

史

書叢放解族民

# 中國抗戰地理

第三十一號



徐善朋



光明書局發行

MB  
2993.2  
8

書叢放解族民

理地戰抗國中

著山卓許

AD 1958.7.10

海湖學中心書庫



3 1763 8145 1

行發局書明光

月四年七十二國民華中

## 弁言

在抗戰時期，民衆的地理知識更其需要。比如看報仔細的人，在戰事消息中遇着些生疏的地名，不知其方向所在，一定要查地圖。至於某地形勢如何，某地在軍事上的關係是否重大，這就要有相當的地理知識——尤其是軍事地理知識，才能了解。本書既非地理課本，也不是軍事地理的專著，不過只就抗戰的地理形勢，作一簡要的述說，對於關心軍事之讀者，欲明白抗戰的大勢，或許有點幫助。至於戰區地圖，書坊出版的很多，讀者自可參考，本書毋庸一一附製。

本書述說約分三點：一、全國及各戰區的地勢；二、過去軍事在地理上的

得失；三、將來戰事的趨向及其重心。關於二三兩點，因本書動筆遠在兩個月以前，中經停頓，今始完成。當時所謂『將來』，或許已成『過去』，在語氣上不免前後稍不一致，但覺無關緊要，未及一一改正。本書旨在說明大勢。實際上的戰況，不過取作引證而已。

自然形勢在近代科學戰術上的影響，本很微薄，但也不能說全無影響，尤其是器械較為落後的我軍，自然形勢有可利用處自當充分利用。然必引經據典，說韓信怎樣打趙王歇，李光弼怎樣破安祿山，將一二千年以前的戈矛戰爭來和現代的立體戰爭比擬，殊屬迂腐可笑。本書關於歷史上的戰蹟，一概不述。

通常地理課本圖說之類，每言某處地勢，往往濫調相襲，不足為憑。遊記詩篇，詞藻可取，又不免言過其實。今之所謂要塞，除特殊的關山障壁，江河

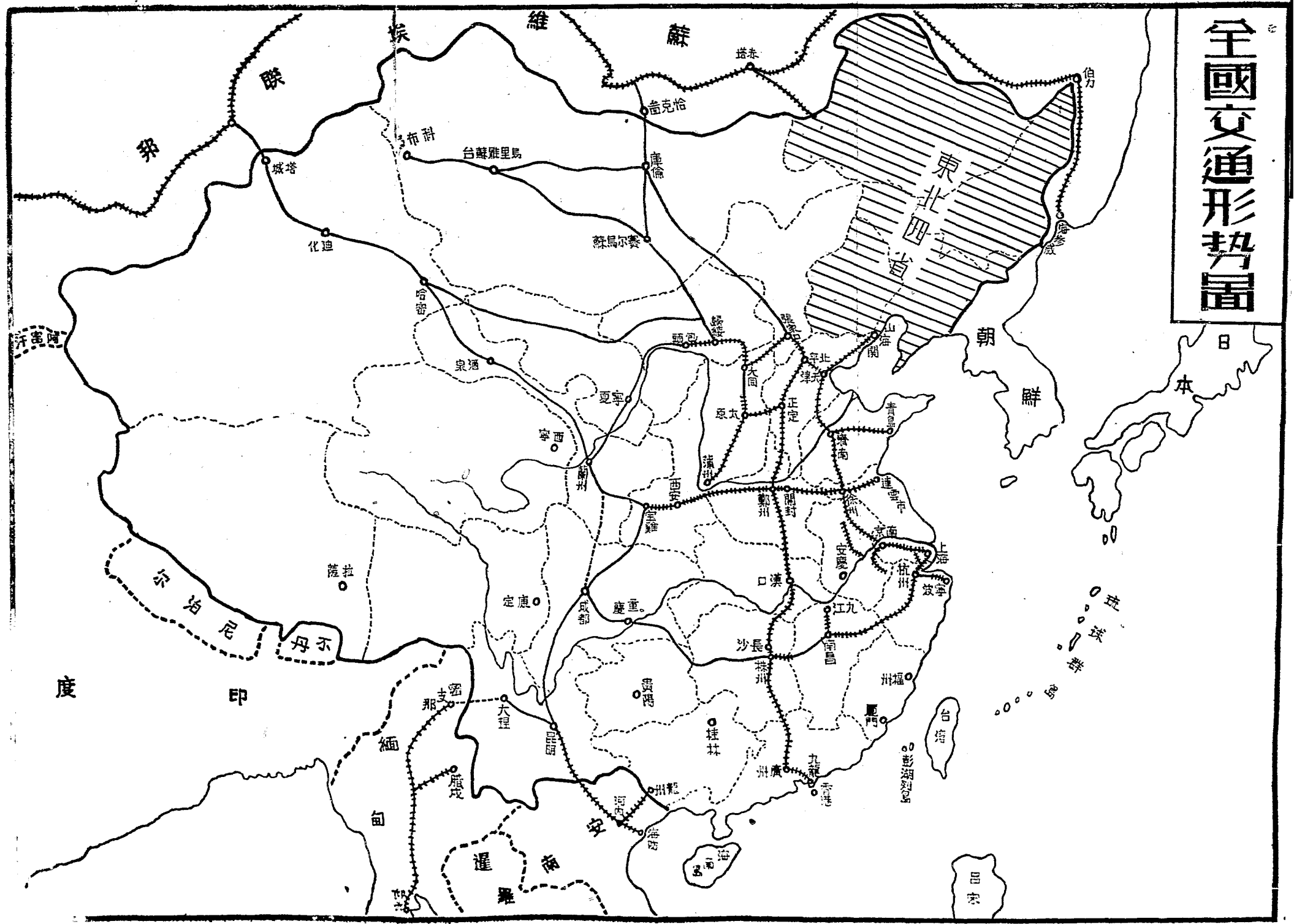
隘口，莫不以交通路線是賴，軍事重鎮卽交通樞紐所在。循此以言攻守，當無大過。至若游擊戰術，又當別論。但我軍以陣地戰與游擊戰配合運用，必可致敵死命，這也是根據地理條件而確定的戰略。故吾人必須了解地理形勢，才知道抗戰的最後勝利，確有把握。

# 目次

第一章 概說.....	一
一 地形邊界及國防要塞.....	一
二 交通.....	六
第二章 軍需資源.....	三
一 資源的種類及現狀.....	三
二 怎樣打破封鎖.....	四
第三章 內蒙與華北.....	三
一 內蒙三省的形勢.....	三

	河北與山西·····	三〇
	山東河南的嚴重關頭·····	三〇
三	陝西甘肅的防禦·····	三〇
四	東部海岸與長江流域·····	三〇
第四章	海防與江防·····	三〇
一	蘇浙皖三省的大勢·····	三〇
二	贛湘鄂三省的防禦·····	三二
三	首都遷移問題與四川·····	三三
四	華南·····	三三
第五章	福建的危機·····	三三
一	兩廣在空襲中·····	三二

# 全國交通形勢圖





## 第一章 概說

### 一 地形邊界及國防要塞

**地形** 中國的地形通常都說像一片秋海棠葉，這是純空間的講法。若要帶點歷史的意義，攤開國恥地圖，看看近百年來列強蠶蝕的情形，倒不如說它像一片蠶架上的桑葉來得恰當。不過最近六年來這形勢又不同了：『九一八』以後，日帝國主義更由『蠶蝕』而變爲『鯨吞』，形成秋海棠葉的特點的東三省和熱河早已失了；蘆溝橋事變發生，華北的察、綏、冀、晉、魯五省又相繼淪陷，蘇、浙、皖之間也去了一角——現在是什麼樹葉都不像了！

這是說平面的地形，現在再講立體的地形，或者叫它地勢。中國的地勢大概是西面高而東面低，山地多而平原少，所以有人說中國是一個山國。這山國的山脈、河流，大致都是從西到東，這是翻開地圖一看就知道的。現在不是專講自然地理，沒有一條一條說明的必要。不過有幾點是要特別提出的：第一、就是西藏、青海、西康那一大塊高原。那里的高度除柴達木盆地以外，最低都在三千公尺以上，西藏全境平均在四千公尺以上，這是世界獨一無二的大高原。第二、是蒙古、新疆的高原和盆地，這里包括了兩塊大沙漠，地勢大部分都在二千公尺左右。連西藏一帶的高原合起來，佔了中國全部土地的大半。這大半土地因為交通的不便，和內部成了兩個世界，這是國防上值得注意的。第三、所謂內部也是山地居多：山西、陝西、甘肅、雲南、貴州全是山地，也可稱為高原，其餘南部各省則屬於丘陵地帶，東北四省也是給山包圍着。這是中

