

特 載

建議開闢黃埔商港意見書

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、洎乎晚近、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、爲競爭決勝計、則貨物成本、固須減輕、而銷場之攫奪、尤爲急務、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、尙未可以籌劃萬全、而措工業於磐石之安也、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、

且海港爲水陸交通之關鍵、萬國來航之要衝、若港工設置簡陋、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舶、以供輸運乎？然假令海港與鐵路之設備運往靈便、則美法兩國之間其所需運輸之時間、當可倍省、而海舶運輸之效率、便可倍增、今因海港備之不良坐令軍事運輸大遭阻碍、是何異協約國海舶之半數遭德人之毀滅乎？見（Roy S Mac Qure 著之）Poutandyeunu of Honetus）是故海港工程之設備、其重

要實與海舶相當、苟海港設備不完、則海運之效率雖高、亦復經濟於事矣、

雖然、海港建設、豈易言哉、靡論笨重貨物之起卸、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長、復圖大規模之改善、亦勢必日淪衰落、自歸淘汰、然則海港工程之設計、豈惟關係深遠、抑亦一複雜而最難解決之問題也、今當關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？

二、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、類皆無絲毫建設之可言、有之、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、但見帆檣鱗疊、貨物闐溢、可謂極一時之盛、然外舶航來愈多、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舫、亦間有經旬屢月、仍未能竣事者、職是之故、華港之開闢與佔奪、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、其間雖有仍在我國掌握者、然亦每因建設落後、日淪荒廢、對外貿易、遂盡為外港壟

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形乎？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、已足影響軍事輸運全局、況我國港政不修、而一切重要海港、又爲列強所盤据、將來國際糾紛、若稍有牽涉、則領海封鎖、外兵登陸、均可立而待也、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、捨收回外人租借港、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、所可望重肩背、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、所以首加注意也、或曰、『開闢海港、工程浩大、所需時日、未必較收回外港爲速、兩者相權、曷若逕行收回租借港之爲得？』不知照現在之國情而論、爲亡羊補牢、挽救危局起見、則捨此之外、其道末由、況外港無論收回與否、對於重要海港之開闢、仍難翫置也、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、則尤爲吾人所旦夕企望者矣、

三、建設海港之要素

開闢海港之爲當今急務、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、而冒昧爲海港之建設者、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、其始祇鑑於香港港務之發達、遂不暇作精密攷察、遽爾興工、迨港工大部落成、耗款達千二百萬元以上、結果仍爲漂沙所敗、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、此應攷慮者一也、該港之地位與號召力量、應作某等港工建設之準備、此應攷慮者二也、開港工程之實施是否困難、築港經費之預算、是否經濟、此應攷慮者三也、港工之設備甚繁、而地方之財力有限、建設程序如何而適宜、此應攷慮者四也、此外關於鄰港營業之爭競、內地開發之促進、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、爰特採其最重要者、分別條舉如下、

一、工商業之需要 查海港爲對外貿易之要津、其港務之能否發達、全視港內工商百業是否繁盛、以爲轉移、故港工建設、雖爲海港繼續生存、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、尤爲重要、蓋工商事業者、乃海港事務之基礎、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爲最適宜、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、亦得爲海港之建設、大連、香港真騰(Argumentine)等其明証也、

二、交通之集中 海港爲海洋、內河、及鐵路運輸之總樞紐、故海港之位置、應握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、(F.O. Mason)有言曰、『數港競爭假定、港之設備相等、徵費亦相等、某港之與內地交通最利便者、恒爲較優勝之大港』、是故內地水陸交通之孔道、能否集中港內、實爲建築海一最重要之要素也、

三、經濟機關之組織 現代海港之業務、以寄存貨物、或重運出口之貨物爲最大宗、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、(二四七、〇〇〇、〇〇〇元)海港貯聚貨物之力量、於此可見矣、雖然海港之所以能壟斷世界之商務、蘊存大宗貨物者、全賴其有偉大之經濟組織而

