

11228

中華民國二十八年一月

贛
粵
水
道
查
勘
報
告

(水道查勘報告彙編之六)

經濟部刊物第二種第三類

水報7/報7, 總20

中央設計局圖書
LIBRARY OF CENTRAL PLANNING BOARD
CHINA

贛
粵
水
道
查
勘
報
告

(水道查勘報告彙編之六)

中央設計局圖書館
LIBRARY OF CENTRAL PLANNING BOARD
CHINA

贛粵水道查勘報告

一、贛江

- (一) 贛縣以上..... 一
- (二) 自贛縣至吉安..... 一
- (三) 吉安至南昌..... 一

二、公路

- (一) 自南昌至吉安..... 一
- (二) 自吉安至贛縣..... 一
- (三) 自贛縣至韶州..... 三

三、北江

- (一) 自韶州至英德..... 三
- (二) 自英德至清遠..... 三
- (三) 自清遠至三水..... 三
- (四) 自三水至廣州..... 五

四、總結

| | |
|------------|---|
| (一) 自韶關至贛縣 | 五 |
| (二) 自贛江至吉安 | 五 |
| (三) 自吉安至南昌 | 六 |
| (四) 綜觀上述情形 | 四 |

贛粵水道查勘報告

贛粵水道，係自贛省之南昌溯贛江及章水而上與公路聯運至韶州沿北江以達廣州，前由全國經濟委員會派中央水工試驗所副工程師章元羲，於二十六年九月十日自南京出發赴潯，轉往南昌，沿河查勘，至十月上旬抵達廣州據編送報告如下：

一、贛江 由南昌經吉安至贛縣

本文所及之水路，只指贛江一條及其上游章水一段而言，贛江水道情形，若僅加以草率之觀察，覺其水道寬深，足任運輸之勞，實則每多不盡然處。茲將贛江分為三段言之：

(一)贛縣以上 此段山勢較峻，水多急流，其最大毛病，所以不利於航運，則在沙灘太多，而近數年來為尤甚，蓋自國軍與紅軍作戰以來，山上樹木砍取將盡，水勢下注，一無阻力之可言。故含沙極多，一至稍覺平坦之地，即淤積而成沙灘，故此段河流，極不易改善，不宜航運。近雖努力造林，惟民間習俗，仍取焚毀樹木之餘燼，以充肥料，故植林之利甚難謀其速效也。

(二)自贛縣至吉安 此段地勢稍覺平坦，惟在贛縣以北四十里，泰和以南二十里處，有所謂十八灘者，元羲視察時，自五隻橋步行可七八里，乃抵河邊，乘舟下行，凡十里，抵天出灘，在岸旁者多為沙灘，而在江心者，則多礮石聳立，水聲與民船上水時船夫之呼聲相雜，勢極危險，元羲所乘為小漁船一隻，每遇沙灘不前，幸未與小石相對衝也。所抵之灘，俗稱天出灘，灘最險之灘，俗稱望前路者尚遠，一則以漁船太小，二則以晨光有限，未能一臨其地，此地最低水時，可至二尺（合〇·六至〇·七公尺）。

(三)吉安至南昌 此段沙灘亦多，船行上水約需三日，下水二日已足，此段航運在低水時不過二尺半左右。(合〇·八公尺)沙灘用疏濬之法，極難見效，卒隨去隨來，成效極多，前曾有挖泥船一隻，原可挖泥每小時十立方公尺左右，而在贛江試驗結果，每日不過五六十立方公尺而已，且贛江之挖泥船，只此一艘，平時民船一遇淺灘，多自行疏濬，隨挖隨行，自南昌以至湖口，亦只有航道一通，蓋鄱陽湖中灘地遍見，具故出棧極多，此段河道，在低水時，亦不過二三市尺而已。

二、公路 由南昌經吉安贛縣至鄱州

(一)自南昌至吉安 此段路面較寬，路面有石鋪砌亦較完整，前在大港口左近，以贛江圩堤破壞，稍受損失，現修補亦將竣工，在朱三鎮與三曲灘之間，渡江一次，惟渡船只一，似覺太少，此段橋梁，計六十餘座，較長者僅三四座，惟除此三四大橋外，所餘小橋，均已破舊，極宜從速修補。

(二)自吉安至贛縣 自吉安至泰和一路，情形與前不殊，要緊修改之點，亦在橋梁，自泰和至贛縣，則車行極覺艱難，蓋自泰和以至贛縣，原有經遂川公路一條，惟近來沙地一帶，山多崩毀，而橋梁亦有為水衝毀者，在視察十八灘之險要時，在五雲橋處不能通過，蓋石橋已為水毀矣，惟所見公路似仍完好。

