

主 秦孝儀  
編 中華民國史料叢編

十年來之中國經濟建設

(一九二七—一九三七)



十年來之中國經濟建設

蔣中正題



中國國民黨  
中央委員會黨史委員會藏本

中華民國六十五年十二月二十五日影印初版

十年來之中國經濟建設 精裝全一冊

(一九二七—一九三七)

定價：新臺幣七五〇元  
美金二四元

發行者：中國國民黨  
中央委員會黨史委員會

臺北市中山南路十一號  
郵政劃撥帳戶一四六一八號

經銷處：中央文物供應社

臺北市中山南路十一號  
郵政劃撥帳戶二一八一號

印刷者：義盟印刷廠

臺北市長沙街二段一八四號

究必印翻・有所權版

# 第十 章 廣州市之經濟建設

## 第一節 交通建設

### 一 道路橋梁之建築

1 馬路之開闢 廣州市之開闢馬路，始於清末，建築珠江北岸之長堤，東起川龍口，西至西濠口，長約一萬一千餘呎，此為本市馬路之先河。

至民國以後，市政公所成立，拆去城垣，積極築路。民國十政廳成立，由工務局專司其事。自是而後，數量日增，至最近（廿五年六月）共計築成馬路約四十四萬餘呎，其中屬於市內者約二十九萬餘呎，屬於郊外者約一十四萬餘呎。各路之長度最長者三百尺，最長者五萬三千餘呎，至各路之寬度，約由十餘呎至一百呎，內中以四十，六十，八十等呎為多。路面構造約分四種：一為鋪設瀝青路面，二為塗抹瀝青路面，三為土敏三合土路面，四為花砂路面。市區路面多屬一二三等類，郊外路面多屬第四類。以上為本市馬路大致情形。

若以數年來之建築數量計之，約達三十九萬呎，尤以民十八至廿二年為多；此外尚有在建築中未完成者，約九千八百餘呎。又由市區通運郊外路線，約有三十餘條，長度約二十三萬餘呎，在計劃中，尚未開築。

2 完成海珠鐵橋 廣州為南方一大都市，夙稱繁盛，第中隔珠江一水，交通往來，徒恃舟楫。一遇風雨，易生危險。更因交通不便之故，以致河南一隅，商業不振，一切建設事業，均不能與河北並駕齊驅。濟季會有發起建橋之議，當時甚欲利用海珠礁石，安置橋柱，橫架橋樑，以貫通南北，惜無整個計劃，又乏的款，未能實現。

至民國十八年間，始有建築海珠橋之進行，由市府飭令城市設計委員會，規劃公佈，徵求圖則。當時應徵者共有三家：一為德國人，建築費約四百萬元，二為中國人，約需三百萬元，三

為美國慎昌洋行，需費最廉，為數一百零三萬二千兩（大洋計）。擬經研究，始與美商慎昌洋行訂約承建，由馬克敦公司建築，工程則由工務局監理。其建築地點，係在維新路口，直達河南廠前街，即南華東路。該處地點適中，且為珠江河面最狹之處，計橋腳六百餘呎，寬度六十呎，南便斜坡三百八十六呎，北便斜坡四百七十六呎。橋心高度約離水平綫二十六呎。全橋計分四橋壘，第一，第四兩橋壘分貼南北兩岸，第二，第三兩橋壘則在河中。此四橋壘之距離，第一至第二，第三至第四各距離二百二十呎，較小之輪船可往來於此橋樑之下，第二至第三各距離一百六十呎，此兩壘之上設有機關電機，能將中段橋面向上開闢，每開橋一次備費時間約五分鐘。至該橋之高度在潮水漲滿時，中等輪船亦可從橋下往來，故每日開橋時間無多。並為減輕橋之開合重量起見，橋面改鋪木塊，而以瀝青鋪砌之；又於橋之鐵架上建一小屋，為司橋工人所居，俾得隨時啓閉。於水陸交通，兩稱利便。至橋之負重最能負二十噸重之貨車，同時二輛往來，另加多百分之二十五為震動力。全橋架共用鋼鐵一千七百噸，其他鑄鐵鋼筋約八十五噸，橋之保固期以三十年為限，此橋係於民國十八年十二月興工建築，至二十二年二月十五日完成通車。從此廣州市河南河北之交通，可平衡發展矣。

