

用適學中級初  
書科教理地山鍾

冊上

編昀其張

428

行發局書山鍾京南

『版慶重』

有著作  
不准翻印

初級中學適用

# 鍾山地理教科書

上冊實價六角  
外埠酌加郵運費

編著者 張其昀

印刷者 重慶倉壩子二十六號  
勵文書局

發行者 重慶中一路一八二號  
鍾山書局  
成都少廟堂街七三號

民國廿六年三月三版  
民國廿八年一月四版

(重慶初版)

# 上册目次

## 本國地理

第一章 首都	一
第二章 上海	七
第三章 江蘇省	一一
第四章 浙江省	二二
第五章 福建省	三六
第六章 廣東省	四三
第七章 廣西省	五五
第八章 貴州省	五九
第九章 雲南省	六三

第十章	西康省	七一
第十一章	四川省	七五
第十二章	湖北省	八四
第十三章	湖南省	九三
第十四章	江西省	一〇〇
第十五章	安徽省	一〇七

# 地理教科書

上冊 本國地理

鄞縣張其昀編

## 第一章 首都

南京爲中華民國之首都，其地有高山，有深水，有平原，爲世界上最優美之都市。自六朝以至明代，屢次建爲國都，金陵建業江寧等皆南京之舊稱，歷史上之意義，極爲豐富。民國十六年四月十八日國民政府定都於此，建南京市，直隸於內政部。今將首都地形，分述如左：

### (一)長江

首都位于長江南岸，海潮可以直達城下，故以河港而兼有海港之資格，長江輪船下航吳淞口而至上海，溯江而上可至九江漢口，較小輪船更可溯至四川重慶。

現時首都之港口在下關，下關與浦口，隔江相對，南岸爲京滬鐵道之車站，北岸爲津浦鐵道之車站，現有鐵路輪渡，凡長江兩岸之火車，

皆可直接交通，甚爲便利。

長江在首都附近有二大沙洲，一在下關上流，曰江心洲；一在下關下流，曰八卦洲，江水因此分爲二道，近浦口方面曰外江，長江輪船由此經過；近下關方面曰夾江，江面較狹。首都之自來水廠與新電廠，其廠址即設在江心洲夾江東岸。

## (二) 秦淮河

秦淮河與南京歷史關係最深，自東水關進城，西水關出城，長約五公里。城內復有支流數條，皆以人工開濬而成。古來南京繁華之地，皆在城南秦淮河沿岸，但因歷代建都關係，河流愈趨淺狹，運輸甚感不便。現在城北築有中山大道，人口分佈，城南城北漸趨平均。城內又有鐵道，自下關至國民政府附近，長十公里。

## (三) 京城

首都之城垣，大部份築于明代（五百年前），一部分爲南唐（一千年前）之遺跡。城周三十四公里，面積約六十万平方公里。城之高度平均約十

二公尺。垣頂之闊，在七公尺以外。登城遠眺，四望廓然，江山如畫，有無限美景。

鼓樓岡居全城中心，上有鼓樓，爲首都傳報時刻之所。近來新築之中山大道與子午線大道，以鼓樓之旁爲交點。中山路自江邊經鼓樓至中山門，長十二公里，又自中山門至總理陵園，長三公里。子午線自南門直達北門，長七公里。中山門內空地，卽明代故宮，從前甚爲荒涼，現亦大興建築，中央軍官學校及飛機場皆在其地。

#### (四)岡阜

山之小者曰岡阜，都城內外小山甚多，高度均不過一百公尺，以雨花台清涼山欽天山爲最著名。清涼山卽六朝時代之石頭城。諸葛亮所謂「鍾山龍蟠，石頭虎踞」，因古時清涼山屹立江濱，故形勢甚爲險要。後世江流變遷，清涼山離江岸約十公里之遙。欽天山俗名北極閣，元明時山上曾建觀象臺，今山上有中央研究院氣象研究所，其所建氣象臺，設備完全，爲全國第一。欽天山南麓有國立中央大學，地址甚爲宏敞。自

欽天山經鼓樓至清涼山，爲偉大之文化區域，首都重要學術機關，皆在其間。

雨花台在南門外，高度八十公尺，登台而望，全城如一盆地，長江如帶，氣象甚爲雄偉。清涼山欽天山與雨花台，山麓均有古井，其水來自岩層，水量豐富，水質極清。

南京城西北部，地曠人稀，其地岡阜起伏，又多池塘，從前居民多以種菜爲業，現在逐漸開闢，成爲優美住宅區域，其中山大道所經之地，因交通便利，機關林立，甚爲壯麗。

#### (五)後湖

後湖卽玄武湖，在鍾山西麓，周圍八公里。城牆繞湖而築，幾佔湖岸線之半。湖中有五島，通以長堤，爲泛舟遊樂之區。島上現有五洲公園，湖光山色，風景絕佳。而古色蒼然之城垣，尤富有美術意味。

#### (六)鍾山

鍾山一名紫金山，東西長七公里，南北廣三公里，周圍二十餘公里

，面積四十餘方公里，大於南京全城。有三峯聳立，中部曰北高峯，最高，高達四百五十公尺，東部曰茅山，西部曰天保山，高度在三百公尺左右。鍾山全部已劃爲中山陵園，總理墓在茅山南坡，高度一百公尺以上，東爲靈谷寺，西爲明孝陵，（明太祖之墓）皆名勝古蹟也。天保山距城最近，歷史上常爲用兵之地，山頂建有天文台。鍾山樹木甚少，現在積極種樹，以松樹爲大宗。

鍾山屹立城之東北，居高臨下，在軍事上關係甚爲重要，又如獅子山幕府山等，皆在長江沿岸，上設砲台，便於防守，皆爲要塞區域。

#### （六）人口

南京市未建都時，人口尙不到四十萬人。近來人口激增，已達一百萬人，爲全國第五大都會。（居上海北平天津廣州之次）

南京市附近所謂「水村山郭」，本爲江南富庶之地。稻田，菜圃，桑園，竹林到處有之，南京城內從前以產緞著名，當其盛時工人五萬依以爲生，惜因不知改良現已衰落，從前出口達一千萬元以上，今不過一二

百萬元。離城七公里。秦淮河沿岸有江甯縣治，屬江蘇省，已出南京市之範圍。南京至江蘇省會鎮江約七十公里，火車一小時餘即達。又有京杭汽車路通浙江杭州，長三百公里。江南鐵路，南京蕪湖段長九十公里。

## 第一章 上海

首都與上海，皆爲中華民國特別行政區域，上海市政府亦於民國十六年成立，直屬於內政部，不在江蘇省區範圍之內。上海人口，現達三百二十餘萬，爲全國第一大城，外僑三萬餘人，國籍凡三十餘，日本人最多，佔二萬餘人。上海可稱爲我國之經濟的首都，全國之工商業與航業，皆以上海爲中心，上海別稱申江或滬上，爲前清道光年間所開五商港之一，開港以來已有九十餘年。

### (一) 航業

上海位於長江支流黃浦江之西岸，離吳淞口十二英里。黃浦江之深度，已濬深至八尺，但欲使上海成爲世界頭等商港，尙須加增深度三公尺，使外洋最大輪船可以暢達上海。自上海經蘇伊士運河至英國倫敦，或經巴拿馬運河至美國紐約，海程各約三十五天。惜我國現時尙無大洋輪船，是以海外航業之利益，爲英日美三國所分享。

國內航路可分爲北洋南洋及長江三線，北洋方面以大連與天津爲最要，南洋方面以香港與廣州爲最要，長江方面以漢口與宜昌爲最要。此外又有蘇州河之小輪船航路，自上海至蘇州與運河連接，長約二百公里。一名吳淞江，爲內地運輸之要道。

### (二)商業

長江流域七十五萬方英里之面積，一萬八千萬之人口，（佔世界人數十分之一）皆以上海爲門戶，故上海對外貿易，常佔全國總額五分之一。上海爲我國最大生絲出口市場，有洋行四十家，採買華絲分運歐美各國，每年出口約值一萬萬二千萬。進口貨以棉貨（洋紗洋布）爲大宗，每年進口約值一萬萬四千萬。

### 三工業

上海又爲我國工業中心，上海工人極多，全市工人達三十萬人，佔全國工廠工人四分之一以上。蘇州河兩岸及黃浦江沿岸浦東與楊樹浦一帶，工廠林立，以紗廠絲廠麵粉廠爲最多。共原料多產於長江下游與太

湖沿岸，工廠之原動力因有公共租界之電力廠，其電力遠較內地爲廉。

#### (四)陸路交通

上海路政頗爲完美，有電車路長五十公里。上海一市，各種汽車，不下二萬餘輛，上海直轄市因有外國租界橫梗其間，分爲南北二市，最近築有中山馬路，貫通全市，路長二十二公里。

京滬鐵道自上海至首都，長三百一十公里。滬杭鐵道自上海至杭州，長一百九十五公里。自首都火車輪渡實行後，北平上海間直達通車，祇三十六小時可到。自上海至吳淞有淞滬鐵道，吳淞在商業上爲上海之一部分。從前吳淞口有砲台，爲江防之要塞，淞滬抗日將士守此砲台，凡一百又四天，戰後砲台已毀。上海城已遷至上海西南三十公里之小鎮，名曰北橋，自上海至此，汽車行四十分鐘而達。

#### (五)新上海之計劃

上海之繁盛區域，均在外國租界，其中又分爲公共租界與法租界二區，各自爲政，公共租界英人握其大權。最近上海市政府擬就江灣附近

空曠之地，建一簇新之城市，其設計之範圍，北抵吳淞，南至閘北，與公共租界相接，東至黃浦江，西暫以淞滬鐵道爲界，全部地勢平坦，將來採用最新式之設備。建築大規模之商港。上海市政府在江灣所建新屋，已於民國二十二年雙十節落成。

民國二十一年一二八戰禍爆發後，閘北一帶房屋悉被日軍砲火燬損殆盡，閘北爲我國國貨工業集中之地，全部損失將達二十萬萬元。一二八禍變，日軍利用公共租界爲軍事根據地，戰事告終日人復在上海建築巨大兵營，前接公共租界，後臨淞滬鐵道，左扼閘北，右控江灣，形勢頗爲險要，且其地點在租界之外，尤屬不當。

## 第三章 江蘇省

面積一〇五・九〇〇方公里

人口三二，一五一，〇〇〇人

### (一) 地形

江蘇省位於濱海之區，地勢平坦，大都爲沖積層，有長江大湖，而乏崇山峻嶺，人口之稠密，都市之繁多，均爲全國冠。山嶺分佈僅限於東北西南一帶，東北部如東海附近之雲台山，高約六百餘公尺，爲全省衆峯之冠。西南部鎮江南京間，岡巒起伏，與長江平行，高度約三四百公尺，而以首都之鍾山爲最著名。此外長江下流之邱陵，如常熟之福山，南通之狼山，江陰之黃山，鎮江之焦山，皆爲江防重鎮。無錫之惠山，常熟之虞山，吳縣之鄧尉洞庭等山，則以湖光山色之勝、自昔稱爲名山。上述諸山最高者約三百公尺，其頂率圓平而少突兀。

長江下流以安徽蕪湖爲起點，海潮直達蕪湖。自此以下，南京鎮江一帶，長江爲山嶺約束，江流穩定；及至江陰以下，水勢南北奔騰，遂

造成廣大之沖積平原，可稱爲吳平原。據專家考察，大約每歷六十年，江蘇海岸向外伸展一，六公里（一哩），故五千年前，海岸線當尙在江陰。凡江陰以東，如皋以南，海寧（屬浙江省）以北，三角形之平原，爲長江淤積而成之三角洲。崇明島唐時始見沙洲，歷千三百年面積寬至二千方里，居民多至一百萬人，卽此可見長江沖積作用之偉大。因崇明島之橫亘，江口分爲南北二水道，海輪出入皆由南水道，不但江流較深，且上海在南岸也。

江蘇北部諸水，在昔以淮河爲幹流。淮河發源於河南之桐柏山，經安徽江蘇之北部而入黃海，長約一千公里。自宋以來，黃河南遷，淮河自由入海之孔道，奪於黃河者六百餘年。至清咸豐五年（一八五五年）黃河自開封東北流，奪大清河之道入渤海，乃爲今河。自黃河北遷以後，淮之故道亦塞，淮河鬱積於洪澤湖，失其歸海之路，故導淮爲近數十年之大事。最近導淮委員會，擬導淮入江，自洪澤湖至三江營（在揚州東南），全線長一百五十公里。洪澤湖爲天然之蓄水庫，擬盡量利用之，

以供灌溉農田之需。淮河以北，有沂河沐河，亦須疏濬之。因在冬季常乾涸無水，夏季山洪暴發，來勢汹涌，排洩不及，則橫流旁溢，而無所歸束，及洪水一過，又成乾枯之象，交通灌溉，兩無利益。故應治導沂沐諸水，使有適當入海之路，江北水患，庶可免除矣。

江蘇南部，號爲水鄉澤國，湖泊衆多，以太湖爲首。太湖跨江浙二省、承浙省天目山，本省茅山發源諸水，其面積歷來相傳三萬六千頃，近年實測爲二千四百餘方公里，卽中畝四萬頃，除去湖中東西二洞庭山，則三萬六千頃之說，亦頗相近。湖中可航小汽船，交通稱便。太湖下流，由婁江吳淞江與黃浦江，分三道入海。又與運河之水息息相通。太湖爲利甚大，而泛濫之害亦不輕，現設水利委員會於蘇州，專司治湖之事。吳淞江爲自蘇州至上海內地航運之要道，近以下流淤塞，商農交受其害，疏濬尤不可緩。

太湖以西，有滬湖長蕩湖，東有洋澄湖澱山湖，此諸湖者，初皆爲海，後因海岸外伸，長江積沙爲埂，遂與海水分離，上游諸水，久經瀧

注，於是湖水鹹性漸失，變爲淡水。又江北亦多巨湖，纍纍相續，如寶應高郵諸湖，不下十數，其成因與江南諸湖相仿。洪澤湖爲江蘇安徽二省共有，由淮水泛溢而成。

運河縱貫江蘇全省，自昔有運輸灌溉之利。自山東至清江浦稱爲中運河，自清江浦至鎮江稱爲裏運河，自鎮江至杭州，稱爲江南運河。江南運河，首尾三百五十公里。小汽船四季可通，爲大運河最重要之部分。但近來因年久失修，淤淺日甚，每屆冬季，船運阻滯，商業頗受影響。裏運河長一百五十公里，西與洪澤湖相通，湖水一漲，運河亦隨之而漲，氾濫成災，冬春水涸，又無相當之節制，航行不便，灌溉無資。至於中運河，更屬害多而利少。導淮治運之計，誠不容一日緩也。

## (二) 富源

江蘇省產米之富爲全國第一，故宋以來有「蘇常熟，天下足」或「蘇松熟，天下足」或「蘇湖熟，天下足」之語。現在全國產米約八萬萬八千萬石，江蘇佔十分之一，江蘇省人口三千二百餘萬，每人平均食

米三石，雖江北人民間食小麥，但米糧亦僅足自給，近來蘇米嚴禁出口，即爲此也。常熟縣與吳縣（即蘇州）爲蘇省產米中心，米船載往上海者甚多。無錫爲一大米市，其米一部分來自安徽省，由此運往浙江省。

江南農家，雖以種稻爲主，然多兼營麥作棉作，如常熟等區，且有米區與農區之別，在米區內，其由夏季種稻，至冬季則以其三分之一種蔬菜，餘種大麥與豆。在農區內，夏季五分之三爲稻田，五分之二爲棉地，冬季亦種蔬菜小麥等。除農作外，又有以操舟捕魚爲業者，江蘇北部銅山東海一帶，溫度較低，雨量較少，農產以豆麥高粱爲主，黃豆可榨油，高粱可釀酒，此外鷄蛋菜牛爲出口大宗。銅山爲菜牛貿易之中心，附近江蘇河南山東三省之牛，皆集中於此以求售。蓋其地豆麥高粱出產既富，價格積廉，故牛之飼料爲豐富。銅山之牛，或由津浦路北運經濟南以至青島，或由津浦南運經浦口以至上海。江蘇民性，江南習於奢侈，所謂風流繁華之地，淮北則堅苦耐勞，有尚武之風，此與氣候及農產豐歉，實有相當關係。

