

東亞地理教程 (下冊)

陸如青

打粉

打粉

引之打粉

青年

軍政部特別黨部

第八區黨部

軍政部特別黨部第八區黨部

青年

中華民國黨部特別別部
 軍事部黨部
 中山堂
 圖書室

MG
K931
3
2:2



東亞地理

第一章 日本

(一) 概說

東亞地理 第一章 日本

從地位看來，日本是一個海國，西與亞洲大陸相距而擁日本海，東面則有浩渺之太平洋包圍之。又從地勢看來，日本是一個島國，島嶼無數，起伏錯綜，峻嶺高峯，爲其骨脊，其海岸綫特爲延長，曲折繚繞，隨處有良好港灣。此種環海多島之國土，實使日本民族養成其航海思想，日本人自稱爲「海王之子」，日本國勢之發展，實賴海國之賜。自明治維新以來（明治元年即清同治七年，西歷一八六八年，爲距今六十九年），各種事業，皆有長足之進步，其最顯著者，莫如海運業之勃興。因海運便利之故，製造業與外國貿易相繼隆盛，新都市發展甚速，於是日本由農業國漸成爲工商國的規模，

東亞地理

(南)

不但凌駕中國，且高視闊步於世界。

從歷史上觀察，海洋對於日本之天惠，異常重大。日本建國以來，無大陸的兵禍，始終維持其獨立國之地位。但其海舶則自由航行於朝鮮台灣及南洋諸地，物質與文化由外國輸入者甚多。當明治維新之初，世界交通已從近海時代進至遠洋時代，日本先知先覺之士，深知西洋各國文化之進步，與軍備之強盛，力倡海防之論，銳意振興海軍，海濱漁家散點處，如橫須賀佐世保等處，變爲盛大軍港。嗣後數十年間，以一區區島國，一躍而爲東洋之大帝國，經中日（一八九四年）日俄（一九〇四年）歐戰（一九一四年）三大戰役，而發揚國威，與英美二國競爭太平洋上之霸權，至今儼然爲世界三大海軍強國之一。

日本自西漢末年建國以來，雖云一系相傳，實則外戚幕府，相繼爲禍皇室僅有虛名，自明治維新後，國勢始振。中國戰後，奪我台灣，日俄戰後，

併我朝鮮。歐洲大戰，列強無暇東顧之時，又對我提出二十一條件，其中最重要者爲旅大租借地由二十五年延長至九十九年，以示久假不歸之意。自民國二十年九月十八日以後，更以武力佔領我東北四省，遂獨攬我東北經濟上政治上之大權，同時假借僞國名義，聲稱滿洲國對中國完全以外國待遇，換言之，即日本已經併吞我東北是也。東北是中國邊疆唯一的寶庫，可稱爲中國的半壁江山。平原廣野，豆麥不可勝食，毛皮不可勝衣，材木不可勝用，可養現時人口的兩倍（即約六千餘萬人，等於現時日本本國的人口）。尤其是東北的煤鐵石油，足供日本實業上國防上的需要，工業立國既爲日本必然的運命，因之鋼鐵燃料的資源問題，有極重大的意義，這也許是日人積極侵略東北，侵略之不足，又斷然用武力佔領我東北的地理的原因。

日本與世界各國的關係，以中美二國爲最重要，其對美輸出，以生絲爲第一大宗，對華輸出。棉紗棉布爲第一大宗，故絲線與棉線實爲太平洋上之

二線，即維繫中日美三國國際貿易最重要之要素。日本爲一工業極發達之國家，其依仗于國際貿易者至深。日本對中美兩國市場稍有破裂，日貨銷路停頓，必將引起經濟上重大的恐慌，而動搖其國本。前日本幣原外相，常謂日本併吞滿洲，無異吞炸彈而自殺，蓋深恐中國堅持到底的抵制日貨，再加以美國的抵貨影響，太平洋上之二線，一旦斷絕，蓋足以制日本經濟的命脈而有餘。願我國民，深明大義。堅持經濟上不合作主義，爲收復東北失地之準備。亦望日本人深明工業立國之利害關係，非勵行中日親善，博得全中國國民之好意不可。蓋中國擁有天然之富源，產無盡藏之原料，日本則利用其島國莫大之水力，工業發展希望無窮，故兩國最宜實行經濟上之提携，有無相通，長短相補，由共存而入共榮。本此要旨，中日之國際關係，必須互以寬大的精神；與高遠的理想，講求共存共榮之道，始可解決各種糾紛，而增進雙方之利益。

(二) 境域

境域

疆域之強盛於今

日本帝國，原僅本州四國九州，後併合北海道千島琉球列島台灣南庫頁島及朝鮮；歐戰後又代管赤道以北舊德領之馬利亞納麻紹爾喀羅林帛琉雅浦等之島嶼。現時所稱之日本帝國，乃日本列島及琉球台灣庫頁朝鮮諸合併地之總稱。南起北緯二十一度四十五分，北迄北緯五十度五十六分，東面太平洋，北以庫頁界俄，西南以台灣海峽，西北以鴨綠圖門兩江，連我福建滿洲，全面積共得二十六萬二百五十二方英里，約當我廣東省之兩倍有半。

日本領土之擴張，不但足以助長國勢，澎脹國威，增加國力，且在國防上，意義尤爲偉大，蓋自領土擴張後，北起千島羣島，中經日本本部小笠原，南達裏南洋羣島，數千里間，連綿一綫，形成日本水上之萬里長城，在國防上，足與我秦漢時代陸上之萬里長城等量齊觀。

(三) 地形

日本國內，山嶺縱橫，地勢崎嶇，僅有狹小的局部平原，地形狹長，分水嶺縱列境內，所以河流都很短促，不利舟楫。河流的功用，從前僅爲灌溉禾田及自山中運出木料，近年則利用急流之水力以發生電力。據昭和三年（民國十七年）的統計，由水力發生的電力，約有三百萬匹馬力，全世界利用水力發電的國家中，僅次於美國和加拿大。

日本諸島，皆爲第三紀所造成之環太平洋大褶曲之一部分，火山噴發與地震現象，至今猶甚爲頻繁，火山與地震二者，爲同一之地質原因所生不同之結果，民國十二年（一九三三）九月一日，東京橫濱大地震，居民死亡十萬人，房屋燒毀三十七萬所，財產損失在五十五億元以上，日本中央與地方政府用于救災與建築之款項，合計爲十八億元，誠一浩劫。日本島國以山脈爲脊梁，地形狹長，河流短促，著名之富士山，拔海三七七八公尺，高度遜于我之太白山（四〇〇〇公尺），而高於五台（三〇四〇公尺）峨眉（三〇三五）

華山(二二〇〇公尺)泰山(一五四五公尺)廬山(一五〇〇公尺)衡山(九〇〇公尺)等。國內平原很少，沖積平原僅限於沿海一帶及大河下流，範圍狹小，關東(東京附近)濃尾(中京附近)近畿(西京附近)三平原爲全國精華所在，皆在太平洋方面，全國平原面積合計不過佔總面積百分之十九。日本多溫泉，其著名者有四百餘處，益以近旁風景優美，爲假日及冬日怡養之勝地。

(四)水系

日本羣島與亞洲大陸之間有三海，各以其海峽爲其互相聯絡的通道。其中最重要的，是爲日本海，汪洋萬頃，一碧無際，僅二三小島，點綴其間。鄂霍次克海位於千島羣島與堪察加半島之間，亦爲一缺少島嶼的陷落地帶。中國海(我國黃海東南海之總稱)則爲大陸沿岸的一帶淺海。中國海和日本海之間，以朝鮮海峽爲聯絡的其通道，而朝鮮海峽更以位於其中的對馬島，分爲二大水道。

瀨戶內海本爲介於中國九州間的一帶陷落地，長約三百八十四公里，即二百四十英里，西起下關，東迄大阪，賴有狹窄的水道，和外海相貫通，內海方面的海岸淺，異常發達，諸多港灣，深入陸地，優越的商港和停泊處，亦隨在皆是。

日本河川，大都短急，所謂巨川，竟很少超過四百公里者，且常有險灘瀑布，以點綴各地秀麗的風光。水流短急，不便水運，舟楫行駛，每僅限於下游一段。利根川水量宏大，流域豐沃，稱爲日本第一流。湖泊以琵琶湖爲最大，計六七五方公里，尙不及太湖（三六二六方公里）五分之一。

（五）氣候

日本羣島南北延展甚長，南起北回歸綫而北及於寒帶附近，故氣候之差別很大，然大體言之，日本具有溫帶季風式的氣候。夏季甚長，炎熱多雨，而冬季頗嚴寒，故冬夏溫度的較差很大。但所受海洋的影響，頗爲顯著，各

處雨量，大都很豐沛。惟因本州島的山脈向東北西南走，東海岸正迎着東南風，故夏雨豐沛，爲西岸所不及。冬季西北風從日本海上吹來，西海岸雨雪紛飛，東海岸則雪量較少。

日本羣島的東南岸，受日本暖流的衝洗，此暖流水色深藍，名曰「黑潮」，對馬海流就是它的一個支流，流入日本海中，使本州西北岸之地，濡溼而溫暖。羣島的東北岸，受千島寒流，卽所謂「親潮」者的衝洗。親潮的顏色深青，與黑潮之近黑色者迥然不同。在北海道附近的海中，黑潮和親潮交會於此，發生濃霧，彌漫天空，沿洋航運，往往因之而受極大的危險。

日本每年受旋風和颱風(卽颶風)的襲擊，有十次至十五次之多，災害很大。旋風以冬季爲多，颶風則起源於熱帶，以七月至十月爲最多，而尤以八九兩月爲最多。我國元世祖時，曾派遣艦隊去攻日本，遇有颶風，完全覆滅，日本國民謂之「神風」，因元兵之敗，非關日本人防禦之力也。

日本因四季氣候之變化，山川草木，悉改姿態，風雨縱橫，氣象萬千，名花雪月，勝景常見。國人愛好藝術之心，大受刺激，文學美術之興，取材於自然，即其結果也。

(六)經濟

日本地狹人稠，故其產業上每多缺陷，其最重要之缺點有四，一爲產米額不足自給，二爲畜牧業之不盛，三爲工業原料之缺乏，四爲產鐵量少，國民經濟生活之總額曰國富，據一九三〇年日本內閣統計局之調查，日本之國富爲一千一百億元，其中屬於官有者占百分之十二，公有者百分之四，私有者百分之八十四，平均每人分攤一千七百元，在美加英法比德之下，高於我國七倍半。

日本人口多而耕地少，且耕地多屬瘠瘦，生產力小，故行小規模之積約精細農法，少用墾耕，更少用機器耕作，加以近年農業科學化，對於耕耨，

土壤，施肥及選種等，特別注意，故其產量尙多。其主產物依地方而異，在北緯三十七八度以南，與南中國同，多產米絲茶及果實，而尤以當夏季節風之太平洋岸爲最盛。在北緯三十七八度以北，與北中國同，主產麥豆煙草甜菜及棉等。米爲日本本國主要的民食，國內除最北諸縣以外，大部分的平地，都種稻米。自一九二九至一九三三近五年之平均米產額，合中國一億零八百萬担，約當中國產量十分之一。綠茶爲輸出美國的大宗商品，現在日本已爲世界第二產茶國，僅次於錫蘭，一九三三年產茶六千六百萬公斤，約當中國之六倍半。養蠶一業，爲日本國內大多數縣市最重要的產業，而以本州中部的關東平原和北部的奧羽地方尤爲發達，有蠶戶數達二百二十萬，占全國農戶總數百分之三十九，每年出口之絲，價值二四萬萬日金，佔日本對外輸出貿易總額約百分之二十，其生產總額，居世界產絲國之首席。一九三三年世界生絲產額三千六百萬公斤，日本產二千九百萬公斤，佔百分之八十，中

。國產四百萬公斤，佔百分之十一。絲的消費，以美國爲最大，西歐諸國次之。

日本爲一山國，其森林面積占日本全土之大半，約佔五分之三。日本本部森林之水平分布，可分二帶，以北緯三十六度爲其分界，南部曰暖帶林，多闊葉樹類，樟樹竹林爲其代表景色，北部曰溫帶林，多針葉樹類，如松柏杉樅等。森林足供建築材料及薪炭燃料，其副產品（如造紙製火柴）亦不少。又足以涵養水源，減少水災之損失，間接影響於農業者尤大。

日本氣候不適牧畜，又加以自古卽奉佛教，不尙肉食，故畜牧業不振，養牲畜僅爲農家之副業。近年人口加多，洋風盛行，食肉乳者漸多，於是畜牧業漸次發達，然所有馬牛羊豚之數僅四百萬頭上下，不及我國遠甚。

日本近海，本富水產，庫頁北海道沿岸之北太平洋，爲寒暖二流交會之所，魚族尤富，海獸亦多，加以地屬島國，牧畜不繁，居民遂多取魚以供肉

食，故漁業特別發達，依此爲生者。總計約三百萬人以上。漁業區域在日本海太平洋岸北部及北海道周圍，而北海道附近又稱爲世界三大漁場之一，其每年漁產價值約四億餘元，佔全世界產額四分之一，此外俄領土內魚業產量之高，亦達百萬元上下。其漁業大別爲內地沿岸漁業及遠洋漁業兩種，其中以內地沿岸漁業爲最重要，產量佔七分之五，遠洋漁業次之。日本魚產輸出，年約四千萬元內外，若加算俄領內鮭蟹鱒等罐頭之輸出，約在七千萬元以上。下。

日本礦產蘊藏量雖甚貧乏，但生產量則相當豐富，一九三四年日本產煤三千七百萬噸，次于美英德法波俄，居世界第七位，其中九州西北部之煤田佔產額五分之四，日本製鐵業中心在八幡市，即與九州煤田有關。一九三四年日本生產銑鐵二百四十萬噸，次于美俄德法英比，居世界第七位。同年產鋼三百八十萬噸，次于美德英俄法，居世界第六位。日本鋼鐵業以自給自足

爲目標，八幡製鐵所幾次擴充範圍，鐵礦由中國大冶及馬來柔佛朝鮮遼寧等處供給。日本石油資源極爲貧乏，一九三二年日本煤油產額計二十八萬噸，與世界各國比較，列於第十六位，合台灣所產之三萬噸及我東北之八萬噸，總計尙不及四十萬噸，僅當每年消耗總量六分之一。日本冶銅業起源甚古，歐戰期間，日本產銅居世界第二位，次於美國，戰後因世界經濟混沌，銅業大受影響，遂呈衰落之勢，一九三四年產七萬噸，次於美國智利加拿大羅得西亞，居世界第五位。

據一九三四年度之統計，日本之工業生產額達九十三億九千萬元，工人數爲二百十六萬人。主要工業地帶有四，一爲大阪神戶一帶，二爲東京橫濱一帶，三爲以名古屋爲中心之愛知縣，四爲以福岡爲中心之九州北部地方。其工業首推紡織工業，據一九三三年統計，棉織業共有公司六十九家，工廠二百六十八所，紗錠數八百六十萬枚。絲織業據一九三三年統計，全國共有

機織廠七萬一千餘所，織機二十六萬架，計產綢緞五億元，福井縣產額居全國皆一，約佔五分之一。人造絲業據一九三二年統計，日本產額九千萬磅，當世界全產量七分之一強，占世界第二位，在英國與意大利之上。麪粉廠本稱山麓工廠，日本需用外國小麥爲原料，因交通經濟上之理由，乃設立「海濱工廠」於主要商港附近，一九三二年計有麪粉廠三十六家，產值一億元，同年輸出三千萬元，完全以我國爲銷場。日本陶磁工場六千五百餘所，產額約計八千五百萬元，其中三分之二爲職工五人以下之家庭工業所生產，就分佈論，首推愛知縣，占半數以上，一九三四年陶磁輸出四千一百萬元，居世界第一位，日本產紙總額，和紙洋紙共約一億三千萬元，一九三五年輸入一千四百萬元，輸出二千三百萬元，日本每人每年紙之消費額爲九公斤，占世界第五位，在美英德瑞典之次，亦可見其文化程度之一斑。

以上略述日本輕工業之大概，至重工業以鋼鐵業爲最要，已見前述，次

爲機器業造船業等，日本各種機械器具類之產額，因分類統計，尙未完備，勢難精確，大概達三億元，一九三四年度輸出約六千萬元，輸入約一億元，故達自給自足之日恐不遠矣。造船業爲一種綜合工業，所需材料求之於其他工業所製造者居多，日本自戰勝中俄兩國後，其重心寄在海軍，造船業之發達，此實主要原因。近年航空工業勃興，鋁之用途日廣，製鋁重要礦石爲鋁礬土，亦稱鋁石，又名礬石亦可製鋁，朝鮮羅南道玉理山等地，富于明礬石，爲日本唯一之製鋁原料，一九三五年日本產鋁約九千噸，約當全世界產量十八分之一，其需要量約爲一萬五千噸。

日本爲大工業國，且爲大消費國，其需要貨物之輸入，與出品之輸出，遂促成大商業，加之其地位又位於太平洋東西兩岸及南洋之三大經濟區間，此等地方往來之貨物，均須經過其地，其所佔商業上之地位極優，不惟現時商業發達，且將來更有發達之希望，將來若其工商業被大陸國家壓倒，卽單

依商業，亦可以圖存。其海外貿易，以太平洋岸爲最盛，日本海岸次之，故海外貿易之大港，多在太平洋岸，其最大之輸出輸入港，爲神戶大阪與橫濱。此三港之出入總額，占全國海外貿易總額百分之八十，但橫濱以輸出爲主，且主輸出美國及其他之新大陸各國，神戶主爲輸入港，且其輸出輸入，主在中國印度歐洲及南洋方面，大阪則爲國內貿易之中心。次於此三港者爲名古屋。

日本海外貿易之總額，輸出入合計，在歐戰前，每年約三十五六億圓，內中輸出佔十五六億元，輸入佔二十億元，乃輸入超過國。一九三四年增至四十四億元，然仍屬輸入超過，此蓋表示其人口多，生產少，本國不能自給之象。其輸出品多生絲棉貨，絲織物紙煤瓷器及各種製造品。輸入品多棉花豆粕木材羊毛鐵機械毛貨化學工業品糖米麥粉類及各種食品。其交易國主爲美國中國印度南洋各地，英法德俄及澳洲等，內尤以美國中國及印度爲最大。