由泰和至贛縣另有一路，經過興國，此段在遂川段未毀時，應用較少，而興國以南，更少見應用，且前建築之時，以時間倉促，其破壞情形，亦理所當然，由泰和至興國，長凡八九十公里，而一路橋梁亦多，至八十座以上，且均已破壞，車行其上，每覺心驚，用之以為軍運，實有不宜，且此段路坡更大，路面殘缺亟宜修補。

由興國至贛縣，除上述之橋壞坡大路面不良三點外，其劣點在路面太狹，此段公路環山而行，其寬度在最狹處，可二公尺，而長度有至二三公里者，車輛交錯，實至危險，設用之以利行軍，尚改待善。

自吉安屯贛縣經遂川者，不過渡水一次，經興國則渡水二次，一在泰和，一在贛縣，泰和渡水時，車行河邊沙灘之上，極為困難，渡船亦僅一隻，贛縣渡水，昔在西今則在東口碼頭，以河水太低，不能上岸，渡船轉至西岸，須經浮橋兩座，費時殊久渡船亦僅一隻。

(三)自贛縣至韶州(曲江) 此段公路之優異有出人意料之外者，由贛縣而大庾而南雄而始興而韶州一路，極為平坦，汽車每小可行六十里以上，而橋梁多以洋灰鉄筋建築，故較前段為佳也。

總之在公路方面，贛縣以北，均宜修補，以南則尚可靠，一路交通情形，則以汽車被徵調，南昌至吉安，吉安至贛縣贛縣至龍慶，每日只有對開車各一次，至贛縣以至韶州一段，則完全為民營，營業情形，在外表尚似有利，由南昌至贛縣長凡四百三十餘公里，以前一日可達，今恐非二日不可，而贛縣以至韶州，凡三百二十餘公里，六小時足能到達。

三、北江 自韶州經英德清遠三水至廣州

(一)自韶州至英德 韶州至英德，據舟子云，沿北江而行，可二百五十華里，元義所乘之貨船，全靠燃油輪之力拖引，此輪吃水，平時約在三尺五寸，在韶州至英德一段，每年通航期間，為三月至九月，蓋一過九月，水勢漸微，即不能通航，僅民船吃水在一尺五寸左右者，始可終歲通行無阻，沿途所見，河床情勢極不規整，淺灘遍見，而狹谷深槽，亦比比皆是。

所乘貨船平時空皮吃水已至尺半，滿載十萬斤，則吃水在三尺半左右，是故此類貨船，在低水時期，絕對不能通行，此次所搭之船吃水僅在二尺五寸，(載貨五萬斤)竟以船身太寬，在離韶州四十華里處，(俗稱大州尾)以水淺無法通行，費盡二小時之力，始克度此難關，是故此段河道航運艱難，由此可見。

燃油輪每小時下水可行三十里，是故由韶州至英德沿途若無阻礙則八九小時可達，上水則殊難估計，要以水勢

如何爲轉移耳。

此段若用民船下水即需二日，上水約費時六日，並需人力挽之，而在低水時此種民船載貨不過十噸左右，此段水道航運利益，實至渺小，更可斷言，且此次雖乘燃油輪，晨八時開行，夜八時始抵英德縣城，仍以水淺不前，以小舟上駛時之艱難，更可想見。

(二)自英德至清遠 英德至清遠，水路近二百四十里，航運情形較上段強出多多。除英德城南十數里處，一遇淺灘外，(俗名龍傘州)下行一路尚稱順利，此段拖駁船行駛，每年在舊年左右，偶或爲淺灘所阻，其餘時間，大致可無問題，即使遇阻，一經疏沙，亦多見效，是故此一段間，欲求終年航行五十噸船，尚屬可能，一路下行，每見拖船二隻並行，更可見航槽寬廣，惟有一點不可不注意者，即火車路線數處離江太近，日後正式運輸，切當注意掩蔽工作，元義舟行離英德五六里，(俗稱波羅坑)恰值敵機轟炸鐵路，當時飛機自舟頂突然斜降，目睹炸彈或二或三自上下墜，而爆炸聲隨聞，飛土亦見，着彈處離舟不過二三華里，此境固難自持也，當是時舟人或泳水而逃，或依舟呼救，而一舟子意欲舉槍而遙擊之，不計其矣。

復前行抵運江口，守兵鳴槍示警，又增驚嚇，直至飛來駛處見山勢雄厚，水流湍急，心忖行舟之危，無復念及晨間之遭遇矣。

飛來駛距清遠縣城可三十華里，江面最狹處不過三百英尺，低水時峽之下口水深尚過十尺，而高水時每及四五十尺，在最狹處水深必更高出多多，此處行舟，下水自必危險，而上水則費力費時，更可想見。飛來駛下地屬平原，水出峽口，河床寬度漸展，含沙力自小，遂至成淤，是即俗稱之偷洲，惟河道尚佳，不至阻礙航運。