太湖南北，養蠶之風極盛，無錫居民十九養蠶，婦女任之，故無妨於農功。近年無錫繅絲廠有四十餘家，一部分設於鄉間，原料除本縣外，來自宜興溧陽等縣。無錫地近太湖，河水澄清，繅出之絲，色澤殊佳。江蘇省爲吾國產棉最盛之區，約佔全國產棉總額五分之一。稻作均係水田，棉作均係旱田。南通爲棉區中心，崇明海門太倉嘉定諸縣環之，而以南通棉品質最佳，其纖維最長，富於彈力，光澤最佳，最適於紡紗。南通一縣，棉田佔全縣面積一半以上，南通大生紗廠爲內地紡織廠之最先成立者。全國紗廠除上海外，以南通無錫二處爲最發達。

江北沿海，產鹽甚富，東海一帶所產者，稱淮北鹽，鹽城至南通一帶所產者，稱淮南鹽，淮南鹽多用煎法，淮北鹽多用天日晒鹽法。各鹽場間水道互通，以資運輸，稱爲鹽河，諸鹽河又與大運河相聯絡，鹽商之總機關在揚州。兩淮鹽行銷地頗廣，自三峽以下，長江及其支流所通之處，無不包此圈內。

江北范公堤者，爲宋范文正公（仲淹）所築，又名捍海捍，所以捍禦

鹹潮者也，縣巨阜寧鹽城東南通諸縣，長凡二百餘公里，至今堤址尙存。現海水東趨，滄海變爲桑田，范堤去海。寬者約百公里，最狹者亦數十公里，江北居民間有從事墾殖者，其地苦鹹，又乏堤岸，無以禦海潮，得不償失，地遂荒蕪。南通張譽既於南通建設紗廠，爲培植原料計、於南通海濱創通海墾牧公司，修溝渠，建堤閘，通道路，徒內地農民以事墾殖，成績卓著，新立公司有四十餘家之多，資本共計三千萬以上。地勢較高者，多種棉花，地勢較低者，則植蘆葦以供燃料。現在工程未竣，鹼質未除，農業尙未十分發達，但希望甚大。

江蘇礦產貧乏、礦業無所發展，已經開者，有賈汪煤礦東海燐礦等，利國驛與鳳凰山兩鐵礦尙未進行，賈汪煤礦在銅山東北四十公里，有輕便鐵道與津浦路銜接，近年因戰事影響，屢有停頓。東海燐礦在城南三公里半之胸山（高度三百餘公尺）所採之礦售與日商製造肥料。利國驛在江蘇之西北邊境，爲津浦路之一站，鐵礦在利國驛與微山湖東南岸之間。鳳凰山（高一百餘公尺）在南京城南三十公里。

江蘇礦業中之較重要者，爲宜興之陶土，蘇州之花崗石，及上海龍潭等水泥公司。宜興陶土除白泥者外，有紫泥青泥二種，質細色美，非他處所可及，宜興蜀山鎮之陶器，每年銷售國內達二百餘萬元。蘇州附近小山產花崗石，凡長江下游一帶所用之石梁牌坊及石柱階石等，多取給于此，總理陵墓採用蘇州金山石料，石灰岩之主要用途，爲製石灰與水泥，現有龍潭（南京附近）龍華（上海附近）等水泥公司，供給諸大都會新建築之用，因交通便利，鄰近市場，營業頗爲發展。

### (三) 都市

(1) 鎮江 古名京口，今日丹徒縣。自國民政府定都南京，鎮江成爲江蘇之新省會。鎮江當運河與長江之交點，爲本省之一商港，江南之米，江北之小麥黃豆，皆由此渡江，分運南北。京滬鐵道經鎮江城南，有寶蓋山隧道，長四百零二公尺。近年鎮江商業，頗見衰落，其原因由于運河淤塞，航行不便，又長江逐漸傾向北岸，南岸流緩沙淤，致市場離岸日遠。如金山本爲江中一島，清光緒初年沙洲漸長，今已連於南岸。

。現擬在象山開港，其地正對焦山，爲長江淤漲之所不及。鎮江有金焦北固三名山，焦山屹立江心，砥柱中流，上有砲台，首都之門戶也。自鎮江渡江至瓜洲，有汽車路可通江都（卽揚州），歷半小時卽達，再往北行。須乘小輪，最遠至清江浦而止。江都向來爲兩淮鹽務之中心，故多鹽商，甚殷富。長江北岸儀徵縣之十二圩，爲鹽船停泊處。淮陰（卽清江浦）在淮水南岸，昔爲運河漕船所經，乃本省重鎮之一，近因運道失修、交通頓形梗阻，最近清揚汽車路告成，晨七時由鎮江渡江，下午四時卽可抵淮陰。

（2）無錫 無錫當京滬路之中心，大運河經其西北，西南至太湖九公里。其地原料富裕，人工物價均較上海爲廉，二十年來工業勃興，有「小上海」之稱。據最近調查，無錫工廠用機器工作者，共有二百餘家，資本額約三千萬元以上，工人總數十五萬人，在我國內地確可稱爲工業最發達之區，其中尤以紡織廠爲最盛。太湖輪船自無錫至浙江湖州，五小時可達。武進（卽常州）亦爲沿運河及鐵道之一名城。江蘇語言在南京

附近及江北通行南方官話，自武進以東，則通用吳語，而雜以各地土音。

(3) 吳縣 江蘇省之名稱即由前清時代江寧府與蘇州府之首一字得名。蘇州爲春秋時吳國都，古稱姑蘇或平江，今日吳縣。城在太湖東面，大運河與蘇州河(即吳淞江)會合之點，東至上海火車二小時可達。蘇州已開爲商埠，但以密邇上海鎮江，貿易區域較爲狹小，出口貨絲米棗子爲大宗。蘇州西南有太湖，東北有洋澄湖，此外小湖，不可勝紀。水生植物至爲繁富，蕩藕荸薺，洋澄湖蟹。尤爲著名。城內外水道縱橫，橋樑之多而且美，無過於吳縣；其園林名勝之多，亦甲於江南。如虎邱天平山等其尤著者也。鄧尉山在光福鎮，距城三十公里，面臨太湖，煙波浩渺，雲樹蒼茫，風景極勝，果木以梅、橘著名。東洞庭山在吳縣西南四十公里太湖中，又五公里爲西洞庭山，二山遙望如拳，入其中，岡巒起伏，果園彌望，有東山枇杷，西山楊梅之稱。松江爲沿滬抗鐵道之一名城。蘇嘉鐵路現已通車，自吳縣直達浙江嘉興，長六十五公里，較

繞道滬抗路爲近。

(4) 南通 舊名通州，以別於河北省之通州，故名南通。無錫與南通爲我國內地最發達之實業區，附近產棉花，爲張譽之故里，縣政修明，世稱爲中國之模範縣。南通實業以紡織與鹽墾爲根本，而鹽墾又爲紡織之根本，唐家閘乃工廠薈萃之區，在鹽運河之岸，天生港爲江輪停泊之地，自南通下航百公里至吳淞。南通貿易以花紗布三項爲主。南通之白色大布多銷東三省，稱爲關莊，九一八事變後損失甚大。

(5) 東海(卽海州)東海有一自關商埠，城濱沐河(卽濇薇河)南岸，魚鹽出產頗富，其東北六公里曰新浦，當沐河與鹽河(通清江浦)合流處，爲東海商埠地。西連島屹立海中，爲一岩島，島與陸間，水深浪闊，現定名曰連雲港。隴海鐵路東段已自東海展築至此，長二十公里。自東海至淮陰有汽車路，約五小時可達。

(6) 銅山(卽徐州) 銅山東距東海約二百五十公里，鐵道祇六小時可達。津浦隴海二路，以銅山爲交軌之地，且其地介于四省之間，岡巒

環合，自古爲戰場，對於時局常有重大關係。銅山亦爲自關商埠，商業之盛，爲江北各鎮之冠，有麵粉廠、雞蛋廠，雜糧牲畜等出口貿易，每年達二三千萬元之鉅。

## 第四章 浙江省

面積一〇一，〇〇〇方公里

人口二〇，三三六，〇〇〇人

### (一) 地形

浙江省可分爲三部，錢塘江流域佔全面積五省分之二強，沿海流域佔五分之二弱，太湖流域亦佔五分之一。太湖流域以平原地居多，與江蘇省連貫，運河縱橫，稱爲水鄉。錢塘江一名浙江，有南北二源，南源曰徽江，北源曰衢江。徽江沿岸多山嶺巉岩，頗鮮寬谷；衢江兩岸，地形開朗，僅有低圓邱陵，起伏於其地，田疇相望，頗稱富饒，惟仍能遙見高山之雄峙耳。沿海流域，河流多短促，獨自入海，其河谷有較寬平者，如鄞縣之甬江，有山岳約束河流者，如永嘉之甌江。近海居民多賴海產爲生。

浙江省山嶺大致均作東北西南向，主要山脈首推仙霞嶺與千里岡山脈，起於福建浙江江西三省交界處。東北走與錢塘江平行，仙霞嶺在其

東岸，千里岡在其西岸，高度皆在千公尺以上。仙霞嶺主峯在江山縣南五十公里，上有仙霞關，爲閩浙陸路交通之孔道。天目山在浙江安徽交界處，爲太湖流域之上源，高約一千五百公尺。昱嶺山脈爲浙皖南段之界山，高與天目山齊，惟昱嶺本身高僅五百公尺，今杭徽公路經過此處。浙東主要山脈爲甌江上流之括蒼山，及沿海之雁蕩天台等山，高度亦在千公尺左右，入海而爲舟山羣島。又浙閩邊界有楓嶺山脈，上承仙霞嶺，山中有半開化民族，名曰畚民，故楓嶺亦可稱曰畚山。浙西太湖流域，均係平水行舟，無上下之分，浙東之水由高而下，無論行舟行筏，上水下水速度相差頗大，故運貨載客之代價，亦上水貴於下水也。

錢塘江之口外曰杭州灣，形如三角形之漏斗，口張而內促，若自江蘇之南匯嘴，至浙江之鎮海連一直線，其長九十多公里；又在乍浦至其對岸連一直線，其長爲二十五公里；澉浦在乍浦之西二十三公里，其地至杭州灣之闊不過十五公里，更自澉浦上溯，兩岸驟窄，是謂錢塘江口，杭州距澉浦七十五公里，其地錢塘江之闊尙有三公里，滿潮時恍如海灣。

。錢塘江口門雖寬而深度不足，自澉浦至杭州，無輪船通行。杭州以上，四十五公里至富陽，又四十五公里至桐廬，水深約二公尺，有小汽船行駛。

舟山羣島羅列杭州灣口，南起六橫島，北至大戢山，大小不下百數，最大者曰舟山羣島，島上高峯拔海四百公尺，南岸有海港曰定海。舟山羣島爲我國最大之漁場。六橫島以南，有海灣曰象山港與三門灣，象山港有關爲軍港之議，三門灣遼闊而多島，海濱多荒地，興辦農墾，均甚重要。

## (二) 富源

本省山多田少，地狹人稠，米糧不足之額，將近四分之一，即約一千三百萬石。食米均由米商向蕪湖無錫及上海等處採辦而來。山鄉稻田多爲梯田，層疊若魚鱗，賴山泉以灌溉，其不易水者，多植雜糧以爲補助，如小麥玉蜀黍等。海濱島嶼多種番薯，皆貧民之仰給。金華東陽等縣，在衢江支流婺江流域，居民以養豬爲副業，豆麥糠粃爲飼豬之原料

。金華火腿與紹興酒，寧波罐頭竹筍，均為浙省名產，銷路甚廣。

浙省漁戶以甯波人為最多，其漁場在舟山羣島，總計外海漁業不下三十五六萬人，每年水產收穫，如遇豐年，不難超至五千萬元以上。漁汛分為三期，春夏間一汛最佳，（自四月至六月）以黃魚黃花魚墨魚為大宗，秋汛亦以黃魚為大宗，冬汛以帶魚為大宗。鄞縣（即甯波）為我國最大漁市，由此出口之魚類，幾遍至國內各口岸，浙省沿海產鹽頗多，每年所收鹽稅，約四百五十萬元，以夏季醬銷，冬季菜銷為最旺。又漁業用鹽為量絕巨，約佔年銷總額百分之十弱。

浙江在各行省中面積最小，而產絲甲於全國。浙江每年絲繭產額不下七千餘萬元，蠶業尤以吳興（即湖州）為最發達，故桑以湖桑著稱，絲以輯里馳名。輯里為吳興南潯鎮下之一村，地臨太湖，水質清美，用以繅絲，光澤潔白，異於尋常，極為海外市場所歡迎。絲綢業為杭州吳興之主要工業，織綢之家稱為機戶。茶園分布多在稻田桑地之上，故稱山戶，杭州龍井所產最為名貴，其以出口為業者，紹興平水綠茶與永嘉紅

茶是也。安徽之徽州茶皆由杭州出口。此外經濟作物，有棉花與蔴草，棉花產地以餘姚爲最，稱爲姚花，爲寧波紗廠之原料。蔴草可以編蔴。種於水田中，鄞縣婦女多以織蔴爲生。

甌江流域木材出產頗富，每年出口約值八百萬元。錢塘江所產者，稱爲內河木，材料頗少，不堪爲大廈棟梁之任，只足供門窗椽柱，或建築市街房屋所用。蓋溪河淺狹，鉅材不易運出也。杭州江干每年運銷木材約有六百萬元左右。烏柏爲落葉喬木，浙省農民極重視之，其子可以製油，成於仁者名青油，以燃燈，成於皮者名皮油，以造獨。凡山嶺大道溪邊宅畔，無不種此，誠浙省最普遍之樹木也。浙省礦產，無足稱者。長興煤礦，在太湖之西南岸。平陽鑛在本省東南隅，爲製鋁之原料，飛機用之，在經濟上極有價值。徽江沿岸淳安縣茶園附近之石礦，易於採取，水運又便，浙西建築材料，幾全取給於此。浙省舊式工業之最大者，當推錫箔一項，用簡單之方法，將雲南之小錫塊，搗打成箔，其薄如紙，產額最多者爲紹興，杭州、鄞縣次之，從事於此之工人總計在

十萬以上。新教育發達之後，迷信破除，錫箔之用，當日漸減少，但錫箔又可作包裹物件之用，如香煙糖果等，故將來仍有相當需要。

### (三) 杭州與東方大港

杭州(即杭縣)爲錢塘江流域之集散中心，人口五十萬。城南跨吳山，西臨西湖，東北田疇相望。南宋曾建都於此，號曰杭都，現在杭州市區，北起笕橋，南迄閘口，笕橋距城十公里，有車站及大兵營，爲屯兵之所，閘口在錢塘江北岸，爲鐵路終點。湖墅鎮爲一大米市，自城北武林門起，至拱宸橋止，跨大運河兩岸，爲往來蘇州上海等地之小汽船終點，杭州絲鐵工業最盛大，工人二萬，各大綢廠均採用電織機。杭綢以外，又有杭箔(錫箔)、杭線(絲線)、杭菸(即旱菸，原料產於紹興)，杭剪(原料多自上海輸入)，杭粉(原料以滑石粉爲主，產於吳興近山中，俗稱粉石)，杭傘(傘之竹骨由富陽輸入，其紙之原料用浙東之皮紙，用桐油蘸透糊於骨上)杭扇(扇骨大都以竹製造)皆手工產品，甚爲工緻，行銷長江南北。