國所以稱爲山國的原因。第四、中國的平原區只有黃河下流的沖積地（所謂中國大平原）和長江三角洲。這連接着的兩塊平原，包括河北、安徽、江蘇和山東、河南、浙江的一部。還有一塊較大的平原在東北四省的中間，叫做東北平原。以上四點是全部地勢最簡單的說法。

**邊界** 中國雖是一個山國，然而並不是內陸國，所以仍然有很長的海岸，不過內陸邊界比海岸更長的多。陸界的長度約計有一萬五千里，其中九千里是和蘇聯接界（從東北的圖們江口一直到西端的阿富汗國），這長度也代表了中蘇的關係。從阿富汗折向東南和英屬印度、緬甸爲界。最末一段和法屬安南爲界，圖們江口往下到鴨綠江口和日屬朝鮮爲界。由這些陸地界線就夠造成了列強包圍的形勢，至於海岸界線更不用說。東面全是日本的勢力，南面則有英、法、比三國的勢力。現在全線已給日寇封鎖，其勢力又優到南面來了！

## 國防要塞

根據上段所講的邊界形勢，我們就知道中國的國防是何等的重  
要。無奈從前我國當局，對於國防向來不加关注，以致最近數年雖欲積極建  
設，已覺來不及了。就陸界而言，西北兩部分的高原，因天然交通的不便和內  
部阻隔，也就不求人事上的補救。至於海岸防禦，中國是個沒有海軍的國家，  
本很難談。那已設立的幾個要塞，像大沽口的炮台，因庚子一役，早已拆去；  
吳淞口的炮台，因「一二八」之役，又爲敵人所毀。加以條約規定，外國軍艦  
可以往來沿海和內河。自己的軍艦，除供要人乘坐甚至幫助敵人走私外，毫無  
作戰能力。這樣看來，中國的國防可以說已經是破碎不堪了！

不過在這破碎的國防中我們也不能不作亡羊補牢之計。現在整個的國防建  
設固談不到，而當今唯一的敵國只是東方的日本，所以最要緊的莫過於海防。  
這裏所謂海防，就是用陸軍固守幾個海濱要塞的意思。茲將海濱要塞略舉如

下：

遼寧省 安東 大東溝 莊河 營口 葫蘆島

河北省 山海關 秦皇島 灤河口 天津 大沽口 祁口

山東省 利津 掖縣 龍口 登州 煙台 威海衛 海陽 青島 日照

江蘇省 連雲港 新洋港 啓東 崇明 上海 吳淞 南匯 金山衛

浙江省 乍浦 海鹽 海寧 定海 鎮海 寧波 象山 南田 台州 海門 溫州

福建省 霞浦 福州 馬尾 海壇島 莆田 平海 泉州 廈門 金門 詔安

廣東省 潮州 汕頭 陸豐 海豐 廣州 虎門 斗山 電白 徐聞 合浦 北海

欽縣 海南島

以上所舉不過是說，假使這些地方都有重兵駐守，敵人就很難長驅直入，至於是否抵擋得住，那又是另一問題。中國要是有強固的海軍，只要把葫蘆

島、青島、象山港、三沙灣、榆林港都築成軍港，便可控制全部海岸，也用不着許。陸軍的要塞。何況海岸線太長，陸軍是防不勝防的。現在東北早已失陷，河北山東的海岸又被佔領，海濱要塞的防守，還得從江蘇講起。

海防之外還有北方的陸防，可是這陸防從那里講起呢？！東北已失陷了六年，冀東、察北已失陷了四年，現在河北、察哈爾、綏遠、山東幾乎全被佔領，這陸防從那里講起呢？！

## 二 交通

交通的建設可以補救地勢上的缺點，對於戰事關係甚大。試看敵我兩軍，無論南北戰場，其主力部隊，沒有不是以鐵路線作進攻退守的憑藉。其他公路、水路、電訊、郵政、航空，都於戰事大有關係，這里只就鐵路、公路兩

項，略加討論：

**鐵路** 鐵路可以任重致遠，不獨裝載能力極大，行動亦頗迅速，實爲國防重要利器。例如調遣軍隊，運輸餉械，救護傷殘，傳達消息，流通糧食等項工作，都賴鐵路爲主要的工具。所以近代世界各國鐵路的建設，均以國防爲中心，而經濟反居次要地位。

中國的鐵路建設實在太落伍了，這樣廣大面積的國家，截至最近止，全國所有鐵路（連外人所辦者在內）總計還不到二萬公里，比阿根廷、墨西哥等小國還不如，她們都各有三萬公里以上的鐵路線。據鐵道部民國二十四年六月間發表的統計報告：國內全部現有鐵路路線長度，東北四省除外，包括各省鐵路幹線、支線、第二軌道、串軌、岔道等項路線一并計算，共計約一萬零二百四五十公里。茲將其主要幹線，分縱橫二類，列表如下：

橫	線	縱	方向
正平綏 太綏	滇同廣粵平南淮江津北 越蒲九漢漢潯南南浦寧	北平到瀋陽 天津到浦口 南京到安徽大汪村 安徽田家庵到蕪湖 江西南昌到九江 北平到漢口 漢口到廣州 廣州到九龍 山西大同到蒲州 雲南昆明到安南海防	路名
河北石家莊到山西太原	北平到綏遠包頭		起訖
	國內到河口 法辦	中英合辦 官款及省款 原平以北尚未通車	備註



線		
道 澤	河南道口到山西澤州	原名道清以清化鎮爲終點
膠 濟	山東青島到濟南	現已通至寶雞
龍 海	江蘇海州到甘肅蘭州	
京 滬	南京到上海	
滬 杭 甬	上海經杭州到寧波	杭州到曹娥江一段尙未通車
蘇 嘉	江蘇蘇州到浙江嘉興	京滬路支線
浙 贛	杭州到江西萍鄉	省款
萍 株	江西萍鄉到湖南株州	公款 現屬粵漢路支線

以上二十條線，除滇越一線須受外人限制外，只有江南淮南二線屬於商辦，其餘各線雖有一部分爲省款或公款所經營，但大致都可算爲國有。江淮二線，戰時當然亦可由國家統制。這就是中國在現階段的抗戰中所能利用的鐵路。此外尙有漳廈、潮汕、新寧、箇碧石、川北等五短線，純爲商辦性質，因

與各線多不聯絡，無甚軍事上的意義，故不列入。

這些鐵路，對於長治久安的整個國防講，當然差得很遠，即應付當前的困難，也很不夠。比如西南四省——四川、雲南、貴州、廣西——就可以說沒有一條國有鐵路。以前種種鐵路計劃均以首都南京爲中心，現在爲事勢所逼，不能不把政府移至重慶，則西南的鐵路建設，更有急切的需要。不過在敵人的轟炸範圍以內，原有的鐵路尙且不斷的被它破壞，建設當然是不可能的。現在只有在離海邊較遠一點的地方打算，而趕快替重慶找點出路。重慶在長江上流，長江的航路，大汽船水漲時可到宜昌，宜昌重慶之間只有中等汽船可通。重慶以西，小汽船經宜賓瀘峽江而上至多可到樂山，不能再到成都，是成都重慶之間已失聯絡，所以成渝一線是急於要完成的。再由重慶盡可能的向株州進展，以完成川湘全線，則可以直通浙贛，這是長江以南的出路。長江以北的出路是

寶成一線（寶雞到成都），由寶雞和隴海路連接，這也是急於要完成的。這兩線完成，於是左可以直達海州，右可以直達杭州，橫跨平漢、粵漢、津浦三線，重慶中心的形勢才算完成了第一步。其次要建設的是國際路線：一從成都或重慶到昆明，和滇越路連接，這是通法國的路；一從蘭州到伊寧（即計畫中的蘭伊路），和土西路連接，這是通蘇聯的路。不過這條路線太長，隴海路由寶雞到蘭州的一段尚未完成，一時恐難實現。至於雲貴兩廣之間的聯絡，因山多和近海的關係，暫時只有讓公路去補救吧。

公路 中國近年來的公路建設，成績是很可觀的。據最近調查，各省業已完成的公路路線，總數已達十萬公里以上。其中最多的是廣東，約有一萬六千二百公里，最少的如西康，也有五百七十餘公里。這是各省的省道和縣道。至於國道，據民國十八年鐵道部國道設計委員會的規定，全國國道為十二幹線，