3 興築西南鐵橋 本市市區遼闊，河道縱橫，僅有一海珠鐵橋，實嫌過少，故有興築黃沙鐵橋之議。然就交通方面言之，則黃沙鐵橋關係尤重。緣本省東北方面各鐵路公路之幹綫，將來必集中省河之北；西南各幹綫，則集中省河之南。苟欲東幹綫與西南幹綫聯成一氣，則除敷設鐵橋之外，別無善法。

前者廣州市政府與建設廳擬於牛牯沙石圍塘之間，合建一鐵路與公路之並用式大橋，以應今後陸運交通之需。此鐵橋築成之後，在鐵路方面，可將我國南北鐵路幹綫之平漢，粵漢兩鐵路，循廣三綫而伸張於黔桂各省。即其他如韶贛，京粵等幹

綫，及中佛與南路等支綫，亦可同籍該橋而互相連接。至廣三，廣韶鐵路之總車站，將必合而為一。西濠口黃沙至石圍塘兩駁輪，可以廢而不用，每年節省經費不下數十萬元。在公路方面，則全省東西南北各縣，亦可藉此取得週密之聯絡。是斯橋之設，實完成我國西南鐵路，及全省公路系統之一大關鍵也。此外關於軍事之運輸，農事之發展，文化之增進，亦均有重大之關係。

該橋於二十年九月間經市政會議議決通過，與粵漢鐵路合辦在案。該橋之位置，原擬由黃沙過海，故名黃沙大鐵橋，而以多費路為其聯貫之幹綫，通至對岸之石圍塘車站，長度共約一千八百英尺。及後再為詳細審察，覺所定由黃沙過海之位置，尚未臻完善。復經建設廳及城市設計委員會，廣東治河委員會及工務局等技術專門人員，會同再三研究，愈認為有更位置之必要。故最後決定將該綫原定黃沙過海之位置，移至由汴塘河口附近過海，中徑牛牯沙島之南端橫過江北幹流，至石圍塘口至牛牯沙島為東段，長六百五十六英尺，又由牛牯沙過塘圍塘為西段，長九百八十四英尺，合共長度一千六百四十英尺。於二十二年一月訂立合約，由馬克敦公司承建。該橋工程，限四年完成，建築費規銀二百五十三萬八千二百兩，保固期為三十年。自興工迄今，先行鑽探河牀，繼而建築橋壘，現計北段A字橋壘及由第一號至第三號各壘，均已完成；B字及第四號兩壘，約完成百分之八十；南段字C壘及第五，第六，第七各橋壘，均完成百分之七十五；第八號約完成百分之六十，第九號約完成百分之五；D字壘則開始興工，各橋壘平均工程約達百分之八十而強；同時進行建築橋面工作，已催促該公司從速將橋架鐵樑運粵安裝。

### 4 籌建太平鐵橋

珠江二岸岸線甚長，僅築一海珠鐵





建築內港之工程，共分五項：即築堤、填地、開路、築碼頭、建貨倉是也。築堤工程，於十九年十一月興工，早已完成。其填地工程亦於廿二年八月興工，至廿四年十月止，共填安七萬四千三百餘畝，所需之泥，即於芳村一帶河道挖取。緣該處河道路淺，於取泥之便，乘機挖深，於航行交通亦甚利便。至於碼頭位置，經已分配妥當，將來與建築貨倉及築路等，分別施工。

