

## 附 錄

### 內港奠基典禮演說詞

程天固演講  
徐家錫筆記

今天是建築內港舉行奠基典禮的日子。這次舉行的典禮，顧名思義，當然是爲紀念關港興工而設的；但是，在港務發達之後，牠的意義，就決不像這樣的簡章，最低限度，今天也可說是發展廣州海運事業的第一天，或許說是創造南中國經濟新生命的最可紀念的日子了，內港建設既有這樣重大的意義，那麼，我們對於本港的一切利害關係，自然要彼此都有一個深切的認識，然後大家合作起來，努力去繁榮本港的港務，這樣纔不辜負了我們應盡的責任；因此，兄弟在未報告籌備關港經過之先，特將廣州關港的整個問題，與諸君作一個簡單的討論：

大家都知道，現代列強致富之術，都是以發展工商事業爲不二法門的；但是，他們怎樣去發展港內的工商事業呢？歸納起來，總不外是向國外施行各種經濟侵略，這一個法子，因爲各國都是要向外侵略，各以攫取工業原料和壟斷世界銷場爲目標，所以他們在國際間，就發生了工商業劇烈爭競。爲決勝計，除致力於改良工業製作方法之外，還是要改善運輸的方法，以減少運輸的時間與皮費，然後貨物的成本，纔可減少，銷場的操縱，纔有把握；近代

各國所以特別注意于國際運輸事業——尤其是國際的海運事業之發展者，就是爲着這些緣故。迨至現在，各國航業之發達，彼此均有單獨稱雄之可能了；因此，各國對於海運事業之經營，更不能不竭力培植，以求永立于不敗的地位。據說日本政府每年津貼航業公司的補助費，約達二千萬日金以上，而美國則尤不止此數；海運事業之舉足輕重，更何疑義呢？

但是，海運事業之發達，決不單是多建海船，就可以畢事的；必也，同時有偉大的海港建設，然後纔有成功的希望。因爲海港是水陸交通的樞紐，萬國來航的要衝，如果港工設備簡陋，則貨物轉裝，也必異常遲滯；那麼，海舶的速率雖是大有增加，但他所縮短的時間，比之在海港所阻滯的時日，還覺渺乎其少呢。所以，我們要發展工商百業，就要發展海運事業；要發展海運事業，就要積極從事于商港的建設；這是事有必至，理有固然的。

而且，現代都市的活程度，提高絕速，民生問題，日趨惡化，一般徒事表面觀察的人們，遂莫不深恨工廠之過生取，商賈之壟斷了；獨不知物價之增加，其大部份的原因，仍是由于商港設備不當，糜耗過鉅所弄成的。據海港專家 (Mac Elwee) 的論著所說：『已裝船的貨物，由古巴之哈瓦那 (Havana) 運至波士頓，其水程一三二〇哩之運費，比之同量貨物，由波士頓之一碼頭移而則碼頭之費用爲廉，又已包捆之貨物，其由 (Philadelphia) 運至紐約者，路程凡九十哩，鐵路運費每噸不過二角七分，惟在菲紐兩港所需之費用，則竟達三元六角五分，計多於鐵路運費約十四倍。』可見我們每年在商港內所糜耗的金錢，爲數已極鉅大，這豈不是物價銳增

的重大原因嗎？如果我們的港工建設，能够日益改良，這些消費，豈不是可以日漸減少嗎？照這樣看來，我們可以肯定一句說：海港建設，就是國家和社會的經濟命脈他的力量，可以直接影響到國計民生裏去，這些道理，各國當局都是知得很清楚的；所以他們在國境沿海岸線內，如發覺有可以築港的地方，他們就苦心孤詣，慘淡經營去，甚至不接近海岸的市鎮，他們也不惜工本，開鑿運河，務使他有了出海之路，以造成其爲人工的大港；海港建設的重要，於此可見了。

其實海港建設之完備與否，尙不祇關係於一港或一國的繁榮，他還可以影響到世界別港的進展的。所以，現在海運事業又工商事業發達的國家，他不惟要竭力經營國內的商港，更要奪取國外海港，竭力以經營之，務使各港之運輸，有互相策應之利，而無彼此牽制之弊，於是他們整個海港系統，纔算成功；英國之所以能操縱全世界的海運業者，也是因爲她的海港，遍佈全球之故。

海港的設備，既可以間接影響到海運事業和世界各港的進展，所以在一般港工落後的海港，或是全未開闢的海港，他們的命運，如非弄至商船絕跡，自絕於世界，則必爲別國攫取而經營之，這是一定不易的道理。大家都知道，海港是一國的咽喉，經濟的命脈，如果自有海港，而任由外人經營管理，這豈不是一件絕對危險的事情嗎？

