

北工

依照民國三十年教育部修正課程標準修訂

復興高級中學教科書

本國地理

中冊

王成組編著
商務印書館發行





由國家圖書館數位化、典藏

915-107
本國地理中冊

目錄

第四編 全國之地理區劃

第一章 地理區域之特徵 一

第二章 中國之地理區劃 四

第五編 華南地帶

第一章 概況 一

第二章 雲貴高原區域 一六

第一節 高原的特色 一六

目錄

1889

第二節 天富及其開發現狀……………一八

第三節 主要城市及交通幹線……………二一

第三章 兩廣丘陵地區……………二六

一 第一節 丘陵與水道……………二六

第二節 物產種類之豐富……………二九

第三節 四境聯絡之途徑及門戶……………三二

第四節 人口及城市之分佈……………三五

第四章 福建丘陵地區……………四〇

第一節 丘陵河流與海岸……………四〇

第二節 沿海與內地生產之差別……………四二

第三節 海陸交通之路線……………四四

第四節 人口與城市……………四六

第五章 臺灣區域

四九

第一節 島區之自然形勢

四九

第二節 豐富之資源

五一

第三節 交通與城市

五三

第六編 華中地帶

第一章 概況

五七

第一節 自然狀況

五七

第二節 發展情形

五九

第二章 皖浙丘陵地區

六一

第一節 秀麗之山水

六一

第二節 豐富之產物

六四

第三節 交通之發達

六六

1376638

660
8436:2
37
v.2

7



第四節 人口及城市之分佈……………六八

第三章 江南丘陵地區……………七一

第一節 山環水繞之江南……………七一

第二節 農鎮的富源……………七三

第三節 交通幹線之分佈……………七六

第四節 城市之發展……………七八

第四章 漢中中山地區……………八一

第一節 範圍與大勢……………八一

第二節 交通之艱險……………八三

第三節 主要物產……………八六

第四節 人口與城市……………八八

第五章 長江中游盆地區域……………九〇

第一節 湖泊廣佈的平原……………九〇

第二節	長江的吸力	九二
第三節	實業之發展	九四
第四節	武漢與南京	九六
第六章	四川盆地區域	一〇〇
第一節	疆界及形勢	一〇〇
第二節	天府之國	一〇二
第三節	交通之發展	一〇五
第四節	人口及城市	一〇七
第七章	江淮平原區域	一一一
第一節	江南與江北之同異	一一一
第二節	農工商業之發達	一一三
第三節	水陸交通之便利	一一七
第四節	人口集中的繁盛城市	一一九





圖一 雲南瀘池，四周金山，其宏闊秀麗，遠過杭州之西湖，沿湖平地，分歸省會昆明市及景賢督辦昆明等縣，是雲南全境的中心。



圖二 貴州苗人的服飾風俗，都與漢人不同，這裏前列戴帽者正在演他們的樂舞。



圖三 昆明四山的一角。雲貴一帶山中的寺院村落，往往築在危坡側面綠樹叢中，雄壯幽美，自然成爲奇景。



圖四 這一段滇越鐵路盤旋上山，過橋之後就過一節隧道，其工程之大可見一斑。



圖五 西南山地多懸崖絕壁，邊緣道路往往是鑿石架橋而
成的狹徑，這是雲南東南部盤龍江岸的一段。



圖六 桂林 石山之又一景，可與上冊圖四對照。



圖七 中山縣 的總理故鄉。華南鄉村之位於丘陵地間者大多有類似的景象。



圖八 由香港遙望九龍，兩岸市街都是在山麓平地。九龍的碼頭隱約可見，而海中也有許多停泊着的海輪。



圖九 廣州新建的珠江橋，中段可以開啓，讓較大的船隻通過。



圖十 蒼梧（梧州）當桂江與西江交匯之點，依山臨水，夏季水漲，甚至淹沒沿江街衢。



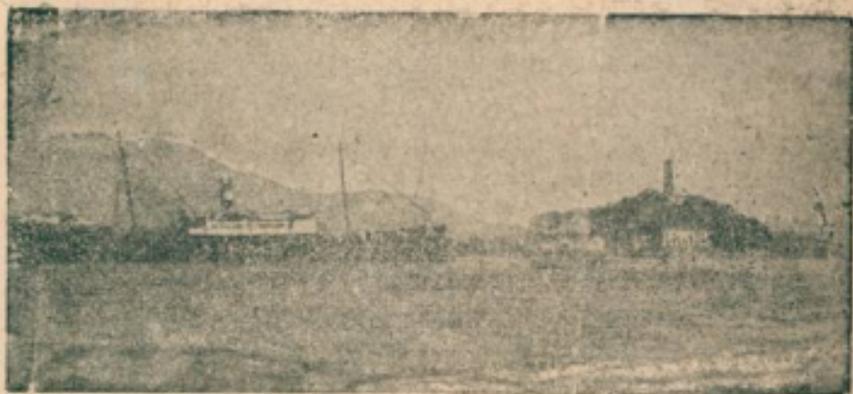
圖十一 東南沿海丘陵地在近岸的部分，大多牛山濯濯，但有墳墓點綴其間。這是廈門島上的一個河谷，居民利用溪水洗衣者極多。



