

建設

第二卷

(一九二〇年二一八月)

建設

第二卷

(一九二〇年二—八月)

影 印 者 说 明

《建设》月刊，一九一九年八月在上海创刊，是孙中山领导下的中华革命党（后改组为中国国民党）主办的理论刊物。

这次共影印第一卷第一号至第六号、第二卷第一号至第六号和第三卷第一号，分卷合订三册出版。

建 设 第 二 卷

人 民 出 版 社 一 九 八 〇 年 影 印
新 华 书 店 内 部 发 行 农 业 出 版 社 印 刷 厂 印 刷

本卷定价 25.40 元

建設雜誌第二卷總目錄 (自中華民國九年二月至中華民國九年八月發行)

論說

發展實業計畫(續).....	孫文.....	一一九三、三八一、五九一、八二七、一〇三七
科學基本概念之應用.....	任鴻雋.....	一三
帝王春秋(續).....	易白沙.....	二三、三五、五一七、一一四一
實際主義哲學的社會觀.....	許崇清.....	三一
海外中國大學末議下.....	吳敬恆.....	六一
社會主義國家之建設概略.....	林雲陔.....	六九
巴黎和議與中日問題(續).....	汪精衛.....	八七
孤立之日本(續).....	林雲陔譯.....	一一七
全民政政論(續).....威爾遜斯著.....	廖仲愷譯.....	一三三、二二七、四六九、六一三
井田制度有無之研究.....	胡適、廖仲愷、胡漢民、朱執信、李融五.....	一四九、二四一、八七七
致陳競存論革命的信.....	戴季陶.....	一七七
地方自治開始實行法.....	孫文.....	二〇三

社會主義與社會改良之現形	林雲陔	二〇九
直隸灣築港之計畫	朱執信	二二七
自醫學上所見之社會改造	姚伯麟	二五一、四九一、一一〇三
公意與民治(續)……羅威爾著	孫科譯	二五七
勞動者解放運動與女子解放運動之交點	戴季陶	二六九
萬國聯盟與帝國主義	林雲陔	二八九
朝鮮代表在和會之請願(續)	民意	三〇一
馬克斯資本論解說(續)……考茨基著	戴季陶譯	三三一、五四七、九九七
千賀博士金本位廢止論	朱執信	三四五
克魯泡特金社會思想之研究	于樹德譯	三八七
近代社會主義之思潮	林雲陔	四三五
無感情的社會不自然的家庭和我的救濟主張	吳尙鷹	四四九
米本位說之批評	朱執信	四五七
爲民而設之都市……候偉著	林雲陔譯	四九七
再論錢幣革命	廖仲愷	五〇五
國民生計政策	馬君武譯	五三一、一一七三
社會革新之兩大要素	李石曾	五六九

利用人力問題·····	林雲陔·····	六〇一
合作銀行論·····	譚常愷·····	六三九
奮鬥的研究·····	譚熙鴻·····	六四七
巴黎和議與各國財政狀況·····	來庭·····	六五九
近代社會主義進行之動機·····	林雲陔·····	六八七
社會化之交通計策·····	候偉著·····	七〇七
『五一』May Day運動史·····	李大釗·····	七一五
從經濟的基礎觀察家族制度·····	胡漢民·····	七三一
道德底經濟的基礎·····	羅利亞著·····	七七九
巴黎和會與各國軍政之過去及將來·····	叔平·····	八四一
勞力與資本之關係·····	林雲陔·····	九一五
協作制度的効用·····	戴季陶·····	九二九
兵的改造及其心理·····	朱執信·····	九六五
英譯巴利文大般涅槃經和三支那譯涅槃經之比較研究江紹原·····	·····	一〇四五
階級鬥爭之研究·····	林雲陔·····	一〇八七
考茨基底倫理觀與羅利亞底倫理觀·····	胡漢民·····	一一〇九
見於資本論的唯物史觀·····	河上肇著·····	一一五一
·····	蘇中譯·····	·····

