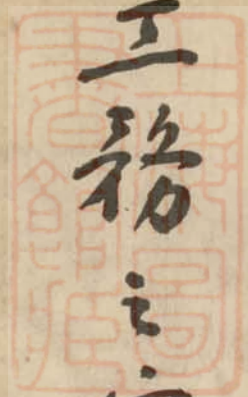


中華民國十年三月廿六日

440



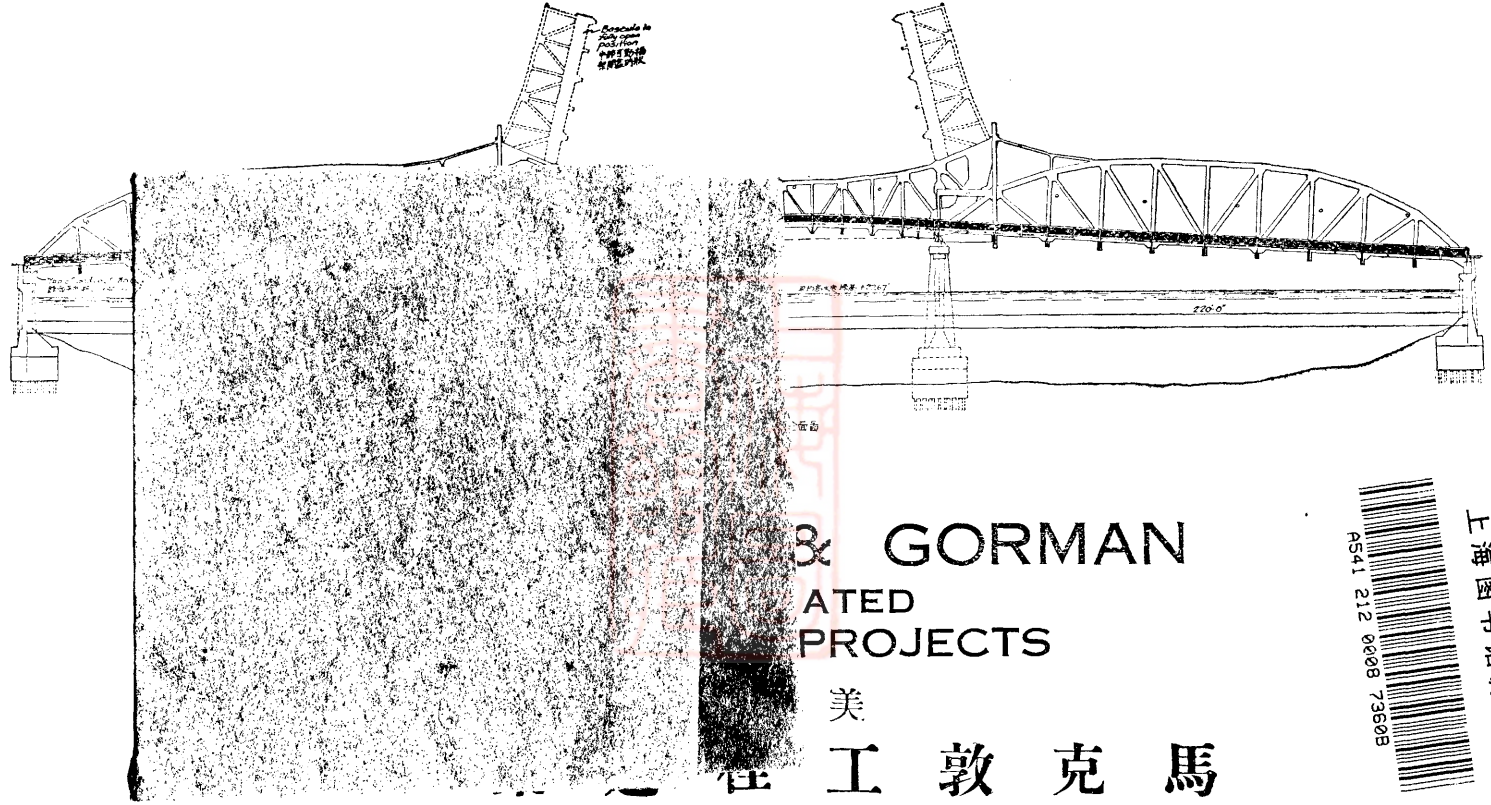
廣州市
工務
之
實
施
計
劃



程天國



橋 鐵 江 珠



& GORMAN
 ATED
 PROJECTS

美

工 敦 克 馬

橋 鐵 江 珠 築 承

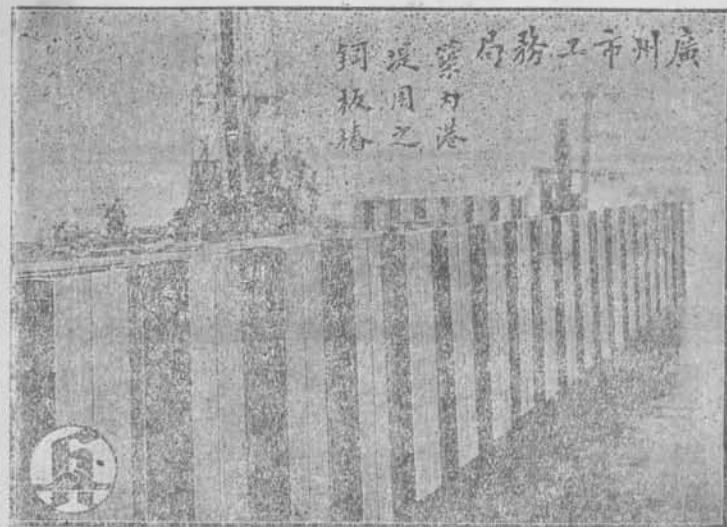
及

程 工 種 各

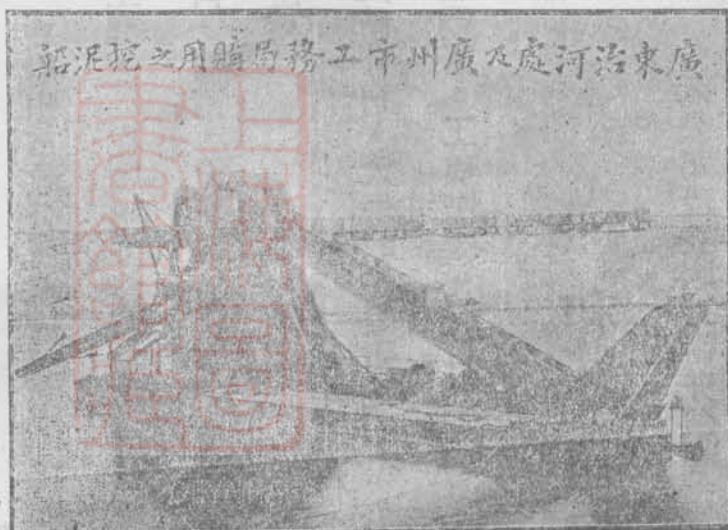


上海图书馆藏书

本行專辦
各國名廠
機器電器



廣州工務局
廣東省
銅板橋

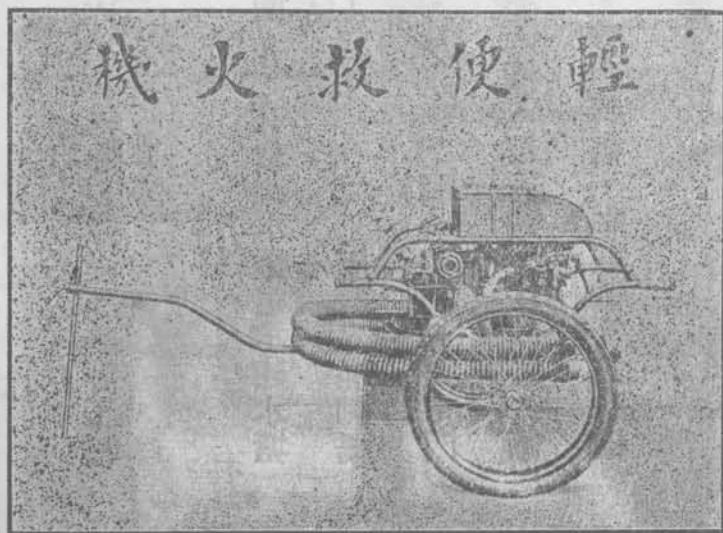


廣東省河處及廣州市工務局之用泥船

特聘富有經驗
工程師籌設各
種工廠一切工程
計劃

海
館
藏
書

各界賜顧幸
留意焉
省港保庇洋行
機器部謹啟



輕便救火機

和興建築公司

本公司開設於光緒年間。前後二十餘年內。承建大小洋樓舖屋橋樑馬路等工程。稽僕難數。如

在廣三鐵路承築該鐵路工程。在新會承建天河圍。在自來水公司承建水塘

水廠，大小街管，東山及觀音山水塔，大管等工程。在堤工局承建堤砌橋

樑等工程。在廣州市政公所承拆城基，拱北樓，及建築菓欄，菜欄，大南門

馬路橋樑等工程。在廣州工務局承建一德路，杉木欄，越秀路，法政路，德

宣路，觀欄街，河南，大新街，三聖社，觀音橋，寶慶新街，彩虹橋等馬路橋

樑及堤砌工程。

此外如西堤大新公司，太平戲院等建築工程。亦係本公司承辦。連工包料。工堅料實。經驗豐富。工程快捷。依期不誤。諸君光顧。無任歡迎。

和興公司司理陳開謹啓

本公司設在朝天街井頭巷

自動電話一一四七三

華益建築公司

承辦大小土木工工程

測繪畫則

做公司向來承辦大小建築
 工程工作堅固取材優美價
 格克己依期無誤並專聘富
 有工程學識經驗之工程師
 多人以備代客計劃各項工
 程事務如承惠顧請
 駕臨敝公司接洽自當悉心
 計劃竭誠相告

華益建築公司啟

廣州市清平橋第三號三樓

榮興建築公司

廣州市多寶橋脚

接理測量劃則計算力量

承造大小建築土木工程

做公司承造大小各項工
程工堅料固取價從廉依期不
誤

並聘備富有經驗之工程
師代客計畫各項工程如蒙惠
顧請移玉至敝公司自當竭誠
款接

總理遺像

革命尙未成功

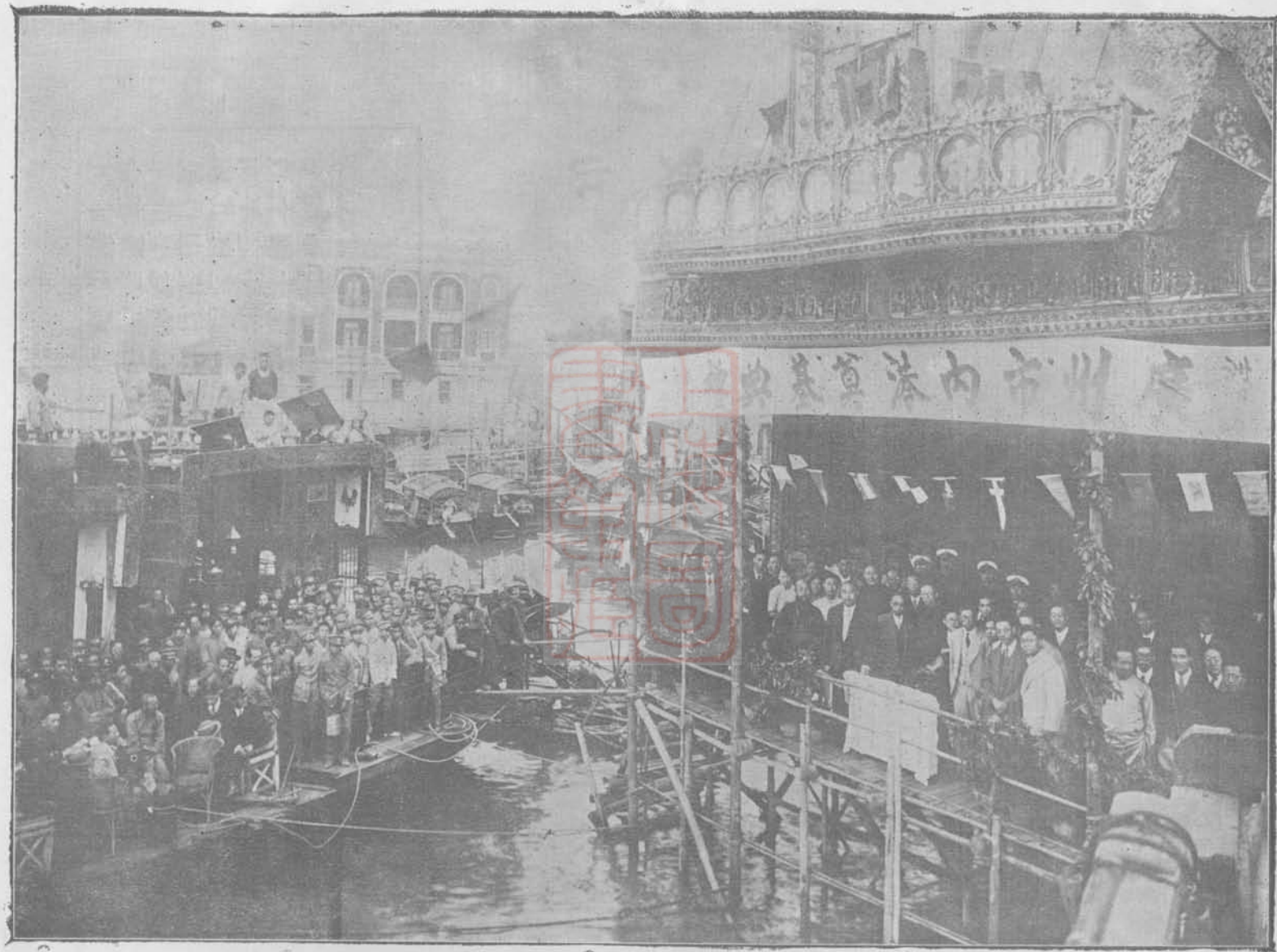


同志仍須努力

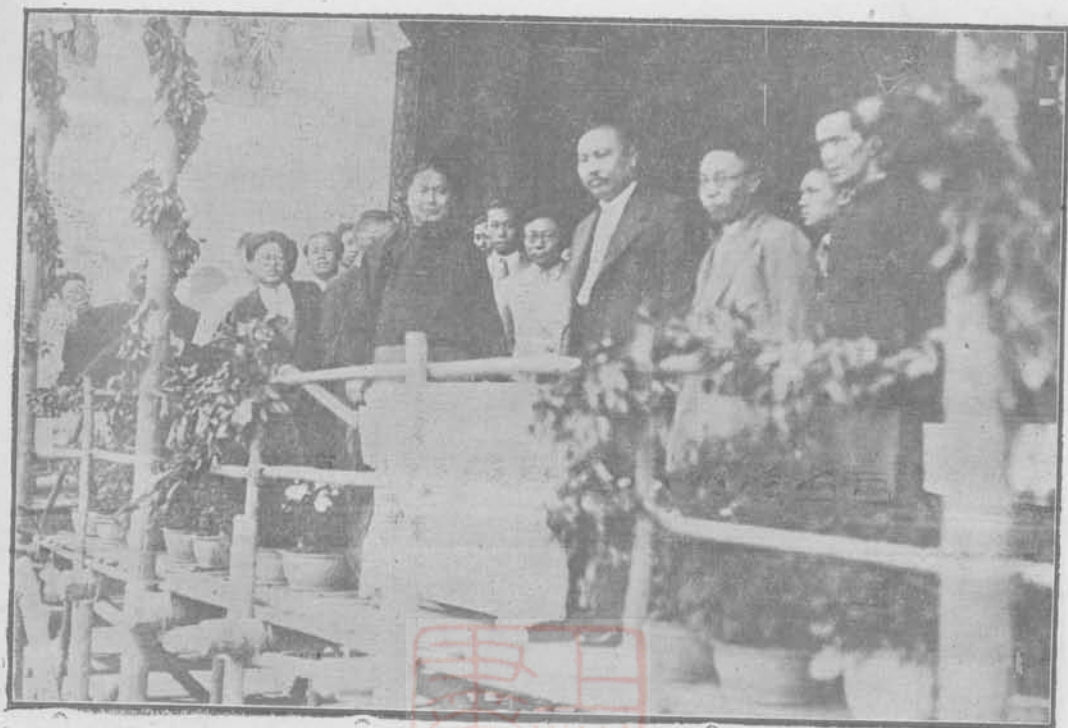
總理遺囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民眾及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥

現在革命尙未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開國民會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑



一之攝影典禮奠基港內市廣州建築



廣州市內港奠基典禮攝影之二



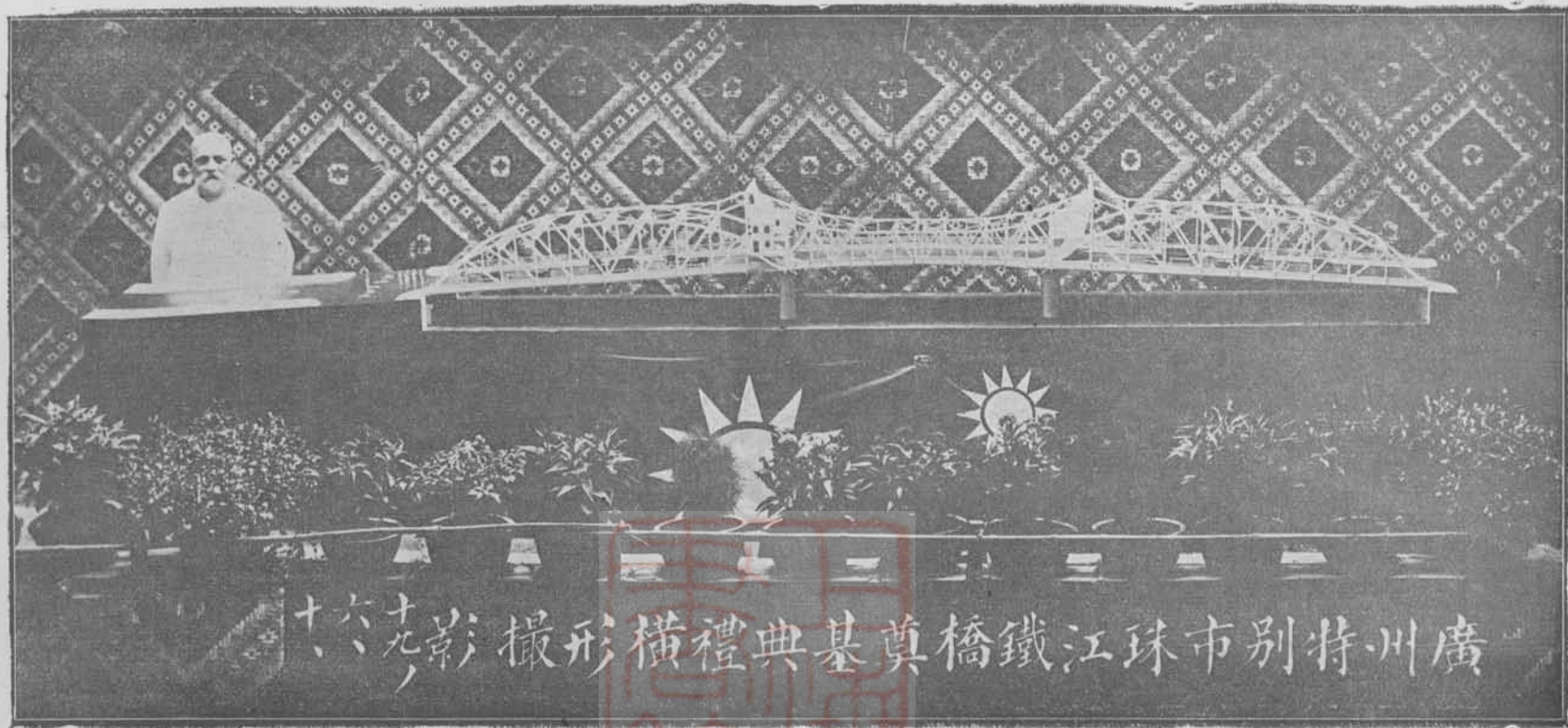
廣州市內港奠基典禮攝影之三



廣州市內港奠基典禮攝影之四



建築廣州市珠江大鐵橋奠基典禮攝影之一

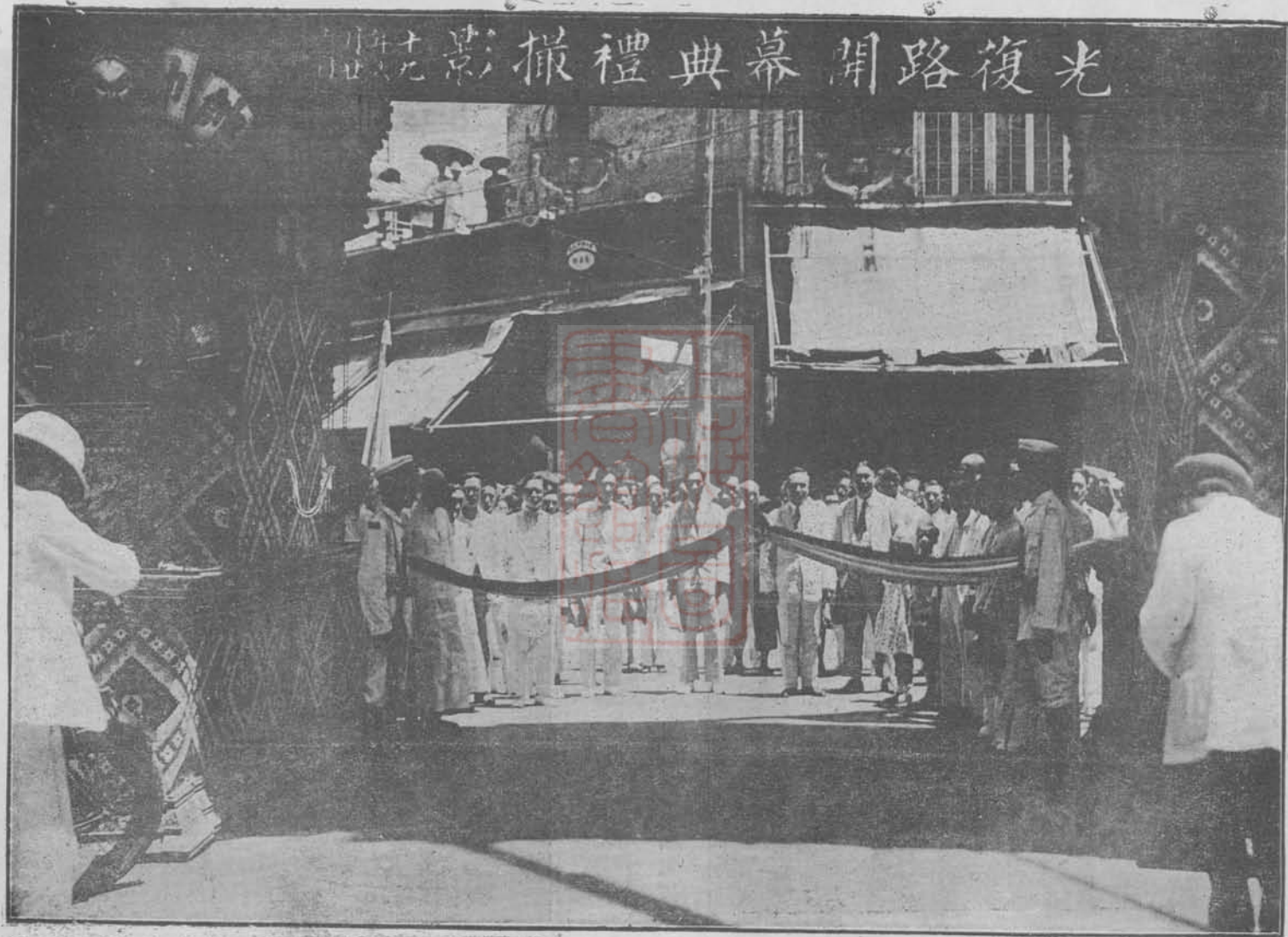


建築廣州市珠江大鐵橋奠基典禮攝影之二(鐵橋之模型)



建築廣州市珠江大鐵橋奠基典禮攝影之三

光復路開幕典禮攝影



光復馬路開幕典禮攝影



光復路鋪築青路面之情形



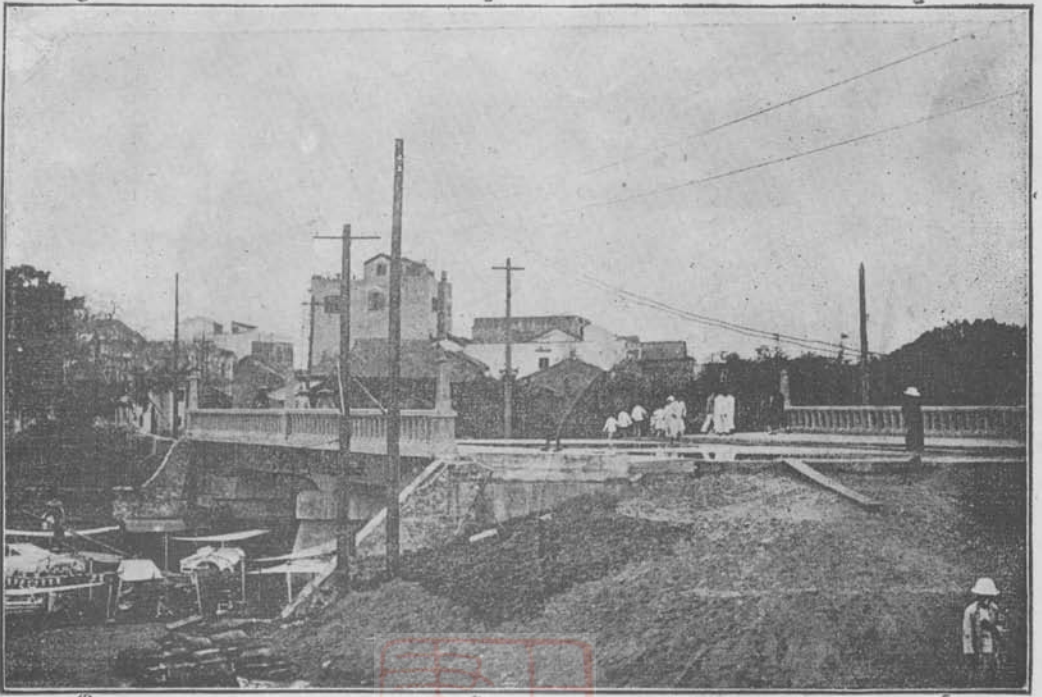
建築完竣之光復路



建築中之中華南路



建築中之龍津東路



橋灣荔之完成將行



路馬二河南之建築中

金城公司

專理租務
按揭置業



經營建築
各項工程

天龍

八十八甫北路二十二號·自·動·電·話·二·一·七·四·四

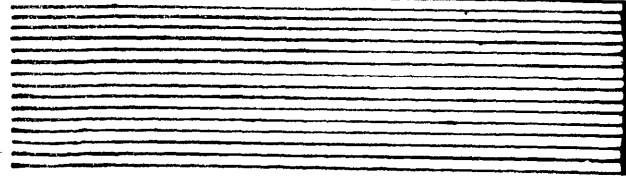
天
大
興
永
建
承



承 建 唐 洋
屋 宇 海 礁
橋 樑 馬 路
腊 青 天 面
水 塘 膠 紙
大 小 工 程
承 築 廣 州
市 工 務 局
各 馬 路 經
歷 十 餘 年
電 話 一 三
四 八 二 号

廣 州 市 花 塔 街 口

永 興 建 築 公 司



廣州市工務之實施計劃

目次

頁數

林序

壹肆

一·導言

一四

二·廣州市區之地誌

五八

甲·境界

五七

A 警界

五六

B 權宜區域

六七

C 擬定區域

七

乙·地勢

八

三·建設計劃

甲·道路建設與分區計劃

A 原有道路系統之整理

1. 確定舊市區馬路之路線及闢路之程序

附三期馬路路線總表

2. 放寬內街街道辦法之妥訂
3. 改良養路方法

B 新市區的設計

1. 分區計劃
2. 發展河南大計劃
3. 建設住宅區計劃
4. 開闢郊外馬路計劃

附郊外馬路路線總表

C 整理全市渠道及濠涌計劃

九一—一〇六
一〇一—一〇六
一一—一二五
一一—一二二
二二—二四
二四—二六
二六—四八
二六—三〇
三〇—三四
三四—四〇
四一—四八
四八—六〇

乙・內港建設

A 內港建設計劃

B 填築省河南北堤岸計劃

C 珠江大鐵橋之建築

D 碼頭之建築與整理

丙・公共建築物之建築

A 市府合署

B 市場

C 學校與圖書館

D 平民宮

E 市立銀行

F 市立戲院

G 公共墳場

丁・園林與公共娛樂設備



六一—七七

六二—六九

六九—七二

七二—七七

七七

七八—九〇

七八—八〇

八〇—八三

八三—八五

八六—八七

八七

八八—八九

八九—九〇

九〇—一〇六

A 公園

1. 原有各公園之擴充

2. 增闢公園計劃

九一—一〇一

九一—九六

九六—一〇一

B 林場

一〇一—一〇三

C 跑馬場

一〇三—一〇四

D 游樂場與游泳場

一〇四—一〇六

四・預算與效果

甲・預算

A 支出預算

一〇八—一一五

B 收入預算

一〇八—一一三

乙・本計劃完成後之效果

一一三—一一五

A 成績

一一六—一二九

B 常年收入

一一六—一二八

一二八—一二九



五·餘論

附錄

壹二〇—壹三二

一·內港奠基典禮演說詞

徐家錫紀錄

二·珠江大鐵橋奠基典禮演說詞

方規紀錄

三·市立圖書館奠基典禮演說詞

方規紀錄

四·平民宮奠基典禮演說詞

方規紀錄

五·建議開闢黃埔商埠意見書

程天固

六·提議建築國貨徵銷場意見書

程天固

七·提議建築市立育嬰院意見書

程天固

八·都市建設與新廣州市之建設

徐家錫

廣州工務之實施計劃 目錄

九・統計圖表



協成建築公司

接理測量畫則計算力量

敝公司承造大小各項工程工堅料固取
價從廉依期不誤並聘備富有經驗之工
程師代客計畫各項工程如蒙惠顧請
移玉至敝公司自當竭誠欸接

廣州市文明路十九號（中山大學對面）

承造大小建築土木工程

謙信建築公司

承辦

大小土木工程測繪畫則

敝公司向來承建大小建築工程
工作堅固取材優美價格克己依
期無誤並專聘富有工程學識經
驗之工程師多人以備代客計劃
各項工程事務如承惠顧請
駕臨敝公司接洽自當悉心計劃
竭誠相告

廣州市黃沙德安里第七號

廣州市工務之實施計劃

林序

現代物質建設之進步，政治思潮之澎湃，工商百業之銳進，其原因似非一端，然歸納而窮究之，則社會一切事物之變遷與進化，幾莫非胚胎於都市。日人池田宏氏有言：「都市與健全之農村相對待，而支配一國之國運，形成一大社會之組織，俾多數國民得以安居，成一大經濟組織，爲一國國力之中堅，又爲政治之中心，文化之魁首。」於此可見現代之文明，實都市進化之文明也；都市建設不進化，則社會一切事物之進化，亦勢將中止，可斷言也。

「市政」之實施，即推進都市建設之唯一發動力也；由此推論，則市政之實施，亦推進社會一切事物之進化之唯一發動力也，其關係於國家社會之繁榮，甚至於世界全人類之福利，均屬至重且大。而且，都市居民占全民之多數，而市政建設與市民之關係，又至爲密接，倘市政昌明，市民各得享受優美，安適，愉快的生活，則一切國家問題與社會問題，最低限度，當可解決其泰半矣。故蔣介石同志有言：「建設之事萬端，唯市政最爲先務；誠以都市

者，人民所集中，文化於以貽息，政治效用，切近易覩，民生福利，非此無以築其基，民權運用，非此無以植其始也。」市政之重要，不其懿歟？

查市政所須解決之問題，至爲繁曠，且各問題之中，彼此均有特別之效用，相互之關係，措置之間，很難有所偏重；惟就市政推行之步驟言，則都市設計，實居首要之地位。蓋都市設計者，所以促進一市及其環境，使依理智方向，爲順序而壯麗之建設的主要計劃也，一切市政之推進，實無不在其支配之下；此都市設計所以又爲市政最急之先務也。

雖然，都市設計，豈易言哉？其頭緒之紛繁，關係之錯雜，靡論社會財富與生產能力，究屬有限，莫能同時并舉；即使確有餘力，可以分途猛進，亦深恐有誤入歧途，或多勞少獲之弊。蓋市肆之興替，變化靡常，而地方與時代之需求，尤難預測，故都市建設，必須有循序漸進之步驟，更須有具體之計劃，然後凡百設施，始能措置餘裕也。

廣州市爲南中之唯一重鎮，革命之策源地，市民財力，至爲豐富，其革新觀念，尤爲積極。溯自市政創辦以來，歷經前賢苦心孤詣之經營，模範市之聲譽，彪炳中外，吾人棲息是邦，不特同沾實利，且亦與其榮焉。

雖然，盛名之下，其實難副，年來市政建設，雖不乏成績，然全市之整個設計，尙未全盤釐定，此後施政之方針，至覺游移，方之外國名都，殊多未逮。嗚呼！該自主理本市市政以後

，對於確定本市建設之永久計劃一事，未嘗一刻忘懷；現除廣致專門技術人員勦助進行外，并擬聘請瑞士某市政專家代爲策劃，預料此項計劃之擬訂，必能於此二年內以底於成也。

是計劃書也，爲本市工務局長程天固君所編之廣州市今後三年內之工務實施計劃，雖因時間關係，未將全市永久建設計劃完全訂定，然在此過渡期中，得此以爲今後數年內施政之指導，則本市建設之實施，自必能收十百倍之奇效。且此計劃之規劃，規模遠大，策劃周詳，其一切設施，固不特與本市地方情形，社會現狀極爲吻合，而於經濟及都市設計學理兩方面，尤多獨到之處。苟能於此三年之內，逐一按步完成之，則本市永久建設大計之骨幹，已可構成，從此基礎既牢，則鋪張自易爲力，將來進一步而從事於全市永久設計之釐訂，當可事半功倍；然則謂此計劃爲將來廣州市整個建設計劃之藍本，亦無不可也，此又豈潦草塞責，慰情聊勝於無者之比哉？

抑尤有進者，我國連年禍亂相尋，國人望治之心，已極急切，徒以國內各項建設事業之興辦，其利多不易見，故不能喚起國人注意耳；苟主事之人，能將建設各規劃之利害關係，剴切而詳陳之，則國人之援助，當可不招而自至矣。不觀乎本市關路之過去歷史乎？當拆城關路之始，市民固反對不遺餘力者也；迨後馬路大關，交通日形便利，於是全市市民不特不再加反對，且唯恐關路之不速矣。推之一切建設，何莫不然。是故此廣州市工務實施計

劃書之刊佈，不惟大有裨助於本市今後永久建設計劃之釐訂，且可將本市建設之利害關係，盡量宣傳，以喚起市民之注意，使之積極加以贊助；其於本市建設之前途，關係豈淺鮮哉？是爲序。

中華民國十九年十二月十日

林雲陔序於廣州市市政府



耀基建築公司

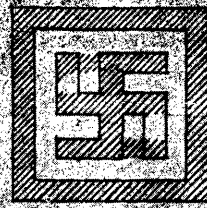
承辦大小土木工程

測繪畫則

敝公司向來承建大小建築工程工作堅固取
材優美價格克己依期無誤並專聘富有工程
學識經驗之工程師多人以備代客計劃各項
工程事務如承惠顧請駕臨敝公司接洽自
當悉心計劃竭誠相告

寫字樓河南洗滌西十號 自動電話五〇一四五

西門總工廠 自動電話一一一八八



萬國工程公司

事務所

廣州市文明西路二零八號

自動電話一二三三六號



廣州工務之實施計劃

一、導言

執廣州市之建設，以批評過去政績，其不曰畸形的設計者，輒曰偏頗之發展，比比而是。甚至謂廣州市政措施，無一不以資產階級之利益爲前提，而以平民生活之惡化供犧牲，此或言近偏激，昧于情勢，然而年前建設之錯誤，措置之分岐^歧，無或統系者，誠難諱言矣。

夫都市設計乃整個的社會建設問題，而非單純技術上之問題也；苟市民生活，不能因都市建設而改善，社會經濟，不能因都市改造而發展，則都市設計之目的，尙安在哉？乃本市往昔之工程規劃，竟多中斯弊。例如：交通建設之實施也，則萃全力於市內馬路之建築，而內港與四郊公路之開闢，事同重要，又付諸缺如；因此外來商品，非經多重轉折，不能入市，運費既多，成本自重，而奸商巨賈，復可承機操縱^乘，市民生活，遂大受其累矣。卽就過去之路政建設而言，雖闢路工作不乏成績，然試一查闢路之後，對於平民住宅之救濟，果有術

乎？則無有也。馴至地價日增，租率飛漲，平民未蒙交通之利，已先嘗稅居不易之苦；「爲資產階級而建設」之非難，固由來有自也。此外如渠道系統之紊亂失治，而內街排洩，悉遭馬路截塞，店戶工廠之雜處不分，則住居安寧，盡爲塵囂肆擾，猶其餘事。長此以往，而欲廣州之進儕于現代偉大都市之列，不其難耶？

雖然，廣州爲建設落後之舊都，改造極難；加以治區遼濶，人事殷繁；而政潮起伏，動亂討逆，復無歲無之；有此成績，已覺可貴，尙何有于偏頗之弊哉？

且作始者難，而社會演進之應付尤難，外國都市設計之經一改再改者，雖以世界著名之南房氏 (L'Enfant) 的美京華盛頓建設計劃，猶在所不免，矧以初期草創之廣州市政乎？前賢勇往無前之努力，縱有失當，仍未可厚非也。

天固于民國九年初任本市工務之始，即擬從事作具體計劃之編訂，以確定本市建設之方針及其實施之步驟；不幸是時陳氏作亂，事遂中止。去年固復任斯職，因鑑于年前市政建設之凌亂無序，輕重倒置，乃愈覺此項具體計劃之關係重要。蓋年來市政建設之失敗，其弊多非盡在技術上的問題，而在建設系統之缺乏；苟於各期工務實施之先，預有一精密的具體計劃，以爲建設張本，則一切建設，自能量力任事，處置得宜，而各項工務之進步，亦必能等量齊現，互相策應；又何致上有端緒紛繁，兼顧維艱之憂，下有望治如渴，奚爲后我之怨也

爰特根據本市發展趨勢之攷察，市民日常生活之需要，市庫與市民負擔之能力，及現代都市設計之原理，詳加研究，擬具本計劃書，用作今後三年內（由民國十捌年六月起至廿一年六月止）建設之標準。關於本編所定各項設計，均屬坐言起行，實事求是之計劃，非徒作空談高論者之比也；苟非有陳氏之亂，則此計劃之大部，且早已見諸實行，斯則天固所堪自信。今事隔十載，而所有年前急欲完成之計劃，仍一一由天固實現之，雖未來之工作倍多，仔肩未可稍卸；然十年之夙願，得償於一旦，亦一大快意事也。至於本計劃實施後各年內建設工作之分配，及其業經完成各部份，現均一一加以說明，以稽考成，而供關心本市建設者之參攷焉。

附註：關於廣州市今後永久的整個設計，現在尙未能着手編訂；因該項設計，關係深遠，且多屬市政專門問題，非經精密調查，及專家長期攷慮，固莫能解決也。試攷諸外國名都之設計，其一切建設，雖已臻上乘，惟其市政當局，猶有慮於規劃之未周，競相設立都市設計委員會，廣致專門人材，以負各該市設計之全責；何況廣州市爲舉世重視，而又建設落後之舊都，凡百措施，能不策劃周詳，以樹立全國之良範乎？本市當局有見及此，特擬畧仿外國名都辦法，聘請市政名家，專任斯責；最近且與瑞士某專家往返磋商數次，畧有成議。至延聘辦法，不外下列三種：

- (1) 聘請外國市政專家駐市專任本市設計之責，至全部計劃擬妥日止。
- (2) 延請外國市政專家，先到本市攷察一切，乃着其歸國細訂計劃，俟全部擬妥寄到本市後，再組織計劃審查

委員會，嚴加審訂，然後採用。

(3) 由市府任命國內專門人員，自行編訂計劃一種，或更多編比較計劃數種，寄往外國市政名家，請其代為審查，以定去取。

此三種辦法中，自以第一種為較善，惟需費則較多；在國內各市實行此法者，祇南京一市而已，計該市先後共用去四十餘萬，始克成事；以廣州市之財政現狀論，似難辦到，故將來仍以採用後兩法為較易實行。此項整個的永久計劃完成之後，廣州市政之措施，自必能收十百倍之良效，可斷言也。本編三年內設施之計劃，即所以導該項設計之先河者也；雖其中容有未盡善之處，而須待正於後之設計者，然作始之功，自有其價值在也。



二·廣州市區之地誌

都市設計，半據於人事之變遷，半基于天然之地勢，夫人而知之矣；然人事之變遷靡常，而天然之地勢固定，故凡從事都市規劃者，除舉行人口，運輸，衛生等人事調查之外，對于市區地形之實測，經界之劃分，莫不辨微知著，誠以不如是，則不能因地制宜，規劃妥善也。

甲·境界

廣州市區之境界，先後經劃定者凡三次，即（A）警界，（B）權宜區域，及（C）擬定區域是也。——參看第一圖

A 警界

本市警界範圍內之面積，連水面合計共約二八，二七七·六華畝，其四至界線如下：
東便界線——由鹿鳴岡之東起，經百足岡之西，折向橫枝岡之南，經金釵嶺，北較塲之

東，折而東向，經潔德書院，半邊岡，寺背底之西，橫過省河，二沙頭，至大涌口之東止；
南便界線——由大涌口之東起，沿河南岸線經大涌口，二涌口，沿石涌涌道，經小港之北，草芳之南，龍田之東，沿涌道至省河後航線，沿河岸至白蜆壳，橫過省河後航線，至白鶴洞之南止；

西便界線——由白鶴洞之西起，經大笪地之東，與河岸線畧平行，經河邊各貨倉之西，芳村，花地，汎地頭之南，折而東向，經太平約之北，山村之東，直至省河南岸，沿石圍塘岸線至塞壩口，橫過省河，沿牛牯沙東邊岸線及牛牯河之中線，至增步之西止；

北便界線——由增步之北起，經西村，流花橋，粵秀山鎮海樓，田心，下塘，游魚岡，塘帽崗，至鹿鳴岡之東南止。

除上述之警界區域外，黃埔港之新洲墟，現亦經劃入警界範圍內。

B 權宜區域

本區域之面積，連水面壹萬壹千畝合計，共約九萬貳千畝，其四至界線如下：

東便界線——由瘦狗嶺之東起，沿臘德涌，橫過廣九鐵路，至石牌村之西，穿過臘德村，橫過省河，經海心沙之東，入黃埔涌，至蛋家寮之西止；

南便界線——由赤崗涌與黃埔涌會流之處起，沿路至天成岡之東，經桂田，鷺江兩村之北，嶺南學校之南，沿涌道至小港村及南村東約之南，折向瑤頭村之西北角，再折向南石頭之北，橫渡省河後航線，經白鶴洞之南，至坑村東南隅之外止；

西便界線——由坑村之東南隅起，沿坑村之東，經沙涌村之西，沿涌道經招村，汾水，東濬，折而北向，經聚龍社，汛地頭，乃橫過廣三鐵路之五眼橋站，再穿過貝底水村，沿涌道出省河，沿河道經牛牯河之西，白沙村之東，至新涌口止；

北便界線——由新涌口之前起，沿河道經牛牯沙之北，泮塘埠之南，直入涌道，沿涌道經泥城，增步，田心，粵龍等村，橫過粵漢鐵路，以至瑤台村之西，沿路經王聖堂，流花橋，下塘，入沙河市，經江村之南，至狗頭嶺之東北角止。

C 擬定區域

廣州市之擬定區域，水陸面積合計約式拾九萬畝，內水面約占式萬九千畝，此區域之北部，擬以白雲山爲界，西部擬以增步對河兩島爲界，西南部擬以貝底水，石圍塘爲界，南部擬以大尾，河南兩島爲界，東部擬以黃埔對河之東圍壩，及沿下車陂涌北至水土岡爲界。

上述本市警界，及權宜，擬定兩區域之詳細界線，均經在第一圖內分別繪畫清楚。

乙·地勢

在廣州警界範圍之內，地形平坦，東北兩部雖比西部畧高，但相差之數，仍未逾丈。惟本市之擬定區域，則面積遼濶，形勢雄壯，比之原有警界較大十倍有奇；其東北方面，山陵起伏，平地絕少；正東爲廣袤之禾田，小丘細流，分佈境內，廣九鐵路，貫于北境，珠江航線，繞其南岸，市區展拓，本堪利用，獨惜距離原日市區中點畧遠，呼應不甚靈便；正南爲河南大島，島形扁狹，岸線極長，良田村落，星羅棋佈，島之東端，適居廣州外港（黃埔港）最深水之處，而西端又爲內港建設之地域，島內面積，計達數萬畝，以之建設一偉大商埠，游刃有餘，就地勢論，則紐約之滿哈斯坦島（Manhattan Island）當不是過，此誠廣州市區展拓之最優地點，亦今後廣州新生命所自出也；西南方面，爲花地，大尾等島，地勢坦蕩，一與河南島同，廣三鐵路之起點，卽在是處；正西爲羊牯沙，田塘交錯，民居甚少；西北爲西村，南岸一帶郊地，頗有丘陵；此廣州擬定區域地勢之大概也。至詳細部位，及山陵高度，悉載諸第一圖內，故不多贅。

東便界線

東便界線之南界線
 東便界線之北界線
 東便界線之西界線
 東便界線之東界線

南便界線
 南便界線之南界線
 南便界線之北界線
 南便界線之西界線
 南便界線之東界線

西便界線
 西便界線之南界線
 西便界線之北界線
 西便界線之西界線
 西便界線之東界線

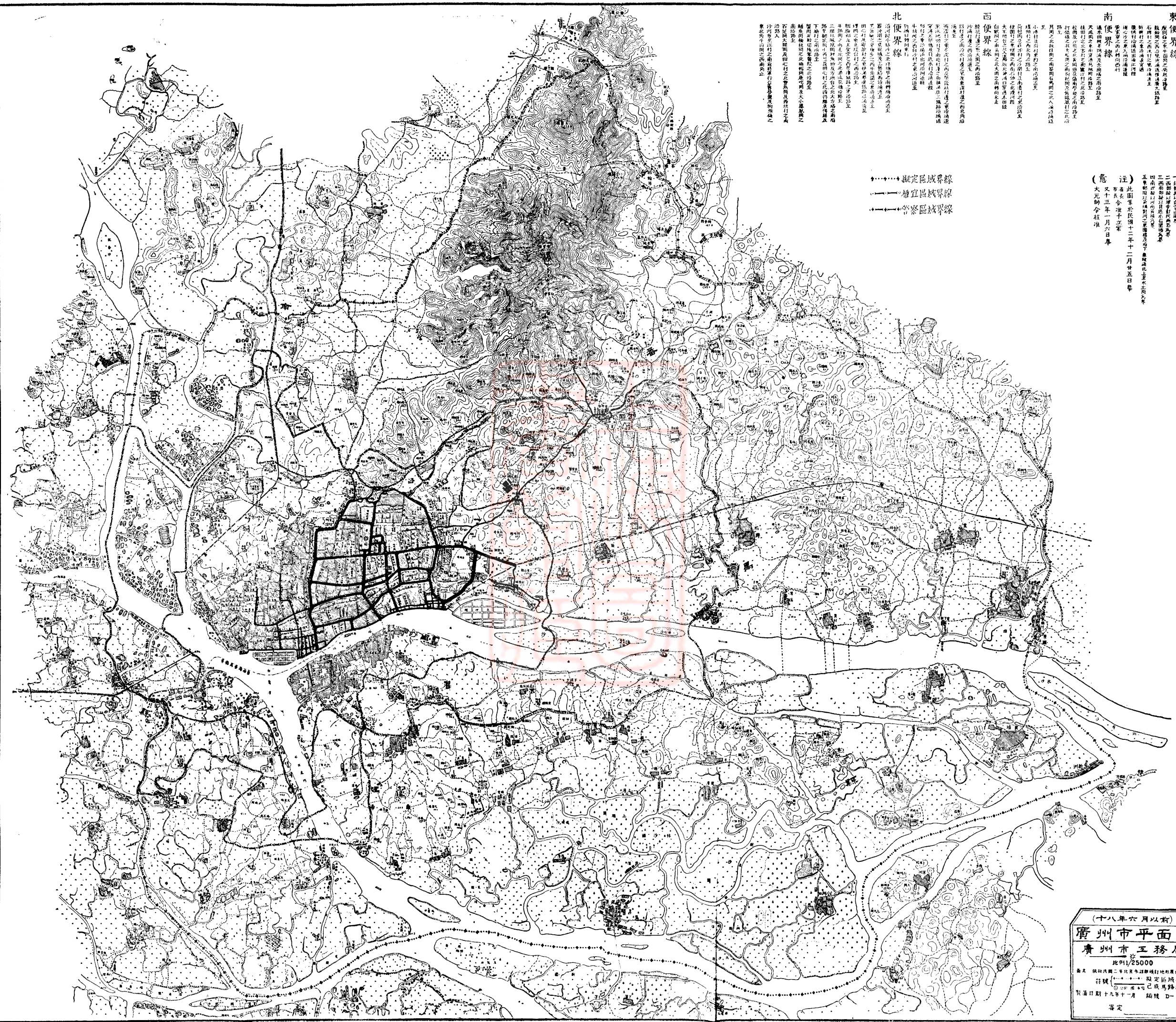
北便界線
 北便界線之南界線
 北便界線之北界線
 北便界線之西界線
 北便界線之東界線

廣州市擬定區域界線表

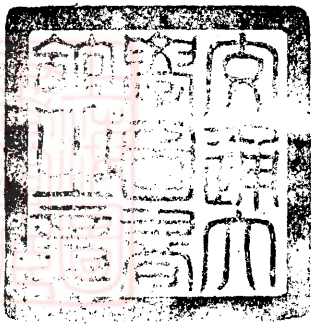
一、此圖係以白雲山為界
 二、此圖係以珠江為界
 三、此圖係以各鄉鎮界為界
 四、此圖係以各村界為界
 五、此圖係以各自然村界為界

注：此圖係於民國十二年十二月廿五日
 經長官核准立案
 又十三年一月六日
 大元帥令核准

擬定區域界線
 擬宜區域界線
 警察區域界線

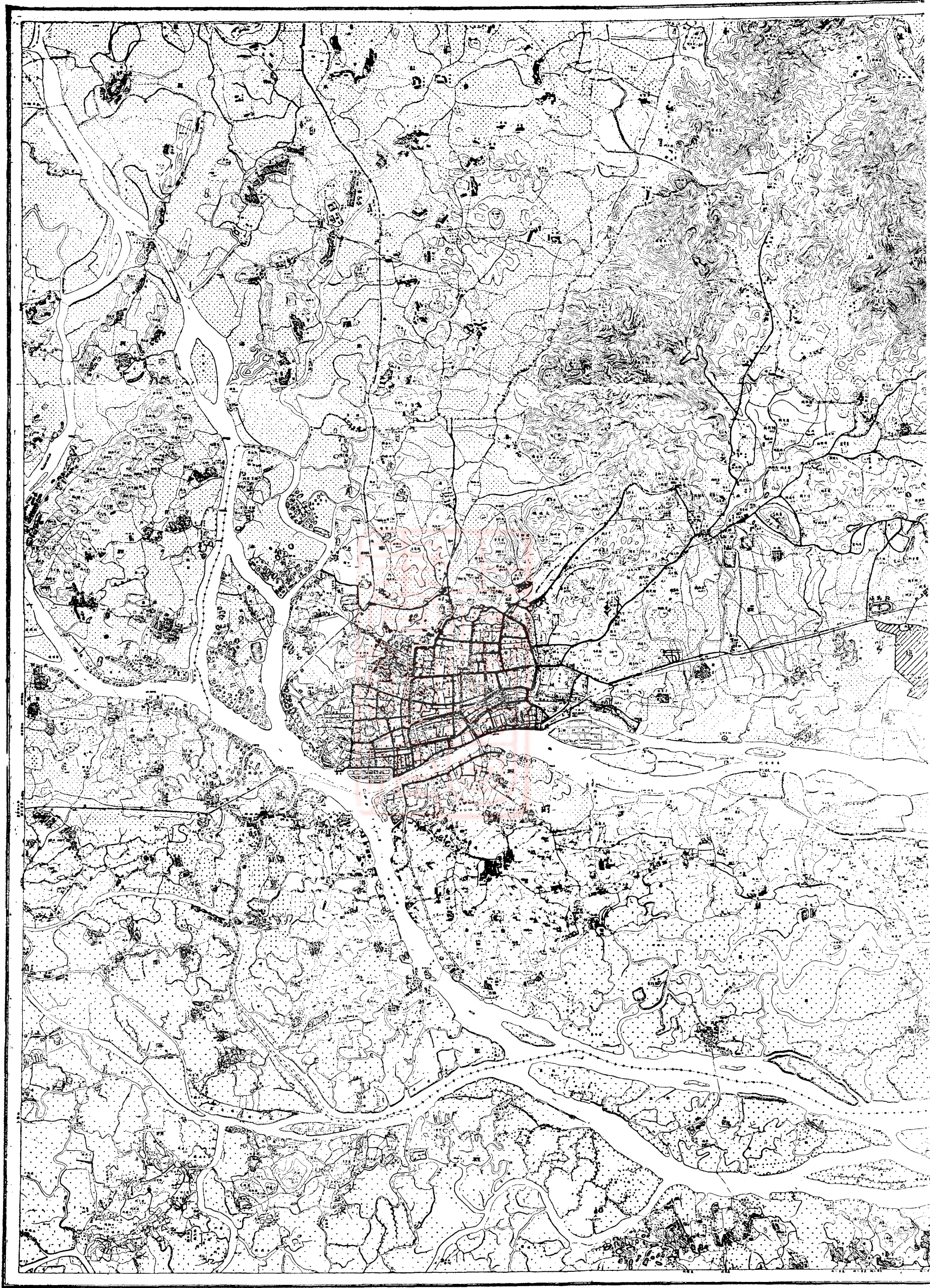


第一圖——本計劃未實施以前之廣州市平面圖



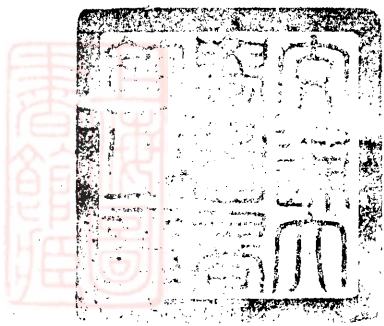


二圖——本計劃開始實施後一年之廣州市平面圖



第二圖——本計劃開始實施後一年之廣州市平





三·建設計劃

都市演進，變化靡常。故都市設計所須適應之環境，亦至爲複雜無定；爲策應將來，及避免今後設計之互相抵觸起見，則一切計劃之實施期限，固不宜過長，而設計之眼光，尤貴乎遠大，然後凡百設施，庶能綱舉目張，統籌兼顧也。

