 在济南的高等学堂中, 还有外国教会创办的济南共合医道学堂, 学堂位于今山东大学医学院附院, 是外国教会在华创办的四大医学堂之首。

济南的中学教育同样始于 20 世纪初。清帝接受维新派建议, 谕各省府厅州县所属书院一律分别改为大、中、小学堂后, 随着济南的景贤书院和济南书院分别改为东运中学堂和济南府官立中学堂, 民办中学堂开始出现。1906 年, 位于趵突泉附近的私立山左公学于成立。到 1909 年, 济南共设有官立、公立中学堂 7 所, 分别为优级选科附设中学堂、客籍附设中学堂、第一公立中学堂、山左公立中学堂、登莱青官立中学堂、胶莱公立中学堂和济南府中学堂。^[1]

济南的小学教育最早始于山东大学堂的备斋。之后绣江书院、五峰书院、龙泉书院、云门书院相继改为小学堂。1904 年济南设简易师范学堂附属小学堂、第一公立小学堂和义务高等小学堂。1905 年 8 月, 清廷下诏“立停科举, 以广学校”, 科举制度完全废止, 新式学堂进一步发展。1905 年创建省城公立正始两等小学堂、教养局附设初等小学堂。1906 年又创办薇垣公立两等小学堂和公立端本小学堂。到 1909 年, 济南官立小学堂共四十四处, 其中有高等模范小学堂一处, 高等小学一处、初等模范小学二处, 普通初等小学四十处。^[2]

除了教育外, 其它新兴文化要素也随之出现。20 世纪之初, 电影艺术传入济南, 并于 1904-1906 年间, 建立了济南第一家电影院——小广寒电影院。1909 年, 于大明湖附近建立了山东省图书馆, 公共图书馆事业从此开始。

3.2.3 近代工业的兴起

1904 年济南自开商埠, 为城市工业的发展提供了良好的环境及契机, 大规模城市建设和相应的制度建设, 使工业发展的物质条件和投资环境得到明显改善。同时对外开放使济南与外部世界的经济、文化联系更加广泛, 也对济南民族工业的发生和发展起到了客观示范效应和推动作用。^[3]从而使得济南传统城市经济中出现了新兴产业, 即现代机器工业。

^[1] 明德, 林吉玲. 济南百年城市发展史——开埠以来的济南[M]. 济南: 齐鲁书社, 2004: 138.

^[2] 济南市社会科学研究所. 济南简史[M]. 济南: 齐鲁书社, 1986: 404.

^[3] 聂家华. 对外开放与城市社会变迁——以济南为例的研究(1904-1937) [M]. 济南: 齐鲁书社, 2007: 183.

开埠前，除了官办的山东机器局之外，济南几乎没有近代工业。开埠后，济南近代民族资本主义工业开始涌现。光绪三十一年（1905），由刘福航和庄钰创办的济南电灯公司，是济南近代史上第一家民族资本主义工业，该公司资本4万两，设置了两台发电机，在城区内敷设电线，为官商提供照明之便。继此之后，民族资本主义工业便接二连三地出现了。据统计，自开埠通商到辛亥革命前，济南创办的近代资本主义工业共十六家，再加上其他带有资本主义性质的近代企业约计二十三、四家（见表3.2）。^[1]

这些企业与传统手工业不同的地方，是绝大部分都使用机器设备，以蒸汽为动力，进行大规模的工业化的生产，其产品是为了满足市场需求，这些特点基本具备了现代机器工业的特征。

表 3.2 济南近代企业一览表

年度	企业名称	创办人、主持人或性质	资本	工人数
1904	山东树艺公司	商办、官认保护	300, 000 两	
1904	蚕桑总局缫丝厂	官商合办		
1905	济南电灯公司	刘恩驻商办	729, 720 元	130
1905	林木培植会		30, 000 两	
1905	洛口小轨铁路	官股，德国代经理	20, 000 两	
1905	大公石印馆	沈景臣商办	100 两	20
1906	济南济农公司	商办		
1906	大经丝厂有限公司	商办	20, 000 两	
1906	机器造砖有限公司	徐鸣镛商办		
1906	小清河轮船公司	唐荣诒商办	100, 000 两	
1907	大清银行济南分行	官办		
1907	中安烟草有限公司	唐世鸿等商办	20, 000 两	
1907	济合机器公司	周庆冕等商办		
1907	永阜草辫公司	商办		
1907	通惠公司	商办		
1907	美聚棉花公司	金毓珍商办		
1908	东兴货栈有限公司	商办	300, 000 元	
1908	琴记雪茄公司济南分庄	商办		

[1] 济南市社会科学研究所以. 济南简史[M]. 济南: 齐鲁书社, 1986: 386.

1909	涿源造纸厂及附设印刷厂	丁道津官商合办	260, 000 两	
1909	兴顺福机器油房	张采丞商办	150, 000 元	
1910	普济草绳有限公司	黄绍斌商办	50, 000 两	
1910	金启泰铁工厂	黄全材商办	20, 000 元	65
1911	济南津浦铁路工厂	官办		372

(资料来源: 济南市社会科学研究所. 济南简史[M]. 济南: 齐鲁书社, 1986: 386.)

3.2.4 胶济、津浦铁路的开通

投资兴建铁路是帝国主义列强扩大对华政治经济侵略的重要手段。

山东是德国帝国主义向中国掠夺的第一个目标。光绪二十三年(1897), 山东发生“巨野教案”, 德国帝国主义借此以武力占领胶州湾, 要求全省的铁路的承办权, 并于 1898 年开始筹建胶济铁路。使德国的经济侵略势力不断向山东腹地省会济南延伸。

胶济铁路于 1899 年 9 月 23 日正式开工修建。铁路自青岛向西修筑, 1904 年修至省城济南, 全线通车, 全长 394.1 公里。济南是全省重要的商品与农业产品的集散地, 胶济铁路开通后, 德国的各种商品随即大批涌入济南, 冲击着济南旧有的经济结构, 促使新的经济结构的迅速发展。胶济线济南车站, 由德国建成于 1911 年前后。火车站体现了德国的建筑艺术和结构形式, 是一个比较成功的建筑作品(见图 3.1a)。其作为德式风格的建筑物, 丰富了城市功能要素, 改变了济南的城市空间形态。

光绪三十三年(1907), 在英德的资助下, 修建津浦铁路的条件形成了。津浦铁路北段于 1908 年开工, 1910 年竣工通车; 南段于 1909

年开工, 1911 年竣工。线路起自天津总站, 南下经直隶、山东、江苏、安徽四省, 终达浦口, 途经济南, 全长 1009.5 公里。密切联系了济南与周边市县及南北临省的贸易往来。津浦铁路南北两段在黄河相交, 1912 年位于济南城北的黄河大桥由



(a) 胶济铁路济南站



(b) 津浦铁路济南站

图 3.1 胶济与津浦铁路济南站

(资料来源: 中共济南市委宣传部, 济南市档案局. 济南开埠百年[M]. 北京: 中国民族摄影艺术出版社, 2005: 25-27.)

德国公司承建完成。津浦线济南车站，于 1909 年建成，也是典型的德国建筑形式（见图 3.1b）。

胶济与津浦铁路的建成，打破了济南旧有的封闭的城市空间格局，使济南城市步入了近代化。尤其是胶济铁路的通车，更直接导致了晚清济南的自开商埠，促使了近代济南城市空间的转型。

3.3 晚清济南城市空间的转型

3.3.1 晚清济南自开商埠的经过

清朝末年，在全国推行新政改革的背景下，开明的山东统治者亦提出了发展商务、振兴实业、改革教育、妥善处理与国外列强之间的关系的新政主张，以解决山东经济政治等各方面的的问题。曾经出卖维新志士的袁世凯也积极在济南及山东推行新政。1901 年，由山东大学堂始，袁世凯在山东例行新政。1902—1904 年继袁任山东巡抚的周馥继续推行新政。1904 年胶济铁路竣工，德国的侵略势力不可避免的将通过铁路这一近代交通手段向内地扩张。为了保卫城市主权，打破德国在山东的势力范围，抵制德国侵略的扩张，山东地方当局首先推出的应对措施便是奏请济南自开商埠，以免权利再失。

济南开埠，缘起于 1903 年任商约大臣的吕海寰等人的一个奏折。他们在条陈近今要务折中，提出广开商埠一条，于阴历七月间经外务部研究同意，奏请朝廷令各省督抚详细查勘，如有形势扼要，商贾荟萃，可以自开通商口岸之处，随时奏明请旨开办。1904 年 5 月 1 日，在胶济铁路通车前一个月，北洋大臣、直隶总督袁世凯与山东巡抚周馥联名上奏，要求将济南、周村、潍县自开为通商口岸。5 月 15 日，清廷接受了奏议，批准山东三处可以自开商埠。经过一年多的准备，济南商埠于 1905 年正式开埠。商埠区位

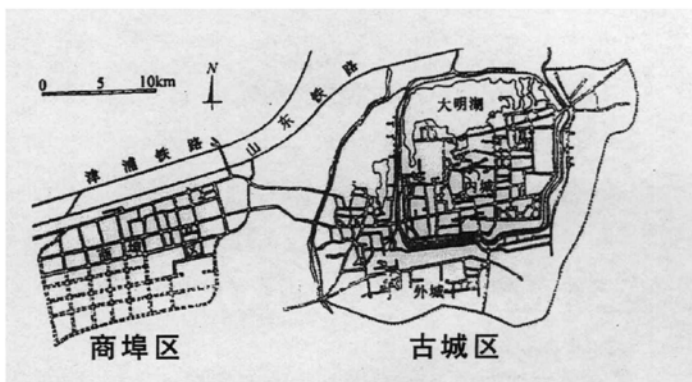


图 3.2 济南开埠简图

（资料来源：中共济南市委宣传部，济南市档案局，济南开埠百年[M]. 北京：中国民族摄影艺术出版社，2005：4.）

于老城区的西侧，范围东起十王殿，西抵北大槐树，南沿长清大道，北以胶济铁路为限，东西长六里，南北长二里，面积约 2.7 平方公里（见图 3.2）。开埠后设商埠总局，并制定了《济南商埠开办章程》、《济南商埠买地章程》、《济南商埠租建章程》和《巡警章程》四份正式章程。各项章程不仅规划详密、组织完备，而且具有极其鲜明的近代文明色彩，为中外商民提供了交通、安全、商务等方面的法律尺度和保障。

重要的是，济南商埠区的开辟体现了鲜明的主权意识，章程中反复申明“济南等处自开商埠，与约开各埠不同”“一切事权皆归中国自理，外人不得干涉”。这种主动性也使地方当局在经济政策调控方面有较大的自主权，“通商惠工”等经济政策的出台，不但扶持了本国贸易，而且对外来贸易也给予了大力的支持。在这种政策环境下，济南经济迅速发展起来，逐步取得了与省城政治、军事、文化中心地位相适应的商业贸易枢纽地位。

伴随着商业的繁荣，城市的现代化进程获得了新的动力，城市功能朝现代化方向发展。

3.3.2 商埠区的形成

1. 商埠区的选址。

从济南所处的地理环境来看，北面河道纵横、南面群山耸立、东北面多沼泽，限制了城市空间的纵向发展。至清朝，济南西关由于既是入城关口，又有河运之便，于是各种商业贸易云集于此，商业中心已有向西转移的趋势。晚清胶济铁路通车之后，济南站作为胶济铁路的终点，必将以此为中心形成城市空间发展的新的生长点。商埠区的规划者正是看到这点，于是避开了济南古城，另起炉灶，极具远见地在古城以西依据铁路开辟了商埠新区。从而使济南分为新商埠区和古城区两部分，城市空间结构发生根本改变。

2. 商埠区的规划。

1904 年济南开埠以后，由济东泰武临道衙门监督开设商埠总局，并制定了《济南商埠租建章程》15 条。总局下设工程处等机构，具体办理商埠土地的收购、放租和规划建设等事宜，并绘制了济南最早的开埠规划图——《济南商埠全界图》（见图 3.3）。

商埠区的规划，只能看做是济南旧城圩外的一个新区域的建设规划。规划面积只有两个多平方公里，而且仅是做了一个道路网的规划，但在当时，旧中国自己开辟的新区域，这是最早有规划的。

第一，道路网的规划。

纵横道路的分布较为均匀，划分了10条东西方向、7条南北方的城市道路，道路宽度七至十七米不等。东西方向的道路取名为“经”路，南北向的则为“纬”路。胶济铁路的走向在一定程度上决定了道路的走向，经路基本上是沿胶

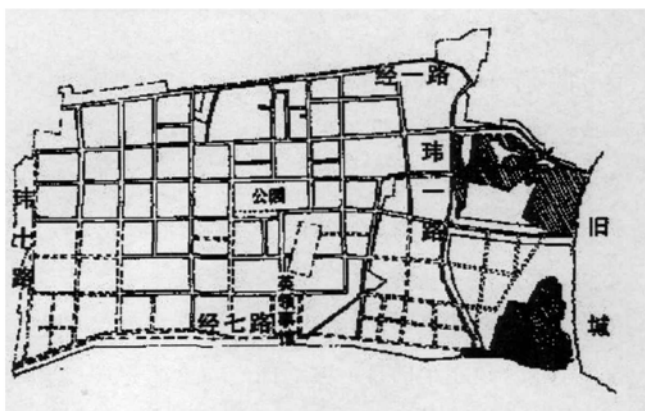


图 3.3 济南商埠全界图

(资料来源：济南市房产管理局编志办公室. 济南市房地产志资料 [M]. 济南：济南市房产管理局编志办公室，1983：25-26.)

济铁路由北向南渐次平行排列推进（经一路——经七路）；而纬路与经路垂直，以老城区为基点，由东向西依次排列（纬一路——纬十路），从而形成了比较规则的“棋盘式”道路网。这种道路网络的规划，考虑了济南的自然山水环境及比较平坦的地势，能够使路面获得适宜的排水坡度。而且，道路的正交还避免了斜交锐角和交叉点过多的问题，便于建筑的布置和保证较好的朝向。在对老城区和对外交通路线的衔接方面，路网的规划也给与了适当地考虑和照顾。如经一路东端经馆驿街与迎仙桥的永镇门相通，西首与通齐河大道相连；经七路东与永绥门（杆石桥）相通，西接通泰安、长清大道等。

商埠道路网的规划也存在许多问题。首先是对道路的功能、分工很不明确。从道路的宽度来看，可以将东西方向的经路认为是干路，但道路距离较近；南北方向的纬路的宽度均在二十米以内，因而缺少干路，并且纬路在考虑对外交通的联系方面，也失于欠缺。其次，规划中道路广场和商埠中心广场均未考虑布置，车站虽有广场，但面积较小，与道路网的结合有些脱节，不够协调。

第三，街坊规划。

经路、纬路相互垂直所形成的棋盘式道路网，使得街坊多呈方格形，这对于建筑的安排和朝向，比较容易处理。街坊面积数在三至四公顷左右，小者一公顷余，大这七公顷，低于一公顷和七公顷的为数极少，配合当时的房屋建筑安排，还是比较合理的。由于道路网较密，道路间距一般在二百米以内，矩形的四边可以多得多些临街建筑，适于商业、店铺的店面房的建设，这对繁荣经济，活跃市

场，是有一定作用的。

但是从整个商埠的布局看，街坊都是一律的方格形式，而稍有呆板的感觉。而且街坊内的建筑布局和绿地等，也没有做详细规划。因为缺乏通盘的考虑和管理，使得在实际建设过程中街坊内部道路呈现了凌乱无序的现象，不少街巷交错，杂乱无章。另外房地产投机商人唯利是图，把二至十亩的租地地段分割的零星散乱，专门建造一些蜂窝式的住房，给城市造成了严重的不协调与不合理。

第四，建筑安排。

在商埠的建设中，对于有些建筑的布置，也是经过精心考虑的。如津浦铁路管理大厦（原十王殿址）正立面的突出部分对着馆驿街，因馆驿街是当时通城内的主要道路，以后还将发展成为主要干道；津浦站的钟楼差不多是正对纬三路中心线的。

第五，绿地规划。

商埠区规划中在经三路规划了公园一处，公园面积七公顷左右。园内建筑为清庑殿式建筑，其余花木亭榭、假山曲径等为西式的平面布局。公园位于商埠核心区，作为区域性的文化休息公园还是较为适宜的。

但是，除这一公园，商埠区内便无其它绿地布置了，像小游园、街头绿地之类，都没有予以考虑。

商埠区的规划工作专门聘请德国工程师担任，规划思想受西方规划思想影响，采用方格网状的城市道路，反映了资本主义商业城市的要求。因此，形成了商埠区内西方早期功能主义的规划方式与古城区内中国传统的规划模式并置的局面。两种规划风格遥相呼应，形成了鲜明对比。

3. 管理体制。

商埠区作为一个新区独立于古城之外，其行政管理体系，体现出有别于中国古代传统的新的西式风格。商埠区内设立了工程局、巡警局、发审局三个西式行政机构对商埠区进行管理，古城及关厢依旧由历城县令负责。这样，古城和商埠便形成了不同的管理体制，一方面因为商埠区事务繁杂，须由专门机构管理，一方面有意把未开放的古城和新开放的上部区别开，防止外人在未开放区活动。因此无论是在法律上还是在事实上，商埠区的行政体系均与古城的相脱离，形成了西式与中式管理体制的鲜明对照。

在进行选址和规划并确立了管理体制后，经过其后的兴筑，商埠区逐渐在规划基础上建设形成。

3.3.3 晚清济南城市空间的转型

1904 年后,随着胶济铁路与津浦铁路相继开通、小清河轮船公司成立以及对外连接各地公路的修建,济南成为整个山东以至华北交通的枢纽。自开商埠之后,交通的便利加上山东当局制定的一系列“通商惠工”政策的出台,极大的推动了济南地方经济的发展。中外商贾云集商埠区,使得原有城市的商业功能逐渐西移,形成了繁荣的城西经济中心,而古城区行政、文化、军事等功能为主的地位依然突出,新旧城区因承担了不同的城市职能而有所分化。

济南自开商埠既出于“隐杜觊觎”的政治目的,也是出于“提携工商”的经济打算。因而城市的经济在开埠后取得了较大的发展,并且改变了原有的传统商业结构,使得济南的市场开始向现代转型。胶济、津浦铁路的开通,扩展了济南市场商品的流通范围,打破了济南封闭的市场环境,使济南与省内、国内乃至国外的其他城市建立起了的商贸联系。从而国外商业资本开始纷纷涌入济南,1904 年德国禅臣洋行在济南落户,到 1910 年,商埠内欧美洋行已达 19 家。^[1]外商与外资的引入,还促进了民族商业的发展,运输、粮栈、西药、五金、颜料等行业陆续出现。另外,济南古城北郊的水运码头及商业市镇的洛口内的众多商铺,也转移至了商埠区内,使得商埠代替了原来洛口的地位。^[2]由此可见,铁路交通的出现以及商埠的开辟,极大的改变了济南城市商业功能的布局。自开商埠后,随着商埠区的建设,商埠区内的经济贸易往来日益频繁,工业活跃,人口密集,城市工商业中心逐渐向城西商埠区转移。因此,济南城市工商业空间经历了老城—西关—商埠区的迁移,呈现出向城西转移的总趋势。商埠区的建成,彻底改变了工商业区依附于官署区的传统布局,使商埠作为经济商业区独立于老城之外,成为独立的城市功能空间。

在济南开埠和随之而来的商业发展的推动下,近代工业从有到无、从小到大的发展起来。西方新技术、新观念的冲击,加之地方政府政策的扶持,使资产阶级兴办实业的思想得以成为现实,大量近代工业企业如雨后春笋般迅速涌现。1905 年,由庄钰、刘福航等人创办的济南电灯公司,成为济南开埠后的第一家民营企业。此后,济南近代民族工业如雨后春笋般,迅速涌现。1904 到 1911 年间,济南就相继出现了济南电灯公司、小清河轮船公司、济合机器公司、冻源造纸厂、金启泰铁工厂、美聚棉花公司、津浦铁路工厂等 20 多家近代化新式企业,涉及交通、

^[1] 聂家华. 对外开放与城市社会变迁——以济南为例的研究(1904-1937) [M]. 济南: 齐鲁书社, 2007: 135.