(七)交通

日本地形，高低崎嶇，到處有崇山峻嶺，因此日本之鐵道網，不能充分發展。東京橫濱間長三十公里的鐵道。於一八七二年開始通行，至今日本鐵道之長，已達二萬九千公里，平均每四千人有鐵路一公里，高出我國五倍。國內水運，因山高水急，少有舟楫之利，故國內運輸，大部改爲鐵道運輸，或由海路繞道而行，不得已而增加運費。

日本對外交通，海運業十分發達，據一九三四年統計，計有汽船三千八百艘，總噸數約四百十三萬噸，第三位。

帆船一萬六千餘艘，共九十萬噸，次于英美，占世界，日本郵船會社，爲日本最大之輪船公司。有商船一百八十艘，計八十八萬噸。此外爲大阪商船會社，以運貨著名，日清汽船會社，以經營中國長江航業著名，此三汽船會社

均爲日本最大之輪船公司，日本對外航業之發達，每年獲利很大，足以彌補其對外貿易之入超，現在日本郵船會社之航線，遍及全世界，其重要之航線有八，茲一一列舉之於左：

(一)美國舊金山綫 自香港上海經日本檀香山，至美國舊金山，每二星期航行一次。

(二)美國西雅圖綫 自香港上海日本而至美國西雅圖，每二星期航行一次。

(三)歐洲綫 自日本經上海香港新嘉坡印度蘇彝士馬賽而至英國倫敦，每二星期航行一次。

(四)澳洲綫 自日本經上海香港菲律賓濱而抵澳洲之新金山 Melbourne，每一月航行一次。

(五)印度孟買綫 自日本經上海香港新嘉坡可倫坡而抵印度孟買，每一

月航行一欠

(六)南美西岸線 自香港經日本檀香山舊金山，沿美洲西岸南下，而至智利之法爾巴來索Talparaiso，每一月航行一次。

(七)南美東岸線 自日本經香港新嘉坡，橫過印度洋，繞好望角，渡南大西洋，而抵南美東岸之阿根廷與巴西，每一月航行一次。

(八)中國特快線 自上海往長崎達神戶，每四日航行一次，此特快線有五千噸之巨輪兩艘，自上海至長崎，僅須二十六小時。

(八)人民

日本人非單純民族，史家謂其含有二大系統，天孫民族來自南洋出雲民族自朝鮮中國渡海而來，血液混合之結果，現已不能識別其原始，而成一種「混血」性之大和民族矣。現在日本帝國版圖之內，大和民族自占少數，居住於日本本部者，約六千八百餘萬，此外朝鮮半島則為高麗人之居住地，人數

約二千餘萬，臺灣則爲中國之漢人居住地，人數約四百萬，此外尙有少數未開化之番族，約十餘萬人，北海道中之倭奴，現僅餘一千七百人左右。

日本人口增加之速，實令人驚異，在歐戰前之一九一四年，僅五千四百一十四萬，至今年（一九三七）已達七千萬，每年之增加，約八十萬至一百萬之衆，其人口增加如此之速，而其物產則增加頗遲，故年年輸入超過額增加，現時日本帝國之人口，總計共約九千餘萬人，其分布如下：

日本帝國

九七，二七三，〇〇〇

日本本部

七〇，〇〇〇，〇〇〇

朝鮮

二一，〇五八，〇〇〇

臺灣

四，五九二，〇〇〇

庫頁島

二九五，〇〇〇

旅大租借地

一，三二八，〇〇〇

裏南洋羣島（託治區域）

六九，六〇〇

日本帝國面積共計二十六萬零二百二十五方英里，比我國青海省略小，人口密度平均每方英里爲三百一十二人，而日本本部面積，計一十四萬八千方哩，人口密度每方英里爲四百零五人，小於歐洲英比荷蘭諸大工業國，及我國之河北（每方英里五二三人）山東江蘇浙江河南等省，全國中尤以關東平原之人口爲最稠密。

日本的海外移民，至一九三五年止，計九十五萬人，朝鮮僑民約六十五萬人尙不在內，但與海外七百八十餘萬之華僑相比，僅十分之一，其在亞洲者，以我東北及旅大租借地爲最多，共約五十萬餘人，分布于中國本部者共計五萬五千人。在北美洲者以美國爲最多，約十四萬人。南美洲以巴西最多，約十萬人。在太平洋上，則以檀香山爲最多，計十三萬人，日本之海運業，亦與在海外之僑民相輔，很稱繁盛，現在世界各處，殆未有不見日本輪船

，並擔任各外國相互間的運輸，其運費總額，年達日金二萬萬圓，如與海外僑民寄回母國之金錢一萬二千萬元合計，則總額達三萬萬元以上。如此，便可使若干入超之日本對外貿易。因而賴以均衡，其直接間接影響于母國者，可謂甚大。

日本有九十五萬人送到海外，而由各國來居住日本者。不過二萬九千人，其中二萬人為中國人，故其他各國人民之在日本者，不過九千人而已。惟歐美人士每年因欣慕日本的風光而到日本遊賞的，則為數極多。日本有絢爛的櫻花和秀麗的富士山，所以能吸引世界人士，來此觀光，非常繁盛。

日本性情，重禮儀，有俠氣，勉勵業務，惟傲慢而喜復仇，思想偏狹，無宏遠壯大之氣象。又因其國多名山勝水，故愛好美術，而流于淫蕩；因時有火山爆發，故養成慷慨悲歌之風；因多地風暴，故人民敏捷而機變；因經歷百年之武人專政時代，故養成人民崇拜英雄之心；因人民數千年來處專

制淫威之下，小學教育，又以尊重天皇相勗勉，故盡忠天皇之思想極牢固。其民族又向有階級之分，昔日之皇族大名（諸侯）武士平民，今日則爲皇族華族（貴族）士族平民，惟在法律上，則皆平等。

（九）文化

日本古重漢學，自明治維新後，取法泰西教育制度，皆師德意志，六十年來之進步，有一日千里之勢。內地現有學校約四萬三千所，生徒約一千三百萬。小學行強迫教育制，最普及，共有二萬五千六百餘校，生徒一千一百萬人。學校制度分尋常小學高等小學中學專門學校大學五級。與中學同級者有高等女學師範學校實業學校等生徒共一百餘萬人。國立大學有五，曰東京帝國大學，京都帝國大學，東北帝國大學（在仙臺），九州帝國大學（在福岡），北海道帝國大學（在札幌）。其餘尙有國立醫科大學，文理科大學，工科大學。公學私立合計，大學共有四十七所，生徒七萬餘人。海陸軍學校尙不在內。

。我國留學其間者，最多時有一萬五千人。現在約五千人上下。圖書館各地皆有之。官立者有一千六百六十七所，私立者一千二百七十所，新聞書籍出版業亦極發達。

日本無國教，信教憑人民自由，佛教神道教最盛行，基督教次之。佛教于隨時由我國傳入，後與神道教相混合，諸宗勃興。惟日本佛教徒不出家，茹葷酒，謂學佛在心不在迹，遂大開方便之門。今寺院七萬所，信徒一千五百餘萬人，故日本亦世界佛教國之一。神道教爲日本固有之教，崇祀英傑及有遺德者，而無經典，有信徒約一千萬人，基督教于十六世紀傳入，盛行于各通商大埠，有信徒約六十萬人。

(十)國防

日本陸軍，以我國與蘇俄爲假想敵，其數量以超過兩國標準主義爲原則，但其軍隊之內容組織，多科學化機械化，則又似以世界爲其主要目標。平

時常備軍力約二十六萬，將校一萬九千，其航空隊兵隊，尙不在內，若再加上平時編制之滿鐵獨立守備隊及台灣守備隊，其常備軍總數，當爲三十一萬。

日本又分全國爲十六師團管區，以常備軍之十六師團及三守備隊統轄之，近衛師團及第一師團司令部駐東京，第二師團司令部駐仙臺，第三師團司令部駐名古屋，第四師團司令部駐大阪，第五師團司令部駐廣島，第六師團司令部駐熊本，第七師團司令部駐旭川（在北海道），第八師團司令部駐弘前（在青森之南），第九師團司令部駐金澤，（在能登半島頸部），第十師團司令部駐姬路，（在山陽），第十一師團司令部駐善通寺，（在四國），第十二師團司令部駐久留米（在九州），第十四師團司令部駐宇都宮（在關東地方），第十六師團司令部駐京都，第十九師團司令部駐羅南（在清津之南），第二十師團司令部駐漢城之龍山，內中駐於三大平原者占六師團，此可見軍事中心與經

濟中心交通中心之密切。此外第一守備隊駐臺北，第二守備隊駐臺南，並設台灣軍司令部於臺北以統治之。

全日本帝國及其租借地內，共有要塞十七所，駐有重砲兵，設有司令部，分屬所在各管區之師團司令部，一爲東京灣，二爲父島。三爲由良海峽（紀淡海峽），四爲奄美大島，五爲豐豫海峽，六爲函館，七爲下關，八爲對馬島，九爲佐世保，十爲長崎，十一爲隱歧島，十二爲舞鶴，十三爲鎮海，十四爲永興灣，十五爲基隆，十六爲澎湖，十七爲旅順口。

日本海軍力次於英美，爲世界第三大海軍國，昔分五海軍區，太平洋會議後，改爲三大海軍區，第一海軍區，轄本州東北及北海道庫頁島，以橫須賀爲鎮守府，大湊爲要港；第二海軍區，轄日本海瀨戶內海及四國以南，以吳港爲鎮守府，舞鶴爲要港；第三海軍區，轄九州以西之台灣及朝鮮全部，以佐世保爲鎮守府，竹敷鎮海馬公爲要港。日本軍艦，在大戰前，僅五十二

萬二千餘噸，士卒五萬餘人。大戰後，因太平洋會議之結果，與英美取五，三制，今增至八十五萬噸，士卒增至八萬五千人。計有主力艦十艘，二十九萬二千四百噸；航空母艦四艘，六萬八千八百七十噸；大型巡洋艦十二艘，十萬八千噸；輕巡洋艦二十一艘，九萬八千四百一十五噸；驅逐艦一百十五艘，十二萬九千三百七十五噸；潛水艇，七十一艘，七萬七千八百四十二噸。共二百三十三艘。

橫須賀瀕東京灣內之東岸，密邇灣口，背負山陵，形勢極佳，第一海軍區鎮守府設焉。橫須賀灣在市之東北，港灣深邃，口門闊僅四百八十六呎，險要天成，卽橫須賀軍港所在地也。有海軍砲術學校及造船所。其西北之追濱，爲海軍航空隊所在地。其東南之浦賀。卽一八五三年美人潘利登陸之所也。吳港瀕廣島灣，控瀨戶內海之中權，前蔽能美蒼橋諸島，港水闊大深靜，形勢曲折險阻，爲第二海軍區鎮守府，有規模宏大之造船廠，能造四萬噸

以上巨艦。對岸之江田島上，有海軍學校。廣島在其西北，爲中國地方學術之中心，中日之役，日本設大本營於此，日皇曾親蒞此勞軍。佐世保位於九州西北隅，扼大村灣口，港外島嶼羅列，形勢佳勝，爲日本第三海軍區鎮守府。日俄之役，日海軍以此爲根據地。設有海軍兵工廠，其西北之平戶島，爲鄭成功之生地。對馬島介朝鮮九州間，形勢重要，日人謂向大陸發展之前哨，日俄之役，日艦倚爲重要之根據地。分上下二島，北曰了島，南曰上島，上島北岸之竹敷，軍事上最樞要地也。舞鶴瀕日本海若狹灣，爲前第四海軍區鎮守府，軍港名舞鶴灣，口門狹小，內分東西二港，形勢重複，爲極良之軍港，今雖撤廢鎮守府，仍不失爲一要塞。大湊在本州北端，陸粵灣內，控津輕海峽，與函館要塞相呼應，本國本部一關鍵也。

空軍爲現代戰爭上極重要工具之一，歐戰時，各國空軍之狀態及性能，雖遠不如今日，然其威力之偉大，實屬可驚。歐戰告終，各國于和平期內，

極力謀空軍之發展。

日本早已注意及此，故戰後不久，即派人員赴法德美意等諸國，對於製造及操縱技術，極力研究，同時航空事業，又取補助獎勵主義，故最近十數年來，日本航空。有驚人之進步。就日本之航空史觀之，所澤陸軍飛行學校爲日本航空術之起源地，日人每將飛機與所澤混爲一談，各商辦飛機廠以承辦海陸軍飛機爲主，其飛機總數，陸海軍合計，當在二千架以上。

(十一) 政治

政治行君主立憲政體，以天皇爲一國之元首，總攬政治權。實則國家大權，全操於財閥軍閥政客官僚之手，所謂天皇，不過一傀儡而已。中央行政，內閣以總理大臣組織之，總理大臣領袖內閣，分爲內務外務大藏陸軍海軍司法文部農林商工遞信鐵道拓殖十二省。議院分貴族院與衆議院。貴族院爲皇族華族與勅任之議員組織而成；衆議院由各府縣所選出。政黨之著者有二

，曰政友會及民政黨。地方行政，內地分一道（北海道）三府（東京京都大阪）四十三縣。道設長官，府縣設知事，殖民地臺灣及朝鮮各設總督，樺太廳南洋廳關東廳各設長官治理之。

日本自古以來，僅與我國朝鮮通聘問，咸豐四年後，始與美國訂商約，英法諸國繼之。今條約國三十餘：即中國暹羅英國法國意大利比利時德國俄國瑞典丹麥荷蘭西班牙葡萄牙瑞士奧國捷克斯拉夫希臘羅馬尼亞美國墨西哥巴西阿根廷巴拉圭烏路圭玻利維亞祕魯智利厄瓜多爾等是也。就中以中美英法俄五國關係最爲密切，各結有通商航海等條約。日本財政，在明治初年時，歲出入各僅日金三千餘萬元，中日戰後，增至二億元，日俄戰後，增至六億元，一九二九年之歲出歲入，各十七億五千二百萬元，至今日，已增至二十八億元矣。歲入之主要者，爲地稅酒稅海關稅及各種官業之收入。歲出之主要者爲軍事費，佔歲出總額百分之五十。民國二十五年十月九日申報載，

日大藏省發表，日本國債總額，突破百億元，其中內債八十八億三百萬元，外債十二億二千四百萬元，因滿洲事變，赤字公債每年平均增加八億元。

軍擴聲中日本每年軍事費與列強軍事費比較表

國別	年	度	單位	軍	事	費	軍事費對總歲出之百分比
日本	昭和	十年	千元	一、〇二二、六四二			四六、六二
英國	一九三四、三五年		千磅	九五、七九四			一三、五七
美國	同		千元	八四一、七二二			一八、一四
德國	同		千馬克	八九四、三三三			一三、八五
法國	一九三四年		千法郎	一〇、八二一、五三八			二一、五七
意大利	一九三四、三五年		千里拉	四三、九四八、八三七			二一、二九

日本最近七年軍費擴張表(單位千元)

年	度	軍	費	對總歲出百分比
---	---	---	---	---------

昭和六年（一九三一）	四〇七、〇七二	二七、一八
昭和七年（一九三二）	六九七、一八二	三四、六五
昭和八年（一九三三）	八五一、八九四	三六、七一
昭和九年（一九三四）	九四一、七三五	四二、五四
昭和十年（一九三五）	一、〇二二、六四二	四六、六二
昭和十一年（一九三六）	一、〇五九、〇〇〇	四七、〇〇
昭和十二年（一九三七）	一、四〇九、〇〇〇	五〇、〇〇

日本與西洋各國締結條約，自一八五四年之日美柏里條約始，次爲日英條約，有開大阪長崎爲商埠，外國商人不受日本法權管轄，各國貨物輸入日本者課以最輕稅率等項，其被壓迫之情形，與今日之中國相仿。明治維新後，以法權稅權，兩受束縛，國威國力不易發展，始從事于恢復運動。後來幾經努力，幾經交涉，中日戰後，領事裁判權完全撤銷，日俄戰後，關稅自主

權又慶恢復，自是以後，法權稅權全握于大和民族之手，不以協定聞矣。

日本自明治維新後，其帝國主義之傳統的侵略政策有二：一曰大陸政策，即向亞洲大陸西侵之政策，遠者爲朝鮮之合併，旅大之租借，福建之不割讓，近者爲歐戰中青島之佔領，與二十一條之提出，濟南之慘案，及九一八與一二八皆是也。二曰南進政策，又曰海洋政策，即向太平洋南侵之政策，遠者爲琉球之兼併，台灣之奪取，近者爲太平洋德領諸島之委任統治，馬來羣島日本民族之積極發展均是也。前策固以我國爲西侵準鵠，後策亦以我國華僑之分布要區爲其南侵目標，急起直追，力圖挽救，全賴吾人之努力如何耳。

(十二) 都會

東京爲帝國之首都，不特爲全國政治經濟的中心，且兼爲學術和工業的中心。東京人口計二百三十萬，而今日大東京的面積，若把近郊的城鎮五處

併入，廣一萬五千英畝。七倍于以前的東京，人口計五百七十二萬，成爲世界第二大城。東京舊稱江戸，一八六八年，日本革命維新，幕府之權大削，明治天皇自京都遷都于此，遂改今名。

橫濱爲日本要港，瀕東京灣西岸，距東京僅三十公里，火車三十五分鐘，電車四十五分鐘可達。當一八五九年，日本與美國訂約開橫濱爲商埠，初僅一小漁村耳，七十年間，蔚爲大港，爲日本第一商港，東京及內地，均以此爲門戶。橫濱全港亦曾爲大地震所毀滅，其後重建新埠，恢復極速，今居民有七十萬。爲日本第六大都會，我國總領事館在焉。

大阪當全國東西交通之中心，人口二百八十八萬，又爲日本工業之中心，各項工業，無不具備，紡織業尤稱發達，其紡織廠規模之宏大，冠於全國，氣候濕潤，宜于紡織，有『日本曼徹斯特』Manchester of Japan之稱。地濱瀨戶內海，淀川由琵琶湖流出而注于瀨戶內海。大阪即位于淀川之口，利用

其水力，以發展紡織工業。東京大阪爲日本經濟與交通之三大中心，而與橫濱神戶京都名古屋合稱爲日本之六大都會。

大阪港灣不良，故貿易多由神戶出入，神戶爲大阪之外港，猶橫濱爲東京之外港也。神戶濱瀨戶內海，而倚六甲山脈，海港深宏，無淤沙之病。人口八十五萬，爲日本最大商港。橫濱與神戶合佔日本全國貿易總額四分之一。華僑在神戶很多，我國設有領事館。