我國自昔閉關自守，海外運輸，幾可視爲絕無僅有的事，所以沿海各港，大都是毫無建

設之可言。及後海禁大開，對外貿易增進漸速，各工業國家深知我國工業幼稚，銷場至大，而且原料豐富，價值低廉，利之所在，萬眾所趨；因此，外舶愈來愈多，貨物起卸，也愈加阻滯，有時一船的貨物，也要經旬屢月，纔能起卸完畢。在這種情形底下，當然沒能夠滿足列強野心勃勃的慾望了；所以，華港之開闢與促奪，遂成爲他們寢饋不忘的事。時至今日，環觀國內，試問那一個設備完善的商港，不是外人所經營，或是不受外人所支配呢？各港的商務，或簡直可以說我國對外的貿易，那些不是統歸外人的操縱呢？遠的且不必具論，我們但翻閱廣州的港史一看，就知到我們的經濟地位，已將陷於絕境了；這些觸心驚心的事實，實在永遠值得我們記念着啊；

本來廣州的地理位置，就是一個天然絕妙的商港所在；他的市區，適在珠江流域三江匯流的地點，面臨南海，背負大陸，鐵路及水道的交通，異常便利；加以粵人賦性冒險，且得外洋風氣之先；故自海通以後，出洋僑商者，日有增加，對外貿易，甲於全國，而內地的商業，遂如百川歸海，薈萃於斯。如果這個重要的地位，始終能夠保持下去，我相信現在廣州的商務，必能獨執遠東的牛耳。不幸自清道光鴉片一役戰敗以後，形勢優美的香港，竟爲英人所佔據。經過數十年來英人不避艱苦地經營，海港工程的設備，遂日臻完善；又復運用種種政治策畧，如租借九龍，驅築廣九鐵路，免徵貨稅，補助商業，擴張內河航線，及操縱滙水金融等，以協助港務的進展；曾幾何時，蕞爾荒蕪的小島，已一躍爲世界大港。于是英帝國主

義者遠東經濟侵略的大本營，遂從此做成，而我建州西南門戶，商業重心的地位，也永為香港所攫奪去了。以現在的情形論，不特外洋及國內的旅客貨物，都要由香港過載，甚至郵書電訊，款項匯駁，也莫不要首經該處，受他一度的檢查扣留，而後纔能轉往內地；交通不自由，經濟不獨立，竟一至于此！據香港貿易的統計，一九一九年香港對各國貿易的總額，達英金一九四，五九四，六四二磅，其來往香港的船舶，在一九二四年已增至五七，七六五艘，計三八，七七〇，〇〇〇噸；單就對華貿易而言，其經由香港一埠者，已占我國對外貿易總額之四分之一有奇，香港經濟侵略能力的偉大，只根據這些數目，已可推想而知了。但是我們要知道，香港的收益，都是從我們的膏血，政府的利源所剝奪得來的：如果香港未經割棄，或是我們廣州的港務不是完全廢弛，那麼，這些浩大的商務；斷斷不會挹此而注彼！

香港的經濟侵略，既是這樣的厲害，廣州的商港地位，既是這樣的優良，為甚麼廣州的商港建設，始終毫無振作；甚至供應海船停泊所必需的深水碼頭，也遲至今天纔開始建築呢，這個問題的解答：第一就要歸咎國人對於港務，漠不關心，甚至連港工建設的重要，還多未認識，而且視築港闢埠為極難的事，故不敢倡辦；第二，因為我們對外的貿易，通通都是操在洋人及洋行的手上，一切轉運費用，由彼代支，開銷多少，轉運遲速，我們也不感覺甚麼痛苦；第三，因為廣州闢港之後，環我而立的帝國主義者之商務，就會受重大的打擊，所以我們屢次提倡的闢港運動，都為彼輩當局所破壞，不能順和進行。有了這個事大的原因，

廣州關港一事，久已成爲空想。

自從省港大罷工，廣州被香港封鎖之後，我們與海外的交通，即告斷絕，糧食用品之供給，也頓呈恐怖現象；其後不知費盡幾許艱難，才能度過厄境，而外洋款項之匯駁，各埠華僑之來往，仍非經由該港，無從接達。因此久而經侵畧習慣成自然的粵人，始知商港建設之要重，不特是謀交通自由，經濟獨立的唯一政策，而且在事變之時，更有得之則生，弗得則死的關係；於是廣州關港的呼聲，幾像鋼山東崩，洛鐘西應，驚動全國了。

但是，南方大港的港址、經 總理的規定，應以黃埔港爲最適宜，這是人人都知到的；爲甚麼現在又要多關一廣州內港呢？我們知道，黃埔是廣州市區之一部份，他與廣州的關係是相互的，而不是獨立的。我們經營黃埔的目的，就是在使廣州的工商事業繁盛起來，離開了廣州的工商事業，便無須開關黃埔，也無開關黃埔之可能。我們現在祇想廣州的市區發展至黃埔，并不是想把廣州的精華，一切都搬到黃埔去；所以，廣州就是黃埔港的基礎，牠的港工建設，怎樣够偏廢呢？

