

论孙中山开发长江流域的宏伟规划

萧 致 治

孙中山一生进出长江 12次,累计在长江之滨居留 5年半,占去其生命的 1/10 他热爱长江,是因为长江在革命和建设均居于举足轻重的地位。孙中山对长江开发有一宏伟的规划。他希望通过整治长江,发展实业,使长江两岸“转瞬之间变为两行相连的市镇”,变水患为水利;并通过疏浚旧运河,开凿新运河,将长江与珠江、淮河、黄河联接起来,形成一个相互沟通的大水运系统。孙中山的开发规划,既是一个宏伟的蓝图,也是一项非常系统的艰巨工程。

振兴中华,造福人民,把中国建成一个民富国强的头等大国,是孙中山终生梦寐以求的渴望。他认为革命胜利之后,欲使国家尽快富强起来,必须全力发展实业。他曾强调指出:“余观列强致富之原,在于实业。今共和初成,兴实业实为救贫之药剂,为当今莫要之政策。”^① 1918年前后,孙中山制订了宏伟的《实业计划》,其本意是想趁第一次世界大战结束之机,“利用战时宏大规模之机器,及完全组织之人工,以助长中国实业之发达,而成我国民一突飞之进步”^②。由于未得到各国支持,计划未能实施。事虽未成,却为我国建设留下了第一幅宏伟蓝图。《实业计划》包括交通之开发、商港之开辟、水力之利用、工业之建设、矿藏之采掘、农业之发展及边疆之垦防等。本文限于篇幅,专谈孙中山对长江流域的开发和建设规划。

开发长江是《实业计划》的重要部分

孙中山一向对长江流域特别重视。整整 100年前,即 1894年秋,他就“深入武汉,以观长江之形势”^③,为未来在长江流域进行革命和建设作准备。1900年,八国联军侵占北京,清政府仓皇出逃,中国命运危在旦夕。在这紧要关头,为了救国,他不顾生命危险,于 8月 29日抵达上海,进行秘密策划,打算以江苏、两广等华南六省为根据地,“建立独立的共和政体。”^④ 1911年武昌起义胜利之后,孙中山结束了长达 16年的流亡生活回国。他登上祖国领土的第一个地点,就是长江之滨的上海。1912年初,孙中山在南京任大总统期间,曾“骑马到紫金山去打猎,仰望风景秀丽的山峰,他说,候他日逝世,当向国民乞此一块土,以安置躯

壳耳！”^⑤同年4月，他任临时大总统解职后，第一次出访，又是沿着长江西上，访问武汉。仅过半年，他再次沿江西上，考察了江阴、镇江、安庆、九江、南昌、芜湖等重要城镇。1924年11月，孙中山为谋求和平统一，应邀抱病北上，最后一次入长江，在上海居留6天，不久病逝北京。重病期间，他一再叮嘱要将遗体安葬南京^⑥。综计从1894年到1924年，孙中山进出长江共达12次，累计在长江之滨居留达5年半，将近占了他的生命的1/10。去世之后，遵照其遗嘱，又将他安葬于长江之滨，永远和长江相伴相依。

人们不禁要问，孙中山为何如此热爱长江，对长江产生如此深厚的情感？我认为，他决不是什么偏爱，而是长江在中国革命和建设均居于举足轻重的地位。从建设方面来说，开发长江资源，促进实业大发展，不但关系国家的富强，而且会影响民族长期繁荣，此乃孙氏《实业计划》中至关重要的部分。

孙中山热爱长江，首先是她源远流长，是我国最大的一条河流。长江发源于唐古拉山脉主峰各拉丹冬雪山脚下，由西向东，流经青海、西藏、四川、云南、湖北、湖南、江西、安徽、江苏，最后在上海市之北注入东海，全长6380公里，沿途接纳了700多条支流。其中岷江、嘉陵江、乌江、沅江、湘江、汉水和赣江等7条主要支流的年水流量，都分别超过了黄河。她还把我国4大淡水湖中的洞庭湖、鄱阳湖、太湖串连起来，形成庞大的长江水系。她每年把1万亿立方米的水注入大海，相当于20条黄河的水流量，比美国的密西西比河大1.5倍。由于支流分布很广，她的流域面积总计达1807199平方公里，占我国陆地面积的19%，是黄河流域面积的2.5倍。在世界各大河中，仅次于亚马逊河与尼罗河。