京都爲日本之舊都，亦稱西京，人口一百零五萬，濱琵琶湖西，山色四圍，加茂川流經城東，風景清幽，富于史蹟，寺院甚多，令人起懷古之思。西歷七四九年桓武天皇定西京爲國都，一切建造，悉仿我唐代之長安京，千餘年來，爲全國文化美術之中心，今國都雖遷東京，而天皇即位大典仍于西京行之。西京之美術工藝品著名遐邇，錫器刺錦繡緞瓷器扇子玩具竹器等。皆精美絕倫。

名古屋位于東西二京之間，故有中京之稱，交通便利，工商業僅次于大阪，附近陶瓷業尤著名，爲日本第五大都會，人口一百萬。

長崎在九州島西岸，港內水深浪闊，前有陸地爲屏障，後有沃野爲腹地，而品質優良之煤礦，卽在其附近，百年前日本對外貿易之唯一門戶也，至今猶爲對中國朝鮮貿易之要港。華人僑居其地者甚衆，有我國領事館。長崎三菱造船廠規模之大，稱東洋第一。

奈良位于京都稍南，曾爲日本之國都，亦日本古代文化之中心也。現有人口五萬，城中有法隆寺，建于一千三百年前，當我國六朝時，爲日本最古之佛寺，保存至今，未遭兵火，其廟堂數座爲世界最古之木構房屋云。

廣島爲日本軍事重地，人口二十七萬，一八九五年中日戰役及一九〇五年日俄戰役，日本皆設大本營於此，明治天皇親臨廣島，指揮戰事。

下關一名馬關，與九州島之門司，僅隔一海峽，扼瀨戶內海之喉咽。旅

客自亞洲大陸經朝鮮之釜山而來日本者，多在此登岸。門司乃九州北端一要港，與下關遙遙相對。下關門司間擬於昭和九年起建築大橋，經費三千萬圓，六年完成，橋長一〇二丈。中日聯絡快船經過瀨戶內海之前，吾人可以望見門司下關，兩旁燈火齊明，極其美麗。下關市中之春帆樓，爲中日戰後我國代表李鴻章與日本議和之地。是謂馬關條約。

八幡在門司之西二十公里，八幡製鐵所規模之大，爲東洋第一，以九州煤田爲背景，而以我國大冶之鐵爲其原料，每年產鋼在三十萬噸以上，市內十六萬居民，皆直接間接以工場爲生計。若松爲八幡之外港，人口五萬煤礦輸出額之鉅，爲日本第一。

函館爲北海道之要港，全島貨物集散於此，人口約二十萬。

仙臺爲本洲東北部之最大都會，人口十九萬，東北帝國大學設於仙臺，爲一教育中心。

靜岡有居民十三萬爲橫濱名古屋間之要邑產茶區之中心也。

自東京北行至日光，鐵道一百五十公里，日光在日光山之東南麓，附近有中禪寺湖，湖光如鏡，湖溪火山環列，森林蔥鬱，山川之美，冠絕全國。有三大瀑布，華嚴瀧最著名，自湖口直下四十丈，可爲驚心動魄。

此外橫須賀佐世保舞鶴吳港等海軍要港，已詳上節「國防」節內，茲不復贅。

(十二) 日本與中國之關係

中國人通日本，始於秦之徐福，古稱倭國，至唐始稱日本，隋唐時，遣學生來遊學。並置遣唐使者，近二百年後。元征日本，軍悉覆沒。至明時，倭寇騷擾我國沿海，幾與明室相終始。一八七三年與我訂中日修好條約，是中日兩國正式締約通商之始。明治維新後國勢日強，佔我琉球，割我台灣，奪我朝鮮，最近之九一八，又以暴力強佔我東北。

日資本帝國主義也，在華投資機關，如銀行及株式會社，甚爲完密，其各大會社之經營我鐵路礦山及航運者，除英國外，罕與倫比。其向我輸入者，主爲紗布糖銅海貨，我之向日輸出者，主爲棉豆鐵錒。更自我國之輸入額言之，日本物品，占我總額百分之三十弱，日本之經濟侵略，影響於我華之國計民生者，其重要爲何如耶。

日本古本粗野，自唐初，置遣唐使後，僧侶學生，留學於唐者尤多，故其國上自天時地理，官制兵備，暨乎典章制度，語言文字，下迄飲食起居之細，玩好遊戲之微，無一不取法於大唐。禮儀文物，居然大備。自明治維新後，追蹤歐美，竟超出我上。我國以距離近而就學於彼者尤衆，今軍備等制度，反竟泰半取範於日矣。

第二章 日本之侵略地

第一節 朝鮮與台灣

朝鮮爲我國東北部三大半島之一（其二爲山東與遼東），台灣爲我國東南部二大海島之二（其一爲海南島），試以朝鮮與山東省比較，面積大於山東，約爲三與二之比（朝鮮面積二十二萬一千方公里，山東面積一十五萬四千方公里）；人口不及山東，約爲二與三之比（朝鮮人口二千一百萬人，山東人口三千三百萬人）。台灣與海南島面積均在三萬六千方公里，惟一爲橢圓形。一爲扁圓形；人口同爲四百萬以上，島心均有高山，爲未開化民族之巢穴。

朝鮮與台灣，均爲我國之失地，朝鮮台灣之人名與地名，與中國毫無差別。朝鮮自箕子開國，三千年來，中韓一家，制度文物，悉遵華風，故有「小中華」之稱。在歷史上，朝鮮常爲中日文化之媒介，如英國之與美國然，美國文化來自英國，日本文化亦多來自朝鮮。台灣與福建省隔海相望，中間台灣海峽，相距不過百里。宋元時華人已多徙居其地，明末鄭成功據台灣以

抗滿清，及清代統一以後，改爲台灣府，屬於福建省，其後又改爲台灣省。至今台灣居民。閩廣人占百分之九十以上。

日本自明治維新以後，其侵略政策，有所謂「北進」「南進」之論，中日之戰，割我台灣，於是南進之勢已成，是時朝鮮亦離我獨立。日俄之戰，朝鮮由獨立國淪爲日本之保護國，宣統二年（一九一一年）卒爲日本所併吞，北進之勢亦成。日人「得隴望蜀」，遂以朝鮮爲其滿蒙政策之根據地，果然達到目的。今由朝鮮新義州渡鴨綠江，由清津渡圖們江，有瀋安吉會二大鐵路，作雙管齊下之勢，以交軌於僞都長春。嗚呼，三大半島已亡其二，南北兩洋。與敵共之，國難日急，不勝危懼。

昔台灣省屬我國版圖之時，年中收入，不滿百萬，尙不及今日之海南，今日本歷三十餘年之經營，據民國十七年至十八年度統計，台灣一島政府收入共計日金一萬四千七百萬圓，政府支出共計一萬零九百萬圓，查廣東省十

七年度國省總純收入約八千萬圓，總純支出約七千四百七十萬圓，是同年台灣島財政上之盈餘，較廣東省溢出二千萬圓以上。

(二) 地形

朝鮮半島南北兩部之地形，完全不同，北部有長白山爲其後方屏障，山上有一雄偉的火山，曰白頭山。高二千七百餘公尺，山巔有一大火山湖，名曰天池。山嶺之南則爲廣大的蓋馬高原，以一崎嶇峻峭的斜坡，終止於日本海岸。朝鮮南部以太白山爲最有名，是爲半島的脊梁，偏於東海岸，故山之東側，成一陡峭的斜坡，而入於日本海，其西則傾斜平緩，造成許多丘陵和平原。金剛山爲朝鮮的名山，山上花崗岩所成的峯巒和峽谷，風景絕倫有名於世。

台灣在地形上與朝鮮相似，山脈綿延，縱貫南北，而迫近東海岸，故太平洋方面傾斜甚急，而在台灣海峽方面則傾斜徐緩。台灣人民五分之四居於

西部平原。台灣高峯逾三千公尺以上者四十有八，而以新高山最爲挺秀，高達三千九百餘公尺，爲日本帝國中第一高峯，台灣北部有火山峯曰大屯山，高達一千公尺以上，其附近多溫泉。

(三) 水系

朝鮮半島的西岸，黃海很淺，而港灣幽深，島嶼森羅。東岸即日本海方面，海水很深。海岸則平直少出入。因分水嶺縱貫南北而偏於東岸，故朝鮮六大江之鴨綠江、大同江、漢江、錦江、西流入黃海，洛東江南流入朝鮮海峽，都是滾滾千里的大河。而流入日本海者，除與我國東北分界之圖們江外，很少有長江巨川。朝鮮西岸的海口，都以潮汐奇高著稱，如仁川之高潮達九公尺，其可能的高度，計逾十一公尺以上，遠東實無出其右者。

台灣海岸單調少出入，其太平洋方面的海岸爲急直的斷層海岸，且海水很深。西海岸則瀕台灣海峽，海水很淺，其北半部海岸，平直單調，而南半

部海岸較曲折多港灣。台灣的主要河流如淡水河等，都流入台灣海峽。諸河於每年大雨之後，往往氾濫成災。

(四)氣候

朝鮮氣候，南部較溫和，雨量亦較多，和日本西南的氣候相似。北部則寒暑俱烈；和我國東三省無異。日本人移居朝鮮者，畏冬日之嚴寒，頗以爲苦，且冬季甚長，半島南端冬季有三個月，北部冬季長達五個月。朝鮮降雨期在六月至八月，南部以七月雨量最多。當初夏時溫度增加頗速，日照時間甚多，此於種稻甚爲相宜。

台灣兼跨溫熱二帶，北回歸線通過島的中央，終年溫暖，森林蒼鬱，島之南部與北部，溫度相差甚少，各地全年平均溫度很少在攝氏二十度（華氏八十八度）以下者。夏季中五月至九月暑氣甚盛；而以七八兩月爲最熱。台灣全年有雨期兩次，即冬季時在極北部海灣一帶降雨甚多，而夏季則於南部

降雨甚多。

(五)經濟

農礦漁利，爲朝鮮主要富源，尤以農產物爲大宗。農產物中以米爲主要出產。朝鮮水田有完全的灌溉設備者，大約不過四分之一，其餘四分之三，普通稱爲『天水水田』，賴降雨爲水源而行稻作。所幸朝鮮稻作之重要生長時期，爲六月下旬九月上旬，其間例有多量的雨水，故所謂賴天雨爲水源的稻作，亦能有相當的收穫。其次有小麥大麥大豆棉花等類。朝鮮所產的人參，稱爲『高麗參』，每年向中國輸入者計日金二百萬圓上下。牛之飼養和皮革之輸出，亦頗稱盛。朝鮮北部鴨綠江盆地中的森林，久已著名。東南海岸水產頗饒。鑛產則以鐵鑛稱富，載甯殷栗二鑛山所產鐵鑛，都輸至日本八幡製鐵所從事鑄鍊。

朝鮮對外貿易，以日本中國爲主，其對於日本之貿易，輸出總額計日金

三萬四千萬圓，而自日本輸入之總額則爲三萬萬圓，故爲出超狀態。輸出品以米大豆及其他豆類爲大宗，占總額之七成，次之爲生蒜及柞蠶絲。輸入品以織物及棉紗佔第一位，占總額四分之一，機械類次之。蓋朝鮮工業幼稚，故出口以農產品爲主，進口則多爲製造品，朝鮮對華貿易，常呈入超狀態。鮮人多用夏布爲衣料，朝鮮自國所產不足，乃由中國輸入，每年達日金六百萬圓。

臺灣具有熱帶的性質，植物茂盛，青翠滿地，葡萄牙人名曰福爾摩沙 Formosa 卽是此意。生長在平原上的植物，有檳榔棕櫚榕樹及竹等，而其最重要的農產，則有稻米甘蔗與茶樹。甘蔗栽培，年來改良甚速，現有規模大的製糖廠，爲數很多。嘉義台南爲製糖業的中心。茶樹種植，以台北附近的羣山中爲最盛。臺灣的茶，烏龍茶最爲重要，芳氣香烈，味極豐醇，爲歐美人所樂用，輸往美國最多。質良味美的香蕉，近來產量增加很多，已成島上

一種重要出品，輸入於日本本部。爲數甚鉅，此外甘薯波羅密與落花生，生產亦盛。樟腦樹身並不十分高聳，而爲臺灣衆樹之王，全世界消費之大部分，殆完全取給於此。北部山中，松柏植物茂盛，蒼翠可愛。阿里山中之採木事業，爲島中重要工業之一。阿里山綿延於新高山之西側，擁有天然大森林，高二千八百餘公尺。在八百公尺以下屬熱帶林，龍眼樹榕樹之屬，連岡互嶺，一望濃碧，富有熱帶地域之色彩。漸升至一千七百公尺之地，卽暖帶林芭蕉椰樹逐漸減少，楠梓等樹，參天蔽日。更上自一千七百公尺至二千五百公尺之間，則皆扁柏紅檜，是爲溫帶林。其中二千二百公尺至二千五百公尺地帶，爲阿里山森林之精髓。最上爲寒帶林，樹類僅勁檜貞松而已。臺灣礦產有煤與石油諸礦。

(六) 人民

朝鮮人口共約二千一百萬，內日人六十五萬！華僑約六萬，朝鮮移殖國

外者約百餘萬，其百分之八十在東三省，百分之十八在西伯利亞。日本政府鼓勵日人向朝鮮移民，一面減輕島國之人口壓迫，一面開拓朝鮮之可耕地。大概日人移一家，可以強迫朝鮮人五家移出國外，朝鮮向外移民，雖非完全被迫，但被迫而離國者，實居多數。此等朝鮮人多往東三省墾地，九一八前，常發生嚴重之國際問題。

朝鮮人在東三省者，約六七十萬人，多以務農爲業，尤以種稻爲大多數，故通常稱之曰「鮮農」。此輩鮮農在吉林省延邊四縣最多，延吉、暉春、汪清和龍四縣人口共計約四十五萬，而朝鮮人口有三十萬，即居五分之四。此延邊四縣，即日人所稱間島者是也。

朝鮮之有華僑，以京城仁川爲最早，次之如新義州、平壤、大邱、釜山等各重要都市，亦莫不有華僑之足跡。而今日華僑最多之處，首推新義州，次之爲京城，又次爲仁川。

台灣人口共計四百十九萬，內日人二十三萬二千。此外尚有番族約十餘萬人，餘皆爲漢人（卽本島人）。漢人居於台灣西部平原之地，大都爲閩人後裔，其衣服飲食言語習俗等，皆與福建無異。番族分生番熟番，熟番在山麓地與漢人雜居，且多雜有漢人血統。生番伏處深山幽谷之中，其分佈區域占全島面積之半，均屬天產極富之區，生番係馬來族，文化程度甚低，行酋長制。裸體跣足，性極猙獰，殘忍好殺伐，以狩獵爲生計。

台灣華僑約四萬六千人，其中以閩籍占百分之八十五，粵籍占百分之七，華僑之分布甚爲普遍，通都大邑，可不具論，窮鄉僻壤亦幾無不有我華僑之足跡。

（七）交通

朝鮮鐵道幾全由日本人經營，有京釜京義縱貫鐵道，自釜山經京城平壤直達新義州，更由新義州越鴨綠江鉄橋聯絡瀋安鉄道，與我國最有關係，此

係朝鮮鐵路之幹綫。而其支綫有京仁京元湖南（自京釜綫上之大田至木浦）等綫。此外又有咸境鐵道，自元山直達清津。吉會鐵道，自吉林直達會寧，今且將達羅津矣。

朝鮮諸水較日本本地諸水爲大，惟大概均甚淺，治水設施尙未完成，每至雨期，常多氾濫，汽船可通者僅鴨綠江及大同江之下游一部。鴨綠江沙礫積聚，水勢日弱，吃水十呎以上之船卽不能入港，且此間天氣嚴寒，每年冬日結冰之期有五個月，船隻交通完全斷絕，故有另行築港之建議。據實地調查，多獅島爲適宜之地，於此可築一不凍良港。

清津港與敦賀（在日本本州日本海沿岸）間新航路之開通，實爲國際上之重要航綫，蓋清津港不特爲朝鮮北部及東三省北部延邊一帶物產輸出交通之要口，且吉會鐵路開通以後，從吉林直接清津，再自清津至日本，日本與北滿之交通實以此線距離爲最短。

台灣縱貫鐵道，北自基隆，南迄高雄，全長三百九十餘公里。爲台灣本島交通之大動脈，並有支線若干線，阿里山森林鐵道，爲運輸木材之用，高達二千公尺以上。

台灣地形高峻，河流均湍急，航運不便。僅於諸大河下游之一段，可通舟楫。台灣四周環海，北距長崎六三〇海浬，南距香港四八〇海浬，海運交通甚爲重要。除本島沿岸航綫外，其海外航綫有開往中國日本南洋諸航綫。

(八)都市

京城一名漢城，居朝鮮全境之中央，叢山清秀，南望漢江，所謂山河襟帶之地，其形勢與日本西京相若。京城爲韓國舊都，今日本總督府及各國領事館在焉，仍爲朝鮮之政府中心。居民四十萬，爲朝鮮第一大城，其中日人約十萬，外僑約五千人。

仁川舊稱濟物浦，地當海口要衝，爲朝鮮對華貿易之要港，與我國煙台

僅隔一衣帶水。輪船一日夜可達，舉凡僑衆往來以及輪舟運輸貨物，均須經由此口，以故商業繁盛，甲于他埠。其地華僑以山東人爲最多，約占十之八九，設有中華總商會。

平壤爲朝鮮最古都會，大同江中流北岸，人口十五萬，爲朝鮮第二大城。附近平野連亙，土壤豐沃。農產富饒，兼以附近富於燃料與原料，工業頗發達，稱爲朝鮮唯一工業都市。附郭有小山曰牡丹台。中日之役，兩軍激戰於此。

鎮南浦位於大同江口，扼平壤之門戶，爲朝鮮西北海岸之良港，平壤商務多移於此，載寧殷粟二鐵礦卽在其附近。

大邱位於洛東江中流之沃野，爲朝鮮南部之大城，人口九萬三千，有舟楫之利，鐵道之便，每年春秋二季，有大市場，朝鮮東南部之農產物，咸集於斯，商賈來集者二十萬人，極一時之盛。

古來高麗人之買賣習慣，係在各重要鎮市之定期場所舉行之，卽至今日，亦復如是。大概每五日或六日開市一次，是日也，馬麗人由遠近齊集，備辦食物衣料家畜以及其他生活必需之品。此種市場目前在朝鮮全境者有一千餘處，以大邱爲最著名。

