

新亞細亞月刊社出版

楊 江 宇 著

上海新亞細亞書店發行

東洋之根本問題

戴傳賢題





導 淮 之 根 本 問 題

著 杜 宇 楊

行 發 店 書 亞 細 亞 新 海 上

導淮之根本問題目錄

第一章 導淮之意義

- 一 民生問題與淮水之史的回顧
- 二 民族問題與淮水之史的回顧
- 三 中國水利現狀與導淮
- 四 導淮之經濟價值
- 五 導淮與整理重要水道發達國家產業之關係

第二章 淮水爲害之原因

- 一 淮水爲害之遠因

二 淮水爲害之近因

三 淮水爲害之歷史

附泗洲被漫與洪澤湖之陷落

第三章 淮水之發源與其分布形勢

一 淮水之發源

二 流域之形勢

三 水系之分布

第四章 淮水下中上三游之現狀

一 下游現狀

二 中游現狀

三 上游現狀

附淮水下游現勢圖(一)

附襄下河被災圖(二)

第五章 淮水交通之現狀

- 一 幹流之交通(一)
- 二 幹流之交通(二)
- 三 支流之水利(一)
- 四 支流之水利(二)
- 五 支流之水利(三)

第六章 導淮之史的沿革

- 一 明代以前之導淮
- 二 明人之導淮

三 清人之導淮

附清代河工及其積弊

四 清代私人計劃

第七章 近人導淮之計劃

一 詹母生之計劃

二 費禮門之計劃

三 張謇之計劃(一)

四 張謇之計劃(二)

五 潘復之計劃

六 柏烈武之計劃

七 安徽水利局之計劃

八 楊惠人之計劃

九 孫中山之計劃

十 各家計劃總論

第八章 根本問題之探討

一 淮水及黃運兩河之關係

附錄一 治淮與治黃 莊松甫

附錄二 治淮與治運 陳運樞

附錄三 黃河下游現勢 水道要論

二 淮水與沂泗之關係

第九章 實施導淮之方法

一 兵工政策

結論

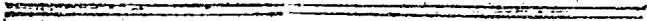
二 發行公債及紙幣

三 造就人材

四 工程設計

附 江海分疏水道圖

五 滄出官地問題



第一章 導淮之意義

一 民生問題與淮水之史的回顧

漢末，陳登乘中原有事，經營淮揚；修水利，墾坡田，教民稼穡，江灌之民，賴以瞻足。歷晉六朝，凡屯淮揚者，皆師其意，以墾以食。及唐，江淮富庶，冠於全國，唐人據之以維持三百年之統治，故唐以前即有「江淮稻粱肥」之語。宋承五代離亂之餘，徒知爲漕運之謀，不修水利；及黃河南徙，淮水被侵，此夙稱富庶之區，逐漸淪於貧瘠。蓋水利壞而農村經濟破產矣。元人爲時既促，復注意武功，無暇及此，迨及明初，益以不治。數百年來，錫東南民力，惟防險是圖，稍有疏虞，即沉爲澤國，免賦賑災之蹟，史不絕書，終以勞而



無功，愈陷生民於水火；當日所謂稻梁肥者，今則徒資談料而已。蚩蚩者氓，因失業之結果，飢寒交迫，乃有求爲盜賊乞丐而不得者，散之四方，流轉遷徙，作楚濤之殍，葬蠅蚋之腹中；卽幸而偷生，攜妻抱子，流離遠道，望田園之寥落，傷漂泊之無依，日暮荒郊，牽衣對泣，徒喚奈何；其襁褓之狀，回首當年，良可心痛！詩曰：「誰生厲階，厲有階矣，」淮泗之民，其能長此終古乎？吾知其未必然也，蓋其勇敢有爲之精神，爲一般國民所不及！

二 民族問題與淮水之史的回顧

淮泗之民，昔在全部漢族中，爲極優秀之份子，故諺有「中原有事，起於淮泗者，往往爲天下雄。」良以人民富裕，智識發達，形勢險要，足以涵蓋一切，抵抗控制而有餘。劉項除秦之暴，朱元璋抗異族之侵，皆以淮泗健兒爲前趨，相與策劃，共患難，出生入死，其實例也。今則以經濟衰落，人民遷徙，

自外族之眼光觀之，則一墮落之民族而已，殊不知淮泗人民之優秀，毫不減於時昔，特以經濟偏枯，謀生日亟，無所用其武耳。將來銳意經營，消除淮患，不難恢復其前史之地位；以其固有之勇敢精神，聰明之才智，團結一致，共同奮鬥，吾料即以淮泗一隅之人民，消滅帝國主義者之侵略而有餘，可斷言也。

三 中國水利現狀與導淮

「徵禹爲魚」，此先民感禹治水之功而興諸頌歎者。堯時洪水橫流，以僅足自給之社會經濟，極幼稚之人民智識，極簡單之勞働工具，導江淮河濟入海，導漢水入江，使泛濫於中國之洪水，抵於承平，萬民得以相安，禹之功誠大矣哉！今日洪水又橫流矣，中華全國，無一寸乾淨土矣！數萬萬生民，無日不作爲魚之預備矣！以永定河論，年年決溢，無歲無災。民國十八年秋汎大至，自

永定門以上至天津，沿鐵路兩岸，縱橫數萬方里，盡成澤國，水勢高過民屋，入冬始退。黃河則近年以來，春夏秋冬，幾於無季不決，山東河北之民，沿河耕作者，已無噍類。據報紙所載，二月以前（即十九年冬），尙釀成巨禍。廣西則山洪年年暴發，勸輒淹沒數十縣。廣東東西北各江，漫溢爲患，視爲故常，尤以十六年春自三水至連江口一帶，淫雨數日，洪水驟至，民屋有沉於水下五六尺者。清遠縣城內水深尺餘。東三省去年淫雨爲災，濼河沿岸，及山海關一帶，均沉水底。北甯鐵路，亦被冲毀，交通斷絕數十日。其他濱江濱海各地，莫不如是，然就中以淮水爲害爲最劇。蓋其爲地數萬方里，爲時七百年。此導淮問題所以較一般水利爲尤急也。

四 導淮之經濟價值

淮水幹流互一千七百餘里，而支流灌溉，面積尤廣。據詹母生先生及先

總理統計，每年沿區有一萬七千餘英方里，合英畝得一千零八十八萬；若以中畝計則爲七千餘萬。假定總產額一英畝所值爲五十元，應得五萬四千四百萬元之收入，此就五年一熟而言。若導淮而後，一年再熟，則收入之數，年有二十七萬二千萬元，其他因導淮而涸出之湖底農田，尚不在內。據詹母生先生測算，謂可得六百萬畝。中山先生曾以一畝二十元計，應得純贖地價一萬二千萬元。其數實足驚人！此外交通便利，工商業發達，經濟發展，尤不可想像。

五 導淮與整理重要水道發達國家產業之關係

水道要論論人文地理曰：「交通之便利與否，與其國文野程度成正比例。文明之國，其組織之機能，莫有重於交通發達……今日國家，乃組織羣體以應環境之社會，欲產業之發達，不有交通便利，則何足以應其通需要……今之世何世乎？國之產業，既非運輸通暢，不足以望振興，則陸路之運輸

，本爲最要之務；惟以版圖廣大，欲求十萬英里之鐵路與一百萬英里之碎石路，短期告成，絕不可得，故統一整理重要河川，以次及於支流，亦爲重要之事也。又况排水防災，裨益耕稼，亦當以一勞永逸之法出之。故因凡百機會之促成，而修繕水道，乃爲今日人文地理上不可忽之政。」又曰：「在交通發展之始期，變造陸地之阻塞也難；反之若水道暢達，則船舶木筏，皆可通行無礙，此不特爲遠史以來之定例，卽現代地方狀況亦莫不然。今日水道陸道之交通，固皆同一重要，然整理水道，自較建築陸道爲易，此亦資力所關，不得不略有先後之別也。」陳氏此論，以爲欲國家產業發達，必賴交通便利，而經濟落後之國家，開發交通，當避重就輕，不爲經濟所束縛，以徐圖進展而達最高之目標，故治水爲先決條件，陸道次之。淮水在中國水道上佔有之位置，雖不能超過揚子江之重要，實駕黃河而上之，與揚子江同等。蓋其波流浸貫之地，適爲土壤肥沃，氣候溫和，人烟稠密，物產豐富之區；其水勢清澈，最足以資利用

。況在中國陸道交通未開發以前，西部各地物產之輸出，尤須假道於此以出黃海，如楊惠人先生之所言，則疏濬淮河，以發達國家產業經濟，又爲刻不容緩之問題矣！

第二章 淮水爲害之原因

一 淮水爲害之遠因

淮黃均爲四瀆之一，惟黃流湍濁，極易潰決，故禹治洪水，七百餘年後，淮流安穩，而黃已數數南遷，每爲淮患。當商仲丁黃決商邱，則分淮以入淮也；及河亶甲決囂，則分潁以入淮也；至武乙落堰師，則分汝以入淮也；是皆大河之攔入長淮腹地者。然而淮未甚爲害者，則以黃河之正流，仍循禹道也。漢末淮雖稍有泛濫，陳登築高堰以障之，安流者又八百餘年。宋神宗時，黃河奪淮入海，并爲一瀆，淮之爲害乃又見。然彼時黃河水量，猶分入南北二清河。北清河引黃河一部份之水入海，僅南清河一支引黃水入淮，其勢較小。惟自是

以往，黃河故道漸淤，而淮之中流，遂無留日。如經項城，劉上至鎮陽之決，經渦之禍；塗山鳳陽或毫泗歸宿之導，史不絕書，皆黃水病淮而害及民生者也。所幸洪澤湖足爲中權之交與大池，比之揚子江之洞庭彭蠡；又有歸仁堤爲西北之保障，高家堰爲東南之長城，淮雖病而黃仍不至大肆其虐。至明孝宗時劉大夏築斷黃陵岡，引盂河入淮，於是淮潰驟益全黃，勢不能容，互相激盪，終以淮弱黃強，遇汎卽於清口返注，橫溢爲災。

二 淮水爲害之近因

黃既合淮，挾其冲刷之泥沙，自上遊高原，奔騰東下，及至平地，波流稍緩，泥沙遂節節淤墊，故河床被冲積之處，河身日見淤淺。常黃河未徙，清口未淤，淮水尙可得當東行，同入於海；及黃河北決，而清口積沙，較堤外地平而高十八尺左右，淮水之正流，至此遂絕。僅恃入運歸江，濟一時之困，裏運

河本無容納排洩之量，再加中運河帶來沂泗之水，每經盛漲，非迴流卽潰決，來隨各支水，受迴流之影響，隨處爲災，於是蘇皖魯豫，凡淮河水系澆潤之地，悉成澤國。

三 淮水爲害之歷史

淮水每次氾濫，被害區域，最高達三萬方英里左右。大水爲災，每五年平均一次。每次氾濫之後，漂沒廬舍，淹死人民，盡毀禾稼，饑饉立至。且被災之地，適爲富庶之區，其影響經濟，至鉅且大。茲將爲害之災况，見諸歷史者，略舉如下：

明永樂七年，決壽州，泛中郟。正統三年，溢清河。天順四年溢鳳陽。正德十三年，決漕堤，溢泗洲。穆宗三年，大風雨，水漲二十餘丈，潰決堤岸，巨浪拍天，沖沒人畜房屋無算。五年大水決運河堤，沈溺入京運糧船，護糧兵

