

廣東水利

胡漢民題

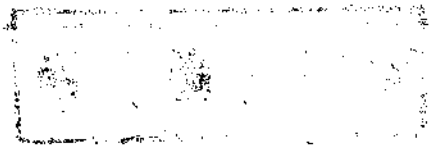


民國十九年十月出版

黃埔港專號

廣東治河委員會編刊

六月出版



廣東水利黃埔港專號目錄

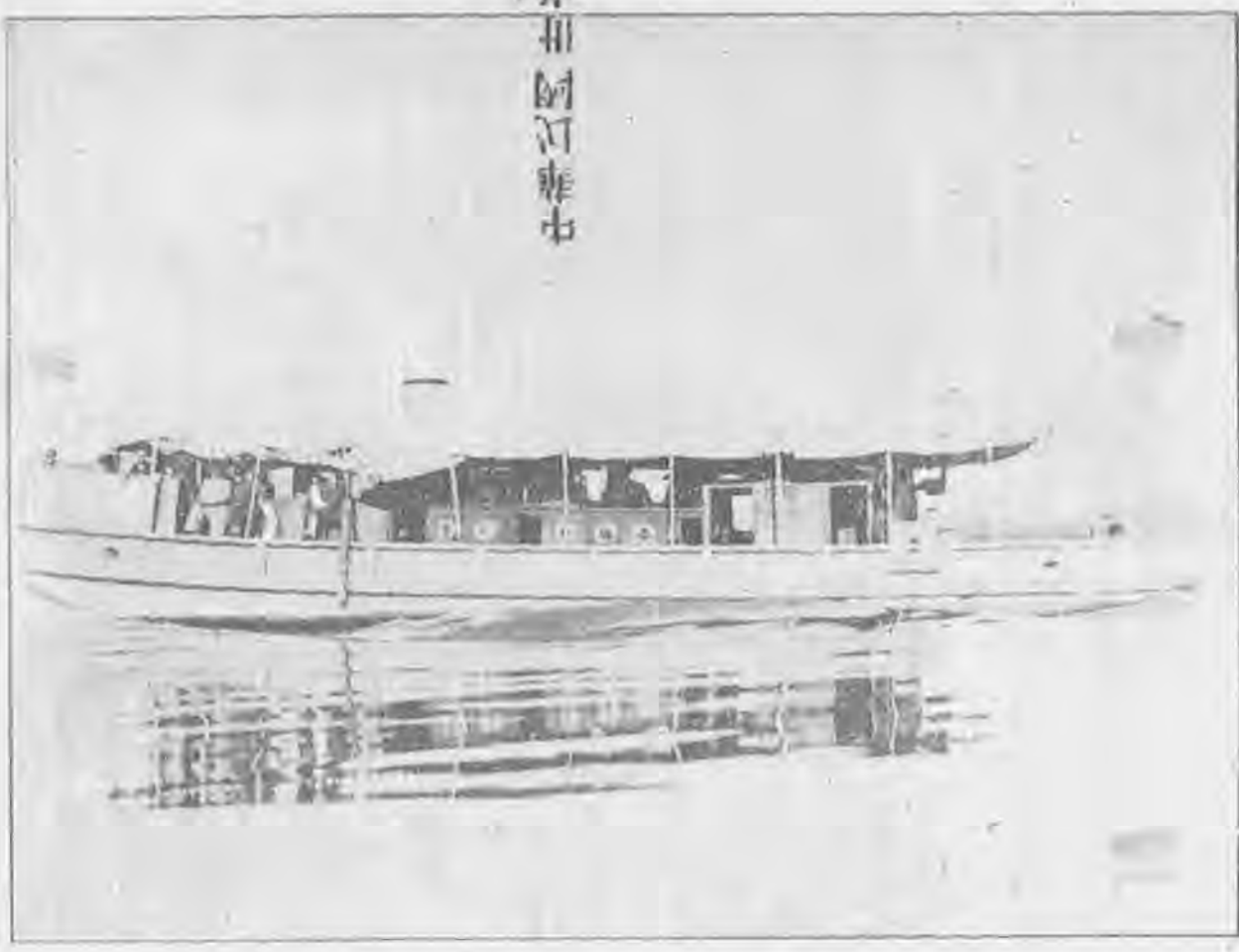
- 一 恭錄 總理建國方略第三計劃建設南方大港之部
- 二 卷首語
- 三 建議開闢黃埔港意見書……………程天圖
- 四 魚珠商埠計劃……………彭 回
- 五 廣州外港初步計劃……………柯維廉
- 六 研究商埠的需要條件……………黃俊恩
- 七 從前籌備開闢黃埔商埠之經過
- 八 黃埔港關係吾國之前途……………張錫鏞
- 九 闡論 總理規定廣州大港之精義……………方 新
- 十 闡論 總理規定廣州大港之精義……………伍大光
- 十一 建設商港之要素……………伍大光
- 十二 黃埔港與世界之關係……………伍大光
- 十三 各大商港之沿革及概要……………伍大光
- 十四 開闢新洲商埠計劃說明書及大鐵路計劃……………雷官鉅
- 十五 改善汕頭港意見書
- 十六 關於黃埔港之決議案
- 十七 關於黃埔港公牘擇要
- 十八 訂購挖泥機合約之譯文

D
4
48

03996

(影攝港埔黃察視家門專及員委各偕長員委古會本)

日真自界第
 相國河華中

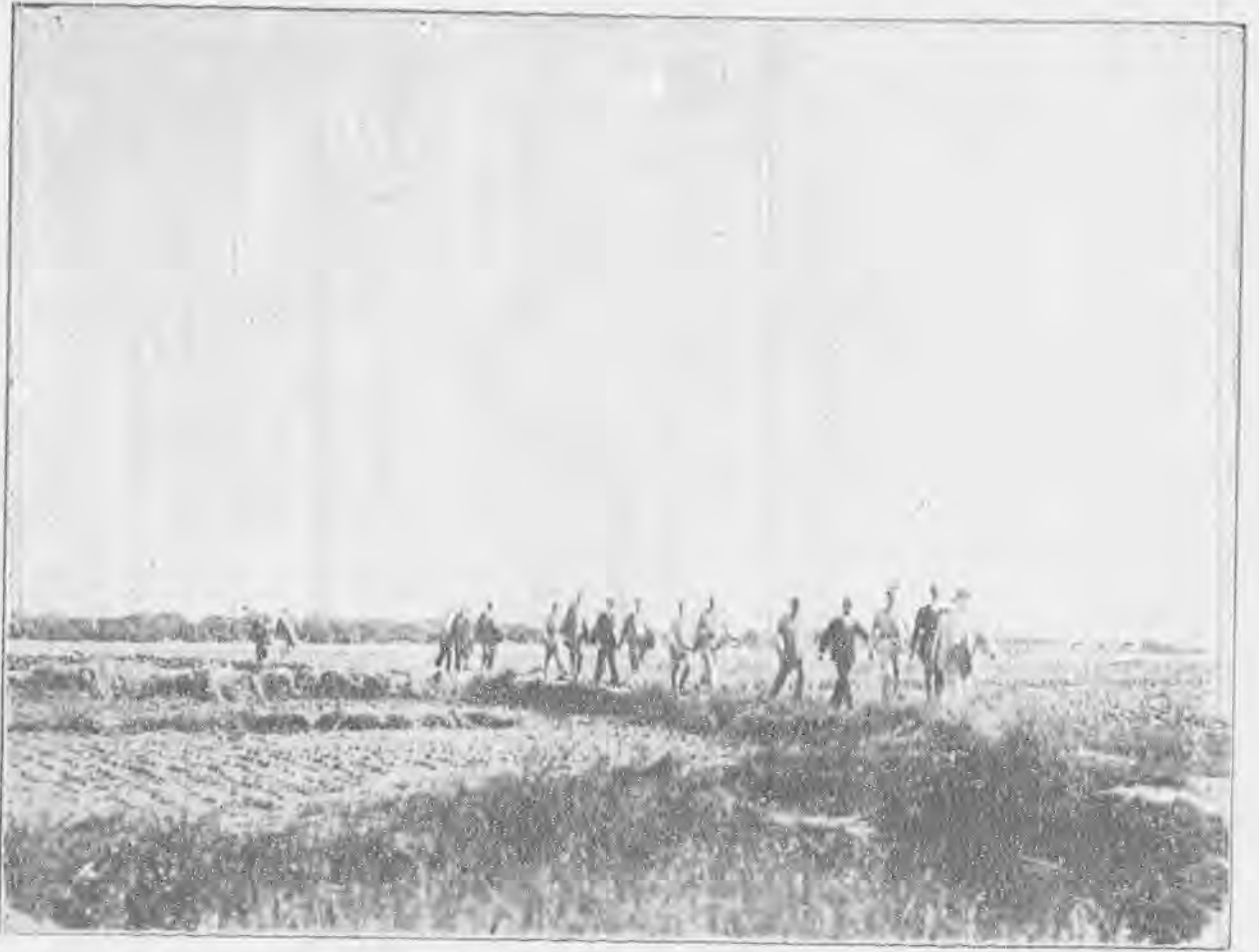


形情時港全視巡船安瀾會本在

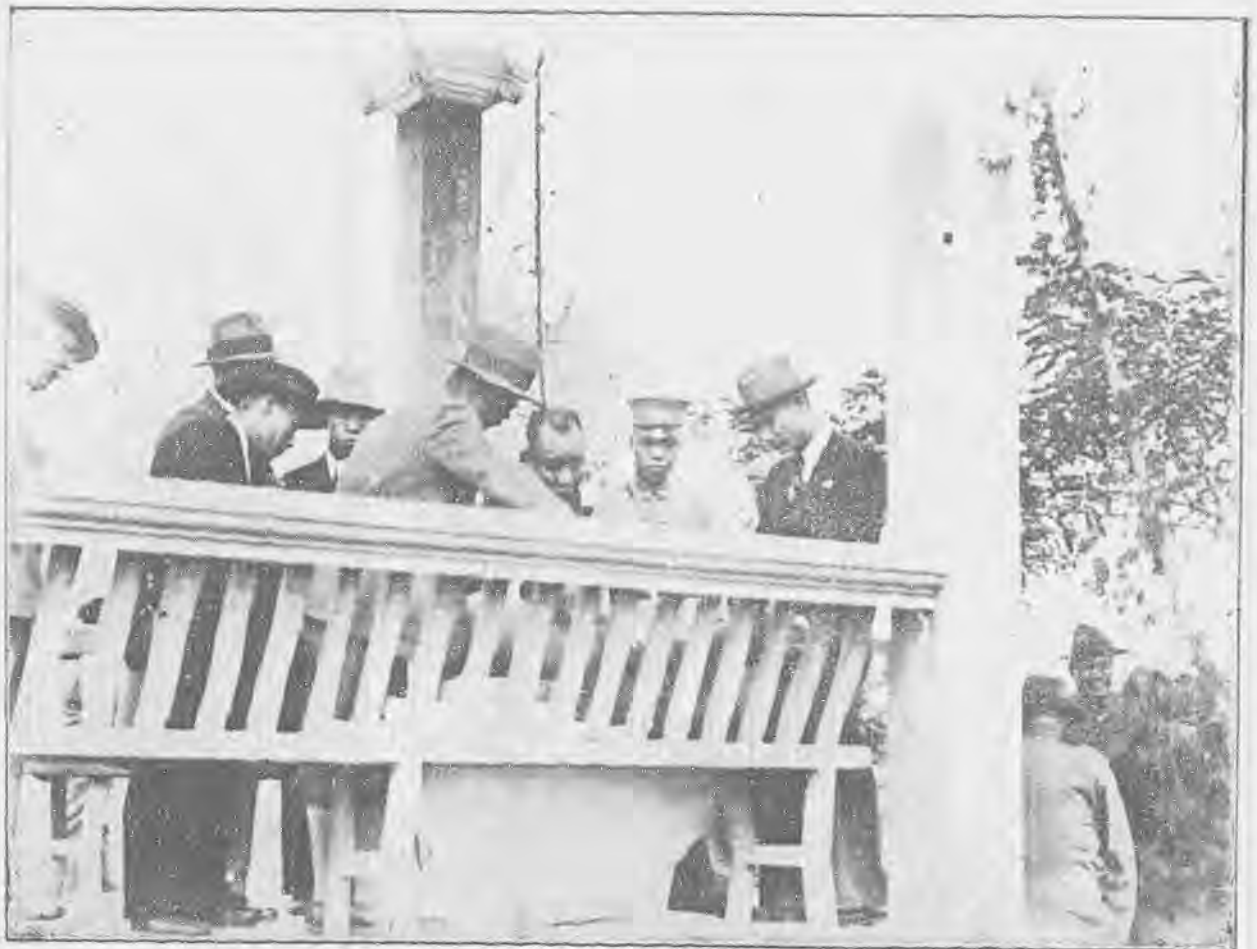


形情時察視高登園公珠魚在

(本會古委員長各委員及專門家視察黃埔港攝影)



在魚珠沿岸視察時情形



在魚珠公園致察地圖時情形

恭錄 總理建國方略第三計劃改良廣州爲世界港之一部

新建之廣州市。應跨有黃埔與佛山。而界之以車賣砲台及沙面水路。此水以東一段地方。應發展之以爲商業地段。其西一段則以爲工廠地段。此工廠一區。又應開小運河。以與花地及佛山水道通連。則每一工廠。均可得有廉價運送之便利也。在商業地段。應副之以應潮高下之碼頭。與現代設備。及倉庫而築一岸堤。自第一門洲起。沿新水路北邊及河南西邊。與沙面堤岸。聯爲一起。又另自花地上游起。築一岸堤。沿花地島東邊。至大尾乃轉向西南。沿新水路左岸築之。其現在省城與河南島中間之水道。所謂省河者。應行填塞。自河南頭填起。直至黃埔島。以供市街之用。從利益問題論之。開發廣州以爲一世界商港。實爲此國際共同發展計畫內。三大港中最有利潤之企業。所以然者。廣州占商業中樞之首要地位。又握有利之條件。恰稱爲中國南方製造中心。更加以此部地方之要求新式住宅地甚大也。此河汊內之殷富商民與華人在外國經商致富暮年退隱者。無不切盼歸鄉。度其餘年。但是缺乏新式之便宜與享樂之故。彼等不免躊躇。仍留外國。然則建一新市街於廣州。加以新式設備。專供住居之用。必能獲非常之利矣。廣州城附近之地。今日每畝約值二百元。如使劃定以爲將來廣州市用之地。即應用前所述方法收用之。則劃定街道加以改良之後。地價立可升高至原價之十倍至五十倍矣。

卷首語

在快要掃滅西北反動殘餘勢力的時候，國人的眼光，又是很自然的嚴重注意到國家的建設問題來了；尤其對於 總理所指示的實業建設計劃，刻不容緩的要求實現成功，俾獲得民生的救濟。

總理的實業計劃裏頭，關於建設南方大港一部計劃，不單是關繫廣東一省的繁榮，實和開發北方大港東方大港一樣關係于全國整個的繁榮問題的；所以國人對於南方大港的建設，不特嚴重注意，盼其成功，更是迫切要求，促其早日成功。

總理指定的南方大港為廣州市，其計劃南方大港的面積，應跨有黃埔與佛山，因廣州市河深度不足以容納巨船，故要開闢黃埔以為停泊巨船的港口，所以黃埔就是南方大港的港口，要實現總理計劃，改良廣州為南方大港，則開闢黃埔港，當然成為牠的先決問題了。

數年前廣東的民衆和政府，為着要抵抗英帝國主義東方大本營——香港的經濟侵略，組織黃埔商埠公司，負責計劃，期于開闢，當時發行的周刊月刊兩種刊物，努力過不少宣傳開埠的工作，并且載過不少開埠具體計劃，可是因計劃所需的經費過鉅，招募的股本不足，而至停頓了。

自從廣東治河委員會接管了從前既經停頓的黃埔商埠公司以來，即有實施開闢黃埔港口計劃，在為完成 總理建設南方大港計劃，而進行開闢黃埔港的意義之下，牠的重大和需要，民衆們久已獲得深刻的認識了，所以本刊——廣東水利黃埔專號的出版，在時間的關係，除需要公開的實際計劃討論之外，不必更負若何擴大宣傳的作用；假使由精密討論的結果，而促進開港實施工作的完成，使國民的財富，賴有發展，經濟的侵略，賴有抵抗，使我們的國家民生得到救濟，這才是本刊唯一的使命。

建議開闢黃埔港意見書

程天固

一、現代海港建設之重要

海運之利，遠基於新大陸之發現，而大著於工商業之勃興。泊乎晚近，大規模之機械工業，發達過度，其原料之搜集，出品之推銷，遂成國際競爭焦點。為競爭決勝計，則貨物成本，固須減輕，而銷場之攬奪，尤為急務；於是國際運輸事業，——尤其是國際海運事業之發達，更覺一日千里，凌厲無前。雖然，航業之進步，尙未可以策劃萬全，而措工業於盤石之安也；必也，輔之以海港工程之設備，務使貨物裝卸敏捷，費用輕廉，然後世界銷場之壟斷，始有所把握。此現代各工業國家對於國際運輸事業之工程規劃，所以首重海港之開闢也。

且海港為水陸交通之關鍵，萬國來航之要衝，若港工設備簡陋，貨物轉裝遲滯，則船舶與鐵路之運輸，將同受其弊矣。歐戰以前，吾人不猶憶列強之積極增建海船，以供輸運乎？然假令海與港鐵路之設備運用靈便，則美法兩國之間其

所需運輸之時間，當可倍省而海船運輸之效率，便可倍增。今因海港備之不齊，坐令軍事運輸大遭阻礙，是何異協約國海船之半數遭德人之毀滅乎？——見 (Roy S. McCallister 著之 Portland Yernungal Joubno) 是故海港工程之設備，其重要實與海船相當。苟海港設備不完，則海運之效率雖高，亦復無濟於事矣。

雖然，海港建設，豈易言哉？摩論笨重貨物之起卸，日見繁多，港工設備，不易應付；即就船舶之數量與體積而論，其俱進之速，亦覺難以收容。從前帆船時代之港口建設，固無論矣，即今日認為設備完善之海港，一旦時過情遷，苟非具有海港要素之優良，復經大規模之改善，亦勢必日淪衰落，自歸淘汰。然則海港工程之設計，豈關係深遠抑亦一複雜而最難解決之問題也。今當開港運動潮流澎湃之秋，對於我國重要海港之開闢，及其成功必具之要素，不尤應先為深切研究者乎？

一、我國海港建設落後之危機

我國自昔閉關自守，海外運輸，幾可視為絕無僅有之事，故沿海各港，類皆無絲毫之建設可言；有云，亦不過帆船時代的設備而已。迨後海禁大開，對外貿易，增加漸速，而各工業國家既知我國原料豐富，工業幼稚，遂莫不增建商輪，遠航我國沿海市鎮，但見帆檣鱗鱗，貨物闐溢，可謂極一時之盛。然外舶來航愈多，則貨物轉運愈難，而昏庸的滿清政府，猶不思建設海港，以資應付，卒至各港海舶所裝卸之貨物，雖經羅致多數帆船駁儀，亦間有經旬屢月，仍未能成事者。職是之故，華港之開關與佔奪，遂成列強經濟侵略之目的物；由是今日割一港，明日借一灣，而我國多數之良港，莫不徧插洋旗，一變為各國商業或海軍之根據地；其間須有仍在我國掌握者，然亦每因建設落後，日淪荒廢，對外貿易，遂盡為外港所把持。自茲以降，我國海運事業，固無振興之望，而國家門戶之鎖鑰，操諸外人交通既不自由，經濟復不獨立，究其結果，國將不國矣！

且吾人不猶憶歐戰時國際輸運之困難情狀乎？苟歐洲協約國各港之設備，非得美國工程專家之助，大加添改，則勝

負之數未可知也。

夫海港設備之不完，規模之過少，已足影響軍事運輸全局，况我國港政不修而一切重要海港，又為列強所盤據，將來國際糾紛，若稍有牽涉，則領海封鎖，外兵登陸，均可立而待事。思之思之，後患曷其有極！

海港之建設，其重要如此，而我國海港之喪失與廢置，其弊害又如此，是補救之方，拾收回外人租借港，及開闢廢置港二事外，當更無善法矣。查我國領海內沿岸被租借及喪失之海港，在北部之渤海，則有大連旅順等，在中部之黃海東海，則有威海衛（已訂約交還我國）青島（已收回）上海等，在南部之南海，則有香港九龍廣州灣等；其地勢之險要，設備之完善，商業之繁盛，均多非我國自有之商港，所可望其肩背；苟不急起直追另圖挽救，則國計民生，勢必根本搖動，無復生氣矣。此孫總理之建國方略，對於海港系統之完成，所以首加注重也。或曰，「開闢海港，工程浩大，所需時日，未必較收回外港為速，兩者相權，曷若逕行收回租借港之為得？」不知照現在之國情而論，為亡羊，補牢，挽救危局起見則捨此之外，其道末由。况外港無論收回與否

，對於重要海港之開闢，仍難忽置也。不過各重要海港開闢而后，倘能再進一步，收回沿岸各租借港，使全國海港之聯絡，倍形利便，則尤為吾人所以夕企望者矣。

二、建設海港之要素

開闢海港之為當今急務，夫人而知之矣；雖然，海港之能否開闢，或開闢之後，能否發達，此中猶有重要之條件存。所謂重要條件者，即建設海港之要素是也。反之，不事海港要素之研究，而冒昧為海港之建設者，則其失敗，在過去之世界開港史內，不乏例証，澳門其著焉者也。查澳門港之開闢，其始祇鑒於香港港務之發達，遂不暇作精密考察，遽爾興工，迨港工大部落成，耗款達千二百萬元以上，結果仍為漂沙所敗，蓋該港疏濬之工作，猶不敵漂沙沖積之迅速也。是故在吾人未着手開港工作之先，對於該港之形勢與特性，是否具有築港要素之優長，此應致慮者二也。開港工程之實施是否困難，築港經費之預算，是否經濟，此應致慮者三也。港工之設備甚繁，而地方之財力有限，建設程序、如何而適宜，此應致慮者四也。此外關於鄰港營業之爭競，內地發開之促進，港內工業之發展諸大端，均須有精密之研究，

妥善之解決，然後海港之經營，庶能邦基永奠，一成不敗者也。

觀上所述海港建設所必具之要素，門類至屬繁瑣，勢難畢述。爰特採其最關重要者，分別條舉如下：

1. 工商業之需要——查海港為對外貿易之要津，其港務之能否發達，全視港內工商百業是否繁盛，以轉為移，故港工建設，雖為海港繼續生存，及求謀發展所不可忽畧之事；但若就經濟觀點立論，則港內之工商事業，比之港工設備，尤為重要。蓋工商事業者，乃海港業務之基礎，而港工設備，則不過助進港務之工具而已。由此推論，海港之開闢，自應以港內有偉大工商事業之需要者，為最適宜，紐約漢堡，利物浦倫敦等其例也。至該港本身如非百貨之銷場，或工業之重鎮，惟仍握有內地商務之總樞，或大宗農產之輸出者，亦得為海港之建設，大連，香港，阿真騰（Arzentine）等其明証也。

2. 交通之集中——海港為海洋，內河及鐵路運輸之總樞紐，故海港之位置，應據內地鐵路系統之中點，同時又應居海洋與內河運輸之交換地點，然後內地之交通與輸運，始

能集中港內。築港專家 (Rory Smaerow) 有言曰：「數港競爭，假定各港之設備相等，徵費亦相等，某港之與內地交通最利便者，恒為較優勝之大港。」是故內地水陸交通之孔道，能否集中港內，實為建築海港一最重要之要素也。

3. 經濟機關之組織——現代海港之業務，以寄存貨物或重運出口之貨物為最大宗，例如一九一三年美國由英國輸入之原料，計共價美金二八九，〇〇〇，〇〇〇，元，惟其中非英國土產，而運英寄售者，則佔過半數（一四七〇〇〇，〇〇〇元）海港貯裝聚物之力量，於此可見矣。雖然海港之所以能壟斷世界之商務，蓋存大宗貨物者，全賴其有偉大之經濟組織而已；亡此，則貨物之流動將必運轉不靈，現代世界大港之所以必為銀行及保險事業之中心點者，即此故也。

4. 優美之港口——除上述各項人造與經濟之要素外，港口之天然形勢，是否優美，亦屬至關重要，蓋港口者，船舶寄碇及貨物之起卸之場所也；其港口適當深度之維持，船舶寄碇處之屏障，與海港工程設備之容納等事項，均為港務盛衰之所由繫，且非人力所能完全克制者也。

以上四項均為海港建設所必須具備之要素，海港之優劣

，即於此以決定之。蓋海港建設之目標，原欲求港務之發達，以為內地交通及經濟建設之福利者也；若無內地交通與商業之關係，又無海港建設之要素，則該港之發達，已屬夢想，倘何有于開闢哉；雖然，海港之開闢，有時因軍事，或海防之需要，對於建設海港之要素，亦往往有不能過事苛求者。然此為軍港之建設，非商港之性質，茲不具說。

四、黃埔關港之研究

黃埔關港為總理實業救國計劃之一，即南方大港建設計劃是也。查黃埔港距廣州原日市區，約十英里，最近該港之一部，且劃入新市區範圍之內；港口優美，形勢雄壯，誠天然之良港也。溯自有明中葉，外舶之來粵互市者，為數甚多，乾嘉以後，商務尤盛，至此項東來巨舶之不能駛進廣州口者，即以黃埔港為寄碇之處。迨後粵人以該港船務，日趨繁盛，為便利各商船計，對於港口工程之設備，如船塢機廠等，已漸加建設，商港雛形蔚然粗具；倘能日就月將，繼續建設，則是港之繁榮，正未可限量也。獨惜當時清臣庸昧，粵吏畏難，該港遂少振作，如是年復一年，黃金時代之韶光，徒虛度耳！

及香港開關而后，英人深思積慮，凡有可以助長港務之進展，壟斷遠東之商業者，靡不悉心建設，驅勉從事；曾幾何時，蕞爾荒蕪之小島，已一躍爲世界大港，而我廣州西南門戶，商業重心的地位，遂永爲英人攫奪而有。自此以降，黃埔開港之議，雖經粵人屢次提倡，然亦爲香港英人之壓抑破壞，末由實現，港政之不修，國人之忽視，其可悲也！

且黃埔港之開關固非某一地方之福利，或某部份人之福利，而實爲南中各省人民之共同福利，永久大計也；遠之，則足以抵制帝國主義者之經濟侵略，近之，亦足以謀交通之自由，經濟之解放，其爲利之普遍與深遠，無可倫比，是安可長此放棄，自甘損失者哉？至於黃埔開港之要素，獨擅衆長，則又有說：

1 廣州地居珠江流域，三江匯流之要衝，面南海，負大陸，粵漢廣三兩鐵路，遠達于贛湘桂之邊陲，東西北三江之水道，網佈乎內地，形勢優越，交通便利，宜乎其爲南中國商業經濟之中心，華洋水陸交通之樞紐也。乃自香港開港而後形勢大變，不特外洋及國內之旅客貨物，必須由港過備，甚至郵書電訊，款項匯駁，亦莫不須首經是邦，受其一度檢

查扣留，然後始能轉往內地；交通不自由，竟一至於此？况查該港對外貿易，其貨幣之交收，概以港幣爲主；而影響所及，以至內地一切對外貿易，亦莫不以港幣爲依歸；因此英人遂得利用其紙幣，流通我內地，其幣值滙水均任意漲落，不能加以限制。夫我之交通門戶，金融命脈，既操諸彼手，更何怪其經濟侵略政策，橫決而不可制乎？

然此等具體之陳說，尙未足爲甚也；倘吾人能將香港每年剝奪我國所得之確數，細加攷究，則必感覺痛苦，百倍於此。查香港對華貿易，在民國三年時華貨之由港出口者，占全國總數百分之二九·四，外貨由港輸入我國內地者，占全國百分之二九·二七；至十三年時，我國之出口貨，香港亦占百分之二·四四，輸入又佔百分之二三·四七，總計我國對外貿易，其經由香港一埠者，已占全國四分之一有奇。此外外洋款項之匯駁與存儲，遭其抽剝者，更難僕數，是皆吾人之骨血，粵省之利源也，苟非香港割讓，黃埔廢置，又何至挹此而注彼乎？

是故，黃埔商港之開關，不惟有廣州市偉大的工商業爲其靠山，有更從前喪失之利權，可以一舉而奪諸英人之手，

比之從事發展國家經濟力量者，又進一步矣。以言工商事業之需要，豈不懿歟？

2. 黃埔港握西北兩江之中樞，前臨東江河口，內河系統，如網在綱，加以粵省居洋海之極端，久以海運起點之優勢著，而廣州為鐵路幹綫所自出，復以陸運終站之擅長名，將來內地鐵路系統完成，與內河航線改良而後，則黃埔交通之便利，方之世界各大港，將無出其右，此黃埔之所以為水陸交通集中之中點，西南七省之重要門戶，而亟須早日完成者也。

3. 粵省財富，向居我國首位，而廣州則全又為粵之精華；就經濟力量而論，實為不可多得之地位。至其經濟機關之組織，雖多屬舊式銀號，規模不大，然以現有銀號之數，已達百數十家，若能聯合而擴充之，一轉瞬間即可成為偉大經濟組織之基礎矣。

4. 黃埔港位置于廣州前航線流入珠江幹線之處，其北岸西起於魚珠，獅山，以迄雙崗，雙底山前迤東一帶之水道，其南岸則從黃埔島東端之新洲墟起，沿長洲，洪聖，龍船，大吉，鯊魚等島，以至于銅鼓沙，全港面積廣闊，水度甚深，其深度達二十四呎至五十呎之水面，計有六百餘呎至千餘

呎之濶；該港河床，又概屬含沙之黏土質，船舶寄碇，最為適宜，灣內又無巨浪猛潮之衝擊，其四周屏蔽，層巒高聳，嚴密異常，且非颶風所常經者。據治河處報告，「該處最近二十年内，祇遇颶風數次，所遭損失，亦不鉅大，」此誠一偉大而安全之天然良港也。有此優點，則世界大港之規模，已堪造就；若再將香港近年遭遇颶風之頻數，損失之鉅大，兩相比較，則將來商港營業之爭競，勝負之數，何待著龜。

再從歷史方面言之，在香港未開港以前，所有不能直接駛進廣州口之巨舶，除寄碇黃埔深水灣者外，從未聞有寄碇別灣者，省港罷工，香港封鎖而後，不能駛進廣州之海舶，亦咸擇黃埔灣為其寄碇處，靡或他就，事實具在，則該灣形勢之優越，冠于羣港者，殆無復疑義矣。

綜上所述，黃埔商港，固不特具備海港建設之要素，且具備海港要素之優良，似此良港，環觀宇內，實未多觀，此天固所以認黃埔港之開闢，為我國最重要之建設，而又最易成功之商港也。

五，完成黃埔商港之辦法

查黃埔開港一事，數年前曾組織公司，負責規劃，并經

擬定關港計劃多種，以資建設，惟卒因關港經費，預算非二三千萬元以上不辦，而股款募集，不易成功，結果遂至停頓，論者惜之。

夫關港事業，事在百年，規劃之始，尤忌急進，蓋港必建設，例須適應港務之變遷，若在港務未發達之先，即大興土木，則不特投資巨大，利息空虧，且措置之間，亦深恐有多勞少獲，或誤入歧途之弊，此世界海港之建設，所以咸採取漸進主義，而不為理想過高之急進也。不觀乎美國金門港（San Francisco）之建設乎？其建築之壯嚴，規模之宏偉，以現值論，當以萬萬計，過是港者，又孰知該港五十餘年前其開始經營之資，所費仍不過百數十萬也？

由是言之，海港建設宜于漸進，而不宜先存好高務遠之心，或妄作空泛非分之想者，亦已明矣，揆諸黃埔，何獨不然？且前此之黃埔關埠預算，動輒謂非二三千萬元不辦者，其數雖或無舛誤，而就黃埔發展之希望以論，更或不止此數，然是皆整個的關港預算，而非分次須籌之款也。獨惜當時未見及此，而又過於數千萬之鉅費，不易畢籌，遂使黃埔之開關，功虧一簣，斯亦過矣！

竊以為就廣州現在社會之需要，與經濟能力而論，黃埔港初步之建設，祇宜循序漸進，先築堤岸二三千尺，貨倉兩三座，便足應付目前之急需至商港鐵路之建築，需費較鉅，可暫緩敷設，固現有黃埔公路之設備，已足資利用也。照此計劃，所需費用，不過約百萬餘元，而此項建築工程，又約需年餘，始克完竣，平均計算，月需費用，不過數萬元而已，誠如是，則初期築港之費，若政府難于撥發，尙有前黃埔公司存下餘款數十萬元，頗敷目前之用！即或關港費用，一切均須向外籌措，以愚觀之，亦屬事有可能。（至籌款之詳細辦法，容另妥訂再行提出討論）此項初步工程完成之後，商港雛形已具，將來一切擴充用款，更易為力矣。循此以往，黃埔商港之完成，豈非計期可待哉？

抑尤有進者，廣州內港之建設，現已着手興築；內港既成，則所有四千噸以下之海船，均可直接駛進廣州，而無須黃埔港之兼顧矣。有此內港之設置不特分輕黃埔之負擔，且足為黃埔之後盾蓋此後商船之碇泊，既有內港以作尾閘，則黃埔港面，固無擁塞之憂，而港工建設且能集全力以應付四千噸以上的海船設備也。

要之黃埔港之開闢，一面可以發展國民之財富，一面復可以抵抗香港之侵凌，至其港吏之綿遠，海內知名，易于號召，猶其餘事；此豈非建設之要政，而莫可擱置者哉？爰特表而出之，以爲熱心港政建設者進一芻蕘焉。

廣東之漁業港

汕尾 在廣東之東海岸。香港汕頭之間。

西江口 此港應位於橫琴島之北側。西江口既語整治以後。橫琴島將藉海堤以與本陸相連。而有一良好港面地區出現矣。

海安 此港位於雷州半島之末端。隔瓊州海峽。與海南島之海口相對。

榆林港 海南島南端之一良好天然港面也。

開闢魚珠商埠初步計劃

彭 回

前黃埔商埠有限公司執行委員會議決築埠以魚珠爲最適當，因見大虎新洲均離廣州市過遠，北帝沙地狹土鬆沙路亦不便交通，且均與黃埔關埠原案不符，獨魚珠位置於黃埔對岸濱臨黃埔深水灣，其北岸距海口約六十英里，水面深闊具港灣天然優越之形勢，灣內週圍屏障極佳，而水陸地方均足供展拓爲商埠之用，茲特採錄該會技正彭回所擬開闢魚珠商埠初步計劃于后，以供研究。

(編者識)

進口之水道

由嵐頭島(即大嶼山)至珠江口(即虎門)之河道，天然分流爲二線，一在東畧與海岸線平行，一經零汀島之西，約居珠江河口之中線，據水師航海圖所列該處(分飛掘水道)深度，于潮水低下或平常春潮時，約在二十至廿二英尺之間，此東西兩河道之寬度，均足通行最大之海舶，而兩河道之阻障，均爲零汀沙，該零汀沙水深在潮水低下時約爲二十至廿二英尺，進口巨舶遂爲該處所限制，零汀沙在東河道約由舢板

洲起至馬洲止，共長約十五英里，全線水深二十至廿八英尺不等，在西河道則由舢板洲起至將近零汀島止，共長約十六英里，全線水深二十至廿四英尺不等，東西兩河道至舢板洲附近，復相會合，直達虎門至坭洲而止，此段深度頓增，約由二十五至一百一十英尺，故東西兩河道之深度約畧相等，而關於疏濬零汀沙亦同其需要，惟東河道既有一部份係屬英國領海，若在該處濬深，則反利于香港，實非所宜，則以東西兩河道論，應該濬深西便河道可無疑義。

至由坭洲進口河道之深度，復由三十五英尺減低至二十四英尺，如是者計長約一萬四千三百英尺，再過則深度由二十四英尺增加至約四十八英尺，直至第二沙而止，由第二沙南面之末端起上溯計約一萬九千九百英尺，其間深度又減低至十四至三十英尺不等，過此之後，深度又由二十四英尺增至四十六英尺，直至銅鼓沙止，由銅鼓沙之東南端起計長約已萬三千尺，其深度又減至平均二十英尺左右，再過銅鼓沙則一達黃埔深水灣，故欲建立第一等港使最大船隻可以直接

泊岸，即決定將進口水度一律濬深至三十五英尺。

港灣之位置及形勢

常珠江前航線流入珠江幹線之處，其間成一深灣，即現擬築之黃埔深水灣也，該灣距離海口約六十英里，離廣州市中點約三十一華里，其南邊岸線由新洲前起以達於新洲以東之長洲島及洪聖龍船大吉銅鼓等四沙，其北邊岸線即為現擬擇為開埠地點之堤岸，係由魚珠墟前起以至雙村之前，此灣之深度為三十至五十英尺，而二十四英尺深水界線內之闊度為五百三十英尺至一千零六十五英尺，大可以容納多量之船舶，昔日海舶之不能駛進廣州內港者，多以此處為碇泊處所也，港內屏蔽極佳，不受烈風浪濤之擊盪，且不常為颶風所經過，據治河處報告該處最近二十年內，祇遇颶風數次，所遭損失亦非距大，又該處河底為含之黏土質，鹹一良好之船舶處所也。

港灣之深度

黃埔深水灣之深度達五十英尺，水面又極闊，故祇須將灣內淺水部份及魚珠岸邊一帶加以濬深工程之後，則最大的船舶可以隨時泊岸或停泊灣內，而造成世界第一等商港。

商埠之佈置

開埠地點擬劃定魚珠炮台前後一帶地段，為現時實施各項工程之用，至將來埠務發達，必要添建碼頭貨棧時，則商埠之東便有最大之地段可以隨時供展拓之用，而商埠西便更可盡量發展到廣州市，使兩埠合成為一絕大之商埠，茲擬將埠內分區佈置如下。

(一) 公司營業及管理區，以河岸前一帶之地段為經理全埠機關之所在地，所有碼頭貨倉棧棧鐵路公路局自來水廠職員住所及一切營業與管理機關，均擇該區地段分別籌建，至其他公共建築物，有不能在該區設立者，可于埠內另擇適宜地點建設之。

