

東  
壩  
考  
察  
記

胡煥庸任美鈞李旭旦

鎮塙東望河中由 圖三第



瞰鳥谷河河中 圖四第



塙下望河下自 圖一第



塙下望河中自 圖二第



2967

山遊大  
(景之望北西上路淳高至欄東自)



橋家田之岸北湖城固 圖八第

橋家田之岸北湖城固  
反  
田圩之北橋



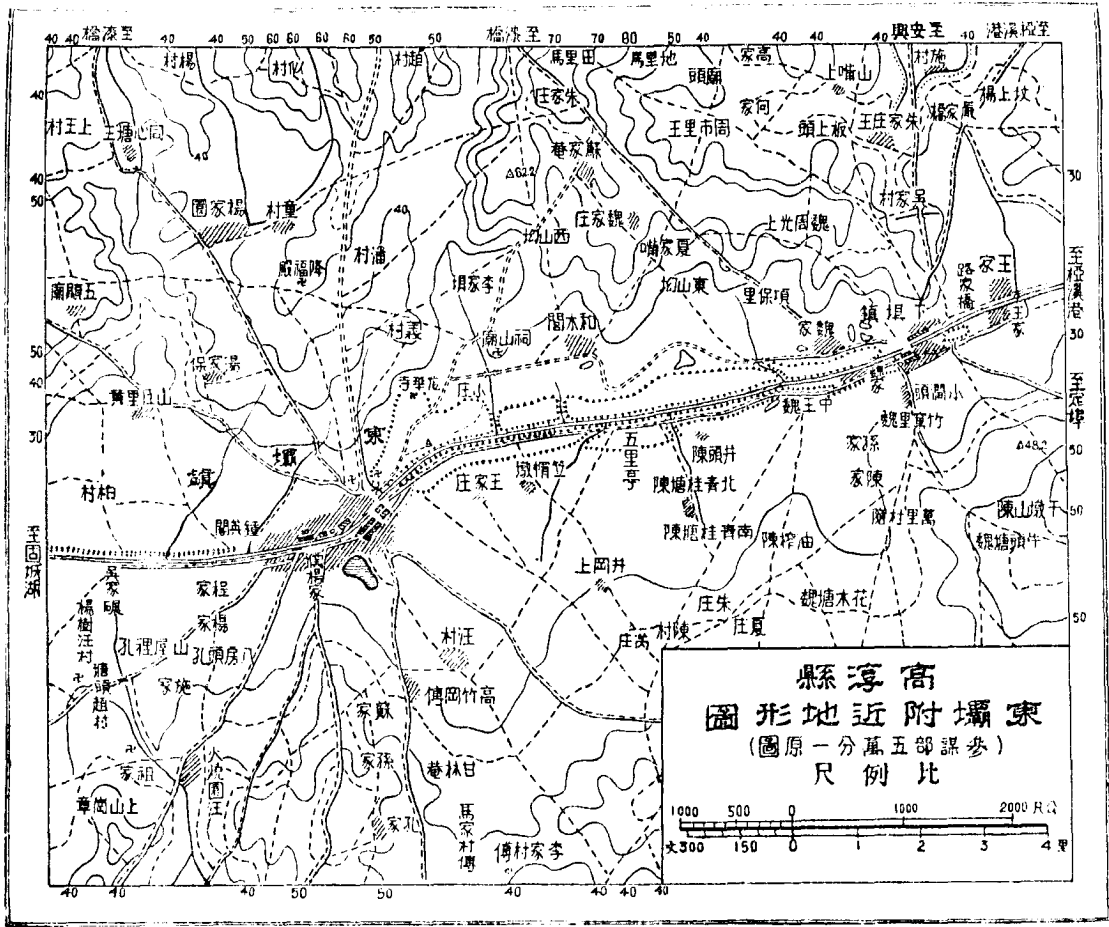
蕩塔三之時淺水  
(標水柱石為節線之色白濱河角右圖)