(三)自清遠至三水 清遠至三水，水路凡百二十華里，自清遠起即見客運輪船停靠，是故此段航行深度，較前爲佳，自可斷言，清遠而下，沙灘雖甚多見，惟能保持相當水深，不至阻礙航運，只在山塘對面，(離清遠可廿里)俗稱大

洲地方，及離蘆苞四里之蔞芥圩，各有較淺沙灘一處，冬季水深每低至尺半，惟一經扒沙，輪拖即可通行，不至生阻，是故清遠至三水間五十噸之輪運，終年可通，自屬不成問題，三水縣處三江合流，水道縱橫交錯，情形繁雜，其互相灌注情形，亦難分辯，自三水而下，並以水道太繁，每多盜匪，惟今則亦漸減。

(四)自三水至廣州 三水至廣州原有水道兩通。一、三水—小塘—龍慶—潤石—石碇—平湖—大圩—三山—南箕—廣州
二、三水—龍慶—水藤—扶崗—黃連—圩灣—半浦—古瑞—碧江—韋浦—廣州

前者水勢較淺，低水期難行，後者較深，惟至冬令亦須候潮始通大船，在半浦處，水勢特淺，更非候潮不可，此時拖船所走向是前路，時方秋汛之後，通航自無阻礙，在此段中，燃油輪比比皆是，惟有一二處水勢較淺，蓋江水在三水以下，分支特多，水勢自微，河槽尚不能寬闊，即此次所乘之船，在淺灘處亦極難用力，惟此種情形，尚無大礙，一則冬令尚有第二水道可通，二則自省城至三水尚有大車，是故此條航道，自可不加顧慮。

四 總結

自贛之粵，元義觀察江西之水道及公路情形，既如上述，理合略陳管見，以備採用：

(一)自韶關至贛縣 贛縣上游，俗稱章水，既不能得航運之利有如上述，自必借重於公路，雖然此路極平坦可靠，然橋梁易為敵人破壞，故事先應令主其事者，多備木料存儲，以為修補之需，其餘堪稱可靠。

(二)自贛江至吉安 自贛江至吉安，言水路則贛江有十八灘之險，言公路則經遂川而至泰和一段，因山崩橋毀，尚未修復，經異國者，則橋梁路面坡度均未能稱為滿意，惟江西近年連年匪禍原氣大喪，一路有生氣之村落，極是有限，且公路之所以能逐漸改進，必以客運貨運能日漸增加為轉移，此段公路，以前客運貨運均不暢旺，而以建設年限尚短，人民原氣未復，在勢無從得計，雖今日情形，若非當事者之努力，亦決不可得，故元義對於此一段公路間之運

輸，於水路則宜責成江西水利局除去十八灘之壅石若干，以免行船之危險，惟亦不可太多，以免影響下游，至其他增加水深之方法，似乎一時均難興辦，不僅財力人力之不足，或地勢之不宜，即所需材料在今日情形，亦決難覓得。公路方面所當興辦者，首當力謀恢復由泰和至贛縣經遂川之一段交通，次當修補所有之木橋，此事在與國以南近贛縣處，已見動工，惟略嫌遲滯耳，至路坡之整理，渡口拖船之增加，渡口碼頭之改善，均當從速動工，以免誤事，惟該項工程需款至鉅應由何方支付，似應詳為規劃。

(三)自吉安至南昌 此段水陸交通，並稱可用，除水路於必要時需用民夫之力，加以疏濬外，其餘或無問題，惟此種工作只能暫用一時耳，至公路方面，除木橋當即時加以修理外，在朱山鎮之渡船，亦當增加，既能增加效率，亦可作為備用於萬一。

以上三點不過言及公路及河道之聯運問題，至運輸工具若水路之船隻，公路之汽車大車牲畜，均當準備，惟此二事均經江西省政府責成水利局及公路處分別負責。

公路方面江西公路汽車應徵者，已達百輛，能力自較減低，而大車牲畜，以民衆習於自重，亦鮮多見，僅吉安城內見有小馬數十，據劉專員云，總數亦不過如此，似應多量準備。

(四)綜觀上述情形，北江航運能力，在英德以上，實至微渺，故自廣州以至英德，雖可應用水路運輸，而自英德以至韶州，仍非借於鐵路或公路不可，雖然英德至韶州，自有粵漢鐵路可通，然最近之被敵機轟炸，其不足恃自不待言，且即使可用，此種賤易方式之運輸方法，費力費時，亦是極不足取，而公路自英德縣城所通者，僅至洽沅一道，前雖擬修公路由英德以至翁源，奈以山勢太峻，未克興建，是故公路運輸，由英德至南昌，亦可稱絕望，雖然由大坑口至韶州公路不久通車，而其他公路，亦多可利用，故擬俟得公路處詳報後，再覓其他方法，謹先擬就北江航運概況具報。