本計劃乃廣州市今後三年內，即由民國十八年六月起，至廿一年六月止之建設計劃也。其實施期限既不過長；而一切設計之擬訂：在技術方面，則以都市設計之原理，與運輸及社會之調查爲根據，實用與美化，均皆重視；在經濟方面，則以市民及市庫負擔能力爲標準，務以節省物力，建設經濟爲原則；至於發展都市經濟，及減輕市民消費之建設，則尤加注意焉。蓋本計劃之目的，在在均以社會公共之幸福爲前提；以市民之財力，供市民之建設，使一切設施，互相策進，全市市民，各蒙其利，然後權利與義務，始能兩得其平，市政之進步；始能等量齊現也。第一，第二，與第三圖所示者，乃本計劃未實施之前，與既實施後之比較；以言效果，雖不敢謂計出萬全，毫無舛誤，然在革故鼎新之際，有此具體的計劃，以資建設，使前此凌亂破碎之措置，能于短少期間，一一就緒，亦不爲非計也。

本計劃爲全市建設之整個設計，所有此三年內全市各項工程規劃，悉數包括在內。現爲

便檢閱起見，特按照各項工程規劃之性質，劃分為四大類，即：

(甲) 道路建設與分區計劃；

(乙) 內港建設；

(丙) 公共建築物之建築；

(丁) 園林及公共娛樂設備

是也。茲分述之如次：

甲·道路建設與分區計劃

都市分區之制，其與道路建設之互相關係，最為密切；緣居民分處，每感交通之困難，若道路治平，來往便利，則分區制度之實現，自可因之而促進；至分區制度推行之後，各區居留，均有限制，則道路運輸之擁塞，又可因此而稍弭。兩者相因，互為進退，此道路建設與分區制度之所以雙提併論也。

關於此兩規劃之一切討論，現擬分作三項以研究之，即(A)原有道路系統之整理，(B)新市區之設計，及(C)渠道及濠涌之整理是也。

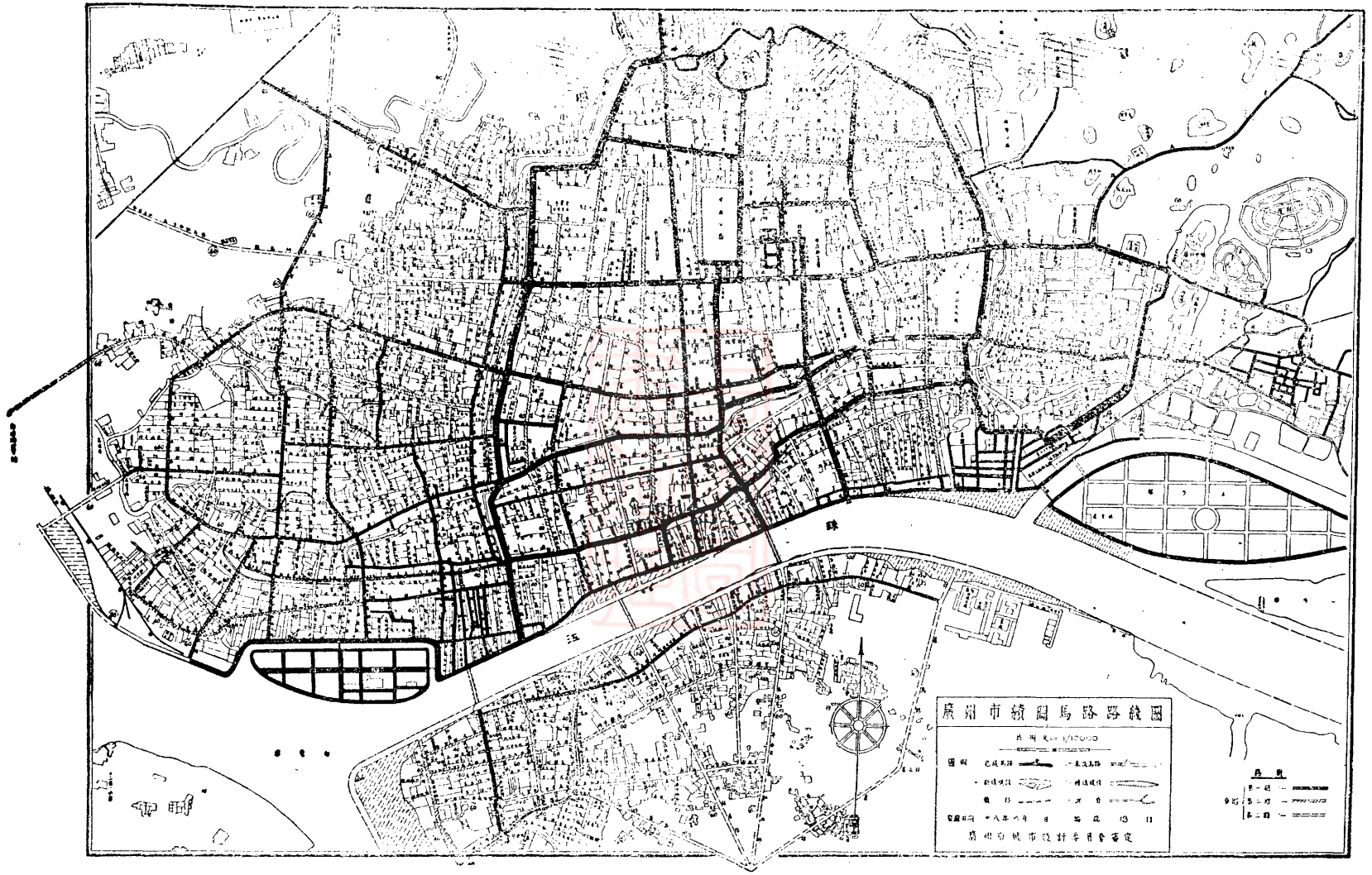
A 原有道路系統之整理

1. 確定舊市區馬路之路線及闢路之程序

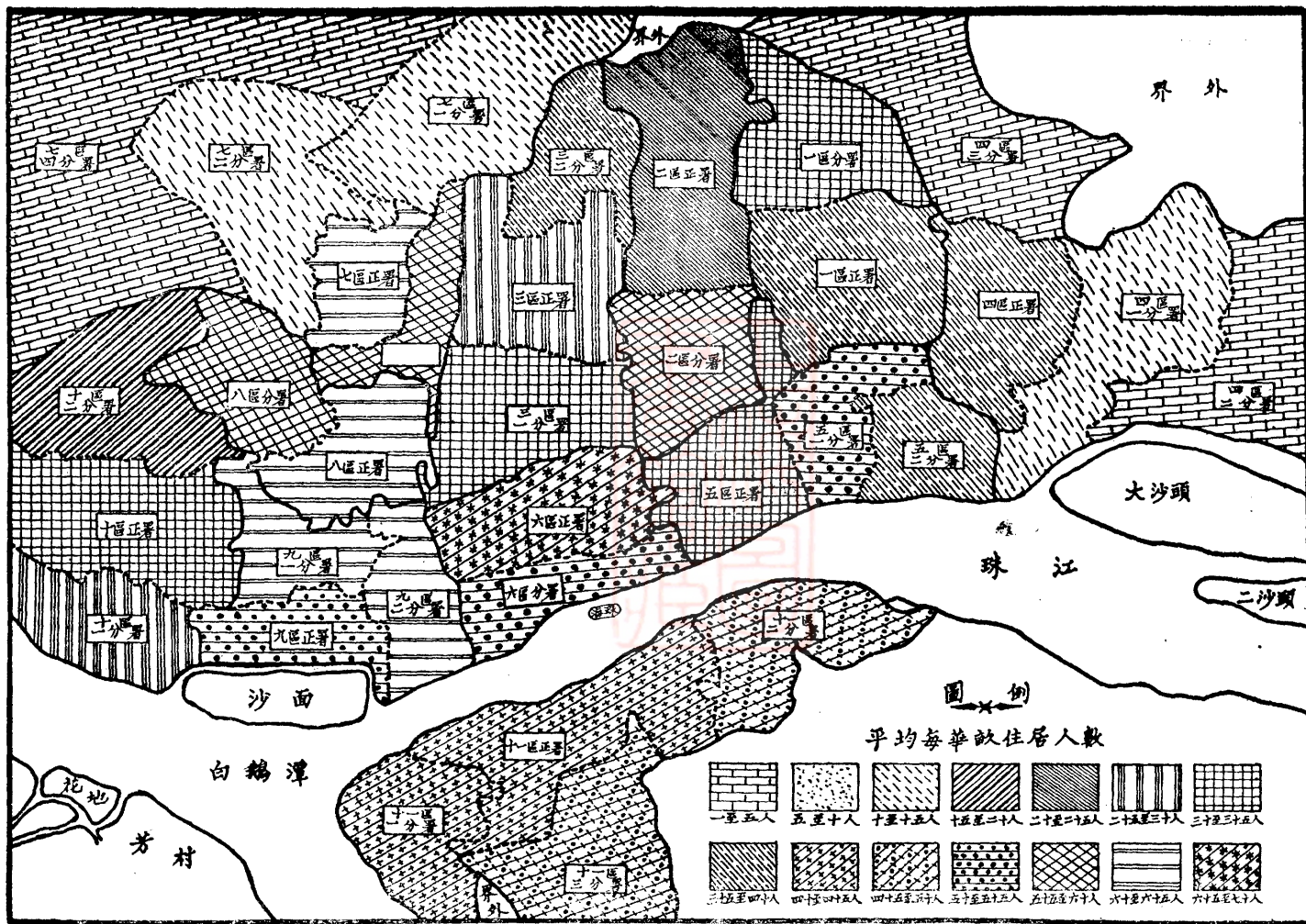
馬路如人身脈絡，必使之暢達流通，夫人皆知；故建築馬路，必先全盤籌算，確定路線，製成圖則，規定建設之步驟，庶可速成功而收良效。查本市馬路自前清末葉興築以來，築成路線共長一十九萬餘呎，均屬零碎舉辦，既未準全市交通情形，以制定整個計劃，復不察各區旺淡狀況，以規定建設程序；其稍具建設條理者，祇有民國八年時，分第一二期拆城築路而已。然所謂分期者，亦不過視事之難易而定先後，非有基于建設原理也。其後興築馬路，輒隨意所至，路線可以臨時更改，開築可以先後倒置，弄至路線參差，斷續曲折，市民惶惑，罔所適從。由是拋荒空地不敢建築者有之；屋宇被拆不敢重建者有之；本欲改善路政，而路政不修，本欲造福市民，而市民受病，類此者，其事甚多。爰舉一二以証之：如高第街火災後，本局前任初時已規定馬路寬度為二十四呎，商民亦依此建築，迨建築過半之後，忽又有改為四十呎之議；照此辦理，則落成過半之商店，必須改建，無異一災于火，再損于官，在政府既屬政令分歧，在市民尤苦于遵守。又如太平南路普濟橋附近，有等商店，當開

築太平路時，經依照規定路線拆退改築，及開闢普濟路，又以該店稍有凸出路線之處，再飭其拆建；此等商店，經此一拆再拆，所受損失，當甚鉅大。凡此皆因本市馬路未有全盤籌算，預先確定路線之故。又查市街寬度之規定，如不能與各該街之交通情形，互相適應，則其日後所貽之弊害，亦至嚴重。蓋街道過狹，不能供應都市之需用，則運輸固深感困難，而來往行旅，亦易生危險；反之，街道過濶，其寬度超出交通需用之外，則不特虛耗多量土地，抑且增多築路及養路費用，以間接加重市民之担負；故凡不能與交通情形相稱之過狹或過濶之街道，均絕非所宜也。乃本市年前開築之馬路，則竟多中斯弊。例如：十七八甫馬路，本為西關之幹路，其寬度則定作四十三呎，卒至該路日形擠擁，補救無從；至德宣法政等路，地方僻靜，且非常交通要衝，惟其寬度則反定作八十英尺，路濶人稀，益形冷落，土地及築路工費之虛擲，猶其餘事。凡此數者，皆當築路時缺乏精密攷慮之過也。十餘年來本市路政之癥結，即在於此。

茲為求今後路政之處理，得一澈底解決之善法起見，特根據全市交通之情形，及將來運輸發展之推測，將各幹路路線，先行確定，然後再連以支路，即永定為本市街道之系統。（參看第四圖）至各路路線寬度，亦已逐一嚴加擬定，務使路線之濶狹，能與各該路今後之交通情形，互相適應，而有所偏。

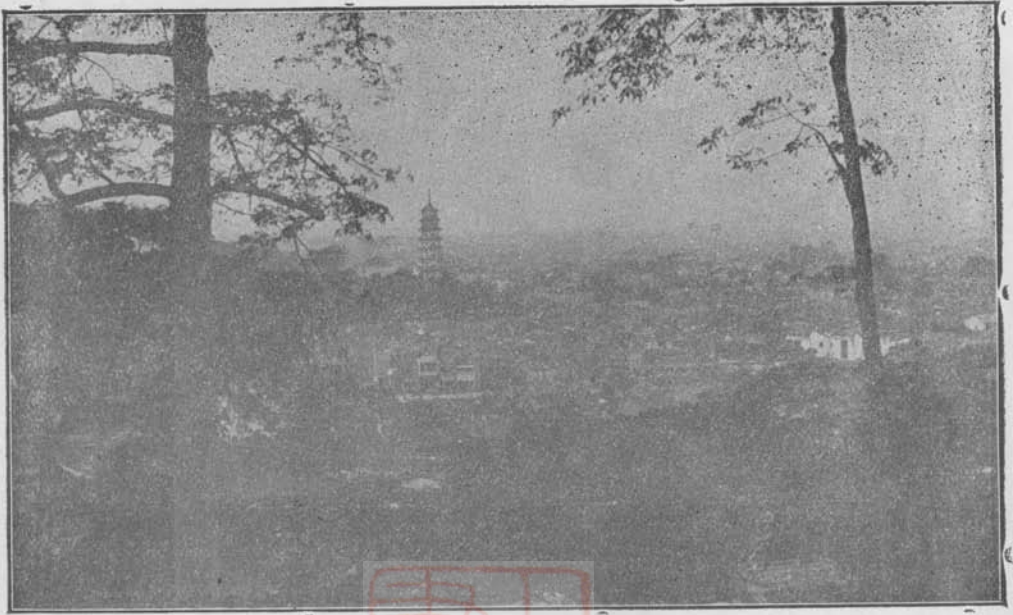


第四圖—續開廣州市區馬路之三期路線總圖



附註：本圖數目根據市公安局戶籍股報告

第五圖——廣州市警察區域人口密度圖



1. 望 平 山 秀 粵



2. 白 雲 路 (寬 度 一 百 五 十 呎)



3. 十七甫馬路之擠擁



4. 十八甫馬路之擠擁

此外關於各路兩旁舖戶應退縮之尺寸，亦擬一一算明，分別繪製詳細圖則，公佈市民週知，以利建築，而杜流弊。其中馬路有已成或在開築中者，宜展拓則展拓之，宜改良則改良之；尙未開闢者，則視其重要次要而先後開闢之。全部工作，分作三期，限三年完成。第一期築路共長八萬九千四百九十呎，共需銀三百五十七萬九千六百元；第二期共築七萬二千三百四十呎，共需銀二百八十九萬三千六百元；第三期共築七萬九千三百三十呎，共需銀三百一十七萬三千二百元；合共需銀九百六十四萬六千四百元。至若財政籌措辦法，則按照各路情形，分別擬定。如是，則路綫及路寬既各有規定，當不至臨時更改以病民；建設有程序，亦不致臨事錯亂而失措；本市路政，其庶幾有可觀乎？附將全市路綫及需費預算，詳細分列於下：

全市分三期興築之馬路路綫

第一期路綫

第一綫 由長庚路起，往西經興隆西，第二甫，第三甫，第四甫，第五甫，錦雲里口，第六甫，第七甫，第八甫，太平街，打銅街，至槩欄街止；又由惠愛西路西門起，至第四甫

止；路綫共長約六千七百呎，寬度四十呎。

第二綫 由太平南路起，經登龍街，拱日門，舊荳欄，榮華東街，福德里，直過榮華西，毓秀街，十二甫東，十二甫中約，至芽菜巷止；路綫共長約四千七百呎，寬度四十呎。

第三綫 由豐寧路起，經第六甫水巷，錦雲里，青紫坊，蘆排巷，上龍津首約，三聖大街，恩洲直街，逢源正西街，恩平市，至十一甫馬路止；路綫共長九千七百呎，寬度六十

呎。

第四綫 由三聖大街起，往南經華賞大街，至觀音橋馬路；路綫長約一千五百呎，寬度四拾

呎。

第五綫 由豐寧路起，經第七甫水巷，大巷，長壽新街，至馬路；復由長壽馬路起，經永興坊寶華正街止；路綫共長約三千一百呎，寬度四十呎。

第六綫 由寶華市馬路起，經寶慶新街，多寶大街，往西南至荔枝灣橋；路綫長約二千八百三十呎，寬度六十呎。

第七綫 由大北門起，經大北直街，四牌樓，小市街，至一德路，斜過龍王直街，至長堤止；路綫長約八千五百八十呎，寬度八十呎。

第八綫 由南岸馬路起，經龍溪西約，龍溪中約，海幢寺前，福場大街，洗涌西約，洗涌中

約，躍龍東約，廠後街，太平坊，至基立馬路止；路綫共長約八千八百三十呎，寬度六十呎。

第九綫 由越秀中路起，經永勝西約，文明里，安懷社，世仁居，復興里，啓明坊，前鑑街，紫來街，至東山大街；路綫共長約五千八百三十呎，寬度六十呎。

第十綫 由維新南起，經打錫巷，大新街，至太平路止；路綫共長四千二百呎，寬度六十呎。

第十一綫 由一德路起，經板箱巷，安寧里，西濠街，至惠福路，寬度六十呎；又由一德路起，往南經油欄直街，至長堤止，寬度六十呎；路綫共長約三千七百二十呎。

第十二綫 由十一甫已成馬路起，往南經芽菜巷，寧溪街，義恒大街，至沙基馬路止；路綫共長約二千五百呎，寬度四十呎。

第十三綫 由興隆西約經宜民市，蓮桂坊，菜墟，彩虹大街，至粵漢鐵路止；路綫共長約四千八百三十呎，寬度六十呎。

第十四綫 由吉祥路起，經德宣東路，至倉邊街止；路綫共長約一千八百三十呎，寬度八十呎。

第十五綫 由德宣東路起，經正南街，至粵華路止；路綫共長約八百三十呎，寬度四十呎。

第十六線 由越華路起，經司後街，至倉邊街止；路綫共長約一千一百五十呎，寬度六十呎。

第十七線 由小北馬路起，經法政路，至越秀北路止；路綫共長約一千六百六十呎，寬度八十呎。

第十八線 由大東路起，經東川路，至百子路止；路綫共長約一千四百呎，寬度八十呎。

第十九線 由十一甫馬路起，經觀音大巷，樂燕社，同德大街，至沙基馬路止；路綫共長約一千七百五十呎，寬度四十呎。

第二十線 由第十甫馬路起，經文昌巷，寶華正街，寶仁坊，荷溪二約，鴻福大街，至上龍津首約止；路綫共長約四千一百呎，寬度四十呎。

第廿一線 由三聖大街起，經三聖一巷，荔枝灣東約馬路，至彩虹大街止；路綫共長約三千五百呎，寬度六十呎。

第廿二線 由福德里起，經簔衣街，三角市，永隆里，西炮台，大巷，向南過梯雲橋上街，梯雲下街，海傍街，粵路工廠，向北經蓬萊新街，至恩寧市止；路綫共長約六千二百五十呎，寬度四十呎。

第一期馬路共二十二線，共長八萬九千四百九十呎，連補地價，平均每呎需款四十元，共

需銀三百五十七萬九千六百元。

第二期路線

第一線 由惠愛西路起，經仙羊街，擢甲里，寶富巷，官塘街，轉東經百靈街，至大北直街；路綫共長約五千呎，寬度四十呎。

第二線 由恩寧市起，經元和通津，至寶橋，至多寶大街止；又由寶慶新街起，經逢源東街，仁威五約，直達泮塘口鐵路車站止；路綫長約六千七百呎，寬度六十呎。

第三線 由第六甫起，經居安里，洪安里，大濠新街，法華坊，瑞華坊，觀賢里，至恩洲直街，路綫長約四千五百呎，寬度四十呎。

第四線 由西炮台大街西口起，經凌雲里，馮家祠直街，至蓬萊新街止；路綫長約一千六百呎，寬度四十呎。

第五線 由存善馬路起，經寶源大街，逢源大街，至逢源正街止；長約二千呎，寬度四十呎。

第六線 由一德路起，經竹欄直街，太平街，天成街，詩書街，紙行街，光孝街，至光孝寺門口止；又由寶富巷起，經淨慧街，至長庚路止；共長約六千七百呎，寬度四十呎。

第七綫 由一德路起，經白米街，翠花街，走木巷，米市街，朝天街，花塔街，至百靈街止；路綫共長約五千九百呎，寬度六十呎。

第八綫 由米市街，經光塔街，至豐寧路止；路綫共長約式千一百呎，寬度六十呎。

第九綫 由河南南岸大街起，經海天四望街，洲咀東街，後樂新橫街，永興中街，轉永興上街，福龍大街，龍溪首約，太平里，至新堤止；長約八千呎，寬度四十呎。

第十綫 由河南新堤起，經水巷，龍溪新街，龍慶坊，至福龍大街止；路綫長約式千一百四十呎，寬度四十呎。

第十一綫 由洲咀東街起，經德和大街，洪德三巷，岐輿中約，直過躍龍里，往海幢寺內街，同福西街，同福東街，聖拱南，至瑞仁馬路止；長約六千六百呎，寬度六十呎。

第十二綫 由維新路起，經大有倉，西湖街，至永漢路；又由九曜坊起，經市立醫院，直通觀蓮街，至惠愛中路止；寬度八十呎，共長約式千六百呎。

第十三綫 由吉祥北路起，經大石街，天香街，至小北馬路止；寬度六十呎，長約一千八百呎。

第十四綫 由倉邊街起，經豪賢街，至越秀北路止；寬度六十呎，長約二千呎。

第十五綫 由八旗會館前起，經洪廟前街，定海街，德政街，仰星街，吉慶北約，賜福里，

直至法政路止；寬度六十呎，長約五千六百呎。

第十六綫 由惠愛東路起，經大塘街，至文明路止；寬度八十呎，長約壹千二百呎。

第十七綫 由文德路往南，經老龍街，直達長堤止；寬度六十呎，長約壹千五百呎。

第十八綫 由永漢南路起，經倉前橫街，珠光西街，珠光東，至洪聖廟前街止；寬度六十呎，長約壹千九百呎。

第十九綫 由德宣西路起，經連新路，至公園前馬路；又由連新路，經公園後街，至吉祥路止；寬度八十呎，路綫共長約式千五百呎。

第二十綫 由川龍橋起，經白雲路第二段，至東川路止；寬度壹百五十呎，長約式千呎。

第二期馬路共二十綫，長約七萬式千三百四十呎，每尺平均連補地價，約需款四十元，計共需款貳百八十九萬三千六百元。

第三期路綫

第一綫 由蘆排巷起，經珠秀坊，連珠街，康王直街，新橋大街，直上至西村外街止；寬度六十尺，長約五千八百尺。

第二綫 由第四甫起，經積金巷，聚龍里，恩龍大街，陳家祠馬路，荔灣南約馬路，至南岸

車站止；寬度六十呎，長約六千七百呎。

第三綫 由第十甫馬路起，經珠港，十三甫南約，十三甫，三角市，大巷口，至沙基馬路止；寬度四十呎，長約一千七百呎。

第四綫 由永安街起，經糴米欄，海傍街，元運街，至白雲路止，寬度四十呎；又由白雲路起，經築橫沙，元運北，至大東路止；又由榮華街，經東關汛，較場馬路，至白雲路止；寬度六十呎，長約七千九百呎。

第五綫 由後樂新橫街起，經後樂園街，洪德六巷，龍慶中約，太和里，怡安里，寶和市，貴德街，至瑞仁馬路止；寬度六十呎，長約五千九百呎。

第六綫 由太和里起，經將軍直街，基達馬路，基立村，基立馬路，至太平坊馬路止；寬度六十呎，長約九千七百呎。

第七綫 由河南堤岸起，經河南戲院旁邊，紫來直街，直過同福里，至同福西約止；寬度四十呎，長約一千一百呎。

第八綫 由河南堤岸起，經打鐵巷，同福大街，同福馬路，轉瑞仁馬路，蒙聖里，瑞仁大街，廠後街，至堤岸止；寬度六十呎，路線共長約一萬三千二百呎。

第九綫 由堤岸起，經塹口大街，至同福東路止；寬度四十呎，長約一千一百呎。

第十綫 由堤岸起，經鹽涌，布街，同慶大街止；興隆里，往南直至貴德街，寬度四十呎，長約三千一百呎。

第十一綫 由沙基馬路起，經恒安街，至杉木欄馬路止；寬度四十呎，長約六百六十呎。

第十二綫 由太平南路起，往東經海珠街，至仁濟大街止；又由西堤二馬路起，經得園一巷，仁濟大街，至一德路止；寬度四十呎，長約一千六百呎。

第十三綫 由義恒大街對開起，沿河邊築堤，至如意坊止；寬度八十呎，長約三千六百呎。

第十四綫 由多寶大街起，至如意坊止；寬度六十呎，長約一千六百六十呎。

第十五綫 由長堤起，經樂安新街，玉子巷，甘和里，大巷，仙鄰巷，至光塔街止；寬度四十呎，長約三千九百呎。

第十六綫 由一德路起，經五仙直街，至長堤止；寬度四十呎，長約六百六十呎。

第十七綫 由長堤起，經增沙南，迴龍里，直達泰康路止；寬度四十呎，長約一千呎。

第十八綫 由長堤起，經太平沙通津，大巷，直通泰康路止；寬度四十呎，長約一千一百五十呎。

第十九綫 由文德路起，經仰忠街，高第街，至維新南路止；又由文德路起，經麗水坊，永安街，榮華街，北橫街，至錢路頭止；寬度四十呎，長約八千九百呎。

第三期馬路共十九綫，共長七萬九千三百三十呎，每呎平均連補地價約需款四十元，共約需款三百一十七萬三千二百元。

查上述確定全市馬路路綫一案，自經十八年七月提出市行政會議議決後，本局即積極照案進行，成績斐然可觀，闢路之銳進，尤爲開辦市政以來所創見。現計由民國十八年六月起，截至十九年九月止，共築成路綫長凡三一，〇二〇呎；（內有四，三六〇呎係由十八年五月五日興工建築的）而在興築中之路綫，則有二十條，計長五一，六五〇呎；在計劃興築中者，亦有十數條之多。所有已築成及興築中各路綫，均詳見第一表：

2. 放寬內街街道辦法之妥訂

本市內街街道，非常狹隘，濶度在十呎以下者，幾占大多數；縱使地非衝要，無須開闢馬路，然以居民稠密，日臻繁盛之廣州市，對於此等絕不適用之窄小街巷，若仍沿用不理，則不特道路交通，永受其累，即就全市之衛生與消防方面而論，亦有深切之影響焉；此內街寬度所以亟須預籌放寬之道也。雖然，街道放寬之際，其兩傍物業，即須大遭破壞，故非有特殊阻礙者，例不能操之過于急切；蓋所謂內街者，非交通要道之比，祇須施用適當方法以促進其自行改造，斯亦足矣。

查本局年前展拓內街寬度之辦法，係先將全市內街兩邊舖戶，一律測定其應行退縮之界綫，製備詳細圖則存查，遇有報建房屋者，則根據取締建築章程之規定，著其遵照該街規定寬度，向後退縮，以期內街寬度可以日漸擴展，法本至善。惟細核本市日前測定各街寬度之詳細圖則，每有日久遺忘，重測重製之弊，而先後所定之濶度，復不一致，卒至舖戶退縮之標準，前後不符，其有希圖減免退縮者，復乘機運動，流弊百出；且內街寬度之規定，向不公佈，稽查轉折，最費時日，此皆當時未及顧慮之處也。爲補救計，現擬將放寬內街街道辦法，訂正如左：

(1) 凡一街而有兩圖或兩種規定之濶度者，概行審定一種。審定之標準，一以各該街道之交通情形爲依據；例如：街內店舖居多，地方繁盛者，則取其較寬之濶度；其屬住居區域，且地非衝要者，則可酌用較窄之寬度。各街寬度一經確定後，卽永以爲準，不得任意變更，以昭劃一。

(2) 將二十呎至二十四呎濶之內街路面，一律抬高至與馬路相平，使人力車及足踏車輛，可以自由行駛；如此，則行客輸送，固感便利，而內街交通改善之後，小車來往，另闢新途，似亦可減少馬路之擠擁也。

(3) 各街寬度確定之後，卽由局明白公佈，務使市民對於其所有舖戶之退縮尺寸，可以

自行查記清楚；如此，則不特可以省去稽查之手續與時日，且可杜絕籍端取巧或訛索之弊矣。現查本市內各街應放寬之寬度，其經測量核定者，統計有第二表所列之數。

3. 改良養路方法

本市馬路之構造，從前多屬花砂路面，破壞極易，雨期尤甚；且旋修旋爛，砂塵載道，行者莫不苦之。迨後雖經一度施行改善計劃，于花砂路面當中，敷設三合土車路 (Roadways) 兩條，以資救濟；但此等三合土車路之使用，仍覺不能耐久，偶有損壞，又須全幅改造，不特耗款鉅大，更覺阻礙交通。幾經實驗，仍以腊青鋪砌之路面為最耐久。職是之故，本市養路工作，如欲減至最低限度，則非將全市馬路路面，改用腊青鋪砌不可；然此項鋪砌，需費頗鉅，一時固難辦到也。為治標計，現決將全市馬路，擇其交通繁盛，商業發達者，全路改用腊青鋪砌；其交通繁盛，而商業不甚發達者，則祇用腊青掃邊路面，暫不完全改造，蓋商業不振之區，固難期以負擔路面改造之費也。至于鐵輪及載量逾限之車輛，現已嚴加取締，以免輾傷路面；而汽車所用之電油，亦須於車內裝設箱罐，妥為存貯，以防洩出路上，侵蝕腊青鋪砌，斯亦消極的保護路面之法也。

查廣州全市馬路面積，現在共有七，九六五，八二六方呎，除腊青路面占壹，四六〇，

第一表 A.—已築成之馬路

路名	段名	長度	寬度	路面寬度	行人路面寬度	路面材料	建築日期	每呎投價	籌款辦法
工專路	由彩虹橋(近粵漢鐵路)起至增步河止	4,360	30			炭屑	十八年五月五日起至十九年二月十六日止	全件 \$6,415.00	徵費
德宣東路	由吉祥路至倉邊路	1,850	80	50	15	花砂	十八年七月八日起至十九年二月十九日止	\$21.40	徵費
正南路	由司後路至德宣東路止	700	40	26	7	花砂	十八年七月十二日起至十九年六月十九日止	17.25	徵費
越華路	由現成越華路起至倉邊街止	1,200	60	36	12	花砂	十八年七月十二日起至十九年六月十九日止	18.18	徵費
光復路	由太平街起至第六七八甫止	3,200	40	26	7	三合土 臘青	十八年八月七日起至十九年四月十四日止	21.00	徵費
橫街住宅區馬路	在東山安老院之南廣九鐵路之北東至自來水塔西至仲凱公園止	2,650 1,000	40 30			花砂	由十八年八月十日起至十九年九月廿一日止	全件 40,000.00	由市府辦理 本局派技士協助
法政路	由倉邊街馬路起至法政學校已成馬路止	1,100	80	50	15	花砂	十八年八月十三日起至十九年四月四日止	27.54	徵費
水廠路	由自來水廠東北圍牆起直接西村車站至增步河已成馬路止	1,550	20			炭屑	十八年十月十日起至十九年三月九日止	全件 4,593.00	由本局養路費項下撥支
觀瀾大街 華貴大街 馬路	由存善街起經觀瀾街三聖黃屋止 由貴街起經華貴街三聖頭止	2,100	60 40	36 26	12 7	三合土	由十八年十月四日起至十九年八月卅一日止	23.40	徵費
中華路	由一德路口起至惠愛路止	3,960	80	50	15	花砂 掃臘青	十八年十一月五日至十九年七月廿九日止	24.30	徵費
多寶路	由寶華市多寶大街尾至如意坊河岸止	2,450	60	36	12	花砂 掃臘青	十八年十一月十三日起至十九年八月六日止	25.80 另掃臘青每百方呎4.13元	徵費
高第街 馬路	由永漢路高第街口起至維新路高第街口止	2,000	24			三合土 臘青	由十九年一月十五日起至十九年八月卅一日止	每百平方呎 18.00	徵費
三間巷至 汝南周 馬路	(甲段)由豐寧路經三間巷第七甫大巷至長壽新橫止 (乙段)由龍星里永興大街永正街周至逢源市止	1,350 1,550	40	26	7	三合土	由十九年四月廿一日起至十九年九月廿一日止	全件 9,340.00 每呎20.40	徵費

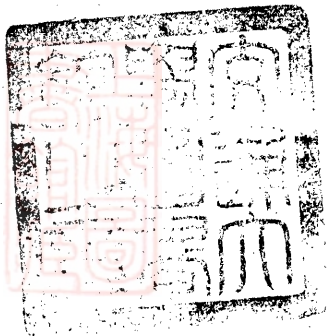
附註：長度均以英尺為單位



第一表 B.——建築中之馬路與橋樑

路名	段名	長度	寬度	路面寬度	行人路面寬度	路面材料	建築日期	每呎投價	籌款辦法
青紫坊蘆排巷馬路	由豐寧路起直過第六甫水脚錦雲里青紫坊蘆排巷上龍津龍津首式約至三聖頭巷九如坊止	4,000	60	36	12	三合土	由十八年十月十四日興工	\$25.47	徵費
河南二馬路第一段	新激珠橋					三合土	由十八年十一月興工	全件 18,900	徵費
河南二馬路第一段	由洪德大街起經龍溪三約龍溪中約同福新街福麟里福場大街洗涌街至塹口止	4,150	60	36	12	三合土	由十九年一月廿四日興工	21.40	徵費
河南二馬路第二段	由塹口二馬路起經洗涌東約躡龍西約躡龍東約福仁里廠前街公正街太平坊太平中約太平東五巷止	3,350	60	36	12	三合土	由十九年一月廿七日興工	22.00	徵費
觀音大巷至樂燕社馬路	由觀音巷口接起經觀音巷樂燕社同德大街至沙基馬路止	1,700	40	26	7	三合土	由十九年六月十日興工	20.90	徵費
觀音大巷至樂燕社馬路	永興橋					三合土	由十九年六月十日興工	作 280 呎路面計算	徵費
登龍拱日馬路	(甲段)由普濟橋寧遠坊登龍街與隆東街約至長壽街舊豆欄榮華東至十八甫止 (乙段)由拱日門經舊豆欄榮華東至十八甫止	兩段共長 2,160	24	7		三合土	由十九年七月十二日興工	23.60	徵費
竹絲岡路		3,410				花砂掃臘青	由十九年九月三日興工	平均每呎 0.88	徵費
馬棚西路 馬棚南路	(由冠慈路至百子路) (馬棚西路至執信路)	1,140 900				花砂掃臘青	由十九年九月三日興工	平均每呎 0.88	徵費
冠慈路	(由執信路至馬棚西路)	970				花砂掃臘青	由十九年九月三日興工	平均每呎 0.88	徵費
執信路	(由百子路起經馬棚岡竹絲岡至東沙馬路止)	3,000				花砂掃臘青	由十九年九月三日興工	3.30	徵費
打錫巷大新街馬路	由太平馬路起經大新西中東約謝恩里打錫巷至維新路止	3,950	60	36	12		由十九年九月廿日興工	18.50	徵費
第式叁肆甫及西門直街馬路	(1)由第六甫水脚已成馬路起經第五甫第四第三第二甫止 (2)由第四甫馬路起至豐寧路已成馬路止	2,760 360	40 60	26 36	7 12	三合土	已投成將開工	24.00	徵費
油欄門至板箱巷馬路	由長堤油欄直街口起經油欄門外直街至一德路又由一德路經油欄直街板箱巷至大新街止	1,850	60	36	12	三合土臘青	已投成將開工	25.20	徵費
鑾衣街至黃沙馬路	由榮欄馬路起經鑾衣街上陳塘永隆里叢桂南街炮台直街梯雲街海傍街至黃沙粵路工廠止	4,400	40	26	7	三合土臘青	已投成將開工	22.50	徵費
蓬萊新街至粵路工廠馬路	由恩寧里磚瓦巷起經蓬萊新街柳波涌元精舍空地橫樹涌火柴廠鄭家祠至粵路工廠止	1,750	40	26	7	三合土臘青	已投成將開工	19.50	徵費
十一甫至米埠馬路	由十一甫起經芽菜巷三界橋寧溪大街能安大街兼善五巷至米埠止	2,400	40	26	7	花砂臘青	已投成將開工	17.00	徵費
榮華西至第十二甫馬路	由十八甫南約已成馬路起經榮華西大觀里毓坊十三甫小半甫十二甫中約至芽菜巷止	2,100	40	26	7	三合土臘青	已投成將開工	23.20	徵費
十一甫至多寶南馬路	由十一甫已成馬路起經十一甫十二甫恩寧西約多寶南大街已成馬路止	2,350	60	36	12	花砂臘青	已投成將開工	23.00	徵費
宜民市至西村車站馬路	由長庚路起經宜民市萬善里菜墟直街彩虹大街至高橋止	4,950	60	36	12	三合土臘青	已投成將開工	15.80	徵費

附註：表內所列長度均以英尺為單位。



第二表——廣州市各區內街已測量拓寬街線統計表

街 道 數 量 以 條 爲 單 位

區 署	五 尺	六 尺	八 尺	九 尺	十 尺	十 一 尺	十 二 尺	十 三 尺	十 四 尺	十 五 尺	十 六 尺	十 七 尺	十 八 尺	十 九 尺	二 十 尺	二 十 一 尺	二 十 二 尺	二 十 四 尺	總 計
一 區		1	26	1	23	1	26	2	21	2	71	1	10		3			1	189
二 區			21	3	19	1	19	2	6		23		5		10		4	4	117
三 區			21	7	22	3	40		13		31	2	12		6			1	158
四 區			10	1	17	1	38	2	19	4	38	1	10	2	3		1	14	161
五 區	1		21	2	16	2	41		14		34	2	10		12		1	5	161
六 區			28		46	3	26		12		19		12		14			12	172
七 區			45	2	48	2	72	3	44	1	77	1	10		8		6	11	330
八 區			32	3	31		33		35		69		24		7	1	2	14	251
九 區			30	1	21	1	20		20	1	51		21		18		7	38	229
十 區			15	2	24		37	2	26	2	75	1	19		6	2	1	17	229
十一 區			22		33	2	60	1	36	5	110		27		15		3	31	345
十二 區									1		2				3			8	14
合 計	1	1	271	22	300	16	412	12	247	15	600	8	160	2	105	3	25	156	2356



五八八方呎，及已塗掃腊青之路面占二，八九八，五三八方呎外，尙有未鋪掃腊青路面共三，六〇六，七〇〇方呎，內三合土路面占式式八，六四二方呎，花砂路面占一，四九八，四五八方呎，坭路路面占一，八七九，六〇〇方呎；由民國十九年十一月起，預算以後每月改鋪或塗掃腊青路面一八〇，三三五方呎，則全市路面，當可於本計劃實施期內，完全改良妥當矣。就日前塗掃腊青路面之成績論，在本任以前，平均每月約塗掃十三萬餘方呎，在本任內（十八年六月至十九年十月）平均每月塗掃十四萬四千餘方呎，其最多者，月達三八六，〇五九方呎，（十八年八月份），而改鋪腊青路面之數，尙未計入；（本任由十八年六月起至十九年十月止，共改鋪腊青路面九三，一二〇方呎，平均每月改造約五千五百方呎，至本任以前，雖間有改鋪腊青路面工作，惟成績無多，）由此推斷，每月鋪掃一八〇，三三五方呎之路面，事實上當不難辦到也。

至於本局以前規定之養路經費，照額每月應支出三萬元，內除以壹萬元爲修補花砂馬路費用外，其餘二萬元，則悉撥作掃盪腊青之費。自此改良養路方法實行後，不特各路路面較爲平坦潔淨，即養路工作，亦日見減少；計自十八年五月至十九年四月一年間，總共支出之養路費，不過式〇五，叁叁叁·九六元，平均每月支出約壹萬七千元而已。（各月份養路工程之增減，全視領得款額之多少而決定。）迨至最近，養路經費，不特不因多闢馬路而增，

且比從前大爲減少，其月中盈餘款項之移撥於發展其他建設事業之用者，爲數甚多；由此觀之，腊青路面之經濟，更無疑義矣。

B 新市區設計

1. 分區計劃

都市之分區，(Zoning) 早經盛行於歐美，其目的在將一市分作若干區域，每區居留之條件，均有專章限制，而區內一切建築物之高度，大小，格式，及佈置等項，亦有特別之規定。此種制度於一八八四年始在法蘭克福(Frankfort) 試行，當時全市計共劃分作商業，工業，住居，及混合等區，以資管理。實驗以來，結果完滿，世界各市，至是遂競相倣效。查都市分區而治之後，既可做成各區特別之個性，而一切道路建築，街燈設置，以至消防治安上種種問題，亦復易於解決；其間雖有批評其悖於共和真締，且因工商之分隔，每有自成階級，不相融和之弊者；然實際言之，吾人擇鄰，固貴相類，而店戶之分立，更可避免地價抬高，分區建設之制，實不能以此病之也。

廣州市內居民衆庶，五方雜處，繁盛之區，舖戶林立，犬牙相錯，凌亂無章；而市肆之喧囂，煤烟之薰擾，街道之擁塞，管治之困難，在在均爲道路建設之大礙；吾人苟欲路政循序改進，則分區制度之推行，亦頗關重要也。

查分區計劃之設計，實以交通調查及精密的測量兩者爲最重要之根據。惟攷諸本市，對於交通調查，固未舉辦，即精細的市區地圖，亦從未經測製。年前之建設規劃，所以錯誤百出者，此其重大之原因也。現在除照上述辦法，（見導言）延聘專家，勦助爲理外，更由局分派幹練人員，從事作市區地形之精細測量；一面分飭本局技士專任各種工程設計，分工合作，成績大有可觀；預料本市分區計劃全部之草成，當計期可待矣。

至於本市分區制度之推行，現在宜採取漸進的方法，其推行區域，則宜從警界外着手，此情勢使然也。以下所述，均不過本市分區計劃進行方針的綱要而已；至其詳細之規劃，應俟全部編妥後，再行刊佈：

舊市區之改造——廣州警界內全域，現擬暫保留爲混合之區，祇於界外多設住宅區域，利用租率低廉，住居安適之優點，以促進市民徙殖；同時更將住宅區域與舊市區之交通幹路，修築妥善，務使來往便利，車費輕微，則市民之遷居市外者，將必成爲自然趨勢矣。商店與住戶分立之後，市內一切工業製作場所，亦應另設一工業區以收容之，使舊市區全境，

除市行政中心區域外，可以改變爲純粹之商業區域。

新市區之設計——所謂新市區者，乃指本市警界外之區域而言。查新市區之開闢，其一切設計，概不受原有各項建設之縛束，措置之間，自易爲力；故當規劃之始，亟須運用明睿遠大之眼光，深切精密之攷慮，再參合各種市政工程原理，編爲整個的發展計劃，然後始能施諸實用。蓋新市區之一切建設，不特不應再蹈舊區之覆轍，卽今後各種或有之錯誤，亦須設法完全避免之。關於廣州新市區之具體規劃，其要點畧如下述：

(1) 本市東北多山，發展不易，故東北方面，祇宜供作林場，游樂，及消暑寓所建設之用。

(2) 正西之羊牯沙及增步附近一帶地段，則宜劃作經營公共實業及平民住居之區域，現在該處之自來水廠，玻璃廠等，已設立有年，將來電力廠，煤氣廠，士敏土廠，及一切有關係之工廠，均可移設于此；本區之內，亦得作工業區之建設。各工廠附近，應多設平民住宅，以供工人住宿之用。

(3) 東面除東山，馬棚竹絲，松岡，上下墳頭等岡，已闢作住宅區域外，其在此數岡以東之地段，距離舊市區中點已遠，以言建設，尙非其時；故現擬照舊保留，以備日後市區再須展拓時，始行闢用。

(4) 由黃沙過石圍塘之省河鐵橋，實爲溝通本省公路幹綫，及聯絡廣三廣韶兩鐵路之重要建設，無論就市政方面或交通方面言之，亦須及早興辦者也。此省河鐵橋及花地涌數小橋完成之後，則西南方面之石圍塘，花地，大尾等島，均可闢作純粹的工業區域；因是處在市區之西，就本市氣象而論，西風絕少，以之建設工廠，固可無煤烟薰擾之虞，且是處涌道分歧，成一絕妙的天然運河系統，水運至便，實最適宜于工業區之建設；况花地芳村一帶，工人衆多，現有之手工業，亦甚發達，而地價復非昂貴，工人住宅，尤易于解決。

(5) 正南則爲河南大島，地方遼濶，地點適中，以之建設商港，商業，政治，住居等區域，均能容納無礙，其位置之重要，固不讓河北專美也。至河南之分區計劃，詳見下段，茲不多贅。

觀上所述，舊市區之改造，既須賴住宅區之開闢，而新市區之建設，則有待於河南島之發展，此河南發展計劃，與住宅區之設計，所以爲廣州建設之中心問題也。再查分區計劃之實施，雖宜漸進，而不能期之于三年內之建設計劃；然而本市遠大規模之樹立，分區趨勢之造成，在在均爲目前急待解決之問題；而解決之者，則本計劃之責也。基此原因，爰特于下兩段，再將發展河南與建設住宅區兩計劃之大綱，詳爲討論，以供關心本市建設者之參攷；至其他各區之建設，其與本計劃有關，如市行政中心區域，及石牌林場等，則仍于下文附帶

說明之。

2. 發展河南大計劃

廣州市北阻於山，西盡於水，發展趨勢，將傾向於東南兩面。然東郊曠地雖多，究離市中心過遠；惟河南一處，與市內繁盛地區最爲接近，且居民密度，不亞河北，水道交通，尤見便利，倘本計劃之內港建設與郊外馬路，及期完成，則河南一島，東連黃埔商埠，西據廣州內港，珠江鐵橋接通於河北，前後航綫環繞其左右，此誠海陸交通之樞紐，華洋貿易之總滙也；以言發展，寧可限量！

河南地位之重要如此，其未來發展之偉大又如此，故在未實施建設之先，亟須運用遠大之眼光，及根據都市設計原理，以預定一精密之建設系統，務使今後建設，悉有所本；然後河南全區之開發，乃得依理智方向，爲順序而壯麗之建設也。關於發展河南之詳細設計，刻正着手規劃，未能卽行彙編刊佈；以下所述者，不過爲最近數年內之進行方針而已。

(1) 河南之分區計劃——河南沿岸之瀕江地域，均爲設置商港工程之優良地點，故宜劃作商港建設之區；所有一切商港工程設備，船舶修造，及批發躉棧等商業，以至其他與商港營業有關之商店，概得在此區設立之。

在港區後方，及河南士敏土廠以東之地段，擬劃作爲商業區之建設；士敏土廠以西之地

段，現尙偏僻，故暫祇宜作住居之用；草芳南面之松岡得勝岡等處，地勢高爽，面積廣袤，業經定爲將來市府合署之建築地址，即所謂市政中心區域是也。在此市政中心區域之內，所有黨部，博物館，美術館，圖書館等，以及其他行政機關之公共建築物，均附設於此。（現聞省府合署擬暫借用該處）照此計劃，則河南河北兩商業區之繁盛區域，甚爲密邇，交通至便；至本州市政中心之新區域，與河北中央公園最近興建之市府合署，遙遙相對，南北并峙，將來連以寬度百呎之大道，貫以珠江大鐵橋，氣象巍峨，交通繁盛，對於全市之莊嚴華麗，生色不鮮。

(2) 道路系統——都市道路系統之規劃有二：一曰長方式，或稱棋盤式；(Rectangular Block System) 一曰放射式，或稱蛛網式。(Radial or circumferential Plan) 前者係將全市道路，劃分作平行的縱列與橫列道路若干條，其縱橫各路之交點，悉成直角，此法美國都市多用之；後者之道路系統，縱橫交錯，無一定形式，狀類蛛網，此法歐洲多用之。此兩式之中，如得其平，則各有其利，苟極端泥守，則其害爲均；故取捨之間，固賴因地制宜，善爲運用也。

查新闢之河南市區道路設計，在在均須與舊區道路系統，連絡周密，此夫人皆知矣。河南與河北之交通，中隔一水，其所恃以連貫之者，則唯鐵橋是賴；就現在市區岸線之長度論

，最低限度亦須建築鐵橋三座，方足敷用。故本市前此擬定興築之三大鐵橋，實爲溝通新舊市區之重要關鍵；所有市內及省河南北之運輸，將必盡集於此。照都市設計之學理，其經世界學者所公認者，則凡重要商業區域之道路，宜採用長方式，而不宜採用蛛網式；故河南新市區之道路系統，當依據長方式之設計，實無疑義矣。

現查河南長方式道路系統之設計，係以由洲頭咀內港至黃埔外港各大道爲經，而以聯南省河南北之幹路爲緯，使全區幹路與省河各鐵橋之聯絡，倍形利便；至于交通之重要地點；則多設對角斜路線，以彌補長方式之所短。各路規定之寬度，除斜路線爲一百呎外，其餘各幹路，均爲八十呎，橫間之道路，則爲六十呎。（參看第二圖）

現代都市平行街道之方向，每喜採用東西正向，惟就住居安適而論，則實非所宜；因東西正向之街道，其兩旁房屋之北面，終年陽光不及，（指北半球之地言）夏令亦倍爲炎熱，且路上整日受太陽之灼爍，光綫過強，實非行人所喜者也。爲避免此弊起見，所有河南區域內各街道，如非受地形上或交通上之特殊關係所支配者，均擬一律採取向南北正線約偏西三十度角之方向，以期住居安適，而謀光綫之合度。

河南馬路系統既經確定之後，乃可進而言建設之程序。大抵在此三年之內，應將環繞河南島之外環馬路及腹部幹綫數條，先行完成，然後陸續加以推廣；如此，則該區馬路系統之

基礎，當可從此確定矣。現查河南外環馬路，其已完成者，有草芳至鳳安橋一段，其已興築者，有鳳安橋至南石頭一段，除此之外，其餘各段，亦擬分別興建。至河南腹部馬路幹綫，則擬先築洲頭咀至新洲之大馬路一條，此即河南馬路之東西幹綫也；其南北幹綫，亦擬擇築數條，以資聯絡。此數路完成之後，河南島內各鄉之交通，當必異常便利，經過相當時期之預備，當不難漸趨于城市化也。

(3.) 林蔭大道——由洲頭咀至鴨墩關之小涌，蜿蜒十數里，迴環曲折，幽趣天然；現擬參酌首都秦淮河兩岸之林蔭大道建設計劃，沿涌開闢林蔭大道一條，藉供市民游樂。行見綠陰夾岸，路轉水迴，以遨以游，並皆佳妙，以之點綴昇平，風月常新，當不讓秦淮專美也。

(4.) 堤岸——河南全島，岸綫綿長，故沿岸堤壩，自須分期舉辦。在本計劃實施期內，擬將洲頭咀內港至石涌口全部堤岸，先建一新石堤，共長一萬七千餘呎，濶一百呎；此堤築成後，再行斟酌情形以展築之。此外關於河南內港區域及鐵橋等建設計劃，均詳見乙節。

上述之分區計劃，及發展河南計劃，乃本市百年之大計，固不能期以三年之內，而一一完成之也。不過在本計劃實現之後，此兩計劃之骨幹，已可構成，從此基礎既牢，則鋪張自易爲力。例如：就河南之道路系統言之，全區道路雖在百數以上，惟其現須興築之主要幹路，則不過數條而已。明乎此，則吾人謂本計劃爲導本市今後永久設計之先河者，不其信

歟？

3 建設住宅區計劃

年前天固曾奉命赴歐美考察政治，遍歷二十餘國，經過百數十市，所至之處，輒留意作市政及社會問題之研究，就當時攷察所得，各市之環境及地方情形，雖彼此各殊，惟失業及住居兩大問題之日趨惡化，則竟不謀而合，悉成爲現代都市之通病。在歐洲工業繁盛之區，除少數工廠外，多數均無工人寢室之設置；所有工人，日則整天操作，夜則首枕破衣，羣臥于工廠棹椅之上。類此情形，所在而是。吾人但看德國革命後新政府發出的宣言所述，其中對於失業及住居兩大問題之重視，已覺情見乎詞，至其應付之方，除去一切徒托空言的敷衍條文，如：

「……又關於失業者的救濟規則的起草，現已告竣，由國家，聯邦，及地方自治團體分担其任務，擴大從來的疾病保險的界限，至二千五百馬克以上。建築住宅，則以除去住宅的困難，確保國民的健康爲標準。……」
之外，實屬毫無治本的澈底辦法之可言。失業與住居兩問題之嚴重且難于解決，於此已可概見矣。

但是，就失業與住居兩問題的內容而言：前者關係複雜，且多非屬諸市政建設範圍所可

解決，故不具論；惟後者之解決，則都市建設實應獨負其責，此住居問題之研究，所以爲市政學者所特別重視也。

且自十九世紀以還，都市的工商事業，日漸繁興，擴充推廣，有加無已；而鄉居農民，復因農具及農藝之改良，田作銳減，泰半爲工廠所吸收；加以世界的金融，漲落無常，農產的價值，亦至不固定，究其結果，則農民方面恆受多方的剝削，重重的壓逼，生活日覺困難；而投資于植牧方面，年中收益，均有定數，又絕非經營工商業之可於短期獲厚利者之比，農民心理，遂大受投機主義所迷醉；基上述及其他種種的複襍原因，農民遷居城市，日以邁進。於是都市及工業之區，寢假遂成農民集中之場所。試就美國言之：在一八二〇年，全國人口統計，每八千人中，居市者祇占一人；至一九二〇年，則市居之數，竟與全國鄉居者相埒。在最近十年之統計，（一九一〇—一九二〇年）全美各市人口之增加率，計九倍于農民，其居民較少之市鎮，澎漲尤速。又查歐洲各市，市民之增加，比較美國，尤覺可驚，雖中經歐戰之影響，迄不稍遜；現代都市澎漲之趨勢，曾不因地而異，於茲益見。