釜山位於朝鮮半島之東南端，爲古來對日交通之唯一門戶，至今仍爲朝鮮最大商港，人口近十五萬。釜山與日本下關間，海程一百十二浬，每日有輪渡二次，九小時可達，自釜山至我國遼寧瀋陽，鐵道僅須三十六小時，由瀋陽可直達西伯利亞與歐洲。釜山港內水深三十六尺，絕影島橫於口外，加以種種人工設施，稱爲朝鮮第一良港。

鎮海在釜山之西，臨鎮海港，前有巨濟島爲其天然屏蔽。灣內南北十浬，東西八浬，朦朧巨艦銜尾而行，爲日本第五海軍港，與九州之佐世保軍港，遙相呼應。

新義州位於鴨綠江左岸，爲京義鐵道之終點。與我國安東縣隔江相望，有鐵橋相通，連接瀋安鐵道。人口五萬，該地華僑人數之多爲各都市冠。鴨綠江上流爲重要林業區域，故新義州木材貿易甚盛。龍巖浦在鴨綠江口，與我國大東溝對峙。鴨綠江木材之輸出港也，他日多獅島築港告成，該地爲其孔道，更有發達希望。

元山爲朝鮮東海岸之商港，臨永興灣，與俄國海參崴及日本本州島日本海岸諸港往來頻繁，有鐵道直達京城。人口四萬餘；內日人近一萬。

九一八後。日本在滿洲之京圖線及拉賓線完成後。目前自哈爾濱至海口之途程。經清津及雄基兩港較諸經過大連。已縮短其距離至二百公里乃至三百二十公里之長，至較諸經過海參崴則亦縮短五十公里至八十公里。自哈爾濱至大阪，如沿此新幹線而行，較諸經過大連，近八百七十里，較諸經過釜山，近八百六十六里，而至名古屋及東京，與經過大連及釜山相較，近一

千公里至一千一百里，吾人於此，可知清津三港及吉會線之重要性矣。

雄基距蘇聯邊界二十公里，距海參崴九十六公里，海港形勢，並不優良，因其水面狹隘，不便停泊多數軍艦。一九三二年以前，雄基港進出貨物，每年最多僅達三十萬噸。一九三二至一九三三年間，日本曾于雄基大興土木，並預定工程完竣之後，將每年之進出貨，增至八十萬噸。

鮮滿新幹線之主要出路，首推羅津，目前羅津港內，正加速建築，預計一九三七年底，即完成進出三百萬噸貨物之初步設備。一九三七年後，且將此港擴展三倍，統計日本投於興修羅津港及雄基至羅津鐵路之費用，已達三千五百萬日元，羅津灣中有島二，島水面幾達二十二平方公里。此地能分置六十艘以上軍艦，當日本干涉蘇聯之時，即於羅津港同時淀泊四十七艘軍艦。至自哈爾濱至羅津之鐵路長度，共七百四十二公里。

清津位於距蘇聯邊界九十五公里之處，距海參崴則達一百二十八海裡，

雄基羅津清津三港之中，清津灣之設備，最稱完善，目前此港已有吞吐進出口貨一百三十萬噸以上之能力，港面障以防波堤，港內水面且達三十一萬平方公尺。

臺北位於淡水河中流臺北平原之上，爲臺灣之政治中心，人口二十四萬。爲台灣第一大都會。日人設總督府於此，我國總領事館亦設於此。台北有鐵道北通基隆，南連台中台南而直達高雄。

台南昔爲台灣首都，史蹟頗多，人口九萬餘，爲台灣第二大城，亦糖業之中心地。

台中位於島之中部，人口五萬餘，其附近之大平原，爲台灣產米之中心地。台中附近有湖名日月潭，海拔七百餘公尺，濁水溪自湖中流出，其水力之大，可發生一百三十萬匹馬力，若能善爲利用，供全島動力之源。綽有餘裕。

基隆位於島之東北隅，人口七萬餘，爲台灣第一良港，距長崎最近，貿易頻繁，附近產烏龍茶，香氣芳烈，又產煤，漁業亦盛。

淡水位於淡水河口，惟河口泥沙淤淺，大輪寄泊不便，近年貿易遂爲基隆所奪，淡水有居民二萬餘，爲茶葉樟腦之輸出地。

高雄一名打狗，人口六萬餘，爲臺灣南部最良港灣，距我國最近，貿易亦盛。高雄又爲一工業中心，鋼鐵業水泥業均發達。

嘉義在台中之南一百公里，人口近六萬，其東卽爲臺灣第一林業地阿里山森林區域，特設運財鐵道以供鋸木廠之用。四近一帶，彌望蔗田，糖業稱盛。

宜蘭爲東海岸第一名城，人口二萬餘，其地居住熟番甚多，蘇澳爲東海岸第一良港，距宜蘭約二十二公里，人口一萬餘。

第二節 其他

日本其他屬領，有琉球澎湖裡南洋羣島庫頁島千島羣島諸地，茲分述於下：

琉球羣島爲九州臺灣間所有島嶼之總稱，惟在政治上，其北部諸島歸屬於九州。琉球羣島中最大之沖繩島，即居其中央。羣島中產糖海味芭蕉布等，以製糖業爲主要工業。那霸在沖繩島西南隅，爲琉球羣島中之首邑，人口五萬餘。首里在那霸之東約三公里，爲歷代琉球國王之舊都，人口二萬餘。

澎湖諸島乃臺灣海峽中之一小羣島也，地味甚瘠，房民專事漁業。此羣島產業之價值甚微，而軍事的價值極大。日本人於此建設海軍港，稱之曰「台灣之鍵」。馬公爲澎湖諸島之唯一良港，每年八九月之交，台灣海峽遇有颶風來襲時，諸船皆避入此港。

裏南洋羣島散布於太平洋中，位於南洋羣島之外，故名，其中大部分爲

火山島或珊瑚島。島嶼總數凡一千四百餘，復分爲馬里安Mariana喀羅林Caroline馬紹爾Marshall三羣島，但其總面積僅二千一百五十方公里，尙不及我國江寧一縣之面積。歐洲大戰時，此等島嶼爲日本海軍所佔領，迨一九一八年和約簽定，日本以國際聯盟委任統治之名義，統治裏南洋羣島，其行政中心設于帛琉島Balew Island。一九三三年三月十七日日本正式通知退出國際聯盟後，仍聲明欲保留裡南洋羣島，已成國際上之重大問題。就經濟而論，裏南洋羣島並不占何等重要之地位，羣島最大之產業爲製糖業，但與台灣比較，僅占三十七分之一，此外則以磷礦之出產頗著名。裏南洋羣島之真正價值，乃在軍事上之形勢。蓋此種珊瑚礁形成之天然良港，在和平時爲商港，在戰爭時便是軍港。若太平洋上發生戰爭此等島嶼大有舉足輕重之勢。

庫頁島卽日人所稱之樺太，俄名薩哈連Sakhalin位于黑龍江之口外，一九〇五年，其北緯五十度以南之地，由俄國讓與日本。目前該地之土著與俄

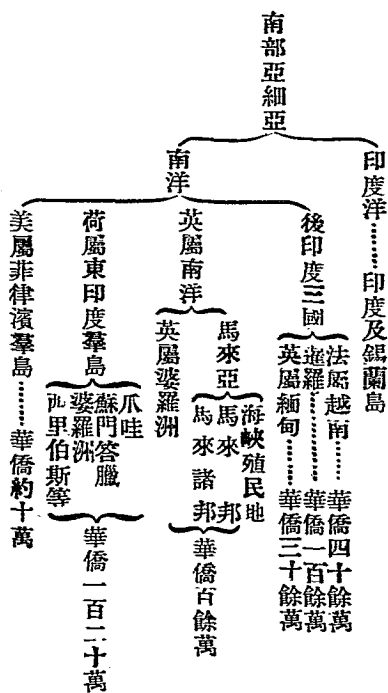
人，爲數極少，人口百分之九十八，皆爲日人。其主要產業爲漁業。豐原爲庫頁島之首邑，有鐵道聯絡庫頁島之主要海口大泊。

千島羣島南起根室灣，北及堪察加半島之南端，形成一大弧，爲鄂霍次克海東岸之界線。此等島嶼目前尙未有詳細之調查，人口亦甚稀少。

第三章 南洋

第一節 南洋之中華民族

南洋有廣狹二義，狹義之南洋，僅指南洋羣島，廣義之南洋，則包括後印度半島及馬來半島，惟廣義與狹義，亦無明顯之界限，且就天時地利和三方面觀察，多可以相提並論，尤其是海外華僑以此爲大本營，本章內，五節所述，當然爲廣義之南洋。茲將南部亞細亞，按政治關係分爲五節，列表如左：



試以緬甸與蘇門答臘之西海岸為界，則其東西兩方之地形截然不同。界線以西，地理上形式簡單，區域寥闊海岸單調，島嶼稀少，其周圍亦無甚曲折（如錫蘭島），至於內地，則為完整之大陸，如印度半島與阿剌伯是。反之，蘇門答臘以東，地形複雜，水陸交錯，港灣幽深，罕見其匹。如西里伯斯島伸出狹長之半島數條，形如手掌，尤為紛紜。記其構造，或為褶曲山脈

之斷片，或爲太古高原之遺跡，或係火山噴出物堆積而成，或則建設於珊瑚礁之上，其變化多端如此。

南洋全屬熱帶氣候，每年平均溫度皆在攝氏二十度以上。其最能引人注目之特點，即常年一樣，無甚變化。而溫帶則不然，嚴霜烈日，變化無定。熱帶中最熱月份與最冷月份之較差，罕有超過華氏十七度者（上海全年較差三十四度），在海洋上則在五度以下。

南洋是一所人類博物館，各種族幾無所不有，其原住土人則屬馬來族，但在港埠大邑長河兩岸之土人，多混有中國與印度之血統，可稱爲混血馬來族，均頭短鼻寬，睛黑髮直，與中國人相似。南洋過去之歷史，與我國及印度之關係最深，唐宋以來，國人移殖南洋者日夥，通商貿易而外，據土稱霸者，指不勝屈，梁道明稱王巨港，王順塔立國爪哇，李馬奔佔領小呂宋，葉來攻檳榔嶼，皆史籍上之昭昭者。至於後印度二國本係中國藩屬，漢唐以來

，朝貢不絕。初來南洋交易之華僑，皆不攜妻室，致富後則娶土人婦女爲妻，故今日華僑中，十九皆含土人血液。

華僑經營南洋已數百年，披荆斬棘，艱苦備嘗。在今日南洋所見，工商農礦各業，多入華人之手，養尊處優之富豪，華僑也；引車賣漿之苦力，亦華僑也；風俗言語，與祖國同；起居飲食，與祖國同。苟不問統治權之誰屬，未有不誤認爲故鄉者。如英屬馬來亞之人口，華僑佔過半數，而其都會所在新嘉坡，華僑竟佔人口三分之二。此外荷蘭美法各屬及暹羅華僑，自數十萬至百餘萬不等，合計達五百萬人。但吾人對於南洋華僑之注意，不僅在其人數之衆多，而尤在其對於祖國關係之深切。海外僑胞之活動，實占吾國國民經濟極重要之地位。累年以來，國際貿易鉅額入超，多恃華僑匯款以爲挹注。據中國銀行之報告，民國二十一年度華僑匯款，曾因南洋各地市面蕭條，多數華僑失業回國，然尙能維持相當數目，計是年南洋華僑匯款數目，

約有一萬萬二千萬元。且華僑之在南洋，皆以赤手空拳，造就工商業之基礎，在祖國政治如此薄弱之下，樹立其驚人之偉業，其刻苦奮鬥之精神，誠有不能不令人讚歎者。至其缺點，則爲華僑先輩出國謀生之際，多半曾讀書識字，華僑子弟亦多失教，不免有數點忘祖之恥，華僑教育實爲異常重要之事。

歐美列強對於殖民地之政策大別爲二，其對於溫帶殖民地加拿大澳洲等處之政策，純以造成白種人之世界爲目的，黃色人種之入境，限制極嚴，而於吾華人之入境，阻止尤爲嚴酷。其對於熱帶殖民地。則採取一種比較寬大之政策，因西洋物質文明雖然進步，科學智識雖然精進，但白種人欲在熱帶移民，勢所不能。故熱帶地方之發展，不能不利用有色人種之勞力，而其需要華人之處爲尤多。今日歐美人士。對於南洋之開發，仍不能不歸功於華僑，華人入境素來自由，各地華僑之數額。亦尙有增無已。然近年以來，南洋

主要產業，錫礦樹膠二者，均以生產過剩，價格慘落，營業已受重大打擊。一面日本之南進政策，於南洋商業經營，不遺餘力，其目的在爭霸南洋市場，以削減我華僑之勢力，一面則印度勞工漸自緬甸侵入海峽殖民地一帶，昔日華工之勢力範圍，今多被印人取而代之，吾僑民大都無具體之計劃與遠大之眼光，團體渙散，政府保護無力，僅恃勤苦耐勞，前途甚屬可危。故我國民必須改變眼光，積極贊助華僑事業，以收內外合作之功也。

第二節 後印度三國

(一) 概說

印度支那半島爲亞洲南部三大半島之一，又稱後印度，與我國雲南廣東廣西三省接壤。後印度三國，即越南暹羅緬甸，從前均爲我國藩屬，歷朝貢獻不絕，其風土人情，頗相類似。自中法之戰。以後越南拱手讓人，同時英據緬甸，中國亦不敢過問。暹羅介於兩大之間，成爲極好之緩衝地帶。一九

三二年六月，暹羅革命，宣言確立立憲政體，國王卒加以同意。暹羅所以能獨立自強之緣故，由于暹羅外國人最大之勢力，厥爲中國之僑胞，西人反居下風。暹羅人深深感謝中國人善意之經營，所以素來相安，和好無間，而暹羅政府可以專心致志勵行新政。暹羅面積五十一萬八千方公里，比西康省略大，人口九百萬，比雲南省略少。緬甸面積六十七萬三千方公里，人口一千三百萬。越南面積七十三萬八千方公里，人口二千萬。越南卽法領印度支那，其行政較爲複雜，由北中南三圻（北圻卽東京，中圻卽安南，南圻卽交趾支那）及柬甫寨老撾五邦聯合而成，其上設殖民地總督，由法國大總統任命之，緬甸本爲印度帝國之一省，設緬甸省長，隸于印度總督之下。一九三一年緬甸始與印度分離，而直轄於英國殖民部。蓋緬甸在自然地理與人文地理上，均與印度有別，故以分治爲便。

後印度三國土人生活實太容易，衣服簡單，無禦寒之需，食則米糧豐饒

燃料則稻桿木材，不可勝用，住可架板蓋茅，率家人婦子而爲之。生存競爭，既不激烈，天氣炎熱，又復困人，辜負「天南樂國」之名，而無文化進步之實，西人觀察暹人之生活者。皆謂暹羅今日國勢之盛，皆由華人之功，蓋華人以其智慧與血統，注入于暹羅民族，而後暹羅人民精神煥發，此乃公認之事實。清乾隆年間，羅暹爲緬甸所滅，我國僑民有潮州鄭昭者，獨起義兵，逐緬人而恢復全暹土地，爲暹人所擁護，立爲王。今王朝太祖卽其壻也。現今暹政府之官吏，除王族外，華裔，實居大多數，于是華人之赴暹羅，猶如水之就壑，於以造成暹羅今日之歷史與文明，其功甚偉，暹羅人口九百萬，中暹混血種約計四百餘萬，純血統之華僑約一百萬，國都曼谷人口，華人占其半數，可謂盛矣。暹羅政府對於華僑從前極其優待，近年漸施壓迫，對於華僑學校嚴加限制。中國與暹羅之關係，既如其密切，而中國尙未和暹羅締結條約，派遣使領以事保護，此真中國外交上最大之缺憾也。

越南爲法帝國主義在東亞最大而又最富庶之殖民地，以二千萬越南土人而被治于二萬法人之下，法人不畏外侮，而畏內叛，放防範土人，無所不用其極，越南青年鑒于世界潮流，要求民族自決，其勢漸盛。據越南人赴巴黎和會代表所言，謂「日本人心理，欲使朝鮮與日本人同化，法國則不然，彼始終視越南人與法國人無平等之日，祇因越南土肥物豐之故，僅欲力用其勞力以填其無窮之欲壑而已」。自越南統治于法人後，經濟地位雖略見改良，然越南土人不特無所裨益，反受無窮痛苦。越南華僑現有四十餘萬，從前本處上國地位，自越南淪陷，失却保障，備受法政府種種苛待，偶觸其怒，或拘禁，或驅逐出境，不知凡幾，祇以使領未設，國家權力未能保護，含辛忍苦，以迄於今，至民國十九年，始訂中法越南條約，其中議定中國政府得在越南之河內或西貢，派駐領事。

昔李鴻章論緬甸事，謂「英攻緬甸甚急，恐將併吞北緬，則滇邊西界後

患方長。緬爲華屬，近年已在若存若亡之際，然唇亡齒寒，似未便全置之不理。自英併緬甸，於是滇邊發生片馬問題及江心坡問題，至今尙爲懸案。前此江心坡人民來京請願代表，因交通關係，反須取道緬甸仰光 Rangoon 言之殊爲可浩嘆。緬甸華僑三十餘萬，在仰光設有領事館，亦爲我國在後印度唯一之領事館。一班緬人多無革命思想，智識階級多爲政府官吏，富貴其席豐履厚，更無論矣，現祇少數青年尙在奮發耳。

(二) 地形

印度支那半島之山脈係自雲南省西境直下。連山駢列，狀如扇骨。有五大名川——紅河湄公河湄南河薩爾溫江伊洛瓦底江——奔流其間，滔滔南下。分道入海。河流大勢與山脈並行。英人格萊哥雷 Gregory 有云，『亞洲東南部之三大河流，曰揚子江，曰瀾滄江，曰怒江，皆導源於西藏高原之東部，平行而前。三大河之上流相並而行者凡二百七十里，而其東西距離常不逾八

十公里者凡二百公里，蓋幾合併矣，而忽又分歧揚子江至麗江境，折東北流，經數大曲折，脫山峽之險。蕩漾於中國之東部注於太平洋。瀾滄江奔放南流又屈向東南，怒江屢向西突，而入於印度洋。怒江與揚子江上流最接近處，相去僅六十八公里，然其河口竟達直徑三千二百公里之長距離。諸大河上流，山高谷深，相距甚近，地勢傾斜甚急，其下淤爲冲積平原，入海處有三角洲，平野寬廣，農疇豐沃，居民多聚居其上。