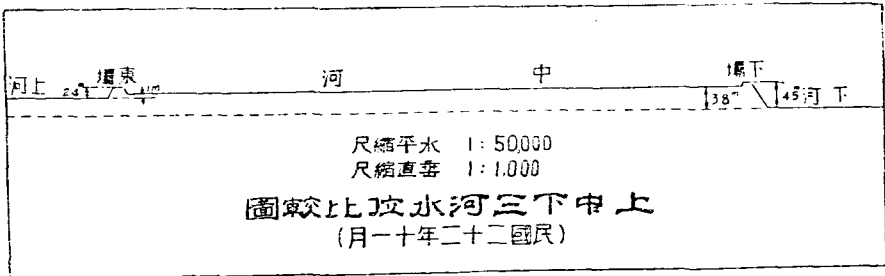
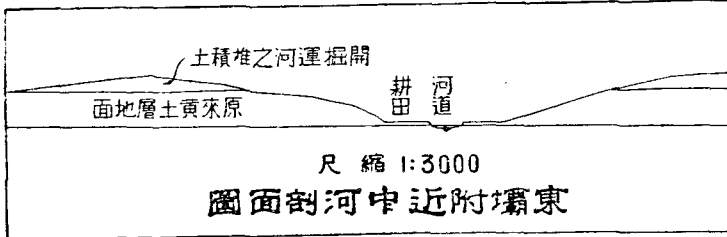
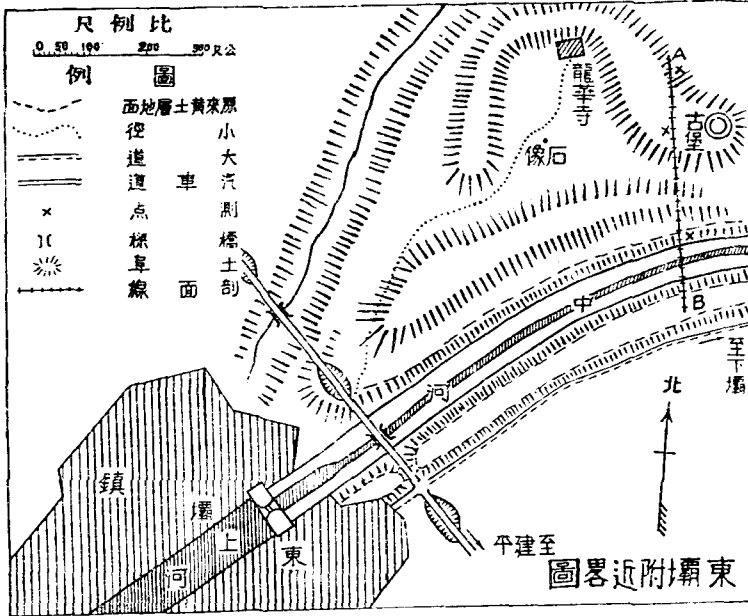


羣鷓之蕩塔三 圖六第

羣鷓之蕩塔三  
反  
幕帳之居所者鷓放







# 東壩考察記

胡煥庸任美鐸李旭日

## 一 旅程

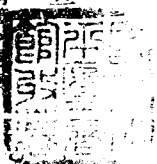
東壩在高淳縣東約五十里，爲七省通津，握東南水利之樞紐，西接石臼，丹陽，固城，南瀕諸湖，受宜欽當塗大江之水，東連三塔灣，荆溪，而入太湖，壩廢，則宜欽大江之水，東流直達震澤，而太湖流域諸縣均淪澤國，江水盛漲，東障於壩，則高淳無湖當塗諸縣，必連淪陷，故壩之存廢啓閉，常爲上下游居民之所爭。上江兩湖皖皖諸省，東下蘇浙，多以此爲間道，是以商賈輻輳，交通頻繁。東壩水道或云卽禹貢中江故道，或云係吳伍員之所開，數千年來，學者聚訟紛紜，莫能斷言，成爲中國歷史地理上之重大問題。民國二十二年冬，中央大學地理系有東壩考察之行，其目的蓋在探求東壩實況，研究其水利上交通上之關係，並確定其河道之成因，果係天成，抑或出於人工焉。

十一月十六日晨，吾人乘京杭路汽車自南京首途，同行者有與人費師孟教授，及同學十人；昨夜天陰欲雨，而翌旦風和日暖，愜愜皆欣然，喜色溢於眉間。汽車自南京

方志月刊 第六卷 第十二期 東壩考察記

東南行，經湯山，句容，天王寺，而至溧陽之南渡。通谷容，茅山脈卓立地平線上，自北迤邐南向，延長凡四十餘里，相傳秦始皇三十七年遊會稽還，曾登此，今茅山北垂有良常秦望諸山，以始皇名也。大概茅山以西爲起伏之低矮黃土丘陵，山東則爲平曠之大平原，溧湖，長蕩湖，白龍灣諸澤在焉。汽車道沿山東曲折而行，路劣人擠，頗簸殊苦。十二時，抵南渡鎮，鎮距溧陽縣城尙二十五里，人口約四千餘人，符溪河橫亘其間，全鎮作十字形，南渡橋連絡兩岸，橋上遍設市攤，儼然街衢，度其形勢，該鎮殆先有渡，後架橋，其後始有鎮也。由南渡東通溧陽，西達河口，有汽船，由河口東西以達下壩，則僅有快船，蓋河身過淺矣。余等抵南渡時汽船已過，略進午餐，即僱船向下壩進發。河中大船多運稻米，鎮上大商店亦以稻行爲主，吾人所雇民航，原卽稻船也。

自南渡西南行，約六十里，始達下壩。其間南渡至三塔灣東北岸繹口鎮凡十五里，由繹口穿三塔灣至河口鎮凡十八里。吾人委行李於舟子，而已則捨舟步行。自南渡至河口，胥溪兩岸盡屬圩田，圩堤沿河高峙，爲往來交通



