

发展厦門商埠計划書

中華民國二十三年七月

發展廈門商埠計劃書

陳禮誠題



靜公廳長

指正

王弼卿謹呈

偉
瀚
宏
護

蔣鼎文題



六府三事允
治萬世永賴
時乃功

張貞題



真知碩見
精密宏偉

斯始足以言人類基

礎生活

弼卿兄昔展廈門商埠計畫書

紀念

柏天民

天

序

廈門瀾為通商口岸垂百年矣而經濟之
消長尚完全處於國際被動之地位年來
物質建設雖燦然可觀而地方凋敝則日甚
一日歲五月余曾赴廈視察聞廈人言廈門
經濟狀況數年若因金價狂漲華僑相率
匯款返國爭購地皮地價既騰各業隨以虧
害者一日千里之概曾哉何時僑民南洋商業
不振加以共匪犯漳瀾更從起投資祖國處

二期所心慮市金融陸呈衰落前此度市築
堤闢地籌支經費在千數百萬元今日荷蘭
三月承築堤岸之填土工程祇數萬元亦竟不
能舉辦或衰差異有如此者方為第一後興
所法適為廈門市政處工程師王君弼卿以
所著發展廈門高埠計劃書至水而讀之視
高埠基礎厚在腹地工商背景亦外植農業
持之有故言之成理夫度埠入超甚鉅而其腹
地泉漳各屬原係農業要區未始不可設

此提倡以謀抵制獨借度俟教廳僑籍難
處奸民乘隙乃長刁風而地當紳紳時施
勸導皆移然途用補政教所未及否則按原具
考卷足元之用費原厚堪及其腹地終恐不能
早日實現願之王君倘不以此余言為河漢亦足為

序

中華民國二十三年七月

陳體誠



林序

處今日文化岔涌，民治開展時代，以十六萬餘人口之衆，素稱國際商場，且爲東南門戶之廈島，仍復自封故步，不知補救生產，發展經濟，外受漏卮莫塞之痛，內備仰屋無告之憂，入其市者，第見車馬喧闐，五光十色，而工商凋敝，隱痛實深，是猶肢體麻木，蔽以文繡，博取外美，強自支撐，終至生氣日促而後已。特達之士，怒焉憂之，莫不以補苴罅漏，爲廈門目前急務。是編以發展農村殖產，連絡腹地交通，爲計畫廈門商埠基礎，主旨主論，實獲我心！篇中關於殖產來源，工商現象，以及市區分割，建設工程，種種概況，無不調查詳備，瞭然可攷；果能予以採擇，利者因之，弊者革之，次第實行，則觀成有日，實地方之幸，亦不負編者之苦心也。

中華民國二十三年八月林國廣謹識

王序

廈門沿革，唐無可考，宋始名嘉禾嶼，舊隸同安縣治，明置中左所，旨在防倭，清定今名，駐文武大員於此，創設海關，知所注重；自歐勢東漸，海禁大開，締約互市，輪舶輻輳，市塵櫛比，駸駸乎東南大都會矣。人方震而驚之，顧外觀徒耀，內力未充，商品來自海外，原料取諸內地，工業落後，漏卮無藝，近受世界金融影響，華僑漸多廢業，廈市日形疲茶；固 鑿 忝蒞茲邦，綜兼政警，受事數閱月，蚤作夜思，周諮博訪，亟圖所以振興繁榮之策，摘埴索塗，未得要領；昨承王君弼卿以「發展廈門商埠計劃書」一表見示，余受而覽之，探源竟委，綱舉目張，大要以廈市為商埠區，必注意建設嵩嶼為工場區，禾山為農林區，輔車相依，發榮滋長，乃有可期；而尤孜孜於土地生產為基本要素，勞資因得以利用，於戲可謂知所先務矣！他日者軌路交通，地方綏靖，積極推進，百廢具舉，成效大著，必以此書為先河之導也。慰佩無似，爰不辭譴陋，而弁言於簡端。

中華民國二十三年八月

津門王固磐拜序

楊序

不佞到廈之翌月，王子弼卿示以所著「發展廈門商埠計畫書」，乃受而讀之，廢書而嘆！夫王子固不佞在唐山工程學院時訂交之同校友也。考唐山地當開灤之衝，爲工業薈萃之藪；校址距市廛五六里，屋宇清幽，樹木蔭翳，退則便於潛修，出則利於實習；學於其間者，習北方敦厚之風，率能崇樸儉，重實際；其出而任事也，胥能負重致遠，雖苦心橫慮，胼手胝足，而有所不辭。王子離校以來，擔任閩南公路工作者若干年，廈門市政設施者若干年，關於廈市之新式建築物，由其意匠經營者，尤爲更僕難數；溯厥成績，固蔚然大觀也已！茲復有廈門商埠計畫之作，於策劃外，附以圖表若干，藉資佐證；就中調查之詳確，研究之精密，坐言而起可行，毋亦質樸實際，猶是校風之表現歟？

廈門爲通商巨埠，其存在與發展之因素，端視出入口貨物噸數之多少，與夫出口入口之能否保持均衡；倘兩者相去懸殊，則顯呈商港之病態，其敗也可立而待。觀附表所載廈港洋貨進口，

竟超過土貨出口十倍之數，漏卮之鉅，洵爲可驚。往昔南洋羣島工商業盛時，猶可恃僑胞血汗工資，與營商所得爲挹注，故自海通而還，猶可相維而不敗；今則勢異境遷，僑胞匯款回國者，日形退減，而輸入超於輸出之鉅額，幾至無從抵補；循此以往，日積月累，勢不至於羸瘵以死不止。願欲挽救危局，除提倡農、林、工、鑛而外，尤賴以交通工具爲樞紐；此書所舉：如禾山之經營，嵩嶼之闢港，漳、泉河道之疏濬，安溪、龍巖煤、鐵鑛之開採，嵩龍鐵道之最經濟的計畫，與夫輕便車路及有軌汽車路之紹介，皆發展經濟之犖犖大者。揮塵而談，動中竅要，不能不佩其獨具隻眼也。

考碼頭、倉庫與起卸貨物之設備，爲發展商港必需之工具，乃廈埠猶付闕如，固爲應辦。此外王子對於市政之設施，仍因晚近習慣，採分區制度，如行政，如工商，如住宅、釐定井然，各適其宜；而曠地、廣場，尤爲一般市民於勞乏之餘，頤養身心所需要者，亦爲籌及，誠無愧爲擘畫周詳者矣。際茲科學昌明，舉

辦重大工程，多賴專門學者，爲之計畫，爲之鼓吹，乃能引企業家之注意，而漸見諸事實。此不佞對理想上廈門之實現，不禁於王子此書而預卜之也。

中華民國二十三年八月閩侯楊廷玉譔

自序

近代歐西各國，因工業革命之進展，人口集中都市，成爲自然趨勢，市政建設：若經濟，若文化，若政治，莫不力求刷新，藉應需要，其所以爲市民謀幸福者，殆無微不至！顧文化、政治雖日趨昌明，而因機械力發達，演成生產過剩，目前之失業恐慌，實呈社會經濟破產徵兆，於是高唱「回田」[Return to the Land]之調，激勵離村農民，仍致力於土地生產，藉以遏止都市人口之澎漲；即「田園都市運動」亦無非以安定鄉村生活爲目的；蓋亦深知過去工業經濟支配農業經濟，與都市經濟支配農村經濟之畸形現象，有待糾正者矣。廈門以蕞爾孤島，因條約關係，開放爲商埠，人口增長，雖有加無已，地方衰敝，則日甚一日；年來物質建設，燦然一新，而民生問題，迄未獲相當解決，地方人士咸歸咎於工業建設之落後，而急圖策進；殊不知商埠基礎，原在腹地，工商背景，不外農業，捨本逐末，非失之原料不充，即失之生產過剩，歐西人民之因機械發達而失業，衡以吾國之因生產落後而失業，

亦過猶不及也。鑒茲覆轍，欲維農業與工業經濟及都市與農村經濟發展之平衡，非促成農業之工業化，與農村之都市化，實不爲功！而發展商埠，應以農村設施爲先決，以農村現狀爲對象，更無疑義矣。去歲^{弼卿}供職廈門市政處，奉^{弼卿}建設廳命起草「發展廈門商埠計畫書」，因有感於商埠與腹地關係之切，爰就腹地情形，權衡利害，臚陳開發物產與整理交通意見，聊備採擇；關於廈門商埠及附郊之建設，并依據過去與現在情況，擬具實施方案，以資討論；書分五章：首緒論，次人口，三商況，四建設，五結論，稿成，諸同仁議付剗削，^{弼卿}以論題範圍廣大，一得之愚，何敢自多，惟念廈門爲東南門戶，以腹地蘊藏之富，民生凋敝，勢已不可終日，欲圖更始，責在地方，是書之印行，深願貢之社會，俾關心商埠事業者，有所參證，更從而充實發揚之，使商埠計畫得一一實現，是又地方之幸也！

中華民國二十三年七月王弼卿序於廈門

發展廈門商埠計畫書目次

第一章 緒論

第二章 廈門商況

第三章 廈門人口

第四章 廈門商埠之建設

(甲) 區域劃分

(乙) 腹地交通

(丙) 市區設施

第五章 結論

附表

(一) 廈門進口大宗洋貨數量值價表

(二) 廈門大宗土貨進口數量表

(三) 廈門出口大宗土貨數量值價表

(四) 廈門市警區戶口調查表

一

二

二二

二三

二四

二六

八一

一二五

四

一三

一七

二二

(五)	漳龍泉永生產調查表	二七
(六)	龍巖礦產調查表 <small>其一</small>	三六
(七)	龍巖礦產調查表 <small>其二</small>	三七
(八)	龍巖礦產調查表 <small>其三</small>	四一
(九)	安溪礦產調查表	四三
(十)	泉屬公路一覽表	四五
(十一)	漳屬公路一覽表	五二
(十二)	漳廈鐵路經費支出表	五七
(十三)	漳廈鐵路政府資金及墊款表	五九
(十四)	漳廈鐵路福建補助費表	五九
(十五)	漳廈鐵路負欠債項表	五九
(十六)	漳廈鐵路現有產業物品估值表	六一
(十七)	杭江鐵路資本支出表	六五
(十八)	嵩龍鐵路江東橋至龍巖段工程費概算表	六六
(十九)	程漳輕便鐵路廿年度營業實收表	七五
(二十)	程漳輕便鐵路廿年度營業損益表	七七

(廿一)	程漳輕便鐵路廿年度利益支配表	七九
(廿二)	輕便鐵路每公里敷設費概算表	八〇
(廿三)	廈門市已成馬路路線表	八三
(廿四)	廈門市在建築中馬路路線表	八八
(廿五)	廈門市預定馬路路線表	八九
(廿六)	嵩嶼堤岸工程費概算表	九五
(廿七)	嵩嶼工業區開山填土工程費概算表	九七
(廿八)	歐美商埠碼頭每英尺每年貨船噸數表	九九
(廿九)	歐美商埠每千人需用碼頭長度表	一〇二
(三十)	禾山環島公路路線表	一〇六
(卅一)	禾山各社連絡公路路線表	一〇六
(卅二)	禾山造林面積表	一〇八
(卅三)	禾山造林苗數表	一〇九
(卅四)	禾山造林經費表	一一〇
(卅五)	禾山造林生息表	一一〇
(卅六)	禾山農事試驗場第一期開辦費及經常費表	一一一

(卅七) 廈門附郊新區面積地價表

二一六

(卅八) 嵩嶼靖庵住宅區面積地價表

二一九

(卅九) 歐美公園廣場面積與市區比例及人口關係表

二二二

附圖

(一) 廈門島全圖

(二) 嵩龍鐵路路線圖

(三) 廈門港灣形勢圖

(四) 嵩嶼堤岸地基探測圖

(五) 嵩嶼工業區第一期整理地區圖

第一章 緒論

近世紀產業革命之後，歐美各國，以經濟勢力，挾其軍事勢力而東漸，我國沿海口岸，遂在此兩種勢力脅制之下，逐漸以條約關係，開放為商埠。顧國力漫無統制，產業極形幼稚，以故各商埠政治經濟之建設，迄今仍受國際勢力之支配，不獲自動伸展也。廈門原屬彈丸島嶼，而屹然海表，控制要衝，實東南一大都會。迹其沿革，唐無可稽，宋名嘉禾嶼，以產嘉禾得名，明置中佐所，建制旨在防倭，至清始定今名，既移興泉永道於此，復置提督府，設海關，繼且與外力接觸，開海禁，訂商約，則商務與海防並重矣。夫以海隅僻壤，一進為軍事要港，再進為國際商場，演化之速，蓋為外人侵略之響應，并非本身圖強之表徵，驗諸史實，已可瞭然。懲前，後，為廈門之將來計，非發展經濟，不足以策繁榮，抑非培植農工，不足以言經濟；農工之基礎既立，進謀商埠之擴充，則國產裕、漏卮塞矣。書曰：「懋遷有無化居。」言以有易無，以為日用而定厥居也。又曰：「正德利用厚生。」謂人盡其能，物盡其用，則民生厚也。尋譯厥旨，足見部落經濟時代，商業背景，已重生產，矧至國際商戰之場，坐長消費，奚以自存？回顧海通以來，所謂對外貿易者，無非以我原料，易彼製品，以我手工產品，易彼機器產品，彼此生產力與生產量之相差，幾難以道里計；馴致年來沿海各埠，洋貨入超，有逾十數倍者，廈門其一也。然殖產要素，不外土地與勞力資力二者，我國地藏充盈，物力豐富，假使今後庶政入軌，運用勞資，循序策進，則以廈門在南中國之地位言，前途發展，寧有窮期耶！茲就商業與人口之觀察，縷陳關於發展廈門商埠計畫之概要，藉與邦人君子，一商榷焉。

第二章 廈門商况

廈門海關之設立，始於清康熙二十二年台灣事平之後。年徵稅十萬五千兩有奇，以漁稅為首，其餘分衣、食、用三類課征，而於米、谷、五金之出口，則懸為例禁。其時洋貨進口，為數極少，逮乾隆四十七年，始有

外夷商船照粵海關納稅之明令，於是外海貿易寔寔乎其盛矣。然當時民風古樸，洋貨輸入，推銷匪易，閱廈門志關稅科則篇，洋貨進口，僅呢、葛、嗶嘰、洋綢、洋布、洋絹、顏料、玻璃及其他少數物品而已。比則社會風習，日趨奢華，益以生產落後，舶來品乃乘而推廣銷場，輸入歲有增加；依照廈門海關統計，民國十五年至二十年華洋貿易貨價之總數及淨數與稅收金額，有如後表：

(一) 廈門關近年華洋貿易貨他總數及淨數表

項 目	十 五 年	十 六 年	十 七 年	十 八 年	十 九 年	二 十 年
洋貨進口總數	一九、五五三、二五九 <small>關平兩</small>	二〇、八五四、九四八 <small>兩</small>	一八、四四五、七九五 <small>兩</small>	一九、三三八、〇六一 <small>兩</small>	二四、六五七、七三〇 <small>兩</small>	二七、四九九、一〇八 <small>兩</small>
洋貨進口淨數	一八、二六六、五七一	二〇、二六九、八八一	一八、〇〇六、三四九	一八、七七六、五六〇	二三、〇六七、〇九七	二六、八六七、六二八
土貨進口總數	一五、三七九、六三二	一六、四六七、〇二九	一五、三三三、二九五	一二、九九二、五七五	一五、九七五、四六四	二三、〇一六、六九二
土貨進口淨數	一一、八七五、七九二	一五、七〇八、一九四	一四、六七四、六九七	一一、三三一、七〇二	一五、五二〇、四九元	二二、六六五、七〇五
本口土貨直接運往外洋及香港	三、九三一、三〇一	四、三二一、一七	三、三七七、九七六	三、四二五、二四	三、二四七、五七一	二、八二八、七八二
本口土貨直接運往通商口岸	一、五五四、六四七	一、三三九、八三二	一、二〇八、一四一	一、三三二、二六七	一、六六六、五五五	一、五三〇、八七七
本年貿易貨價總數	四〇、四一八、八三九	四二、八五二、九二五	二六、二四四、二〇七	三七、〇八八、二二七	四五、五二七、三三〇	五三、八七五、四五九
本年貿易貨價淨數	三七、六四八、三二一	四一、五〇九、〇三三	三七、三三七、一六三	三五、八六五、八五三	四三、四九一、六五二	五二、八四二、九九二

- 說明：
- (一) 洋貨進口總數 係由外洋及香港進口，及由本國各通商口岸進口貨值之總數。
 - (二) 洋貨進口淨數 係進口總數，除去往復外洋及香港與住復通商口岸貨值之餘數。
 - (三) 土貨進口總數 係由各口岸（大半由上海、牛莊、烟台）運入土貨價值總數。
 - (四) 土貨進口淨數 係進口總數，除去往復外洋及香港與住復本國通商口岸貨值之餘數。
 - (五) 貨值均按關兩計算。

(二) 廈門關近年稅課收入表

年 別	總 稅 額	備 考
十 五 年	一、一三一、〇五一、一二二	所有進口稅、出口稅、復進口稅、內地出口稅及船鈔均計算在內。
十 六 年	一、一七四、九八九、〇二一	
十 七 年	一、一一七、八九八、四九三	
十 八 年	二、一七七、二二二、三二六	
十 九 年	三、四五六、九九三、九〇〇	
二 十 年	四、二四三、一六五、〇七九	

上列貨價總數淨數表，二十年度洋貨進口淨數，凡二千六百八十餘萬兩，土貨進口淨數，凡二千一百六十餘萬兩，共計輸入貨值四千八百四十八萬餘兩。而土貨之直接運往外洋及香港者，價值二百八十二萬餘兩，運

往通商口岸者，價值一百五十三萬餘兩，合計土貨輸出，價值四百三十五萬餘兩。是土貨輸出對於土貨與洋貨輸入總值之百分比為八·九；又對於洋貨輸入之百分比為一六·六；若單就土貨之輸往外洋及香港與洋貨輸入者相衡，其百分比則為一〇·五；入超之鉅，可見一斑，地方經濟，遂不免陷於崩潰。且土貨輸出，自民十五年以至二十年，已由五百四十餘萬兩，遞減至四百三十餘萬兩；而洋貨進口淨數，則由一千八百二十餘萬兩，遞增至二千六百八十餘萬兩；後此情形，已可逆觀。更有進者，輸出原料，一經製造，仍以銷售於我國，如生絲之運往歐美，是其著例。至吾國所出消耗物品，外國或竟拒絕輸入，如美國之禁止水仙花入口是也。反觀國內，則外貨輸入，無非日用消耗品，而原料之採購，直如鳳毛麟角，工業不振，實為厲階，民生凋弊，勢伊胡底！茲將民國十八年至二十年廈門進口洋貨及出口土貨，舉其大者，臚列如左，藉明梗概。

(一) 廈門進口大宗洋貨數量價值表

類 別	貨 別	十 八 年		十 九 年		二 十 年	
		數 量	價 值	數 量	價 值	數 量	價 值
本 色 棉 布	本 色 市 布 粗 布 細 布	一五、五六〇 _疋	六六、〇二五 _兩	一五、五五 _疋	六九、二七三 _兩	五、〇一五 _疋	二四、六〇六 _兩
	本 色 粗 細 斜 紋 布	二、九三五		一、四〇〇		六七五	
	本 色 洋 標 布	三九、五六〇	一〇〇、九一〇	五、〇五六	一三二、三八三	二七、八三一	七七、〇四三
	漂 白 或 染 色 棉 布	漂 布 市 粗 布 細 布	二八、五〇二	一八一、四五五	二六、六六	二〇五、六三五	二〇、四六四
	漂 粗 細 斜 紋 布	五、二六六	二七、九七四	二、九二二	一九、〇二二	八五四	八、八四二

絨布棉法絨	泰西緞	羅緞波紋緞	羽繭	羽緞羽綢冲西緞	織素花雨綾	洋紅布染色洋標布 拷花寧緞素寧綢	染色素粗細斜紋布	粗染布細素布布	漂白或染色洋羅	漂白或染色各種洋 紗格子紗洋板綾	漂白或染色各種洋 紗格子紗洋板綾
三三、五〇	三〇二	六、九六一	三三、八六	二、八九二	一八、六六四	二、二九七	一五、三〇二	二、〇二八	四、〇五七	二六、三七五	八、二五四
	四、四〇二	七二、七七六	二二五、九六	二六、七五〇	一四七、二九三	七二、五三三	八二、二〇五	三八、七五六	一三、八一三	一六六、一九五	二二、六四二
二七、九二七	四、〇八四	六、八九九	四〇、九四七	二、〇九〇	一一、三〇一	一一、四七一	一七、二三三	一三、二四一	四、二四五	九、六四一	四、五二四
	七二、四五二	八二、二六〇	二七二、九三三	二二、〇七六	九二、五五四	三九、六六五	二六、九五〇	五、二二七	一七、二〇四	七三、四三五	一六、九六九
六、五四五	七、三七〇	一、七八二	一九、七六八	三、三六〇	四、二七三	一八、九八二	一五、二六五	一〇、三五六	二、三四五	九、九四二	九、九四八
	一三二、二〇八	二〇、九五四	一四六、九七〇	三六、五一	六二、五八二	七六、〇五六	一三一、七五〇	五〇、九〇一	八、八六八	九〇、九五三	四五、三三八

絨布日本染織紗	一七、九三六		一三、一七二		四、八九〇	
染色素尺六絨尺九絨	一四、九〇四碼	四、一四三	一三、五二六	五、九三二	七、六六六	一六、一五三
船用等帆布	六二、九一正	一九、六一	七、一七〇	二三、四九六	九三、二〇四	二七、一五九
本色漂白染色 素或織花棉布		一七一、八八八		五四七、七四五		五四九、九七九
印花棉布						
印花細洋紗放洋 紗市布粗布細布	二三、三五五	七六、三五四	三〇、一九五	九八、八三六	三五、四八四	一二〇、六〇八
印花粗細斜紋布 羽布橫工布囉吱	五、九三二	二三二、〇〇四	三九、八九九	一九六、八三七	三八、〇八二	一九三、四二九
他類棉布						
未列名染紗織棉布	二、六〇五、三七〇碼	四九七、二〇四	三、四二一、七五三	四二、一九一	三、四三二、六四九	七六、七五二
棉花棉線棉 紗及棉製品						
毯 毯 布	二九九担	三三、〇元	五四一担	四六、〇七七	四三五担	三四、六八九
手 帕	二三、九三二打	一三、九八三	三、八三六打	三、五八五	九、三三八打	七、一九八
兩面均未起 毛短機長機	七六七担	一〇一、六五一	一二四担	三、九六	三四二担	七五、一〇一
捲軸捲圓錐形縫線	七、七五二羅	九、〇〇七	六、九九一羅	一二、五四四	九、七二〇羅	一八、五〇〇
本 色 棉 紗	八担	六五七			三担	三九七