(二) 工業區，應以魚珠墟南便對岸之狗仔沙上為工業區，電力廠即設在該沙之東端，以便供給電力於區內各工廠，而狗仔沙之西北端應建築橋樑一座以收連絡之效，至魚珠墟與狗仔間之河道，可以濬深至適當深度，便成為一良好之工業港。

(三) 商業區，應位置于公司管理及營業區之後，為全埠貿易地點，所有一切街市旅店酒店均在該區設立之，該區地

段逼近河岸，水陸交通極利便也。

(四)住居區，應位置于商業區之後，為埠內市居住及娛樂之

地點，將來所有住宅公園賽馬場等均建築于該區，是處地方幽靜，且離商業區不遠，實為住居最適宜之地點。

(五)防疫區，應位置于埠外之洪聖沙，所有船舶均須于入口時受一度之檢查，若遇發見有傳染病之病人，及含有毒質之貨物，均應暫留於該區內以便措置。

(六)船塢，商港修理船舶處所，可將原日黃埔修船廠及旱塢加以修葺，或改善工程，以應暫時之用，至將來商務發展修船工程繁多時，亦可將原有船塢隨時擴充之。

碼頭及船窩之寬度

關於碼頭之建設，根據珠江之水勢及魚珠塢岸之形勢以建造對岸線斜出四十度角之木建碼頭為最適宜，且極經濟，故定所有碼頭均全用木料建築，長七百英尺，闊一百五十英尺，與岸線成四十度斜角，伸出河面上船窩之寬度，定為四百英尺，照此規定，兩碼頭之間，既相距有四百英尺之闊，則兩邊總泊有巨船，而兩船相距尚有餘地可供船舶來往旋轉之用，至碼頭岸邊之深度，亦擬一律濬深至三十五英尺，使

最大之海舶，可以直接泊岸。

貨倉之設備

貨倉擬在約距塢岸線二十五英尺處建設，係採用兩層式，每倉長五百四十英尺，闊九十英尺，內置活動走台一座，該台後部闊十英尺，其面則與下層貨倉地面相平，輕便軌道可直鋪至倉內以便輸運貨物，全倉用三合土及磚造成，每舶分為三部，隔以間牆以防火患，倉內各柱採用十八英尺中點制，地基當固以木椿，倉之下層用作轉運處，以查驗及分別貨物之種類，俾得分發或存貯，每倉面積為四八六〇〇方尺，貨倉之外另在堤邊設露天貯貨場三處，以為存貯煤木礦石及各建築材料之用。

交通之情形

(一)陸路交通，擬築一鐵路支線與廣九鐵路連絡，其接通之點，係畧在橫沙村之西，此外另將中山公路展築，使與堤邊馬路相連，以為汽車貨車運輸之軌道，計由商埠至廣州大沙頭車站之距離，約三十七華里，用火車或汽車行駛，約需廿五分鐘達到。

(二)水道交通，由魚珠商埠至廣州市中點水路約長三十華里

半如用摩托電船約需一小時達到如將來珠江前航線濬深則運輸更便運費更廉。

工程費之預算

以上所列各數目，均係大約根據日前各種測量及關於濬治工程之量水成績而定，築造港埠工程全部分為四期。

第一期展拓

(一)進口水道之改善工程，濬深零汀沙西線道至三十五英尺水度，第一段工程二·六〇九·〇六八井，每井約費二元，計銀五·二一八·一三六元。

(二)濬深港灣第一部分至三十五英尺水度為限。第一段工程一·一〇九·〇四一井，每井約費二元計銀二·二一八·〇八二元。

(三)建築堤岸，第一段工程二·三七五英尺，每英尺約費一百五十元。計銀三五六·二五〇元。

(四)建築第一二號水碼頭，擬用杉木築造露天碼頭，長七〇〇尺濶一五〇尺，每座約費五五〇·〇〇〇元，計銀一·一〇〇·〇〇〇元。

(五)建築第一二三號貨倉，每座長五七六尺濶九〇尺，每座

約費二五〇·〇〇〇元，計銀七五〇·〇〇〇元。

(六)購地預算，鐵路線，總車場辦事處，機器廠，電力廠，自來水廠，貨倉，露天貯貨場，職員同工人住室等約一千畝，每畝約費三百元，計銀三〇〇·〇〇〇元。

第一期統計銀九·九四二·四六八元，完成期為三年。

第二期展拓

(一)進口水道之改善工程，濬深零汀沙西線道至三十五英尺水度，第二段工程二·六〇九·〇六八井，每井約費二元，計銀五·二一八·一三六元。

(二)濬深港灣第二部份，至三十五英尺水度為限，第二段工程一·一〇九·〇四一井，每井約費二元，計銀二·二一八·〇八二元。

(三)建築堤岸，第二段工程二·三七五英尺，每英尺約費一百五十元，計銀三五六·二五〇元。

(四)建築第三四號木碼頭，每個約費五五〇·〇〇〇元，計銀一·一〇〇·〇〇〇元。

(五)建築第四五六號貨倉，每座約費二五〇·〇〇〇元，計銀七五〇·〇〇〇元。

(六) 建築總車站一座，計銀四〇〇・〇〇〇元。

(七) 建築工人住室兼管理部辦事處，計銀二〇〇・〇〇〇元。

(八) 建築鐵路兼總車場，計銀二〇〇・〇〇〇元。

第二期統計銀一〇・四四二・四七八元，完成期為三年。

第三期展拓

(一) 濬深零汀沙西線道，至三十五英尺水度，第三段工程二・六〇九・〇六八井，每井約費二元，計銀五・一二八・一三六元。

(二) 濬深港灣第三部份，至三十五英尺水度為限。第三段工程一・一〇九・〇四一井，每井約費二元，計銀二・一二八・〇八二元。

(三) 建築堤岸，第三段工程二・三七五英尺，每英尺約費一百五十元，計銀三五六・二五〇元。

(四) 建築第五六號木碼頭，每個約費五五〇・〇〇〇元，計銀一・一〇〇・〇〇〇元。

(五) 建築第七八號貨倉，每座約費二五〇・〇〇〇元，計銀

五〇〇・〇〇〇元。

(六) 建築第一二號貨棧，每間約費一五〇・〇〇〇元。計銀三〇〇・〇〇〇元。

(七) 建築自來水廠，計銀約四〇〇・〇〇〇元。

第三期統計銀一〇・〇九二・五六八元，完成期為二年。

第四期展拓

(一) 進口水道工程，濬深零汀沙西線道兼第二沙，第四段工程二・六〇九・〇六八井，每井約費二元，計銀約五・一二八・一三六元。

(二) 濬深港灣第四部份，至三十五英尺水度為限。第四段工程一・一〇九・〇四一井，每井約費二元，計銀約二・一二八・〇八二元。

(三) 建築堤岸，第四段工程二・三七五英尺，每尺約費一百五十元，計銀約三五六・二五〇元。

(四) 建築第七八九號木碼頭，每個約費五五〇・〇〇〇元，計銀約一・六五〇・〇〇〇元。

(五) 建築第三四號貨棧，每間約費一五〇・〇〇〇元，計銀

約三〇〇・〇〇〇元。

(六) 建築電力廠，計銀約五〇〇・〇〇〇元。

(七) 建築軌道機車房水櫃上煤台等，計銀約五〇〇・〇〇〇元。

(八) 軌路及築路鋪路，計銀約五〇〇・〇〇〇元。

第四期統計，銀一・二四二・四六八元，完成期爲三年。

計開

第一期展拓需費，統計銀九・九四二・四六八元。

第二期展拓需費，統計銀一〇・四四二・四七八元。

第三期展拓需費，統計銀一〇・〇九二・五六八元。

第四期展拓需費，統計銀一・二四二・四六八元。

合共總需費計銀四一・七一九・九八二元。

廣東之二等港——汕頭

汕頭在韓江口廣東省極東之處。以移民海外之關係。汕頭與廈門極相類似。以其亦供大量之移民於東南亞細亞及馬來群島也。故其與南洋來往船客之頻繁。亦不亞廈門以海港論。汕頭大不如廈門。以其入口通路之淺也。然以內地水運論。則汕頭爲較勝以用淺水船則韓江可航行能數百英里也。圍汕頭之地。農產極盛。在南方海岸能追隨廣州河議能。獨此地耳。韓江上一段煤鐵礦極富。汕頭通海之路。只須少加範圍浚深之功。易成爲一地方良港也。

廣州黃埔外港初步計劃

柯維廉編

民國十四年間，前廣東治河處曾令飭著者擬具建築廣州商務深水外港計劃，著者當時為短時間所限，故祇能根據辦理其他河道工作之調查及觀察所得資料，編成初步計劃，此項計劃，業於民國十五年元月間，呈繳廣州當局，惟計劃內關於棧橋及碼頭之規劃，現已再加更改，茲將該計劃敘述於下：

港口之位置

凡一港之位置，必須與港後大陸可以保持良好而不間斷之水陸交通，又港中船舶，無論靠近隄邊或在港中停船位均可賴港中形勢以抵禦風浪，至於港中停船位闊深度度，均須充足，使船舶航行出入，並無困難，籌設新港時，對於將來如何擴充，亦當統籌兼顧，如籌設港口能與商業中心愈近，則利益愈多，惟事實上多難如願，因商業中心地方，多非與海岸密邇也。

在珠江內可以建築廣州外港之良好地點亦有數處，從前

嘗有建議在長洲島以南水道之南岸以闢廣州外港，而利用鐵路與廣州連絡者，此項計劃，誠為偉大，為益亦多，廣州因此可得偉大港口，且將來可以擴充之處，亦屬無限，惟斯地距廣州殊遠，勢必加築鐵路橋樑，需費必鉅，故該計劃所擬之位置，較諸在黃埔碇泊處附近之位置，反覺減色也。

按廣州現時發展趨勢，廣州市區將必向東邊推進，市區之伸展，似將隨前航線及廣九鐵路方面，故廣州外港之天然位置，應在前航線方面之一地點也，外港之建築，本可在前航線北岸負村及程界兩村之前方，其地距廣州祇十基羅米達，（十七又小數四華里）惟此地各項情形，雖合建港之用，但水深不足，須加以巨大之濬深工程耳，就維廉幾經考慮所得，如位置將來外港于黃埔碇泊處附近，需費固較少而亦較切實際也。獨是此處與廣州之距離，較諸上述之處，為稍遠而已。照整理前航線水道計劃，原擬堵塞介乎北帝沙與大陸間之水道，以期集中水流於道一條，此處水道之堵塞，無論

實行築港與否，均應舉辦，現在所擬連絡北帝沙狗仔沙兩及與大陸方面之堤壩，不但與整理河道計劃無損，且北帝沙島狗仔沙因有此堤壩而變為土股，且有綿長之臨水岸線，適于設置貨倉及工廠也，此外如在此處建港，與從前所擬之整理前航線應辦工程亦相吻合。

將來外港範圍，既包有北帝沙及狗仔兩島在內，則有臨水岸線之地段極為充分，堪供設立自由商埠（見下文）之需，又所擬外港地點，係與昔年黃埔繁盛之區貼近，所有舊日遺留之船塢及修船機廠等，均可修復備用也。貼近黃埔島岸線，水度頗深，最合建設船塢及修船機廠之用，而船塢及修船機廠，皆為近世港口不可或缺之設備，即在將來亦應使此島常為修造船隻之中心也。現擬建築棧橋之地點，原係淤積淺沙一大段，淺沙上面之平均水深，祇為一又小數二米達至三米達（四至十英尺），至所擬棧橋之地段，與現時港中碇泊船舶之部，並無妨碍也。

黃埔碇泊處

查黃埔前面，在北帝沙及狗仔沙對開之處，及兩沙當中，有一地點尚合于建築廣州外港，該處形成一深水灣，水深

之度，由八又小數二米達（廿七英尺）至十五米達，（五十英尺）。長度為三又小數二基羅米達（二英里），合計面積七十萬平方米達（一百九十英畝），其最深之處，係在黃埔軍棧前面，該深水灣將成為良好輪船碇泊處，加以該灣具有抵禦颶風之優良形勢，且河底地質，適于寄碇，尤為優勝也。如環繞該灣建築棧橋，自可做成良港矣。

昔日海舶因吃水過深，不能駛進廣州者，多以此處為碇泊處所，不過自香港開埠以後，此等海舶多改在香港卸貨，或將貨轉裝可以航行珠江上游之較小船隻耳。當黃埔昔年暢旺之時，長洲島上，附有一切脩船設備，以供船隻需要，如早塢及修船工場，均粲然大備，殆海舶少到之後，此等設備，亦嘗供中國海軍之用，至近年則已廢置矣。

黃埔碇泊處進口水道

上述之深水灣，其深度總足容最大之船舶，然不幸為攔於江中之淺沙灘數處所阻隔，航行遂受限制，致不能與深海暢通，水淺沙中之最大者，厥為由虎門以下伸至珠江出口灣之大淺沙，該淺沙係位于三板洲與伶仃島之間，約長約十九基羅米達，（十又小數五海里）在平常盛潮低水期中，該淺

沙水深由六又小數一米達，(二十英尺)至七又小數六米達，(廿五英尺)不等，如欲濬深該處淺沙，使其深度為九米達，(三十英尺)則應行濬深之部份，計長二十二基羅米達，(十三海里)濬深之後，更須用鉅款建築疏濬牆壩，以保持經已濬深之水道，使其不再積淤，合計濬深工程及保持水道再不積淤工程，兩項，其工費須達數千萬元之鉅，現在實談不到，故照現在情形而論，在平常盛潮低水期內，水深六又小數一米達(二十英尺)之度，實為將來新築商港所容船隻吃水量之標準，如置該處大淺沙仍舊不動，則黃埔碇泊處進口水道，除再有淺沙一度外，全屬進口水道水深二十尺或再更深，所謂再有淺沙一度，係指蓮花山附近之攔江沙而言，其深度在平常盛潮低水期內祇得五又小數一八米達(十七英尺)在下述計劃內，擬將該蓮花山附近淺沙濬深，使其深度在平常盛潮低水期內為六又小數一米達，(二十英尺)因而備有由大海至黃埔碇泊處最小額水深之度。

茲為便于比較起見，將遠東港口數處之進口水道深度列表如下：

第一表

港名	港口進度 或航行 內可航 港路(平 (平常盛 潮)	進度 水深 期 計	出口吃 水 最 低 潮 高 水 期 計	船舶載 重 深 度 計
曼谷(沙)	英 4 尺 至 6	6	英 11 尺 至 15	15
谷西塢 (曼谷沙外)	船舶載重至吃水任何深度			
西貢	2 3		25 ½	
海防	15 ¾		2 4	
鴻基	1 2		2 0	
廣州	7 ¾(大尾閘) 7 至 8(大石閘)		1 4	
汕頭	1 6		1 8	
廈門	船舶載重至吃水任何深度			
福州	8 至 9		24 ½	
上海	2 5		2 8	

潮流

關於黃埔地方之潮流，已從該處海關分卡所登記之紀錄加以研究，下文所載之數目，係根據陸年不斷之期間內觀測所得而編造者也。至于珠江河口虎門地方之潮流祇得一年之觀測結果，網虎門地方水度之漲落，祇曾於一年期間以內用

自動量潮尺觀測紀錄耳，下表所載之英尺數目，係依照黃埔海關分卡所設水度尺之零度起算，至于虎門之數目，其零度係等於觀測期內所見之最低水度，若米達高度則根據治河測量之水平初線起算也。

第二表

水 潮	虎 門		黃 埔	
	英 尺	米達高度	英 尺	米達高度
觀測所得最高水度	---	---	13.15	107.30
平常盛潮高水度	10.99	106.30	9.13	105.96
平常低潮高水度	7.71	105.30	6.02	105.02
低潮最低高水度	7.12	105.12	4.20	104.46
中 等 水 度	5.54	104.64	5.37	104.82
平常低潮低水度	3.02	103.87	5.35	104.81
平常盛潮低水度	1.08	103.28	0.95	103.47
觀測所得最低水度	0	102.95	-0.60	103.00

船舶吃水量

假定由大海以至黃埔之通航水道，係保持有平常盛潮低水期內六又小數一米達(二十英尺)之深度，則各項船舶如其吃水量係為下表所列者，可候潮漲之際，依時駛進新港也。

船舶吃水量		每年可駛入黃埔若干日	在虎門潮水高漲度數
米達	英尺		
7.0	23	365	英尺 5
7.3	24	325	6
7.6	25	200	7
7.7	25½	170	7½

若遇特別合宜潮漲時，船舶之有吃水量深至八又小數四米達(二十七又小數六英尺)者，亦間可乘時由領港人駛進黃埔，然此項吃量亦為該水道所能容納之最高額吃水量矣。

船舶吃水量與噸數無一定之關係，已為世所公認，故祇就每船之吃水量以求該船之噸數，尙屬無法，美國航務當局曾就航行通用船舶研究，求得各項吃水量如下：

第 四 表

噸		數		平均吃水量
淨噸(參看附註)		總噸(參看附註)		(英尺)
10.000	或至以上	15.000	或至以上	34.1
9.333	10.000	14.000	14.999	30.8
8.666	9.333	13.000	13.999	31.6
8.000	8.666	12.000	12.999	29.7
7.333	8.000	11.000	11.999	29.4
6.666	7.333	10.000	10.99	29.3
6.000	6.666	9.000	9.999	29.2
5.333	6.000	8.000	8.999	28.5
4.666	5.333	7.000	7.999	27.5
4.000	4.666	6.000	6.999	27.0
3.300	4.000	5.000	5.999	25.4
2.666	3.333	4.000	4.999	24.3
2.000	2.666	3.000	3.999	22.6
1.333	2.000	2.000	2.999	20.1
666	133.3	1.000	1.999	17.2

附 注

「總噸數」即船艙立體容積，減去船員住所之立體容積後，所餘之立體容積也。「淨噸數」係納稅之噸數，亦稱「注冊噸數」，即船艙立體容積，減去船員住所及該船推進機器

立體容積，所餘之立體容積也。每船可載貨物之量，即所謂該船之噸位，較諸該船之註冊噸數超過甚多，就煤一項而言，計運用汽力之船，按註冊噸數，每百噸可載煤之平均重量如下：

木質船 一百八十二噸

鐵質船 一百九十七噸

鋼質船 二百一十六噸

由上表可見船舶之總噸數達五千噸者，濬深運花山附近淺沙以後，亦可望其駛抵黃埔，查一九一八年至一九一九年萊德氏船務錄所登記之汽船一萬四千五百一十三艘，其中百份之八十一又小數四五，其吃水量為七又小數六米達（二十五英尺）或以下者，又查一九一三年至一九二一年經過蘇彝士運河之船為三萬零九百三十九艘，其中吃水量為八又小數二米達（二十七英尺）或以上者，不過為全數中百份之三又小數三而已，故普通吃水量，可設為七，又小數六米達（二十五英尺）以下，或近于六又小數四米達（二十一英尺）之譜，計一九一八年間，美國航行之船，為六千二百四十一艘，其中四千八百一十六艘或全數百份之七十七，其吃水量為七又小數四米達（二十四又小數三英尺）或以下，每艘總噸數由五百噸至五千噸不等，又一九一九年七月至十二月，經過巴拿馬運河之商船，為一千一百五十二艘，其平均在鹹水之吃水量為六又小數四米達（二十一英尺）。

按以上各數目而論，如建築黃埔港使其能容吃水七又小數七米達（二十五又小數二五英尺）之船隻，則世界所用商船，似有多數可以滿載駛進黃埔也。

以上所述之數目，雖非最近數目，對於載貨船舶之普通吃水量，亦可畧知大概，至于近年數目，則著者現尙缺之。

棧橋邊深度

黃埔碇泊處之深度，達十五米達（五十英尺）足容最大海洋船舶一節，經于前文言及，惟上文所載數目，亦嘗言及黃埔碇泊處進口水道之極限深度，因是黃埔之良好港中停船位，為進口水道深度所限制而不能盡量利用，故欲發展黃埔，使駕乎二等港口之上，則雖多年之後，亦不能將所得抵所費，殊非經濟辦法也，惟黃埔如成為二等港口，對於廣州商業關係至為鉅大，蓋不祇全省貨物之交易或分配，得利用此港而倍加迅速，且此港因有良好水陸交通聯絡，亦必成為南中國之重要工業製造中心也。

港內隄邊深度，當然須與駛進該港船舶之吃水深度適合，據上文第三表所載，凡駛進黃埔之船舶，以吃水量柒又小數七米達（二十五又小數二五英尺）為平常最高吃水限度，如

欲使深度更深，祇對於建築隄岸及挖深工程費用增加不應費而費之支出而已，至于吃水量逾于式拾伍又小數二五英尺之船舶，間或駛進港中泊船位者，必須先事將所載貨物卸落駁船，減輕吃水量數尺，然後再駛泊隄邊，如欲使該港能容納船舶之有吃水量七又小數七米達（式拾伍又小數二五英尺）則隄邊深度在平常盛潮低水期須爲捌又小數二米達（式拾陸又小數九英尺），預留船脊骨以下深度小數伍米達（一又小數六四英尺。）

至於輸運貨物來往于該港與各內地市鎮間之本地貨艇內河輪船帆船駁船等等所需要之提邊深度，現擬定爲在平常盛潮低水期內三米達（九又小數八英尺）。

該港上端之隄邊深度，現擬爲四又小數二米達（一十三又小數八英尺）。

棧橋之位置及其設備

棧橋之位置，經在所附平面圖載明，各棧橋所以如此位置者，係使各棧橋間成爲灣形，灣中水流較緩，且在漲漲時灣中又免受河中急流影响也。第四號棧橋及第六號橫沿隄邊碼頭雖較當水流之衝，但擬駛泊，兩處之船舶，可逆流直駛

，而順泊岸邊，既毋庸轉橫，尙無若何困難以泊岸也，至介於北帝沙與狗仔沙及大陸中間之水道，擬築隄壩壹度，以堵塞之，隄身留出橋孔兩度，就事實上而言，所擬之商港大體上係位置於北帝沙狗仔兩島之間，兩島間之港灣，除上端處祇濬深至四又小數二米達（十三又小數八英尺）外，其餘全灣擬均濬深至八又小數二米達（廿六又小數九英尺）。

港灣入口處爲第二及第四號突出棧橋所構成，其一與狗仔沙相連，又其一則與北帝沙相連，狗仔沙向灣裏之一邊設有第一另橫沿岸邊碼頭，至于北帝沙兩邊之岸邊則設第五及第六號橫沿岸邊碼頭，此外並擬將該第五及第六號橫式碼頭後邊挖深之，使其亦成爲灣形以備淺水本地船隻停泊之用，由是每一橫式碼頭之一邊有足容海漢船隻之深度，又一邊有僅容本地船隻之深度，此種設置之理由，已于本報告書內另加說明，至於港灣之上端，另築小棧橋一度，其兩邊之深度，均爲四又小數式米達（十三又小數八英尺）。以爲內河輪船及較大之帆船灣泊之用，又在第二號棧橋對面之大陸，預留空地爲露天存貯場及煤棧之用，此處大陸岸邊之橫式碼頭有岸邊深度八又小數二米達（廿六又小數九英尺），在水沿岸

邊橫式碼頭及突出棧橋之上，均設有轉運廠，在第五及第六號碼頭，則更于轉運廠後便再建貨倉，第四號棧橋上之轉運廠爲三層，所有其他轉運廠則祇爲一層，至此項轉運廠應否一律建作兩層，以一層備出口貨，一層備入口貨，仍有討論餘地，關於此點，再行詳細研究黃埔築港問題時，自可研究以何式爲適合也，至于貨倉則擬爲三層式，每一轉運廠及貨倉，均設足數之活動起重機，第五號碼頭之尾端，則更設起卸重貨之大力起重機。

在狗仔沙島上與第二號棧橋對面之地點，擬建發電廠及各箇棧橋及碼頭之上均建有管理辦事處房屋。

又在第一號碼頭之上端建停站樓房一所，以便本地來往旅客，各轉運廠及貨倉兩旁，均敷設鐵路軌道，兩條或三條並列，聯接大陸方面之火車站，再將該火車停車場聯接于已成之鐵路。

起卸貨物

出入口貨物之數量，如尙在適當限度以內，可在同一轉運廠起卸，將來轉運之貨物漸多，則此種辦法未免易致凌亂，且足令貨物往來船舶或火車間之速率，因而遲緩也，屆時

自應分廠辦理，務使入口貨物在專廠起卸，而出口貨物則在另備專廠運落也，屆時起卸貨物之途徑，將如下列：

出口貨集中第一號碼頭。

入口貨集中第二號碼頭。

貨物之在沿中國海岸轉運者，集中第四號棧橋，貨物之入倉存貯者，集中第五六兩號碼頭。

茲將起卸入口貨物程序舉例如下：

凡海輪入口，可泊于第二號棧橋，將貨物直接卸於轉運廠或由船邊卸于別船，既經查驗及區分之後，再直接遞送至泊在轉運廠別一邊之各船隻或駁船，或遞送至貨車及汽車，續行運往目的地，但有須注意者，運入黃埔港口之貨物，其中不少係轉運往廣州三角洲內或水江上游一帶城市村落者，職此之故，曾擬在另備深灣設立停泊地方，以備本地船隻停泊之用，若出口貨物，其程序則適相反。

外洋運來之貨物，如在黃埔起卸後，尙須再行運往沿海各埠者，應在第四號棧橋辦理，此等貨物，不論久暫，可以存貯于轉運及存貯聯合倉內，再候沿海輪船運往別處，反之，凡貨物由沿海各埠運來黃埔轉往外洋者，亦係先集中同一

棧橋。

第五六兩號碼頭之用處，當在下文「自由商埠」一節內詳言之。

港口與港後陸地交通

如上所言，陸地交通，係利用鐵路及摩托車路，所有支路軌分佈於各廠者，均聯合集中於大陸上之一停車場內，再在該停車場內裝配列車，以備運貨前往內地，至于由內地載來轉往外洋或運來存貯之貨物，先在該停車場內將車卡依貨物類別分開，再照貨物目的地將某項車卡分配于某廠。

沿棧橋之路軌，均應藏入地內，與地面平過，以便汽車及各種車輛可以在各廠兩旁自由行駛，為利便第一二兩號棧橋出入起見，擬築一附有橋樑一度之馬路，使狗仔沙與大陸直接相聯，此路築成之後，更可減免幹道及在港灣上游各橋之擠擁矣，又第二號棧橋上之軌路，或亦宜將其引長，使其經過此處橋樑，但此事當俟詳細研究交通問題時，再加考慮。

火車停車場，須與鐵路聯絡，或就最短途程築一路線，在最近之點接于廣九鐵路，或另築一線至東山地方以東現有

之大車廠附近，再用橋樑越過廣九鐵路交點，而接于廣州市以北之粵漢鐵路，如另築一線以接粵漢鐵路，則黃埔港將來與粵漢鐵路直接，成為聯絡廣州及北省之中部幹線之終點。

擬築新港與廣州市大沙頭火車站之距離，照直接鐵路線計為十五基羅米達（廿六華里）。照摩托車路計亦約相同，至於該港與廣州市海珠之水程距離則為十七基羅米達（廿九又小數五華里）。將來整理珠江前航線之後，（如致使廣州為南中國之商務中心，則珠江前航線不能不加整理，（則潮流來往，較之現在倍為勻暢，屆時廣州與新港間可藉是以有價廉而利便之運輸途徑也。

自由商埠

查自由商埠之功用，係予商人以機會，使得存貯各項貨物，不論時期長短，無須繳納關稅，惟于運離該埠時，方行繳納關稅，依此辦法，故商人得免稅運貨入口，存貯于貨倉之內，以期待價而沽也，又在自由商埠之境界內，可將生貨製成熟貨，商人既可以免稅貯貨，徐待沽出，或製為熟貨，由是從事大規模之買賣者，遂較自由。

凡自由商埠，必須與隣近城市隔斷，并須加意防範，以

免貨物走私，故自由商埠，幾可稱為自成一國，所有貨物，非經查驗完畢，清繳關稅，不能踰界出口者也。

在本計劃內，第五及第六號碼頭與其轉運廠及貨物倉，均可利用為自由商埠，又北帝沙所餘之地段，則最合用為工業區域，除所擬築碼頭之海岸不計外，該島尚有臨水岸線長逾三千八百米達（一二，四一四英尺。）對於用為工業區域，至為利便，因鐵路摩托車路之外，更有良好水上交通也。至于自由商埠如何設備擴充，仍當與黃埔港口計劃一併詳慎研究也。

碇泊位長度及轉運廠貨倉容積

本計劃全部完成時，黃埔港口具有下列泊船岸線。

岸邊水深八又小數二米達（即二十七英尺）之碼頭棧橋

第一號碼頭岸線長九四五米達（三，一〇〇英尺）

第二號棧橋岸線長九二〇米達（三，〇一八英尺）

第四號棧橋岸線長一，四〇〇米達（四，五九二英尺）

第五號碼頭岸線長一，二〇〇米達（三，九三六英尺）

第六號碼頭岸線長八七〇米達（二，八五四英尺）

露天存貯塲岸線長九三〇米達（三，〇五〇英尺）

共長六，二六五米達（二〇，五五〇英尺）

岸邊水深三米達（九又小數八英尺）之碼頭棧橋岸線

第一號碼頭岸線長七八〇米達（二，五五八英尺）

第二號棧橋岸線長九〇〇米達（二，九五二英尺）

第五號碼頭岸線長八四〇米達（二，七五五英尺）

第六號碼頭岸線長八五〇米達（二，七八八英尺）

共長三，三七〇米達（一一〇五三英尺）

岸邊水深四又小數五米達（十三又小數八英尺）之碼頭棧

橋岸線

第三號棧橋岸線長八八〇米達（二，八八六英尺）

轉運廠及貨倉之容積

在第一號碼頭及第二號棧橋各有一層之轉運廠，每廠面

積為長一百五十濶三十五米達（長四百九十二濶一百一十五

英尺）。在第四號棧橋有三層之轉運存貯聯合廠，每廠面積

為長一百三十濶四十五米達（長四百二十六濶一百四十八英

尺）。在第五及第六號碼頭之轉運廠，每廠面積為長一百五

十濶三十米達（長四百九十二濶九十八英尺）。在此項轉運廠

後面之貨倉，每倉面積為長一百五十濶三十一又小數一米達

(長四百九十二濶一百零二英)○黃埔港用作普通商務之部份，合計各轉運廠及第四號棧橋之貨倉(該區內祇第四號棧橋有在轉運廠頂附設貨倉，其他無貨倉祇有轉運廠)，共有樓面面積如下：

第一號碼頭樓面面積(樓柱所佔面積在內)二一，〇〇〇

平方米達(二二六，〇四四平方英尺)

第二號棧橋樓面面積(樓柱所佔面積在內)二一，〇〇〇

平方米達(二二六，〇四四平方英尺)

第三號棧橋樓面面積(樓柱所佔面積在內)二，五〇〇平

方米達(二二六，九一〇平方英尺)

第四號棧橋樓面面積(樓柱所佔面積在內)四三，七五〇

平方米達(四七〇，九二五平方英尺)

總共樓面面積(樓柱所佔面積在內)八八，二五〇平

方米達(九四九，九二三平方英尺)

擬設之自由商埠具有下列樓面面積：

轉運廠 第五及第六兩號碼頭樓面面積(樓柱所佔面積

在內)三一，五〇〇平方米達(三三九，〇六六平方

英尺)

貨倉 第五及第六兩號碼頭樓面面積(樓柱所佔面積在內)八一，五〇〇平方米達(八七七，二六六平方英尺)

工費預算

關於建築黃埔外港，尙未詳細測量，故現擬之工費預算，祇可作為試擬，然亦足見該項工程之浩大也，計劃內之建築工程，可以分期舉辦，先從第二號棧橋着手興築，計第一期工程并包括發濬蓮花山附近之攔江沙，及濬深碇泊處之深灣，并建築第一號碼頭第二號棧橋及露天存貯場與夫連絡狗仔沙及大陸之設備兩度，此項工程，約需港銀一千二百九十萬元，其餘港內各項工程，可隨商務之發展，依次完成，計又約需港銀一千七百萬。

依本計劃所擬，建築黃埔外港之總共工費，照大數計共需港銀二千九百九十萬元，至于應行收用地段之價值尙不在內，如該港之進口水道，將來再行濬深，使其深度為現時所擬之平常盛潮低水期內為陸又小數一米達(二十英尺)之深度以上者，則露天存貯場以東之大陸，即洪聖沙龍船沙大吉沙等四沙對面，尙有附連充足岸邊深度之地段，可以建碼頭或

棧橋也。現因未有詳細測量，著者祇係根據英國海軍圖本省陸軍圖測量局地圖及改良前航線測量所得資料，編成此類計劃，故此項計劃，祇係試擬，其目的不過對於築港問題，述

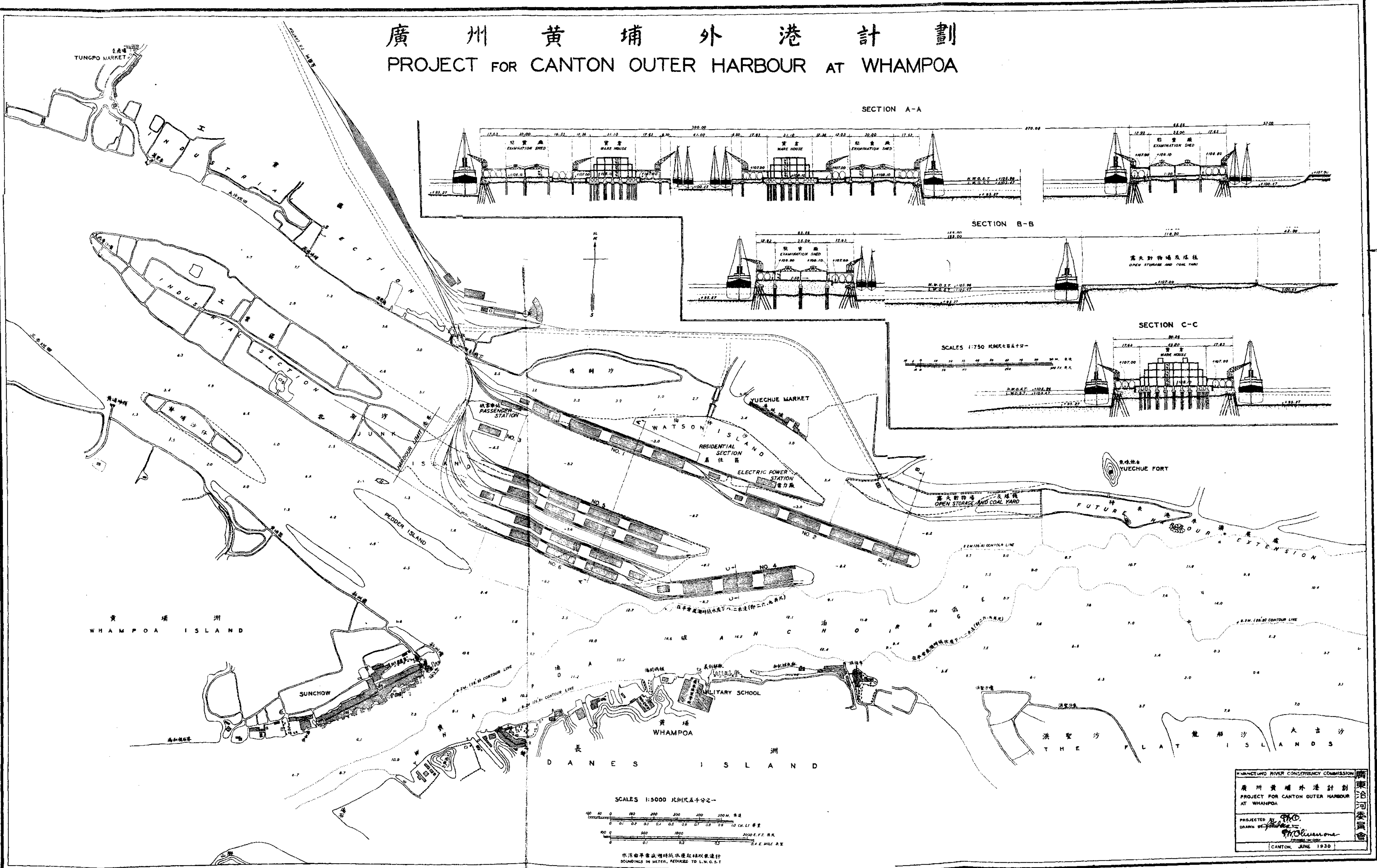
其梗概，表示解決方法之一種，在未決定最後解決方法以前，須舉辦詳細測勘，及對於與築港計劃有關之各項情形審慎研究也。

廣東之二等港——欽州

欽州位於東京灣之頂。中國海岸之最南端。此城在廣州卽南方大港之西四百英里。凡在欽州以西之地。將擇此港以出於海。則比徑廣州可減四百英里。通常皆知海運比之鐵道運價廉廿倍。然則節省四百英里者。在四川貴州雲南及廣西之一部言之。其經濟上受益爲不小矣。雖其劣亦有南寧以爲內河商埠。之欽州更近腹地。然不能有海港之用。所以直接輸出入貿易。仍以欽州爲最省儉之積載地也。

廣州黃埔外港計劃

PROJECT FOR CANTON OUTER HARBOUR AT WHAMPOA



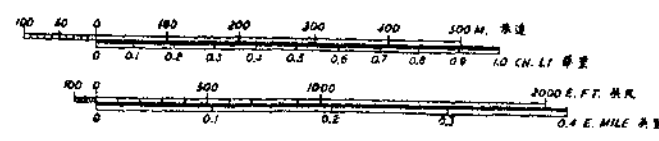
SECTION A-A

SECTION B-B

SECTION C-C

SCALES 1:750 比例尺五千分之一

SCALES 1:5000 比例尺五千分之一



水深由平均低潮時低水度起算以米連計
SOUNDINGS IN METERS, MEASURED TO L.W.O.S.T.

