

粵漢鐵路備覽



張嘉璈



MG
#B329
242

專漢鐵路備覽

彭楚新著



與以此書獻於
能滿動陳延烟
常於長之並
云交款必書



3 1797 8490 9

本書於民國二十六年八月四日奉

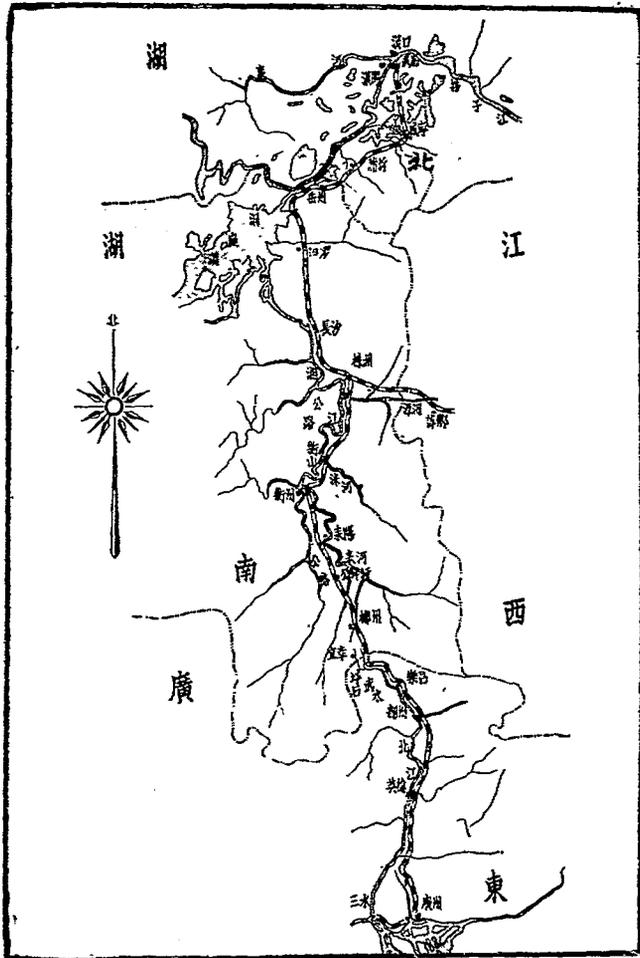
湖南省長政區民衆學校六五五二

號批示准予出版茲將作律法轉呈

內政部轉請備案

影近者著





粵漢鐵路簡圖

形勝天府物產

奧區于右題



楚浙同志

經世南針

賀東真題



何芸樵先生序

周禮：司會掌國之官府郊野之百物出入，以敘其財。司險掌九州其道路。吾國經籍，乃典章政教之



一主於利民；興造多端，要存乎經國。秦併六國，爲馳道於天下，東窮燕齊，南極吳楚；羅馬統一全歐，亦以道路爲馭遠之樞機，歷二千年，羅馬大道，至今猶有存者。近世鐵路，尤國家之脈絡，爲百物所流通者也。粵漢鐵路，溝通南北，左右大江，樹華夏之脊椎，通百粵之財用；其足爲吾國安定之基，富強之業，不煩詞說。余主湘政閱八年，全路始成，去肇議興造之日，垂四十年矣。其通車之明年，彭君楚珩，出所編著粵漢鐵路備覽一書，求爲之序；是書於斯路之沿革，物產之衍布，旁

及歷史之廢興，山川之形勝，道里之遠近，行旅之往來，莫不鉤稽詳審，燦若眉列，實周官史志之遺也。故樂爲序數言於此。

中華民國二十六年九月何鍵序

賴景瑚先生序

粵漢鐵路通車之翌年，彭君楚珩，持所編著粵漢鐵路備覽一書，囑余爲之序：余見其綱舉目張，條分縷析，而於沿線歷史文物，工程勝蹟，紀述靡遺，甚佩彭君用力之勤。是路起廣州，經長沙而迄武漢；南連港九，北接平津，出腹地而伸海澨，樞紐吐納，關係我國政治經濟文化者至巨。彭君斯著，將使國人對於粵漢路之重要，知所注意，而沿線廣大精華之富源，尙有待於開發，則彭君是書，又將成爲從事實業者參考研究之藍本；其有裨於國家民族復興前途之大業者，豈淺鮮哉？彭君服務本黨，謹職篤行，奉公之餘，猶能致力著述，成此數十萬言，貢獻社會，誠足爲一般同志之楷模。余故因其請而樂爲之序。

中華民國二十六年雙十節，賴璉序於湖南省黨部

粵漢鐵路備覽

凌竹銘先生序

彭君楚珩，編粵漢鐵路備覽既竟以示余，並屬一言以爲敘。余惟粵漢鐵路興建，遠在有清末年，當時余方束髮受書，讀地理，悉其爲我國南北交通之樞紐，心焉嚮之。及南段由粵商收歸自辦，集商股，時當甲午戰後，競言維新，全國人士，咸以鐵路爲富強之本，而粵人尤以爭集路股爲榮，不敏粵人也，亦嘗忝爲粵路股東之一。嗣余負笈海上，習土木工程，乃悉是路當中未成一段，跨五嶺，工最鉅，私衷竊冀能在該路歷練爲快。烏虜！庸詎知國家頻年多故，竟使此貫通南北之幹綫，遷延十餘載，而不敏乃克躬與其役，樂睹其成；當茲全面抗戰之際，羣且僉認爲我國唯一之生命線。噫吁！一路之築，荏苒數十年，此誠國家之不幸，然幸而此停頓多年之路工，終於最近三年，趕速完成通車，以應目

前非常國難之需要，此又不能不謂爲國家之大幸，而爲不敏所至深欣慰者也！

斯路南通港海，北達漢皋，循平漢北寧經西伯利亞而達歐陸，東則與浙贛京贛京滬相接，期日而馳滬京，他日湘桂成渝湘黔等綫完成，由此足以暢通西南諸省。語其重要，毋待贅言。卽其所經三省之文物與乎沿綫之勝蹟，胥又爲邦家之光而足以羈愉游旅，導游之輯，實屬要圖。方責主其事者從事編纂，而彭君以私人之力，於黨務工作之餘，成此備覽，詳賅有徵，殊足爲履斯路者之一助，發揚而光大之，是又有待於來者之努力矣！凌鵬勳敘

自序

粵漢鐵路，及時通車，裨於時艱，至爲重大，觀成之餘，激勵實深，遂乃不諒驚鈍，竭其愚慮，於曝值之暇，完成此書，歲月淹忽，暮年有奇，謬誤之處，尙所難免。茲殺青已就，聊述其編著始末，弁諸篇首，以期就正高明，並望進而教之。

竊以國家之強弱，政治之隆污，文化之興替，社會之振靡，雖其所具條件，至爲繁複，揆其首要，則交通之滯捷，實與有莫大之關係。設交通不便，以言政治，則必上下壅隔，呼應不靈；以言國防，則必癱癱痺瘓，首尾難顧；以言文化，則必各異旨趣，互相排黜；以言經濟，則必貨物壅塞，工商交困；誠如是，國家安得而不弱？生民安得而不困乎？茲者粵漢全路，業已告成，使全國政治，賴以靈活，國防於

焉鞏固，文化因而會通，貨物暢其流行，其惠於我國家者；豈淺渺哉？此著者於編著之始，卽不惜侈費筆墨，而詳叙及之也。至於國家之純擅，人事之變遷，影響路工，至爲深重，稽延卅載，始克竣功，往事歷歷，正吾殷鑑，來軫方道，彌資奮勉，是則歷史一章，不可不有紀載，以供吾人懲愆之資也。他如路工之艱鉅，平綏而外，允推獨步，乃能不藉客卿，自能完成，實足以增進國人之自信心，故列其重要工程如路基、橋梁、隧道、測量等項；而述爲工程概況一章。若乎開發物產，嘉惠工商，則本路所負使命，尤爲重大。蓋以全路所經，大都沃壤，物產之饒，冠於各省，如兩湖之農產，廣東之工藝，濱海之水族，五嶺之木材，以及大冶之鐵，萍鄉之煤，新化之錫，湘潭之錳，常寧之鉛，資汝之鎢，凡此種種，匪特著聲譽於全國，且佔有世界商場上之重要地位，故乃以大部篇幅，錄列沿途各種物產，以期喚醒國人，利

用新築之路，開發富藏，救本國之困，而補世界之窮也。再則沿途勝蹟，舟車禁例，城市風光，旅程計日，均屬遊人所必知，特亦附諸篇末，以供參考；雖不敢云具深意，要亦不可或少者也。惟是河北烽燧，於今正熾，春申江畔，敵愾方殷，昂藏之軀，應鏤膺殺賊，馬革裹尸，方爲快事！而乃於子夜熒熒，燈昏欲蕊，秋齋瑟瑟，案冷疑冰之時；埋首故紙堆中，成斯小帙，寄託如此，亦足悲矣！用是記其大概，且以誌吾之傷也。

又本書雖以一人之力，編輯而成，然所參考之書志、年鑑、雜誌、報章、遊記、報告等類，數逾百種；而沿途各縣同志，或面授掌故，或郵寄翰簡，集腋爲裘，遂以成編。粵漢路局前局長凌鴻勳先生及課長楊裕芬先生，更予以考察之便利，或惠賜編輯之資料；其助於本書之成，尤爲不少。脫稿之後，承湖南省黨部委員毛松園先生，悉心校閱，糾正誤

謬。復承陸軍測量局尹石仙先生及其夫人黃麗秋女士，精心繪製所附各圖，均能使本書生色，篇幅增光；心感之餘，併此誌謝。

中華民國二十六年十月，楚珩自序於湖南省黨部

全書目錄

著者近影

粵漢鐵路簡明圖

序言

第一章 總論

第一節 粵漢鐵路關於我國政治之重要

第一目 我國古代路政

第二目 政治上之重要性

一、秦漢南越王趙佗之變

二、南漢王劉巖之立

三、太平天國之洪秀全

四

孫中山先生之國民革命

五、政治上之重要點

第二節 粵漢鐵路關於我國國防之重要

第一目 鐵道與國防之關係

第二目 我國鐵道之現況

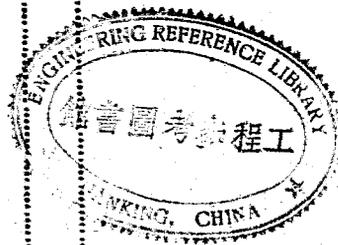
第三目 國防上之重要性

目

錄

一

九
一
四



- 一、溝通南北之交通
- 二、接通東南與西北之交通
- 三、聯絡東南各省之交通
- 四、聯絡西南各省
- 五、增多我國之出海口
- 六、開發關於軍事上之鑛產

第三節 粵漢鐵路關於我國文化之重要……………一七

- 第一目 溝通南北之文化……………一七

- 第二目 改變南北之語言……………一九

第四節 粵漢鐵路關於我國經濟之重要……………一九

- 第一目 經濟之發展……………二〇

- 一、工業 一、商業 三、農業 四、鑛業 五、森林 六、水產

- 第二目 東南市場之變動……………二九

- 一、武漢市場之繁榮 二、廣州市場之發達 三、上海市場之衰落

第二章 築路歷史……………三一

第一節 我國鐵道修築略史……………三一

- 第一目 初期之興築……………三一

- 第二目 路政之遞嬗……………三五

- 一、借款築路時代 二、拒債自築時代 三、鐵道國有時代 四、軍人掌政時代

- 五、國民政府時代

第三目 孫總理之鐵道計劃.....五四

一、中央鐵路系統 二、東南鐵路系統 三、西南鐵路系統 四、西北鐵路系統

五、東北鐵路系統 六、擴張西北鐵路系統 七、高原鐵道系統

第四目 蔣委員長之五年鐵道計劃案.....五七

一、東南鐵道網 二、西南鐵道網 三、西北鐵道網

第二節 粵漢鐵路修築歷史.....六一

第一目 全路沿革.....六一

第二目 廣三段沿革.....七一

第三目 株萍段沿革.....七三

第四目 廣韶段沿革.....七四

第五目 武長段沿革.....七六

第六目 株韶段沿革.....七七

第七目 黃埔支線.....八〇

第八目 附廣九路(併英段).....八二

第三章 工程概況.....八五

第一節 廣韶段工程.....八五

第一目 路基工程.....八五

第二目 橋梁涵洞工程.....八六

一、英德大橋 二、其他橋梁

第三目 隧道工程.....九〇

一、大廟峽隧道 二、盲子峽南隧道 三、盲子峽北隧道 四、鴉髯頭隧道

五、清風亭隧道

第二節 株韶段工程.....九二

第一目 路線測量.....九五

一、第一總段 二、第二總段 三、第三總段 四、第四總段 五、第五總段

六、第六總段 七、第七總段

第二目 路基工程.....一〇〇

一、第一總段 二、第二總段 三、第三總段 四、第四總段 五、第五六兩

總段 六、第七總段

第三目 橋梁工程.....一〇三

一、四大鐵橋 二、五大拱橋 三、其他鐵橋

第四目 隧道工程.....一一〇

一、高廉村隧道 二、大沿水隧道 三、岐門隧道 四、梅山隧道 五、新秦

隧道 六、圓螺角隧道 七、白石面隧道 八、梯子嶺隧道 九、確燈沖隧道

十、省界隧道	十一、燕塘隧道	十二、白石渡隧道	十三、摺嶺隧道	十四
、廬家灣隧道	十五、虎形坳隧道	十六、婆婆崖隧道	十七、金龍山隧道	

第五目 鋪軌工程	一八
第六目 車輛設備	一九

第三節 北段湘鄂路工程

第一目 路基工程	二四
第二目 敷軌工程	二五
第三目 橋梁工程	二五
一、較大鐵橋	
二、其他鐵橋	

第四章 沿途物產

第一節 鑛產物

第一目 煤礦	三二
一、曲江臘石壩煤田	三二
二、曲江鷓鴣石煤田	三二
三、曲江縣之富國煤礦	三二
四、樂昌	
五、樂昌羅家渡田頭煤田	三三
六、湘粵交界之狗牙洞煤礦	三三
七、宜章	
八、宜章野石舖煤田	三三
九、資興	
十、資興江市煙煤礦	三三
十一、郴縣	
十二、郴縣煤田	三三
十三、桂陽	
十四、桂陽之煤	三三
十五、常寧	
十六、常寧之煤	三三

粵漢鐵路備覽

- 鐵礦 十五、衡山霞流沖煤田 十六、湘潭譚家山煤田 十七、醴陵石門口煤礦
- 十八、江西萍鄉煤礦 十九、湘鄉垵頭山煤田 二十、湘鄉洪山殿煤田 二十一
- 、湘鄉梓門橋煤田 二十二、寧鄉清溪沖煤田 二十三、湖北蒲圻崇陽嘉魚武昌煤
- 礦 二十四、大冶縣石灰窰煤田 二十五、陽新縣煤礦

第二日 鐵礦.....一五〇

一、耒陽鐵礦 二、攸縣鐵礦 三、寧縣鐵礦 四、大冶鐵礦 五、鄂城鐵礦

第三日 鉛鋅礦.....一五四

- 一、郴縣金船塘鉛礦 二、臨武茶山鉛礦 三、常寧水口山之鉛鋅礦 四、衡山
- 銀坑沖鉛鋅礦 五、湘鄉鴉頭山鉛鋅礦 六、衡山福田鋪鉛鋅礦 七、臨湘官山
- 段鉛礦

第四日 錫礦.....一五八

一、曲江錫礦 二、宜章錫礦 三、新化錫礦 四、益陽板溪錫礦

第五日 鎢礦.....一六一

一、中山縣鎢礦 二、河源縣鎢礦 三、英德八寶山鎢礦 四、翁源鎢礦

五、樂昌鎢礦 六、資興瑤崗仙鎢礦 七、汝城鎢礦 八、茶陵鎢礦

第六日 食鹽.....一六六

一、廣東之鹽區 二、湘潭資鹽礦 三、醴陵攸縣資鹽礦

第七日 錳礦.....一七〇

一、郴縣錳鐵 二、耒陽錳鐵 三、常寧錳鐵 四、湘潭上五都錳鐵 五、湘潭九嶷沖錳鐵 六、岳陽青岡驛錳鐵

第八目 錫砒鐵.....一七三

一、郴縣安源錫砒鐵 二、臨武香花嶺錫鐵 三、桂陽大順寮錫砒鐵 四、常寧炭山窩錫鐵 五、常寧倒石湖錫砒鐵

第九目 硫磺鐵.....一七五

一、郴縣柴山磺鐵 二、郴縣柿竹園磺鐵 三、常寧水口山磺鐵 四、湘鄉硫磺鐵

第十目 金鐵.....一七八

一、廣東各縣之沙金 二、平江金鐵 三、桃源金鐵

第十一目 銅鐵.....一八二

一、桂陽綠紫坳之銅鐵 二、常寧大義山銅鐵

第十二目 其他礦產.....一八三

一、耒陽馬水石墨鐵 二、湘潭石膏鐵

第二節 農產物.....一八四

第一目 穀米.....一八四

一、粵漢路南段之米市 二、衡陽之米市 三、易谷河之米市 四、靖港之米市
五、鐵罐嘴之米業 六、津市之米業 七、南縣縣城之米業 八、安鄉縣城之米

業 九、華容縣城之米業 十、沅江縣城之米業

第二目 大豆.....一九二

第三目 麻類.....一九三

一、郴縣苧麻 二、耒陽苧麻 三、醴陵苧麻 四、瀏陽苧麻 五、沅江苧麻

六、臨湘苧麻 七、蒲圻苧麻 八、咸寧麻產

第四目 麥類.....一九七

第五目 棉花.....一九九

一、湖南之棉業 二、湖北之棉業

第六目 甘蔗.....二〇五

第七目 煙草.....二〇九

一、鶴山煙葉 二、源潭煙葉 三、南雄煙葉 四、郴縣煙葉 五、臨湘煙葉

六、賀勝橋煙葉

第八目 桐茶油.....二一三

一、桐油之一般 二、樂昌之桐油市場 三、衡陽之桐油市場 四、湘潭之桐油

市場 五、洪江之桐油市場 六、長沙之桐油市場 七、益陽之桐油市場

八、常德之桐油市場 九、岳陽之桐油市場 十、漢口之桐油市場 十一、茶油

之一般 第九目 其他農產品.....二二五

第三節 林產物

- 一、落花生
- 二、瓜子
- 三、薯芋
- 四、蓮藕
- 五、竹筍
- 六、百合
- 七、涼薯
- 八、雜糧
- 九、牲畜
- 十、家禽

第一目 木材

- 一、北江杉木
- 二、湘南各縣之松杉及雜木
- 三、沅水流域之辰杉
- 四、其他各

縣之木材

第二目 水果

- 一、四會之柑
- 二、新會甜橙
- 三、增城荔枝
- 四、石峽龍眼
- 五、花埭楊桃
- 六、瓊洲波羅
- 七、廣東香蕉
- 八、南華李
- 九、沙田及洪江柚子
- 十、其他

果品

第三目 茶葉

- 一、廣東茶葉
- 二、湖南茶葉
- 三、湖北茶葉

第四目 冬菇

第五目 其他林產物

第四節 水產物

第一目 海產物類

- 一、海產魚類
- 二、海產藻類

目

錄

第二目 內河魚產.....二五五

- 一、廣東魚產
- 二、湘南池魚
- 三、衡陽之魚苗
- 四、沅江之銀魚

第五節 工藝品.....二五八

第一目 紡織業.....二五八

- 一、廣東之紡織廠
- 二、湖南第一紡織廠
- 三、武昌湖北紡織廠
- 四、其他紗廠
- 五、申新第四廠

第二目 絲織業.....二六五

- 一、廣東之絲織業
- 二、漢口之毛絨紗織廠

第三目 糖業.....二七二

- 一、太古精糖公司
- 二、中華製糖公司
- 三、廣東計劃設立之製糖廠

第四目 水泥業.....二七四

- 一、廣州士敏土廠
- 二、西村士敏土廠
- 三、青州洋灰公司
- 四、華記湖北水泥公司

第五目 燭皂業.....二七七

- 一、廣東之肥皂業
- 二、湖南之肥皂業
- 三、湖北之肥皂業

第六目 火柴業.....二八二

- 一、廣東之火柴業
- 二、長沙及漢口之火柴業

第七目 冶鐵業.....二八五

第五章

名勝古蹟

三二七

一、廣東鋼鐵廠 二、湖南鍊鉛廠 三、湖南鍊鋅廠 四、漢陽鐵廠 五、大冶鐵廠 六、湖北揚子機器公司鐵廠

第八目 刺繡業.....二九三

第九目 化妝飾品業.....二九五

第十目 樹膠皮革業.....二九七

一、橡膠業 二、皮革業

第十一目 食品罐頭業.....三〇一

一、麵粉業 二、碾米業 三、釀造業 四、餅乾糖果廠

第十二目 玻璃陶瓷業.....三〇九

一、廣東之石灣密 二、廣東藝成化砂玻璃廠 三、廣東富民化砂玻璃廠 四、湖南衡陽玻璃廠 五、湖南醴陵瓷業 六、長沙台田瓷業 七、湖南長沙寶華玻璃公司 八、長沙麓山玻璃公司

第十三目 其他工業.....三一八

一、新會葵扇 二、廣州象牙雕刻品 三、廣州玉石紅木業 四、廣東之新藥業

五、臨武之龍鬚草蓆 六、湖南之夏布業 七、湖南之鞭炮業 八、湖南之毛筆業 九、長沙之丁製鴛鴨絨 十、邵陽及益陽之竹工 十一、瀏陽之菊花石

第一節 廣東境內之勝蹟.....三二七

第一目 廣州名勝.....三二七

- 一、中山先生紀念堂及紀念碑
- 二、中央公園
- 三、黃花崗
- 四、白雲山
- 五、六榕寺
- 六、荔枝灣
- 七、海珠橋
- 八、嶽珠崗
- 九、牂牁江
- 十、廣州之烈士墓
- 十一、西樵山

第二目 廣州古蹟.....三三五

- 一、鎮海樓
- 二、銅壺滴瀝
- 三、九曜石
- 四、廣州之古剎

第三目 清遠勝蹟.....三四〇

- 一、滙江口之名勝

第四目 英德勝蹟.....三四一

- 一、李藩碑
- 二、南山寺
- 三、冷熱岩
- 四、碧落岩
- 五、中山公園
- 六、帽子嶺
- 七、其他勝蹟

第五目 曲江勝蹟.....三四三

- 一、皇崗山
- 二、芙蓉山
- 三、九成台
- 四、紫微岩
- 五、南華寺

第六目 樂昌勝蹟.....三四四

- 一、古佛岩
- 二、西石岩
- 三、韓文公廟
- 四、梅山瀑布
- 五、九龍十八灘
- 六、金鷄嶺

第七目 廣三支線勝蹟.....三四六

一、石圍塘站名勝 二、三水縣名勝
第二節 湖南境內之勝蹟……………三四七

第一目 宜章名勝……………三四七

一、長岩 二、蒙岩

第二目 郴縣勝蹟……………三四八

一、義帝墓 二、叉魚亭 三、三絕碑 四、北湖水月 五、蘇仙嶺 六、

溫泉

第三目 永興名勝……………三五二

第四目 耒陽勝蹟……………三五二

一、蔡子池 二、谷郎碑 三、鳳雛亭 四、飲馬槽 五、杜甫墓 六、耒

陽十景

第五目 衡陽古蹟……………三五四

一、思杜亭 二、開雲樓 三、趙竹宅 四、彭公祠

第六目 衡陽名勝……………三五六

一、迴雁峯 二、石鼓 三、東洲 四、岳屏山 五、西湖 六、花藥山

七、青草橋 八、來雁塔 九、嘉樹園

第七目 衡山古蹟……………三五九

一、李泌宅 二、懷素塔

目

錄

第八目 南嶽形勢.....三六〇

第九目 南嶽勝蹟.....三六一

一、南嶽市 二、南嶽廟 三、祝聖寺 四、白沙書院 五、南嶽圖書館

六、接龍橋 七、絡絲潭 八、玉版橋 九、半山亭 十、鄴侯書院 十一

、南天門 十二、獅子岩 十三、上封寺 十四、祝融峯 十五、望日台

十六、普光殿 十七、老塔扎 十八、磨鏡台 十九、福嚴寺 二十、南台寺

二十一、黃庭觀 二十二、聖經學校 二十三、水簾洞 二十四、方廣寺 二五、駒巖峯

第十目 湘潭勝蹟.....三七一

一、昭山 二、楊梅洲 三、雙壘坊 四、株洲站之勝蹟

第十一目 醴陵勝蹟.....三七三

一、紅絲墓 二、狀元洲 三、梯雲閣 四、淶江橋 五、醴泉 六、東台

集鳳

第十二目 長沙名勝.....三七五

一、天心閣公園 二、猴子石 三、雨花亭 四、金盆嶺 五、水陸洲 六

、朱家花園 七、開福寺 八、容園 九、給孤園

第十三目 長沙古蹟.....三七八

一、定王台 二、賈太傅祠 三、蔡公墳 四、韓玄墓 五、曾公祠

第十四目 嶽麓山勝蹟.....三八〇

一、愛晚亭	二、麓山寺	三、黃蔡墓	四、望湘亭	五、達峯墓	六、嶽麓書院	七、禹王碑	八、赫石坡公園
-------	-------	-------	-------	-------	--------	-------	---------

第十五目	湘陰古蹟	三三三
------	------	-----

第十六目	岳陽勝蹟	三三四
------	------	-----

一、糜城	二、魯肅墓	三、小喬墓	四、君山	五、岳陽樓
------	-------	-------	------	-------

第十七目	臨湘名勝	三八六
------	------	-----

一、馬鞍山	二、臨湘磯	三、西湖
-------	-------	------

第十八目	瀟湘八景圖記	三八七
------	--------	-----

第二節 湖北境內之勝蹟

第一目	蒲圻勝蹟	三八九
-----	------	-----

一、凌巖白龍寺	二、豐財山	三、馬鞍山
---------	-------	-------

第二目	咸寧勝蹟	三九〇
-----	------	-----

一、潛山寺	二、西河橋	三、東門山	四、溫泉
-------	-------	-------	------

第三目	武昌勝蹟	三九一
-----	------	-----

一、武昌古蹟	二、武昌名勝
--------	--------

第四目	漢口名勝	三九三
-----	------	-----

一、中山公園	二、萬壽宮
--------	-------

第五目	漢陽勝蹟	三九四
-----	------	-----

- 一、古琴台
- 二、大別山
- 三、晴川閣
- 四、鸚鵡洲
- 五、尉武山
- 六、大軍山
- 七、歸元寺
- 八、雙月湖

第六章 旅運便覽.....三九七

第一節 客貨運章摘要.....三九七

第一目 旅運須知.....三九七

- 一、客票價目之構造及其規定
- 二、臥車及飯車之設備
- 三、行李運輸

第二目 貨尚須知.....四〇四

- 一、運價構造述略
- 二、鐵道負責運輸

第三目 聯運摘要.....四一〇

- 一、聯運規章略述
- 二、貨物負責聯運
- 三、本路與公路聯運
- 四、鐵路與輪船負責聯運

第四目 粵漢鐵路運價現狀.....四一四

- 一、湘鄂段
- 二、株韶段
- 三、貨物運價等級
- 四、整車貨物運價表
- 五、客票價目

第二節 車程站驛.....四三三

第一目 全路站驛.....四三三

- 一、幹線車站
- 二、廣三支線車站

第二日 行車時程……………四四三

一、北上車各次行車時刻表 二、南下車各次行車時刻表 三、廣三支路上行車時

刻表 四、廣三支路下行車時刻表

第三節 沿途城市指南……………四四五

第一日 廣州……………四四五

一、城市概況 二、交通情形 三、旅社情形 四、機關團體 五、貨幣情形

第二日 新街……………四六六

第三日 源潭……………四六七

一、市鎮概況 二、交通情形 三、旅社情形 四、機關團體

第四日 英德……………四六九

一、城市概況 二、交通情形 三、旅社一覽 四、機關團體

第五日 曲江……………四七一

一、城市概況 二、交通情形 三、旅社一覽 四、機關團體 五、商場

第六日 樂昌(附坪石)……………四七五

一、城市概況 二、交通概況 三、旅社一覽 四、機關團體 五、坪石概況

第七日 宜章(附白石渡)……………四八〇

一、城市概況 二、交通概況 三、旅社一覽 四、機關團體 五、白石渡概況

第八日 郴縣……………四八三

一、城市概況 二、交通情形 三、旅社一覽 四、機關團體 五、商場情形

第九目 高亭司.....四八七

第十目 耒陽.....四八八

一、城市概況 二、交通概況 三、旅社一覽 四、機關團體 五、商場情形

第十一目 衡陽.....四九一

一、城市概況 二、交通概況 三、旅社一覽 四、機關團體

第十二目 衡山(附南嶽).....五〇〇

一、城市概況 二、交通概況 三、旅社一覽 四、機關團體 五、南嶽一般

第十三目 株洲.....五〇七

一、市鎮概況 二、交通情形 三、旅社一覽 四、機關團體

第十四目 長沙.....五一〇

一、城市概況 二、交通概況 三、旅社一覽 四、機關團體 五、娛樂場所

第十五目 汨羅.....五二三

一、城市概況 二、交通情形 三、旅社一覽 四、機關團體 五、城陵磯概況

第十六目 岳陽(附城陵磯).....五二五

第十七目 臨湘.....五二九

一、城市概況 二、交通情形 三、旅社一覽 四、機關團體

第十八目	蒲圻	五三一
一、城市概況	二、交通情形	三、旅社情形
四、機關團體		
第十九目	咸寧	五三三
一、城市概況	二、交通情形	三、旅社情形
四、機關團體		
第二十目	武漢三鎮	五三五
一、武昌城市概況	二、漢口市場概況	三、交通情形
四、旅社概況	五、	
機關團體		
第二十一目	廣三支路城市	五五〇
一、佛山鎮概況	二、西甯鎮紀略	三、三水縣概況

地圖目次

粵漢鐵路簡明圖.....一頁前

湘鄂桐油產銷運道圖.....二四一頁後

廣州市最新馬路全圖.....四四八頁後

曲江縣城圖.....四七二頁後

郴縣街市圖.....四八四頁後

衡陽城市圖.....四九二頁後

長沙市圖.....五一一頁後

岳陽縣城圖.....五二六頁後

武漢三鎮圖.....五四〇頁後

照片目次

韶州大鐵橋.....一〇四頁後

耒河大鐵橋.....同前

泅水大鐵橋.....同前

潞江大鐵橋.....同前

大沿水隧道及鐵路.....同前

風吹口拱橋.....同前

懸崖測量情形.....同前

圓螺角隧道.....一一〇頁後

沿武水鳥瞰梅山隧道.....同前

由白石渡隧道透望燕塘隧道.....同前

株韶段鋪軌工程.....一八頁後

粵漢鐵路首次直達通車.....同前

衡陽車站殿基攝影.....同前

衡陽車站.....同前

廣州中山紀念堂.....三二八頁後

黃花崗七十二烈士墓.....同前

廣州越秀公園.....同前

廣州五層樓.....同前

廣州海珠橋.....同前

廣州海珠前風景.....同前

廣州花塔.....同前

韶州中山公園.....三四四頁後

韶州南華寺.....同前

韶州武溪公園.....同前

郴縣義帝墓.....三四八頁後

郴縣又魚亭故址	同	前
郴縣蘇仙嶺遠景	同	前
郴縣馬嶺之雲松	同	前
耒陽蔡侯祠	三五二頁後	前
耒陽張飛飲馬槽	同	前
耒陽杜甫墓	同	前
衡陽石鼓書院	三五六頁後	前
衡陽東洲船山學校	同	前
衡陽迴雁峯	同	前
衡陽嘉樹園	同	前
南嶽廟正殿	三六一頁後	前
南嶽廟西川門	同	前
南嶽鄴侯書院	同	前
南嶽絡絲潭瀑布	同	前
長沙中山紀念堂	三七六頁後	前
長沙天心閣	同	前
長沙民衆俱樂部	同	前
長沙容園	同	前
嶽麓山愛晚亭	三八〇頁後	前

嶽麓山雲麓宮	同	前	
嶽麓山禹王碑	同	前	
嶽麓山蔡松坡墓	同	前	
岳陽樓	三八四頁後	前	
岳陽君山二妃墓	同	前	
岳陽魯齋墓	同	前	
岳陽小喬墓	同	前	
武昌黃鶴樓	三九二頁後	前	
武昌珞珈山	同	前	
武昌抱冰堂	同	前	
武昌洪山塔	同	前	
漢口中山公園	三九四頁後	前	
漢口沿江馬路風景	同	前	
漢口中山公園前	蔣委員長銅像	同	前
兩湖書院	同	前	
漢陽伯牙台	同	前	
漢陽晴川閣	同	前	
漢陽歸元寺	同	前	

粵漢鐵路備覽

程人員，亦以計劃已定，工款有着，乃積極進行，韶州至樂昌一段，早於民國二十二年八月間，完成通車，其樂昌至株州之四百零六公里，亦以數年之努力，業於二十五年四月二十八日，全路接軌，茲正式通車，又已數月，著者樂觀其成，爰將此路之沿革工程物產名勝古蹟，以及旅運須知，城市指南，分章敘述，彙爲是書。沿途旅客，枯坐車中，偶得是書而瀏覽之，或將有所興感也。

第一節 粵漢鐵路關於我國政治之重要

第一目 我國古代路政

國家之強盛，其全國交通，必甚便捷，政治組織，亦必甚嚴密，如是乃能呼應靈通，如身使臂，如臂使指，雖全國上下，遠在邊陲，亦可一呼百諾，如響斯應，如影隨形，庶可以全國人民之力量，共謀增進國家之福利也。否則，雖有優良法制，亦必因地理上之障礙，而未能普遍奉行，以收成效。甚或隔閡橫生，感情日薄；政府施行政令，而民間之阻礙隨之，由是釀成變亂，滋生事端，爲患之大，豈可究詰。我國古代各朝，已見及此，對於交通，力圖便利，雖其所用工具，不若今日鐵道之便捷，然其注意驛道，則視今如出一轍也。其在周時，已設塗職，凡國野之道，十里有廬，廬有飲食，三十里有宿，宿有路室，以備康莊遠，定其等級。以遺人合方，司其葺修。至於戰國，輒以道蕪不治，爲亡國之徵。嬴秦崛起，乃治馳道，以爲御蹕，直道千里，以行征伐。漢代繼之，更闢劍閣，修築棧道，縣縣千里，起亭列戍，以通西域。武侯南征，復自邛雅經建昌會川，以渡金沙江，而入姚安，開一川滇交通大道。自是而後，唐宋遼金，代有驛政。元有站赤及急遞鋪兵之制，明有會同館及水馬驛之遞，清有鋪遞驛遞之分。類皆載馳載驅於國

道驛道者也。凡此各朝，以其注重驛道，故能統一寰宇，施化邊陲，而屹然獨立於昔日也。現代文明進化，甚於往昔，其人事之紛紜，政治之殷繁，更今非昔比，此交通之所以日新月異，而政府之所以定爲要政也。夫世界各國，大都鐵軌縱橫，密如蛛網，海輪航駛，直同梭織，空間飛行，更若流星，此外如電話電報，幾於無處不有，全國各地，無論遠近，莫不朝發而夕至，使全國上下，聲氣相通，而統一之政治以成，故吾人對於外邦之強盛，不可徒存豔羨之心，當推原其故，擇其要點，而自求策勵也。總之，粵漢鐵路之完成，關係我國政治者頗大，特於下文，略書其梗概焉。

第二目 政治上之重要性

吾人欲知粵漢鐵路在我國政治上所處地位之重要，當先研究本路所經之湘鄂粵三省，在歷史上所發生之事變；湘鄂二省，歷屬荆楚，中原撥攘，間亦獨自爲政，另樹旗幟，然一經承平，則仍隸屬版圖，且歷代鉅大匪亂，起自湘鄂二省者，實不多見，揆厥原因，蓋以湘鄂二省，與中原之交通，無高山峻嶺之阻礙，而又擅長江之利，湖南一省，則湖資沅澧，北匯洞庭。湖北之漢水，更聯貫全省西北與東南之交通，在昔日之運輸，以水運爲最便捷，湘鄂二省，既擅水利，則禍亂亦無以自起。然反視粵省，以五嶺之隔，交通險阻，自成一區。故自秦漢以降，脫離中原而獨立者計二次，爲變亂之發源地者一次，爲革命之策源地者亦一次，事之宜否？姑置不論，而各自利用其險阻之心理，則同出一轍。茲將此四次之變動，述其大略，以資參考。

一·秦漢南越王趙佗之變

南越王趙佗之立，其詳細經過，頗值得研究，惟本章篇幅有限，不能詳述。故僅就駁事者欲憑藉險阻，因而稱帝之心理，予以研究，特節錄資治通鑑第十二卷之紀載於次，以示其大略：

「漢高帝十一年五月，詔立秦南海尉趙佗爲南越王，使陸賈即授璽綬，與剖符通使，使和集百越，無爲南邊患害。初，秦二世時，南海尉任囂病且死，召龍川令趙佗語曰：『秦爲無道，天下苦之，聞陳勝等作亂，天下未知所安，南海僻遠，吾恐盜兵侵地至此，欲與兵絕新道自備，待諸侯變，會病甚；且番禺負山，險阻南海，東西數千里，頗有中國人相輔，此亦一州之主也。可以立國。郡中長吏，無足與言者，故召公告之。』即被佗書，行南海尉事。囂死。佗即移檄告橫浦陽山邊谿關曰：『盜兵且至，急絕道聚兵自守。』因稍以法誅秦所置長吏，以其黨爲假守。秦已破滅，佗即擊併桂林象郡，自立爲南越武王。陸生至，尉佗燧結筮，僭見陸生，陸生說佗曰：『足下中國人，親戚昆弟墳墓在真定。今足下反天性，乘冠帶，欲以區區之越，與天子抗衡爲敵國，禍且及身矣。且夫秦失其政，諸侯豪傑並起，唯漢王先入關，據咸陽。項羽背約，自立爲西楚霸王，諸侯皆屬，可謂至強；然漢王起巴蜀，鞭笞天下，遂誅項羽滅之。五年之間，海內平定，此非人力，天所建也。天子聞君王王南越，不助天下誅暴逆，將相欲移兵而誅王，天子憐百姓新勞苦，故且休之。遣臣授君王印，剖符通使，君王宜郊迎，北面稱臣。乃欲以新造未集之越，倔強於此，漢誠聞之，掘燒王先人家，夷滅宗族。使一偏將將十萬衆臨越，則越殺王降漢，如反覆手耳。』於是尉佗乃蹶然起坐，謝陸生曰：『居蠻夷中久，殊失禮義。』因問陸生曰：『我孰與蕭何曹參韓信賢。』陸生曰：『王似賢也。』復曰：『我孰與皇帝賢。』陸生曰：『皇帝繼五帝三王之業，統理中國，中國之人以億計，地方萬里，萬物殷富，政由一家，自天地剖判，未始有也。今王衆不過數十萬，皆蠻夷崎嶇山海間，譬若漢一郡耳，何乃比於漢。』尉佗大笑曰：『吾不起中國，故王此，使我居中國，何遽不若漢。』陸生居數月，卒拜尉佗爲

南越王」。

由上文觀之，則知秦時之南海尉任囂，其處心積慮即以「南海僻遠」，欲乘亂以自暹，無如天人不順，奮志以歿，趙佗師襲故智，其初步計劃，即爲「絕道自守」，而恃南海之險，自立爲南越王矣。至於陸生，亦稱南越爲「蠻夷崎嶇山海間」。宜夫任囂趙佗，皆就此立意，足徵越南之險阻，爲不誣矣。漢高祖才大略，其於趙佗，何嘗不欲臨之以兵，而結果託以「憐百姓新勞苦，故且休之」，其辭則善，其意則係畏其險阻，恐臨之以兵，未必即能操勝算也。

一·南漢王劉巖之立

五代梁時，粵曾一度脫離中原而獨立，國號南漢。言史乘者，多言劉隱，其實乃劉隱之弟劉巖也。考劉隱爲清海節度使，始於唐天祐二年，本爲前清海節度使徐彥若之遺表，舉隱以自代，唐朝不欲俾劉，乃以兵部尚書崔遠任之，遷至江陵，聞嶺南多盜，且畏隱不受代，不敢前往，唐廷乃召遠還，而劉隱復以重賂結納朱全忠，得以真除。及朱全忠襲帝位，國號曰梁，更於梁開平二年，加劉隱爲清海靜海節度使，蓋奄有交廣二州之地矣。梁乾化元年，劉隱病危，表其弟劉巖襲位。巖以南海險阻，宜以有爲，乃曰：「吾安能梯山航海，受制於人」，故於貞明三年秋，即皇帝位於番禺。國號大越，大赦，改元乾亨，並以梁使趙光裔爲兵部尚書，節度副使楊桐潛爲兵部侍郎，節度判官李殷衡爲禮部侍郎並同平章事。建三廟，追尊祖安仁曰太祖文皇帝。父謙曰代祖聖武皇帝。兄隱曰烈宗襄皇帝。而以廣州爲興王府。翌年冬十一月，巖祀南郊大赦，改國號曰南漢。於是廣州一隅，乃完全與中原成對敵之勢矣。考其原因，實以廣州與中原之交通，須「梯山航海」，始可到達。是時中原多故，南海生民，本可小康，然以地處僻遠，致啓野心家之雄圖，而不免同陷紛擾之局矣。

三·太平天國之洪秀全

太平天國王洪秀全，爲廣東花縣人，按花縣與廣州市所在地之南海縣，境壤相接，粵漢鐵路之新街站，卽爲花縣之屬地。由花縣北上經清遠英德兩縣之後，卽漸入五嶺山脈中，南漢劉巖所謂須『梯山』之道也。洪秀全生處險地，雄心勃發，欲乘天時地利之助，以圖大業。故研究太平天國史乘者，除注意其政治環境與時代背景外，對其所處之地勢，亦應三致意焉。惟考洪秀全於滿清道光二十九年，（西曆一八四九年）與楊秀清，蕭朝貴，馮雲山，韋昌輝，石達開等，起兵於廣西桂平縣之金田村。當時頗受制於廣西提督向榮，都統烏爾泰，賽尙阿等，及移兵取道州，陷江華永明後，洪楊全軍，皆萃集於郴縣茶陵間，而直趨長沙，不克，乃渡湘江，轉益陽，過洞庭，陷岳陽，攻漢陽武昌，均皆下之，中原大震。更順流東下，於咸豐二年二月，直躡金陵，上尊號，稱太平天國。由是中國紛擾歷十餘稔，而滿清雖竭盡天下之力，僅乃平之。此種鉅大變亂，實中國近代史上永難磨滅之事實也。

四·孫中山先生之國民革命

孫中山先生致力於國民革命，凡數十年，所遭失敗，亦達十有餘次，而最有名之十次革命失敗運動，尤爲國人所盡曉，此十次運動中，竟有八次，係舉事於廣東境內。如民國紀元前十七年乙未廣州之役，紀元前十二年庚子惠州之役，紀元前十年壬寅廣州之役，紀元前五年丁未黃岡之役，及同年防城之役，欽廉上思之役，紀元前二年廣州新軍之役，以及紀元前一年，辛亥廣州三月二十九日黃花岡之役，除紀元前六年丙午湖南瀏醴之役，及丁未廣西鎮南關之役外，其餘各次，大都在廣東境內，考其原因，亦以廣東偏處南隅，距離太遠，滿清政府，實有鞭長莫及之勢，故中山先生利用此點，在粵舉事，實非偶然。著者走筆

至此，深覺凡百事件，有利必有弊，交通不便，本為極端有弊之事，然總理用之，竟以打破中國四千餘年之專制政體，而建立現在之民國。設滿清政府，於完成蘆漢鐵路後，即從事完成粵漢鐵路，以交通上之便利，必將予總理之革命運動以莫大之打擊。此又為著者所引為大幸也。

茲者，國家業經統一，政治亦經趨入正軌，對於滿清政府前日之失，應即引以為戒，如二十五年廣東陳濟棠之變，設發生在粵漢鐵路未完成以前，則平靖禍亂，絕無如是之迅速也。粵陳於六月二日發表通電，八日即舉行誓師典禮，預備十二日，即須攻下衡陽，不圖中央大軍，於十一日晚間，以粵漢鐵路運輸迅速之故，到達衡陽，粵陳之第一步計劃，既然失敗，乃不得不師取趙佗故智，「絕道自守」，榮昌以下之攻門鐵橋即為其所炸燬。形勢一變，解決自速，此為粵漢鐵路通車以後，第一次對國家之大功績，尤足顯其在國家政治地位之重要矣。

以歷史上之史事證明，此路完成之後，廣東險阻業已破除，是廣東一省，將來亦必能永在中央政府統一下，而絕無其他變故發生也。至於西南各省，因此路之完成，亦有相當之變動，湘黔湘桂滇粵諸路完成後，則本路之補助線更多，而本路亦更形重要矣。茲將鐵道部民國十八年調查西南各省與首都之交通情況表，列之於後，以供參閱：

省別	省會	哩	程	未通車日程	已通車時程	說
雲南	昆明	一八二	哩	十二日	六十小時	由省會入京可循沿粵滇粵漢京湘等線
貴州	貴陽	一四〇	哩	二十餘日	四十七小時	由省會入京可循湘黔京湘等線
廣西	南寧	一四九	哩	十日	五十小時	由省會入京可循湘桂粵漢京湘線等

廣東	廣州	九一二哩	四	日	四十四小時	由省會入京可循粵漢京湘等線
江西	南昌	四三八哩	二	日	十五小時	由省會入京可循京湘路線
湖南	長沙	七一二哩	五	日	二十七小時	由省會入京可循粵漢京湘等線

準上以觀，在本路未通車以前，廣東與南京之交通，由海道南下，至少必需四日，且係海輪運輸，在海運幼稚之我國，其載運力量，實甚渺小，今粵漢鐵路完成，由本路與京湘路線銜接，不特運輸力量增加若干倍數，即時間亦可縮短至四十小時。至遠如雲南一省，在未通車以前，須十二日之久，而通車以後，則僅須六十小時，兩相比較，其差度竟在五倍左右，最近如江西一省，前須二日，今則僅十五小時矣。上表所列各省，均為西南要區，亦即復興我國之根據地。若以昔日之交通情況而言，與首都之關係，實覺隔離太遠，殊難以收指臂之效。現以粵漢鐵路完成之故，此種情形，已發生莫大之變動，茲將其有裨益國家政治者數點，分述於次。

一、迅於傳遞政令 國家政令之發佈，關係於政治之施行者甚大，發佈者與執行者，若距離太遠，則不免情形隔閡，引起疑竇，執行既難，則必百政荒廢也。至於人民，亦以上下阻隔，不易了解，奉行之始，輿論參差。西南各省，以川流之錯雜，山脈之起伏，不特各省之風俗不同，即一縣之內，亦多有迥然各異者，故此路一通，各省往返首都者，必漸增多，因得了解國家施政之方針，而必樂於奉行者也。

二、易於平靖邊患 西南各省，以山脈盤錯，山箐林密，易滋草莽，若不迅即平靖，每易釀成燎原之禍，其影響於國家之政治者甚大。粵漢鐵路完成後，此項匪禍，當可減少矣。

三、調節各省民情 粵漢鐵路所經之湘鄂粵三省，民性既不相同，而附近各省如江西貴州雲南廣

西之習俗，尤大相徑庭。國家統一，政令一致，而人民性習，各不相同，殊足影響國策之施行；如鄂人之勁強儉樸，秉性溫和，便捷活潑，獨具特性。贛人習於經商，精明勝計，然囿於故習。湘人勇敢好義，富責任心，善於圖始，而拙於守成。粵人則勤勉敏捷，遠遊貿易，冠於各省；至於桂人，則誠拙耐勞，精明強悍，爲其特長，滇人則習性古樸，個性懶強，又不同於他省矣。黔民強悍，與湘人相近，惟智識稍形落後耳。此專就民性而言，至若風俗之不同，語言之各異，均各自成一區，不相吻合，因限於篇幅，且略而不具。總之，民性不同，風俗各異，在統一之國家內，實不應有，今粵漢鐵路既成，西南人民之往還必夥，接觸一多，則習俗自變矣。

四·發展各省交通 粵漢鐵路，爲南北一大幹線，今既已告成，則修築支線自易，鐵路網如能早成一，則政治之效率亦必隨之而增加，故粵漢鐵路完成後，匪特爲我國國防上經濟上文化上之一大動脈，且亦爲政治上之一大動脈也。

總上以觀，可知粵漢鐵路本身之任務，實至重要，蓋以本路爲溝通長江與珠江之交通，南由廣九鐵路而達香港，由香港出口，可至外洋各國及南洋羣島，北則渡長江至漢口，循平漢鐵路以至北平，再由北平路以至東三省，使黑龍江黃河長江珠江，聯成一系，東則以長江輪運至江蘇安徽等省，由株州經浙贛鐵路以達江西浙江兩省，四川一省。偏處西隅，以長江之輪運，公路之修築，亦可與廣東銜接，故此路之成，在我國政治上交通上爲一大動脈，洵不誣也。

第二節 粵漢鐵路關於我國國防之重要

第一目 鐵道與國防之關係

粵漢鐵路，在我國政治地位之重要性，固如上述，然其關於國防之重要，實亦不亞於政治也。蓋我國鐵路之建築，肇議之始，厥爲受列強外交之壓迫，必不獲已，乃始興築。及其繼也，匪特建築之權，操諸外人，卽擇線勘路之政，亦多假手容卿，以致敷設路線，偏重商業，而絕少國防意義存乎其間，不知建築鐵道，固爲發展本國之經濟，而於國防之拱衛，尤爲切要。曩者，俄之欲經營遠東也。不惜於荒涼僻遠之西伯利亞，築一長凡三千九百餘英里之大鐵道，以謀東出太平洋之海口，而爲其侵略遠東之先河，故路成數年，而日俄之戰事發生矣。近且加築雙軌鐵道，卽將完成，於此亦足見蘇俄對斯路之重視也。德之經營近東也，謀出印度洋，而有建築自柏林起經達巴格達而抵波斯灣之三B鐵道，英見德如此，亦謀建築三C鐵道以抵抗之，此類鐵道之興築，非專謀經濟之開發，實爲最重要之國防鐵道也。

夫國防之要素有三，一曰軍備，二曰交通，三曰物質，而交通一項，其能任重致遠者，厥爲鐵道，故鐵道之爲用，在國防之交通上，實爲其最重要之主幹。當軍事動員之時，則須有連絡之鐵道網，以爲兵力調遣集中分佈之用，其在戰時，尤須掌握鐵道，以爲兵力轉移，軍實供給，軍補之用；是以觀察戰爭之勝敗，必以戰線之形勢，及交通網之健全與否以爲斷。試以一九一四年之歐戰證之，德軍集中軍力，最爲敏捷，於三日之內，集中三軍團兵力於國境，八日卽攻克比國之要塞，十日之間，百三十萬之大軍，卽侵入法境。餘如法國，亦能於十五日之內，集中二十軍團，以抗德軍。俄軍亦以同樣日數，集中二十五軍團於南境。皆以鐵道輸送便利，致有如此之神速也。故英國某鐵道專家有言：『英國自對德宣戰後，因禍起倉卒，一切籌劃，諸多急促簡陋，故戰事之初，殊少順利；而德國則以交之便利，鐵路之暢達，籌劃之有序，是以西部一帶，一經交鋒，銳不可當，勢如破竹，鐵道對軍運之價值，於斯可見』。細味斯言，足見鐵道對於國家戰爭之重要。其於國防之功效，豈可忽視哉！

第二目 我國鐵道之現況

鐵道關於國防之重要既如此，而我國鐵道無國防觀念者又如彼。肝衡現勢，不寒而慄，東北一隅，原以開發開採煤鐵，敷設鐵道，漸而延展成爲今日之北寧鐵路，然單軌一線，延袤千里，濱海一段，尤易受制，以致東北四省，一經淪陷，而我國即無其他鐵路，繞而應援，今日僞國之結果，實種因於僅成此路，而不謀興築其他輔助線之昔日也。西北邊陲，茫茫萬里，匪特不受政府節制，且已形同化外。推原其故，亦以平綏鐵路，僅至包頭，而俄之西伯利亞鐵路，反繞其北鄰，土西鐵道，環其西陲，受俄之影響易，而受我之政令難，形勢如此，安能堅其內向之心，以拒外侮乎？更安能破人企圖，而遏其覬覦也。東北西北之形勢，既已如此，吾人試再曠視東南，其形勢之嚴重，實亦不亞於西北也。蓋吾國東南沿海各省，除江蘇浙江而外，大都交通梗塞，形成孤立。試以福建一省而言，則接近他國，威襲尤易，福建形勢，背山面海，境內峯巒重疊，道阻難行，與鄰省聯絡，尤爲不易，其面海一方，距日屬台灣。僅一百三四十海里，而距馬公軍港，則不過一百海里而已，日之海軍，在六小時之內，即達福建海岸。而福建復無尺寸鐵道，以與浙粵贛諸省聯絡，設有戰爭，其環境之困難，豈吾人所忍言乎？最近日本浪人，時在廈門各地，肆意擾動，販毒走私，無所不爲，他人企圖，寧有止境？是則福建前途之危機，又豈亞於東北乎？福建一危，則南於粵東，西於贛省，北於江浙，諸受威襲矣。其可堪注意者，實不能以東北之患，而忘其堂奧之憂也。

東北西北東南之現勢，既已略如上述，吾人試再反觀西南之形勢，又何如乎？西南一隅，與粵漢鐵路，頗有直接關係，故叙述之處，亦須較爲詳盡，惟此綫近已完成，對於西南國防，補助實大，然只可視作幹線，而必須加築補助線以輔助之，否則亦必蹈東北之覆轍也。蓋西南一隅，非僅廣東一省，實包括廣西

雲南康藏諸省，若康藏滇桂，相繼不保，匪特粵省受迫，卽湘黔川甘，亦同受威脅。是今日西南國防，亦復岌岌，故吾人望於粵漢鐵路完成後，能迅速籌建其他輔助線，以期使西南各省，爲他日復興民族之根據地。惟今日形勢，頗覺危殆，起此沈痾，端視吾人之努力如何耳。

西南各省，與之毗連者，厥爲英法，英法之於西南，亦如日本之於東北，其稍異者，卽不如日人之急急耳。吾人試一觀雲南之東部，連接安南，而法人則築有滇越鐵路，由安南之海防，直入雲南之昆明，由滇越交界之河口起至昆明止，計程不過四百七十餘里，如法軍侵入雲南，利用滇越鐵道，以運輸軍隊，迅速之時，信宿卽達。至雲南之西部，連接緬甸，則有英之緬甸鐵路，自仰光北來，止於雲南邊境，分向兩地，一趨於騰越相對之八莫，一則止於較北之孟拱。法廠於滇東，英廠於滇北，設雲南一旦有事，則絕無其他交通路線以與內地各省聯絡，欲自外省輸送兵力，以入滇境，至速亦須一月至二月之間，如是則雲南一省，於國防之地位上，實已陷於孤立無援之境。如他人欲圖取雲南，則十日之內，法可盡佔東部，而英亦可割據西境矣。至於廣西，亦與法之安南接壤，法築有自海防至廣西南境龍州之路，雖未深入內地，然駐兵邊境，亦足窺我襟幕也。故法欲圖我西南，以兵循滇越鐵路以入滇，再由龍州以入桂，斷我援師，則滇省受人宰割者，必難幸免也。

此外，英人之於西藏，早已處心積慮，躍躍欲試，觀其於民國八年，英人催我速決西藏問題，卽欲將崑崙山以南，當拉嶺以北之地，歸其統治，此蓋彰彰明甚之事實，絕不容吾人絲毫之忽視也。及至一九三〇年，俄之土西鐵路成功後，英人更懼俄之勢力，侵入西藏，乃益增其對藏侵略之迫切，如德惠西藏政教首領達賴喇嘛，出兵進擾西康等等，故自一九三〇年而後，英國侵奪康藏邊陲之企圖，乃日趨積極而更形尖銳矣。由此可見英法二國建設鐵路之用心，及西南邊陲之危機，前日之片馬江心坡問題，不過彼國家初試其技而已，而滇越等路之敷設，亦卽帝國主義者進攻之初步。若法人更進一步，建築支線，則英必援法

人之例，另建鐵路以謀西南也。至此我國雖欲建築鐵道，亦必如東北築路，動遭掣肘，受日俄之橫加干涉也。是則西南來日之憂，又豈亞於今日之東北乎？然亡羊補牢，猶未為晚，吾國人民，苟能於此粵漢鐵路完成後，急起直追，建設西南鐵道網，則一旦漫睡有事，國內大軍，可朝發而夕至，國防之固，自意中事耳。且外人見我邊圉日固，亦可減少其圖我之野心，則邊防糾紛，自可免却不少矣。

準上以觀，吾國在過去數十年中，對於鐵道之建築，毫無國防觀念，以致藩籬盡撤，門戶洞開，人為刀俎，我為魚肉，局勢之危，豈為無因。蓋吾國之邊防，固無論矣，即國內已成鐵路，其可供戰時動員之交通線者，甯有幾許？在縱線者，則為平漢，津浦，粵漢，京滬，滬杭，杭州，北寧等線，在橫線者，則僅隴海，平綏，正大，膠濟，玉南，等線。由以上諸路之經歷，則吾國本部各省，能以鐵道施行迅速動員之省區，則惟有河北，山東，山西，陝西，江蘇，浙江，河南，湖北，湖南，江西，廣東，安徽等十二省，其餘如甘肅，四川，雲南，貴州，廣西，福建等六省，皆無適宜之鐵道交通網，以為聯絡之動作。若一旦作戰，以十八省之兵力，盡向上列數路輸送，其困難與危殆之情形，曷可言狀。且動員之一詞，就狹義言之，固為軍事之行動；然就廣義言之，則凡戰時有關係之各項事業，依一定之順序，而同時迅速進行者，統可名之為動員；如勞力動員，產業動員，科學動員，交通動員等皆是，故戰事一起，軍力之運輸，當甚迫切，而一切關於戰爭之軍實，軍械，以及兵工之運輸，其繁劇更必不亞於軍隊之調遣，以吾國交通之散漫殘缺，其能勝任愉快者，實為空想也。今假定雲南有事，試問吾國有一鐵道，可直達乎？福建有事，又有一鐵路可直達乎？他如蒙古，新疆，西藏，西康等省，又無論矣。是以在粵漢鐵路未完成以前，若中國一旦對外發生戰事，則由廣東動員之兵，僅可達於韶州，韶州以北，則轉運困難矣。由河北動員之兵，一可從平漢鐵路南下，至粵漢鐵路湘鄂段之涿口，過此又感困難矣。再則可從津浦，京滬，滬杭甬，杭州等路南下，但過鄞縣以南，則交通斷絕。由杭州以接玉南鐵道，而南昌以南，玉萍一線，尙未完成，運輸

之力，於此而止。北方之兵力，不能傾注於南方，猶如人身之血脈不通，終必成爲癱廢之疾也。此外由山西動員之兵，可利用正太鐵路，運至平漢路上。由張家口動員之兵，可利用平綏鐵路以南下而抵北平。由南京動員之兵可利用京滬路以南下，或津浦路以北上，但南京以西，又無適當之鐵路以通華中各省，不能與平漢粵漢相接，以收戰時運輸之效。由山東動員之兵，可從膠濟開赴青島，然濟南以西，則無鐵路以通平漢，雖有隴海鐵路橫貫其間，然實難廣爲利用也。我國本部，能供戰時之交通動員者，尙如此困難，則邊陲各省，實難言矣！此後我國如欲固其疆圉，殊視鐵道發展之程度如何耳。

第三目 國防上之重要性

粵漢全路，業已完成，國防鐵路，實以此而發生莫大之變動，蓋中國地勢，川流山脈，大都由西徂東，以故東西之交通易，而其互相連繫之歷史，亦較南北交通爲早也。南北之間，則爲大江山嶺所阻，以致聯絡匪易，阻礙時生，有史以來，粵東脫離中國本部而獨立，史乘之書，迭有記載。今中國業已統一，而西南各省，關於國家民族者，尤爲重要，當必謀以人力戰勝自然之阻礙；此粵漢鐵道經營數十年，而有今日之成，卽爲此項障礙所促成。現此路業經通車，其關於國防上，頗有可紀者數點，特述之以告閱者：

一、溝通南北之交通

我國創議建築蘆漢及粵漢兩路，其動機則爲溝通我國本部之南北交通。蓋北平爲我國之古都，漢口及廣州兩市，則爲中部與南部之大都會，中間以黃河長江及五嶺山脈之阻隔，故交通再形不便。前平漢鐵路通車之後，粵漢鐵路，僅築成湘鄂廣韶南北兩段，中間由株洲至韶州之四百五十六公里，未予完成，故由

北至南之交通，至株洲而止，由南至北之交通，則至韶州而止。中間相隔之路，因山嶺叢錯，徒步而行，非十數日不可達。設一旦有事，則南北兩端，首尾不應，有如異邦。今斯路一通，北自北平南抵廣州之交通，不過八十餘小時，即可到達，其視於昔日之情形，真相去遠矣。

二一·接通東南與西北之交通

我國東南與西北各省，在昔日實絕無交通之可言，現粵漢鐵路，業已完成，則由廣州動員，循本路以達湖南之長沙，再由長沙循尚未完成之川湘鐵路，以抵重慶，然後遶臨海鐵路西延線以至寶鷄，更北上經西安轉潼關，循正在修築之大潼鐵路，可至大同，以達歸綏及包頭各處。設東南有事，平漢津浦兩路均各發生阻礙，則由此路亦可使南方各省與西北各地，以資聯絡。

三二·聯絡東南各省之交通

我國東南各省，與廣東及內地之交通，約分二道：一則循海道南下，一則由長江上駛。今以吾國之海軍幼稚，一時欲從事建設，以需款太鉅，工程艱難，實非易事，故長江及海道之交通，隨時皆有受威脅之虞。現粵漢鐵路，已經通車，蕪浙贛鐵路可至杭州，由杭至滬，由滬至京，均一車可達，如敵人以武力威脅武漢，則吾人可循斯道以斷其歸路。又如廣東有事，東南各省之兵力，亦可循此路以赴援，去年粵陳之變，其能迅速底定者，即其明證也。

四三·聯絡西南各省

在湖南之株洲，現正從事修築之湘黔鐵路，進展甚速，數年之內，即可直達黔省之貴陽，由貴陽至雲

南昆明之路，亦正在擬議中，此路一通，則可與滇越鐵路相接，至河口出法屬安南境，沿紅河出海防，以接南海。再則由廣東之三水，擬展築一鐵路，直通廣西之賀縣，將來並擬展築至桂林，以與湘桂鐵路相銜。至於湘桂鐵路，現已委定人員，從事修築，此路由粵漢鐵路之衡陽車站，溯湘江而上，經祁陽零陵，以達桂林。因此，西南各省之鐵路網，實以粵漢鐵路為樞紐。故粵漢鐵路在聯絡西南各省之交通上，實居有最重要之地位也。

五·增多我國之出海口

我國之沿海岸線，雖甚遼長，然東北及中部，均受制於日人，一旦戰事發生，渤海以南，台灣以北，必受日本艦隊之威襲，而吾國與外洋之交通，必因此而遭受莫大之打擊，上海一埠，雖為國際商港，然窮兵黷武之日本帝國主義者，亦必不顧一切，而予上海及其他海港，以莫大之創傷，戰事方面，以此而受之影響，亦必甚大。粵漢鐵路完成後，則吾人除天津青島海州上海而外，更增加一廣州之海口。黔滇鐵路成功後，且可循環越鐵路以出海防，廣州與英人勢力接近，而滇越則與法人關係尤密，吾人非欲托庇外人，蓋國際關係，複雜萬分，正可資吾人之利用，以突破吾人之難關也。

六·開發關於軍事上之鑛產

粵漢鐵路，由南而北，所經之地，大都為鑛產最豐富之處，如湘粵贛交界處之錫鑛，曲江永興耒陽及萍鄉大冶之煤鑛，常寧水口山之銻鉛鑛，湘潭之錳鑛，寶慶耒陽及大冶之鐵鑛，此項鑛產，均為軍事工業必須之原料，而產額數量，又復在國際貿易上，佔有甚重要之地位，前以交通不便，未能盡量開採，現粵漢鐵路完成，交通便利，開採自易，將來我國軍事工業，必萃集於此路沿途各處，其對於國防軍事，裨益

當亦不少也。

總之，我國以前修築鐵路，大都假手外人，故所有鐵道，殊少國防意義，而專注意於商業之觀點上，以致造成此種癱瘓現象；今粵漢鐵路完成，在我國國防鐵道史上，實放一曙光，而使全國國防，發生一莫大之變動也。著者不敏，上所述者，尙不過其涯略已耳。

第三節 粵漢鐵路關於我國文化之重要

粵漢鐵路，調和全國文化之使命，其責任亦不在其他使命之下，因此線之成，以聯接平漢鐵路之故，使我國南北兩大名城——北平廣州，得以聯絡。而所經過各省，大都屬於文化幼稚之區域，智識落後，文盲充斥，關於新文化之事業，且有尙未走入萌芽時代者，以視今日各國之文明，固有天壤之別，即以此之於江浙一帶，亦覺墜乎其後。現此路完成，使我國南北遙隔二千餘公里之區域，得以一氣呵成，相去懸殊之國民文化程度，得一絕大之調和機會，故我國文化上必發生一鉅大變動，實爲意中之事。茲分別申述於後：

第一目 溝通南北之文化

北平一地，爲我國歷代之古都，冠蓋雲集，文物薈萃，人事之經營，古蹟之普遍，至今猶爲全國各地之冠，而北寧津浦平綏平漢諸路，更以此爲之樞紐。因而一切學校教育，社會教育，以及種種之新文化運動，均有迅速之發展，全國人士，大都目爲文化區域。自北平南下以至漢口，則多注重商務，而國民之文

化程度，不及北平遠甚，武漢而南，更每况愈下，至於廣州，雖以與外洋交通甚早，接觸亦繁，惟一殺國民，大都注意商務，對於文化運動，反甚漠然者。因此文化之發展，則又走入歧途，造成畸形之狀態，而保守者與維新者之各趨極端，使當地之文化潮流，復成新舊之兩大壁壘。以言保守者，則留髮蓄辮，所在皆是，纏足之風，曾不稍殺，鄉間各縣，私塾遍立，子曰詩云之聲，固尤不減當年。至於趨向新潮者，則西裝捲髮，滿口啣嚼，莫不以外人風氣爲尙，因此中國之本位文化，在南國實不多見矣。今粵漢鐵路既通，則北人之慷慨悲歌，衣冠雍容，與乎江南之纏綿悱惻，玲瓏活潑，互相激盪，互相調和，必可產生一簇新文化，以補南北文化之缺陷，而免發生過猶不及之畸形狀態也。

我國沿海各省，自浙江杭州以上，抵於天津，其文化程度，在閉關之時，亦與內地相等，今則較內地進步多矣。考其原因，因爲濱海關係，便於接受外來文化，然平津，津浦，京滬，滬杭甬各路貫通，實不爲無關，蓋交通便利，文化事業，亦必隨之而進步，且異地文明，一經接觸，必能產生新的文化，實爲定理。故吾人於近世以來，江浙各省，文化事業，蓬蓬勃勃，優秀人物，接踵輩出，實應視爲鐵路交通之力。當滿清創議修築鐵路之始，本以津浦滬杭甬路爲貫通南北偏東幹線，而以蘆漢粵漢兩路爲貫通南北偏西幹線。津浦完成頗早，已收變更文化之實效，今粵漢路完成，亦必不負昔人之期望，而完成促進文明之使命也。

此外，則南北人士之應世態度，北人大都彬彬有禮，對人直爽，過黃河後，則個性強項，不及北人之謙和矣，一入湖南，勇敢與北人等，而禮貌則又不如。至於廣東，對人應事，絕不存絲毫客氣，論事之外，不修辭句，雖至茶樓酒店之員工，對於客人，亦無任何敬意表示。此項情形，其相差之遠，若以全國而言，廣東恐爲特色，今後必有改變，實亦意中事也。

第二目 改變南北之語言

全國語言，除福建而外，廣東語言，最難了解，其發音純係土音，一字一語，絕非外省人所能明了，且一省之內，土語尤甚繁雜，粵東潮州之語，粵西之人，是否了解，實成問題，本部各省人士，一至粵境，莫不感受甚大之困難，而粵人至其他任何省份，亦均同其困難，故在廣東境內，說英國語言，有時反較說國語便利，一國一省之內，而言語隔閡如此，寧非笑語。當民國十四五年時，革命勢力，集於廣東，革命領導者，亦多為粵籍人士，而當時在粵之外省人，如湘軍，滇軍，桂軍等，數逾十萬，因而設立教授廣東語之學校，竟如雨後春筍，遍處林立矣。且編有廣東語教範一書，內容亦分作課數，與其他之課本無異。在中國語言史上，實為一大笑柄，而在革命史上，又係一大佳話也。

至於廣東文字，亦間與他省不同，書籍及大版報紙，固無少殊。惟廣州之小報，吾人讀之，頗與閩語日本書籍，有同慨焉。報中能識之字，亦有時類日文中之漢字，僅可資吾人之猜詳。此項文字，聞為粵人之俗字，其所說之語言，即大半為此項文字所組成。故粵漢鐵路通車後，不特南北言語可以調和，即廣東所用俗字，亦必予以改進也。

第四節 粵漢鐵路關於我國經濟上之重要

粵漢鐵路，為我國西南鐵路系統中之主幹，依山帶河，形勢重要，其對於政治國防文化上之重要性，已略如前述。而其對於經濟建設運動之使命，尤負有鉅大之責任，著者不敏，未能充分闡揚其意義，特據

拾經濟學者馬寅初先生對於本路完成後與發展我國經濟之研究，以實此篇，想亦為讀者所贊許也。

第一目 經濟之發展

粵漢鐵路完成後，其影響於我國工業，商業，農業，森林，水產之發展，至為重要，凡此種種，均係直接影響於吾國之國民經濟建設，其與 委員長蔣公所倡導之國民經濟建設運動，尤甚吻合，故特分述於左：

一．工業

我國為工業落後之國，惟當歐戰之時，各國因商品供給缺乏之關係，得有抬頭發展之機會，然亦曇花一現，未能持久。考其原因，厥有二端：一為發展工業要素之鋼鐵石油及機械等之重工業，基礎尚未確立。二為關稅尚未完全自主，外人得依條約之保障，在我國通商口岸，自由設廠，用其雄厚之資本，熟練之技術，與夫我國廉價之工人及原料，對我萌芽弱小之工業，施以壓迫，致近來發展者，僅各種輕工業而已。茲就粵漢鐵路通車後，有關各省之工業，如紗廠，絲廠，製糖，造紙等工業，提其綱領，分別略述，其詳細情形，則請參閱本書第四章之記載。

一．紗廠 棉紗為吾人被服之源，自印度機製棉紗輸入以來，國人應時仿織者，已有四十年之歷史，而以歐戰時期發展為最速。嗣後亦逐年演進，降至現在，日有衰敗景象，年來各地紗廠錠數，在表面上，雖略有增加，而實際之生產力，轉不如前，就河北紗廠而言，線錠數目，在二十四年一年內，雖增加至二萬餘枚，布機數亦增加數百台，而生產數量，線紗則反較二十三年減少三千一百二十五件，棉布亦減少

二十萬疋，推其所以衰落之原因，厥爲自東北失陷後，日貨侵銷內地，以致萌芽弱小之棉紗工業，首被摧殘。今後可以代替河北而爲棉織工業中心之區域者，厥爲漢口，漢口素爲湖北棉產集散之地，已設有紗廠七家，其出品除供給本省自用外，尚有餘貨行銷川陝，今粵漢鐵路告成，則鄂省紗布可直接運閩廣，近年以來，農村經濟衰落，閩廣人民，對於外國花紗，購買力已日形減少，又以關稅增高，價值陡漲，鄂省紗布，行銷閩廣，必佔優勢，實可預卜。

一、絲廠 我國生絲，向爲大宗輸出，出口數量，每年約有十數萬担，價值一萬數千萬元，民國十年，輸出有十餘萬担，近來各絲廠出品，每况愈下，江浙兩省之絲業，已爲人造絲所摧殘，農民多伐桑改田，其有發展一線之希望者，當推廣東，廣東氣候炎熱，人民喜穿綾羅紗絹等織品，其在順德南海兩縣，蠶桑之發達，猶江南之無錫吳興二縣。順德雲紗，年產約三百萬元，其地一年飼蠶七次，皆在五月至十一月間，新式紗廠，據民國二十年之調查，已有一百四十九廠，絲車約有一萬三千四百五十餘部，繅出之生絲，大半銷售香港，絲商均收港紙，前年港紙水高，絲廠獲利獨厚。至絲織品之花樣特多，故尤投社會之所好，此路成後，廣東絲業，必更發達。

三、製糖 甘蔗爲製糖最佳之原料，宜生長於熱帶，廣東之潮州，東莞，徐聞一帶，出產最富，製糖亦甚繁盛，惜用土法壓榨提煉，規模甚小，出品又劣，不能與洋糖競爭。據民國二十二年海關貿易報告，洋糖輸入之價值，計爲二一、四七三、一一一一金單位，漏卮之大，至堪驚人，其來源大抵爲台灣之日糖，香港怡和與太古兩公司之精糖，最近以來，廣東當局已注意於糖業之發展，設有新造，市頭、惠州、東莞、順德、潮汕等六廠，出產情形，尙不詳悉，然辦理得法，則廣東糖業，實爲吾國經濟復興與聲中，最有希望之工業。今粵漢鐵路告成，則糖廠成品之輸出，有兩湖及腹地諸省，爲之消受，發展必速，願國人共同努力也。

四·造紙 紙爲吾國最早發達之工業，凡種稻產竹之地，大都爲製紙之區。惟吾國所產之紙，宜於毛筆，以供書繕，但不宜於鋼筆，及新式機械印刷報章雜誌之用。近年國人遂近歐化，舉凡報章書籍，學校教科書練習本等，在在需用洋紙，二十四年之入超，洋紙居第五位，達二千零九十四萬金單位。推究紙業不振之原因，則在於資本缺乏，技術不精，運輸不便，粵漢鐵路通車後，交通便利，則江西湖南，均爲良好之造紙區域。願國人投資於斯，以杜漏卮。

一一·商業

上海、廣州、漢口、天津、青島，爲我國五大商埠，依地理上言，上海爲長江輸出入之咽喉。廣州爲華南數省富庶之區，精華所在，地位重要。漢口縮轂南北，銜接川吳，車舟四集，爲中部各省商業之樞紐。天津則爲北方門戶，華北重鎮。青島則繁盛未久。就經濟上言，上海天津青島三埠，與粵漢鐵路完成之關係尙淺，茲僅就漢口廣州兩埠言之。

一·漢口 漢市地居國內中心，江漢爲緯，粵漢爲經，平漢則接通華北，故交通便利，商務沓萃。紅綠兩茶，爲兩湖大宗出產，昔年產額達一百餘萬箱，二十一年產額，不過七萬數千箱，銷場狹蹙，產額減少，成本重而售價廉，湖茶出口，大有一落千丈之勢，行家有朝不保夕之虞。現在俄商協會，雖在漢口設廠採辦紅茶，爲數極少，計價奇低，復因銀根不活，貨款延期，茶商虧耗甚巨，而英日兩國，提倡種茶，不遺餘力，近竟運入我國福州潮汕等處，廉價傾銷。粵漢鐵路完成，兩湖茶葉，或可暢銷閩廣，杜塞漏卮，於農村經濟，亦有莫大之補助焉。

此外則爲桐油，桐油一項，爲川陝湘之主要產物，販商運至漢口，轉銷歐美，在民國十五年以來，占當地貿易額百分之九十五，近來營業日衰，其主要原因，實由於同一貨色，行銷滬漢兩埠，開銷兩重稅捐

、棧租、佣金、脚力等項，外耗既重，轉折亦多，以致成本增高，上海洋商，因無利可獲，自往產地設莊收買，直運上海，改裝出口，在漢口僅採辦少數，以補不足而已。粵漢鐵路完成，川陝湘之桐油，為減輕外耗，運輸迅速起見，必由粵漢路直接運往廣州出口，而漢口為川陝桐油必經之路，將來油業，不難恢復舊觀也。

再者棉花一項，出產兩湖，夙著盛名，而漢口即為其集散市場。自民國二十年水災後，產量大減，美印之棉，傾銷內地，花業愈見疲滯，一年以來，花號停業者，竟達百分之四十餘，幸而存在者，亦不過勉維現狀而已。所可慶者，則年來紗廠增多，土棉需要，略有轉機，此後自應統制花業，以臻自足自給之域，而免受外棉傾銷之打擊也。

至於湘贛邊境之夏布，銷路在漢市一埠，以民國十五年最佔上風，價值約佔二百萬兩，除行銷河南、安徽、南京、上海外，尚運至福州廣州，嗣因洋貨輸入日多，國人趨向華麗，銷路曾一度大減，行商所恃者，全賴閩廣及南洋客幫批發，惟年來我國男女，漸知愛用國貨，廠商方面，亦努力改良，漂白染色，均合時尚，價廉物美，咸喜服用，而舶來品之薄紗薄綢，因匯兌高漲，關稅增加，成本重大，售價亦昂，一襲之衣，其價之貴，往往超過夏布四五倍，是以夏布銷路，必日有起色。

二．廣州 廣州地濱海口，東鄰香港，為中外貿易之要衝，而氣候溫熱，魚鹽水果，出品甚豐，潮州甘蔗，尤負盛名。查甘蔗為製糖最佳之原料，韓江流域，及瓊崖各屬，產糖最盛，據海關貿易冊報告潮州出口，在民國元年時，約有一百二十餘萬包，每包百餘斤，除供給本省外，尚有盈餘，由廣州汕頭九龍瓊州各關，以輸外國，近來因香港太古怡和兩公司之精糖，及台灣之日糖，到處傾銷，致原有糖業市場，被其所奪，產量日減，年僅十餘萬包而已，糖行亦漸減少，迄今存在者，只永元成、鴻盛昌、全豐、泰昌、捷昌、敬合、益合祥等數家，鄉間經營糖房業者，因洋糖充斥，甘蔗原料日貴，大有江河日下之勢，最

近廣東政府，鑒於糖業之衰微，已實行統制，增加關稅，藉資保護，據上年廣東財政報告：新造、市頭、惠州、東莞、順德、潮汕六廠，均有盈餘，粵漢鐵路完成，廣糖可推銷內地，商業發展，更有希望矣。

此外紙張一項，原為廣州出口土產之大宗，從前除供給本省自用外，尚有多量運銷出口，尤以南洋各地佔大多數。惟內地造紙，概用手工，本為農村副業之一種，惜成本重大，出貨遲緩，不能與洋紙競爭，銷場日蹙，近年市價銳跌，銷路壅滯，以致貨存山積。粵漢鐵路完成，則紙業之銷路可拓，未始非廣州商場之福也。

至於特產，則廣東所出甚多，均係農民副業，如化州之橘紅，海康之草蓆，防城之桂心，八角，羅定之桂油，均遐邇馳名，為他省人民樂於購用之品，亦大宗出口之商品也。

三·農業

吾國以農立國。農產豐富，素甲全球，徒以農民墨守舊規，政府亦少提倡改良，雖有新科學方法，不為我用，是以不憚農產品質，日漸窳敗，產量日呈衰退，國外農產之輸入，有增無已，尤以洋米小麥為最大，而以上海廣州兩埠輸入為最多。查我國湖南湖北，夙為產米區域，舊有『兩湖熟，天下足』之諺。今粵漢鐵路完成，則閩廣糧食，不可再外求，均可仰給兩湖，茲就湘粵鄂三省農產之發展，與粵漢鐵路完成之關係，述之於次：

一·米 吾國號稱以農立國，而糧食供給，多仰仗外國，據二十五年國際貿易局報告，上年穀米進口，仍居首位，計一千二百九十六萬公擔，價五千零九十餘萬金單位，來源以安南暹羅印度三處為最多，進口數量以上海廣州兩埠為最大，因我國沿海口岸，人口衆多，糧食不足自給，而內地如湖南之米，向集中於長沙，由長沙運至漢口。安徽之米，集中於蕪湖，江西之米，集中於南昌，均由長江運至上海，其間

水程約有二千餘里。四川之米，自成都而至上海，約有四千餘里，無論水脚上，運輸上，價值上，湘鄂贛川四省之米，運至上海，已不能與安南暹羅印度之米相競爭，運銷閩廣，固無論矣。所以內地之米，多壅積而不通，而安南暹羅印度之米，反可暢銷華南。現在粵漢鐵路完成，則上述諸省之米，可由武昌直達華南，洋米進口，自可減少矣。

二·茶 我國地處溫帶，氣候最適於種茶，舉凡湖北、湖南、安徽、江西、浙江、福建諸省，邱陵地帶，均皆產之，而以洞庭鄱陽巢湖等處，出產為最多，約占全國半數以上。茶味以湖北之蒲圻，湖南之君山，江西之修水，安徽之六安，清香而有名。現在兩湖茶葉，已有俄商在漢口設廠收買，製造茶磚，運往俄國，其中紅茶占百分之六十一，花香茶占百分之三十四，綠茶占百分之五。惟因俄商貨款，延欠不清，茶商不甚歡迎，銷路日狹，而外國錫蘭紅茶，反暢銷閩廣。粵漢鐵路完成，則兩湖茶葉，可以行銷華南，排斥外茶，是亦挽回利權之一端也。

三·麻 麻為製織夏布原料，吾國發明最早。世界產麻諸國，除俄國外，當推我國，而尤以湖南之永安、沅江、常寧、瀏陽一帶所產之白麻，為最著名，每年約有一百萬担以上，質柔而白，織成夏布，經久耐用，故遐邇馳名。閩廣南洋等處，氣候炎熱，服用夏布，最為適宜。粵漢鐵路完成後，兩湖夏布，不經而走，定可預卜。

四·桐 桐油為我國之特產，在世界之商場上，向為我國所專利，二十四年之桐油，居出口物品第一位，計值四千一百五十八萬餘元，主要銷路仍以美國佔十分之七，雖以佛羅里達 (Florida) 植桐成功，然以尙無大宗產品。我國產地，以湖南之洪江，四川之秀山，為最有名，其在湖南洪江產者，號稱洪油，其在四川秀山產者，號稱秀油，均由水道運往漢口，以漢口為其集散地。惟年來川湘陝三省內地，匪氛不靖，運輸不便，捐稅過重，成本以高，獲利不多，輸出數量，反不及浙江一省之鉅。

四·鑛業

我國鑛產，蘊藏甚富，舉凡金銀銅鐵錫鉛銻石油等，西北諸省，遍地皆是，徒以資本技術，兩感缺乏，大好富源，不知開發，藏富守貧，致啓外人覬覦。茲就與粵漢鐵路有關各處，凡已開採之煤鐵錫銻錳等鑛，有發展希望者，分節述之：至詳細之分佈情形，則本書第四章中，已詳加敘述矣。

一·煤 鑛產運輸，端賴交通，湖南江西兩省煤產，蘊藏甚富，開採運輸，有賴於粵漢鐵路者甚多。湖南煤田，遍佈全省，自南嶺山脈至耒陽湘潭一帶，已開出之煤塊，多由水道運往長沙漢口等處，因需要不多，消納之量亦不大，除少數供給工廠外，餘即供給當地住戶，作普通燃料之用。至江西袁江沿岸，煤量含藏亦多，東西綿延，約有七百餘里，而萍鄉醴陵安源諸煤鑛，有株萍鐵路承運，可與粵漢鐵路相接，非僅粵漢鐵路本身所須之煤，可取給於此，即華南諸省工業上所用之煤，亦可不再仰於外國。

一·鐵 湖北大冶鐵鑛，爲漢冶萍公司產業之一部分，位於長江南岸，年產四十萬噸，產量之多，爲全國冠，其在象鼻山之鐵鑛，專供漢口揚子鐵廠之用，其在湖南湘江及資江流域者，由居民用土法開掘，僅供當地製造農具，及普通日用物品而已，爲可惜也。按我國鐵鑛產量，約佔全世界十分之四，而東北三省佔四分之一，揚子江流域僅佔四分之一。自東北淪陷後，將來我國鐵鑛，必有不敷供給之處，此種土法開掘及製造不重要之鐵具，均應絕對禁止，儲備將來發展重工業之用。

二·錫 我國錫鑛產額，約佔全世界錫產百分之八十以上，實地以湖南新化錫鑛山之錫爲最佳，開掘已垂數十年之久，產量尙極宏富。前因歐戰暴發，錫砂需要甚大，價值大漲，平均每年出口，約達二千萬元，獲利頗豐。及歐戰告終，錫之銷路銳減，近來國際風雲又緊，而湘省錫砂出口，又日有增加，最近二年之出口數，據國際貿易局報告，價值約在一千九百九十八萬元以上，鑛砂三分之一，運往香港，但以

運輸不便，捐稅繁重，尙未能盡量開掘也。粵漢鐵路完成後，運輸便利，錫砂出口，必然增加。

五·錳 錳每與鉛鐵，混合同生，湖南錳砂，有常寧水口山鍊錳廠，用新法提鍊，已有四五十年之久，自松柏鑛山，築有輕便鐵道，長約九里，直通鍊錳廠，規模宏大，爲湖南省營鑛業獲利之最厚者。在鍊錳爲軍火上製造子彈重要用品，我國各處兵工廠，需要錳塊，均仰給於此。現在粵漢鐵路告成，錳塊運出，當更便利，此爲湖南鑛產發展上最有希望之一種也。

六·鎢 湘贛粵三省之交，有大庾嶺山脈，藏鎢甚富。其儲量可與全國鉛鋅兩鑛，並駕齊驅，鎢爲鍊鋼及作電燈泡鎢絲之用，而我國產鎢，約佔全世界百分之六十，現在之以土法開掘者，悉供英美日三國鍊鋼之用，將來開發湘粵鎢鑛，樹立吾國鋼鐵工業，粵漢鐵路必與有鉅功也。

七·錳 錳爲鍊鋼所必需摻合之物，湖南廣東皆產之，而尤以湖南湘潭爲最多，約佔全國產額之半，其次則爲廣東之欽縣。在鍊鋼加錳，是增加鋼質緊密堅硬之特性，即所謂錳鋼者是也。諸凡軍火船艦多用之，其他如電氣事業，用錳亦多，錳銅鎢三種鑛質之合金，電阻最高，而且冷熱不變，世界各國對於是項鑛砂，需要甚大。粵漢通車，錳砂出品必夥，是亦發展吾國鑛業之又一助也。

五·森林

木材爲近代文明各國建築上必需之材料，世界各國，早已有不敷供給之虞，而我國雖有豐富之林產，然以國人不知愛惜，斧斤無時，喬木幾盡，並及薪材，致天然富源，亦將有涸竭之日。自「一九一八」以後，東三省之林區盡失，公私建築，多仰給於外國，滯厄之大，至非驚人，環顧我國，可以爲森林發展之地域者，除西北因交通不便，木料體質笨重，不易輸出外，其他交通便利，易於輸運者，只有廣東之北江流域，及湖南沅水流域，分佈最廣，堪稱較良之森林區域。茲分述之：

一·杉木 北江杉木——俗稱廣木，素負盛名，南雄始興曲江仁化連陽等縣，出產最多，杉木多用條播，截取幼枝，浸水出芽，分插造林，因氣候溫和，土壤肥沃，成長極速，五六年後，即成幼林，二十年後，便可砍伐，篋貫成排，由水道運至三水，蘆苞，轉粵漢鐵路，運銷鄰省。據韶關調查，此種杉木，每年輸出約七十萬根，值五百萬元，連陽方面，每年輸出約值六十萬元。

二·枕木 湖南沅水一帶，以及貴州接近湘境之一部，均為森林繁盛之區，松杉為主要林產，約佔全數十分之九，餘以橡桐樟檜楓為大宗木材，質地堅緻，大部分供湘鄂鐵路枕木之用，年約十八萬株，值二十八萬元，其餘部分，悉由洞庭輸入長江，分銷各處。粵漢鐵路通車後，非特全路枕木，可由湘省供給，即廣三廣九潮汕三段鐵路，每年購自澳洲南洋星加坡菲利濱之枕木，均可取給於此。

六·水產

我國東南沿海之省凡七，大小島嶼，星棋羅布，南有熱流，北有寒流，波及黃渤兩海，水產亦包有寒熱兩性，魚介之類，蘊藏甚富，魚場之廣，約當日本兩倍，惜以渤海沿岸之漁場，已被侵蝕，山東漁場，不時又有仇輪侵入，海權旁落，漁業日衰，自粵漢鐵路通車後，則廣東沿海之線，均堆為吾國東南新魚場之建設也。如合浦汕尾各處，地勢三面環陸，港灣曲折，魚船隨處可以寄泊，海流以暖流居多，故為水產生物良好棲息之所，舉凡軟體動物，介貝及海藻等，應有盡有，為廣東絕好漁港。將來華南各省需要之水產物品，必賴粵漢鐵路之運輸而取給焉。

綜上所述，粵漢鐵路之築通，重在運輸，蓋以前豫皖川湘鄂諸省，由平漢出口之貨物，每運至漢口而止，自漢而滬，必由長江航輪，駁運上海，轉折繁多，成本增大，不能與洋貨競爭，故百貨壅積，工商交困。現在粵漢路通，上述諸省貨物，將有迅速安全價廉之運輸便利，物可暢流，則國民經濟之受其裨益，

亦必不少。惟貨物流暢，與鐵路運價之高低，頗有密切之關係，我國內地，工業幼稚，出口之貨，多爲半成熟物品，農業則多爲原料供給，商業則居販運，無大規模之壟斷居奇，獲利本極微薄，以後粵漢路局，對於運價方面，能採取最低限度之基本運價，而不完全以鐵路本身謀利爲目的，當更以發展全國工商業爲職責，則斯路之成，不特運輸便利，國民經濟建設之前途，胥亦蒙其福利。現在世界各國，對於農工商各業，莫不採取保護政策，雖其保護之方法，不只是一種，而減輕鐵路運價，亦其一端，我國關稅，尙未完全自主，遠洋航業，尙未籌設，保護工商，自當在減輕鐵路運價着手，如此，則國貨方能在市價上與洋貨競爭，苟能使洋貨輸入減少一分，輸出即增多一分，抵銷入超，發展國民經濟，兩有裨益，東南各省之國民經濟，胥賴此路以開發之也。

第二目 東南市場之變動

粵漢鐵路完成後，對於湘鄂粵三省物產之開發，既如上述，惟各種物產經濟之發展，端賴市場暢銷，今後我國市場，亦必以斯路完成，而發生莫大之變動，試略述於左：

一·武漢市場之繁榮

我國河流，在經濟上佔有最重之地位及價值者，厥爲長江，珠江及黃河，此三河流，均係自西而東，然以所經過之輻地，大都氣候不同，物產差異，故此三河流之間，往往各爲風習所拘，不能互相調濟，今日粵漢路線通車，其最大之使命，則爲調濟此三流域之經濟性，使之供求平衡，物盡其用。貨暢其流，而此南北交通之樞紐，則爲武漢，武漢三鎮，介於黃河與珠江之間，南北往來之貨物，胥以此爲匯集之所，

故南北各省之客商，今後必雲集武漢，而原來聚散於上海之市場，亦將轉於武漢，此自然之理，亦必然之勢。今後武漢之繁榮，實係意料中事也。

二一·廣州市場之發達

廣州一市，據珠江流域之咽喉，東西北三江之水運，均匯合於此，以故成爲華南最重要之市場，粵漢路通車，所有華南七省之貨物，必須堆集於此，經過裝包種種手續之後，始可轉運於湘鄂豫贛等省。輸出之貨，亦必先積集廣州，然後向沿海各省或外國運輸，且與廣九鐵路，相距甚近，今後尤必發生密切之關係，轉運上亦更形便利矣。將來富商大賈，必雲集於此，以促成廣州市場之發達也。

二二·上海市場之衰落

上海非中國市場，而爲國際市場，事實證明，已爲舉世所公認。因此，上海市場之繁榮，就某種立場上觀之，對於我國經濟上之發展，爲利爲害，殊難斷言。此非本書敘述之範圍，故略而不述。至於粵漢鐵路通車後，上海市場，必趨衰落，其原因亦甚簡單，蓋在本路未通以前，各種貨物，自漢口運到上海，再由上海轉運廣州，須要六日，今後若從粵漢鐵路轉運，自漢口直達廣州，只須四十小時，至於北平天津間之貨，由海道運到上海，再由海道轉運廣州，至少須要八九日之久，如由平漢兩線聯運，至多不過三四日而已。若以節省運輸費用爲目的，則仍有取道於上海，但以經濟時間價值爲原則之貨物，當必南北直接運輸，蓋以兩路聯運，較爲迅速，上海昔日爲吞吐港之價值，必減少大半，所以粵漢鐵路通車後，上海之衰落，實爲意中之事。

總之，上海市場衰落，則國際帝國主義者在華之經濟力量，亦必隨之稍失，有武漢廣州兩市場之繁榮，反可視作我國國民經濟自力更生之一線曙光。理論如此，惟事實結果，胥視我國政府之統制及調整也。

第二章 築路歷史

第一節 我國鐵道修築略史

第一目 初期之興築

粵漢鐵路之重要，已於前章述其梗概，惟吾人視斯路今日之成，實不可不知我國建築鐵道之經過，藉以知中國路政之歷盡艱辛，終有厥成，撫今追昔，可增吾人奮進之心也。

考我國建築鐵道之始，其議實肇之外人。蓋以前代人民，獯獯狉狉，各止其域，各重其遷，老死不相往來，實不重視交通。迨滿清道咸之間，西力東侵，門戶洞開，外交失敗，浸同瘴原，憂國之士，咸欲取法外邦，以資圖強。適同治二年（西曆一八六三年）五月，英將戈登率常勝軍，攻太平軍，十二月進佔蘇州，當時英美僑滬商人，聯名請願於江蘇巡撫李鴻章，欲興築上海至蘇州間五十四英里之鐵道，而英國鐵道大家斯蒂芬，亦於是時，攜帶中國全國鐵道大幹線計劃，由粵抵滬，甚贊成上海蘇州間鐵道，亟應興築之議，謂此路成功，可與倫敦西北鐵路公司、東西媲美，李氏終未之許，斯議亦遂格而不行，然中國鐵道之建築，實於此而肇其端矣。及同治三年（西曆一八六四年）七月，英商杜南特，復於我國北平宣武門外曠地。建造小型鐵道里許，試驗火車，新奇初試，觀者塞途。步軍統領，以見者駭怪，立命撤毀，是為鐵道火車，實現我國之始。

及至滿清光緒元年（西曆一八七五年），英商怡和洋行，以上海至江灣間，商務繁盛，謀自老紀子路附近，經江灣而達吳淞口，修一長凡九英里，軌寬二呎六寸之輕便鐵道。卽於是年八月，由該洋行倫敦總行，創設一鐵道公司，並舉該行總理瑪禮遜爲總工程師兼代理人，所有鐵道需用材料及小機關車，暨技師四人，均於翌年一月八日，由英京倫敦運抵上海，隨即着手購地，築造土方，架橋鑿溝，進行甚速，至是月二十日，卽舉行鋪軌打釘禮，其第一鐵釘，卽係瑪禮遜夫人所打入。至二十四日，鋪軌工程，已達一英里三分之一，卽由該公司掛一小機車，名爲引導，駛行軌上，此引導機車，卽我國火車之始祖。其第一次行車時，國人往觀者，達數千人，當時我國官民，頑迷成性，睹此新奇之物，不勝驚奇，並且謂爲一種魔術，民智之愚，於此足徵。不特小民如此，卽上海道台，亦力迫公司，停車一月，以候北京訓令，及至期滿，滿清政府，並無阻止之命。於是引導機車，乃得重開，從此觀者益衆，而坐者尤多，反對者亦遂油然而起。蓋怡和洋行築路之始，與我國官民約定，動力不用蒸汽，祇用牛馬，否則不能建築。乃怡和洋行，不顧約言，而用機車，遂動人民公憤，益以火車通後，勞動者暫形失業，沿途住民，更惡汽笛嗚嗚不已，故反對之聲，乃趨激烈，地方官吏，亦從而附會之，反對形勢，極其嚴重。而怡和洋行，毫不顧慮，進行更急，是年四月，全線告成，七月一日，並舉行正式開車典禮，全路營業，大獲利益。不期八月三日，忽有我國兵士一人，行經鐵道，避車不及，致遭輾斃，市民忿恨，不可阻抑，上海道台馮竣光，乃秉承滿清政府之訓令，照會英使威妥瑪，轉飭該公司停止開車，聽候交涉。英使以洋商自在通商口岸，租地築路，與中國無涉，地方官吏，不應有意阻難，一面並調遣兵艦，駛至上海，以爲示威。官民雖萬分忿怒，然竟無如之何也。

旋北洋大臣李鴻章，奉旨查辦滇案，道經上海，道台馮竣光乃將路事始末，並擬購歸自辦等情，請李主持，李允照辦。政府乃派李與英使威妥瑪交涉，英使允令公司停車，聽候會商，李乃奏派盛宣懷朱其詔

來滬，與馮竣光會商，於是乃議定照英商原購實價，由中國承買，另招華商接辦，其路價斷定爲二十八萬五千兩，分三期攤付，全價未付清以前，該路仍歸洋商公司經營，事雖議定，而事仍得開行，且營業更佳，每星期每英里之鐵道，獲利竟達二十七磅，幾與英國鐵道收入相等，於此足見當時人民，雖反對鐵道，實亦利其便捷也。及至光緒三年九月十五日，爲最後付款期，款方付訖，當局遂命工匠，將全路掘毀，雖當時上海江灣吳淞三地華商，以鐵路便利交通，雅欲利用，以爲營業，特公呈兩江總督，請准於購回以後，繼續辦理，江督不允，不知何所居心。然火車行駛中國領土，於此實留一深刻之印像焉。淞滬鐵路既毀，福建巡撫丁日昌，兼主台灣學政，擬有建築鐵路，貫通台灣全島之計劃，故奏請以淞滬鐵道材料，廢棄可惜，移築此路，較爲有用，清廷許之。無如以籌款無方，事遂中寢，卒將淞滬鐵路之全部材料車輛，沉諸台澎打狗港中，然主張修築鐵道之能見於奏章者，又始於此。

淞滬鐵道，雖被撤毀，然文明進化，交通發展，終屬自然之進步，決非愚頑者所能抵抗，故爲期不出三年，而唐胥鐵路，即接踵修築。先是招商輪船局總辦粵人唐景星氏，以輪船恃煙煤爲命脈，今須購諸日本，非特受其挾制，且爲國家莫大之漏卮，因派員在河北開平一帶，覓得煙煤鑛區，乃於清光緒四年（西曆一八七八年），稟請直隸總督李鴻章，批准開採，動工數月，出煤極旺，惟運輸極難，深感不便，該鑛局技師長英人巴勒脫，遂建議由鑛山至北塘，修築運煤鐵道，以利運輸，於是稟請李督，奏請興修，旋奉旨依議，並派該鑛工程師英人金達督修。正籌辦間，清廷舊派，交章諫阻，故清廷惑於其說，亦竟下旨收回成命。修路之議既不成，鑛局乃謀東由胥各莊起，西至盧台，開一運河，而自唐山煤井至胥各莊，長約七英里，因地勢陡險，不宜開河，因復請築一輕便鐵路，又慮清廷禁駛機車，乃聲明以騾馬拖行，始邀准許，蓋實馬車鐵道也。光緒六年（西曆一八八〇年）五月興工，至十一月工竣，名爲唐胥運煤鐵路，至軌寬尺寸，則用金達議，定爲英尺四尺八寸半，其軌間寬度，遂永爲我國鐵道之標準定例。亦即我國正式建築

鐵道之嚆矢也。

惟鐵路雖經完成，而以騾馬拖車，其引重致遠之力，幾與平地無異，金達氏乃利用廢舊鍋爐，改造一小機車，其能力能引百餘噸，命名爲中國之洛克特（現存交通博物館中）。洛克特者，英國鐵道第一機車之名也。是爲我國鐵道駛行機車之始。光緒七年（西曆一八八一年）五月，開行於唐山胥各莊間，運輸之力，陡增十倍。鑛局方面，方深引爲得計，不期清廷言官，愚昧無識，交章劾奏，謂機車直駛，震動東陵；噴出黑烟，有傷禾稼，以致行車未久，即奉旨查辦，勒禁止駛。旋經唐景星氏奔走呼號，力謀營救，詳加解釋，幾經波折，始准照常開行，創始之艱難，竟至有如此者。

及至光緒十一年（西曆一八八五年）金達調李督而陳路線有展長之必要，於是李督奏准，將唐胥鐵路展至蘆台，並脫離鑛局，別組開平鐵路公司，派伍廷芳爲總理，唐景星爲經理，招集商股二十五萬元，並收買唐胥鐵路。光緒十二年，展築至蘆台工程，十三年即行竣工開車，由此逐漸展築，而成爲今日之北寧鐵路，是爲我國全國鐵路網之始祖，亦即國人自築鐵道之初期也。

滿清同光之際，廷臣主張修築鐵道，與反對修築鐵道者，分爲兩派，幾爲政治上之勁敵。主修鐵道者，以利交通，便調兵禦侮強國爲前提，其主要人物，爲李鴻章，郭嵩燾，薛福成，劉銘傳，左宗棠，曾紀澤，張之洞諸人。而反對者，則以無事生事，震動陵寢，所噴黑煙，有傷禾稼爲話柄，其堅持不變者，有沈葆楨，張家驥，劉錫鴻，余聯沅，馮竣光，翁同龢，徐桐，王文錦諸人，兩派壁壘森嚴，各不相下，李鴻章與郭嵩燾書有曰：『同治十三年冬，赴京叩謁梓宮，謁恭邸，極陳鐵路利益，請先試造清江浦至京之路，以便南北交通，邸意亦以爲然，謂無人敢作主持，復請其乘間爲兩宮言之，渠謂兩宮亦不能定此大計，從此遂絕口不言。』又薛福成開創中國鐵道議曰：『中國士大夫不知鐵路爲何物，驟聞是說，不免疑駭，及目見之，則知此事本甚平常，無足驚異，從前滬滬鐵道，若留至今日，則知其利者必漸多矣。』時至今

日，大都知建築鐵路，爲當務之急，不可一日或緩，是則以前之種種紛擾，固已爲明日黃花，無足輕重矣。然覽李薛二公之所云，實可以窺見當時反對修築鐵路者，勢力之雄厚，設非李鴻章等百折不回，盡力提倡，吾國鐵道建築之期，將更不知延至何時矣。此爲研究中國鐵路史者，當知之一段掌故也。

第二目 路政之遞嬗

我國倡議建築鐵道，始於滿清同治三年（西曆一八六四年）而開始通車之日，則在光緒二年（西曆一八七六年），由倡議之日迄於通車之時，歷十有二年，中間迭遭阻礙，即已通車之滬滬鐵路，竟以此而終歸失敗。惟交通爲自然之發展，絕非人事所可阻礙，故一至光緒六年（西曆一八八〇年），唐胥鐵道工竣，翌年駛行機車，清廷官吏，聚訟紛紜，贊成反對，各樹壁壘，延至光緒十三年（西曆一八八七年），反對者以事情大白，知不可阻，乃稍稍斂跡，自創議之始，迄於斯時，爲時已二十三年矣。

惟當時國人，確係愚昧無識，不知鐵道之便利，乃爲此無意識之阻礙，此項阻礙，雖爲我國鐵道不發達原因之一，然不能視作主因，蓋此爲羣衆慣性，只可樂成，不可圖始，故自鐵道通後，而反對者即行斂跡也。其真爲我國鐵道不發展之原因者，實以政府對於鐵道之建築，無一定之政策，以致時代一經變遷，而鐵道政策，亦隨以改變，其影響於鐵道事功，至大且鉅，築路歷七十年，而今日之鐵道，不足萬里，未始不爲政策不定之結果。茲爲便於讀者起見，特將自滿清光緒二十年間迄於現在，分爲五期，逐段敘述，俾醒眉目，且以警惕國人焉。

一、借款築路時代（清光緒二十二年——三十年）一八九六——一九〇四

考我國借款築路政策之濫觴，實始於清光緒十三年（西曆一八八七年）。李鴻章改開平鐵道公司，爲中國鐵道公司時，除增募資金一百萬兩外，並向匯豐銀行籌借資金，此爲中國鐵道借用外資之始。其後光緒二十二年冬間，特設鐵道總公司，任盛宣懷爲督辦大臣。當是時，政府以中日戰爭失敗，實源於國內鐵道不通，兵餉運輸遲滯，爲其最大原因，故羣主建設鐵道，以利交通。盛氏計劃，原欲合官款商股洋債三者，分別籌措，無如事與願違，官商交阨，乃不得不倡洋債可借之議，清廷亦竟允之。先是，列強帝國主義者，以獲得我國鐵道建設權，爲其競爭之中心。於是，法國於光緒二十二年四月，索辦廣西龍州鐵道，我國總理衙門，於同月二十四日，命督文與法國費林公司，訂立合同八條，而龍州至南寧，龍州至百色，兩路建築之權，遂歸法人。是年八月，俄挾迫日還我遼東半島之功，索取報酬，乃命其財政大臣槐特，與我國駐俄公使許景澄，訂立東清鐵道合同十二條，今日由俄售予日本之中東鐵道，卽於是時喪失其權利。二十三年一月，德乘山東教士被殺案，索取膠濟膠沂兩路建築之權，清廷卽命蔭昌與德人葉思克，訂立路約四款，而山東全省路權，於以喪失。而英日各國，猶有繼續要求之勢，清廷感於應接不暇，許之則太喪權利，不許則無法應付，故主張不如自辦，不但可挽回利權，且可抵制外人。清廷既有此意，而鐵道督辦大臣盛宣懷，復以外債可借，直督李鴻章，鄂督張之洞，更亟力助之，於是大借洋債，若黃河決口，不可抑遏。而受各國保護之銀團公司，更乘機爭相招攬，大逞其劃定勢力範圍及利益範圍之企圖，居心叵測，陰賊險狠，盛李張諸人，初猶未識奸險，墮其術中而不自知也。

茲將自光緒二十三年起光緒三十年止，借用外款之各路，分爲二類，列表於左：

第一類 訂立正式合同者

路	名借款公司金（以萬爲單位）	額訂約年	月簽訂人	里程
---	---------------	------	------	----

漢	比國合股公司	一一、五〇〇佛郎	光緒二十三年六月	盛宜懷	二二六二〇
關內外	英國中英公司	二二〇〇磅	光緒二十四年八月	胡燏芬	二二二四〇
粵	美國合興公司	四、〇〇〇美金	光緒二十六年六月	盛宜懷	二七〇〇〇
正	太俄國俄華銀行	四、〇〇〇佛郎	光緒二十八年九月	盛宜懷	六二二三
滬	寧英國中英公司	三五〇磅	光緒廿九年閏五月	盛宜懷	七二二五
汴	洛比國合股公司	二、五〇〇佛郎	光緒二十九年九月	盛宜懷	四二二〇

第二類 訂有草合同者

路名	借款公司	金(以萬爲單位)	額	訂約年月	簽訂人	里程
蘇杭甬	英國中英公司			光緒二十四年八月	盛宜懷	五〇〇
浦	信同	上		光緒廿四年十一月	盛宜懷	一一〇〇
廣	九同	上		光緒二十五年二月	盛宜懷	三〇三
津	鎮英德合借	七四〇磅		緒光二十五年四月	許景澄	一八六三

以上兩表所列路線，共計一萬三千一百五十五英里，佔現在全國已成鐵道，十分之九而強，其借款合同，大半出自盛宣懷一人之手，雖盛氏力倡鐵道國有政策，其所修各路，亦即今日國有鐵道之前身，惟其

所訂路約，喪失權利殊多，此又昧於國際情形，而爲列強所挾制者也。茲將當時路約，喪失權利諸點，分述於左：

一·關於喪權者

- 一、管理權 如築路管理權，行車管理權，委託借款公司代辦或總工程師執行是也。
- 二、稽核權 如洋代表及總工程師，有稽查出入款項及行車運費等大權是也。
- 三、用人權 如總工程師，會計總管，行車總管，及各路總管等，多由借款公司指派是也。
- 四、購料權 如鐵道上一切應用材料，概由借款公司代爲定購是也。

二·關於失利者

- 一、折扣 如各路借款，多照九折實收，而還本付息，則照額面計算是也。
 - 二、佣金 如購料佣金百分之五，還本付息佣金百分之二·五，以及其他特別津貼是也。
 - 三、餘利 如蘆漢、滬寧、粵漢、正太、汴洛等路，均以每年餘利十分之二，贈與借款公司是也。
- 觀上所述，我國鐵道借款，喪失權利，至於此極，實已足令吾人痛心疾首者矣。乃事有未已，而最堪痛心者，則以全路產業，作爲借款抵押，借款到期，不能還本付息，彼卽有沒收全路之權，此種鐵道，雖名爲借款自築之路，實不啻爲外人所有。且自茲而後，國人之舉辦鐵道者，遇有款不敷用之時，則舉外債，以爲挹注，此非盛氏一人始作其俑乎。

惟吾人須知，此種喪失權利之事，必不能爲國人所承認，故不旋踵而收回權利，自辦鐵道之狂熱時期，隨以發生。當於下節申述之。

一一·拒債自築時代（清光緒三十年——宣統二年）一九〇四——一九一〇

清光緒三十年（西曆一九〇四年），日俄戰起，我國官紳士庶，睹俄國西伯利亞鐵道運輸力之偉大，及日人在我國關內外所強迫修築之安奉、安新、兩鐵路，運輸軍實之便利，刺激甚深，僉悟鐵道一物，於國防上，交通上，皆爲必需，故一變其昔日輕視之態度，而爲狂熱之贊成矣。更睹我國斯時所建之路，皆係借自外債，利益外溢，權操外人，尤覺危險，於是利權收回之論調，盛唱於全國，籌款自辦之聲浪，彌漫於東南，官辦也、商辦也、官商合辦也、官督商辦也，發言盈庭，文電紛馳，朝議一一採納，而一一試辦。於是在光緒三十一年，張之洞、岑春煊兩人，首從湘粵鄂三省民意，以美金六百七十五萬元，贖回承造粵漢鐵路合同，收歸三省自辦。政府亦向英收回道清鐵路。由鐵道總公司派委程祖福監督其行車事宜。而蘇浙官紳，亦繼起請廢滬寧之約，蘇杭甬之約，並發起拒債募股大會，媚優乞丐，亦相率入股，於此可見當時情況之熱烈矣。旋政府當局，亦於光緒三十三年，自比利時銀公司，贖回蘆漢鐵道，歸郵傳部經營。而軍機大臣鹿傳霖，亦請速贖津鎮草約，以挽主權。他如已預許各國建築權之諸路，類皆酌予資金，供給權利，以爲取消原約之代價。於是新寧、廣漢、同蒲、儀泰、膠濟、膠沂、諸路，皆於此數年間收回，組織自辦路局，從事修築矣。

當時尚有一大轉變之現象，可資吾人紀述者：即各省大紳富商，咸以倡辦本省鐵道，爲唯一大事，風起雲湧，接踵而繼，如安徽省官紳呂佩芬等請准自辦安徽全省鐵道，並舉李經方爲總理，浙江黃紹基等舉湯壽潛爲該省自辦鐵道總理，福建張亨嘉等舉陳寶琛爲該省自辦鐵道總理，江西李盛鐸等舉李有芬爲該省自辦鐵道總理，均經先後批准，此實爲中國鐵道史上之一莫大轉變，而值得吾人永遠紀念者也。

按此時期，約起於清光緒三十年（西曆一九〇四年），至清宣統二年（西曆一九一〇年），中間歷時七年，商辦之預定鐵道，先後經政府批准者，約計七千英里，而光緒三十四年，郵傳部所發表之部辦鐵道，復達一萬三千英里，以我國當時之資金缺乏，欲舉此二萬英里之鐵道，一一築成，事實上殊不可能。以故經營

八年，得竣功而通車者，商辦鐵道，僅滬杭甬一百英里，潮汕二十四英里。部辦鐵道，僅京張一百二十五里而已。然於此期間，以拒款自辦之故，而贖回各路主權，改正各路苛約，使外國承辦之事，永遠絕跡於我國，此實可大書特書，應視作當時之一大成績也。

三·鐵道國有時代（清宣統三年）西曆一九一一年

滿清國有鐵道政策，僅行之於宣統三年，而此一年之鐵道國有政策，即爲清代覆亡之導火線。當時革命黨人，以清廷收回民辦鐵道，歸諸國有，勢必借用外債，喪失權利，於是號召各省民衆，羣起反對，湘鄂倡之，川黔繼起，不出數月，而武漢革命軍興，清祚於以滅亡。然夷考此項政策之施行，實以當時之商辦鐵道公司，鮮有實力，成績甚劣，且廢收不堪，弊竇尤夥，以全國數十公司，經營數年，而所成鐵路，不過百數十英里而已，當時郵傳部，奏派專員，分途考察，對於此種情形，洞悉底蘊，且成績之表現，亦已大白於天下，故當時政府與國中之有識者，對於商辦鐵路，失望殊甚，此盛宣懷之鐵道國有政策，乘機以起也。清廷既決定鐵道國有政策後，持之操切，而爭之者益烈，兩趨極端，各不相下，清廷乃將幹路收歸國有，並迅速籌辦，支路仍可由商民量力辦理，以爲和緩，並訂爲政策，曉示天下。適其時清廷預備立憲，各省設立諮議局，諮議局紳，大都知清室將鐵路收歸國有，借債誤國，故湖南諮議局，首先於宣統三年五月，以湘路力能自辦，不甘借債，請湘撫楊文鼎代表以爭，四川諮議局，亦以暫緩接收，請護督王人文代表，均遭嚴斥。川民大憤，乃開保路大會，議決罷市罷課，以示力爭，於是清廷乃有遣端方率兵入川查辦之命，川民選舉代表，晉謁總督稱爾爾，要求阻止。不期趙督昧於民力，更將保路會會長鄧孝可，股東會會長顏楷，張瀾，及諮議局長蒲殿俊，羅倫等，誘禁督署，川民謁求釋放，又被開槍，傷斃多人，川人益譁，圍攻監署者數千人，趙爾豐令統領田徵葵派兵迎剿，各縣民軍，因以紛起。八月，武昌舉義，各

省響應，九月，清廷下詔罪已，資政院彈劾盛宣懷以鐵道國有政策，危害國家，遂以違法私行，貽誤大局，革職永不叙用，且命釋放川省士紳，治趙爾豐田徵麥罪，而十一月，趙爾豐更爲民軍所殺。鐵道國有案件，至此以國事變遷，亦遂中止，雖如曇花一現，然實開後來鐵道國有之先聲。

四·軍人掌政時代(民國元年——十六年)西曆一九一二——一九二七

民國以來，我國鐵路之進展，殆無可言，揆厥原因，不外三者：一爲政潮之起伏。二爲歐戰之影響。三爲內戰之結果。蓋十餘年來，政潮起伏，迄未平靖，此起彼仆，此仆彼起，鐵道政策，亦以靡定。歐洲大戰，綿亘數年，致使四海困窮，財源匱竭，借債之途既絕，則興築之資無出。至於國內戰爭，十餘年間，迄無寧日，不特新修鐵道，障礙叢生，即舊有鐵道，亦至營業不振，秩序紛亂，商旅裹足，武人操柄，兵士橫行，鐵路會計，毫無保障。處於此種情況之下，鐵道之不能發展，實無足怪，雖成陳跡，然吾人不可不知當日之實況，以爲來日之警策。爰將有關鐵道政策之犖犖大事，紀述於次：

民元之初，袁世凱被選當國，蒞任伊始，革舊去故，政治一新，如謀路政之集權，而撤裁各省交通司，行政始趨於統一。規定鐵道公司之權限，而厲行其命令，施政始有所準繩。維新之象，蓬蓬勃勃，蓋若中國鐵道，於此時期，已走上其幸運之歷程也。無如是年九月，袁世凱特授 總理中山先生以籌劃全國鐵道之全權。總理乃在滬設立中國鐵道總公司，並設調查處於北京，旋即計劃全國爲三大幹線，預計十年之間，以六十萬萬之資金，完成二十萬里之鐵道，並制定條例九項，提出核准，乃當時之參議院，以其侵越交通部之職權，竟予刪除，而改爲一十三條。總理不滿，黨人大譁，蓋 總理既負有籌劃鐵道全權之名，當有全權之實，今乃以交通部而加乎其上，是掣肘之處多矣。蓋此乃非常建設之時，不可以常情論也。當時執政，昧於此義，致使全國鐵道，不能於一非常之時期而臻於完全成功之境，深可嘆也！

民國二年七月，贛寧變起，總理全權，竟予撤銷。而交通部亦於此時，遽將各商辦鐵路，一律收買，所行無阻，未聞抗議，計股款爲六千七百四十五萬四千四百三十七元，計債款爲一千三百八十萬零六千五百二十九元，此巨大之計劃，雖屬開國之初，一欲統一路權，故亟亟爲之，實則是時正財力支絀，絕非籌有的款，而從事接收也。不得已乃定分年攤還之法，而徐圖調撥之術，及至國內多故，營業不振，各路收入，既受影響，而外國借款，復多扞格，以致積欠商路之數，乃始則折給債票，繼則延宕時日，終至無法應付，遂不得不走病商害民之途也。惟斯時尚有足資紀述者，則交通部之謀全國鐵道幹路之進行，如漢粵川路之開工，隴海西段之繼修，浦信鐵路之籌備，京熱鐵道之踏勘，滬甯鐵路之調查，皆於此時亟亟從事也。他如鐵道會計之統一，國際聯運之創始，發行內債，嚴訂制度，亦以此時而聚其端，至於商路私債之禁止，審計鐵道名詞會之成立，民營鐵道條例之公布，亦在此時。

乃國運多舛，袁氏謀逆，欲籌措鉅資，帝制自爲，於是遂利用爲輿論所贊成之「路鑛開放，利用外資」之說，借築路之美名，大舉外債，以解除其財政上之困難，而供其軍政費之挪用。袁之左右，更利其借款之大宗回扣，以飽私囊，於是路權拍賣之事，乃喧騰四海，此隴海、浦信、同成、寧湘、欽淦、沙興、灌黑、株欽八路借款合同，遂陸續訂立矣。計其路線，達一萬八千里，而其債額，則逾八萬萬元。其時歐洲各國，準備大戰，正標榜武裝和平，竭謀擴張軍備，本無如許流動資金，借與我國，然彼利袁之僅需墊款數成，即得永據路權，袁則利彼之饒有現金，可以速登寶座，交互利用，各遂其圖，於是此六千萬元之墊款，遂不得不在種種條件之下，而化爲烏有矣。路工着手，茫茫無期，外債償付，連年接踵，國民心中之隱痛，爲何如乎？不特此也，日本二十一條之亡國要求，因此而起，國內十有餘年之混亂內戰，以此而興，袁氏一念之差，竟使國家元氣喪盡，而陷於今日貧弱之境，撫今追昔，浩嘆良深。此著者於敘述中國鐵道略史中，不能不道及於此也。

也。
茲將袁氏所訂各路借款合同，列表於左，以示袁氏借路舉債之多，且以知列強侵略中國路權之一斑。

路名	借款公司	借款總額	先交	壅款	訂約年月	簽訂人
臨海	比國鐵道電車公司	10,000,000磅	4,000,000磅		民國元年九月	周學熙
浦信	英國華中公司	3,000,000磅	1,800,000磅		民國二年十一月	周自齊
同成	法比鐵道公司	10,000,000磅	9,900,000磅		民國二年七月	梁士詒
寧湘	英國華中公司	8,000,000磅	2,800,000兩		民國三年三月	朱自齊
欽渝	中法實業銀行	200,000,000法郎	3,125,000法郎		民國三年一月	熊希齡
沙興	英國寶林公司	10,000,000磅	3,000,000兩		民國三年七月	周自齊
蜜黑	俄國俄亞銀行	50,000,000盧布	50,000,000兩		民國五年三月	梁敦彥
株欽	美國裕中公司	無	2,250,000美金		民國五年五月	曹汝霖

觀上表所列，則袁氏執政五年，而藉築路所借之外債，折合華幣，竟達八萬六千五百萬元之鉅，至於喪失權利之路線，亦達八千三百英里之長，以五年之期，而舉債如是之多，喪失權利如是之鉅，雖曰逼於列強之要求，然其居心實路，以遂私圖，實屬可誅，敗亡之速，豈偶然哉。

袁氏既傾，黎元洪繼任總統，五年七月，交通部長許世英，以鐵道外債，為數甚鉅，深覺可慮，乃擬

乘當時金磅狂跌之時，——歐戰前十二元，是時僅六元——募集交通公債二萬萬元，爲收回正太道清一疏，及完成各路工程，創辦車輛鋼軌枕木各廠之用，業經國務會議議決，定期實行。不期六年五月，督軍團興，國會解散，七月一日，復辟變起，南北分峙，遂使此項提議，無形消滅，坐失良機，深覺可惜。厥後歐戰延長，北洋軍人，主張參戰，籌餉購械，羅掘無門，遂復師袁氏藉路借款之故智，於民國七年九月二十八日，向日本興業朝鮮台灣三銀行，訂立濟順高徐借款預備合同，先交墊款二千萬元，同時又訂立滿蒙四路借款合同，亦交墊款二千萬元。所謂滿蒙四路者：一卽洮南至熱河線，二卽長春至洮通線，三卽吉林至開源線，四卽從洮熱線之一站，南達海口是也。以上兩約，均由駐日公使章宗祥一手簽訂，民國八年五月四日，北平學生，起爲運動，毆擊章氏，此卽其主因也。

及至九年七月，靳雲鵬任內閣總理時，又與日本訂立吉會借款，取得墊款二千五百萬元，類皆用諸參戰軍及邊防軍者，卽京漢京綏各路收入，亦被提充軍費，最後結果，此項軍隊，並非用以對外，不過直皖兩系軍閥，惡戰一場，皖系倒而直系興耳。嗟呼！外人以鐵道而興邦，吾國以鐵道而買禍，北洋軍人，藉路借款，以供浪費，匪特視盛宣懷爲卑下，卽千載而後，其能逃吾民之切齒痛恨乎？

自民國三年，歐戰發生以後，列強金融緊迫，各路借款公司，不能發行債票，募集基金，供給我國。而國內政局，自五年而後，護國護法，直皖直奉，內戰綿延，軍閥猖獗，強提路款，供彼軍糧。交通部復不能以各路餘利，挹彼注此，故收回商辦各路以後，僅粵漢造成長武一段，隴海鐵道東由徐州造至海州，西由觀音堂造至陝州，京包路由豐鎮展築至包頭鎮，浙路由曹娥江至甯波一段，先後繼續竣工；四洮全線通車，洮齊行將竣工而已。他如皖路、豫路、晉路，及川漢之川段鄂段，莫不閏然無聲，杳無續辦之期。且從前所築路基，經十餘年之風雨，仍復原狀，而所購材料，或被竊去，或竟朽蝕，不堪應用，走筆至此，不禁爲之浩嘆不置也。故至民國元年以迄於國民政府成立之時，亘十有六年之久，中國鐵道，以政潮內

戰之故，殆無政策之可言，以我進展毫無，成績甚鮮，謂之鐵道之厄運時期，豈亞於初期興築之困難乎。惟此期中，尙有足資紀述者：即民業各路，頗有成績，較之國有鐵道，實不能否認其有相當之成功也。總計全國民業各路，其路線達二十一線之多，長達一千零三十八里之遙，足徵當時民力，設有政府提倡，則其成績，恐尙不止此也。茲將民國二年起至民國十一年止，十年之間，先後完成之民業各路，列表於左，以告讀者：

路名	呈辦時期	竣工時期	性質	路線里程	股本	總理	備考
吉林雙城	民國元年	民國二年五月	普通	九里	10,000元	蔣清芬	
雲南簡碧	民國三年二月	民國七年八月	普通	一三八里	4,000,000元	陳鈞	
直隸柳江	民國三年九月	民國四年四月	運煤	三四里	100,000元	李治	
奉天通裕	民國三年十月	民國五年二月	普通	五四里	1,000,000元	陳應南	借有日款
福建龍溪	民國四年八月	民國七年十月	普通	六〇里	110,000元	林資經	
福建埕漳	民國四年九月	民國六年七月	普通	二八里	5,000元	黃恩培	
廣東增仙	民國四年七月	無	普通	四八里	600,000元	陳念典	現已停辦
廣東東龍	民國五年一月	無	普通	七〇里	150,000元	鍾聚廉	

安徽桃荻	民國五年十月	民國七年十月	運鐵	一七里	三〇〇,〇〇〇元	霍守華	卽繁裕鐵路
福建泉東	民國五年七月	無	考普通	七〇里	一〇〇,〇〇〇元	黃培松	
直隸怡立	民國六年四月	民國九年十月	運煤	五三里	一〇〇,〇〇〇元	楊以儉	修築馬頭嶺至西佐村一段
四川井富	民國七年三月	無	考普通	五五里	一〇〇,〇〇〇元	陳元鎰	因有洋股經部撤銷原案
山東博山	民國七年七月	無	考運煤	四〇里	不	馬官和	
京兆大豐	民國八年二月	民國九年一月	運煤	一二里	二〇〇,〇〇〇元	傅厚德	
直隸民興	民國八年三月	民國九年七月	運煤	三里	三〇〇,〇〇〇元	高筆遠	
直隸龍煙	民國八年七月	民國十年二月	運鐵石	二〇里	五〇〇,〇〇〇元	陸宗輿	
安徽寶興	民國九年四月	無	考運煤	三二里	四六、六六元	章炳如	十二年與益華合併
浙江長興	民國九年六月	民國十二年六月	運煤	四八里	二、一〇〇,〇〇〇元	劉長蔭	
直隸寶昌	民國九年五月	民國十二年二月	運煤	六里	一、〇〇〇,〇〇〇元	陳寶善	
安徽益華	民國十年二月	無	考運鐵	三四里	五〇〇,〇〇〇元	倪幼丹	十二年併於寶興路
直隸齋堂	民國十年五月	無	考運煤	一〇七里	三、〇〇〇,〇〇〇元	呂調元	

至於我國以修築鐵道之故，而發生之外交案件，實指不勝屈。蓋列強之修築鐵道，以政治言，則屬於交通國防，以經濟言，則屬發展產業及營業收入。惟我國修築鐵道之原動力，實與相反，而大都為外交力之推動也。以言國防，則審籬盡撤，以言交通，則權操外人，以言經濟，則實為外人覓取市場，開發原料供給地，以言財政，則收入抵付外債，餘利亦盡供軍閥之攫取。此蓋修築鐵道之動機，與人不同，而其結果，亦竟異乎？

我國以外交之故，使鐵道發生國際關係，肇始之源，當首推俄國，其後交涉迭起，層出不窮，法、比、德、英、日、美諸國，均先後藉故，奪取中國鐵道建築權，以期各劃勢力範圍，而企圖作瓜分中國之準備。如中日戰後，俄恃有脅日退還遼東半島之德，而獲東清、北滿、鐵道之建築權。法繼起而獲龍州、赤安、滇越及廣西南部鐵道建築權。山東殺德教士之案興，而德獲膠濟、膠沂、兩路之敷設權。日俄戰起，而日獲南滿、安奉、新奉、吉長、吉會、新法、四洮、及營口支線各路之權。歐洲戰起，帝德失敗，日以對德宣戰為辭，而獲膠濟、順濟、及滿蒙四路。庫倫獨立，而俄獲庫俄鐵路。以上各路之喪失，大都以外交之失敗也。惟英以各國在華均取得有鐵道建築權，乃亦提出五路及其他各路之建築，以作均勢。此外則列強對中國鐵道建設之動向，大概俄主北進，法主南進，德主東進，日則於東北東南及正東三方並進，英則注意於揚子江一帶，而更四面張羅。以致莽莽神州，星棋羅佈，無論畿陲，咸有主者，而我國反左右為難，動輒得咎，受盡『數姑之間難為婦』之困難矣。且英日、英法、法俄、各國，均互相訂有協約，各自預定其勢力範圍，使我國永墮泥濘，不能自拔。惟天網恢恢，疎而不漏，作俑之俄，革命變作，新黨得政，竟自宣佈廢除其在華所得之權利，中東鐵道，使我今日尙留有益地位者，即以此也。德以歐戰失敗，我以戰勝國之資格，收回膠濟，事雖偶然，亦大好時機也。至於交涉經過，條約締訂，則事實複雜，情形繁冗，非此短篇略述，所能紀叙其詳，故略而不贅。

十六年夏，張作霖命潘復兼交通部長，旋由常蔭槐代理部務，召集各路局長會議，先定整理大綱，蓋以交通部本爲鐵路主管機關，自軍興而後，全國鐵路，幾盡供軍用，交通部無法過問，故張氏通令所屬，將鐵道事宜，着交通部專責管理，各軍不得干涉。茲以該項通令，爲民國十餘年來所僅有，故不惜辭費，錄之於次：