花素馬口鐵	未鍍鋅銅鐵片板	黃銅	雜貨皮貨 人造絲夾棉毛製品	未列名毛及毛製品	純毛粗細絨線	細薄斜紋 嘜嘜嘜	粗嘜嘜	羽毛	毛及毛製品 毯氈	毛棉製品 重新翻裂各種厚呢軍呢皮呢	未列名棉花 及棉製品
一四、二五七	一、一七一 担	三二 担	五八、七五 碼		八七四 担	七四、三六 碼	一一 疋	三三七 疋	三六、二七 磅	五五、〇三四 碼	
一五、七七二	五、三五四		一五、八六九	一三、一〇〇	一六、八〇三	一七、一三六	一三三	七、一七〇	三、三三八	五、二八	一三、八〇五
一四、三八	二、〇九二	二四八 担	五〇、一五三		八五五	一二四、六一		八一 疋	三、二六八	六四、二六九	
二九、〇四〇	七、七〇六		一九六、〇三三	一五、三六〇	一六九、三八	一九五、七六四		三、〇四七	三〇、八八八	六六、九八八	八、二九
一三、七八	一、四三四	五五九 担	一五、九八四		一、九九八	二、九九六	一〇 疋	五五	六、七五六	七七、四九九	
二六七、八九一	七、一六九		七九、七五二	一三、五五七	四一〇、四九八	四二、八八七	二五〇	一、七六六	九、一八一	九三、七七一	一五、六〇二

散裝蝦乾蝦米	未列名鹹魚	鹹青鱗魚	乾魚烟熏魚	鱸魚墨魚	魚介海產品 黑白海參	未列名金屬及鑛物	鉛錠塊	鉛塊條	銅鐵絲	紋鍍片平銅片鐵瓦	鋼鐵絲
一三、一九七	二二、〇五五	四一、六〇一	一九、八四九 <small>担</small>	六、三三五 <small>担</small>	三、一三二 <small>担</small>		三、三六三	八五三 <small>担</small>	三、〇九六	四、四五四 <small>担</small>	八四七
二二〇、五〇二	六五、〇二〇 <small>担</small>	一七五、九三五		一四一、九一〇	五、〇三二	一九、五五六	一六一、八六二	七、七三三	一八、一七六	三五、九八六	四、七四九
七、二六五	一四、二二〇	二六、七四七	三三、八二五	七、四六八	三、二八八		三、一五八	七二	三、五六二	五、八三五	四七七
二五九、八二二	九八、五九一	一三七、四七八		二二六、三七〇	五三、三〇〇	一五、五二七	二二三、四一六	七、二九八	一九、七三一	五三、〇〇五	二、二八四
九、三四〇	八、六八三	二七、六八七	三三、五三四	五、七四三	三、〇五九		一、一五六	六六六	四、八六三	五、九四九	二五三
五六六、二九三	七六、〇九〇	二二七、三六八		三〇六、五七九	一一一、九四七	一八、〇七二	一三四、二五四	七、一七七	五五、六六〇	六五、八七六	二、二一四

糖	香	未列名藥材	洋	麵	米	糧食藥品 藥材子仁 香料菜蔬	茶	罐頭煉乳	罐頭餅干	葷食罐頭食 物日用雜貨
糖 第十一號至 第十七號	和藍標本色第 十一號以下者	菌	參	粉		八角 茴香	葉			燕窩
三四七、八四四	三、〇〇二	四六	九、三九	三五、二六	五八、五九	一五五	一〇六	六、八六六		五七一
一八二九、四九一	二三、八七九	三、七三四	一九九、二八〇	一四四三、八一九	一七九三、八四一	二、三三	二、三七五	一九八、八一五	一四、八八四	四、八〇三
三六、八二二	二、〇六	二元	六、二七六	一四八、九九五	五九〇、九六七	三六六	三〇二	五、六三三		三二六
二〇八九、三七七	一〇、〇〇一	二、三七二	二三八、八八〇	六五八、九三四	二、四七〇、六〇〇	七、九六四	六、九二九	一五三、八八四	二四、九四二	三、九〇四
一二二、六八五	九三五	一四	三、二七五	一、一四、四〇一	四七八、八九一	二五	一一八	五、四三三		一九四
一〇七六、二九四	六、六二八	一一、八八一	一六九、二六	七七七、三二四	二、五一、〇五三	八七二	三、四七七	三〇〇、七六	一四、二一四	三、五六三

散丹膏化學產品	其他鹹	燒鹹	純鹹	硼砂淨硼砂	化學產品 綠桶裝阿摩尼亞 綠化亞硫酸亞	雪茄菸	菸草	酒啤酒燒 酒飲水等	糖漿	冰糖	糖第十八號及以上
一七〇、八六九	一、七六六	九〇一	六、三四五	九四担	二八八、九五〇担 二〇八、九七一	一五七千支 一、八七一	四〇、五二〇千支 一五三、四一五	二、八三〇打 三六、三六八	一六、三七七 一九、九五二	三〇担 三九一	一三、四七三 九七、五二二
三三二、四〇〇	一、八七九	一、六八三	七、〇九二	二六	四五〇、三四二 二、五五九、六〇五	八二 一、六六七	九六、四九五 三九三、八二二	一、〇〇八 一九、一〇九	一〇、一七六 二二、三六五	二六 四四三	一七、九七七 一三三、八四四
三三四、九七七	一二、六〇五	一七、五〇〇	三六、四七一	一、二三七	二三五、七五〇 一、四七三、三八六	四九 三五六	九五、三六四 三九六、一六三	八六 二六、三四	五七、一五三 一六〇、一九〇	三九二 四、三八四	二〇、一九八 二、〇六八、七六四
	一、四四四	二、〇七六	四、六八九	二四二							
	一三、六八五	二六、五九〇	三一、二〇九	三、三八五							

鏗 針	扇、傘、 禦日傘、	石料及坭 土製品		磁器、搪磁 器、玻璃等	煤、燃料、 瀝青、柏油、		木、竹、籐	骨、毛羽、髮 毛、角、介殼 筋、皮、牙等	生皮、熟 皮、皮貨	書籍地圖紙 及木質紙漿	
手工絳針縫紉扣針	傘 禦日傘	水 坭	窗 玻 璃 片	搪 磁 鐵 器	煤	檀香 檀香末	籐心、條片	未列名角骨介 殼筋長牙	小牛羊熟皮 、熟黃牛皮	光或毛普通印書紙	石 蜡（油蜡）
一〇、七八 <small>支</small>	七三、三五七 <small>柄</small>	一六、二六 <small>擔</small>	八、二〇 <small>英方尺</small>		一六、八六一 <small>噸</small>		一、三〇 <small>斗</small>		一、四八 <small>担</small>	七、三〇 <small>担</small>	二六、三五 <small>担</small>
二、五二二	三六、五五五	一八五、八六	一五、二五九	四七、一四六	一二、三三二	六、〇一九	一〇、三三〇	一〇六、〇八二	五、九七四	五、九三九	三七、四一〇
一九、一三五	九二、二三	二〇七、二三八	四、六八八		三三、九九七	八元	一、一二二		二五三	六、一四九	一八、四二二
三、五七三	四六、七六七	二二七、八八二	二四、五四六	六、七七六	一五、四七〇	一〇、四六六	一〇、六五〇	五、六四〇	二〇、九〇七	五、八四一	二〇五、六三二
三三、六四	八五、九〇三	二九五、三八六	五、九五九		三〇、六四九	四七四	一、五五五		二天	六、六四五	三八、六六八
六、〇八八	六三、三三一	三五八、四九	四三、四三三	七〇、七三二	二三三、六八八	九、二五六	二七、三四五	二六、八七八	九、四八二	七七、七四一	五〇八、〇〇一

(二) 厦門大宗土貨進口數量表

類別	貨別	十八年數量	十九年數量	二十年數量
火柴及製造材料	木梗火柴	七四二、四二〇 羅	二四五、二三三	九五六、二八一
雜貨	鐘錶	四〇、五〇七	五三、八二三	三四五、〇八〇
	帽便帽	四三、九〇六	六六、〇五四	一六七、四三三
	未列名襪	九〇五 打 一、六六六	二九六 打 八二四	二八一 打 三、〇二一
	其他橡皮及樹膠製品	一三、九二一	七四、五五六	一〇三、二一〇
	燈及燈器	三九、八九七	四一、八九八	五七、六九二
	其他機器及機器零件	七四、五二二	一二六、一九〇	一二七、三三三
動物及產品	蛋及蛋產品 皮蛋鹹蛋	八七七、八六五 個	一、〇〇四、〇六〇	一、一六七、七〇〇
	魚介海產品 蝦乾蝦米	五、九八二 担	三、八四六	二、六九五
植物產品 (木除外)	大荳碗荳	二七九、六五八 担	三二三、五六九	三八六、四三三

瓜 子	桐 油	茶 油	黑 木 耳	梨	黑 棗 紅 棗	金 針 菜	麵 粉	火 麻 芋 麻	棉 花	茯 苓	米
一一、一〇一担	一、四九九担	一、〇三三担	三一〇担	八、九五八担	三、六九五担	二、三九六担	八九、一六三担	三、〇四八担	二、八〇三担	三二九担	七七八担
七、二一六	一、六六七	七七五	六七四	九、一八〇	三、四六七	二、九二三	二六二、五〇六	二、八五六	二、九一三	五二七	三九、〇七八
六、九三七	二、〇〇三	一、五四〇	一、三六四	一二、六七四	四、〇一八	六、六二七	三四六、九六九	二、八八〇	四、〇九九	四五三	一四、三七一

		織造品暨產 物(絲除外) 及衣着										
土 布	粗 細 斜 紋 布	花 土 布	土 酒	粉 絲	菸 絲	菸 葉	熙 春 綠 茶	其 他 紅 茶	花 生 仁	荳 餅	芝 蔴	
一、八二六 <small>擔</small>	四〇、三一四 <small>疋</small>	二、七七八 <small>疋</small>	三九、七〇六 <small>擔</small>	一〇、六〇〇 <small>擔</small>	一〇一 <small>擔</small>	八、二四七 <small>擔</small>	三、五六一 <small>擔</small>	一四五 <small>擔</small>	一、三三八 <small>擔</small>	四九〇、三一六 <small>擔</small>	四、六七六 <small>擔</small>	
一、四一八	六一、八六二	五二	三六、四〇六	九、三〇五	八三五	五、一五八	二、七五三	六六	二、九七三	五七七、六九二	三、一〇三	
一、九三九	八三、八一四		三二、〇九二	一三、六九〇	一二	六、八二六	四、三四九	一	二二、一四八	一、〇二〇、六一三	二、六八〇	

				雜 貨	礦砂金屬礦 物及製品		木 燃 料 紙				
紙 菸	蜡 燭	石 羔	水 坭	印 本 書 籍	黃 銅 器	上 海 廠 製 紙	煤	衣 着 便 帽 靴 鞋	細 夏 布	本 色 棉 紗	市 布 粗 布
一七、八七〇 <small>擔</small>	二、八二七 <small>擔</small>	三、一九三 <small>擔</small>	一九四、〇六三 <small>擔</small>	一、一七五 <small>擔</small>	五二一 <small>擔</small>	一、五六九 <small>擔</small>	三五、八二四 <small>噸</small>	一六二、〇〇七	一六六 <small>擔</small>	一九、八五一 <small>擔</small>	五九、九五九 <small>疋</small>
二〇、一〇九	二、〇二四	一、九一一	一九七、〇六四	一、三六〇	七九七	一、二二二	三七、二七八	一八七、九六七	一三五	二四、三〇四	八四、九一四
二三、六〇一	四、二七一	二、七〇二	三〇七、一六四	一、五二八	五九四	一、一〇五	四六、五四二	二五六、二八一	九一	二三、八七二	一五〇、二二二

(三)廈門出口大宗土貨數量值價表(復出口貨不在內)

類 別	貨 別	十 八 年		十 九 年		二 十 年	
		數 量	值 價	數 量	值 價	數 量	值 價
爆 竹	七、六一三 <small>擔</small>	八、〇六五	一二、四五〇				
硫 酸 亞 肥 料	八、〇九一 <small>擔</small>	二八、三二二	四四、九九七				
火 柴	一六二、〇〇〇 <small>羅</small>	二〇三、九〇〇	三七九、六五七				
草 蓆 蒲 草 蓆	一九四、五五一 <small>條</small>	一七五、九七二	一九四、五七四				
藥 材	一〇二、四六一 <small>兩</small>	一二〇、八二〇	一三五、五二五				
鹹 魚	一八六 <small>担</small>	一七、七〇 <small>兩</small>	一、三八〇 <small>担</small>	三三、〇八〇 <small>兩</small>	六七 <small>担</small>	六、八四五 <small>兩</small>	
生 黃 牛 皮		二五 <small>擔</small>	三、五六五		七 <small>擔</small>	一、七六七	
熟 牛 皮	八六二 <small>擔</small>	六三、一三三	一、元一	一〇六、九五	一、一五七	五三、七五九	
火 蕨	二、九七〇	一五、二三五	一、二七四	七、六四二	一、二六	二二、四三四	
荔 枝	二、八四二	一七、六五	五、二〇〇	八五、八〇〇	五、五二三	九三、七二	
植 物 產 品 (木 除 外)							

罐頭菜蔬	大頭菜鹹蘿蔔乾	菸絲	菸葉	其他紅茶	冰糖	白糖	赤糖	醬油	蒜頭	橘子	桂圓
五三、九〇五打	八、四一〇	七、四三二	一〇三担	一三、三三九	二七、五四	二、四七六	一〇、二七七	七、九七五擔	一、三六七	一四、八九二擔	一六、一八〇
二六四、〇六一	四二、〇五〇	五五七、四〇〇	二、九八七	四〇〇、一三四	二五五、一四〇	一六、〇九四	六、四三三	九五、一〇五	四、七八五	六七、〇一四	二四二、七〇〇
五五、五〇二	七、二四二	六、八四七	一、九九一	一一、四二四	三二、三七一	二、二二三	一九、〇八一	一〇、三六〇	一、一五三	一九、二三七	一九、五九
二五一、六〇五	四三、四五二	五四七、七六〇	五九、七三〇	三七七、〇九四	三七六、四五二	一六、九八四	一三三、五六七	一二〇、八三五	四、六〇八	六五、〇六五	三二、八九九
三三五、二三九	四、四二七	六、六三〇	一、五五四	六、〇八九	二七、六三三	二、〇八五	一一、一七三	一八、七六一	八三三	一六、五二四	九、八〇九
一七二、八六二	二四、八三九	二九七、二五	四三、五〇二	二四三、一九九	三三一、五九六	一六、六八一	七九、三二一	一六八、一〇五	二、五八	一三二、一九二	一九六、二〇〇

魚	糖末 果列 糖名 食蜜 食餞	屬粗 陶磁 器器 (非 瓦)	明 礬	雜 貨 磚 瓦	紙 箔 (錫 箔)	次 等 紙	木 燃 料 紙	織 造 品 (絲 除 外) 及 衣 着	藥 酒	粉 絲	未 列 之 乾 鮮 鹹 菜 蔬
網	擔 一、〇三三	一、二六四	擔 四二	千 塊 一八六	三三、三五	五三	二、六〇七		一三、八七六	三七、三五五	一、七四三
二七、一〇二	一〇、四三三	一七、九七六	一、二六〇	一、九九九	六四、三〇	八、七四五	七六、二〇	二六、三七七	三三八、五九七	三七三、三五〇	七、四六九
三七四	八五五	九七四	三三	千 塊 一三七	二七、六八三	三七九	二、一三二		七、五八〇	三四、三七	一、八九〇
一八、七〇八	一〇、二四三	一四、六一〇	一、一四〇	一、九五五	六九二、〇七五	五、六六五	六三、六六〇	八、三五四	一六七、三九九	三七六、四九七	九、九八七
二、二六一	一、三七七	一、四三二	一七一	千 塊 一三三	二七、一三三	二五五	六、二八四		四、九〇六	三〇、九六七	二、〇七三
一三、一四七	二五、八五四	二四、四八九	六八三	三、八四九	六三、八八一	三、一三一	一五二、四八一	二七、三〇九	一〇九、〇八六	二八、五五〇	一〇、七〇一

神	香	三、四二	擔	二六、一三三	三、四三三	二七、一八〇	二、八三五	三三、三四七
藥	材			二九、五一		四二、八五二		二九、三八六
瓦器陶器(非磁器)		三、〇八二	担	一九、二四六	二、一五七	八、六六元	六、三七三	一七、三三八
石料及石器				一八、三四四		一五、九五四		二二、一六四
紙	傘	二二、三〇九	柄	二、四六二	一三、九六八	二、五九八	一、四九〇	三三

參照上列第一表，二十年度進口洋貨，以織品為最，糖次之。米再次之，海味肥料又次之；值數各在百萬兩以上。其運銷地不外漳州十邑，與同安、漳平、寧洋、龍巖各縣已。（汀州各縣進口貨物，多由潮州輸入。）竊謂吾國向重農桑，宮廷之間，且以躬耕躬織為天下率。數十年來，尙足鎖國以自養。今則農村日就凋零，農產品尙須仰給於外人，布疋、糖、米之外，益以烟、酒、菓、餅之消耗，民窮財盡，胥由於此。漳州向產漳緞，質美工精，為蘇杭製品所不及，漳屬父老，頗能言之；卒因成本貴而歇業，茲已不可復得於市纏矣。龍溪一邑，原以產糖著，十年前糖行林立，每年產量達一百四十餘萬擔，無如故步自封，種植不事研求，製造又採舊法，洋糖輸入，乃得取而代之；現在年產僅五千餘擔，糖市蕭條，一落千丈矣。漳屬各縣，土地膏腴，浦、雲、詔三邑，向均產米，而水利不修，洪潦肆虐，出產數頃，今亦日見其銳減。凡此諸端，具見人民之衣、食、日用，本無待外求，只以農工技術落後，經濟缺乏組織，用是日形衰退耳。再土貨輸出，照上列第二表，二十年度出口數量 紙箔居第一，糖類第二，菸絲第二，粉絲第四，紅茶第五，桂圓第六，罐頭菜蔬第七，醬油第八，橘子第九，藥酒第十，其值數均在十萬兩以上，而無一達百萬兩者；其餘更不足觀。今後農村經濟，苟非運用科學

，力圖改進，將見每况愈下，觀表列農產品十八年與二十年度出口數量之比較，如荔枝、桂圓、罐頭菜蔬等，已形減少矣。至於工業品之出口，不過紙箔、神香、紙張、藥酒、糖油、磁器、陶器及糖數項，其每年出口貨值，最多者不過六十餘萬兩，少者僅萬兩耳。蓋原料既感不足，而手工製造，成本又重，宜其不能與外人機械化之商品相抗衡也。

第三章 廈門人口

商埠為物產集合場，亦即人口集中點，兩者互為影響，演進至速，尤以人口之變化為顯著。故商埠計劃，應顧及時間之效用；而將來人口之推測，遂為必要之條件；否則目前一切措施，將無以適應異日之環境。推測人口方法，不外以自然變化及移住二者為標準，舉凡農工商業及衛生、治安、生產、死亡諸問題，有關人口之變動者，悉具於此。最近首都計劃，依據國內一七四一年至一九二三年凡一百八十二年間人口統計，確定吾國人口增加率為千份之六·一五；依此演算，再經一百一十三年，可倍其數；而首都設計時效，以百年為準據，故人口推測，亦即以百年為範圍；廈門為國際商場，海疆都會，測定將來之人口數，自可以此為成法也。廈市近年人口數目，據公安局調查，約如後表：

廈門市警區戶口調查表

年 別	戶 數	性 別	人 口 總 計	備 考
十 五 年	二四、一〇一	男六六、〇四二 女五三、七九五	一一九、八三七	
十 六 年	二四、四七八	七〇、八三二 五六、六〇八	一二七、四四一	

十七年	二五、一三二	八四、三六八 六五、五四八	一四九、九一六
十八年	二五、八九八	八五、一五九 六九、二〇八	一五四、三六七
十九年	二八、〇八九	九一、八二八 七三、一五六	一六四、九八四
二十年	二八、四〇七	九三、一一一 七三、二六九	一六六、三八〇

備註：禾山區人口約三萬五千餘人，不在上列數內。

依照上表，自民十五年至二十年計六年之間，增加至四六、五四三人，其每年增加率計算如左：

使 R = 人口增加率

$$(1 + R)^6 = \frac{166,380}{119,837}$$

$$\text{Log}(1 + R) = \frac{\text{Log} 166,380 - \text{Log} 119,837}{6}$$

$$\text{Log}(1 + R) = .0237523$$

$$1 + R = 1.056224$$

$$R = .05624$$

廈門人口增加率，照上列計算，為每千人增加五十六人，衡以首都計劃所據之全國每年人口自然增加率每千人僅六人有奇者，(·〇〇六一五)進步較速，當另有其特殊之原因；蓋廈門自民十五年以還，適值銀錢金貴，華僑相率匯款回國，從事置業，同時市政工程，得華僑協助，進行無輟；以故工商人口，驟然增加，前述六年間增加之人口，除依自然率增加之數外，內地及外埠移住者，亦并計在內，是上列計算所得之增加率，非純粹之自然增加率，至為明確。若按全國人口自然增加率(·〇〇六一五)計算，二十年度之人口總數，應為一二

四·三三〇人，而表列該年度之人口實數。爲一六六·三八〇人；是由移住而增加之數，六年間凡四萬二千餘人，平均每年約七千餘人。此項移住人口，以土木工人爲多，商人次之，目前市區建設，方興未艾，前項土木工人，固有增無減，而因商業發達，衛生改善，此後內地人民，因謀生及享樂而來者，爲數當亦不少；且目前厦間與內地交通，未盡靈便，工廠組織，尙付缺如，他日嵩巖鐵路告成，各項工業，應時產生，則離村農民，將以厦市爲歸宿，尤屬必然之趨勢也。故今後厦門農工商業，能依照計劃，積極推進，不待十年，可觀成效；預測民國三十二年度人口，以民十五年至二十年由移住而增加之四萬二千人爲標準，可假定因工業增加七萬人，因商業增加五萬人，因市區建設完成由外洋及內地移住者，增加四萬人，并厦市及禾山鼓浪嶼現有數目計，不難達到四十萬人之數，經過一百一十三年，可得兩倍；若以百年爲範圍，并以〇〇六一五爲其自然增加率，則人口之推算如左：

$$\text{使 } X = \text{滿一百時人口} \quad (1 - 0.0615) \quad \frac{100}{400,000} = \frac{X}{400,000}$$

$$\text{Log } X = 5, 86986$$

依上計算結果，厦禾人口，自民國三十二年計，達百年應有七十四萬人，證之滬市在一八七二年不過二十五萬人，至一九二八年（後五十六年）已增至二百六十餘萬之數，絕非無稽也。厦門百年間人口數量，既估定如前，此項人口之分布，於市區劃分，與土地支配，均有密切關係，即其他設施，如電力、自來水、公園、道路、住宅、工廠及衛生各事項，亦須基此而設計，商埠前途，庶乎有濟也。