HUANANRIVER CONSERVANCY COMMISSION
 廣州黃埔外港計劃
 PROJECT FOR CANTON OUTER HARBOUR
 AT WHAMPOA
 PROJECTED BY
 DRAWN BY
 M. Oliverone
 CANTON, JUNE 1930

研究商埠的需要條件

俊思編述

一 商埠的意義

什麼叫做商埠呢？就狹義講，就是一般商人貿易的市場，就廣義講，就要有一切大宗的貨物交易，工藝製造，金融流通，無不以這市場為活動的中心，不但與國民經濟發生影響，而且對於國際經濟，更有很密切的關係，這就叫做商埠。但在中國的商埠，有自行開放者，有被他國強迫開放者，均與外商互市；若其他實業未能發達的地方，任四方商賈按時聚會交易貨物的市場，自然不能叫做商埠。

二 商埠的功用

據上述商埠的意義，當然為實業及經濟的重心，然亦為各種學術技藝美術教育的策源地；如倫敦紐約芝加哥柏林東京上海等處，其一般國民所有思想習尚的變遷和進步，每每為其他各處國民所有思想習尚的原動力；可知其發出的力量雖少，而影響所及的力量甚大。

又商埠的能力，可促進內地實業的發展。什麼叫做內地呢？就是與商埠交通最密切的地方；因為內地的物產剩餘，

每仗商埠消流；而商埠的貨物，亦每供給內地生產；但影響於內地的勢力範圍，每視牠的地勢和交通，以為標準；如天津的勢力及於華北數省，張家口的勢力及于蒙古寧夏察綏等處，上海的海勢力可支配長江數省，廣州勢力，可支配桂滇黔及湘贛的南部。

若論商埠的出入口貨物，每與內地農工生產有關，內地原料生產多的，那商埠活動的事業恆簡，內地工業品生產多的，那商埠活動的事業恆繁，這又因內地生產，直接影響商埠的繁榮了。

三 商埠的地理

商埠的地理要素有二：（一）須位於內地物產總匯的地方，以便物產消流；（二）須位於無山川阻隔地方，以便水陸運輸，這為最普通的要素。但就形勢論，更應分述他的位置于后

（甲）川谷聚會的地方，如美國的碧茲堡 Pittsburg 就是（乙）道路交叉的地方；如中國的北平，鄭州，美國的印

典那波里，*Underarouis* 均是鐵路集中點。

(丙)谷口 山國多重巒疊障，交通阻塞，每以谷口爲都市，以便出入，如維也納就是。

(丁)江河匯流的地方！如漢口，九江就是。

(戊)湖泊的首尾及其角灣與陸路銜接的地方：如芝加哥 *Chicago* 達路 *Buffalo* 是就

(己)海陸交通銜接的地方：此種商埠交通最廣，行程亦遠，而且輸運費廉，大抵所以商埠中，以此種爲最重要，世人又通稱爲海港，海港的類別，又分爲下列五種：

1. 沿海港 海岸線平直；無天然防避風濤的港灣，因爲交通的需要，而以人力築堤開埠的；如英的朶巴，*Tonbay* 法的波龍 *Bologne* 就是。

2. 灣頭港 海岸彎曲，而且水深，無須建築防波堤而船舶可安全寄碇的。此種最良的港灣，大抵三面有山環繞，一面通海，但沿岸地面，不免狹窄，須待發展餘地，貫通內地交通；如日本長崎，美國波斯頓，遼寧的葫蘆島就是。

3. 河口港 大抵在江河入口處設置，不特可以天然防波，而且深航內地，利便交通，但每有狹淺和積沙等弊。如中國的營口，天津，美國的紐約與利昂 *Neworleans* 就是。

4. 河灣港 既臨河口，復據海灣，大抵港鉅水深，內外交通均便，這爲最良的港灣，如美國的紐約，舊金山就是。

5. 海峽港 大抵海峽富大洋聯絡交通的衝要，關於船舶和貨物的集散，極爲相宜，所以有這等港的設置；如日本的門司，英屬的新加坡就是。

四 商埠的設施

商埠繁盛，半由于天然，亦半由于人功。在陸路的，須注意于市政和交通的設備；在沿海的，須於市政和交通之外，又有港灣的種種設備；茲撮要如下：

(甲)分區 劃市爲若干區：如工業區，商業區，居住區，行政機關，游藝會園區，運輸站場，均應井然有序，以便管理而維治安。這種分區，雖宜新闢商埠，但改良舊城市，亦應作這計劃。

(乙)街市和道路，須有合宜的修築。

(丙)運輸和交通：如火車，電車，汽車，馬車，人力車的交通組織和管理，均須設備。

(丁)衛生事項 凡公共飯食的檢查，食物市場的整理，傳染病的預防，廢物垃圾的處置，穢水的消毒，便溺所的設置和便溺的排除，均是衛生要政。

(戊)公用事項 凡電話，電燈，煤汽，自來水，和其他關係民生日用種種設備，皆應由市政機關辦理，或加以監督。

(己)碼頭 碼頭就是爲着船舶接近岸壁，以便連接起卸貨物的設備。在港水淺，或未有碼頭設備，大抵船舶入港，不能近岸，須用舢板或小艇送迎旅客或轉運貨物；但在現代設有新式的碼頭，不但能使船舶直接傍岸，而且於碼頭的旁邊，設有堆棧或貨倉，並裝設起卸機器和臨港的鐵道，以便運輸，都可省少費用和時間；如中國大連青島，德國漢堡勃萊門就是。甚至有于碼頭旁鑿深渠以停船舶，或乘潮漲落，築深渠和閘口以司開閉的，這種工程更鉅。

(庚)船澳 船澳就是船舶檢查和修理的設備。這種設備，因船舶大小而定；船身輕小的，可設法使至岸上檢查和修理，船身重大的，須就深渠檢查和修理，由是這種設備可分爲下列三種：

1. 滑澳 修築斜坡的鐵道，直達水中，于鐵道上設一滑盤，有齒輪，滑車，鐵繩等使這滑盤上下游動，修船時，放盤入水中，載船于盤上，再由鐵軌升盤登陸，以便修理。這類船澳，在普通可容由一千五百噸至五千噸的船，但這鐵繩有斷脫的危險。

2. 浮澳 以若干大箱，彼此互相聯絡，修船時，滿注水于箱內，使他沈沒，而船則駁至箱面，再將箱內的水，完全唧出，于是箱和船俱浮，便可修理。大抵在八千噸至一萬五千噸的船，皆用這種澳。

3. 抗澳 就是依岸掘坑，砌以洋灰，設閘以水的出入，閘開時，船舶隨水入坑，隨即閉閘再將坑內的水排出，使成乾渠，以便修理，至修理工竣，又開閘使船出外。查世界最大的抗澳爲南非洲的德板 Dierps 港，長一千一百六十呎，深四十一呎，上寬一百三

十八呎，下寬一百一十呎。

(辛) 碇泊所 海港的主要部分，就是碇泊所。大抵港灣真的，多是三面環山，一面通海；船舶碇泊其中，可以避風浪，保護安全。倘是無天然的碇泊所，就要築堤掩護。碇泊的水深，須合往來船舶的大小，普通深度以十公尺以上為佳。面積要適合于往來船舶的多寡，平均面積以一千公頃（每公頃一萬方尺）為佳。但在航運發展的地方，仍要更求寬展。至出入口的開度，普通要一百八十公尺至二百五十公尺，也要視船舶的大小和往來船舶的多寬而定。

五、商埠的管理

商埠的管理，就是由執行市政的機關負責，這種主管機關，大抵叫做市府，他的主管長官，大抵叫做市長。且設有所屬其他官吏，分別處理一切市政事務，務使安寧秩序，井然晏然，人民不但安居樂業，而且一切業務日見發展，這就是執行市政的功効。

在美國市府有三種組織法，（一）委員制，無立法司法兩部的組織，但以少數委員行使一切治權；（二）總理制由市民

選市政總理為執行的首領，仍設有委員會，委員只有立法權，委員會主席為名譽職，（三）市長制，以市議會為立法機關，市長由普選而出，為行政的領袖，採中央集權制的。

在德國市府，政權集中於市長，市長亦由民選，任期由六年至十二年；又設董事會執行一切事務，市議會執行一切立法，市長董事均由市議會選出，市議員為無給職，約六年改選一次，任市長董事，多取人才主義，所以行政成績頗優。

在中國市政管理，從前本甚複雜，現已頒布組織法，市制大別分為兩種，一由行政院直接管轄的，一由省府直接管轄的，暫所中央集權制，市長由政府委任，市府掌理市行政事務監督所屬機關及自治團體，設市長一人指揮監督所屬職員，市府以下，得酌設公安、社會、財務、工務、土地、教育、公用、港務、衛生、等局，但隨事務繁簡而定。又有市政會議、市參會議、區民大會、區公所，區民代表會，坊民大會，坊公所等組織，這組織雖具有地方自治的意思，但在現在各市，多未能實行民治；因為吾國商埠，多被帝國主義者壓迫開放，受種種不平等條約束縛而且時遭軍閥的蹂躪

，所以一切實業因之不能振興，民治無實現；這種結果，本不是商埠自身的過失，實由惡勢力所影響，如欲民治實現，還要我們國民黨去努力罷！

葫蘆島實施築港經過

葫蘆島築港開工禮，已於本年七月二日下午二時，在航警校舉行，張學良吳鐵城劉尚清等演說，張羣亦到，是日三時半吳在汕頭揭紀念碑幕，同時以電流轟燬高粱山之半，禮成，張學良檢海圻等五艦水兵，迄六時尙未離島，葫蘆島舉行開港開工典禮之後，國內外言論界對此開港問題，迭有論列，茲將該案原本調查紀述如下，以供留心時事者之參考，并喚起國人之注意。葫蘆在遼寧省錦縣之西南端，渤海灣之西北岸，距寧北鐵路東南七哩餘，處營口秦皇島之間，占經濟上軍事上之重要位置，清季徐世昌爲東三省總督時代，鑒于日本經營大連灣，蒸蒸日上，營口日益不振，乃謀於奉天省沿海關一不凍之港，光緒三十四年夏，聘英工程師體斯踏勘，結果以葫蘆島最爲適宜，當時計劃，爲清當局所採納，乃於宣統二年，工程開始，先敷設連山葫蘆島間七哩之鐵軌，着手防浪堤之建築，惟開工甫及一載，而革命軍起，兼之經費缺乏，工程遂告中止，民國成立後，畧施工事，但自民國二年至民國四年，路港事業，毫無進行，民國五年，通俗鐵路公司總辦陳應南，圖錦西煤之輸出，請願當局，爲築港之計劃，至民國八年，歐戰告終，英美資本家注意東亞問題，遂向我國當局建議，築造葫蘆島海港，及敷設錦愛鐵路，（即以葫蘆島爲起點）東省當局，遂有葫蘆島築港之計劃，歷年懸案，因之重提，同時北京交通部亦有此議，結果，由東省與交通部合辦，經費定爲一千萬元，交通部得英國諒解

，在京奉鐵路利益中，提出五百萬元，締結大綱五條，任周肇祥爲開埠督辦，後以戰事頻起，又復停頓，民國十一年奉直戰事起，交部與東省築港之約取消，遂由東省單獨經營，但終以經費困難而中輟，及至去年（十八年）秋，鐵道部長孫哲生氏巡視北寧平漢平綏等路時，道赴瀋陽，與東北當局張學良磋商，北寧鐵路歸部統一管理後，又以葫蘆島關港政策，載在總理實業計畫，關係北寧鐵路營業之發展，及東北對外交通，至爲緊要，乃商定由北寧路營業盈餘項下，按月保留五十萬元，爲經營葫蘆島工程專款之用，十九年一月，遂由北寧路局長高紀毅，與荷蘭治港公司駐華代表，在津簽訂建築葫蘆島海港合同，經費定爲六百四十萬美金，此項建築工程，大要如下：（一）破浪堤南段長四千一百英尺，西南段一千英尺，（二）港內靠船碼頭牆共長三千七百英尺，（三）工作碼頭長九百英尺，（四）導水堤在港內工作碼頭之北者長二千三百六十英尺，在半拉山西者長二千五百英尺，（五）港內水道一部份，挖深至零點下二十七英尺，一部份至零點下三十二英尺，港門水道挖深至零點下三十英尺，底闊六百五十英尺，長約一千五百英尺，至海底深至零點下三十英尺爲止。（六）大津與近海處及破浪堤與碼頭牆之間，填高至零點上二十二英尺。（七）半拉山與高糧頭築此二山鑿平至零點上二十二英尺爲止，各項工程，照合同所載，定在民國二十四年十月十五日前完工，同時在北寧路局下特設一港務處，專管該路附屬之葫蘆島營口等港務工程，由鐵道部委員林逸民爲處長，兼總工程師寧武爲副處長，內設事務工程兩課，及工程師數員，以專責成，此項工程已於今年五月間開始，並定於七月二日舉行開工典禮，鐵道部孫部長請吳鐵城氏代表參與典禮，於是多年之夙望，又復見夫實施矣，夫東三省久在日俄掌握之中，近年來自造之鐵路，如瀋海吉海齊克大通洮索各路，以及東北唯一幹線之北寧路，盡爲中東滿鐵路之培養線，尤以滿鐵受俄鐵路利益爲大，將來葫蘆島告成之後，則向之依賴於人者，今後可自有其海港，吞納其貨物，關於東北交通之繁榮，及國計民生，誠有重大之關係也。

從前籌備開闢黃埔商埠之經過

本篇乃就從前黃埔商埠公司文卷蒐集而成但所接收文卷不甚完全或有遺漏錯誤之處尙祈 指正 編者識

一 建設之緣起

廣州地位，可聯絡世界上實業交通之發展，不特爲中國南部商業之中心，實爲太平洋岸最大之都市，亦爲亞洲商業之中心也。但自香港被奪于英帝國主義之後，廣州商業，遂日就墜落；蓋香港位置，適當貫通南方數省的珠江之口，在形勢上已成南中國之天然門戶，凡出入口貨物，無不經過其地，因是南中國之經濟命脈，已隱歸英帝國主義操諸掌握。我國人際茲嚴重壓迫之下，欲求妥善挽救之方，除非恢復從前輪橋廣集于黃埔港，萬難從帝國主義者手中謀解脫，而使廣州經濟獨立，交通自由。換言之，即除非開闢黃埔港萬難恢復廣州昔日繁榮之地位，而使南中國工商業盡量發展，民生問題可望解決。所以 總理建國方略實業第三計劃中，規定「建設南方大港」——「改良廣州爲世界大港」實欲爲吾國的實業增

加生產，發展經濟，且使國力增進，而避免帝國主義者的覬覦，打倒帝國主義者的侵畧；因爲黃埔位在珠江口內，亦具天然良港的形勢，港灣曲折，河廣水深，若闢爲商港，則外洋最大之輪船，不能直達于廣州者，皆可直達黃埔，而昔日貨物之必須經過香港者，亦可直接運至內地，當然不讓香港獨誇繁榮也。只以吾粵從前在軍閥擾攘時代，未能實施其大計，至民十五年本黨革命軍統一全粵，又適有香港工商大罷工之舉，粵中各界團體，乃大覺悟，盛倡黃埔開港，不遺餘力，且一般民衆，亦已深明開港之意義及其利害，對於個人與國家，均視爲絕端重要；于是首成黃埔商埠促進會，繼成黃埔開港計劃委員會，至黃埔商埠公司產生，一切實際港務，更得負有專責積極進行矣。

二 機關之更迭及其成績

中華各界開闢黃埔商埠促進會 于民國十四年十一月間，由

農工商學黨及自由職業各團體組織而成。會址設在廣州市一德路廣仁善堂；其鼓吹開埠之需要，及研究開埠之方法，不遺餘力，至十七年一月該會始行結束。

黃埔開港計劃委員會 于民國十五年二月，由政府委任孫科伍朝樞陳公博宋子文等為委員，組成後，設立計劃工程處，關於計劃工程事宜，均積極進行，以測繪為頗有成績，至其會議之重要決議案：

一，決於最短期間，籌劃開始建築黃埔商港之一部分堤岸工程。

二，請財政部於三個月內籌撥五十萬元，以便從速開工，並於兩年內分期籌足六百七十六萬元以完成第一期築港計劃。

三，決定黃埔為自由港。

四，將治河處總工程師柯維廉所擬黃埔築港計劃草案，呈請國民政府及政治分會核奪，並聘柯維廉為黃埔開港計劃工程顧問。

五，設立計劃工程處，函請財政部每月撥三千五百元為工

程處經費。

六，籌款開埠辦法，由政府與人民合組黃埔商埠有限公司，由建設市政財政實業農工五廳及促進會各派一人，担任起草章程，隨由各廳及促進會派出委員會議擬定公司章程，經政治委員會修正，呈奉國府公佈。該公司資本總額，定為廣州通用毫銀二千萬元，由政府籌撥一千萬元，人民集股一千萬元。

該會至黃埔商埠股份有限公司成立後，始行結束。

黃埔商埠股份有限公司執行委員會 于民國十五年六月成立，推定鄧澤如為本會主席，孫科陳公博蘇兆徵為工程組委員，張靜江馬百年馮敬為募股組委員，宋子文林麗生李祿超為經濟組委員，周佩箴陳信明許堅心為總務組委員，并擬定執委會章程，及各組辦事細則，依照處理公司各事務。該公司事務所係租賃長堤大馬路八十三號照霞樓全座，每月由財部撥款一萬元為經費。至十六年鄧澤如主席及各組主任相繼離粵，主持乏人，乃于九月間由在粵委員提出討論，以事宜指定相當人員專責辦理；經先後呈奉政治分會暨國府核准，以委員制不宜，乃特任鄧澤如為督辦。殊鄧辭

不就，改任李祿超承乏，兼管各組事務。其後李督辦又辭退，復改爲專員。十八年二月政治分會議決將專員裁撤，着由廣東建設廳接管。迨廣東治河委員會成立，以組織條例關於開港闢埠事宜爲本會職責，至十月一日乃函廣東省府轉飭建廳將所有黃埔開埠全案移交接收，繼續辦理。

三 計劃及埠址之商榷

民國十四年，國人倡議建築黃埔港，廣東建設廳曾令飭前治河處洋工程師柯維廉，於最短期間，擬具詳細計劃；柯工程師即根據從前各項測量及察勘所得，作成建築黃埔外港初步計劃。其後黃埔開港計劃委員會與黃埔商埠公司，相繼實施測量，造成各項計劃，以地域論，彙計共有六種：

- 一，柯維廉的黃埔（北帝沙狗仔沙）外港初步計劃
- 二，雷官錡的黃埔（新洲）商埠計劃
- 三，彭回的沙路商埠計劃
- 四，彭回的虎門大虎商埠計劃
- 五，彭回的魚珠商埠計劃
- 六，雷官錡的黃埔（獅子山）商埠速成計劃

黃埔港專號

自以上各種計劃發表後，社會人士及專門家，多所研究；但主張紛歧，未衷一是，黃埔商埠公司執委會乃于最後公開討論，僉以北帝沙地狹土鬆，（深五十尺仍是浮沙），大虎離廣州過遠，沙路與新洲，則位置均處南岸，關於經營廣州陸路之交通，既形不便，即核與黃埔開埠原案，亦屬不符，獨魚珠適在黃埔對岸，面臨黃埔深水灣，揆之黃埔開埠原案，名實相副，港灣形勢，屏障極佳，水陸地段，足資展拓；且與廣州接壤，計陸路沿中山公路至大沙頭車站，僅三十七華里，汽車二十五分鐘可達，如將虎門入口之水道，加以疏濬，使現在外洋最大之汽船，皆可駛入，即成頭等商港，即以形勢論，擅天然港灣之長，以工程論，比之他處設備而易成，以用款論，比之他處輕廉而費省，至謂魚珠通達廣州，難免不與廣九接軌，多以損害主權爲慮，不知主權與債務問題有關，將來路債清償，則主權仍然歸我，否則另築一路斜跨廣九而過，抑或沿江新築公路，均屬有礙接粵漢鐵路之可能，而運輸交通，亦無不利。由是經過以上討論，遂認魚珠築港之計劃，爲最適當，經即分呈國府及中央政治會議暨廣州分會，旋奉國府核示，交廣州分會核議；但其後未見分會核

示，未幾，該公司遂結束移交建設廳接管。

四 財政之出納

開埠促進會經費 該會經費，先由該會自行設法籌墊，其後列數報由黃埔商埠公司核給股票抵償。

黃埔開港計劃委員會工程處經費 該處經費，核准自十五年五月起，由財政部月撥三千五百元，至十月公司工程組成立，即停止支撥，查共支過毫洋一萬柒千五百元。

黃埔商埠公司執委會經費 該會經費核准自十五年十月起，財政部月撥一萬元，至十八年二月底結束之日止，即停止支撥，查共支過毫洋二十五萬八千五百元。

收到商民股款 該公司計共收到優先股及普通股股款二十四萬五千五百七十二元七角，均已發給收據，其已收到股銀而未接到認股書者，查有三起，一亞齊劉啓生經手招股一百八十二元六角，係十六年五月廿三日收到未填給收據。一泗水李雙輝經手招股一千一百五十一元一角，係十六年七月十五日收到，未填給收據。一秘魯亞利基巴分部楊奕章繳來英金磅四十三磅一十八司令一十一邊士計找轉港幣五百二十

四元零五仙。

政府公債股款 查原案由財部發行第二次有獎公債一十萬元。聲明專作開闢黃埔商埠之用，經十七年一月分呈廣東政治分會及財政廳飭將此項公債專款分期指撥，以便實施工作，旋准財廳函復，約計收入債款，八百三十萬元，除照章發給勸銷各機關手數料約共六十萬元，實收七百七十萬元，其餘因共亂損失各機關欠解款共一百七十萬元，所有該款，迄未奉發。至本會接管開港事宜，再申前議，函請財部查案撥給；而財部以目前中央財力對於前項債款，一時實難撥還，應請設法向廣東省府洽商，至必要時，可另行指定基金，舉辦公債，以利進行云云。

現在存款 查本會接收廣東建廳移交清冊內列存款如下：

- 一存中央銀行第一戶二十萬零五千四百八十元零八角九仙（據建設廳交代清冊及該行稱該項係共亂前存款舊賬須由財廳審查清理現在轉帳中）
- 一存中央銀行第二戶中紙七萬七千四百四十七元四角三分
- 一存東亞銀行中紙三萬零二百五十七元八角正
- 一存嘉華銀行毫洋一萬三千八百九十七元六角五仙（轉存市

立銀行)

一存國民商業儲蓄銀行毫洋二萬零四百五十元正(轉存市立銀行)

一存現金一萬三千二百零四元一角八仙(此款仍存中央銀行

據建設廳交代清冊及該行報稱亦屬中紙戶)

一存金庫券一萬零一百六十元正

一存第一次公債券六百二十五元正

一存第二次公債券二千二百五十元正

一存第三次公債券四千元正

一存金融公債券三百一十三元五角正

一存秘魯亞利基巴分部楊奕章付來英金磅計四十三磅一十八

司令一十一邊士德華銀行第五五二四號銀單一紙已找轉港

幣五百二十四元零五仙

以上共存中央紙三拾式萬叁千六百九拾元零叁角正

毫銀叁萬肆千叁百四拾七元陸角五仙

金庫券壹萬零壹百陸拾元正

公債券七千壹百捌拾捌元五角正

港紙伍百貳拾肆元零伍仙

建委會擬定北方大港籌備年表

建設委員會對於北方大港之籌備，積極進行，不遺餘力，現在該港在訓政時期之工作，分配年表，及證明書，已由該港籌備處副主任李書田博士，會同工程師李蘊，草擬就緒，日內即可由建委會核准施行，茲將該項年表，照錄如下：

(十八年九月起)一，建築研究水象氣象房舍公事房及所需高架，二，安置永久標準水尺，及自記水尺，用每卅分鐘記載，如自記水尺未購到時，可暫緩，三，按置標準氣壓表，自記氣壓表，風向器，風速計，溫度表等，四，測驗波力(十九年二月起)一，鑽驗海岸及海底地質，限六月底畢，二，派測量隊測量由海口至唐山路線，及修築此路線，期于本年底工竣，三，通有電線，(七月起)建築管理石廠房舍於嶺縣東岸山麓，或唐山租山地開石工，每日出石五百噸，三月後，每日出石一千噸，六月後每日出石二千噸，(至安置工程及工人分配另有專條)除鐵路所需鋪道外，其餘暫行准存，俟路線完成時，即運至海口工程地，(九月起)一，建一公司碼頭，(用木椿做成之)由海岸伸入海中，限年底工竣，較深港內一部份，至大沽零線下十公尺，二，安置公用碼頭上各噸起重機築修理機件廠，及工廠管理房等，(二十年)一，運石至海口做成海牆之一部，二，安置潮誌樓，颶風標，通無線電，三，安置領海浮燈，四，建洋灰棧房，油棧房，及存煤廠，五，挖各伸出碼頭地基，填沙于基坑內，六，吹泥於海牆後墊平之，(零線上五公尺)(二十一年)一，倒碎石於碼頭基坑內，作為石塊下部之基礎，二，設築混凝土石塊廠，每日約做三十五噸大石塊十個，三，沉放石塊於碼頭基上，(二十二年)一，挖泥填地，二，繼續碼頭建築，安置港內浮標，三，建大規模棧房，四，修築各道岔于埠內，(二十三年)一，完成碼頭二公里，二，完成水深十公尺之港塘一方公里，三，完成埠內填地二百五十萬平方公尺，四，完成碼頭上繫纜梯靠木起重機，及一切所需要件，五，挖運河，一，與樂河相通，約二十七公里，一，與唐山及胥各莊相通，約六十五公里。

黃埔商港關係吾國之前途

張錫鏞投

一，緒言

自工業革命以還，世界經濟競爭的劇烈，莫過於今日。老早已經養成的工業革命先進國家，她們把過剩的生產，以產業落後之國為唯一銷納的尾閘。遂使這等尚在手工業時期的農業國家，天天在此資本帝國主義經濟侵畧的高潮中過他們殘酷的生活，所以機械愈精，交通愈便，生產率愈速的結果，則國外市場和投資地的競爭愈趨愈烈。他們以所製造的貨物和所蓄積的資本，除了應付本國的需要以外，還有偌大的盈餘，以為國外市場和投資地競爭之具。試觀今日國際間競爭之劇烈，實為空前所未有！帝國主義者，為了滿期盡暢他們所製造的貨物和贏餘的資本起見，尤極其縱橫捭闔的能事。至使莊華的地面，盡成焦土。興言及茲，寧不慨焉！

我國為經濟落後的國家，一切生產事業，還在工業革命的初期，國內工商業，只有原料品的輸出，和大批舶來品的輸進而已。所以自從海運交通以來，我國已成工業先進國家銷售資本貨物尾閘之地，經濟競獲的焦點，咸集於吾國。帝

國主義者，挾其侵畧的野心和殺人不見血的手段，務使生產落後國的經濟界，受着彼獠的壓迫，不得回生向榮，一蹶不振。我國目前民生凋弊的病狀，無過此時。生產事業，微乎其微，舉凡工商業農業，無一不日陷危困。日益萎靡，而有不可自拔的病態。所以目前要救危亡的中國，和滅除人民的痛苦，頭一個大前提，固須廢除一切不平等條約；然而非有長足進展的建設，厲行振興實業，則仍不足以收成效。有了實業建設，就可把帝國主義者宰割下的市場獨立，失却經濟侵畧的根據；而且合國家與人民的力量，努力協作，以從事於新市場的建設，尤可與帝國主義者盤踞下的市場，在經濟戰爭上得操必勝之券。故我們可敢斷言：目前中國的振興問題，除了廢除不平等條約和振興實業厲行建設外，別無他道。黃埔港之開築，可以說就是挽救危亡的中國和抵抗帝國主義者的侵略之一個基礎了。

黃埔港開闢之意義及其使命

廣東為革命的策源地，而且是中國文化與外國文化最先

接觸的區域；人民優秀，物產豐富，在中國和國際間的地位，較之任何省分，都重要得多。但自國府定都南京已後，數年於茲，這數年中的廣東，要算是訓政時期的開始，一切建設事業須有長足的進展才是；惟是到了現在，廣東仍是依然如故，毫沒有建設之可言。正如本省建設協進會發起組織的緣起裏頭所說：「從『自然』與『人爲』兩種的歷史和地位去觀察

，廣東目前一切的事物，自然要想到特別的繁榮和進步的現象；然而事實適得其反，其他且勿論，單就經濟方面一點來說，廣東產業之不振，已無可諱言。從對外貿易情形去看，每年外貨輸入，達一萬六千萬關兩至一萬九千萬關兩之鉅！而土貨之輸出，則只在八九千萬關兩之間。故每年入超之數，總在粵幣一萬萬元以上。拿日用必需的食米一種輸入估計，每年約在一萬萬元以上；而各種消耗品奢侈品之輸入，亦有加無已。輸出最大宗的生絲，由民國十四前輸出額，不下六七萬包，價值一萬萬三千元。此後一直到現在，數量已降至五萬包，價值則減縮到不上五萬元。絲價每担由二千三四百元，跌至八九百元，現在且有跌至七百元以下的趨勢。……只此兩端，就可以明白廣東年來對外貿易經濟損失情

形。我們讀了這種報告，何等傷心！恐懼！年來出洋華僑之多，四鄉挺而走險的土匪之蜂起，無業游民之羣集都會，飢寒交迫謀生無路的貧民，的確是目前廣東不幸的現象。我們如果不急謀挽救，厲行建設，振興實業；則今後產業不振所由致的工業上，農業上，商業上，而至交通上——都在遲滯頓狀態中的恐懼，將至不知胡底了。

沙基慘案發生後，國人感於帝國主義者之專橫，以彼獠得以肆意侵略我國的，恒藉其勢力宰割下的市場——香港爲根據地，思有以優越的經濟競爭，以制帝國主義者之死命，乃決計開闢黃埔商港，工程早經計劃，港務各項亦已測量勘察完竣。爭奈頻年國事紛紜，經費絕無挹注，遂致案懸數載，黃埔築港問題，幾成過去陳跡。這種不好的現象，更足予我們以無窮的失望和痛恨。好在廣東治河會成立以後，鑒於廣東目前產業落後萎靡不振的狀態，決定非開闢黃埔商港，無以擬與廣東實業，促進經濟；而且在這個國際經濟競爭高潮的當中，黃埔築港，尤爲關係重大而且必要，所以治河會成立，即決定繼續開築黃埔商港，完成總理實業建設的遺教，積極進行，不遺餘力，改組工程處，組織海陸測量隊。

若能廢績下去，中間如無特別的障礙，則黃埔商港之完成，直指願聞事而已！

目前黃埔港之開築，實有其重要的位置。我們觀過去吾國海港之喪失與危機，黃埔港實為挽此狂瀾之要着，查我國現在領海內沿岸及內地的海港，均為各帝國主義者所盤據佔奪，盡成他們經濟侵略的根據地，我國對外國國際貿易，固不能取勝；就是國內的工商業，也無由振興之望。海運事業，操諸外人；門戶鎖鑰，握於列強，主權淪喪，已成不國了。我們若非急行開關足以對峙外人——香港的優良港口，則實無以挽頹唐的廣東危局與此萎靡的民生。而且廣東是中國產業最發達之區，出產富饒之地，苟無出口的良港，則廣東和西南各省貨物之由廣東出口的，勢非走香港不可。借大利權，徒拱手以讓諸外人而已。我們須知，實業之發達，首須適合經濟的原則為前提。廣東的貨物——或者就許是南中國的貨物，如果長恃香港為尾閭，國家經濟損失之大，又何可勝言！貨物的銷場，既握於外人，而物價的高下，也必為外人所操縱，壟斷居奇，毫無容疑！試觀廣東年來入超之大，都在一萬萬元以上，就可知道廣東對外貿易經濟損失情形之一

班了。此後如能把黃埔商港早日完成，則不特足以抵抗帝國主義者的經濟侵略而有餘，；同時亦即為發展國內實業的要圖呢！

中國雖是還內戰頻仍，民不聊生的當中；但對於黃埔築港，絲毫不發生問題的。我們在這個混亂的狀態中，政府和人民所應負的責任，尤為重大些。我們更應當怎樣對國家創造新的基礎，替社會建設的生命。開築黃埔商港，可說是就是為國家創造新基礎，替社會謀新生命的一種建設事業。

總理說得好。「民國之建設，一日不完成，人民之痛苦，一日不息；而國治民福永無可達之期也。故今後建設之責任，不得獨委之於革命黨；而先知先覺之國民，應當仁不讓，而自負之也。夫革命先烈，既捨身流血而為極艱險之破壞事業於前矣，我國民宜奮勇繼進，以完成容易安全之建設事業於後也。」。味乎此言，黃埔港之開築，使命何等重大！我們中國的革命事業，不單在於破壞便算了事，而此後之建設事業，尤為重大呢！我們如能本着革命的精神，勇邁前進，繼續開關黃埔商港，完成總理建設事業實業救國的使命，政府和人民，個個努力協作，則雖工程浩大的黃埔港，也是易如

反掌！黃埔商港，如建設完成，不特國家同社會得到新的建設；就教廣東的人民，也得到新的生命，各個人的福利有了相當的滿足，這可無容疑了！

二 黃埔商港形勢之概觀

黃埔開港爲總理實業救國最重要的計劃之一，關於南中國的經濟和民生事業，至大且深。黃埔隸屬於番禺縣菱塘司，距離廣州市約十里有奇，爲珠江流域之一大島。其北岸西起於魚珠，獅山以迄雙岡，通東圃車陂，有中山公路直達廣州市。東與長洲昆鄰，沿龍船，大吉，鯊魚等島；南與嶺頭，赤沙，大頭，大塘，隔一衣帶水；循西岸迤邐而北，即中流砥柱。全島面積廣闊，水度潛深。島岸環灣蜿蜒，岡潮側隱，糾峙海中，山海環抱，波平浪靜。西端略狹，而東端極廣。形勢優越，交通便利，實珠江流域三江匯流的要衝，而握華洋水陸交通之樞紐的。該港河床，多爲泥土和含沙的黏土質，浚濬尤極易。船舶寄碇，最爲適宜；港灣內又無巨浪猛潮的衝擊，其四周屏蔽，層巒高聳，嚴密異常，絕少颶風的經過，據治河處的報告。「該港最近二十年内，祇遇颶風數次，所遭損失，亦不鉅大。」這港之安全而優美，尤

足深信。而且水量甚深，海洋深水線，直達零丁島，據建國方畧所載，自八尋至十尋以上，即由黃埔前方長洲島的西角達於長洲以東的洪聖洗龍船沙大吉沙等四沙附近海灣的深度爲三十英尺至五十英尺。其最深之點，即在黃埔軍校之前。其深度達二十四呎至五十呎的水面濶度，計有六百餘呎至千呎以上。從前船舶不駛進廣州的，就以此爲碇泊處，這爲現在的情形。黃埔開港時，如再加浚濬，冲刷河底，可至四十呎以上的水深，那末，無論世界上若何偉大的航洋巨船，也可直達黃埔，通行無碍了，所以黃埔港的優越形勢，不特可以和香港爭雄頡頏；就是建築之後，不難而成爲中國南方的大港，太平洋上的通商大埠。所以總理說。

「以世界海港論，廣州實居於最利便之地位。既已位於此可容航行之三江合流一點，又在海洋航行之起點，所以既爲中國南方內河水運之中軸，又爲海洋交通之樞紐也。如使西南鐵路系統完成，則以其運輸便利論，廣州之重要，將與中國北方東方兩大港相侔矣，又說。○夫廣州成爲一世界港，則香港之爲泊船載貨站頭之一切用處，自然將歸於無有矣。但以此既開發之廣州，與既

繁榮之中國論，必有他途爲香港之利，而比之現在僅爲一退化貧窮之中國之獨占海港，利必百倍可知」。

中山先生所擬的南方大港，是跨黃埔和佛山總合而言。最近該港，並入廣州市區等範圍之內，倘能繼續建設，則該港的繁榮，必爲南中國一的大港，世界貿易的中心點了。

黃埔港的優美，尤不止此。我們從技術上經濟上及海港的要素上詳慎的攷慮，黃埔港之開闢，實百利而無一弊。黃埔港不特可以開闢，就是開闢之後，也必然扶搖直上，有長足的發達的。我們更從該港的位置去研究。黃埔港形勢和地位的優美，開港工程實施的易易，築港費用的經濟，建設程序的簡易；與其他一切交通的情形，輪船碇泊處，進口水道，碼頭棧橋，貨倉，工業區域港口佈置諸要件，靡不具有優異超越的特性的。該港地位的適宜，尤深資工商業的需要；經濟機關的組織，交通的集中，具優美的港口，更足號召於中外，取繁榮之左券的。將來中國西南鐵道網系統完成，內海航線改良之後，尤增黃埔港口的約濟價值，必然躍而爲世界的大港，中國商業重心的總樞紐，西南諸省主要的門戶，這是可敢斷言的。我們根據中山先生的實業計劃，開發的原

理，應符合下列四個原則：

- (一) 必選最有利利益之途，以吸外資。
- (二) 必應國民之所最需要。
- (三) 必期抵抗之至少。
- (四) 必擇地位之適宜。

那末，黃埔築港，正合這個要件。黃埔爲嶺南商業的中樞，地勢之優勝，遠在香港以上。廣東爲產物富饒之區，如果無出口的良港，則一切利機，當然歸諸外人。我們不必等香港就可以制我們經濟的生命，對是沙面一隅，便成了廣東重要出入口貨的總樞紐，工商業完全操諸外國人的手般。長此下去，廣東產業，那得不糟；而陷於萬劫不復的地位呢！所幸有這黃埔港，足與香港相比埒，觀其形勢的優越，我們尤非積極開築不可！

四、黃埔築港與中國之前途

1. 完成中山先生之民生建設與實業計劃

黃埔港爲 總理實業救國最重要計劃之一，我們從上面所說黃埔形勢的優越，與目前社會和經濟界的需要而論，黃埔港之開闢，實急不容緩！我們倘能羣策羣力，從事於物質

上的建設，實行開闢黃埔商港，不特足以挽經濟落後狂瀾於將倒的中國；就是目前受着帝國主義者的壓迫，和金價暴漲的影響，弄到瀕於破產的，也要回甦更生。誠如總理所說「民國之建設一日不完成，人民之痛苦一日不息，而國治民福，永無可達之期也」。味乎此言，黃埔港建築的迫切和需要，可以瞭然明了！

中國過去的政治，雖然板蕩凋敝，不能得着良好的解決，致使經濟界沉淪於帝國主義者勢力宰割之下，而莫能自拔，得到好良好的結果。但是我們如能找出產業落後的根本病源，和其所以致疾之由，考察研究，痛下鍼砭，以解決萎靡不振的中國經濟界，捨 總理的民生主義與實業建設，別無他道。換言之：目前產業落後的中國，尤應急行民生主義與實業計劃，冀得早日解決這萎靡不振的經濟界。我們應該怎樣克服自然和利用自然，以增進中國經建的發展。但最能克服自然和利用自然增進經濟的，莫過於建設。黃埔港之開闢，可以說就是為促進實業，挽救這萎靡經濟界，而完成中山先生民生主義之最大使命的。黃埔築港後，國內實業界，當有無涯的發展。那時生產上技術的社會，和生產上手段的