士數千名，同遭溺斃。神宗三年，五月，淮揚水大，八月，決高堰，高寶興鹽爲巨浸，而黃水臨淮，且漸逼鳳泗，免淮揚鳳徐被水田租。四年，開草灣河，以拯全淮。八年，雨滂，淮薄泗城，毀明陵石堤。十九年，淮水溢泗洲，高於城壕，因塞水關以防內灌，於是城中積水不洩，居民十九淄沒，洪澤湖及運河堤均毀。二十五年，江淮并漲，堤岸盡毀。崇禎三年，水勢洶湧，閘壩盡毀，淹沒數縣，無論城市鄉村，均淪爲水國；被水之地，人民死亡流散及無衣無食者不可勝計。水災續至，淮堤決數處。清順治十六年，運河沿岸，盡被水淹。康熙元年，潰決堤壩數處。四年，大風大雨，洪水猛漲，城市有在水下十尺者。七年，洪水決運堤，未幾，連雨十日，洪水又至，城門城牆，及周圍村落，悉遭沉沒（按卽水漫泗洲）。嗣後水患不絕，災情奇重。統計康熙六十一年中，平均每隔二年，卽遭一次大水。乾隆十一年至嘉慶元年，五十年中，平均每三年大水一次。其中以乾隆五十一年，黃淮交漲，決堤，毀漣水城垣及其西門外之

街市尤劇。道光二十四年至光緒七年，平均每三年大水一次，當時淮河流域中，農田被災面積，約五百七十餘萬英畝。自咸豐二年，黃河北徙以後，淮河故道高仰，水仍不得出，致有江北盡爲災區之結果。光緒三十二年，水災又見，蘇皖魯豫，秋禾盡被淹沒，於清江浦設粥場，賑數省災民。民國八年前十三年中，奇災六次，害及人民數百萬。就中華民國五年，淮河南北兩岸及津浦路以東，舊黃河以南之地，被淹沒者約二萬二千里。民國九十兩年，水勢尤大。蚌埠上下遊，淮堤決口，多至數十處，鐵道亦被沖毀，裏運河下至揚州一段，水與岸齊，波流浩大，航船均停，交通斷絕，兩岸民田房屋，盡被淹沒，上至中運河全部，均沉於水。被水區域，達三萬四千里。皖之靈泗，蘇之淮揚等縣，積水自丈餘至二丈餘深，漂沒人畜，不計其數。運河堤頂，徧住災民，爲狀之慘，目不忍睹！

附泗洲被漫與洪澤湖之陷落

皖之颶、泗各屬，水、淮水腹地。其蓄水之區，賴、洪、澤、羣湖。湖近泗東，古爲淮、滄、宮、陵高平、寧、縣地，後爲淮水浸蝕，漸成洪、澤、萬家、泥、墩、高、平、富、陵等湖。清、初、泗、洲未沒，羣湖緒於淮、北。進行於盱、泗兩城之間，閩與湖合，未嘗相連爲一片。及康熙間塞周、橋、六、堤，并增高堰、石、堤、百、二、十、里，蓄、清、敵、黃，於是退、淮入湖，隨、威、巨、沒，泗、洲遂陷。世之論泗、城之圯者每多神怪之說，卽地質學家，亦多指爲地震，此不明中國史跡者，殊爲可笑！不知當日淮、蓄於湖，北、抵於黃而不得觸、出，南、障於堤而無從、宣、洩，於是洪、澤、湖之水、平、面、繼、長、增、高，及過於泗、城之地、平、面，遂從而漫之矣。蓋淮、水、蓄、自、五、河而下，廣、闊、同於黃、河，至盱、眙更闊、十、餘、里，爲洪、澤、湖、首；泗、洲、舊、與、盱、眙、南、北、相、望，宛、在、水、平，四、面、橫、流，故當時受害爲最烈。颶風雖據上、遊，亦不能免。

第三章 淮水之發源與其分布形勢

一 淮水之發源

禹貢：「導淮自桐柏，東會於泗沂，東入於海。」桐柏卽桐柏山，爲伏牛及大別山脈之分支，綿互桐柏縣境可百餘里，最西一峯曰胎簪，胎簪以東諸峯概名大復。胎簪在縣城西南九十里，其北麓有泉三出匯爲井，井方七尺許，深五六尺，卽俗稱淮井；北向伏流二十餘丈，至平地分二道：一西行入泌，爲白水之支流，一東行爲淮之幹流。水自分流後，穿沙石屈曲而東，繞出桐柏縣城北，至淮濱廟，凡合南北澗水十餘道，東行經桐柏山始成渠。蓋山勢跛陀，夾道南北之水，沿途匯流，皆淮源也。謂淮水出胎簪山者，專指山陰一泉水耳。

一一 流域之形勢

淮水自桐柏縣北東流，經信陽城北始出重山，繞息縣南境，斜出固始西北境，與南汝水會，勢乃大盛。又東出三河尖入皖北，經潁上，至臨淮，過五河縣而東，經泗州之南，盱眙縣之北，合柳山、甓山、陡安、崙墩、塔影、龜山、洪澤諸河之水，東北經淮陰縣，南與泗水合於清口。又東，舊於漣水縣城南，經雲梯關入海；今則假道運河，南注於揚子江。全淮流域，自豫東至海口，悉爲平原。蓋發源諸山，其幹自終南、秦嶺、東南行入豫，迤入伊洛之南，起伏牛大別山脈，又進而東入皖，沿巢湖岸爲天柱山脈，斜出洪澤湖南，其北麓卽北嶺、大尾之陰斜面也。伊洛之北，雖有嵩山山脈，沿黃河南岸東走，然爲幹極短，至豫東山脈卽斷，故淮河北岸連皖北、徐淮一帶，成一大平野，與黃河無天然分水嶺以爲之阻隔。且中國地勢，北高於南，黃河位置，視淮爲高坵，而平原之地，土質又

鬆，一經冲刷，即沉墊潰決，故黃河易於南遷；而江淮則不相侵害。

三 水系之分布

淮水自出桐柏後，沿途所納衆流，不暇枚舉，茲將其最著者，就各山脈爲綱領，分別述之如左：

一 伏牛山山脈之水 卽月河、栗樹河、明港河、清水港河、閭河、南汝水、洪河等河，自西而東，以次南入於淮者也。其中以南汝水爲最大。汝水本無南北之分，自元人塌斷故汝，使東歸潁水，故道遂湮。今以舊日汝水上源爲北汝，而以潁水爲南汝之上源。此汝水今昔之一大變遷也。

二 嵩山山脈之水 卽爲沙河、北汝水、潁水、渚水、雙泊河、賈魯河及其東流之澗河、渦河、浍河、睢河等河是也。沙河卽古澗水，出魯山縣西之沒大嶺，東流合波水，又東南經縣南，又東有達老河，自西北來注之，東經寶豐

縣南境，有小水自東北來注之，又東南經葉縣北有昆水注之，又東南流有轅河
 西自葉縣城南來東流注之，又東經舞陽縣東北境與導源嵩縣西南境之北汝水會
 ，北汝水自會沙河以上皆仍古道，以下東會潁水，則元以來之道也。潁水出嵩
 之少室山，東南流會汝水於渚口，又東至周家口與賈魯河合，賈魯河上游即滎
 陽水，合京索須鄭諸水東南流，會密縣西北境之雙泊河，又東南會汝潁於周家
 口，乃東南入皖境匯於淮。此爲淮水支流之最巨者。

三 泰山山脈之水 泰山山脈之水自遠道來歸，即汝水沂水是也。汝本入
 濟，自明人用白英策，築戴村石壩，遏汝水注於南旺湖，使南行接泗以助運，
 而汝水遂成運河之上源，與泗水並入淮。當汝水之未入南旺也，上游受有牟汶
 瀛司馬河方下河董家河泮河小汶河泮泉河諸水；及既入南旺，南北分流；北行
 者經十里開河等十六閘，然後會衛河滹沱河桑乾河白河入於渤海，南行者經柳
 林寺前舖十一閘，然後會陪尾山來之泗水，河勢始盛。南經棗林利建等十五

開，受界河龍山河荆溝河郭河玉花河巨龍河伽河諸河，又東南沂水自沂水縣沂山西麓，西南并永福山寶山東汶汶諸水匯爲駱馬湖，又東南經宿遷仰化集西北，東分一派入海，是爲北鹽河，卽今之六塘河也；又東南至淮陰漁溝集，東南分一派入海，是爲南鹽河；又東南乃注于淮。以上各水，皆淮河北岸所受之支流也。

四 大別山脈之水 卽淝河小黃河竹竿河灤清河寨河徐家灘河白露河春河曲河史河石槽河泉河等水是也。其中皆細流，無足稱者。

五 天柱山脈之水 卽淝河汝河南淝河天河龍子河濠河汝河等水是也。其中以淝水爲最長，淝濠二水爲最著。

以上各水，皆淮河南岸所受之水也。綜核南北各支水，南流較長，北流較短，因地勢南岸近山，北岸爲平野所致。故被災區域，亦以北岸面積較大。

第四章 淮水下中上三游之現狀

一 下游現狀

據美國紅十字會報告書：「洪澤湖大水時，水勢高出海面十三米突」，淮水入湖流量每秒鐘四十四萬立方公尺左右，所有引河，均不足宣洩。」水運要論謂：「洪澤湖現在所有面積，約四五百英方里，深三四五六英尺不等，漕水力極弱。」按洪澤湖爲淮水滯蓄池，淮水現有吐口在洪澤河南者爲上五埧，引淮水經高寶湖入裏運；北爲張福河，於清口下會沂泗亦入裏運，由張福河入裏運河之水，南行與自上五埧經高寶湖入裏運之水會合後，卽分由東南自金灣六閘洩於人字芒稻等河入江，西南經三岔河至瓜洲沙漫洲入江。此外則高郵南

運河堤東有車邏等五埧，謂之下五埧。防運河水漲，不及南行入江，則啓埧東注，經范堤諸閘以入海。惟范堤十八閘，口寬七十餘丈，不足洩運堤一埧之水，因此每遇盛漲放埧之時，運堤以東，范堤以西，周圍千餘里，悉成巨浸。於是洪澤高寶之外，頓有一臨時巨湖。淮之爲害，以此爲最甚。

按自泰山南來諸水，自駱馬湖淤後，入蘇無停蓄之地，故大水時，每一二日間，中運河卽長水丈餘，倘泰安曹沂兗濟各地，連雨不止，中運河暴漲不已，其南下入裏運之勢，爲害實數倍於淮。

又清口以東，水淮水故道，自黃河奪淮，清口淤塞，俗已忘其爲淮水下游，故黃河北徙，直稱之曰淤黃河。此道首淤於淮陰，中界於淮安漣水間，尾貫於阜甯入海，上下四百餘里，淮陰乃扼要之區。

二 中游現狀

一 五河至蚌埠

五河入湖處，淮流最急，至蚌埠稍遜之，本段內來注諸水，南岸有濠水池，河北岸有漣河、沱河、澗河、溧河、沭河等。據導淮測量處實測，蚌埠最大流量，每秒約一萬立方公尺，淮水循槽而下，匯合兩岸支流，如漣沱、溧澗、池澗等河，滯蓄於洪河及其西北之低原，倘水勢洪大，蚌埠以下各堤防，盡被潰決，則淮河兩岸及津浦路以東，舊黃河以南之地，均被淹沒。

二 蚌埠至正陽關

蚌埠至正陽關，全段長二百餘里，河身闊約六十餘丈，深三丈五尺，平時水深平均不及二十尺，河身下部較窄，平均寬約四十丈，水量之橫剖面，約八十方丈，遇水漲時，每日增高二尺至四尺。民國十年，水勢竟高過人民屋頂，普通亦在五尺至八尺之間，兩岸居民，一至水汎，即準備遷徙，故其房屋什物，均甚簡單，便於移動。收穫每年祇冬麥一次，倘水汎過早，冬麥亦不能收穫。本段來會諸水，在懷遠北岸有渦河、茨河，南岸有路河等，過鳳台則西漣河自

西北來注，肥河自南岸流入；正陽關南岸則有潁河，北岸則有潁水，再西則爲三河尖。正陽關至懷遠，淮水之流量，每秒九千餘立方公尺，較之三河尖至正陽關（潁河），水流每秒七千立方公尺高三分之一；再就其傾斜度推測，淮河河槽，實不能容納。所以一經水漲，津浦路以西一帶，動輒漫溢。