(二) 水系

越南河川之大者，在北爲紅河（即富良江），在南爲湄公河，均來自雲南。紅河上流在雲南爲元江，下流經東京全境，入東京灣，北部平原之最大商港曰海防，卽位於紅河支流之河口，湄公河上流在雲南爲瀾滄江，流經東埔寨交趾支那而入於海，全長約四千八百公里，爲暹羅越南之國際河川。

暹羅之湄南河流貫中部，其支流之大者有湄濱河。湄克隆河 Meklong 而

位於西部，獨流入暹羅灣。

緬甸河川以伊洛瓦底江薩爾溫江節東江 Sitang 爲大，而尤以伊洛瓦底江爲最，流長約二千公里，其上流有二，一爲恩梅長江 Nmaikha，一爲邁米開江 Malikha 二江之間卽爲我國之江心坡。

(四)氣候

就大體言，印度支那爲一高溫多雨之地，惟南北氣候，頗有差異，在南部始有真正之熱帶氣候，北部地勢較高冬季尙覺涼爽。以雨量論，全年可分二季，四月至十月爲雨季十一月至次年三月爲旱季。雨季時日間雖熱，當日落之後，因有雨露之調和，入夜氣候溫和。南風拂衣，一若我國新秋天氣。又雨季時諸河每致氾濫，平原盡成澤國，泥濘沈澱，土壤極肥，居民種稻，產量甚豐，有『天南樂國』之稱。

(五)經濟

農業爲越南人民之基本職業，其主要出產爲米，約佔全國出口貨之半，交趾支那一處，產米尤豐。我國每年進口之西貢米卽交趾支那所產而由西貢出口者也。其次則有樹膠胡椒甘蔗椰子棉花等。東京一帶，鑛產以煤爲主要，煤田在東京鴻基地方我國上海市場上亦有東京煤，又稱鴻基煤。

暹羅亦以米爲主要農產，湄南河平原盡爲良田，輸出者占所產三分之一，居暹羅出口貿易五分之四。羅暹北部山地中產柚木，每年運銷外國，價值頗鉅。樹膠之種植，雖歷史未久，而歷年以來，進步甚速，主要之樹膠地在羅暹馬來，經營者多爲中國人。其地又產錫鑛。暹羅之出口貨，卽以米爲大宗，錫與柚木次之。

緬甸農業最盛之地在下緬甸諸大河三角洲上，米爲緬甸經濟之基礎，樹膠椰蔗糖等次之。鑛產則以石油爲最著，緬甸中部區域仁安羌 Yenang Yang 地爲世界著名油田之一，緬甸之出口貨以米爲大宗，石油柚木次之，進口貨

以棉織物爲大宗，此則越南暹羅亦然。

(六)人民

後印度諸大流域，因山嶺隔絕，分建若干小邦，風土人情大致相同。土人生活簡單，因地勢卑溼，且有洪水猛獸之患，故屋舍建於木樁之上，又以天氣溫暖，單衣可以卒歲，炊飲以後，無用舉火，魚蝦充物於江浦，稻米不勞而可獲，「沃土之民」遂致「不材」，此自然之理也。土人既貪安逸，我勤勞之華僑，遂得操其經濟之命脈矣。

越南土人大部分爲安南人，散居於越南各處，人口約一千五百萬，受中國文化，開化最早。尙有少數民族散居於高山叢林之中，文化程度甚低。

暹羅民族以老撾^(Lao)與泰族^(Thai)最占重要。老撾族居於北部山岳之鄉及東部可拉高原，泰族散居於肥沃之南部平野。羅人皆信奉佛教，或稱之爲「白象之國」，或稱之爲「黃衣之國」，君臣上下均爲佛門子弟。

緬甸人口多集居於下緬甸平原之地，緬甸滿街多僧侶，到處乞緣，寶塔巍峨，佛寺燦爛，遊緬者最深之印象也。緬人好逸惡勞，社會俗尚，男子優閒，女子勞動，婦女之經濟才能，殊爲不弱，一家生計，皆婦女任之，男子反倚之以爲生。

越南華僑，已有長久歷史，一向處於上國之地位，自法人據有越南後，華僑卽失却保護，至今猶無領事條約以保護之。中法越南商約，載「兩締約國約定，依照各本國法律章程，互相給予最惠國待遇」，而越南政府對於華僑，入口要稅，居留要稅，營業要稅，種種苛捐雜稅，其繁重苛刻，爲南洋各屬之冠。且對於入口華僑，任意侮辱，隨意鞭撻；對於欠稅華僑，反縛遊街，百端凌虐；對於華僑住屋，自由檢查，毫無保障；對於華僑出入，重重束縛，如防盜犯；我僑胞含冤莫訴，殊堪痛心。

暹羅之華僑約有百餘萬，而中暹混血種約四百餘萬。華僑在暹者以廣東

人最多。福建人次之，而廣東之潮州人尤有勢力。華僑企業之最大者爲米廠。近年來因暹人對於華人之發展，頗具嫉視之心，乃抽人頭稅，訂移民律，對於華人頗加壓迫。

緬甸華僑閩人最多，粵次之，滇又次之。粵僑多居於通商大邑。閩僑則無遠弗屆。滇僑多在上緬甸之各都市及各山寨，少進取之心。華僑在緬甸之勢力，頗受印人之排擠。印人在緬僑民約有百萬之數。

(七)交通

西貢爲法國東洋艦隊之根據地，亦即越南縱貫鐵路之出發點，鐵路與海岸線平行，自西貢直達海防河內。復由海防分二支，一東北行經諒山而入廣西邊境之鎮南關，一西北行經老開，而自雲南邊境之蒙自，直通昆明。計自西貢至昆明，共長一千七百三十公里。

暹羅鐵道網以首都曼谷爲中心，北經故都猶地亞達景邁，自曼谷至景邁

，車行約須二十六小時。自曼谷南行，與馬來聯邦鐵道相接，可直達檳榔嶼及新嘉坡等處。暹地交通不便之處，用以載旅客及搬運荒林之大木，皆藉象力。象產於暹羅一帶者，高七八尺，性馴，能迎合人意以作工。

緬甸鐵道，自仰光北達故都曼德禮，至此分二線，一北行至密芝那，又分支趨八莫，一東行至崑崙渡，皆迫近滇邊。現在上緬甸之高原一帶，已有優美之道路互相聯絡，此路之建築，並具有軍事上之意義。

(八)都會

河內爲東京之首府，一九〇二年以後爲越南全國之首都，即法人在中國南部政治活動及經濟活動之根據地。河內爲鐵道中心，東達海防，北通昆明，南下沿海平原以至順化。人口二十萬，有華僑四千餘。歐人三千，越南總督即駐於此。

海防位於紅河支流之河口，爲東京唯一之門戶，河內之外港也，人口十

萬五千，自海防有鐵路通我國廣西邊境諒山以北之那岑地方，其地距鎮南關尚有十餘里。

西貢爲交趾之首府，位於湄公河支流西貢河之左岸，距海口六十五公里，爲越南第一商港，又爲法國東洋艦隊之根據地，其對外貿易占全越對外貿易總額百分之六十以上。人口十八萬，內華僑四萬餘人，歐人六千五百。

曼谷爲暹羅之國都，跨湄南。河下流兩岸，距河口四十公里，人口七十五萬之大都會也。市內運河縱橫，水道交通最便，有『東方威尼斯』之稱。

仰光在伊洛瓦底江三角洲上頻仰光河左岸，距海口三十三公里，大洋汽船可乘潮而入。仰光爲緬甸之政治中心，又爲其唯一之商港，貿易額占全緬百分之九十，米與柚木石油出口最盛。

八莫在伊洛瓦底江上流左岸，距江口一千五百公里，爲伊江航路之終點

。八莫隣近雲南高原，爲與我國陸路交通之門戶，華人稱之曰新街。

第二節 英屬南洋

(一) 概說

英屬南洋分二部，一爲英屬馬來亞，*Malaya* 卽馬來半島，一爲英屬婆羅洲，位於婆羅洲之西北部，約占全島面積四分之一。馬來亞又分海峽殖民地馬來聯邦與馬來諸邦三部分。海峽殖民地在馬來半島之西南隅，包括新嘉坡檳榔嶼 *Penang* 及馬六甲 *Malacca* 皆直轄殖民地，華僑稱之爲三州府。其面積約四萬方公里，尙不及浙江省面積二十分之一，人口一百十七萬，略等于浙江省人口二十分之一。馬來聯邦包括霹靂 *Perak* 雪蘭峨 *Selangor* 森美蘭 *Negeri Sembilan* 及彭亨 *Pahang* 四邦，爲英之保護國，華僑稱之爲四州府。其面積七萬一千方公里，約等於浙江省面積三分之二，人口三十萬。馬來諸邦則爲柔佛吉打玻璃市吉連丹及丁家奴，亦歸英國保護，惟尙未加入聯邦之內，華僑

稱之爲五州府。其面積五萬九千方公里，人口一百三十萬。海峽殖民地總督執行馬來半島各保護邦總監之職，兼轄屬婆羅洲英屬婆羅洲又分三部，一爲英屬北婆羅洲公司受英政府特許而占有之土地，一爲渤泥 *Brunei*，一爲沙勞越 *Sarawak*，後二者均爲英之保護國。英屬婆羅洲面積二十一萬六千方公里，與湖南省面積略等，人口僅七十萬，不及湖南省人口四十分之一。

馬來亞之商務當首推樹膠，其銷路如何，卽爲當地各埠繁榮之關鍵，經營此業者多推爲華商，種植者完全爲華工。此外馬來之錫礦與沙勞越之石油，亦大有價值。要而言之，英屬南洋之實業乃由華人一力扶植者。目下馬來亞華僑總數已遞增至二百萬，占半島總人口之半數，馬來土人反不及華僑之多；新嘉坡之人口近六十萬，華僑約占三分之二。現在我國在新嘉坡檳榔嶼均設領事館，吉隆坡 *Kuala Lumpur* 爲馬來聯邦之首府，亦擬設領事館，北婆羅洲之山打根埠爲航線所經，僑民衆多，亦擬設領。

新嘉坡地當太平洋與印度洋之咽喉，爲東西貿易之總樞紐，扼世界交通之孔道，現已成爲南洋第一大商港，進出口船舶噸數在英帝國中只有倫敦與香港超過此數。新嘉坡軍港規模極爲宏大，爲英國海軍之遠東根據地，其地位于印度香港澳洲之中心，如將艦隊集中于此，便能互相策應，控制一切。新嘉坡築港爲歐戰以後一件大事，英國政治家某君曾在倫敦演說，力主在新嘉坡嚴密準備，以防世界之倏變，吾人由此，可知英人對新嘉坡之重視矣。

(二) 地形

馬來亞之地形起伏不平，平地極少，多爲寬廣之低緩邱陵地。其中央有山脈，自南而北，稍偏於西岸。高峯達二千公尺以上。英屬婆羅洲之地形可分三帶，近海之處爲平原，適于種植，產米及煙草，平原之後方爲低緩之邱陵地，果園頗多，更進而至內地則爲山岳地，高峯達四千餘公尺。

(三) 氣候

馬來亞位于熱帶，四時如夏，全年有雨。每日或隔日一雨雨後則氣候清涼，故有「四時皆是夏，一雨便成秋」之諺。西岸受西南季風影響，夏季雨量最多；東岸則受東北季風影響，而以冬季爲雨季。馬來亞全年雨量平均在二千五百四十耗以上。新嘉坡平均溫度爲攝氏二十八度即華氏八十二度。沿海地方時有海風吹來，可以解暑。英屬婆羅洲之氣候，與馬來亞略同。

(四)經濟

馬來半島擁有世界最多之樹膠園，占世界產額百分之四十，其地樹膠之種植，雖不過二十餘年之歷史，然經當地政府之獎勵，實業家之經營，日興月盛，成爲馬來亞之主要生產，有左右馬來亞經濟之力量，膠價高漲，則馬來亞經濟發展，商業繁盛；膠價低落，則馬來亞經濟衰微，商業蕭條。樹膠初植之二三年間，于其間隔內種植波羅密，及膠樹長大，乃將波羅密刈去。南洋方面通稱波羅密曰黃梨，是爲樹膠園中最重要之副業。種植黃梨者，幾

盡爲華工，新嘉坡華工多營此業，其地罐頭黃梨之輸出，每年值數百萬元，亦馬來亞出口之次要品也。馬來亞椰油產額占全世界總額五分之一，而馬來亞椰油產量之中，又以檳榔嶼居首位，卽以品質言，亦以檳榔嶼所產者最爲佳良。檳榔嶼椰油業亦全屬我華僑所投資。馬來亞之錫礦，占全世界總額三分之一，爲當地政府稅收之主要來源。馬來亞之出口貨，卽以樹膠與錫礦爲最主要。

英屬婆羅洲之農業情形，與馬來半島相彷彿，所產燕窩及海參，華商購者甚多。又沙勞越。產石油，亦有名。

(五) 人民

馬來亞人口總數雖僅四百二十五萬，而種族極爲複雜，就其大者而言，則有馬來人中國人歐洲人印度人歐亞混血種人日本人等，此外爪哇人斐律濱人越南人暹羅人緬甸人等，亦隨在可見。其複雜之程度，尤以新嘉坡檳榔嶼

吉隆坡新山 *Gohor Bharu* 等大都會爲最，有世界人種展覽會之稱。

馬來亞華僑約一百餘萬，華僑從事諸種職業，有採錫礦者，有稱樹膠者，亦有做零售業者，彼輩積財購地，樹膠園多爲所有。華僑既能耐苦作工，又善經營實業，創有極大工廠，製造樹膠輪及樹膠鞋，而罐頭黃梨之商業，亦全操於華人之掌握。印度人經營商業之才能亦不亞於我華人，惟不若我人之冒險耐苦，故其經濟勢力終遜於華人也。歐洲人以英人爲最多，握政治經濟之大權。

英屬婆羅洲人口約九十萬內華僑約九萬餘，大多爲商人及工人，工人多從事田園及採礦。

(六)交通

馬來亞最重要之交通線，卽由新嘉坡至檳榔嶼，更直達暹羅之鐵路，此路昔日因海峽之隔，未能聯成；今則新嘉坡與半島間已有長堤及鐵橋相通，

火車可以通行其上，此長堤長逾半里，寬十五公尺，爲新嘉坡入柔佛國及馬來聯邦唯一之交通孔道。其近柔佛方面，堤中斷架以鐵橋，可開合以通舟楫，鐵橋開時，火車至此稍停，鐵橋合而通車。

馬來亞之地位，適當歐洲孔道，值此東西交通頻繁時期，船舶往來，實以斯爲中心地。新嘉坡檳榔嶼爲南洋諸國交通之總匯，其遠洋近海航業均異常發達。英屬婆羅洲亦有輪船往來各埠。

(七) 都市

新嘉坡爲海峽殖民地之首府，亦英屬南洋之政治中心也，其地海面遼闊，港灣深邃，四面環山，形勢險要，爲世界最良海港之一，港建於島上，島長四十三公里，寬二十二公里，隔一長而窄之海峽，與馬來半島相望。又築長堤及鐵橋聯絡之。此港爲一自由港，因地勢優越，貿易異常發達，海峽殖民地之貿易，大半集中於此。重要輸出品有錫糖西穀米樹膠胡椒豆蔻及各種

香料，其所以錫爲最重要。新嘉坡之轉口貿易極爲發達，各國各地商品，均能於此覓得，新嘉坡人口將近六十萬，華僑約占三分之二，有中國領事館。新嘉坡亦爲日人發展南洋之中心，日僑約三千五百人。

檳榔嶼在馬來半島西岸海中，與新嘉坡同爲自用港，貿易甚盛。檳榔之多冠於各島，故名。古木參天。椰林蔽日，山明水秀，如入畫圖。教育之振興，人物之優秀，亦爲南洋各島之冠。

麻六甲在馬來半島西南沿海之地，人口十三萬有奇，華僑約占三分之一。一世紀前，麻六甲爲馬來半島唯一重要商埠，今則南制於新嘉坡，西限於檳榔嶼貿易範圍，日促百里。

吉隆坡爲雪蘭峨之首府，亦卽馬來聯邦之首都也，居民八萬，有鐵道通巴生港port Seremban。巴生港位於巴生河口，爲吉隆坡之外港，雪蘭峨邦貨物進出口多賴斯港。

由檳榔嶼渡海登岸四小時達怡保 Ipoh。怡保爲霹靂邦之都會，人口達三萬七千，爲馬來聯邦之第二大都會。

新山 Johore Bharu 爲柔佛首府，離新嘉坡二十五公里，與新嘉坡隔一柔佛海峽，自峽內長堤築成島陸已得相連，人口一萬五千。

山打根爲英屬婆羅洲之要港，又爲英屬北婆羅洲之首府，位於東海岸，商業頗盛，亞庇 Gestion 則爲英屬婆羅洲西海岸之要邑。

渤泥位於渤泥河上，爲渤泥之首府。

古秦 Kuching 爲沙勞越之首府，距沙勞越河口約三十六公里。

第四節 荷屬東印度羣島

(一) 概說

荷屬東印度羣島西起蘇門答臘，東至新幾內亞，其東西距離之長，有過於上海至新疆其陸地面積二百萬方公里，即七十八萬方英里，約有我國本部

十八省之半，大於荷蘭本國六十二倍；人口六千萬，大於荷蘭本國八倍。荷蘭人常自稱「母國雖小，而其子國地大物博。膏腴甲天下」洵非虛語。荷屬東印度羣島包括爪哇蘇門答臘西里伯及婆羅洲四島，統稱之曰大巽他羣島，又有新幾內亞島，及附近小島如小巽他羣島摩鹿加等，但婆羅洲北部，新幾內亞東部均屬英，小巽他羣島極東之於摩爾島北部則屬葡萄牙。

荷屬東印度羣島於行政上有內島外島之分，直領內島爲爪哇及其附屬島嶼馬都拉 Madura，以外之島嶼稱爲外島。荷屬東印度總督爲荷王之代表，以爪哇之巴達維亞爲政治中心。荷人統治諸島，已歷百餘年，而其精力集中於爪哇一島。爪哇地處亞澳二洲之間，隣近麻六甲海峽，當遠東大商船之衝，地理位置，已屬便利，且氣候溫和，雨量豐沛，無長久之旱季，土壤則多源於近代之火山質頗肥美，故爪哇地域雖小，其在世界上之名聲與重要，乃過於吾人想像之外。爪哇面積僅十三萬方公里，即五萬一千方英里，人口