社會化；與民生主義主要的目的，產業革命和社會革命的完成，直意中事了一！中國目前的大患，在於貧窮。而貧窮最大的根原，却在於生產的過程分配的不均。我仍能够得着生產技術的社會化，足以發展社會的生產力和增加社會的財富而有餘。產業上有了生產要具的社會化，則目前最急迫的問題——發達資本和振興實業，也可以好好的解決；而確保全體人民於生活的安全了。惟要實現這兩個要件，非待民生主義達到最後的時期不可。然而以我國目前情勢的急逼，和國際現勢的險惡來觀，在我們民族自救的途徑上，確非積極謀建設，而努力生產不為功。黃埔築港，就是為應目前時勢之急需的。該港之早日完成，非但可以補救廣東產業落後的萎靡；就是對於中國經濟前途，尤有極大之影響的。

2 發展國民經濟

現在經濟進化的行程上，已達於國民經濟的時代了。自十九世紀以來，各種交通事業，兼程並進；輪船火車電信電話，陸續發明；交通的範圍，益見擴張。彼國與那國的經濟事業，可以有無相通，霎時即到。經濟發達的過程，已由國民經濟時代，而達於世界經濟時代。中國和各國交通，雖是

近百年來才密切接觸的；然而經國際勢力侵入以後，中國在國際的地位，就每况愈下了。單就我們廣東來說，自從英國據了香港之後，遂取了中國貿易的優越地位，有了海關管理權，關稅權和交通權，英人雄圖中國的野心，乃造成不可動搖的基礎了。我們試觀自民國以來，帝國主義者的經濟侵略，單單洋貨進口，便與日俱進；而土貨出口，却望塵不及。○出入口比對，每年損失以萬萬計。據本年提倡國貨公會的調查。民國十八年來，入口洋貨超過出口土貨，總計二十九萬萬三千七百四十六萬九千五百零三兩，令人看之，毛骨悚然！茲錄如下：

民國元年——一萬零二百五十七萬六千六百二十八兩
 民國二年——一萬六千六百八十五萬七千零八兩
 民國三年——二萬一千三百零一萬四千七百五十三兩
 民國四年——三千五百六十一萬四千五百五十兩
 民國五年——三千四百六十萬九千六百二十九兩
 民國六年——八千六百五十八萬七千一百四十四兩

民國七年——六千九百零一萬零五十一兩
 民國八年——一千六百十八萬八千二百七十兩
 民國九年——二萬二千零六十一萬八千九百三十兩
 民國十年——三萬零四百八十六萬六千九百零二兩
 民國十一年——二萬九千零十五萬七千七百十七兩
 民國十二年——一萬七千四百八十八萬五千四百七十一兩
 民國十三年——二萬四千六百四十二萬六千二百零九兩
 民國十四年——一萬七千一百五十一萬二千零七兩
 民國十五年——二萬五千九百九十二萬六千四百八十二兩
 民國十六年——九千四百三十一萬二千零七兩
 民國十七年——二萬零四百六十一萬四千二百八十三兩
 民國十八年——二萬五千零九萬一千五百零三兩

所以估計我國每年經濟的損失，單就下列六項而言，已達一，三五〇，〇〇〇，〇〇〇關平兩，平均計算，每人每年須納二元以上給與列強。我們尤不急謀善後的補救，長此以往，誠不堪設想了！且看下表：

事 項	
洋貨之購置	500,000,000 關 平 兩
國際匯兌及外國銀行之貨款息金	100,000,000
進口貨之運費	100,000,000
租借地之稅捐租金及地價	500,000,000
外人之特權收入及經中國政府特許之營業權利	100,000,000
外人所設之投機事業及其他不當正之收入	50,000,000
共 計	1,350,000,000

而列強對華的貿易，又以香港為最強，據中國貿易上最重要的位置。試觀近三年來，靡論出入口貨，皆是首屈一指的。且看下表：

從上表看來，香港對中國的貿易，較之任何國爲高。它不是出產貨物的區域，又不是自己可以銷售貨物之地。所謂出入口的貨物，完全靠廣東和中國的爲唯一尾閭之地。廣東的貨物，無論出口貨進口貨，都以香港爲總樞紐，不特外洋及國內的旅客貨物，必須由香港過備；就是郵政電報，款項匯駁，也須經過香港，受其檢查扣留，然後發往內地。同時對於交通上必恃中英合辦的廣九路與各國輪船爲運輸，物價既被壟斷，運輸又復操縱於外人，利權外溢，何可勝言！

——然究之：廣東經濟損失之所以如是之鉅的，完全爲香港所吸引的緣故。致他們得以挾其技術的武力，握交通的咽喉，再利用其全融資本，以盡彼獠侵略掠奪的能事。如果今後黃埔港開築成功，那末，廣東既然有了出口的良港，內地貨物，可以源源由此出口，則廣東的經濟自然不受香港的掣肘了。此時厥後，政府與人民大家一致努力於各種實業的建設，則國外華僑知時勢已有轉機，必然樂以投資於祖國。這時內可以維護農工商的利益，外可以招徠華僑的資本，從事於實業之建設。我相信此後的廣東，已非前觀所可比擬。那時交通既便，金融自好，出入口貨物，自歸國人經理；既可減少出

口貨的成本，復可剔除或阻撓入口貨的重利，生產消費，兩獲其利。則廣東與中國的繁榮，及國計民生，誠有無涯的發展，可立斷也！

3. 增進國際貿易

要中國的經濟發達，工商業隆盛，國際貿易有長足的進展，那就非有假以政治力量不行。

黃埔築港，完全爲我國所自動，商港一切範圍和主權，都在我們掌握之中；對於我們幼稚的工商業，在在都有扶持發展的機會和可能的。我們本着國民革命的精神，運用到黃埔商港去，努力完成爲我國獨一無二的商港，對於本國工商業的前途，其利是無窮的。尤其是對於廣東的商業經濟，金融經濟和工業資本的形成，有急速之發展的。從前中國所開的一切商港，皆爲被不平等條約強迫所開而成，中國不能有行使主權自由處置之餘地，門戶洞開。一任彼獠自由蹂躪。現在黃埔商港，却和旁的商埠不同，有獨立自由之主權的。幼稚的工商業，得着黃埔港，必然蒸蒸日上，益見興隆。廣東爲中國最大的工商業區域，地沃人秀，氣候溫和，物產豐富，甲於他省。現在開了優良的黃埔商港，不特能够助長國民經

濟，而增進國際貿易，尤為至深且大！

我國從前為一個經濟自足的國家，對於外貨的需要極少，國際貿易上輸出常超過輸入。概自鴉片戰敗南京條約締結以還，中間並經種種的障礙，中國對外貿易，遂一落千丈，輸出最大宗的貨物，比如絲茶，在國際市場上靡不為外人所排擠，從前居世界專賣的地位的，現在已無人人過問了。而且中國所輸出的，大都原料品尙未加工製造者。長此不已，中國對外貿易在國際市場上恐無立足之地！我們試觀這幾年來，中國的國際貿易，輸入超過輸出，其虧損不平衡之甚，誠足驚人！單就民國元年至民國十年內，進口超過出口的總數為一，二六二，五七三，〇〇〇兩，若以現幣支付這等差數，則十年內足以罄盡我國全國的金融的。我們觀與人格林才爾 (Joseph Grunzel) 在大戰前計算世界四十八國的商業，以人口平均數，中國為第四十七，僅在土耳其之前。中國出口數，每人平均為五·六馬克；進口數為六·八馬克。又大戰後，據國際聯盟會的統計，各國商業，每人的平均數，以美金為標準。在五十七國中，中國仍居最後。一九二四年，中國入口數，每人約合一元九十分美金，出口數則每人

約合一元四十分美金。出進口總數，每人合三元三十分。較之每人平均三百二十五元九十分的新西蘭，直誠有天淵之別。在這種統計看來，中國輸入超過輸出，已成鐵案。好比我們的廣東，對外貿易不平衡之甚，也和全國有同一樣的趨勢。就廣州口來說，雖然民國十六年的土貨輸出，在七項貨物中有八八·七一五。四二一的關平兩；民國十七年九五〇七九三·一二一兩。至於洋貨的輸入，在三十七種貨物中，民國十六年為四五·〇七八。六三四關平兩；十七年為四二·二九二·九三七兩，出入相對，似較優勝；然加入了金融的輸入，已不能相抵了。而各種消耗品奢侈品之輸入，年年有加無已，可為明證。至於我國出口，單就絲茶而言，已不如昔年之盛。觀其增減比差的程度，乃顯而易見。拿日本來相較，尤為懸絕，相差數倍。就是一般的輸出貨物，也是每况愈下，大不如前，每年入超，都在一萬萬元以上。這時我們尚不急行設法，勵圖補救，則廣東輸出的土貨，其遞減的程度，尤不止此！黃商港，如能早日完成，不特可以掘工商業獨占的霸權，外貨不能稍加染指，縱權宇內；就是對於國際貿易而言，也必可以挽過去廣東對外貿易的頹廢的。我們觀察

目前廣東經濟的趨和勢黃埔港口的優美，這是可敢相信的。

4 保障及發展國內工業

我國產業落後，經濟萎靡不振，人民窮苦不堪，病源癥結，雖由於不平等條約的束縛，國際帝國主義的壟斷所操縱，關稅主權和管理權握於外人的手上有以致之；然對於我國工業專有權的喪失，尤為經濟上致病的一個最大原因！帝國主義者既然得着我國工業專有權的權威，可以和我國通商

口岸上有工業投資的權利，所以我國幼稚的工商業，和一切如春筍初生正在萌芽的實業，也為凋折靡遺，摧殘不堪！於是國民經濟的生產能力和消費能力，在本國的市場上。遂失其調節。我國市場已失了工業專有權，外國貨物就得意在。我國製造販賣，大批充斥。致使大大都可以發展和促進我國工商業的機會和可能的，他無一不受外人箝制束縛。據中國年鑑所載，外國資本在我國工業投資的勢力，如下表：

工場種類	所有者	
	外國人	中國人
羊毛清潔壓絡	二二	一一
紙	九	九
製糖	三	三
皂及燭	三	三
製綢	一	一
鐵及鋼細工	九	一
製冰及冰廠庫	九	一
玻璃磁器	四	一四
瓦	四	一
製粉	一七	一四
蒸汽機關	三三	五
鉛渠造路	三三	五
油	三三	三三
製革	六	五
綢絲紡織製絲	一〇	三八
化學用品	一	一
世門德士藥瓦	九	九
蛋白質	九	二

又一九二三年各國在我國紡織業的投資如下：

英國	日本			中國		別國	份年	地資投	投	資	數	工場數	錘	數	機	數	
	1923	1923			1923												
各地	天津	青島	上海	他市	上海												
七，六五〇，〇〇〇	一〇，〇〇〇，〇〇〇	五，〇〇〇，〇〇〇	七五，五〇〇，〇〇〇	五五，三八〇，〇〇〇	一三，二〇〇，〇〇〇元												
1924	1924			1924													
七，七〇〇，〇〇〇	一〇，〇〇〇，〇〇〇	三〇，九五〇，〇〇〇	一七〇，三一〇，〇〇〇	五六，〇八〇，〇〇〇	一三，七〇〇，〇〇〇元												
五	四一			七七三二													
五四四，五六六	一一，二一八，五四四			一一二，五一四													
二，八六三	五，九二五			一三，六八九													

從這兩表看來，可見帝國主義的資本勢力在我國工業之一斑；我國固有的市場，已盡為外人所蠶掘剝奪，佔其大半，遂使我國幼稚的工商業，蒙絕大的打擊，受着資本帝國主義經濟侵畧的欺凌壓迫，終無發展之可能與希望。眼見帝國主義者大規模生產的工廠，如雨後春筍，煙筒林立，逐日增加，兼以外國製造技術的進步，與舶來品之源源進口，我們幼稚的工商業祇有束手待斃就是了。

現在國民革命，將告厥成；全國土宇，早經統一，我們此時如猶不亟謀補救，則沉淪的中國經濟界，恐無以自拔之時！我們知道想要一國工商業的發展，必定要有種種條件才行。優異的港口和絕好的市場，就是其中之一。黃埔商港，正合這個要件。黃埔港之築成，對於中國工商業的前途，其利益可謂絕大。我國從前的市場，已為馬關條約所斬喪無餘；外國製造品得以橫行我國，極盡其縱橫捭闔壓迫壟斷的能

事，演成目前疲乏的市場，使到我國幼稚的工商業，百籌莫展，痛不欲生！現在我們既然有了優良的黃埔港口，自己出產的貨物，固得以暢銷，而幼稚的工商業，也得以保障，日見興隆，根深蒂固。更利用國家的權威，限制外國工業品的輸入，助長本國工商業，保持並安定本國市場的獨占。這個目的，我相信黃埔築港後，必能負這個重大之使命的。吾人試拭目以觀其後！

5. 恢復國權運動之先勢

過去帝國主義者的經濟勢力，在我國之得以如此長足之進展的，完全基於有了優越之政治力量的，而政治力量之得以這樣充分完成，實假不平等條約爲之厲階的。所以我們要打倒帝國主義者在我國的侵略，非單單對於經濟問題，痛下鉅砭，便算了事。我們如果政治問題不能解決，不平等條約完全取消，則經濟問題簡直不能解決；就是握了在華優越的經濟勢力和工業專有權的帝國主義者，也絕無打倒之望，所以總理說。

「我們要發達中國的工業，便應該仿效德國美國的保護政策。……現在歐美列強，都是把中國當做殖民地的市

黃埔港專號

場。中國的主權和金融，都是在他們掌握之中，我們要解決民生問題，如果專從經濟範圍來着手，一定是解決不通的。民生問題能够解決得通行，便要先從政治上來着手，打破一切不平等條約。」

誠以取銷一切不平等條約的問題，不單是政治上的問題；我國的經濟界受着帝國主義者所抓住宰割的，無一不是不平等條約爲之護符；我們試觀目前關於經濟上和工商業上所受之一切痛苦，又何一而非不平等條約之直接間接所造成。所以帝國主義者對中國政經濟侵略，得着這樣優越勢力，完全是政治上的問題，不是經濟上的問題。且看總理說。

中國和外國，如果在政治上是站在平等的地位，在經濟一方面，可以自由去和外國競爭。……但是外國一用到政治力，要拿政治力量做經濟力量的後盾，中國便沒者方法可以抵抗。」

又說：

「我國要解決民生問題，保護本國工業不爲外國侵略，便先要有政治力量，自己能够來保護工業，中國既在受條約的束縛，失了政治的主權，不但是不能保護本國工

業，反要保護外國工業。這是由於外國資本發達，機器進步，經濟方面已佔了優勝。在經濟力量之外，背後還有政治力量來做後援。」

由此來觀。我們要經濟的發達，民生事業的完成，非假於政治力量來做條件不行，康利佛博士 (Dr. J. B. Conliffe) 說得好：「要中國的實業化，必須先有好的法律和司法機關，以鞏固社會的秩序。關稅自主權的實施，對於國際貿易的影響，是很大的。我們盼望對於這些政治問題，不久有當相的調解。因為政治問題不解決，經濟的推測是不可能的；經濟的發展，也是很困難的，假定這些政治問題都解決了，那麼，中國實業的進程的其他條件，就祇有運輸與財政了。」我們觀現在帝國主義者，在我國商埠經濟侵略的情形，尤使我們痛心靡極！帝國主義者挾其優越的不平等條約，高臨於上，榨取我國的經濟，好以探囊取物，予取予携。帝國主義者既要維持和發展他們在中國的經濟勢力，及假治外法權，領事裁判權，租界，租借地，割讓地，關稅主權與管理權，及其他勢力範圍的種種政治勢力，做經濟勢力侵略的後盾。國人對之，固莫奈之何！誠如 總理所說，要解決中國的民生

問題，乃是政治問題，不是經濟問題。要解決民生問題，便要先從政治上來着手，打破一切不平等條約。然而現在在不平等條約尚未打破以前，還要急謀補救之方。黃埔築港就是補救目前中國的弊害和產業萎靡的唯一良圖。黃埔港是從新開闢的，新創的，外人既沒有租借地，租界和勢力範圍一切的政治勢力於其間；則該港煞是一個新天地，迥非過去的商埠相同。它既沒有條約的束縛，不受外人勢力範圍的染指，再要租借估奪，我却絕對不許。我們對於港口，要怎樣建設，便怎樣建設；要怎樣實施規劃，便怎樣實施規劃，絕無從前各港口之捉襟見肘，不能行使其主權的所可同日而語。黃埔之築港，無論政治上，地理上，和經濟上去觀察，不但是抵抗帝國主義者的政治侵略和經濟侵略的利器；同時亦即是發展農工商業的良好工具。兼以廣東出產的豐富，勞動力的雄厚，鐵道網的密布，有了黃埔港口後，物產必同時激增，工商業和國際貿易，亦必按程發達，日益進展，這是當然的趨勢的。我們對於黃埔商港的前途，是深抱無涯的樂觀呵！

6 對於遠東國際形勢之改變

近年來遠東國際形勢的險惡，幾成世界問題的中心點。

遠東問題，如果不得着好好的解決，則在在都足以惹起世界第二次大戰而有餘。所以最近的遠東問題，已成國際上一個極可注意的問題了；而且就是為各帝國主義者縱橫捭闔，互相競爭角逐，未知鹿死誰手正待分解的一個問題。我們於遠東問題之輕重若何，就此概可想知；然而所謂遠東問題，太平洋問題，無一不是以我國為鵠的，問題重心者。帝國主義者，對於地大物博的中國，羣思加以染指、囊括而鯨吞之，極肆其侵畧的野心。所謂「門戶開放」「機會均等」都是想要瓜分我國而放的狗矢。我們試一覽中國近百年外交失敗的痛史，凡是關於遠東太平洋之問題的，無不和中國息息相關；而中國每一個重大事情的發生，也都是有關係於國際性的。各帝國主義者對華政策的變換，各種利權的獲得，與政治經濟勢力的擴大，無不鉤心鬥角，殊煞苦心！據美報的統計，外國在中國所有的不動產，已達五十億元；就是外國在中國貿易，也年達二十五億元。在這數字看來，我們多麼的驚心動魄！英美日三資本帝國主義者，在我國經濟勢力的偉大，歐戰以還，大有扶搖直上的趨勢，中國已變成國際帝國主義的競爭場。我們在此危急存亡之際，一息尚存，豈容稍懈

黃埔港專號

！我們從根本上着想，只有振興實業，厲行建設優良的港口，驅逐外國貨物於市場之外，那中國工商業才有發展的希望。黃埔築港，可說就是這個問題的良好解決。黃埔商港完成之後，對於抵抗國際資本下在中國的工業化，綽有餘裕。我們只要有充實的革命力量，運用國際的現勢，以政治力量，抵抗國際資本在中國的工業化，必是可有充分達到之可能的。我們敢相信，黃埔築港，確有其偉大的經濟價值。黃埔港完成，對於遠東國際形勢的改變，尤為至深且大！我們徵諸黃埔港超越的形勢，和對於中國與太平洋上的商業關係，在地理上經濟上的分配變遷，於遠東國際形勢的改變，尤為勢所必然。我們根據雷墨教授(Prof. O. F. Renner)所著的「中國與國外貿易」一書，所觀察中國實業化的程度，此時厥後發展，仍然很快。又據香港大學教授亨頓(Prof. W. J. Hinton)於其所著「遠東實業發展對於歐洲實業的影響」(A Study on the Effects of the Industrial Development of the Orient on European Industries)康利佛博士(Dr. J. R. Condliffe)的「遠東的實業革命，和勞動教授(Prof. H. M. Vin-

Pa) 所著的「中國實業發達問題」，諸人的據論，中國最近與將來實業的發展問題，必會「欣欣向榮」的我們觀海關的報告，中國製造品的出口，逐日增加。無論工業品原料品，也

是按程累進，大有如旭日東昇之勢，茲分別轉錄如下，藉資明證：

※ ※ ※

中國製造品出口表

年	份	出	口	貨	價	值
一九二一		三	·	七	二	四·八一三兩
一九二二		五	·	〇	九	一·三〇二兩
一九二三		一	二	·	一	四五·六一六兩
一九二四		一	八	·	八	一〇·二九一兩
一九二五		一	五	·	三	七八·九一三兩

又中國全國輸出主要貨值統計

貨別	年份		
	十五年	十六年	十七年
豆及產品	175,777,676	186,239,801	213,698,708
絲類	156,924,763	140,162,170	160,789,980
皮貨生皮熟皮	28,848,383	35,970,084	52,474,608
蛋及產品	38,173,830	33,521,302	43,779,041
茶	26,165,267	31,616,949	37,133,853
糧食	28,721,694	39,104,244	36,717,280
棉花	29,399,381	47,306,699	31,158,765
五金等	8,738,393	25,366,087	30,133,709
髮毛,毛羽,絨毛	14,894,515	23,344,719	27,084,375
綢緞	30,857,682	25,170,936	23,903,778
桐油	14,962,313	21,970,047	23,302,221
柿仁,柿餅	26,188,701	17,336,993	22,829,199
棉紗	10,811,954	19,769,195	21,590,034
紙煙	15,415,801	17,770,764	20,220,944
木,木材	10,314,286	14,345,460	17,724,734
花生及產品	29,821,023	25,610,549	16,594,524
棉貨	13,298,224	17,500,148	16,357,762
豬毛	10,468,972	9,390,009	10,072,422
煤	26,188,701	29,408,893	28,236,739
其他貨物	165,829,334	157,708,125	154,588,377
共計	864,294,771	918,619,662	991,354,988

所以雷墨氏(Prof. C. F. Nemer)對於中國實業化程度的推測。『在一九一五年中國有紡織廠三十一所，紗錠一百萬枚，布機四千五百座。到了一九二一年，紡織廠的數目，是在六十所與七十所之間，紗錠約兩百萬枚，布機約一萬四千座。其中有五十個工廠，完全由中國人自辦。一九一三年，有麵粉廠四十所，到一九二一年，至少有一百二十五所。一九一三年所有機器發動的工廠，約在四百與六百所之間，在一九二一年就有兩千多所了。一九二一年，重要的工業中心點，爲上海，大連，漢口，天津，廣州，香港等市城；還有許多別的城市，如清島，杭州，也有許多工廠設立。一九二一年出口的製造品，差不多有四百萬兩關銀，內中有布匹，棉紗，洋獨，水泥，火柴，紙，肥皂。』我們證之上述兩種統計，中國實業的發達，按程進展，扶搖直上，益顯而易見。此後有了這個良好港口的黃埔商港爲之補助，則中國實業發達的前途，尤未可勝艾！

我們知道世界商業之發達，係由各國生產力和消費量的增加爲因果關係的，國家生產力大，國民經濟的能力自然隨之而大，約消費量也當然隨着而增加。所以經濟能力小，其

生活程度和消費量也是很低的。我們根據上面的論斷，黃埔港在國際貿易上的生產力和消費力是很大的。我們敢斷言，黃埔商港，將來必會握遠東國際貿易之霸權的，黃埔築港，照着廣東現在的形勢，和中國實業發展的前途上來觀察，不但可以爲南中國唯一的大港；恐怕也許是遠東太平洋上唯一的大港呢。粵漢鐵路與中國西南系鐵道網完成之後，所有中國中部和西北，西南各部的物產，無論出口或進口，也必以黃埔商港爲必經之途徑了。我們很敢相信，黃埔築港後，不單單影响到中國的實業化，就是遠東國際的形勢和國際貿易，也有急激之變化的。這個道理，我們從中國和太平洋的商業，在地理上，國際貿易的形勢上，可以去考察出來的。黃埔港之築成，在在都可以變遷和影响遠東國際形勢之可能和必然的。而對於廣東和中國實業上的影响，尤其餘事。

目前在太平洋上南中國握着經濟金融和貿易的霸權的，要算香港。每年船舶入口，有四千萬噸以上，貿易額超過六億元以上。它在遠東的貿易地位，不單是一個太平洋商業的中心點；而且是中國，印度，安南，日本，暹羅，菲律賓，南洋羣島，而至歐美各國對遠東貿易的中繼港。雖然是一個

孤零的島嶼，自己沒有出產的物品；但却能握住廣東商務貿易的咽喉，和支配廣東的經濟來做它唯一廣大的消費者。它是英國在太平洋上的根據地，幾乎一舉一動，在在都可以控制我國金融經濟和工商業之死命的。黃埔港位於南中國超越的地位，交通便利，港口優良，遠勝香港之上，倘一經築成，不難一躍而為太平洋上頭等的大港，足以動搖香港的地位而有餘；更可以掌握中國和太平洋的經濟與金融界，和國際貿易，以及工商業重心之霸權的。那時香港就要立刻變成不毛之地，在貿易上沒有這樣的發展，在商業上沒有這樣的地位，就是在太平洋的國際關係，也沒有這樣的重要。這個道理，很為顯然。我們徵之一九二五年，沙基慘案省港大罷工時，對香港舉行猛烈的封鎖，而得着勝利，就可為明證。所以黃埔港築成，對於我國學業化之促進，實可變遷遠東的國際形勢的。或許許是世界商業組織的一個大變遷，打破十九世紀工業國與原料品國——農業國的兩大分野，產生一種新的商業組織。這個新的商業組織，第一個明顯的趨勢，就是黃埔築港後，促成中國實業化，而達到較高的生活程度和各

種的新需要，會使中國資本的數量大大增加。那時不單是關係於我們的廣東，對於部間的原料品和食物，以及各種物品，都增加很多的需要；對於中國實業化的前途上，關於製造品和貨的輸出之總數，較前尤要增加得多。這種趨勢的結果，黃埔港更能與已經工商業發達的國家，取得世界商業競爭的優越權呢！我們試看看黃埔築港後，對於遠東國際形勢的變遷至若何程度，可試目以觀其後！

7. 增進中國財政之收入

我們於黃埔港築成後，關係於我國的前途，其利益不止如上述的幾點。黃埔港口之完成，增加我國財政上的收入，尤為至大呢！我們試拿香港來作個例證，香港為一個不毛之地，又為一個蔽爾的小島，自由的港口；但是因為商業發達的結果，中外工商業成薈萃於斯，這樣直接間接予香港於偌大經濟的收入，現在香港，對於一切政務行政和其他的軍警經費，都仰給於此。每年歲出歲入較對，還有極大的盈餘，單就軍費而言，支出之鉅，已屬驚人，其財政收入之大，可見一斑了！茲將這幾年財政入列表如下。

一九一九年香港歲入表

類別	數目
煙臺稅	七四·五四五
同特別附加稅	八三·九七三
特許稅及其他	一二·八六五·五三四
裁判所手續費	一·〇一三·二〇七
郵政收入	四六〇·八九二
廣九鐵路	四九〇·〇九二
官地收入	一·〇四一·四三一
利息	一一二·七九八
雜收入	一一八·五三九

香港歷年財政歲入表

年別	數目
一九一九	一六·五二四·九七四元
一九二八	二〇·一〇三·三九〇元
一九二九	二二·六七四·四一〇元

土地官賣	合計
二六三·九六〇	一六·五二四·九七四

香港是一個小小的地方，每年財政收入，已有這樣之大。黃埔港的地位和形勢的優越，遠勝港香千百倍以上；而且有了偉大的工商業的廣州市為其靠山，又當着珠江流域三江匯流的要衝，絕是一個南中國商業經濟的中心點則將來港口築成，對於財政上的收入，當然超過香港上列的數目，數十倍以上。倘那時關稅真正收回自主，以及關稅管理權收回自

已管理，則黃埔港財政上的收入之大，尤非我們所能逆料推想的，那時其關係於我國財政的前途，其利更不可勝言了。

8 其他

黃埔築港，關係中國的前途，上述諸點，不過是犖犖大端的。至於其他重要的利益，尤不勝枚舉！比如「發展交通」，「救濟失業」，「增加財富」，「調節金融」，「促進民生事業」，「發達產業」……諸問題，黃埔築港後，也必可以促進和發達的，我們恕不深贅了！

五，目前黃埔築港之必要

我國自海禁大開，鴉片戰戰敗以來，國勢凌夷，幾將不國！彼帝國主義者知我國原料品的豐富，物產的廣博優美，乃羣思開闢商埠，准許自由通商。所以五口通商的承認底後，外國人在我國有居住旅行經營商業等的自由權利。今日要求開一港，明日強迫割一地。中國海港的開闢與佔奪，遂成帝國主義者經濟侵略的目的物，各國商業和海軍都以我國的商埠為根據地。由是這港之開放，彼埠之開闢，我們國家和人民却受無窮偌大的損失。就國家而言，行政權要受多少的限制，關稅和財務行政的徵收權，也屈不得伸；司法權受着領事

裁判權的縛束，在許多的範圍內不能普及。至於人民方面，也是同一樣的損失。生產品受舶來品的壓制，不能暢銷國內；工商業遭彼獠的打擊，奄奄一息，民窮國困，產業凋零，至於靡極！國家權利，遭其劫奪，指不勝屈！彼帝國主義者，持着了一部不平等條約，就可以握我國商埠特許權的獨占，使我們長久處於經濟被榨的地位。統計我國現在所開闢的商埠，雖然有九十七處之多；但是自行來開闢的，僅有二十七處。而這九十七處的商埠中，我國的主權，都受極大的限制，不能自由行使之者。我們試清夜思之，憤心當屬奚如！

現在國民革命，已將成功，全國統一，也告完成。我們知道海港設備之不完，國防和軍事運輸都受極大的影響的。並且我國的港口，又大都為外人所佔奪盤據，我們如果一旦有了和國際有關係的事情發生，則領海的封鎖，外兵的登陸，直要束手就縛了。我們味過去我國商埠失敗的慘痛，和海港建設落後的危機，當何以厲圖補救，挽此既倒的狂瀾！所以照目前中國的國勢和廣東產業落後的危機來說，實非開闢黃埔商港，不足以救此！就是要中國實業之振興，帝國主義者對我經濟侵略之得以打倒，也端在於此的。黃埔港口，

既然有了這樣的優美，輪船碇泊，進口水道，碼頭棧橋，貨倉，交通情形，工業區域，與港口的位置和佈置的築港要件諸大端，都能完美無倫，超越莫匹，此時尤不開闢則民生實業，國家人民，均無以更生之時了！

六，結論

綜上所說：黃埔港形勢的優勝，與目前黃埔築港之必要，已可概見，單就黃埔築港後，對於我國的經濟價值而言，尤極豐富。黃埔之築港，固非單單我們廣東的福利，實中國全體人民的福利。我國現在受着帝國主義者的經濟侵略，已陷於萬劫沉淪不復的地位。我們此時，尤不勵圖奮發，實行總理的遺志，立中國於自由平等獨立於世界上，把以前屢權喪地的收個回來；使三民主義政治社會的建設，早日見諸實行。尤其是我們的廣東，雖然是號稱革命的策源地，富庶甲於全國；然而訓政時期，到了現在，還未能次第實行，早使粵人享受訓政之賜！良可痛也。

我們的廣東，既是產業豐富，生產衆多，苟長恃香港爲貿易的中樞，利權外溢，物價運輸之強被壟斷居奇，直是國家經濟的重大損失。我們日中勤勞所得的產物，既被外人榨取靡遺；畢生血汗，又爲彼獠剝奪殆盡；經濟落後而兼工商

業幼稚的粵人，將何以堪？所以這時黃埔開港，要算是拯粵人於衽席之上。查黃埔之建築，早經國府命令實行。數年前曾經組織公司，負責規劃，並擬定開港計劃多種。惟因股款募集維艱，遂至停頓，良足悼惜。據廣東治河會工程師柯威廉氏的廣州外港初步計劃的預算，根據從前各種測量及關於海治工程的量水成績，把築港工程全部分爲三期。第一期展拓費需銀五・二〇〇・〇〇〇元；第二期展拓費三・三〇〇・〇〇〇元；第三期展拓費七・九五〇・〇〇〇元，共需港銀一六・四五〇・〇〇〇元。區區此數，以粵省之富，實不難籌集，縱使三四千萬元，也是易如反掌。惟據廣州工務局長程天固氏的意見，却以爲海港的建設，宜於漸進，而不宜爲理想過高的急進。照黃埔港的初步建設，祇須先築堤二三千尺，貨倉兩三座，便可應付目前的需要。依此計劃，所需費，不過百餘萬元，以後循序漸進，不難以底於成。現在已經國府決議將英退還庚款撥十分之二爲築港基金，該款之退還已將與英使藍普森締約決定，則築港經費的支付，是絲毫不發生問題的。以廣東財源之大，軍事得早日結束，籌撥尤屬易。我們只希望優良的黃埔商港，早日見實諸現，則其關係於我國的前途，又豈有涯哉？

十九，十，五，於中大

闡論 總理規定廣州大港之精義

方 新中山

一 引言

總理所著建國方略，示以開闢黃埔商埠爲南方大港，以與北方大港東方大港互相頡頏。此誠遠大之規模，刷新之事業。雖三大計畫港未及著手進行；然北方之連山港，業已開始興築，將來工事告成，終能制大連之死命；東方之青島，又已正式收回，將來商業發展，允足抗上海而有餘；惟南方除香港而外，無一設備完全之海港。廣州口岸，尤備受帝國主義者經濟侵略，久陷吾民於不可終日的境地。依照我國現情而論：苟不急圖補救，則民生國計，勢必根本動搖。今幸總理實業計畫中，主張開黃埔商埠，使改其廣州爲一世界大港。誠以廣州濱臨太平洋岸，原在世界上占一重要地位，可成一大都市。自有明中葉，即與外洋交通。近如南洋各島，遠如歐美諸邦，在海禁未開以前，羣來互市，商務頗盛。其時巨舶有不能直進廣州口者，多寄碇於黃埔之深水灣，安知有所謂香港？自香港開埠，英人締造經營，不遺餘力。凡有可

助長香港之進步者，靡不悉心擘畫，從事競爭。是以海舶前來廣州，均改往香港，在港卸貨，然後分載小船，轉入內河。究其原因，均以廣州不能泊大船爲詞。但往年省港罷工，香港封鎖而後，不能駛進廣州之船舶，何嘗不以黃埔灣爲其碇泊處所？是黃埔商港，久已具海港建設之要素，且能具備海港要素之優點，已有明徵矣。

二 黃埔商港之優點

(一) 港口之優美 凡海港愈深而愈廣者，航運之利亦愈大。故近世大汽船，多達五萬噸（即能載重十萬噸）以上，其長約1000呎，廣200呎，自船底至上艙，甲板高30呎。故海港深度，須達30呎乃至50呎，方能容其出入。但天然良港如未達此程度，則須設法潛深之。又長1000呎之汽船，亦須得廣半英里之海灣，乃克維持其航運，俾巨船得有周旋進退之地。若黃埔商港，現據調查所得，由黃埔前方長洲島之西角達於長洲以東之洪聖，龍船，大吉，銅鼓等四沙附近。此灣之深

度爲九米達（三十英尺）至十五米達（五十英尺）其最深之點，係在海陸軍校之前。此灣二十四尺，深水界線內之濶度爲一百七十五米達（五百三十英尺）至三百五十米達（一千零六十五英尺）或者疑該處水線不能常保有如此之，深且深度實有未足，恐弗能適應將來世界商港之需要。但查上海當黃埔江入口處，日以淤淺，所有大船，多泊於吳淞口外，故現在用完美之挖泥機濬深至三呎，以便大船之出入。今黃埔開港有上海可爲前鑑，且查其河床一帶，概屬含沙之黏土質，投錨最爲適宜。倘再設法濬深，吸引吃水三呎之汽船，則國際貿易可以暢行無阻矣。

(二) 峯巒之環拱 海港四周，須有高山壁立，環抱成灣，始稱天然良港。雖遇颶風震盪，可無意外之虞。否則須建防波堤，以資屏障。如我國北方之大連，爲有名之大商港，而日人所築之防波堤長約一萬二千英尺，廻抱其內之海面約有七百英畝。又英國東南海濱之多維港 (Dover)，其防波堤長約二英里，深約四十英尺，費資二千萬元，無非欲阻障洪濤，以圖港內船舶之安全。若黃埔地方，四面環山，深密異常，向無颶風猛浪，從前歐美之中大船舶，多寄碇於此。據治河

處報告：「該處最近二十年內，祇遇颶風數次，所遭損失，亦不鉅大」若以香港而較，近年遭遇颶風之慘，損失財物之多，有令人不寒而慄矣。

(三) 城市之接近 凡海港附近無建設城市之地，或距離城市太遠，全於農工商業無大關係，其港必難興盛，不過一停泊場而已。是故近人對於此項要素，若稍缺乏，不憚移山塞水，以開拓平原，爲謀工商事業之進展。如美之波士頓，最稠密之區域曰巴克灣 (Back Bay)，乃由泥壤填築而成。香港之九龍，澳門之南灣，亦用此種計畫，藉廓地區。今黃埔商港最適宜地點，莫若新洲，水陸兩程，均距廣州市十英里，交通便利。將來規劃一良好之方式，則廣州市與黃埔港同時展拓，使圍城都市化，都市圍城化。我南中國有此世界獨一無二之海港，豈不憾歟？

(四) 船塢之設備 船塢爲船舶寄碇之所，倘該港無適當造船修船地址，一旦船破舵折，無可修理，故必於海濱附近，擇一小灣，闢爲船塢，有開啓閉，其水可以隨時抽放，泊船其中，便於修繕，尤以建築石澳爲宜。今黃埔商港，向有石澳及機廠等。從前商船兵艦多之在此修理者，工作甚形忙碌，