即：（一）京桂線，（二）京滇康線，（三）京藏線，（四）閩新線，（五）京蒙線，（六）京黑線，（七）張遠線，（八）青藏新線，（九）綏新線，（十）黑蒙新線，（十一）迪疏線，（十二）陝桂線。共長三萬九千餘公里。可是現在已經通車的只有京滇（南京到昆明）綏新（歸綏到新疆塔城）二長線和京杭西成（西安到成都）西蘭（西安到蘭州）川湘等短線，這大半都是沒有照原定計劃築的。但各省間的省道多能聯絡，蘇浙皖贛豫鄂湘七省並有七省公路會議共同籌劃，所以大致的講，全國的公路網總算已完成了。

公路在軍事上的效用，當然遠不及鐵路，不過在財政困厄而又外患緊迫的中國，儘先趕築公路，未始不是一種救急的辦法。況且路軌成了敵人轟炸的目標，公路運輸倒可以自由活動，所以公路在目前中國的抗戰中，效用却比鐵路更大。

## 第二章 軍需資源

### 一 資源的種類及現狀

軍需的種類甚多，大致可分軍械、糧食、運輸工具、建築材料四項。若就物質的分類講：礦物方面有金屬的鐵、銅、鉛、鋅、鎳、錫、鋁、鎢、錳和非金屬的煤、鹽、硝、硫磺、石油、水泥等，動植物方面有毛皮、皮革、米、麥、棉、麻、橡皮等。這些物質的產地和製造的工廠究竟在那幾省？其產額如何？這是我們要大概知道的。茲爲簡明起見，酌分（一）金屬，（二）非金屬，（三）兵工廠，（四）糧食四項述說：

且金屬資源 金屬資源主要的是鐵。我國鐵礦的儲量據說有十萬萬噸，在世界鐵礦總儲量的比例上，只佔千分之六。經營鐵礦的第一是漢冶萍公司（漢陽的鐵廠、大冶的鐵礦、萍鄉的煤礦），年產約四十五萬噸。因借日款的關係，大部分須運往日本。其次是遼寧省的鞍山（海城縣）、廟兒溝（本溪縣）、弓長嶺（遼陽縣）三處。經營這三處鐵礦的公司名義上是中日合辦，實權却操在日人之手。產額前二處每年約共四十四萬噸（弓長嶺一處無統計），也是大部分運往日本。這是說「九一八」以前的情形，現在當然全給佔有。其次是安徽繁昌的裕繁公司，當塗的寶興公司，年產合計約四十餘萬噸。察哈爾的龍煙鐵礦（龍岡和宣化的煙筒山）和山東金嶺鎮的魯大公司，均已停辦。山西平定的保晉公司，產額不過數千噸。南京有實業部辦的鳳凰山鐵礦，產額不詳。此外如河南、江西、湖南、浙江諸省亦多鐵礦，但用舊法開採，成績有限。我國鐵礦

的儲量和產額均遠不及美法英德諸國，但較之日本則超過十倍以上（日本鐵礦儲量僅八千萬噸），所以日本用鐵，大部分取之於我，而我國所需鋼鐵則多購自英美等國。這原因：第一是鍊鋼工業沒有發達，第二是開礦資本不足，不能不借日款。這是國防工業上重大的問題。其他金屬礦產約如下表：

類別	著名產地	每年產量(單位噸)	主要用途
銅	雲南會澤	五〇〇	製槍彈
鉛	湖南沅寧	一五〇〇〇	製槍彈
錫	湖南新化益陽安化	三〇〇〇〇	造炸彈
鐵	江西南部各縣	四五〇〇	鍊鋼
錳	湖南湘潭	一二〇〇〇	鍊鋼
鉍	尋常泥土與岩石中	不詳	造飛機

2. 非金屬 非金屬主要的是煤。中國煤礦的儲量據說有二千四百七十餘萬

幾萬噸，全世界除美國外，算中國最多。每年的產額約計也有二千七百萬噸，但幾個規模較大的公司都掌握在外人之手。今將全國重要煤產列表如次：

省別	產地	公司	資本	本產額 (單位噸)
遼寧	撫順 煙台(遼陽縣) 本溪湖	南滿鐵道株式會社 南滿鐵道株式會社 本溪湖煤礦公司	日資 日資 中日合辦	七、〇〇〇、〇〇〇 一五〇、〇〇〇 五〇〇、〇〇〇
河北	開灤(開平、灤州) 井陘 臨城	開灤礦務局 井陘礦務局 臨城礦務局	中英合辦 中德合辦 自辦	五、三〇〇、〇〇〇 七五〇、〇〇〇 三〇〇、〇〇〇
山東	嶧 淄川、博山	中興煤礦公司 魯大煤礦公司	自辦 中日合辦(已停)	八〇〇、〇〇〇 一、六〇〇、〇〇〇
河南	安陽六河溝 焦作、清化鎮	六河溝煤礦公司 福中公司	自辦 中英合辦	五七〇、〇〇〇 一、六〇〇、〇〇〇
直隸	平定關泉	保晉煤礦公司	自辦	三二〇、〇〇〇



江蘇	徐州賈汪	華東煤礦公司	自辦	二〇〇、〇〇〇
浙江	長興	長興煤礦公司	自辦	二〇〇、〇〇〇
江西	萍鄉	漢冶萍公司	自辦	一五〇、〇〇〇
安徽	懷遠舜耕山	淮南煤礦局	自辦	二〇〇、〇〇〇

燃料礦產除了煤就是石油。石油可製成汽油、煤油、輕油、重油四種。汽油用於飛機、汽車，重油爲蒸汽機的燃料，煤油、輕油可製瓦斯，都是軍用直接間接必需之品。我國油礦近來也頗引起世界的注意，油田最多的在新疆陝西一帶，陝西延長有官辦油廠，每年能出原油百餘萬斤。其次是新疆綏來、塔城等地，每年約出三十萬斤，因用土法開採，故產量有限。遼寧撫順和熱河凌源有一種油頁岩可取石油，現由日本製油工廠採鍊，每年可產八萬餘噸，其數甚爲可觀，惜乎非我所有。近年我國汽油進口年約千萬加倫，戰時的需用量自必

增多，這也是軍需資源上一個很大的問題。此外關於修築戰壕和避彈室所用的水泥也很重要。水泥爲石灰岩、黏土及少量之石膏混合燒煉而成，原料是不成問題，工廠近年以來亦頗發達。現在全國水泥工廠計有：唐山、大冶、廣州、上海、龍潭等五六處，年產在三百萬桶以上。平時雖尚須購用外貨，戰時不必建造洋房住宅，專供軍用當可足夠。

3. 兵工廠 中國因各種重工業都不發達，所以軍用工業也一樣落伍。兵工廠就數量上講，有：瀋陽、漢陽、鞏縣、西安、濟南、太原、廣州、成都、重慶、南寧、昆明等十幾處。瀋陽一廠已陷敵手，可不必談；漢陽兵工廠曾負盛名，今已衰落；現在規模較爲完備的只有鞏縣、西安二廠，其次是廣州，成都一廠不過作爲主要的儲藏所而已，其餘都不足道。這些兵工廠的產品也有限得很，而且現代機械戰爭主要的高射炮、大炮、坦克車等均不能製造，所造的不

過是些普通的鎗彈、炸彈和迫擊炮之類。所以大部分的軍火都得仰賴外貨。飛機工廠也有十幾處，那不過是專供修理裝配之用。

4. 糧食 糧食重要的是稻米、小麥、小米、高粱、玉蜀黍五種，五種中又以稻米、小麥爲主。稻米在長江流域七省——四川、湖北、湖南、江西、安徽、江蘇、浙江——都有大量的出產，此外最多的是廣東。小麥產量以河南、山東、江蘇三省最富，河北、四川、安徽、湖北次之。總計五種糧食及其他雜糧，每年產量將近二十萬萬擔。中國是以農立國的國家，糧食本應自給有餘。但自清初以來即有洋米進口，以後逐漸增加，據最近五年的統計，平均每年要輸入外糧約四千萬擔。這雖然有一部分是因爲天災人禍的關係，主要的原因還是交通不便，各地糧食不能調劑。在平時尚有此種現象，戰時大軍聚集一處，則這一處的糧食必易發生恐慌。又如不幸某出產地已成戰場，無收成可言，勢