以杭州爲中心，近年新造汽車路在一千五百公里以上，京杭公路直達首都，杭徽公路直達歙縣（即徽州），尤爲重要。自杭州溯錢塘江而上至常山縣，上陸行至江西玉山縣，與江西信江水運相接，是謂玉山路。江西之瓷器夏布竹紙等運至浙江，浙江之食鹽綢緞紹酒等運至江西，皆依此路。杭江鐵路現稱浙贛路爲浙省近年之大工程，自杭州對岸之西興，經諸暨金華衢縣江山，以至江西玉山，幹線長三百三十六公里，支線自金華通蘭谿，長二十四公里，全長三百六十公里。錢塘江大鐵橋現已開始建築，計劃橋長一千七百公尺，連絡杭江滬杭二鐵道，造橋經費預計五百萬元。

東方大港必須建築之理由，載在總理實業計劃，港之地點在杭州灣北岸乍浦澉浦間，兩岬相距約二十四公里，附近有小山矗立海濱，足爲天然屏障。又沿岸均築有石塘，以禦海潮，石塘高約十公尺，寬三公尺，塘後即新闢由杭州至上海之汽車路。海水深度，在乍浦岬附近平均約九公尺，平均潮差爲五公尺，上海水深八公尺，潮差二公尺，海港之優

劣，已顯然可見。東方大港之地價，較上海低廉甚多，且本爲空曠之區，故建築計畫，均可以最經濟及最新式之計畫而完成之。東方大港，於民國十八年已實地測量，預算各項工程經費，約計需款五千餘萬圓。

#### (四)甯波與象山港

鄞縣(卽甯波)當甬江與姚江會流之處，距海口約二十三公里，商場分城內江東北三區，(形勢似武漢三鎮，具體而微)有一鐵橋與一浮橋溝通其間。自上海乘輪至鄞縣，途中航程約需十二三小時，每日各有三輪來往，其發達在近海航業中首屈一指。棉花(來自餘姚)，茶業(來自紹興)魚類爲鄞縣三大出口貨，草蓆傢具次之。棉花除一部份供本地紗廠外，有三分之二輸出於上海，鄞縣花市頗爲繁盛，每年交易約有一千萬元之數。甯波人民素以經商著名，國內外各大埠無不有甯波人之足跡，故有「無寧不成埠」之語。鄞縣人口五十萬，而寄居上海之甯波人亦有四十萬人以上。沿海沿江一帶，操航海業之海員，與夫各地之機器匠，皆以甯波人佔大多數。每年旅外甬人寄款回家之數估計有二三千萬元之

鉅，貿易上雖年年輸入超過，而市面金融並不受若何之影響也。

杭甬鐵道自鄞縣至曹娥江六十公里，業已通車。杭州至曹娥江一段，自歐戰時停工以來，迄未修成。滬杭甬鐵道首尾不相連貫，實爲缺點，最近已開始修築。由曹娥至杭州約計十五公里，現有汽車路，六小時可到，較之從前轉滬渡海，便利多矣。

象山港距鄞縣僅三十公里，爲一大灣，東西長約五十公里，南北約十公里，口門甚狹，關鎖甚嚴。港內高山夾立，水深約二十公尺，可容萬噸之艦十艘。口外有六橫島，屏蔽天成，猶劉公島之於威海衛也。在清季會議闢爲軍港，現政府決定興築，已在高坵設立海軍學校，並常川駐防陸戰隊及軍艦。三門灣內亦有良港。東曰石浦，屬象山縣；西曰海游，屬寧海縣。

#### (五) 温州與甌江水力

鄞縣永嘉間航線有「五山頭」之名，卽鎮海、舟山、石浦、海門、永嘉是也。海門當靈江之口；爲鄞縣永嘉間之中站，商業頗盛，黃岩蜜橋

由此出口。永嘉（即温州）在甌江南岸，距海口三十公里，人口二十萬，爲浙江省三商埠之一。永嘉至上海有直達航線，需時三十小時。出口貨有茶葉甌柑木材柴炭等，手工業有甌綢雨傘皮箱等。永嘉出口貨常超過進口，又閩人與甬人來溫者，較温州外徙者爲多，此與鄞縣不同之處。永嘉北甌江中有小島曰江心嶼，風景絕佳。

甌江兩岸連山，略無缺處，其形勢酷肖三峽，不過具體而微耳。自温州上溯至安溪，計長四十五公里，河面寬闊，且爲潮汐影響所及，尙可通行小氣船。安溪而上，兩岸狹窄，節節皆險，所謂「雲山千里，松竹萬家」，風景絕佳。麗水距江口一百五十公里，高出海面百公尺。麗水而上，坡度更陡，水勢自高而下，成倒瀉之勢，險灘更多。甌江灘淺水急，不適航行，正可利用水力，發多量之電，以供工業上之用。依據調查結果，最適于籌設水力發電廠之地有二，一爲幹流金水灘，在麗水縣下流二十五公里，一爲甌江支流小溪南岸，在青田縣西南十二公里，大溪估計可發生水力一萬八千匹馬力，小溪可發生水力四千匹馬力。甌

江上流木材豐富，若利用水力，製造需用最急之新聞紙，其利當獲甚可觀。

#### (六)其他都市

(1) 嘉興爲滬杭路之大站，又爲水運輻輳之區，與上海吳縣杭州三處之距離，約略相等，現蘇嘉鐵路已告成，長六十五公里。物產以絲米爲大宗。

(2) 吳興爲京杭國道之大站，大湖上流之東西苕溪由此會合。其地絲綢業最發達，天日山之毛竹亦爲出口大宗。湖申、湖蘇、湖杭，均通輪船航路。

(3) 紹縣(卽紹興)當鄞縣杭州之間，有蕭紹公路以資聯絡，附近爲平原地，以產紹酒、錫箔、綢緞著名，紹酒風味最佳，運銷南北各埠，而以運往北平爲最多，通年產額近千萬元。紹興爲越國故都，近郊有大禹陵與蘭亭，爲著名史蹟。

(4) 蘭谿當衢江與婺江之會口，握錢塘江上流之樞紐，商業繁盛，

出口以穀米、火腿、柏油爲主，進口以鹽糖海味爲主。近自杭江鐵路告成，金華爲交通要地，蘭谿商業頗受影響。

(5) 衢縣(卽衢州)當海運未興以前，號稱「七省通衢」，尤爲閩贛二省入浙要衝，出產以竹紙，木材爲大宗，今杭江鐵道經此。

### (七) 浙江省之風景

浙江省之風景，在中國素稱特出，王羲之所謂「崇山峻嶺，茂林修竹，清流激湍，映帶左右」，實爲浙省名勝之概說。其最著者如天台、雁蕩、天目諸山及錢塘江之七里瀧，東海之普陀山；而杭州之西湖，尤稱天下絕景。天台山在天台縣，山麓有國清寺，在中國佛教史上極有地位，山腰有石梁瀑布，瀑布由天然石橋倒瀉而下，極爲壯美。山頂甚爲平曠，在海拔八百公尺之處，尙見梯田。雁蕩山在樂清縣，懸崖如削，直插谷底，奇峯林立，真如雨後春筍，又有大龍湫瀑布之勝。西天目山在於潛縣，以森林著名，山中多柳杉，高約二十餘公尺，其他蒼松翠竹，極爲繁茂。武康縣之莫干山，近年闢爲避暑地，乃天目山之支脈也。

七里瀧爲錢塘江中流之峽谷，上有嚴子陵釣台，兩岸峭壁，江狹流迅，所謂「雲山蒼蒼，江水泱泱」是也。普陀乃一小島，在舟山島之東，全島皆爲佛寺，故有「海天佛國」之稱。海潮以錢塘江口海寧縣爲最可觀，潮之起因，則以澉浦之尖山一帶，突入水中，與對岸之夏蓋山相持，江面驟狹而江底驟淺，潮被約束激挫，乃成洶湧奔騰之勢。浙省風景區，除普陀山外，現皆有汽車路可通。

## 第五章 福建省

面積一二一·〇〇〇方公里

人口九·六三六·〇〇〇人

### (一) 地形

南嶺山脈自大庾嶺東北行，綫亘於江西福建境上，又可分爲三段：南曰杉嶺山脈，中曰武夷山脈，北曰仙霞嶺山脈。武夷山主峯高九百公尺，在福建崇安縣境。福建地勢成階段形，西北高而東南下，河流即順此趨勢，東南入海。閩江流域約佔福建全省面積之半，上源有三，曰建溪沙溪富屯溪，至南平會流，合稱閩江，下流經水口鎮至閩侯，閩侯去海口尙有百里之遙。閩江上多灘，有「一灘高一灘，邵武在天上」之諺。（邵武在富屯溪上流。）福建海岸甚爲曲折，海灣深入內陸，灣內近頭及其兩岸，常拓爲平原，如閩侯（即福州）即其例也。其次，有晉江於晉江縣注泉州灣，漳江（又稱九龍江）於龍溪縣注於廈門灣，惟三沙灣無大河入海。汀江發源於長汀縣，南流入廣東境，下流曰韓江。福建爲一山國

，閩侯居閩江下游，其旁尚有高度九百公尺之鼓山，可以避暑。

福建沿海島嶼甚多，以三都島海壇島廈門島爲最著名。三都島有海港曰三都澳，廈門島之海港卽廈門，皆水深浪闊，可泊巨艦，商港軍港，皆所適宜。福建諸港與臺灣隔海相對，自臺灣割讓於日，而福建有唇亡齒寒之憂。日本二十一條件，要求對福建省有特殊權利，鐵路野心躍然可見。

福建當太平洋颶風（卽颶風）上陸之衝，房屋田禾，常被飄沒；鄉間所植果木，如龍眼橄欖等，受風災搖落，損失頗大。又福建木材出口，多以帆船運載，至秋季必須停止，是謂停秋，期間約一百日，卽防颶風之爲患也。

## （二）富源

農產以米穀薯類果類煙草爲大宗，蕃薯一名山芋，產於山地沙地，大抵地力薄弱，種稻不成，多改而種薯，山芋飯爲最廉之食品。福建南部，多暑少寒，有霜而有雪，沿海一帶，果園甚多，荔枝六月初熟，當

暴風來襲之前。龍眼俗稱桂圓，八月始熟。橄欖俗稱青果，深秋方熟。興化桂圓，可以久藏，頗爲北人所重。永定菸葉亦爲出口大宗，昔年產額曾達四百萬元，近年銳減，僅產二百萬元，福建海味，產於三沙灣海壇島及廈門附近，著名之「閩菜」，以新鮮魚類爲主要。

福建糧食不足自給，賴有茶船木船之輸出，以爲交易。福建之茶，以武夷茶（綠茶）及安溪之鐵觀音（紅茶）爲最著名，全省茶葉出口每年約二千四百萬元，夏季茶旺，爲閩侯航業一歲中之精華。竹紙與筍亦爲山地名產，玉蘭片純由冬筍製造，最爲珍貴，福建江西省界，長達二百公里，高峯綿亘，林木極盛，其中以杉木爲主，爲極佳之建築材料。閩侯一埠出口之木材，每年值一千二百萬元，天津上海鎮江省縣各幫木商，羣來閩侯，採辦木料。閩侯產榕樹甚多，故一名榕城。

閩侯漆器，西人稱爲中國三長之一，以絲綢瓷器並稱。閩侯工人，手工精巧，其漆器以繪畫勝，每種顏色中，能以濃淡深淺分爲數種，具有特殊之美觀。全年銷售之數約數十萬元。福建礦業尙未開發，南平銅

礦，龍岩煤礦，皆爲有希望之礦產。南平所產之花崗石，可作樑柱台階之用。閩侯街道，寬約丈餘，皆鋪以花崗石石條。福建磁器以德化所產最佳，稱爲建窯。

福建有偉大莊嚴之橋樑工程多處。晉江城東北有萬安橋，跨洛陽江上，建爲北宋，橋長九百公尺，凡四十七孔，寬約八公尺，全部用花崗石造成。閩侯之萬壽橋，長四百公尺，寬約八公尺，是橋在閩侯南台商業繁盛之區，跨越閩江，其上可行汽車。

### (三) 都市

閩侯(卽福州)爲閩侯流域之集散中心，人口三十五萬，閩江至閩侯城南，有南台島橫亘江中，分爲二派，至馬尾復合。馬尾在閩侯下流二十公里，港中有羅星塔，汽船軍艦皆泊於此。閩江現經疏濬，往來上海之汽船，可以逕達閩侯。自閩侯上溯至水口鎮，一百公里間，小汽船可通，再上溯一百公里至南平。馬尾船政局開辦最早，專供修理軍艦之用，規模尙屬完備。閩侯以歷史上關係，爲海軍教育中心，服務於海軍者

，以閩籍佔大多數。上海閩侯間海行約二日程。

南平（卽延平）爲閩侯上流之大都會，當建溪沙溪富屯溪之合流點，舟楫輻輳，商業頗盛。溯富屯溪而上，至光澤縣，陸行逾杉關，至江西南城縣，與盱江水運聯接，西北置達南昌。此路關係極爲重要，現在政府計劃中之福昌鐵道，自閩侯至南昌，長約八百公里。又自南平溯建溪而上，至浦城縣，陸行逾仙霞嶺至浙江江山縣，與錢塘江水運聯接。在清代海道未通以前，凡官吏入閩者，大抵取道於此。

三都澳商埠在三沙灣內三都島之南，南距閩侯三百公里，灣內水廣而深，爲我國沿海最深良港之一，惟背面山岳起伏，貿易難望發展，出口貨有紅茶、黃糖、竹紙、瓷器等。

廈門（卽思明）在漳江口外廈門灣中，島周圍六十公里，距大陸約四五公里，島上巉岩屹立，僅西南一隅爲平原，開爲商埠。人口二十六萬。廈門距南洋斐律濱羣島最近，斐島華僑大多數爲福建之泉漳二州人，此等華僑皆自廈門出發，故廈門與南洋關係甚爲密切。廈門輸出入額

非常不平衡，賴華僑每年寄回大宗款項，藉以挹注。廈門大學與集美師範，爲閩南教育中心，其創辦人係新加坡華僑陳嘉庚君。鼓浪嶼爲各國租界所在地。與廈門島相對，隔以鷺江。

龍溪（卽漳州）在漳江北岸，去海口石碼十五公里，漳江水淺沙多，小輪至石碼卽不能進。漳廈鐵道爲福建唯一鐵道，自廈門對岸之嵩嶼，至龍溪長四十五公里，內嵩嶼至江東橋間二十五公里已築成，其未竣之一段，現有汽車路，半小時可達。漳廈鐵路因不能直達漳州，商人感兩度航接及上下之不便，多逕用航運，故鐵路收入以客票爲多，貨運則極小。龍溪昔年本爲產糖之區，後爲台灣及爪哇糖所排擠，遂趨衰落，現有南洋華僑擬集資在龍溪設立製糖廠。

晉江（卽泉州）介於福州廈門之間，稱爲宋元時代之上海，宋元之間，中西通商莫不於泉州放洋登陸，當時海運皆賴季風爲進退，船舶去以十一月十二月，就北風；來以五月六月，就南風。明代以來，晉江及海港日益淤淺，葡萄牙人抵我國，海外商賈皆集於澳門，英人鴉片戰後，

商務又移於香港，晉江遂日漸衰落，即晉江本地人亦多不知其曾爲中古時代世界第一商港也。今日晉江維持相當之繁盛，由於南洋華僑不忘故鄉之力。福建華僑每年寄回之款，約有三千萬元。

## 第六章 廣東省

面積二二三·八〇〇平方公里

人口三二·〇二三·〇〇〇人

### (一) 地形

廣東省大部分爲粵江流域，粵江由三江會流而成，西江最大，跨廣西廣東二省，小汽船可自廣州通至南寧。西江在肇慶縣附近有羚羊峽，谷窄水深，與錢塘江之七里瀧相似。東北二江均在廣東省境內，東江汽船航路自廣州至惠陽，長一百二十五公里。北江在增水期，小汽船可上溯至曲江，計程二百五十公里。北江有二源：一出梅嶺南麓，一出摺嶺南麓，至曲江而合，八十年前，廣州與北平之交通，溯江北而上，沿贛江而下，中經梅嶺，又稱大嶺庾。現今粵漢鐵道，北起漢口，南達廣州，中經摺嶺，又稱騎田嶺。梅嶺摺嶺之高度，均不過一千公尺。東江下流平原之北，有山屹然而立，是謂羅浮山，高一千一百餘公尺，以風景著名。北江上流之雲祖仙山，在樂昌縣北境，高達一千七百公尺，爲嶺