及香港開闢而後，船塢遂日就廢弛，商務亦漸衰落。今若益加整理恢復舊觀，實事半功倍也。

(五)交通之集中 海港為海洋內河及鐵路運輸之總樞紐，故海港之位置，必須鐵路與輪船聯絡一氣，而後可以深入內地，飛達外洋，尤以海港之兼為河口者，水陸交通，恒占優勢。今黃埔商港，適合此最優其之條件。蓋其位在廣州。東西北三江匯流之口，循江而上，可通粵省各縣，遠及廣西江西湖南；由江口而出，則東達太平洋而至美洲，西過印度洋入地中海而至歐洲，南通南洋各島而至澳洲，尤為便利，原非上海所能及。惟廣州河沒不免淤淺，必須加以改良，始能期其發達。現廣東治河委員會已製定濬深零丁島至黃埔一段河道，及濬深黃沙至大沙頭一段河道之計劃。其餘三江河道，亦積極施工，河南洲頭咀一帶之地，河面最寬，水量最深，又已興築內港，以與黃埔商港相輔而行。將來水路交通更便，自不待言。若陸路方面，不日完成之粵漢鐵路為縱貫全國大之幹線，交通固屬扼要。而不知總理所計畫建設中國西南東南兩鐵路系統，均以廣州為起點。蓋不僅貫通南北，且將向各重要城市引伸鐵路，近接英法，遠連亞歐，皆以黃

埔商港為政治經濟交通之中心。

三 黃埔商港與 總理計劃鐵路之關係

總理計畫建設之鐵路，特別致意於南方大港。誠以廣州占商業之首要地位，實為國際共同發展計畫內之三大港中最有利潤之企業，而又為民衆所最迫切之要求。總理實業計畫之第三計畫有言：「開發廣州以為世界大港，亦全賴此鐵路系統，如使缺此縱橫聯屬西南廣袤之一部之鐵路網，則廣州亦不能有如吾人所豫期之發達矣」是知鐵路與海港固有至密至切之關係，特吾人向無覺悟，弗思建設，致使廣州有名之大港，至今猶未得與世界相見，殊為可惜！試就總理計畫廣州鐵路路線，分別述之：（參看武昌亞新地學社中山建設地圖）

1 廣州重慶線經由湖南

按是線入湖南境內，經零陵縣（即永州）在美國計畫株欽線之交點，經沅陵（即辰州）又在英所計畫沙興線之交點。故是路一成，則粵之西北，湘之西南，蜀之東南，一氣貫通。北達長江，南盡大海，凡出入之洋商洋貨，必取道於廣州，地勢

益形重要矣。

2 廣州重慶線經由湖南貴州

按是線（實業計畫作乙線）前半即廣重線，惟至湖南道州即分線，橫過廣西東北以入貴州，經遵義，由遵義向南行，至甕安，即與總理計畫之丙線接。（廣州成都線經由桂林瀘州）再至丙線之平越起，至丁線之都勻，又與總理計畫之丁線接。（廣州成都線經由梧州與叙府）故是線實為縱貫黔省北中南（即乙丙丁三線）三幹路之聯絡線。

3 廣州成都線經由桂林瀘州

按是線計劃之主旨，在使廣州成都兩大會最密之人口，可以分配於中部人口稀疏之地。查廣東全省人口約三千八百萬，平均每方里約五十三人強。四川全省人口約五千八百萬，平均每方里得四十五人。若貴州則全省約一千一百萬，平均每方里約二十人。廣西全省約一千三百萬人。平均每方里得十九人強。是川粵兩省，患在地狹人稠；黔桂兩省，則患在地廣人稀。人稠者每苦於生計維艱，殊難覓食；人稀者每苦於交通弗便，無法調劑。今總理用最精銳之眼光，最縝密之碩畫，謀開此無窮之利路，其造福於四省之民衆，靡可思

議矣！

4 廣州成都線經由梧州叙府

按是路為橫貫兩廣之大幹線，往者，廣西商辦鐵路公司擬設之西江線，原以達至邕寧為止。今總理更廓而大之，迤北穿入貴州，得與英所計畫之沙興線交點於貴陽及龍里，又與美所合辦之渝柳線亦交點於貴陽；又與法所要求之欽渝線交點於畢節；再入四川，又與法所希望之雲重線交點於宜賓；實合雲重沙興渝柳各線而引導於廣州，對於軍事交通，非常重要。即以商業而論，南半沿西江一帶，商埠林立，若三水，若肇慶，若都城，若梧州，貨物來往，日趨繁盛。至達黔蜀，則礦產豐富，工業可興。且數省都會連通，於政治，風俗，語言，教育，必能收統一之效，即農商各業，亦易資觀感。種種利益，皆可操券而得者。

5 廣州雲南大理騰越線至緬甸邊界為止

按是線自廣州起，循西江而上，至大湟與丁線相同，由大湟分枝經遷江，迤而西北，出廣西界入雲南境，即與滇緬鐵路聯成一貫，使南中國最大之廣州都會，得以通連英之緬甸。而在雲南省城昆明，又得假滇越鐵路以通連法之越南，至沿

路與 總理計畫之丁線（廣州成都線）己線（廣州思茅線）庚線

（廣州欽州線至安南界之東興爲止）及列線（即叙府孟定線）

，皆有互相聯接之勢。是故該路告竣，對內可以興業，足紓國家南顧之憂；對外可以防邊，足杜帝國覬覦之漸。提挈全局，鞏固西南，而建長久之策，即必以是路爲宜先著者矣。

6 廣州思茅線

按是線實爲滇粵之聯絡線。夫以雲南爲四方之總滙，邕寧扼西江之中樞，廣州當南中國出口之尾閭，東西一氣連通，且由廣州西南有廣州欽縣線以出東京灣，由邕寧有本線取道龍州，以出鎮南關，由阿迷有滇越線以達安南，由思茅又可向車里以入緬甸，匪特內地產品，彼此可以流通；並可推銷於國外，實爲至優至要之路線。往者，法人要求承築之廉南

（由廉州至南寧）鐵路及欽渝（由欽州至重慶）鐵路，皆與本線有連絡之關係。法又擬從滇越幹線分築蒙茅（由蒙自至思茅）

支線，尤爲彼所注意，蓋滇南一帶，礦產最爲豐富。從前組織隆興公司，承辦雲南七府礦務，而臨安元江即包在其內，故欲開滇南之礦藏，固非興築鐵路無以便東西之運輸；亦非興築鐵路，無以杜外人之窺伺。况廣州有一世界大港交通爲

更便耶？

7 廣州欽州線至安南界東興爲止

按是線完全走於廣東南區地域。沿路所經，人口既稠，物產亦富，港灣林立，除廣州灣爲法租借外，尙有斗山、銅鼓、廣海、開坡、水東、梅菪、北海，隨處可以闢爲商埠。且此路附屬支線亦不少，由高州而南，引一線至海安，卽爲總理計畫所在之漁業港。西至廉州，又與總理計畫之廉州梧州線相交，若經欽州，則是地爲總理規定之二等海港。現雖地味礪瘠，而地關重要，將來株欽或邕欽鐵路次第完成，亦以此爲集中之點。有此偉大鐵路，東西橫貫，全在粵省範圍之內，至其終點，達至安南交界之東興，尤爲我所希望輸出剩餘產物之銷路也。

以上路線見西南鐵路系統

8 東方大港廣州線

按是線乃由一頭等海港以一直線至他頭等海港，使兩港互相遙應，而首尾則合漸，嶺，粵成一大幹線，全線走於內陸。雖經錢江流域及贛江流域；然山岳多平原少，農產不盛，而礦物甚豐。且總理計畫，隨處有聯絡出海或出江之路；如

經江山，則與南京嘉應線相交；經南城，則與福州武昌線相交；進至零都，又與福州桂林線相交。從前日人預爲杭廣內地綫之設計，全不及我總理計畫之周密。況廣州黃埔之大港，將來實現，則鐵路之收益，不更大有可觀乎？

9，廈門廣州線

按是線爲連絡廈門廣州兩處之通商口岸，俾交通得以自由。查廈門當台灣未歸日以前，台茶大都先集廈門，而後輸出外國。自台歸日後，台茶由基隆輸出，廈門茶市一落千丈，即砂糖，紙，煙草等業，亦同受其影響。若黃埔商埠告成，則廈門與廣州接近，不獨商品可源源輸入廣州，而閩南出外謀生之僑工，皆將假道於廣州以出口，何便如之？

10，南京韶州線

按是線若果完成，亦可名爲京粵線，而韶州實爲中心。東北通京城，北達漢口，南盡廣州，大有鼎足而三之勢。況查是路中經地點，又與各重要城市相連絡。如在江西之湖口，則與東方大港重慶線會；南至南昌，則與福州武昌線及温州辰州線會；迤而西南，在吉安又與建昌沅州之計畫線會；再南至贛州，又與福州桂林之計畫線會。現粵漢路之韶株段，刻

已積極進行，則廣州之黃埔大港之工程，決不可以稍緩。

11，南京嘉應線

按是線即最近鐵道部開始測量京粵路之一部。但是線至大埔後，鐵道部擬由大埔經梅縣，興甯，五華，龍川，河源，博羅，增城而至廣州，現全國商聯會請改由大埔經潮安，揭陽，普寧，惠來，海豐，惠陽，東莞以至廣州。主張之理由，以東江北路，凡物產人口商務富庶，萬萬不能比南路，若將來京粵路實現，連通蘇，皖，浙，閩，粵，三省，而以黃埔商港爲出海最便之路，其關係爲何如耶？

12，東方南方兩大港間海岸線

按是線與東方大港廣州線迥不相同。上線係由內陸取道江西以入廣州，茲線則全依海岸而行，乃合浙閩粵三省而成一大幹線。沿線所經名城巨鎮，若惠陽，（惠州）若潮安，（潮州）若龍溪（漳州）若廈門，若閩候，（福州）若永嘉，（温州）若臨海（台州）以至寧波，再由寧波即用杭甬鐵路經杭縣，（杭州）以與東方大港相接。此路全屬東南財賦之區，商務殷繁之埠，有非內地線所能及。昔日人嘗著「支那經濟書」及「中國商業地理誌」有杭廣鐵路大計畫，分爲甲乙兩線，甲即海岸線，

乙卽內地線，於兩線工程之難易，物產之多寡，人口之疏密，分別優劣，如數家珍；令人驚駭！今總理有此計劃，又採取海岸線重要之地點，足破日人之迷夢。倘以兩港不能同時並設，要必先營南方大港，立其基礎。蓋東南數省商業將來之命運，無不於廣州商港之興替卜之。

以上路線見東南鐵路系統

四 黃埔開港重大的希望

吾國比年以來，各界奔走呼號，促進黃埔開港，莫不具有共同的目標，與重大的希望。所關於吾國前途，非細事也。其希望維何？

一在抵制帝國主義者之經濟侵略。查吾國現在所有沿海之通商口岸，靡不受帝國主義者不平等條約之束縛，而對於經濟侵略，尤爲顯著。卽如吸收吾國內地之生貨以去，而換轉彼國製造之熟貨而來，生貨價廉，熟貨價昂，以廉易昂，我國損失之金錢，每年約出超平均在二三萬萬以上，如果開關黃埔商港，則經濟自有保障，外人無所施其侵略政策。

一在謀吾國交通之自由。歐洲大戰以後，各國主張交通自由

，在一九二三年萬國自由交通大會開第二次會議，有以平等公道爲主旨，確保交通運輸之自由，及商務上之待遇公允，不能以畛域之私，互相抑阻；又旅客過境時，各國間彼此歧異之規則辦法，亦應改良云云。乃吾國人則隨時隨地備受壓迫，備受欺凌。卽就香港而言：凡我國內外之客貨過港，必須由港過儼，甚至郵書電訊，款項滙駁，莫不受其一度之檢查，始能轉入內地。交通之不自由，一致於此！若果此港一開，不受條約之拘束，輸運皆得自如，國權可伸，國恥可雪，尙猶不努力進行乎？

一在謀吾國之經濟獨立。吾國自與外人通商以後，一切貿易，全被外人操縱，吾國常處於不利之地位。况最近金價高漲，駁駁焉有竭吾國現銀之趨勢。卽以港幣而論：凡與香港交易，概以港幣爲主，而港幣無一定價格，滙水任意漲落，不能加以制限。吾國每年之遭此損失，何可以數計；而以廣州爲尤甚。若黃埔商港落成，則對外貿易自有相當應付，我之經濟得以解放，我之關稅得以自主；金融命脈，必不致操諸外人，詎非吾國之福利乎？

一在謀吾國工商業之發展。吾國自古以農立國，工商業，素

不講求。自海禁大開以來，就進出口統計之數量觀之，吾國每年商業上之最大漏卮，即為工業品之輸入。計舉出口農產全額所得，不足以償所失。蓋我以少數之手工業，與外人無量之工場工業較；及我以負販商業與外人之公司商業較勝負之數，奚待著龜？於是洋貨充衢，利權外溢，工商停滯，百業凋零。今為補救工商業起見，亟應開闢黃埔商埠，提倡實業，竭力經營，務使港內有宏壯之集散場所，一方能供給偉大之輸出原料；一方復有偉大之購買能力，則海港必日趨興盛，可預言焉。

一在謀救濟吾國失業工人 吾國當此民窮財盡，失業人口，日見增多，殊可深慮！從前省港罷工時期，一般工友，嘗為劇烈之運動，正議開闢黃埔商埠。一方面固可打倒英帝國主義；一方面更能消納罷工工友。作一種可久可大的建設，使得各自安居樂業，實為根本要圖。凡屬國民，應共同負此責任也。無如一時經濟無着，加以內政多故，未及切實經營。今者國內叛亂反逆，次第盪平，正國家和平統一之生機，依照總理實業計畫為民生問題之解決，莫要於開闢黃埔商港，此港如果落成，奠國家社會於安定強固之域，非僅廣東一

方平民的福利，凡南中國及海外失業的僑胞，且將賴之。（近聞南洋失業華工約四十萬，經該地政府資遣回國）。

五 黃埔商港地點之討論

關於開港地點，非常重要，尤宜慎之又慎。初基一誤，鑄成大錯，後雖補救，悔莫能及！從前滿清對外交涉，事事失敗，可明證已。茲將各界主張地點之所在，分別附以鄙意，以見優劣，非敢妄加批評也。（新往年曾著開闢黃埔商港意見書載在商埠月刊第五期）

查往年開闢黃埔商埠促進會報告書中，有載甯官銜計畫定在新洲開埠，頗為有價值的地址。查新洲面臨西口，水深岸濶，向無颶風。附近一帶，地勢平坦，田野寬廣，用於建築貨倉，工廠，商店，住戶，及各種公共事業機關，與夫危險品物存貯所，均覺綽有餘裕。其四周復有黃埔浦及廣州前航線水道之環繞，成天然之境界。管理及交通，均屬便利。如能加以人事改進現在之環境，使精神物質俱臻優美，則成為世界第一等最發達之港，亦自不難。又照雷氏建議「將北帝沙填連於黃埔島，即在港之東頭建築錫齒形之碼頭五座，直伸

入深水灣內，足以分泊巨船。」即由碼頭築一鐵路，直與河南洲頭咀廣州內港相連，更由附近擇其適宜地點，建鐵橋一度，聯絡廣三，而黃沙與石圍塘兩地，再設法架橋以與粵漢通車。如此省河南北，呵成一氣，將來西南鐵路系統完成，舉南中國數省貨物，莫不以新洲為最便出海之門戶，有斷然矣。

至若柯維廉計劃，擇定北帝沙狗仔沙為碼頭貨棧，由北帝沙北端建築大鐵橋，接連大陸，並敷設鐵路，由東圃通廣九鐵路車站，即沿用廣九鐵路原線，達到廣州市。此種計劃，顯然引起廣九和粵漢兩路接軌的動機，隱授香港以侵略我國的武器。當民國三年時，英嘗要求廣九接軌，經總理窺破英帝國主義者之陰謀，嘗表示極嚴重之反對。近年又重申前議，願借款我國開港，以廣九接軌為交換條件。可知廣九接軌，於英有莫大利益，匪特廣東全省客貨為其所吸收，即南中國全部之經濟，亦為其所剝奪殆盡。或又謂廣九與粵漢接軌與否，不成問題，我國自有絕對自主之權。不知主權二字，視乎國力之何如。現在英帝國主義凶饑當中，對於九龍租借地，一時未能收回，萬不宜倡無責任之高論，竟置國家於危

險地位。獨不觀南滿鐵路，由北而南，營口一埠，較大連灣近約數百里，而車價較大連加多，吉黑商人欲出營口，且受日人種種苛待，至今營口卒不能與大連競爭，此可為殷鑒已！

又若彭回主張魚珠為開埠地點。稱魚珠地方遼濶，關於治安一節，可在該埠周圍建築圍牆一度，以資管理。（見民十六，十七，國民新聞）殊不知建築圍牆辦法，雖可防守，乃係人工造成之境界，與舊日城垣無異。方今正主張拆城築路，而新開大港反築圍牆，特以自固，未免貽譏中外！故無論如何改進，已非天成美地。至稱「廣九鐵路以其與粵漢有接軌之危險性，未嘗不可另築一路，斜跨廣九，過越秀山麓，與粵漢路接連，以出魚珠云云。（見民十六，六，十七，國民新聞）試問兩鐵路銜接通車，與兩鐵路交點通車有何分別；總之粵漢路線任展築至何處，凡在珠江北岸地點開港，必得間接造成廣九粵漢接軌的機會，匪特黃埔商港不能成功，即廣州市以及南中國之商業，亦勢必盡歸香港所攘奪，其危險有孰甚於此者？

其他主張沙路地點開港。查沙路距廣州市約十五里，由沙路

築鐵路至廣三，接連粵漢，路線亦長，需費頗鉅，臨海方面，尤受風吹盪，停泊殊不安穩。歷來巨船出入，無有泊於沙路者，尚不可爲避風港，若謬然開作大埠，即未有不失敗之理。

又有主張在珠江口外位於大虎對面板頭島的地點開港。查是處距廣州更遠，地方偏僻，環境不佳。由大虎築鐵路至石圍塘接廣三鐵路，計長五十六里餘，需築鐵橋十七度，費鉅工艱，難成事實，且附近海岸，沙浮水淺，疏濬爲難，東南方絕少大山屏蔽，亦無形勢可言。無論設備如何，終不能圖商業之發展。

綜上以觀，惟有黃埔新洲一地最適宜。往年迭經審查委員會及各界發表意見，多數贊成，則港址當可確定。至築港辦法，原擬預算二千萬元，或更不止此數，亦未可知。但借大基

金，一時實難湊集。然則工程遂終歸停頓乎？是非計之得也。凡世界建築偉大事業，多取漸進主義，其例不勝枚舉。若黃埔築港，間如程局長天罔建議意見所云：「就廣州現在社會之需要與經濟能力而論：黃埔港初步之建設，祇宜循序漸進，先築堤岸二三千尺，貨倉兩三座，便足應付目前之急需；至商港鐵路之建築，需費較鉅，可暫緩敷設。」（見民十九，四，廣州民國日報）可謂扼要以圖己。又云：「此項初步工程完成之後，商港雛形已具，將來一切擴充用款，更易爲力，」此皆與鄙見相同，爲初步進行中之最穩健者。否則弗求實際，徒肆大言，鉅款難籌，觀成無日，豈不大背總理建設之遺教，並負吾國人期望之盛心乎？茲承徵文期內，爰草是編，聊供芻蕘，是否有當，尚希海內明達有以教之！

建設商港之要素

伍大光

商港者何，貨物吞吐之場，行旅往來之地也，自汽機發明，輪軌輻輳，商品之流布日廣，人類之交通日繁，於是商港之建設，遂為文明國政治家，工程師，經濟家，實業家，所殫精竭慮，締造經營，而未嘗一日忽，並世諸港，紐約，倫敦，其最大焉者也，故美，英，最富最強，漢堡，(Hamburg) 馬賽，(Marseilles) 神戶，基奴亞，(Genoa) 其次大焉者也，故德，法，日，意，亦次富次強，若吾國乎，以四萬萬神明華胄之子孫，二萬萬方里錦繡山河之土地，氣候兼寒熱溫三帶，物產具動植礦萬彙，固堂堂然世界上獨一無二天府之國也，然而言商港，則香港繁榮，非吾所有，上海，大連，天津，廣州，漢口，吾所有矣，或則為外人所規劃，或則僅具近代商港之雛形，不足以躋於世界一二等商港之列，自餘諸港更等自鄙，吾無譏焉，悲夫微歎，欲國之不貧不弱，其可得乎，比歲以還，國民政府秉承總理遺教，肅清軍閥，統一中原，建設商港，不遺餘力，在南方曰黃埔埠，曰中山港，在北方曰葫蘆島，急起直追，不遑寧處，誠經國之宏猷，而

通商惠工之之急務也，雖然，建設商港，有要素焉，要素具則事半功倍，日趨繁榮，要素不具，則徒勞無功，萎靡不振，然則要素為何，曰，有天然者，有人為者，高山，深水，廣大平原，美麗風景，此四者天然要素也，人為要素，則日新月異隨物質文明之進化，而與時俱增，以新式商港言之，則海關，船塢，碼頭，貨倉，駁船及浮車，沿河處，自來水廠天文台，電信站，航空站，破浪堤，救生站，觸礁救濟所，驗疫所，冰箱車，救火輪船，破冰機，其舉犖大者也，吾請得而論次之。

(甲)天然要素

(一)高山 商港人烟稠密，樓閣巍峨，船舶駢闐，貨物山積，不有高山，則颶風之來，其損失有不可以道理計者，雖或有破浪堤(Breakwater)稍資救濟，然破浪堤只可減殺水面之浪，而不可以避岸上之風，故高山為商港之第一要素，不待煩言而解者也。

(二)深水 近世艦艇巨艦，載重至五六萬噸，食水恆三十餘尺，欲謀商港之發展，必有深水以利大船之灣泊，始能增加 出入口貨物之數量，此自然之理也，試將世界重要商港之水 深度，表列如下。

世界商港水深度表

商	港	高潮水深度(英尺)	低潮水深度(英尺)
亞巴頓 (Aberdeen)		二七	一五
貝爾花士 (Belfast)		三一	二三
波士頓 (Boston)		未詳	四〇
布利士陀 (Bristol)		三一	二二
卡低乎 (Cardiff)		三一	二四
確 (Cork)		三一	二二
花爾謀士 (Falmouth)		三一	二三

格拉士高 (Glasgow)	三一	二二三
哈梯蒲爾 (Hartlepool)	三三	一七
侯士頓 (Houston)	未詳	三〇
羅省枝利 (Los Angeles)	未詳	三五
倫敦 (London)	五五	一四至三〇
利佛浦 (Liverpool)	五五	三〇
李斯 (Leith)	二六	一一
文遮士打 (Manchester)	五五	二八
紐約 (New York)	未詳	四〇
費城 (Philadelphia)	未詳	三五

蒲廉謀夫 (Plymouth)	五五	三〇
收士咸敦 (Southampton)	五五	三五
亞丁 (Aden)	五五	三〇
亞力山大 (Alexandria) 屬埃及	五五	三五
鉢崙 (Portland)	未詳	三〇
暗士拖淡 (Amsterdam)	五五	三三
晏梯窩蒲 (Antwerp)	五五	三〇
亞陳繼路 (Archangel)	五五	三三
惡倫 (Auckland)	五五	三一
盤谷 (Bangkok)	五五	一四

巴恩勞拿 (Barcelona)	五五	二四至三二
波都 (Bordeaux)	五五	二〇至二五
布里文 (Bremen)	二二	一八
布廉梅蝦灣 (Bremenhaven)	三〇	二二
布咧士梯 (Brest)	三六	二三
布魯者士 (Bruges)	三六	二六尺三寸
杯晏奴哀思 (Buenos Aires)	三六	二四至三〇
卡地士 (Cadiz)	三六	三五
卡利 (Calais)	三六	一四尺一英寸
加爾吉打 (Calcutta)	三六	二四至三〇

徐 寶 (Cherbourg)	三六	一七
卡 勞 (Callos)	二五	二一
君士但丁 (Constantinople)	二五	二二・三
高賓希根 (Copenhagen)	二五	未詳
丹 色 (Danzig)	二三	未詳
登 却 (Dunkirk)	二九	二三
暗 丁 (Emden)	三二	二三
阜 如 (Fiame)	三二	未詳
基奴亞 (Genoa)	三二	未詳
漢 堡 (Hamburg)	三二	未詳

亞灣 (Havana)	三二	未詳
夏回洛 (Havro)	四四	一五至二三
香港 (Hong Kong)	四四	三五至四〇
力康 (Leihong)	四四	二二至二八
崎路 (Kiel)	二三	未詳
利包 (Libau)	二三	未詳
美路般 (Melbourne)	二三	未詳
滿梯威地奧 (Montevideo)	二三	未詳
奧低沙 (Orlessa)	二三	未詳
奧婆吐 (Oporto)	二三	一八

柯士田 (Ostend)	三二至三五	一七
陪南杯高 (Perambuco)	二四	二一
路厘奧大珍你路 (Rio de Janeiro)	三三	未詳
路力加 (Riga)	二二	未詳
彼桃勞格列 (Petrograd)	二二	二一
路勞因 (Rouen)	一八	一〇
上海 (Shanghai)	二八	二〇
星架坡 (Singapore)	二八	未詳
士得田 (Stettin)	二五	二一
士肥威 (Stockholm)	二五	二三

各國商港之水深度，畧具於是矣，在高潮時，最深者爲利佛浦，達五十五尺，在低潮時，最淺者爲李斯，僅十一英尺，以最近趨勢言之，世界最大之船，食水三十餘尺，故巴拿馬運河，鑿深至四十一尺，蘇彝士運河，近亦濬深至三十九尺以上，而美國海軍港，俱以水深四十尺爲建港之標準，然則以水深四十尺爲商港之天然要素，非過然也。

(三) 廣大平原 自世界物質文明，一日千里，各國人口，多集中於工商業中心之商港，例如英倫三島，人口僅五千萬，而倫敦占七百萬，美國人口一萬二千萬，(據一九二〇年調查戶口報告)，而紐約人口，亦幾七百萬，以更大紐約言之 (Greater New York) 且占九百餘萬，上海人口，民國元二年間，亦不過七八十萬耳，而近來滬報所載，則幾達三百萬，滔滔汨汨，繼長增高，殆爲自然之趨勢，故必有廣大平原，以容民居，方無人滿之患，此又建設商港之要素也。

(四) 美麗風景 審美爲人類天性，遇西子則眉飛色舞，

遇醜人則意冷心灰，於人則然，於地亦何莫不然，是故牛山濯濯者，不足以爲良好商港，草木蕭條者，亦不足以爲良好商港，必也青山綠水，風景宜人，佐以四時不斷之花，終歲長春之草，始足以吸收遊客，願養住民，此商港之又一要素也。

天然要素，既如上所述矣，且進而論人爲要素。

(乙) 人爲要素

(一) 海關 賦稅之徵收，出入口貨物之統計，船舶來往之記載，噸位輕重之調查，疫船之薰洗，皆海關責也，此商港之人爲要素一。

(二) 船塢 船塢者，輪船建造修繕之處也，大別爲溼濕船塢，(Wetdock) 乾船塢，(dry dock)，浮水船塢 (Floating dock)，浮水乾船塢 (Floating dry dock) 數種，近來則以浮水乾船塢爲用最廣，以其有下列各種特長也，(子) 構造上時間經濟，金錢經濟，(丑) 其節段可增減自如，(按浮水船塢

，多由數段接駁而成，例如紐約，其七百二十五尺長，起重三萬噸船，僅需時二十五分鐘之乾船塢，分爲六段，（甲）起船迅速，（卯）小船入塢時，可以抽水甚少，（辰）具流動性，可由甲港拖曳而至乙港，如美國海軍乾船塢道威鐸，（Navy dry-dock, the Dewey dock）曾拖進飛律濱岷尼刺海灣入口處之卡威梯軍港，（Caviter Naval Station）是其例也，浮水船塢之主要款式有二，（一）U字形塢，兩旁有壁，（二）L字形塢，只一邊有壁，惟帶有保持均衡之平底浮船，現代浮水船塢之最大者，首推英國收士威敦（Southampton）之塢，長九百六十英尺，闊一百三十英尺，能舉重量六萬五千噸，塢身重量一萬八千八百噸，次則德國漢保（Hamburg）之塢，長一千零二十二英尺，容量七萬八千噸也，（參觀第一圖）此船塢爲商港之人爲要素二。

（三）碼頭 此爲船舶寄棧，貨物起卸之所，貴有廣大之面積，充分之設備，新式之建築，以謀轉運之迅速而省費，以最近言之，碼頭多與路軌接駁，（Berth system）使貨物出於此而又於彼，省却煩勞，經濟莫甚，加拿大之滿地可，（Montreal）美國之三藩市，費城，則應用此種制度之最

著者也，此碼頭爲商港之人爲要素三。

（四）貨倉 貨物之起落也，其來往之地不一，其運輸之方法各異，其聚散之時間不同，或候船，或候車，勢不能無寄頓之場所，於是貨倉尙焉，貨倉大抵毘連碼頭，資便利也，他如建築堅固以防火災，利用機械起卸以省人力，投資保儉以期貨物安全，固不待論，此貨倉爲商港之人爲要素四。

（五）駁船及浮車（Lighters and carfloats）世界各大商港，雖多濱臨大海，能容巨船，然其轉運貨物於內河也，則巨船與岸之間，必賴駁船以爲媒介，故駁船亦商港必不可少之設備也，紐約一港，經營駁船事業之公司，多至千家，而駁船之外，別有浮車，（Carfloats），三藩市亦有之，浮車者，使岸上貨車浮水面，而可運至他處之車也，近來紐約駁船，多備汽機，其大者，載重至六百噸，（參看第二圖）專以駁載出入口貨，爲務，浮車則專載內河供給本港之材料，或本港工廠之出品，而供本港人口之日用者，每日來往於紐約文乞田（Manhattan）間之浮車，爲數凡一千五百輛至二千輛云，（參看第三圖）此駁船及浮車爲商港之人爲要素五。

(六)治河處 河水之速率，有緩有急，當其流也，每挾上流之沙泥以俱來，故河底時有沉澱積淤之患，治河處之職，則在疏濬河道，使其深度有常，修築堤壩，使其緩急有序，他如建設燈塔，安置浮標，(buoy)繪製水程地圖，測驗潮汐進退皆其範圍內事也，考疏濬河道，在一八七四年時，則有美國船主咽士(Captain Keads)治密士沙比河(Mississippi)口之打樁制，一八九十年時，則有英國利佛蒲港之設門制，(bar)皆有名於時，比來水路學進步，美國柯利近省(Oregon)林崙埠(Portland)進口處疏濬哥崙比亞河(Columbia River)之法，尤為明効大驗，吾人所宜取法者也，此治河處為建設商港之人為要素六。

(七)自來水廠 海港水鹹，不足以供飲料，河港水淡矣，然雜質紛陳，不潔之物時有，非加以科學之濾清法，仍有害於市民之健康也，此自來水廠為商港之人為要素七。

(八)天文台 或風或霧，或雨或晴，航行者所不可不審也，有天文台以司警告庶可知所趨避，履險如夷，此天文台為商港之人為要素八。

(九)電信站 凡電報，電話，有線電，無線電，均屬之

黃埔港專號

，其所傳遞之事，則多為無線電航行警告也，(Wireless Navigation Warnings)無線電報時信也，(Wireless Time Signals)無線電氣象信號也，(Wireless Meteorological Signals)無線電颶風信號也，(Wireless Storm of Gale Signals)潛水艇聲音信號也，(Submarine Sound Signals) (據此種信號，於一九〇四年，開始應用，裨益航行匪淺，據一九二三年統計，電信站之配備機件，能發此種信號者，達一百二十七站，輪船之能收此種信號者，達三千艘，今常不只此)，夫電信站與天文台，互為表裏者也，有天文台無電信站，則傳遞無術，有電信站無天文台，則觀察無由，二者不可偏廢，此電信站為商港之人為要素九。

(十)航空站 歐戰以後，航空技術，頓呈突飛進步之觀，為運貨計，為乘客計，均有補於商港之繁榮不少，况輪船觸礁，警耗傳來，以飛機司救護之役，非常迅速，又可減少乘客之淹溺，貨物之沉沒乎，此航空站為商港之人為要素十。

(十一)破浪堤 海濶天空，風浪時作，於港之兩端，築長堤直出海中以範之，惟留狹口以供船舶之出入，使堤內大浪，減殺其洶湧之程度，此破浪堤之作用也，破浪堤之建築，

多作兩手合抱形，如錫蘭島之哥崙布，(Columbo)日本之橫濱，(Yokohama)兩港之堤是已，此破浪堤為商港之人為要素十一。

(十二)救生站 諺有之曰，行船走馬三分險，此所謂船者，古昔渡江渡河之船耳，渡江渡河且有險，况涉重洋，乘長風，破萬里浪，如今者乎，脫人於險，救生站之責也，考歐美救生艇，創始於英，其第一艘救生艇，於一八二四年三月四日，在南斯路施(South Shields)進水，置水手十二人，艇長三十英尺，價值一百四十九鎊，近來之救生艇，則長四十五英尺，配置八十四馬力機器一副，礮一門，探海燈一具，價值一萬鎊，美，法，德，荷，那，日，俄，瑞典，瓜梯馬躡，巴拿馬，等國，且相繼派員赴英考察，從事設置矣，其重要可知也，此救生站為商港之人為要素十二。

(十三)觸礁救濟所 大海茫茫，水程沙綫，航行者未必盡諳也，即盡諳矣，或突起颶風，不由作主，或陡生大霧，不辨東西，此觸礁之所以不能免也，近代救濟觸礁之舉，應用盡有，倫敦海港，對於此種設置，最為完備，(參看第四圖)即倫敦救濟觸礁之船也，此觸礁救濟所為，為商港之人為

要素十三。

(十四)驗疫所 (Quarantine Station)溯自醫學進步，知疫症之來也，恆由甲埠之人或貨，沾有疫菌，而傳染於乙埠，如英兵于役埃及之肩蘇蒲他味亞，(Mesopotamia, Egypt)及巴爾幹(Balkans)一帶，恆帶虎烈拉(Cholera)病而歸，一九一六年，歐洲及東土耳其之醫學紀錄，亦謂由日本菲律賓傳染虎烈拉病而來之症，達一千餘起，故各國商港，對於驗疫一舉，非常注重，以杜傳染而謀健康，誠要務也是故船客或貨之發見有疫菌者，恆施以扣留之手續，而隔別薰洗之，其薰洗之藥，其青化輕，或輕青酸汽，(hydrogen-peroxide Prussic acid gas)最為普通也，為預防疫症發生起見，滅鼠滅蟲，均屬要圖，此驗疫所為商港之人為要素十四。

(十五)冰箱車 (refrigerator cars)近十年來，冷藏食品之運輸，大為增加，如澳洲之羊肉，亞根庭之牛肉，遠東沿海及熱帶之果品，率多半繞地球，何術以致之乎，冰箱而已，冰箱配備冷藏器，能使肉類果品，經二三十日之水程，而不腐敗，及船抵岸，則移冰箱於路綫帶，(beltline) (案路綫帶為接連碼頭之火車路，美洲商港多有之，)其無路線帶之設

備者，則移於浮車，(Car Float)(參看第五圖)即紐約之船旁浮車也，此冰箱車爲商港之人爲要素十五。

(十六)救火輪船 商港舖戶林立，貨倉雲連，火警勢所難免，消防隊救火機之設備不待論也，近日則以救火輪船，爲商港必不可少之物，以其利用河海之水，取之無盡，用之不竭，且又時間經濟，遠勝於救火機也，查美國紐柯連，新造一救火船名(Deluge)者，爲費城(Cornell & Matthews)兩海軍建築師設計，長一百三十八尺八寸，濶二十九尺，船尾食水一十二尺六寸，船頭食水十尺六寸，配置射水管枝，每分鐘可射水一萬四千加倫，速率每小時一十五呎又四分之一，爲美洲最大之救火輪船，(參看第六圖)此救火輪船爲商港之人爲要素十六。

(十七)破冰機 (Ice breaker)破冰機一物，凡凍港多用之，吾國除北方之天津外，山東以南之商港，可無須此，考一九二一年一九二三年之交，波羅的海蘇俄瑞典海岸，冰結數月不解，厚凡十五英尺，雖以高典堡(Rohemburg)之一千三百匹馬力破冰機，亦無所施其技，旋改用士託威(Stockholm)之三千七百匹馬力破冰機，始迎刃而解，被困之船，由是脫

離苦海，今則四千匹馬力之破冰機，已有數具矣，此破冰機爲商港之人爲要素十七，

以上所舉，天然要素凡四，人爲要素凡十七，前者不可以力而至，後者可以力而至也，以吾所見，世界商港，具備天然要素者，等於鳳毛麟角，若吾粵之廣州，按照 總理建國方略物質建設之第三計劃，改良水道系統，使成深水港，則四者具備矣，然後聚精會神，努力於人爲要素，則東方紐約，實現不難，我建設當局其念之哉。