『鐵道關於國計民生，至大且鉅，近歲以來，不獨未辦者，難於進行，即已辦者，亦多遭摧殘，營業既衰疲不振，信用幾至不能維持，商民買遷，同受其敝。固由該管長官，不能舉職，亦由於各軍，干涉行政，截留路款，加徵附稅，以至於此。若不力加整頓，前途將不可收拾，嗣後除軍事運輸歸交通部總司令部管理外，所有路政事宜，着交通部負責辦理，各軍不得再行干涉，其應興應革諸端，並着切實籌劃進行。至附徵各捐，應由該部與關係各機關，協商統籌撤減辦法，務合經濟原則，藉輕商民負擔，自此整理之後，總期事權統一，商貨流通，於國於民，兩有裨益。』

上錄令文，實爲當時鐵路之一付良劑，且開以後國民政府首從整理鐵道入手之先聲，亦即中國鐵路脫離厄運之晨鐘，故不憚繁冗，錄而出之，俾讀者一知當時軍人把持鐵道之實況，而留此後之殷鑒也。

五·國民政府時代(民國十七年——現在)西曆一九二八——一九三七

國民政府於十六年定都南京後，即奄有大江南北，紛亂十餘年之中國政局，至是乃形成統一之治，停頓甚久之交通事業，匪特毫無進步，且均腐敗不堪，黨政當局，大都感覺欲建設新國家，非從發展交通不可，而交通工具之能任重致遠者，厥爲鐵道之火車運輸，政府當局，既注意及此，而鐵路之發展，遂成爲必然之勢。故民國十七年十月二十日，國民政府即於交通部之外，更另設鐵道部，以現任立法院院長孫科氏爲部長，專管全國鐵道事宜，於此足徵我政府重視鐵路之發展矣。

民國十七年十月二十五日，鐵道部前孫部長就職後，對於鐵道整理，頗著成績，鐵道法規，頗定亦多。至十九年十二月，國府明令各部部长，均免本職，從新任命，故孫氏去職，而以原政務次長連鑿海氏代理，旋即特任署理部長，至二十年十二月，又命葉恭綽氏爲部長，因未到部供職，卽於翌年一月，以實業部陳部長公博兼署，旋即以前行政院院長汪兆銘氏，暫行兼任，及至三月，乃任顧孟餘氏爲部長，二十四年十一月，始以現任部長張嘉璈氏署理，此國民政府成立以來，鐵道主管人員變動之大概情形。然人員雖屢經變動，而所持之政策，殊無若何之更張；茲就其經過情形，約可分爲整理路政改良運輸及建設新路三項，分別略述於後：

一、整理路政 鐵道部成立以後，最初工作，則爲整理路政，故成立後之第一二年，所有成績之表現，完全在此。在十八年一年中，其所整理之各路，有下列數道：

1. 株萍鐵路因年久失修，損害過鉅，車行經過，頗感危險，除抽換枕木，培築路基外，並從事修理湘東鐵橋，且令歸併於湘鄂路局，以資管理。

2. 廣三廣九廣韶三路，自軍興以來，或歸廣州政治分會管轄，或奉行廣東建設廳命令，事權分歧，管理自難，鐵道部爲謀事權之統一，乃於是年，收回管理。並撤裁廣三路局，歸併廣韶路局管理。

3. 裁撤各路督辦名義，經行政院會議，議決通過，於是隴海同成兩路督辦，予以裁撤，而由部直接派員管理。

4. 浦信鐵路，停辦多年，向在北平設立總公所，鐵道部乃於是年，將該總公所，予以撤廢，設立浦信鐵路路產保管處，澈底清理，限期辦竣。

5. 膠濟鐵路，自民國十六年濟南事變後，已歸日本武力監理，迭經鐵道部咨請外部交涉，津浦路局，亦屢與磋商，山東交涉員，且嚴重交涉，往返磋商，延至十八年春間，始正式簽字解決。津浦路既告通車

，膠濟路亦收回管理。鐵道部乃積極整頓路務，並廢除局長制，改設膠濟路整理委員會，以管理該路，從新整頓。

f. 南辦滬仙鐵路董事會，辦理該路，放棄職權，路政腐敗，乃改設整理委員會，辦理數月，亦無成績，且責難四起，於是明令改散，另派崔玉麟等為委員，從事整理。

7. 京滬滬杭甬兩路，以國都奠於南京，上海商埠，進居全世界第六位，在政治上實業上皆應力謀改進，以應時代之需要。於是乃派鐵道部司長蔡增基兼領，並組織兩路稽查車務委員會。意在督促主管人員，認真整理。

8. 北寧平綏兩路，曾派鐵部次長王徵兼領整理，並設一整理委員會。嗣以軍事關係，未能如願，然實開該兩路整理之先聲。

至於民國十九二十年，鐵道路政，可資紀述者，厥為各項鐵路法規之頒定，以及全國各路運輸問題之集會研討，而有下年各路辦理負責運輸之成效也。在此二年內，其所頒定之重要條規，約有下列數種：

1. 鐵路施行法
2. 規定度量衡辦法
3. 國民政府公佈鐵道軍運條例
4. 國民政府明令公佈鐵道員工服務條例
5. 鐵道部直轄各鐵道管理局編制專章
6. 鐵道部修正公佈購料委員會規程
7. 鐵道部咨行各省查照辦理北寧、四洮、洮昂、齊克四路聯運移民暫行辦法
8. 鐵道部公佈國有鐵道員工消費合作社通則

9. 鐵道部公佈特派駐路總稽核職掌規程

10 國民政府主計處擬訂：『鐵道部會計長辦公處處務規程』，呈奉國民政府令准備案，發交行政院轉

令鐵道部知照辦理。

11 民國二十年十一月十五日，鐵道部公佈有鐵道客票振災加價辦法

以上各項法規，均於此兩年內陸續公佈，以溯年內亂，法紀蕩然之我國，國民之法治精神，絕未樹立，而軍人政客，其藐視法紀，尤無所不至。吾人闕前節軍人掌政時代之路政，鐵路實爲軍人政客聚斂之機構，其蔑視法律之情形，已爲國人所洞鑒矣。故國民政府成立後，首先即從整理鐵道入手，次則頒定法律，再次則召開各項會議，以謀共同之研究，而共同改進也。其於民國二十年一年中，所召開各項會議，有下列各次：

一．全國商運會議

二．全國運輸會議

三．全國鐵路警務會議

以上各項會議召開後，全國鐵路之行政，乃完全趨於統一，而人事之障礙，亦於此數次會議中，得以解決。先繩之以法規，後承之以諮詢，數年來中國鐵道事業之突飛猛進，於此實種其相當之善因也。準上以觀，則知從民國十七年至二十年一年中，實完全爲從事整理路政之時期。

二，改良運輸

我國自民國軍興以來，以內戰不已，路政被侵，以致負責聯運事業，停頓至今，迄未舉辦，商民運輸之艱難，實莫此爲甚，故鐵道部當局，於民國二十一年及二十二年兩年中，其大部精神，厥爲用之於負責聯運事業之舉辦。茲將業已實行負責聯運之各路，分列於后：

1. 京滬滬杭及津浦路於民國二十一年九月一日起，實行貨物負責運輸。

2. 北寧路亦於同日起，全路實行貨物負責運輸。

3. 平漢路於民國二十一年十一月十六日起，實行貨物負責運輸。

4. 隴海路於同年十二月七日起，實行貨物負責運輸。

5. 道清鐵路於民國二十二年一月一日起，實行貨物負責運輸。

6. 湘鄂路於同年二月十八日起，實行貨物負責運輸。

7. 膠濟路於同年二月二十一日，正大除於二月二十五日起，實行貨物負責運輸。

按貨物由鐵路負責運輸，實爲鐵道事業之要政。其辦法即由一路線上起運，而運到另一路線上可直達達到之車站，其中駁運過江派警看護等事務，全歸鐵路負責辦理，除天災人禍不可避免之事項外，並負賠償損失之責任。此種事業之舉辦，實於商務之進步，有莫大之關係焉。

三·建設新路 鐵道部既將全國各路，予以整理，運輸事業，予以改良後，於是乃從事於新路之建設，最近數年來，新鐵路之完成通車者共有六段，以鐵道而論，則此時之成績，實較以前任何時代爲多。雖謂黨治下之國民政府，對於國家建設，無驚人之成績焉。茲將從二十二年以來，新建設之各路，略述於后，使閱者知近年鐵路建設之概況也。

1. 杭江鐵路 此路爲浙江省政府前主席張謇江氏，謀開發浙江地方經濟而建。從杭州對岸的西興縣起，至江山縣止，稱杭江鐵路。後展至江西玉山縣，稱玉杭鐵路，長約三百六十四公里，於民國十九年五月七日，開始興築，至二十二年底，始完成杭州至玉山全線，計浙江省政府支出建設費一千五百萬元，其餘三百五十萬元，則爲英庚款所撥借。

2. 粵漢鐵路林韶段 全路計長四百五十六公里，韶州至樂昌一段，計五十公里，於民國二十二年十月間完成通車，其餘株洲至韶州之四百零六公里，分作五段，同時興築，二十五年四月二十八日完成接軌，

其詳細經過，將於下章述之。

3. 蘭海鐵路西延線 此線接蘭海鐵路，向西展築，於民國二十一年一月築至陝西潼關。二十二年年底，即將潼關至西安之百三十公里，全部築成。並繼續向蘭州進展，現已築至寶鷄，從此再修南下支線，以達四川成都，現正在測量進行中也。

4. 江南鐵路 本路爲江南鐵道公司所建築，計劃從南京經蕪湖至宣德，以達於未完成之東方大港，蕪湖至宣德孫家埠一段，於民國二十二年四月興工，二十三年完成。南京至蕪湖一段，亦於二十四年二月底，完全竣工。資本共爲三百萬元。

5. 大潼鐵路 亦名同蒲鐵路，卽自山西大同，以至蒲州，再延展至陝西潼關，長約一千五百華里。現原平至介休段，業已完成。其餘各段，亦正在分段建築中。此路特色，則完全爲兵工築路，經費則百四十公里之鐵路，僅用二百五十萬元而已。

6. 玉萍鐵路 本路係從江西東境之玉山縣，接玉杭鐵路起，橫斷江西全省，經南昌以達萍鄉，與株萍鐵路接軌入湘。現改名浙贛鐵路。民國二十三年七月八日，在玉山興工，二十四年十月十日至南昌一段，卽行完成通車，由南昌至萍鄉一段，現已積極進行，本年卽可完成矣。本路所有經費，卽由鐵道部以國有鐵道爲基金，發行公債一千萬元，再由江西省政府於地方鹽稅附加中，每年撥一百九十三萬元爲基金，亦發行公債千萬元，共計二千萬元。

以上六路，均爲民國二十二年至最近所完成各線，已不下二千公里，經費亦達兩萬萬元以上，於此實知國民政府成立後之鉅大成績矣。

至於最近已在測量，或業已興工修築之各路，則有湘黔鐵路，湘川鐵路，湘桂鐵路，成渝鐵路，貴成鐵路，通海鐵路，京鄕鐵路，滄石鐵路，西新鐵路，淮南鐵路，廣汕鐵路，滇黔鐵路，廣梅鐵路，共計

十有三線。數年之後，吾人又當拭目以觀厥成也。

第三目 孫總理之鐵路計劃

中國鐵路之修築，其始也，則以民智之閉塞，不知修築鐵道之利益，以致阻礙叢生，聚訟經年；其繼也，則又以政策之不定，而無成績之可言，終乃以政局之紛亂，又不能從事於鐵道之建設矣。以故經四十餘年之長久時間，而僅修築七千餘里之鐵道，坐令因交通之不便，而釀成昔日軍閥割據自雄之勢，使人民日陷於顛沛流離之境遇也。吾黨總理孫中山先生，以天縱之資，高瞻遠矚，早已洞燭必有此種情勢之發生，故於遜讓總統於袁世凱後，乃退而請為全國鐵道總監，負責修路，斯時總理之意，蓋欲以發展交通事業，而避免來日割據之慘禍，不期袁逆世凱，欲帝制以自為，野心勃勃，多方掣肘，致使總理不能施行其政策，袁逆倒後，而國內混亂不堪，總理之志，既不獲伸於當日，乃遂不得不出其平日研究鐵道之心得，擬具具體計劃，以期諸後死者之繼續努力，此所以有民國七年發表之實業計劃也。該項計劃，除築港整治水道及發展衣食任行之重工業而外，則為修築十萬英里之鐵道，共為七個系統，茲為便於讀者之參考起見，特別略述於次：

一·中央鐵路系統

中央鐵路系統，經過區域，包括我國長江以北之本部各省，如山東、山西、河北、河南、陝西、安徽、湖北、四川、甘肅、江蘇等十省之全部面積，以及浙江、蒙古、新疆各省之一部份。其路線由我國極東之東方北方兩大港起，橫越中國全境，以至西陲新疆和闐為止，共計二十四線，全長一萬六千六百英里

論其經濟價值，則所經之地，佔有六百四十萬零五千餘方里之地域，二萬九千一百八十餘萬之人口，東南一部，人口甚密，西北則疏；東南有大量之鑛產，而西北則有潛在地中之農業富源，所經過之重要城市，達七十餘處，其他較小城市，則不堪勝數矣。如以平漢粵漢兩鐵路，為我國之南北幹線，則此系統之東方大港塔城線，實可視作我國之東西幹線矣。

一·東南鐵道系統

東南各省，素為我國最富庶之區，鑛產農作，遍地皆是，惜以人口稠密，交通不便，以致雖屬內地，猶同秦越。總理之計劃修築東南鐵路系統者，即欲挽救此弊。本系統之鐵道，共分十三線，全長九千三百餘英里。經由浙江、福建、江西三省之全部，以及江蘇、安徽、湖北、湖南、廣東各省之一部份。如以廣州至東方大港之海岸線為底邊，再以揚子江上流重慶至上海線，為第一邊，而以經由湖南之廣州重慶甲線為第二邊，則重慶為其頂點，而成一不規則之三角形。現在完成之粵漢鐵路，即為本系統中之分角線。本系統鐵道之經濟價值，則為開發此三角形中各省農作鑛產，及發展東方南方兩大港與其間二三等海港之繁榮也。

三·西南鐵道系統

西南鐵道系統者，即以四川、雲南、廣西、貴州、湖南、廣東各省為聯繫，所經區域，約有六十萬方里之面積，人口亦在一萬萬以上，所擬建設之鐵路，共為七大幹線，三路支線，全長為七千三百二十英里，均以廣州為其終點。在此區內，現僅有法國經營老街至雲南昆明之二百九十哩狹軌鐵路，故此七千三百英里之鐵道，雖全部築成，亦不為奢也。此系鐵路，在政治上之意義，則為打破五嶺山脈，苗嶺山脈，及

雲嶺山脈之阻礙；而在經濟上之價值，則爲開發西南各省蠶產之富源，而完成南方大港之鐵道網也。

四·西北鐵道系統

本系統之鐵道，包括蒙古全部，及新疆、甘肅、熱河、察哈爾、河北各省之一部。起自直隸灣之北方大港，迄於中國西北極端之于闐，面積達一百七十萬英方哩，幾與本部十八省相埒。以開發蒙古新疆大平原之農產利源，及促成北方大港之繁榮爲目的。其鐵路由北方大港起，經由灤河谷地，以達多倫諾爾，凡三百餘哩，概築雙軌，以多倫諾爾爲門戶，再向西北延展，共分築支線八道，長七千餘哩。以多倫諾爾偏東北延展抵漠河者，爲第一支線。以多倫諾爾向北偏西走，經克魯倫以與赤塔附近之西伯利亞鐵路相接者，爲第二支線。以由多倫諾爾起向西北築一幹線，以至迪化者，爲第三支線。由迪化迤西至伊犁者，爲第四支線。再由迪化經天山山脈，入戈壁，以達喀什噶爾，轉向東南以達于闐者，爲第五支線。再由第三支線之A點，築一支路，經庫倫而抵哈吉圖者，爲第六支線。從第三支線之B點，築一支路，經烏里雅蘇台，以抵中俄邊境者，爲第七支線。再從第三支線之C點，築一路線向西北走，以抵中俄邊境者。爲第八支線。茲者邊患日亟，圍督頻傳，黑龍江及熱河兩省，旣已淪爲異域，而蒙古之德王，復有組織蒙古國之運耗，足徵 總理之真知灼見，爲不謬矣。

五·東北鐵道系統

東北鐵道系統，共計二十線，全長九千九百餘英里，包括東三省全部，以及蒙古河北兩省之各一部，佔有面積五十萬方里，人口亦達二千五百萬人以上，並假定以嫩江與松花江合流處之西南，命一地名曰東鎮，而爲此系鐵路蜘蛛網之中心。其重要目的，約有四端：卽一爲抵抗日俄之經濟侵略。二爲採伐東三省

廣大之森林及開發豐富之鐵產。三爲開發東北之肥沃平原。四爲輸出豐富之豆麥肉類及其他農產。今總理之墨藩未乾，而東北四省，已非吾有，宏猷碩劃，頓成畫餅，叙述至此，實不勝其愴痛也。

六·擴張西北鐵路系統

本系鐵道，共十八幹線及一支線，全長一萬五千五百餘里，包括新疆，蒙古及甘肅各省之各一部份，面積約佔一百七十萬方哩。地頗平原，與西北鐵道系統，合而觀之，適完成其鐵道網之壯觀。此系統鐵道，其最大之經濟目的，厥爲發展西北之畜牧事業及開發鐵產，蓋以世界肉類供給國爲阿根廷，其面積不過一百一十萬方哩，而此系鐵道所佔之面積，較之阿根廷大六十餘萬方哩。鐵道完成後，則西北之畜牧，必可改良進步，對世界肉類之供給，亦必取阿根廷而代之。

七·高原鐵道系統

高原鐵道系統，共計十六幹線及二支線，全長一萬二千餘里，包括青海、西藏、新疆等全省及甘肅、雲南、四川各省之一部分。此系鐵道，總理自謂：『此爲吾鐵道計劃之最後部分，其工程極爲煩雜，其費用亦甚鉅大，而以此比較其他在中國之一切鐵道事業，其報酬亦爲至微』。在總理之意，以爲中國此時之建設事業，須切合其物質建設之四大原則，其原則爲何？即（一）必選有利之途。（二）必應國民之需要。（三）必期抵抗之至少。（四）必擇地位之適宜。如不合此原則，則徒耗國力，而無補於事功也。

第四目 蔣委員長之五年鐵道計劃案

近年以來，我國公路，已有驚人之進展，而鐵道建設，尤能勇往邁進，成績斐然，如粵漢鐵路株韶段之完成，隴海鐵路之西展，同蒲鐵路之敷設，湘黔浙贛兩路之修築，均爲不可磨滅之功績。其所以有如此之進展者，純係 蔣委員長之五年鐵路計劃案，有以推動之，其計畫中之路線，或已開始經營，或正進行規畫，而綜其主要原則，莫非依據 總理手訂之鐵道計劃而定，以適應今日國家形勢及國防之需要，建設路網。如隴海路西展至寶雞，再擬展至天水，同蒲路之擬全線通車，乃至寶成鐵路之計畫，皆可視作實現。總理所訂中央鐵路系統之西安大同線，西安寧夏線，西安重慶線，以及蘭州重慶線之初步工程也。至最近京贛路宜貴段之興築，與平浙贛路南萍段之興築，俾與粵漢鐵路呵成一氣，即所以合乎 總理東南鐵路系統中之南京韶州線，與南京嘉應線之理想也。他如 總理於西南鐵路系統中，所規劃之經由湖南貴州之廣州重慶線，經由桂林瀘州之廣州成都線，經由梧州叙府之廣州成都線，亦以年來湘黔鐵路，成渝鐵路，川黔鐵路乃至湘鐵桂路，滇黔鐵路等之計劃進行，而奠其雛形矣。由此具徵 蔣委員長之五年鐵路計劃，請爲確立全國鐵道交通網之基礎固可，謂爲遵行 總理鐵道計畫之初步工作，亦無不可也。茲就 蔣委員長之五年鐵道計畫案中，分爲東南，西南，西北三點，以明說其計劃之概略，想亦爲讀者所樂聞也。

一·東南鐵道網

東南鐵道網中最主要之路線，厥爲浙贛鐵路與玉萍鐵路。此線自浙江之杭州至江西之萍鄉，總長九百零六公里，以與株萍鐵路銜接，而連接粵漢鐵路，斯路經浙之杭州，江西之南昌，橫貫浙贛湘三省，由上海可南達廣州，北迄武漢，一旦長江封鎖，尙有此一線鐵路，可以溝通東南數省。其次則爲京贛鐵路，該路爲聯絡及策應首都與東南西南各省交通之要線，一面連接江南鐵路，由宣城經寧國、績溪、歙縣、休寧、祁門、樂平，至江西之貴溪，以與浙贛鐵路相接，路線長約四百八十八公里。沿線物產如木材，紙張，以

及祁門之茶葉，景德鎮之瓷器，鄱陽之蠶產等，均甚有名。由貴溪接玉萍株萍鐵路，西南與粵漢鐵路銜接，西與湘黔鐵路銜接，則由京至贛至湘，將來至黔至川，至滇至桂，均以此路爲出發點。他日自貴溪再延長至閩之汀州，由汀而至梅縣，與廣梅路相銜接，則京與閩粵之交通，更有一新發展，而東南鐵道網，亦可告成矣。他如滬杭甬鐵道，自上海至杭州錢塘江岸，及自寧波至百官曹娥江段，均早經通車，僅錢塘江至曹娥江間一段，久未修築。近始積極從事完成，計分兩部進行。錢塘江大橋，於民國二十三年十一月先行開工，二十五年十月以後，錢塘江至曹娥江之路線，亦經開工，完成之後，則一方面由滬杭甬路銜接浙贛，再由京滬路銜接京贛，兩者均與粵漢鐵路合流，以使東南交通，脈絡舒展，打成一片，則大江以南之文化事業，將必由是而發展，農業亦必由是而開發，設湘黔鐵路亦能同時完成，則東南半壁之經濟情勢，亦必有極大之變遷，即謂中國復興，由此發軔，非過言也。

一·西南鐵道網

西南鐵道網，以湘黔鐵路與成渝鐵路爲中心，尤以湘黔川黔滇黔三路爲骨幹。湘黔鐵路自湖南之株洲起，經湘潭、湘鄉、新化、辰溪、芷江、晃縣、玉屏、青溪、貴定、龍里而迄貴州省會之貴陽。全線長凡一千零二公里，現已開工，預計三年之內，可以完成，成渝鐵路爲貫通成都重慶兩埠之幹線，沿途經過簡州、資陽、資中、內江、隆昌、石門等處，皆爲川省富庶之區，尤以隆昌之夏布，內江之蔗糖，自流井之鹽產，以及山貨藥材等，爲出產大宗。是則該路之完成，關係川省經濟建設之深切，概可想見。現該路擬於最近二年半內，即須完成。同時川黔鐵路，亦正在計劃中，原擬自重慶至貴陽，因山路崎嶇，不易建築，擬改自四川之隆昌以達貴陽。長約五百公里，現已開始測量，湘桂鐵路自衡陽至桂林，長約三百七十里，現亦委定人員，籌劃開工。此外則滇黔鐵路自貴陽至昆明，約七百八十四公里，二路之建築，誠爲湘

桂黔滇四省交通網之要線。以後不但可接通海道，以助長國防之建設，抑且對於西南廣袤之富源，如湖南西隅之錫、鎊、鎳、煤、鐵、銅、銀、等礦，以及四川酉陽附近之錫與水銀，皆有極大開發之希望，至若各路沿線之農產物，如花生、砂糖、大麻、桐油、藥材、茶葉、棉花、煙草、生絲、穀米，乃至竹林木材，以及其他林森產物等之發展，猶其餘事也。

三·西北鐵道網

秦中古稱天府，近年以來，荒旱洊臻，情形艱窘，而交通多阻，經濟尤為落後，方今開發西北，已為中央固定之政綱，久為全國人民所注意，而開發陝西，尤為開發西北之前提；於是隴海鐵路之西展，遂成開發西北之樞紐矣。該路於二十五年底，已西至咸陽，刻已通至寶雞，計展築一百五十三公里，寶雞以西至天水，長約一百九十里，先經飛機測量，後事察地勘測，惟自寶雞至渭水兩岸，高山深谷，絕壁懸崖，不特無人居住，且無樵徑可通，從事履測，極感艱險，惟計劃已定，不計其他，故此時該路之測量隊，亦正在萬分困難之中，努力前進也。現擬將天水至成都一線，覓一較易施工之路，此路計長七百五十一公里，雖為全國各路工程最艱難之路，然一經完成，則西北與西南各省，脈絡溝通，今人所視為窮鄉荒野之地，將一變而為中原原料之區，向視為蹤跡難至，無可交通之處，一旦而四通八達，朝發夕至矣。至於同蒲鐵路，原為秦晉之聯絡幹線，在西北鐵道網之計劃中，亦為中央開發西北預定之路線，而由山西省自行籌建該路，自大同至蒲州，長約八百六十四公里，其於二十四年底由蒲州風陵渡至原平通車之一段，長約六百三十三公里，現自原平之大牛店至軒崗鎮，計長七十三公里，亦已敷軌，本年九月間，且可全線通車。他若潼關之黃河鐵橋，位於隴海鐵路七里村及同蒲鐵路風陵渡之間，聯貫兩路，為秦晉豫三省之樞紐，計長九百公尺，現已由鐵道部着手進行，限於一年完成。查陝西一帶石油煤礦，蘊藏甚富，最近計劃興

修之咸同鐵路，即由咸陽北展至同官，長約一百公里，業已派員勘測，此線完成，即所以謀陝北煤藏之開發也。上述各路完成後，不但可以盡交通漢南之目的，且可藉此動脈，展而入川，川中地大物博，得此出路，實源必闢，可見 蔣委員長之卓見，尤足徵 總理所擬中央鐵道系統與西南鐵道系統之計劃，有成都廣州線，其於國防經濟上之重要矣。

惟以吾國自滿清光緒六年間，建築唐胥鐵路，以迄民國二十四年，際此五十五年間之路線，共計八千一百一十零三公里，平均每年僅築一百五十零二公里，而 蔣委員長之五年鐵道計劃，須築八千一百四十公里，平均每年須築一千六百二十八公里，以時間言，一年之中，須完成十年之工作，以路線言，五年之間，將等於五十五年之事業，路政當局之責任，可謂重矣，而我 委員長之雄圖偉績，亦可大白於宇宙之間也。

第二節 粵漢鐵路修築歷史

第一目 全路沿革

粵漢鐵路倡議之始，實肇於滿清光緒二十二年（西曆一八九六年），迄於現在，雖全路告功，業經通車，然中間延宕，歷年四十，情形複雜，若一一詳叙，勢爲本篇所不許，姑特提其要旨，叙其嬗變，使讀者能於最短之旅程中，而一知此路之大概也。

當清光緒二十二年，正創辦北京蘆溝橋至漢口之蘆漢鐵路，總理各國事務衙門，奏明粵漢鐵路，亦須次第舉辦，以期南北聯絡一氣。是時各國洋商，先謀入股，繼請借款，及包攬路工。美商華士賓、畢來斯等，更組織美國合興公司，於是年成立，圖之尤力。京外紳商，爭請分辦支線，並力主不可引用洋股，督

辦鐵路總公司大臣盛宣懷，通電樞密院及直鄂各省，一律駁置不理，堅持先儘官款開辦，然後擇借洋債，再集華股，集議經年，尙無定論。及至光緒二十四年一月，直督王文韶，鄂督張之洞，督辦鐵路大臣盛宣懷，會奏粵漢鐵路，由湘鄂粵三省官紳，自行修築，仍歸總公司持其綱要。二月初五，得奉上諭，其略曰：「粵漢鐵路，尙未定有切實規模，自應預爭先着；若由湘鄂粵三省紳商自辦，仍歸總公司總其綱領，實於大局有裨。唯是造路資本，借款辦法，通車章程，必與蘆漢一氣貫注，始可收通力合作之效。着王文韶、張之洞、譚鍾麟，譚繼洵等，隨時會商盛宣懷，妥議招股借款各節，認真辦理。此路貫通湖南腹地，銜接武昌，不特取徑直捷；練兵開鑛，諸凡有益。該大臣等當妥速籌辦，力任其難，以收實效」。當由三省督撫，派陳兆葵、曾慶浦等分測全路。而盛宣懷復奏稱：「現在各要害口岸，幾盡爲外國所佔有，僅有內地，猶可南北自由往來。若粵漢一線，再假手英人，將來俄路南引，英軌北趨，祇蘆漢一線，踟躕其中，尙能展佈。惟有將粵漢鐵路，占定自辦，尙堪稍資補救。故此路借款，斷以美國爲宜，若無意外枝節，竭六七年之力，當可使南北幹路相接」。適美國合興公司，向駐美欽使伍庭芳，索粵漢鐵路承造權，盛奏既上，得旨允行。於是盛氏乃與美國合興公司，商定借款建築粵漢鐵路，而託由美使伍廷芳，在美與合興公司代理人巴時，簽訂合同草約十五條，由公司籌集英金四百萬磅，建造漢口至廣州省城之鐵路，是爲建築粵漢鐵路之最初時期。

會美國與西班牙之戰爭發生，合興公司不能履行合同，而美國工程師柏順，復報告原估經費，不敷甚鉅。於是美國合興公司，於光緒二十五年，對粵漢借款，發生異議，盛宣懷亟欲乘此機會，辭去外債，以輕肩責，而鄂督張之洞，謂「美約不成，必爲法佔，若南北幹線，均歸一國，其如大局何？」盛氏遂繼續與美協商，二十六年六月，始有成議，改借美金四千萬元，由伍庭芳與合興公司再簽訂借款續約二十六條，該公司即着手興辦。以廣州石圍塘經佛山至三水，所經之地，交通繁盛，貨運暢行，乃議定先修三水支

線，二十七年十二月開工，因合興公司代表畢來斯死，工事甚僻，僅成自石圍塘至佛山之雙軌鐵路三十五哩零七而已。由佛山至三水單軌鐵路六十四英里零七之路。至光緒三十年九月，始全線工竣開車，是爲本路開始興造時期。

美國合興公司總理畢來斯氏，爲美國國會議員，力倡美應扶助中國，振興產業，以杜絕歐洲各國侵略主義者也。不幸於光緒二十七年，畢氏在美病故，不特廣三支線，工程懈怠，而比國遂乘此時機，以俄法資金，向美國合興公司，私售底股三分之二，此即所謂金員小票之由來。由此合興公司之董事，遂多易爲比人，在漢美人，亦陸續返國。光緒三十年，鄂督張之洞，聞知此事，以爲當時比與法俄最親，蘆漢鐵路，已由比法二國，合資興辦，若再兼修粵漢，則我國南北幹線，全歸牢籠，與俄所造東三省鐵道，銜接一氣，則後患無窮。是年七月，電告湘粵官紳，及督辦鐵路大臣盛宣懷，痛陳利害。並謂該公司無端違約，應立即議廢，三省士紳，及留日學生楊度等，組織湘鄂粵三省鐵路聯合會，電爭收回自辦，三省各舉代表，專程赴滬，官紳亦函電紛馳，力爭廢約。盛宣懷乃飭總公司參贊福開森，前赴美國，查詢真象，並函請駐美欽使梁誠，查照辦理。時兩廣總督岑春煊，電知盛宣懷，主張將美國已售與比國之股份，仍由美國悉數買回，以免謬葛。鄂督張之洞復電告盛宣懷，謂「股票既售與他國，權利即屬之他人，縱公司仍由美商出面，亦不過聽命於比法而已。且此項股票，絕不能售與他人，合同第十七條之規定，卽爲此案之鐵證。」（按續約第十七條，規定美國人不能將此合同轉與他國及他國之人）。實萬萬不可通融，望切電美使梁誠，並飭福開森，極力爭辯，必達到廢約爲止，倘此時稍涉含糊，不照合同第十七條辦理，則將來設有所他國干預，誰執其咎。張氏復會同鄂撫端方，電稱此事非獨湘省紳民不願，卽鄂省紳民，亦極不願，望堅持力辯，並將此約作廢，以杜後患。後粵督岑春煊，亦電湘撫，力爭廢約，因此廢約之論，彌漫三省，而盛氏乃不得不願應輿情，將爭路廢約各情，電咨美使梁誠及福開森查照辦理。

美使梁誠，與合興公司，及美國政府，正協商廢約時。而是年十月，清廷御史黃昌年，奏請密諭樞臣商部，責成盛宣懷，伍庭芳廢約自辦之事，當奉上的諭：「御史黃昌年，奏請挽回路政一摺，粵漢鐵路，關係重要，現在合興公司，正議廢約，應即另籌接辦，着張之洞悉心核議，妥籌辦理，以挽權利」等因。於是張督乃得與美使梁誠直接電商。惟合興公司自得廢約之信後，倡議美國自行贖股，派美人柏士來華遊說，張之洞毫不為動。嗣以直言廢約，致成國家交涉，不如改談贖路辦法，僅屬商務往來，較易為功，於是電咨梁使，本此意辦理，梁氏乃與公司，反覆磋商，至各延律師抗辦。最後美方始認原定合同之疎漏，合興公司辦事之含混，允許中國修改合同，收回權柄，由美政府担保永不轉替，惟不允贖路。復經再三交涉，始議定贖價為美金六百七十五萬元，另外結算付息，將公司在中國所有產業鐵路材料，測量圖表，開辦特權等，概行收回。於光緒三十一年五月，（西歷一九〇五年六月）由梁誠與公司訂立贖路草約。而比國政府，復力謀阻止，事幾中變，迭經協商，始於是年八月初二日（西歷八月二十九日）經合興公司股東，批准草約。同日梁誠即將合興公司股東批准草約情形，電達張之洞氏，張氏即據以電奏，當奉諭旨：「據張之洞電稱，接梁誠來電，粵漢贖路，已經合興股東，批准草約，美外部電稱，美廷決不阻撓等語，仍應責成張之洞、梁誠，一手經理，盛宣懷不准干預，欽此！」同時，梁誠電稱，應付美國合興公司第一期贖款美金二百零九萬零八百六十元，應於西歷九月七號，即八月十一日，在紐約交兌，計明已近，務請合三省全力，迅即籌足，於九月七日以前，匯到應兌，免致變局。時各省力爭廢約，而財力艱窘，官商集資，效力有限，以致此到期應兌之款，無力應付，困窘之情，有如此者，張氏諸人，捨借外債，寧有他策以解此困厄乎？是以粵督岑春煊提議由湘鄂粵三省，合借洋款，分年勻還之議。而張氏乃不得不從矣。會駐漢英總領事法磊斯，介紹借用香港政府之款，與之協商。惟當時人士，以為以英易美，不如勿收，致攻擊張氏，亦復甚力，然鉅資不易籌集，而兌款迫不及待，遂不得不於八月十一日（西歷九月七日），由張氏用

湘鄂粵三省名義，與法磊斯，簽訂香港政府借款合同一百一十萬磅，以爲應付合興公司贖路之款。先是英領關於廣九鐵路，曾有合辦之要求，粵人不允，以致案懸未決。至是允以粵漢鐵路及湘鄂兩省境內，修築鐵路時，如需用外款，當首先向英商，廣九之局，至是始定，而後來四國銀行團之借款，亦以此而肇其端。合興公司之款，既已付清，該公司即將在滬所存儲圖表冊籍及在粵已修鐵路，機車堆棧一切備用材料，悉數交我國委員接收。至香港政府之借款本息，初由湘鄂粵三省攤付。民國元年，改由交通部及粵路廣韶段付給，西曆十月，完全償清，註銷合同，是爲本路贖路時期。

光緒三十一年（西曆一九〇五年）八月，粵漢鐵路，始由合興公司贖回，而湘鄂粵三省，於翌年正月，由湘粵兩省，公舉代表，至鄂會議，議決各籌各款，各修各路，其後鄂定官辦，湘定官督商辦，粵則始終由商辦理。至三省籌款方法，除粵路由粵紳梁慶桂、黎國廉等，招股四千餘萬元，得始終維持商辦外，鄂則倡賑賑捐、彩票股，湘則倡米捐、鹽捐、口捐、房股、租股、薪股，名目雖多，集款均微，而意見又不一致，今日湘省米鹽公股之糾紛，卽於此時種之也。當三省議決分辦粵漢鐵路之後，進行方法，雖未盡同，而大綱亦會劃一，觀當時三省代表，會商督撫奏明之修路公共條款十四則，則其明證。茲錄其全部條款如次：

第一 贖路款英金一百一十萬磅，照七分攤派，未贖之金員小票，亦照七份攤派，湘粵各認三份，鄂認一份。所有應付本息，均按金磅金幣價格，依期撥交，湖南款由湘省委員會，逕交漢口英領事，廣東款由粵省逕交香港匯豐銀行。若交款時期，忽有滯落，仍照原份攤派。

第二 三省擬公聘勘路工程師一人，將全路覆勘一次，以定確實路線，其用費勘至何省境界境地，卽歸何省支付。

第三 三省除公聘勘路工程師一人外，其修路工程師，以及各項工人，均由各省自行選雇。如公用工

程師一人之外，願自聘工程師覆勘者，亦聽其便。

第四 三省鐵路，各籌各款，各從本境起修，務期全路早日接通，故議定路工，三省同時並舉，俟款先修幹路，幹路未成以前，三省皆不得另修支路，致誤大工。

第五 三省所修幹路，無論修成若干里，但能行車見利，其所得淨利，應彼此統行核算，各按本年多寡，攤派利益，均以開工之日起算。

第六 湘省路線較長，今爲全路迅速竣工起見，湘粵兩省，公同議定，粵省修至邊境後，湘省願以宜章以下，至郴州屬境永興縣止之路工，讓歸廣東代辦，一切權利，均爲廣東收管，以路成二十五年爲限，湘省可按照廣東修路原用工本，備價贖還。如果粵省籌款或有不足，自當另議。惟須一年之內，先行知照湘省，以便湘省預籌款項，接續自修。

第七 三省分境修路，應互相催趕，如此省勤修工速，成路日多，彼省修緩日遲，成路日少，應令少修省分，攤認多修省分所用工本之利息，以免延遲，每屆一年，彼此比較結算一次。

第八 廣東已成省佛支線，所得車利，應專充贖路款，仍按鄂一湘三粵三分派。

第九 合興公司，已築粵漢幹線工程，及未用材料，應請派員確估價值若干，由粵認出，按鄂一湘三粵三分領。

第十 合興公司已購粵境幹路地基，應核契載款目，由粵認出，歸鄂一湘三粵三分領。

第十一 三省既按本分利，應彼此互派人員稽查，其詳細章程，俟復勘後，開工前另訂。

第十二 各省定購全路需用之鋼機，及一切鋼料，統向漢陽鐵廠訂購，鐵廠所出貨色，所定價值，無論運至粵省湘省粵省，均按照洋廠一律，不得格外高抬，各省即不向外洋購買，以保中國自有權利。

第十三 三省招股籌款辦法，各就本省情形，另訂章程，稟請督撫核定，總以彼此不相侵佔妨害爲主

，並不得招洋股，違者將所招股份充公。

第十四 全路告成以後，所得行車之利，除開支公司薪水、工食、局用、及養路經費，撥還贖路借款本息，核給股本息銀，酌提公積款項外，所餘淨利，酌量做照外國鐵路公司辦法，以若干報效國家，惟須將一切浮費，概予刪除，以恤商艱，庶於招徠股東之道，大有裨益。其餘全歸股東自行議章分派。

惟湖南自光緒三十一年十月起，全路由官督紳辦，鮮有成效，翌年五月，商會董事陳文璋等，呈請商部，籌有股款二百萬元，擬將湘路奏歸商辦，並公舉順天府尹袁樹勛為總理，王先謙為名譽總理，旋奉上諭：「鐵路係國家要政，仍應官督商辦，至所稱公舉總理各節，着張之洞查明辦理」。張督覆奏，遂定為官督商辦，並公舉總協理，惟迨至光緒三十三年，募股之數，尚不過百餘萬元，所成路線，僅長沙至株洲之百餘里，鄂路成績尤少，不過完成路基數里而已。由光緒三十一年至三十三年，是為本路贖歸後之商辦時期。

光緒三十四年六月，上諭：「粵漢鐵路，收回自辦，經營數年，官紳商董，意見參差，迄無成效，必致貽誤路政，着派軍機大臣大學士張之洞，兼充督辦粵漢鐵道大臣，會商郵傳部，及三省督撫，飭在事官紳商董，認真辦理」等因。張氏奉諭後，以廣東已集有商股，毋庸再籌官款外，兩湖財力不厚，不能不議借外款，於是擬定兩湖境內粵漢川漢兩路，決意由官廳借款興修。國窮民困，與辦企業，終不能不仰給於外人，閱茲史實，令人嘆息。

時英國駐漢總領事法磊斯，根據前香港政府借款之照會，電告駐京英國公使朱邁典，介紹中英公司代表漢蘭德，向張督辦之洞，商議粵漢鐵路借款事，屢經磋商，久而不決。漢蘭德始聲明退出。張之洞乃與德商德華銀行，函商訂定粵漢路借款之大概辦法，均照津浦路合同辦理，惟折扣從輕，年限縮短。並聲明如英商據約力爭，則以兩湖之粵漢路借款，仍向英商議辦。而以鄂境之川漢借款，屬之於德商。事已定議

，而英商得知，乃由駐京英使向外務部援案力爭。並由英政府向中國駐英大臣詰責違約。張之洞致函外務部，除將漢蘭德無理要求各情形，詳實申說外；又略示如改派他家英商來議，而能按照現與德商所定辦法辦理，亦可與商鄂境川漢之借款。英使乃改派匯豐銀行代表熙禮爾，惟英商以中英公司，係英法兩國商人合股所設，今該公司既不能與聞借款，匯豐銀行，純係英國銀行，仍願與法商東方匯理銀行合辦，以全交誼爲請。如是英法德三國銀行，合借兩湖粵漢及鄂境川漢兩路款項，定額爲英金五百萬磅。總工程師一席，粵漢路用英人，川漢路則用德人。三國銀行之協商，甫經安定，而比國以所購合興公司之金圓小票，尙未收清，亦借辭出攬借款。此項金圓小票，當日贖回時，比商不肯按照美國所訂之價退還，曾由駐美公使梁誠，與之商定，暫仍按期付息，計美金二百二十二萬二千元，比人乃藉此橫加干涉，而英德銀行，亦以此事於歐洲借款債票，大有防礙，因議再借英金五十萬磅，備還此款，以清懸葛。遂議定草案合同二十五條，辦事細則十條，旋即簽字，其數目爲英金五百五十萬磅。名曰中國國家湖北湖南境內粵漢鐵路鄂境川漢鐵道五厘借款。時宣統元年四月十九日也。

同時美使柔克義，亦向外務部及督辦張之洞，稱奉本國政府電稱：「西元一九〇四年（光緒三十年）外務部曾有公文，許以將來建築川漢鐵路，如籌外款，儘先向英美商人議借。現聞該路向英法德三國訂借，特命向貴部聲明前案，將美國加入」。當經張之洞函請外務部，婉辭拒絕。嗣美使復至外務部，面交節略，請霽利益。外務部即據以函咨督辦張之洞，張氏以合同既已簽押，無法再與美商議借，而美國銀行，竟遣派代表，赴英京倫敦，與英法德三銀行會商，三銀行亦允其加入。美公使復至外務部，與三銀行代表，會商條款四項：（一）借款增至六百萬磅，兩湖粵漢路及鄂境川漢路，各佔半數。（二）川漢路之一半，分撥美商，爲一百五十萬磅，利益及購料，均與三國一律。（三）如鄂境川漢路有附借款項事，美國銀行，仍得分其半數。（四）四國按以上意見，立一附合同，由中政府允准，原合同概行照舊批准畫押，惟美不爭總

工程師，但須延聘工程師數人，兩路購料，當與三國一律等語。由外務部將所議各條，開送張之洞，張氏以合同本有「或派用歐洲人」之語，中國向來視美國與歐洲人無異，故僅用歐洲字樣。將來需用各項工程師，自當歐美一律均用。希將此意轉達，並請催美使轉飭銀行代表，速與三國銀行，妥商定議，速覆外部。時俄使亦要求加入借款，經張氏函咨外務部，力予駁拒。弱國借用款項，而動遭干涉，吾知當日張氏，其心理之黯淡，爲何如乎？

四國銀行團，商妥之後，張之洞以臥病之故，未及將合同奏入。八月張氏逝世。上諭以：「粵漢鐵路，鄂境川漢鐵路事宜，着歸郵傳部，妥協辦理」。是年十二月，都察院復代奏鄂境鐵路，請「准與商辦」。而諭旨復云：「着郵傳部知道」。以致宣統二年正月，英德法三使以此舉與上年四月十九日之合同宗旨，有所抵觸及損害。相繼照會外務部。美使則致函外務部，詢問此次諭旨，與粵漢川漢兩路借款，有何關係。並請須即日向英法德美四國，聲明借款修路，而美國銀行，與英法德三國銀行，利益均霑。當經外務部彙轉郵傳部。乃二月十二日，郵傳部批准鄂紳設立鐵路公司，籌款招股，仿照湘粵等省各公司之辦法。英德法三國公使；以其侵害已經允許之四國銀行借款，修築湖廣鐵路之合同，質問郵傳部，郵傳部乃答以宣統元年四月十九日，張之洞與英德法各代表簽字之合同草稿，其漢文後載有須俟奉諭旨，並度支部核准，如度支部有駁改之處，即再行另商辦法等語。故該合同文義，不算決定云云，旋經英法德美四使，照會外部，力予否認，故不旋踵，而終於正式訂立也。

是年四月十一日，上諭「鐵路幹線，收歸國有」。同日，郵傳部尙書盛宣懷奏「取銷粵漢川漢兩路民辦之議，並請將以前該部核准民業鐵路前案，一併取銷」，奉旨竟依其議，二十日上諭端方，着以侍郎候補粵漢川漢鐵路大臣，同日並由盛宣懷與銀行代表，正式簽訂借款合同。名曰大清政府一九一一年湖廣鐵路五厘利息遞還金磅借款，計英金六百萬磅，所訂合同之銀行，即英之匯豐銀行，法之東方匯理銀行，

德之德華銀行，美之資本家等，是為粵漢與川漢兩路，由民辦而入於借款合辦時期。

當張之洞商議借款之時，湘鄂官紳，多予贊成，而他省各報，傳說不一，紛紛請示內容，旋有要求完全商辦，拒借外款。惟當時草約，業已簽訂，故難置議，及張氏病逝，郵傳部接辦，各省人士，堅欲拒款毀約，不圖事與願違，郵傳部竟於二年四月，正式與四國銀行團，簽訂借款合同，將鐵道幹路，收歸國有，並奏請取銷業已批准商辦鐵路之案。於是人心憤激，起而抗爭。湖南巡撫楊文鼎，致電內閣，稱「湘省反對鐵路國有，羣情洶懼，嘩噪異常」。奉諭旨有云：「倘有匪徒，從中煽惑，擾害治安，照亂黨辦法，格殺無論」等語。同時四川總督王人文，電奏「據四川諮議局呈稱：『川省紳民，自奉鐵路國有之命，紛紛函電，請飭暫緩接收，並請緩刊騰黃』。而上諭亦竟有『着王人文傳旨申飭，仍速刊騰黃曉諭』。自上諭宣佈辦法後，四省人民，非常憤激，四川紳民，且組織臨時特別股東會，撤銷奏派總理李稷勛，限十日內交卸，以示堅拒國有之意，自是罷市罷課，紛擾異常，至九月二十日，端方帶兵入川彈壓，更激起各縣民變，故端氏行抵資州，即為亂兵所殺，川督趙爾豐，亦見殺於民軍，後清廷雖下詔罪己，撤廢盛宣懷，然大局將傾，亦無法以資挽回也。未幾武漢起義，各省響應，川省亦宣告獨立，民國成立，溥帝遜位，而路事亦遂暫告停頓，是為本路收歸國有，而引起人民反對，致速清室滅亡之時期。

民國元年（一九一二年）五月，臨時大總統，任命譚人鳳為本路督辦，七月又命詹天佑為會辦，設總公所於漢口，譚氏迭與銀行團交涉，促其照約交款，而銀行團以前約所訂，係粵漢川漢兩路名義，今僅粵漢一路用途，不合前約，應指定以湘鄂厘金作抵。而光復後之各處厘金，或撤或併，實難擔保，因之不肯交款。嗣川路呈請收歸國有，譚人鳳他調，改任黃興督辦粵漢鐵路事宜。二年一月，黃興辭職，改由岑春煊繼任。三月交通部擬定開工，提款，擔保，查帳等辦法四條，致函四國銀行團，旋得其覆函認可，並聲明工程進行時，所需款項，已預備由借款內撥付。六月十七日，岑春煊辭職，交通部呈請將粵漢川漢兩路

，歸部直轄，勿庸特派專員，臨時大總統指令照准，並派交通次長馮元鼎，赴漢接管，執行督辦職權。至湖南境內之粵漢路株長段，於民國二年六月三日，始由交通部與湖南粵漢鐵路公司，訂立收路還股合約二十條，將湘路收歸國有。鄂境之路，則早於宣統三年八月，由督辦粵漢川漢鐵路大臣端方接收完竣。未及動工，而民軍起義，路工亦因而暫停。是為本路收歸國有之時期。

惟四國銀行團，雖於民國二年三月，函覆交通部，允按照合同，匯款興工，然不久而歐洲大戰爆發，各國財力蹙竭，無力付款，更以國內軍興，阻撓重重，幾經周折，始於民國六年二月，將武昌至蒲圻一段，竣工開車。七年九月，武昌至長沙，開行工程列車，並接通株長段。九年武株段通車。至是以株洲為湘鄂鐵路之終點，達十六年之久，今幸株韶接通，全路告成，回首前情，蓋不勝其噓唏感嘆也。

民國十七年十一月，鐵道部命令株萍段鐵路，併入湘鄂路線，一應事宜，概歸湘鄂路局管理。十八年鐵道部復收回廣三路線之管理權，同年七月，將廣三局撤銷，併入粵漢路南段兼管。先是，廣三鐵路，於光緒二十七年動工，二十九年通車，為粵漢鐵路最先築成之一段。三十一年，由美合興公司贖回後，歸於商辦。民國二年，湘鄂粵三省商辦鐵路，收回國有，由交通部主持，七年以後，由廣東省政府管理。民國十九年五月，鐵道部呈請行政院，廣東粵漢鐵路廣韶段收歸國有。本路全線，除株韶一段，至去年始行完工通車外，其餘各段，均早已屬於國家，而為國有鐵道之一。

今株韶一段，業已竣工，粵漢全路，業經通車，惟各段修造，時間參差，先後不一，情形複雜，猶堪研究，是以著者不憚費辭，再將各段情形，及沿革經過，另立條目，逐段敘述，以供讀者之瀏覽焉。

第二目 廣三段沿革

粵漢鐵路，修築時間，各有先後，地域區分，亦不相連，茲特就其成功先後，以次論列，聊示本路各段沿革之順序焉。

考廣三段之建造，實在全路各段之先，而竣工通車之期，亦遠在三十二年之前。清光緒二十四年，美國合興公司，向我國磋商借款，修築粵漢鐵道，二十六年始有成議，是年六月，由我國駐美欽使伍廷芳，在美京華盛頓，與該公司訂立合同，借款四千萬美元，以爲修造粵漢鐵道之資。其事之經過，業於前節詳爲紀述，當不復贅。至二十七年，合興公司以廣州石圍塘經佛山鎮至三水，所經之地，交通繁盛，貨物雲集，乃議定先修至佛山支線，是爲省佛支路，此段自光緒二十七年十一月開工，二十八年十二月工竣通車。復展築至三水一段，於二十九年八月工竣通車。迨清光緒三十年，美國合興公司總理畢來斯死，而美國對我國之政策，因以大變，乃將該公司股票，私售三分之二於比人。三十一年九月，湖廣總督張之洞，以蘆漢鐵路，既歸法比經營，若此路更入比手，則南北幹線，權操一國，實覺危險，故建議廢約，奏請出資收回自辦，奉諭妥籌辦理。卽由張氏電駐美欽使梁誠，在美京與合興公司訂約贖回粵漢路權，連已完成石圍塘至三水支線，一併贖回，共計美金六百七十五萬元，贖款由湘鄂粵三省分攤。湘路公司佔三成，粵路公司佔三成，鄂省政府佔一成，於是粵漢路權及廣三支線，卽爲三省鐵路公司所共有。

清光緒三十一年，粵漢路由合興公司贖回後，歸諸商辦。及民國二年，湘鄂粵三省商辦鐵路，贖回國有後，本路屬於湘鄂段之股份，則改屬交通部，粵路商股，仍屬之於粵商。並議本段由部粵合辦，而歸部主持，更名爲廣三鐵路。民國七年，廣東宣告自主，本段遂由廣東政府管理，路線雖短，而營業頗稱發達。

民國十二年，客軍入粵，路局爲武人佔有。迨十三年客軍潰退，路事乃由粵政府收管。十八年鐵道部收回此路管理權。同年八月，鐵道部命令廣三路局裁撤，併入粵漢路局兼管。旋由鐵道部呈請行政院，廣

東粵漢鐵路，收歸國有。十九年三月七日，改稱爲鐵道部直轄粵漢鐵路廣韶段管理局。本路遂完全爲國有鐵路之一。

本路所經之地，皆爲商務繁盛，人口稠密之區，故雖僅四十八公里九二，而所設車站，竟達一十九站之多，足見當地人民對本段鐵路之需要也。

第三目 株萍段沿革

滿清季年，興辦蘆漢粵漢兩路，所有應用鋼鐵材料，均需焦煤鑄鑄，乃由鐵道總公司，在江西萍鄉，開採煤鑄，以供漢陽鐵廠之用。光緒二十四年，煤鑄總辦張贊宸，稟商鐵道督辦大臣盛宣懷，謂煤鑄雖富，出產亦多，而運煤機關，全恃人力與涑江民船，運出湘江，轉載而至漢口，實有未便，擬由萍鄉至醴陵，築一輕便鐵路，以便運輸，奉批准予即辦，是爲萍醴鐵路。二十九年七月，萍鄉安源至醴陵陽三石，鐵路開車，煤產由此運下涑江，再浮湘江以達漢口，河窄灘多，水淺量少，猶以未便；因復請展築至湘潭昭山，名爲萍昭鐵路。三十一年十一月，醴陵陽三石至湘潭株洲一段，告成通車，煤運下車後，即可逕下湘江。其未成者，僅株昭一段耳。會粵漢鐵路湘公司，以株昭路線，有防粵漢幹線，力爭於朝，經郵傳部與盛宣懷，商議讓之，遂以株洲爲終點，乃於光緒三十四年改萍昭鐵路之名，而爲萍株鐵路，以符名實。

初，本路由萍鑛公司經營，其建造費用，則純係鐵道總公司所撥。當奏銷時，外務度支兩部，及路鑛總局，以帳多含混，頗非難之，經盛氏詳細覆明，始獲核准。而郵傳部則以款由官出，不宜隸諸商辦公司，遂於光緒三十四年八月，奏准歸部管轄，是爲鐵道國有之先聲。民國光復後，湖南省交通司，將本路收歸省管，而定名爲株萍鐵路，沿用至今，猶仍其舊。

民國三年三月，會由交通部與中英公司，訂立寧湘鐵路借款合同，載明以庫平銀四百二十萬兩，將本路歸併該路，作最後之一段。會由中英公司薦拔蒲司充養路工程師，以爲履行合同之第一步。未幾，歐戰發生，該款迄未屆期交付，經部向該公司正式聲明，暫行停止其合同之實施。至民國十七年十一月，鐵道部復正式命令浙路概歸湘鄂路局管理，惟時至今日，形勢復變，即以浙贛鐵路湘贛段，早經動工修築，其路線由南昌直趨吉安，再經此路入湘，以與湘黔鐵路相接，故鐵道部當局，乃於二十五年九月十五日，將株萍鐵路撥歸浙贛鐵路管理局接管，而以此路劃作浙贛鐵路之幹線。是此路不於昔日爲寧湘幹線，而今日亦成爲浙贛幹線，時勢變遷，終不能減損此路地位上之重要也。現此讓業已實現，而本書猶以粵漢支線而敘述之，蓋亦紀其歷史之事實耳。現浙贛鐵路，尙未完成通車，此段之行車事宜，尙屬於粵漢路局。全段長八十九公里九，中間設站十個，由安源至武昌徐家棚，共長五百零五公里九七。

第四目 廣韶段沿革

本段爲粵漢鐵路之幹線，起自廣州之黃沙站，迄於粵北邊境之韶州，長凡二百二十四公里一五。清光緒三十一年，開始建築，至民國五年，即全段工竣通車。較之廣三株萍二支線，通車稍遲，然以幹路而論。實較任何段爲早也。茲將其經過沿革，述之於次。

粵漢鐵路，自光緒三十一年，由清廷向美國合興公司贖回後，粵督岑春煊，委派人員，接收粵路幹線及廣三支路，時合興公司對於此段之進行，僅修成黃沙河站至郭塘站之二十六公里零九而已。其餘工程，則全係後此之商辦公司所經營也。

岑督張之洞，主張官辦，增收各項厘金，三省各籌各款，爲築路及還債之用，岑督即派

遣司道，會同廣州府番禺南海兩縣知事，邀集粵省紳商，商議籌款辦法，各紳商以加抽厘金，徒增人民負擔，粵紳梁桂慶、黎國廉等堅拒不允，言論之間，頗有衝突。粵督即命番禺知縣柴維桐，逮捕梁黎二人，下之於獄。當時全粵紳商，以黎等無辜被逮，大動公憤，同鄉京官，外埠僑商，皆電訴政府，請去粵安粵。同時在籍尙書許應霖，邀集紳商，會議一切，以示一致力爭之決心。而廣州總商會及九善堂等，乘機倡議招股，改爲商辦，旬日之間，集股八百餘萬股，每股五元，合計不下四千萬元。岑氏見商股有成，民氣可畏，乃釋梁黎二人出獄，黎被釋後，歡呼之聲，震動全粵，並願舉其辦理路事，黎等堅辭。乃委託各善堂經理股款。官民以路事而起紛爭，至此始告一段落。此光緒三十二年春間事也。

是年四月，商辦公司，組織成立，所有以前粵政府接收合興公司一切事宜，及佔有廣三路七分之二之權利，概行移交於商辦公司接管。遂定名爲商辦廣東粵漢鐵路有限公司。是年八月間，始進行築路工事，此即本段商辦之始。惟各善堂經理股款，恣意把持，且運動當局，准其自舉管理人及總副辦。全市七十二行商，憤之甚厲，至名善堂爲善棍。於是各埠股東，皆推舉代表，以示力爭，清政府乃命袁樹勳查辦，股東代表擬推舉唐紹儀爲總理，詹天佑爲協理，袁頌以爲是。無何，袁氏去粵，善堂忽先期私舉總副坐辦，股東代表，乃設會抗拒，齟齬經年，迄未解決，及周馥督粵後，深恐功敗垂成，特派幹員，查明帳目，佈告大衆，並於光緒三十三年六月初二日，召集股東大會，並電郵傳部，派員監察，乃推定羅寶臣爲總理，黃景棠爲協理。至是經年不決之糾紛，乃得告一解決。

光緒三十三年六月，始通車至江村站。翌年正月通車至新街站，二月通車至大巡橋。此站現已改稱樂同，宣統三年三月二十九日，廣州黃花園之役，其撲攻督署之一切計劃，悉定於此，故此站於革命程途中，實具有其歷史價值焉，亦即締造民國之策源地。因開革命掌故，故不憚辭費，併誌於此。同年四月，通車至軍田，八月至銀盞坳。十月即至源潭，宣統元年三年，即通車至黎洞。民國元年三月，通車至連江

，二年五月，通車至英德，三年四五兩月，始至烏石。五年六月，全段完成，以抵韶州。在此時期，由韶州至湘界坪石路線，已築至樂昌縣屬之高廉村山洞，嗣因民國六年，龍李兵事發生，本路交通中斷，工程計劃，即於此時暫告結束。及民國十八年，株韶段工程局成立，始接由該處，展至樂昌，因屬於株韶段，故不贅述。

民國十九年五月，鐵道部呈請國民政府內稱：「廣東粵漢鐵路，本屬商辦，嗣以該路辦理廢敗，於十二年大本營時代，由政府派員接收管理，整頓至今，已歷七年。在事實上該路已完全收歸國有。茲特提請鈞府，即日明令公佈，將廣東粵漢鐵路，收歸國有。其原有商股，着由鐵道部發行公債二千萬元，限期贖回」。旋經國民政府通過實行。是此完全商辦之路，至是始確定其爲國有鐵路也。及株韶段完成後，國民政府於二十五年八月一日，正式任命凌鴻勳氏，爲全路管理局長，而以王仁康周鍾岐分任副局長，廣韶段最後局長李仙根氏，亦於是日正式結束，而移交於全路管理局，自是全路行政，乃歸於統一矣。

此段尙築有一支線，即由英德站以抵英城，長約一公里二一，惟修築經過，不過爲英德縣民乘車之便利，初無其他原因，足資考證。全段共爲二百二十四公里一五，沿途設站二十五個。於發展嶺南商務，頗有重大之關係也。

第五目 武長段沿革

粵漢鐵路在湘省境內之武長段，自清光緒三十一年贖回後，即由湘紳王先謙等，創設湖南鐵路籌款購地公司，名爲官督紳辦，鮮有應者。三十二年四月，長沙商會協理陳文璋等，以紳辦久無成效，若改爲商辦，則障礙全消，人無疑慮，股款亦可尅日招集。因集會兩次，募股二百餘萬元，聯名稟請商部，奏歸商

辦。六月十四日，奉上諭云：「鐵道爲國家要政，仍應官督商辦，並派袁樹勳爲主持總理，王先謙爲名譽總理，余聲康爲坐辦總理，張祖同席匯湘爲協理」。三十三年，聘英人羅士爲總工程師，從事測量。然以總協之間，事權不一，意見分歧，迨至宣統元年，全路贖歸國有時止，商股僅招足百餘萬元，路線則僅築成長沙至株洲數十公里而已。

斯時督辦粵漢鐵路大臣張之洞，鑒於湘鄂兩段商辦集股之難，乃奏請向英法德美四國銀行團，借款興修，宣統三年，實行接收商辦湘鄂兩路。是年六月，借款告成。乃任格林森爲湘鄂段工程師，按照合同所規定之路線，積極實測。至民國元年八月，自武昌首站鮎魚套，開工修築，嗣因購地困難，地位狹窄，不敷應用，乃改在武昌下流徐家棚，設置首站，原鮎魚套站，即作爲支線。民國三年六月武昌段測量完畢，原定民國五年年底，完成武長全段，因歐戰影響，借款延期，應用材料，不能運到，遲至六年九月，武昌至岳陽一段，次第開行工程票車，至民國七年九月，武昌至長沙一段，始全部完成而與長株段接軌通車。此四百一十六公里二七之鐵道，從開築之初至於完成，竟閱十有四年也。本段完成後，其管理權宜，頗乏系統，蓋以軍閥競爭，均以此爲軍事必爭之工具，故用人行政，亦甚紊亂，至民國十七年十月，鐵道部成立後，乃以此段爲粵漢鐵路湘鄂段，並設立整理委員會，從事整理，旋即改爲管理局，其最後一任局長之殷德洋氏，即於全路管理局成立後，正式移交也。

第六目 株韶段沿革

粵漢鐵路全線，自南段廣韶路及北段湘鄂路，完成通車後，僅由株洲至韶州四百五十公里之一段路線，以工程困難，款項支絀，未予修築，歷二十年，因之南北阻礙，未能破除，而國內文化之溝通，貨物之

轉運，國防之鞏固，胥感不便。故鐵道部成立後，即感覺此段鐵路之重要，爰於民國十八年，設立粵漢鐵路株韶段工程局，分期建築，而以韶州爲起點，築至株洲，以與湘鄂段接軌。乃以時局似擾，資金不充，未能對期完成。惟鐵道當局，猶能摒除萬難，於尙未決定撥付庚款之先，籌措資金數百萬元，完成韶州至樂昌一段，並早於民國二十二年八月間，功成通車。惟樂昌至株洲一段，則以山路崎嶇，河流相互，工程尤鉅，需款彌多，以鐵道部之預算，僅株韶一段，即需工程款二千七百五十餘萬元，購料約三千六百四十餘萬元，兩項合計，共需款六千四百萬元。其他廣韶湘鄂各段之修理養路費，尙不在內，據最近報告，全段用去之款，已達七千餘萬元，是超過預定數目，又達千萬元之鉅。

，以如此鉅款，在此全國經濟不景氣中，百廢待舉之時，若由政府籌款建築，則必感受莫大困難，故鐵道部對於完成此段之計劃，施工時期，分爲四年，即自民國二十二年至民國二十五年，全部完成，二十六年春間，即須正式通車營業，今通車時期，已於二十五年九月間，行駛直達通車，是按照鐵道部之原定計劃，提早一年，足徵從事本段修築者之努力也。至於在工程期內，所需款項，即以鐵道部應得中英庚款三分之二，完全撥充。本段建築經費，既得確定，故從事工程人員，得以毫無顧慮，而努力從事於工程進行也。是資金穩定，亦爲本段速成之一重大原因。

考中英庚款之來由，頗有一段可悲可泣之事實，經歷其間，在滿清光緒二十六年（西歷一九〇〇年），我國一部份人民，以義和團之名義，殺傷教士，致引起英、美、日、德、法、俄、奧、意八國聯軍，攻入北京，清帝及西太后，均奔西安，翌年乃訂立南京辛丑條約，賠款四萬五千萬兩，按年息四釐，分作三十九年攤還，自西歷一九〇二年起，至一九四〇年止，即我國自滿清光緒二十八年起，至民國二十九年止，始能全部還清，雖時至今日，猶有未到期部分，尙待償還也。惟自民國三年以後，歐洲大戰起，我國參加協約國，對德宣戰，故在一九一八年歐洲大戰停止，德國慘敗，一九一九年，各國舉行和會於法京巴黎

之凡爾塞舊宮，與會者二十七國，以中國爲參加協約國之故，允將庚子賠款，停付五年。民國十一年（西歷一九二二年）十二月，英國首先宣言，英國部分之庚子賠款，除撥二十六萬五千磅，交與香港大學，另以二十萬磅，交與倫敦各大學，爲增進中英間文化關係之用，其餘一律退回，以爲我國文化教育基金及投資於建設鐵道與其他生產事業，此即中英庚款由來之大概也。至退款交涉，至民國十九年，始經中英雙方換文協定，分作兩部分：其第一部份，係自民國十年（西歷一九二一年）十二月份起，至民國二十年（西歷一九三二年）二月份止，名爲積存部份，約計三百餘萬磅，依照十九年換文之規定，概須留在倫敦，購買材料。其另一部份，即自民國二十年三月份起，至民國三十四年（西歷一九四五年）十二月份止，名爲到期部份。須以一半在英購買材料，一半留在國內，作爲建築工程款，共計約七百數十萬磅，以華幣折合，當在一萬萬元以上。鐵道部乃根據以上規定，即以倫敦積存部份，撥借津浦膠濟兩路，及首都輪渡購買機件及材料之用，使之最短期間，再由兩路歸還料價，移作國內鐵路工程之用。不敷之款，並擬撥借到期部份尚未到期之中英庚款，發行公債以充之。

至於發行公債計劃，亦分兩部，其第一部份，即以將來到期留存國內之中英庚款，擔保發行公債一百二十萬磅，專供國內購買材料及支付工程款之用。其第二部份即以倫敦積存部份中英庚款，擔保發行公債一百二十萬磅，專供購買外洋材料之用。兩者發行公債總額二百四十萬磅，以爲修築本路之用，而工程之能如期完成者，亦以有確定經費之故。當一九〇〇年之時，中國遭受大故，全域震蕩，忍痛賠款，冤抑不伸，乃今日竟能以此賠款，完成此鉅大艱苦之工作，此即老子所謂禍兮福所伏乎。

株韶全段，共長四百五十六公里，分作七個總段，由韶州至樂昌一段之五十公里，爲第一總段，於十九年開工，二十二年八月，該段方完成通車，隨即撥歸廣韶路局接管，其餘之四百零六公里，再分作下列各段，同時修築。

第二總段 自樂昌至羅家渡，計長四十六公里〇六。工程處設於樂昌。

第三總段 自羅家渡至水頭洞，計長六一六公里六九六。工程處設於坪石。

第四總段 自水頭洞至高亭司，計長五十九公里九。工程處設於郴州。

第五總段 自高亭司至觀音橋，計長七十五公里。工程處設於耒陽。

第六總段 自觀音橋至豐塘，計長六十七公里〇七七。工程處設於衡州。

第七總段 自豐塘至株洲，計長九十公里七。工程處設於濠口。

以上各總段，均視工程之難易，及施工之便利，復酌分爲三個或四個分段，以便同時趕速進行，其開工日期，以第一總段爲最早。第二第七兩總段，則分爲南北兩端，於二十二年夏間，同時興工，旋第六總段，亦於同年底成立工程處，正式開工。二十三年夏間，第四第五兩段，相繼開工。第三總段則以在湘粵省界，崇山峻嶺，施測較難，且迭受共匪影響，施工尤艱，然在二十三年一年中，已測量完竣，興工修築矣。現各段均已全部完成，於二十五年四月二十八日，南北接軌，六月一日，各段分別試駛通行列車，本定七月一日，全路直達通車，開始駛行，嗣以粵陳之變，乃延至九月一日，此粵漢全線之通車，始實現於吾人之前，而此經營三十餘年之全國大鐵道，始得竟其全功。依照鐵道部以前之預定時期，蓋已提早半年有餘矣。

本路以沿湘江而行，經過之地，適當湘粵交界深山中，山水分歧，故橋梁及隧道工程頗鉅。在七十公尺至一百公尺之拱橋有五，三百公尺以上之大鋼梁橋有三，而隧道則有十七座之多，若無此種之艱鉅工程，則成功之期，當更速矣。

第七目 黃埔支線

黃埔一地，在廣東番禺縣屬之東南，扼廣州通外洋之衝，海舶之不能直抵廣州者，多以此爲貨物之起卸地，不啻爲廣州之一附庸海港也。香港未闢商埠以前，此地極爲繁盛，自香港九龍兩地，經英政府之經營發展後，乃遂一落千丈，不若昔日之盛矣。惟我國國民革命運動，得有今日之成就者，此地實與有一莫大之紀念，因國民黨之軍事幹部人材，完全爲黃埔軍官學校所造成，故黃埔之名，不特振懨中國，且亦馳名世界也。總理南方大港之建設，即在此處，而新廣州市之市區，則須跨越黃埔及佛山各地，而成爲一世界之大商港。

黃埔支線之建築，雖爲總理南方大港計劃之實行，然促成之者，則爲最近粵漢鐵路完成後，英財政顧問李滋羅斯氏來華，極力主張粵漢鐵路與廣九鐵路接軌之實現，以致引起粵省人士之注意，僉謂如粵漢廣九接軌，則洋貨必以香港九龍爲根據地，由華南以傾銷華北，以我國工業之幼稚，農產之衰疲，必受外貨傾銷之影響，而危及國民經濟之發展，且內地貨物，亦必直接運至九龍，轉圍香港，毋須再由廣州轉駁，因此則廣州僅爲一經過地點，而失其終寄港之價值矣；故極力反對兩路接軌。惟廣州市之河道，因係沖積層地質，河床甚淺，較大海舶，均不能自由駛泊，而海水較深之黃埔，則以交通不便，轉駁維艱，對於進出口之貿易，實感不便。故全國人士，均主張於粵漢鐵路完成後，應即修築支線，直通黃埔，以免與廣九鐵路接軌，而影響於國民經濟之發展也。我國鐵道當局，深韙斯言，故於粵漢鐵路完成不久，而此黃埔支線，乃得興工修築，不日且可完成，此種順應輿情，自力更生之精神，實有足多者在也。

黃埔支線，自二十五年十一月，即行開工，現由粵漢鐵路西村站起之第一段工程，約計十公里，由合泰公司承包，土石方工程，業已大部完成。其他一段，現正加工趕築，約計二十六年內，即可全部完成通車，全路二十六公里，中間設站，鐵路當局，擬採取廣三鐵路之辦法，多予建築，以利行人。當此路測量之時，因須跨越廣九鐵路，粵省人士，發生誤會，即謂係粵漢路與廣九路接軌測量，以致滿城風雨，函電

紛馳，幾經解說，羣疑始釋。跨越之處，因地勢較高，已建築橋梁，粵省人士視之，亦當哂然失笑，於此亦足徵國人對斯路之重視也。現該路完成在即，並希國人廣爲利用，以促成我黨總理孫中山先生南方大港之計劃，能早日實現，則中國前途，利賴更多矣。

第八目 附廣九路 併英段

民國二十五年三月間，鐵道部長張嘉璈氏，由蘇經湘入粵，視察株韶全路工程，並與西南當局，接洽建築西南鐵道事宜，斯時各報競載張氏此行，擬將廣九鐵路，與粵漢鐵路接軌，惟粵省人民，頗有反對此項之擬議。而著者則以此路與粵漢鐵路接軌，時勢變遷，或將成爲事實，是其必爲粵漢鐵路之支線，而成爲正之終點，頗在吾人意料之中，則此節之紀述，當不爲閱者視作贅辭矣。此路起自廣州東郊東大馬路之大沙頭，東南行經番禺增城，至東莞縣屬之石龍鎮，南行至實安縣屬之深圳止。計長一百四十二公里七七，是爲華段，爲我國所建築及管理。從深圳經紛嶺大浦站至沙田，以達九龍，此地均屬英之租借地，經此一段，名爲英路，長凡三十五公里七八。英之建築此路，全爲政治上之意義，決非完全視作商業之經濟作用而已，蓋由九龍下車，過海即屬香港，其裨益於香港與廣州之交通，爲何如乎？

考此路之建築，實始於清光緒二十四年，英使寶納樂，要求修築五路之一。是年閏三月二十三日，由督辦鐵路大臣盛宣懷，與英商怡和洋行，訂立草約九條，一概仿照滬寧鐵路辦法。二十五年二月間，經總理衙門奏准依議，旋以拳匪之亂，擱置未辦。三十一年，英使薩道義，以我國向美合興公司，贖回粵漢鐵路，須向英香港政府借用款項，遂請依前約催辦合同，並要求二事：（一）由九龍至省城，在華境者，依滬寧鐵道合同辦理。（二）廣九全路，作爲合辦。粵督力駁合辦之議，擬劃明界限，英屬內聽英自築，九

龍華畢至省會，由粵自行籌修，以五年爲期，並咨告外商兩部。三十二年，外部電知粵督岑春煊，派員與中英公司磋商，是年閏四月，粵督電告外部，謂英公司改派漢蘭德，對原合同草案，增加修改，其大綱須借英款，並以粵鹽及該路作抵，雙方談判，爭執數月，未得解決。及至十月，上海粵商，謂廣九路借款，損失權利過鉅，廣東紳商，亦羣起爭求廢約，以約中第十五條，有中國不得與本路修築平行路線，妨害本路利益之語，於廣東商辦廣廈鐵道（後改惠西）計劃，多所障礙，故爭之尤力。粵督咨請正式合同，暫緩簽押，粵民願自行興辦，然英使以該路於二十五年，已有成約，持之甚堅，卒由外務部會同郵傳部商訂合同，具奏清廷，旋奉旨依議。三十三年正月，雙方在北京正式簽約，並照會英使，轉飭中英公司，按照合同，妥速開辦，惟由廣州至廈門一段鐵路，應由粵省自行籌款建築，業經奏明立案，不得視爲利益相同之路，合併聲明。並向公司提議，從一百五十萬磅借款內，提出半數，計七十五萬磅，改作五磅一小票，由粵人購買，粵督即派員辦理招股事宜，並以粵漢路南段現存之款，撥購廣九股票，作爲粵商公司之產業，此路以前爭執甚力。卒以外部不加主持，疆臣不予贊成，致蹈蘇省爭築滬寧鐵路失敗之前轍，僅獲債票半額，歸粵人購買，與十二年以後，還清英債本息，即歸華商辦理之結果而已。

本路華英兩段，同於清光緒三十三年七月開工，華段則於宣統三年二月，完成通車，英段亦於是年八月成功。歷時四年，共長一百七十八公里五五。華段設站三十一。原設總辦，後改設管理局於廣州，英段設站七個，以深圳墟爲兩段接軌處。當宣統三年（西歷一九一一年）八月，武昌起義，粵省民軍，同時響應，所有行政各機關，一時不能維持秩序，影響路局，迭遭危險，廣州英國領事，爲保全路事起見，特於是年十一月二十四日，在沙面英領事署，簽訂條約，組織暫行管理廣九鐵路處，聲明俟各國承認民國之日，即行取消。民國元年（西曆一九一二年）交通部派溫德章氏接充總辦，而廣東都督胡漢民氏，迭與中央交涉，欲撤去總辦之名，而收歸省辦，以無結果，其議遂寢。民國二年十月，英領事始宣言取消暫行管

理廣九鐵路條約，此本路之大概情形也。

發明鐵道火車之簡略年譜

- 一五〇〇年，德國哈訖 (Hartz) 鑛山，創築石軌車道，以運鑛石。
- 一六七六年，英國泰因 (Tyne) 附近鑛山，採用木軌車道，用馬曳車，行於其上。
- 一七六七年，英人梭諾爾咨 (Reynolds) 氏，發明凹形扁鐵軌條，不甚適用，惟頗具鐵軌之雛形。
- 一七八四年，英人鴉姆士瓦特 (Tamas Watt) 氏，創製蒸氣機車，是為火車之原始。同時法人尼古拉邱諾 (Nicholas Guignot) 氏，亦創一自動車，行於巴黎市上，均不甚適用。
- 一七八九年，澤索普 (W. Jessop)，改凹形扁鐵軌，而為凸形軌條。
- 一八〇一年，美人奧力味伊汾斯 (Oliver Evans) 氏，裝蒸汽機於車上，運行於尋常道路。
- 一八〇三年，英人羅伯特勒尉息克 (Robert Trevithick) 氏，改良機車，能引十噸，每時行五英里。
- 一八〇八年，英人羅伯斯蒂芬森 (Robert Stephenson) 氏，創製頭底同大之鍊鐵軌條；後由斯提芬茲 (R.L. Stevens) 氏，發明丁字形鋼軌條，軌道之構造乃大備。
- 一八一四年，英人喬治斯蒂芬森 (George Stephenson) 氏，創製機車，試行失敗。
- 一八二五年，斯蒂芬森之機車，研究成功，駛於斯拖克敦 (Stockton) 至達林敦 (Darlington) 之新成鐵道，引車三十四輛，共重九十噸，每時行十五里。
- 一八二九年，利物浦 (Liverpool) 與曼徹斯特 (Manchester) 間之鐵道竣工，應賞徵募機車，斯蒂芬森精製機車一輛，名洛克特 (Rocket) 當選第一，引重四十噸，每時行三十五英里。是為機車製造之成功。

第三章 工程概況

第一節 廣韶段工程

粵漢鐵路廣韶段，起自廣州之黃沙，終於韶州，全段自清代末季，即從事修築，以美國合興公司，中途不能履行條約，私讓股票於比國，致引起我國人士之反對，終而釀成贖路之紛爭，後且歸諸商辦，糾紛更甚，歷時甚久，迭經變故。迄於民國十七年，經政府收歸國營，路政稍有起色，惟以該路當局，迭經更動，以致檔案喪失，其幸而全者，亦乏人整理，因之關於是項工程材料，搜集頗感困難，致不能將工程情況，詳加敘述；雖為編者心力所不逮，亦由事實所難能也。株韶一段，路工新成，材料甚多，故該段敘述，甚為詳盡，亦可聊補斯章之所不及。

第一目 路基工程

本段路基，由廣州黃沙車站起，築至曲江車站止，共長二百二十四公里有奇。五嶺山脈，尙未深入，故地勢頗為平坦。英德以下，北江向西南流去，鐵路則偏東而行，與北江河床，相距稍遠，因之路基堤身，勿須高築，故此段路基，頗為平易，實不若株韶一段，以路經五嶺山脈，鑿石填路，工程艱鉅也。由黃沙至郭塘一段，係美國合興公司所造，郭塘至曲江一段，均為鐵路商辦公司所築，郭塘至潛江口，竣工於清宣統二年四月下旬。潛江口至英德，則係竣工於民國二年五月十日。英德以上，民國四年六月，始完成

通車，至於湘鄂一段，則以與湘江洞庭長江並行之故，湖澤甚多，洪水位亦較高，故堤身增築，亦較此段為高。總之，此段工程，除開整隧道五處，頗費工程外，路基工程，實較株韶湘鄂兩段為平易築也。

第二目 橋梁涵洞工程

廣韶段之橋梁涵洞，因所經之地，與北江相距稍遠，故是項工程，亦不及株韶段及湘鄂段之艱鉅，全段僅有英德大橋一處，其他鐵橋，亦不過五十餘座，而涵洞梁渠，且僅為六百六十餘處而已。較之株韶段之橋梁總數，在一千三百二十餘座，及湘鄂段之橋梁涵洞一千餘座以上者，相差實覺遠甚。茲將廣韶全段之較大橋梁，分別略叙於後：

一·英德大橋

英德大橋，在距英德車站三公里，約當由廣州黃沙起算之一百三十七公里處。共為六孔，全長二百二十九公尺有奇，上承鋼筋梁者共三孔，下承鋼桁梁者亦為三孔。為廣韶全段之唯一大鐵橋，至於施工及完成日期，則無可考。

二·其他鐵橋

本段較大之鐵橋，約計五十餘座，每橋均以所在地之地名名之，其在同一地方而有兩橋以上者，則編為號次，以示區別，茲分別列表於後：

三華店一號橋	新街二號橋	新街一號橋	江村四號橋	江村三號橋	江村二號橋	江村一號橋	大 塘 橋	小 坪 橋	西村二號鐵橋	西村一號鐵橋	黃沙鐵橋	橋梁名稱
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	上承鋼鈹梁	構
二	三	五	二	二	八	七	二	三	二	二	三	造
孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔
九	九	九	六	六	十八	十八	六	二孔六公尺 一孔十八公尺	六	六	六	數
公	公	公	公	公	公	公	公	尺	公	公	公	每孔
尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	孔
花	花	花	花	花	花	花	南	南	廣	廣	廣	跨
縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	海	海	州	州	州	度
境	境	境	境	境	境	境	縣	縣	市	市	市	所
							境	境	境	境	境	在
												地
												名
												備
												考

第三章 工程概況

黎洞二號橋	黎洞一號橋	大廟峽橋	舊橫石橋	湑江口橋	源潭橋	迎潭橋	銀盞坳三號橋	銀盞坳二號橋	銀盞坳一號橋	軍田二號橋	軍田一號橋	三華店二號橋
同	同	同	上承鋼鈹梁 下承鋼桁梁	上承鋼鈹梁 下承鋼桁梁	同	同	同	同	同	同	同	上承鋼鈹梁
三	三	二	三	共三	八	四	七	二	二	四	八	八
孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔
十二公尺	九公尺	十二公尺	十二公尺	十五公尺 十六公尺	二十公尺	十八公尺	九公尺	九公尺	六公尺	六公尺	六公尺	六公尺
清遠縣境	清遠縣境	清遠縣境	清遠縣境	清遠縣境	清遠縣境	清遠縣境	清遠縣境	清遠縣境	清遠縣境	花縣境	花縣境	花縣境

第三章

工程概況

沙口二號橋	沙口一號橋	河頭六號橋	河頭五號橋	河頭四號橋	河頭三號橋	河頭二號橋	河頭一號橋	英德三號橋	英德二號橋	英德一號橋	連江口二號橋	連江口一號橋
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	上承鋼鐵梁
三	三	三	二	三	三	五	三	二	五	三	七	三
孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔
九	九	六	六	十二	十二	九	六	九	九	九	十八	十八
公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公	公尺	公尺
尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	尺	公尺	公尺
英	英	英	英	英	英	英	英	英	英	英	英	英
德	德	德	德	德	德	德	德	德	德	德	德	德
縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣
境	境	境	境	境	境	境	境	境	境	境	境	境

沙口三號橋	上承鋼鐵梁	三	孔十二公尺	英尺	英德縣境
沙口四號橋	同	二	孔四公尺一孔	英尺	英德縣境
沙口五號橋	同	三	孔九公尺	英尺	英德縣境
大坑口一號橋	同	三	孔四公尺二孔	英尺	曲江縣境
大坑口二號橋	同	六	孔十二公尺	英尺	曲江縣境
烏石橋	同	五	孔九公尺	英尺	曲江縣境
馬鬮一號橋	同	五	孔十八公尺	英尺	曲江縣境
馬鬮二號橋	同	二	孔九公尺	英尺	曲江縣境

以上所列之四十六座大橋，為本段中之較大者。其在二孔以下者，多不敘述，惟此項橋梁之建築經過，及工費數數，因時代久遠，迭經變亂，無所考據，故不贅及。

第三目 隧道工程

廣韶一段，所經之地，入清遠縣境後，即已走入五嶺山脈之山麓，頗有叢山峻嶺，起伏其間，故粵漢鐵路經過此間時，亦非開鑿隧道，不能通過，惟工程較之株韶段則簡易多多矣。蓋株韶段由韶州至郴縣之

棲風渡，爲程僅一百八十餘公里，而隧道竟多至一十六座，廣韶一段，爲程二百四十餘公里，不過隧道五座而已，至於湘鄂段，以所經之地，大都平原，故無隧道之開鑿，茲將本段隧道，分別略敘於後：至於株韶段隧道工程，則將俟之下節也。

一·大廟峽隧道

大廟峽隧道，在舊橫石站與黎洞站之間，約當由廣州黃沙車站起算之一百零三公里處，全長七十二公尺，洞道爲一度十八分四十秒之彎道，坡度則爲百分之小數點二，地質雖屬石質構造，然易風化，故均襯砌磚石。

二·盲子峽南隧道

盲子峽南隧道，在連江口與波羅坑車站之間，與盲子峽北隧道，相距甚近，故有統稱爲盲子峽隧道者，與鴉鵝頭隧道，相距亦僅三四公里而已。約當由廣州黃沙起算之一百二十四公里處，全長一百三十四公尺，隧道南端，係屬直道，而北端則爲二度三十七分二十八秒之彎道，坡度則僅百分之小數點一。此地石質雖堅，然亦與以襯砌，以期堅固，而保長久也。

三·盲子峽北隧道

盲子峽北隧道，與南隧道相距甚近，在粵漢鐵路管理局方面所編之各項工程報告，幾完全將此南北兩隧道，併爲一起，而總稱爲盲子峽隧道者，其實地洞既不直貫，則應視作兩道也。洞長爲五十五公尺，且係直道，更無坡度，其他情形，則與南道尙無若何差異，故不贅述。

四·鴉鵝頭隧道

鴉鵝頭隧道，亦在連江口與波羅坑兩站之間，距盲子峽北隧道，僅三四公里而已。約當由廣州黃沙站起算之一百二十七公里處，洞長一百零九公尺，係屬直道，亦無坡度，其他各項情況與盲子峽隧道，殊無差異。

五·清風亭隧道

清風亭隧道，在烏石與馬壩站之間，約當由廣州黃沙車站起算之二百零一公里處，全長二百七十四公尺，洞道成一度五十八分之彎道，坡度為百分之小數點七，在本段中之隧道中，以此洞之坡度為最大。

以上各座隧道，其施工時期，及所費工費，因歷年頗久，檔案散佚，故無稽考，至於地質構造，襯砌工程，亦無法考察，將來粵漢鐵路管理局，對於原有工程，必有一番清查，俟該局報告發行後，當於再版時，重行加入也。

第二節 株韶段工程

粵漢鐵路株韶段，因工程艱鉅，工款無着，牽延二十餘年，迄未興築，所有經過情形，業於前章詳敘及之。民國十八年，鐵道部成立，部長孫科氏，根據中英庚款解決換文，及中國國民黨第三屆第二次中央執行委員會全體會議之決議，以中英庚款三分之二，撥為此路建築經費，並劃定工程程序，期以四年完成，即於是年三月，成立株韶段工程局於廣州，部派卓康成氏為局長兼總工程師，先築韶州至樂昌之一段，

計由民國十九年開工以後，中間因時局關係，及路款之領給，尙無整個計劃，因之工程亦未能積極進行，至二十一年冬，此五十公里之路基，尙未築成通車，而卓氏亦因以辭職。卓氏去後，鐵道部乃調派隴海鐵路漢西段工程局局長凌鴻勳氏，兼代局長及總工程師，並向中英庚款董事會，商借國幣七十萬元，以爲完成韶樂段之用，是年八月，通車至樂昌，此第一總段完成後，即移交南段管理局接收。而樂昌以北至株洲一段，經凌氏三年又五月之努力，提早完成，厥功實偉。此段自樂昌起至郴州止，適當南嶺山脈與騎田嶺之交，長江與珠江之分水界，亦肇於此，以致隧道踵接，橋梁綿纒，工程艱鉅，平綏而外，尤爲獨步，凌氏接事之後，悉心驛劃，將全段劃作七總段，再分作二十一分段，並於二十二年九月三日，將工程局，遷移衡州，以便居中策應，至二十三年，全線即測量完竣。六個總段及二十一分段，同時動工，分途並進，中間因匪亂、疫癘、水患等災禍，致使工程受其影響，否則，完成之期，當可更爲提早。以我國人材，於最短期間，完成此最艱鉅之工程，誠屬難能可貴也。至本路全線劃分之段落，已於前章內敘述矣，茲爲便於讀者起見，特再分列於次：

韶州至樂昌五十一公里，爲第一總段。

樂昌至羅家渡四十六公里六零六。爲第二總段。

羅家渡至水頭洞六十六公里六九六。爲第三總段。

水頭洞至高亭司五十九公里九。爲第四總段。

高亭司至觀音橋七十五公里。爲第五總段。

觀音橋至雷溪市六十七公里零七七。爲第六總段。

雷溪市至株洲九十公里七。爲第七總段。

全路劃分爲七總段，除第一總段，早已完成通車外，其餘各段，更分爲若干分段，計第二總段劃爲二

分段。三總段劃為三分段，四總段亦劃為三分段，五、六、七、三總段各劃為四分段，共計二十一分段，劃分既定，乃同時興工，分途並進。至全段之工程標準，除少數特殊情形外，概照鐵道部之規定，其具有特殊情形者，略如下列數點：

一·坡度 本段最大坡度，在株洲至郴州間及坪石至樂昌間，均為百分之〇·七，惟郴州至坪石間，以經過省界山嶺之地，則為百分之一·二八五，以上均連曲線拆減率在內。

二·彎道 本段最大曲度，為四度四十五分，（合半徑二百四十一公尺）

三·橋梁涵洞載重量 本段所有橋梁涵洞，均係按照古柏氏 $\text{H} \cdot \text{L} \cdot \text{S}$ 號載重量計算，自株洲至萍口一段之鋼橋，係用前湘鄂段之舊橋，其荷重能力，約在古柏氏 $\text{H} \cdot \text{L} \cdot \text{S}$ 號左右，惟橋墩則已加固至 $\text{H} \cdot \text{L} \cdot \text{S}$ 號矣。

四·鋪軌 本段鋼軌，係用鑄接法，株洲至萍口間，用前湘鄂段每碼八十五磅重之舊軌，萍口至樂昌間，則用每碼八十六磅半之新軌，長度為十二公尺。樂昌至韶州間，軌重相同，而長度則為十公尺。蟠線及支線，則用每碼重六十磅長十公尺之鋼軌。

五·軌枕 本段所用軌枕尺寸，均照鐵道部之規定，正線上用硬木枕及藥水枕，蟠線及支線上，則用本地之松杉枕，其長度每枕為二·四四公尺，闊為二十三公分，厚為十五公分。每鋪軌十二公尺，用枕木十六根。

六·橋枕 橋枕俱屬硬木，長三公尺，闊二十三公分，厚二十五公分。

七·岔枕 岔枕闊二十三公分，厚十八公分，長則由二·四四公尺，至四·八八公尺。

八·岔道 本段各站岔道之其長度最長者為五五三公尺，正線上之岔道，用十號及十二號二種，副線上者，則為六號及八號二種。

以上各項，係就其重要者而言，至於其他一切標準，概係遵照鐵道部之規定辦理，茲以限於篇幅，不及詳述，爰將本段各項工程，如測量、路基、橋梁、隧道、站屋、舖軌各項工程，分目敘述於後：

第一目 路線測量

粵漢鐵路株韶段，為全路工程最艱鉅之路線，蓋以樂昌至郴州間，跨越長江與珠江流域之分水嶺，地勢崎嶇，崗巒錯雜，中間亘以高低不一之大小山脈，蜿蜒縱橫，趨向無定，溪澗迂迴，浸成深谷，鑿隧固不易，而架橋亦甚難。郴州至株洲間之地勢，雖較為平坦，惟經過河流，仍屬不少，勘測此段路線，實非易事。前經本路南北兩段之工程局，於清末民初之時，派遣外籍工程師多人，先後測量數次，迄未具體決定，而所選路線，其隧道多至六十六座，長達五千八百公尺，鑿石工程，為數既鉅，則所需款項，亦必增多，觀成之期，更將延長，以故迄未興築。迨株韶段工程局成立後，迭經派遣測量隊員，參照原測各線，依次複測，取長舍短，避重就輕，因此始測得現在最完善之路線，凌局長之功雖不少，而該局李耀祥劉實善兩工程司之力，實亦甚多也。茲將各總段測定路線之經過，分述於左：

一·第一總段

本段起自韶州，終於樂昌，凡五十一公里，路線平坦，大致沿武水河流北向而行，定線測量，係於民國初年，由前粵漢鐵路工程師威廉氏所實測，後照原線略加修改，路線坡度之最陡者，為百分之〇·九，只有兩處，且為程甚短，彎曲度之最大者為四度，中間經過河邊廠地方，為富國煤礦公司之鑛場，當開始

測量時，卽已注意及此。

二一·第二總段

此段起自樂昌，終於羅家渡，長凡四十六公里六零六，地沿武水，可通舟楫，惟河流湍急，有九灘十八灘之險，陸路交通，則因武水兩岸，大小山嶺，重重疊疊，怪石突兀，崎嶇異常，故昔日負販之徒，多舍此而趨廣門坳、九峯、塘村之路，此段選線甚艱，前經外籍工程師威廉氏，測勘之線，係至湘粵交界為止，所經武水東岸一段，選線較爲深入，故路線較直，然隧道則多至五十餘座，工程甚鉅，需費亦大，民國十八年，局派劉君祝工程師，領隊測勘，再經正工程師李耀祥，領隊復測，乃將路線移靠河岸，雖彎度較多，而工費則大省，隧道由五十餘座減爲十一座，施工之時，又將隧道短者數處，改爲露天塹道，故僅隧道五座，惟護障與其防護工作，則較爲增多，以此注彼，工費尙省却不少也。最大坡度爲百分之〇·七，最大彎度，則有七度三十分之大，迂迴雖大，坡度減少，取長舍短，亦正綽有餘裕也。乘車經此，探首外望，極盡羊腸曲折之緻，一面臨水，一面倚山，直不知此身在車上抑在舟中也。

三二·第二總段

本段由羅家渡起至水頭洞上，長凡六十六公里六九九，爲全路各種鉅大工程之所在，超越揚子江與珠江之分水嶺，及武水白沙水兩巨流，爲湘粵兩省之分界地。自有粵漢鐵路以來，此段路線，先後經中外工程師測勘七次之多，均以天然限制，未獲得較易施工路線，此次興工之先，鐵道部有用飛機空中測量之議，以便從廣大面積中，獲取較佳路線，嗣以工期迫促，乃不果行。前次所測各線，其間可供研究之路線，除田頭水一線不計外，尙有二處，卽一爲沿宜章河山谷，經過坪石宜章兩處城市，二爲沿白沙河山谷，雖

近坪石，但不經過宜章。此兩線歷經中外工程師測勘多次，柏生氏所測之線，完全沿白沙河山谷而行，威廉氏之線，則捨白沙河山谷，而沿宜章河山谷前進，中間跨越宜章河達十四處之多，且有數處橋台甚高。至狄士氏之線，又捨去宜章河而沿白沙河山谷而行，中間跨越河道者凡九處，橋台高度由四十英尺至八十英尺不等，最大坡度為百分之一。工程局初派工程師劉祝君勘測，將威廉氏之線，予以比較。續派工程師李耀祥，再行複測，結果以經宜章河之線太長，且工程浩大，乃決放棄，而採用狄士氏路線，並稍加改善，得一較佳之線，即為由太平里，經樟橋，繞摺嶺鹿筋山，以達廖家灣，可減少一千五百英尺之隧道，及繁重之鑿石工程。由廖家灣經良田以至郴州，地勢略有起伏，選線無甚困難，其最大坡度為百分之一，最大彎度亦僅五度。最後之定線測量，即由白沙水以至白石渡一段，路線仍採用狄士氏舊線，白石渡起至龍王潭間，則用狄士氏路線西鄰一英里之比較線，由龍王潭至郴州間，則多用劉工程師祝君所測之線，內有數處，則採用百分之一·二五之最大坡度，誠屬無法避免。此段有隧道八座，共長八百二十五公尺，著名之五大拱橋，亦全在段內，更有鋼橋四座，開山及壟谷工程，亦為全路之冠，路線雖僅五十餘公里，而鐵路所有之困難，幾全備焉。

四·第四總段

此段南起郴縣水頭洞，北迄永興高亭司止，共長五十九公里，路線所經，已過梅嶺山脈，故地勢尚屬平坦，路基最高處不過十九公尺，路暫開掘深處，亦僅十九公尺，且無堅石，全段僅有婆婆崖隧道及虎形坳隧道兩處。惟鋼建橋梁，則達十五處之多，此段路線，亦經中外工程師，先後測勘數次，所選路線，互有不同，株韶段工程局，復派隊測量，並將前測各線，互相參證，比較優劣，縝密選擇，最後始決定經由郴州許家洞，棲風渡以達永興高亭司北，全段路線，因以確定，路線平坦，故工程尚非艱鉅。

五·第五總段

本段起自永興高亭司，終於耒陽觀音橋，凡七十五公里，經過地域，尙無巨川峻嶺，耒陽縣治以北之路線，曾經考格司及卡羅二氏，兩度勘测，株韶段工程局，更派員複測，去取之間，選擇稍易。觀音橋至哲橋間，大致依照卡羅氏之原定路線，再行定測。自哲橋以迄耒陽縣治南之灶頭街，則依考格司氏之原測路線，略事改移，灶頭街至小水舖之間，按諸狄士氏路線，傍近耒河，地勢較低，坡度亦不適宜，且多被公路佔用，乃全部放棄，另測新線，自小水舖至松柏亭之一段，坡度平易，自松柏亭至耒永交界之分水嶺，則地勢起伏，天然坡度，已超過百分之一。五，路線過本段起點後，地勢轉又突降。考之狄士氏原定路線，在此段內者，曾用百分之一坡度，且竟連續至二萬二千九百英尺之長，經工程技術會議，縝密研究及三次改線之結果，遂將路線略事迂迴，所用最大坡度，連折減率在內，爲百分之〇·七。全段路線彎道，最大曲度亦僅三度四十五分而已。此段因鐵路及湘省公路，同抱省費目的，兩路路線，集於一處，雖株韶段工程局，力求避免與公路交岔，除讓路線而外，且代湘省公路，改築路基三段，然交岔之處，尙有數處，此不特營業上交受影響，卽行車安全上，亦大非所宜，果於鐵路通車後，交岔之處，發生汽車與火車互撞之事，頗有所聞，甚望鐵路公路兩方當局，於路線交岔處，設法改善，否則亦應設置保安設備，以免妨害旅客之安全也。此段以地勢平坦，仍無隧道，故工程不甚艱鉅。

六·第六總段

由耒陽觀音橋起，至衡陽雷溪市止，凡六十七公里，經過地形，略有起伏，曾由粵漢鐵路湘鄂段派員測量，嗣經川漢鐵路總工程師卡羅氏，再爲勘定，關於本段路線之工程要點，經卡羅氏及威靈氏、互相研

究，商定結果，乃取避免河流之彎曲部分，大致沿湘江方向而行。但原測路線，在衡州以南，爲湘粵公路衡宜段佔用不少，故此段在衡陽以南，觀音橋以北一段，與公路交岔之處甚多，此種弊害，與第五總段相同，亦希路政當局，予以改善。至株韶段工程局複測結果，決定由雷溪市之沱河南，經流霞州、大堡、獅塘，過耒河，至衡陽江東岸，經東陽渡以達觀音橋，全段因與湘江及耒河並行，所越支流甚多，故橋渠多至一百七十四座，而其中最艱鉅之工程，則爲耒河大橋。

七·第七總段

本段由雷溪市至株洲，路線地形，與六總段大致相同，亦經中外工程師測量多次，後株韶段工程局派員複測，與前次所測各線，無甚變更，仍由株洲至涑口、三門、昭陵、淦田、朱亭、石灣、衡山，以達雷溪市。路長九十里零七。此段最大工程，厥爲涑口及沱河兩大鐵橋，路線經過金龍山，本擬開鑿明壟，嗣以該山葬有宋代名臣雷千一公之墓，湖南省政府，力求保存古蹟，經株韶段工程局研究結果，乃將此山開鑿隧道，庶於交通古蹟，得以兼顧，此爲本路北段唯一之隧道。株洲至涑口路基，前經湘鄂段築成，但廢棄多年，且低於最高洪水位，每當夏秋雨季，雨水過多，路軌常被淹沒，妨礙行車，株韶段工程局，有見及此，乃將路基提高，此外其他工程，尙屬平易。

此段測量及修築，均爲我國之工程人員，尤以工程司李耀祥劉寶善，能選擇新線，減少隧道至數十座之多，節省工費，更不可以數量計，於此足徵中國工程人材，匪特可與外人並駕齊驅，且可超越上之，因此而增加我國人之自信力，實不少也。當工程人員進行測量時，攀藤援崖，身懸絕壁，下瞰深淵，偶一不慎，殉命隨之，其冒險精神，彌覺可佩，著者於民國二十三年，道經宜章轄地，親見彼等以繩繫腰，後以壯丁數人持之，懸崖測量，未嘗不嘆息彼等之冒險精神，今吾人親履其地，亦當深切而紀念之，庶不負本

段測量人員之苦心也。

第二目 路基工程

本節所稱之路基工程，即工程學上所謂之土石方，粵漢鐵路株韶段，路線長四百五十一公里，經過湘粵兩省之分水嶺，崇山深谷，所在多是，以致此段之土石工程，較之全國各路，尤推巨擘，此種驚人偉績，實有一述之價值，著者特將該段之路基工程，紀之於後，以供道路工程人員之參考，及旅行斯路者對於工程人員努力之認識也。

本段土石方工程，以湘粵兩省交界處，由樂昌至郴州一帶，鑿石工程，異常繁重，需款既鉅，費時尤多，此項工程，係先於民國二十二年七月，分別動工，至二十三年底，已有相當成績。開工未久，包工迭生困難，進行因以遲滯，至二十四年，始督飭包工，儘量搶工，在此一年中，乃將全段土石方，完成百分之九十六，因此對於鋪軌工程，始不發生阻礙，其餘工程，亦皆陸續趕築，故得於民國二十五年四月二十八日全路接軌以前，全部竣工，由衡陽以至株洲之北段，因洪水位較高，其土石方之數亦較大，南端則鑿石工程甚鉅，故此段之土石方工程，較之全國各路，不在第二，洵非虛語，茲將各總段之路基土石方情形，分述於次。

一·第一總段

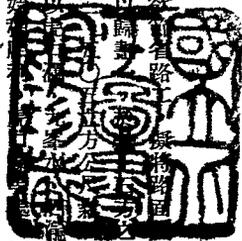
此段起自韶州，終於樂昌，凡五十一公里，路線平坦，土石方尙少，惟~~樂昌至韶州~~後，因走入五嶺山麓附近，地勢較高，土石方亦較多，然終不及經過五嶺山脈中之鉅也。

二一·第二總段

此段路基，土石方之工程，至爲浩繁，施工亦極困難，株韶段工程局，欲將此段路基，縮窄，藉謀撙節，旋奉鐵道部令，仍須按照規定之堤塹標準闊度建築，以備將來擴充之數，乃不得不增多矣。計此段共挖土九二〇、三四七立方公尺，填土一、〇八二、八五、三八九立方公尺，而堅石之數，則有七五四、一二五立方公尺，中間以碎石填築，堅石最多，且石質堅硬，開掘極感困難，故採用冷氣壓機，協助進行，始能築短距離隧道兩座，嗣因露天開塹較廉，遂改爲明塹，路成未久，相繼崩塌多次，損失亦屬不貲，泗麓頭之路塹，建築成功，已歷兩年，仍有坍塌，現決改建明洞，以維安全。此段之內，尙有禦土壙工程，亦與土石方工程，發生聯帶關係，此項禦土壙，總計達百餘座之多，因其名稱及地址，不勝枚舉，故即從略。

三二·第二總段

此段之土石工程，極爲繁重，較之第二總段，實有過之無不及，民國二十四年春間，即開始挖掘，故完工之期，較之全路各總段，稍爲遲緩，此段最高填土，達二十七公尺，在摺嶺隧道之北，約一公里半地方，中間在省界附近最深之開塹，亦達二十一公尺之深，由白石渡至廖家灣一帶，因有數處填土太高，土質過劣，時常坍塌，現路局方面，刻正設法改善，以求鞏固，坪石郴州間，因採用坡度百分之一，故路坡平易，而土石方亦因以增多，在金雞嶺坪石一帶，因與湘粵公路相連之處甚多，改移公路之土石方，亦係加入本路計之，且全段之禦土壙，亦爲數甚多，綜計全段填土三、三五〇、九三〇立方公尺。挖土一、一七二、三〇二立方公尺，鬆石一七四、三〇六立方公尺。堅石一、四八七、五三七立方公尺。堅石方數，



較之第二總段，幾多至一倍，其工程之艱難，可以想見及之矣。

四·第四總段

此段因已走出五嶺山脈，山谷頗多，而石質則較少，故土方較多，而石方亦隨之減少，計填土一、七五五、〇一七立方公尺，挖土一、〇三八、二四四立方公尺。礮石之數，則不過六五、五〇八立方公尺。堅石六一一、七九二立方公尺。本段開塹最深者，為許家洞車站北約一公里處，即婆婆崖隧道北口地也，塹之深度，約為二十公尺，頗稱艱鉅。次即孫家洞之填土工程，以附近土質不佳，屢坍屢塌，為比較困難之工程耳。

五·第五六兩總段

第五總段由高亭司北至觀音橋，約七十五公里，第六總段，則自觀音橋至雷溪市，約六十七公里，二段合計，為一百四十二公里，此兩段之土石方，其土方數目，雖較前各段，不見如何減少，而工程事務，則較為簡單，計填土共六、四七五、三三一立方公尺，挖土一、九一四、六三三立方公尺。礮石五四六、四四〇立方公尺。堅石二三八、七七一立方公尺。此項土方之多，其原因則以原測路線，多被湘粵公路衝宜段所佔用，故須設法避免，其更改之公路路線工程，計有十餘處之多，且另在東陽渡車站附近之五馬歸槽處，建有跨越鐵路之公路橋梁一座，此項工程，頗耗建築費不少云。

六·第七總段

本段地勢，較為平衍，但以洪水位高，故路堤亦須提高，在本段中，其路堤每有高至十餘公尺者，土

石方數量，亦因以增多，計全段填土四、八二七、八八九立方公尺，挖土七〇八、三三〇立方公尺。鬆堅石亦頗多，計鬆石約四二八、一二七立方公尺。堅石二二六、一三四立方公尺。就中以衡山車站附近之高堤，及朱亭烏鴉山、泗州站之石壑，經過大雨，時有坍塌，而朱亭沿岸之防護工程，亦屬不少。此外由涿口至株洲之一段，其路基係前湘鄂段路局所建築，但以多年廢棄，瀉陷極多，且比湘江最高之洪水位較低，故株韶段工程局，於開工之後，即予之填高，以維行車之安全。

第三目 橋梁工程

粵漢鐵路株韶段，共程四百五十一公里，在郴縣以南者，則以越過兩省之分水嶺，山谷溪流，匯而成渠，更南沿武水而並行，經過支流，亦不在少，郴縣以北之北段，初則並未河而行，繼則沿湘江而下，橋梁工程，尤為艱鉅，三大鐵橋，即在此間，全段計之，共有橋渠一千三百二十二座，內有管渠四百二十三座，倒虹吸管四座，明渠一百零四座，箱渠五百七十八座，鋼筋混凝土橋渠三十六座，拱形橋渠一百一十五座，鋼橋六十二座，全部建築費用，竟達一千二百餘萬元之多，亦云鉅矣。茲將全路較大橋梁，分別敘述於後：

一·四大鐵橋

本段內之四大鐵橋，在廣東境內者，有韶州大橋，在湖南境內者，則有耒河大橋，冰水大橋，及涿江大橋四座，茲將各橋之大概情形，分述於次：

一·韶州大橋 此橋在韶州附近，跨越南雄河，計有八孔，上承鋼鈹梁七孔，其中一孔爲九公尺，五孔爲三十公尺，一孔爲十八公尺，及一孔爲六十公尺，則下承桁梁，全橋計長二百三十七公尺八四，橋墩及橋台工程，遷在民國紀元前二年，即開始建築，至民國三年，始行竣工，嗣因款絀停工，架橋工程，於民國十九年底，始繼續復工，乃開工未久，迭遭水患，架橋木架，每被衝毀，延至二十一年十一月，始設法補救，二十二年一月，乃全部完工，舉行試車。

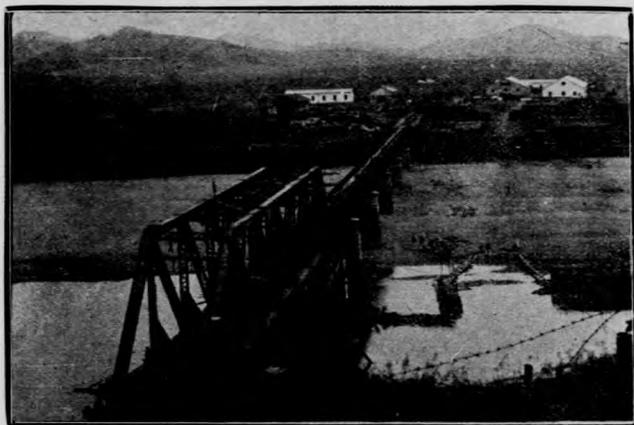
二·耒河大橋 此橋在衡陽附近，爲耒水會入湘江之入口處，橋工艱鉅，爲全路各橋之冠，且爲全路最長之橋，凡四百三十九公尺五，共分十二孔，內有十八公尺上承鋼鈹梁者八孔，六十公尺下承桁者四孔，長虹一帶，蔚爲巨觀，置身橋上，幾疑正航行湘江中也。

三·泚水大橋 橋在衡山縣治之南，約七公里處之雷溪市附近，共分十六孔，內有十八公尺上承鋼鈹梁者十四孔，四十五公尺下承桁梁者二孔，全長三百九十七公尺三五。

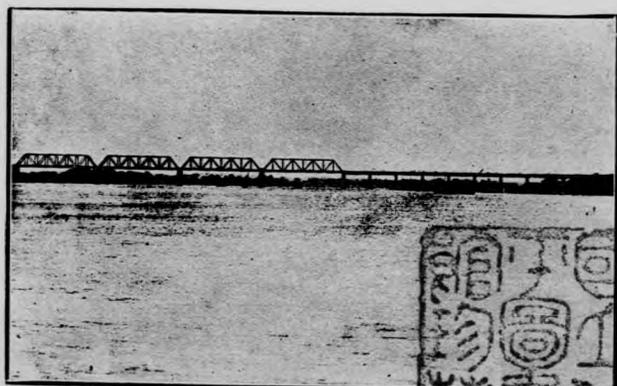
四·潑江大橋 橋在潑口市南半公里處。全長三百四十三公尺六三，共分十一孔，內十八公尺上承鋼鈹梁者七孔，四十五公尺，下承桁梁者四孔。

除第一項韶州大橋外，此三大鐵橋之河床情形，均各有不同，故基礎工作亦因而各異，泚河河底，係屬石質，基礎鞏固，除九十兩墩，挖掘較深外，其餘各墩，均甚容易，該橋橋台橋墩工程，自民國二十三年十月興工，至二十四年五月，即全部完工。工作日期，不過一百六十五個晴天，可云神速。耒河及潑河二橋之河底，有一部分，係屬堅土，有一部分，係屬沙土，打樁不易，此種橋墩基礎，係用擴大方法設計。故此橋基礎工程，較之泚河大橋，困難遠甚。中間且經過數次大水，工程屢遭停頓。故進行亦較遲緩。

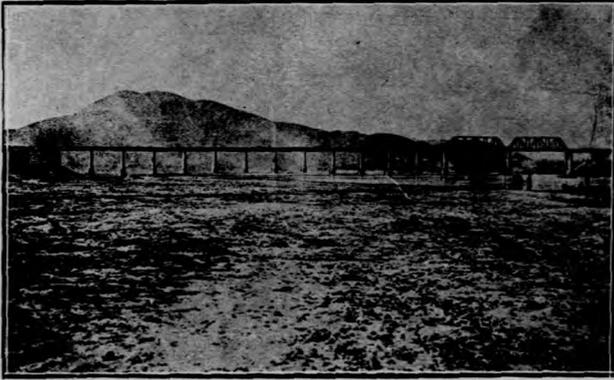
綜計三大鋼橋，開工日期，雖屬相同，而完工日期，則相差甚遠，潑耒兩橋，經晝夜盡力搶工，始能於二十五年二月間，建築完成，並同時架勘鋼橋，於四月中旬，始正式舉行試車。



韶州大鐵橋



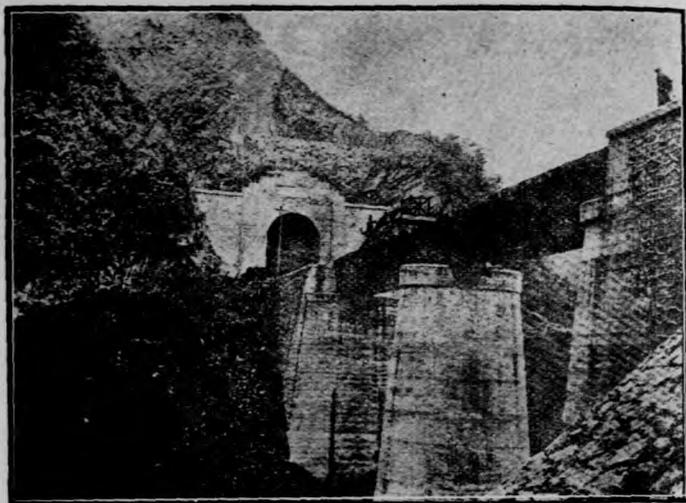
秦河大鐵橋



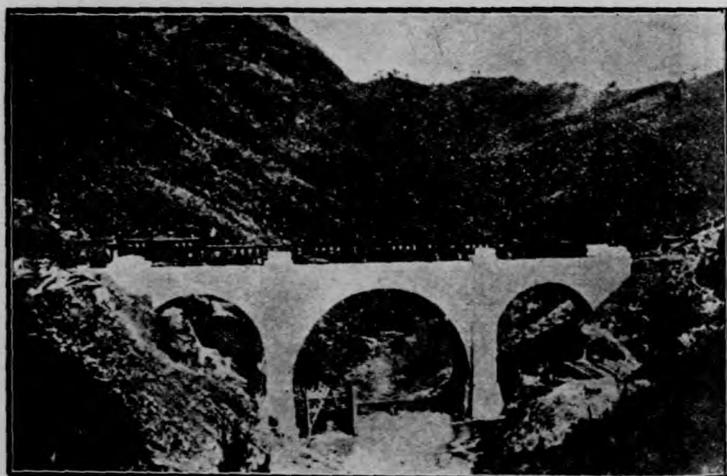
橋 鐵 大 水 沫



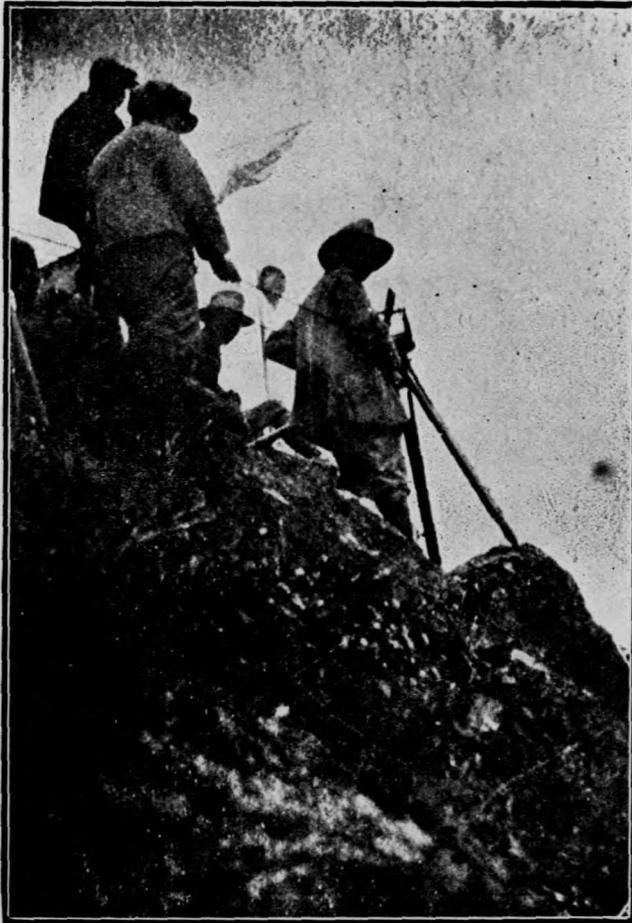
橋 鐵 大 江 涿



大沿水隧及鐵橋



風吹口拱橋



懸崖測量情形

二一·五大拱橋

五大拱橋，位於湖粵兩省分界之山嶺中，均在金鷄嶺與白石渡之間，跨越白沙水河上，因河流迂迴曲折，本路路線，跨越達五次之多，即新岩下、確磴沖、省界、風吹口，及燕塘五處。均地處崇山峻嶺中，交通不便，若建造鋼橋，則以材料笨重，運輸困難，非俟一橋架設完畢，不能架勘第二橋，路局方面，誠恐延誤工期，經詳加審核，舍建築拱橋外，實無其他辦法，而該處地質，各橋河床，均係石質，頗宜於建築拱橋之條件，因有鞏固之基礎，故路局始決定採用鋼筋混凝土之拱橋，此為五處建築拱橋之唯一原因。茲將五橋之跨度孔數及長度，列舉於次：

一·新岩下拱橋 此橋全長一百九十公尺。共計六孔，三十公尺者計四孔，一十五公尺者計二孔。

二·確磴沖拱橋 此橋全長一百零五公尺，共計三孔，四十公尺者計一孔，二十公尺者計二孔。

三·省界拱橋 此橋全長一百零五公尺，共計三孔，四十公尺者計一孔，二十公尺者計二孔。

四·風吹口拱橋 此橋全長八十八公尺，共計三孔，四十公尺者計一孔，二十公尺者計二孔。

五·燕塘拱橋 此橋全長七十五公尺，共計三孔，四十公尺者計一孔，二十公尺者計二孔。

以上五橋，均於民國二十四年二三月間，發包訂約，相繼開工，第一步工作，即為開挖工程，此五橋中，以確磴沖、省界、風吹口、燕塘四橋之基礎，較為佳良，河底入土不深，即遇石層，橋墩工作，施工較易，惟新岩下一橋，石層在地面下六七公尺之深，橋墩基礎，亦須挖至此種深度，故施工較為困難，加以頻遇水患，開工以來，竟達十餘次之多，混凝土壩及水箱，屢被衝沒，因此而就誤工期不少，迨至二十四年九月間，全部橋墩，建築完竣，隨即建築橋面，當時計劃拱圈時，工程局方面，原欲先做新岩下及確

撞冲兩橋，俟此兩橋拱圈竣工後，再將拱圈模架木料，移於省界、風吹口及燕塘三橋應用，以節經費。嗣因奉到鐵道部令趕工，提前接軌，乃添購木料，將各拱圈同時進行，故能於二十五年三月底，五橋工程，全部完成，而四月二十日，即開始試車矣。

三·其他橋梁

株韶段橋梁之多，具如前述，茲除四大鐵橋，五大拱橋而外，其他橋梁之足資紀述者，尙屬甚多，著者不憚煩瑣，爰將是項橋梁，列表於次：以供參閱。

橋梁名稱	構	造	孔	數	每孔跨度	所在地	名備	考
北鄉河橋	上承鋼鈹梁	四	孔	十	公尺	樂昌縣境		
塘角橋	同	一	孔	十	公尺	樂昌縣境		
高橋	同	一	孔	十	公尺	樂昌縣境		
大源水橋	同	二	孔	十八	公尺	樂昌縣境		
九峯水橋	下承桁梁	一	孔	三十	公尺	樂昌縣境		
泗公坑橋	上承鋼鈹梁	一	孔	十	公尺	樂昌縣境		
田頭水橋	下承桁梁	一	孔	四十五	公尺	樂昌縣境		

第三章 工程概況

拓源橋	槐樹下橋	河脚井橋	新橋	雙腦河橋	東關橋	芳頭橋	八星牌橋	前後灣橋	新江洞橋	坳上河橋	樟橋	小溪河橋
上承鋼鈹梁	混凝土拱橋	同	下承鈹梁	同	同	同	同	同	上承鋼鈹梁	上承桁梁	同	上承鋼鈹梁
一	五	四	四	五	四	四	一	一	三	一	三	三
孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔
十二公尺	十五公尺	十八公尺	十八公尺	十八公尺	十八公尺	十八公尺	十五公尺	十公尺	十公尺	三十公尺	三十公尺	十八公尺
郴縣境內	郴縣境內	郴縣境內	郴縣境內	郴縣境內	郴縣境內	郴縣境內	郴縣境內	郴縣境內	郴縣境內	宜章縣境	宜章縣境	宜章縣境
	全長七十五公尺				在縣治附廓處	全長七十五公尺					全長六十六公尺	

粵漢鐵路備覽

嶺下洞橋	下承 鋼梁	一	孔	十八公尺	郴縣境內	
棲鳳渡橋	同	五	孔	十八公尺	郴縣境內	
泉水洞橋	同	一	孔	十八公尺	永興境內	
魯永公路橋	上承 鋼梁	一	孔	十八公尺	永興境內	由魯塘坳至永興之 公路鐵路架跨其上
鷺公嘴橋	同	一	孔	十八公尺	永興境內	
雲峯橋	同	二	孔	十二公尺	耒陽縣境	
拓溪橋	下承 桁梁	一	孔	三十公尺	耒陽縣境	
東州橋	同	一	孔	三十公尺	耒陽縣境	
石峯橋	同	一	孔	三十公尺	耒陽縣境	
西莊橋	上承 鋼梁	二	孔	十八公尺	耒陽縣境	
泗江橋	同	一	孔	十公尺	耒陽縣境	
老哲橋	同	一	孔	十公尺	耒陽縣境	
新哲橋	同	一	孔	十五公尺	耒陽縣境	

第三章 工程概況

石灣河橋	洪塘灣橋	大田橋	坪頭橋	獅塘橋	茶山坳橋	羅塘口橋	恬塘橋	界牌橋	豹子嶺橋	石橋	西里平橋	金雞灣橋
同	混凝土板橋	同	上承鋼梁	下承桁梁	同	同	同	同	同	同	同	同
五	三	一	二	一	一	一	二	二	二	二	二	二
孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔
十五公尺	九公尺	十二公尺	十八公尺	三十公尺	十公尺	十公尺	十八公尺	十八公尺	十八公尺	十八公尺	十五公尺	十五公尺
衡山縣境	衡山縣境	衡陽縣境										

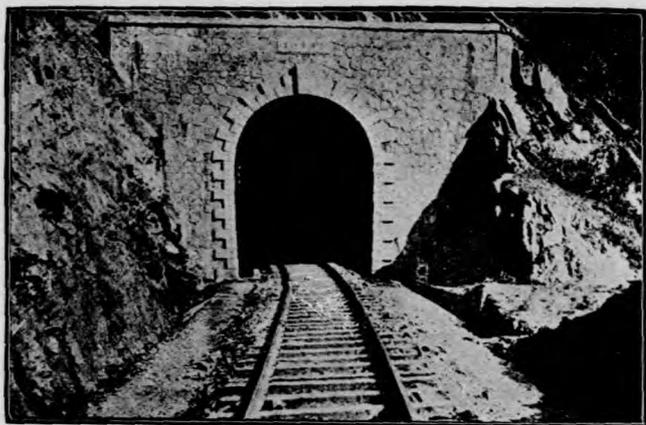
高陞橋	混凝土板梁	三孔	十公尺	湘潭縣境
朱亭河橋	上承鋼銀梁 下承桁梁	三孔	十八公尺二孔 三十公尺一孔	湘潭縣境
揚名橋	混凝土拱橋	三孔	十二公尺	湘潭縣境
橫江橋	混凝土拱橋	三孔	十五公尺	湘潭縣境
昭陵河橋	上承鋼銀梁 下承桁梁	三孔	十八公尺二孔 三十公尺一孔	醴陵縣境

以上所舉之橋梁，共計四十一座，在株韶段內，以所有之橋梁計之，此不過其最多數之代表作而已，本書篇幅有限，不能一一列舉，然以此四十餘橋，亦足概其餘也。

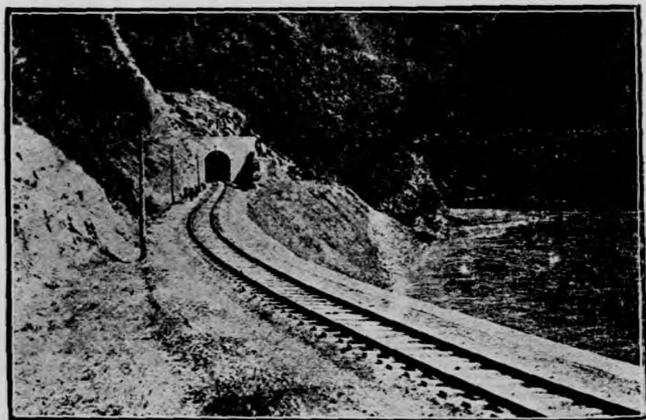
第四目 隧道工程

粵漢鐵路株韶段，最初測量時，經外籍工程師，如柏生氏、狄氏、威廉氏等之先後測量，認為須鑿山洞六十六座，共長五千八百餘公尺，路線雖直，而需費太鉅，株韶段工程局成立以後，力求得一比較經濟之路線，以避重而就輕，於是派員復測，將樂昌至雜家渡間之隧道，力求減少，惟尚有隧道一十七座，共長二千六百七十一公尺，實屬萬難避免。綜計全段隧道，較之前測路線，減少四十餘座，實可謂極盡人事之妙矣。

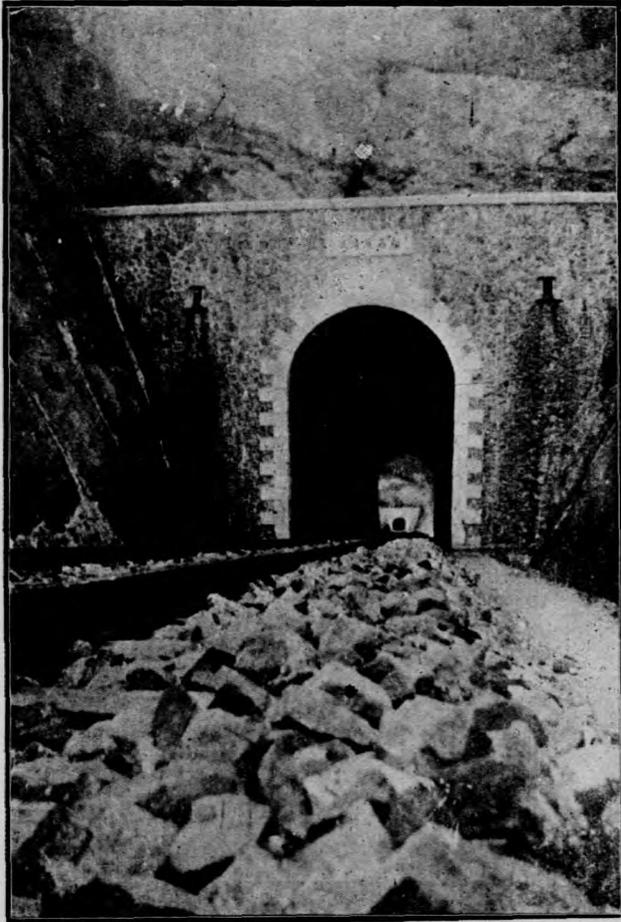
全段隧道，除韶樂段內之高廉村隧道為最長，計四百二十六公尺，早於民國二十二年九月完工外，其