四千二百萬，人口密度每方公里約三百十人。換言之，面積比安徽省略小，而人口則二倍之。全島面積百分之七十五，均植農業，米糖尤富，茶之出口量，超出我國。爪哇不僅爲荷屬東印度之寶庫，亦爲南洋羣島中最富庶之地。此外邦家島 *Batavia* 之錫，婆羅洲之煤油亦關重要。婆羅洲面積最大，惜內地荊榛未闢，居民稀少。

華僑之來荷屬東印度，歷年已久，披荆斬棘，開闢荒蕪。對於當地之農工商業，均有極大貢獻。然數百年來以迄今日，所受待遇之苛苦，適與貢獻之程度成正比例。華僑人數共一百二十餘萬，若合「僑生」而計之，則有二千六百七十萬人之多。華僑居當地商界領袖，荷屬印度之商業以糖米爲大宗，而左右是業者，實以華僑最佔勢力。我國有總領事館設於巴達維亞，領事館則分設於泗水 *Sourabaya* 三寶壟 *Samarang* 錫江 *Macaassar*（在西里伯）巨港 *Palemang* 棉蘭 *Medan* 五處。荷商輪船公司往來於荷屬東印度中國日本之間，年來

營業日見發達。

(二)地形

荷屬東印度羣島介於亞澳大陸之間，爲太平洋沿岸火山帶之一部，其火山可分二種：一，山勢峻拔，成完美之火山錐形者，二，山勢扁平，無火山之特別形狀者。克拉喀托 Krakatoa 爲蘇門答臘與爪哇間之火山島，曾於一八八三年八月突然噴發，島之中部，全被炸去，喪失人命三萬以上，爲歷史記載中最猛烈之噴發。火山因氣候作用，受深切之侵蝕，遂生厚層之熱帶土壤，名曰火山土，最稱肥沃。

爪哇地勢，中央多山，北岸爲沖積平原，南岸平地甚狹，境內山脈連亙，占全面積三分之二，火山尤多，共一百零九座，最高峯曰士美路峯 *Diagonal*，高出海面三千七百公尺，終年噴火不絕。爪哇平原之地，卽爲種植稻米甘蔗最肥沃之土壤。主要之商業城市，多在北岸沖積平原之上。蘇門答臘山脈

偏於西岸，東岸地形低緩有平地，大河均東流入海。婆羅洲亦山脈盤互，惟西南海岸爲平原，英荷二屬地卽以山嶺爲分界線。西里伯之四大半島自中央山岳帶分出，形如英文字母之Y字。荷屬新幾內亞內地山岳重疊，惟南部有平原，摩鹿加羣島亦爲火山脈所構成，而珊瑚礁亦多。

(三) 水系

荷屬東印度羣島無大河流，不便大舟航行，惟內地水運尙便，且灌溉之利甚大。荷印羣島不僅於每年有一旱季，卽於每年雨季之時，其降雨之多寡，亦甚不一定。此於穀物大有影響，若無灌溉之助，必多荒歉，而爪哇等地人口稠密區域之稻田，灌溉事業尤爲需要，蓋稻米卽爲其人民之主要糧食也。甘蔗之種植，正當旱季之時，故蔗田灌溉。亦最重要。

(四) 氣候

荷屬東印度羣島位於赤道帶，四周環海，四時之變化甚少，常年如夏，

平均溫度在攝氏二十六至二十七度（華氏七十九至八十一度）之間，故氣候溫和，並非如一般人所想像之炎熱如焚也。登山則更涼快，大概每高一百公尺，氣溫約降低攝氏半度。因全年雨量分配之多寡，分爲乾季與雨季，乾季不過雨量較少。大致在赤道以北者，五月中旬至九月中旬爲雨季，十月至翌年四月爲乾季；在赤道以南者，四月至九月爲旱季，十一月至翌年二月爲雨季。

（五）經濟

荷印羣島氣候適宜，土壤肥沃，爲世界熱帶區域中之重要農產地，亦荷印經濟發達之基本要素，而其中尤以爪哇一島最爲富饒。荷印羣島中僅爪哇一島已完全開發，他如蘇門答臘婆羅洲西里伯等除沿海之地已開發外，內地尙爲原始處女地，至於新幾內亞更無暇顧及，故荷印富源有無限蘊藏正待開發也。

爪哇在世界商業上能居極重要之地位者，即因其農業之發展，農產之富饒。其重要出產當推蔗糖爲第一位，以輸出爲主要目的。米亦爲爪哇出產之大宗，亦人民主要之食糧，惟因蔗田過多，米糧尙須仰給於外來。樹膠爲爪哇第二種輸出品，其種膠之歷史，稍後於英屬馬來，而其成績與年俱進，斐然可觀。茶樹生長於高度四百至一千五百公尺以上，大抵低地產量較多，而高地則品質較良。咖啡乃另一種山耕農產。以九百公尺至一千二百公尺爲最宜之種植地，地高則蟲害較少。荷印煙草之輸出甚多，其品質以蘇門答臘所產者爲上，爪哇所產者則較次，金鷄納霜爲爪哇之特產，其供給量竟遍至全世界。

在十六世紀時香料爲東印度羣島最大之富源，歐人東來之動機，半皆在此，但至今日，因荷印所產各種物產種類甚多。香料已無昔日之地位矣。香料中最主要者爲胡椒，以蘇門答臘及婆羅洲所種者爲最多，邦家島 *Bangka* 亦

爲主要產地之一。蘇門答臘東南之邦家島爲荷屬東印度錫礦最多之地，每年所產錫條，多係輸出，以供外國市場之需要。荷印最重要之石油鑛在婆羅洲。爪哇除煉糖廠外，無其他大規模之工業。

(六) 人民

荷屬東印度羣島之人口，共約六千一百萬人，內土人五千九百萬華僑一百二十萬，歐洲人二十四萬餘，其他東方僑民十一萬。土人懶惰成性，事事均落人後，不能與人競爭，華僑在荷印爲仲介人，從事零售商業，從中博取利潤，因勤儉而致富有，爲大商店與大工廠之主人翁者，亦屬不少。在爪哇之所謂歐洲人，頗多含爪哇人之血統，其純粹歐洲人因氣候不適健康，而離去者頗屬不少，其留居爪哇者，皆身體強健，而以少壯者占多數。歐人大都居城市中，住宅多爲平屋而簡陋，惟因氣候炎暑。周圍常有寬暢之曠地以植草本，令人有清涼爽快之感。

居住荷印之華人，於各項實業，雖可享同等待遇，與歐美日人從事各業之競爭惟其私人生活，則完全與土人處同等地位。近年來華僑受荷印政府土地購買之限制，營業種類之限制，華人入口之限制。以及種種苛稅之壓迫，乃使華僑大受打擊，而我祖國政府不加援救，百數十萬之華僑負冤莫訴。且華僑在荷蘭屬地所生之子女，華僑稱之曰「僑生」，依荷蘭國籍法，悉屬該國籍民，計自宣統三年，我國與荷蘭締結條約迄今共二十餘年，此類僑生在荷屬各地，已有四五十萬人之多，吾國如不急圖修約以補救其弊，恐若干年後，此輩僑生，將忘却其祖國矣。

我國貨物之輸入荷蘭東印度羣島者，有大豆爆竹及藥材等大豆完全來自大連，爆竹係湖南出產，藥材即為國內藥材店所出售者，至今尚為國貨輸入之大宗。日本貨物在南洋傾銷，大有驅逐他國商品，獨佔南洋市場之趨勢。日本工業發達，出品充斥，其國內既供過於求，中國又有抵貨運動，故其商

品盡量運銷南洋。日人之南進政策，其主要目的即在爭霸商業市場。

(七)交通

荷蘭人之經營殖民地，尤注重於道路，爪哇鐵道交通，尤稱發達。據一九三〇年調查，荷印全體之鐵道共長七千三百餘公里，在蘇門答臘者一千七百餘公里。大都市中之道路，行道樹頗為完美，各主要都市之間，常有寬廣之汽車路，又有定期之運客飛機。荷蘭本國，南洋各屬，澳洲及爪哇之間，有二三輪船公司之優秀輪船，互相聯絡。蘇門答臘島上棉蘭之交通頗為發達，郵船常在其海口停泊，直達新嘉坡爪哇各地，輪船往來，通航不絕。

(八)都市

巴達維亞一稱巴城，臨巽他海峽，介於爪哇與蘇門答臘之間，為爪哇之首都，荷印總督駐此，人口三十萬，歐人約三萬一千。市街分新舊二區，舊市乃商業區，華僑及阿刺伯人貿易頗盛，新市乃市政區，有官署銀行等建築

，其海港曰丹絨勃綠Tundjong Priok，位於巴城之東約九公里。

茂物在巴城南四十八公里，四抱皆山。氣候稍涼，荷名 *Engelenberg* 卽脫離煩惱之意。蓋巴城爲政治商務之中心，人居其間，塵事萬端，日不暇給，及至茂物。則遠山含翠，涼風拂面，清流淙淙，花鳥迎人，大有擺脫一切清除煩惱之概。茂物植物園爲熱帶中最大之植物園，高出海面二百六十公尺，占地一百四十餘英畝，大部分皆植以熱帶之喬木。

泗水 *Surabaya* 在爪哇東部之北岸，隔水與馬都拉島相望，爲荷印羣島之最大商港，海舶遠航亞歐澳三洲及南北美洲，又爲荷印之海軍根據地，有造船廠兵工廠等。凡往來新嘉坡婆羅洲西里伯與澳洲各處之輪船均以泗水爲中心，復有鐵道五條，連絡爪哇內地。人口二十餘萬，華僑約四萬人，全市營業之重心，握於華商之手。爪哇中國日本輪船公司在上海設分公司，往來於爪哇南洋及中國海口等處。上海每星期有輪船往爪哇。爪哇物產輸入中國者

，以糖胡椒籐料爲大宗。

三寶壠居中部爪哇之北岸，製糖業最盛，與泗水同爲蔗糖貿易之主要商港，惟港口不良，商業不及泗水，華僑之富商大賈多聚於此，有明鄭和墓，香火極盛。

萬隆Bandong在爪哇中央高原之上，拔海六百四十公尺，氣候清涼，景色優美，故有「東方樂園」之稱。人口五萬，金雞納霜爲此間一大特產，政府設廠製造，行銷全球。近年產業發達民豐物阜，蔚爲人文薈萃之地。

梭羅Soerakarta與日惹Toyakarta居爪哇之中心，爲土王之自治地，商業亦頗繁盛。爪哇古代習俗及王室制度，猶有存者日惹附近，古蹟甚多，皆千年遺跡，有登臨之樂。

棉蘭Medan在蘇門答臘之東北岸，爲蘇門答臘首府，亦全島煙草業之心煙葉之佳，馳名世界，其海口曰日里，Deli火車一小時可達，與新嘉坡檳

椰嶼海上交通甚繁。棉蘭人口一萬四千，華僑居六千。

巨港即巴隣旁 Palembang 爲蘇門答臘最大之都市，人口六萬，商業繁盛，樹膠珈琲尤爲大宗，附近有油礦，有煉油廠二處，規模甚大。邦家島與巨港隔海相望，其所產之錫，均由巨港出口。

巴唐 Padang 在蘇島西岸，埠中樹木繁茂，氣候清涼，現爲珈琲貿易之大市場，附近又有煤礦。

坤甸 Pentianak 在婆羅洲西部，其地正在赤道之下，椰林蒼鬱爲著名之乾出口椰地，人口二萬，華僑居六千，各種貿易皆在華僑掌握。西部婆羅洲之華僑共有五萬人，自坤甸以北，幾可稱爲中國區域。

馬辰 Banjar Massin 在婆羅洲東南部，距爪哇之泗水最近，貿易甚盛，出口以樹膠籐類爲多，人口一萬七千，華僑二千五百，附近產金剛石。

錫江即望加錫 Macassar 在西里伯島之西南端，港灣優良，有第二新嘉坡

之稱，全島土產均由此輸出。人口五萬，有歐人設立之椰油廠。自泗水至此十小時。

萬鴉老 *Manabs* 在西里伯之北端，氣候適宜，風物優美，故有「安甯福地 *Minahasa*」之稱。出口以椰乾珈琲爲太宗。

(九) 的摩爾島

的摩爾島 *Timor* 爲南洋羣島之一，位於巽他羣島之極東。與澳洲隔的摩爾海 *Timor Sea*，此島由葡荷兩國分領，南部屬荷蘭，北部屬葡萄牙。此島卽爲葡萄牙東洋殖民史上唯一遺跡。首府曰特里 *Dier* 在島之北岸，行政上屬澳門管轄，特里華僑甚多，頗有勢力。

第五節 菲律濱羣島

(一) 概說

菲律濱羣島，原爲美之屬地，一九三五年，美國已允許其獨立，惟十年

後，始可完全自由。

羣島總數約有七十，面積在二百五十方公里以上者三十個，中有兩大島，在北曰呂宋，在南曰民大諾 *Mindanao*。羣島面積合計二十九萬六千方公里，略與我綏遠之面積相等。全島人口一千二百萬，略與我山西之人口相等。

從歷史上觀察，菲律賓濱之文化曾經受亞歐美三種文化之洗禮，尤其與中國關係最爲密切，呂宋島距廈門最近，不過八百公里，明史云『閩人以其地近且饒，商販至數萬人，往往久居不返，至長子孫』。證以最近調查菲島上下兩院議員，華菲合種者占百分之七十五。『斯語也，非出於華人與非人之宣傳，而出於美國人之報告，不更皎然可信乎』。菲島華僑十萬人，全國零售商業可謂完全操於華人之手。凡曾考察菲島經濟狀況者，咸知華僑握本島商業之大權，頗足以左右經濟勢力，其地位之重要，自不待言。但觀於最近華僑地位，則頗抱悲觀，內受非人之排斥，外遭日商之攘奪，百業日形凋敝。

。此種情形，不獨菲島爲然，南洋各埠均有同慨。美國人在菲律賓羣島祇七千人，而菲島對外貿易百分之七十屬於美，中國在菲島對外貿易上僅居百分之四十左右。馬尼刺爲菲律賓濱之首府。其地設有中國領事館。

(二) 地形

菲律賓羣島爲太平洋岸火山帶之一部，島中山脈皆縱走南北，崗嶺巍峨，多火山地震。山坡多火山肥沃之火山土壤，居民常築堤於山麓隴畝之上，使雨澤不致流瀉，而燥土化爲泥淖，名曰梯田，呂宋名大諾二大島有較廣之平野。

(三) 水系

菲律賓無巨大河流。內地少舟楫之利，惟恃山溪水港以資灌溉。菲律賓古代之灌溉工程，始自福建傳入，用以灌溉山坡間之梯田，其工程之偉大，可與埃及之金字塔，中國之長城並稱，其技術與計劃之精巧，較之羅馬溝渠

，殆有過之無不及。梯田起自山谷，沿山坡而上以至能得水之處爲止。我國東南沿海區有『水無涓滴不爲用，山到崔巍猶力耕』之語，菲島彷彿似之。

(四)氣候

菲律濱羣島雖在熱帶，而氣候溫和適於健康，并無炎蒸之酷暑，夜間頗爲清涼。全年分燥溼二季，自十一月至翌年五月爲燥季，吹東北風，降雨較少；自六月至十月爲雨季，吹西南風，每日下雨。且來時甚驟，溫度較低。十一十二兩月最溫和，三五兩月最熱，學校放暑假，菲律濱地處熱帶海岸，爲太平洋颱風所必經之路，颱風經過時狂風暴雨，漂沒田畝，摧毀船舶，影響於人民生活者至深，故菲島人民對於天氣之變化，早知注意。菲島馬尼刺之氣象臺成立近七十年，附屬測候所達二百四十餘。

(五)經濟

菲律濱爲一農業國，米糖椰子玉蜀黍麻及煙草，爲菲島六大重要出產。

米爲菲人之主要食糧，平原之地皆種稻，山坡梯田亦施耕作，然終不敷本島之民食，故自越南輸入大批米糧；近年農業發展，米糧之輸入減少，差可自給煙草爲唯一之工業，製成雪茄，輸至美國，呂宋雪茄，世界聞名。馬尼刺麻乃一種野芭蕉，其樹皮纖維韌而且長，撕之即成麻縷，可製成極佳之繩索，漁網或衣料，其繩索即著名之呂宋白棕繩。菲島椰產，大都在菲榨油，運往他國，椰乾出口較少，菲島設廠製糖，糖之出口，居世界第六位，爲其出口之第一宗，亦爲菲島財富之源。菲島木材優良，多係硬木，可供橋梁電桿枕木之用。菲律賓之出口貨物，即以糖麻椰子與烟草等爲大宗；進口貨物則以工藝品與食物爲大宗。

(六) 人民

全菲人口一千二百萬，等於美國人口十分之一，其人口百分之九十三屬馬來族，百分之十爲混血種。菲島人民百分之九十一皆信基督教，惟在南方

之蘇祿羣島及民大諾島，則居民多爲奉回教之摩絡斯 Maros，人數達四十餘萬，佔全人口百分之四。菲律賓人所操之語言，至少有五種，各處方言，彼此不能相通。美國據菲島之始，卽定英語爲國語，近以美國政府之竭力推行，故操英語之人數大增。西班牙語在上流社會亦頗通行。菲律賓之文化，曾受歐亞美三種文化之洗禮，其特點卽在能鎔冶各種文化於一爐，近來且有蒸蒸日上之勢，民族前途之遠大，具爲東方民族中之最有希望者。

菲島美國僑民不過七千人，華僑約十萬人。華僑中以福建之泉漳二府人爲最多，廣東人次之，其移殖已有三四百年之歷史，在菲島商業上佔有優越之地位，大自都市，小至鄉僻，零售一項，幾全操於我華人之手；計馬尼刺一埠，我華人操小本營業者達萬人之多。全島商業五分之四，操於華僑之手，故菲政府每年徵收營業稅，萬商佔百分之八十五。華僑在菲經濟上既如此伸張致遭美國人及菲人之忌疾，自民國十年以來，菲島屢次頒布取締華僑條

我何的之位很了

例，年來菲議院更有新移民律，禁止華工入境。禁止華商在中國所生之子女入菲，以及華僑註冊條例等，目的專在排斥華僑，真有菲島大不易居之慨。

(七)交通

菲島之鐵路交通，呂宋島最爲發達，以馬尼刺爲中心，分南北二大幹線，班艾 Parang 宿務 Cebu 一島之鐵道，係私人所經營。自美國輸入汽車之後，爲菲島各地交通開一新紀元，菲島之公路局，對於路政發展不遺餘力，各菲島之間，其海峽之寬者，用渡船載車過海，海峽之狹者，則築鐵橋相通。將來完全成功之後，可坐車環遊菲律賓諸島。馬尼刺之海外航運，亦極便利，太平洋航線，印度洋航綫。幾皆以馬尼刺爲終點。