人所居，亦稱瑤山。

東北西三江在廣州附近會合而後，復分四道入南海，是謂粵江三角洲，面積有九千四百餘方公里，爲我國最富庶之沖積平原，廣東省人口之半，住于三角洲及其附近。是以物產雖極豐富，猶須求巨額之食料於外省與外國。三江之外，在本省東北部另有韓江流域，韓江上流曰汀江，源出福建省；西南部小溪流甚多，如廉江等皆獨自入海，不屬於粵江流域。

瓊崖爲我國第一大島，孤懸南海之中，又稱爲海南島，與雷州半島隔一瓊州海峽，相距約四十公里。海南島面積人口與臺灣島略等。（廣東省人口約三千二百萬，其中海南島佔四百萬）。島上有五指山，高一千七百公尺，亦名黎母山，黎人環居此山，其生活與苗人略同。黎人間亦混有漢人血統。

大東沙島在汕頭南一百四十公里，當南洋航路要衝，設有燈塔及氣象臺無線電臺。西沙羣島在海南島東南二百三十公里，舊名七洲洋，統

計大小島嶼二十餘座，現歸崖縣管轄，漁業頗盛，西沙羣島之南六百四十公里又有團沙羣島，又稱南海九島，亦有海南島人前往捕魚，民國二十二年七月，法人悍然不顧，據爲己有，其所持理由，爲將設置燈塔，以求航海之便利。此等羣島，在大戰時均可爲潛水艇之根據地。

廣州與汕頭，均在北回歸線之下，爲溫熱二帶之分界。廣州自五月至十月，溫度常在攝氏二十六度以上，絕少變化，夜間亦甚暑熱，大雨如注。北江上流之韶州，較爲溫和。梅嶺多梅，嶺北梅以臘月開，嶺南則秋末冬初梅且開盡，詩人所謂「十月先開嶺上梅」者，以地暖故早。海南島完全在熱帶中，爲我國椰子樹膠之惟一產區。

## (二) 富源

廣東山多田少，人烟稠密，每年所產之米，僅供本省民食四分之三，必賴安徽蕪湖等處及安南暹羅進口之米，以資接濟。以現金計，近年米僅入口自八千萬元至一萬萬元不等。農業除種稻外，以植桑爲最要。蠶絲出產，每年約值九千萬至一萬二千萬元。縲絲工廠以順德南海等縣

爲最多，均在廣州附近。絲織綢緞，以雲紗最著名，質地極堅，經雨不壞。從前廣東產糖，足敷全省之用，產糖之地，以東江流域最盛，通商以後，受洋糖之排斥，蔗田多改種果樹及桑樹，糖之產量因而銳減。北江上流之南雄，所產烟葉，色黃而性柔軟，適合於製造紙烟之用。

廣東熱帶佳果，如柑橘荔枝等均甚佳美，香蕉易於保存，上海市上常見之，荔枝、波羅密製爲罐頭食品，亦可行遠。海南島所產椰子，多供本地食料之用，椰乾則運往南洋新加坡，供製油之果實。檳榔堅如乾棗，味澀微甘，能消食，爲重要藥品，近年日人所製各種丹藥，多以此爲原料。廣東古多森林，惟因屢加斬伐，幾成荒山。羅浮山前清禁令森嚴，樹木參天，民國以來，存者無多，已非昔年之比。惟海南島木材甚富，香港之建築材料，皆仰給于此。海南島有野蠶生於三角楓上，一名楓蠶，又名天蠶，其絲甚韌，多運往日本，可製魚網。三亞港爲一大灣，產魚甚旺，又爲產鹽之區。

西沙羣島向爲海南島漁民採捕水產之處，島上又產磷礦，爲鳥糞所

成之礦層，可供農田肥料，實我國之重要礦產也。欽縣錳礦在縣城西北三十公里，有河流可通帆船，儲量之富，足以供大規模製鋼廠而有餘。

閩廣二省爲海外華僑之出發地，如韓江上流之梅縣，田少人多，男子多往南洋各地謀生，田地委之女人，聞梅縣農民，女人實佔其十之七八。又韓江上流汀江及其支流梅江一帶居民，稱爲客族，大都爲唐代以前之移民，客話多存中原古音，近于國語，與廣東潮州話福建漳州話大不相同。客人極活潑而有生氣，女子尤以勤勞著名。

### (三)沿海都市

廣州市(市區外爲番禺縣)位於粵江三角洲之頂點，離粵江口一百四十餘公里。廣州自漢以來，久與外國通商，八十年前，猶壟斷全國之對外貿易，自香港割於英人，日形繁盛，廣州乃爲所壓倒，廣州形勢頗與武漢相似，城在粵江北岸，對岸曰河南，曰花地，三地鼎立，祇隔一水，珠江鐵橋已經落成，長二百公尺。江中船隻數有萬家，舟子大都爲蠻(音但)戶，蠻戶爲一特別民族，專營水上生活。城北八公里白雲山前有

黃花崗，爲辛亥三月二十九日，死難廣州七十二烈士叢葬之所，民國史上永久之紀念碑也。民國六年以後，廣州爲國民革命之大本營，十五年北伐成功，十六年國民政府由廣州遷至南京。今廣州現有孫中山先生紀念堂及紀念碑，碑在城內粵秀山頂，堂在山腳，卽舊總統府地址。廣州人口一百十萬人，市政完善，純粹以中國資本發展，有模範都市之稱。

汕頭在韓江之口，人口連郊外合計二十萬，有鐵道通至韓江西岸之潮安（卽潮州）。是區人民多往南洋經商，每年自南洋寄歸之款，經汕頭一埠者，常達三千萬元之鉅，民力既裕，故洋貨進口亦多。暹羅華僑，以潮州人居大多數，瓊州人次之，在暹羅京城曼谷，潮語幾爲普通語。潮州語與廣州語不同，汕頭人與廣州人之經商於香港者，多操商業英語以相通，此可見廣東語言之歧異也。潮州城西四公里有楓溪，以產瓷器著名。

瓊山（卽瓊州）爲海南島之都會，其商埠曰海口，當南渡江入海之口，在瓊山之北五公里。香港海防線之輪船，經過瓊州海峽，停泊甚便，

出口貨以豬牛糖三者爲大宗。清瀾港位於文昌縣東十二公里，距海口市九十公里，近因海口港灣欠佳，故擬開闢清瀾港以爲補助，榆林港在南島南岸，乃歐洲航行東來第一重門戶，爲國防計，宜建爲軍港。自清瀾港至榆林港，擬築鐵道，長二百四十公里。

廣東省海岸線異常曲折，良港甚多，東京灣北岸之北海，亦一良港，其地去廣西甚近，有廉江水運之便，原爲西江上流貨物之集散地，自西江通行輪船後，北海貿易限於附近濱海依山之區，繁盛及從前。僅以深淺而論，除香港外，廣州灣可稱爲廣東境內第一良港。龍門港在欽州灣內，係欽江入海之口，從前株欽欽渝二鐵道，皆擬以欽縣（欽州）之龍門港爲終點，（一通湖南株州，一通四川重慶。）但龍門港水淺，不及廣州灣遠甚，東興居我國海岸線之盡端，爲防城縣之繁盛市鎮，與法國之荏街，相距一小河，通鐵橋往來。

中山縣爲總理故鄉，現定爲模範縣，其地在粵江三角洲口，爲突出海中之一半島。物產米爲大宗，次爲海味，再次則爲香蕉橙柚等鮮果。

縣東南有唐家環，前臨伶仃洋，淇澳島橫其前，中間海水甚深，爲一良港，縣政府已移設於此。

#### (四) 香港澳門與廣州灣

香港(英文 *Hongkong*) 爲粵江口外之一小島，離廣州一百四十餘公里。道光二十二年(一八四二)鴉片戰役，香港割讓英人，面積八十二方公里，咸豐十年(一八六〇)續割九龍，至光緒二十四年(一八九八)推廣九龍租借地，佔有水陸面積一千方公里之廣，租期九十九年。政治以香港總督爲中樞，直隸於英內閣之殖民部，所謂直轄殖民地是也。市街名維多利亞 (*Victoria*)，建於島之北岸，對岸曰九龍半島，渡船五分鐘可達，其中卽爲海港。維多利亞人口三十一萬，華人居三十萬。香港爲英帝國東洋貿易之大本營，又爲東洋艦隊之大本營，其性質蓋合東北之旅順大連而爲一。香港雖屬英國，然爲我國對外貿易三大門戶之一，其地位與上海大連相等。自鴉片戰爭以後，英國在我國之貿易上，佔絕對的優勢。此係包括香港殖民地內，若將香港除外，而論英美日三國在華貿

易，英國實已退居第三位。香港進出口貿易，不必皆爲英貨，不過英貨居其大部分而已。

廣州因港口淤淺，巨艦難行，坐使南方大部分商業，皆以香港爲集散地，而廣州之經濟政治，常受香港之操縱。廣州有築港計畫，將珠江濬深，使吃水七公尺之商船，可以進泊黃埔，兩廣物產均可直接行銷外洋，無恃香港爲轉接。黃埔在廣州下流十五公里，築港以後，當展拓至廣州，成一大埠。預算經費二千萬元。

澳門一名馬碓 (Macao)，位於粵江口外之半島中，本屬香山縣，明嘉靖三十二年（一五五二）租與葡萄牙人，至光緒十三年（一八八七）許其永遠管理澳門，最近政府擬收回澳門，葡方認爲時機未至，不允談判。澳門自明以來三百年爲西洋文明傳入我國之根據地，頗極一時之盛，自香港勃興，澳門港口較淺，不利航行，商業大爲減色。現在僅賴不正當營業（如賭館煙館等）以事維持。澳門政權雖屬歐人，而居民多隸華籍，卽其自稱爲葡人者，亦大都爲本地人歐亞雜種也。拱北位於澳門西一小

島上，設有稅關，爲廣州澳門間貿易門戶。

廣州灣在雷州半島之東北岸，水深十三公尺，前有島嶼橫亘，可以防蔽風波。光緒二十四年廣州灣租於法國，租借地面積五百方公里，爲安南總督所管轄。港灣雖大，而貿易不振，因內地河川短促道路險惡之故。民國十一年華府會議結果，日本退還青島，最近英國退還威海衛，廣州灣不久亦當收回。據實地調查，廣州灣爲廣東省惟一良港，若使川廣鐵路直達此處，可望成爲西南各省惟一出口大港。

#### (五) 廣東省之鐵道與公路

粵漢鐵道自廣州至漢口，爲南北縱貫一大孔道，在經濟、治軍事文化各方面，均有重大作用，全線長一千另八十八公里，現已完全竣工。曲江（卽韶州）爲廣東境內粵漢路之大站，距廣州約二百公里，其地常廣東湖南江西三省交通要衝，商業繁盛。韶贛國道自曲江至江西贛縣，長三百公里，汽車路當天可到。

廣九鐵路自廣州沿粵江東至石龍，越東江，南下至九龍。此路係中

英合辦，英段三十五公里，華段一百四十公里。廣九快車約四小時可到九龍，輪船自香港至廣州，須八小時。東江貨物以惠陽（即惠州）為集散地，自廣九路通車以來，東江貨物往往不經粵江運輸，直接由九龍送達香港，廣州所受影響甚鉅。惟粵漢廣九二路間，八公里之缺口，尙未接軌。英人夙以粵漢廣九接軌為目的，使貨物可由武漢直接香港，此事影響於廣州與香港之商業競爭甚大，不能輕易舉行。

廣三路為粵漢鐵道之支線，自廣州經佛山至三水，長五十公里，以所經均為繁盛村鎮，營業異常發達。佛山為我國四大鎮之一，市街跨珠江兩岸，綿延十五公里，其地房租地價均較廣州為廉，故工業最盛，人口約三十萬。三水當西北西江之會口，已開為商埠，將來鐵路擬展築至廣西梧州。

新寧鐵道自斗山經新寧新會至江門，長一百公里，在江門可與西江水運直接。此路係商辦鐵道，其資本大部分出自華僑。江門居粵江三角州之中心，距廣州一百公里，距香港一百二十公里，距澳門六十公里，

水道四通八達。出產有鷄卵果實蔬菜鮮肉，供香港市上之用。廣三新甯二路接軌，已在提議中，全線一百六十公里，自佛山起經順德至江門，人口稠密，物產豐富，爲廣東全省之冠。

韓江下流河身多沙，不便於汽船航行，現設潮汕鐵道，自汕頭至潮陽，長四十公里，亦係商辦性質，與新甯路同。東江省道已通，從汕頭經潮陽海豐陸豐等地，至廣九路之泰安站爲終點，午前六時由汕頭動身，下午七時半可抵廣州。

## 第七章 廣西省

面積二一九・八〇〇方公里

人口一一・九四九・〇〇〇人

### (一) 地形

廣西省別稱粵西，又名桂省，爲崎嶇之山地，其高度大抵在五、百公尺以下，最高者爲越城嶺，高一千二百公尺，爲南嶺之正幹。西江及其支流貫注全省，每年五月江水漸漲，六月至九月最高，至十月水乃漸落。西江支流四：曰桂江，柳江，紅水，鬱江，以蒼梧爲總匯之地。各支流深淺不等，非隨時隨地盡能通行汽船者，其中以鬱江水量最大，航運最便。桂江沿岸，山形奇秀，高雖不過百公尺，而與清流綠樹相掩映，風景殊佳，古來有「桂林山水甲天下」之諺。桂江柳江之間，有瑤山山脈，爲未開化之瑤人所居。

鬱江流域已入熱帶，廣西省會邕寧，與香港同緯度，天氣炎熱，北部桂林較爲溫和，冬季有雪。

## (二) 富源

(1) 米 鬱江兩岸有寬廣之河谷，產米甚富，廣西米輸入廣東，每年有三百萬元之多。

(2) 油 茴香油與桂油為廣西之特產，香味甚佳，皆於製酒時用之，桂油又為製造肥皂香水之原料。廣西亦產桐油。

(3) 木材 柳江上流產杉樹甚多，稱為柳木，一部分來自貴州境內

(4) 水泥 桂江沿岸多奇峯聳峙之高山，皆屬石灰岩層，可以燒水泥。

(5) 煤與水力 梧州附近有賀縣煤礦，又產錫。鬱江在邕寧下流，有一險灘，曰伏波灘，可以發生水力，此力可供廣西各城市電燈及工廠電機之用。

## (三) 城市

(6) 桂林 廣西省會舊在桂林，主要原因有二：

(甲) 桂林與湖南湘江同源，分流南北，爲古來廣州漢口間之直接水運孔道。

(乙) 桂林接近長江流域，文化發達，開南嶺(嶺南以南)風氣之先。

(2) 邕寧縣(卽南寧) 廣西現在省會設於邕寧，主要原因亦有二：

(甲) 桂林水淺多灘，僅藉民船爲交通，最感困難。鬱江有小汽船可以暢達邕寧。

(乙) 自安南割歸法國以後，邊防重要；邕寧西南有龍州及鎮南關，皆爲邊防重地。

(3) 馬平縣(卽柳州) 將來廣西省會有遷至馬平之說，主要原因亦有二：

(甲) 桂林地處東北，邕寧地處西南，皆僻在一隅，馬平則居全省中心

(乙) 柳江可通小汽船，終年航行無間。近年廣西省新築汽車路，以馬平爲路線中心點，建設事業易於進行。

(4) 蒼梧(即梧州) 蒼梧當西江與桂江會流之口，為廣西第一商港，大輪船直駛廣州，二日可達。蒼梧四面環山，平地殊為缺乏，房租甚貴，人口合水上連筏而居者約九萬人。

(5) 桂平(即潯州) 當柳江紅水與鬱江合流點，附近為平原地，峇山即在其北，商務不盛。

(6) 龍州 在邕寧西南，當鬱江支流左江之上流，為陸地商埠之一。龍州與越南有鎮南關為對越南邊防要塞。

#### (四) 汽車路

廣西素稱貧瘠省份，山地崎嶇，交通不便，為其重要原因之一。近年廣西省政府築成汽車路，長達四千里。例如從邕寧至桂林，水程需時半月以上，現則二日可達。廣西省無海岸線，現自邕寧築一汽車路，直達廣東欽縣，此路為出海之要道。龍州至法屬越南之鐵道終點，亦有汽車路，長六十公里，中間經過鎮南關。