第四章 厦門商埠之建設

中山先生所定吾國海港系統，在東南兩大港之間，置三等港凡九，而廈門居其一，廈門地位之重要，有如是者。顧今日之廈門，乃經濟上完全處於國際被動地位之市廛耳，內地生產衰落，輸出激減，而同時消費彌鉅，輸入日增，對外貿易之入超現象，實呈國民經濟破產之徵兆；邦人士忱目驚心，咸認廈門商埠，有急圖發展之必要，然國際間一切不平等條約，依然存在，但從事於社會消耗之物質建設，未免捨本逐末；惟一途徑，端在展拓內地生產，以爲商埠背景，更依市區土地使用之合理，與社會金融運用之圓活，而實現工業市與商業市之計畫，庶足與外力相周旋於經濟角逐之場，而自保其生機。依此原則，舉凡商埠區域，應如何劃分，腹地交通，應如何開闢？農工商業，應如何促進？及關於各區域之建設事項，均在在關要，勉就所知，縷述於左：

(甲) 區域劃分

廈門原爲一老條約港，其商埠區域，即今之警區範圍，計面積四萬六千餘畝。（原僅三萬四千餘畝，近年就附郊加闢新區，增至此數。每畝等於一〇、七五八英方丈。）依首都計畫都市分區法，規定人口密度以每英畝（每英畝等於四三五·六英方丈即四〇·四九畝）住七十一人半爲限，則原有之商埠面積，僅容八萬餘人，連同鼓浪嶼約容人口六萬人，亦不過一十四萬人耳；而廈禾人口，按百年推測，爲七十四萬人，所餘之數，勢須分佈於市外之禾山，與對海之嵩嶼，因此廈門商埠，依據條約，雖限於現有區域，而爲來日籌健全發展計，則計畫設施自不得不兼及於禾山嵩嶼也。禾山面積，計約山地荒地五十四萬八千餘畝，田園鄉村四十六萬四千餘畝，除山荒闕，爲農林區外，今日之不疇鄉社，實他年之工商區域，計算可容人口七十六萬六千餘人，合警區及鼓浪嶼所容一十四萬人，共九十萬六千餘人；是百年間測定人口數目，廈禾兩地，已足分布矣。惟就形勢觀察，嵩嶼面海背陸，扼泉漳之咽喉，縮東南之鎖鑰，嵩汀鐵道，即肇端於此，而港面既闊，沿岸水深，且在六十呎至百呎之間，萬噸以上輪船，可靠棧橋而停泊，以爲廈門商埠之工業區域，最爲適當，他日工廠成立，市內人口之工人部份，即可移置於此；則在廈門方面，不患人滿，並可留相當之土地，爲拓充之準備；如是廈門商埠計劃，其設施時效，又不僅限於百年已也。人口分布，既如上述，區域劃分，並待商榷；查

近代都市計畫，爲使市區土地之使用適當計，悉採分區法，依據實地情況，廈門商埠區域之劃分，應就廈門原市區及禾山嵩嶼三處，因地制宜，統籌支配，茲分述概要如左：

(一) 廈門商埠現有土地面積僅四萬六千餘畝，而所容人口照二十年度戶籍統計，已達一十六萬六千餘人，最近兩年，尙不止此數。揆之合理的道市人口密度，已屬過分膨脹，致於衛生交通及治安各端籌畫措施，諸形蹙蹙；而市民安土重遷，驟令移居市外，又爲勢所難能，市政前途，影響至鉅。惟地方政府，對於市內馬路能逐漸開闢，舊式住屋能盡量改良，一面復致力於附郊新區之經營，及公共住宅之建造；則原有商埠區域，必漸次擴大，戶口密度，亦必日趨合法，無形中，且因其固有地位，蔚爲商業市廛。蓋市內店屋，照二十年度調查結果，凡二萬七千九百五十一家，其中商店占一萬零七百一十八家餘爲住宅，而以舊式者居多，此種舊式住宅，大都狹小不堪，勢必全部拆卸，或改建商店，而原日居民自不得不向附郊新區移居也。是以現有之商埠範圍，爲一自然之商業區域，實無疑義。至於區內中小學校應如何分布？附郊住宅區及住屋，應如何經營？以及政治區域，應如何設施？均有待於詳細設計，此暫從略。

(二) 禾山 思明縣轄地，除現有商埠區域外，其餘統稱禾山，目前戶口凡三萬五千餘人，散處各鄉，以農爲業；而荒田廢澤，遍地皆是，水源缺乏之土地，日滿日荆榛，無人過問，以視廈市之寸土尺金，屋宇鱗比，相去幾若天壤。顧目前厦市人口，已感擁擠，而因日然率與移住之增加，與時俱進，商埠區域，如前所述，勢須由附郊新區，漸次拓展，以達禾山，寢假禾山之地曠人稀，自無難立臻繁榮。惟地方事業，應依土地利用之統制，從事策進，方易收效，禾山之荒地山地，凡九十四萬八千餘畝，占全島面積百分之四十五強，政府能於交通水利，加意經營，則以此爲農林區域，除用於農事及造林外，并致力於副業之提倡，利益之大，實可逆觀；生產既豐，原料有着，舉凡輕工業之組織如製糖、製油、製棉、製紙、製乾菜等之工場，均可應時產生，逐漸擴展；則將來之禾山不但爲天然之農林區域，固又儼然一小規模之工業市場也。

(三) 嵩嶼 中山先生於建國方略中，論及廈門港問題，謂：「……吾意須於此港面之西方，建新式商埠，

以爲江西福建南部豐富礦區之一出口，此港應施以新式設備，使能聯陸海兩面之運輸，以爲一氣……」所謂港面之西方，即嵩嶼也；蓋鑒於廈門政治與經濟之建設，既受國際條約所拘束，不獲自動伸展，自應另闢市場，以裕民生，用意深遠，實可想見。嵩嶼地位之優勝，前已詳述，再就經濟需要觀察，嵩嶼之於廈門，亦猶九龍之於香港，不僅轉運中心，抑亦工業勝地；且地面遼闊，但就海灘施工填築，得地已不下二十餘萬公畝，土地價值，既極低廉，以之而立工廠，成本自輕，而於日後用地之擴充，且可預作準備。日今迪都大邑，地價高昂，政府惑於近利，每盡量出售，致土地每爲私人所壟斷，對於公共事業，反覺無法進行；惟如嵩嶼幅員之廣大，官有地既得充分保留，則後此一切設施，自不致發生阻碍矣。基土觀察，廈門商埠自應以嵩嶼爲工業區域，分期設立大規模之工廠，從而消納內地產生之原料，然後廈門工業市計畫，庶幾可告完成也。

如上所述廈門商埠之發展，繫於市區之建設，而根據工業市與商業市設計原則，及農村與都市互爲繁榮之必要條件，禾山嵩嶼均應劃入市區範圍，并寔行分區制；蓋必如是，土地之使用方能分別發揮其經濟性能也。

或謂禾山與嵩嶼悉在商埠以外，外人原無居留購地之權，一經劃爲市區，勢將藉口廈門商約，進而租佔，因認廈門市區仍以維持原商埠之面積爲利者；是誠非必要之顧慮。查年來新訂商約，如「中比」「中意」「中丹」「中葡」「中西」各約，均已承認甲國人民，得在乙國領土任何區域內，居住營商及享有土地權；惟聲明實行須在我國領判權取消之後；蓋領判權一旦取消，內地既許雜居，則外人土地權，不能拘限於商埠，此種權利，自應受本國法律之制裁。且我國土地法第二章第八條及第十七條所規定不得私有及不得租賃外人之各項土地，杜漸防微，亦早已計及；故今後土地權之保全，全在本國法令之是否周密，已無關於過去商約矣。

(乙) 腹地交通

廈門管領腹地，下自嵩嶼上訖建昌凡六百公里，東由泉州西出詔安凡一百六十公里，計面積一十五萬方公里有奇，人口物產，夙稱富庶；而地藏豐盈，若龍巖之煤，安溪之鐵，尤爲世所稱道；只以山川修阻，水陸交通，未臻便利，大利坐棄，識者惜之！茲將閩西閩南之土產、礦產，就調查所得，擇其著者，表列如次：

(一) 漳龍泉永生生產調查表

出產地	類 別	物 名	產 量	備 考
龍溪	普通作物	稻	用地一〇、二九、二四〇畝 產量五、一九六、二〇〇擔	
		小 麥	二〇七、八四八畝 三一、七七二擔	
		大 麥	二五、九八一畝 三一、七七二擔	
		甘 薯	一、四一五、六九六畝 二五八、九六八擔	
		大 豆	一五、九八〇畝 一五、五八八擔	
		小 豆	六、四九五畝 九、七四三擔	
		碗 豆	二、五九八畝 二、〇七八擔	
	特用作物	甘 蔗	五一、九〇三、九二四畝 九二八、二〇〇擔	
		花 生	七五、九六二畝 七七九、九四三擔	
		黃 麻	二五、九八二畝 五一、九六二擔	

										主要蔬菜	
甘	茄	苦	波	花	葱	蒜	芹	白	蘿	芥	胡
藍		瓜	羅	柳		頭	菜	菜	蔔	菜	蔬
九、七五〇 擔畝	三三、三二五 二二三、二七五 擔畝	一六、六二七 三三二、五四〇 擔畝	四、四九六 五六二	四九六、二七六 六六、四八四 擔畝	二、〇七八 一四、九四六 擔畝	九三、二三五 五二五擔畝	三七、四一五 四、一三七 擔畝	五一〇、七八五 一九、六二五 擔畝	六六、五二四 八、三一四 擔畝	一、四一、五六九 二四七、〇七〇 擔畝	用地 產量 五、一九七 一、五五九 擔畝

		長泰									
		工業品	花業卉	雜貨	雜貨	工業品	雜貨	木	工業品	主要菓品	
菸	糖	磚瓦	水仙花	荔枝	龍眼	蕉	李	桃	柚	柑	芋
葉		未詳	四〇、〇〇〇 值三十餘萬元	三五、七九二 七五、八四〇 擔畝	六五、二〇〇 五、一五六 擔畝	一八二、〇一六 一〇、一六二 擔畝	七一、〇三一 七、三五一 擔畝	六三、三六〇 五、〇五六 擔畝	一八九、六〇〇 七、五八四 擔畝	二二七、六一〇 一、二六四 擔畝	四、二七五 二、八五〇 擔畝

		龍巖				海澄			南靖		
	主要產品	工業品	水產	礦產	工業品	農產	礦產	工業品	出產品		
官邊紙	連史紙	高黃紙	燕窩、鮑魚	煤炭	錫箔	米、什糧、松、菓、甘薯、菸酒	烏砂	竹器、煮石、煉礬袋	米、竹、木炭、薯、木棉、樟腦	青錠	黃蔴
二、〇〇〇擔	五、〇〇〇擔	二、〇〇〇擔	未詳	未詳	未詳	未詳	未詳	未詳	未詳	一、五〇〇擔	二、〇〇〇擔
價值二萬餘元	價值十餘萬元	價值十萬餘元							數量未詳		

					長汀							
礦產	農產				工業品	礦產	其他					
鐵沙石灰石	甘蔗、桃、芋、柿、	箱	銅	菸	竹	鉛、錳、白煤、鐵、銀、	茶、蘭花、米、竹、木材、菸	其他	尺二土紙	扣紙	洋格紙	
未詳	未詳	未詳	未詳	未詳	年值二十餘萬元	未詳		三、〇〇〇摺	四〇〇、〇〇〇個	一、〇〇〇摺	二、〇〇〇摺	
						出產地及其他情形，另列詳表於後。	數量未詳	值價四萬元以上紙類，係連漳平寧洋所出統計在內。	值價四十萬元	值價萬餘元	值價三千餘元	

	南安				晉江				永定		連城
	農產	工業品			農產	礦產		工業品	農產	工業品	農產
茶葉	龍眼、蕃薯、荔枝、花生	茶餅、神糰	茶葉	砂糖	桂圓	鐵煤	菸絲	煙刀、紙	米、蕃薯、麥、木材	紙、菸絲	蕃薯
年約三四萬元	未詳	年值約一十萬餘元	未詳	前值百萬元今已失敗	值三十三萬餘元	未詳	年價約一、六〇〇、〇〇〇元	未詳	未詳	未詳	未詳

	工 業	礦 產									
磁 器	紙	鐵 鏈	薯 粉	筍 乾	香 菰	花 生 大 荳	薯 種	糖 乾	柿 菓	龍 眼 乾	
碗 二五〇、〇〇〇付	汕牌 千張 方等 四〇〇、 〇〇〇、 〇〇〇網	輸出 鐵一、二〇〇、 鏈一、八〇〇、 〇〇〇斤	輸出 一、〇〇〇擔	輸出 三〇〇擔	輸出 四〇〇擔	輸出 一、〇〇〇擔	輸出 三、〇〇〇	輸出 一、〇〇〇擔	輸出 一、〇〇〇擔	輸出 三五〇擔	輸出 四〇〇擔
前清末 年輸出 凡三百 萬付、	民七每 年輸出 三百五 十萬網 ，現產 約十萬 元。	鏈之重 量，係 根據全 年鑄鼎 出口計。						民七輸 出三四 千擔。	全	全	全

		礦產				工業品				永春農產	
石灰、煤、鐵末	水銀	鋁	裱燈紙	織畫	瓷器	漆器	荔枝	雞蛋茶	烏柏	茶葉	石灰
詳	詳	詳	詳	詳	詳	詳	詳	詳	詳	前時年約一千擔今僅百餘擔	灰 一五〇、〇〇〇擔
均產於桂洋，曾用土法開採。	產於桂洋	已停止。 產於西區，明代曾經開採現	產於湖洋，以藤之內皮製造透明紙，為裱燈之用。		粗胎產於德化，永春四班內八坑產瓷油，為瓷器外表之原料。			雞蛋茶為果實，形如雞蛋，榨油可供食料，亦可作化妝品，果渣可作肥皂用。	烏柏果實為白色，果皮及心，均含油質，可製洋蜡。		民七以前燒灰廠凡四十餘戶，今餘十餘戶。

說明：上表所列各項出產品，係最近調查所得；惟因內地農村產品向無統計，礦產亦未經試採，以故所產數量，未能盡詳者，但列物名，以明梗概。

(二) 龍巖礦產調查表其一 英礦師毛根氏實地調查結果

出產地	礦別	說
石燕坑	錳	
綠嶺北山	白煤	煤質甚佳，尙未開採，
長塔暗坑	白煤	現正開採，惟不甚深。
長塔暗坑	白煤	現正開採。
長塔暗坑	白煤	現正開採，煤質頗好，現因有水，停採。
長塔暗坑	白煤	以上所列長塔暗坑白煤計有四窰，因煤質不同，故分別開列。
鼎蜀坑	白煤	在適中之西，煤質甚好。
營仔坑	白煤	
麻公嶺	白煤	脈甚長，在適中東南田底。

明

地方名稱	地屬何鄉	距離州城	煤質優劣	煤價高低	說
塔後	塔後	同	同	同	同
塔後	塔後	同	同	同	同
大坑底	溪南坊	東南十里	上等	每百斤小洋壹角	今年八月掘深里許，每日三十餘人，出煤四萬八千斤。三四年前已開，中停，今年四月後開掘，入約半里，每日十餘人，出煤二萬斤。
龍巖	龍巖	同	同	同	同
塔後	塔後	同	同	同	五六年前開入半里，停工，現復開，每日九人出煤七千斤。
塔後	塔後	同	同	同	同

龍巖煤礦調查表其二 民國三年交通部派員調查結果						
審頭	和溪	莒州	湖洋溪柄山	湖洋溪柄山	湖洋溪柄山	金能山
煤	鐵	鐵	白煤	白煤	白煤	白煤
			全上	全上	質鬆色金白，較別處之煤為佳。	在巖城東南，煤質較適中所產為佳，有火燄，輪船，工廠或可用。

下	龍 山 墟	吳 坑	長 崙	龍 翻 身	坑 底	灌 水 窟	牛 坑	褲 脚 歧	水 缸 潭	杉 林 歧	孟 蘭 坑
洋	後	頭	崙	身	底	窟	坑	歧	潭	歧	坑
黃 坊 社	湖 邦 社	同 上	同 上	同 上	同 上	同 上	平 在 坊	同 上	同 上	同 上	同 上
同	城 西 十 里	同 上	同 上	同 上	同 上	同 上	城 東 十 里	同 上	同 上	同 上	同 上
上	上 等	同	同	同	同	同	中 上	同	同	同	同
同	每 百 斤 一 角 五 分	同 上	同 上	同 上	同 上	同 上	每 百 斤 小 洋 八 分	同 上	同 上	同 上	同 上
上		內 有 灰 煤 。	同 上	同 上	同 上	同 上	同 上	同 上	同 上	同 上	土 人 私 採， 并 無 公 司。

龍巖礦產調查表其三

出產地	礦地	說明
鳳形岐	煤	距城北五十三里，清光緒末，曾開坑口三處，有水道通漳州，年出煤四五十萬斤。
牛坑	煤	距城東七里，而積坑道約二里，巖層硬沙層，礦床在年古坑，發現於二十年前，現由連蘇諸姓開採，每日工人廿餘，約出煤一千斤上。
水龍潭	無烟煤	距城東北三十七里，面積九方里三十四畝，礦苗最佳，曾經開採，巖層部層，礦床在鷄心坵，發現於百四十年前。
大吉鄉水尾宮	同上	同上
益坑洋鄉北浪	同上	同上
大吉鄉橫林	同上	同上
坑中山崙	同上	同上
杉壁	外杉前社	城東十五里
神前嶺津頭後面	同上	同上
厦老鄉布坑口	同上	城東三十里

異 峰 塔	煤	距城東南五六里，爲坭板巖。
坑 柄	煤	距城四二十五里，爲坭板巖，現租人開採據比利時礦師云，可供全世界三十年之用。
后 田 村	鎳	在龍巖城四，礦床延至適中社，清季經礦師發現，東西一帶有個大小礦五十餘處，未開採者仍六十餘處。
九 舟 鄉	鐵	距城南四十六里，巖層爲砂巖，發現於百年前，經農民開採。
大 寶 林	未 詳	距城南四十六里，爲砂巖，附近大小池等處，產量極多，土人因迷信風水，不肯引人調查。
蘇 板 社	銀	距城東六十五里，礦床在郭畬，尙無人開採。
雁 石 山	銀	距城東四十里，礦床在覆鼎山。
大 吉 鄉	鉛	距城東五十里，礦床在銀坑。
內 江 山 社	礦及鐵	距城北十里，礦床在黃連孟。

說明：上列兩表，均係礦師實地查勘所得，結果，英礦師且採有標本，以資化驗；惟足跡所到，大都係曾經開採，或正在開採之礦場，其蘊藏地下之富源，尙在在皆是，政府如能遴派人員，作更精確之調查，必有更詳細之報告也。

(三) 安溪縣礦產調查表

猴 山	銀 場 山	洋 內 鄉	潘 田 鄉	石 龜 山	衡 山 湯 頭 鄉	吉 春 獅 尾 豹 山	青 洋 鄉	珍 地 鄉	湖 上 鄉	西 山 鄉	產 地
來 蘇 里	縣西九十里與一里之福林鄉	興 二 里	感化里距城一百三十里	感 化 里	感 化 里 湖 頭 鄉	同 上	屬 興 二 里	同 上	五 閩 山 之 陰	閩山之麓感化里湖頭鎮之西	離 城 里 數 或 區 屬
銅	銀	鉛	鐵	銀	無烟煤	鐵	煤 鑛	石 灰	煤	磁 銅 石	鑛 別
產量甚多，品質亦優。	儲量甚富，前曾設廠鍛鍊。	藏量甚富，昔時曾經開採。	鑛苗露出地面，鑛田綿至數十畝。	儲量極多。	儲量甚多，鄉人採為燃料，僅銷於泉屬。	產量甚富。	清時曾設爐煉鉄。		鑛層暴露。	鑛量甚富露出地面。	附 註

牛嶺		硬煤產地		固定煤質(百分比)		揮發質(百分比)		灰質(百分比)	
八五·六三		三·七七		五·四二					
蓬萊山石梯頭	崇善里	石炭							
金剛山	新康里柏葉鄉	金							鑛苗露於地上，藏量甚富。
金山寨	永安里后安鄉	金							
烏隸溪	威德里土舟鄉距城百五十里	銀							
龍門觀音島	依仁里	煤油							傳說藏量甚多。
和溪橋	依仁里溪內鄉距城六十里	銀							藏量甚富，鑛質優良。
善益林	新溪里善益鄉	無烟煤							品質甚佳。
參內鄉石董山	長泰里	席石							質色明潤，可製硯。
半崙鄉	崇善里	白堊							產量甚多。

(四) 龍巖煤鑛成份分析表

林	山	頭	七二·五七	四·〇三	一八·二二
水	龍	潭	七五·五七	三·九九	一五·四一
大	吉		八五·〇一	三·四七	六·二八
牛	潭		六八·八七	三·二〇	二二·六八

查閱上表，物質豐富，足見一斑，地方政府，對於腹地交通，果能加意經營，使陸海運輸，連成一氣，關係民生經濟，良非淺鮮；顧自民十以還，漳、泉兩屬，所築公路不下二千餘公里，商旅往來足稱便利；而貨物運輸，既非普通汽車所能勝任，勢不得不仍用民船，費時曠日，虛糜實巨；兼之河流所經，不盡富鄉巨鎮，貨物轉運，需費尤多，為運輸之靈便與經濟計，自非建築鐵路，難收宏效；而公路、里路及有軌汽車路、輕便鐵路等，有關貨物轉運與農村交通，並足助鐵路之不逮，亦自不得不兼籌並顧也。茲將閩南過去路政狀況，水道運輸，及對於整頓交通意見，分述於後：

(一)公路 閩南公路，經始於民國八年，十載以還，工程進行，未嘗或輟，漳泉兩屬路線，各共四百餘公里，(里路在外)均以原日府治為中心，自嵩嶼至角尾路線告成之後，東出灌口，可達泉州，北趨江東橋，可達漳州，廈門與嵩嶼地位，遂益形重要。茲將已成各路詳列如次：