孙中山热爱长江，还由于她的水资源特别丰富，蕴藏着巨大的能量。孙中山一再强调，“交通为实业之母”。在《实业计划》中，他把发展交通摆在首要地位。除力倡大建铁路外，他认为“水路运送，所费极廉”^⑦，是发展交通业的重要途径。在中国的河道中，黄河无水运之利，长江不但水运线长，且四季皆可通航。其航运里程占了全国内河航运的70%。水盛之时，万吨巨轮可以直达汉口，8千吨巨轮可抵宜昌，千吨轮船可达重庆，小轮四季可以上溯宜宾。7大支流都有相当长的航路可通轮船。如果加以整治，航运之利更大，一条长江可抵14条同样长的铁路。这样重要的交通资源，对于特别重视交通的孙中山来说，自然会更重视。航运之外，长江的水能也特别巨大。长江自上游到入海，落差达5000米。特别是宜昌以上，有些河段滩险流急，几乎是飞流直下。如从青海玉树到四川宜宾的金沙江段，长度为2308公里，落差竟达3300米，平均每走1公里，即下降1米多。长江三峡全程192公里，落差也有120米。这么巨大的落差，蕴藏的水能实在是取之不尽，用之不竭。据测算，长江水能蕴藏量高达26000万千瓦，占全国水能蕴藏量的2/5，相当于美国、加拿大和日本水能蕴藏量的总和，如能充分利用，可抵120万千瓦的火力发电站216个。

孙中山热爱长江，更因为长江是我国经济发达地区，“有无限之富源与至大之人口”^⑧。长江流域地处我国中部偏南，气候温和，雨量充足，最适宜于万物生长。河湖中鱼类众多，淡水鱼产量占全国2/3。整个流域拥有肥沃耕地4亿亩，占我国耕地面积1/4以上，是我国最重要的粮食和棉花产区。粮食产量占全国40%以上，棉花产量占全国1/3以上。孙中山制订实业计划时，他估计长江流域居住两亿人口，占全国一小半。长江的上游和中游，有丰富的森林资源，宜于果木培植，既可源源不断供应大量木材与水果，又有利于水土保持。长江流域的矿藏也很丰富，煤铁很多，还有各种有色金属。大量的灰石岩可作水泥原料。地底下还蕴

藏不少石油。由于物产丰富,交通便利,很早以来就在两岸及其支流形成许多繁华的工商业城镇。诚如孙中山所说:“此部分在中国为农矿产最富之区,而居民又极稠密也。”^⑤

千万年来,长江孕育了灿烂的巴蜀文化、荆楚文化和江浙文化。屈原、陶渊明、李白等许多光耀千古的文化名人,都是饮长江之水长大的。1965年以来,在云南金沙江畔元谋县陆续发现猿人和古人类化石,证明早在170万年前,中华民族的祖先已在长江流域休养生息。

1978年,湖北随县出土的、包括编钟与铭文在内的7000多件文物,表明两千多年前的春秋战国时代,荆楚文化已发展到相当高的水平。她和黄河流域一样,同是中华民族文化的发祥地。

孙中山重视长江,除了长江给两岸人民带来数不清的福利外,还因长期缺乏整治,曾经给两岸人民带来巨大的灾难。根据记载,长江从唐代开始,到1949年的1300多年间,先后发生了240多次水灾,平均5年就发一次大水。特别是近代,由于泥沙淤积有增无减,江堤年久失修,水灾更加频繁。1846—1910年间,江苏计有49年发生水灾,江西37年有水灾,安徽41年有水灾,湖北45年有水灾,湖南30年有水灾^⑥。其中,如1885年,“两江、两湖……大水成灾,为数十年所未有。……湖南省城西关外,水与屋齐,城内半通舟楫。男女露处啼号,惨动心目。常澧一带,淹毙万余人。各省灾民流离道路,情形大略相同。”^⑦长江既给人民带来如此频繁的灾难,身为农家子,一向以拯民于水火为己任的孙中山,怎能不亟思设法解决!