之大道，圩內田畝，高度殆與河面相若無異，夏秋水漲，必氾於水面不少。途中所見房屋，多爲土牆茅頂。三塔蕩冬季幾全屬陸地，不曉彌望，湖水殘留，僅有河流一泓，蜿蜒湖底，河旁有綠道播種，並設石柱以爲航標，高約四五尺。按志，乾隆初蕩振原首建石柱，以爲標誌，嘉慶六年，監生 湯岳復增設石柱，故目前河旁每間一里有一柱，以爲漲水時船行之標識。據鄉民云：萬水冬夏相差約五尺，夏日水漲，湖面可高過石柱云。蕩中冬季水乾時所留陸地，因土質漏水，率多荒蕪，間植稻麥，亦皆收穫不豐，稻更秀而不實。吾人沿緯道而過，行至半途，旭日已將西斜，忽見白鵝千百，踴躍於荒野之間，斜陽晚照，養鵝兒持竿驅白鵝歸去，此景此情，殊富詩意。又前數武，見牧鵝者背搭蓆而居，埋鍋造飯，炊煙已起，好奇心亟，不覺近而問詢，接談之下，吾人又不期而知一經濟地理上有趣事實。此種鵝羣往來於溧陽蕪湖之間，隨地覓食，食盡則遷移，實亦游牧生活之一種也。大概初春小鵝在溧陽孵化後，五月即長至相當大小，乃開始游牧，自溧陽跋涉西行，養鵝者攜蓆張而往，隨處露宿，每日所行，不過三五里，迄八月中，始達蕪湖，時蕪湖一帶，稻均已收割，鵝即放於田間，任其食取田中餘粒，餘粒盡後，鵝羣又自蕪

湖放回，約十月還至溧陽，因此間割稻較晚，稻收後，田間餘粒，同爲鵝羣之良好飼糧也。三塔蕩一帶，稻多秀而不實，所生稗子，亦均可供鵝食。十一月中，乃又自溧陽三塔蕩放回蕪湖，冬季以田間野草爲食料，明年三月產卵，卵運回溧陽孵化，而鵝則自蕪湖運京滬一帶出售，售價每隻自八角至一元不等，因所食飼料皆屬天然，故成本頗輕，每年可致巨利。養鵝者多爲皖人，居溧陽，資本亦由溧陽人供給，彼輩僅司放牧畜養之任，出售時分取其利，牧人與主人，多半係三七份分拆云。

至河口，蒼然暮色，已自遠而至，儕輩乃登舟酣眠，舟行頗速，夜十二時許，即抵下壩。

香溪河在下壩以東，稱下河，下壩以西約十里至上壩，稱中河。上壩即東壩，更西乃稱上河。上壩下壩，爲航行之終點，昔日船隻，利於繩索牽曳，可以越壩而過，今已不復實行，中河中備有駁船多艘，供轉運貨物之用，如由陸運，則多用獨輪手車。

翌晨，捨舟登陸，在下壩過圍略作考察後，循中河南岸大路，徒步以詢東壩。東壩在下壩之西約十里，吾儕因在沿途考察，停留頗多，故延至正午，始達目的地。下午在市場附近考察，晚即借宿於東壩之高淳縣立初級中學，

校長施君，殷勤招待，情殊可感。

自東壩西經高淳以達蕪湖，平時有汽船，一日而達，多季水淺則停航，余等在東壩，適爲最後通行之日，次日即停航。

十八日拂曉，步行赴高淳，順道登大遊山。大遊山海拔約二百十餘公尺，與山南平原上之王家莊相差計一百七十五公尺，已爲此區甚高之丘陵，山坡平緩，攀登極易。山由紫紅色砂岩組成，堅實如石英岩，表面氧化甚烈，頂上岩層之走向爲東北六十五度，傾角（ $\alpha$ ）約八十度。山頂有廟曰真武殿，梵宇頗闊，然目前已甚零落。相傳孔子曾遊此，吾儕在頂攝影，藉留紀念。

下山後，迤邐西向，攬固城湖之煙波，行行重行行，抵高淳，日已薄暮。高淳東二三里，有塔曰保聖，相傳爲唐時所建，塔凡七級，作四角形，狀殊罕見，故爲誌於此。

是夜，即自高淳雇船以向蕪湖，兩地相距約百里，舟以九時啓程，翌日十二時始抵目的地，登陸後，即赴京蕪公路汽車站，本塔下午一時車往馬鞍山，考察鐵礦後，再轉下午三時車返京，不料過當塗後，車輪忽損，不得已，步行赴采石，鵲候五小時，始見派車來載，原定考察馬鞍山之計劃至此乃不待不被迫打消。車行遲慢，展轉延留，

抵南京已及中夜十二時。是日下午，京蕪公路一二兩班汽車均以損輪而中途拋錨，長途汽車不另攜一輪胎，藉備萬一，而途中各站，又未備車輛以應急需，公路關係交通至巨，首都附近而有此種現象，亦可怪已！

