

上海市建築黃浦江  
 虬江口碼頭計劃書



東亞圖書院大學  
東亞圖書院大學  
東亞圖書院大學  
東亞圖書院大學

# 上海市建築黃浦江虬江口碼頭計劃書

二十二年十二月

## 一 弁言

上海爲吾國第一商埠，在世界上佔有相當地位，關係重要，自不待言。惟近年以來，商業日繁，船舶噸位加大，吃水較深巨輪，每須停泊吳淞口外。不能駛進浦江而駛進之船，亦多須候潮而行。加以碼頭設備簡陋，水陸運輸缺乏聯絡，所有船舶裝卸之貨物，平均須展轉運輸二公里之遙，方達鐵路車站，對於時間及經濟上之損失，實非淺鮮。長此以往，外洋巨輪恐將爲其他海港所吸引，而上海航務，勢必日漸衰落，降爲二等商埠。自非迅謀改建新式之深水碼頭及商港，殊不足以應付目前與將來之需要。查黃浦江宜於建築深水碼頭與商港之處，莫若吳淞沿浦一帶，該處江水既深，岸線亦長，足供吃水較深之巨輪停泊。次之則爲虬江沿浦一帶，亦可供停泊商輪之用。願吳淞碼頭及商港之建築，短時期內難以



3 1763 7129 6

完成，如先在虬江一帶，建築新式碼頭，則工簡費省，尙易舉辦。民國十年上海港口技術委員會亦曾建議在該處儘先建築二千五百英尺之商業碼頭云。

近來上海市政之發展，頗感種種困難。租界方面，則限於區域之窄狹，居屋已感缺乏，運輸亦多不便。南北兩市，則因租界之隔闕，以致交通水電事業，均欠充分之聯絡。揆度情勢，將來市場實有移向江灣一帶之趨勢。上海市政府因有市中心區域之規劃。其位置在江灣之東，介於吳淞與租界之間，一旦吳淞開闢商港，虬江建築碼頭，則市中心區域將成爲全市之樞紐，可以預卜。現在市中心區已在積極建設之中，虬江口碼頭之建設，自屬不容或緩。爰擬在市中心區五權路至虬江口沿浦一帶（見第一圖），先行建設碼頭，以供新式商輪停泊之用。此項碼頭完成之後，再謀吳淞商港之實現，以期市中心區域日益發展，而上海商港之地位，亦將與世界第一等之海港並駕齊驅。尤有進者，市中心區建設完成之

後，租界之地位，將受莫大之影響，故此項計劃，對於挽回國家主權，亦有相當之關係，實爲吾國當今之唯一要圖也。

## 二 計劃

虬江口碼頭之地位，在浦江西岸，軍工路之東，虬江口以北，上和路以南。岸綫之長，爲一千四百餘公尺。面積之廣，約八百餘畝。距離吳淞口十三公里許，較之現在之商船碼頭，距離吳淞口平均約近六公里。該處江面寬廣，最低水位時，水深平均可達八·五公尺，（約合二十八英尺）如略加浚深，使水深平均在九·三公公尺（約三十英尺）左右，並以浚起之泥土，就近填築沿岸灘地，實爲一舉兩得。現在該處均爲農田灘地，尙無建築物之阻碍，將來一切計劃，易於實施，碼頭與鐵道之聯絡，固屬易於布置，而附近餘地，亦足供擴充之用。市中心區在碼頭之西，距離非遙，將來相輔發展，前途未可限量。茲就該處形勢，計劃碼頭，分爲三期

建造，述之如左。

第一期建築範圍，在虬江口以北，五權路以南，灘地之上。（見第二圖）岸線長約八百八十公尺，面積約為三百四十四畝，平均高度為吳淞水準標二·七公尺，而黃浦江該段之大汛高潮位為五·五公尺，故該灘地擬填高至六·一公尺，（即二十英尺）平均填土高度為三·四公尺，約需土方為一百零七萬立方公尺。填泥方法，擬應用浚浦局挖泥機，灌填泥漿，填成之後，於沿江一面，先建築樁架式木質碼頭，工費較少，堪應目前之需要，將來再行改建水泥或石料駁岸，以期久遠。木質碼頭之長度，為七百四十公尺（約合二千四百英尺）同時可以停泊二萬噸之輪船三艘及一萬噸之輪船一艘，或同時停泊五千噸之輪船六艘。每年貨運至少可有三十六萬噸。在五權路口，並擬建築公共浮碼頭一座，長約一百公尺，以便浦東渡輪及其他汽船之停泊，此項浮碼頭，當視需要情形，分兩

期完成之。浮碼頭之兩旁，留有空地，堪供建築驗關室、候船所、碼頭管理處之用。至若碼頭區域以內，道路布置之情形，參見第三圖。沿岸擬築一公路，寬十二公尺，備供運貨車輛之行駛。公路之後面爲過貨棧，先建二所，一長二百五十四公尺，一長一百六十公尺，寬度均爲三十公尺，用鋼質樑架建造之。此二所過貨棧，共可容納六萬餘立方公尺之貨物，以備貨物裝卸暫儲之用。過貨棧後面，預留敷設鐵道地位，寬十二·六五公尺，以備將來舖築軌道三行，在鐵道後面又築一公路，寬二〇·三五公尺。此公路後爲堆棧，擬先建三所，長共四百零四公尺，寬度均爲四十公尺，用鋼筋混凝土先建三層樓，基礎加厚，預備將來改爲五層。此項三層堆棧，可容十七萬餘立方公尺之貨物。堆棧後面，又預留鐵道地位，在未舖築鐵道之前，可先築道路，以利運輸。五權路兩傍，設置露天堆貨場兩處，虬江口設置一處，共計面積約六萬一千五百平方公尺。五權路口將來或爲建築