必也要影響到全部的糧食問題：這都是政府要事先籌劃和統制的。

## 二 怎樣打破封鎖

自八月二十五日起，敵人竟把我國自上海至汕頭的海岸線實行封鎖；又於九月五日，將封鎖區域擴充到北自秦皇島起，南至北海口止，即是將我國整個的海岸線都閉塞住了。敵人的這種舉動，顯然是不合法的，因為照國際法的規定，封鎖海岸必須在正式宣戰以後，今日本對我還是不宣而戰，豈有封鎖之理？不過現在成了不講公理的世界，敵人一切的舉動從來就沒有合理過，這也不去講它。現在我們要問的是：這封鎖對於我們的影響怎樣？我們推測敵人封鎖的用意不外兩點：（一）斷絕我國的對外貿易，（二）阻止各國的軍火接濟。關於第一點我們是用不着恐慌的，因為我國是個入超的國家，藉此少用點外貨，

反有益處。緊要的還是軍火的接濟。根據上一節所講，我們知道我們的軍需資源很感缺乏，尤其是軍火和軍用工業所需的原料及機件等等，運輸方面的汽車汽油也很需要。這些物品平時可由各海口運進，今海口被封，來源斷絕，勢必要另找出路。這就是現在所要解決的問題：怎樣打破封鎖？

海岸封鎖以後，國外的運輸當然沒有從前方便，可是仍有路線可通，這路線分三方面：

1. 東南方面 東南邊界是海岸的一部，當然也在封鎖之列，但因海岸附近有一小島——香港，是英國防護遠東利益的前哨，香港對岸的九龍半島也是英國的租借地，這兩處都備置了相當的兵力，一時決不會放棄。那末由香港到九龍的一段交通，日寇是無法干涉的。再由廣九鐵路或公路運至內地，這就只能算陸路交通了。不過這陸路交通不斷的遭受轟炸，也不是安全之路。要想安

全，只有向西南、西北兩方去找。

2. 西南方面 西南主要的路線就是由昆明經河口到安南海防的滇越鐵路。滇越路另有一條支線由安南河內到廣西龍州，叫桂越路，現已通至鎮南關，鎮南關有公路到南寧，這根線比滇越線還短，不過危險也多。南寧與廣東的欽縣、北海相距不過百餘公里，如果敵軍由北海或欽縣登陸襲擊南寧，這條路一定要受很大的威迫，所以還不如滇越線安全。此外通印度和緬甸的路線，因為一有西藏高原和喜馬拉雅山的險阻，一有橫斷山脈的崎嶇，原有的驛道、大道，要爬山越嶺，運輸都很不便。現在康、藏、雲南的公路，尙未通到邊境，還有展築的必要。

3. 西北方面 西北方面有蒙新高原和沙漠的阻隔，交通一向是很困難的。不過近來趕築了幾條公路，有汽車可通，也就相當的方便。新疆方面有綏新公

路由歸綏經哈密至塔城，再由塔城至塞爾角波爾便是蘇聯的土西鐵路。現在歸綏已被佔領，可由哈密轉達蘭州。外蒙方面早有張庫汽車道，由張家口經庫倫至恰克圖，可與西伯利亞鐵路連接。近聞庫倫與恰克圖之間已在修築鐵路，成功以後，當更方便。庫倫另有公路經賽爾烏蘇至百靈廟與綏新公路連接，但察綏二省已在敵軍控制之下，這外蒙路線均被截斷。庫倫尚有一條到烏里雅蘇台的公路，烏里雅蘇台有大道通哈密——仍然有路可通。

總之：封鎖儘管使它封鎖，出路總是有的。





## 第三章 內蒙與華北

### 一 內蒙三省的形勢

內蒙總說 內蒙是對外蒙而言，又稱漠南，因在戈壁（沙漠）之南，外蒙又稱漠北。內蒙從前包括熱河、察哈爾、綏遠三特別區域和寧夏護軍使轄地，國民政府成立，熱、察、綏、寧均改省治。熱河自「九一八」以後相繼被日寇佔，於是合東三省稱爲東北四省。現在的內蒙就是察哈爾、綏遠、寧夏三省的地方。這三省的地形：北接外蒙，南以長城與河北、山西、陝西、甘肅四省爲大致的界線，賀蘭、陰山山脈橫貫其中。北部爲蒙古高原和瀚海盆地，南部經

黃河河套及桑乾河所流注，土地頗爲肥沃，故有漠南草原之稱。

察哈爾 自東北四省失陷以後，首當其衝的國防前線當然就是察哈爾省。

今就抗戰的形勢講，察省除北方沙漠地帶的盟旗區域外，可以長城爲界分爲南北二部：南部共計十縣，面積不到全省十分之一，却是全省的精華所在，省會設萬全，即張家口，出口即是張北，有公路可通蒙古庫倫。南部交通主要的是平綏鐵路，由張家口東經宣化、南口可以直達北平，西經柴溝堡直達山西大同，所以張家口是察省的中心，而察南與河北、山西兩省的關係尤爲密切。察北的要地：東端爲多倫，西端爲商都，這是通熱、綏二省的門戶，中有沽源、張北與察南相連，再加寶昌、康保，合稱察北六縣。察北六縣自被日寇所驅使的蒙僞軍佔領以後，察南當然感受着重大的威迫，不過南面尚有北平做它的屏障，南口做它的門戶。南口在居庸關之南約九公里，居庸之北五公里爲上關，

更北約十公里爲八達嶺。綿亙二十四公里的狹道有關城四重，而居庸雄居其中，其險要可知。但自平津失陷，南口又不能據險以守，於是察南遂成腹背受敵之勢。倘能及早收復張北，肅清察北僞軍，使無後顧之憂，再以全力應付南口，局面自然又不同了。總之：察南是有險可守之地，不過欲鞏固察南，必先保有察北，南口的防工，尙在其次。

**綏遠** 綏遠的重要區域不在南北而在橫貫中央的一條線上，這條線的東半可以平綏鐵路代表，西半就是黃河河套所經的地方。河套在綏遠有無數的渠流，地勢特別低陷，其北爲高聳的陰山山脈主幹——大青山，南爲鄂爾多斯台地，那裏有一半邊是沙漠。省會歸綏在平綏線上，由歸綏東經集寧（即平地泉）折向南下而達丰鎮，由丰鎮出境即到大同。所以丰鎮就成了晉綏交通的孔道。歸綏往西是包頭市，這是平綏路的終點，也是西北的商業中心。包頭在河套北

岸，有公路經五原可通寧夏、蘭州。歸綏由公路往北經百靈廟可達外蒙庫倫及烏里雅蘇台，由百靈廟往西有綏新公路橫貫寧夏、新疆而至中蘇邊境的塔城。百靈廟原是喇嘛教的聖地，現在却又成了綏北的重鎮——外蒙、新疆商人來綏必經之地。所以前年收復百靈廟之舉，有人說是民族復興的起點。就全國大勢講，綏遠一省是中原和整個西北邊疆以及中蘇之間的交通樞紐，其在抗戰方面的重要可想而知。但因察哈爾的失守，綏遠勢必也難保全。上面講過，張家口是察省的中心，張家口一失，則敵軍可分南北兩路攻綏：北路由尙義、商都趨興和、集寧，南路可沿平綏路由大同攻丰鎮。丰鎮雖有得勝口可守，但遠不及南口險要，且集寧一受威迫，丰鎮即無活動餘地。綏東之所以不戰而退，也有不得已的苦衷。現在綏遠方面好像平靜無事，敵軍究竟進到那里不得而知，大約包頭以東總在其控制之中。

寧夏 寧夏的形勢偏重在東面的黃河一帶。黃河自甘肅入境，水勢即趨平穩，小汽船有時亦可通行。由中衛往北到平羅的這一段，開了很多灌溉的河渠，農產頗豐，所以有『黃河千里惟富寧夏』之說。省會寧夏在黃河的左岸，北距平羅約七十公里，城池鞏固，可稱西北軍事、商業的重鎮。現有公路可以北達五原，南通皋蘭，爲綏甘兩省交通必經之地。西面賀蘭山脈突起，有如駿馬奔馳，狀甚雄峻。山以西幾乎全是沙漠，但沙漠中亦多水草之區，可供畜牧，故有大宗的皮毛出產。定遠營西的吉蘭泰鹽池，尤爲著名。這便是阿拉善額魯特和額濟納土爾扈特二蒙旗的地方。蒙旗的王公大人往往受敵人的利用，成立種種傀儡的組織，這在察綏早有先例。寧夏是內蒙的西部，同時也是敵人的滿蒙政策最後的目的地。敵軍即使不敢孤軍深入，勢必也會採用『以華制華』的辦法，擴大傀儡組織，以遂其吞沒全蒙的野心。所以寧夏的嚴重問題，主要