◆ ◆ ◆ 附列參考書如下

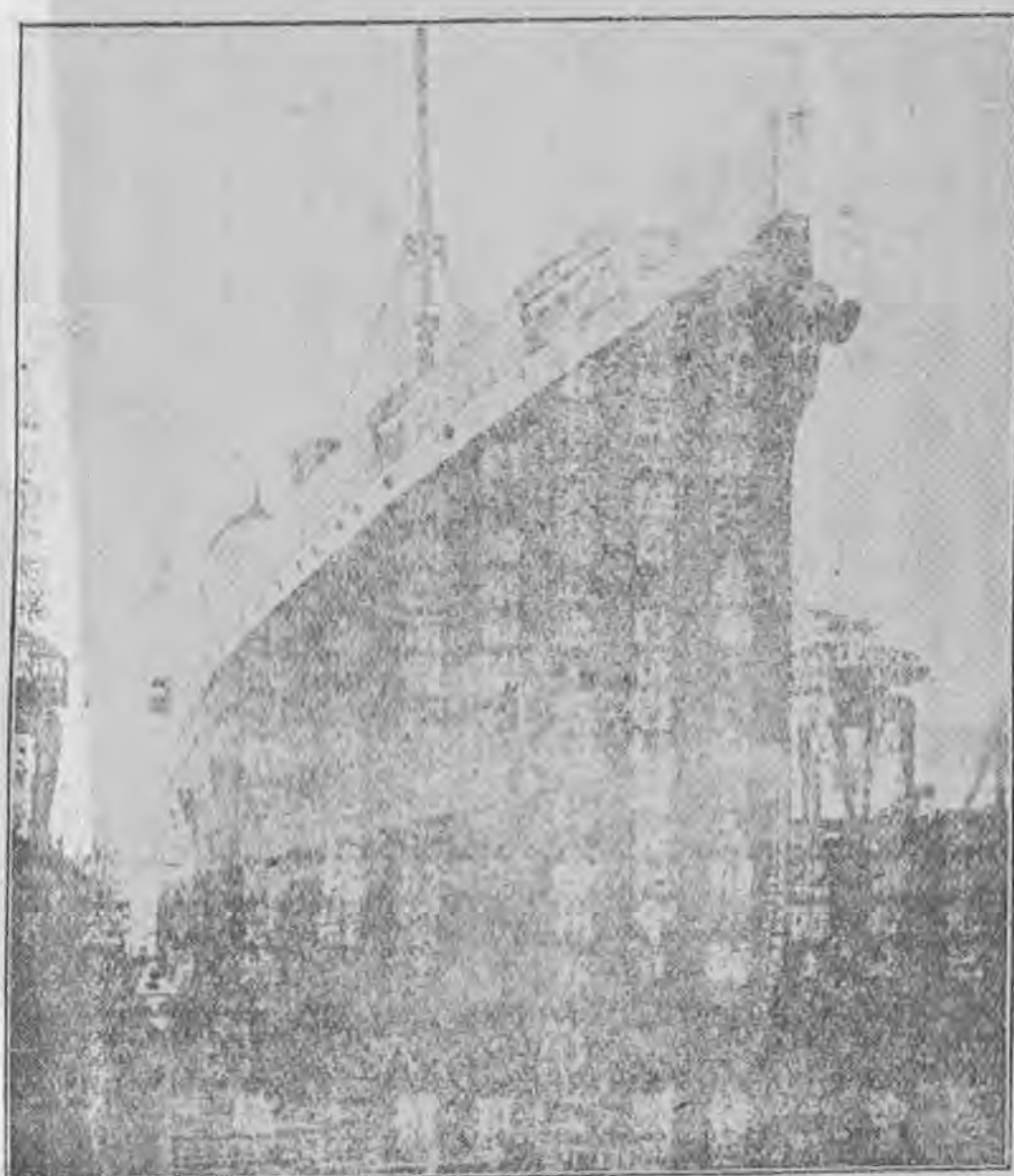
- Port Development (by Mae Elwee-1926 Edition)
Modern Harbours (by F. C. Shankland) 1926 Edition
World Ports-Volume 12 (1923-1924)
World Ports-Volume 13 (1924-1925)
World Ports-Volume 14 (1925-1926)
World Ports-Volume 15 (1926-1927)
World Ports-Volume 16 (1927-1928)

附圖

- | | |
|---|----------------|
| Port of New York (By New Jersey Harbor Commission) | |
| Brassey's Naval & Shipping Annual (By Sir Alexander Richardson, 1925) | |
| Port Directory of the Principal Foreign Ports (By U. S. Naval Department, 1928) | |
| (一) 德國漢堡浮水乾船塢 | (二) 紐約六百噸大之駁貨船 |
| (三) 紐約港內運貨浮車 | (四) 倫敦救濟觸礁之船 |
| (五) 紐約冰箱浮車 | (六) 美國紐柯連救火船射水 |
| (七) 「皇帝」船在利佛浦入塢 | (八) 最新測潮器 |

圖 一 第

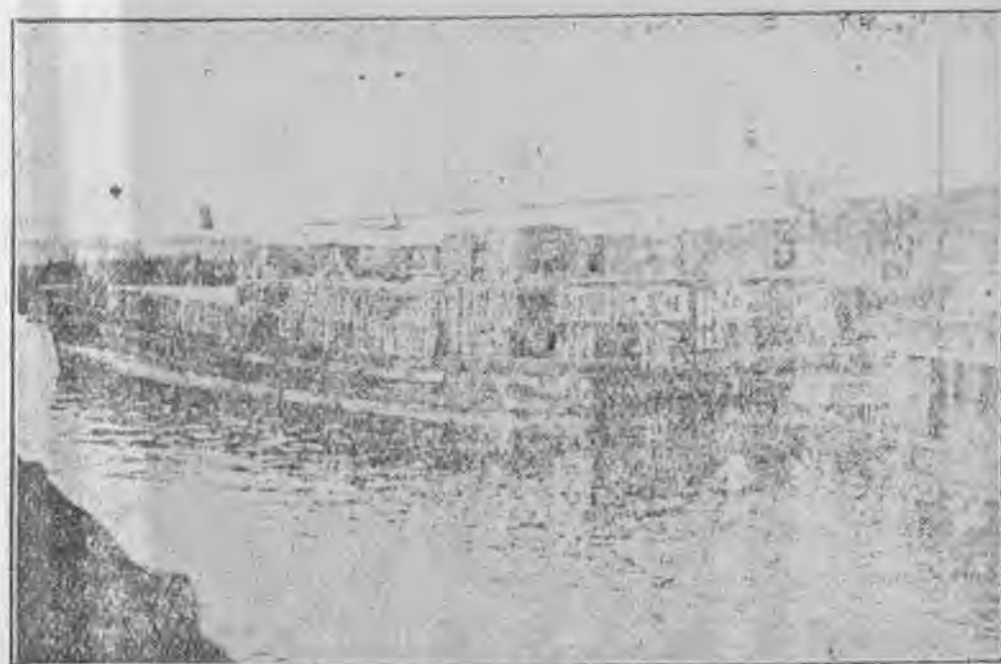
德國漢寶浮水乾船塢



世界第二大之浮水乾船塢也

黃埔港專號

圖 二 第



船貨噸之大噸百六約◎

圖 三 第

黃埔港專號
紐約港內運貨浮車

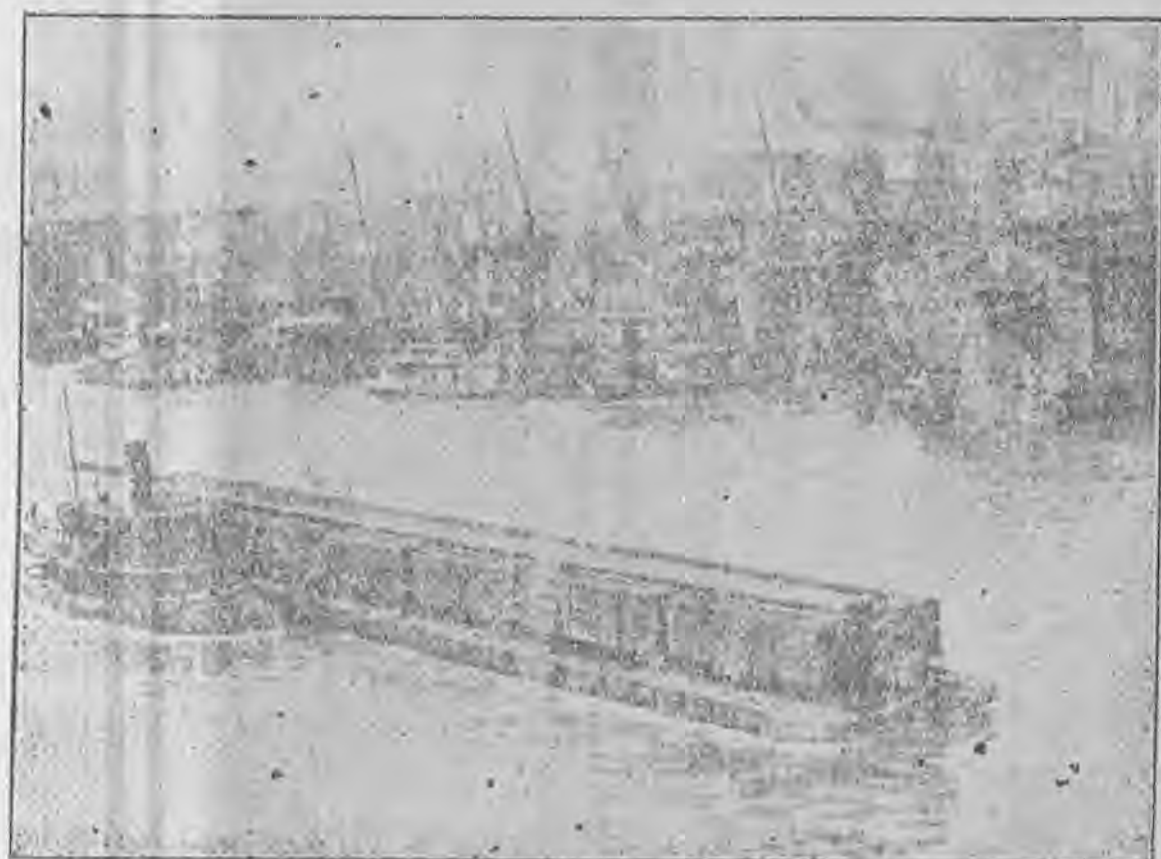
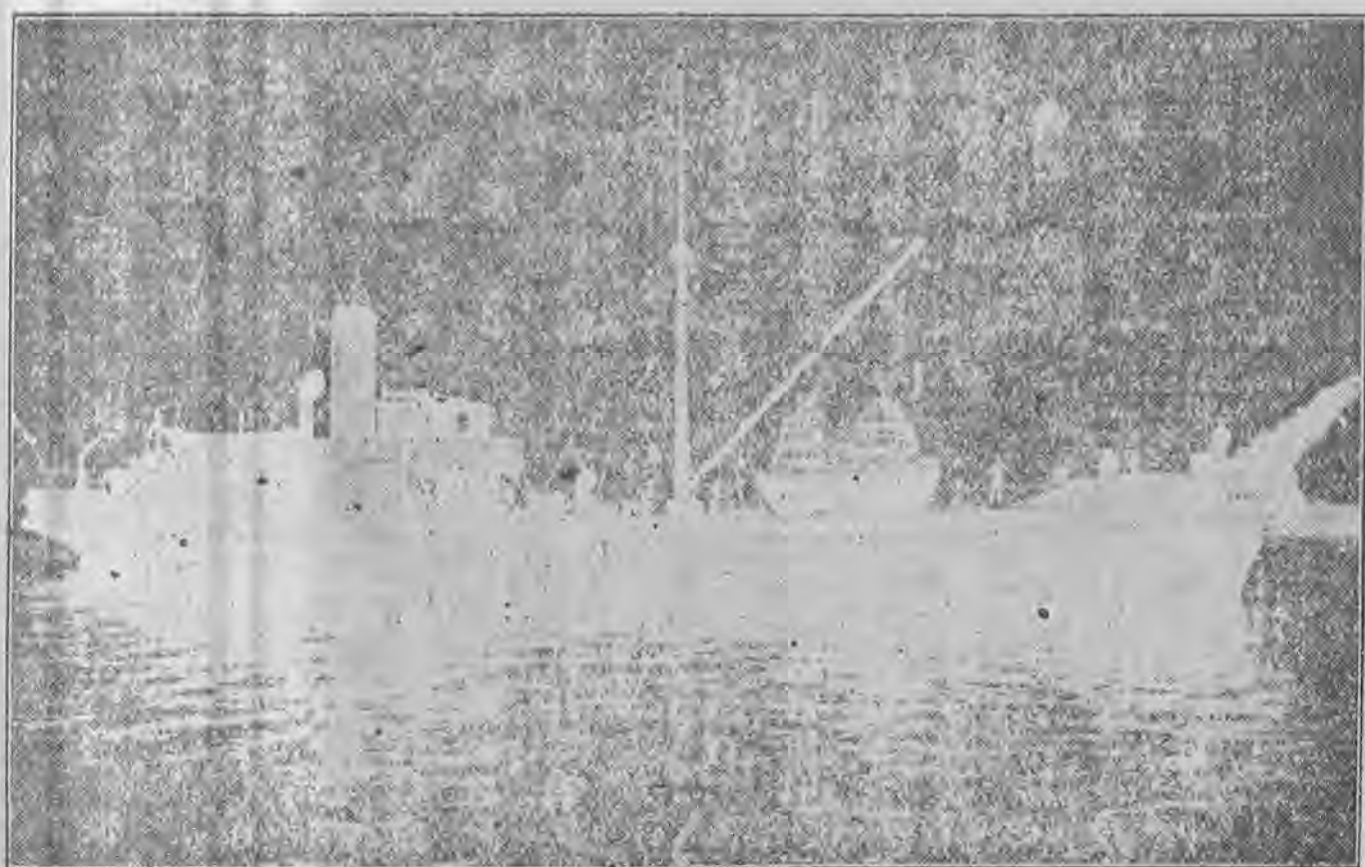


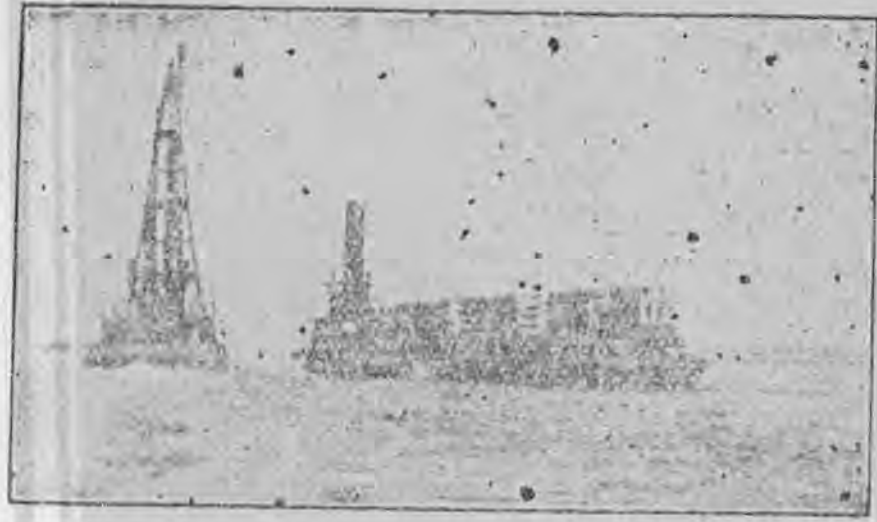
圖 四 第



八六

倫 敦 救 濟 觸 礁 之 船

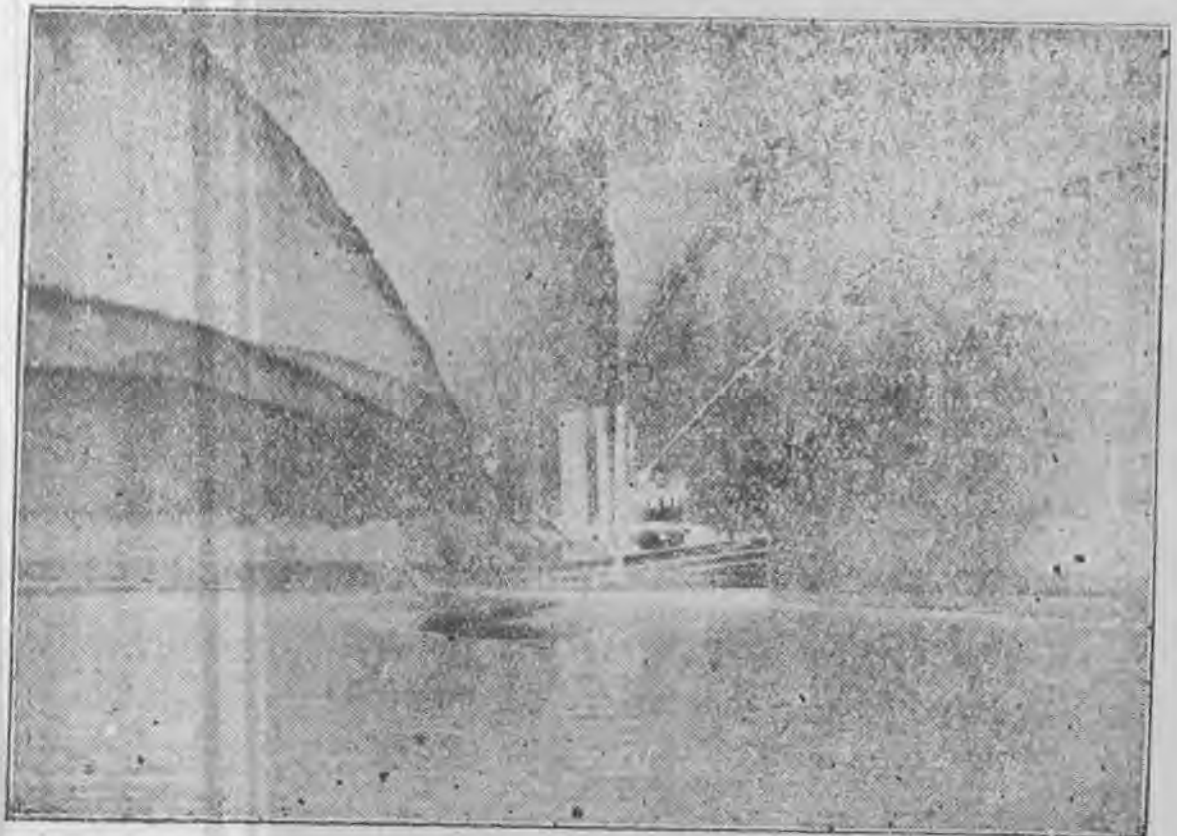
第五圖



紐約二冰箱浮車
(Car bloat)

黃埔港專號

第六圖



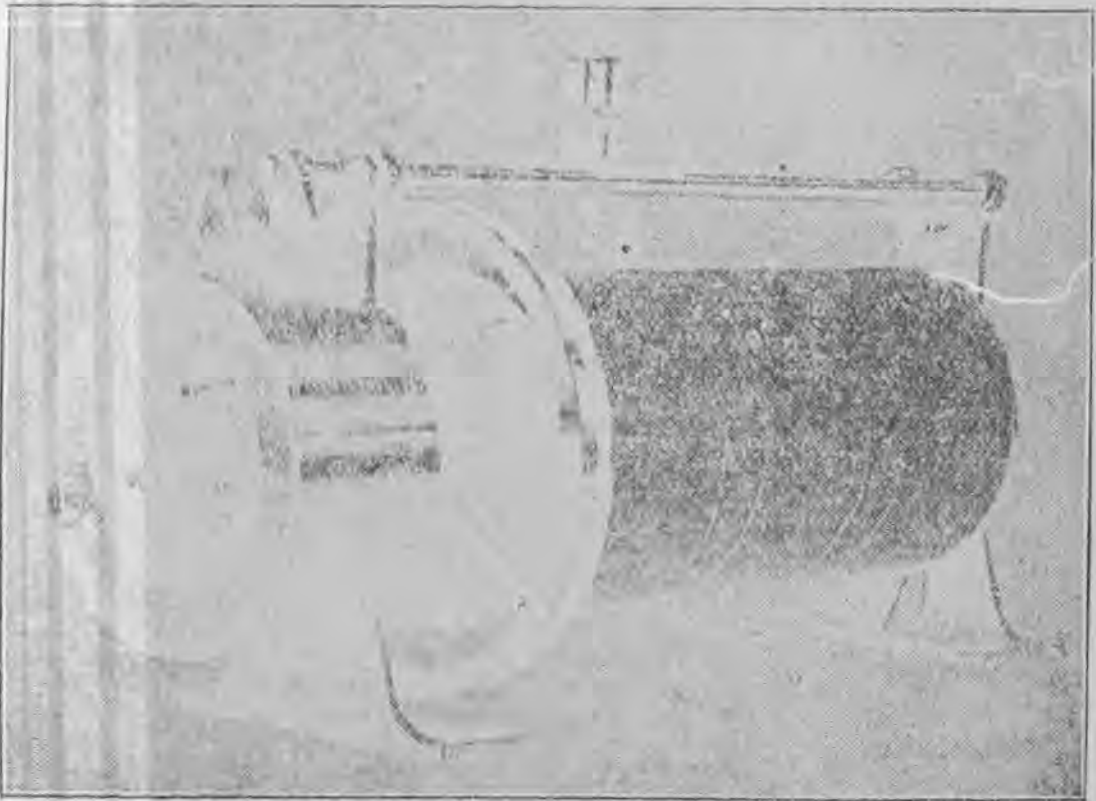
美國紐約柯連救火船射水之圖

皇帝(Imyevator)輪船在英國利佛浦入塢之圖



圖七第

最新測朝器



圖八第

闡論 總理規定廣州大港之精義

伍大光

總理手訂建國方略之實業計畫，規定吾國應建設之大港凡三，曰北方大港，位於大沽口秦皇島兩地中途清河灤河兩口之間者，是也。曰東方大港，在杭州灣北乍浦岬澗浦岬之間，從新建設一港，否則改其上海爲之，是也。曰南方大港，廣州是也，目光如炬，計畫精詳，誠產業落伍駸駸破產如今日中國者之活命湯，而國際互利之大建設也，然則規定廣州大港之精義，果何在耶，不揣固陋，論列如次。

(一) 歷史上有世界大港之資格 廣州商業發達，人口殷繁，爲南方工商業中心，全國第一大會，而世界有名商港者，亘數百年矣，自鴉片之役，中英開釐，吾師敗績，結南京條約，割香港，英人慘淡經營，大興工商業，其進步一日千里，廣州海港之地位，遂漸移於香港，而自退處於內河港之列，夷考南京條約，訂於道光二十二年，即西歷一八四二年，是香港之開闢，距今不過八十八年，畢路藍縷，需時甚久，其繁榮駕於廣州，不過二三十年耳，廣州人口，據外人調查，凡一百五十餘萬，以全國論，除上海一港，入民國後，內

地迭遭軍事，土匪蠶起，共黨蔓延，人民蕩折離居，多以上海爲安樂土，故人口激增，至二百餘萬外，至今仍居第二位，然則經營廣州，加大規模之建設，俟恢復其從前世界商港之地位，進而爲東方之紐約倫敦，非不可能之事也，此就歷史上言，廣州有世界大港之資格一。

(二) 地理上世界大港之資格 廣州位於珠江口，廣州河汊之頂，水路四通八達，此河汊之人口密度，冠於全國，平原面積，有三四千英方里，(總理謂西南各省，有此廣大平原江，惟廣州成都二處，成都深入腹地，不通海道，交通梗塞，輸運維艱，不足以爲世界商港不待言也。)內則處東江西者北江之會流，外則扼歐亞兩洲交通之孔道，况復風景美麗綠水青山，四時不斷之花，終歲長春之草，天然要素，高山，深水，(改良水路系統以後)平原，美景，四者具備，求之世界一等大港，能出其右者，蓋寡，與總理發展實業計畫之第四原則所謂地位適宜一，深相照合，此就地理上言，廣州有世界大港之資格二，

(三)物產上有世界大港之資格，廣州地近熱帶，氣候炎燠，草木繁殖，菓品尤有名於世，按照總理第三實業計畫之第三項，建設西南鐵路系統，甲乙丙丁戊己庚，七線相繼完成，悉以廣州為中心點，使鐵路網作扇面形，則廣東之煤，鐵，錫，鎢，糖，絲，茶，烟，果品，湖南之錫，錫，煤，鐵，銅，銀，花生，穀米，棉花，廣西之錫，錫，鎢，竹材，木材，桐油，八角，大蘇，雲南之銅，錫，銀，錫，貴州之木材，棉花，四川之錫，鹽，水銀，桐油等，胥以廣州為集中之地，輸運於外，其利益何可勝道，况鐵路網完成後，此西南六省之礦業，工業，將如雨後春筍，萬苗齊發，商業之增高繼長，突飛猛進，實為自然之趨勢，又合於總理實業計畫「最有利潤」之原則，此就物產上言，廣州有世界大港之資格三，

(四)人力上有世界大港之資格，廣東地濱洋海，人民富於流動性，冒險性，海外華僑數百萬，泰半皆廣東籍也，華僑每年滙歸祖國之款，就美洲言，已不下五六千萬元，今年金貴銀賤，其數尤大，併安南，暹羅，菲律賓，及英荷兩屬，合計當逾一萬萬元以上，每年有此一萬萬元之接濟，金融當可

大舒，又華僑旅外既久，其子弟留學外國，專研工商，學有專長者，所在多有，故人才資本，比較上廣東優於各省，觀於十年以來，廣東雖日在軍事倥傯，驚濤駭浪之中，而建設事業，仍較各省為勝，而可知也，抑又聞之，好逸惡勞，人之常性，舍遠圖近，人之恆情，吾國礦產非不富，農產非不多，脫能盡量發展，則家給人足，綽有餘裕，不待外求，無如工商百業落後，生存程度日高，生之者寡，食之者衆，飢寒交迫，事畜無資，不得不茹苦含辛，遠冒重洋，寄人籬下，以圖衣食而資養贖，然而南洋美洲，苛例百出，近來歐美各國，生產過賤，失業人數，千萬有奇，（英美兩國，已各二百餘萬，）於是取締華僑入口愈嚴，真有望洋興嘆之感，近接報載，各埠，華僑，失業歸國者，已盈千累萬矣，瞻念前途，不寒而慄，吾人為華僑設想，亦當乘此時機，於國內大舉建設，以資容納，總理實業計畫之第二原則，所謂「應國民之需要」者，不啻為今日言之矣，此就人力上言，廣州有世界大港之資格四，

要而言之，建設計劃者，有系統，有線索，者也，舉甲不能遺乙，舉乙不能遺丙，否則難收良果，故總理廣州大

港之計劃，有同時並舉者五事，就中改良廣州水路系統，建設西南鐵路系統，二者，尤爲此問題之關鍵，水路系統，所以完成世界商港之天然要素也，鐵路系統，所以增進商港將來之繁榮也，二者有如輔車唇齒，莫能軒輊，或謂香港水深港濶，交通便利，設備完整，歷史悠久，一躍而爲世界大港，非偶然也，廣州河濱淤塞，能力薄弱，以云建設世界大港，正等效鰲，雖急起直追，庸有濟乎，不知廣州大港，天然要素具備，歷史上，地理上，物產上，人力上，亦均有世界大港之資格，既如上述，所差者，人爲要素耳，（吾別有「建設商港之要素」一文應徵，於近代商港之設備，列舉凡十七事，可參看，）世界最大商港，首推紐約倫敦，此二者各有長遠之歷史，姑勿具論，試舉後起之秀如美國之紐柯連，（New Orleans）日本之橫濱，（Yokohama）及名爲我國所有，而實爲日本人經營之大連，近三十年建設之概況，以資取法可乎，

（甲）紐柯連建設之經過，紐柯連位於美國魯西安尼亞（Louisiana）州，密西士比（R. Mississippi）河口，濱臨墨西哥海灣（Gulf of Mexico）北岸，一七一八年時，法人卑安威爾

，（Bienville）立市於此，後爲西班牙人所占，十八世紀之末，始隸美國版圖，一九〇〇年以前，因地理上自然關係，雖不失爲一商港，然未常有偉大之計劃，近代新式商港之設備也。美國人評紐柯連者，謂其於一九〇〇年以前，猶無舵之舟，誠爲篤論，一九〇一年，魯西安尼亞州議會，立一法律，組織紐柯連港務委員會，付以設計改善全港，及收回私人租借碼頭之權，委員會成立未滿一年，而鋼板上蓋之第一座碼頭完成各輪船公司，感於舊式碼頭有改良之必要，自動爭相借款於委員會，不計利息，委員會又發行公債三百萬元，（美金）以爲革舊建新之資，嗣是迭次發行公債，達一千八百萬元，另內港運河公債，（Inner Harbor Canal Bond）一千八百七十萬元，一九二四年四月，又發行進步公債（Improvement Bond）三百萬元，現計市有產業逾一萬萬美金矣，其公共碼頭總長度，爲五·四七英里，平均闊一百尺，有鋼板上蓋者三，八二英里，平均闊二百尺，有上蓋之面積，二百七十八萬四千一百四十四平方尺，露天面積一百四十四萬六千七百五十平方尺，共四百二十三萬〇八百九十四平方尺，此外尚有私家碼頭，鐵路碼頭，自六百萬至七百萬平方尺，

泰半皆有上蓋者也，又市有棉花貨倉一座，價值逾六百萬美金，為世界上此類貨倉之最大者，全用鋼骨士敏土建築，能貯棉花四十二萬包，私有貨倉之樓板，共二百平方尺，距水邊五百尺以內者，在半數以上，各碼頭俱接連鐵路轉駁機，起卸貨物，極為迅速，又有最新式之穀米起重機一具，每點鐘能卸穀米十萬包，另其他穀米起重機七具，每點鐘能卸穀米三十三萬六千包，此其碼頭貨倉建設之狀況也，一八一八至一八一九年，美政府又於紐柯連建一軍用供給只根據地，面積四十八英畝，用款五百萬美金，其貯藏處能容七百四十三輛火車，有鋼骨士敏土建築物三座，每座長一百四十英尺，闊六百英尺，樓高六層，樓板面積一百五十五萬平方尺

，能載重一十七萬八千五百噸，另有一層樓之碼頭一座，長二千尺，闊一百七十尺，船塢則有海軍根據地所建之浮水乾船塢 (Floating Dry Dock) 一座，能容一萬六千噸之船，其他能容一萬噸以下船舶之船塢七座，總容量三萬二千二百五十噸，其出口貨，以麥，米，粟米，麵粉，棉花，機器等，入口貨，以咖啡，香蕉，石油，糖等，為大宗，以對外貿易論，已一躍而為美國第二商港，進步之速，逾於紐約，(見世界商港雜誌，一九二四年五月份第二十九頁，World Ports-mag., 1924, Page 29) 茲將一九二三年美國十大商港，對外貿易額，表列如下，

商 港	入 口 噸 數	出 口 噸 數	出 入 總 噸 數
紐約 (New York)	一一, 八〇二, 八二〇	一〇, 六三二, 七九七	二二, 四三五, 六一七
紐柯連 (New Orleans)	三, 八九七, 六五九	三, 五二四, 八五八	七, 四二二, 五二七
費城 (Philadelphia)	四, 〇八三, 一〇四	二, 八三七, 〇五一	六, 九二〇, 一五五

波地磨 (Baltimore)	三，四一二，五一三	三，二八三，八七九	六，六九六，三九二
波士頓 (Boston)	四，二八四，七四四	四七三，四一九	四，七五八，一六三
巴肥路 (Buffalo)	三，二〇七，八〇六	五一四，九五〇	三，七二二，七五六
鴉打 (Port Arthur)	二，二八七，二二四	一，一四八，一五八	三，四三五，三八二
三藩市 (San Francisco)	一，一〇四，七三六	一，九六八，一九二	三，〇七二，九二八
加路威士頓 (Galveston)	一，六一二，〇二〇	一，三二八，七五九	二，九四〇，七七九
羅省 (Los Angeles)	三二〇，四九六	一，五三〇，四四六	一，八五〇，九四二

(乙)橫濱建設之經過，八十年前，橫濱一日本漁村耳，雖於一八五九年開港，然其港務工程，實始於一八八九年，至一八九六年完成，亦僅有破浪堤二道，碼頭七百三十三米遠耳，嘗無大規模之建設也，自是以後，舉行擴港三次，遂為有名商港之一矣，故論橫濱之建設，可斷自擴港始，第一次

擴港，起於一八九九年，迄於一九〇五年，計填地一十五公頃六六，築成堤壩九百四十米遠，碼頭并堤壩合計，一千二百四十米遠，港費二百三十萬〇四千日金，第二次擴港，起於一九〇六年，迄於一九一七年，計填地七公頃，築成堤壩一千一百一十六米遠，碼頭三一六米遠，港費八百一十七萬

二千日金，第三次擴港，起於一九二一年，預算十年之內，填地四百四十六公頃，築成堤壩二千四百八十米達，碼頭二千五百七十三米達，挖泥六百四十九萬立方米達，港費一千三百四十五萬日金，正進行中，一九二三年九月一日，忽遭大地震，碼頭貨倉，毀壞過半，破堤堤沈下者，一千三百二十八米達，日政府旋即進行復興工作，費用九百二十五萬五千日金，今已完成，其工程遠過於一九二一年之計劃，其堤壩碼頭，同時能泊一萬噸至五萬噸之船七艘，三千噸之內河船八艘，查其出入口貨，一九〇九年為一百五十八萬七千噸，一九一九年增至三百二十三萬六千噸，一九二四年，增至四百九十八萬噸每五年約百分之三十，其進步未可限量也，

(丙)日人建設我國大連之經過，大連位於遼東半島之東南端大連灣，清政不綱，於一八九八年，三月二十四日，被俄國脅迫，訂旅大租借條約，將旅順口，大連灣，租與俄國，以二十五年為期，日俄戰爭結果，日勝俄敗，於一九〇五年，結朴茅斯條約，大連旅順租借之權，遂連帶而轉一於日本，一九〇六年，日人乃開始經營，闢為自由港，因其為南滿鐵路終點，又有枝線以達安東，撫順煤礦，安山礦業，供其吞

吐，故商務蒸蒸日上，出入口貨物，年達六百萬噸，在中國商港(名為中國，實則日本，可痛也)之地位，僅次於上海而已，其商港之設備，有破浪堤，長二英里半，堤內港面八百英畝，合中國四千八百畝，有自二千五百二十五尺長，至四千四百二十四尺長之碼頭四座，同時能泊二萬五千噸以下之船二十七艘，總噸數一十七萬噸，破浪堤外，并有長一千一百三十五尺之碼頭一座，專為起卸惹火物之用，小輪船銅板，駁船水面起重機，岸上起重機為數甚多，應有盡有貨倉則有七十六座，瓦內能容貨物三十萬噸，倉外能貯貨物八十五萬噸，其碼頭接連鐵軌五十餘英里，轉運貨物，異常便捷，蓋遼東設備最新之商港也，其經營設計，皆由南滿鐵路公司任之，二十年間，已由一漁村而變為有二十六萬人口之大港云，此大連建設之狀況也。

廣州既具天然要素矣，繪事後來，按照總理第三實業計畫，闢為大港，復佐之以改良水道系統，建設西南鐵路系統，而努力於人為要素，則西南六省，靠此大港為宣洩吞吐之地，其人口逾一萬萬以上，期以二十年，對外貿易，不超於紐柯運，橫濱，大連，四十年，不與紐約，倫敦，并駕齊驅，

吾不信也。

參考書

建國方畧

World Ports Vols. 12, 13 13&16

不平等的條約研究 (張廷瀾著)

Brassey's Naval & Shipping Annual (By Sir Alexander

Richardson, 1925 Edition)

浙江省之治河計劃

轉錄該省第一期建設計劃

查治河工程，應從查勘測量入手，有詳細之查勘、精密之測量，然後計劃設施，方能切實周詳，前經省政府議決之飛機測量，亦將於浙西區域內實施，並先辦三角測量，治各重要水道，設置定點，測量水岸，水準，低水，平水，高水之水平縱斷面，水底之深度，及繪製水底等高線圖，以為實施飛機測量之預備，至沿河工程方面，除應浙西人民之要求，每年疏浚淤塞水道，祛除航行障礙外，當以溝通錢江與運河，為最重要之工作，蓋非特運河交通將賴此發展，并為直接貫通浙江省南北水道交通之樞紐，擬置辦挖泥機船二艘，兼可用以疏浚茗溪各河流，及其他河道，故機身不宜過大，每小時祇須有數十立方公尺之實效，已足應用，地面乾土先雇土工開掘挖起之土方，用輕便鐵道輸運，或堆堤岸，或填窪地，茲將分年計劃概述如左。

十八年度，本年度開始測量運河沿岸，及茗溪流域並購辦整頓閘口江岸及溝通錢江運河工程所需之挖泥機船，汽輪，運泥船等，將挖起之土方，轉運填塞閘口江岸，此外尚須在施工地點附近，設置石廠，將開得之石方，用以建築閘口江岸之堤壩，並為加緊填墾工作，使新土地早日實現起見，除用挖泥機浚挖土方外，再在陸地上敷設輕便鐵道，以促進工程，尚擬購租地基，設立機器修理廠及材料場，至工程方面，除水利議會交辦之各項工程外，擬疏濬及整理茗溪流域各段之河道。

十九年度，繼續進行測量，並注重茗溪流域，至於運河與海鹽、海濱溝通工程，則開始預備，錢江運河之溝通，即可動工開挖，其他浙西河道及茗溪流域之疏濬工程，仍上照年度計劃陸續進行。

二十年度，茗溪流域測量工作結束，上年度預備之運河，海鹽海濱溝通區域，則開始實行，拱宸橋錢江運河開挖工程繼續進行，疏浚浙西河道及茗溪流域暨整理護岸等工程進行，仍如上年度。

二十一年度，本年度注重運河海鹽海濱間之測量，同時預備測量自運河至湖州之主要河流，以為來年整理河道之根據，他如拱錢運河開挖工程，及浙西各河流之疏濬整理各工程，仍繼續進行，並設置錢塘江石廠，及添置下游用之工用船隻等。

二十二年度，本年度甬江，靈江，甌江，及飛雲江各流域之測量工作，仍繼續進行，並加緊自運河至湖州河道測量，冀於本年度內結束，同時預備太湖流域測量，此項工作，應設法使其於來年仍得繼續進行，以底於成整理閘口江岸及錢江運河溝通工程，仍繼續進行。

黃埔港與世界之關係

伍大光

我們屈指一算，國民政府自民國十四年七月一日在廣州宣告成立以後十五年冬天，遷到武漢去，十六年夏天，遷到爲總理生前所指定爲我們中國首都的「南京」去，繼繼繩繩，至到于今，已經五年有多了，這五年有多多的當中，天天和軍閥咧，共產黨咧，帝國主義者咧，反動軍隊咧，拼個「你死我活」，虧得總理人格偉大，形骸雖死，精神不死。所以本黨同志，能够受他的三民主義感化薰陶，替我們黨國奮鬥，簡直沒有時間，來按照總理建國方略所定的「實業計劃」，一步一步建設起來，這是無論那一個人，所不能否認的，也是無論那一個人，都要原諒我們黨國當局的，然而破壞只管破壞，建設只管建設，尤其是我們廣東，沒有一天把建設事業，放在腦後的，你看市政咧，公路咧，都是蓬蓬勃勃，急起直追似的，雖未能做到模範省的地位，但是講句公道話，却比各省強一點，這不是我替我們全省人吹牛，事實都擺在我們眼前，隨處可以証明的，就大的建設來說，黃埔商埠，總要算坐第一把交椅了，有人向我問道：「黃埔商埠在那裏？」

他的建設成績到底怎麼樣？」我答道：「不錯，黃埔商埠，實在沒有完成，建設成績，除了一條由廣州到魚珠的中山公路，和七零八碎的測量報告外，好像沒有什麼表現，我剛才不說過麼？天天打仗，那裏有時候來建設，況且開港那麼大一件事，不比尋常，須有充分的經費，相當的人才，還須經過長久的時間，一十年或二十年，才有效果可說呢，」現在試將黃埔商埠和世界以前的關係，覆述一下，以後的關係，估量一下，