跨浦橋樑之處，故兩傍留作露天堆貨場，以免將來建橋時發生阻礙。虬江口之露天堆貨場，將來堪爲鐵道綫展布之用。露天堆貨場之地面，擬以混凝土鋪築，較地面稍高，周圍設置明溝，以便洩水。至若碼頭內部道路及連接軍工路之各路，與碼頭之運輸交通，關係頗屬重要。軍工路自公共租界平涼路至五權路一段，現有彈街及煤屑兩種路面，擬改築柏油路面，並設置石塊路基，路面寬度暫作十公尺。其他如五權路，翔殷路，自軍工路至碼頭一段，路基均照規定寬度一次填築，路面則分期鋪築之，路面擬用柏油砂石及小方石塊兩種，路基均用大石塊。蓋沿碼頭一帶，車輛必繁，道路材料自當取堅實者爲宜。各路之溝管，則於築路時一次埋好，以便雨水之宣洩。

第二期填築之灘地，在上和路以南，五權路以北，與第一期相接。填築灘地面積，約爲三百四十五畝。現在該灘地平均高度，爲吳淞水準標三·一公尺，較第一

期填築之部分略高，平均約須填高三公尺，其填泥方法，仍與第一期相同。但此段灘地，已接近浚浦綫，在浚浦綫附近處之平均高度，約爲吳淞水準標一·五公尺，祇可建造駁岸，爲停泊船隻之用。駁岸長度爲六百六十公尺，（約二千一百英尺）同時可靠一萬八千噸之輪船二艘，一萬噸之輪船二艘，或同時可泊五千噸之輪船五六艘。每年貨運至少可達三十餘萬噸。此段擬建鋼筋混凝土駁岸，駁岸高度，與填成之地面同爲吳淞水準標六·一公尺。（卽二十英尺）（見第三圖）沿駁岸所築之公路，寬一〇·五公尺，並預留鐵道及起重機地位，寬二四·五公尺，但在未築鐵道以前，暫均舖築路面，以便運貨車輛行駛。公路之後，爲過貨棧，擬建二所，一長二百五十六·四公尺，一長一百七十三·七公尺，寬度均爲三十公尺，共可容納六萬五千餘立方公尺之貨物，仍擬以鋼質樑架建造之。過貨棧後爲預留鐵道地位及公路，與第一期所留之寬度相同，且與第



一期之各路相聯接。公路之後爲堆棧三所，共長四百二十公尺，寬均四十公尺，以鋼骨混凝土建造三層樓屋，其基礎仍供改築五層之預備，此項三層樓堆棧，可容十六萬八千餘立方公尺之貨物。堆棧後面，又預留鐵道地位，未築鐵道之前，則舖築道路。其外設置露天堆貨場二處，其面積爲十萬八千餘平方公尺，併合第一期露天堆貨場之面積，約爲十七萬平方公尺，即使虬江口一處，改築鐵道，而所餘之露天堆貨場，亦無不敷之虞矣。第二期內之道路溝渠，均一次舖築完成。在軍工路至碼頭之間，建築上利，上皋，上府，三路，與市中心區相接。築路所用材料，與第一期同。

第三期之工程，乃將第一期所造之木質碼頭，改築駁岸，使與第二期所築之駁岸相接，並將第一、二期所建之三層堆棧，全部加造兩層，改爲五層樓之堆棧，全部可增加容量二十四萬立方公尺。至若道路方面，則添築海容路，海府路，（自

軍工路至碼頭之一段，並完成軍工路以東之五權路，翔殷路，及碼頭後面六十公尺寬之浦西大路，各路之路面，路基，人行道，均照規定寬度添築完成。其他碼頭內部之一切設備，均於此期完成之。至於鐵道之建設，係歸鐵道部經營，不包括於本計劃之內。

### 三 估價

#### 甲 第一期工程

##### (一) 填土

	(數 量)	(單 價)	(總 價)
灘地填灌泥漿	七八五,〇〇〇立方公尺 (合二七七,〇〇〇方)	每立方公尺〇·六三元 (每方一·八元)	五〇〇,〇〇〇元
路基填泥	二九〇,〇〇〇立方公尺 (合一〇三,〇〇〇方)	每立方公尺〇·八五元 (每方二·四元)	二四六,〇〇〇元

(說明)填灌泥漿時,沿江所築之亂石障堤及土堤,並亂石所砌護層,共長一千六百八十公尺,周圍之土堤填築工料等費,一併計入於灘地填灌泥漿項內。

路基填泥,計五權路寬六十公尺,翔殷路寬三十五公尺,浦西路寬六十公尺。

(二)碼頭 八,三七〇平方公尺

每平方公尺六五元

五四〇,〇〇〇元

(合九〇〇平方)

(每平方六〇〇元)

(說明)碼頭寬十公尺,距江岸六公尺,與江岸連接之通道寬十公尺者,共十二處,寬二十公尺者一處。

(三)過貨棧二所 一二,九七〇平方公尺

每平方公尺二七元

三五〇,〇〇〇元

(合一,四〇〇平方)

(每平方二五〇元)

(四)堆棧三所

一六，二〇〇平方公尺 每平方公尺七五・六元

(合一，七五〇平方)

(每平方七〇〇元)

一，二二五，〇〇〇元

(五)道路

一七三，〇〇〇平方公尺

每平方公尺四・五元

(合一八，六〇〇平方)

(每平方四二元)

七八〇，〇〇〇元

(說明)五權路，自軍工路以東一段，暫築路面寬三十公尺。翔殷路，自軍工路以東一段，暫築路面寬二十公尺。碼頭後面六十公尺寬之浦西路，暫築路面寬三十公尺。軍工路自平涼路至五權路一段，改築柏油路面寬十公尺。其他各路，均照路之寬度舖築。

(六)溝渠

五，七九〇公尺

每公尺二六・二元

(合一九，〇〇〇呎)