水灾之外,长江中下游泥沙淤积也是异常严重的问题。孙中山对此颇为关注。长江自宜昌以下,水势顿然趋缓。上游带来的大量泥沙,在中下游逐渐沉淀下来。河床因泥沙淤积逐年增高。从湖北境内的枝江县到湖南的城陵矶,这段长江称为荆江。江中水位远远高出两岸田地。为了防止洪水漫出,北岸自沙市境内的枣树岗到监利境内的麻布拐,筑成长达133公里的荆江大堤,用以保护江汉平原10县的人民和良田。汛期荆江水位高于岸外地面6米多,有的地方高出10多米。一旦堤防溃决,江汉平原近千万亩良田顿成泽国。荆江之南的洞庭湖,由于长江水注入洞庭湖时,每年带去泥沙近1亿吨,淤积日甚一日,湖面不断缩小。1825年,湖面有6000平方公里;1949年,湖面缩为4350平方公里;1983年湖面再缩为2691平方公里^⑧,已由全国最大淡水湖退居第二位。洞庭湖缩小,分洪能力随之下降。若不治理,水灾只会日益增多。荆江河段如此,荆江以下也相当严重。据1929年前后测量,汉口以下,低水位期间,江中沙洲棋布,不能通行吃水15英尺之轮船者有11处。长江入海口泥沙的淤积尤为严重。据测算,长江每年从上游夹带的泥沙大约5亿吨,除一部分沉淀在中下游外,大部分泥沙流到长江入海口附近。以前的长江口在今日的海门。海门以东的启东县,在乾隆嘉庆年间还只10来个沙洲。1928年因这一带已联成一大片土地,才建立启东县。现在陆地仍在继续向东海延伸。泥沙若得不到合理处置,将会阻塞航道,无法通航。所以,孙中山说:“扬子江之砂泥,每年填塞上海通路,迅速异常,此实阻止上海为将来商务之世界港之噩神也。据黄浦江浚渫局技师长方希典斯坦君所推算,此种沙泥每年计有1万万吨,此数足以铺积40英方里之地面至十英尺之厚。首先解决此沙泥问题,然后可视上海为能永成为一世界商港者也。”^⑨

长江流域建设的宏伟蓝图

孙中山对长江流域的建设，早在 1912 年两次视察长江时，即提出了一些意见，以后不时有所发挥。在《实业计划》中进一步作了系统规划。其总的指导思想是须从远处着眼；须立永久之计；既要除害，又要兴利，要化害为利；既求利国，更应求民福；要统筹全局，思患预防。在这些思想指导下，通过对长江的整治，东起海口，西至汉口，即使枯水季节，俱能“容航海巨船驶至居住二万万人口之大陆中心”。汉口到重庆，要修浚成水深 10 尺的航路，以利轮船航行，“而内地直通水路运输，可自重庆北走直达北京，南走直至广东，乃至全国通航之港无不可达”^⑤，运输费可减至 10%。人民将由此获得巨大利益，工商业将得到巨大发展。

随着长江水道得到整治，水路两旁将成为实业荟萃之地。沿江两岸，“转瞬之间变为两行相连之市镇”。上海将“造市宅中心于浦东，又沿新开河左岸建一新黄浦滩”，成为世界头等商业大港。镇江将是东海岸食盐收集中心和内地航运中心。南京“其地有高山、有深水、有平原，此三种天工锺毓一处，在世界中之大都市诚难觅如此佳境也。而又恰居长江下游两岸最丰富区域之中心”，“当长江流域东区富源得有正当开发之时，南京将来之发达，未可限量也”。芜湖为长江下游米粮市场中心，又居丰富矿区之中心，此铁矿既得开发之时，芜湖必能成为工业中心。安庆附近农产、矿产均富，六安大产茶区与河南东南角之矿区，均当以安庆为其货物出入之港，必将成为茶市中心与重要工业中心。鄱阳港为江西省之唯一商埠，必将成为世界商业制造之大中心，中国南北铁路之一中心。武汉是沟通大洋计划之顶水点，中国本部铁路系统之中心，中国中部、西部最重要之商业中心，又为中国茶之大市场，必将成为规模与纽约、伦敦相近的“世界大都市之一”。成都将成为中华西部最富之平原之中心^⑥。

为了实现上述目标，孙中山提出对长江要进行系统治理：在两岸修筑长堤，收束河身，使上下宽窄一律；尽量削去急湾，使河身径直或呈缓曲线；窄河道浚广，浅河道浚深，保证汉口以下常年保持水深 36 尺至 48 尺，以利航行；在干支流上游筑水闸蓄水，除去滩石，使上游航运足以行驶较大船舶；利用长江泥沙填筑两岸沙滩和湖泊，变沙滩湖泊为良田；浚广浚深旧运河，将长江、珠江、黄河、淮河联接起来，形成一个相互沟通的大水运系统。为此，他提出了一系列开发和建设长江流域的具体规划：