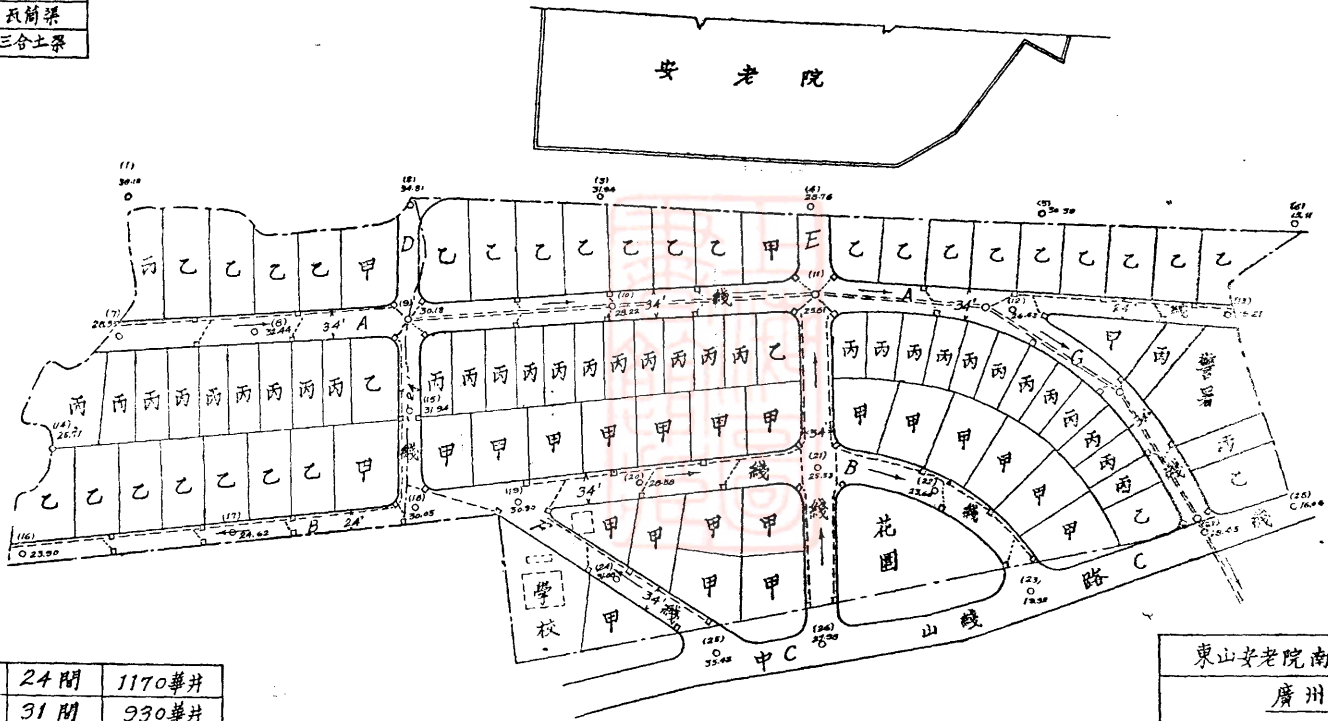
現代都市發展之趨勢，已成人類的大磁石，夫人而知之矣。雖然，鄉村與都市二者，吾人豈有所憎愛于其間哉？誠以現代都市物質建設之進步，工藝之繁興，苟欲生活問題之妥善解決，誠有不得不捨彼而就此之勢耳。由此推斷，則人口之集中于都市，祇有變本加厲，而

決不會有所終止。亦已明矣。夫以此繼續增長而至于無限額的市民，其住宅之建設，苟不預爲之備，以圖防患于未然；而必待至形勢嚴重，莫可兼顧之際，乃求所以補救之術，則其不失敗，未之有也！

且外國工人月中所納之房租，不過等于其工金百分二十之譜，至于中流社會方面，其房金所占的百分率，更較低廉；然祇此百分二十之數，其住宅的恐慌情形，已覺十分嚴重，事實具在，此又吾人所當深切注意者也。

惟攷之我國市政當局，對於住宅之建設，尙多忽視；除由人民自動興建者外，政府鮮有提倡或促成之者，斯亦怪矣。其實我國都市的工業，現正在萌芽時代，人口之集中，方興未艾；加以國內頻年災旱，禍亂相尋，鄉民之遷居都市者，其勢更比外國爲尤盛。據調查所得，南海一縣，去年因蠶絲失收，鄉民之遷市謀生者，數達四萬以上，農作失敗且如此，禍亂更可想而知；此我國都市之住居問題所應特別注意者，一也。國內各市的房屋，其屬茅茨土階，甕牖繩樞的齷齪住戶，十居六七，至頽垣破壁，柱陣不全，而亟須拆卸者，亦數不在少，倘不有大規模的改造，則市民之衛生與住居之安全，胥失其保障矣；此住居問題所應特別注意者，二也。市內房屋，租金奇昂，中人之家，其稅居之費，恆占收入百分之三十。貧苦人民，更不止此，至其他遷居及特別使費，尙未計入；似此情形，持以與外國都市相較，其嚴

符號	說明
○	進人井
□	留沙井
===	2'徑三合土渠
----	15'徑瓦筒渠
-----	12'徑三合土渠

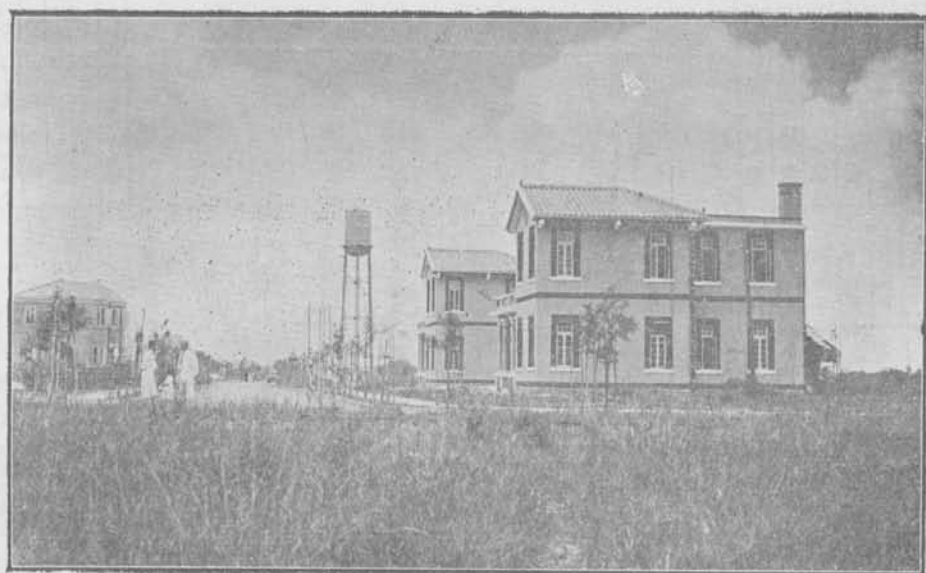


原有三十四呎寬路改為四十四呎寬
原有二十四呎寬路改為三十呎寬

甲等地段	24間	1170華井
乙等地段	31間	930華井
丙等地段	35間	710華井
公井地段	3段	230華井
34尺寬路	2650尺	420華井
24尺寬路	1000尺	160華井

東山安老院南模範住宅區圖
 廣州市工務局
 日期十八年四月二十 編號
 比例尺 1"=100 測量李度侃張兆湘
 計劃馬何楷 審查
 審定

第六圖——廣州市松岡住宅區平面圖



第七圖——開闢住宅區以後之松岡



第八圖——未開闢之叢葬山岡

重又爲何如耶？此住居問題所應特別注意者，三也。有此三點，則住宅建設之爲當今急務，夫復何疑；倘及早不圖，任其日趨惡化，則今後都市之隱憂，實不知伊于胡底矣。

遠者且不細說，現祇就本市的住居區域言之。查廣州市之人口，數達百萬以上，惟警界內之面積，統計不過式萬八千餘畝，平均計算，除公共用地外，每人占地至多不逾一井；（參看第五圖）地狹人稠，實難支配。在昔重城阻隔，道第不行，故地價尙低，屋租亦廉；自拆城關路後，形勢大變，地價奇貴，屋租日昂，小康之家，已不易居，一般貧民更無論矣。且查全市商店住戶，共有十六萬餘家，其自有房屋居住者，不過三萬餘家；（此係根據年前警廳的統計數目，現在當不止此數，）照此推算，自業住戶占全市住戶總數，不過百分之十九而已。除此之外，全市尙有百分八十一之住戶，各須賃屋居住，永無固定寓所，可以安居；至賃居之房舍，佈置亦至不如意，其地方之暗濕，空氣之穢濁，比比而是，婦孺居處之健康，幾摧殘迨盡矣。夫以泰半之市民，終日辛勤操作，欲求一可安居之所，且不可得；又何怪市民生活之日趨惡化，民不樂其生，相率爲惡，挺而走險，以求徼倖于萬一乎？故爲修明市政，及改善人民生活計，當自住宅建設始。

十年前天固曾從事于遷葬墳塋，以展拓本市住居區域于郊外，其時經遷葬完畢者，計有竹絲馬彭兩岡。當遷葬之始，市民多昧于住宅建設之重要，復囿于宗法社會的思想，因羣起

反對，並製造種種謠言，甚至謂該兩岡恆有鬼哭，大呼鄙名，終夜不絕者；迷信中人之深，舊社會改造之難，於此可見矣。查該兩岡所遷之墳，當時經再三佈告，着各墳主依限到領遷費，自行移葬，迨過期日久，仍無墳主認遷者，始由政府派人妥爲遷葬；統計兩岡共遷墳三萬餘穴，其屬諸無主之墳者，約占八成以上。至遷墳費用，因事屬創舉，不無多費，計貯骨瓦塔一項，原值四角者，竟售至一元六角，作工工金亦同時增加；然前後所費，亦不過三萬餘元而已。夫以三萬餘金之微，即可得地數百畝，以每畝一千五百元計算，一轉移間，便得六七十萬元之收益，此豈獨可以救濟住宅之恐慌而已哉。况此等墳塋，其屬無主之荒塚已達八成以上，舉此一例，足昭其餘；然則與其任令有用之地，長爲無主的枯骨所盤踞，曷若開發之以爲萬衆市民福利之爲愈也。

不幸該兩岡自墳塋遷出之後，陳逆炯明即將其交與廣東銀行，押借鉅款，此地遂歸私有。現在該處已陸續闢路建屋，不久以後，當可建成一新住宅區矣。

至本計劃所定展拓住宅區域之規劃，則擬先從松岡着手；俟松岡開闢完畢之後，其溢出之地價，則移作開闢別區之用。照此辦法，繼續推廣，則廣州之住居問題，當不難迎刃而解矣。

現查松岡住宅區之開闢，成績已大有可觀，該住宅區係在東山安老院之南，廣九鐵路之

北，東至自來水塔，西至仲凱公園，全區馬路，現已築妥者計有兩條，一長約二千六百五十呎，寬四十呎，一長約一千呎，寬三十呎，建築費共四萬元，所有填泥，渠道，植樹等費，均計入內；至此區地段之地價，每井現定為四十元，其房屋建造之標準圖則，均由局製備，每間建築費約由二千五百元至五千元不等，（參看第十各圖）市民營建，尙易爲力。最近松岡之警察派出所，亦經成立，地方治安，甚爲寧靜。將來繼松岡而開闢者，尙有上下墳頭岡，青菜岡，及大岡咀等處，面積約四百畝，辦法一與松岡同，第七圖及第八圖所示者，卽各山崗在未遷墳以前，及遷墳開闢後之比較圖片也。

除上述各崗外，擬由市府在西村方面自闢一平民住宅區，以救濟市內貧民住宅之缺乏。至開闢之法，擬先建平民住宅一百間，及小學校舍一所，他如警察派出所，消防所，及築路植樹等工程，亦將一齊舉辦。該平民住宅區之全部，劃分作四街，屋宇駢列，各住宅之建築規劃，當力求空氣流通，光線充足，以便利有室平民之居住；預算收用土地，建築房屋，鋪築道路三項，共約需款七萬六千五百八十元，另清地盤及渠道費，約需一千五百元，合共需銀七萬八千〇零八十元，此款擬請由市庫撥支；其詳細預算如左：

(a) 地盤——地盤總面積八六〇·二七華井，每畝時價一千元算，
共需收用土地費一，四三三元

(b) 房屋——(1) 住屋一百間每間面積三·七一九五井，合計共面積三七一·九五井；

(2) 小學一間，建築面積三〇·〇一井；

(3) 派出所一間，二·二〇井；廁所四間，五·二〇井；三柱合計共建築面積四〇九·三七井，房屋建築費每井約一三〇元算，

共需房屋建築費五三，二一八元。

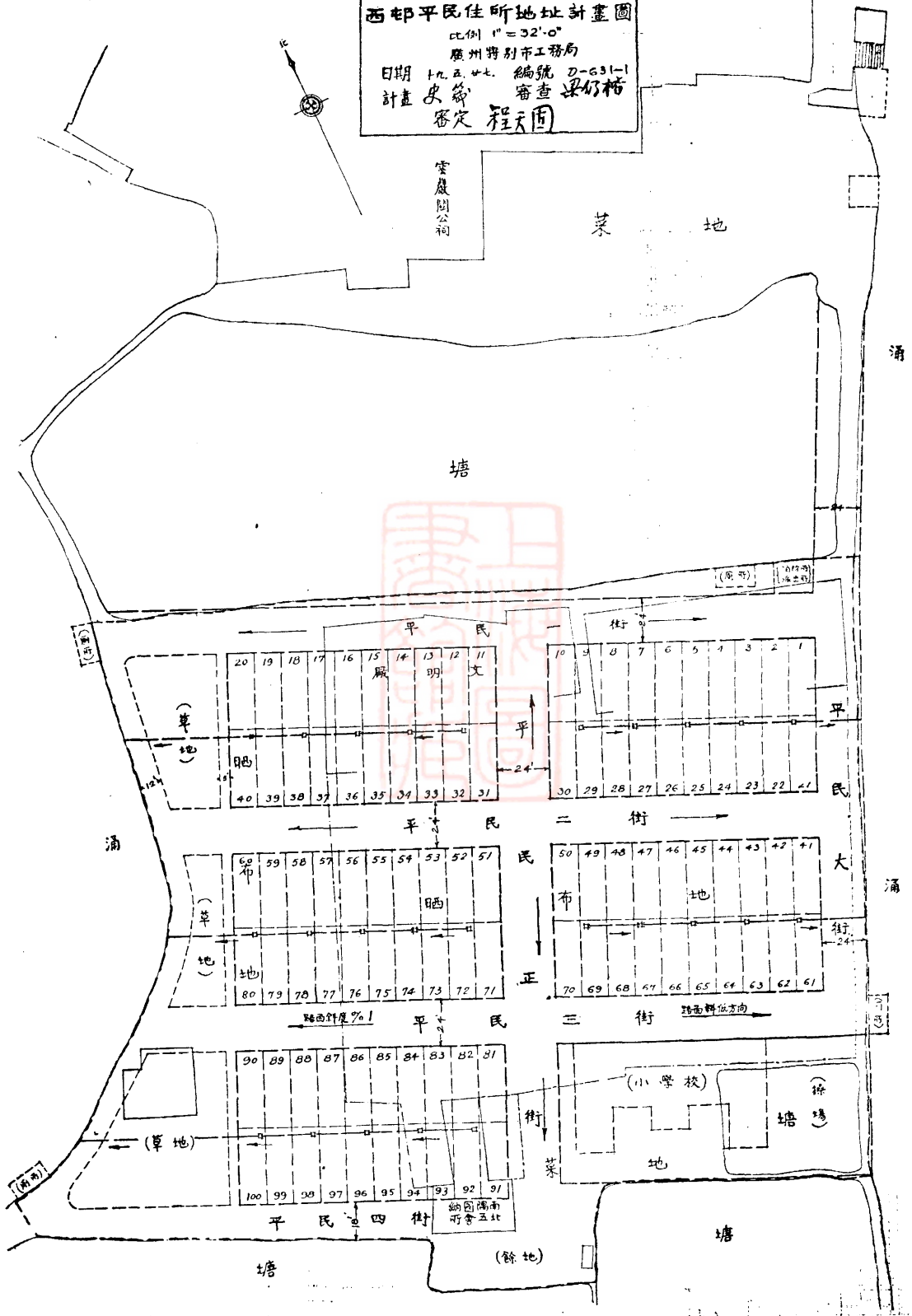
(c) 道路——道路分二四呎，一八呎，一二呎三種：二四呎濶之路長共一，六四四呎；一八呎路長共二七二呎；一二呎路長共三二〇呎；合共路長二，二五六呎，建築費平均每呎四元算，共需築路費九，〇二四元。

以上三柱，合共需費七六，五八〇元，

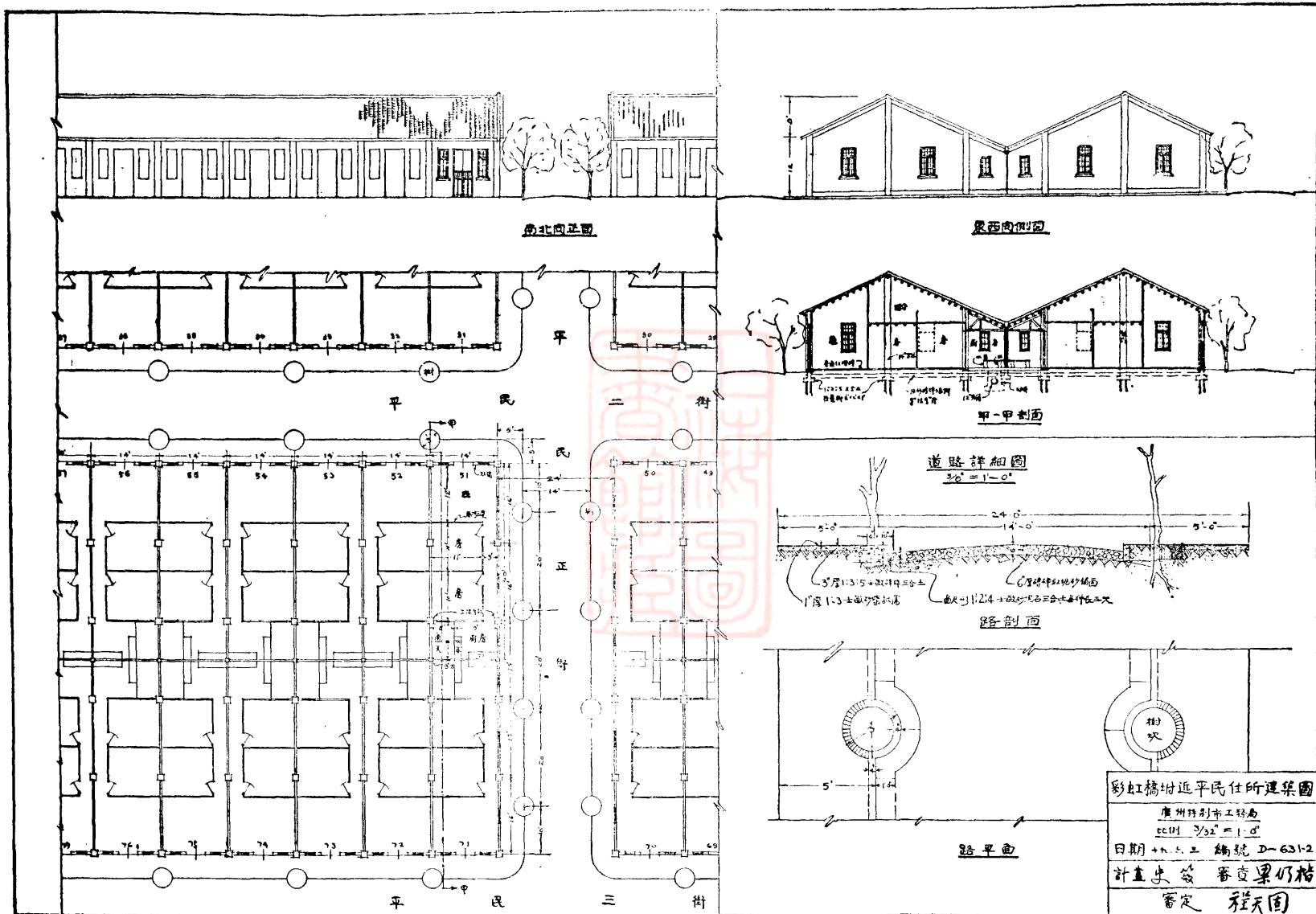
另清理地盤及渠道費用共約一，五〇〇元。

除西村平民住宅區外，尚有河南草芳街關外附近田地，亦擬續闢作第二平民住宅區，其一切辦法，與西村區畧同。

西村平民住所地址計畫圖
 比例 1"=32'.0"
 廣州特別市工務局
 日期 一九二七年 編號 D-631-1
 計畫 史 審定 程天國
 審查 梁衍楷

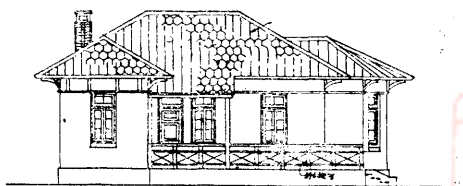


第九圖 A.—西村附近平民住宅區平面圖

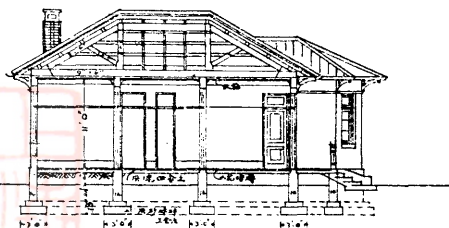


彩虹橋附近平民住宅區建築圖
 廣州特別市工務局
 CCCH 3/32 1-0
 日期 1933.3 編號 D-631-2
 計畫人 翁 審查人 翁
 審定 程天固

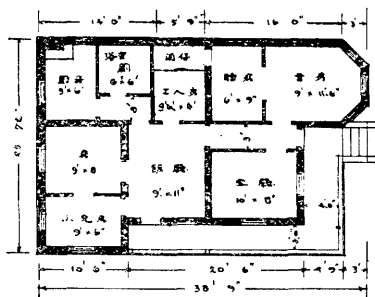
第九圖 B.——西村附近平民住宅區建築圖



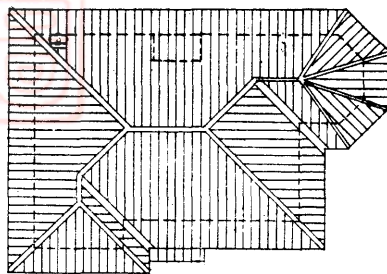
正面圖



剖面圖



地下室圖

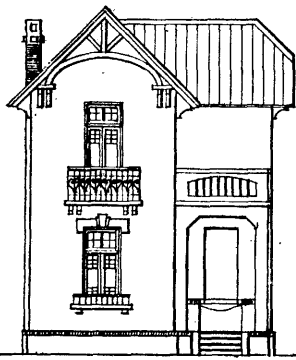


瓦區圖

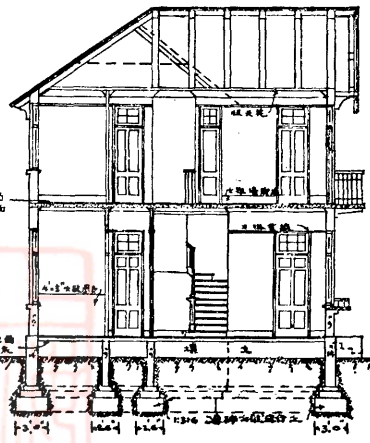
2.10.13 L.113 井老の

比例式四八八

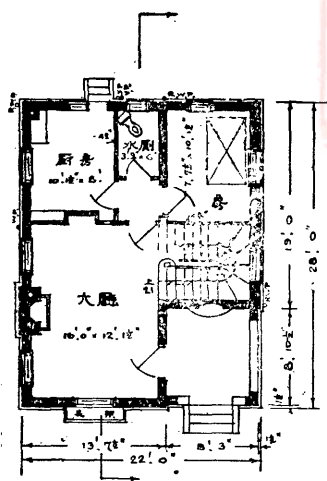
第十圖 A.——建築住宅標準圖式之一



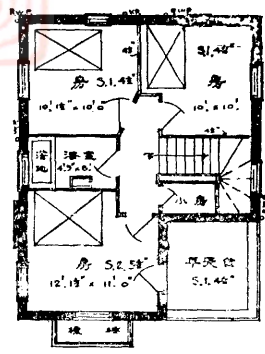
正面會



剖面會



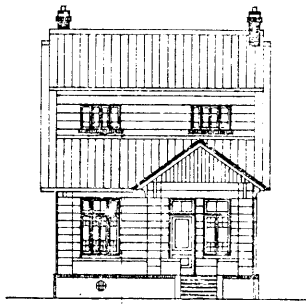
地下平面會



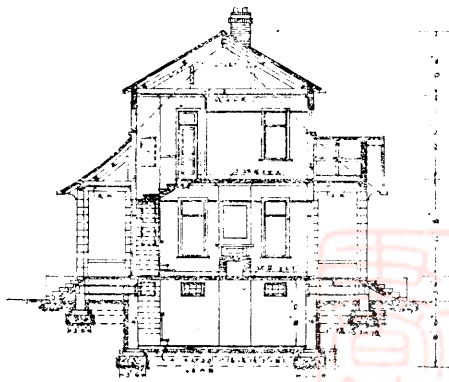
二樓平面會

比例一吋作八呎

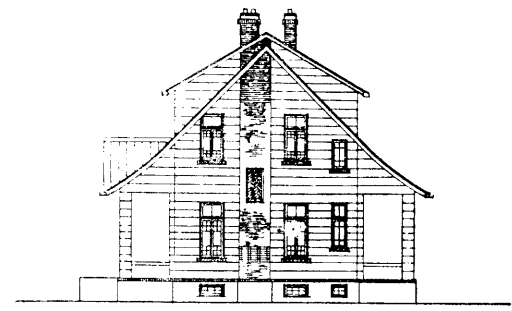
4.11.19. L.114. 林克明



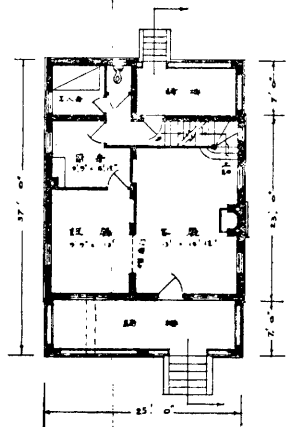
正面圖



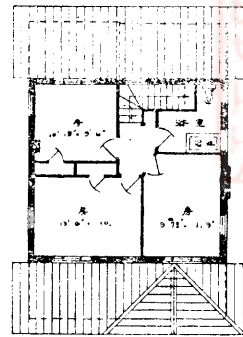
剖面圖



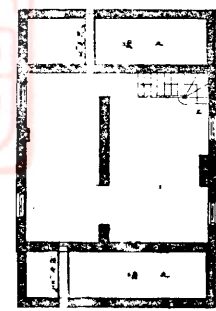
側面圖



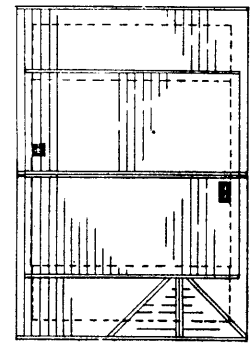
地下室圖



二樓平面圖



一樓平面圖

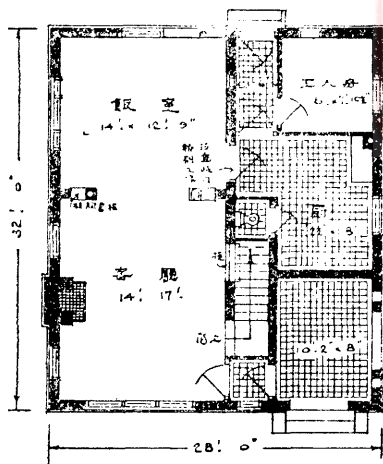
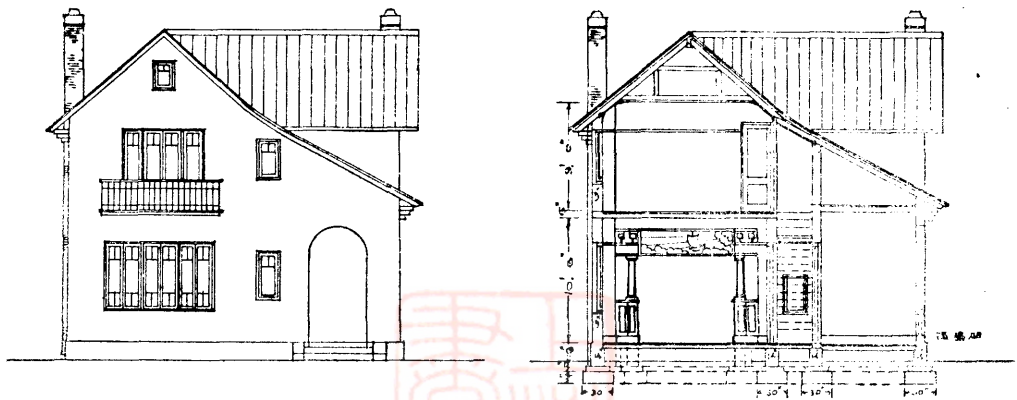


及面圖

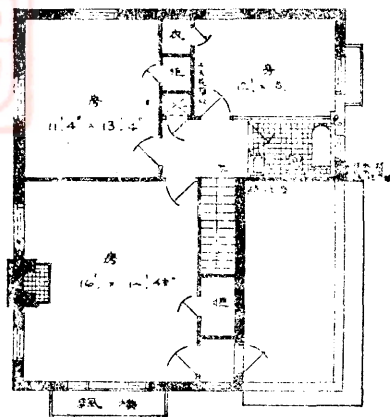
CC 例一吋八分

13. 11. 19 L. 115 林克

第十圖 C.—建築住宅標準圖式之三



地下室圖



二樓平面圖 L. 116. 林惠明

比例一吋八分

第十圖 D.——建築住宅標準圖式之四

4 開闢郊外馬路計劃

本市地價屋租，日益昂貴，其原因雖多，而郊外馬路尙未開闢，實爲主要原因之一也。查本市東、西、北三面，及河南芳村一帶，郊外田野廣袤，岡嶺延綿，多可開闢爲住宅之區；徒以交通不便，市民不欲遠居其地，故現在多屬廢置無用。若馬路開闢，交通四達，往來迅速，市民住宅，自可展築郊外；市區面積，將因而擴大，人口密度，將因而疎減，則地價屋租，自可因此調劑，居住問題，亦可得相當之解決矣。且交通與物價，本有密切關係，蓋交通便捷，運輸自廉，物價之低降，無難立致。本市附郭四鄉每日輸運瓜、菜、柴、米、生畜等物來市發售者，爲數實在不少，若交通便利，價格當可較廉；凡此均足以調劑市民之生計者也。況就政府方面而論，郊外田野岡陵，屬公產者甚多，向係委棄不理，爲少數土豪劣紳所佔據；倘馬路開闢之後，則公產必易於着手清理。是開闢郊外馬路之利，不惟裨益貧苦小農，且于政府收入，不無小補。基此原因，則開闢郊外馬路，實爲刻不容緩之舉，其應與建築市內馬路，同時並進者，亦已明矣。爰特根據本市與附郊各村鎮之關係，就東西南北各方面，劃定路綫共三十五條，合計長約五十五萬九千五百六十呎，總共需經費四百一十二萬一千八百八十元；分三期興築，每期二年，以六年完成。在本計劃實施期限之內，可以擇要先成其半。至河南方面，最近已由局向各鄉鄉事會，切實聯絡，共策進行，將見此方闢路之

進行，成效當大有可觀矣。

現查本市郊外馬路之經開築者，有小北至姑嫂墳馬路，西村車站至增步涌馬路，鳳安橋至南石頭馬路，濂泉寺馬路，雲泉仙館馬路，中山公路等，共長約六萬呎；而在計劃興築中者，亦數不在少。

茲將各期路綫及需費預算詳細分列于後：（郊外馬路路綫詳見第三圖）

開闢郊外馬路路綫與需費預算

郊外馬路共二十五綫，共長約五十五萬九千五百六十呎，共需建築費四百一十二萬一千八百八十元。分三期興築，每期兩年，以六年完成。各路寬度，定為六十呎，先築十八呎路面，其餘兩旁應保留各二十一呎，以備將來展築。

計開

第一期 馬路路綫共長約一十四萬三千四百呎，共計需銀九十三萬四千六百元。

第二期 馬路路綫共長約二十二萬一千六百一十呎，共計需銀一百六十三萬零八百八十元。

第三期 馬路路綫共長約一十九萬四千五百五十呎，共計需銀一百五十五萬六千四百元。

第一期路綫

第一線市東 由白雲路北口起，往北經龍運里，白灰，牛村，接東沙路，路綫長約二千九百呎，每呎五元，共需銀一萬四千五百元。

第二線市西 由西村公路西村車站起，往西經增埗馬路至涌邊止，長約四千呎，每呎五元，共需款二萬元。

第三線市西 由增埗馬路起，經自來水廠，澳口，過鐵路至黃沙止，長約一萬三千呎，每呎六元，共需款七萬八千元。

第四線芳村 由芳村往北經新隆沙，石圍塘，濑口，至羅村；又由芳村起，往南經大涌口，白鶴洞，新爵，至下龍灣；長約三萬一千二百呎，每呎八元，共需款二十四萬九千六百元。

第五線河南 由河南鳳安橋起，經白蜆壳，至南石頭，長約一萬零八百呎，每呎八元，共需銀一十四萬四千元。

第六線河南 由太平坊新馬路起，經士敏土廠，至新鳳凰，長約九千一百呎，每呎八元，共需款七萬二千八百元。

第七線市北 由流花橋南便起，北經天平架，松柏岡，前至唐夏馬路止，長約一萬二千二百

呎，每呎六元，共需款七萬三千二百元。

第八綫市北 由舊小北門起，經北較場，陸軍醫院後，橫枝岡，及百足岡，北過大鳳崗脚，至姑嫂墳止，長約一萬二千呎，每呎五元，共需款六萬元。

第九綫市北 由雲泉仙館，經大鉢孟，至大鳳崗脚止，長約四千九百呎，每呎八元，共需款三萬九千二百元。

第十綫市東 由十字岡起，經阿根廷路，南向，直接中山公路，長約六千三百呎，每呎三元，共需款一萬八千九百元。

第十一綫市東 由百子路東便起，經簸箕村，及石牌村北便，轉東經老虎岡，紅石柱，棠下村南便，至上車陂東便涌邊止，共長約三萬七千呎，每呎六元，共需款二十二萬二千元。

第一期馬路十一線，共長約一十四萬三千四百呎，共計需款九十三萬肆千六百元。

第二期路綫

第一綫市東 由東山百子路起，經寺背底，直東經新興村，及鍾家祠，上車陂南便，轉南直至河邊，長約三萬七千呎，每呎八元，共需款二十九萬六千元。

第二綫市北 由姑嫂墳至能仁寺，長約五千呎，每呎八元，共需銀四萬元。

第三綫市西 由西門直街起，經平寧新街，聚龍里，恩龍大街，陳家祠，荔灣南約，過鐵路至南岸，長約七千九百呎，每呎八元，共需銀六萬三千二百元。

第四綫市北 由安平市北便起，經桐油岡，白灰塲，蚘山北便止，長約一萬六千二百呎，每呎三元，共需銀四萬八千六百元。

第五綫市東 由舊營盤起，沿路至上元岡，長約三千呎，每呎五元，共需銀一萬五千元。

第六綫市東 由燕塘起，經瘦狗嶺，及馬鞍嶺側，至孖髻嶺止，共長約二萬一千呎，每呎六元，共需銀一十二萬六千元。

第七綫市東 由舊營盤起，東經望斗墩北便，轉南經玉書崗西便，至孖髻嶺，轉東至翻旗嶺，轉南直過棠下村，至棠下新墟止，長約三萬零三百呎，每呎八元，共需銀二十四萬二千四百元。

第八綫芳村 由芳村惠愛醫院起，往西經花地，茶滘，至東滘，長約一萬一千呎，每呎八元，共需銀八萬八千元。

第九綫河南 由南田村起，經瑤頭泉塘至南箕，長約一萬二千五百六十呎，每呎八元，共需銀一十萬零四百八十元。

第十綫河南 由南石頭起，經南箕，至瀝滘，長約一萬七千九百呎，每呎八元，共需銀一十

四萬三千二百元。

第十二綫河南

由黃埔北便埗頭起，經黃埔南便埗頭，過河經崙頭，過河至小洲，長約二萬一千一百五十呎，每呎八元，共需銀一十六萬九千二百元。

第十三綫河南

由新鳳凰起，經客村，大塘，新村，赤沙，黃埔，至新洲，長約三萬八千六百呎，每呎八元，共需銀三十萬零八千八百元。

第二期馬路共十二綫，共約長二十二萬一千六百一十呎，共需銀一百六十三萬零八百八十元。

第三期路綫

第一綫市北

由雲泉仙館起，經獅子崗，能仁寺，上景泰，往西經唐夏馬路止；又由流花橋起，往北經瑤台，沙涌，至唐夏北約止，共長約三萬三千二百五十呎，每呎八元，共需款二十六萬六千元。

第二綫芳村

由東瀆起，經麥村，西塍，下龍灣，至大尾圍止，長約一萬一千九百八十呎，每呎八元，共需款一十七萬五千八百四十元。

第三綫芳村

由大涌口起，經沙涌，坑村，麥村止，長約一萬零三百二十呎，每呎八元，共需款八萬二千五百六十元。

第四綫河南 由瑤頭起往東，南經沙頭，西濬，瀝瀆，至小洲止，長約二萬九千二百呎，每呎八元，共需款二十三萬三千六百元。

第五綫市東 由石牌起，往南經獵德，至河邊止，長約七千七百呎，每呎八元，共需款六萬一千六百元。

第六綫河南 由定功起，經大塘，至瀝瀆，長約一萬七千三百呎，每呎八元，共需款一十三萬八千四百元。

第七綫河南 由士敏土廠河邊起，經小港馬路，瑤頭，至白蜆壳河邊，路綫長約一萬五千二百呎，每呎八元，共需款一十二萬一千六百元。

第八綫河南 由新鳳凰河邊起，經五鳳馬路，瑞寶馬路，石溪，至南箕，路綫長約一萬七千一百呎，每呎八元，共需款一十三萬六千八百元。

第九綫河南 由崙頭河邊起，經赤沙馬路，往北直至河邊，長約一萬二千一百呎，每呎八元，共需款九萬六千八百元。

第十綫河北 由程界河邊起，經程界馬路，牛鼻岡，往北至中山公路，長約一萬零二百呎，每呎八元，共需款八萬一千六百元。

第十一綫市東 由阿仙根路北頭起，經玉棠岡，玉棠馬路，舊營盤，至上元馬路，長約六千九

百呎，每呎八元，共需款五萬五千二百元。

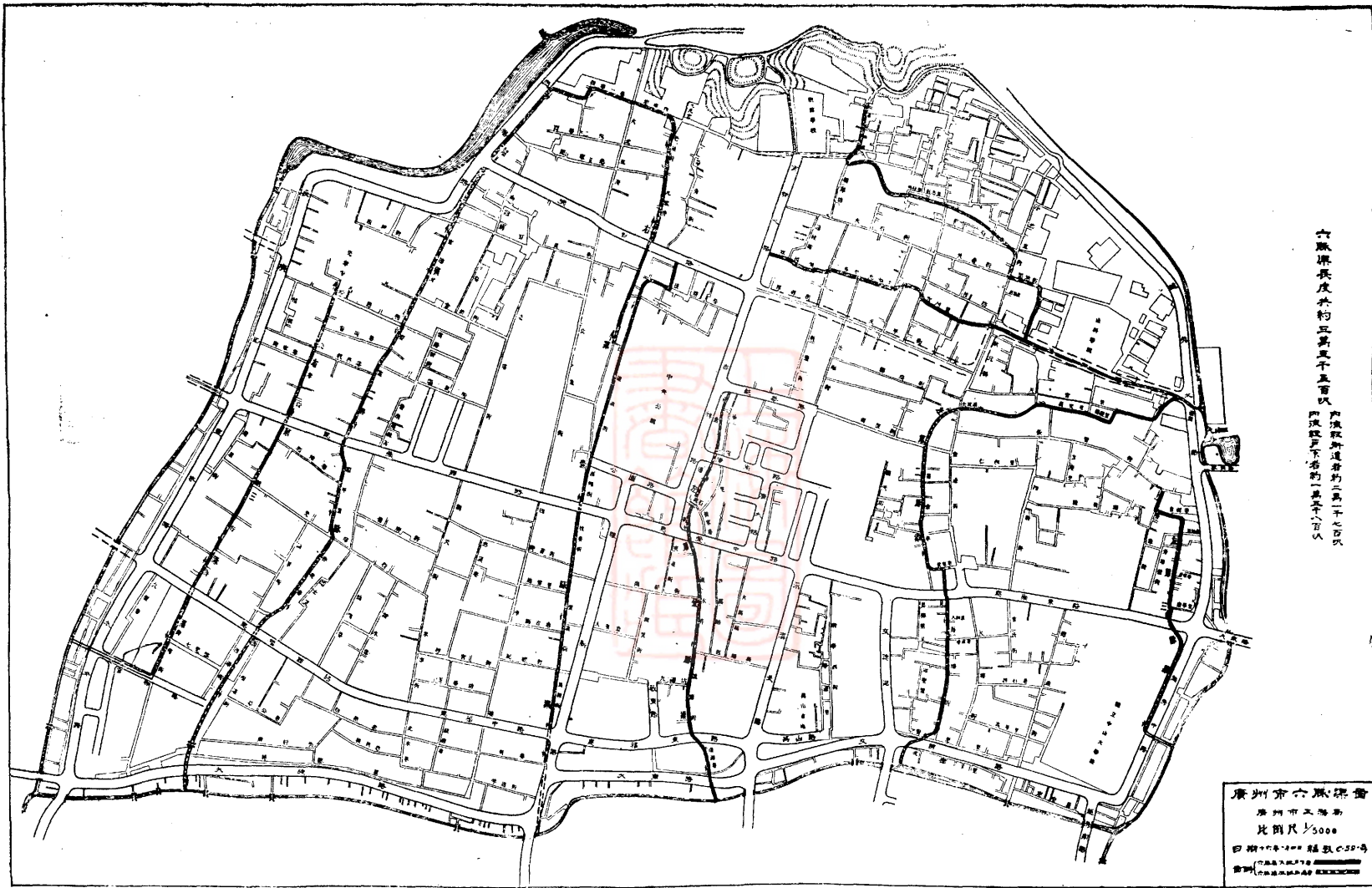
第三綫市東 由綏遠炮台河邊起，經簸箕馬路，往北直至沙河市，長約一萬三千三百呎，每呎八元，共需款一十萬零六千四百元。

第三期馬路共十二綫，共長約一十九萬四千五百五十呎，共需款一百五十五萬六千四百元。

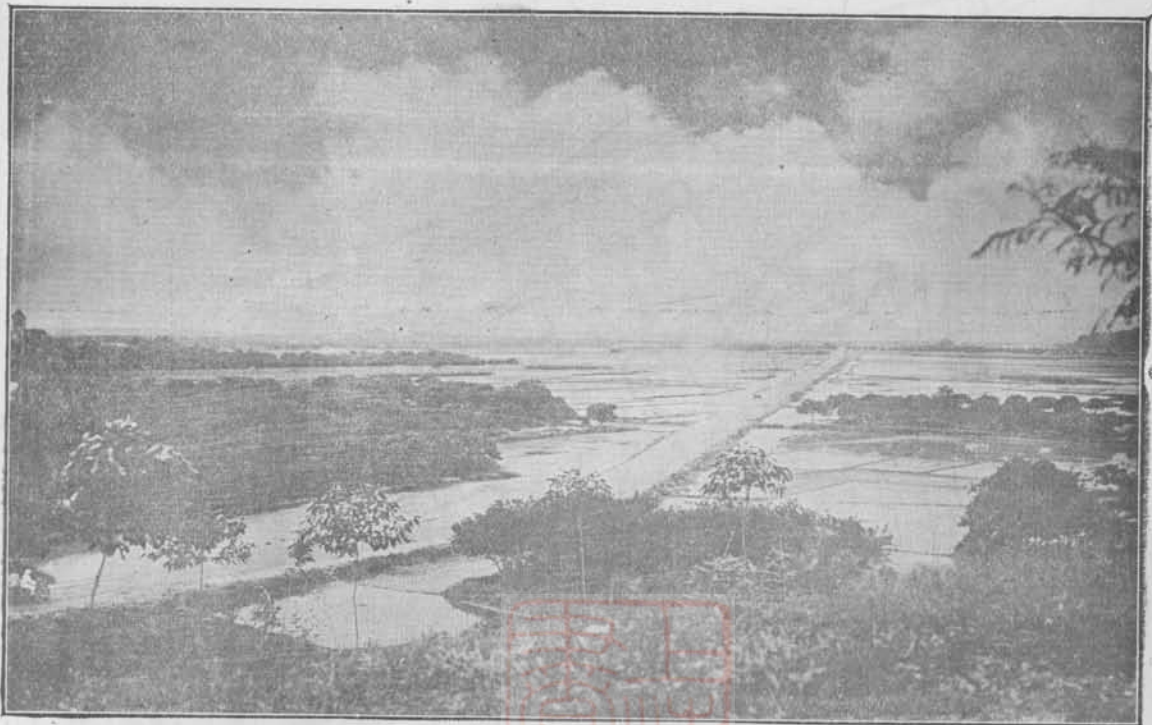
C 整理全市渠道及濠涌計劃

在渠溝失治或缺乏渠道設備之都市，吾人但見穢水四溢，泥濘載道，雨季交通，裹涉尤苦；此等弊害之彰彰于耳目者，固可不言而喻。至就工程觀點立論，若道路不能宣洩積水，則該路之路面路基，將必同遭雨水侵蝕，日以窪削；迨日久不修，必至全路毀壞，不可復用，此治道路者所以恆注重于洩水之規劃也。

市街所須宣洩之水，雨水而外，尚有一切經人使用之污水，其利害關係之重大，且比雨水為甚；蓋此種污水實為病菌之淵藪，癘疫所自出，而不可不深加注意者也。惟在昔之都市，其對於市街污水之處置，為便利計，多導之于附近之河或湖中，市民飲料，復取給于此；



第十一圖——廣州市六脈渠道圖



5. 中山公路（由廣州市至黃埔港）



6. 東山寺貝通津之新式住宅

雖污水流入湖河之後，濃度已減，可望其漸自滌清，不致爲害遍及全市，然市民年中之犧牲于此者，已不知凡幾矣。

况昔日市民所用之水量，究屬有限，渠水與河水之比例，從未有逾百分之二者，故爲害未著；迨至近日，市民用水，日漸劇增，照美市之估算，每市民日用水量，約由五十以至數百加侖不等，平均計算，每人日用當在百五十加侖之數，此外一切工業及營業之消耗，如洗衣染坊所用之水，尙未計入；似此鉅量之污水，倘不能善爲處置，而一任其肆虐于市民，則其爲害之烈，誠匪夷所思矣。

嘗攷外國新式渠道之設置，其建設系統，向分兩種：一稱分流系統(The Separate System)一稱會流系統(The Combined System)。前者，係將雨水，營業用水，及住宅用水，分渠流出，不相混雜，故謂之分流；後者乃將雨水及一切穢水匯合一渠，然後引之河海，故謂之會流。之兩系統者，各有其利，亦各有其弊，何去何取，固須一視當地情形（如雨量，地形，及人口密度等）及渠水最後處置之方法何若，乃能決定；至一市而兼用兩系統者，亦在所常有。

關於渠道排佈之方法，大致可類別爲五：

(1) 垂直式(Perpendicular Plan)——在瀕江之市，其渠道之敷設，多將全市渠道，就地分作數起，自爲系統，各有一主渠以總其成。各主渠之方向，則畧與其所流入之河道的方向

，互相垂直，故謂之垂直式。

(2) 總攬式 (Intercepting Plan) —— 此種渠道排佈之方法，與垂直式同；不過在河邊附近，加築一總渠，畧與堤岸平行，然後將各主渠之出口，一一插入此總渠之內，使各主渠之污水，先集中于一總渠，乃由總渠，引至適宜之處，再導入河中。

(3) 扇式 (Fan Plan) —— 此式之排佈方法，畧如扇形，各主渠之出口，次第趨集于一總渠，然後導入河中，故此式亦祇有一總出口。

(4) 分區式 (Zoning Plan) —— 在地形起伏不平，且含有數種高度不同的高原之都市中，應以採用此式為最妥善。因分區式之排佈方法，係按照高原之高度，先行分區，每區各築一主渠，自成系統，然後再相度地形，擇一適當之處，建築總渠以收集之；務使各區渠水之排洩，絕不相妨礙，但同時又可集中一起，乃注于海。

(5) 放射式 (Radial Plan) —— 此式之排列方法，係將全市分作若干扇形 (Sectors) 每個扇形之渠道，均由中心點向外引發；其主渠之位置，畧與放射線之位置同。此式之應用，以市中心高出于一切者為最適合。

上述五種排佈方法，其運用之妙，全在地形；故一市之內，遇有非參用多種方式不能曲盡地理之妙者，則宜酌量配用，而不可泥守一法。蓋渠道之排佈，祇能因地為法，而不能裁

地就法也。

至渠道之清理，無論其排佈之方法若何，概以重力清理法爲主。（亦有於渠中裝置機械，以鼓動渠水之流出者。）所謂重力清理者，係將渠管按照一定斜度砌結，利用水之重力，以引起渠水流動，使一切渣滓得隨流直下，而自爲清理之法也。據水力學所定之公式，流水之搬運量等于流速之六乘方，卽

流水之搬運量——（流速）。

故欲渠水暢流，渠管不爲泥屑所淤塞者，則渠管敷設，宜用較大之斜度，以增加渠水流動速度；蓋渠水流速祇須增加一倍，則其運載之能力，卽能增至六十四倍矣。照普通規定，渠管斜度，以萬分之二十五爲最低限度，過此，則渠水之流動，將失其冲刷效用，而渠道之清理，將非假手於人工不可，此數見不鮮者也。夫人工之清理，祇能救濟于一時，終非治本之法也；然則渠道之敷設，又安可不慎謀之于始哉？

晚近世界各大都市，對於渠道之設置，已深喻斯旨；故當建立新市或改造舊市之始，輒將全市渠道系統，渠管斜度，及排佈之規劃，一一按照地形，從新釐定，以爲實施工程之張本；除此之外，若渠管之容量，出口，及消毒諸端，亦靡不統籌兼顧，妥爲規劃，此外國新

式渠道設計之大概也。查此種新式渠道之首見諸實用者，歐洲各市實造其端；巴黎渠道系統改造之巧妙，名滿天下，而足爲世界各市所取法者，固其最著者也。

本市渠道向以六脉渠爲主，此六脉渠道經流之處，畧如下述：（參看第十一圖）

（1）左邊第一脈渠——由後樓房起，經蓮新街，雨帽街，桂香街，賢藏街，馬鞍街，以入於南濠。

（2）左邊第二脈渠——由九眼井起，經芒果樹，清泉巷，西華一巷，盤福路，官塘街，寶富巷，擢甲里，杏花巷，以入於南濠。

（3）左邊第三脈渠——由光孝寺起，經光孝街，紙行街，詩書街，折入西濠。

（4）右邊第一脈渠——由倉邊街起，經流水井，龍藏街，清泉巷，以入於南濠。

（5）右邊第二脈渠——此渠分爲三枝，一由康公廟道起，經小石街，局前街，法政路，潼關，以入東濠；一由雙槐洞起，經三多里，九如坊，宜居里，至法政路與第一枝渠會合，直入東濠；一由法政路口起，經德慶里，萬安里，大坑渠，舊倉巷，黃家巷，長塘街，以入於南濠。

（6）右邊第三脈渠——由芳草街起，經吉祥巷，越秀中路，折入東濠。

（附註）各渠渠水流動之方向，均經第十一圖內用箭鏃表出。

統計六渠共長約三萬五千五百呎，其排佈方法，多採用垂直式；除脈渠外，尚有街渠七十三萬七千呎，濠涌五萬六千呎，以之宣洩積水，在理不爲不敷；無如各主渠之建造，均屬異常齷陋，渠身既無一定之斜度，復無渠管之設置，不過各於地下畧闢一暗溝，上蓋石塊，以通渠水而已。現查此六脉渠道之因日久失修，填塞成實地者，比比皆是。如賢思街安懷里等處，前因渠面石塊折斷，跌入渠中，世遠年湮，渠道盡塞，後人不得已乃于該渠渠面另築小渠，以資宣洩，迨沿用日久，坊人竟多認此小渠爲六脉渠道，似此以小易大，渠底復被抬高，而欲渠水暢流，其可得乎？此外如流經教育會操場一段之渠道，因被大榕樹根侵入，全渠毀爛，早經填成實地；又舊公立法政學校至方家祠一帶之渠道，渠底竟高于上游二尺有奇，苟不加以疏濬，則上游渠道，無異遭其截塞；潼關至蓮塘街之渠道，亦早爲泥土封閉，偶遇天雨，小北一帶，悉成澤國；凡此皆六脉渠道淤塞之實在情形也。再查各脉渠經流之地域，多已爲建築物所蓋蔽，統計六脉渠之流經戶下者，占一萬三千八百呎，其流經街道者，祇占二萬一千七百呎而已。

本市渠道之清理，在前清時代，四城分浚，責有專司，其後一年一小修，數年一大修，著爲令典；故終清之世，渠道不致有淤塞之弊者，皆成例有以助成之也。鼎革以後，前例悉棄，新例未頒，當局更恐鉅款難籌，畏難不辦，惟天固於九年間長工務局時，曾將六脉渠之