總計此次考察，計程六百餘里，其間步行者約百有餘里，自南渡至下壩，高淳至蕪湖，皆利用夜間光陰，乘船進發，十二人並睡一船，頭足相交，教授學生，甘苦均共，旅途生活，至耐回味也。

## 二 現狀

下壩鎮人口五百人，貿易以米糧爲大宗，在昔上江米糧，多由此東運，直銷錫滬，因路近且納厘金少也。自近年釐金裁廢以後，皖米東運，多不復經此道，蓋上下二壩均屬石堰，未設水閘，不能自由啓閉，以利貨運，米船自蕪湖至東壩後，須卸運上陸，另換駁船（今中河駁船尚餘一二百艘），裝至下壩，由下壩再換下河貨船，始能直運太湖流域，其間轉卸費用，每担約需四五分，而手續之繁重，尤屬不可勝計，昔日皖米之取此道，蓋利其稅輕（南京大廳關厘金較重），及厘金裁撤後，皖米東運，自不復由此道矣。



下壩南北長度約六十公尺，闊約二十五公尺，壩面均用條石鋪成，兩坡係石級，斜向中河下河。自下壩西行約六十公尺，有劉公橋橫中河南岸而立，橋由條石砌成，橋下有石堰，曰月河堰，所以宣洩中河之水，以入下河。月河爲中河南岸之支流，長約二里，河道甚淺。二十年大水，水面離下壩頂尚二尺；下壩鎮未遭淹及，月河堰宣洩之功不可泯也。月河堰舊築土埂，年久灘淤，隨築隨潰，歲費不貲，順治十三年（一六五六），里人魏台魏承美在河南買田，游港減水，始覓石爲堰，以爲一勞永逸之計，康熙十八年（一六七九），經里人魏近思等復請於邑宰劉公啓東，覓石爲堰於其上，名曰劉公橋，此橋與堰所自始也。其後乾隆，同治，及民十六年，代經修繕（同治十三年九月有重修下壩劉公橋石堰碑記），故迄今橋仍完好如初，橋下有石堰，可隨時啓閉，藉以調節水量，夏季中河水漲，則將堰洩諸下河，故下壩無陸沉之虞。

東壩鎮位於下壩之西約十里，爲高淳縣屬最大之市鎮，商業頗盛，有縣立初級中學。東壩壩基至頂，高約六丈，南北闊十二丈，東西長十八丈，壩之中心用土石石灰糯米汁澆合而成，面用條石鋪蓋，自民國十六年修繕以後，兩側階石新換以麻石條，深四公尺，寬四公分，長五公尺

，鋪砌結實，較前益形完固，壩上舊有侵佔壩基，蓋棚搭屋，亦經按照十二丈之數，一律清理拆卸。今壩基北側，有周文襄公祠及藏碑室，內立咸豐元年上諭不准在壩基南北十二丈內建屋搭棚之碑。東壩附近之上河北岸，本有一小運河，可以宣洩水量，惟迄今河已久廢，故二十年大水，壩頂遂被淹沒，水深達十公厘以上。

下壩與上壩之間有中站，曰五里亭。中河在五里亭處舊有壩，曰中壩，歲久廢沒，明嘉靖間里民傅相等捐資重築，清光緒時復廢，迄今斷址猶依稀可見云。

下河爲太湖西部主流，水流作東北東（E.N.E.）方向，而入溧陽；上河則向西南偏西流（W.S.W.）注入固城湖。上下二河，水量較大，冬季水淺時，帆船尚可暢行無阻。中河則扁乎二壩之間，東西皆不得與上下兩河通，水源來自兩岸之黃土丘陵，約有五、六溪澗注入其中，夏日雨後水漲，幸賴劉公橋石堰之宣洩，得不潰決橫流。

中河一段十里，爲全河最有趣味之區域。河谷寬度，在東壩附近，約一百二十公尺（據吾人步量平均結果），原有河底寬度約計六十公尺。今則僅在下壩附近，河面較爲寬廣。其餘河底，盡屬阡陌，祇見淺溪一道，蜿蜒於河底之間，寬不過數公尺，今昔水量之差，誠不可以道里計矣。

目前，洪水之時，上下二河水位之差，常達五六公尺以上，按其形勢，東壩附近之黃土小岡原實爲長江與太湖之分水嶺，運河既通，苟無二壩之阻，行見大江高淳之水，傾瀉而東，而蘇淞有陷溺之虞矣。今二壩既設，上河之水，皆西流以入大江，下河之水，皆東流以向太湖，二壩儼爲江湖間之分水嶺，僅泛濫之時，設東壩被淹，則上河之水，亦可東向以趨零澤。

迄於今日，本區河道之水位尙無精密之測量，完善之紀錄。吾人至東壩時適冬季水落，中河水位反高於上河；據吾人用空盒氣壓表實測四次之平均結果，中河水位高於下河約三・八公尺，高於上河約一公尺，即上河水位，高於下河水位，約二・八公尺。茲將民國六年丁文江氏（見氏著揚子江下游之地質）及民國十七年胡品元氏（見太湖水利季刊二卷一期）所測數目，一並列表於后，以資比較：