圖十二 福建丘陵地之中內地的部分，有許多林木還沒有摧毀。本圖為龍巖道中之一段，山下有新近築成的公路。



圖十三 閩南沿海淺灘上採礦的情形。



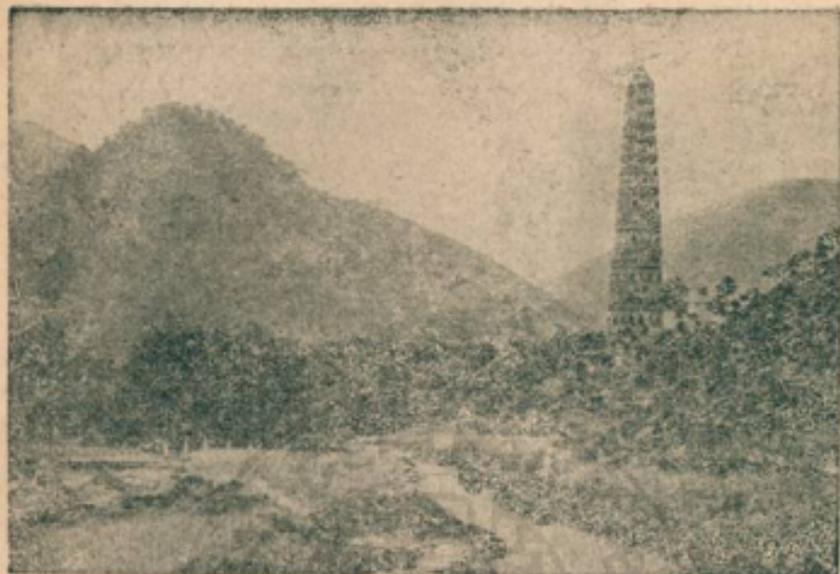
圖十四 閩侯羅星塔在閩江馬尾港中，到閩侯的海輪都停泊於此。



圖十五

鼓山是閩侯附近的名勝，萬松潭一段的林木尤其是綠蔭滿山，石道平闊。





圖十六 天台山道中。



圖十七 錢塘江上。



圖十八 五老峯是廬山諸峯中最著名的高峯。



圖十九 衡山山麓的梯田



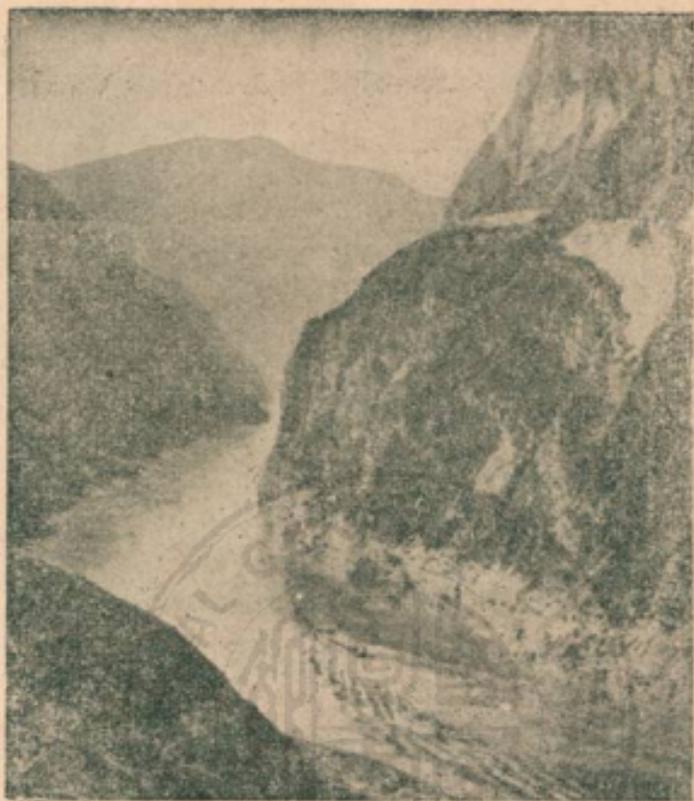
圖二十 萍鄉煤礦全景



圖二十一 江南河道，上流較淺，運輸的功用限於木筏與竹筏，後者特別編成船形，也可以載客貨，不過載重量較輕。

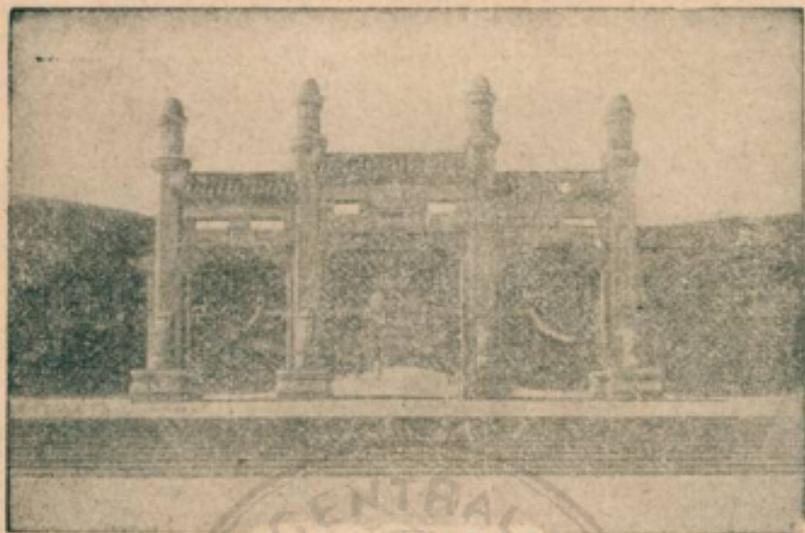
圖二十二

三峽高山夾峙，所以有「非停午夜，不見日月」的話。轉折極多，風景分外顯得奇兀，而水勢分外衝激。

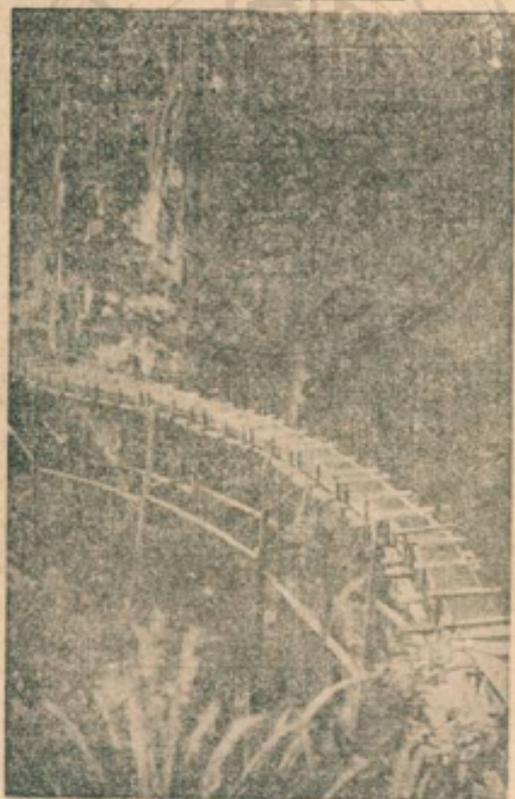


圖二十三 皖北山中所採木料，用人力搬運的情形，運費的昂貴可想而知。





圖二十四 南京中山陵閘



圖二十五 峨嵋山旁輸送澆畝的水橋。

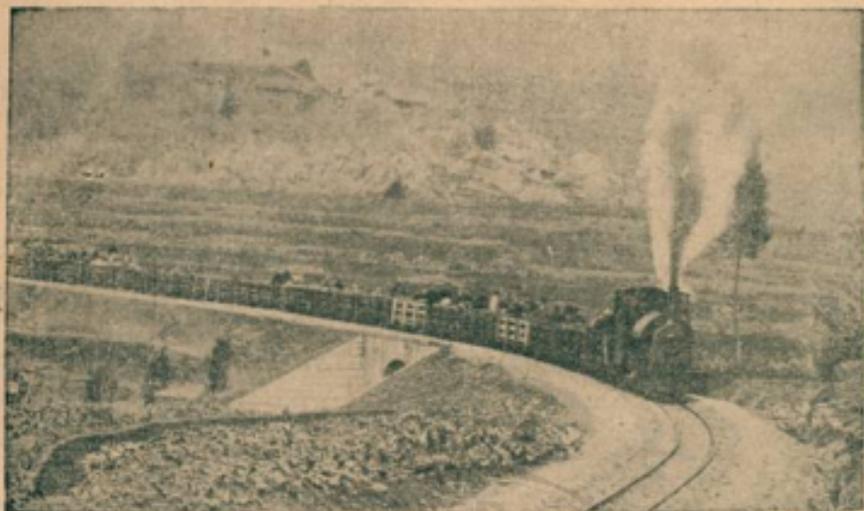




圖二十六 四川灌縣冬季水退，農民修堤堰的情形。



圖二十七 重慶合川間嘉陵江小山峽



圖二十八 北川鐵路的運煤車



圖二十九 重慶江岸高峻，登岸時須經石級數十，沿岸房屋也是依山架搭。但是城中現在也可以通行汽車。



圖三十 吳縣城中的「運河」可以代表長江三角洲的一般情形。兩岸住宅在沿河都有石階，備洗濯或乘船之用。環拱的橋梁，必須拾級而登，自從通行車輛以來，已經大為減少。



圖三十一 上海的蘇州河，就是吳淞江，小輪與民船集於此者極為擁擠。



圖三十二 上海黃浦灘以公共租界之南段最爲宏麗。大輪停泊的碼頭特別讓開這一段。



圖三十三 臺灣嘉南大圳蓄水池的烏山頭溢水口。



圖三十四
蘇澳和花蓮港間的臨
海道路



圖三十五 臺灣栽培香蕉和菠蘿的闊地

本國地理中冊

第四編 全國之地理區劃

第一章 地理區域之特徵

全國概念之意義 根據以上所講的各種景象分佈情形，我們對於全國的形勢，總可以看到下列幾點：（一）在全國廣大的範圍之內，各種景象，並非普遍一致。（二）各種景象，在全國各地差別的程度，以及這種差別的重要原因。（三）每種景象的情形相同的地方，所在的位置與範圍的大小。（四）由各種景象分別觀察，全國各地對內對外之關係。經過這一番普及全國的觀察，我們得到許多屬於橫剖面性質的概念。

分區觀察之性質 我們如果要充分瞭解國內的詳細情形，就應當換一個觀點而注重到各

地方許多景象聯繫關係的縱剖面。這種觀察，我們並不能根據尋常所慣用的政治區劃，因為每一個行政省區範圍以內的情形，往往仍然太複雜。我們所需要的是一種地理區劃，在每一區劃之內，各種情形，大體上都有相同之點，——至少以鄰近其他區域的情形比較，更是近似，——而境內各種活動，大半都有共同的中心點，無論是一個或地位相同的多個。

地理分區之困難，具有這種特性的地理區域，並不是輕易所能劃分，必須適合各種景象在全國各地方所表示的差別。換一句話說，縱剖面觀察的界限，要以橫剖面觀察為根據。無奈上文我們所已經見到過的好幾種不同的區劃，——地形、氣候、土壤、水道等都有詳圖，關於其他各種景象也指明過若干分界的地段，——他們的分界大有出入。足見劃分地理區域，顯然不是輕易所能決定，而分區的辦法，並不能得到一種確切不可移動的標準。但是這不能說是地理區劃獨有的缺點；他正像歷史的劃分時代一樣，中間有許多過渡的情形，難以決定取舍。無論如何，我們儘有應付的辦法。

地理分區之根據 在各種景象之中，地形與氣候畢竟最佔重要，所以地理區域的分界，首先應當依據這兩種景象在各地方的差別。以前常用流域作為自然界劃，雖則較為容易辨認，達到同

一流域之內，氣候地形的變化太大，就不便并爲一談。例如異常高峻的長江上游不利於種稻的淮河北岸，比較同流域的其他各部份，顯然有許多情形大不相同。同時如果地形氣候大致相同，即使經過的河流系統，各不相擾，儘有認爲一區的可能。

習題舉例

- (一) 地理區劃，應當具有何種特性？
- (二) 純粹的流域區劃，何以不適宜於作爲地理區劃？



第二章 中國之地理區劃

區域之劃分 地理區域的劃分，大多數可以採用以前所講到的地形區域，但是其中有許多應當略加修改。修改的目標，一方面注重在減少複雜的分區，一方面注重在充分表白各區域的特徵。從第一點着眼，黃淮平原與河北平原，可以歸併為華北大平原；柴達木盆地與青海盆地，可以歸併為青海高原；哈密盆地與吐魯番盆地，可以歸併於塔里木盆地，而稱為南疆區域；江淮丘陵地，可以按分水地劃於長江中游盆地與江淮平原之內。從第二點着眼，蒙古高原，可以劃分出西甘區域，察綏農墾區域，漠南草原及漠北草原等區域。