泉屬公路一覽表

類別	路名	起點	里數	數備	考

							支路				幹路
永西路南綫	永西路北綫	永西路	永德路	永仙路	南永路	同美路	泉永路	同灌路	安同路	泉安路	福泉路
永春錦斗至安溪湖頭	永春錦斗至大田	永春縣至永西之錦斗	永春縣城至德化縣城	永春縣城至仙游交尾	南安洪瀨至永春縣城	同安至集美	永春縣城至晉江縣城	由同安至灌口	由安海至同安	由泉州至安海	泉州至福州
	全綫已成			全綫已成							
六〇、〇〇	八〇、〇〇〇	七〇、一五	五八、四二	一一二、四九四一、四九	七七、五〇	四〇、〇〇	一四八、四七	三〇、〇〇	一〇〇、〇〇	六〇、〇〇	四〇〇、〇〇
此路在永屬五〇、〇〇里在安屬一〇、〇〇里，合計如上數。	錦斗至桂洋一段長一九、七一里，中已成約一〇、〇〇里，尚有七〇、〇〇里未築。	此路至錦斗分兩支，一經桂洋至石牌入大田，是為北綫，一經五斗入安溪接安平支路，是為南綫。	此路在永屬三七、四九里，在德屬三〇、九三里，合計如上數。	永城至湖洋四一、四九里已竣工，湖洋至仙游約四〇里，仙游至交尾約三〇里，兩段合計七一里未築。	此路在永屬二四、〇四里，在南屬五三、五〇里，合計如上數。		此路在永屬二四、五七里，在南屬一一七、二〇里在晉屬六、七〇里，合計如上數。	已通車，由灌口可達角尾，下趨嵩嶼，上入漳州。	已通車。	已通車。	已通車。里程以華里計。

種甲 鄉路	蓬德路	德大路	泉溪路	詩安路	安平路	安華路	南仙路	泉蓮路	洪橋路	南同路	小達路	達五路
	永春蓬壺至德化縣城	德化縣城至大田	安溪縣城至晉江縣城	南安詩山至安溪魁斗	安溪縣城至漳平	安溪官橋至華安山兜	南安小羅溪至仙游	泉州至蓮河	洪瀨至官橋	南安溪尾崎口至同安哀頭	小站至達浦	達浦至五斗
	全綫 已成	全綫 已成			甲乙 二段 長 已成	全綫 已成	全綫 已成			全綫 已成		
	四三、〇三	一二五、〇〇〇	九七、九〇	三六、五五	一五二、二五〇 一三二、二五〇	一一〇、〇〇〇 四〇〇、〇〇〇	七〇〇、〇〇〇 四〇〇、〇〇〇	一〇八、七二	七五、二〇	八三、五〇〇 四三、五〇〇	三〇、〇〇	三五、〇〇
	此路在永屬二四、八三里，在德屬一八、二〇里，合計如上數。	德城至赤水五〇、〇〇里，路基已成，餘未興築。	此路在安屬二四、一〇里，在南屬六四、八〇里，在晉屬九、〇〇里。	此路在安屬九、六五里，在南屬二六、九里。	此路甲段自安城至湖頭六七、二五里，乙段自湖頭至漳平界八五、〇〇里，已成六五、〇〇里，漳平界尚未計畫。	此路自甲段官橋至西坪四〇、〇〇里，已竣工，乙段自西坪至山兜約七〇、〇〇里未築。	此路自小羅溪至山頂四〇、里已完竣，山頂至磨頭街一〇、里，正在建築中，磨頭街至仙游一〇、里已成。	此路在晉屬三四、五〇里，在南屬甲段一〇、〇〇里，乙段二四、四四里，丙段二九、七八里，合計如上數。	此路自洪瀨至溪尾三八、八里，溪尾至官橋三五、五里，合計如上數。	此路在南屬自崎口至路頭四三、五里已竣工，在同屬自深隔經吳峰至哀頭四〇、〇〇里未築。		

詩 華 路	詩 淘 路	彭 尙 路	彭 澳 路	仙 澳 路	安 宇 路	金 東 路	劍 湖 路	洋 四 路	洋 湖 路	永 洋 路	五 劇 路
際 詩山至華美峽	潮 詩山至金淘時	彭圩至尙鄉	彭圩至澳江	仙苑至澳江	安溪城至南安 大字	金谷至東溪	劍斗至湖頭	洋上鄉至四班	洋上鄉至湖洋	鄉 永春城至洋上	浦 五里嶺至劇頭
一九、三〇	二六、二〇	四〇、〇〇	三〇、〇〇	一五、〇〇	三二、〇〇	二〇、〇〇	二〇、〇〇	一〇、〇〇	二〇、〇〇	一〇、〇〇	一〇、〇〇
		以上鄉路六條，在安溪屬內。						以上鄉路六條，在永春屬內。			

英東路	玉英路	宇霞路	洪南路	洪仁路	蘆羅路	羅西路	芸羅路	芸淘路	碼九路	淘碼路	淘美路
英都至東田	安溪玉田至英都	大字至霞洞	洪瀨主晉江南廳	洪瀨至仁宅	蘆內潘至大羅溪	小羅溪至溪西	芸尾至小羅溪	芸尾林坡至金淘	碼頭至九都	金淘後坑至碼頭	金淘時潮鄉至美林
二一、〇〇	一四、〇〇	二二、四七	六、〇〇	二〇、〇〇	六〇、〇〇	一二、〇〇	一一、六〇	一五、五〇	一六、五〇	一六、九五	三八、八〇
			此路在屬內如上數。								

總 計	東榕路	東田至榕橋	二四、〇〇	榕橋即娘媽橋。
	官東路	官橋至東田湯井	三三、〇〇	
	霞榕路	大霞尾至榕橋	二〇、〇〇	
	海八路	八尺嶺至前坡	二五、〇〇	此路為八尺嶺至安海鄉路之北段。
	石八路	八尺嶺山尾至石壩	一〇、〇〇	
	延陵路	金鷄橋至晉江浮橋	一〇、〇〇	以上鄉路十九條，在南安屬內。
乙種鄉路	安溪內凡三條共長		一八、〇〇	
	南安屬內凡二十八條共長		一一五、九四	
	幹路凡五百九十華里。			
	支路凡十七條，共長一千五百零八華里。內已完成者，一千一百四十二華里又四百八十尺，未完成者，三百七十六華里。			
	甲種鄉路凡三十二條，共長六百五十華里又七百八十尺。乙種鄉路凡三十一條，共長一百三十三華里又一千四百一十尺			

漳 屬 道 路 一 覽 表

類 別	幹 路	支 路								
路 名	角 灌 路	漳 龍 路	漳 詔 路	漳 浮 路	漳 南 路	靖 和 路	南 泰 路	泰 岩 路	詔 和 路	浦 和 路
起 訖	起 角 尾 訖 灌 口	起 漳 州 訖 嵩 嶼	起 漳 州 訖 詔 安	起 漳 州 訖 浮 宮	起 漳 州 訖 浦 南	起 南 靖 訖 平 和	起 浦 南 訖 長 泰	起 長 泰 訖 岩 溪	起 詔 安 訖 平 和	起 漳 浦 訖 平 和
里 程	三十里	九十里	三百里	六十里	三十里	一百五十里	一十二里	三十里	六十里	由漳浦至象牙莊三十里已完工
延 接 地 點	由 灌 口 接 同 安	連 城 永 定 汀 州	潮 汕		華 封 漳 平	詔 安 潮 汕	岩 溪			
備 考	已 通 車。	已 通 車。	已 通 車 至 漳 浦，不 日 可 至 詔 安。	已 通 車。	已 通 車。	不 日 完 竣。	已 通 車。	已 通 車。	將 完 工。	

寶田路	漳蕉路	漳郭路	碧浦路	曇坪路	曇湖路	浦安路	浦磨路	浦鹿路	浦曇路	鄉路	浦靖路
起天寶訖田中央	起漳州訖蕉溪	起漳州訖郭坑	起海澄訖碧浦	起佛曇訖烏坪	起佛曇訖湖西	起漳州訖萬安	起漳浦訖水磨嶺	起浦南訖鹿溪橋	起漳浦訖佛曇	起長橋訖官濶	起漳浦訖南靖
一十九里	三十里	一十五里	三十里	十二里	十二里	四里	八里	四里	九十里	三十里	由漳浦至龍溪圩計十二里已完工
逢霜嶺	浦南	長泰縣城	海澄					水路通古鎮	白水營	海澄	
	已通車。	已通車。	海澄屬將完工。	以上漳浦鄉路，共一百五十里。			此路可通水磨嶺瀑布。利用水力可為發電之用，舊通漳大道。	完工。	完工。	已完工。	

港碧路	郭五路	豐園路	東白路	詩田路	龍浦路	東謝路	庵康路	寶白路	田龍路	吉蕉路	張金路
起港橋訖碧湖	起郭坑訖五里亭	起豐樂訖柑仔園	起東山訖白秋坑	起詩郎訖過田	起龍泉訖浦南	起東精訖謝坑	起庵下訖康山	起天寶訖白秋坑	起田中央訖龍泉	起吉祥訖蕉溪圩	起張坑訖金錫板
六里	五里	七里	七里	七里	十三里	十四里	十里	十里	二十里	六里	二十八里
	長泰縣城	聯接漳蕉漳南兩路	聯絡漳蕉東謝兩路	聯絡漳南東謝兩路	聯絡漳蕉漳南兩路	接漳南路	接漳龍路	接漳蕉路	接漳蕉路	接漳蕉路	蕉溪

<p>計 總</p> <p>幹路凡六百華里，均已通車。 支路凡三百九十九華里，均通車有日。 鄉路凡六百二十五華里，完成過半。</p>	南鄉鄉路 第四圈	南鄉鄉路 第三圈	南鄉鄉路 第二圈	南鄉鄉路 第一圈	角西路	角馬路	宮馬路	柑港路	山江路	蔡馬路	橋林路	
	起下洋經林下紅樓大梅溪至漳州	起官田經馬岑葱園至南坑	起鶴林經馬岑田芷林墩至丹州	起岩溪頭經溪尾棘仔林莊厝至福河	起角美訖寮西社	起角美訖馬洋	起宮頭洲往東美至馬洋	起柑仔園訖小港	起山后訖江東	起蔡坑訖馬祥	起橋仔頭訖內林	
	三十里	三十八里	四十里	四十六里	十里	十八里	二十一里	二十一里	三十里	二十一里	六里	
	接第二圈	接程溪	通大河	接漳浮路及大河	海口	長泰	長泰	聯絡漳郭漳嵩兩路	聯絡漳南漳角兩路			
	<p>以上鄉路均在龍溪管內，共四四五華里。</p>											

上列各路，多已完成，由商民組織公司，承租行車；無如路線短，公司多，經費浩繁，維持匪易，漳屬公路如：「漳嵩」、「漳南」、「漳靖」、「漳詔」、「漳龍」均分組公司，辦事人員，既感繁冗，且修理車輛，各設工廠，補養路面，各置工隊，糜費之鉅，可想而知，各公司中路綫益短者，其消耗亦益甚；兼之頻年地方不靖，車輛備受損失，而金價日長，汽油及機件之採購亦昂，用是營業前途，日形岌岌；如始興公司原資本爲二十萬元，目前就所有物產估計，僅值十餘萬元而已！補偏救弊，非將各公司酌予歸併，勢且不可收拾，此就事實觀察，一得之愚，所當貢獻於路政當局者也。

(二)河道 廈門與腹地之水程交通，就泉州方面言，由廈門可達安海或秀塗與涵江，行駛汽輪、帆船，朝發夕至；貨物運輸，由秀塗換裝民船經泉州、金鷄、石鷺至井兜，河流分而爲二，溯東溪上駛，經膏蘇、洪瀨、琉塘、官園、詩口彭口可達永春；溯西溪上駛，經新街、后樓、園美、安溪、溪口可達湖頭。就漳州方面言，由廈門經海澄而石碼可通汽輪；石碼以上，貨物轉運，仍用民船，逆流上駛，至二叉河口一經江東橋入浦南至新圩、嶺兜，貨物須由民夫挑運，越嶺而至華封，再裝民船，經漳平而抵雁石；一經水頭入漳州而達南靖，由此更分而爲二，北行經寶林分趨永豐、水潮，西行出山城分趨船塢、小溪。上述河道，爲漳、泉兩屬目前貨物運輸必經道途；惟河床淤塞，秋冬水涸，船夫須以木板撥沙，自關途徑，日行不及二十里，載重不乃十擔，若遇春夏之交，則山洪暴發，一望滔滔，船隻亦因而停駛，運輸困難，有如是者。年來地方熱心人士、力倡疏河，以爲掘去河中積沙，即可通行船隻，消弭水患，揆之事勢，恐未盡然；查南靖屬寶林地方，爲漳龍公路路綫所經，是處曾建一大橋，當時橋基建築，係採沉圈法，掘沙至五十餘尺，始見黃土，積沙之深，已可想見，寶林如此，他處可知，疏濬方法，若單就河沙着眼，其勞而無功，人所共喻；誠以漳、泉各處河道，其上游皆迴環於萬山之間，兩岸矗立，向無造林，沙土隨水下瀉，堆積河床，日積月累，水道乃塞；兼以兩岸崩潰，上游河面日益加寬，下游及出口因地勢關係，或內經過城市建築堤壩，河面寬度，得以保持原狀，以致上游水勢陡殺，浮沙更從而停積不行；如西溪上游河面，有寬至二千餘尺者，至漳州之東新橋，僅寬六百餘呎，年來河

道日就淤塞，是其明證。基於上述情形及治水原則，疏濬河道，應於上游造林築壩，并在下游決其出口，實為不易之法；顧造林既需時日，築壩決口，又非款莫辦，自應由地方政府，應依照原則，逐漸施行，庶幾日起有功；至關於目前交通與實業問題，固又不得不致力於道路之開闢，以救濟水道之不逮也。

(二) 嵩龍鐵道 展實業，資乎交通，交通之利，首推鐵路，良以物資之開發，生產之增進，與商品之勾通，均非鐵路無以濟其用也；試觀美國之西部與北部，沃野千里，地曠人稀，自橫亘東西貫連西北之鐵路網，次第告成，農礦各業，隨之而興，遂一躍而為富庶之省份；他如俄之於西伯利亞，列強之於非洲各殖民地，日本之於台灣，荷蘭之於爪哇，英之於馬來半島及暹羅，均賴鐵路之力，始有今日之繁榮。據兩前之調查，美國鐵路綫凡二十四萬八千八百餘哩，日本以葦爾一島，亦達七千二百四十餘哩，而中國目前則僅七千餘哩，國力薄弱，可驗於此。漳廈鐵路，創自遜清末葉，路綫自嵩嶼而漳州，而龍巖，可達江西之建昌，再進即與南漳鐵路聯為一氣，即建國方略中，所定鐵路系統之廈門建昌綫也；惟該路前僅由嵩嶼築至江東橋，計程五十六華里，因經費無着，遽告停頓，且以離漳尚遙，(三) 華里貨客兩稀，近年不匪虧蝕，營業亦因而中止矣。邇者省府銳意建設，庶政未遑，首重交通；今漳龍公路，已告完成，更欲竭其全力於嵩龍鐵道之進行，此路關係廈門工商業與全省經濟，至為密切，凡屬閩人，均應踴躍勸贊，共觀厥成，一切措施，自不應悉以委之政府也。茲將該路過去情形及整理施行意見，分述於後：

(A) 過去情形及清理債務意見 漳嵩鐵路，發起於前清光緒三十一年，由閩人張亨嘉等集股設立福建鐵路公司，推陳寶琛為總理，擬向南洋僑商募股二百萬元，並由福建政府於各縣錢糧鹽稅附收鐵路捐年約一十五萬元，以為補助費，撥充借款保息之用；原擬建築漳廈全綫，因當時股本僅收一百七十餘萬元，只籌成嵩嶼至江東橋一段；清宣統元年，以股本不繼，曾向交通粵行商借五十萬元，至三年僅還十萬元，民國二年福建財政司停撥錢糧鹽斤附加指，前項借款本息，遂無着，路局營業收入，亦感不敷，乃於民國二年十月由股東會議議決請求政府收歸國有，於民二訂約由交通部派員代管；至民國八年交通部徇旅京閩

人之請，擬由江東橋展長路線，派某局長攜款六十七萬元來廈，從事於江東橋及嵩嶼三合土碼頭之建造，無如糜費過鉅、工程未成，款已告罄；此後因時局變遷，該路每由駐軍派人管理，原有材料，盜賣一空，迨民十九年漳嵩公路告成，營業益一蹶不振，因而停辦至今；此漳廈鐵路沿革之大概也。該路支出及負債數目，詳於後表：

(一) 經費支出表

項 目	款 額	備 考
總 務 費	七九〇、〇五八·一九元	
籌 辦 費	四八、〇〇四·七八	
購 地	一五五、二〇七·五四	
路 基	三八八、八一五·七九	
橋 渠	四五九、八二八·三二	
電 報 電 話	二、三一五·一八	
軌 道	四四二、五四〇·四一	
信號軌閘	三八、二六六·三二	

車站房屋	一一四、八八五·〇五
總機廠	五三六·五八
機件	一四九、九九五·七五
車輛	一二七、三一五·三二
船塢船港船埠	四三三、九九九·七九
浮水設備品	三六、一二七·三三
建築時利息	二一八、八五七·八八
兌換水	一五、五九二·二七
共計	三、四二二、二四六·五〇

上數除去當時建築項下收回四一三、八三二·一八元實支出三、三〇〇、四一四·三二元

(二) 政府資金及墊款表

項	目	款	額	備	考
---	---	---	---	---	---

項 目	款	額	備 考
(四) 負欠債項表			
閩省補助費	四二七、四八·九四	此項補助費即各縣之錢糧及鹽斤附加捐	考
(三) 福建補助費表			
項 目	款	額	備 考
合 計	一、一二二、〇七〇·七八		
政府息漳江段建 築息金應轉賬	八三、六九一·五七		
經常費及煤炭款	二七七、八〇三·二一		
漳江段建築費	六一八、三七六·〇〇		
機車定款	三、三二〇·〇〇		
風災修理費	一七、八八〇·〇〇		
特別維持費	三二、〇〇〇·〇〇	交通部撥款	

股 份	一、七三三、九一五・〇〇
政府資金墊款	一、一二二、〇七〇・七八
福建補助費	四二七、二四八・九四
交通粵行借款	三七五、四一四・七二
包工未發款	四一、九六二・二九
職員存款	四二、四六二・六九
共 計	三、七四三、〇七四・四二

除上開外，尚有零星欠數未詳。

依據上列各表外，可明瞭過去漳厦鐵路情形如次：

(一) 負債款額共三、七四三、〇七四・四二元，而原日支出計三、三〇〇、四一四・三二元，即以支出之數為其資產以抵債務，尚不敷四四二、六六〇・一〇元。

(二) 嵩嶼至江東橋全綫支出，計三、三〇〇、四一四・三二元。

(三) 政府資金及墊款一、一二二、七〇・七八元。又錢糧鹽斤附加補助費四二七、二四八・九四元。

(四) 交通粵行借款三七五、四一四・七二元。

(五) 原募股本一、七三三、九一五・〇〇元。

上述債項如須一一清還，該路已淪於破產之境；年前漳龍全綫劃歸民辦之議，甚囂塵上，卒因鐵道部對於政府資金及墊款一百一十二萬餘元與交通粵行借款三十七萬五千餘元，尚有取償之意，致無成效；而原募股本一百七十三萬元應如何處理，亦屬問題，遂使民辦之議，益難解決。查該路資產（參閱第一表）現在差可作額者，只有路綫及設備品原價一項計二百二十萬餘元；而按之實地狀況，原日設置之碼頭、車輛、信號、軌閘、電報、電話、車站房屋及枕木等，均頽壞廢置，現值無幾，細查資本支出，估值應如後表：

項 目	原 支 數	折 現 值	備 考
購 地	一五五、二〇七·五四 ^元	九折 一三九、六八六·七八 ^元	
路 基	三八八、八一五·七九	七折 二七二、一七一·〇五	
橋 渠	四五九、八二八·三二	四折 一八三、九三一·三一	
軌 道	四四二、五四〇·四一	二折 一三二、七六二·一二	原存軌道甚多現已伊去而枕木亦均朽壞故以三折計
車站房屋	一一一、〇〇〇·〇〇	二折 二二、二〇〇·〇〇	省局房屋約值二千八百八十元已被售去其餘亦破壞不堪
碼 頭		二〇、〇〇〇·〇〇	鐵路終點碼頭約值如上數
合 計		七七〇、七五一·二七	

依照上表，漳廈鐵路現有資產，只有七十七萬餘元，而負欠交通部及交通粵行款，已達一百四十九萬餘元，若令民辦公司照數清償，自難負擔；而原日股東對於應得權利，亦勢難放棄；拙見嵩龍鐵路為全閩

經濟所繫，政府限於財力，既不能立予展築，唯有鼓勵地方人士，集資辦理，關於政府資金及墊款與交通粵行債項，應請中央政府准予劃歸全國鐵路債款項下，一併清理，（近年中央對於各路路債曾設委員會專責清理）不再責償於民辦公司；至該路現有資產價值，（七十七萬零七百元）應歸舊股東折充新股，使原日華僑之踴躍認股者，有所收償，是亦獎進投資之一道也。

（B）路綫決定 鐵路路綫之決定，應顧及經濟與工程兩原則，而經濟原則，更為重要。鐵路經濟，以運輸之收入為主體，即經過區域之人口物產，均為先決問題；故有時就工程設計，路綫固應縮短，而從經濟立場言，假令路綫繞折，其增加收入足以支付工程費之利息及其他消耗而有餘，則延長路綫之支出，并非浪費，抑更於營業有裨也 嵩龍鐵路路綫問題，久懸未決，而各方主張，亦不外下列三綫：

第一綫嵩嶼—江東橋—漳州—南靖—水潮—和溪—永溪—適中—龍巖 計程約三百二十華里。

第二綫嵩嶼—江東橋—浦南—紅堂口—河東—辰溪—嶺兜—分嶺亭—華安縣—木漈—龍潭之河東—留處—韓木口之河東—木磯坑之河東—華口之河東—華寮—漳平縣—赤平山—花牛渡—板尾—雁石—栖雲亭之西—下老—鎮頭—鉄石洋—龍巖縣東門—計程共四百零五華里。