三 正陽關至三河尖

正陽關因北岸潁水南岸潁水二大流來注，故正陽關以下，河形尙佳，正陽關以上，則相差遠甚。自正陽關至三河尖，河身寬五十七丈，兩岸有堤，水勢流量，自三河尖至正陽關，每秒七千餘立方公尺，沿途河底淺灘漸多，增水期船隻往來尙便，水大多向北倒流。蓋本段南來諸水，上游多山，地勢傾斜，加之居民墾植，每遇大雨，泥沙隨雨水下冲，順流向淮河本身傾注，逐漸高仰故也。

三 上游現狀

一 三河尖至息縣

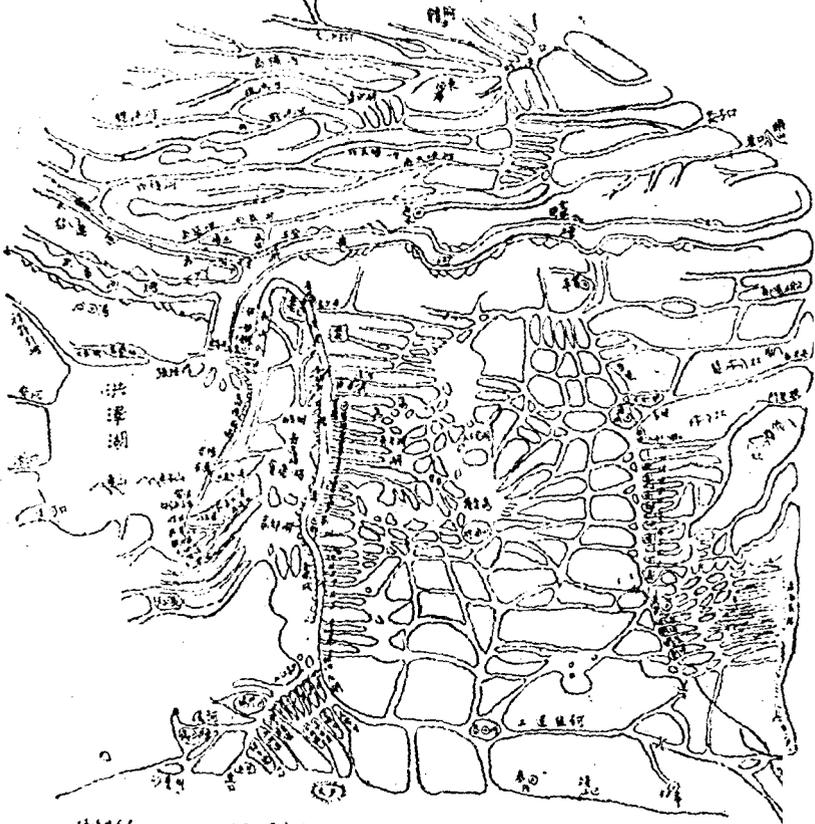
三河尖以上，地屬豫東，本處去洪河口約一百五十里。中間來注之水，最大者爲北岸之汝河，其次爲南岸之史河曲河白露河，水勢流量，洪河口至三河尖，每秒祇二千八百立方公尺。烏龍集以上，南有寨河，北有澗河清水港，由烏龍集至息縣，可通竹筏，船行不便，河身盡成沙灘，河水蜿蜒於沙灘之間。二十年前，航行可達潢川城下，現因水淺，下旋之處，已由潢川移至烏龍集離城百里矣。此流沙逐年下流所致也。

二 自息縣至長台關

長台關在信陽北，爲淮水正流與平漢路之交點。過信陽則至桐柏，爲淮水本幹之發源地矣。本段之內，來會諸水極細，如竹竿河橫河獅河等，自息縣至

長台關，河身最淺，冬春水小，竹筏亦不能通行。筏夫須橫河築壩，升高身面，使竹筏浮起，然每日流程，僅七八里而已。河身雖有一百四十餘丈寬，盡爲白沙所掩蔽，沙深數尺，年年增加，未有已時。（按上游入淮諸河，無不挾有積沙沖下，淤塞淮河本身，此亦導淮所應當留意者。）

淮下遊覽現勢圖



1. 洪澤湖
2. 洪澤湖
3. 洪澤湖
4. 洪澤湖
5. 洪澤湖
6. 洪澤湖
7. 洪澤湖
8. 洪澤湖
9. 洪澤湖
10. 洪澤湖

11. 洪澤湖
12. 洪澤湖
13. 洪澤湖
14. 洪澤湖
15. 洪澤湖
16. 洪澤湖
17. 洪澤湖
18. 洪澤湖
19. 洪澤湖
20. 洪澤湖

21. 洪澤湖
22. 洪澤湖
23. 洪澤湖
24. 洪澤湖
25. 洪澤湖
26. 洪澤湖
27. 洪澤湖
28. 洪澤湖
29. 洪澤湖
30. 洪澤湖

31. 洪澤湖
32. 洪澤湖
33. 洪澤湖
34. 洪澤湖
35. 洪澤湖
36. 洪澤湖
37. 洪澤湖
38. 洪澤湖
39. 洪澤湖
40. 洪澤湖

41. 洪澤湖
42. 洪澤湖
43. 洪澤湖
44. 洪澤湖
45. 洪澤湖
46. 洪澤湖
47. 洪澤湖
48. 洪澤湖
49. 洪澤湖
50. 洪澤湖

51. 洪澤湖
52. 洪澤湖
53. 洪澤湖
54. 洪澤湖
55. 洪澤湖
56. 洪澤湖
57. 洪澤湖
58. 洪澤湖
59. 洪澤湖
60. 洪澤湖

61. 洪澤湖
62. 洪澤湖
63. 洪澤湖
64. 洪澤湖
65. 洪澤湖
66. 洪澤湖
67. 洪澤湖
68. 洪澤湖
69. 洪澤湖
70. 洪澤湖

第五章 淮水交通之現狀

一 幹流之現狀 (一)

淮水本流之沿岸碼頭，爲信陽長台關洪河口三河尖正陽關懷遠蚌埠臨淮關五河清江浦等，連互於平漢與津浦路之間，爲商業要地。信陽以雜穀輸出爲多，然今日多由平漢路輸運。洪河口三河尖，相距約一百五十里，洪河口乃一鄉鎮，地區不能繁盛，因水利之不良，有以致之也。三河尖物產亦不多，然附近之農產物，尙多經此而往蚌埠，故船隻往來亦復頻繁。正陽關懷遠蚌埠臨淮關，皆重要商業地。昔時臨淮關爲全淮經濟中心，今爲蚌埠所奪，然臨淮關猶有古市場之設備，爲昔時來往民船輻輳之處。今貨物多直送蚌埠，自臨淮關上陸

者少，此因蚌埠裝積貨車較臨淮關便利之故。倘在臨淮關增多貨車，并設倉庫，則地方之繁盛尙可復興也。至懷遠僅爲農產物集中地，正陽關僅爲民船憩息之所，不及蚌埠遠甚。又五河一處，以地當五河匯流之衝，故得此名，其地爲水運東行之出口，亦堪爲全淮商業要地之一，然自津浦路通車以後，漸減其繁盛矣。

二 幹流之現狀 (三)

大抵淮水本流之主要水路，惟由皖省之正陽關至津浦之間，凡二百七十英里，最多利用。其最上流至信陽，僅大水時可通小舟。全淮水道，沙洲淤積，平均水深不及二十尺。惟增水時有超過二十尺者，若過八寸至十寸之雨量，則增一倍以上。清江浦至五河縣之間爲最淺之處，臨淮關上流，亦無重大之障礙。往昔河南產物，概由淮水送至清江浦，改走運河以達鎮江。今因津浦車通，

已改蚌埠或臨淮關爲換運之中心；且因蚌埠繁盛，鎮江商業衰退，遠不如前，故淮河中流運輸，尙有重要價值。至淮水上流地方，附近平漢路者，概由鐵路，不經淮運，以淮水上流水淺，不利船行也。且淮水遇旱則涸，上游尤甚。自平漢路通，豫省經濟狀況，始較前發達。昔時豫南交通，僅恃偏西之漢水支流以達於漢口，偏東地方，尙閉塞也。洪河口至正陽關，水程三百五十里，增水期，船隻往來稱便。正陽關至蚌埠更歷臨淮至五河，計四百餘里，現時皆通小輪。清光緒末年，皖省曾議浚五河及清江浦淺處，以期由皖至清江浦之水道，得以暢行，進行未克成就。今正陽關至蚌埠之間，僅通百噸內外之小輪，有乘客往來而已。

三 支流之水利（二）

淮水本流至洪河分途可至郟城，至潁水分途可至周家口，至潁河分途可至

六安，至渦河分途可至亳州，以上皆重要之水道，且爲貫通於商業市場之交通要徑也。鄆城周家口六安亳州，卽各支流之沿岸碼頭，支流水利，以潁水爲最。潁水合潁河北汝水沙河賈汝河四流而成。本流遠自嵩山南麓發源，至周家口合衆水以入淮。全流爲古昔豫皖之交通要道。賈魯河卽古時汴水，元代始稱賈魯，以人名稱也。自周家口至正陽關，凡五百十里，皆可通舟，而水利最良之處，爲正陽關至太和之二百七十里。又鄆城至太和之間，水利亦屬略好，太和以上至周家口，凡二百四十里。惟夏季增水，水深始達十英尺乃至十五英尺；冬季水落，則僅餘河身一部，上航四日至六日，下航二三日而已。周家口至鄆城，凡一百四十里，增水節季，可通萬斤船積，入秋半之，冬季仍可航行，惟日程不免延擱。譬如上航須四日，尚不及陸行僅須二日之便也。潁水運送之貨，多豫省輸出之雜穀，今自平漢通車，入皖貨物頓減，惟周家口尙爲水陸交會之要地。以附近物產豐富，占豫東之要衝，對於津浦平漢，仍爲往來之聯絡地。

、今昔無改觀也。其他潁水全流之輸運品，多因鐵路之便，已漸改水運爲陸運矣。

四、支流之水利 (三)

渦河水流，經過地如亳州渦陽蒙城及河口懷遠，皆爲相當之商業地，全水路可通行民船者，凡三百二十里，其間河幅廣者二百英尺，狹者亦達一百英尺，水深惟亳州以下至渦陽之間，達六英尺。渦陽以下至懷遠，最深時可達十英尺。凡河身狹者，其水必深，河廣則水淺也。

此河之旁，水草蔭蔽，頗爲舟行之阻，昔時曾有小輪試行，遇阻而罷；然水草實不可去，其在夏期，有保水之力，若割去之，則水涸矣。又此河在冬季內結冰約數星期。

亳州亦皖北物資之散集地也。赴蚌埠之水程，凡三百四十五里，速行四日

，緩行七日可到。此地去南宿州尤近，然渦河沿岸之旅客，仍多樂於乘舟；卽貨物之大部，亦多由水路赴蚌埠。

潁河至六安，長一百六十里，河身寬一里許，較淮河爲闊。老河河身爲活沙淤塞，河流路線，時有變遷，卽避其沖積之沙灘，而順原有之溝渠，衝爲新河以入淮也。故有新河口老河口之稱。往昔河身窄而深，水流深而有常度，既不氾濫，航行亦便，沿岸溝洫交汶，頗資灌溉，沃野連阡，物產豐富。近來因河中淤沙逐漸增加，河身淤塞，竹筏亦難行，加之河面展寬，而沃田變爲沙漠，夏秋則洪水氾濫，春冬則飛沙蔽天，農產欠收，交通不便，貿易阻絕。昔六安恃此爲通正陽關浮於淮水之要道，今則幾視爲禍水矣。

五 支流之水利 (三)

沂泗之水，自泰山南來，本由清口會淮，同出雲梯關，東入於海，禹貢故

道也。自清口以上至竹絡壩以下一段，今爲中運河，現在魯省運煤南下，尙借爲要道；自宿遷至清江浦之一段二百里間，尙可通吃水一英尺半之小輪。

第六章 導淮之史的沿革

一 明代以前之導淮

導淮事業，明代以前見於史冊者極少，蓋淮本無病，自禹導之入海，清流澎湃，有利而無害；直至漢末，始稍泛濫。考禹治洪水，專注抑束，防濟兼施，並無後世閘壩工程；陳登延之築高堰，約攔塘上諸水，逼令迴流，歸淮入海，其害立除。漢末水泛究何原因，史無明文，不可稽考；惟徵之黃河屢屢南遷，或即受其影響。漢以後至宋及金元，黃河入淮合流，淮之爲害，又略有開聞，但亦未以導淮爲急務。至明初爲害始烈，而治之者始劇。此明代以前治淮之大略也。