地帶之合併 據以上的說法，全國總共可以分成三十一個區域，看起來非常複雜。事實上這許多區域之中，若干情形，往往有好幾區大同小異，或則差別不大，或則形勢相聯。而同樣性質的氣候散佈之廣，尤其宜於合併這些區域為少數地帶。但是地帶的合併，不必完全依照氣候區域的分法，最顯著的是關於草原區與沙漠區。沙漠與草原的分佈，都散漫得甚至於有難以表明區域團結的特徵。而草原帶一直從東北大平原的西部延展到西藏高原的中部，其中地形差別極大；西南部

的西藏高原與極東面東北大平原的邊緣，自然不能同蒙新高原湊合成同一地帶。結果我們可以把全國分成六個地帶。東亞南大半島，大體上依據氣候的差別而分成華南、華中、華北三個地帶，在東亞北大半島所佔的部份，獨自成爲一個東北地帶，而大高原依據地形的高下，分成蒙新與康藏兩個地帶。

各區域之比較 各個地帶所包括的區域，以及他們的面積⊖與人口⊖之比較，（以各區所佔全國之百分數計算）以及各區人口密度列表如下：

地	城	積(%)	人	口(%)	人	口	密
華	面	(%)	人	(%)	人	口	度
南	積	積	積	積	積	積	積
地	積	積	積	積	積	積	積
帶	積	積	積	積	積	積	積
雲貴高原	六·二	四·五	三三三				
兩廣丘陵地	四·一	九·六	一一〇				
福建丘陵地	一·三	二·二	八〇				
台灣區域	〇·四	一·四	一七六				
華中地帶	一一·三	四二·二	一六二				

遼東半島	○·五	○·八	八〇
東北大平原	三·六	三·八	五〇
東北地帶	一·二·七	七·二	二七
隴西盆地	一·四	○·八	二七
山陝高原	三·七	五·七	七三
桑乾盆地	○·五	○·八	八〇
山東丘陵地	○·九	三·六	一八〇
華北大平原	三·五	一九·六	二六〇
華北地帶	一〇〇·〇	三〇·五	一四一
江淮平原	一·〇	五·九	二六六
四川盆地	二·一	八·九	二〇〇
長江中游盆地	一·四	七·九	二六六
漢中山地	三·二	六·二	九一
江南丘陵地	三·四	九·四	一三〇
皖浙丘陵地	一·二	三·八	一五五

西藏台地	青海高原	康藏地帶	西甘區域	南疆區域	北疆區域	科布多盆地	唐努烏梁海	漠北草原	漠南草原	察綏農墾區域	蒙新地帶	熱河側坡	興安嶺山地	長白丘陵地
七·八	五·四	二五·二	一·〇	一〇·四	六·〇	四·九	一·七	一〇·六	八·四	一·三	四四·三	一·二	四·五	二·九
		〇·六									一·八	〇·九	〇·五	一·二
		一·二									一·九	三·六	五	二·一

藏南縱谷	三八
西康山地	八·二

習題舉例

(一) 上述之六地帶，每一地帶，大致與初中本國地理之何部地方相當？

(二) 各地帶之中，以何者為面積最廣？何者為人口最密？

- ① 全國面積以包括台灣而除外蒙為百分之百，但蒙新地帶仍將外蒙計算在內，所以全國總計得百分之六一·五。超出的百分之一六·五，都是在蒙新地帶之內，就是科布多盆地，唐努烏梁海，以及漠北草原區域的大部份。

- ② 全國人口的百分數中，雖則包括外蒙，仍然只有百分之百，因為外蒙人口，在全國中只合到百分之〇·二強。



第五編 華南地帶

(註)關於以下各地帶各區域的各種情形，凡是上冊各章所已經敘述之點，應當隨時加以參照。因為有許多點，下文不再詳細重複申述。

第一章 概況

全部之範圍 華南地帶，包括我國境內最是突出在南邊的一帶地方。我們所以劃他為一個地帶的主要根據，是這裏的氣候特別溫和，除去高峻的山峯，並不見到真正的嚴冬氣象。因此他北邊的界限，應當靠近一月份平均溫度十度的等溫線。為方便起見，我們可以把福建、廣東、廣西、貴州、雲南五省包括在內。但是雲南最西北一角，以起於西面邊界的尖高山，而斜往東北到永寧縣之北的省界為止的一條線為限，地勢尤其高峻崎嶇，應當歸入康藏地帶。四川西南部小相嶺以南的一角，地勢與雲貴高原相連，卻應當歸入華南地帶。

四周之邊界 雲南西北部與四川西南部，同樣連接康藏地帶。這裏的邊界沿線，有許多超出三千公尺的高山，並不聯成一氣，大致都劃在界外。金沙江以東，北面的界線，就是沿着包括在本地帶之內各省的邊界，不過間或略有出入（例如貴州東邊的銅仁、錦屏等縣，可以劃入華中地帶，而浙江的慶元、泰順，可以劃入華南地帶。）由廣西的北部往東到福建的西部，正好有南嶺山地橫互在邊界，使得華南、華中兩地帶的分別，更其明顯。此外東南邊直達海岸，包括島嶼在內，西南邊以鄰接越南、緬甸的國界為限，都很容易認清。

氣候之溼熱 華南地帶最普遍的一種特色，是雨量充足，全年的平均，全部都是在一千公釐之上，甚至超出二千公釐。一年之中，普通只在冬季的半年，有四個月或五個



月的時期，雨水減少，較爲乾爽。其餘時間，往往多雨而潮溼。以溫度論，剛纔我們已經講到冬令的溫和。所以這裏大部分地方的生長時期，終年不至於因寒冷而間斷，難得見到霜雪的形迹。夏令的情形更有差別，因爲雲貴高原的高地，並沒有盛夏；其餘各處地方，平均溫度超出二十度的時期，往往延長到七個月之久。

地形之複雜 講到地形，全部多山而少平地。東西兩端的福建丘陵地與雲貴高原，尤其高峻。無論高原或丘陵地，大部分總是崎嶇不平。而且山地的趨向，極其複雜，因此許多分道入海的河流，谷地雖是相連，而不便於相通。河流之中，惟有西江的流域，兼佔到廣西全省以及廣東、貴州、雲南三省的一部分，面積較爲廣闊。平地分散在河谷以及海岸沿邊，普通都不很寬展。河口的若干三角洲，最是平坦肥沃，西北、東、三江，共同淤積而成的粵江三角洲，最是重要。

農業之特徵 這一個地帶的氣候，無疑的是我國境內生產力最強的一種，長成的樹木都很茂盛，戶外的鮮花，可以四時不斷。不幸這裏的地形過於崎嶇，農業的發展，極不平均。平地能以水稻的各部分，普通一年可以有兩熟，是其他地帶所難以及到。無奈廣佈的丘陵地，大部分已經由於土壤太淺薄，而成爲牛山濯濯的情形。就是茶、竹、橘、柚，以及各種油子樹，都只能利用較爲平緩的斜坡。

蠶絲、甘蔗之類，大致都還是平地的出產。

交通之阻滯，交通的情形，惟有沿海岸一帶較為便利。內河的輪運，只有西江下游，可以通行較大的淺水輪，普通只能走小輪。冬季水減，輪運的範圍更其縮短。鐵路至今還是限於廣東、雲南兩省的局部。通到國內其他區域的，暫時只有新近完成的粵漢鐵路一線，其他路線，還在敷設之中。公路的推廣，更是可觀，然而對於貨運極少幫助。因此多數地方，非常閉塞，商業上的活動不能發達，礦藏的利源也少開採。種族的複雜，方音的奇特，也是華中、華北、東北三地帶所不能及。這些影響，都足以表明交通阻滯的程度。

人口之現狀 我們認清這幾點，就可以明瞭何以華南地帶的人口密度，平均每方公里不過六九，遠不及華中、華北兩地帶。但是這裏的面積，只佔全國的百分之二二光景，而人口約佔全國的百分之二七·七，足見終究不失為重要的地帶。何況交通改進之後，這裏還大有發達的希望。詳細情形，讓我們劃分為雲貴高原、兩廣丘陵地、與福建丘陵地、與臺灣四區，分區敘述。