第三綫嵩嶼—江東橋—漳州—浦南—由浦南起至龍巖與第二綫同，計程四百三十五華里。

第一綫即目前已建築完成之漳龍公路路綫，其中自和溪至適中之柄寮地段，及適中至龍巖之南坑一帶，山嶺重疊，建築鐵路，勢須開鑿隧道，工鉅費繁，觀成匪易；且自水潮至適中一段，路綫所經，除和溪外，均屬窮鄉僻壤，揆諸經濟與工程兩原則，咸失其當，是第一綫之不適用，已無疑義；至第二綫與第三綫均經過華安與漳平兩縣治，及浦南、新墟、雁石諸巨鎮，比之第一綫考慮較精，自應擇一而從；而兩綫之區別，在由江東橋向北偏西行約二十八華里以達浦南，或由江東橋西行三十華里以達漳州，再由漳州北行三十華里而入浦南；依尺度計算，第二綫自嵩嶼至龍巖為四百零三華里，第三綫則為四百三十五華里，路綫之差數為三十二華里；然漳州握西溪咽喉，為浦南、雲霄、詔安、南靖、平和、永定諸邑貨物之出入

孔道，運輸之盛，殊可想見，至延長三十二華里之工程費，（由江東橋而漳州而浦南，均屬平原。）若照杭江鐵道採用二十五磅鐵軌，每華里建築資以二萬元計，約需六十四萬元，（若按六十磅鐵軌計算，則需九十萬元左右。）以月息八厘計，每月利息為五千一百二十元，又每日以行車四次又區間車二次計，一切開支及養路與損失各費每華里約八元，（查美國鐵路每一次車每英里之耗費，大概合華幣六元左右，每日以行車六次計，每英里共需二十六元，即每華里十元九角，惟中國一切薪工較美國為廉，故每華里可以八元計算。）按三十二華里計，每日需二百五十六元，每月計七千六百八十元，連資本利息計，每月支出共約一萬二千八百元，即使仍用六十磅鐵軌，其資本月息約七千二百元，合一切消耗費，每月支出亦不過一萬五千元而已。現在漳嵩公路每日收入，就旅客載費一項，大都在八百元至千元之間，同時漳浮公路每日收入，除海澄、石碼、浮宮一帶旅客外，尚有二三百元，兩路合計，每月收入已達三萬元至四萬元之間，而貨物運費未計也。由此觀察，嵩龍鐵路路線，如取道漳州出浦南，每月旅客運費已可增加三四萬元，即使旅客中，間有由漳州遵漳嵩或漳浮汽車路出廈門者，而鐵路告成，至少可招致其三分之二，使每月收入增加兩三萬元，衡以延長三十二華里之資本息金及一切耗費，無論其所用鐵軌為三十五磅或六十磅，均足以抵消而有餘，而併計貨運收入，利益尤可概見也。綜上所述，江東橋至龍巖之路段，為經濟及工程計，均以依第二綫敷設為有利。

(C) 工程計畫概要 嵩龍鐵路應取路線，已如前述，其關於工程之細部設計，自非經過實地測量，無從着手；惟該路創自遙清，迄未觀成，年來雖經地方人士提倡進行，而格於經費，亦驟難實現，現值規劃經營，務必斟酌地方財力、實事求是，節約糜費，採取最經濟方法，先求完成，再圖拓展，方為得當也。按鐵路建築費之支出，以軌道、枕木、橋梁、路基四者為大宗，就中路基一項，有關地形、平水，為永久工事，自不宜因陋就簡，而橋梁與軌道之設計，與枕木之採用，依據標準規則，大有變通之可能，如造橋材料，原應採用鋼鐵，按古柏氏活載重五十號計算，為經濟計，未嘗不可暫建木橋，按古柏氏活載重二十

號計算，俟將來收入充裕，再行改建鉄橋，或將橋墩以水泥三合土照根本方法建造，上架木樑，以便將來易於更換鋼材，亦無不可；又如軌道一項，現在國有鐵路均以每碼重八十五磅或六十磅者為通例，以四呎八吋半為標準軌間，倘採用三十五磅鉄軌，仍照標準軌間敷設，價值僅為前者四分之一強，蓋各國鉄廠出售軌道，凡三十五磅以上者，議價一律，三十五磅以下者，得自由競賣，如此需價既省，而軌間仍照標準呎吋敷設，將來運輸較繁時，更換重量鉄軌，亦易於從事也。至於枕木一項，國有鐵路，向用厚六吋寬九吋長八呎之外國木材，即以美國松木用，每枝價格亦須美金一元二角左右，然嵩龍鉄路綫，自華安以上，山林茂密，松木及其他硬木，到處皆是，伐作枕木，依法煮製，其耐久性當不亞於洋松，而省費多矣。上述各節，浙江之杭江鐵路，均已一一試行，該路全綫係由錢塘江右岸西興江邊起，迄玉山止，現在江邊至蘭谿一段，計程二百公里，業已通車多時，行駛安穩，客貨運輸，毫無阻碍，足證前項辦法，施之新開發之內地，實最為經濟也。茲將杭江鐵路江邊至蘭谿一段支出計算，列資借鑑：

資一	總務費	八四〇、三〇九・一六
資二	籌辦費	一〇三、一四七・七四
資三	購地	二九、八三二・一三
資四	路基	七七九、五六九・九二
資六	橋工	八七九、七五九・九二
資七	路綫保衛	一一、一九九・一四

資八	電報及電話	二〇八、八八一·八二
資九	軌道	二、二五三、五一七·一七
資十	信號及軌閘	四六、六〇四·三四
資十一	車站及房屋	一一六、〇七一·四三
資十二	總機器廠	五〇、〇九七·一三
資十三	特別機廠	八、一七二·九五
資十四	機件	四二、七二二·二九
資十五	車輛	八五八、〇三九·七一
資十六	維持費	二二九、一〇五·七八
	另總稽核及會計專員俸給	二、二二九·一八
總計		六、四五九、二五九·五二 _元

江邊至蘭谿凡二百里，平均每公里建築費連車輛各項，不過三萬二千九百餘元，嵩龍鐵路自江東橋經漳州至龍巖之綫，長一百八十九公里半，即使路基工程，比之杭江鐵路略形艱巨，概算每公里建築費及

車輛等項平均約四萬元，共需八百萬元，連嵩嶼至江東橋一段整理費約百萬元，則全綫資本，得九百萬元足矣。如全綫架造鐵橋，并採用六十磅鐵軌，則需一千一百四十餘萬元也。茲將關於上項概算，分別列表於後：

嵩龍鐵路江東橋至龍巖段工程費概算表

線長189.5公里 鐵軌每碼重35磅 建築期間兩年

資—1 總務費	每月約需20,000元	$24 \times 20,000 =$	480,000元
資—2 籌辦費			
資—2—1 測量費	每公里約需400元	$189.5 \times 400 =$	75,800元
資—3 購地費			
資—3—1 用地約共22,740公畝			
山荒地：	$\frac{2}{3} \times 22,740 = 15,160$ 公畝	共價 =	45,480元
田園地：	$\frac{1}{3} \times 22,740 = 7,580$ 公畝	共價 =	151,600元
界石：	每公里約40塊 $189.5 \times 40 = 7580$ 塊	共價 =	7,580元
資—3—2 遷墳及拆屋	每公里約100元	$189.5 \times 100 =$	18,950元
資—4 路基費			
資—4—1 土工石工：	每公里平均約需6,000元	$189.5 \times 6,000 =$	1,137,000元
資—4—3 護堤：	每公里平均約需400元	$189.5 \times 400 =$	75,800元
資—4—4 溝渠：	疏濬水流及修改水道等每公里約200元	$189.5 \times 200 =$	37,900元

資—6 橋樑費

資—6—1 大 橋

江東橋：一橋面長約400公尺，約共需鋼料1,200噸價320元

共價 = 384,000元

橋墩26個每個5,000元

共價 = 130,000元

其餘大橋計五座：一五座約共長300公尺，共需鋼料600噸價320元

共價 = 192,000元

橋墩20個平均每個約需2,500元

20 X 2,500 = 50,000元

資—6—2 小橋計50座共約950公尺

橋面暫用木建，每公尺約需150元

250 X 150 = 37,500元

橋墩100個用三合土建造，每個約需2,000元

100 X 2,000 = 200,000元

資—6—3 涵洞每公里約需1,000元

189.5 X 1,000 = 189,500元

資—8 電報及電話費每公里約需1,000元

189.5 X 1,000 = 189,500元

資—9 軌道

資—9—1 軌枕

正道及避車道枕木每30英尺(鋼軌每條長30英尺)鋪14支，共需25,900 X 14 = 362,600支

岔道枕木每副鋪56支

100 X 56 = 5,600支

備用枕木3%

0.03 X 368,200 = 11,046支

合計枕木 379,246支價1.2元 共價 = 455,100元

資—9—2 鋼軌及配件

正道鋼軌：— 189,550公尺

避車鋼軌：— 47,400公尺

備用 3% : — 7,100

軌長計 244,000公尺 X 2 = 488,000公尺

鋼軌共重 = 488,000 X 3.28 X $\frac{1}{3}$ X 35/2,000 = 9,310噸價110元 共價 = 1,024,100元

岔道鋼軌 : — 按100副計 150元 100 X 150 = 15,000元

正道道釘 : — 每支鋼軌按56個 51,800 X 56 = 2,900,800個

岔道(100副)道釘 : — 每副用472個 472 X 100 = 47,200個

備用 3% 0.03 X 1,912,000 = 88,440個

道釘共數 = 3,060,400個

每百個道釘重20公斤,共重30,364 X 20 = 607噸價250元 共價 = 151,750元

連接角鐵 : — 每支鋼軌用一副,計共 51,800副

百副岔道共需 1,600副

備用 3% 0.03 X 53,400 = 1,602副

連接角鐵共數 = 55,000副

每副角鐵重8公斤,每噸價300元 共價55,000 X 8 X 300 = 132,000元

連接角鐵螺絲 : 每副六個共需55,000 X 6 = 330,000個

每百斤螺絲重28公斤 350噸 3.3 X 28 X 350 = 32,340元

資-9-3 鋪軌費

正道及避車道路綫長287,000公尺,每公尺鋪工0.20元 共工價 = 47,400元

岔道100副,每副鋪工1.2元 共工價 = 1,200元

資-9-4 路基石渣及沙子

正道及避車道共237,000公尺,每公尺鋪石及沙1.5立方公尺,共需355,500立方公尺

石渣按 $3/4$ 即 $3/4 \times 355,500 = 266,625$ 立方公尺價1.5元 共價= 399,940元

沙子按 $1/4$ 即 $1/4 \times 355,500 = 88,875$ 立方公尺價0.5元 共價= 44,440元

資-11 車站及房屋

資-11-2 車站

一等車站四座,每座5,000元 共價= 20,000元

二等車站四座,每座4,000元 共價= 16,000元

三等車站四座,每座2,000元 共價= 8,000元

資-11-4 員工住宅

資-12 總機器廠

資-12-1 房屋及裝修品

材料庫 約價= 30,000元

修理廠連機件 約價= 60,000元

存車廠 約價= 5,000元

資-14 機件

資-14-1 建築期內運料汽車 約價= 30,000元

資-15 車輛

資-15-1 機車 共價= 400,000元

貨運機車4輛,每輛約價100,000元 共價= 400,000元

客運機車4輛,每輛約價100,000元 共價= 400,000元

小機車 2輛, 每輛約價 50,000元 共價= 100,000元

資-15-2 客車(車身自裝)

頭二等混合車4輛, 每輛約價12,000元 共價= 48,000元

三等客車10輛, 每輛約價8,000元 共價= 80,000元

廚房車郵政車共6輛, 每輛約價6,000元 共價= 36,000元

資-15-3 貨車(車身自裝)

貨車100輛, 每輛平均價6,000元 共價= 600,000元

特別費約需

合計 8,058,880元

上開計算關於鐵軌重量, 係每碼 35 磅; 橋樑一項, 除大橋用鋼鐵外, 其餘小橋概建三合土橋座, 并暫建木材橋面, 故全部工程費只需 3,056,880元; 若改用 30 磅鐵軌, 并完全建造鐵橋, 其增加價目分列於下:—

資-6 橋樑費

資-6-1 小橋 50 座約共 250 公尺

橋面:—鋼板橋 (E 35) 需鋼料 500 噸 實 320 元 共價= 160,000元

比較木材橋面加價: 60,000—37,500=122,500元

資-9 軌道

資-9-1 軌枕

正道及避車道軌枕每英尺鋪 17 支, 共需 25,900 X 17=440,300 支

旁道軌枕每副鋪 56 支 100 X 56= 5,600 支

備用 3% 0.03 X 445,900= 13,377 支

比較35磅鋼軌用枕木應加價531,130—455,100=76,030元

資—9—2 軌道及附件 (60磅鐵軌)

用鐵軌488,000公尺

正道鋼軌共重438,000 X 3.28 X $\frac{1}{3}$ 60/2,000=16,006噸價125元

共價= 2,000,750元

岔道鋼軌：—按100副價230元

共價= 23,000元

比較35磅鋼軌應加價2,023,750—1,039,100=984,650元

正道道釘：—每支枕木用四個即每支鋼軌用38個51,800 X 63=3,522,400個

岔道道釘：—每副用472個

100 X 472= 47,200個

備用道釘：—3%

0.03 X 3,522,400= 107,000個

道釘總數

=3,676,700個

每百個道釘重27公斤共重36,767 X 27=992噸價250元

共價= 248,000元

比較35磅鋼軌用道釘應加價248,000—151,750=96,250元

正道連接角鐵：—每支鋼軌用 副計共51,800副

岔道連接角鐵：—每副用16副 計共 1,600副

備用連接角鐵：—3% 0.03 X 53,400= 1,602副

連接角鐵總數

=55,000副

每副連接角鐵重16公斤價300元并噸

55 X 16 X 300= 264,000元

比較35磅鋼軌用連接角鐵應加價264,000—132,000=132,000元

連接角鐵螺絲 —每副六個，共計55,000 X 6=330,000個

每百個螺絲重44公斤價350元井噸

3.3X44X350=

50,820元

比較35磅鋼軌用螺絲應加價50,820—32,340=18,480元

資—9—3 鋪路軌

路長237,000公尺每公尺鋪工0.3元

共價= 71,100元

岔道100副每副鋪工16元

共價= 1,600元

合計工價

72,700元

比較鋪35磅鐵軌應加價72,700—48,600=24,100元

資—9—4 路基石渣(不用沙子)

共需石渣355,500立方公尺價1.5元

共價= 533,250元

比較用沙石混合應加價533,250—444,380=88,870元

資—15 車輛

資—15—1 機車

貨運機車4輛每輛約價140,000

共價= 560,000元

客運機車4輛每輛約價140,000

共價= 560,000元

小機車2輛每輛約價 80,000

共價= 160,000元

共價

= 1,280,000元

比較加價

1,280,000—900,000=380,000元

資—15—2 客車(車輪車身全部向外區採購)

頭二等混合車4輛每輛約價20,000元

共價= 80,000元

三等客車10輛每輛約價12,000元

共價= 120,000元

廚房車郵政車6輛每輛約價8,000元

共價 = 48,000元

合共價

= 248,000元

比較應加價

248,000—164,000=84,000元

資—15—3 貨車(全部向外國採購)

貨車100輛每輛平均價8,000元

共價 = 800,000元

比較應加價

800,000—600,000=200,000元

特別費約計

200,000元

總共增加價=122,500+96,000+984,650+96,250+132,000+118,400+24,100+88,870+380,000+48,000+200,000+200,000=2,426,880元

全段工程費=8,059,380+2,426,880=10,486,260元

(D) 經費籌畫

歐美各國鐵路經費之籌畫，大都由發起人組織公司，認擔一部分股本，一面計畫發行

公司債，其債額及利息，多由地方政府爲之保證；唯爲企業基礎之穩定計，股金務求充足，債票則以少爲貴，然事實上英國及南美雖有少數鐵路完全由股份集成，或附發少數債票，但從美國鐵路史上觀察，仍多依賴借債也。至債項之有無危險，全視營業之情形爲判。是又有關乎公司組織，是否完備？路線選擇，是否妥慎？與管理之是否適當矣？以故鐵路資本之成分，不外股份、債票、信用購料及流通欠項數種，大抵美國鐵路，資本股票占百份之四十強，債款占百份之五十強，流通欠項僅占百份之五至百份之十，債息比之股息較有保障，但利益較輕，是以債票之發息，應在發給股東紅利之先，假使債息不能照發，債票團得將鐵路接收管理，或停業變賣，如此則股東利益，便完全無着；惟若干鐵路，股東紅利往往有等於股款百份之五十，或本利相等者，故鐵路營業發達時，得增加股份，按原股攤分，或定價將股票售之外人，此亦近代商場中所常見也。歐美各國鐵路資本之組織與分配，有如上述，我國地方經濟，情形不同，發行債票

一節，公司本身，既乏信用，政府亦難於保證，而純恃股款，恐亦非少數股東所能爲力，因此今日國內民營鐵路，除募股以外，不能不由政府酌予助力。以資獎勵；蓋鐵路營業伊始，每因組織未備，運輸失靈，或因內地富源，未即開發，不僅股東紅利無着，即債票息金，所得亦微，如美國爲鐵路之先進國，自一八八七年至一八九九年，凡十二年間，各處鐵路未發股東紅利者，占全國三份之二，其餘三份之一所發紅利，亦不過百份之四、九六至五、七四而已。是以創始之際，政府對於發債募股，仍應指定相當捐稅，爲股債利息之擔保，如前漳廈鐵路之錢糧及鹽斤附加即係撥充此用途；而此項補助款額，將來營業發達時，仍得照數收回，并停止續撥，此亦政府提倡建設之一道也。嵩龍鐵路之完成，照概算約需九百萬元，依上述辦法，其資金籌集，應如後列：

(一) 發起八十人，每人認股及募股至少十五萬元，平均以二十萬元計，可得股本二百萬元。

(二) 公開招股一百萬元。

(三) 由福建省政府發行公債二百萬元。

(四) 向管理中英庚款董事會息借一百萬元。

上列各項，適足九百萬元之數，唯資金成份，股額僅及三分之一，連同前漳廈鐵路公司資產折算七十萬元加入新股，亦尚不及資本總額之半，餘均政府貸款，則政府於行政監督之外，更可以債權人地位，取得公司經濟監察之權，公司營業自必較有保障；且將來營業發達時，各股東應得紅利，可換發股票，由公司定價，公開出售，以期增加股份，使社會分沾利益。此項辦法，在美國各鐵路公司，多已實行，亦節制資本之一法也。關於發行公債手續，民國二十年曾由省府呈准中央發行公路公債八百萬元，而已發之額，僅二百萬元，現可續發二百萬元，撥作鐵路之用，即以公債向銀行團押借現金，藉供支應；至於息借庚款一節，係以借款向英國工廠購料，浙之杭江鐵路，曾向借二十萬磅，以一部份資產作抵，蓋已有先例可援矣。

(四)輕便車路及有軌汽車路 漳、泉兩屬公路，雖有二千餘公里，可望次第完成，然觀於已通車各路，僅行駛客車，並無運貨組織，即同有用平斗汽車，輸送貨物，而載量少，取價昂，殊有背乎經濟原則！依實際情形，閩省現有公路，因限於財力，多未建築面，路床不實，已不堪荷重，而坡度達百分之六，距離在千尺以上者，隨處皆是，如最近完成之漳龍公路，由永溪至適中一段，其中山高達二千餘尺，坡度竟增至百分之八，行駛貨車，尤為事實所不許，是公路之建築，不合貨運用途，可斷言也。嵩龍鐵路，如能告成，實運輸惟一幹綫，而欲使腹地交通，收錯綜靈便之效，自非續築支路不可；顧目前地方財力困乏，進行不易，且如今日農村經濟之衰落，亦難於維持鐵路支綫之營業，補救方法，在利用公路路基，多築輕便車路，或有軌汽車路，藉利農村運輸，如汕頭之澄汕輕便車路，與漳州之程漳輕便車路，即其例也。據程漳輕便車公司二十年份結算，所得贏利達一萬四千七百餘元，除發股息紅利及職員酬勞金外，尚有六千餘元之剩餘，其他年度盈利，數亦相埒，足見營業之盛。該公司二十年份收支情形如後表：

(一)二十年度營業實收表

站別	總收	入車工資	支出	實收	備	致
驛路	三、六〇〇·九四元	一、四四一·三八元	二、一五九·五六元			
蜈蚣塘	三六〇·九二	一五五·〇九	二〇五·八三			
得子橋	五一〇·四八	二二二·八九	一、一八七·五九			
葱園	六九八·〇九	三二八·七〇	三六九·三九			

南坑	程溪	灰窰	新塘	柯仔	蓮花	霞莊	市仔	前板	岱房	合計
一、〇五五·五五	一七、一九九·八九	七、七〇八·五六	一、九〇二·六〇	三、八〇九·四八	四、七一一·八六	三、三三九·一五	四九二·六一	三、〇五二·一五	一七四·〇五	四八、六二二·三三
五四九·四七	七、五三四·五一	三、〇八一·六八	七六一·〇七	一、五六八·一四	二、〇三一·八一	一、五五九·八七	二二五·九六	一、二四九·三八	六九·七二	二〇、七七九·六七
五〇六·〇八	九、六六五·三八	四、六二六·八八	一、一四一·五〇	二、二四一·三四	二、六八七·〇五	一、七七九·二八	二六六·六五	一、八〇二·七七	一〇四·三三	二七、八四三·六六
	由驛路至程溪，計程十五公里。	灰窰之前一站為驛路。					由驛路至市仔，計程十公里。	前板之前一站為柯仔。	由柯仔至岱房，計程六公里半。	

(二) 二一十年 度 營 業 損 益 表

		利 益 之 部			損 失 之 部		
科 目	上 半 期	下 半 期	合 計	科 目	上 半 期	下 半 期	合 計
營業收入	二四、六四·六	二四、〇八·五	四八、六三·三	什 費	一五八·九	一七五·三	三三四·一七
什 收入	七八三·三〇	二、五九二·一四	三、三七五·四四	交際費	二五八·七	二七〇·二	四六五·六九
				治 療 費	二	四五·一五	四七·三五
				酬 勞 金	六四·〇	一五·〇〇	七九·〇〇
				輿 馬 費	三〇〇·〇		三〇〇·〇〇
				雜 費			
				車 夫 工 資	一〇、六五七·八五	一〇、二五八·五	二〇、九一六·三五
				旅 費	一、三三七·〇	一、六六·六	二、〇〇三·六
				租 地	二〇一·八	二〇·六	二二二·四

海 棉	什 損	退 職 金	修 築 費	消 耗 品	什 器	車 油 費	籌 助 費	交 涉 費	運 搬 費	薪 水	保 路 費
				一、二五·二七	六三·七二	二九五·八二	九二四·〇〇	二〇·三三	二九·九〇	二、七六九·四九	九三〇·〇〇
四七二·一四	二九五·〇〇	三六八·〇〇	三三三·五	九九七·四〇	六三·七五		一、二三·〇〇		一四·七八	二、八六一·五三	九三〇·〇〇
四七二·一四	二九五·〇〇	三六八·〇〇	三三三·五	二、二三·五七	一二七·四七	二九五·八二	二、一五四·〇〇	二〇·三三	四四·六六	五、六三一·〇二	一、八六〇·〇〇