又查廣州內港的設備，是供應四千噸以下的海船所使用的，而黃埔的計劃，則是供應四千噸以上的海船所使用的；照此看來，內港就是外港的尾閘，這兩個計劃，當然祇有相需爲用之利，而無互相衝之突弊了。

何況，內港開關之後，廣州的商務就可以兼程猛進，到時又何難利用他作建設黃埔商港

的良好根據，使黃埔與廣州打成一片，同儕于世界大港之域呢？所以，內港的建設，不有惟利于廣州的發展，且有促成黃埔商港之可能。

其實內港之開闢，尙不止有利于廣州與黃埔而已，即南中國內地各種物質建設，也咸利賴之。因爲內港完成，廣州工商事業發達之後，則一切建築材料之輸進，及資本之招集，也自然易于爲力；那麼，各種建設事業之興辦，當可迎刃而解了。「開闢內港就是內地物質建設的起點，就是南中國經濟新生命所自出」一語，當非過說也。

關於廣州內港將來發展的情形，現在最好拿廣州商務的統計來作討論的根據。查廣州每年入口的貨物，總值約達一萬萬關元以上，出口的上貨，也有七千七百餘萬關兩，至出口的輪船，平均每年也總在七百五十萬噸以上，除小輪及省港輪船的佔三百九十萬噸外，尙有四百萬噸的貨載，都是沒有碼頭供其起卸，而祇靠着中流轉運的。這可說廣州過半數的商業，都是渴望着商港建設，以求法展的，我們再根據運費而論，由北海欽州等處運貨到香港，每噸運費五元，比之運至廣州者每噸省去二元，查海運的費用，每噸每哩不過半分，由北海至香港的水程比廣州較近不過七八十哩，照此推算，兩處運費之差，當不過五角，現在竟超出至二元之數，可見其中每噸一元五角的額外皮費，就是因爲沒有港工設備所犧牲的了。那麼，每年由海船運來四百萬噸之貨物，我們不是要虛耗六百萬元的皮費嗎？在未開港以前，可以算得到的糜耗，已有六百萬元之鉅，何況開港之後，商務更倍加繁榮呢？何況貨倉等收入

尙未計入呢？又何況西江內地大部份的商務，將來必定集中於該港呢？照此看來，廣州港務之發展，實有無窮之希望，總理之定廣州爲南方大港，可謂眼光獨到了。

至於廣州的競爭港，祇有香港一個是最大的勁敵，這是大家都知到的，就兄弟觀察所及。在廣州關港而後，不惟可以完全免掉香港的壓逼，還可以與香港分庭抗禮，各自發展去的，怎樣見得呢？

因爲，自從新稅則實行之後，有許多種貨物，無論是否土貨，凡是由香港入口的，都照外貨抽稅，因此土貨之經由香港轉運者，便覺大大不經濟了。比方花生仁一項，若由上海直接運來廣州，商人負擔出入口稅每百斤三錢三分八厘，其經香港運來的，則須四錢六分，又茯苓一項，由上海直運廣州，每百斤納稅三錢五分，由香港轉運則須納四錢，現在香港的南北行，……即代理運銷中國南北各地貨物的行店……所以急欲遷省營業者，就是爲着這些緣故。據最近的調查，香港對內地的貿易，因爲紙水及稅額過高之故，幾被上海攙奪殆盡了。這樣看來廣州關港之後，所有內地的商務，不是可以全數集中于廣州嗎？

而且，香港的海港地位，泰半是人工造成的；就這卅年來香港所遇的風災，損失不知凡幾，像一九〇六年九月十八日的颶風，在最猛烈的二小時內，香港一帶，死者近萬，洋船之沉破者共五十七艘，計七萬二千噸，小汽船八十艘，舢板二千四百十三艘其損失之浩大，比之廣州歷年風災損失的紀錄，真是判若雲泥了，海港主要的要素，在能予船舶以安全的保障

；這樣看來，香港港灣的天然形勢，當然是萬萬不及廣州了。我們既有了這個形勢優美的港口，我們的發展，便很有把握了，縱使香港的建設，現在較為完備，也何足為慮呢？

除此之外，他如食水之缺乏，幣值之過高，都是香港大大不利的地方：最近雖有所謂增建水塔計，和改用大洋，召金融會議的救濟辦法，但事實上對於市民居住的安適，和商務經營之補助兩方面？都未見有甚麼的效果。至於該港原料之缺乏，地租及人工之昂貴，尤為發展工業的大敵；年來該港糖業，紡織業，製粉業，麥酒業等大工業之崩敗，更足以證明香港的工業，決難有多大的發展了。商務的競爭，既非所利，工業的發展，又沒有多大的希望；那麼，將來我們廣州港務的進展，當然是不會因香港競爭而發生影響的了。