習題舉例

(一) 華南地帶的北界，如何劃定？

(二) 冬夏兩季的溫度情形，在華南地帶有何特色？

(三) 說明華南地帶的地形，對於河流分佈狀況的關係。

(四) 如何證明華南地帶的交通，較為阻滯，能否說明他的原因？



第二章 雲貴高原區域

第一節 高原的特色

位置與面積 雲貴高原，是華南地帶之中最偏西的一區多山的高原，其中的主體是雲南、貴州兩省的境域，（雲南西北一角除外，上文已經說過）。他的邊際，很不容易確定，大致講起來，至少還向北延展到四川西南部小相嶺以南的一角，向南伸入到廣西西北布柳河（紅水河支流）谷以西之地。但是貴州極東邊的銅仁、錦屏等縣，可以歸入江南丘陵地區。面積之廣，在華南地帶超出二分之一，約佔全國的百分之六、二。關於他的各種特色，除去以前所已經講到過的各點，我們應當注意下列幾方面。

高原之形勢 這一片高原的主要部分，政治區劃分為兩省，正好反映出地形的差別。雲南的部分，高度大致在二千公尺左右，貴州的部分，不過一千至二千公尺。這一區高原的地面，本是複雜的山地與谷地所構成。就是貴州境內的地形崎嶇，也不亞於雲南，不過高度的差別較小，不像雲南既有超出三千公尺的高山，而同時又有不及一千公尺的谷地。雲南的西南部，尤其是忽高忽低。因

此嚴格的根據地形分別，雲貴高原可以說是包括三部分。雲南北部與東南部，是西藏高原延展過來的第一階段，也就是雲貴高原的主體。哀牢山之西的西南部，由許多南北走向的平行山地與谷地所構成，同偏在東面的貴州境域一樣是在輔翼的地位。

水道之四散奔馳 高原的地勢，既是這樣四面傾斜的下降，只有西北鄰接西藏高原的部分高度反而增加，水道自然也是差不多四向流瀉，所以這裏的流域特別分得多。北部大半分道入於長江，東南部入西江，其餘分歸元江、瀾滄江、怒江、伊洛瓦底江。這些紛歧的水道都有很深的峽谷，大多深度在五百公尺以上。河牀的坡度也大，以至水流激湍而多瀑布。這樣曲折奔放的流水，無論巨細，同秀麗的峯巒合在一起，總是極好的風景。然而航運的利益，在這一區之內幾乎沒有；略有一點，是限於中部的湖泊。①湖泊的附近，平地特別寬廣，所以他們的關係很大。

氣候之特徵 講到雲貴高原的氣候，我們早已講過他的特色是夏不甚熱而冬不甚冷，所以旅居越南的西人，大都到雲南來避暑。然而各部分高度的差別多到三千公尺以上，溫度勢必隨着高度增減。南邊四百公尺以下的谷地，儘有類似熱帶氣候的情形，尤其是在哀牢山以西的部分，而

① 參看圖一。

三千公尺左右的高峯，只有夏令一個短促的時期積雪解凍。本區西北部，也因地勢較高而氣候較寒。高度對於氣候更重要的影響是貴州的部分，位置雖則較北，因為高度較差，溫和的程度，大致比較雲南省城一帶，相差有限。雨量的充足，是一般高原所少見，東西兩邊的側坡，尤其豐富。夏季雨多，而山中冰雪又逐漸融解，河流特別容易氾濫。

習題舉例

(一)雲貴高原的地形，對於水道有若干特殊影響？

(二)在我國境內成爲高原的各區域之中，本區特別溫和溼潤，能否說明他的原因？

第二節 天富及其開發現狀

發展之概況 雲貴高原各種文化景的重要根據有兩層，就是高原的形勢與僻處西南的位置。無論從那一方面出進，總是路程遙遠，而且必須經過崇山峻嶺。客貨運輸，同感不便。幸而氣候適宜，資源豐富，不至於像康藏那樣的荒涼。但是這一區景物宜人，而幾乎與世隔絕的地域，逼近強鄰，早已不成其爲安樂的桃花源。

人口之分佈 這樣僻遠而多山的區域，勢必至於地廣人稀。全區的人口，雖則約計共佔全國

的百分之四·五，似乎數目很大，每方公里平均密度只有三三人。本區人口稀少的直接原因，是耕地較少。單是以耕地面積計算，雲南每方公里平均六九五，貴州四九〇，竟可以算爲稠密的一區。實際上大部分人口都是散佈在各處面積狹小的谷地，山地的人口密度，比較谷地不及十分之一。全區三部分的人口分佈情形，大致東部較多，中部略減，而西部特別稀少。山地居民，風氣閉塞，遠不及谷地的進步。

農業之特色 本區農業的發展，受地形的限制，在華南地帶最是落後。耕地的面積，在東部貴州境內約佔總面積百分之八，中部約佔百分之六，西部不及百分之三。耕地大都限於平坦的谷地，山坡上間或有些梯田，並不很多，因爲容易滲水而不容易灌溉，土質又易受沖刷。耕種的作物，由於氣候常年溫和，而地勢又有高下之分，可以說是兼有南北的許多種類。夏季平地的主要作物，同華南的其他各區一樣是水稻，旱田同時出產玉米、小米、高粱等雜糧。冬季可以種小麥、大麥、茶葉、菸葉之類，也有出產果樹的種類很多，西南邊的熱帶地段更有許多甘蔗、椰子等特產。可惜運輸不便，許多特產只有當地的居民能享受，而產量因此都很有限。

① 參看圖二。

林木牲畜之富源 林木牲畜的出產，也算豐富。木料的砍伐，以東南部爲便利，編筏下流，或則由沅江面達長江，或則由柳江而入兩廣，都能達到戶口殷繁之區。子實可以煉桐油的桐樹，以北部爲多；桐油是本區重要的輸出品。桐油之外，兼產柏油，後者供製燭的用處。桐樹用人工種植，柏樹卻是野生。竹林很常見。牲畜山地多綿羊、山羊、黃牛，在谷地耕作用水牛。山馬與驢通用於負載。

金屬礦產 礦產在雲貴高原，佔相當重要，尤其是金屬方面的銅、錫兩種。錫礦見於石灰岩隙中的沖積層，主要產地是雲南南部的箇舊四周；由民國十一年至二十年，每年平均產額約八、五四〇公噸，合全世界產量的百分之五。五礦砂大半由粵商運到香港煉製，但是最近來自設的煉錫廠，也在漸次發展。銅產地散佈於高原北邊的會理（四川）、會澤（雲南）、威寧（貴州）一帶，自古爲我國重要銅料來源，但是產量早已減到無足輕重的二三百噸。此外金、銀、鉛、鋅、銻等，皆爲數有限。採礦方法，大都墨守陳規。

非金屬礦產 非金屬礦之中，雲南西北部、大理所產的大理石，是以文彩著名，然而運銷外地的數量並不甚多。煤層散見雲南中部及東北部，與貴州北部，產量每省皆在一〇〇、〇〇〇噸左右，以貴州省的安順、關嶺爲最多，雲南省的阿迷、嵩明、宜良等居其次。食鹽的需要，雲南大部分地方，

可以取給於由昆明向西北到麗江由大理往南到寧洱（普洱）的二十餘井，以鹽與附近為最重。貴州仰給於川鹽與粵鹽，深感不便。

商業狀況 由於對外往來的不便，雲貴高原的經濟狀況，尚以自給為主。雲南位於邊境，其商業大部分有海關統計可考。據民國二十年數字，全區三處海關總計，輸出只佔全國百分之〇·八，輸入只佔百分之〇·六。輸出價值，包括經過這些海關運到本國其他口岸的在內，只有一二、〇三四（千兩），其中錫就佔去四分之三（九、〇三〇千兩），足見其他輸出品數量之微。雖則除去這些有統計的口岸之外，北面通到四川，東面通到貴州，另有若干商業，比較起來很少，只有銅佔重要。貴州的正式輸出品，是以木料桐油為大宗。雲貴高原的入口商品也很簡單。主要的是棉布，因為本地沒有棉花的出產，而紡織工業也極不發達。此外像煤油、糖、紙煙等，各佔相當重要。

習題舉例

- (一)本區的田地分佈情形，以及主要農作物的種類，有何特點？
- (二)本區有何重要礦產？他們對於商業有何關係？

第三節 主要城市及交通幹線

城市之人口 由於工商業的落後，城市也極不發達。城市人口，戰前都是在二〇〇、〇〇〇之下，最大的至多不過及到浙江的溫州，江蘇的鎮江。況且近年的估計，各家所用數字，大有出入，我們姑且並列最大最小兩種估計於下：

省	主要城市	市量估計	
		大計	小計
雲南	昆明	一八〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇
	蒙自	一九三、〇〇四	四四、七九九
	大理	四三、八〇七	二六、七〇〇
貴州	貴陽	一〇〇、〇〇〇	八〇、〇〇〇
	遵義	七〇、〇〇〇	四〇、〇〇〇