二 明人之導淮

明初淮受河病益劇，陳瑄鑿清江浦，築高堰舊堤以障之，逼淮仍出清口，淮揚稍安，近百餘年，嗣後河沙壅塞，遂致雲梯關有塞而不通，高家堰有通而不塞之患。萬歷三年，總漕吳桂芳請塞高堰以通清口，疏海道以抑橫流，並主張講求捷徑歸海，不必專事雲梯。六年，潘季馴定計蓄淮攻黃，以清刷濁，堅築高堰，將大澗小澗諸處閉塞，障全淮以趨清口。潘氏謂：高堰者，乃淮揚之門戶，而黃淮之關鍵也。欲導黃以入海，必藉淮以刷沙。淮水南行，則濁流停滯，清口亦壅，河必決溢。上流水行平地，而邳徐鳳泗，皆爲巨浸，是淮病而黃病，黃病而漕亦病，相因之勢也。應築高堰堤，起武家墩經大小澗阜陵湖周橋壩，長八十里，使淮不得東。又以淮水北岸有王簡張福二口，洩入黃河，水力分，清口易淤淺；且黃水多由此倒灌入淮，乃築堤捍之，使淮無所出，黃

無所入，全淮畢趨清口，會大河入海。然淮水雖出清口，淮揚免患，而泗屬災劇，四人常三省力爭，巡撫牛應元，始議開金家灣下芒稻河，洩諸湖入江。繼議開周家橋洩淮入湖，又先開武家墩以殺其勢。是後又定計分黃，自黃背而下至漁溝浪石，由漣水北經金城達五港，俱疏爲河身，歸五港口獨入海，不趨清口逼淮，令淮得縱出。萬歷十三年，泗水爲患，總河楊一魁闢清口沙七里，建武家墩涇河閘，洩淮水由永濟河達涇河下射陽湖入海；又建高良澗周家橋子嬰溝減木石廂，洩淮水一由岔河下涇河，一由草子寶應湖下子嬰溝，俱通廣洋湖入海：此明人導淮之大概。

三 清人之導淮

清康熙初，淮決清水潭，總河靳輔特接築高堰迤南周橋一帶之堤防，以補明潘季馴之缺略，俾蓄淮敵黃，北注清口，仍酌置減壩，以待異漲之宣洩。康

照中葉，全淮東注，清口夷爲平陸。總河張鵬翮塞六壩，闢張福口、裴家場、爛泥淺、三岔河、張家莊引河，并天然天賜二引河爲七引河。口門廣百餘丈，於是清流澎湃，北與黃會，淮且高黃數尺。及黃河北徙，淮道遂淤。曾國藩督兩江，用李鴻章所練之淮軍，挑濬衛灘一帶，後吳炳元劉坤一督兩江，先後籌設導淮局，擬以正陽及五河兩卡歲入爲經費，不足以淮北鹽釐十分之二彌補，自楊莊至雲梯關一段，興工挑浚，底寬四丈，深一丈九尺八寸，限期完工。及左宗棠時，復議導淮，并擬定由海州鹽運內籌工銀二百萬兩，復導淮局，因去蘇不果。光緒十三年，黃河決鄭州，漫皖北，冲積洪湖，淮道益淤。張季直請江督端午橋設導淮局，因主事者掣肘，測繪事竣，圖成不果行。宣統元年，江蘇諮議局籌辦江淮水利公司，皖省亦有提議，宣統三年設立清江浦之水利局，已從事測繪，因軍興遂止。

附清代河工及其積弊

清代於河道工程，以黃河與淮河二者爲最大，運河次之，永定河又次之，其他南北諸川淀附流入海，雖皆受治，則更次焉。數者之中，以黃河及淮河工所備費用爲獨多，茲略述之。

江南河道總督一人，司黃河淮河會流入海之疏濬堤防，并洪澤湖南北運河洩水行清與瓜州江支河湖港之疏濬堤防等事。山東河南河道總督一人，司黃河南河與汶水分流之運河蓄洩及支河湖港之疏濬堤防等事。直隸河道總督一人，司漳衛入運歸海之疏濬堤防，永定河入淀之疏濬堤防等事。

凡河兵各有定額，於綠旗營兵之外，別自爲伍，專任河工調遣及守汛防險之事，其兵餉仍如綠旗營兵之制，惟江南之蕪蕩營河兵，專司樁探，而不預雜役。至於夫役則江南山東河南殷盤夫，山東江南殷盤夫，河南設柳船長夫及樁壩夫，山東設舊夫泉夫壩夫及渡橋吏，直隸設扒夫及防夫，各從其地方之所宜。

若夫工式，則蓄洩之從其宜者謂之廣，蓄洩之以漸者謂之涵，東水者謂之堤，隄外更以隄爲之者謂之遙隄，隄外築，不使河流越過者謂之越隄，又謂月隄，兀立者謂之橫隄，截流者謂之壩，洩瀦者謂之流水壩，護隄者謂之埝，埝有魚鱗龍尾了頭之別；護者謂之障，障有六榜三榜

之分，而排水各異；又滾水壩謂之竹絡壩，錢出于河流而分水勢者謂之磯嘴壩；導大溜則有水龍柳牌，濟覆舟則有救生椿木，均如式建造，限年以保其永固。

河工之經費，有修防之費，有俸餉之費，有役食之費，有歲報圖冊之費；又在江南則有歲增五寸之費，在山東則有疏濬運河之費，而各有常額。其司經費出納者，江南以河道庫，河南以開歸陳道及彰德道，山東以運河道，直隸以天津道通水道永定河道大名道；出納之數，由河道總督核實報銷。

凡修防工程告竣，保固之期限，以交汛之日為準。凡工之當於衝溜者，用長椿大樁修築，其歲築之費有定額，謂之歲修。或河流遷徙及三汛偶被損壞，隨時防護之；其工費在五百兩以內者謂之搶修。

江南黃運河隄工，每歲增高五寸，亦謂之歲修，核其實費以爲報銷。歲修每以十月，搶修則無定期。報銷限以次年四月，逾期者以罪論。惟以臨時之事變奏請興工者，不在此限。

所謂三汛者：一爲桃汛，自清明節前二十二日爲期；二爲伏汛，則自桃汛至立秋前爲期；三爲秋汛，以立秋至霜降爲期。屆期須督率其部下之官弁兵夫，預備物料，晝夜分防，有警則以鳴

鐘爲號，召集其附近兵夫，協力防護。汛臨工固，河道總督乃馳奏安瀾。至以船舶官之，凡渡船疏濬河道，柳船濟運材料；岱船與渡船同，石船與柳船同，均三年一小修，五年一大修；更造則江南河南以八年，直隸以十年。

黃河保固之工程，以一年爲限；運河保固之工程，以三年爲限；江南河東險工，以一年半爲限；易工以三年爲限。均自報銷日起，限內若有衝決之變，則責成承修官及督修官，使之賠修；不賠，則治之以罪。

嘉慶十五年，工部上疏，言河工之經營，茲節錄之於左：

查江南河道工程，每年請撥帑金，動盈巨萬，該河督臣等，自當體飭所屬，杜絕浮冒，以重帑項，而裨工程，今臣等將其近年所報之工程錢糧，通籌合計，知其尙有不盡核實者也。

查河道工程，以歲修爲最多，蓋搶險之工，爲臨時補救，歲修之工，則先事預防，每年水落歸槽之後，遍查各屬境內新舊之壩工，應行補加加拆各處，逐一估計，於挑汛前一律修竣。如年修後偶有墊刷，即隨時廂墊，果實估實修，毫無偷減，則大汛趕臨，自足抵禦，即或迎溜生險，應行搶護，而歲修之工已固，則搶修之費無多。以是歲修冊內，每年用銀自數千兩至一二萬

閉，而搶修之工，則每段舊列不過五百兩，即今加兩倍，亦不得過千五百兩，且已劃定限制，不得出千五百兩以外。

專案總其報銷，無論所費若干，不加限制。蓋專案者，無工之部新生塔工，或有工之所添接塔段，或舊塔停修者突經墊刷，皆歲搶所不及之處，於其常案外，別開報銷；而近年以來，遇河溜生塌之處，則奏辦護塔工程，業已鱗次櫛比。但當於歲搶案內使其實力修防，毋令流生他險，故奏請專案，不得以為常有。從前歲修搶修之工，其工項規定不得過五千兩，故廳員等因例價不敷，往往借專案之名目，虛估開報，通融辦理。嘉慶十年，黎恩加價兩倍，歲修搶修之項，每年用銀一百四十萬兩，廳員等不得借名不敷，仍舊浮報，則專案工程，自當減少。近來見奏辦之專案，比之從前工減之年，仍不見少，每年至需銀二百萬兩。又加價之後，濫工屢見，正溜旁扭，專案著重，則工程常少，而統計所銷之糧錢，仍與常年相仿。臣等將該督撫等所奏報之各案情形，詳加查核，內除新生之塔工，添接之塔段，及游閉停修各工，其以舊塔朽腐，沈陷墊塌，專案開報者，幾居四分之一。不思舊塔朽腐，為歲修案所亟當修理者；其已估而歲修者，因係於修築之不堅；其未估而不歲修者，又係於估修之不實也。若不奏定章程，仍舊准報專案，則不肯

之歸員，於歲修案內，或祇以情形較輕之處，略事補苴，照額報銷；而其實沈墊行腐之處，轉或壓擱不修，以爲專案開銷之地，與工程錢糧，殊有大差。現該案於嘉慶十四年，各道衙之歲修工程，共用九十九萬九千三百兩，造冊題估，而此年搶修專案二項，尙未造報至部。臣等查現在冊籍之工段，尙無不符，便除照例分案具奏報銷外，請旨下該河督轉飭所屬，將歲修搶修工程，實力查悉，以每年桃汛伏汛秋汛期內，每汛修過之工段丈尺，分次開單具奏，再行彙案題估。如有現在當加修防而延擱不報，旋因舊塔空虛，沈陷墊塌，專案報銷者，其歲修案內，不實之處，一經查明，無論該年冊內曾否估計興修，所需之專案銀兩，着該管道廳官，分別贖繳，不准開銷云云。

又李文忠奏當時直隸臬司，將山東黃河展寬河面，大培堤身各節云：遷民之舉，繁瑣委曲，繼於剋期竣事，非一二年之所能辦，而年年決溢，河底愈高。查山東之黃河，連年告決，弊在其民之整理堤身者，物料不敷，兵夫不足，有以致之。歲修經費，原定額五十六萬兩，除去辦兵月餉二十萬及委員薪水五萬外，實計加工之銀爲四百萬，不敷甚鉅。自光緒二十五年，於五十六萬兩之外，再請加歲費四十萬兩，以爲添料添夫，防汛雜項之用。光緒二十八年，詳行查看，時屬

春融，農事正起，購買物料，其價甚貴，若游移春日之工作，則已逾秋伏之防護，勢必大形決裂；若有障地移民之事，則各事統共需二百萬以上。所謂之加撥修防銀一百萬，以常年修費較之，其數固見其多，而以每歲決遷所耗之工款照款及因緩較之，則仍見其少也。

銀百萬兩，務期四箇月前，解到使司道各庫，先竭力挪湊二十萬，以便及時開工。本年八月前解到百萬，再於十二月以前，齊備百萬，則霜清水落之期，易於趕緊興工云云。

黃河修築費，舊時之歲定額爲五十萬兩，嘉慶後，漸次增加，至二百萬至於三百萬，或云五百萬者。河道總督李文忠，爲其最後任之一人，李文忠以後，即行廢止。其時黃河修築費，需三百五十萬，山東河南由戶部分別補助六十萬。