一部，稍事清理而已。西關方面，原有清濠公所之設，且儲有款項，以備不時之需，徒以劣紳盤踞，久乏振作，致令全市渠道，日以淤塞；在平時則有污水停滯，蚊蠅孳生之患，設遇大雨時行，則街巷悉成澤國，地勢較低者，水深沒膝。年來市民因感受痛苦，紛請清理渠道，責難備至；雖經歷任督促工人，積極清理，並勸導市民捐資勸助；無如各渠道本身之構造，不甚適宜，故隨濬隨塞，徒勞無補！近數年間，復有留沙井之設置，用以澄清穢水，然後輸入渠道，用意至善；惟此種清理方法，尙非治本之圖；蓋當春夏雨季期內，井水湧動，其大塊之沙泥雜物，雖可留存井中，但細小泥沙，仍得輸入渠內，迨積之既久，閉塞依然。故本市渠道之修理，常于一年之間，舉行數次，事倍功半，耗費極巨；設非將全市濠涌渠道，通盤籌算，加以澈底的改造，則全市之交通與衛生，將必永受其累矣。

就本市現在之情形而論，全市渠道之改造，宜採用會流系統。因本市原有之脉渠及濠涌，如經用人工疏濬，及加砌渠筒之後，便可利用爲全市之主幹渠道；費廉工省，爲計殊得。若採用分流系統，則此種渠涌，祇能供作雨水渠之用，而穢水之宣洩，自非另築一新式穢水渠道不可；誠如是，不特新渠之建造需時，更張過大，抑亦非現在經濟能力所許也。

照現在採用會流系統之規劃，全市共須改建脉渠長約四萬呎，內街渠長約一百一十三萬九千呎，大渠長約二萬四千呎；至本市內街街道，亦須同時砌至與馬路相平，俾內街渠道可

以盡量提高，而不至爲馬路所截塞；此本市渠道與濠涌改造計劃之大概也。最近各渠道所用之大小渠筒，業經分別開投定造，一俟渠筒造妥後，全市渠道之改造，當可分頭進行矣。關於本市渠道之改造工程與徵費辦法，均詳見下文，茲不多贅。

1 改建全市渠道辦法

(a) 工程辦法

(1) 將內街渠道劃分枝幹等渠數種，并配以適合之斜度，務使各渠能容納各該街之水量。

(2) 以原有之濠涌及六脉渠爲幹渠，俱用暗渠式，使原有濠涌不至爲垃圾等穢物淤塞，及洩出穢氣，以重衛生。

(3) 將內街街面砌平，俾東洋車及救火機均能駛入內街，以利交通，防火患，而增車捐之收入。

(4) 街渠及大渠之形式，以適合該處實用爲標準，但仍以建築費廉，物質耐久者爲主。

(5) 如舊渠查有適合者，及馬路已建有適合之渠道者，則仍用舊渠，或加以修改。

(6) 全市劃分區域，擇其重要者先行試辦，俟有成效，然後繼續進行別區，并預算三年

內將全市渠道完全改造妥當。

(7) 凡濠涌及六脉渠道改建後，於必要時，上面須留回小路一條，以便清渠之用；其路之寬度，視渠之大小而定。

(8) 所有濠涌及六脉渠，如前建有上蓋者，應一律拆卸，并留回小路，以便清渠之用；如因上蓋工程浩大，而於該渠計劃無妨礙者，得酌量辦理。

(9) 凡日前由人民繳地價領用之濠涌，除畫定之小路不准建有建築物外，其餘如於渠道無碍者，准予建築，以增收入。

(10) 辦理此項工程事務，擬設技士一人，月薪二百一十元，技佐一人，月薪一百零五元，助理員一人，月薪七十五元，監工若干人，視工程多寡而定；(現擬設四人，月薪共一百八十元，) 另設課員一人，月薪七十五元，事務員一人，月薪四十五元，雜項每月一百元，特務警察四人，共月費壹百元；以上每月經常費共銀八百九十元；又由總商會僱用收費員三人，共月薪一百五十元。以上均由預算意外費項下撥支。

(b) 徵費辦法

(1) 徵收渠費以華井為單位，并定每華井征費貳元，由本局會同商會徵收；每日所收之款，存貯總商會，專為辦理修渠工費，無論如何，不得挪移別用。

(2) 凡屬住戶，而該住戶之屋宇面積不及全段面積之半者，照全段面積之一半徵收，
(即伸合全段計每華井一元)

(3) 凡屬住戶，而該住戶之屋宇面積佔全段面積之半者，照全段面積徵收，即每華井式
元。

(4) 凡屬住戶，而該戶之樓上面積佔該屋面積及半者，照全座屋面積加五徵收，即每華
井三元；如係三層而樓之面積及半者，照加倍徵收，即每華井四元；如四層樓之面積及半者
，照加倍半徵收，即每華井五元；餘類推。

(5) 凡屬舖戶，而該戶建築之面積不及全段面積之半者，照全段面積徵收，即每華井式
元。

(6) 凡屬舖戶，而該戶建築面積佔全段面積之半者，照全段面積加倍徵收，即每華井四
元。

(7) 凡屬舖戶，而該戶之樓上面積佔全屋之面積及半者，照全座面積加三倍徵收，即每
華井六元；如係三層，而樓之面積及半者，照四倍徵收，即每華井八元；如係四層，而樓之
面積及半者，照五倍徵收，即每華井十元；餘類推。

(8) 住戶舖戶各門前之寬度，每呎征費八毫。

(9) 所徵之渠費，如係無舖底頂手之舖戶，主客各半，由舖客代繳；如有舖底頂手之舖戶，業主佔四份之一，舖客佔四份之三，准在租項內扣除；如係住戶，業主佔四分之三，住客佔四份之一，由住客代繳，准在租項內扣回。

(10) 凡屬政府機關及團體機關，均照住戶定額徵收。

(11) 計算征費面積之零數，均以半井為單位；凡超過三十平方華尺者，均作半井計，不足三十平方華尺者不計；如某屋之面積為三井三十一方尺，則作三井半征費；又如某屋之面積為二井二十九方尺，則作二井征費。

(12) 凡征費面積不足壹華井者，均作壹華井征費。

(13) 凡因市政府關馬路而曾繳過馬路費者，准予免繳征渠費。

(14) 凡已承領之濠涌，除畫出作道路用外，其餘白地每華井繳銀二元，有房屋一層者加倍，二層者加二倍半，餘類推。

(15) 凡濠涌渠道日前建有上蓋者，如於計劃尙無妨碍，并得本局准予免拆者，應特別征費；該費之多寡，視該屋之妨碍而加增之工程費用為標準。

(16) 凡濠涌除劃定之路外，其餘濠涌畸畝地撥歸本局變賣，所得之款，撥為建濠涌渠道之用。

(17)原有清濠公所之產業，除三成撥歸辦學之用外，其餘七成，陸續投變，所得之款，撥歸築渠之用。

第三表

改建全市渠道預算

名	稱	長	度	每尺價	共	工	程	費	備	考
內	街	渠	一，一三九，〇〇〇尺	二	元	二，二七八，〇〇〇元			連留砂井計	
陸	高	內街街面	一，一三九，〇〇〇尺	一毫五仙		一七〇，八五〇元			修至東洋車能行駛為止	
西	關	濠大渠	三，七〇〇尺	八元六角		三一，八二〇元			未經淤塞者暫不改建	
新	城	濠大渠	一五，六〇〇尺	十一元		一七一，六〇〇元				
西	濠	大渠	五，三〇〇尺	三十六元		一九〇，八〇〇元			西門以下起計	
六	脉	渠	四〇，〇〇〇尺	五元五角		二二〇，〇〇〇元				
商	會	代收辦公費	三百萬元	一	厘	三〇，〇〇〇元				
意	外	費	約千份之九十四			二九〇，九三〇元				

第四表

徵收全市築渠預算

總	計	三，三八四，〇〇〇元	另河南漱珠涌大渠五，三〇〇呎，會龍橋一，二〇〇呎，及東濠一〇〇呎，均未計入。
---	---	------------	--

名稱	份數	華	井	每井收費	實征收銀數	備考
佳戶無樓	百份之六十	四四〇，〇〇〇	井二元	八八〇，〇〇〇元		
佳戶有樓	百份之十五	一一〇，〇〇〇	井三元	三三〇，〇〇〇元		因未經實地調查故暫作二層計算
舖戶無樓	百份之十	七三，〇〇〇	井四元	二九二，〇〇〇元		
舖戶有樓	百份之十	七三，〇〇〇	井六元	四三八，〇〇〇元		
濠涌崎畛地		五五〇	井二百元	一一〇，〇〇〇元		
門前寬度		一，四八〇，〇〇〇	井每呎八毫	一，一八四，〇〇〇元		
濠濠公廨產業				一五〇，〇〇〇元		

附註——全市屋宇總數約佔百份之九十五，白地約佔百份之五。

乙·內港建設

廣州，上海，天津三市，同爲我國之重要海港；天津居于北，當白河之要津，上海位于東，握長江之門戶，廣州處于南，據三江之總匯。以地位論，三港均爲對外貿易之要區，海陸交通之樞紐；以地方財富論，則廣州尤爲豐厚；在勢允居三港之冠。乃攷諸事實，竟大謬不然；蓋商務之盛，上海爲最，天津次之，約當上海十分之四，而廣州則祇當上海十之三，近且有每况愈下之勢。推原其故，實因上海港口建設，發達異常，故雖以長江航行之便利，海船可上駛數千里以達武漢，而全江流域之商務，仍能吸聚于上海，而不分散各地；天津港口之建設，雖遠非上海比，且冬季則全港冰結，不能航行，然幸鄰近無重大之海港與之競爭，用能保持其優勢；惟廣州港政，最爲落後，同時距離不百哩之處，復有建設完備之香港，遙爲操縱，故雖以富甲全國之廣州，其商務仍不能不日見衰落，港政興廢與都市繁榮之關係，于此益見矣。

溯自香港割讓于英以後，英人深思積慮，積極建設，曾幾何時，蕞爾荒蕪之小島，已一躍爲世界大港，不特南中各省之對外貿易，盡歸該港掌握，甚至郵書電訊，欸項滙駁，亦莫

不須首經是邦，受其一度檢查扣留，然後始能轉往內地。總計我國對外貿易，其經由香港一埠者，已占全國四分之一有奇。每年港政府所得之收入，動以千萬計，其經濟侵畧能力之偉大，至足驚人；然此皆廣州市固有之商務，政府之財源也，苟非港工建設落後，又何至挹此而注彼乎？故爲發展國民經濟，及抵抗外人經濟侵畧計，則廣州港口工程之建設，實爲刻不容緩之舉。

查廣州外港（黃埔商埠）之開闢，其事權向不隸屬於本市市政範圍，茲可勿具論；本節所述之

A 內港建設計劃，

B 填築省河南北堤岸計劃，

C 珠江大鐵橋之建築，

D 碼頭之建築與整理

四項，均祇限于內港之建設範圍而已。

A 內港建設計劃

廣州市爲中國南部重要之通商口岸，且經先總理定爲南方大港，港工建設，理應早已完成；乃揆諸事實，則竟大謬不然，不惟總理之建設計劃，全未實現，即最需要之內港建設，亦未舉辦，此實本市建設之一大缺憾也。查廣州與國外通商最早，商業之繁，交通之盛，在昔已占全國首要之地位；據粵海關最近報告：本市十七年份洋貨輸入，以淨數計，約關平銀四千四百萬兩，土貨輸入，約關平銀六千二百九十九萬五千七百六十二兩；土貨之運往外國者，約計關平銀七千七百萬兩。又據該關報告：每年出入口輪船達七百五十七萬餘噸，除較小之輪船不計外，平均計算，每日出入口之海洋船約有一萬餘噸。以如此繁盛之對外貿易，及如此宏偉之運輸事業，竟無內港建設以應付需要，寧非怪事？

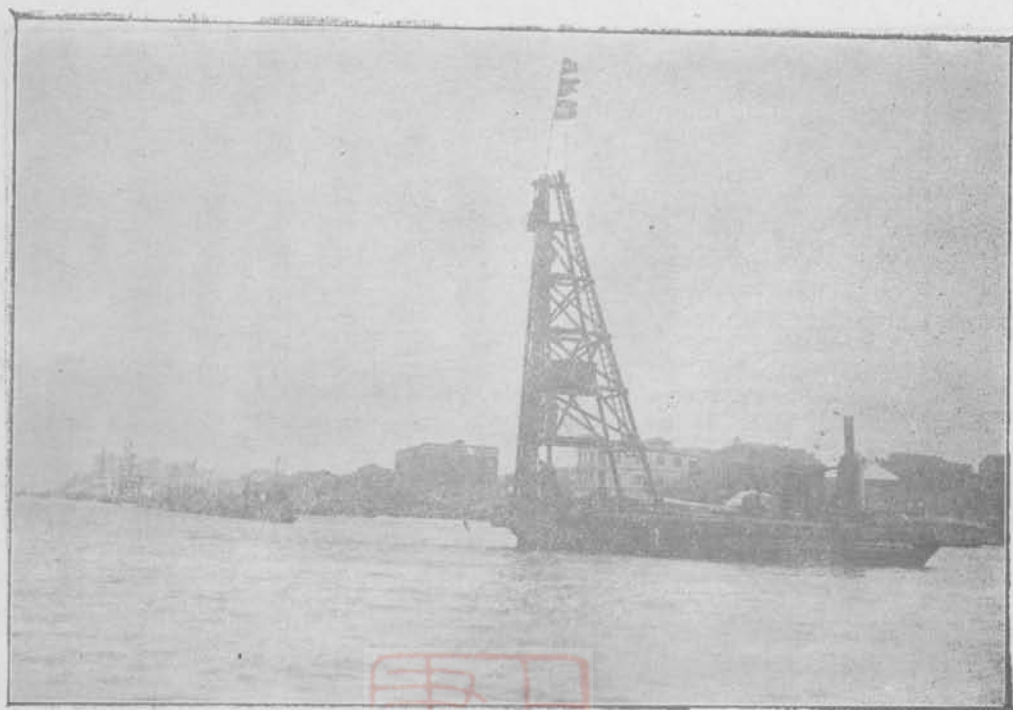
此種建設落後之現象，其阻礙商業之發展，亦至爲重大。例如：各大輪船公司，因船舶駛進廣州市之後，除極少數外，大多無碼頭停泊，無貨倉貯貨，貨物轉運，極感困難，遂多不敢航行此地。海外各大華商，亦因此故，不敢在此投資經商。如去年香港南北行大商，以廣州市之商業地位比香港適宜，本擬將在港所營商業，遷設廣州；隨集議討論，結果僉以廣州缺乏內港建設，交通窒礙，卒打消此議。是內港不建設，足以阻礙商業發展者，舉此可爲明証。

不止此也，內港不設，尤足影響市民生計，使之日益困難；例如：由北海欽州等處運貨

到廣州，每噸運費約在七元以上，而由該處運貨到香港，則每噸祇須運費不過五元；兩相比較，雖廣州較遠于香港，運費亦不至相差若是之多。推原其故，不過因香港之港工，建設完備，船抵步後，一二日間，便可將貨卸清；而廣州內港則缺乏碼頭貨倉等設備，船到卸貨，非停泊至數日之久不可。時間既增，則運費自必加增，運費增加，則物價亦必隨之昂貴；市民生計，因此遂日陷於困難之境矣。若有內港建設，則本市每年出入口輪船七百五十七萬噸之中，內除去省港輪船二百五十萬噸及其他小輪一百萬噸外，尙有四百萬噸，均將永蒙其利；平均計算，每噸省費一元，每年全市便可挽回四百萬元之權利，其于市民生計之裨益，一何重太？是內港建設之足以調劑市民之生活者，其理至顯。

且廣州現有少數之洋船碼頭與貨倉，大抵亦係外人投資建築，恃有不平等條約爲護符，任意侵畧中國主權，對於繳納我政府之船鈔，復減至極微；（據海關報告每年總數僅得六千餘兩）我政府收入方面，實蒙絕大損失。現當我國與各國改訂新約之始，不平等條約將必從此取消；有此機會，實應乘勢收回主權，發展航業，否則依舊因循，結果必至全部失敗。根據以上事實，爲發展航業，擴大通商，及調劑市民生活起見，則內港之必須建設，實無疑義。

至關於內港地點之選擇，現在亦亟應先爲決定。茲查有河南西部洲頭咀之一帶，河面最



7. 建築廣州市內港之施工(打鋼樁)情形



8. 內港現經打下之鋼樁



9. 建築廣州市內港施工之情形



10. 廣州市內港之一部(白鵝潭)

寬，水量最深，交通便利；將來劃定地界，填築新地，建築碼頭貨倉之後，便可供應進港各洋船停泊之用矣。又查黃埔開關商埠計劃，政府早已規定作一等港之建設，將來該項計劃實現後，即可用以容納四千噸以上之海船，而本項計劃則專供四千噸以下洋船之使用。由此觀之，內外兩港之建設，彼此可以相依爲利，相輔而行，亦已明矣。然則廣州市之進儕于世界大港之列，更何難立致哉？茲將內港建設之詳細規劃，分述于左：

劃定河南西部洲頭咀一帶，填築新地，以爲洋船停泊及建築貨倉地點，其計劃如下：

1 工程規劃

a 建築新堤——計新堤綫長約四仟二百九十英尺，每呎建築費約一百五十元算，共需銀六十四萬三千五百元。

b 填築新地——填築新地面積約共一萬零八百六十五華井。查該處水深平均約二十二華尺，共須填坭二十二萬八仟一百立方華井，招商承辦，每井填費二元五角算，約共需銀五十七萬元。

(若由政府自購挖坭機器填坭，每華井需費約七角二分，共需一十五萬八千四百元。)

c 建築堤岸馬路——計新堤岸馬路綫長約三千九百四十一英尺，寬度一百呎，築花砂路面，每長一呎建築費三十元算，共計需銀一十一萬八千元。

d 建築貨倉——建築貨倉四座，每座面積計九十六華井，每井工程費約六百元，每座約六萬元，四座共需二十四萬元。

2 支出預算

以上四種工程預算，共約需款一百五十七萬一千五百元。

3 收入預算

a 一次過收入——填成新地，除堤岸馬路外，計面積約共一萬零八百六十五華井，復除出馬路面積二千七百七十五華井，實得地段八千零八十九華井；今以最低之估價，每井四百元計，共得三百二十三萬五千六百元，除內港建設工程費外，約得盈餘一百六十六萬四千一百元。

b 常年收入——

(1) 四座貨倉可容貨十萬噸，每月貯貨平均以二萬噸計，每噸收租銀三元，每月可得租銀六萬元，每年共得租銀七十二萬元；除三分一作維持及管理費外，每年共得租銀四十八萬元。

() 築成堤岸，可作碼頭之用，每月約得租銀一萬五千元，每年共可得一十八萬元。

(1) 關於採用洲頭咀地點之理由，係因該處河面最闊，水量最深，交通便利，實為停泊海舶最適宜之地點。

(2) 堤岸馬路擬築花砂路面，因新築之堤，地腳尙未堅固，恐有變動，故暫築花砂路面，以節費用；俟地腳堅固，然後改築腊青路面。

(3) 沽出地價之估算，現定平均每井值四百元。查現在洲頭咀地價，平均每井約值五百元，今劃此地為海舶停泊及建築貨倉之地點，將來船廠機器廠等，必集中此地之附近，地價當比較洲頭咀現有者為高；故每井四百元之價格，實屬最低之數。

(4) 本計劃乃預備四千噸以下海舶停泊之用，將來黃埔開闢商埠計劃實現時，則為預備四千噸以上海舶停泊之所，彼此計劃，固無衝突，且可收臂指之效。

(5) 本市現有貨倉，如太古渣甸等，多係私建自用，現在日本人建築中之三井大阪等公司之貨倉，亦係私有性質；公用貨倉，絕無僅有。今既建內港，貨倉實有連帶關係，故劃入為整個計劃。

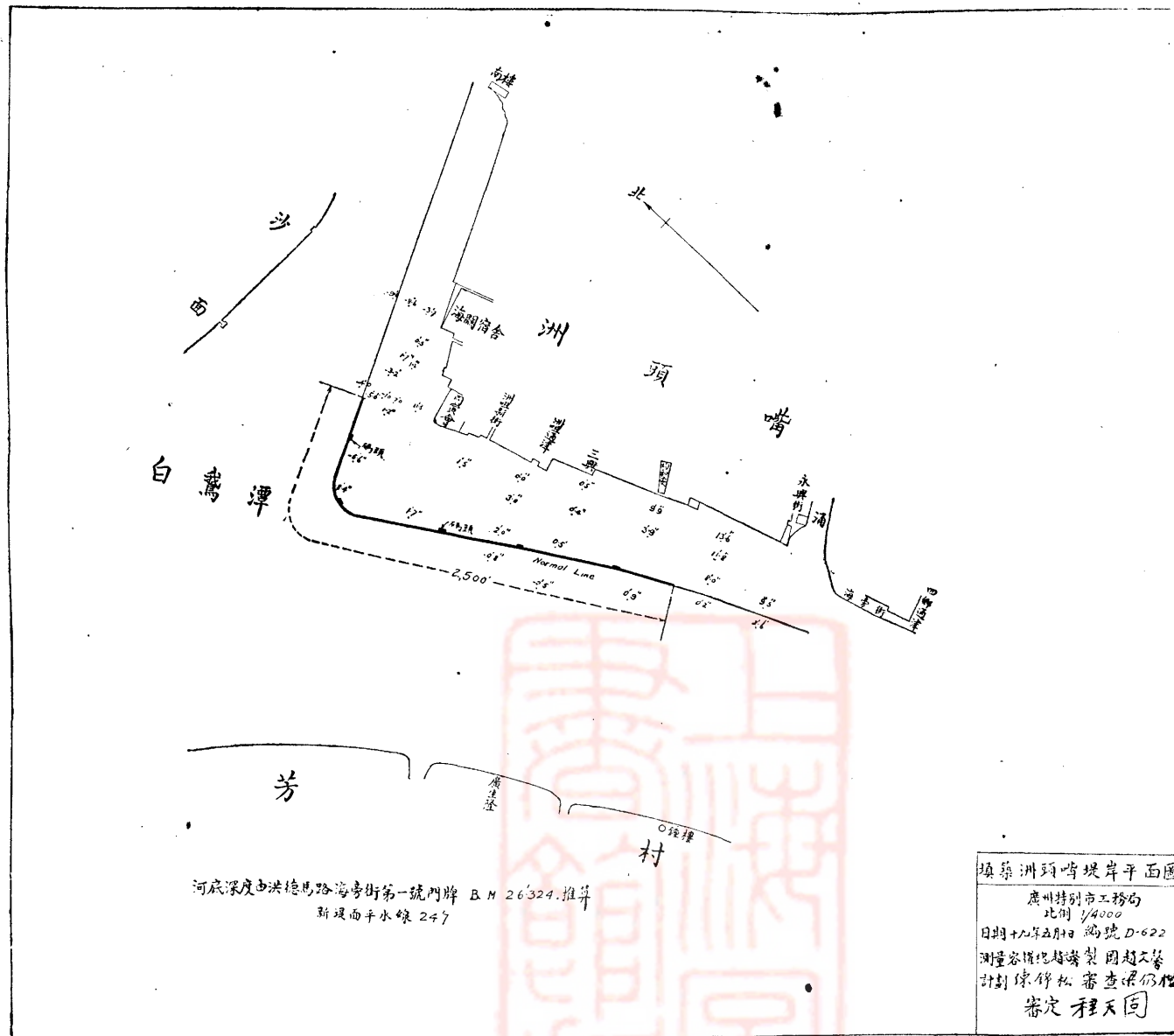
(6) 填河工作，如招商承辦，每井成本最少需要二元以上，若由政府購備挖泥機器，自行填築，則成本較廉三倍之多。查天津之英租界，政府常備有挖泥機器，代人挖泥，每華井祇收費大洋五角四分，甚為經濟。此種挖泥機器，每架約值一十五萬元，所費尙少，故政府

現應自行購備之；蓋此項機器，不惟可供內港之用，即內港完成，亦可移作疏濬河道之工具故也。

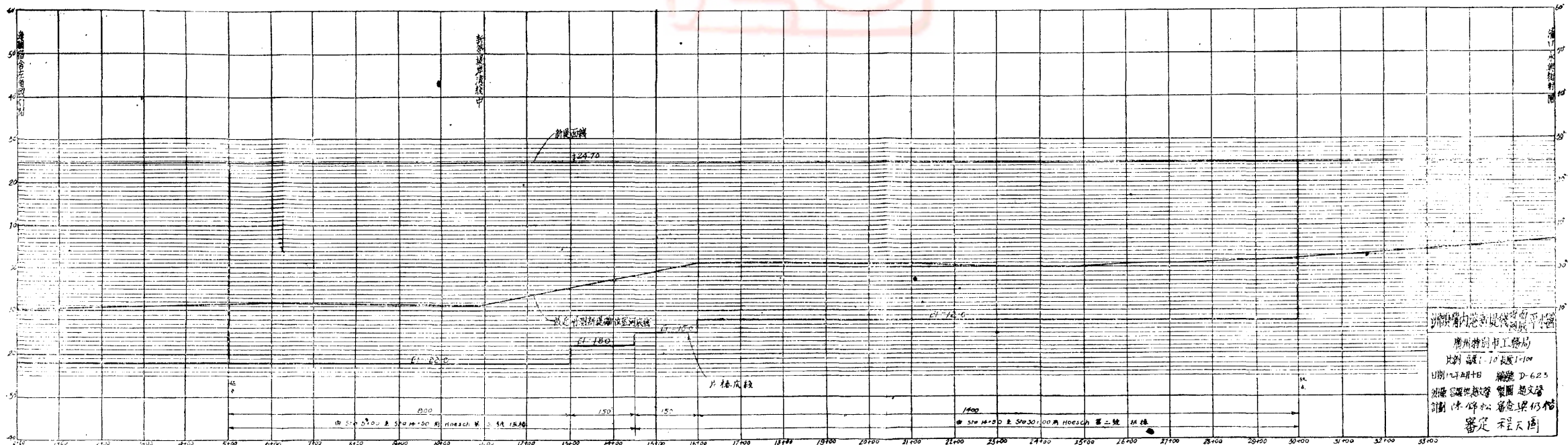
4 工程進行步驟及籌款方法

a 新堤岸之建築——本計劃現分爲新堤岸建築工程，新地填築工程，堤岸馬路建築工程，及貨倉建築工程四項；此四項工程進行步驟，不必同時並舉，當分別先後舉辦之。爲求建設之濟，及籌款容易起見，現在決定先行建築堤岸。查新堤岸建築預算，爲六十四萬三千五百元。此項工程，招商承辦，限兩年完成；照預算六十四萬三千五百元計，以兩年之期支付之，每月祇籌支二萬七千元，便足敷用。

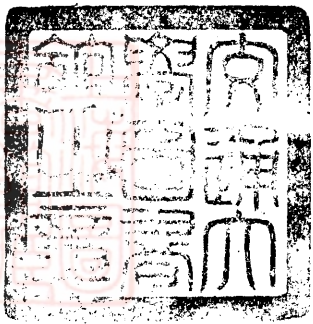
b 籌款方法——建築新堤籌款方法，係採用官商合辦性質，由政府負擔一半，商民負擔一半。政府負擔之一半，計每月一萬三千五百元，由市庫支出；商人方面之一半，其籌集方法，擬向本市各商會發行公債三十二萬元以募足之。查全市商業共約一百行，以之負擔此三十二萬元之公債，按月攤繳，每月不過一萬三千五百元，以一百行平均計算，每行每月不過占一百三十五元；其數甚微，殊非困難之事。且此項工程，係爲全體商民謀利益而建設，則商人方面，自無不贊成樂助之理。至所發之公債，現定爲週息八厘。兩年後堤岸完成，即將新填之地段投沽，所得地價，撥還公債。查地段共值三百二十三萬元，以此巨款担保區區



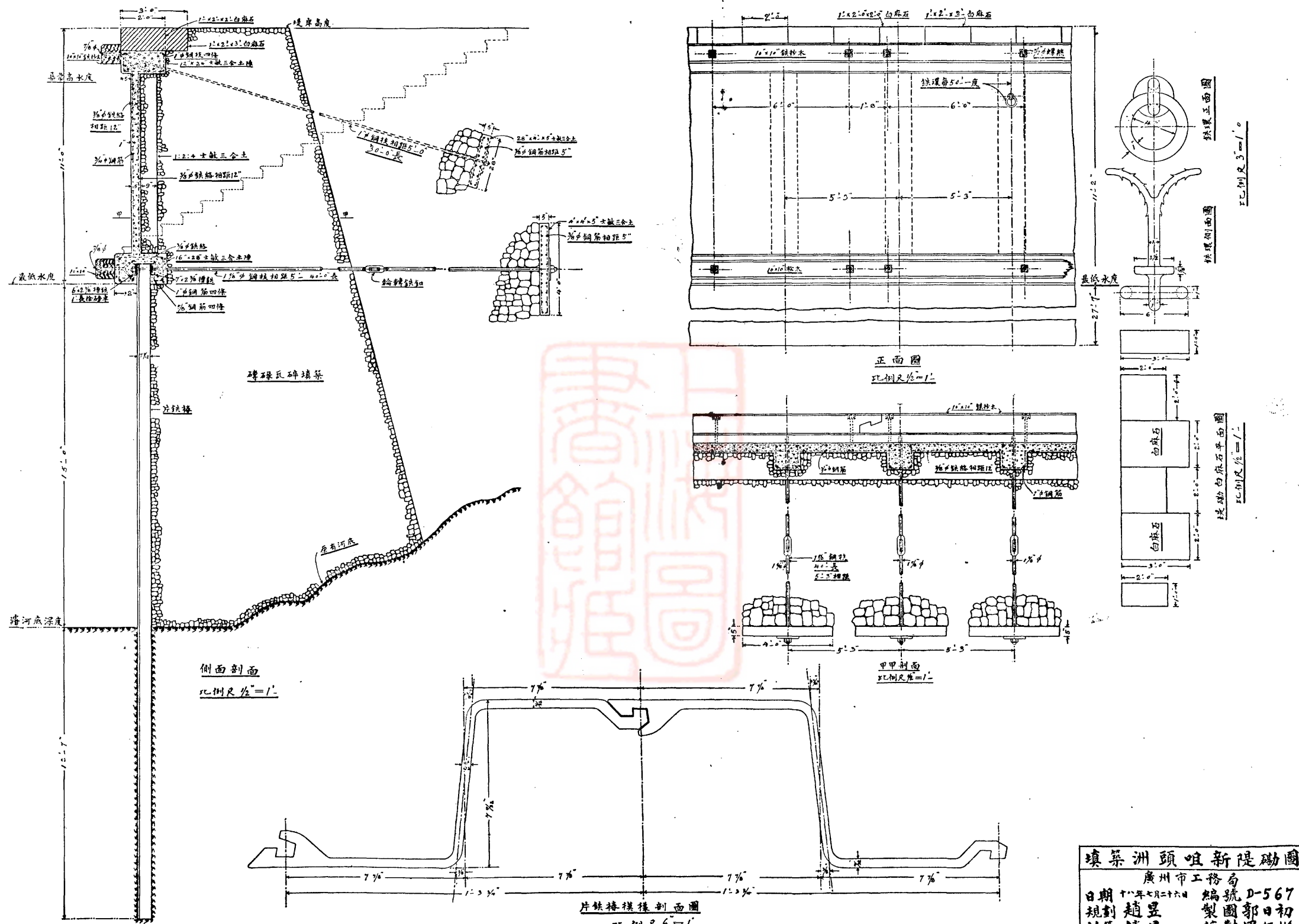
第十二圖 A——廣州市內港堤岸平面圖



第十二圖 B——廣州市內港新堤線堤面及河底平水圖

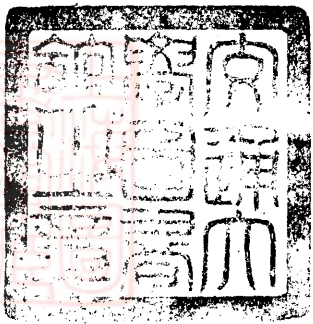


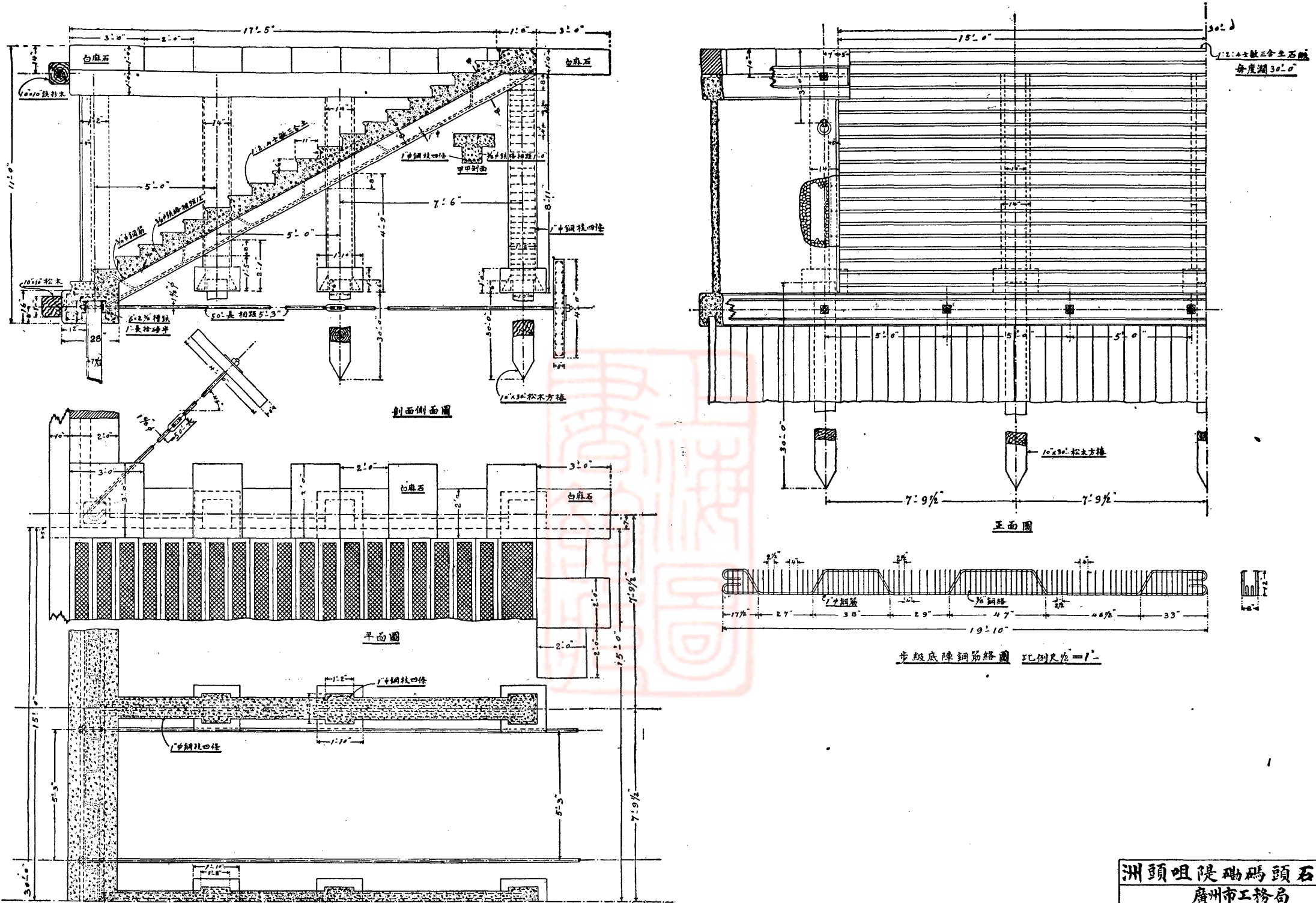
水平標準 24.70



填築洲頭咀新堤礮圖
 廣州市工務局
 日期 十一月二十六日 編號 D-567
 規劃 趙昱 製圖 郭日初
 計算 趙昱 校對 梁竹楷
 審定 程天國

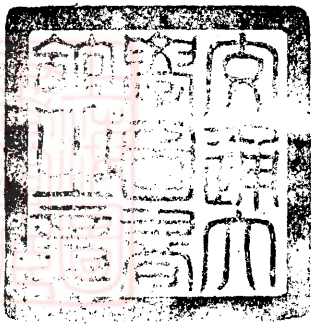
第十二圖 C——填築廣州市內港新堤礮圖





洲頭咀堤壩碼頭石級圖
 廣州市工務局
 日期 十八年七月十六日 編號 D-566
 規畫 趙昱 製圖 郭日初
 計算 趙昱 校對 梁仍楷
 審定 程天固

第十二圖 D——廣州市內港堤壩碼頭石級圖





第十二圖 E——廣州市內港之貨倉與新堤



11. 西濠東望 (現擬填築之海珠堤岸)



12. 填築海珠實施工作之情形 (打鋼樁)

三十二萬元之公債，實爲穩健萬全之至。

。新地之填築及費用——堤岸雖限兩年完成，但堤工長度祇須築至三分之一以上，即能着手填河。填河所得之新地，政府可提前投變；所得之款，即可撥充建築堤岸馬路及貨倉等工程費用。由此觀之，全盤計劃雖屬浩大，而目前之所急，僅在築堤經費而已。

d 最近進行情形——自本計劃確定後，第一期關港經費之籌措，經本局與廣州總商會協商多次，卒照原定官民平均負擔辦法，分頭募足；於是開關內港之籌備工作，遂告完成，後此進行，當益易爲力矣。現該港之築堤工程，已由港商華益公司投承建造，建築費每呎二百一十元；興工之始，除將新堤線測定，樹立標識外，並決定先築臨時堤壩四百一十呎，以便實施工作。預計由動工日起（十九年十一月十日），約兩年內當可全堤建築完竣矣。

B 填築省河南北堤岸計劃

珠江前後航線之水道，迴環曲折，灘石分佈，濶度參差，深淺不一；不特水流無序，航者亦莫不苦之。爲調節水流，利便航行計，則河床之疏濬，岸線之修削，使該河全線有適當之深度，劃一之濶度，實爲當務之急。但是此項改善河道工程，異常浩大，勢難同時并舉，

故不得不分別緩急，次第興辦。現查廣州前後航線之疏濬工程，早經沿河處妥爲規劃，實施之期，當不在遠；至沿河填地築堤等工程，事同重要，且屬本市工務範圍，自應及時建設，以竟改善省河水道之全功。就本市現在之情形而論，大沙頭向東一帶，較屬荒僻，堤岸填築，似可從緩；惟由白鵝潭至大沙頭一段，地當衝要，且爲內河航務薈萃之區，故該處南北兩堤岸之修築，實爲刻不容緩之舉。茲將該兩堤岸填築計劃，分述之如次：

1 海珠新堤

海珠前一帶堤線，東自長堤電燈局起，西至仁濟街口止，長約三千八百呎。全線凹入甚深，成一反弓背形；其凹入最深之處，係在迎珠街口附近，計達三百英尺。是處水面雖寬，但附近灘石兀立，水流湍急，舟行最險。改善之法，現擬炸去灘石，並將河道灣曲部份，完全填平，使弧線形之堤岸，變成直線；如是，則該段河道寬度，自可劃一矣。其詳細規劃，悉見第十三圖所示。

查此次填築海珠之計劃，醞釀於前數年，所以遲遲未實行者，厥有兩因：一因工程浩大，非尋常，倘不熟識此類工程，及該河連流之情狀，當不敢輕於嘗試；二因經費過鉅，籌措維艱；故稽延至今，仍未舉辦。迨民國十七年杪，市府曾將該項工程開投一次，隨因無人過問，乃改約荷蘭公司（該公司即建築廈門汕頭堤岸及葫蘆島港口之承建者，爲世界著名之

河海工程建築公司）委派工程師來省磋商。歷時二載，往返十數次，始商定將此部工程分作三段，由荷蘭公司先承建中間岸線凹入最深之一段，長壹千一百二十呎；其左右兩段，則另行招商承築之。此三段工程完成後，長堤由電燈局起至仁濟街口止之原有弧形馬路，仍舊保留，惟於新填堤岸之前，另闢一新路，以啣接長堤東西兩段路線。新舊兩堤之間，其填成之地段，約有二千餘井，現擬劃分作四段，中關三橫路，一通迎珠街口，（此路適為珠江第二鐵橋之進路）一通油欄直街口，一通安樂新街口，此三路均為連絡新舊兩堤之大道。至新堤填成之後，海珠公園之位置，有擬照舊保存者；惟該園舊址，既須保留，則新堤屋宇段落之劃分，必不整齊，故海珠公園實宜遷於新舊兩堤交界之角點，所有原日紀念建築物，如程璧光銅像，李忠簡祠等，均可移置于此。

查海珠之築堤工程，其中間一段，業於十九年九月三十日興工，東段（由聯興公司承築）亦於十九年十一月二十日興工，預算由興工日起，十三個月內便可將此兩段堤岸，建築完竣；至填地工程，亦擬同時進行，將來取浚深珠江河道之沙泥，用作填料，則就地取材，為計固甚善也。

2. 河南新堤

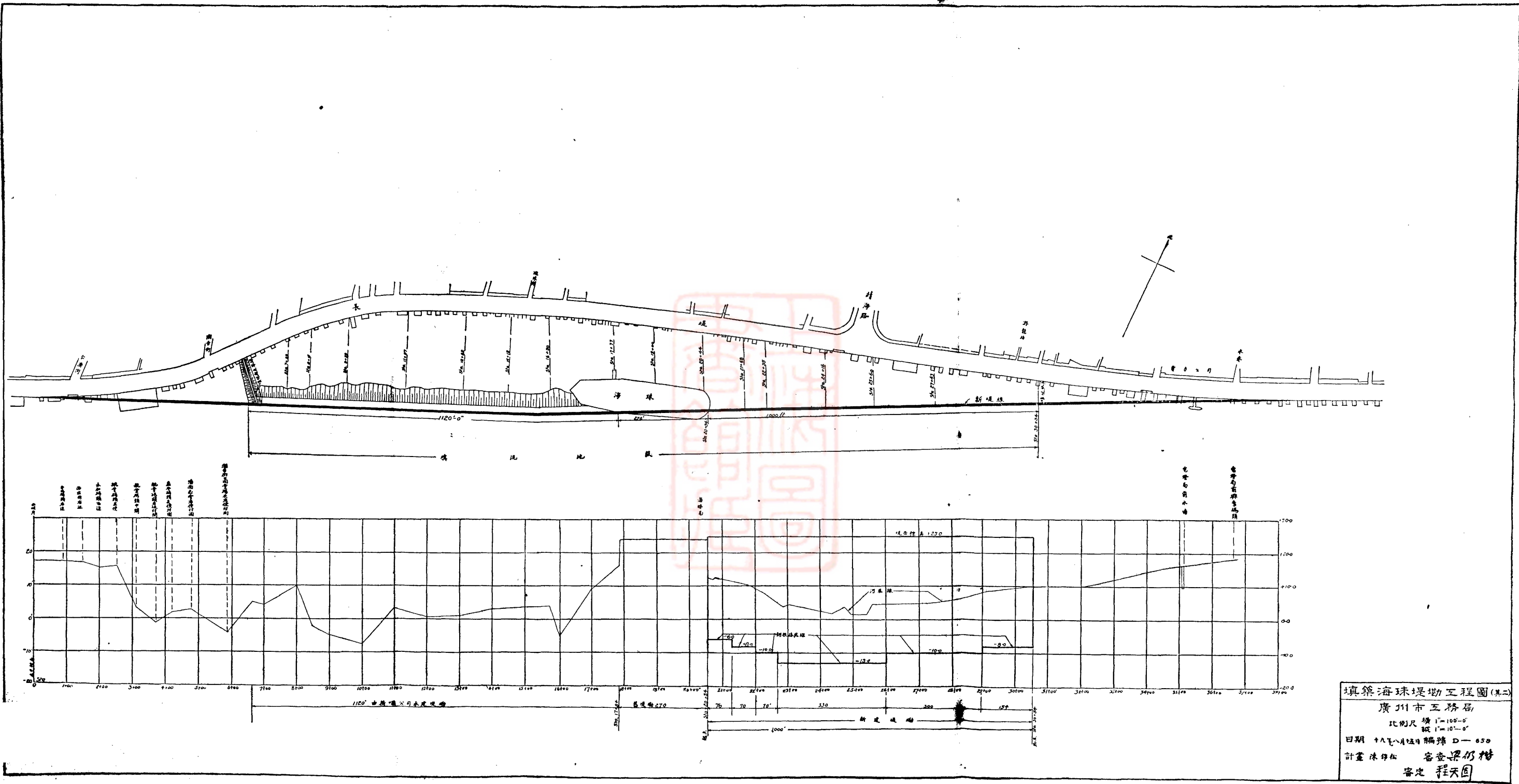
河南一帶，堤岸向未填築，其岸線之參差曲折，一仍閉關時代之本色。倘不從速劃定堤

線，建築新堤，則不特該島之發展，終鮮進步，即模範市之聲譽，亦殊覺名實不符，此河南堤岸之改造，實應與河北聯袂並進者也。現在河南西端之內港新堤，興築有日，而河南中部，即架設珠江鐵橋之處，亦經與承建該橋商人商定，請其於橋脚之左右兩邊，建築新堤六百呎，與鐵橋工程，同時進行；是河南堤岸全線，由內港以至士敏土廠一帶，其堤工建設，祇欠由內港新堤至福仁街口之一段，及士敏土廠之一小段而已。此兩段工程完成之後，河南新堤，當可大觀厥成矣。

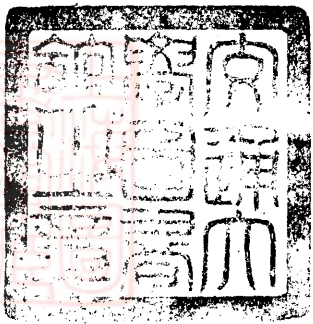
在此三年期內，河南堤岸，由內港以至省河大鐵橋之一大段，大概可以分段完成；其東端士敏土廠之一小段，屆時如籌有的款，亦可一併完成之。河南堤岸之建築規劃，則與河北之海珠新堤畧同。（參看第十三圖）至省河之疏濬工事，可於築堤時同時進行之。

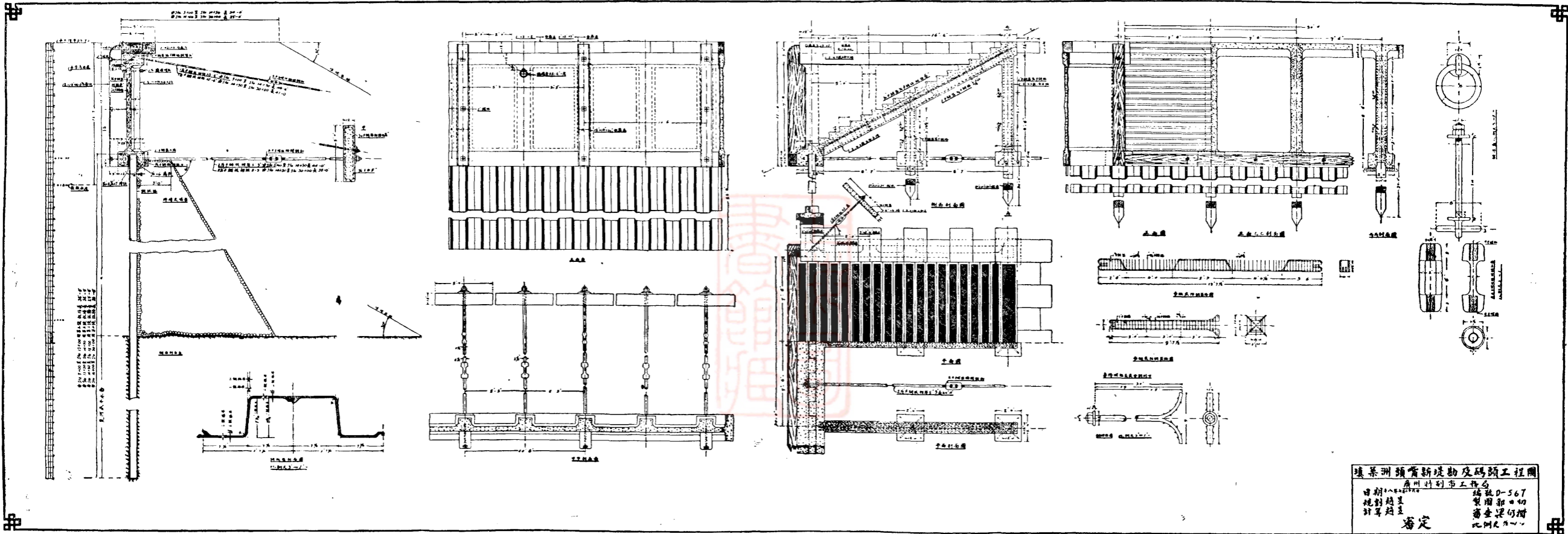
C 珠江大鐵橋之建築

河南爲展拓廣州市區最適宜之地點，亦廣州市新生命所自出，此前已詳言之矣。惟查河南與河北之交通，中隔一水，雖有電輪小艇，可資往來，然費時失事，市民每感不便，此河南之文化，商業，路政，以及其他一切事業之進步，所以不能與河北並轡而馳也。改善之方



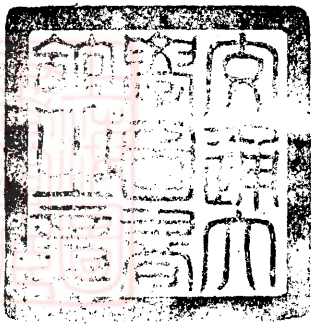
第十三圖 A——填築海珠新堤工程圖之一

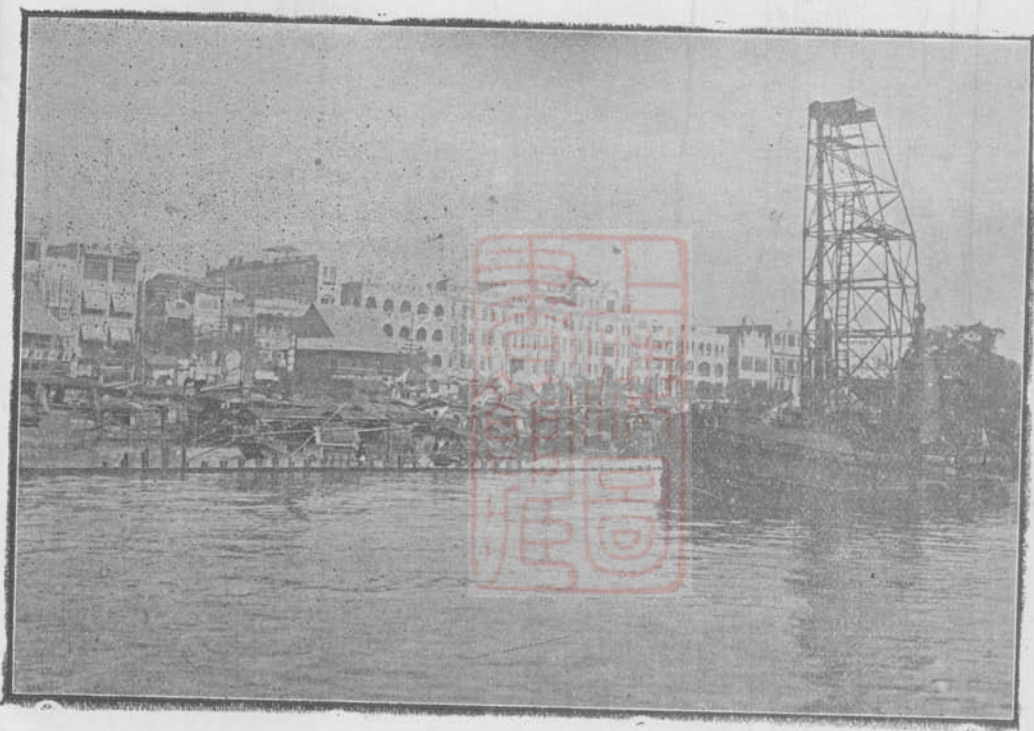




填築洲頭嶺新堤物及碼頭工程圖
 廣州計劃局工程處
 日期 1934.11.10
 地點 廣東
 設計 趙廷
 編號 0-567
 製圖 郭日切
 審查 梁竹樹
 審定
 比例 1:100

第十三圖 B——填築海珠新堤工程圖之二





13. 填築海珠實施工作之情形

，則唯賴省河鐵橋之建設。

就本市交通與運輸發展之趨勢言之，則省河南北兩地之聯絡，自非有大鐵橋三座以上，分架於交通衝要之處，將不敷使用；不過此項鐵橋之建築，工程浩大，需費甚多，故不得不分別緩急，酌量舉辦，以應目前急切之需要。

照本局所定之規劃，省河鐵橋之敷設，共分爲東，中，西三橋：東便一橋，則在河北之維新路口；中間一橋，約對河北之迎珠街口；西便一橋，約對河北之聯興街口。（參看第四圖）現在首先興築者，厥爲維新路口之東便一大橋，計長六百呎，寬度六十呎，橋心高度約離平常水平線二十六呎；全橋計分四橋臺，第一第四兩橋臺，分貼南北兩堤，第二第三橋臺，則在河中。此四橋臺之距離，第一至第二臺，及第四至第三臺，各距離二百二十英尺，較小之輪船，可來往於此兩橋拱之下；第二至第三臺，距離一百六十呎，此兩臺之上，各有機關電掣，能將中段橋樑劈開，向上豎起，大輪船之來往，即經此處。輪船過後，即行關合，每開橋一次，僅費時間約五分鐘而已。至該橋之高度，在潮水漲滿時，中等輪船亦可從橋下往來，故每日開橋時間，實屬無多，陸上交通，當無甚妨碍也。此橋之測勘與設計，始於十八年六七月間，當時因中國各地建築公司向乏築橋經驗，乃決定由美國馬克敦公司訂約承建，以二十二個月爲完成之期，建築費定中幣一百零三萬二千兩，（大洋）約伸港幣一百三十餘萬元

。合約簽訂後，該公司即于十八年十二月興工建築，預算二十年底便可告成。此橋車路濶度爲四十呎，同時可行電車二輛，兩旁行人路各十呎，所有一切人馬車輛，均可在橋上往來，此誠廣州空前最偉大之橋樑也。

至于市府與承建該橋之慎昌洋行所訂立之建築省河鐵橋合約，市民咸欲一知其內容，茲特將該合約之一部，即詳載該橋尺寸及材料者，先行譯出，以供衆覽：

1 建築珠江大鐵橋合約述要

一切施工詳細說明，均照美市橋樑建築標準說明書之規定。

- (1) 恆重 (Dead Loads) —— 應與本橋設計所定之重量相符。
- (2) 活重 (Live Loads) —— 路面所負重力，以廿噸貨車兩輛，另每平方呎負重一百磅爲限。