(一)昆明、貴陽二市，抗戰期間，約較平時加倍，但是戰後不免有減少的現象。

(二)蒙自的估計，大者為海關二十年報告，小者為美國副領事二十一年報告，大數相差過遠，決不可靠。

大城市之位置

城市的位置，自然都是在谷地。昆明是雲南的省會，位於雲南中心的滇池之北，周圍的滇池谷地特別發達，而各方的交通又極便利。這裏是滇越鐵路的終點，頗有洋場十里

的氣概。蒙自在滇越鐵路通到箇舊的支線東段，是錫塊輸出必經之路，所以有海關設在這裏。西面另有兩個商埠，思茅與騰衝（騰越），都是在通緬甸的路上，商業極小，所以市面也不發達。大理是雲南北部的衝要之點，而他在洱海西岸的位置，略與昆明類似。附近的點蒼、雞足諸山，極負盛名。貴陽、遵義在貴州的地位，前者是省城，居於中心，後者居於北部，與昆明、大理相當。

鐵路之發展

雲貴高原的交通，完全要靠陸路。直接可以出海的路線，現在只有滇越鐵路，由昆明東南行，到邊界的河口之後，沿元江的谷一直通往越南的海防。由這一條路線往來，雖則必須繞道越南，倒算是最方便，所以出入雲南的客貨，大都取道於此，而以海防為雲南的外港。滇越鐵路因為要從沿海低地爬上二千餘公尺的高原，中間必須經過許多重的山嶺，逢山鑿洞，逢溝架橋，工程非常浩大。①因為沿山盤旋的困難，全線只用狹軌。這條鐵路，非但南段是在法國屬地境內，雲南的一段以前也是在法人掌握之中，戰後纔得收回。抗戰期間開始修築的敘昆鐵路，已經有由昆明到嵩益的一段通車，以後可能先展築到貴陽。貴陽方面，已經有湘桂黔鐵路由湖南廣西修築過來，使得本區與兩廣以及長江中游的交通，可以更是便利。戰時曾經籌劃的滇緬鐵路，戰後似乎沒有修築的必要。

本區驛道之特色 其他的路線，可以分爲舊有的驛道與新修的公路兩種。驛道隨山上下，路面大都用石板修砌，因爲在這裏斜坡的土路極容易被雨水沖毀。石路很能耐久，但是光滑難走，尤其是在潮溼的時令。運輸大都用肩負與驢馬，而不宜用車。渡河普通用索橋，或以竹製，或以鐵製，高懸兩岸，上鋪木板，行走不如他種橋梁之平穩，但是比較新式的鋼架大橋，建築起來，省便得多。

驛道之分佈 驛道的路線，在本區中西南部——就是雲南的境內，——至今還很重要。由昆明通越南，東南經麻栗坡而達越南邊界的清水河。通緬甸的有兩路：西南一支經思茅而通怒江下游薩爾溫江一帶之地；西北一路經騰衝而達伊洛瓦底江流域的八莫等地。這一方面的路徑，雖則很多，另有一種障礙特別重要，就是所謂瘴氣。低溼的峽谷，高山夾峙，空氣難以流通，瘴蚊繁殖，行旅自然易於染病，尤其是在夏季。尋常以爲是中水氣本身的毒氣，純乎是誤會。由昆明通到內地的路線，北路可以分爲三支，通到西康、四川，惟有往四川、宜賓（敘州）的一支，較爲重要。東行之線亦分爲三，一支通到貴陽，向來是雲、貴交通的幹線。其餘兩支，相聚於廣西的百色。

① 參看圖四。

② 參看圖五。

公路之發展 公路的修築，雖則是在戰前已經開始，抗戰時期，纔在本區積極推展。一部分驛道就改成公路。貴州較爲接近內地，發達較早，是以省會爲中心。由貴陽往北可以經遵義而達四川的重慶，往東到湖南的芷江，由往東的湘黔公路線上的馬場坪折而往南到廣西的柳州，往西就是到昆明。由昆明往西北，有敘昆公路通到四川的宜賓（敘州）。由昆明往西的滇緬公路，在抗戰後期，極其著名。這一條公路的西端，分爲數支，通到緬甸境內的臘戍、八莫、密芝那三地，最北一支以後更接通到印度東北部的雷多。但是路線轉折，中途又多高山，承平之後，功用勢必大減。

習題舉例

- (一) 說明昆明的位置，及其發達的原因。
- (二) 滇越鐵路對於本區的交通，何以特別重要？有何支線？
- (三) 由本區到湖南、四川兩省的公路，如何分佈？

第三章 兩廣丘陵地區域

第一節 丘陵與水道

位置及面積 兩廣丘陵地位於華南地帶的中央，完全是在廣東、廣西南省境內，而並不包括廣西的全部分，因為他極西邊的一部分，已經歸入雲貴高原。他的西北邊鄰接雲貴高原，東北邊鄰接福建丘陵地。此外在北面鄰接華中地帶的江南丘陵地，西南有一段與越南相連。東南一邊，海岸線延展頗長，海南島等大小島嶼，都可以包括在內。本區面積，約佔全國的百分之四·一，雖則比較雲貴高原小去三分之一，仍然不失為廣大的一區。

丘陵之廣佈 兩廣丘陵地區域的陸地沿邊，大致都是一千公尺左右的山地，以雲貴高原的側坡為最高。向東有都龐嶺、大庾嶺、九連山等成為自然的界限。東北邊界上，只有低丘陵，但是在界外的地勢顯然增高很多。西南邊界的形勢與北邊相同。在兩廣丘陵地的中間，另有雲開大山、十萬大山等成爲一種自然界限，把他們分爲東西南部、東部的低地，大都在五〇公尺之下，而西部的低地，大都在五〇至二〇〇公尺之間。其餘散見各處的丘陵，只有特殊的高峯超出一千公尺的高度。

大者如廣西之大明山，廣東之蓮花山，小者如廣西之猛山，廣東之羅浮山，都很著名。石灰岩山地挺秀的峯巒，風景非常幽美，但是有許多極難攀登。①粵江三角洲的沿海一邊，尙且有岡阜起伏的形勢，使得他四面受丘陵的包圍。②除去粵江三角洲之外，沿海沿江，雖然也有很多平地，往往中間還有低丘陵地隔斷。以至河流所經，在這裏也有三峽那樣險阻的許多峽谷，柳江的大藤峽（亦稱斷藤峽），北江的飛馬峽等尤其著名。

粵江三角洲 本區谷地的地勢，大部分都是傾向粵江三角洲。這一片三角洲，西起三水，東至石龍，西南至新會，是華南地帶最寬廣的低平原。他的性質比較其他許多大三角洲略有不同，因為他並非完全由沖積地構成，而有一部分是侵蝕平原，並且四周都有丘陵環繞。然而四周五十公里之內，終究是低地散佈得更廣，因此愈其使得這一部分的發展，易於形成本區的重心。

主要之水道 由於這種地形的根據，大多數的水道自然集中到粵江三角洲入海。廣西的水道，除去大容山以南的東南一角，都匯注於西江。廣東西部的水道也有一部分入於西江，此外北江

① 參看圖六。

② 參看圖七。

與東江，在入海處都同西江有聯絡。西江、北江、東江三方面的谷地，與水勢漲落的情形也大略相同。韓江下游與東江只隔着一重低低的分水嶺。此外沿海各處另有許多河流，都很短促。

氣候之溼熱 兩廣丘陵地因為緯度與地勢都較低，而又近海，自然成爲全國最溫和溼潤的

一區。夏令之長，大致是在八個月以上；而冬令最冷的月分，平均溫度還是在一〇至二〇度之間，近於長江一帶四五月間的情形。夏令溫度最高的部分，是在粵、桂兩省的邊界（參閱上冊氣候圖），廣西離海較遠，大部分地方更見得悶熱。雨量的分佈，廣東大部分都在一、四〇〇至一、八〇〇公釐之間，而廣西大部分都在一、二〇〇至一、四〇〇公釐之間。兩廣丘陵地各處的高度不同，對於氣候也有相當影響。然而這裏的高度差別很少超出一千公尺，所以並不重要。嚴格分辨起來，粵江三角洲以西，不屬於西江流域的廣東西南部沿海地帶與海南島，全境離海不遠，又是冬令的溫度特別高，純乎成爲一種熱帶情形。

習題舉例

(一) 兩廣丘陵地的位置與面積，比較雲貴高原有何分別？

(二) 兩廣丘陵地的邊緣，有何自然界限？本區丘陵的高度如何？

第二節 物產種類之豐富

農業之概況 兩廣丘陵地的富源，以種類繁多為特色，各種的產量都有限。就農業而論，耕地幾乎完全是限於各處河谷或沿海的低地，也只佔全區總面積的百分之十光景，比較雲貴高原所多無幾。所以單是以耕地為根據，每方公里的平均人口將近一、一〇〇。這種情形的發展，一方面是依賴天氣溫暖，凡是較為乾旱的半年能繼續得到灌溉的田地，水稻一年可以有兩熟，（廣西北部只能一熟）而中間還可以耕種其他作物，所以同樣的田地生產量會跟着生產時期增加。一方面是依賴外來的糧食接濟。山坡的地只有極小部分築成梯田，因為土壤較為瘠薄，而兩廣人民向來又不加注意。近年當局漸次提倡墾荒，總可以逐漸把他糾正。