## 第八章 貴州省

面積一七六，四〇〇〇方公里

人口六，九〇〇，〇〇〇

### (一) 地形

貴州名別黔省，爲一高原，平均高度達一千公尺以上。中部有苗嶺山脈，東西橫貫，爲大江與西江之分水嶺。苗嶺爲苗人所居，故名。山岳風景，雄奇秀美，惟溪流多鑿成深峽，不便航行，所謂「水聲湍急，如泣如訴。」東有沅江，而經湖南省入洞庭湖；北有黔江，經四川省而入長江；南有盤江柳江，經廣西省而注於西江。鎮遠爲沅江航路之起點，思南爲黔江航路之起點。陸路交通，亦皆崎嶇小徑，運輸困難，貴州省地瘠民貧，風氣閉塞實由於此。

雲霧山在龍里縣東南，海拔二千一百公尺，爲烏江柳江之分水嶺。梵淨山在銅仁縣西北，海拔二千公尺，爲沅江與烏江之分水嶺。婁山橫亘於桐梓遵義之間，海拔一千六百公尺，爲烏江與長江幹流之分水嶺。

此等皆爲貴州之名山。

氣候與雲南東部相似，終年溫潤，無嚴寒酷暑，惟多雨。俗有「地無三里平，天無三日晴」之謠。

## （一）富源

農產以玉蜀黍爲主，以大小麥蕎麥爲輔，米穀收穫所得，大都售諸城中富戶。玉蜀黍多種於山坡沙地，供給貧民食糧及牛馬飼料，又可釀酒，稱爲苞穀酒。貴州多牛，谿谷養水牛，山地養黃牛，牛皮輸出漢口市場。皮製品有皮包皮箱等。苗嶺產巨木良材，其斬伐運輸，皆苗民爲之，故稱苗木。牛皮苗木爲貴州出口大宗。遵義縣多橡樹，能養野蠶，織成粗綢。供本省自用。橡樹又有副產品，曰白木耳，爲一種滋補品。郎岱山多產楮樹 其皮可造紙。遵義與貴州西部安順大定等縣，均富於煤礦，其蘊藏之富，分布之廣，爲我國西南各省之冠。東部銅仁縣之萬山場，以水銀礦（即汞礦）著名，爲貴州重要出口貨。貴陽東南十五公里泡木冲，有石油礦，開採未盛。

## 二三 城市

貴陽市(市區以外爲貴筑縣)爲貴州省會，位於苗嶺北麓，黔江上流南明河畔附近爲一平原，拔海一千一百公尺。人口十四萬，有造紙釀酒縲絲製革等工廠。安順爲黔西重鎮，距貴陽一百公里，汽車路已通，手工業頗發達。興義居盤江上流，當廣西貴州雲南三省陸路之衝，商務略次於安順。鎮遠爲撫水(沅江之支流)航路終點，爲東部商業集中地。遵義當川黔往來孔道汽，車路南通貴陽，北達桐梓，爲黔北商務中心，產絲綢白木耳。畢節在黔江上流，當四川雲南貴州三省之衝，商務僅次於遵義。貴州既無出海之便，又乏鐵道以資聯絡，故產業不能發達，輸入之物品異常昂貴。進口以川鹽爲主，出口以特貨(鴉片)爲主。

清季曾有沙興鐵道之計劃，自湖北沙市起入湖南沿沅江經鎮遠以抵貴陽，復經安順至興義，全長九百公里。此路在沙市與川漢鐵路(未成)聯接，自湖南常德有支線通長沙，與粵漢鐵路連接，將來尙須自興義延長至昆明，與滇越鐵路連接。此路於開發湘西及貴州之經濟大有關係。

最近貴州省新建汽車路，一線由貴陽到四川，在貴州省境內者已完工，惟自四川邊境至重慶一段，尙未通車。一線由貴陽至廣西南丹，將來川廣鐵路節由此路建設。最近貴州鎮遠銅仁間通車路亦已完工。

#### (四) 苗

苗人或稱蠻子，居於貴州東南部，湖南西部雲南東部亦有之。苗族總數，約一百五十萬人。苗嶺環境甚爲險怪，重山複澗，森林茂密，所謂「山居使人塞」，故數千年來苗人未能開化。苗人所食以糯米爲主，玉蜀黍次之，房屋多以木板造成，出產有牛皮樟樹之類，俗以多牛爲富，貿易方法，大都以物易物。苗人因交通隔闕，老死不相往來，因此方言紛歧，有數十種之多。其體格短小精悍，皮膚甚黑，同爲我國國民，而不諳文字，政治教育遂不能施，政府急須助其開化，此扶助弱小民族應有之事也。

## 第九章 雲南省

面積三九八，五〇〇平方公里

人口一一，七〇〇，〇〇〇

### (一) 地形

雲南別名滇省，中部有南北行之紅河，分全省爲二部，東部爲高原之地，尙可馳馬，西部爲高山深谷，貨物皆以人力負載。東部高原拔海在二千公尺以上，西北部山岳高達四千公尺以上，西南部山岳高度僅一千五百公尺左右。雲南雖屬邱陵起伏之高原，但中間有許多壩子（山間平原），如昆明壩子曲靖壩子，上多水田，村落相望，頗有江南風景。又雲南高原斷層甚多，其結果大抵旁昇中陷，形成地塹，水流所滯，遂成湖泊，滇池洱海其最著者也。金沙江在四川雲南交界處，成一馬蹄形，支流在雲南者有普渡河，卽自滇池流出。雲南西部以視東部爲別一景象，東部之地尙屬平坦，西部則山高水深，流急崖峻，點蒼山高出海面四千公尺，如登峯巔而遠眺，則見雪山縱列，起伏無窮，此卽橫斷脈山

。橫斷山脈，走向皆爲自北而南，傾斜甚急，幾作垂直狀，風景異常峭麗。雲嶺山脈爲瀾滄江與金沙江之分水嶺，怒山山脈爲瀾滄江與怒江之分水嶺，高黎貢山爲怒江與伊洛瓦底江之分水嶺，至滇邊江心坡一帶，高度乃漸下降。在西南大峽谷中，廣大之平原不能復見，但亦不乏小規模之平原，適於漢人之農業，滇人稱爲壩子，如騰越壩子其尤著者也。

雲南東部高原有滇越鐵道經行其間，計自省城昆明至安南海防，全線長八百公里，在雲南境內四百五十公里間，鑿有山洞百餘處，工程之困難爲世界所稀見。紅河源出大理東南，下流經法屬安南而注於東京灣，在蠻耗以下可通舟楫，從前箇舊之錫，普洱之茶，卽由此路運至海防出口，自滇越鐵道告成，漸無人過問。紅河之西，瀾滄江與怒江，下流亦在印度支那半島，一入安南，一入緬甸，此二水在雲南均無舟楫之利，其流如奔，故有怒江之名。伊洛瓦底江有東西二源，曰恩梅開江邁立開江，在雲南西北部江心坡地方，二源會合以後，始入緬甸境內，惟在前清光緒二十一年（一八九五）雲南緬甸劃界時，英國承認我國在伊洛瓦

底江有自由航行之權利。

雲南省昆明大理一帶，因高度緯度兩種關係，（昆明在北緯二十六度，高度一千九百公尺）氣候極佳，四時如春，冬溫夏涼，極合衛生，故有「六月無三伏」之語，每年祇分乾濕二季，六月至十月為濕季，十一月至五月為乾季，濕季多雨，乾季多風。紅河自蠻耗以下，瀾滄江自思茅以下，已入熱帶，氣候不適健康。雲南西北部麗江一帶，高度達二千五百公尺以上，終年寒冷，雪山千古不消。

## （二）富源

昆明與大理一帶，湖泊甚多，有灌溉之利，膏腴沃壤，五穀俱產，菜花豆筴，香遍壟畝。雲南每年產米，足供全省之用，惟因運輸不便之故，西部自給有餘，常運往緬甸，東部糧食不足，反仰給於越南。普洱茶產於瀾滄江東岸普洱附近，集中於思茅，銷行本省及印度支那半島。普洱茶近已徒存其名，蓋省內銷場，已為景谷茶所奪，其輸出國外者，為數亦微。宣威山豬之鹽腿，品質佳而產量多，惟以交通不便，運費過

鉅，不能充分輸出。鄧川之牛爲著名乳用種。雲南產棉極少，棉布爲進口貨第一大宗。普洱思茅一帶，位於瀾滄江下流，地勢降至千公尺以下，氣候炎熱爲全省冠，椰子甘蔗樹膠鳳梨等熱帶植物皆甚相宜。

雲南實業，以礦業爲最重要，昆明東北有會澤縣（卽東川），拔海二千三百公尺，有我國最大之銅礦，明清以來，全國鑄造錢幣，仰給於此，至民國以來，日形衰落。昆明東南有箇舊縣，拔海三千公尺，有我國最大之錫礦，礦工四五萬人，近年產額值一千萬元以上，爲雲南省輸出品第一大宗。箇碧鐵路自礦區經蒙自縣城至滇越鐵道之碧色寨車站，長四十公里，專爲運錫之用。東川銅礦因無鐵道交通之便，成本過高，（東川至昆明陸路須行七八天）致不能與日本銅競爭。故近年雲南本省所用之銅，亦仰給於洋銅矣。食鹽在雲南運輸之貨物中佔重要之地位，多產於鹽興鹽豐二縣之鹽井。點蒼山產大理石，有花紋，淡雅可愛，富於畫意，多運至廣州，嵌以烏木架，以供清玩。班洪在怒江下流，屬瀾滄江，以產礦銀著名，民國二十年英人強佔其地。

## (三) 城市

昆明與大理爲雲南二大經濟中心，一在滇池東北，（海拔一千九百公尺）一在洱海西岸，（海拔二千公尺）湖光山色，風景幽秀之至。滇池之水，北流通普渡河，入金沙江。洱海之水，南流漾濞江，入瀾滄江。昆明爲省會所在，南門外有滇越鐵道車站，自昆明至越南海防，四日可達，自昆明乘火車輪船至上海，旬日可達。滇越鐵道由法人建築，遂由法人管理，雖交通時間較前大爲縮短，但手續仍非常困難，蓋貨物出入，必經安南，受外人種種箝制，其痛苦較他省爲尤甚，故雲南人民極望有一自由出海之孔道。

大理城南十五公里之下關，爲滇西商業中心。位於洱海溢流之北岸，天生橋跨其上，形勢險要。大理至昆明凡三百公里，十三日方達。自大理西北行，二百公里至麗江，又一百二十公里至維西，又二百公里至德欽（卽阿墩子），此三城皆爲雲南西北部入西藏之要衝。麗江瀨金沙江、與西康之巴安同一流域；維西瀨瀾滄江、與西康之昌都同一流域。

蒙自思茅騰越三處爲雲南之陸路商埠。蒙自有滇越鐵道之便，箇舊之錫由此出口。河口爲本省滇越路最後一站，隔南溪河與越南之老開相對，爲滇省邊境之要隘。思茅沿瀾滄江支流，普洱茶由此出口，騰越在怒江之西，屬龍川江流域，自緬甸八莫至大理與昆明，騰越爲必由之路。借山岳重疊，道路崎嶇，不免爲貿易發達之障礙。出口貨以黃絲爲大宗（黃絲來自四川運往印度）。自昆明經騰越以至緬甸八莫，陸路一月方達，自八莫至緬甸海口仰光，輪船火車三日可達。

#### （四）白夷與野人

雲南西部，內地人與白夷以高度一千三四百公尺爲界，內地人多居於涼爽之高原，白夷多居於河濱低原，編竹樓居，故有「水擺夷」之稱。內地人一入其地，卽發擺（寒顫頭痛也），蓋不適於健康也。夷人生活以種植爲主，打獵爲副，信佛教，大抵怒江以西之夷，傳緬甸之佛教，怒江以東之夷，傳暹羅之佛教，子弟多學習緬甸文。近年普洱沿邊，創設漢文學校，已逐漸同化。又瀾滄江流域之夷女，多納內地人爲贅婿，互

通婚姻，而種族之見漸泯。

野人居於雲南西北部之野人山，卽峨昌蠻，又稱阿昌。明代於其地置茶山里麻二土司，茶山卽片馬，拔海約三千公尺；其東爲高黎貢山，西有小江流入恩梅開江。里麻卽江心坡，位於恩梅開江與邁立開江之間，三面環江，故得此名。高度自一千至二千公尺不等。道路自騰越北至片馬約四日程，西至江心坡約八日程。野人十之八九均事墾殖，高原多寒，入冬有雪，平原低下之地，入夏炎熱，米爲食糧，次則玉蜀黍山芋，衣服多用棉，能自耕自織。野人常至騰越貿易，與內地人親洽，自承爲內地人子孫，江心坡各寨設有專祠，崇奉諸葛武侯及明兵部尙書王驥，春秋兩季，奉行不衰云。

#### (五) 片馬與江心坡問題

明王尙書西征緬甸，兵力遠及伊洛瓦底江，於江之西岸孟養城（今日密芝那）立紀功碑，曰「石爛江枯，爾乃得渡」。至清光緒年間，英人併吞緬甸，乃擊毀沈之江中。片馬與江心坡二地，明代爲茶山里麻二土

司，自古以來，未嘗屬於緬甸。當雲南緬甸劃界時，英人無理由可以侵佔我國土地，故意延宕，騰越西北邊尖高山以北之界線，遂未曾勘定，我國邊防空虛，英人覬覦已久，自片馬問題發生，我民幾無日不在英國兵力威脅之下。宣統二年（一九一〇）英人悍然佔據片馬，又於高黎貢山之巔，分築砲台，電光遠射，照及怒江渡口。歐戰起後，英人自行撤兵，至民國十年英人擅將片馬設治，歸緬甸治理。民國十五年以後，又派兵進佔江心坡，土人因自來傾向我國，故至騰越乞援甚急，並歡迎內地移民開墾。江心坡與片馬，北連西康，英人之野心，蓋欲沿雲南邊境，進窺長江上流，使緬甸雲南西康西藏諸地，連爲一氣，前途大可憂慮。目前急務，固在恢復失地，劃定國界，惟劃界必須移民實邊，否則亦難收效。

## 第十章 西康省

面積四七二，七〇〇方公里

人口六八〇，〇〇〇人

### (一) 地形

橫斷山脈包有多數山脈，其方向皆自北而南，大雪山脈之貢噶山最高聳，在康定之南約一百公里，高出海面約七千五百公尺。金沙江（即長江上流）瀾滄江怒江三大河流，與橫斷山脈並行南下，怒江與長江上流最接近處，僅六十四公里，然長江至江蘇入太平洋，怒江至緬甸入印度洋，其河口相距有三千二百公里之遙，誠爲世界地圖上之奇觀，長江在西康境內有支流曰雅礮江（一名小金沙江）與大渡河。