到湖州後的感想	戴季陶	一二二九
---------	-----	------

雜錄

世界戰爭與中國	戴季陶	一八五
他山之石	朱執信	二七五 五七九
寄贈書籍		五八九
介紹雜誌	朱執信	一〇三五

通信

論倫常秩序及白話文	水利工程	二則	三六五
我們應該作甚麼		一則	八一七
論貨幣與井田		一則	一二四五

論說

建國方略之一 發展實業計畫

孫文

第三計畫

第二節 改良廣州水路系統

中國南部最重要之水路系統爲廣州系統。除此以外，皆不甚重要，將於論各商埠時附述之。論廣州水路系統，吾將分之爲下三項。

甲 廣州河汊。

乙 西江。

丙 北江。

丁 東江。

(甲) 廣州河汊

吾人論廣州河汊之改良，須從三觀察點以立議。第一、防止水災問題。第二、航

行問題。第三、填築新地問題。每一問題皆能加影響於他二者，故解決其一，即亦有裨於其他也。

第一 防止水災問題 近年水災頻頻發生，於廣州附近人民，實爲鉅害。其喪失生命，以千計，財產，以百萬計，受害最甚者，爲廣州與蘆包間，其地恰在廣州河之直北。吾以爲此不幸之點，實因西南下游北江正流之淤塞而成。以此之故，北江須經由三水之短河道，以入西江，藉爲出路，同時又經由兩小溪流，一自西南，一自蘆包，以得出路。此二溪者，一向東南行，一向東北行，而再合流於官窰。自官窰起，復東北流，至於金利，又折而東南流，經過廣州之西關。自北江在西南下游淤塞之後，其淤塞點之上游一段，亦逐年變淺。現在三水縣城上游之處，亦僅深四五英尺。當北江水漲之時，常借岡根河（即思賢溶）以洩其水於西江。但若西江同時水漲，則北江之水，無從得其出路，惟有停積，至高過蘆苞上下游之基圍而後已。如是，自然基圍有數處被水衝決，水即橫流，而基圍所護之地域全區，均受水災矣。欲治北江，須重開西南下面之北江正流，而將自清遠至海一段，一律溶深。幸而吾人改良廣州河之航行時，亦正有事於此項溶深，故一舉而可兩得也。

救治西江，須於其入海處橫琴與三龜兩島之間，兩岸各築一堤——左長右短——以範之。如是則將水流集中，以割此河牀，使成深二十英尺以上之水道。如是則水深之齊一，可得而致。蓋自磨刀門以上，通沿廣州河汊之一段，西江平均有二十英尺至三十英尺之深也。如有全段一律之水深，以達於海，則下層水流將愈速，而洪水時洩去其水更速矣。除此濬深之工程以外，兩岸務須改歸齊整，令全河得一律之河闊。中流之暗礁及沙洲，均應除去。東江流域之受水災，不如西北二江之深重，則整治此河，以供航行，即可得其救治。留俟該項論之。

第二 航行問題 廣州河汊之航行問題，與三江相連。論此問題，須自西江始。往日西江流域與廣州間，往來載貨，常經由三水與佛山。此路全長三十五英里。但自佛山水道由西南下游起淤塞之後，載貨船隻，須爲大迂回，沿珠江而下，以至虎門，轉向西北，以入沙灣水道，又轉向東南入於潭洲水道，西入於大良水路，又南入於黃色水道（自合成圍至鶯歌嘴）及馬寧水路。於此始入西江。西北泝江，以至三水西北江合流之處。此路全長九十五英里，比之舊路多六十英里。而廣州與西江流域之來往船隻，其數甚多。現在廣

州與近縣來往之小火輪有數千艘其中有大半爲載貨往來西江者夫使廣州三水間水道得其改良則今之每船一往復須行九十五英里者忽減而爲三十五英里也其所益之大爲何如哉。

在吾改良廣州通海路及港面之計畫吾曾提議浚一深水道自海至於黃埔又由黃埔以至潭洲水道今吾人更須將此水道延長自潭洲水道合流點起以至三水與西江合流之處此水道至少須有二十英尺水深以與西江在三水上游深水處相接而北江自身亦須保有與此同一之水深至於三水上游若干里之處所以便於該河上流既經改良之後大舶之航行也爲廣州河汊之航行以改良東江吾人應將其出口之水流集中於鹿步壩島上面之處與珠江合流之最右之一水道此所以使水道加深又使異日上流既經改良之日廣州與東江地區路程更短也。