(每呎八元)

一五二，〇〇〇元

(說明)各路溝管，窰井，支管，茄利，一切工料費，均計算在內。

(七)其他建築及工事準備費

百分之二五

五七〇，〇〇〇元

(說明)浮碼頭,驗關室,候船所,碼頭管理室之建築費,包括在內。

(八)地價

八一七畝

每畝一,〇〇〇元

八一七,〇〇〇元

第一期工費及地價共八項計五,一八〇,〇〇〇元

乙 第二期工程

(一)填土

(數量)

(單價)

(總價)

灘地填灌泥漿

六九六,〇〇〇立方公尺 每立方公尺〇·六三元

(合二四五,四六〇方) (每方一·八元)

四四二,〇〇〇元

路基填泥

二四四·〇〇〇立方公尺 每立方公尺〇·八五元

(合八六,二九〇方)

(每方二·四元)

二〇七,〇〇〇元

(說明)路基填泥之範圍,爲上和路,上皋路,上府路,自軍工路以東一段,及六十

公尺寬之浦西路一段路基。

(二) 駁岸

六八六公尺

每公尺一，六四〇元

一，二二五・〇〇〇元

(合二，二五〇呎)

(每呎五〇〇元)

(三) 過貨棧二所

一二，八〇〇平方公尺

每平方公尺二七元

三四六，〇〇〇元

(合一，三八五平方)

(每平方二五〇元)

(四) 堆棧三所

一六，六七〇平方公尺

每平方公尺七五・六元

一，二六〇，〇〇〇元

(合一，八〇〇平方)

(每平方七〇〇元)

(五) 道路

一一六，九〇〇平方公尺

每平方公尺四・五元

五三〇，〇〇〇元

(合一二，六三〇平方)

(每平方四二元)

(說明) 沿江岸之路，鋪築路面，計寬二十四公尺，浦西路寬六十公尺，暫築路面

三十公尺，其他如軍工路以東之上和路，上皋路，上府路等及碼頭部分

各路，均照寬度鋪築。

(六) 溝渠

五，六七〇公尺

每公尺二三元

一三〇，〇〇〇元

(合一八，六〇〇呎)

(每呎七元)

(說明) 溝管, 窰井, 及茄利, 支管, 一併計算在內。

(七) 其他建築及工事準備費 百分之二五

六〇六, 〇〇〇元

第二期工費共七項計四, 六四六, 〇〇〇元

### 丙 第三期工程

(數 量)

(單 價)

(總 價)

#### (一) 填土

一六二, 九〇〇立方公尺 每立方公尺〇·八五元

一三八, 〇〇〇元

(合五七, 五〇〇方)

(每方二·四元)

(說明) 此項土方, 爲添築海府路, 海容路, 自軍工路以東一段之路基, 及木質碼頭, 改建駁岸後, 沿江邊加添填築之土方。

#### (二) 駁岸

一, 〇二二公尺 每公尺一, 六四〇元

一, 六七五, 〇〇〇元

(合三, 三五〇呎)

(每呎五〇〇元)

(二) 堆棧

三二，八七〇平方公尺 每平方公尺三七·八元  
(合三，五五〇平方) (每平方三五〇元)

一，二四二，〇〇〇元

(四) 道路

一六〇，〇〇〇平方公尺 每平方公尺四·五元  
(合一七，二二〇平方) (每平方四二元)

七二三，〇〇〇元

(說明) 添築海府路、海容路一段之路面路基及其他各路未鋪足之部分均照路寬鋪築完成之。

(五) 其他建築及工事準備費

百分之一五

五六六，〇〇〇元

第三期工費共五項計四，三四四，〇〇〇元  
全部工費及地價共計一千四百一十七萬元

四 經費

碼頭全部工料及地價共需費一千四百一十七萬元，擬分三期進行。第一期之工程費，及全部灘地地價，共需費五百十八萬元。此項經費籌集之方法，或招商



投資，或借款，或發行公債，當擇其適宜者行之。此項經費收集之後，須按年付息。在第一二年施工之期，未能即有收入，第一二年應付之利息，當同時預備。故第一期籌集之經費，應定為六百萬元。工作時期，暫定兩年。在第三年，即行繼續第二期工程，應再籌集經費四百五十萬元，亦定兩年完工。茲假定第一期所建之木質碼頭，保固十年，則第三期工程，應於第十二年起動工，分三年完成。第三期之經費，可從逐年收入之盈餘內支付之。蓋以此處碼頭地位之優越，將來造成一部分，即有一部份之收入，故第三期工程可不必另籌款項。至於第一二期工程所欠之款，於收款後第三年開始分期還本，均於十五年後償清。第一期之工費，每年還四十萬元，第二期之工費，每年還三十萬元，連同年息八厘，每年一次付給之。今按照現有各碼頭之收支，斟酌損益，造成本碼頭將來之收支預計，分期估列如左。

(一) 第一期收支估計

甲 每年收入

(一) 貨物費 五〇四,〇〇〇元

(說明) 每年貨物約計七二〇,〇〇〇噸,今以百分之五十估計之,每年爲三十六萬噸,每噸平均收費銀一兩,合計如上數。(每銀一兩合一·四元)