(3) 橋架 (Trusses) 負重力 —— 車路每平方呎一百磅，人行路每平方呎八十磅。

(4) 震動力 (Impact) —— 照路面所負重力之百分二十五計算。

(5) 橋架

$\frac{100}{11700}$

全橋長約六百呎，其首尾兩節，各長二百二十呎，中部活動一節，計分兩截，共長壹百

六十呎。橋濶爲六十呎，除兩邊各留十呎爲行人路外，中間車路應濶四十呎。每邊人行路之寬度，除留五呎爲人行之用外，其餘五呎，則留爲人力車路。

橋之首尾兩節，應用三合土築成；至中部活動一節之車路，則以經施用防腐劑之木塊 (Creosoted Timber) 爲之，并以瀝青板鋪砌其上。

此橋活動節之兩端，應各裝置六十四匹馬力之發動機一具，以司啟閉。橋啟之後，兩上端應有一百一十五呎之距離，且須能抵禦每點鐘吹五十哩之南北向的颶風。此橋要於五分鐘內，能啟閉一次。此外所有用人力啟橋應用各種機械，均須裝設齊全。

此橋之鋼板，角鐵，輻釘，及鋼條等，均須採用最優之材料與款式，并須向外國政府立案之煉鋼廠定購。輻釘一項，須經過冷熱試驗合格者方得採用。一切鋼料，須用開爐法 (Open Hearth Method) 鑄造者爲合格。

所有用鑄鐵鑄造各件，如非曾經受重壓力者，應以精鑄之灰鐵爲之，并不得含有任何劣點。

當建築橋臺與橋座時，須建圍堰，(Cofferdam) 至橋臺之奠定，現擬採用潛水櫃法。

(Open Caisson Method) 因此法實較諸空氣對鎖法 (Air Locks) 爲滿意。橋臺與橋座應用花崗石由最低水平線砌至頂面。

三合土所用之沙，石，及士敏土，其品質應與廣州市工務局所規定之標準相符；遇必要時，須將此數種材料之樣物繳存，并須隨時遵受檢驗。

專司此橋啓閉之工人住屋，以及此橋之扶手欄杆，(Hand Rails) 出入口處，(Portals) 路燈，燈柱等，均須以外觀壯麗，及建造完善者為主。

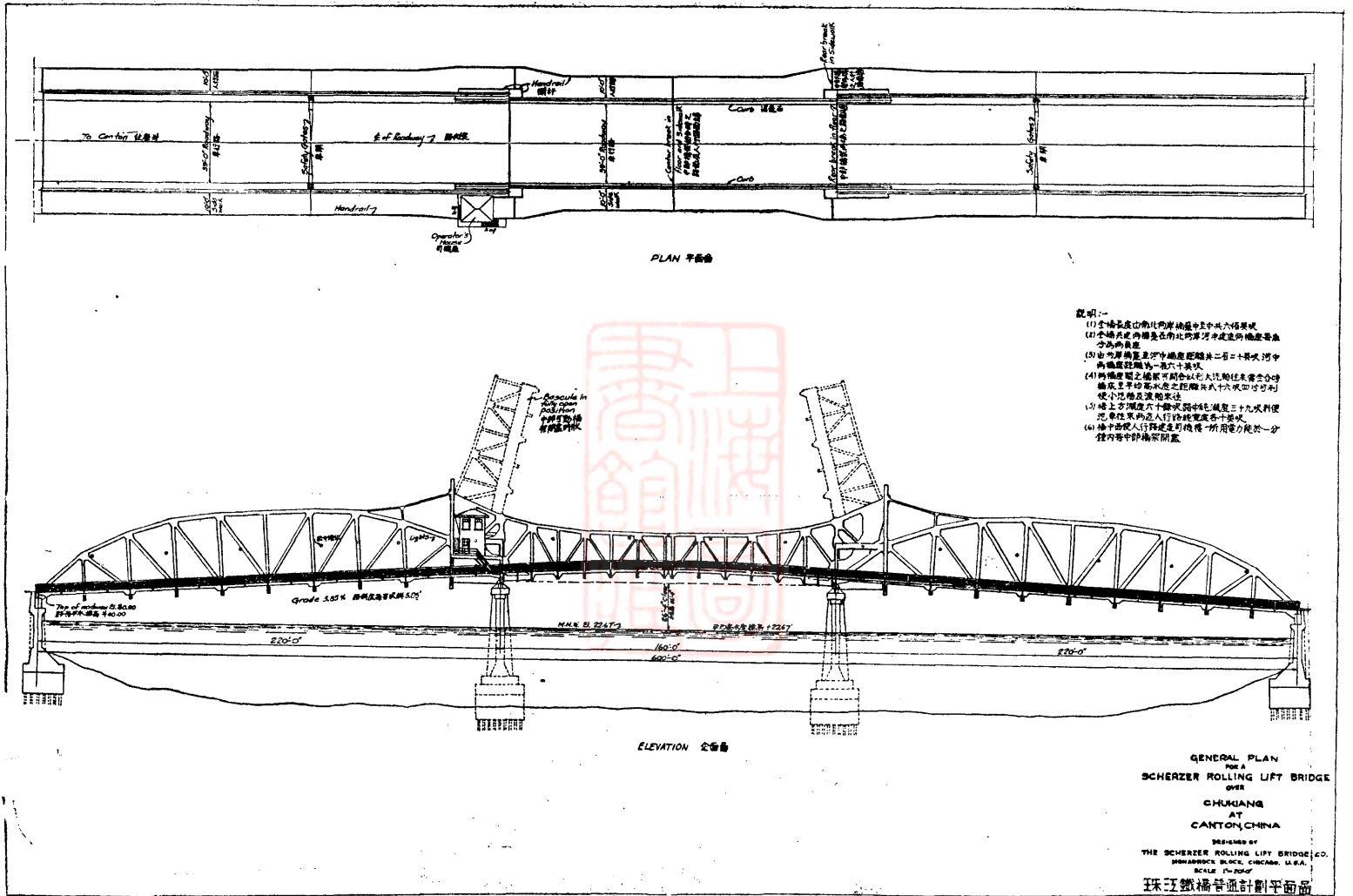
司橋工人住宅之位置，對於此橋上下河道，以易于瞭望者為適合。

照廣州城市設計委員會之規定，由此橋中點至平常高水線，應約有二十五呎之距離；現本橋之建築規劃，雖畧有所修正，但與原定標準，尙覺甚為適合。

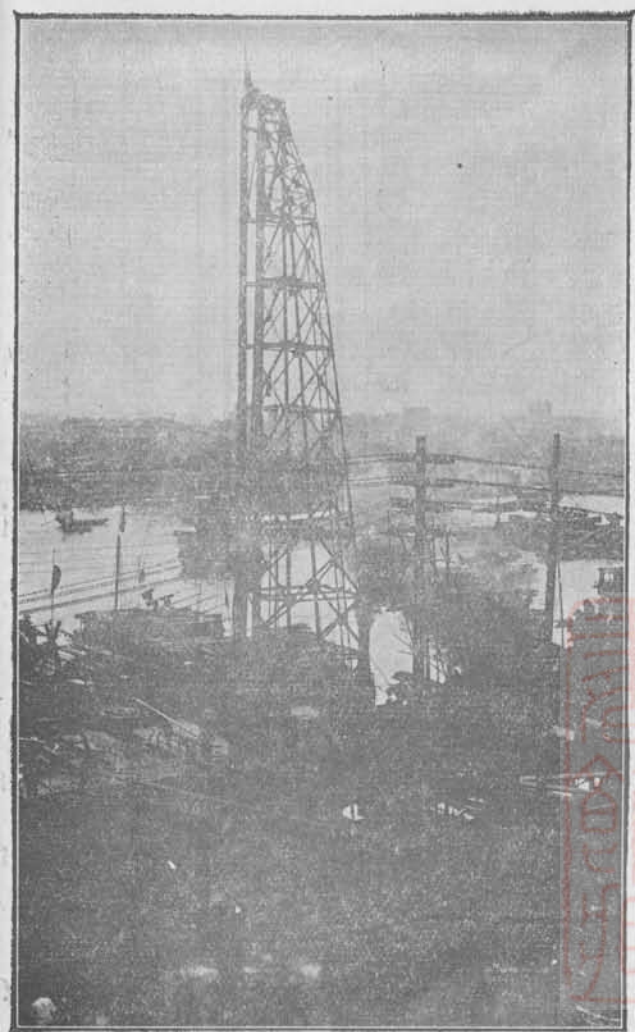
本橋兩端之堤岸，應提高至三五·七呎，故本橋每端之斜坡，每三十呎應提高一呎；如此，則此橋之中心，便可提高至四五·七呎。

本局日前算得之潮水平均高度為十六呎，但據最近核算海關一九二九年九月份之潮水表所得之數，則為一六·七四呎；故：

橋座高度為.....	37.70呎
每三十呎提高一呎故橋心高度為.....	45.70呎
潮水平均高度.....	16.74呎
橋底中心點至水平綫之距離.....	28.96呎



第十四圖——建築珠江大鐵橋工程設計圖



14. 建築珠江大鐵橋施工之情形



15. 建築珠江大鐵橋施工之情形

此橋橋架共用鋼鐵一，七〇〇噸，鑄鐵及助力鋼筋八十五噸。

D 碼頭之建築與整理

本市堤前一帶，小艇團聚，河岸淤淺，故岸綫雖長，而足供輪船停泊之處，亦至難得。再查沿岸一切碼頭之建築，除公有之天字碼頭及省港澳輪船公司數碼頭，畧具規模外，其餘均屬簡陋異常，建築又絕不牢固，以之供鄉渡每日盈千旅客之上落，尤覺危險堪虞，此廣州全市碼頭之改良，所以爲交通要政之急務也。

改造之法，擬先從新填省河南北之堤岸一帶着手，蓋因勢利導，收效自易也。將來新堤築成之後，沿岸分建鋼架三合土地板的「附岸碼頭」(Wharves)若干座，專供輪渡停泊之用；至現在停泊堤前一帶之小艇，均擬盡數驅去，因省河鐵橋將告落成，其專供來往省河南北之小艇已勢須淘汰，其非交通需用之小艇，移泊別處，亦屬不成問題也。照此辦法，一方面可以避免小艇之妨礙水流，致有淤淺堤岸之弊；一方面可以留出多量餘地，以供船舶之來往，實一舉而數善兼也。此段堤岸碼頭全數改善之後，可繼續推廣，以及于其他；如此，則全市陳舊朽壞之碼頭，當可全數改造妥善矣。

丙·公共建築物之建築

公共建築物者，乃一切公用場所之設備也；無論公有或私設之公用建築物，悉以屬之。

據多數設計與建築專家之意見，對於公共建築物的地址之選擇，總不外下列五點；即

- (1) 地點適中，交通便利；
- (2) 環境壯麗，門面堂皇；
- (3) 對於其他公共建築物有密切的聯絡；
- (4) 面積廣大，除供應目前建設之用外，并須預留有將來發展之餘地；
- (5) 建築地點須適合各該項建築物之性質是也。

查本市最近數年內亟須興築之重要的公共建築物，有(A)市府合署，(B)市場，(C)學校與圖書館，(D)平民宮，(E)市立銀行，(F)市立戲院，(G)公共墳場等；茲分述之如下：

A 市府合署

現代都市之設計，恒將全市發號施令之行政機關，集合於一地，謂之行政中心區域。(Civic Center)蓋公署集中於一處，則在行政方面，固可收指揮靈便，監察周密之效；而在工程方面，亦有建築經濟，外觀壯麗之利，是誠一舉而數善兼者也。惟查本市之行政機關，大抵分門別戶，隨地暫設，不特行政公署與市民之聯絡，諸多隔障，即市府對於所轄各機關之統治，亦深感呼應不靈之苦，苟欲行政效率之增高，則市府合署之籌建，實爲最急之先務，可斷言也。

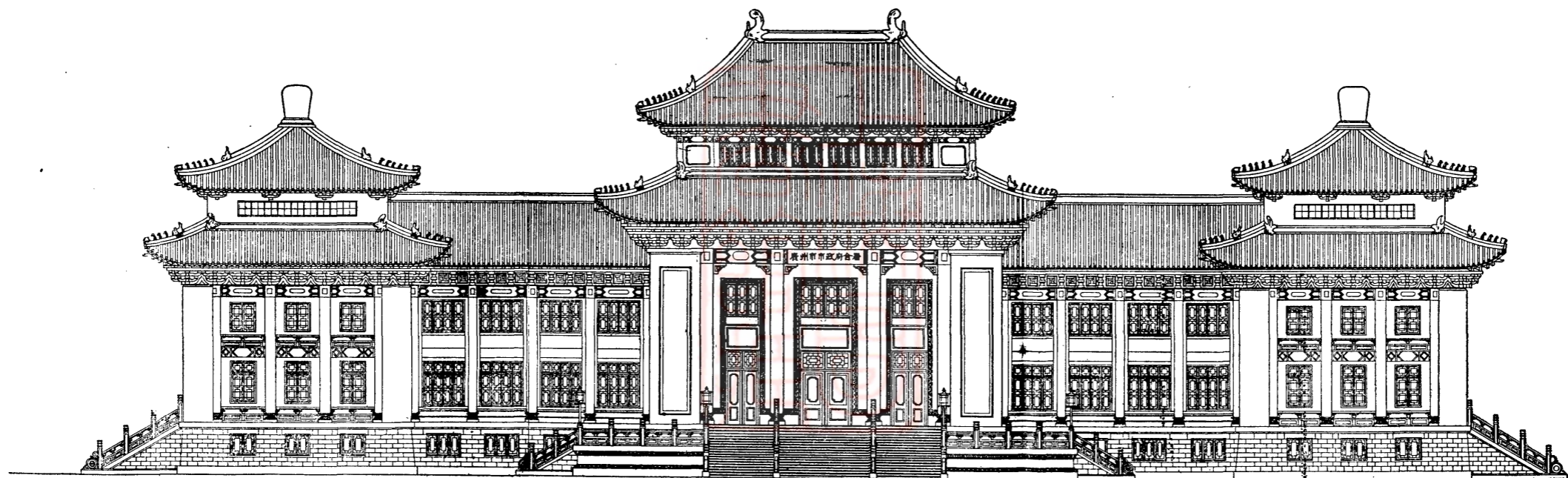
至市府合署之建築地址，其始擬用惠愛東路之舊法領署，蓋當時因收回領土，以改建行政公署，頗堪紀念；惟細察地勢，斟酌用途，則此議實多不便之處。竊經研究，仍以改用中央公園之後部，較爲適宜。何則？舊領署面積狹長，不敷建築七局之用，如或收用民地，以資擴張，微論地價奇昂，負擔太重，即市民亦感苛擾，不便一也；該署地位偏於東隅，非當全市行政區域中心，交通雖便，來往各路，究嫌狹窄，不便二也；署內古木成林，空氣清絕，在繁盛城市中，有此天然妙境，以供市民遊息，實至難得，若一但芟夷斬伐，改爲公署，殊屬用失其當，不便三也。至於中央公園之後段，北達觀音山，南臨模範馬路，將來鐵橋完成，更可直通河南腹部，其東西大路，縱橫成網狀，全市交通咸集中於此，發號施令，若網在綱，而又四鄰清幽，非若舊領署之囂塵喧擾，此合署之宜建於中央公園者，一

也；合署所佔面積不過全園十分之一，已足敷應用，無須收用民地，其餘該公園原有之園地，仍可開放，與民同樂，此合署之宜建於中央公園者，二也；況合署既以公園後部爲地址，舊領署即可闢爲公園，百年古木，藉資保存，市內園林，將更因此而益增，此合署之宜改用中央公園者，三也。夫市府爲推行市政之機關，所處位置，自應選擇市民易於達到之地，至其外表，又須象氣寬宏，外觀壯麗者，始克採用；具有此兩大條件者，祇有中央公園後部一處而已。

查市府合署之建築規劃與圖樣，前經本局登報徵求，截至十八年十月三十一日止，計共徵得圖樣十一份，隨即組織圖樣評判委員會，從事鑑定；結果取錄第一名爲林克明，第二名爲余清江，第三名爲高大鈞，（其詳細規劃，悉見第十五等圖所示。）

現市府合署業經決定照林氏所擬之圖樣興築，全署建築工程，分作三期，前座爲第一期，當中之大禮堂爲第二期，後座爲第三期；每期約需兩年，方能竣工，建築費共約需一百一十二萬元。最近此署之前座工程，已由文化公司取價五十九萬四千元投承建造，預計由興工日起，二十個月內，當能將此第一期工程之全部，建築完竣矣。

B 市場



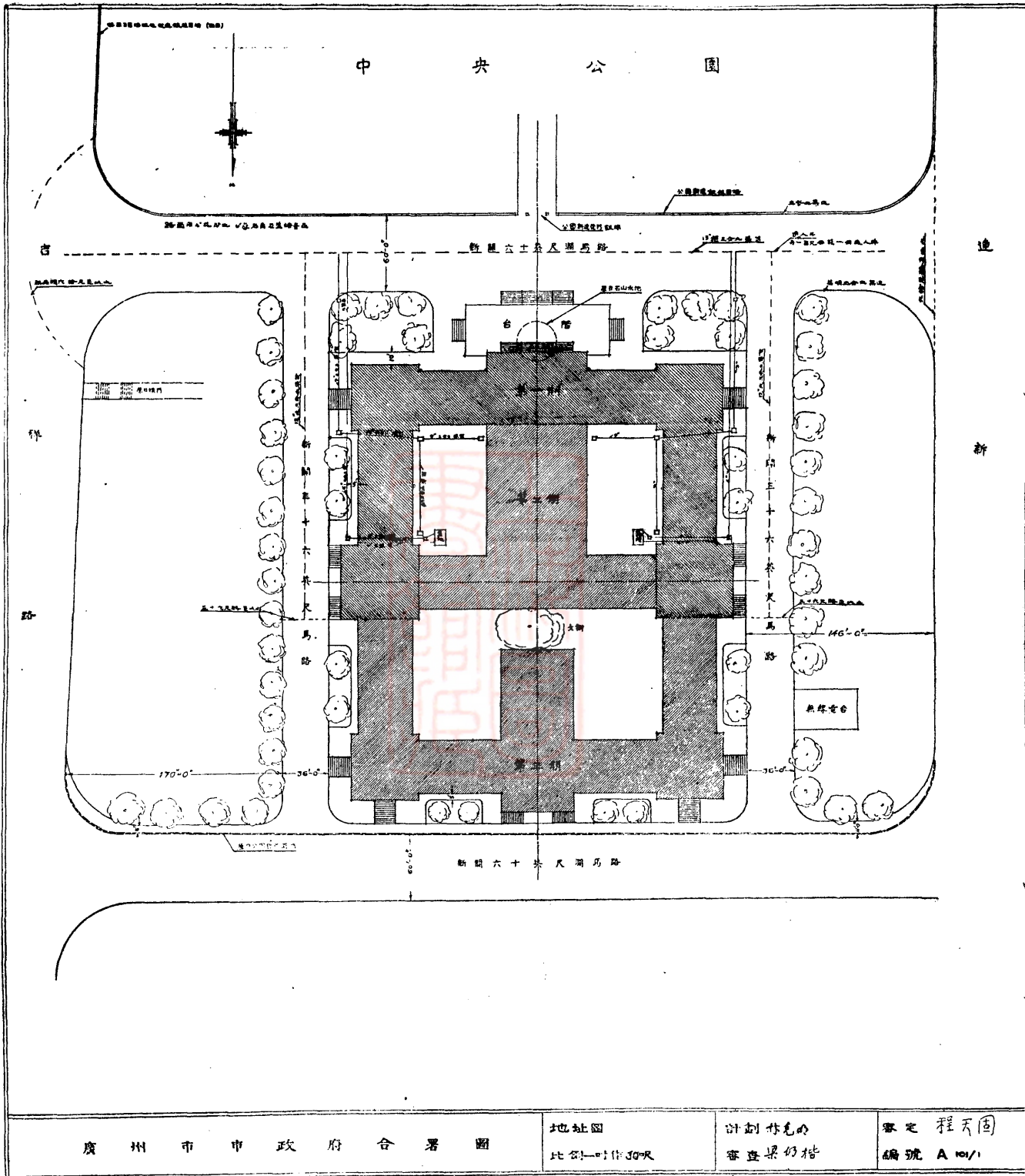
廣 州 市 政 府 合 署 圖

正 面 圖
此 詳 一 吋 作 八 吋

計 劃 林 允 中
審 查 梁 仍 楷

審 定 程 天 國
編 號 A 1017

第十五圖 A——建築廣州市政府合署之正面圖



第十五圖B——建築廣州市市政府合署之地址圖



第十五圖C.——廣州市市政府合署之正側兩面全圖



第十六圖——現在之廣州市市政府公署

市場爲市民日常飲食取給之唯一場所，其買賣交涉之頻繁，行人來往之擠擁，均甲於一市；倘非佈置妥善，秩序井然，則不特交通妨礙，觀瞻不雅，即對於公共的治安與衛生兩方面，亦將有絕大危險，可斷言也。乃環觀廣州全市，除市營之禺山市場及商辦之南益市場兩處外，其餘各地，均未有適當市場之設置；而市賈小販之流，爲招徠利便計，徧設攤肆於繁盛之街道，迨沿用既久，遂竟以街爲市。長此以往，而欲改善內街之交通，取締不良食品之買賣，維持市民居處之安寧，不其難耶？此新式市場之建設，所以不容緩置不辦也。

查外國建立市場之辦法，大致有二：一利於集中，一利於分散。本市地廣人稠，且交通尙未完備，故市場之設置，似以採用分散一法爲最宜。爰特體察市區住戶分佈之情形，先行設立市場二十四處，其分配地點，另圖表之。（第三圖）至各市場之開辦，擬照南益市場辦法，招商承辦。所有關於市場建設之次序，收用土地之範圍，及建築圖式之審定等事項，概歸本局辦理；惟關於土地收用手續，批商承辦條例，及衛生取締等事項，則由財政衛生兩局分別辦理之。茲將開辦市場之辦法與地點，分述如左：

(1) 辦法：

- a 政府出資收用土地，招商建築，繳餉承辦，限若干年後歸還政府；或
- b 地主出資繳餉承辦，若干年後，政府以成數給價收回；或

。規定土地價格，地主收地租，商人繳餉承辦。

(2) 地點：

- (一) 寶富巷
- (二) 四牌樓
- (三) 觀蓮市
- (四) 大北直
- (五) 倉邊市
- (六) 狀元橋
- (七) 大東門
- (八) 前鑑街
- (九) 倉前街
- (十) 東鬼基
- (十一) 宜民市
- (十二) 新橋市
- (十三) 青紫坊
- (十四) 寶華市
- (十五) 洪聖廟
- (十六) 恩寧市
- (十七) 梯雲下街
- (十八) 三角市
- (十九) 北帝廟
- (二十) 河南太平坊
- (廿一) 河南塹口
- (廿二) 河南濼珠市
- (廿三) 河南保和市
- (廿四) 河南洪德三巷

上列二十四市場之中，一時實難全數舉辦，現擬擇較繁盛之地點，先建七間；即：

- 1 前鑑街
- 2 四牌樓
- 3 寶華市
- 4 濼珠橋
- 5 大東門
- 6 青紫坊
- 7 洪德三巷

其餘各市場之建築，仍可分期繼續完成之。

C 學校與圖書館

廣州爲南中國文化中心之中心，國民革命之策源地，其學術與新思潮之進步，本可領袖全國。乃遍觀全市，既無建築壯麗之市立學校，復無規模宏偉之公立圖書館，文化中心之命名，殆未克相副！林市長有見及此，年前特派員渡美募集鉅款，以爲建設市立圖書館之用；去今兩年，更有市立第一第二兩中學之建築；至市立模範小學之興建，現亦在規劃進行中；其規模之宏偉，設備之堂皇，不可謂非文化進步之表徵也。茲將各市立新校及圖書館之建築規劃，畧述於後：

1 市立第一中學

市立第一中學校址，係在粵秀山之山麓，該處地方幽靜，景色天然，以之供學子之修養，地至適宜。至該校校舍之建築規劃，業經第十七圖詳細繪出。全座爲三層洋房式，建築費共九萬三千七百餘元。此校舍自去年六月興工以來，已將第一層牆壁砌結完畢；第二層之

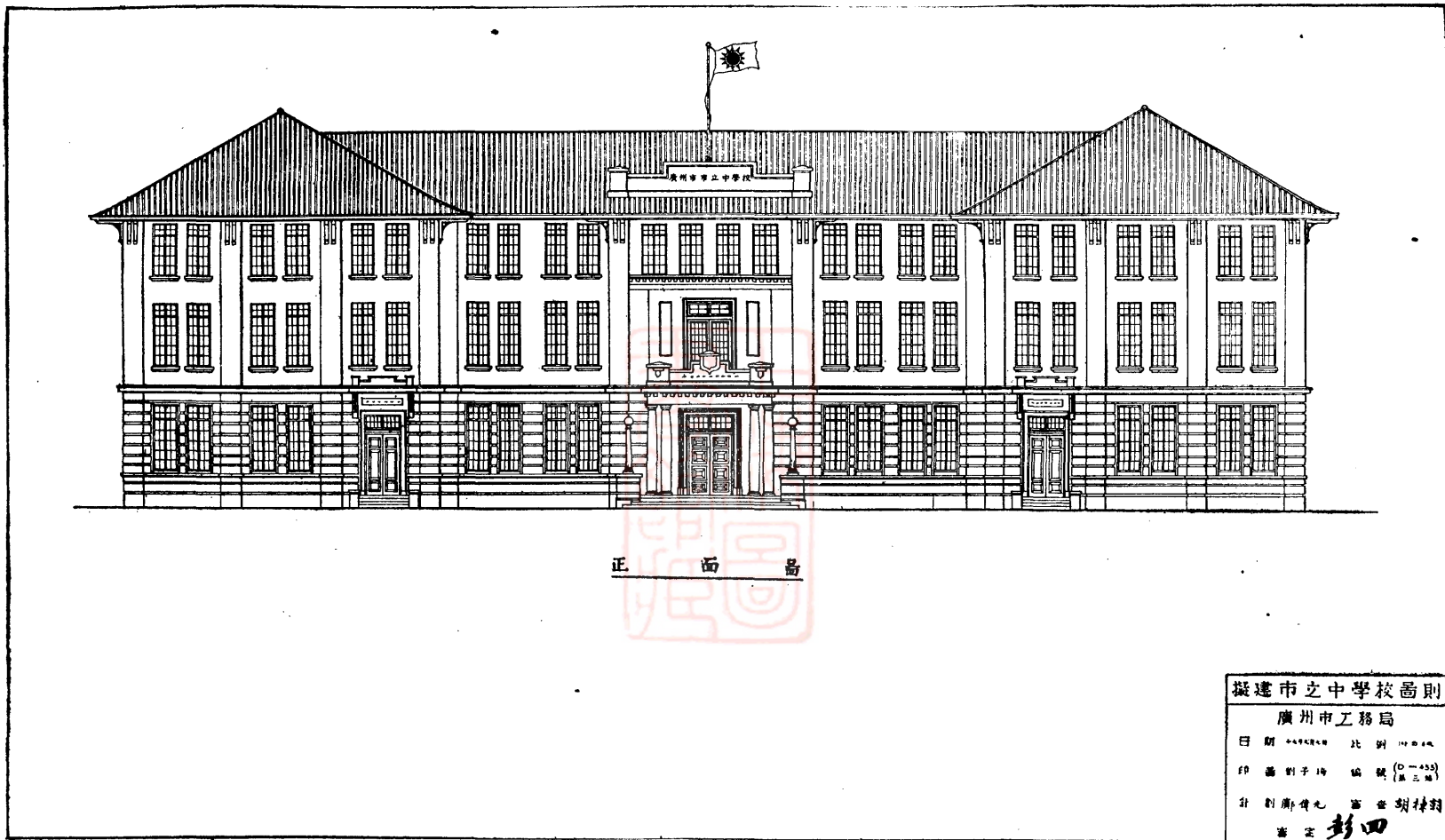
三合土樓面，亦已完成多日，大概全座落成之期，當在不遠矣。

市立第二中學

市立第二中學校自籌備成立後，經即決定收用西關連慶新街空地，建築校舍。其建築費爲十一萬二千四百元；工程之宏偉，允推市校之冠。該校全面積約三百餘井，連樓下共建三層，門面頗爲堂皇；入門爲甬道，右爲辦事室，左爲成績陳列室，辦事室之右爲校長室；再由甬道入，中爲樓梯，右爲會客室，左爲學生會客室；會客室之右爲大禮堂，學生會客室之左爲圖書室；禮堂及圖書室之前爲操場；二樓有課室六，物理課室一，化學實驗室一，教員室二，工人室二；三樓有課堂六，大課堂一，圖書室一，學生會客室一，儀器室一，另樓下與三樓均有男女廁各一；全校可容學生十二班。此校舍之全部建築工程，由開工日起計，十個月內當可告竣。本年七月二十八日經招商承建，預算下學年開學時，即可遷進上課矣。

模範小學

本省市立小學之校舍，泰半係由舊式屋宇改造而成，其一切間格與佈置，多限於經濟，因陋就簡，未盡適用。茲擬於東山及西關兩處，各建模範小學一間，以爲改造市立小學之倡



第十七圖——建築廣州市立第一中學校之正面圖

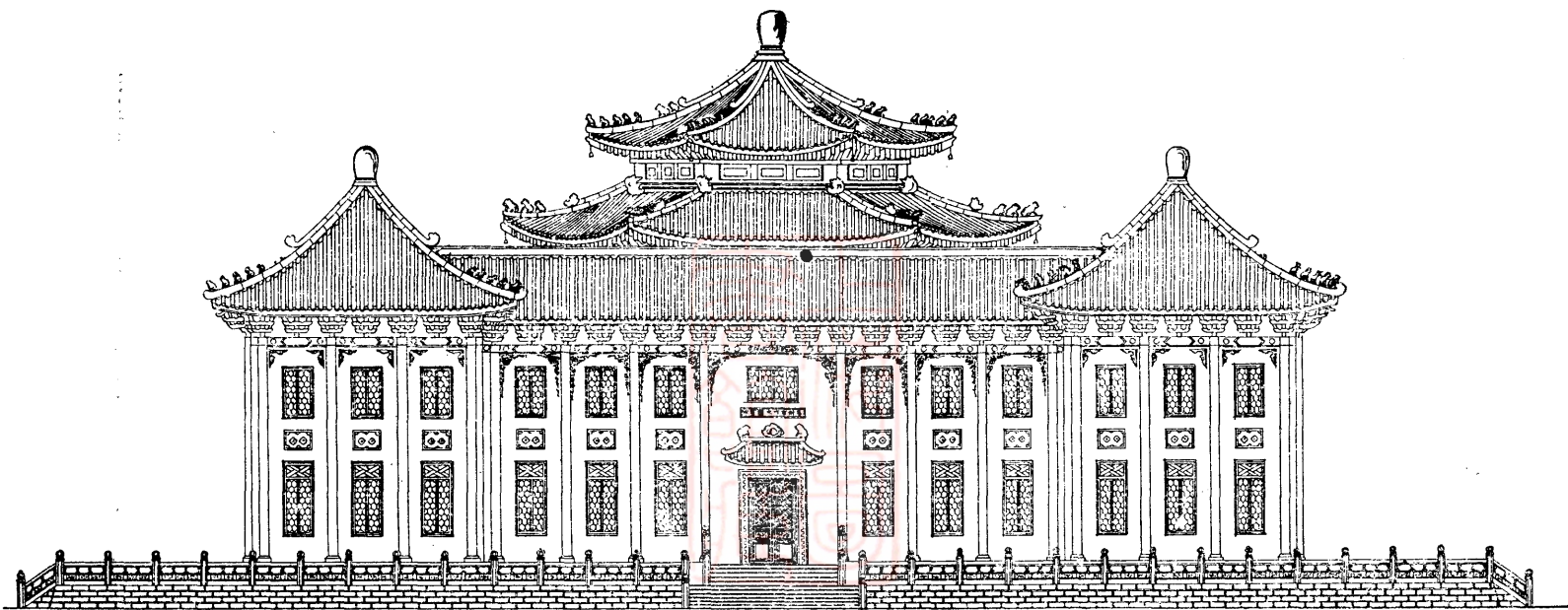


日期 28 6 19 編號 A 102/5

市立二中正面圖 比例一吋作八呎

計劃 林克明 審查 梁仍楷 審定 程天西

第十八圖——建築廣州市立第二中學校之正面圖



廣州市市立圖書館圖

廣州市工務局

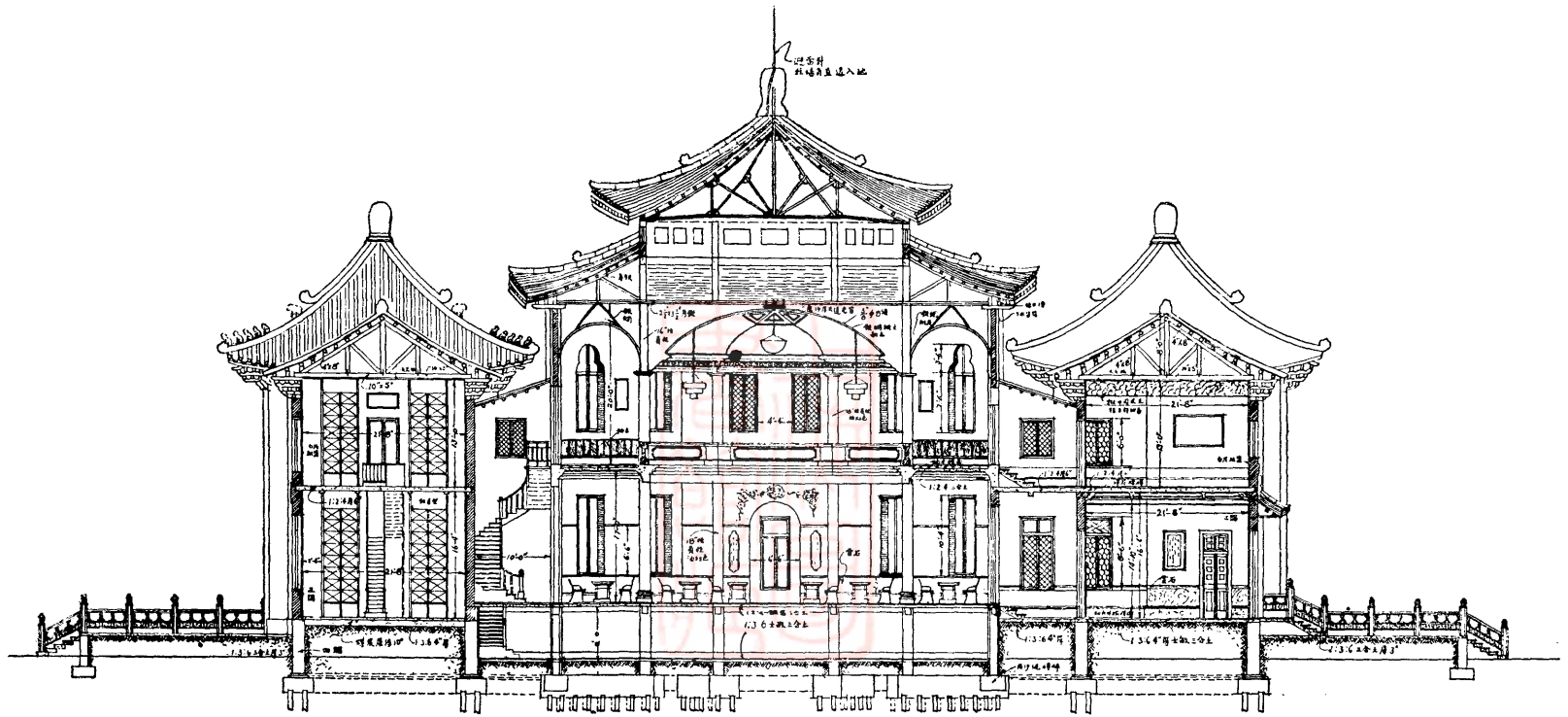
比例 1:80

日期 18-2-20 編號 D-519

計畫 林克明 印齒 曹恩報

審查 湯作策 審定 程國

第十九圖 A.——建築廣州市立圖書館之正面圖



縱剖面圖

市立圖書館建築圖
 廣州市工務局
 比例尺 1:100
 日 羅 4. 2. 編 羅 0-5 號 監 製
 計 劃 行 寬 的 印 齒 付 的
 審 查 樹 林 樹 審 查 程 天 國

第十九圖 B —— 建築廣州市立圖書館之縱剖面圖

平民宮建築圖

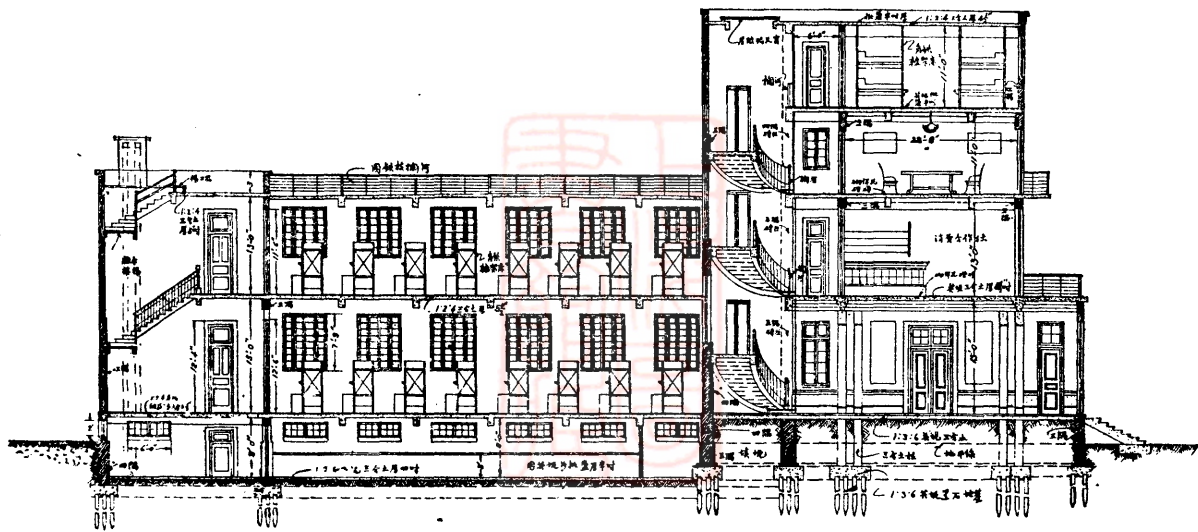


正 面 圖

平民宮建築圖(其五)

廣州市工務局 01442.158
日期 19.10.18 編號 D.574
設計 林克明 梁國華
審查 審定 程天國

第二十圖 A.—建築廣州市平民宮之正面圖



A-A 剖面圖

平民宮建築圖(局部)
 廣州市工務局
 編第0270 比例尺 1:200
 計劃 許克勤 即查 曹其鏞
 審查 曹其鏞 審定 許克勤

第二十圖 B.——建築廣州市平民宮之剖面圖

導；此兩小學之建築，一俟規劃完竣後，當可實施建設矣。

市立圖書館

市立中山圖書館之館址，幾經選擇，始確定設在廣府學宮之內；計所用之地段，連番山右旁之西園學舍，互助醫院，及教忠學校操場之一部，亦須劃入。全段面積約一萬八千二百餘方呎，長寬均約一百三十五呎半，成一正方形。此館之正門，擬開向文德路；館內有番山及翰墨池等古蹟，風景亦佳。至該館之建築規劃，外面採用中國古宮殿式，內部則採用西式；中西合璧，頗爲偉觀。館爲兩層式，高度伍十五呎，中心建八角亭一座，四圍安設三合土欄杆，石級凡三度。至藏書庫之建造，爲防潮濕起見，特將藏書地台加意鋪造，其法係先鋪煤屎，次加幼沙，然後乃鋪三合土。館內各廁，悉用水廁，並設有化糞池，水管，水櫃，通汽筒等，務求適合衛生。在該館八角亭內，其四周牆壁，均擬留作捐款者題名之用；土庫內則設有暖氣房，電燈總線，工人住室，貯藏室等；將來閱書處四圍地板，均開有透氣筒口，暖氣乃由暖氣房放入；如此，冬季閱書，自無寒凍之虞矣。全館共設書櫃二百二十八個，每個分八架，可容書籍八百冊，合計共可貯書籍一十八萬二千四百冊；建築期間約需十九個月。現該館已于十八年十二月間興工建築，約在民國二十年年底，便可落成矣。

D 平民宮

都市愈進步，則地價愈高漲，稅居愈困難，此前已言之矣。平民宮者，濫觴于歐美，其目的在救濟市內平民之住居，使入宮居住者，可以廉費而安居于適合衛生的寓所；同時宮內更附設公共食堂，閱書室，遊戲場等，以利便住者，立意至善。試環觀本市，風餐露處，瑟縮街頭之孤苦無告者，觸目皆是，此等無歸宿之平民，實急待於吾人之拯救與收容者也；平民住宅區與平民宮之建設，即本斯旨。

平民宮之建設，在國內各市如梧州等處，均有設立，而本市則竟未之見；迨民國十八年間，第八路 陳總指揮截獲桂系天一輪船，罰款六萬元，悉數撥作平民宮建設之用，並撥定地勢寬敞之前軍事廳（在高第街）舊址為建築地點；於是澤被勞工之平民宮，遂得規模宏偉之建設矣。

平民宮全座工程，係用鋼筋三合土建築，外面形勢純然為西式屋宇式，氣象巍峩，頗為壯觀。其地下一層之橫寬度，比諸二三樓一層畧濶，第四層又比二三樓一層稍窄，故在正面觀之，儼然三級塔形，蓋取意于三民主義之建設也。高度前座為四層，後座為三層；所有

大禮堂，會客廳，辦公廳等，則分配於前座，後座除二樓爲消費合作社外，餘統分配爲寄宿舍，半夜學校，閱書室等。寄宿舍內之床位，悉用銅鐵爲架，以資耐用。統計全宮共設床位三百五十餘張，每張睡一人，合計可容三百五十餘人。至關於光線與空氣兩方面，亦異常注意；除多闢窗牖外，復將本宮前後地段，闢爲花園，林木環繞，空氣常新，此誠市內不可多得之平民寓所也。

此宮自十八年十一月中旬招商承建後，因爲雨所阻，迄今祇築成十之七八，預算十九年底，當可完全告竣矣。

市立銀行



本市市立銀行自成立以來，營業發達，信用日著，預料將來業務之推進，殆未可限量。惟查該行現尙未有自建之固定行址，祇賃嘉南樓一部，權爲設立，對於營業之擴充，殊覺不甚適宜；茲擬擇海珠新填地一段，建築規模宏偉之市立銀行一所，以壯觀瞻，而資發展。至該行之建築規劃，刻正在擬訂中，其建築經費，預算約需三十萬元。

F市立戲院

城市生活之單調無味，索然寡趣，此爲慣居都市者所共喻。故現代都市設計，咸趨重於公共娛樂之設備，誠以吾人整天操作，精神困頓於生活奮鬥之中，苟不有純潔高尚之娛樂，用資慰藉，則勢必至心靈頹喪，暮氣沉沉，或竟放蕩形骸，莫能自禁；晚近都市死亡率之增高，自殺風氣之日盛，此其重大之原因也。

戲劇爲美妙的娛樂之一，苟編演得法，則不特大有裨益於觀衆之身心，且能啟迪市民愛國與革命之思想；收效之宏，至堪重視。試攷諸世界各大名都，其對於戲院之建築，均莫不研精極巧，陳設喬皇；蓋戲院之設，一方面可以發揚藝術，壯觀瞻，一方面更可導市民以純正之娛樂，以補助社會教育之未逮，意至善也。

查本市共有大小戲院不下十數，其中建築壯麗，佈置堂皇者，亦有一二，徒以各院均屬私人所設，志在營利，故彼等祇求迎合社會心理，所開演之戲劇，不失之荒淫，即失之怪誕，市民濡染既久，勢將積非成是，此實非社會之福也。年前政府有見及此，曾組織戲劇審查委員會，專從事於不良戲劇之取締，并設立研究戲劇機關，以爲澈底改良戲劇之準備；開辦

以來，頗著成效。然徒有改良戲劇之機關，而無公共戲院之設立，則於改良戲劇工作，妨礙亦多。茲擬於海珠新填地籌建市立大戲院一所，其建築規劃，畧倣外國各大戲院之制，建築費用預算共約需三十萬元。此市立戲院落成之後，遇有國慶大典，均可由政府按照當時事實，編演各種歷史或革命新劇，以申慶祝，而資紀念。至平常該院所演之歌劇，亦應由市府主管機關，嚴加審定，如非劇旨純正，寓意深遠者，概不得開演；如此，則戲劇之改良，其有豸乎？

G 公共墳場

本市附郭山岡，墳塋林立，叢葬纍纍，若欲尋覓適當墳場，殊非易事；年來郊路大闢，市區次第展拓，收用墳地，日見增加，市民既感遷葬覓地之難，尤感墳場不固定之苦，故多有停厝庄房，久不營葬者。長此以往，不特有礙觀感，而於公共衛生，妨碍尤甚，此公共墳場之建設，所以刻不容緩也。

查本市公共墳場之建築地址，早經指定龍船岡，牛面岡，及馬鞍山三處，并擬定龍船牛面兩岡爲收費區，先行籌辦；至馬鞍山則離市區畧遠，交通較爲困難，擬畫爲免費區，繼續

籌辦。關於墳場道路之規劃，亦已籌劃就緒，所有龍船牛面兩岡道路，概取蛛網式，四通八達，可通車輛；沿路分建涼亭若干座，以備掃墓者休息之用。此兩岡之中，龍船岡則定爲第一公共墳場，計分三區，第一區分爲十二段，可容墓地三千四百二十三穴；第二區分爲十段，可容墓地二千八百七十穴；第三區分爲十二段，可容二千六百二十九穴；三區合計共可容墓地八千九百二十二穴。牛面岡則定爲第二公共墳場，內分兩區，第一區分爲七段，可容一千七百八十一穴；第二區分爲八段，可容二千二百五十九穴；合計四千零四十穴。兩墳場所畫之段落，或圓或方或半圓，因地而異；大概特別之墓地，每穴縱十二尺，橫八尺，普通者縱長十尺，橫五尺。段落劃定之後，復因道路之迂迴曲折，分別植樹建亭，自外觀之，固儼然一公園式之墳場，與舊式之鱗比疊葬者，殆有天壤之別矣。場中復建管理室一座，僱人專司管理墳場事務；至開辦經費，經定爲一萬九千六百六十二元，最近已開工興築，完成之期，當不在遠矣。

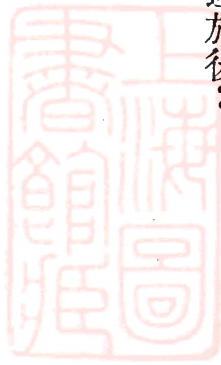
丁·園林與公共娛樂設備

園林與公共娛樂設備，爲市民休養游息之唯一場所，關係市民之健康，德性之陶冶，至

屬重大。且園林之設置，乃都市美化之主要設計也。「現代的都市，永久不能再見巴比倫之美麗的光彩，」此雖詩人之嘆詞；然細察現代各大都市之煤烟障天，綠陰缺乏，以視花香人靜，幽趣天然之田園光景，固有不可同日而語者矣。

本市自舉辦市政以來，公園雖畧備一二，然以市區之濶，居民之衆，則僧多粥少，實有未能普惠之感；故園林之添設與擴充，實今後市政建設所當注重者也。除此之外，關於路樹之增植，林場與苗圃之推廣，及游樂場所之建設，亦應同時并舉，未可偏廢。茲將本市園林與公共娛樂設備之規劃，分述於後：

A 公園



1 原有各公園之擴充

a 中央公園

中央公園爲前清撫署所改建，地點適中，面積廣袤，其原有之百年古木，林蔭翳鬱，青光湛然，而新近附設之放音臺，名曲雅奏，美不勝收，此誠本市游樂之絕妙場所也。惟查此

園設備，現應改良者尙多，茲特條舉之於左：

(1) 查該園管理處及工人住室廚房等，原日因限於經費，祇用竹木支架葵蓬，不獨有礙觀瞻，且日久尤易廢爛，坍塌堪虞，現擬從新用磚改建，預算工料約需五千四百元。

(2) 查該園現尙未建有公共水廁，於公衆衛生，大有防礙；茲擬建築水廁一座，長約三十六呎，濶約十九呎六寸，建築費約六千元。

(3) 查培植幼嫩草木，須有溫室以調節氣候，始能蕃植；現擬在園內建溫室一座，長約四十呎，濶約二十呎，高約十四呎，建築費約需二千五百元。

(4) 擬在園內另闢一地，爲兒童游樂之所，其建築計劃經由教育局規劃完妥，不日當可見諸實行矣。

(5) 擬在園內溫室附近，建築氣象臺一座，以爲測驗天氣之用，建築費約需六百元。

(6) 查園內花街(卽花棚)原用鐵條建造，日久經已破爛；現擬將舊有鐵架盡行拆去，用鋼筋三合土改建之；該花街長約一千一百二十呎，濶約四呎，高約十呎，每呎工料六元算，合共約需六千七百二十元。

(7) 查園內人行路面，破爛甚多，除暫將破爛者修補外，所有路面，將來擬原全改鋪青，厚一吋；計全園人行路面積共約一千八百八十五英畝，每畝工料八元算，合計共約需款



16. 中央公園之放音臺



17. 海珠公園



18. 越秀山公園風景之一



19. 越秀山公園風景之二

一萬五千零八十元。

(8) 該園噴水池原日建有一觀音像，未免迹近迷信，現擬將噴水池完全拆去，照原有位置，用大理石建總理遺像一座，計全座雕刻及建築費約需六千元。

(9) 查該園地極平坦，一覽無餘，若無山水點綴其間，實不足以增景色；現擬在該園西邊空地，開鑿水池一口，面積約一百二十餘英畝，深約十呎，其挖出之坭土，則用以砌結假山一座，山面鋪砌草皮，復以英石結成巖谷，使其峭拔有致；建築費約需二萬三千元。

b 海珠公園

海珠爲本市八景之一，故自開闢公園以來，遊客莫不以一臨爲快；查此園景色，多取之天然，人工點綴，尙覺簡單，茲特畧爲添改一二，暫供游玩，至其他設備，則應於海珠新堤填築後，再行詳細規劃之：

(1) 查該園面臨河岸，最宜陳列水產標本，以供市民研究；茲擬在該園之南岸水面，建水產陳列所一座，約長四十呎，濶約十五呎，建築費約需六千元。

(2) 查該園原日用竹木支架之浮橋，業已廢爛不堪，現特將其從新改建，以利遊人。

c 越秀公園

越秀山夙稱粵東勝地，省會名區，民二以還，先後爲萬惡軍閥所盤踞，築樓設險，遂成禁地，吾人不能登臨遠眺者久矣。迨此山由市府收回，闢作公園後，山路大闢，景象全新；現計全園可供建設之處，稽僕難數，卽最近急待舉辦者，亦有數事：

(1) 查該園未有安設自來水管，對於灌溉花木，殊爲不便；現擬建築水泵機房一座，水池一口，以便抽水上山，用資灌溉，其建築費共約需九千元。

(2) 所有園內人行路面，除破壞者應先行修補外，現擬將全園路面改鋪腊青一吋；合計全園人行路面積約一千六百六十英井，每井工料八元算，共約需一萬三千三百餘元。

(3) 園內樹木，尙未十分長成，故游人憩息，頗感庇蔭地方之缺乏；現擬增建八角亭二座，其式樣及材料，概仿照海珠公園之八角亭辦理，每座約需建築費五千五百元。

(4) 該園自成立至今，尙未設有公廁，現擬建築公共水廁一座，大小材料悉與中央公園水廁之規劃同，建築費約需六千元。

(5) 該園之管理事務處及工人住室，至今尙付闕如，現擬照中央公園辦法，用磚建築一座，建築費約需五千四百元。

(6) 爲陳列飛禽，供人游覽起見，擬建築飛禽棲宿所一座，長約四十呎，濶約二十呎，建築費約一千五百元。

(7) 擬在園內管理處附近建築望遠臺一座，高約八十呎，臺上裝設望遠鏡一副，以供市民游覽，藉窺全市風景；臺上附設氣象臺一所，以爲測驗氣候之用，建築費約需四千五百元。

(8) 園內石櫂，爲數甚少，實屬不敷應用；茲擬再砌結石櫂二百張，其式樣，材料，尺寸，悉照中央公園石櫂辦理，每張工料十元算，共約需二千元。

(9) 園內公共運動場之佈置，尙未盡完善；現擬將該場之四圍斜坡，除人行路外，俱鋪砌草皮，斜坡中間，開闢石級路數條，并安設石櫂於人行路側，以備參觀運動者上落休息之用，預算建築費約需一萬二千元。

(10) 查該園培植花卉樹木各種農具，均甚缺乏，現擬酌量添置，以利工作，購置費約需一千元。

(11) 將越秀山之公共運動場改闢露天大劇場一所，一切規劃，悉照羅馬之圓劇場辦理。

d 東山公園

此園位置於市東之東山，初本由當地居民自行籌建，隨以政變影響，事遂中輟。民國十三年三月間，乃改由本局召匠興築，畧加建設，惟卒因限於地方，無從造就。茲擬於寺貝底

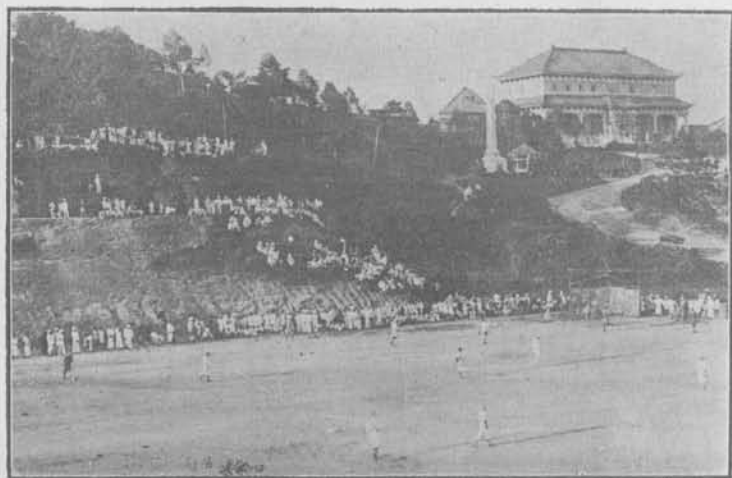
附近劃出一廣濶地段，另行建設規模宏偉之公園一所，以供市東居民游樂；至此園之存廢，屆時另行酌定之。