爲航行計廣州河汊更須有一改良即開一直運河於廣州與江門之間此所以使省城與四邑間之運輸得一捷徑也此運河應先將陳村小河改直達於紫泥於是橫過潭洲水道以入於順德小河循此小河以直角入於順德支流由此處須鑿新運河一段直至大良水道近容奇曲處（竹林）又循此

水道通過黃水道至匯流路（南沙小欖之間起鶯哥嘴至岡美之福岸）為止。於此處須更鑿一段新運河以通海洲小河，循古鎮水道以達西江正流，橫過之以入於江門支流。此即爲廣州江門間直達之運河矣。欲更清晰了解廣州河汊之改良，可觀附圖第十四第十五。

第三 填築新地問題 在廣州河汊最有利之企業，爲填築新地。此項進行，已兆始於數百年前。於是其所增新地供農作之用者，歲逾百十頃。但前此所有填築，僅由私人盡力經營，非有矩矱。於是有時私人經營，有阻塞航路，誘致洪水，等等事情，危及公安。如在磨刀島上游之填築工事，閉塞西江正流水路過半，其最著者也。論整治西江，吾意須將此新坦削去，爲保護公安計，此河汊之填築工作，必須歸之國家，而其利益，則須以償因航行及防水災而改良此水路系統之所費。現在可徐徐填築之地區，面積極廣。在廣州河口左岸，可用之地有四十英方里，其右岸有一百四十英方里。在西江河口，東起澳門，西至銅鼓洲，可用之地約二百英方里。此三百八十英方里之中，四分之一可於十年之內填築成爲新坦，即十年之內，有九十五英方里之地可以填築，變爲耕地也。以一英方里當六百四十英畝，而一英畝當六畝

計九十五英方里，將等於三十六萬四千八百畝。而中國此方可耕之地，通常不止值五十元一畝，假以平均五十元一畝算，則此三十六萬四千八百畝，已值一千八百二十四萬元矣。此大有助於償還此河汊爲航行及防水災所爲改良水路之費也。

(乙) 西江

現在西江之航行，較大之航河汽船，可至距廣州二百二十英里之梧州，而較小之汽船，則可達距廣州五百里之南寧。無間冬夏。至於小船，則可通航於各枝流，西至雲南邊界，北至貴州邊界，東北則以興安運河通於湖南，以及長江流域。

爲航行計，改良西江，吾將以其工程，細分爲四。

一 自三水至梧州。

二 自梧州至柳江口。

三 桂江，卽西江之北枝，由梧州起，派流至桂林以上。

四 南枝，自潯州至南寧。

自三水至梧州 西江此段，水通常深，除三數處外，爲吃水十英尺以下。

之船航行計，不須多加改良。其中流岩石，須行爆去，其沙質之岸，及汎濫之部分，應以水底堤範之，使水深一律，而流速亦隨之，於是有一確實航路，終年保持不替矣。西江所運貨載之多，固儘足以償還吾今所提議改良之一切費用也。

二 自梧州至柳江口 在柳江口應建一商埠，以聯紅水江及柳江之淺水航運，與通海之航運，此兩江實滲入廣西之西北部，與貴州之東南部，豐富之礦產地區者也。此商埠應設於離潯州五十英里之處，潯州即此江與南寧一枝合流處也。是故在此項改良，所須著力之處，祇有五十英里，因梧州至潯州一段，爲南寧商埠計畫所包括也。爲使吃水十英尺以上之船可以航行，必須築堰，且設水閘，於此一部分，而此所設之堰，又同時可借以發生水電也。

三 桂江即西江之北枝，由梧州起，派流至桂林以上。桂江較小，較淺，而沿江水流又較速，故其改良，比之其他水路，更覺困難。然而此實南方水路規畫中，極有利益之案，因此江不特足供此富饒地區運輸之目的而已，又以供揚子江流域與西江流域載貨來往孔道之用。此項改良，應自梧州分