重要農產品 水稻在兩廣丘陵地的重要，尤其是在粵江三角洲，全國另外沒有一個區域能及到丘陵地之間略有旱稻。所佔作物面積，粳稻平均達到百分之八十光景，而糯稻又佔百分之五。此外大豆、甘薯，較為重要。廣西鄰接雲貴高原的部分夏季兼種玉米、棉花等作物。特種作物種類頗多。甘蔗產地散佈之廣，在本區幾乎與水稻相同。海南島與雷州半島等處的椰子、菠蘿蜜、檳榔、橡膠

等純乎是熱帶的特產；香蕉的出產也以這一部分爲最多。粵江三角洲與韓江三角洲盛產荔枝、柑、橘、橙、柚等果樹。廣西南部的桂樹，樹皮就是國藥中的肉桂，西人用爲香料。桐油的產量約佔全國產額十分之一，大半出在廣西北部。樟腦的產量，因爲樟木採伐過甚，大爲衰落。

蠶絲之特殊情形 然而特種作物之中，價值最高的，還是要推蠶絲。這一個區域的絲業，在粵江三角洲（沿海一帶除外）最發達，而以順德爲中心。由此延展開去，在東江的谷地到惠陽，北江的谷地到英德，西江的谷地稍微帶到廣西境內；海南島東北部與雷州半島一帶也略有發展。這裏因爲天時溫和，而所種荊桑又多嫩葉，所以桑葉與蠶繭，一年最多可以有八次收成。絲質之柔細光潤，因爲蠶種的關係，與他省所產不同。絲的產量，戰前年約五〇、〇〇〇擔左右，合全國產量之五分之一至四分之一。

礦產之分佈 礦產方面，更是種類多而產量小。煤的產量每年不過三〇〇、〇〇〇噸左右。

不敷當地的需要。產地偏於廣東東部的梅縣附近，北部的北江上游，以及廣西北部的興安、羅城與南部的貴縣、遷江等處。此外廣東東北部的鎢與鉍，北部的陽山的石棉，廣西北部的河池的錒，中部的武宣的錳，較爲重要。尤其是鎢的產量，在國內可以佔到相當地位。

海產之特色 漁鹽之利，與礦產的情形類似。這裏所出的鹽是海鹽。鹽場幾乎沿海都有，但是灘地狹而雨水多，不利於曬煮，所以在沿海各省之中，產量最少。漁業以種類論，由極普通的黃魚、帶魚，以及海南島四周與東京灣的魚翅、鮑魚以至珍珠，不勝枚舉。但是海水較為溫暖，對於魚類的繁殖反而不大適宜。東沙島與西沙羣島的海帶，以及珊瑚玳瑁等，閩粵漁人亦常去採集。這些島上的鳥糞，富於磷質，是極好的肥田料，與海帶同為日人所覬覦，已經被他們私採不少。

工業之發展 工業方面的發展，大半偏於廣東；因為這裏交通便利，易於開風氣之先。依據當地所出原料者散佈較廣，例如廣東南部各處利用芭蕉葉製成的蒲扇，韓江一帶所製的錫箔，東江下游及瓊州等處所織的草蓆，順德等處的纜絲及絲織業。廣東西南部盛產甘蔗，有土法製糖，產量約佔全國四分之一。香港、廣州另有同時採用南洋原料的新式製糖業。蒼梧的硫酸廠，是近年所發展，就近採用廣東英德及清遠的硫鐵礦。新興工業，如紡織、橡膠、紙煙、火柴等項之須用外來原料者，大都集中於輸入便利而又居於主要市場地位的廣州市與九龍。至於廣州的雕琢工業，汕頭的抽紗織品，都是因精巧而負盛名。

商業之質量 由於上述種種情形，兩廣的商業頗為發達，對外貿易進出口同樣約佔全國百

分之十。出口貨以絲綢爲大宗，約佔總價值的三分之一，此外則以草蓆、錫礦砂、水果、蔗糖等爲重要，除去本區的出產之外，雲貴高原的鄰近部分以及湖南、江西極南部的貨物，也有些經過兩廣的口岸。輸出商品的價值約佔貿易總額十分之四，而輸入約佔十分之六。輸入以棉織品、稻米、麵粉、煤、煤油、鋼鐵等爲重要。

習題舉例

- (一) 在本區各種農作物之中，何者最佔重要？此外糧食方面，還有那幾種可以出產？
- (二) 絲業以何部分爲發達？其發達之原因何在？
- (三) 海南島方面，現在有些什麼出產較爲重要？

第三節 四境聯絡之途徑及門戶

水陸交通概況

兩廣丘陵地的物產種類這樣之多而產量大都有限，主要的原因，固然是天然的限制，內地交通的不便，也大有關係。鐵路只有粵漢南段深入內地，往北經過曲江（韶州）而通入湖南直達武漢。其餘廣九、廣三、寧陽等線，都是限於粵江三角洲。極短促的潮汕鐵路，是在韓江三角洲。廣西境內，最近在修築湘桂黔鐵路，一端通往湖南的衡陽，一端通往貴州的貴陽。交通也只

有幹線較爲便利。小汽船在東江可以到惠陽，北江可以到英德，西江可以到南寧（邕寧）。夏季水漲，北江航路更可以延展到曲江，西江一直到百色。較大的內河輪船，卻是只能到西江的梧州。西江支流中，桂江、柳江也都有大段可以通航。但是冬令水涸，許多航線都不免斷航。近年來公路的修築頗爲積極，足以糾正這些弱點，況且在四百公尺以上的高地較多的部分，也還很少發展。水陸各種路線，同樣是以粵江三角洲爲集中點。

陸地邊境之出路 由於這種情形，兩廣丘陵地對於鄰近各區域的直接交通尙在改進之中。往東北到福建，在陸上有沿邊的公路。北面有好幾條便利的低谷道，經過邊界的山地，通到江南丘陵地，其中以北江游通到贛江上游的梅嶺路與通到湘江的摺嶺路爲最重要。梅嶺路至今只有公路。摺嶺路由粵漢鐵路採用，是由衡陽往內地的交通最衝要的一條線。由廣西東北全縣通到湘江的一路，近來有湘桂鐵路採用，到衡陽仍然銜接粵漢鐵路。雲貴方面的聯絡，已經溝過。另外越南方面，以本區西南的鎮南關爲主要門戶，境內有麗江與公路通達，而境外就有鐵路通到海防，是法國勢力侵入的又一捷徑。

粵江口之門戶 同其他區域的接觸，雖則本區內地有許多路線，遠不如沿岸海道的重要。恰

好內地交通集中的粵江口是遠洋航線所經過，東通日美，西達歐非，南至澳洲，都很便利。沿岸航線，散佈亦廣。粵江港汊紛歧，所以門戶衆多。就設立海關的港口而論，粵江三角洲竟有五處之多。三角洲北邊的廣州最是重要，獨佔兩廣各港口輸出入的半數以上。三水當北江與西江最接近之點，現有運河溝通。江門在西江下游，有寧陽鐵路西南行通新會、台山等處。這些都是在內河。香港隔岸的九龍，以及面對澳門的拱北，分據粵江口外的東西，都是在已經被割佔的地域之旁。西江中游的梧州（舊蒼梧縣）、南寧（舊邕寧縣），也算是通商口岸。

廣州與香港

廣州雖則是海陸交通的中樞，因為附近水道淤淺，只有沿岸行駛的海輪可以達到。所以總理實業計劃要在下游相距約十四公里的黃埔，另行開闢南方大港，使得遠洋巨輪可以入口，工程正在進行之中。香港位於粵江灣口之東，正當海道出入要衝，而香港島與九龍租借地之間的海道，又是水深而安全，所遠洋大輪，都停泊於此。①他們所帶的貨物，先集中在香港、九龍，纔轉運到其他各港口；他們的輸出商品大多數也都要經過九龍、香港。至少在南方大港未完成以前，香港是本區以及福建的總港口。

其他港口 沿海門戶，除去粵江三角洲的港口之外，韓江口附近的汕頭較佔重要。廣東東部與福建西南部的商業都由此出入。廣東西南部的北海與海口，一在雷州半島之西適中的地位，一在海南島北岸瓊山縣境內，商業都很有限。總理實業計劃還預備另外開闢欽州灣的港口，而同時使他對於西南各地聯絡，成爲二等港。但是廣州灣既已收回，設立湛江市，這裏水量深廣，位置較佳，更易發展。

習題舉例

- (一) 本區與長江一帶的聯絡，何以比較華南的其他區域方便？
- (二) 西江系統的水道，其航運價值如何？
- (三) 粵江口一帶，除去廣州之外，還有幾處通商港口？如何分佈？