的還在政治方面。

## 二 河北與山西

河北與山西二省都是河東之地，在軍事上有連帶關係，可說是一個區域。就地形講：一個是海河平原（即中國大平原的北部），一個是山西高原，中間以太行山脈爲界。太行山北接五台山、恆山，往東一直到山海關的叫燕山。這些山連成一個弧形，包圍着海河平原的西北兩部。高原和平原之間有許多階級層，這就是所謂斷層山系。山西高原的西南兩面以黃河爲界，黃河的東岸有呂梁山脈，山西一省就在這山河包圍之中。其北有內外長城，內外長城之間爲桑乾河盆地，桑乾河就是永定河的上流。永定河經蘆溝橋至天津與海河會合，這是抗戰發動的起點，容後再述。這里先講長城一般的形勢。

長城是中國歷史上唯一的國防建築，在近代科學戰術上講，固然無甚意義可言，不過長城的各關各口，因地勢的關係，仍不失為險要的據點。所謂關口就是地勢較低的交通要道，或兩山之間被河流截斷的缺口。在這里依險置關可以據高臨下，守望瞭然。這是古代備胡的軍事擘畫，而現在若能利用這天然形勢，再加以堅固的工事，抗戰自必更有把握。例如民國二十二年長城各口的抗戰，結果雖算失敗，可是喜峯口之役，殺敵千餘，使其終不得逞，敵人乃另由冷口襲我後路。若冷口不失，冀東可保，也就不會有什麼塘沽協定。

白塘沽協定以後，不但冀東非我所有，平津二地，亦在其重軍控制之下。平津是華北經濟、文化的中心，但在軍事上並無險要可守，北方特為屏障的燕山各口既已失去，近郊的豐台、通縣、東局子，又全是日本的兵營，所以戰事一經發動，就不易遏阻敵軍的侵入。在交通方面講，平津是四條鐵路——北

寧、津浦、平漢、平綏——的起點，可是這四條鐵路也沒有了活動的餘地。而日軍之所以必佔平津，目的就在控制這交通的樞紐，以作進攻全部華北及察綏的軍事據點。

平津失陷以後，我們的第一道防線已退至滄保（滄州保定），這是河北的地勢環境使然，並不算太快。滄保其實也無險可守，單從地勢來說，整個河北是沒有什麼可倚靠的。不過山西就不同了。山西有太行山的阻隔，通河北的只有平綏正太兩條鐵路，而兩條鐵路的中段又有南口和娘子關的險要，確實佔着進可以攻退可以守的優勢。進可以攻，則平漢線的敵軍不敢長驅直下；退可以守，則華北的軍事重心仍能保存。敵軍也看清了這點，所以一佔領了平津，就猛攻南口。南口是察南的門戶，同時也可說是晉北的前線。南口不守，察南完結，而晉北的天鎮、高陽以至大同，當然也保不住了。大同以下還有一道門戶



雁門關，敵知有備，未敢嘗試，乃改由雁門東面的茹越口攻繁峙，襲雁門的後路。同時敵軍左翼又由間道佔領了更東的平型關。這三個關口都是晉北內長城的要塞，要塞盡失，敵軍就可以沿同蒲路長驅直下；這是講北路。至於南路的正太綫，也是敵人急於要佔領的。正太路由正定石家莊到井陘，由井陘經娘子關直達太原，全長不過二百四十三公里，而最難通過的就是娘子關。但平漢線自滄保失陷以後，正定保不住，於是娘子關的危機也臨到了。這時候北路敵軍沒料到會在忻口被阻（忻口並非險要，那是人的問題），太原終是可望而不可即，因此娘子關更是勢在必得。娘子關既陷，太原在兩路夾攻之中，無論如何是要退出的。總之：山西是進可以攻退可以守的地勢，可是地勢要靠人力支持；至於人力如何，那又是另一回事。

晉北的戰事着着失敗，可是有一點是值得樂觀而且在地理上極佔優勢的，

就是第八路軍平型關的收復。平型關在恆山、五台山之間，正扼冀、察、晉三省之衝要，雖沒有現代交通工具的方便，可是游擊戰術就不需要這種方便。由平型關往北經靈邱、廣靈反攻天鎮、高陽，即可截斷宣化、大同的聯絡，而歸綏之敵勢必退出。由平型關往東出紫荆關可趨易縣，往東南出馬關由古靈邱道可趨定縣。易縣定縣收復，保定之敵站足不住，而平漢線的後段已在我軍的掌握之中：這是冀、察、晉、綏四省轉危爲安的必勝的戰略。

### 三 山東河南的嚴重關頭

現在北戰場的前線已經移到山東河南的境內來了。北戰場是指津浦平漢兩線而言，平綏線和山西方面稱西戰場，江浙皖之間稱東戰場，還有南戰場預備留給福建廣東。這是爲方便起見暫時的說法，將來也許無分南北東西，混戰一

團，而我們最後的勝利，也就在這混戰一團中才可得着。

山東的形勢東部是一大半島，西部連接黃河沖積平原。這一省的山脈以泰山爲中心，延及半島海濱，自成一獨立的斷層山系，故半島海岸頗多曲折，有膠州灣、威海衛等著名良港。就交通軍事方面講，東有津浦鐵路，經過省會、濟南直貫南北。濟南在黃河南岸，其北第一道門戶是德州，其次是平原、禹城。津浦路南達江蘇、徐州與隴海路相交，故徐州的重要不但關係魯南的安危，且直轄華中、華北交通的樞紐。橫穿山東半島東西兩部的是由濟南到青島的膠濟鐵路，這條路以濰縣做它的中心，濰縣以東公路縱橫，可以直達龍口、蓬萊、煙台、威海衛等要塞。故欲控制半島，必先保有濰縣。濰縣和濟南就成了山東全省的兩個軍事重心。

山東在「九一八」以前，本是敵人屢次出兵侵略的目標，所走的路線就是

膠濟鐵路。現在有了廣大的陸地根據，這路線倒反而不甚重視。同時又因日人在山東的產業——如青島四方的紗廠及膠濟路一帶中日合辦的礦業——太多，爲避免損害，總想不費兵力，唾手而得。可是這計劃終於沒有實現，於是一面虛張聲勢的威迫青島龍口，一面着實的沿津浦線猛力南犯，希望渡過黃河，佔領濟南。濟南若被攻下，則東沿膠濟路攻濰縣，南攻泰安滋陽，全部半島必將被迫退出。這便是敵軍最近的策略。爲應付這策略，我們的抗戰也可分爲東西兩面：東面以濰縣做中心，扼守半島沿海各口；西面至少須鞏固黃河南岸的防線，使濟南不致失陷。而重要的就在這西面，因爲濟南的得失不僅關係山東一省，對於隴海路的影響更大。要保守隴海路，還要看津浦路南段的戰事如何，這是在下一章要講到的。（按：濟南現已失陷）

河南是古來所謂中原之地，位置確實也在國土的中央，周圍和它接界的就

有七省之多。就緯度而論，和江蘇省相差並不很遠，大部分都可算是華中的地方；因爲重要的城鎮多在省境北部黃河南岸一帶，所以劃歸華北。這省的地勢大部分屬於丘陵地帶，最高的是西部的伏牛山、熊耳山和嶧山，這都是秦嶺的支脈。最低的是東部邊境的淮河平原。在戰略上講，河南也是宜於運動戰的地方。主要的交通線：縱的有平漢路，橫的有隴海路。兩路交點的鄭州就成了全省軍事的重心。鄭州東面是省會開封，開封即古之汴梁，爲五代北宋的故都。鄭州往西有重要兵工廠所在地的鞏縣，更西便是洛陽。洛陽爲東周、東漢、北魏、後唐的國都，北背邙山南面伊洛二水，左有嵩山右有嶧山，形勢優勝，自古中原有事，常爭此以爲勝敗之樞紐。這都是隴海路的重鎮。

平漢線的戰事自石家莊失守以後，前線就移到了河南的安陽。安陽是發現殷墟古物甲骨文的地方，現在是豫北的第一道門戶，也是古來兵家必爭之地。

其所恃險要爲山陵重疊，道路崎嶇，又有漳河橫臥於前，可以擋住敵人的來路。豐樂觀台二鎮，好像兩座碉堡，可以抵禦敵軍的襲擊。可是這天然的險要終被突破。突破的原因並不是正面衝鋒的失敗，而是敵軍又施行了迂迴包圍的慣技。敵軍在奪得觀台以後，又從右翼襲擊安陽西邊的水冶鎮，同時散布堅強的兵力在安陽西北的各村莊，如四盤磨、郭家莊、武官、小營等處。這些地方都是離安陽不過二三里的山西高原的邊地，在高原上用猛烈的兵力向低窪的安陽車站及城垣進攻，當然比沿平漢鐵路的正面容易得多。

