規 劃

建設內港意見書

廣州市爲中國南部重要通商口岸、經先總理規定建爲南方大港、但照現在情形而論、不但尙未實現 總理建設計劃、卽最需要之內港建設、亦付闕如、查廣州市與國外通商最早、商業之繁、交通之廣、占國中首要位置、據粵海關報告本市十七年份洋貨輸入、以淨數計、約關平銀四千四百萬兩、土貨輸入、約關平銀六千二百九十九萬五千七百六十二兩、土貨運往外國、約計關平銀七千七百萬兩、又據該關報告、每年出入口輪船達七百五十七萬餘噸、除較小之輪船不計外、平均計算、每日出入口之海洋船約有一萬餘噸、以如此繁盛之對外貿易及如此宏偉之運輸事業、竟無內港建設以應付需要、此爲世界所絕無僅有者、此種現象、阻礙商業前途、至爲重大、例如各大輪船公司、以廣州市船舶來往、除極少數外、大多無碼頭停泊、無貨倉貯貨、大感困難、多不敢以船航行此地、又如各大華商、亦因此故、不敢在此地投資經商、如去年香港南北行大商、以廣州市在商業地位上比香港適宜、擬將在港所營商業、遷設廣州、爰集議討論、結果僉以廣州缺乏內港建設、交通窒礙、卒打消前議、是內港不建

設、足以阻礙商業發展、舉此可爲明証、不止此也、內港不建、尤足影響市民生計、使日益困難、例如由北海欽州等處運貨到廣州、每噸運費、約七元以上、而由該處運貨到香港、則每噸祇需運費不過五元、兩相比較、雖廣州遠於香港、運費亦不至相差若是之多、究其原因、不過香港航業建設完備、船抵步後、一二日間、便可將貨卸清、廣州市內港建設未備、缺少碼頭貨倉、船到卸貨、非停泊至數月之久不可、是故時間增加、運費必須加增、運費既已增加、物價則隨之昂貴、市民生計、便陷於困難之境、若有內港建設、則本市每年出入口輪船七百五十七萬噸、既如上述、內除去省港輪船二百五十萬噸及其他小輪一百萬噸外、其餘四百萬噸、爲必需於碼頭貨倉者、平均計每噸可省運費一元、每年全市可挽回四百萬元之利權、於民生裨益甚大、是建設內港、足以調劑市民之生活也、且查原有極少數之海洋船碼頭貨倉、大抵亦係外人投資建築、恃有平等條約爲護符、任意侵畧中國主權、對於繳納我政府之船鈔、復減至極微、(據海關報告每年總數僅得六千餘兩)我政府收入方面、實蒙絕大損失、現屆我國與各國改訂新約之時、不平等條約從茲取消、亟應乘此收回主權、發展航業、否則因循依舊、結果必至全部失敗、根據以上事實、爲發展航業擴大通商、使廣州成爲世界商港、及爲調劑市民生活計、內港之必須建設、宴刻不容緩、至內港地點之選擇問題、亟應先行決定、茲查有河南西部洲頭咀一帶之地、河南最寬、水量最深、交通便利、擬擇爲內港建築地址、劃定地界、填築新地、建築碼頭貨倉、以爲海洋船停泊之處、且黃埔開關商埠計

劃、政府早已規定。是項計劃實現後、即可容納三千噸以上之海洋船停泊。本項計劃、則爲準備三千噸以下海洋船停泊之用、彼此相輔而行、則廣州市將一躍而爲世界商港、當可拭目而待矣、用特繕具意見、連同計劃書及圖則、提出討論、是否有當、敬候公決、

提議人代工務局長程天固

建設廣州市內港計劃

劃定河南西部洲頭咀一帶、(見附圖)填築新地、以爲海洋船停泊及建築貨倉地點、其設計劃如下、

甲、工程計劃

A. 建築新堤 計新堤綫長約四千三百九十英尺、每尺築費壹百五拾元、共計六十四萬三千五百元、

B. 填築新地 約計面積一萬零八百六十五華井、查該處水深平均約二十二華尺、共須填坭二十二萬八千一百立方華井、招商承辦、每井填費貳元五角、約共五十七萬元、

(若由政府自購挖坭機器填坭、每華井需費約七角二分、共需一十五萬八千四百元、)