圓螺角隧道



沿武水鳥瞰梅山隧道



道隧塘燕望透道隧渡石白由

餘樂昌至株洲間，尙有隧道一十六座，即大源水、岐門、梅山、新秦、圓螺角、白面石、梯子嶺、確嶺沖、省界、燕塘、白石渡、摺嶺、廖家灣、虎形坳、婆婆崖、金龍山等處，其中除梅山隧道全部及摺嶺隧道之一部分，係完全堅石，不用襯砌外，餘均屬風化石雜以堅石，或完全風化石，開挖時，雖屬堅硬，須用炸藥炸燬，然一經風化，即不穩固，故其餘十五座，均有襯砌拱圈，完全用洋灰磚石砌成，以保安全。至於各隧道之淨空，除高廉村隧道，因一部分係在民國四五年間，開始動工，未照部定標準外，其餘悉照部定標準建築。以示一律，而資永固。

全段各隧道，自民國二十三年四月起，均先後開工，於二十四年年底，即一律完成，承築工程者，大概以北方之包工居多，蓋以彼等資本雄厚，經驗豐富，故能工作迅速，而勝任愉快也。至於工料費之單總價值，則每公尺長，開挖工價，連炸藥合併計之，約須國幣五百五十元，每立方公尺，約需炸藥一·三磅，連同藥線爆針工資等，共需國幣六元七角，襯砌工作，每公尺長平均需用洋灰約二十五桶，每公尺連同工料等費，約需國幣五百元，綜計各隧道（除高廉村隧道在外），共包工工價，為一百九十六萬餘元，共用洋灰四萬八千桶，連料價及運費，約三十餘萬元，所有一切工料，總值共約二百二十五萬元之鉅，設以外籍工程師所測路線，而開鑿六十餘座之隧道，其工料之價值，豈不更鉅數倍耶？

茲將由廣東韶州起，至湖南湘潭之株洲止，沿途所有之隧道情形，分別述之於後：

一·高廉村隧道

高廉村隧道，起於由廣州黃沙車站起計之二三四公里六四〇公尺，而終於二三五公里〇六五公尺處，在黎頭舖與楊溪之間，全長四百二十五公尺，洞爲直道，坡度約爲百分之〇·六六，地質構造，係土質及石質所組成，但易風化，故用洋灰拱磚，加以襯砌，開工時期，約在民國四五年之間，中間停頓甚久，至

民國二十二年九月，始全部完成。

二一·大沿水隧道

大沿水隧道，在樂昌與岐門車站之間，約當由廣州黃沙站起計之二九三公里九四六公尺起，而終於二九四公里〇四四公尺處，計全長九十八公尺，山洞南端爲直道，北端爲一度十九分四十四秒之彎曲，坡度則爲百分之〇·二。因地質爲巖石所構成，故全部均係洋灰拱磚所砌結。民國二十二年十月二日，開始挖掘，至二十三年十月二十日即全部完成，亘一年之久，包工工價爲八萬四千九百七十餘元，而洋灰總值則費去一萬四千五百七十餘元，全部合計，實共國幣九萬九千五百四十八元有奇，每公尺平均費用，約在千元以上。

二二·岐門隧道

岐門隧道，在樂昌車站與岐門車站之間，約當由廣州黃沙車站起算之二九七公里四三九公尺起，至二九七公里五三〇公尺處。全長九十一公尺，地質係巖石所構成，故用洋灰及磚石拱砌洞道，山洞係直道，坡度亦僅百分之〇·六而已。民國二十二年九月十九日，開始修鑿，至二十三年十月二十日，即全部完成，包工工價爲七萬四千三百八十餘元，洋灰總價爲一萬三千七百七十三元，總計當在八萬八千以上，每公尺平均價，亦當有九百六十餘元之譜也。

二四·梅山隧道

梅山隧道，在岐門與羅家渡之間，約當由廣州黃沙起算之二九八公里七三四公尺起，至二九八公里七

七一公尺處，全長三十七公尺，洞爲直道，坡度爲百分之〇·四，且全無襯砌，蓋地質構造，爲最堅之石質所組成，故不須襯砌工程，亦甚堅固。民國二十三年一月十六日，開始修築，至是年十月二十日，即全部成功，因無襯砌工作，故包工工價僅二萬二千二百零五元而已，洋灰之價，亦不過三百九十五元之數，總計不過二萬二千六百餘元，較之其他各洞，省費數倍之多也。

五·新秦隧道

新秦隧道，亦在樂昌縣境岐門與羅家渡之間，約當由廣州黃沙起算之三〇五公里一四〇公尺處起，至三〇五公里二三〇公尺處而止。全長爲九十公尺，洞道彎曲，約爲三度三十六分三十二秒之曲度，坡度僅爲百分之〇·三。地質構造爲鬆石，故全部襯砌，包工工價，計七萬八千八百餘元，洋灰總價，則費國幣一萬一千六百一十餘元，共計費國幣九萬零四百一十三元，每公尺平均數，約爲千元左右，民國二十二年十一月十二日開工，至翌年十一月二十四日，即全部完成試車矣。

六·圓螺角隧道

圓螺角隧道，在樂昌縣境內，岐門與羅家渡之間，約當由黃沙站起算之三一一公里一〇五公尺處起，至三一一公里三三四公尺處止，全長二百二十九公尺，洞道彎曲爲四度五十五分十二秒，坡度僅百分之〇·五。民國二十二年十月七日興工。至翌年十一月二十日完成，全部襯砌，共包工工價爲二十二萬五千七百六十餘元，洋灰總價爲三萬四千一百五十餘元，共計國幣二十五萬九千九百二十元正，每公里平均爲一千一百三十五元。

七·白石面隧道

白石面隧道，在樂昌縣境羅家渡與金鷄嶺之間，約當由黃沙站起算之三二一公里八八九公尺處起，至三二一公里九四九公尺處止，全長六十公尺。洞道彎度為四度，坡度則為百分之〇·四五，地質構造，為礫石內雜石灰石，並雜有薄層之黃土，故須襯砌工程。計自民國二十三年三月二十一日開工，至翌年九月四日完成，共用工價為九萬三千一百九十二元，內包工工價為七萬九千八百五十三元，洋灰總價為一萬三千三百三十八元。平均每公里為一千五百五十三元。

八·梯子嶺隧道

梯子嶺隧道，在樂昌縣境內羅家渡與金鷄嶺之間，約當由廣州黃沙站起算之三二三公里六五六公尺處起，至三二三公里八九六公尺處止，全長二百四十公尺，洞為直道，坡度為百分之〇·六五。地質為紅砂石所構成，洞道全部襯砌，共計工價為二十五萬七千四百七十餘元，內包工工價為二十三萬一千九百零六元，洋灰總價為二萬五千五百六十六元，平均每公里須國幣一千零七十餘元，民國二十年三月三十一日開工，翌年四月十五日，即全部完成，舉行試車。

九·確禮沖隧道

確禮沖隧道，在樂昌縣境，金鷄嶺與白石渡之間，約當自黃沙車站起計之三三三公里五〇一公尺處起，至三三三公里八〇一公尺處止，全長三百公尺，洞道北端為直道，南端則為四度之彎道，坡度為百分之〇·八五。地質為紅砂石所構成，全部襯砌，共計包工工價為二十九萬七千六百九十九元，洋灰總價為三

萬零三百三十五元，平均每里爲一千零九十三元，自民國二十三年五月十一日開工，至翌年六月二十六日，即全部竣工。

十·省界隧道

省界隧道，以其在湘粵兩省交界處故名，地當金鷄嶺與白石渡之間，約在自廣州黃沙站起算之三三五公里五〇一公尺處，至三三五公里六八一公尺處爲止，全長一百八十公尺，洞爲兩度之彎道，內中全部襯砌，蓋以地質構造，爲紅砂石並夾雜礫石所構成，不加襯砌，絕難期其永久也。全部工價，爲十九萬八千零五十七元，內包工工價爲十七萬九千四百四十餘元。自民國二十三年五月十一日開工，至翌年八月二十九日，即全部完成，隧道南端數十步，即爲省界大橋，溪水迂迴，林木葱鬱，天然美景，人工勝跡，於此可一併領略矣。

十一·燕塘隧道

燕塘隧道，在湖南宜章縣境內，金鷄嶺與白石渡之間，地當由廣州黃沙站起算三三七公里二六二公尺處起，至三三七公里三八三公尺處爲止，全長一百二十一公尺，洞爲兩度之彎道，內中全部襯砌，地質爲紅砂石構成，坡度爲百分之〇·八，自民國二十三年五月十一日開工，至翌年七月二十九日，即全部完成，共計包工工價爲一十八萬九千七百二十元。洋灰總價爲一萬一千三百二十元，平均每公尺爲九百九十一元，爲粵漢鐵路入湘境後之第一隧道，北端即與白石渡隧道，遙遙相望。

十二·白石渡隧道

白石渡隧道，在宜章縣境內，金鷄嶺與白石渡之間，約當由廣州黃沙站起算之三三七公里七〇二公尺處起，至三三七公里七六七公尺處止，全長六十五公尺，洞爲直道，坡度爲百分之〇·五，洞係洋灰拱磚砌結而成，地質皆爲紅砂石，自民國二十三年七月二十三日開工，至翌年七月二十六日完工，平均每公尺須國幣九百七十七元，總計付結工價爲六萬三千五百餘元，洋灰總價爲七千四百七十九元。

十二·招嶺隧道

招嶺隧道，在郴縣與宜章縣交界處，太平里至鄧家塘之間，約當由廣州黃沙站起算之三五七公里一五〇公尺處起，至三五七公里三二七公尺處止，全長共一百七十七公尺，洞爲直道，坡度爲百分之一，地質爲火成岩所構成，一部分襯砌，自民國二十四年三月九日開工，至翌年二月二十九日，即全部完成，計國幣總價爲十萬零一千六百五十餘元，平均每公尺須國幣五百七十四元。

十四·廖家灣隧道

廖家灣隧道，在郴縣境內，太平里至鄧家塘車站之間，約當由廣州黃沙站起算之三六〇公里四六〇公尺處起至三六〇公里五六八公尺處止，全長一百零八公尺，洞爲直道，坡度爲百分之一，地質爲鬆石與堅石兩種所構成，洞道爲洋灰拱磚所砌結，共計工價爲一十一萬零九百七十餘元，內包工工價爲八萬九千四百二十一元，洋灰總價爲二萬一千五百五十餘元，平均每公尺須國幣一千零二十餘元，民國二十四年三月六日開工，同年十一月三十日，即全部完成。

十五·虎形坳隧道

虎形均隧道，在郴縣境內，下灣與郴州縣治之間，約當自廣州黃沙起計之九三公里三一五公尺處起，至三九三公里四一五公尺處止，全長一百公尺，洞爲直道，坡度爲百分之〇·六，地質爲鬆石及堅石合組而成，故亦須加以拱砌，計自民國二十四年三月七日開工後，至翌年二月二十日，即全部竣工，共用國幣九萬零五百餘元，內包工工價爲六萬九千二百七十元。此外則爲洋灰鋼筋圓鐵之價值也。

十六·婆婆崖隧道

婆婆崖隧道，爲本路出五嶺山脈後最末之隧道，在郴縣境內，許家洞至棲風渡之間，約當自廣州黃沙起算之四一三公里二八六公尺處起，至四一三公里五二六公尺處止，全長二百四十公尺，洞道爲直道，坡度約爲百分之〇·四。地質爲能風化之鬆石所組成，故洞道上下四壁，均用洋灰及磚石拱砌，計包工工價爲一十八萬七千一百六十三元有奇，洋灰總值爲四萬二千餘元，總計全洞經費，達二十二萬九千二百三十五元之鉅，亦可觀矣。此道於民國二十三年十月二十日開工，至二十四年十二月三十日，即全部完成，經時約一年又兩個月。此洞本爲全路最末之一隧道，嗣因路局徇湘省政府之請，再於衡山縣境之金龍山，鑿一隧道，而此道乃遂升居最後之第二數也。

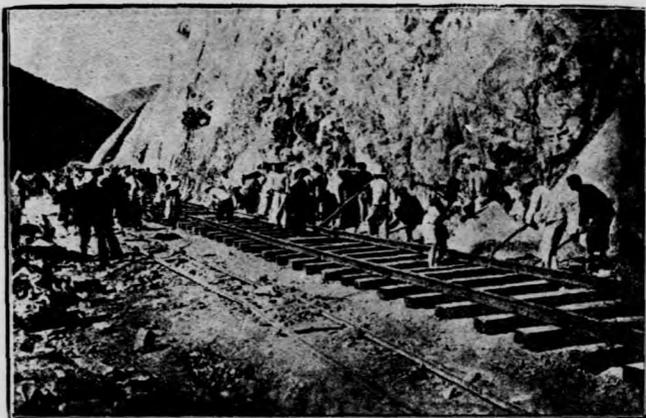
十七·金龍山隧道

金龍山隧道，在衡山縣境，流霞市與衡山站之間，約當廣州黃沙起算之五九〇公里四七六公尺處起，至五九〇公里五八六公尺處止，全長一百一十公尺。洞爲二度十分之彎道，坡爲平坡，地質構造，亦係鬆石及堅石所組成，故須全部拱砌，總計用去工料銀，爲國幣九萬三千七百九十六元有奇，內包工工價爲七萬九千九百五十一元，洋灰爲一萬三千七百九十六元，平均每公尺爲八百五十二元，計自民國二十三年

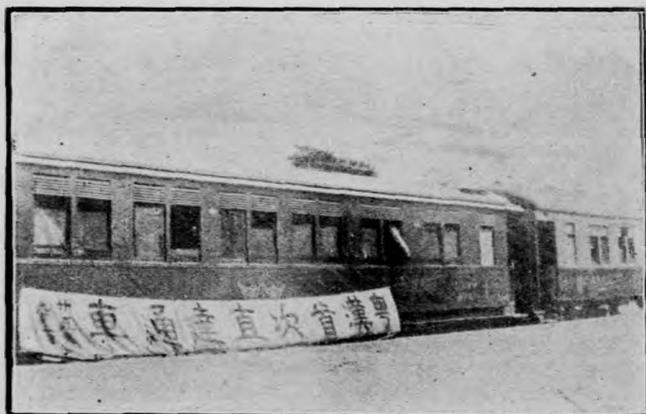
十一月十日開工，至翌年七月十八日完成。此道爲粵漢鐵路自廣州起最後之一個隧道，若由漢赴粵，則又反居第一道矣。株韶段工程局，本擬在此開掘明壟，嗣因該金龍山上，葬有宋代名臣雷千一公之墓，雷氏族人，以其關係祖墳，湘省政府，亦以保存古墓爲請，故路局徇其請求，而改鑿此道，此亦不可遺忘之掌故，爰特贅述於此，想亦爲讀者所樂聞也。

第五目 鋪軌工程

株韶段全路之鋼軌，計有三段不同之軌道，卽由韶州至樂昌之鋼軌，爲長十公尺每碼重八十六磅半之新軌，由樂昌至濠口者，其軌重雖同，而長則爲十二公尺。自濠口至株洲，則爲前湘鄂路局所鋪之舊軌，每碼僅八十五磅而已，此爲本段所用鋼軌之情形。至於本段鋪軌工程，株韶段工程局方面，原擬分南北對向進行，嗣以鋪軌路線，日益延展，而困難工程，又復在湘南一帶，該局乃利用湘水航運，將一部分軌道材料，由株洲運至衡州，同時向南鋪設，免受各大橋工之障礙，經於二十三年秋間，三方開始進行，計是年鋪成軌道，爲四十四公里有奇，約占全段百分之十以上，至於民國二十四年之一年內，鋪成軌道，爲二百二十七公里，連以前鋪成者，共爲二百七十二公里，合全段計之，約占百分之六十七。是年年底，鐵道部爲急於將該路完成，乃令行株韶工程局，積極趕工，提前接軌，該局奉令後，乃將所餘沅河至耒河間之四十公里，及棲風渡至粵北碎石間之九十三公里軌道，加添工人，晝夜不停，趕工敷設，惟以北端郴州未陽一帶，有鋼橋十一座，計四十孔，尙未架設完竣，頗有妨礙於敷軌工作，而南端郴州以南，則又爲五大拱橋所阻，工程局方面，乃多方設法，將各鋼橋先築便道便橋，駛行查道車，拖運材料，並藉湘粵公路之汽車，協助運料，於是乃得分頭向南北兩方展開，北與郴南所鋪之路軌相接，南與白石渡向北之路軌相接



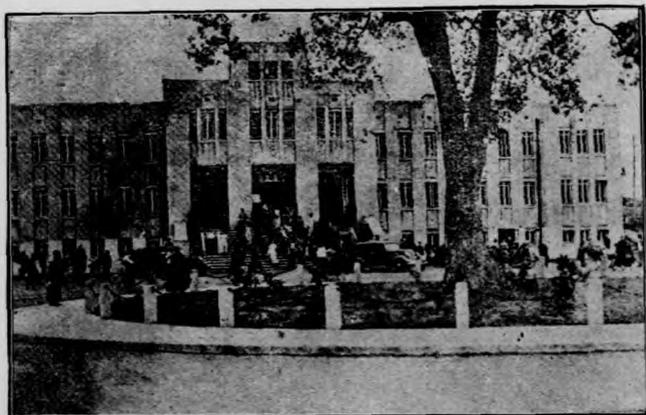
株韶段鋪軌工程



粵漢首次直通車



衡陽車站殿基攝影



衡陽車站

粵漢鐵路株韶段工程局訂購機車一覽表

式別	4-8-4	4-8-4	4-8-4	0-8-0	機車
輛數	8	4	12	4	輛數
簡略說明	同	同	該車為行駛客貨車之用，汽鍋壓力為一七五〇公厘，應用水車重量為七八六、一三三公噸，機車及水車共長為二八·四公尺。	該車為調車之用，聯掛煤水車，動輪直徑為一一〇公厘，汽鍋為一〇·五KGS/cmz，應用水車重量約五十二公噸，牽引力為一噸，六二〇公斤。	簡略說明
承造廠家	上	上	The vtlean Zoundry	Sir W. G Armstrong Whit worth & Co. Ltd	承造廠家
每輛價值	\$ 11,269	\$ 11,268	\$ 11,268	\$ 5,873	每輛價值
到達日期	同年四月間 拆卸裝箱，運 至黃沙交貨。	同前時拆卸裝 箱運至廣州黃 沙交貨。	約在二十五年 一二月間整個 裝配，完全運 抵青島交貨。	民國二十四年 年底，整個 裝配完運抵 青島交貨。	到達日期

共計訂購機車二十八輛共價為二九四、一三二金磅。

粵漢鐵路株韶段工程局訂購貨車一覽表

貨車種類	輛數	簡略說明	承造廠	每輛價值	共價	價	到達日期
頭等臥車	5	最大長度三·七三公尺 鋪位二·八六個 備儲室一間 電燈電扇設備俱全	同	上	\$ 6,680	\$ 33,400	約在二十四月內交貨，在黃沙。
頭等餐車	5	最大長度三·八七公尺 冷料室一間 食料室一間 電燈電扇設備俱全	同	上	\$ 5,509	\$ 27,545	約在二十五月份內交貨，在黃沙。
行李郵政車	5	最大長度二·八七公尺 鋪位二個 鹽洗室一間 電燈電扇設備俱全	同	上	\$ 3,643	\$ 18,215	約在二十五月份內交貨，在黃沙。
行李守車	5	最大長度二·八七公尺 鋪位二個 鹽洗室一間 電燈電扇設備俱全	同	上	\$ 3,419	\$ 17,085	約在二十五月份內交貨，在黃沙。
共計	20				\$ 297,738		

貨車種類 輛數 簡略說明 承造廠 每輛價值 共價 到達日期

無邊平車	50	載重四十公噸 車長十二公尺	Cravens Railway Carriage & Wagon Co., Ltd.	\$ 477-5-8	\$ 31,307-10-0	交，二十三年十月 貨，已在徐家棚
無邊平車	10	載重四十公噸 車長十二公尺	同	\$ 460-0-0	\$ 9,200-0-0	貨，二十三年三月 交，已在黃沙交
高邊敞車	50	載重四十公噸 車長十二公尺	Head, Wrightson & Co., Ltd.	\$ 488-0-0	\$ 24,250-0-0	月，二十三年十一月 棚交貨，已在徐家
高邊敞車	15	載重四十公噸 車長十二公尺	G. R. Turner Ltd.	\$ 480-0-0	\$ 12,000-0-0	交，二十四年二月 貨，已在徐家棚
高邊敞車	50	載重四十公噸 車長十二公尺	Head, Wrightson & Co., Ltd.	\$ 480-0-0	\$ 24,000-0-0	交，二十四年九月 貨，已在徐家棚
高邊敞車	50	載重四十公噸 車長十二公尺	G. R. Turner Ltd.	\$ 475-0-0	\$ 23,750-0-0	交，二十四年九月 貨，已在徐家棚
全鋼蓬車	50	載重四十公噸 車長十二公尺	Metropolitan-Gannell Carriage, Wagon & Finapce Co., Ltd	\$ 517-0-0	\$ 25,850-0-0	交，二十四年九月 貨，已在徐家棚
全鋼蓬車	10	載重四十公噸 車長十二公尺	同	\$ 527-0-0	\$ 5,270-0-0	貨，二十四年一月 交，已在黃沙交
全鋼蓬車	100	載重四十公噸 車長十二公尺	同	\$ 511-0-0	\$ 51,200-0-0	同，二十四年 底，在黃沙交

第三章 工程概況

訂購貨車 計	四五輛		共	價	\$206,827-10-0
-----------	-----	--	---	---	----------------

第三節 北段湘鄂路工程

第一目 路基工程

本段所經，除湘鄂交界，繞行山峽中外，餘皆平原，惟鄂境路線，以多湖沼低地，土質鬆疏，填土築堤，頗費周折，而蒲圻至羊樓司一段，以鄰近黃蓋湖，雨季之時，湖水氾濫，堤工尤須高築，故工程較難，湘境之路，則又以經過河流甚多，水患特甚，且土質鬆浮，非架鐵橋及護堤不可，以致沙湖及南津港一帶之橋工堤工，其工程之巨，實為本段第一。全段填土面之寬度，為五公尺四九。至路基之開土面，則為六公尺四〇。全段彎線長度，約佔百分之二十四小數點二，而彎道之最大限度，經前湘鄂鐵路工程師之規定，不得超過六度角度，全路坡度最大為百分之一，而平線則佔全線百分之四十以上。由長沙至株洲一段，於清代宣統元年夏間興工，三年春間，始行竣工，此段全部為湘路公司所造，武長段則係於民國三年七月，全路收歸國有後，興工修築，至民國六年一月，造至岳州，七年九月通至長沙，始與長株段接軌，計其時日，已歷時五年矣。全路工程，均甚草率，路盤高低不平，車行其上，顛播特甚，現粵漢路局，已注意補修，抽換枕木，並培築路面，將來補修完成，或較往日為平穩也。

第二目 敷軌概況

本段起自株洲，經長沙、岳陽、蒲圻、咸寧，以達武昌之徐家棚，長凡四百一十五公里六八，全段岔道四十二公里七一一，已成支線共二道，一爲武昌城西之鮎魚套線，長四公里八七一，一爲長沙城北之新河線，長五公里八五，全路共延長四百六十八公里有奇，均爲單軌，每軌重量爲每碼八十五磅，長度則爲三十英尺，每軌鋪枕十四根，幹線爲鋪接式，而岔線則又多採用對接式。在蒲圻以北，已大半換用美造鋼枕，故行車較以前爲平穩也。

第三目 橋梁工程

粵漢鐵路北段湘鄂線，因所經之地，初則沿湘江而下，繼則濱於洞庭，終乃循長江而抵武昌，故沿途港汊紛錯，水渠尤夥，以四百十五公里之路線，橋梁涵洞，不下千數，而由六公尺起五十公尺之鋼橋，約二百六十三座，六十公尺以上之大橋，亦有五十三座之多，全段鋼梁總重量爲八、三四四、四四三公噸，平均每公里約有二〇、〇二八公噸之多，以此計之，當亦不下於株韶段之鋼梁重量也。

一·較大鐵橋

武長一段，路線雖僅四百一十餘公里，以濱行湘江洞庭及長江之故，故較大鐵橋竟有八座之多，茲將

每橋之概況，略述於左，以供參閱：

一·新河鐵橋 新河鐵橋，在長沙附近，橋之南端，即為長沙新市區北境之起點，位於由廣州黃沙起算之七百三十四公里處，共計五孔，全長二百零八公尺，橋係上承鋼鈹梁及下承桁梁之構造，為本段之大橋。

二·撈刀河橋 撈刀河橋，共三孔，全長一百五十餘公尺，與新河鐵橋相距僅四公里許，亦為本段之一大橋。

三·汨羅橋 汨羅鐵橋，在湘陰縣境之汨羅車站下約八百公尺處，即本段汨羅江之橋，春秋時楚之屈原，即係在此投江而亡，附近且有屈原塚，為是地之古跡。橋分八孔，每孔為四十五公尺又七二，均係上承鋼鈹梁。全長三百六十公尺有奇，為本段中最大之鐵橋。原有枕木，頗朽壞不堪，去年粵漢全路通車後，已加整換矣。

四·榮家灣橋 橋在岳陽縣境榮家灣車站之附近，橋凡兩座，相距甚近，兩座均為五孔，其一為每孔三十公尺，而其他一座，則為每孔四十五公尺，均係下承鋼鈹梁。

五·蘇塘橋 與岳陽僅一站之隔，橋為上承鋼鈹梁者共計五孔，每孔跨度為三十公尺○五，全長一百五十一公尺。此外尚有一橋，構造及孔數，與上橋相同，惟每孔跨度，則為四十五公尺而已。

六·岳陽橋 在岳陽縣治上流數里之地，橋長凡一百二十公尺，共分四孔，每孔為三十公尺，其構造為下承鋼桁梁。

七·蒲圻河橋 蒲圻河橋，在蒲圻縣治之附近，共計十五孔，全長二百七十公尺，為全段中次大之鐵橋。

八·咸寧橋 橋在咸寧縣之附近，全長一百零八公尺，共分五孔，三孔下承鋼桁梁者為三十公尺

，二孔上承鋼筋梁者爲九公尺。

一一·其他鐵橋

其他鐵橋頗多，茲擇其較大者，分別列表於次：

橋梁名稱	樑	造孔	數	每孔跨度	所在地名	備考
白石港橋	下承鋼桁梁	一	一	孔三十三公尺	湘潭株洲	
易家灣一號橋	下承鋼飯梁	一	一	孔十八公尺	沙	
易家灣二號橋	上承鋼飯梁	二	二	孔十公尺	沙	
大托鋪橋	同	一	一	孔十八公尺	沙	
猴子石橋	下承鋼飯梁	一	一	孔十八公尺	沙	長沙市區南境
撈刀河橋	同	三	三	孔十八公尺	沙	即在撈刀河大橋之北端
橋頭驛橋	上承鋼飯梁	三	三	孔十二公尺	沙	
高家坊一號橋	同	一	一	孔十二公尺	湘	陰
高家坊二號橋	同	一	一	孔十二公尺	湘	陰

粵漢鐵路備覽

臨湘一號橋	路口鋪橋	城陵磯二號橋	城陵磯一號橋	蘆塘一號橋	榮家灣一號橋	黃沙街二號橋	黃沙街一號橋	桃林寺二號橋	桃林寺一號橋	汨羅橋	白水橋	高家坊三號橋
上承鋼鈹梁	同	同	下承鋼鈹梁	同	下承鋼鈹梁	同	同	同	同	同	上承鋼鈹梁	下承鋼鈹梁
二孔	二孔	一孔	一孔	三孔	二孔	三孔	三孔	一孔	一孔	二孔	三孔	一孔
九公尺	六公尺	十八公尺	十八公尺	九公尺	十八公尺	十八公尺	十八公尺	十二公尺	十二公尺	十八公尺	十八公尺	十八公尺
臨湘縣境	臨湘縣境	岳陽	岳陽	岳陽	岳陽	岳陽	岳陽	岳陽	岳陽	湘陰	湘陰	湘陰
										卽在汨羅大鐵橋之南端		

賀勝橋二號橋	賀勝橋一號橋	汀泗橋	中伙鋪橋	蒲圻三號橋	蒲圻二號橋	蒲圻一號橋	趙李橋三號橋	趙李橋二號橋	趙李橋一號橋	羊樓司橋	臨湘三號橋	臨湘二號橋
同	同	同	同	上承鋼 鋼梁	上承鋼 鋼梁 下承鋼 鋼梁 一孔	同	同	同	上承鋼 鋼梁	同	同	下承鋼 鋼梁
二	二	五	二	三	三	三	一	四	五	五	二	四
孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔	孔
九	十二	十八	九	九	九	十二	三十	九	九	十八	九	十八
公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺	公尺
咸寧境內	咸寧境內	咸寧境內	蒲圻縣境	蒲圻縣境	蒲圻縣境	蒲圻縣境	蒲圻縣境	蒲圻縣境	蒲圻縣境	臨湘縣境	臨湘縣境	臨湘縣境
					在蒲圻大橋北端之附近							

第三章 工程概況

沙湖橋	余家灣橋	土地堂四號橋	土地堂三號橋	土地堂二號橋	土地堂一號橋	山坡橋
上承鋼梁	下承鋼梁	同	同	同	同	上承鋼梁
二	三	二	二	二	二	二
孔十二公尺	孔十八公尺	孔十二公尺	孔十二公尺	孔九公尺	孔九公尺	孔十二公尺
徐家棚附近	武昌附近	武昌縣境	武昌縣境	武昌縣境	武昌縣境	武昌縣境

本段鐵橋，除十座之較大橋梁外，其他四十餘座之鋼橋，則具見上表，至於較小橋梁，尚有二百六十餘座之多，因限於篇幅，不能盡列；他如株萍段之橋梁，則以該路已劃歸浙贛鐵路管理，其一切工程概況，非本書範圍之所及，故略而不贅。又本段橋梁，前經湘鄂路局，逐橋編列號次，惟係就全路編列，恐讀者難悉其地點，致未採取，而另以地名，紀其號次，實欲使讀者便於記憶，而非妄出心裁也。

第四章 沿途物產

粵漢鐵路，所經各地，大都沃壤，物產之饒，冠於各省。故此路之成，其於湘鄂粵三省物產開發之前途，實有莫大之影響。如以廣東而言，工藝物之精，甲於全國，水果海產，尤為豐饒，前以交通不便，運輸維艱，以致無法輸入內地；即或有之，亦須繞道上海，輾轉須時，匪特運費昂貴，不能與外貨爭衡，而在途日久，亦難保其物質之新鮮也。因此廣東雖屬內地，而粵貨則視同舶來矣；此種情形，其影響於廣東工藝商業之發展，何可勝言？又如兩湖之地，濱於洞庭，米產特饒，昔有『兩湖熟，天下足』之諺。每當豐稔之歲，大部穀米，僅憑長江水運，以輸出於江南餘米之區，其輸入廣東者，則僅為肩挑負販之一小部分而已，坐令廣東一省，以糧食不足，轉由安南輸入，為數之鉅，甚可驚人，以湘粵接壤，湘鄂之米，竟不能以濟粵東之困，致使取給外邦，寧非恨事！此外各種農產，所在多有，非僅可以供給廣東，且可藉廣州及黃埔之新開海港，運銷南洋，無轉運上海出口之艱矣。至於鑛產，蘊藏尤富，如大冶之鐵鑛，萍鄉之煤鑛，新化之錫鑛，湘潭之錳鑛，常寧之鉛鋅鑛，湘贛邊境之錫鑛，皆於世界鑛產之商業上，佔有最重要之地位，而皆在本路沿線之附近，將來沿途鑛產之日益發展，實為吾人意料中之事也。此外如林產之富，則五嶺山中，古木參天，修幹斲直，均屬良材，伐而出之，則材木不可勝用矣。他如湖南之茶，湘黔之杉，湘西之桐，以及粵之水果，均將賴此路以輸出。總之，此路完成，實為湘鄂粵三省物產之鎖鑰，而將啓其無盡之寶藏也。本章所紀，亦即將三省沿途附近之物產，分為鑛產，農產，林產，水產，以及工藝物品，臚其目次，逐一紀述，以供參閱，想亦為讀者所樂聞也。

第一節 鑛產物

本路在廣東之南部，鑛產尙少，一達北境，即走入五嶺山脈中，經粵入湘，大都萬山重疊，鑛產尤豐，舉凡煤、鐵、鉛、鋅、鎢、錳、銻、錫、砒、硫磺等鑛，無不具備，而湘中各縣之膏鹽煤錳，亦極有名，及於鄂境，則大冶之鐵，舉世震驚，此路之成，對於三省鑛產之開發，實較任何使命爲大也。茲將沿途附近百餘華里內之鑛產，略舉所知，以備考察，其中亦有鑛藏甚微，不關重要，或竟有遺漏，而未加紀述者，則將有待於專家之實地探尋也。惟本章所紀，非僅介紹而已，并望國內實業鉅子，集資開採，以興企業，則鑛產前途，胥利賴之，本節之紀，亦不虛矣。

第一目 煤鑛

粵漢鐵路沿線之煤鑛，其鑛藏儲量，除山西、陝西、四川、山東等省而外，允推獨步，而所有煤產，則煙煤與無煙煤具備，不若上述各省，均係有煙煤也。本路沿線之煤田，大別之可分四支，均係由湘贛邊境之山脈中，發佈而出，一支向南發展，經信豐、大庾，至湘粵交界之汝城、宜章、樂昌，而抵曲江，是謂南系煤田。一支由宜春南走，經寧岡入湘境，至安仁而抵永興、耒陽、祁縣，西進入常寧、祁陽而止，是謂永耒煤田。再有一支，由宜春西走萍鄉，入湘境，至醴陵，渡湘江，經湘潭、湘鄉，而抵邵陽，是爲湘中煤田。此外尙有一支，則北進入鄂境，至大冶縣而結爲黃石港之煤田，折轉而仍趨於江西之九江，是爲本路附近之北系煤田，此四系煤田，煤藏儲量，以湘中煤田及永耒煤田爲最富，而南系煤田次之，北系

煤田更次之，此爲全路煤鑛分佈之大概情形，至於各地煤鑛之開採狀況，則分別略述於後：

一·曲江臘石壩煤田

臘石壩煤田，在廣東省境曲江縣東北約五公里之地，傍於湏水北岸，由水道至曲江縣城，不過十餘華里而已，故運輸甚爲便利。其地質係屬二疊紀煤系，煤層凡三，厚自一公尺餘至二公尺不等，煤質爲半無煙煤，家用頗便，用以燒爐蒸發汽機動力者，則稍爲欠缺。現有儲量，據專家估計，約在一千二百萬公噸以上，故頗有開採之價值。自清代咸豐年間，即有人採取，民國初年，兩廣公司成立，至民國七八年間，球濟、裕興、寶源等公司，先後組設，民國十七年，興利公司成立，十九年中源公司又復設立，因此該處煤鑛，大形發展，其中尤以寶源公司規模爲最大，餘則資本短絀，規模亦小，而兩廣、興利等公司，且因虧蝕而至於停辦，蓋以每日產煤數量，僅在百噸左右也。現在頗現衰頹之象，此外尚有田螺沖及大食山、鳳雛窩、沙境嶺等處煤鑛，本與臘石壩同一煤田，惟煤層略有不同耳。大食山之寶源公司，現由鑛山至縣城，修有一直達汽車道，用汽車裝運煤炭，半小時即可到達縣城，較之臘石壩鑛區，更形便利矣。

二·曲江鷓鴣石煤田

鷓鴣石煤田，在曲江縣北，南越白虎坳至縣城約二十公里，煤田深藏於崇山峻嶺中，東南至湏水北岸約五公里，鷓鴣水流經煤田之東，河狹水淺，不利舟楫，故交通不甚便利，煤田北起大洞坪，南至蕭村，長約二公里，西界大嶺谷地，東抵盞天窩，寬約一公里，故面積亦不甚大。在清時曾經開採，舊條分佈各山，因村人迷信風水，禁止採取，遂至廢棄，直至今日，尙無開採者。聞附近居民傳說，昔日開採盛時，每日可產煤數萬斤，現據專家估計，煤之儲量，約爲五百二十萬公噸，除去已採之量，假定約佔總量五分之

一、估計現有煤量，為四百五十萬公噸，則每日採煤百噸，可供百餘年之開採，頗適合於小規模之經營。關於煤之性質及分類，因無人開採，各煤炭專家，亦未能檢取煤樣，從事化驗，故不能詳。

三、曲江縣之富國煤礦

曲江縣之富國煤礦公司，所領鑛區，在曲江縣城北約二十餘公里處之豬頭嶺及嶺頭山等處，蜿蜒南下，至石峽沖為止，大部為紅岩系所覆，南北長約二十餘公里，東西寬約三公里，本與前述鷓鴣石煤田及臘石壩煤田，同屬二疊紀一系煤田，因地形之構造，不能連貫，乃分裂為三處，而以此處煤田最為優良，且以其距武水下流之犁坡頭僅十餘公里，自石下村沿山谷而行，路途平坦，可以直達該處，故富國煤礦公司，自鑛場起修有一輕便鐵道，直達犁坡頭南之河邊廠地方，以為運煤之用，前沿武水以至曲江，今粵漢鐵路已通，可由犁坡頭直達縣城，故交通更形便捷矣。

本煤田之煤質，不甚均一，大致以半無煙煤為多，塊末參半，色黑而有光澤，質不甚堅，易於破碎，煤層分佈情形，頗不規則，有時多至五層，有時亦少至二層，煤質以第一第五兩層為最佳，淨度適中，可供蒸汽及家庭爐灶之用，第三層可煉焦，但焦性鬆散，淨度太低，頗非佳品，第二層最厚，而煤質太劣，為可惜耳。茲據兩廣地質調查所，關於該煤田之層次、間距、厚度、及煤質分析之報告，列表於左。

煤層厚	度間	距水	分揮發分	定碳素灰	分硫分	發熱量 (英熱量)	
第一層 三公尺	一·五公尺至 至第二層約九 十公尺	一·六七	10·三五	九·四	八·二四	0·八二	11494
第二層 三公尺至七公 尺	至第三層約五 百公尺	一·八七	10·四二	六·〇六	二·六五	一·九	11001

第三層	一·五公尺至 二·五公尺	至第四層約六 十公尺	一·四〇	一三·零	六五·六四	一九·四九	一·六九	二三·六五
第四層	二公尺至五公 尺	至第五層約二 百八十公尺	一·二九	一三·〇八	五三·二二	二二·七一	〇·六七	二三·九〇
第五層	一公尺至二公 尺		〇·八七	九·八五	八二·〇三	七·二六	〇·五二	一四·三六

至於煤之儲量，共計約為五六、五八二、五〇〇公噸，再假定近地表面百公尺內之煤，業已用土法採盡，則此煤田現尚備有可採之量為四五、二六六、〇〇〇公噸，自富國公司成立後，集資百萬，將附近各小規模之鑛區，概行合併，聘任探鑛工程師，從事於修路探鑛諸事，將來并擬在鐵路兩旁，開大井數處，完全用機器採運，預計每日須產煤千噸，而現在則仍不過四五百噸左右而已。

四·樂昌土豬嶺煤田

土豬嶺煤田，位於樂昌縣城南約三十里之煤廊村、炎廟村、附近一帶之土豬嶺、鷄公嶺等處。陸路有韶坪公路，可以直達，水路距離煤田，亦祇數里，惟河水因時有深淺，秋冬水涸見底，而春夏復水流如箭，故航運甚感困難，惟粵漢鐵路直接經越煤田，將來大宗煤量之運輸，均將唯此是賴也。至於煤田之地質時代，就其煤系上下黑色頁岩內之化石判定，乃屬於侏羅紀，黑色頁岩，厚約五百公尺，煤層即生於其間。但煤層之多少，此時尚不能確知，據土人昔日開採時所見，云鷄公山有煤三層，土豬嶺亦有三層，厚度約為一尺至數尺，煤層並不平行，相距數尺至數十尺不等，走向南北，傾斜角約為三十五度，岩層亦十分整齊，且尚未發見大斷層也。

民國三年，經前裕成公司開採，經營至民國十一年，因受訟案土匪及戰事等影響，與乎當時交通之不

便，管理之不良，致虧蝕停閉，民國十九年夏間，廣東建設廳派員查勘鑛產，以土猪嶺煤質既屬煙煤，適於汽輪火車及工廠之用，認為有試探之價值，旋於二十二年夏間，施工鑛探，因未探悉其報告，故不知其結果如何。

五·樂昌羅家渡田頭煤田

湖南宜章縣屬之楊梅山煙煤，頗為著名，實則其煤系分佈之處，延伸以至樂昌縣北部羅家渡、田頭一帶，成一廣大煤田，其露頭地點，分見於黃圃司西南五里許之西嶺，及田頭東五里許之苦筍坑、瘦狗窿等處，苦筍坑與瘦狗窿毗連，前有某公司，承領鑛區，從事開採，現已停辦，西嶺之煤，前亦經衡豫公司於開採楊梅山煤鑛時試探，煤質可以煉焦，該公司前於楊梅山麓，築一牛車路，經西嶺而行，長四十里，以達田頭及羅家渡。查楊梅山煤層，厚達三四十尺，惟毗連之西嶺、苦筍坑、瘦狗窿等處，煤層厚度，頗無可考，視其舊窿，見煤層約二尺，走向東西，斜傾向北約七十度，生於黃色砂岩之內，附近岩層，頗現凌亂，恐係經過局部之變動也。

六·湘粵交界之狗牙洞煤鑛

狗牙洞位於湖南宜章縣與廣東乳源縣交界處，距宜章縣七十里，距坪石一百五十里。坪石當湘粵間之要衝，狗牙洞所產之煤，多以此為轉運中心。煤鑛地質屬於石炭系。岩石有頁岩灰岩等，參差間隔。煤質為有煙煤，茲將其分析表，錄之如次：

固定碳質 (%)	揮發物 (%)	水	分 (%)	灰	分 (%)	硫	質 (%)
六七·八六	二五·〇二		〇·七四		六·〇〇		〇·三八

該礦現由地利公司開採，在民國七年時，僅有煤田一千餘畝，後因經營順手，故礦區面積，亦逐漸推廣數倍，現總計有煤田五千三百九十七畝，在湖南方面者，約佔二千九百四十二畝，在廣東省境者，則為二千四百五十五畝。跨越兩省成立鑛區，亦本路沿途各鑛之創開，前湘粵兩省當局，頗有合辦該鑛之議，即為此故。

地利公司之採鑛方法，完全採用新法。有鑿井一，深約五百尺，排水亦用機器，有排水機四座，各六十碼力。通風則採自然通風式，風力頗無滯礙不足之弊。設有煉焦爐十五座，每爐每次入煤二十八噸。可得焦煤十五噸。每日可產煤八百二十餘噸，沿途各鑛，除萍鑛而外，本鑛可推獨步。

七·宜章楊梅山煤田

楊梅山在宜章赤石司西南一十五里，附近全屬下石炭紀之石灰岩，在楊梅山一處，有風化未盡之殘餘測水煤系存在，砂岩中夾煙煤一層，厚約一·五公尺，長城嶺鑛煉錫時所需用之煙煤，即仰給於此，宜那一帶，無產煙煤者，有之，僅此一處，因而楊梅山之名，得以大著，實則鑛量極微，且無較大希望也。

八·宜章野石鋪煤田

野石鋪在宜章縣城之東北，相距約五里，其地悉為二疊紀石灰岩分佈之所，在汽車路之東側，於石灰

岩構成之山嶺上，尙有風化未盡之二疊紀煤系存在，現有土人集資開採，煤脈頗短，長不過一二里，儲量自極有限。且以距離粵漢鐵路白石渡車站太遠，似無發展之希望。

九·資興鬱江市煙煤鑛

資興鬱江市之煙煤鑛，距粵漢鐵路許家洞車站約數十華里，鑛場附近有小溪通耒水，現由土人開採，煤藏頗富，郁永平等縣，凡燃燒鍋爐所需之煙煤，均仰給於此。惟係土法採取，肩挑運輸，即儲量甚豐，以交通不便，亦難望其有所發展也。

十·郴縣煤田

郴縣縣城附近煤系，除西南一隅，多爲紅土所掩覆外，其餘展佈，均甚廣袤，惟因來回折縲及斷陷之故，傾角過大，煤層分佈，亦極零亂，致減少煤田之價值，爲可惜耳！其儲量之估計，因煤層零亂，至爲困難，馬鬣向斜層東翼延伸至昇平舖之處，全長約一萬五千公尺，但其中部如蘇仙嶺附近一帶，或則煤系甚薄，難資開採，或因浸蝕過深，煤層已不存留，故其長度只能以一萬公尺計算。其他各支之煤量，則分別計算如下表：

煤系地段	長度(公尺)	煤層厚度	採挖深度	比重	儲量(噸)	備考
馬嶺向斜層東翼至昇平舖之一支	10,000	四公尺	四〇〇公尺	一.三	110,800,000	
馬嶺向斜層西翼至銅坑湖止	8,000	四公尺	四〇〇公尺	一.三	1,616,400,000	銅坑湖西南即被紅土掩覆

自板子樓東北至荷葉坪	三〇〇〇	四公尺	四〇〇公尺	一三	三二,〇〇〇,〇〇〇	即係銅坑湖背斜 層之西北翼
棲鳳渡西南之一支	五〇〇〇	四公尺	四〇〇公尺	一三	一〇,〇〇〇,〇〇〇	其一端已延入桂 陽縣境
總計					七九,〇四〇,〇〇〇	

上列估計之數，實為郴縣煤量最低限度之數字，如自銅坑湖至棲鳳渡之間，煤系之來同，展播甚廣，惟因過於零亂，故只以一支煤脈計算，將來倘能細加勘察，則較好煤區之發現，自屬可能之事。是則煤量之數字，亦可隨之增加也。

十一．永興觀音巖煤田

永興煤田，大都為無烟煤，分佈於該縣之龍王嶺、觀音巖、及康頭塘一帶，距粵漢鐵路高亭司站，約計三十餘華里。而觀音巖煤田，距耒水河流僅里許，龍王嶺及康頭塘之煤田，距河亦僅十餘里，以故水陸運輸，均甚便利。地質則全屬二疊紀煤系，煤脈作東北至西南向，長約數十里。現有鼎新、裕湘、福元諸公司，從事開採，頗著成績，其煤產大都運往長沙銷售。

本煤田之煤，以觀音巖東南翼及大河灘東南翼，有大規模開採之價值，餘者多受斷層影響，或因傾斜太大，均屬無望，故煤量估計，只能以此二翼之煤為限，觀音巖東南翼煤脈之長，為自康頭塘自龍王嶺之西南尾，約計三十華里，至獅子嶺之一脈，則以離河道太遠，未加追溯，北翼長度，暫以十五里計算，則其總長為四十五里，合二萬五千公尺，煤厚各處不一。據鼎新公司探鑽報告，可分三層，其第三層煤最厚處，約二·三公尺至一·八公尺，第二層厚度則為一·七公尺，第一層厚不過〇·四公尺或竟全無，除第

一層，無開採價值，不在計算之外，第二三兩層煤槽，厚以二·八公尺計算，煤層傾斜度數，平均約三十五度，循煤層傾向而下，以採三百公尺計算，煤之比重每立方公尺約爲一·二五噸，則本煤田可採之煤量，準此計算，約爲二六、二五〇、〇〇〇噸，最近據永興鼎新煤礦公司報告，該礦直井，已穿到第六層煤槽，而其煤層之厚度，實駕乎五層之上，計自二公尺至三四公尺不等，且煤質鬆脆，光澤可鑑，經湖南地質調查所之化驗，煤質之佳，除安南之江溪煤外，無有出其右者，現該礦日出三百餘噸，將來之發展，實無限量也。

永興煤田，除上列改處外，尙有高亭司車站之馬蹄壩、風車口附近一帶，亦爲永興最大煤田之一，現湖南省建設廳，以該處煤礦，距離粵漢鐵路甚近，便於開發，特將該處劃作公礦區域，正擬從事開採也。

十二·耒陽煤田

耒陽煤礦，在耒陽縣之東鄉，南部延入永興縣界，東部延入安仁縣界，耒水支流之泚水，卽橫貫耒陽東鄉之深田區域內，故煤運頗稱便利。至於煤礦之重要地層，大別之可分爲三系，其最巨者，爲石炭系之灰岩，次卽含煤層，直接位於灰岩之上，此種含煤層，係屬於二疊系。此後地層，卽爲一種淡綠色頁岩，薄層灰岩，及粘板岩砂岩等，惟其時代，則尙未能決定耳。

耒陽煤田之煤層頗多，足供採取者，約有五層。亦有因構造及侵蝕之關係，未能處處全見。如在石壩湯火泉之南，僅有下部三層，而在玉水壩、土地壩、板橋、南莊等處一線，則又五層具備。馬跡坑、商碼頭等處，亦有五層，而其西部，已爲石炭系以後之灰岩頁岩等所覆蓋，向東發展，尙未知其止處。磨立沖一綫，雖有五層，而變動甚多，延至大邱塘，則比較整齊。至於欄板橋、元髮沖、水積沖一帶，亦有五層。茲將各層厚度及其相距之尺寸，列表如左：

耒陽東鄉，爲湖南全省產煤較富之區，惟其採煤方法，則悉用舊法。窿之大者，需工人數百名，而其小者，則數十人，或十餘人。窿深者往往達八九十丈。春夏二季，雨水甚大，窿內必停止工作，秋冬兩季，澗水乾涸，運煤亦必停止，故本地咸以春夏爲運煤時期，而秋冬爲採煤時期也。全縣之煤，其用途多充家用燃料，除一部分供本地人民外，其大部分則運往長沙漢口，供市上燃料之用。

十二．桂陽之煤鑛

桂陽所產之煤，大都皆爲無煙煤，其所分佈者，一在城東五里之蕭家門，屬二疊紀煤系，一在縣城東南九十里之兩路口，該兩鑛之附近，均無通舟楫之河流，須用人力挑運，故僅能供當地人民之家用，而難運輸出境，因此煤之儲量，亦無人作詳細之估算也。

十四．常寧之煤鑛

常寧所產之煤，大都皆爲烟煤，產於該縣柏坊舖附近，屬二疊紀煤系，多掩覆於紅色砂岩之下，鑛區距湘江岸約六七里，曾經試探，現在無人開採，又在水口山附近之斗嶺，其煤亦屬二疊紀系。此外如該縣東鄉各地，亦頗有煤之產量，經該地土人開採者，亦屬不少。

十五．衡山霞流冲煤田

霞流冲，位於衡山縣城之北，相距約二十里，地瀝湘江，極爲平坦，紅土停積極厚，大都成三四十公尺之岡阜，煤系露頭，至爲稀少，煤條多由紅土中掘下，其所露出之地層，悉屬煤系之頁岩及砂岩等化石，故其時代屬諸二疊紀系，煤層凡三，第一層厚約一·二公尺，第二層厚約二公尺，第三層則薄至不均

勻。大都由四五公尺至一二公尺不等，均屬散末之無烟煤，煤田構造，爲一走向南北之向斜層，此向斜層南延約及二里，卽爲一近東西向之斷層所割，致使煤層向東北傾斜，此支走向之長，約近八里，合計本煤田可供開採之煤，約一千萬噸，至於運輸，則極爲便利，自鑛場至湘江河岸之炭產子，近則僅里許，遠者亦不過八里而已。

十六·湘潭譚家山煤田

譚家山在湘潭縣城東南五十五里處，東距涑口對河之倉頭岸約二十五里，其西距潭衡公路之茶園鋪站，僅爲八里，故交通頗稱便利，本煤田之地質時代，屬二紀疊系，煤爲烟煤，粵漢鐵路自鄂經湘入粵，沿線出產煙煤地點，在鄂爲武昌、咸寧、蒲圻三縣，在湘爲湘潭、醴陵、宜章三縣，在粵則爲曲江縣，此外固有產烟煤之處，但均距隔遙遠，轉運維艱，鄂省沿線之煤，不僅儲量過少，卽煤質亦劣，故將來錢路上所用之煤，除萍鐵而外，將惟湘粵兩省是賴，而粵省之煤，以西江煤田最有希望，然距離太遠，難資利用，至湘境路線附近產煤之區，一爲湘潭譚家山，二爲醴陵石門口，三爲宜章狗牙洞，石門口之煤，運輸難便，但儲量僅三百萬噸，難資久用，狗牙洞因其位於叢山之中，交通頗感困難，故較有希望者，當推譚家山一鑛，其構造成一東北西南之向斜層，東北止於譚家山，再東北便爲紅色砂岩所覆，西南止於長嶺鋪附近，相距約三千公尺，煤系中可供開採之煤層凡五，其厚度則如左表：

第一	層	第二	層	第三	層	第四	層	第五	層
	三公尺		一·五公尺		二公尺		一·五公尺		二公尺

估計其儲量，約二千餘萬噸，現在有富有及俊發等公司開採，惟因經營不善，頗有虧折，每日產量至爲微小，將來倘能勵圖改善，並敷設輕便鐵道以至湘江河岸，則是鑛之發展，計日可期也。

十七．醴陵石門口煤鑛

石門口之鑛區，位於醴陵縣城南約八里處，東北距株萍鐵路陽三石車站爲十里，有輕便鐵路與之連絡，運輸甚爲便利。本鑛之開採，肇自民國十年，初由本縣南鄉人黎春暉用土法開辦，因資本不繼，民國十二年將鑛山借與資源公司試探，後探得煤層甚多，惟隴內水大，需用機器抽水，民國十三年，增籌資本，改名匯鑫公司，從事探採，旋以銷路不旺，週轉不靈，中途停工，遂至虧損。十六年三月，復增股本二萬元，連舊股合爲四萬元，改名性記匯鑫公司，並推廣鑛區，另行組織，從事開採。十七年一月，受時局影響，工程停頓，本地鄉民乘機於鑛區內，開採土窿，匯鑫公司，無法制止。早南公司又於是年八月，收買土窿，立案開採。匯鑫公司，亦同時添購臥式鍋爐一個，六十馬力磅浦一個，恢復工程，重新整理，惟以資本不足，時辦時停，殊無起色。十八年復有民生公司，步早南後塵，繼起開辦，致起糾紛，早南鑛於長此以往，無法爲繼，遂於是年十月，呈請建設廳備價收歸省有，匯鑫繼之，十九年春，雙方妥協，正式由湖南省政府接辦，改名石門口煤鑛局，而直接隸於湖南建設廳。

本鑛已知之煤層，據湖南地質調查所之調查，計有中大兩槽，均發現於下煤系，中槽厚二英尺至四英尺，大槽厚五英尺至八英尺，可資開採之煤量，中槽約有九十餘萬噸，大槽約有二百一十萬噸，總計約有三百萬噸之譜。

十八．江西萍鄉煤鑛

萍鄉煤鑛，在江西省萍鄉縣東南安源鎮之附近，即天磁山支脈之安源山，與縣城相去約十五里。天磁山高六百九十尺，斜約二十九度，其脈來自蓮花縣之馬迹嶺。萍鄉煤鑛之地質，屬於古生代之下石炭系。岩石為夾有多層頁岩板岩之硬石灰岩。煤層之裂開處，含有多量之粘土。煤層共有十層，重要者有五層。在此五層之煤槽中，第一層名小底板層，厚約一尺；第二層名大底板層，厚二尺二寸；第三層名夾槽，厚二尺二寸，第四名老夾槽，厚二尺；第五層名大槽板層，厚十三尺二寸。含煤層巨於全邑，惟儲量之估計，則頗多出入。德國技師賴倫 (Lainns)，言每年採收百萬噸，可繼續五百餘年，而前農商部地質調查所之估計儲量，則為二〇、〇〇〇、〇〇〇噸，相差之額，為數頗鉅，一時尙難悉其究有儲量若干也。萍鄉煤質，為有煙煤，茲將其分析表示之如次：

固定碳	揮發物	%水	分%灰	分%備	考
五四·二二	二三·四九	一·三九	一一·〇〇	可以	煉焦

萍鄉煤鑛，前歸漢冶萍公司開採，現為贛省政府所主辦。該公司特許開採之區域，巨於全邑，且有禁阻他人在附近採煤之特權，現在開採之鑛區，長二十里，寬十里，有鑿井、橫道、鑽石機、打風機、升降機、運煤電車、發電機、洗煤台、新舊法煉焦爐等之設備。鑿井之深者達八百尺，橫井有三千尺長之雙軌鐵路，馳引電車，以為輸送。民國六年，煤之產量，為九四六、〇八〇噸。自萍鄉運煤至株洲，築有鐵路，名株萍鐵路，以與粵漢鐵路相聯，故交通頗便。所產之煤，多供漢陽鐵廠及大冶鐵廠之用。

十九·湘鄉頭山煤田

頭山，在湘鄉縣城之西南，相距約九十里，東南距側水西岸之側水市，約二十里，由縣至山，可乘

潭寶路汽車至街埠頭下車，再由街埠頭步行，經測水市以至鑛山，共約二十五里，路尚平坦，無逾山越嶺之苦。又鑛山東北距漣水河岸之杏子舖亦爲二十里，由杏子舖循漣水至湘鄉縣城，水道凡九十里，漣水水量尙大，四季可通載重二三十噸之帆船。故水陸交通，均尙便利。

該處鑛場，原係荒地，自疏礦開發之後，始成小村莊，現約有居民數十戶，專以採礦爲業，本處疏礦鑛，係生於測水煤系中，故鑛床分佈之所，恆不出側水煤系之外，惟疏鑛每不與煤鑛俱見，煤則隨水成岩系而分佈，疏則時有時無，此細彼富，漫無規則，惟疏產之值，其經濟價值，每較煤鑛爲重，垵頭山產疏較多，故素以疏鑛著聞，實則疏乃煤系中的一種附產物也。

二十一．湘鄉洪山殿煤田

洪山殿煤田，位於湘鄉縣城之西南，相距約一百里，在西北之側水市，相距約四十里，潭寶公路，經過側水市之東，相隔則僅里許，故由縣至山，可乘汽車至此下車，再西經側水杉木橋等處，即可達到，路頗平坦，交通尙稱便利。

在本煤田內，煤系露出之處，東起羊角塘，南至楓樹台，再由楓樹台西經關王殿、高橋，折而北行，經金橋湖洞，再折而東，經砂罐舖、煤炭壩、南塘、上舖，而復會於羊角塘，成一矩形地帶，南北長約二十里，周圍約六十里，面積約一百六十里，俱爲煤田。已知之煤層凡四：第一層煤居於砂質頁岩之下，厚約一公尺，其下十二公尺爲第二層煤，中間爲砂質頁岩，二層煤之厚約二公尺，其下爲十八公尺厚之砂岩，砂岩之下爲第三層煤槽，厚爲二·五公尺至三公尺，其下又十八公尺，爲第四層煤，其厚有爲三公尺者，有逾四公尺者，各處不甚一律，第四槽煤之下，是否尙有煤層存在，則須俟將來之探試。煤質據當地鑛商所述，煙煤及無煙煤均有，其分佈區域，各有界限，不相混雜，凡東南兩方，如羊角塘、楓樹台、關王

殿等處，所產之煤，均屬無煙煤，西北兩方，如澗洞、忠義堂、煤炭塊等處，所產之煤，均屬煙煤，在北隅之上鋪產者，則屬半無煙煤，實為煙煤與無煙煤之過渡物。各種之煤，以塊狀者為最多，散末較少，能用以煉焦之煤，除忠義堂等處所產之煙煤外，即惠民公司所產之半無煙煤，亦可適用。土法煉焦，至為簡便，首用整塊之煤，於平地上砌成圓堆，直徑約五尺，高約尺許，其中並砌成煙道數條，乃加數塊着火之煤於其中，引之使燃，至煤塊全體着火時，又加數塊於其上，待火再盛，乃以煤籬中所挑出之黑色炭碎，掩覆其上，使火焰不致上升，同時逼煤煙自其下整煤塊間之隙縫中逸出，自正午十二時引火後，至翌晨即可出焦，出焦時只須將煤堆用耙疏散，火自熄滅，即成焦塊矣。大概每次可出焦十四五擔，煉焦率為七成，即十擔煤塊可煉焦七擔，焦價在鑛山出售，每噸約值大洋九元，至煤之價格，成整塊者，每斤值錢十五文，即每噸約值洋四元而已。散末每斤八九文不等，每噸約值洋二元四五角之譜，無論其為煙煤無煙煤之售價，均屬相同。

本煤田之中部，皆潛藏煤層，前已言之，煤脈分佈之處，東西廣近二十里，今以十八里計算，約合一萬公尺，南北長近八里，今以七里計算，約合四千公尺，故煤之面積為四〇、〇〇〇、〇〇〇平方公尺，煤層之厚，除第一層稍薄，於大規模之開採時，不能採取，棄而不計外。其餘三層，總厚逾七公尺，今以六公尺計算，是本處所含之煤，其體積為二四〇、〇〇〇、〇〇〇立方公尺，每一立方公尺之煤，重以一・四噸計算，則應有儲量為三三六、〇〇〇、〇〇〇噸，但煤脈四週，歷經土人開採，應除去已採之量，又於工程之設施上，亦有不盡量採取者，今將總儲量統以七折計之，其可採量，亦逾二萬萬噸，以每日出煤五千噸計算，鑛山壽命，亦可維持一百年之久，誠為我省莫大之富源也。

二十一・湘鄉梓門橋煤田

湘鄉縣城西約七十里之梓門橋，素以產煤著稱，漣水支流之側水，縱貫煤田之中，故水運交通，頗稱便利，且距潭資汽車路，亦不甚遠，陸路雖不便運煤，而交通亦形便捷，本煤田內煤脈雖多，但煤層過薄，分佈過於散漫，故頗不適於大規模之開採，煤系中之炭質頁岩內，夾煤三層，其第一層厚約一公尺，第二層厚約一·四公尺，第三層厚僅〇·四公尺，即土法亦不能開採。綜計本煤田內，其東西兩部各條煤系，蜿蜒而走之共長，約為六十華里，即合三萬三千公尺，煤層可採之深度，定為三百公尺，以第一第二兩層為可採之煤層，總厚約為二公尺，每立方公尺之煤以一·四噸計算，則應有儲量為二七、七二〇、〇〇噸，但本煤田被土法開採已久，本地土窿可達之深度，平均約一百公尺，茲假定其已採掘及難以開採之量，約占全量三分之一，則現在所餘之量，應為一八、四八〇、〇〇〇噸。惜廢窿過多，煤層亦薄，只可供土法採掘耳。煤質屬無煙煤，末塊各半，煤層之下夾赤鐵鑛及黃鐵鑛，而峽基口所夾之黃鐵鑛尤多，其次矽子腦亦有少許，煤中含礫過多，故燃燒時空氣頗重耳。

一一二·寧鄉清溪沖煤田

清溪沖，在寧鄉縣治之南，偏東約七十里之地，距道林市約十里，距長沙僅八十里，靳水流經煤田南部，河岸與各鑛區，相距由半里以至七八里不等。所出之煤，分由張江口、羅家潭、道林市三處下河。春夏水漲，載重五六噸之小舟，可暢行無阻，下流至靳江門市，即入湘江，直達長沙，需時約一日，惟秋冬水涸，則須築壩蓄水，方能分段行駛，到省須三日之久，故運輸較感困難耳。

按本煤田之露頭及構造，大約可分三區：(一)東起楊梅子嶺向西延長，經盤子洞、斑竹塘，以達牧牛嶺。(二)起於雙獅嶺向東南延長，經大小橫沖、飛蟻嶺，迄於仙女嶺。(三)起於仙女嶺，向西南延長，經如意庵、椅子山，以達林皮嶺。第一第三兩區為一向斜層之兩翼，東西廣約五里。南北長亦如之，而橫連

二十五方里，第一區面積較小，東西廣約三里，南北長約里許，面積約四方里。總共面積達三十五里。至於煤田之地質構造，已如上述，如所言不謬，而向斜層之間，又無巨大之斷層及他種變動，則此向斜層東西寬約五里，南北長亦如之，面積達二十餘方里，即以一層煤厚六尺計之，其儲量亦當在二千萬噸以上，而盤子洞、斑竹塘等處之煤，尙未計及，但此向斜層兩翼高起，其間地層，雖未見有何項變動，然以地勢低窪，斬水復錯流其間，而煤系性質，復甚柔弱，難免不因侵蝕作用而消失，此則須待實際開採，始能詳其究竟也。

二十三·湖北蒲圻崇陽嘉魚武昌煤鑛

湖北之煤，儲量既少，質亦不佳，除大冶縣黃石港之富源、富華、利華等煤鑛公司，煤藏雖不豐富，然公司之組織，規模頗大外，則陽新縣之炭山灣及夏清灣一帶，頗有煤產，此外則粵漢鐵路湘鄂段之蒲圻、嘉魚、崇陽、武昌等縣，煤之儲量，總數爲七〇、〇〇〇、〇〇〇噸，煤質煙煤及無煙煤均備，沿線以土法開採之小鑛甚多，而產量則每年不過五六萬噸而已。

二十四·大冶縣石灰窰煤田

大冶縣沿西北鄉之石灰窰、桐子包、黃石港一帶，煤產頗富，惟僅有一層，厚亦爲十公分，至三四公尺不等，煤質爲無煙煤，惟質地太劣，絕不及湖南各縣所產之優良也。現有富源、富華、利華等煤鑛公司，從事開採，富源公司之資本，原爲二十萬元，近已增加，頗獲利不少，蓋以該鑛之高總工程師，經營甚爲得法也。鑛場設備有直井一個，捲揚機、壓汽機、汽力引擎及發電機各一個，井下敷有雙軌鐵道，故井內運輸頗便，排水用磅浦四個，佈光則全係電燈，每日產額約爲四五百噸之左右，富華利華二公司，亦爲

新式開採，惟產額則僅二百噸而已。此外尚有振興公司，年產二三萬噸。湯武山煤礦，係湖北省政府所經營，雖屬機器開採，而產量則甚少也。

二十五·陽新縣煤礦

陽新縣煤礦，大都在夏清灣及炭山灣一帶，儲量及地質不詳，現湖北省政府已在炭山灣地方，設立炭山礦局，從事開採，惟不悉其產額如何耳。夏清灣一帶之煤，則有開泰公司，利用機器採煤，年可產煤萬噸，大都運銷九江及漢口等地，在山成本約為五元，而售價可至十一元之高，故頗為獲利。

第二目 鐵鑛

處此鋼鐵世界，鐵鑛關係於工業、交通、軍事等項，均極重要。我國鐵鑛儲量，前由北平地質調查所估計為一千兆噸，以全國人口比例之，每人僅得二噸，以視英國之每人三十噸，美國每人四十噸，法國之每人百噸，誠有遜色；然以視日本每人一噸者，則又過之。現且續在調查中，自當更有新發見之希望。據現所知者：則遼寧一省之鐵鑛儲量，為我國第一，有七百八十七兆噸之多，佔全國總量百分之七十八分點七。今已論為異域，誠屬可惜！此外則察哈爾省第二，有九十二兆噸，湖北第三，有四十七兆噸，河北第四，有三十二兆噸，安徽第五，有二十兆噸，山東第六，有十四兆噸，熱河第七，有十一兆噸。上述各處，除湖北而外，其他各地，與粵漢鐵路之關係尙少，當不贅述，本節所紀，亦僅及湖北一省而已，至於湖南，亦頗有鐵鑛之產額，惟以調查統計之記載不詳，故不能詳其狀況也。

一·耒陽鐵鑛

耒陽鐵鑛，在縣城東南六十里之上堡附近，其地有花崗岩石，侵入於二疊紀石灰岩中，在其接觸帶上，有由接觸變質而成之赤鐵鑛存在，惟儲鐵量則甚少。現有該地人民，採之以鑄鍋爐及零星用具，頗為發達，該處距耒水河岸約二里，故交通亦便。

二·攸縣鐵鑛

攸縣鐵鑛，多在縣東北攸水之上流。鑛層在石灰岩之下。其露頭分為南北二帶。赤鐵鑛石，呈錐狀結構，多夾砂粒。與邵陽所產之麻鐵鑛相似，其厚度自二尺至六尺不等。土法開採甚盛。所採鑛石，供長沙黑鉛鍊廠，用作銻劑，售價每噸約一百一十元，其化學成分，約如下列：

鐵 五〇% 鉛 五% 矽 二·一二% 硫 痕跡 氧化鐵及氧化鈣 五%

三·甯鄉鐵鑛

甯鄉鐵鑛，在該縣大瀉鎮之竹鷄坡，鑛層厚至三尺至四五尺不等。地質及產額情形，頗不詳悉。

四·大冶鐵鑛

大冶鐵鑛在湖北省大冶縣西北二十五里許，當揚子江之南。自鑛區至江邊之石灰岩，有鐵路長四十五里。專為運鐵之用，由此直達漢口，亦僅二百里而已。其地質構造，大致言之，則為古生界之水成岩，及其中之侵入岩，此水層岩中，有花崗石閃長岩之侵入體，面積廣大，長約二十里，寬約五里。石灰岩與火

成岩之接觸處，跡甚顯明，石灰岩之一部份，已變成大理岩。而變質區域，竟達數千百尺之寬度。鑛石大部分為赤鐵鑛，磁鐵鑛及褐鐵鑛等，則殊少見。赤鐵鑛呈細粒之結晶，附生鑛物，以石英為最重要，常充填於赤鐵鑛粒之間。鐵門坎、龍洞、及大石門三處，磁鐵鑛較為常見，而大石門一處則尤多，且與黃銅、斑銅、黝銅、自然銅等，相互共生，致鑛質惡劣，難以應用。龍洞上部之鑛，則多為褐鐵鑛。

大冶鐵鑛，初經德國工程師賴倫估計，謂有一萬萬噸，未免失之過高。茲將最近專家測勘之數目，列表示之如下：

地	名	儲	量	地	名	儲	量
鐵	門	坎	四、二〇、〇〇〇噸	大	石	門	一三、四五〇、〇〇〇噸
紗	帽	翅(下部)	一三五、〇〇〇噸	象	鼻	山	五、八九九、〇〇〇噸
龍	洞		一、一五六、〇〇〇噸	野	雞	坪	一、八三五、〇〇〇噸
獅	子	山	五、二七八、〇〇〇噸	尖	山		三五、〇二五、〇〇〇噸

大冶鐵鑛之開採，由來已久。史載黃武五年，吳王孫權採武昌之銅鐵，鑄為刀劍萬餘，當時武昌，包括今日之大冶與鄂城，故似即指此鑛而言也。唐時大冶為永興縣地，大冶青山場院，於此燒煉金鐵，歷宋明而不衰。入清以來，則廢棄而未開採，蓋附近產煤甚劣，不能冶鐵，所用燃料，原為木炭，及木炭燒盡，而鐵業亦隨之而衰矣。清季盛宣懷，以振興實業，開鑛實為要圖，乃於滿清光緒十四年，雇英國鑛師，在長江下游探勘鑛產，至湖北大冶縣地方，發現獅子山等鐵鑛後，盛氏以兩湖總督張之洞，創辦大規模之

冶鐵廠，乃以該鑛屬之。張氏設廠於漢陽，而在大冶修築鐵路，以爲運輸鑛石之用，至滿清光緒七年，大冶鐵鑛，着手開採，同時張氏又將大冶縣境之象鼻山、尖兒山、光山三處。予以收買，至光緒二十三年，漢陽鐵廠改歸官督商辦，由盛宣懷總理其事，除象鼻山、尖兒山、光山三鑛，仍屬湖北省有外，餘均歸諸盛氏，而盛氏此時又添購鐵門坎（又稱鐵山）、紗帽翅、龍洞、大石門、野雞坪、金山諸區，大事擴張，至光緒三十四年，盛氏更將漢陽鐵廠，大冶鐵鑛，及萍鄉煤鑛三者合併爲一，而名爲漢冶萍公司。至於採鐵地方，爲獅子山、鐵門坎、野雞坪等處。鑛石均露天開採，鑛區築有長短坑道甚多。每日出鑛在一千六百噸，每年計五十萬噸，其中以十二萬五千噸輸出日本，餘歸漢陽大冶二鐵廠自用。附近又有石灰岩鑛，二鐵廠所用熔劑，皆取之於此。

湖北省大冶鐵鑛，會歸湖北官鑛公署經營。象鼻山鐵鑛，係於民國九年春開工。是年產鑛石四萬五千六百七十七噸，皆售與漢口陽子機器公司。鐵鑛公司與官鑛公署，訂有契約，官鑛公署每年須鑛石自六萬噸至六十萬噸。而該鑛自民國十年九月新坑道告成後，鑛石產量，雖較前增加矣。然以借有日債之故，產售之權，均操於彼，遇事掣肘，故該鑛現正處在萬分困難中也。

五·鄂城鐵鑛

湖北之重要鐵鑛，除大冶縣外，則推鄂城縣矣。鄂城之鐵鑛，除靈鄉各產鐵區外，尙有西山、雷山等處，靈鄉在鄂城縣西南一百二十里，西雷二山，在鄂城縣西門外，揚子江南岸。西距漢口一百四十里，南距大冶四十五里。靈鄉各鑛，大部爲漢冶萍公司之鑛區，小部分則爲湖北官鑛也。

靈鄉附近，山均不高，爲深受剝蝕之閃長岩所組成，鐵鑛即產於閃長岩內，因其質堅，故每成山頂。重要鑛區分佈於劉岱山、廣山、神山、五坪山、大包山、小包山、鷄子山、大魯山等處。鐵質爲赤鐵鑛，

總鑛量當在五百萬噸與一千萬噸之間，鑛石曾經前北京農商部工業試驗所化驗，其平均成分，列表如次：

鐵	(%)	錳	化	矽	(%)	硫	(%)	磷	(%)
六〇·六五		一〇·三一		—		—		〇·〇〇一	

就化學成分而論，靈鄉鐵鑛，可謂為吾國最佳鐵鑛之一，因其含鐵甚高，含矽不多，而硫磷皆極低，最宜於用酸性之柏塞麥法以鍊之也。

西雷二山，距長江甚近，西山緊靠江邊，雷山距江，亦在兩三里以內，附近皆係沖積平地，及淺水湖池，山地既少，故層系上之關係，反多不明。然往南數里外，即有大塊花崗岩露出，水成層為頁岩，白色石英砂岩，及淺色石灰岩所組成，屬何時代，尙難判定，鐵鑛在石英砂岩之上部，鑛質為赤鐵鑛，平均含鐵百分之五十四，富於矽質，硫磷皆極少，其淨存鑛量，約在千萬噸之左在也。此外尙有銀山頭及廣山二鐵鑛，銀山頭鐵鑛在鄂城縣南十七里，鐵鑛產於一種剝蝕極深成因不明之黏土岩中，其附近似有斑岩結構之露頭少許，故此項黏土岩，或即為火成岩受風化而成者。鐵量頗微，漢冶萍公司，曾從事探勘，掘出鑛石八千餘噸，現在於採掘面之四週，僅見極微鐵脈而已，廣山在銀山頭西北三里許，鑛量似亦有限。

第三目 鉛 鋅 鑛

粵漢鐵路沿途各省，產鉛鋅鑛者，僅屬湖南一省，廣東北部雖略有鉛鋅之分佈，然以未經調查，無從錄取，故不悉其儲量如何也。鉛鋅鑛床，多係共生於石灰岩中，惟成脈形者則甚少，大抵因交換作用，成

爲鑛囊，大小不一，或爲巨塊，或作小囊，然亦有一定之鑛帶，故探尋鑛苗，頗易着手。湖南之鉛錳鑛床，分佈甚廣，惜以調查不詳，故對於其分佈詳情，鑛產優劣，儘量多寡，頗難悉其底蘊也。現時較大之鑛，厥爲常寧之水口山，其他如郴縣、臨武、汝城、江華、資興、桂東、衡山、醴陵、湘鄉、瀏陽、臨湘，亦均有出產，據所知者，列叙於後：

一·郴縣金船塘鉛錳鑛

金船塘爲南嶺幹脈中之一小地名，以產鉛錳鑛著稱，西北距郴縣縣城凡四十五里，附近大都山地，交通極稱不便，山之岩層，多屬花崗岩，在此大塊花崗岩之中，尙有少許石灰岩之殘跡，鉛錳鑛即生於其中，曾經保湘公司所探之鑛，體成圓柱狀，直經約三公尺，鑛場之上部，尙有一脈橫出，廣約一尺，共生之鑛物頗多，有方鉛鑛、毒砂、黃鐵鑛，及少許之黃銅鑛脈，鑛物幾全爲方解石，石英石極少，方鉛鑛以脈之上部爲最豐，愈下則毒砂及黃鐵鑛愈多，故保湘公司之產量，砒石多於鉛。又金船塘西北四里之處曰湖裏，其花崗岩中，有石英脈二條，中產砒砂，惟其量則甚微，金船塘附近各山坡中，亦產錳砂鑛物，以硬錳鑛及軟錳鑛二者爲主，係由含錳溶液，通過圍岩，交接或填充於其罅隙中而成。

二·臨武茶山之鉛鑛

本鑛位於臨武縣之西北鄉，距縣城三十里，距香花嶺二十里。運道有二：北路由鑛山六十里至豐家墟，達茭河，順流至常寧之松柏，入湘水，經衡陽湘潭以達長沙。需時約十一二日，南路陸行四十五里至武水之上流，順流經坪石，由粵漢路以達廣州，需時約六七日，是鑛於民國四年，由湯蕪銘私人，委任謝某開採，設裕湘公司。五年湯氏去湘，謝某虧累公款，畏罪遠颺，該公司乃無形停閉。八年三月，收歸省有

九年由省撥款試辦，未幾復停。現由富源公司，呈請開採。

本鑛地層多石灰岩，化石多軟體魚蟲及海藻等類，似屬泥盆紀。附近十餘里，均發露花崗岩層，於本鑛成因，實有密切關係，鑛床脈厚，由三四寸至三四尺不等，傾斜近垂直，走向偏東，鑛脈中夾方解石，甚為微細，鑛砂以方鉛鑛及閃鋅鑛為主，砒硫鐵鑛及硫銅鑛等，即為其副產品。

三·常寧水口山之鉛鋅鑛

水口山，位於湖南常寧縣城東北約七十里之地，距湘江沿岸之松柏市約十里，由此有暫便鐵道，直達鑛山。傳聞自明季以來，即經土人開採，其主要目的為提銀與鍊礦，迨至滿清光緒二十二年，湖南巡撫陳寶箴，創設官鑛，夙聞水口山之名，乃首於該處從事探採。鑿石深至數十丈，竟得極富之鑛囊，獲利甚厚，嗣以坑道漸深，搬運極感困難，且水量益多，人力難施，乃於光緒三十二年，改用西法，開設斜井，安置捲揚機及抽水機，滿清宣統元年，設立洗砂台，因其地基適在探鑛場上部，恐其崩塌，復於民國元年，建築新洗砂台，至六年完成，而舊洗砂台果於五年沉陷矣。該鑛計先後採取毛砂百餘萬噸，獲利當在千萬元以上。

現該鑛有鑛井三座，一直二斜。其主要鑛井。深達二百三十四公尺，內分五層，自地面至第三層為斜井，傾斜為五十一度，自第三層以下為直井。各層距地面垂直深度，第一層為八十四公尺；第二層為一百二十九公尺；第三層為一百四十六公尺；第四層為一百九十公尺；第五層為二百三十二公尺。第二井為直坑，深一百餘公尺。第三井為斜坑，深約一百公尺。採鑛無固定方式，惟多用仰切法，少用支柱。採取後所餘空洞，有高達五十餘公尺者。亦未填塞，殊多危險。幸岩石堅韌，意外之事，尙不常見。第一井坑口，安設五十馬力之捲揚機一座，坑內設四磅鋼軌鐵道，抽水機電燈具備。第三層以下為直井，安設五十馬

力變繩起重機一架。現在採礦場所，共十餘處。每日可由坑內運出毛砂二百噸。該鑛除有鍋爐洗砂廠鎊爐三個外，尚有機械廠、電燈廠、木工廠、鍛工廠、翻砂廠之設備，故其規模頗大也。本鑛所產毛砂，方鉛鑛與閃鋅鑛，常互相混雜，須經一度洗選，始能運售。洗選之法，人力與機力并用。敲砂從砂滴塵三個步驟，則全用人力，洗砂之洗床，則用機器，惟機器洗鑛，所得淨砂，其成分並不高於人力，蓋該鑛洗砂台之建築計劃，尙未盡善，設備不完，而各種機械，多已陳舊，故難得優良成績也。

由水口山至松柏鑛砂，在昔概用人力，每噸約需運洋一元，民國元年，始由鑛山至松柏建築三十二磅鋼軌之輕便鐵道，長凡九里，又車站建築費爲五萬元。鑛砂經洗選後，由火車送至松柏堆棧，鑛車每輛裝重三十石，共有三十馬力機關車三輛，每日往返十餘次，每次可拖鑛車十四輛及客貨車各一輛。每噸之運費，約計五角，適爲人力運輸之一半。自松柏至衡州，水程一百二十里，專賴帆船運輸。由衡州至長沙，水程五百里，春夏兩季，可用小輪拖運，現可利用粵漢鐵路以運銷長沙漢口矣。

四·衡山銀坑沖鉛鋅鑛

銀坑沖，在衡山縣城之東南約七十里，鑛成脈形，生於泥盆紀之石英砂岩及千枚岩中，岩層走向，約爲由東北至西南，鑛脈即沿層面而生，脈之寬者，約及一公尺，其已發現鑛脈之處，有觀音壩、荔枝壩、及東光山等地，爲方鉛鑛，與閃鋅鑛，黃鐵鑛，黃銅鑛等共生，有時并有少許之輝銻鑛存在，銀坑沖之東南西三面，均爲花崗岩所環繞，係由南岳山延展而來，故本鑛之構成，與花崗岩之侵入，當有關係；民國初年間，曾經土人開採，旋歸失敗，會田建設廳派人試探，倘鑛量豐富，當即實行開採也。

五·湘鄉鴉頭山鉛鋅鑛

湘鄉鴉頭山鉛鋅鑛，位於縣城之西南六十五里，西距測水市約五里，載重數噸之帆船，春夏雨季，可以暢行，交通頗稱便利。

六·衡山福田鋪鉛鋅鑛

鑛在衡山縣福田鋪西約五里，東距潭衡公路約三十里，鑛脈生於中泥盆紀砂岩及頁岩中，鑛物以方鉛鑛為主，亦有閃鋅鑛，孔雀石及石英等共生，脈寬約二尺。

七·臨湘官山段之鉛鑛

本鑛位於臨湘縣之南境，距桃林市六七里，距粵漢鐵路臨湘車站約四十里。水道由桃林可直達長沙，陸路則有粵漢路之便。全山爲石灰岩及粘板岩，石英鑛脈，似生於石灰岩中，方鉛鑛多結晶體，亦有螢石、方解石、及閃鋅鑛，現用土法開採。鉛砂成分甚高，平均含鉛可達百分之六七十以上。最近出產之情形，頗不詳悉。

第四目 錫鑛

我國錫產甚富，產額約佔全世界百分之八十以上，其鑛床分佈於湘、鄂、粵、桂、滇、黔、川諸省，而尤以湖南所產者爲最多。歐戰之時，各國製造軍備，需錫甚多，供不應求，而錫價大漲，我國錫業，受此影響，大形發達，出口總額，幾達二千萬元之鉅，業錫者無不獲利，惟歐戰終了之後，錫之銷費，頗復

舊觀，而歷年過採之錫，積存如山，供過於求，錫價又復大落，新起之鍊錫廠，乃復相率歇業。錫爲戰神之鞭，吾人固不顧其價值過高，以反應戰神之肆虐也。錫之用途，除製造軍備外，尚可攙合鉛錘，鑄爲鉛字，則稜角分明，印刷清楚，且甚耐用，此即補助世人文化事業之功效。又可用錫製成合金，爲機器上之襯軸，則質地堅硬，不易損壞，實爲錫之別一用途矣。至於粵漢鐵路沿途之錫礦，以湖南新化錫礦山之錫，爲最有名，其他各縣，除長沙湘潭而外，大都有錫之蹤跡，惟不悉其儲量如何也。

一·曲江錫礦

廣東境內錫之分布頗廣，如英德、乳源、清遠、防城、定安、及海南島諸處，均多少有錫礦之存在，但可稱重要者，僅曲江一處而已。

曲江錫礦，以縣城西之瀨老頂爲最大。該處距縣城約八十里，距粵漢鐵路之烏石分站，約五十餘里。此外如葛藤坪、窩村、妙梓園、橋源村、以及黃沙坪之蜜蜂嶺、羅源洞之梯子嶺等地，亦均爲曲江產錫之區。瀨老頂之錫礦，鑛脈寬約三尺。

二·宜章錫礦

長城嶺在郴縣之東南約九十里，宜章縣城之東北八十里，其西南有赤石司市，相距凡十里，附近爲下石炭紀石，分佈之所，其構造大致成一軸向東西之背斜層，長城嶺即此背斜層之北翼，附近無火成岩之發現，其與花崗岩相距凡四十四里，鑛物爲輝錫礦，鑛多成長柱狀，而含夾於石灰岩內，係由含鑛之溶液，流經石灰岩時，逐漸交換而成，其儲量依湖南地質調查所之估計，約爲七十萬噸，惟成分頗爲低劣耳。

三·新化錫鑛

該鑛在新化縣之安集鄉，離縣城東偏北六十里，產錫最早，明時尤盛，惟當時因不知其爲錫，而以其狀似錫，故有錫鑛山之名，地處資漣二水之間，赴省運道有二：（一）西路陸行二十里至冷水江，轉由民船入資水，五百二十里至益陽，再由益陽改用火輪，二百四十里，即至長沙，（二）東路陸行六十里至安化縣屬之藍田，由水道入漣水，二百里至湘鄉，又九十里入湘水至湘潭，再用汽輪拖運九十里至長沙，惟冬季水淺，民船不能通行，出產多積存山中，須待春季水漲，再行運出。

錫鑛山地層，盡屬水成岩，其時代約爲志留紀以至石炭紀。錫鑛藏於石英砂岩中，厚約五十公尺。爲該山地層之最下部，其上爲頁岩及頁狀石灰岩，厚約百四十公尺，再上爲塊狀石灰岩，厚二百餘公尺，中夾薄層之赤鐵鑛，最上部爲含煤層之砂岩及頁岩，厚二十餘公尺。鑛產分布，可分錫鑛山本部，及七里、江冲三區。鑛質爲輝錫鑛。間有菱化錫，色白或黃，以長攏一帶，最爲常見，此爲次生鑛物，其量無多。錫鑛鑛質，極爲純淨，除含鐵約百分之〇·五外，他如砒鉛銅之分量，均在百分之〇·一五以下，洵爲鮮見也。

錫鑛山官鑛分局，倡辦於光緒二十三年。在歐戰時期，錫價騰漲，獲利頗厚。迨至民國九年，錫業衰落，該局時辦時停，至十一年改爲私人包辦，每月租金，規定爲一千五百元，由承包人預繳押金三月，共四千五百元，此後按月解繳，或贏或虧，均與公家無關，迄今仍係本此辦法。

錫鑛山居民，原極稀少，迨錫業發達，人口頓增，沿鑛床一帶，村落滿佈，全山人口，據最近調查，約近十萬，鑛工亦達二萬，採鑛公司，在錫業極盛時期，達數百家，最近亦七十餘家，鍊廠亦二十家，每月能產純錫八百餘噸之多。

四·益陽板溪錫鑛

益陽板溪錫鑛，於滿清光緒初年發現後，即由湘撫陳寶箴，委員辦理，定名為中路久通鑛務公司。所購鑛區，惟臭石隴一隅，試辦數年，無大成績。繼由梁端甫等承頂，改為商辦，擴充鑛區，改良工作，頗能獲利。及長沙華昌公司成立，梁氏乃將久通全部股份併入，改為華昌分廠。所產錫砂，由華昌冶鍊。當時錫業，日漸發達，錫價較前增高，雖產額不多，已有東、西、前、中四廠之設。及歐戰發生，錫價陡漲，華昌因此獲利甚厚，遂將東、西、前、中各廠，先後改用西法開採，陸續購置機械，設備頗稱完善，每月產額千噸有奇，全鑛工人，達二千餘人。復感運輸困難，乃於民國六年，募債六十萬元，興築自鑛山至桃花江之輕便鐵道，共長七十餘里，已告成者，二十餘里，其後歐戰告終，錫價大跌，公司損失甚鉅，此路遂停，迄未完成，至可惜也。

板溪位於益陽縣之極西部，距縣城一百三十五里，距桃花江七十五里。其地山嶺重疊，道路崎嶇，交通至為不便，運輸方法，先用人力沿輕便鐵軌，推行二十里至望山洲，再由望山洲，用竹筏或木簰載運四十里至沿溪。由沿溪至益陽，舟楫來往甚多，由益陽至長沙，水路二百四十里，四季可通小輪，而交通始稍便利。

第五目 錫鑛

錫為稀有金屬之一，礦床多成脈形，母岩屬花崗類，脈石為石英岩，鑛質重而色黑，以之攪入鋼鐵內

，可增加其堅度，且能受高熱度之燃燒，故電燈泡內之光絲，即為鈳所製成。我國鈳之出產，以湘贛粵三省之交界處，大庾嶺山脈之左右為最著，近數十年來，該處產，實已成爲世界產額之重心。民國十六年，世界產鈳約一萬三千噸，而我國所產者，即佔百分之六十左右，蓋將與錫鑽並駕齊驅，而爲我國特別豐富之礦產矣。考我國首先發現鈳鑽之地，實爲湖南資興之瑞崗仙，緣民國三年，歐戰暴發，世界各國，因製造軍備，需用金屬原料極多，金屬價值，騰漲甚速，而尤以錫鑽爲最甚，以致經營錫業者，無不市利十倍，於是一般鑽商，遣人四出，探索錫鑽，是時適因資興瑞崗仙，發現一種質重色黑之鑽砂，土人不知其究爲何物，常於閒採鉛鐵鑽時，連帶採出，棄置篋側，有該地裕厚公司，誤爲黑鉛，呈請立案，嗣經攜歸長沙化驗，始悉爲鈳，此種希有之鑽質，遂得以於無意中而發現也。該公司乃以賤價收買棄置之鈳砂，販運出口，獲利甚厚。自是而後，汝城、臨武、郴縣、宜章、茶陵等地，以及江西大庾縣之西華山，亦相繼發現，全世界之祕寶寶藏，乃遂啓發無餘矣。

鈳砂大都銷售於英、法、美、德、諸國，除製造鋼鐵及電燈泡內之光絲外，則鉅量存儲，以爲各該國軍備準備之用，故銷路極暢。銷費最多者爲美國，每年約需七千噸，英、德、法、三國次之。世界鈳鑽之需求，每虞不足，於是我國之鈳產，乃大爲世界所注意。而我國鈳商，又無自立能力，常受外國之操縱，國內更無鍊鋼機關，故鈳鑽亦無所用，冶煉成品，反仰給於外洋，經濟方面，既受損失，國防方面，尤失自存能力，以致我大好鈳業，利權旁落，此國人亟宜設法挽救者也。

一．中山縣錫鑽

廣東中山縣第四區張家邊之白石雷，頗產鈳鑽，且有鈳鑽共生，現由厚德公司，從事採取，資本爲兩萬元，故規模亦不甚大。該地鑽床，其地質構造，係屬二疊紀及三疊紀岩層，中有花崗斑岩侵入，花崗斑

岩中，則爲含錳之石英脈，因風化崩裂，以致山地周圍，逐漸而構成沖積錳層。鑛區北距澳門僅二十里，距舊縣治石岐東二十里之窈窕村甚近，由石岐經東鎮汽車路，二十分鐘，即可到達窈窕村，又由澳門乘汽車，北經岐關車路，至橄欖墟，轉浦隱車路，二小時半，即可到達大環，再轉東鎮車路，行三里至張家邊，再一里許即達鑛山。故交通甚爲便利。

一·河源縣錳鑛

河源縣之錳鑛，計有二處，一爲縣治東百餘里許之蓮花山，一即縣治東北一百二十里之蚊帳頂山。由惠州至河源縣，水程約一百八十里，而由河源經藍口墟至鑛區，亦有一百八十餘里，故交通頗感不便。鑛區地質，係石灰岩層，爲火成岩中之石英岩，侵入火成岩後，洩出之氣體及溶液，其中鑛質，成結晶體，而散佈於石英鑛脈內，鑛脈長凡數里，大致互相平行，走向東西，傾向南約六十度，各脈相距數尺至十餘尺，厚亦自數寸至數尺不等，現尙無大規模之公司組織，不過當地人民，以土法開採而已。

二·英德八寶山錳鑛

英德八寶山，富藏錳鑛，前有裕光公司承採，因無施工經驗，致損害農田，引起土人糾紛，甚至焚廠傷人，故收回省辦，經開掘數處，舉行試探，結果亦頗良好。

四·翁源錳鑛

翁源錳鑛，在縣治東北八十里之蒲竹壩及茶潭舖等處，有義昌公司，從事開採，惟以交通不便，以致運輸成本過高，其開採費用，每担爲三十五元，而鑛條至公司運費，每担需洋三角，公司至江尾運費，每

担需洋一元二角，江尾至英德，再需運費洋十一元，英德至廣州，亦需運費六角之譜。此外則捐稅及雜項需款甚鉅，計爲十五元九角。合計在五十餘元以上。每噸以一十六担計算，合需銀九百二十餘元。較之湖南鑛鑛成本，高出四五百元矣。故不及湖南鈔砂之暢銷各地也。

五·樂昌錫鑛

樂昌錫鑛，在縣北杉木洞，與湖南汝城、宜章、之產對區域，接壤毗連，民國七年之產量，爲一百三十五噸。歐戰停止後，頗形不振，惟鑛藏甚富，則頗有開採之價值也。

六·資興瑤崗仙錫鑛

瑤崗仙位於資興、汝城、郴縣、宜章四縣交界之處，爲南嶺山脈正幹所經之地，高峯環聳，交通極爲不便，其由郴縣往鑛山計有二道：一由郴縣東行六十里至東江，更由東江沿潯水東南行九十里至潯口，再南行三十里，便至鑛山。一卽由郴縣出良田經赤石司、里田以至鑛山，計程一百四十餘里。前道自東江而上，山道崎嶇，極稱艱阻，後道則頗平坦，故平日往來瑤崗仙者，多取後道。構成瑤崗仙之岩層，爲上泥盆紀之石英砂岩，及下石炭紀之石灰岩，在石英砂岩與石灰岩接觸之處，則有花崗岩露出，含錫之石英鑛脈，或生於花崗岩本身之內，或生於與之接觸之石英砂岩中，惟與之接觸之石灰岩內，則不見鑛脈存在，鑛脈之數目甚多，其走向多由北十度西，至北八十度西，例外極少，傾角多近垂直，故當鑛質洩發之時，似循一定之方向而來者，脈之最寬者，達二公尺，最狹者爲〇·三公尺，鑛物作長柱狀，鉛、錳、鐵、鑛與之共生者，則有少許毒砂及黃鐵鑛、黃銅鑛、白雲母等，錫石亦有少許，但幾不可目見，此外尚有一種黃鉍，爲量亦少，據最近之研究，此種鑛物中，含有稀罕金屬鑛質之脈，鑛物幾全爲石英，在瑤崗仙之北

坡，距花崗岩已遠。銻脈已不可見，乃有鉛銻鑛出現，地名瑤角管角，惟儲量頗少，現在從事開採之公司，有同豐、湘南、宜興、及澤民四家，瑤崗仙爲湖南之鑛之發祥地，自歐戰發生以後，歷經開採，故其儲量已不如前之豐饒，然以其成脈之寬，脈數之多，故在湖南，仍不失爲銻鑛之首要產地也。

七·汝城鎳鑛

汝城鎳鑛，產於縣之南鄉，及西鄉白雲仙、馬跡嶺、龍虎洞山等處，距縣城六十里，與粵境相距，僅三四里，該鑛於民國六七年間，始經發現。最先開採者，有汝昌、南豐兩公司，於六年九月成立。數月之間，呈請備案者，風起雲湧，截自七年底止，共有一百餘家，但正式成立者，僅十餘家。每月產額達百噸左右。惟是時正當南北戰爭，汝城適當軍事區域，鑛業乃大受影響，及戰事告終，而價亦暴落，各公司專事收束，現時仍在續開者，僅汝昌公司而已。鑛區地質，與瑤崗仙相似。大塊花崗岩侵入於砂岩、頁岩、石灰岩等層中。含鎳之石英脈以數十計。走向多爲東偏南，傾斜自十五度至八十度，脈厚自數寸至五六尺不等。共生鑛物有天然銻、毒砂、黃鐵、黃銅、方鉛、閃鋅等鑛，併含極少之錫石。其採選情形，與瑤崗仙同。民國七年，全縣每月產淨砂達六十噸。運道有二：（一）由山至城六十里，道路崎嶇，再由城口換船運樂昌，經廣州出香港。（二）由山至縣城六十里，由縣至黃草坪六十里，均陸行。自黃草坪以下改裝民船，六十里至滌口，由滌口至長沙，舟運情形，與瑤崗仙同。惟旱道較遠，運費亦較大，每噸需大洋六十餘元。

八·茶陵鎳鑛

本鑛產地，位於茶陵縣之極東，距高壩十二里，距縣城九十里，地勢高聳，俯視江西蓮花縣，即在目

中，鑛鑛亦產於石英脈中。地質情形不詳，惟開脈中含錫頗重。民國十二年，始有仁記公司，集資開採，現時有工人五十餘名，月產鑛砂十餘噸。工作採包工制，工價視工程之難易而定，每淨砂百斤，工價五元至七元。十六年，集益及振興公司，相繼成立，鑛區均在仁記附近，產額不詳。其運輸情形，由鑛區三十里至貝江，改裝帆船，直達長沙。秋季水落時，尚須陸運至縣，方可裝船，每噸約須運費三十餘元。

第六目 食鹽

食鹽，即化學中所謂之綠化鈉，用途至廣，可供烹調之需，可爲入藥之品，漁業、農業、工業等，均皆用之，在漁業方面，魚鹽實占重要之地位，漁業之興衰，鹽產之豐歉，固皆係乎海岸、潮汐、風向、雨量等，而漁產之能行銷遠地，則非賴醃漬不可，我國民間最普通佐膳物之鹹魚，即魚鹽之合產物。至於農業方面：肥料用鹽，如硫酸鈉、硝酸鉀、碳酸鉀等，皆爲極佳之肥料；蓋鹽由綠化鈉所成，而鉀即係食鹽中之副產物。選種亦用鹽，於鹽水中去其受病惡劣而上浮之種子，然後取其下沉之良好無病者，此種方法，選擇最精而成效亦最著。再者工業方面：如曹達(Soda)——亦稱蘇打，即碳酸鈉——工業，即以鹽爲唯一之原料。而不純粹之鹽中，其所含之鉀、鎂、鈣等，亦爲工業上不可少之物質，故振興鹽業，且可促進其他工業之發展也。

本節所述之鹽，均係就粵漢鐵路沿途所產之食鹽而言，對於化學上所用之鹽，以非其範圍，故略而不述。大凡食鹽之中，可分四種：即（一）海鹽——因海水中含有鹽質，濱海之人，將海岸之地，築成田畦，俟潮水漲時，即引海水入田中，然後以天日曝曬，或以薪炭煎之，則水氣蒸發，而鹽質留存，結成晶瑩之粒體，是爲海鹽。我國沿海各省均產之。（二）井鹽——亦稱岩鹽，乃鹽質之生於地層中者，或作塊狀，而

堅硬如石，或溶解於地下，而成液體，採之者須鑿井以汲之，加以煮煎，即得鹽質。四川、雲南等省皆產之。(三)池鹽——現代鹽湖之水，因蒸發而鹽分漸富，曬煎以後，可得食鹽，又古代鹽湖，因乾涸之故，鹽質沉澱，或露於地面，或存於土中，往往可直接刮取鹽土，再行煎煮，是為池鹽。以陝甘等省產者為多。(四)石鹽——亦稱膏鹽，即鹽質浸入岩層中，每與石膏共生，開井採之，加以淋煎，或灌水於井，使鹽質溶解，然後再汲水以煎熬之，即得食鹽，湖南湖北皆產之。至於本節所述鹽產，則以粵漢鐵路起點之廣東，因濱沿南海，有大量之海產鹽，及湖南之湘潭等縣，則有大量之膏鹽鑛，故僅述及於此而已。

一·廣東之鹽區

廣東地近熱帶，終年氣候，均較他省為高，故四時均可曬鹽，除雷州半島及海南島之鹽場。因秋西北風多，雨期歉產外，其餘且利在秋冬，蓋以此時雨量絕少，空氣乾燥，北風從大陸吹來，且可助長鹽之結晶，廣東產鹽之縣，佔十一縣，據實業部經濟年鑑所載，鹽場為二十八場，每年平均產量，為三、六六三、一八〇担，銷數約三、五二三、八一〇担，均係官督商銷，其行銷地點，為廣東南海等八十縣，廣西省懷集等七十五縣，湖南省邵縣等十一縣，江西省贛縣等十七縣，福建省長汀等八縣，貴州荔波等十縣，此為昔日引鹽之限制，將來新鹽法施行後，則廣東之鹽，當可暢銷各地矣。茲將廣東鹽場，列之於次：

一·淡水場 該場隸惠陽縣，產區在平海城之東南者四廠，在平海城之西南者一廠，面積共二十方里，場數七百七十七個。

二·碧甲場 該場亦隸惠陽縣，產地分三廠，場數為一千一百零九個。

三·大洲場 該場亦屬惠陽縣，產地有七廠，共計場數一千二百八十七。

四·墩白場 場屬海豐縣，產地內分三廠，外為五廠，馬桑，東港四廠，共為十二，轄鹽田面積

爲九方里，編號一千六百四十五。

五·石橋場 場隸陸豐縣，產區分佈於碣石港南北，及碣石口中心者共三廠，編號一千〇三。

六·小靖場 場亦屬陸豐縣，產地分四廠，面積爲十方里，編號一千二百六十處。

七·海甲場 場屬陸豐縣，產地分東河，西河兩區，鹽廠凡七，編號則爲五百七十二。

八·海山場 場屬饒平縣，產地分南北二部，北部有三廠，南部則僅一廠。面積共十三方里，又

東界併場產地分四廠，面積一百五十六畝，共有八廠，編號則爲三千六百六十處。

九·隆井場 場屬潮陽縣，產區在練江兩岸者四棚，在練江中者一棚，全場面積四十一畝，編號

爲五百三十一。

十·招叔場 場隸潮陽縣，產地共分五廠，面積佔一方里四百九十四畝，編號爲七百七十二。

十一·惠來場 場隸惠來縣，產地分三區，編號爲七百四十四。

十二·雙恩場 場隸陽江縣，情形不詳。

十三·上川併場 場屬台山縣，產地共計六廠，縱橫一百餘里，編號爲二百四十四。灶數則爲一

百六十一處。

十四·電茂場 該場屬電白縣，產地共九廠，編號爲七百四十八。

十五·博茂場 亦屬電白縣，產地共九廠，編號爲五百四十七。

十六·白石場 場隸合浦縣，產地分九大區，共四十六處，編號八百〇一。灶數則爲七百五十

一。

十七·烏石場 場屬雷州半島海康縣，更成半島形，沿海可製鹽之地甚多，鹽場爲三百〇七。

十八·三亞場 場在海南島之崖縣，情形不詳。

一·湘潭膏鹽鑛

湘潭膏鹽鑛區極廣，上自醴陵株亭，下至昭山，西經湘江，而至湘鄉，南北長約一百四十餘里，東西廣約三十餘里，面積達四千二百餘方里。現在產地，在湘潭縣對河，東臨粵漢鐵路，西傍長寶汽車路，更西則有湘江貫流，水陸交通，極稱便利。該鑛於五十年前，因傍河一帶，有膏苗露出，遂得發見，但未開採，民國元年，始有人組織惟一公司，入山試辦，未見成效，虧累甚鉅。嗣經派人赴鄂，調查應城之膏鹽鑛後，乃從事整理，改良工程，獲利頗厚。現在該公司已有的膏鹽兩對，總共能出石膏鹽約五萬石，鹽亦約萬擔之譜。

該鑛地質，與鄂省應城，極為相似，全區為一廣大盆地，膏鹽層屬於赭色岩系，其在惟一公司左近者，傾向東南，傾角由十度至十五度，岩石以紅砂岩為主，內夾灰藍色之薄層頁岩，此為熬鹽之母岩，與膏鹽相互間隔。膏厚由二寸至四寸許者，有十餘層，各層相距約一丈至二丈，其他厚一二分者，尤不可以數計。開採者只有二層，均在距離地面三百尺以上之深度。所產石膏，有纖維及結晶之別。鑛商依其質之厚薄，通常分為甲乙二等。其質色純白，厚達二寸，而成整塊者屬甲種；不成整塊或色帶灰褐，而質不純者，則屬乙種。鹽則僅銷售本省各地而已。

二·醴陵攸縣膏鹽鑛

醴陵攸縣兩縣，亦產膏鹽。北起醴陵陽三石之南，經皇圖嶺、攸縣，以至茶陵邊境，長逾二百里，其與湘潭盆地，是否連續，尙待勘查。鑛區之內，並無註冊公司，僅由土人沿石膏露頭，於側面開巷取膏，運輸衡山等縣，惟頁岩中含有鹽質，可資熬鹽，則尙非彼等所知。而予以廢置矣。

第七目 錳鑛

錳鑛爲鍊鋼所必需，故國內消費頗鉅，不若錳之全恃出口以爲銷路，民國二三年以前，我國所出之錳，頗不敷用，每須仰給外洋，以資補充，惟自此而後，則錳業遂漸發達，反向外洋輸出矣。計全國產錳之地，爲遼、吉、黑、蘇、浙、桂、贛、閩、湘諸省，儲量豐富，鑛區寬廣，產額鉅大者，厥推湘省，而尤以湘潭爲最多，其產額約佔全國之半數，次即廣東之欽縣。錳之重要，頗不亞於錒，普通鍊鋼，須加錳質，以增強其特性，如加至一成以上者，即成錳鋼，爲製造兵艦鐵甲及保險箱所必需，乾電池之製造，亦用養化錳，以增其壽命，二者原料，皆取之錳鑛，故錳之應用，乃日見其寬廣也。如與銅錳拚合，則成白色合金，電阻極高，冷熱不變，且亦電機工業所不可或少之原料也。

錳鑛地質，均係含於石炭紀地層內，其鑛床大別之可分爲層形鑛床及袋形或囊狀鑛床二種，前者爲原生鑛床，而後者則係由不豐富之原生鑛床，經次生作用而後富集者，故鑛量異常豐富，其能代表此種鑛床者，厥爲湖南湘潭上五都之錳鑛。湖南產錳之地，大別之可分爲湘中湘南兩區，至於湘西，則迄未發見，計湘中各縣之產錳者，有岳陽、湘潭、邵陽、安化、益陽、湘鄉、醴陵、攸縣等縣，湘南則有衡陽、耒陽、永興、常寧、安仁、郴縣、桂陽、汝城等縣。其中最富之地，首推湘潭，次則岳陽、耒陽、常寧各縣。亦屬重要，茲略述於次：

一· 郴縣錳鑛

郴縣錳礦，產於距縣城二十餘里大脚舖附近之白雲仙，係生於二疊紀煤系下部之頁岩及砂岩中，該礦曾由裕蛙公司開採。此外尚有秀下里，馬腦山等處，亦有錳礦，礦苗較之大脚舖者，尤爲豐富，惟尙未從事開採而已。

一·耒陽錳礦

耒陽錳礦，產於縣城東北四十里之東湖附近，係屬水成礦床，生於二疊紀煤系下部之頁岩或砂岩中，耒永等縣煤系地層中，幾全有之，其富集特豐者，則可供開採，漢冶萍公司，曾從事於此，現已停頓。

二·常寧錳礦

常寧錳礦，產於柏坊舖附近，生於二疊紀煤系之頁岩層內，頗爲豐富，屬次生之水成礦床，曾由漢冶萍公司開採。

四·湘潭上五都錳礦

湘潭上五都錳礦，在湘潭縣城之西北，相距約三十里，礦場距湘江河岸之炭塘子，約二十里，由炭塘子至長沙，河道僅四十五里，故交通頗爲便利，含錳地層，其時代屬中泥盆紀，多爲砂岩、砂質頁岩及頁岩等所構成，而錳質之聚集，以在砂岩及砂質頁岩中爲最豐，其成因係一種水成礦牀，經次生富集之作用而成，原生之水成礦牀，成層狀形，夾生於各岩層之間，其經次生富集之作用而生成者，多成礦囊，或呈網絡狀、結核狀、窗格狀、腎狀等形態，填充於砂岩及砂質頁岩等之罅隙中，礦物以硬錳礦及軟錳礦兩種爲主，含錳地層之走向，爲北東東至南西西，其範圍東起三角塘，西至石冲。長凡二十餘里，北起蕭家灣

，南至毛塘，寬約五里，凡境內各地，均有露頭可見，惟其聚集之蓄富，殊無一定，故究有儲量若干，頗難估計，前經專家大略推算，尙餘鑛量一百萬噸之譜云。

五·湘潭九鑛沖錳鑛

是鑛與湘鄉之酒舖呷毗連，在湘潭縣境之極西，距縣城九十里，山嶺重疊，交通極感不便。民國十七年，始有福華公司，從事開採。錳鑛亦含於砂岩內，有硬鑛及軟鑛二種。其成因形態，均與上五都錳鑛相同。其所產軟錳鑛，較上五都所產者，尤爲純潔。硬錳鑛儲量亦豐，該公司以轉運艱難，銷路不暢，現僅採掘軟錳，製成錳粉，運銷滬漢等處。製法頗簡單，係先將大塊之軟錳鑛碎，入水池迴旋沖洗，經三四次後，所含泥沙，已沖洗殆盡，於是取出，用火焙乾後，再置於鐵製之研槽內，用鐵盤研碎。槽長約六尺，深約一尺，寬亦如之，狀如紡錘。鐵盤籍木軸，上置重物，盤之兩槽，各裝木柄一根，研時，槽之兩端，各立二人，以手執柄，互相推送，約經一小時，即須取出一次，用每寸九十孔鐵篩篩過，其不能通過鐵篩者，仍入槽重研。每日夜可研錳粉三四擔，每月可產百擔，約合七噸之譜。

六·岳陽青岡驛錳鑛

鑛在岳陽城東南六十里，距粵漢鐵路之榮家灣車站約三十里，距新牆十五里。該地山嶺，大半爲堅硬之頁岩及砂岩所組成。錳鑛亦含於砂岩及黃土中，多球狀及鐘乳狀等。硬錳鑛含錳約百分之四十乃至五十。其附近之芭蕉山、風鑑嶺、照門山、西瓜山、重祖山，均有錳鑛露頭。鑛量之豐，可以想見。民國二年，新牆商人，誤認爲鐵，乃組成富華公司於芭蕉山，從事開採。旋以辦理不善，虧損甚巨，次年即行停閉，至今尙無繼續興辦者。

第八目 錫砒鑛

我國產錫之富，居世界第四，純錫出口，年達萬噸以上，重要產地，首推雲南個舊，年產自六千噸至萬噸，所得價值，幾可左右全省金融，工人之從事於錫業者，達十餘萬人，可謂盛矣。其次則為廣西富川、賀縣等處，年亦產錫三四百噸。再次則為湖南，年產約二三百噸，重要產地均在湘南，如江華、臨武、郴縣、宜章，即其最著者也，此外如常寧、桂陽、嘉禾、汝城、零陵、酃縣、安仁、茶陵各縣，亦有錫產，惟其量則甚微耳。砒砂常與錫石共生，而為錫之副產品，故湘南產錫之區，莫不有砒砂之出產，亦有單獨組織公司，採取砒砂，蓋以砒砂為一種毒砂，含鐵與硫之成分，一經熱力，砒即養化揮發而出，冷後凝結，得養化砒，俗稱信石，亦名曰砒，呈紅白色纖維狀之結晶體，性最毒，可作農業上之殺蟲劑原料，故每年由湖南輸出之砒，約在六百噸以至千噸之譜，佔全國總額百分之九十以上，業砒者頗獲利不少也。

一·郴縣安源錫砒鑛

鑛場在郴縣西南一百四十里，距宜章西北六十里。前有裕通公司開採，年產錫砂七千餘擔，純錫二十餘噸。附近地層，為花崗岩及含煤之砂頁岩等，石灰岩內有紡織蟲、珊瑚蟲等之化石。其與花崗岩接觸處，多變白色大理岩。錫鑛脈產於石灰岩中，成管形，或直或斜，徑長約七八尺，分佈所及，成一北北東至南南西方向之帶。而其北即為花崗岩分佈所在。錫石往往成環形帶狀構造，黑白相間，黑者為錫石及毒砂等，白者為方解石、螢石等。據土人經驗，螢石多者，錫石亦富。而多方鉛鑛處，錫石必少。

一·臨武香花嶺錫鑛

香花嶺錫鑛，位於臨武縣城北五十里，距桂陽縣九十里，鄰近多山，交通不便。所產之錫，除一小部份經由韶州運往香港外，大半雇用人力，挑送一百一十里，至桂陽城北二十五里之舍人渡市，改用民船，裝運衡州長沙，再輪運漢滬銷售。

該鑛在明萬曆時，即經發現。清光緒間，有鎮湘公司設廠開採，頗能獲利。民國成立，設官鑛局，時有盈虧。十六年，曾經一度招商承辦，未幾，復歸官辦。現時出砂甚旺，每日能產純錫五六百斤，工人達六百人。商鑛之較大者爲阜成公司，有工人百餘人，自元年開辦至十五年，已產錫砂萬餘噸，錫砒八千噸，平均每年約產純錫四十噸。

三·桂陽大順薩錫砒鑛

大順薩，位於桂陽縣域之東北，相距凡九十里，西北距倒石湖傍之白沙市，爲二十五里，距春水河岸約三里，東距粵漢鐵路高亭司站約四十里，全區悉屬山地，故交通頗不便利，鑛脈生於石炭紀及二疊紀之石灰岩中，其鄰近花崗岩者，均已變成大理石，蓋大義山脈，自西而來，至此乃折向北北西延，經倒石湖及炭山窩之西，而隱伏於朔州湖附近，其東麓與泥盆紀或石炭紀之石灰岩接觸，乃生各種鑛床，除炭山窩及倒石湖而外，本處亦其一也。本處之花崗岩，露出於鑛區之西，沿花崗岩與石灰岩之接觸帶，長約八里之內，均有鑛脈發現，凡距接觸帶較近者，均錫砒兼產，其距接觸帶較遠者，如金獅嶺東之橋下薩，則專產砒砂，鑛成脈形，蜿蜒於石灰岩之中，至伴生之鑛物，在炭山窩最多之蛇紋石，至此多不復見，而方解石、石英及螢石，則較易注目，現有鴻泰等公司開採。

四·常寧炭山窩錫鑛

炭山窩在常寧東鄉，距縣城七十餘里，距菱河岸陽隔洲約八里，可通小船。鑛山地層，大部爲石灰岩，其在湄木江之一部分，則屬花崗岩，兩岩之間爲大理石，色白，厚約百餘公尺，走向南南西。錫石卽產於是。共生鑛物，有砷砂、硫化鐵、硫化銅等。該鑛於民國六年，由順成公司，呈准開採。鑛山設備，有煉錫土爐兩座，煨爐若干座，舂砂鋼碓二十八座，磨砂機兩座，淘洗池八座，皆藉天然水力以發動之，此外尚有提砂所，滴車所，及復煨廠。

本鑛係錫砷共生，砷砂甚多，錫砂不及十分之一，歷年產額，祕不告人。現在產額，每日約可產毛砂一噸左右，旺時尚不止此，當在三噸內外。據熟悉該公司內部情形者言，平均每年約產純錫四百擔，砷石四千擔云。

五·常寧倒石湖錫砷鑛

倒石湖，在常寧炭山窩之南約九里，距舂水河岸之白沙市約五里，錫砷鑛亦生於已變爲大理石之泥盆紀石灰岩中，其成因及鑛物之組合，與炭山窩者相同，鑛洞距舂水河岸約三里，洞內工程，早已停頓，故積水已滿，據土人云本處錫砂成分極高，毒砂及其他共生之鑛物，均極稀少，脈路尤寬，有近丈許者，倘所言不虛，頗有厚望。又倒石湖之北二三里許之田穿眼背，專產毒砂，現有裕順公司開採。

第九目 硫磺鑛

硫磺礦產，原可分爲兩種，一爲自然硫，一卽黃鐵礦。前者僅熱河赤峯及天山南路，於火山噴口處，略有所見，後者則爲我國製造硫磺之主要原料，河南、山西、湖南所產者皆屬之。湖南黃鐵礦產生情形，可分爲二類：

(一)成片狀或結核狀，而夾於石炭紀或侏羅紀之煤系中，湖南石門、慈利、桑植、大庸等縣所產屬之。黃鐵礦與煤相疊成層，而煤每居於上部，採硫之處，卽以所產之煤，爲其燃料。

(二)由熱液沉澱而呈鑛脈形，或其他不規則之狀，與酸性侵入岩內，頗有成因上之關係。此種鑛床，如郴縣、桂陽、常寧、衡山等縣之鑛屬之。多與砒鉛或錫鑛，連帶共生。

湖南金屬鑛床，素稱豐富，黃鐵鑛尤屬常見，故煉磺事業，頗爲發達。滿清光緒中年，產額甚豐，運銷東南各省銷售者，年在四萬担以上，惜以土法製煉，產品不純，不能與舶來品相競爭耳。湖南硫磺產額，其實在數目，究有若干，頗難得其確數，蓋以鑛場散漫，作輟無常，不能統計，據湖南實業雜誌之記載云：民國十四年產額，爲一、三三五噸，十五年則爲一、四二八噸，復據湖南地質調查所之估計，則云湖南各縣每年產硫能力，約爲一、六〇〇噸左右而已。磺之用途，除少部分供藥用外，則大部用之火藥之原料。故政府對其輸出，頗有相當之限制也。

一·郴縣柴山磺鑛

柴山，在郴縣金船塘之南，相距僅里許，與之隔嶺相對，鑛脈亦生於石灰岩中，距花崗岩頗近，鑛體亦成圓柱狀，直徑近三公尺，鑛物以黃鐵鑛爲主，其上部亦有少量之鉛鋅鑛，近又發現有少許之輝鉍鑛，與之共生。

二·郴縣柿竹園磺礦

柿竹園在郴縣金船塘之東，相距不過四五里，惟其間爲溪水所割斷，兩岸削成懸岩絕壁，未可飛渡，故由金船塘至柿竹園，須繞轉下山，橫過溪水，始能達到，如此計程凡二十里矣。平日由郴縣至山，不經金船塘，係由縣城東行五十里至麻田浪，由此上山，凡十里即達。礦體亦係生於花崗岩中之石灰岩內，有爲圓柱狀者，有成長帶形之脈狀者，要無一定之形態。礦物僅其上部，有少許之鉛銻礦質，與之共生，其下部悉爲純淨之黃鐵礦。

三·常寧水口山硫磺礦

常寧之硫，係水口山鉛銻礦附帶產出者。所產亦爲黃鐵礦，與鉛銻礦共生。選出後即在鑛山煉成硫磺，運銷湘江沿岸各市。每年產額約百噸左右，最多時曾達九百餘噸。

四·湘鄉硫磺礦

湘鄉榔頭山之採煉硫磺，聞係始於道光年間，至光緒二十九年，始有乾豐公司，立案開採，迄今未歇，該公司成立之初，出產最旺，每日可收硫磺五六十担，獲利甚鉅，現在產額頓減，每日平均約可收磺三四擔之譜，因鑛山腦及楊家山之磺管，均已採掘殆盡，現在產磺管之處，僅蜜蜂腦一地而已。該公司係採收磺制，凡在鑛內所產磺管，任人開採，煉成淨磺，即歸公司收買，所有開洞費用及煉磺器具，概歸採挖人自備，收進每磺一担，給大洋六元，賣出每担價十元另六角，故一轉手之間，每担可獲利四元六角，鑛山工人，頗爲勞苦，操作終日，食不果腹，衣不被體，然爲生活所逼，勢不能不忍痛操作，收價過廉，實

有增高之必要，該公司既採收礦制，故組織極為簡單，除司帳及計秤者各一人外，只須稽查工人數名，以免疏礦之偷漏，其所收之硫，除一小部分供邵陽、新化等縣各十鑛之炸藥用外，餘多運至長沙銷售。與漣水河岸之杏子舖，相距二十里，挑運下河，每担脚力，約洋二角。鑛區內之煤，亦任人挖採，由公司值百抽五而已。又胡家冲亦有一硫礦公司，名曰益豐，每日可收硫一二担，其經營狀況，與乾豐同。

第十目 金鑛

我國幣制，以銀為本位，而世界各國，則多以金為本位，際此國際關係，日臻密切之時，貿易之平衡，借貸之支付，在在均須金銀為之媒介，以致金銀之為物，本係鑛產，應與其他鑛物，等量同視，無如以用作貨幣之故，而金銀之地位，遂關係全世界人民之休戚矣。民國二十四年冬季以後，吾國雖採用法幣政策，然國際貿易之平衡，猶賴金銀為之支付，時至今日，金銀一物，固未絲毫損失其作用也。然近年以來，金價暴漲，竟七十餘倍於銀價，我國所感痛苦，因之特甚，解除不易，自應儲備現金，以作改用金本位之準備。中央政府於民國十九年三月，雖有在吉黑二省產金區域，設立金鑛局之議，乃時不旋踵，已興無及之嗟矣。但我國產金之地，雖以吉黑二省，最為豐富，然其他各地，分佈尚廣，甘肅、新疆、四川、西康諸省，砂金山金，均有開採，即粵漢鐵路沿線之湘粵二省，如平江、桃源、沅陵、會同等縣，亦莫不有金鑛之產生，惟以土法採金，大部薄老砂殘，日就衰減，若能利用新法，擴充產量，未始不可以促金本位之實行也。否則現金缺乏，銀價愈低，物價愈昂，金融之不穩固，實屬意中之事。望國人注意及之。

一·廣東各縣之沙金

廣東產金之各縣，約有二十餘處，且產額頗佳，湖南各縣之人，在該處淘沙者，亦復不少，其裨益於農村經濟者，實不淺也。茲將該省產金各縣，業經向廣東建設廳，領取鑛照，正式組織公司，從事開採之各鑛，列表於次。

公司名稱	縣別	出產地	點鑛區	面積
連山金鑛有限公司	連山縣	木堯墟、石鼓一帶		十二公頃五千九公畝五千方公尺
路得公司	羅定縣	第四區平岡洞、雲志河等處		二十二公頃六公畝六十三方公尺
中興公司	增城縣	上下黃麻塘地方		七公頃三十一公畝
志誠公司	恩平縣	第一區弓灣坑、白沙洞、黃獅嶺、百足牙、禾探崗洞		七公頃六十一畝二十五方公尺
五岳鑛業有限公司	恩平縣	第十一區黃金塘地方		五十三公頃三公畝八方公尺
國寶公司	恩平縣	樟木坑、金嶺等處		七十七公頃七十四公畝四十八方公尺
復萬公司	恩平縣	第一區東安堡、金坑洞地方		六十三公頃八公畝四十二方公尺
華僑公司	恩平縣	第十一區白馬坑、狗屎坪等處		十公頃九十七公畝十七方公尺
合成公司	陽山縣	第三區交背山大坑		七公頃十八公畝三十八方公尺

西 就 公 司 開 平 縣 第六區大連、東咸里、銅山
 十公頃九十七公畝十七方公尺

上列各縣金鑛，不過據所知者，略舉於此而已。此外尚有其他縣份，亦頗產金，或以產量太微，或以距離過遠，均棄而不錄。至於採金及選鑛方法，則從金沙自鑛內採出後，經過選鑛手續，即可獲取金粒。至選鑛方法，約分兩步：第一步用人工將鑛砂鎚碎，然後置於水研內，研磨成沙，再經過淘洗，其法先將鑛沙儲於桶中，加多量之水，然後開啓桶門，而將鑛沙放出，流過金床，金床為木製之槽，長六尺五寸，寬二尺五寸，內有小格四十五個，格木厚約半寸，格之距離，則為四分之一寸，首端鋪粗布一塊，借其阻力，以阻滯較大之砂，免其下滑；金床斜度，約為十五度，鑛沙流過時，質輕者隨水流去，質重者留於格內，然後將格內之砂取出，另用洗盆淘之，重者沈底，輕者上覆，再取重砂作第二次淘洗，並於盆內加適宜之水及茶枯，因茶枯能生泡沫，以增加硫化鑛物之浮動性，藉與金粒分離，於是最後所得者，即為毛金，再經過冶鍊工作，即成純金，而可售之市上矣。

一 · 平江金鑛

本鑛位於平江東鄉，距縣城一百二十里，距長壽街二十五里，山脈蜿蜒，倍極峻削，有泔水貫通金鑛區域，自西北而東南行，由白魚磯會湘江入洞庭，春季水漲，長壽街以南，可通舟楫。該鑛於民國紀元前十五年，即由政府收買，設金鑛局，以土法開採，旋有人建議採用機械，會由政府派員籌備，並自粵東延聘機師，購美國機械，從事佈置，費十餘萬金，終以交通不便，燃料運輸，極感困難，未告成功，機械等於虛設。是後復購德國春洗機，建洗砂台，僅兩次試用，復行廢棄，至為可惜。最後仍襲用土法，惟產額難增，消耗過鉅，不能維持。乃於十五年招商承辦，十六年復歸停辦。十七年政府擬恢復工作，曾委員籌

備一切，旋因共亂，終止進行。該鑛區面積，以黃金洞鑛局爲中心，三十里以內概屬之。鑛脈分佈金塘、桃樹洞、芙蓉窩、小溝、局門口等處，由鑛局各設分廠開採。自然金含於石英脈內，而石英脈則產於灰色板岩中，板岩及千枚岩走向西北，惟變化極多。石英脈傾斜自五十度至七十度，厚自數寸至五六尺不等，含金成分甚低，平均每噸自數錢至兩許。共生鑛物有黃鐵鑛及少量之方鉛鑛及黃銅鑛等。

該鑛設有機械洗砂台，於民國前五年試用一次。旋因產額過少，不能供給洗砂台之需要，及汽油機所用之油，品質大劣，以致停工，民國元年，曾復一度試用，亦未成功，如工作不斷，該鑛每月能出鑛砂二百噸，純金約百兩有奇。

一一·桃源縣金鑛

桃源金鑛，在該縣率鄉冷家溪之兩岸，距縣治西南一百二十里之處，周圍重山峻嶺，溪水環繞其間，交通至感不便，全鑛面積約二千七百八十餘公畝。相傳於明初之時，即被人發現，從事淘取，至民國初年，會鼎盛一時，後爲匪盜所毀，民國十七八年間，先後成立利華、新華、富華等公司，紛紛迭起，新華公司，乃將鑛區及各項設備，賣與湖南建設廳，故現由建廳開採。

鑛場地質，爲頁岩及板岩所構成，大致走向北東東，向東南傾斜約三十度。自然金沙，產於石英脈內，其走向與圍岩平行，露頭可見者，遠達數里。金粒微細，不能目辨，間亦有小顆粒金，生於石英晶形中，目力可見，其共生鑛物爲黃鐵，方鉛，黃銅等鑛。脈厚自數寸至數尺不等，每噸金砂，劣者僅金數錢，優者亦不過二三兩而已，惟遇有石英小脈與正脈相交之處，則含金較富耳。

此外湖南產金之地，尙有沅陵縣柳林汶金鑛，及武陵溪金鑛，會同縣漢濱金鑛等，因其與粵漢路線，相距稍遠，故不贅述。

第十一目 銅鑛

我國以銀爲主幣，而以銅爲輔幣，故銅之爲物，在我國金融之地位，頗爲重要，因此而銅業之歷史，較之他國爲尤早也。惟近代以來，老鑛多就凋殘，而新鑛則迄少發見，產銅之地，雖不乏數，而有價值者則甚少。現在正在採取之銅鑛，以雲南之東川爲最著，該鑛大都民營其業，官收其銅，以致組織不密，管理不良，且採鑛之時，以種種之不合科學原則，故產量日形減少，年僅數百噸而已。民國以來，滇省之銅，匪特不能輸入內地，即滇省本身，亦採用洋銅矣。新疆之銅，質量俱佳，銅鑛之多，偏於天山南北，苟開採得法，實爲我國一大富源。銅之爲用，不僅可造輔幣，且可爲電氣事業及汽車工業之主要原料，將來需要，必日增多，望政府及人民注意斯鑛之探尋也。粵漢鐵路沿線之銅，約在北緯二十六度十分至三十分之間。最著者卽湖南桂陽之綠紫坳，及湖南綏寧之銅場界兩處而已。常寧之大義山，與桂陽之銅帶，同爲一脈，至於綏寧，則以距離粵漢鐵路稍遠，故略而不述。