安陽不但有寶貴的古物，還有豐樂鎮西面的六河溝煤礦，現在都成了敵人的囊中物了！安陽失陷以後，寶蓮寺、湯陰均無險可守，再下來便是淇縣。淇縣即古之朝歌，此地兩旁，小山起伏，可用游擊戰術給敵以重大的打擊。現在豫北的戰情不明，大約尚在此處相堅持中。我軍的主力則已退至新鄉，新鄉是

黃河北岸的最後一道防線，此地形勢與安陽相似：前有衛河的阻隔，左右道澤鐵路沿線均是小山重疊，可以埋伏重兵，使敵不敢再取包圍之勢。至於新鄉的重要，則遠在安陽之上：第一、距黃河很近，新鄉不守則黃河北岸無險可守；第二，它是道澤鐵路的中心，此地放棄則這一條鐵路以及中福煤礦公司全部的財產，都要落到敵人手裏去了。

最近報載河北大名已經克復，由大名趨邯鄲，可以截斷安陽敵軍的後路，這是豫北戰事的大轉機。敵軍的戰略現正側重在津浦線方面，企圖打下濟南，與南路軍會攻徐州。這計畫若給它實現，則不但隴海線的東段被其控制，河南東部淮河平原所受的威迫更大。

#### 四 陝西甘肅的防禦

陝甘偏處西北，似乎尚可高枕無憂，其實不然。陝西與山西不過只隔一道黃河。甘肅緊接寧夏，寧夏是西蒙的一部，敵人既得綏遠，有機會是要想侵略寧夏的。現在山西的形勢已漸轉好，這原因第一是晉北游擊隊的活躍，使敵軍的後路大起恐慌，不敢長驅直下；第二是敵軍主力現正集中在津浦線上，對於平綏同蒲二線，暫時採取保守的形勢。我們固然希望晉北的游擊部隊不久將有更大的發展，再來一次像平型關一樣的大捷；同時晉南的正規軍亦可乘機反攻，收復太原，使山西的敵軍站足不住。但是萬一將來的局面不能如我們的預期，山西的形勢逆轉，則敵軍一達同蒲路的終點，即可由風陵渡渡河進犯潼關。潼關是晉、豫、秦三省的要衝，關城雄踞山巔，南負峭壁，北枕黃河，形勢極其險固。若此天險不守，則關中門戶已破，西安情勢必甚危殆。此外，山西西面黃河岸可渡之處很多，敵欲避潼關之險，亦有入陝之路。所以陝西的



安危全看山西的戰局如何，而潼關的防守也是刻不容緩的事。

甘肅是更西的一省，而且全是高原地帶，戰機當然沒有陝西那樣緊迫；不過它同陝西——尤其是寧夏有着密切的關係，也不是十分安全的區域。在交通上講，雖然沒有一條築成的鐵路，可是通內蒙的有蘭州到寧夏、包頭的公路，通陝西的有西蘭公路。故敵軍欲從寧夏或陝西二省侵入甘肅，也沒有什麼險阻可言。前面講過，寧夏因蒙旗王公的昏昧，易於受敵利用。寧夏若有什麼僞組織的成立，甘肅也就隨到了相當的危機。而且敵人的西進政策，目的是要阻斷中蘇的聯絡。蘭州有公路可通哈密、塔城，爲現今中蘇交通唯一路線，尤爲敵人所注目。最近蘭州至成都的公路亦已築成。蘇聯軍火的接濟，可以不必經過西安。西安即使失陷，中蘇的交通仍無妨礙。這樣，蘭州在抗戰中的地位更其重要。



## 第四章 東部海岸與長江流域

### 一 海防與江防

這里所謂海防是指江浙兩省海岸線的防禦。這兩省的海岸所以值得特別提出來講的原故：第一、就是這里有直通腹地的長江口，是敵人的兵艦可以進出的地方；第二、有上海公共租界做敵人進攻的根據地；第三、長江下流是中國政治、經濟、文化的中心區，敵人壓迫我們的主要目標，現在戰事最激烈的東戰場即在此地。東戰場的敵軍若佔領了江南江北相當的地段，同時必在附近的海岸登陸，以收左右夾攻之效。所以江浙海岸能否防守得住，即是東戰場勝敗

的關鍵。

江蘇海岸現在唯一重要的處所，而且曾經敵軍試探式的攻擊過的，就是新近築成的連雲港。連雲港距海州約三十公里，正當隴海鐵路的盡頭，西岸是雲台山，東岸有東西連島。山島之間寬八里，長十五里，水深可容巨艦，在軍事上據有險要的優勢。沿海岸往北八十里成一弧形的尖端，是魯境的嵐山頭，據說明代的民族英雄戚繼光就在這裡打敗過倭寇。現在的倭寇欲沿津浦線南北兩路會攻徐州，到相當時機，必然要在這連雲港打主意的。連雲港以下到錢塘灣，全是沙灘，大致無礙。錢塘灣的金山衛疏忽了一下，已經上了大當。現在江南的戰事已移到杭垣，若浙東被侵，浙海岸是特別要注意的。浙海岸曲折甚多，島嶼密布，專靠陸軍防守，當然困難。重要區域如：海寧、定海、鎮海、象山、南田、海門、溫州等處，大約均有重兵駐守。

長江的防禦現在是用逐段封鎖的辦法，不過也有江面太寬無法封鎖的，只有兩岸築設炮台。茲舉其重要的防區如左：

吳淞口 狼山與福山（南通之南與常熟之北） 江陰（君山黃山） 盪山

關與三江營（揚中縣） 鎮江（江中的焦山） 東西梁山（安徽當塗與和縣之

南） 馬當小孤山（江西彭澤縣） 湖口（江西湖口縣） 田家鎮（湖北武穴

之西） 三峽（湖北四川之間）

吳淞口本可封鎖，據說是漢奸走漏了消息。狼山福山江面太闊，只好兩岸築設炮台。我們第一道封鎖線是在江陰，第二道封鎖線是在鎮江，現在都給打破。第三道本來應該在梁山，可是南京未失陷之前當塗已被攻下。現在第三道封鎖線在馬當，這馬當水柵據說曾用四十萬工人，自牯嶺運巨石數百萬塊沉諸江中，當比江陰鎮江更爲堅固。第四道封鎖線則看形勢有沒有必要，大約在華

備中。其他江口業已封鎖的有錢塘江和甬江，這是屬於浙海岸的。

## 二 蘇浙皖三省的大勢

自「八一三」抗戰發動到現在已經四個多月，這四個多月的戰事由淞滬擴展到蘇浙皖三省，連首都南京也不幸失陷，這當然是軍事上局部的失敗。不過在全面抗戰上講，並不怎樣值得悲觀，因為在我們這沒有海軍防守的國家，海濱幾省的放棄本是意料中事。現在將這三省的大勢略述如下：

蘇浙皖三省位處長江下流，照自然區域的劃分，除浙南和皖南的一部，都是淮河平原和長江三角洲平原所在地。水路交通可進軍艦的有長江和黃浦江，陸路交通有京滬、滬杭甬、蘇嘉、津浦、淮南、江南這些縱橫的鐵路，和四通八達的公路。這都是給敵人的海軍和機械化部隊發揮威力的良好條件。何況自

「一二八」停戰協定以後，上海公共租界的東區和越界築路的虹口已成了敵軍的大本營，而附近的華界除保安隊外中國的軍隊早已撤退，更談不到防禦的工事。所以照敵人的預計，只要一星期就可佔領全上海的。然而從「八一三」抗戰發動以後，單是江灣閘北一帶已經支持了兩個半月之久，直到大場、金山衛失陷，淞滬戰局才算告一段落，這在消耗戰的目的上講，不能不說是相當的功。

大上海的放棄，這轉變的關鍵全在大場和金山衛的失守。大場在滬太公路線上，本是江灣閘北的後方，及至敵取小包圍的形勢渡過了蘆漢以後，這後方就反比前方重要，是千萬失不得的。可是相持未久，即告陷落，於是江灣閘北堅固的陣地也只得被迫退出，這是滬北戰事左轉的原因。至於浦東方面，因有壘固的砲位，敵軍始終無法登岸。不料大場失守後不到幾天，錢塘灣北岸的金