(二) 停泊費 一〇二,〇〇〇元

(說明) 每年停泊以四十次計算。

(三) 存棧費 四四〇,〇〇〇元

(說明) 每年堆存貨物約計七萬噸,今以四萬五千噸計算,每年每噸平均收費銀七兩,合計如上數。

以上三項共計一，〇四六，〇〇〇元

乙 每年支出

(一) 保養費

九〇，〇〇〇元

(說明) 碼頭及過貨棧並道路之修理費，每年均以按照造價百分之五計算之。堆棧爲鋼筋混凝土建造，修理之費甚微，故連同堆棧內各項設備物之修理，以造價百分之一計算之。

(二) 管理費

一〇八，〇〇〇元

(說明) 碼頭及過貨棧堆棧等管理人員之薪俸，與理貨巡查工人等一切開支，按照現在上海各碼頭堆棧管理組織情形約估之。

(三) 保險費

七, 〇〇〇元

(說明) 保額以過貨棧堆棧之造價爲標準, 其保費以三折實付計算。

以上三項共計二〇五, 〇〇〇元

(二) 第二期工程完竣後全部碼頭收支估計

甲 每年收入

(一) 貨物費

九二四, 〇〇〇元

(說明) 每年貨物約計一百三十二萬噸, 今以百分之五十計算之。

(二) 停泊費

一八二, 〇〇〇元

(說明) 每年以四十次停泊計算之。

(二) 存棧費 九四〇,〇〇〇元

(說明) 每年堆貨約計十四萬三千餘噸,今以七折計算之。

以上三項共計二,〇四六,〇〇〇元

乙 每年支出

(一) 保養費 一五七,五〇〇元

(說明) 碼頭過貨棧及道路,以造價百分之五計算。堆棧及駁岸,以造價百分之一計算之。

(二) 管理費 二一六,〇〇〇元

(三) 保險費 一四,一〇〇元

以上三項約計三八八,〇〇〇元

(三) 第三期收支估計 堆棧方面,則全部加添兩層,堆存貨物,可以增多,

故存棧費增加，惟第三期之其他工程乃為補充及完成第一二期範圍內之工作，故貨物費與停泊費，仍為第一二期相加之數量，未能有所增加。

甲 每年收入

(一) 貨物費 九二五，〇〇〇元

(說明) 每年貨物約計一百三十二萬噸，今以百分之五十計算之。