^[2] 济南市社会科学研究所. 济南简史[M]. 济南: 齐鲁书社, 1986: 383.

纺织、机械、五金、建材、农林等众多行业。众多近代工业企业多集中分布于老城区和商埠区之间及商埠区周边地带、胶济铁路沿线，还有一些分布于古城的北郊。从此，济南渐渐脱离了纯手工业的生产模式，初步奠定了近代工业的经济基础。

近代工商业的出现，使得商埠区发展迅速。1910 年津浦铁路与胶济铁路相接后，使得济南的经济地位更加重要，很快济南便成为华北重要的物资集散地及商业中心。伴随着各地资本的大量流入，济南的人口也急剧增加。由表 3.3 可见，1904 年济南的人口为 140,000 人，到 1911 年人口激增至 275,300 人。7 年间人口数增长了 96.6%，年平均增长率为 101.4‰，由此可见人口增长相当迅速。与同时期青岛人口的变化相比较，1897 年青岛开埠前，人口为 83,000 人，到 1910 年，人口增长到 161,140 人。13 年间人口增长了 94.14%，年平均增长率仅为 52.36‰。而同时期济南的人口增长速度却是其两倍，济南人口增长速度之快可见一斑。

表 3.3 济南人口变化表（1904-1911）

年代	人口	户数
1904	140,000	
1909	246,000	62,000
1910	258,500	68,000
1911	275,300	69,000

（资料来源：根据《济南人口》、《山东史志资料（第一辑）》相关资料绘制）

济南自明洪武四年（1371）巩固城垣以来，至 1904 年开辟商埠以前，居住区的分布仅限于旧城及东、西、南关厢一带。商埠开辟以后，人口的迅速增加，使得原有居住空间逐渐向商埠区渗透。据《续修历城县志》卷四载：“西关向为商务繁盛之地区，圩门以外如馆驿街、丁家崖自昔居民众聚，近更毗连商埠，游民萃集，北自迎仙桥迤西至十王店，南自杆石桥迤北至麟祥门以及胶济、津浦两车站，左近商民，时寻隙地，增建庐舍，星罗棋布，俨成市廛”。另据《胶济铁路经济调查报告》分篇五载：“自胶济通车济南辟埠，鲁西各县之营业，逐渐移集济南”。1904 年济南人口为 140,000 人，到 1911 年济南人口增至 1904 年的两倍。城市人口的增加，必然要求城市居住用地相应的随之扩大。商埠区具有明显的商业、工业、交通、服务等优势，于是居住区逐渐延伸至商埠区，传统的呈均质分布的居

住区功能空间被打破，新的居住片区空间形成。

商埠区也随着城市商业、工业、居住功能的转移而逐渐发展。开埠前济南城市主要局限在城墙内及东、西、南三关，城内属于建成区，三关则是半建成区，空间相对狭窄。开埠后，十王殿以西、五里沟以东、津浦铁路车站以南、杆石桥以北被划为商埠区。商埠区距离城墙仅数里，初建时面积“东西不足五里，南北约可二里，共地四千余亩”。随着工商业的发展，商埠区与老城区之间自发形成了许多商业店铺。1907 年辛庄营垣也在商埠西缘建成，并且占地颇广。津浦铁路大厂（今机车工厂），也在商埠界西二公里处建起。商埠区呈现出向西扩展的趋势。市场的繁盛使得原有古城西侧城门行人拥挤，交通不便。于是 1908 年开辟了普利门，并把柴家巷展宽，取名普利街，向西与经二路连接，加强城区与商埠的联系。

随着开埠后城市的发展，商业、工业、居住、交通等城市功能发生了巨大的转变，城西商埠区逐渐形成。商埠区的形成，使济南城市功能的空间布局发生了根本的转变。商埠区为商业贸易的往来提供的便利交通条件，城市空间的不断发展，城市商业中心逐渐由旧城西关向商埠区转移，商埠区成为了济南新的商业中心。并渐渐与老城区并立，形成了商埠区以经济职能为主，老城区以政治文化为主的功能格局，济南城市空间发生转型。这种空间格局的出现，不但能使新城区与旧城区形成功能的互补，而且老城区原有的城市空间格局得以延续发展，维护了历史文脉和传统习俗的延续性，使得千年古城不因现代文化与生活方式的引入而受到冲击，并为济南城市的经济提供了更广阔的发展空间。

3.4 晚清济南城市空间转型的特点

在开埠后城市规划和城市建设的推动下，济南城市空间结构与过去相比，发生了重大的改变。随着商埠区的形成，城市空间由以前的古城单中心结构逐渐转变为古城、商埠区并立的双中心结构。分析这个时段空间转型的过程，总结出城市空间发展变化的特点。

1. 商埠区的建设体现近代济南城市空间跳跃式的生长方式。根据城市对外交通的新变化，商埠区作为城市功能中的新的商业中心区，形成了各种工商业的聚集效应，成为了城市空间的新的生长点。而这种新的生长点的形成，便是济南城市空间出现跳跃式生长先决条件。于是商埠区的规划者，脱离老城区而另辟新区开创城市发展的新区位，以引导城市空间的发展方向，城市空间发展因而体现出跳跃式的生长轨迹（见图 3.4）。

2. 随着商埠区的形成,城市生长轴线发生了改变。古代济南受封建礼制思想的影响,城市中存在明显的轴线。城市沿中轴线生长,作为封建统治机构的官署位于城市的轴线的中心位置,其他机构围绕官署在城市轴线两侧依次布置,体现出强烈的尊卑有序的礼制等级观念。到了开埠之后,商埠区的现代城市规划建设模式不同于济南古城平面形制中所体现的礼制格局,就整个城市而言,已形成分化格局,古城区与商埠区成为相对独立的城市建设单元。相应的,随着胶济铁路的建设,济南城市沿胶济铁路形成了新的经济生长轴线。无论是商埠区的带状空间格局还是内部的经、纬城市道路,均沿铁路走向进行布置,体现了城市轴线的新的发展方向。于是随着新经济生长轴线的出现,极大的改变了原有济南城市只局限于城墙之内的封闭的发展模式,商埠区赋予城市空间开放性发展的条件,济南城市的整体空间呈现了相应的转型特征(见图3.4)。

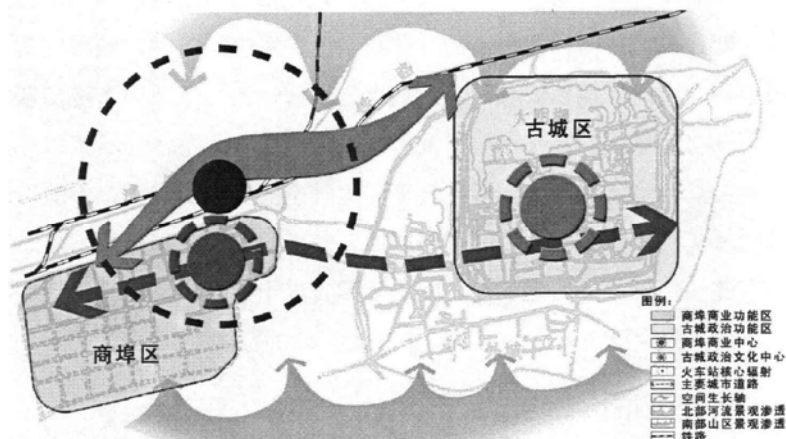


图 3.4 济南城市空间发展结构示意图

(资料来源:作者自绘)

3. 拼贴的空间形态。济南作为自开商埠的城市,虽然内政外交完全自主,但对洋商在商埠区内有“市场准入”和“国民待遇”等优惠政策,因而使得济南受到中国根深蒂固的封建传统势力、民族资产阶级势力以及外来多国殖民势力错综复杂的影响。1904年开埠以后,德国、英国、日本、美国、法国等商民进入济南,在商埠区划定的界内购



图 3.5 旧时经二路上的沿街建筑

(资料来源:济南市民政局,济南老街巷

[M]. 济南:山东人民出版社,2005:155.)

置土地，开办工厂，经商办店。这为济南这个传统的城市注入了完全不同的异域色彩（见图 3.5），也使得商埠区的城市建设和空间结构，表现出几个分别由不同势力所引发和建设的城市地块，从而形成有中有西、又古又今、中西杂处、“多区拼贴”的空间形态特征。

济南自开商埠后，商埠区的建成使城市的空间结构由原有古城的封闭单一中心转变为商埠区与古城并列的开放双中心。这种新老相辅的城市空间格局，很好的处理了新城与古城之间的关系，也反映了借鉴西方思想，包容创新的城市精神，开创了近代城市建设的新模式。但是也存在一些不足之处：近代济南城市空间的发展变化主要体现在商埠区的建设上，开埠后所作的城市规划也均以商埠区为主，致使商埠区和老城区各自为政，缺乏整体性；商埠区在初期没有考虑城市空间发展的远景问题，加上控制管理的不利，致使空间在后期出现了自由混乱发展的局面，工业的散乱布局，造成了环境的污染，并影响了居民的的生产和生活；商埠区的方格网道路格局形成均质的城市空间，缺乏区域中心的设置，建设时没有与老城统一考虑，城市空间形态上没有体现出泉城的山水特色。尽管存在以上问题，但在宏观上看，济南城市空间的转型仍然具有历史意义，新的城市结构的出现，是一种理智的选择，面对当今济南城市建设导致传统城市风貌逐渐消失的问题，开埠后的建设与发展思路，仍值得我们借鉴和思索。

3.5 本章小结

自 1840 年鸦片战争以后，清朝政府在帝国主义列强的军事、政治高压下，被迫门户开放。从此，中国被深深的烙上了殖民主义的烙印。为了探求救亡图存的途径，一些有识之士开始向西方学习救亡图存的途径。济南这座千年古城就在这样的历史背景下开始了从封建向近代城市的艰难转变。

在新政的影响下，济南的城市空间逐渐发生了变化，许多新的城市空间要素相继出现。在这些要素当中，最主要的要数近代工业的兴起。以 1875 年于济南城北赵家庄建立的山东机器局为开端，各种近代工业便接连出现，从而打破了济南闭关自守，固步自封的局面。

1904 年胶济铁路通车，山东当局顺应了历史潮流的发展形势，向清政府奏请自开商埠。商埠区的出现，打破了济南旧有的封闭的城市空间格局，促使了近代济南城市空间的转型，使济南城市步入了近代化。

自开商埠后，由于交通的便利，大量资本纷纷涌入，推动了近代工商业的兴

起与发展，商埠区内的经济贸易往来日益频繁，于是城市工商业中心随之向城西商埠区转移，最终使商埠区成为城市的经济中心。经济繁荣，使得各地的商民大量涌入，加之商埠区具有明显的商业中心、娱乐服务区和交通、工业等功能区，于是居住区逐渐向商埠区渗透，城西商埠区逐渐形成。商业、工业、居住、交通等城市功能的巨大转变，使得济南城市空间不断发展，商埠区的重要性越来越明显，渐渐与老城区并立，近代济南城市空间结构开始发生转型。

这种转型主要体现在城市空间由以前的单中心结构逐渐转变为以商埠区为经济发展中心与古城政治文化中心并立的双中心结构。首先从商埠区的选址来看，古城西郊的优越地理因素使其成为城市空间发展的新的生长点，因此，商埠区选择避开古城依据铁路开辟，这种选址体现出了近代济南城市空间的跳跃式生长方式。其次，随着商埠区的形成，使济南城市功能的空间布局发生了根本的转变，商埠区成为了济南新的商业中心，于是形成了商埠区以经济职能为主，老城区以政治文化为主的功能格局。并且城市生长轴线也发生了改变，沿古城中原有的中轴线对称布局已不复存在，相应的，随着胶济铁路的建设，济南城市沿胶济铁路形成了新的经济生长轴线。最后，商埠区形成了有中有西、又古又今、中西杂处、“多区拼贴”的空间结构特征。

4 民国时期济南城市空间的发展（1912-1948）

自开埠后商埠区的建设使得济南的城市空间结构发生了深刻的改变，形成了由原有古城单一中心向“老城区+商埠区”双中心结构的转型。这种转型顺应了历史发展的潮流，逐渐改变了济南封建性城市的面貌，并确立了近代济南城市空间发展的方向。辛亥革命后，随着封建帝国的瓦解，中国社会进入了大变动时期。济南在这动荡多变的社会、经济、政治等多方面因素的影响下发生了诸多变化，城市空间也在不断的发展。

4.1 民国时期济南城市发展的社会经济基础

4.1.1 辛亥革命后铁路交通与城市发展

1911 年辛亥革命的爆发，宣告了清王朝的灭亡，结束了两千余年来的封建专制制度的统治，中国从此走上了民主共和的道路。虽然在这之后国内军阀之间战乱频繁，政局动荡，缺乏城市持续稳定发展的社会环境。但由于辛亥革命在中国确立了一种全新的社会政治经济制度，使人民的思想观念发生了巨大的变化，“振兴实业”、“实业救国”的热情高涨不减，为城市现代化和社会经济的发展开创了新纪元。济南作为山东的省会，是军政要人、富商大贾的群集之地，这便为济南工商业的发展提供了信息灵通、资金易集等有利条件。因而地方财阀和官僚、军阀逐渐开始在济投资兴办工业。1911 年，胶济铁路南站修建完成，建筑带有明显的德国文艺复兴时代初期的风格特色，并对胶济铁路沿线的建筑产生了广泛的影响。1912 年津浦铁路南北两段在济南城北的黄河相交，德国公司承建完成黄河大桥后津浦铁路全线通车。津浦铁路与胶济铁路呈丁字形交汇于济南，使济南成为南、北、中交通枢纽，极大的提高了济南在商业贸易中的地位。

民国初年中国的城市现代化发展与当时的国际环境还有着密切的关系。1914 年至 1919 年的世界大战使欧美各国忙于欧洲战争，无暇顾及其在东方的利益，暂时放松了对中国城市和乡村的剥夺，放松了对中国工商业的排挤，使中国工商业的发展和城市现代化获得一个好的机会，在全国出现了所谓资本主义发展的“黄金时代”。这一时期，济南的经济形势与全国一样，资本主义工商业及金融业都得到了一定程度的发展，并形成了一定的规模。大战期间，大量商品出口增加，进口减少，刺激了济南工商业的迅速发展，吸引了大批资本向工业投资。工业的增

加,商业的繁荣,金融机构的趋于现代化,整个济南的城市经济,已经基本完成了向近代城市经济结构转变的过程。与工商业的发展相适应,大批农村人口涌向城市,济南人口大量增加,加速了城市空间的扩展,促使商埠区于1918年进行第一次扩界。

4.1.2 “五四”以来商业发展推动商埠区的继续扩张

1919年5月4日,“五四”运动爆发。这是中国人民进行的一次反帝反封建的革命运动,从此,中国革命进入了一个新的历史时期,即新民主主义革命时期。在这次斗争中,山东济南人民高举“外争国权,内惩国贼”的革命旗帜,同帝国主义及中国的反动政府展开了坚决了斗争。五四运动以后,除了政治上的变化外,济南的经济的发展也有新的特点。在第一次世界大战期间,帝国主义国家忙于战争,给中国民族资本的发展带来了机会。大战结束以后,帝国主义自然要卷土重来,争相回到中国市场,这样在战时得到繁荣的中国民族资本,必然要受到冲击。由于大战期间民族资本发展的余波未尽,所以在战后的几年里,在一些部门仍在继续发展。^[1]对济南经济而言,金融业、商业等民族资本发展比较迅速,在五四运动以后的几年里,处于繁荣阶段。工业方面,轻重工业都有所发展,但是比较缓慢。这段时期工商业的日趋发达,使商埠区呈现向外扩张的趋势,于是1926年进行了第二次扩展,城市空间再次向外部延伸。

4.1.3 济南惨案对济南的破坏及其后的缓慢发展

1928年5月3日,日本侵略者为阻止蒋介石“北伐”,更多的夺取在其山东乃至整个中国的利益,残忍的屠杀中国军民,制造了震惊中外的“济南惨案”。惨案的发生致使济南军民死伤无数,财产损失严重,也对济南城市造成了极大的创伤。在日军的炮击下,济南的大西门(泺源门)、老东门(齐川门)、西北角楼、旧东门内楼、汇波楼及角楼城墙等均被炸毁;顺城街及城内关厢各类民房694间被焚之一炬,黄河铁路大桥被炸损,省图书馆藏书楼被损坏,致使济南这座历史文化名城残遭空前的洗劫和破坏。^[2]“济南惨案”后,济南在日本帝国主义的直接控制之下,进一步加重了对人民的负担,使得济南金融枯竭,工商凋敝,人民深陷苦难之中。

“济南惨案”致使山东和全国人民反日情绪日益高涨,加之国际公正舆论对

^[1] 济南市社会科学研究。济南简史[M]. 济南: 齐鲁书社, 1986: 530.

^[2] 济南市城乡建设委员会, 济南市政协文史资料委员会. 济南城市建设[M]. 济南: 济南出版社, 1993: 389.