（一）整治黄浦江，改良上海港

孙中山本竭力主张，把东方大港建于乍浦和澉浦之间，但同时考虑到上海已成为全国最大之商港，如果计划港一时无法实施，则可将上海港加以改造，而以上海港为东方大港。至于上海之改造，他主张利用上海浚渫局花了 12 年功夫在黄浦江已开成之水道，“扩张黄浦江右岸之湾曲部，由高桥河合流点开一新河直贯浦东，在龙华铁路接轨处上流第二转湾复与黄浦江正流会。如此，则由此点直到斜对杨树浦之一点，江流直几如绳，由此更以缓曲线达于吴淞。此新河将约 30 英方里之地圈入，作为市宅中心，且作成一新黄浦滩，而现在上海前面缭绕濛濛之黄浦江，则填塞之以作广马路及商店地也。”^⑦“新开的黄浦江可利用改良芜湖到太湖的水道所引入长江较猛之水力冲刷至水深 40 尺，便利巨船航行。此外，还应在新开黄浦江的左岸自杨树浦角起，到江心沙上游之处止，建一面积约 6 英方里、水深 40 尺的泊船坞，将苏州河水沿旧黄浦江故道右岸直注泊船坞之上端，出入口的建水闸，以利大船停泊。黄浦江

经过改道和扩建,又在新开黄浦江左岸建起泊船坞,这将大大有利于航洋巨舶进出黄浦江和停泊,满足上海港建成世界头等商港的需要

(二) 修筑两岸长堤,彻底整治长江

长江从汉口到入海,全长1200多公里,一方面落差仅12米(黄河郑州以下尚有落差92米),水势趋缓;另一方面河道极不规则,宽处在10英里以上,窄处仅 $\frac{3}{5}$ 英里;同时蜿蜒曲折,深浅不一。深处有120英尺,浅的地方枯水季节到处露出浅滩。由于水势趋缓与河道曲折,上游带来的泥沙在沿线沉淀下来。随着时间的推移,河床越来越浅,不但影响航行,而且造成水灾连年。如何解决?孙中山的计划是:

第一,两岸修筑长堤,收束河身至2英里,保持湍流的速力,使泥沙随湍流直入深海,不让中途停滞。为此,他主张从下游起,先将长江入海的三条水道闭塞北、南两水道,仅留中水道。利用舟山列岛附近的廉价石料,将中水道的两岸各筑一长堤,由黄浦江口直达深海30尺水深之线为止。这一对水底石堤,断不容高过低潮面,以便潮涨时水流自由通过堤面,让泥沙在两堤之旁洼地沉淀。这样,两堤之旁的低地10或20年之后即可淤积成田。黄浦江合流点至江阴,河道宽处超过10英里,狭处只 $\frac{3}{4}$ 英里,同样应在两岸筑堤,收束河身至2英里,其狭窄处则应开挖陆地,增宽河面,使两岸常有1.5英里之距离。

第二,河道由湾改直,填塞旁支水道。长江水道有不少急湾,有些地方则分成多支。这种状况既不利航行,同时容易造成泥沙淤积。孙中山主张整治时统一规划,因地制宜,急曲线应使变直,至少改成缓曲线。凡是江水分支处,都应闭塞旁支水道,只留干道。如芜湖至东流,沿江有6处泛滥。铜陵以下的泛滥处,两岸相距10英里以上。整治办法是凿成一较直较深水道,闭塞旁支水道。两岸河堤筑定之后,浚渫工程之大部分可靠河流自然力行之。

第三,利用长江泥沙填塞洼地,变洼地为良田。长江两岸,特别是江阴以下两岸洼地很多。据孙中山估计,黄浦江以下,中水道两岸长堤修成之后,江水带来的泥沙为水所混,直到深海广阔处未及沉淀,复遇回潮冲击,还填入河口两岸附近浅水洼地。中水道两旁有停水洼地数百英方里,可利用潮的长退多收其泥沙,填洼地为良田,10年20年之后,有约1000英方里之多。黄浦江合流点至江阴,两岸有浅滩450英方里。按1英方里折合3840市亩计,单是江阴以下至入海口,10年20年之后,即有5568万亩荒滩可变成耕地。按每亩值20元计,可得11136万元。即使折半,也有5568万元,足敷修建江阴至入海口的全部筑堤费用。何况荒滩变良田之后,每年可生产大量棉花和粮食。其收益之大,难以数计。

(三) 完善配套设施,建设内河商埠

随着长江水利的开发,沿岸商埠将进一步繁荣。孙中山选择了镇江、南京、芜湖、安庆、鄱阳湖、武汉等城提出了具体的建设意见。归纳起来,主要有以下几个方面:

第一,建设新市场,促进经济发展。随着交通发展,市场需要扩大,必须相应建立新市场。孙中山有见及此,对各地新市场的建立均有所规划。在镇江,他主张利用长江南面新填之地,作为扩展新市场之用。南京下关全部被削去后,南京码头应移至米子洲与南京外郭之间。芜湖自江岸起,向内地,循运河之方向,规划广阔之街道,其近江者留以供商业之需,其沿运河者则为建工厂之用。安庆城前面及江边之江流曲处应行填筑。此填筑之地,即为推广新建市场之用。在长江与鄱阳湖之间建设鄱阳港。此港市街设在长江右岸,鄱阳湖左侧,庐山麓合成之三角地。每边约10英里,供市街之发展。汉口应整治长江堤岸,填筑汉口前面,

由汉水合流点龙王庙渡头起，至长江向东曲折之左岸一点。此所填之地，平均约阔 500 米至 600 米，使汉口沿岸得一长条高价之土地于临江之处，供市场扩展之用。

第二，适应经济发展，建设沟通南北之双联市。长江沿岸城市，过去多建在某一岸畔。随着经济发展，这些城市的对岸将相应城市化。孙中山预见及此，主张在镇江对岸的瓜洲、南京对岸的浦口，以及安庆的对岸均建设市街，并用隧道或桥梁把两岸连接起来，形成双联市。武汉三镇，汉阳有最大之铁厂，汉口亦有多数新式工业，武昌则有大纱厂。应把三镇连接起来，形成三联市。在京汉铁路线于长江边第一转弯处，应穿一隧道于江底，以联络两岸。更于汉水以桥或隧道，联络武昌、汉口、汉阳三城为一市。

第三，建设泊船坞，便利航船停泊。航运开通以后，远洋巨轮鱼贯而来，非有巨大船坞停靠不可。孙中山计划在镇江、南京、芜湖、鄱阳港、武汉等地均要建设泊船坞，便于船舶停靠。还要增添新设备，供内地船与航洋船之间转运货物之用。

(四) 改良现存水路，建成巨大水路联运系统

孙中山重视开发长江的同时，还想通过疏浚旧运河，开凿新运河，把黄河流域、淮河流域、珠江流域也联接起来，形成一个庞大水运系统。

第一，改善干支流水道，缩短航程，扩大航运。此中最重大的改善有三处：一是在芜湖附近开一新运河，浚广浚深芜湖到宜兴之间的水路，把长江和太湖连接起来；同时贯通太湖浚一深水道，直达南运河苏州至嘉兴段的某一点。航道循南运河到嘉兴后再分成两支：一支循嘉兴、松江之运河以达黄浦江；另一支至乍浦之计划东方大港。此段长江与黄浦江间水道应浚深浚广，截足流水，一面用来洗涤上海港面，一面使江海之间可以缩短航程 100 多公里。二是从湖北枝江县到湖南城陵矶，此段河道曲折异常，实际河道约为直线的 3 倍。他主张把洞庭湖西北方的特大湾曲河道，自石首以下至荆河口闭塞，由石首开一新河直通洞庭湖。这样，河道可缩短一半。三是沟通长江与汉水。他建议从沙市开一运河，横过江汉平原西南的一角，和汉水接通，使汉口赴沙市以上各地航船得一捷径，将大大缩短航程。

第二，疏浚运河，沟通其他水系。长江与淮河、黄河、珠江，原来均有运河连接。长江以北的运河横过淮河与黄河使长江和黄、淮有了连接通道。由于淮河下游当时已经淤塞，淮河之水郁积于洪泽湖，全靠蒸发以为消水之路。如果一逢大雨，淮河之水即泛滥于沿湖广大地区，人民受灾者动以百万计。因此，孙认为修浚淮河为刻不容缓之事。他主张把淮河水一部分导入黄河旧槽，再导之横行于盐河，循盐河而下，再折入灌河，以取入海最近之路；另一部分则经宝应、高邮两湖，过扬州以东入长江。这两支水道开通后，洪泽湖与淮河之水不再淤积，高出海面 16 英尺之洪泽湖底干涸后可变作良田。一向受水涝之 17000 英方里之江北大地，再不会有水灾之忧。湘水与西江分水界之运河，必须改造，建设新式水闸，使吃水 10 尺之巨船，可以自由来往于长江、西江之间。洞庭湖与鄱阳湖，均应在湖中凿深水道，以利巨船通过。水道两旁可依自然之力，填筑浅地为田。