橫斷山脈南北縱列，交通孔道則自東而西，旅行極爲困難。惟印度洋之季風，得以長驅直入，故雨量豐富，森林茂盛，農牧二業均甚適宜。氣候上之優點可以補償交通上之缺點。

### (二) 富源

西康雖地勢高寒，小麥尙能充分成熟。冬小麥種於較低之河谷，高度三千公尺以上之地，明年七月收穫。春小麥種於三千三百公尺以上之高坡，當年九月收穫。冬麥需有人工灌溉，至於春麥因其生長適在夏季雨期，故人工灌溉並不十分需要。至三千五百公尺以上，均爲草地，各處帳幕頗多，專業畜牧，以犛牛爲大宗，馬次之，牛較少。西康人自織之毛巾，稱爲氍子，外解似呢。森林最著者爲九龍縣東境沿雅礮江之谷，以松杉爲主，森林中又有麝香之出產。瞻化縣之麥科以金礦著名，品質極佳，惜以地勢甚高，鑛業不甚發達，金販由礮廠收買至康定出賣。

### (三) 都市

(1) 康定(即打箭鑪)，康定爲西康省會，一名鑪城，在大渡河之西，高度二千五百公尺。人口計一萬五千，內地人與康人雜處，疊爲石屋，頗稱繁盛。其地爲川藏貿易之中心，西藏商人來此購茶(產於四川雅安)，以皮毛藥材等爲交換品。自四川成都至康定，須行十四天，自康定至拉薩，須行七十天。鐵索橋以康定附近大渡河上之鑪定橋爲最著。

長一百五十公尺，寬約五公尺，用鐵索九條上鋪木板而成。

(2) 甘孜 自康定入藏，原分南北二道，皆會於昌都，南路經巴安北道經甘孜。甘孜通青海玉樹，爲西康第二商埠。

(3) 巴安(即巴塘) 巴安位大金沙江支流之谿谷，海拔二千六百公尺，四面皆山，中開平原，小麥蔬菜，彌望青秀，又有製革造紙等廠，稱爲西康第一佳地。自巴塘東至打箭鏢十八天，南至雲南大理約一月程。

(4) 昌都(即察木多) 昌都在瀾滄江上流，自拉薩至成都路程長二千一百公里，昌都適在中點。又北通青海，南達雲南，滇人在此經商者不少。清代於此屯駐重兵，與巴安同爲西陲門戶。民國七年，昌都爲藏軍攻陷，現爲藏人經營西康之首府。

#### (四) 西康問題

西康全省人口約六十餘萬，康人(亦稱西番)佔十分之七，內地人佔十分之三。西康內地人概居於河谷區域，康人之純粹者，皆住高原，其

兩族雜配之子孫，則處高原與河谷之間，兼營農牧業。西康人與西藏人同種，雖同信喇嘛教，但彼此仍嚴守畛域，呼丹達山以西之民族爲藏巴，以東之民族爲康巴。西藏建省之議。始於前清末年，時英國窺伺我西藏，邊事日急，因置川邊軍務大臣，以爲亡羊補牢之計。民國成立以後，改爲川邊特別區域，十三年改爲西康特別區，至十七年改爲西康省。但自民國七年西藏受英國指使，進犯西康以來，康地三分之二，已爲藏兵所佔據。民國二十一年始恢復一部分之失地，金沙江東岸已無藏軍蹤跡，我軍並於江東岸重要渡口構築防禦工事。大涼山脈卽雅礱江與金沙江之分水嶺，扼金沙江之險要，爲目前西康省之屏蔽。

## 第十一章 四川省

面積四〇三，六〇〇方公里

人口三七，四〇〇，〇〇〇人

### (一) 地形

四川一名蜀省，爲模範之盆地，四周皆山岳帶，東有巴山，南有苗嶺，北有岷山，西有峨嵋，高度皆在二千公尺以上，而其中部土地則在五百公尺左右。四川盆地以奉節爲頂點，西北至平武而止，西南至屏山而止，成爲三角形，名曰盆地，實則地形參差，邱陵起伏，農業耕種，全賴梯田。惟成都附近，另有岷江之沖積平原，面積六千方公里，爲全國最富庶之一區。盆地岩石多爲赤色砂岩，遍地皆紅土，故有赤盆地之稱。

四川水道如岷江沱江與嘉陵江皆自西北而東南，與長江成正交。金沙江自雲南而來，至宜賓（卽叙州）以下始稱長江，岷江在宜賓入長江，沱江在瀘縣入長江，嘉陵江在重慶入長江，又黔江自貴州省北流在涪陵

入長江。由奉節而下有三峽之險，稱爲峽江。自宜賓東至宜昌一千二百五十公里間，通稱蜀江，亦曰川江，岷江古時以爲長江本流，金沙江水量雖比岷江爲大，但自宜賓而西，可通航者僅六十公里，而岷江自宜賓北駛，可逕達成都，航路長三百三十公里，其重要實非金沙江所可及，岷江過成都平原後，南行至嘉定，與自雅安來之青衣江，及自青海南境來之大渡河相會。嘉陵江源自秦嶺西段之南麓，攜白龍江涪江諸支流，南下至重慶會長江，爲四川入江之第一巨川。嘉陵江等河流，自西北流向東南，其方向實與山脈構造相交截而不相平行。嘉陵江下流有小三峽之勝景。

成都周圍五十公里，爲岷江之沖積平原，自秦以來，開鑿河渠，其地人工灌溉法之完美，世界罕見其比，水旱災殆絕迹。成都水利始於秦之季冰，距今已二千一百餘年，歷代遞加修治，引水入渠，灌溉之外，又可行舟。岷江出灌縣後分爲多數支流，可歸納成三系：在西者爲岷江主系，在中者爲錦江系，在東者爲沱江系。

三峽爲川省水道惟一出口，曰瞿塘峽、巫峽、歸峽，首尾一百七十五公里，兩岸連山，峭壁如垣，高逾三百餘公尺，非亭午夜分，不見日月，山脚直插江底，成爲偉麗絕倫之峽。三峽長江之幅僅半公里內外，最狹處僅十餘公尺，峽中多灘，深淺不一。大都峽俱發育於岩質堅厚之地層內，蓋巴山山脈盤亘四川湖北二省之間，其岩層屬石灰岩，質密層厚，因江流之衝激，故成三峽奇偉之觀。至於灘之地質關係，則適相反。灘者乃江中爲碎石所阻塞，水流不暢，因而湍急，成波濤汹涌之狀，爲航行莫大之患。灘之生成大抵因附近岩質鬆疏，經風雨之侵蝕，崩解成塊，乃從小溪入江中，日積月累，遂致壅塞水流，而成兇險之灘。故灘之位置，往往在一小溪之口。灘之最險者，當推湖北秭歸附近之洩灘及新灘，江中雪浪如山，行船者視爲畏途。自清季三峽駛行輪船，宜昌重慶間三百二十五公里之航路，三四日可達，惜航權多操於外人之手。新式之川江輪船，船身鋼質，速率甚高，惟吃水較淺，冬季不能行駛。清季籌設川漢鐵道，由漢口經宜昌，沿長江北岸至重慶，西北以達成都

，計程一千五百公里。宜昌萬縣段，工程最爲艱鉅。

川省山水秀麗異常，而以三峽與峨嵋爲最奇。峨嵋山在峨嵋縣西五十公里，爲我國佛教四大名山之一，林壑峽泉之勝，不減於江西廬山。山之高度三〇九〇公尺，山頂四望，白雲無垠，西向雲海中，島嶼棋布，率皆南北成列，卽西康之橫斷山脈。

## (二) 富源

四川居民夏季種稻及玉蜀黍、甘蔗、煙草，冬季種麥、麻、菜、豆，村落之間，又有古柏修竹，蔚然成林。川省歷年所產米麥，足以自給，遇豐收之年，川米尙可出口，近年平原中多種植鴉片，每年煙土出口，曾達五千萬之巨，殊可驚人。蔗糖爲第三農產，沱江流域蔗田彌望，以內江爲中心。沱江沿岸又產桂圓樹，可見氣候之暖。四川之茶，產於岷江西岸之山岳帶，雅安爲川西茶業中心，附近蒙山所產之茶，名蒙頂茶。馬邊縣所產之茶，俗稱馬邊茶，多運銷成都，灌縣一帶所產之粗茶，俗稱老茶，多運銷青海西康等地。

四川氣候溫和，適於養蠶，所產黃絲，由重慶出口，以運至法國者居多，每年輸出約值一千五百萬元，絲廠以重慶南充（即順慶）三台（即潼川）三地爲中心。四川產青蔴，名曰川蔴，織造夏布，以隆昌榮昌江津等縣所產最佳。川省爲我國產山羊皮最多之省，輸出羊皮之大部分爲製革原料（製靴用之），其製成皮衣或皮襪而輸出者頗多。四川豬鬃亦極有名，有黑白二種，皆光澤而富於彈性，可供製造刷帚之用。羊毛以來自灌縣茂縣松潘等地爲最多。

四川林產物亦甚多，如桐油白蠟竹紙等是。四川所產桐油，名白桐油，清亮透明，品質極優，美國工業上需用四川桐油最多。白蠟與紙均以夾江縣爲名產地。夾江縣在嘉定西北，臨青衣江，業紙者佔全縣人口三分之二，其紙不下十餘種，各有用途，大都用竹莖製成。峨嵋山麓多白蠟樹，白蠟蟲寄生其上，蟲分泌脂液，精鍊之後，即成白蠟，用以製造蠟燭，蜀人素稱好佛敬神，故用白蠟之處甚多，此外尙用以珍藏藥品，即蠟丸是。

四川省雖距海甚遠，其食鹽輸出額除江蘇淮鹽外無有出其右者。四川所產之鹽，稱爲井鹽，鹽質溶解於潛水，成爲鹽泉，探者須鑿井以汲之。川省共有鹽場二十六，以富榮（卽富順與榮縣）產出最多，場分二區，東曰自流井，西曰貢井，祇隔一河（卽沱江支流之榮溪，一名井河），世人通稱曰自流井。自流井在成都之南一百五十公里，其地有鹽井一千餘，深者達一千一百公尺，依鹽爲生者達數十萬人，爲我國西部最重要之工業中心。鹽井所在常有石油與之共生，亟待試探。犍爲樂山（卽嘉定）爲川省第二產鹽地，俗稱樂井，川鹽除自給外，運銷雲南貴州湖南湖北及陝西甘肅之南部，西康亦多仰給川鹽。會理屬四川省，地當川康滇三省邊境，我國惟一之鍊礦在焉。重慶附近有龍土洞煤礦，由嘉陵江運至重慶，自礦地至江濱，建有北川鐵路，長十餘公里，爲川省鐵道之前驅。

（三都市）

（1）成都 成都周圍約五十公里，一望平原，有內外二江，自灌縣

而來，合流於城之東南岸，名曰錦江，蜀人以此水濯錦鮮明也。成都爲四川省城，人口稱八十萬，居民皆富足安樂，外人稱之曰「小巴黎」，絲織業極盛。成都乃蜀漢之故都，名勝之地如南門外有諸葛武侯祠，城西南三公里浣花溪上有杜甫宅，東門外有望江橋爲帆船碼頭。成都爲四川省交通中心，自此赴重慶，陸路五百公里，謂之東大路。自成都經雅安至康定，謂之南大路，由此可通西藏，自成都經劍閣至陝西長安，謂之北大路。劍閣一名梁山，在嘉陵江西岸，爲棧道之起點，極爲險要。

(2) 重慶 重慶卽巴縣，古稱渝州。四川古曰巴蜀，重慶爲巴，成都爲蜀。重慶當嘉陵江與長江合流點，人口六十萬人，爲長江沿岸第三大商港。本地人稱嘉陵江爲小河，長江爲大河。城三面臨江，形如半島，高出水面者百約公尺，鑿山成市，街道高低不平。重慶出口大宗，已見前述，進口貨以洋布海味爲大宗。出口業各幫，皆在上海設莊，自運貨物至滬銷售，進口則外人直接運貨來此。自重慶至成都，水路係溯長江岷江西上，陸路則有東大路與小川北之分，前者經沱江流域，後者經

嘉陵江支流涪江流域，計程各約五百公里，通行汽車。

(3) 萬縣 萬縣介於重慶宜昌之間，爲四川第二商港。談川省商務者，常以成渝萬三地並稱。城在長江北岸，其對岸南津街一帶，商業尤盛。出口貨以桐油爲大宗，山羊皮次之。奉節（卽夔州）在萬縣之東，爲三峽之起點，其地山勢頓收，天然一門戶，是謂夔門，卽瞿塘峽之口也。

(4) 涪陵瀘縣宜賓與嘉定 涪陵當黔江與長江合流處，以產榨菜著名。四川大都會皆在江之左岸，惟涪陵在右岸。瀘縣（卽瀘州）當沱江與長江合流處，形勢與重慶相形，故諺有「天成重慶，鐵打瀘州」之稱。自流井之鹽船，沿沱江而下，約行二日抵此。內江之糖亦由此輸出。宜賓（卽敘州，一名敘府），當岷江與金沙江合流地，爲川滇貿易之要衝，雲南土產多出售於此，樂山（卽嘉定）當岷江與其支流青衣江及大渡江合流地，爲川江航路之終點，自此至重慶計程三百餘公里，水漲時下航三日。樂山爲白蠟集散中心，又產絲，絲廠改良織綢，頗有進步。

(5) 松潘 松潘居岷江上流，爲四川對青海之貿易中心，猶康定爲川藏間貿易中心也，岷江發源於縣北五十公里之地，曲折南行，繞城東門。松潘拔海三千公尺，城中內地人與康人雜居。每年五月常有青海商隊自西北來此，犂牛數百成羣，以其毛皮易茶而去。

(6) 西昌 西昌臨雅礮江支流安寧河，附近土地肥美，卽著名之建昌谷，其貿易則經由宜賓。建昌谷與雅礮之分水嶺曰大涼山，爲羅羅之窟宅，羅羅一名鬻蠻，與苗獠同爲西南未開化民族，以玉蜀黍爲糧，肉多生啖，衣以氈，履以革，性情最爲桀驁不馴，與內地人向不同住，亦不通婚姻，常起糾紛。外人或稱之爲獨立羅羅，謂其成一獨立之部落也。

## 第十二章 湖北省

面積一八三·七〇〇方公里

人口二六·五一九。〇〇〇人

### (一) 地形

湖北一名鄂省，又稱楚北，古人云：「江之利在蜀，江之患在楚。」良非虛語。長江自出三峽後，至沙市折向東南，至岳州會洞庭湖，乃折向東北，至漢口會漢水，復折向東南。江行三峽中，迴流激湍，至宜昌出峽，始漫爲平流，故以宜昌爲長江中流之起點。江水方出三峽也，有如高屋建瓴之勢，夏秋一漲，頃刻千里，然宜昌以上，連山疊嶂，勢不能溢；沙市以下，兩岸地勢平坦，水易漫流，人民生命財產，盡恃一線長堤，以爲保障。當夏秋之際，江流洶湧，潰決爲患，是以湖北省多水災。所幸沿江兩岸，湖泊縱橫，港汊錯綜，有澄清之功用。是以歷史上之水災，尙不如黃河之烈。

長江上游，河身小而傾斜大，故水流速而搬運力強，不易停積；及

至下游平坦之區，流速頓減，沿途拋棄，以致沙洲紛起，爲航行患。且是區河道灣曲太多，自宜昌至漢口一部，計直線相距僅四百公里，而航線屈曲至七百公里。故長江中流之病有二，一爲灣曲，一爲沙洲，二者互爲因果。其根本整理方法，即係裁灣取直，使水歸中泓，全力下注，河身固可保持常態，宣洩亦因之暢速，同時航行亦受莫大之利益。

湖北省自沙市至武昌，有無數小湖，即古雲夢澤之遺跡，各湖與長江及漢水之間，有運河互通。士人呼運河曰裏河，而呼長江曰外河，其最大者，爲漢口沙市間之便河。漢口沙市間大江水路四百六十公里，由運河可縮短三分之一。