第四節 人口及城市之分佈

人口之分佈 兩廣丘陵地的面積，約佔全國的百分之四·一，而人口約佔百分之九·六，平均密度每方公里約計有一一〇人之多，顯然比較雲貴高原發達。人口散佈狀況，卻是與雲貴高原相同，集中於谷地，山地的居民，到處都很稀少。分別計算，廣東的人口數量與密度，比廣西要多二倍強，就是因爲除去河谷平地之外，在粵江三角洲及沿海一帶，更多寬廣的低地。粵江三角洲的面積

不及廣東全省百分之四，而人口將近全省的百分之三〇。韓江三角洲的人口，也較為稠密。至於廣東其他部分，實在比較廣西多得有限。

種族語言之複雜 這裏的居民，並不像雲貴高原那樣複雜。廣西僑山的僑民，海南島山地地的黎民，都不過是限於局部，廣西西北邊境，另有少數苗僮等族。然而這裏的方言，變化極多。這裏只有廣西北部，同雲貴一樣，通行國音。廣東的大部分及廣西南部，都用粵語，以廣州音為主。韓江流域的方音，另成一派，與福建南部相仿。在廣東東北兩部與廣西西北部，有一部分居民所用的客家語言，近於國音而不純。這些情形，顯然是由於本區位置偏南，而又多丘陵的障礙。

主要城市之人口 兩廣丘陵地區的主要城市，以人口比較，約計如下：

廣州	市	一、二二二、五八三（二十一年調查）	曲江（韶州）	一一〇、〇〇〇
香港	九龍	七五四、一八〇（十七年調查）	梧州（蒼梧）	九〇、〇〇〇（二十年估計）
南海（佛山）		四五〇、〇〇〇（十一年估計）	澳門（馬交）	八〇、〇〇〇（十一年估計）
新會		二〇〇、〇〇〇（十一年估計）	南寧（邕寧）	六八、一一〇（二十年估計）
汕頭		一七八、六三六（二十年估計）	瓊山（瓊州）	四五、七五七（二十年估計）

廣東主要城市 由這些數字看來，足見物產豐饒，交通便利的粵江三角洲最是發達，現在人口已經超過一〇〇、〇〇〇的城鎮，幾乎完全是在三角洲四週。鎮市之大者，如廣九鐵路與東江交叉點的石龍，三角洲西南部的石歧，人口也很繁盛。廣東中部丘陵地部分，只有曲江，正當梅嶺道與摺嶺道從北江支分之點，粵漢鐵路從這裏轉到摺嶺道，所以是廣東東北部的中心。廣東東部汕頭灣北岸的汕頭，西南部海南島北岸的瓊山（瓊州），都是局部的中心城市。汕頭鄰近福建及臺灣，其地位尤其重要。

香港九龍澳門 香港、九龍雖則現在都是歸英國管理，大部分居民還是從兩廣的大陸移入。他們的中間就是港灣所在，為停泊大船用的碼頭設備是偏於九龍一面，因為貨物的裝卸以大陸方面為便利。沿海平地都不很寬，住宅區延展上山，隔海相望，氣象萬千。澳門港道淤淺，商業勢力限於附近小部分的供求，一盛一衰，正與香港相反。

廣州之特殊地位 兩廣的最大城市，終究是廣州。香港、九龍只能奪去他的一部分進出口商業與工業，粵江三角洲以至於兩廣與鄰近的雲貴高原沿邊以及湖南、江西極南部的商貨集散，以及工業發展，大都還是集中於此。市區大部分是在粵江的一條著名小支流珠江的北岸，連帶延展

到對岸的河南。兩岸交通，於渡船之外，近來又添有珠江大橋，聯絡更爲便利。○這裏是廣東的省會，也是嶺南的首要城市。城東的沙面，以前是英、法兩國的租界，市面並不及城區的繁盛。更東相距約十四公里的黃埔，如果築成南方大港，廣州的市面勢必沿着珠江向下游推廣，而更見發達。

廣西主要城市

廣西全省的重要城市，完全是在本區境內。梧州（蒼梧）當桂江與西江交匯之點，西江由此下行入粵，在省界附近兩岸山地逼近，扼廣西之咽喉，所以市政與工商業的發達，都是全省的領袖。○廣西省會桂林，位於桂江上源的灘江沿岸，是由廣西通到湖南的重要門戶。因爲由這裏往東北穿過南嶺的谷道，水路有靈渠溝通灘江湘江，陸路有公路經過全縣往衡陽。桂林附近，地勢漸低，但是峯巒起伏，風景非常秀麗。由桂林沿桂江順流往東南，便於控制梧州，沿公路往西南，便於控制省境的中西南各部，所以宜於作爲廣西的政治中心。全城的人口，據說有一〇〇、〇〇〇之譜。此外柳州、南寧也是廣西較大的城市。柳州位於柳江航道終點，又是通貴州的好幾條路線的集中點，從桂林往西南的公路線，在這裏經過。南寧在近年曾經作爲廣西的省會，這裏正是

① 參看圖九。

② 參看圖十。

西江輪運的終點，麗江與西洋江的民船航線在此集中，而公路四達，也很便利。他是向南通到廣東欽縣的門戶，將來或則可以成爲廣西通海的捷徑。

習題舉例

- (一) 本區人口稠密的地帶，如何分佈這些部分何以能特別稠密？
 - (二) 略述本區各種方言分佈的情形。
 - (三) 總理實業計劃，何以主張要在黃埔建設南方大港？對於廣州會有什麼影響？
 - (四) 在粵江三角洲以外的各城市之中，何以汕頭梧州兩處特別發達？
- (附註) 廣西境內最近已經修築湘桂鐵路，由湖南衡陽經過桂林而到達柳州，將來一方面可以向北延長到貴州，一方面可以向南延長到鎮南關。

第四章 福建丘陵地區

第一節 丘陵河流與海岸

位置與境界 福建丘陵地區，掩有福建全省，界劃極爲簡單。面積約當全國的百分之一。

三、是華南地帶大陸上最小的一區，突出在他的東北端。他的東面臨海，西北兩面都是華中地帶所包圍。陸地邊界大致就是沿着省界，不過西邊可以包括四山環抱的光澤，北邊包括慶元、泰順，因此略微跨着江西、浙江兩省之地。

地形之高峻 這一區的地形，在我國東南部最是高峻崎嶇。這裏除去沿海與河谷狹隘的平地，到處可以見到四百公尺以上的高地，超過一千公尺的高峯也散佈很廣。西面邊界的武夷山脈最雄偉。多數山地是屬於地壘式，並無一定脈絡；石質大半是花崗岩等不易受侵蝕的種類。①沿岸島嶼都是突出海面的峯巒。河谷大致是由於斷層陷落所形成，所以低地可以深入內地，五〇公尺的等高線，在閩江谷地一直延展到南平附近。

① 參看圖十一。

水道之紛歧 這裏的水道，是以閩江爲主幹，支流散佈極廣。在其餘許多分道入海的河流之中，龍江、九龍江、晉江等，較爲重要，他們的流域偏於本區南部。西南一角是韓江上游。東北部另有若干小溪。這裏不但在這些河谷之間，有丘陵阻隔，許多海灣沿岸的發展，也往往各自成爲單位。本區河流，往往穿行於萬山之中，沿途風景極佳。

氣候與土壤 氣候與土壤，大致與兩廣丘陵地相近，惟一重要分別是冬季的溫度。本區的位置，又像雲貴高原的東部一樣，較爲偏北，所以一路往西北，有冬令加長而溫度減低的趨勢。但是除去西北的一角，一月分的平均溫度，仍然都是在百度表十度以上。夏令的長度，少則六月，多則七月。由將熱時候開始多雨，到秋涼之前雨量就減少。雨量大致是在一、二〇〇至一、七〇〇公釐之間。因爲地形的關係，內地反而比較沿海略多。霜雪也還不常見。沿海與內地有明顯的差別，前者夏季稍涼而冬季較暖。土質普通仍然是紅壤土，在谷地土色較晦而更肥厚。

習題舉例

(一) 本區的地形，比較兩廣丘陵地有何重要分別？

(二) 說明本區的氣候狀況——特別注重各部分的差別。

第二節 沿海與內地生產之差別

糧食作物之分佈 福建丘陵地的農業，大致限於河谷及沿海的低地，丘陵地也很少開闢，但是農田所佔面積約計可以合到全區的百分之十二。稻作面積，所佔耕地百分率不及兩廣之多，然而單是糧稻還在百分之五十至六十之間，而糯稻也佔相當重要。大部分的稻田，仍然可以一年兩熟，不過西北部溫暖時期減短，只能一熟。灌溉不便或土性太砂的田地，大半種植甘薯、大豆之類，西南部山地兼種小米。冬季所種小麥，比較兩廣丘陵地略多。稻米之外，甘薯是這裏的一種重要糧食，貧民往往賴以度日。

