

秦孝儀主編 中華民國史料叢編

十年來之中國經濟產政

(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

經銷處：中央文物供應社

郵政劃撥帳戶一四六一八號  
臺北市中山南路十一號

臺北市

中山

南路

十一

號

郵政劃撥帳戶二一八一號

臺北市

中山

南路

十一

號

郵政劃撥帳戶二一八一號

臺北市

長沙

街

二

段

一

八

四

號

印廠

印

刷

印

刷

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

印

廠

## 第十章 廣州市之經濟建設

### 第一節 交通建設

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，積築築路。民十一年政廳成立，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，屬於郊外者約十四萬餘呎。各路之長度最短者三百尺，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：一為鋪造脹青路面，二為塗鋪脹青路面，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，尤以民十二至廿二年為多；此外尚有在建築中未完成者，約九千八百餘呎。又由市區通連郊外路線，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。清季曾有發起建橋之議，當時甚欲利用海珠礁石，安設橫柱，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。當時徵得者共有三家：一為德國人，建築費約需四百萬元，二為中國人，約需三百萬元，三

為美國懷昌洋行，需費最廉，為數一百零三萬二千兩（大洋計），廣韶鐵路之總車站，將必合而為一。西濠口黃沙至石圍塘兩

工程則由工務局監理。其建築地點保在維新路口，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。橋心高度約離水平線二十六呎。全橋計

分四橋臺，第一，第四兩橋臺分貼南北兩岸，第二，第三兩橋臺則在河中。此四橋臺之距離，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之下，第二至第三橋臺各距離一百六十呎，此兩橋之上設有機關電掣，能將中段橋面向上開闔，每開橋一次僅費時間約五分鐘。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。至橋之負重量能負二十噸重之貨車，同時二輪往來，另加多百分二十五為震動力。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線，將來必集中省河之北；西南各幹線，則集中省河之南。苟欲東幹線與西南幹線聯成一氣，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。此鐵橋架

線，及中佛與南路等支線，亦可同藉該橋而互相連接。至廣三駁輪，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行政會議決通過，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，約一千八百英呎。及後再為詳細審察，覺所定由黃沙過海之位

置，尚未熟完善。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，竟認為有變更位置之必要。故最後決定將該橋原定黃沙過海之位置，移至由泮塘涌口附近過海，中徑牛牯沙島之南端，橫過江北幹流，至石圍塘止。以此位置比原定者較為妥善，並擬分為兩段建築由泮塘涌口至牛牯沙島為東段，長六百五十六英呎，又由牛牯沙過石圍塘為西段，長九百八十四英呎，合共長度一千六百四十英呎。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，繼而建築橋臺，現計北段A字橋臺及由第一號至第三號各臺，均已完成；B字及第四號兩臺，約完成百分之八十；南段C臺及第五，第六，第七各臺，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字臺則開始興工，各橋臺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梁運到安設。

鐵路，循廣三線而伸張於黔桂各省。即其他如湘贛，京粵等幹

## 第十一章 廣州市之經濟建設

橋，於交通仍覺未便，故擬在太平南路口，正對河南繁洲，新建一鐵橋以利交通，初擬名為西堤鐵橋，現改名為太平鐵橋。關於該橋河牀地質之鑽探，經已完成，嗣以鐵橋之建築，必先擬具圖則，而圖則之擬具，又須根據設計之標準，方能從事。是故設計標準之確定，實為先務之急。年前由市府派出技術人員，會同工務局職員，組織太平橋技術審查委員會，迭次會議，採用單層式。關於單層式之設計標準，擬定如次：（甲）堤岸平水擬定為三十三呎；（乙）為維持太平路之繁榮起見，太平路斜坡寬度擬定為四十四呎，不要人行路，坡度不能超過百分之一；（丙）橋身斜度不能超過百分之五；（丁）南北兩端不動橋身，採用鋼筋三合土單拱式；（戊）中部採用開合式，其兩橋臺中間，採用鋼筋三合土單拱式；（己）行人交通，採用避免與行車線之距離，定為一百八十呎；（庚）長堤斜坡跳出水面部分，寬度不得超過十呎，河南混合；（庚）長堤斜坡跳出水面部分，寬度不得超過十呎，河南斜坡路面與人行路面齊平。此項設計標準，將來呈請市政府核定後，即可招商設計，徵集圖則，估價建築。