大洋汽船可自上海直抵漢口，漢口至宜昌二千噸平底汽船亦可終年通行。長江在武漢三鎮間，寬約一千二百公尺，以下江流折向東南，經黃岡鄂城間兩岸漸迫，黃石港以下，邱陵愈多，北有淮陽山脈，南有幕阜山脈，兩岸山勢合抱，儼成峽谷，至武穴以下，形勢又復開曠，漸入鄱陽區域矣。在漢口漢陽之間，漢水寬約三百三十公尺，與長江成相交

直角。

漢水爲長江第一支流，自漢口經襄陽四百五十公里間爲平地，襄陽以上則爲山地，支流有丹江及唐白二河，皆源於秦嶺南麓。襄陽至陝西漢中，民船可通，襄陽至漢口，可行小汽船。此段漢水，又有襄河之名。自入潛江縣境，卽蜿蜒而入湖沼地帶，所謂古雲夢澤之北涯，灣曲特甚，往往十里九灣，有「曲莫如漢」之語。漢水下流，地勢甚低，時被氾濫，故亦築有隄防。

湖北西南部自宜昌之上，湖北西北部自襄陽以上，皆屬山國，萬山叢雜，崎嶇難行。三峽當湖北四川交界處，其地形爲高一千公尺之高原。峽中諸縣，皆瘠苦異常。武當山一名太和山，在均縣南九十里，爲湖北西北部名山，海拔二千五百公尺，山上松杉蔽天，翠色橫空，主峯名金頂，可遙望漢江。諺云：「窮不遊武當，富不登太白」，（太白山在陝西秦嶺）言其地勢高氣候寒冷也。

(二) 富源

湖北省米糧不足自給，多賴湘省接濟，設遇水災，輸入尤鉅。小麥黃豆有車貨與河下貨之稱，前者由平漢鐵道運來，後者由漢水及江濱一帶帆船運來，水陸兩路完全集中於漢口。製成麵粉豆油，除供給本省食用外，亦有輸出於長江下游一帶。鄂北漢水流域之芝麻，產豐而質佳，所榨之油銷行武漢。襄陽樊城北連豫陝，居民多以製造皮箱爲業。湖北之蒲圻茶，產於羊樓峒與羊樓司，由漢口市上輸出國外。

湖北產棉之多，爲全國第二。湖北黃岡縣屬新州所產之棉最優，纖維細長，色澤潔白，俗稱「家鄉棉」。雲夢澤一帶所產之棉，曰「雲夢棉」，孝感縣產額最多。漢水上流老河口一帶之棉，品質較劣。武昌湖北第一紗廠，規模宏大，資本六百萬元，工人七千，此外武昌尚有紗廠三家，漢口有二家。

大冶鐵礦在大冶西北二十公里之鐵山鋪野鷄坪一帶，距江邊之石灰窰二十五公里，有鐵路可通。該礦爲漢冶萍公司之一部分，年產四十萬噸，甲於全國，其品質較之世界最優等之鐵而無愧色。象鼻山鐵礦，亦

在大冶，爲省政府所辦，年產鐵砂二十萬噸。惜因限於經費，未能設廠自行冶鍊，大抵出售日人，損失甚鉅。漢口之揚子鐵廠，原料來自象鼻山，所用之煤，來自河南六河溝煤礦，近年營業不佳，屢有停頓。三峽中有香溪煤田，分佈於興山秭歸間，設有公司數家，年產煤數萬噸，專供航行長江上游小汽船之用。

漢口九江間，夾岸多山地，特富石灰岩，可建設水泥廠。現有大冶華記水泥公司，年產水泥約三十萬桶。該廠所用之煤，須從開灤或六河溝運來，價值稍高，但以地濱長江，交通便利，且武漢處於全國中心，內地需要咸取給於是，故銷路異常暢旺云。湖北應城縣，爲我國石膏第一產地，年值六七十萬元，製造豆腐多用之。應城與平漢路花園車站相近。

### (二) 漢冶萍公司

漢冶萍公司爲前清光緒十七年（一八九一）湖廣總督張之洞所倡辦，開採大冶鐵礦與萍鄉煤礦，而設鋼鐵廠於漢陽及大冶之袁家湖。三處合

計有工人二萬，每年可產生鐵四十萬噸，實爲我國製鐵事業之巨擘。惜該公司經營失當，自清末至民國初年，先後借日債三千餘萬元，迄今併息計算，已達五千萬元。該公司因債款關係，於民國二年與日人訂立售鐵合同，十年內交付日人生鐵八百萬噸，礦砂一千五百萬噸，但以定價之限制及產額之不足，逐年虧累，外債日增，虧損愈甚。民國四年日本以漢冶萍公司列於全國否認之廿一條中，足見漢冶萍與日本債務關係之深。漢陽鐵廠，民八、十一年先後停工，大冶鐵廠於十三年相繼停工，惟大冶鐵礦始終未停工，蓋該礦爲日本八幡製鐵所必需之供給來源，故日人積極管理，恐有欲停不得欲取不能之勢。最近國民政府對於漢冶萍公司已派員接收，實行整理，將來或須收歸國有，至於歷年所訂債款契約，亦須加以修正。惜雖有計劃，而實施不易，至今仍無辦法。自大冶運鐵至日本，在冬春水淺時，皆堆積江邊，至夏秋之間，日本派有運礦船多隻，載重大者達六七千噸，由大冶運至日本門司之八幡製鐵所，水程約一星期可達。

#### (四) 武漢三鎮

武漢三鎮，處江漢之交，爲我國內河航業中心。武昌居長江之東，漢陽居長江之西，漢口居漢水之北，成鼎足之勢，實爲世界所罕見。武昌爲省會所在，城外有黃鶴樓臨江，登樓一望，帆檣千樹，煙火萬家，誠大觀也。民國二十三年調查，武漢三鎮人口，男約七十萬，女約五十萬，共計一百二十萬。每日過江人士平均有四萬餘人。漢口爲長江流域第二商港。出口以棉花、桐油、茶葉、牲畜及其副產品（如牛皮、牲腸、蛋白、豬鬃等）爲大宗。工業以漢陽鐵廠及兵工廠爲最著名，此外有紡織業、麵粉業、榨油業、造紙業等。上海漢口線，一千公里之水程，大洋汽船四日可達，冬季水淺時，吃水不深之江輪可以直達。滬漢航空線，已於民國十八年開辦，上午八時上海開，在南京九江降落二次，下午三點可到漢口。

武漢三鎮地居形勝，自古爲兵事重鎮。漢陽龜山突起，南望武昌蛇山，隔江對峙。龜山一名大別山，高百公尺，稱爲三鎮之鍵。辛亥十月

十日，革命軍起義武昌，十五年九月國民革命軍會師武漢，皆爲民國歷史上永久之紀念。二次戰役，皆首先佔領大別山，蓋登大別山可以俯擊武昌城，故漢陽一失，武昌卽不能守。武昌城外東湖湖濱，有武漢大學新建校舍，山色湖光，風景甚佳。

#### (五)其他都市

(1)宜昌 宜昌當三峽之口，四川進出口貨物，或用淺水輪船或用品船，皆以此爲交換裝載之地。故宜昌商埠雖屬鄂省，實際則爲川省之外港。政府現擬發展三峽水力，在宜昌上流七公里葛洲壩地方，設立水電廠，預計可發生四十萬匹馬力之水力，建設費四百萬元，葛洲壩適當宜昌峽之下口。

(2)沙市 沙市在宜昌下流一百八十里，長江北岸，爲本省第二商埠，出口物產以棉花爲大宗。西北一公里有江陵縣(卽荊州)爲歷史卜之名城。附近土地肥沃，人烟稠密，水道尤爲便利，有便河可以通漢口故爲商賈輻輳之地。

(3) 光化(即老河口)光化縣距漢口五百公里，自此溯漢水而西可通陝西，溯丹江而北可通河南與陝西中部，故為三省出入門戶。棉花、漆液、桐油、木耳等貨，由此集中，商務繁盛，有「小漢口」之目。

(4) 襄陽與樊城 襄陽樊城隔漢水南北相望，為漢水汽船航路之起點。張家灣在樊城東八公里，位於唐白二河會合漢水處，由此溯白河至河南南陽，溯唐河至河南賒旗店。附近黃豆芝麻棉花等均集中於襄樊。襄樊古為西南諸省與北平交通要地，自平漢鐵路不經襄樊，貿易因之減色；惟近年新築汽車路數線，襄花襄沙二路尤為重要。襄花路由孝感縣之花園起，經樊城以達光化，共長三百八十里，汽車每小時行三十公里，共需十三小時可到。由花園站改乘平漢火車，四小時可到漢口。從前由漢口至襄陽，取道漢水，夏季漲水時，上航十四日，下航七日可到，而一至減水期，動需一月以上。襄沙路由襄陽經江陵至沙市，約二百八十里，八小時可到。

## 第十三章 湖南省

面積二一九，八〇〇方公里

人口一一，九四九，〇〇〇人

### (一) 地形

湖南一名湘省，以湘水得名。洞庭湖爲我國本部第一大湖，面積五九四〇方公里，春夏水漲，汪洋如大海，秋冬水落，淺涸處極多。湘資沅澧四水圍聚環灌，沈澱於湖而後入江，故水清而勢弱。近因江流挾沙入湖，湖遂淤高，洲灘紛起，已隔洞庭爲東西二湖，西湖尤淺，不便航行，有時江水暴漲，來勢洶湧，入湖各水，概非其敵，既迫澧水入沅，沅水又迫資水入湘，由是入湖四大河流，水系紊亂，水大則壅決爲患，水小則交通阻滯。各家治湖意見甚多，如溝通東西二湖，如疏濬四水下流，是謂治標之策；若整理長江以治湖，是謂治本之策。

湖南省向分西中南三路：中路爲湘水下流與資水流域，南路爲湘水上流（自衡山縣以上），西路爲沅水流域及澧水流域。湘中所屬各縣，多

屬富庶之區；湘南各縣多山岳，不若湘中之富庶；至於湘西各縣皆係地瘠民貧，尚有數縣原係苗族所居，至今尙多苗化未改。

湘江爲湖南省主要水道，衡陽以下，地勢漸平，江流亦寬，水漲時小汽船可通，衡陽距長沙二百二十五公里。衡陽以上，一由湘江本流通廣西桂林，一溯湘江支流耒水至郴縣，越摺嶺至廣東，卽今粵漢鐵道之路線也。沅江自常德以上，峽峻溪深，交通甚難，水運之費，比湘江貴數倍，小汽船僅通至桃源。

湖南中部皆小邱陵，低岡小阜，高自數十公尺至百公尺左右，連延起伏，狀如波浪，夾於山間低窪之地，皆沃土種稻，旣無遼遠平原，亦鮮崇山峻嶺。距長沙一百公里，乃見衡山隆然高拱，挺出於四周邱陵之上，其最高峯海拔一千三百公尺。衡山古稱南岳，規模闊大，無巉岩刻削之狀，山路甚爲平坦，處處白雲飛瀑，與廬山並稱。自粵漢鐵路完成，遊山者益便。

## (二) 富源

湘省爲產米之區，年有鉅額輸出，以湘江流域靖港米與易俗河米（均在長沙附近）爲最著名。米糧出口一事，不但本省農村經濟賴以活潑，而政府財政亦賴此爲大宗收入。如民國二十一年，湘省放米五百萬石，每石徵收護照捐一元，共得洋五百萬元。稻田隨溪谷以向上伸展，最高者達八百公尺左右，過此則因溫度土壤及水量關係，不適於稻之生長，則以花生紅薯爲普通作物。濱湖各縣亦產棉，除長沙紗廠銷用及民間日用外。其餘大部運往漢口。湖南紅茶。色鮮味濃，爲出口大宗，產額以平江最多，品質以安化最良。漢口茶市湖南茶佔十分之六以上。湖南夏布以瀏陽爲最著名，其地接近江西，故有由九江出口者。

木材亦爲湘省出口大宗，湘江沿岸所產者曰東湖林，沅江沿岸所產者曰西湖林。杉木需要最大，可充棟樑之材，大抵沅江所產佔十分之六，湘江佔十分之四。木材概編爲筏，浮湖入江。自湖南常德至漢口。航行日數，夏季約需十五日，冬季約需一個月。粵漢鐵路未完工程，即採用辰州（沅陵縣）木料。沅江流域桐油產額爲全國第一，會同縣洪江鎮爲

桐油集中地，特稱洪油，由常德運至漢口。洪油水分少品質佳，在世界市場上最享盛名。

湖南水口山之鉛鋅礦，純用西法開採，其規模之大，爲全國鉛鋅之冠。水口山屬常寧縣，衡陽在其東北六十公里，離湘江岸約五公里，有輕便鐵道以聯絡之，山高不及一百公尺，周圍五十公里劃爲官礦區域，爲湖南省政府所辦，黑鉛鍊廠設於長沙，鉛之爲用甚廣，如製造鉛字鎗彈皆需此。

湖南產錫佔全世界百分之八十，而新化錫礦山之錫礦，又佔全省產額百分之七十以上，其重要若此。錫礦山在新化縣東北三十公里，高度七十公尺，爲湘資二水之分水嶺，錫爲猛烈炸彈之重要原素，在國內無銷路，歷年所產幾全部輸出，其中約百分之五十以上，運往美國，湖南錫價之漲落，反隨國外市場之需要爲轉移，殊爲可歎。

耒陽處湘江支流耒水上流，交通甚便，產無煙煤，土法小窯不下百餘處，爲湘省產煤最多之區，大都運往長沙漢口等處，供市上燃料之用。

。醴陵在湘江支流渌水北岸，以產瓷器著名，多爲日用品，銷路巨於湖南全省。

### (三) 都市

(1) 岳陽 岳陽(卽岳州)居洞庭湖口之東岸，商埠在城西北八公里之城樓磯，卽洞庭湖與長江合流之點。水路去漢口二百五十公里，去長沙一百八十里，輪船自江而東西，自湖而湖北，均停泊於此，粵漢鐵道亦經岳州。名勝有岳陽樓與君山，君山爲洞庭湖上之一島，周約四公里，以產茶與竹著名。

(2) 長沙 長沙在湘江下流，爲湖南省城，人口四十萬。水路去漢口四百餘公里，鐵道至武漢三百十五公里。貨物集散，以米、麻、茶、錫、爆竹(產於瀏陽)夏布爲大宗，湘繡亦爲特產，工業有湖南第一紗廠，爲湘省惟一之大規模新式工廠。重要客戶首推米商，其大權操之於寧波幫之手。城西江心有水陸洲，對岸有嶽麓山爲湖南大學所在地，山之高處，黃(興)蔡(鐔)二公墓在焉。

(3) 湘潭與衡陽 湘潭在長沙之南五十公里，爲湘江沿岸第二都會，東與江西，西與資江流域，交通便利。萍株鐵道即由湘潭對岸之株州發軔。湘潭漢口間航線，上下航共三日，五月至九月五個月輪船直達。自長沙至湘潭及自湘潭至寧慶（在資江上流）汽車路，現已完成。衡州（即衡陽縣）爲湖南南部商業中心，在長沙之南二百二十五公里，湘江水漲時小輪一日半可達，現爲粵漢鐵道之要站。

(4) 常德 常德在沅江北岸，距河口四十公里，東通岳陽，北通湖北沙市，爲湖南西部第一河港，貿易以洪油木材爲大宗。貴州對外貿易，大都經由常德。由常德至長沙，近有汽車路直達。

(5) 津市 津市在澧縣之東，澧水北岸，與長沙沙市常德間，均有定期輪船往來，貿易以米棉最盛。

#### (四) 粵漢鐵道

粵漢路全長一〇八九公里，初本分三段興工，廣州至韻關段，早於民國四年通車，武昌至長沙段，亦於民國初年次第完成，且展修至株州

，稱爲湘鄂路，長四二〇公里。惟株州至韻關之四五四公里，經過南嶺山地，施工較難，此段建築停頓甚久，至二十五年五月，株韻段始完成通車，粵漢路爲我國交通一大動脈，現在三日之間可自廣州直達北平。又萍株支線九十多公里，爲萍鄉運煤而設。