(二) 停泊費 一八四，〇〇〇元

(說明) 每年以停泊四十次計算之。

(三) 存棧費 一，六三〇，〇〇〇元

(說明) 每年堆貨約計二十四萬噸，今以七折計算之。

以上三項共計二，七三九，〇〇〇元

乙 每年支出

(一) 保養費 二〇〇，〇〇〇元

(說明) 全部過貨棧及道路之保養費，以造價百分之五計算

駁岸及堆棧以造價百分之一計算之。

(二) 管理費 二一六，〇〇〇元

(說明) 第一二期之管理費，合併如上數。

(三) 保險費 二〇，〇〇〇元

(說明) 全部堆棧及過貨棧之造價為保額，保費仍以三折實

付計算。

以上三項共計四三六，〇〇〇元

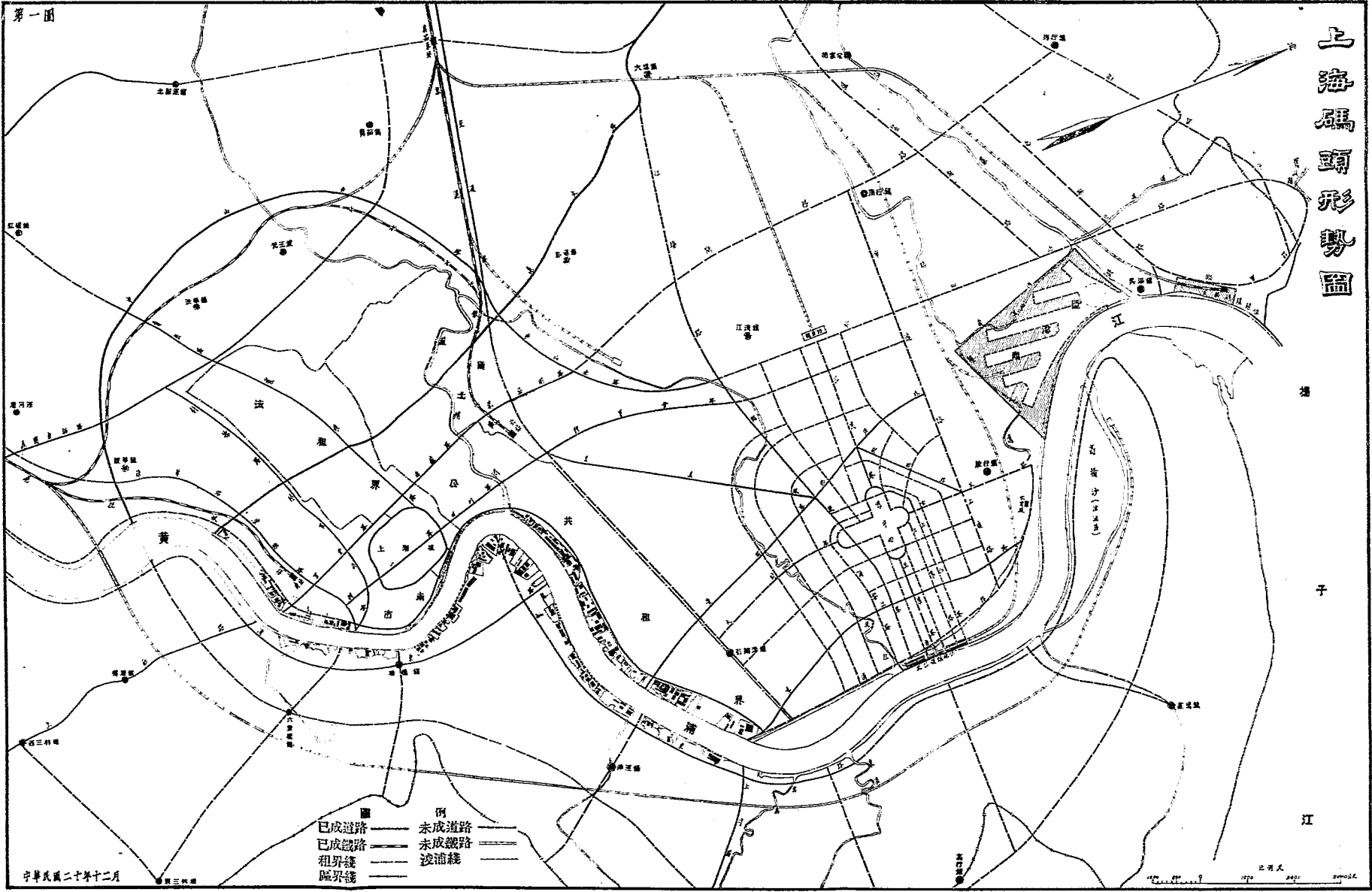
以上收支款項之外，尚須付息還本，所有各年盈餘之數，詳見附表。

## 五 結論

本計劃所需資本，於第一年應籌款六百萬元，第三年籌款四百五十萬元，共一千零五十萬元。運用此項資本及各年盈餘，分年建設，至第十四年，全部工竣。至第二十年，除一切債務還清外，歷年積存盈餘，綜計一千三百餘萬元。其獲利之厚，概可想見。（參觀附表）此項收支之估計，乃照現在各商業碼頭之收支情形平均計算。如以虬江口碼頭地位之優越，推測將來之盈餘，必較現在所估計者增加。至於此項沿江灘地，一經填高築成碼頭以後，地價勢必增高。為數之鉅，更無論矣。



# 上海碼頭形勢圖



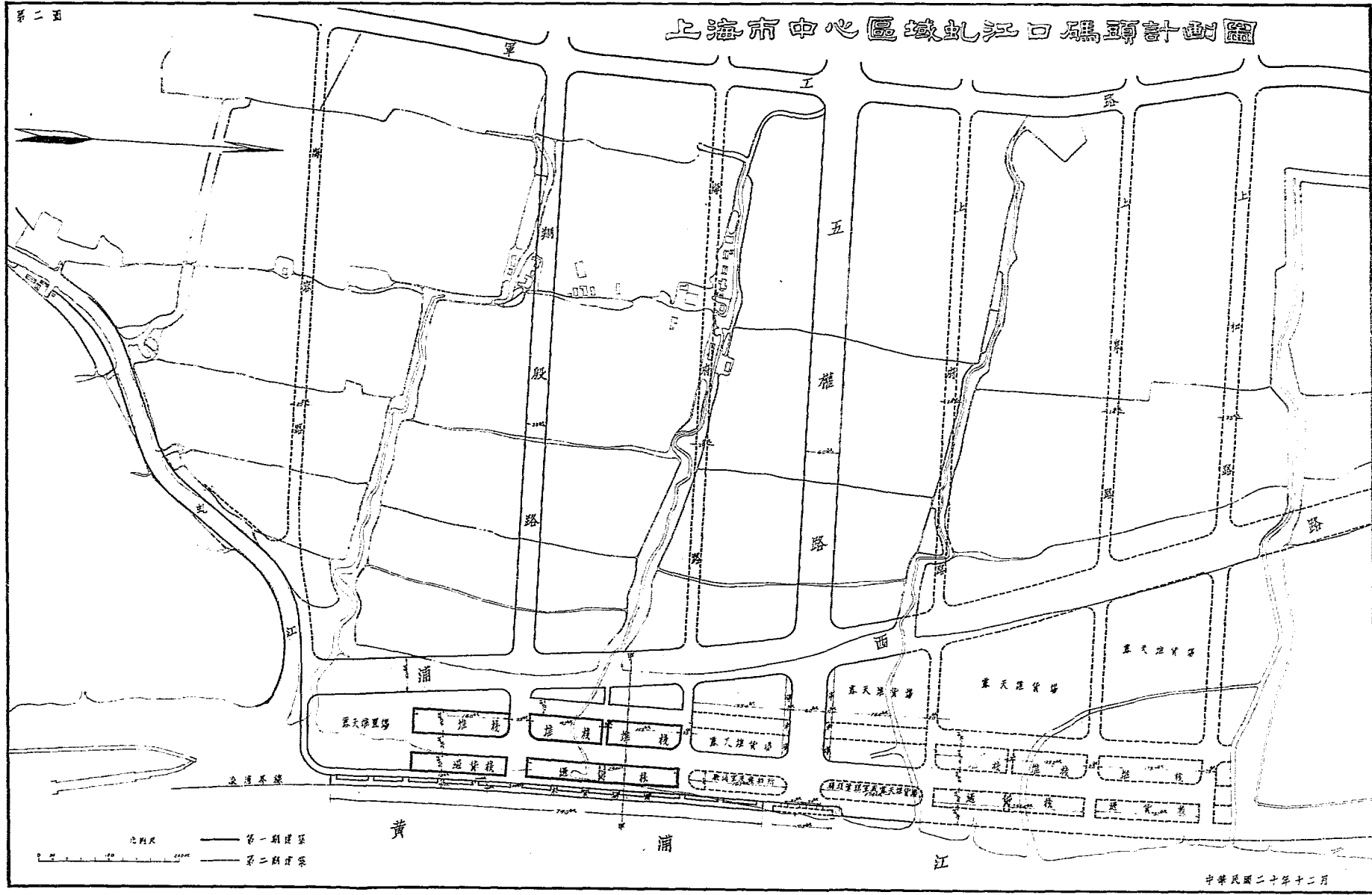
第一圖

中華民國二十一年十二月

- |      |      |      |      |
|------|------|------|------|
| 已成道路 | ——   | 未成道路 | ——   |
| 已成鐵路 | ==== | 未成鐵路 | ==== |
| 租界綫  | ——   | 波浦綫  | ——   |
| 區界綫  | ——   |      |      |