(三)二十年度利益支配表

本期贏利

六、七四三・〇二

七、九九五・二六

一四、七三七・二九

純 利		純 利 支 配	
一、上半年總益金大洋	二五、三九七・九八元	一、法定公積金大洋	一、三七二・一四元
一、下半年總益金大洋	二六、六〇〇・七九	一、職員酬勞金大洋	二、七四六・二九
共 計 大洋	五一、九九六・七七	一、股東利息 大洋	九、六一二・〇〇
一、上半年總損金大洋	一八、六五五・九五	一、本期剩餘金大洋	六、〇六五・七九
一、下半年總損金大洋	一八、六一五・五三	共 計 大洋	一九、七九七・一二
共 計 大洋	三七、二七一・四八		
一、實得贏利 大洋	一四、七二七・二九		
一、上年剩餘金 大洋	五、〇六九・九三		
共 計 大洋	一九、七九七・二一		

輕便車路獲利之厚，已可概見，而鄉村產物之運售城市，得以車代步，地方經濟，裨益尤多。茲將輕便鐵道敷設費概算，併列於後：

輕便鐵道每公里敷設費概算表

一公里即〇·六二一英里
鐵軌重十一磅

項 目	數 量 每	價 共	價 備
鐵 軌	一八里 一、四三〇·〇〇元	一、四三〇·〇〇元	附件價在內
軌 枕	一、二五枝	〇·一五	尾徑三吋長三呎二吋
添買枕木釘	一、三〇枚	〇·二二	每公里需枕木釘四、四〇枚，除跌軌每公里原配有三、一〇枚外，仍欠一、三〇枚。
鋪 軌 工	一公里	一〇〇·〇〇	
意 外 費	一公里	一〇〇·〇〇	
合 計		一、八二八·九〇	即每英里約二、九五〇元。

附記一、前項敷設費，係就公路附設計算，故路基、橋樑各費，均未列入；如係自闢路基，關於橋樑建造，可用木材，平均每長十呎，約需國幣二十元。

附記二、裝貨用車台，應由外國採購，每架約需國幣三十五元，車箱可用木材自行裝置。

惟前項輕便鐵路，貨物運輸，係以人力推送，工資支出，占收入十份之四強，（參閱營業實收表）糜費既巨，載重復少，貨運頻繁之鄉村，自以有軌汽車路較為適宜；有軌汽車以每小時行五英里計，在百分之〇·五坡

度上，可拖重十五噸至二十一噸，即百分之二坡度，亦可拖重四噸至四噸半；若每小時以行駛二英里半為限，則依前述兩種坡度，其拖重為二十七噸至三十八噸，與十噸半至十二噸；但此係普通式機車，若用六輪式特製機車，其拖重力量，尚可增加；然歐美各國，對於此項有軌汽車，僅用之於短距離之貨運，長途運輸，究感不便，因機車以汽油為燃料，易於損壞故也。是以各國又有小鐵道之建築，小鐵道與有軌汽車路不同之點，一在機車燃料之以煤代油，一在以二十五磅鐵軌易十二磅鐵軌，仍按標準軌間敷設；此種小鐵道需費甚省，而運輸發達之時，仍可換鋪重軌，以應需要；現在泉州、永春、安溪各處貨運，概從水道，河淺沙多，諸形不便，倘能由秀塗築一小鐵道循東溪以達永春，循西溪以達安溪之湖頭，其有裨民生經濟，固不待識者而後辨也。

(內) 市區設施

都市設計，時間上應顧及社會進化之定率，空間上應顧及市民全體之利益，故一切措施，不宜局於現狀之改良，務以精銳眼光，樹立遠大計畫，而於各項事業之連帶關係，尤須深加考慮，例如道路網及房屋段落之於空氣與光線，鐵路線之於工廠與人口密度，學校之於住宅，與夫廣場及自來水用地之宜於連絡，教育區及文化區之宜於合併，皆其煢煢大者；其他設施，亦皆有其複雜之連係性，自非本於科學、技術、衛生、經濟及財政各種原則，統籌進行，難期完善也。市政目的，在謀市民之福利，市民能力，胥賴市政而表現，顧近世都市建設，往往偏於資本主義化，大部分權利，胥歸富人享受，而一般布民，則在資本制度支配之下，一舉一動，輒受牽制，絕無致力市政之機曾，歐美各國，今日經濟之恐慌，在都市表現較為深刻者，實以此為重大原因；我國都市正值新興時代，補偏救弊，未容或忽，根本方策，在確立土地利用之統制，與市政設施之步驟，使市民義務權利，得臻均等，地方繁榮，庶乎有濟，關於市地用途，約區為下列三項：

- (一) 交通用地——所有街道、水道、鐵道及其他交通用項屬之。
- (二) 公有地——所有廣場、公園、公共建築物及其他有關於公用目的之用地屬之。
- (三) 私有地——即全市土地，除去交通地與公共地之餘地。

上列交通用地及公有地之設施與私有地之管理原則略舉於次：

(一) 交通用地之設施 交通用地，應比例於都市人口與經濟而支配，歐美各國，街道用地之面積，除未經整理之地區外，約占全市百分之二十五至四十，私有及公有地區段之劃分，完全以街道網為根據，以故街道網之規畫，實為都市設計之第一步工作；此項規畫，自應着眼於巨久之公共利益，不應徒顧目前實施上之輕易與節省，如美國各都市，前此之街道系統，因近日鐵路與汽車路之發達，已不適用，多不得不從新規畫，可為殷鑒；鐵道建築，因彎綫及坡度關係，向以為宜就空曠之鄉村敷設，并應與其他運輸路綫完全隔絕，雖間有經過市鎮，然皆自為系統，與街道網毫無關係，此種主張，只知街道與鐵路之互異，而不知鐵路綫實交通網之一部也。近代都市交通，凡區域之具有相當幅員者，類皆敷設放射式之鐵路綫，路綫所經，輒使長方形之房屋區段，折為不規則之形狀，似於地主不利；然為市民利益計，則不得不如是耳。交通用地，除街道與鐵路外，尚有運河、碼頭、貨倉之設施，自來水管、煤氣管、電綫、暗渠之敷設；均應按實地情形分別計畫，茲不具贅。

(二) 公有地之設施 公有地之設施，即市公有物之設計經營，為市政最複雜問題，可概括為二項：一曰市中心區建築物及附屬地，所有市政機關、市圖書館、博物院及有關文化教育之建築物均屬之，而類似公有之建築物，如音樂院、影戲院及其他有益於市民之娛樂場所，亦可就近設置，以增進市中心區之繁榮；至於地點之選擇，與附近私有地之發展有關，應視工業區、商業區及住宅區之所在地，從而決定之。二曰分散公營物，所有學校運動場、雨蓋體操場、游泳池、圖書分館、郵政分局、消防隊、選舉事務所、公共禮堂、公共遊戲場及其他行政分機關均屬之；上項建築物，雖多數由政府統轄之下，然平昔習慣，類皆各自營繕，散建市內，對於經濟及便利問題，多未計及，倘能依其性質，集中一處，使成市中心分區，則於土地之徵收及房屋之營造，必更形經濟與便利。三曰特殊公有物，如醫院、博濟院、老人院、殘廢院等慈善機關，及水池、公園、公墓、紀念碑、廣場皆屬之；此種建築物，無集台之必要，但於道路網與將來之人口問題，則應深切注意，而如公園及公墓之需用廣大面積者，尤不可不審慎於地點之選擇，以免阻碍市區之自然發展也。

(三) 私有地之管理 市私有地，為市區之盛衰所係，管理原則，端在一面發展土地之使用，一面調節土地之利益，施行方法，可別為三項：一完成街道網之設計，從而劃分公私土地之區段，使房屋建築，適台技術經濟原則；二藉征收土地稅，以促成荒地之開發，并使地主負擔，臻於合理；三從取締建築法規、房屋租賃章程、及其他房地章則之實施，以謀市民之安寧與便利。以上所述，關於土地利用原則，已盡其概要，廈門市政過去，限於環境，缺乏整個設計，今後市區設施，似應依據前項原則，以為規畫依據，茲按前所擬商埠區域，具述各區設施概要如次：

一、商業區 商業區建設，首重道路系統，所有關於房屋之段落、空氣、光線均由此決定，而海面設施，亦關重要；蓋陸海交通，必須聯成一氣，貨物出納，始見靈便，否則展轉起卸，未免徒滋糜費，此就航行輪船之海面言也；至於無關航行之海面，荻岸沙洲，別饒風致，宜用以闢建海濱公園、運動場、游泳池等，以為市民遊息之地，關係一市文化，亦至為深切，茲就實地情形，擬定設施計畫於後：

(A) 道路系統 廈門現有警區範圍，既將逐漸拓展為商業區，則區內舊有房屋，勢將循厥位置，漸次改建為商店、住宅或其他建築物，關於房屋段落之大小，及空氣光線諸問題，均應依道路系統而決定；此項道路系統，可分環島大路、林蔭大路、幹路、次幹路及支路五種，務必錯綜連繫，將禾山與廈門聯成一氣，將來禾山人口，逐漸增加，文化物產之勾通，當可益收宏效也。商業區已成與未成道路及預定路線，有如後表：

另圖東東
(一) 已成路線表

中華馬路名稱	起	迄	長度	寬度	人行路	備考
中山路	提督路頭	至浮嶼角	二、六五〇呎	三〇呎	八呎	幹路

(二) 在建築中路綫表

馬路名稱	起	迄	長	度	寬度	人行路	備	考
鷺江道二段馬路	鐵路局至媽祖宮頭		一、九八九	五〇	一〇	幹路		
昇平路	港仔口至大走馬路		四一〇	三〇	八	次幹路		
宏漢路	義學口至灰窰角		一、六二〇	四〇	八	同		
大中路	大走馬路至廟前街		一、二三五	三〇	八	同		
人和路	橫竹路至海唇路		七三四	三〇	八	同		
泰安路	港仔口至大馬路		二二五	二八	六	支路		
大使路	大使路至義和街		八〇〇	二〇	八	同		
義和路	中山路至榕林路		二八〇	二〇	〇	同		
石門路	前街仔至開禾路		六二〇	二四	六	全		
電氣路	民生路至鷺江道		四九三	三〇	八	全		

(三) 預定路線表

馬路名稱	起	長	寬度	人行路	備	考
鎗山路	大同路至碧山路	一、一二七	三〇	八	同	
馨園路	宏漢路至灰窰角	二二〇	二〇	〇	同	
十五崎路	大王十五崎	一六〇	二〇	〇	支路	
開平路二段	河仔境至厦禾路	一八四〇	三〇	八	同	
靖山路	破布山至頂大人	二、七五〇	四〇	一〇	次幹路	
厚生路	後江埭至將軍祠	一、一〇〇	四〇	〇	同	
前營衙路	舊前營衙街	二四五	一四	六	同	
車輪轆路	舊車輪轆街	二七〇	二四	六	同	
醫院路	同文路至鷺江道	二〇〇	三〇	八	同	
平山路	番仔街至中山路	三四八	二〇	〇	同	

延平路	民生路至鷺江道	四八〇	三〇	八	同
漁業路	同上	四七〇	三〇	八	同
開同路	開元路至大同路	五三四	二〇	〇	同
美頭山東部	區內	一三、八〇五、〇〇	二三〇〇	六八	同
外海灘橫路	同上	二八〇〇	二四〇	六八	同
內海灘橫路	同上	一〇、六九二	二三〇〇	六	同
釣巷路	釣仔巷至糞掃山	一、三五〇	二〇	〇	同
古城路東段	南門至東門	七四五	二〇	六	同

表列各路，次第竣功之後，進而謀支路之開闢，則道路系統，已告完成；惟林蔭大道，仍不可少，近代都市，每利用林蔭大道為各區疆界，或市內外公園與文化區之聯絡綫，就衛生與美術觀點言，用意至善；本市中山公園，施工過半，而虎溪與延平兩公園，亦正在籌建，將來禾山方面，更須添闢若干富有鄉村風趣之公園，各處公園之聯絡，宜於建築林蔭大道，此種計畫，不但有關市區風景與市民健康，並可作造林之先導，至用地雖廣，而如附郊及鄉村地價之低廉，亦自輕而易舉也。道路系統之外，次為溝渠系統，吾國市政，向乏精密設計，每屆雨季，通衢積水四溢，疫癘滋生，廈門路政，徵之過去，對於溝渠設計，似欠完備，亟應趁此支路正在開闢之時，致力於雨量之測驗，房屋區段排水量之計算，地面水準之測量與

其他應有之察勘，從而確定溝渠之大小，位置之高下及連接之計畫，并擇相當地點，豎立永久水準標誌，以為依據，則衛生問題，思過半矣。溝渠與道路之關係有如此者。道路網既定，房屋區段，即從而劃分，唯原有屋宇，類皆舊式住宅，民力不均，自難一一責令改建，為謀市區之整齊刷新計，惟有就全區舊屋，劃分若干新區，按期開闢，將區內戶地，一律給價收歸公有，并核計馬路溝渠及一切行政費，另定出售價目，其原業主力能重建者，准照定價領地，無力者，按原戶地面積，依次述辦法處理。

一，原戶地面積畸零者，得以現金補償；

二，原戶地價金在千元至二千元者，給予現金，或就附郊住宅區抵給公營之平民房屋一所，前項平民房屋應就附郊新區，由公家擇地營建，使成平民模範村；

三，原戶地價金在二千元以上者，就附郊住宅區抵給相當面積之土地，其餘得給現金，俾資起建。

依上述辦法，市內舊屋，可望逐漸刷新，附郊住宅區，且可藉以促進繁庶，而住戶由市內移居近廓，對於衛生及農林各端，獲益尤多，是誠一舉而數利備，改良舊市，所應以此為成法者也，唯附廓住宅區之設施，如公安、衛生、電燈及自來水各事項，尚應預為統籌耳。

(B)海面設施 廈門海港，地勢優越，虎溪、白鹿諸峯，聳峙於南，邦坪尾山，綿亘於北，無異金湯屏障，鼓浪嶼則橫列於前，防止波浪，尤具有天然作用，以故商旅載途，輪船輻集，誠海疆良港也。近年市政當局，更從事於海堤之建築，水陸交通，裨益匪淺，雖耗費不貲，然比諸歐西各國，對於海港開建之動費數千萬金始具規模者，節省多矣。商業區海岸綫，北自龍船礁，南至大學碼頭，長凡一萬三千餘英尺，內已成堤岸，計一、五八〇英尺，沿堤地區，以提督路口至水仙路口一段，最為繁盛，龍船礁至提督路口次之，水仙路口至虎頭山又次之，虎頭山以下，只可作貨棧區域，在目前尚無商業可言也。沿岸建設，因地位而異，而計畫綱領，不外二項：(一)為貨棧碼頭之建築，(二)為沿堤土地之支配設施；關於碼頭一項，前此雖經當局指定地位多處，并經陸續建造，然只限於電船與民船客貨起落之用，對於輪船靠泊之

貨棧碼頭，並未計及；以故目前輪船到廈，除太古洋行由申到之商船，得靠泊於自建之萬船外，其餘均停泊海中，貨物裝卸，諸多糜費；按之實地情形，應就龍船礁及宏漢路兩處，建築貨棧碼頭，供輪船之停靠，以地位言，龍船礁與嵩嶼隔岸相峙，嵩嶼為鐵路終點，龍船礁則為貨運樞紐，此項貨棧碼頭之建築，自屬必要；至宏漢路一帶，原屬貨棧區域，目前煤炭、汽油及溫州貨船，均由該處起卸，貨棧碼頭之需要，亦可概見。現查廈門、禾山、鼓浪嶼三處人口，約共二十五萬，依照歐西各國通商口岸，平均每千人需用碼頭長度一百三十六英尺之數目推算，應需碼頭長度三萬四千英尺；惟廈門生活程度，比之歐西相去尚遠，生產亦甚幼稚，揆以目前需要，先建五分之一，（即六、八〇〇呎）足敷應用，計應於龍船礁及浮嶼堤岸前，建造九百呎長碼頭五座，各寬一百三十呎，并於宏漢路前築同樣碼頭三座；前項碼頭共長七、二〇〇呎，其貨棧容積（貨棧寬八十呎，長八百呎，堆貨以高六呎計。）計有三八四、〇〇〇立方英尺，若以四十分方英尺為一噸貨之平均體積，共可儲貨九千六百噸，已可適應廈門目前商業狀況矣。關於沿堤土地之支配設施，應視地段而分別，如龍船礁及宏漢路一帶，為皆運蒼萃之區，均應酌留空地，為貨物停放之場；又如海關前至水仙宮一帶，為商行及銀行所在地，應置廣場若干，供市民游息之所；至沙坡尾至大學路頭一帶，除廣場外，尚需要海浴場、休息室及其他關於夏令水上運動之設備；堤岸工程，告成伊邇，上項設施，急應着手規劃，否則地盡私有，改進彌艱矣。商委區沿岸應有之設施，有如上述；此外尚有筓當港西自海軍船塢，東迄江頭社，凡一十二華里，昔年地方政府，曾擬有填地計畫，自帆船築堤至豆仔尾，長六千餘呎，闢地七萬畝，意將以此為工業區域，雖經施工，因乏人投資，迄未觀成，其實筓當港際潮落水涸時，僅通小船，中部溝道，水深雖近十呎，而溝面狹窄，仍不能停泊輪船，以為工業區域，原不適用；願就風景言，該港北有邦坪尾山，南有美頭山，綠水雲岑，別饒風致，倘能沿海岸線建築馬路堤壩，并多植樹木，設置廣場，固又儼然一海濱大公園也。依此設施，沿岸土地，自不患荒棄，以之建築旅館、旗亭，或游藝場運動場等，堪稱適當。吾國市政事業，工商建設之外，對於娛樂設施，多未顧及，識者病之！

浮沙浮土	二五·〇〇方	四·〇〇元	一〇〇·〇〇元	平均以掘五尺計。
石塊基座	三〇·〇〇方	一〇·〇〇	三〇〇·〇〇	平均以深十呎計。
水泥三合土基座	二·四〇方	六〇·〇〇	一四四·〇〇	寬十一呎，厚二呎，一：三：六水泥三合土。
堤面石條	二七〇·〇〇呎	〇·三〇	八一·〇〇	堤身高二十二呎，除基座及埤蓋共四呎，實餘十八呎。
堤後石角三合土	一二·〇〇方	四〇·〇〇	四八〇·〇〇	落一：三：五混合土，內藏五寸徑石角。
堤蓋三合土	〇·七五方	七五·〇〇	五六·二五	一：二：四混合土
模 板	二〇〇·〇〇方	〇·〇六	一二·〇〇	釘模工每一〇〇方尺約三元，又模 板損失約三元，共計六元。
什 支			二〇·〇〇	
監 理 費			一七·〇〇	全部工程以大個月完成計，月支約五 百元，共計九元，平均每呎約一七元。
合計每長十呎工料價			一、二一〇·五三	
由三達公司碼頭至大嶼 北端堤長五、三〇〇呎 共工料價			六四一、五九一·五〇	

(二)開山填土工程費概算表

項目數	量	每價	共	價	備	考
土方	一、一七〇、〇〇〇方	一、〇〇〇元	一、四〇四、〇〇〇元	一、四〇四、〇〇〇	開石工每方三、三元，另加運工一、二元共四、五元。	
石方	一〇〇、〇〇〇	四、五〇	四五〇、〇〇〇	四五〇、〇〇〇	開沙包每方二、五元，另加運工一、二元共三、七元。	
什支			一二、〇〇〇、〇〇	一二、〇〇〇、〇〇		
監理費			七、二〇〇、〇〇	七、二〇〇、〇〇	以廿四個月完工計，月支約三百元，共支如上數。	
合計			二、二四三、二〇〇、〇〇	二、二四三、二〇〇、〇〇		

依上表，工程費總預算數，為二百八十八萬四千餘元，而所闢土地面積計八萬五千英方丈，（廈門土地依習慣均以一英方丈計價，故沿用之，俾易明瞭。）平均每英方丈（即一百英方呎）需費三十四元，若計價發售，則前項土地除去馬路面積約四分之一外，實餘六萬三千七百餘英方丈，平均每英方丈需價四十五元有奇，連同海灘原地價（海灘係官產。）及一切行政費用，每百平方呎底價，最多亦不過六十元而已；其價格之低廉，較之廈門海關前堤岸土地，每百平方呎需價在二千五百元以上者，相去奚啻霄壤！抑有進者，前項面積，係大嶼靠堤海灘之一部，其堤後海灘尚有一十五萬英方丈，原地面標高大多在潮標零點上七呎半，平均須填土深二十呎，預算每英方丈僅需填土費二十四元而已；如此，整理土地，需費既省，而幅員遼闊，拓充亦易，在此設立工廠，因地價之低廉，事業進行，已獲得有利之條件矣。至於由大嶼北端至

火燒嶼之海岸綫，長約一萬三千三百六十餘呎，海灘面積，亦不下二百餘萬英方丈，規劃擴充，固有待於將來也。

(B) 碼頭、貨棧、鐵路總站及終站之設施 市區道路系統之設計，及工業區與住宅區之劃分，均與鐵路總站、終站設施，密切相關，而貨運之是否迅速？與運費之是否低廉？又視設施之是否適當而判？以故鐵路總站與終站之設計，不惟有關市區進展，抑尤有關鐵路本身之經濟也。漳廈鐵路，原有終站，西北阻於海灘，東南限於三達油庫，港面水淺，地區狹窄，於貨運客運，均不相宜；且路綫自海滄而下，偏近海濱，經過之地，皆屬將來之住宅區域，異日大嶼以北海灘，逐漸填築之後，路綫延長，勢須橫貫市區，尤感不便，就實地觀察，爲嵩龍鐵路謀永久便利計，其終站地點，應定於大嶼北端；（照前述整理土地計畫，大嶼崗陵應闢成平地，將山土移填嶼後海灘）是處水深自六尋至十七尋不等，萬噸以上輪船，可資停泊；且鼓浪嶼障其前，風靜浪平，非若三達與亞細亞油庫海面之波濤洶湧，碼頭、貨棧之建造，實以此爲勝地。至鐵路幹綫，（參閱嵩嶼全圖）應由海滄附近，另設新綫，經山后社以達大嶼北端，比之原日路綫，實短而直，且大嶼背海灘面積，凡二十四萬英方丈，目前所擬整理土地，雖僅八萬五千英方丈，而逐漸填築，十年之內，不難全部告成，將來鐵路綫以南，固屬大陸，而路綫以北，海灘遼濶，拓展仍易，並可利用現有溝道，自大嶼北端開一運河，（凡內港船隻可由運河兩岸裝卸貨物，帆船小船並可藉運河爲避風之地。）沿鐵路幹綫，以達山后社，將來鐵路管理局及總車站，即設於是處；而火燒嶼以南海灘，發展至相當時期，可由總車站築一支綫，沿山麓以達火燒嶼之西，以利輸運，嵩嶼區內鐵路綫之敷設及總站終站之位置，有如上述。顧或謂大嶼開山工程，舉辦無期，而原日路綫，耗費不貲，一旦廢棄，亦屬可惜；殊不知嵩龍鐵路，果能告成，則嵩嶼爲貨運咽喉，地方政府對於大嶼一帶土地之整理，即應與鐵路之建築，同時並進，否則鐵路告成之日，以嵩嶼現有之地域，不惟工廠乏地起建，即貨倉亦無從設置，於鐵路營業，實大有妨碍；况舊綫路軌、鐵橋及信號等，均可移設新綫，藉資補助，至於原有房屋、車站，則早經頹廢，與其出