5. 其他橋樑 本市十年來水陸交通，突飛猛進，計完成市區及郊外馬路共達三十餘萬呎。各馬路所經不少橋樑，其工程較者，姑不論述；其較大者，如黃埔大道，中山公路，西村公路共十餘座，皆為土敏三合土材料，以期堅固耐久。此外如河南之小港橋，利濟橋，東山之新安華橋，沙河之沙河橋等，亦均改建為土敏三合土橋。又整理東濠，同時將沿濠所經橋樑五座，一律改建，現已完成二座，餘在施工中。

### 二 整理濱涌渠道

1. 清潔全市渠道 廣州為二千餘年之故城，設置既久，所有溝渠，亦多淤塞。改市以來，雖經積極改善，無如內街街道達六千餘條，而壕涌渠道長達八千餘萬。若全部改建，固須籌款額之經費，及相當之時間。為治標起見，曾於民國二十一年籌集款項十八萬餘元，招僱工人五十隊，將全市渠道整埋一次。治本方法，則另將溝渠分別澈底整埋，內街渠道，分段改建，以期逐漸改良，暢利宣洩。

2. 整理東濠 本市小北一帶，年來遭水患，場宇傷人，損失頗鉅。而形成水患之原因，由於東濠下游失於整理，每逢下雨，上游之水傾注而來，遂成泛濫之勢。故整理東濠，實為刻不容緩之舉。第以工程浩大，經費復鉅，歷年餘，始克規劃完竣，籌款施工。

（甲）整修上游計劃 整理東濠上游，約分三項辦法：（一）採納治河會同總工程師意見，擬在唐帽崗附近一帶低地，築壩蓄水，以減殺上游山洪流量，並可資為灌溉之用，即擬建蓄水池二個：其一位於龍鳴岡與塘帽岡之間，其集水區域一百八十英畝，為全數百分之一六。此項工程費約二十五萬。（二）在長腰嶺金柱村前，挖掘一分水河，長約七百餘呎，使溝通東濠與沙河之源，以引上游閩嶺之水而出沙河，其工程費約數千元。（三）在登峯路旁，設置土壘以阻上游之水流速度。擬擇東濠上游之登峯路處，有數段地勢傾斜而深，其工程費約數千元。

（乙）整理下游計劃 南便自長堤東濠口起，沿原日涌線經小東門、東華路、銅關、北便、至小北厚興新街口止，長約二千二百二十公尺。復由厚興新街至小北雙眼橋岡腳止，長約一千公尺，其計三千二百二十公尺。其工程計劃：（一）由長堤東濠口起，至水汎巷口止，將底挖至規定之適合平水及改建成秀南路橋樑一座，涌寬照原狀保留。因該處兩岸多石砌，且深寬闊，無須建築人行路，此段長約五百二十公尺。（二）

由水汎巷附近起，至厚興新街止，濱涌兩旁建築鋼筋土敏三合土堤壩，及三公尺闊人行路，與拆建小東門、大東門、東華路、造堅前等四座橋樑，其涌面寬度由八至十公尺，此段長約一千七百公尺。（三）由厚興新街至小北雙眼橋，須挖闊及浚深至相當尺寸，此段長約一千公尺。（四）在銅關設活動水閘，使大雨時遇漲潮及山洪，亦不致倒灌入銅關，危及小北。