修河費有永定河鄆河東河南河等別，此外更有廣東珠江，福建之閩江，浙江之甌江，浙江錢塘江間之各運河，江西湖南之各支流，及洞庭湖鄱陽湖，湖北之漢水，四川之大河等，皆年需修築之費，其額甚巨，茲不詳述。此等修河費，除黃河非一省之財力所能辦外，餘皆由各省自行支出。如各省有因財政困難，不能敷用，則令鄰省之稍富裕者撥款濟之，皆有定額，是爲協辦。

按河工要義云：『自來從事河務者，非欲其好上游，即以不急之工，虛糜鉅款……，此其弊實在河員不諳工程，或其意圖侵蝕……』又云：『雖疏濬導引，平時特論頗高，而臨事每多專意堤防，不講澄治。』此數語實切中由明清至今河工人員之積弊，黃淮之患日亟，宜也。

四 清代私人計劃

一 都隆額之計劃

清乾隆間，都隆額將軍建議修整淮河正口，并於高郵下濬築滾水壩，分湖水入鹽運河，使由秦塘河附近歸江，此爲江海分疏之意。

二 東台馮道立之計劃

至清道光時，東台馮道立氏著治水論，于導淮之策，頗稱詳細，大略如下：

一、由雲梯關入海。

二、沿江分洩，除金家灣等路外，另開三線，使全淮之水，由西部分洩入江，其計劃爲——

甲、鳳陽以西，南通巢湖之路，馮氏謂此係禹時排淮注江故道，今可照舊開路下江。

乙、爲盱眙以東，南下瓜埠之路，此處舊有禹王河爲宋人所關，在洪澤湖之南，五壩之上游，由盱眙聖人山，歷桐城鎮，繞天長，經金牛山迤西南，達冶浦河入江，中間祇金牛山北一帶，窒塞不通，然尙可按其舊跡濬之。

丙、爲邵伯以西，由秦蘭河胥浦入江之路，此路惟甘泉以西，有高埠，但無石山，若引淮水南行，由天長以至儀徵入江，其間相去，亦不過數十里。

三、由下河歸海，法於漕堤暨河築堤東水，引北來清口之流，及西來五壩二十四塘之水，一由淮安涇河過泗河歷清溝益林東溝隙隴至廟灣旁射陽湖入海，一由高郵車邏五里等壩達濬子河，經興化南至白駒開龍港入海，此二者係

斟酌周洽王文通徐旭且李寶善輔諸人之議而集其成者也。惟以上諸人論說，皆在淮黃未分以前，當時治淮兼顧黃運，不免多權宜之餘地，此亦時勢使然，所謂不得已也。

三 殷自芳之計劃

光緒間，殷自芳著籌運篇，主張先虛堵三河，蓄洪澤湖水，使常在五六尺深，則宣節得宜，裏下河灌溉交通，有利無害；然後於舊黃河或鹽河擇其一，引沂泗之水，清流冲刷，使節次深通，再導淮順流入海。

第七章 近人導淮之計劃

一 詹母生之計劃

清宣統三年四月，美國紅十字會特遣詹母生往淮河流域，攷察疏導事宜，民國元年六月，攷察事竣。據稱淮河流域有萬七千方哩之面積，六百萬之人口，工事費用需三千五百萬元，時限需六七年，效果直接可除水患，其次可使五年兩熟之地，易為每年兩熟，又其次則可得六百萬畝之美田；間接之效果，可化數百萬之盜賊乞丐為善良之生產者。至其疏導之方針，則擬於洪澤湖仍其舊日南北兩出口，於沂沭兩河，則導之使東注，而以沂河為大運河之主要給水者，故第一當疏通大運河，自拓城以東，走渦陽之北，達於洪湖，擬作新運河

一道，受北來各水，以減洪水之患。張季直代表中國政府，於民國三年一月三十日，與美國紅十字會代表林斯佳簽訂導淮借款草約，是年美國紅十字會復組工程團，於夏季派巴拿馬連河工程師賽樂爾氏及詹母生等往淮河一帶，重行測量。民國四年，將簽訂借款正約，因中國政府方面，與導淮有關係人員，互爭權利，詹母生乃憤而返國，其議遂廢。

二 費禮門之計劃

美國工程師費禮門氏，於民國八年，代表廣益銀公司，查勘淮水流域，對於導淮問題，主張全量入海。其計劃：另鑿新河于海州灣之臨洪口套子口灌口，三者之中詳勘後，擇一應用。計劃中最堪注意者，厥有三點：一、新河路線暨性質；二、拓殖問題；三、蓄水。關於地址一節，費氏以為新河宜由洪澤湖東北東北行入海，與入海口成一直線，路線儘量北移，藉以迅速接受沂沐兩河

及運河所帶來山東一部份之水；再河線既定之後，河以南之地區，將爲極好良田。關於性質一節，費氏以爲新河宜深且廣，使能容納淮水全量，及沂河沐河運河等來水之部份。新河宜在墾堤中，河底須有適當坡度，庶幾河水流速得當，可藉天然冲刷，使河槽不積泥沙，河水愈流愈暢。關於拓殖一節，費氏以爲洪澤駱馬等湖，可涸出廣大面積，以事墾殖工作，藉償導淮經費之全部。關於蓄水一節，費氏以爲當就洪澤駱馬等湖內，規劃一種蓄水洩水閘門，以範水勢，綜計開鑿新河工程，經費需款一千二百萬元，工竣後，可得利至六千四百萬元。

三 張謇之計劃(一)

南通張季直長江淮水利局時，主張導淮用江海分疏策。張氏對於入海路徑有數主張，其最後計劃中，以爲入海之路，應由舊黃河，茲節錄其計劃旨趣中

之一段。張氏之言曰：「今言治淮，不入江卽入海，或分入江海之三問題耳。全部入海則工程太大，且下河灌溉之水，來原不易，難望成立；全部入江，固爲最捷之策。據江淮水利局實測，民國五年，淮及與淮相連之皖北各河，最大水量，每秒至一萬二千五百立方公尺，而三河尖最大流量，每秒七千餘立方公尺，假令淮水全部入江，歸江各壩，斷面應增至一倍以上，裏速乃無平堤拍浪之危，而長江水面，勢必提高，下游沙漲地，有被淹之虞。又六七月實測六開歸江流量，是月也湘水漲發，江面抬高，小潮期流量銳減，故全淮入江，設遇江淮並漲之年，必仍氾濫爲淮揚患，決無疑義。今擬於歸江原有之各壩，大加修理，改用滾水活動等壩，十壩中約計大活動壩四，滾水壩六，滾水壩頂之高度以適淮洩量爲準，則啓閉便捷，可保固有宣洩之量。其餘量之水，由張福河東注，再籌入海之路，除套子口另附計劃備供討論外，審意仍取舊黃河，使淮水自來一幹較爲穩妥。然舊黃河路線較長，河底又高，工程之大，自不待

言。且黃河舊槽內之沙土，具有疏鬆特性，如流質然，極易坍塌，不如用舊黃河北堤爲南堤，漣水以西借鹽堤，漣水以東，於北堤外距離適宜之地，另築新堤，以資行水；下甸湖，以土質較良，舊槽亦深，復淮故道，省便實多，因勢利導，水固無不聽命於人也。但以舊黃河北堤爲南堤，淮漣之間，應用鹽河。曩昔借鹽行淮之議，曾起一般人士之猜疑，此乃鑒於沂水漫溢，不得不慮淪胥之慮，今淮至大關而東，且於大關之鹽河口，建雙層船閘，限制淮水北行，而水小時，鹽河因上游傾斜較大，每歲必於時家碼頭，築壩蓄水，以運鹽艘，今鹽河既改以大關爲起點，河口又有層閘以節宣水量，不特時家碼頭築壩之工可省，鹽艘亦免盤駁之煩，稍明地勢者，當無自起猜疑之設想。阻水量之分配，據民國五年，淮水盛漲時，洪澤湖水面高爲十四又百分之二十四立方公尺，面積約八千方里弱，設尾閘常比不暢，湖底愈積愈高，洪水水面亦隨之而高，湖濱西北面，皆係傾斜地，十年二十年後，洪水面積開展至一萬方里以上，則湖

底可全部涸出。然淮水一瀉無餘，無迴旋餘地，平時之灌溉交通，必受影響，不特施工經費鉅大而己也。據實民國五年，歸江各壩最大流量，占洪湖流量十分之六，若各壩大加改良，理想上或可增至十分之七八，然宣洩暢則水面傾斜易小，事實上或反減少。今爲穩固起見，擬以最大水量百分之五十六，即每秒七千立方公尺，由三岔河高郵湖經歸江各壩入江；百分之二十四，即每秒三千方公尺，由張福河廢黃河入海；以百分之二十留存洪澤湖。按上下游地勢及歷年水位漲落表，知將來洪澤湖高水面不能超過十三公尺一，低水面在十公尺八九，如此則湖面可縮而滂可洩，旱亦可蓄。裏運有交通灌溉關係，查中運計劃，楊莊以上第四段，大水流每秒四百七十立方公尺，小水流每秒七十四立方公尺，而裏運東岸開洞，枯水時反多啓板灌溉下河田畝，據實測裏下河栽種時，東岸開洞分洩總量，平均每秒約在四十立方公尺，尙非盡啓之時。蓋揚屬刈稻之期，每在時令之先，恐淮水之早至也。若淮水有通暢之路，則農民或

於相當時期，同時插秧，開河洩量，必將增加。今假定爲每秒六十六立方公尺，而六閘以下，裏運本身，至少有每秒四十立方公尺，始足以利交通，合計楊莊以下，運河低水時，須有百立方公尺之流量。今除中運第四段之七十四立方公尺外，尙少二十六立方公尺，應限制淮水入海之路，由張福口逼入裏運，庶裏運可相資爲用。據預算經費需款一萬五千餘萬元。」

四 張謇之計劃(二)

及張謇長全國水利局時，主張淮水分由三河高郵湖出裏運經歸江各壩入江，並用沉床工程，於洪澤湖中，築一堤，成一淮水幹河；引一部份之水出張福河，由舊黃河入海。於其他有關係各水，沂運則規定由駱馬湖及中運入六塘，然後經灌河入海，沐水規定由蓋微湖出臨洪口入海。至於淮水入洪澤湖流量，爲一萬二千五百立方公尺，規定以三千立方公尺入海，七千立方公尺入

江，所餘二千五百立方公尺，留存洪澤湖中，爲灌溉之用。據預算經費，需一萬一千三百萬元，事後可得利益，農產地價三千二百八十萬元，歲得五萬元。

五 潘復之計劃

潘復主張復淮入海故道，以爲根本治淮，非今日財力所能及；不如先闢入海之路，分淮之流，以減輕運河暴漲之壓力。蓋淮水自桐柏而下，挾豫東及皖北之水入洪澤湖，然後東南經蔣壩由運河入江，東北由張福河入運；由張福入運之量，不過占淮水十分之一，已扼下運之吭，若全淮入運，值江盛漲，必致倒灌，而肇水災。若江淮並漲，沂復隨之，淮揚之災，不堪設想矣。故擬仍用黃河舊道，使淮水入海，俾來源旺而去路增。

六 柏烈武之計劃

皖人柏烈武氏，主張宜全量由灌口入海。柏氏以爲自地理上觀之，灌口可

爲導淮入海之良港，應導淮水由張福引河至西壩老堤頭整地二十里，接鹽運河，更取直線三十里至响水口合灌河入海。以上總長不過三百里，河路既爲直綫，又有適當傾斜之度，且淮水出洪澤湖後，可合沂沭入海。

七 安徽水利局之計劃

前安徽水利局，擬將淮水分注江海，使洪湖大部份可涸成陸地。計淮水入洪澤湖之最大流量爲一萬二千二百立方公尺，擬以八千四百九立方公尺入江，一千九百八十一立方公尺由射陽河入海，所餘水量，留滯湖中，酌設壩閘，以供灌溉之用。并主張治淮同時治運，導沂沭入海。據預算經費，需款八千八百餘萬元，工竣後，可得利益四萬三千七百餘萬元。