2 增闢公園計劃

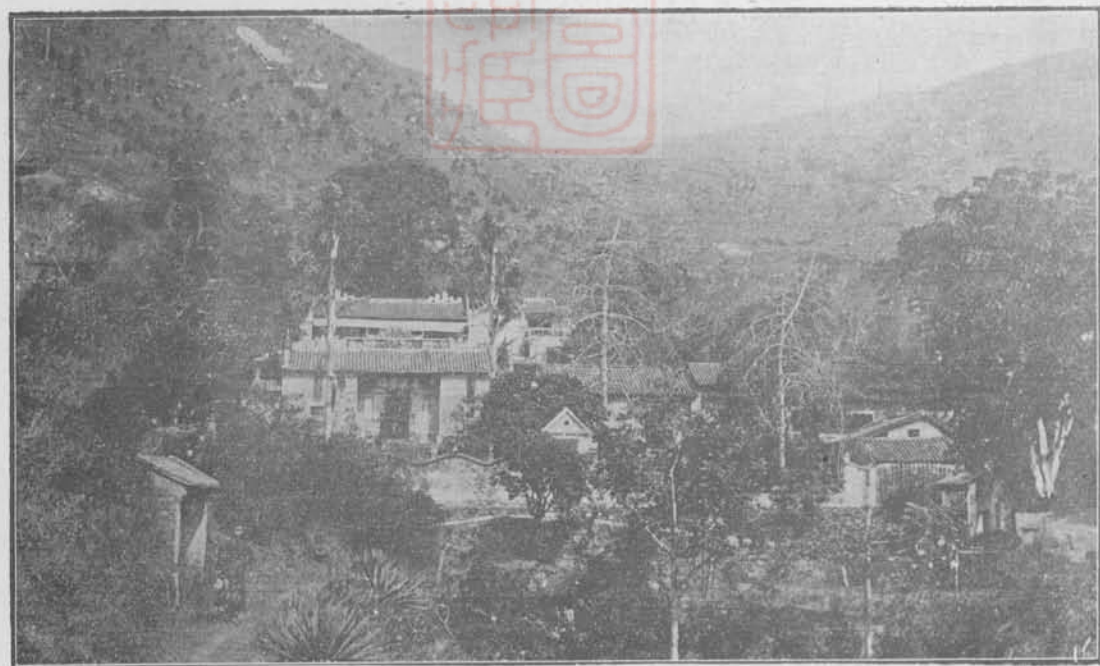
a 白雲山公園

白雲山之景物，馳譽百粵，由來已久；據府誌所載：白雲山爲「南越主山，高數百丈，其巔爲摩星嶺，嶺半爲白雲寺，左爲龍溪，有景泰月溪二寺，月溪下有九龍泉，流注作大小水簾，北爲鶴舒臺，賓象峰，虎頭巖，西南泰霞洞，玉虹洞，蒲澗，其南七阜，爲七星岡，一層巒高峻，巖壑幽奇。自環山馬路着手興築以後，山中勝地如能仁古寺，蒲澗簾泉等處，佈置一新；最近中山大學更闢農場於此，林木遍植，尤爲該山生色不少。倘此後能悉心規劃，大加建設，則斯園之景物，固可與美國黃石公園并峙，而避暑者之築室隱居於此，亦當不讓廬山專美也。關於本園之初步建設計劃，現擬與中山大學農場合作，使全山闢爲森林公園，所有造林工作，均由中大農場依照公園設計辦理之；如此，則此山之開闢，當可事半功倍，而中大農場與斯園之建設，將必相得益彰矣。

至此園之環山馬路，現經築成及行將築成者有姑嫂墳至能仁寺馬路，白雲後山馬路等，



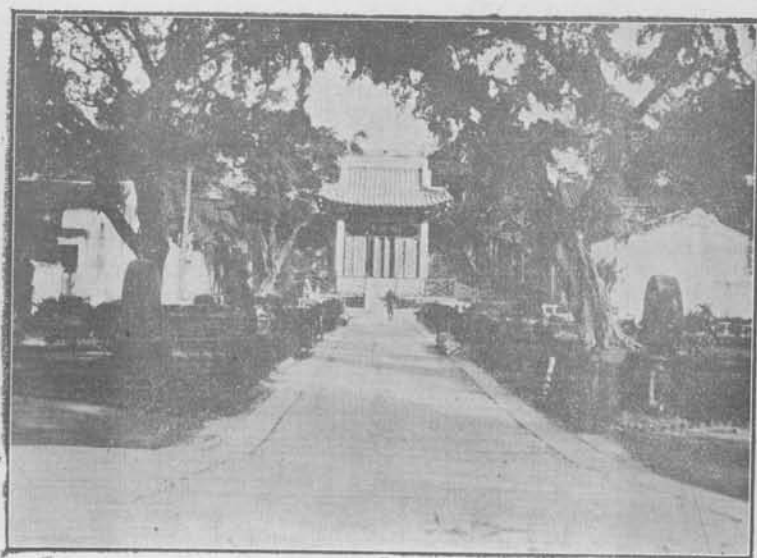
20. 粵秀山公園之公共運動場



21. 白雲山公園之養正草廬



22. 白雲山公園之能仁古寺



23. 河南公園

長凡數千呎；山上各小路，及各處名勝，近亦擬同時修築，以供游覽，所需費用，合計共約二萬元，兩年內可全部完成之。

b 河南公園

河南海幢寺爲五大叢林之一，昔時梵宇琳宮，均稱勝境，近雖冷落不堪，惟景物尙在，且地址適中，園林粗具，以之闢作公園，當可保存古跡，供人游憩，實一舉而兩得也。故自本局派員與當地軍民協商之後，拆寺闢園之議，備受歡迎；近且自動設立公園促成會，以促進行，并願籌集款項，補助開辦經費，市民對於公園設備之需要，於此可見矣。

關於該園之建設工程，全部擬分作兩期辦理，第一期係將原有一切設置，視其應拆者拆之，應留者留之，然後斟酌損益，畧加添改；此期工程完成之後，該園規模，當畧有可觀矣。至第二期進行之計劃，擬將園內各種建築，悉仿日本佛教公園之形式以建築之；華林寺之佛塔，亦將移置於此；如此，則本市園林建設，當可因利乘便，別開一生面矣。

c 西關公園

西關爲本市富庶之區，商業至爲繁盛，舖戶鱗比，人口衆多，邇來馬路大闢，交通便利

，其繁盛情形，尤倍往昔；惟是公共娛樂場所之設備，尙少設置，寧非憾事。茲特擇荔灣地點，開闢公園一所，以彌其缺。查荔灣爲南漢昌華宮舊址，一河兩岸，風景天然，每當月上燈初，紅男綠女，紛至沓來，一葉輕舟，隨波上下，此景當不亞於歇浦江頭，秦淮河畔也。獨惜該處河道淺窄，兩岸樹木，又材雜出，殊欠美觀，且涌內常有糞艇灣泊，不免大煞風景耳。改良之法，應將該處河道，展濶而潔深之，并將挖出之河坭，填高堤岸；樹木之欠整齊者，當加以修飾；然後增植花樹，改砌園路，并闢林蔭大道一條；驅除糞艇，添架橋樑；再於附近空地，增闢游樂及游泳場所，以供游玩；則此園之景色，當必大有可觀矣。

d 動物公園

公園之範圍最廣，種類亦多，或以山水勝，或以陳設名，不一而足；其中最足增市民之常識，與補助自然教育者，則莫動物植物公園若。蓋設立動物植物公園之目的，在將動物植物界各種新奇物產，廣爲羅致，養植園內，以供市民賞玩，并助其辨識，故也。查本市現有及行將增設之公園，各有特色，越秀則峻嶺危樓，燦陳博物；海珠則波光帆影，輝映古禰，石碑則樹木蕭森，可稱林園；中央則奇花廣植，音播嶺南；海幢公園則作佛寺式，仿制東洋；仰凱公園則爲植物苑，留芳南國。各因特殊風景，設建適當園林，種種式式，各具一格；惟動

物公園之設立，現尙付闕如，此誠未足以言完備也。

舊法領署古木參天，綠陰席地，前擬留作建築市府合署，現因合署建築地址改用中央公園後段，該領署全部，自可闢作動物公園，以補本市園林之所缺矣。此動物公園之陳設，擬搜集珍禽異獸，及粵中各種特色水產，羅列其中，不特遊園者可以增廣智識，怡悅性情，卽於全市教育上，觀瞻上，亦當生色不少也。全園建設經費，業經市府核定爲四萬四千餘元，茲將此園建設規劃，畧述如下：

法領署約長一千一百呎，濶約三百六十呎，除後半用爲省立圖書館之館址外，餘均闢作動物公園；園地雖不甚廣，惟其佈置頗有曲折幽邃之妙，與幾何式之中央公園迥然不同。其入門處，中爲大道，兩旁爲飛禽陳列處，中置孔雀雉鷄等屬；由中道而進，卽爲噴水池，池爲長方式，濶三十呎，長十三呎半，池邊爲青草地，護以石欄；距噴水池不遠，卽爲平臺，臺濶八十英尺，四面以矮欄圍繞，畧如石櫂式，以備遊人休息之用；越平臺而過，道分左右，由左而入，則爲猛獸陳列室，有大鐵籠四個，中置虎豹之屬，再過則爲大假山，其中古樹成林，風景幽緻，誠廣州唯一之消暑地也；由左而入，則爲小獸陳列室，猴狸之屬，概置於此；由此復轉右，路分三支，一出園之橫門，一入音樂亭，此亭之建築爲八角式，市府音樂隊，卽奏樂於此；在此三路相交之處，有鐵籠一，中置鳴禽類，如鶯燕畫眉相思等，悉置於

此，因名之曰百鳥歸巢。園中百年古樹，悉仍其舊，全園道路，即因地勢而成，曲折盡致。此園自十九年四月興工建築後，園內道路工程，現已完成十之八九；園場水池平臺等，均已竣工；涼亭石欄及鳥獸籠等，亦不日可告完成矣。

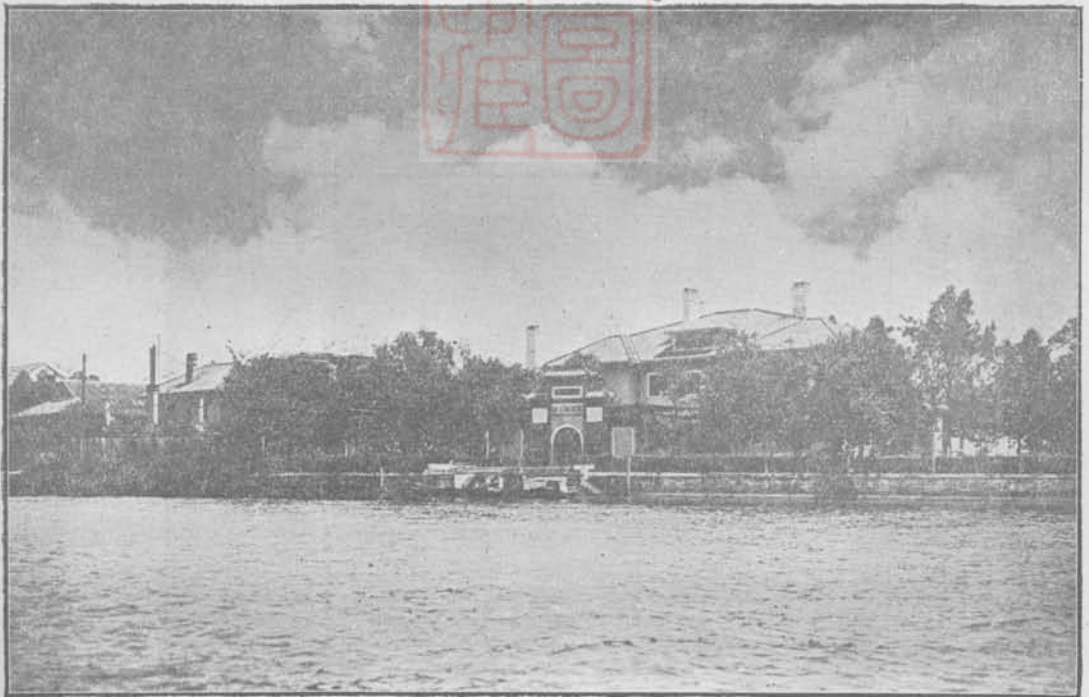
e. 東湖公園

湖面風光，明媚動人，在盛暑期中，尤覺可愛。我國各大湖，如浙之西湖，湘之洞庭，其景色之秀麗，聞者輒為神往。廣州雖為瀕江之市鎮，然水面可供游覽之處，荔灣而外，實未多覯。茲擬將大沙頭，二沙頭，及海心沙三島，連以新堤，并將此三島北邊水道之東西兩端，各堵以石壩，中設水閘，以資宣洩。此數堤壩築成後，原日大沙頭至海心沙之北邊水道，便可變成一人造之大湖。（擬名之曰東湖）將來環湖植樹，闢作東湖公園一所，再於各島之內，就地佈置，遍設樓臺；而大沙頭現有之飛行場，及二沙頭之頤養園等，亦可分別保留，或再加以點綴，以供游覽。照此建設，則斯園之景物，將不難獨樹一幟，馳譽百粵矣。且查市東各住宅區之所在，適當進園大道之要衝，此園既闢，游人自衆；如此，則市東住宅區之繁榮，又可藉斯園之力以促進之矣，其利豈不懿歟？

f 其他



24. 建築中之動物公園



25. 東湖公園之珠江頭養療病院(二沙頭)



26. 六二三馬路之燈景(沙基)



27. 廣州水上體育會之游泳場

除上述各公園外，尚有仲凱公園及河南七星岡公園等，均擬着手興築。查仲凱公園之建築地點，係在本市之東，地當中山公路要衝，廣袤數十畝，外觀極爲壯麗；至七星岡公園，則在河南黃埔涌南岸，新村前之七星岡附近一帶，是處岡巒疊翠，映帶溪流，夾岸柳陰，風景秀麗，亦一不可多得之園地也。

B 林場

本市政府林場，係設立於石牌附近之各山岡，離舊市區約三十餘里，北連中山公路，與廣九路相距呎尺，東江橫亘其前，居四郊村鎮之中心，與白雲山中大農場，及黃埔港等處，遙遙相望。全場大岡小阜，縈紆起伏，長凡三十里，澗可二十餘里，面積二千餘畝；最高之阜，高出河面不過二百餘呎，傾斜亦僅在十度以內，低窪溪谿，復可利用以蓄水灌溉，以之建設林場，最屬適宜。現擬將全場劃作十區以管理之。此林場現經確定爲混合林場，但仍以造林及風景林爲主體，所植樹木，概分林木與菓木兩類；屬於林木者有山松，大葉有加利，（卽白樹）銀華，石栗，楹，森，相思，細葉榕，大葉榕，梧桐，勒竹，梅，木蕪黃，烏柏，樟，陰香，三年桐，合歡等十八種；屬於菓木者有杏梅，洋橙，櫻桃，菩提，白欖，萍

菓，蜜梨等七種（其中之櫻桃，李子，蘋果，荔枝等文重，重在勻等且小者，）兩種合計，全場現共植有樹木一萬六千餘株，吳已栽之苗木而未移植者有三萬餘株。各馬路之路樹，均由此供給。除林木與菓木兩林外，更設有防風林，以殺風勢；至最易惹火之樹，如桐樹之類，則另植於一特別區內，并於場內開闢火線，以防火災。場內築路開渠等工作，亦經規劃妥當，預算十年之內，全場可以佈置就緒，造林亦告完畢；輪伐之期，現定為三十年，凡此皆本林場設計劃之大概也。該場經費，前定每年一萬一千餘元，近已增至一萬五千餘元，比前實增四千元；至其擴張工作之大綱，有下述各項：

(1) 石牌林場之位置，離軍警駐紮地頗遠，現擬建築瞭望台一座，高約五十呎，常駐特警，以資守衛；建築費約需一千五百元。

(2) 林場內可供休息之地方甚少，現擬用鋼筋三合土砌造石櫈二百張；其式樣尺寸，與中央公園之石櫈同，預算每張工料需銀十元，合計約需銀二千元。

(3) 場內培育秧苗，尙未有育苗室之設備，茲擬建築育苗室一所，長約十五呎，濶約十呎，建築費約需一千元。

(4) 林場入門處，尙未建有特別標識，現擬建築牌樓一座，以壯觀瞻，建築費約八百元。

(5) 擬建築八角亭四座，以爲游人休憩之所，其格式悉照越秀公園之八角亭一樣，每座工料六千元算，合計約需二萬四千元。

(6) 場內人行路尙未開闢完善，現擬將場內路面鋪砌(一：三：六)土敏三合土，厚四英寸；全場人行路面積共約一千英畝，每英畝工料三十五元算，合共約需三萬五千元。

(7) 本場苗圃，雖有三處，但因每年增植路樹甚多，樹苗需要孔亟，故各苗圃所栽植者，仍未敷用；現擬將葫蘆岡，老虎岡附近水田，收買若干，以爲擴充苗圃之用。

C 賽馬場

賽馬場爲世界名都所必備之建設，蓋藉以啓迪市民體育，振刷精神，馬術體魄，可以同時策進，於強國強種之道，正在在有關也。本市爲南中重鎮，海內知名，自市府成立以來，種種建設，日求完善，則賽馬場之設，又安能擱置不辦。

查本市之賽馬場建築地址，現定在石牌多墳岡一帶，場爲橢圓形，東端稍狹，長徑二千三百三十呎，短徑八百七十呎，面積約一萬八千四百五十華畝；跑馬路之濶度，北邊一路爲八十呎，南邊一路爲五十呎，兩頭轉灣處，則由寬而狹，或由狹而寬，以接合南北兩路之寬

度；路之兩邊，復有一旁路，寬度三十呎。全場建築費約五十萬，連中山支路及瘦狗嶺馬路之建築費在內。現該場場面工程，已竣工多日，其附之建築物，如望台、辦公室，馬房及磅房，賣票處等，均在籌備建築中。

D 游藝場及游泳場

1 游藝場

查游藝場之設，濫觴於歐美，蓋游藝一事，最足陶冶性情，怡悅身心，在枯寂無味之都市生活中，得此亦足快意。年來我國上海等處，早經仿照設置，本市號稱南方最大都會，乃竟無一規模宏偉之游藝場所，寧非憾事！茲擬在西關及東關二地，各設游藝場一所，招商承辦，所有建築佈置等費，概由承辦人自行担負，政府祇任監督指導之責，并酌量徵收餉項，以裕稅入。此東西關兩游藝場招商承辦之章程，詳見下述：

廣州市工務局招承西關及東關游藝場簡章

(1) 東關游藝場，限於東關地面範圍內建設；西關游藝場，限於西關地面範圍內建設；

但承辦人仍得於指定範圍內，選擇適當地點，呈報本局核准施行。

(2) 游藝場之建設佈置租地等事，概由承辦人自行出資辦理，但關於建築一項，須先行繪具圖則，呈報本局核准，方得施工。

(3) 承辦人於奉准承辦後三日內，須繳現款保證金 元，以資保證；此項保證金於承辦期滿時發還。

(4) 簽約後，限 個月內，佈置妥當，開始營業；如有特別障礙，經呈報本局核准者，不在此限。

(5) 場內設置各種游藝，務須依照歐美各種新式游藝，具有娛樂性質，及尙武精神，足以鍛煉身體，增進康健者為適合。所有無益於身心者，不准設置，市政府得隨時監督取締之。

(6) 承辦人每月須繳上期餉銀 元，由簽約日起計。

(7) 承辦人如有拖欠餉項，或違反約章，至必要時，本局得以撤銷其承辦權，并沒收其保證金。

(8) 承辦以十年為期，由簽約日起計，期滿原商有優先承辦權，如原商不願繼續承辦，由本局另行招商開投。

(9) 上項保證金額數，及每月餉銀額數，將按承商資本若干，及游藝場大小而酌定之。

2 游泳場

游泳一術，足以鍛煉體魄，養就技能，東西各國，夙重視之。近年粵中人士，亦漸知注重，提倡不遺餘力，此東山沙河口精武水上游藝會之所由設也。惟以全市之大，人口百餘萬，學生近十萬，僅得此區區一泳場，實不足用；且以東山泳場地點論，亦不適當，蓋場內河水，污濁不堪，而場面又異常狹小，對於市民之需求，殊覺未能適應。爲滿足市民之要求計，現特規劃偉大之游泳場三所，一在市西之荔枝灣，一在南石頭，一在魚珠炮台附近。此三場之中，荔枝灣一處，景色幽絕，已見前述，近且築有多寶馬路，與市內馬路直接通連，來往至便；南石頭泳場則在河南西岸，該處中流有島，大王綏定兩炮台，并峙其中，風景兼擅水陸之勝，現在河南馬路之興築，已在積極進行中，交通問題，當可告解決；至魚珠方面，地當黃埔港之北岸，河水清冽，水面寬濶，最近中山公路亦已告成，游人倍衆，此亦一不可多得之泳場也。

四·預算與效果

本市建設經費之來源有四，卽：

- (1) 由市民負擔，卽直接徵諸市民者，如築路費，修渠費等；
- (2) 由建設而得之收益，如海珠與內港新填地及住宅區之地價等；
- (3) 由市庫補助；
- (4) 特別收入，如罰款，借款，捐款，及撙節經費所得之餘款是也。

本計劃支出各費，大部屬諸第一第二兩類，其第三第四兩類之進款，祇占少數。查都市每經一度之改良，市民必得一度之增益，例如：道路，溝渠，橋樑，堤岸等工程，無論新建，或修理，或改良，其相連地段，或附近區域之地價，必相因而增長，政府就改良區域內各業主住客所得利益之多寡，估定徵費款額，以支應此項改良費用，其理至順；矧各種工程經費之支出，又非全部取諸市民，而尙有政府指撥大部之收入，以爲補助者乎？

或曰：「本計劃所定各項建設規劃，規模甚大，當茲市庫枯竭，民力疲困之際，乃欲期於三年之內，一一完成之，不其難耶？」

不知本計劃所需之經費，爲數雖鉅，但此乃三年分籌之數，而非一次收集之款也。且各項工程之完成，既有先後，先成者所獲利益，可以供後成者開辦之用；如市內馬路完成，即得車捐；內港築成，有新填土地之產價，及碼頭貨倉租息等進益；遷移墳場，以建住宅，亦得地價收入；他如市場娛樂場所等，用招商承辦辦法，則無須開辦經費；照此籌款，自無困難。美人潘士有曰：「計劃都市應具遠大眼光，不能以目前利害爲決算；因舉辦一事，往往一年內不見其利，五年後方有小效，五十年後，其利始不可勝言也。」吾人之擬製此計劃，即本斯旨；故深願市民亦本此以與市府合作，則本計劃之一切設施，當必能及期完成矣。爰將本計劃之財政收支總預算，及本計劃完成後之效果，分別臚列如下：

甲·預算

A 支出預算

工	程	種	類	數	量	支	出	預	算	備	攷
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

第一期馬路	共廿二 長約八九，四九〇呎線	三，五七九，六〇〇元	
第二期馬路	共二十一 長約七二，三四〇呎線	二，八九三，六〇〇元	
第三期馬路	共十九 長約七九，三三〇呎線	三，一七三，二〇〇元	
改鋪 掃鋪 腊青路面	共約六，〇〇〇，〇〇〇呎方	四五〇，〇〇〇元	
建設住宅區	共約一，〇〇〇華畝	四〇〇，〇〇〇元	
建設平民住宅區	二處	二〇〇，〇〇〇元	內設小學兩間
建設蛋民住宅區	三處	五〇，〇〇〇元	一在花地，一在河南， 一在芳材、
第一期郊外馬路	共十一 長約一四三，四〇〇呎線	九三四，六〇〇元	

第二期郊外馬路	長約一一一, 〇〇〇呎	八三〇, 八〇〇元	在本計劃實施期內約完成第二期郊外馬路之半數故預算支出如上數 細數見第三表
改建渠道濠涌	內街渠一, 三九, 〇〇〇呎 大渠 六四, 七〇〇呎	三, 二三, 一五〇元	
陞高內街街面	一, 三九, 〇〇〇呎	一七〇, 八五〇元	
內港建設	新堤長·四九〇呎、填地一〇六五華井、堤岸馬路長三, 九四二呎、貨倉四座	一, 五七二, 五〇〇元	
海珠築堤	三, 八〇〇呎	一, 〇四五, 〇〇〇元	
海珠填地	約四三, 〇〇〇華井	一六〇, 〇〇〇元	
河南新堤	由內港新堤至現在興築中之珠江大鐵橋	一, 〇〇〇, 〇〇〇元	
溶深省河	內港及長堤附近一帶水道	一五〇, 〇〇〇元	

建築省河活動大鐵橋	一	度	一，七三四，〇〇〇元	全橋建築費訂明大洋一，〇三二，〇〇〇兩併合毫洋如上數
建築省河鐵橋之進橋斜路	二	條	一〇〇，〇〇〇元	
建築市府合署	前	座	五九四，〇〇〇元	市府合署係分三期建築本計劃實施期內祇完成第一期前座工程
市場	二	十四所		招商承辦
建築市立第壹式中學校舍	二	座	二六，〇〇〇元	
建築模範小學	二	間	一〇〇，〇〇〇元	
建築市立圖書館	一	座	一九〇，八〇〇元	

河南楊柳涌林蔭大道	開關荔灣林蔭大道	增闢公園	擴充公園	建築公共墳場	建築市立戲院	建築市立銀行	建築平民宮
一條	一條	六間	五間	三處	一座	一座	一座
五〇,〇〇〇元	一〇〇,〇〇〇元	六〇〇,〇〇〇元	一六〇,〇〇〇元	二五,〇〇〇元	三〇〇,〇〇〇元	三〇〇,〇〇〇元	七,七〇〇元

總計	建築游泳場	建築游藝場	建築跑馬場	擴充石牌林場	建築露天劇場	建築停車場	建築動物公園門前茶室
三十九柱	三處	二所	一所		一所	六處	一間
二五, 六五, 八〇元	一八, 〇〇元		五〇, 〇〇元	六, 〇〇元	五, 〇〇元	三〇, 〇〇元	三, 〇〇元
		招商承辦					

B 收入預算

種 類	來 源	收 入 總 額	備 攷
第一期築路費	向馬路兩旁業主 住客徵收	三, 五七九, 六〇〇元	
第二期築路費	向馬路兩旁業主住客徵 收建築費百分之七十	二, 〇三五, 五二〇元	其餘百分之三十由別項收入 補足
第三期築路費	向馬路兩旁業主住客徵 收建築費百分之七十	二, 三二一, 二四〇元	其餘百分之三十由別項收入 補足
市民私業建築附加費	建築工程每千徵二十元 向報建之業主徵收	五〇〇, 〇〇〇元	
改建 濠渠 涌道 費	向業主及住客徵收	三, 三六四, 〇〇〇元	細數見第四表
投 變 產 業	投變文瀾書院產業	一一〇, 〇〇〇元	

海珠新填地地價	住宅區地價	內港借款	跑馬場建築費	撥助建築平民宮之款	第二期郊外築路費	第一期郊外築路費	建築市立圖書館捐款
	一千八百元算	由總商會借	由省府撥給一半	由第八路總指揮部撥	向馬路兩旁地主或附近鄉村徵收	向馬路兩旁地主或附近鄉村徵收	美洲華僑等
三,八〇〇,〇〇〇元	一,八〇〇,〇〇〇元	三三〇,〇〇〇元	二五〇,〇〇〇元	六〇,〇〇〇元	二五〇,〇〇〇元	二五〇,〇〇〇元	一九〇,八〇〇元
					不足之數由別項收入補足	不足之數由別項收入補足	

內港新填地地價	每華井四百元算	三, 三五, 六〇〇元	
第一中學建築費	由教育局撥	九三, 七〇元	
領用公墳費	共約二萬穴每穴平均五元算	一〇〇, 〇〇〇元	
投變碼頭地段	將新填省河南北之碼頭地段投變	一, 〇〇〇, 〇〇〇元	
補助費	市庫	二, 四七五, 三四〇元	由常年收入各項車捐稅捐及租金所增加之款項撥給
總計	十九柱	二五, 六五, 八〇元	收支相抵無存

乙·本計劃完成後之效果

A 成績

- (1) 築成市內馬路共長約二四一，一六〇呎
- (2) 築成郊外馬路共長約二五四，四〇〇呎
- (3) 改造及塗掃腊青路面共約六，〇〇〇，〇〇〇方呎
- (4) 改建大小渠道共長一，二〇三，七〇〇呎
- (5) 陞高內街街面共長一，一三九，〇〇〇呎
- (6) 開闢住宅區共約一，〇〇〇華畝
- (7) 建設平民住宅區兩處計共建築平民住宅約二百五十間
- (8) 建設蛋民住宅區三處計共建築蛋民住宅三百間
- (9) 建築新堤長約二萬餘呎
- (10) 填築新地段約二萬華井
- (11) 建築省河活動大鐵橋一座另進橋大道二條
- (12) 建築市府合署前座全座
- (13) 建築新式市場二十四座
- (14) 建築中學校舍二間
- (15) 建築模範小學校舍二間又小學校舍二間

- (16) 建築市立圖書館一間
- (17) 建築平民宮一間
- (18) 建築市立銀行一間
- (19) 建築市立戲院一間露天劇場一所
- (20) 建築公共墳場三處計共約二萬穴
- (21) 擴充公園五間
- (22) 增闢公園六間
- (23) 開闢林蔭大道兩條
- (24) 建築茶室一所
- (25) 建築停車場六所
- (26) 建築游藝場二所
- (27) 建築游泳場三個
- (28) 擴充林場一所
- (29) 建築跑馬場一所



B 常年收入

種類	說明	每月收入	每年收入總額	備攷
汽車捐	約可增加長途汽車二十線每線五輛每輛日餉平均十五元	壹, 〇〇〇元	五四〇, 〇〇〇元	
人力車捐	約可增六千架		九〇〇, 〇〇〇元	
內港貨倉租	照預算每月除管理費外可得租金四萬元	四〇, 〇〇〇元	四八〇, 〇〇〇元	
內港碼頭租	內港堤岸長四, 二九〇呎均可用作三千噸以下輪船停泊之用	一五, 〇〇〇元	一八〇, 〇〇〇元	
平民住宅租金	共有平民住宅二百五十間每間月租銀三元算	七五〇元	九, 〇〇〇元	
蛋民住宅租金	共有蛋民住宅三百間每間月租一元算	三〇〇元	三, 六〇〇元	

平民宮房租		三〇〇元	三、六〇〇元	
動物公園門前茶室租金		四〇〇元	四、八〇〇元	
節省市政府經費	市府各局合署辦公後每月可節省經費二萬元即無異月得二萬元之收入	二〇,〇〇〇元	二四〇,〇〇〇元	
跑馬場收入	每年約二十萬元市府占一半		一〇〇,〇〇〇元	
市立銀行租金		二四,〇〇〇元	二八八,〇〇〇元	照建築費三萬元計月息八厘應得月租二萬四千元
市立戲院租金		二四,〇〇〇元	二八八,〇〇〇元	
總計	以上十二柱	常年收入共三,〇三七,〇〇〇元		另市場游藝場等收入均未計入

五·餘論

市政府之財政預算與國家財政預算，不特性質不同，而財政之支配，亦彼此各別；蓋市政府爲地方之政府，其一切支出，自應以地方建設爲前提，尤應以市民福利爲依歸，故市政府之預算，祇能量出爲入，而不能量入爲出也。

且都市之建設事業，實社會間接生產之主要條件也；都市繁榮之後，其工商百業之發展，固有賴於都市建設之翼助，卽一切新增的教育衛生等經費之支出，亦須賴都市建設之獲益以維持；此種事實，攷諸外國各大都市之發達史，不乏明例。本市財政收入月約三十六萬金，而行政與教育經費支出之數，亦已相埒，最近且有人不敷出之傾向；似此情形，倘不積極從事於生產的建設，則廣州市之前途，何堪設想！

雖然，就本市財政現狀論，行政與教育經費之支出，已有應付未遑之憂，尙安有餘力以資建設哉？且查此計劃所需之建設經費，總數達二千五百餘萬金，其爲數之鉅大，尤足驚人，在彼之洞悉本市財政收入之現狀者，能不譏爲理想過高，不切實際乎？不知建設事業之興辦，不患乎無財政，而患無創始之魄力與決心；若必事事先籌有的款，始敢着手進行，則吾

恐在我國之內，將無一事可辦矣。遠者且不必具論，試一檢閱本計劃之收支預算，則知多數之收入，如住宅區及內港與海珠新填地之地價，堤岸碼頭溢出之產價等，均屬建設後之收益，事舉而費集，若不建港築堤，則此項收入，亦勢必不能坐致。統計本計劃支出之建設費二千五百萬元中，其屬諸建設之獲益者，約占百分之四十五，其直接徵諸市民者，亦約占百分之四十五，至市庫之補助，則不及百分之十（即二百餘萬金）。此計劃完成之後，市府常年收入，歲增三百餘萬金，故祇須將第一年所增加之常年收入撥出，便可支付有餘。由此觀之，此二百餘萬元之補助費，名義上雖為市庫補助之款，而實際則不特絲毫無損於市庫，并且此後每年可代市庫增進三百餘萬之收益；至市民所得之利權，則更難勝算，單就內港運費一項計，每年亦可代市民節省糜費至六百萬元之鉅；建設祇患無創始之決心與魄力，而不患無財政，觀此益信。

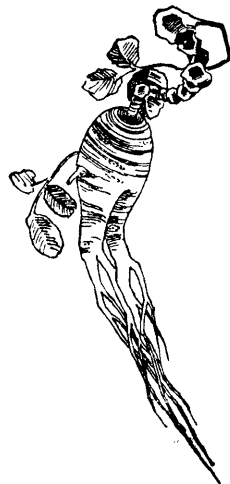
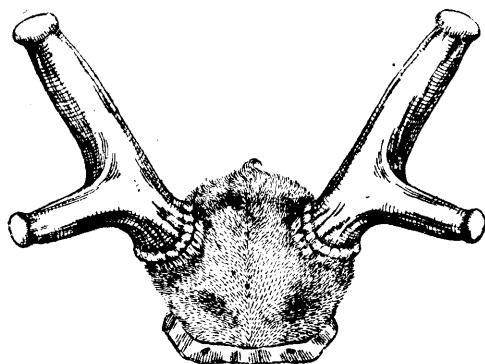
而且，我國國民的政治觀念，異常薄弱，其對於國家一切建設事業之興廢，多採取消極態度，從不加以過問，若欲其起而贊助，共策進行，則更難之又難矣；年來國內各項建設事業之所以終鮮進步者，此為一最重大之原因。其實我國久經變亂，民不聊生，國人望治之心理，固時刻在念也；徒以建設之利，多不易見，利害之關係不明，則民衆之注意必怠，此勢所使然也。茲幸本市自創辦市政以來，中經當道各長官長期之努力，市政建設之福利在民，

日以昭著。近年以來，市政進步，一日千里，市民觀感，爲之一新，於是從前對於舉辦市政漠不關心，甚或積極破壞之態度，已一變爲劍及屨及的援助矣。例如：市內馬路之興築也，其始則大遭市民反對，迨後馬路既闢，交通日形便利，路政建設，不特進行無阻，且深得市民之贊助矣。最近本局所舉辦各項建設，如築港，建橋，修渠，填地等事項，其得力於市民之贊助者，十居八九，施政之順利，竟有大出意料所期者。由此觀之，市政建設，不惟可以爲人民謀福利，爲市庫增收收入；並且可以增進市民與政府合作之精神，使政府與人民，日益接近，共同建設。倘此後全市市民能擴大其眼光，進一步以協助全國建設事業之發展，則於新中國建設之前途，其福利可勝言哉？

附註——查本計劃所述之工程規劃，尙有市內電車，公共便所，浴室，屠場等建設，未經列入；因此等工程多與別局行政有關，或須招商承辦，其詳細規劃，自非經過一度協議，無從決定，故均畧而弗詳。

鹿 茸

天佐堂向持商業道德，統辦人參
鹿茸，搜羅美備，誠實無欺，珍
貨鐵價，零沽批發，一律歡迎！



人 參



天佐堂
廣州光復南路
即打銅街

天津然，確是麗參的滋味！
天佐堂的麗參精

迥非凡比！



提防影射
請認裝璜

自動電話
一零六三三

廣州光復南路平天
K 11239

附錄

一·內港奠基典禮演說詞

程天固演講
徐家錫筆記

今天是建築內港舉行奠基典禮的日子。這次舉行的典禮，顧名思義，當然是爲紀念關港興工而設的；但是，在港務發達之後，她的意義，就決不像怎樣的簡單，最低限度，今天也可說是發展廣州海運事業的第一天，或許說是創造南中國經濟新生命的最可紀念的日子了。內港建設既有怎樣重大的意義，那麼，我們對於本港的一切利害關係，自然要彼此都有一個深切的認識，然後大家合作起來，努力去繁榮本港的港務，這樣纔不辜負了我們應盡的責任；因此，兄弟在未報告籌備關港經過之先，特將廣州關港的整個問題，與諸君作一個簡單的討論：

大家都知道，現代列強致富之術，都是以發展工商事業爲不二法門的；但是，他們怎樣去發展國內的工商事業呢？歸納起來，總不外向國外施行各種經濟侵略這一個法子。因爲各國都是要向外侵略，各以攫取工業原料和壟斷世界銷場爲目標，所以他們在國際間，就發

生了工商業的劇烈爭競。爲決勝計，除致力於改良工業製作方法之外，還需要改革運輸的辦法，以減少運輸的時間與皮費，然後貨物的成本，纔可減少，銷場的狹窄，纔有捋捋；近代各國所以特別注意於國際運輸事業，——尤其是國際的海運事業之發展者，就是爲着這些緣故。迨至現在，各國航業之發達，彼此均有單獨稱雄之可能了。因此，各國對於海運事業之經營，更不能不竭力培植，以求永立於不敗的地位。據說，日本政府每年津貼航業公司的補助費，約達二千萬日金以上，而美國則尤不止此數；海運事業之舉足輕重，更何疑義呢？

但是，海運事業之發達，決不單是多建海船，就可以畢事的；必也，同時有偉大的海港建設，然後纔有成功的希望。因爲海港是水陸交通的樞紐，萬國來航的要衝，如果港工設備簡陋，則貨物轉裝，也必異常遲滯；那麼，海船的速率雖是大有增加，但他所縮短的時間，比之在海港所阻滯的時日，還覺渺乎其少呢。所以，我們要發展工商百業，就要發展海運事業；要發展海運事業，就要積極從事于商港的建設；這是事有必至，理有固然的。

而且，現代都市的生活程度，提高絕速，民生問題，日趨惡化，一般徒事表面觀察的人們，遂莫不深恨工廠之過取，商賈之壟斷了；獨不知物價之增加，其大部份的原因，仍是由于商港設備不當，糜耗過鉅所弄成的。據海港專家(Mac Elwee)的論著所述：「已裝船的貨物，由古巴之哈瓦那(Havana)運至波士頓，其水程一二二〇哩之運費，比之同量貨物，由波士

噸之一碼頭移而別碼頭之費用爲廉；又已包捆之貨物，其由（Philadelphia）運至至紐約者，路程凡九十哩，鐵路運費每噸不過二角七分，惟在菲紐兩港所需之費用，則竟達三元六角五分，計多于鐵路運費約十四倍。」可見我們每年在商港內所糜耗的金錢，爲數已極鉅大，這豈不是物價銳增的重大原因嗎？如果我們的港工建設，能够日益改良，這一消費，豈不是可以日漸減少嗎？

照這樣看來，我們可以肯定一句說：海港建設，就是國家和社會的經濟命脈，他的力量，可以直接影響到國計民生裏去。這些道理，各國當局都是知得很清楚的；所以，他們在國境沿海岸線內，如發覺有可以築港的地方，他們就苦心孤詣，慘淡經營去，甚至不接近海岸的市鎮，他們也不惜工本，開鑿運河，務使他有了出海之路，以造成其爲人工的大港；海港建設的重要，於此可見了。

其實海港建設之完備與否，尙不祇關係於一港或一國的繁榮，他還可以影響到世界別港的進展的。所以，現在海運事業及工商事業發達的國家，他不惟要竭力經營國內的商港，更要奪取國外海港，竭力以經營之，務使各港之運輸，有互相策應之利，而無彼此牽制之弊，于是他們整個海港系統，纔算成功；英國之所以能操縱全世界的海運事業者，也是因爲她的海港，遍佈全球之故。

海港的設備，既可以間接影響到每重事業的進展，而直接影響到一國之經濟，則必爲別國攫取而經營之，這是一定不易的道理。大家都知道，海港是一國的咽喉，經濟的命脈，如果自有海港，而任由外人經營管理，這豈不是一件絕對危險的事情嗎？

我國自昔閉關自守，海外運輸，幾可視爲絕無僅有的事，所以沿海各港，大都是毫無建設之可言。及後海禁大開，對外貿易，增進漸速，各工業國家深知我國工業幼稚，銷場至大，而且原料豐富，價值低廉，利之所在，萬衆所趨；因此，外舶愈來愈多，貨物起卸，也愈加阻滯，有時一船的貨物，也要經旬屢月，纔能起卸完畢。在這種情形底下，當然沒能够滿足列強野心勃勃的慾望了；所以，華港之開關與佔奪，遂成爲他們寢饋不忘的事。時至今日，環觀國內，試問那一個設備完善的商港，不是外人所經營，或是不受外人所支配呢？各港的商務，或簡直可以說我國對外的貿易，那些不是統歸外人的操縱呢？遠的且不必具論，我們但翻閱廣州的港史一看，就知到我們的經濟地位，已將陷於絕境了；這些觸目驚心的事實，實在永遠值得我們記念着啊！

本來廣州的地理位置，就是一個天然絕妙的商港所在；他的市區，適在珠江流域三江匯流的地點，面臨南海，背負大陸，鐵路及水道的交通，異常便利；加以粵人賦性冒險，且得

外洋風氣之先；故自海通以後，出洋僑商者日有增加，對外貿易，甲於全國，而內地的商業，遂如百川歸海，薈萃於斯。如果這個重要的地位，始終能够保持下去，我相信現在廣州的商務，必能獨執遠東的牛耳。不幸自清道光鴉片一役戰敗以後，形勢優美的香港，竟爲英人所佔據。經過數十年來英人不避艱苦地經營，海港工程的設備，遂日臻完善；又復運用種種政治策畧，如租借九龍，騙築廣九鐵路，免徵貨稅，補助商業，擴張內河航線，及操縱滙水金融等，以協助港務的進展；曾幾何時，叢爾荒蕪的小島，已一躍爲世界大港。於是英帝國主義者遠東經濟侵畧的大本營，遂從此做成，而我廣州西南門戶，商業重心的地位，也永爲香港所攫奪去了。以現在的情形論，不特外洋及國內的旅客貨物，都要由港過備，甚至郵書電訊，欸項滙駁，也莫不要首經該處，受他一度的檢查扣留，而後纔能轉往內地；交通不自由，經濟不獨立，竟一至於此！據香港貿易的統計，一九一九年香港對各國貿易的總額，達英金一九四，五九四，六四二磅；其往來香港的船舶，在一九二四年已增至五七，七六五艘，計三八，七七〇，〇〇〇噸；單就對華貿易而言，其經由香港一埠者，已占我國對外貿易總額之四分之一有奇；香港經濟侵畧能力的偉大，祇根據這些數目，已可推想而知了。但是，我們要知道，香港的收益，都是從我們的膏血，政府的利源所剝奪得來的；如果香港未經割棄，或是我們廣州的港務不是完全廢弛，那麼，這些偌大的商務，斷斷不會挹此而注彼！

香港的經濟侵略，既是怎樣的厲害，廣州的商港地位，既是怎樣的優良，爲甚麼廣州的港工建設，始終毫無振作，甚至供應海船停泊所必需的深水碼頭，也遲至今天纔開始建築呢？這個問題的解答：第一，就要歸咎國人對於港務，漠不關心，甚至連港工建設的重要，還多未認識，而且視築港闢埠爲極難的事，故不敢倡辦；第二，因爲我們對外的貿易，通通都是操在洋人及洋行的手上，一切轉運費用，由彼代支，開銷多少，轉運遲速，我們也不感覺甚麼痛苦；第三，因爲廣州關港之後，環我而立的帝國主義者之商務，就會受重大的打擊，所以我們屢次提倡的關港運動，都爲彼輩當局所破壞，不能順利進行。有了這三個重大的原因，廣州關港一事，久已成爲空想。

自從省港大罷工，廣州被香港封鎖之後，我們與海外的交通，即告斷絕，糧食用品之供給，也頓呈恐慌現象；其後不知費盡幾許艱難，才能度過厄境，而外洋欸項之滙駁，各埠華僑之來往，仍非經由該港，無從接達。因此久經侵略而習慣成自然的粵人，始知商港建設之重要，不特是謀交通自由，經濟獨立的唯一政策，而且在事變之時，更有得之則生，弗得則死的關係；於是廣州關港的呼聲，幾像銅山東崩，洛鐘西應，驚動全國了。

但是，南方大港的港址，經 總理的規定，應以黃埔港爲最適宜，這是人人都知道的；爲甚麼現在又要多闢一廣州內港呢？我們知道，黃埔是廣州市區之一部份，他與廣州的關係

是相互的，而不是獨立的。我們經營黃埔的目的，就是在使廣州的工商事業繁盛起來，離開了廣州的工商事業，便無須開闢黃埔，也無開闢黃埔之可能。我們現在祇想廣州的市區，發展至黃埔，並不是想把廣州的精華，一切都搬到黃埔去；所以，廣州就是黃埔港的基礎，牠的港工建設，怎能够偏廢呢？

又查廣州內港的設備，是供應四千噸以下的海船所使用的，而黃埔的計劃，則是供應四千噸以上的海船所使用的；照此看來，內港就是外港的尾閘，這兩個計劃，當然是祇有相需爲用之利，而無互相衝突之弊了。

何況，內港開闢之後，廣州的商務就可以兼程猛進，到時又何難利用他作建設黃埔商港的好根據，使黃埔與廣州打成一片，同儕於世界大港之域呢？所以，內港的建設，不惟有利於廣州的發展，且有促成黃埔商港之可能。

其實內港之開闢，尙不止有利於廣州與黃埔而已，即南中國內地各項物質建設，也咸利賴之。因爲內港完成，廣州工商事業發達之後，則一切建築材料之輸進，及資本之招集，也自然易於爲力；那麼，各種建設事業之興辦，當可迎刃而解了。「開闢內港就是內地物質建設的起點，就是南中國經濟新生命所自出」一語，當非過說也。

關於廣州內港將來發展的情形，現在最好拿廣州商務的統計來作討論的根據。查廣州每

年入口的貨物，總值約達一萬萬關兩以上，出口的土貨，也有七千七百餘萬關兩；至出入口的輪船，平均每年也總在七百五十萬噸以上，除小輪及省港輪船約佔三百五十萬噸外，尚有四百萬噸的貨載，都是沒有碼頭供其起卸，而祇靠着中流轉運的。這可以說廣州過半數的商業，都是渴望着商港建設，以求發展的。我們再根據運費而論，由北海欽州等處運貨到香港，每噸運費五元，比之運至廣州者每噸省去二元。查海運的費用，每噸每哩不過半分，由北海至香港的水程比廣州較近不過七八十哩，照此推算，兩處運費之差，當不過五角。現在竟超出至二元之數，可見其中每噸一元五角的額外皮費，就是因為沒有港工設備所犧牲的了；那麼，每年由海舶運來四百萬噸之貨物，我們不是要虛耗六百萬元的皮費嗎？在未開港以前，可以算得到的虛耗，已有六百萬元之鉅，何況開港之後，商務更倍加繁榮呢？何況貨倉等收入尙未計入呢？又何況西江內地大部份的商務，將來必定集中於該港呢？照此看來，廣州港務之發展，實有無窮的希望；總理之定廣州為南方大港，可謂眼光獨到了。

至於廣州的競爭港，祇有香港一個是最大的勁敵，這是大家都知道的；就兄弟觀察所及在，廣州開港之後，不惟可以完全免掉香港的壓迫，還可以與香港分庭抗禮，各自發展去的。怎樣見得呢？

因為、自從新稅則實行之後，有許多種貨物，無論是否土貨，凡是由香港入口的，都照

外貨抽稅；因此，土貨之經由香港轉運者，便覺大大不經濟了。比方：花生仁一項，若由上海直接運來廣州，商人負担出入口稅每百斤三錢三分八厘，其經過香港運來的，則須四錢六分；又茯苓一項，由上海直運廣州，每百斤納稅三錢五分，由香港轉運則須納四錢。現在香港的南北行——即代理運銷中國南北各地貨物的行店——所以急欲遷省營業者，就是爲着這些緣故。據最近的調查，香港對內地的貿易，因爲紙水及稅額過高之故，幾被上海攙奪殆盡了。這樣看來，廣州關港之後，所有內地的商務，不是可以全數集中於廣州嗎？

而且，香港的海港地位，泰半是人工造成的。這三十年來香港所遇的風災，損失不知凡幾；像一九〇六年九月十八日的颶風，在最猛烈的二小時內，香港一帶，死者近萬，洋船之沉破者共五十七艘，計七萬二千噸，小汽船八十艘，舢板二千四百十三艘；其損失之浩大，比之廣州歷年風災損失的紀錄，真是判若雲泥了。海港主要的要素，在能予船舶以安全的保障；這樣看來，香港港灣的天然形勢，當然是萬萬不及廣州了。我們既有了這個形勢優美的港口，我們的發展，便很有把握了，縱使香港的建設，現在較爲完備，也何足爲慮呢？

除此之外，他如食水之缺乏，幣值之過高，都是香港大大不利的地方；最近雖有所謂增建水塘計劃，和改用大洋，召集金融會議等救濟辦法，但事實上對於市民居住的安適，和商務經營之補助兩方面，都未見有甚麼的效果。至于該港原料之缺乏，地租及人工之昂貴，尤

爲發展工業的大敵；年來該港糖業，紡織業，製粉業，麥酒業等大工業之崩敗，更足以証明香港的工業，決難有多大的發展了。商務的競爭，既非所利，工業的發展，又沒有多大的希望；那麼，將來我們廣州港務的進展，當然是不會因香港競爭而發生影響了。

綜合以上所說，廣州的港口，不特具備商港要素的優長，而且他的環境，也處處勝過他的敵港；那麼，她的成功，當然是可能的。何況，現當反動勢力已告肅清，正政府與人民通力合作，積極建設的一個大好機會；而自金貴銀賤之後，僑胞滙存銀行的款項，不知凡幾，以之移作港市建設及振興實業之用，則在存款的人們，固各有其利，而一切的建設，也沒有資本無着之虞；這豈不是我們從事關港工作，及發展廣州工商百業的千載一時之機會嗎？

好了，我們關港最好的時機到了！我們南中國的經濟新生命從此開始了！我們連年受香港的侵畧和阨制，從此快要免除了！我們的內港今日已經動工，所以現在已不是討論的時期了！我們還是繼續地努力罷！積極去建設和繁榮本港，這就是我們今後未了的責任！

我們知道，現在我們所動工興築的，不過是第一期築港工程，很是簡單的，這些工程完成之後，內港建設，不過得了多少的基礎，這不算是整個的成功。但是，作始也簡；將畢也必鉅，所以我們這次發端去做的關港工作，在廣州關港史上，也大有紀念的價值。現在且把本港籌備的經過，擇要向各位報告一吓：

第一，關於計劃方面。——河南島爲廣州市新生命所自出，一切新的建設，將必集中於此，這是稍有眼光的人們都見得到的；白鵝潭水面深濶，爲建設廣州內港最優的地點，這也是稍具眼光的人們都見得到的；明乎此，則廣州內港初期建設的地址，當然是以白鵝潭東岸之洲頭嘴直至中流砥柱一帶爲最適宜了。因爲在這處建築內港，不惟可以佔盡河南島及白鵝潭的天然形勢，并可使廣州內港與黃埔港緊密聯貫，連成一氣；同時築港所用之地段，都是從河道填築得來的，又無須割用民業；其建築碼頭貨倉的地點，對於本市的距離，比較外人經營之太古渣甸等貨倉，又大爲接近，將來省河鐵橋完成之後，交通尤便；這豈不是內港建設的唯一地址嗎？至于內港所填築的海坦，有一小部份，原屬私人業權，將來照價收回一節，早經本局商得坦主同意，現已無須顧慮。該海坦填築之法，大約係照治河處改良後航線的計劃辦理，不特于水利無碍，而且後航線也可因此同時改良，這真是一舉而數善備矣。

查內港新堤填築的工程，全段共長約四千二百九十呎，堤後填地約一〇，八六五華井。該堤填築完竣之後，擬即建築貨倉四座，堤邊築一百呎大馬路一條，連以八十呎支路一條，六十呎支路三條。填得之地，除縱橫馬路所佔地段外，尚有八千餘井，可以出售，照每井三百五十元的價格變賣，共可得地價二百八十餘萬元，除償還四期工程費用共一百五十餘萬元外，尚有一百二十餘萬元之溢利；這些就是內港計劃的內容。

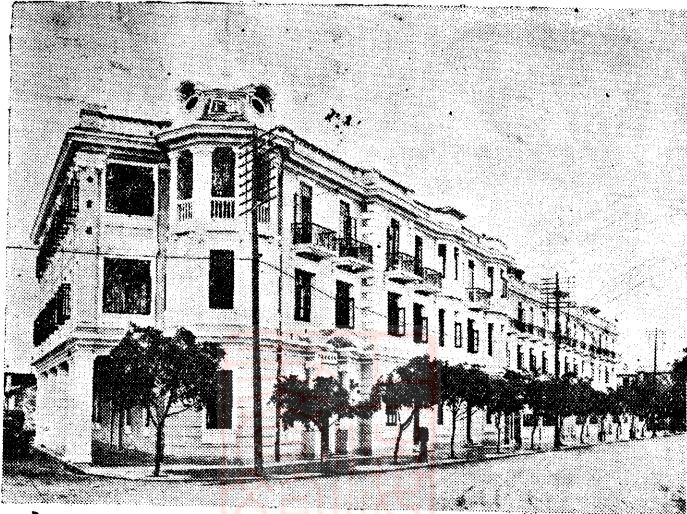
照此看來，這個內港初步建設計劃，不特一切工程費用可以由地價取償，而且有一百二十餘萬元的大利可圖，以後每月還有十數萬元的碼頭貨倉租金的入益；然則我們又何樂而不爲呢？

第二，關於籌款方面。——內港計劃的建設工程，內分築堤，填地，築路，貨倉等四項。這四項工程，于進行步驟上，不必一齊同時興築，當分別先後而完成之。爲求建設的經濟，和籌款容易計，現在決先行建堤。查築堤預算，約須六十四萬餘元，限期兩年完成之，照此化算，每月所須支出的工程費，不過二萬七千元而已。內港工程預算確定之後，乃由本局向廣州總商會協商分任籌款之法，結果議定政府負擔一半，商人分任一半；此等債款之償還，係以新填地段碼頭貨倉等物業作担保；至是築港的經費，遂告解決。大家都知道，人民與政府合作，共營一事，本已數見不少；但是，像這次雙方都能開誠佈公，快捷了當地解決一切問題，實爲創見。所以，這次官民合作，開闢內港一事，可以說是人民絕對信任政府，協助政府的一個特殊的表現了；以後一切的市政建設，倘能照此辦去，更何事不可爲呢？