第三，修建水闸于长江干、支流上游，既可蓄水防洪，又可扩大水运之利。汉水上游小舟可达陕西汉中。如果在襄阳上游建设水闸，将可把雨季大量的雨水储存起来，提高上游水位，使巨船可以上驶仅通小舟之处。长江上游也可以闸堰其水，使船舶得溯流而上，同时可利用其水力发电 3000 余万匹马力^①。其滩石应行炸开除去。于是，水深 10 尺航路，下起汉口，上达重庆，可得而致。

(五) 沿岸建水泥 (土敏土) 厂, 以应建筑急需

钢铁与水泥, 乃现代建筑之基础。推行《实业计划》, 需要的钢铁水泥不可胜计。长江谷地, 水泥原料特富。镇江以上, 灰石及煤, 两岸皆有。孙中山主张沿着长江, 建设无数之水泥厂, 以供应各方面建设需要。

综观孙中山开发长江的计划, 是一个非常浩大的建设工程。先拿修筑两岸长堤来说, 从入海口到汉口, 全长 1200 多公里, 两岸长堤加在一起就是 2500 多公里, 合 5000 多华里。堤的高度有些地方要深入水下 100 多英尺, 其工程之浩大, 实可与万里长城媲美。再拿上游筑闸来说, 支流水流量小, 河道较窄, 筑闸比较容易。可是, 要把浩浩长江拦腰截断, 却比移山填海还要复杂艰巨。自然, 这一计划一旦实现, 它所带来的社会效益也是十分巨大的: 一可根治中华民族的心腹之患, 免去或大大减轻给人民带来无穷灾难的水涝灾害; 二可充分发挥航运作用, 使航船畅行长江, 促进经济发展; 三可建设大水电站, 发出数以亿万千瓦的电力, 为发展生产提供充足的能源; 四可造出数千万亩良田, 生产大量的粮食和棉花, 扩大人民的衣食之源。因此, 它确是一个开发长江的宏伟蓝图。

孙中山开发长江的规划, 既是一个宏伟的蓝图, 也是一项非常艰巨的系统工程。要使计划完全实施, 需要几代人持续不断的努力。国民党统治时代, 为了实施孙中山开发长江的计划, 曾于 1928 年在交通部内成立了扬子江水道整理委员会, 经过测量设计, 完成了吴淞至汉口间的水道整理计划^①。1944 年和 1946 年, 曾经两度邀请美国高坝专家萨凡奇博士来华, 踏勘了三峡的山川形势, 计划在南津关建筑三峡大坝。但这些都未能付诸实施。

1949 年, 中华人民共和国成立后, 党和国家领导人对长江的治理特别重视, 当年即成立了长江水利委员会, 随即制订了综合治理计划。以后几乎每年冬天, 都发动两岸人民维修堤防, 兴建各种水利设施, 增强防洪抗洪能力。还相继修建了荆江分洪、葛洲坝等巨大工程。举世瞩目的三峡工程现在也正在加紧修建。通过 40 多年以来的兴修, 长江的整治工作已经取得了很大的成绩。这些成就和孙中山开发长江的规划比较, 有的已经超过了孙中山的设想, 有的尚未达到, 有的则因情势变化, 对孙氏设想作了修正。可以预期, 不要多少年, 长江流域将建设得更加美好, 一定能实现孙中山所预期的宏伟目标!

注 释:

① 《孙中山全集》第 2 卷, 中华书局 1982 年版, 第 341 页。

②③⑦⑧⑨ ⑫⑬⑭⑮⑯ 《孙中山全集》第 6 卷, 中华书局 1985 年版, 第 248 229 290 271 300 271—295 273 页。

④ 转见陈锡祺主编:《孙中山年谱长编》上, 中华书局 1991 年版, 第 232 页。

⑤⑥ 《孙中山奉安大典》, 华文出版社 1989 年版, 第 305 87 104 114 页。

⑩⑪ 李文治编:《中国近代农业史资料》第 1 辑, 三联书店 1957 年版, 第 720—722 723 页。

⑫ 钱正英:《我对长江三峡工程的认识》,《求是》1992 年第 6 期, 第 18—19 页。

⑬ 《孙中山全集》第 9 卷, 中华书局 1986 年版, 第 402 页。

⑭ 宋希尚:《实业计划中长江三大问题之探讨》,《国父百年诞辰纪念论文集》第 4 册, 台北上海印刷厂 1965 年版, 第 49—50 页。