一·桂陽綠紫坳之銅鑛

湖南著名銅鑛，首推桂陽之綠紫坳。距縣城一百一十里，距常寧縣屬之白沙市三十里，距桂陽縣之大灘河岸十五里，全年可通小舟。是鑛於明末之時，卽經發現，出砂無多，清乾隆年間，官鑛產額頗旺，每月出銅十餘噸，後乃停辦，歸民間私採，光緒末年，設官鑛局，未幾復停，迄未繼續開辦。鑛脈生於石灰岩與花崗岩之接觸帶，主要鑛爲自然銅，兼有黃銅鑛及碳酸銅等鑛物。附屬鑛質爲砒錫鉛等。鑛脈寬自五

尺至丈餘不等。走向西南，傾斜自三十度至五十度。脈中含方解石頗多。

一一·常寧大義山銅鑛

大義山，在常寧桂陽交界之處。花崗岩侵入於石灰岩，鑛脈在石灰岩中，寬約五六寸。鑛石爲黃銅鑛，斑銅鑛，及毒砂等。平均含銅百分之三十，其開採情形，頗不詳悉。

第十二目 其他鑛產

一·耒陽馬水石墨鑛

馬水，在耒陽縣城東北十里許，西距耒水河岸之新市街四十里，附近多山，交通頗不便利，馬水之花崗岩，侵入於二疊紀石灰岩及二疊紀煤系中，石灰岩多已變爲大理石，而煤系中之岩層，則變爲千枚岩及板岩，煤層則成石墨，含鑛地層之走向，爲西北至東南，向西南傾斜，鑛脈露頭可分二帶，其走向與地層之走向相同，故二脈互相平行，彼此相距約七百公尺，每帶含鑛二層，上層厚約半公尺，下層厚由半公尺至一公尺，每帶走向之長，約一千公尺，若其比重以二噸計算，則儲量爲二十萬噸，石墨中間，含紅柱石等礫質鑛物，故其由接觸變質而成，可無疑義，現有開豐公司，從事開採。

一一·湘潭石膏鑛

是鑛在湘潭城北五里之湘江東岸，含於第三紀之紅色砂岩及頁岩中，經次生富集作用，成厚層之纖維

狀石膏，近年開採頗多。

第二節 農產物

農業一詞，頗有廣義與狹義之分：言廣義者，則將農藝、園藝、森林、畜牧、水產等業，兼羅而包括之，惟狹義則專指農藝作物而已。粵漢鐵路所經，若以廣義之農產言，則起點之廣州，濱於南海，中循湘江，再瀕洞庭，北迄長江，均富水產，五嶺山中，更長林豐草，除富林產，且利畜牧，至於湘鄂二省，則以水道縱橫，地質肥沃，農業作物，無所不宜，且無所不具。本章其他各節，業已予以詳述，以供讀者之參考。惟本節所述者，則僅及沿途之農作物，如稻、麥、豆、麻、棉花、桐油而已。農業為我國人民之主要職業，亦為國民經濟之基礎，國家之治亂貧富，胥視農業之盛衰以為斷。如以英國言之，雖曰以工立國，然無坎拿大、澳洲、印度、與南非洲之開拓，絕難發展其經濟之威權。况我國之經濟基礎，完全建築於農業之上，尤應加倍提倡，使國民經濟力量，以農業而發揮焉。粵漢鐵路沿途，對於農產，無所不宜，且亦無所不備，甚望國內外實業領袖，注意於此，竭力投資，以交通之便利，開發當更易易也。

第一目 穀米

古諺有曰：「兩湖熟，天下足」，則湖南湖北之穀米，影響於全國民食，其重要可由此而得一概念矣。蓋以兩湖之地，濱於洞庭，長江浩蕩，澎湃西來，湘資沉澱，縱橫湘土，襄漢之水，巨於鄂境，灌溉之

利，尤稱獨擅，而氣候溫煦，冬不嚴寒，夏不旱涼，尤宜稻作。至於土質腴沃，肥料充分，更爲造成兩湖米產之天然條件。他如湘農之勤奮耐勞，習於耕耘，幾爲全國人士所公認，以致兩湖之米，在此種天時地利人和之優良條件下，宜其斐聲於全國也。

兩湖稻種，種類繁多，不勝枚舉，據湖南志載，湖南之稻，約計百種，大別之，其以成熟之時期分者，有早稻、中稻、晚稻之別，以性質分，則富於黏性者，稱爲糯米，少具黏性者，稱曰粳米，糯米多用於釀酒，糲糖及製糕用，粳米則爲吾人日食之品。農民耕種，市場貿易，大都粳多於糯，而米之價值，則糯貴於粳，惟粳稻則較瘠之地，亦可耕種，而糯稻則非肥腴之地不可，此爲糯少於粳之最大原因。湖南濱湖各縣，以水利之便，每年多種兩次，如岳陽、華容、南縣、安鄉、常德、漢壽、沅江、湘陰、益陽等各縣，此外如醴陵、瀏陽、平江、衡陽等縣，亦均年種兩次，其第一次稻種，多屬粒殼早，而後一次，則屬晚稻種也。

至於耕種方法，大都於每年清明節前後下種，先將秧田施肥，耙鬆成澱，然後播種於其中，俟其成長。次卽爲整理本田，用牛犁轉田土，並耙平田面，修理田隴，以便蓄水，俟秧長至六七寸之長，卽行移植，名爲插秧，插秧之距離間隔，純憑手術及眼力，須縱橫斜對，均成直線，鄉間農民，每多以此而表現其技術也。插後約三週，卽須耨之除草，再三週，再耨之，三次之後，則野草不生，而全功告成，所謂『鋤禾日當午，汗滴禾下土』者，卽此時也。若雨水調協，則至秋熟之後，農民乃再從事於收穫之工作。早稻之收穫期，爲大暑立秋以後，至於晚稻，則須待至寒露時期也。如晚稻又復豐稔，則農村大有之歡歌，處處可聞，所謂『秋分天氣白雲多，處處歡歌好晚禾』之句，卽爲斯時農村之寫照也。

粵漢鐵路所經之三省，其稻作物之產量，殊無精確之統計，如實業部所編之中國經濟年鑑，根據統計月報二十一年一二月合刊農業專號所載，謂廣東稻作畝數，爲五千二百三十七萬一千餘畝，米之產量，則

爲一萬四千八百八十四萬四千六百三十餘担，湖南反爲二千六百四十九畝，米之產量一萬零七百七十七萬七千一百五十担，而湖北則更少爲八千二百三十四萬九千九百六十餘担，耕地爲二千四百四十五萬二千畝而已。此項統計之不確，實盡人皆知，現已有數種雜誌，提出辯正。惟究有耕地若干？產米若干？因統計幼稚之我國，殊無精確數目，以供讀者也。茲將本路沿途各處米市，述其涯略，列之於次，以供經營是業者之參考也。

一·粵漢路南段之米市

在粵漢鐵路未通車以前，廣東之米，幾完全仰賴安南之西貢，每年消費之量，約在千萬元之鉅，故斯路通車之後，最足動人視聽之貿易，厥爲湘米銷粵之事，在廣東省內，如以湖南之米市例之，則幾無米市之可言，惟在曲江英德之間，亦頗少許之穀米出售，特述之於次：

- 一·英德縣城，每年約四萬餘担之米，產於該縣之東鄉及翁源等地，由該縣輻售於清遠廣州等處。
 - 二·烏石站附近，每年亦約有十萬担之穀米，運售廣州。
 - 三·馬壩站附近，以曹溪灌溉之利，每年亦約有數萬擔之穀米，銷售廣州。
- 此外如樂昌碎石，前日亦有米之交易，其來源大都爲湖南各縣所輸出者，因運輸之不便，故其量甚微，而無一述之價值也。

二·衡陽之米市

湖南之產米區域，以濱湖各縣爲最，其在湘南一帶，則以丘陵多而平原少，雖農戶甚多，而所收之稻米及雜糧，均僅足自給而已。至於衡陽一縣，以蒸湘二水之盤錯縣境，平原之地，因以增多，灌溉之利，

亦因而便，故衡陽所產之米，除自給而外，尙有大部份輸出縣外，昔日湖南各縣所需之米，類多由衡陽轉運而去，雖不能謂爲全係衡陽所產，然當有一部份係出自該縣也。該縣產米之地，爲湘江及蒸水流域經過之各鄉，及衡山縣之東南鄉，由鄉間之肩販，挑運來城，則由各碓坊米行，轉運出口，不過米質多爲齋米，不及澧湖各縣所產者之佳而已。

三·易俗河之米業

易俗河爲湘潭屬地，在株洲車站下流三十里之處。原爲湘省有名米市之一，昔日下游及廣東各地客商，羣集於此，米業極爲繁盛，時至今日，交易已一落千丈矣；本市穀米交易，最盛時可達六十萬元，衰年僅十餘萬元；二十三年，穀之輸入約三萬石，來自華容者約二萬石，長沙約一萬石，聞常年花石白果亦有輸入，全年米之輸出，約一萬五千石，運銷湘鄉者約五千石，藍田約五千石，醴陵約三千石，花石約一千石，亦有運往長沙漢口者。本市穀之輸入及米之輸出，概用民船，以其運費低廉故也。米運漢口，每石運費二角四分，外加照費。

本市糧行，現在營業者僅五家，其牌名爲阜昌、大順、祥聚、山任、元利、公平諸家，碓戶僅有十七家，堆棧業原頗繁盛，自米業衰落之後，僅存五家，此五家之牌名爲洪元、乾福、立泰、振興、湘裕等。

四·靖港之米業

靖港爲長沙縣之屬地，距長沙下流約三十里許，乃湖南有名米市之一，目前地位，雖次於長沙，但逢湘江水落，省城輪運不便之時，穀米交易，多由長沙移往靖港，靖港穀米交易，常年約十餘萬石，旺年約三十萬石至四十萬石，衰年約數萬石。其穀米主要來源地有二：一爲湖西，一爲寧鄉，最近全年穀米輸入

，共約四十萬石，其中由湖西輸入者，約二十餘萬石，來自寧鄉者，約十餘萬石；省外之主要銷場，約有二處：一爲漢口，一爲上海，漢口所銷者佔全數三分之二，上海所銷者佔全數三分之一，二十三年穀米輸出，實共一十七萬五千三百八十八石，其中穀爲五千八百石，米爲一十六萬九千五百八十八石，故近年穀米貿易，尙稱發達，運輸方法，有輪運、民運兩種，而輪運較民運爲便利，且較經濟，米運漢口，每石成本及費用共約十一元，運上海時，僅多運費三角之譜。

本市穀米交易，以出口爲主，因此緝行一業，亦頗發達，全市糧行數目，據調查已達十五家，其牌名爲廣順、恆順、祥泰、大順、寶和、裕盛、福盛、廣興、達昌祥、達順、年豐、裕和祥、大茂、太豐祥、鴻泰諸家。碾米業則機器米廠較確戶爲發達，全市機器米廠有永豐、協記等數家；確戶僅四家；其牌號爲湘順、伍義順、慎餘、高順等四家；本市糧棧一家，牌名均裕。

五．鐵罐嘴之米業

鐵罐嘴之米業，昔日不足注意，惟近年以來，地位日趨重要，較之靖港，幾有後來居上之勢，因其位置處於靖港下游，交通運輸，均稱便利，澧湖諸縣穀米，多捨靖港，而集中於此，此外寧鄉益陽之穀米，亦以此爲集散市場。常年本市穀米貿易，出進共約二十萬石，旺年倍之，衰年約十餘萬石；穀米來源地：一爲澧湖諸縣，一爲益陽，一爲寧鄉，由各地輸入穀米數量，南縣穀約三萬石，華容穀約三萬石，安鄉穀約二萬石，泉交河谷約一萬石，米約二萬石，朱良橋米約二萬石，其餘各埠米約一萬石，穀米主要銷場，一爲上海，每年運銷數量約七萬石，一爲漢口，每年運銷數量約三萬石。運輸方法，或用民船，或用輪船，貨少以民運較爲經濟，貨多以輪運爲便利。每米一石，運漢水脚約三角七分，運滬水脚約七角。本市糧行業，尙稱發達，共有永泰、裕豐泰、三泰、怡豐裕、通濟、怡裕、德義昌、豫興等八家。碾米業尙無機

無機器米廠之設立，僅有舊式米號，或爲碓戶，或爲牛碾，前本市及附近，共約六百家，近年因農村經濟破產，停業者已達一百家。

六·津市之米業

津市爲澧水流域之唯一市場，商業繁盛，澧水穀米，亦以此爲集散市場，旺年穀米貿易，出進共約六百餘萬石，淡年約三百餘萬石，常年約四百餘萬石，最近因水災與阻禁影響，穀米市况沉寂，貿易等於淡年，全年輸入本市約百餘萬，來源地爲臨澧、安鄉及澧縣各區，全年輸出亦約百餘萬石，運銷地點爲石門、慈利、大庸、桑植及長沙等處，上河運輸，如大庸一帶，則用民船，運費每石一元以上，運往北界，如石門慈利一帶，則取旱道，運銷無定，下河運往長沙，用民船者有之，用輪船拖運者亦有之，每石運費，穀約二角，米約三角。

津市穀米交易，尙稱發達，糧行共有二十餘家，其較著者爲賀同益、同春森、永昌大、義生祥、正新和、隆大、復興、楊裕和、謙昌、義發祥、德茂森等數家，堆棧共有十家，其牌名如次：葆記、陳記、義穀、萬壽、雲記、裕記、祥記、斗記、及兩堆棧，惟規模皆小，全市容量，可儲穀約十萬石，碾米素有碓戶三十餘家，機器米廠一家，牌名榮春。

七·南縣縣城之米業

南縣又名九都，米業稱盛，常年交易，穀約十萬石，米約十二萬石，旺年穀約十四萬石，米約十六萬石，衰年約七萬餘石，米約十萬石，近年交易，等於常年，較之旺年，顯見衰落，其衰落之原因有三：（一）碾米業不發達，僅有碓戶一種，而碓戶資本缺乏，周轉困難，營業不易發展；（二）各地牙行林立，交

易渙散，加以各鄉業主，多將租穀直運長沙等處銷售；(二)農村經濟破產，農民虧累者甚多，乃以穀抵償債務；故交易大為減少。至於本市穀米來源，約計有二：一為南縣各鄉埠，每年輸入穀約七萬石，米約九萬石；一為華容各鄉埠，穀約二萬石，米約三萬石。兩地合計，全年輸入穀為九萬餘石，米為十二萬餘石。穀米之銷場有三：一為長沙，每年輸往穀約四萬石，米約六萬石；一為益陽，每年輸往穀約二萬八千石，米約四萬石；一為漢口，每年輸往穀約二萬二千石，米約二萬石；三處合計全年輸出穀約九萬餘石，米約十二萬石。其運輸方法，有帆船及輪船兩種，輸運較為便利，亦較經濟，至於運輸用費，運至長沙，穀每石二角，米每石二角五分，運至漢口，穀每石運費及照費共約六角，米每石約一元二角。

全市共有糧行八家，各家之牌名為吳萬記、裕康、益和裕、慶豐和、恆盛、杜致泰、蕭福昌、何茂興。入碾米業有確戶十七家，每家資本額從五百元至一千元不等。

八·安鄉縣城之米業

安鄉亦為澧湖產米之縣，各垸所產穀米，多集中於縣城，惟近年亦有不經縣城糧行，而由各垸農民直接銷售於外埠者；本市全年穀米交易，常年約值十七萬元，旺年約值九十萬元，衰年約三四十萬元不等；穀之來源為四鄉各垸，其銷場為長沙與漢口，二十三年輸出穀米共約八十萬石，運往長沙者約二十六萬石，運往漢口者約五十四萬石。運輸方法，概用民船，每石運費至漢口約一角五分，長沙約二角。

本市糧行多代替各地客商收買穀米，皆無鉅大資本，全市共有七十八家，除糧行外，尚無糧棧及碾米廠之設立。

九·華容縣城之米業

華容北界湖北，南濱洞庭，各鄉物產，以谷米爲大宗，縣城米業，頗稱發達，常年穀米交易約五十萬石，旺年可達百萬石，衰年僅約二十萬石，其交易之興旺與否，係以每年稻穀收成爲定，近年本市米業，因天災相繼，交易大減，本市穀米之來源，爲四鄉各皖，如護城官皖，每年輸入約三十萬石，紫南台皖約十萬石，黃蓬皖約五萬石，大興皖約五萬石，四處合計全年輸入穀約五十萬石，此項輸入之穀，由糧行運往外埠者約二十萬石，運銷漢口者約十萬石，運銷長沙者約三萬石，岳陽約三萬石，運輸方法：一爲人工挑送，一爲馬力載運，一爲船運，以上三種，船運最便利，惟河道淺窄，舟行時頗感困難；本市出口穀米，祇銷漢口，每石運費，約三角上下，外加照費。

本市糧行共有九家，各家資本額自一千元至四千元不等，牌名爲蘇開源、劉天泰、嚴致順、正順昌、裕豐、魏慶豐、梅乾元、源豐泰、復昌和等。現尙無糧棧設備，碾米業僅有確戶二種，全市共有七十餘家。

十·沅江縣城之米業

濱湖產米縣份，除南、華、澧、安外，沅江產米亦豐，縣城全年穀米交易，旺年可達百萬元，常年亦達三四十萬元，近年因收成歉薄，銷路滯塞，交易不甚發達，全年輸入穀米約十一萬石，其來源地爲本縣之第一二三四區，由各區輸入穀米概數，第一區約兩萬石，第二區約一萬五千石，第三區約五萬四千石，第四區約四萬石，全年輸出穀米數，約與輸入數相等，其銷場爲漢口長沙兩處，輸往各處，穀米概數，漢口長沙約五萬石。運輸方法，以民船爲最便利，且最經濟；至於運費，至漢口穀爲每石一角七分，米每石二角三分。

本市糧行共四十家，各家資本額四五六百元不等。碾米業已有機器米廠一家，牌名星生，資本爲二千

元，其餘共有確戶七十五家。

第二目 大豆

豆類爲蔬食中之要品，僭廚之中，實完全恃豆以食也。其可烹製爲食品者，不下數十百種，且味鮮可口，久食不厭，誠我國菜蔬中用途最廣者之一種，故孫中山先生有云：『中國素食者，必食豆腐。夫豆腐者，實植物中之肉料也；此物有肉料之功，而無肉料之毒』。又云：『以黃豆代肉類，爲中國人所發明，西人恆稱我爲素食民族，而此素食民族，得以保持健康者，大豆之功也』。由孫中山先生贊揚豆類功用之言辭中，豆類誠爲吾人最良之食物。蓋豆粒之乾者，其所含絨質，平均達百分之十七，而所含蛋質，平均亦達百分之三十七，據專家研究所得，每斤大豆之滋養料，足抵牛肉二斤，故我國人民，不須肉食，即能養生，誠以大豆有肉之功，無肉之害，日常食之，可免身體凝滯肥臃，昔人每謂大豆之作用，能攝生養性，誠不誣也。如吾人欲指出一種國寶，合乎下列之條件者：（一）須能普遍全國，雖燕趙之寒，閩廣之熱，皆能見到。（二）須能普遍於民間，即三家村之僻遠，亦不遺忘。（三）復有世界意義，且在國際有聲譽者，則捨大豆莫屬也。故我國豆之產量，亦以需要增多之故，而成爲世界產豆最多之國。約佔全世界豆產品百分之七十以上，而以東三省爲全國產豆之中心，每年由東三省輸出之大豆、大豆油、大豆餅三項，總共有二千七百萬担，總值海關銀七千三百餘萬元，幾佔全國豆產百分之六十五，自東省淪陷後，我國豆之寶庫，乃隨以不保，前報章所傳，謂德滿商約協定，將滿洲之大豆，易德國之軍械，則是以養人者而殺人矣，可不懼哉。次之則以山東爲最多，而河南、江蘇、安徽、湖北等省，亦產豆不少，大概河南、江蘇、

江西三省，年在一千四百餘萬担之譜，而安徽、湖北兩省，亦不下七百餘萬担也。茲將國民政府主計處，調查全國各省大豆產量表，擇其關於粵漢鐵路經過之湘鄂粵三省統計，列表於次：

省別	面積	積(千畝)	數	量(千斤)	備考
湖北省		五、二八〇		七八七、〇三一	以鄂南濱湖各縣所產最多
湖南省		二、九六一		四五二、二五一	以濱洞庭湖及湘江沅江沿岸各縣所產為最多
廣東省		一、五六二		一九八、七二七	

觀上表所列，三省之中，以湖北第一，而湖南次之，廣東更次之，廣東之豆。多大豆、蠶豆、豌豆、紅豆諸種，湖北湖南之豆，則有所謂黃豆、黑豆、紅豆、綠豆、泥豆諸種，而黃豆又有大小之別，黑豆則除大小之分別外，更有所謂六月報十月報者，蓋以成熟時期而定其名稱也。全省均產，而以鄂之濱湖各縣及沿漢水各處，以及湘之濱湖各縣及沿湘江沅江流域一帶所產為獨多。豆之市場，在鄂以宜昌、沙市、漢口等處，而湘省則以津市、常德、岳陽、湘潭及衡陽等處，為運銷地點。

第三目 麻類

世界各國，用麻以為織造物之原料者，以我國為最早，故自古以來，桑麻並稱，衣之原料，首為此二

物之是賴。麻之產生，大概宜於邱陵地帶，故湘粵交界之嶺北，及湘贛、鄂贛交界之羅霄山麓，均盛產麻類，醴陵、瀏陽之夏布，即完全爲麻所織成者，麻之質地光亮，輕便勻潔，以之織成夏布，夏日衣之，不殊紗羅，故早爲我國輸出品之大宗，因而 China Grass 之名，斐然海外矣。現粵漢鐵路，既已通車，沿途之麻產，必大可發展，甚望從事桑麻之種植者，予以特別之注意焉。

考麻之一字，原爲專指火麻而言，且已成爲麻類植物之總稱，吾國麻之種類甚繁，如苧麻、火麻、苘麻、黃麻、亞麻等屬之。茲將上述各種麻之狀況，及其主要產地，略述於後：

一．苧麻 屬於蓴麻科植物，爲東亞原產，而以吾國爲最盛，尋常苧麻，葉之反面，均作白色，惟有一變色種，則葉之反面作綠色。前者在溫帶地方，生長特盛，而後者則宜生產於熱帶，吾國領域，大都居於溫帶，南之廣東，且與熱帶相距甚近。故生產苧麻之區域，甚爲廣泛，大概以湖北、江西、湖南、四川、貴州五省爲最著。苧麻可作煤氣燈罩，以之浸於綠化銹等溶液中，乾後燃燒，發出奇光，較尋常煤氣，明亮數十倍，煤氣燈能沿用至今，不爲電燈所排擠淨盡者，全賴此罩之賜，外人竭思憚慮，研究發明，以至實用，吾人每視爲奇製，而不知其構成原料，乃遠取諸吾國，而爲吾人所習見之物也。

一．火麻 又稱大麻，乃桑科植物，吾國產火麻區域，以西部北部爲主，如四川東南部，山西南部，河北中南部，山東舊濟南府、兗州府一帶，河南南部及東部，均盛產火麻，此外則廣西及東三省亦頗產之。

三．苘麻 日本之桐麻，歐洲市場中之美國黃麻，或中國黃麻，均指苘麻而言，乃屬錦葵科植物，吾國尚麻之主要產地，爲北部諸省及湖北、四川等處。

四．黃麻 日本名爲網麻，或稱金引緒，乃田麻科植物，吾國境內產者頗多，而尤以河北、四川、廣東爲最盛。

五、亞麻 又稱鴉麻，乃亞麻科植物，日本稱爲滑胡麻，吾國亞麻之產地，以山西、蒙古、湖北、四川及東三省爲最盛。

在粵漢鐵路沿途附近各縣之麻類，以苧麻爲最多，茲將各地苧麻概況，分誌於次：

一、郴縣苧麻

郴縣之苧麻，大都來自永興、資興、桂陽、宜章、臨武各縣，郴縣本地之產額，年不過三百五六十石之譜，而永興及桂陽兩縣，每年所產苧麻，各在千担以上，尤以永興之灘頭苧麻，昔日在廣東之苧麻市場上，實負有相當之盛名，蓋以質白纖長，特著光澤，故甚受粵人之歡迎，惟自十七年以後，因地方不靖，商人視此項貿易爲畏途，因此農民種植苧麻者，亦改種他物矣。宜章、臨武及嘉禾之麻，亦甚著名，該縣所產之麻，較之郴、永、資、桂所產者，比較更多，每縣約在二千担左右，現多取道碎石，直達廣東，不再繞道郴縣矣。

二、耒陽苧麻

耒陽苧麻，亦爲湘南各縣產麻最著之地，本縣所產者，約二千餘石，而由安仁、桂陽運往耒陽，再行轉運粵漢者，亦不下數千石，均總名之爲耒陽麻，在廣東方面，且有統名爲灘頭麻者，其實灘頭乃永興之小鎮市而已。所產苧麻之數，不過數百担足矣，今耒耒之麻，竟均假借其名，此真地以物靈矣。

三、醴陵苧麻

醴陵苧麻，僅次於瀏陽、沅江，而爲湖南全省各縣之冠，年產約八千担之譜，全縣均產，而以東鄉爲

最，在東鄉之普口市、王仙鎮、白兔潭等，麻產之富，至足驚人，因苧麻甚多，故夏布之產類亦豐，所謂瀏陽夏布者，大都多醴陵出品，不過經瀏人之漂製及販賣而已。現湘潭、攸縣、安仁、衡山各縣之麻，均有假醴陵麻之名，以圖銷售者，附近麻產，將來必集中於株洲，藉粵漢鐵路，以運銷廣東。

四·瀏陽苧麻

粵漢鐵路沿途麻產，實以瀏陽爲最，年產之數，約在數萬担以上，且質地光潔，纖維細長，故瀏陽之夏布，馳名全球，有由來矣。瀏陽一縣之家庭工業，除夏布、鞭炮、豆豉、菊花石外，即苧麻一項，每年亦約有二百萬元以上之收入。瀏陽而外，苧麻產額，則爲沅江及醴陵，然麻產之名，終不及瀏陽之麻，馳名遐邇也。

五·沅江苧麻

沅江一縣，濱於洞庭，田垵連綿，土地肥腴，而湖山沖積，尤宜植麻，故該縣苧麻，乃遂與所產魚類，成爲當地之特產矣。全縣之麻，年產百餘萬元，大都由水道運銷漢口，漢口之沅江苧麻莊，無慮數十，即爲經營此項生意也。沿粵漢鐵路產麻縣份，以瀏陽爲第一，而醴陵、沅江、蒲圻各縣次之，且均在仲伯間也。前粵漢鐵路未通以前，本地麻產，僅能運往漢口，轉輸上海出口，今後銷路，當循粵漢路以達廣州，而運銷外洋矣。

六·臨湘苧麻

臨湘苧麻，亦頗有名，凡岳陽平江等縣所產，皆概括於此，平江產額，係以筒計，每筒約當一百三十

斤之譜，所產共計爲四千筒，可售洋八萬餘元，臨湘產額，約五千三百餘担，岳陽因無統計，故不詳其數字。惟臨湘麻產，匪特不及北隣之蒲圻，即對於東南隣之瀏陽縣，亦不能步其後塵，豈該縣農民，不善於栽植歟？是爲大可研究之現象也。

七·蒲圻苧麻

蒲圻苧麻，頗爲有名，質白細長，大部運銷漢口，轉運南洋及歐美各地，頗爲商人所喜，每年約二千餘噸，計三萬餘担，實爲粵漢鐵路沿線各縣麻產之重要地，現粵漢鐵路已通，必取此路以直運廣東，輸出外洋，是亦本路貨運上之一大宗貨運也。

八·咸寧麻產

咸寧之麻，約有三種，即苧麻之外，尚有青麻與白麻二種，此兩種麻，咸寧全縣，均皆產之，大約青麻約四千五百石，白麻約一千八百石而已。而苧麻則僅產於茶里舖及楊家畝等處，產額約八千餘噸，城內有興順長麻號，專門經營此項麻業生意，資本聞亦有四五萬元。此外則賀勝橋、山坡等站附近，亦有麻產，惟統以咸寧麻名之。

第四目 麥類

吾國自古即通稱南人食米，北人食麥，以故米之產量，以東南各省爲最多，而麥之產量，即以北方各

省爲最著，粵漢鐵路所經之湘鄂粵三省，偏處東南，米產特著，麥產亦稍有種植，視作雜糧，不似北方各省，連阡累陌，均屬麥田。因此，本節所紀，乃不能不僅述其大略也。

麥之性質，不畏寒冷，雖以攝氏五十度之溫度，亦能生長，故我國盛雪之區，即麥產豐富之地。雨量亦不能太多，大率在二英寸以下而已。凡春季下雨與冬季下雪至春融化之地，均適宜於種麥，麥之種類，大別之可分大麥、小麥、蕎麥三種，而小麥因其下種之時間不同，又可分爲春麥與冬麥兩種，在收穫前一年冬季下種者，謂之冬麥，在當年春季下種者，即謂之春麥，我國種麥地帶，大概自東北向西南傾斜，由山海關起沿長城西南行至五台山入山西境，再西行至陝西西北邊境後，折向西南入甘肅境，循六盤山，經固源、靜寧、隴西等縣，循西傾山入青海省，在此線之南北約六十里之地帶內，冬麥春麥，互相交錯，出此地帶以北，則盡屬春麥，以南盡屬冬麥，查冬麥帶與春麥帶之界綫，自東北趨向西南，大致與溫度圖上一月份平均溫度攝氏零下十度之等溫線相符，故我國農民，播種時間，固甚合科學上之原則也。如北平一月平均溫度爲零下四度，麥之播種，則在伏汛以後，其成熟時期，則在伏汛以前，如張家口一月平均溫度爲零下十四度，乃以氣候關係，麥之播種，即在春季，至於冬麥帶內，地勢高出海面二千公尺者，亦祇種春麥，如西康等地，卽如是也。

在粵漢鐵路沿線境內，麥產頗少，因人民大都食米，而將麥產視作佐食之物，故種者雖每處可見，然產量則屬甚少，茲據國民政府主計處，於二十一年一二月間之調查報告，關於湘鄂粵三省麥產量及種植面積，僅如下表而已。

省	別	麥類	種	植	畝	數	出	產	担	數	備	考
---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

以上表觀之，則三省之麥產，以湖北爲多，蓋以湖北地處長江北岸，鄂北之人民，卽大有北人之習性，以麥爲主要食品，不若湘粵兩省人民，大都視麩食爲佐食品也。

此外如湖南之蕎麥，全省各地，均皆種植，年產之數，約在數百萬担，惜以無精確統計，乃不能詳其數目也。

第五目 棉花

棉花，爲我國人民衣被所需之原料，其重要視於穀米，雖稍遜之，而較之桑麻，則遠過之。且以其歷史悠久，故尤能普及於全國，而爲人民所習用。考尙書禹貢所載，有云：『島夷卉服，厥篚織貝』，則當時已爲遠方朝貢之物，但未普遍植於國內，蓋徵於周禮婦功，惟治蠶桑，唐徵庸調，但及絲麻，未嘗言及

湖北省		湖南省		廣東省	
小麥	大麥	小麥	大麥	小麥	大麥
一八、七四八、〇〇〇	一〇、二三四、〇〇〇	三、四四四、〇〇〇	一、九八四、〇〇〇	一、一九九、〇〇〇	三四〇、〇〇〇
二八、七〇〇、一七〇	一五、二〇九、四五〇	五、一二五、五二〇	三、〇五〇、〇六〇	二、六一五、八七〇	四一五、七七〇
	以鄂北鄂西及澧湖各縣所產最多		以沅江流域及湘東各縣所產最多		

棉產，以知其然。降及趙宋，乃有栽培，王禎木棉圖譜序，有木棉產自海南之句，則當時閩廣各處，已遍有棉之產量。迨於元代，江淮川蜀，漸獲其利，明清之時，則棉植遍及全國矣。國民衣被所需，均自足自給，而鄉間婦孺，自事紡績，更穩定農村經濟不少。惟近世以來，科學發達，工業改進，紡績棉紗，全用機械，而我國原產之棉，以纖維太短，不甚合用，轉由美洲、印度等地輸入，為數甚鉅，漏卮之大，至堪驚人。甚望農業專家，能從事棉作之改良，以挽此鉅大之權利也。

現時我國所有之棉田，約計為四千餘萬畝，皮棉產量，年約九百萬担，大部分佈於長江、黃河兩流域之十一省，依最近三年來，全國之棉田面積產量平均數字，以長江流域諸省為最大，約占全國棉田百分之五十二，棉花產額，則以黃河流域諸省為最多，約佔全國總額百分之五十六。就各省而言：則江蘇有棉田九、五三二、九一九畝，佔全國總面積百分之二十三，居第一位，湖北有棉田七、八九〇、七二三畝，佔全國總面積百分之十九，居第二位。棉花產量，亦以江蘇省為最多，約佔總額百分之二十，而湖北、河北兩省次之，約佔總額百分之十九，山東更次之，約佔百分之十五。湖南一省，除瀘沅各縣，有相當產額外，較之上列各省，固為不及，然較之江西一省，則棉產較多也。

種棉之時，約在每年立夏之前，蓋俗諺有云：『立夏前，種早棉』，斯時豆麥已收，農家不欲土地荒置，故從事棉作也。植棉手續，約分下列數個步驟：

第一播種 播種方法，以撒播及點播兩方法為最普通，每畝所播棉仔，恆視農民之喜惡疏密而定，大約喜疏者，每畝約三斤，喜密者則多至七斤也。

第二施肥 施肥分兩次，第一次在幼苗出土後三週內，第二次則在孕蕾時，約當霪雨時期，磯薄之地，亦有於定苗後施用水糞者，但一般農民，每以土地肥沃，及經濟困難，多不施用肥料，其土壤瘠瘠，經濟稍裕之棉農，亦多施用人糞、草木灰、棉餅等肥料。

第三中耕除草 中耕除草，即與稻作耨田，同一意義，惟耨田最多三次，而此則須多至六次也。且均在苗未長成時期行之，大概於棉苗生出後二星期即須中耕，以後每隔二星期舉行一次，如棉枝長大，則不能下鋤矣。

第四收花 收花即摘取業已成熟之棉絮也，約在每年白露霜降時期，每日收摘兩次，於早晨或下午行之，在舊曆九月內，即可收獲完竣，至於拔茅時期，則多在十一月中始行之。

上述之四步驟，即爲棉作農民之全部工作，至於植棉之環境，亦爲棉作者切應注意之事，大概須氣候高溫之處，而雨量充足者，其發芽時期，須在華氏六十五度之溫度，又在其生長期內，須二百日內，無嚴霜下降，陽光充足，颶風不起，是年棉必大豐，土壤尤須肥美，富於磷質者尤佳，地勢則取高爽，排水便利而無水患者爲宜，乾燥之地，而有灌溉之利者，亦可植棉。棉之用途，在以前完全視作衣被之原料，今則應用於化學上甚夥，如製造炸藥，製造玻璃，及其他用具，棉仔向來視作廢物，充其量亦僅供燃料之用，今亦成爲工業上之重要品，其殼可肥田，其油可資煮調，可以製造肥皂，油渣亦可供製炸藥之品，其棉仔附着之短棉，又復爲人造絲之原料，其效用之廣，且難枚舉。粵漢鐵路沿途，除廣東棉產較少外，湖北棉產，居全國第二位，而湖南之棉，亦大有發展之希望，爰將湘鄂二省之棉產概況，分述於後，並望國人予以發展及改良也。

一·湖南之棉業

湖南濱湖各縣之棉田，在民國十九年時，其面積爲一百二十一萬五千三百畝，皮棉產額爲二十五萬一千三百四十担，民國二十年，則以水災影響，棉田面積減爲一百零八萬七千五百畝，皮棉產額爲四萬五千三百零二石，約居中國第五位，實則本省宜棉區域，且不限於現有者，因統計之不詳，調查之不周，故未

能知其究有若干也，然亦可知湖南實爲中國產棉重要之區域，不過品質惡劣，不適紡紗，收量不豐，農民利薄，宜棉地畝未盡利用而已。近年湖南省政府謀棉業之發展，業於長沙萬壽鄉、長橋、創立棉業試驗總場，設分場於常德之南湖坪，澧縣之官垌、仙桃垌，華容之注滋口、舒南垌，衡陽之荷花坪等處，成績頗著，誠能於改良及推廣，以合理之方法，加倍努力，經過相當時日以後，不僅本省衣料，可以自給，而紡紗困難，亦得隨之解決，卽國家經濟，農民生活，亦必有相當良好進步，決不至如現在狀況，除布疋外，棉紗一項之輸入，竟達二千餘萬元，區區數萬錠子，紡製十六支紗之原料，亦須由外省購入，農民困苦日益加深，宜棉土地，坐視荒棄，殊爲可惜耳。茲將湖南各縣棉產數量列表如次：

縣別	主要產地	棉田面積(畝)	產額(畝)棉	種	
澧縣	東南兩鄉地最多，北鄉次之	三〇一、〇〇〇	中	四〇、五〇〇〇 七、五〇〇〇	白籽、鐵籽、退化美棉
石門縣	自縣城至午溪溝一帶	五、六〇〇	中	八〇〇	白籽、鐵籽
臨澧縣	合口、新安	一六、〇〇〇	中	二、五〇〇	白籽、鐵籽
桃源縣	木塘、陝市、漆家河、九溪	六八、〇〇〇	中	九、〇〇〇	同、右
常德縣	丹洲、南湖坪、牛鼻	九二、〇〇〇	中	一四、〇〇〇	白籽、鐵籽、繭籽
漢壽縣	瑞富、合正、大有、新北、文	一四四、〇〇〇	中	二、二〇〇〇 九〇〇〇	烏花鐵籽、退化美棉
沅江縣	慶堡、赤堡	八、八〇〇	洋	一、五〇〇	退化美棉

觀上表，可知湖南棉產之富。惟湘農多墨守陳法，棉植多係土種，纖維不佳，僅能紡十二支，或十六支粗紗，湖南唯一之第一紡織廠，尚須購外棉摻合，即可知一般。近年來經棉業試驗場力求改良，瀘湖一

安鄉縣	—	一二五、〇〇〇	洋中	六、〇〇〇	洋中	三八、〇〇〇	白籽，鐵籽，退化美棉
華容縣	—	三二〇、〇〇〇	洋	九〇、〇〇〇	洋	九〇、〇〇〇	
南縣	—	六五、〇〇〇	洋	一五、〇〇〇	洋	一五、〇〇〇	
岳陽縣	南區最多，西中二區次之	三三、四〇〇	中	四、三九〇	中	四、三九〇	白籽，鐵籽
臨湘縣	—	一三、九〇〇	洋中	一、二〇〇	洋中	一、二〇〇	白籽，鐵籽，脫字
湘陰縣	河夾塘靈官洲螺絲湖蕭蔭鎮南大市	一五一、七〇〇	洋中	九、九〇〇	洋中	六八、五〇〇	鐵籽退化美棉
益陽縣	—	一一〇	—	—	—	—	退化美棉
衡山縣	草市、洋塘、鯊魚洲	—	—	一、六〇〇	—	一、六〇〇	白籽，土花，黑籽，退化美棉
衡陽縣	大魚灣	—	—	五〇〇	—	五〇〇	白籽，土花
耒陽縣	陽洲坪、浪上坪、沙頭坪、水滸岡	—	—	一、〇〇〇	—	一、〇〇〇	黑籽土花，綠子洋花
郴縣	秀才鄉、棲鳳鄉、吉陽鄉、保和圩	—	—	一〇〇	—	一〇〇	同右
宜章縣	赤家園	—	—	二〇〇	—	二〇〇	同右

第四章 沿途物產

帶，試驗美棉，據紡織廠品評，可紡二十四支至三十支細紗，如能循此以進，則湖南棉業，尙有振興之希望也。

湖南七種棉花，一爲毛籽（又名白籽）；一爲鐵籽（又名光籽）。毛籽絨粗而乾燥，收穫量高，軋花率亦高（百分之三十三）；鐵籽絨細而潤澤，收穫量及軋花率均低（百分之三十一）。惟鐵籽有兩特點：（一）保溫力強，（二）不易緊板，故農家多栽植以作家用，即市場所謂「山花」是也。

一一·湖北之棉業

湖北棉產，僅次於江蘇省，而居全國棉產之第二位，且我國三大棉市之漢口，即在該省，漢市之棉，雖不謂爲全係湖北所產，然該省所產者，究居多數也。茲將該省棉之來源地點，及每年產額石數，列表示之如次：

棉花名稱	出產地	名担	數	備考
上邊江棉	朱河、監利、京河、新堤、龍口	三二〇、〇〇〇		
下邊江棉	武昌、蔣店、巴河、黃存峽、龍坪、武穴	六〇、〇〇〇		
內荊河棉	公安、石首、藕池	八〇、〇〇〇		
外荊河棉	宜都、松滋、宜昌、涪河、江口	八〇、〇〇〇		
襄河上流棉	老官、樊城、新野、東陽、環潭	一三〇、〇〇〇		

家鄉棉	府	下	棉	漢陽本廠	老河口棉	襄河下流棉
西河、孔家、季家梁、陽遜、倉子埠、金召關	朱河、宋埠、麻城、中鋒驛、新州	沔漢仙桃鎮	黃坡	郭家灣、三叉埠、花園	孝感、尙家港	雲夢、長江埠
一〇〇、〇〇〇	八〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	四〇、〇〇〇	一五、〇〇〇	三一、〇〇〇	三〇、〇〇〇
						八〇、〇〇〇
						一〇〇、〇〇〇
						六〇、〇〇〇

第六目 甘蔗

甘蔗爲製糖之原料，盛產於閩、廣、川等省，爲多年生草本，大者高丈許，葉狹而尖，長二三尺，花

生於莖頂，雄蕊凡三，而雌蕊則一，莖如竹，亦有節，惟其中爲實心，不似竹之空心也。製糖之時，取莖搗碎，榨取其汁，以火煮之，俟至相當時間，累次濾過，即成爲糖。莖亦可生食，實蔗者斷之成筒，剝而嚼之，其汁極甜鮮，廣州人士，每以此與水果同等視之，所謂『嚼蔗漸入佳境』，即此之謂也。

我國以蔗糖之業，昔日曾遍及南方各省，就中尤以廣東、四川、福建、廣西等省爲著，故在五十年前，我國與印度、爪哇、菲律賓、古巴等國，稱爲世界五大產糖國，匪特能供我國全國之用，即遠如不列顛三島，亦有華糖之蹤跡，每年糖產，雖無精確之調查，然據普通之估計，約在一千萬石以上，自經洪楊之亂以後，上列各省之蔗糖業，遂一蹶不振，益以中日之戰，我國將台灣割讓於日本後，我國之蔗糖業，更失一重大之寶庫，而全國產糖量，亦因之減少，此後洋糖進口日增，而國內生產遂日減，因此，吾國糖業，遂不得不由輸出國之地位，一降而變爲輸入國之境况矣。目下蔗糖產量，僅只四百萬石，而洋糖進口，乃在三四百萬石以上，且日有增加之勢，如我國對於種蔗事業，不加注意，則此項洋糖損失，誠不知伊於胡底也。而我國舊有之製糖廠，多稱糖房，大都資本薄弱，設備簡陋，尋常之糖房，每日平均出糖五六石，均係牛馬之力，軋碾蔗莖，以火煮之，濾汁而成，法既陳舊，成本亦多，當然不能與機器製造之洋糖相頡頏，而終歸於失敗也。且自清代光緒四年，英商怡和洋行，在香港設立一製糖廠，至光緒二十二年，英商太古洋行，又於香港再設一廠，二廠之規模，均甚宏大，國內之幼稚糖房，與之比較，安得而不失敗。除此而外，太古洋行，復於汕頭之崎嶇地方，設立分廠，以收買廣東韓江流域之甘蔗爲原料，而欲獨佔粵省東部之糖業，幸汕頭人民，洞悉其奸，恐利權落於外人之手，乃同盟不售甘蔗於太古洋行，故該廠因以不能開工，今日雖煙囪高聳，而所有機件，業已全部移歸於香港之廠中矣。且因而引起國人自營製糖廠之動機，華僑郭禎祥，乃在閩南組設華祥製糖公司，爲我國機製蔗糖之嚆矢。其後柳州、漳州各地，亦有繼起組織者，然以規模太小，不久即遭停辦。最近以來，粵省政府，頗有發展糖業之計劃，聞將廣東產蔗

地域，分爲五區，以番禺、東莞、順德、南海及三角洲一帶，爲第一區，惠陽一帶爲第二區，潮汕一帶爲第三區，徐聞一帶爲第四區，瓊崖一帶爲第五區，擬於每一區內，建設新式糖廠一二所，現已正式開工，且有產量矣。查廣東一省，爲我國產糖最富之區域，往時每年輸出之糖，約值七百萬元，產糖區域，則以東部韓江流域爲最盛，其種蔗面積，約十二萬餘畝，而產糖之數，亦達一萬萬斤，製糖廠之數目，更多至二千家以上，自清光緒二十五年以後，因銷路爲洋糖所奪，而蔗園亦遂改種橙橘之類矣。廣州附近各縣，昔時糖產盛時，曾達四千萬斤之多。惠州、東莞一帶，亦甚宜於種蔗，而海南一島，以氣候溫暖，全島各縣，均宜植蔗，若政府能極力提倡，亦不難恢復昔日之盛況，以挽回鉅大之漏卮也。茲將最近調查廣東各縣適於栽植糖蔗之面積，列表於下，以期喚起國人，注意於蔗糖事業之發展。

縣	別畝	數	縣	別畝	數	縣	別畝	數
東莞縣	九〇、〇〇〇畝	河源縣	七五、〇〇〇畝	潮陽縣	五〇、〇〇〇畝			
豐順縣	五〇、〇〇〇畝	興寧縣	八〇〇畝	紫金縣	一五、〇〇〇畝			
澄海縣	八、〇〇〇畝	潮安縣	五〇、〇〇〇畝	中山縣	五、〇〇〇畝			
增城縣	三〇、〇〇〇畝	博羅縣	四〇、〇〇〇畝	普寧縣	二五、〇〇〇畝			
饒平縣	七、五〇〇畝	梅縣	二、〇〇〇畝	英德縣	二、五〇〇畝			
清遠縣	七、五〇〇畝	從化縣	二、〇〇〇畝	花縣	五、〇〇〇畝			

羅定縣	一、四〇〇畝	茂名縣	六、二五〇畝	化縣	三、七五〇畝
電白縣	六、〇〇〇畝	吳川縣	二五〇畝	海康縣	二五、〇〇〇畝
遂溪縣	二〇、〇〇〇畝	瓊山縣	一、五〇〇畝	瓊東縣	一、〇〇〇畝
萬寧縣	二、〇〇〇畝	儋縣	五、〇〇〇畝	臨高縣	四、〇〇〇畝
澄邁縣	五、〇〇〇畝	崖縣	五、〇〇〇畝	陵水縣	四、〇〇〇畝
惠來縣	一六、〇〇〇畝	蕉嶺縣	一、〇〇〇畝	五萃縣	一、八〇〇畝
龍川縣	二、〇〇〇畝	南海縣	七〇〇畝	龍門縣	四、〇〇〇畝
寶安縣	五〇〇畝	恩平縣	七〇〇畝	雲浮縣	九〇〇畝
鬱南縣	六、〇〇〇畝	曲江縣	一〇、〇〇〇畝	樂昌縣	一、二五〇畝
翁源縣	八〇〇畝	陽山縣	四、〇〇〇畝	陽春縣	一五、〇〇〇畝
陽江縣	二〇、〇〇〇畝	海豐縣	二、〇〇〇畝	陸豐縣	二、〇〇〇畝
台山縣	五〇〇畝	新興縣	三、〇〇〇畝	合浦縣	一、〇〇〇畝
開平縣	五〇〇畝	欽縣	一、〇〇〇畝	番禺縣	一五、〇〇〇畝

順德縣

五、〇〇〇畝

揭陽縣

一〇〇、〇〇〇畝

惠陽縣

八〇、〇〇〇畝

上表係二十四年十月，經廣東建設廳所調查，共計全省可種甘蔗之面積，爲八五〇、一〇〇畝，若全部種蔗，則廣東之糖產，已可供給全國之用，此外尚有四川一省，亦爲產蔗之地，因交通不便，洋糖輸入，頗感困難，故其蔗糖業，尙保持相當之勢力，將來亦可爲復興中國糖業之幫助，至於湖南之甘蔗，據民國二十四年實業部所編之中國經濟年鑑，根據主計處之調查報告，云有蔗田達五十二萬餘畝，產蔗八千餘萬斤，此項調查，爲數太鉅，恐難確實，然湘西湖南各縣，有甘蔗之出產，則不虛也。

此外尙有東三省之甜菜，亦可製糖，稱爲蘿蔔糖，惟品質較之歐洲所產者，爲稍遜耳。大凡甘蔗之性，喜熱帶或副熱帶及溫季與乾季相交迭更之地，其發育時期，必須高溫與多量之雨水，而成熟時間，又須經乾燥及較冷之空氣，甜菜之性，則喜溫帶中冬日雨盛，春日雨少，秋日無雨之地；故二者產地，不相侵犯，二者所製之糖，其色味全同，我國如謀發展糖業，則南方宜於種植甘蔗，而北方宜於種植甜菜，人事得宜，不特農村經濟，受惠不小，即昔日居於五大產糖國之令譽，亦不難恢復也。

第七目 煙草

我國煙草，自明代萬歷年間，始由菲律賓輸入福建漳州，即現今之龍溪，當時稱爲淡巴菰（Tobacco），與茶葉同種於邱陵地，而以福建之永定縣種植爲最盛，永定縣位於韓江上流之汀江流域，談中國之煙葉發展史者，則永定人之勞績，不可忘，該縣山多田少，糧食不足以供全邑之需，全縣人口約三十萬，皆

直接間接倚煙業以爲生，農民多於春季兼種烟葉，工人則多從事創煙，而商人更遠遊外埠，操煙業以轉徙貿易，福建煙業之能遍於全國者，即以永走人民之努力故耳。由韓江出廣東之潮汕，南下而抵廣州，故廣東之鶴山南雄煙，乃大著名，由粵而湘，故湖南之郴縣煙，竟爲全湘之冠，由是而沿長江流域，自上海至成都各埠，莫不有永定煙，亦無處不有永定人之足跡。惟以近年以來，紙煙盛行，永定之烟業，乃日就衰頹。蓋以美國爲世界出產煙葉最盛之國，各國製造上等紙煙者，多取彼國之煙葉，以作原料，而我國之煙葉，復不加改良，此所以日就衰敗也。現在山東已試種美國煙草，不過十餘年之事，而膠濟鐵路沿線，所產美種烟葉，年有增加，現且供給上海各大紙烟公司之原料，如粵漢鐵路沿線各縣，能予提倡，以鶴山、南雄、郴縣、咸寧等縣現成烟種，作爲基礎，再加以改良，亦不難追上膠濟路之煙產也。

種煙之法，其播種時期，大概霜降節之前後，自冬至至大雪之間，更予移植，至翌年六七月間，即已成熟，亦有在四月間播種，至九月間收穫者，總之須常澆雨水，始易生長，惟亦不能積水，否則種植頗不易也。煙葉長大後，視其肥厚光澤，即爲成熟之期，然後摘取其葉，以篋夾之，置日略曬，切成絲烟，即可吸用。至絲煙之種類，大別之可分爲生烟、熟煙、生切煙、及條絲烟各種，而生煙一種，又有所謂蘭花、白絲、頂金、老葉、黃烟等名稱，其製法大概以生油、顏料、香料及蘭花粉等混製而成，其味醇而香，色則有老黃嫩黃之別。熟煙類則有頂熟、揀熟、二熟等之分，製時拌以生油、升硃，故其色紅潤，其味香醇，且比生煙之味，尤爲濃厚，生切煙之原料，與熟煙相同，惟不混以雜質，故色淨純，而味香烈。上列數種，廣東及湖南均有產之，惟條絲煙則多係來自福建，故恆以福建條絲名之。在廣東之大浦、潮陽、新會各縣所產之煙葉，亦可製成條絲，而名曰土條，產額頗鉅。福建條絲衰落後，湘粵各省人民，皆以此種烟絲資其吸用也。

粵漢鐵路沿線之煙草，爲數頗鉅，惟以國內之統計幼稚，調查不周，不能一一列而舉之，以供讀者之

參閱，茲就作者所知之數處，略舉於下：

一·鶴山烟葉

鶴山煙葉，與鶴山茶葉有同等之名，因該縣位於羅浮山之麓，地多邱陵，故宜於種植煙草，所產鶴山葉，僅能製造熟煙，其質較福建之永定煙，河南之鄭州煙，山東之膠濟煙，固不能及，即與廣東之南雄煙，湖南之郴縣煙相較，亦墜乎其後，惟產量尙多，其銷場大都在廣州一市。

二·源潭煙葉

源潭爲廣東省清遠縣之一市鎮，瀕於粵漢鐵路，并建有車站，附近之地，大都產煙，均由此地運銷廣州，故有源潭煙葉之名，其烟質與鶴山煙葉，無少差異，惟無鶴山烟葉之鉅量產額也。

三·南雄煙葉

南雄煙葉，爲粵漢路有名之煙產地，昔年輸出，曾達三百餘萬斤之左右，每斤以三角計算，每年煙價約九十餘萬元，故於當地農村，補益甚大，惟近年以來，因紙煙盛行，而此項土烟，又以油質過重，不適於作捲煙之用，故銷路逐漸減少，據二十一年調查所得，南雄煙葉輸出，僅二百萬斤，且價值亦落至二角四五分，下跌之勢，尙所難免，如此項情形，不予設法補救，恐南雄煙葉之前途，必甚可慮。

又該縣煙葉，不必全部爲本縣所產，附近各縣，尙有少數產額，而江西之虔南等縣，所產煙葉，爲數頗鉅，因其取道南雄輸出，故統名之爲南雄煙。

四· 郴縣煙葉

湖南人之嗜吸土煙者，對於郴縣烟葉，無不交相稱贊，故『郴州葉』之佳名，乃遂普遍於全湘矣。昔年產額，約三四百萬斤，近年以來，亦與南雄煙遭受同樣情形，以致每况愈下，產額不足三百萬斤，運銷地點，在粵漢鐵路未通以前，已有大部分運往廣東，少數輸於湘省各縣，從今以後，或將全數運粵銷售，此外桂陽所產煙葉，約計五十萬斤，宜章所產者約計十餘萬斤，以其鄰於郴縣，其產品多先運往郴縣，故統名為郴縣煙，亦猶江西虔南所產之煙，統名為南雄烟同樣情形也。

郴州煙之名色，頗有數種，即散絲烟、白見煙、雜拌煙、金堂煙種種，著者不嗜吸煙，故不知如何辨別也。

五· 臨湘煙葉

湖南產煙之地，遍於全省，除以產額太少如衡山、寧鄉、東安各縣，不便敘述，否則如常德、永綏各縣，雖產額稍多，然以距離粵漢鐵路過遠之故，亦略而不述外，其可紀述，則為臨湘之烟產，該縣烟產，係以包計，每包計百斤，每年產額，常在數萬包左右，鄰縣平江，亦產煙葉，其數目頗相等，並製成紫白建條絲，以銷行於本省各縣。

六· 賀勝橋煙葉

賀勝橋，屬湖北武昌縣，其附近年產煙葉約百餘噸，又山坡車站之煙產，亦相當此數目，一部運銷武漢，一部則運銷於湖南岳陽各地。

第八目 桐茶油

桐茶油業，本屬山林產物之一種，應於林產物之一節中，予以紀述，惟以其多屬湘鄂兩省農民之副產物，而種植又極普遍，生產量亦甚鉅大，茶油一項，尙屬內地消耗之物，無甚輸出，至於桐油，則曾爲我國輸出物之大宗，現尙保有相當之地位，其對於我國國際貿易之平衡，殊有莫大之功績，於此亦足見我國之農民副產物，亦發生莫大之影響也。茲特將桐茶油二者之概況，分述於此，以供參閱。

一·桐油之一般

桐油屬大戟科油桐屬之植物，爲落葉喬木之一，栽後五六年至十一二年，爲結實最盛時期，過此則逐漸衰老。性能耐寒，兼亦耐旱，幹高約八尺至一丈餘之間，平頂多枝，樹身圍約二三尺，皮呈淡灰色，葉綠色而有光澤，爲全緣互生，呈卵形或心臟形，長約二三寸許，亦有葉裂三片，長至六寸者。春初發芽，夏時張蓋如傘，至秋末冬初之時，葉即成黃色，而完全零落。花在葉之先發出，約在清明前後，即全部開放，大而美麗，色白無香，是時如遇暴風急雨，摧折一花，即減少一實，收成之豐歉，即以此卜之，此農民所謂開荒花者也。果實初爲油綠色，十月間即完全成熟，而呈黑褐色，形如蘋果較小，而頂端稍尖，果皮爲纖維質，剝之則現有光白子仁三五顆，即所謂桐子，榨以取油之物也。

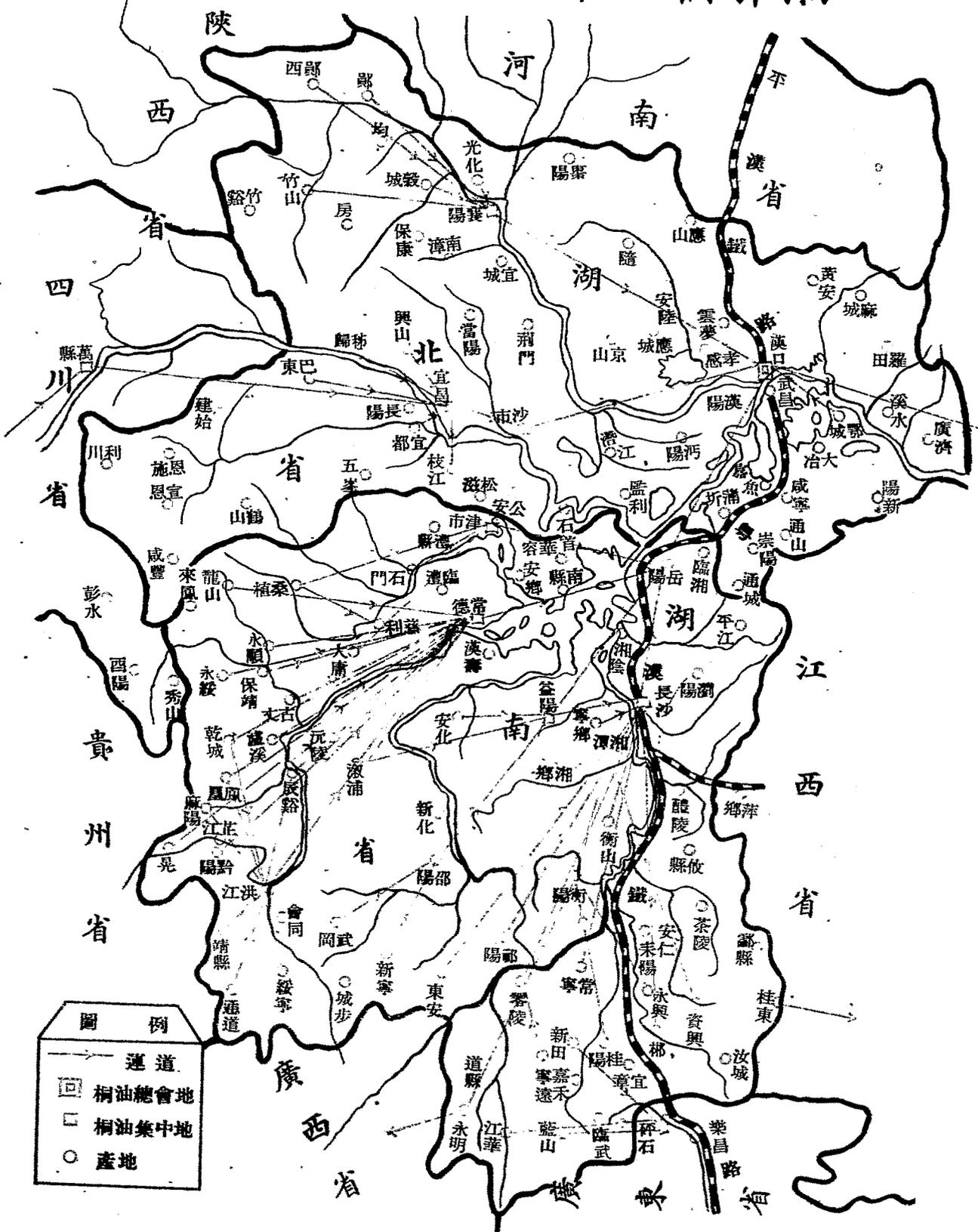
至於桐子之榨油方法，在我國產油之地，尙係使用舊法，以致油質不淨，成本亦高，對於國際貿易，頗受有相當影響，現美國已利用新式機器，以剝殼碾粉壓榨，故油質優良，成本亦輕，實可供我國桐油產地之取法焉。我國榨油之法，即由農民於霜降節前後，摘取桐子，堆於室中，覆以乾草，任其霉爛，然後以刀挖去其皮，再將其雜質塵垢，扇篩乾淨而烘乾之，碾成粉末，再置於鐵底之蒸桶內，蒸之使熟，即乘

熟納入環形之鐵箍中，先於箍內舖以稻草，粉末納入後，又以稻草覆之，以足踏緊成餅，然後將餅並鐵箍置於木榨中，視榨之大小，而定餅之多寡，大約七八餅至三十餘餅不等，將木榨塞滿之後，乃以尖形之木，用力打入，務使桐餅受到極大之壓力而必出油質，以布濾之，即成爲頭道油。如認桐餅之油液，尙未榨淨，即將原餅碾碎，再行蒸熟，仍如前法。範成桐餅，再行榨之，所出油質，即爲二道油，亦有重複榨至三次者，爲三道油，不過其質料顏色，愈榨愈劣，不似頭道油之潔淨矣。即其用途亦不及前者之廣。

桐油之應用，在我國爲最早，初時之範圍甚狹，不過燃燈及油船而已，故其功用不甚顯著，迨歐美油漆家詳加研究，乃知其屬於化學上乾性油之一，甚合於製漆之用，且性狀優美，甲於其他油類，因此成效大見，而功用亦廣，僅美國用爲工業上之原料而言，已達八百五十種之多，其對於工業之地位，於此可想見其功用之重要，如以之塗於舟車房屋器具之上，一經乾燥，永不脫落，并能耐濕耐熱，抗酸抗鹼，抵禦蟲蛀，防水防腐，色澤光潤，堅牢耐用，以及避免蟲類之粘附。如再以硬脂，用於地板，則踐踏無紋，和以豆油及硬脂，塗於暖爐，則冷熱不壞，又可製油布、油漆、油墨、油紙、雨衣、油鞋靴、油石灰、油肥皂，及燃燈等項，用於醫藥上者，則可解砒毒，作吐瀉劑、治癰腫、治疥瘡頑癬、治火傷等等，其功用之廣，殊難盡述。

桐樹因其能耐寒耐旱，故宜生長於邱陵之地，山腰瘠燥之土，五穀不豐，偏宜植桐，故兩湖及四川各省，即爲著名之產地，自巫峽沿長江而上，或溯沅江而至湘西，~~瀘~~湘江而至湘南，兩岸山腰，大葉傘形之桐樹桐林，~~星~~羅佈，比比皆是，即與湘鄂蜀接壤之陝西、貴州、廣西、江西之邊境，亦大產桐，而其集中地點，在湖南則爲洪江、常德、長沙、湘潭、益陽、津市、岳陽，在湖北者則爲襄陽及宜昌，在四川者則爲萬縣，此數處之桐油集中後，再行匯集於漢口，故漢口爲我國桐油市場最大之輸出地，茲將湘鄂桐油集散運道概況，製成下圖一幅，讀者當可一目了然矣。

湘鄂桐油集散概况及運道圖



觀上圖所載，可知我國桐油之生產地點及運道集中市場之概況，惟以我國南部產桐各省，大都山嶺重複，交通不便，在當時鐵路與公路未興築以前，桐油之運輸，大都仰賴於水道，故湘、鄂、川三省之桐油集中地，均位於巨江大川之濱，藉資吐納，現粵漢鐵路已通，川鄂之市場，雖無多大之變動，而湘省之桐油集中地，必將有所變更，以將來之情形觀之，則益陽之市場，必集中於長沙，而湘潭之市場，必移於株洲，津市之市場，必移於岳陽，殆為必然之勢，惟此尚為預測之辭，當非本篇所能詳述，茲將現在之桐油市場，分述於後：

一一·樂昌之桐油市場

樂昌，為粵省北境之要衝，地當北江上流，為湘粵兩省貿易之吐納地，湘南各縣之桐油，除永明、東安數縣，有輸入廣東之星子連州者外，其餘如江華、藍山、臨武、宜章、新田、嘉禾等縣，大都運輸樂昌，再由北江或粵漢鐵路輸入粵省，轉運出口，此地油行情形，因無確實調查，故不能詳加紀述，容後再行補叙。

三二·衡陽之桐油市場

衡陽位於湘江之西岸，為湘南之重鎮，亦即粵漢鐵路中樞之重地，湘南各縣所產之桐油，除祁陽、郴縣、東安、常寧，直接運至長沙者外，其餘如零陵、寧遠、耒陽、永興、桂陽等縣，大都運至衡陽，再行轉運湘潭，由長沙而集中岳陽，惟近年以來，頗形衰頹，除長沙安利英洋行，在此設有分莊外，本地油行，僅熊雲生經理之勝昌，熊連春經理之大順數行而已。

四·湘潭之桐油市場

湘潭桐油市場，雖不及洪江、常德、長沙、津市等地之盛，然較之衡陽、益陽等地，則又過之，蓋此地居於湘江下流，江廣河深，運輸便利，有以致之。本埠桐油，大概均係由祁陽、道縣、零陵、衡陽、郴縣等地，由販戶以帆船運載來潭銷售，油行收買後，如係本省內銷，即由各埠派人來潭收買，有時亦由油行運往他處銷售，如係外銷，即須轉運長沙或漢口轉售外國洋行，運輸出口。

湘潭油行，據湘潭營業稅局之調查，共計五家，江西幫四，本地幫一，資本均在四五千元左右，且均係合資經營，除桐油外，尚經營其他植物油，如菜油、麻油、花生油等，而以茶油為大宗，桐油之營業情況，以營業稅局之調查，二十一年約為四千石，總值六萬六千餘元，二十二年為五千四百石，總值為九萬一千餘元。兩相比較，頗有增加。

茲將該地油行之概況列表於後：

油行名稱	經理姓名	幫	屬資	本總額	設立年月	地址
祥昌和號	楊昭賢	江西幫		五、〇〇〇元	民國十年	中山河街
協成義號	戴煥卿	江西幫		五、〇〇〇元	民國十年	上
祥昌貞號	康炳文	江西幫		四、〇〇〇元	民國十年	上
何履泰號	何炳奎	江西幫		四、〇〇〇元	民國十四年	同上

同泰和號 胡忠恕 本地幫 四、〇〇〇元 民國二十年同 上

五·洪江之桐油市場

洪江爲湘西會同縣屬之一市鎮，爲昔日湘黔交通之孔道，地當沅江上流與雄溪河會口處，與津市同稱湖南之兩大市鎮，商務發達，幾可與衡陽、湘潭、常德媲美，然粵漢鐵路相距頗遠，惟以談本路沿途桐油市場者，則洪江一鎮，實有紀述之必要，故不厭繁贅，將該市桐油市場之概況，略述於次。

中國之桐油，在國際市場上，有兩大種類之分野，卽所謂秀油與洪油是也。秀油出自四川秀山縣，而洪油則出自洪江者，其實洪江本地所產之油，亦不甚多，大都來自附近各縣，如會同、黔陽、芷江、麻陽、鳳凰、晃縣、綏寧、通道、靖縣等地，由洪江市之各油莊，在各縣設立分莊，收買桐籽或自榨桐油，運至洪江，再由民船運往常德漢口，其他各地，均以漢口爲桐油之集中地，而洪江則多直接運往鎮江，在漢口不過由水道轉口而已。蓋以洪江油莊，有二家爲鎮江幫油行之分莊，所收桐油，當須運交本號，其他非鎮江油行之油莊，亦每於鎮江投行銷售，洪江市之油莊，根據洪江市商會之調查，約有下列七家：

油莊牌名	經理姓名	幫、屬	資 本 總 額 (元)		設 立 年 月
			固 定 流	動	
慶元豐莊	劉雪瓊	江西幫	三〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	清光緒三十四年
恆昌永莊	陳樹人	江西幫	一〇、〇〇〇	一一、〇〇〇	清光緒年間

吉盈豐莊	鄔善伯	鎮江幫	一五、〇〇〇	一五、〇〇〇	清光緒年間
徐榮昌莊	徐東南	江西幫	一六、〇〇〇	二四、〇〇〇	民國七年
劉同慶莊	劉炳軒	江西幫	一五、〇〇〇	二五、〇〇〇	民國十一年
大昌豐莊	包仰之	鎮江幫	六、〇〇〇	一五、〇〇〇	民國十六年
蕭恆慶莊	蕭秉齋	江西幫	一〇、〇〇〇	一五、〇〇〇	民國二十三年

洪江之油業，與各地油業，頗有不同之點：即（一）各地以行爲樞紐，而洪江則代之以莊。（二）各地以漢口爲集中地，而洪江則以鎮江爲集中地。（三）各地油業，兼營他油，而洪江則專營桐油。（四）各地油業設分莊者少，而洪江則各縣均設有分莊。至於洪江輸出之洪油，年約十四萬桶，約合蘇秤八萬餘石，茲根據漢口商品檢驗局檢驗統計所載，自十九年至二十二年之四年間，其數目約如下列：

- 民國十九年 輸出八四、八五七石
- 民國二十年 輸出七八、〇六三石
- 民國二十一年 輸出五八、五一九石
- 民國二十二年 輸出七七、三八四石

上述對於漢口當耗費之數，未加統計，故非確數，然其大概，則可想見矣。

六·長沙之桐油市場

長沙爲湖南之省會，商業繁盛，交通便利，凡湘江流域所產之桐油，大都集中於此，以求銷售，此外

如資江流域各縣之油，亦多販運來此，據油商估計，每年集中於此之桐油，約在九萬餘石，十分之四，銷售本地出口行，十分之二三直運漢口，餘則供本省各地之用，根據海關貿易冊之報告，民國元年，銷售最多，約十二萬二千二百餘石，而以民國四年至民國七年為最少，其他各年，差數尚小，頗無特殊情形，以資紀述者。

至於長沙之桐油業，約可分為四種，即代莊、油行、油號及出口行是也。代莊之性質，為受產區販戶或油行之委託，代售桐油於各集中地油行之機關，同時亦得代辦其他棉紗布疋等貨物，運回原地者，油行則完全為買進賣出之中間經紀人，一方面向販挑子及代莊買進，同時復向當地出口行油號及本省各地售出。油號則為外省油行，在各桐油集中地所設之字號，專事收買桐油者，現時之洪江油莊，即屬於此種。油鹽號者，即為零售桐油於當地消費者之商店，各級市場均有之，故散佈甚廣，數量亦極多。至於出口行，亦稱洋行，以經營桐油出口為業務，惟本地之出口行，所謂出口者，則不過指運漢口而言，初非直接輸出外洋者也。

茲根據湖南經濟調查所，關於長沙桐油業者之調查，列表於次：

種	類	名	籍	屬	經理	姓名	性	質	設	立	年	月	地	址
代	莊	裕	福	陽	劉	銘	仰							西牌樓裕興商號
代	莊	振	福	衡	州	彭	子	峯						東方旅館怡和公商號
代	莊	義	記	祁	陽	胡	樹	立						太平街同和商號
代	莊	洪	興	裕	益	陽	傅	啓	祥					小西門河街合義棧行

油行裕豐	盈本地	鄧漢春	合資	民國元年	大西門上牆灣
油行和	記本地	鄧聿修	合資	民國十一年	大西門上墻灣
油行啓泰	本本地	歐陽紹卿	合資	清光緒年間	茨山街
油行晉昌	本本地	王其祥	合資	清光緒年間	小西門正街
油行美	記本地	陶伏生	獨資	民國十七年	小西門正街
油行恆	記江西	嚴瑞初	獨資	民國二十三年	大西門正街
出口行安利英洋行	英國	陸可鼎	兼營		下六鋪街
出口行施美洋行	美國	呂禹書	專營		太平門口
出口行銓昌公司	中國	朱菲蓀	兼營		惜陰街光裕里八號

七·益陽之桐油市場

益陽位資江之濱，距長沙僅百餘里，資江流域之桐油，大多數取道益陽，然以該處無出口行之設立，多感不便，每年成交之數，不及萬石，且多轉運長沙銷售，其直接運往漢口者，不過二三千石而已。油行有鴻順裕、元順長、長順福、洪興裕等數家，均於長沙設有號莊，以辦理桐油之貿易業務。

八·常德之桐油市場

常德爲湖南桐油集散之最大市場，沅江流域及川黔邊境所產者，除洪油外，皆以此爲集中地，民國十三年以前資遣二水流域之油，亦多有運此銷售者，其業務之盛達於極點。嗣以軍事頻興，河道梗塞，出油之區，類多改由川河、津市、益陽等埠，運銷漢口，於是運常之油，大爲減少；加以近五年以來，因世界經濟之不景氣，農戶對於栽植榨製，不求改進，故桐油集中數量，更有逐漸低落之勢。據安利英洋行之統計，民國十九年由各地進口之桐油數量，爲三十餘萬石，二十年突降爲二十二萬石，二十二年以後，各爲二十四五萬石，略見恢復，然與十九年比較，則相差甚鉅。

至於常德經營桐油業者，據常德聚興誠銀行之調查，除鄒惠卿等兼營之咸昌，殷伯平兼營之永康，劉厚安兼營之謙記，莊小晉兼營之義泰順，羅裕培兼營之仁記，何辛臣兼營之恆新協，黃子玉兼營之成昌和，劉錦泉專營之德舒昌，戴少臣專營之戴禮記，單春霖專營之祥豐和等爲代莊外，其餘桐油行或出口行各家，列表於下：

種	類	牌	名	籍	屬	經理姓名	性質	設立	年月	地址			
油	行	集	泰	恆	江	西	寧	丕	臣	合	資	民國十七年	大河街驛碼頭
油	行	德	興	公	本	地	曹	享	順	合	資	民國二十三年二月	大河街仁智橋
油	行	晉	昌	生	江	西	何	志	成	合	資	民國元年二月	大河街仁智橋
油	行	恆	盛	隆	本	地	毛	潤	培	合	資	民國八年三月	大河街仁智橋
油	行	同	仁	裕	江	西	皮	采	之	合	資	民國紀元前六十年	大河街仁智橋

油行大	成江西彭雲卿獨資	民國二十二年三月	大河街驛碼頭
油行怡	和江西廖怡甫獨資	民國二十一年九月	大河街驛碼頭
油行德	豐江西黃閣臣合資	清代末年	大河街木碼頭
油行鼎	豐本地羅鼎臣合資	民國二十二年十月	大河街木碼頭
油行信	義湖北張文齋合資	民國二十年三月	大河街小碼頭
出口行施美洋行	美國劉桂生專營	不詳	大河街
出口行安利英洋行	英國樂斯兼營	民國初年間	三閭街
出口行	聚興誠銀行 寶易部	四川黃芳谷兼營	不詳
出口行	豐源泰榨坊	本地關翠喬兼營	不詳

九·岳陽之桐油市場

岳陽爲湖南省北部之最大商埠，亦即湘省之一門戶也。襟江帶湖，交通極便，除長沙外，其餘各地桐油、洪油、秀油之運輸出口者，莫不於此報關轉漢，在當地雖無何種交易，然地位極其重要，粵漢鐵路通車完成，將來洪秀油輸出口者，或將捨常德津市而取道於此，亦未可知，果爾，則不特報關出口，且必奪取漢口桐油市場之一部分，則岳陽成爲桐油市場，在湖南或將首屈一指也。現在岳陽海關每年報關出口之桐油，均在三十萬石以上，民國十四年十八年十九年三年，每年且超過四十五萬石，就關別言，除漢口、萬

縣差堪比擬而已，惟以無桐油交易，故無出口行及油行代莊之設立。

十·漢口之桐油市場

漢口，不特爲我國最大之桐油市場，亦爲世界最大之桐油市場，每年集中於此者，在百萬石以上，就產地而言，有湖南、四川、湖北、貴州、陝西等省，均皆由水道運往漢口，以出外洋；其來自湖南省者，幾佔百分之三十以上，除四川而外，餘均不能與之相比。且數省之桐油，無論出口或銷行國內各埠，最先即到達此地。故漢口之桐油市場，實居最重要之地位。

漢口之桐油貿易既鉅，故經營此項商業者，亦較各地爲多，該埠之桐油業，除油鹽號不計外，尙有油號五十一家，專營油行六家，兼營油行者凡九家，字號二十三家，出口行凡十八家，煉油廠亦十六家，真可謂洋洋大觀矣，本書因限於篇幅，不克詳列，祈讀者諒之。

漢口既爲我國桐油市場之總集中地，而長沙、常德、襄陽、宜昌、萬縣、重慶、九江，則爲其分集中地。凡湘南湘中一帶之桐油，大都集中於長沙，湘西及湘東之桐油，大都集中於常德，至若鄂北及陝南豫南各縣之桐油，大都集中於襄陽，該地年產約二十五萬石，均由襄河運至漢口，鄂西一帶之桐油，大都集中於宜昌，但宜昌附近出產甚少，故集中力不如襄陽之大，川北之桐油，多集中於重慶，川東川南之桐油，多集中於萬縣，萬縣年產三十萬石，後街油占十分之七八，以上各地之桐油，均直接由長江運集漢口，至於江西之桐油，則贛南產者，運入杭州，贛北產者，則運至九江，直接運往鎮江或上海，近來鮮有運漢銷售者。

十一·茶油之一般

茶油亦爲本路沿途之重要經濟作物，其用途可調烹飪，可供燃燈，搗以牛油，可作機器油用，合以鹹類，可製肥皂原料，舊時婦女，取以潤髮，絲煙店有用以增加菸葉之香氣，日本更取作椿油之代用品，其用雖多，尙不及桐油爲用之廣也。凡山坡邱嶺之地，均宜種植，樹爲常綠喬木，栽植之時，約當春初，將種子淺埋土中，數旬之後，即行發芽，俟長至尺許，即可移植，六七年後，即成茶林，茶樹自初起至第五年，始能結實，樹之優良者，能結至數千百年。秋末冬初，即開白花，至次年秋初，茶實成熟，外殼爲紫色，皮甚厚韌，核實一二三四粒不等，尙裹有薄而堅硬之內殼，碎而取其內核，以榨桐油之同樣辦法，即可榨出茶油，計每石茶子可榨油三十餘斤，所餘枯餅，尙可以毒魚，可以肥田，以及洗衣之用，至於茶子之成分，經化驗結果，含有下列之各項要素。

水分	八·六五%
油量	四三·五六%
蛋白質	八·六六%
粗纖維	三·二六%
Saparon	八·六五%
灰分	二·五九%
無氮抽出物	二四·六三%

至於茶油之比重量，在攝氏表十五度時，爲〇·九一八一，而冬季在華氏表四十度之下，即行凝結。茶油產地，以湘鄂兩省，所產爲最多，而湖南省所產者，較鄂省尤多，此外則江西福建，亦有相當產額，廣東廣西，雖有產量，然數目太少，不足一述矣。茲據實業部中國經濟年鑑所載，及鐵道部粵漢鐵路株韶段經濟調查隊之報告，將該路沿途湘鄂產茶油之縣份，分列於次：

郴縣	五萬石	宜章	四百石
臨武	二萬石	桂陽	六千石
資興	六萬石	永興	一萬六千四百石
常寧	八千石	耒陽	二萬五千石
衡山	一萬石	衡陽	五千五百石
湘潭	一萬石	平江	一萬二千石
蒲圻	三千石	崇陽	八百石
通山	一千四百石	陽新	五千石
嘉魚	一千石	大冶	一千石

以上各縣茶油，在湖南湘西其他各縣，所產尙鉅，因距粵漢鐵路稍遠，故不贅述。在湖南郴縣附近各縣所產者，大都運至廣東。永興、耒陽而下，雖亦有運銷廣東者，然大部均運銷長沙，轉運漢口，湘西湘東及鄂南之茶油，幾全運銷漢口。長沙、常德、湘潭、津市、漢口之桐油莊，亦有兼營茶油者，其專營茶油業者，油行之組織，與桐油業無甚殊別，故不贅述。

第九目 其他農產品

粵漢鐵路沿途之重要農產物，業於前數目中，略加敘述，茲就其產量不詳，而甚普遍之物產；或某一地方之農村副產品，而甚有裨益於該地之農村經濟者；書爲此目，將來亦有賴於邦人君子之提倡與發展

也。

一·落花生

落花生，亦稱長生果，國內產額，以山東省為最豐，每年經由膠濟、津浦兩路運輸出口者，價值甚鉅，行銷地為南方數省及國外，以其味香適口，且多脂肪，故為人所喜食也，而以廣東人為最。故該省農人，種植落花生者，各縣皆有，惟出產多寡不一，且無精確之統計，故不能詳其數字。總之，在農產品中，實具重要之地位也。清遠、英德、南雄、始興、郴縣等縣，均為出產落花生比較有名之地。

二·瓜子

以瓜子待客，為我國南方各省最普遍之事，故瓜子產額，在粵漢路沿線各地，亦較他處特多，其裨益於農村經濟，甚為重要。瓜子分為紅黑白三種，廣東南雄、仁化、樂昌所產者，為紅瓜子，湖南湘潭、衡山、攸縣所產者，為黑瓜子及白瓜子，紅瓜子昔時貴至每斤五角餘，以後即落至每斤三每左右，黑白瓜子每斤約一角至二角之間，每年所產者，約三萬餘石，大都行銷衡陽、長沙各地，紅瓜子年產約七萬餘石，大都運銷廣州、香港及廣東各縣，亦有出口南洋羣島者，但數量甚微耳。

三·薯芋

在南方各省，農產品除稻米之外，其次要者，莫如薯芋，產量之豐，亦僅次於穀米，蓋以貧苦之農民，不能盡食米飯，而必須以此為傅佐食品也。粵漢鐵路沿途各地，均有鉅量產額，而尤以湖南所產者為最夥，故俗有『湖南薯』之稱，每年運由長江下流各地銷售者，且不在少數，除供人之食用外，尚有用以飼

牲畜、製粉等項。薯芋之莖葉，亦可飼畜，湖南各縣之家畜，多以此爲飼養之料。

四·蓮藕

蓮藕在粵漢鐵路沿途所產者亦甚多，除廣州附近有大量之出產外，餘卽爲湖南之耒陽、衡陽、衡山、湘潭一帶，而耒陽、衡山所產者，大都聚於衡陽，故衡陽之蓮子貿易獨盛，湘西方面所產者，皆聚於湘潭，故湘潭之蓮子輸出，數量亦多。杏蓮子一物，以『湘蓮』最負盛名，蓋以經火易熟，別有清香，不似他處蓮子之久煮不爛也。外省人寄於衡陽、湘潭、長沙者，多携此以貽其親友。衡陽每年輸出之數，爲萬餘石，湘潭則在三萬石以上，每石之價值，約在四十元至四十五元之間，總值約在一百餘萬元之鉅，其裨益於農村經濟者可知矣。

五·竹筍

筍亦爲粵漢路沿途之大量產物，自廣東之清遠縣起，至長沙岳陽止，無一處不盛產竹筍，而尤以永興、耒陽之春筍、冬筍爲最夥，衡山之玉蘭片筍乾，更馳名遐邇，且竹筍之價值，極爲廉賤，三四元錢，卽可購買一石，在粵境者，因運銷廣州一帶，頗有出路，價值倍蕪湘境所產，今後湘境竹筍，以粵漢鐵路通車之故，售價當可日漸提高也。此種山林副產物，不須栽培，僅須於農閑之時，從事挖掘，卽可得利，故於農村之經濟上，亦有莫大之利益也。

六·百合

本名卷丹，爲多年生之草本植物，多栽於園圃，亦有野生者，夏開白花，地下之莖作鱗片狀，簇生成

球，俗通稱之爲百合，耒陽、湘潭兩縣，產額頗多，計湘潭所產者，約二萬餘石，耒陽所產者，亦不下數千石，運銷遠地者，多剝片晒乾，稱爲乾片，售價亦高，每石在十五六元左右，鮮者每石亦不下七八元也。

七·涼薯

在湖南稱涼薯，在廣東則稱沙葛，爲葛類塊根植物，其根部作長圓形之球狀，富含水份，且多糖質，細脆可口，故鄉間人民，多以代水果作食用，價值甚賤，現尙少有輸出，蓋以其不爲土人所注意者也。此外尙有荸薺一種，衡陽、衡山、廣州附近各地，均有出產，地下莖爲圓球形，可供食用，亦富於水分及糖質，浙人稱之爲地栗，兩廣之人，則多稱之馬蹄，古稱臯苽，又稱烏芋，湘鄂之人則除稱爲荸薺外，尙有稱茨菇者，其實茨菇另爲一物，不過大同小異而已。

八·雜糧

雜糧除大小麥、蕎麥、薯芋而外，尙有玉蜀黍、高粱等，雖有以之充食料者，然不能如麥類及薯芋之普遍，故產額亦不甚豐，其最重要之用途，則爲碾粉、製醬、釀酒等而已。

九·牲畜

牲畜產量，應分家畜及野獸二項而言，野獸之獵取，在粵漢鐵路所經之湘粵交界處，大都山脈盤錯，澤深林密，實爲野獸發育滋生之佳地，故每年秋冬兩季，山居獵戶，即從畋獵，所獲畜類，以野猪、野兔、野貓、麝、麂、豺狼等爲多。從事此項狩獵生活者，亦均係農民於農閒之時，不防害農事，而能有所收

穫，亦可裨益農家不少。至於家畜，則沿途各地，以湖南長沙、湘陰、岳陽、平江、瀏陽等縣所產者爲最多，大都爲牛、豬、羊、馬等畜，牛有黃牛、水牛兩種，水牛專以耕田，黃牛則多肉食用，兼可取乳，或作機坊碾粉之役，牛皮出產亦豐，除供本省之用外，尚有出口者。豬則專供食用，湘省所產者，體肥肉嫩，其味甚佳，農家所飼者，多爲閩豬，以其無生殖能力，故發育甚速，且易肥碩，獲利自易也。而養豬之事，幾爲農家普遍之副業，無論大小農戶，莫不飼畜數頭至數十頭不等。羊則僅有山羊，而無綿羊，專以充食用。犬肉甚少作食用，多飼以守夜，或供畋獵之驅使，農家畜犬，實最普遍。馬則專供騎乘，富農始有畜之，不似其他畜類之多也。至其統計數目，迄無精確之記載，故不能詳其數字也。

十·家禽

農家除飼養家畜外，尙多有飼養家禽者，如鷄鴨等類，俗有『南鷄北鴨』之稱，湘省之鷄，肉嫩味鮮，較北地誠有過之，惟生長不及北地之速，每年產卵，亦不足一百二十餘個，粵省之鷄，不亞於湘省，惟數量較少耳，南地之鴨，類多瘦而不肥，但生卵則較多也。

第三節 林產物

粵漢鐵路沿途各地，均係溫帶，甚宜於植物之繁殖，除農產物甚爲豐富外，卽林業物產，亦較他省爲夥，如廣東之水果，五嶺山脈及沅水流域之杉木，湖南之茶葉，湘南各縣之煙葉等項，不特在國內之市場上，佔有重要之地位，且有時亦輸出外洋，挽回利權，實爲不少，而裨益於國民經濟者，當更鉅矣。茲將本路沿途林產物之概況，紀其大略於次：

第四章 沿途物產

第一目 木材

粵漢路沿途木材，有三處最爲有名：一爲廣東仁化、始興等縣之杉木，即俗稱之廣木。二爲湖南各縣之松樹及雜木，高枝鉅幹，參天蔽日；長沙、漢口各處所須用之松板，大都取給於此。三即沅水流域之辰杉，此項杉木，不特可作鐵道枕木，各地人民，多取之以爲棺材，此外其他雜木，所在多有，如能予以精確嚴密之調查，而後善加培植，改良木質，則凡機械上所需之木料，必可不仰給外洋，此亦抵抗漏卮之一方法也。

一·北江杉木

廣東北江流域之杉木，即俗所稱之廣木，自昔以來，素負盛名，出產之地，大概以粵境樂昌、南雄、始興、曲江、仁化、連陽等縣爲最多，此數縣之地，皆以山川險阻，人跡罕至，以致林木豐饒，木材之產量，大有可觀。而樂昌之九峯山一帶，杉林尤密，當粵漢火車，行至武水沿岸時，對岸之杉林，密如春筍，即可一概其餘。樂昌、仁化之南，爲始興、曲江兩縣，始興之東，則爲南雄縣，杉松竹林，散佈各處，而以始興所產者爲尤著。所有杉木，多用條播法，截取幼枝，浸水出芽，分插造林，因其地候溫和，土壤肥沃，故成長極速，五六年後，即成幼林，二十年後，便可斫伐，篋貫成排，由北江運至三水、蘆苞，再轉粵漢鐵路，可以運銷鄰省，據韶關調查，此種杉木，每年輸出約七十餘萬根，價值在五百萬元以上，而連陽一縣之林產，每年輸出約值六十餘萬元之鉅，惟皆中下之材，殊鮮巨木，蓋以百年以上之木，業已伐

盡，而補植者，纔中繩墨，便施斧斤，居民於植林一事，多欲及身收利，鮮有爲久遠之計者，亦緣生活日艱，不能作長久之圖也。我政府如欲注重林業，應即施行「斧斤以時入山林」之古訓。庶木材可以勝用，亦足以杜塞外洋之漏卮也。

一· 湖南各縣之松杉及雜木

昔日湖南茶陵之松樹，在大江南北，頗負盛名，而野生之天然林，如楓、梓、栗、楷等木，尤遍地皆是，惟近年以來，迭經匪禍，林主不能管其產業，而用兵之際，又多行斫伐，甚且烈其山澤，以搜匪匪，以致繁茂森林，頓成童禿。否則則燃料之取給，建築之取材，亦濫伐森林，不知保護，致此天然之野生林場，亦不能不予損傷也，望當局予以深切之注意焉。現湘南瀨五嶺山脈中之各縣，如資興、郴縣、宜章、臨武等，其森林之繁茂，亦甚可觀，資興一縣，踞耒水上流，木材藉水流運輸，無甚困難，故輸出數量頗鉅。其樹大都以松筒及松板爲最多，而杉樹次之。郴縣木材，則因郴江上流，流短而淺，故木材不易輸出，但其蘊藏豐富，亦不少於資興也。今粵漢鐵路直貫郴縣全境，則將來木材之輸出，亦當較爲便利。至於宜章、臨武兩縣，居五嶺之陰，與粵省爲鄰，岩壑深邃，頗多人跡罕到之處，森林之保存者尙多，但以開發不便，產量不著，故吾人尙無方法以知其究有若干之良材也。

三· 沅水流域之辰杉

湖南沅水流域一帶以及與貴州接壤之一部分，均爲森林繁盛之區，松杉爲主要林產，約佔全數十分之九，餘如橡、桐、樟、榆、楓樹等次之。木材大都質地堅緻，枝幹修偉，不特可爲枕木之須，且可作棟梁之材，前日粵漢鐵路湘鄂段之枕木，即大部採用於此。由洞庭湖輸入長江，供漢口九江等處之建築材料者

，實尚不知凡幾，著者於民國二十一年春初，因事至沅江上流之洪江市，見江中已束成之木排，佈滿江中，連續數十里，誠巨觀也。此項杉木，即所謂辰杉，並非出自辰州，乃須由辰州經過以出洞庭湖，因名之曰辰杉，猶如永興、耒陽、祁陽之煤，須經過衡陽，而統名之曰衡煤，實一例也。按辰州一地，即今之沅陵，辰杉質地甚堅，故一般人民，多取之為壽枋之材，辰杉之銷場，大都在漢陽之豐麟洲，每年出口之數，無慮數百萬元之鉅。

四·其他各縣之木材

上述三處，為粵漢鐵路沿途最重要之林產地，其他各縣林產，亦屬不少，茲將鐵道部粵漢鐵路株韶段經濟調查隊之經濟調查報告書，及湖南建設廳二十四年之統計，將沿途各縣林產數目，列表於左。

粵漢鐵路沿途各縣出產木材概數表

縣別	種類	杉	木	產	量	各	種	雜	木	竹	類	備	考
南海縣													
清遠縣													
英德縣				1,000,000根						5,000,000根			
花縣													
仁化縣				3,000,000根		不			詳	不		詳	輸出地為曲江

第四章 沿途物產

南雄縣	100,000根		50,000根	不	詳	輸出地爲新會及曲江
始興縣	1,500根	不	詳	不	詳	輸出地爲新會清遠南海等縣
乳源縣	300,000根		200,000根	不	詳	輸出地爲廣州
曲江縣	600,000根		300,000根	不	詳	輸出地爲廣州
樂昌縣	50,000根	不	詳		100,000根	同上
臨武縣	100,000根		300,000根	不	詳	輸出地爲宜章
宜章縣	100,000根		300,000根	不	詳	輸出地爲坪石樂昌
桂陽縣	100,000根		20,000根	不	詳	
郴縣	300,000兩		100,000兩		300,000根	輸出地爲湘潭長沙
資興縣	300,000根	不	詳	不	詳	同上
永興縣	300,000根		100,000根		600,500根	輸出地爲衡陽
常寧縣	詳	不	300,000根	不	詳	
耒陽縣	1,000兩	不	詳		1,000,000根	輸出地爲湘潭

粵漢鐵路備覽

依縣	六〇兩	一五,〇〇〇根	五,〇〇〇根	輸出地爲長沙湘潭
茶陵縣	一〇〇,〇〇〇兩	—	—	輸出地爲漢口
衡陽縣	—	五,五〇〇,〇〇〇根	—	
衡山縣	—	一,一〇〇,〇〇〇根	一〇,〇〇〇根	
湘潭縣	—	五〇〇,〇〇〇根	一〇,〇〇〇,〇〇〇根	
醴陵縣	—	五〇〇,〇〇〇根	—	
長沙縣	—	二,三〇〇,〇〇〇根	五〇〇,〇〇〇根	
湘陰縣	—	三,〇〇〇,〇〇〇根	—	輸出地爲漢口
平江縣	一〇〇,〇〇〇根	—	一〇,〇〇〇根	
岳陽縣	—	三〇〇,〇〇〇根	一三〇,〇〇〇根	
蒲圻縣	—	一,〇〇〇,〇〇〇根	—	
咸寧縣	—	—	三〇〇,〇〇〇根	
大冶縣	二五,〇〇〇根	—	—	

粵漢鐵路沿途之樹木，在廣州境內者，大概沿北江而下，至三水縣、蘆苞等地出售，在湘南各縣者，大概沿耒水出湘江，而集中於湘潭縣之楊梅洲，湘潭以下及沅水流域之木材，則均運至漢陽之鬻鴉洲，該兩洲均木行林立，營樹木之交易者，大多集於此間，惟杉木之論價方法，頗有不同，大別之有論兩論梢兩法，茲將兩種計算方法，錄之於下：

一．論兩之方法 論兩方法，係以離樹根五尺五寸之高度者，量其周圍之大小，以一尺一寸為基本數，而稱為三分墨，由此而計算其樹木之大小，與價值之高低，惟基數須四、九、七遞加，而兩數則以二倍遞進。其計算方式如下：

- | | |
|--------------|------------|
| 一尺一寸——三分(基數) | 一尺五寸——六分 |
| 二尺四寸——一錢二分 | 三尺一寸——二錢四分 |
| 三尺五寸——四錢八分 | 四尺四寸——九錢六分 |
| 五尺一寸——一兩九錢二分 | |

上列計算方法，係根據鐵道部粵漢鐵路株韶段經濟調查隊之報告所列，惟著者實地考察者，則與之頗有出入，特併列之，以供參閱。按湘鄂木行，其計算方法：大都以半寸為一級，然後按級比例遞加，過一尺者加半分，一尺四寸者加一分，一尺五寸以上者加一分半，一尺八寸者加二分半，過二尺五寸，則須遞加五分，三尺以上，則每級須加一錢，三尺五寸者加二錢，逾四尺者，則每級須加四錢也。茲將其遞加之概數，列之於次：

一尺——三分(基數)

一尺一寸——四分

一尺四寸——七分

一尺五寸——九分

一尺六寸——一錢二分

一尺八寸——一錢八分

一尺九寸——二錢三分

二尺五寸——五錢三分

二尺六寸——六錢三分

三尺零半——一兩一錢三分

三尺一寸半——一兩三錢三分

三尺五寸半——二兩二錢三分

四尺以上者，每半寸加四錢。

一·論梢之方法

論梢方法，以樹木若干株為一梢，而以五進數分別其大小，然後再議定其價值。惟兩種方法，均係以大批出售為原則其餘零星購買，則鮮有用此項辦法者，杉木論梢之計算方法，大概如下：

小木每梢一千二百根

直徑二寸五分頭每梢六百六十根

直徑三寸五分頭每梢三百六十根

一尺零半——三分半

一尺一寸半——四分半

一尺四寸半——八分

一尺五寸半——一錢零半

一尺六寸半——一錢三分半

一尺八寸半——二錢零半

一尺九寸半——二錢五分半

二尺五寸半——五錢八分

三尺——一兩零三分

三尺一寸——一兩二錢三分

三尺五寸——二兩零三分

三尺六寸——二兩四錢三分

直徑二寸頭每梢七百七十根

直徑三寸頭每梢三百八十四根

直徑四寸頭每梢三百一十二根

直徑四寸五分頭每箱二百六十四根

直徑五寸五分頭每箱二百一十六根

直徑六寸五分頭每箱一百六十六根

直徑五寸頭每箱二百四十根

直徑六寸頭每箱一百九十二根

直徑七寸以上者，每箱一百六十八根

第二目 水果

水果一項，亦爲粵漢鐵路運輸上之大宗貨品，將來果品保藏設備完善後，且可運銷全國各地。蓋廣東一省，地當熱帶，水果之饒，爲全國冠，前以運輸不便，保藏不良，每不能越百粵一步，而果肉即腐敗不可食，以致我國向外國輸入水果一項，每年竟在數百萬元以上，以粵東之饒於水果，此項漏卮，本可避免，無如以交通及貯藏不良，坐令貨財外溢，殊可惜也。現粵漢鐵路既已通車，則廣東之果品，輸入內地，自屬絕無困難之事，如此則廣東水果事業，亦必日趨發展矣。惟以近年以來，陳濟棠盤踞廣東，一切事業，均無進步，而農村凋敝，尤有過於他省，以致此天然富源之水果，亦遂一蹶不振，不若往年出產之多矣。此外，則關於水果貿易統計，頗感缺乏，故本書取材，不過將最著名之果品，略加紀述，以供遊人參考，其餘各種果實，容俟異日調查，於再版時，再行列入。

一·四會之柑

四會縣之柑，久已馳名中外，每年出產之多，僅次於廣東之潮州而已。潮州之柑，亦甚有名，惟以偏處粵東，雖廣州及內地各埠，均有潮州柑出售，然市場大都仍在潮州及汕頭各處，不若四會之柑，即在粵

漢鐵路廣三支線之附近也。四會距三水縣不足百里，而距廣州，亦不過二百里而已，地當北江支流之龍江及綏江會合處，交通甚便，故柑之運銷廣州者，亦較潮州柑爲廉，且柑質亦較鮮。考柑之爲物，屬芸香科，本爲亞細亞洲東南部之原產，爲常綠喬木，高至十餘尺，初夏開白花，五瓣而多雄蕊，雌蕊僅一柱，花後結實。果爲漿果，其形扁圓，至冬成熟，須視其外皮帶黃赤色，始可摘取，沙瓤多液，甘酸可口，李時珍曰：「柑，南方果也。而閩、廣、溫、台、蘇、蕪、荊爲最盛，川蜀雖有，亦不及之，其樹無異於橘，但少刺耳」。觀此，則柑實異於橘，然今日之稱呼，似與橘又無甚分別也。

廣州之柑，本多爲四會所產，而商家每多標爲潮州柑，蓋以潮州距離稍遠，稱潮州柑者，乃故以示其可貴也。柑之市場，多設在海珠橋附近西堤一帶，其價值須視柑之豐歉及供給之狀況而定，粵漢鐵路通車後，內地之水果，需要甚多，供給不均，價必高漲。今後粵之經營種植柑業者，亦必有發展之望矣。

一·新會甜橙

橙爲常綠灌木，幹高約丈餘，葉爲長卵形，大於橘葉，花爲白色，橙實經霜後始熟，形爲圓形，其色正黃，果皮甚粗糙，不若柑皮之柔潤，瓤味甜酸，其皮香氣甚烈，蓋卽中藥房所用之廣陳皮也。在福建省，每被稱爲柑，廣東則稱甜橙，俗有所謂：「高身橙扁身柑」之說，橙爲熱帶之產物，故福建、江西、湖南、廣西、雲南等省均產之，而以廣東新會縣所產者爲最有名。新會在廣州附近，隔珠江之河汊，與廣州僅百餘里水路之隔。故交通甚便，新會之橙，得以暢銷各地，亦非偶然。其旺盛時期，總值達一百餘萬元之鉅，人民賴產橙以生活者，亦在十數萬人以上。此種旺盛時期，以清末至民初爲最，其時橙價甚好，每担市價，有達八十元以上者，平時則僅三四十元，在價錢低賤之時，每担亦須二十餘元至三十元之譜，至於橙之經售辦法，昔年多採估購之法，當橙樹開花時，由介紹人引導水果商人，至各橙園察看橙花，然後

與園主商定本年之橙價，議妥之後，水果商人，即購得該園之收穫權，橙實成熟後，亦由水果商人僱工摘取，運銷販賣。此種先期定購辦法，行情若好，多獲厚利，但最近三五年來，因災禍頻仍，收成與銷路，均已銳減，行家多蒙損失，故此種類似賭博之買賣，今已無人敢於嘗試矣。

三·增城荔枝

荔枝爲我國原產，與龍眼同類，性甚畏寒，故逾五嶺以北，則絕無荔枝之種植，樹高十餘尺，爲常綠喬木，葉爲羽狀複葉，小葉且有銳頭，花無花瓣，排列如鑄合狀，果實則大於龍眼，外被以鱗片，且生皺紋，晒乾之後，作凹凸之狀，不若龍眼之圓整。熟時成赭紅色，頗覺豔美，種子裏有假皮，此種假皮，即吾人所食之荔枝肉也。其味甘脆，香芳無比。新鮮者爲白色多汁之肉，乾貯後則成爲與殼無異之赭赤色。蘇東坡所謂：『日啖荔枝三百顆，不防常作嶺南人』之句，即食新鮮荔枝之韻語也。

荔枝在廣東之產地甚多，惟以增城縣所產者爲最有名，購者須購增城荔枝，而售者亦自稱其爲增城荔枝，物以地靈，地以物著，如浙江之酒，隨地皆產，而必稱紹興，湖南之茶，均可供飲，而必曰君山，此種習性，蓋已成爲中國買賣者之定則耳。增城縣在羅浮山麓，東界博羅，西接番禺，南交東莞，北抵從化。因其在省會附近。故較易於著名也。

·石峽龍眼

龍眼之名稱甚多：曰圓眼，曰益智，曰驪珠，曰燕卵，曰蜜脾，曰蛟淚，曰比目，曰龍目，曰木彈，曰亞荔枝，曰川彈子，曰荔枝奴等等，而以龍眼，圓眼之名稱，爲最普通，其所謂亞荔枝，荔枝奴者，以其成熟時期，後於荔枝。龍眼與荔枝，同爲無患子科，亦爲我國原產，性亦畏寒。樹高丈餘，葉爲羽狀複

葉，惟小葉無尖端，花瓣萼之裂片，排列如覆瓦狀，則與荔枝不同。果實被以剛毛，作圓球形，外殼不若荔枝之有皺紋，乾亦圓整，不若荔枝之凸凹不平也。種子之假種皮，即爲龍眼肉。質味甘芳，可供食用。羣芳譜曰：『閩廣出荔枝處，皆產龍眼，樹似荔枝，高一二丈，枝葉微小，葉似林檎，凌冬不凋，春末夏初，開細白花，七月實熟，大如彈丸，肉薄於荔枝，白而有漿，甘如蜜質，味甜殊絕，果實極繁，聚作穗狀，有如葡萄，每穗約五六十顆，殼爲青黃色，性極畏寒，白露節後，方可摘取』。而李時珍有曰：『按范成大桂海志云：有山龍眼，出產廣中，色青肉如龍眼，夏月實熟可噉』。此蓋龍眼之野生者歟？現時頗不多見也。

龍眼產地，分佈粵南各縣，而以廣州附近之江村及河南大塘村爲最盛，江村產量，約一萬五千餘公斤，而大塘村之產量，則在二萬公斤以上，價值較荔枝爲貴，在產地購之，每担亦須四十至五十元之間。

五·花棗楊桃

花棗，在廣州對岸之河南，地原屬南海，現已劃爲廣州市政府轄地，而於該處設立花地公安分局，斯地以盛產楊桃而著名，考南方草木狀曰：『五斂子亦名楊桃，大如木瓜，黃色，皮肉脆軟，味極酸，上有五稜如刻出，南人讀稜爲斂，故以爲名，以蜜漬之，甘酢而美，出南海縣』。則南海縣自昔以來，即盛產楊桃，可從此證之，惟現在廣東全省，誠無處無之，然以廣州市附近各地所產爲獨多，如江村附近，每年約產二萬餘公斤，石圍塘年產亦數十萬公斤，五眼橋附近亦有萬餘公斤，當總不出花地之範圍，故楊桃而冠以花地之名，洵爲不誣。

楊桃本爲東印度之原產，何時移入中國，殊無可考，樹爲常綠灌木，高達五十餘尺，葉爲羽狀複葉，由許多小葉，以成互生，花係完全花，其構造與酢漿科草之花相類，果實爲漿果，大如鵝卵，長橢圓形，

可供食用，未熟時，其味甚酸，故人每將其剖開成片，晒乾後，以蜜漬之，甚甘而略帶酸味，且復脆軟，誠爲餉客佳品，粵漢鐵路通車後，此項果品，必可銷行內地各省，而爲一般人士所樂食也。

六·瓊州波羅

瓊州，爲清代之瓊州府治，地居海南島之北部，現已改爲瓊山縣治，隔瓊州海峽，與雷州半島之徐聞縣，遙遙相對，且控制東京灣之交通，故形勢頗爲險要，該地盛產波羅。實波羅者必稱瓊州波羅。按波羅蜜種。原生於亞美利加洲。漸而移植至南洋羣島。我國閩粵人士，旅居南洋，以其果實甘美，遂傳至廣東，惟以性畏寒冷，不能生長於內地，僅能生存於四面環海之海南島，而島中各地，以五指山脈盤錯之故，交通不便，因此比較方便之瓊州，遂不得不爲其生長之處矣。樹爲常綠草本，葉長二三尺，大而且尖，緣邊有鋸齒，夏時，叢葉開花，多數密集，果實略似松球，長五六寸，頂上叢生數小葉片，狀如筍簾，熟則成黃色，多漿液，味甘酸而美，可供食用，且富於消化性，因此乃著名於世，而爲人所樂用也。

波羅又名鳳梨，屬鳳梨科，至波羅之名，實爲譯音，然此項譯名，最早即見於台樹志也。現各大食品公司，以之製成罐頭，因製造之精良，貯藏之得法，頗亦不減其初味。如能更有進步，以鮮果輸入內地，則更覺可貴矣。

七·廣東香蕉

香蕉卽芭蕉之結實者，原產於亞州熱帶各地。非生於熱帶者，其實卽不熟，且不可食，故我國僅廣東、廣西等省產之。樹爲多年生之植物，高約八九尺，莖爲軟本，葉最長大，中肋之兩側，有平行之側脈，植後須三年以上，始行開花，其色淡黃，花瓣大小不整，而叢生於葉腋間，果實全體肉質，長約四五寸，

外裹重皮，皮初爲青色，熟後卽成灰黃色，果實則始終爲白黃色。十數枚排列叢生，甚爲整齊，熟後剝皮食之，味香而甘，誠水果中之雋品也。

產地最盛者，以南洋羣島爲冠，我國則以粵桂兩省所產者爲最著名，他如福建、雲南各省，雖各有出產，爲數甚少，而結實亦無粵桂所產者之甘芳，故其名不彰焉。以前粵漢鐵路未通以前，湘鄂之香蕉，多由海道運來，果實不鮮，而價亦復昂貴，每斤之價，有賣至四五角者，今則不過一角數分而已。

八·南華李

南華寺，在韶州縣南約六十里之曹溪，距粵漢鐵路馬壩站僅十五里，該地之李，爲嶺南果品中之最著名者，其實甘芳，每年由馬壩及曲江站輸出，爲數甚鉅，總計約在數十萬斤以上，大概均由廣州輸出，今粵漢鐵路通車，以後當可運銷內地各處，以飽吾人之口福也。該地不特李實甚好，其他如雜糧、穀米、生果、草菇等物，均較他處爲佳，咸謂爲曹溪水灌溉所致云。

九·沙田及洪江柚子

柚爲常綠灌木，幹高丈餘，枝附有刺，葉爲長卵形，其柄有翼狀小片，花白五瓣，夏初盛開，香氣撲鼻，果實爲圓形，其頂略高，經約四五寸，初爲青綠色，熟後則作正黃，果皮極厚，外表粗糙堅實，內則成繃狀之纖維體，頗不易剝脫，種類甚多，有酸者，有苦者，且有臭者，惟以味甘芳者爲貴。產地最著名之處，在福建則爲漳州之文旦柚，在廣西則爲容縣之沙田柚，在湖南則會同之洪江柚，文旦柚與粵漢鐵路之關係尙少，而沙田洪江之柚，則頗須粵漢路爲之運銷。故特述之於次：

沙田在廣西容江上游，經容江運入西江，以達廣州，然後由粵漢鐵路運銷內地。昔日湘鄂所食之沙田

柚，大概以洪江柚代之，且價值昂貴，一柚之值，每在一元以上，且不易得，蓋洪江地踞沅水上流，溯水路而上，須時一月又半，沿江而下，亦須十日，如經長寶公路，由邵陽西進，六日始達，以致該地之柚，運出之時，其質多乾枯，水份缺乏，實已減却鮮味不少矣。著者於民國二十一年，奉湖南建設廳之命，赴洪江整理該地工廠時，曾在當地柚園中，摘食一枚，其味之甘芳，實不在沙田產者之下也。現該地柚種，頗多移植於邵陽、湘鄉、長沙等地，惟移植後，其果實總不若洪江所產者之甘鮮，豈土質之不同歟，抑栽種者之不得其法也，頗值得果樹業者，加以研究改良也。

十·其他果品

廣東一省，以地近熱帶，所產水果，特別豐饒，一一紀述，實難枚數，上所舉者，不過其最著名者數種而已，茲尚有數種，亦為粵省果產中之有名者，特略舉於次：

一、佛手柑 為常綠灌木，與手櫛同種，春開白花，夏末實熟，皮黃如柚，惟為長形，上端分岐十餘支，狀如手指，故名。清香襲人，以蜜漬之，其味甚甘。

二、鳳眼果 產於廣州附近各縣，即蘋婆也。實如皂莢子，皮黑肉白，味如栗子。名見嶺外代客書中，俗呼為鳳眼果。

三、采石榴 為落葉灌木，多植於庭院中，夏初開花，為深紅色，甚為豔美。果為球狀，熟則自裂，其子作粒狀，可供食用。味略帶酸，而富水份。

四、香芒果 又名香檬，俗稱芒果，出閩廣台灣等處，其樹為喬木，果實如鵝卵，皮作青黃色。味甚甘美。

五、黃皮果 狀如金彈，六月即熟，其漿甘似葡萄，荔枝饅飩，以黃皮解之。故諺有曰：「飢食黃皮果，渴飲荔枝饅。」

荔枝，飽餐黃皮』。

六·橘子 粵漢鐵路沿途皆產之，以廣東之蜜橘爲最佳，其次則韶州、郴縣、耒陽、衡陽、長沙各處所產者亦佳。

第三目 茶葉

我國爲產茶之祖，十八世紀之末，華茶曾壟斷全世界，惟自印度、錫蘭及日本茶業興起以後，華茶出口，年年減退，栽培茶園之農戶，往往改種雜糧，如徽州婺源之綠茶，祁門之紅茶，浙江杭州之龍井茶，湖南岳陽之君山茶，廣東韶屬之白茅茶，不特茶質優良，而且名聞世界。惟以製造方法，太爲陳舊，成本既高，而茶葉之清潔，遂亦遠不及印度、錫蘭、日本機器製茶之精良，以致不能與洋茶競爭，而坐失此鉅大之利源也。今後甚望當局，極力提倡，對於農民之剪枝施肥耕種等，均宜予以切實之指導，且宜建設大規模之茶場，採用機器製造，使我國茶業，恢復昔日之盛譽，以天時地利之相宜，當可追印度、錫蘭、日本而上之，粵漢鐵路通車後，沿途均宜種茶，如樂昌之白茅茶、紅茶，新化之綠茶，岳陽之君山茶，皆在本路附近之地，前日既樹有基礎，則今日之改良，當較易着手。上列所舉者，不過取其比較著名者數處，至於沿途各地，產茶者固不少也。茲並列舉於次：

一·廣東茶葉

粵省茶葉，雖不及湖南之多，然其特種茶，則較湖南爲著。其在興寧縣則有箭竹茶、富茶、鹿茶、朱

子萊茶，在防城縣者則有白荷綠茶、雙峯綠茶、那勤綠茶，在茂名縣者則有瑞龍茶、張王洞茶、靈山縣則有白毛茶、獅嶺茶、四州山茶，信宜縣則有龍山茶，和平縣有九連茶，陸豐縣有南斜茶、南峯凹茶、陽厝場茶，封川縣則有白馬茶，而揭陽縣則更有所謂炒茶者。凡以上各種茶，因與粵漢鐵路相距甚遠，故棄而不錄，茲將本路附近各縣之茶，列舉於左，以供參閱。

一．鶴山生茶 鶴山與順德、南海、三水等縣接壤，位於雲浮山麓，產生熟茶頗有名，茶質亦良，二者每年約各產五十餘萬斤，供廣東本省及南洋各地之用。

二．河源茶 河源縣在東江上流，與惠州、博羅、增城等縣接壤，產康和茶、桂山茶及上管桂山茶，均以地得名，屬紅茶種，康和及桂山茶每年各產約三萬餘斤，而上管桂山茶，則不過一千餘斤而已，故上管桂山茶較康和桂山之茶略貴。

三．乳源紅茶 乳源與曲江相距甚近，所產茶葉，概由曲江輸往廣州，年約產紅茶三萬餘公斤。
四．始興茶 始興之茶大別之約有二種，即紅娘茶及清和茶，二者之產量均甚少，合計每種僅產千餘斤而已。

五．仁化白毛茶 仁化之白毛茶，年約產二千餘斤，大都由曲江運銷廣州，而此種茶葉，頗為飲者所歡迎。

六．樂昌白茅茶 樂昌之白茅茶，較仁化縣所產者，約多一倍，計四千餘斤，亦係運往廣州銷售，將來或可循粵漢鐵路以運銷內地。

二．湖南茶葉

湖南之茶，自古以來，甚為著名，在唐時即為貢品，至滿清時代，則岳陽之君山綠茶，專進供御用。

漢口之茶葉輸出，湘茶幾佔三分之一，馳名於歐美市場者已久。計全省七十五縣，產茶者居六十四縣之多。除君山最爲著名，然所產數量不多外，即以安化茶爲第一，全省茶葉，有紅茶、綠茶、青茶、老茶、花香茶等種類。此外尙有所謂山茶、園茶、桐茶之分，則係以其種地而稱之也。全省之茶，不勝列舉，而所產茶數，亦遠過廣東省產。茲僅就粵漢鐵路附近各縣之茶，述之於後：

一、郴縣茶葉

郴縣鄰近廣東，茶莊二十餘家，茶山戶約三千七百餘戶，大部輸出廣東，再運銷南洋及歐美各地，民國五年之輸出額，青茶三十七萬五千餘斤，粗茶一百零四萬餘斤，而茶片亦有七十一萬四千斤。今以印度、錫蘭、日本茶之傾銷，及內地之匪禍，大受影響，已不如昔日之盛矣。

二、湘潭茶葉

湘潭之茶，種類不詳，年可產茶六十三萬餘斤，可值十二萬六千餘元，大都運銷長沙，再轉裝至漢口。

三、湘鄉茶葉

湘鄉之茶，有米茶、毛紅茶、花香茶、茶梗、綠茶等數種，每年約共產七十萬石，近年以來，亦無如此之盛矣。

四、寧鄉茶葉

寧鄉每年產茶約五十萬斤，大都爲紅茶、黑茶、青茶等數種，因本縣茶業無地位，故大多運銷安化。日後各處茶葉，集中長沙，則該處之茶，當不必繞道安化矣。

五、安化茶葉

安化之茶，爲湖南產茶最盛之地，其茶有紅茶、綠茶、青茶、老茶、花香茶等，縣境製茶之地，共有六處，以東坪第一，該處茶莊，有二十餘家之多，其餘則橋口七莊，江南七莊，黃沙坪二十莊，小淹四莊，酉州十八莊，共七十餘莊。每半四月至七月之間，爲製茶時期，東坪製茶各家，召集茶工，達五六百人，甚有至千人以上者。該市年可輸出茶葉二十萬箱。據民國四年之調查，安化全縣輸出紅茶三十五萬箱，黑茶四萬一千擔，民國五年，則輸出紅茶十五萬箱，黑茶三萬二千擔，民國六年，輸出之紅茶，則僅十二萬餘箱，黑茶二萬箱。此外則每年尙有引茶約八百票，每票爲四千八百斤。以後年有

遞減。甚望國人能有以救濟也。

六·湘陰茶葉 湘陰之茶，年產約六十餘萬斤，大都爲紅茶、黑茶、花香茶數種，其味頗澀，不及上品。多運銷於安化及漢口等處。

七·平江茶葉 平江北鄰於臨湘縣境，西接湘陰縣，故亦產茶，茶莊五十餘家，多爲紅茶、磚茶、青茶等，每年產額約二百萬斤，近年亦有衰退之勢。

八·岳陽縣茶 岳陽縣之普通茶，每年輸出亦約二十餘萬斤；而君山產之綠茶，僅一萬餘斤，此爲茶之最著名者，亦昔視作貢品，非常人所得而享用。近年以來，產額更形減少矣。

九·臨湘紅茶 臨湘茶葉，僅產於安化茶，每年產額約一千五百萬斤，近年亦有減退之傾向，其產額以紅茶爲主要，青茶亦有出產，與安化縣殊無大差異，其北與鄂境接壤之羊樓司鎮，有大小茶廠十數家，亦有利用機器，以製造磚茶者，工人亦頗不少，造成後即運往漢口銷售。

湖南產茶之地，尙屬不少，因與粵漢鐵路距離較遠，不克盡述，其比較著名者則新化、瀏陽、沅江、石門、慈利、邵陽、武岡之茶，在茶業中，亦頗有相當之地位也。

三·湖北茶葉

湖北之茶葉，僅東南各縣，稍有出產，其產額匪特不如湖南，並亦不及廣東，比較著名者，卽爲與湖南臨湘縣接壤之蒲圻，其他如咸寧、崇陽各縣，亦有出產，茲分叙於次：

一·蒲圻茶葉 該縣茶葉，以趙李橋、羊樓洞等處爲多，計粗茶一項，年可產九千餘噸，茶磚約四千五百噸，大都銷於漢口。趙李橋、羊樓洞兩處，均設有茶廠，惟係臨時組合，而無固定之設計也。

二·咸寧茶葉 咸寧之茶，以該縣二都及白沙橋兩處所產者爲最多，計白沙橋所產之茶葉，共計

約一千二百餘石，而二都之茶，有青茶、紅茶之分，紅茶年產二千石，而青茶則為一千二百石而已。白沙橋之茶，由咸寧縣站輸出，有劉萬餘茶莊，辦理葉商交易，資本約五萬餘元。二都之茶葉，則由咸寧縣北十五里之官埠橋站輸出，該處亦有茶莊數家。

此外如崇陽之茶，則大都輸由蒲圻或趙李橋上車，因無調查，故不悉其狀況如何也。

第四目 冬菇

冬菇，北方名曰香菇，以在冬至日前後生長者為最佳，故南方各省，普通謂之冬菇，另有一種，則名香菇及香蕈者，生於立春前後，價廉於冬菇一半，南方對於冬菇香菇，分別甚清，不似北方之渾呼一名也。冬菇為粵漢鐵路沿途之特產，故專節述之，尙有湖南瀏陽之麻菌，亦甚有名，又菌油一項，尤膾炙人口，並於此節附述之，以供遊人之採用也。

冬菇，本為森林之副產品，種植至為簡便，而出產之地，則以廣東之樂昌、仁化、乳源、曲江、始興、南雄各縣為多，江西及湖南兩省之南部，亦有出產者，但量不及粵產之多，質亦不及粵產者之良也。種菇之法，先選五十年以上之橡樹、楓樹、赤黎樹、麻骨樹、冬桃、羊鬚柯等樹，於立冬之前，將其砍伐，去其枝葉，然後以刀斧削成裂線，深達形成層為止，每線之距離約四五寸，其線形有為三角形或四方形者，劃線後，再用枝葉覆之，至翌年秋分，除去掩覆之枝葉，使受風霜雨雪，則自然有菇生長，採摘後用炭火焙乾，即可售之市場，冬菇佳者價格昂時，每斤約六元，最廉亦須三元，香蕈則每斤不過一元或二元而已。產額年約二萬斤，由韶州轉運廣州，再轉香港出口，年值約五六萬元之譜。

冬菇香氣郁烈，爲肴饌佳品，近年以來，東鄰日本，已用科學方法培植，並有運銷我國者，但其傘薄，而味亦遜，香氣更不如粵產者之佳，誠恐經數度之研究改良，難免不追及我國天然之產品。果爾，則我國之香菇，是否能長久保持今日之優越地位，固尙須吾人之努力也。

此外，在湖南境內，有瀏陽之麻菌，甚爲著名，其以寒菌造成之菌油，尤銷行一時，外人旅湘者，每攜此以貽其親友，蓉以此爲湘省之特產云。

第五目 其他林產物

我國最大之森林區域，計共有四處，卽東北區、北嶺區、南嶺區、西南區是也。而以東北區爲最廣大，該區狀若弧形，自大興安嶺、小興安嶺以至長白山脈，成一極廣闊之帶形林區，清初吳兆騫之寧古塔紀略所記大窩集（按卽樹海之意）之實況有云：『松林千里，一望無際，類皆太古時代物，車馬橫過，不見天日，三百餘里，微風震撼，惟聞樹聲』等語。於此足見其林況之盛也，惜以淪於異域，不爲我有，致失此廣大寶庫，甚望國人急起直追，收回失地，以挽回我重大之利權也。

至若南嶺林區及北嶺林區，一在浙江、福建境內，一在甘肅、山西、陝西境內，與粵漢鐵路之關係尙少，其林產概況，當不贅及。惟西南林區，其範圍之廣，包括西康、雲南、貴州、廣西、廣東諸省，此區林產，實爲我國絕未開發之處女地。偏西一帶之高地，松杉森林，生長最盛，有落葉松、樅樹、帝杉、柏檜、與山毛櫸等，較平之地，則有白楊與七葉樹，灌木則杜鵑、懸鈎子、櫻桃、野杏等，在山谷中者，則櫟、樺木、槭樹尤夥，稍東南而至粵桂境內，則熱帶溫帶之雜樹，尤指不勝屈，其高處則櫟、櫟、栲、檜

、樺木、錐栗等樹雜生，低處則棕、桐、榕樹與竹類相聚，而最著名之柚木，最特殊之台灣杉，即產於此帶，果品樹類，則其餘事也。此外，則我國著名之木材市場，均稱東三省之安東，福建之福州，湖北之漢口，及廣西之梧州，漢口及梧州兩處所銷售之木材，大都取之於西南林區者，蓋西康、四川之樹木，沿江而下，貴州及湘南之木則浮沉水，及湘江而出洞庭。以匯集於漢口，漢口則粵漢鐵路之尾閘也。廣西木材，集於梧州，由梧州沿西江而下，以及廣州，則廣州又為粵漢路之起點。故西南林區之木材，不予開發則已，欲予開發，則粵漢路實與有莫大之關係焉。

且森林不僅供給木材而已，他若皮類之來源，亦大都於叢密森林中得之，蓋以野生動物之慣性，恆喜居於山林，山林愈密，產獸愈多，人身禦寒之衣料，自可取之不竭，而森林副產物之利用於化學工業而為重要之原料者，其種類亦復不少，由桐樹採取桐油，由柏樹採取柏油，由漆樹採取漆液，由橡樹採取橡膠，用樹皮以造紙，用樹實以製藥，其副產品之繁，實難盡述。至於粵漢路沿線之森林特產，亦復不少，如防城之桂心，羅定之桂油，廣東之黃連木及柚木，湘南之茶油及竹筍，衡山之玉蘭片，南嶽山之黃蘗，瀏陽之麻菌，君山之淚竹，均為沿路特產之最著名者，將來亦必賴斯路而發展也。

第四節 水產物

第一目 海產物類

廣東地瀕南海，其海岸線之延長，達二千四百餘里，北起南澳，南迄欽廉，中間大小島嶼，羅列海面

，均爲優良之漁場，如自汕頭之附近起，則有南澳島、拓林、蓬濠埠、海門等處，其次則爲汕尾，除汕尾而外，則大鵬灣之平海、澳頭等處，亦與漁場相距甚近。至於香港之筲箕灣、銅羅灣及澳門各處，亦以漁業著名。澳門而南，如廣海、川山島、陽江、北海港、圍洲島等處，亦爲漁業之重要根據地。而海南一島，以其居東京灣之中間，在漁業上之地位，實較任何漁港爲重，其東岸則海口、清瀾、陵水、榆林、三亞諸港；西岸則有臨高、贛州、新英、北黎諸港。而尤以三亞、北黎兩處爲最重要。近年日本漁業，已注意於此，故時有該國漁輪之侵入也。以上各處，爲廣東漁業分佈之大概情形。在海南島及東西沙羣島之國，海流除暖流而外，尚有寒流沖入，故海產之寒暖性魚類、海藻類、貝類、蟹類等，均極豐富。尤爲我國最有希望之海水漁場。

一、海產魚類

海產魚類，據已知者，則有：大黃魚、鯛魚、帶魚、金絲魚、馬頭魚、鮫魚、鰻魚、旗魚、鱸魚、海鯧、鰾魚、鰻魚、鱒魚、魴魚、馬鮫魚、鱗魚、鱣魚、鱈魚、鰱魚、烏賊、鱈魚、水母、白蝦、鱈、鱈、梭子蟹、牡蠣、蟳子蟹、扇形蟳子、貝江蚌、鮑魚等。均出產甚豐，其他不知名者，尙不知若干也。以上列舉之種類，以售價計之，約在國幣三千萬元之左右，除用鹽醃藏，製成鹹魚，供給省內外之食用外，尙有運往新嘉坡、澳門、香港、上海等處發售，而廣州一市，乃爲其唯一之大銷場。茲將種類、產地、漁期、年產數量、年產價值、及其用途等項，列表於次：

魚名	產地	地漁	期	年產數量	年產價值	用途
大黃魚	香港、平海、汕頭、尾碣石、汕頭、南澳、海南、電白、拓林等近海之處	每年三月至八月而尤以四五兩月爲最盛	二、三、九、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二	二、三、三、九、九元	食	用

鮫魚	鮑魚	扇形貝	蚌	鯉子	蠔	鱒魚	鮭魚	馬蛟魚	鱈魚	魴魚	鮫魚
電白香港珠江口平海遮浪 石汕頭南澳等近海產之	海南遮浪之捷勝等均產之 海南島電白香港平海遮浪 桔石達濠埠等產之	沿海均產之尤以香港平海 一帶為多	遮浪汕尾等沿海產之	沿海均產尤以海豐及實安 縣之近海為多	海豐等縣盛產之 之中山實安及潮汕之饒平 沿海均有出產尤以珠江口 浪甲子達濠埠南澳等產之	海南島香港珠江口平海遮 浪甲子達濠埠南澳等產之	產之 珠江口汕頭達濠埠等沿岸	珠江口平海遮浪桔石達濠 埠等產之	達濠埠等近海產之 海南島電白香港平海遮浪	海南島電白香港平海遮浪 石達濠埠南澳等近海產之	電白香港珠江口平海遮浪 石汕頭南澳等近海產之
週年以春冬二季為最	週年以春冬二季為最	週年均有尤以冬季為	三月至六月	四五兩月	十月至翌年三四月	多	週年以秋冬為最多	四月至七月	八月為最多	五月至九月以六月至	週年以春冬二季為最
未	未	未	未	未	未	未	未	未	未	未	未
二六九、六四斤	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未
二六、九四元	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未	詳未
食	食	製罐頭 鮮食用	同上	食	製	同上	同上	同上	同上	同上	同上
用	用	用	上	用	油	上	上	上	上	上	用