日本的强烈谴责，日本被迫与国民党签署协议，撤出济南。1929 年“济南惨案”“解决”，山东省政府从泰安迁回济南。7 月 1 日，市政府正式组织成立，阮肇昌为济南市长，从此设立了济南市。1930 年爆发蒋介石、冯玉祥、阎锡山的中原大战。中原大战结束以后，军阀韩复榘进驻济南，管理山东事务，直到 1937 年日军侵华，统治山东长达七年之久。韩复榘统治山东时期，虽然在政治、军事上大搞独立王国，在经济上也企图建立独立的经济体系，但对于在“济南惨案”、中原大战中受到了巨大的破坏与摧残济南城市来说，这一时期社会秩序暂趋稳定，商品流通也恢复正常，为济南的工商业的发展和城市建设提供了有力的条件。

4.1.4 抗日战争时期工商业的衰退及城市建设

1937 年 7 月 7 日卢沟桥事变以后，日本帝国主义大举武装侵略中国，从此中国历史进入了长达八年的抗日战争时期。同年 12 月 27 日，日军侵占济南，致使济南人民陷入了日寇的铁蹄蹂躏之中。日寇侵占济南之后，建立了“维持会”等各种伪组织，并且济南成为了日伪在华北重点控制和重兵驻守的城市，设立了军警特务机关，对济南人民进行残酷的控制和压榨。另外，日军还通过印发中小学教科书，在四里山、肥字巷修建日本神社等方式推行奴化教育。除了在政治和文化上对济南人民进行残暴统治外，在经济上也是进行大肆掠夺。日本帝国主义对济南的金融、商业、工业等各界进行严密的控制，通过垄断、控制、限制等经济掠夺手段，致使民族工商业受到了严重的破坏，商品贸易额不断下降，许多工厂日趋衰败以致倒闭，还造成了物资缺乏，市场混乱，物价飞涨。除此之外，妓院、大烟馆、酒楼饭庄、戏场、茶社等供统治阶级和日伪军警宪特等人员消费的场所有所增多，造成了济南商业的畸形发展。

日军对济南的侵略，对济南的城市建设也产生了影响。1939 年，日伪华北建设总署济南工程局强行征购民地进行南郊新市区的建设；1941 年，日伪济南市公署发价征用土地建设北郊工业区。而在 1939 至 1945 年间，济南商埠区又进行了第三次扩展。这些建设行为，使济南的城市空间结构发生变化，商埠区向西、北、南多方向发展，并逐渐向古城区延伸。

1945 年 8 月 15 日，日本宣布无条件投降，济南人民同全国人民一起，经过八年的艰苦抗战，迎来了抗日战争的最后胜利。抗战胜利后，国民党反动派在美国帝国主义的支持下，准备发动内战，抢夺抗战胜利果实，民族矛盾转为以中国共产党为代表的人民大众和国民党为代表的大地主大资产阶级的矛盾，中国进入解放战争时期。在这一时期，国民党政府接管了济南。经过国民党的“劫收”，济南的

社会生产能力大为削弱,生产萎缩,商业停止,物价不断飞涨,市场一片混乱,经济危机不断加深。为了推翻国民党的反动统治,济南人民在中国共产党的领导下,与国民党反动派进行了英勇的斗争。终于经过三年的解放战争,1948年9月24日,济南宣告全部解放。这个长期处在帝国主义、封建主义统治下的城市终于得到了新生,从此跨入了进步、光明、民主的社会主义大道。

受上述几个时段重大历史事件的影响,济南的城市发展有急有缓,商埠区向多方向扩展,城市空间结构发生了变化,使城市空间在晚清双中心的基础上又有了进一步的发展。

4.2 城市空间要素的发展

济南自开商埠后新出现的近代工业、商业等城市空间要素在民国时期也各自有了不同程度上的发展,同时城市人口的增长和居住空间的改变,也改变了城市空间的布局。

4.2.1 商会组织及商业空间发展

清光绪末期,济南已有“山东总商会”设在城内富官街。1911年秋间,又有人发起成立“山东济南商埠商务会”,后改成“济南商埠商会”,并于1914年于洛口镇成立商会。据有关资料记载:1914年总商会会员1800余家,商埠商会会员580余家,较清末时期已有很大增长。^[1]

随着胶济、津浦铁路的通车,货运较之前大为便利。加之帝国主义的经济入侵,外贸增多,促使商品流转量大大增加,刺激了商业的发展。一些与铁路交通及进出口贸易相关的新兴行业,如运输、粮栈、炭行、棉业、花行等,在商埠一带占据了主要地位。随着商业的扩大和活跃,服务性行业也有所发展,浴池、饭馆、旅栈、照相馆、茶园、电影院等纷纷在商埠区内成立。

1914年第一次世界大战爆发后,欧美帝国主义暂时放松了对中国的经济掠夺。青岛有些民族资本为了逃避战乱损失,将资金向济南转移,泰康公司、祥云寿百货绸缎商店等都是这个时期从青岛迁来济南的。周村、潍县的商业资本也逐渐向济南流入,至1916年吴大洲占据周村之后,周村商业资本大量流向济南,主要是经营棉布庄、银号、汇兑庄、碎货行等。据《山东各县乡土调查录》记载:截至1919年4月,总计济南商号共有32种行业,达1993家。

^[1] 济南市志编纂委员会. 济南市志资料第三辑(内部资料)[M]. 济南:济南市志编纂委员会, 1982: 18.

欧战结束以后，济南商业才有了较大的发展，各类商业户数增多，商品的吞吐量也随交通运输的恢复逐步上升。商业市场的中心，已由西关转移向商埠区，占首要地位的行业已是集中在商埠地区的粮、棉、牛、蛋等。其次，为帝国主义倾销服务的五金、燃料、新药等行业；为剥削阶级服务的金银首饰、糕点、茶社、饭馆等行业，都有了较快的发展。这些变化反映了中国经济进一步向殖民地转化。

“五三惨案”（1928年）后，济南商业大挫。继之，“九一八事变”（1931年），济南经济更加日益衰退，遂成长江日下之势。“七七事变”后，日寇又一次蹂躏济南，工农业遭到严重破坏，社会生产和商品贸易不断下降。民族商业已丧失了活动能力和在市场上的作用，商业市场遂逐步缩小和衰败。

1945年日寇投降后，济南商业经受日伪八年蹂躏，以凋敝不堪。国民党反动派又大搞敲诈勒索和摊派，苛捐杂税，横征暴敛，日益加重。推行封锁、禁运、检查，造成了商品流转费用的增大，进一步刺激着物价上涨和商业的停滞。促使商业破产和崩溃，商店歇业倒闭者接连不断。至1948年济南解放前夕，整个商业市场处于萧条、衰遇之中。据《济南概况》第三部分，一载：济南大小工厂、商号。根据1947年10月份国民党统治当局统计，共有1.3万户，占全市人口13.9万户的十分之一弱。其散布情形如下：城里以院西大街、院东大街、布政司街、芙蓉街一带，为商业中心。西关估衣市街、普利街，及其南北两侧街道。商店及手工业作坊占内户数的五分之四以上。南关正觉寺街、趵突泉、劝业商场及剪刀巷，多中小商业、手工业作坊积小摊贩，无大商号。商埠东起普利门，西至十一马路；北起经一路，南至经七路，为大公司、洋行、商行、货栈萃集处。尤其纬二路以西，纬五路以东，银行、银号多在这一带，足以操纵济市之经济命脉。“菜市在大东圩子门外、霞侣市、北关；城内刷津巷、趵突泉；商埠万字巷、纬十二路等处”。

另外，随着历史的发展，在济南还建立了一些商业服务活动集中的商场。国货商场位于趵突泉西南，围屏街（今西青龙桥东首）南路，东临南新街，西靠上新街，占地面积14,448平方米。万字巷商场位于经二路中段路北，纬四、纬五路之间，占地面积42,670平方米。新市场位于经二路东段，纬一路以东路南，南邻魏家庄，占地面积18,000平方米。西市场位于经二路西段路北，北靠经一路，西临纬十一路，东与商店、民居相连，约占地100余亩。大观园商场位于商埠经四路与经五路之间，东临纬二路，西靠小纬二路，占地面积45亩。

商会组织的出现及商业空间的发展，使商埠区逐渐向外蔓延，城市经济中心

的地位更加明确,同时,向东部扩张的趋势使商埠区与老城区的空间距离逐步缩小,为今后两者的融合提供了可能。

4.2.2 近代工业的发展及布局

进入民国时期,济南的近代工业开始发展,并影响了济南城市空间的布局。按照时序,其发展可分为四个阶段:

第一阶段:民国初期。1911年后,“振兴实业”、“实业救国”的声浪越来越高,加之第一次世界大战(1914-1918年)前后,帝国主义经济侵略的压力减轻,官僚资本和民族资本得到了抬头,济南的民族工业得到了较快的发展。其中以轻工业的比重较大,重工业则至为薄弱。济南先后出现了火柴厂、面粉厂、纺纱厂、颜料厂等初具规模的工业企业。如:蓬莱人丛良弼于民国二年(1913年)筹款20万元,置地基40余亩,而创办的振业火柴公司。1914年,傅明臣在北坦东河套庄创办胶东制革厂。1915年,张子衡创办的济南第一个面粉工业丰年面粉厂。于1915年筹建,1919年投产北郊凤凰山附近的鲁丰纱厂(今国棉一厂)等。根据《山东各县乡土调查录》记载:截至1920年,济南拥有纺织、面粉、铁业、电气、玻璃、烟草等规模较大的民营企业18家,另有印刷、蜡烛、牛皮、首饰、果实、制油、胶皮车制造、鞋帽、金珠、铜锡等行业155家。上述企业多集中于商埠区和老城西门外,少数散处于北郊。

第二阶段:抗日战争前夕。济南市的工业企业及手工业作坊已有几十个行业,以纺织、印染、铁工、砖瓦业产值所占比重较大。染织工业,在欧战前后多系手工作坊,规模均较小,至1933年春,始有王文蔚等人在杆石桥创办了大型的利民机器染厂(今济南毛巾厂)。1934年,位于北园边家庄的东元盛染厂,也添设机器改为机器染厂。1936年,德和永、中兴诚染厂也相继开工投产。民初阶段的机械工业发展较快,继金启太铁工厂后,洪升、兴顺福、日新、顺兴、郭天成、郭天利等相继开业。在建材工业方面,1927年前,在南郊梁家庄附近建立了济南第一个水泥工业致敬洋灰公司。

第三阶段:日伪统治时期。济南工业遭受到了严重的破坏和摧残。日本侵略者对我国的经济掠夺,无所不用其极。济南沦陷后,一些主要工厂被以“军管理”的名义强行掠夺。在这同时,日本侵略军还通过所谓“让渡”、“合作”等形式,对中国经济进一步控制和掠夺。在日寇的强取豪夺之下,济南的民族工业,可以说是一蹶不振,江河日下了。日寇为了掠夺济南地区丰富的经济资源,打击和排斥民族工业的发展,而于1941年开辟了北郊(东、西部)工业区。据《济南建筑

史草稿》记载：“西部工业区仅修了几条土路基，除汽车修配厂、车库、锯木厂等外，尚未安排其他工业”。而东部工业区则建立了三岛造纸厂（今造纸西厂）、华北酒精厂（即济南啤酒厂）、德记制革厂（今济南制革厂）等工业。

第四阶段：战后。1945年8月日寇投降后，日伪工厂企业（包括“中日合办”工厂）及其所属单位的生产陷入停滞状态，社会生产能力大为削弱，经济危机逐渐加深。到解放前夕，工业生产的总趋势，是在动荡之中逐渐下降。

综上所述，济南自20世纪以来，截至1948年9月解放为止，相继建立了以轻工业为主的一些工业基础，其中尤以纺纱、面粉、火柴三者最为发达；其它尚有造纸、卷烟、染织、酿造、制冰、榨油等工厂或作坊。重工业方面，基础则十分薄弱。近代济南城市工业布局的演变趋势则为向西部商埠区转移，另外北郊工业也有所发展。受交通和水源因素的影响，工厂多沿铁路和主要交通干道布置，而且多靠近河流湖泊，但是由于缺乏统一的规划和科学的指导，造成了工业布局混乱的局面，也对自然环境造成了不利的影响。

4.2.3 城市人口与居住空间的发展

济南自明洪武四年（1371年）巩固城垣以来，至1904年开辟商埠以前，居住区的分布仅限于府城及东、西、南关厢一带。1904年济南自开埠以后，随着工商业的发展，各地商民大量涌向济南，致使济南人口大量增长，当时处于圩垣和商埠之间的地区，成了游民云集的地方。1911年辛亥革命爆发以后，因革命浪潮波及济南，人口有所减少。民国三年（1914年），日军进兵济南，又造成济南人口大量减少，人口变为6,2174户，24,5978万人，退到了1909的数字。随着第一次世界大战期间工商业的又一次发展，到1929年，济南人口又增至8,8473户，37,9549万人，比1914年增长了64.9%。从这之后，济南人口逐年增加，民国二十年（1931年），人口已突破40万（402,982），至民国二十五年（1936年）末，增为9,9934户，44,2250人。随着人口相应增加，城市居住用地也在不断扩大，民国以来，就曾经于1918年与1926年两次拓展了商埠用地。1937年“七七事变”以后，日本侵略者相继占领了济南及山东各地，兵荒马乱影响了济南人口的发展。1937年人口锐减为31,1243人，比1929年的人口还少。1938年局势稍定，至同年12月底，全市人口又升为42,7523人。到1940年底，济南人口已超过历史最高年份的1936年，达到51,5532人。因而在日伪时期对于商埠区又作了第三次展界，此外还开辟了北郊工业区及南郊新市区。济南解放前夕，根据1948年6月国民党省会警察局公布的户口统计，全市人口（不包括军队，武装及未登记户数）已达14,6146户（中

国 146,028 户；外侨 118 户），64,8048 人（中国 647,765 人；华侨 283 人）。

人口的变化必定影响着居住空间的改变。济南开埠前，在城市居民中，官宦贵族、缙绅门第及依附这些豪富借以营生的人们，占有很大的比重。济南开埠以后，商务繁盛，四方商贾云集济南，居民不断增加。民国以来，居住区域几经扩大。由于军阀混战连年不怠，加之日寇横行蹂躏八年，城市居民的分布状况也时有变迁。据《济南概况》第一部分

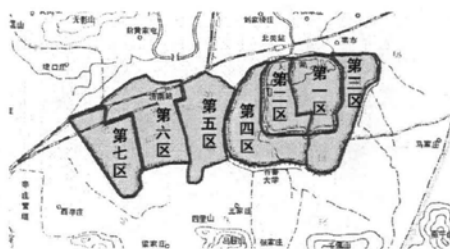


图 4.1 居住区主要分布区域

（资料来源：根据 1948 年济南行政区划图绘制）

载：截至 1948 年 6 月，全市划分为 11 个行政区划，古城区 4 个区，商埠区 3 个区，是居住区的集中地，其余 4 区零星散布居住点（见图 4.1）。

城市人口的大量增加使古城区与商埠区内的居住空间都有所发展扩大，并由于较密集的分布而形成有序的居住片区。而古城与商埠区之间的区域，因没有规划和管理，居民自发建设，出现了散乱的居住点。由此可见，居住空间并非匀质分布，而是由古城区、商埠区的“面”和两者之间的“点”构成的。

4.3 民国时期济南城市空间的发展

在晚清济南城市空间经历了由单中心向双中心的转型后，民国时期古城区与商埠区的城市空间又有了各自的发展，并最终由于商埠区的多方向扩展使其与古城区相衔接，两者连为一体，演变为东西带状发展的空间形态。

4.3.1 古城区城市空间的发展

由于济南城市建设重心向西转移至商埠区，因而古城区建设活动较少，城市空间的变化主要表现在部分城门的拆除以及公共建筑的建设上，体现出了古城城市空间逐渐由封闭向开放的转变。

1928 年五三惨案震惊中外，济南古城遭到严重破坏，古城东门“齐川门”，西北角楼，西门（“泺源门”），东门内楼，“汇波桥”及角楼城墙等均遭炸毁。随着经济的发展，交通量的增大使得古城内的原有的交通已不能满足当时的需要，1930 年韩复榘主鲁后，将府城的泺源、齐川、历山三门拆除，易建市房，开宽马路，并从东门向北经北城至西门，辟为城上马路，以利交通（见图 4.2）。1931 年

“九一八”事变爆发，振兴实业、提倡国货的浪潮，促进了济南工商业的发展。

1935年币制改革，又刺激了一些工商业的发展。古城区仿效商埠区，在某些地段出现了近代公共建筑，如省图书馆内新建的“奎虚书藏楼”，便是一座典型的近代公共建筑。以后抗日战争爆发，日军占领时期虽对古城破坏较严重，但对其城市布局影响不大。1945年抗日战争胜利至1948年国民党接管济南时期，到处一片混乱，城市建设更是千疮百孔了。



图 4.2 城墙马路

(资料来源：中共济南市委宣传部，济南市档案局. 济南开埠百年[M]. 北京：中国民族摄影艺术出版社，2005：31.)