山衛忽然又給敵人偷襲上來。金山衛在乍浦的東北，松江的南面，本是明嘉靖年間倭寇所走的老路，現在位居滬杭公路的中段，得此可以拊乍浦之背，而且欲截斷滬杭鐵路，也只有走這里更便。因為錢塘灣是沙灘最多的地方，乍浦以東，只有金山嘴往南伸展至戚家墩的一段可以登岸，所以在軍事上也是很重要的防守地。不過交通方面除了滬杭公路，往北的就只有鄉間狹隘的泥路，而且河渠密布，土地鬆濕，本不利於重兵器的使用，若地理情勢稍不熟習，即有被殲滅的可能。敵軍由此往北直攻，確是相當冒險的行爲，而我軍不早嚴加防守，也未免過於疏忽。這冒險成功，於是松江平湖相繼失陷，浦東後路斷絕，黃浦江的封鎖線失了作用，南市也在威脅之中。同時滬北的敵軍又進趨滬西，上海特區就成了四面包圍的局勢。

大上海失守以後，敵我兩軍漸進到太湖區域的湖沼戰。敵軍雖有帆布艇和



橡皮艇可渡，對於重兵器的運用自然也有相當的阻礙。不過敵軍的主力，仍可沿京滬滬杭兩路推進。這兩路在蘇州嘉興之間有一條聯絡的支線——蘇嘉路，我軍的第一道國防線就築在這蘇嘉路的前面，北連常熟福山，南由嘉興至乍浦，成一大弧形。敵知蘇嘉二處不易攻下，乃從吳江嘉興間的王江涇和平望兩鎮猛力突破，這樣才使全線移動。以後敵軍遂沿太湖南北兩岸進攻，而中心點則在宜興。因為長江逐段封鎖以後，敵人的海軍已無用武之地，圖攻南京必靠陸軍的力量。宜興在京杭河道的中段，是陸路進攻南京的捷徑，再過栗陽天王寺，便是空軍重鎮的句容。句容不守，南京以東便無據點可守。敵軍攻下長興後，同時又另有一路由廣德趨宣城，沿江南鐵路進攻蕪湖當塗，截斷南京後路。這一着固然是敵人在戰略上取勝的關鍵，而我軍對於這一方面的鬆懈，也是使南京不能久守的最大原因。至於我軍在江陰鎮江的堅固的炮台，因炮口向

北，目的是在控制長江，對於後方的敵軍當然顯不出什麼威力；然而消極的作  
用却是很大，否則吳淞口的敵艦不要一天工夫就可直駛下關，南京決不會在抗  
戰四個月之後才被攻下。

南京是六朝、南唐、初明八代的都城，依山傍水，形勢雄壯，無出其右。  
北有烏龍山、幕府山、獅子山，俯瞰長江；東有紫金山，即鍾山，爲城郊第一  
要塞，城西的清涼山附近，在昔有石城之險，下臨長江（今江岸漲出甚多，險  
要已失）故有『鍾阜龍蟠，石城虎踞』之稱，從前人都拿它來象徵帝王氣象。  
現在我們不去管這些龍脈，專就軍事地理的形勢而論，南京仍不失爲險要地  
區。這次敵軍的進攻是由麒麟門、堯化門和雨花台三面，這所謂『門』都是從前外  
城的遺址。堯化門車站就在紫金山的北麓，由麒麟門到中山門是京杭國道的路  
線，南面的雨花台乃保衛中華門的天然屏障。敵軍欲避雨花台之險，曾在中華

門東面的光華門衝破過一次，不久即被我軍收復，紫金山的山頭也很費了一番爭奪。可見南京城即使後路斷絕，並不是不可死守的地方，不過我軍不願作無謂的犧牲，一到相當時期寧可放棄，這戰略從上海失守以後一逕是如此的。

敵軍攻下南京以後，即分三路渡江北犯：中路沿津浦線，右翼沿運河線，左翼沿淮南鐵路線。目的在佔領淮河平原，以便和北戰場南下的敵軍取得聯絡。但這三路經我軍堅強的抵抗，迄未得逞。山東方面自濟南失陷以後，形勢頗爲不佳，大有進趨徐州或側擊歸德之勢。徐州是蘇北重鎮，正當津浦隴海兩路的交點，是保障淮河平原及中原（河南）區域必守之地，形勢上無甚險要可言，必賴堅固工事的保衛。歸德是河南東面的門戶，也是隴海沿線的重地。這隴海線的戰爭將來一定是很激烈的。至於江南方面之敵自攻下杭州後，已感受我軍重大的威迫，無進展可能。宣城杭州以南是丘陵地帶，困難更多，將來可

能的進攻路線只有兩條：一是渡錢塘江沿浙贛路南下，一是沿未築成的京贛鐵路線（現有公路可通）攻寧國、歙縣、祁門，目的均在江西。

### 三 贛湘鄂三省的防禦

贛湘鄂三省在長江中流，是古代荆楚之地，歷史地理的關係都非常密切，在防守上可說是一個區域。東面有仙霞嶺武夷山，西面有武陵山雪峯山，南面有五嶺，北面有大別山武當山，中間是鄱陽湖盆地和湖廣盆地，或連安徽南部合稱爲太湖區域。這兩盆地的中心是鄱陽湖和洞庭湖，南昌和長沙都在湖的南面，洞庭湖以北長江兩岸又有無數的小湖，總稱爲雲夢澤，武漢三鎮就在這雲夢澤的中間。就目前抗戰的形勢講，這整個區域的防務當然偏重在東北兩面：東面主要交通線的長江已經有馬營水柵的封鎖，敵人的海軍無法越過；陸軍進

狹的路線就是上面所講的皖浙兩條。這兩路入贛必經之墟是景德鎮和玉山，守住這兩據點，南昌的安全可保。北面進攻鄂省的主要交通線是平漢路，要塞在雞公山的武勝關。武勝關前線的重鎮是河南的信陽，武勝關以下無險可守，所以欲保障武漢，還得靠河南的力量。此外還有一條路線，就是沿長江北岸由大別山之南進窺黃梅廣濟，但這條路線必須佔領全部皖北以後才有可能。敵軍現正集中力量圍攻徐州，目的在控制隴海線的東段，離武漢還差得很遠。

武漢本是全國交通商業的中心，現在更成了軍事、外交、文化的中心，東戰場的敵軍最後目的地也不過到這里為止，但此種企圖是否能夠實現，連它們自己恐怕也不見得有什麼把握。至於我軍方面，對於武漢的重視自不待言。現在政府雖然移到重慶，可是武漢一失，重慶即無活動餘地，勢必成爲偏安之局。所以無論在名義上講，在實際上講，武漢都是必須要保全的。南昌是東南

的軍事重鎮，和武漢有唇齒相依之勢，當然也是必守之地。長沙和南昌武漢成一三角形，對東戰場居後方的地位，但同時又是粵漢路的中樞。將來若南戰場的戰事發動，軍事重心必在長沙。此外如九江岳陽，是江西湖南二省通長江的門戶，一向視為軍事要隘。今長江交通封鎖，這兩處到不顯得十分重要。長江這一段的封鎖線有三處之多，馬當一線即使打破，還有湖口和田家鎮二線。（尚未實行封鎖）湖口在九江之東，有石鍾山之險，江面窄狹，最易控制。田家鎮在武穴之西，與半壁山隔江相望，向稱『長江鎖鑰』。此二處設置炮台，即不加水柵亦無法飛渡。所以武漢以東水道方面的防禦，決無問題。

#### 四 首都遷移問題與四川

一國的首都必須具備下列四個條件：（一）交通便利，可以控制四方；（二）

形勢險固，可以抗禦襲擊；(二)生產富厚，可以安定經濟；(四)氣象雄偉，可以壯美觀瞻。但是到了對外戰爭的時候，還有一個頂重要的條件，就是『地位安全』。所謂安全要看外患來自何方，沒有固定的位置可言。南京設為首都在平時的四種條件之下無不適合，為什麼一到抗戰時期就非遷移不可，這就因為缺少了『地位安全』這一條件的原故。至於為什麼不遷西安？不遷武昌？也不外同一理由。西安在『二二八』時期會做過暫時的行都，那時候平津安然無恙，戰事還不致影響到西北方面。現在太原已失，形勢可不同了。武漢地處中樞，誠然有發號施令的便利，但同時也是敵機空襲的目標，陸軍防守即使沒有問題，也不是安全區域。要安全還得往西面去，西面最適當的地方就只有四川的重慶。