第四章 沿途物產

玳瑁	玳瑁	西沙羣島	同	上	未	詳未	詳未	詳同	上
鯨魚	鯨魚	同	上	六月至十二月	未	詳未	詳未	詳同	上
鱈魚	鱈魚	海南島至西沙羣島之間	同	五月至九月	未	詳未	詳未	詳同	上
鱈子蟹	鱈子蟹	沿海均產之	同	冬季最多	未	詳未	詳未	詳同	上
白蝦	白蝦	海南島香港遮浪甲子達濠埠南澳等處均產之	同	旺時期	未	詳未	詳未	詳同	上

一一·海產藻類

廣東沿海各地，每年自海中獲取魚產，已備如上述，而所採取之海藻，為數亦頗不少，茲就所知者，略舉如下：

一·海帶 海帶為我國民間最普通之食物，每年由日屬台灣輸入者，為數甚鉅，廣東沿海各島，均有出產，而以海南島至東西沙羣島，所產為尤多，每年約計可採一十三萬八千餘斤，可售國幣萬餘元。此種數目，雖不甚真確，然以採藻事業之幼稚，亦難免不僅如此而已。今後該地海帶，甚可利用粵漢鐵路，極力發展，以運銷內地，是亦杜塞漏卮之一法也。

二·海苔 海苔亦為海中藻類植物之一種，可供食用，廣東沿海島嶼均產之，而尤以海南各島為獨多，且週年均有，不若海帶之僅以夏季為產時也。計每年產量約為三十五萬五千餘斤，售價則達九萬餘元之譜。

三·紫菜 紫菜亦可食用，其產售之情形，頗不詳悉。廣東沿海各島均產之，而以海南島及汕尾

一帶爲獨多，盛產於夏秋二季。

四、淡菜 亦可供食用，其產量及售價情形，均不詳悉，在每年四月至九月間，產額甚鉅，產地則以廣東沿海各島爲多，而尤以遮浪爲著。

五、海人藻 亦爲海藻之一，可供食用，產於東沙羣島之附近，每年約爲五千餘担，可值二十餘萬元，六七兩月之時，漁人頗資此以爲生活也。

六、石花菜 石花菜，僅可供製膠之用，在廣東沿海之各島嶼均產之，而海南島爲最著，盛產之時，約爲四月至十月之間，每年約可採四百三十餘萬斤之多。亦廣東之鉅額海產也。

第二目 內河魚產

內河魚產，亦爲粵漢鐵路沿途出產之大宗，蓋以本路起點，濱於珠江，港灣紛歧，湖沼縱橫，而北江、耒河、湘江等，雖屬內地河流，然亦富產魚類，及至洞庭，則湖廣水深，尤爲魚類生存滋長之所，沿湖捕魚之人，無慮數萬，至於各地關池塘以畜魚者，則隨地皆是。且以池塘肥腴之故，而魚類亦特別鮮美，茲將本路沿途各地魚類之特產者，略述於左。

一·廣東魚產

粵省內河魚類，出產於川河湖沼者，有鯉、鯽、生魚、鯰、鰱、鱖、鱣……嘉魚等十餘種。關池飼養及放養於湖沼者，則以鮑魚、鯉魚、鯽魚、鱖魚、鱣魚、鮫魚等數種爲主要，除天然川河湖沼之魚產，未有

相當統計其價值與數量外，池塘面積，約計順德南海等三十餘縣，不下一百萬畝，年產魚種達三百餘萬石，價值當在國幣四千萬元之鉅。對於粵省之國民經濟，其裨益當不少也。此種魚產，多以供鮮食為主，除在產地售銷外，多運銷於香港、澳門、廣州等處，而廣州一市，乃為其唯一最大銷場，茲將其種類數量平均單價及其用途，簡略列表於下：

種類	產地	年產數量	平均單價	用途
鮭魚	順德南海兩縣出產最多其餘各縣亦產之	約六十萬担	十六元	供食用為日常席上之佳饌其味清鮮甜美超於其他魚類
鯪魚	同	約一百五十萬担	十四元	多供鮮食肉味鬆滑製成罐頭運銷國內者為數頗鉅
鯷魚	同	約三十萬担	十二元	供食用以腹部之肉膩滑甘美為最著名
鱸魚	同	約四十萬担	十三元	又名大頭魚其肉雖不及鯷魚但其頭則至為肥美「紅燒鱸頭」為宴筵之佳品
鯉魚	同	約五十萬担	十三元三角	供食用粵省產者以高要縣民慶墾所產者為著名其體肥美異常

一一·湘南池魚

湘南各縣，以河灘溝急，不易捕魚，故河魚之產額，比較為少，然各縣人民，乃闢地為池，飼養魚類，兼以塘水灌溉農田，附村墾者，且以之洗滌衣物，故雖一地，而數用皆備，池塘中魚，多係農家於早春魚類孵卵之時，購之而養於池中，時常供給人糞、鮮草等，以為魚之食料，至於夏末秋初之時，則魚已肥美可食，若至冬日，則更碩壯，農家每恃此以為冬日之附業焉。其魚類之最普通者，則為俗稱之草魚，以

及鯉魚、鱧魚、鰱魚、鯽魚、鱖魚等類，至於魚之最鮮美者，首推桂陽縣之塘魚，蓋該縣之池塘，不僅肥腴，且水屬流動，故魚產彌特別鮮美也。

三·衡陽之魚苗

魚苗者，即河魚孵卵後尚未成魚之卵也。此爲衡陽縣之特產，蓋湘江自衡陽而下，水勢平穩，深潭平波，頗不適宜於魚之孵卵工作，衡陽而上，經祁陽、零陵以後，則灘水湍急，礁石羅佈，魚藉灘水之激蕩，飛躍跳縱，以助產卵之勢，故每當早春之時，長江及洞庭之魚，均溯江而上，抵祁陽、零陵後，乃大事孵卵工作，所產之卵，復沿江流而下，至衡陽時，卵已成長，過衡陽至湘潭縣後，即大都孵化成魚，故衡陽漁民——實即濱江農民，乃撈取此項將孵化尚未孵化之魚卵，以售諸內地養池魚者，作爲魚種，計每年此項魚苗產額，無慮數十萬元。至於取魚苗之法，係以竹編成剪形之筏，繫於江岸河中，中張細網，長約七八尺，魚卵順流而下，至此即爲網阻，然後再以小手網，向細網中撈取，著於盆中，須三五日後，即孵化成魚，即可售之於人，此種撈魚工作，無間晝夜，漁歌互答，漿聲款乃，深夜聆之，頓覺清澈，誠漁家之樂事也。惟所撈之魚，以全河計之，爲數不多，蓋大江之中，尙有無量數之魚卵，隨水而下，不能撈取，未審亦可利用大規模之機械撈取，以粵漢鐵路運銷他省否？

四·沅江之銀魚

沅江銀魚，爲湖南魚類之特產，價固不廉，而味則鮮美異常，沿洞庭湖之各縣，均皆產之，不過以沅江縣產者爲最有名，旅居洞庭濱湖各縣者，多攜此以貽其親友。濱湖各縣，魚產本富，蓋以沿湖之地，灣汊紛岐，春夏水漲，湖水倒灌，魚類隨之走入，及水退港塞，魚不得出，濱湖之民，乃乘船結網，從事撈

取，舉凡湖中所有魚類，均可撈獲，晒乾醃漬，然後售之於市，每年所獲，不下數十百萬元之鉅，如遇洪水之季，衝潰堤垸，則湖水灌入垸中，淹沒田苗，農民損失，當甚鉅大，惟水退之後，可獲大量魚產，亦稍可補其損失也。至於銀魚，則為一種長二三寸大若手指之魚類，每於春夏之間，千萬成羣，浮遊於湖傍淺水之處，漁人以漁船兩艘，中張巨網，并列而行，一遇魚羣，即可全部網得，且為數極夥，屢取不盡，晒乾以後，即成透明白色絲狀之乾魚，有如銀絲，故名銀魚，其味絕鮮，誠肴饌中之佳品，濱湖人士，且多視作補品也。

第五節 工藝品

第一目 紡織業

紡織工業，為衣被工業之中心，舉凡吾人日用被服之所需，莫不為此項工業之是賴，以手工紡織，在數千年以來，即為我國人民固有工業之一種，而成為我國婦女唯一之職業；惟自工業革命後，此項手工業，遂於無形之中，而被其破壞無餘矣。考中國自設機器紡織廠，約始於一八九〇年，其時李鴻章在上海創設洋布局，為我國最初創辦之機器紡織廠之嚆矢。一九一四年，歐戰爆發，中國之棉紡織工業，發達甚速，以紡錘增加率論，世界主要棉紡織國家中，當推中國紡錘增加最速。但是以人口比例論，中國每千人所有之紡錘數，至今仍為世界主要棉紡織國中之最低者。英國為世界棉紡織工業之霸王，每千人有紡錘一一九九錠，而我國每千人中僅有九錠，約當英國紡錘數百分之〇·七五而已。英國為工業國家，固無論矣；

即較之世界兩農業國印度與蘇俄比較，亦瞠乎其後，蓋印度千人有紡錘二十六錠，而俄國亦有四十八錠之多，以此例之，則我國之紡錘數，正待吾人之努力增加也。且棉紗一項，尚須織成爲布，始可供吾人之衣着，故棉紗只能稱爲半製造品，而非完成之製造品也。我國紡錘之數目，既已略如上述，然再視織布機數，則與世界各國，相差又復遠甚，在一九二七年之調查，中國所有織布機數，每百萬人中，僅有五十四架，佔全世界棉織總額百分之〇·七四。近年雖略有增加，然尙不足百架，以與英國每百萬人口有一六七一六架者相比較，相差至三百餘倍之鉅，即其他諸國，亦遠在我國之上，如美國每百萬人口有六〇九七架，法國有四四三八架，德國有三九〇〇架，意國有三六一四架，俄國有一七一九架，日本有一二〇九架，最後印度百萬人口中，亦有四五八架之多，因此我國以棉紗及棉布之不足，衣被之需，乃遂不得不購諸外洋矣，每年棉紗棉布之輸入，其數之鉅，至堪驚人。

粵漢鐵路所經，除廣東棉產甚少外，而湖南湖北之棉產，在棉業貿易上，頗佔有相當之地位，武漢之紡織業，現且與上海、青島、天津、無錫、通崇海等處，成爲全國六大紡織業之中心地，如更能改良兩湖之棉產，利用廉價之工人，及西南各省廣大之銷場，必可大形發展，以杜塞莫大之漏卮也。著者業於本章第二節農產物中，將兩湖之棉產情形，予以敘述，特於本節中，再將沿途紡織工業，紀述於此，希望國人投資，使人民衣被之需，不再仰給外國，則幸甚矣。

一·廣東之紡織廠

廣東紡織廠，係於民國二十二年春間，開始籌備，至二十四年秋間，即大部完成，爲陳濟棠治粵時所訂三年計劃中之一部份，全廠經費，約爲四百七十萬零三千餘元，建設廠屋及購置機器，均皆在內，故規模亦不甚大，惟在嶺南，尙係絕無僅有之一紡織廠，全廠計分六部：即棉紡織部、絲織部、製絲部、毛紡

織部、絹絲麻紗部，及電機部，廠址設於河南士敏土廠之東，現各部均有出品，特將其各部情形，略述於次：

一·棉紡織部 該部先舉辦一萬錠之棉紗紡造廠，由泰和洋行，訂購機器，嗣以每年僅能出紗三千七百餘包，尚不及該省輸入五分之一，特再續購萬錠紗機一部，并擬繼續擴充至六萬錠為止。

二·絲織部 該部全部經費為三十一萬五千餘元，舉凡紗羅綢緞等新式貨品，均能織造，而織花、印花、染色等項，均皆採用新法，現在出品，成績甚佳，銷行亦暢，並擬增購織機百部，以增多出品也。至製絲部分，則委齒機、翻絲機、縲絲機等之設備，均甚完備。

三·毛紡織部 該部資本總額為九十四萬八千餘元，其機件亦係向泰和洋行所購買，將來預備可造西服、大衣、羊氈、軍服等之毛織料，及細軟洋毯，以應國內之需要。

四·絹絲麻紗部 該廠利用毛絲兩部縲絲餘下之殘絲，或零星者，織造絹類，及以苧麻為原料，紡織麻紗等類，聞其資本總額為五十三萬餘元，廠屋及機件，均已裝運完成矣。

此外尚有電機部一處，其情形頗不詳悉，故略而不贅，總之，此廠成立，確為粵省紡織廠之最大規模者，將來出品必多，挽回利權，當不少也。

一·湖南第一紡織廠

湖南紡織廠，肇始於民元之時；先是有吳作霖等組合公司，借公帑六十萬元，創設經華紗廠，規模粗就，而湯薊銘入湘，收紗廠為省有，典守送易，迄無成功。洎譚延闓氏再起督湘，命財政廳長袁家普氏，兼綜廠務，廣續建設，中經傅良佐、譚浩明等往復馳驟，而袁君經營，迄未稍休。繼而張敬堯入湘，政局大變，搜括羅掘，弗給所需，且有出售紗廠，以贖軍糈之議。張氏既遁，湘人仍戴譚延闓氏為省長，復任

袁君專治廠工，全廠工程，始告落成。綜計建廠購機，費銀二百萬元，而湯張二督，因軍事所耗之數十萬，尙未在此內，維時輿論咸主商辦，商人遂鳩集資本，起而承租，號爲華實公司，經營數載，卒至停業。民十五年，革命軍興，毅然改歸公辦，更名爲湖南第一紡紗廠。次年共黨囂張，集會遊街，迄無寧日，是以工作時少，出品銳減，暑期之間，遂爾停辦。民十七年，西征軍入湘，政府不忍此生產機關之零落，撥款二十萬元，繼續開辦，是年九月開工，越明年，贏利百數十萬元，爲空前未有之成績。乃以紗廠餘利，開辦織布廠。至二十年，更廠名爲今名。二十二年，日紗傾銷，舉國紗業，均陷絕境，該廠亦損失不貲，暑假休假一月，八月復工後，大事緊縮，現始漸有起色。至二十五年度之贏餘，已達百餘萬元之鉅，今後如再加整理，出產當可望續增也。廠址設於長沙湘江西岸之銀盆嶺。基地面積共二〇六畝六分七厘，屋場面積，共爲六十畝九分〇三毫，原有房屋，不敷應用，乃於民國十九年春，從新建築，二十年秋，全部落成，費洋十四萬餘元，爲鋸齒式，極稱堅固，其設備如下：

一、房屋 計甲棧房，花紗棧二所，廢花棧一所，五金棧一所。辦公室及宿舍，總辦公室、廠內辦公室、原動部辦公室各一所，職員宿舍二所，計四十間，工人宿舍計二百二十二間，哺乳室一所，調養室一所。

二、工廠 計有馬力房一所，紡紗廠一所，織布廠一所，揀花房一所，修機房一所，布廠鍋爐房各一所。

該廠直屬於湖南省建設廳，採會計獨立制，設廠長會計主任各一人，廠長下設總務、工務、營業三課：一、總務課下設文書、庶務、倉庫、稽查、警衛、衛生、教育七股；教育股設圖書館、俱樂部、工人子弟學校、工人補習學校。二、工務課下設技術、考工、工賑三股。三、營業課下設花紗、物料、布疋三股。會計主任下設計算、出納、統計、稽核四課。此外另由建設廳派監察員二人，常川駐廠，監察一切。資

本由省庫發給，現廠基廠屋，共值六九九、八一七、七一一。合其他機械及不動產之估計，約為三百一十餘萬元，實為湘省規模最大之生產機關也。

三·武昌湖北紡織廠

武昌湖北紡織廠，係張之洞總督兩湖時所創辦，除紡織外，尚有絲、紗、布、麻四局，即世所謂湖北紡織官局是也。四廠成立之年月，絲局係建於滿清光緒十七年，為最早，紗布局建於光緒二十年，次之。麻局建於光緒二十四年，為最遲。當時投於四局之資本，傳稱不一，經大概估計，當不出二百萬兩至三百萬兩之間，四局自創辦以來，殊鮮成績。至光緒季年，租與匯豐銀行買辦某所組織之應昌公司承辦。宣統三年，總督瑞澂，與應昌公司解除契約，另交大維公司承辦。傳稱大維乃南通張弼主持，開辦甫旬日，即值革命軍起，因以停頓。至民國二年，省政府乃改租與楚興公司承辦。議定押租二十五萬兩，每年租金十一萬兩。此項押租，由省政府撥還應昌公司官欠之款，再由省政府每年在租金項下，扣發銀四萬兩，六年後扣清，以抵楚興之押租。紗布二項，在武漢本地出售，概免稅釐，如轉運他埠，在江漢關祇還一正稅，沿途概免稅釐。名稱仍保存湖北官局名義。此合同條件之大概也。楚興公司之資本，為一百三十萬兩，先收六成合七十八萬兩。據云所收之股，有四十三萬兩，為應昌公司之舊股，而實在之新股，祇有二十七萬兩，果爾，則吾人亦可謂楚興公司即應昌公司之變相也。

四·其他紗廠

武昌紗廠業，共計六家。除裕華、第一、民生（即前紗布官局）、震寰四廠，均設武昌外，震寰營業失敗，停歇已閱三年之久，民生第一廠，亦因經濟困難關係，無力支持，近復先後停工，僅裕華一廠，因內

部組織完善，經營得宜，碩果僅存外，漢口方面，為申新及日商泰安兩廠。茲將以上各廠情形列表於下：

廠名	所在地	開辦年月	資本	錠數	備考
湖北紡織官局	武昌文昌門外	光緒二十九年		九〇、〇〇〇	
漢口第一紗廠	武昌武勝門外	民國八年十二月	三〇〇萬元	八八、一六〇	
裕華紡織公司	武昌武勝門外	民國十一年四月	一五六萬兩	西〇、〇〇〇	
震寰紗廠	武昌武勝門外	民國十年	一二〇萬兩	二〇、〇〇〇	

五·申新第四廠

申新第四廠，為上海申新紗廠之分廠，成立於民國十一年，為無錫榮宗敬氏所創辦，廠基占地三千餘畝，二十二年春，曾因失慎停工，嗣乃極力規劃，乃得復工，職工約二千人，內部設備管理，尚能合於經濟原則，現有粗紗機三十二部；計紗錠三、七一二，細紗機一百另四部，計紗錠四一、一三六，均為英國潑拉特廠，及美國沙谷洛廠出品，美國沙谷洛廠繫花清花機十二部，英美式梳棉機一百八十一部，棉條機二十二部，上海新業廠搖紗機二百二十部，打包機十一部，英日式織布機四百一十台，發電機一座，計3,000K.W.，為英國茂偉廠出品，可供本廠及福新兩廠之用，以及消防設備等。生產每日可出紗八十餘件，布八百疋至一千二百疋。出品種類，計有人鐘，四平蓮牌十支、十六支、二十支、三十二支粗細棉紗，雙喜牌八磅半，十二、十三、十六磅粗細棉布等。所有出產，幾全部行銷鄂、川、贛、湘等省。

六·日商泰安紗廠

該廠創設於民國十三年、內部管理嚴密，實力甚厚，職工一千二百餘人。計有紗錠二四、八一六，布機三百台，及其他機器設備等，月約出紗一千數百件，布一萬餘疋。出品種類，計為喜鵲，三寶等牌，紗布銷行華中各省。各廠所用棉花，以湖北省所產者為大宗，次為豫、陝等省所產，前曾間用美印棉花，近以價昂關係，購用極少。用煤以我國產者占多數，外煤約十之三四而已，各廠全開，年約用煤十餘萬噸。紗廠交易手續，原料購進方面：大致各廠於新花登場時，派員直接赴鄉收買，平時或就當地花行採購，如需洋棉，即向洋行買進。

銷售方面：製成之紗布，均儲棧待售，在本埠設有營業部售於紗號，外埠或設批發處，或委託商號經售。紡織過程：紡紗部份，先將棉花經過清花機，除去雜物，然後經鋼絲併條，製成棉條，再經初紡、二紡、三紡及細紗等機，紡成細紗，復經搖紗手續後，即行打包出廠。織布部份，先將紡成之紗，經牽紗車及絡紗車，做成經紗筒子，復用經紗車做盤頭，再經漿紗機，穿筵機後，裝於織布機上織成布疋，復經整理，打包，手續即告完成。各廠計算工資標準，初無一定，而其結付方法，亦不一律：申新方面，男工頭月計三十六元，女工頭目計六角，紡紗男工，日計五角，女工日計三角五分，織布工以件計，每疋工資三角，每人日可得資五六角，不供膳宿，但廠方置有女工宿舍，每月出資五角，工人如有疾病，由廠醫免費治療；泰安廠亦大致相仿，每日工作時間，均為十一小時。茲將兩廠地址，資本產量等項，列表於下：

廠名	地址	設立年月	經理人	資	本	種類數	量	最近工	附	注
						二十三年	產量	人	數	

申新第四廠	宗關	民國十一年二月	李煥偉	一,000,000兩	紗布	廿三,五件	男	一,八〇〇	開工	二十三年五月
泰安紗廠	宗關	民國十三年九月	華棟臣	三,五〇〇,〇〇〇元	紗布	二七,九四疋	女	一,八〇〇	開工	
	宗關	民國十三年九月	近藤	三,五〇〇,〇〇〇元	紗布	二〇,八〇疋	男	一,八〇〇	開工	
	宗關	民國十三年九月	治	三,五〇〇,〇〇〇元	紗布	二十餘萬疋	女	一,八〇〇	開工	

第二目 絲織業

絲綢在我國，已有數千年之歷史，殷墟甲骨文，已著絲帛之文，蓋螺祖之教民飼蠶，於此可得證明，吾國人民，以絲製造衣服為最先，亦可了無疑義。而績麻織布，當在纓絲織帛之後。惟自麻織發達之後，五十衣帛之語，乃遂成學者之理想矣。宋元以降，木屨通行，而絲帛乃遂被稱為奢侈品，用途日狹，出產不豐，故步自封，不求進化。迨乎滿清末造，海禁大開，歐風東漸，競尚文明，不復斤斤以服絲綢為奢侈，而絲綢乃復成為應時之工業，然織絲之家，大都規模甚小，屬於家庭工業之一種，惟自機器東來後，此家庭工業，遂一變而為工廠工業，自用之外，復有大量輸出，故民元以後，十餘年間，厥為絲綢業之黃金時代；惟滿則招損，中國絲廠，因獲利太豐，乃注全力於出產之量，絕不顧及產品之質，而海外人士，利此弱點，發奮研究，力謀改良，不數年間，竟青出於藍，而華絲在海外之地位，以致遂完全喪失無餘矣。比年以來，絲廠因營業不振，終趨倒閉者，實不知凡幾。迴視數年前之盛況，大有不堪回首之慨也。我國新式練絲業，分為江浙及廣東兩區域，江浙區以上海無錫兩地為中心，而廣東則以順德縣為中心，故本章所述之絲織業，實完全以順德為主，至於湖北，則不過述其毛絨織業而已。

一、廣東之絲織業

粵漢鐵路備覽

我國產絲區域，江浙而外，首推廣東。以前廣東絲莊絲廠，共有一百餘家；每年生絲運銷國外，平均五萬餘包，價值七千餘萬兩，直接間接養活人約二百餘萬，為全省經濟之命脉，政府稅收之源泉，近年海外絲價慘跌，全省絲業，幾至完全崩潰，影響所及，市面黯淡。現在政府方面，妥籌種種救濟方法，以期挽救；惟茲事體大，尙未見若何成效耳。

茲將廣州附近一帶各絲廠之調查列表於下：

廠名	廠址	絲車業	工人數			每月出絲担數	商標	出品
			男	女	工			
東 綸	順德大良	五四〇	二八	五六二	四六・二八担	三	綸普通絲	
南 綸	同上	五一〇	二八	五三二	四三・七一	三	綸普通絲	
廣 豐	南海官山	四三〇	三〇	四五二	三六・八六	雙雄鷄	普通絲	
盛 記	順德桂洲	四八〇	三三二	五〇四	四一・一四	忠信恆	中上唛絲	
兆 綸	順德小涌	四八〇	三〇	五〇二	四一・一四	神女	普通絲	
信 盛	南海吉利	六〇〇	一一〇	六二四	五一・四三	金鸞	普通絲	
公 信	順德水藤	五二〇	三〇	五四二	四五・五七	天鸞	普通絲	
永 成	南海官山	四八〇	三〇	五〇二	四一・一四	金菊	普通絲	

廣純昌	冠棧	冠華綸	亨棧	廣純亨	頌維坤	頌維亨	鴻安祥	志利隆	志記	廣綸祥	美中興	達興
順德潭村	順德潭村	南海石灣	順德大都	南海溶洲	順德桂洲	順德容奇	南海沙頭	南海河濠	南海良保	南海石灣	南海官山	順德水藤
四五〇	五〇〇	六〇〇	四〇〇	五四〇	五五〇	七五〇	六四〇	四九〇	七二〇	六四一	五一〇	五〇〇
三二	三〇	三二	三〇	三二	三四	三四	三〇	三〇	三二	三〇	三〇	三〇
四七四	五二二	六二四	四二二	五六四	五七四	七七五	六六四	五一二	七四五	六六五	五三二	五二二
二八・五七	四二・八六	五一・四三	三四・三〇	四六・二八	四七・一四	六四・二九	五四・八五	四二・〇〇	六一・七一	五四・九四	四三・七一	四二・八六
金鏡	拿破崙	冠記	俠女	金雉	頌維坤	頌維亨	自由神	鷄球	穗泰	浩記	揸手	雙雄
普通絲	普通絲	中上膠絲	普通絲	中上膠絲	上膠絲	上膠絲	普通絲	普通絲	中上膠絲	普通絲	普通絲	普通絲

廣泰綸	東華利	大和生	廣達祥	光華	新興棧	利豐成	廣元	寶元	繼成昌	廣泰和棧	廣泰和	公興綸
順德莘村	順德小涌	順德桂洲	南海石灣	南海羅村	南海龍畔	南海吉利	順德平沙	順德良濬	順德大門	順德楊寮	三水老沙	順德大墩
四八〇	四九二	六五〇	五五〇	五五〇	七〇〇	五七五	四五七	五二〇	五六〇	五〇〇	五〇〇	五一〇
三〇	三〇	三二	三〇	二八	二八	三〇						
五〇二	五一四	六七四	五七二	五七二	七五二	五九七	四七二	五四二	五八二	五二二	五二二	五三二
四一・一四	四二・一七	五五・七一	四七・一四	四七・一四	六〇・〇〇	四九・二八	三八・五七	四四・五七	四二・〇〇	四二・八六	四二・八六	四三・七一
謙	雞	大和生	滿天星	福星	福星	利豐成	廣元	寶元	鹿	松	松	紅
記普通絲	球普通絲	上唘絲	普通絲									

瑞和綸	順德葛岸	四五〇	三二	四七四	三八・五七	明	珠	中上粵絲
瑞棧	順德葛岸	四八五	三〇	五〇七	四一・五七	浩	記	普通絲
穗德和	順和上僚	四六〇	三〇	四八二	三九・四三	穗	泰	普通絲
協和興	順德大墩	五二〇	二〇	五四二	四四・五七	五	幅	普通絲
盛泰昌	順德大良	四六〇	三〇	四八二	三九・四三	五	蝠	普通絲
協順祥	順德江尾	三〇〇	三〇	三二〇	二五・七一	松	月	普通絲
大有興	南海河敦	五三〇	三〇	五五二	四五・四三	雙	燈	普通絲
大有祥	南海石灣	五二〇	三〇	五四二	四四・五七	雙	燈	普通絲
大有成	順德沙滘	四七〇	三〇	四九二	四〇・二八	雙	蝶	普通絲
天信	順德水藤	五〇〇	三〇	五二二	四二・八六	雙	金獅	普通絲
南昌	順德大羅村	六〇〇	三〇	六二四	五一・四三	雙	雁	普通絲

順德及南海兩縣之絲業，如合而計之，無慮數百家，上所列者，不過五十八家而已，蓋以近年以來，我國絲業，因受日生絲傾銷影響，停業者實不在少數，其能幸存者，亦不免艱苦支持，慘淡經營，而猶有停業之虞。將來我國之海關，如能完全採用保護政策，以防止外絲之傾銷，則廣東絲業，尚有莫大之希望。

也。

二一·漢口之毛絨紡織廠

駝絨爲我國新興之工業，銷場頗廣，從前吾人所服用者，均爲舶來品，近年提倡國貨，各地乃有華商駝絨工廠之設立，雖出品質地較之外貨，似覺稍遜，然因售價低廉，花色齊備，仍受國人之歡迎。漢市駝絨工廠，以前原有二家，一爲漢口第一毛絨廠，一爲中華駝絨廠，均於民國二十年成立，但自空前水災以後，漢市百業蕭條，中華廠既因水災關係，營業銳減，復受倒帳影響，週轉益難，乃不久又因失慎，廠址被焚，更受打擊，嗣於二十二年九月，雖勉力復工，然僅年餘，仍以難於支持，而致停業。漢口第一毛絨廠，組織較爲健全，開支又復節省，職工近百人，外加臨時雜工。設備方面，現有拉毛機一部，招機一部，平機四部，搗毛機全部，二十四匹電力馬達二具。生產量每日十小時，可出花素駝絨三百碼。出品計有花條及素色駝絨兩種，商標爲金雞、飛馬牌。每碼價格，由一元二角至一元九角五分不等。銷路以本埠佔多數，年約七萬碼，外埠及長沙等處，年約四萬碼，漢市每年銷額，約值六十萬元，上海來貨約佔半數以上，該廠二十二年營業額，計一十八萬元，二十三年因中華廠閉工，佔去相當銷數，計十六萬元，雖市面清淡，價格低落，然以成本較輕，如時局平定，前途尙有希望，原料方面，該廠現用者，棉紗爲申新出品之二十支人鐘紗，毛絨爲章華、安樂等廠之出品，年約五萬磅，均爲國產，禮和毛絨年約二萬餘磅。製造駝絨之過程，先將毛絨及紗線導於筒內，由女工排成花紋，毛絨在上，下爲棉紗，隨即上機，織成毛坯，再置拉毛機上，拉成陀絨，經過包裝手續，再行裝箱，或打麻包，即可出售。關於工人工資，平機男工，月計十一元，搗毛童工，月計四元，由廠免費供給膳宿，織絨女工，每日四角，雜工每月十二元，不供膳宿，每日工作十小時。茲將該廠地址，資本、產量等項，列表如左：

廠名	地名	設立年月	經理人	資	本二十三年產量	最近工	附註
漢口第一毛絨廠	興元街	二十年六月	徐庭芳	五七、六〇〇元	六〇、〇〇〇碼	男 一四〇	暑期暫停
中華原絨廠	滿裕路	二十年十月	黃之中	四五、〇〇〇元	四九、九七〇碼	女 一四〇	現停業

第三目 糖業

一・太古精糖公司

太古精糖公司，在香港筲箕灣，成立於滿清末年，係英國太古洋行所辦，機器及設備，均屬新式，每日可出精糖一萬二千五百担，現已減至六千担之譜，銷行地帶，全為我國南方各省。

二・中華製糖公司

中華製糖公司，又名怡和公司，成立於一八七八年，亦為英國怡和洋行所辦，地點在香港銅鑼灣，每日可出精糖四千石，現已停工。

三・廣東計劃設立製糖廠

粵省糖業，自該省政府，飭由農林局擬具復興糖業三年計劃，於民國二十四年，實施以來，情形轉好，其進行步驟，擇定該省宜於營造蔗糖事業各地，劃分五個區域，以番禺、東莞、順德、南海及三角洲一

帶，爲第一區；惠陽一帶，爲第二區；潮汕一帶，爲第三區；徐聞一帶，爲第四區；瓊崖一帶，爲第五區。在上列各區內，由政府設立一所或二所糖廠。分營業，造糖兩部，營業部分：以營種優良之甘蔗，指導人民，改良、選種、栽培、施肥等工作爲目的，預計第一年於番禺、惠陽、潮汕三區，投入資本六十四萬元，種蔗面積一萬零五百畝；第二年除以上年收入，經營前述三區蔗田外，並於徐聞、瓊崖兩區，投入三十六萬元資本，種植六千畝蔗田，第三年則以前二年之收入，繼續辦理。

製糖部分：則第一年於番禺區之新造，惠陽區之惠州及潮汕區內各設一新式製糖廠，每日共可榨甘蔗二千噸；第二年擴充番禺、惠陽、潮汕三區糖廠，使榨蔗能力，增至一倍，並增設徐聞區糖廠，生產量當復增一倍，並於其他區域新設糖廠四處，每日可榨蔗二千五百噸。預計政府投入之資金，第一年爲粵幣七、三六二、五〇〇元，第二年爲粵幣一、七七三、七〇〇元，第三年不另加入資金，僅以第一第二兩年所得之贏利合計一三、五五五、二〇〇元，以爲挹注，按照原定營業預算，第一年可獲利五、三八八、八〇〇元，第二年則達一三、五五五、二〇〇元，第三年更可獲利至一三、七二九、二〇〇元。此爲原定計劃，惟時至今日，將近三年，雖不悉其產量，然絕無如斯之鉅也。

原定計劃，擬在番禺區距廣州二十里附近之新造，先建五百噸糖廠一所。嗣經變更，決同時在市橋地方，添設一千噸糖廠。前者爲檀香山鐵廠承造，後者則由捷克士拉夫之士高塔(Skoda)公司承造。現在新造廠房屋，已告完竣，貨倉亦正在建築，可容糖五千噸。廠內機件安置，大體完畢。所用原料糖，暫向爪哇購買七千噸，以便工人手續純熟，即刈蔗正式製造。該廠附有酒精廠一座，日可出酒精二千加倫，且已開工。關於技術方面，全由檀香山鐵廠代表伊克負責。市橋廠自民國二十四年四月起，實行填土下基，掘深港口，搬運建築材料，是年年底，即已完成。至於惠陽區之糖廠，設在離惠州四十里地方；廠中助手及工頭等人員，早已選派前往菲島實習，畢業回國，即在該廠服務。所用甘蔗，悉由當地種植。據聞該處，

會由駐軍，舉種蔗田四千畝，農民種蔗二萬餘畝，足供日榨一千噸糖廠一百二十日工作而有餘。農民每種蔗一畝，由軍舉處貸給二十五元，年利八厘，於收穫時扣除。聞各區種蔗借款，已發出百餘萬元之多。

據該省估計，用舊式工具，製造片糖，每百担價值，不過可獲利一百一十五元五角；應用機製白糖，則每百担除機器耗損資本利息及薪俸外，可得二百二十八元，相差幾至一倍。故竭力注意於新法製糖之宣傳，以引起農民之興趣。

第四目 水泥業

水泥，即所謂士敏土也。為近代建築工程之重要材料，銷費日廣，其原料為石灰岩、粘土、砂石及少量之石膏，經燒製滲合而成。我國之水泥工業，因構造新式房屋，為一時風氣所尚，而修築公路鐵路時，所有之橋梁、涵洞、堤壩等工程，在在均須以水泥為主要原料，需要既多，故產額亦隨之而增，此國內近年以來之水泥工業，遂蓬蓬勃勃而設立矣。攷我國之水泥工業，實始於滿清光緒四年，開平鑛務局，就其煤鑛附近，創辦水泥工廠，延聘英人充任技師，用舊式直窰燒製水泥，旋以管理不善，虧負甚多，乃於光緒三十三年，讓歸華商經營，即今日啓新洋灰公司之前身，其後水泥用途激增，引起英商之注意，出而與啓新角逐，遂設青州水泥公司於香港，並在九龍及澳門兩處，設立分行，滿清政府亦認為急切要圖，於光緒三十四年，在河南廣東兩省，設廠自製水泥，厥後商人紛紛繼起設立，宣統二年，大冶水泥廠開辦於湖北，以不善經營，損失甚鉅，越四年改組為華記湖北水泥公司，歸併於啓新洋灰公司。民國七年，日人在青島設立山東水泥公司，其後二年，劉鴻生等發起上海華商水泥公司於龍華，至民國十年，中國水泥公司

，復設立於江蘇句容縣屬之龍潭，十八年時，廣東省政府，應鐵道部之請，於廣州附近創設水泥工廠，名爲西村士敏土廠，此外濟南之致敬水泥公司，吉林之衆志洋灰公司，均爲華商所經營，小野田水門汀會社大連分社，爲日人所辦，海防水泥工廠二所，爲法人所辦，統計二十餘年間，先後開辦之水泥工廠，已有十二所之多，茲值我國建設事業，日趨發達，水泥用途，愈益廣闊之時，其前途之發展，固未可限量也。茲將粵漢鐵路沿線之水泥工廠，敘之如次：

一·廣州士敏土廠

廣州士敏土廠，設在廣州市東隅，靠近珠江南岸，滿清光緒三十四年，爲清政府所創設，全部機器及建築，費去款項一百二十萬元，鼎革後，即由廣東省政府，繼續經營，至民國八年，因經費無着，乃於翌年招商承辦，以年租三十六萬五千元，租於惠霖公司，開辦僅十閱月，虧本竟達四十餘萬元之鉅，民國十二年，由商人唐復生，承辦數月，亦因知難而退，次年招商張祖蔭承辦，辦理亦僅數月，虧負七萬元，此後遂停閉三年，民國十六年，振興公司繼之，因原料價漲，土市滯銷，工潮迭起之種種關係，亦虧累九萬餘元，至民國十七年後，復由省政府收回，改爲官督商辦，由普益商人，投資擴充辦理，營業始有起色。廠內機械，悉屬德國式，有德里灶八個，生磨機八角磨二座，豬籠磨二座，夾石機二座，夾泥機一座，切磚機二座，焙磚巷八條，熟磨機，八角磨，各一座，馬達四個，發動電機一座，五百匹馬力機一副，鍋爐五座，上落機一副，無煙煤發動機一座，風扇八座，風扇蒸氣機一副，舊風扇四座，另附設機械修理處一所。現時每日產額達五百桶，商標爲獅牌，行銷於廣東全省。原料之石灰石，運自距廠十六里之花縣，黏土取於近旁，石膏則全賴輸入。

一·西村士敏土廠

鐵道部爲完成粵漢鐵路，需要極大量之水泥，而廣州士敏土廠，因機械過舊，產額甚少，不足以應此浩大之需求，乃於民國十七年，派員與廣東省政府接洽，結果由建設廳另營新廠，經呈准政治分會及廣東省政府，向中央銀行借撥港幣一百九十三萬五千四百二十元爲資本，由十八年七月份起，在財廳庫款項下按月撥還中行十萬元，同時並與丹商史密公司訂立購機合約，分期運機付款。其廠址經觀察勘，始擇定廣州北郊外之西村，於是年十月，開始徵收土地一百二十一畝三十八井，共給價毫洋三萬三千一百零三元，分由億中，興記、大興、生利、公發等公司投標承造各項建築物，至十九年冬開始裝置機器。該廠產量，按照合約規定，須每二十四小時照英國標準出水泥二百噸（每噸以一千啓羅克計），而密之用煤量，每啓羅克熟土，不過一千七百五十熱力，否則由承辦公司無條件更換之，製法係取濕法，配料手續及燃料消耗，均較爲經濟。原料銷耗額，預計每年約需灰石十萬噸，粘土二萬噸，石膏二千噸，煤二萬三千噸，出品預定年產三十九萬六千噸，值價約三百三十萬元，洵爲國內規模宏大之水泥廠也。

三·青州洋灰公司

青州洋灰公司，係英商所組織，在香港政府登記註冊，資本三百萬元；工廠有二，一在九龍郊外，一在澳門之青州島，而總行則設於香港，創立於滿清光緒十二年，澳門工廠，有英製直密五個，每日產量四百桶，商標係青州牌。原料石灰石，採自廣東北江上流之灘峽，水程約二百里，每噸價約三元五角，粘土則取掘於半里外，煤則用日本煤或紅奇煤；九龍廠有舊式直密及八十尺長之旋密四座，用英製發動機運轉，日產二千桶，商標爲黑龍牌，去年購新式旋密二座，值價英金三十五萬磅，年產額可達一百二十萬桶，

并產速硬水泥六萬至九萬桶。

四·華記湖北水泥公司

華記湖北水泥公司，原在湖北大冶石灰窰創辦，稱大冶水門汀公司，歸併於啓新後，遂改今名。其所用之石灰石、黏土、石膏等原料，均產於附近，無須他求。燃料則由開灤運來，每噸約需銀十兩左右。每日生產能力，約有一千二百桶，年產額約二十七萬桶，銷路以湖北、湖南、江西及長江上游一帶爲主。

第五目 燭皂業

燭爲油脂或臘所製之物品，皂以油脂及鹼製成，吾國昔以管製燭，以莖爲皂，燭皂之爲用，由來已久。然未經提煉，率爾應用，故燭光暗淡，皂質粗劣，缺點頗多。自中外互市以來，洋燭洋皂，源源輸入，舊式燭皂，銷路漸減。吾國在滿清末葉，乃有製造洋燭洋皂廠之設立。或以皂廠而兼製洋燭；或以燭廠而兼製肥皂，頗形發達；茲將粵漢鐵路沿線有關係之各新法製燭廠，分別列敘於下：

一·廣東之肥皂業

肥皂工業，在粵省尙屬新興。其從事製造者，不下數十家，然屬於家庭小規模之手工業者，居其大半。其中如源昌、振記、源源公司，及中興隆等，設備規模較大，惜其出品次視居多。至於各種精良香梘，尙付缺如。其他屬於家庭工業之出品，更無論矣。

製梘所需之重要原料，大別之約爲二種，屬於鹼類者，有輕銻化鈉，炭酸鈉等，均來自外洋，而尤以購自英商卜內門者特多，以其價廉而物美也。屬於油類者，則有牛油、椰子油等，此種油類本屬土產。惟經外人在華搜羅，加以提煉，反售諸華人，從中漁利，不知幾何？其他如松香、火煙、香料、糖、石炭酸，以及各種藥料，亦仰給外來爲多。

關於製造方法，廣州各廠，通常採用者，爲冷熱兩法，用浮淨方法，以製梘者尙少。因冷製手續較簡，工場設備無須宏大，惟欲使成梘時，應完全使用熱法爲宜。至其貨品推銷，大都以本省內地爲銷場，屬於良好之香梘及梘片等，大部仍操諸外人之手。市內各廠梘場設備，均甚簡陋，而資本額亦少，其中之較爲宏大者，則比家庭工業，稍事擴充耳。至其工作時間，及產量多寡，全視市場銷路如何而定。茲將廣州市製造梘廠名稱地址，列表如下：

廠名	街名	門牌號數	廠名	街名	門牌號數
又新行	越秀北	五十六號	時昌	三圍街	三十六號
泰和	花塔街	六十四號	三元支店	十六甫	二十五號
三元	十二甫	二十五號	留芳	青紫坊	七十號
三民	曹基	七十四號	民生公司	葵洲外街	六十號
華民	永耀坊	一百五十一號	源源公司	汕欄直街	二十四號
三和	蒙畔街	二百五十五號	光華公司	杉木欄	十號

廣 和 紙 行 街 二 十 九 號	利 和 紙 行 街 一 百 號	廣 恆 長 樂 街 十 九 號	利 民 棧 廠 舊 倉 巷 五 十 九 號	德 興 寶 華 中 三 十 號	成 功 福 麟 街 二 十 五 號	源 昌 振 記 一 德 路 三 百 二 十 四 號	兄 弟 棧 廠 寶 如 大 街 十 四 號	景 昌 新 沙 上 街 十 一 號	中 興 隆 一 德 路 四 百 七 十 六 號	粵 華 興 記 旭 龍 里 三 十 號	太 平 太 平 南 二 百 二 十 五 號	華 豐 大 新 街 六 十 六 號
羅 羅 工 廠 仁 渚 街 三 號	英 華 第 六 甫 七 十 三 號	興 華 潮 音 街 十 五 號	德 和 油 欄 街 四 十 九 號	國 民 廠 仰 忠 街 口	美 華 洪 壽 直 街	榮 康 肥 身 公 司 五 子 巷 一 百 六 十 七 號	合 昌 隆 珠 光 南 十 四 號	瑞 昌 妹 記 第 十 甫 二 百 九 十 號	兆 昌 隆 記 油 欄 門 十 五 號	義 生 二 圍 街 四 十 七 號	光 華 公 司 豐 寧 路 七 十 三 號	義 合 多 寶 街 七 十 九 號

昌	華蓬	來西	四十四	號	協昌岩記	紫來	街一百零八號
潔華公司	第六甫水脚	七十四	號	區	華寶	賢市	三十八號
忠順公司	二帝廟前			廣	華東	鬼基	三十三號
同記							

一一·湖南之肥皂業

湘省肥皂業工廠，計有十九家，長沙九廠，餘設外縣。設於長市者，原為競業、厚生、大生、光明、立強、大明、正光明、中央、四明、祥和等十廠。其中以競業開辦最早，近因營業大受損失，乃與厚生併為一廠，仍以競生為牌名。故實只得九廠。設於外縣者，為益陽之益新、民生，南縣之立祥，寧鄉貧民工廠之肥皂科，常德之嶽林、嶽雲、民生，衡陽之益茂，合湘潭一廠共計十家，茲分別列表於後：

廠名	廠址	廠名	廠址
振興洋燭廠	大西門外	光明肥皂廠	大西門
祥和肥皂廠	大河街	升茂肥皂廠	北正街
正光明肥皂廠	大西門	競生肥皂廠	吉祥巷
大生肥皂廠	小西門	正中街	
立強肥皂廠		四明	

明	星長堤街	一、〇〇〇元	丁煥卿
民信公司大平洋廠	橋口太平洋路	四〇、〇〇〇元	薛坤明
漢昌協記肥皂廠	漢正街武勝廟	五〇、〇〇〇元	余叔瞻
中央女子肥皂廠	漢正街	一〇、〇〇〇元	李月英

第六目 火柴業

火柴一物，其物雖微，然以人民日用所需，故銷費極大，每人每年費洋一角，以四萬五千萬人計之，則一年耗費之數，當在四千五百萬元之鉅。我國自滿清同光之際，外洋火柴，即開始輸入，漏卮之大，實屬不小，迨光緒十五年以後，四川重慶之森昌泰廠設立，而廣東九龍之隆起公司，亦於光緒十九年開設，此兩處得風氣之先，故火柴業一項，至今猶稱盛焉。四川及他省之火柴業，因與粵漢鐵路之關係尙少，略而不登，茲僅本路沿線之廣東、長沙、漢口之各火柴公司，列述於次：

一．廣東之火柴業

廠	名	所在地	設立時期	資本	金額	備考
隆起	火柴公司	廣東九龍	清光緒十九年三	萬	元	

文明火柴有限公司	廣東南海縣	清光緒三十四年	二萬	元	
老怡和火柴有限公司	廣東清遠縣	清宣統元年	一萬四千元	元	
中興火柴廠	廣州	清宣統二年	六千	元	
太和火柴有限公司	廣東番禺	前	一萬六千元	元	
巧明光記火柴廠	廣東南海縣	前	二萬	元	
兩粵火柴合資有限公司	廣東肇慶縣	民國元年	一萬	元	
吉祥火柴合資有限公司	廣東番禺縣	民國二年	二萬二千五百元	元	年出火柴約九千五百餘箱
廣東火柴廠	廣州	民國元年	七萬四千元	元	
義和火柴廠	廣州	民國二年	一萬	元	
華興火柴合資有限公司	廣東南海縣	民國二年	一萬	元	
廣東中興火柴公司	廣東順德縣	民國三年	六千	元	
文明祥記火柴廠	廣州	民國八年	五萬五千元	元	年可出火柴八千四百餘箱
東山火柴公司	廣州	前	三萬	元	

第四章 沿途物產

中國火柴公司	廣州	民國十年	十七萬一千四百元	年產火柴七千三百餘箱
光大正記火柴公司	廣州	民國十三年	一萬五千元	年產六千八百箱
民興利記火柴廠	廣東清遠縣	民國九年	三萬元	
珠光火柴廠	廣東台山縣	民國十一年	三萬元	年產火柴三千四百箱
花地大益火柴廠	廣州	詳不	詳	
西南火柴廠	廣東三水縣	詳不	六萬五千元	年出火柴八千二百餘箱
東興火柴廠	廣東澳門	民國九年	六萬元	
昌明火柴廠	同上	民國十七年	二十萬元	合東興火柴廠共一萬六千一百箱
江門光明火柴廠	廣東新會縣	詳不	二千元	四千三百箱
民生火柴廠	廣東南海縣	詳不	二萬五千九百元	年產火柴八千八百箱

以上所列各廠，均廣州附近各縣之工廠，至於比較程途稍遠者，如汕頭潮安等縣，尙有不少之火柴廠設立，因與粵漢鐵路距離稍遠，故不贅列。

二·長沙及漢口之火柴業

長沙火柴業，僅和豐火柴公司一家，且以發行市票太多，二十四年十一月間，財政部施行法幣政策，

該廠不能如數兌現，以致倒閉，匪特該廠工人，全部失業，即社會之商場上，亦頗受相當之影響也。惟該廠倒閉時，所有資產及存貨，尙足以抵銷其債務，苟有人能再籌集資金，從事恢復，則該廠亦不難復其舊觀也。考該廠創辦之始，係於滿清光緒二十一年，湖南大旱，湘撫協同士紳，以賑款創設。民國成立後，復由殷商成詠生等，改組爲和豐合記公司，旋以虧累，宣告停業，其後復有所謂興記、祥記、繼續辦理，然均屬商辦，至民國十八年，瑞典火柴，在華傾銷，乃不支而停辦，十九年，經省政府加入官股六萬元，合商股三萬元，共九萬元，改組爲湖南和豐火柴股份有限公司。該廠所有房屋設備及機械，均甚完備，想不久之將來，定有人謀恢復也。

漢口火柴業，倡設亦早，在清光緒二十三年，卽有燧昌公司，民國六年，更有燦華公司，營業初甚發達，惟以木屑匣片及藥料等，均須購自外國，以金磅漲價關係，致使成本過高，不易銷售，適瑞典、日本等國，又復大事傾銷，因之一落千丈，難以支持，故兩廠均於民國十九年，先後停業，二十年春間，上海大中華火柴公司，出資收買燧昌公司之舊址，組設炎昌公司，正值籌備期間，發生空前水災，以致未克實現。二十一年七月，華商萬澤生、周秀山、陳鏡常等，組設楚勝火柴公司，資本總額爲六萬元，廠址設漢口橋口，前燦華公司之舊址，機械設備完善，房屋空氣流通，男女工人，達五百四十餘人，每日出有星球、飛鷹、飛燕、雙鵝、舞童、湖北、牡丹、貓馬等商標之火柴，年約一萬四千四百餘箱，每箱價值大約在三十餘元至四十餘元不等。

第七目 冶鑛業

一·廣東鋼鐵廠

廣東鋼鐵廠之籌設，爲最近數年來之建設，當陳濟棠主粵，林雲陔氏兼任建設廳長時所訂三年設計劃中之一部，全廠設計，概係由美國麥基公司担任，當該公司副經理希雲氏於民國二十三年四月間，率派來粵後，其第一步工作，卽爲調查鋼鐵廠之各種原料，於是偕同粵建設廳技術人員，組織調查隊，首先調查紫金、雲浮兩處之鐵礦，及楊梅山、狗牙洞之煤礦，結果認爲原料充足，並勘定廣州市近郊東巖地方，爲適宜建設廠址之處，希雲氏調查完畢後，乃擬具詳細報告書，攜回美國總公司，並將所探煤鐵礦樣四箱，帶交麥基公司化驗，以便決定全部之設計及鍊鋼方法，同時粵省政府復正式聘定麥基公司代表希雲氏爲設計工程師，故於任務完畢時，希氏乃向粵省政府建議，主張依照該公司代俄國鋼鐵廠計劃之先例，由政府派遣專員，至麥基公司協同設計，以免與中國情形隔閡，粵省政府採納其議，乃派定何致虔氏，同赴美國，幫同設計，並赴英德各國，考察其他各鋼鐵廠之情況，以資借鏡。而鋼鐵廠籌備處，亦從事於各項情況之調查，蓋以焦煤一項，尙須採購華北煤產，故對於華北各煤礦煤質之優劣，運輸之難易，價格之貴賤，均須詳細調查，卽該省過去十五年間之鋼鐵輸入，其價格及數量，亦經詳查靡遺，如此乃不致臨事倉忙，而致失敗也。

至於經費一項，其總額約三千餘萬元，惟現在已籌有若干，尙不甚詳悉，據其原擬之計劃書所載，似仍招人投資。或向世界各國舉行機械之借款也。

二·湖南鍊鉛廠

湖南常寧水口山之鉛礦，自滿清光緒末年，開採以來，出產甚豐，售諸洋商，輒受種種操縱，光緒三

十四年，岑春煊撫湘，有鑑及此，乃委田芸生任提調，江順德爲總理工程，於是年十二月，籌設湖南黑鉛鍊廠，派員赴美購備機械鍋爐，於清宣統元年，陸續到湘，計共費美金四萬四千餘元，紋銀一千五百餘兩，就長沙南門外六鋪街原造幣廠隙地，建廠築爐，共費銀三萬二千餘兩，旋改委徐德儒爲經理，仍以江順德爲總工程師，於滿清宣統二年，正式開工，乃開工僅五閱月，即行停工，並將重要機器及鍋爐，移置於水口山。民國成立後，該鑛出砂日多，故至民國五年，政府議定恢復，並委李國欽接辦，指撥的款，測勘地址，添購機械，規模初備，正擬遷移常寧松柏，正式開鍊，無如以政局變更，遂又復停，至民國七年，鑛務總局始委李進隆爲經理，德人章加克爲工程師，就地修理，至七年二月，開始試鍊，中間以政局假擾，鉛價跌落，經營虧折，故自民國八年起至民國十八年止，爲期雖僅十稔，而廠長之任免，達十四任之多，以致廠務無人主持，更形不振，民國十九年，經黃賀兩任廠長之力加整頓，始能月出純鉛三千石，純銀八千兩，更正式易廠名爲湖南鍊鉛廠，賀廠長辭職後，建應復以楊國助繼任，現任廠長則爲陳嘉俊。廠之出產量，雖能保持其原有力量，惟來源地之水口山，其鑛藏已成強弩之末，而其他來源，又復稀少，此該廠將來莫大之隱憂，甚望政府早日注意及之。

全廠之工程設備，計烘砂爐七座，鼓風爐二座，柔鉛爐一座，淨鉛爐一座，法拍爐二座，提銀爐二座，每日各爐合計產量，可達十噸左右，而產銀之數，亦有二百四十兩之譜，蒸汽引擎五座，其他車床鑽床等應用機械，均甚完備。

三·湖南鍊鋅廠

湖南水口山所產之鉛鋅礦砂，其鉛砂部份，已有黑鉛鍊廠，爲之提鍊，鋅砂則向賴常寧松柏鍊廠提鍊，但以係土法冶鍊，耗煤過多，成本特昂，加以土法烘爐欠佳，只能焙烘整塊鋅砂，致水口山洗砂廠洗出

之碎銻砂，無法處理，日積月累，堆集常達數百萬噸，當民國二年時，湖南鑛務局，曾以白鉛砂堆積過多，賤價售諸外商，創議建立西法鍊銻廠，輾轉蹉跎，迄無成就，至民國二十一年，湖南省政府，以水口山之銻砂，出產既豐，售與外人，非惟價格受其操縱，抑且生貨外輸，有礙工商業之發展，乃與軍政部簽訂合同，由軍部墊款十萬元，與湖南省政府合辦西法鍊銻廠，二十二年，組織白鉛鍊廠籌備處，以賀益泌、譚伯強、饒混三人爲常務委員，勘定長沙下流三汊磯前機械廠舊址爲廠址，購機建廠，定經費爲二十一萬元，二十二年底，所有該廠重要工程，如碼頭、水塔、煙囪、圍牆、電氣設備等項，均次第完成，至二十三年七月，即正式開爐冶鍊，而以饒混爲廠長兼總工程師，孕育二十餘年之銻銻廠，至是始告成立，亦盛事也。

該廠機器設備，計有烘砂爐三座，精鍊爐一座，磚窰一座，烘罐爐一座，八十及三十馬力煤氣機各一部，黑油機、抽水機、選鑛機各一部，六十及三十啓羅瓦特之發電機各一部，故機械尙稱敷用。至於廠屋，共計二十餘棟，中爲辦公室，右爲電機間、洗砂間、初烘間、次烘間，左爲蒸溜間、製罐間、乾燥間、搖泥廠、乾燥廠、化驗室等。後方則爲鑛製廠，及職員宿舍等，故廠屋佈置，除够用外，尙覺整齊不紊也。惟該廠之產量，每月僅能煉毛砂三百噸，純銻七百石，以此項產額，頗難望其營業上之盈餘也。

四·漢陽鐵廠

漢陽鐵廠在漢陽龜山南，前臨襄河，左倚大江，面積約二里有半。距大冶鐵鑛約二百里，距萍鄉煤鑛約八百里，所謂漢冶萍公司，即合此三處而組織也。該廠在光緒二十年開工時，有五噸鼓風爐二座，八噸柏塞麥鍊鋼爐二座，十噸馬丁鍊鋼爐一座，製鋼軋機一副，鍊熟鐵爐二十座，製鋼條鋼片小機各一副。因柏塞麥冶鋼頗不合用，故雖開工，而未能充分出貨。自光緒三十二年至民國四年止，廠內機器建築等設備

始完全經過一番改造。廠內現存鼓風爐四座，計一百噸者二座，習稱第一、第二號化鐵爐，二百五十噸者兩座，習稱第三、第四號化鐵爐。第一、第二號爐，即張之洞向英國所購置，初時每爐原定出鐵量七十噸，緣彼時鼓風爐同樣與現在新式者不同，佔容量多，而他部分應需之大小比例，則不相稱。後將熱風爐增高，使爐內吸入之熱空氣加增，故每爐每日遂可出鐵一百噸。

漢陽鐵廠之鍊鋼，初用柏塞麥式爐，後改用馬丁式爐，該廠鍊鋼設備，共有一百五十噸調和爐一座，三十噸式爐七座，舊式煤氣爐十四座，新式煤氣爐六座，又三十五噸電氣起重機兩部，五十噸電氣起重機兩部。鍊鋼所用原料，為生鐵、廢鋼、錳及石灰石。鍊鋼時間，由原料放入時起，至放鋼時止；約八小時；然亦有逾十小時者。爐內原料全化後，爐工即以瓢放入爐內取樣，傾於鐵模，再將鋼樣浸入水內，冷後用錘將樣擊破，察其結晶形式。由此可以定鋼內含碳之多寡，與爐內之熱度；然後配加石灰石、鐵鏽，俟調化後，再行取樣。如是者數次，而鑄鋼遂可放出矣。茲將民國四年五月二十六日所取鋼樣化驗之結果，列表示之如下：

品名	第一次樣	第二次樣	第三次樣	第四次樣	第五次樣
砂	〇・〇七〇	〇・〇七〇	〇・〇二〇	〇・〇三〇	〇・〇七〇
硫	〇・〇三六	〇・〇四〇	〇・〇三四	〇・〇二八	〇・〇六〇
磷	〇・〇六〇	〇・〇五四	〇・〇五四	〇・〇五四	〇・〇五〇
錳	〇・一四〇	〇・一〇〇	〇・一一〇	〇・一六〇	〇・七一〇

時間	一・三二分	三・二五分	三・五〇分	四・二六分	五・一〇分
噸	一・〇六〇	〇・七六〇	〇・七二〇	〇・六四〇	〇・五二〇

當武漢事起時，漢廠適當其衝，工作停頓，廠內房屋機器等爲礮火所摧折者，殊爲不少。民國元年，南京臨時政府會議，將漢冶萍公司，收歸國有，以艱於資財，事不果行。於是上海總公司乃派吳任之爲坐辦，協同員司，赴漢收拾殘局，再興工作。至民國二年五月間，鼓風爐出鐵，秋間開始鍊鋼，而大冶萍鄉等鑛，此時亦工作如常矣。

民國二年冬，漢冶萍公司與日本八幡製鐵所及橫濱正金銀行，訂立借款日金一千五百萬元，除將前借正金之款償清外，以其餘爲建造大冶鐵廠之用。此項借款係年息六厘，供給製鐵所鑛石生鐵，以其價值陸續抵還，至四十年爲止。自合同發生效力之日起，四十年內，公司應售與製鐵所上等鑛石一千五百萬噸，生鐵八百萬噸，其價值以製鐵所通告時所購入價值爲標準，與製鐵所商酌議定。並限公司如欲由中國以外之資本家商借款項，必先儘向正金銀行商借。

民國四年一月十八日，日本政府正式向吾國提出二十一條，其第三號原文如次：

日本國政府及中國政府願予日本國資本家與漢冶萍公司，現有密接關係，且願增加兩國共同利益，茲議定如左：

第一款 兩締約國互相約定，俟將來相當機會，將漢冶萍公司作爲兩國合辦事業，並允於未經日本國政府同意，所有屬於該公司一切權利、產業，中國政府不得自行處分，亦不得使該公司任意處分。

第二款 中國政府允准所有屬於漢冶萍公司各鑛之附近鑛山，如未經該公司同意，一概不准該公司以外之人開採，並允此外如欲借款，無論直接間接對該公司有影響之舉動，必須先經該公司同意。

磋商結果，以是月二十五日由日本駐京公使日置益及中國外交總長陸徵祥互換文件如左：

「中國政府因日本國資本家與漢冶萍公司有密接之關係，如將來該公司與日本國資本家商定合辦時，可即允准。又不將該公司充公。又無日本國資本家之同意，不將該公司歸為國有，又不使該公司借用日本國以外之外國資本」。

歐戰發生，世界市場中鋼鐵之價大漲，漢冶萍公司在此期內，本可獲利甚豐；惟大部分之鑛石生鐵，概以日本為銷路，而與日本借款合同規定，運日之鑛石生鐵，須依製鐵所通告時購入價值為標準，故其價因之不能隨市價而抬高，結果僅獲贏利二千餘萬元而已。然區區此數，如能妥為保存，亦大可以資活動。乃見不及此，在短小時間內，竟將千辛萬苦所獲，任意分配殆盡。故歐戰一停，鐵價下落，公司經濟狀況，遂困難如故，非借債不能度日矣。民國六年夏間，公司擬與日本九州之安川合辦一鍊鋼廠，名九州安川製鋼公司。資本二千萬元，中日各半，以日本之半，為設置一切之用，漢冶萍公司之半，則以每月供給五千噸生鐵之價值作抵。此項計劃，亦以歐戰告終，世界鋼鐵市場疲滯，虧累甚鉅，而至無法維持，終歸停頓，今且頽垣斷圮，鏽鐵騰黃，荊棘叢生，悽愴之境，彌增吾人之惆悵浩嘆不置也。

五·大冶鐵廠

大冶鐵廠，在大冶石灰窰東約三里之袁家湖地方。地瀕揚子江，在漢口下游二百八十里。廠址廣六百七十畝，地基經填高，在低水面五十九尺，高水面十一尺以上，填土均採自附近諸山。民國二年冬，漢冶萍公司與日本八幡製鐵所，橫濱正金銀行訂立借款，計日金一千五百萬元。除還前欠外，以其餘為建設大冶廠之用。按照原擬計劃，於民國三年興工，限五年底落成，六年即可出鐵。乃以歐戰影響，定購機爐，未能如期達到，延至民國九年，始克興工，二十一年夏，第一爐乃開始出鐵。

廠中有四百噸至五百噸之鼓風爐二座。每爐有送風管十二；在爐膛外環之下。另有輔管十二。爐頂平台，係由平地上以四大銅柱支撐。兩爐平台之間，有鋼橋相通，上鑰車可由此爐頂移至他爐頂，以便彼此通用。爐頂鎖之昇降可無庸藉機器之力。鑰石重力使鎖頂下降，而鑰即墮入爐內。每座鼓風爐有熱風爐三座，燃燒後之氣體，由熱爐頂昇出。此三座熱風爐之頂，有一公共煙囪，由熱風爐所發之氣體，經二鐵管下行，經過二清灰爐，二迴環氣體塔，二洗淨塔，然後再入熱風爐或汽爐，以供燃燒之用。汽爐共有五座，每座有一千馬力，均係拔柏葛式，可以燃煤。其燃煤氣之口，係 Bradshaw 式，原動力房內有 Fraser 一 Chalmers 式旋轉送風機二座，附用 Worthington 式凝汽器，其形式係長方式。用水係用抽水機由揚子江抽入，經過澄水池後，再行抽至水塔，以供各項需用。除龍烟公司石景山廠之鼓風爐外，大冶廠所置之二鼓風爐，在吾國已稱式樣最新者矣。大冶廠鼓風爐身各件，及爐身外圍、平台、及裝鑛橋，熱風爐之底環，灰漏斗底，均為美國製造。惟此廠現亦與漢冶萍公司，同其命運，而趨於停頓之一途矣。

六、湖北揚子機器公司鐵廠

揚子機器公司在漢口附近之七里溝，成立於滿清光緒三十三年，本為漢冶萍公司之李維格等發起。現在辦理此公司者，為河南安陽縣六河溝煤礦公司。該廠之作業，範圍甚廣，可以製造船隻汽機、汽鍋、鐵路車輛、橋梁，及各種銅質構造物。民國八九年間，又購一百噸鼓風爐一座，民國九年六月二十五日開工。鐵鑛石取給於大冶之象鼻山，焦煤則取給於河南安陽之六河溝。

揚子機器公司之鍊鐵設備，除熱風爐、清灰爐，以及一切附件係由美國貝林馬蕭公司所計劃外，餘均公司自造。支爐之鐵柱凡六，送風管亦有六個。送風管上有爐膛板一圍，但外圍不用鋼板。爐頂雙式上鑰車，以起重機運動之。機有十二吋高壓圓柱。清灰爐有一離心迴環塔，煤氣未至汽爐之前，可完全使之在

此清洗。汽爐有四，每一爐有一千五百平方呎之熱面。及一百五十磅之汽壓。全廠所用之水，取自一蓄水池，容量八萬加倫。所出生鐵之分析，列表示之如下：

	高	砂	鐵	第	一	號	第	二	號	第	三	號
矽(%)		三以上		二	五至三		二	一至二	五		一	五至二
硫(%)		最多〇〇三		最多	〇〇三		〇	〇	五		〇	〇〇五
磷(%)		〇〇五至〇〇一	〇〇	〇〇五至	〇〇一	〇〇	〇〇五至	〇〇一	〇〇	〇〇五至	〇〇一	〇〇
錳(%)		〇〇五至〇〇七	〇〇	〇〇五至	〇〇七		一	〇	〇〇		一	〇〇〇

該廠產品為生鐵，每日可產一百餘噸，年產約三萬噸，其銷場以上海為最多，天津次之，漢口又次之，其他川、湘、豫、各礦省，亦有銷路，但為數不多，頗有供過於求之勢，蓋以此為碩果僅存之廠也。

第八目 刺繡業

我國之刺繡業，以蘇州之顧繡，湖南之湘繡，為舉世所稱譽，而顧繡一項，現且傳於湘人，故長沙一隅，即有湘繡與顧繡之別，今粵漢鐵路，起於廣東，終於漢皋，起迄之處，均少刺繡之出品，惟中間之長沙，則以刺繡一項，馳名天下，是以雖屬一隅之專業，而本書實不能不有所記載也。

湘省刺繡，精緻絕倫，巧奪天功，曾經參加南洋勸業賽會，北京政府之農商部賽會，西湖博覽會，巴拿馬出品展覽會，及美國芝加哥博覽會，均獲得獎狀，以致有湘繡甲天下之美譽。長沙經營此業者，共有二十餘家，有湘繡及顧繡之別，湘繡十餘家，多設於長沙市紅牌樓、南正街、八角亭、新街口、福源巷、走馬樓一帶，局面大者，內設有工廠，餘則均發請住家婦女刺繡。顧繡不過十家，均設於三興街、西牌樓一帶，因此派刺繡，係出自露香園顧氏祕傳，故有此名。按露香園者，原在上海城北，係明季顧名世家之花園，顧氏一門，均精刺繡，乃能特創一派，致有今名。各顧繡館，專繡神袍戲裝，故又名爲粗繡，該項繡品，亦係發出諸人習作，惟釘金裝飾，則非本館不可。至於湘繡，則較顧繡尤爲精緻，所繡之花卉鳥蟲，山水人物，無不美麗絕倫，近年以來，且更絨條，作品精緻平潤，唯妙唯肖，與畫像幾無少異，業此者亦多住家婦女，人數近萬，出品亦夥，彼輩至湘繡店領取材料，繡竣後，送回店中發售，店中僅按照其工藝品，而算給工資，因無機械及其他之耗費，故售價亦廉，至於繡品原料，綢緞來自蘇杭，絲線則購自上海，而所有繡品，以滬、漢、平、津等埠，銷行甚暢，南洋歐美，亦輸出不少，今粵漢鐵路已通，前日由上海轉運至歐美南洋者，此後必直接由廣東出口，而由廣州入中國內地之外人，道經長沙，目擊觀賞，更足使湘繡日趨發達也。茲將長沙市中，經營繡業，比較著名者，列表於後，以供參閱：

著名湘繡業一覽表

繡業店名	地址	電話號數	繡業店名	地址	電話號數
萬源紅	牌樓五二	八錦	霞	中山東路	
雲霞同	前六七	六美	霞福源	卷	

楊	洪	昌新	街口		蕭源記	新同	前
錦	雲	八角亭	角亭		錦華	麗藥	王街六三六
廣	華	八角亭	八一	一中	美	一里	仁巷

第九目 化粧品業

好美爲人類天性，自古以來，無人不以表示其美態爲尙，而尤以女性爲最，所謂『濃沫淡粧』，『傅粉施朱』，均爲描寫女性化粧之辭句，而自海禁大開以後，歐美各國之化粧美容，公開宣傳，故我國婦女，更競相仿效，以致化粧品每年之進口，在民國十八年爲三百七十餘萬兩，十九年爲三百九十餘萬兩，二十年則以全國不景氣之故，減爲二百八十餘萬兩，利權外溢，爲數實鉅，與其泯滅天性，作消極之禁止婦女施用脂粉，實不若以積極之方法，提倡此項化粧服飾工業，尙可挽回權利，杜塞漏卮也。

考我國脂粉業之最早者，有揚州之戴春林，杭州之孔鳳春，湖南之錢青漢，廣州天吉、歐陽戊隆等號之脂粉及生髮油，銷行全國，頗爲有名，自西洋脂粉輸入後，上列數家之舊式花粉，乃遂日就衰頹，迨光緒末年，香港廣生行，順應潮流，首先創設工廠，製造化粧品，營業日盛，宣統二年，中國化學工業社，繼起於上海，設立之初，幾經折閱，民國五年以後，始有起色，今則其出品已遍行全國矣。民國六年，家庭工業社，在上海設立，初僅資本萬元，今已擴充爲五十萬元，其無敵牌之牙粉，行銷全國，將日貨之金

剛石牌及獅子牌牙粉，全數驅逐。次則為香亞公司，係族美僑胞所組織，初設立於美國舊金山，民國八年，始遷至上海。永和實業公司，發起於民國六年，最初僅出牙粉，民八以後，陸續發行花露水、生髮油、牙膏、香粉、嫦娥霜等品。先施化粧品公司，總廠設於香港，分廠則設在上海，而分公司幾遍設全國矣，以上六家，為吾國化粧品業之佼佼者，餘如美星公司，華南化學工業社，中國兄弟工業社，孔雀化學工業社等，均為後起之秀，近年以來，各地大小化粧品業繼起成立者，更如雨後春筍，惟出品銷行最廣者，尙以上述六家為最。

在粵漢鐵路沿途各地，所銷之各種化粧品，多為上海出品，其他如香港之廣生行及先施公司出品，銷行亦多。茲將本路沿線之化粧品業，根據中國經濟年鑑所調查者，列表於次：

廠名	地址	出品種類	商標	備考
廣生行	香港德輔道	花露水、雪花膏、生髮油、香粉	雙妹	有工人二百餘人為馬達發動之機器工業
先施化粧品公司	香港	雪花膏、香水、花露水	老虎、S、雪蕊	工人約二百六十餘人同前
大益宮粉號	廣州市宮	粉	不詳	
歐陽戊隆號	廣州市惠愛東路	生髮油	球	成立年載甚久資本約萬元
三鳳粉莊	廣州市下九路	擦面粉	錢	
精益號	廣東南海縣香	粉	不詳	

華隆香水公司	廣東南海縣	香	水不	詳
裕成號	香港高陞橋	檀香	綉雙金錢及圖	
惟楚化學工業社	湖南長沙	化妝品	不	詳資本約一萬元
馬人和號	湖北漢口	化妝品	不	詳

上表對漢口粉號，僅列一家，其實漢口打扣街及統一街之粉號，不下三十家，如芝蘭春、興發祥等號，即其最著者。

至於飾品一項，名目繁多，以物質言，有金、銀、珠寶之分，以式樣言，有簪、釵、鐲、鐲、項圈、戒指之別，邇來全國女子，競尚剪髮，業首飾者，大受影響，惟戒指、耳環、手環等項，則尚保有相當之效力，粵漢鐵路沿途之婦女，除鄉村農女，間有留髮，採用首飾者外，其餘都市女子，均尚時習，常用戒指、手鐲。故廣州、長沙、武漢之金銀鋪，均能保持相當之地位，在廣州大新路一帶，象牙、珠寶及金銀業之商店，不下數十家，大都出售飾品，長沙之坡子街及紅牌樓，武昌之望山門正街，南樓前街，保安門正街及武勝門等處，漢口之漢正街，統一街及大夾街等，均為金銀樓聚居之所，大都為製造及售賣飾品之處。此外如髮網及花邊，亦為女子妝飾品，產於我國而輸出外國，二者均以山東省為出產中心，大概髮網出自烟台，而花邊則產於舊屬之青萊登三府之地，以絲及髮為原料，製作精巧，歐美婦女，咸樂購之，故亦成爲我國輸出品之大宗。

第十目 樹膠皮革業

一、橡膠業

橡膠工業，在吾國爲新興工業，其萌芽時代，在民國初元，至民國十年，始臻全盛。初南洋歸國華僑，目睹橡膠業獲利之厚，工資之低廉，乃携款回國，於民國六年，就廣州河南之濠州，設立廣東兄弟樹膠公司，營業發達，大獲鉅利，於是怡怡橡皮製造公司，祖光樹膠公司，廣州實業樹膠製造公司，中華樹膠公司等，於民國八年，先後繼起，其後二年，全市橡膠工廠，多至二十餘家，如共和、廣東、富華、大陸、興業、振興、馮強、大一家、羊城、國利、國興、平安、步安、永行、幸福、利華、華發等廠，皆其後起者也。唯出貨既多，競爭益烈，至民國十三年，原料價格飛漲，新起之廠，不克維持，除馮強、大一家、平安福外，均相繼閉歇，民國十五年，復因過重之稅釐及政治之不穩定，與夫工潮之澎湃，更達於極度之衰落，一般資本短絀者，大有不可終日之勢，然一經該業改變方法，易製膠底鞋而爲膠鞋，方得一大轉機，營業日趨昌盛，據最近調查，廣州市橡膠工廠，已增至二十一家，每年出品總值，達三、一一九、〇〇〇元，皮鞋之出產額，已突破十八年九十萬雙之紀錄，而驟增至三百萬雙。

廣州之樹膠業一覽表

廠名	地址	成立年月	資本	本商	標
馮強樹膠公司	廣州舊珠江船廠	民國十年	一〇〇、〇〇〇元	寶塔、大象	
大一家樹膠公司	廣州	民國十年	一〇〇、〇〇〇元	大王	
南強樹膠公司	廣州滾畔街	民國十七年	一〇〇、〇〇〇元	麒麟	

平安福樹膠公司	廣州西谷街	民國十年	三〇、〇〇〇元	飛虎
兄弟合作樹膠公司	廣州河南	民國六年	三〇、〇〇〇元	明星
遠東樹膠公司	廣州鳳安街	民國十六年	五〇、〇〇〇元	國光
瓊南樹膠公司	廣州大德路	民國十九年	三〇、〇〇〇元	雙島
大中華樹膠公司	廣州蠶洲大街	民國二十年	五〇、〇〇〇元	醒獅
華星樹膠公司	廣州鳳凰岡	民國十七年	三〇、〇〇〇元	日光
長城樹膠公司	廣州市	民國二十年	三〇、〇〇〇元	長城
明星樹膠公司	廣州市	民國二十年	三〇、〇〇〇元	
武昌樹膠公司	廣州河南	民國十八年	三〇、〇〇〇元	
中國樹膠公司	廣州鳳凰岡	民國二十年	一〇、〇〇〇元	飛機
富強樹膠公司	廣州海天四望街	民國十九年	一二、〇〇〇元	三喜
國強樹膠公司	廣州市南河街	民國二十一年	一〇、〇〇〇元	飛船

一一·皮革業

第四章 沿途物產

皮革之於今日，已成爲日用必需品。尤其處於目下之軍事時期，消費更繁。惟近年以來，因農村破產，以關稅增加，消費亦不如已往之暢旺。據上海市該業中人所云：全市每年皮革營業，約計可達百萬元以上。其中洋貨佔百分之二十，本埠洋商皮廠，佔百分之十五，華商出品佔百分之五十五；廣東進口貨約百分之十，洋貨之花色，以紋皮爲大宗，漆皮次之。蓋該項物品，質地優良，國內各廠，人才缺乏，資本短少。尙無法可以取而代之。我國生牛產量豐富，範圍亦廣，故製革工廠遍於各省，尤以江蘇、河北、遼寧及山西等省爲盛。現將粵漢鐵路有關係之各著名皮革業，列表於後：

廠名	廠址	成立年月	資本	本廠出品種類
廣東皮革公司	廣州川龍口	清光緒末年	五、〇〇〇、〇〇〇元	各種軍用製皮
羊城皮革公司	廣州海口	清宣統二年		珠皮漆皮
嶽華製革廠	長沙	民國十九年九月	四一、〇〇〇元	紅白皮底鎔吡皮
嶽嵩皮革廠	長沙	民國二十一年	三〇、〇〇〇元	底皮及帶皮
翠花皮革廠	長沙	民國十七年	一七、〇〇〇元	同上
天勝製革廠	漢口牛皮橫巷	民國十七年	一六、〇〇〇元	白砥皮紋皮帶皮箱皮
武昌製革廠	武昌南湖			軍用品

第十一目 食品罐頭業

一·麵粉業

吾國麵粉業，在過去情形，頗呈蓬勃興盛之景象，故在上海一隅，達十餘家，其他如南京、無錫、武漢、天津、濟南、河南等處，統計不下八十家，每日產量達二十餘萬包。其中除四號粗粉，走銷外國，作化學原料外；其餘均運銷國內，以東北各省為最，閩、廣、湘、鄂及南洋為次。惟近數年來，內受天災人禍之影響，外受世界潮流之激盪，斯業日漸衰落，而尤以過去數年間為最烈，茲舉其衰落之主因於次：（一）自東北四省失陷，運銷該處者，日益減少。（二）華北各省，連年戰禍，人民經濟破產，購買力日薄；（三）歐美生產過剩，洋粉廉價傾銷；（四）內地土磨發達，私用不納粉稅，較廠粉為廉。有此四種原因，致產銷積滯，粉價日跌。粵漢鐵路所經之三省，除鄂省因鄰近豫皖之故，稍多麪食，其餘如廣東、湖南之人民，大都米食，其用麵粉者，不過供點心及配製糖餅之用而已，以致在廣東一省，幾無大規模麵粉廠之設立，本節所述者，僅漢口、漢陽規模較大之四廠，及長沙、常德僅有之兩廠，列表於後：

廠名	地址	設立年月	資本額	每日製粉量	商標
福新第五麵粉廠	漢口	民國八年	一〇〇、〇〇〇元	一、〇〇〇包	牡丹
金龍雲記麵粉公司	漢口	民國二年	一五〇、〇〇〇元	一、五〇〇袋	三星
					麒麟

裕龍麵粉公司	漢口清宣統元年	五〇〇、〇〇〇兩	三、〇〇〇袋	雙鳳 芙蓉
五豐麵粉公司	漢口民國十九年	三〇〇、〇〇〇元		
湖南第一機器灰麵廠	長沙民國二年	一六〇、〇〇〇元	九〇〇包	
新新麵粉廠	常德			

一一・碾米業

吾國米產量，年達三萬萬石，居世界各國之冠，而佔全世界產量百分之四四・五。故用白碾米，自古有之，即機器碾米，亦有七十餘年之歷史。惟彼時僅於米號之內，附設米機而碾製之耳。至設廠置機，專營碾米者，則為近三十年間事。但當時以設置機器，費用較大，故僅於通都大邑見之。及內燃機盛行，火油、柴油等引擎，裝置容易，運轉輕便，資本低而管理易，機器碾米業，遂得風行各地。現在除窮鄉僻壤，沿用舊法碾製外；凡交通較便各地，均有機器碾米廠之設立。粵漢鐵路所經之三省，除廣東而外，湘鄂兩省，實為全國產米富足之區，昔有『兩湖熟，天下足』之諺，可見一般，而長沙及漢口，即為我國鉅大之米市，廣東雖不產米，而人民大都米食，且須碾熟，故三省首區碾米業，均甚發達，除蘇、皖而外，尤稱巨擘，粵漢鐵路已通，湘鄂之米，不特可以運銷粵境，且可輸出於南洋各島也。茲將本路沿線，長沙、武昌、漢口等處，年產三千石以上之各碾米廠，列表於後：

廠名	廠址	設立年月	本每年產量(石)	職工人數
----	----	------	----------	------

公泰和	廣東南海紫洞市騎龍街	民國十八年	三、〇〇〇元	九、〇〇〇	六
裕盛隆	廣東南海官山鎮	民國十六年	一三、〇〇〇元	一四、〇〇〇	一一
合源隆	同	右 民國十三年	二六、〇〇〇元	二五、〇〇〇	一一
協大成	同	右 民國十年	二六、五〇〇元	三〇、〇〇〇	一一
惠來祥	同	右 民國十二年	二四、六〇〇元	二四、〇〇〇	一一
慎餘	湖南長沙金線巷	民國二十二年	九、〇〇〇元	三、七八〇	八
乾豐裕	湖南長沙青石橋	民國十四年	六、〇〇〇元	四、二〇〇	三
慶豐	同	右 民國十九年	八、〇〇〇元	五、六七〇	四
正德	湖南長沙三尊里	民國二十三年	一二五、〇〇〇元	五、〇四〇	六
永大	湖南長沙南正街	民國二十年	六、〇〇〇元	四、六二〇	四
申大	湖南長沙社壇街	民國十九年	五、〇〇〇元	四、六二〇	四
九餘	湖南長沙南正街	民國十五年	五、〇〇〇元	四、八三〇	四
乾裕	湖南長沙皇倉坪	民國十五年	八、〇〇〇元	四、〇〇〇	三

第四章 沿途物產

粵漢鐵路備覽

和興	湖南長沙碧灣街	民國十五年	六、五〇〇元	一〇、〇〇〇	六
厚德	長沙大西門外東新碼頭	民國二十二年	九、〇〇〇元	三、六七〇	三
萬茂	長沙惜陰街	民國十九年	五、〇〇〇元	三、七八〇	三
同盛	長沙碧湘街	民國十九年	六、〇〇〇元	三、二〇〇	四
益豐	湖南長沙下碧湘街	民國二十一年	九、〇〇〇元	四、二〇〇	四
永昌和	湖南長沙半湘街	民國十六年	六、〇〇〇元	四、二〇〇	四
協和	長沙下碧湘街	民國二十一年	七、〇〇〇元	四、二〇〇	四
李永盛	長沙金家碼頭	民國七年	八、〇〇〇元	一、四七〇	三
大華豐	長沙坡子街	民國十四年	五、〇〇〇元	三、三六〇	四
楚盛	長沙小西門正街	民國十九年	六、〇〇〇元	四、六二〇	五
大昌同	右	民國二十三年	六、〇〇〇元	四、二〇〇	五
阜豐	長沙碧灣街	民國十七年	九、〇〇〇元	三、四〇〇	六
楚豐	長沙小吳門外中山路	民國十九年	五、〇〇〇元	五、八八〇	六

永豐	長沙福星街	民國二十一年	四〇,〇〇〇元	一一一,〇〇〇	一一二
乾益	長沙長春街	民國十七年	五,〇〇〇元	二二,八〇〇	五
順昌	長沙碧灣街	民國十九年	六,〇〇〇元	一三,九〇〇	六
協記	長沙馬家巷	民國二十年	一五,〇〇〇元	一七,六四〇	一八
榮興	長沙大西門上牆灣	民國二十年	六,〇〇〇元	四,六二〇	四
盈中玉	漢口五彩河街	民國十七年	一五,〇〇〇元	三〇,〇〇〇	
宏森仁	漢口大夾街	民國十六年	八,〇〇〇元	一〇,〇〇〇	
大豐	漢口萬年街	民國十七年	八,〇〇〇元	五,〇〇〇	
張萬泰	漢口	民國十三年	二〇,〇〇〇元	一八,〇〇〇	
德豐	漢口橋口宗山廟	民國十六年	一四,〇〇〇元	一八,〇〇〇	
振豐	漢口橋口橫馬路	民國十七年	四,〇〇〇元	八,〇〇〇	
永源	同上	同上	五,〇〇〇元	一〇,〇〇〇	
新記	漢口大夾街	民國元年	九,〇〇〇兩		

第四章 沿途物產

寶大裕記	漢口保善堂提街	民國十六年	七、〇〇〇元	一〇、〇〇〇
公泰	漢口楊家河向義巷	民國十五年		
大生	漢口沈家廟河街	民國九年	二〇、〇〇〇元	三〇、〇〇〇
兆豐	漢陽南岸嘴	光緒三十三年	一〇〇、〇〇〇兩	

三・釀造業

(一) 酒類

我國之釀造業，可分為酒類、醬油、醋及酒精各項。醬油及醋之釀造，幾隨處有之，惟多設備簡陋，方法陳舊，尙未能脫離家庭工業之性質，酒類之釀造，自清季以來，已有大規模之經營，酒精之蒸溜亦然，吾國酒業，其比較著名者，則為浙江省紹興府之紹興酒，無錫蘇州之蘇酒，遼寧牛莊之牛莊酒，山西汾州之汾酒，以及山西太原之葡萄酒，皆甚著名。至於醬油，則以湘潭地方所產者為最有名，湘潭居粵漢鐵路之中間，將來賴本路以輸出者，必更為迫切，至於上等之白醋，除鎮江而外，則為廣東，酒精一項，湖南省政府，現正以較大之規模，開辦酒精廠於沅江，最近之期，即有大量酒精產生，以供國人之需求也。茲將粵漢鐵路沿線各處之釀造業，列表於左：

廠名	地址	出品種類	商標	備考
廣州、啤	州啤	酒		

廣州酒精廠	廣州酒精		
信豐酒廠	州各種酒	嘉禾	
李奕興酒廠	東梅園珍珠紅酒	金鼎	
蕭源興	同上	上	
湖南酒精廠	湖南沅江酒	精	

(一) 湘潭醬油

湖南湘潭醬油，聲名洋溢，出口尤多，惟以不加改良，故其銷路，頗形減少。其出品分元滴、沖滴、頭、頂、元、秋六種，元滴油之生產量，作為釀造家之純利，沖滴及頭、頂、元、秋五種油，作為本利歸復之用，雖所計不中，究不遠矣。茲將湘潭各醬油業，其釀造在五十缸以上者，列表於次：

名	稱釀造缸數	元滴油數量(斤)	價	值(元)	備	考
楊大豐	二七〇缸	一六、二〇〇	五、四四三			
李錦華	五〇缸	三、〇〇〇	一、〇〇八			
楊鼎豐	六〇缸	三、六〇〇	一、二〇九			
聚太源	六〇缸	三、六〇〇	一、二〇九			

協和公	二二〇缸	七、二〇〇	二、四一九	
九和生	六〇缸	三、六〇〇	一、二〇九	
玉春亨	二〇〇缸	一一、〇〇〇	四、〇四二	
玉春齋	五〇缸	三、〇〇〇	一、〇〇八	
吳元泰	七〇〇缸	四二、〇〇〇	一四、一一二	
吳恆泰	七〇〇缸	四二、〇〇〇	一四、一一二	
豐泰恆	二〇〇缸	一一、〇〇〇	四、〇四二	

四·餅乾糖果廠

餅乾糖菓，爲吾人充饑及兒童零食之品，運銷甚鉅，昔以舶來品居多，近年以來，華人爭相設廠仿造，如港滬之馬寶山、泰豐、安樂園、冠生園等出品，物美價廉，頗受國人歡迎，現所銷行者，除大宗爲港滬各地產品外，餘卽漢口振興、中孚、美豐、華孚等四廠之出品，內中以振興廠規模較大，出品較優，計分餅乾，糖菓兩部，職工現共三十餘人。設備方面，置有電力壓麵機三部，煤爐三座，手搖製糖機四部，熬糖爐一座。出品種類，計有各式餅乾，糖菓，西點，夏季兼製菓子露出售。產量每日可出餅乾三百餘磅，糖菓二百餘磅。營業年約三四萬元。其他各廠產量人數較遜，銷額亦不及該廠之多。各廠出品除銷行武漢外，宜昌、沙市、及長沙等處，亦有相當銷路。茲將湖北各廠地址、資本、產量等項，列表於次：

第十二目 玻璃陶瓷業

廠名	地址	設立年月	資本	每年產額	工人數
振興	中山路	民國十九年五月	一〇、〇〇〇元	一六、二八〇元	女 一〇〇
中孚	民生路	民國二十年四月	三、〇〇〇元	三三、二〇〇元	女 一〇〇
美豐	小豬巷	民國十九年十一月	三五、〇〇〇元	六、九九八元	女 四七
華孚	苗家碼頭	民國十六年十一月	四、〇〇〇元	三、八四〇元	女 五四

陶器爲吾國所發明，製造極早，唐韶遺片，殷墟餘器，近年發現甚多，視爲歷史學上之光榮。歷漢晉以迄明清，代有佳製，海通而後，中經洪楊之變，勢已稍衰。洎乎清末，以至今日，國內多故，人難聚業；加以尙未脫離家庭工業之組織，不克與外國工廠工業相競爭；而新式工廠，又大都虧損巨資，不足爲改良之表率，因之更形衰落。致年由國外輸入陶器，達三四百萬元之鉅，亦可慨已！然國內陶器，每年銷售總額，雖無精確統計，要皆在數千萬元以上，仍佔經濟上重要地位。如國內安定，製法改良，前途實大有希望也。

陶器在我國，分佈最廣，如江蘇之宜興，浙江之龍泉，福建之德化，江西之景德鎮，廣東之石灣，湖

南之醴陵，河南之禹州，河北之磁縣，山東之博山，四川之瀘州，西康之洛宗等處，均為該業集中之處。除與粵漢鐵路有關係者，加以述明外，其餘諸地，則概不贅述。

一・廣東之石灣窯

廣東窯業之分佈甚廣，廣東之名，昔本施於陽江製品，今則全省所產佳瓷，均可以此稱之，南海縣佛山鎮附近之石灣地方，為全省窯業最盛之區，其工業之成立，已有七百餘年之歷史。有窯八十座。原料之白泥，初為本地產，後改用東莞、花縣所產，以其質地較優故也。

二・廣東藝成化砂玻璃廠

廣東藝成化砂廠，在廣州河南芳草圃，創辦於民國八年間，其資本額為一萬元，出品總額，約一十二萬元，所出貨品為化粧品與器具諸物。該廠本為先施公司所設，後始改稱本廠。

三・廣東富民化砂玻璃廠

富民玻璃廠，在廣州富民路，創辦於民國十八年，其資本額為一萬五千元，出品總額為七萬元，所出為化粧與器具等用品。

廣東玻璃廠，除以上兩廠外，尚有其他諸廠，茲列表之下：

廠名	廠址	玻璃種類	廠名	廠址	玻璃種類
興利玻璃廠	廣州西堤仁濟街二十八號	砂積樽及燈器	廣順昌玻璃廠	廣州洗滌西一號	玻璃燈器瓶樽

明興玻璃廠	廣州第六甫二十七號	玻璃燈器瓶樽	盈發詳記玻璃廠	廣州楊仁里五號	玻璃燈器瓶樽
華豐玻璃廠	廣州第六甫六十九號	玻璃燈器瓶樽	廣德興玻璃廠	廣州長壽里十五號	同
生記玻璃廠	廣州楊仁里八號	玻璃燈器瓶樽	同安玻璃廠	廣州長壽里十五號	同
林甫興玻璃廠	廣州楊仁里三十一號	玻璃燈器瓶樽	祥和玻璃廠	廣州長壽里東二十號	同
恆興玻璃廠	廣州楊仁里二十號	玻璃燈器瓶樽	順昌玻璃廠	廣州長壽里十一號	同
元昌玻璃廠	廣州水月宮四號	同	右協隆玻璃廠	廣州第六甫水脚二十八號	同
廣安隆玻璃廠	廣州營陽街七十一號	同	右廣興隆玻璃廠	廣州第六甫水脚六十四號	同
福華玻璃廠	廣州第六甫	同	右同興玻璃廠	廣州楊仁里二十九號	同
公安隆玻璃廠	廣州河南洗浦中二十一號	同	右恆發玻璃廠	廣州楊仁里四十號	同
公棧順玻璃廠	廣州第六甫水脚二十五號	同	右盈發恆記玻璃廠	廣州楊仁里五號	同
華興玻璃廠	廣州楊仁里二號	同	右華通玻璃公司	廣州	同
義興玻璃廠	廣州楊仁里中四號	同	右成達玻璃廠	廣州	同
科記玻璃廠	廣州長壽里東二十九號	同	右廣順玻璃公司	廣州	同

第四章 沿途物產

安泰玻璃廠	廣州第八水脚三十三號	同	右廣德玻璃廠	汕頭	頭燈罩瓶壺
泰記玻璃廠	廣州第六甫水脚二十七號	同	右廣和順玻璃廠	汕頭	同
恆裕和記玻璃廠	廣州警陽街七十一號	同	右爽記玻璃廠	廣州榕樹基十一號	玻璃燈器瓶樽
和興隆玻璃廠	廣州第五甫五十七號	同	右福榮泰玻璃廠	廣州第七甫水脚三十九號	同
光明玻璃廠	廣州				右

廣東省玻璃業，以廣州最盛，汕頭次之。廣州產赤色或紫色描花玻璃，極為美觀，人多用以作窗飾，其原料來自歸善，白沙洲地方，土名海砂。所產玻璃器，從前以洋燈罩及壺類為多。近日玻璃手釧，流行極廣，遂佔最重要地位。出品供本地之用外，尚售於中國各地，及南洋、印度等處，每年價值銀四五十萬元。

四·湖南衡陽玻璃廠

衡陽縣玻璃工廠；計有兩家，一為美華玻璃工廠，一為寶華玻璃工廠，茲分述其內容如次。

一·美華玻璃廠 美華玻璃工廠設於衡陽縣城湘江西岸太梓碼頭，創辦於民國十九年，為股份有限公司，已繳資本一萬元，原規定以每年盈餘之二成為公積金，但現時並無此項積存。全廠職工約六十人，以湘潭籍居多數，其主要原動力，尚為人工，每年燃料約需煤五百噸，出品以花瓶、燈器、儲瓶、家庭用具等為大宗。因無統計，故其數量不明。營業狀況，在民國二十年暨二十一兩年，均為三萬元，二十二年自一月至十一月，營業僅得一萬元，而同期之製品，則值二萬五千元，其滯銷之情況可知。銷路為湘

南各縣，其原料如下：

沙石	年用一千石	約值四百元
純鹼	年用三百包	約四千五百元
白硝	年用十五石	約三百三十元
錳粉	年用二噸	約一百四十元
螢石	年用四噸	約一百六十元

原料之來源，如沙石、螢石來自湘潭，純鹼來自長沙，錳粉來自廣東、長沙，白硝則購於本縣，燃料中之煤，則購於隣縣祁陽，故原料之採辦，尙非困難也。

一、寶華玻璃工廠 寶華玻璃工廠，亦設於衡陽縣城湘江西岸太梓碼頭附近，創辦於民國十三年，規模較美華爲大，亦爲股份有限公司，已繳資本一萬元，雖有每年提盈餘額二成爲公積金之規定，惟現尙無此項積存，全廠職工約七十餘人，亦以湘潭籍占大多數，其主要原動力，爲人工及小汽油機，每年共須燃料煤九百噸，油十五罐，出品如下：

燈器	二十五年約一萬三千打	約值四萬元
杯	二十五年約一千打	約值五百元
花瓶	二十五年約一千對	約值一千五百元
花瓶	二十五年約一千對	約值六百元

營業狀況，在民國十八十九兩年，每年營業可達七萬元，二十年稍落，當在六萬元上下，近年則因穀價太賤，農村經濟，大受影響，購買力薄弱，營業僅得四萬元，爲往年營業額五分之三而已，銷路爲湘南各縣，暨廣西省接壤各縣，原料之數量如下：

第四章 沿途物產

沙石	年用三千石	值一千二百元
純礱	年用四百包	值四千元
白硝	年用五十石	值一千元
石灰	年用一百石	值六十元

原料之來源，如沙石係來自湘潭，純礱來自天津，白硝來自長沙，石灰則來自祁陽，又燃料中之煤，亦來自祁陽，油則購於長沙或本城，原料之採辦亦甚易。

綜觀美華，寶華兩廠近年營業，雖稍退步，實因國內經濟衰落所致，其所出之品，價廉而切實用，精製之燈器，實足以蔚顏頰來，銷場亦為湖南及桂邊各縣，更無他家競爭，實際上即為此兩工廠所分占，故目前現象，殊不足慮，而寶華以有小汽油機之故，出品及營業皆倍於美華，倘兩廠能逐漸以機器替代人工，則出品必量多而精美，同時亦當可減低成本，推銷更易，現粵漢貫通，則此兩廠當大有可為也。

五·湖南醴陵瓷業

滿清光緒三十二年，熊希齡創辦瓷業學堂於醴陵城北姜嶺之南，聘日人為教授，招收永久及速成學生各一班，翌年，熊氏招商股五萬元，就瓷業學堂前建築廠屋，裝置機械，組織工廠，定名湖南瓷業公司，專製上等細瓷，宣統二年，曾以出品參加南洋勸業博覽會，得優等獎狀，旋因細瓷銷路不廣，又以開支過大，虧累甚多，前後數次增加資本，已達六十萬元，終不能維持營業，民國二年，遂由湖南銀行撥款三萬五千元加入為官股，而以公司產業折價十三萬五千元，作為商股，改名為官商合辦湖南瓷業公司，至是鑒於細瓷銷路之不暢，乃注重製造普通瓷器，瓷業學堂，亦已改為瓷業學校，其時醴陵瓷廠，已有數家，多製粗瓷，民國三年，醴陵大水，有商辦溥利製瓷公司，被災停業，由湖南瓷業公司收買，遂分為第一第二

兩廠，公司營業，頗見開展，湘省各大縣，皆有承銷處，頗能獲利，同年又製精曲，參加巴拿馬博覽會，獲得優等獎狀，民國六年，又有虧折，民國七年，製瓷機械，遭軍事毀壞，營業停頓，民國九年，向各縣承銷商店款得三千元，縮小範圍，恢復營業，至民國十三年，營業甚佳，借款清償外，已盈餘萬餘元，省府實業司，又加給資本五千元，十四年又受兵災影響，及製品滯銷，燒貨不熟，全盤倒壞等情事，相繼發生，以前盈餘，又盡虧蝕，且欠債二萬餘元，秋間遂完全停頓，至民國十五年，各債權人與前湖南瓷業公司董事會，訂立租約，租該公司第二廠開工，定名為新記湖南瓷業公司，以至於今。民國二十年，工人游先理等，集資四千元，向建設廳承租前湖南瓷業公司第一廠經營，定名為民利公司，自後湖南瓷業公司，遂又分而為二，而同時醴陵之以製瓷為業者，不下十餘家，茲列表如下：

公司名稱	所在地	舊有工廠	舊有工人	現有工廠	現有工人
新記公司	文筆峯	一三	一〇四	七	五六
模範密場	東城	一四	一一二	一一	八八
德厚公司	東城	七	五六	五	四〇
楚利公司	青泥灣	七	五六	三	二四
九如公司	青泥灣	七	五六	七	五六
改良公司	潑山	九	七二	六	四八

德山公司	滌山	一一	八八	六	四八
舜業公司	滌山	一一	八八	六	四八
和記公司	姜嶺上	九	七二	五	四〇
中和公司	文筆峯	一七	一三六	一二	九六
滌口公司	滌口	六	四八	四	三二
民利公司	姜嶺下	一〇	八〇	五	四〇
模範窯業工場	姜嶺下	一〇	八〇	停工	
總計		一三一	一〇四八	七六	六〇八

六。長沙台田瓷業

長沙錦繡鎮台田，爲四十八窰故地，原料之豐富，可供十餘萬人，五百年製造之用，火度之高，達一千四百餘度，現擴充窰爐，改良製造，慘淡經營，所出圓琢二器，頗受社會之歡迎。最近所出坩鍋蒸皿，經湖南大學及湖南建設廳化驗所，迭次試驗，以水燒乾，毫不炸裂，火度達一千三四百度，已通令湖南各學校，一律採用。考其泥質，硅酸佔百分之六十八，酸化鋁佔百分之十八，故能耐強酸受強熱。查各學校所用，坩鍋蒸發器，均係舶來品，今該所有此發明，足能完全抵制矣。

七·湖南長沙寶華玻璃公司

長沙寶華玻璃公司創立於民國十年，由蕭聲生氏集股銀五千餘元，在長沙南城外貨屋開辦，定名為寶華玻璃兩合公司，其時市場安寧，出品暢銷，連歲餘利甚豐，乃於十三年春，遂自購地於南城外猴子石，建設廠基，添置動力，及各種機械；並就衡陽縣城，開設分廠，民國二十年，更增瓷器製造廠，乃增加股本，改訂名稱及性質，即今之寶華玻璃瓷器股份有限公司。該公司之資本情形，約分為兩種如下：

一·固定資本 猴子石基地一千五百餘方，廠屋十八棟，各種機械三十餘部，玻璃窑爐十餘座，合計值銀六萬元，衡陽分廠設備約萬元。

一一·流動資本 股本定國幣十萬元，分為一千股，每股百元，除購置機械及建設廠址等外，餘均作為流動金。

該廠位於南城外猴子石，離城約七八里，前臨湘江，後靠鐵路公路；並自備撥船二艘，以供運輸貨物之需，且有小火輪可通靳江河，水陸交通，均稱便利。羣山環繞，空氣新鮮，於全廠人員之衛生，殊大有裨益也。衡陽分廠，亦設於臨河大梓碼頭，有小火輪可供運輸。

該廠機械，其原動力，係漢口鐵廠出品，使用煤器發動，裝置便利，佔地位甚小，以三十匹馬力行之十小時，僅需塊煤或無烟煤三百磅左右，較之使用黑油、蒸氣、電力等馬達，實省費多矣。各種機械約三十餘部，茲舉其重要者如右：

屬於玻璃方面者：有夾石機、碎石機、碾粉機、鐵碓、篩粉機、和原料機、溶爐、磨口機、光口機、燒罩機、車花機、噴色機等。

屬於瓷器方面者：有碾泥機、和泥機、轆轤機、乳軸機及噴釉機等。外附修理房一所，除修理該廠各

種機械外，兼造玻璃各種模具。二十五年七八月間，以發行市票，周轉不靈，因而停頓，誠屬可惜，近聞已有人招商承辦，從事恢復也。

八·長沙麓山玻璃公司

該公司設立於長沙南門外張公橋，於民國三年創辦，其資本額為二十萬元，從民國七年以後，已將資本減少，出品有各種玻璃器具。

第十三目 其他工業

一·新會葵扇

葵本屬椴櫚科植物，生長熱帶，為廣東新會縣之特產，葉大三四尺不等，製成葵扇，輕巧便用，為我國民間拂暑最普通之物，即湘鄂通稱之蒲扇是也。查新會農民植葵，祇擇稻收不豐之瘠田植之，該縣附城及禮樂鄉一帶田畝，縱橫數十里，盡為葵田，葵樹密集如林，身臨其境，幾疑置身南洋羣島之樹林中，誠巨觀也。

查葵樹種植，每畝可植一千二百株，每值冬季大小寒節時候，便須將子撒下犁好之田中，俟其發芽出葉，然後再移置葵田中，大概至翌年五月起至十一月止，即可收穫，每株一年收穫三次，每次一片，收穫之後，即將葵葉放在地上，排列井然，以陽光晒之，隨晒隨壓之使平，及其既乾，則由工人將葵尾如度剪裁，然後入硫磺櫃內，熬漂使白，初次用硫磺漂白後，即用清水洗抹一次，復用炭焙乾，用硫再漂，乃由

女工縫合扇邊，而製工告成，復由男工包紮，裝運出口，一扇之成，須經二十餘次之製造，方可出售，故葵扇雖爲農產品，然亦手工業之一。新會葵扇，除三分之一，銷於本省外，其餘以銷售於長江一帶爲最多，漢口居首位，江浙次之，湘閩桂又次之，南洋方面，約佔全額六分之一而已。平均最高產額約一萬萬柄，可售洋二百萬元之譜。

一一·廣州象牙雕刻品

象牙雕刻品，爲廣東省著名手工業之一種，且可視作廣東之特種工業也。其所雕刻之品，工作甚爲精巧，往昔各種象牙雕刻品，及象牙用具玩具等，每年出口，不下三十餘萬元，而製造象牙工人，亦達三千餘人之多，工價之高，且爲各行冠，足徵象牙工業在粵東之威權也。出品銷路，普及全球，而尤以美洲各國爲其尾閭，其他象箸等項，銷行全國各省，亦不下百數十萬元。惟以近年以來，世界各國，陷於不景氣之環境中，而各國之關稅高築，象牙出品，在美銷售，遂大受打擊，迄至現在，象牙貨品，幾寥寥可數，不復如往日之盛矣。惟此項工業，爲廣州之特種工業，將來農村經濟恢復後，以粵漢鐵路通車之故，使全國人士，均能於簡便之情況下，欣賞此項特種工藝，則前途之發展，正亦未可限量也。尙望粵人守之勿失。

一二·廣州玉石紅木業

玉石紅木雕刻業，同爲廣東特種手工業，且均供裝飾之用，故特併述於此。廣州綠玉及翠玉工作，甚爲精緻，每年輸出以數百萬元計，外人每到廣東遊覽，對於琢磨成器之玉石，必購數件歸去，以供案頭之玩賞，或作婦女之裝飾。至於紅木傢具，其工作牢固，製作精美，款式尤能合乎近代化，國內人士，如家

中設有廣東紅木傢具，每視為無限榮幸，而外國人士，尤為樂用，故每年輸出歐美日本者，為數甚鉅，如外人建築陳列，採用東方式者，則廣東紅木傢具，即為其代表之一，其名貴可知。倘有紅木雕刻，亦甚珍貴。舉凡精製之名貴案頭供奉品，必鑲以紅木，以為陪襯，因此廣東紅木，乃更馳名遐邇也。

四·廣東之新藥業

我國之醫藥，自古以來，大都用水煎服，後因貴重補藥，不易獲得，乃製成膏丸藥劑，銷售各地，而治病之藥，鮮有以之製成陳藥，近來因鑒於東西各國，陳藥盛行，乃知仿製，廣東得風氣之先，此項陳藥，亦遂特別發達，二十六年夏間之粵、湘、鄂、贛四省特產展覽會中，廣東藥品之發售，幾佔該省貨物之大部份，足徵其製藥業之發達也。茲將比較著名之藥品，列之於次：

藥品名稱	出產藥房	地點	主治	病症	備考
補腦健腎丸	天良堂參茸莊	廣州市漿欄路	精神困倦腎氣虧損	尚有鹿茸補血丸	
正十字油	廣州永泰公司	廣州一德中路	主治時疫各症	此外尚有太子餅治小兒各病	
保濟丸	李衆勝堂	廣州市漿欄路	同	上	
如意油	黃祥華	同	醒腦提神中風中痰		
鷓鴣菜	宏興藥房	廣州一德路	兒科各病		
北大當歸精	北大參茸行	不詳	婦科調經良藥		

肥兒疳積散	天	住	堂	小兒肌瘦善啼各症	尙有止咳丸
萬金油	永	安	堂	廣州長堤	主治時疫各症
十靈丹	靈	芝	藥房	廣州太平南路	主治時疫各症
					尙有八卦丹甚好

五·臨武之龍鬚草蓆

草蓆一項，誠爲我國夏日必需品之一，蓋取其涼爽光滑，用作夏季臥具，甚爲適宜，故銷量之鉅，至足驚人。其產地以浙江之溫州，爲最有名，次則廣東之海康、高要、東莞等縣，再次則湖南之祁陽，出產亦頗不少。至於湖南與宜章交界之臨武縣，其所出之龍鬚草蓆，不特適用，且甚名貴，尤爲粵漢鐵路沿途之特產也。該項草蓆，其原料爲一種實心圓形而纖長之草，束而視之，狀如龍鬚，故名龍鬚草，產自湘桂交界處之山嶺中，大都野生，鮮有栽植之者，山民於夏初之時，撿岩拾壁，採而乾之，然後售之於織蓆之家。編織是項草蓆者，均爲婦女，尤以鄉村少女及孀婦爲多，少女織此，每以所得爲嫁裝之資，而孀婦則恃此以爲生活也。彼等買得原料後，尙須漂之使白，刮之使薄，然後寸寸以手編織，其精細者，每日每人，僅能編織數寸，可作各項花紋，光滑平勻，如起細波，一蓆之值，在當地不過二三元而已，而長沙、廣州、漢口各地，每有售至六七元不等。臨武縣中，於春末夏初之時，每日清晨，在沿河一帶，均有無數婦女，攜此出售，聞最盛之年，亦曾達百餘萬元之鉅，於當地農村經濟，實不無裨益也。又此項龍鬚草蓆，可以摺疊箱中，故甚便於旅行者之需要。

六·湖南之夏布業

湖南之夏布業，以瀏陽縣爲最著，其實醴陵、平江，出產亦不少，而江西萍鄉、萬載之夏布，出產之數，在其匪禍亂之前，較之瀏、醴，多至數倍，統以瀏陽夏布名之，故瀏陽夏布之名，乃以此而譽滿全球也。各縣所產夏布，昔年不下數十萬疋，惟近年以來，則大形減少，較之往昔，幾有霄壤之別；揆厥原因，不外下述數點：第一即近七八年來，共匪竄擾江西，波及瀏醴，以致織造夏布之各縣，盡陷於紛亂不安之狀態中，工人固不能安於其業，而商人復不能運售，致生產銳減，銷路阻滯。第二即爲從前之狹幅夏布，多暢銷於內地，漢口、江浙及朝鮮一帶，近年以來，印度綢暢銷國內，人造絲充斥市面，而朝鮮市場，又以關稅突增，不能暢輸出口，此外則萬載、瀏陽兩縣，經濟破產，以資本薄弱之故，亦不免偷工減料之舉，致使此在歷史上享有盛名之特產，不能不發生莫大之動搖，而日趨於危險之境也。今匪患業已肅清，全國各地，均能在蔣委員長領導之下，從事國民經濟建設運動，對此有基礎有信譽之農村工業，應即予以相當之提倡，一面推廣運銷，一面改良質料，數年之後，則不特可恢復昔日之地位，且可抵抗一筆鉅大之漏卮也。

夏布之原料爲苧麻，而苧麻之產量，在粵漢鐵路沿途各縣，出產甚夥，業於本章農產物一節中，予以敘述，如改良夏布，獲得成績後，沿途各縣，均將爲夏布之重要產地，則將來執全世界夏布業之牛耳，亦屬意中事也。至於織造方法，係將苧麻之皮剝下，用牛糞壓緊，使之發酵，再用水漂淨，然後將苧麻皮之纖維。縷析成絲，再績成細線，上蒸刷漿，即可上機織布，一襲之衣，不知經過若干手續，吾人服用之餘，實應體念物力之艱難也。

七·湖南之鞭炮業

鞭炮為磺硝之合製品，以紙捲之，兩端用泥塞緊，燃之發炸，其聲霹靂，最初使用時，為一種迷信心理，謂此種響聲，可以驅邪，繼於時節喜慶，亦燃放鞭炮，則似屬於娛樂矣。現歐美各國，因其具有排除瘴氣及避免疫癘之作用，又視其為衛生用品矣。惟鞭炮究係何人所發明，創造於何時，按諸典籍，頗無可考，然其為我國所發明，則毫無疑義。湖南鞭炮之出口，約在滿清光緒初年，當時有培德厚炮莊者，經營廣莊鞭炮，運銷廣東，因廣州為當時洋莊鞭炮交易之中心，從此以後，瀏陽鞭炮，即馳名海外矣。厥後有劉人熙者，於漢口設莊，推銷漢莊鞭炮，繼起者甚多，故在光緒三十年，出口數量僅一萬餘石，值七萬兩，而至宣統二年，增至五萬餘石，價值九十餘萬兩，於此可見增加之速也。惟自民國十五年以後，以共匪擾攘，農村不安，炮莊取巧，折扣子頭，作坊舞弊，刻減材料，因貨色之變差，以致銷路會一度衰退，瀏陽炮商，知此種情形，甚感危險，乃組織維持會，南鄉作坊，更組織慶會，並主張維持子頭數目，同時禁止製造劣貨，出口數量，因而激增，十七年後，湖南每年鞭炮出口，佔全國數量百分之五十三，價值佔百分之四十八，將來農村經濟恢復，如能積極改良，則前途固未可限量也。

製造鞭炮之原料，為紙、硝、硫磺、炭末、黃泥、白泥、麻等七種，紙則分炮料紙、皮子紙、引皮紙三種，硝有土硝洋硝兩種，硫磺為湘省主要礦產，製鞭炮者，須用色黃勻淨之上磺，炭末又稱煤子，以杉木炭屑為最佳，黃白泥係用以築鞭炮筒子，麻則用以結鞭。鞭炮之製造，係完全手工業，其步驟大概可分八項。

- 一·扯筒 扯筒是將裁好之爆料紙，捲之成為紙筒，中空以儲硝磺，即鞭炮之個體物。
- 二·裱筒 裱筒則係將捲好之紙筒，糊以彩紙，以示美觀。

三·洗筒腰筒 將業經捲好之紙筒糊以彩紙後，再用麻純素成爲餅。

四·上盤 卽裝泥上硝磺之謂。

五·鑽引孔 用鐵針將每捲筒鑽一小孔，以便安插引線。

六·插引 將包裹燃料之小引線，插入業已鑽有小孔之紙筒上。

七·軋引頭 係用一鋸刀，軋緊插引的一頭，以免引線容易扯出。

八·結鞭 結鞭爲製造鞭爆最後一步手續，卽將各個製成之爆竹，組編成串。

鞭爆之製造，經過上述步驟，卽已完成，而可售之市上供人應用矣。其種類頗多，大概可分四類：卽一爲平頭，所謂加花紅綵等均屬之，二爲牛口，三爲寸金，四爲大炮，鞭爆產區，以湖南瀏陽爲最有名。

八·湖南之毛筆

湖南所製之湘筆，與宣紙、徽墨、端硯同爲國內文具中最著名之物。頗爲士林所稱道。在自來水筆及鉛筆未通行以前，湘筆銷數之鉅，至足驚人，近年以來，聞其價值尙有十餘萬元，一部份供給本省，餘均運銷外省，以供各省人士之應用。製筆原料，以羊毛及狼毛爲大宗，屏筆寸楷，均用羊毛，此項羊毛，大都非湖南所產者，而係採自江蘇、浙江一帶，狼毛則專供製小筆之用，多出自河北、山東一帶，東三省所產尤夥，皆現在不復爲我所用矣。筆桿出自永興、耒陽、衡陽各縣，而以耒陽之淚竹爲最好。製筆手續，從揀毛、加鋒、加線、上桿至刻字止，共須十二次之多，方能完成。筆之種類，有屏筆、聯筆、寸楷、小楷之分，從品質上分，則有極品、雙料、提淨雙料、上品等別。筆桿之上，除刻筆名及出產店名之外，更有刻佳詞雅句，以供文士之賞玩。長沙著名筆店，以彭三和、桂禹聲、花文奎、斌陞閣、湖南製筆公司，中央毛筆公司、中山毛筆公司等數家，爲最有名。

九·長沙之丁製鵝鴨絨

鵝鴨鴨等家禽，爲吾人肉食常用之物，其肉供食用後，其毛卽成廢物，甚且散置街衢，且有害於衛生，一般人士，視此項鵝鴨鴨毛，實已完全成爲廢物，不復作利用之想，而衡陽丁鵬翥先生，以數十年之研究，卒將此項廢棄之毛，經過種種手續，製成爲絨，可以爲被褥枕墊之內絮，又可鋪製衣服鞋履，輕暖異常，且以曾經化學方法，煮洗消毒，所以不但不生蟲，且不結板，較之羊皮，容易脫毛或生蟲，優良多矣。家居用時，可捆成極小之捲子，而便於收藏，旅行用時，則除便於攜帶外，其浮水力强，如遇水險，可保安全，富有彈性，永不結板，故溫度強烈，經久不減，誠爲衣被中之良品，故該項絨類，歷屆參加各展覽會，均得獎狀。如芝加哥博覽會及西湖展覽會，該絨均皆參加，得有令譽以歸。

長沙製造鵝鴨絨之處，爲丁先生獨自經營之華新羽絨公司，地址設在中山東路，每年營業，大抵在十萬元左右，漢口大董家巷同信和棧內，設有分莊，以資推銷，上海分莊，亦曾經設立，因該地人士，尙未習用，且開支過大，現已停止，將來令名一彰，則使用者必多，斯業亦必有莫大之希望也。

十·邵陽及益陽之竹工

邵陽之竹器，卽以竹裨剝成薄片，壓之成片，膠於木片上，然後於上雕刻花卉人物山水風景，製成鏡屏相框紙煙盒等器皿，精緻絕倫，把玩之後，愛不釋手，粵後鐵路株韶段路線測定後，曾以之刻成全路圖一幅，刻工精緻，字跡清爽，且着有顏色，一如圖例，遠望之幾不識爲竹工所刻也。益陽竹器，多爲應用物品，如椅凳竹床之類，而最精緻最著名之水竹篾蓆，則爲益陽之特產，此項竹蓆，爲暑日最良之臥具，其細緻者，平滑光澤，涼爽特甚，不特比較之溫州草蓆，有以過之，卽臨武之龍鬚草蓆，亦在伯仲間也。

十一·瀏陽之菊花石

瀏陽之菊花石，產於該縣城東北六十里許之永和市，爲一種白色石英，侵入頁岩中，瓣瓣伸出，花紋奇異，石質細膩，絕似菊花，故名菊花石。石工取之，就其花之構造，雕成各項器皿，如硯池、鏡屏、假山等項，刻工及花紋之優良者，每座值數十百元不等，誠爲案頭精雅之供奉品也。

第五章 名勝古蹟

粵漢鐵路，經歷千餘公里，所過名城，十有餘處，以故沿途勝蹟，不可枚數，蓋以湘、鄂、粵三省，自夏禹以來，即從事開闢，歷數千餘年，浸假而成爲中國之重地。以數千里山川之盤錯，數千年來人事之經營，勝蹟之多，固爲當然。惜以交通不便，河山阻礙，致使富有歷史價值之古蹟，終於埋沒於荒煙蔓草中，而不易爲吾人所憑弔景仰者，寧非恨事！至於山陵之起伏，邱壑之奇瑰，江河之浩盪，湖沼之飄淼，以及山間明月，林谷清風，江村煙樹，碧野綠茵，莫不競奇鬥勝，以炳耀於大自然之懷抱中也；而本路卽直貫於此雄奇之勝境中。如以江河言：則起自珠江，終於長江，中則沿北江湘江而並行。以湖沼言：則洞庭武蓋，浩瀚於北段。以山陵言：則衡嶽五嶺，盤錯於南陬。山光水色，映帶全路；惟以盛名未著，遊徑罕闢，以致無由顯露耳。著者不憚煩瑣，竊年搜索，乃將此路沿線之名勝古蹟，起自粵東，終於漢皋，錄而次之，以嚮聞者，如旅程多暇，按圖以遊，當可一暢胸襟，消遣愁懷，否則瀏覽斯章，亦可藉作臥遊也。

第一節 廣東境內之勝蹟

第一目 廣州名勝

廣州爲我國南部之一大都市，自漢以來，卽爲南越王趙佗所都，五代南漢，劉巖繼之，開闢之早，爲

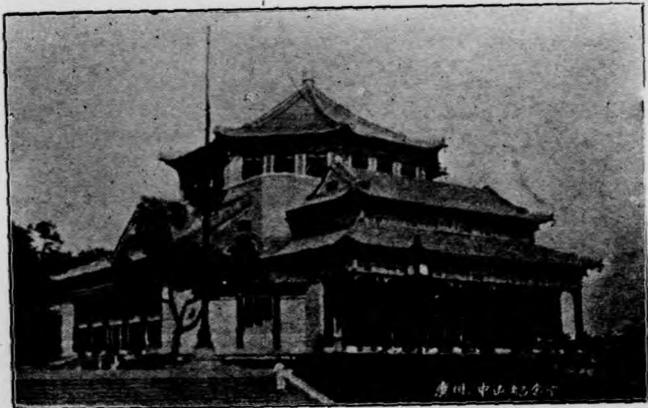
南粵冠，以致古人遺蹟，所在多是。而地當東西北三江總匯，北依觀音山之險，南當粵江口之衝，虎門諸島，屏塞其外，長州各塞，環拱於內，形勢之雄，甲於南郡，故勝蹟之多，如同星棋，游斯地者，靡不欲一覽南國風光，以償宿願。本節所列，類皆斯邑之古蹟名勝。事雖不詳，然尙可作讀者之導遊也。

一·中山先生紀念堂及紀念碑

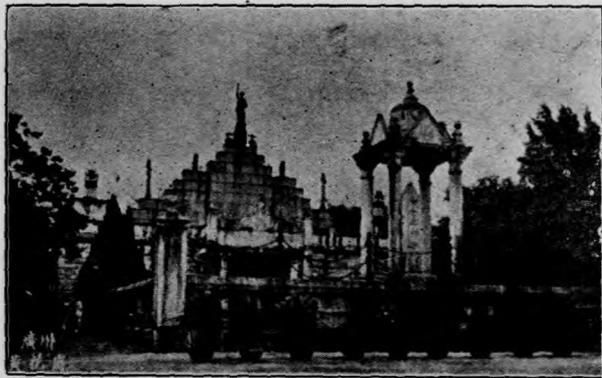
廣州中山紀念堂，在德宣分局段內之德宣西路，正當觀音山之麓，卽昔日之撫標節道，後改爲督練公所。民國初年，以爲督軍衙門。民國十一年，總理駐節於此，是年六月十一日，陳逆炯明，稱兵圍攻總統府，礮擊觀音山者，卽在是處。該處毗連粵秀山，地勢雄壯，後人追思總理功業，遂於此建築紀念堂，崇高瑰偉，構造堂皇，尤爲廣州最有價值之建築物，粵秀山原爲觀音廟之舊址，故亦稱觀音山，山之最高峯，有總理之紀念碑在焉。華表巍峨，啓人敬仰，碑高約三十餘丈，內分二十三層，有螺旋鐵梯可登，造巖縱矚，則全市盡在眼底，除入紀念堂及紀念碑參觀，須向管理處領取參觀證外，其餘各地，均任人遊覽，故頗有公園之意義，粵人稱此地爲越粵公園，當非偶然。伍廷芳先生之銅像，以及鎮海樓，均在附近，盤福路、德宣路、吉祥路、鎮海路、縱橫左右，故交通亦甚便利也。

二·中央公園

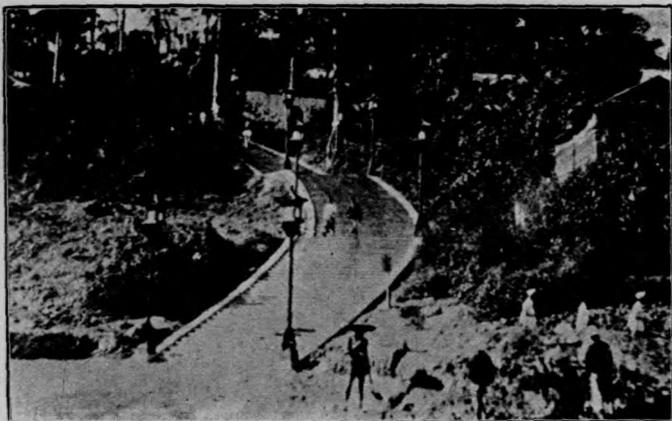
中央公園在廣州市惠愛中路之維新路，舊爲廣東巡撫衙署，今後段已建爲市政府，圍廣數十畝，遍植榕樹，四時有花，誠爲遊憩勝地，中有球場及音樂亭之設備，噴水池之建築，尤甚精巧，每日晨夕，鳥鳴樹間，蟲躍草地，幾疑置身天上矣。史堅如烈士之紀念碑，亦在園中，碑文爲胡漢民先生所撰並書，蓋以史烈士謀作清代之廣東巡撫，卽在是處。此外，尙有石獅一對，爲滿清初年，平南、靖南兩王入粵時，假



廣州中山紀念堂



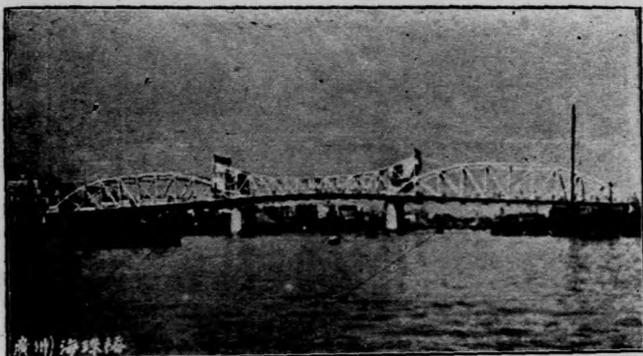
黃花崗七十二烈士墓



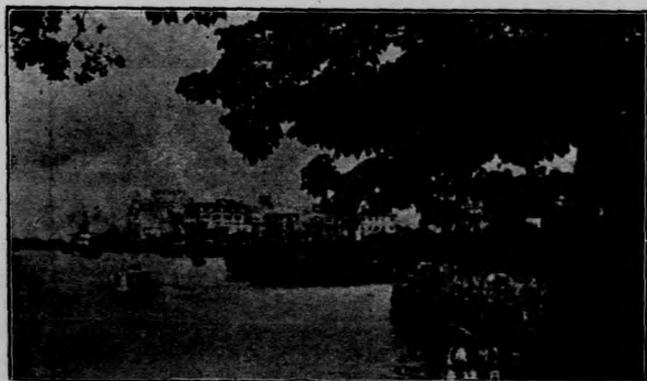
廣州越秀公園



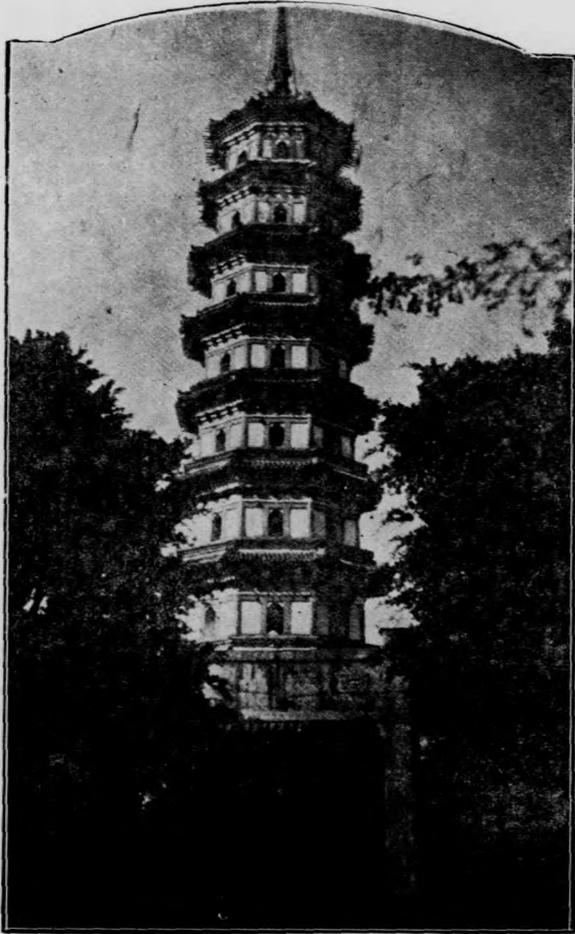
廣州五層樓



橋 珠 海 州 廣



景 風 前 珠 海 州 廣



廣州花塔

藩司將軍兩署爲王府，飭高要縣令取肇屬七星巖石雕刻而成，初進一對，因風沈於峽山，今所存者，乃第二次所進獻者，吾人今日撫覽斯物，尤覺有無限血淚纏繞其中也。該園位於市之中心，交通便利，故士女結伴來遊者，較之其他公園爲獨多也。