(一)南京條約以前的關係，凡是讀過歐亞歷史的人們，都知道，在成吉思汗西征，侵入歐洲以後，不久就有意大利人尼哥路波羅(Nicolo Polo)也梯奧波羅(Matteo Polo)兩弟兄東來，他們是溫尼士(Venice)人，由溫尼士起身，先到土耳其舊京君士但丁，轉往黑海登岸，折而東北行，經亞文尼亞國(Armenia)而至亞洲大陸，到回家的時候，已相隔二十年了，歇了兩年，又奉羅馬教皇的命，再來中國，尼哥路波羅，而且帶他的兒子馬可波羅(Marco Polo)同行跋山涉水，冬天

時候，被風雪所阻，又行不得，足足費了三年半，才到中國，真是備極「險阻艱難矣」，如是者又十七年，然後回家，這是十三世紀期的故事，其後歐洲人覺得經土耳其，黑海，沿陸路來中國，太過崎嶇，就有葡萄牙人 Vasco da Gama，找出由水路坐船，繞過南非洲好望角，(Cape of Good Hope) (當時蘇彝士運河未通)，往東北行，經印度洋，麻六甲海峽，折入南海，而來中國的方法，中國和歐洲的商務，就是那個時候開始了，一五〇六年時，歐洲傅蘭奇斯人 (Junks)，坐船來中國，到虎門，(Bogue) 拋錨鳴砲，當時附近的人，聽見砲聲隆隆，嚇得魂不附體，稟報地方官，下令驅逐，并且停止和外國人通商，一五一八年，葡萄牙東印度總督亞路芳蘇亞路卑駒奇，(Alfonso Albuquerque) (其時葡國海權最盛，四處找殖民地)，又呈請葡政府，派船東來，葡政府立派水師樓船一隊，由施門安道拉打 (Simon Andradia) 統率到廣州來，在上川 (Shang Chuan) 灣泊，後來因水兵犯海盜行爲，給中國政府水師打敗散去，一五三七年，葡人又在廣州附近，占據幾個海島，中國政府，於是准他在澳門 (Macao)，搭蓋棚廠，做晒晾衣服的地方，其後丹麥人，法蘭西人，陸續

到廣州，俱在黃埔下錨，所以黃埔一帶，有丹麥島，(Danes Island) 法蘭西島，(French Island) 都是他們西人給他的名稱，荷蘭人又來了，而且占據臺灣，至一六六二年，中國纔將荷蘭人驅逐收回臺灣，一六三七年，英國東印度公司水師統領 (Weddel) 率船五艘，攻占虎門砲台，中國就與英國停止通商，到了一六八四年，中英兩國，纔恢復通商呢，各國商人到廣州的，越來越多，因為廣州官吏，對待他們狠強硬，不肯通融一點，他們就在沿海一帶，廈門，寧波，舟山，等處，另覓經商地點，被各該處地方官拒絕，又回廣州來了，一七五七年，清廷旨下一道上諭，只准廣州一個地方，和外國人交易，有此種種原因，所以廣州相沿數百年，是我們中國對外唯一的海港，直至道光廿二年，即一八四二年，中英所結不平條約，(南京條約) 割香港給英國之後，廣州的世界商港地位，纔漸漸移到香港去，而降為內河港，(Minor Port) 我們指考當時各國在廣州的貿易，以英國為最大，最先代表英人，與中國通商的，是東印度公司，(East India Company) 該公司向英政府取得在東方各口岸，壟斷英人和外人經營商業的權利外，復在廣州設立分館，俗稱商館，由兩廣總督，給

與特殊的利益，以廣州行商，俗稱公行，(Cohong)做中間媒介，和中國人互市，行商以兩個至十一個華人組織，其職權爲向廣州政府担保洋人，行爲端正，及繳付課稅，洋船入口，必先以其伴一人，交付行商爲質，其餘同伴，如有不法行爲，當惟該質人是問，分館洋商，如有事與地方官磋商，當請求行商辦理，不得自行直接請見地方官長，地方官長，如責洋商報効政府，亦令行商接給，所以行商責任，乃帶有政治的，外交的，財政的，商務的，四種意味，處處得從中操縱取利，沒有一個不暴富的，當時行商共有十三家，所以行商所在的街道，就叫作十三行，即現在十三行馬路命名的由來了，在一八三十年時，恰好一百年前，在廣州經商之外國人，是一百六十五，他的國藉，有英國，印度，波斯，美國，葡國，德國，荷國，瑞典，丹麥，法國，西班牙，意大利，等，在澳門的外國人，有三千三百五十一，下人有一千一百二十九，因當時廣州只准洋人營商，不准住眷，而洋人因中國許葡人在澳門蓋棚晒衣的緣故，所以各國的人，都把家眷安頓在澳門，所以澳門的外國人，比在廣州多至十幾二十倍，當時經商的地方，是廣州，僑寓的地方，是澳門，

(An Onhor Agorouna)灣船地的地方，是黃埔，這三個地方，差不多是一而三，三而一的，這就是南京條約以前黃埔和世界之關係，

(二)省港大罷工時代的關係，自從一九二五年五月卅日，上海南京路，慘案發生，我國工商兩界，激於義憤，杯葛英國，尤其是工人階級，隨處都有罷工舉動，以圖消極抵制，制英人的死命，到六月廿三日，廣州沙基慘案又發，我國的徒手工人學生，被英人拿機關鎗掃射，死傷凡數十人，更動工人公憤，我廣東全省的人們，亦起而一致援助，作工人的後盾，拿經濟絕交的手段，封鎖香港，歷十七個月的長時間，弄得香港水洩不通，商務停歇，人口大減，英人手足無措，當時計算；香港因沒有船隻來往，直接間接所受的損失，每日大約四百萬元，以十個月計算，總共損失約二十萬萬元，爲自有香港以來所未有的痛苦，那時候各國輪船，載貨來廣東的，多直接入黃埔，不進香港，是年十二月間，各黨部，社會，團體，在惠州會館，開黃埔商埠促進會，我亦爲當時列席的人，記得是日決議，係協助政府，促成黃埔商埠，以謀總理建方略第三實業計劃廣州大港之實現，十五年五月

，廣東全省第六次教育大會，各代表應黃埔軍官學校蔣校長
的歡迎會，七月，各同志乘紫洞艇，參觀黃埔商埠地點，我
都是參加的一分子，當時省港罷工未復，到黃埔的時候，眼
見輪船橫江，旌旗蔽日，不覺感覺到八十多年前，香港未開
關時黃埔繁榮的景象，Whampoa一名詞，久已不掛於西人齒
類的，到那時候，又大出風頭，而特出風頭，這是省港大罷
工時代黃埔和世界的關係，

(三)今後的關係，總理第三實業計劃中的廣州大港，是拿
黃埔，和佛山，併入廣州市的，所以廣州大港，就是黃埔大
港，黃埔大港，就是廣州大港，兩者不能截而為二的，講到
今後黃埔和世界的關係，我以為黃埔具有世界大港資格的天
然要素，高山，深水，平原，美景，四樣差不多「式式俱全」
，只有深水一屈，似乎有些欠缺，不能夠灣泊大船，但是按
照總理第三實業計劃之第二項，改良廣州水路系統，使
水的深度，達到四十英尺，（按巴拿馬運河，水深四十一尺
，辦彝士運河，近來亦挖深至三十九尺以上，世界最大的船
，食水三十餘尺，所以美國海軍軍港，一律拿水深四十尺，
來做標準），那麼深水問題，就可迎刃而解了，還有一事，

須和改良水路系統，相輔而行的，就是總理第三實業計劃中
的第(三)項，建設中國西南鐵路系統，把甲乙丙丁戊己庚七
條綫，積極進行籌築，這七條綫，都拿廣州來做中心，恰恰
像一把紙扇形，然後廣東，廣西，雲南，貴州，四川，和湖
南的一部分，所出產的金，銀，銅，鐵，錫，鉛，鋅，鎳，
鎢，鎳，白金，水銀，煤等礦物，和木材，穀米，茶，絲，糖，
桐油，都在黃埔出口，其他工商業，亦連帶而發展，那是當
然的了，至到商港設備的內容，我別有一篇「建設商港之要
素」，列舉人為要素有十七項，——海關，船塢，碼頭，貨
倉，天文台，自來水廠，破浪堤，電信站，航空站，駁船和
浮車，(Car Floats) 舢舨救濟所，驗疫所，治河處，救生站，
冰箱車，破冰機，除了破冰機一樣，黃埔商港無須設備外，
其他都是近代大商港所不可少的，那篇文章，說得狠詳備，
這裡無庸多贅了，我個人的意見，以為按照總理計劃，建
設廣州大港，（叫作廣州大港也可，叫作黃埔大港也可，因
將來兩港必須合而為一的緣故，）再加以剛才所舉人為要素
的十六樣設備，那麼，二十年以後，一定可以媲美英國的利
佛浦，(Liner hoel) 收士威頓，(Southeaston) 美國的紐柯連

，(New Orleans)費城，(Philadelphia)日本的橫濱，(Yokohama)神戶，(Kobe)四十年以後，一定可以追縱美國的紐約，英國的倫敦，這是斷然無疑的了，你看美國人口，不過一萬二千萬，可以有世界最大(以出入口貨物論)的紐約，和次一點的，如紐柯連，費城，波士頓，舊金山等，英倫三島，人口不過五千萬，尙且有倫敦，(倫敦爲世界第一商港，已幾百年，近來才稍次於紐約呢，)和次一點的，利佛浦，收士威頓，哥拉士高，孟遮士打，等，我們中國人口，四萬五千萬單就西南六省區域，將來靠廣州大港來通海道的人口，已有一萬萬以上，難道不能產出一個紐約倫敦嗎，講到這裡，我試引駐紮上海的美國商務專員(A. Brand Calder)所作遠東國之商務可能性(Trade Potentialities of Far Eastern Countries)一篇文章裡頭的話一兩段，節譯出來，大家研究一下罷，(這篇文章載在世界商港(World Ports)雜誌一九二九年十月份，(P. 809-820)他說……

中國面積，大於美國墨國兩者之相加，其人口四萬萬五

千萬以上，占世界人口四分之一，以人力，富源，和農產，言之，爲世界最富國家之一，而其實際上，爲美國出口貿易之市場，僅列於第十二位，與比國，墨國，不相上。下若根據人口來算，中國應占美國對貿易百分之二十五，乃今不及百分之三，此殆因連年戰事不息，饑荒頻聞，及無強有力之政府之故，將來大局一定，商業必突飛猛進，可無疑也，現在輸出於中國之貨，年在一萬萬元以上美金，由中國輸入之貨，約一萬萬五千萬美金云。

照他所講，我們中國，現在占他貿易額不及百分之三，拿人口來計，應占他百分之二十五，然則我們商業衰落，僅合應得之數的八分之一，或者當不及八分之一，拿八倍乘之，將來商務的發達，真未可限量，況且我們希望建設完成，更不止八倍呢，可見廣州大港，對來可以做東方的紐約，倫敦，并非十分奢望呢，這就是黃埔商港和世界今後的關繫。

中央建委會籌備築港工作

中央建委會自東方大港籌備處成立以來，即積極測勘乍浦藍浦，暨計畫港通硤石平湖的水道，并擬定東方大港之現狀，和初步計劃，組織測量隊，測量沿海區域，更開始水丈測量，至形勢圖，風向晴雨風霧表，和各種計畫圖等，均在繪製之中，北方大港之址，勘定在大沽口秦皇島兩處的中途，即大清河灤河兩河口之間，沿大沽口秦皇島海港岬角上，已經精密的測驗和研究，擬定北方大港之現狀及初步計畫，以便根據計畫逐，步實施建築工程。

錄中國建設第二期

各大商港之沿革及概要

伍大光報

(一)紐約 紐約位於大西洋海岸，美國紐約州紐約州(New Jersey)交界，北緯線四十度四十分，西經線七十五度之處，合五部分而成，曰文乞田，(Manhattan)曰布郎士，(Bronx)曰布魯連，(Brooklyn)曰坤士，(Queens)曰路烈柱文，(Richmond)為白人所有，不過三百二十一年耳，初一六〇九年時，荷蘭東印度公司(Dutch East India Co.)，欲於大西洋海岸謀根據地，以與荷屬東印度相策應，遣英人亨利乞臣(Henry Hudson)乘船遠探，至紐約，利其形勢天然，獻議於荷人，荷人可其議，移民挈眷以居，專務農墾。至一六二六年，以值銀二十四元之物，向烟賤土人(Indians)買受交乞田(Manhattan)全島，此紐約初期之沿革也，一六六四年，英人奪其地於荷人手中，慘淡經營，漸成商埠，其政治區域之劃分，則自英王查利士第二(Charles II)始也，其時分土封藩，賜毓公爵(Duke of York)以由(Connecticut R.)至(Delaware)之地，至美國革命告成，遂改隸於聯邦政府，一八〇七年，始有汽船入港，一八二五年，州長地屈奇連

頓(De Witt Clinton)開衣利運河，(Erie Canal)接連大湖，(Great Lakes)商務由是大加發展，為美洲商港之船務中心，百年以來，工商大盛，其貿易額，竟占美國全國之半數而強，最近十年，且駕倫敦而上之，為世界之第一大港，文乞田全島物業之價值，為七十一萬五千四百五十四萬三千九百五十八元，(一九二六年統計。適距買地之時三百年)，殊非烟賤土人逐二十四元之利者。夢想所及也。現計一年之內，經過紐約而銷流之貨品，凡值四十萬萬金元，其國內貨品，由鐵路運輸者為七千五百萬噸，由汽船運輸者為四千萬噸，紐約人口，據一九三十年調查戶口統計，凡六百九十餘萬，以大紐約(Great New York)言之，則九百餘萬云，此紐約之沿革及概要也，

(二)倫敦 倫敦位於英格蘭島泰晤士河下游，建城遠在紀元前羅馬侵略時代，當布地奇之亂，(Boadicean Rebellion)被屠戮者七萬人，其時倫敦實軍事中心也，至西曆四百四十六年，英格魯索遜(Anglo-Saxon)民族侵入時，已漸形成商港

，故有英格魯索遜商港 (Anglo-Saxon Port) 之稱，因泰晤士河口，與歐洲大陸之萊因 (R. Rhine) 河口，暨你突脫 (Scheldt) 河口，遙遙相對，而聖尼河，(R. Seine) 阿爾比河，(R. Elbe) 亦相距不遠，故能吸收大陸之貿易，迄於近代，英國國勢強盛，殖民地愈多，而倫敦之商務亦日大，又以荷為英國首都之故，船舶駢闐，工商輻輳人口殷繁，為世界第一大商港，亘數百年而不敝，歐戰以後，雖以紐約之突飛猛進，與倫敦相伯仲，然倫敦仍不失其領袖商港之地位也，其商品以羊毛為最大宗歐戰以前，只羊毛一物之貿易額，已值二千五百萬鎊云，倫敦船塢之衆，碼頭之多，人所共知，而不知其船塢碼頭之股東，即經營商港之主人翁也，沿河而下，船塢鱗次櫛，比大都每一船塢，即負發展經營設備附近港務之責，

其最著者，則倫敦印度船塢公司，(London & India Dock Co.) 沙利商務船塢公司，(Burrey Dock & Co.) 美路窩路船塢公司 (Millwall Dock Co.) 也，一九〇七年以前，國會曾制定法律，將管理倫敦商港之權，賦予於各不相屬之機關，如泰晤士治河局，(Thames Conservancy) 司河務航行疏濬之事，杜連尼梯侯士 (Trinity House) 司領港及安置浮標之事，城市公司 (City Corporation) 司河上衛生之事，滑他文黎他文公司，(Watermen's & Lightermen's) 司駁船執照之事，是已，至一九〇八年，又由國會重定法律，將管理權收回，而委任一公衆獨立機關以辦理之，此倫敦商港之概要也，茲將一九一三年倫敦重要出入口貨價，列表如下。

一九一三年倫敦主要入口貨價值表

貨	品	金	磅	數
牛	肉	五·五六七·〇〇〇		

鉛	粗 蘇	苧 蘇	樹 汁 膝	雞 蛋	咖 啡	化 學 品	牛 奶 皮	車 及 車 輪	牛 油
二・二三四・〇〇〇	三・四四四・〇〇〇	二・七四九・〇〇〇	一・〇〇二・〇〇〇	二・八四八・〇〇〇	二・〇八三・〇〇〇	一・八〇三・〇〇〇	三・七三三・〇〇〇	五・二三四・〇〇〇	七・八六九・〇〇〇

糖	皮	絲	樹	紙	麥	羊	發	機	皮
	貨	製	膠			肉	動	器	草
		品					機		
							具		
七·四四三·三〇〇	六·三〇五·〇〇〇	二·八六四·〇〇〇	一二·三九九·〇〇〇	三·五二九·〇〇〇	二·七九五·〇〇〇	七·〇九四·〇〇〇	二·五七一·〇〇〇	二·八七五·〇〇〇	五·五六三·〇〇〇

一九一三年倫敦製造品出口貨價表

茶	一三・四八六・〇〇〇
木 材	七・七七五・〇〇〇
錫	九・〇二一・〇〇〇
小 麥	七・七五三・〇〇〇
羊 毛	二一・四五八・〇〇〇
貨 品	金 磅 數
衣 服	三・六三〇・〇〇〇
軍 械 及 軍 用 品	二・六九〇・〇〇〇
書	一・四九五・〇〇〇

靴	鞋	二・〇八〇・〇〇〇
棉	製 品	九・九三六・〇〇〇
化	學 品	二・〇四五・〇〇〇
電	器	四・〇四六・〇〇〇
鐵	製 鋼 製 品	五・五三八・〇〇〇
機	器	五・七八四・〇〇〇
烟		一・七三五・〇〇〇
羊	毛 貨	七・一四〇・〇〇〇

(三)利佛浦 (Liverpool) 利佛浦位於英格蘭島梅西 (Mersey) 河岸，距河口四英里，潮汐漲落之差，約二十六英尺，在高潮時，水深五十五英尺，世界最深水之港也，十四世紀初期，已為著名之港，一七一五年，初有船塢，占地四

英畝，(每英畝合中國六畝)至一七五三年，大加擴充，嗣是繼長增高，船塢之數大增，港務商務之發展愈大，為英國之第二商港，蓋其港務之權，亦與倫敦同，操之船塢公司也，一七六一年，將港務之權以法律付與市長，市參事會，市

執行委員，及船塢財產參事會，而以船塢港務財產信託團之名義行之，一八二二年，則由財產信託團參事會，遴選董事二十一人組織董事會以代表之，一八二五年，又以法律通過，規定董事之產出，由信託團推選十三人，餘八人納稅者選舉，一八五五年，則規定董事名額二十四人，由信託團推選半數，由納稅者選舉半數，一八五三年，有皇室委員會 (Royal Commission) 之設，由此委員會獻議，組織新團體，以管理船塢港務及財產一八五七年，又由國會兩院通過一案，增加信託團之人數至二十八人，組織梅西船塢港務局，(Marsey Docks & Harbor Board) 負經營管理商港之責，以迄於今，據一九一三年統計，全年出入口之船舶，凡二萬四千九百八十二般，噸數為一千八百四十三萬三千二百六十九噸云，此利佛浦之沿革及概要也，

(四) 格拉士高 (Glasgow) 此港位於蘇格蘭之喬拉 (R. Clyde) 河岸，自十七世紀時喬拉河務進，展已為人注意，其始喬拉河水甚淺，有數處且僅深數寸，今則世界最大，食水最深之船舶，亦能進退自如矣，一七一六年，英國曾雖會通過一案，設置碼頭但至一七五八年，按照著名工程師 Smeaton, Colborne,

James Watt, Rennie, Telford 多人之計畫，始告成功，越四十八年，至一八〇六年，始有食水八英尺半深之船入口，自時厥後，極力從事不斷之疏濬，遂屹然為世界著名商港，尤以喬拉河沿岸之造船事業，名於世界，近世最大商船，如食水二十九尺半之 *Lucania* 及 *Adriatic* 俱由該港建造者也，格拉士高，又為英國製造中心，附近最多煤礦，及製鐵事業，其主要產品，則煤也，鐵也，鋼製品也，機器也，入口貨品，則以五穀類，麵粉，生菓，木材礦苗，為多，查一九一二年統計，其出入口船舶位為一千二百二十二萬零五百三十八噸，其貨物為九百五十二萬四千六百六十二噸云，此格拉士高之沿革及概況也。

(五) 漢堡 (Hamburg) 漢堡位於德國哀爾比 (R. Elbe) 河岸，距北海 (North Sea) 六十五英里，蓋哀爾河流域工業品之集中點，由內河駁船而遞載於遠洋船者也，其港之設備，與德國各鐵路接連，起卸貨物，迅速而省費，為世界上有數之商港，一一八九年，十月七日，由政府特許其為自由商港，由是努力經營，常從事於疏濬哀爾河下游之工作，以期適合工商業之需要，已八百餘年矣，當拿破崙海軍之占據漢堡也

，謀振興商業，開發富源，由波羅的海之路壁(Litbeck)鑿運河以通萊爾比河及通盛西(Waser)暗士(Lins)因萊河(Rhine)之各運河，漢堡遂一躍而為北歐中歐貨物之中心，其唯一特點，則凡貨物之抵漢堡者，無論登岸，入倉，製造，或再出口，均與海關無涉，惟由其他自由港運來經漢堡而銷流者，則須課稅，於自由之中，仍寓保護貿易之若干意味也，漢堡潮水漲落之差，凡六英尺有半，時有汎濫旱涸或冰凍之患，為發展港務計乃於河口附近之卡士夏雲，(Cuxhaven)闢為過駁埠，大船之抵此者，可卸其一部之貨，然後候潮駛進內港，其港務之管理也，權操於漢堡州政府，以由選舉產出之參議員十六人，組織一團體，由團體委任港務官吏，并負發展航業商業之全權，統計港務投資，已逾一萬萬金元，一九〇九年時，入口船一萬〇十五艘，噸位為一千二百一十八萬四千噸云，此漢堡之沿革及概要也。

(六)路洛梯淡(Rotterdam) 路洛梯淡位於新梅西(Nieuw Meersey R.)河岸，約距北海(North Sea)十五英里萊因河(Rhine)之重要門戶也自十三世紀，已開始發展，隨時代之變遷，而改良其商務運輸之方法，港分兩部，一為老港，一為新港，

老港有運河小河甚多，以通舟楫，資運輸，兩岸貨倉林立，駁船磨集，其時鐵路未興，故無接駁鐵軌之設備，倘覺利便，今則此運河小河，僅供內地商務轉運之用耳，新港之設備，於近代新式轉運方法，應有盡有，路洛梯淡初期之港務，純為私人公司所經營，一八七十年時，已投去鉅費，虧負甚重，迄一八八二年，本港乃向路洛梯淡商務公司，(Rotterdam Trading Co.)買受全港物業，統計由一八七十年至一九一十年，港務工程之用款，已達二千二百萬美金，是年出入口貨物，則為一千〇六十五萬八千八百三十一元云，亦世界有名商港也，此路洛梯淡之沿革及概要也，

(七)安窩蒲(Antwerp) 安窩蒲位於些爾脫(River Scheldt)河下游，距北海約五十英里，此河蜿蜒曲折，故安窩蒲當局，曾施以極大之工程，而裁灣取直，亦世界有名商港也，此港之設置，早在十三世紀，為海洋商業，及萊因河流域商業之轉運地，其內河碼頭石砌，建築完固，雖以潮汐漲落之差，為十五英尺，仍不碍其內地之運輸，考此港之商業，其增加異常迅速，一八五十年時，其海洋入口貨物，僅二十萬噸，一千九百年，則入口之船，有二千二百四十四艘，貨物六百

六十九萬一千七百九十一噸，一九〇九年，則增至六千四百七十艘，貨物一千一百九十四萬零三百三十二噸，其內河船，則三萬九千七百〇五艘，貨物八百一十六萬九千七百五十四噸，截至是年止，其投於港務之資本，已值美金四千五百萬元，連在建築中計劃中之濕船塢，及改良河道等費，則幾及一萬萬美金云，此安窩蒲之沿革及概要也，

(八)上海 上海位於揚子江口，向隸江蘇松江府治，蓋屬縣也，清道光間，鴉片之役，吾師敗績，與英結南京條約，開五口通商，上海居其一，時一八四二年，即道光二十二年也，其明年，一九四三年，英人派水師艦長貝爾福(Captain Bellour)爲駐上海領事，以十一月八號，由廣州至滬就職，僦屋於上海縣城內東西門之間，年租四百元，於此設領事署，十四號通告中外，以十七號實施南京條約，開上海爲商港，亦越兩年，一八四五年十一月廿九號，上海道竟與英領簽訂協定，畫商埠界址，北至北京路，南至洋涇浜，東至黃浦江，惟西至何處，則未之載，蓋所以備英人僑寓也，原畫界之意，在使英人來華者，於其界線之內，可以稅屋而居，不至爲華人所拒而已，非備外人設政府市廳，或有何特權也，

孰知竟爲租界之濫觴乎，是年，英領與上海議訂土地章程頒行，規定業主業戶開墾，及租項等事，其二條，載明凡住此界內者，須得英領許可，始能租賃房屋，建築店戶，蓋英人已預爲租界地步，特清吏蒙蔽，誤墮其術中耳，所謂聚九州之鐵，不能鑄此大錯者也，一八四九年四月六號，法領蒙場尼(Montigny)與上海道簽訂界的，南至城○，北至洋涇濱，與英領所劃之地分界，東界黃浦江，由廣東會館，至洋涇濱止，西界由關帝廟至周家橋止，迄洪揚事起，南界擴至小東門，北界擴至城△，面積由是增至二百畝，世稱法租界者此也，一八五四年二月，美領事抵滬就蘇州河北岸，虹口美國教會所在地方，設領事館，升旗就職，遂以該處爲美租界，此英法美租界之沿革也，查南京條約，並無設立租界之規定，而上海道竟誤解條約，斷喪國權，可勝嘆哉，自是以還，外人設工部局，設巡捕房，設會審公堂，築碼頭，修馬路，辦市政，儼然一國際政府，上海館中國中部之樞紐，中部人口凡二萬萬，其商務銷場之廣，莫與比倫，益以湖南江西之煤，湖北之鐵，俱距上海甚近，足供其工業之需，今已爲東亞第一大埠，且爲世界四五名前之大商港矣，茲將一九一

二年一九二二年，其主要入口貨品，列表比較如下。

貨品	一九一二年（海關兩數）	一九二二年（海關兩數）
農產物	六一·七二七	六九五·七三二
推進機	五六六·三九二	二·三九五·四九〇
棉紗	四四四·九六六	三〇·四八〇·三七六
零碎機件	二·一八二·五九七	一五·五八三·〇一六
其他各種機器	一九·六二九	六三四·三六九

一九二一年出入口貨物，爲二千四百〇八萬二千二百七十六噸，一九二二年，則增至二千七百五十萬噸，其增加之速，他港殊未之見，照此類推，則東方紐約，實現不難矣，此上海之沿革及概要也。

(九)橫濱 Yokohama 橫濱在日本東南，濱臨太平洋，距東京

約卅五英里，十八世紀之上半期，不過一漁村耳，一八五九年，闢爲商埠，始與外人通商，其商務異常猛進，今已爲世界大商港之一，港務工程，始於一八八九年，成於一八九六年，其重要工程，則東北兩邊共長三千六百三十六米達之破浪堤，及七百三十三米達之碼頭總長度也，連濬港費合計，

凡二百三十四萬七千日金，自開港至今，舉行擴港工程三次，第一次擴港，由一八九九年至一九〇五年，填地一五·六公頃，築成堤壩九百四十米達，碼頭并堤壩合計，一千二百四十米達，港費二百三十萬〇四千日金，第一次擴港，由一九〇六年，至一九一七年，填地七公頃，築成堤壩一千一百一十六米達，碼頭及堤壩三百一十六米達，港費八百一十七萬二千日金，第三次擴港，由一九二一年起，預算十年之內，港費一千三百四十五萬日金，填地四百四十六公頃，築成堤壩二千四百八十米達，碼頭二千五百七十三米達，挖泥六百四十九萬立方米達，濬深至低潮之下，七·三米達，至十二米達，置水鼓十八具能，泊五千噸至一萬噸之船，此次擴港工程，正在進行中一九二三年九月一日，忽遭大地震，碼頭貨倉，多數燬壞長二千米達之堤壩，僅有百分之二未壞耳，東邊破浪堤，沈下九百一十米達，北邊破浪堤，沈下四百一十八米達兩堤岸有燈塔之處，則屈折而下沈於水者至三·三米達，此關於港務工程部分之損失也，地震後五十日，政府即進行復興工作，預算九百二十五萬五千元，今已如時完成矣，其工程遠過於原定計畫，碼頭堤壩，同時能泊一萬

噸至五萬噸之船七艘三千噸之內河船八艘，一百六十萬噸之國外貨品，一百萬噸之內河貨品，亦可同時起卸，其貿易額之增加，大有突飛進步之觀，一九〇九年，國外貨品之入橫濱者，為一百五十八萬七千噸，一九一九年，增至三百二十三萬六千噸，一九二四年，增至四百九十八萬噸，每五年約加百分之卅，誠驚人哉，此橫濱之沿革及概要也。

(十)神戶(Kobe) 神戶位於日本(Setsu)州之西南方，距大阪二十英里，港口向南，北枕(Iokko)山脈，古代僅一漁村，自一五八三年，大阪炮台設置後，遂一躍而為日本分配貨物之中心，一八六七年十月七日，由英皇批准與外國通商，翌年(明治元年)設收稅機關兩所，碼頭四座，貨倉兩間，開始作對外貿易，一八七三年，(明治六年)將碼頭貨倉，大加改良，且增建不少，至明治三十四年，遂有貨倉八座，棚廠十四座，起重機九具而Fusashie Hiyo各船塢，復為新式之改革，明治三十六年東邊長六百英尺，西邊長六百六十英尺之破浪堤，亦相繼完成，自時厥後，對外貿易，一日千里，為遠東最大商港之一，此神戶之沿革及概況也，

(十一)古壁(Quebec) 古壁位於加拿大東南隅之羅連士河

(R. Lawrence)濱臨大西洋之處，加國最大之商港也，港口長深八十五英里平水英，均十尺至一百英尺，有政府船塢一名(Qubec I. Dock)在聖查爾斯河(St. Charles R.)之口，價值一千四百萬美金，美洲最大之船塢也，塢內設備電力發動機，除船塢自身應用外，能供給全港人口之電力，及自來水廠之用，又有乾船塢二，一長六百英尺，濶六十二英尺，一長一千一百五十英尺，濶一百〇二英尺，世界最大船塢之一也，碼頭能容二十二艘遠洋船，貨倉面積，有五十二萬八千四百九十八平方英尺，冷儲庫有五十萬立方英尺，設有世界著名極大之穀實起重機，煤倉容量極大，煤油又能直接由池而供給於船，蓋最新式之設備也，其碼頭又與三大遇陸鐵路(Transcontinental Ry.)接連，運輸起卸，非常便利，亦

世界有名商港，此古壁之概要也，(十二)西雅圖(Seattle)此天然商港也，位於美國西太平洋北洋海岸利惡海灣(Elliott Bay)港作新月形，幾全為山環抱，不慮颶風，面積四千英畝，合吾國二萬四千畝，港水甚深，不必從事疏濬，除利惡海灣(Elliott Bay)外，復有東西二水路可通，全港有碼頭六十座，價值二千五百萬美金，輪船公司六十四，接連過陸鐵路(Transcontinental Ry.)路線六條，且有輪船來往西比利亞，及亞拉士加(Alaska)等處，蓋北太平洋商務最大之港也，一九二十年，美國對日本貿易，西雅圖占百分之六十一，舊金山占卅三，林崙占五，羅省占一，茲并將一九二二年由日本入美貨物價值列表比較如下

西	雅	圖	一五〇・五七六・〇〇〇
舊	金	山	六八・九六〇・〇〇〇
紐	約		三一・四四七・〇〇〇

羅	省
一〇八〇〇〇〇	
砵	崗
八八七〇〇〇	

至其出口至日本之貨，則一九一八年，爲五千萬尺，一九二三年爲五萬九千萬尺，五年之內，增加十一倍有奇，美國郵件之寄日本者，百分之七十五，經過西雅圖云，此西雅圖之概況也

(十三)香港 香港一島，向隸吾粵東莞縣，孤懸海外，人烟絕少，蓋漁戶寄居，海盜出沒之處也，清政府視同甌脫，只設把總以守之，道光間，尙存此制，及道光二十二年，鴉片戰爭結果，吾國與英結南京條約，割香港與之，并開廣州，廈門，福州，寧波，上海，五口通商，此第一次之不平等等條約也，英人既得香港，慘淡經營，一日千里，至今八十八年，已爲遠東轉運中心，歐亞交通孔道，以出入口貨噸位論，且爲世界三四名前商港矣，考其一九一七年出入口貨，共值二萬七千五百五十萬元，貨倉面積，五十萬方尺，華人私有貨倉，尙不在內，其對岸之九龍，爲廣九鐵路之終點，路長一

百一十二英里，船塢中有能容七百尺長之船者，港水深度三十六尺，惟泊碼頭處，則三十二尺耳，此香沿港之革及概嬰也，

(十五)舊金山，(San Francisco) 舊金山之名，震於航行家耳鼓，爲世界三大商港之一者，百餘年矣，(接近日世界三大港，舊金山本不在內，惟多數俱百年內發展之港，若以歷史悠久言，一百年以前，舊金山確爲世界三大商港之一，讀者幸勿誤會)，世所稱金門(Golden Gate)者是也，一七七五年，其第一艘外國船入此港者，爲西班牙船(Fan Carlos)，其泊船地點，即今之布律威(Broadway)也，一八四七年，奇尼將軍(General Kearny)占有利克州，(California)未幾爲加州總督，一八五一年，加州立法院通過所謂(Second water law)者，准人民分段購地，自由經營，同時批准奇尼總督建設計劃，以法律定爲商港，并設立市政府，(Municipality)

開第一家銀行，建築碼頭，惟以二百碼為限，蓋其時需要不大也，未幾，准人民自由投資建碼頭，嗣是市政發展，商業繁盛，碼頭與日俱增，面積愈拓愈廣，一九一十年，以美金九百萬元，為發展港務經費，今則有近代新式碼頭四十座，其中有一百尺濶，六百尺長，或二百尺濶，一千一百二十尺長者，貨倉面積，有五百萬方尺，碼頭貨倉，俱與鐵軌相連，以省轉運之周折，所謂 (Belt Line System) 是也，又有二百尺寬之路，與碼頭平行，全港物業，為州政府所有，港務經費，未嘗借助美國中央政府分文，亦不必取給於州政府，及市政府之賦稅，歐戰以後，大西洋商務，漸移於太平洋，舊金山遂為亞美兩洲運輸之中心，其進步正未有艾也，此舊金山之沿革及概要也，

(十五) 費城 (Philadelphia) 費城位於美國東邊大西洋畔，爹李和亞河，(Delaware River) 離大西洋一百英里，美國第二

大商埠，世界有名之港也，沿爹李和亞河兩岸，(由 Wilmington 至 Trenton 止) 工廠雲連，船塢鱗次水，路暢通，多達三十五尺深度，其不及三十五尺者，近亦由政府疏濬，一律至三十五尺矣，製造廠之火車，可直達碼頭，市街無貨車擠擁之弊，而碼頭多用電機起卸，尤為時間經濟，蓋大西洋海岸設備最完美之商港也，歐戰以還，政府曾投資一千三百三十萬元，為其改良港務之費，以現在論，同時可以泊大船二百二十五艘，大碼頭二百六十九座，其中一百七十九座，在爹李和亞河岸，八十八座在 () 市有碼頭二十二座，私有碼頭一百五十七座，由一百尺至九百尺長，四十尺至二百尺闊不等，其最大之碼頭，凡十座，長自九百尺至一千二百尺，闊自二百五十尺至三百尺云，其偉大為何如也，此費城之沿革及概要也。

開闢新洲商埠計劃說明書及其鐵路計劃

雷官錫

查從前多有主張在新洲開埠者現以關於開埠地點尙未確定特編載雷官錫先生所撰本編以供研究

(編者誌)

開闢新洲商埠計劃說明書

(一)緣起

查柯維廉將北帝沙狗仔沙建築黃埔港計劃原有三大優點：

(1)自由港區建設在一島之內以便關稅之管理而免檢驗貨物之繁雜

(2)商港碼頭可以達至黃埔灣最深水部份

(3)商港終站各項工程設備能完全集中建設於一小面積內以便運輸而省時間

但其所定之開埠地點須與省河北岸接連而省河北岸全被廣九鐵路所包圍將來該埠之交通不特爲廣九路所支配且間接做成廣九粵漢兩路接軌的機會南中國經濟的生命將陷於危境故當

時各界人士多不贊成乃擬此計劃以供研究

(一)黃埔深水灣及新洲地點的形勢

(1)新洲地臨黃埔深水灣其深水處達五十英尺有奇面積廣闊屏蔽嚴密港口窄而適中河床係屬黏土質實爲珠江流域最好之港灣

(2)新洲計劃自由港之位置係在黃埔深水灣南岸西端之黃埔島內(并將北帝沙填連於該島)前後有廣州前航線及黃埔涌之環繞管理異常便利全埠海岸線長約七千餘尺埠內各處與河邊及該埠之鐵路公路均甚接近故水陸交通極爲便利全埠暫定區域之面積有一萬數千畝用於建築碼頭貨倉工廠商店住戶及一切公共建築物無虞不足將來如埠務發達要擴大大商埠面積時則有面積數大數倍之河南全島可供展拓之用