(八)都會

馬尼刺一稱小呂宋。爲美國遠東貿易之中心，當太平洋航路之要衝，菲島總督駐此。其地在呂宋島西南岸，臨馬尼刺灣，馬尼刺佔菲島貿易十分之

七，人口三十二萬。其北部即爲產麻及煙草之區域，築有鐵道以資運輸。馬尼刺至香港約一千公里，三十六小時可達。自美國舊金山至馬尼刺航路最近者一萬一千二百公里。

甲米地 *Carig* 在馬尼刺之西南，爲舊時西班牙駐菲之海軍根據地，現爲美國駐菲海軍大本營，

第四章 印度

(一) 概說

英帝國以印度爲其基礎，自一八七六年以來，英國之君主以英王而兼稱印度皇帝。全印度總面積四百萬方公里，即一百五十四萬方英里人口一萬四千萬人。印度爲亞洲三大半島之一，處於熱帶與副熱帶之間，米、麥、棉、麻、爲其四大特產。印度對於英國之重要，大率由於貿易，英國出口貨之輸至印度者，比任何其他國家爲大，其工業原料亦大半仰給於印度。

印度地方直接受英國統治者，計二百九十五萬方公里，即一百萬方英里，佔全面積九分之五人口二千五百萬占全人口七分之五，分爲十四省，其餘則爲印度藩邦，其數共有五百六十。各藩邦之面積大小不等。印度人文頗複雜，其國種族宗教語言，類別甚多，大致可分爲印度教民族與回教民族兩大羣，前者佔印度人口三分之二以上，後者約佔四分之一。現在印度有志之士，深知爲印度統一起見，凡階級宗教與種族之意見，皆須消滅。

從前英國人以三千官吏，而治理三萬萬之印度人。利用印度種族複雜、宗教軋轢，民智愚昧，以施其專制政策。近年有聖哲甘地，以宗教家的精神，從事於民族獨立運動。一九三一年在倫敦舉行印度圓桌會議，其結果英首相允許印度以自治殖民地之地位。但印度的國民領袖，必欲英國承認印度有脫離英帝國之權，而後始有美滿解決，此則英帝國朝野上下所認爲不可能而萬不能接受者。大概印度將來地位，可望與加拿大澳洲相等，即對內可以自

治，而于外交國防，則須聽命于帝國政府。

在歷史上中印兩國爲最親善之友邦，自漢以降，印度之文化輸入中國。使中國社會思想以及文藝美術建築等，皆生種種之變化。前清中葉，中印貿易以鴉片爲大宗，曾因此釀成鴉片戰爭。近年中印貿易仍大有增加，印度出口以棉花麻布爲大宗，我方出口以國產絲綢爲大宗，加爾各答華僑約七千人，大部來自粵省。孟買華僑約七百人，多從事勞工，至于中印交通，在印度方面已着着進展，我國則邊防空虛，極爲可慮。

(二) 地形

印度前有印度洋，浩蕩萬里，後有喜馬拉雅山，高聳雲際；東有恆河及雅魯藏布江，西有印度河及其四大支流；左掖孟加拉灣，右挾阿剌伯海。其地形可分三部：北部爲山岳，卽喜馬拉雅山脈；中部爲平原，卽印度斯坦平原，南部爲高原，卽德干高原是也。喜馬拉雅山脈爲印度北境之大障壁，與

亞洲他部完全隔絕。其劃分之顯著，遠過於歐洲之于亞洲，故印度可自亞洲分出而自成一洲。

(三) 水系

印度有三大河川，即恒河印度河與雅魯藏布江是也，印度之有恒河，猶中國之有揚子江，流域面積約一百二十萬方公里，印度人視恒河爲聖河，阿拉哈巴及班拿勒斯皆稱聖地，有寺廟千餘所，其崇拜恒河，達于極點。雅魯藏布江上流在西藏境，至印度阿薩密省，折而南下，其水量之大，爲印度諸大河之最，惟水勢洶湧，不便舟航，恒河與雅魯藏布江合流之後，造成世界最大之三角洲，有多數支流，分流入海，印度河發源于喜馬拉雅山北麓，西北流至印度克什米爾，折而西南流，注于阿剌伯海，流域面積八十三萬方公里。

(四) 氣候

唐玄奘法師謂如來聖教，歲爲三時，日熱時雨時寒時。蓋印度爲季風勢力最盛之地，三月至五月爲熱季，天氣炎熱，全國亢旱，青草枯萎，人亦憔悴，萬物皆待季風之惠臨，居民多任山上避暑。六月之初，西南風吹至，自此以後至九月，概稱西南季風期，卽爲雨季，大雨時行，五穀豐登。十月以後，西南季風衰退，雨季告終，惟積水尙未退。至一二兩月爲寒季，風來自東北，乾燥涼快，爲印度氣候最佳時節。

(五)經濟

印度農產物，食品方面以米麥黍類（小米）爲大宗，工用品方面，以棉麻爲大宗，茶與糖亦極著名。印度土地廣大，各處氣候不同，故出產物亦異。米產於印度東部之潤濕地，尤以恆河三角洲爲最著，約占世界產額五分之一。小麥產于氣候乾燥之旁遮普省；產額次于美國蘇俄加拿大及阿根廷，佔世界第五位。黃麻纖維極爲堅韌，可以製帆布，麻袋及其他麻織物，世界各

國大都仰給于是。印度爲亞洲第一產棉地，在世界市場上，除美國而外，殆無足與比者。茶專產于阿薩密省，現在茶產之多，已達驅逐華茶于世界市場之盛況。甘蔗產于恆河及印度河流域，爲世界主要產地之一。

印度礦產比較重要者爲煤鐵礦，據一九二六年統計，從事煤礦業者約二十萬人，煤礦產額年約二千萬噸。其礦工與煤量，略與中國相同。印度鐵礦，儲量甚富，在世界居第二位，近年印度生鐵爲東亞之一重要供給者，日本依賴尤殷。

(六) 人民

印度現有人口三萬五千萬，包含各種種族，各種宗教，各種風習，各種語言文字，熙熙攘攘，蒼萃一區。惟其複雜之程度，斷不如一般人所想像之甚。印度最大而最重要之民族約有三種：一卽達羅維茶族 *Dravidian*，一卽印度雅利安族 *Inds aryan*，一卽塞米梯克族 *Semite* 前二者大都信奉印度教

Hinduisa 人數約二萬三千餘萬，居印度人口三分之二以上。後者大都信奉回教人數約七千七百餘萬，約佔印度人口四分之一，此外婆羅門教徒 Brahmanists 耆那教徒 Jainists 及錫克教徒 Sikhs 等爲教甚少，且均可包括於印教之內，而純粹之佛教，在印度已趨衰滅。故印度之民族宗教，其最顯著者，卽印度教民族與回教民族兩大羣，此兩大羣民族在宗教教義與儀式上，在人情風俗習慣上，都頗有衝突，但近來兩教民族，受印度哲人甘地偉大人格之感化，漸多覺誤云。

(七)交通

印度面積之大，幾等于歐洲全部，俄國之外，莫能與比。現有鐵道六萬五千六百公里。目前印度之鐵道集中于恆河平原以及西北邊徼與西藏隣接處一帶。此外加爾各答，麻打拉薩孟買德里，俱有大幹線以相聯絡。英國在印度之交通政策，其用意不外軍事與商業二端。自鐵道四達而後印度各處所有

出產。以轉運便利，可以到處流通，出口之易，遠勝于前。在另一方面，則藉鐵道之力，英國貨物得以深入內地，無遠弗屆，暢銷無阻。

印度與我國西藏邊境之交通，其主幹鐵道，係由加爾各答直至西里古里 Siliguri；由此東西分叉爲兩支，西支直達大吉嶺，即以大吉嶺爲終點；東支即欲經茄嶺朋 Kalimpang 以入西藏，現僅修築至距茄嶺朋尚有十六公里之庇斯達 Teesta 地方爲止。

印度航業，大都爲英國船所壟斷，如沿岸航行，轉運貨物，收入大率歸諸英國船；其海外航運，極爲發達，大權亦盡操英人之手。日本郵船會社之海外航路有印度孟買線，其主要目的在運輸印度棉花，供大阪紗廠之用。

(八) 都會

加爾各答居恆河大三角洲上，瀕恆河入海之支流浩格利河 Hooghly 東岸，距海口一百四十公里，爲孟加拉灣之航業中心，恆河流域入口之門戶，地

位形勢，略如我國之上海。人口一百三十餘萬，爲印度第一大都會，英帝國內之第二大城。市街寬宏，饒有歐風。工業以紗廠黃麻廠爲多，大多數爲歐人所經營。英人統治印度，原以此城爲首府，印度總督駐此，後于一九一二年遷往德里。

孟買據阿剌伯海岸，原爲一小島，用人工方法連接陸地。自蘇彝士運河開通之後，孟買日益發達，今有人口一百二十萬，爲全印度之第二都會，又爲印度最大之工業都會。孟買與加爾各答東西並列，猶如印度東西二大門戶，自東亞方面來印度者，由加爾各答出入，自西歐方面來印度者，則由孟買出入。凡英國貨物之輸入印度，多由孟買入口；而印度原料之輸出于英國，亦多由孟買出口。孟買之出口貨以棉花棉紗爲大宗。

麻打拉薩地瀕孟加拉灣，爲印度南方之門戶，印度之第三大都會。

喀拉崑位於印度河三角洲上，人口二十餘萬，旁遮普之小麥，克什米爾

之羊毛，由此出口，印度四大商港之一也。

德里爲今日印度之首都，人口三十萬，就印度全國而言，略偏于西北。就恆河印度河兩流域言，則適在中心。

大吉嶺高二千一百公尺，居喜馬拉雅山南麓羣峯之中，居民十數萬，每年四五六月，旅印度西人，多來此避暑。由西藏出印度，大吉嶺與茄嶺朋爲第一道門戶，現在英人將此兩地連同南部之西里古里，均劃爲大吉嶺縣，隸屬於印度孟加拉省，以作侵略西藏之根據地。

班拿勒斯在恆河北岸，距加爾各答六十五公里，其地爲印度最古之都，印度教之聖地也，人口二十萬，寺院千五百餘，每年香客二三百萬。

(九)錫蘭

錫蘭爲一面積六萬五千平方公里之海島，略等於福建省之半，位於印度半島之南，爲英國之直轄殖民地，另有總督，與印度分治。錫蘭與印度半島

之間，隔一帕爾克海峽 *Palk Strait* 而賴亞丹橋 *Dams Bridge* 聯絡之。島之中央有高山，沿岸爲平地，北部尤廣。南部雨水調勻，土地肥沃，出產頗豐，東北則經年乾燥，不宜耕種，出產以茶葉與香料爲大宗。其土壤氣候，極宜於植茶，英政府銳意扶助，錫蘭茶葉成爲後起之秀。其製茶法之精良，頗邀時譽。鑛產以石墨爲最著。

錫蘭人民大半爲雅利安族之辛海爾人 *Sinhala* 與太米爾人 *Tamil*，均來自印度。辛爾海人信佛教，居於島之南部，太米爾人信印度教，居於島之北部。全島人口總計約五百三十萬，其中辛海爾人佔三分之二，太米爾人佔一百萬，回教徒三十萬，雜色人三萬，歐洲人一萬。

可倫坡爲錫蘭之首府，日爲一著名口岸，居於島之西岸，港面寬大，爲東西洋貿易航線必經之路。其地氣候溫涼，全年惟三四兩月酷熱，五六兩月下雨頗多，人口二十八萬餘。

(十) 尼泊爾與不丹

尼泊爾地形狹長，位於喜馬拉雅山之南，東西長約八百公里，南北寬二百四十公里，南境爲熱帶森林，向北漸伸至喜馬拉雅山之雪線。面積十三萬九千八百方公里，與河北省略等，人口五百六十萬。其國中人迹罕到之山地，逾總面積之半。其首都加德滿都位於山間之谿谷，該谷之幅員，長二十四公里，廣十一公里，平均高度爲一千三百七十公尺。加德滿都人口八萬。附近地位腴美，適於種植，尤以風光明媚，見稱於世。國內森林礦產甚富，出口貨到中國者爲犀角麝香象牙及藥材等。

尼泊爾自清乾隆時爲中國之藩屬，按時納貢，對中國之感情極爲濃厚，其國人皆以自稱中華人爲榮。其民族曰「廓爾喀」Gurkhas，勇敢善戰，英人雖征服印度，但至今對於廓爾喀人，猶存戒懼，故善爲優待之。而英政府控制印度，得力於尼泊爾者不少，近代英王曾至尼泊爾遊歷，駐印之英軍，多

募尼泊爾土人充之，其關係之密切，可以概見。

尼泊爾之比降小國有不丹與錫金。不丹錫金原皆爲我國西藏之一部分。不丹面積四萬六千六百公里，人口三十萬，錫金面積七千二百五十方公里，人口八萬餘。今日不丹雖號獨立王國，但實則受英國之保護，國都曰普奈楷。錫金則於一八九〇年，締結藏印條約時，中國已承認其爲英國之保護國。

第五章 西伯利亞及中央亞細亞

第一節 西伯利亞

(一) 概況

蘇俄之西伯利亞，佔亞細亞洲之北部地域，南北得緯度三十五度二十分，東西得經度一百三十九里四十分，一廣漠之大平原也。北臨北冰洋，東隔白令海峽，與北美之阿拉斯加半島相對，西以烏拉山連歐俄，東以太平洋臨

日本，南以烏蘇里河黑龍江額爾古納河及阿爾泰山山脈與我國之吉黑蒙古相接壤，面積得一千二百六十萬方公里，即四百八十六萬三千一百六十方英里，幾佔亞洲全面積三分之一弱，較我國之面積，猶大五十餘萬方英里。

自尼布楚條約後，俄人經營黑龍江之事業，悉歸烏有，但俄欲開發西伯利亞富源，必利用黑龍江航綫，欲得黑龍江航綫，則江口及其附近海岸，不可不使爲俄領。俄乘英法聯軍之役。於咸豐八年十年，割我黑龍江以北及烏蘇里江以東地，即今日西伯利亞之阿穆爾及沿海二州是，沿海共四十二萬方英里，約得本部十八省面積四分之一強，宜農業，富金煤石油等礦產，沿海又爲世界三大漁塲地，在我國之喪地史中，當以此爲最足痛心。至江東六十屯，俄人於庚子之役佔領後，迄今猶未收回。

(二)地形

全境多廣大之平地，惟南部接本洲中部高地，有天山阿爾泰外興安嶺等

之高山脈，東境有菲爾阿揚斯克 Ter'Ebha Yansk Mts 及斯塔諾維 Stanovoi 山脈介於太平洋岸。自葉尼塞川以西，雖爲鄂畢河之沼澤平地，然在此川以東，則爲丘陵地，其間介以數個之河成盆地，其最高部爲貝加爾湖周圍，爲各大川之分水區。在東岸地方，有西阿他巔 Sikhsta Alin，庫頁島薩加憐山脈 Saghalin Mts 及堪察加半島之堪察加山脈。其外側更有一列之活火山，北接阿留地安列島，Aleutian Is 南接千島列島。

(三) 水系

因西伯利亞之地勢，東南最高，漸至西北漸形低平，故本區之大川，多向北或向西北流，惟黑龍江向東流。除黑龍江外，有鄂畢葉尼塞勒拿等大川及耶那英的格加科利馬等小川。鄂畢河中流下流，有廣大之湖沼，東南平行山地間，有巨大之地裂，澁成本洲第一大淡水湖，卽貝加爾湖也。此湖與東非洲之裂谷湖，同爲延長於地裂方向之長形湖，長六百公里，面積約三萬四

千方公里，周圍均爲斷崖所圍，最深處在南部，約一千九百餘公尺，平均深五百公尺。世界最深之湖也。受二百餘之大小川流，湖水溢出於安格刺川，Angara再入葉尼塞川。

(四)氣候

本區因位於高緯度地方，冬夏晝夜之差甚巨，又因海岸綫短及東南爲高山脈之故，故氣溫甚低，而尤以冬季寒氣爲甚，勒拿河下流及耶那川流域，爲世界之寒極，其在一月之平均氣溫，降至零下四十九度，雖夏季亦僅十六度。西伯利亞之最暖地爲海參崴，因其當較溫濕之海洋故也。然其年平均氣溫，亦僅在零度上，冬夏之溫差，竟達三十度，年雨量亦僅八百耗而已。其最多雨地爲堪察加半島。西伯利亞東部，因冬季爲高氣壓之中心所在地，天氣晴朗而無風，故雖低溫，亦不覺痛苦，嚴冬亦有人居也。

(五)經濟

西伯利亞在北極圈內之地，冬季長而嚴寒，夏季短而涼爽，故植物極難生長。惟見苔蘚之類，稱苔原帶，居民甚少，多係蒙古族之三莫特奚人 Samoyeds 及雅庫次人 Yakuts，賴游牧以爲生。馴鹿可以供乳，並能牽擣，日常食物，祇有馴鹿及魚，夏食鮮魚，冬食乾魚。

西伯利亞森林帶有檜樹杉樹松樹及落葉松，河谷兩岸遍植楊柳，稍南則白楊樺樹特多，將來交通改善，鋸木業可望成爲重要實業。現在森林之價值，乃在獲取其中之獸類，得其皮毛耳。皮毛中之最貴重者，有黑狐銀狐貂鼠銀鼠之屬。西伯利亞西部森林帶之南爲草原帶，居民從事畜牧，牛馬駝羊均甚繁殖。草原之牧人，日度其逐水草而居之生活，與苔原帶之獵人無異。惟前者之游牧多在夏季，朔風一起，卽返冬窩。冬窩之地位，最關重要，必須接近可靠之水源而愈隱蔽愈佳，故人民常擇居河谷，以度寒冬。西伯利亞東部之黑龍江流域，土壤較肥，谿谷幽深，森林多被砍伐，種植五穀。庫頁島