關於整理費用，除向沿濱舖戶征收一部份外，不足之款，

由土地及上蓋稅加二征收，暫以兩年為期，由廿四年一月起計

。並將專款存撥，案經市政會議過，呈請省政府核准施行。旋

於廿四年九月開投工程，共分二起：一為改建五座橋樑工程，

由合股公司出價一十三萬七千元投得；一為堤壩工程，以每邊

每公尺計，由合股公司每尺出價九十八元七毫半投得；分別立約興工。計至本年六月止，橋樑部份造幣廠橋，小東門橋，已

改建完成，大東門橋，亦將工竣。至堤壩部份，已完成約百分

之四十而強，現尚加緊工作。

3. 分區改建內街渠道 改建內街渠道，為整理內街渠道之根本辦法。其工程進行，係將全市區域劃分若干段，按段

施工，將內街渠道，一律安裝三合土渠筒，接駁馬路大渠。並

將街面闊高與馬路齊平，以便車輛來往。所需工程費，由兩旁鋪戶負擔。此種辦法，係於十九年起開始實行，歷年以來，先

後完成七區段，共約萬餘公尺。

4. 建築內港 廣州為國內大港之一，為南方重要都市，以地位言，工商業應有發展之希望，年來工業不振，商務凋零。溯其緣由，雖不一端，然交通問題，實為主因。廣西省自

通商數十年，竟無一完善之港口，輪船出入，又無良碼頭，貨物起卸，稽延時日，較大之海輪，即不能直接入口。土貨輸出外洋，復假道香港，時間經濟兩受損失。據調查所得，本市

所受無港口延滯之損失，年約七百萬元。此七百萬元之損失，此七百萬元之虛耗，即為增加商人之成本。成本既重，是不待

與外商相競已自處於失敗之地位。況外人日挾其偉大之經濟力

以臨我，專有恃理。近者商務競爭愈益劇烈，中國無偉大之輪船公司，運輸均仰外人鼻息，已屬受制萬分。今並積完善之港

口而亦無之，則商務安能發展。年前香港南北行，曾有遷到廣州之提議，嗣以廣州無泊輪船之港口，此議遂不果行，此可見港口與商務關係之重要。前市政當局有見及此，於是有建議

內港之規劃。查內港位置，在河南洲頭咀一帶，該處水量甚深，三四千噸之海輪，可以泊泊。惜未建碼頭，貨倉，致失天然

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。

其填堤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華井，所需之泥，即於芳村前一帶河道挖取。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。而在夏涼高漲時，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，藉天然之力，反能生出足以應付炸除礁石，及其他工程費而有剩餘之條件。因水被礁石所阻，遂分向南北兩岸冲刷，使岸線深入腹地，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。而岸線凹入部份之附近，均為廣州市商業之中心點。故苟將該處坦地填築，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

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，必以先清除礁石，而後填築坦地。但消除礁石，需要甚鉅，而又為一種消費，而不能生產之工程。故從經濟上著想，則又以先填築坦地，將地變賣，然後清除礁石，較易為着手。結果遂採取折衷辦法，先將北岸最繁盛，密邇商業之區之一小坦地先行填築，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，頗為利便。

## 6 奧築海珠新堤 河北原日堤岸線凹凸不齊，最甚者

為海珠前一帶，東自長堤電燈局起，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，為一千三百餘呎，馬車八輪。

2 過海電船狀況 省河南北因珠江相隔，往昔交通惟特小艇以人力行駛，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飼料過橋起，至游龍坊對開附近止，共長一千尺，由聯興公司承築，亦經完竣；第三段即首尾中三節，由華益公司承建，亦將完工，祇差堤面約三十二公尺。自新堤築成以來，前經徵價領地之業戶，已紛紛建築樓房，現已建成者，而積達千餘井，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，河南地位頓呈衝繁之象。但河南堤岸未築，則西不能接內巷，北不能接鐵橋，東南不能聯貫腹地之馬路。省河南北，仍覺隔閡。今內港築堤，工程業已完成，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頭止，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，填身建安約二百餘呎，填堤約一萬華井。嗣因庫款支绌，暫行停工，短期內當可恢復工作。

## 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，在大洋加三厘省毫之外，再行加二抽收，名曰加二專款。其時財局亦以市庫支绌，援照辦理。初擬將局轉稅捐，一概加二征收，嗣以進行諸多窒礙，祇將猪捐屬牛皮稅，特種娛樂捐，及娛樂場稅捐四種，抽收加二專款。所有收得款項解交市行存儲，以備核撥至市府轉請省府備案。查初征之時，各捐商選有異議，呈請收回命令，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，一切從前苛政均在審議廢除之列，遂於九月一日呈准市府取銷該項專款，藉蘇民

## 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線，每線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，現有七八線，車輛亦達百餘。營業運貨汽車一百六十餘輛，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

德商

# 禪臣洋行 SIEMSSEN & 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,

謙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.

美國威廉士廠皮帶

“Williams & Sons” Leather Belts.

高甯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