## 第十四章 江西省

面積一六八，二〇〇方公里

人口一四，二二六，〇〇〇人

### (一) 地形

江西省之地形，外爲山岳，中爲盆地，全省之水皆注於鄱陽湖，而後入於長江。鄱陽湖爲次於洞庭湖之大湖，湖水面積約五千二百方公里，水勢亦若洞庭，夏日泛濫，冬日淺涸，對於長江，調節之功甚爲宏大。贛江源出大庾嶺，合章貢二水，自南而北，爲全省交通樞紐，故江西亦稱贛省。

贛江自南昌至樟樹鎮，可通小汽船，水漲時上溯至吉安，吉安以上多險灘，有十八灘之名。大帆船上溯至贛縣，贛縣距南昌幾四百五十公里。自南昌以下，河身益寬，然極淺，雖中央一部可通舟楫，兩岸彌望沙灘，無樹木房屋，每年夏秋水發，此種沙灘悉成澤國，望之一片汪洋。鄱陽湖南部三面平原，故幅較寬。北部西東皆山，故形勢緊迫，湖口

入江處，寬僅八百公尺。九江下流三十公里，江水崛起石島曰小孤山，即蘇東坡詠云：『山蒼蒼，水茫茫』是也。

贛江支流甚多，在漳樹鎮合袁江，在市汊合錦江，皆自西來會。時江一名汝水，下流分兩派，一西流入贛江，種爲撫江，一北流稱武陽水，於南昌之北入鄱陽湖。此外獨流入湖者，在湖之東岸，有信江（一名上饒江）鄱江（一名昌江或曰北江）；在湖之西岸，有修水（一名西河），其入湖處有吳城鎮。諸河上流皆爲暖溫多雨之山岡，海拔七八百公尺，雖山嶺橫亘，交通不便，但水流暢通，水道四時可行。

廬山在九江南岸，周圍一百五十公里，山有九峯，五老峯香爐峯最著名，白鹿洞書院即在五老峯下。廬山絕頂海拔一千五百公尺，爲長江下流山岳之最高者，南望鄱陽湖帆影，點點如野鳧之凌波。廬山襟帶江湖，溼氣最盛，每晴際常以白雲爲衣，稱爲雲海。諸峯條隱條現，變化莫測，所以有「不識廬山真面目」之語。山中到處溪聲，三疊泉爲最長最美之瀑布。自九江至山麓蓮花洞十二公里，可乘汽車，自蓮花洞至牯牛

嶺九公里，可乘山橋。牯牛嶺拔海一千二百公尺，炎暑之際，溫度僅華氏表八十餘度，早晚僅有六七十度（攝氏表二十度以下）。爲避暑最宜之地，每年夏季避暑者，達萬人之數。

### （二）富源

江西爲產米之區，南昌爲我國四大米市之一，前數年江西米價甚賤，每石僅值三元。贛州建昌河口等處，與廣東福建浙江三省毗連，米糧多有輸出。其由九江出口運往上海漢口者，常有二百餘萬石。全省稅務，向以此項收入爲大宗。

江西之修水紅茶，產于舊義寧州，世稱雙井茶，銷行俄國，年值二百萬元左右。辛亥革命後，將義寧分爲修水武寧銅鼓三縣，修水武寧盛產茶，用民船裝載，沿修水至南潯鐵路之涂家埠站上岸，然後由鐵路裝上九江。此外若贛州一帶之蔗糖，瑞金之煙草，寧都吉安之茶油，南豐之橘，均爲名產。江西所產之靛青，以樂平饒州二區種植最廣。

江西竹紙每年產額達八百萬元以上，種類頗多，通常印所書用者多

爲連史紙，河口鎮所產最著名，潔白細緻，有若綢綾。表芯紙則用以包裝物件，宜春萬載二縣所產最著名。萬載縣又產最細夏布，每年值洋三百萬元，江西全省所產聞共值洋一千萬元。夏布以苧麻爲原料，經久耐用非他處所可及。此種極細夏布，大概係各鄉閩女所紡織，俗稱女兒布。

贛江上流富於材木，其大宗爲贛州吉安等處之杉木，次爲樟木，樟木質堅而重，故能耐久，用製衣箱，銷行北方各省。杉木毛竹盛銷於長江下游各省，而南京上新河爲江西木幫商業彙集之區。

萍鄉在宜春萬載之西，縣境安源山之煤礦爲我國中部惟一大煤礦，與大冶鐵礦漢陽鐵廠合併，名漢冶萍公司。每年產額八十萬噸，悉由萍株鐵路運至湖南株州，與粵漢鐵道連接。惜近年產額銳減，虧累甚巨。錫爲稀有金屬之一，可供鍊鋼及電燈泡內鋼絲之用。世界產錫總額，我國佔其半數而強，而國內產錫，江西又佔其五分之四弱，是世界砂錫出產，贛省爲其唯一之中心。江西錫礦在贛江上流各縣，大庾縣西十

公里之西華山爲最著名。每年產額約十八萬担，價值四百餘萬元，錫砂銷英美德各國，除供製造鋼鐵電燈外，多量存儲，爲各該國準備軍實之用，故銷路極暢。

### (三) 景德鎮瓷業

景德鎮位於浮梁縣昌江南岸，古名昌南鎮，去南昌水路一百九十里，去九江二百七十里。自北宋時置景德鎮，陶業發達已有九百年之久，稱爲我國四大鎮之一。至民國五年，浮梁縣移治于景德鎮。全鎮長約七公里，廣約二公里，數里之江岸，均爲運瓷船隻所佔滿，鎮內屋宇多以粗瓷碎片作成。全鎮人口在燒窯期間有四十餘萬，進口貿易之鉅，甲於江西全省。鎮內有瓷窯一百座以上，每年產品約值六百萬元，佔全國產額三分之一。陶土之產地，以浮梁縣東鄉之高嶺爲最佳，即所謂高嶺土也。但該處陶土已漸告竭，現在所用原料以安徽祁門土爲最佳。景德鎮瓷業之缺點，爲手續太繁，燃料用柴或草而不用煤，故成本極重，與洋貨競爭不無困難。現有江西瓷業公司設新式窯於景德鎮及鄱陽縣，

改良製法，產品日精。民國十九年景德鎮曾被共匪攻陷，損失極鉅。

#### (四) 都市

(1) 九江 九江在漢口下流二百公里，據長江南岸，鄱陽湖之西，古稱江州，又稱潯陽，爲江西省惟一商埠，與上海交通三日可達。商業以瓷器茶業爲最，次則米行木行，南潯鐵道自九江直達南昌，長約一百三十公里，五小時可到。湖口爲鄱陽湖入江咽喉，在軍事上甚爲重要。

(2) 南昌 南昌爲江西省城，人口二十五萬。贛江經其西，河闊多洲，在洲之東岸者俗稱內河，在洲西岸者俗稱外河，內河小只用渡船，外河可行小汽船，自南昌至九江航路一百七十公里。南昌附近，水道五達，商業之盛，過於九江。城西江干有唐時之滕王閣，民國十五年燬於兵火。南昌市所在地爲冲積平原，地勢低窪，惟贛江西岸卽爲邱陵，西山去城十五公里，最高處達八百餘公尺。

浙贛鐵路聯絡浙江江西二省，其在浙江部分，係杭江鐵路改稱，江西部分南昌玉山段長二百九十九公里，已於二十五年一月完工。將來南昌

萍鄉段完工後，可與粵漢鐵路枝線萍株路銜接，由長沙經南昌可直達上海。

(3) 上饒接信江上游，爲入浙之要道，商業頗盛。西南鉛山縣之河口鎮以產紙著名，貴溪縣境之龍虎山，爲道教之名山。臨川爲汝水中流之大城，居民善刻字之技，在昔鉛字未行之時，木版印刷業甚發達。

(4) 樟樹鎮在贛江東岸，當贛江與袁江合流之點，水路北距南昌九十多公里，宜春萬載之夏布與紙由此出口，吉安在贛江西岸，北距南昌二百四十公里，古稱廬陵，爲江西富庶之地，民國十九年遭共匪之亂，大受蹂躪。

(5) 贛縣 贛縣(即贛州)在南昌之南四百二十公里，章貢二水合流於城北，爲江西南部商業中心，蔗糖煙草杉材之集散地。在昔海禁未開，中外貨物之運輸，均由廣州溯北江踰大庾嶺而下贛江，當時贛州運輸之繁，遠過於今日。韶贛國道現已築成，自廣東之韶州至贛州，長三百公里，一日可達，再加十小時之火車，即可抵廣州。

## 第十五章 安徽省

面積一四三，四〇〇方公里

人口二二，〇〇〇，〇〇〇人

### (一) 地形

安徽省以安慶徽州二地之首字得名，別名皖省。其地形可分爲三部，北部屬於淮河流域，中部屬於長江流域，東南一小部分屬於錢塘江上流之徽江流域。淮陽山脈爲本省江淮二大流域之分水嶺，西接河南之桐柏山，高度五百公尺至一千公尺，主峯曰霍山，向東漸低落而沒於洪澤湖之濱。黃山爲長江與錢塘江之分水嶺，包圍安徽之東南部，故舊徽州府屬一帶，完全爲一山國。黃山拔海一千二百公尺。在安徽中部背江而馳，則地勢逐漸增高，爲山嶺平原之遞嬗帶。淮河以北，則爲一望無際之平原。惟至安徽北境與江蘇毗連處，則又山嶺重重，稱爲柘山山脈，相山位於安徽宿縣境，高約四百餘公尺，爲皖北一名山。

安徽境內淮河及洪澤湖皆可通舟。蚌埠爲淮河水運中心，沿河上溯

，小舟可至河南之鄆城。淮河古稱七十二澗，可見其支流之多，如潁水、渦水等，亦多可通舟。蕪湖爲長江下流之起點，其下卽爲海潮所及。蕪湖附近，長江有重要支流二，西岸入江者曰運漕河（一名裕溪），自巢湖流入，巢湖周圍一百三十公里，環湖皆低邱陵，湖水甚淺。東岸入江者曰胥戈江（一名長河），源出黃山。長江沙洲甚多，爲航行莫大之障礙，崇文洲居安慶大通之間，江流至此，分爲三支，中港已經淤塞，北港有淺灘數處，南港情形較好，然亦流沙無定，深淺不一。巨舶上駛，至蕪湖或大通分載小輪而後西上，小輪下駛，亦過崇文洲乃併合巨舶而後東行。

黃山在歙縣西北六十公里，爲長江與浙江之分水嶺，峯巒層疊，爲全國名山之一。山上有天然之森林，古松尤多，以其地高，故雖在盛夏，氣候無異深秋。九華山在青陽縣西南二十公里，江輪行至大通附近，遙望此山，秀逸清遠，爲佛教名山。

## （二）富源

安徽省長江南北，產米極盛，蕪湖爲全省米糧集中之地，輸出年達

五六百萬石，廣州潮州寧波煙台四幫商人，均來蕪湖採辦米糧。安徽省之稅收以米糧出口爲大宗，次則菜子出口至日本者亦甚多。淮河流域，氣候漸寒而雨澤較寡，產麥最宜。惟淮河兩岸，地多荒蕪，其原因卽在淮河氾濫成災，故導淮一事，在安徽省極感重要。

舊徽州府屬六縣，山多田少，卽在豐年，米糧亦僅敷三月之食，幸賴茶葉之所得以爲挹注。徽茶爲徽州出產之王，徽州各縣幾至無家無茶園茶場，一至立夏（五月六日）家家籌備摘茶。總計茶戶、茶工、茶商、茶販，徽州人民之生計有十分之九與茶業有關。我國綠茶品質以徽州婺源爲最優，紅茶以徽州祁門爲最優。徽州雖屬安徽，但徽州綠茶由浙省杭州出口，水運有關於商業于此可見。徽州六縣每年產茶四十萬担，每担以最低山價之三十元計算，卽有一千二百萬元。上海綠茶外銷市况，幾視徽州產額之豐歉爲轉移。安徽省第二產茶區域爲霍山縣，世稱爲六安茶，惟銷路限於山東河南河北一帶，淮河南岸之正陽關，爲六安茶輸出要道。

宣紙乃我國紙中最上等者，產于涇縣、涇縣古之宣州，故名。其原料爲稻草漿與楮皮。（楮屬桑科）宣紙堅韌潔白，光滑明淨，富於美術意味，凡名家繪寫皆用此紙，吾國廳堂所懸之對聯字畫，大都皆用宣紙，由蕪湖出口。

安徽長江南岸，山岳沿江崛起，礦產發掘甚易，蕪湖一帶爲我國近時言鐵礦者所注目。繁昌之桃冲鐵礦，爲裕繁公司所開採，當塗凹山鐵礦，爲寶興公司所開採，自礦地至江濱，皆築有輕便鐵道。安徽鐵礦因負有日本債款，與日人預訂合同，礦砂皆運銷日本。安徽北部，有宿縣烈山煤礦，由礦區至津浦路符離集車站，用小舟運輸，現擬建築支線。懷遠淮南煤礦北距淮河岸洛河鎮八公里，建有輕便鐵道，洛河至蚌埠七十五公里。淮南鐵道之建築，起於運輸煤礦，由懷遠經合肥巢縣至蕪湖對江，長二百十五公里，現已通車。宣城之水東煤礦，北距蕪湖一百公里，現在江南鐵道通車，運輸甚便。祁門縣之陶土，品質極佳，爲景德鎮精美陶器之原料。

### (三) 都市

(1) 蕪湖 蕪湖爲安徽中部商業中心，位於長江東岸，南憑青戈江（卽長河），北通巢湖，附近運河輻輳，米糧亦以爲集中，故米商最盛，米之出口佔全埠營業半數以上。蕪湖雖非省會，而繁盛過於安慶，人口十五六萬，又距首都甚近，江南鐵道自南京經蕪湖至宣城南孫家埠，長一百七十里，已經通車。采石磯位於當塗縣之北，濱江而立，爲一重要名勝，縣南有東西梁山一名天門山隔江對峙，爲江防之要塞。

(2) 屯溪 安徽南部市場，以屯溪爲最繁盛，屯溪在歙縣（卽徽州西南二十五公里，爲徽江大民船之終點，舟楫雲集，人口在五萬以上。徽州茶除祁門紅茶集中九江外，餘皆集中屯溪，然後連往滬杭。自屯溪至杭州民船下航五六日，上航十日以上。杭徽公路，現已通車，自杭州至此計程二百十五公里，八小時可達，在皖境者六十公里。

(3) 懷寧（卽安慶）懷寧位於長江北岸，上距九江，下至蕪湖，各約一百五十公里城西八公里爲皖水入江之口，（皖水源出霍山）安徽稱皖

省者以此。自安慶北行，經桐城合肥至蚌埠，陸路長三百公里，有汽車可通，桐城縣從前以文學著名。安慶貿易有六安茶及米豆等，附近生產力弱，商業不及蕪湖，手工業以爲竹篾爲最著名。安慶下流二十五公里有大通鎮（在銅陵縣西南），亦爲江輪寄碇之所，鹽商頗盛。大通包括大通鎮和悅洲二地，商業在和悅洲（一名荷葉洲）。

(4) 蚌埠 蚌埠當淮水與津浦路之交點，其初不過一寒村，自津浦鐵道告成，開爲商埠，一躍而成者安徽北部第一名城。凡淮水上流潁水渦水一帶所產豆麥雜糧，均舟運到此，裝包待運出口。正陽關距蚌埠一百五十公里，其地潁水南來，溍河北上，均入於淮。八公山在壽縣境，屹峙淮河南岸，高約二百餘公尺，爲一名勝史蹟，鄒淝水之戰之戰場。合肥（卽廬州）居全省地理中心，爲淮南鐵道之要站。

(5) 阜陽（潁州） 阜陽濱潁水，爲皖北之農業中心。皖北一帶多屬平原路較易，現汽車路以阜陽爲中心，西至蚌埠，南至安慶，西通河南之周家口。