4.3.2 商埠区城市空间的发展

商埠区作为经济中心与古城区政治文化中心相并立后，由于工商业的进一步发展，商埠区城市空间接近饱和，因此在民国时期，先后经历了三次扩展、北商埠的设想与规划、南郊新市区与北郊工业区的建立等几个阶段，使商埠区的范围不断扩大。

1. 商埠区的三次扩展。

第一次扩展。济南商埠开设以后，中外商民租地者日众，工商业日趋发达。原来旧的商埠界限已不敷使用，呈现自然向外扩张的趋势。道德街、大槐树、北岗子、官扎营、顺河街等处，商民自由修建铺房、开张营业的现象日益增多。在这一时期，辛庄营垣和铁路大厂又分别在商埠界西1—2公里处建起。辛庄营垣内驻扎清末北洋陆军第五镇，后改名第五师，垣内道路纵横，大小营房能容1万余人，所占面积颇大。加上铁路大厂的面积，它们的总面积已相当于原商埠面积的三分之二，并有继续外扩之势。政府当局有见及此，便于民国七年（1918年），经济南市政厅呈准第一次对商埠进行拓展。将普利门沿顺河街一线向西至纬一路拓界为商埠租地。

第二次扩展。民国十五年（1926年），随着近代济南城市发展的加速和城市化水平的提高，商埠区人口增多，原有范围逐渐不堪承受人口的增加和城市发展的重荷，于是济南市政厅又对商埠区进行了第二次拓展。将清泉街（今并入顺河街）以西、馆驿街以南、皖新街、凤翔街等展为商埠租地。此时商埠租地面积已增至3700余亩，商埠区与古城连为一体。

第三次扩展。到民国二十八年（1939年）至民国三十四年（1945年）间，商

埠区进行了第三次拓展。在这次的拓展中,三里庄、五里沟、魏家庄、官扎营、南北大槐树、北坦、营市街等处并入商埠界内。至此,商埠租地已增至 9000 余亩,是最初商埠面积的两倍还多(见图 4.3)。

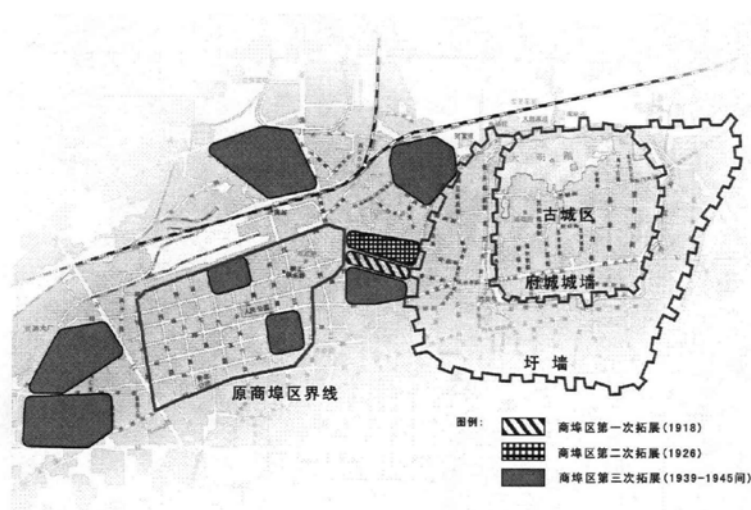


图 4.3 商埠区三次拓展范围示意图

(资料来源:作者自绘)

2. 北商埠的设想与规划

商埠区形成后,在北到胶济铁路、南到洛口的区域内,商民在通往洛口的道路两侧自发修建了一些商铺和住房,形成了小型的工商业店铺。这片地区大部分为低洼碱涝区,夏秋积水现象严重,因此,一方面为了黄河、小清河的水运和铁路联运,繁荣济南市北部工商业,一方面为了疏通北部河道,解决北部夏秋积水的问题,北商埠(当时称北展界)的开辟自民国七、八年间即有动议,以后又几经调查、测量,至民国十四年(1925年)军阀张宗昌督鲁时,开始草创北商埠区。对于其范围的设想,最初是:南从官扎营,北至泺口南门,西至无影山东黄家屯、毕家洼一代,东至津浦铁路,南北长约 5.4 公里,东西宽约 1.6 公里,总面积约 8.64 平方公里。以这个设想为前提,通过测量规划,以义威路(今济南路)为主干道,另配以南北纵路 11 条,东西横路 18 条,采用棋盘式的道路网,并以外国地名、人名作为路名。后因日本帝国主义在济南制造“济南惨案”(1928 年),省政府迁往泰安,北商埠的规划设想未能实现。仅在 1925—1926 年,以主干道义威路为中心线,两边挖掘了“U”字形的“引河”(今工商河)。河长 6600 米,口宽 23 米,底宽 9 米,深 4—6 米。引小清河灌流,以利北埠运输,小型对槽木船可以直抵成

丰桥码头。夏秋积水亦可导入引河，以利排泄。此外，1927年10月还修建了跨小清河的义威桥（今济泺桥），桥拱跨32米，桥长45米，宽10米，是济南市第一座最大的钢筋混凝土三绞拱桥。^[1]

民国十八年（1929年）“济南惨案”“解决”后，山东政府迁回济南，七月份济南市政府成立后，开展了划定济南市界、划分市区、测量市区、制定规章等活动，并再次提出南展北展计划的问题。关于南北展界问题，济南市第一任市长阮肇昌在《建设新济南整个计划》一文中说：“济南为古代文化发祥地，但商业发达乃最近三十年事情，其重要原因为津浦与胶济两干线之完成。本市适当两路之交点，陆路交通已极便利，水路方面由小清河可直达渤海湾，故本市发展趋势系由旧城渐向西移于商埠。今后最繁盛区域当为商埠至泺口间之北展界”。“按照本市发展趋势，个人拟定整理步骤如后：（一）改善旧城与商埠；（二）发展南北展界为新市区。”^[2]因此可知，当时不止北展界，而且还有南展界问题。但因1930年4月爆发蒋、冯、阎中原大战，市府工作陷入停顿，阻碍了城市的建设和发展。市府工作恢复后，于1930年9月成立济南市政府设计委员会（城市规划部门），1932年6月对南展界及北展界（即北商埠）又做出了规划，北展界名为“模范市”（1934年3月奉行政院令改为“济南市模范区”），南展界名为“模范村”，并计划以模范市作为全市中心。

规划中模范市的范围，南自天桥，北到洛口，东自津浦铁路，西至黄家屯、袁家庄。规划仍以五三路（原义威路，今济洛路）为主干道，其东设纵路两条，其西设纵路五条，在小清河以南设横路二十条，以北设横路四条。成丰桥、济泺桥中间设一个椭圆形地区作为市政府，长径约为250米，短径约为150米，其周围为行政区（南北长约400米，东西宽约500米）。各方面所来马路，均围绕椭圆作为转盘；转盘的四隅，放射出4条斜路，各与五三路成25度左右之夹角（见图4.4）。主要道路交叉口，作出五个广场。在功能分区规划方面，以洛口以南为商业区，洛口东南为工业区，金牛山为公

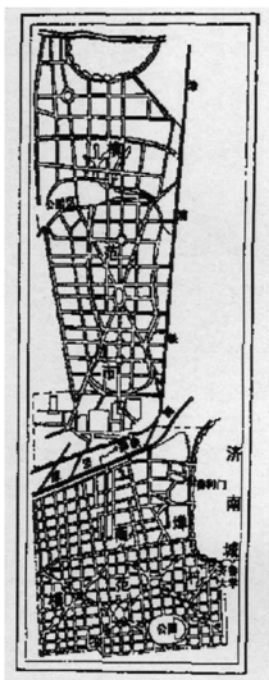


图 4.4 模范市计划略图
（资料来源：曹洪涛. 中国近现代城市的发展[M]. 北京：中国城市出版社，1998：212.）

^[1] 济南市志编纂委员会. 济南市志（第二册）[M]. 北京：中华书局出版社，1997：20.

^[2] 济南市规划局. 济南规划志资料选编（建国前部分）[M]. 济南：济南市规划局，1986：36-37.

园区,无影山为采石区,林家桥、凤凰山间为住宅区,工商河圈内、市政府四周为商业区,黄家屯、无影山之间为住宅区,工商河南段、成丰桥两旁为码头区,韩家窑、官扎营一带为小工商业区,学校则穿插于各区之间。^[1]

由于官僚们都只热衷于自己的利益,对百年大计的城市规划没有兴趣,致使北商埠的规划只是纸上谈兵,实施方面,一直处于停顿状态。济南市政府只是在1936年完成了户地测绘、计划马路、划分租地和埋置马路界石等工作。

七七事变后,日伪又将原北商埠规划全部放弃,另搞一套,进行了南郊新市区和北郊工业区的规划与开发。

3. 南郊新市区

民国二十八年(1939年),日伪华北建设总署济南工程局强行征购之民有土地2161.304亩,用以南郊新市区的建设。南郊新市区,地处济南南郊边沿,是指经七路以南,四里山以北,齐鲁大学(今山东医科大学)以西,岔路街以东地区。除去铁路局收买650亩外,余地面积为1511.304亩。在这块土地上,道路、水沟等就占用了土地702.498亩,剩下能够建筑房屋的基地只有808.806亩,约为全部用地的53.5%。南郊新市区作为济南商埠区的一组成部分,在土地征购后仅做了道路网的规划,整个新市区内的道路,东西干道仍沿经七路顺序排列,直至经十路,南北的道路与经路垂直,形成了矩形的街坊,但一般面积均甚小,有些路面系数达到45%,极不经济。其规划的主要道路,现东西向的有:建国小经一路(原名兴亚北五路)、建国小经三路(原名兴亚北四路)、经八路(原名兴亚北二路)、经九路(原名兴亚北一路)、经十路(原名兴亚大路)等;南北向的有:新生大街(原名新民东七路)、民族大街(原名新民东六路)、民权大街(原名新民东五路)、民生大街(原名新民东四路)、胜利大街(原名新民东三路)、纬一路南段(经七路以南,原名新民东二路)、自由大街(原名新民东一路)、纬二路南段(经七路以南,原名新民大路)、

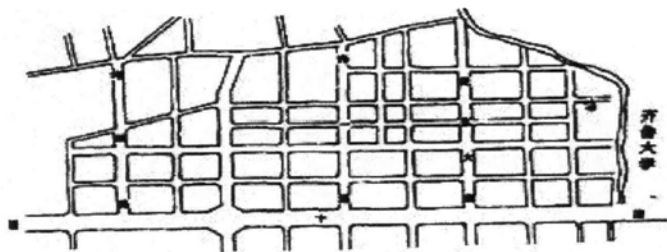


图 4.5 南郊新市区街道略图

(资料来源:曹洪涛.中国近现代城市的发展[M].北京:中国城市出版社,1998:213.)

^[1] 济南市志编纂委员会.济南市志资料第四辑(内部资料)[M].济南:济南市志编纂委员会,1983:111.

纬三路(经七路以南,原名松林街)、纬四路(经七路以南,原名新民西二路)等(见图4.5)。其中,经十路原规划宽度80米,以后改为50米。纬二路南段宽50米,经八路宽35米,其余路宽均在35米以下。

南郊新市区,北靠商埠,南接山林,地势高亢,空气清新,环境宜人,地理和卫生条件均称良好,适宜居住。日本侵略者为了推行其侵华的殖民政策,久已蓄谋将此地建设成为日本人的聚居区,梦想长期统治济南。因而民国二十九年(1940年)南郊新市区土地放租以后,绝大部分优良的地段为日人所占据。在全部808亩余基地中,就有576亩被日人强租强占,占去了新市区基地总数的71%以上。^[1]

南郊新市区的建设使得方格网道路向南部延伸,顺应了商埠区的道路交通结构,延续了商埠区的城市肌理。至此,近代济南的道路网络基本形成。

4. 北郊工业区

东、西部工业区,是济南北郊工业区东部与西部的简称,均为日军侵华时期敌伪济南市公署于民国三十年(1941年)发价征用之土地。具体办事机构是济南市北部都市建设办事处。东部工业区占用了原北商埠的南端,范围为今成丰桥以北,北园路及汽车厂东路西段以南,西边以工商河内侧为界,东至津浦铁路,共征用土地一千六百三十七亩二分四厘九毫。西部工业区在纬十二路北头东侧,万盛街东头以西,南临津浦铁路正线,北至堤口路以北、原济南铁工组合北墙外,共征用土地一千三百五十二亩二分二厘七毫(见图4.6)。上述两处工业区,共征用土地二千九百八十九亩四分七厘六毫。



图 4.6 东、西部工业区位置示意图

(资料来源:作者自绘)

^[1] 数据来源于:济南市规划局. 济南规划志资料选编(建国前部分)[M]. 济南:济南市规划局, 1986: 43.

东、西部工业区的最初规划是：东部工业区的南北主干道是天津路线（今济南路），南起成丰桥，北至泺口，以此为中轴线，其东、西两侧的工商河岸均有沿河道路，成丰桥北侧留有码头地一段，便于小木船靠岸装卸货物。由码头向北，东西向的干道有九号线路（今堤口路），二十八号线路（今北园路）等。西部工业区的干道，主要有五号线路（今纬十二路）和九号线路。并从五号线路开始，沿九号线路两侧向东发展做出了道路网。规划确定之后，于民国三十二年（1934年）开始标价放租。东、西部共划了二十七七个地段（东部十五个，西部十二个），并测绘了土地放租地段图，划定了分段租地面积；对土地租权金额也作了相应的规定。同年九月开始第一次放租，当时有租户二十户，共放租土地 1,578,388.508 平方米，合市亩 2367.583 亩。^[1]

4.4 民国时期城市空间发展的特征

济南城市的现代化可以说是因商而兴起、因商而发展的。1904 年随着胶济铁路通车，济南自开商埠，从此迎来了城市发展的新纪元，商埠区的建设使得济南的城市空间结构发生了深刻的变化，出现了由古城单一中心向商埠区经济中心与古城区政治文化中心并重的双中心结构的转型。民国之后至 1948 年济南解放，在这几十年的时间里，随着工商业的发展，人口的增多，城市空间的结构又有了新的发展。

第一，商埠区与古城区的职能更加分明。

自 1911 年津浦铁路通车以后，济南成为北至津京、南抵沪宁、东连胶莱的交通枢纽，一时间商业发展迅速，大量商民涌向济南。第一次世界大战爆发后，日本帝国主义代替了德国在山东的统治，迫使沿海地区的资本沿铁路向内地转移，在济南商埠区开辟了西市场、大观园等综合性商场，使商埠区发展更为迅速，自纬二路和纬五路之间形成了繁荣的商业中心。因此在短短的 10 至 20 年的时间内，商埠区逐步发展成为以火车站为圆心，向东、西、南三方向辐射发展的城市中心区域。该中心工商业十分繁荣，经济中心的职能更加突出，以经二路为东西向发展主线，纬二路及纬十二路为南北发展支架，形成了新城区的城市空间格局。与此同时，古城区完善了城市基础设施建设，工商业也有一定发展，芙蓉街、将军庙等街区日趋繁荣。古城区以其政治中心职能、优美的自然环境及丰富的文化古迹，成为济南这座城市的传统文化精华之地。至此，古城区与商埠区的双中心的

^[1] 数据来源于：济南市规划局. 济南规划志资料选编（建国前部分）[M]. 济南：济南市规划局，1986：42.

结构更加明确（见图 4.7）。

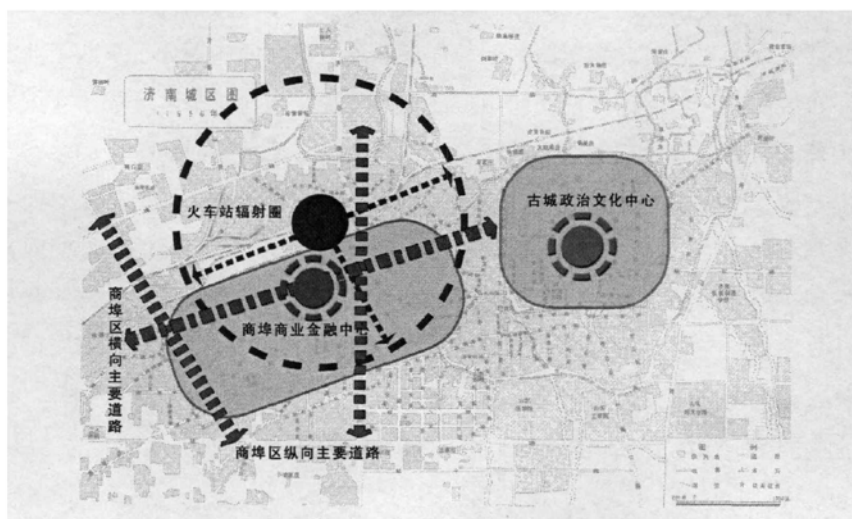


图 4.7 双中心城市空间结构

（资料来源：作者自绘）

第二，商埠区与古城区相衔接，呈东西向带状发展。

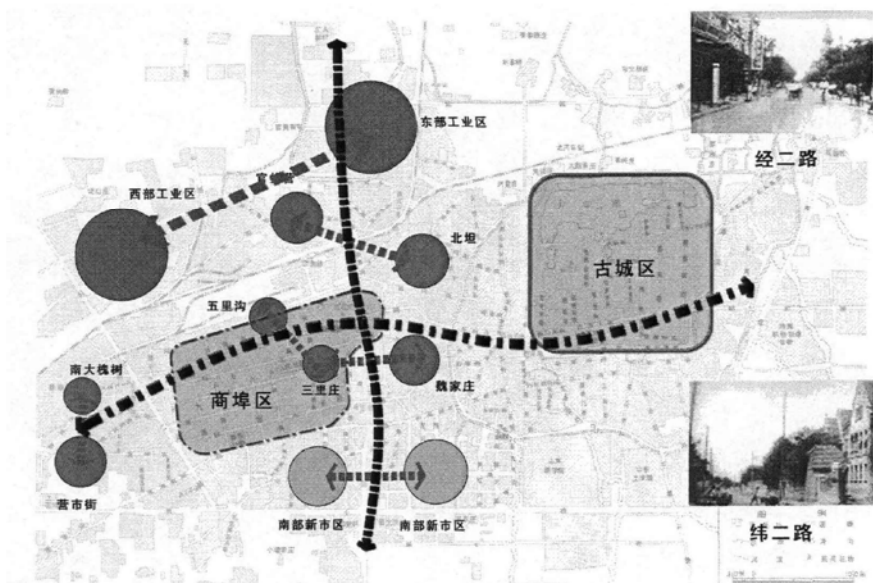
1908 年，于古城外西石圩永镇、永绥门之间开辟了普利门，向西与经二路相连接，作为沟通商埠区和古城区的主要孔道。随着工商业的发展，商埠与西关外游民汇集，道路沿线两旁自发形成了许多沿街商铺。到了民国以后，旧有的商埠界限已经不能满足需要，因而济南当局便于 1918 和 1926 年两次对商埠区进行了展界。拓展的范围位于商埠与老城之间的连接地带，因而经过这两次拓展后，可以说商埠区已完全和古城区连成一个整体了。此时济南城市形态呈现出古城区和商埠区并立的带形布局。虽然之后城市空间又围绕着商埠与古城有所扩展，但一直持续到今天，济南的城市空间仍是在当时格局的基础上一一直延续着带状发展的。

第三，商埠区向北发展趋势显现。

为了加强城市北部黄河、小清河的水运与胶济、津浦铁路运输之间的联系，北商埠的规划便应运而生。但由于时局的动荡，规划并没有得到实施。虽只是开挖了工商河，但是从工商河以济泺路为轴线的布局来看，城市北部以济泺路为主线向北发展的趋势已经显现。

第四，商埠区沿交通轴辐射发展。

济南商埠区在规划之初就采用棋盘式方格网道路，随着城市空间的发展，道路网向东侧延伸，当商埠区向东发展与古城区连成一片，形成东西方向带状城市形态时，也形成了以东西向经二路和南北向纬二路为发展轴线的 2 条主轴。东西



(资料来源:作者自绘)

城市道路网：“五横”是堤口路、经二路、经四路、经七路、经十路；“四纵”为纬十二路、经二路-纬二路、铜元局后街（制锦市）-上新街-新生大街（青年西路）、县东巷-舜井街（4）商埠区与古城相衔接，呈东西向带状的城市空间形态。（5）城市功能分区的形成：商埠区为新兴商业区，古城区为行政管理中心和居住区，以轻工业、军火和机器制造为主的工业区分布在市区的东北、西北和东南方向，南郊新市区为大中学校 and 高级住宅区。（6）商埠区在向外发展过程中，环绕核心区，形成了 2 个圈层：即商业、居住混合的第二圈层；棚户区、工业区、仓储区混合的第三圈层（见图 4.9）。