揚子江

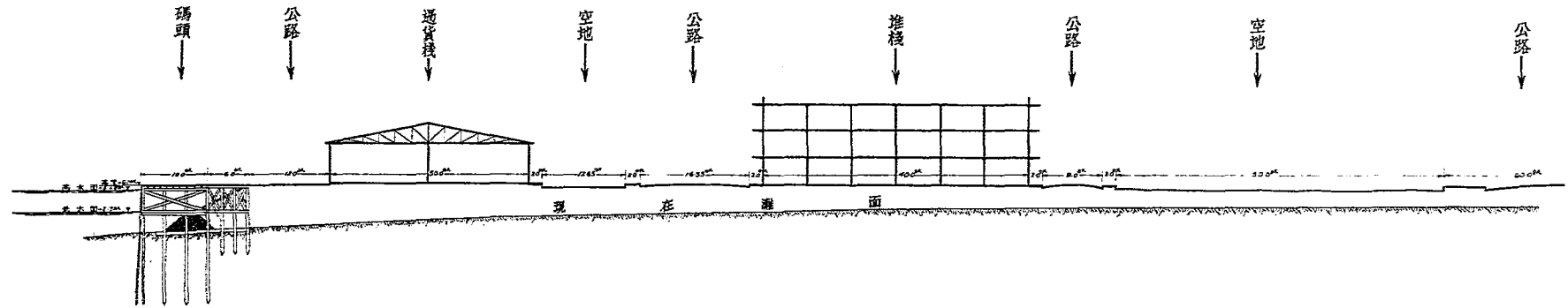
# 上海市中心區域虬江口碼頭計劃圖



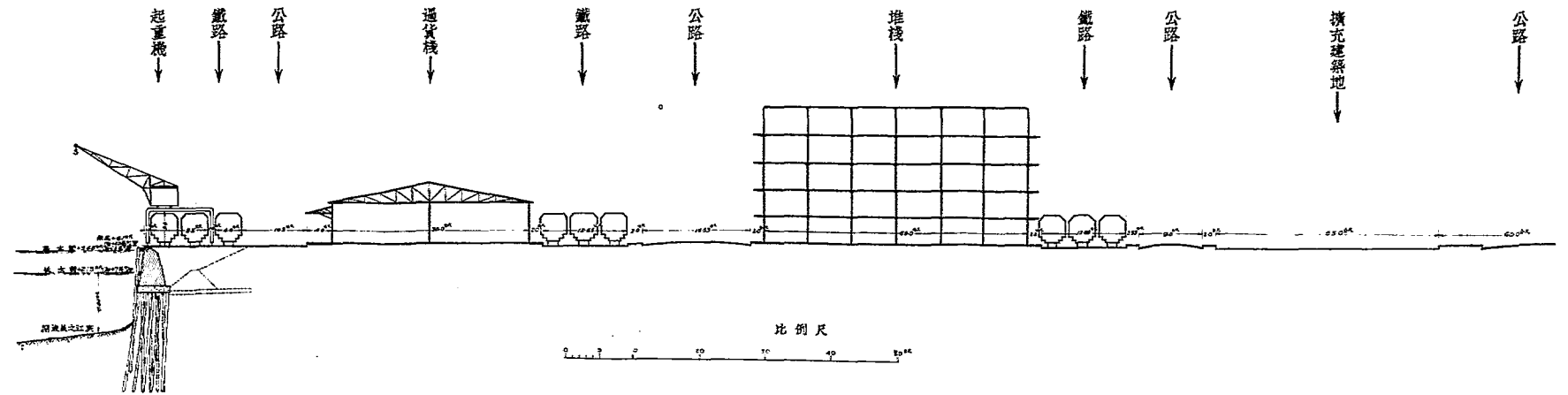
比例尺  
 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000  
 第一期建築  
 第二期建築

# 上海市中心區域虬江口碼頭計劃圖

## 現在建築之剖面(甲-甲)



## 建築完成後之剖面(甲-甲)



建築上海市黃浦江虬江口碼頭總收支概算表

年份	欠款	收 入				支 出							盈 餘	附 註
		存 數	利 息	碼頭進款	總收入	工 程 費			開 支	付 息	還 本	總支出		
						第一期	第二期	第三期						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	
	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元	元
1	6,000,000	6,000,000	356,000		6,356,000	1,800,000				480,000		2,100,000	4,076,000	(7) 地價約計 800,000 元於開工前一次付清故不算利
2	6,000,000	4,076,000	146,000		4,222,000	3,000,000				480,000		3,100,000	742,000	
3	10,500,000	5,242,000	341,000	1,046,000	6,629,000	380,000	1,200,000		205,000	840,000	400,000	3,250,000	3,604,000	
4	10,100,000	3,604,000	137,000	,,	4,787,000		2,800,000		,,	808,000	,,	4,213,000	574,000	
5	9,700,000	574,000	32,000	2,046,000	2,652,000		646,000		388,000	776,000	700,000	2,100,000	142,000	(5) 第二期碼頭堆棧等造成後收入計 1,000,000 元 (10) 第二期碼頭堆棧等造成後開支計 183,000 元
6	9,000,000	142,000	45,000	,,	2,233,000				,,	720,000	,,	1,008,000	425,000	
7	8,300,000	425,000	67,000	,,	2,538,000				,,	664,000	,,	1,520,000	786,000	
8	7,600,000	786,000	96,000	,,	2,928,000				,,	608,000	,,	1,606,000	1,232,000	
9	6,900,000	1,232,000	132,000	,,	3,410,000				,,	552,000	,,	1,640,000	1,770,000	
10	6,200,000	1,770,000	175,000	,,	3,991,000				,,	496,000	,,	1,584,000	2,407,000	
11	5,500,000	2,407,000	226,000	,,	4,679,000				,,	440,000	,,	1,528,000	3,151,000	
12	4,800,000	3,151,000	160,000	1,220,000	4,531,000			1,813,000	365,000	384,000	,,	3,262,000	1,269,000	(5) 本質碼頭改建駁岸故貨物費停泊費無須計入存棧費以 50% 計算共 220,000 元 (10) 改建駁岸故本質碼頭保養費計 23,000 元無須計入 (10) 第三期駁岸完成故增加駁岸保養費計 17,000 元
13	4,100,000	1,269,000	75,000	2,046,000	3,390,000			1,000,000	382,000	328,000	,,	2,410,000	980,000	
14	3,400,000	980,000	53,000	,,	3,079,000			1,531,000	,,	272,000	,,	2,885,000	194,000	
15	2,700,000	194,000	62,000	2,739,000	2,995,000				436,000	216,000	,,	1,352,000	1,643,000	(5) 全部堆棧完成五層容量增加故存棧費增加 693,000 元 (10) 第三期完成堆棧及道路故保養費增加 48,000 元保險費增加 6,000 元
16	2,000,000	1,643,000	178,000	,,	4,560,000				,,	160,000	,,	1,296,000	3,264,000	
17	1,300,000	3,264,000	307,000	,,	6,310,000				,,	104,000	,,	1,240,000	5,070,000	
18	600,000	5,070,000	452,000	,,	8,261,000				,,	48,000	300,000	784,000	7,477,000	
19	300,000	7,477,000	644,000	,,	10,860,000				,,	24,000	,,	760,000	10,100,000	
20	000,000	10,100,000	854,000	,,	13,693,000				,,	00,000	000,000	436,000	13,257,000	