四川的地形四面都是高山，中間特別低陷，是一個標進盆地。東有大巴

山，西有邛崃山，南有大婁山，北有岷山，高度平均在三千公尺左右，而盆地則低至一千公尺以下以至二三百公尺。長江上流經過這盆地分出很多支流，其中最大的有：嘉陵江、涪江、沱江、岷江四條，這就是四川之所以得名。因為有這許多河流的灌溉，農產特別富饒，加以地勢自僇越外邊打不進去，裏面糧草充足，進攻退守，各聽其便，所以諸葛亮說：「益州天府之國」。從此四川就成了古今軍閥割據的地盤。軍閥搜刮人民，分贓不均，往往自家相打起來，這是前不幾年常看見的。現在政府移設重慶，軍閥的流風遺韻或可從此掃除，這是抗戰的另一種獲得。

省會成都在岷江的中流，土地最爲肥腴，是自古巴蜀文化的發源地。東南嘉陵江口的重慶，地勢作半島形，東南北三面環水，僅西面以鵝頭頸聯於陸地。嘉陵江繞其北，長江環抱東南，鵝頭頸兩江相隔不過數丈，有浮圖關扼據



其上，形勢險絕。房舍建築，無不富麗，是西方一大商港。現在以全國的政治經濟中心移置於此，勢必更加繁榮。總之：重慶在戰時作首都的條件，無不具備，只有交通上不免略有欠缺。現在公路漸告完成，北通西安蘭州，南通長沙貴陽，崎嶇蜀道，化爲平坦，若能更築一條鐵路到達昆明，與滇越鐵路相接，並分一支線西通緬甸，則對外交通更不成問題。廣九鐵路公路即被阻斷，也無妨礙。



## 第五章 華南

### 一 福建的危機

福建因為靠近台灣澎湖，是日寇早想打主意的地方，這只要看民國四年「五九國恥」的廿一條修正案中，關於福建利益一條堅持不肯取消，就可知道。不過後來因積極侵略滿蒙，對於福建的貪圖才暫緩了一步。現在爲着夢想使我國屈服，必定要實施全面的壓迫，所以只要南戰場的戰事一經發動，福建就是首當其衝的前線。

福建一省在部以上講屬於華南，若以河流劃分，既不屬於長江流域，也不

屬於粵江流域，而是獨立的閩江流域。全省除河流兩岸，都是山地，所以海岸曲折較多。照自然區域的劃分，連浙江的南部，合稱為東南海岸地。港灣形勢最好的有沙埕港三沙灣，商務發達的有泉州港廈門港。省會福州距閩江口不遠，其前十七公里有馬尾港，是中國最大造船廠所在地。羅星塔峙立江中，頗佔形勢，可作福州的屏障。自此以下江面愈窄，至閩安門兩岸山峯夾峙，門戶尤為鞏固。要封鎖閩江，必定在這地方。廈門為閩南重鎮，與福州同為鴉片戰後所開五口之一，位居廈門港中島上，港灣優良，可容巨艦，故海上交通這裏是福州汕頭之間的要站。陸路方面有漳廈鐵路，由對岸嵩嶼通到漳州。漳州至龍巖長汀入江西瑞金，均有公路可以直達。所以廈門不獨是閩南的門戶，而且是贛南的安危所繫，在軍事上的重要，自不待言。

敵人垂涎廈門，由來已久，一向慫恿日台浪人，作種種不法行爲，希圖引

起交涉，以爲出兵口實。所以廈門早就成了浪人的世界。這次抗戰發動，僑民撤退，國軍進駐，才算妖魔肅清。但日領高橋茂臨去會有三個月後再會的話，可見它們對於廈門仍舊依依不捨，只因上海華北戰爭吃緊，無力兼顧，不得不暫時放棄。可是果然在兩個多月以後就有佔領金門的事件。金門是廈門東面一個較大的島，周圍約三十公里，屬金門縣治。從這里由小汽船到廈門不過兩小時的路程。金門廈門之間的烈嶼，又名小金門島，也同時被佔。敵佔金門的目的：第一是要建一個飛機場，以作襲擊內地之用，因爲從這里飛到南昌長沙廣州都比從台灣起飛要近得多；第二，佔領金門當然就是侵略廈門的先聲。廈門現在駐有重兵，又有胡里山白石磐石炮台之險，決沒有金門那樣容易取得。除非準備了充分的軍隊，敵人還不敢輕易嘗試。

福州廈門固然是兩個重要的海口，可是福建的軍事中心却在南平。南平舊

稱延平，正當閩江上流各支會合之處，水陸交通均極便利。且城居山腰，形勢險固。西至邵武杉關，又爲入贛要道。福州廈門即使被敵軍所佔，只要南平龍巖安然無恙，福建的大勢是不足慮的。

## 二 兩廣在空襲中

兩廣在地理上有密切的關係，是完全的粵江流域。東面是福建的山地，北面有五嶺和贛湘隔開，西北是雲貴高原。華南五省中只有這兩省地勢較低，間有局部的平原。在抗戰的形勢講，福建兩廣都是南戰場的衝要。廣西雖沒有海岸，但是距海岸很近，所以現在和廣東同樣遭受着敵機的轟炸。這里先講廣東的大勢。

廣東在華南的地位當然比福建更其重要，同時所遭遇的危機也就更大。第

一、廣東有粵漢和廣九兩條重要的鐵路，海外軍火的接濟，大半從這里運進，這是敵人最注目的一點；第二、廣東是華南最富庶的一省，敵人欲削弱我國抗戰的力量，必從這里下手；第三、廣東海岸線最長，到處都有偷襲吐岸的可能，同時公路水路交通均極便利，行軍不受阻礙。但正因為有這幾種重要性和危險性，這一省的防禦工作，也早有充分的準備。所以敵軍自滬戰發動直到現在，對於廣東沿岸雖常有試探式的襲擊和島嶼的佔領，終於不敢大舉進犯。

廣東的中心地點當然是省會廣州。廣州是粵漢路的終點和廣九路的起點，又位居粵江下流，海船軍艦都可直達。不過江口有虎門砲台扼守，現又另加封鎖，敵艦無法駛入。虎門四周多四百公尺以上的山丘，形勢向稱險固，舊砲台在三年前已請專家改裝，現已安設了新式大炮，射程達二十二英里，其戰鬥力更勝於江陰要塞。江陰要塞的失守，前面講過，那是陸路失敗的關係，並不是

炮台威力不夠。所以在這裏我們要注意的還是虎門口外的唐家灣、南頭、大鵬灣、三峽口這些地方。唐家灣是中山縣的海口，所謂荷包島就在這裏。南頭在唐家灣對岸，距廣九路入九龍的深圳不過二十餘公里。大鵬灣在九龍半島的東面，從這裏登岸也可截斷廣九鐵路。三峽口上去是斗山，有新寧鐵路可到新會。這都是避開虎門險要，由陸路夾攻廣州的路線，並且曾經敵軍窺視過的。

虎門這一關若給它逃過，廣州就有相當的危險，因廣州除全憑要塞砲台以資守護外，別無高峻的山地可以佈防。廣州不守則英德之南無險可守。英德在北江西岸，並有潯江橫斷粵漢鐵路，依山面水，障地鞏固，敵軍前進必受很大的打擊。再過去便是粵漢路第一險要處的韶州，所謂「湘贛唇齒，兩廣咽喉」，在歷史上向爲兵家所重，此地不僅山嶺險峻，且築有相當工事，粵省的最後一關就只有這一處了。從這裏往東可循公路直趨南雄，越大庾嶺進窺江西南安，



不過大庾嶺有梅嶺關之險，很難渡過；往西沿粵漢路入湘至碓石宜章，又有騎田嶺的阻隔，敵軍機械化部隊勢必也要遭遇着很大的困難。

以上是說廣東正面沿粵漢路的這一條線。右端的要口汕頭潮州，也許配合着廈門有同時被侵襲的可能，是應有重兵防守的地區。左端的欽縣防城，那是入桂的必經路線，南寧就全靠這方面的保護，當然也是個要塞區域。再就中路講，若果廣州失守，廣西梧州的安全就很成問題。梧州是兩廣間的通路，再往西是桂省中心的馬平。馬平即柳州，形勢上綰繫全省的樞要，尤為軍事重地。馬平往北是省會所在的桂林，這是入湘的便道。南寧梧州馬平桂林最近都遭過敵軍的空襲。

民族解放叢書

中國抗戰地理



著作人 許 卓 山

主編人 平 心

發行者 光明書局

漢口交通路生成南里  
廣州惠福東路聚新西街

分銷處 各省各大書局

版權所有·不准翻印

中華民國二十七年五月再版

每冊一角五分  
外埠另加寄費

Handwritten signature or scribble.

5 R 30