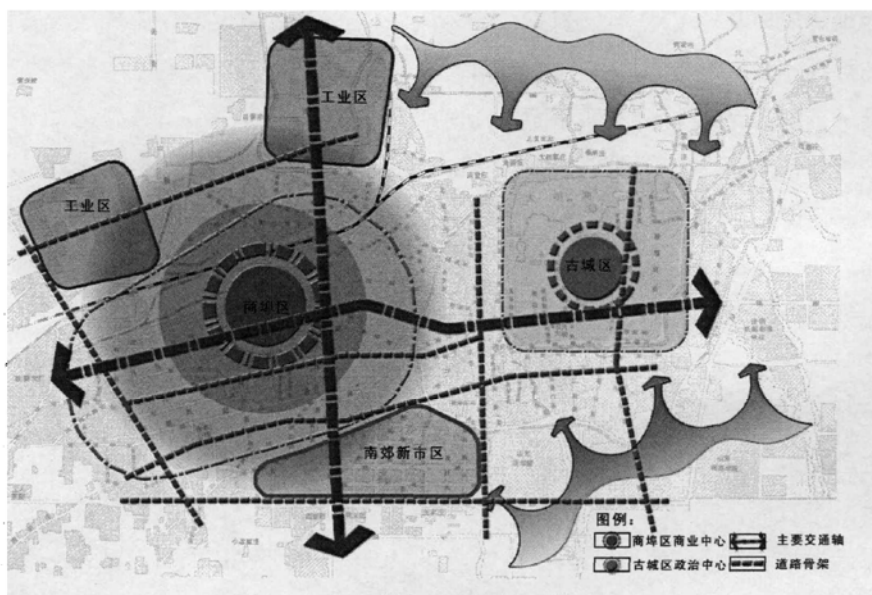


图 4.9 民国时期济南城市空间结构图

（资料来源：作者自绘）

4.5 本章小结

1911 年辛亥革命的爆发，宣告了清王朝的灭亡，以及两千余年来的封建专制制度的统治的结束，从而为城市现代化和社会经济的发展开创了新纪元。虽然在这之后国内军阀之间战乱频繁，政局动荡，缺乏城市持续稳定发展的社会环境。但是由于人们的思想观念发生了巨大变化，“振兴实业”、“实业救国”的热情高涨不减，加之外来资本主义势力的刺激，济南在重重困难中还是有了较大的发展。

在促进城市发展的各种因素中，工业是最关键的因素。1911 年津浦铁路的通车，使得济南为军政要人、富商大贾群集之地，信息灵通，资金易集，为济南工

业的发展提供了有利条件,从而使得民国时期的济南工业较清末又有了较大发展。众多民族工业相继兴起,工业布局向西部商埠区转移。此外,商业空间也得到了新的发展。随着济南成为北至津京、南抵沪宁、东连胶莱的交通枢纽,大量商民涌向济南,致使商埠区发展更为迅速,于是自纬二路和纬五路之间形成了繁荣的商业中心。

工商业的繁荣,人口的增加,必然造成商埠区空间的发展。因此民国以来,商埠区又有了以下的发展。首先是商埠区的拓展。1918 先将普利门沿顺河街一线向西至纬一路拓界为商埠租地,1926 又将清泉街以西、馆驿街以南、皖新街、凤翔街等展为商埠租地。经过这两次展界,商埠区与古城连为一体。其次是北商埠的规划。划定南自官扎营,北至泺口南门,西至无影山东黄家屯,东至津浦铁路这一范围为北商埠区。后因时局的动荡,规划没有能够实现,只挖掘了“U”字形的工商河。到日伪时期,又划分了北郊工业区,与南郊新市区。北郊工业区又分为东西两部分,位于商埠区以北。而南郊新市区则地处济南南郊边沿,位于经七路以南,四里山以北。此外,这一时期还对商埠区进行了第三次展界。经过这次拓展,商埠面积已拓展到 9000 余亩,是最初商埠面积的两倍还多。

分析这一时期济南城市空间发展的过程,可以发现有以下几个方面的特点。第一是城市空间的双中心结构更加明确。随着商埠区的发展,自纬二路和纬五路之间形成了繁荣的商业中心。而老城区则以其政治文化职能为主,并且工商业也有一定发展,芙蓉街、将军庙等街区日趋繁荣。第二是商埠区与老城区相衔接,东西向带状发展。商埠区经过 1918 年和 1926 年的两次拓展后,已完全和老城区连成一个整体,从而呈现出老城区和商埠区并立的东西带形布局。第三是商埠区向北发展趋势显现。虽然北商埠区的规划并没有得到实施,但是从开挖了工商河,并且工商河以济泺路为轴线的布局来看,城市以济泺路为主线向北发展的趋势已经显现。第四是商埠区沿交通轴辐射发展。随着城市空间的发展,逐渐形成了以东西向经二路和南北向纬二路为发展轴线的 2 条主轴。不论是南郊新市区与北郊工业区的划分,还是商埠空间的第三次拓展,都体现出了商埠区的城市空间沿这两条交通主轴发展的趋势。

5 近代济南城市空间演进的机理

5.1 近代济南城市空间演进的特点

近代济南城市空间结构经过几十年的发展,经历了老城区空间的溢出,商埠区与老城区双中心的出现,商埠空间的拓展,北郊工业区与南郊新市区的形成,最终呈现出了新老城区并立、东西带状发展的空间格局。分析这一阶段的历史进程,总结出近代济南城市空间以下演进的特点。

第一,单一中心——古城政治文化与商埠区经济双中心。

自明代济南成为省会城市以后,官府衙署大量迁入,使得政治机构所占用地迅速扩大,致使大量居民向城郊外迁。西门外有便利的水陆交通,扩展最为迅速,因而到清朝晚期,济南的商业中心已由城内转移到西关。

商业中心向西关的西移预示着城市空间新的发展方向。随着1904年胶济铁路的通车,交通状况、区位条件的改变对济南城市空间环境产生了深远的影响。济南作为胶济线路的终点站,国外商品大量涌入,并且在车站附近出现了许多有助于进行交易的商业机构和服务设施,于是新的空间生长点形成了。城市空间的延伸总是沿最优区位,也就是沿阻力最小的方向发展,而新的空间生长点便处于空间发展的最优区位。自古以来,济南古城的西侧便因地势平坦、水路交通方便的自然优势,商业发展较为迅速。铁路修建以后,现代的生产方式、文化观念都随之而来,更为西郊空间的发展带来了机遇,城市空间变化必将发生。

商埠区的规划者极具远见,使得商埠区在选址上跳开古城发展。商埠区以铁路为依托,选址在老城区西郊新的空间生长点上,不但遵循了城市空间发展的规律,而且保护了古城的原有的空间布局与文化风貌。因而商埠区建成后,区内商业发展迅速。商品、生产、金融、技术的集中,必然造成了人口的空间聚集,从而促使商埠区空间围绕空间生长点继续生长。经过填充与发展,商埠区成为了近代济南新的商业中心,古城的商业也逐渐向商埠区转移,新的空间中心形成。而古城由于官府衙署的迁入与扩张,行政职能突显,成为城市内相对集中的政治与文化中心。于是,城市空间结构发生了转型,商埠区作为工商业繁荣的经济新中心与老城区行政中心并立的双中心城市空间结构出现了。

可以看到,近代济南城市空间结构的发展体现出了一种突变性。城市空间的发展是一个政治、社会、经济各要素相互作用的综合体系,受这些要素的影响,

特别是胶济铁路的开通,使得近代济南原有的空间系统失稳,空间功能发生改变,为新的空间结构的形成创造了条件。并且在城市规划这种有目的、有意识的理性推动干预下,促使城市空间发生了蛙跳式的演化,在古城区以外形成了新的空间生长区域——商埠区。因此,商埠区与古城区双中心空间结构的出现,是以一种快速的、剧烈的形式进行的,是一种显著的变迁。这种突变,使旧有的单中心空间结构迅速瓦解,并且与新的功能建立起相适应的关系,满足了当时空间发展的需要。

另外,旧有古城不动,另辟新区的做法,在当时我国城市中十分罕见,可以说是探索出了一种古城保护性发展的新模式。

第二,商埠区工商业中心吸纳了新的城市功能。

城市一切功能活动,都依托于各类基本的城市空间物质要素的相互作用来进行,并且这些诸要素及其功能活动的发展变化又与城市空间的发展紧密的联系在一起。

开埠以前,由于交通因素、自然因素的影响,商业中心位于古城的西关。随着胶济铁路、津浦铁路的相继通车,济南作为区域交通枢纽的地位逐渐形成,城市空间的功能结构也发生了重大的改变。在交通条件改善和地方当局正确引导的双重促进下,商埠区有了招商引资的良好条件,于是各地商业资本纷纷涌入济南。好的商业环境使得商埠发展较老城快,也促使老城区内原有商业向商埠区的转移,致使商埠内洋行、银号、公司、商号林立,于是城市商业中心便由旧城西关向商埠区转移,商埠区成为了济南新的商业中心。

由于商埠区的出现,古城区内原有城市功能发生变化。商业中心的西移,使得商业功能在商埠区集中,古城区的政治、文化功能更为加强。从而形成了西部商埠区以经济职能为主的城市新中心,东部古城区以政治文化职能为主的原城市中心共存的双中心城市空间功能格局。这种功能格局的出现,避免了城市空间的过度集中,致使两个功能中心功能的专门化,并且商埠区与古城区形成功能的互补。不但保护了古城区原有的名胜古迹、风景园林及城市空间格局的完整性,更因为商埠区新区的建设,使得经济的发展获得了更广阔的空间,从而又促使了新区的快速发展。

第三,由封闭到开放,城市空间格局的重大转变。

古代济南城市受中国传统城市布局模式的影响,城市空间表现出强烈的封闭性。这种封闭性主要体现在城市空间的发展一直摆脱不了城墙的束缚上。像中国

古代大多数城市一样，济南城市的兴起也是出于军事和政治目的。因此，在城市形成之初，城墙便作为城市的外壳首先兴筑起来。封建社会时期的济南作为统治阶级的政治、军事堡垒，作为一个地区的行政中心，是一个发号施令，领导和统治农村的地方。因而，为了统治者的安全和镇压被统治阶级的反抗，就必须修建牢固的城墙。所以城墙在早期城市发展中发挥着显著的作用，但随着社会经济的发展，城墙逐渐成为限制城市扩大和城市发展的障碍。

开埠前，济南作为一个具有深厚历史文化沉淀的典型内陆城市，政治功能占主导地位，传统社会结构相对稳定加之内陆政治中心的地理位置，使近代历史上的济南长期保持着传统商业消费城市的特点。并且在传统观念习俗的影响下，古代济南一向是重儒轻商。胶济铁路开通以后，国外的先进生产方式致使济南传统的经济结构瓦解，新的经济结构形式迅速发展起来。在市场经济和产业的发展推动下，济南逐渐由封建城市转变为近代工商业城市。

城市性质、社会生产方式的改变必然影响到原有的城市空间结构。加之开埠还带来了国外先进的科学知识和文化观念，致使济南人民一改以往封闭保守的思想观念。这些都为城市空间从封闭向开放转变奠定了基础。商埠区建立后，彻底打破了原先城市发展一直局限在城墙内的限制，形成了新老城区东西并立的空间格局。而且随着城市的发展，原有的城墙也已形同虚设，1930年代初被改造成为城头马路之后，城墙作为军事防御的作用完全终结。

第四，从方正到不规则，城市轮廓的改变。

受中国古代天圆地方思想的影响，方形的城市占有很大的数量，济南古城的城市形态也呈现方整的正方形。开埠前古城区方正的城市轮廓形成于明代。其实自秦代历下古城，济南的城市形状就为规整的方形。所谓正方的城市形状，其实是指得方整的城墙，因为古代城市空间的发展都局限于城墙以内，城墙的外形就是城市的外形。上面讲到古代济南的城市空间体现出强烈的封闭性，就是说济南的城市一直在城墙范围以内发展。虽然明代随着大量官府机构的迁入，众多城市居民被迫外迁到城外，在郊区形成了大片的居住区域，然而石圩的修建又使得郊区纳入到了城市范围之内，城市的发展仍然没有摆脱城墙的束缚。因而不不管是城墙还是石圩，都是有具体的位置和范围，城市空间再发展，城市轮廓依然方正规则。

到了近现代，随着城市经济的发展，城市规则轮廓的改变，几乎成为不可抗拒的历史潮流。工商业发展，城市人口增加，文化教育设施增多，都要求扩大活

动空间，但城墙不能移动，人们活动的空间始终有一定限度。因而，开埠后商埠区的建设不再局限于城墙范围之内，并以车站为核心，铁路为依托，形成了新的城市空间格局。于是原有的方正城市轮廓被打破，逐渐朝着不规则的形态发展。

第五，呈东西带状延伸的发展轴线。

如果将城市比做人的身体，那么城市的道路网就如同遍布全身的血管网，赋予城市旺盛的生命力，而主要道路则是城市的大动脉，其延续和交织也牵动着城市空间的改变。

老城区的空间布局受古代礼制的影响，具有明显的城市轴线，但受到地理环境因素的制约，道路网并不规则。商埠区的规划设计采用当时西方新区发展中常用的网格状城市空间形态，形成了东西经路与南北纬路垂直相交的道路系统。在随后几十年的发展中，商埠区的道路网主要向东西两侧延续，其中经二路与纬二路发挥了重大的交通承载作用，并逐渐成为商埠区的两条主要生长轴线。经二路主轴延伸至老城区，商埠区的道路逐渐拓展，最终与老城区的道路网编制在一起，于是商埠区也逐渐与老城区相融合，呈现出带状的城市空间形态。

第六，适应城市经济发展的理性决策。

1904 年济南的自开商埠是根据国情和城市自身的条件及需求进行的颇具开拓性的尝试。首先，济南、周村、潍县三地同时开埠，体现了山东的主政者对山东近代化事业的通盘考虑。1904 年，为防止德国所修建的胶济铁路通车后出现德国势力向内陆扩张，由直隶总督袁世凯和山东巡抚周馥奏请，经清政府批准，济南、周村、潍县同时自行辟为商埠。济南既为铁路枢纽，又是黄河、小清河的水运码头，地势扼要，商贾转输较为便利。同时，周村和潍县都是商贾的汇集之区，又是胶济铁路的必经之道，从胶关进口的洋货，都要经过这里。于是，三地同时开埠，将潍县、周村作为济南的分关，三点一线，联为一气。三地同时开埠，体现出了决策者高度的政治智慧与较强开拓进取意识，具有追求文明进步、推动社会发展的时代特色。这种通盘考虑山东经济发展的决策，可以说是一种区域规划的体现。其次，济南开埠后，商埠区选择跳开古城于西郊发展，既有效的保护了老城区，又为商埠区提供了更广阔的发展空间，这不仅是一项理性决策，更具有一种时代的先进性，使得这种城市发展模式在经历了长期的考验后，仍然具有活力，并继续为当今济南所采用。

下图所示近代济南城市空间演变的全过程，比较直观的表现上述的各个特点（见图 5.1）。

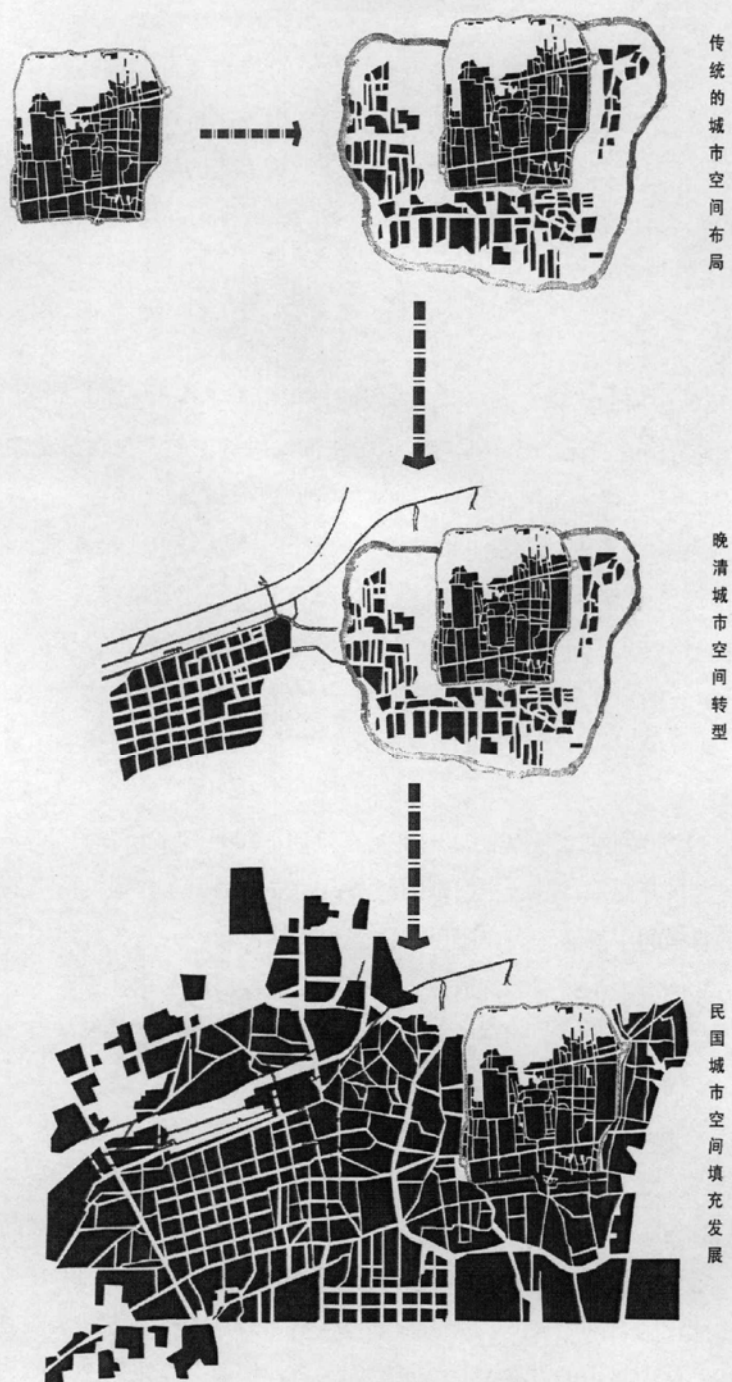


图 5.1 近代济南城市空间的演进
(资料来源：作者自绘)

5.2 近代济南城市空间演进的动力因素

影响城市发展及其空间结构演变的因素是多元的,涵盖不同的范畴和作用在不同的层面。近代济南城市空间结构的演变不仅受中国当时特殊的意识形态、政治制度、经济水平、科学技术、社会文化、自然环境等因素的影响,还受世界各国城市发展与经济力量的影响。正是在这诸多因素的综合作用与影响下,济南的城市空间结构拉开了转型的进程。

5.2.1 制度因素

政治政策反应政府的意识形态,可直接或间接作用于济南古城的城市空间,从而推动城市空间结构的演化。政治制度对城市空间演进的影响,又可分为中央政府与地方政府两个层面在不同阶段所制定的各项战略目标与政治指令。

中央政府从根本上和宏观政策上引导城市的发展。如清政府于清末推行的“新政”,进行了提倡出国留学、奖励实业、废除科举、开办新式学堂等改革,从而改变传统的封建统治方式,开始了向西方学习的现代化运动。新政改变了济南人民抵制一切外国事务的保守思想,加之国家“门户开放”外交政策的实施,促使了自开商埠国内环境的形成,为济南的发展带来了重大的契机,间接影响了济南城市空间的转变。