現在內港的築堤工程，已由港商華益公司投承建造，建築費每呎二百二十二元算；在興工之始，除將新堤線測定，樹立標識外，并決定先築臨時堤壩四百一十呎，以便實施築堤工作。預計由動工日起，約二年內當可將此堤築妥了。

廣興隆建築行

有偉大建築經驗



右圖廣東白雲樓
郵政儲金局產業
本行建築價值三十餘萬元

廣州市德興馬路四十四號 自一三二二號 電話 零零三二

開源建築公司

本公司經已承建
平民宮與中山大
學附屬圖書館等
工程工料堅固取
價從廉經蒙各界
稱許依期無誤專
造石屎橋樑堤壩
等工程並聘備富
有經驗之工程師
代客計劃各項工
程如蒙
惠顧無任歡迎
司理人梁天任

本公司設在廣州市萬福路一百九十四號二樓

元益

建築公司

承接
唐洋
土木
工程

本公司設在華林馬路十一號

支店佛山金線街二號

通信處上陳塘致和印

務公司電話一一八五。

一·珠江大鐵橋奠基典禮演說詞

程天固演講
方規筆記

列位！今者本市珠江大鐵橋，舉行奠基大典，兄弟職司工務，建橋一事，實爲專責，茲假典禮之餘，特將此橋興建之重要，及圖式之選擇，與工程之經過等，向列位逐項報告，請垂聽焉：

珠江大鐵橋之重要——廣州市中貫一水，遂判爲河南河北兩區，平時爲水所限，交通至感困難。市民之來往，物品之運輸，旣形不便，市區之發展，遂成畸形。河北則事事發皇，陸離璀璨，河南則冷落如昔，毫不進展。夫河南之去繁盛市中心，本屬甚邇，徒以限於一水之隔，無法打通，以致河南馬路，雖已次第完成，而其興旺之勢，不能上追河北；其原因在失兩岸之連絡，至爲顯然。往者已矣，來者可追；欲使南北兩區一齊發展，則珠江大橋實不可不速事興建。查都市發展之大計，交通最關重要；故馬路，橋樑，電車，港口，碼頭等等，均同爲都市工程設計之主要部份，此部份少有不妥，則影響於全市之興衰甚大。

孫總理建國方略對於建設三大港口，以發展全國經濟，視爲十分重要，視爲十分急舉。廣州者，南方大港之基幹部份也，吾人秉承

總理遺志，以努力完成南方大港，則馬路，街道，溝渠，橋樑，碼頭，貨倉等等之工程建設，其須於最短期間而并相完成者，自不待言矣。查經濟之重要位置，必落在陸運海運之中心與終點，廣州之所以列爲世界大港者，以其位置已佔於陸運海運之終點也；故從海運言，則東西洋各埠海航洋船，無不可與廣州直接航駛，其海運之雄，自昔已然。至於陸運，將來粵漢路駁通之後，廣州卽爲歐亞間鐵路交通之最終點，其地位之重要，與他日之興盛，可以想見。以對內之關係言之，廣州又爲中國南方鐵路統系之中心，廣東全省公路之總樞，水陸之總滙點，扼南方工商業之吐納。廣州既有此種種重大關係，則其港口本身之各種根本問題，不可不先事解決，先求健全；是故交通命脉之珠江大鐵橋，實不得不速事興建。且欲改建廣州之經濟地位，以振興廣州之商業，則促進廣州商業向外發展，固爲最上之策；然振興商業，須先利便交通，使運輸靈活，而低減華商貨物之成本，然後可以與外商相抗也。故鐵橋之構架，又與貨物之成本有關，不得不求速建者也。又城市之趨勢，人口日見集中，失業日多，住宅問題日形恐慌，世界都市多已受此問題所困，無術自解，而廣州市亦已中其毒矣；今後救濟之法，不能更向市北拓地，僅有河南一方以供市區之展拓，故將來無限量之廣州市新住宅區，卽在河南。又因本市內港卽在河南洲頭咀，則將來航業工業商業等等，亦必日漸集中該處，則珠江鐵橋之構架，爲應付日後之趨勢起見，益見其不可緩矣。廣州昔日爲東亞大

海港，鴉片戰後，其地位盡爲香港所奪；沙基血案，英人更用香港以制吾死命，以助其外交。吾人於此，尤應力謀南方大港之迅速完成，以抗香港，以雪國耻，而珠江大鐵橋之興建，無異爲南方大港製羽翼配武器者也。

籌畫之經過——珠江大橋之議建，不自今日始，前數十年時，有私人所集之某公司，曾從事倡辦，并已募就經費若干，其性質爲營業的，來往收費，藉以射利，然未幾，其事亦罷。民國九年，有美人公司商人 *Radi* 向政府建議，擬借與政府債額二千萬元，而以一千三百餘萬爲建橋之用，該商當時所作之橋則，南北兩端各有臺，用螺絲式以便行人之上落，政府對於二千萬之借債，幾經考慮，認爲不妥，時兄弟亦參末議，反對借債尤力，故美人之議，遂却而弗用。民國十二年，廣東治河處擬有珠江橋樑之計劃，橋分三度，先建之一度，其位置在海珠上游，北岸自迎祥街口起，南達河南之聯珠，長五百三十四尺，濶五十九尺，人行路九尺八，橋中段取向上開合交絞，開時高度五十一尺，閉時四十六尺，照該處工程師之主張，以士敏土作橋臺，不用鋼，惟中段開絞之部份用鐵，其橋比現在所興建者短數十尺，且可利用海珠及其附近之礁石作臺，當時人工材料，復比今日之物價較廉，而其所定預算，亦達二百三十六萬港元之多，然而治河處，雖有此項計劃，卒亦因籌費維艱，擱而不舉。及至去年，市政府城市設計委員會，登報徵求橋則，應徵者共三家，其一爲德人，預算數百萬，其

一爲中國機器業中人，未論價，其一爲美人馬克敦公司，三家中以馬克敦之說爲最近，市府多次召之商量，詳細研究，慎重將事，如工程方面圖則之審定，亦經多次會議，每次除由工務局派出技士外，另由市府派李仲振等技士會辦；圖則既定，以中幣（大洋）一百〇三萬二千兩（仲港幣一百三十萬）爲價而成議。按此橋之橋則，爲一種含有國際商標的性質，英名 Standardized，即所有建築格式及材料，俱有一定之規定，無論何人，不能仿造，必須向該圖之發明家之公司購圖，始可照建。茲將橋之大概情形及合約概要畧述如左：

全橋計劃及合約之內容：此次由馬克敦所建之鐵橋，爲珠江三大橋計劃之一。橋位北岸起於維新馬路之南端，跨海而達河南瑞仁大街之北。一切施工辦法，均照美國建築城市橋樑辦法爲標準。其恆重之外，至於活重，須負二十噸之貨車二輛。又每平方尺負重一百磅。橋架之負重力，車路每平方尺一百磅，人行路每平方尺八十磅。震動力，路面負重力百分之二十五。橋架即（L加三百）分之一〇〇。全橋長約六百尺，首尾兩段各長二百二十尺。橋中間能開合之一段，又分爲兩截，共長一百六十尺。橋濶六十尺，除兩邊各留十尺爲人行道外，中間四十尺爲車馬通衢。再於每邊之人行道，除留五尺爲人行之用，其餘五尺爲人力車道，橋之首尾兩段，以三合土築成；至中間能開合一段，則以有滅菌力之木塊爲之，並以臘青鋪砌。在開合之一段，每截以六十匹馬力之發動機兩具以司啟閉；當橋開啟時，兩端距離一百

十五尺爲限，且須於一分鐘時間內爲之，雖遇每分鐘能吹五十里之颶風抗力，而橋之啟閉効力如常；於其上設一機關，俾藉此能以手力啟閉。全橋計分四橋臺，第一第四兩臺，分貼於河南北兩堤岸；第二第三兩臺，則在海中。一二臺間，及三四臺間，各距二百二十英尺，較小之輪船，可於其間來往。二三臺間距離一百六十尺，其上既有啟閉之絞，大船卽於此向來往。其需用一切鋼板角鐵輻釘及鋼條等，俱取外國最佳之質料。士敏土及沙石，則以市工務局所定之質料爲標準。司橋人所居之屋，以及橋之欄杆，出入口處，路燈，燈柱等等，務求堅固而美觀。橋之高度，以潮水之平均高度爲本位，使橋底之中心點，與平水線距離二十五尺。全橋兩端堤岸之斜坡，提高至三十五尺七寸，由是至橋之半，每三十尺提高一尺，故至橋之中心其斜坡爲四十五尺七寸。全橋用鋼量一千七百噸。三合土鋼筋八十五噸。保固期以三十年爲限。全橋形勢與現在所陳列該公司所製之模型無異。請各位詳細參考，自知梗概。以上爲鐵橋之大概情形及合約之要點。

簽約敏捷不受金漲影响——吾國向來與外國人訂建築契約，多受外人之要挾，而以金元或金磅爲本位。此次市府之建橋合同，竟能由自己主張而用中國大洋爲本位，實爲少有之事。不謂立約後月餘，金價暴漲，而合同以不受金幣之拘束故，止照約給以中國幣；既不需出高價以買金，亦不需補金漲後所增之滙水，無形中市庫挽回三十萬餘元之損失。市府興築此

橋如決斷稍緩簽訂在金磅暴漲之後，則無論金本位銀本位，而對方亦必依金漲期中之金價計算，則市府所受之損失仍達三十萬元之鉅。在市府方面必堅持以國幣爲本位者，殆全爲尊重國家體面主權計，並非另具特別聰明銳利眼光能預知金價之暴漲也者。然而既因不用金而遂免金漲之損失，且并滙水增加之影响亦不受波及，實爲金漲潮中興築鐵橋之快意。此吾人不得不佩服林市長決斷神速處事敏捷有以致之也。

開工以來之狀況——計劃審定合約成立之後，馬克敦公司遂於去年十二月興工。工作之始，卽爲打樁。打樁所用之鐵樁架高一百數十呎，上懸黨國旗，遠望如無線電臺。然由興工日起，限二十二個月全部工程完竣。打樁先從維新路口之橋臺處起，於堤邊挖掘下深三十六尺，打長樁二百枝，樁長二丈五尺至三丈，頭徑十二寸，尾徑十寸。每橋臺之大爲二十呎，入地四十餘呎，臺底有木樁二百枝。其第一部工程，用圍堰法 Cofferdam 以取臺位之水。其法用濶尺餘厚寸半長四十尺之工字鐵片，憑汽力打入河中，工字鐵片旁邊畧作卷形，以便此片與鄰片於卷形處合接成爲一片，如是用多量之鐵片打入河中，遂能圍成一鐵池；然後於各工字鐵卷邊合中處，灌以煮沸之臘青，凝結後，水卽不入；乃將池中之水汲乾，便可在內工作。橋成之後，始拔去工字鐵。又查用汽力打鐵樁，每小時可打數枝，每次同時兩枝並打。至於建橋之工人，多係由天津僱來，此類工人已於北方建造鐵橋多次，甚稱熟手。其總監工則爲

西人。又因建橋施工地點來往人衆，最易發生危險，當由工務局佈告市民不得在該處聚觀，以免意外；同時河中船艇亦不得駛入危險範圍之內，以保萬全。自開工之後，該公司進行非常努力，貼近維新路口之工字鐵樁早已完成打妥，並經用電機將鐵池內之水汲起，同時並已進行至江心之橋躉打樁問題。因江心之水勢與堤邊之情形不同，工字鐵片不能逐片打下，須先圍成鐵桶，全桶打下，方敵河流湍急之勢。聞當打落之時，仍有幾分搖動，以致有一工人困把持不穩，竟爾墮海。至河南方面之橋座，亦同時進行。總之以現在計之，進行甚稱積極，必能於二十二個月之內，全部完成，以償吾全市民之願望，而促進廣州市之經濟地位。

最後，吾人尙有數言敢爲諸君告者：卽此橋所值，僅費百餘萬元，以方之倫敦烏約等處每橋值數千萬元或一萬萬餘元者，懸殊實甚。然而在經濟微弱之廣州市政府，百餘萬元誠非易得；而且全橋經費，分毫未向市民另外捐借，全由市府於每歲收入四百餘萬政費中撙節而來；言其締造，則不足爲外人道。試觀香港工務局每年支出一千二百餘萬港元，以一工務局之經費已等吾全個市政府經費之三倍，豐嗇相去，乃至如是。而我之一切市政發展與年猛進，而外猶有餘力以建橋。足見建設一事，固不能不具充份之物力，然尤貴乎善於運用此物力之精神與手段，苟善用之可收事半功倍之效。總理所以有志竟成之說也。今市府以百餘萬元而得此大橋，亦并非苟且塞責聊勝於無者比，蓋橋則及一切材料俱用世界商標爲準。是

此橋之本身已入「名橋」之列，吾人又不可以不知也。要而言之，此橋創造之經過，真所謂艱苦備嘗矣！俗語云「事非經過不知難」，凡人輕易雌黃他人之事業者，一旦以自己臨之，乃知往日信口開河之謬，而感覺事功之不易圖矣。市府之苦心若是，而創獲若是，不日而橋可告成，市民對之欣忭當莫可言狀矣。



生 隆

廣州市靖遠路門牌三十四號

◀ 〇二〇二一話電動自 ▶



專辦各國銅鐵
 雜項偈油駝毛
 帶洋皮帶銅喉
 鋼爐通方元扁
 硬鋼紅白水喉
 帆布喉鹽精燈
 粉鋼砂礦務鐵
 路材料機器用
 品發售如蒙
 賜顧格外克己
 是荷

SANG LOONG

SHIPCHANDLERS
AND

HAREWARE MERCHANTS

Telephone No. 12020

34 Ching Yuen Street,
CANTON.

嶺南建築公司

接理測量劃則計算力量

承造大小建築土木工程

敝公司承造大小各項工
程工堅料固取價從廉依期不
誤

並聘備富有經驗之工程
師代客計畫各項工程如蒙惠
顧請移玉至敝公司自當竭誠
欸接

三·市立圖書館奠基典禮演說詞

程天固演講
方規筆記

今日爲市立中山圖書館舉行奠基典禮之日。這個盛典，在廣州市政史上，算是前所未有之壯舉；而我們市民在紀念中山先生的偉大當中，用圖書館來紀念他，也算是一個具生動性而且悠久的良好方法。因此，我們這市立中山圖書館，比較普通的圖書館，意義是深且厚得多；今日所舉行這個奠基典禮，同樣也是意義非常之深厚的。圖書館這種建設，在文化上，教育上，固是佔有絕大的價值，至於社會一切的問題，諸般的生活，也無在不直接間接和圖書館有關係的；所以歐美先進各國，他們的圖書館事業，不獨通都大邑之中，多宏偉卓著的設備，並且不遺餘力的發展，普遍到農村小鎮，窮鄉僻壤那裡去。現代歐美人民的智能，事駕乎我國人民之上，就是因爲他們除了得着學校教育之外，還有圖書館這個門徑，給他們多一個啓迪智慧的機會。我國自古以來，雖然未有所謂圖書館的事業，却是「藏書」這一件事，也是視爲非常重要的；比如漢人的石渠天祿，唐人之集賢，宋人之崇文，清人安置四庫全書的七個殿閣，都是中國史上很有名的。不過前人總把圖書看做特殊階級的獨佔，普通人民絕對沒有機會過問；所以說前人止知做到藏書，不知所謂圖書館，和今日歐美圖書館事業

無論用意上，方法上，都是相去極遠。我們現在建設這個中山圖書館，不獨要大異乎前人之所爲，盡量去取法歐美，同時我們要知道這中山圖書館，還有特殊性質在內：就是這個圖書館，是爲着紀念革命的功績，爲着連續革命的精神，爲着發揚革命的三民主義去造成大同世界而建設，那才是本圖書館獨具的特殊性質。

本圖書館自民國十六年六月，由市府提議舉辦之日起，經過很長久時間的籌劃，到去年十二月才得鳩工興築。本來奠基典禮，應該在平基動土之時舉行的，因爲當時有種種障礙，辦理不到，一直延至今日始克補行。關於圖書館的建築，市府責成土地教育工務財政四局組織一個圖書館籌備委員會去辦理，我現把關於此事經過情形，擇其最重要的三點向大衆報告：

(1) 建築這所圖書館，對於規畫各種圖則，我們已經下了很多的工作，務求美備完善。現查全館面積，約有一萬八千二百餘方尺，橫寬均約一百三十五尺六寸，成一極整的正方形。我們就在此面積上，建築兩層高樓，高凡五十五尺，中心建八角亭一座，四圍安設三合土欄杆，石級三度；全座形狀，外面採用中國古宮殿式，內部採用西式，中西合璧，頗爲偉觀。至到選用材料和建築方法等詳細情形，很難一一詳細向各位說及，現在擇其最重要的畧說一二：(一) 藏書地方最不妥的就是潮濕，所以爲防範潮濕起見，特地將藏書處地臺，加意來

鋪造，其法係先鋪填煤屎，再加幼砂，然後乃鋪三合土；（二）所有廁所，都是水廁，并設有化糞池，水管，水櫃，通汽筒等等，設備很完，極合衛生；（三）在該館八角亭內牆壁，預備捐款者留題位置，大約捐助二千元美金以上者，預備捐者一相片位置，五百元美金以上的，預備捐者一題名位置，以便永留紀念；（四）土庫內設有暖氣機房，電燈總線，工人住室，貯藏室等等，這四種建築物中，我認爲最緊要的，就是那具暖氣機，將來在閱書處四圍地脚，開關透氣筒口，暖氣由此放入，爲冬時閱書的人們禦寒；（五）書櫃共設有二百二十八個，每個最低限度分八架，約可容書籍百冊，以上合計可以容貯書籍一十八萬二千四百冊，上述數點，不過畧舉一二罷了。至到現在工程進行的情形，已將全部地脚樁打妥，開始掘地臺坭，及砌結白砂磚和填地脚白灰沙等等；想各位今日來到時，已經看得很明白。現在以最短時期計之，大約需十九個月，便可以完全竣工了。

（2）本圖書館爲紀念中山先生，及發揚廣州文化，並且負有革命的任命而設。關於地址的問題，不能不慎重選擇的。但查市內各處能得適當地點者絕少，起初我們擬擇用文德路廣雅書局內教育廳舊署，和從前省立圖書館那一段地做館址，後因該地已經省政府指定給廣東修志館遷入，因此這個擬議，隨即打銷。後來又別找三處：一爲西湖街惠濟義倉，以其地位接近永漢馬路，交通頗便；二爲西瓜園警察同樂會餘地，於不敷用時，擬收用其前面空地

；三爲惠福東路原日大佛寺內大雄寶殿空地。以上三處地點，俱因進行障礙，未能決定；最後我親自竭力去找尋才找到現在的地址。現在的地址，是往日廣州府學宮之一部份，找妥之後，復經市府省府批准確定。這所地段，內有番山翰墨池等等騷雅古跡，風景亦佳；計所有地段，連番山右旁之西園學舍，互助醫院，教忠學校操場之一部份，亦須劃入，全地面積，約一萬八千二百餘方尺。將來館址正門，擬開向文德馬路。以上是關於館址遷定的經過；但是這地址確定後，其中又發生了多少的波折，如教忠學校和互助醫院不允割讓遷拆等等，無令我們進行上，又感了多少不便。

(3) 我們初時估定的建築費，爲十四萬八千八百元，本屬廉儉之極；後來市府覺得這個工程，於美化上未能說是稱意，特將規模擴大，力求完善，於是增加建築費四萬二千元，合原定計共一十九萬零八百元。似是這樁鉅大的建築經費，究竟從那裏來的，幸得旅外華僑熱心的捐助，使我們才有把握去進行，委實是一件多麼可喜的事。現計此項華僑捐款的總數，約有二十多萬，這筆二十多萬多麼鉅大的捐款，是不能不要謹慎保管着的；所以我們就設立一個建築中山圖書館保管款項委員會，爲之慎重去保管，除用去建築費之外，其餘則爲購置書籍用具等等，至到該圖書館自增加建築費之後，工程更加比前宏偉得多了。以上就是我今日要向各位作單簡報告的話。

茲尤有進者，列位須知道，圖書館與文化是有密切關係的。鄙人曾遊歷世界各國，見其國內圖書館愈多的，則其國文化愈發達。故此凡到一國，不必看他的學校，他的工廠，只看他的圖書館多少，便知人家國勢的強弱了。七年前日本發生大地震，把東京橫濱的學校工廠圖書館和其他建築物，一概破壞了。後來日本的學者說，破壞全國的學校工廠和其他的建築物，還不算是很可惜的事，但是把東京大學圖書館所收存七十五萬本的書籍，一概焚燬了，真是可惜極了。照這樣講，可見圖書館關係的重要。

現在市政府對於本市市政的籌畫，不但對於物質事業，積極進行，并且對於文化事業，更爲積極進行。諸君切勿以爲市政府多做幾條馬路，多做幾個公園，多做幾度大橋，便當作市政府注重物質事業，不大注重文化事業；不知市政府現在收入，不過六百萬元，用在文化事業的，去掉十之三四。若照本市而論，所用的教育費，無論比較那一國，都要高出很多；不過物質事業，諸君容易看見，文化事業，諸君不容易看見罷了。本市物質的建設，如同各馬路，珠江大鐵橋，平民宮，跑馬場等等的工程建設，市府舉辦之積極，進展之努力，市民無須十分留意，即可以知到清楚了；如果講到本市文化建設，市民總不易知，他們最低限度也以爲市府物質建設，勝過文化建設萬倍。其實不然，年來市府對於文化事業的建設，其中如何程度，不獨一般人不能知道，即是學界中人，如果不去查考的，亦是知之甚少也。兄弟

試將過去三兩年市府文化工作，對各位說一說，各位聽了以後，自然相信市府文化建設，有事實具在，可以復按了。

本市在三年前，市立小學的數量，不過五十餘間，到現在已經增至八十餘間了，增加幾至一倍，而平民義學之數目，尙未入內；學生班數，在三年前止有百餘班，現在增至六百餘班，增多五倍；學生人數，從前不過一萬千餘人，現在增至二萬三千餘人，計增加一倍有多；凡此諸點，不過大畧而已，詳細攷察，與文化有關之各種建設，尙屬不勝備舉。又試從市經費言之，市府全年收入，六百餘萬，除公安費二百餘萬，市府經常費一百九十餘萬，所餘者約一百四十餘萬此一百四十餘萬之市款，完全用之于教育事業；由此觀之，市府對於教育或文化的建設，苦心孤詣，真可謂無微不至了。本來理想上的市府，至好把全市的收入，除了維持市府的經費而外，其他不管一切，完全將之用落教育方面，這樣設想，實是美妙不過；但是事實上，行不通，不但中國各市所不能，而世界各國的都市，亦不有此種幻想之事實的。況且外國的政府，能按照市收入的總數，而配置其二三成去辦教育的，外人已指爲驚天動地之僅有事實，現在我們廣州市政府，對於教育文化事業，肯投如許金錢，切切實實地決心去進行，真是中國之所無，而世界上所少有呵。像這樣的市府，于其能力所及之範圍內，用全副精神，集中在教育文化，其進行之迹像，試問市民知到不知到呢？所以市政府一

切建設，若果吾人隱而不言，則市民之所知，僅及于有形一方面，無形一方面，那就非言不知了。吾人對於市之建設，認爲應有之責，無論成績如何偉大，也不見得是職務以外的特殊建樹，我今日之所以爲言，欲表明市府不是空言自夸的市府，不是好大喜功的市府，同時希望市民能够認識市當道在實事求是去做事，當經濟萬分困難之中，而苦心若此，毅力若此。

市民們！常人總會有一個口頭話，說是奉公者或辦衆人事業，應要任勞任怨；其實在兄弟看來，任勞任怨，並不算什麼一回事，兄弟覺得，不獨任勞任怨，是必至的，不可避免的，不必分辯的，而且有時尙要去代任別人的勞，代任別人的怨，亦並不是一件希奇的事；此是完全從我的經驗得來的說話，亦請大家加以注意。市府這種苦心孤詣，慘淡經營，無非爲謀達到市民真正福利設想，能達到這種目的，吾人之願望滿足矣，同時並不希冀市民之加以過獎，止希望政府之切切實實做事，一個錢都是爲市民之福利而用去而已。現在建設中山圖書館，也是文化事業之一，市政府經之營之、那就可見市政府的用心了。市政府年來對於各種事業，用去費用很多，有好些人不明市府經費的來源，以爲市政府有點金的法子。不知市府對於所得之經費，一方用於生產事業，如自動電話、改良自來水，便是生產事業之一；一方面又得人民樂助，如河南公園得河南公園促成會的助力不少，現在的中山圖書館，也是得

我們華僑贊助的大力，那些建築費，才有把握，其餘各處馬路，更不必說了。總之，市政府得之於人民的，全是用之於民，那麼，官民能够合作，將來建設的事業更多，模範市的名稱，纔可當之而無愧了。



四·平民宮奠基典禮演說詞

程天固演講
方規筆記

諸君！今日乃本市舉行平民宮奠基禮的日子。大家一齊到來參加，表現着非常熱烈，非常隆重，這却爲着甚麼緣故呢？我們想吓，自從關市以來，本市所有偉大的工程建設，不止一百幾十件，每件價值十萬八萬元的也到處都有，尤以近來幾年間建設得最多；爲甚麼那一些十萬八萬工程，我們不一定逐件去舉行奠基禮，而對於今日之平民宮，却要這麼隆重，這是爲着什麼緣故呢？因爲平民宮這一種建設，是和普通的事業不同，牠的意義，超出一般的甚遠；所以我們對之，不能以普通的一律看待，要特別隆重看待，所以就有這一次的奠基大典。

所謂平民宮者，即是拿來專門棲止一般平民，一般無家可歸的平民，所以叫做平民宮。但是這個「宮」的東西，從前專指皇帝和皇族的住處、發夢也不會把宮來給平民住的。以平民的資格而住宮，照歷史看，不是像劉季之流，以齊民而升天子的，便是另有特殊的恩遇，或者就簡直像李闖之輩，去暫時佔據皇宮。現在居然把平民兩個字和一個宮字連成作一個名詞，造成這個名詞的事實，這真是空前未有之奇事了。

從前的皇宮，名義上是皇族自己建造，事實上，除搜括民脂民膏之外，還要徵發民力。所謂「經之營之，庶民子來」，不是徵發民力嗎？「取之盡錙銖，用之如泥沙」，不是搜括民脂民膏嗎？然而今日這個宮竟由市政府建來給平民住，這件事不獨全中國之所無，世界各國，亦甚少見的。

市政府做事，以整個的解決市民需要為原則，本無所偏愛或側重於某一部份市民的。市府建平民宮以安置平民，並不是愛惜平民獨厚而忽畧其他的。我們須看清楚，比方說為求市民交通便利而開馬路，為求商務振興而闢內港，為求文化發展而推廣教育，建設圖書館，甚至於為求收容一斑乞兒而設棲流所於石牌；諸如此類，市府隨時隨處都是為着全市各種市民的福利着想，並無偏輕偏重於其間，大可以想見了。

我們今日建這個平民宮，無家可歸的貧民有着落了，然而還有有家室而住的問題不解決之平民，又怎樣辦呢？剛才市長說過，市府還有遠大的計畫在，還有平民住宅區的計畫。這計畫，專為有家室而為住的問題所困者那一班人設想；現在第一步，先向西村一帶找尋地點，建築一百間平民家庭，每家可容四人至八人之數，月租至多不過兩元，這事報紙已畧有登載過，想各位也知一二了，將來事成，有家室的平民的住居問題也決了。其他最下等的貧民，市府亦有幾十間貧教院的建設。由此看來，市府對於全市市民，無貴無賤，無富無貧，都

是一例的替他們謀福利。今日舉行之平民宮奠基禮就是那些解救平民住居困難的一個起點，他的意義，他的價值，真是全國所無的。

不過，中國有五千餘年的歷史，文化的根柢非常堅固而深厚，到今日才有平民宮的建設，吾人實嫌其來得太晚，太落後了！太慚愧了！我們試從民族上想一想，我們應該慚愧到什麼似的田地？然而還幸至於今日而有此舉，而有此創舉，對外還能夠令人加以注意，對內還可以引起深長的興味，這也差堪告慰了。

現在我且把這平民宮建設的起始和工程進行的經過，對各位報告一二：這宮的起源，是在去年七八月之間，由市府和陳總指揮合議舉辦的，並且得陳指揮撥出罰款六萬元，來充經費，然後才有今日的成績。陳總指揮以一個軍事領袖，而竟然關心於市政若此，關心市民若此，並且慷慨若此，實在令人欽仰弗置。欸項問題解決之後，止爭工程問題，市府就責成兄弟去規畫，更蒙陳總指揮把原日軍事廳的地址撥用，這地址在本市算甚適中，南便有高第馬路，北便有大南馬路，交通亦非常利便。

這宮的計劃，平面言之，直長有一百三十一呎，橫濶一百二十一呎，面積一萬五千八百餘方呎，全座用三合土鋼筋造成。高有四層樓，全用西式，外面看去好像三級塔一樣，形式上既莊嚴而又不失平民氣象；後尾通高第馬路處，裝造拱門三度，取三民主義的意思；內中

禮堂，客廳，餐室，臥室，夜學，閱書報室等等，皆已設備齊全；環室的地院和前後空地，闢爲花園，栽植花木；全宮可容平民四百人，工程費共七萬一千三百四十五元，由開源公司投造，去年十一月中興工，中間畧因雨水阻滯，到現在前後兩座均已成工五成了。預計今年七月底可以全座完成。這一間平民宮不過是平民宮事業的，發軔而已，以後還須繼續擴充的；希望全市市民起來協助市府，使市府得完成其計畫。



五·建議開闢黃埔商港意見書

程天固

1. 現代海港建設之重要

海運之利，遠基於新大陸之發現，而大著於工商業之勃興。洎乎晚近，大規模之機械工業，發達過度；其原料之搜集，出品之推銷，遂成國際競爭焦點。爲競爭決勝計，則貨物成本，固須減輕，而銷場之攫奪，尤爲急務；於是國際運輸事業，尤其是國際海運事業之發達，更覺一日千里，凌厲無前。雖然，航業之進步，尙未可以策劃萬全，而措工業於磐石之安也；必也，輔之以海港工程之設備，務使貨物裝卸敏捷，費用輕廉，然後世界銷場之壟斷，始有把握。此現代各工業國家對於國際運輸事業之工程規劃，所以首重海港之建設也。

且海港爲水陸交通之關鍵，萬國來航之要衝，若港工設置簡陋，貨物轉裝遲滯，則船舶與鐵路之運輸，將同受其弊矣。歐戰以前，吾人不猶憶列強之積極增建海船，以供輸運乎？然假令海港與鐵路之設備，運用靈便，則美法兩國之間，其所需之運輸時間，當可倍省，而海船運輸之效率，便可倍增。今因海港設備之不良，坐令軍事運輸，大遭阻碍，是何異協約國海船之半數，遭德人之毀滅乎。——見(Roy S Mac Elwee著之)Ports and Terminal Facilities)是

故海港工程之設備，其重要實與海舶相當，苟海港設備不完，則海運之效率雖高，亦復無濟於事矣。

雖然，海港建設，豈易言哉？靡論笨重貨物之起卸，日見繁多，港工設備，不易應付；即就船舶之數量與體積而論，其增進之速，亦覺難以收容。從前帆船時代之港口建設，固無論矣，即今日認為設備完善之海港，一旦時過情遷，苟非具有海港要素之優長，復經大規模之改善，亦勢必日淪衰落，自歸淘汰。然則海港工程之設計，豈惟關係深遠，抑亦一複雜而最難解決之問題也。今當關港運動潮流澎湃之秋，對於我國重要海港之開闢，及其成功必具之要素，不尤應先為深切研究者乎？

2. 我國海港建設落後之危機

我國自昔閉關自守，海外運輸，幾可視為絕無僅有之事，故沿海各港，類皆無絲毫建設之可言；有之，亦不過帆船時代的設備而已。迨後海禁大開，對外貿易，增加漸速，而各工業國家既知我國原料豐富，工業幼稚，遂莫不增建商輪，遠航我國。沿海市鎮，但見帆檣鱗疊，貨物闐溢，可謂極一時之盛。然外舶來航愈多，則貨物轉運愈難，而昏庸的滿清政府，猶不思建設海港，以資應付；卒至各港海舶所裝卸之貨物，雖經羅致多數帆船駁載，亦間有

經旬屢月，仍未能成事者。職是之故，華港之開闢與佔奪，已成列強經濟侵略之目的物；由是今日割一港，明日借一灣，而我國多數之良港，遂莫不徧插洋旗，一變爲各國商業或海軍之根據地。其間雖仍有在我國掌握者，然亦每因建設落後，日淪荒廢；對外貿易，至是乃盡爲外港所把持。自茲以降，我國海運事業，固無振興之望，而國家門戶之鎖鑰，操諸外人，交通既不自由，經濟復不獨立，究其結果，國將不國矣！

且吾人不猶憶歐戰時國際運輸之困難情形乎？苟歐洲協約國各港之設備，非得美國工程專家之助，大加添改，則勝負之數，未可知也。

夫海港設備之不完，規模之過少，已足影響軍事運輸全局，况我國港政不修，而一切重要海港，又爲列強所盤踞；將來國際糾紛，若稍有牽涉，則領海封鎖，外兵登陸，均可立而待也。思之思之！後患曷其有極！

海港之建設，其重要如此，而我國海港之喪失與廢置，其弊害又如此，是補救之方，捨收回外人租借港，及開闢廢置港二事外，當更無善法矣。查我國領海內沿岸被租借及喪失之海港，在北部之渤海，則有大連旅順等；在中部之黃海東海，則有威海衛（已訂約交還我國）青島（已收回）上海等；在南部之南海，則有香港，九龍，廣州灣等；其地勢之險要，設備之完善，商業之繁盛，均多非我國自有之商港，所可望其肩背。苟不急起直追，另圖挽救，則

國計民生，勢必根本搖動，無復生氣矣。此總理之建國方畧，對於海港系統之完成，所以首加注重也。或曰：「開闢海港，工程浩大，所需時日，未必較收回外港爲速；兩者相權，曷若逕行收回租借港之爲得？」不知照現在之國情而論，爲亡羊補牢，挽救危局起見，則捨此之外，其道末由。况外港無論收回與否，對於重要海港之開闢，仍難翫置也。不過各重要海港開闢而后，倘能再進一步，收回沿岸各租借港，使全國海港之聯絡，倍形利便，則尤爲吾人所旦夕企望者矣。

3. 建設海港之要素

開闢海港之爲當今急務，夫人而知之矣；雖然，海港之能否開闢，或開闢之後，能否發達，此中猶有重要之條件存。所謂重要條件者，即建設海港之要素是也。反之，不事海港要素之研究，而冒昧爲海港之建設者，則其失敗，在過去之世界開港史內，不乏例証，澳門其漂焉者也。查澳門港之開闢，其始祇鑑於香港港務之發達，遂不暇作精密攷察，遽爾興工，迨港工大部落成，耗款達千二百萬元以上，結果仍爲漂沙所敗；蓋該港疏濬之工作，猶不敵著沙沖積之迅速也。是故在吾人未着手開港工作之先，對於該港之形勢與特性，是否具有築港要素之優長，此應攷慮者一也；該港之地位與號召力量，應作某等港工建設之準備；此應

攷慮者二也；闢港工程之實施，是否困難，築港經費之預算，是否經濟，此應攷慮者三也；港工之設備甚繁，而地方之財力有限，建設程序如何而適宜，此應攷慮者四也；此外關於鄰港營業之爭競，內地開發之促進，港內工業之發展諸大端，均須有精密之研究，妥善之解決，然後海港之經營，庶能邦基永奠，一成不敗者也。

觀上所述海港建設所必具之要素，門類至屬繁曠，勢難畢述；爰特採其最重要者分別條舉如下：

A. 工商業之需要——查海港爲對外貿易之要津，其港務之能否發達，全視港內工商百業是否繁盛，以爲轉移。故港工建設，雖爲海港繼續生存，及求謀發展所不可忽畧之事；但若就經濟觀點立論，則港內之工商事業，比之港工設備，尤爲重要。蓋工商事業者，乃海港業務之基礎，而港工設備，則不過助進港務之工具而已。由此推論，海港之開闢，自應以港內有偉大工商事業之需要者爲最適宜，紐約，漢堡，利物浦，倫敦等其例也；至該港本身如非百貨之銷場，或工業之重鎮，惟仍握有內地商務之總樞，或大宗農產之輸出者，亦得爲海港之建設，大連，香港，阿真騰(Argentine)等，其明証也。

B. 交通之集中——海港爲海洋，內河，及鐵路運輸之總樞紐，故海港之位置，應握內地鐵路系統之中點，同時又應居海洋與內河運輸之交換地點，然後內地之交通與輸運，始能集

中港內。築港專家，(Roy S. Mac Elwee) 有言曰：「數港競爭，假定各港之設備相等，徵費亦相等，某港之與內地交通最利便者，恒為較優勝之大港。」是故內地水陸交通之孔道，能否集中港內，實為建築海港一最重要之要素也。

C. 經濟機關之組織——現代海港之業務，以寄存貨物，或重運出口之貨物為最大宗。例如：一九一三年美國由英國輸入之原料，計共值美金二八九，〇〇〇，〇〇〇元，惟其中非英國土產，而運英寄售者，則佔過半數；(一四七，〇〇〇，〇〇〇元) 亦港貯聚貨物之力量，於此可見矣。雖然，海港之所以能壟斷世界之商務，蘊存大宗之貨物者，全賴其有偉大之經濟組織而已；亡此，則貨幣之流動，將必運轉不靈；現代世界大港之所以必為銀行及保險事業之中心點者，即此故也。

D. 優美之港口——除上述各項人造與經濟之要素外，港口之天然形勢，是否優美，亦屬至關重要。蓋港口者，船舶寄碇及貨物起卸之場所也；其港口適當深度之維持，船舶寄碇處之屏障，與海港工程設備之容納等事項，均為港務盛衰之所由繫，且非人力所能完全克制者也。

以上四項，均為海港建設所必須具備之要素，海港之優劣，即於此以決定之。蓋海港建設之目標，原欲求港務之發達，以為內地交通及經濟建設之福利者也；若無內地交通與商業

之關係，又無海港建設之要素，則該港之發達，已屬夢想，尙何有於開闢哉？雖然，海港之開闢，有時因軍事或海防之需要，對於建設海港之要素，亦往往有不能過事苛求者；然此爲軍港之建設，非商港之性質，茲不具說。

4. 黃埔關港之研究

黃埔關港爲 總理實業救國計劃之一，卽南方大港建設計劃是也。查黃埔港距廣州原日市區約十英里，最近該港之一部，且劃入新市區範圍之內；港口優美，形勢雄壯，誠天然之良港也。溯自有明中葉，外舶之來粵互市者，爲數甚多，乾嘉以後，商務尤盛；至此項東來巨舶之不能駛進廣州口者，卽以黃埔港爲寄碇之處。迨後粵人以該港船務，日趨繁盛，爲便利各商船計，對於港口工程之設備，如船塢機廠等，已漸加建設，商港雛形，蔚然粗具；倘能日就月將，繼續建設，則是港之繁榮，正未可限量也。獨惜當時清臣庸昧，粵吏畏難，該港遂少振作；如是年復一年，黃金時代之韶光，徒虛度耳！及香港開闢而后，英人深思積慮，凡有可以助長港務之進展，壟斷遠東之商業者，靡不悉心建設，黽勉從事；曾幾何時，叢爾荒蕪之小島，已一躍爲世界大港，而我廣州西南門戶，商業重心的地位，遂永爲英人攫奪而有。自此以降，黃埔關港之議，雖經粵人屢次提倡，然亦爲香港英人之壓抑破壞，末由實

現，港政之不修，國人之忽視，良可悲也！

且黃埔港之開闢，固非某一地方福利，或某部份人之福利，而實爲南中各省人民之共同福利，永久大計也。遠之，則足以抵制帝國主義者之經濟侵略；近之，亦足以謀交通之自由，經濟之解放，其爲利之普遍與深遠，無可倫比；是安可長此放棄，自甘損失者哉？至於黃埔關港之要素，獨擅衆長，則又有說：

A. 廣州地居珠江流域，三水滙流之要衝，面南海，負大陸，粵漢廣三兩鐵路，遠達于贛湘桂之邊陲，東西北三江之水道，網佈乎內地，形勢優越，交通便利；宜乎其爲南中國商業經濟之中心，華洋水陸交通之樞紐也。乃自香港開港而後，形勢大變，不特外洋及國內之旅客貨物，必須由香港過截，甚至郵書電訊，欸項滙駁，亦莫不須首經是邦，受其一度檢查扣留，然後始能轉往內地；交通不自由，竟一至於此！况查該港對外貿易，其貨幣之交收，概以港幣爲主，而影響所及，以至內地一切對外貿易，亦莫不以港幣爲依歸；因此英人遂得利用其紙幣，流通我內地，其幣值滙水，復可任意漲落，不能加以限制。夫我之交通門戶，金融命脉，既操諸彼手，更何怪其經濟侵略政策，橫決而不可制乎？

然此等具體之陳說，尙未足爲甚也；倘吾人能將香港每年剝奪我國所得之確數，細加攷究，則必感覺痛苦，百倍於此。查香港之對華貿易，在民國三年時，華貨之由港出口者，佔

全國總數百分之二九·四，外貨由港輸入我國內地者，占全國百分之二九·二七；至十三年時，我國之出口貨，香港亦占百分之二二·四四，輸入又佔百分之二三·四七；總計我國對外貿易，其經由香港一埠者，已占全國四分之一有奇。此外外洋欸項之滙駁與存儲，遭其抽剝者，更難僕數。是皆吾人之膏血，政府之利源也，苟非香港割讓，黃埔廢置，又何至挹此而注彼乎？

是故黃埔商港之開闢，不惟有廣州市偉大的工商業爲其靠山，更有從前喪失之權利，可以一舉而奪諸英人之手，比之徒事發展國家經濟力量者，又進一步矣。以言工商事業之需要，豈不懿歟？

B. 黃埔港握西北兩江之中樞，前臨東江河口，內河系統，如網在綱；加以粵省居洋海之極端，久以海運起點之優勢著，而廣州爲鐵路幹線所自出，復以陸運終站之擅長名，將來內地鐵路系統完成，與內河航線改良而後，則黃埔交通之利便，方之世界各大港，將必無出其右；此黃埔之所以爲水陸交通集中之中點，西南七省之重要門戶，而亟須早日完成者也。

C. 粵省財富，向居我國首位，而廣州則又爲全粵之精華。就經濟力量而論，實爲不可多得之地位。至其經濟機關之組織，雖多屬舊式銀號，規模不大；然以現有之銀號，已達百數十家，若能聯合而擴充之，則一轉瞬間即可成爲偉大經濟組織之基礎矣。

D. 黃埔港位置于廣州前航線流入珠江幹線之處，其北岸西起於魚珠，獅山以迄雙岡，雙底山前迤東一帶之水道；其南岸則從黃埔島東端之新洲墟起，沿長洲，洪聖，龍船，大吉，鯨魚等島，以至於銅鼓沙。全港面積廣濶，水度深濶，其深度達二十四呎至五十呎之水面，計有六百餘呎至千餘呎之濶；該港河床，又概屬含沙之黏土質，船舶寄碇，最爲適宜；灣內又無巨浪猛潮之衝擊，其四周屏蔽，層巒高聳，嚴密異常，且非颶風所常經者。據治河處報告，「該處最近二十年內祇遇颶風數次，所遭損失，亦不鉅大」，此誠一偉大而安全之天然良港也。有此優點，則世界大港之規模，已堪造就；若再將香港近年遭遇颶風之頻數，損失之鉅大，兩相比較，則將來商港營業之爭競，勝負之數，何待著龜。

再從該港之港史言之，在香港未闢港以前，所有不能直接駛進廣州口之巨船，除寄碇黃埔深水灣者外，從未聞有寄碇別灣者；省港罷工，香港封鎖而後，不能駛進廣州之海船，亦咸擇黃埔灣爲其寄碇處，靡或他就；事實具在，則該灣形勢之優越，冠於羣港者，殆無復疑義矣。

總上所述，黃埔商港固不特具備海港建設之要素，且具備海要素之優長，似此良港，環觀宇內，實未多覩，此天固所以認黃埔港之開闢，爲我國最重要之建設，而又最易成功之商港也。

5. 完成黃埔商港之辦法

查黃埔關港一事，數年前曾組設公司，負責規劃，并擬定關港計劃多種，以資建設。惟卒因關港經費，預算非二三千萬元以上不辦，而股款募集，不易成功，結果遂至停頓，論者惜之。

夫關港事業，事在百年，規劃之始，尤忌急進；蓋港工建設，例須適應港務之變遷，若在港務未發達之先，即大興土木，則不特投資巨大，利息空虧，且措置之間，亦深恐有多勞少獲，或誤入歧途之弊。此世界海港之建設，所以咸採取漸進主義，而不爲理想過高之急進也。不觀乎美國金門港(San Francisco)之建設乎？其建築之壯麗，規模之宏偉，以現值論，當以萬萬計；過是港者，又孰知該港五十餘年前，其開始經營之資，所費仍不過百數十萬也？

由是言之，海港建設宜於漸進，而不宜先存好高務遠之心，或妄作空泛非分之想者，亦已明矣。揆諸黃埔，何獨不然？且前此之黃埔關埠預算，動輒謂非二三千萬元不辦者，其數雖或無舛悞，就黃埔發展之希望而論，更或不止此數；然是皆整個的關港預算，而非分次須籌之欸也。獨惜當時未見及此，而又怵於數千萬之鉅費，不易畢籌，遂使黃埔之開關，功虧一簣，斯亦過矣！

竊以爲就廣州現在社會之需要，與經濟能力而論，黃埔港初步之建設，祇宜循序漸進，先築堤岸二三千尺，貨倉兩三座，便足應付目前之急需。至海港鐵路之建築，需費較鉅，可暫緩敷設，因現有黃埔公路之設備，已足資利用也。照此計劃，所需費用，不過約百餘萬元，而此項建築工程，又約需年餘，始克完竣，平均計算，月需費用，不過數萬元而已。誠如是，則初期築港之費，若政府難於撥發，尙有前黃埔公司存下餘款數十萬元，頗敷目前之用；即或關港費用，一切均須向外籌措，以愚觀之，亦屬確有可能。）至籌款之詳細辦法，容另妥訂，再行提出討論。）此項初步工程完成之後，商港雛形已具，將來一切擴充用款，更易爲力矣。循此以往，黃埔商港之完成，豈非計期可待哉？

抑尤有進者，廣州內港之建設，現已着手興築；內港既成，則所有四千噸以下之海舶，均可直接駛進廣州，而無須黃埔港之兼顧矣。有此內港之設置，不特分輕黃埔之負擔，且足爲黃埔之後盾；蓋此後商船之碇泊，既有內港以作尾閘，則黃埔港面，固無擁塞之憂，而港工建設，且能集全力以應付四千噸以上的船舶之設備也。

要之，黃埔港之開闢，一面可以發展國民之財富，一面復可以抵抗香港之侵凌，至其港史之綿遠，海內知名，易於號召，猶其餘事；此豈非建設之要政，而莫可擱置者哉？爰特表而出之，以爲熱心港政建設者進一芻議焉。

六·提議建築國貨徵銷場意見書

我國自昔閉關自守，一切日用物品，均屬土製，不假外求，故雖在手工業時代，生產不甚發達，猶幸民無失業，可以製作自給，而生活程度亦低，且不受國外經濟之壓逼，與金融之影響。迨後海禁大開，各工業發達國家咸利用我國工業幼稚，銷場廣大，爭挾其優越的經濟地位，與過剩之商品，聯向我國大肆侵略，於是舶來貨品，充斥市肆，而我國原有一切手工業製品，遂遭其排擠迫盡矣。據民國十八年海關報告，外貨進口總值達十二萬九千八百餘萬關兩，計超過於出口貨值，歲約五萬萬關兩，入超之大，至足驚人，長此以往，則國計民生，勢將根本搖動，無復生氣矣。補救之方，除拒用外貨，振興國貨兩事外，實別無他法。查杯葛外貨之運動，年前早已舉行多次，惟卒因國貨不振興，用品終難自給，故歷次舉行之杯葛外貨運動，收效甚少。由此言之，「振興國貨」實為抵制外貨之根本要圖，其於發展國民經濟與打倒外人經濟侵略兩方面，均有莫大之關係也。邇來提倡國貨之呼聲，彌漫全國，然提倡國貨一事，固非徒托空言所能畢事也；必也，有切實之辦法，普遍之宣傳，務使國人對於國貨品質之精良，先有一深刻之印象，然後國人崇尚國貨之心理，始克養成。天固有見及

此，特擬於本市繁盛區域之內，建築國貨徵銷場一所，徵集國內名產及各種土製物品羅列其中，一以宣揚國貨之優良，一以推廣國貨之銷路；此場之建築，務求華麗，以廣致遊客，則國貨之提倡，自必能收事半功倍之效矣。至此場建築費，擬定爲十萬元，政府負擔一半，其餘一半，擬向本市各大行商徵集之，事關提倡國貨之重大建設，其於國計民生，裨益至大，想官民雙方咸樂助其成也。是否有當，敬候公決。

提議人工務局局長程天固



七·提議建築市立育嬰院意見書

現代都市之生活程度，提高甚速，仰事俯畜，誠非易事；故棄兒鬻女之風，盛行於國內各大都市。長此以往，則貧苦兒童之生機，已屬可慮，即幸得長育成人，而幼年培養失宜，身軀孱弱，謀生自感困難，偶遇環境不良，則墮落隨之；都市游民與娼妓之激增，固由來有自也。爲改造社會，及維持人道計，則貧苦無歸的嬰孩之救濟，實屬刻不容緩；現在世界各大都市之廣設育嬰院者，即本斯旨。本市自創辦市政以來，各項建設，不少長足之進步，惟於育嬰一端，除一二設備簡陋及少數私立之育嬰堂外，現尙未有規模宏偉適合衛生的育嬰院之設，寧非憾事？茲擬於本市近郊地域，選擇一花木繁茂空濶清潔之地點，依最新育嬰院圖式建築育嬰院一所，以供一般貧民送育嬰兒之用。此院建築費暫定爲十萬元，由市庫擔負一半，其餘擬向社會各界募足之；如此，則該院之興建，自不難早日落成矣。如何之處，理合備具意見書提出會議，敬候公決。

提議人工務局局長程天固

天人良堂統辦

行發茸鹿參

號九十九路欄棠市州廣國中行總
號五三三五報電綫六九二六〇一話電動自

道律公亦一零沽

近多做效購者注意



祖傳

人參膏

買

人參膏

人參精

須知

天良堂破天荒者發的明

天良堂發明人參膏人參精後功效迅速利便服食疊經各大名醫信用來書証明更經衛生局化驗註冊認爲補養珍品但近多仿效影射魚目混珠購者不察誤服劣貨而無効者時有服所聞故用家須細認「天良」老牌與仿製者相隔天淵也

本莊製備新鮮茸片。茸末。禦寒健將，補血妙品，

人參。石柱參。麗參。大帮運到。歡迎光顧參觀！

價錢平而靚

八·都市設計與新廣州市之建設

徐家錫

1 導言

自稻作發明而后，人類生活，爲之一變。昔之逐水草以居之民族，漸棄其游牧生活，而從事於村落之組織。膏腴原壤之適於種植者，如我國之長江黃河，埃及之尼羅，及美索不達米（Mesopotamia）之幼發拉的（Euphrates）等流域，至是悉爲若輩聚居之所。迨後因宗教，政治，風俗，商業各種共同利害之關係，生聚漸多，而一切防禦工事，如城堡濠溝之屬，復日益完備；鄉居生活，乃嬗變於都市。

十九世紀以前之都市建設，類皆窳腐不堪，無或系統；其中雖不無革新計劃，然亦每爲社會積習，或中央政府所限制，不能充分發展。而各市之間，甚或一市之內，其市政之措施，往往各自爲政，不相聞問，毫無觀摩競進之心；故終十八世紀之世，市政之進步，固極遲緩，而都市之發展，亦無超卓成績之可言。

逮至近世，各種科學原理，業經見諸應用，成效大著；人類生活，益趨於極端。鄉居農

民，因農具及農藝之改良，田作銳減，秦半爲工廠所吸收；加以世界的金融，漲落無常，農產的價值，亦至不固定，究其結果，則農民方面恆受多方的剝削，重重的壓逼，生活日覺困難；且投資於植牧，年中收益，均有定數，又絕非經營工商業之可於短期獲厚利者之比，農民心理，遂大受投機主義所迷醉；基上述及其他種種的複雜原因，農民遷居都市，日以邁進。於是都市與工業之區，寢假遂成各地農民集中之場所。至村鎮與都市之聯絡，復有鐵路公路等建設，足資利用，故現代都市之地位，幾若衆村之北斗，居其所，而衆星拱之；其人事之殷繁，工商之發達，運輸之擠擁，究非身歷目覩，莫能窮其涯岸矣。試就美國言之，在一八二〇年，全國人口統計，每八千人中，居市者祇占一人；至一九二〇年，則市居之數，竟與全國鄉居者相埒。而在近十年之統計（一九一〇—一九二〇年），全美國人口之增加率，計九倍於農民，其居民較少之市鎮，膨漲尤速；第壹表所列各數，即美國十年內市民與農民之增加率也。

至歐洲方面，市民之增加，比較美國尤覺可驚，雖中經歐戰之影響，迄不稍遜；現代都市膨漲之趨勢，曾不因地而異，於茲益見。茲將美德兩國大小相等各六市之人口增加率，列爲一表（第貳表），以資比較。

現代都市發達之趨勢，已成人類磁石，夫人而知之矣。雖然，鄉村與都市二者，吾人豈

有增愛於其間哉？誠以現代都市物質建設之進步，工藝之繁興，苟欲生活問題之妥善解決，誠有不得不捨彼而就此之勢耳。由此推論，則都市建設與人口之增加，關係固異常密切，而其互相促進之傾向，更無時或已，此現代都市之所以爲進化的演進，而莫可窮測者也。不觀乎紐約市滿哈斯坦島（Manhattan Island）五十年來之變遷乎？曾幾何時，而湫溢之蝸居，已一變爲「高人雲際」之崇樓峻宇矣。陋巷僻途，已一變爲「其直如矢」之康莊大道矣。此外碼頭船塢之建設也，鐵橋隧道之興築也，車場路軌之敷設也，靡不研精極巧，日新月異，都市之演進，其偉大神速有如此者。吾人撫今思昔，對於此人事日繁，前程無限之都市發展問題，果將如何以謀解決之道也？