資修理，又不如將舊屋出售，移款另延之爲愈也。茲將碼頭、貨棧、鐵路總站及終站之計畫，分述於後：

(a) 碼頭、貨棧 各國商港碼頭建築，計有五種：(一) 碼頭與海岸成直角，上建貨棧，棧外酌留空地，敷設軌道，以便運送貨物，碼頭長度，因地而異，水道寬闊之港灣，悉採用之；(二) 碼頭與海岸成銳角，貨棧及軌道均與前同，水道狹窄，或水流湍急之港灣，多依此建築，惟銳角之一邊，水陸交通，均不便利，建築費亦較糜耗，似形不便耳；(三) 碼頭與水流平行，上建貨棧，并設鐵軌，水道狹窄之港灣，最爲適宜，惟海岸綫須長，否則不敷分佈；(四) 爲泊船海塘，口設水閘，潮退時封鎖以停輪船，潮長則開放以便航行，此項水塘，工鉅費繁，非潮水漲落相差懸殊之港灣，實不相宜；(五) 爲碼頭建築，縮進河岸，形式與第一種同，惟用地多，地價高漲之海港，又不宜也。嵩嶼海面遼闊，碼頭建造，自以第一種爲適當；至碼頭之總長度，視貨運數量而決定，而貨物多寡，又應以人口爲比例，嵩龍鐵路告成之後，內地之由嵩嶼輸運貨物者，其人口當不下五百萬人，(漳屬十一縣及汀屬八縣，連同安、安溪、南安共二十二縣，人口約如上數) 一貨物平均，每人每年假定一百磅，計共二十五萬噸，依照歐美各國重要商港，關於碼頭貨運之統計，按年貨船每重一百五十二噸，需用碼頭長度一英呎，(參閱後表) 則嵩嶼鐵路終站碼頭，關於腹地出入口之貨運用途，應需一千六百四十四英呎；嵩嶼目前未臻繁榮，關於本地運輸應用之碼頭，可從緩建築，惟龍巖礦產，勢須開發，每日運出數量，按行車兩次計，約七百噸，每年共二十五萬二千噸，照前法計算，應需碼頭長度一千六百五十八英呎，連前腹地貨運碼頭一千六百四十四呎，共計三千三百零二英呎；此項碼頭長度，所應與嵩龍鐵路同時完成者也。茲將歐美各國重要商埠碼頭，每英呎每年貨船噸數，附列如後表：

埠	別	噸	數	備	考

Glasgow	一七六	✓
Liverpool	一四八	
Hamburg	一三五	
Rotterdam	一三〇	
Havre	九五	
Dunkirk	一二四	
Barcelona	一三二	
Marseilles	一九四	
Genoa	一八二	
Gowanus Canal, Brooklyn	二五〇	
Newtown Greek, Brockeyn	一七〇	
N. Y. Trans-atlantic	一一〇	

N. Y. Coastwise Piers	1110	
Certain Brooklyn Piers	60	
Capacity of Same	150	
Free Basin, N. Y. Harbor	70	
Portland, Oregon	158	
San Francisco	118	
Los Angeles	67	
總計	1,899	
平均	152	

惟是厦門商埠設計時效，原以百年為準據，嵩龍鐵路綫管領入口，將來不難達到千萬之數，鐵路綫管領區內現有人口五百萬人，依人口自然增加率，以六二五推算，滿一百一十四年，可得兩倍現在之數。而路綫更由礁巖展築以達建昌，則閩北轄南之人口，由嵩嶼運輸貨物者，尚應增加一千萬人，共計二千萬人，照前法推算，需用碼頭六千五百七十六英尺，比前按五百萬人計算之碼頭長度一、六四四呎，尚應增加四千九百三十二英尺；又嵩嶼土地逐漸填闢，不下二百五十餘萬英方丈，就中假定一百萬英方丈

爲鐵路及工廠貨棧用地，仍餘一百五十萬英方丈，（折合三、四四三英畝，每英畝照前述以住七十一人爲限。）可容二十五萬人，廈門全商埠百年人口預測爲七十四萬人。應就廈門警區、鼓浪嶼、禾山及嵩嶼各處分佈。（依照各國重要商港，每千人需用碼頭之平均長度一百三十六呎推算，（參閱後表）前項人口，應需碼頭三萬四千英呎，并前述關於腹地貨運，應增加碼頭長度四千九百三十二英呎。共計應增加三萬八千九百三十二英呎；（連目前應建之三、三〇二呎，共四二、二三四呎，爲嵩嶼應有碼頭之總長度。）此爲嵩嶼工業區百年計畫，關於碼頭應有之準備，實施建築，雖爲期甚遙，然此時又不得不預留地位，庶於將來進展無碍也。關於各國重要商埠，每千人需用碼頭之平均長度，附表於後：

埠	別	碼頭長度	人	口	每千人所需碼頭長度
London		二二三、〇〇〇呎	七、四二九、七四〇		三、一呎
Liverpool Birkenhead		一八七、二六九	七〇四、一三四		二六八
Glasgow		五三、七〇〇	七三五、九〇六		七四
Bristol		二二、三二九	三二八、九四五		六八
Hamburg		八三、四六〇	八〇二、七九三		一〇四
Havre		五一、一四〇	一三〇、一九六		三八六
Dunkirk		二八、六四二	三八、九二五		七三

Bilboa	· 一一一、五八五	七四、〇九三	一三六
Antwerp	七四、六九六	三〇〇、〇〇〇	二四九
Bremen Bremerhaven	五一、四九九	二六〇、〇〇〇	一九七
Marseille	七〇、九二二	五一七、四九八	一四〇
Amsterdam	六〇、一一三	五五七、六一四	一〇八
Lisbon	二四、五四三	三五六、〇〇〇	六九
San Francisco	四二、〇〇〇	四一六、九一二	一〇二
Portland Ore	二五、五〇〇	二〇七、〇〇〇	一一三
Los Angeles	二四、〇〇〇	四〇〇、〇〇〇	九六〇
十六商港碼頭共長			一一、一八八
平均長度			一三六

附記：歐西各國工商業較形發達，人民生活程度亦高，項前平均數，在目前固未必適合於我國；然吾國建設事業，蒸蒸日上，將來社會進化，當不讓歐美，則設計基準，自不得不以此為依據也。

至於嵩嶼碼頭地位海岸綫，自三達公司碼頭起，至大嶼北端止，共長五千三百英尺，而目前關於腹地運輸需用之碼頭長度，如前所述，為三千三百零二英尺假定每座碼頭長度為九百英尺，計需建造四座，每座寬度應定為二百五十英尺，以便建築雙列貨棧，兩碼頭相距之空間，則為二百英尺；又大嶼北端，應建客運碼頭一座，供來往輪渡靠泊之用，長與貨運碼頭同，寬為一百二十英尺；此為第一步實施計畫，二十年内，足敷應用，計共佔海岸綫長度二千四百二十英尺；由大嶼北端至三達公司碼頭之海岸綫，（五、三〇〇英尺）除上述外，尚餘二千八百八十英尺，將來嵩嶼人口，逐漸加增時，尚可加建同樣貨運碼頭五座；惟依白年計畫，應建碼頭長度為四二、二三四英尺，其設施地點，當在大嶼北端至火燒嶼之間，應如何設置，則尚有待於將來也。關於貨棧計畫，依通例貨物一噸平均容積，為四十立方英尺（應留空地在此內。）前述嵩嶼第一步計畫擬建碼頭、貨棧，（計四座，每座貨棧一列。）其貨物堆積高度，若以六英尺計，共計可容貨八萬噸，預測嵩嶼二十年內之運輸，前項貨棧容積，亦敷應用也。至貨棧建築法，在美國有一層或二層者，為節省工費及便利管理計，自一層貨棧為優，棧外通路寬度，應定為三十英尺，備鋪雙軌，棧內并應敷設軌道，以利輸送。

（b）鐵路總站及港口終站 鐵路總站應設於山后社地點，前已述及；鐵路經過總站，可築平行綫沿連河南岸（連河由大嶼北端至總站止。）直達大嶼之碼頭貨棧，將來大嶼以北海灘填築完竣，及碼頭建築完成時，亦可沿連河北岸，建築同樣平行綫以達貨棧，并可由總站築一支綫，沿山麓以達火燒嶼之北；總站附近，地面遼闊，郵政局、鐵路管理局及職員住宅，均可就其處建築，而停車場、儲煤場、機車庫及水塔等，并可一一設置；惟出入口貨物，均集中港口，則總站之設施，除更換機車、脫留車箱、加減車箱及添煤、添水各項計畫外，其餘應以客運用途為依歸，而嵩嶼當此拓闢伊始，就地客運，尙形寥落，則目前總站計畫，對於客運設施，如候車室、月台、售票房、行李房及汽車停車場等，均可俟諸異日，其應與港口碼頭、貨棧及鐵路終站同時舉辦者，不過車站部份之建築，行車軌道約十條及停車軌道之敷設，與機車

庫、材料庫、水塔等之建造而已。關於終站 (Railway Terminal) 設計，分貨運終站 (Freight Terminal) 與客運終站 (Passenger Terminal) 二種，致之行車經驗，以分設為宜，依據嵩嶼港口計劃，輪渡碼頭，係置於嶼北端，貨棧碼頭，則排列於迤南之海岸綫，以故軌道由總站而輪渡，及由總站而貨棧，均屬平行，不須交互，即無須架造凌空鐵橋，或開闢隧道，（依鐵路建築法，各終站場所貨車與客車交互，應架凌空鐵橋，或開闢隧道，以免阻礙行車。）足見客運與貨運終站之分別設立，徵之形勢，尤為適宜而經濟也。至大嶼進之海岸綫，將來建築碼頭時，軌道之敷設，仍與前述原則同，不過須擇適當地點，另設貨運與客運終站耳。此又有關整個之商埠計劃，目前所不得不預為顧及者也。

三、農林區 因近代機械發達，生產分功，貿易集中之結果，使農業經濟，為工業經濟所支配，同時更使農村經濟，為都市經濟所支配，今後欲糾正此種畸形現象，謀社會經濟平衡之發展，唯有促成農業之工業化，與農村之都市化，近世所謂「田園都市」運動，已顯示此種改進之傾向。而就都市近郊之土地，實施計畫的整理，與機械的經營，尤較易為力也。德儒橫周能 (Von Thunen) 著「孤立國」一書，假定在同一生產條件之下，視距離市場之遠近，劃農林地為六個耕作圈，而認第一圈宜於蔬、菜、菓實、鮮乳業之經營，第二圈宜於林業之經營，其理論頗為一般農學者所承認；禾山現有土地面積，計田園菜萬餘華畝，山荒九萬八千餘華畝，循市政發達之趨勢，其現有田園勢必拓為工業區，而現有山荒，則賴交通與水利之設備，將見適合於「周能孤立國」中第一圈與第二圈之耕作式，而分別闢為農田與林場，此就經濟政策與社會政策著眼，均為市政建設應有步驟。茲參據厦市過去調查計劃之材料，分述關於交通、林業、農場各項設施之意見如次：

(A) 交通 禾山環海，水上交通，尙稱便利，而陸上交通，首在展築公路，前路政處，曾擬定天山公路計劃，分為兩線，一為環島之線，一為各社連絡之線，其經費預算如次：

(一) 環島之線

(二) 各社連絡之線

路名	起訖	長度	工程費
飛雲路	飛機場至雲梯	二、六七一・〇〇	三一、〇五二・〇〇元
雲通路	雲梯至五通	二、三九九・〇〇	二八、七八八・〇〇
高鐘路	高林至鍾宅	一、八七四・〇〇	二二、四八八・〇〇
鐘蓮路	鍾宅至蓮湖	一、八三七・〇〇	二二、〇四四・〇〇
蓮竹路	蓮湖至竹林	五四一・〇〇	六、四九二・〇〇
竹湖路	竹林至湖裏	一、三九一・〇〇	一六、六九二・〇〇
湖平路	湖裏至幫平尾	一、五八二・〇〇	一八、九八四・〇〇
平烏路	幫平尾至烏石浦	二、一一〇・〇〇	二五、三二一・〇〇
共計		一四、四〇五・〇〇	一七二、八六〇・〇〇

洪茂路	洪山柄至茂後	二、一〇六・〇〇	一六、八四八・〇〇
洪浦路	洪山柄至後浦	七二八・〇〇	五、八二四・〇〇
候鍾路	候鄉社至鍾宅	一、〇八二・〇〇	八、六六四・〇〇
候潘路	候鄉社至潘宅	一、一二二・〇〇	八、九七六・〇〇
中蔡路	中嶺至蔡塘	四八六・〇〇	三、八八八・〇〇
土龍路	土坑社至龍山亭	四九二・〇〇	三、九三六・〇〇
龍東路	龍山亭至東宅	六四〇・〇〇	五、一二〇・〇〇
河龍路	河龍路至龍山亭	三五八・〇〇	二、八六四・〇〇
黃蓮路	黃厝社至蓮山頭	四二七・〇〇	三、四一六・〇〇
安石路	安兜社至石頭皮	八五〇・〇〇	六、八四八・〇〇
共計		八、二九二・〇〇	六六、三八四・〇〇

上開環島之線，已告完工，各社連絡之線，僅完成一部份，廢續進行，預計可於一年內完成。

(B) 林業 大規模之造林事，原則上應歸公家經營，擬就禾山林地中，劃出四萬二千華畝為市營林場

分八年種植，每年植林五千二百五十畝，其面積、苗數及經費預算如次：

(一) 造林面積

年 別	種 別					合 計
	赤 松	相 思	木 麻	黃 什	樹 合	
第 一 年	一、三二二·五	二、三六二·五	一、〇五〇·〇	五二五·〇	五、二五〇·〇	五、二五〇·〇
第 二 年	一、三二二·五	二、三六二·五	一、〇五〇·〇	五二五·〇	五、二五〇·〇	五、二五〇·〇
第 三 年	一、三二二·五	二、三六二·五	一、〇五〇·〇	五二五·〇	五、二五〇·〇	五、二五〇·〇
第 四 年	一、三二二·五	二、三六二·五	一、〇五〇·〇	五二五·〇	五、二五〇·〇	五、二五〇·〇
第 五 年	一、三二二·五	二、三六二·五	一、〇五〇·〇	五二五·〇	五、二五〇·〇	五、二五〇·〇
第 六 年	一、三二二·五	二、三六二·五	一、〇五〇·〇	五二五·〇	五、二五〇·〇	五、二五〇·〇
第 七 年	一、三二二·五	二、三六二·五	一、〇五〇·〇	五二五·〇	五、二五〇·〇	五、二五〇·〇
第 八 年	一、三二二·五	二、三六二·五	一、〇五〇·〇	五二五·〇	五、二五〇·〇	五、二五〇·〇
總 計	一〇、五〇〇·〇	一八、九〇〇·〇	八、四〇〇·〇	四、二〇〇·〇	四二、〇〇〇·〇	四二、〇〇〇·〇

以上八年共需造林面積四萬二千畝。

種別	年別	赤松		相思		木麻黃		什樹		合計
		種別	種別	種別	種別	種別	種別	種別	種別	
第一	年	四、七〇元	八、五八元	六、九二元	一、九〇元	二、七六元	三、一四元	三、七六元	三、七六元	三、七六元
第二	年	六、九四元	二、四九元	九、五四元	二、七六元	三、一四元	三、七六元	三、七六元	三、七六元	三、七六元
第三	年	八、八五元	一四、四三元	一一、〇七元	三、二七元	三、七六元	三、七六元	三、七六元	三、七六元	三、七六元
第四	年	九、八八元	一四、九五元	一二、五六元	三、三三元	四、〇七元	四、〇七元	四、〇七元	四、〇七元	四、〇七元
第五	年	一〇、一七元	一六、八八元	一三、四二元	三、七三元	四、四三元	四、四三元	四、四三元	四、四三元	四、四三元
第六	年	一一、二四元	一七、四〇元	一三、六五元	三、八六元	四、六一元	四、六一元	四、六一元	四、六一元	四、六一元
第七	年	一一、五三元	一七、九三元	一三、八九元	三、九八元	四、七三元	四、七三元	四、七三元	四、七三元	四、七三元
第八	年	一二、六一元	一八、四八元	一四、二〇元	四、〇九元	四、九三元	四、九三元	四、九三元	四、九三元	四、九三元
總計		七五、九四元	一三三、一三元	九五、三六元	二六、九三元	三二、九三元	三二、九三元	三二、九三元	三二、九三元	三二、九三元

八年中應支造林經費三十一萬九千二百一十二元。

八年後每年生息概算表

種別 木材或炭 炭 頭 枝 葉 每畝收入 總畝數 總收入

赤松	材 三七枝		四、二〇〇斤	七二・〇〇元	一、三三二・〇畝	九三、一五二・〇〇元
相思	炭二、二七五斤	七五斤		六二・〇〇	二、三六二・〇	一四六、四四・〇〇
木麻黃	炭二、二五斤	一、〇七斤		八四・〇〇	一、〇五〇・〇	八八、二〇〇・〇〇
什樹	炭二、二七五斤	七五斤		六二・〇〇	五二五・〇	三三、五五〇・〇〇

一年造林面積，僅山地五千二百四十九畝，八年之後，年可收利三十六萬零二百四十六元，足見造林利益之薄，假使面積增廣，則獲利之厚，尤可想見也。（上列關於造林各表，摘錄前層門路砂處原計畫。）

（C）農事試驗場 禾山農田作物種類，以接近市場之位置言，罔以蔬、菜、果實爲有利；但農種之選擇，在經濟條件之外，尚須顧及自然之條件，即氣候、土壤、水量及一切有關農事之自然環境，務必切實之研究，然後農事設計，方有根據；而畜牧爲農家之重要副業，改良提倡，尤須以科學爲准繩；於是農事試驗場遂爲改進禾山農業之必要設備，茲就第一期開辦費及經常費，擬定概算如次：

（一）開辦費 三〇、〇〇〇元

項	目	金	額	備	考
第一項	建築費	一五、〇〇〇元	〇〇		
第一目	事務所 研究室 測候所	三、〇〇〇 三、〇〇〇 二、〇〇〇	〇〇 〇〇 〇〇		

<p>第三目 豬種</p>	<p>第二目 雞種</p>	<p>第一目 苗木種子</p>	<p>第二項 購置費</p>	<p>第七目 豬舍</p>	<p>第六目 羊舍</p>	<p>第五目 牛舍</p>	<p>第四目 鷄舍</p>	<p>第三目 農具室 肥料舍 儲藏室 農產製造場</p>	<p>第二目 宿舍</p>
<p>一、〇〇〇・〇〇</p>	<p>三〇〇・〇〇</p>	<p>一、〇〇〇・〇〇</p>	<p>一二、〇〇〇・〇〇</p>	<p>六〇〇・〇〇</p>	<p>四〇〇・〇〇</p>	<p>一、〇〇〇・〇〇</p>	<p>六〇〇・〇〇</p>	<p>六〇〇・〇〇 六〇〇・〇〇 四〇〇・〇〇 四〇〇・〇〇</p>	<p>二、四〇〇・〇〇</p>
<p>純粹伯克夏豬一對，伯克夏雜種豬三對，本地豬四對，絛支如上數。</p>	<p>列格洪鷄九斤，鷄羅達鷄、婆羅門鷄、勃利勞洛克鷄、溫州鷄每種二杜二杜約支如上數。</p>	<p>果樹苗六〇〇元，農作物及蔬菜種子二五〇元，苗圃樹種一五〇元共支如上數。</p>							

<p>第四目 牛種</p>	<p>五、〇〇〇・〇〇</p>	<p>福爾斯太因牛一對，廉克列牛一對，黃牛四對，水牛四對，約支如上數。</p>
<p>第五目 羊種</p>	<p>一、〇〇〇・〇〇</p>	<p>美利奴八隻，修維浦夏四隻，本地山羊二十隻，約支如上數。</p>
<p>第六目 蜜蜂</p>	<p>六〇〇・〇〇</p>	<p>意大利蜂二十箱，灑撥林蜂五箱，本地蜂十五箱，約支如上數。</p>
<p>第七目 農具</p>	<p>二、〇〇〇・〇〇</p>	<p>整地、播移、園藝、育種、測候、收穫、禽畜、除蟲、肥料、灌水各項用具，約支如上數。</p>
<p>第八目 雜用器具</p>	<p>七〇〇・〇〇</p>	<p>事務所、宿舍、廚房、研究室、儲藏室內一切應用之椅、棹、床具、櫥、種子箱、烹飪用具等約支如上數。</p>
<p>第九目 肥料</p>	<p>四〇〇・〇〇</p>	<p>硫酸、亞莫尼亞、智利硝石、過磷酸、石灰磷酸、胃達硫酸、加里碳酸、加里及大豆粕、花生粕等約支如上數。</p>
<p>第三項 耕地整理費</p>	<p>二、七〇〇・〇〇</p>	
<p>第一目 開闢荒地</p>	<p>一、八〇〇・〇〇</p>	<p>普通作物區、特用作物區、蔬菜區、果樹區、苗圃區等約支如上數。</p>
<p>第二目 建築農道</p>	<p>二〇〇・〇〇</p>	
<p>第三目 開鑿溝渠</p>	<p>四〇〇・〇〇</p>	
<p>第四目 開鑿屯糞池</p>	<p>三〇〇・〇〇</p>	
<p>第四項 特別開支</p>	<p>三〇〇・〇〇</p>	<p>不屬於上列各項之特別費用如旅費、運費等約支如上數。</p>