地方政府对济南的城市空间的影响则是直接的。1904年胶济铁路通车后,山东当局决定济南自开商埠,以防止德国的经济侵略渗透到山东内地。商埠的开设,不但体现出了明确的主权意识、自强爱国的强烈民族色彩,并且各种“通商惠工”政策的出台,又体现出了强烈的开放意识与坚定自谋发展的意识,扭转了长期以来重农抑商、自给自足、关门闭户的传统观念,促进了城市经济的繁荣,加快了城市近代化的步伐。

另外地方政府还通过人为的规划来影响城市空间发展的。开埠之初,商埠区的开发者将商埠区建立在古城之外的荒郊,致使老城区没有受到影响和破坏,既保留了一个具有传统风格的古城,又发展了一个具有现代西方风格的商埠新区,从而开创了“老城保护、发展新城”的模式,形成了古城与商埠东西双中心并列的空间格局。商埠区自开始设立,就引入了现代城市规划的规划方法,规划采用当时西方新区发展中常用的方格网状城市空间形态,道路系统采用 $200\text{m} \times 200\text{m}$ 的方格网,犹如巴塞罗那的“赛尔特方块”,从而形成了一座体现西方近代风格的商埠新区。之后于1932年济南市政府设计委员会又作了北商埠的规划,规划方

案受 1929 年“大上海都市计划”的影响,采用了小方格与放射路相结合的方式,以用来增加沿街高价地块的长度。虽然由于政治和社会等原因,规划没有能够实现,但商埠区向北发展的趋势得到了体现,致使之后北郊工业区的形成,因此可以说,这次规划也对当时的城市建设起到了一定的促进和引导作用。

5.2.2 经济及交通技术

经济的发展导致城市各组成部分功能结构的变化,加剧了城市功能与空间之间的矛盾运动,从而促使了城市空间的发展。清末自开商埠,使得济南从传统的政治中心一跃成为华北主要的经济中心之一,更带动了山东内陆市场经济的全面发展。开埠后,山东当局制定了一系列的“通商惠工”政策,国内各地商业资本纷纷涌入济南,成为推动经济发展的主力军,济南原有自发而缓慢的原始积累过程在开埠后急剧加速。同时,国外商业资本大量涌入,众多洋行纷纷成立,使济南经济与世界市场直接沟通,带来了新的商品、新的技术,为济南的经济发展注入了新的血液。新的观念也冲击着旧有的社会意识形态,济南人民重儒轻商的观念得以改变,近代民族工商业犹如雨后春笋迅猛地发展起来。工商业的发展带来了商埠区的繁荣,各地商民纷纷涌入,城市人口激增。人口的增多不仅为工厂、商号带来了新的生产力量,更重要的是推动了城市范围扩大,促成了民国后济南商埠的拓展。

交通技术的发展影响了城市结构的发展变化,城市空间生长轴与铁路等交通技术分不开。在以水运为主的年代,江海河流失主要的交通运输线,城市多沿此聚集,并在河流的汇集处、江河的交接处形成较大的货运中转和商贸城市。19 世纪后期,铁路的出现改变了城市沿河单一扩展的方式。火车站以其枢纽作用,易形成城市人流、物流的集散中心,从而在车站周围形成新的建成区,引导城市空间的扩展。济南商埠区的兴起便在很大程度上得益于火车站的兴建。胶济铁路、津浦铁路的通车,济南的交通条件发生重大的改变。使得济南成为重要的交通枢纽,大大提高了济南在其区位经济中的地位,为济南带来了巨大的商机。因而商埠的规划者,很有先见的将商埠区设在古城西边,紧靠铁路,以便物资集散地和人流交往。商埠区内的道路的布置也受铁道线路的影响,经路与铁路平行,纬路与经路垂直相交。商埠建设以后,商埠区内商贾往复频繁,内外交流增多,商业发展迅速,商埠区便以铁路为生长轴线东西向扩展,与老城连成一片,城市空间呈现带状形态。火车站附近的纬三路、纬四路、经一路、经二路、经三路地段,

也形成了商埠区的中心繁华地段。因此,可以说铁路的建设对济南城市空间的扩展具有指向性作用,是济南城市空间的发展的牵引动力。

5.2.3 社会及文化

1840年鸦片战争,使中国的社会性质发生了重大的改变,从此门户被迫开放,其后的第二次鸦片战争、中法战争、中日甲午战争、八国联军侵华等战争,致使帝国主义相继而来,从中国的政治、经济、军事、文化等方面进行侵略,在外国资本主义的渗透和帝国主义的压迫下,中国一步步变成了半殖民地半封建社会。中国社会性质的改变也逐渐影响到了济南这个内陆城市。在清末新政的影响下,济南人民逐渐开始学习西方的先进的知识及科学技术,改变了以往落后保守的传统思想。开放、发展的思想反映在城市空间的变化上,使得商埠区的建设一改受封建礼制思想影响的传统封闭格局,从而出现了商埠区与老城区双中心并重的开放结构。

辛亥革命使得旧的体制解体,为济南城市的发展提供了难以阻挡的新的推动力。从此之后,虽然各种战争使得济南社会一直处于动荡不安的局面之中,也使得北商埠这样的规划没有得到实施。但是像在第一次世界大战期间和济南设市之后这样一时的社会稳定,带来了经济的快速发展,因而济南城市的建设并没有停滞不前,反而经过商埠区的几次拓展,使得商埠与古城连成一片,形成了东西带状的城市空间布局。

近代社会环境的改变也给济南带来了“欧风美雨”,为这个传统的城市注入了完全不同的异域色彩,促进了济南建筑文化和生活文化的多样性发展。商埠区内众多日耳曼风格、英吉利风格、日本和式风格以及美利坚风格的中西合璧建筑,使得商埠区内呈现出丰富的异国文化风情,不但体现出文化包容性,更展现出了与古城截然不同的空间面貌。于是济南的城市空间呈现出东西新旧并列,一中一洋,一古一新的形态特色。

5.2.4 人文环境

城市空间结构是在自然本底的基础上施加人为作用的结果,因而它必然要受到自然环境的外部约束。

济南北依群山,北临黄河,地势南高北低,众多泉水汇于城内,形成了山湖相望、山水相依的独特城市地理形态。济南的城市空间特色是山、泉、湖、河、城有机的结合,形成和谐的统一体。济南自开商埠初时,为保护古城风貌,规划

者将商埠区范围划定在古城区之外，而且由于南部群山和北部河流的空间限制，商埠区选址于古城区的西侧，在随后的商埠区发展壮大及与古城区相衔接的过程中，这种限制始终存在，使得济南的城市空间一直主要沿东西向扩展，成为带状的区域，突破了古代济南城垣方正的传统府城形态。

综上所述，在近代这个特定的历史时期中，社会环境的巨大改变，西方文化与先进技术的渗透，致使中国政府与山东地方政府在政治上必须以新的政策来面对，以促使局势向好的方向发展，从而加快了商品经济的发展，促使了济南城市空间结构的变革。因此，近代济南城市空间的转型与发展是社会、文化、政治、经济、技术等多种内在的、深层的因素相互交织、共同作用的结果，是在特定的建成环境下，人类活动与自然环境相互作用的综合反映。

5.3 近代济南城市空间演进规律

城市空间受政治、社会、经济、自然环境等深层结构的影响，从而产生了不同的空间条件与空间关系，这些空间条件与关系又随着社会经济的发展，体现出不断的运动过程，因而城市空间发展具有一定的规律性。段进在其《城市空间发展论》中指出，城市空间发展具有自组织、区位择优、不平衡发展等基本规律。近代济南在国内大的政治、社会背景的影响下，城市发展的外在环境产生了巨大的变化，特别是在胶济铁路的通车的刺激下，城市空间结构出现了自古以来的重大转变，通过以上章节对近代济南城市空间转型与发展过程的论述分析，可以发现城市空间的演进规律在近代济南城市发展中也有所体现。

5.3.1 城市空间的自组织发展规律

近代济南城市空间的发展体现出了一种自组织的演化方式。

城市系统是非平衡态的，城市发展首先在优势区位得到发展，由于区位之间存在差异，产生了位势，促使人类活动从低势位向高势位流动，城市系统从无序走向有序，于是形成自组织发展。而人流、物流、能量流、资金流等的共同作用形成了新的空间集聚，集聚的结果使区位条件发生了变化，又产生了新的势和流，进一步产生更高级的自组织现象，促使城市从无序到有序、从低级到高级有序演化。在自组织规律作用下的城市空间，一方面向外扩散，使城市区域扩大；一方面进行演替，即城市空间的某一类型被另一种类型所替代。

1904年胶济铁路建成通车后，济南火车站附近形成了城市发展的新的生长点，

促使城市空间产生差异。交通条件的改变,为工商业的发展带来了便利的条件,使得济南古城西部成为优势区位,于是许多商业活动在火车站附近自发形成了。商埠区因此选址于此,可以说商埠区的规划顺应了空间发展的规律,体现了规划方法与空间自发展同向的复合。因此商埠区形成后,发展十分迅速,与古城之间产生了区位差异,形成了位势,并在竞争机制的作用下,促使商业活动向商埠区的位移。在自组织力的作用下,商埠区所具有的优势区位使其抢占了优势资源,经过空间的“割据”与聚集,迅速形成了城市空间新的中心区域。从而使城市空间功能与空间结构发生了转变,形成了老城区与商埠区双中心并立的局面。

城市发展的自组织能力还表现在受到系统外力干扰后的“自愈”和“进化”功能。城市系统由大量子系统组成,众多子系统运动状态的不同变化影响着总系统的综合效应,形成涨落现象。涨落的完成与系统结构的调适推动着城市的进化。当涨落在一定限度内,系统通过自组织性调整的“自愈”和“进化”功能,来达到新秩序。1904年济南自开商埠后,在随后的近十年间,商埠区作为经济繁荣的新中心与老城区政治文化为主的中心并存,但由于竞争机制的影响,且工商业日趋发达,原来旧的商埠界限已不敷使用,于是在民国时期商埠区的空间进行了三次扩展,随后北郊工业区与南郊新市区逐渐形成,经过一定时期的发展蔓延,商埠区最终与老城区连成一片,成为了东西带状的空间格局,这一融合的过程就是自组织的“自愈”与“进化”的过程。

虽然民国时期有北商埠的规划,但因为社会问题没有实施,因此可以说济南的城市空间一直是在自组织的作用下演变发展的。这种空间的发展是一种自下而上的方式,从而使商埠区内部空间的建构因此体现出了一种无序性,造成了许多功能布局的不合理性。但从宏观层次上来看,城市空间经过生长点的形成、最优区位的产生,在竞争机制的作用下,城市空间进行了跳跃、聚集、蔓延与扩散的发展,因而形成了一种整体有序、富有活力的空间结构。晚清到民国时期,济南的城市空间先后经历了古城单一中心、商埠区经济中心与古城政治文化中心双中心并立、商埠区老城区相融合成为东西带状空间的发展变化,新的空间组织形式不断涌现,正说明济南在发展时期城市空间在更高层次上自组织的作用,使城市不断形成新的有机秩序。

5.3.2 区位择优规律

区位体现了空间条件与空间关系,因而空间条件与空间关系的改变,必会影响到区位地位的变化。区位地位的改变,最终又将导致城市空间向着适合其发展

的区位发展。城市的生长过程是一个通过竞争选择相适应的空间发展区位的过程，是一个对区位择优、开拓与占有的过程。

城市内部的区位优势并不是一成不变的，而是随城市发展在时间与空间上进行演替、交换的。1904 年胶济铁路建成之前，由于老城区是官署所在地，且便利的水陆交通使其形成了繁华的商业区和手工业区，因此一直是济南的城市中心。而胶济铁路的开通，大大方便了济南与其他地市的联系，加速了贸易往来，交通运输、商品输入等基础设施条件的便捷，促使了商业与物流相关产业的兴起，使济南城市空间条件发生了变化。加之铁路沿线自然条件良好，地势平坦且周围没有建成环境对其建设的制约条件少，这些有利因素使得老城区西郊以火车站为核心形成了良好的空间区位，逐渐取代了老城区优势区位的地位。

济南城市对外交通的新变化，为城市的发展开创了新区位，引导了城市空间的发展方向。按照区位择优的规律，“蛙跳”是引导城市发展的有效方法，即根据城市规划发展方向与布局，选择具有生长点作用的项目，跳开建成区适当距离投资形成新的发展区位。而在这个过程中，城市规划通过开拓区位，可以较好的引导城市健康发展。

1904 年济南自开商埠。初辟商埠区时，规划者选择跳开老城、在古城西侧以火车站为核心的区位设置商埠区的思路，体现了区位择优的规律，也是城市空间的蛙跳式扩展。这种选择优势区位开辟新城区的空间发展模式，避免了城市空间沿旧城边缘呈同心圆圈层扩展蔓延的发生，也防止了老城区负担过重与环境的恶化，同时减小了交通压力，从而保护了老城区的传统空间格局与文化传统。并且，由于商埠新区的建设符合了城市空间发展的规律，使得商埠区的工商业愈加繁荣，竞争力迅速提升。随着津浦铁路的通车，济南的区域地位发生改变，促使大量商民涌入商埠区，商埠区逐渐发展成济南新的商业中心，商业活动不断聚集，区位优势更加明显。

5.3.3 不平衡发展规律

商埠区的开辟，使济南的城市空间产生差异。这种差异既是城市不平衡发展的结果，也是不平衡发展的动因，而且使得近代济南的城市空间成为一个远离平衡的系统。但是有势能差的非平衡系统是动态发展的系统，正是这种不平衡的状态，才能促使城市空间不断地向前演化。

城市的生长点是某个时间段中与其他区位相比增长最快的地段，也是新的空间核心的前身。地段的生长始终围绕生长点进行，当一个新的生长点产生时，区

位处于不平衡状态,当生长点带动周围区域发展时,区位会达到新的均衡,同时又孕育新的生长点。当生长点地区发展产生了主导工业或发动型工业,则该地区透过极化和扩散过程,形成增长极。城市空间的发展便是这样连续的反复的过程,而且与“蛙跳”式扩展方式相结合。

晚清胶济铁路修至济南,工商业的日益繁荣使铁路沿线逐渐成为城市空间的生长点,当这些生长点带动整个区位发展以达到更大范围的平衡时,商埠区便蕴成了。商埠区以“蛙跳”的形式,跳离老城区形成了城市空间发展的新的生长点。新的生长点作为城市空间发展中出现的优势区位,致使济南的城市空间在商埠新区与老城区之间出现了空间差异。这种空间差异所产生的空间梯度又使得商埠区能够吸引众多的商业与工业功能的聚集,从而促使商业逐渐从古城区向西部商埠区转移,商埠区空间规模因而不断扩大,从而便造成了空间发展的不平衡性。

商埠区形成以后,这种发展的不平衡性依然存在。商埠区老城区相比较,津浦铁路开通后,与胶济铁路相汇,致使车站所在的商埠区得到了更大的发展机遇,从而商埠区逐渐拓展其空间的范围,以至于最终与老城区连成一片。而老城区的空间发展则较为缓慢,建设活动较少,并且商业职能也则随着商埠区的发展逐渐减弱,从而致使商业中心向商埠区转移。对于商埠区内部而言,城市空间由于区位的原因,最先从火车站附近开始发展,之后再逐渐向外部扩展,这也体现出了空间的不平衡发展。

商埠区通过自身的发展扩大,与老城区相衔接,在民国时期,两者已衔接形成一个整体,在更大的城市范围内,这个合并的区域优势更加明显,不平衡性依然并将长期存在。

5.4 近代济南城市空间演进的横向比较

近代济南城市空间的转型与发展并不是在某个特殊历史时期的独特产物,也不是只具有个性、偶然性和排他性的,它具有一定的普适性,其城市空间的演变模式在同时期的其他城市上也有不同的体现。这说明在相同的社会政治经济大背景下,这种模式是城市空间发展的众多可能之一,是某些具有相似性的城市的共同选择。

(1) 天津:约开商埠,从“双核”到“一带”的空间演变。

天津卫城始建于1404年,但是直到天津开埠之前,城址与规模都没有太大的变化。老城内中间为十字形主干道,呈现出以鼓楼为中心,官府衙署居北,文东

武西相分的基本空间布局。到了清末，作为京师门户天津具有特殊的政治意义，因而成为西方国家的重要侵占目标，纷纷要求在天津开辟商埠，设立租界。1860年，天津成为约开埠城市，最早设立的英、法、美三国租界选址于远离天津老城的紫竹林一带（见图 5.2）。紫竹林下游对岸即大直沽，因而为商货往来的水路交通的要道，于是很快发展成为天津城市最繁华的区域。1895年中日甲午战争之后，德国与日本又先后提出在天津划定租界。德租界紧靠最繁华的英租界南侧设立，其后日租界又毗邻法租界北侧沿海河划定。之后八国联军侵占天津，使得天津再次掀起了租界划定的高潮。外国殖民主义的入侵转变了天津城市的性质和格局，租界成为天津的“新城区”和新的城市重心，从而形成了以老城与紫竹林租界为中心的“双核”城市空间结构。之后又在海河两岸租界区的形成以及华界城市土地开发与道路的建设下，双核逐渐拉长、延伸、扩张，从而最终形成了以海河为轴线的城市发展带。

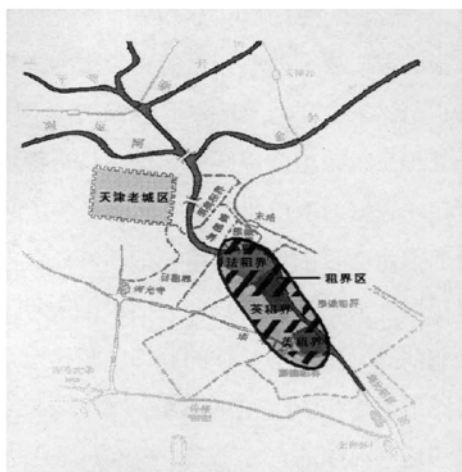


图 5.2 近代天津租界区与老城区关系图

（资料来源：作者自绘）

（2）昆明：由铁路引起的自开商埠，商埠区紧邻老城区发展。

近代昆明的城市空间发展与济南有许多相似之处。古代昆明的城市空间也一直局限在城墙范围之内，并且一直到清代，城市的发展都比较缓慢。作为云南的省会城市，昆明的主要职能体现在政治、文化上，经济功能相对比较薄弱。因而城市内为各级政府衙门的所在地，众多衙门、庙宇、牌坊占据了城市空间的主要位置。从事手工业生产及商业贸易的居民，则主要居住于城外，故史书上有：“垣城内居民十之三，附郭十之七”的记载。近代以来，英、法帝国主义为了拓展商