綜合以上所說，廣州的港口，不特具備商港要素的優長，而且他的環境，也處處勝過他的敵港；那麼，牠的成功，當然是可能的，何況，現當反動勢力已告肅清，正政府與人民通力合作，積極建設的一個大好機會；而自金貴銀賤之後，僑胞滙存銀行的款項，不知凡幾，以之移作港市建設及振興實業之用，則在存款的人們，固各有其利，而一切的建設，也沒有資本無着之虞；這豈不是我們從事關港工作，及發展廣州工商百業的千載一時之機會嗎？

好了，我們關港最好的時機到了！我們南中國的經濟新生命從此開始了！我們連年受香港的侵畧和阨制，從此快要免除了！我們的內港今日已經動工，所以現在已不是討論的時期了，我們還是繼續地努力罷！積極去建設和繁榮本港，這就是我們今後未了的責任！

我們知道，現在我們所動工興築的，不過是第一期築港工程，很是簡單的；這些工程完成之後，內港建設，不過得了多少的基礎，這不算是整個的成功。但是，作始也簡，將畢也必鉅，所以我們這次發端去做的關港工作，在廣州關港史上，也大有紀念的價值；現在且把本港籌備的經過，擇要向各位報告一吓：

第一關於計劃方面，——河南島為廣州市新生命所自出，一切新的建設，將必集中于此，這是稍有眼光的人們見得到的；白鵝潭水面深闊，為建設廣州內港最優的地點，這也是稍具眼光的人們都見得到的；明乎此，則廣州內港初期建設的地址，當然是以白鵝潭東岸之洲頭咀直至中流砥柱一帶為最適宜了。因為在這處建築內港，不惟可以佔盡河南島及白鵝潭的天然形勢，并可使廣兩內港與黃埔港緊密聯貫，連成一氣，同時築港所用之地段，都是從河道填築得來的，又無須割用民業，其建築碼頭貨倉的地點，對於本市的距離，比較外人經營之大古渣甸等貨倉，又大為接近。將來省河鐵橋完成之後，交通尤便，這豈不是內港建設的唯一地址嗎，至於內港所填築的海垣，有一小部份，原屬私人業權，將來照價收回一節，早經本局商得坦主同意，現已無須顧慮，該海垣填築之法，大約係照治河處改良後航線的計劃辦理不特于水利無碍，而且後航線也可因此同時改良，這真是一舉而數善備矣，查內港新堤填築的工程，全段共長約肆千二百九十呎，堤後填地約二零八六五華井，堤地填築完竣之後，擬即建築貨倉肆座，堤邊築一百呎大馬路一條，連以八十呎支路一條，六十呎支路叁條，

填得之地，除縱橫馬路所佔地段外，尙有八千餘卅，可以出售，照每卅三百五十元的價格變賣，共可得地價二百八十餘萬元，除償還肆期工程費用共一百五十餘萬外，尙有一百二十餘萬元之溢利；這些就是內港計畫的內容，照此看來，這個內港初步建設計劃，不特一切工程費用可以由地價取償，而且有一百二十餘萬元的大利可圖，以後每月還有十數萬元的碼頭貨倉租金的入益；然則我們又何樂而不爲呢？

第二，關於籌款方面，——內港計畫的建設工程，內分築堤，填地，築路，貨倉等肆項。這肆項工程，于進行步驟上，不必一齊同時興築，當分先後而完成之。爲求建設的經濟，和籌款容易計，現在決先行建堤。查築堤預算，約須六十肆萬餘元，限期兩年完成之，照此化算，每月所須支出的工程費，不過二萬七千元而已。內港工程預算確定之後，乃由本局向廣州總商會協商分任籌款之法，結果議定政府負擔一半，商人分任一半；此等債款之償還，均以新填地段碼頭貨倉等物業作担保；至是築港的經費，遂告解決。大家都知道，人民與政府合作、共營一事、本已數見不少，但是像這次雙方都能開誠佈公，快捷了當地解決一切問題，實爲創見。所以這次官民合作，開闢內港一事，可以說是人民絕對信任政府，協助政府建設的一個特殊的表現了；以後一切的市政建設，倘能照此辦法，更何事不可爲呢？

現在內港的築堤工程，已由港商華益公司投承建造，建築費每呎二百十二元，在興工之始，除將新堤線測定，樹立標識外，並決定先築臨時堤壩肆百一十呎，以便實施築堤工作。

預計由動工日起，約二年內當可將此堤築妥了。

附 錄