岐點起、以迄桂林、由此再派流至興安運河、順流至湘江、因之以達長江、於此當建多數之堰及水閘、使船得升至分水界之運河、他方又須建多數之堰閘、以便其降下、此建堰閘所須之費、非經詳細調查、不能爲豫算也、然而吾有所確信者、則此計畫爲不虧本之計畫也。

四 由潯州至南寧 此右江一部分、上至南寧、可通小輪船、南寧者、廣西南部之商業中心也、自南寧起、由右江、用小船可通至雲南東界、由左江、可通至越南東京之北界、如使改良水道、以迄南寧、則南寧將爲中國西南隅、雲南全省、貴州大半省、廣西半省、礦產豐富之全地區、之最近深水商埠矣、南寧之直接附近又多產錫、錫、煤、鐵、等礦物、而同時亦富於農產、則經營南寧、以爲深水交通系統之預點、必不失爲有利之計畫也、改良迄南寧之水道、沿河稍須設堰及水閘、使吃水十英尺之船、可以通航、並資之以生電力、此項工程所費、亦非經詳細測量、不能豫算、但比之改良自梧州至興安運河一節、桂江所費、當必大減矣。

(丙) 北江

北江自三水至韶州、約長一百四十英里、全河中有大部分爲山地所夾、但自

出清遠峽以後，河流入於廣豁之區，其地與廣州平原相聯，此處危險之水災常見。自西南下游本道淤塞之後，自峽至西南一段河身，逐年變淺，左岸靠平原之基圍，時時崩決，致廣州以上之平原，大受水災。所以整治此一部分河流，有二事須加考察。第一，防止洪水；第二，航運改良。關於第一事，無有逾於浚深河身一法者。在改良廣州通海路及港面，並廣州河汊時，吾人應開一深水水路，從深海起，直達西南。在改良北江下段時，吾人祇須將此工程加長，汧流直至清遠峽，擬使有水深自十五尺至二十尺之深水道，其浚此水道，或用人工，或兼用自然之力。既已浚深此河底矣，則即以今日基圍之高言，亦足以防衛此平原，不使其遭水患矣。

論及此第二事，則既為防止水災，將西南至清遠峽一節之北江浚深，即航行問題同時解決矣。然則今所須商及者，只此上段一部而已。吾欲提議將此北江韶州以下一段改良，令可航行。韶州者，廣東省北部之商業中心也，又其煤鐵礦之中心也。欲改良此峽上一部，令可航行，則須先建堰與水閘，於一二處，然後十英尺吃水之船可以航行無礙，直至韶州。雖此江與粵漢鐵路平行，然而若此地礦山，得有相當開發之後，此等煤鐵重貨，仍須有廉值之運輸，以達

建 設 第 二 卷 第 一 號

之於海，卽此水路爲不可缺矣。然則於此河中設堰以生水電，設水閘以利航行，固不失爲一有利之企業也。況又爲發展此一地方之必要條件也。

(丁) 東江

東江以淺水船航行可達於老龍市，此地離黃埔附近鹿步墟島東江總出口處約一百七十英里。沿此江上段，所在皆有煤鐵礦田。鐵礦之開採於此地也，實在於久遠之往昔，記憶所不及之年代。在今日全省所用各種鐵器之中，實有一大部分爲用此地所出之鐵製造之者。是故浚一可航行之深水道，直上至於煤鐵礦區中心者，必非無利之業也。

改良此東江，一面以防止其水害，一而又便利其航行，吾意欲從鹿步墟島下游之處着手，於前論廣州通海路已述之矣。由此點起，須浚一深水道，上至新塘，自新塘上游約一英里之處，應鑿一新水道，直達東莞城，而以此悉聯東江左邊在東莞與新塘間之各支流爲一。以此新水道爲界，所有自此新水道左岸，以迄珠江中間上述各枝流之舊路，悉行閉塞，其閉塞處之高，須約與通常水平相同，而以此已涸之河身，供異日雨期洪水宣流之用。如是，東江之他出口，已被一律封閉，則所有之水將匯成強力之水流，此水流卽能浚河身使加深，