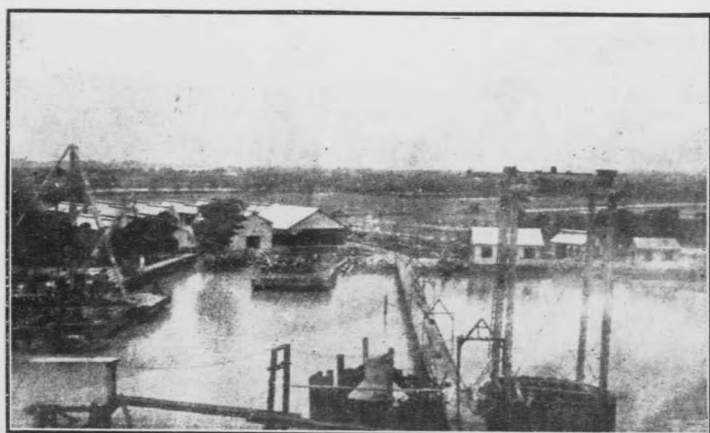
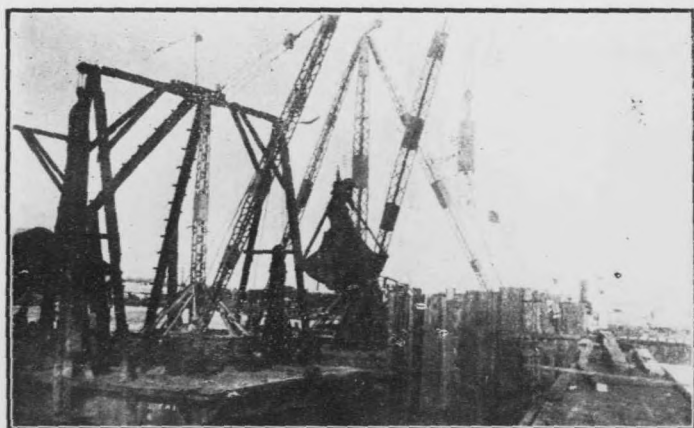


第 七 圖



西南鐵橋建築橋臺用之便橋及工場情形

第 八 圖



西南鐵橋建築橋墩情形

緣起

廣州市區遼闊，河道縱橫，省河南北，雖有一海珠鐵橋，以資聯貫，仍嫌交通未便，故有興築黃沙鐵橋之議。然就交通方面言之，則黃沙鐵橋，關係尤重。緣本省東北方面，各鐵路公路之幹綫，將必集中於省河之北；西南各幹綫，將集中於省河之南。苟欲東北幹綫，與西南幹綫，聯成一氣，則除敷設鐵橋外，別無善法。前者廣州市政府與建設廳，擬於牛牯沙及石圍塘之間，合建一鐵路與公路並用式之大鐵橋一座，以應今後陸運交通之需。築成之後，在鐵路方面，可將我國南北鐵路幹綫之平漢粵漢兩鐵路，循廣三線而伸張於桂黔各省；即其他如韶京贛粵等幹綫，及中佛與南路等支綫，亦可同藉該橋而互相連接，廣三廣韶鐵路之總車站，將必合而爲一。西濠口黃沙至石圍塘之兩駁輪，可以廢而不用。每年節省經費，不下數十萬元。在公路方面，則全省東南西北各縣亦可藉此取得週密聯絡。是斯橋之設，實完

成我國西南鐵路，及全省公路系統一大關鍵也。此外，關於軍事之輸運，農事之發展，文化之增進，亦均有重大關係。該橋於二十年九月間，經市行政會議議決通過與粵漢鐵路合辦，其位置，原擬由黃沙過海，故名黃沙鐵橋。而以多寶路爲其聯貫之幹綫，直通至對岸之石圍塘車站，長度共約五四八，六四公尺。即一千八百英呎，旋再詳細審察，覺所定由黃沙過海之位置，尙未臻完善，復經建設廳及廣州市政府城市設計委員會，廣東治河委員會、及市工務局等技術專門人員，會同再三研究，僉認爲有變更位置之必要。故最後決定將原定過海位置，移至由泮塘涌口附近過海，中經牛牯沙島南端，續過江北幹流至石圍塘止。並擬分兩段建築，由泮塘涌口至牛牯沙島爲東段，（長六百五十六英呎）由牛牯沙過石圍塘爲西段，（長九百八十四英呎），合共長度五百公尺弱，（即壹仟陸佰肆拾英呎），其變更位置理由有五：

（一）由黃沙及石圍塘至大坦沙之天然內港，對於航行交通，完全無阻，既可停泊船渡，兩岸亦可建築貨倉，供起卸貨物之用。因該處係劃入爲工業區，關於將來

發展，極爲重要。

(二)新定位置，係與廣州市道路系統之環城馬路直接連貫，又可與直通黃埔之十四公尺幹道啣接，且黃埔與鐵橋之交通，不必穿過繁盛市中心，可以暢行無阻。

(三)原定位置，係跨過鐵橋路停車場，須多建天橋頗長，查原案建橋費預算總額爲二百四十七萬五千兩，另附加建築天橋工程費數十萬不在價內。惟現依改定位置建築，則工程費總額二百五十三萬八千二百兩，雖較原案多費六萬三千二百兩，惟無需增加天橋工程費。兩者比較，實際上仍可節省約四十萬兩，同時，橋樑長度亦比原擬計劃短四八·七六八公尺。(一百六十英尺)

(四)原定位置之鐵路基改建時所收用土地，係屬市中心，其價格甚高，且損害民房。而新定位置所收用者俱係市郊附郭田地，價值較低，於民房無甚損失，庶於公私兩無妨碍。

(五)能將牛牯沙之工業區，及附近之市區展拓，漸次趨於繁榮。