丁文江氏	胡品元氏	中央大學地理系
民國六年	民國十七年	民國二十二年
九月	九月	十一月
下河水面低於下壩壩頂公尺數	七・〇〇	五・一七
中河水面低於下壩壩頂公尺數	二・五〇	一・四四
上河水面低於上壩壩頂公尺數	二・五〇	二・五二

方志月刊 第六卷 第十二期 東壩考察記

上河水面低於上壩壩頂公尺數	二・五〇	三・〇二	二・四〇
中河水面低於下壩壩頂公尺數	〇	一・〇七	〇・七〇
上下兩河水面差	四・五〇	三・二二	二・八〇

### 三 歷史

上下兩壩爲此次考察之中心，攷其建置，厥源頗古。上河，中河，下河，或謂即禹貢中江故道。惟禹貢三江，說頗含混；書稱「三江既入，震澤底定」，按注，三江即北江，中江，南江，然禹貢所載，僅有：「嶧冢道漾，東流爲漢，又東爲滄浪之水，過三澨，至於大別，南入於江，東匯澤爲彭蠡，東爲北江入於海；嶧山道江，東別爲沱，又東至於醴，過九江至於東陵，東迤北會於匯，東爲中江入於海」等語，是尙書所載，僅及北中兩江，對於南江，並無隻字，而中江之行徑何若，經中固亦無明文。至漢桑欽作水經，始稱中江在丹陽縣，東至會稽陽羨入於海，孟堅漢書地理志，於丹陽郡蕪湖縣下，亦稱中江出西南，東至陽羨入海，按陽羨即今之宜興，世人之以上下河爲中江故道者，蓋據於此。後范曄著後漢書，本其說，稱蕪湖中江在西（後漢書郡國志丹陽郡），而唐孔穎達疏五經，亦引漢史爲證，是皆以禹貢中江由蕪湖入高淳，經宜

興而入海者也。迄乎清代，胡渭著禹貢雒指，乾隆修一統志，尚篤信此說。惟後之學者，對於禹貢中江之解，意見尚多紛歧，如初學記引鄭玄書注以江之經流爲中江，說文鑿傳以江之中權分爲九派爲中江，則所謂中江經蕪湖由宜興入海者，固僅一家之說，或亦臆測之辭也。

丁文江氏嘗至其地考察，以爲中河南岸黃土峭壁高聳，其爲古代揚子之分流，殆不可能。吾人就實地考察之所得，旁稽文獻，亦覺中江至宜興入海之說，恐不可靠。此區水道爲人工運河，春秋時，吳王闔閭代楚，用伍員計，開河以運糧（西元前五一〇年），志所稱胥溪河是也，今溧陽境內，尚有伍牙山及浣紗女廟，皆子胥之遺跡。左傳襄公三年，楚伐吳，克鳩茲（即蕪湖），至於衡山（今吳興）；哀公十五年，楚伐吳至兩湖（今安徽 郎溪縣），蓋由此道。運渠既開，於昇湖流相通，東南連兩浙，西接大江，水位西高東低，大概西漢之間，江水泛濫，或亦經由此道，故漢人記載，遂漫指此爲中江矣。唐昭宗景福二年（西元八九三年），楊行密將魯濠作魯陽五堰，拖輕舸饋糧，五堰者，銀淋，分水，苦李，何家，余家是也；銀淋堰即今東壩故址，銀林者，以石壘堰，復溶鐵淋石以固之，故曰銀淋，後以避諱改稱銀林，亦稱銀湖。蓋東壩附近

地勢高亢，苟無堰閘以蓄水，則冬令天旱，河將乾涸，五堰之設一方在阻西來之水，爲下游屏障，一方亦在蓄留水量，爲轉運之運也。迄於宋代，五堰漸廢，改爲東西二壩，土壩卑薄，水易泄，故高淳一帶，民多墾湖爲田，而太湖流域水患特甚，故宜興進士 單錫著吳中水利書，議復五堰，惟阻於朝廷，未克實行。元伯顏伐臨安，其將阿剌罕即出此道，足徵迄宋季，河尚可通。元末，河流日就塞，明太祖莫都金陵，以蘇浙糧道，自東壩入，可避江險，乃於洪武二十五年（一三九二年）復胥溪河，建石閘以司啓閉，命曰廣通，即今之東壩也。自是蘇浙之漕，皆自東壩經石臼 秦淮，以達金陵。後祖北遷，運道復廢。永樂元年（一四〇三年）始改築土壩，自是官飲諸水，希入震澤，而壩猶低薄，水間泄漏，舟行猶能越之。正統六年（一四四一），江水泛漲，壩大決，巡撫周文襄公 忱大集夫匠重築之，今東壩猶有周文襄公祠云。正德七年（一五一二），增築壩三丈，水勢相懸遠甚，而水乃盡矣。嘉靖三十五年（一五六六），沿海倭寇爲患，商旅由壩行者絡繹不絕，沿壩居民，利其盤剝，復自壩東十里許更築一壩，藉以蓄水，用便轉運，其間水道，即稱中河，而此後兩壩相隔，固城石臼諸湖之水，遂不復東。厥後東壩時