5 海珠炸石 本市珠江由原日海珠公園迤西至太平南路一段，長凡二千餘呎，礁石星羅棋佈，其體積有十萬立方碼有奇，久為航行之極大障礙。而在夏深高漲時，礁石阻礙水流，使倍加湍急，險象尤甚。當地人士，無不願早日清除此南方巨港之障礙物。然水底炸石工程艱鉅，籌措不易。所幸礁石本身之障礙，籍天然之力，反能生出一足以應付炸除礁石，及其他工程費而有剩餘之條件。因水江被礁石所阻，遂分向南北兩岸沖蝕，使岸綫深入腹地，結果珠江之寬度，在礁石所在地附近，比上下游之寬度增闊有數百呎之多。而岸綫則入部份之附近，均為廣州市商業之中心點。故苟將該處填地築堤，並新建直堤，則堤得之地，其價值單就北岸一邊而論，已足以支付填地、築堤、炸除礁石及建築聽珠橋之工程費而有餘。第祇將填地填築，而不將礁石清除，則河流必更加湍急，其妨礙航行將變本加厲。故為河流本身及工程學理着想，則施工程序，必先清除礁石，而後填築填地。但清除礁石，需費甚鉅，而又為一種消費，而不能生產之工程。故從經濟上着想，則又以先填築填地，將地變賣，然後清除礁石，較為為着手。結果遂採取折衷辦法，先將北岸最繁盛，密運商業之區之一小塊地先行填築，然後將所填得地段出賣，所得價款，則以之繼續填地、築堤及炸除礁石之用。庶對於河流既無重大妨礙，而同時對於經濟亦易於着手。議決後乃由馬克敦公司承辦，工程費共銀六十八萬六千八百元（港幣），於二十一年一月開工至廿三年六月工竣。從前突兀嶙峋之海珠河底，今已夷為平坦，對於航運交通，頗為利便。

## 第十章 廣州市之經濟建設

### 6 興築海珠新堤 河北原日堤岸線凹凸不齊，最甚者為海珠前一帶，東自長堤燈塔局起，西至仁濟街口止，長約三千八百餘呎，全線凹入，成一反弓背形，其凹入最深之處，為迎珠街口附近，計達三百呎。是處河面雖寬而礁石兀立，水流湍急，航行殊為危險。改善之法：(甲)將礁石炸去，(乙)改建堤線。其炸石工程，已如上述。關於填堤工作，係將全堤分為三段：第一段由潮音街口起，至海珠公園西端止，共長一千一百二十呎，由荷蘭公司承築，早經完成；第二段由海珠公園東端起，至游龍坊對開附近止，共長一千呎，由聯興公司承築，亦經完竣；第三段即首尾中三節，由華益公司承築，亦將完工，祇差堤面約三十二公尺。自新堤填成以來，前經繳價領地之業戶，已紛紛建築樓房，現已建成者，面積達千餘畝，其餘亦在建築中。

7 填築河南堤岸 自海珠鐵橋及洲頭咀內港興築後，河南地位頗呈衝擊之象。但河南堤岸未築，則西不能接內巷，北不能接鐵橋，東南不能購買腹地之馬路。省河南北，仍覺隔閡。今內港築堤填地工程業已完竣，海珠鐵橋亦已通車，故河南堤岸之興築，實為刻不容緩。興築之法，先就近西之一段，計由內港堤岸東端起，迤東直至海珠橋南岸橋腳止共長七千三百尺，又填堤範圍，共約九萬五千華井。此項工程由華益公司投得，共價銀二百四十七萬五千元，已於二十二年七月興工。計已打下之鋼樁，約二千呎，填身建築約二百餘呎，填堤約一萬華井。嗣因庫款支絀，暫行停工，短期內當可恢復工作。

### 三 水陸舟車之交通

1 陸上車輛狀況 本市陸上交通之車輛，十年來數量日增，歷年皆有進展。至最近，計全市公共汽車分為十五綫，每綫之長度由六公里餘至八公里餘，共行走汽車一百四十六輛。至市縣相連之公路汽車，現有七八綫，車輛亦達百餘。營業運貨汽車共一百六十餘輛，自用運貨汽車約三十餘輛，軍用汽車六百五十餘輛，營業人力手車六千餘輛，自用人力手車一百