說 明

- (1) 自借款之日起,每足一年,付息還本。
- (2) 第一期工程借款計 6,000,000 元,第二期工程借款計 4,500,000 元,分十五年還清,自借款日起三年後開始還本,利息以年利八厘計算。
- (3) 上年盈餘與本年借款為本年存數。
- (4) 凡能留作定期之存款,以年利八厘計算。凡在一年內逐次收付之款,均以二厘計算。
- (5) 為貨物費,停泊費,存棧費,三項收入之總數。
- (6) (3)+(4)+(5)=(6)。
- (7) 第一期工程費計 5,180,000 元,內土地費約計 80,000 元,第一年填築灘地及開始建築碼頭,需費約計 1,000,000 元,第二年造成碼頭及過貨棧堆棧道路溝渠等,需費約計 3,000,000 元,其餘之 380,000 元,為留作保證金及準備費之一部份,於第三年支付之。
- (8) 第二期工程費計 4,646,000 元,第一年填土及開始建築駁岸,約需 1,200,000 元,第二年造成駁岸及過貨棧堆棧道路溝渠等,約需 2,800,000 元,其餘之 646,000 元,為留作保證金及準備費之一部份,於第三年支付之。
- (9) 第三期工程費計 4,344,000 元,第一年填土及造成駁岸,約需 1,813,000 元,一年完工,第二年完成碼頭內各道路並開始加建堆棧,約需 1,000,000 元,第三年完成五層堆棧及碼頭上一切設備,約需 1,531,000 元。
- (10) 建築時之開支已估入準備費內,本項為碼頭造成後之開支,如保養費,管理費,保險費,三項之總支出。
- (11) (2)×8%=(11)。
- (13) (7)+(8)+(9)+(10)+(11)+(12)=(13)。
- (14) (6)-(13)=(14)。

## 附錄

### 遷移上海北車站及擴展鐵路綫商權書 二十一年五月

上海鐵道綫有二，西達南京者爲京滬綫，車站設於閘北，卽北站。南通杭州者，爲滬杭甬綫，車站設於南市，卽南站。曩時閘北一帶，尙屬荒蕪之區，兼以租界地位在其南，車站須遷就市場，不得不毗連界路。嗣後人口日密，交通日繁，滬寧滬杭甬兩綫，又因事實上之需要，互相接通，以北站爲兩路之總站。就鐵路本身而言，可謂蒸蒸日上，進步極速。惟閘北方面，則因鐵路之障礙，對於市政之發展，影響甚鉅，蓋路綫橫貫閘北，路軌設於平地，非特道路交叉，爲其限制，卽已有跨軌設備之處，每當行車之時，鬧市交通，輒爲柵門所阻，職是閘北北部之市面與地價，較之南部，幾有天淵之別。此現時鐵路綫妨礙交通，影響市面，亟須加以糾正者也。

再就上海全市交通觀之，所有輪埠，均設於浦江兩岸，非特缺乏鐵路之脚接，不能收水陸聯運之效，且車站距離輪埠甚遠，貨物轉運，異常艱難，無形中之損失，難以數計。爲應付交通之需要計，實亦有將現在之鐵路綫，加以擴展之必要。

更就上海地位論之，租界橫亘全市之中心，實爲南北兩市發展之障礙，而收回租界，又非短時期內所能實行。際此商業日盛，輪船日增，碼頭之擴充，趨向浦江下游，改就深水。今日之租界中心，將來已非最適當之市場，此市中心區域計劃之所由生，而將來總車站之地位，以及鐵路綫之布置，亟待商榷者也。