有修築，清道光二十九年（一八四九年），上江大水，高淳居民盜掘史壩，蘇松常鎮諸府遂成巨浸，乃雇工大修，至次年四月始行竣工，後民國十六年亦有修繕，此今日東壩之所由來也。

#### 四 地形

就地形而論，上河下河兩岸，均屬鹽鹼平原，無丘陵小岡峙立其間，僅下壩上至壩一段，中河兩岸，黃土丘陵綿延起伏，逼近河身，拔海均在四五十公尺左右，在東壩附近，黃土小岡高出中河水面約二十五·五公尺，拔立河濱，南北兩岸崗頂間之距離，不過三百餘公尺耳。

自下壩至上壩，沿途小岡起伏，據吾人調查結果，各層土壤自下至上，排列如次：（一）灰色硬性黏土，（二）含有石灰結核（lime Concretion）及鐵質結核（Iron concretions）之黃土層，（三）純粹黃土層，（四）含有尖角石英岩碎礫及燧石碎礫之黃色土壤。以上四層厚度總計約五公尺左右，而第二層中之石灰結核，尤爲完美（crystal）。有時石灰結核受流水之化學作用，更且造成（barren）之形狀，此亦大江以南所僅見者也。

根據實地觀察之結果，吾人覺此區水道之造成，約有  
方志月刊 第六卷 第十二期 東壩考察記

三種可能。第一假定上下兩河爲原有之河道，東壩下壩間之崗阜爲原有之分水嶺，而中河水道則係純粹人工開鑿之運河。蓋中河河谷狹隘，河身平直，而黃土丘陵又迫近河濱，其爲人工之運河，固甚彰彰可見。若曩昔中江，曾由此道，則今中河一帶，應富有廣大之沖積土，然據吾人此次考察所見，河谷兩旁，殆全屬黃土，若謂中江實曾經此，則沖積土何絕無遺留者乎？中河河底，高出于上河下河約在五公尺左右，如係天然河道，安得有此現象。惟上述第四層之黃色土壤，雜有尖角紅色石英岩碎礫，決不能指爲風成之黃土。此種土壤，性粘砂土，當係流水侵蝕作用所造成，而其中尖角之紅色石英岩碎礫，必未經長距離之搬運（因經長途搬運，石礫必成圓形）。沿中河一帶，此種土壤，散佈頗廣，厚度約一公尺左右，懸其來源，似爲東壩西北西南一帶丘陵，岩石經風化作用裂成碎塊，後因雨水之冲刷（rain wash），或偶然之江水泛濫，遂雜附近之黃土，而沉積於黃土層之上，成爲黃土狀之砂土（因東壩西北西南一帶丘陵，岩石亦多爲紫紅色之堅硬砂岩，及紅色石英岩，如大遊山是）。據此，吾人可假定中河實屬運河，然因無湖太湖之間，並無若何地形，故不論在運河開鑿以前或在運河開鑿以後，若值長江泛濫，經行此間，非

不可能，是或爲禹貢中江之說所由本，但指此以爲古代揚子固定分流之中江，則恐不合事實，此一說也。

第二假定此區地形由板橋期局部河流侵蝕作用所造成，吳時子胥代楚，乃利用原有之河谷形勢，開鑿運河。蓋在馬蘭期黃土沉積以後，秀山與大遊山間之平原或全爲黃土所掩，而成黃土崗阜，連接兩山，山之西麓有一河流（姑名爲西河），西向以入大江，山之東麓亦有一河，滾滾東流（姑名曰東河），是時地形較今爲低，河水漫流，致近旁低下之土嶺，以衝刷之力，成爲一部之平地，後至板橋期，地漸上升，河身向下侵蝕，而昔日之泛濫地遂突露兩岸，形成今日略呈階級形之黃土崗阜；此種崗阜皆自山麓向東緩斜，在大遊山頂上觀之，極爲明顯，此或爲局部小河所造成，而非大江侵蝕所成之階級地。板橋期地殼上升運動，在秀山以東或較秀山以西爲烈，故西河河床遂低於東河，因此西河上源向後侵蝕之力（Backward Erosion）增強，而兩河間之分水嶺黃土崗阜遂被侵蝕以至於斷裂，結果，東河之水乃被奪西行（Captured），此游山與秀山間隘谷之解釋也。據此而論，是游山以西地方當較游山以東爲低，但目前上河之水位實高於下河，此又何說？吾人於此假定板橋期以後，此區地形復略形下降，下降之勢，於東爲