且都市爲文化之源泉，文化愈增進，則都市愈發達，然發達過度，苟無適當之調劑方法，以資接納，此實都市之一大危機也。都市之繁榮，端賴於工商百業之發展，然工商事業愈發展，則原料與銷場之爭競亦愈劇烈，都市設施，偶有不當，則每爲別市所乘，而自陷入絕境，此又都市之一大危機也。都市爲各地農民集中之場所，然市內人口密度愈增，則糧食用品之供給與交換，如非運輸靈便，分配適當，則耗費甚多，而市民生活將大受其累矣。都市生活非農民所習，其光線之幽暗，空氣之混濁，住宅之缺乏，更爲市民健康之大敵；市民體魄日益衰弱，則都市之墮落爲期不遠矣。要之，都市爲一國文化，經濟，及工商百業之精華

所在，其市政之良窳，措置之得失，對於該市繁榮，固屬有關，即推而至一國之國計民生，亦將同爲進退；都市建設所以爲世人深切之注意，精密之研究者，豈無故哉？

雖然，都市建設，豈易言哉？其頭緒之紛繁，關係之複雜，靡論社會財富與生產能力，究屬有限，莫能同時並舉；即使確有餘力，可以分途猛進，亦深恐有誤入歧途，或多勞少獲之弊。蓋市肆之興替，變化靡常，而地方與時代之需求，尤難預測也。抑尤有甚者，則都市之率意建設也。夫都市之建設，係屬整個的問題，倘無具體辦法，以資進行，則其所有一切規劃，勢必凌亂無章，互相牽制；迨爲時愈久，防礙亦愈甚，非大加更張整理，固能挽救。亞柏斯德 (Professor Ehorstadt) 教授有曰：「都市之規劃，若過於銳進，或鹵莽將事，其所得之結果，比之我國（美國）都市之純任其自然長進者，尤爲危險，」誠慨乎言之矣。是故現代都市之建設，必須有循序漸進之步驟，更須有一具體之計劃；所謂具體計劃者，卽吾人所謂都市設計是也。

我國都市，無論大小，類皆經千百年之遞嬗，世世相傳，以至今日；其模型之古老，結構之腐敗，固極尋常，而閭巷污穢，房舍狹隘，市肆喧闐，道路不治，此等惡劣現象，實爲建設落後之表徵，國家之羞耻，而亟須大加改造者也。

海通以後，沿海市鎮，商業大盛；其市民之增加，交通之繁鬧，尤覺一日千里，凌厲無

第 壹 表

1910-1920 年美國市民與鄉民之增加率表

市 鎮 等 級 (按人口分級)	市 數		人 口 總 數		1910-1920 年 增 加 之 百 分 數
	1910	1920	1910	1920	
1,000,000 或以上	3	3	8,501,174	10,145,532	19.3
500,000 — 1,000,000	5	9	3,010,667	6,223,769	106.7
250,000 — 500,000	11	13	3,949,839	4,540,838	40.3
100,000 — 250,000	31	43	4,840,458	6,519,187	34.7
50,000 — 100,000	59	76	4,178,915	5,265,747	26.0
25,000 — 50,000	119	143	4,026,045	5,075,041	26.0
10,000 — 25,000	367	459	5,524,434	6,942,742	25.7
5,000 — 10,000	612	721	4,254,856	4,997,794	17.5
2,500 — 5,000	1,106	1,320	3,879,732	4,593,953	18.4
市 居 人 口 總 數	2,313	2,787	42,166,120	54,304,603	28.8
鄉 居 人 口 總 數	.....	.....	49,806,146	51,406,017	3.2
全 美 國 人 口 總 數	.....	.....	91,972,266	105,710,620	14.9

第 三 表

1880-1920 年美德各六市之人口增加率

市 別	人 口					增加之百分數	
	1880	1890	1900	1910	1920	1800 至 1920	1910 至 1920
Cincinnati (美)	255,139	296,309	325,902	363,591	401,247	57	10
Breslau (德)	272,900	335,200	422,728	510,929	528,260	94	3
Buffalo (美)	155,000	255,664	352,387	423,715	506,775	227	20
Cologne (德)	144,800	281,800	372,229	513,491	633,904	338	23
New Orleans (美)	216,000	242,039	287,104	339,075	387,219	79	14
Dresden (德)	220,800	276,500	395,394	546,822	529,326	140	-3
Louisville (美)	123,758	161,005	204,731	223,928	234,891	90	5
Hanover (德)	122,800	163,600	235,666	302,384	310,431	153	3
Providence (美)	104,850	132,099	175,597	224,326	237,595	127	6
Nuremburg (德)	99,519	142,523	261,022	332,539	352,675	254	6
Rochester (美)	89,366	133,896	162,608	218,149	295,750	231	36
Chemnitz (德)	85,000	138,955	206,584	286,455	303,775	257	7

前；於是舊都市之改造，與新式都市設計之需要，一時風起雲湧，磅礴於沿海各大市鎮者，歷十餘年之久，迄未少懈。惟查我國各大都市之市政，其辦理之久暫，各不相同，其過去之成績，亦至不一律。所以然者，則地方上之情形，與經濟之能力，自屬重要問題；而各市之一切建設，是否按步就班，悉本諸都市設計之原理，則尤爲各市成績差別之主因也。

廣州爲國民革命之策源地，又爲南中各省商務之總匯，無論就政治或經濟觀點立論，廣州市亦恆占首要之地位；加以市民財力，至爲豐富，其革故鼎新之觀念，尤爲積極。有此數優點，廣州市政之建設，在理尤應突飛猛進，以爲全國之表率；然細察本市過去一切建設之成績，其足爲國人所矜式者固多，而措置錯誤之處，亦數不在少，持以與外國各大名都相較，尤覺相去甚遠。工務局長程天固先生對於廣州市過去的建設之批評有曰：

「夫都市設計乃整個的社會建設問題，而非單純技術上之問題也；苟市民生活，不能因都市建設而改善，社會經濟，不能因都市改造而發展，則都市設計之目的，尙安在哉？乃本市往昔之工程規劃，竟多中斯弊。例如：交通建設之實施也，則萃全力於市內馬路之建築，而內港與四郊公路之開闢，事同重要，又付諸闕如，因此外來商品，非經多重轉折，不能入市，運費既多，成本自重，而奸商巨賈，復可乘機操縱；市民生活，遂大受其累矣。卽就過去之路政建設而言，雖闢路工作不乏成績，然試一查闢路之後，對於平民住宅之救濟，果

有術乎？則無有也。馴至地價日增，租率飛漲，平民未蒙交通之利，已先嘗稅居不易之苦；「爲資產階級而建設」之非難，固由來有自也。此外如渠道系統之紊亂失治，而內街排洩，悉遭馬路截塞；店戶工廠之雜處不分，則居住安寧，盡爲塵囂肆擾；猶其餘事。長此以往，而欲廣州之進儕於現代偉大都市之列，不其難耶？」

本市年前建設之錯誤，措置之分歧，於此可見矣。爲糾正過去及防避未來之錯誤起見，則今後一切工務之實施，宜先有一規模宏偉，策劃周詳之具體計劃，以爲建設之綱領，務使各項工務之進步，有等量齊現之利，而無互相牽制之弊；則本市之建設，當能於短少期間內，作長足之發展矣。由是言之，廣州市之整個的建設計劃，實爲建設新廣州市之唯一關鍵，本市市政當局之所以汲汲從事於廣州市永久的整個設計之編訂者，豈非知所先務哉？

都市設計之關係於都市之發展與繁榮者如此，而新廣州市一切建設之有待於本市整個設計之釐定者復如彼，今當從事建設新廣州市伊始，吾人對於都市設計之涵義及根據，與乎新廣州市設計之主要規劃，不尤應先爲深切研究者乎？

2 都市設計之定義

都市設計之正確涵義，雖歷經多次會議與討論，仍各有出入，靡能一致；即攷諸中外市

政專家之著述，對於都市設計定義之舉列，亦至爲繁曠，其較著者有：

「凡能運用其深思遠慮，以促進一市及其環境，使依理智方向，爲順序而壯麗之建設者，此之謂都市設計。至於該市之衛生，安適，與利便，以至工商事業之發展，亦須注意及之。」(Nelson P. Lewis)

「就廣義言之，所謂都市設計事業者，即爲改造現代社會之企圖，使之成爲人類居處較安全，利便，而又較健康壯麗之寓所者是也。」(William Bennett Munro)

「都市設計，爲領導社會進展之南針，簡言之，即爲預作未來發展準備之設計。此項設計，一方面雖與物質建設——如街道，公園，及市街軌道之規劃——有關，惟其正確之意義，則自較深遠；蓋適當之都市建設計劃，不惟對於市民良好的心理與道德建設，有偉大之影響，而強健與愉快社會之建立，此實其穩固之基礎也。」——(George McAneny—President of the Borough of Manhattan)

「都市規劃一語，爲晚近歐美之言都市改良者之一新術語，亦卽市政學之最理想而最重要之一部，其功用在規劃新都市之建設，或舊都市之改造，使都市一地，真能符合希臘哲人亞理士多德之旨：「爲人類間高尚目的，討共同生活之地；其目的則不外利用科學知識，計劃新都市之建設，及對於現在之都市，使之日見改良，而臻於完善之境，成爲較利便，較康

健，較省費而節勞，較壯麗而美觀；其範圍則包舉一切，關於都市建設之事項，大之如籌謀建設新都市全部之計劃，小之如舊都市一隅之改良，街道路線之佈置，商埠市場之擬定，公園遊戲場之預擇，公用樓房之建造，各種公用機關之設備，以至溝渠之整理，工廠民房之建築，莫不為都市規劃內之事務。」——孫科

「城市規劃是建造城市，或改良城市一種設計。其目的乃在研究一市內房屋，衛生，街道，溝渠，公園，學校，碼頭，電燈，電車，自來水等之設施與分配，使一市衛生完備，街道清潔，交通便利，外觀華美，俾人民居其中者，可以安居樂業，共享太平。」——董修甲

要之，都市設計者，乃所以預料及供應都市未來一切之需要者也；舉凡物質上，社會上，及經濟上種種之要求，均歸入其範圍之內。換言之，都市設計之目的，乃在變更過去之政策，糾正過去及預防未來之錯誤，以謀今後社會之福利者也。

3 設計之根據

嘗攷世界各種設計之規劃，無論其用途何若，均決非紙上空談，所能畢事；必也，先有種種精密之調查，事理之推究，然後始有着手之根據，此夫人而知之矣。况都市建設一事，至屬繁難，論情形，則因地而異，論程度，則各地不齊，例証既無可援，則體制自須變換；

故當從事都市設計之始，對於地方個性與特徵，固須明瞭，而特種問題與需要，尤應了解，此都市設計之所以首重事實也。關於都市設計所必須搜集之資料，茲分述之如下：

A 地誌詳圖——都市之設計，其所受天然地勢之支配者，最屬重大；故凡關於市區之界至，地勢之高下，原有街道之排列，水道渠管之分佈，鄰近村邑之地理關係，以至一切天然事物之紀載，均須詳加測勘，繪備各種精確地誌圖則，以爲設計之張本。

B 地質與氣候之調查——此項調查，亦都市設計之重要攷據也。比方：土質堅浮之測驗，即所以確定地基之構造者也；雨量與地下水層之情狀何若，即所以確定溝渠容量，及植樹之種類者也；氣象之情形，與風力之趨向，即所以確定建築之物料，及工廠之位置者也。

C 社會調查——都市之主要建設，概以市民之福利爲依歸，故當未着手規劃之先，對於市內現有人口之分佈，及將來增加與遷移之趨向，市民生活之狀況與需要，衛生之統計等事項，不可不確知，此即社會調查也。

D 其他——此外關於都市財政之來源，生產之能力，工業之性質與發展情狀，市政機關之組織，及現行法律之能力諸大端，亦須澈底明瞭，詳加攷究，然後都市設計之規劃，庶幾適應環境，實施無碍矣。

抑尤有進者，都市設計，爲全市建設之南針，其工程措置，固須適應該市自身環境，而

其主要之規劃，尤須深得市民之同情。蓋都市建設，在在均賴市民之協作；倘都市設計不爲民衆所贊同，而欲其積極援助，不亦難乎？此支加高（Chicago）之市政建設，所以首重普偏宣傳，而卒收奇效也。

4 設計之範圍

都市建設之細詳計劃，其所包括之事物，究屬幾何？是問題也，爭辯甚多，而各人立論之根據亦大異。美國之建築家，曾舉都市設計之重要事件，歸納爲十二門；即（1）道路，（2）人客運輸，（3）貨物運輸，（4）工廠與貨倉，（5）糧食供給與市場，（6）食水與公共衛生，（7）住居，（8）娛樂，（9）公園，（10）林蔭大道與植樹，（11）建築工程，（12）法律與財政之籌措是也。惟法國之著者，又有將都市分作商業，工業，行政，及住居四區之議，每區之中，復各規定有特別研究與佈置之方法。似此聚訟紛紜，莫衷一是，其果何去何從也？

總之，都市設計之範圍，其所須攷慮各點，雖不盡以物質建設爲限，惟一切問題之根本處理，則不能不於物質方面以謀解決，而本文所述，顧名思義，亦以工程立論爲根據；故關於都市設計問題之討論，自以物質建設爲主體。基此二因，都市設計之全部，現可劃分爲四：

A 道路系統——道路爲吾人日常生活必經之途徑，或循此而各歸偃息之所，或由是而分

赴工作之場，用之者至繁，其爲利亦至溥。然道路系統之採用，固一成莫變者也；雖另闢新途，或展寬舊道，事所常有，惟是原有系統脈絡之分明，依然如故，其模型之傳遞，勢將與該市并垂不朽矣。雖然，此中亦容有例外者；如一六六六年倫敦市之一炬，與一九〇六年山藩市（San Francisco）之大火，均足予都市道路系統以全盤改造之機會；但除去此項災異之外，道路系統之能大改厥觀者，從未多覩。

B 交通系統——此系統爲進出市區之交通方法，至市內各部分間客貨之捷運方法，亦統入其範圍之內。大概一市運輸設備之需要，繁簡無定，其發達之程度，亦非吾人所能逆料。故關於此項設計，不可不預留充分發展之餘地。又查運輸事業之大部，恒屬諸道路之本身，而道路之能勝任與否，則端賴乎設計，此交通與道路系統之規劃，所以有融會貫通之必要者也。

C 公共建築物與行政中樞——公共建築物的位置之採擇，與公務進行之難易，頗有關係；而對於觀光者所暗示之印象，尤覺深刻。此項建築物之設立，有時因便利或需要之故，雖可遷移，惟其地位之適宜與否，仍一視其鄰近及引進各路之佈置何若，以爲依歸；故當從事都市規劃之始，所有各種公共建築物之位置，亟須先爲審擇而確定之。至現代都市之設計，間或因公衆便利，及建築莊嚴起見，恒有將政治機關及公共建築物聚合於一處者。此公共建築物聚合之區域，謂之曰行政中樞。（Civic center）

D 公園及公共娛樂設備——公園及各項公共娛樂運動等設備，關係全市之娛樂與健康，至為重大；其設備之數量，固須充分，而分配之密度，尤貴勻均。以事實論，都市之缺乏園林者，雖可依照地理情形，隨時添設；但是此項設置，倘能於地方未繁盛之先，預為籌畫，則其佈置之費用，自必較屬經濟，可斷言也。況市內各公園之聯絡，在在均與道路系統有關，故當規劃都市之始，對於全市公園與公共娛樂場之設備，亦應統籌兼顧之。

5 廣州市今後建設的主要設計

根據上數節所述以批評廣州市過去之建設，則本市工務之實施，不惟缺乏條理，未足以盡都市設計之能事，即於都市設計的主要根據，如市區地形之實測，社會及運輸之調查等，亦未嘗一注意及之，其措置之謬誤，固不待智者而知之矣。為促進本市之繁榮，及保持模範市之聲譽起見，則今後本市之整個設計，除按照都市設計之範圍，妥為規劃外，更須注全力以謀市區之擴張，及工商百業之發展。蓋工商百業不發展，則社會經濟必不發展，都市亦必不繁榮；市區不擴張，則居民密度必與時俱進，如此，則不特道路之擁擠，地價之飛漲，日甚一日，即工商百業之發展，亦將大受其累矣。

以下所述，乃促進市區擴張與工商發展之主要設計也；管窺之見，掛漏殊多，惟願海內

市政名家，有以教正之，則幸甚矣：

A 建設海港——「海港建設就是國家和社會經濟之命脈，他的力量，可以直接影響到國計民生裏去。」此中關係，業由程天固先生於建築內港舉行奠基典禮時闡發無遺矣。廣州爲南中對外通商之唯一門戶，早經總理定爲中國三大海港之一，其海港地位之優良，內地商務之鉅大，均可睥睨一世，港務發展，希望無窮；徒以港工設備，一無所有，坐令南中對外貿易盡爲香港所吸收，寢假而全市之工商百業，亦隨之而日淪衰落；港政之不修，國人之忽視，良可悲也！故爲發展本市工商百業計，則港工建設，實爲最急之先務；而且，港區開闢之後，市區即可隨之而展拓，其於本市之繁榮，關係尤爲密切。現在廣州內港已着手興築，惟黃埔外港之開闢，尙覺遙遙無期，此則吾人所當共同努力，協助政府，以促其實現者也。

B 開發河南——河南爲擴展廣州市區的最優地點，一切新都市之建設，將必集中於此島，此實稍具眼光者所共喻者也。溯自省河大鐵橋興築而後，河南地價，日益增漲，而土地投機事業之蓬勃，更覺方興未艾。雖然，在新市區未開發之先，而一任土地投機者之抬高地價，并預作種種不規則之建設，其於日後一切新規劃之實施，妨礙殊多，苟不設法補救，則實非河南之福。故爲開發河南，使依理智方向爲順序而壯麗之建設計，則宜先將河南建設計

劃全盤釐定，以爲今後開發該島工務實施之標準；所有私人物業之營建，現在即須嚴加取締，務以不背該島之建設計劃爲原則。至於私人壟斷土地，以謀不當利得之企圖，更須設法防止；如此，則該島所有土地之非因施以資本，或勞力改良結果所得的利益，當能消滴歸公矣。

C 興築市郊有軌電車路——有軌電車爲擴展市區及移民郊外之唯一利器，蓋都市繁榮之後，其市內商業之區，租金奇昂，住宅復少，市民爲謀住居之安適，及減輕房金之負擔起見，其遷居郊外，實屬事有必至，理有固然。雖然，市郊之間，如無廉費而輸送敏捷之交通設備，則市民之遷移，究難離開市心過遠；有軌電車之設，即所以供應此項需求者也。試就日本東京市之發達史研究之，則有軌電車之功用，更覺大堪注意。查東京自大正四年全市敷設電車以後，市民之移居郊外，日以邁進，今該市四郊之所以得隨舊市區聯袂并進者，此有軌電車之力也。廣州全市之住居面積，現計不過數方哩，以之與外國縱橫百餘方哩之大城市比較，相去何啻二十倍，其地方之踟促，住宅之缺乏，自可不言而喻；故自市政翹辦，市區日漸繁榮而後，市內地價與房租，突飛猛進，而住居問題之惡化，遂日以昭著。惟是市內住宅之租金，雖屢增無已，而一般市民，仍願節衣縮食，勉爲負擔，而不遷居郊外租值較廉之區者，其故果安在哉？此則交通不便有以致之也。爲展拓市區，及解決市民住居之困難起見，則市郊有軌電車路之興築，實爲唯一之善法。

D 建設住宅區域——都市之住宅問題，其直接與間接之關係於市民之生活，衛生，與道德，以及工商百業之發展者，均屬至重且大，此世界學者所公認者也。本市住居面積之扁小，新式住宅之缺乏，已成本市未來之一大隱憂，此前已言之矣；爲補救計，除敷設市郊電車路以促進市民之移殖外，對於郊外住宅區域之開闢，亦須同時進行，以收全效。查遷墳建宅一事，程天固先生早訂有詳細規劃（參看廣州市工務之實施計劃），并且不避艱鉅，苦心孤詣，以求該項計劃之實現，辦理以來，成績卓著；倘能循此銳進，則本市之住居問題，當能解決於俄頃矣。

上述四項，乃發展廣州市區與工商百業各項設計中之瑩瑩大者，至其詳細之規劃，進行之步驟，則非俟各種調查及市區詳細測量完全辦竣後，無從決定，此本市建設之整個設計所以急待釐訂也。除此之外，若舊市區之整理也，公共建築物之興築也，交通系統之改良也，都市美化與公共娛樂之設備也，雖事關重要，未可偏廢；然苟能於此等擴拓市區與發展工商事業之設計，盡量發展之，則本市生產能力，必能大爲增加，此後一切市政建設之發皇，當益易爲力矣。爰特表而出之，以供關心本市設計者之參攷焉。

和興建築公司

本公司開設於光緒年間。前後二十餘年內。承建大小洋樓舖屋橋樑馬路等工程。稽僕難數。如

在廣三鐵路承築該鐵路工程。在新會承建天河圍。在自來水公司承建水塘、水廠，大小街管，東山及觀音山水塔，大管等工程。在堤工局承建堤欄橋樑等工程。在廣州市政公所承拆城基，拱北樓，及建築菓欄，菜欄，大南門馬路橋樑等工程。在廣州工務局承建一德路，杉木欄，越秀路，法政路，德宣路，觀欄街，河南，大新街，三聖社，觀音橋，寶慶新街，彩虹橋等馬路橋樑及堤欄工程。

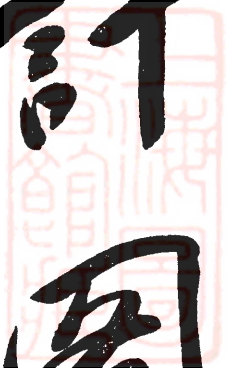
此外如西堤大新公司，太平戲院等建築工程。亦係本公司承辦。連工包料。工堅料實。經驗豐富。工程快捷。依期不誤。諸君光顧。無任歡迎。

和興公司司理陳開謹啓

本公司設在朝天街井頭巷

自動電話一四七三

統計圖表

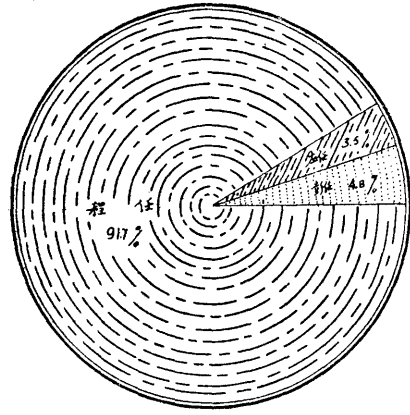


廣 州 市

歷 年 建 築 馬 路 長 度 統 計 表

種 類	年 份	民國七年以前	民國八年	民國九年	民國十年	民國十一年	民國十二年	民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年
		每年築路分類長度	花砂路	40,200'	18,800'	35,000'	26,000'	17,000'	3,500'	1,260'	22,046'	600'	8,400'	4,265'	19,296'
	三合土路	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,740'	1,622'	1,560'	.....	.....	15,179'	33,420'
	鑄青路	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,278'	.....	2,480'	11,000'	28,959'	57,397'
合 計		40,200'	18,800'	35,000'	26,000'	17,000'	3,500'	8,000'	2,900'	23,606'	3,080'	19,406'	48,403'	110,113'
累 積 數		40,200'	59,000'	94,000'	120,000'	137,000'	140,500'	148,500'	151,400'	175,006'	178,086'	197,486'	245,889'	356,002'

最近各任興築馬路長度百分比比較圖



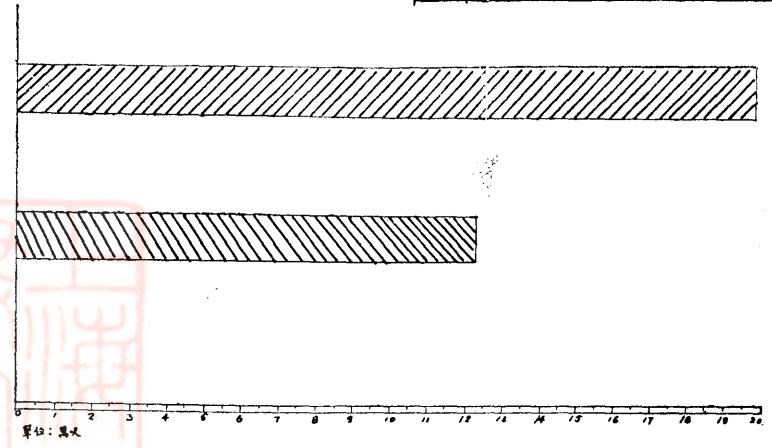
任別	時期	已於商承築馬路之長度	每月平均	百分比
彭任	17/1 - 17/11 (計共十二個月)	12,850 ^丈	1,168 ^丈	4.8%
左任	17/12 - 18/6 (計共五個月)	4,200 ^丈	840 ^丈	3.5%
程任	18/1 - 18/9 (計共四個月)	88,762 ^丈	22,191 ^丈	91.7%
總計		105,812 ^丈	24,199 ^丈	100.00

廣州市工務局製

民國十八年十月

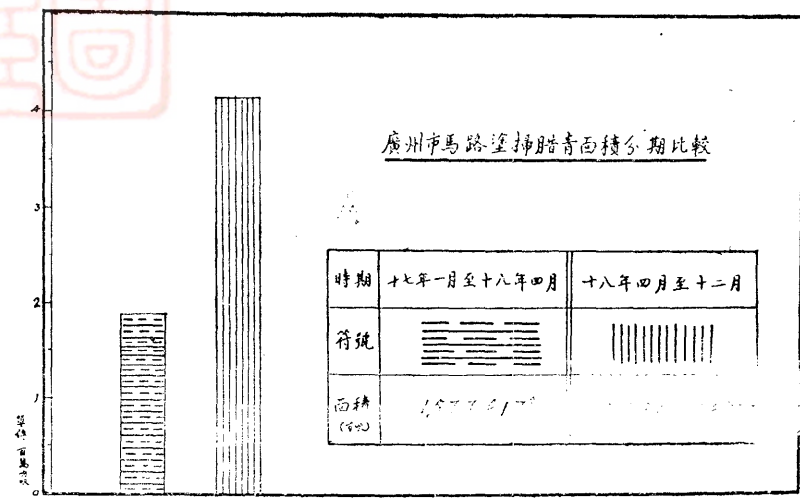
廣州市開築馬路路面長度分期比較

時期	自前清開路起至民國十七年	十八年一年內 (一月—十二月)
符號	//////	|||||
長度 (丈)	197,480	123,500

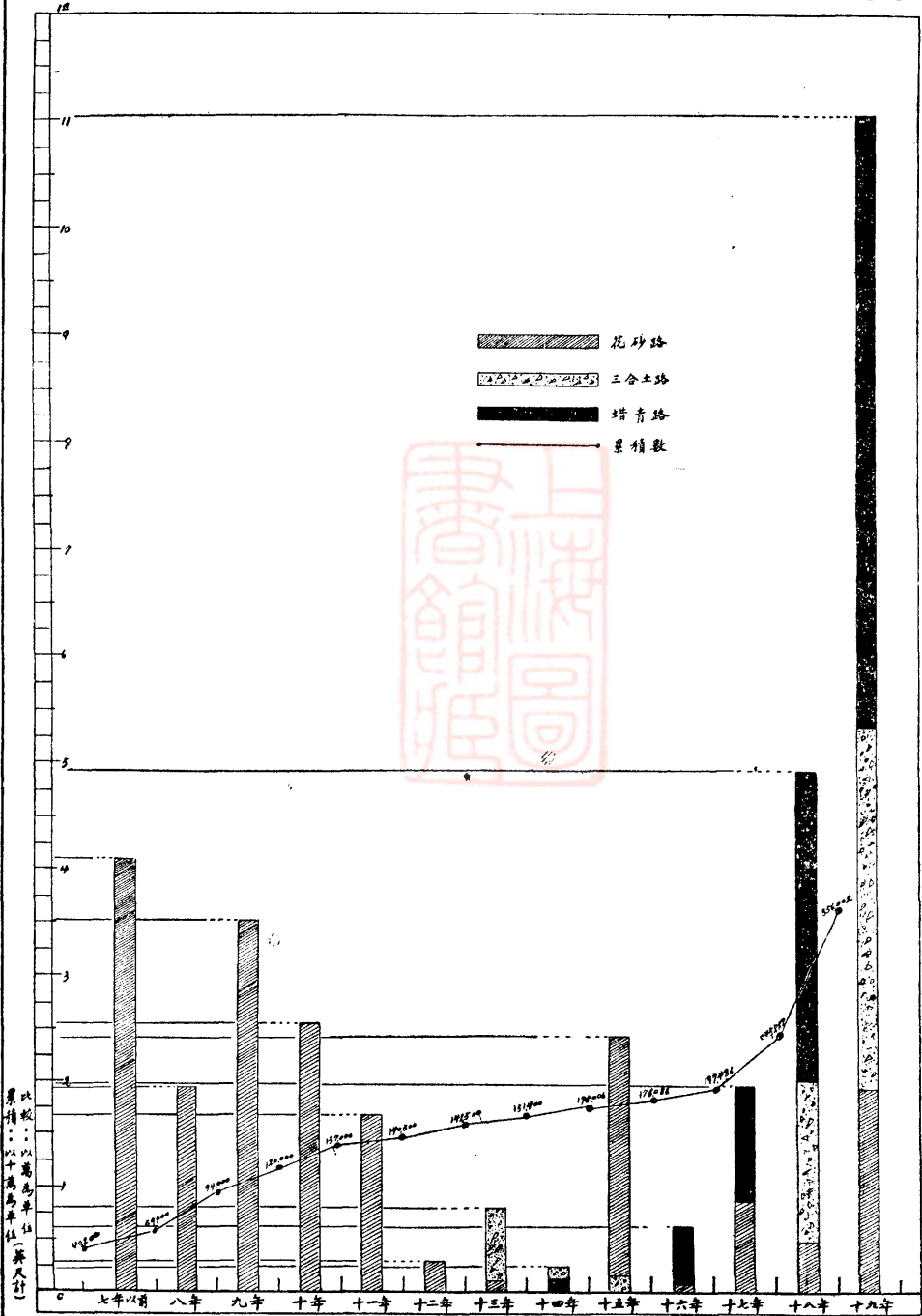


廣州市馬路塗掃沥青面積分期比較

時期	十七年一月至十八年四月	十八年四月至十二月
符號	=====	|||||
面積 (畝)	1,577.61	1,211.21



廣州市歷年建築馬路長度統計表



廣州市工務局統計室製 二十年一月

附說：• 度層路及泥路均併入花砂路內統計

廣州市工務局 馬路工程分類統計

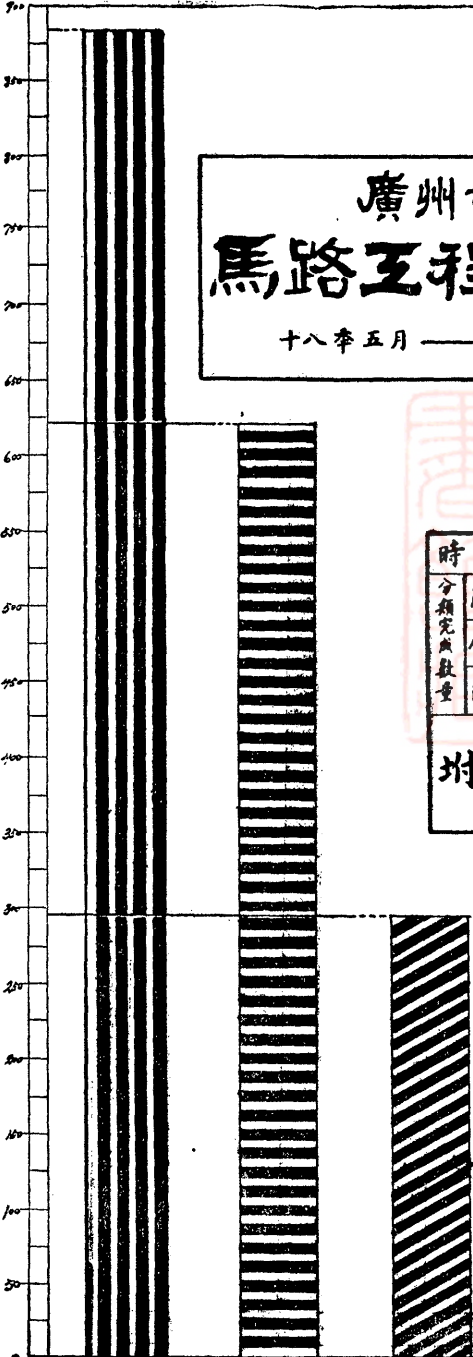
十八年五月 —— 十九年十二月

時	期	四十八年五月至十九年十二月計共二十個月	
分類完成數量	開	築	8879,760"
	修	養	6231,784"
	改	良	2906,119"
附 說		1. 改良路而修得原有已成之成功或三合土路而加以修補 或且修理工作視其時間 又同築馬路數量而以長短計算視為修養及改良數量 以不計其時之成馬路寬度(即 6.0 呎)計其數(即 6.0 呎寬度)	

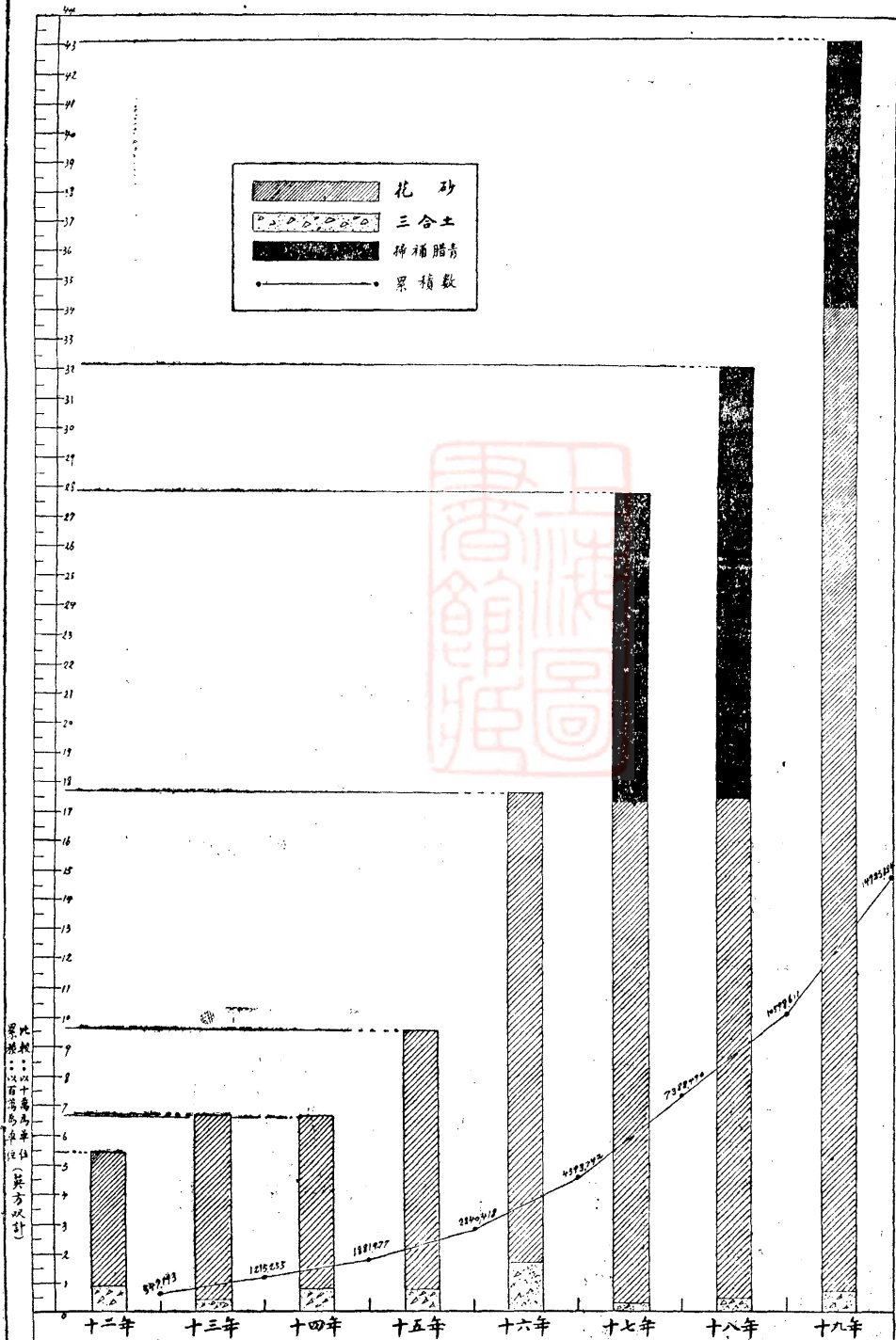
音 例

二十一年一月裝

單位：五十萬英方尺



廣州市歷年養路面積統計表



廣州市工務局統計室製 二十一年一月

附說：•• 泥路面併入花砂路面內統計

廣 州 市

歷 年 修 路 面 積 統 計 表

年 份 \ 類 別	三 合 土 路	花 砂 路	掃 補 腊 青 路	合 計	累 積 數
民 國 十 二 年	97,425	449,768	.....	547,193	547,193
民 國 十 三 年	38,318	629,744	.....	668,062	1,215,255
民 國 十 四 年	80,531	586,191	.....	666,722	1,881,977
民 國 十 五 年	74,297	884,144	.....	958,441	2,840,418
民 國 十 六 年	158,331	1,594,993	.....	1,753,324	4,593,742
民 國 十 七 年	21,374	1,716,744	1,056,630	2,794,748	7,388,490
民 國 十 八 年	44,029	1,702,109	1,463,983	3,210,121	10,598,611
民 國 十 九 年	68,900	3,326,968	931,405	4,327,273	14,925,884

廣州市工務局 改良路面工程統計表

二十年一月製

備例



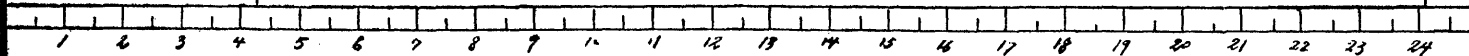
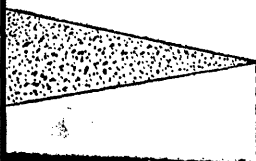
改鋪



改塗

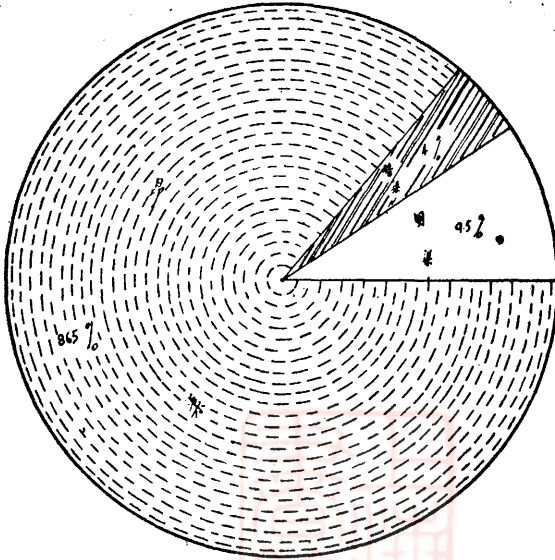
單位：十萬英方呎

時期	由十八年五月起至十九年十二月止計共二十個月	
類	改鋪數量	429,524'
別	改塗數量	2413,595'
附說	改良路面工程分為改鋪磨膏及改塗磨膏二種係將原日已成花磚路或三合土路路面加以改良以期耐用	



民國十六年度清渠成績比較圖

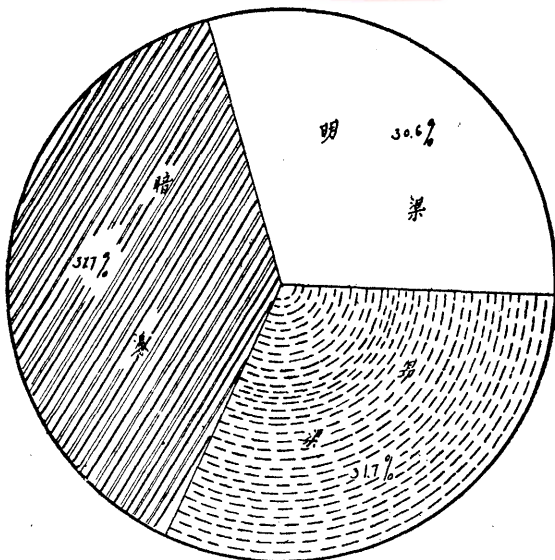
十八年九月製



廣州市工務局統計圖

民國十七年度清渠成績比較圖

十八年九月製



廣州市工務局統計圖

廣 州 市

十 八 年 度 清 渠 成 績 表

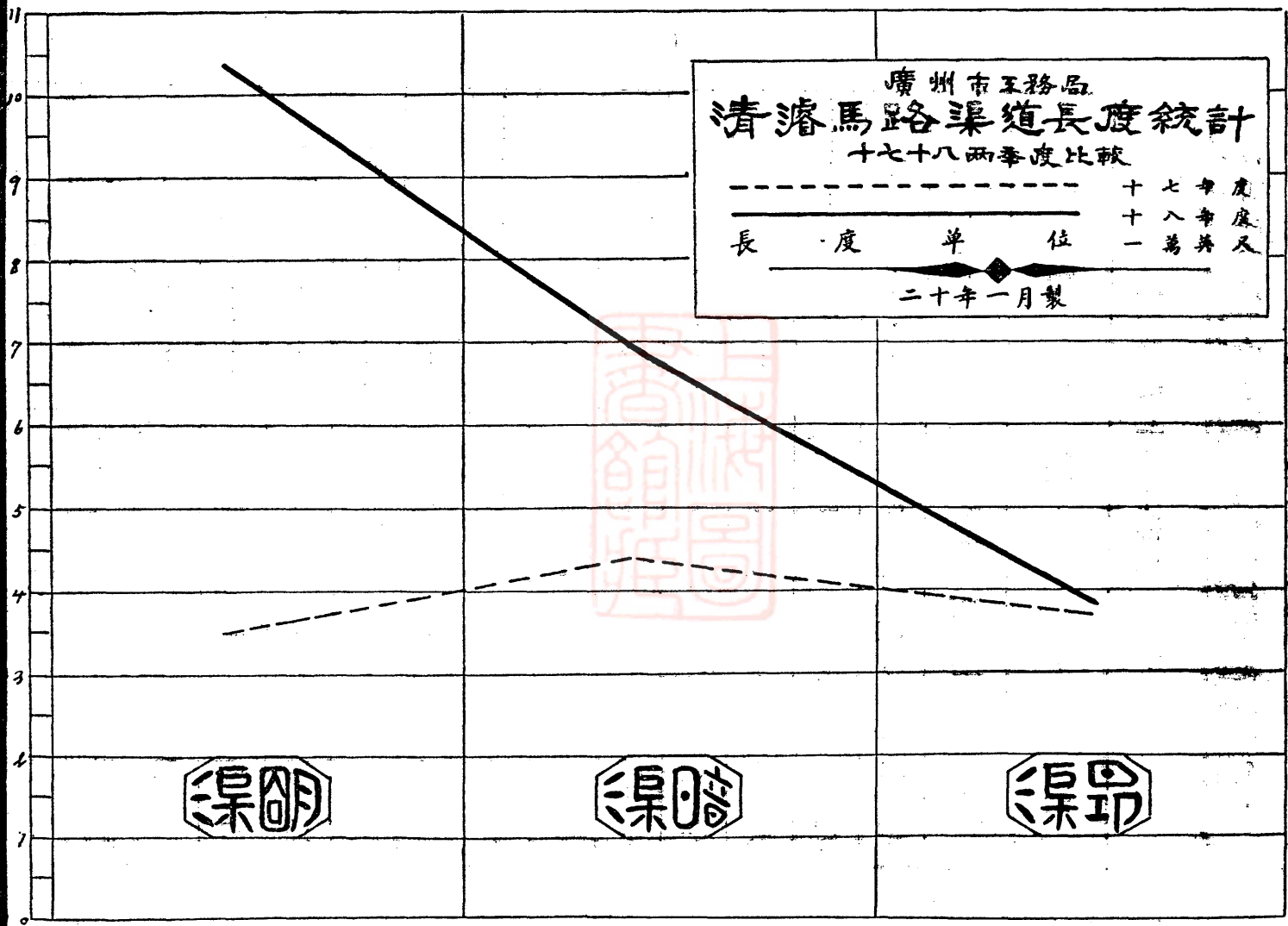
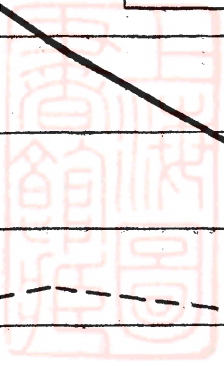
月 份 \ 類 別	明 渠	暗 渠	昂 渠	合 計
十 八 年 七 月	13,109	4,438	2,222	19,814
八 月	3,227	1,607	7,385	12,219
九 月	869	4,301	855	6,025
十 月	8,696	10,257	2,573	21,526
十 一 月	11,384	2,818	1,200	15,402
十 二 月	6,495	1,209	5,581	13,285
十 九 年 一 月	16,285	3,550	3,530	23,365
二 月	4,450	8,247	2,000	14,697
三 月	6,706	10,768	2,280	19,754
四 月	12,360	7,723	.....	20,083
五 月	14,812	9,131	6,198	30,141
六 月	5,180	4,939	2,560	12,679
總 計	103,573	68,988	36,384	208,990
平 均	86,310	5,749	3,032	17,416

廣州市工務局
清瀾馬路渠道長度統計

十七十八兩季度比較

----- 十七年度
 _____ 十八年度
 長 度 單 位 一 萬 英 尺

二十年一月製



明渠

暗渠

昂渠

廣 州 市

市 民 建 築 憑 照 數 量 比 較 表

十七年度——十八年度

月 份	發 出 建 築 憑 照			
	十七年度	十八年度	比 較	
			減	增
七 月	307	327	.....	20
八 月	400	387	13	.....
九 月	301	374	.....	73
十 月	313	445	.....	132
十一月	286	442	.....	156
十二月	333	445	.....	112
一 月	347	282	65	.....
二 月	168	216	.....	48
三 月	254	304	.....	50
四 月	238	391	.....	156
五 月	305	365	.....	60
六 月	227	344	.....	117
總 計	3,479	4,325	78	924

廣州市工務局 發給市民建築憑照統計表

十七十八兩年度各月比較



備 例
 十七年度
 十八年度

羅馬建築公司

ROMAN CONSTRUCTION & CO.,

77. TAI PING ROAD S.
CANTON, CHINA.

總寫字樓廣州太平南路七十七號二樓
電話自動一三六七六

本公司承接華洋樓房
堤壩橋樑涵洞公路及
一切土木建築工程包
工兼料快捷堅美價格
克已本公司特聘專門
技師計劃一切建築工
程及測量畫則各種事
務如蒙惠顧極表歡迎

永隆公司

豐寧路太平戲院前第十式號

◀ 自 動 電 話 壹 壹 九 七 八 ▶



承接測量畫則及一切

計劃建築大小土木工程

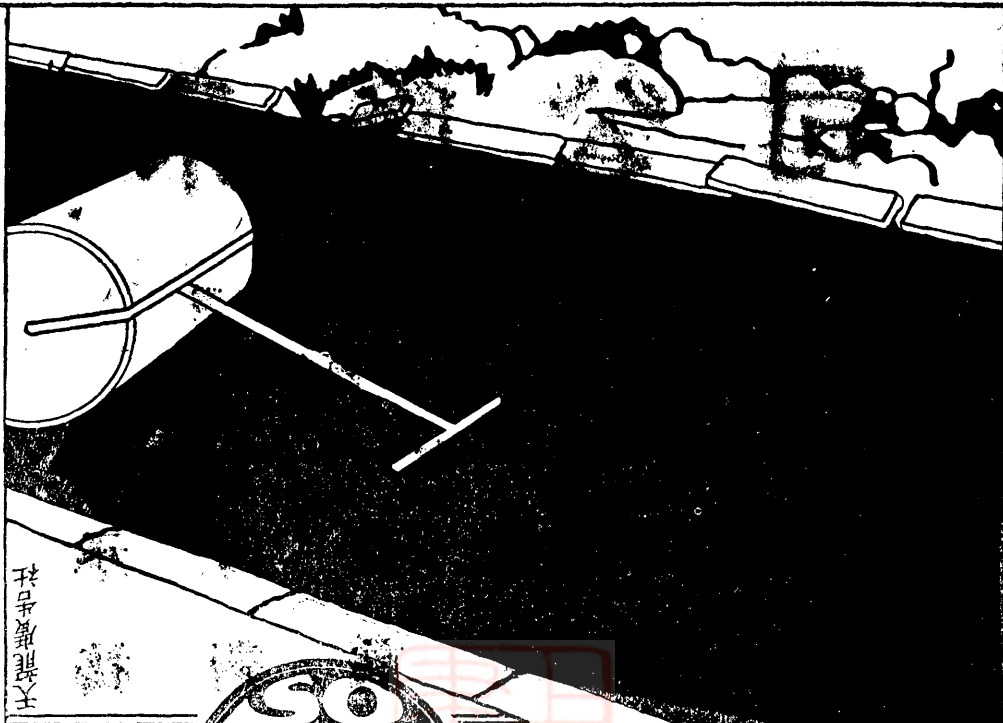
程前建築市內執信學

校及中央銀行現建築

開平赤坎司徒氏長堤

及市內大商店民居資

本股實成績昭著



天
龍
能
生
行



美孚蠟青世界
馳名各國築路
莫不用之廣州
市長堤及永漢
路首先鋪用經
歷多年未嘗變
壞其他馬
路亦多採
用此足証
其為無
上佳品也

美孚蠟青

美孚火油公司發行電話一〇九二四
廣州太平路萬祥行代理電話二一三二

THE WORLD'S GREATEST
HIGHWAYS ARE PAVED WITH

TEXACO
ASPHALTS

得
優
美
之
火
油
副
產
品




認
定
此
商
標
買
貨
保
管

青 瀝 古 士 德

THE TEXAS COMPANY (CHINA) LTD.

MARKETERS OF A COMPLETE LINE OF TEXACO PETROLEUM
PRODUCTS INCLUDING GASOLINE, MOTOR OIL, INDUSTRIAL
LUBRICANTS, RAILROAD AND MARINE LUBRICANTS, ROAD
ASPHALTS AND ASPHALT ROOFING.

OFFICES THROUGHOUT CHINA

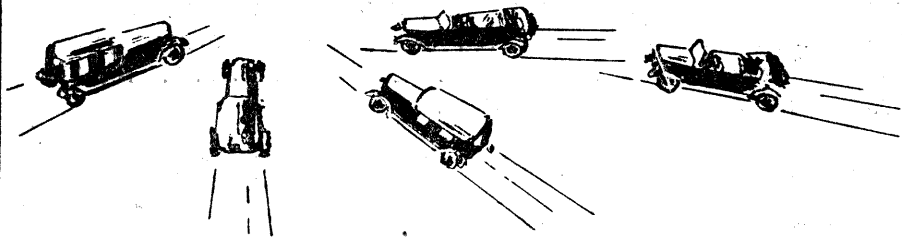
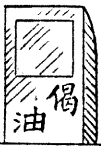
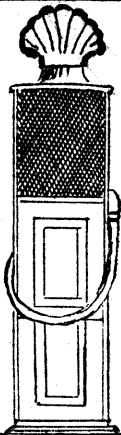
 WE WELCOME YOUR ENQUIRIES.

用亞細亞臘青築路之情形



上下九甫馬路所鋪之蠟青乃亞細亞火油公司之出品

最優 物質 機油 電油 殼 規



中華民國十八年六月至廿一年六月

廣州市工務之實施計劃

程 天 固 編

上海圖書館藏書



A541 212 0008 73608

徐 家 錫 校



每本定價八角

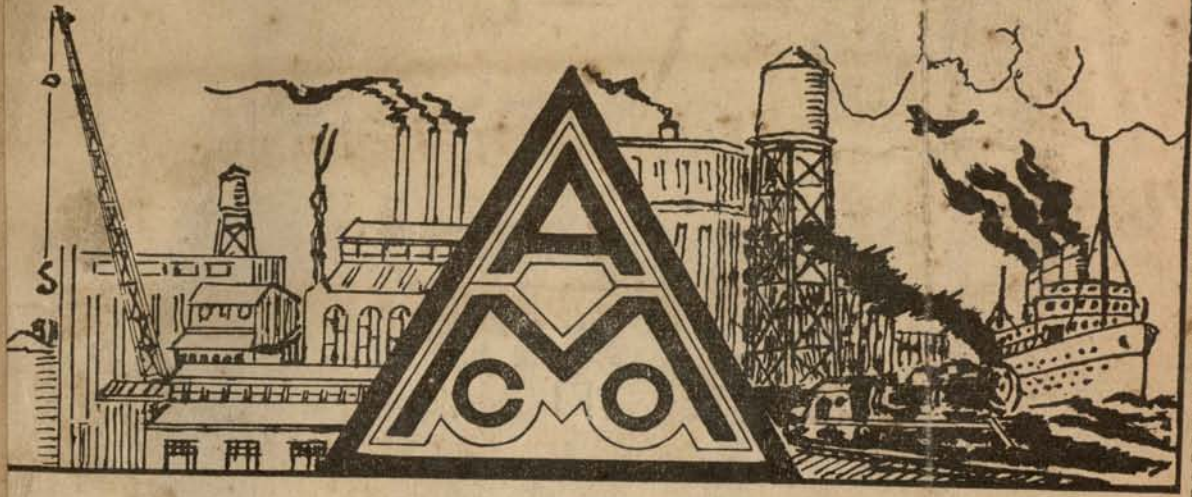
發 行 處 廣 州 市 工 務 局

代 售 處 各 大 書 局

印 刷 者 西關上陳塘致和印務公司

自 動 電 話 一 一 八 五 〇

中華民國十九年十二月初版



本行專辦大小各種機器如

築路機器 輾路機 平路機

拖車貨車 鐵門窗門 建築材料

電燈機器 大小水泵 發電機及汽爐

電摩打 各種電器 電球電燈泡

製雪機 織造機 測量儀器

機車及鐵路用品農工器具等式式俱備

并曾承辦

廣州中山紀念堂鋼鐵等件

及承建 廣州珠江大鐵橋

東山水塔等建築工程

成績卓著 工料精良

諸君賜顧 無任歡迎

香港 廣東省城 汕頭 廈門 梧州 貴陽 昆明 蘭州 西寧 迪化 哈密 吐魯番 鄯善 庫車 焉耆 哈密 吐魯番 鄯善 庫車 焉耆

ANDERSEN, MEYER & COMPANY, LTD.
ENGINEERS, CONTRACTORS,
IMPORTORS, & MANUFACTURERS.

Head Office—Shanghai
Hongkong—Canton