己、亡此、則貨物之流動將必運轉不靈、現代世界大港之所以必爲銀行及保險事業之中心點者、即此故也、

四、優美之港口 除上述各項人造與經濟之要素外、口港之天然形勢、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、均爲港務盛衰之所由繫、且非人力所能完全克制者也、以上四項、均爲海港建築所必須具備之要素、海港之優劣、即於此以決定云、蓋海港建設之目標、原欲求港務之發達、以爲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、尙何有於開闢哉、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、然此爲軍港之設、非商港之性質茲不具說、

四、黃埔關港之研究

黃埔關港爲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、爲數甚多、乾嘉以後、商務尤盛、至此項東來巨舶之不能駛進廣州口者、即以黃埔港爲寄碇之處、迨後粵人以該港船務、日趨繁盛、爲便利各商船計、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、獨惜當時使臣庸昧、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、踴勉從事、曾幾何時、蕞爾荒蕪之小島、已一躍為世界大港、而我廣州西南門戶、商業重心的地位、遂永為英人攫奪而有、自此以降、黃埔開港之議、雖經粵人屢次提倡。然亦為香港英人之壓抑破壞、未由實現、港政之不修、國人之忽視、良可悲也、

且黃埔港之開關固非某一地方福利、或某部份人之福利、而實為兩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、其為利之普遍與深遠、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、三水匯流之要衝、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、宜乎其為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、必須由香港過儼、甚至郵書電訊、欸項滙駁、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？況查該港對外貿易、其貨幣之交收、概以港幣為主、而影響所及、以至內地一切對外貿易、亦莫不以港幣為依歸、因此英人遂得利

用其紙幣、流通我內地、其幣值匯水均任意漲落、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、查香港之華對貿易、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、此外外洋款項之滙駁與存儲、遭其剝者、更難僕數、是皆吾人之膏血、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？

是故黃埔商港之開闢、不惟有廣州市偉大的工商業爲其靠山、更有從前喪失之權利、可以一舉而奪諸英人之手、比之徒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、而廣州爲鐵路幹線所自出、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、此黃埔之所以爲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、而廣州則又爲全粵之精華、就經濟力量而論、實爲不可多得之地位、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、一轉瞬間即可成爲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、以迄雙岡、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、以至於銅鼓沙、全港面積廣闊、水度源潛、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闊、該港河床、又概屬含沙之黏土質、船舶寄碇、最爲適宜、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「該處最近二十年來內祇遇颶風數次、所遭損失、亦不鉅大」此誠一偉大而安全之天然良港也、看此優點、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、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船、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、不能駛進廣州之海船、亦咸擇黃埔灣爲其寄碇處、靡或他就、事實具在、則該灣形勢之優越、冠於群港者、殆無復疑義矣、

總上所述、黃埔商港固不特具備海港建設之要素、且具備港海要素之優長、似此良港、

環觀宇內、實未多觀、此天固所以認黃埔港之開闢、爲我國最重要之建設、而又最易成功之商港也、

五、完成黃埔商港之辦法

查黃埔關港一事、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、蓋港之建設、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、而不爲理想過高之急進也、不視乎美國金門港(San Francisco)之建設乎、其建築之莊嚴、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、海港建設宜於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、其數雖或無舛悞、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、而又怵於數千萬之鉅費、不易畢籌、遂使黃埔之開闢、功虧一簣、斯亦過矣、

竊以爲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、便足應付目前之急須。至海港鐵路之建築、需費較鉅、可暫緩敷設、因現有黃埔公路之設備、已足資利用也。照此計劃、所需費用、不過約百萬數元、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、若政府難於撥發、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、亦屬確有可能、（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、更易爲力矣、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、且足爲黃埔之後盾、蓋此後商船之碇泊、既有內港以作尾閭、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船舶設備也、

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、至其港史之綿遠、海內知名、易於號召、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議焉、