八 楊惠人之計劃

楊惠人先生，於導淮問題，頗多研究，曾著導淮芻言，主張淮水宜由舊道

獨流入海，然必疏濬上游及各支水，杜塞壩河，深浚河身，其理由有六：

【1】淮本入海，昔日主張入江者，原淮黃合潰，今黃河北徙，淮自應仍其故道。

【2】蘇皖兩省，揚子江以北，經濟文化，均極落後，雖有隴海津浦兩線，無法以救其窮；淮水橫貫蘇皖，流入黃海，可藉海上交通，直達內地，庶經濟文化，得兩收其利。

【3】雲梯關舊係淮水入海口，南有射口，北有濇口，昔日主張分黃導淮者，曾分之於濇口，導之於射口，結果黃淮潰決如故，必仍歸於舊道而後已。且濇口一帶，今爲山東蒙沂諸水之尾閘，水道網布，沂沭汜濫，已不暇宣洩，更不能容納外來諸水，况底係礮砂，浚濇不易，口外復有開山以當週衝，不及濇口之深廣；至射口方面，則舊河口以南，人烟稠密，農業發達而地勢低下，若求河口於此，不免屢起洪水，有使沃土荒廢之憂；故以絲網浜爲淮水入海之

處，最爲適宜。至有人主張自漣水以下，以現在北堤作南堤，於北面另築新堤，於新舊兩堤間，開引河一道，導淮水東注，不知昔曾有築攔黃埝於淮尾，而導河由馬口津東北行，河輒數決，後卒拆攔黃埝，歸於故道，可見旁資不足恃矣。

【4】深凌河身。淮水既爲蘇皖北境與海上交通之連道，清口復爲洪澤湖第一適當流出口，則河身之深廣，必如巴拿馬蘇宜士等河，方足以發展交通。考蘇宜士巴拿馬河床，平均深九密達，適於大洋航船之往來，最近巴拿馬新造工程，極淺處爲十四密達，較蘇宜士河深半倍，蓋船艦容積，逐漸增大，恐其淺狹，失水運上之效用，故隨時增浚。英人於太晤士河，設備倫敦港時，由倫敦至太晤士河口，開爲五百呎至一千呎寬，二十四呎至三十呎深，使最大海洋船舶，能直航至倫敦市場。蓋交通便利之區，文化經濟，均易發達，西人於海港之開闢，惟恐其不深，卽此意也。吾人既以淮水挽蘇皖內地與海上之交通，則

可商榷於以上三者之間，浚淮水最淺度深十密達，以便海洋航船出入，則湖口以下，可爲開港築埠之設備，而交通上無阻礙之虞。昔蕪湖於濬船之尾，設鐵掃帚刷沙，自雲梯關以下，曾令五丈長繩，不能到底。可見故道本深，清口以下極淺處，猶逾十密達也。

【5】杜塞壩河。現在洪澤湖之宣洩，純恃壩河爲其流出之要口，若復其舊道，則惟有清口而已。故古人堅築高堰，以障淮東注，防其南趨；自黃河奔淮，清口爲河所遏，乃別求出口，而寢以南溢。後人因其南下之勢，特留減水口門，此上壩之所由來也。乃歷代治淮者，均主蓄清之策，逼淮水出於清口，上壩固不肯輕啓也。其所以有今日壩河之洞敞者，始由淮北私鹽利行上壩捷徑，釀成開壩之權輿；繼由河防胥役，利於抽收私稅，藉口開壩保堰之說，以遂其奸計，而壩口於以常關。是壩河者，非淮之吐口，直奸民之弊竇耳。且自壩水常瀉，下流多成河道，清水潭一決再決，其害可謂至巨。清口未開，淮清

未復，湖水無地排洩，則亦隱忍安之矣。今既規復故道，此等旁蹊，自當立即杜塞，若必留此爲第二流出口，則有兩端可慮：甲、借款擔保品原以淮域涸出之官地爲大宗，而官地之涸出，又以湖灘爲大宗，今洪澤七十二溪水，源源不絕，由壩河注於高寶湖，則高寶湖常盈而不涸，所謂官地之發現，將至無著；此可慮者一也。乙、水之趨下，原其恆性，今洪澤湖底，北高而南下，水之趨於南宜也，若不杜壩河，抬蓄湖水，則清口難開，而淮水不能暢出，此可慮者二也。諺有之：「水向東，海口通，」又云：「東去只宜疏海口，西來切莫放周橋」，則壩河之宜閉可知矣。若慮洪水浩蕩，不可不分，則壩河以上，自有禹王河，及通巢湖故道，鑿而通之，南引於江，亦至便也。

〔6〕疏導上游。治河之道，固重在濬其下游，然亦須上游兼治。禹之治水，由北而東，由東而南，復由南而西，次第施工。禹實謂導淮自桐柏，則淮之上流，禹固亦加濬治也。據最近調查，淮水上流，河面寬闊，河身淤淺，遇

旱常涸，遇澇則遍地橫流，是病之所在，本幹不修，支流淤塞，無渠塘以資蓄洩。宋時都汴，河渠四達，舟楫畢通，東南漕運，轉輸甚便。其後以河道淤廢，京漢路以東，汴洛路以南，除周家口尙留有經濟上之價值外，餘皆日形衰落。是宜於皖之正陽關以上至信陽之長苔，浚沙東水，使水深流暢，直通輪運，則西南各省之出產，可分佈於長淮流域，且可免淫雨爲災洪水橫流之患。自潁河口上溯朱仙鎮至中牟縣境，亦加疏浚，開航路直接隴海線，使西北各省之出產，可分由淮水東出黃海，南至太湖流域及上海。其次，爲南北汝水及洪河等，深濬之後，既可以旺淮水本幹流量，又可以增進交通。清乾隆三十二年至二十三年，曾由阜陽界以上，濬治數百里，河身寬至十八丈，深三四丈不等。今若按其舊跡疏導，則交通便人事繁，而民困除矣。

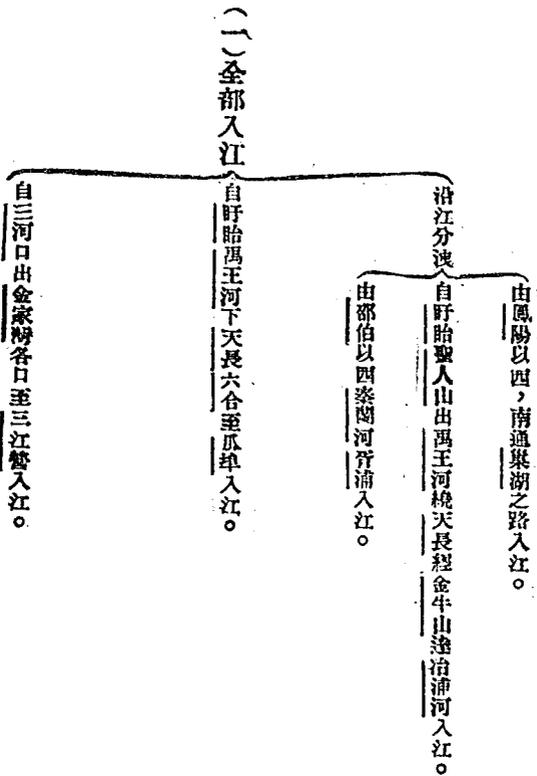
九 孫中山之計劃

中山先生曰：淮河出河南省西北隅，東南流又折而東流，至安徽江蘇兩省之北部，其通海之口，今已淤塞，故其水鬱積於洪澤湖，全恃蒸發以爲消水之路。於是一入大雨期，洪水汎濫於沿湖廣大區域，人民受其荼毒者以百萬計，所以修濬淮河，爲中國今日刻不容緩之問題。近年疊經調查，屢有改良提案，美國紅十字會技師長詹美生君，曾獻議爲淮河開兩出口，其一循黃河舊槽以達海，其一經寶應高郵兩湖以達揚子江。在此計劃，吾贊成詹君通海通江之方法，但於用黃河舊槽及其經過揚州西面一節，有所商榷。在其出海之口，卽河北支已達黃河舊槽之後，吾將導以橫行入於鹽河，循鹽河而下，至其北折一處，復離鹽河，過河邊狹地，直入灌河，以取入深海最近之路。此可以大省開鑿黃河舊路之煩也。其在南枝，在揚州入江之處，吾意當使連河經過揚州城東，以代詹君經城西入江之計劃。蓋如此則淮河水流，剛在鎮江下面新曲線，以同一方向與大江會流矣。

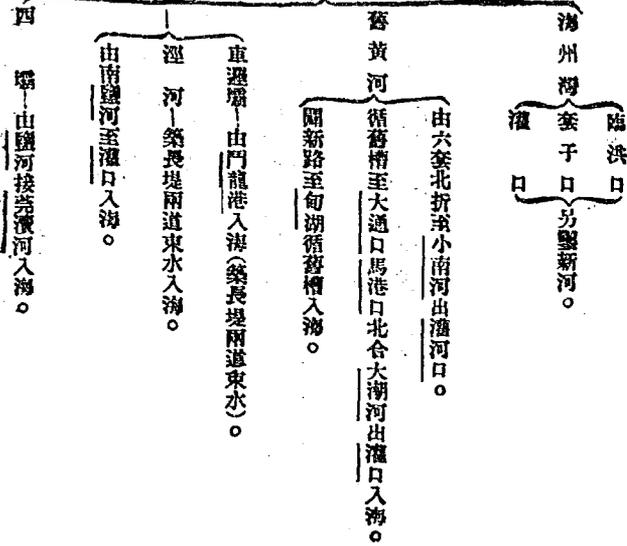
淮河此兩枝，至少須得二十英尺深之水流，則沿岸商船，自北方赴長江各地，可免繞道經由江口以入，所省航程近三百英里，而兩枝既各有二十英尺之深，則洪澤與淮河之水流宣暢；而今日高於海面十六英尺之湖底，時可以變作農田，則以洪澤合之其旁諸湖，依詹美生君之計算，六百萬畝之地，咄嗟可致也。如此以二十元爲其一畝之價，則此純粹地價，已足一萬二千元，此政府直接收入也。而又一萬七千方里地，嚮苦水潦之災者，今既無憂，所以昔五年而僅兩穫者，今一年而可再穫，是一萬七千方里者，得一千零八十八萬英畝，(七千餘萬中畝)可得五倍奇收穫也。假如總產額一英畝所值爲五十元，則此所產總額；原得五萬四千四百萬元者，今爲二十七萬二千元也。其在國家，豈非超越尋常之利益乎？

十 各家計劃總論

綜觀以上各家計劃，可分三種：一曰全部歸江，二曰全部歸海，三曰江海分疏。茲特別表如下：



(二) 全部入海



仍舊日嶺北兩出口。

(三) 江海分疏

由漕口入海，由揚州城東入江。

由故道入海，由禹王河入江。

此三部計劃中，以江海分疏爲上策；其次爲由故道獨流入海，較全部入江稍勝一籌，然亦不能無弊。蓋全部入江，江淮同爲獨流歸海之水，淮水之流量，舊自五河以下，闕等於江，舉此巨流以傾注之，江必不能容納；且遇江淮并漲之時，難保無倒灌之患，卽幸而無事，可否久安，亦一問題。全部入海，固正當理由，然今日之淮揚，不比當年。漢秦以前，洪澤湖以東，湖渚漣沕，直至海隅，無人民城郭，不須交通灌溉；今則人烟稠密，生計甚繁；裏運河缺乏主要給水，則江淮之間，立呈險象，蓋交通灌溉，皆斷絕矣。此就經濟上觀之，亦非安全之策。故江海分疏，實爲兼籌并顧。惟入海之路，爭執頗烈，最有力者爲舊黃河及漕口；車邏壩涇河，不足與議。漕口據中山先生謂爲淮水入

深海最近之路，工省費廉；并謂江海分疏，可縮短沿岸商船，自北方赴長江各地航程三百英里，不須繞道江口以入矣。然據詹美牛先生及楊惠人先生等實地查勘，謂灌河當近海之處，諸水爭流，底又均係礫砂，開鑿不易，且有開山當口外之迴衝，足爲大溜之阻。果爾，則取道灌口，其工當不減於舊黃河槽，二說頗難判定。惟此種事業，係實際工程，未便輕動。吾人意見，於入江之路，當取中山先生主張；於入海之路，則委派技術專員，重行查勘，實地估價。究竟取道灌口較舊黃河槽利害孰多，然後取決。如經灌口果不及舊黃河槽，則依楊惠人及詹母生兩先生之計劃，舍灌口而圖黃，改由絲網浜入海。何去何從，願當事者早爲之所也。