(3)黃埔島內有新洲黃埔等繁盛的村鎮各鄉殷富甚多地方亦平靖而易管理加以近來歸國華僑喜在該處投資購地故該

埠發展之程序當必異常迅速

- (4)新洲商埠現據劃分為六區(一)公司營業及管理區(二)商業區(三)工業區(四)危險品物存貯區(五)住戶區(六)防疫區管理異常便利此亦新洲地勢獨有之優點

(三)交通情形

新洲距離廣州市約十英里在開埠初期可築一鐵路由商埠岸前直抵河南後之白蜆壳并在該處建碼頭兩座以吸收西北兩江貨物或進一步用「懋大車船」以連絡廣三粵漢兩鐵路至必要時則可築鐵橋一座由河南過河北以接駁粵漢鐵路使黃埔商埠做成東西北三江及三大鐵路運輸之中心將來粵漢鐵路展築至漢口時該埠更可做成南中國商業及交通之中點與河北地點僻處一隅真不可同日而語至於省河鐵橋現在頗有人懷疑其工程鉅大不易舉辦不知省河鐵橋是隸河南北交通之便利使其相互關係密切以促進兩地商業協同發展的重要建設無論黃埔開埠與否均應建築(編者查現已由廣州市府建築)且該橋築成之後將來廣州市增收之利益何止百倍抑尤有進者新洲地點與粵漢及廣三兩路連接之路線均較任何計劃為短將來運輸費用亦

當較任何計劃為輕且該路全線無高山之阻隔建築工程又較任何計劃為容易實為各計劃中最經濟之路線

(四)河道工程

關於進口河道疏濬工程之多寡及難易就各計劃所定之地點論之均約畧相同因除大虎外彼此均在黃埔灣附近也至於新洲計劃對於廣州前航線之填築大畧與治河處原定計劃相符其目的在求調劑河疏濬度使潮水運流有序以利航行所有商埠碼頭之方向係與水流平行船窩之內絕不受水流之衝擊船隻停泊尤為適宜

(五)築埠經費

新洲築埠經費比之任何計劃假定依照一定標準預算其最高限度亦相差不遠就現時中國經濟狀況而論新洲地點實有建成世界第一等商港之可能至於該計劃各項預算係擬分期籌畫將來各項設備儘可按照當時經濟狀況畧為增減

建築新洲商埠鐵路計劃

(一) 總論

致世界名港終站之工程設備莫不有規模宏偉之鐵路總車場於後方水陸運輸幹路尤莫不有妥善之聯絡是以其橋樑涵洞地道等建築工程日新月異研精極巧其目的均在求陸路交通之直捷與夫運輸費用時間之減少至於開始建築經費之多寡不過次要問題焉耳現在黃埔商埠既屬對香港競爭之商港在開埠伊始經濟非充裕建設未完備之際對於內地交通實為首應注意之點何則開關商埠苟無商埠鐵路或商埠鐵路不能與後方鐵路幹線直接連絡則交通運輸固不便利而商埠埠務將因之不能進展則其難與香港爭衡故外人每經營一商埠必先確定內地鐵路計劃以促進其埠務之發展如廣九鐵路之於香港九龍滿洲鐵路之於旅順大連膠濟鐵路之於青島及西伯利亞鐵路之於海參威等皆明證也

新洲位置於省河之南與廣三及粵漢車路均隔一水故該埠鐵路與廣三粵漢路之連接除用備火車駁船連接外非建築鐵橋不可因此途有人懷疑其工程鉅大不易舉辦不知新洲商埠鐵路之位置地點適中對於後方鐵路之接駁異常便利建築鐵橋非其

病也，

茲謹將該商埠鐵路之優點分述如下

(1) 新洲鐵路位置介乎廣三粵漢兩路終點之間與該兩鐵路均可用駁船或建築鐵橋直接連絡同時又可將廣三粵漢兩路連成一氣故新洲鐵路不惟可使新洲商埠變為南中國鐵路運輸交通之中點更可將西北江內地直接連絡增加其互相之利益使之共同發展其關係南中國前途之鉅大不言而喻

(2) 新洲商埠鐵路長約一十二英里為各計劃路線中之最短者故該路運輸之費用及時間亦為各計劃路線之最短少者該路全線經過之鄉村有「新洲」「黃埔」「琶洲」「新村」「大塘」「桂田」「客村」「鶯江」「康樂」(嶺南大學即在該處)「新舊鳳凰」「小港」「南田」「河南」「瑤頸」「白鰓壳」「芳村」「花地」「石圍塘」「黃沙」沿路過備客貨為數不少附帶車利收入亦當比別路為多

(一) 鐵路總車場之設置

鐵路總車場是商埠終站最重要的工程欲減少運輸之手續和時間非設鐵路總車場不可

新洲鐵路總車場擬設在商埠碼頭後之一帶空地內另在白

觀亮附近設總分場一所以便處理出入口貨物而利運輸

(三) 交通及運輸

新洲商埠鐵路列車直通之路線有三

(1) 來往黃埔埠廣州市之貨客車

(2) 來往黃埔韶州之貨客車

(3) 來往黃埔三水之貨客車

新洲鐵路車輛抵河南站時可在該處鐵路總分場辦理僱卸貨物事宜因該處有埠外貨倉且與廣州市市場之中點距離甚近

(四) 鐵橋之規劃

(1) 省河河床狀況——據治河處之報告「廣州後航線河底爲一層軟沙坭其厚爲〇·五至四·五米達(卽一·五英尺至一四·八英尺)此層之下則爲堅泥名曰白石抗其高度常在九五·五至九八·五米達(卽三百英尺至三百二十英尺)後航線淺水地方業經鑽穴以憑探驗河底物質其沙泥之下尙未探見石層惟在大石之大尾正對處地名落馬站之西方及在廣州口內則有幾處其底爲石盾者也」至於前航綫河床狀態除海珠臘德

附近等處係屬石底外大概與後航線河床相髣髴在此種白石坭之地脚建築橋臺可保穩固無虞

(2) 水流情形——關於珠江水流之情形據治河處報告當潦水暴漲之時河水因受激過甚雖當大海連日潮漲之時河水依然下流在仁濟街前流水最急之處平常漲潮每秒鐘流行一·一三米達若當極漲時每秒鐘達三·一米達其在白觀亮及石圍塘前之水流速度自當較上列之數大爲減少照上報告珠江水流情形對於建築鐵橋絕無若何之影響

(3) 鐵橋之濶度——

(a) 石圍塘前省河濶度約一千五百英尺該處最深水深度約爲三十二英尺

(d) 白觀亮前省河濶度約一千三百英尺該處平均水深度約爲十六七英尺

(4) 鐵橋之格式——

(a) 由石圍塘過黃沙之鐵橋擬用普通不活動之火車鐵橋因該處以西一帶水道均屬淺水內河祇能供小輪船之航行故該鐵橋不必採用活動式

(b) 由白觀亮過芳村之鐵橋擬用活動鐵橋格式該橋

中間一節長一百五十英尺係分兩頁合成近橋臺處各有活鉸可向上分開該節橋面係用鐵樑架成兩邊橋臺之上各建機房一座以司活節之啓閉該活節每啓閉一次需時不過一分鐘所有船舶均可出入自如該橋左右兩段(每段分爲二節)各長五百五十尺均不能啓閉此兩段之橋面擬用鋼根三合土構成橋臺下部擬用麻石砌至最高水度線上部則用三合土建築

(c) 其他小河鐵橋之格式及建築工程頗屬簡單無關重要不必贅述

(五) 駁船之規劃

「鐵火車駁船」在美國已有數大鐵路用以替代鐵橋蓋此種交通方法價廉工省效能卓著其運輸費亦極廉每運車一輛每英里運費約在美金七仙之譜此項駁船之應用在開埠初期經濟未甚充裕時極爲適合如將來埠務發展可以建築鐵橋時該項駁船仍可隨時隨地利用不至成爲廢材

該項駁船之購置費係因駁船之容量而異在開埠初期貨客

較少且該路線甚短行車次數可以增多駁船容量不必太大故該駁船之購置費實屬輕而易舉

(六) 建築新洲商埠鐵路幹線預算表

(甲) 收用土地

石圍塘至大涌口	六六畝	每畝二〇五元	共一六五〇元
新洲至白蜆壳	三六〇畝	每畝二〇五元	共九〇〇〇元
合共	一〇六五〇畝		

(乙) 工程費

(1) 路基

坭井平均每英里用五五〇〇英尺每英尺一·五元
 全路共長一二·一一英里共用坭六六六〇五英尺
 共九九九〇八元

(2) 橋樑

黃沙至石圍塘大鐵橋一座一五〇〇尺每尺一〇〇〇元共一五〇〇〇〇元
 大涌口至白蜆壳活動鐵橋一座一三〇〇尺每尺二七〇〇元共三五一〇〇〇元

黃埔涌小鐵橋一座共二〇〇〇〇元

合共五二一〇〇〇元

(3) 材料

鐵軌每條長三尺每咪三五二條每條八〇〇磅共用一七〇五噸

每噸一五〇元共二五五七五〇元

狗頭釘每咪七二〇〇磅每噸三一九元共一三五一五元

螺絲道釘每咪一五三六噸每噸三一〇元共五七六六元

魚尾板每咪四二〇對共用一一，五噸每噸三一〇元共三五六

五元枕木用三一九九一條每條五元共一五九八五五元

路面石仔每咪六〇井共一二一一咪每井二五元共一八一六五

元水塔三個每個七五〇〇元共二二五〇〇元

號誌一〇〇〇元

合共四八〇一一六元

(4) 車站

大站二間 每間三〇〇〇〇元 共六〇〇〇〇元

小站三間 每間一〇〇〇〇元 共三〇〇〇〇元

合共九〇〇〇〇元

(5) 機車

車頭二個 每個八〇〇〇〇元 共一六〇〇〇〇元

又 二個 每個六〇〇〇〇元 共一二〇〇〇〇元

頭等客車四架 每個一二〇〇〇元 共四八〇〇〇元

二等客車八架 每個一〇〇〇〇元 共八〇〇〇〇元

三等客車十架 每個七〇〇〇元 共八四〇〇〇元

貨車 二十架 每個三〇〇〇元 共六〇〇〇〇元

坭車 二十架 每個二〇〇〇元 共二〇〇〇〇元

手搖車 八架 每個三〇〇元 共二四〇〇元

合共五七四四〇〇元

(6) 工人

工人工金每咪六五〇〇元 共一二一一咪 共七八七一五元

以上六項 總共六六三九六三九元

附駁船預算

購置駁船二隻連附帶工程費用共約需銀六〇〇〇〇元

改善汕頭港意見書

潮梅治河分會

汕頭港位于廣東東海之濱，為航行中國南北必經之地，各地之生產消費力，與本港發生關係者，有潮州十屬，嘉應五屬，閩省之汀州八屬，贛省之贛州四屬，寧都三屬，計此三十縣面積，約十二萬餘方公里，人口約一千四百餘萬，另東江海陸豐二縣人口約八十萬，亦當有一部與本港有關係者，至入本港各國船舶，依民八調查，一年內共有一千零六十八次，觀此，本港之重要可知，若將本港改善，則汕市商業之發展，正未可限，奈以築港之權不屬，未便實測設計，坐視此天然良港，日就淤淺，至為可惜。查汕頭港之形勢：南有礮石山為屏障，北為汕市，南北兩岸最近之距離，約一千二百五十四公尺，西端通韓榕練三江，東端為港口，港內面積約一萬五千公畝，港口有馬嶼小島，因名為馬嶼口，島之北側入口處，已為韓江支流之西溪所吐土沙淤淺，變更靡定，航行維艱，只有島之南側，尚有一線航路，但四千噸內外之船舶，已不能自由進出，港內外之水，深淺不一，港內最深處約有七公尺，島之南側有深至十一公尺者，而自島至港

內礙船地，其間亦有淺至三公公尺者，又馬嶼口外東向展至八公里間，航線內沙濱上之水深，皆不過四至五公尺，故馬嶼口之側及礙船地，雖有充足之深度，而巨船仍不能至也，港外之沙坦，概屬由韓江吐出之沙所積成，港內之沙，則為韓榕兩江所吐，更有一部分由潮汐將港外之沙湧入故本港之淤淺與疎濬，實與韓榕練三江有極密切之關係，尤以韓江為重要。蓋韓江支流河口之在港內者，該支流等固不可不維持其水深，以便內地航運，而又不能不減輕其吐出沙量，以免為害於港內，是故改良本港，必先使韓江流出大部分之沙，直由韓江支流河口之在港外者而入海，次須在港口外選擇適宜位置，設防沙堤，使韓江流出之沙，不能侵入港內，及韓線範圍之中。然後施以疎濬，同時先築填南北兩岸，北岸自海關側至碇礮廢砲台，堤長約二，六公里，得新填地約七〇六公畝，必要時此堤可自該廢台展築至馬嶼口，長約五公里，得新填地約二四八九公畝，南岸宜先築角石山前之中部，堤長約七六二公尺，得新填地約一七四公畝，再自該山向海

口可展築者約五公里半，得新填地約二七八七，公畝，築堤之石材，就近取之石山，填地之料，則取諸疎濬之土沙，疎濬之深度，港內全部及港外航線，最少須得九公尺，北岸視所需而築凹入堤岸，之碼頭及貨倉，港面礙舶浮標，亦當視所需而定多寡，南岸宜，建設船塢，該塢暫以能修理一萬

噸之船舶者為限，倘有此建設，則汕市之興，實可企立而俟，至連接汕市之西，倘有沙坦一片，其面積約四方公里，土名大井坪，此坪苟實行填築，則汕市自可由沿岸發展，暫無容深入陸地矣。以上所述，僅為改善之梗概，詳細計劃，俟異日再陳之。

開闢新黃埔江

實現總理東方大港計劃

上海特別市港務局努力進行

上海特別市港務局遵將總理建國方略遺訓，開復新黃埔江以闢淞滬之利源，惟以茲事體大，入手匪易，故開復方法，將依照總理整治揚子江口水道計劃，先將揚子江沙泥淤塞上海通路之問題解決，（按建國方略以上海為東方大港，條內講揚子江之沙泥，每年填塞上海通道，迅速異常，據專家方希曲斯坦君推稱，每年計有一萬萬噸比數足以舖滿四十方英里之地面，至十英尺之厚，必先解決此沙泥問題，然後可視上海為一永久的世界商港云云，）一面以二年測勘新河經過之水道，並圍購兩旁地畝，以八年開闢新河，填塞舊江以及建築船塢水閘等項工程，其經費一層，則須于實地測驗以後，始可有精確之預算，其籌計已畧定如上述，至詳細計劃，尚須再事討論，且以整理揚子江水道，非地方所能舉辦，經費籌劃，將呈請中央負責，一俟揚子江沙泥問題解決，新黃埔江即可動工開闢云。

關於黃埔港之決議案

第一次會議決議案第三項

黃埔商埠應否改隸本會管轄案

(決議)應改隸本會接辦咨省政府飭建設廳移交暫由會設科辦理

第一次會議決議案第五項

關於廣東河海之疏濬築堤建港開埠以及一切預防水患發展水利應如何擬具具體計劃分期施工案

(決議)將計劃書(柯工程師計劃書)送在粵各委員審查

第一次會議決議案第七項

黃埔商埠公司已准建設廳移交接收此後應如何進行案

(決議)由總務處交第二科陸匡文科長辦理

第四次會議決議案第三項

前財政部發行第二期有獎公債聲明為黃埔開港之用計實得債款六百萬元現在黃埔開埠事宜既歸本會辦理應否呈請國府令財部將此項債款全數撥給本會以便繼續開埠案

(議決)函請財部如數撥還

第五次會議決議案第六項

古委員長提議黃埔商埠數目應從速清理在清理期內先行通告各界及菲僑知照

(決議)通過

第六次會議決議案第五項

黃埔商埠公司前存中央銀行第一戶公款二十萬零五千四百八十元零八毫九仙派員提取現據函復謂此戶係屬中行來往存舊賬須依清理辦法填表報由財政廳審查後方可分別辦理等由應如何辦理案

(決議)填表送請財政廳審查見復

第八次會議決議案第一項

奉古委員長發電以交涉庚款已有端倪着速開列建築黃埔商埠濬深零丁洋東江口及黃埔至大沙頭各段與修理東西北三江圍各項工程計劃及概算表分呈政治會議暨國府候核撥發遲恐

等因即督同洋工程師趕緊編造工程計劃及預算概畧經於前月不及二十六日電呈至詳細計劃亦即繼續編列呈報請追認案

(決議)照追認

第六次會議決議案第三項

關於函請財政部撥還黃埔開埠公司公債一千萬元以便繼續開埠案現准函復照中央現時財政一時實難撥還請逕向粵省政府洽商至必要時應另行指定基金舉辦公債以利進行等由應如何辦理案

(決議)緩議

第九次會議決議案第二項

編造建築黃埔商埠港深零丁洋東江口及黃埔至大沙頭各段與修理東西北三江基圍各項工程詳細計劃及預算經呈送請國府追認案

(決議)照追認

第十四次會議決議案第五項

林委員雲陔提議 總理規定開闢南方大港之「黃埔商埠」經奉國府劃歸本會範圍本會已定初步計劃擬加派工程師及測繪人

員依照計劃積極進行請公決案

(決議)通過

第十五次會議決議案第一項

委員兼工務處長林雲陔提議為促進開闢黃埔商埠修理東西江重要基圍港深珠江前航線各工程起見擬將務處職務人員從新改組支配工作以利進行案

(決議)由工務處長擬具改組辦法再議

第十五次會議決議案第二項

鄧委員彥華提議黃埔商埠亟應着手辦理以完成總理規定之南方大港案

(決議)查照第十四次會議第五項決議案加派工程人員積極進行

第十六次會議決議案第一項

工務處長林雲陔擬具「改組工務處增任工程人員並添設臨時測量隊」辦法案

(決議)照辦

關於黃埔港公牘擇要

函請廣東省府轉行建廳將關於黃埔商埠所

有文卷公款器具等物移交敝會接管由

逕啓者敝會第一次會議討論事項關於黃埔商埠應否改隸本會管轄一案當經決議應改隸本會接辦咨省政府飭建設廳移在案復查敝會組織條例第一條規定有掌理廣東全省河海之疏濬築堤建港開埠以及一切預防水患發展水利籌款施工事項之責且黃埔商埠爲

先總理建國方略中所欲建設事業之一亦爲本省交通上之一重要地位亟應由本會接管以便詳細計劃積極進行相應函速煩爲查照希即轉行建設廳將黃埔商埠連同黃埔商埠公司及督辦署所有文卷公款器具等物列冊移交敝會接管以便進行足紓公誼此致

廣東省政府

委員長古應芬

派員前往中央銀行提取黃埔公司存款函請

查照點交由

黃埔港專號

逕啓者查開關黃埔商埠公司及督辦處所有文卷公款器具等業經

廣東省政府令行廣東建設廳將全案移交敝會接管在案卷查接管冊摺內有存

貴行第一戶毫銀二十萬零伍仟肆百八拾元零八毫九仙第二戶毫銀柒萬柒仟肆百肆拾柒元四毫三仙又存 A001104 號支票毫銀壹萬三千式百零四元一毫八仙敝會現正着手整理亟應分別提回以資清算爲此備函特派繆恭煦特赴貴行希即

查照點交該員提回實級公誼此致

廣東中央銀行

委員長古應芬

函財政廳請審查黃埔公司前存中行第一戶存款舊帳並轉中央發還由

逕啓者查開關黃埔商埠公司及督辦處所有文卷公款器具等物業准

廣東省政府令行建設廳將全案移交敝會接管在案卷查接管冊

摺內有存中央銀行第一戶毫銀二十萬零五千四百八十元零八毫九仙敝會以黃埔公司所有公款應須清理當經備函派員前往廣東中央銀行提取此項存款隨准復函內開此項存款係前中央銀行往來存款舊帳此項舊帳依據前奉核定清理辦法第三條內載各機關存款者須報國稅管理委員公署查核等語現在前國稅公署經已結束改由廣東財政廳審查茲將辦法條例一份附送查閱并送報告表式三張倘前未經填報應請妥填逕送財政廳審查核辦俟經過此種手續方可分別辦理等由敝會准此復查此項存款從前已否填報無卷可稽相應照填報告表備函送請貴廳查核希即迅予審查函知廣東中央銀行將此項存款如數發還敝會藉資清理仍請見覆實級公誼此致

廣東財政廳廳長范

計填送報告表一紙(畧)

委員長古應芬

函復廣東省黨部接納香港支部代表大會提議請政府積極開闢黃埔案本會已經積極計劃請查照轉知由

逕啓者現准

貴會第九七三號公函內開現據香港支部執行委員會呈轉全港代表大會請政府積極開闢黃埔商埠提議書一件到會據此相應抄同原提議書請會查一照辦理并希見覆等由計抄送提議書一件過會准此查黃埔商埠之開闢關係于國民經濟之發展甚鉅敝會對於香港支部代表大會提議請政府積極開闢黃埔商埠自當完全接納敝會自接收黃埔商埠公司卷宗數目後正在整理清釐關於開埠進行亦經積極計劃務期計日程功以副國人之厚望准函前由相應函復貴會查照并希轉復香港支部知照爲荷此致

委員長古應芬

錄送決議案函請財部將前募黃埔開埠公債款項如數發還本會繼續開埠由

逕啓者查開闢黃埔商埠公司所有文卷公款等項現經廣東省政府令行廣東建設廳將全案移交敝會接管以便繼續通行在案敝會接辦後外察僑港商民內向之殷內願廣州外港需要之切當經積極籌議繼續進行以期實現

先總理建設計劃惟查黃埔商埠公司當時所招民股僅得二十餘

萬元嗣因頻年政變未克繼續招募現在大局收平促進建設則繼續開闢黃埔商埠自不容緩查民國十五年曾由

先總理實業救國之遺志實級公誼此致
國民政府財政部部長宋

計鈔送第四次會議錄一份(畧)

委員長古應芬

財政部發行公債券一千萬元其條例第一條載明國民政府為開闢黃埔實行先總理建設計劃特由財政部續發有獎公債一千萬元又查銷債數目前黃埔公司委員會亦於十七年十二月間接廣東財政廳長函復謂此項公債約計收入債款八百三十萬元除照章發給勸銷各機關手續料約共六十萬元外實收七百七十萬元其餘因共亂損失及各機關欠解之數約共一百七十萬元敝會以此項公債既聲明為黃埔開港而發應請全數撥給本會以便繼續開埠當經一月十六日第四次會議提出討論決議函請貴部將此項公債款目如數發還在案相應鈔錄議案備函送請貴部查照希即核明如數撥給敝會以便繼續開闢黃埔商港而完

函致黃埔商埠股東查填調查登記表由

逕啓者黃埔商埠公司業由本會接管前經通告知照在案現在卷宗各項均已次第整理茲為各股東利益起見用特製備調查登記表分發各股東希即

查照將姓名地址股份收據號數及經手人等詳填表內從速付還本會以便查核而憑將來發給正式股票幸勿延誤為荷此致
股東先生

計發調查登記表壹紙

委員長古應芬

廣東治河委員會調查黃埔商埠公司股東登記表					
地 址	姓 名	認附股額	收據號數	經手人	備 考

附財部函復關於本會函請將前募黃埔商埠公債款項如數發還案查中央現時財力一時實難撥還請逕向廣東省政府洽商至必要時另行指定基金舉辦公債以利進行由

逕啓者准一月二十五日貴委員會來函內開查黃埔商埠公司所有文卷公款等項現經廣東省政府令行建設廳將全案移交接管在案當經積極籌議繼續進行查民國十五年曾由財政部行發公債券一千萬元條例載明爲開闢黃埔商埠實行

先總理建設計劃又查銷債數目接廣東財政廳函復實收七百七十萬元此項公債既聲明爲黃埔開港而發應請全數撥給本會以便繼續開埠經一月十六日第四次會議決議函請貴部將公債數目如數發還抄錄議案函送查照核撥等由到部查此案前于十八年三月間准國民政府文官處函奉

主席發下廣東省政府呈請撥還第二次有獎公債壹千萬元奉諭交部核復等因當以此項債款爲數甚鉅按照中央財政狀況一時實難撥還惟原呈內有該黃埔公司專員李祿超應孫部長電邀赴京得悉建設借款雖具端倪開港經費亦附籌及惟以美

工程師未到具體計劃一時尙難確定等語是開埠一事業已另有借款計劃可資挹注否則或由廣東省政府指定確實担保基金另行舉辦公債等由由部函達廣東省政府並函復國民政府文官處轉呈各在案茲准前由衡以目前中央財力前項債款一時實難撥還應請仍照上項辦法逕向廣東省政府洽商至必要時應另行指定基金舉辦公債以利進行相應函復貴委員會查照辦理爲荷此致

廣東治河委員會

財政部長宋子文

據錫江埠張子疇等函詢前交黃埔商埠之股款是否承認並請早發正式股票各節函復當然承認俟調查登記後再議發給股票並發調查登記表請即轉發各股東速填復查核由

逕復者頃接大函查詢海外華僑前交開闢黃埔商埠公司股款是否予以承認並議於最短期間將正式股票發給以昭信用而慰僑望各節所見甚是查黃埔公司股款前已招得民股二十餘萬元存儲中央銀行迄今仍未動用所有收到海內外認附民股當然予

以承認現為股東利益起見議將各股東認附股銀詳為調查登記俟登記完竣後再行贖給正式股票茲製備調查登記表函檢送三百一十分煩為查照希即轉發各股東從速填復以憑查核辦理為禱此致

先生

計送調查登記表函各二百六十份另簡鴻煥經手五十份

委員長古應芬

附來函

逕啓者項奉鈞會四月一日函開中畧黃埔開關商埠股份有限公司文零欸項已由廣東建設廳移交鈞會接管辦理未謂貴處如有關於黃埔開埠函件或銀元股欸等項統祈直接寄交鈞會免至有所遺誤等因奉此遵即照辦惟前海外既交股欸予以承認否因當日進行招募股份時甚得僑胞踴躍購認若此欸如無着落恐後進行種種均有阻碍最要者能於最短時間將正式股票發給以昭信用而慰僑望聊貢芻蕘是否有當謹候鈞裁是荷此上
廣東治河委員會

錫江民聲經理部弟張子疇黎友民

黃埔港專號

函財廳請將審查黃埔商埠公司第一戶存款辦法迅予見復由

逕啓者案查廣東建設廳移交黃埔商埠公司付存廣東中央銀行存款兩戶當經函向提取旋准復函內開黃埔商埠公司等一戶存款二十萬零五千四百八十元零八毫九仙係前中央銀行往來存款舊賬此項舊賬依定清理辦法須報國稅管理委員會公署查核現前國稅公署經已結束改由廣東財政廳廢續審查茲將辦法條例一份附送查閱並送報告表式三張請妥填逕送財政廳查核俟經過此種手續方可分別辦理由准此敝會經於本年二月十五日依表填列備函送請

貴廳審查並請轉函中行將黃埔商埠公司第一戶存款如數發還藉資請理在案惟案經數月未見

貴廳函復現接中行致黃埔商埠公司第二戶來函以由八月一日起至十月底止接做未兌現紙幣有息存款在此由前存毫券一律暫緩提取等由其於第一戶存款如何辦法迄未提及查此第一戶存款係屬黃埔商埠公司商股相應再函

貴廳煩為審查迅將該黃埔商埠公司第一戶存款飭照發還俾有

歸着以存商信仍祈見復實緝公誼此致
廣東財政廳長范

委員長古應芬

派遣水陸測量隊測量黃埔港分函虎門要塞

司令部暨黃埔軍校知照保護由

敬啓者現敝會爲籌備開闢黃埔港組織水陸測量隊准予九月一日起前往黃埔魚珠虎門一帶水陸地方實施測量除分別函令外相員函達

貴司會校查照希爲飭屬保護實緝公誼此致

虎門要塞司令陳

黃埔陸軍學校

委員長古應芬

派遣水陸測量隊測量黃埔從令飭番禺縣長
飭屬保護由

爲令遵事現本會爲籌備開闢黃埔港組織水陸測量隊准予九月一日起前往黃埔魚珠虎門一帶水陸地方實施測量除分函外合行令仰該縣長即便遵照飭屬一體保護此令

批舖主曹道生呈爲黃埔商埠公司墊支過修

葺照霞樓房屋工程費經由租項抵清請發

還管業由

狀及附件均悉所稱該舊照霞樓修葺工程費原定由黃埔公司負擔三分之一業主担任三分之一各節查接管卷內無案可稽惟該處地址本會現不適用所請發還管業自可照准所有黃埔公司墊支過修葺費五千餘元除扣租抵償外尙餘二千六百餘元應責成該業主於該舖地批出時在收益項下分期償還以重公款仰即遵照具結并保店結來會聽候發還此批

訂購挖泥機合約之譯文

廣州保庇洋行合約第M字七百零一號民國十九年六月十七日

訂於廣州

茲將保庇洋行直接賣挖泥機船與廣東治河委員會所訂之條件開列於后

無水面推進力鐵斗式挖泥機船一座其構造係照所附圖式第B字九六六五號及B字七六七六號所規定

挖泥量度

理想的挖泥量度為每點鐘一百八十立方米達如用以挖掘黏土或沃壤實際上至少每點鐘能挖一百二十立方米達所挖固體物質成分約百分之六十五

挖泥機船本身

計造堅固之平底機船兩艘須用最好SM造船鋼板造成嚴密窩釘不得洩水其機船之尺寸如下

全身長度	二十五米達	(八十二英尺)
全身闊度	五米達半	(十八英尺)
船旁高度	一米達半	(五英尺)

黃埔港專號

船框距離.....半米達 (一英尺八英寸)

全身倉面係用棋盤格鐵板遮蓋保歲蒸汽機及鍋爐之倉室附有門及窻門并須嚴密窩釘不得洩水全船舶身邊欄裝設鐵欄又半圓形鐵條保護船旁

上層桶之上部裝置及挖泥機梯架之上部聯合係用節鐵及鐵板堅固構造與機船本身堅固結合并附鐵梯一度以備上部裝置一切機件之用

泥斗桶該機船附帶具有鋼質刀形泥斗一副并附帶堅固鋼質齒形泥斗壹副以備分拆石質之用此項泥斗須用上等鋼板製成圓錐形

挖泥深度

由水面起計其最深挖掘度為九米達(二十九又小數五英尺)在挖泥機梯之斜度成四十五度角時計算

機船吃水深度

當機船工作時其吃水深度為小數玖米(三英尺)

發動機器

發動機器係包括有六十至七十匹馬力之直形蒸汽力機一副直形蒸汽鍋爐一副連同添水泵及所有附屬機件及多餘備用機件（利用皮帶及牽刀滑車聯結器等則總傳力機由蒸汽機推動其餘上層桶及起重軸機梯絞盤等件均因而推動）

絞盤

挖泥機船上附有總絞盤一座裝在船倉面附連旁邊絞盤兩度及前邊絞盤一度各絞盤之排列特為設法佈置俾易於由一人操縱運用至於前邊絲盤更附有堅固之止動掣一個

倉面設備

機船上應需之雙頭船柱鐵線纜鐵鏈及捲軸與夫一切應用設備均須齊全

油飾

挖泥機船之鐵製各件須先油底油一層以免生銹後再油飾一層機器各部份及絞盤等亦同但船身除先油底油一層外須油飾兩次

住宿設備

機船上設備簡單住宿所一可容看守人兩名

附屬配件及多餘備用配件

(甲)附屬配件

前錨附鐵線纜.....一具

邊旁錨附鐵線纜.....四具

水度表尺(刻有米達尺數).....一枝

銼.....兩把

鑿.....一個

錘.....一個

鋼塞.....二個

螺絲擺等用具.....一付

油罐.....兩個

活動螺絲釘鉗.....一個

艙底泵.....一個

其餘蒸汽機應用各項工具

(乙)多餘備用配件

挖井斗.....全副

大鏈.....兩條

平鏈.....四條

突鏈.....四條

子母螺釘及闊尾釘.....	拾副
軸套.....	拾個
挖泥斗轉連軸桿及滑輪珠等件.....	貳副
上層桶用之鋼板.....	壹副
下層桶用之鋼板.....	壹副
其餘蒸汽機備用各項零件	

概要

用最好材料按照羅以德 LLOYD 上等材料規則構造

圖則

交貨時附送完備挖泥機船及附屬機器詳圖則壹份

交貨

接收定單及定銀後捌個半月至玖個月內交貨挖泥機船交到廣州港實行試驗該機船時由保庇洋行該行工程師監督並僱備華工人程師壹員供治河會差遣以壹個月為期

價銀

挖泥機船全座連同多餘備用坭斗壹副及以上所載各附帶零件交到廣州港內保險費水脚在內取價香港銀壹拾三萬壹仟七百

黃埔港專號

伍拾元關稅及其他捐稅等不在內

付款辦法

簽訂合約時付給.....	香港銀式陸三五〇元
簽約後壹個月付給.....	香港銀壹叁壹柒伍元
簽約後兩個月付給.....	香港銀壹叁壹柒伍元
簽約後三個月付給.....	香港銀壹叁壹柒伍元
簽約後四個月付給.....	香港銀壹叁壹柒伍元
簽約後五個月付給.....	香港銀壹叁壹柒伍元
簽約後六個月付給.....	香港銀壹叁壹柒伍元
簽約後柒個月付給.....	香港銀壹叁壹柒伍元

試用及收貨後(至遲不得超過)付給：香港銀壹叁壹柒伍元

統付共給：香港銀壹叁壹柒伍元

在賣貨人通知此項挖泥機船運到廣州之後應從速舉行試用及察驗一經試用雙方認為妥當之後即行交貨及收貨

保證

保庇洋行保證該機船工作優其運用妥當如於半年內如有因材料惡劣或機件不妥發生損壞等情須由賣貨人免費更換修補若

因運用不當發生損壞則歸買者自理

(本件完)

保庇洋行挖坭機合約紙背刻板

條件(譯文)

本合約受以下各條件所限制

- (一) 本合約所定貨物之全部或任何部份如因意料外之情事發生或其他原由為賣貨人之力所不能及者致不能運到時買貨人應體察情形不能按期要求交給此項貨物
- (二) 本合約所定貨物之全部或任何部份如因意料外之情事發生或其他原由為買貨人之力所不能及者而致運到過遲時買貨人亦應體察情形於貨到後照本約各項規定收受此項貨物至於約內所定交貨時期應不計較
- (三) 買貨人在接受貨物到達通知以後壹星期內如對於是項貨物并不提出要求或反對者作為買貨人經已認可是項貨物一經收貨之後不得再有何項要求
- (四) 因本約而發生之爭執應由保庇洋行所委託之評判人兩人會同買貨人解決本約兩方對於此項評判人或彼等之公正人所決定均應服從對於評判費用應由何方負責亦不得有異議
- (五) 如貨物不在上述規定時間以內起卸應加收倉租及火險保費截至起卸之日為止由買貨人負責如貨物於規定期限外仍不起卸而仍在賣貨人倉內留存時若遇危險由買貨人自行負責
- (六) 如到期付款不能依期付給應自到期之日起至付給之日止按週年息百分之八計算加收利息除付給利息倉租及其他費用外賣主仍可照買貨人不依約定期間起貨規定將貨物發賣并向買貨人追討不足之數
- (七) 如貨物之一幫或數幫到達過遲買貨人亦不因此而免除收受其他依時到達各幫之責任
- (八) 如交給之貨其數量係少過所定購者亦須收受交給之貨由賣貨人隨後補足但不能超出合同外之要求
- (九) 如有爭執時英文文本之合約為兩方認為有約束力
- (十) 合約非經廣州保庇洋行司理人或助理司理人用英文書寫簽名不發生効力
- (十一) 如是項貨物因意料外事發生以致失去則買貨人應聲明是交否繼續向原廠從新再定或由賣貨人將已經過付之存款還

勘誤表

頁次	上截	行次	誤	正
二	下	五	事	也
六	上	九		刪全字
六	上	九		爲字下補全字
八		六	語	經
十二	上	四	上	下
十四	下	七	能	者
十四	下	八	議能	議者
十五	上	十		深字下補闕字
十五	上	十		深字上刪闕字
十八	上	六		○下補
十九		二	10.99	10.999
十九		三	183.3	1.333
二一		五		尺字括號下補者字
二六		六	徑	北
二六		七	劣	高埠下補比字
二六		八		

二七	下	四	上的海	支配下補粵字
二七	下	四		闊
三〇	上	九	開	寡
三〇	上	十	寬	取
三〇	下	十一	所	六千叁百
三七	下	五	叁千六百	爭
三九	上	十六	獲	還字下補在字
四一	上	四		設字下補新字
四一	下	七		是
四二	上	二	教	經
四三	上	十六	約	就
四三	下	九	對	裏
四三	下	十	般	主
四四	上	八	中	到字下刪好字
四四	上	九		經
四四	上	十三	濟	濟
四四	上	十四	建	的
四四	上	十六	築	金
四七	上	十一	全	

八〇	七九	六一	六〇	五九	五九	五九	五七	五七	五七	五七	五六	五三	五二	五二	五一	四九	四八	四八
上	下	上	下	下	上	上	下	下	上	上	上	上	下	上	下	上	下	上
十七	十五	二	十八	十一	十二	十	十七	二	十四	十四	十四	十二	十	八	十三	一	十六	四
又	丘	誠	實諸		底		都		勞	動	名	衫	當相	者	和勢			

入 丑 諸實 知道下刪道字 以 鴉片下刪戰字 財政下補歲字 或者下補就字 勢 助 各 襟 相當 有 勢和 黃字下補埔字 障碍下刪得字

一三六	一三六	一三六	一三三	一三三	一三二	一三二	一三二	一二七	一二六	一二六	一二六	一〇〇	九九	八九	八九
下	下	下	下	上	上	上	上	下	上	上	上	上	上	下	下
十八	十七	十七	二	十二	八	八	七	八	七	二	四	十三	二	十	八
			歲	從	會	員	特	措		六			綫	者	

刪江字 江 織 等因上補不及二字 八 二十六上刪不及二字 指 持 應 令 會字下補貴字 港 聲字下補明字 是字下刪交字 存字下補交字

廣東水利徵文啓事

本會出版廣東水利一書係爲公開討論本省水利及黃埔築港問題的唯一刊物海內外專門學者對於此項問題如有鴻文碩畫惠贈本會者無任歡迎之至謹訂定徵文例則如下

- (一) 文字體裁不拘文言語體但語體文須加新式標點
- (二) 徵文期限無規定隨時來稿均可逐期發表
- (三) 來稿須繕寫清楚並將作者姓名住址詳細開列
- (四) 經選載之文字甲乙丙三種給獎甲等給獎大洋一百元
乙等六十元丙等三十元
- (五) 本會對於徵稿有刪改之權如不願刪改者請於稿件背面註明
又不採錄之稿例不發還其長篇文字經聲明寄還者不在此例

廣 水

第 二 卷

黃 埔 港 專 號

中華民國十九年十月出版

每 冊 定 價
大 洋 三 角

廣東治河委員會編印

廣州惠福西路宏藝印務公司承印