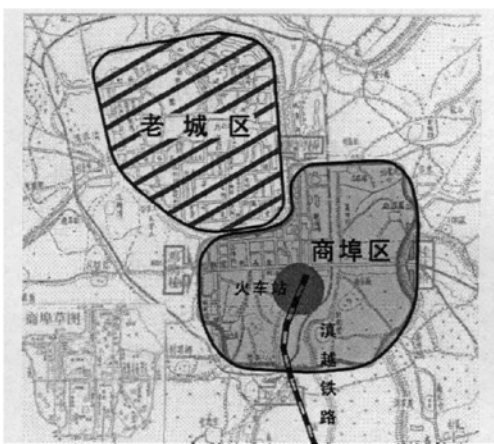


图 5.3 近代昆明商埠区与老城区关系图

（资料来源：作者自绘）

贸,急需在云南打开市场。1901年,由昆明通往越南海防港的滇越铁路开始修建,致使法国向中国西南拓展的野心更为暴露。为了抵制列强的入侵,云南官绅及民众开始谋求自立之道,并于1905年昆明自开商埠。昆明的商埠区建设参考了济南的开埠章程,但商埠区的选址与济南商埠区与老城区有一段距离不同,而是选在紧贴在老城的南门和东门的地段建设(见图5.3)。商埠区建成后,逐渐成为昆明的商贸中心,人口迅速增长。随着商业的发展,原有商埠区已显得过于狭小,于是民国之后,地方当局便对商埠区进行了拓展。新拓展的“商埠第二区”位于老城东门外,南段与早期的商埠区相连接,使两个区域成为融为一体的贸易区域。经过清末民初20多年的建设,商埠区已经颇具规模,发展成为在面积上差不多相当于城区面积的五分之三、街道四通八达、商店鳞次栉比的新区。^[1]城市的功能也由过去单一的政治职能转变为政治、经济多元并存的局面。

(3) 连云港:水运便利致使自开商埠,形成了海州——新浦的城市格局。

海州古城有2000多年的历史,是连云港市的前身。自北魏始称海州,其后一直为历朝府、州、郡、县之治所及东海、赣榆、灌云、沐阳乃至更广阔境内的政治、经济、文化中心。清代以来,黄河携带的泥沙为海州淤出了许多新滩,其中以新浦最为重要。新浦南面距离海州城12里,海运与河运都极为便利,于是自发出现了许多店铺与工厂,民族工商业开始兴起,并逐渐取代了因淤塞及远离海州城而日趋衰弱的青口港。1905年10月24日,在海州士绅的主导下,以新浦为依托的大浦港宣布自开商埠。从而打破了王朝为海州设计的原有城市格局,将海州的发展模式由官方防范外人转为繁荣地方。之后陇海铁路全线贯通,由于铁路的大部分进出口货物由大浦港转运,使新浦成为货物集散的中心。众多商人的汇聚,促使人口迅速增长,加之县内重要机关也多迁于此,使得新浦逐渐成为了区域性的中心城区,于是海州——新浦的城市格局形成了(见图5.4)。

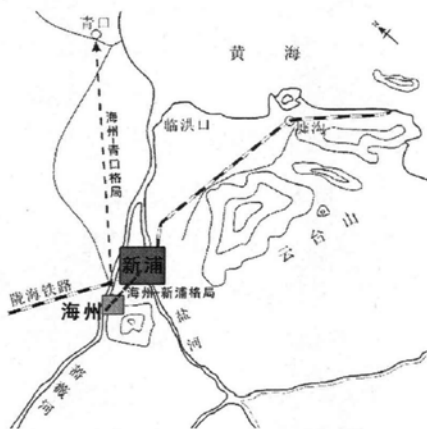


图 5.4 近代连云港海州-新浦格局
(资料来源:作者改绘)

[1] 杨天宏. 口岸开放与社会变革——近代中国自开商埠研究[M]. 北京: 中华书局, 2002: 352.

（4）南通：新兴工业区跳开老城发展。

南通于五代北周时期建城，旧城重建于元代至正十九年（公元 1359 年），明初于东南三门加筑瓮城，1598 年为防倭寇侵袭在南门外筑新城，与旧城相连成凸字。因位于江边平原，城市发展很少受地形条件限制，又因曾是州城，城市平面与一般封建行政中心的城市一样，形状规则。20 世纪初南通的城市空间结构发生较大的变化。1895 年，张謇作为“新政”的支持者，在提倡“实业救国”的口号下，在城西 7 公里的通扬运河右岸唐闸首先开办了大生纱厂。在唐闸南面长江岸边新建了港口——天生港，与唐闸有河道相通（见图 5.5）。大生纱厂投入生产后，获利很大，不久又在支河两侧建广生榨油厂（1903 年）、资生铁工厂（1905 年）、复新面粉厂（1908 年），形成一个完整而独立的工业区。^[1]城西南六公里的天生港为沿江码头，分内港与外港，外港停靠轮船，内港停靠内河的民船，市街沿内外港建筑。从而形成了南闸、天生港、南通旧城区“一城三镇”式的城市空间格局。

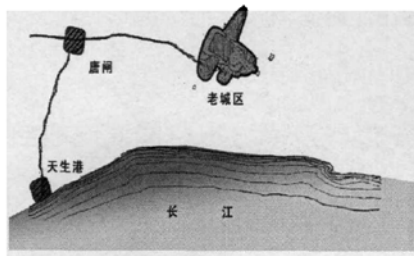


图 5.5 近代南通城市空间格局

（资料来源：作者改绘）

通过对以上四个城市空间发展过程的描述，可以发现虽然由于地理环境及城市自身条件的不同，使得城市在发展过程中存在些许差异，但是在近代中国大的社会背景下，这些城市空间的演进和济南相比都又呈现出了许多共同的特点。首先是交通条件的改变（铁路的铺设或水运的便利），导致了城市空间结构发生转型。昆明与济南一样，受铁路修建的影响，为抵制经济侵略，谋求自立之道，于是自行开辟商埠，从而形成商埠区商业中心；连云港选择自开商埠则是因为由于黄河泥沙的堆积，形成了具有便利河运和海运条件的新浦，最终导致了海州——新浦的城市格局的出现。其次是商埠区或新兴工业区选择避开古城发展，从而保护了老城区原始的空间格局。不论是约开的天津紫竹林，还是自开的连云港新浦，这些地方都如同近代济南的西郊是具有发展空间潜力的空间生长点，是优势区位的所在地，于是商埠的规划者便选择在这些地方开辟商埠，从而形成了商埠古城并列的空间结构。虽然南通未开埠、更未设有租界，而是依靠自身的力量，由一个商业、手工业城镇发展为一个以棉纺织业为主导产业的专业性工业城市，但是唐闸

^[1] 董鉴泓. 中国城市建设史[M]. 北京：中国建筑工业出版社，1989：239.

工业区的选址依然遵循区位择优的规律，选择在城外河道的交叉口处。更重要的是，虽然商埠区或新兴工业区的建设使得城市的空间结构发生了改变，但是由于这些新区选择跳开古城发展，致使古城区的空间格局没有被打破，保护了古城区的传统空间肌理，城市文脉得以延续，因而这种布局是具有科学性和生命力的。再次，在随后的发展中，不同的核心区域相互连接，最终成带。天津与济南相似，最初的商埠区经过不断的拓展，最终与古城区连成一片，形成了带状的空间形态。

因此可以看到，近代济南的城市空间发展模式不是一个特例，其它城市的发展与其有许多相似之处。但又可以看到，众多新市区的建设都是因为水运之利而多在江海之滨，因而济南选择在铁路枢纽开设商埠，在当时的中国来说是始肇其端的。

5.5 近代济南城市空间演进的启示

5.5.1 对旧城保护的思考

济南南依泰山，北跨黄河，地势南低北高，山湖遥望，山水相依。中部城区与自然环境相辅相成，古城、名泉、大明湖彼此交融，素有“四面荷花三面柳，一城山色半城湖”和“家家泉水，户户垂杨”的美誉。山、泉、湖、河、城有机结合的自然景观与几千年的文化内涵相融合，使济南具有独特的城市风貌和空间特色。济南古城区范围内的城市特征最具地域文化特色，1904年自开商埠时，规划者选择跳开古城区，在城西以火车站为核心设置商埠区，最终形成了商埠区以经济职能为主，古城区以政治文化为主的双中心并立的新的城市格局。这种城市空间的蛙跳式发展，是从整体出发，对古城区最大程度上的保护。首先，保持了古城区内的传统格局，保护了古城区的轴线、路网、水系，使府城街巷肌理和泉池园林水系得以维持。其次，保护了城市中轴线，济南的城市中轴线是指千佛山—古城—古城北部的大明湖—城北的黄河这一呈明确的宏观空间秩序的南北轴线。再次，保护了与古城特色密切相关的外部自然地理环境。泉水是济南城市的灵魂，商埠区在古城外发展，避免了工商业对泉水的污染，同时也保护了珍珠泉、芙蓉街等地区真实的历史遗存和传统风貌，这些片区为传统历史性街区，是济南历史文化、传统民俗、泉池园林等泉城特色精华所在。最后，优化了府城职能，疏解了老城容量，缓解了古城区的人口与交通等压力，建筑高度较低，保证了风景视廊的通视要求。

民国时期，商埠区不断发展扩大，随着北郊工业区与南郊新市区的形成，商

埠区逐渐与老城区相衔接,最终形成带状发展区域。一个世纪以来,胶济铁路通车后在救亡自强思潮下开辟的济南商埠,历经百年,也积累了丰富的历史文化底蕴。初辟商埠时商埠区的建设采用了类似西方近代城市的网格规划模式,经纬分明的街道划分出大小相近的众多街区,容纳着多元杂陈的建筑类型及风貌,形成了鲜明的城市特色。然而因为历史原因,商埠区传统商贸功能日渐衰弱,缺乏活力,历史建筑分布较为分散。由于商埠区长期都是城市的商业办公中心,改革开放后,单位普遍对用地内的历史建筑进行改造,使得历史建筑难以成片保存,然而,由于小网格街区用地规模受限的特点,也使历史建筑得以幸免于大规模改造,其特色在大规模范围内得以基本维持。面对这样的现状,《济南市城市总体规划(2006—2020)》中的历史文化名城保护专项规划对古城和商埠区同时进行保护,对于这两个最能体现济南城市区域文化特征的区域,针对两个片区不同的特点,分别侧重古城历史文化价值及商埠区建筑文化特色的保护。

5.5.2 对当今济南城市空间发展的启示

近代济南通过自开商埠,使得城市建设第一次打破了老城区的束缚,拓展了向外发展的空间,城市空间结构从而发生了巨大的转型,由原有的老城区单一中心结构发展成为了商埠区与老城区并立的双中心结构。

到了今天,商埠区与老城区早已因为城墙的拆除而完全融在了一起,然而双中心发展的趋势却一直延续着。商埠区与老城区成为一个整体,不断的向四周扩展蔓延着,又由于受到北部黄河和南部山区的限制,城市空间一直呈现着向东西两翼轴向发展的形态。在《济南市城市空间战略及新区发展研究》中确定了济南“东拓、西进、南控、北跨、中疏”的城市空间发展战略(见图5.6),而在这其中,东、西两个方向由于地形原因仍是城市空间发展的主要方向。但由于西部距离水源地和强富水区较近,不恰当的开发建设可能会污染地下水。而东部地区地势平坦,地基基础较好,有适宜的坡度排水,又远离水害的威胁,同时城市的发展不会对地下水的保护造成影响,并且这里对外交通便利,因而是城市建设的理想用地,所以东北方向将成为今后城市空间的主要扩展方向。在“东拓”战略的指导下,二环东路以东的地区将成为重点的建设发展区域,从而以形成东部新城区。“东拓”战略将以承办第十一届全运会为契机,围绕奥体文博中心、胶济客运专线济南东站建设,沿经十东路、世纪大道、工业北路东西向交通走廊,规划建设以高新技术产业、现代制造业和商务会展、科教研发、体育休闲等新兴服务业为主导,生活居住设施完善、公共服务设施配套的现代化东部新城区。

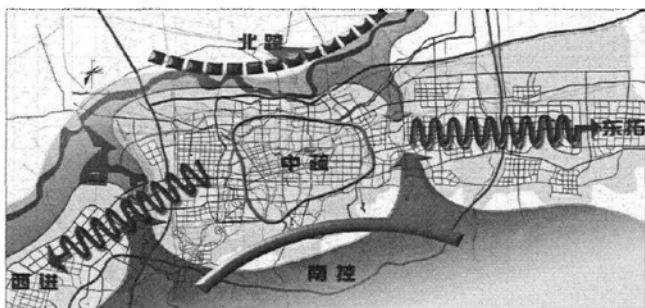


图 5.6 城市空间发展战略示意图

（资料来源：王新文. 规划泉城[M]. 北京：中国建筑工业出版社，2008：123.）

因此可以看出济南的城市空间生长是有一定的规律性的，它经历了“分散—集聚—再分散—新的集聚”这样一个循环往复过程。近代济南商埠区的出现使得城市空间发展进入分生阶段，空间发展开始发生质变，新的生长点形成，并逐渐发展。在铁路这个生长轴线的作用下，商埠区沿铁路不断扩展，并最终与老城连成一片。于是商埠区与古城这两个圈域经过扩展、融合，从而形成了新的整体。这个整体又经过扩展与分化，到了今天，在“东拓、西进、南控、北跨、中疏”的空间战略指导下，又形成了新的空间生长点，从而向着多核心，多轴线的新的空间结构发展。

伊利尔·沙里宁曾举了一个有趣的例子来形容城市空间结构的发展变化：“如果把几滴水，倒在桌面上，则水滴由于内聚力而形成了一个具有明显边缘的圆点。如果用指尖轻按水点，水点的边缘就向外膨胀但仍保持其原先的形状。指尖如果按得重一些，水点就向外扩展成了一个多角的星形。但如果指尖猛然地按在水点上，水就会向外飞溅，在周围形成许多大小不同的水珠。”这就说明，虽然城市空间结构具有一定的弹性，能够在一定的外力下仍然保持其原有的状态，但是当受到外在强烈的压力时，就会出现离心力，使得城市空间产生离散，从而形成新的结构。如果将济南比作那一滴水，近代的济南就是在胶济铁路的开辟这个强有力的外力作用下，揭开了城市近代化的开端，城市空间从而发生外溢，形成了与老城区东西并立的商埠区，新的双中心城市空间结构产生。2009年10月第十一届全国运动会将在济南举行，这无疑又将使得济南的城市发展面临重大的历史机遇。奥体中心、全运村、文博中心等一系列重点规划工程项目的建设，必将强有力地推动城市空间“东拓”进程的加快，从而以形成一个既具有活力，又能体现泉城文化与魅力的新城区。

因此，双中心结构并非只适合近代济南自开商埠那个特定的历史时期。在济

南今后的发展中，原来的商埠区和老城区作为一个城市中心，而在东部又将以奥体中心为圆心，形成新的城市中心，双中心结构将再次出现。并且在济南城市空间随后的发展扩张中，这种结构会不断的出现、演变。由此看出，双中心结构并不是昙花一现的，而是具有生命力和适应性的，是能够生长的，是可以被复制的。

5.6 本章小结

本章从分析近代济南城市空间演进的特点、动力因素入手研究城市空间演变的机理，根据“城市空间的自组织发展规律”“区位择优规律”及“不平衡发展规律”探讨近代济南城市空间的演进规律，并与同时期的天津、连云港、天津、南通等城市进行比较研究，寻找其共性，发掘济南城市空间演变模式在特定历史时期的普适性，最后对老城区与商埠区的旧城保护进行思考，并依照当代济南“东拓”的城市空间发展战略，指出双中心结构的生命力和适应性，点明近代济南城市空间演进对当今城市空间发展的指导意义。

6 结语

“如果你想创新，就得先弄清历史。” —— A.布洛姆斯特

在整体中国大地上蔓延着一种浮躁的、抄袭式的规划设计潮流，并且一味求新求异的时候，布洛姆斯特的这句话可以给所有设计者敲响警钟。城市不是一张白纸，不能任由设计师的想象来玩弄，如果设计时漠视城市的历史文脉和发展沿革，忽略城市特有的空间特色，得到的将会是如默片般黑白、毫无生机可言的城市。这也是我为何要研究晚清到民国时期济南城市空间转型与发展的原因，不关注历史上的重要转折，就无法对未来的发展做出判断。

本文在研究了济南传统城市空间结构的基础上，着重探讨了晚清济南城市空间出现的由古城区单一中心向古城区与商埠区双中心的转型及其后的发展，并对整个城市空间的演变特征进行全面总结，现将文章进行梳理与总结如下：

(1) 济南古城沿袭了中国古代城市传统的建设体制，遵循封建礼制思想，方整的城垣和明确的城市中轴线，都反映了封建秩序的存在。虽然济南也注重了自然环对城市空间的影响，城市格局并非完全对称，但总体上，城市空间仍是封闭性和内向型的。

(2) 在晚清特殊的社会经济背景下，济南城市空间出现了近代教育、工业、交通等诸多新要素，其中胶济、津浦铁路的开通，打破了济南旧有的封闭的城市空间格局。1904年，胶济铁路竣工，为抵制德国的侵略势力，济南自开商埠。在明确的城市规划指导下，古城格局基本不变，商埠区作为旧城圩外的新建区域，具有清晰的道路肌理、集中的工商业城市功能及区域交通枢纽，具有一定的独立性。随着城市建设和商埠区的形成，城市的空间结构也在发生变化，最终由原有古城的封闭单一中心转变为商埠区与古城并列的开放双中心。这种新老相辅的城市空间格局，很好的处理了新城与古城之间的关系，也反映了借鉴西方思想，包容创新的城市精神，开创了近代城市建设的新模式。

(3) 辛亥革命后，封建帝国瓦解，在崭新的社会环境和政治经济等因素影响下，济南的城市空间要素有了新的发展，商业、工业和居住空间都有了不同程度的延伸。商埠区经过3次展界，以及南郊新市区和北郊工业区的形成，商埠区的空间不断扩展，城市空间的双中心更加明确，最终商埠区与古城区连成一个整体，城市形态呈现出古城区和商埠区并立的带形布局。

(4) 商埠区与古城区成为一个整体后,不断的向四周扩展蔓延着,由于受到北部黄河和南部山区的限制,城市空间一直呈现着向东西两翼轴向发展的形态。当代济南确定的“东拓、西进、南控、北跨、中疏”的城市空间发展战略中,“东拓”是城市空间发展的主要方向,在未来的发展中,东部将以奥体中心为圆心,形成新的城市中心,与原来的商埠区和古城中心区相并列,再次出现新老城区并立的城市格局。