第八章 根本問題之探討

一 淮水及黃運兩河之關係

總以上各家之論說，除楊惠人先生及孫中山先生統籌全局，論及經濟文化，并兼顧上游，培植森林以涵養水性外，大半爲治標之見，岌岌謀淮之出路而已。其於根本問題，淮病之所由來，均少計及。蓋淮之爲害，本書第二章中曾緒論之，始病於黃河之侵佔故道，既病於運河之不適宜洩，半由天然，半由人事。今日之事，導淮而外，非黃運兼治，不足爲功。蓋黃性易遷，且淮水以北，黃河以南，泰山以西，乃一三角形平野，土質疏鬆，無分水嶺爲兩河阻隔，本書第一章已論及之。而黃河位置，又較淮爲高原，不澈底濟治，使南河

以東，黃水無橫決之患，則他日舍北清河而南徙，仍合於淮，固意中事也。若然，則今日導淮，雖得良好之結果，爾時又將受黃水之病不能安瀾順軌矣；此導淮宜兼須治黃者一。

裏運河本不能供淮水全量排洩，加之河身日淤日淺，近年以來，西岸河身，高於東岸民房在十英尺以上，倘遇增水節季，則水平面高過民房二十餘尺。此道既爲淮水分流入江必經之路，則此愈淤愈淺之河身，縱淮水全量大部分入海，宣節得宜，恐一經盛漲，仍難保無虞，則東岸人民，皆爲魚鱉；此導淮又須兼治裏運者二。

以上兩點，現代論者，惟莊崧甫先生及陳邁楷先生有獨到之見，曾詳爲論列，茲附錄於後。

附錄

一 治淮與治黃

莊崧甫

導淮事業，經數十年之鼓吹，人民之渴望，今已組織委員會，見諸實施矣。惟是黃河既已積淤，而沿河各省，又無渠塘溝澮以蓄水，故遇澇則一片汪洋，影響淮河，如前年黃河之奪淮。遇旱則赤地千里，如近年陝甘等省之旱災，真令人慘不忍聞。余以爲欲防旱澇，下游則宜疏導，上游必須蓄，二者並行，方合治淮之根本辦法。請申言之：

淮河流域，地勢低於黃河，導淮而不治河，將來必重演黃水奪淮之患，是猶農人種田之廳顯及上下三坵也。使上坵有出水之路，則下坵自不至受災。黃河壅上坵也，上坵水量過多，勢必流至下坵而獨受其害，此理之至顯者。前此蔣主席在平發表意見，擬導淮治河修運三者並舉，其理由不外乎此。至於長江雖亦有待於疏浚，但一時未能實現，須於淮與河治後行之。

西北各省之苦旱，其原因在既無蓄水，又無森林，地面無蒸發之氣，斯天空無時雨之降，蓋宜開鑿溝渠，以資蓄水；且遇澇可容水量，使下游減少水災。故周百官之治野，畝有途（廣深各二尺），千畝有溝（廣深各四尺），萬畝有池（廣闊各八尺），十萬畝有澮（廣深各二尋），既宜慎做蓄洩，有所旱澇，自可無虞。

方今實行獨道，鞏固非難，遺實不易。余以爲治河鑿渠，可由西北被遺兵士担任之。導淮修

運，可由東南被遣兵士担任之。如斯分配，數十萬被遣軍官士兵，不患無治生之術，隨軍大工程，越期可竣，將來之收益，當有十倍百倍於支出者。爲被遣兵士出路計，無過於此；卽就民生主義言，再無有急於此者！

二 治淮與治運

陳邁楷

運河中部之地，自昔以來，皆嚴造兩岸隄防，以通漕運，然運河隄防堅固，雖爲要隘，而對於輸入運河各水，不免侵害其排水口。且運河河身不過二百乃至四百英尺，水深不及十英尺，河底亦因泥沙之積以漸而高，卽諸水增流入之，亦不適於容納。且中部運河四岸地高，名曰上河，東岸地底，名曰下河；下河一帶，概用隄防，防禦氾濫。其實際地勢，在運河增水之期，有反低於水面至二十英尺以上者，於是長外來諸水增漲，各水口水閘，概不過二十英尺內外，所以外來諸水，有遇突漲之期，則各河自身，既不堪約束，同時亦無聯絡水道以排洩之，欲水之無外溢，其可得乎？故導淮事業，當合於疏導運河而行，運河不能改良，徒修淮河無濟也！

三 黃河下游現勢

水道要論

黃河下流爲魯豫交界至海口之一段，此段因常時氾濫，淤塞亦甚，今殆成交通之廢區，僅有

人間其水利墜防之事，無人注意運輸業之陸替矣。然此段自昔本有三小段之分，自蘇軾以上，爲上小段，張秋鎮至清河鎮爲中小段，清河鎮爲下小段，三小段統合觀之，河幅寬者爲一千二百公尺，狹者不過七百公尺。下流河身之狹，比之揚子江誠爲可驚；然觀此則知黃河氾濫之多，殊無足異。蓋河身既狹，加以急流之力，宜其不能容而決也。夫黃河全流自水源以至河口，地勢高下差等極多。上流地方，海拔達一萬四千英尺，至甘肅西北部海拔尙達八千英尺，僅關一千數百英尺，且其間森林極稀，無以吸水，而水流俱帶泥沙而下，至中流堆積以高，達於河口益爲淤塞。今觀黃河入於渤海海中，而附近各地，殆與黃河無甚交涉，其水深不及二三英尺，惟至小之船，乃可走也。如此狀態，更安能使其不氾濫耶？故漢代賈讓之治河意見，謂浚深河底，輪導水流，以入於海，此爲上策；多築運河，以疏水力，此爲中策；若專築墜防以防水，斯爲下策耳。今據西人之說謂黃河每年間流出泥沙，總量爲一百七十億立方英尺，每年可積丈餘泥沙，達六十里；今泥沙滿布於河身，全流日受壅塞，而河口尤爲特甚，故河口水深，尙有二三英尺者，時出意料之外也。

二 淮水與沂泗之關係

沂泗舊本於清口會淮入海，今假道裏運入江，轉爲淮害，不得已之勢也。禹貢謂：「導淮自桐柏，東會於沂泗，東入於海」，是禹之時，沂泗已有入海之路，淮尙不得其道而行，待會於沂泗始入海；則未會沂泗，洪水橫流而已。今沂泗不能復其故道或得適當入海之路，而淮遂大病，是淮本假道於沂泗入海明矣。則負導淮之責者，黃運而外，又當澈底解決沂泗問題，無待言矣。故朱慶澗先生曰：「淮之爲害，以沂泗不治而劇，治淮必先治泗，治泗必先治沂。」朱氏爲漣瀋海沐工振總局長，於導淮問題，頗有研究，其言乃以事實證明理論，非無稽之談。蓋沂泗果能暢行入海，淮水至少可以減去劇烈之災患；若因沂泗之力，淮水得入海之路，按之史實，又屬可能；則沂泗治而淮害除，一舉而兩收其利矣。昔殷自芳著籌運篇，於沂泗及淮水問題，亦詳加立論，大意謂：「引中河歸海，清水湍流，長年衝刷，無論舊黃河鹽河，均可節次深通，將來淮水漸可歸海。」此則又以治沂泗爲治淮之先決問題也。

於此吾人有欲言者，當從速測定路線，先疏襄運及沂泗，以求淮水當前之出路；續治黃河，以絕淮水後顧之憂。說者謂以今日中國之困窮，加之百事待興，全灌工程，需款浩大，益以黃河，則所費應需數萬萬元，非咄嗟所能辦；此事吾人請於第九章中論之。

第九章 實施導淮之方法

一 兵工政策

導淮之利益，據諸家所述，不外以下五點：

- 一 免除水患，減少災荒；
- 二 增進交通，發展工商業；
- 三 改良灌溉，增加農產物；
- 四 開拓耕地，移殖貧民；
- 五 發展文化，轉變全淮流域人民政治經濟道德種種不正確觀念。

上述均為全淮流域民生問題之急務，若以工程浩大，需款至巨，延不進行

或敷衍了事，殊非中山先生「建設之首要在民生」之意。吾人所慮者，倘竭國民之財力，委任非人，有浸蝕公帑敷衍工事之弊，無以對人民耳。果能於工程方面，遴派委員監督，購辦工料機器，實估實修，使新式堤閘等工程築造堅固，則於浚沙築堤建閘等勞力工作，不必派僱民夫，以違農時，可實行兵工政策，以濟政治經濟之困窮。據民國十四年全國水利局根據張季直原定計劃，加入上游自桐柏山之勾配工程，合張氏原預算爲二萬一千三百萬元，若施行兵工政策，不獨化兵爲工，卽以各軍原有應支出之薪給移作工餉，則全淮流域需費，卽以張氏新預算二萬一千三百萬元爲標準，當可節省二分之一，（治費不在內）直接間接，均收莫大利益。

中國之兵，多如牛毛，全國統計，不下數百萬，此輩烏合之衆，皆係失業游民，僱傭而來，月需薪餉數千萬元，皆榨自人民之血汗，過去若干年間，所得印象，除到處殃民，無非供內戰而已。故中山先生謂「中國欲求和平統一，

須化兵爲工。」則今日統兵者果不欲擁兵自衛，應受政府之命令，於現有之各軍中，抽調若干師旅，於導淮測量完竣工料備妥之後，依指定之路線工段，沿淮水兩岸，分別駐紮，次第興工，限期完竣，及導淮事畢，於沿淮荒廢或濶出之官地，計口授田，令就地墾植兼任防役，則民有恆產即有恆心，不致流爲游民盜匪，供戰爭之犧牲矣。至導淮進行期間，各工段服役之兵，仍由其原有之官長統率監督工作；惟其官長不得以軍官自居，應受各工段事務管理處節制。此項管理處，卽由政府派技術專員連同管工軍官組織之。蓋既化兵爲工，則此管工軍官已成管理處之監工員矣；惟其所負責任，較普通監工員爲重，畀予權力，亦較普通監工爲嚴。因此項游惰素乏訓練之兵，驟令勞動，必不願甘心工作，以致逃亡，是必須以軍法制裁之。此外於工作之餘，尤須隨時嚴密訓練，使成爲良好之國民。

一 發行公債及紙幣

以兵工政策，從事導淮，可以節省導淮經費應籌之款二分之一，卽一萬萬餘元；則其餘一半應籌之數，可發行公債及紙幣流通券。因淮水流域，關係蘇皖豫魯四省，此一萬萬餘元，由淮水流域四省分攤，爲數甚微。如以人口平均計算，每人負擔不及一元，况又分年募集，且不全發公債，公債之數目，祇占此總數二分之一，餘則屬於代表租稅之紙幣。惟此項公債，須一次發出，兩年募足，一則使人民易於繳付，一則減少發行手續之煩。其分攤方法，如發行四千萬元公債，四省各認一千萬元，以淮鹽收入及各省歲入爲擔保品，其每歲應還之數，由兩收入項下，酌量分配，利率與普通公債同，逐年由政府抽籤償還，五十年還完。其募集之數，悉充購辦工料機器之用，不作別項開支。其發行手續，由中央財政部會同導淮委員會負責辦理。募集標準，由中央明令各省，自中農以上，按其產業之總數，用遞進率計算，強令分担，小農概不得應