烈，故高淳以東遂復較西部一帶爲低矣。統觀中國各地，此種最近地殼下沉運動在中國南部，頗爲普遍，觀于海岸形勢，可以證明。大概，東埔至下埔一帶，因下降較緩，地勢遂相對高起，成爲歷史時代長江與太湖之分水嶺，惟其高度甚低，與附近平原相差不過十餘公尺，易於鑿通（其距離中河河谷二三里處，相差約二十公尺），故伍員伐楚，遂得利用現有地勢，開胥溪以利糧運。目前中河兩岸之黃土崗，至少有三分之一爲鑿運河時所堆高，可無疑義；可見昔日中河河谷，本屬平原，地形之懸殊，必無今日之甚。此又一說也。

此外，此區地形之解釋，或又有一種可能。蓋中河兩岸之黃土崗阜，亦成階級地狀態，拔海約在四五十公尺之間，頗爲一致，間有間頂之小阜，突現其上，形狀與大江兩岸之黃土階級地大致相類，僅範圍稍狹，其爲古代江流衝刷所造成，亦屬可能。且游山與秀山間隘谷之寬度與兩階級地間之距離，大致不相上下，故地質時代長江之曾經此，益覺可能。黃土本自山坡傾斜以向平原，其走向與江流原無甚關係，若因此即謂江流經此，決不可能，其說似不可通。至於階級地範圍稍狹，則可用此區地殼上升較速及江流較弱（因中江爲揚子之一分流，流量自可遠較正流爲

少)解釋之，固亦不足爲病。故吾人亦可假定在馬蘭塢黃土堆積以後，揚子確曾由此分流入海，目前黃土層以上之石英岩碎礫土壤，即係江水自附近山上沖積而成，惟中江之存在爲時較短，故沖積土不甚可見，至板橋地殼上升後，因此區地殼上升較速，長江江幹流始專由北道入海，而不復分支南下。至於中河河谷則在運河未開時，地形固甚近平原(說已見前)。據此而論，則地質時代中江之曾經此道，或亦屬可能，此又一說也。

以上三說，各有相當理由，其可能程度，彼此不相上下，第二說病在解釋之過於複雜，第三說病在沖積土之缺乏，凡此均賴有詳密之地質研究，精確之土壤調查，爲之參證，然後就是就非，乃可大明。吾人旅程匆匆，走馬看花，所見自屬無多，若墮下論斷，固未免失之過早。惟禹貢所謂中江，在地質時代，容或有之，但在禹貢時代，按諸地質，實不可能，而中河亦必爲人工開鑿之運河，此則吾人所可斷言者也。

## 五 水利與交通

上下兩壩爲蘇常等處之保護，亦上游高淳一帶利害之所關，蓋上下二河，泛濫時水面相差達五六尺有奇，苟無

方志月刊 第六卷 第十二期 東壩考察記

兩壩爲阻，則水必一瀉而東，而太湖流域有淪溺之憂，反之，如二壩一啓，湖水東瀉，長江太湖之航運直達，則高淳一帶，湖岸之田，既可大事推廣，而交通貿易，復藉日就繁榮，是故自古以來，東壩問題即爲東西人民爭執之焦點，大抵利寒者壩東諸縣，利閩者壩西也。宋時，五堰漸廢，高淳水易洩，民多墾湖爲田，而蘇常湖三州，承此下流，水患特甚，是以宜興進士單錫著吳中水利書，倡言築五堰，使有餘之水不入荆溪太湖，疏百瀆，洩荆溪之水東入於震澤，開吳江堤，泄震澤之水以入於海，以爲救治之法，元祐中，蘇軾越其說，並具書薦於朝，惟是時固城，石曰丹陽諸湖之間，大抵圩田，永豐等圩，官司所築無慮數十萬，多屬蔡秦韓諸將相家，故塞河之事，終未能行也。迨於明代，朝廷以東南天府，國稅之所從出，多主塞壩拯蘇之水患。明永樂元年(一四〇三)，蘇人吳省五以水之爲蘇常患也，引單錫奏議，改築上壩，增設官吏，歲筭陽溧水人夫各四十看守；正統六年(一四四一)，周文襄公既重修東壩，欽降板榜，如有走泄水利，淹沒蘇松田禾者，壩官處斬，夫鄰充軍。十二年(一四四七)，張惠等奏復故道，勘行屢歲水決；成化四年(一四六八)，施普奏阻之。成化十二年，牟和御史時溧陽令彰彰又議復，而