三·黃花岡

黃花岡，在廣州東門外永泰村之東北，有東沙馬路，可以直達。爲民國紀元前一年，辛亥三月二十九日，黃克強先生，領導革命健兒，圍攻兩廣督署，而殺身成仁之七十二烈士墳場，碑碣林立，氣象莊嚴，一履其地，靡不肅然起敬，總理於墳上親題『浩氣長存』四字，尤覺七十二烈士不死之精神，充塞吾人之腦海中。現墳場正門，業經廣東當局，改移墳之正面，尤覺雄偉，崗外廣植海株，每屆冬日，其花盛放，綠暗紅香，實不讓靈巖鄧尉間也。此外尚有鄧仲元、朱執信、伍庭芳、古應芬諸先生之墓，均在附近。紅花岡之四烈士墓，亦距離不遠，均足供遊人之憑弔與景仰也。由市內乘汽車來此，一元之費，即可往返，公共汽車，尤甚便宜。

四·白雲山

白雲山在廣州東北十五里處，雲連峯湧，秀麗可觀，爲羊城八景之一。山自大庾分脈而來，聳拔三十餘峯，每當秋霽，有白雲鬱然而起，名爲白雲山者，卽以此故。有嶺曰摩星嶺，築有礮台，嶺半有寺，亦曰白雲寺，今已頽廢，左有溪流曰歸龍，下有古寺二，一曰景泰寺，一曰月溪寺。月溪寺之下，卽爲九龍泉，有大小水簾洞，其北爲鶴舒亭，又北一里有峯曰寶象峯，峯前則有虎跑泉，其西南約五里有泰霞洞，泰泉出焉。又一里爲玉虹洞，南卽裴龍岡，折而西，則宋高宗之御書閣，巍然存焉。又七里許，有蒲澗水

，安期生嘗居此，澗旁有寺，曰蒲澗寺。澗中菑蒲，一寸九節，頗異常蒲，故以名寺。按南越志云：『此菑蒲安期所餌，可以忘老』。寺內之丹井，水甘而微溫，允稱嶺南名泉也。自是更下，則有白濂泉二瀑布，長練懸空，頗成奇觀。澗右建有濂泉寺，澗左則有雲泉館，而館之背面，即安期生仙祠之所在。山坡有石級二層，各三百餘級，第一層盡處之右傍谷中，有能仁寺，即舊玉虹洞之故址也。此山寺觀極多，風景亦幽，溪澗縱橫，白練高懸，遊息其間，洵足馳目騁懷，塵慮皆除也。每年舊歷七月二十四日，俗傳爲安期仙飛昇之日，故是日羊城仕女，結伴游山，數倍常日，由廣州至山之路線，約有二道：一由北郊出城，路平坦而且近。一即由東河馬路至沙河，轉橫頭路亦可直達。

五·六榕寺

六榕寺在市內花塔街，即古之寶莊嚴寺。梁大同三年，廣州刺史蕭譽，爲曇裕法師所建，南漢時爲長壽寺，寺內有花塔，宋端拱中，郡人林修，建古井九，環列基外，有巨鼎，藏劍二，鏡一，瘞佛骨於其下，改名淨慧寺。宋紹興間，蘇東坡至嶺南，居於寺中，雅愛寺塔，因築瀟灑軒於其旁，即親題六榕二字。明洪武六年，毀其殿廡，創永豐倉，惟塔及觀音殿，得以保存，八年，住持僧愈堅，重建佛殿，改寺門東向。二十四年，復併入西禪寺，永樂九年，復還本寺匾額曰六榕，俗亦稱爲花塔寺，新會劉絢初出資於寺內建一東坡亭，鑄東坡笠屐圖於壁上，而鐵禪上人，復踵事增華，補足六株榕樹，建補榕亭一，並繞以垣牆，額曰榕蔭園，又於東坡亭前，浚一大池，周圍欄杆，而名曰水哉軒。又有石英石數座，中立一石，厥狀立虎，甚爲奇觀。塔爲紅色，計有九層，高二十丈，欲登塔凭眺者，須購二角之門票，始可登臨，一履其頂，則廣州全市，均在眼底矣。園內素筵茶點，頗負盛名。

六·荔枝灣

荔枝灣在廣州市之西北隅，南漢時創昌華苑於其上，每當夏日，全市仕女，歌詠舞雩，與波光款乃之聲，遙相應和，流風餘韻，彌資玩賞，明志所謂荔灣漁唱，即指是處。灣爲小溪一道，會入珠江，游江花舫，聚舶溪中，而兩旁岸上，則遍植荔枝，時際炎夏，蟬聲和唱，郡人咸趣於此，以摘枝頭新果，蘇東坡所謂：「日啖荔枝三百顆，不防常作嶺南人」。即詠此也。滿清時粵邑紳潘仕成，曾於此建海山仙館，今尚有遺蹟可尋，每當夕陽西下，但見槩斷雲光，舟穿樹影，鶯鶯飛棹，畫舫縱橫，洵屬勝景，惟亦限於春花秋月之間，若至冬季，則穢水滿溪，臭不可當，則人又視此爲畏途矣。現廣州市政府，擬將該處建一公園，並闢一林蔭大道，設露天劇場，他日完成後，羊城市民遊憩於間者，當更不少也。

七·海珠橋

廣州自興辦市政以來，漸及河南一帶，以珠江阻隔，雖已劃爲市區，而交通深感不便，市政府爲廣拓市區，發展交通起見，乃於民國十八年冬季，由廣州市區中心之維新路起，跨過珠江，直達河南瑞仁大街，全橋長約六百尺，中段設有活動電機，以司啓閉，故雖較大之汽輪，仍可通行無阻，橋闊六十尺，中爲車馬通衢，次爲人力車道，再次則爲人行道，乃上海慎昌洋行及天津馬克致公司所建築，計銀一百零三萬五千兩，歷時三年有奇，始告完成。海珠橋三字，乃胡故主席漢民先生所書，每字縱橫十英尺，即署名之字，亦逾三英尺，字體雄勁，堪稱名筆，橋之兩旁，均設有美術路燈，入夜則輝煌全橋，儼如白晝，勝景鉅工，蔚成巨觀，視之令人興奮。

八·漱珠崗

漱珠崗在海珠之南，地近盧循墳城，漢議郎楊孚讀書處，卽宋時所稱之萬松崗也。是處古松怪石，別有一天，爲市廛以外休養之佳地。明清嘉慶己卯，羽士李青萊，始建純陽觀於此，崗後有台，爲李青萊禮斗處也；卽阮文達題之願雲壇，台爲石築，可四五十級，登台一望，羊城一覽無餘，崗後更有鳳凰台，樹蔭婆娑，山坡陡峻，澗水一泓，橋跨半度，蕉蓂倒影，無異鑑湖，崗右爲景園，乃黃氏別墅，內建有黃公祠及倚珠亭，更上則有漱石、環翠兩亭，曲徑停雲，修篁障日，盤桓其間，不啻有天上人間之別也。現由南堤至小港之長途汽車路，業已完成，搭乘汽車，可直抵該崗，故交通亦甚便利也。

九·牂牁江

牂牁江，一名珠江，卽西北二江之下流也。地當城南五羊驛前，石排湧出海中，其平如掌，絕似海上浮珠，上有慈渡寺，匯靈洲之水，合鬱江之流，自石門東流，而瀉於白鷺潭，再東卽爲海。城南大江中，有巨石平敷水面，長二十餘丈，寬亦十餘丈，宋時李昉英結茅讀書於其上，後人因移慧慶寺以祀之。清時布政司王士俊，建亭於得月台中，爲遊謁祖餞之所，風景絕佳，現已改建爲海珠公園，加築長堤，以連陸地，園內古木參天，樓台並峙，足供遊憩，革命先烈程璧光先生之銅像，卽建於園內。

十·廣州之烈士墓

廣州爲國民革命運動之策源地，因革命而殉國之烈士，接踵相繼，除辛亥三月二十九日黃花崗之役，殉難烈士七十二人而外，其他歷次爲革命而犧牲者，實繁有徒，故廣州之烈士墳墓，較之任何省爲多，忠

骨壘壘，彌足景仰，爰特將沿東沙路各烈士之墳墓，列之於次，以供遊人之憑弔也。

一·紅花崗四烈士墓 四烈士者，爲溫生財、陳敬岳、林冠慈、鍾明光是也。葬於紅花崗，有墓道石碑一座，四週遍植紅棉。民國九年，革命紀念會，特令現任 國府主席林子超監修，莊嚴肅穆，洵足與黃花崗並垂不朽。

二·史堅如烈士墓 史堅如烈士爲興中會員，其石像紀念碑文曰：「君番禺人，生前清已卯年五月五日。以庚子秋起義於廣州，不克，九月十八日死之，越十有二年，民國成立，同人追維先烈，造像刻石，以垂不朽。中華民國二年七月孫文等公建」。史堅如先生祠額，爲胡漢民手書。

附史烈士事畧

烈士爲番禺籍，翰苑史澄之孫，因憤滿族專制，加入革命，時粵督德壽，行政尤苛，故決意將其炸斃，特先賃住宅於督署之鄰，暗運炸藥入內，於深夜發動，事發粵督因未被炸，異常沮喪，後被德壽偵悉烈士所爲，馳兵往捕，烈士從容不迫，與之俱往，對於謀炸事直認不諱，收監後，清廷亦准德壽之奏，在數日內烈士遂被殺害，烈士許身黨國，意氣激昂，卒成名千古，反正後改葬黃花崗，此乃民族英雄，盡忠黨國。彌應表彰，以勵來茲。

三·朱執信廖仲凱陳秋霖三先生墓 廖仲凱、陳秋霖兩先生，於民國十四年任監察委員，被刺於惠州會館，同時殉難，均葬於此，與朱執信先生之墓相距甚邇。

四·私立執信學校 朱執信先生，於民國九年九月二十一日，謀倒桂系軍閥，殉難於虎門，總理哀其遇，憫其有功，特命汪精衛同志，籌款建築執信學校，校爲北平宮殿式，壯麗堂皇，橫有執信路，爲市內有數學府焉。

五·鄧上將蔭南墓 鄧三伯先生，毀家紓難，護黨愛國，追隨先 總理革命有功，積勞成疾，憂

憤而卒，國府追贈上將以彰之，民國十八年葬於此。

六·鄧鏗先生墓 鄧仲元先生，民國十一年，被陳逆炯明，暗殺於廣九火車站，今葬於黃花崗畔，追贈陸軍上將銜，碑曰鄧仲元先生之墓，蓋先總理手書者也。

七·伍廷芳先生墓 伍廷芳博士於民國十年六月十六日，任廣東省長，為陳逆炯明圍攻總統府時，礮轟被嚇，染病而死，民國十三年十二月十日葬於黃花崗前，其銅像今移於粵秀山。

八·張民達先生墓 張上將民達，隨粵軍許總司令攻克潮汕，所至有功，不幸舟過潮安湘子橋，失水殉難，民國十五年葬於此，墓道為譚延闓所書。

九·沙基殉難烈士墓 沙基殉難烈士墓，乃中國國民黨改組後，民國十四年六月二十三日，廣東各界遊行沙基示威，高呼打倒帝國主義口號，為沙面英日兵放槍屠殺遊行羣衆，遂演成六二三慘案，今葬於此。

十·五烈士墓 五烈士墓為南洋華僑，民國十一年六月十六日，陳逆炯明背叛，圍攻總統府，五烈士因前後謀暗殺陳逆，被執殉難，計為鄧伯耀、鄭行果、郭家信、譚振雄，謝八堯五同志。

十一·滇軍將士墓 滇軍將士墓，在二望崗，乃滇軍總司令張開儒所建，開儒於民國七年，率兵入粵討龍，其後歷次殉難將士，均葬於此。

十二·陸軍忠烈祠 陸軍忠烈祠，內供庚戌新軍首義死難烈士，民國十九年由新軍同志，黃偉、黃忠漢、潘林雄、梁鴻楷、何俠等改為庚戌中學，至民國二十二年三月，重修廣東陸軍庚戌首義烈士墓。

十三·海珠殉難烈士墓 海珠殉難烈士墓，乃民國七年，討龍之役，徐勤、魏邦平等開會議於海珠，事變時商團長岑伯著等殉難，均葬於此，苦無碑記，不能憶錄。

十四·海軍烈士墳場 海軍烈士墳場，專為海軍將士死難而設，前通濟艦殉難烈士，均葬於此。

十五·十九路軍將士墓 十九路軍將士墓，乃蔣光鼐、蔡廷鍇、暨十一軍長陳銘樞出資所建，以紀念淞滬抗日，及歷年殉國死難將士而設，石廂廊廡，十分壯麗，蓋鼓舞軍人救國，崇功報德，意至美善也。

十一·西樵山

西樵山為廣州八景之一，風景不亞於白雲山，而偉大崇高，則猶有過之。位於南海縣之官山，由廣州搭乘官山渡輪，六小時可達。或乘廣三火車至小塘，更買舟至官山，其地有三元宮及潮水廟等，再步行約半小時，即至山麓白雲洞，有大瀑布，飛流千尺，致成奇觀，山上多小村落，竹房茅舍，清幽無比，久居城市中者，觀此殊有豔羨之感。山峯據云有七十二峯之多，而尤以大科峯為最，層巒疊嶂，環山拱峙，尤覺勝絕。是山高逾一千五百餘尺，山頂有望日台，觀日出處，景至奇麗，頗不減岱嶽之勝也。

第二目 廣州之古蹟

廣州市之古蹟名勝，本難分述，蓋以名剎固屬古蹟，而名勝尤非年代久遠，不能有成也。崇林巨觀，遍佈廣州，大都有名古剎，故本節所紀，除名勝之地，業於上文述其大略外，因此所述古蹟，而應予紀叙者，乃不能不將古剎一並視之也。

一·鎮海樓

廣州粵秀山，突起城北，高數百尺，爲羊城屏蔽，上有粵王臺，爲漢時南越王趙佗所建，每屆三月三日，郡人咸修禊於此，南漢劉巖，曾疊石爲道，名曰呼鑿，歷時既久，台址湮沒，卽萬善寺之觀音廟，亦已拆毀，改建總理紀念碑，山之東有鎮海樓，建自明洪武十三年，永嘉侯朱亮祖，樓凡五層，高立雲漢，廣州全城，一望無餘。明成宏間，樓燬於火，旋即修復，至滿清康熙二十五年巡撫林士楨，復加修葺，輝煌壯麗，爲嶺南第一勝蹟，彭剛直玉麟，亦曾至此，親撰一聯，傳誦一時，其聯曰：

『萬千劫危樓尙存，問誰摘斗塵星，目空古今。』

五百年故侯安在，祇我倚欄看劍，淚灑英雄。』

此聯以屢遭兵燹，不復存在，誠可感嘆。近年市政當局，爲保存古蹟起見，已於民國十七年五月間，仍依古式，重建落成，丹青照眼，金赭呈輝，市立博物館，卽設於此，博採文獻異物，陳列其中，公開遊覽，而總理生時所用之物，其間亦珍綴不少，親之尤與景仰之意，每當春秋佳日，凝影釵光，相屬於道，洎乎夕陽在山，明月初上，俯瞰全市，則見燈光齊輝，繁星萬點，誠壯觀也。

二·銅壺滴漏

銅壺滴漏，原在市內雙門底下，藩署南拱北樓，卽唐之清海軍樓也，樓在南漢時爲象闕，宋稱節度樓，近關永漢馬路，移漏於海珠公園內，填築海珠新堤，海珠公園之設備，分別移置別處，故該漏已移至永漢公園內，有石亭一座保存之，漏造於元延祐三年，都元帥馬速忽等捐辦，凡四壺，分上下四層，上三壺底隅，皆有細孔，承以銅管，水以次遞注於箭壺，箭壺有蓋，中有浮箭，穿蓋而出，箭以銅製，承以豎板

，隨水之高下而上浮水面，箭面刊勒時刻分數，水與壺平，則箭刻亦盡，俗傳中國未有時鐘之前，皆藉此以知時刻，又傳壺有呼吸之機，水能自退，實則卯初一刻，復掬其水於第一壺，又別爲一晝夜矣。第一壺四周，皆有款識，載當日司事者之銜，惟字體天邪，且模糊不可讀。明季西人利瑪竇，固精於製造儀器者，欲仿其式亦無從着手，足見中國人思想之精微，製造之靈巧，有時亦非西人所能及，特以固步自封，各尊所見，不肯公開研究，至於今日，事事反落人後耳。

三·九曜石

九曜石，原在藥洲水中，洲在城內古堯城西，後爲提學署，即今教育會地址，圖經云：石、太湖舊產也，僞劉時有富民負罪者，每運至此以自贖，遂成勝景云。石中有朱元璋題字，不知何時移於舊布政司署，翁覃溪學使訪得之，屢欲移歸不果，趙布政使慎瞻樂熙春亭覆之，時阮文達公督粵，詩有九點煙分一點青之句。會稽王衍梅因作熙春亭留石歌，咸豐末年，以布政司署東偏爲法國領事館，此石亦在其中，同治間修廣州府志，仍稱在布政司署，光緒十四年，張文襄公督粵，法領事于雅樂以此石及翁阮詩碣藥刻米詩，併歸之督署，文襄浚池築亭皮石，將詩嵌於廊壁，年久池潭亭圯，乃以石置木棉花下，迄今垂四十餘年，其地即今省政府之東院也。民國十八年市立博物院設置於鎮海樓，擬將石置院內，紳士吳至臣以此石曾載縣府志，越秀山鎮海樓，方偏僻，防護難周，不免有牧童敲火牛羊礪角之虞，且以法領事署收回後，改設新圖書館，謂宜將石置新圖書館中，則留石還石，於地志歷史，均有關係，市府納其議，飭由圖書館保存，現圖書館雖搬回故址，而石仍度永漢公園。

四·廣州之古刹

廣州之古刹甚多，茲舉其最著名者數寺，列之於後：

一·光孝寺

寺在光孝路，乃南越趙建德之宅，吳虞翻之園圃，時翻多植蘋藻訶子樹，名曰虞苑，晉隆和中，僧鬻賓創爲王園寺，於李唐爲明法性寺，宋紹興改崇明萬壽寺，嗣又改報恩廣孝寺，明洪武十五年，始設僧經司，頒發印信，置正副官二員，正統十年，御賜大藏經十二函，成化十八年，始敕賜光孝禪寺匾額，當劉宋永初間，陀羅三藏飛錫至此，指訶子樹曰，此西番訶梨勒果之林，宜曰訶林，遂創戒壇，梁天監元年，智葉三藏自西竺國持菩提一株，植於壇前，迨唐儀鳳元年，正月十五日，六祖大鑿圓明禪師，姓盧名慧能，於此樹下祝髮，因論風幡，建風幡堂，寺原有二鐵塔（卽金塗塔）在東者爲南漢主劉巖所造，在西者爲關侍監魏澄樞鑄，更有乾明井（卽達摩井），爲當時四井之一，有六祖髮塔，有東坡洗鉢池，有菩提樹，樹逾千載，有睡佛閣，中供金身睡佛一尊，皆稱勝焉，此寺由晉迄明，屢劫屢葺，清乾隆己丑亦曾營繕之，廣州叢林，此寺爲最古且大，入民國後，改設學校，國立法科學院卽設於此。由財廳出發，可乘手車，所費一角，由惠愛路轉入光孝路卽至。

二·海幢寺

寺在河南，蓋萬松嶺福園地也，舊名千秋寺，爲南漢時所建，後廢爲民居，清順治初年，僧光牟募於粵人郭龍岳，稍加葺治，顏曰海幢，次第建佛殿經閣方丈，滿清康熙十一年，建平藩天王殿，王福晉舒氏再建大殿，總兵許爾顯，建二段及後園，巡撫劉秉權建山門，宏敞莊嚴，洵爲雄剎，寺有應爪蘭，爲郭園舊植，地改而蘭仍茂，條枝秀茂，護以石臺，更有藏經閣，雄極偉麗，北望白雲越秀，西望石門鑿峯西樵諸山，東眺雷峯，卽往波羅道是也。滿清光緒末年，粵人創一南武學校於其內，旋又以寺僧報効軍餉數萬金，改建大碑樓於寺之頭門，顏曰功資保障，海幢分局卽設於此，近闢作河南公園，乘公共汽車可達。

三·大佛寺

寺在惠福東路，爲明代龍藏寺故址，故寺旁曰龍藏街，清康熙三年，南疆僉定，平

南王可喜捐玉棒營建，以祀清帝王，管於省親時，聘請班禪達賴喇嘛四十人至粵，修四十九日無遮勝會於此，寺內豐碑矗立，文字高皇，爲淡歸和尚手筆，近設警察教練所於此，寺前闢作足球場。乘公共汽車及手車可達。

四·大通寺

寺在河南大通津上，寺前後老榆數百株，婆娑掩映，唐天寶間所植，五代劉晟時，名寶光寺，宋政和六年，經略使覺民題賜大通慈應禪院，相傳達岸禪師住此化去，有肉身，祈禱輒應，明萬歷六年大旱，迎至訶林，禱雨隨降，復欲迎回本寺，輿重舉之不動，日久寺廢，其地爲豪右所據，清康熙六年，郡人蕭子奇贖地建復，別買田地基塘五十五畝，環寺植樹千株焉。由財政廳前出發，可乘公共汽車至黃沙，由黃沙僱艇直達，艇費約需數角。

五·懷聖寺

寺在光塔街，考唐開海舶，西域回教點德那國王謨宰默德，遺其母舅香僧蘇哈賽，來中土貿易，建光塔及懷聖寺，寺塔告成，尋歿，遂葬於此，時唐貞觀間也。明成化四年，都御史韓雍重建，留達官指揮河都刺等十七家居之。由財政廳乘車至朝天街可至。

六·金山寺

寺在城西三十五里，建於宋紹興間，明嘉靖三年重修，前有飛雲潭、積翠樓、觀音洞諸勝，浮屠宵漢，松檜陰森，宋蘇東坡謫惠州時，泊舟於此，晝臥，僧譚食麻糍，比醒，登山詣寺訪之，僧答祖師得雲，生平最喜麻糍，蘇自覺前生與夢之異，因作詩云：「海峯石上金山寺，白髮東坡又到來，前世得雲今是我，依稀猶記妙高臺」，尤爲後世傳誦。由南堤塔官窰渡直到，渡費約二角。

七·華林寺

寺在廣州市西南一里許，梁普通七年，達摩從西竺國泛重洋，三周寒暑，至此始建，清順治十一年，宗符禪師重修，環植樹木成叢林，今名西來福地。由財政廳前出發可搭公共汽車至西來正街，由西來正街步行轉入華林大街即到。

第三目 清遠勝蹟

清遠名勝頗多，以其距粵漢鐵路稍遠，不便旅客之遊覽，特將該縣屬地，附近粵漢鐵路滙江口站之名勝，略述於次：

一·滙江口之名勝

滙江口站，距廣州南站八十二公里四八，約合華里一百三十餘里，距清遠縣治約三十里，在滙江上流，每日有小火輪按班航行。故交通甚便也。

一·飛來寺 飛來寺一名廣慶寺，在滙江口之西，水路約三里，位於北江右岸之山腹中，為本地有名之古剎，傳為梁時貞後禪師所建，寺後有歸猿洞，寺中有飛來殿諸名勝，崇山峻嶺，環拱四週，後負山岳，中通江流，山姿水態，掩映甚佳。

一·飛霞洞 洞在滙江口站西南約十里，地勢幽險，風景宜人，春秋佳日，士女來遊，絡繹不絕，誠勝地也。

三·藏霞洞 洞在飛霞洞之附近，洞內有藏霞仙觀，觀內奇花異卉，燦爛奪目，觀後則有三台石，八角亭諸名勝，皆足資遊覽。

四·釣鯉石 石在飛來寺西，相傳秦時趙胡僧嘗垂釣於此，得有金鯉，重凡百斤，胡僧乃持以貢諸秦王，因以得名。

五·喜雨亭 亭在金芝巖上，為宋時蘇東坡所建，後人時加修葺，故其亭至今猶存。

第四目 英德勝蹟

一·李藩碑

李藩碑在英德南山內，刻唐憲宗元和時李藩南岩亭記，故名李藩碑，此外尙刻有北宋仁宗時張俞廣東路新開峽山棧道記，及北宋眞宗時英州太守劉仲堪南山十詠詩序，並宋米南宮英石讚，及蘇子瞻南遷，舟過眞陽留墨諸碑，均爲藝林所寶，非僅遊觀而已。

二·南山寺

南山寺在英德縣城西南約十里，距英德車站約十四里，風景清幽，洵爲勝地，又南三里許，有蓮花峯、南岩亭、衆樂亭、涵聯谷、詠易台、養老台，均擅勝名。

三·冷熱岩

冷熱岩在英德縣城西南約十里，岩外甚冷，入岩則溫煥逾恆，咫尺之間，冷熱迥異，誠天然奇境也。履斯地者，實不可不前往一遊，以探奇境。

四·碧落岩

碧落岩在英德車站對岸二十里，高達數丈，上懸石乳，如幢幢寶蓋，岩內有洋樓一座，可供遊憩。

五·中山公園

英德中山公園，規模頗小，惟其中綠樹成蔭，亦足資遊息，中有亭榭數椽，可坐可臥，鳥鳴樹梢，微風葉響，亦當地勝景也。縣黨部設於其內，前臨大江，故遠景較之近景爲尤佳。

六·帽子嶺

帽子嶺，在縣城東關外，一峯高起，屏蔽東北，峯高數十丈，其巔建有寺觀，現爲保安隊所駐，由頂下瞰，英德全城，均皆在望，而武水、翁源兩河，蜿蜒如帶，趨會於此，其下百年古樹，頗不乏數，故境頗幽情，嶺下有國民革命軍第二軍攻打批把山匪窟陣亡將士墓，額爲譚院長延闓所題，碑記爲長沙黃性一所記，墓門一聯爲『碧血洒把山長留百戰英雄血，青松依帽嶺永奠三湘子弟魂』。爲張輝瓚所撰並書。

七·其他勝蹟

在英德站之南約數十里之漣江口站，地屬英德，該處亦有名勝數處，足供遊憩，特附紀於此。

一·盲仔峽 漣江口車站附近，山石嵯峨，中有一石，形如盲人，扶杖而行，因以名盲仔峽。

二·石將軍廟 廟在盲仔峽峽道後，隔江之山坳內，一石矗立，狀絕似人，身服甲冑，面南微坐，儼然如生，後人迷其奇絕，因建廟以祀之。

三·曹主娘娘廟 廟在漣江口車站對岸，地頗幽靜，風景亦佳，遊人至此，恆流連不忍捨去。

四·鷹場峽 峽在漣江口站附近，三峯聳起，渾健如鷹，中峯如頭，左右兩峯，則如鷹之兩翼，形神酷似，翺翺欲飛，亦屬奇觀，揚鷹名峽，即以此起。

第五目 曲江勝蹟

粵漢鐵路廣韶段，以曲江站爲終點，站距廣州南站約二百二十四公里一五，距湘境株洲爲四百五十六公里，爲株韶段之起點，該段由此建橋跨河，循皇崗山，蜿蜒而達樂昌，車站對河，爲曲江縣治，卽昔日之韶州府治，爲湘粵交通孔道，故商務繁盛，勝跡亦多，可供遊玩，茲列舉於後：

一·皇崗山

皇崗山在城北三里許之處，舊傳舜帝南巡，曾奏樂於此，後人因祀舜帝於皇崗山之麓，名其水曰皇潭，泉曰虞泉，石曰韶石，山頂建有翠華亭，祀虞帝，下建有舜風寺，每當夕陽，霞紅返照，無限豔麗，故韶人名此地爲皇崗夕照。

二·芙蓉山

芙蓉山在韶州城西五里，舊產芙蓉，漢末康客煉丹於此，山巔丹爐猶存，而林木菁蘗，穠蔭蔽日，遊息其間，頗有世外之感。

三·九成台

九成台在縣治北城上，宋建中靖國元年五月，蘇子瞻與蘇固伯，由此北歸，郡守狄咸，親饒之於台上，因定名其台曰九成台，蘇子瞻卽席爲銘，並自書，刻石台上。清乾隆年間郡守陳淮於登該台後，題有五

言律詩一首：刻石度藏該處，詩體瀟灑，字尤遒勁，其碑文云：『縹渺孤台峙，登臨翹客心，山雲銜日落，江鳥墮煙深，擬杖飛仙侶，相將鼓素琴，七條流水遠，一爲和韶音』。旅韶地者，均攝購攜歸，以資紀念，現該處已改建爲武溪公園，爲韶州有名古跡。

四·紫薇岩

紫薇岩在南城外約十二里，高可三丈，深約五丈，石乳下垂，頗成奇觀，中設有神龕一座，岩外則一泓清泉，徐流以去。

五·南華寺

南華寺在城南約六十里之曹溪，距馬壩車站僅十五里，遊斯寺者，恆由馬壩乘肩輿或步行，均甚便利，該寺爲嶺南禪林之冠，內有降龍塔、伏虎亭、飛錫橋、招隱岩、卓錫泉、拜石、坐石、腰石、避難石、花果院、雲濤泉諸名勝。六祖真身及六祖傳黃梅衣鉢，與歷代勅制，至今尙存。而碑石紀載，尤不可勝數。附近所產穀米生果雜糧，均較他處爲優，人謂係得曹溪灌溉所致云。

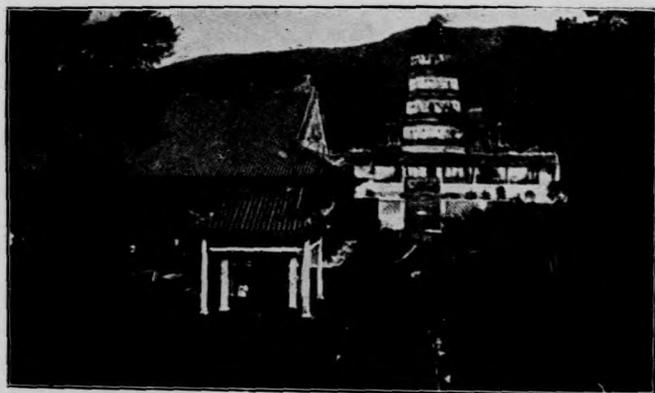
第六目 樂昌勝蹟

一·古佛巖

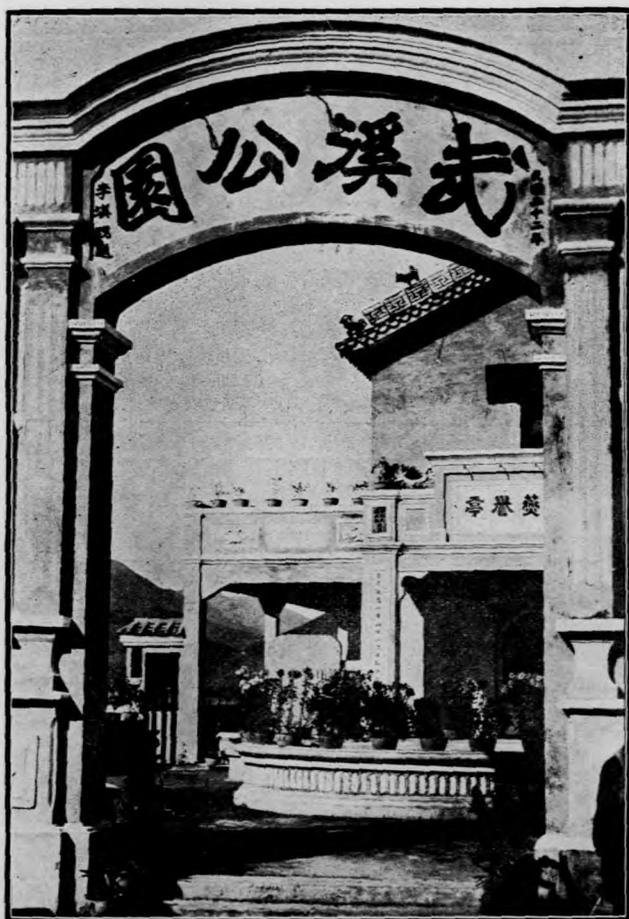
岩在縣城西南約十五里，岩內石室，廣闊數丈，石室之後，有小溪繞流，水聲淙淙，甚爲可聽，夏日



韶州中山公園



韶州南華寺



武 州 武 溪 公 園

避暑其間，實不亞於牯嶺莫干也。

二·西石巖

西石岩在縣西北約五里許，距粵漢鐵路樂昌車站約七里，有公路直達山麓，岩有二洞，一曰光洞，一曰黑洞，均高可三丈，廣二三丈，左右有竇可通，上有六祖法師之石床，中奉佛像，岩前建寺觀一所，可供遊憩。

三·韓文公廟

韓文公廟在樂昌縣屬武水上流，距碎石站約二十餘里，隔武水與粵漢鐵路相望，後背峻嶺，前臨韓瀨，風景甚佳，爲古瀨寺之遺址，唐代韓愈，以諫佛骨事，謫貶廣東潮州刺史，嘗泊舟於此，並親題「鳶飛魚躍」四字匾額，筆力遒健，後人因將古瀨寺，改建爲韓公之廟，以爲紀念，門聯有「史筆千秋傳佛骨，寒流萬古咽韓瀨」之句。凡道經此地者，每往拜謁憑吊，以寄感慨。

四·梅山瀑布

梅山瀑布在樂昌縣北，距碎石車站甚近，距梅山隧道約一里許，瀑布高懸崖壁，如銀濤雪浪，四時不絕，誠爲壯觀，方之雁蕩之龍湫，匡廬之馬尾，亦不過如是，苟能再加修治，將來實可吸引遊人不少也。

五·九瀨十八灘

粵漢鐵路過樂昌以北，入虎口瀾後，即沿北江上游之武水東岸而行，自樂昌至碎石一段，大都水行萬

山中，灘流湍急，浪花飛濺，車行數十里，均蜿蜒於此項奇景中，旅行斯邑，憑車俯眺，便可一望無餘，至於灘流湍急，與長江之瞿塘三峽，實無稍異，故有九瀧十八灘之目，其中尤以韓瀧、梅瀧、泗瀧等處，爲最險峻。

六·金鷄嶺

碎石車站，卽建於金鷄嶺下，嶺爲堅石所構成，上有石狀如金鷄，因以得名。地當武水上游，武水自韓瀧以北，水勢卽歸平靜，至金鷄嶺一帶，則更波平如鏡，游魚可數，四山蒼松翠竹，畫景天然，置身其中，恍如入桃源洞裏，不復作人世間之想矣。

第七目 廣三支線蹟

一·石圍塘站名勝

距石圍塘站里許，有名花地者，遍植花木，芬芳豔麗，附近之人士，咸視此地爲遊憩之處。在花地之內，尚有孤兒院一所，規模宏大，內有數百孤兒，習藝於此。

二·三水縣名勝

三水一地，自昔卽有八景之稱，可供遊玩，茲列舉其地於後：

一·鳳岡梧乳

在舊縣學署，建築宏雅，遊人甚多。

二·雁塔搖琴

距車站約半里，塔凡數十層，建築偉壯。

三·浮石春濤

距車站約半里許，河中有大石，相傳該石當春漲時，石即隨潮上浮，因以得名。

四·滄江夕照

三水河面，兩岸重山，每當夕陽西下，晴峯映影，景物宜人。

五·三溪印月

不詳

六·七曜連雲

在七星崗，距車站僅半里，亦頗可觀。

七·崑山聳翠

在三水車站之對河，古蹟堙沒，頗無可述。

八·橫嶺層霞

橫石嶺亦在對河，山勢起伏，登高遠眺，全縣景物，了然在望。

三水名勝，除上列八景外，尚有七星岩一處，足資遊觀，岩距肇慶約十華里，有石山七，俗名七星岩，其中以觀音岩、黑岩、天柱岩、竹篙岩，為最著名。觀音岩內，雕刻各種石像及名人墨刻甚多。黑岩內，則有石鼓、石龍、石獅、龍床等物。並備有小艇，乘燭航行其間，用以渡客，參觀各物，需費亦廉，僅三四角而已。此外尚有天柱岩，形如石柱，有石級迂迴而達岩頂。竹篙岩附近，則有純陽仙觀，及朱梁二公祠，風景甚佳。在縣城中，尚有中山公園一處，規模雖小，而佈置得宜，亦足資遊息也。

第二節 屬於湖南境者

第一目 宜章名勝

一·艮巖

艮岩在宜章縣治之南約一里許，距粵漢鐵路之白石渡車站，約十五里許。巖分前後二巖，前巖腹空

黑淵停，相傳有龍隱於此。中建觀音菴，香煙濃密，爲縣治禮佛者焚香膜拜之所也。其中泉味甚甘，雖盛夏飲之，猶覺冷冽，若加以修造，亦可作避暑棲息之所。後巖距前巖僅數武，巖門乾涸可入，隱聞石鏗之中，奔泉澎湃，有如雷轟，然只聞泉聲，而不見泉源，洵屬奇觀，巖前有聽泉亭，即以此故，前後兩巖，均刻有詩句甚多，有達魯花赤之功德碑，有明代李尙文所書之「龍隱」二大字，挺勁靈妙，皆極其姿。巖前建有古寺一棟，涼樹一所，楹聯屏幅，遍懸於壁，惜多燬於匪，今所存者，殊無佳製，巖之上，建有八角亭一座，以爲遊人休息憑眺之所。其名良巖者，爲宋時卓鑑宰官時所命也。

一一·蒙巖

蒙巖在縣城東北約一里許，下有蒙泉，頂有巖，巖高約丈餘，闊達三四丈，巖中如玉晶瑩，頗成奇觀，蓋正書院峙其前，巖門刊有一大「龍」字，高約四五尺，宛如生龍，但未審係何人所書，石上刻有宋趙尹平猗紀，惜亦漫滅，難於辨識矣。近復有人摹刻劉愐所書之「喜門如海」四字於其上，頗覺奇肖，巖以蒙泉得名，未審泉何名蒙，易曰：「蒙以養正，聖功也」。養正書院之名始此，則蒙泉之義可知矣。

第二目 郴縣勝蹟

一·義帝墓

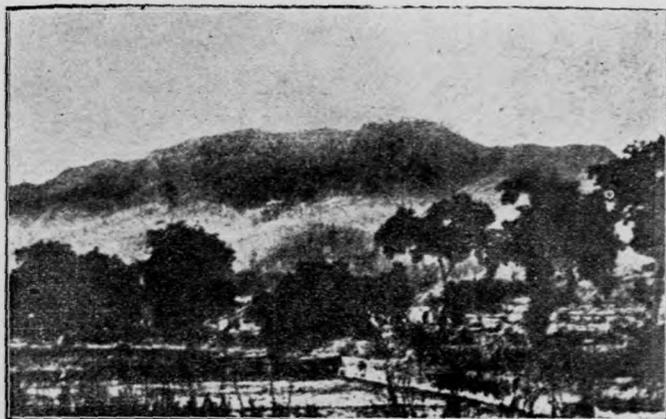
秦漢之際，項羽劉邦起兵攻秦，立楚懷王孫心者，以爲盟主，號爲懷王，並約定先入關者爲王，劉邦先入，項羽後至，致令懷王，王曰如約，並尊之爲義帝。惟項羽不諱，乃謂義帝曰：「古之帝者，地方千



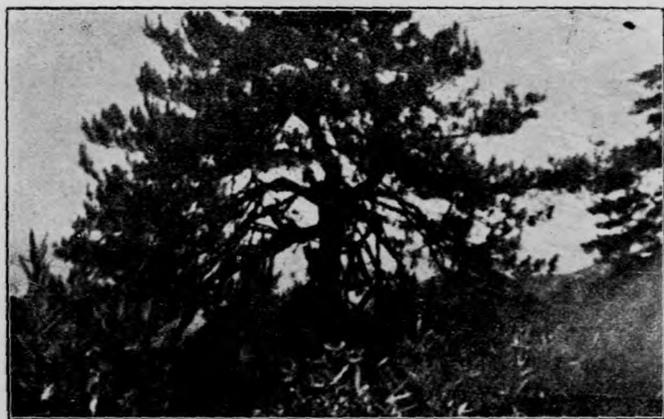
墓帝義縣柳



址故亭魚又縣柳



景遠嶺仙蘇縣郴



松雲之嶺馬縣郴

里，必居上游。乃徙養帝於郡，中途使臨江王擊殺之於江中。葬之郡邑，墓在縣治西塔街之極西，衡鄉汽車站之附近，距棉縣車站約三里許，高塚成陵，古樹叢生，近墓之地，則小丘起伏，蔬圃縱橫，譚畏公祖菴，駐節郡縣時，擬將此地闢爲公園，旋去郡未果。

一·父魚亭

父魚亭在西城外北約二里許，當衡陽永興入郡要道。韓昌黎嘗父魚於此。前爲公祠，北樓峙其右，當時宴飲地也。亭下爲稻田，阡陌縱橫，殊無滾梁弄魚之趣。惟夫亭數十步，北湖之流，至此成澗，村女相聚擣衣，意公父魚或在此，不在彼也。然滄海桑田，變遷正多，吾人又安知今日亭下之桑田，不爲昔日之沼泊乎？現亭址已毀，改建馬路，更足資吾人之憑弔也。

附錄羅忠節公澤南重修父魚亭記

癸丑歲暮，余與李子續賓，平永興土寇，駐師郴州，過城北父魚池；乃唐昌黎伯韓公，貶謫陽山令，量移而北，待命郴州，招張員外父魚處。道光間，州牧曾公銜構亭其上，爲堂三楹以祀公，駐馬視之，欄榭門櫺，無一存者。詢之士人，知去秋爲粵寇所燬，兵燹之餘，荒涼滿目；因惜李君出金修之，以復其舊。公之貶陽山也，或以爲論宮市，或以爲論關中爲天下根本，小人媒孽其短，鬱鬱適茲土，後之人莫不爲公悲。余謂天下之禍亂，憂之者君子，釀之者小人，君子思患預防，苟有謀猷，入告我后。小人則從而排之擠之，使不得竟其說，請張爲幻，變亂是非而不顧。公，有唐一代偉人，骨鯁之性，死生弗渝，使當日用其言，公之所欲建白朝廷，爲天下生民計者，必盡形諸奏牘，以制治未亂，乃譏讒頻加，待罪萬里，匪惟公之志沮，天下忠義之士，莫不爲之結舌，朝野大政，墮壞冥冥之中，遂有不可勝計者。唐之末造，黃巢以一匹夫，倡亂海濱，度嶺表，下潭州，塗炭中原，禍延關中，李

唐之祚，不絕如縷；是非一朝一夕之故，其所由來者漸矣。由是觀之：小人之爲害君子者淺，流禍天下者大，撫今追昔，有不勝爲之太息痛恨者也。公待命郴州，不過偶爾駐述耳，而其父魚，亦一時遭興之所爲，本無足異，千載而下，猶從而台榭之，歌詠之，嗚呼！非兮，成是貝錦，究何損於君子之大也哉。余方巡師永桂，不及待其工之竣。董是役者，湘鄉李子蕭子，郴州曾子紀龍也。咸豐三年癸丑除日。

三·三絕碑

距郴縣城約五里許，蘇仙嶺之山麓，有一地名鹿洞，其旁有三絕碑，三絕者，乃秦淮海詞，蘇文忠跋，米南宮書。後人作亭覆其上，名曰護碑亭。秦詞云：

「霧失樓台，月迷津渡，桃源望斷無尋處，可憐孤館對春寒，杜鵑聲裏斜陽暮。驛寄梅花，魚傳尺素，砌成此恨無重數，郴江幸自繞郴山，爲誰流下瀟湘去。」

相傳長沙有義妓，愛秦詞名，以身許之，秦實郴，因寄以此詞，秦謫嶺海不返，妓竟以縊殉云。

四·北湖水月

北湖水月，爲郴縣八景之一，距父魚亭約里許，衡郴汽車路經其上，有橋曰北湖橋。碧沙如梳，清流如織，月夜面水，影映如鏡，與太原之晉祠水，頗相類似。

五·蘇仙嶺

蘇仙嶺，在縣城北七里，距火車站十里。出郴縣城東門，過蘇仙橋，沿郴江岸而下，經着鞭亭，卽爲

山齋。相傳漢末蘇耽之母，感仙孕而生耽，耽既長，入山修道。其母往覓之，見其乘白馬飄然而去。故又稱白馬嶺，嶺上有雲中菴、蘇仙殿，及飛昇亭、沈香石、跨鶴台、登仙石等名跡。山甚高峻，蒼松夾道，雜樹葱翠，枝皆作下垂狀，蓋受風力之壓迫，而作此奇狀也。

六·溫泉

距郴縣車站約六華里之地，有一溫泉，在一小山之麓，終年汨汨不絕，水之溫度，與南京之湯山溫泉相仿，且含鐵質甚富，而泉之四週，嘉樹葱蘢，綠蔭成蔭，天然環境，頗稱不惡，惟缺乏人工經營，致形簡陋。最初爲譚組安先生所發現，擬予修葺，成爲一新式之公共浴室，旋以去郴未果。現所有者，不過一方形浴池，上蓋瓦屋，線以短垣而已。現粵漢路局，擬由車站，築一汽車路，直達泉下，再加以經營，則此溫泉之價值，必更增加若干倍數也。

第三目 永興名勝

粵漢鐵路，自郴縣而下，即抵永興西境之高亭司，由高亭司之衡郴汽車路，有支路直達永興縣治，約三十餘華里。旅客遊觀，頗覺便利，故將該縣名勝，附記於此。

該縣有十景：曰文筆千尋，洪濤八尺，碧潭起霧，瀑水生花，森口容舟，石獅臥江，飛鷲懸岩，天馬行空，石屏擁翠，龍耳生煙等十處，散於縣境，雖係前人附會其詞，藉以點綴風景，然散步遊覽，亦趣事也。縣治下五里許，有觀音巖，爲一石灰岩之大斷層，壁立數仞，下瞰江中，石崖騰空，上覆下列，如剖半瓜，洞中巖閣數層，閣懸崖壁，中祀觀音像，傍一閣爲道士所居，顏曰小南海，登閣俯視，洪流急湍，

如出足下，洵奇觀也。下有石如象，欲將出洞而未出者，又有一石獅，臥諸江心，昂首下流，作欲噬狀。而臨江西岸岩上，有一石如童子，宛若向東北而膜拜觀音者。附近爲一大煤田，現有永興鼎新煤礦公司，鳩集資金數十萬元，以新式機器，從事開採，頗能引起中國實業界之注意。著者即其發起人之一。

第四目 耒陽勝蹟

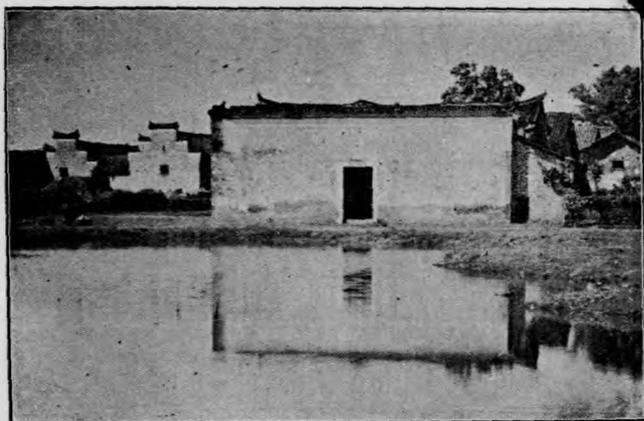
一·蔡子池

東漢和帝時，約當西曆九十餘年，耒陽蔡倫，時爲中常侍，開始用樹皮麻頭做布魚網爲紙，紙於中國，實自此始，較之以前用竹編爲簡，綵帛爲書者便利多矣，耒陽縣治西南，有蔡倫故宅，宅之西隅，有石白一，相傳卽蔡倫搗紙之物，蔡子池亦在宅前，一泓碧水，爲蔡洗紙之池。

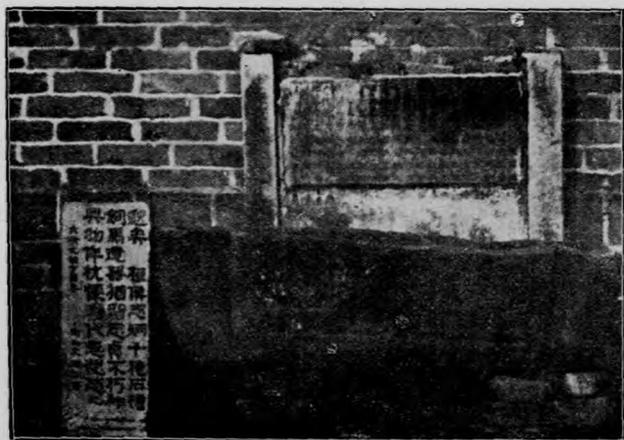
二·谷郎碑

吳九真太守谷郎碑，爲漢碑中之最古勁者，相傳爲蔡邕所書。邕爲漢靈帝時之郎中，於獻帝初年間，已死於董卓之獄，而桂陽九郡，割歸於吳，則在獻帝建安之後也；其時蔡邕已死，何能復書，當爲世傳所誤。然碑中字跡，古樸遒勁，實爲漢碑中之佳品，固不以何人書作而損其價值也。碑中九君皆不同式，故一名九君碑，明末碑爲山匪所斷，後始葺存，中有斷紋如龍，土人呼爲斷龍石。民國十七年，復碎於赤匪，斷而爲四，赤禍橫流，碑亦蒙殃，可勝嘆也。匪退修復，置杜公祠左楹下，外加木欄以保護之。此碑在南方，頗不注意，而在北人則酷好之也。

三·鳳雛亭



祠侯蔡陽耒



槽馬飲飛張陽耒



墓甫杜陽耒

三國時，漢劉備訪司馬德操，得知龐統，稱爲鳳雛，統字士元，備以爲耒陽縣令，後人因建亭以表之，亭在縣政府內。有古檜一株，樹大十圍，傳爲龐士元所手植，覆蔭十數畝。民國十六年，赤匪據耒陽時，城野焚燒殆遍，而此亭與公祠，獨未遭燬，豈此古代俊傑，猶有遺威以懼赤匪歟？至民國二十年，邑人建築中山紀念堂，始將故址毀去，今不存矣。

四·飲馬槽

龐統爲耒陽縣令時，以地小不足展其才，乃終日飲酒，不理縣事，張飛巡查至此，聞之大怒，統乃將集歷之百餘案件，一日而決；裨官傳記，均道及此。故耒陽縣北，有馬阜嶺，俗傳卽爲張飛巡查時駐馬地也。又縣府後園冷亭，旁有一石池，名爲馬槽，傳卽張飛飲馬物也。

五·杜甫墓

杜甫爲唐代大詩人，與同時代之李白，同稱詩宗。唐玄宗時，被任爲工部員外郎。後於代宗大歷年間，出遊翟塘，下江陵，溯沅湘以登沅山，嗣遊岳祠，大水遽至，浹旬不得食，耒陽縣令具舟迎之，乃得還，一夕食牛炙，飲酒取樂，大醉而卒，卽葬耒陽，墓在縣北二里許。卽今之杜陵學校也。

六·耒陽十景

一·馬阜晴嵐 馬阜嶺，卽所謂張飛駐馬處也。在縣北三里許，山勢寬大，爲縣城後展。山上有廟，士紳多遊息其間。民國十七年，爲赤匪所燬，今則荒涼滿目也。

二·鹿岐晚障

鹿岐峯，在縣東南五六里許，二峯如筆，俗稱筆架山。頂有仙亭，俗傳郴之蘇耽

，會憩息於此。四望山峯如掌，山中有古剎，剎側有井，刻八卦形，井泉冷冽而香，名蘇耽井。明時有狀元名羅洪先者，顏曰「鹿岐勝概」，字跡猶存。

三．西湖蓮船

西湖塘，在縣城外四里許，今已夷作田畝，側有羅含廟，尙存無恙。

四．易口漁家

易口渡，在縣南五里，衡郴汽車路未通以前，爲通郴粵之要道，有小商店十餘家，類皆捕魚及經營旅店者，每日夕陽初下，漁舟盪漾，歌聲相答，遊子騷客，寄旅此間，愜斯情狀，雖樂趣盎然，亦不免感慨橫生也。

五．杜陵煙雨

杜陵書院，在縣城二里許，卽杜甫之公祠，耒河橫其前，馬阜枕其後，耒陽縣立小學，設於此間，民國十七年，被燬於赤匪，翌年卽行修復。

六．蔡池夜月

蔡池在蔡倫祠前，一連兩塘，其深如磔，冬間易涸，相傳塘水照有兩月，故又名爲雙月塘。

七．花洲春漲

花洲，在縣東門外耒河中，俗傳杜甫被水淹死，只獲一靴，葬於杜公祠內，是爲杜墓。一靴遺於河中，而成是洲，故亦曰靴洲，或謂以其形如靴得名。古詩有「靴洲長到杜陵前」之句。春漲之時，洪浪洶湧，洲當中流，激成浪紋，頗成奇觀。花洲之名，不知何始，或卽靴洲之訛也。

八．耒江夕照

卽耒陽江上之晚景。

九．青簷廻瀾

青簷山，在縣東北五里許，踞於耒河之西岸，使耒河折而東行，山勢環抱，爲一邑之關鎖，山頂有塔；下有青簷書院，縣立第二小學，曾設於此，民國十七年被燬。

十．高岡芳草

按耒陽縣志，高岡有兩處，一據胡水詩，則在縣北城外。一則在縣西六十里，有城崗山，崗巒挺秀，溪水環繞，洵屬勝景，但不知究指何處？

第五目 衡陽古跡

衡陽居湘江上流，爲粵漢鐵路之中心地點，數水合流，山嵐明秀，北下百餘里，有南嶽之勝，南上二百餘里，有五嶺之奇，旅程休遊，此實爲最適中之點，且名勝甚多，惟多頽壞，將來如加修治，實可使鉅萬之遊士，駐足此間也。

一·思杜亭

思杜亭，建於衡陽縣署西南之花光山上，爲宋衡陽太守劉清之登花光山，東望耒陽，感思杜甫，因而建築，以寄思慕，後人時加修葺，並以黃庭堅配焉。

二·開雲樓

唐代文豪韓愈，曾經衡陽。及至宋時，蘇軾謂韓愈能開衡山之雲，故後人建築此樓，以留紀念。樓在衡陽縣署之東，上鐫開雲樓三字，牆壁剝落，顏色蒼古，頗足表現其古香古色之態度也。

三·趙抃宅

趙抃故宅，在縣治之南。抃以太子太保致仕，其子吼奉抃，遍遊天下名山，以衡陽山清水秀，遂卜居焉。

四·彭公祠

第五章 名勝古蹟

彭公祠在域內正殿巷口，爲祀清彭剛直公玉麟而建，殿宇宏敞，臺榭雅潔，尤爲衡陽各祠之冠。相傳此祠之臺地，爲清初吳三桂僭稱帝時之故宮遺址。故衡陽猶有東華門、西華門、正殿巷、太子碼頭之名，卽以此也。

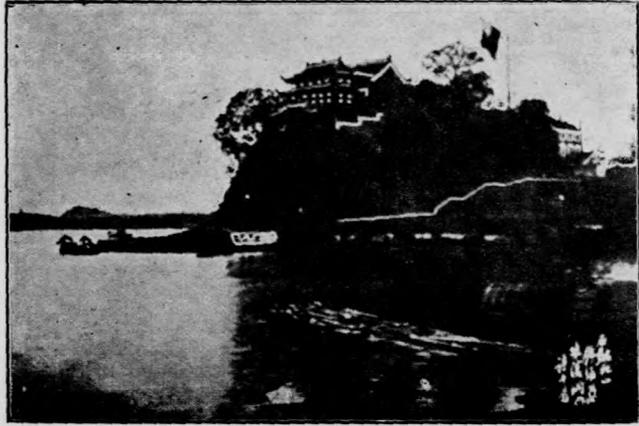
第六目 衡陽名勝

一·迴雁峯

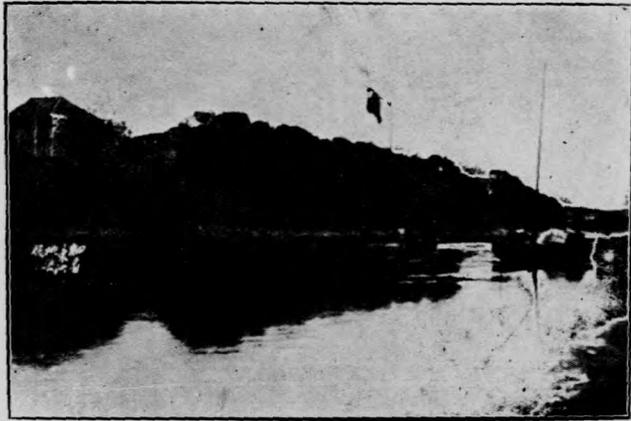
迴雁峯在縣南城外，相傳雁不南渡衡陽，唐杜荀鶴詩：『猿到深夜啼岳麓，雁知春信別衡陽』。蓋雁避寒，至南已暖，故雁南至此而迴，峯之得名以此。然實際衡陽之南，亦有雁，不過逾此較稀也。或曰：迴雁峯之名，以峯勢如雁翅之迴翔而云，但命名之始，不知究何所指。五代梁時，建乘雲寺於其上，後改爲雁峯寺。寺下有煙魚池，天欲雨，則池中有烟霧上升，故『鴈峯煙雨』爲衡陽八景之一。南嶽周迴八百里，而此峯爲首，岳麓爲足，登峯北望，湘嶽勝景，盡在目前；烟雨空濛，尤稱奇絕。鴈峯寺建於峯上，莊嚴宏偉，清閑幽靜，出城至此，實足消遣凡慮也。佛殿中，供有佛像一尊，高約五丈有奇，堪稱中國南方最大之佛像，寺僧約有數十人，度其紅魚青蟹之生活，僧廚以素油炒麵，其味甚美，遊斯寺者，必以食其炒麵爲口福也。

二·石鼓山

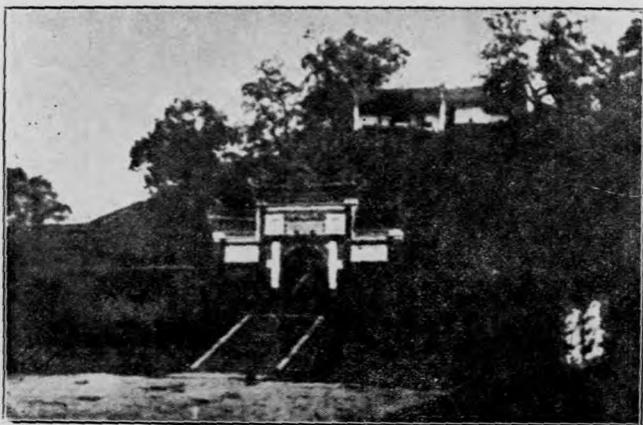
石鼓山在縣城北門外，當蒸湘二水合流處，一峯突出，直峙中流，有如半島。湘江流於東，蒸水流於



衡陽石鼓書院



衡陽東洲船山學校



衡陽迴雁峯



衡陽嘉樹園

西。前有潭，深不可測，水經註云：『臨蒸有石鼓，高六尺，湘水所經』。南與鸚鵡諸峯相韻頡，朱子所謂『一郡佳處』也。唐刺史齊映，曾建合江亭於山之陰，唐韓愈有合江亭詩碑，爲宋代理學家張栻所書，現尙完好。唐憲宗元和年間，有士人李寬，結廬讀書於其上，宋景祐二年，劉抗來守衡州，遂建石鼓書院於此，與嵩陽、岳麓、白鹿，稱四大書院。山名石鼓者，則因有鉅大石鼓一個而名。

三·東洲

東洲當湘江中流，在衡陽縣治上流四里許，古木參天，濃蔭蔽日，上建有書院一所，名曰船山書院，蓋爲紀念明代遺老王夫之先生而名。湘潭王湘綺先生，曾在此講學數十年，其所著湘綺樓全集，即在此完成也。現書院已於民國十五年，改辦大學，東安雷鑄寰氏任校長，後復改爲中學，有學生四百餘人，讀書其上。民國二十四年，湘綺樓燬於火，王湘綺及彭剛直公所藏書籍，概遭浩劫。惟王夫之、曾國荃、彭玉麟之像，則免於難；此蓋天惠於先賢者歟。現該校已改建一新，明窗淨几，洵修學良好處所也。校中尙存王船山先生全集木刻板全副，及俞樾書『東洲講堂』四字，彭剛直公所書對聯，均甚完好。此外尙有船山書院記，爲王湘綺先生所撰，曾照隸書，清道人李瑞清篆額，道州何子貞題跋。鐫碑十四塊，建於東洲講堂之壁上，佳作名筆，彌足珍貴。東洲原爲桃林，今夷爲田，故衡陽八景，有所謂東洲桃浪也。

四·岳屏山

岳屏山在縣治西南外一華里許，與鸚鵡峯相對峙，古木參天，林壑幽美；遙望七十二峯，蒼蒼相接，湘水環繞，雨後登臨遠眺，尤爲勝概。昔就其地建岳屏書院，後改爲岳屏學校。今則已改爲縣立鄉村師範矣。

五·西湖

西湖在望湖門外，由小西門出城，約一華里。有荷池數十畝。當夏日花開之時，芬香四溢，燦爛奪目，煙水橋梁，風景幽清，清曉往觀，質疑置身三橋六竺間也。夏日遊客甚多，徜徉湖傍，別有天地。湖北岸，有宋代龍圖閣學士鄭尚宅，今改爲縣立小學，湖之西岸，有蓮湖書院，今爲縣立男子職業學校。

六·花藥山

出縣治大西門外，卽爲花藥山，上建有花藥寺，寺貌巍峨嚴肅，惟以年代久遠，荒廢不堪。據傳該寺乃宋代所建，爲黃葛二仙煉丹之所。寺前有春谿井，春時井水流溢，烟霧迷濛，望之若畫，遊人至此，嘆爲奇觀。

七·青草橋

青草橋當蒸水入湘處，橫跨其上，原爲漁舟所聚，東岸爲石鼓山，西岸亦成市肆。每當夕陽，水色山光，互相輝映，漁調樵歌，尤成奇趣。橋爲木質，爲宋淳熙中知州薛伯瑄所建。明代橋壞，編筏爲之。明英宗正統年間，知府鄭良，修復版柱。嘉靖二十四年，燬於火災。於是巡道姜儀，倡造石橋，長四十五丈，寬約二丈，橋兩傍架木爲店。歷年大水，屢及於危。民國十三年，乃勒令將店屋折去，並範以石欄，行人便之。及二十年，橋復被水冲毀，二十四年，始再修復。橋附近舊有青草佛祠，故以青草名橋，蒸水流出橋下，復又以橋名水，故土人稱蒸水曰草河。

八·來雁塔

來雁塔在縣治下流三里許，渡青草橋至湘江西岸即達，塔爲明代所建，因廝來衡陽，過此即廻故名。與耒河北岸之朱輝塔，遙遙相對。塔下有寺，建於一小阜上，甫歷石階，即覺有世外之感，登塔遙望，湘江如鍊，蒸耒二流，蜿蜒來會，亦成壯觀。

九·嘉樹園

嘉樹園在湘江東岸，距衡陽車站，僅數十武，爲粵漢鐵路株韶段工程處所築之苗圃，內植樹苗數十萬株，以爲沿途培植風景林之用，現嘉樹葱鬱，茂然成林，散步其間，亦足消遣世慮也。

第七目 衡山古蹟

衡山縣位於湘江西岸，與粵漢鐵路衡山車站，隔江相望，由縣治至南嶽山，尙有三十餘里，有汽車路可達，將來粵漢鐵路之旅客，欲遊覽南嶽勝蹟者，殊以此站爲下車地點，而以衡山縣治爲休憩處。茲將縣治附近之古蹟，略書一二，以供遊客息憇時之憑弔也。

一·李泌宅

李泌爲唐天寶年間之翰林，後以功封鄴縣侯，爲唐代有名賢臣。中遭李輔國之嫉，隱於衡山。致有故

宅，宅在縣城西北煙霞峯下。明一統志云：『唐李泌隱於衡山，肅宗詔治室廬於此』。宋張栻訪鄴侯書屋詩云：『石壁巉岩路已荒，人言相國舊書堂，臨窺自古多遺恨，妙策當年取范陽』。又明時尹台訪鄴侯故居詩云『舊址迷黃葉，荒基隱碧岑，昔賢遺址在，流水暮烟深，石折懸蛇徑，雲蘿伏虎林，相唐成大業，終此遂初心』。後人尋訪先賢故居，均申切慕之思，非功德言行，有大功於世道人心者，孰克臻此。今日國政，苟得如鄴侯其人者，匡助當道，其裨益人民，必不可以數字計。恐弔先賢，彌增感慨。

二一・懷素塔

懷素塔在縣城五里許，相傳爲唐代僧懷素，於此學習章書，旁有墨池筆塚。

第八目 南嶽形勢

我國名山，自古以來，卽有五嶽之稱，南嶽衡山其一也。山在衡山縣境，縣卽以山得名。虞舜以降，逮於夏禹，以及於周，皆嘗行封禪之祀。惟漢武帝以南嶽道遠，而移封於安徽之天柱，南嶽之名，竟移之霍山。至隋開皇九年，詔定衡山爲南嶽，而廢霍山，南嶽始復其故。及乎南宋，中原四嶽，皆淪於金，而南嶽獨存，以故禮祀祭告，典禮彌隆，南嶽之盛，於斯爲最。山週約八百餘里，盤踞於衡陽、衡山、湘潭、湘鄉、長沙等縣，羣峯矗立，綿連不斷，雁峯爲其首，而嶽廬乃其足也。

南嶽之峯，凡七十有二，最尊者有五：曰祝融，曰紫蓋，曰天柱，曰芙蓉，曰石廩，杜甫所謂『衡嶽五峯尊』是也。而祝融居中，日爲最高，拔海至二千一百四十五尺，山勢磅礴竦特，端竚雄奇，下視諸峯

，左右羅列，有如拱立；遠望南服諸山，蜿蜒盤折，環拱相向，所謂五嶽歸來不看山，於斯益信。由衡山縣城至山麓，約三十餘里，紆廻而上，過半山亭、南天門，卽抵祝融峯頂。土人謂衡嶽上有三天，玉版橋以下爲一天，再上至半山亭爲一天，更上至峯頂又爲一天，往往雨其上，晴其中而霧其下，甚至雨其下，晴其上，而霧其中，一日之間，陰晴數變，若別有天地者。

山之峯巒，綿延相屬，亘數百里，循祝融峯而南下者，前曰碧夢，再前曰輪宿。中脈盤折而下，回秀而卓立者，曰香爐峯，其東曰喜陽，又東曰芙蓉，最爲竦傑。有泉水飛流，如絹飄空中，直注山下，頗成奇觀。又東曰文殊，曰會仙，曰赤帝，曰鶴鶴，以上數峯，俱環繞半山亭之東。其在祝融之西者，曰煙霞。又南曰天柱，兩峯均如柱挺出，藥草繁生。東南曰擲鉢，有卓錫泉，又東南曰紫蓋，南曰集賢，東曰朱明，曰青岑，以上數峯，則環繞半山亭之西。祝融之左，從芙蓉峯分脈，東北曰瑞應，東曰石困，其南曰仙岩，又東北曰靈藥，曰翠鷲，南曰雲隱，曰香閣，又東曰紫蓋，上有寶露台，洞天記所謂紫元洞照之天也，又東曰九女，再東曰朝日，曰惠日，最東曰碧雲，曰巾紫，曰吐霧，曰彌勒。東之最遠者，曰曉霞，曰鳳凰，而鳳凰尤遠。此十八峯，連綿東走，並爲祝融東幹。祝融之右，從天柱分脈者，西北曰祥光，又北曰崩岑，再北迄於雷祖而止；以上諸峯，則包繞於南天門之西。西南曰華蓋，一名靈芝峯，西曰降真，曰靈禽，華蓋之南曰雲居，西曰妙高，曰天臺，其南曰雲密，東曰金簡，曰安上，西南曰潛聖，最西曰獅子，東曰觀音，曰永和，又南曰蓮花，又南曰石廬，最西曰明月，西北曰棲真，又南曰雙石，東曰天堂，曰採藥，又南曰紅花，東曰永參，曰仙上，曰白馬，西南曰雲龍，曰白石，曰會善；以上諸峯，皆在衡山縣境之最西部。又南曰岫巒，南之最遠者曰廻鴈。雖不甚高，然坐以望嶽，則諸峯隱映雲表。北之最遠有五峯曰靈應，曰碧岫，曰屏嶂，曰日華，曰岳麓，是爲北幹旁出之支脈。南嶽一山，聚峯七十有二，連綿八百餘里，跨地五縣，自古以來，歷五千餘年，有此悠久之歷史，及歷代之封祀，乃至養成其名勝之價值

。至其山勢之雄壯，風景之幽邃，實不亞於江西之廬山，浙江之莫干也。近年以來，湖南省政府，撥款經營，先後設立管理局及工程處，故全山馬路，亦大部完成，遊人登山，更無跋涉攀援之苦矣。

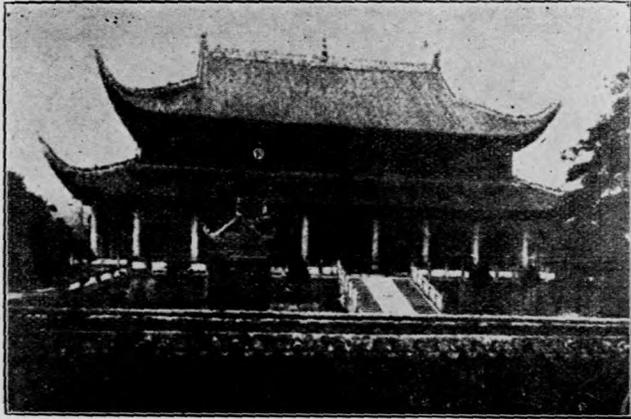
第九目 南嶽勝蹟

南嶽一山，既有其悠久之歷史，及雄偉之山勢，更以寺宇林立，泉壑幽美，故其名勝古蹟，所在多是，雖入山數日，猶不能遍其遊程也。茲篇所述，當不能一一紀而錄之，不過擇其最重要者數處，加以敘述，然尙不能描繪情景於萬一，幸遊客親歷其地，遍遊諸名勝古蹟，自當胸襟豁然，神怡神曠，而感覺大自然界之卓偉也。

一·南嶽市

南嶽市在南嶽廟之前，距衡山縣治約三十里，長衡汽車路，即在市前一里許經過，由車站即可望見。唐宋以來，遊人及燒香者，多駐足此間，以致漸成市集，居民約千數百戶，全市分御街及東西南北五街。每至七八九月，香火最盛時，恆覺擁擠不堪，而居戶終年之生活，亦即賴此數月之經營也。市之週圍有壽澗、絡絲潭及西嶺諸水環匯，頗拉山水之奇。東街有明桂王書司馬橋三字，御街右壁，嵌有明景王書碑，壽澗橋側有鎮岳石，東便門之金魚池，南街之養魚池，均已廢除，今所存者，僅其遺址耳。

一·南嶽廟



殿正廟嶽南



門川西廟嶽南



院書侯鄴嶽南



布瀑潭絲絡嶽南

南嶽廟在南嶽市，後祝朱明峯，前有壽澗水，左右則有絡絲潭水環繞，坐北朝南，規制宏敞，前後深一百二十丈，左右廣闊約五十餘丈，過壽澗橋，即爲櫺星門，左右爲東西便門，其兩旁爲左右碑亭，及鐘鼓亭，碑亭有明成化碑萬歷碑，鐘則有元朝大鐘，重凡九千餘斤。櫺星門後爲正南門，左右爲東西川門，由東西便門至東西川門，爲一甬道，柏樹夾道，甚爲莊嚴，正南門後爲碑亭，再後爲嘉應門，左右爲東西角門。嘉應門後爲御書樓，再後即殿前大坪，左右寶庫各一，每值秋季，香火高接雲霄，晝夜不息，右寶庫傍松一株，枝幹蒼老，能吸收火氣，俗稱爲火松，聞近已倒壞。過大坪即大石臺，臺前有白石階十六級，中嵌石龍，雕刻之精，爲之嘆止。石台之北，卽南嶽大殿，重簷七間，高七丈二尺，內外七十二石柱，蓋修徵七十二峯也。全廟建築式樣，與皇殿同，殿外石欄杆，所鑄樹木花鳥，並皆雅妙，殿中供奉嶽神塑像，高大莊嚴，威靈顯赫。殿後爲寢宮，宮後卽後北門，出門卽接龍橋，爲上山必經之道也。南嶽全廟，周圍環以紅牆，牆左右有角樓四座，樓垣以內，在右者有上銓德觀、新銓德觀、老三元宮、新三元宮、壽寧宮、雷祖殿、萬壽宮，宮內則有玉虛閣、仁壽閣等處。左有金寶寺、龍塘寺、老崇寧寺、雙峯寺、雲峯寺、新崇寧寺，寺內有萬福林、松竹林、祇樹園等處。每年陸續來廟進香者，約有二十萬人之多，大都以此等觀寺，爲其駐足之處也。

三二・祝聖寺

祝聖寺在南嶽市之東街，夏禹時清冷宮之故址也。唐初名彌陀台，後改爲勝業寺，清康熙間改建，始用今名。古木蒼翠，建築雄偉，內有五百羅漢之石刻，精美可觀。此外尚有禹柏巷、悅亭、御書閣、開雲堂等古蹟。且食宿便利，可住遊客。

第五章 名勝古蹟

四·白沙書院

白沙書院爲明嘉靖年間，湛甘泉所建，於院內爲祠，祀陳白沙先生，白沙名憲章，廣東新會人，爲明代大儒，嘗夢遊衡山，與南極老人對酌，賦詩甚歡，曾作憶衡山詩云：『身輕何處謝炊煙，石洞松脂不計年，尺牘已通南嶽主，一丸還有白龍仙』。又遺湛甘泉書云：『近遣人往衡山，問彼田里風俗，尋胡文定公安國住處，古人託居，必有所見，倘今日之圖可逢，老脚一登祝融峯，不復下矣；是將託吾畢生，非事遊觀也』。湛甘泉於其卒後，卒成其志也，院在紫雲峯下。

五·南嶽圖書館

南嶽圖書館在南嶽市北街口集賢峯下，原爲集賢書院，南嶽管理處成立後，乃改今名。爲李泌、張九齡舊遊之地，風景幽雅，堪稱良好之修學地也，南嶽國學院，將來亦擬設於此處。

在南嶽市之範圍內，除上列五處外，尙有忠靖王祠、大善寺、衡岳寺、長壽庵、文定書院、紫霞書院、霧雲樓、大錯墓、會靈精舍等勝蹟，均堪一遊，以限於篇幅，故不贅述。

六·接龍橋

出南嶽廟後，卽爲接龍橋，爲登祝融峯必經之要道。明時建築，民國二十一年，加高數尺，與上山馬路銜接，橋畔有遙參亭，亭內有明商賈修南嶽廟碑。

七·絡絲潭

由接龍橋上山約三里，即抵絲絲潭，水從趙淵瀉下，浪花飛激，頗成奇觀。暮春之時，水大流急，聲如雷鳴。平時水聲清激，亦甚可聽。潭側建有梵仙亭一座，更可遊憩。

八·玉版橋

玉版橋爲民國二十一年新修，距南嶽廟約五里，高於南嶽市已八百餘尺矣。橋高三丈餘。下爲舊玉版橋及報信亭，亭內有「大地一亭」四字，爲僧破門所書。亭前三水合流，巨石嵯峨，有石刻「積善之家，必有餘慶」八字。字大均尺餘，稍上即送子殿。

九·半山亭

半山亭距南嶽市十里，高達一千六百餘尺，由南嶽市至祝融峯，此爲一半，支那觀在焉。古松蒼翠，桠枝整舒，林壑幽秀，觀宇清淨，誠屬勝地。現建有半山旗社，整潔可居。

十·鄴侯書院

鄴侯書院，距南嶽廟十二里，高於嶽廟達六百公尺。爲唐李泌故居，亦稱明道山房，有「端居室」三字之石刻，民國二十一年，重修石室，夏季可避暑。院後東北有支路一道，可達觀河林及般若寺。

十一·南天門

南天門距南嶽廟十八里，高出嶽市八百六十公尺，在芙蓉峯右，寺以鐵瓦石磚爲之，可避風雨。地勢高聳，由此分前後山之界，其陽曰前山，陰曰後山。自南嶽廟迤邐而上，仰瞻極高之處，至南天門而止，

均不能見祝融峯之面目，登南天門後，則祝融突現眼簾矣。東望紫蓋諸峯，西望天柱諸峯，如環拱輻輳，下方諸山，則若坳若阜，渺其小矣。而湘江之水，俯視蜿蜒，微白如帶，誠奇觀也。

十一·獅子岩

獅子岩，距南天門約一里許，高於岳市九百二十公尺，巨石屹立，酷肖獅形，岩壁鐫四大字，曰『天然太獅』。岩下有洞，爲修真之所，洞外諸峯環繞，形勢壯極，洞旁有泉，名曰獅子泉。蔣委員長曾建石亭於其處，天然勝景，尤增色不少。

十二·上封寺

上封寺，在祝融峯下里許，高於嶽市一千零二十公尺，寺後古樹，拳曲下垂，儼有奇趣，寺前有鐵佛四尊，爲明嘉靖時所鑄，寺後有老女視，自祝融峯東，引虎跑泉，至寺廚下，長數百丈，皆鑿石爲之，相傳有唐代貞女，謁岳登峯，至上封寺，見僧廚乏水，捐資爲之。寺側有『敲冰破凍，千古奇遊』八字，刻石遒勁，無書者姓名。距寺半里許，巨石壁立，面平如削，刻有『白雲關』三字，又刻有『衡嶽雲開』四字，字大均徑尺，寺爲會國荃等募修，規模頗巨，上蓋鐵瓦，砌以磚石，蓋以防風雨之飄襲也。前以年久殘蝕，房舍暗晦。近由住持僧寶生大師，募捐重修，禪房客堂，悉仿新式，飲食器具，亦甚清潔，雖盛夏至此，一至中夜，則非棉衣不暖，誠避暑勝地。

十四·祝融峯

自南嶽市至祝融峯，遠約二十餘里，高於嶽市則達一千零八十公尺，爲山之最高者。羣峯羅列，如拱

揖狀。九巖洞庭，瞭然在望。昔鐵脚道人探藥衡山登此，仰天大叫曰：「雲海盪吾心胸矣！」唐宋以來，爲詩文紀述者，名作如林，大抵皆極言觀望日之勝也。

祝融殿則建於祝融峯之巨石上，石牆鐵瓦，高插雲中，明萬歷間建寺，清乾隆十六年，奉旨建殿。光緒七年重修，現復將殿宅全部改造，分上下兩層，四壁鑿石爲牆，嵌厚玻璃，周圍繞以欄杆，上下四方，一覽無餘，誠勝觀也。

十五·望日台

望日台在上封寺後。鷄鳴夜起，登台東望，遙見海門，雲水皆赤，頃刻之間，倏忽萬變，日輪徘徊盪漾，久乃奮涌上騰。紅霞萬道，鮮豔奪目，迨至平地，天始放曉，惟須晴日，始可睹此奇景，若遇陰雨，則不過紅雲飄蕩而已。台旁有石屋，石刻題詞，多模糊不可辨。

自接龍橋至祝融峯頂，其重要勝蹟，具如上述，此外尚有鐵佛寺、湘南寺、黃帝岩、蠟殘岩即爲李泌與蠟殘分芋之遺蹟也。淨明岩、高台寺、廣濟寺、望月臺、會仙橋等處。亦各有其獨到處，頗足供吾人之遊觀。

十六·普光殿

普光殿即藏經殿。自上封寺至此，須折由南天門經煙霞峯火燄，西南行即達。此地高出南嶽市凡八百六十公尺。地勢雄偉，諸峯環繞，初已燬廢，路徑荒蕪，人迹罕到；民國二十二年，南岳管理局，清查區域，巡視其處。見深林密著，景物清幽，乃導泉開路，以利遊人。隨於殿基右側，掘獲康熙間普岳和尚所撰碑文，始知此地，原爲小般若禪林，係慧思祖師所建，五代時陳後主妃避亂隱此，皈依思祖，法號慈惠。

，附近梳粧臺釣魚臺之遺蹟，均以妃而得名。還朝後捐田租百石，以建寺宇。後明太祖頒大藏經一部，藏於寺中，故名爲藏經殿，明萬歷間燬於火，清代修復，後復墮廢。近有佛教門徒，以此地爲思祖道場，因予重建，改名普光殿，石柱矗立，碧瓦丹雘，規模宏大，而四週佳木葱蘢，綠葉濃蔭，晝不見日，夜無蚊蚋，其樹多數百年物，奇花異草，四時皆有，中有大樹百餘株，枝幹蟠曲，顏色蒼老，視若無皮，四月開花，狀如喇叭，叢列成球，土人呼曰洛陽球，香氣濃馥，沁人心胸，殿後有大玉蘭花一株，高二丈餘，上下大小，枝葉扶疏，相傳已四百餘年，春初開花，香聞里許，夏秋之間，古藤着花，競奇鬥豔，下垂如纓絡，質纍纍如串珠，圓者稍著，長者方者，其形不一，而動物亦多特種，爲他處所無，到處蟬鳴蝶飛，大有自然歌舞之妙。故藏經殿一隅，實不啻南嶽之天然博物院也。

附近有無礙林一處。古樹三株，同根生長，而枝葉各異。梳粧臺釣魚臺，均爲陳妃之遺蹟，亦是資遊人憑弔。文殊峯則爲豆兒佛之故事，豆兒佛以豆四十八石，資爲念佛之珠，竟盡其數，人之精力，實覺可畏。尙有祥光亭一所，位於殿後，晨起亦可望日觀雲，幸遊者勿交臂失之。

十七·老塔扎

老塔扎在祥光峯後，距藏經殿不遠，地勢平衍，流泉甚多，空氣新鮮，避暑最佳，中國旅行社，已於此處租定地址，着手建築精美之旅社，湖南肺癆醫院，亦準備於此處建築大規模之療養院。將來此間築堂避暑者，必更逐年增加。

十八·磨鏡台

磨鏡台距南嶽市十四里，半山亭四里，高出嶽市五百二十公尺，卽馬祖菴之所在，古稱傳法院，爲南

嶽僧衆公用祖堂。昔懷讓祖師弟子道一，於此坐禪，懷讓問其爲何坐禪，答想成佛，讓乃取一磚於石上磨之，道一問磨磚做甚？讓答作鏡。道一曰：『磨磚何能作鏡？』讓曰：『磨磚不能作鏡，坐禪何能成佛？』道一從此悟道。故後人名此爲磨鏡臺。臺左側石壁，刻有「道源」二字，大丈許，係明代所刻。

十九・福嚴寺

福嚴寺在擲鉢峯下，距半山亭五里，高於嶽市四百八十公尺。係懷讓七祖道場，現爲法門叢林，樹木甚多，寺前有平頂古松一株，右側有銀杏，大數圍，係二千年前之古樹，相傳在六朝時，曾受戒於慧思祖師，戒牒懸諸樹上，人始知之。寺內玉佛一尊，八十八祖繪像一部，及岳神銅像一座，爲六朝時所鑄，貌甚莊嚴。

二十・南台寺

南台寺在南嶽廟西北八里，高於嶽市四百七十公尺，係石頭仙祖師道場，有王壬秋書日本送藏經緣起碑，又有唐代貝葉佛像三十二頁，彌爲珍貴。寺內整潔，風景秀麗，可住遊客。

二十一・黃庭觀

黃庭觀在集賢峯下，距南嶽市僅二里許，爲晉時魏夫人修道處，峯頂巨石中，猶有足蹟，爲魏夫人遺踪，觀在一小峯頂，下臨絕壑，泉聲淅淅，出松竹間，境絕幽勝。觀前巨石，上圓闕，下尖削，爲魏夫人禮斗壇，一名飛仙石，石上刻飛仙二大字，觀後樹木繁茂，風景甚佳。

二十一・聖經學校

聖經學校，爲教會所建，在集賢峯下，黃庭觀後，距南嶽市三里許，建築壯麗，樹木葱鬱，誠避暑修道之佳地。民國二十年以前，南岳尙未加以經營之時，他處尙未建築，中外遊人，多駐足於此。

二十三・水簾洞

水簾洞，由南嶽廟東北行，約八里即達。在紫蓋峯下，有溪曲折亂石間，其上源卽水簾也。實爲一瀑布，自高而下，匯入一石池，池滿而溢，奔放傾瀉，輕明若簾，其聲如雷，有『朱陵洞天』，『夏雪晴雷』，『醉眠觀濤』，『朱陵瀑布』及『不舍晝夜，高山流水，何去何從』等石刻。

二十四・方廣寺

方廣寺，在蓮花峯下，梁天監中建，宋徽宗書『天下名山』四字。地極幽雅，八峯環列，狀若蓮花，王船山先生著有蓮峯志一書。昔人言遊衡嶽，不登祝融，不知南嶽之高，不入方廣，不知南嶽之深，此語誠然。距寺一里許，小澗中有石刊『洗衲』二字，爲梁惠海大師洗衲處。其右有小峯，卽爲補衲臺。歷代名人，題詠甚多。寺前有飛來鐘。距寺十里許，道旁石壁，刻『涌凡』二字，大可盈尺，筆法圓勁，署款崇禎甲申王夫之題。寺外有古木數株，莫知其名。又有白果樹高五六丈。寺後則娑羅樹，懸於岩上，大不盈抱，相傳爲數百年物。

距方廣寺二里，有石澗潭瀑布，沿途樹木陰翳，風景極佳。昔人稱方廣聲影光三絕，卽指此處。又十里至黑龍潭瀑布，高二丈餘，闊一丈餘，秋冬水亦不減，盛夏臨此，且寒氣侵人，洵避暑良地。

二十五·响屨峯

响屨峯頂，古木參天，風景極佳，上有禹王廟，廟側有禹王碑，相傳禹王治水抵此，立碑紀功。碑尙巍然豎立，惟漫滅不可認，一刻於夔門峽中，一刻於嶽麓山頂，响屨峯距南嶽市約八十里，屬於衡陽，遊斯峯者，須乘長衡汽車，至白鷺站下車，再行十六里即達。

第十目 湘潭勝蹟

湘潭處長沙上游，位於衡山之下，爲湖南鉅郡，城週六里，臨湘水左岸，帆檣輻輳，樓閣參差，綿亘殆十有餘里，宛然一幅江城圖畫，城外山寺晚鐘，雨湖煙柳，稱爲清景，雖以粵漢鐵路，未直經其縣治，然朱亭、株洲、易家灣等處，皆其屬境也。該縣名勝亦夥，足資遊觀，若由易家灣站下車，改乘長潭汽車，瞬息可達，頗稱便利。茲將該縣勝蹟，擇要敘述於后：

一·昭山

昭山在縣北三十里，傍粵漢鐵路易家灣站僅三四里，截江而起，仄立萬仞，煙雲接暖，百里所瞻，擁抱湘流，風景絕幽。湖南省政府現正擬從事開闢，以供遊覽。山側有譚煥之墓，隧道猶存。昭山卽以周昭王南征沒此得名。山之南有石穴，相傳蛟匿其中，晉時許遜逐之至此，因爲之立廟。下有昭潭，傳深無底，語云：「昭潭無底橋洲浮」，或稱湘州潭，長沙古稱潭州，卽因此得名。

一一·楊梅洲

楊梅洲在縣城南江中，如衡陽之東洲然。元鑿元開讀書於此。有「有客歸來新作主，釣魚灣處是生涯」之句。現爲湘潭木商所居，卽所謂木行是也。

一二·雙璧坊

雙璧坊在縣城兩湖旁，湖前有習家園，爲明代習燾事經祖之舊宅，後夷爲妓廬，清嘉慶間，妓戶買得二女，鬻慧雙絕，入門而覺，乃於夜深沉湖死，且日尸浮，轉更韶雅。縣宰驗治，旌爲童烈；但不知其里姓，爰題雙璧塚，署坊曰：「雙璧無瑕」。一時詩人，皆盛爲詠贊不置。

此外如岸花亭、楚山觀、黃花亭、西禪寺、鳳竹菴等處，均縣城中之名勝，又老萊子墓，在縣境東一區之宋家橋，亦屬古蹟之一，足資憑弔者。又中路舖之虎井橋，中五區之龍潭，東五區之開利寺，南四區之草衣岳，西二區之雲湖橋及早禾塘等處。皆爲湘潭縣境之著名古蹟也。

四·株洲站之勝蹟

株洲位於湘江之東岸，爲湘潭縣境之一大鎮，浙贛、湘黔鐵路在此處與粵漢鐵路相交，該地古蹟名勝頗多，其距站稍遠者，有懷杜岩、觀音岩、琵琶山等處，距站近者，則有老萊子墓及資福寺二處，茲分述於次：

一、老萊子墓 在距站約七八里之宋家橋，按老萊子爲周時楚之賢人，性純孝，行年七十，父母變存，嘗服采衣臥地上，作童子之戲，以娛其親，楚王聞其賢，欲用爲傅，乃與妻棄去，而止於江南，死

乃葬此。

二·分袂亭 亭在株洲資福寺內，宋朱子與張南軒叙別於此，朱子祭張氏文中，有「解袂株洲」之句，謝一魯師取此意，建亭紀念之，現該亭業已重修一新，面對劍橋，鎮商會及鎮公所，均設於其內。

三·資福寺 距站約二里，殿宇高古，宋代名宦如劉偉劉翁輩，均有題詠，原屬上流勝地，較他寺爲尤著，寺屢傾屢葺，惟寺門迄未修繕，而煥然若新，傳爲奇事。寺內有分袂亭，乃朱子與張南軒敘別之處，謝一魯因朱子祭張南軒文中，有「解袂株洲」之句，因以名亭。後湘潭邑人，將此亭移建於湘潭縣城內城隍廟之後進，此亦好事之舉動耳。

第十一目 醴陵勝蹟

醴陵山明水秀，名勝甚多，如醴陵八景及金牛洞、仙桃石、醜醜泉、佛嶺、南屏山、姜嶺、超然書院、金華觀、泗洲寺、涑江書院、近思書院，以及風洞笏石等，皆爲幽勝之境，足供遊玩，惟以限於篇幅，故不贅及，僅將其重要者數處，摘敘於次：

一·紅紉墓

紅紉墓，在縣城對河之西山，涑江書院附近，相傳紅紉本隋朝宰相楊素之侍妓，姓張名出塵。李靖以布衣謁素，姬妾羅列，中有執紅紉者，有殊色，獨目靖，其夜靖歸旅次，紅紉奔之曰：「妾楊家紅妓也，願托絲羅於喬木」。相與俱適太原，後李靖在唐，封衛國公，南平嶺桂，駐軍於此，紅紉遽疾適卒，乃葬斯邑。明清詩人，代有題詠，惟家荒廢，不免有美人黃土之感。當趙恆惕主湘政時，葉琪旅駐防其地，參

謀長何君，乃聯合地方紳耆，捐資修葺之，并建一亭，額曰：「惜紅」，側刊一聯云：「紅繞有知應識我，青山何幸此埋香」；亦風流韻事也。亭內設石棹石橙，可坐可憩，又廣拓墓道，夾植花木，頗堪遊覽。

一一·狀元洲

狀元洲，在淶江上流，按一統志所載識云：「洲過縣門前，醴陵出狀元」，因以名洲，昔本荒坵，清乾隆間，邑紳彭之冕，建江神廟於洲上。光緒中，復闢桑園，民國十七年，淶江橋修復後，另作旁橋，以通洲上，改爲公園，園周一百一十餘丈，有大會場及公共體育場之屬，亭池樹木，頗擅勝景，橋橫其前，若列几案，尤屬壯觀。

一二·梯雲閣

梯雲閣在縣東城之青雲山，建自宋嘉定間，爲全城覽勝之地，元明清時，代有興廢，民國以來，兵禍頻仍，未遑顧及，以致風霜剝蝕，棟拆榱崩，十九年後，匪風稍戢，醴陵人士，乃集資重修，並於閣後增修圖書館，閣前擴爲公園，規模宏壯，可稱勝地，由公園折經石橋步天衢，如入山陰道上，步步引人入勝，登閣遙望，全城勝跡，一覽無餘，有蔡元培及章炳麟等之題額。

四·淶江橋

淶江橋爲民國十七年所重建，在縣治之南，橫跨淶江江上，自古以來，卽爲吳、粵、閩、浙、川、黔之通衢。此橋創自宋寶祐間，其後或燬於火，或圯於水，迭經修復，而橋名亦屢更，清康熙間，始復今名，自隆乾至光緒，仍敢圯數修，民國十七年，該縣工程名家陳盛芳兄弟及湘主席醴陵何公雲樞，集資數十

萬元，從事改建，經年始成，設計之法，參合中西，寬闊整潔，亦一偉大工程，且橋橫跨濠江，羅列洲前，使濠江風景，尤生色不少。

五·醴泉

醴泉在縣北三里許之姜村，據縣志名勝云：『縣北有陵，陵下有井，湧泉如醴，因以名縣』。醴人建坊於其地。刻石曰醴泉浸月，爲該縣八景之一。

六·東台集鳳

在縣西北之鳳凰山，與縣東之梧桐山，兩相對峙，相傳鳳凰非梧桐不棲，非醴泉不飲，故二山爲醴泉之兩翼，邑人彭之冕建樓於此，曰鳳凰樓。縣東北半里許，有鳳凰台，卽東臺集鳳，亦斯邑八景之一也。

第十二目 長沙名勝

長沙爲湖南之省會，亦卽粵漢鐵路中間之大埠，旅行粵漢路者，必於此以駐足焉。車行勞頓，得此休憩，實足以恢復其疲勞，而慰其旅況之寂寥也。且長沙爲古名都，人文薈萃，山色水光，兼擅其美，歷斯勝地，則對於斯邑之名勝古蹟，必爲閱者所渴欲領略其風光也。故不憚辭費，臚而列之，以資閱者。

一·天心閣公園

天心閣公園，位於長沙之東南隅，爲長沙舊時之城垣，高出市面數十丈，登閣四眺，全城在望，綠麓青葱，湘流漪漣，橘洲負翠，帆影煙波，畢收眼底，欲窮全城之勝，則斯閣不可不一登臨憑眺也。公園範圍頗大，北起天心閣，南終妙高峯，綿延四五里，兩處相接，均屬高阜，而妙高峯與綠麓隔江相對，青草平鋪，宛如綠氈，夏間近晚之時，坐憩其地，清風徐來，胸襟頓爽，遙望麓山，殘陽返映，尤成奇觀。江中風帆，上下掩映，亦足觀賞。園內建亭榭甚多，以供休憩。他如紀念碑亭，亦所在多是。此外更有動物園，兒童公園，及茶食部之設立，故遊人至此，深感便利。

一一·猴子石

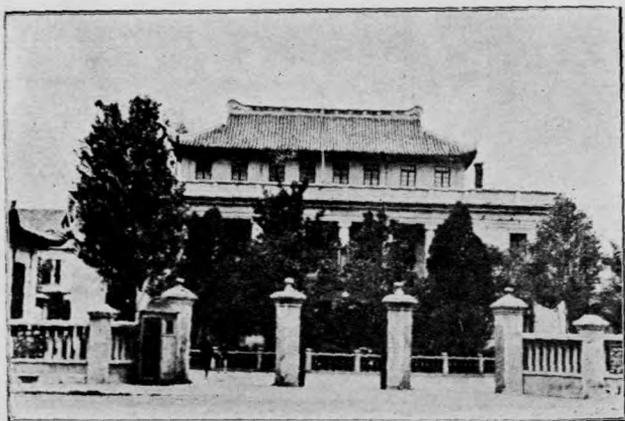
猴子石，在市南十里之地，有石高數丈，酷似猴形，因以得名，石踞於湘江之濱，可以登眺，江水深淵其下，成一小迴潭，深澈無比。寶華玻璃工廠，卽在其附近。其對河爲靳江河，有小街，楚倭臣靳尚之墓在焉。

一二·雨花台

雨花台，在市東南七里，黃土嶺之東，今就其地建真人廟，四山環抱，清雅宜人，古木參天，池水可鑑，廟旁有旅店，品茗其間，亦樂事也。

一三·金盆嶺

金盆嶺，在市南六里許，壘岡環繞，成爲盆形，長沙南隅之險地，爲歷代戰爭要地，民國二十年，環長沙之城，築有碉堡十餘座，及電網一圍，戰壕環抱，尤形險要。金盆嶺原有大兵房一所，現已改爲貧民



長沙中山紀念堂



長沙天心閣



長沙民眾俱樂部



長沙容園

教養院矣。

五·水陸洲

水陸洲，亦名橋洲，蓋以洲上多橋種也。在湘江中，長約七八里，洲上楊柳疏植，綠橋成蔭，蔬圃縱橫，茅舍相間，而垂楊綠蔭之下，漁舟相繫。洵屬天然圖畫，近年已來，洋商富紳，競築別墅，以避葦塵。以致紅樓白閣，星棋羅佈，人事之美雖增，而天然之景爲之減色矣。

洲南有朱張渡，當宋朝朱子講學嶽麓書院時，張南軒亦講學城南，時相過從，渡河之處，後人卽以此名渡也。

六·朱家花園

朱家花園，在經武門外六里許，一名餘園，爲清時長沙巨紳朱彝尊先生所建，其中佈置幽雅，亭台樓閣，廻環錯列，池塘圍繞，假石嶙峋，異木奇花，爭妍鬥豔，間有喬木高參，綠竹成蔭，實長沙著名之花園，怡神陶性之佳地也。各亭樹中之聯匾，均爲近代名人所書，如左宗棠、鄭板橋、王文治、黃自元、曾熙、譚延闓等之手筆，此園雖係私園，然完全開放，任人自由遊覽，惟近年以來，常駐軍隊，房屋台樹，多被摧毀，遊其地時，頗現荒涼之景也。

七·開福寺

開福寺在北門外三里許，爲五代時楚王馬殷所建，其子馬希範於其地建會春園，以爲避暑之地，費資鉅萬，數年始成。後園荒廢，而寺則屢加修葺，故仍存在。相傳寺後舊有碧浪湖、紫微山，風景絕佳，今

則湖山已渺，工廠環峙，遊其地者，不免生滄桑之感。寺前之田疇，猶阡陌縱橫，綠荷成蔭，秋冬之際，一脈碧水，微風疊浪，頗不乏風光也。近年寺僧某，將該寺大加修建，殿閣玲瓏，僧房幽靜，堪稱長沙名寺，並擬將附近田畝，闢作公園，落成之後，則長沙又多一消遣地矣。由此至新河街，僅數十步，最近建有新河橋，頗可遊玩，過橋則達長沙飛機場，廣闊無垠，綠草平鋪，尤稱勝絕。

八·容園

容園在小吳門外五里許，爲湖南主席何芸樵氏所建，以爲休沐憩遊之處，雖係私建之園，然採與民間樂之旨，故完全開放，任人遊覽，園內植桃數千株，故又名桃園，四週築有土垣，垣均植以小竹及雜樹，而亭榭隱約其間，頗具匠心。此外假山數座，隱穴一二，菜圃藤架，佈於園中，亦勝景也。

九·給孤園

給孤園一名中山公園，爲長沙孤兒院所在地，園在小吳門外里許，嘉樹蔥蘢，菊花最勝，功德林及無我亭，均可遊觀，此外則東南西北之隧道，黑暗幽閉，堪供夏日遊處也。惟屬於孤兒院，故遊客至此，須收五分之門票，以作該院之經費，且以示限制焉。

第十三目 長沙古蹟

一·定王台

定王台，在瀏陽門右側，爲漢長沙定王發所築，以望其母唐姬之墓，年久台廢，滿清時湘人建大樓一所，以存故蹟。台左有門，額曰藝園，取定王故宮有藝園之意，棟宇輝煌，庭園古雅，惟現頗蕭涼矣。其內前有藏書甚夥，現均移存湖南中山圖書館，以供衆覽。

一一·賈太傅故宅

賈太傅宅在上太平街，現改爲西區警察署。乃賈誼爲長沙王太傅時之故居。長沙縣志引水經註云：「內有一井，爲誼所鑿，極小而深，上斂下大，其狀如壺，旁有一石床，纔容一人坐，流俗相傳，爲賈誼之坐床。又有大柑樹一，亦云爲誼所植」。今則其井尙存，入門之左側，圍以石欄者是也。石床則已移置祠後佩秋亭內，柑樹已不可考矣。又祠前古碑二方，左右各一，高可丈許，惟字跡剝蝕，已不可辨。

三·蔡公墳

蔡公墳在天心閣南之坡下，爲明季長沙司理蔡忠烈公江門先生之墓也。蔡公任長沙司理時，適流寇張獻忠犯長沙，一時名藩重臣，大帥勁卒，均皆遁去，公及守將尹先民誓死固守，先民陽許諾而陰通賊，公因以被執，不屈罵賊而死。其寡卒凌國俊，將從公死，請於賊，以衣裹公尸葬於此。後人乃建墓築祠，表其忠烈。

四·韓玄墓

韓玄墓在南城三府坪長郡學校內，墓寬約丈餘，長僅三丈，巍然尙存，前有碑曰：「漢太守韓玄之墓」，墓之東南，建有韓公祠，惟今已頽廢。

五·曾公祠

曾公祠在中山東路，爲清曾文正公國藩之專祠，民國紀元，曾改建烈士祠，近已復其舊，而爲東區警察署之地址。祠前有廣場，祠後有園，花卉亭樹俱備，廻廊曲徑，假石鱗峴，叢蔭之下，以遊以息，誠勝地也。

第十四目 嶽麓山勝蹟

嶽麓山，亦稱麓山，爲衡嶽之足；以古蹟及風景之勝，亦爲湘中名山之一。山在長沙之西岸，距城約五六里，凡跡履長沙者，未有不一暢遊斯山爲快。近年市政府在江濱築有登山馬路，尤稱便利。山有南北兩峯，南峯上卽雲麓宮，北峯卽禹王碑。兩峯之間，乃精華薈萃之區，暮春三月，山花滿地，碧水漪瀾，樹木陰翳，遊憩其間，在在皆足以引人入勝也。茲擇其勝跡，略舉如次：

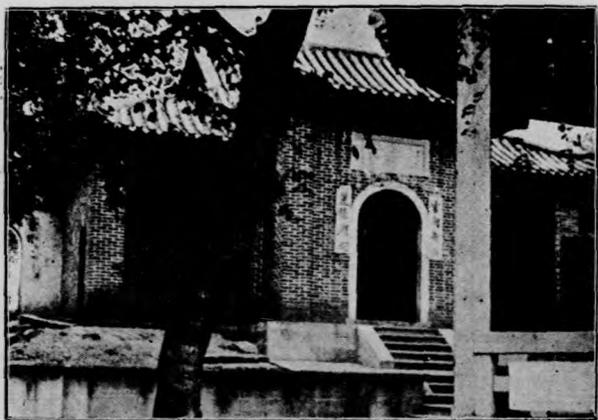
一·愛晚亭

愛晚亭原名紅葉亭，清袁子才先生始改今名，在湖南大學校後半里許之清風峽，滿谷楓林，重重綠蔭，小澗一灣，繞流亭右，遊憩其間，覺清風習習，流水淅淅，實不勝其飄然世外之感。若至九十月間，秋陽減色，楓林翻紅，則又別饒一番風緻矣。

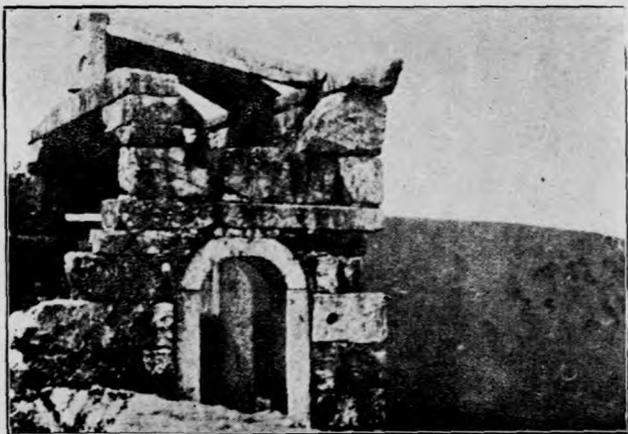
一一·麓山寺



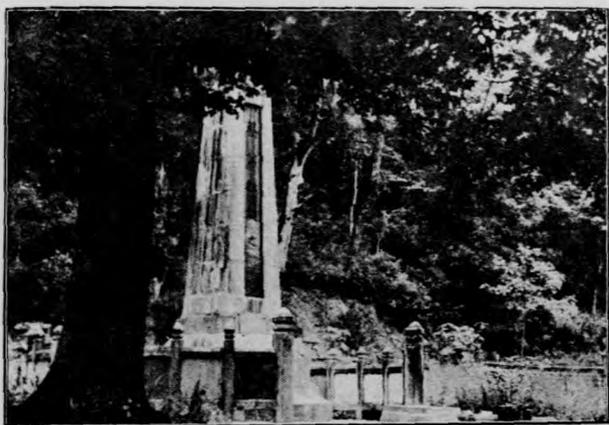
嶽麓山愛晚亭



嶽麓山雲麓宮



嶽麓山禹王碑



嶽麓山蔡松坡墓

麓山寺一名萬壽寺，位於山之牛腰，建自大始元年，殿閣軒敞，蓬蒿齊脛，大有古剎風光。前殿之後，有方池深可數尺，署曰『玉泉』。沿石級而上，即達觀音閣，閣內亦清幽可憩。寺旁數十武，有泉名白鶴泉，出於岩罅中，甘冽異常，相傳有白鶴飛於其上，故名。有『白鶴泉』三字石刻，字甚遒勁。

三・黃蔡墓

黃蔡二公，均爲締造民國之元勳，國人爲崇敬其豐功偉烈，葬於斯山，以垂遠久。而資國人之景仰也。蔡公松坡之墓，則在麓山寺後，豐碑穹窿，令人起敬，墓周刊有國內名人誌銘甚夥，黃公克強之墓，則在蔡公墳之上，石級可登，墓表之壯，不減蔡墓。惟遠觀江色，一泓如鍊，風帆上下，如羽交馳，其氣像之雄偉，則遠勝於蔡墓也。

四・望湘亭

望湘亭在麓山之頂雲麓宮內，登亭而望，湘江如帶，蜿蜒九曲，萬家烟火，歷歷在目。內設有茶肆，遊山者多在此小憩。亭之下，俗有『飛來石』及『飛來鐘』之傳，謂係從他地飛來者。

五・達峯墓

達峯墓在蔡公墓左面之上方，規模亦頗宏鉅，中豎『瀏水墮淚之碑』。旁刻一聯云：『達向九霄雲際近，峯高五嶽衆山低』。此公素志所蓄，嘗自撰以榜寢門者。墓下有亭，曰達峯，俯瞰湘城，儼若畫景。

六・嶽麓書院

嶽麓書院，位於山之東麓，由長沙渡江後，逾自阜亭即達。院前田疇平曠，後枕麓山，實爲修學之勝地，爲宋朱熹講學之所，今已擴充爲湖南大學之校址矣。校內石刻甚多，前門有『惟楚有才，於斯爲盛』之對聯一幅，字甚圓潤，語尤豪爽。

七·禹王碑

禹王碑在麓山之北峯前，豎立於岩石下，頗受風雨之侵蝕，今則建亭築屋，加以保護矣。碑刻皆蝌蚪文，凡七十七字，係從陶岷峯移刻此間。據明代吳道行禹碑辨云：『考吳越春秋，載禹登衡山，夢蒼水使者，授金簡玉宇之書，得治水之要，刻石山之高處，禹碑之所從來矣。歷千年無傳者，道士遇見之，韓文公、劉禹錫索之不得，致形之於詩詞。宋嘉定初，何子一遊南嶽，遇樵者導引至碑所，始摹其文，過長沙，轉刻之岳麓山頂，隱避又四百年，至於國朝（指明朝）嘉靖初，潘太守搜得之，剔土搨傳，朝野始復覩虞夏之書』。自明以來，各家之譯文數出，然蝌蚪久廢，究不知誰是誰非。茲錄二則，以供參考：

（一）明代楊慎釋文爲：『承帝曰咨，翼輔佐卿，洲渚興登，鳥獸之門。參身洪流，而明發爾興，久旅忘家，宿岳麓庭，智營形折，心罔弗辰，往來平定，華嶽泰衡，勞餘伸禮，宗疏事衷，鬱塞昏徒，南渡衍亭，衣制食備，萬國其寧，竄舞永奔』。

（二）楊時喬釋文爲：『承帝令襲，翼爲援弼，欽途陸，登島瀛，端鄉邑，仔羣流船，暗歇遲眠，卽宿迢多，次岳麓殿，陌裂岳析，器罔墮墮，往來出竄，華恆泰衡，嵩陸事衷，獻桴挺禮，鬱濬壘徙，南泰衍員，節別界聯，螭魅變魘，竄舞蒸奔』。

八·赫石坡公園

赫石坡公園爲國民革命軍陸軍第十九師所建之戰亡烈士公墓，建築雄偉，佈置幽雅，樹木石坡，均作階形，遠望江中，風帆片片，山花野草，綠藍繽紛，僭伴遊此，匪特遊目騁懷，實令人對此許多無名英雄，生無限之憑弔也。

第十五目 湘陰古蹟

湘陰縣，爲長沙下流之一縣治，粵漢鐵路經其東境，汨羅車站地，卽該縣所轄也。縣治距汨羅車站約六十里，縣中頗無其他名勝之處，惟以春秋時代，楚國三閭大夫屈原，遭讒被放，憂憤投汨羅而死，頗足供人之憑弔，而發生歷史上重大之價值焉。

屈原投江之地，名河伯潭，亦名屈潭，俗名一字暗，從汨羅站下車，沿汨羅下二里許而達。山水明淨，異於常處。相傳屈原於五月五日投江之時，係乘白驥而來，故岸側石上，猶存馬跡。潭前卽沉沙港，後有屈子廟，在土阜上，面北而立，廟宇三楹，中爲正殿，供三閭大夫神主，對面戲台，異常華麗。後有花園，亦頗幽雅。屈子之墓，在廟北二三十里，有二十四塚，俱三閭大夫之墓。據父老傳述，屈子死後，歷若干日，始有人發覺，今日得一冠，明日得一履，後日得一手一足，或其身之一部份，俱一一叢葬於此。二十四塚之由來以此。

現大江南北，每於五月初五日，卽舉行龍舟競賽，意卽拯救屈原之紀念也。此風在湘中尤盛，雖山溪小澗，猶舉行不誤，於此足徵其感人之深也。

此外於縣治西北四十里之營田市，尙有黃陵廟及二妃墓。一統志後漢書舊五代史及水經註，均詳載二

妃寤爲帝堯二女，虞舜二妃，因舜帝南巡，崩於蒼梧，遂溺於湘江，葬於黃陵，人民立廟祀之。民國二十一年大水，廟爲水毀，墓道亦成亂石，頽垣斷瓦，蔓草荒煙，僅能供人憑弔唏噓而已。近年縣人士擬加修復，不卜何日能實現也。

第十六目 岳陽勝蹟

一·糜城

在縣城東三十里，相傳爲古糜子國，有東西二城。春秋魯定公五年，秦救楚，敗吳師，吳師居糜，楚人焚之，卽在此。

二·魯肅墓

按肅爲三國時東吳重臣，岳陽屬荊州，死後葬此。在城東門內，墓地廣闊，岳陽人士，業將此地闢作中山公園，頗稱該縣勝地。

三·小喬墓

按三國志周瑜傳，「孫策欲取荊州，以瑜爲中護軍，進攻拔之，得喬公二女，皆國色也。策自納大喬，瑜納小喬」，小喬墓在縣城內西北部，地頗清幽，剪刀池，卽在小喬墓前。



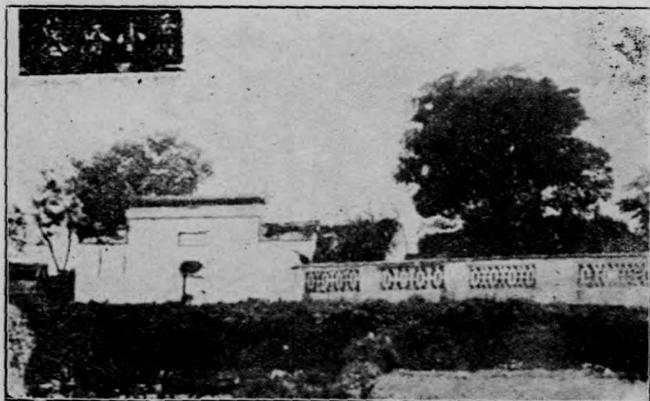
岳陽樓



岳陽山二妃墓



岳陽魯肅墓



岳陽小喬墓

四·君山

君山在縣城西南三十里之洞庭湖中，有如海中島，一名湘山，高不百尺，周廻七里，道書稱爲第十福地。又似太極圖，兩崗互抱，頗極形勢之勝。山海經云：「洞庭之山，帝之二女居之」。史記秦始皇本紀云：「浮江，至湘山祠，逢大風，幾不得渡。上問博士曰：『湘君何神？』博士對曰：『聞之堯女舜之妻，死而葬此』。於是始皇大怒，使刑徒三千人，皆伐湘山樹，藉其山」。因是山爲湘君之所遊處，故曰君山。二妃墓，湘靈宮，柳毅井，九江樓，皆在是山。漢武帝登之，曾於山麓射蛟也。

五·岳陽樓

岳陽樓卽縣治西南之城樓也。上枕巴邱，下瞰洞庭，遙望湖中，水天一色，登臨此間，胸襟實爲之一暢也。是樓爲唐時張說守此所築，初無勝名，自宋滕宗諒謫居岳陽，重建斯樓，范仲淹爲之撰記，樓名始重於天下。茲將范仲淹之岳陽樓記，抄錄於此，以嚮閱者。

附岳陽樓記

慶曆四年春，滕子京謫守巴陵郡；越明年，政通人和，百廢具興。乃重修岳陽樓，增其舊制，刻唐賢今人詩賦於其上，屬予作文以記之；予觀夫巴陵勝狀，在洞庭一湖，銜遠山，吞長江，浩浩蕩蕩，橫無際涯，朝暉夕陰，氣象萬千，此則岳陽樓之大觀也；前人之述備矣。然則北通巫峽，南極瀟湘，遷客騷人，多會於此，覽物之情，得無異乎？

若夫霪雨霏霏，連月不開；陰風怒號，濁浪排空；日星隱耀，山岳潛形；商旅不行，檣傾楫摧；薄暮冥冥，虎嘯猿啼；登斯樓也，則有去國懷鄉，憂讒畏譏，滿目蕭然，感極而悲者矣！至若春和景明，

第五章 名勝古蹟

波瀾不驚，上下天光，一碧萬頃，沙鷗翔集，錦鱗游泳，岸芷汀蘭，郁郁青青；而或長簾一空，皓月千里，浮光耀金，靜影沈璧，漁歌互答，此樂何極；登斯樓也，則有心曠神怡，鯁辱皆忘，把酒臨風，其喜洋洋者矣。

嗟夫！予嘗求古仁人之心，或異二者之爲。何哉？不以物喜，不以己悲；居廟堂之高，則憂其民。處江湖之遠，則憂其君。是進亦憂，退亦憂，然則何時而樂耶？其必曰：「先天下之憂而憂，後天下之樂而樂歟！」噫！微斯人吾誰與歸。

第十七目 臨湘名勝

臨湘縣治，有新舊二處，舊縣治偏於全縣之西北隅，距大江僅二里許，江岸磯石磷嶙，頗擅名勝，新縣治則係於近年內，始遷於身漢鐵路五里牌站附近之長安驛，現正籌建模範街市，設立中山公園，及公共體育場，雖邑中人士，努力規劃，然草創伊始，頗無勝蹟可紀。茲所述者，尙屬舊縣治中之較勝處也。

一·馬鞍山

馬鞍山距舊縣治僅二里，森聳秀拔，升其巔，拱揖羣峯，江湖環繞，千里之勝，歷歷在目。相傳「馬鞍夕照」，爲臨湘縣八景之一。

一一·臨湘磯

臨湘磯在舊縣治西三里許，與湖北楊林磯對峙，清光緒間余永清，集資鳩工，於磯頭鑿石爲欄岸，俾

成緯路。路列三層，長百丈有奇。臨湘面江背山，磯石林立，如道人磯、漁磯、鴨欄磯等處，均在奮縣澗之附近，甚可一遊。惟各磯均有石矗立江中，尤以道人磯爲最，往來船舶，咸具戒心，稍爾疏忽，卽有漂沒之險，將來疏濬江身，此種暗礁，均宜鑿去，以利航運。

三·西湖

西湖在舊縣治之西，寬約五六畝，當五六月之交，荷花盛開，如傅粉紅顏，如塗脂美女，亭亭玉立，漪漣欲笑，誠勝景也。

第十八目 瀟湘八景圖記

瀟湘八景，實無所指，不過好事者傳之，而擅指某地爲某景，如指湘潭昭山爲『山市晴嵐』，長沙水陸洲爲『江天暮雪』等，皆附會之詞。按湖南通志雜志引夢溪筆談云：『元代度支員外郎某，學畫於李成，善爲平遠山水，其得意者有：平沙落雁，遠浦歸帆，山市晴嵐，江天暮雪，洞庭秋月，瀟湘夜雨，煙寺晚鐘，漁村夕照，謂之八景，好事者多傳之』，爲瀟湘八景之起源。後因輾轉流傳，乃至元進士哈珊沙家，跋言至夥，已亥括城之變，倉皇避地，舟覆惡溪，而此卷獨存，遂以贈其同年陳用之，陳題一詩云：

岳陽樓下船初泊，歷岸黃蘆秋漠漠，刼羊燒酒賽龍君，高挂蒲帆晚風作，白頭渡裏君山青，滿湖明月過洞庭，金銀臺殿出林麓，疎鐘隱隱煙中聽，小市人家茅緝緝，山峯濛濛客衣濕，一聲漁唱浦口迴，竹艇搖搖歸去急，崖巖雲氣暝不開，夜深風雨如奔雷，遊子衣寒倚篷看，一雙白雁沙頭來，只今作客

僧窗下，白髮燈前空看畫，漫吟詩句憶瀟湘，少賦江南未歸者。

按上詩係錄自孫退谷庚子消夏記，頗能描繪入神，屈盡其妙，故亟錄之，以資吟韻。此外尙有元代史九韶先生之瀟湘八景圖記一篇，敘述之景，儼然圖畫，亦可供誦玩也。特附錄於此，以饗閱者。

附錄瀟湘八景圖記

客有持瀟湘八景圖，示余請記，問曰：『予知瀟湘之所自乎？』予應之曰：『吾聞瀟水出道州，湘水出全州，至永州而合流焉。自湖南而南，皆一水所經，至湘陰始與沅資水會，又至洞庭與巴江之水合，故湖南之南，皆可以瀟湘名之。若湖之北，則漢沔湯湯，不得謂之瀟湘。』『瀟湘之景，可得聞乎？』曰：『洞庭南來，清以碧嶂，綿衍千里，際以天宇之虛碧，雜以煙霞之吞吐，風帆沙鳥，出沒往來，水竹雲林，映帶左右，朝昏之氣不同，四時之候不一，此瀟湘之大觀也。』

若夫依山爲郭，列肆而居。魚蝦之會，菱芡之都，來者于于，往者徐徐，林端清氣，若有若無，翠合山色，紅樹朝暉，餘不盈乎一掬，散則滿乎太虛，此山市之晴嵐也。落霞照水，晴嵐漾波，有葉有舟，捷於飛羽，幸濟洪濤，將以寧處。家人候門，靚笑容與。此遠浦之歸帆也。翼翼其廬，瀕崖以居，泛泛其艇，依荷與蒲，有魚可贖，有酒可需，收綸捲網，其樂何如？西山之暉，在我桑榆；此漁村之夕照也。暝入松門，陰生蓮宇，杖錫之僧，將歸林莽，蒲牢一聲，猿驚鶴舉，幽谷雲藏，東山月吐，此禪寺之晚鐘也。苦竹叢翳，鷓鴣哀鳴，江雲黯黯，江水溟溟，翻河倒海，若注若傾，舞珠泣之紋客，悲鼓瑟之湘靈，孤舟老叟，瘵也無成，擁篲獨坐，百感填膺，此瀟湘之夜雨也。霜清水落，蘆葦蒼蒼，羣鳥蕭蕭，有列其行，或飲或啄，或鳴或翔，匪上林之丕美，憎繪繒之是將，雲飛水宿，聊以隨陽，此平沙之落雁也。君山南來，浩浩滄溟，飄風之不起，層浪之不生，夜氣既清，靜露斯零，素娥浴水，光盪金精，倒霓裝之浦影，來廣樂之天聲，織雲不翳，上下虛明，此洞庭之秋月也。歲晏江空

，風巖水結，馮夷翦水，亂灑飄屑，浩歌者誰，一蓬載月，獨酌寒潭，以寄清絕，此江天之暮雪也。凡此八景，各極其致，皆瀟湘之所有也。善觀者合八景，斯足以盡其勝。不善觀者反是。』客作而謝曰：『悉哉！先生之言也。』

第三節 湖北境內之勝蹟

第一目 蒲圻勝蹟

一·凌巖白龍寺

凌巖白龍寺在縣治西南，距站約四里許，相傳明弘治間，夢感楚瑞王，因鑿金像大士供奉，蒲邑前賢，如廖正一魏詔輩，多講學於此，岩在鳳凰山西麓，營立齋削，中有平地數十畝，旁列峯巒，葱鬱秀麗，最爲幽勝，並有白龍池，朝冠石，普陀岩諸名勝，均可供遊憩。

二·豐財山

豐財山在縣治東，距站約四五里，形如覆釜，與官廨對峙，上有天池，旁有荊竹坡洞，虛敞可容千人，其北有鼓鼓洞，初入石道，磴磴三關，豁然空曠，中有石床石鼓，上有石塔，十數里外即可望見，旁有地藏菴，西麓有石突起，土人呼之爲蕭堆。

三·馬鞍山

馬鞍山在縣治之西，距站約五里許，雙峯壁立，西控河流，爲一邑之險要，上有礮石，下有鴛潭，又有招涼亭，石塔，觀瀾閣等名勝。

第二目 咸甯勝蹟

一・潛山寺

潛山寺在縣治南，距站約十五里，宋馮文簡公京，未第之時，嘗讀書於此，登科以後，乃築精舍於寺右。明永樂間，新安王施千佛伽藍一襲，近視無佛，遠視有佛。嗣又施金銀字金剛經各一帙，紙響如銅，又有九換銅製降魔杵一，迄今數百年，函藏甚祕，視爲至寶。山形如展旂，爲邑中高山之冠，山有八景：一曰書臺夜月。二曰丹灶晴嵐。三曰蘋溪煙雨。四曰溫泉沸波。五曰龍潭柳色。六曰狗井松濤。七曰石洪飛渡。八曰瀑布騰聲。

二・西河橋

西河橋在縣治之西約半里許，溯自明嘉靖間，迄天啓時，始全部落成，爲時幾及百年。橋凡七孔，環以石欄，影若臥虹，清康熙以來，屢圯屢修，咸豐初年，全工告竣，按此橋爲咸寧八景之一，且爲鄂省南隅之要害。

三・東門山

東門山在縣治之東，距站約二里，與相山並峙，登臨遠眺，則湖光山色，宛在目前。晉時孟嘉嘗遊此

。明知縣陳源樞亭其上，年久失修，近已堙廢，清康熙間，知縣何廷韜，集資重建，並有登高亭記，載於邑乘。

四·溫泉

溫泉在縣東南潛山之麓，爲潛山八景之一，兩峯夾峙，五十步外，已蒸氣如雲，一抵其地，則如坐暖室，土人謂三冬水煖，可熟鷄蛋。

第三目 武昌勝蹟

一·武昌古蹟

一·頭陀寺 寺在縣城西北黃鶴山，自南齊王簡栖作寺碑，遂爲古今名刹，吳公武讀書記云：皮日休少時曾讀書武昌頭陀寺，今寺有讀書堂，卽其遺址也。

二·卓力泉 在縣治東，漢昭烈郊壇下，相傳關公會卓刀於此。

三·忠烈廟 廟在城東五里之旌忠坊，祀岳武穆，宋乾道六年建廟於鄂，書精忠報國於廟壁，以旌忠烈。清康熙三十三年，武穆王之二十四代孫宏譽，提學湖廣，捐金重建，勒碑有記。

四·金魚池 在縣城東高觀山之梳妝臺下，明楚藩觀魚處，今猶有赤魚長尺許，常爲釣者所獲。

五·抱冰堂 在城內東南隅，黃鶴山上，高挹翠山，面湖背林，萬家樓閣，瞭如指掌，昔張文襄公，晚歲自號抱冰老人，去鄂後，軍政僚屬，建堂於此，額曰抱冰堂，以誌去後之思耳。

六·玩月樓

卽南樓。在黃鶴山頂，相傳庾太尉在武昌時，秋夜登樓，吟咏於此。

七·仙棗亭

亭在黃鶴山頂，黃鶴樓後，明景泰四年重建，相傳呂純陽嘗過此，故改名爲呂仙亭。

八·珞珈山

山距武昌市區約十餘里，有汽車往返，出東門，過長春觀，越洪山之麓，再數里卽達，該地原本荒山，以濱於東湖，故山水明秀，武漢大學當局，賞識其地，特建築新校舍於此，數載經營，頓成勝景，凡至武漢者，莫不一遊斯地，而濱湖一帶，風景尤佳，每當暑期，武漢仕女，往來如織，多游泳於斯，藕臂擊波，鬢絲飄影，融融之樂，匪獨游泳者已也。湖之面積，可十餘里，四週多爲富室購築別墅之用，紅屋綠窗，彌增豔麗，珞珈山之北面，則武漢大學在焉。該校建築之費，達數百萬元，倚山建築，宇衡相望，誠我國有數之建築物也。文理法工四院，均陸續開辦，男女學生及教職員等，約數百人，昔日荒蕪，頓成繁榮，亦足徵人力之偉大也。珞珈山南向一面，爲各教授之宿舍，幽雅異常，遊人至此，每與世外桃源之感，山上現已闢有小肆，日用所需，亦足購取，東湖中學及附小，均設附近，故山居子弟，求學亦甚便利也。

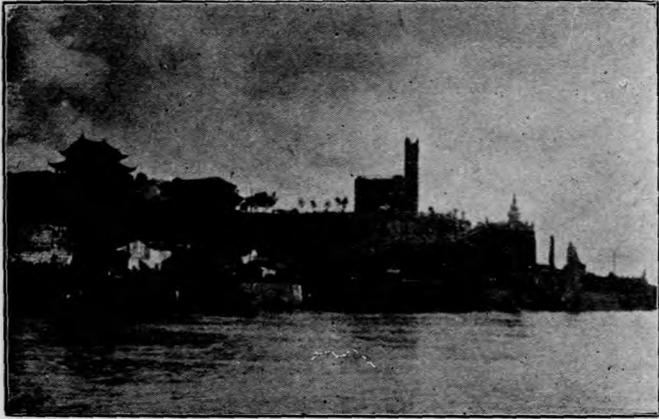
一一·武昌名勝

一·蛇山

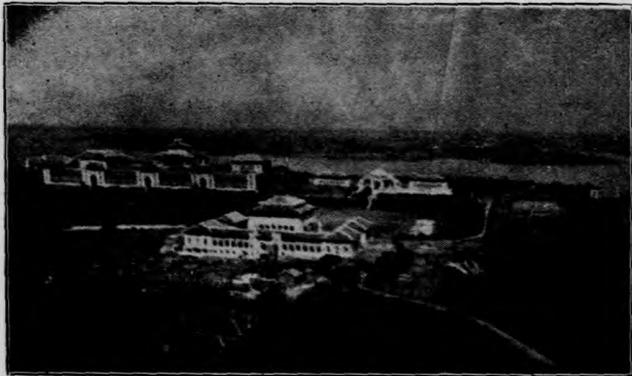
山在武昌城中，一名黃鶴山，又名黃鶴山，山勢蜿蜒，綿亘如長蛇奮躍，故俗名爲蛇山也。首枕黃鶴樓頭，登臨其巔，武漢形勢，歷歷在目，惟屹立省垣中央，南北道路，爲之梗阻，辛亥革命後，始開鑿孔道，深數百尺，曰武昌路。

二·黃鶴樓

在漢陽門內蛇山黃鶴磯上，世傳費文禕登仙，駕鶴憩此，故名黃鶴樓。按述異記云：「荀環子叔棹憩樓上，西望有物飄然降自霄漢，乃駕鶴之賓也。羽衣虹裳，賓主歡對，辭去，跨鶴騰空