二十餘輛，自用汽車八十餘輛，自用單車九千八百餘輛，營業單車八百餘輛，營業人力貨車一千五百餘輛，自用人力貨車一千三百餘輛，馬車八輛。

2 過海電船狀況 省河南北因珠江相隔，往昔交通惟恃小艇以人力行駛，即俗稱橫水渡是也。民十以後，始有商人承辦過海電船，往來較為利便，年前承商公司因積欠餉項過鉅，由市府收回自辦，設一辦事處管理之。計現設碼頭六座：(甲)大基頭，(乙)補抽廠，(丙)西濠口，(丁)金花廟，(戊)油欄門，(己)河南戲院。此外尚有商辦大成過海電船公司，行駛電船六艘，由黃沙至芳村花地，設碼頭三座。其碼頭所在地，(甲)黃沙，(乙)芳村，(丙)花地。至橫水渡載客往來者，尚有碼頭十座，行駛者百餘艘。

### 第二節 廢除加二專款

查加二專款名目，始自財廳，於民國二十三年四月間，為維持省行紙幣起見，將稅捐九種，在大洋加三伸算省毫之外，再行加二抽收，名曰加二專款。其時財局亦以市庫支絀，援照辦理。初擬將局轄稅捐，一概加二征收，嗣以進行諸多障礙，祇將捐屠牛牛皮稅，特種娛樂捐，及娛樂場院捐四種，抽收加二專款。所有收得款項解交市存儲，以備核撥呈准市府轉請省府備案。查初征之時，各捐承商迭有異議，呈請收回成命，但由二十三年五月一日起征初以壹年為期，期滿屢次依照財廳成案，以六個月為壹期，迭次展限，計應至本年十月底始行屆滿。不過八月中旬粵局底定，凡百更新，一切從前苛政均在籌議廢除之列，遂於九月一日呈准市府取消該項專款，藉蘇民困。

德商

# 禪臣洋行

## SIEMSSSEN & CO.

敝行在華創設已歷八十餘年，除經營進出口及保險事業外，并經理歐美名廠出品，常備現貨，以便採購，各項工程，聘有專家代客計劃。名目繁多，擇要列下：

奧倫科伯爾廠鐵道材料及挖泥機

“Orenstein & Koppel” Railway Materials and Dredgers,

藹益吉廠推平發電機馬達電表及其他一切電氣材料

“A. E. G.” Generators, Turbines, Motors and Meters.

開斯比廠各種大小抽水機

“K. S. B.” Pumps.

德意志廠柴油引擎及運貨汽車

“Deutsche Werke” Diesel Engines and Trucks.

美國威廉姆士廠皮帶

“Williams & Sons” Leather Belts.

高雷鮑爾廠滾筒印刷機橡皮印刷機及凹版機

“Koeing & Bauer” Printing Machinery.

普達廠高速度鋒鋼及工具鋼

“Poldi Steel Works” High Speed Steel and Tool Steel.

諾倍爾廠炸藥及無烟火藥

“Nobel” Dynamite and Smokeless Gun Powder.

卜爾德廠兵工廠及修理廠應用機器

“Polte” Machinery for Arsenals and Machine Shops.

好包爾廠造紙及染織工業應用機器

“Haubold” Machinery for Paper Mill and Dyeing & Weaving Factory.

博普羅透廠自來水工程機器及水表

“Bopp & Reuter” Waterworks Machinery and Water Meters.

曼萊司門廠鍋爐管子水汀管子及各種高壓力無縫鋼管子

“Mannessman” Seamless Piping.

普利秀士廠製造水泥機器

“Polisius” Cement Making Machinery.

史達施密德廠酒精廠應用各種機器

“Strauch & Schmidt” Machinery for Alcohol Plant.

施莫爾廠香料葉汁香精及化學工業原料等

“Schimmel” Essences, Essential Oils, Perfume bases, etc.

總行 上海江西路四五一號  
電話 一七三四六

分行 天津 廣州 香港 青島  
漢口 北平 太原 西安