(二) 經常費 二一、五〇〇元

項	目	金	額	備	考
第一項	薪俸(食)	、五〇〇・〇〇	元		
第一目	職員俸薪	一、〇〇〇・〇〇		場長兼技師一人，月支薪百六十元，技師四人，月支百二十元者一人，月支百元者三人，技師員五人，月支八十元者二人，月支六十元者一人，月支五十元者二人，總務兼文牘一人，月支六十元，事務員兼書記一人，月支四十元，約支如上數。	
第一目	工役工食	五〇〇・〇〇		工頭四名月各支廿五元，常僱工廿名月各支十八元，廚役一名月支十六元，雜役二名，一支十四元，一支十元，約支如上數。	
第一項	辦公費	二〇〇・〇〇		印刷、郵電、紙張、文具、報紙、雜誌、油燈、茶水、薪炭等約支如上數。	
第三項	材料費 消耗費	五〇〇・〇〇		禽畜飼料、試驗藥品、種子肥料等約支如上數。	
第四項	添置費 修繕費 雜費	三〇〇・〇〇		農具、其他用具、宿舍、畜舍、其他農舍之添置費、修繕費及雜費等約支如上數。	

特是謀農業生產之改進，不僅在技術上應促成科學化，同時在組織上亦應促成集體化，故農事試驗場對農民之任務，於農業技術的指導之外，應兼負農業組織的指導之責。

前述禾山農區各項設施支出經費，約在百萬元左右，政府可以次述方法，分別籌措：

一、徵收公路兩旁之特別估計稅；

二、發行市公債；

三、撥用土地整理所得之溢利。

此外水利爲發展農林事業之先務，而依厦島地勢，洪濟麓實爲全島之最高地，雙涵之水，導源於此，開塘儲蓄，預計水量至少可灌溉旱田十萬畝，其詳細設計預算，須俟實地考察後，方能擬定。

依據副章所列海關統計，本市每年進口淨數，農產品幾佔三分之一，糖、米、木材、麵粉均屬大宗，他日禾山農林計劃成功，本市入超當立見減少，一面人民負擔力，將隨生產力而增加，間接使市庫充實，而其他建設亦自易着手矣！

四、住宅區 居住爲人類生活之主要條件，而自社會文化演進，人口密集，住宅問題，遂益呈嚴重；吾國產業落後，人民生活，仍極簡陋，市井編氓，輒椽茅屋，聊蔽風雨，向有「容膝易安」之感；顧頻年因政治經濟之影響，造成農民離村之現象，使都市人口，急遽澎漲，「住宅」遂爲都市必須解決之問題矣。厦門警區人口，在民國一十年已達十六萬餘人，按之每英畝住七十一人半之合法密度，現有地區，只應容納八萬餘人，今乃倍之，顯乖市政常軌；且厦門警區範圍，既將劃爲商業區，現有住戶勢須分佈於附郊，前述商業區計畫，關於開闢市內新區征收戶地償金之發給，及土地或房屋之給償辦法，係整理商業區對於被征收戶地之一種救濟，而市內戶口，欲其自動移居郊外，使人口分佈，漸趨於合法密度，公營住宅，實不可少；此項住宅，在各處城市大都由地方政府或慈善機關，出資營建，建築經費，務求節省，租金務求低廉，庶使平民易於負擔，蓋如是不惟附郊地區，可臻繁盛，而市內戶地之整理征收，亦不致因居住問題，發生阻碍也。公營住宅收容人口可括爲三部分：（一）工人，（二）戶地被征收之居民，（三）機關團體職員；用途既異，建築方法，應視承租人納租能力，分別規定，房屋多寡，并應以目前需要爲根據；顧厦門前此市政當局，對於附郊住宅區，雖廣爲開闢，但目的側重售地，寔致所有地區，悉歸私人，展轉發售，徒增地價，起建房屋，益感困難，現在附郊新區面積，不下二萬公畝，（合二十餘萬英方丈）概經出售，而建屋無多，原地價之利息日增，地價之升漲亦日甚，無論出售起建

，均成問題；補救辦法，務就各新區中，擇其地位較為適當者，如虎溪巖、虎頭山、白鶴嶺、南普陀等處，（以上各新區面積雖廣，大都係一公司或一二人所承購。）由地主與政府合作，起建公營住宅，合作原則，應以原地價為地主股額，以房屋建築費為政府股額，建築完成之後，如以共同管理為困難，政府得將土地給價收歸公有，地主亦得備價向政府承購房屋，或核計兩方股額，將房屋連同用地，劃分掌管，如此附郊新區，可免如目前之荒棄矣。厦市已完成各新區面積及原地價，列表於後：

廈門附郊新區面積地價表

區	別	面積	積原	價現	價備	考
麒麟山新區		五、二六三·二〇 ^{方丈}	二五元至 八二元	二〇元至 六〇元		每方丈即二百平方英尺。
虎頭山新區		二、五九六·四〇	五〇元至 八〇元	四〇元至 七〇元		
糞掃山新區		二三二·七三	一〇〇元	一〇〇元		
蜂巢山新區		七、〇二六·〇〇	四〇元	二五元至 三五元		
美頭山 ^{東部} 新區		四、六三三·〇〇	二〇元至 四五元	三〇元至 四〇元		
美頭山 ^{西部} 新區		二、四四八·二〇	五〇元	四〇元		
破布山新區		五、四〇九·〇〇	四五元至 七三元	四〇元至 七〇元		

後江埭新區	三〇、四六一・〇〇	一六元至 四五元	二〇元至 三五元	
頂大人新區	六、五九七・〇〇	四〇元	四〇元	
外灘灘養棧區	八〇〇・〇〇	五〇元	四〇元	
妙釋寺新區	八八六・五七	五五元至 九〇元	四〇元至 八〇元	
先峯營新區	四四一・〇〇	八〇元	平均 六〇元	
功德寺新區	七二四・一〇	六〇元至 九〇元	平均 七〇元	
美人宮新區	四八〇・〇〇	五〇元至 七〇元	三〇元至 一〇〇元	
洗布河新區	二、六〇五・〇〇	五八元至 八五五元	五〇元至 八〇元	
合計	二一六、九三一・七八			

附註一、新區面積遼闊，地位不同，價格因有高低。

二、現值價目，係以目前之買賣為依據。

至於嵩嶼方面，目前戶口無多，住宅經營，似非所急；惟嵩嶼既為貨運中心與工業區域，則人口增進，自可計日而待，而內地戶口，因經營事業移居來此者，亦必日多，故于住宅地區，仍不能不有相當準備也，嵩嶼建設委員會有鑒及此，曾將靖庵一帶土地施工整理，計有面積七千餘公畝，（合七萬三千餘英方丈。）邱陵起伏

，風景極佳，預算整理土地工程費（如平地區及建築馬路、溝渠、石壁等。）并征收土地價金，約需國幣四十五萬元，而土地分四等發售，可得價七十一萬餘元，以其盈餘，撥充各項公共建築物經費，（如公安局、公園、公共禮堂等。）則前項住宅區，又不啻一模範鄉村也。該區土地面積，及原定地價，列表於後：

嵩嶼靖庵住宅區面積地價表

等別	地號	面積	每價	共	價	備
甲等	一至七九	二八、九二三·四二	一三元	三七六、〇〇四·〇〇	元	每方丈即二百平方英尺。
乙等	八〇至一一〇	一一、二九四·四七	一一元	一二四、二三九·〇〇		
丙等	一一一至二四七	一五、一九六·七四	八元	一二二、三七四·〇〇		
丁等	一四八至二六九	一八、四八〇·七八	五元	九二、四〇四·〇〇		
合計		七三、九九五·四一		七一五、〇二一·〇〇		

附註、表列地號，參閱附圖。

五、行政區 市行政區計畫要點，不外二項：一曰地點之選擇，二曰房屋之設計；關於地點問題，首貴有相當幅員，以適合目前需要，并預留擴充準備，次求交通便利，同時又以不致失之擁擠為原則，再次應占高原位置，以保持尊嚴，而隣近地區之整齊美麗，亦屬切要；關於房屋設計原則，約有五項：其一有關係之機關應集合一處，其二區內建築物之分佈，須有整個系統，其三房屋四週須留充份空地，備他日增建之用，其四房屋及空地之預定面積，應以全市計畫時效所及預測人口數中之公務人員數目為依據，（廈市百年人口預測約七十

四萬人，其公務人員即依此推算。）其五房屋形式，應採吾國固有藝術，藉保國粹。就廈市論，依市制及社會情況應有之機關，如市政府、市黨部、公安局、工務局、財政局、土地局、社會局、衛生局、教育局、公園管理處、警察教練所、消防總所、法院、監獄、婦女救濟所、職業介紹所、慈善事業管理處、民衆圖書館、通俗教育社、演講堂、博物館、自來水事務處、電器事務處、長途汽車事務處、（電器、自來水及汽車事業，將來應收歸官營）屠獸場管理處、市立醫院、市立銀行、度量衡事務所、公共宴會堂、公共展覽室等，皆其著者，建築地點，應依性質與用途，妥慎選擇；目前廈門重要機關，如高等分院、地方法院、監獄及思明縣政府，均設於廈門港地方，海軍要港司令部、公安局及各項捐稅征收局，則設市內；惟因地點失當，或因相距遙遠，於行政上諸感不便，為謀各機關之聯絡及市民之便利計，舊式房屋，固待改造，建築地點，尤須變更，茲將各重要機關地點，擬定如左：

(A) 思明縣政府所轄區域為禾山，在禾山未併入市區以前，應就禾山地方較適中地點建築縣府，其縣府原有房屋則移作高等分院及地方法院辦公地，暫將舊屋修葺應用，另圖改建，現有房屋佔面積三萬五千英方尺，又後山空地可拓展至一十五萬英方尺，共計一十八萬五千英方尺。

(B) 市黨部、市政府及直屬各局有集合一處之必要，應以靖山新區為建築地址，是處地勢頗高，商埠區域，均在望中，且地接虎溪、中山兩公園，尤擅園林之勝，論交通則由民國路可達市區，由靖山路可出廈港，由公園東路可通禾山，以較舊思明縣府之偏於一隅者，優勝多矣。地區面積，現有五十萬英方尺，向東拓展，尚可得地二十萬英方尺，以一部份建築公務員住宅，堪稱適當。

(C) 公安局既移建靖山新區，原地毗連中山公園，計有面積十萬英方尺，應將一部份改建為民衆圖書館、演講室、公共宴會堂及展覽室，并以一部份為消防總所建築地。

(D) 海軍要港司令部係軍事機關，應於礮臺所在地之胡里山一帶，擇地建築，藉利指揮，其原地址約二十餘萬英方尺，宜闢為市中心圈，凡市銀行、郵務局、稅務局及公共紀念碑等，均可設置是處。

上述各重要機關及職員住宅建築地，計有面積一百二十八萬五千餘英方尺，其他次要機關及職員住宅之散置市內者，所占面積假定為前數之半，共計面積一百九十二萬七千餘英方尺，機關職員每人以占地一百二十五英方尺計算，（房屋及空地面積均計算在內）則前項面積，可容職員一五、四一六人；據調查一九二八年間，紐澤市公務員人數連市立學校教員及警察、清道夫、雜役等，統計凡一十三萬二千人，而是年全市人口計六百五十萬人，實占人口五十份之一；依前述廈門全市百年人口預測為七十四萬人，則全市職員以紐約市為標準，應有一萬四千八百人，足見上述關於廈市行政機關預擇用地面積及所容職員人數，不為無當。

六、公園及廣場 市政設施，娛樂設備，與產業發展，同其重要，蓋產業所以裕民生，娛樂則以植民德也。近代都市生活，日尙繁華，淫逸驕奢，漸成習慣，歌臺舞榭，茶室旗亭，所在多有，市民趨之若鶩，道德遂日形退墮，欲挽頹風，娛樂設施，所不可忽；歐西各國，對於公園、廣場用地面積，每以全市十地、人口為比例，設置愈周，治績愈著，如芝加哥城之西部及南部，設有市中心區多處，每處面積至少十英畝，凡游泳池、運動場、公共演講堂及其他有關文化教育之設施，無不悉備。用是人民生活，日趨正軌，而地方亦益臻安謐；據調查在中心區直徑二英里內，每年犯罪人數，各有遞減，在一九一〇年比前已減百分之四十四，而在直徑一英里外，則增加百分之十一，正當娛樂之效用，於斯可驗，以故整個市區設計，公園與廣場之設施，應與道路系統同時規畫，庶免偏廢，而公園與廣場之類別，要亦不外後開七項：

- 一、學校曠地，
- 二、幼童遊戲場，
- 三、球類運動場，
- 四、市區次中心點公園，
- 五、市公園，
- 六、野外林場，

七、林蔭大道。

以上七種中，前四者應因地制宜，散置市區，後三者則應互相聯繫，以成系統，而就經濟與利益上觀察，其設施經營或應合併一處，或應連續建設，有如下述：

第一類 多屬露天場所，其地點應與第二、第四及第七類連接，或在第五、第六兩類之鄰近；

第二類 以露天曠地為多，可就第一、第三、第四、第七等類範圍內設置；

第三類 雨蓋或露天均有，與第七類連接，或為第五、六兩類之一部；

第四類 係露天曠地，應與第七類連接；

第五類 應單獨設施，惟須利用第七類之林蔭大道，以聯絡其他市公園，使成系統，如能妥為設計，則第一、第二、第三類可在範圍內設置；

第六類 應單獨設施在市區以外，惟須與第七類連接，第一、第二、第三類可併設其中；

第七類 聯接各公園廣場，使成系統，在面積較寬之處，第一、第二兩類可設置於內。

公園廣場計畫原則，有如上所述；惟所佔面積，應以市區幅員及人口為依據，蓋市區愈大，則人口愈多，而公園、廣場之需要亦愈切也。茲將歐美各國重要城市關於公園、廣場面積與市區比例及人口關係，列表於後：

城 市	人 口	市 面 積	公 園 廣 場		人 數	
			面 積	場 人		
London (Mext, Dist.)	七、五六二、一二四 ^a	四四三、四二四 ^{英畝}	一五、九〇一 ^{英畝}	四	一七	四七六
London (Adm, Co.)	四、五四〇、〇六二 ^a	七四、八一六	六、六七五	九	六一	六八〇
New York	五、六二〇、〇四八	一九一、五八九	八、一〇八	四	二九	六九三

與市面積
百分比
市區每英
畝人數
占有公園廣場
一英畝之人數

Paris	二、八八八、一一〇 ^b	一九、二七九	五、〇一四	二六二五〇	五七六
Chicago	二、七〇一、七〇五	一二四、四四八	四、三八八	四	二二二
Berlin	一、九〇二、五〇九 ^c	一五、六九六	一、〇三四	七	二二二
Philadelphia	一、八二二、一五八	八四、九三三	六、九八九	八	二二二
Birmingham	八九七、五一六 ^a	四三、六〇一	一、四一四	三	一一一
Liverpool	八〇四、八八八 ^a	二一、三一九	一、二八二	六	三八
St. Louis	七七二、八九七	三九、一〇〇	二、八九〇	七	二〇
Boston	七四八、〇六〇	三〇、六五六	三、五六二	一一	二四
Baltimore	七三二、八二六	五八、八二五	二、七〇七	五	一一一
Cologne	六二三、九〇四 ^c	二九、〇〇一	七四五	三	二二二
Leipzig	六〇四、三八〇 ^c	一九、二一七	五七〇	三	三一一
Washington	四三七、五七一 ^c	三九、二〇〇	五、六〇〇	一四	一一一

Dusseldorf	四〇七、三三八	二七、五六二	二、七三八	一〇	一五	一四九
Kansas City	三二四、四一〇	三八、一四四	一、九八八	五	九	一六三
Rochester	二九五、七五〇	二〇、八九四	一、六七五	八	一四	一七七

附記、人口欄 a 係一九一九年人口，b 係一九一一年人口，c 係一九一九年十月份人口，其餘美國城市均係一九二〇年人口，年代雖遙，然公園、廣場與市區面積及人口之比例，可見一斑。

依上表各城市公園廣場面積，等於全市區百分之三至二十六不等，而占有公園廣場英畝之人數，亦自七

十八人至一千八百餘人，雖相去懸殊，然近今各城市凡公園廣場面積較狹者，多於市府專設公園部以謀擴充，

則公園廣場之重要，已為世人所共認矣！以廈門論，現有中山公園計面積三十三英畝，較之警區面積，（約一

、一五〇英畝。）僅百分之二·八七，而廈門警區人口凡十六萬六千餘人，計每五千零三十八人始占有公園一英

畝，以視各國公園設施，實瞠乎其後！今後人民智識，逐漸提高，中小學生，亦日重體育，則廈市公園、廣場

之有待增設，實不待言；年來市政當局，雖有虎溪與延平兩公園之經營，而偏於一隅，且屬野外林場性質，收

效仍未見其宏。（即前述公園廣場種類之第六項。）拙見以為虎溪延平兩公園之經營，應以保持天然風景為原則

，懸崖古剎，曲澗叢林，自有其特殊之風致，不必依賴人工，過事點綴，將來但由中山公園添築林蔭大道，以

達虎溪公園，更越南普陀山，以達延平公園，則三處公園，一氣相連矣。惟市區關於公園廣場應有之設施，如

兒童遊戲場、公共運動場及中心地點之園藝等，均應參照道路網計畫，擇地設置，使成整個系統；至於經營所

需，在歐西各國，或發行市公債，或征收市公債，或就公園附近提取土地漲價，以彌支用，此種辦法，雖

堪仿效，然手續繁瑣，不易施行，在一八九三年美國堅塞士（Kansas）市政府，劃全城為五大公園區，實施公

園建設，全市地價，因之提高，每區公園需費，即就區內土地房屋之受惠者，分配担負，以故全城煥然一新，美洲各省公園建設之完備，即以此城爲冠，其他都市，多繼起效法，吾國都市現值興時期，欲使公園、廣場就全市完成有系統之建設，則前項原則，所當採效者也。

第五章 結 論

廈門商埠過去情況，與今後設施，已如前述；惟欲實現此理想之廈門，非首先確立商埠基礎，難期有濟；所謂商埠基礎，不在商埠本身，而在腹地區域；環顧吾國各大商埠之克臻繁盛，均賴有相當之特產，而特產來源，即其腹地；如東三省產豆，大連商業，則以豆爲主，陝、甘、內蒙、冀、魯產羊毛，天津商業，則以羊毛爲主，又如長江流域產桐油，漢口桐油業，遂占全國十之七八，此就原料與商業之關係言也；再就工業言，如大連之製造豆油、豆餅，天津之毛織業，廣州之繅絲業，均工業之著者，而原料皆腹地之特產也；足見商埠與腹地，爲一整個經濟網，範圍愈大，則出產愈豐，工商業亦必愈形發達，商埠經濟之進展，當有不期然而然者。惟是商埠之管領腹地，其關鍵不在商埠與腹地之歷史、地理及政治關係，而在溝通腹地，從而發生之經濟關係；溝通方法，莫如交通，交通事業，若郵電，若航空，若公路、鐵路，尤以鐵路爲重要，如河南之芝蔴，原賴平漢路輸運，民十四年平漢線時告中斷，是年漢口芝蔴出口數量，遂不及十三年之半，又如渭河流域，以產麥著，因漢口與陝西間缺乏鐵路聯絡，以致無法運銷漢口，而漢口所需麥料，遂不得不仰給美國；即以廈門論，若龍巖之煤、鐵，漳平、寧洋之木材，汀連之紙，均因嵩龍鐵路，久未觀成，無從運銷外埠，日本之紙、煤及呂宋之木材，乃反而運銷廈門，爲廈門根本謀務展計，嵩龍鐵路之興築，自不容緩；完成之後，若能展築至江西之建昌、南昌，同時並多築支線，以資連絡，則贛南、閩西、閩南均將形成廈門商埠之經濟網，而商埠基礎固矣。

基礎既奠，原料及人口勢必相率向商埠集中，工業乃應運而興；惟工業出品，必須推銷外埠，以故海上交通

，又為發展商埠之必要條件，如遼寧沿海口岸，可稱為都市者不外安東、大連、營口三處，論安東有安奉鐵路之陸運，與鴨綠江之水運，論營口陸運有連接南滿與平奉兩路之支綫，水運亦有遼河，惟大連只有溝通滿洲之鐵路，而無水路，依此情形，安東、營口之商務，官勝於大連，今乃不然，實因大連為一歷冬不凍之深水港，而安東、營口則皆反是也。現在大連港深達三十餘尺，輪船碼頭，且延長至一萬三千四百餘尺，相當巨輪均可靠碼頭而停泊，商務乃日臻繁盛。廈門港灣形勢，大致雖不亞於大連，惟廈門與鼓浪嶼間之航行海面，（靠鼓浪嶼方面多礁，不能航行輪船。）過於狹窄，建築碼頭，不無妨碍，兼以彈丸孤島，屹立海中，原料供給，尤為不便，熟察情況，工廠、貨棧，非就嵩嶼地方設施不可；況都市工業，因都市中區地價昂貴，生活費高，在歐美各國，多已向外遷移，如嵩嶼之地大價廉，以為工業區域，正合於此種趨勢也。

顧商埠工業背景，既在腹地，欲使腹地事業舉，生產豐富，又不得不注意於金融之供給，如商埠之過剩金銀，如何使之流通腹地？腹地金融，如何使之有無相通？皆為發展腹地經濟之先決問題；都市銀行之設立，原負有流通金融之使命，惜分行過少，其營業囿於都市，僻壤窮鄉，未由沾惠，農村經濟，用是益以不振，中國最大銀行為中國銀行，僅有支行一百一十有餘，其他如交通銀行，只有支行四十七，東三省銀行，只有支行二十七，鹽業銀行，只有支行十五，上海商業儲蓄銀行，只有支行十一；試觀歐西：法之法蘭西銀行，有支行五百八十二，德之國家銀行，有支行四百八十八，英之大銀行甚多，其中最大一家計有支行一千六百；誠以支行多，則總行財力厚，金融自易流轉，地方事業，方克舉辦也。廈門現有銀行，於漳、泉兩屬，多不設支行、分行，以致現金過剩，銀行於無法使用中，只得將之存庫，市面金融，乃愈形吃緊，不但腹地一切實業，莫克舉辦，即市政事業，亦同受影響焉。近代經濟學者，泛論土地、勞力、資本三者，為生產要素，析言之，土地為生產基本，勞力、資本乃利用土地之條件，以廈門腹地之漳、泉論，地不可謂不廣，人不可謂不衆，而榛蕪漫山，犁鋤莫及，良以農村事業，若道路，若水利，若機械，與夫畜力肥料等，均非財不辦，雖有土地、勞力、亦未如何！可見整理金融，乃今日救濟農村之主要政策，則金融機關之組織，如地方銀行及協助銀行發展之信用合作

、倉庫事業等，實切要之初步工作也。

總上所述，商埠基礎，端在腹地，以言發展，則海、陸交通與整理金融，兩者並重，循序設施，不難收效；惟地方事業，繫於治安，民不聊生，遑論建設！鑒於現狀，綏靖地方，又先於一切；果使秩序底定，則庶政修明，日起有功，商埠繁榮，不難拭目俟矣！