林木滿山稍產煤礦。

西伯利亞又爲礦產最富之區，而尤以南部及東北部爲最富。西部烏拉山之亞細亞斜面，產白金黃金銅等之貴金屬。阿爾泰及薩楊二山脈之北斜面，產多量之金銀銅鐵鉛鋅，且加爾湖附近及黑龍江烏蘇里江流域，產煤煤油鐵銅及石墨等。東北西伯利亞，近年發見多數之產金地，此地與北美之西部山地，同爲世界之大產金地，惟尙未開發耳。尙有一特別之礦產，卽北部冰雪地及勒那河流域之古滿摩斯Mammoth象牙，存於冰結之土中，甚有象肉尙存者，此爲冰期時代之古象牙，可用以作圖章材料及其他之美術品。

西伯利亞與加拿大同一地理位置，同一風土，其富源亦不亞於加拿大，而地下富源，較加拿大猶且過之，黑龍江流域與聖羅梭索河流域，完全相似，若開墾後，其富力遠勝於加拿大，可成立較加拿大尤富強之國家。然俄人據，不加開墾，良可惜也。故近年歐美各國，對此區及滿洲頗有垂涎之意。

西伯利亞因屬大農牧地，勞力資本缺乏，又加以晝夜之差太大，故工業不甚發達，現有之工業，僅東南山地之採礦業，及黑龍江上流與伊爾庫次克地方之採礦製造工業，此外多手製家庭小工業，主爲製麥粉，麻之紡績，毛織業。釀造業及煙草脂肪之製造等。將來勞力資本增加後，工業大有發達之望。以前排斥我國工人，今後俄人欲開發西伯利亞，大有吸引我國工人之勢，我國人應注意之也。又因多係農牧地，且交通不便，無出口之故，海外貿易不盛，內地交易極繁。然人口太少，多行定期交易，故定期市特多。然自西伯利亞鐵路開通後，此種定期市，日有衰滅之傾向。其輸出品，多麥粉穀類脂肪毛皮酒類煙草古象牙金銅鐵機械及貨幣等。其主要之出口港爲在太平洋岸之海參崴及尼科來夫斯克。

(六) 人民

西伯利亞因係新開地，人口稀少，現在之總人口，僅一千零八十萬，每方公里僅〇·八五人，約當我國本部人口密度七十五分之一，多為農民，以南部之農業地為較密，最密者為西南部，鐵道沿線及鄂霍次克海岸，漸至北部，人口漸稀。凡新開地，人口增加均速，西伯利亞人口增加亦極速，此非本地生育率之加多，實由外移入者增加所致。

住民中可分原住種與移入種，原住種中，如居於東北部之丘克其人 *Chukcheis*，幾里雅克人 *Gilyaks*，可利雅克人 *Koryaks* 及堪察加人 *Kamchatkans* 居於勒拿河卜流黑龍江流域及東北海岸之通古斯人，居於貝加爾湖附近及南部西伯利亞之蒙古人，居於勒拿河流域之雅庫特人 *Yakuts*，居於西南部西伯利亞之哥薩克人 *Cossacks* 啓爾基茲人 *Kirgisi*，居於西部之佛格爾人 *Voguls* 阿斯卡克人 *Ossetes* 等。移入種中以屬東斯拉夫之大俄羅斯人為主體，多居於鐵路沿線，大川流域，及南部東部之豐富地方，握政治及經濟上之主權，文化最

高，民族勢力最強。此外尚有少面之猶太人，散居各地。俄羅斯人多爲由歐洲流來之罪人及商人獵夫等。俄人及其他之白人，多從事農工商等之高等職業，土人則或事畜牧，或事漁獵，東北部之北極羣，爲文化最低之遊牧人民。白人多奉希臘正教天主教及猶太教。蒙古系及韃靼系之人民，多奉喇嘛教及回教，土人之文化，較移入民爲低，教育亦不振。

西伯利亞之華僑，以籍隸於山東河北二省者爲多，主業爲經商開礦，戰前由黑龍江省之黑河，北渡而向西北行者年凡萬五千人，更自一九一六年沿海州之礦夫言之，華僑約佔總額百分之八十八，於此可以知其地位之重要矣，今西伯利亞之華僑總數，僅三萬七千餘萬。

(七)交通

海上交通主在東方之太平洋岸，海參崴尼科來夫斯克爲其主港，但自烏蘇里鐵路開通後，尼港之貿易，已移至海參崴。東岸之交通，固爲本區最便

之部，然以其凍冰時長，且爲日本所封鎖，故仍止于近海航路而已。與北美及日本之交通頗盛，從前與我國之交通。亦在東岸但自鐵路開通後則由鐵路往東三省直入我國本部。

河川交通，以黑龍江爲最盛，至于鄂畢葉尼塞及勒拿等川，固爲佳良之水道，然因凍冰時長，且入無人之海，故僅中流之一部可航。黑龍江之起航點爲斯特勒屯斯克 *Streltsinsk* 其航行較長江尤便，惟仍以其凍冰時長爲可憾耳。

陸上交通，在鐵路未開通以前，均爲極惡之道路，用車馬撬（雪車）等。蓋寒帶地方，因凍冰之故，道路均不良，是以交通車馬甚便利。

鐵路主在南境之農牧地，西伯利亞鐵路爲其主幹，此鐵路爲世界之大幹線，俄羅斯欲導本國之勢力出太平洋而築，執意經日俄一戰，其政治上之效力消失，然爲太平洋東西兩洋岸之人民，則加惠不淺也。蓋此路告成後。由

亞細亞東岸至歐洲者，不獨可免航渡遠洋之苦，且可節省時日，與北美之加拿大太平洋鐵路，有同一功效。此鐵路可分數段，其一爲由車里雅賓斯克 Chelabinsk 至伊爾庫次克 Irkutsk 之段，此乃是真正之西伯利亞鐵路本綫也。其二爲由伊爾庫次克至赤塔 Chita 東方喀里木斯喀雅 Karinskaya 之後貝加爾鐵路 Trans Baikalian Railway。其三爲自此以東，沿黑龍江北岸，至哈巴羅夫斯克 Khabarovsk 之黑龍江鐵路。其四爲由哈巴羅夫斯克，沿烏蘇里江，至海參崴之烏蘇里鐵路。此外尙有一支線，爲喀里木斯喀雅經滿洲里哈爾濱，東至綏芬河海參崴，南至長春之支線，此卽中東路是也。Eastern Chinese Railway。

(八) 政治

西伯利亞政治之組織，因俄羅斯之大革命而不同，革命前分西伯利亞爲三大政區：一爲西部西伯利亞爲包托波兒斯克省 Tobolsk 托木斯克省 Tomsk

，直轄於俄羅斯本國。一爲東部西伯利亞，包含葉尼塞斯克省 Yeniseisk 伊爾庫次克省 Irkutsk 雅庫次克省 Yakutsk 統轄於伊爾庫次克總督，首府爲伊爾庫次克。二爲黑龍江及沿海地方，包含後貝加爾省 Trans-Baikalia 黑龍江省 Amur 沿海省 Primorsk Say 薩喀隣省 Saghalin 及堪察加省 Kamchatka，由黑龍江總督治之，首府爲赤塔。一九一七年俄羅斯大革命後，西伯利亞地方之各民族，紛紛獨立，成多數之小蘇維埃共和 Soviet Republics 及自治區。至蘇俄聯邦成立後，此等共和國及自治區，除遠東共和國爲列強所壓迫，嗣後併入蘇俄本部外，現尚有雅庫次克共和國，但此亦包容於蘇俄本部之內。現在之政區，約可列爲雅庫次克共和國蘇俄本部直轄部及遠東地方三者，但均屬蘇俄本部。

(九)都會

克刺斯諾雅斯克 Krasnoyarsk 爲水陸路之交叉點，人口七萬，爲政治中心

，又爲食料品及毛皮之集中地。

葉尼塞斯克 Yeniseisk 在葉尼塞河岸，爲農產集中地。

托木斯克 Tomsk 爲西伯利亞設計最完全之大都會，人口十二萬，爲商政農產之中心，大學圖書館及博物館在焉。街市整潔，西伯利亞鐵路支線通此。

鄂木斯克 Omsk 在伊爾的什河 Irtysh 岸之水陸路交叉點，爲大農牧中心地，卽黑七帶之中心也，人口十三萬，小麥羊毛。牛乳爲其重要生產。

托波兒斯克 Tobolsk 在伊爾的什河之下游，爲農業及交通中心，其西北之特由門 Tiennu 爲製革及白金之集中地。

新西伯利亞城 Novo-Sibirsk。人口十八萬，今已成爲西伯利亞主要政治中心，西部西伯利亞之首都也。土西鐵路與西伯利亞大鐵路接軌於此，並與鄂畢河相交會，故爲水陸交通之樞紐，

雅庫次克 Yakutsk 位於勒拿河上，爲雅庫次克共和國之首府，西伯利亞

皮毛貿易之中心，採礦業亦盛，而採金尤著。

菲爾呵揚斯克 Verkhoyansk 位於雅庫次克之北，人口二千，爲世界之最寒地，漁獵業盛。

伊爾庫次克 Irkutsk 在貝加爾湖西岸，據安加拉川 Angara 之上流，爲東部西伯利亞之首都，俄人經營西伯利亞之重心，卽置於此，帝國時代之總督，亦駐於此，亦卽西伯利亞政治交通及工業之中心點也。

恰克圖 Kiokhta 與外蒙之買賣城相接，爲中俄陸路貿易市場，皮毛與茶之貿易頗盛。

特羅邑次闊薩甫斯塞 Troitskosavsk 簡稱特羅邑，在恰克圖附近，亦爲中俄陸路通商要道，商務往來，素稱繁盛，我國領事駐此。

赤塔 Chita 瀕黑龍江支流音果達河 Ingoda R 在岸，中國駱駝隊由此入俄境。由此而東鐵路分爲一支，一支沿黑龍江及其支流烏蘇里江而達海參崴，

一支貫斜東三省，亦以海參崴爲終點。後者可由哈爾濱轉赴平津一帶。我國在赤塔亦設有領事館。

尼布楚 Nerchinsk 爲額爾古納河 Argun R. 流域之礦業中心，一六八九年之中俄定界條約，卽行於此。

海蘭泡卽布拉哥維欽斯克 Blagovetchinsk 當黑龍江與澤雅河之會點與黑龍江省之大黑河隔江相對，地當黑龍江汽船航行之衝，控澤雅河上流著名產金地，商業頗盛，我國黑河總領事館駐此。

伯力 Khabarovsk 當烏蘇里江與黑龍江之會口，舊時俄國之東亞大總督駐此。鐵路南通海參崴，交通便利，爲商業重地。

尼科來夫斯克 Nikolaevsk 簡稱尼港，又稱廟街，位於黑龍江入海之口，人口約一萬，昔爲西伯利亞之出口，軍港在焉，一八六〇年將此軍港移于海參崴，自西伯利亞鐵路開通後，全西伯利亞之出入貿易，均移於海參崴，現尼港僅爲一漁業之中心。

雙城子 Nikolsk Ussuriski 當中東鐵路與烏蘇里鐵路之交點。我國有領事駐此。

海參崴 Vladivostok 爲西伯利亞之最要出口，西伯利亞鐵路之終點，其地位極重要，故俄人名其地爲鎮東方（Vlad 主宰者，Stok 東方）蓋俄人初闢此港，意在以此支配遠東，其一切軍事上之設施，爲遠東之冠。人口十萬，位大彼得灣中，其港有長堤，呈倒 L 形，寬闊而水靜，惟氣候不良，冬季凍冰，非有碎冰船之設備，不能航行。此地原爲漁村，清咸豐十年（一八六一）依北京條約，讓與俄國。我國設總領事館於此。

亞歷山得羅夫斯克 Alexandrovsk，日人簡稱稱之曰亞港，爲俄屬北部薩哈連之首府，人口約一萬。

彼得羅帕羅夫斯克 Petrovsk 在堪察加半島之東南岸，爲毛皮水產之集中地。

(十) 西伯利亞與我國之關係

西伯利亞與加拿大同爲豐富之區，地上地下，寶藏無盡，惟因俄人之把持，尙未開發，若一旦開發後，不獨可以富強俄國，亦可以惠及世界。我國與此地毗連，若能善於運用國交，使俄人不排斥我勞工之入境，妨礙我國資本之投入，測未始非我國民良好之發展地。且此地與我相接最廣，若外交關係佳良。規不獨可以解決我人民之生活困難，且有裨益於國防者亦不少。東部西伯利亞因物產特富，交通至便，故美法英日等國，均垂涎於此，前此且有種種之計劃，將成爲各國之爭點，亦未可料。若有强悍之人民起而組織國家，則可成與加拿大對立之強國。此地與我國關係至重，宜注意焉。

第二節 中央亞細亞

俄屬中央亞細亞係包括俄屬土耳其斯坦及吉爾吉思區域 *Kings Region* 而言，爲世界最大之內陸流域。東南部爲天山葱峯帕米爾等山地，南接伊蘭高

源。東南多山，故河川大抵西北流其最著者曰阿姆河 *Amu Darya* 與錫爾河 *Syr Dary* 皆流入鹹海 *Aral Sea*。伊犁河，自我國新疆西北流入巴爾喀什湖，烏拉河承烏拉爾南部之水南流入裏海。

阿姆河自帕米爾導源，而錫爾河自天山流出，二河上游流急水深，當五六月間，山雪融解，水量頓增，而無量數之泥沙亦隨以俱下，至山麓沉積。當其流過沙漠，水量漸減，灌溉之所給，水氣之蒸發，消耗極多。兩河雖能通航，惜限於輕舟。鹹海與巴爾喀什湖同，帶有鹹味，饒於魚介，惟不及昔時之廣闊矣。

中央亞細亞之氣候爲純粹之大陸性，冬嚴寒，夏酷暑，雨量不及十五吋，沙漠地帶或終年無雨。

俄屬土耳其斯坦適於墾殖之地祇十分之一，其中尙有確不毛之牧場，祇能供短時間之利用者。錫爾河上流之地，稱佛爾哈那 *Fergana* 以灌溉得宜

，產棉甚饒，玉蜀黍小麥亞麻煙草桑樹果實如蘋果桃子之屬均能生長。

吉爾吉斯草原區域在俄屬土耳其斯坦之北，分爲三帶，北爲黑土帶，中爲褐土帶，南爲沙漠。地味北部最饒，愈南則乾燒礮瘠。自古以來卽爲吉爾吉斯人遊牧之地。恃牛羌駝馬爲產業。草原之北部可以耕植，近年以來，變革甚大，新來之墾民，文化程度較高，且有鑿井灌溉與利用機器之智識。戰前俄人曾於此地廣植小麥黑麥燕麥番薯之類，收穫甚豐，因土質頗沃，雨澤尙足，然久旱早霜，在所難免。畜牛取乳及製造牛酪牛油，仍爲其他主要實業之一。

中央亞細亞之居民皆信奉回教人口約七百萬，以吉爾吉斯族佔最多數，土耳其族次之。人民多數以牧畜爲業，亦有比較勤奮能播種白果及各種糧食，並廣植棉花與養蠶者。

中央亞細亞河流多內陸河故與外洋隔絕，且雨量稀少，水道交通極不發

達，沙漠綿亙，恃駱駝爲交通唯一利器，近來蘇俄政府急謀增築鐵道。以利運輸，且便軍事行動，於是外裏海鐵道土耳其斯坦鐵道及土西鐵道之建築。

外裏海鐵道 Trans-Caspian Railway 起於裏海東岸之克拉斯諾夫斯克 Krasno-vo-dsk 經過謀夫 Merv 布哈拉 Bokhara 撒馬兒罕 Samarkand 浩罕 Khokard 諸城，東迄於安集延 Andijan 延長二千四百公里。其支綫有二，一自謀夫南下，直達阿富汗之庫什克 Kashk 將來尙擬向南展築以達印度河口之喀拉崑 Karash 果能造成，則自莫斯科至印度不過一星期耳。另一支線自霍古 Khojen 分支，北達塔什干 Tashken 與土耳其斯坦鐵道相接。復擬自安集延，東延至新疆伊犁，則與孫中山先生所計劃之西北鐵路系統相接，以通我國之北方大港。

土耳其斯坦鐵路 Turkestan Railway 起於烏拉河畔之奧倫堡 Orenburg 沿錫爾河直達塔什干，與外裏海鐵路相接。

西伯利亞土耳其斯坦鐵道簡稱土西鐵道，起自西伯利亞大鐵道上之新西利亞城 Novo-Sibirsk 南延至吉爾吉思境內之阿爾瑪台 Almata 以迄于塔什干，總長二千五百公里，於一九三〇年全部竣工。蓋以土耳其斯坦宜於植棉，而西部西伯利亞及吉爾吉斯區域則富於糧食，爲增加土耳其斯坦之棉田，應用西部西伯利亞及吉爾吉斯糧食運至土耳其斯坦之便利，於是俄政府之計劃，在今土耳其斯坦不種麥而專種棉，而所需之糧食，則以西部西伯利亞及吉爾吉斯所產者代之，此土西鐵道之所由築也。此路除便利棉產外，兼有推廣對新疆貿易之用意，蓋此路一成，則蘇俄對中國西部貿易中心地之距離，大見縮短，運費大可低廉，將來可由此鐵道修築通至中國邊境伊犁等處之支線。是此路對於中國俄政治經濟之關係可以想見。我國於中央亞細亞鐵道沿線，有五處設有領事館，即塔什干，安集延，阿爾瑪他，宰桑斯克 Zaisansk 及斜米帕拉丁斯克 Semipalatinsk 是也。

什干當中亞細亞鐵道系統之中心，位於水草田中，農林頗發達，爲烏茲貝克共和國之首都，政治上商業上均稱重要。人口四十三萬，屋棉平頂，庭園清雅。製造品有棉織，金屬及皮革等物。

浩罕在塔什干之東南，浩罕與塔什干之勃興，以有錫爾河之水利，惟塔什干距幹流較遠，浩罕則位於河岸也。浩罕爲牲畜及畜產品之市場，製紙織絹之業頗盛。

撒馬兒罕與布哈拉在紮刺夫禪河 *Narai-shan* 流域，此河中斷於沙漠間，此二城位於水草田中，中古時曾爲阿刺伯人所征服，乃成爲回教之學術中心。元代帖木兒曾定都於撒馬兒罕，其墳墓至今猶存，貿易品有棉花生絲羊皮乾果及地氈等。

基窪 *Khiva* 在阿姆河旁之水草田中。盛產棉花與絲。

謀夫爲外裏海鐵道之一站，於此築支線南通邊境之庫什克 *Mesk*，故爲

軍事及商業上之要地。

克拉斯諾服斯克在裏海東岸，爲外裏海鐵道之起點，裏海航路之連絡點

中華民國二十六年

中央陸軍軍官學校印

50057

(2)

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