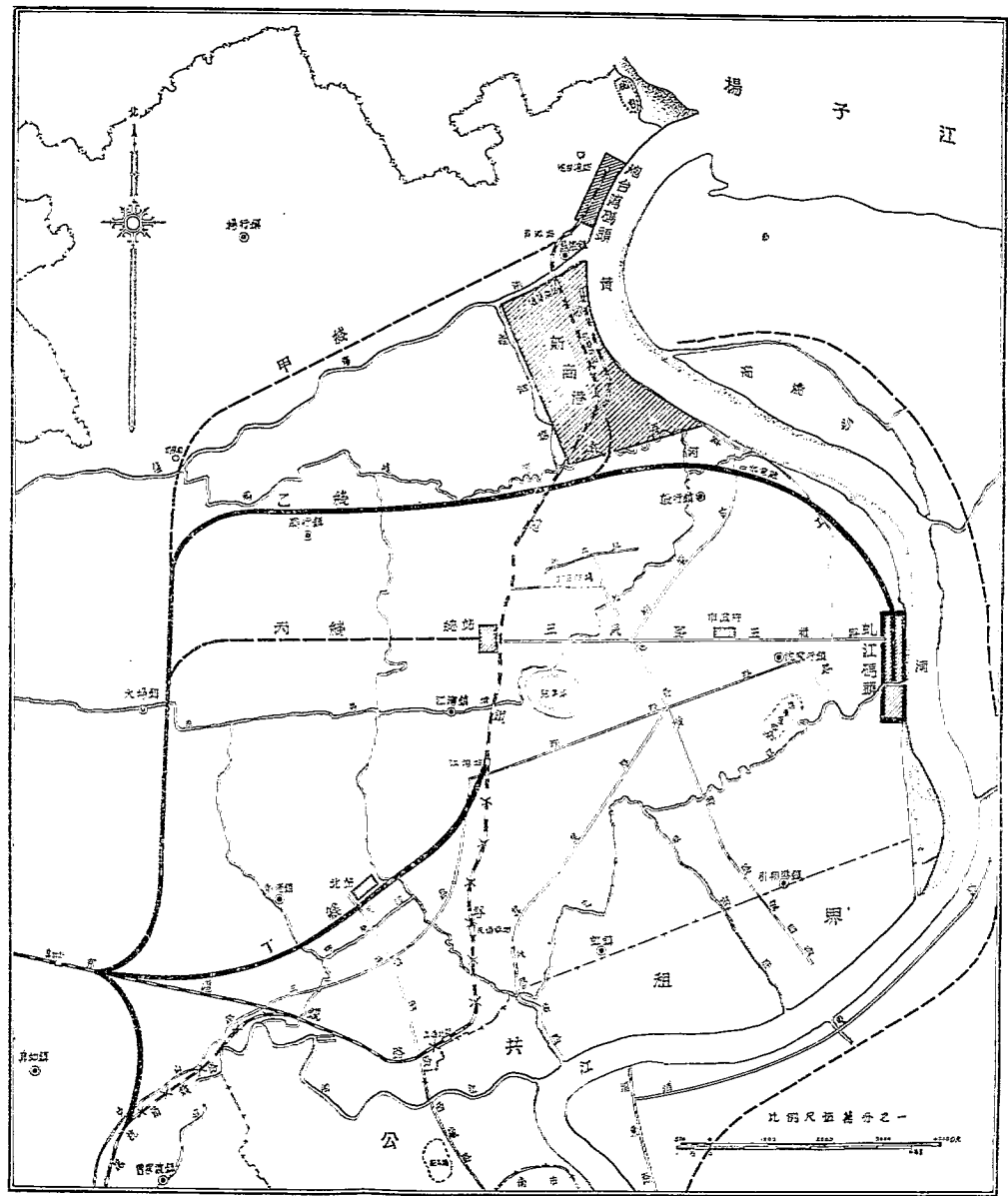
自一、二、八事變發生以來，滬北一帶，淪爲戰區。昔日之繁榮，盡成灰燼。當此空前浩劫之後，自不能不有非常之建設，以謀戰區之復興。惟是復興計劃，與其囿於各市區局部之整理，毋寧澈底加以改善，爲發展上海之宏圖。故鐵路綫之擴展，與車站地位之確定，實爲當務之急。

按上海市中心之計劃，將來商港碼頭之地位，選定虬江口，及吳淞砲台灣沿浦一帶，以該處江寬水深，又多空曠之地，實爲全市最完善之商港區域。是以將來鐵路綫之擴展，最好由真如附近，岔道向北，直達大場，再折而爲三，甲綫北趨胡家莊，跨越蘊藻浜，循浜北達吳淞鎮，與現在之淞滬線相接，再由砲台灣分道，與砲台灣之碼頭聯絡。乙綫由大場經廟行之北，向東循鵝艖浦袁長河水電廠，折而向南，沿浦濱與虬江口之碼頭聯絡。丙綫由大場向東，止於三民路之西端，設立市中心總車站於此。（參觀附圖）待碼頭鐵路完成以後，則市面將由租界遷移向北。現在戰區以內，將來必能異常發達，成爲極繁盛之區域。設再延長滬杭甬線，跨越浦江，沿浦東而直達高橋沙，則滬南浦東，亦將得有相當之利益。似此水陸交通，既能如脈絡之貫暢，自不難躋於世界頭等商港之列矣。

至於實施之程序，第一期當敷設乙綫，使與虬江口碼頭聯絡。同時由真如分出

丁線，經柳營河北，暫與現在之淞滬線，在江灣車站附近啣接。並將北站移設於宋公園附近。另由曹家渡延伸滬杭甬綫至眞如，與乙丁兩綫聯絡。原有曹家渡至北站之滬杭甬綫，江灣至北站之淞滬綫，一律拆除。第二期敷設甲丙兩綫，完成以後，將淞滬綫全部拆除。查宋公園之新車站與現在北站，距離不足三公里，有宋公園路，可以直通租界之西藏路，其與舊市場之交通亦頗便利。如是則第一期工程完竣之後，閘北區域以內，自柳營河以南，均可自由發展，今日所感之一切痛苦，胥將祛除無遺。第二期工程完竣之後，則大場一帶，爲將來鐵路之樞紐，凡屬鐵路方面之機廠，以及其他工廠，均可設置於斯。大場以西，及蘊藻浜附近，並可成立工業區矣。





中華民國二十一年六月

# 上海市市中心區域建設委員會

分類	才
卷號	88
冊號	

067  
211930

45.18  
1201

13