募。此外於沿淮流域各商業要地，發行一千萬元公債，按照各地商務情形及航行淮河之富有船戶分攤，自信陽周家口至清江浦一帶均在內。其担保品則爲各該地之稅據，發行及償還手續與前同。將來以導淮所得之利益，即屬於交通上之直接收入，補償以上各方因導淮所受損失之幾分之幾，其餘五千餘萬元，則發行紙幣流通券，每年發行數目，依人工食用之雜項預算爲標準，即作爲薪給三分之二之支出，餘三分之一發給現金，其性質方法均依據中山先生錢幣革命論。此項紙幣，在蘇皖魯豫四省均通用，流通市面如現金，其代表物則屬於四省之各種租稅。在未作租稅繳納以前，即爲生幣，既作租稅繳納，一入政府稅收機關以後，即爲死幣，失盡效用。各稅收機關即以所收入之代表租稅之紙幣作爲應解交中央稅收數目之現款，中央令銷燬局銷燬。如此雖二萬一千萬元最高標準全數，亦極易辦。如慮導淮兵工餉給不足，不妨多印。惟此項紙幣發行時，每次數目，均須通告各省民衆。

近有人復主張向美國借款，充導淮經費者，吾人亦甚贊成；但須以不束縛中國國民經濟之發展爲標準。

發行公債及紙幣以籌導淮經費，既如上所述矣。吾知吾言一出，社會人士，將分三種態度：有唾罵者，有贊成者，有訕笑者。唾罵者必以爲此種舉動，不啻舉四省人民之財力，竭澤而漁，較之君主時代之橫征暴斂爲尤酷；且近年以來，魯豫等省，天災人禍，民不堪命，尤以豫省政府籌振之不遑，安可縱情搜刮？要知被災者乃一時一部份之人民，過此則中農以上，仍不失其富有也。卽不然，爲導淮而破壞其一部份之財產，祇須不使其化爲乞丐，又何傷？蓋導淮乃謀四省人民百年之利，非爲少數人一時溫飽計也。爲百年之利而不能忍一時之痛，不足以與言謀國！況淮水既導，不及數年，卽可恢復其財力者，吾知罵吾者，此輩必爲直接受認募公債之巨額者，不與之較；贊成者自有其獨到之見，吾心領而神會之。訕笑者，必將以爲吾爲孺子之識，不足以成事也，此輩

大半屬於思想簡單腦筋頑固之學究先生，毫無用處，吾益不與之較矣。

三 造就人材

禹治洪水，有疏有防，而水患平。鯀防而不疏，續用弗成。王景師禹，沿流築堤商度地勢，鑿山阜，破砥礪，直截溝澗，防遏衝要，疏決壅積，十里立一水門，令更相回注，無復遺漏之患，故東漢至唐，無大水災。賈讓之法，非失之不疏不防，或失之防而不疏，或疏而不防，後世師之，水遂永遠爲患，益不易治。僅一淮水，歷六百餘年，費數萬萬帑，犧牲人民生命財產不計其數，而爲患如故。此無他，治之者不得其道；甚矣人材之難也！

中國水利今日待治理者不僅一淮河，幾於全國舊有交通及灌溉裝置，損毀無餘，尤以長江以北各地爲最甚。中山先生實業計劃中言之頗詳，以農業國家，卽不以交通論，水利事業，已爲人民生存之所關，竟破壞若此，產業經濟

之落後，農村逐漸破產，不亦宜乎？則培養水利人材，又不獨爲治淮之急務，實全國農業復興之命脈也。

中國已往水利人員，均無專門學識，其所奉行者大都輾轉相承，依樣葫蘆而已。倘一翻歷史，則所有成績，王景而後，悉爲頭痛醫頭，脚痛醫脚，鮮知爲根本之謀者，以黃河防守人員爲尤甚。清代末年，直隸河道總署，曾附設河工人員講習所，講授水道估修工事改良等學。民國南京有河海工程專門學校，邵伯隸有水利學校，均爲導淮而設，然爲時甚短，或陷於政治，或困於經濟，先後停辦殊可惜也。爲今之計，急宜開辦水利學校，專門招收各地高中以上學校數理科畢業學生，聘請河海工程技術專員，施以短期速成訓練，授以水道測繪工事改良，水道設計，灌溉裝置，港灣行政，巡航行政等學，使知水利修濬之設計，俾應導淮事業之需要。俟經費充足，再恢復河海工程專門學校，以養成有高深學術之河海工程專門人材，不獨淮水無憂，全國水利事業，亦有厚望

矣。百年之利，是在謀國者深思也！

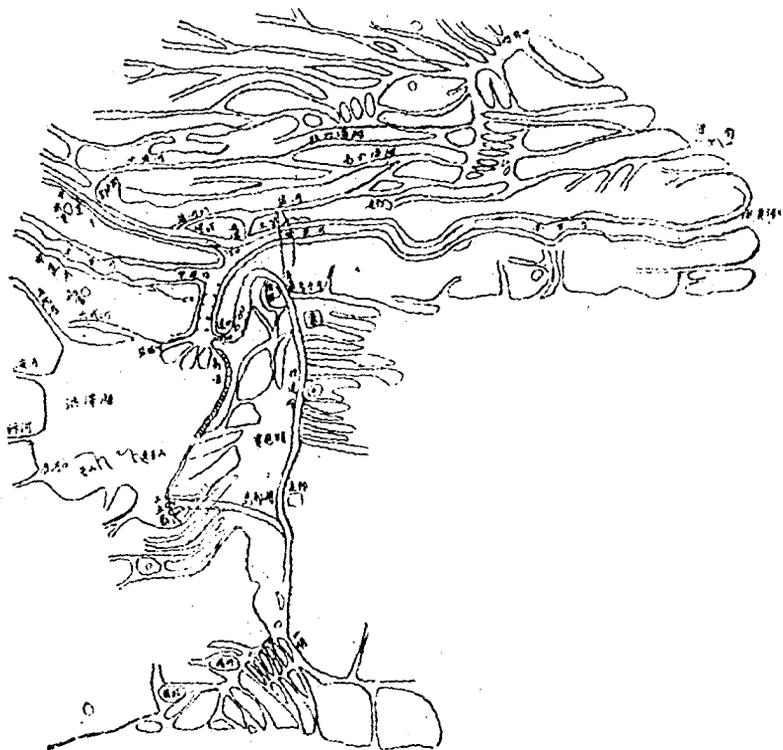
四 工程設計

導淮由江海分疏，既爲吾人共同意見矣；則工程方面，尙須有待於商榷者：

一 入海之路 如導淮經鹽河至灌口入海，則中河口應堵塞，自鹽河頭拆開加寬浚深，使沂泗先行冲刷，然後張福河自湖口以下至清口之一段，拆除束清禦黃等，開寬浚深，填塞運口，抬高水面，使淮水直出西壩，穿舊黃河堤，順同一方向流入鹽河。如導淮自舊黃河入海，則鹽河頭及劉老澗應堵塞，開中河口之頭二三壩，引沂泗全力直出清口會淮入海，張福河上下全段工程與前同，鹽河則在大關南接淮水濟運，至洪澤駱馬等湖，須築蓄水庫，以資蓄洩。裏運口填塞後，淮陰至寶應南之一段，舊有水利，如欲保存，可自清江關東烏

沙河口開運堤斜貫西北接舊黃河或鹽河，順受西來淮泗之水，移運口於此，建雙閘，限制常年流量每秒鐘百立方公尺以下，工不險而水勢平，較舊口工險水急爲便利多矣。本段全長不及十里，就中於運堤北尙借用大口一段低地，所省工程約占三分之一。「註」(大口係沖淤，非大河口。)

二 入江之路 洪澤湖內既築蓄水庫，建蓄閘門，而上五壩至高寶湖之一段，中山先生定爲淮水南出之吐口，應依計劃改築新河接通高寶湖達裏運。水道深度，依中山先生計劃，自湖口至江口，均須在二十英尺以上，寬四百至五百呎，所有舊時各壩，一律永久實堵，沿岸修整閘洞，以助灌溉。此外河底坡度，務須求平，毋令或深或淺，并於衝要處設立永久水文測站，以供設計上之參考。上游俟疏濬後再擇衝要築蓄水池庫，并培植森林，則盛漲時下游可以無憂，水落時上游亦資利便。其他支流重要者，如一時政府力有不逮，宜仿水道要論，誘發地方團體集資經營，如鐵路之支線然，地方團體感切身之需要者，



定樂於從事。

五 涸出官地問題

一 涸出之官地，應劃爲新區，不分屬於附近之地方政府，建設全淮流域模範農村；生產消費，採共同組合制，土地活動，以實行平均地權之辦法爲原則，由政府派專員辦理。

二 涸出之官地，不能作償還公債之基金；甲、張季直曾以涸出官地爲担保品，向美國借款，當時政治經濟狀況及原則，均與現在不同；乙、內國公債不比外國借款，况涸出之官地，若爲償還公債之基金，則土地活動，必因負債而受有限制，地積內經濟發展，將被束縛，必然無疑。蓋是項公債發生及償還手續，担保品均須受一定之監督，方足以堅人民之信用。

三 新涸之地，生產技術，務求改良；生產工具，應逐漸機器化，方足以

謀農業之發展。

四 新區內應逐漸設立之機關，可參看中山先生地方自治開始實行法及日人井上友一所著歐美地方自治概觀。

結論

孫文學說曰「知難行易」，又曰「事患不能知，不患不能行」。淮水之爲害，吾人既知矣，導淮之策，亦善籌之矣，是在吾人之力行與否也。倘能本行易之精神以求前進，則轉禍水爲甘泉，一舉手之勞，願當事者毋爲口惠之謀，則不獨淮泗之民額手相慶已也！

二十年三月三日脫稿于上海。

參攷書

- 一 實業計劃 建國方略
- 二 實業計劃水運要論 陳運權

- 三 導淮簡史 時本月報
- 四 小方壩寶興錢鈔 小方壩寶
- 五 中國經濟全書 日本東亞同文會
- 六 淮系年譜 武同舉
- 七 導淮協會宣言 吳榮萃
- 八 張季直全傳 張季若
- 九 河工要綱
- 十 廿四史海渠志
- 十一 天下郡國利病考 顧炎武
- 十二 美國紅十字會報告書 詹母生
- 十三 宋元明史
- 十四 江漕水利局報告書
- 十五 水利協會雜誌 水利協會
- 十六 中華新形勢圖表解 居思勉
- 十七 淮安府志
- 十八 豐禮門報告書
- 十九 治水論 馮道立
- 二十 丁爾復淮政見
- 二十一 淮揚水利圖 馮道立
- 二十二 清朝通史 蕭一山

兩種「風土記」出版

事事是親歷，句句是實話；
讀此兩本書，勝行萬里路。

青海風土記

楊希堯作 實價銀三角

青海風土記是記載青海實況的著作，將青海的社會民俗宗教統統記載出來，非常詳盡深刻。一事一物無不經過詳細的考察，一切奇怪風俗習慣不用社會學的眼光來加以解釋。全書共分十章，計分為婚姻、養育、衣食、居處、職業、集會、物產、宗教、喪葬、計分記等項，讀此書，無異臥遊青海全境。現在舉國屬目西北，西陲學術考察中法學術考察團等團體紛紛往西北考察，而青海一地，尤為未經開發之重要秘密區，凡留意西北問題者，均不能不人手一編也。本書經研究西北問題之記載，尤不可同日而語也。

西康風土記

任乃強作 實價銀四角

西康僻處西陲，交通阻塞，前往實地考察者實不多觀，致坊間殊少真實之記載。甚或出版，其說多虛，拾傳聞及筆記野史之類，附以己意，隨筆所點綴而成荒誕怪異之書，冀聳閱人視聽；讀者不察，每為所欺，其流弊不堪設想！本著者服務邊防總指揮部，奉令考察西康全境，歷時甚久，對於西康一切風俗習慣，奇聞異事，以流利西康之筆，分篇紀述；近將本著者一切風俗習慣，奇聞異事，以流利也；而語語皆實，無字不真。人手一編，固不僅增長見聞，可資譚助已

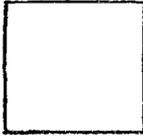
新亞細亞月刊社出版
新亞細亞書店發行

上海金神交路花園坊十四號

導淮之根本問題

全一册 實價銀三角

版 權 著 者 楊 杜 宇



所 有

出 版 者 新亞細亞月刊社

發 行 者 新亞細亞書店

上海金神交路花園坊十四號

民國二十年九月初版

#44

419243