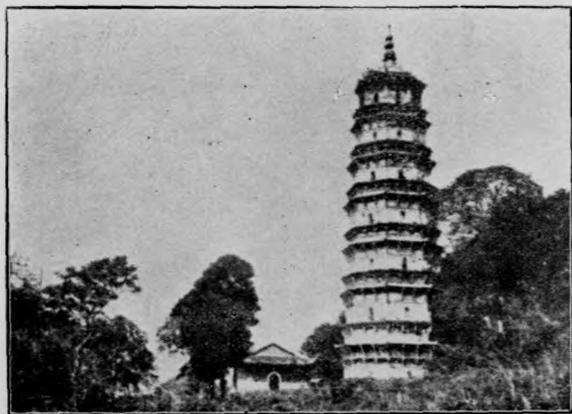
樓鶴黃昌武



山珈珞昌武



武昌抱冰堂



武昌洪山塔

，潏然煙滅」，後人乃誤爲費文禕事。宋張栻亦辨其非，今樓已廢，而故址仍存，新建樓舍甚多，登臨其間，俯瞰三鎮，歷歷在目，考省誌載歷代詩文甚多。唐崔灝詩云：

昔人已乘黃鶴去，此地空餘黃鶴樓，黃鶴一去不復返，白雲千載空悠悠，晴川歷歷漢陽樹，芳草淒淒鸚鵡洲，日暮鄉關何處是，煙波江上使人愁。

三·涌月臺

在縣城西黃鶴樓側，宋黃清老書涌月二字，後人刻摹於此，而續以臺字。

四·寶通山

在洪山下，距武昌城東賓陽門外約一里許，山上有塔，高二十丈，凡七層，形爲八角式，頗壯麗，登臨其上，武漢全景，一覽無餘。

五·胭脂山

在縣城東北，山脊皆石，色赤如脂，一名鞭指山。

六·梅花磯

在漢陽門外，水激如梅花，故名。磯在觀音閣下，故又名觀音磯。

七·琴園

距徐家棚站約二里，原爲富室別墅，佔地遼闊，其中亭台池榭，佈置得宜，花木蕃鬱，足供遊覽。

第四目 漢口名勝

一·中山公園

中山公園園址附近漢口循禮門站，當中正路側，爲昔日西園舊址，民國十七年，設立漢口市政府，乃改建爲公園，面積約數十畝，內設有網球、籃球、兒童體育各場所，及圖書館動植物標準室，閱報處，噴水池等設置，山洞溪流，水邱草亭，樓台花木，均極佳勝。旅漢人士，皆視此爲消遣遊散之地。前門建有

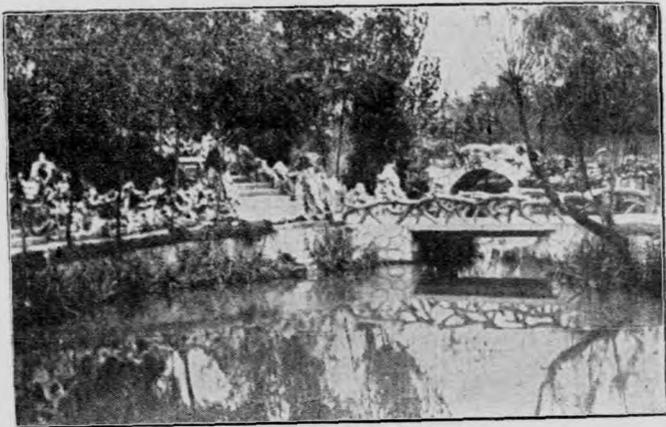
蔣委員長銅像一座，崇高偉大，精神奕奕，欽仰之下，頓起敬慕之思。

一·萬壽宮

萬壽宮，在漢口白布街，爲江西幫之會館，因贛省產瓷，故牆壁屋瓦，均以瓷爲之，可稱瓷房。正殿神龕爲鐵柱宮，其北爲仁壽宮，南爲扶桑宮，殿前爲感應亭，亭上懸彩燈一具，人物樓閣，以木爲之，遍罩五色電燈，精巧無倫，階前石欄內，嵌石鑿雲龍，栩栩欲活，前後兩劇樓，均雕刻華麗，後進爲憩所，上書「宛在西江」四字，再後則爲大香深處，曲檻廻廊，亭台池沼，各設石棹菴鼓，爲遊客觀坐處，太湖石亦極峭拔，奇花異卉，四時皆備，南北二亭，各繞以曲池，清水瀟澗，一植青蓮，一蓄金魚數十尾，池中石尤奇崛可愛，葡萄架二方，夏時可納涼於其下，園中鑿石爲盆，成長方形，中植龍涎石一方，高二尺許，又於其隙栽黃楊二木以點綴之，頗具巧思，贛省民情，最重鄉誼，故其行商地域，每有極雄偉之建築物，以爲會所，此種精神，固屬可嘉，若能擴張愛鄉之心以愛國，則我中華民族當雄飛於世界也。

第五目 漢陽勝蹟

漢陽一城，隔長江與武昌相望，隔襄河與漢口對峙，工廠林立，名勝尤多，且歷史之悠長，復遠在漢口之前，惟以偏處西隅，平漢粵漢兩路，皆不之經，以故近世以來，即遜於武漢二鎮矣。但風景古蹟，所在多是，足供遊覽，久處武漢者，實不可不一往遊觀也。茲將該地勝蹟，錄列於次，以嚮闕者。

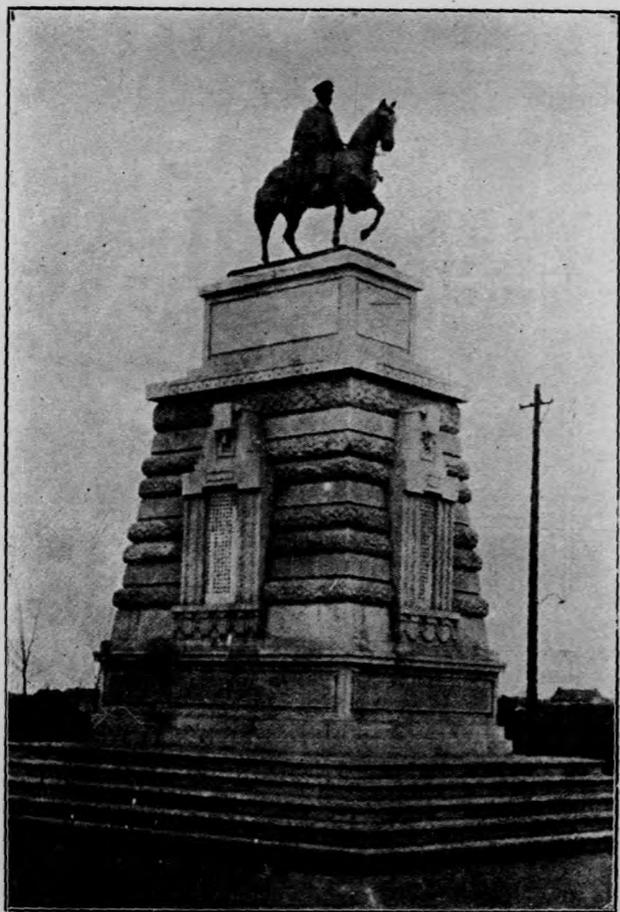


漢口中山公園園

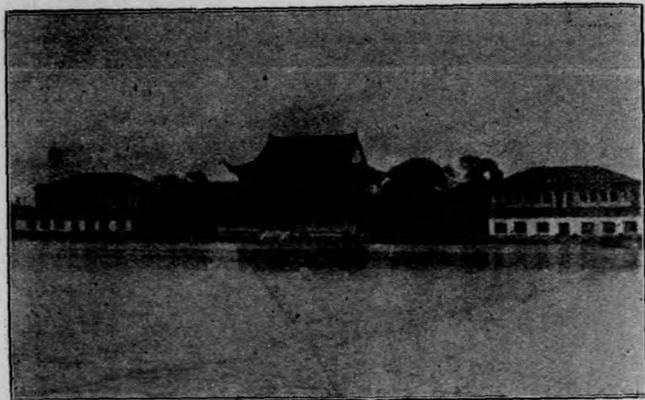


漢口沿江路風景

蔣委員長銅像



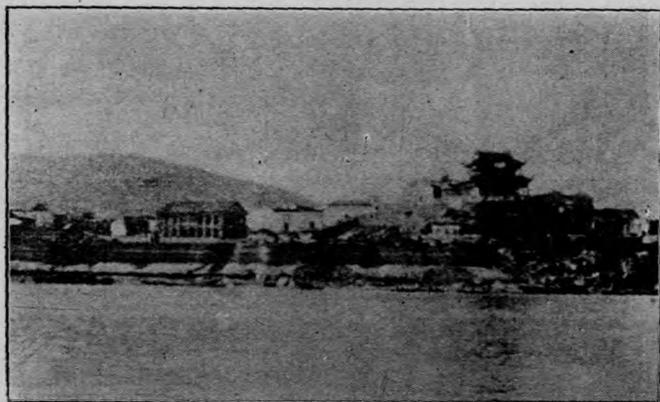
在漢口中山公園前



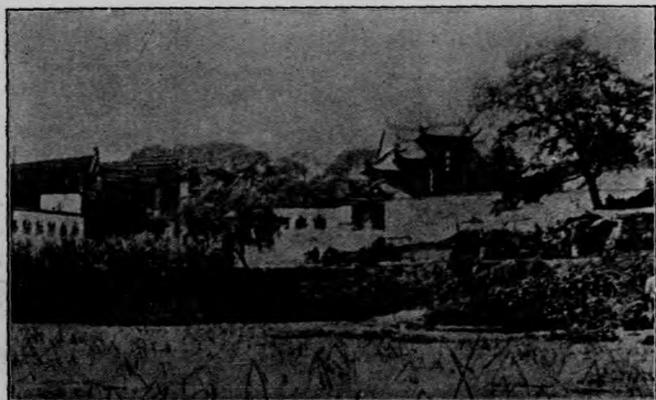
院書湖兩



台牙伯陽漢



漢陽晴閣川



漢陽歸元寺

一・古琴台

古琴台在漢陽縣城北二里許，當西月湖之南，去漢陽鐵廠之西僅二里，相傳爲伯牙彈琴，鍾子期嘆賞之處，地爲高阜，與大別山之西麓相對峙，故有琴台或伯牙台之名，台上屋宇，今已荒頽，然林景亭樹之風致，殊可玩覽。且西月湖中，繁植荷花，每屆夏初，荷花盛開，尤增興趣。

二・大別山

大別山在縣城東北一里許，卽魯山，一名翼際山，山形似龜，故土人亦呼爲龜山，自西向東，蜿蜒而行，山盡於長江之濤，其巔有禹王廟，相傳禹王濬江成功，在此告天，吳時江夏太守陸奐，因建廟以祀之，革命軍起義時，首先佔此，故堪稱革命發祥地。登巔四眺，三鎮風景，歷歷在目。

三・晴川閣

晴川閣在縣東北，大別山之東麓，當長江與漢水會合處，層軒曲欄，宏敞濳崎，古柏歷歷，芳草萋萋，登閣俯瞰，凡百景物，悉入眼底。惟至今日，則閣宇全圯，淒涼滿目，登臨其上，實不勝感慨係之也。現該閣辦有中心小學一所，及水上公安瞭望台一處，頗有損風景，惟大江浩蕩西來，市廛屋宇栴比，夕陽晚眺，洵勝景也。

四・鸚鵡洲

鸚鵡洲在縣城西南之大江中，長洲孤立，茅舍櫛比，現爲湘省木商薈萃之處。三國時彌衡曾作鸚鵡賦

於洲上，故名爲鸚鵡洲。

五・尉武山

尉武山在縣西南，唐尉遲恭與朱燦戰於此故名。山前有御田莊及唐渡山，西北三里許，有螃蟹洞，山頂舊有普陀寺，熊鍾齡先生嘗讀書於此，座右古壁集唾處，每遇陰雨時，隱約有血痕出現云。

六・大軍山

大軍山與小軍山俱在縣城西南，昔吳魏相持，曾練兵兩山，山以大軍小軍名者，卽以此故。相傳元時風雨之際，尙聞金鼓之聽，山高百餘丈，每出雲霧，則數十里之間，均皆下雨。登山四望，其景絕勝。

七・歸元寺

歸元寺在古琴台東半里許，大別山之西麓，爲武漢最大之禪宗寺院，寺內有羅漢像五百尊，中外人士之來觀瞻者，爲數甚夥，現有僧徒約四百餘人。

八・雙月湖

月湖有二，一爲東月湖，在城北大別山外。一爲西月湖，在城西北梅子山外。二湖延亘約五六里，本爲一湖，因中有月湖堤，遂界分爲東西二湖，堤之前，則爲月湖關，極高爽之至，登高南望，左爲補乾亭，右爲玄妙觀，沿堤北行，過月湖橋，則有崇禰寺，再北行爲鐘鼓樓，過此再北，遂爲五聖廟，廟背枕漢江，與隔江之五聖寺，遙相對峙。

第六章 旅運便覽

我國往昔，以巡遊各地，而開闢草萊，敷化邊陲者，歷代史乘，頗不絕書；如虞舜南巡蒼梧，葬於九嶷，夏禹蹟遍九州，乃治洪水，其遺惠於我種族者，至鉅且大。降及秦嬴，南登衡嶽，東抵芝罘，北至碣石，西達函谷；逮於漢武，踵而繼之。以致中國文化，佈於荒徼，而吾大漢民族，亦以此而確立其領域矣。此外如張騫之歷西域，以服屬國，玄奘之遊竺地，以通文化，其裨益於我民族者，豈淺鮮哉。降及後世，人性偷惰，裹足家園，終其一生；乃更倡安土重遷之論，而視離鄉背井，爲人生最凄慘之際遇，以致胸襟日陋，聞見彌拙，而至於養成今日之頹唐萎靡，當非偶然。其視哥倫布之發現美洲，麥哲倫之環遊地球。嘉惠人類，雄業偉績，又豈吾人所能望其項背哉。雖然，關山險隘，川河修阻，以及風土人情，境別俗殊，雖不足以沮聖哲之雄圖，然亦可減遊子之逸興，而促其生陟崗之思。茲者，粵漢全路，業已通車，大道坦蕩，阻隘盡除，望洋難行之嘆，永不復聞於今世矣。惟是沿途風俗，舟車禁例，以及城市風光，旅程計日，實不可不有紀載，以爲遊人之南針。是則本章之紀載，當必爲遊者所急須，而不可或少者也。

第一節 客貨運章摘要

第一目 旅運須知

鐵路運送旅客，業經鐵道部頒定中華民國鐵路客車運輸通則，對於旅客乘坐火車之事項，均有詳明之

規定，旅客按照該項規定履行，即可得安全之便利，而抵其所欲達之目的地。特將該項通則，關於旅客所應知之事項，擇要摘錄，以饗閱者，如欲知其詳細內容，則可購閱『中華民國鐵路客車運輸通則』，該項通則，各站均有出售，旅客可隨便購取。

一·客票價目之構造及其規定

旅客票價之構造，係以運輸成本為標準，以頭二三各等車，每旅客每公里運輸成本，以為基本運價。至頭二三等運價，則採用一二三制，即二等為三等之二倍，頭等為三等之三倍是也。間有鐵路，如京滬、滬杭甬等，為體恤貧民工人起見，添設四等客車，其運價較之三等車為低。我國鐵路，多採用單純基本運價制，其計算方法，即以基本運價乘運輸里程，則得票價數。亦有將全路劃為區域，以最遠最低之價為本位；則為遞近遞增制。劃全路為若干區，每區訂一基本運價，以最遠之區為最低價目，第二區則較第一區略高，其餘各區，以此類推，直至最近為止。其增加之成數，則以百分數計算之。

至於客票，乃為旅客付給票價之收據。旅客於所指定目的地，欲得沿途之安全便利，即以此為根據。其座位普通分為三等，如欲乘坐特別快車，應購特別快車加價票。每經行一百公里或不及一百公里，頭等加價六角，二等三角，三等一角五分，凡孩童未滿四歲者，免收票價。其已滿四歲至十二歲以下者，減半核收。十二歲以上者，照付全價。此為客票本身之說明，其他附屬之規定，亦述列於次：

一·客票之有效期間 各種客票之有效期間，規定如左：

甲、尋常單程票之用於一路者，其有效期間，除另有規定者外，短程者即以售票之日為限，長程者則限於原列車行畢路程為止。

乙、聯運單程票，按里程計算，三百公里或不及三百公里為一天，但至少以兩天為限。

丙、凡持聯運票之旅客，所經沿途各車站，准其中途下車，並將客票送交站長簽字，以備繼續行程之用。

丁、定期回數、來回遊覽、及國內週遊票，星期來回票之有效期間，均於票上刊明。

二、客票票價之退還 旅客已購車票，除照下列各條之規定，得請求退還票價外，概不得向鐵路索還票價。

甲、車上業無座位者，得於該票有效期間內，改乘最近之他次相當列車，惟須由站長簽字。倘旅客因車上已無座位為欲輟其旅行，而於開車後一點鐘內，向站長聲明者，得請求退還票價全數，免予折扣。

乙、旅客已購客票，因該等車已無座位，願改乘次等座位，如當時先向車上查票員索取字據者，事後得向路局請求退還差數，免予折扣。

丙、旅客因患病或其他原因，具有充分理由，不克即乘該次列車者，可立即將客票交由站長簽字，用乘最近之他次相當列車。其或不能成行者，經站長簽字為憑，得請求退還票價。

丁、旅客因特別情事，中途停止旅行，經在停行之站將客票交由站長簽字為憑，並於客票日期失效後十日內將退款請求書送交路局者，得請求退還未用地段之票價。其答在鐵路者，並免予折扣。

戊、鐵路因天災事變，不能運送旅客至到達站，應免費送回起站，並將票價完全退還。如係聯運鐵路，得改由其他並不迂遠之聯運路徑，送該旅客至到達站，不另收費。

己、凡旅客請求退還票價，除特有規定外，均應按退還之數，除扣百分之十，但不得超過二元。

三、客票之減價辦法 鐵路為鼓勵人民旅行，增長智識，提倡文化起見，於尋常車票外發行各項減價車票。約計七類，茲分述如左：

甲、定期乘車票，即於一定之期間內，往返於一定車站之車票，照尋常票減價發售。計分頭二三等，

有一個月，三個月，六個月，十二個月四種。票價則依照各路普通票價，酌量情形，分別時期久暫，路途遠近，給予折扣。如係學生，准按尋常定期乘車票減收半價，其在十二歲以下者，核收四分之一。旅客欲購此票，須開明姓名、職業、年齡、住址，並附一英方寸相票二張，其一張黏貼票上，一張存路局備查。所帶行李如逾各該等普通客票之規定免費產量時，仍須照章補費。定期票如有遺失，再請補發時，須覓儲保，並另納補發費一元。

乙、回數乘車票，即於一定期間內，限有一定回數，往返於一定車站間之車票。由各鐵路局印訂成冊，分爲十回，二十回兩種。此項車票，亦分三等。其有較期間，自發行之日起算，十回者以兩個月爲限，二十回者以四個月爲限。票價則按普通票價折扣計算，十回者八五折，二十回者七五折。

請發回數乘車票者，須交一英方寸照片二張，一張貼票面上，以便查對，旅客持票乘車，由驗票人照章剪驗，收票時，由收票人就原冊循序裁去一張。若持票人自行撕去時，其撕去之票即作無效。如乘車超過票上所載地點，應照章補費。

丙、來回遊覽票，爲便利遊客游覽各路名勝或消夏而設。其發售以頭二等車爲限。票價均按普通單程票價兩份七五折核收。所有發售起訖點及期間均有規定。其有效期間因起訖站而不同，均由售票之日起算至規定之日期止，逾期作廢。

丁、國內週遊票，爲旅行人士週遊中國之車票，照普通票價減價發售。其週遊路徑有二。

1、自北平出發經由漢口乘輪達上海，由鐵路折回南京，經由浦口天津回北平。

2、自北平出發，經天津浦口、南京、達上海，乘輪至漢口回北平。南京上海一段，乘船乘車聽便。

此項週遊票，限於頭二兩等。其有效期間，以兩個月爲限。票價在鐵路部分，按普通票價七折計算，另加輪船部分，漢口上海間之特等艙位，普通票價全價。兒童週遊票，應照鐵路輪船價減半核算。長江輪

船公司加入此項週遊辦法者，有招商、怡和、太古等輪船公司。

戊、星期來回票，此票專為每屆星期末旅行遊覽沿路名勝之用，如北寧之平津段，天津至北戴河海濱，滬杭甬之滬杭段，均按照各該路所定之起訖站等，有効期間，及減價成數發售車票。其餘一切，一如普通客票。

己、團體減價票，鐵路對於團體旅行，極力提倡，依左列辦法，發售團體減價票。

1、團體旅行，須具備下列各條件：(一)一家，或一會，一社，或同一機關，其人數滿二十人或二十人以上。(二)起訖站點相同者。(三)旅行目的相同者。(四)所乘車位相同者。

2、團體票價按尋常價目，照後開成數核減：(一)二十人以上團體：單程減百分之十，來回減百分之二十。(二)二十一至四十九人團體單程減百分之十五，來回減百分之三十。(三)五十人至九十九人團體，單程減百分之二十，來回減百分之四十。(四)一百人以上團體：單程減百分之二十五，來回減百分之五十。凡團體中有孩童合於孩童減價之例者，計算人數時，以兩孩童作一人算。但按照上列減折辦法計算，每等車每客最少應收車費頭等一元，二等七角五分，三等五角，其不及此數者，概不減折。

3、團體旅行購買團體票時，必須由團體代表簽字或蓋章，於一星期前函致車務處長，並將下開各款列明。(一)代表姓名住址職業。(二)團體人數姓名住址。(三)旅行目的。(四)起程回程日期。(五)擬乘第幾次車何等車位。(六)起訖站名。(七)團體旗上有何標識。

4、團體票之有效期間，持單程票者，按照時刻表內最慢行車時刻外，每路程三百公里，或不滿三百公里，得加一天。持來回票者，按照時刻表內最慢行車時刻加倍外，得加十五天。

5、團體票行李免費重量，與同等普通客票相同。

庚、學生旅行減價券。鐵路以學生旅行，足以增廣見識，補助學校教育之不及，故發售學校旅行減價

券。單程按普通減百分之二十五，往返按普通票價減百分之五十。凡正式學校學生，及同行之教員，人數滿十人或十人以上，合於左列規定之一者，得請求發給減價券。

1、同時由同站起行，乘同次同等車赴同一站下車者，得發給單程或往返減價券。

2、啓行時同一路線，回程別經一路線，仍至起站地點下車者，得發給往返減價券。

3、假期回籍同時由同站啓行乘同等車分赴各站下車，而仍回至起站者，得發給往返減價券。

此項減價券，按每一下車站各給一紙，回程時同站同券各生，必須同乘同次車過回。其未同行者，須照章購普通客票。

凡請求發減價券者，應由校長於一星期前，正式函達啓程路線之車務處長，詳敘人數，車等，起訖站名，往返日期等項。如係假期回籍，並須於書函內填明各學生之姓名及其到達站名，假期起止日期。

二·臥車及飯車之設備

鐵路爲便利旅客起見，日間必備餐膳以便飲食，夜間必備床舖，以資休息。均分爲頭二三等，以適合需要。粵漢鐵路廣武間往返通車及武衡間往返特別快車，均附掛餐車及臥車，故旅客咸稱便利。

一·預留床舖 客車臥舖，因有定數，旅客購買鋪位，必須預定。預定辦法，先由旅客向客票房或問事房詢問，如有空舖再行購票。購票後方准照留床位。

二·臥舖價目規定如左：

頭等上舖三元五角	下舖四元五角
二等上舖二元五角	下舖三元
三等上舖一元	中舖一元二角
	下舖一元五角

孩童欲留床位者，必須購有孩童票，方准照留。並須照付床位全費。惟孩童兩人合用一床位者，得合購床位票一張。

列車開行後，如有空舖，得由列車長售於旅客，補收臥票價目。

二、飯車食品 飯車所備食品，力求清潔新鮮，兼備中西飯菜，以適合中外旅客之需要。早晚三餐，菜點豐富，由旅客自行選擇。

客車未設三等飯車時，三等旅客亦可向飯車點菜，惟須由侍役送往，不在飯車內用餐。

三等車內有小營公司或茶役，在車上售賣零星點心茶水及水果等項，以備旅客隨時購買。

三．行李運輸

旅客於旅行期內，攜有必需品之日用物件，如手提箱，衣箱之類，其他如物品貨樣，非為買賣目的者，亦可作行李看待。鐵路運送行李，為便利旅客而設，非為營業目的。故行李在規定重量之內，可免費運送。其所以規定重量，逾重即徵收運費者，不過以示限制耳；茲略述如左：

一、凡旅客攜帶之物件，除輕便易於提攜，能置於車座上之擱物架或座位下，不致妨礙他客者，可隨身攜帶入車內，此外均應作為行李，交由鐵路運送。

二、凡下列各物品，不得作為行李運送：甲、危險品。乙、違禁品。丙、易壞物品。丁、不潔或易污損他物之物品。戊、車輪類。己、牲畜類。庚、商貨。

三、鐵路運送行李收費辦法：

甲、旅客行李免費重量，按旅客之等級而別，其免費規定如左：

頭等八十公斤（約合一百三十四斤）

二等六十公斤(約合一百斤半)

三等四十公斤(約合六十七斤)

孩童半價票，其免費重量當按其等次照上列各數減半。

乙、超過上列免費重量之行李，以二十公斤(三十三斤半)為單位，遞進計算運費。不及二十公斤者，亦作二十公斤計算。每二十公斤，每公里收運費二釐。

丙、持來回票者，其往返兩程之行李，均准照章核算免費重量。

四、旅客欲託運行李，應連同車票交由鐵路過磅，核定免費重量。鐵路收受承運後，即填給行李收據，並將客票交還。

五、貴重物品，須按保險辦法遞送，每件以保至五百元為最高限度。每保銀一百元，每一百五十公里，或不及一百五十公里，收保險費二角五分，至少以一元為起碼。

六、行李之提取手續，其重要之規定如下：一、行李照章僅得在行李收據內所註明之車站提取。但聯運旅客在中途下車，欲攜取行李全部或一部者，須先期通知，亦可准其提取。二、行李運抵到達站後，概憑行李收據交付。倘旅客將此項收據遺失，必須覓覓實舖戶，填具取保領件證明書，方得提取行李。

七、行李運至到達站，經過二十四小時後，未經提取者，每件每二十四小時，或不滿二十小時，收囤存費一角。

八、凡行李自預計到達之日起，過一個月，尙未運到者，認為遺失，物主得按章請求賠償。

第二目 貨商須知

鐵路運輸貨物，須按一定章則，關於貨商所應知者，茲擇要分錄於後，貨商如欲知其詳細，則可購閱鐵道部公佈之「中華民國鐵路貨物負責運輸通則」。

一·運價構造述略

我國鐵路運價，向由各路自訂。其基本運價，係按運輸成本為標準，以每公噸每公里之運輸成本，作為最低等貨物之基本運價。此項運輸成本之計算方法，各路大致相同，通常均以最近三年運輸成本之平均數為準。至其核算方法，則採用遞遠遞減制。即先將某路里程，分為若干區，每區訂一基本價目，第二區之基本價目較第一區略低，其餘各區，依次類推，其核減之成數，均以百分數計算之，直至該路之最遠之區為止。

鐵路有以最遠最低之價為基本者，則用遞近遞增制。其遞增比率，亦視各路分區之長短而定，每區訂一基本運價，第二區之基本價目，較第一區略高，其增加之成數，亦以百分數計算之。計算方法雖不同，然總不外遞近遞增。貨物已定有特價者，不在此限。

運價又按託運重量，分為整車與不滿整車兩種。凡整車貨物運價加收百分之幾核算費。惟不滿整車貨物，每批至少應按五十公斤計算，倘重量超過五十公斤者，除照五十公斤之運價計算外，所有超過之重量，以二十五公斤為單位，加收運費。

一一·鐵道負責運輸

我國各路貨物運輸，若非貨商特別聲明，託由鐵路負責者，概由貨商自行負責。貨商既自行負責，則不得直接或間接派人押車，在起訖站及沿途自行照料保護，需費浩大，實背經營商業之原則。在鐵路方

面，在車站之設備，不必求其完善，警察保護，亦不必求其周密。故貨商雖派人押車照料，究難保貨物之安全，仍不免損失。且貨商負責制度，弊端叢生，運貨並無公開嚴明之一定順序，輾斷車輛，演成俗所謂「販賣車皮」之惡風。致國內之貨物不能暢通，生產地貨積如山，消耗地無貨出售，以致商市凋敝，一般貨商俱受無窮之損失，而莫可如何。故貨商負責制度之應改良，實為當前急務。鐵道部於二十一年秋，毅然辦理負責運輸，使鐵路對於貨物，擔負損失賠償責任。自辦理以來，成績極為可觀。

鐵路負責運輸，即鐵路對於貨物自接收承運以後，至到達站交付以前，在此期內，保護其安全及完整。如有遺失或損壞，除天災事變外，均負賠償之責，其辦理手續略述如左：

一、託運及承運手續 託運及承運手續，經鐵道部規定如左：

甲、貨商託由鐵路運輸貨物者，須先將貨物送至車站填具「託運單」，並須將貨物堅固包裹或封鎖，以防中途有遺失損壞之虞。如係易損壞之貨物，應註明於託運單內，並須在貨物每件外面各方，顯著標明「注意易破」字樣。

乙、託運人須照鐵路所規定之標誌方法，加以標誌。其貨物如有舊標誌或人名地址等，應由託運人設法除去之。

丙、託運貨物，分整車零担兩種。凡整車貨均以一種為原則（以在普通貨物分等表內所載每貨物名稱為一種），如貨物之性質形狀重量及體積不相侵害，並經鐵路許可者，至多得以五種為限。其體積及重量，以鐵路所備之法定度量衡為標準。

丁、凡貨物託運後，一經報運，經鐵路查對與託運單內所載各項相符，其包裝標誌，亦屬妥善，即予過磅承運。自承運後，即完全由鐵路負責，所有貨物之保管、裝御、押運、中途轉換車輛，以及其他一切事務，均由鐵路人員辦理。

戊、凡送入鐵路貨場，經鐵路承運之整車貨物，如當時不能起運者，鐵路先發給「貨物在場收據」貨物在起運以前，由鐵路免費負責保管，此項存場收據，於貨物起運時，應即交還鐵路查收。

己、託運人按照規定之託運手續，完全履行，並將交付運費及雜費之手續辦理清楚以後，鐵路即發給「負責貨運收據」或「提貨單」。但提貨單之發給，須經託運人在託運單內註明，「請發提貨單」字樣，方得照辦。

庚、提貨單爲有價證券。與現貨有同等之價值，可作押借或買賣。

辛、提貨單所記事項，不得塗改，倘有塗抹改竄者，即作無效。

壬、凡發行提貨單之貨物，非將提貨單交出，不得提領貨物。提貨單如有遺失，須立即取具股實舖保，至貨物所在站，填寫「提貨單遺失聲明書」，交與站長，同時並應登報或以其他方法聲明該號提貨單遺失作廢。

二、負責運價及雜費 鐵路既負責運輸貨物，則應收取運費，及相當之雜費，其規定如下：

甲、凡貨物由鐵路負責運送者，如用敞車裝運，或在貨場露天堆存時，所須篷布繩索等項，概由鐵路供給，不另取費。惟運費加收一成，藉以維持一切負責費用，如增添員司設備及賠償損失等之需。

乙、凡託由鐵路負責運輸貨物，由鐵路代爲裝卸者，酌收裝卸費；在自用岔道裝卸者，酌收調車費；貨主自行裝卸，超過規定時間者，酌收車輛延期費；貨主將貨物收據遺失，取保領貨者，酌收保領件手續費，收貨人對於貨物發生疑問，請求鐵路檢查貨物之內容者，酌收檢查費；貨物在起運站已託運而復取走，或在到達站超過規定時間而不領取者，酌收保管費，車輛業經調安準備裝車，如因貨主要求停裝者，酌收留置車輛費；貨主要求鐵路代保火險者，酌收保火險費；其他因貨物之性質關係，鐵路須特備溫暖冷藏設備者，酌收溫暖冷藏費。

丙、運費須以先付爲原則，但鐵路得斟酌情形，准許貨商到付或記賬或存付（即由貨商預繳之存款內扣付者）。

丁、如運費雜費有溢收或短收時，均按章分別退還或補收之。

三、裝運及交貨 裝運及交貨之次序與手續，亦經鐵道部規定於次：

甲、凡鐵路負責運輸之貨物，均按照次序之先後，分配車輛，順序裝運。但鐵路認爲運輸上或公益上必要之舉動時，均不在此限。又鐵路爲應貨商因貨物時價或交貨契約特別需要起見，特設優先裝運及最優先裝運辦法，另外加收運費，提前給車裝運。

1、優先裝運 貨商遇有急待起運之貨物，擬不按尋常次序而請求提前裝運者，得作爲優先裝運之貨物，提前給車裝運。

2、最優先裝運 貨商遇有更急待起運之貨物，擬不按優先裝運次序而請求更提前裝運者，作爲最優先裝運之貨物，更行提前給車裝運。

但鮮魚類、鮮肉類、鮮蔬、瓜菓、蔬菜、花草、樹木、冰、死禽獸等特種貨物。一經承運，立即給車裝運，仍照普通負責貨物，核收運費，不另加價。

乙、貨物之裝卸，概由鐵路僱工或包工辦理之，並照章核收裝卸費。但有特別情形，經鐵路認可，歸貨商自裝或自卸，或自裝卸者，得分別免收其裝費或卸費或裝卸費。惟裝卸時須有鐵路負責人員在場監視。

丙、凡託運人在專用岔道自裝之整車貨物裝妥後，車輛調至車站起運之前，經站長或貨物司事會同託運人查視後，鐵路與託運人再按照鐵路規定之整車加封辦法，各自加封。

丁、凡負責運輸之貨物，概不得由託運人隨車押運。但遇必要時，如託運人請求隨車照料，並經鐵路

許可者，須照章購三等客票，每車至多以二人爲限。

戊、貨物於託運後，如貨主請求變更，以下列各項爲限：(一)取銷貨運。(二)停止裝運。(三)中途停運。(四)中途停運之解除。(五)運回原站。(六)變更到達站。(七)停止交貨。(八)停止交貨之解除。(九)變更收貨人。(十)變更裝運之順序。請求變更時，須由託運人自起運站填具「變更託運請求書」並押蓋與託運單上同一之印章或簽字，俟鐵路認可，即可照辦。但發有提貨單者，必須將提貨單交出，始得照辦。

己、凡貨物經過變更時，得按下列各項核算運費，其已收運費之差數或餘數，應分別補收或退還之。

1、中途停運 請求中途停運時，應收其已運區間之運費。

2、變更到達站 凡變更到達站之貨物，須由貨物所在站沿途前進或後退，或須駛入另一路線者，其運費之計算方法，應先將原起運站至貨物所在站間里程，及貨物所在站至新定到達站間之里程相加，然後按照相加之總里程，計算運費。

3、運回原站 運回原站時，須照章核收已運路程及運費。

庚、凡貨物運抵到達站交貨時，收貨人對於貨物如認爲有遺失或損壞之疑點，得請求鐵路予以檢查。辛、貨物運抵到達站後，收貨人於辦公時間內，得隨時來站領取，領貨時須將貨運收據交出。如貨物到站後，超過十日尙無人領取者，鐵路即據情知照託運人，詢問關於該項貨物處置方法，託運人應迅速詳細答覆。

四、鐵路與貨商之責任 貨物經鐵路負責運輸後，鐵路與貨商之責任，規定如下：

甲、鐵路對於負責運輸之貨物，自承運之時起，至將貨物交到收貨人之時止，均屬負責期限。惟貨物運至到達站，逾辦公六小時仍不提取者，鐵路仍負保管貨物安全之責任，貨商則應負保管費之責任。

乙、凡貨物之損壞，係因天災事變或因天然腐爛者，鐵路概不負責。

丙、凡貨物內私藏危險品自行爆發起火，或因包裝不妥致損害他商貨物，或鐵路財產，以及貨主自裝卸損壞鐵路車輛等肇事，貨商應負賠償責任。

五、賠償損失辦法 貨物經鐵路承運後，如有損失，鐵路應負賠償之責任，其辦法如下：

甲、貨物如有損壞或遺失，由託運人或收貨人索償均可。惟在請求賠償以前，須到場會同處理車站站長查驗貨物損失之情形，並須在負責貨運收據或提貨單上註明，然後於最短期內，填具鐵路所備之「賠償請求書」一份，連同有關之各項單據，一併交該處站長，由站長轉送車務處長查核辦理。並開具「賠償請求書收據」一紙，交付請求賠償者，以爲日後領取賠償金之憑證，如不依照上述一切手續，而請求賠償，鐵路得拒絕處理之。

乙、貨商請求賠償後，鐵路應迅速調查，並於查詢各事完畢後，應將賠償事項立即決定。

丙、賠款價格，以該項貨物在起運站託運時之同樣貨物普通市價爲標準。

丁、鐵路在已付賠償以後，如將遺失貨物查出，即須通知請求賠償人，可將鐵路已付之賠款退還，領取貨物，如發出此項通告後，逾一月尚無人領取，則該項貨物，當由鐵路自決處理之。

第三目 聯運摘要

旅客起訖站，不同在一路線上，而需乘他路客車者，須購聯運票。此項客票亦分單程回程聯運客票，聯運來回遊覽票，中國週遊票，團體聯運票，學生減價聯運票等數種。

一·聯運規章略述

聯運票、聯運來回遊覽票、中國週遊票、團體聯運票、學生減價聯運票等，係將所經聯運各路之本路票價相加而得。如欲乘坐特別快車者，應於購票時聲明，另購特別快車加價票，如須佔用床位者，應另購特別快車坐位及床位票。

一·行車時間之銜接 各路在聯絡車站之開到時刻，均互相銜接，而以特別快車所定時刻，尤為準確。故旅客換車或感便利迅速，可免除在聯絡站之等候與延誤。更有直達通車者，如北寧、津浦兩路之平浦通車，及京滬、滬杭甬之京杭通車，客車上均設備臥鋪，雖至聯絡車站，亦不須換車，既省去換車之麻煩，又不貽誤時刻，旅客尤為舒適。

二·退還票價 關於旅客退還票價，於「旅客須知」一節內，已述大概。至於聯運旅客退還票價之手續，亦可依照前述辦理。惟聯運車票，如係由旅行業代售處購得者，必須向原代售處請求退還。

三·聯運行李掛票手續 聯運行李運輸，與旅客須知節內所述行李運輸，大致相同。惟掛票時須黏貼到達路卸站標籤一紙，又有特製布質號牌一種，一端繫以鉛絲布上留有空白地位，以便旅客自行填寫，繫於行李之上，俾便於提取。

四·中途提取行李手續 旅客在中途如欲將行李提取者，其手續分述於左：

甲、於報運時聲明提取，並在客票上蓋戳「行李運至某某車站」字樣，方可取出。若在中途車站，再請求將行李掛號運至終止站時，該中途車站之行李司事，見客票上蓋有上項戳記，即可承認，准將上項行李重新掛號過磅。如有逾限重量，應照章補足未畢行程之運費。

乙、在中途聲明提取行李時，須於下車之前一停車地點，預先通知車守，亦可取出。

丙、旅客如欲中途車站提取一部份者亦可照辦，惟須將行李票交站長詳細註明。或將車票及行李票交出查驗，由行李司事在行李票上，詳細註明，方可取出。

一·貨物負責聯運

凡鐵路負責運輸之貨物，由一路線上起運，而到達在另一路線上者，為貨物負責聯運，此項聯運，應以互通車輛為原則。凡整車物，可直接到達站，無須在各路聯絡站換車。倘因江河阻隔，致不能互通車輛者，各路商訂有裝卸駁運等辦法，所有駁運過江派警看護等事務，全歸鐵路負責辦理，並負賠償損失責任。至於貨商方面，祇在起運站起聯運貨票或提貨單一張，在各路聯絡站不再另行起票。故於商貨極為便利。

我國自民國十七年，因戰事影響，聯運事業，停頓甚久，現鐵路已實行負責運輸，並積極推行負責貨物聯運。乃於二十二年九月第十六次國內聯運會議通過。負責貨物聯運暫行辦法，定於同年十一月一日起，實行恢復全國聯運，俾能聯成一氣，以便貨商。

三·本路與公路聯運

鐵路與公路聯運，無論起訖站點，在公路上或鐵路上祇須在起站購買聯票一張，直至到達站，中間無須其他手續。其便利與鐵路聯運或鐵路與輪船聯運相同。茲將本路與公路各站聯運，分述於後：

一·粵漢鐵路與湖南省公路旅客聯運 兩路聯運，暫定下列各車站：

在湘公路局湘粵線 湘潭東、南嶽、衡陽、郴縣、宜章。

湘黔線 湘潭西、湘鄉、永豐、資慶。

以上各線皆以鐵路局之長沙東站，爲兩路聯運之聯絡站。

南段則以碎石、樂昌、曲江、英德、源潭、新街、廣州南等。

聯運區間，所有沿途名勝地點之聯運旅客遊覽來回票，其票價在湘鄂路按照原定票價以七五折扣收，公路局按照原定票價以九折扣收。發行聯運旅客遊覽來回票，限以湘鄂路之漢口及武昌總站兩站爲起點，公路局之南嶽站爲終點。

聯運票單程有效期限，規定發售之日起，以三日爲限。

行李運輸湘鄂段照鐵路辦法頭等免費八十公斤，二等免費六十公斤，三等免費四十公斤。每逾二十公斤者，每里收費二厘。

公路局不分等級，每人所帶行李未超過三十磅（十三公斤半）者，准予免費。逾重以二十磅（九公斤）起碼計算。公路至少從四十里起碼，不滿四十里亦作四十里計算，四十里以上，以五里爲單位，每十磅每五里收洋五釐。

一、粵漢南段與清銀公路旅客聯運 聯運路段，限定由黃沙及西村兩站至清遠、龍塘、百嘉三站，爲發售聯運客票車站。以銀盞坳站爲聯絡站。聯運客票暫售二等客票（在清銀未設頭二等座時，鐵路暫不發頭二等聯票）。兩路在銀盞坳站接送旅客，訂有一定時間。倘汽車因故逾時到聯絡站，致旅客不及乘搭該項列車時，旅客得憑該聯票向銀盞坳站長聲明，由該站長簽字票上，仍准乘搭當日之其他列車。但逾日即作無效。

鐵路載運旅客至聯絡站，倘公路方面因故無汽車接載時，旅客得免費乘車至滘江口站，並得憑該聯票向滘江口站站長聲明，領取輪船費六毫，俾可轉搭輪船，前往清遠。

三·鐵路與輪船負責聯運

鐵路與輪船聯運，其功用與鐵路聯運同。所有在鐵路與輪船聯絡地方之裝卸貨車事務，全歸鐵路與輪船負責辦理。現國有鐵路與國營招商局，正在積極籌劃中。

第四目 粵漢鐵路運價現狀

吾國國有諸路，向以財政不統一，管理不統一，以致所訂運價，彼此各不相侔，備極紛歧，且一路有一路之運價，多修一路即多一種運價之產生，較諸歐陸諸國運價劃一者固相去甚遠，即與美國分區運價相較，亦覺軒輊太甚。各路基本運價既各不同，而各等間之比率，全線段落之劃分，遞遞遞減之比率，與夫整車零担間之比例，亦均彼此互異。雖云各路情形不同，然其所異者，究有充分之理由與否？亦殊屬疑問也。現在各路之基本運價，雖名義上係根據運輸成本而來，然有因歷年加價之故，去成本已遠；有因運輸成本計算方法不確，而不能認為以成本為依據者；故謂吾國鐵路運價成本為制定之基礎一語，亦未必能認為無誤也。

一·湘鄂段

一·基本運價 粵漢路湘鄂段之基本運價，係根據該路每公噸每公里之營業用款大洋九釐八毫，酌加百分之十五，作為整車六等最遠區間之基價，故其基本運價為一分一釐三毫。

二·全線段落

全線計分五段，自一公里至五百公里，均一律以一百公里為一段。

三·遞減比率

湘鄂段採用遞近遞加辦法，且其遞加比率，並不按最遠區間之六等基本運費核算，而按九釐八毫之運輸成本遞加。故整車六等之各段基本運費應如下列：

段 別	遞 加 率	乘 運 輸 成 本	等 於 基	價
一—一〇〇	一·三五	乘 ·〇〇九八	等於	·〇一三三三
一〇一—二〇〇	一·三〇	乘 ·〇〇九八	等於	·〇一二七四
二〇一—三〇〇	一·二五	乘 ·〇〇九八	等於	·〇一二二五
三〇一—四〇〇	一·二〇	乘 ·〇〇九八	等於	·〇一一七六
四〇一—五〇〇	一·一五	乘 ·〇〇九八	等於	·〇一一三〇

四·零擔整車比例

該段有「零担」運費，係照整車加百分之三十。自實行整車及不滿整車兩級制後，即將五十公斤運費照零担運費二十分之一計算，致現在不滿整車運費（即每五十公斤運）亦為較整車加百分之三十。

五·基本運費之變遷

上列基本運費因營業不振，業經分別核減，計頭二等減二成，三等至六等減一成，故現在之實在運費與上表所列之六等價，微有出入也。

粵漢鐵路湘鄂段整車運費表

第六章 旅運便覽

乙·貨運基本運價 貨物分整車及不滿整車兩種，各以段別規定之，如下列四表：

一·株衡段整車運輸（每公噸每公里）

各區距離	貨等					
	一	等二	等三	等四	等五	等六
一一二〇	0.036000	0.035000	0.034100	0.033200	0.032300	0.031400
一一一五〇	0.036000	0.035000	0.034100	0.033200	0.032300	0.031400
五一—一〇〇	0.036000	0.035000	0.034100	0.033200	0.032300	0.031400
一〇一—二〇〇	0.036000	0.035000	0.034100	0.033200	0.032300	0.031400
二〇一以上	0.035000	0.034000	0.033000	0.032000	0.031000	0.030000

二·衡樂段整車運輸（每公噸每公里）

各區距離	貨等					
	一	等二	等三	等四	等五	等六
一一二〇	0.035000	0.034000	0.033000	0.032000	0.031000	0.030000
一一一五〇	0.035000	0.034000	0.033000	0.032000	0.031000	0.030000

一—一〇	0.00013280	0.00013290	0.00002110	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300
二—一五〇	0.00013280	0.00013280	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300
五—一〇〇〇	0.00013280	0.00013280	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300
一〇—一〇〇〇	0.00013280	0.00013280	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300
二〇—一以上	0.00013280	0.00013280	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300	0.00002300

三·貨物運費等級

粵漢鐵路貨物運輸，其計算運輸成本，與全國各路，雖有不同，然貨物之等級，則悉按照鐵道部公佈「中國鐵路貨物分等表」之規定，計算運費，該表共分礦產、農產、森林、禽畜、工藝五門，都五十六類，倘有危險物品、牲畜、車輛、飛機、船隻、靈柩、金銀貨幣、輕笨貨物，以及貴重物品各項等級運費之規定，經鐵道部七次審訂，現在施行者，為二十六年一月一日所公佈，各路較大之車站，均有出售，旅客欲詳知貨物之等級，當須購閱是項表冊，至其大略之劃分，則本書摘要錄之，列表於次：

等級	貨物名稱
第一級	雜貨（只適用不滿整車運費） 優等毛織品及疋頭 優等酒 普通化粧
一級	品 絲織疋頭 服飾用皮貨（除另定外） 綢緞 緞綾 絲絨紗羅 優等紙煙捲 熱貴重獸皮

第五級	第四級	第三級	第二級
<p>生鐵 高梁 米(除另定外) 穀 豆(除另定外) 瓜(除另定外)</p> <p>鮮蔬菜 普通木料 杉木 粗磁器 米糖 手織土布</p>	<p>活家禽 鮮水果(除另定外) 乾蔬菜 普通藥材(除另定外) 蓮子 菜子 鮮竹筍 優等木料(除另定外) 小豬 死家禽(除另定外)</p> <p>尋常獸毛 藕粉 普通棉疋頭 肥田料 普通紙 蔴包</p> <p>普通食鹽 普通棉紗 麵粉(除另定外) 未製普通煙葉 牲腸 普通生棉花 普通鐵器 普通草帽 鮮蛋 花卉 乾魚蝦</p> <p>普通玻璃器具</p>	<p>乾果(除另定外) 普通茶葉(除另定外) 豆油 花生油 菜油 桐油 豬油 醬油 茶油 赤柏 乾竹筍 銅幣 優等食鹽 優等棉紗 優等糖 漆(除另定外) 精細傢具(除另定外) 通心粉及機麵 雕刻品 普通磁器</p>	<p>毛髮 精製棉紗疋頭 汽油 普通毛織品及疋頭 精細傢具(除另定外)</p> <p>普通紙煙捲 優等紙 銅 錫 穀果(除另定外) 普通酒 鑛砂(除另定外) 魚秧(只適用不滿整車運費) 機器(完好者除另定外) 照相片 生野獸皮 貴重木質 精細玻璃</p>

級	級六第
粗紙 木炭 大小麥 蕎麥 百合 草種子 秧苗 茶子	普通肥皂 普通傢具 蔴
煤 生熟石灰 穀殼 粗石料 牲骨 粗瓦盆鉢(國產) 普通	磚瓦 柴薪 稻草 泥沙 冰水 木屑

四·整車貨物運價表

客貨運費之基本運價，已略如前述，整車貨物運價，係以每公噸計算，而不滿整車之貨物運價，則以二十五公斤計算，茲就粵漢鐵路管理局營業處編印之貨物運價表，摘取廣州南站至沿途各站之整車貨物運價表，列之於次，以供參閱，且可概其餘也。

廣州南站(每公噸運價)

至各站里	程頭等(元)	二等(元)	三等(元)	四等(元)	五等(元)	六等(元)
武昌東站	一〇九六	三五〇	四二二	二五〇	一一一	二〇〇
武昌總站	一〇九〇	三五〇	三〇〇	四二二	二五〇	一一一
余家灣	一〇八六	三五〇	三〇〇	四二二	二五〇	一一一

第六章 旅運便覽

橋頭驛	七五六	三四・一二	二九・六四	二四・四六	一九・九八	一四・八二	一〇・三四
高家坊	七六九	三四・二〇	二九・七一	二四・五二	二〇・〇三	一四・八五	一〇・三六
白水	七八八	三四・三二	二九・八一	二四・六一	二〇・一〇	一四・九一	一〇・三九
汨羅	八〇六	三四・四四	二九・九一	二四・六九	二〇・一六	一四・九五	一〇・四三
桃林寺	八二一	三四・五三	二九・九九	二四・七六	二〇・二二	一四・九九	一〇・四五
黃沙街	八二九	三四・五八	三〇・〇三	二四・七九	二〇・二四	一五・〇二	一〇・四七
蔡家灣	八四四	三四・六七	三〇・一一	二四・八六	二〇・三〇	一五・〇六	一〇・四九
蘆塘	八五七	三四・七六	三〇・一八	二四・九二	二〇・三五	一五・〇九	一〇・五一
岳陽	八七一	三四・八四	三〇・二六	二四・九八	二〇・四〇	一五・一三	一〇・五四
城陵磯	八七九	三四・九〇	三〇・三〇	二五・〇二	二〇・四二	一五・一五	一〇・五六
雲溪	八九三	三四・九八	三〇・三八	二五・〇八	二〇・四七	一五・一九	一〇・五八
路口舖	九〇五	三五・〇三	三〇・四二	二五・一一	二〇・五〇	一五・二一	一〇・六〇
臨湘	九一七	三五・〇三	三〇・四二	二五・一一	二〇・五〇	一五・二一	一〇・六〇

霞 凝	七四八	三四·〇七	二九·五九	二四·四三	一九·九五	一四·八〇	一〇·三二
長沙北站	七三三	三三·九八	二九·五一	二四·三六	一九·九〇	一四·七六	一〇·二九
新 河	七三五	三三·九九	二九·五二	二四·三七	一九·九一	一四·七六	一〇·三〇
長沙東站	七三一	三三·九六	二九·五〇	二四·三五	一九·八九	一四·七五	一〇·二九
長沙南站	七二五	三三·九三	二九·四七	二四·三三	一九·八七	一四·七四	一〇·二八
大托舖	七一四	三三·八六	二九·四一	二四·二八	一九·八三	一四·七一	一〇·二六
易家灣	七〇一	三三·七七	二九·三四	二四·二二	一九·七八	一四·六七	一〇·二四
株 洲	六八〇	三三·二六	二八·九〇	二三·八五	一九·四九	一四·四五	一〇·〇九
涿 口	六六三	三三·八四	二八·五四	二三·五五	一九·二五	一四·二七	九·九七
三 門	六五二	三三·五六	二八·三〇	二三·三五	一九·〇九	一四·一五	九·八九
昭 陵	六四五	三三·三八	二八·一五	二三·二二	一八·九九	一四·〇七	九·八四
益 田	六三九	三三·二三	二八·〇二	二三·一一	一八·九〇	一四·〇一	九·八〇
朱 亭	六二三	三一·八三	二七·六七	二二·八三	一八·六七	一三·八四	九·六八

石 灣	六〇八 三一・四五 二七・三五 二二・五六 一八・四六 一三・六七 九・五七
衡 山	五九七 三一・一七 二七・一一 二二・三六 一八・三〇 一三・五六 九・四九
霞 流 市	五八一 三〇・七七 二六・七六 二二・〇七 一八・〇七 一三・三八 九・三八
大 堡	五六六 三〇・三九 二六・四四 二一・八〇 一七・八五 一三・二二 九・二七
茶 山 坳	五五五 三〇・一一 二六・二〇 二一・六〇 一七・六九 一三・一〇 九・一九
衡 陽	五四四 二九・八四 二五・九七 二一・四〇 一七・五三 一二・九八 九・一一
東 陽 渡	五三三 二九・五六 二五・七三 二一・二一 一七・三八 一二・八六 九・〇三
觀 音 橋	五二〇 二九・二三 二五・四五 二〇・九七 一七・一九 一二・七二 八・九四
瓦 園	五〇六 二八・八八 二五・一四 二〇・七二 一六・九九 一二・五七 八・八四
暫 橋	四九〇 二八・三二 二四・六六 二〇・三二 一六・六七 一二・三三 八・六八
耒 陽	四八二 二七・九九 二四・三八 二〇・〇九 一六・四八 一二・一九 八・五八
小 水 舖	四六九 二七・四六 二三・九三 一九・七一 一六・一七 一一・九六 八・四三
公 平 墟	四五七 二六・九七 二三・五一 一九・三五 一五・八九 一一・七五 八・二九

岐門	泗公坑	羅家渡	坪石	白石渡	太平里	鄧家塘	良田	坳上	郴縣	許家洞	棲鳳渡	高亭司
二九六	三一											
一六·七三	一七·七九	一八·四四	一八·九五	二〇·〇二	二〇·八〇	二一·七四	二二·〇九	二二·七四	二三·九六	二四·六九	二五·七〇	二六·二七
一四·四〇	一五·三五	一五·九三	一六·三八	一七·三三	一八·〇三	一八·八七	一九·一九	一九·七六	二〇·八五	二一·五一	二二·四二	二二·九一
一一·九七	一二·七三	一三·二一	一三·五七	一四·三四	一四·九一	一五·五九	一五·八五	一六·三一	一七·二〇	一七·七二	一八·四五	一八·八六
九·六三	一〇·二九	一〇·六九	一〇·九九	一一·六五	一二·一四	一二·七二	一二·九四	一三·三四	一四·〇九	一四·五四	一五·一七	一五·五〇
七·二〇	七·六七	七·九七	八·一九	八·六七	九·〇二	九·四四	九·五九	九·八九	一〇·四三	一〇·七六	一一·二一	一一·四五
四·八六	五·二二	五·四五	五·六一	五·九七	六·二四	六·五六	六·六八	六·九〇	七·三二	七·五八	七·九三	八·〇九

第六章 旅運便覽

波羅坡	英德	河頭	沙口	大坑口	烏石	馬壩	曲江	河邊廠	黎鋪頭	楊溪	樂昌	永濟橋
一二九	一四二	一五四	一七六	一九一	一九七	二一〇	二二五	二三七	二四二	二六二	二七四	二八三
六·四〇	七·二四	八·〇八	九·五一	一〇·四八	一〇·五二	一〇·五二	一〇·五二	一三·四五	一三·七八	一五·〇〇	一五·七五	一五·七五
五·四九	六·二一	六·九三	八·一五	八·九八	九·〇二	九·〇二	九·〇二	一一·五三	一一·八〇	一二·八六	一三·五二	一三·五三
四·五八	五·一八	五·七八	六·七九	七·四八	七·五一	七·五一	七·五一	九·六一	九·八四	一〇·七二	一一·二六	一一·二六
三·六六	四·一四	四·六二	五·四三	五·九九	六·〇二	六·〇二	六·〇二	七·六八	七·八七	八·五七	九·〇一	九·〇三
二·七五	三·一一	三·四七	四·〇八	四·四九	四·五一	四·五一	四·五一	五·七六	五·九〇	六·四三	六·七七	六·七七
一·八三	二·〇七	二·三一	二·七一	二·九九	三·〇一	三·〇一	三·〇一	三·八四	三·九四	四·二九	四·五一	四·五三

大 朗	江 村	郭 塘	新 街	樂 同	軍 田	銀 盞 坳	迎 嘴	源 潭	冠 江 口	舊 橫 石	黎 洞	連 江 口
一 六	二 一	二 七	三 一	三 六	四 三	五 八	六 七	七 三	八 三	九 五	一 〇 六	一 二 〇
一 〇 一	一 〇 六	一 三 六	一 五 六	一 八 二	二 一 七	二 九 〇	三 三 四	三 六 二	四 一 〇	四 六 七	五 一 八	五 八 二
〇 八 六	〇 九 〇	一 一 七	一 三 四	一 五 五	一 八 六	二 四 九	二 八 六	三 一 〇	三 五 一	四 〇 一	四 四 五	四 九 九
〇 七 二	〇 七 六	〇 九 八	一 一 二	一 三 〇	一 五 五	二 〇 七	二 三 八	二 五 八	二 九 三	三 三 四	三 七 〇	四 一 六
〇 五 八	〇 六 一	〇 七 八	〇 九 〇	一 〇 四	一 二 四	一 六 六	一 九 〇	二 〇 七	二 三 四	二 六 七	二 九 六	三 三 三
〇 四 三	〇 四 六	〇 五 八	〇 六 七	〇 七 八	〇 九 三	一 二 五	一 四 三	一 五 五	一 七 六	二 〇 〇	二 二 二	二 五 〇
〇 二 九	〇 三 九	〇 三 九	〇 四 五	〇 五 二	〇 六 二	〇 八 三	〇 九 五	一 〇 三	一 一 七	一 三 四	一 四 八	一 六 六

小坪	一·二	一·〇一	〇·八六	〇·七二	〇·五八	〇·四三	〇·二九
廣州西站	五	一·〇一	〇·八六	〇·七二	〇·五八	〇·四三	〇·二九

五·客票價目

客票基本運價，已略如前述，茲將廣州南站至沿途各站之各等客票價目，列表於次：其餘各站之票價，粵漢路局印有各站票價目表，規定詳明，旅客可以購閱。

由廣州南站

至各站頭	等(元)	二(元)	三(元)
廣州西站	·三〇	·二〇	·一〇
小坪	·四五	·三〇	·一五
大朗	·六〇	·四〇	·二〇
江村	·九〇	·六〇	·三〇
郭塘	一·〇五	·七〇	·三五
新街	一·二〇	·八〇	·四〇

至各站頭	等(元)	二(元)	三(元)
樂同	一·三五	·九〇	·四五
軍田	一·六五	一·一〇	·五五
銀盞坳	二·二五	一·五〇	·七五
迎嘴	二·五五	一·七〇	·八五
源潭	二·八五	一·九〇	·九五
琶江口	三·一五	二·一〇	一·〇五

黎舖頭	河邊廠	曲江	馬壩	烏石	大坑口	沙口	河頭	英德	波羅坑	連江口	黎洞	舊橫石
九·一五	九·〇〇	八·五五	七·九五	七·五〇	七·二〇	六·六〇	五·八五	五·四〇	四·九五	四·五〇	四·〇五	三·六〇
六·一〇	六·〇〇	五·七〇	五·三〇	五·〇〇	四·八〇	四·四〇	三·九〇	三·六〇	三·三〇	三·〇〇	二·七〇	二·四〇
三·〇五	三·〇〇	二·八五	二·六五	二·五〇	二·四〇	二·二〇	一·九五	一·八〇	一·六五	一·五〇	一·三五	一·二〇
楊溪	樂昌	永濟橋	岐門	泗公坑	羅家渡	坪石	白石渡	太平里	鄧家塘	良田	坳上	郴縣
九·九〇	一〇·二〇	一〇·五〇	一〇·九五	一一·五五	一一·八五	一二·〇〇	一二·六〇	一二·九〇	一三·三五	一三·六五	一三·九五	一四·五五
六·六〇	六·八〇	七·〇〇	七·三〇	七·七〇	七·九〇	八·〇〇	八·四〇	八·六〇	八·九〇	九·一〇	九·三〇	九·七〇
三·三〇	三·四〇	三·五〇	三·六五	三·八五	三·九五	四·〇〇	四·二〇	四·三〇	四·四五	四·五五	四·六五	四·八五

第六章 旅運便覽

許家洞	一四・八五	九・九〇	四・九五
棲鳳渡	一五・四五	一〇・三〇	五・一五
高亭司	一六・〇五	一〇・七〇	五・三五
公平墟	一六・六五	一一・一〇	五・五五
小水舖	一六・九五	一一・三〇	五・六五
耒陽	一七・四〇	一一・六〇	五・八〇
哲橋	一七・七〇	一一・八〇	五・九〇
瓦園	一八・三〇	一二・二〇	六・一〇
觀音橋	一八・六〇	一二・四〇	六・二〇
東陽渡	一九・〇五	一二・七〇	六・三五
衡陽	一九・三五	一二・九〇	六・四五
茶山坳	一九・六五	一三・一〇	六・五九
大堡	二〇・一〇	一三・四〇	六・七〇

霞流市	二〇・五五	一三・七〇	六・八五
衡山	二一・〇〇	一四・〇〇	七・〇〇
石灣	二一・三〇	一四・二〇	七・一〇
朱亭	二一・七五	一四・五〇	七・二五
塗田	二二・二〇	一四・八〇	七・四〇
昭陵	二二・三五	一四・九〇	七・四五
三門	二二・六五	一五・一〇	七・五五
淶口	二二・九五	一五・三〇	七・六五
株洲	二三・四〇	一五・六〇	七・八〇
易家灣	二四・一五	一六・一〇	八・〇五
大托舖	二四・四五	一六・三〇	八・一五
長沙南站	二四・七五	一六・五〇	八・二五
長沙東站	二五・〇五	一六・七〇	八・三五

新河	二五·〇五	一六·七〇	八·三五
長沙北站	二五·〇五	一六·七〇	八·三五
霞凝	二五·五〇	一七·〇〇	八·五〇
橋頭驛	二五·八〇	一七·二〇	八·六〇
高家坊	二六·一〇	一七·四〇	八·七〇
白水	二六·七〇	一七·八〇	八·九〇
汨羅	二七·三〇	一八·二〇	九·一〇
桃林寺	二七·七五	一八·五〇	九·二五
黃沙街	二七·九〇	一八·六〇	九·三〇
榮家灣	二八·三五	一八·九〇	九·四五
蘆塘	二八·八〇	一九·二〇	九·六〇
岳陽	二九·二五	一九·五〇	九·七五
城陵磯	二九·四〇	一九·六〇	九·八〇
雲溪	二九·八五	一九·九〇	九·九五
路口舖	三〇·一五	二〇·一〇	一〇·〇五
臨湘	三〇·六〇	二〇·四〇	一〇·二〇
羊樓司	三一·〇五	二〇·七〇	一〇·三五
趙李橋	三一·三五	二〇·九〇	一〇·四五
茶菴嶺	三一·六五	二一·一〇	一〇·五五
蒲圻	三一·九五	二一·三〇	一〇·六五
中秋舖	三二·四〇	二一·六〇	一〇·八〇
汀泗橋	三三·〇〇	二二·〇〇	一一·〇〇
咸寧	三三·三〇	二二·二〇	一一·一〇
官埠橋	三三·四五	二二·三〇	一一·一五
賀勝橋	三四·〇五	二二·七〇	一一·三五
山坡	三四·二〇	二二·八〇	一一·四〇

土地堂	三四·六五	二三·一〇	一一·五五					
紙坊	三五·一〇	二三·四〇	一一·七〇					
鮎魚套	三五·七〇	二三·八〇	一一·九〇					
余家灣	三五·七〇	二三·八〇	一一·九〇					
				漢口	三六·一五	二四·一〇	一一·〇五	
				武昌東站	三六·〇〇	二四·〇〇	一一·〇〇	
				武昌總站	三五·七〇	二三·八〇	一一·九〇	

第一節 車程站驛

第一目 全路站驛

一、幹線車站

粵漢鐵路全路車站，共計一百一十五個，在正線者為九十八個，計粵境三十四站，湘境四十八站，鄂境十六站，支線除廣三鐵路，計設站十七處外，黃埔支線之站名設備，此時尙不詳悉。茲將全路支幹路之站名設備，列表示之於左：

站名	等級	中心距離里	站間距離里	給水設備	附註
廣州南站	一等			二·四立方公尺 二·五·六立方公尺 水塔各一個	為本路起點站原名黃沙站現改名由此渡江接廣三支線

廣州西站	二等	四·〇〇〇	四·〇〇〇		原名西村站現改今名黃埔支線 由此接軌
小坪站	三等	二·五〇〇	七·五〇〇		屬廣州市區
大塹站	三等	一五·七〇〇	四·一〇〇		屬廣東番禺縣境
江村站	二等	二〇·四〇〇	四·七〇〇		
郭塘站	三等	二六·〇〇〇	五·六〇〇		
新街站	準一等	三〇·六〇〇	四·五〇〇	二五·六立方公尺水塔一個	屬廣東花縣境
樂同站	三等	三五·九〇〇	五·三〇〇		站南三華店地方為辛亥黃花崗 革命之役定計劃之地
軍田站	三等	四一·六〇〇	六·六〇〇		
銀盞坳站	二等	五〇·三〇〇	一四·七〇〇		屬廣東清遠縣境
迎嘴站	三等	六〇·五〇〇	九·九〇〇		
源潭站	準一等	七〇·三〇〇	五·五〇〇	一二三立方公尺水塔一個	
琶江口站	二等	八二·四〇〇	一〇·三〇〇		
舊橫石站	三等	九四·二〇〇	一一·八〇〇		

黎洞站	三等	一〇五・八六〇	二・五八〇	二五・六立方公尺水塔一個	屬廣東英德縣境
連江口站	準一等	一一九・四八〇	三・六六〇	一三〇立方公尺水塔一個	
波羅坑站	三等	一三八・三三〇	八・八三〇		
英德站	一等	一四一・〇三〇	三・七三〇	一七七立方公尺及二五・七立方公尺水塔各一個	本站至英德縣城修有一公里一長支線一道設有英城車站
河頭站	準一等	一五三・六一〇	三・五八〇		
沙口站	三等	一七五・九八〇	三・三三〇	二五・六立方公尺水塔一個	
大坑口站	三等	一七九・七六〇	一四・七八〇		屬廣東曲江縣境
烏石站	準二等	一八六・〇七〇	五・三三〇	二五・六立方公尺水塔一個	
馬壩站	同	二〇九・三四〇	三・二七〇		
曲江站	一等	二二四・一五〇	一四・八二〇	一一二立方公尺水塔一個	本站原名韶州站爲清韶州府治株韶段以此爲起點
河邊廠站		二二六・八三〇	二・六六〇		本站專爲運銷當地煤鐵而設
黎舖頭站	四等	二四一・五二〇	四・六八〇		
楊溪站	四等	二六一・二六〇	一九・七五〇		屬廣東樂昌縣境

樂昌站	準一等	二七三·九〇〇	三·六零	一四二立方公尺水塔一個	
永濟橋站		二八二·七三九	八·八八三		
岐門站	準四等	二九五·四八八	三·六四五		
泗公坑站		三〇〇·三七七	一四·八二元		
羅家渡站	準四等	三八·六三八	八·三三二		
坪石站	四等	三五·四八一	六·八三四	一〇〇立方公尺水塔一個	為本路在粵境最後一站亦即粵粵交通之孔道
白石渡站	準四等	三四〇·八〇〇	一五·三三九		為本路入湘境第一站屬湖南宜章縣境
太平里站	同	三五·六八二	一〇·八六二		
鄧家塘站	同	三六四·六〇〇	三·九八	五〇立方公尺水塔一個	屬湖南郴縣境
良田站	同	三六九·七〇〇	五·一〇〇		
坳上站	同	三七八·八四〇	九·一四〇		
郴縣站	三等	三九六·七三一	一七·八九一	一〇〇立方公尺水塔一個	原名郴州站現改郴縣站
許家洞站	準四等	四八·〇一一	二·二八〇		

樓風渡站	同	四五·七三	七·七〇			
高亭司站	同	四九·五九	三·八〇	五〇立方公尺水塔一個	屬湖南永興縣境	
公平坡站	同	四六·四二	一六·八〇		屬湖南耒陽縣境	
水小舖站	同	四八·七二	二·九〇			
耒陽站	三等	四八·〇七	三·七〇	一〇〇立方公尺水塔一個		
哲橋站	準四等	四九·五二	八·四〇			
瓦園站	同	五〇·二五	一五·七〇	五〇立方公尺水塔一個		
觀音橋站	同	五九·六一	一四·三〇		屬湖南衡陽縣境	
東陽渡站	四等	五三·三三	三·七〇			
衡陽站	二等	五四·六〇	二·三九	一〇〇立方公尺水塔二個	原名衡州站現改名爲湘南重鎮前株韶段工程局即設於此	
茶山坳站		五四·五九	二·〇二			
大堡站	準四等	五五·七三	二·一四		屬湖南衡山縣境	
霞流市站	同	五〇·四七	一四·七四			

粵漢鐵路備覽

衡山站	四等	五六·望一	一五·九〇	五〇立方公尺水塔一個	遊南嶽者須由此下車過江
石灣站	同	六〇·七·七	一一·〇五〇		
朱亭站	同	六三·三·三	一四·六〇	一〇〇立方公尺水塔一個	屬湖南湘潭縣境
渣田站	準四等	六三·八·九	一六·六〇		屬湖南醴陵縣境
昭陵站	同	六四·一·七	五·三六〇		
三門站	同	六五·一·五	七·三六〇	五〇立方公尺水塔一個	
潯口站	四等	六六·一·八	二·三三〇		潯江大鐵橋即在附近昔爲本路湘鄂段之終點
株洲站	三等	六七·八·九	七·〇九	五〇立方公尺水塔一個	湘黔浙贛粵漢三路均在此接軌誠交通之樞紐屬湖南湘潭縣
易家灣站	四等	七〇·二·三〇	一〇·三四〇	一三·六立方公尺水塔一個	
大托鋪站	四等	七三·五·六〇	三·三三〇	同	上屬湖南長沙縣境
長沙南站	四等	七四·八·五〇	二·二九〇		
長沙東站	二等	七五·〇·五〇	五·七〇		長沙客貨運輸多在此站
長沙北站	四等	七三·八·四〇	二·二七〇		本站附近新河站有水塔及加煤設備旅客乘車者甚少故未列

霞凝站	同	七五〇・六〇	一四・七〇		
橋頭驛站	同	七五五・七〇	七・七〇		
高家坊站	四等	七六八・九〇	一三・六〇	一六立方公尺水塔一個	原名沙河站屬湖南湘陰縣境
白水站	同	七七八・八〇	一八・九〇		
汨羅站	同	八五五・〇〇	一七・八〇	九一立方公尺水塔一個	春秋戰國時楚三閭大夫屈原投江處即在站之附近
桃林寺站	同	八〇〇・三〇	一五・二五		
黃沙街站	同	八八八・七〇	八・四〇		屬湖南岳陽縣境
榮家灣站	同	八四三・九〇	一五・七〇	一六立方公尺水塔一個	
蘆塘站	同	八五五・七〇	一三・八〇		
岳陽站	二等	八七〇・三〇	一三・五〇	九一立方公尺水塔一個	
城陵磯站	四等	八六八・八〇	八・五〇		本站距城陵磯埠尙有八里之遠 附站者爲冷水舖
雲溪站	同	八九二・六〇	一三・四〇		屬湖南臨湘縣境
路口舖站	同	九四四・二〇	二二・四〇	一一・七立方公尺水塔一個	

第六章 旅運便覽

臨湘站	同	九六・二〇〇	二〇・四〇〇	同	上	原爲五里排站現因附近臨湘縣治故改今名
羊樓司站	同	九〇・三〇〇	三三・九〇〇			本站爲湘鄂二省交界之地
趙李橋站	同	九四・二六〇	三二・三〇〇	二五・六立方公尺水塔一個		屬湖北蒲圻縣境
茶菴嶺站	同	九五・五四〇	一〇・二八〇			
蒲圻站	三等	九四・七〇〇	三三・一〇〇	五六立方公尺水塔一個		
中伙鋪站	四等	九九・〇〇〇	一四・三三〇	二五・六立方公尺水塔一個		
汀泗橋站	同	九六・五〇〇	一七・五〇〇			屬湖北咸寧縣境
咸寧站	同	一〇〇・三三〇	三二・八〇〇	二五立方公尺水塔一個		
官埠橋站	同	一〇四・一八〇	四・八〇〇			
賀勝橋站	四等	一〇三・二一〇	一七・〇〇〇			屬湖北武昌縣境
山坡站	同	一〇六・二九〇	七・〇八〇			
土地堂站	同	一〇五・四〇〇	三三・三〇〇	十六立方公尺水塔一個		
紙坊站	同	一〇七・五〇〇	一六・一〇〇	二十五立方公尺水塔一個		

余家灣站	四等	一〇八五・〇七〇	七・四〇〇	十六立方水塔一個	
鮎魚套站	二等	一〇八七・九六〇	二・八二〇		赴武昌漢陽者多於此站下車
武昌總站	三等	一〇八七・六三〇	二・五二〇		原名武昌通湘門站現改今名
武昌東站	一等	一〇八七・五〇〇	七・九〇〇	九十及一百立方公尺水塔各一個	原名徐家棚站爲粵漢鐵路之終點赴漢口者多於此下車

一一・廣三支線車站

廣三支線，起自廣州對河之石圍塘，至三水縣止，長四十八公里九三。設站十七個，每日由廣州開往佛山三水兩地之車，幾每小時一次，故車行甚便，在廣州市西濠口及黃沙，均設有售票處，旅客即乘輪渡過江，至石圍塘站乘車，茲將本線各站列表於次：

站名	等級	中心距離公里	站間距離公里	給水設備	附註
石圍塘站					本站爲廣三支線之起點屬南海縣境
五眼橋站		一・七二〇	一・七二〇		
三眼橋站		四・五八〇	二・七二〇		本站附近之鹽步工業甚盛
邵邊站		七・一〇〇	二・五二〇		

粵漢鐵路備覽

譚邊站	八·六〇〇	一·五〇〇		
奇槎站	一〇·四〇〇	一·七〇〇		
點頭站	一一·六〇〇	一·三〇〇		
橫瀆站	一三·二〇〇	一·五〇〇		
佛山站	一六·五〇〇	三·三〇〇		佛山爲中國四大鎮之一工商業不讓廣州每小時均有車開行
街邊站	二〇·八七〇	三·六〇〇		
羅村站	二二·八七〇	二·七〇〇		
上柏站	二五·四〇〇	二·五〇〇		
小塘站	三〇·九〇〇	五·四〇〇		
獅山站	三三·〇〇〇	四·一〇〇		
走馬營站	三九·二〇〇	四·一〇〇		爲南海三水兩縣交界處
西南站	四二·一〇〇	四·〇〇〇		市鎮較三水縣繁盛數倍
三水站	四八·九〇〇	五·七〇〇		爲廣三支路之終點

第二目 行車時程

粵漢鐵路爲新近接軌之路，路線甚長，而前日南北兩段，各自行政，不相聯合，所駛機車，均陳舊不堪，不能任重致遠，故自株韶段接軌以後，全線直達通車，不特無此種機車，即各項車輛設備，均虞不敷，通車已及一載，而每日廣武對開之一次車，尙未實現，僅於每星期二四六各日，由廣洲開武昌直達車各一次，一三五各日由武昌開廣州直達車各一次，此外其他區間快車或混合列車，全路上下行車，混合計之，尙不足二十次，路線車次，實不相稱，最近路局已由英訂購機車及車輛，運到之後，則每日南北對開之事，即可實現。茲將本年五月五日起實行之行車次數及時間表，列之於後：

一·全路南北車各次行車時刻表

北上車即由廣州南站起至武昌東站止，沿途之各次車，如二次廣武直達特別快車，二十二次之廣武直達快車，及六次衡陽武昌間之特別快車，二十四次廣州樂昌間之旅客快車，及其他由南而北之各次區間列車均屬之，南下車即由武昌東站起南行至廣州南站止之沿途各次車，行車次數，與北上車相同。茲將各次車站時刻，除快車不停各站未列外，其他均列表於後：

至於廣三支線，即起自廣州對岸之石圍塘至三水縣止，由石圍塘至佛山鎮，修有雙軌，佛山而下至三水，則係單線，由石圍塘至佛山及三水之車次，幾每小時開車一次，交通便利，如同里闕。特併將本支兩路行車時刻列表於次：

粵漢鐵路備覽

四四四

廣三支線上行車行車時刻表

站名	車次	33	34	36	38	40	52	54	56	58	60	62	64	66	92
		三客 石快 旅車	佛客 石快 旅車	佛客 石快 旅車	三客 石快 旅車	佛客 石快 旅車	佛客 石慢 旅車	三客 石慢 旅車	佛客 石慢 旅車	佛客 石慢 旅車	三客 石慢 旅車	佛客 石慢 旅車	佛客 石慢 旅車	三客 石慢 旅車	三客 石慢 旅車
三水	到 開	9.15			15.20			6.20			11.00			17.20	13.35
西營	到 開	9.25 9.27			15.30 15.32			6.30 6.33			11.10 11.13			17.30 17.33	13.45 14.00
走馬	到 開	9.33			15.38			6.41 6.42			11.21 11.22			17.41 17.42	14.08 14.14
獅山	到 開	9.39			15.44			6.50 6.51			11.30 11.31			17.50 17.51	14.23 14.26
小塘	到 開	9.45 9.47			15.50 15.52			7.00 7.02			11.40 11.42			18.00 18.02	14.36 14.42
上柏	到 開	9.55			16.00 16.02			7.11 7.12			11.51 11.52			18.12 18.14	14.54 14.56
羅村	到 開	9.57			16.04			7.15 7.16			11.55 11.56			18.16 18.19	15.01 15.03
街邊	到 開	10.00			16.06			7.20 7.21			11.59 12.01			18.23 18.24	15.08 15.10
佛山	到 開	10.05 10.10	12.45	14.45	16.10 16.15	21.45	6.30 6.37	7.26 7.31	8.45	10.45	12.06 12.11	13.45	16.45	18.29 18.32	15.17 15.32
橫濱	到 開	10.15	12.50	14.50	16.20	21.50	6.36 6.37	7.37 7.38	8.51 8.52	10.51 10.52	12.17 12.18	13.51 13.52	16.51 16.52	18.33 18.39	15.41 15.42
點頭	到 開	10.17	12.52	14.52	16.22	21.52	6.40 6.41	7.41 7.42	8.55 8.56	10.55 10.56	12.21 12.22	13.55 13.56	16.55 16.56	18.42 18.43	15.46 15.47
奇燈	到 開	10.19	12.54 12.55	14.54 14.55	16.24	21.54 21.55	6.43 6.44	7.44 7.45	8.58 8.59	10.58 10.59	12.24 12.25	13.58 13.59	16.58 16.59	18.45 18.46	15.51 15.52
譚邊	到 開	10.21	12.57	14.57	16.26	21.57	6.47 6.48	7.48 7.49	9.02 9.03	11.02 11.03	12.28 12.29	14.02 14.03	17.02 17.03	18.49 18.50	15.56 15.57
邵邊	到 開	10.24	13.00	15.00	16.29	22.00	6.50 6.51	7.51 7.52	9.05 9.06	11.05 11.06	12.31 12.32	14.05 14.06	17.05 17.06	18.52 18.53	16.01 16.02
三眼橋	到 開	10.27	13.04 13.05	15.04 15.05	16.32	22.04 22.05	6.55 6.56	7.56 7.57	9.10 9.11	11.10 11.11	12.36 12.37	14.10 14.11	17.10 17.11	18.57 18.58	16.06 16.07
五眼橋	到 開	10.31	13.09 13.10	15.09 15.10	16.36	22.09 22.10	7.00 7.01	8.00 8.01	9.15 9.16	11.15 11.16	12.41 12.42	14.15 14.16	17.15 17.16	19.02 19.03	16.11 16.12
石圍塘	到	10.35	13.15	15.15	16.40	22.15	7.05	8.05	9.20	11.20	12.46	14.20	17.20	19.07	16.17

第三節 沿途城市指南

第一目 廣州

廣州爲粵漢鐵路之起點，亦即中國最南之一鉅大都市，因其位於北緯二十三年度十二分，及東經一百一十三度，地近熱帶，且得海洋氣候爲之調和，故氣候溫煦，與本路終點之武漢，迥異其情，旅行此路者，如遇春冬二季，在廣州可着單夾棉衣，而一出五嶺，到達湘境，即非着厚棉衣不可，一履鄂境，更非皮衣莫可禦寒矣。至如風俗人情，貨幣使用，與湘鄂兩省，不同之處甚多，後當分別詳述，以供旅客之參考焉。

夷考廣東一省，在五帝以前，頗無可稽，三王之時，禹貢稱揚州徼外地，蓋即指此。春秋戰國時代，稱爲百粵地，秦時置南海郡，西漢初年，任囂據其地，以屬趙佗，佗乃以其地稱南越國，唐置嶺南道，五代劉隱，復據其地稱曰南漢，宋爲廣南東路，後又分屬爲廣南西路，元時省其文，而置爲廣東道，廣東之名自此始，明初改爲廣東行省，清代及民國成立，均仍其舊，而沿稱廣東省焉。

廣州形勢，實可謂礪山帶河，險阻之地也。蓋以東臨鉅海，北負高山，附廓之處，原野綿邈，土壤肥沃，而港汊紛錯，水道縱橫，上東石門，下敵扶胥，外扼虎門之險，內當三江之匯，由是形勢益雄，門戶益固，此其所以成爲中國南部之鉅都，蓋有由來矣。

且自五代以來，逮乎宋元，中原多故，人民避亂南遷者，接踵而至，於是修治城垣，浚濬濠溝，代遠年久，乃成大都，宋端宗時更爲偏安之帝都，厥後以鴉片戰爭，而啓中國之門戶，以黃花岡之役，而爲中

國革命之策源地。今且以粵漢鐵路通車之故，成爲中原各省出海之尾閘，設東北有事，則此南門之鎖鑰，不更成爲我國存亡之所繫乎？爰將廣州之各項情形，錄列於此，一以資旅行斯地者之指南，再則示全國人民關於斯地之重要情況也。

一．城市概況

按廣州建城，始自周秦之際，越民雜處，因五仙牧羊遺民禾穗故事，遂於其地築南武城，羊城之名，卽自此始。其後任囂趙佗，相繼增築，是爲越城。漢刺史步騭，鬪番山之北，以推廣故越城之基地。唐節度使劉隱，更鑿禹山，以益南城，番禺之名，卽因此二山也。宋經略使魏瓘，加築子城，又築東西南三面之甕城，熙寧初年，呂居簡、王靖重修東城合子城而爲一。嘉定三年，經略使陳峴，以城南圍闌稠密，無所捍蔽，乃增築兩翅城，名曰雁翅城，開慶元年，經略使謝子強，大修城壁，城外築牛馬牆，高六尺，雁翅城下，則植以水柵，翼而至海，凡諸舊址，至明代築城時，多不存在，明洪武十三年，永嘉侯朱亮祖，以舊城低隘，請連三城爲一，闢東西山麓以廣之，卽前所謂內城是也。謂之舊城，周二十一里三十二步，高二丈八尺，上廣二丈，下廣三丈五尺，爲城門凡七，曰正北門，稍東曰小北門，曰正東門，曰正西門，曰正南門，稍東曰定海門，西曰歸德門，以後迭加修築。明嘉靖四十二年，總督吳桂芳，自西南角樓，以及五羊驛，環繞東南角樓，增築城牆，以固防禦，長一千一百二十四丈，高二丈八尺，周三千七百八十六丈，爲城門八，東曰永安，西曰太平，南曰小南，曰永清，曰五仙，曰靖海，曰油欄，曰竹欄，是爲新城。迨及清代順治四年冬，總督佟養甲，增築東南兩翼城，各長數十丈，直至海旁，高二丈，厚一丈五尺，各爲門一，其東南爲正東門，其西南爲安瀾門，卽所謂外城，東西臨海之兩城也。現城垣俱已折毀，改建新式馬路，由中國古代城池典型，一變爲近代之新式都市，甯以城牆及馬路二者，爲時代之分野，上所述

者，均屬歷史之陳跡，然使旅居是地之人士，親今日之文明，亦使勿忘前代之經營也。

廣州市區，本爲南海及番禺二縣之治地，兩縣縣署，均設城內，計南海縣分治西境，以內城之正北、正西、歸德及外城之太平、竹欄、油欄、靖海、五仙八門屬之，即現之黃沙、西山、光孝、惠福諸局之屬地。番禺縣則分治東境，以內城之正東、小北、正南、文明、定海及新城之永安、小南、永清等八門屬之地，即現之東山、小北、思賢、永漢、東堤諸局之屬地。現南海縣治，業於民國成立後，遷治佛山鎮。而廣州全市，乃併總轄於廣州之市政府矣。

至於廣州市政，原無成制，自清康熙二十四年，首撤海禁，乃成爲中外互市之地。及道光二十二年，南京條約，定廣州爲通商口岸之後，中外客商，來往頻繁，關於國際貿易之管理，乃有公行十三行之設立。其後光緒二十七年，更有警察之設，以維持全市公安。尙有學務處，以管理教育，航政局，以管理交通，蓋已稍具都市之雛形。民國成立後，胡漢民先生，任廣東都督時，始有折城築路之議，期使城堞峻巍之古代城市，改變爲通衢交錯，馬路縱橫之新式都市，故即施行兵工政策，將正東門城垣折去，以示倡導，旋以國家多故，間行擱置。及民國七年，總理孫中山先生，在廣州就任非常大總統之後，始正式成立市政公所，專辦市政，所設大佛寺之西偏，即今日市政府之前身也。

市政公所成立後，其第一步之工作，即確切劃定市區之經界，計東由鹿鳴崗之東，至大涌口之東，南由大涌口之東至白鶴洞之南，西由白鶴洞之西至增埗之西，北由增埗之北，至鹿鳴崗之東南，水陸面積，合共三萬五千七百五十八畝九分，稱爲原有區域。原有市區，猶覺狹隘，故民國十三年一月，復經總理核准，將其擴展，故又有權宜區域及擬定區域之劃定，茲分別述之於次：

一、權宜區域 東至瘦狗嶺之東，牛面岡之南，龍船岡之西。南至赤崗塔之南，滘江村之北，及嶺南學校之南。西自坑村之東，橫過廣三鐵路，沿涌至五眼橋，貝底水止。北自牛牯沙之北，增埗之西，

牛角圍之東，以及沙河市瘦狗嶺之東北，牛面嶺之西南，水陸面積共約九萬二千餘畝。

二一．擬定區域 東至黃浦對河之東圃，及沿下車坡浦至水土崗，南至河南黃埔，西至增埗對河之兩島，西南至貝底水石圍塘，北至白雲山，水陸面積，共約二十九萬餘畝。

經數次之擴充後，就地域而言，廣州乃差可與世界各國最大之都會媲美，而完成其爲中國南方之一大港也，此固爲 總理宏猷碩劃，然以近一萬萬人口之東南各省，實亦須要如此鉅大之商埠，以供其出納之須求也。

廣州馬路，在清季岑春煊督粵時，只濱江長堤一路而已，民國九年而後，開始折毀城垣，建築馬路，於是漸次開闢，始稍便利，十八年確定市區馬路爲六十一線，共長二十四萬一千七百餘尺，又確定郊外馬路，東西南北四區，共爲二十五線，全長五十五萬九千五百尺，近又加築海珠新堤馬路，及詩書、朝天、米市、紙行四馬路，郊外新路，則黃埔大道，及海珠橋至劉王殿馬路，長庚路與粵漢鐵路南站接駁之路，南石頭至滙濤等四路，亦從事修築，計全市所有馬路，共計九十五線，全長約在百萬尺以上，以名稱繁多，不及備載，特將全市馬路圖，附之於後，以供參閱：

一一．交通情況

廣州水陸交通，均甚便利，茲將各項交通情況，分述於次：

一．鐵路 鐵路共有四道：一爲廣九鐵路，起自本市之大沙頭，經深圳至英租借地之九龍止。二爲粵漢鐵路，起自本市黃沙，經湘鄂二省，直抵武漢。三爲廣三鐵路，起自本市對河之石圍塘，經佛山直達三水縣止。四爲黃埔支線，由粵漢鐵路西村站起直達黃埔。

二．公路

從廣州直達各縣市之公路有七，計一廣州至花縣有廣花公路，車站設於流水橋。二廣

廣州市最新馬路全圖



州至新造有潘新公路，車站在河南之小港橋。(三)廣州至增城有廣增公路，車站設白雲路川龍口左右。(四)廣州至從化太和市，有沙和公路，車站設本市沙河安平市口。又有番從公路，車站設本市文德路口。(五)廣州至來安市有禺東公路，車站亦設沙河。(六)爲粵東第一幹綫，起自潮陽經陸海豐直達惠州，(七)爲惠州直達廣州之公路，本市車站設在東較場車站。

三．水路 廣州內當三江之總匯，外爲出口之要衝，故不特內航梭織，即出口亦夥，其出口輪船，有招商輪局及太古怡和等公司，碼頭均設在大涌口對面，乘公共汽車至鳳凰崗，在大涌口乘小艇可到，再則爲至梧州之船，須乘廣三路車至三水縣，再轉港梧輪，直達梧州。尙有渡船一種，即凡江水可到之市鎮，咸有渡船來往廣州，客貨兼載，其停泊地點爲本市西濠口、長堤、潮音街口、南堤、新堤等處，價目及開行時間，均有規定。

四．航空 廣州航空公司，計有中國航空公司，及西南航空公司，中國航空公司之機場，設在二沙頭，航線有二，即滬粵線、粵漢線，其票價及開行時間，均有一定之規定。西南航空公司，航線有三，即廣州至河內綫，廣州至南寧綫，廣州至瓊州綫，其票價及開行時間，亦有規定，機場設於天河。

五．郵電 廣州郵政總局，設於西堤，全市支局十七所，信柱八十餘處。電報電話，均有有無線之設，而本市區互用之電話，則已裝設自動電話；外埠及本省各縣市之長途電話，則有省港線、滬粵線、廣佛線、廣汕線、廣韶線、廣惠線、廣清花錢等，茲將各郵電機關，列表於次：

局	名所	在	地
郵政總局	西堤		
郵政第一支局	廣大路		

郵政第二支局	第七甫	郵政第四支局	沙面
郵政第三支局	拱日路	郵政第五支局	黃沙
郵政第六支局	大沙頭	郵政第七支局	大新路
郵政第八支局	永漢南路	郵政第九支局	東山
郵政第十支局	寶華路	郵政第十一支局	惠愛西路
郵政第十二支局	東門	郵政第十三支局	靖海路
郵政第十四支局	花地	郵政第十五支局	洪德路
郵政第十六支局	南華中路漱珠橋	郵政第十七支局	南華西路

廣州市現有之有線電報局、無線電報局、及長途電話處，列表於後：

局名	所在地	局名	所在地
廣州電政局	三府前	廣州電政局收電報處	三府前
廣州電政分局	惠愛中路	廣州電政分局	太平路
廣州電政分局	六二三路	廣州無線電報局	西濠口嘉南堂樓

廣州無線電報總台	六二三路	無線電報局	南堤
無線電報台	北較場	長途電話管理委員會	豐甯路
長途電話太平南路分處	白宮酒店	長途電話永漢北路分處	廣州酒店
長途電話長堤分處	東亞酒店 亞洲酒店	長途電話黃沙分處	秘雲西路一五二號信安
自動電話總機房	西瓜園	自動電話西分所	西關珠巷
自動電話南分所	河南海幢寺前	自動電話花埭分所	花埭
自動電話東山分所	百子路	自動電話總局	南朝街

六·公共汽車 廣州市區，既益遼闊，市內交通，尤為切要，故汽車事業，乃隨之而興，除私人汽車外，即營業汽車公司專備租賃與人者，每小時大約國幣二元左右，亦有一途或來回議價者，亦有計程汽車，按行程遠近而計價者，更有隨時議價租賃者；凡大都市之汽車利用，幾無所不備。此外則全市長途公共汽車，尤形發達，共分十四路線，汽車總數達百餘輛，市區之內，無論遠近，均可到達，且收費概屬一角，誠屬便利；茲將十四之汽車路線，列之於後：

路	別	公司	起	訖	上	落	站
---	---	----	---	---	---	---	---

第一路	和利	由東山公園至黃沙	由東山公園	農林路口、竹絲崗、仔棚崗、東川路、大東路、倉邊路口、財廳前、海、西湖、珠、湖、管、街、西、環、口、西、堤、口、郵、政、局、東、頭、五、仙、門、塘、海、路、口、茶、欄、口、西、橋、珠、鏡、路口、西、豬、欄、六、二、三、路、黃、沙、廣、埠、路、口、茶、欄、口、東、山、公、園、東、山、電、話、所、執、信、路、仔、棚、崗、中、大、醫、院、東、較、場、惠、愛、東、路、城、隍、廟、財、廳、前、長、壽、路、中、華、路、帶、河、路、文、昌、路、西、門、口、豐、寧、路、西、瓜、園、樂、善、戲、院、前、長、壽、路、帶、河、路、文、昌、路、寶、華、路、逢、源、東、路、恩、寧、路、荔、枝、灣、
第二路	循環	由東山至荔枝灣	由東山至荔枝灣	仁、大、東、路、口、東、川、路、白、雲、路、越、秀、南、萬、福、路、泰、康、路、一、德、路、大、東、路、太、平、南、十、三、行、杉、木、欄、大、同、路、口、梯、雲、路、黃、沙、
第三路	大東	由大東路至黃沙	由大東路至黃沙	倉、邊、路、城、隍、廟、惠、愛、中、路、財、廳、前、中、央、公、園、維、新、路、高、第、街、口、大、新、路、大、平、路、普、濟、路、拱、日、路、叢、桂、路、黃、沙、
第四路	安華	由小北門至黃沙	由小北門至黃沙	東、山、公、園、東、華、路、文、明、路、大、南、路、維、新、路、大、德、路、上、九、路、下、九、路、第、十、甫、路、十、一、甫、路、恩、寧、路、多、寶、路、荔、枝、灣、
第五路	時利	由東山至荔枝灣	由東山至荔枝灣	倉、邊、路、德、宣、路、吉、祥、路、中、央、公、園、維、新、路、大、德、路、上、九、路、口、帶、河、路、口、龍、津、路、龍、津、大、巷、口、華、貴、路、口、逢、源、路、口、恩、寧、路、口、荔、枝、灣、
第六路	和利	由小北門至荔枝灣	由小北門至荔枝灣	西、華、路、彩、虹、橋、荔、枝、灣、東、華、路、一、德、路、華、貴、路、寶、華、路、十、一、甫、路、十、八、甫、路、內、港、柴、欄、路、普、濟、橋、一、德、路、維、新、路、鐵、橋、南、華、路、同、福、路、內、港、
第七路	西南	由西華路尾至內港	由西華路尾至內港	倉、邊、路、法、政、路、豪、賢、路、文、德、路、財、廳、前、公、園、維、新、路、大、德、路、大、新、路、一、德、路、鐵、橋、海、幢、公、園、激、珠、橋、大、基、頭、風、凰、崗、
第八路	安華	由小北門至鳳凰崗	由小北門至鳳凰崗	

第九路	明華	舊路、綫廣、路至廣排、新至三聖社	廣大路、新基路、長樂路、揚巷、長壽路、帶河路、龍津東路、東堤、天字碼頭、長堤、西濠口、長樂路、長壽路、帶河路、華貴路、三聖社
第十路	循環	西村至小港	中華路、中央公園、廣大路、財廳前、西湖路口、維新路、泰康路、口、海珠橋、南華東路、小港、
第十一路	廣華	廣九路至增步	廣九路、小東門、文明路、文德路、城隍廟前、財廳前、惠愛西路、西華路、彩虹橋、西村、增步、
第十二路	黃沙	廣花公路至黃沙	中華北路、淨慧公園、惠愛西路、西門、光復北路、光復南路、上下九甫口、普濟橋、十三行口、西堤、西堤二馬路、六二三路、芳村碼頭、黃沙、
第十三路	時利	沙河至黃沙	沙河、黃花崗、東河路、大東路、惠愛東、財廳前、惠愛中、中央公園前、惠愛西路、海珠路、豐寧路、下九路、上九路、十一甫路、恩寧路、蓬萊新路、黃沙、
第十四路	安華	由普濟橋起至普濟橋止	普濟橋、一德路、泰康路、萬福路、小東門、越秀北路、法政路、德宣路、盤福路、長康路、豐寧路、太平路、普濟橋、

七·人力車 人力車又稱手車，即滬漢所稱之黃包車，長沙所稱之街車也，廣州手車自用者約二百輛，而營業之車，則達六千餘輛，車夫凡萬餘人，乘車每二里收費一毫，先說價而後乘者較多，以免車夫到達時多索之糾紛也。

三·旅社情形

粵漢鐵路備覽

四五四

廣州爲我國南部大都市，五方雜處，商業輻輳，故寄寓客商之旅店，亦隨之而多，大概全市旅社，約有二百五十餘家，市轄之平民居，及寄寓學生之學旅，尙不計焉，其等第以酒店爲最優，樓閣堂皇，規模宏偉，凡人日常所需之設備，如中西餐樓，遊藝設備，閱報室，理髮所，洗澡間，電話電扇電鈴，冷熱水喉，無不具備，而迎送旅客，更有汽船汽車，每日房間價目，自二元起至二十五元止，且祇限住宿，其他膳浴各費，尙須另計。次之則爲旅店，房間價目，由數角起至五六元止，亦有一二元者，頗清潔可居，較之內地，亦不覺昂貴，每當車抵廣州時，各大酒店及旅店，均派有人在車站迎客，手持名片，高呼店名，以招徠旅客，與之接洽，亦復妥當，茲將廣州市之各大酒店及旅店，略舉於下：

旅社名稱	地	址	房	價	旅社名稱	地	址	房	價
大東酒店	長堤二百二十一號	同	二元至二十元	愛羣酒店	長堤	同	二元至二十元		
新華酒店	西濠口太平路	同	同	新亞酒店	太平南路十八號	同	同		
中央酒店	西堤四號	同	同	白雲酒店	長堤	同	同		
西濠酒店	西濠口	同	同	北平酒店	長堤	同	同		
東亞酒店	長堤	同	同	亞洲酒店	西堤	同	同		
白宮酒店	太平南路二十五號	同	同	倫敦酒店	惠愛中路	同	同		
中亞酒店	永漢北路二百零二號	同	一元至五元	廣州酒店	永漢中路一百六十一號	同	一元至五元		

鳳凰酒店	惠愛西路三十二號	一元至五元	金龍酒店	文明路	一元至五元
粵東酒店	財政廳前	同	民生酒店	永漢路二百一十八號	同
河南酒店	南華中路	同	粵華酒店	西堤二十四號	同
一聲酒店	一德路一百七十五號	同	蘭亭酒店	長堤	同
東山酒店	倉邊路十一號	同	五羊酒店	永漢中路三十九號	六角至三元
萬國酒店	油欄路	六角至三元	禺山酒店	惠愛東路	同
花旗酒店	西堤	同	璇宮酒店	太平南路一百三十八號	同
金陵僑居	西堤二馬路	同	國民酒店	一德路一百六十九號	同
擎天酒店	南堤二馬路十九號	同	南漢酒店	南堤二馬路東一百一十四號	同
太平旅店	西堤一馬路四號	同	共和旅店	德興路十五號	同
中國旅店	西堤十八號	同	海珠橋旅店	南華東路	同
民強旅店	長堤	同	月宮旅店	長堤	同
高亞旅店	維新路口	同	南大旅店	泰康路萬福路口	同

永漢旅店	永漢南路五十九號	同	湘漢大旅店	越華路	同
粵華旅店	越華路華寧里	同	金陵僑居	西堤二馬路	同
大雅旅店	黃沙梯雲西路	同	僑安旅店	黃沙梯雲西路三十五號	同
北江旅店	黃沙梯雲西路一百三十八號	同	名利棧	長堤	同
泰安棧	長堤	同	廣泰來棧	長堤	同
西堤旅店	西堤二馬路三十八號	五角至二元	萬安旅店	西堤	五角至二元
英京旅店	萬福路	同	福東旅店	萬福東路三號	同
江東旅店	德政北路一百十號	同	嘉賓旅店	倉邊路二十七號	同
安樂旅店	惠愛東路三百零五號	同	大衆酒店	廣大路	同
皇宮旅店	大新東路	同	大中華旅店	中華中路十四號	同
漢陽旅店	惠福路六十六號	同	南國旅店	維新路	同
公益祥旅店	西湖路二十二號	同	文園旅店	中央公園前	同

四·機關團體

廣州之機關團體，設立之多，不亞滬上，蓋商業繁盛外，且嘗為政治之中心區域，故各項事務之處理，端賴機關團體為之掌執，茲將本市各機關，列表於次：

一·行政機關

機關名稱	稱所	在	地	機關名稱	稱所	在	地
省黨部	南	堤	省	政	府	越	華路
特別市黨部	惠愛東路	市	政	府	中央公園內		
建設廳	廣	衛	教	育	廳	惠愛西路	
民政廳	越	華	工	務	局	市	政
土地局	市	政	衛	生	局	市	政
財政局	市	政	社	會	局	廣	仁
教育會	教	育	禁	賭	委員	會	省
禁煙委員會	會	省	農	林	局	東	山
沙地							
商品檢驗局	泰	康	省	立	民	衆	教
育館	淨	慧	館	淨	慧	公	園
外交賓館	淨	慧	公	園	內		
市立民衆教育館	淨	慧	公	園	內		
河南海幢公園	內						

省立編印局	文德路	高等法院	倉庫	邊路
地方法院	倉邊路	監獄署	北較場	
粵桂閩區統稅總局	永漢北路	市營業稅局	永漢北路	
農產品什項專稅局	長堤	兩廣監運署	文德東路	
煙酒印花稅局	一德路	審計處	廣仁路	
船務管理局	長堤	水利局	白雲路	
第四路軍總司令部	越華路	軍事委員會辦公廳	一德路	
軍事委員會行轅	東山明德社內	憲兵司令部	廣仁路	
陸軍測量局	大東門	廣東綏靖公署	越華路	
交通管理處	廣衛路市政府內			

二·警察機關

機關名稱	稱所	在	地
廣州市警察總局	維新	東山分	局寺前街

洪德分	海珠分	芳村分	逢源分	長壽分	陳塘分	鵝潭分	前鑑分	惠福分	光孝分	西山分	花地分	太平分
局	局	局	局	局	局	局	局	局	局	局	局	局
河南洪德七巷	草芳前	芳村	寶源正街尾	長壽北橫街	六二三路	泮塘口	前鑑街	惠福路	光孝寺	西山廟	花地	太平南路
蒙聖分	海幢分	南岸分	黃沙分	東堤分	荷溪分	寶華分	靖海分	德宣分	賢思分	西禪分	大東分	永漢分
局	局	局	局	局	局	局	局	局	局	局	局	局
河南公直正街	南海幢寺	漢口	黃沙北橫街	紅廟前街	樂賢北街	第十甫	一德路	德宣中路	賢思街	西禪寺	大東路	永漢南路

南	石	分	局	南	石	頭
---	---	---	---	---	---	---

三·文化團體

團體名稱	所在地	團體名稱	所在地
中山大學	石岐	勤勤大學	石岐
國民大學	石岐	嶺南大學	河南康樂埠
廣州大學	東橫街	中山大學附屬中學	文福西路
勤勤大學附屬中學	永漢路	國民大學分校	惠福西路
嶺南大學分校	荔枝灣	廣州大學附屬中學	文德路
省立醫院	一德路	省立第一中學校	西村
省立第二中學校	司後街	省立第一職業學校	北郊三元里
省立第一女子中學校	小北登峯路	省立女子師範學校	大石街
省立體育專門學校	大東路	省立庚戌中學校	東沙路
省立廣雅中學校	西村	市立第一中學校	進塘路

南海中學	執信學校	廣東中學	大中中學	知用中學	一三中學	四邑中學	南武中學	聖心中學	培桂中學	培英中學	市立第二中學校	市立職業學校
西門	執信	大北	小北	花塔	西瓜	河	河	大新	百子	花地	城	九曜
蔞菽巷	路	門	北	街	園	南	南	路	路	地	西	坊
馮山	金陵	越山	遼東	知行	聖三一	思思	八桂	中德	教忠	培道	培心	市立美術學校
中	中	中	中	中	中	中	中	中	中	中	中	惠愛西路
學惠	學惠	學德	學小	學廣	學東	學德	學惠	學多	學文	學東	學東	惠愛西路
愛東路	愛西路	宜西路		大路一巷	沙路	宜西路	愛東路	寶路	德路	山	山	

青華中學	廣東	山	努力中學	維新路
興華中學	素波巷	中華中學	珠光路	
實踐中學	貴路	長城中學	西濠街	
越華中學	華里	復旦中學	天	河
美華中學	西村	南京中學	桂香街	
青年會中學	長堤青年會	建中中學	三府前	
坤維女子中學	多寶大街尾	潔芳女子中學	河	南
明德女子中學	大新路			
中山日報	社光復中路七十九號	廣州市民日報	光復中路二百廿七號	
商報	報光復中路七十四號	廣州日報	長壽東路三十三號	
越華報	報光復中路一百十四號	公評報	太平北路二百七十三號	
羣聲報	報光復中路四十八號			
市立中山圖書館	文德路	中山大學圖書館	石牌中山大學校內	

仲元圖書館	越秀山博	物館	越秀山鎮海樓
動物園	越秀山後	中山大學天文台	石牌中山大學校內

四·金融機關

名	稱地	址名	稱地	址名	稱地	址
中央銀行	長	堤中國	銀行	故衣街	省立	銀行長堤
市立銀行	長	堤上海	銀行	漢民路	金城	銀行惠愛中路
國華銀行	惠愛	路農民	銀行	長堤	交通	銀行長堤
維周銀行	行沙	面匯豐	銀行	沙面	中南	銀行惠愛東路
鹽業銀行	行西堤二馬路	信託	銀行	十三行	街五華	銀行一德路
台灣銀行	行沙	面國貨	銀行	太平南路	德華	銀行沙面

五·娛樂場所

名	稱地	址名	稱地	址名	稱地	址
中央公園	惠愛中路	越秀公園	園越秀山	蘆東山	公園	東山車站

仲凱公園	中山公路	河南公園	河南海幢寺	白雲公園	白雲山麓
淨慧公園	中華北路	永漢公園	永漢路	中山公園	石牌
新華戲院	惠愛中路	金聲戲院	十一甫路	中華戲院	西堤二馬路
永漢戲院	永漢北路	新星戲院	惠愛中路	新新戲院	十一甫路
中興戲院	光復北路	新國民戲院	下九甫路	中山戲院	下九甫路
一新戲院	十八甫	華民戲院	中華南路	大德戲院	中華南路
南關戲院	永漢南路	天星戲院	永漢南路	長壽戲院	長壽路
中國戲院	財政廳前	西堤戲院	西堤	大新公司遊藝場	西堤
先施公司遊藝場	長堤海珠	大戲院	長堤藥善	大戲院	長壽路

六·醫院一般

名	稱地	址名	稱地	址
中山大學第一醫院	百子路	中山大學第二醫院	長堤	堤
賴美醫院	院長	堤方便醫院	第一津外高崗	崗

五·貨幣情形

廣州爲我國南部一大海港，西南各省之出入口貿易，皆以此爲唯一之吐納處，即總理孫中山先生南方大港之計劃，亦以改良廣州爲世界大港，現在貨物輻輳，商賈雲集，津滬而外，允推獨步，而現以粵漢鐵路之完成，廣梅鐵路之興修，浙贛鐵路與湘黔鐵路之接軌，廣九鐵路之互謀通車，尤使廣州增加其重要性不少。惟前以政局不定，貨幣紊亂，雖全國於二十四年十一月四日，施行法幣以後，粵省亦於同時改制，但仍使用毫洋，與他省貨幣價值，仍未一致，因之粵幣與國幣之比值，漲落無定，有時國幣一元，值粵幣一元五角，或竟高出二元五角以上，因此商民對於貨幣不安定之狀況，備遭困難，因而影響廣州工商業之發展，亦甚鉅大，自二十五年七月間，陳濟棠去職，中央整理粵政，首先從改革粵幣着手，故當時釐定辦法兩項，即粵幣與國幣之比值，不得超過一五零，並發行公債一萬二千萬元，代爲補充毫券準備。施行以後，幣價尙能安定，二十六年六月二十日，宋子文氏以財政部之任命，赴粵改革幣制，即以一四四爲毫

伍漢特紀念醫院	倉邊	路	兩廣浸信會醫院	東山木棉岡
柔濟女醫院	逢源	路	婦孺醫院	惠福西路
國民黨貧民醫院	永漢北	路	達保羅醫院	官祿路
仁濟醫院	河南仁濟直街	博濟醫院	仁濟	路
廣州市療養衛生院	東山太平路	廣州市療養所	小北	方眼橋

券與法幣比率，並規定辦法四項，從二十六年六月二十一日起，至本年年底，粵幣以一四四對換法幣，由中交三行，按照比率，負責兌換銷燬，二十七年一月一日起，所有粵幣，即須全部兌換完畢，且在法律上亦失其使用之價值，此為中央統一全國幣制最後之成功，明年此時，毫券即成爲歷史上之陳蹟也。又廣東不使用大銅元，其小銅元稱名爲仙，大約十六枚當粵券一毫，不知此次改革幣制，對此項小銅元，亦予改革否？

第二目 新街

新民埠爲花縣西南隅之一市鎮，簡稱新街，粵漢鐵路在此經過，築有車站，並有花新公路直達花縣縣治，僅三十華里，中道龍翔市，復築有支路一綫，直達廣州。故鐵路與公路，在此且辦理聯運，居民稱便，舊鎮在車站西南約二里，街道狹小，簡陋特甚，而車站附近，僅舖戶數十家而已。且亦現蕭條之狀，路局及鎮公所均設於是，他則無所述焉。

惟此地尙留遺吾人一絕大紀念者，即花縣爲太平天國王洪秀全之故居，著者親臨其地，覺山川依舊，局勢已非，不禁油然而興感，且覺此歷史上之一鉅大公案，與粵漢鐵路，實亦有相當之關係，蓋以此路南端人士，肇此運動，而中段人士，即起而平之，如衡陽之彭玉麟，湘鄉之曾國藩，長沙之羅羅山，益陽之胡林翼，湘陰之左宗棠，皆本路附近各縣人士，兩方怪傑，同出一路，豈當時天地之靈氣，獨鍾於斯歟？何偶合如斯之奇也。

復按花縣縣志載云：花縣舊名平嶺，爲番禺慕德巡司地，東西北三面環山，與清遠從化南海諸邑接壤

，山深谷窳，口隘林叢，屢爲犇奔噬突之所，自明宏治間，橫潭大盜譚觀福，依險竄陵，僉事陶魯安除而外，如唐亞六、鍾國相、蘇鳳宇、吳萬雄輩，旋滅旋起，屠劫靡常，明萬曆時，議加防守，卒不能制。崇正而後，復行征剿，戒備加嚴，而披猖尤甚，故稱爲不治之地。及於清初，賊首張斌友伍亞青等，剽擄四出，環山數百里，居民獸散，荆榛彌望，清康熙二十一年，巡撫李士正，總督吳興祚，復大用兵蕩除窟穴，設兵駐防，並從舉人黃七龍等條議，會疏請立縣治，二十五年，乃將三水知縣王永名，調任新縣，創築城垣，擬名花縣，地乃稍安，然一百六十餘年後，而洪秀全之兵起，復趨混亂，牽延二十年，原以交通不便，致禍亂迭乘，現粵漢全路成功，花縣逼近巨都，匪黨一起，靖難立至，花縣良民，當可高枕而安，不復如先民之擾攘矣。

第三目 源潭

源潭爲粵省清遠縣第八區之一較大市鎮，地當縣治之東北隅，距清遠城約六十里。粵漢鐵路南段，在此經過，並築有二等車站一個，凡特別快車普通快車及尋常列車，均必須停車，粵漢鐵路總局成立後，且專開源廣貨車一次，以源潭爲起點站，故源潭一處，在粵漢鐵路所經之清遠屬地內，實無他處較此尤爲重要，著者不厭繁贅，將源潭之各項情形，附述於後，以供閱者之參閱焉。

一·市鎮概況

源潭市鎮，有正街一道，名爲源潭馬路，乃水泥鋪築而成，寬約二丈有奇，頗現清潔整齊之狀，以此

種小市鎮之街道，而能如此建築，在湘鄂境內，實不多觀，商店約二百餘家，機器米廠及較大之舖戶，亦有數家，住戶不少。此外尙有小巷數條，如牛行巷、唐家巷、笠竹巷、牛欄窩巷，均湫隘矮小，不堪居住。

一一·交通情形

一·鐵道 粵漢鐵路經此，建有二等車站一所。

二·公路 原擬築一汽車路，通至佛岡縣，現尙未完成，僅通龍山市而已。

三·水運 附鎮有甯江經過，下駛可至清遠縣治，由銀盞坳會入北江，四季可通行小民船。

四·郵電 市鎮設有郵局代辦所及電報局各一所，每日封發各項郵件及電報。

長途電話有二處，一爲廣東全省長途電話管理委員會，源潭支所，可通曲江、石龍、東莞、會州各處。一卽電報局附設之長途電話，可通廣州英德等處。

三·旅社情形

本鎮旅店甚少，現僅牛行巷有中州旅店及裕發旅店兩家房價大約爲四毫至六毫。飯菜館頗少，其情形與廣州相同。

四·機關團體

源潭公安分局(源潭西路)。源潭商會(源潭西路)。源潭郵政代辦所(源潭西路)。源潭電報局(源潭西路)。福音堂(源潭西路)。廣東長途電話源潭支所(源潭東路)。源潭鄉鎮聯立小學校(源潭西路)。

第四目 英德

英德縣治，當北江與翁源河會流之處，位於北江西岸，約當北緯二十四度零五分，東經一百一十三度十八分，原爲潯陽廢縣之城邑，宋元慶時所築，洪武初年，復經毀折，天順五年，知縣杜宥，重加修築，有明一代，迭加增築，雉堞浚濠，乃臻大備，現除東門至東關街出西門之一段城垣，尙留有殘基，未予拆去外，其餘瀨河城牆，均已折毀，改建馬路矣。

一·城市概況

粵漢鐵路在附城約十餘里之處經過，設有英德車站，由站修一支路直達英德縣對江東岸，名爲英德城站，逐日有四次小機車，行駛支線，載運旅客。由英德城站，渡江卽爲縣治，上碼頭後爲普濟路，再行數武，傍左沿河而行者有中山馬路及大同路，二道並行，頗見整潔，大同路分爲東中西三段，爲全城中 longest 之馬路，由此出西門，爲金鷄橋街，右爲電街，平民醫院及信義會在焉。在中山路與大同路之間，有和平路博愛路以相聯接，由博愛路下至河邊，爲河邊街，沿河而下爲打石街，縣商會及中山公園，設於是處，傍大同路之右邊，尙有小巷數道，多爲住宅，茲不贅述。

二·交通情形

一·鐵道 粵漢鐵道幹路在縣治東約十餘里處經過，由幹路之英德車站，築有支路一道，直達英德縣治對岸之英德城站。

第六章 旅運便覽

二·公路

公路有二道：一爲由英德東岸至大坑口，一爲由英德縣治至滄流口。

三·水運

北江上溯可至樂昌之碎石，下行可直達三水及廣州，且可航行汽輪，翁源河上溯可至翁源縣。

四·郵電

縣治新街，設有三等郵局一所。獅子巷設有電報局一所，兼營廣州、曲江、清遠、源潭等處之長途電話。

三·旅社一覽

該縣因偏處一隅，商務蕭條，故旅社亦少，惟車站附近，飯肆之多，實爲全路之冠，乘車旅客，多在此處用餐。縣治中之小客棧頗多，每日宿費爲二毫，廉則廉矣，而簡陋特甚。其比較大者，厥爲天元旅店平安居旅店及浩記旅店三家而已，茲分別列表於左：

旅社名稱	地址	價備	考
天元大旅店	大同路和平路口	四毫至十二毫	
平安居旅店	普濟路碼頭	四毫至八毫	此店新近建築，頗現清潔
浩記旅店	同	二毫至八毫	

四·機關團體

英德縣政府(大同東路)。縣黨部(中山公園)。地方法院(大同東路)。公安局(大同東路)。商會(學前

街)。縣參議會(大同中路)。印花烟酒稅務局(中山路)郵政局(打石街)電報局(獅子巷)。平民醫院(西門外電街)。縣立中學校(金鷄下街)。縣立小學校(打石街)。

第五目 曲江

曲江縣治，即瀟湘之韶州府治也。地居北江上流，當瀨武二水之會，爲湘贛南來之衝，自古以來，卽成爲嶺南之重鎮，百粵之門戶也。約當北緯二十四度五十五分，東經一百一十三度十四分，南至廣州僅二百二十四公里有餘，故氣候溫煦，草木不凋，與嶺北情形迥異，人民風俗，則與廣州完全相同，其東境界於始興縣，東南界翁源縣，西界乳源縣，北接樂昌，西北界仁化，東南則接於南雄，實爲粵北各縣之中心城市也。

按方輿紀要載云：韶州府城，卽始興故城，漢時城在瀨水東岸之蓮花嶺下，隋代之城，則在武水之西，地勢卑濕，難以居處，故五代南漢時，始移治於兩水之中，卽現府治，白龍二年，增築州城，宋皇祐以後，更屢加增修。及明洪武初年，知府徐眞，復建五門：曰湘江門、乾門、東門、南門、西門，而西門卽古之望京樓也。嘉靖二十年，知府錫符，重修四門大樓，東曰開韶，西曰鎮遠，湘江門曰迎恩，南曰阜民。滿清康熙乾隆嘉慶諸朝，亦迭加增修，子城陰城，均甚完備，康熙十六年，且開北門濠一道，惟現以修築馬路，頗有一部分之城垣，業予折去，此所書者，不過其歷史上之陳蹟而已。

一·城市概況

曲江縣治，係建於瀨水及武水會流處之中間，故城東濱於瀨水西岸，而城西則接於武水東岸，三面環

水，北負高山，足見形勢之勝也。粵漢鐵路所建之韶州鐵橋，即爲該路越瀆水而築者，由火車站下車入城，首經曲江橋，此橋爲鋼筋混凝土橋，工程甚鉅，所費資金，聞有十餘萬元之鉅。過橋後即爲街市，其街道均爲新式大馬路，面鋪水泥，頗具清潔整齊之狀，街道分佈情形，擇要述之於後：

- 甲、瀘瀆水西岸，向北延展之市東馬路以薰風路、聞韶南路、聞韶北路、民權路、民生路爲一線。
- 乙、市中馬路以風度南路、風度中路、風度北路、直達中山公園爲一線。
- 丙、市西馬路，爲沿武水向北延展之一道，爲九成南路九成北路接清平路以抵韶坪公路爲一線。
- 丁、橫行馬路則有玩日路及善後路，以接通風度路、薰風路及九成路，風采路。民族路以爲風度路與聞韶路之聯絡，幸梯以聯絡九成北路等。其他小街巷道，尙屬不少，茲不贅述。

一一·交通情形

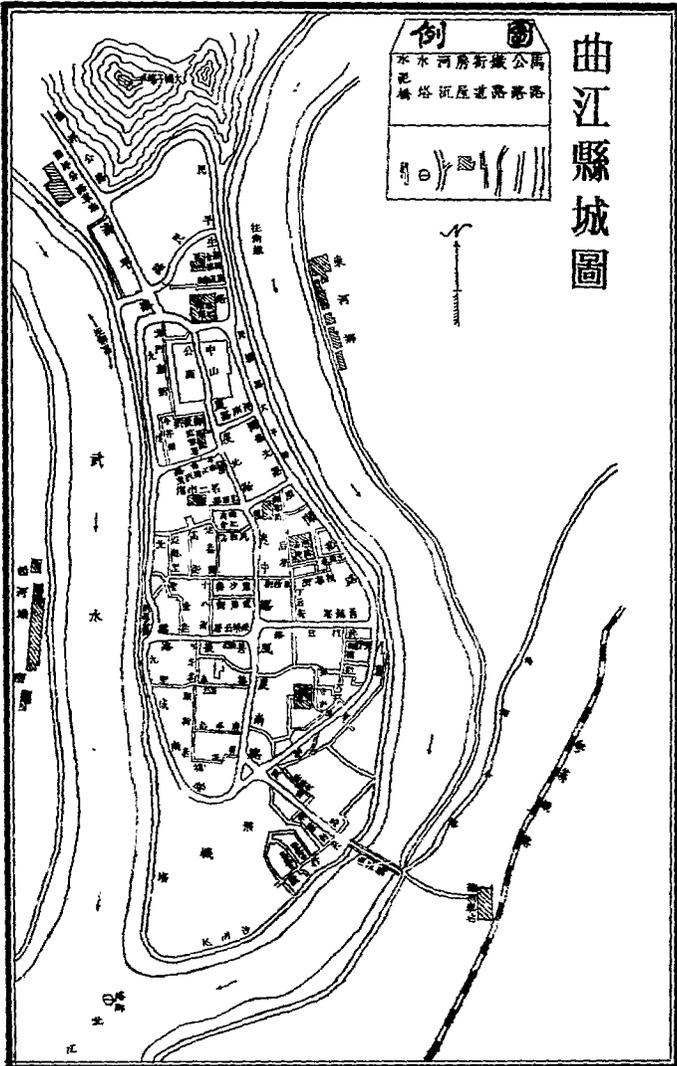
縣治水陸交通，均甚便利，茲分別略述於次：

- 一·鐵道 粵漢鐵路，在縣治及瀆水之東經過，建有一二等火車站。
- 二·公路 縣治公路，約有三道：一即韶坪公路，車站設北門外之清平路，二即韶南公路，由韶州至南雄，車站設瀆水東岸火車站附近，三即韶連公路，由曲江通連縣，站設武水西岸之西河壩。
- 三·水運 水運有武水及瀆水二江，武水發源於湖南之宜章，經坪石樂昌，直抵本縣，更名北江，河寬水深，可以航行百數十石之民船，瀆水直達南雄，亦可航行民船。
- 四·飛行場 縣治南端武瀆二水會流處，修有一寬數百米突見方之飛行場，以供升降飛機之用。現爲軍用，將來可闢作民用航空站。
- 五·人力車 縣治有百數十部之鋼絲人力車，可僱以代步，惟價值頗貴。

曲江縣城圖

例

水	不	河	房	街	城	公	馬
塔	塔	塔	塔	塔	塔	塔	塔



六·郵電 縣治設有二等郵局及電報局各一所。

市用電話公司，名為廣達電話公司，設於本市民族路，本市各機關商店旅社及各團體，大都裝有電話機，皆可互相通話。

長途電話，亦有兩處，一為交通部所主辦者，一即廣東省建設廳所辦者，皆可與廣州及附近各縣通話。

三·旅社一覽

曲江旅社，較大者約十餘家，皆清潔可住，其他小客棧，則多至三十餘處，大都分佈於風度路及風烈路等處，每日宿費甚廉，僅一毫半至四毫而已，市中酒樓茶社，滿佈全市，均可供市民及旅客飲食之須，價目大都白飯一毫兩處，菜則由客人自由選定。茲將曲江較大之旅社，分別列表於左：

社名	地址	價電	話備	考
韶州大酒店	風烈路八毫至六元			附設有茶樓及飲食部
大同酒店	風度中路六毫至六元			
南方酒店	風烈路一元至五元		三六二	附設茶樓及飲食部
中央大酒店	風烈路四毫至四元		二八一	
瑞記酒家	風烈路六毫至三元		三二七	附設飲食部

合利酒家	風	烈	路同		附設飲食部
新華旅店	風	烈	路四毫至四元		
北江大酒店	風	度	北路三毫至二元	二四六	
復盛旅店	風	度	中路三毫至一元八毫	三九六	湖南當寧胡某所設
中山旅店	風	度	北路同	一二二	
中華旅店	風	烈	路同		
安居旅店	風	烈	路四毫至四元	三四七	
韶華旅店	風	度	北路三毫至一元八毛		
建來旅店	風	烈	路二毫至一元二毛		

四·機關團體

曲江縣政府(風度北路)。曲江縣黨部(平治巷)。商會(平治巷)。公安局(康王街)。陸軍第十八軍部(善後路)。四路軍駐韶辦事處(抗日路)。教育局(風度北路)。第二區行政專員公署(風度北路)。保安司令(風度北路)。煙酒稅務局(民權路)。曲江縣參議會(風度北路)。曲江地方法院(法院街)。郵電局(風宋路)。中央銀行(風度北路)。中國銀行(民權路)。公立醫院(河邊街)。循道醫院(河西)。濟寧醫院(風度

南路)。南韶公路汽車站(火車站側)。韶連公路汽車站(西河壩)。韶坪公路汽車營業處(風度南路)。交通部長途電話室(風采路)。建設廳長途電話局(抗日路)。省立韶州師範學校(平民路)。曲江縣立中學校(風采路)。勵羣中學校(縣前街)。德華女校(南門河邊街)。

五·商場

本市商場，大都聚集於風度路及民族民權民生三路，因交通便利，人文薈萃，故貨物貿易，實居粵北各縣之首位，粵漢鐵路完成以來，此處已成湘粵商務上之重要地位矣。

第六目 樂昌 (附碎石)

樂昌縣逼近湘省，為由粵入湘之孔道，縣城位置，約當北緯二十五度十五分，東經一十二度五十一分，南界曲江縣，東界仁化，西界乳源，西北界湖南之宜章，東北界湖南之汝城，其縣北之碎石鎮，自昔以來，即為湘粵兩省貿易之中心，故特附述於後：

縣城於明洪武二年，始由知縣索彥勝，修築土城，成化三年，知縣潘顯，再事增築，城周為四百一十丈，基厚一丈三尺，至嘉靖十六年，知縣張瑩，更修築四門，東曰東川，西曰西灑，南曰武江，北曰桂山。現城垣俱已折毀，改築馬路矣。

一·城市概況

縣治街道，現已修有數道馬路，大都皆士敏土敷築，頗清潔堅實，此項水泥街道，一出粵境，即不多見，由火車站入城，爲大東路，左轉卽爲學前路，頗見冷落，其末端之南灣街、沙堤市、太平街、青龍街等，街道湫隘，舖屋矮小，更無商務之可言。由大東路右轉則爲府前路，樂昌全城之商務，以此爲最繁盛之處，兩旁舖戶，大都石庫門面，在府前路之間，尙有一十字街道，街無名稱，所編門牌，亦爲某保某甲之號碼。此所謂十字街者，蓋沿市民之通稱也。商民住戶，大都萃集於此，間亦有機關之設立。

一一·交通概況

縣治交通，在昔全恃武水，爲之轉運，今則水運之外，尙有鐵路汽車路等，故交通甚形便利，茲分別略述於後：

一·鐵路

粵漢鐵路，在縣治東北二里許經過，設有一三等車站，每日有車開往廣州及郴縣等地。

二·汽車站

公路有二道一爲韶樂公路，每日均有車開往韶州。一爲樂碎公路，卽由樂昌至碎石，因橋梁未完成，頗難行車，又由縣治至火車站，及由縣治至西石岩，均修有短程汽車路以便宜行人。

三·水運

武水自樂昌縣城起，卽水勢平穩，不若上流之湍急，故由樂昌至韶州之一百二十里水路可航行較大之民船。

四·郵電

縣治設有郵電局一所，每日封發韶州碎石乳源仁化各地郵件及電報。電話亦可通至廣州及附近湘粵各縣。

五·竹輿

下鄉或至附近不通舟車之各地，均有竹輿可雇，每百里約需價五元上下，惟係以廣東毫洋計算。

三·旅社一覽

旅社情形，與廣州曲江等地頗同，即只賣房間，而絕少賣菜飯者，惟亦可代客代辦，出粵境入湘，則情形迥異矣。樂昌旅社比較著名者，有下列數家，茲分別表列於次：

旅社名稱	地址	每	日	房	價	備	考
樂昌酒酒店	前府路	十毫	至	五十毫			
樂昌酒酒店	前府路	六毫	至	三十毫			
楚粵旅館	同上	四毫	至	十五毫			此家湖南人爲胡某所設
國民旅社	同上	四毫	至	六毫			
廣州旅社	同上						
湘粵旅社	大東路	四毫	至	十五毫			
昌山旅社	前府路	四毫	至	六毫			
錦記大旅店	同上						
榮利旅館	前府路	四毫	至	八毫			