本文从城市空间演进的特点、动力因素、演进规律、横向比较和启示等方面系统而又全面的总结了近代济南城市空间演进的特征。其中,在研究演进规律时,联系了“城市空间自组织发展规律”、“区位择优规律”和“不平衡发展规律”:近代济南受国内大的政治、社会背景的影响,城市发展的外在环境产生了巨大变化,胶济铁路的通车,更促进了工商业的繁荣,使铁路沿线区域成为城市空间新的生长点,并取代了古城区优势区位的地位。区位的不平衡性,使商埠新区与古城区之间出现了空间差异,空间差异所产生的空间梯度又使得商埠区能够吸引众多的商业与工业功能的聚集,从而促使商业逐渐从老城区向西部商埠区转移,商埠区空间规模因而不断扩大。这种由于区位之间存在差异而产生位势,促使人类活动从低势位向高势位流动,城市系统从无序走向有序的过程就是自组织规律作用的过程。而在进行横向比较时,将济南与国内其它城市如天津、昆明、连云港和南通的城市空间演变相比较,从而在相同的时间坐标下,分析济南与其他城市在城市空间演进过程中存在的共性与个性。最后,根据济南初辟商埠时跳开古城另辟新区的城市空间的蛙跳式发展,对旧城保护进行了思考和探索。这几点可以视为本文的创新之处。

随着我国城市化步伐加快,许多乡镇迅速成长为新兴城市,现有的城市也面临着城市空间不断扩大的问题,如果没有长远的目光和规划,只是考虑短期内的快速建设,采用城市的圈层式发展,城市在将来就会面临一系列的棘手问题:如影响古城格局、严重的交通拥塞、生活环境变差等等。本文对济南城市空间转型及发展的分析研究,指出了城市空间的多中心发展模式,城市所经历的“分散—集聚—再分散—新的集聚”的循环过程是良性而又合理的,这就为正在发展扩大的城市和新兴城市提供了一种发展的思路,避免摊大饼式发展带来的一系列城市病。

由于时间和精力有限、第一手资料获取的困难以及城市空间问题的深度和广度,本论文的研究还只是个开始,必然存在不足之处。希望在今后的工作和学习

中，对本文的遗留问题和后续问题继续进行深入研究和探索性分析，使济南城市空间演进的理论和实证研究能够更加充实和完善。

致谢

行文至此，三年的研究生生活即将结束。三年中，我得到了无数人的奉献与帮助，在此谨以只言片语表达我的谢意。

首先，真诚地感谢我的导师任云英教授。在三年的研究生学习生涯当中，任老师给了我们学习和生活上的极大帮助。尤其是对于我的论文辅导，从课题选择、资料收集、时间调研、文章构思，直至最后的撰写完成，任老师都对我进行了精心的指导。也因此，引领我踏入了城市空间的研究领域，从而为今后的工作发展奠定了良好基础。三年的学习中，点滴成绩都凝聚了导师无数的心血，离不开导师的督促教诲，谨此感谢任云英教授。

此外，感谢我的同门师兄弟和师姐妹们，他们有马方进、马珂、苏钠、张馨木等，与他们一起工作、学习，使我的研究生生活丰富多彩。在论文写作过程中，还得到了商亚楠、吴健、王鹏飞、王清强等同学的大力协助和宝贵意见，这篇论文得以顺利完成与他们有着密切关系。

其次，感谢我的父母，谢谢他们对我始终如一的支持与鼓励。

最后，感谢济南市档案馆、山东省图书馆的老师 and 同志们为我的调研提供的一切帮助。

参考文献

1. 地方志、资料汇编:

- [1] 济南市市志编纂委员会. 济南市志 (1-7 册) [M]. 北京: 中华书局出版社, 1997.
- [2] 济南市规划局. 济南规划志资料选编 (建国前部分) [M]. 济南: 济南市规划局, 1986.
- [3] 济南市志编纂委员会. 济南市志资料第 1-5 辑 (内部资料) [M]. 济南: 济南市志编纂委员会, 1981.
- [4] 毛承霖. 续修历城县志卷三地域考[M]. 历城县志局, 1926.
- [5] 济南市房产管理局编志办公室. 济南市房地产志资料 [M]. 济南: 济南市房产管理局编志办公室, 1983.
- [6] 山东省地方志编纂委员会. 山东史志资料[M]. 济南: 山东人民出版社出版. 1984.
- [7] 济南市市中区志编纂委员会. 市中区志[M]. 济南: 齐鲁书社, 1997.
- [8] 天津图书馆, 天津社科院历史研究所. 袁世凯奏议 (下) [M]. 天津: 天津古籍出版社, 1987.

2. 专著出版物:

- [1] 济南市社会科学研究. 济南简史[M]. 济南: 齐鲁书社, 1986.
- [2] 济南市城乡建设委员会, 济南市政协文史资料委员会. 济南城市建设[M]. 济南: 济南出版社, 1993.
- [3] 王音. 济南城市近代化历程[M]. 济南: 济南出版社, 2006.
- [4] 杨天宏. 口岸开放与社会变革——近代中国自开商埠研究[M]. 北京: 中华书局, 2002.
- [5] 当明德, 林吉玲. 济南百年城市发展史——开埠以来的济南[M]. 济南: 齐鲁书社, 2004.
- [6] 聂家华. 对外开放与城市社会变迁——以济南为例的研究 (1904-1937) [M]. 济南: 齐鲁书社, 2007.
- [7] 王守中, 郭大松. 近代山东城市变迁史[M]. 济南: 山东教育出版社, 2001.
- [8] 牛国栋. 济南乎[M]. 济南: 山东画报出版社, 2003.
- [9] 山曼. 济南城市民俗[M]. 济南: 济南出版社, 2001.
- [10] 李耀曦. 品读济南[M]. 济南: 济南出版社, 2008.
- [11] 严薇青, 严民. 济南琐话[M]. 济南: 济南出版社, 2002.
- [12] 王新文. 规划泉城[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2008.
- [13] 中共济南市委宣传部, 济南市档案局. 济南开埠百年[M]. 北京: 中国民族摄影艺术出版社, 2005.

- [14] 济南市规划局. 新世纪 新泉城——济南市城市总体规划[M]. 济南: 济南出版社, 2002.
- [15] 济南市民政局. 济南老街巷[M]. 济南: 山东人民出版社, 2005.
- [16] 张润武, 薛立. 图说济南老建筑(古代卷)[M]. 济南: 济南出版社, 2007.
- [17] 王淑铭. 老济南商埠琐记[M]. 济南: 济南出版社, 2009.
- [18] 马正林. 中国城市历史地理[M]. 济南: 山东教育出版社, 1998.
- [19] 曹洪涛. 中国近现代城市的发展[M]. 北京: 中国城市出版社, 1998.
- [20] 董鉴泓. 中国城市建设史[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 1989.
- [21] 张京祥. 西方城市规划思想史纲[M]. 南京: 东南大学出版社, 2005.
- [22] 汪德华. 中国城市规划史纲[M]. 南京: 东南大学出版社, 2005.
- [23] 隗瀛涛. 中国近代不同类型城市综合研究[M]. 成都: 四川大学出版社, 1998.
- [24] 段进. 城市空间发展论[M]. 南京: 江苏科学技术出版社, 1999.
- [25] 张勇强. 城市空间发展自组织与城市规划[M]. 南京: 东南大学出版社, 2006.
- [26] 段进, 比尔·希列尔. 空间句法与城市规划[M]. 南京: 东南大学出版社, 2007.
- [27] 武进. 中国城市形态结构特征及其演变[M]. 南京: 江苏科学技术出版社, 1990.
- [28] 胡俊. 中国城市: 模式与演进[M]. 北京: 中国建工出版社, 1994.
- [29] 顾朝林, 甄峰, 张京祥. 聚集与扩散——城市空间结构新论[M]. 南京: 东南大学出版社, 2000.
- [30] 张京祥, 罗震东, 何建颐. 体制转型与中国城市空间重构[M]. 南京: 东南大学出版社, 2007.
- [31] 周春山. 城市空间结构与形态[M]. 北京: 科学出版社, 2007.

3. 论文类:

- [1] 李白浩, 王西波. 济南近代城市规划历史研究[J]. 城市规划汇刊, 2003, (2).
- [2] 郭大松. 中国早期现代化之路反思——清末新政与济南自开商埠纵横谈[J]. 山东师范大学学报, 2006, 51(2).
- [3] 张松华. 济南开埠山章程平议[J]. 济南职业学院学报, 2005, 10(5).
- [4] 李岫. 论清末济南、周村、潍县三地开埠[J]. 文史哲, 1995, (2).
- [5] 聂家华. 论近代济南的城市化及其特点(1904——1937)[J]. 山东农业大学学报, 2005, (3).
- [6] 张秀英. 自开商埠后济南经济近代化程度分析[J]. 济南职业学院学报, 2005, (5).
- [7] 郭大松, 贾月臣. 民国前期济南的人口与社会问题辨析[J]. 山东师大学报, 1998, (2).
- [8] 张润武, 薛立. 近代济南城市的发展与城市形态特色[J]. 山东建筑工程学院学报, 2002, (4).
- [9] 陆敏. 论济南城市化研究的若干问题[J]. 济南大学学报, 2005, 15(4).
- [10] 聂家华. 试论清末新政时期的自开商埠[J]. 前沿, 2004, (4).

- [11] 桂晓亮. 济南商埠研究述略[J]. 济南职业学院学报, 2006, (4).
- [12] 陆敏. 历史时期济南城市工商业区的演变[J]. 济南大学学报, 2003, (5).
- [13] 靳美娟, 张志斌. 国内外城市空间结构研究综述[J]. 热带地理, 2006, 26(2).
- [14] 吴启焰, 朱熹钢. 城市空间结构研究的回顾与展望[J]. 地理学与国土研究, 2001, 17(2).
- [13] 石崧. 城市空间结构演变动力机制分析[J]. 城市规划学刊, 2004, (1).
- [14] 唐子来. 西方城市空间结构研究的理论和方法[J]. 城市规划汇刊, 1997, (6).
- [15] 王西波. 济南近代城市规划研究[D]. 武汉: 武汉理工大学, 2003.
- [16] 汪坚强. 近现代济南城市形态的演变与发展研究[D]. 北京: 清华大学, 2004.
- [17] 聂家华. 开埠与济南早期城市现代化(1904-1937) [D]. 杭州: 浙江大学, 2004.
- [18] 任云英. 近代西安城市空间结构演变研究(1840-1949) [D]. 西安: 陕西师范大学, 2005.

4. 国外文献:

- [1]David D.Buck: Urban Change in China:Politics and Development in Tsinan, Shantung, 1890---1949, The University of Wisconsin Press 1978.
- [2]Chang,Sen-don: The Historical Trend of Chinese Urbanization, Annals of the Association of American Geographers.53:2(June).PP.109-143,1964.
- [3]Sheridan,James: China in Disintegration : The Republican Era in Chinese History, 1912-1949, New York : The Free Press,1975.
- [4]Skinner, G. Williams .ed: The City Imperial in Late China, Stanford : Stanfoed University Press,1977.
- [5]Mann, Susan: Urhanization in China :Town and County in a Developing Economy, Modem China10:1(Jan.), PP.79-114,1984.

硕士研究生学习阶段发表的主要论文

- [1] 孟宁, 商亚楠. 从单中心到双核——晚清济南城市空间结构转型研究[J]. 科技创新导报, 2009, 8.

图表目录

- [1] 图 1.1 论文框架图 资料来源: 作者自绘 图片位置: 8 页
- [2] 图 2.1 趵突泉与大明湖 资料来源: 作者拍摄 图片位置: 10 页
- [3] 图 2.2 历下古城位置示意图 资料来源: 《中国城市历史地理》 图片位置: 13 页
- [4] 图 2.3 明代济南府城图 资料来源: 《历城县志》 图片位置: 15 页
- [5] 图 2.4 清代济南街巷图 资料来源: 《济南开埠百年》 图片位置: 16 页
- [6] 图 2.5 济南古城城址变迁图 资料来源: 根据《济南历史文化名城保护规划图集》内城市变迁图改绘 图片位置: 17 页
- [7] 图 2.6 济南城墙一角 资料来源: 济南市档案馆 图片位置: 17 页
- [8] 图 2.7 济南府城北水门 资料来源: 《图说济南老建筑》 图片位置: 18 页
- [9] 图 3.1 胶济与津浦铁路济南站 资料来源: 《济南开埠百年》 图片位置: 32 页
- [10] 图 3.2 济南开埠简图 资料来源: 《济南开埠百年》 图片位置: 33 页
- [11] 图 3.3 济南商埠全界图 资料来源: 《济南市房地产志资料》 图片位置: 35 页
- [12] 图 3.4 济南城市空间发展结构示意图 资料来源: 作者自绘 图片位置: 40 页
- [13] 图 3.5 旧时经二路上的沿街建筑 资料来源: 《济南老街巷》 图片位置: 40 页
- [14] 图 4.1 居住区主要分布区域 资料来源: 根据 1948 年济南行政区划图绘制 图片位置: 50 页
- [15] 图 4.2 城墙马路 资料来源: 《济南开埠百年》 图片位置: 51 页
- [16] 图 4.3 商埠区三次拓展范围示意图 资料来源: 作者自绘 图片位置: 52 页
- [17] 图 4.4 模范市计划略图 资料来源: 《中国近现代城市的发展》 图片位置: 53 页
- [18] 图 4.5 南郊新市区街道略图 资料来源: 《中国近现代城市的发展》 图片位置: 54 页
- [19] 图 4.6 东、西部工业区位置示意图 资料来源: 作者自绘 图片位置: 55 页
- [20] 图 4.7 双中心城市空间结构 资料来源: 作者自绘 图片位置: 57 页
- [21] 图 4.8 商埠区沿交通轴辐射发展 资料来源: 作者自绘 图片位置: 58 页
- [22] 图 4.9 民国时期济南城市空间结构图 资料来源: 作者自绘 图片位置: 59 页
- [23] 图 5.1 近代济南城市空间的演进 资料来源: 作者自绘 图片位置: 65 页
- [24] 图 5.2 近代天津租界区与老城区关系图 资料来源: 作者自绘 图片位置: 73 页
- [25] 图 5.3 近代昆明商埠区与老城区关系图 资料来源: 作者自绘 图片位置: 73 页
- [26] 图 5.4 近代连云港海洲一新浦格局 资料来源: 作者自绘 图片位置: 74 页

- [27] 图 5.5 近代南通城市空间格局 资料来源：作者自绘 图片位置：75 页
- [28] 图 5.6 城市空间发展战略示意图 资料来源：《规划泉城》 图片位置：78 页
- [29] 表 2.1 济南城市变迁情况一览表 资料来源：《济南历史》 表格位置：11—12 页
- [30] 表 3.1 古代济南城市空间要素构成 资料来源：作者自绘 表格位置：29 页
- [31] 表 3.2 济南近代企业一览表 资料来源：《济南简史》 表格位置：31—32 页
- [32] 表 3.3 济南人口变化表（1904-1911） 资料来源：《济南人口》、《山东史志资料（第一辑）》
表格位置：38 页

声 明

本人郑重声明我所呈交的学位论文是我个人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。尽我所知，除了文中已经标明引用的内容外，本论文不包含其他个人或集体已经发表或撰写过的研究成果，也不包含本人或其他人在其它单位已申请学位或为其它用途使用过的成果。与我一同工作的同志对本研究所做的所有贡献均已在论文中作了明确的说明并表示了致谢。

申请学位论文与资料若有不实之处，本人承担一切相关责任。

论文作者签名：孟宁

日期：2009.6.15

关于学位论文使用授权的说明

本人完全了解西安建筑科技大学有关保留、使用学位论文的规定，即：学校有权保留并向国家有关部门或机构送交学位论文的复印件和电子版，允许论文被查阅和借阅；学校可以公布学位论文的全部或部分内容，可以采用影印、缩印或者其它复制手段保存学位论文。

（保密的论文在论文解密后应遵守此规定）

论文作者签名：孟宁

导师签名：金学

日期：2009.6.15

本人授权中国科学技术信息研究所、中国学术期刊（光盘版）杂志社等单位将本学位论文收录到有关“学位论文数据库”之中，并通过网络向社会公众提供信息服务。同意论文提交后滞后：☐半年；☐一年；☐二年发布。

论文作者签名：孟宁

导师签名：金学

日期：2009.6.15

近代济南城市空间转型及发展研究（1904-1948）

专 业：城市规划与设计

硕士生：孟 宁

指导教师：任云英 教授

摘要

1904 年胶济铁路通车，同年，济南自开商埠，成为最早自开商埠的省会城市，标志着济南作为传统内陆城市近代转型之始。在铁路枢纽开设商埠，且跳开老城，另辟商埠新区打破了济南城市空间传统布局方式，促使济南城市空间结构转型发展，具有典型性。

本文以近代济南城市空间为研究对象，以时间为线索，通过对近代济南自开埠到解放（1948）期间，由晚清时期城市空间古城单中心向商埠区和老城区双区并立结构的转型，以及民国时期城市空间的发展变化进行了研究。主要内容有以下三点：首先，以时间为线索，阐述并分析了济南城市空间演变的阶段特征及其影响要素；其次，分析并总结了近代济南城市空间演变的自组织发展规律、区位择优规律、不平衡发展规律并通过横向比较的研究方法，对同时期天津、昆明、连云港、南京等城市空间的演变进行了对比分析，进而揭示济南近代城市空间转型发展个性特征；最后，结合论文的研究，对旧城保护以及当今济南城市空间发展进行了深入的思考。

本文的主要贡献在于通过实证研究，客观而全面的探讨近代济南城市空间的转型及其发展规律，从而丰富了对近代济南城市空间的理论研究。

关键词：近代；济南；空间转型；空间结构；空间发展

Study on modern Jinan's urban space Transition & Development (1904-1948)

Major: Urban planning and Design

Name: Meng Ning

Tutor: Prof. Ren Yunying

Abstract

Jiaoji Railway was opened in 1904. In the same year, Jinan opened trading area and became the first capital city of doing so, and this indicated the beginning of Jinan's transition as traditional land-locked city in modern times. Setting the trading area in the railway hub and jumping of the old city broke the city's way of layout traditional closed spaces, and promoted its spatial structure to transform and develop. This made Jinan quite typical.

This paper studies the urban space of Jinan in modern times for object. From the time Jinan setting trading area to the liberation of Jinan (1948), in time for clues, it researches on the urban spatial transition from old city the single center to the mixed two centers with trading area and old city in the late Qing Dynasty as well as its developments and changes in Minguo period. The main contents are the following three points: first of all, in time for clues, it explains and analyzes the stage characteristics and influent factors of Jinan's urban space evolution. Secondly, it analysis and summarizes the lows of the evolution of Jinan's urban space in modern times, such as the law of self-organization development, the law of location selection and the law of uneven development. And through the research method of horizontal comparison, it contrasts Tianjin, Kunming, Lianyungang, Nanjing in the same period to analyzes and reveals Jinan's personality characteristics of urban space transformation and development in modern times. Finally, to combine with the research in this thesis, it has in-depth thinking for the protection of the old city and the development of urban space of today's Jinan .

The main contribution of this paper is that, by the empirical study, it objectively and comprehensively investigates the laws of the transformation and development of Jinan urban space in modern times, in order to enrich the theoretical research on Jinan urban space in modern times.

Key words: modern; Jinan; spatial transition; spatial structure; spatial development