常民張邁又奏阻之。明末天啓元年（一六二一），洪水爲患，羣民紛紛欲掘壩，而華亭（今松江縣）徐相國奏上降諭責禁之。

高淳于宋代五堰未復時，湖田頗多，煙火亦最盛。明永樂元年（一四〇三）改開爲壩，惟壩不甚高，猶不足以爲田害，至正德七年（一五二二）壩加高三丈以後，湖水壘壘，汎溢左右，於是高淳一帶之圩田始日就圯廢，而賦役則仍據原額田畝，照例加派，故築壩以後，田廢稅存，賦額愈重，而民遂多逃亡，嘉靖十七年（一四三八）廢田，始知滄廢額田十萬五十畝，虛懸米八千五百石，然未有爲之區處者。隆慶年間，奏告七次，勸議十數番，迄無定論。萬曆二十四年（一五九六），人戶已由七十六里減爲四十一里，而田畝賦科反自六升六合加至八升六合，田廢人消，產去稅存，故朝廷有將漕糧永遠改折之議，而民困得以稍甦。後天啓五年（一六二五），奉文暫徵本色一年，因蒙於溧水等縣字面，未得復折，而淳民反重困於虛糧，日就衰耗，故崇禎年間，邑紳又紛紛上奏，乞復永折，撫院張國維奉旨覆核，以爲江南疲困之苦，莫高淳者，有田而無田（即有田而被水所淹）一苦也，無田而有糧二苦也，虛糧賠累，死亡塗離，無田而幾無民，三苦也，又稱

：「高淳虛糧賠累，即田收十倍，猶帶災三分，……欲以未嘗有之田，責必不可少之米，淳民安得不轉而溝壑乎！」議上，而戶部覆奏，迄無成議。至清初順治八年（一六五一），始因邑民之屢次呼號，又復永折舊例。乾隆年間，漕糧又復原額徵收，虛糧攤派，重加民困，迄於同光，淳民已精疲財竭，蕭條滿目，故光緒初兩江總督奏摺，有「力田之家，愈形困苦，大半棄業歸隱，若不一律蠲除，非但未墾之田，難期復額，抑且已墾之田，復虛拋荒」等語，貧苦之狀，躍然紙上。淳民所受築壩之害，不可謂不巨矣。明嘉靖時韓邦志作東壩考，深歎以蘇甯湖松諸郡所不能當之水，而獨以高淳一縣爲之壑，自蘇軾單鋤之言行，所以爲壩下諸郡者甚奇，而未有爲壩上發明者，而中諸著論駁之，以爲高淳之病，其患與小，吳中之病，其患爲大，且高淳之與三郡，賦稅人民，多寡輕重，果何如哉？此實持平之論。民國二十年長江流域大水，高淳與太湖流域同時被淹，東壩之啓閉，亦曾爲上下游一度之所爭云。

胥溪河東通太湖，西達長江，爲蘇皖間交通要道。宋時上江解木且由此入浙，轉運之繁，從可知矣。自明以來，兩壩高築，上下河舟楫不能直通，東運貨物須展轉裝卸

手續既繁，運費復重，故目下安徽蕪湖一帶貨物（如米等），欲運蘇常，甯取道長江，不願利用此較短之水道，

高淳各鎮之商業，因此自受莫大影響。中山先生實業計畫，主張蕪湖深蕪湖宜興之水路，以聯長江與太湖，而

又貫通太湖設一深水道，北接黃浦江，南聯東方大港，以

爲如此則淡水一面可洗滌上海海面，不容淤積，一方復可

使內河船舶大減其航程，而太湖暨其旁諸湖沿水路之各區，

將來又可因河水中泥沙之沉積，成爲耕田，粗略計之，

此項耕地畝數當不在江北之田以下（見實業計畫第二計畫

第四部江南水路系統）。此項計劃，非特工程浩大，且須

先有精密之研究。蓋上游水位與下流水位相差過鉅，萬一

設備不周，下游一帶，俱有陸沉之憂。吳江俗語云「東壩基

一塌，吳江水一堵」，古老亦稱固城湖面，約與蘇州護樓之

頂相平，依淺浦局之調查，高淳最高洪水位，高于蘆山湖

最高洪水位約七公尺之譜，則此溝通長江太湖之計劃，於

交通上誠極便利，於水利上固頗費斟酌者也。爲今之計，

莫如淺深中河，並在上下兩壩，各設水閘，以時啓閉，則

長江太湖，水運既可直達，而蘇常一帶亦無陷溺之虞。此

道爲江湖間之最短捷徑，如小汽船果能通航無阻，不但高

淳一帶，商業可大臻繁盛，即太湖沿岸各縣，亦必共蒙其

惠，事屬輕而易舉，其願上下游居民共促成之。

### 參考文獻舉要

- (一)光緒高淳縣志卷三水利，卷八卷九賦考，卷二十二十一藝文志
- (二)讀史方輿記要卷二十
- (三)丁文江：揚子江下海地質誌
- (四)胡品元著開闢高淳水道及東壩調查報告，載於太湖流域水利季刊二卷一期
- (五)單鈔：吳中水利書（天下郡國利病書卷十七）

## 鍾山學術講座

已出下列各種 每冊定價三角

東北失地之經濟概況

張其昀著

軍事與氣象

朱炳海著

地球之天體觀

張鈺哲著

英國地志

胡煥庸著



中華民國廿四年六月拾日 收到



~~Handwritten scribbles~~

#6  
476 290  
(5)