飯館比較著名者，則有府前路之標記飯館，合發飯館，華隆記飯館，其他小飯館尙多，當略而不贅，至於飯價，則爲每小洋一毫，購飯兩盅，茶則任客自擇，與廣州曲江情形完全相同。

四·機關團體

縣政府(府前路)。縣黨部(府前路)。公安局(南灣街)。教育局(十字街)。地方法院(十字街)。郵電局(大東路)。汽車站(大東路)。中山公園(府前路)。民衆教育館(學前路)。民衆圖書館(學前路)。民衆講演所(學前路)。樂昌縣立中學校(十字街)。司令部(十字街)。典獄署(府前路)。救濟院(十字街)。縣參議會(十字街)。樂昌公醫院(十字街)。同仁醫院(府前路)。濟羣醫院(東門口)。

五·商場概況

商場以鹽糖爲交易之大宗，由湘境運來之茶油鷄蛋等品，在粵漢鐵路未通車以前，皆以此及縣北坪石鎮爲交易中心，今頗有由郴縣直運廣州之勢。故全縣商場，頗現中落，市中各項貨物，大都聚於大東路及府前學前兩路。

貨幣方面，其情形大概與廣州曲江相同，惟廣東毫幣，在此較廣州略低，法幣較高。銅元大小同值，不似廣州只用小銅元，而不用大銅也。

六·坪石概況

坪石爲樂昌縣屬第八區之一市鎮，地在縣治西北隅，與湘省之宜章縣，壤土相接，前爲湘兩省貿易之重鎮，住民十萬，五方雜處，而尤以湖南人爲最多，惟自粵漢鐵路通車後，因車站距離市鎮尙有八里之遠

，旅貨車運，經此不屯，故市鎮商務，乃日趨衰落，據當地市民謂現在商場，幾不及昔日十分之一，亦云甚矣。

一·市鎮概況 粵漢鐵路碎石車站，設於距碎石八華里之金鷄嶺，修有馬路，直達市上，首由渡船橫街入下正街，左轉經下街則為興隆街，再前為上街及上後街。由渡船橫街入下正街右轉為新街及新橫街，街道成一線直街，殊少橫街，然商店櫛比，頗成巨鎮，亦可想見昔日之盛也。

二·交通情形 市鎮交通，有火車汽車水運及郵電等項，故頗形便利，茲將分叙於左：

甲·鐵路 粵漢鐵路，在距鎮八華里處之金鷄嶺經過，並建有一較大之車站。

乙·汽車路 粵省韶石公路碎樂段，在渡船橫街之山坡上設有車站，碎石之北，可通車至與湘境界之小塘，碎石之南，至樂昌一段，因橋梁未成，不能行車。

丙·水運 附鎮有武水，昔日賴此水以為湘粵兩省交通之孔道，灘水湍急，危險萬狀，每年行舟損失，為數尤鉅。

丁·郵電 鎮上街設有二等郵電局一所，長途電話，可通廣州韶州樂昌及郴縣宜章等地。

三·旅社一覽 車站附近，原甚荒涼，况已有小飯店，惟尚無旅社，所有旅社，均設在碎石鎮上，規模較大者，有下列數家：

名	稱地	址房	價備	考
東南大旅社	新	街四毫至十六毫	現已暫停營業	
中華大旅店	興隆	街三毫至十四毫		

粵華酒店	街四毫至十五毫	上
中國旅社	街三毫至十四毫	
楚粵旅館	街同	

此外尙有小客棧甚多，大都連宿舍費一起，爲五毫至八毫，惟均簡陋不可居。

四・機關團體 市鎮雖小，然以昔日之商務殷繁，故各種機關團體，大概具備，茲擇其重要者，

錄之於後：

鎮商會(興隆街)。碎石公安分所(興隆街)。鎮公所(上街)。郵電局(上街)。樂昌縣第八區公所(興隆街)。火車路(金鷄嶺)。汽車路(渡船橫街)。樂昌第八區教育會(上街)。粵鹽統稅驗放處(金鷄嶺)。惠民醫院(上街)。益商小學校(上後街)。鎮立第一高級小學校(上後街)。

五・商務情形 粵漢鐵路未通車以前，粵鹽輸入湘省，均以此爲屯集地，湘南各縣之肩挑負販者，皆萃集於此，絡繹於道，綿連不絕，現在商情，頗不如前，輸出湘省之貨物，以鹽糖及鹹魚爲大宗，輸入者則以雞蛋茶油爲大宗。

幣制情形與樂昌相同，國幣以中央交通中國及中國農民農工各銀行之票幣，爲最著信用，其他如湖南湖北之省幣，皆不使行使。從此一入湘境，則粵省之毫洋幣，又不便使用，而大銅元復爲小銅元之二倍，路程僅三十華里之隔，而幣制情形，迥不相同，異省值同異國矣。

第七目 宜章(附白石渡)

一·城市概況

宜章縣城位於衆山環抱之盆地中，樟水逕流市區之西南。初本無城，迨宋淳熙間，縣令吳鎰，始修土城，明成化八年，縣令劉寧，從事增築，周圍五里三分，高二丈五尺，下破墮濠，闊二丈，深四尺，串樓五十二間，正德三年，邑尙書鄧庠謀於縣令邱雲漢，於三星橋白石渡等處，徵稅重砌，下石上磚，南北築有月城，城外更築三關。至清康熙時，縣令鹿廷英，又加修砌，漸臻完固。迄今勘丈，周四百六十一丈，隄濠則已填滿無遺，高且不過一丈，各城門之砌石，則尙完好，其餘則傾圮殘闕矣。

斯縣爲湖南省極南之地，粵漢鐵路首先經過此縣，以達湘省腹地。惟路綫隔離縣治，尙有十五華里。其距縣治最近之車站，則爲白石渡車站；故除將宜章縣治情況，分別敘述外。白石渡一站，亦有敘述之必要，爰併附記於後，以備讀者。

城內街道，自東門至西門之街道，僅由府東街至府西街一道而已。縣中各機關，大都位置於此。自北而南，在府東街之北者，僅都督坊一道，在府東街之南者，則有黨部衙局前街府前街三道，及西橫街岳家巷城隍廟三處，頗爲商務萃之所。城外街道，則僅東門外之長街一道，由東關上經上東長街下東長街至水口廟，長約里許，爲宜城最長之街道。

一一·交通概況

一·鐵路 粵漢鐵路，由廣東樂昌，直貫縣境東南，路線甚長，距縣城十五華里之白石渡，建有車站。將來臨武、藍山、嘉禾等縣人士，由鐵道南往廣州，北至長沙者，胥皆經過縣城。故縣中人士，擬由縣城至白石渡，築一汽車道，以便行旅。

二·汽車路

湘粵公路，經過縣城，以達粵邊小塘，縣城東北角一里許，建有一汽車站，每日均有汽車開往祁縣、衡陽、長沙間，及由南境小塘，以接粵省之樂坪公路，可直達樂昌韶州。

三·水運

樟水發源於縣北摺嶺之陽，經縣治之西，以入粵境，即為武水上流，前鐵過公路未通時，即恃此水運，以為湘粵交通之孔道，惟灘水湍急，舟行甚險。宜章木材，尙多由此運入粵境。

四·郵電

五·電話

六·肩輿

縣城上東長街，設有三等郵電局一所，每日封發衡陽、韶州及臨武、汝城等處。電話已通湘粵鄰近各縣，及本縣之各鄉鎮區公所。

縣城中有蔣鴻泰楊仁和等驛行數家，惟價頗昂貴，每百里約需洋五元之譜。

三·旅社一覽

旅社名稱	地址	點	每是	房價	每日	飯價	備	考
同樂旅社	岳家巷	六角	至	一元	五角	至	七角	
德鑫旅社	上東長街				五角	至	七角	
意大利客棧	上東長街				四角			

四·機關團體

縣政府(縣門口)。義勇總隊部(縣門口)。財政局(縣門口)。教育局(府東街)。縣黨部(黨部街)。郵電局(上東長街)。公安局(局前街)。鹽務稽核局(福星橋側)。縣立小學校(府西街)。縣立女校(府前街)。第一區公所(府正街)。

五·商場概況

綢緞洋貨店，大多開設於黨部及下東長街。鹽號多設在東長街及西橫街。米商聚於城隍廟坪。菜場設於南門口。豬羊市場，則在得勝門外。

六·白石渡車站

白石渡爲宜章東南境之一小市鎮，距縣城約十五華里，本爲鄜姓一大村落，聚族而居，達八百餘戶，村外溪水滌瀉，堡壘環立，儼然一軍事重地。粵漢鐵路，經省界入湘境後，至此成一公里徑之大灣曲。設有車站一處，名白石渡站，由湘南邊境各縣如宜章、臨武、藍山、嘉禾等地，返往粵漢路者，皆以此爲起卸站。

鎮內有街市舖戶數十家，日用所需，尙可取給，茶社旅棧，亦有數家，惟頗現蕭條之象，將來必大有發達也。又郵政代辦所一處，每日封發宜章郵局，翌日即可到達長沙廣州各埠。此外並設有鄉公所，裝置電話機件，可通宜章縣治。

白石站爲粵漢鐵路入湘境後之第一站，路綫經過省界叢山，僅十餘里之遙，而隧道多至四處，五大拱橋，均在附近，山脈迤邐，林壑秀美，松風水鳴，相應成調，誠天然之勝景也。

第八目 郴縣

郴縣縣城，在五嶺山脈騎田嶺之北約三十六里，爲漢代太守楊珍所築，至後周顯德三年，始增築子城，明萬曆間，千戶高景春重修，周圍三里五分，城高二丈，厚八尺，城門凡三，東曰朝陽，西曰瞻極，南曰鎮南，城濠闊八尺，深五尺，今已淤塞無餘矣。

郴縣自漢迄清，均爲州治，民國肇興，始改爲縣，歷爲湘楚南陲之重鎮，前海道未通，爲廣東與內地交通之孔道，故商賈雲集，貨物輻輳，頗極一時之盛，後海運大通，遂一落千丈，不及往日之繁盛矣。現粵漢鐵道已成，斯縣地位，復形重要，特將各項情形，分別述於後，以供旅客之參閱也。

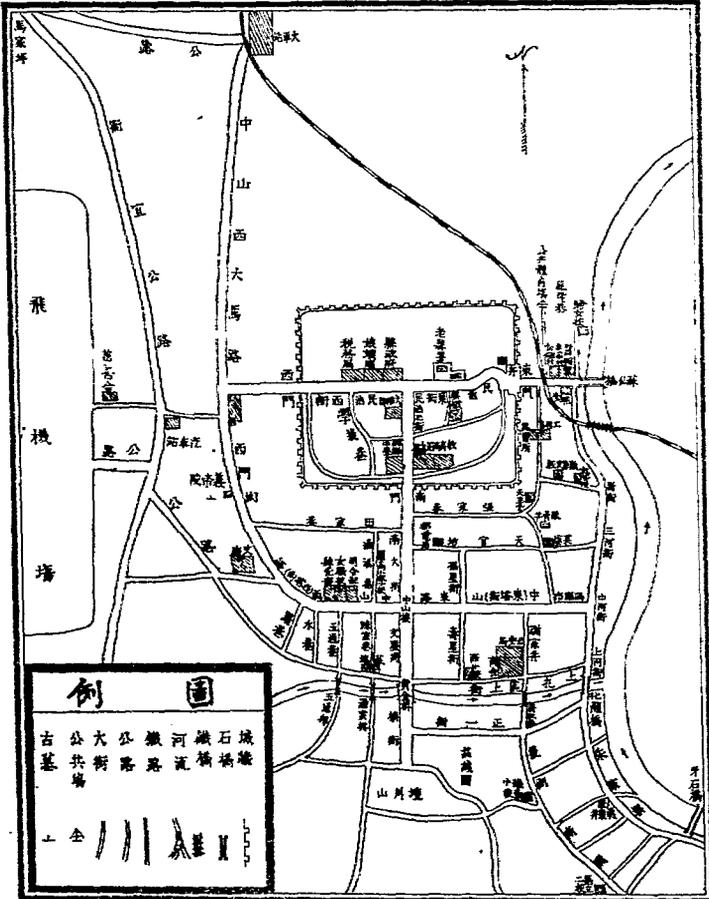
一・城市概況

郴縣城市，瀝郴水之西岸，當縣境西北部，城牆現猶存在，城內僅有街市三條，即民治正街及民治東西街而已，縣治各機關團體，大都位於城內，商務則甚屬蕭條，遠不及城外各街市之繁盛。出南門外爲南大街，乃本城第一繁盛之街道，再南行至十字街口左爲中山東街，即前日之東塔街，右爲中山西街，即昔日之西塔街，商務之盛，頗不亞於南大街，由中山西街折向北行爲中山西大馬路，可直通火車站及汽車站，昔日爲荒涼之地，今已闢爲馬路，且漸建有新式商店，將來之發達，實可預計，由中山東街東行，即抵上中下三河街，以客棧米莊茶號爲主，南端可至後街，由粵運來之鹽，昔日大都在此卸貨，運鹽全用騾馬，故後街騾馬，絡繹不絕，誠盛觀也。現粵漢鐵路已通，此種情況，當不可復視矣。

郴縣街道，現除中山西大馬路，爲二丈餘寬之大馬路外，其餘尙爲丈餘之石砌街道，聞該縣當局，已分期擬定計劃，將全市街道，改建大馬路，此爲自然發展現象，著者頗信其能於最近完成也。

二・交通情形

椰縣街市圖



一·鐵道 粵漢鐵路傍城東經過，距城約五里許，建有一火車站，每日均有火車開往樂昌及衡陽等處，由中山西大馬路，可直接入城。

二·公路 湘粵公路衡宜段，經郴至宜，以達粵境，在縣城西門外，建有火車站一處，每日上下午，均有車開往宜章，並接廣東之樂坪公路，以入粵境。北可至耒陽衡陽，以抵長沙。

三·飛機場 縣城西門外，汽車站附近，築有一大飛行場，寬六千餘方公尺，現供軍事之用，將來湘粵民航開辦時，此即沿途降落站之一。

四·水運 郴江繞行縣城之東，經郴縣北境，以達永興，即為耒水，小船駛至郴縣而止。春夏水漲，所有貨物，皆由郴江以下未陽。惟現鐵路公路，相繼通車，運輸便利，此江已減少其價值矣。惟材木運輸，則尚假借此道也。

五·肩輿 由縣城下鄉或赴桂陽嘉禾等縣，須乘肩輿，其價每百里約須洋四元，各旅社客棧，均可代僱。

六·郵電 縣城設郵電局一所，各鄉鎮市，均設有郵務代辦所，每日封發長沙廣州及鄰近各縣。七·電話 郴縣電話網，均已架設，可直通永興、桂陽、宜章、資興、汝城、臨武等縣及本縣各區公所。此外並有長途電話，可直通衡陽，由郵電局兼營管理，通話一次，僅須號金五角。

三·旅社一覽

名	稱地	址	每	日	房	價	每	日	飯	價	備	考
中南飯店	中山東街	四角或六角	四角或六角									

味雅園	謝家井	四角或六角	同	上	房間較爲寬大
嘉賓園	中山東街	同	上	同	內有茶社盆盪等設備
文明旅館	中山東街	五角至六角	同	上	房間飯餐合共計算
楚粵旅館	汽車站	四角至六角	同	上	
都江旅館	汽車站	同	同	上	
義興旅館	汽車站	同	同	上	
競園旅館	中山東街	同	同	上	
福雲旅館	河街	四角至六角	同	上	
興發旅館	河街	同	同	上	
王興祥旅館	三河街	四角至五角	同	上	

四·機關團體

縣政府(民治西街)。縣黨部(中山西街)。區司令部(中山西街)。保安大隊部(民治正街)。公安局(謝家井)。郵電局(天官坊街)。鐵路警察局(張家巷)。稅務局(民治西街)。教育局(民治正街)。商會(區上街)。監獄(民治東街)。醫院(東門外)。救濟院(新街巷內)。慈善會(西門外飛機場側)。圖書館(民治正街)。

街)。郴郡中學校(民治正街)。新華中學(東門外)。郴縣鄉村師範(東門外)。婦女職業學校(東門外)。女子職業學校(中山西街)。郴縣高級小學(濂溪巷)。商會小學校(區上街)。勤業女校(新街巷內)。

五·商場情形

綢緞洋廣雜貨店，多開設於中山東西二街，及南正街等處，油鹽業則大半於南關上及後街。郴縣葉煙最為著名，大部設肆於扎上街及半邊街。西門坳及中山西街，以售賣茶葉最為出名。樹木一宗貿易，多在天官坊一帶。

第九目 高亭司

高亭司為粵漢鐵路經過湖南永興縣境唯一之車站，南向鄰站棲鳳渡，為郴縣屬地，而北向鄰站之公平墟，復為耒陽屬地，兩站之間，以高亭司站為較大，又南至郴縣及北至耒陽，亦以此站為適中，故全路通車，必於此站給水。因而停車時間，亦較為延長，且東至永興縣治，西至桂陽縣治，此處均為必經之要道，湘粵公路在高亭司市集附近經過，亦設有車站，南走十數里之魯塘坳，更修築支路一道。直達永興縣城，水道雖不便舟楫之利，然灌溉附近廣大之田畝，及漂運所產竹木，其用亦大。粵漢鐵路車站，設在高亭司市集之東北約三里許，湖南公路局，擬在此修一聯絡支線，則公路與鐵路之交通，更形便利矣。

考高亭司一地，為唐時析郴縣地，置安陵縣，尋曰高亭，宋熙寧中，太守李士燮，徙治漢便縣舊址，而名曰永興，此地乃廢。至唐開元十三年，宇文融復析郴北界四鄉，置安陵縣，至天寶元年，改為高亭。

現爲永興第三區之轄地，設有永興第三區區公所及高亭鎮鎮公所，以辦理地方事務，郵局設有代辦所一處，每日可封發郴縣、曲江、廣州及衡陽、長沙、漢口等處，故交通甚形便利。該地民性強悍，果敢沉毅，數千百戶，聚族而居，自成部落，民國十七年，共黨陷永興時，該地農民，曾作壯烈之抵抗，頗使共黨受損不少，該地古蹟名勝，無可紀述，市集街道湫隘，商務蕭條，將來或有發展之希望也。

第十目 耒陽

耒陽一縣，處衡陽東南，地頗重要，粵漢鐵路，直貫全縣。耒河由南至北，徑流全境，民性強悍，鑛產豐富，人口亦達六十餘萬之多，允稱湘南鉅邑，是縣建邑是早，約在東漢，相傳三國時代，龐統曾治斯邑，張飛巡遊至此，至今均留有遺跡。五代梁陳之際，縣治曾移於鰲山口，唐武德四年，復還舊治，卽今之縣治也。元時始築城垣，後遭兵燹，又復傾圮，明正德六年，知縣王睿，再事修葺，清代又迭加重建，至民國十七年，共黨朱德、毛澤東等，進陷該縣，焚燒甚烈，收復之後，乃將城牆折毀，至十九年，始改建現在之環城馬路，該縣附廓之處，碉堡林立，攻守相望，隔江諸山，青葱明秀，了然如劃，誠湘南之一勝地也。

耒陽車站設在上流之灶頭街，距縣治約八里許，有汽車可以直達，該處濱耒河江岸，以與水道運絡運輸，較爲便利，現鐵道當局，已在此處建有大規模之堆棧及各種倉庫，以便將來貨商之轉運貨物也。

一·城市概況

縣治原有城池，係自元代創建，後經明代增修，高一丈七尺，周五百五十丈，厚一丈二尺，城門凡五：東曰環秀，西曰近恩，南曰振武，又南曰通津，北曰興文。民國十七年折毀，改建環城馬路。城市街道，以南門正街及東西正街，略作七字形，即由汽車站進城，循西門正街，左灣則爲南正街，右拆即東門正街，此外則沿河之化龍橋街，及南門外西門外之正街而已。

二·交通概況

一·鐵道 粵漢鐵路，經郴縣永興後，即入耒境，在縣治南八里許之灶頭街，建有車站，由汽車站可直達縣城，此地濱耒河甚近，以便將來與水道連絡運輸，現築有支線一條，直達河岸，並建有新式堆棧及倉庫。每日均有車開郴縣及衡陽等處。

二·公路 湘粵公路衡宜段，附城經過，距西南里許，建有一汽車站，每日均有車開衡陽及郴縣宜章等處，汽車站與火車站之間，且修有路基，以便連絡。

安耒公路，現路基已成，不日即可鋪沙通車，由此路可至安仁茶陵，以入贛南。再由安仁可至醴陵，以入贛東及長沙等處。

三·水路 東有耒河，上流一百八十里而抵永興，下流二百餘里，即達衡陽。春夏水漲時，可航行百餘噸之大帆船及小汽船。秋冬水涸時，亦可航行數十噸之小船，樹木竹料，每年由此運輸者，尤不在少數。

四·郵電 縣治設有二等郵電局一所，可以發寄各項信件及電報。

五、電話 縣中各機關，均裝有電話，可通附近各縣如安仁、永興、桂陽、常寧、衡陽等縣，及本縣各區鎮公所，電報局並設有長途電話，可通郴縣衡陽各地。

六·肩輿 不通汽車之各鄉鎮，亦有肩輿可僱，其價每百里約須四元上下。

三·旅社一覽

旅社名稱	地址	每日房價	每日飯價	價備	考
冰心園	東門正街五	角四	角四	角	可兼辦酒席
合德園	西門正街四	角四	角四	角	
隨園	南正街柱史巷四至角五角	角四	角四	角	
小樓	趙公巷五	角四	角四	角	可兼辦酒席
耒陽旅館	東門馬路四	角四	角四	角	
隨安旅館	東門馬路	角六	角六	角	房飯共計六角
福林商號	西橫街口	角六	角六	角	

耒陽旅社客棧，為數尚多，不及備載，茲所列者，僅舉其比較清潔者而言，又耒陽車站附近之灶頭街，亦有人籌設旅社，名稱設備，尚不深悉，俟本書再版時，當調查列入。

四·機關團體

縣政府(西正街)。縣黨部(老署前)。稅務局(老署前)。公安局(岳王巷)。教育局(岳王巷)。財政局(縣府後)。郵電局(西正街)。區司令部(鄧眼塘)。義勇總隊部(縣府後)。民報館(老署前)。模範小學校(西門外正街)。

五·商場情況

綢緞及洋廣雜貨，多設肆於南正街一帶，米則以南馬路及化龍橋爲市場。柴火出售亦在南馬路一帶，百合爲耒陽大宗出品之一，多在汽車站附近出售。

第十一目 衡陽

衡陽爲湖南南部之重鎮，地濱湘江西岸，當蒸耒二水會入湘江處，粵漢鐵路經湘江之東岸，隔江與縣市相望，且適當該路之中心，蓋南至廣州約五百四十三公里強，北至武昌約五百五十二公里，鐵道部初擬粵漢鐵路管理局，設於衡陽，以便將來控制全路，嗣以設備不善，乃移武昌，湘桂湘粵公路，亦由本縣西岸，南走經零陵，以抵桂省，由東岸南走經郴縣以入粵境，而湘桂鐵路，鐵道部業經派員測量，擬由衡陽接軌入桂，故衡陽一地，將來實爲湘粵桂三省鐵道網之中心，水陸運輸，均極便利，自今而後，此地之商業上及軍事上之重要，實不亞於湘省會之長沙也。

一·城市概況

考衡陽建城之始，實在五代周顯德年間，初立木柵，南宋景定間，知州趙興說始建城垣，明洪武初年，指揮龐虎，再事加築，成化年間，知府何珣，增飭雉堞。相傳衡陽築城後，未遭兵燹，因之星相之士，競言風水，故近年拆毀街道，改修馬路，而城垣各門，宛然存在，即以此故。城高二丈五尺，周圍一千二百七十丈八尺，約合七里三分，城門凡七：東曰賓日，俗稱柴埠門。又東曰閱江，俗稱鐵爐門，南門曰廻雁，西曰安西，即大西門。又西曰望湖，即小西門，北門曰瞻嶽，東北曰瀟湘。均有城樓，歷代各朝，迭加增築，故至今猶甚完好。縣治西北，田畝縱橫，廣數千頃，將來發展，絕無地域上之限制，湘江東岸，平原廣袤，現已於車站附近，修有大規模之馬路四道，以便將來於兩旁建築新式之商店及堆棧也。故衡陽形勢，無論在交通上，地勢上，均甚具備大都市之條件，衡陽全市，在湘江西岸者，周可十五六里，湘江東岸則延袤相等，廣較遜之，合全市計之，約可分作三部。

甲·蒸湘合口以南，合城市街道爲一部。

乙·蒸水北岸之青草河街爲一部。

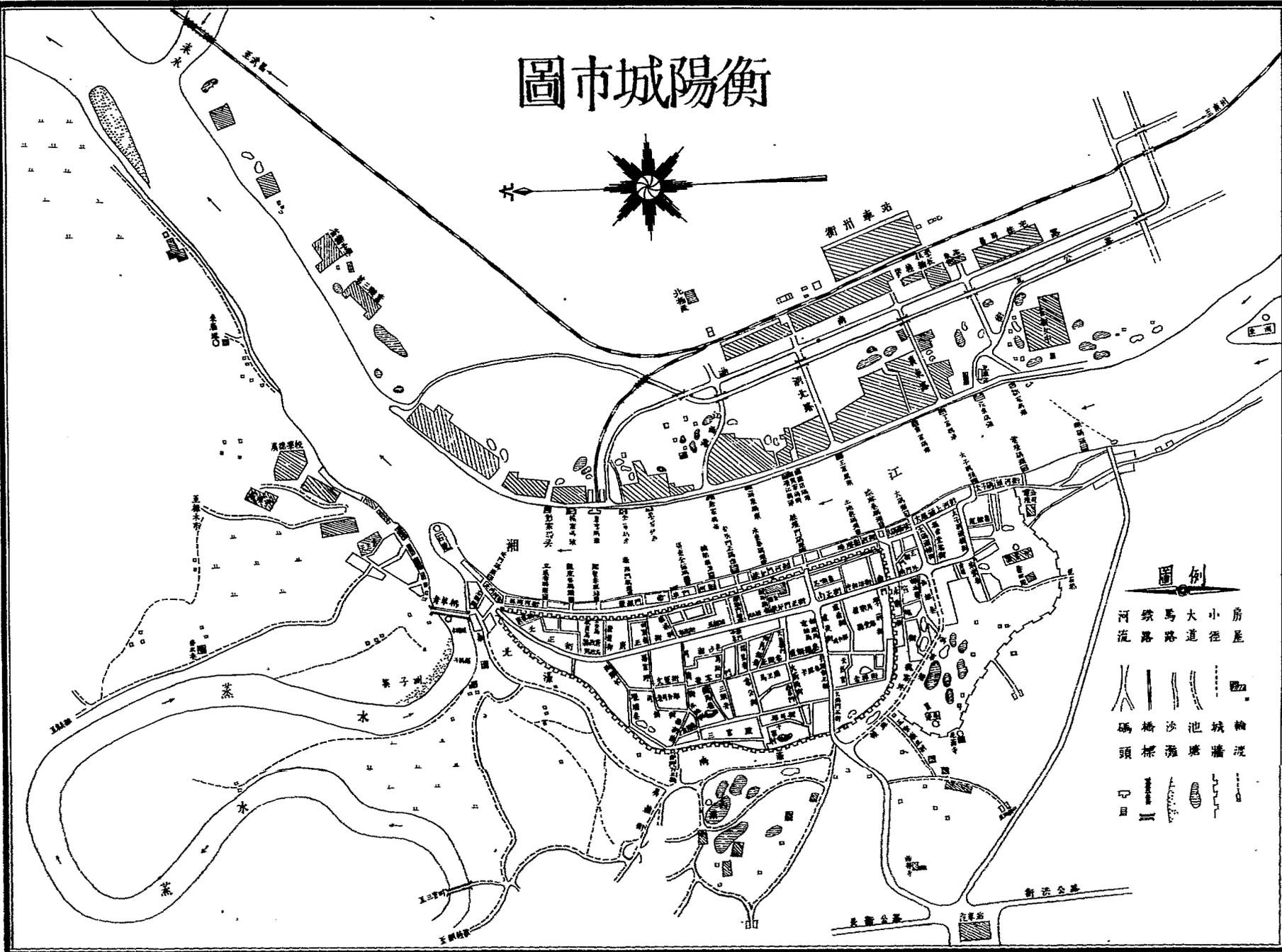
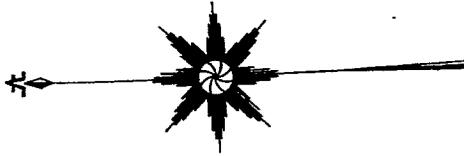
丙·湘江東岸之車站附近爲一部。

上列三部，合組而成衡陽全市，茲將三部街市情形，分別述之於下：

一·城市部分

此部主要街衢，約有四道，即正街、河街、橫街、後街四部，正街最爲繁盛，起南門外正街，經中和坊街、南正街、鐵爐門正街、坊正街、八元坊街、五桂坊街、布政正街、府正街，以至北正街，長凡數里，現已改爲三丈餘寬之大馬路，兩旁商店，亦均三層之石庫門面，頗初具新式都市之規模。瀘江爲河街，即起太子碼頭河街，經大碼頭河街、珠琳巷河街、鐵爐門河街、柴埠門河街、瀟湘門河街，泥灣河街，至北門河街而止，比正街較長，而湫隘特甚，商務亦甚蕭條。橫街有三條：即一、太子碼頭橫街。二、大碼頭橫街至賴麻口。三爲鐵爐門橫街，經道後街至大西門正街，一三兩道，現已改爲大

衡陽城市場圖



圖例

- | | | | | | |
|----|----|----|----|----|-----|
| 河流 | 鐵路 | 馬路 | 大道 | 小徑 | 房屋 |
| | | | | | |
| 碼頭 | 橋樑 | 沙灘 | 池塘 | 城牆 | 輪渡 |
| | | | | | |
| 田 | 墳墓 | 山 | 湖 | 水 | ... |
| | | | | | |

馬路。第三道橫街，亦正在計劃改爲大街。後街爲多數小街所構成，爲住宅區，頗無足述之處。

二·蒸水北岸部分

此部分僅一青草河街，由城市北門出城，越青草橋即達，此街大都爲船戶聚集之所，頗無商務之可言。

三·湘江東岸部分

湘江東岸，原爲該縣名宦公館，故大廈櫛比，衡宇相望，彭剛直公玉麟等之公館皆在焉。初本無關重要，自粵漢鐵路通車後，斯地頓成重地，前粵漢鐵路株韶段之工程局，及衡陽車站，即設於此處，經路局方面，修成四大馬路，南起車站附近之員司住宅，與鐵路平行，向北延長以達江岸粵漢碼頭者，爲湖南路。偏北接湖南路以至江岸唐家碼頭者爲江西路。稍南接湖南路以至江岸王家碼頭爲湖北路。再南接湖南路以至江岸丁家碼頭爲廣東路。現各路之旁，均有人建築商店，數年之後，則必更臻繁榮矣。此部不特可成商業區，而省立各級學校及私立各中學校，大都設在此處，故將來亦不難成爲教育區也。

一一·交通概況

衡陽交通情形，已略如上述，茲更將鐵路公路水運郵電各項交通事業，分敘於下：

一·鐵道

粵漢鐵路由耒陽入境後，經江東岸，渡耒河，以抵衡山株州長沙等地。因地當全路中樞，故設有二等車站一個，全路總局，鐵道部亦擬設此處。

湘桂鐵路，亦經鐵道部派員測量，取道衡陽，北接粵漢鐵路，渡湘江南走，以入桂境。現已委定粵漢路局長凌鴻助氏，兼任該路局長及總工程師，從事修築。

二·公路

湘粵湘桂二路，以同一路線，從長沙經湘潭衡山以達衡陽，由衡陽即分道南行，湘桂線沿湘江西岸，經祁陽零陵，直走桂林。湘粵線則由衡陽西站渡湘水東岸，至衡陽東站，經耒陽祁縣宜章

，而達粵境。每日長沙衡陽間及粵桂衡陽間，均有車對開。

尙有衡寶縣道，亦有修築之議，如此路成功，則由衡陽尙可接通湘黔路線以入黔境。

三．水道 水道重要者有三：一卽湘江，二卽耒河，三卽蒸水，三江之中，以湘江爲最，蒸水汽輪，長沙衡陽間，終年可航，春夏水漲，可上溯祁陽。次卽耒河，由耒陽上行，可達永興，小船可至郴縣，稍加修鑿，且可航行小汽輪至耒陽境。再次爲蒸水，此水在衡陽境內，可駛行民船，再上則僅足資灌溉而已。

四．郵電 城中設有郵電局一所，城廂內外各街，均有郵政代辦所，以便市民寄遞信件。汽車站及火車站輪船碼頭，亦均設有信櫃。

五．電話 衡陽縣治，設有電話局一所，城外及江東岸各商店機關住戶，如裝有電話機者，即可互相通話。此外尙有長途電話，可通長沙、邵陽、湘潭、耒陽、郴縣、永興、祁陽、零陵及其他鄰近各縣，本縣區內之各鄉鎮公所亦裝設電話機，可以通話。

茲將各上列各交通機關之名稱地址，列表於後，以便讀者：

名	稱地	址備	考
郵電總局	後道	街	可發寄各項郵件電報及各縣之長途電話
長途電話局	側道	街	可與長沙零陵郴縣各處通話
衡陽電話局	正殿	巷	城市電話

衡陽火車站	江東岸	
衡陽汽車西站	西門外	可往長沙湘潭衡山及零陵祁陽廣西等處
衡陽汽車東站	丁家碼頭	可往耒陽祁縣永興及廣東等處
衡長輪船碼頭	埠門	由衡陽開衡山湘潭長沙等處
衡祁輪船碼頭	埠門	由衡陽開祁陽柏坊等處

六·人力車 城市中及江東岸，均有人力車之設備，全城所有車數，約一千五百餘部。江東岸之車價，經鐵道局規定，有一定之價目。而城市街車，則任意需索，頗無限制。然由太子碼頭起至衡陽西站止，大概需洋一角，由南門口至北門口約為六分，由河街至西門約為五分。

七·飛機塲 縣城大西門外，原築有飛行塲一處，因地勢低窪，春夏之間，輒被水淹，乃於江東岸火車站之附近，另築有六十四萬平方公尺之飛行塲，將來粵漢民航舉辦時，此即為中途昇降站。

三·旅社一覽

衡陽為湘南重鎮，故旅社甚多，以限於篇幅，不克逐一記列，特擇其比較清潔或在車站附近各家，表列於後，以便遊客。惟江東岸一處，現僅有旅社數家，將來必日漸增多，以後當陸續調查列入，以求真確。茲將現有之旅社列表如後。

旅社名稱	地點	每日房價	每日飯價	備	考
樂福酒家	樂福巷	一元至二元	四角至五角	可包辦酒席	
廣東酒家	大東華門	九角至二元	四角	可包辦酒席飯係以每餐計	
梓園	梓桐廟	六角至一元二角	三角至四角	同上	
樂園	大東華門	同上	同上	同上	
競園	常公街	同上	同上	同上	
漢民園	下長街	同上	同上	同上	
宴翠園	大東華門	同上	同上	同上	
吉州飯店	江東岸廣東路八、	角五	同上	普通住宿一晚共五角飯客在內	
裕順旅社	汽站西站附近	四角	同上	乘汽車往長沙等處宜住此	
裕湘旅館	痘姆殿街	六角至八角	三角		
長春旅館	大東華門	同上	同上	食宿共計	
交通旅館	柴埠門下河街	同上	同上	食宿共計	

福安旅館同	上	二角至四角	四角至六角	食費係以日計
大大利旅館同	上		每日四角	食宿共計
江衡旅館	柴埠門上河街		每日五角	食宿共計
怡盛旅館同	上		同	上同
德安旅館	泰梓橫街		每日五角	食宿在內
湘裕旅館	泰梓橫街		每日五角	食宿在內
東南大旅社	江東岸廣東路	六角至一元二角	三角至五角	食費以每餐計
粵漢旅社同	上	四角至八角	三角至四角	同

四・機關團體

縣政府(府前街)。縣黨部(學前街)。區司令部(道前街)。保安團部(司前街)。公安局(府前街)。財政局(府前街)。教育局(府前街)。禮樂局(學前街)。地方法院(司前街)。田賦徵收局(北正街)。監獄署(府前街)。營業稅局(北正街)。煙酒雜稅局(瀟湘門河街)。教育委員會(府前街)。民衆教育館(大東華門)。商會(財神殿巷)。農會(學前街)。婦女聯合會(學前街)。

一・文化慈善團體 衡陽爲湘南首邑，故文化及慈善事業，較之湘南各縣均當首掘一指，如學校

一項，則省立中校有三校，私立中學竟有八九所之多，以此一端，足見衡陽之進步，實僅省會之下，茲將各文化團體，錄列於次。

名	稱地	址	名	稱地	址
衡陽國民日報館	學前街	衡陽通俗日報館	府前街		
民聲日報館	大西門正街	湘南日報館	瀟湘門正街		
仁濟醫院	泰梓碼頭河街	亞字醫院	九角巷		
縣施醫所	賴麻口	救濟院	賴麻口		
圖書館	府門街	派報社	學前街		
省立衡陽中學校	江東岸	省立衡陽女子中學校	江東岸		
省立衡陽工業職業學校	江東岸	船山中學	江東岸		
成章中學校	學前街吉祥巷	道南中學	小西門正街		
新民中學校	陝西巷口	廣湖中學	江東岸		
大同中學校	江東岸	振新中學校	雁峯寺側		
廣德中學校	北門外楊家坪	含章女子中學校	學前街		

鄉	村	師	範	岳屏書院舊址	民生女子職業學校	前	街
衡郡女子職業學校	石鼓書院舊址	船	山	附	小東	洲	
陶淑高級小學校	前	街	惠文女子高級小學校	福	音	堂	巷

局，遷移衡陽後，因工款匯寄頻繁，商務亦日趨發達，故中國上海交通農工等銀行，相繼在衡設立分行，辦理各項銀行業務。茲將各行行址，分列於次：

名	稱地	址	名	稱地	址
中國銀行	行茅蓋	台	上海銀行	鐵爐	門橫街
農工銀行	行大河	街	湖南省銀行	衡陽分行	道後街
中央儲蓄會	大西門	正街			

三·娛樂場所

名	稱地	址	名	稱地	址
銀花電影院	院下	長街	昇平湘劇院	院下	長街
大舞台湘劇院	常	公	光華電影院	火	藥街

第二目 衡山（附南嶽）

衡山，位於湘江之西岸，約當北緯二十七度十五分，東經一百一十二度三十六分，湘江自西南以趨東北，中貫縣境，傍縣城東面而過，沿江一岸，因少灣曲，且灘流湍急，不便寄泊，以致城市商况，不甚發達，遠不若下流之湘潭及上流之衡陽也。粵漢鐵路沿湘江東岸而下，至縣治東岸約二里許之地，設有衡山車站。湘粵公路長衡段，則繞行縣治西 隅而過，距縣城亦達五里許，故斯縣水陸交通雖便，然尙有不少之缺點也。

縣境東界攸縣，南界衡陽，北界湘潭，東南界安仁，西境與湘潭、湘鄉、衡陽三縣接壤，自縣城起，北至湘潭縣七十四公里，東南至攸縣七十六公里，至安仁約七十五公里，西南至衡陽約五十八公里，西北至湘鄉縣約八十三公里，北經湘潭以達長沙，計程一百二十四公里，水道則約一百九十五公里，昔日湘中湘南之分，胥以此縣爲鴻溝焉。

南嶽衡山，距縣治西南約三十餘華里，爲全國五大名山之一，昔之遷客騷人，歌詠勝跡者，已屬不少，近年以來，湘粵公路，傍山而過，交通甚便，湘省政府，尤努力建設，以圖招致遊人，發皇勝蹟，故近來國內名流，一蒞湘土，靡不以一登南嶽爲快意事也。粵漢鐵路通車後，國人遊覽斯山者，必更形增多，則斯地之紀述，當不可缺，著者不憚煩瑣，將該山之一切情形，附諸斯章之後，以供遊人之參閱焉。

一·城市概況

縣城瀕江西岸，作南縱長之橢圓形，城壁周約七里，有奇，高約丈許。城門凡六：即東南西北四門外，尚加以觀湘管驛二門是也。西倚金紫，南瞰岫嶼，江委塔遙斷東岸，觀湘洲亘立江心，迤邐如帶，洲上竹木蒼鬱，清葱可愛，惟江流直急，頗難停泊，以致城市商況，自昔以來，即不甚繁榮，街道成一十字形，爲東西南北四正街所組成，其稍繁盛之街道，爲南正街及西正街兩道而已，全城商店，均係中小商人所經營，尙無大資本商人及公司之組織，其中惟南貨業、廣貨業、鹽業、藥業、煤油業、布業等，較爲發達耳。

一一·交通概況

一·鐵道 粵漢鐵路，距縣治之湘江東於三里許經過，設有車站，每日均有上下行車可至長沙衡陽等地。

二·公路 湘粵公路長衡段，縱貫縣境，縣治西南三里許，設有車站一，每日有車可直達長沙衡陽等地。

三·輪船 湘江上溯至衡陽之汽船，均於此設有碼頭，停泊載客。

四·郵電 縣城南正街，設有四等郵局一所，每日寄發長沙，湘潭，衡陽等地。

五·縣道 縣道有東西二綫，一自縣城西出，經少泉鋪、福田鋪、嶺陂坳、白菓新橋而至湘鄉，一自縣城東渡湘江，越寶石嶺，經潭泊吳集、化龍橋、青山市，楊林至草市分岐，以達安仁、茶陵，攸縣

。肩輿每百里約需三元而已。

六·電話 有長途電話可通衡陽，長沙，湘潭，株洲等地，四鄉各區鎮公所，均有電話互通。

三·旅社一覽

衡山車站附近，現已有三數家小旅社之開設，可供遊人暫憩之所，茲將衡山縣城之旅社，調查如次：

名	稱地	址	每日餐宿價目	備	考
和平旅社	南正街衙門口	四角至六角	此處爲衡山上等旅社		
湘東旅社	東正街	四角	同上		
恆裕旅社	老馬巷	三角至四角			
恆豐旅社	南外正街	三角			
清雅旅社	觀湘門	三角	此處售買輪船票		
高和旅社	南外正街	三角			
仁和旅館	觀湘門	三角			

上列旅社，均係就衡山縣城而言，此外如火車站汽車站附近，亦有小規模客棧數家，僅足供遊客暫時休息，不足以寄餐宿，將來如有較大規模旅社之設立，當另行調查加入。

四·機關團體

縣政府(南正街)。縣黨部(文廟前)。衛生所(觀湘門)。地方法院(南外正街)。郵電局(南正街)。圖書館(文廟內)。國術館(文廟內)。通俗報館(文廟內)。衡嶽報館(商會街)。縣農會(商會街)。縣商會(商會街)。縣立女校(大巷子)。城南學校(南門外)。民生職業學校(南外正街)。中西醫院(北正街)。基督教會(觀湘門)。

六·南嶽一般

南嶽，一名衡嶽，又稱南嶽衡山，爲中國五嶽之一，在昔虞舜南巡，朝諸侯於此，舉望祭之禮，禹敷水土，隨山刊木。舜高山大川，得金簡玉牒治水之法，築清冷宮(今祝聖寺舊址)以祀舜。周穆王巡行天下，亦有西合之蹟，及乎漢武，以衡山道遠，而祝於衡山之副霍山。魏晉六朝，禋祀復古，唐及五代宋元明清，每值國慶，必遣使祭告，典禮隆重，尤以南宋爲最，蓋當時四嶽，皆淪於金，惟南嶽僅存也。環山數百里；寺觀林立，代有異人高僧，修鍊其間，而隱逸之士，及仕宦之選謫者，登臨慨嘆，輒爲詠歌，亦於斯爲盛。宋明大儒，且相繼講學其中，人文薈萃，風振一時，清代以還，寔以中衰，書院旣廢，琳宮梵宇，亦同感凋零。民國二十一年秋，湘省政府撥帑改造，設管理局、圖書館、工程局於山麓，積極建設，茲山面目，爲之煥然一新，民國二十二年，蔣委員長蒞臨斯地，並在獅子巖之處，建有紀念亭一座，尤爲名山生色不少也。現粵漢鐵路已通，將來中外遊人，至此遊歷者，必更形增加，爰將該山一般，紀述於次，以供參閱。

一、南嶽市概况 嶽市在南嶽山麓，岳神廟前，距衡山縣約三十華里，南至衡陽，僅及百里，北達長沙，二百七十里，自唐宋以來，遊山及燒香者，多駐足於此，漸以成市，所以商店及住戶，當在數百家以上也。近因長衡汽車，可直達該市，行旅尤便，故人煙益以稠密。市周有壽澗，絡絲潭，西嶺諸水環

匯之，自壽潤橋至天下南嶽坊，左止青龍橋，右抵將軍橋爲御街。自天下南嶽坊直至水府亭爲南街，東至祝聖寺爲東街。西至中鎮橋爲西街。自將軍橋北行至南嶽圖書館爲北街。全市街道，原極狹窄，經南嶽管理局，規定寬度，折讓整齊，御南兩街，均寬二丈四尺，東西北三街及熾星門左右，則各寬二丈，現已改建完竣，故市容爲之一新。

一·交通情形 南嶽之交通，自湘粵公路長衡段通車後，即形便利，茲粵漢鐵路通車，由香港或北平遊覽斯地者，均可購買聯運票，勿須轉票，即可直達。故交通之便捷，尤非昔日可比。

由火車遊覽者，在衡山站下車，渡湘江至衡山縣城，再至衡山汽車站，乘車至南嶽站，約二十分鐘即可到達。

由汽車遊覽者，即自長沙易家灣湘潭等處乘衡陽通車，或自衡陽乘長沙通車，均甚便利。此外，上山遊覽時，須僱肩輿代步，該項轎夫，因練習有素，肩轎上山，健步如飛，且甚安穩，現經管理局規定價目，故無猜索之弊，茲將該項價目，列表於次。

遊山轎夫挑夫工價表

地點	起	止	單程		往返	
			工	價	工	價
由車站至南嶽廟街	一角二分	六分	轎一	乘担一	副轎一	乘担一
			副轎一	乘担一	副	副
由車站至半山亭	六角三分	一角一分	轎一	乘担一	副轎一	乘担一
			副轎一	乘担一	副	副

由南嶽市至南台寺	由南嶽市至祝融峯	由車站至金鷄林	由金鷄林至福嚴寺	由南台寺至方廣潭	由南嶽市至祝融峯	由南嶽市至普光殿	由南台寺至普光殿	由南台寺至老塔	由南台寺至老塔	由南台寺至水濂洞	由南台寺至方廣潭	由南台寺至方廣潭	由車站至聖經學校
六	一元四角七	五角二	二角五分九	六角一	一元七角八	一元一角五分二	一元一角五分二	一元一角五分二	一元一角五分二	六角一	五角一	五角一	二元二角五分
角三	角七	角二	角四分	角一	角八	角五分	角五分	角五分	角五分	角五分	角四分	角四分	角二分
角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角
元五	元二角一分	元四角五分	元二角一分	元二角一分	元五角二分	元五角二分	元五角二分	元五角二分	元五角二分	元五角二分	元五角二分	元五角二分	元五角二分
角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角	角

附記 凡僱担夫一名，以天數計算者，每天每名給工價洋六角，食宿在內，不准夫役中途停工，及索取旅客茶資，不准要求加價，違者由旅客通報管理局，從嚴罰究。

三·氣候 南嶽夏季不熱，冬季不冷，昔人謂南嶽上有三天，自山麓至玉版橋為一天，自橋以上至半山亭為一天，自半山亭至山巔為一天，往往下晴而上雨，或下雨而上晴，或上雨而下晴，或上下俱晴而半山大雲霧，人在山巔，足踏白雲，誠仙境也。盛夏之時，山巔高寒，日中華氏表，大約七十度上下，早晚必降下七八度或十度不等，須着棉衣，旅行者宜預帶油布、雨衣、棉衣，並令轎夫攜帶油布轎棚，以備不時之需。

嶽市地勢平衍，西北則岡巒聳拔，南岳廟附近十五里之內，冬季華氏表最低為三十度，往往長衡等處結冰，而此間則略飛片雪而已，故不特夏季避暑，而冬季更宜居住也。

四·旅社一覽 南嶽市客寓甚多，大都湫隘不堪，夏秋之交，香客稠集，尤不容插足，惟沿途寺觀林立，隨處可以投止，故亦不感如何困難也。現中國旅行社，已在南嶽車站對面，建有分社，聞在山上，亦有設立分社之議，將來遊人之住宿問題，必更易改決矣，茲將該市大小旅社，擇要表列於次：

名	稱地	址	食宿	價目	名	稱地	址	食宿	價目
中國旅行社分社	汽車站對面		宿費每日一元 餐費每餐三角		半山旅社	半山亭	宿費二三元不等 餐費五角至一元		
祝聖寺	東街		普通五角 特別一元		大善寺	北街	普通五角 特別一元		
上封寺	祝融峯下	同		上	福嚴寺	祝融峯下	同		上
南台寺	同	上		上	劉復隆	東街	同		上
阜南館	東街	三		角	楚南館	東街	三		角

文裕和北街四角	羅德和北街四角	泰華館東街三	胡成興南街三
彭玉林北街四角	唐士林北街四角	曠繼興南街三	萬順棧西街三
易復茂西街三	曠連興西街四	曠復茂西街三	曠連興西街四

五·機關一覽 嶽市初本無甚機關，自經湘省政府設局管理以後，始漸次成立各種機關，且設有警察隊二十人，隊長一人，每值秋季，則臨時調遣軍隊，駐市保護，初不若昔日之無政府狀況也。茲將各機關名稱及所在地，分錄於後。

南嶽管理局(嶽市北街)。南嶽森林局(嶽市雲峯寺)。南嶽建築工程處(嶽市新三元官內)。公路局長衡段養路工程處(嶽市南街歐陽祠內)。南嶽圖書館(北街前集賢書院內)。汽車站(南嶽市前)。郵政代辦所(東街)。衡山第九區教育委員會(嶽市正街關帝廟)。嶽市街道整理委員會(管理局內)。警察隊(金寶寺內)。

第十三目 株洲

株洲當湘江之東岸，水勢廻轉，成一大灣曲，故利於停泊，自昔以來，即屬重鎮。明時且為建寧縣治，清光緒三十年間，以此處深為重要，特設置撫民府一所，與湘潭縣政府同其權力，以處理該地一切軍民

事，於此可見清廷對此地之重視。現屬湘潭縣第二區，惟株洲市業已自成一鎮，故除區公所之外，尙有鎮公所及商會之設立。此地約當東經一百一十二度四十九分，北緯二十七度五十一分，粵漢浙贛湘黔三鐵路，均在此接軌，將來川湘鐵道，聞亦有取道於此之議，果爾，則株洲一鎮，將成爲東南鐵道網之中心點，其於國防上、政治上、經濟上之重要，何可勝言。現鐵道部業已在此測定地點，建築三路總站，並已開始建築，最近一年內，當可觀其厥成也。又軍政部亦在此處測定建設工廠之地點，而鐵道實業兩部，更擬於此處建設大規模之機械廠，是則政府欲以此爲東南鐵路系統之中心點，可斷言也。

株洲濱湘江東岸，地勢平衍，土質肥沃，雖稍有旱，然亦絕不足以限制斯地之發展，且人事上之障礙亦絕少，地價極廉，交通便利，治安無虞，物產豐饒，尤利於新都市之設立，著者以爲如湘黔、浙贛、川湘各路完成後，則湖南及東南各省之經濟重心，必漸移於此，而長沙一處，則不過湖南之政治區域而已。現該處一切均在萌芽中，將來發展，正未可予以限量也。著者爲便於旅客明瞭斯地情形，及有志開發斯地者之參考，爰將斯處一切情況，略紀如次，想亦爲讀者所急須也。

一·市鎮概況

株洲自株萍鐵路通車後，卽日形重要，住戶商人，亦日益增多；惟民國七年驅傳之役後，北政府段祺瑞，特任張敬堯爲湖南督軍，又命曹錕吳佩孚等，率師進攻長沙，大戰株洲，湖南零陵鎮守使劉建藩將軍，竟在株洲橋下而殉職焉，株洲全市，且以此次戰役，全部舖屋，均燬於炮火之下，及今思之，猶覺不寒而慄，現劉建藩將軍，葬於嶽麓山，墓木已拱，而段祺瑞亦於二十五年死去，且蒙國葬，以株民思之，方恨其得善終也。昔者不憚煩言，贅述故事，蓋以紀念株洲全部被燬之痛，且以昭株民締造之艱。株洲市鎮，離現在之車站約二里許，有街道三條，卽正街、新街、橫街，共有舖戶約千餘家，凡日用所需，皆可取

給。由現有之街市，北下念餘里，南上十餘里，沿江一帶，皆地勢平衍，足供建設新市區之用。軍政部署設之工廠，即在上流十餘里之董家墩，而三路總站及機械廠，所擇定之廠基，即在下流數里之常家大屋一帶，故株洲市鎮，是否再小有移動，此時尙不敢預斷也。

二、交通情形

一、鐵道 已成鐵道，有粵漢鐵路及浙贛鐵路株萍段，未成鐵路，有湘黔及川湘二路，均經過此地，且建有各路總站。

二、公路 自株洲至易家灣之公路，業經湖南公路局從事修築，最近即可完成，由易家灣公路車站，可至長沙、湘潭、邵陽、衡陽等處。

三、水道 最大河流爲湘江，一年四季，均可航行汽輪，距株洲十五公里之溁口，有溁河可上溯至醴陵萍鄉等處，亦可通行小帆船。

四、郵電 有三等郵電局一所，每日封發衡陽、長沙、萍鄉、湘潭等地。
五、電話 有長途電話，可通長沙、湘潭、衡陽等處。

三、旅社一覽

名	稱	每	日	餐	宿	價	目	地	址	備	考
中·華	旅社	四	角	至	六	角	港	口	街		
如意	旅社	四	角	至	六	角	港	口	街		

慶雲旅社	三角至六角	港口街
株萍旅社	四角至六角	港口街
株洲大旅社	四角至六角	正街
鎮仙樓旅社	四角至六角	北站附近
	同上	同上

四・機關團體

湘潭公安局株州分所(資福寺內)。湘潭第二區區公所(正街紀公廟內)。株州鎮公所(正街紀公廟內)。縣立第五高小學校(設舊撫民府內)。女子職業學校(設舊撫民府附近)。長途電話局(設港口街如意旅社內)郵電局(正街)。

第十四目 長沙

粵漢鐵路起自廣東省會之廣州，終於湖北省會武昌，而中樞則經過湖南省會之長沙，三處皆係人文薈萃，商務繁庶，人煙稠密之地，匪特為本路沿線之重鎮，且為全國有數之重要都會焉。廣州概覽，已見前述，武漢形勢，待諸後章，茲所述者，則為此路中樞之長沙也。

長沙縣境屬古時三苗國地，春秋戰國時代，則屬諸荊楚。秦始皇二十六年，分黔中東境，置長沙郡，長沙之名自此始，初治臨湘縣，臨湘即今長沙縣地也。漢曰臨湘，高帝五年，封吳芮為長沙王，建為國都

，晉懷帝永嘉二年，始立湘州於此，隋大業初年，改湘州曰潭州，所謂：『長沙原是古潭州之句』，卽以此始。又改臨湘縣曰長沙，長沙縣之名始此。宋哲宗時，分長沙縣屬五鄉之地，及湘潭二鄉，置善化縣，二縣同城而治。明太祖洪武五年，改稱長沙府，而府縣又同治矣，民國成立，併善化縣地於長沙，裁府留縣，國民政府成立後，劃長沙城附近地爲長沙市區，從此卽市縣分治。

長沙縣地，約當北緯二十八度十二分，東經一百一十二度四十七分，東界瀏陽，南界湘潭，西界寧鄉，北界湘陰，東南一部分接壤醴陵，西南鄰於湘鄉，東北界平江，西北連益陽，縣境東西長約二百里，南北廣約一百八十里。至於長沙市區範圍，於民國十六年，經前市政籌備處，派員測定，繪具圖說，擬定市區界線，呈請湖南省政府，核奪辦理，嗣以政局發生變動，未果施行，及至民國二十三年，經省政府約集民財建設四廳，各派代表，舉行聯席會議，最後決定，始將長沙市區之界線，劃定：

甲、東起湖贛渡、經王家花園、徐家灣、楊家山、烏柑嶺而至石碼鋪。

乙、南自金盆嶺、經新開鋪、百家河、而至猴子石河岸止。

丙、西由湘江對岸廖家院子、經嶽麓山、張家壩至黃土壩，向北繞至張家冲曹家塘、至荷葉塘後拆向東經野鷲坡再至湖南紡織廠下，大同嶺爲止。

丁、北起新河落刀嘴，經新碼頭，新河鐵橋，繞東沿瀏陽河岸，面至湖贛渡。

原有市區，僅以濱城一帶爲限，南北縱約十里，東西橫約五里，略如矩形，環城一周，約四十華里有奇，現市區擴大，當在五倍以上，堪供新市區發展之用，故粵漢鐵路通後，新市區內之發展，現且方興未艾也。

一．城市概況

長沙市之舊市區，本爲長沙縣治，原有城牆，現已全部拆卸，改建環城大馬路，舊有之城牆，始築於西漢長沙王吳芮，元代以前，尙係土築，上覆以甍，明洪武年間，守禦指揮邱廣。乃壘址以石。南北縱約十里，東西橫約五里，計有城市門凡十三：東爲經武門、小吳門、瀏陽門（亦名東興門）。南爲學宮門、南門（亦名黃道門）。西爲小西門、太平門、大西門、福星門、草潮門、通泰門。北爲興漢門、湘春門（即北門）。原有之城壁既毀，城門當亦不後存在，惟各門之舊有街道及舊有之名稱，除小吳門外，現尙存其遺跡耳。

舊市區原有街道，除中山東路、中山西路、及中山馬路、環城馬路、沿河馬路，業已改築爲新式大馬路外，其餘均廢石街道，一等街道，其寬不過工部尺二丈，二等不過一丈八尺，三等一丈六尺，故甚形湧擠，現湖南省政府，最近已有拆建舊市區內之街道四線，改爲新式馬路之舉，現正在折毀改建中者有中正路及南正路東長路，最近期內，即可完成，其餘舊式街道，縱橫交錯，不勝備舉，特於所附長沙市圖中，詳細繪列，閱者參閱該圖，自可一目了然。

一·交通概況

長沙交通，可分水陸空郵電數種，其交通工具，則爲火車、汽車、汽輪、人力車、自行車、飛機、郵政、電汽等項，大都具備，以致交通便利，商賈輻輳，近年以來，以政府努力交通事業建設之結果，尤能四通八達，浸假而成爲西南各省交通網之中心點，現粵漢鐵路雖已完成，而湘黔湘川浙贛各鐵路，亦正在積極建築中，完成之後，其於長沙之交通上，必更增其重要性矣。茲將各項情況，敘述於後：

一·鐵路 粵漢鐵路，越浙贛鐵路之終點，及湘黔鐵路之起點株洲後，而直抵長沙，每日有車開武昌岳陽及衡陽廣東等處。浙贛湘黔兩路完成後，可由此直達南昌杭州上海南京等地，而與華北鐵路網相

長沙市圖



接，由湘黔、滇黔各路，可至貴州雲南而抵法之安南。

一．公路

湖南全省汽車路，均發自於本市，而且以本市爲其中心點。向南展者有湘粵、湘桂、湘黔諸路，由長沙東站至湘潭，折西而至邵陽，以入黔境，是爲湘黔幹路，由湘潭南行至衡陽，直趨零陵，以入桂境者，爲湘桂幹路，由衡陽東南行經郴縣與粵漢鐵路並行以達粵境者，是爲湘粵幹路。由長沙東站向東延展經瀏陽以達贛境萬載者，爲湘贛幹線。經平江以入鄂境者，爲湘鄂東線。由對河漢灣市之長沙西站，向西進展經常德沅陵以達芷江而達黔境者，亦稱湘黔公路，由常德走澧縣以入鄂之公安者爲湘鄂西線。由沅陵走桑植以入四川之秀山縣者是爲湘川幹線，各路除由邵陽至芷江入黔境者，尙未完成，其餘均已完成通車矣。駛行汽車，均係湖南公路局管理，每由長沙車站或各大站，開行通車或區間車，至於本市馬路，除自備汽車外，已有私家設立之開明汽車公司，隨時可以叫喚車輛。

三．水運

湘江水運，較大之汽輪，可下達武漢，上至湘潭，水盛時，可抵衡陽，更可上溯零陵，此湘江幹路。至若其他支流，有航運之便利者，則沿江而下，至靖港，出靖港可轉入資水流域之益陽，及沅水流域之沅江、漢壽、南縣等地。再渡洞庭湖，可入澧水流域以達津市，出洞庭可至湖北沙市宜昌各地。關於京滬漢之航運，有招商、怡和、太古、三北等公司，按時航行。內河航行者，則有民衆、長湘、長九、長錫、長津、同益、大德、長益五輪、長常五輪、湘南、明德等公司，逐日航行各埠。

四．航空

歐亞航空公司，在本市中山西路，設有航空分站一處，飛行場則在北門外新河飛行場，每星期按時由長沙飛經粵漢等地。

五．郵電

湖南全省郵政管理局設於本市西長街，支局有五：即（一）湘春街。（二）南正路。（三）南陽街。（四）中山東路。（五）學宮門。

電政管理局設本市南正路，電報局設本市織機巷，城廂內外之郵政總局支局，均可代收電報。中山路

國貨陳列館內亦設分局一所。

此外國民政府於本市中正路設有無線電台一所，每日晝夜，均可收發各項電報。又湖南廣播電台，設於教育會坪中山堂側，現已停辦，中央長沙廣播電台，亦在省黨部對面之處，設有分台一所，現已開始播音。

六·電話 本市電話，分市用電話及長途電話兩種，市用電話之總局，設於本市中山東路，總機僅一千門，現已裝滿，聞將改裝二千門機及自動電話。

長途電話有湖南省建設廳主辦之長途電話工程處，及電報局兩處，長途電話工程處則為專營事業，由長沙通衡陽、邵陽、洪江、常德、沅陵、瀏陽，均已架設完竣，可以暢通無阻，而電報局之所經營者，係兼營性質，報話同線，若遇電報擁擠，則電話感覺遲鈍矣。

七·人力車 本市人力車，共計三千餘輛，乘客叫車時，須預先言定車資，由城南至城北十里之遠，約須洋一角而已，但以三分為起碼。坐車時須注意號碼，倘遇有遺失什物或車夫勒索之事發生，可報告警察局或車工會，代為追取。

八·肩輿 赴附近各鄉時，如道路平坦，即可乘坐人力車，否則可乘肩輿，每百里約計三元，不足此數，以此遞減。

三·旅社一覽

長沙市之旅社，約分數種，其陳設稍為精緻者，價值之昂，幾與粵漢相等，每日房價，有自七八角起以至七八元者，飯餐之費，每餐自三角起至五六角不等，惟各項價目，均經旅業同業公會，議有成規，向警察局備案施行。又中小旅社，有如星羅棋布，不可勝數，該項旅社，則價值甚廉，每日連飯餐房間，起

自三角至四五角不等，惟設備則稍嫌簡陋耳。

長沙市較大旅社一覽

名	稱地	址	電話號數	名	稱地	址	電話號數
九洲大旅社	育嬰街	普眼房三四四 普通五九四		中華大旅社	紫荊街		八〇四
湘漢大旅社	東茅巷		六〇四	星照樓旅社	皇倉坪		九四三
中國飯店	半湘街		三五三	亞洲飯店	半湘街		五〇八
東方旅社	大西門外		五八二	太平旅社	雙井巷		八二一
南洋旅社	接貴街		九五二	新新旅社	中山東路		二五九
寶南旅社	寶南街		七一七	東明旅社	東長路		一七
花園旅社	桂花井		一〇五	中南旅社	走馬樓		一三六
湖南旅社	接貴街		一一一	秦豫旅館	中山西路		二一九
中西旅館	小西門外		八一二	秦豐旅館	中山東路		五四一
太東旅館	東長路		六一	天樂居	魚塘街		五一一
中東旅社	中山東路		四六七	六國旅社	火車站對面		六三八

民新旅社	萬福街	四三八	同安商號	福源巷	七五三
交通旅社	火車東站	二五七	居士林	沙河街	七七四
東安旅社	魚塘街	九六五	長沙青年會	大四方塘	五九七
招商賓館	府正街	六一三	招賢賓館	天燈巷	六八〇
南方大旅社	犁頭後街	二四一	淶江旅社	皇倉坪	六三一
同人益商號	源泉別徑	四一二	謙益商號	孚嘉巷	二四八

四・機關團體

長沙爲湖南省會，水陸交通，諸極便利，既爲商業中心，亦卽行政樞紐，人文薈萃，政事殷繁，故黨政軍各機關，以及市縣政府，文化團體，均設於此，茲將各機關各學校各團體，分別調查於後，想亦爲旅行粵漢道上者所必需也。

一・官署機關

機關名稱	地址	電話號數	機關名稱	地址	電話號數
省黨部	黨部東街	六九〇	民政廳	又一村	九六四
省政府	府學院街	一五七	財政廳	中山東路	七六一

教育廳	教育會前坪	九〇六	建設廳	落星田	九一
高等法院	瀏正街	一三	地方法院	藩後街	四六一
四路軍總部	藩正街	二六〇	省會警備司令部	白馬巷	九三
保安司令部	學院街	一六七	公路局	黎家坡	一一八
印花稅局	善正街	五六三	權運局	永豐倉	三六一
省河權運分局	太平門外	二一	營業稅局	太平門外	八一
長沙煙酒印花分局	織機巷	二八	捲烟稅局	善正街	五七六
煙酒事務所	善正街	五六三	長沙煙酒屠硝稅局	倉後街	四六二
長沙	大西門外	三二	長岳關監督署	鹽道街	九八
湘岸稽核處	永豐倉	六四三	長沙關驗貨處	大西門外	九四七
清理兩湖特稅處	沙河街	第四號	長沙谷米稽查處	小吳門外	七六九
省會警察局	南正路	七四七	東區警察局	東牌樓	一九
外東區警察署	小吳門外	一四	南區警察署	學院街	九二四

第六章 旅運便覽

西區警察署	太平街	五二九	商埠警察署	長沙關	九九
北區警察署	關祠	九六	水上警察隊	潮宗門外	八八〇
電政監督處	南正路	六六一	長沙市政府	經武路	七六三
市黨部	黨部東街	四五六	長沙縣政府	長治路	六六六
長沙縣黨部	成功街	九五六	長沙縣教育局	長治路	六一八
長沙縣財政局	長治路	一三一	建設廳地質調查所	黎家坡	八九二
省會公安局偵緝隊	司門口	七五七			

二. 社會團體

名	稱地	址	電	話	名	稱地	址	電	話
華洋籌賑會	鹽道街		一三四		長沙市總商會	儲備倉		四八〇	
長沙市消防聯合會	坡子街		一四〇		湖南省教育會	又一村		八九	
中山圖書館	教育會		九九三		湖南民衆俱樂部	又一村		七四九	
國貨陳列館	中山東路	商場	一五九 五八六		天心公園	天心路		一一〇	

湖南省區救濟院織襪巷	七八一	育嬰堂育嬰街	六二
婦女教養所荷花池	七一〇	湖南省賑務會青石井	六一四
孤兒院韭菜園	九三五	銀行業同業公會	一八二
湖南鑛業總會	第七號		

三·金融機關

名	稱地	址電	話	名	稱地	址電	話
中央銀行	行大東茅巷	七八八	中國銀行	行南正路	五五		
交通銀行	行南正路	六〇九	上海銀行	行南正路	三六九		
醴陵農民銀行	行洪家井	四五三	湖南省銀行	行藩正街	八五〇 七四四		
中央儲蓄會	青年會		中國農工銀行	行坡子街	三七八		
中國農民銀行	行太平街	九五一	中國實業銀行	行上坡子街	六〇〇		
大中銀行	行藥王街	二四六	大孚銀行	行福勝街	八九五		
大陸銀行	行坡子街	七七〇	金城銀行	行坡子街	三三〇		

第六章 旅運便覽

農商銀行紅牌樓	二二三	聚興誠銀行坡子街	二八六
---------	-----	----------	-----

四·醫院一覽

名	稱地	址	電	話	名	稱地	址	電	話
湖南公醫院	司馬里		六七五		湘雅醫院	蘆園嶺		五二三	九五〇
湖南國醫院	沙河街		七七四		仁術醫院	大東茅巷		三〇六	
仁濟醫院	東長路		九九七		肺病療養院	福壽橋		八三一	
湖南產院	西牌樓		一四一		森濟醫院	黨部西街		六二九	
精益中醫院	司馬橋		二二七		德生醫院	學院街		四八九	
陸軍醫院	狗尾冲				同仁醫院	福星門外			

五·報館一覽

名	稱地	址	名	稱地	址	名	稱地	址
湖南國民日報	皇倉坪		湖南民國日報	社高陞巷		湖南通俗日報	東長路	
大公報	儲備倉		市民日報	館皇倉後街		霹靂報	皇倉後街	

全	民	日	報	順	星	橋	力	報	皇	倉	後	街	衡	報	皇	倉	坪
晨			報	天	燈	巷	湘	江	晚	報	犁	頭	後	街	湖	南	晚
楚	璧	報	清	福	巷	卡	麥	斯	息	棧	園	長	沙	日	報	中	山

六·學校舉要

名	稱地	址	備	考	名	稱地	址	備	考
湖南大	學嶽麓山	現改國立			省立第一	中學書院	坪		
省立第一師範	教育會坪				省立第一工業學校	甘家台			
省立第一職業學校	馱子橋				省立第一農業學校	北門外			
省立長沙女子中學	古稻田				省立第一女子職業學校	新河			
楚怡工業學校	稻穀倉				明德中	學泰安里			
周南女子中學	泰安里				福湘女子學校	外湘春街			
雅禮中	學蔴園嶺				衡粹女子職業學校	興漢門			
自治女子職業學校	學宮街				嶽雲中	學經武門			

長郡中學	三府坪	廣益中	學油鋪街
羣治大學	乾元宮	明憲女子中學	油榨巷
含光女子中學	寶南街	大麓中	學晴家巷
妙高峯中學	妙高峯	兌澤中	學荷花池
協均中學	蘇園嶺	廣雅中	學絲茅冲

五·娛樂場所

長沙爲華中南一較大都市，除跳舞場，尙未有設立者外，其他如平劇場、湘劇場、電影場、歌舞話劇，莫不應有盡有，如銀宮劇場、遠東劇場、百合劇場、萬國劇場、其設備頗有近代化之規模，所演劇片，且均具有藝術之價值，每日夜演劇時，均座無虛設，於此足知長沙市民，亦正趨於正當娛樂之途徑也。各劇場除演劇而外，且有附設彈子房及棋室咖啡店者。茲將各娛樂場所之名稱地址等，介紹於左：

長沙娛樂場所一覽

名	稱地	址所演項目	名	稱地	址所演項目
萬國大戲院	織機巷	平	新南京戲院	東長路	平
長沙大戲院	小瀛洲	平	銀宮電影院	中山東路	有聲電影
				國貨陳列館	

遠東電影院	皇倉坪有聲電影	百合戲院	西牌樓有聲電影
新世界	魚塘街電	維多利戲院	銅鋪街電
明星大戲院	連陞街電	青年會大四方塘電	影
民樂大戲院	南門口電	遠東湘劇場	皇倉坪湘劇
百合湘劇場	西牌樓湘劇	湘春園	高井街湘劇
景星園大戲院	太平街湘劇	中華大戲院	下營盤街湘劇

長沙娛樂場所，除各劇院電影院而外，其他藝妓，亦屬不少，因出於正當娛樂範圍之外，恕不贅及。此外如又一村民衆俱樂部，有茶市，有花木，有遊藝，均可遊覽，又如天心公園，可登臨眺望，全城在目，亦旅途疲倦後，消遣之勝地也。

第十五目 汨羅

汨羅，以汨羅江流經此地而得名，按汨羅江，源出江西省修水縣之桓山，經平江縣而西流入湖陰境，至嘉義之小江口，始稱汨羅江，經河伯潭而注入洞庭。所謂河伯潭者，即屈靈均先生之投江處也。粵漢鐵路過汨羅江時，築有鐵橋一座，距江南岸一里許，汨羅車站，即建於是，初爲一甚荒涼之鄉村，今已聚居

成鎮，湘陰縣第四區公所，即設於此間，現已有小舖屋百數十家，雖日用所需，略可取給，而商務則無繁盛之可言。且街道湫隘，不堪涉足。將來是否能加以改進，殊視當地人士之努力也。

此站原擬作爲二等站，現以營業不甚發達之故，已改作三等站，惟無論特別快車，或直達快車、普通車，均須在此停車，且以給水之故，停車時間，較爲長久，因之市上之小飯舖，均盛飯至站台外兜賣，與廣東英德車站之售飯情形，除設備稍爲簡陋外，其他則無二致。每盤計飯八碗，菜數樣，以八人合食，則僅收飯價四角，零食則每飯五分，菜則三分，以據地而食，情形不雅，故稍存自愛之客人，每多不願，不若英德車站之擁擠也。

至於此地之交通，則頗覺便利，除粵漢鐵路可南至廣州，北抵漢皋外，尙有汨羅江之水運，小舟上溯可至平江縣，大船下可出洞庭湖。鎮上設有郵政代辦所，火車站上可代客人拍發電報，此外尙一種土人所使之獨輪車，往返湘陰縣治及四鄉各地，代客運貨，較之肩挑負販者，便利不少也。

至於旅社，多簡陋不堪，難於下榻，其比較可居者，則爲華興旅社，長岳旅社，平江旅社，招賢旅館，及余心順旅館數家，飯食每餐一角五分，有單房間可開者，則僅華興一家，餘則不算宿費，僅取其餐資而已。行李由旅館携至火車站，力洋三分，此係路局之規定不必多給。

鎮上機關，除汨羅車站外，尙有長沙稅務局汨羅稽徵所，湘陰縣第四區公所，郵政代辦局，及粵漢鐵路之警察分所。

春秋時楚之賢大夫屈原，投湘江後，人民得其尸，乃葬之於距汨羅北約六里許之烈女嶺，共計四塚，其墳均大如小丘，每墳墜一「三閻大夫墓」之石碑，爲清代光緒二十八年所立，詢之附近一王姓居民，年已六歲十餘，謂在童時，即見此墳，今已歷數十年，而并不崩塌，亦未見沈陷，立談之頃，殊表驚異，嗣詢其何以有四塚之多，則云不僅四塚，且有二十四塚，其原因約有二說：一即恐人掘墓，故佈此疑塚。一

即當屈原投江之後，楚人於江傍跡其尸首，今日得其一手，明日得其一足，後日更得其衣冠，乃一一埋葬，而成此二十四塚，二說未知孰是。爰存此以供讀者之憑弔也。

第十六目 岳陽（附城陵磯）

岳陽位於洞庭湖之北口，頗爲湖南之門戶地，當東經一百二十二度四十分，北緯二十九度二十六分。全縣輪廓，略爲亞美利加之縮影。本爲禹貢荊州之域，春秋戰國乃屬於楚國，爲秦羅二國之地，秦漢之際，屬長沙郡，三國屬吳，改曰吳昌，晉元康元年，復改置建昌郡，及至宋元嘉十六年，始置巴陵郡，統縣凡五：曰巴陵，即今之岳陽，曰華容，曰沅江，曰湘陰，曰湘羅，爲今平江湘陰岳陽三縣交界地也。唐代乃稱岳州治，屬江南道，以後宋稱岳州軍，元稱岳州路，明稱岳州府，清雍正七年，復爲直隸州，辛亥鼎革後，於民國三年，依內政部令改爲岳陽縣，即今治也。粵漢鐵路經岳陽後，即與楊子江平行，直抵武昌，由此再過臨湘縣後，乃走入鄂境矣。

一·城市概況

岳陽縣城，濱洞庭之東，三國吳築巴邱邱閣，宋元嘉十六年，依其舊址，增築城垣，而沿其舊名，稱爲巴陵郡，即今之縣治也。內跨岡嶺，外瀋三江，歷代均沿其舊，始築時，僅有三門，曰楚澤，曰碧湘，曰會泉。迨明洪武二十五年，指導晉亮，始更拓之，重加整砌，周千四百九十八丈，計七里，高三丈六尺，爲門四，東曰朝陽，西曰岳陽，南曰迎薰，北曰承恩，現城垣西城外，均已折卸，蓋西城濬於大江，以

水力之故，屢遭衝毀，明隆慶初年，副使施篤臣，創議自江濱起築，壁立直上，而別築土堤，以禦洪水，雖時至今日，猶同其作用，而未予折去也。

由岳陽車站下車入城，首先即經先風路，直上爲塔前街、羊叉街、天岳山、甯正街，爲一由甯而北之直正街，全城精華，盡萃於此，再北爲洞庭馬路，爲縣治中最長之大馬路街道，兩旁舖屋，尙未完全建築，實無商務之可言。與此路并而北者偏西爲河街，即所謂上下柴家嶺、交通門、天皇堂、西門外正街，此外在縣城北部，尙有西門正街、提署街、棚廠街、翰林街等，大都住戶及官署所在地。縣治南部，與甯正街交叉者，則有茶巷子、魚巷子、竹蔭街、上下街河口、金家嶺、油榨嶺等而已，其詳細情形，可參閱本書所附之岳陽城市圖，便可了然。

一一·交通情形

岳陽水陸交通，均甚便利，蓋東傍粵漢鐵路，而西瀕大江，水陸均扼湖南省之咽喉，故除交通便利外，實更擅衝要之險也。茲將其交通情形，分誌於次：

一·鐵道

粵漢鐵路傍城東而過，築有二等車站一個，無論特別快車或普通車，均在此靠站。

二·水運

城西濱洞庭湖，上溯可至長沙衡陽，下駛可至武漢，西行可至常德沅江華容，以及四川各地，長江中之大輪，可常航行，而無水乾水淺之虞，長漢班之大輪，有一定之班期，多停泊於碼頭，內港航行，則逐日均有船開，其停泊地點，則有數處。

三·郵電

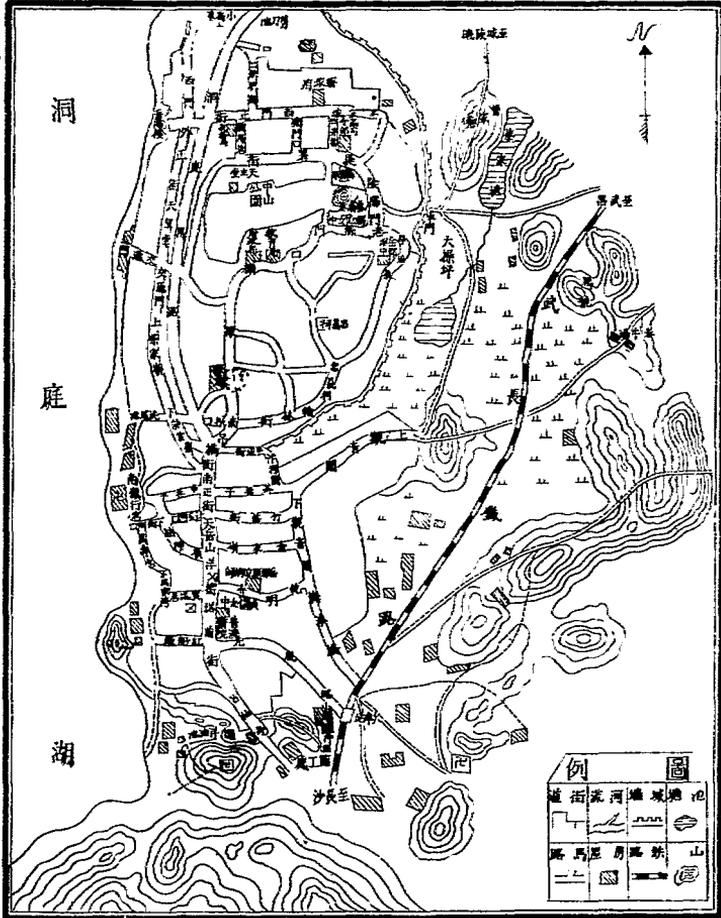
縣治茶巷子設有一二等郵電局，可逐日拍發電報及郵件。

長途電話，可通武昌漢口南京上海江西等處，鄰近各縣及各鄉鎮公所，亦可通話。

四·人力車

縣中有人力車，惟車費較漢口廣州長沙等埠比較略昂。

岳陽縣城圖



三·旅社一覽

旅社名稱	地點	點	房間	價目	飯餐價目	備	考
吉安大旅社	茶巷	子	五角至一元二	角	如係單開則須三角		
東方大旅社	天岳	山	六角至二元三	角			
亞洲大旅社	同	上	同	上二角			
安定大旅社	先風	路	六角至一元二	角	在火車站附近		
湘鄂旅社	同	上	五角至八角二	角	同	上	
大陸旅社	同	上	同	上同	上同	上	
東南大旅社	同	上	六角至一元三	角	同	上	
九洲大旅社	同	上	五角至一元二	角	同	上	
衡鎰旅社	茶巷	子	同	上二角			
五洲大旅社	魚巷	子	同	上二角			

此外尚有規模較小之旅館，房間不若上列旅社之高竣，而佈置亦不若其整潔，價目一項，亦較之低廉，大約每日連食宿一起，不過五角而已，此項旅館如西正街之羣賢旅館，楚湘街之安樂旅館，洞庭馬路之

東南旅館，縣門口之日新旅館，觀音閣之衡湘旅館爲其較著者，尙有其他小客棧，因限于篇幅不及備載。

四·機關團體

湖南保安第一區司令部(提署街)。縣政府(衙門口)。縣黨部(提署街)。公安局(棚廠街)。稅務局(鮑馬巷)。民報館(縣黨部內)。貧民工廠(縣門口)。救濟院(翰林街)。救生局(魚巷子)。郵電局(茶巷子)。鹽務稽核局(竹蔭街)。岳郡聯立師範學校(乾明寺)。岳郡聯立中學校(學道嶺)。岳陽縣立高級小學校(觀音閣)。岳陽縣立女子學校(縣門口)。美國設立真信女子學校(乾明寺)。湖濱高級農業學校(黃沙灣)。美立普濟醫院(塔前街)。仲凱醫院(茶巷子)。普愛醫院(柴家嶺)。中華基督教會(塔前街)。

五·城陵磯概況

城陵磯爲岳陽縣治北端十五里之一市鎮，揚子江由四川東行抵此，折而東北行，直趨武漢，無論入湘入川之往返大輪，均須在此停泊，故岳州海關，即設此處，因此浸成重鎮，粵漢鐵路傍鎮東八里許之冷水舖經過，現該鎮人士，正運動在此修一支路，直達城陵磯，業已數度呈請鐵道部興修，鐵道部當局，亦曾經派遣專員，在此考察，將來此路完成，則城陵磯之商務，必更加發達，蓋以四川或湘西之貨物，輪由廣東出口，必取道於此，而不致再繞道武漢矣。又長江至此流入平原，洞庭視此爲咽喉，東岸高山綿延，宛如城門，故於軍事上亦甚重要，支路完成後，則鐵路與水運取一聯絡，故不特爲經濟之路線，且亦爲軍事上必修之路，甚望鐵路當局，注意及此，提早興修，以收實效也。

埠上有入口約四千七百餘人，商店共約二百餘家，全鎮大街三道，一爲橫街，其二則所謂上街及下街也，小街則尙有下堤街、上堤街、景賢街、勝街數條，埠南端之花橋港，前一小洲，港水環繞，春夏水漲

，湖風浪大，民船多就此以避風浪，再南則爲永濟堤，現已崩圯，欲加重修，殊非易易。由此上溯至岳陽，即爲洞庭湖，中多沙灘，秋冬水淺，則航行長江中之大船，不能上駛，西上即長江，土人沿稱爲荊河，但不悉名之由來也。

本鎮小旅社甚多，大多係販夫走卒所居，湫隘不堪，差可下榻者，即爲下街之名利棧，其伙食價目，與岳陽之旅社，無多殊別，惟招待則較爲殷勤耳。

至於鎮上機關，有下列數處，茲將其名稱，分列於後：鎮商會。鎮公所。岳陽稅務局徵收分所。湖南水上警察局第二分駐所（大碼頭）。岳州海關（下街）。郵電局（下街）。財政部湘贛區長沙分區岳平臨徵收所。城陵磯收稅處（橫街）。湖岸監務稽核處（下街）。岳陽公安局城陵磯分駐所（下街）。

第十七目 臨湘

臨湘縣治，其舊治本在現治偏西南之陸城，民國十七年，始遷今治，即昔日之長安驛也。現已興修馬路五道，建築官廨，商店住戶，亦漸集聚，儼有一縣治之雛形矣。長安驛站，在十餘年前，僅一關帝廟，草廬數間，今則以人事之經營，其規模反勝於舊治之陸城，實亦不勝其滄桑之感。

夷考陸城之始，爲三國吳時，陸遜會屯兵下雋，下雋即漢時之臨湘地也。建昌侯孫慮，築土城以居之，今板橋里之土城，即其遺址，因陸遜之故，而名其城曰陸城。晉代以降，均屬巴陵縣，五代唐清泰中，始於此置王朝場，至宋代淳化五年，復升王朝場爲王朝縣，宋至道二年，乃改名臨湘縣，後代沿之。該地雖濱臨長江，然以無碼頭之設備，故交通甚不便利，距陸城二里許，有地名新港，爲民船遇風停泊之所，

清光緒季年，城陵磯未闢以前，曾擬建設此間，其時風氣閉塞，士民集會反抗，並請邑之名士吳瀚，赴鄂謁張督之洞，請其遷建他處。吳素爲張督器重，乃允其請，遂改建城陵磯，現縣民頗爲懊悔，使稅關建此，一切文物交通，必獲益匪淺，而赴鄂赴長至宜沙等處，均有大輪停泊，其便利又何如乎。卽今日之縣治，亦絕不遷移於長安驛也。

一·城市概況

縣治前爲長安驛站，自民國十七年，始由偏西南之陸城，遷治於此，距粵漢鐵路之臨湘車站僅三華里，故交通甚爲便利。縣治因係新建，所有街道官署等設計，均以近代式爲原則，故街道均爲馬路，且爲垂直交叉之道。計有下東直街、上東直街、西正街、南正街、北正街、府正街數道。惟以創建伊始，頗無繁榮之可言。商店之數，不過百數十家而已。

一一·交通情形

縣治交通，因距粵漢鐵路之臨湘車站，僅三華里，故赴湘赴鄂，均甚便利，臨湘車站原名五里牌車站，最近始改爲臨湘站，在縣境中，尙有羊樓司、路口舖、雲溪等站。

縣治中僅設有郵務代辦所，臨湘車站則僅一郵務信櫃，至於拍發電報，則須至岳陽縣城，蓋此間尙無電報之設立。電話附設於縣義勇隊部，可通本縣各區鎮公所及鄰近各縣。

肩輿甚少，惟有人力車數十輛，專拖臨湘車站至縣治之旅客，往來一趟，須洋三角，由車站至縣治，已建築馬路，故車行甚平，而無顛播之苦。

三·旅社情形

縣中旅社，僅下東直街之招商旅館一家，稍可下榻，省中來往委員或其士商，均寄寓此間，每日房飯價值甚廉，約計六角而已。其餘尚有南正街之三民旅社，下東正街之太古旅社，西正街之黃蛙記旅社，及長安旅社，上東正街之隨遇安旅社數家，價目相若，而不及招商之清潔週到矣。

在臨湘車站附近，則有祥泰旅社一家，較為清潔，其餘如同興旅館、李宏發客棧等數家，則又簡陋不堪矣。

四·機關團體

縣治中應有之公法團體，尙稱具備，除縣政府縣黨部外，尙有財政局，教育局，義勇隊總隊部，商會、農會、民報館，及縣治建設委員會等團體，此外尙有縣立高小學校一所，頗具規模，又模範林圃一處，在縣治西郊外，佔地千餘畝，栽植樹木甚多，數年之後，漸次成林，亦可增進縣治風光不少也。

第十八目 蒲圻

考蒲圻之名，始於三國吳大帝赤烏中，其時吳將軍呂岱領潘璋士衆，屯兵陸口，移徙西良湖，湖側故多蒲草，因以名其地爲蒲圻，在春秋戰國時，屬於楚地，秦爲南郡，至兩漢之時，更有沙羨之名，屬於江夏郡。晉初屬長沙郡，旋改隸武昌，五代梁爲上雋郡，隋開皇年間，縣治漂流，始移置鮑口，即今治也。

因地近蕪塘，故亦稱蕪川，唐以前，嘉魚、崇陽，並隸版圖，宋以後始各自爲縣。宋隸武昌軍，元改武昌路，明屬武昌府，清則劃隸湖北，民國仍之。粵漢鐵路湘鄂段，傍城而過，惟蒲圻車站，則在距縣治二里許之城南，由縣治乘車者，尙須步行而已。

一·城市概況

蒲圻城垣，完好如故。由廣州起行，經越湘粵兩省，歷城二十餘處，舊有城牆，均經折去，而此處獨巍峨存在，其以地方不靖，藉城垣以保安寧？抑故保其原狀，以供旅行人士考古之佐證？殊難明其究竟也。城垣築於何時，殊難察考，惟在唐代以後，蓋可斷言，因隋開皇前，尙在西良湖畔，唐武德年間，移置鳳山時，當已築有城垣，明萬曆三年，知縣胡其高，重加修築，城周七百丈，高一丈七尺，廣一丈六尺，上下如一，關門凡六，東曰聚奎，南曰迎童，西曰寶城，曰豐樂。北曰拱極，曰通甍。堞高五尺，已不存。明代以後，迭有增修。今猶完好者，蓋以此故也。

縣治之東南北三方，均傍陸水而建，而西南一面，則依鳳山而設，隨坡高下，宛如八達嶺上之長城。因其三面環水，一面倚山，故頗擅險要之名。街道尙爲舊式街道。其比較繁盛者，祇爲由火車站入城之南關城，經南正街，至順正街、登瀛正街、登瀛坊，以至北門正街。而東門正街以至縣政府前，較爲次之。此外如北門後街、忠慶坊街、延壽街等，不過爲住戶及機關聚集之所，頗無商務之可言。

一一·交通情形

一·鐵路

粵漢鐵路，傍城而過，在城南二里許，築有蒲圻車站。

二·水運

縣治三面濱陸水江岸，由陸溪口匯入長江。此水發源於江西修水縣，經通城、崇陽、

蒲圻而入長江，水漲時可上溯至通城，蒲圻入江之船，雖水落時亦能航行無阻。

丙·郵電 縣治南門正街，設有郵電局各一所，每日均可拍發各處之郵件及電報。

尚有九省長途電話，可接武昌、漢口、岳陽、長沙等處之電話。又本縣各鄉鎮公所及各機關，亦裝有電機，可以互相通話。

三·旅社情形

縣治中較有規模之旅社甚少，僅南正街之鄂南旅社一家，較為清潔，房價約一元五角至五元，飯價則每餐三角。火車站附近則以崇蒲旅社為好，然主人年老，無人繼承，頗有難乎為繼之勢。

四·機關團體

縣政府（忠慶坊）。縣黨部（北門後街）。第一區專員公署（縣府內）。縣財務委員會（歐家巷）。縣保安隊（東門文廟）。民衆教育館（延壽寺街）。縣立中學校（延壽寺街）。蒲圻土地陳報處（忠慶坊）。蒲圻公共體育場（忠慶坊街）。郵電局（南門正街）。中山公園（延壽寺街）。中西醫院（歐家巷）。亞東醫院（忠慶坊）。紅萬字會（歐家巷）。天文台（倉嶺街）。福音堂（南正街）。

第十九目 咸甯

咸寧一縣，唐天寶以前，其隸屬情形，大概與蒲圻相同，大曆三年，割金城、豐樂、宣化三鄉，置為

永安場，五代殘唐時，始改爲永安縣，至宋景德四年，更改爲咸寧縣。屬於鄂州，元屬武昌路，明改路爲府，清代仍之。民國成立，屬湖北江漢道，現歸湖北第一行政督察區所管轄。粵漢鐵路，傍城經過，由車站入城，不過百數十步，水道有塗水，陸路更有公路數道，以故交通甚便。

一·城市概況

咸寧城池，創建於明弘治間，爲知縣周介所建，全城磚砌，雉堞猶存，城周一千八百一十六丈，高二丈二尺，址厚一丈七尺，頂厚一丈四尺，有門凡四，東曰賓陽，南曰文治，西曰雲稼，北曰承恩，近又於東北門之間，增闢一門，額曰芸菁，卽赴火車站之便門也。城垣完好，尤勝蒲圻，蓋蒲圻之牆身雖存，而雉堞已毀，此則並雉堞亦完好無恙也。

由車站入城，經芸菁門，卽爲市前街，左轉爲北門大街，乃商務最繁盛之區。右轉入東大街，以接市前大街。全縣之商店，以及機關住戶，多在此間，此外如西後街等，不過爲偏僻小巷而已。

一一·交通情形

一·鐵路 粵漢鐵路，傍城之東北隅經過，附城卽設有咸寧車站。

二·公路 汽車路凡兩道，均由東門出城，約一里許，東向右轉爲至通山通城等縣之道。直駛而行者，卽爲直達武昌之道。並修有支路一條，以與火車站相接。

三·水道 塗水在城西北隅一里許之地經過，昔日會航行小火輪，自粵漢鐵路湘鄂段通車後，乃漸絕跡，現僅駛行數十百石之民船。

四·郵電 縣治北門大街，設有郵電局一所，可拍發各處之郵件及電報。

長途電話，亦可與武漢各地及附近各縣，直接通話。

五·肩輿 凡不通車路或水運之附近鄉鎮及鄰縣，可僱用肩輿，每百里約需洋三元。

三·旅社情形

縣治旅社甚少，僅市前街之福臨旅社及民生旅社二家，比較清潔可居，每日約須發宿費五角之譜。此外如車站附近之禁記旅社，不過僅能供客之待車而已。

四·機關團體

縣政府(市前街)。縣黨部(中心學校內)。保安團(東門大街)。民衆教育館(市前街)。咸寧縣第一區公所(東門大街)。商會(西後街)。咸寧土地陳報處(南門口)。汽車售票處(東門大街)。中心小學(孝義祠)。培德女校(市前街)。天主堂(西後街)。福音堂(市前街)。同濟醫院(西後街)。營業稅務局(北正街)。長途電話處(北正街)。

第二十目 武漢三鎮

武昌爲粵漢鐵路之終點，與漢口漢陽，隔江相望，故世人習稱武漢，蓋合三地而一稱之也。考武昌本名江夏，因係夏水入江之處，以故得名。在虞夏之前，均屬荊州，周彝王時，立其子紅爲鄂王，湖北簡稱鄂省者自此始，春秋及秦，均稱鄂渚，漢高帝六年，置江夏郡，故武昌之爲郡，自漢始也。及三國時，黃

祖守江夏，吳權乃以沙羨等縣，置武昌郡，武昌之名，卽自此始。南北宋齊均爲郢州，梁爲北新州，隋代始置鄂州，唐初沿稱不變，天寶時，乃改爲江夏郡。宋爲荆湖北路，元改爲鄂州路，旋又改爲武昌路，明代以後，乃名爲府，而以江夏縣屬焉。清襲明代之舊，曰江夏縣武昌府，民國成立，廢江夏縣之名而改爲武昌縣，湖北省之省會，卽設於此。武昌之名，至此乃大定矣。

武昌一地，居全國之中，與漢口漢陽鼎足對峙，傍山爲城，帶江爲池，形勢險要，交通便利，伊古以來，卽爲軍事重地，周瑜破曹操之八十萬大軍，卽在此地，故吾人讀蘇軾之前赤壁賦，有云：『西望夏口，東望武昌，山川相繆，鬱乎蒼蒼，此非曹孟德之困於周郎者乎？』寥寥數語，直寫盡武昌之險峻矣。至於本黨辛亥之起義，亦發動於武昌，不旋踵而天下響應，各省獨立，四千餘年之專制遺毒，乃於此次之舉義，盪除無餘。民國成立後，國父孫中山先生，且欲於此建立國都，足徵武昌地位之重要，爲不誣矣。

漢口之名稱，最初見於南史，齊永元三年，蕭衍募兵襄陽時，前年王茂曹景宗等至沔口，按舊漢陽志沔水之下流與漢合流乃始入江，故稱漢口，在蕭齊以前，尙稱沔口，嗣東晉侯使張冲拒守郢城，房僧寫守魯山（卽龜山），衆議欲合兵圍郢，分兵襲武昌，衍曰：『漢口關不一里，箭道交至，房僧寫以重兵圍守，與郢城相犄角，若率衆進發，僧寫將絕我軍後路，不如分遣諸將濟江信郢城，我自圍魯山，以通漢沔，使郢城夷陵之粟，方舟而下，江陵湘中之兵，相繼而至，兵多食足，何憂兩城不拔』。因築漢口城以守魯山。漢口之名，卽自此始。現在之漢口，爲吾國內河之重要商埠，而當時卽絕無商務之可言，明代嘉靖而後，商務始逐漸發展，滿清咸豐八年，中英條約，載長江一帶，俟太平之亂蕩平後，准許選擇三口通商，迨後遂指開鎮江九江漢口三處爲商埠，自咸豐十一年起至光緒二十四年止，前後計四十年，與世界各國訂立商約者，計十有七國，因此漢口遂成爲國際市場，而造成今日榮繁也。當時漢口之商務，雖已繁盛，然尙屬於漢陽縣，光緒二十五年，張之洞督鄂，以漢口爲華洋雜處之地，事務紛繁，漢陽縣又遠隔數里，襄水

時漲，阻礙實多，因奏設夏口廳，至民國元年，令各州廳撤廢，以縣爲行政單位，改設夏口縣，至民國十八年，國民政府，以漢口商務繁盛，居民幾達八十餘萬，實有設立市政府之必要，故漢口特別市政府，即於是年產生，並將夏口縣區，分別劃歸特別市政府，及漢陽縣政府管理，成立三十餘年之夏口縣，遂歸裁撤矣。

至於漢陽，其歷史較漢口爲悠久，幾與武昌等量齊觀，惟現在情況，則遠不及漢口武昌，此所謂後來居上也。但漢陽對於我國工業，尙佔有重要之地位，著名之漢陽鐵廠，漢陽兵工廠，火藥廠均在焉。與漢口未分治以前，稱漢陽府，後改稱縣，由漢口民族路或集家嘴，渡漢水而達。

一·武昌城市概況

考湖北省志載云：「武昌相傳爲孫吳所築故址，在黃鶴山上，依山負險，周僅二三里，唐賢歷初年，牛僧孺帥師武昌，始改築之，土惡亟圮，歲增賦糞茅於民，吏倚爲擾，僧孺陶甃以城，五年乃成，無復歲費。宋皇祐中，知州李堯俞，會加修砌，明洪武四年，江夏侯周德興，大加增拓，闢門曰大東、小東、竹簾、漢陽、平湖、新南、保安、望澤、草埠等門。及至嘉靖十四年，巡撫都御史，予以重修，易大東、小東、竹簾、望澤、新南、草埠各門，爲賓陽、忠孝、文昌、中和、望山、武勝等名稱。其餘各門，則仍其舊」。有清一代，迭予增修，光緒中年，湖廣總督張之洞氏，於賓陽中和兩門之間，增闢一門，曰通湘門，即今日粵漢鐵路之武昌總站地也。民國成立後，已將所有城垣折毀，改修馬路，縱橫寬展，頓改舊觀。今粵漢鐵路，已經完成，將來之繁榮，正未可限量也。

二·漢口市場概況

漢口完全爲一商埠，歷史既暫，而政治之意義復少，惟商務情形，確爲我國中部之一鉅埠，昔日與河南朱仙鎮，江西景德鎮，廣東佛山鎮，稱爲中國四大鎮，今日駕乎上述三鎮之上，茲將街市發展情形，分述於後：

一、漢口市場之開拓 本市最初面積，不過二十方里，有夏口縣城繞其北部，自玉帶門以迄通濟門，曲折亘十三里有奇，今之中山路，卽昔之城基也，商業以襄河沿岸爲盛，因襄河流域，素爲湖北物產豐饒之區，故當日開闢市場，卽定於襄河大江匯流之點，蓋一以扼上游之要津，一以便帆船之避險，當未開埠以前，襄河口外沿江北岸，均係巨洲，江漢關一帶，僅數間茅舍而已，居民甚少，所謂英俄德法日租界，皆築日近郊之農田，後因敷設平漢鐵路，大智門循禮門等處，貿易始漸繁盛，凡車站倉庫工廠，皆就城外爲之，至光緒三十一年，始將城垣剷平，城外後湖，地勢本極低窪，每至春夏水漲，卽被淹沒，張文襄督鄂時，築長堤數十里，以防水患，自是後湖數十里，皆成爲平地，宣統初年，始築後城馬路，上自橋口下至劉家廟車站，南北亘長二千六百丈，交通稱便，現怡園以上附近貿易，已取集家嘴橋口而代之，民族路成，其繁華乃過於往日之英法租界，可見天時地利，與商業廢興，有莫大關係，而人力實足以補天然之不逮也。

一、漢口市區域之變遷

本市區域，在民國十五年，屬漢口市政府，十六年，改隸武漢市委會，然政委會對於市界迄未確定，至民十七年，經湖北省政府第六十八次政務會議，議決武昌區，東以武豐關，青山港，東湖，及東咀爲界。西以大江爲界，北以青山峽爲界，漢口漢陽兩區，北自譚家磯，沿張家河，經二道橋，沿朱家河，呂家河，由小港至鼓家山北脚，經姑嫂樹，蔡口，竺台寺，余家灣，韓家灣，陳家灣，張家崗，西自東桃花灣經龍落口。以襄河中心入琴斷口，沿三眼橋港，經寶豐關，三眼橋，南自陸官渡，以太子湖中心。至欄江堤岸之拾船路，東自張家河口，及揚子江中心，至老關之拾船路，迨至奉

令改爲武漢特別市政府，所有市區界限，仍未變更，嗣以漢口地當衝要，輪軌如織，工商會萃，戶口繁多，在在皆有組織特別市之必要，惟因迭遭變亂，金融枯竭，稅源不旺，市庫不裕，專管本區，猶虞不足，兼籌並顧，力更不逮，且武昌爲湖北省政府所在地，爲行政便利計，自以劃歸省政府管理爲宜。至漢陽區，人口財力，均難獨立成市區範圍，以圖建設，於十八年四月二十七日，准將武漢特別市政府，改爲漢口特別市政府後，以漢陽區界，與省方略有異議，管轄發生問題，施政不免困難，旋于十九年四月五日，開省市兩府聯席會議，關於省市區管轄問題，討論結果，仍以漢陽城區，目前不能成市，並無成市之必要，爲維持現狀，徐圖發展起見，仍舊歸漢陽縣屬爲宜，當經一致表決，漢市管轄區域，南自龍王廟至舵落口，以襄河中流爲限，西北自舵落口，沿張公堤，北行至戴家山，均以該堤內脚爲界，由呂家河迤東至張家口，以河流中心爲界，正東自龍王廟至張家河口，以長江中流爲界，於是市區界限，從此確定矣。

三·市區路面之改進 漢口自成立市政府以來，對於本市道路交通之改良，積極進行，不遺餘力，茲將其業經完成，及正在興工者，略紀於次：

一·翻修中山路觀橋段，中山路即後城馬路，爲漢口交通最繁盛之區，上至橋口，下至怡園，其間觀音閣至橋口一段，因年久失修，路面破壞，天晴則灰塵蔽目，遇雨則泥濘沒脛，乃於十七年七月動工修築，至十一月竣工，又以滿春至怡園一段，重載車輛，路狹不平，爲省費起見，於十八年六月開工，次第改鋪柏油，全路竣工之後，商業愈形發展。

二·建築民生路，本路自中山路青蓮閣原址起，沿舊張美之巷路線，直達江邊招商局碼頭止，共長八百五十公尺，前因巷路曲窄，車馬不能通行，以致由江邊至中山路之運轉，概須繞行特三區之大東路，費時費事，殊爲可惜，乃於民國十八年五月，興工折卸兩旁牆屋，改鋪柏油路，並裝設暗溝，時經數月，始克完成，今則寬宏大道，商務已盛。

三·修築三民路，及民權路，民族路，乃就原六渡橋馬路翻修，現已工竣五年，民權路，乃由三民路起，沿清芬馬路，郭家巷等處，而至馬王廟江邊，已於二十年大水前趕修完成，民族路路線，係拓寬原有之長勝街，而改稱今名，意在便利陽夏交通，因市府自劉文島氏去後，雖有市府之名，實等於保管處，故該路於是年方竣工。

四·加鋪欽生路柏油路面，本路自循禮門至怡園，共長六百四十二公尺，商業之繁盛，不亞於中山路，故加鋪柏油路面，以利交通。

五·加鋪府東一路柏油路面，本路原名濟生一馬路，往來市府之孔道，為便利交通壯佈觀瞻起見，於十八年加鋪柏油路面，該路自六渡橋起至府北一路止，計長全途五百八十五公尺。

六·修築江漢關馬路，江漢關至猪巷一段，原係泥路，每逢天雨，不獨車馬難以通行，行人亦極感不便，且此地正當武漢輪渡碼頭，交通衝要，乃改鋪碎石路，以便往來。

七·修築沿江馬路，本市沿江河岸，急待開闢馬路，便利交通，增進商業，江漢關及招商局碼頭，為本市船舶碇泊之所，且毗連特區，故以此為起點，於十八年動工興築，此路完成，不獨交通稱便，偶於夕陽西下，散步江干，山影幢幢，歸帆如鯽，無異身入畫境也。自漢市大水之後，乃另築水泥堤於江邊，下自日界上迄龍王廟，費款數十萬，高約人齊。

八·中正路翻修工程，本路原名西滿路，自循禮門車站西邊樹門起，至中山公園側邊牆止，計長一千四百四十餘公尺，為通中山公園之要道，原為碎石路，年久失修，於十八年十月，加鋪新石子十五公分厚，遂成坦途。

九·五族街加鋪柏油路，五族街為本市特二區最繁盛區域，為車馬行人交通要道，因載重車輛，均由此路出入，原鋪碎石路，實不相宜，該路自法租界起，至特三區合作街止，計長三百四十七公尺半，自法

租界至蘭陵路一段，爲柏油石子路。計長二百三十公尺半，由蘭陵路至特三區一段，爲柏油砂石路。計長一百二十公尺。

十·漢中街加鋪柏油路面，漢中街爲前特一區幹路之一，上自一元路起，下至日租界止，計長八百六十三公尺。

十一·開闢雙洞門馬路，自中山公園開闢後，無論冬夏，遊人如織，居橋口者可順中正路而下，居特區者由大智門出中正路而上，惟中山路附近市民所往公園，須出雙洞門，此路泥沙凹凸，車難並軌，爲便利遊人計，乃開闢雙洞門馬路，以接中山路，計長二百八十餘公尺，自是全市人民，均得便道以遊公園矣。

十二·航空路，本路自飛機場至中正路止，全段長一千八百公尺，原無路基，前因軍事緊急，提前鋪填，惟中間約四公尺，係碎石路面，兩邊各留有餘基，以備將來繼續加鋪之用，現已開工加寬矣。

十三·府南一路，府南二路，均鋪砂石路，府東二路，亦已修築完成，上述物質建設，係劉文島氏長市府時所爲，何葆華萬聲揚，則甚少建設，後任市長，必能步劉氏之後長足進步也。

三·交通情形

一·鐵路 武昌徐家棚爲粵漢鐵路之終點，而漢口復爲平漢鐵路之終點，在武昌之徐家棚、通湘門、鮑魚套，均設有車站，四十六小時，即可到達廣州，以與廣九、廣三兩路相接，平漢鐵路在漢口之江岸，大智門、循禮門，及玉帶門四處，均設有車站，北上可與隴海、津浦、道清、正太、平綏、北寧等鐵路，互相聯運，四十四小時，即可到達北平。

二·水路 水運在武漢三鎮，尤稱便利，茲分述航線於下：(甲)滬漢線：自漢口經九江、安慶、

蕪湖、南京、鎮江而至上海，長一〇九六公里，約六十小時，即可到達。(乙)漢渝線：自漢口經沙市，而達宜昌，約七百餘里，再上可至重慶。(丙)自漢口經洞庭湖而至長沙，計四百六十五公里。(丁)自漢口橫過洞庭湖經沅江而至常德，約五百七十六公里。上列各航線，有招商、三北、寧紹、怡和、太古及內河各輪船公司之輪船，定期開行，輪船碼頭，多在涪江馬路一帶，旅客上下，均極便利。

三·公路：近年以來，公路建設，極為進展，計現已通車者有(一)鄂東路，自漢口起經滸口、黃坡、柳子港、宋埠等十二站而至麻城。(二)漢宜線：自漢口起經應城沙市等埠而至宜昌，以與湘南湘鄂幹線相接。此外自武昌為起點通行之長途汽車，有武葛路，由漢陽門至葛店。武金路由漢陽門至金口。武青路：由漢陽門至青山。武珞路：由漢陽門至珞珈山。武柴路：由明倫街至蓮花洲或北嘴。武陽路：由東廠口至陽新。

四·航空：有中國航空公司之滬漢線，自上海經南京、安慶、九江、而至漢口。除星期一停飛外，每日上下各一次，漢渝線：自漢口經沙市、宜昌、萬縣而至重慶。漢口之航空站有二，一在下太古碼頭下面江邊，一為王家墩飛行場。

五·市內交通：市內交通，甚為便利，其種類有下列數種：(一)汽車：漢市有汽車行之設立，而武昌則更有公共汽車之行駛，每一小時約國幣四元。第二小時後可減少一元或半元。(二)馬車：僱用全日僅需二三元，每小時約五六角之譜，隨處可僱，華界租界各街市，均可行駛，此項馬車，武昌尚屬少見。(三)人力車：武漢人力車，其價特廉，每小時僅需洋二角，且平穩急馳。(四)輪渡：武漢三鎮之聯絡，脊特輪渡為之交通，往返對開，至多相隔不過二十分鐘，其路線有四：(甲)武昌漢陽門碼頭至漢口海關碼頭(即一碼頭)，為武漢交通之孔道，輪渡自上午六點起下午十二點止，往返對開，每次每人收銅元十枚。(乙)漢口王家碼頭或漢口粵漢碼頭，至武昌徐家欄碼頭，為乘粵漢鐵路火車之要道，輪渡時間，自上午

六時起至下午十一時止，每人船票大銅元十五枚。(丙)漢口王家碼頭至漢陽東門及川主宮碼頭，輪渡自上午六時起至下午六時止，船票每次銅元九枚。(丁)武昌平瀾門至漢陽東門之輪渡，自上午六時起至下午十時止，輪票銅元九枚。

六·郵電 武漢三鎮，除郵政甚形發展外，其他如有無線電話，有無線電報，以及自動電話，長途電話，均經設置，故交通甚便，茲將各郵電處所，列表於次：

名	稱	地	址	備	考	名	稱	地	址	備	考
漢口郵務總局		漢口洞庭街				循禮門郵局		漢口欲生路一百四十四號			
大智門郵局		漢口車站街五十號			三教街郵局		漢口三教街四十號				
中山路郵局		漢口中山路九百五十八號			新街郵局		漢口漢正街下段一〇四九號				
馬王廟郵局		漢口馬王廟河街四二六號			黃陂街郵局		漢口黃陂街四十號				
漢景街郵局		漢口漢景街二一八號			大王廟郵局		漢口大王廟				
橋口郵局		漢口橋口丹成藥號隔壁			日中街郵局		漢口日租界中街				
江岸郵局		漢口江岸車站			武昌郵局		武昌芝麻嶺正街				
府街口郵局		武昌糧道街口			四馬路郵局		武昌武勝門外四馬路				

黃土坡郵局	武昌黃土坡正街	保安街郵局	武昌廣星堤街
漢陽郵局	漢陽高公橋正街	西門郵局	漢陽西門正街
湖北電政管理局 兼電報局	漢口五族街	武昌電局	武昌三佛閣街
漢口電報南局	漢口大夾街	漢陽電報局	漢陽磯頭街
漢口電報收報處	漢口民生路		
漢口無線電台	漢口江漢路	湖北省政府無線 電台	河街下段
交通部無線電台 收報處	漢口民權路及五 族街	交通部海岸武昌 無線電台	武昌資陽門後街

四·旅社情況

武漢旅客居住之所，為飯店、旅館、客棧、號棧等，大抵飯店為上等，猶廣州之酒店，長沙之大旅社，次之則為旅社及旅館，客棧則更下矣。號棧則係他埠商人在此坐號之住所，武漢三鎮之旅客住所，不下數百餘家，本書以篇幅所限，未能詳列，特選其較優良者列之於次：

旅社名稱	地址	房價	旅社名稱	地址	房價
太平洋飯店	漢口湖北路	自二元至十 六元	揚子江飯店	漢口江漢路	自二元至十 六元

大華飯店	漢口中山路同	璇宮飯店	漢口新聯保里口同
長江飯店	漢口統一街同	福安旅館	漢口江漢路同
德明飯店	漢口法租界三道街同	中央飯店	漢口法租界欽使路同
南京飯店	漢口交通路 一元至八九元不等	大同旅館	漢口生成里 自一元起至數元
停雲旅館	漢口中山路同	迎賓旅館	漢口河街蔡家巷口同
大智旅社	漢口保華街同		
新平安飯店	武昌斗級營同	聊以安飯店	武昌斗級營同
平安飯店	武昌新武昌路同	新鄂飯店	武昌察院坡同
寶華飯店	武昌斗級營同	文明旅社	武昌糧道街同
三益旅社	武昌撫院街同	中西旅社	武昌斗級營同
三餘旅社	武昌徐家棚附近 自數角至二元	楚粵旅社	武昌徐家棚附近 自數角至二元
泰和旅館	漢陽顯正街不詳	同春旅館	漢陽鼓樓街不詳

五·機關團體

粵漢鐵路備覽

一·黨政機關

機關名稱	所在	地	備	考	機關名稱	所在	地	備	考
湖北綏靖公署	漢口華商街				漢口市政府	漢口市府路			
湖北省政府	武昌百壽巷				湖北民政廳	武昌三道街			
湖北財政廳	武昌泉正街				湖北建設廳	武昌南樓前街			
湖北教育廳	武昌公共體育場				湖北全省保安處	武昌三道街			
武昌縣政府	武昌路				漢陽縣政府	漢陽顯正街			
武漢警備司令部	漢口友益街				武漢警備司令部 火車檢査所	漢口大智門			
江漢關監督公署	漢口江漢路				湘鄂贛區統稅局	漢口保華街			
湖北釐酒印花稅局	漢口四民街				鹽務稽核處	漢口一元路			
清理湖北特稅處	漢口土壇街口				岳州關監督辦事處	漢口河街下段			
漢口營業稅局	漢口黃坡街				工商部商口檢驗局	漢口揚子街			
江漢海關	漢口江漢路				漢口地方法院	漢口中山路			

湖北省黨部	武昌閱馬場		武昌縣黨部	武昌蘭陵街	
湖北高等法院	武昌廣仁堂街		武昌地方法院	武昌廣仁堂街	
漢陽縣黨部	漢陽顯正街		漢陽縣商會	漢陽東正街	
漢陽兵工廠	兵工廠		漢陽銅鐵廠	漢陽襄河邊	
火藥廠	漢陽黑山				

二·公安機關

湖北省會公安局	武昌路備	考	第一分局	武昌芝蔴嶺	備	考
第二分局	武昌大朝街南段		第三分局	武昌黃土坡上街		
第四分局	武昌崇福山街		第五分局	武昌路		
第六分局	武昌上局上正街		第七分局	武昌箍桶街		
第八分局	武昌鹽碼頭正街		第九分局	武昌公法里		
漢口警察局	漢口後花樓正街		警察第一署	漢口漢中路		
警察第二署	漢口遇子河沿		警察第三署	漢口漢正街		

警察第四署	漢口寶林街	警察第五署	漢口黃坡街上段
警察第六署	漢口洪益巷	警察第七署	漢口皮業巷
警察第八署	漢口餘記里	警察第九署	漢口德華里
警察第十署	漢口四民街	警察第十一署	漢口漢中街
警察第十二署	漢口府東一路	警察第十三署	漢口三元南里
警察第十四署	漢口四道，	警察第十五署	漢口牌樓後街
警察第十六署	漢口警署街	特三區警察署	漢口阜昌街
湖北全省水上公安局	漢陽顯正街	湖北省會公安第十一分局	漢陽高公街
省會第十二分局	漢陽元妙左巷	省會第十三分局	漢陽潛龍街

三・金融機關

中央銀行(漢口江邊一德街)。中國銀行(江漢路)。交通銀行(湖南街)。上海銀行、中南銀行、中國通商銀行、中國實業銀行、中國農工銀行、四明銀行、浙江興業銀行、湖北省銀行、聚興誠銀行、(以上各銀行均設在江漢路)。金城銀行(湖北街)。鹽業銀行(漢安里口)。大陸銀行(德托美領事街)。中國農業銀行(湖南街)漢口商業銀行(湖南街)。匯豐銀行(特三區四碼頭)。花旗銀行(特三區三碼頭)。麥加利銀行(特三區四碼頭)。台灣銀行(江漢路)。華比銀行(特三區)義品銀行(法租界)。法

華銀行(特三區河街)。正金銀行(特三區)。東方匯理銀行(法租界河街)。

四·文化團體

湖北省立圖書館(武昌芝蔴嶺街)。省立實驗民衆教育館(同上)。漢口市立圖書館(漢口府前二路)。武漢日報(漢口江漢路)。大光報(漢口湖北街)。新民報(漢口永興里)。正義報(漢口交通路)。揚蕩報(漢口河街)。大中報(漢口保成里)。大同報(漢口民生路)。漢報(保華街)。英文楚報(湖南街)。國立武漢大學(武昌珞珈山)。湖北省立教育學院(武昌武勝門外)。私立武昌中華大學校(武昌糧道街)。私立武昌華中大學(武昌曇華林)。省立高級中學校(武昌兩湖書院)。省立師範學校。省立鄉村師範學校(武昌大東門外)。省立女子師範學校(武昌正衛街)。省立第一中學校(曇華林)。省立第一女子中學校(武昌長湖堤)。省立第二中學校(漢口華景街及武昌東橋棚)。省立第二女子中學校(漢口漢成北里)。省立第三中學校(漢陽釘針廠)。省立第九中學校(武昌漢陽門)。省立第十二中學校(漢陽晴川學校街)。省立職業學校(武昌北城角)。省立女子職業學校(武昌三道街)。省立實驗學校(武昌東橋棚)。漢口市立第一中學校(漢口四民街)。

五·慈善機關

漢口市殘廢院(漢口漢中路)。漢口市婦孺救濟院(漢口長堤街)。漢口市育嬰保節局(漢口育嬰巷)。漢口市貧民教養所(漢口漢中街)。湖北省區救濟院殘廢所(武昌糧道)。湖北省區救濟院育嬰所(武昌巡道街)。湖北省區救濟院婦孺所(武昌候補街)。湖北省區救濟院養老所(武昌貢院街)。武漢水災孤兒孤女教養所(武昌撫院街)。湖北省立醫院(武昌路)。漢口市立醫院(漢口中山路)。平漢鐵路漢口醫院(漢口兩儀街)。同濟醫院(漢口四民街)。協和醫院(漢口中正路)。梅神父醫院(漢口梅神父路)。湖北醫院(漢口五族路)。博濟醫院(漢口宗關街)。萬國醫院(漢口黃陂路)。普濟醫院(武昌蘭陵路)。仁濟醫院(武昌曇華林)。聖若瑟醫院(武昌花園山)。軍政部軍醫院第十六分院(武昌蘭陵路)。廣濟醫院(武昌裕民里)。同濟醫院(武昌廣仁堂街)。鼓樓醫院(武昌司門口)。博愛醫院(武昌得勝橋)。華中醫院(漢陽西大

街)。華濟醫院(漢陽南城巷)。

六·娛樂場所 武漢三鎮之娛樂場所，以漢口爲最，無論遊藝、電影、平劇、漢劇、跳舞、跑馬、話劇等，均無所不備，其繁榮且不亞滬上羊城也。

(甲)遊藝場有新市場(漢口中山路)。凌霄遊藝場(漢口新聯保里口)。新新遊藝場(漢口民權路)。(乙)電影則有光明影戲院(特一區蘭陵路)。明星影戲院(法租界)。中央影戲院(法租界)。上海影戲院(兩儀街)。百代影戲院(法租界河邊)雜多利戲院(法租界)。(丙)平劇有新市場大舞台(中山路新市場內)，共舞台(法租界)。(丁)漢戲有滿春茶園(滿春路)。美成大舞台(清芬二馬路)。長樂茶園(三新街)。新漢大舞台(中山路六渡橋)。天聲茶園(法界如壽里)。天仙舞台(同上)。(戊)跳舞僅日和界有跳舞廳數家，其他如大華跳舞廳百老匯舞廳，均已停止。(己)跑馬場有二處，一、爲西商跑馬場在漢口特一區，二、華商跑馬場，則在跑馬廠之原址。

第二十一目 廣三支路城市

廣三支路由廣州越珠江之石圍塘站起。中間經過市鎮頗多，設站十七個。其中以佛山鎮、西南鎮、三水縣三處，較爲重要。至於石圍塘一地，與廣州僅一水之隔，且輪渡甚便。故雖爲本段之起點，實無敘述之必要。因之本書對於本路之城市概況，亦僅以上列三處爲範圍，茲分別敘述於後：

一·佛山鎮概況

佛山鎮爲亞於廣州之大邑，舊與湖北之漢口鎮，江西之景德鎮，河南之朱仙鎮，同稱爲我國四大鎮。

晉郭景純所謂「南海盛衣冠之氣」，即指此也。清爲佛山鎮治。民國成立後，始將南海縣治，移設此間，地當西江分支，位於佛山支流之中央部份，街市橫跨江水三叉交匯之處，綿長達三十里，別爲南市與北市兩部，而以南市較爲繁盛，商民以廣州房稅地價，甚爲高昂，而此間則低廉數倍，故各項工廠，都設於此，以致有廣州工作場之稱，洵華南工商業之重地也。

……市鎮概況 本鎮街衢，原爲舊式小街，近年始改建數道之新式馬路，其路身建築，與廣州殊無二致，由廣三支路佛山站下車，即循中山路沿江而下，渡中山橋，卽入南市之昇平路，與昇平路平行者爲永安路，中間以汾寧路、長興路、錦華路三路爲之聯貫，過此則福祿路、公正路、快子路三路直抵蓮花、福賢諸路，其餘尙未改建之舊式街，尙不勝枚數，沿江之南岸者爲南堤，及新涌口路，商業亦頗繁盛，此爲街道之大概情況。

二、交通情形 本鎮交通情況，可分鐵道、公路、水運、郵電等項，鐵路爲廣三支路，由廣州至佛山，均係雙軌，每小時幾有車次開行。公路則有禪炭公路以通炭步，另有一路，可通江門以趨順德，水道則卜溯三水，沿北江可至曲江樂昌，沿西江可達廣西之蒼梧，下行經江門順德可至廣州。電話亦市內電話外，尙有長途電話之設立。郵政及人力車，幾遍全鎮，甚爲便利，市內交通之公共汽車，與廣州完全相同，惟不詳其路線也。

三、旅社情形 旅社情形，其設備與廣州同樣華麗，惟價值則不若廣州之昂貴，房間價目，大都由五六毫起至二三元止，其著名之旅店，列之於下：

新亞大酒店（南堤馬路）。國華酒店（南堤馬路）。昇平酒店（昇平路）。佛山酒店（永安路）。亞州大旅店（中山路）。中央大旅社（汾寧路）。悅來客棧（西竺街）。

四、機關團體

本鎮重要機關團體，茲分別其名稱地址，列之於次：

第六章 旅遊便覽

南海縣政府(昇平路)。市黨部(南瑯大街)。市商會(南堤)。總工會(南瑯大街)。南海民報(福祿路)。消防總隊(福祿路)。營業稅局(汾寧路)。土地局(快子路)。郵政局(北勝街)。電報局(缸瓦欄)。電燈局(中山路)。電話局(九曲巷)。廣東醫院(福賢路)。康寧醫院(同上)。市立醫院(關帝廟)。光華醫院(公正路)。南海縣立第一中學(祖廟)。縣立師範學校(城隍廟)。中山公園(中山路)。

二一·西南鎮紀略

西南爲三水縣屬之市鎮，然商務情形，則遠非三水所能及，人口約五萬，爲廣三支路之一大商埠，商業殷盛，爲貨物之集散地，除鐵路外，其水運交通，亦與佛山鎮同，距三水約五公里許，市內有電燈及新式馬路，各種商舖行棧碼頭，均設備完善，江邊則有酒茶館茶館花舫等，其繁榮程度，雖不及佛山，然可與曲江、高要等地相侔也。

三二·三水縣概況

三水爲廣州偏西北之一小縣治，常北江入西江之會口處，廣三支路在此終止，故形勢頗形重要。考三水之建縣，始於明代嘉靖五年，由巡撫姚鏞，分南海高要等處，建三水縣，六年，郡判劉瓚，建築城垣，關門凡四：南曰熙阜，北曰拱極，東曰賓陽，西曰定安，後復闢學前文明二門，現在城垣，尙留有殘蹟，惟不全耳。清光緒二十三年，依中卒緬甸條約，在河口開爲商埠，惟市況終不振也。

城市概況

三水城市，應分作兩部，以廣三支路火車站爲中心，左爲三水縣城，右爲河口商埠，縣城內之街道湫隘，房舍矮小，絕無商務之可言，城內街道，有南街直街，及縣前街、西街直街，縣後、察院街、鳳岡直街，與深巷數道而已。至於河口商埠，亦僅直街一道，以處地低濕而狹隘，商務亦形

不振，不過較三水略勝而已。

一·交通情況 三水市况雖不振，但交通則甚便捷，茲將交通情況，略述於次：(甲)鐵路有廣三路，直達省城，每兩小時對開車一次。(乙)公路則由三水至四會，路基已成，但尚未通車。(丙)水運最便，香港梧州間，有滙梧汽船經過，廣州梧州間，有省梧汽船經過，此外如四會汽船，清遠汽船，滙口汽船，每日往返各一次，其開到時刻，均與廣三支路各次車相啣接，以便行旅，各輪船碼頭，均係設於河口商埠。

三·旅社情形 旅社開設者甚少，僅河口之廣東大旅店及東亞旅店，縣城中之三水旅館而已，每日房價，約自三毫起至四元止。

四·機關團體 機關團體，錄之於次：

三水縣政府(縣前街)。三水縣黨部(縣前街文廟)。三水海關(河口)。河口商會(河口)。農產稅局(河口)。公安分局(河口)。廣東建設廳北江船務管理所(河口)。海味捐公司(河口)。緝私所(河口)。縣立中學(縣前街)。縣立小學(縣後街)。中山公園(縣前街)。

廣東老牌永泰公司出品

總公司設廣州一德中路

正 十 字 油

比一切藥油均好

一切病魔

無從侵害

家備一瓶

如獲良醫

卓功
著效

內外
搽服

價藥
廉好

治救
病急

各大藥房及煙店均有出售

材 料

紡織專品 油漆電料
潤滑油類 標準儀器
建築材料 消防器械

長沙元大五金號
小西門下河街

電報掛號 七七七七號

市用電話 七八六號

經 售

金屬鑄品 機器零件
各業工具 工業原料
航行用具 路鑛材料

請國人利用新築南北幹綫鐵道之

粵漢鐵路

本路自清季倡修以來，迄今達三十餘年，始於民國二十五年九月，完成通車，國內之交通情形，固爲之大變，卽國家之政治國防文化經濟之發展，亦發生莫大之影響，至於國內進出之貨物，尤賴本路爲之運輸，沿途各省之實業，必因本路而開發，其對於我國家民族復興之大業，關係至鉅，望國人廣爲利用是幸！

粵漢鐵路管理局謹啓

中華民國二十六年十月初版

粵漢鐵路備覽

版權所有
翻印必究

編著人 彭楚珩

發行人 彭楚珩
長沙黨部東街十六號

印刷者 洞庭印務館
長沙皇倉坪街五十號

代售處 湘粵鄂省會各大書局
全國各都市中國旅行社
長沙洞庭印務館

粵漢鐵路各站及各次列車

全一冊 定價國幣壹元伍角整

42124