沿海果樹之重要 果樹之類的特種作物，在這一區的近海地帶，也很豐富。柑、橘、橙、柚、荔枝、龍眼、橄欖等所產極多，興化灣附近所產龍眼製成的桂圓，尤其著名國內。此類果樹的種植，都是在谷地或山麓，斜坡高處，因土質已經太薄，不能耕種。他們最怕受到兩種自然的打擊，一種是冬令反常的發冷，因為這些都是闊葉樹，經不起重霜，一種是夏秋之間的颱風，因為這一區沿海所受的摧殘，總是特別暴烈。甘蔗差不多全區可以耕種，但是以閩南的泉漳一帶為多，這裏所產的糖，約佔全國產量的四分之一。

內地之茶葉菸草 本區內地以茶葉爲主要特產，因爲可以適用於山地斜坡。西部的武夷山一帶最是著名，其次是晉江上游的安溪等處，其他產地，散佈極廣。所產茶葉，大都製成烏龍、鐵觀音等紅茶。西南部 韓江上游的永定一帶，不宜產茶，而所產條絲菸在國內頗有銷路。

竹木之富源 在這一區的內地，人口較爲稀少，木料的耗費也大減，四散保留的森林也還不少。①所產木料以杉木爲最普通，松柏等次之。閩江上游產量最大，編筏順流而下，由閩侯裝運出口，大都輸往長江流域。能供採伐的林木離河岸往往在三十公里之外，必須肩負，所以運費日增，並且砍伐不待長成，其品質不敵北美洲所產，產量因而日見減少。林地附產菇菌、油漆、樟腦等也佔相當重要。竹林也散見內地各處，所以竹籬竹器都很普通，茅筍、冬筍產量很大，而竹紙的製造也很發達。至於礦產的富源，因爲內地交通不便，至今很少開發。

漁鹽之利 沿海地帶，另有豐富的海產。這裏港灣多而造船也便利，所以漁業非常發達。大小港灣沒有一個不是有許多人的生活，依靠駕駛帆船到離岸不遠的淺海中，捕撈魚蝦、海蜆等海產。魚類與兩廣區域相仿。沿岸淺水中更有蠔、蚶、紫菜等可供採取。②閩南沿海的廈門島是主要的中

① 參看圖十二。

② 參看圖十三。

心。然而因為採取保存，都墨守陳法，除去供給當地的吃用之外，輸出於國內外的數量並不很大。沿岸鹽場二十餘處，幾乎完全是用曬法，產量有限。

商業概況 由於這些情形，這一區的商業及不到兩廣丘陵地的發達。這一區許多口岸的對外貿易，合計起來，只抵得全國百分之三左右，而且入超極多，輸入商品總值往往抵到輸出商品總值的三倍或四倍。對於國內各區的貿易也是出入相差懸殊。各種織品、稻米、麥粉、煤、煤油、鋼鐵等，都需要大宗輸入，而出口只有茶葉、木料、水果等較佔重要。

習題舉例

- (一) 本區沿海一帶，共有若干種重要特產？
- (二) 木料產地，以何部分為重要？如何輸出？何以昔盛今衰？

第三節 海陸交通之路線

通商口岸之分佈 本區沿海的通商口岸，以廈門、福州為重要。廈門位於龍江與九龍江口之東；這兩條河的流域以及北面的晉江流域，大致就是舊時泉漳二屬之地，範圍較小，輸出商品非常

之少。然而廈門島與鼓浪嶼之間的港口頗為深廣，遠洋巨輪，也有些在這裏停泊，同臺灣與南洋的聯絡，廈門比較福州更是方便。福州位於閩江口內，距海約五十餘公里，港口淤淺，海輪以前只能停泊在離城約十五公里的馬尾，①附近的水道新近才濬深。然而他是面積寬廣的閩江流域的自然門戶，所以商業之盛，不亞於廈門。總理實業計劃以為在計劃中的鐵路線網完成之後，閩侯的商業可以駕乎廈門之上，所以定前者為二等港，而列後者於三等港。此外還有三都澳也算是通商口岸之一，位於三沙灣內；其商業極微，因為是限於福建東北一隅。

內地交通概況 從這些口岸往內地去，河谷自然是主要途徑，然而航運的利益很有限。所有的江道，都有水淺流急的缺點。小輪通航的距離，尚且只限於水口以下的一段閩江。民船的航線，更長而更普遍，然而灘多水急，極費人力，下行時尤其多危險，所以船身大都狹小。陸路的交通，無論舊有的驛路或新建的公路，大致都利用河谷。但是總不能完全避免崎嶇的路線；有時河谷的彎曲太大，有時河旁的山地太峻，甚至必須由山中開路。而由一個河谷通到另一個河谷，更得越過高峻的分水嶺。由於地勢的阻礙，鐵路至今沒有發展。廈門對岸短促的漳廈鐵路早已廢棄，不過近時有重

① 參看圖十四。

行修築而延長到龍巖的計劃。

水陸交通幹線 總之本區的交通，終究是以沿岸的海陸兩路爲重要。就大體而論，海路至今是最便利的路線，礁石盜匪的危險，都不足以妨礙他的重要。除去海輪的幹線之外，小輪的航線在各口岸附近也散佈很多。沿岸公路，大部分已經完成，南端經過詔安可以通廣東，北端經過福鼎可以通浙江。閩江以南的一段並且有許多支線通到內地，最長的由廈門對岸向西直達長汀而通江西。從福州分向西北到建甌的公路，轉往北去經過楓嶺可以通到錢塘江上游，一直往西經過邵武也可以通到江西。在這種情形之下，加以內河航線，當然使得福州、廈門成爲本區的交通中心。

習題舉例

(一) 試比較閩侯、廈門兩港，各種自然狀況之利弊。

(二) 本區陸路交通情形，有若干特點？

第四節 人口與城市

福州與廈門 由於以上所講的種種原因，本區重要城市，就是福州（閩侯）、廈門兩處。福州位於閩江北岸，背山臨江，江心有南台島，閩江口的海輪航線以此爲終點。商埠兼跨南台之一角，

有萬壽橋相通，然而這裏不單是以商業爲重，同時也是福建的省會，因爲他正是在本省沿海適中的位置。人口共計三七九、四四六（十八年估計）。廈門人口略少（二三四、一五九——二十年調查）。但是市面也很繁盛。主要部分是在廈門島的西南角，取其沿岸便於停泊海輪。隔港的鼓浪嶼，雖則以前是租界，商業並不發達，因爲英日兩國的商人都可以在廈門島上活動。廈門已經開爲省轄市，以便應付當地的種種國際問題。

內地重要城市 本區其餘城市都欠發達，較爲重要者，像閩南的晉江（泉州）、龍溪（漳州）兩處，一個在晉江口內，一個在龍江口內，都是歷史上的名城。他們的位置還是在沿海；海運未用輪船之前，他們原是東南沿海的要港。閩江上游的南平、建甌，正當許多谷道會集之點，又是閩西公路所經過，也較爲發達。

全區人口分佈情形 就一般的人口分佈情形而論，自然是集中於沿海的平原與內地的河谷，而以河口三角洲附近爲最密，可以說都是粵江三角洲的縮影。至於崎嶇的丘陵地，人口的稀少，也像兩廣丘陵地區域。這一區的人口總數，約佔全國百分之二·二。平均密度每方公里約八〇，正

參看圖十五。

像地形一樣，是一種介於兩廣丘陵地與雲貴高原之間的情形。實際上恐怕有十分之八的人口集中於十分之一的面積。

方音特別複雜 這裏的居民，可以說完全是漢族；不過深山窮谷之中，偶然有極少數的例外。然而因為境內各處接觸不易，方言習俗的分別，在全國各區域之中，最是複雜。這裏的方言，名義上雖則只有閩語一種，由於地形隔離的影響，實在包括許多不容易相通的分支。沿海各大口岸，近年來普通話漸漸通行，也只限於一部分居民，其他各處語言的隔閡仍然難以打破。

習題舉例

(一) 說明廈門市區的地位，以及他的發達情形。

(二) 本區人口密度，何以不能及到兩廣丘陵地區城？

第五章 臺灣島區域

第一節 島區之自然形勢

位置與範圍 臺灣島位於福建丘陵地區域之東南，中隔臺灣海峽。以我國的領土而論，臺灣以及介於該島與大陸之間的澎湖列島，真是孤懸海外，離開我們大陸的海岸，大致超出二百公里，與海南島的距離雷州半島約成八與一之比。但是臺灣北有琉球羣島，南鄰菲律賓，實在是亞洲之東一連串許多島嶼之中，最靠近我國大陸上各省的一島。其東西兩側，另有若干小島。西側的澎湖列島，共有六十餘，以位置較為居中的澎湖島為最大。全區的面積，只佔全國的百分〇·四，在各省中也是最小的一省，然而具有許多的特色，並且非常重要。

高山與平原 臺灣島以風景秀麗著名於世界，葡萄牙人初到東方，名之為 *Formosa*，就是取義於此。構成全島脊梁的臺灣山脈，又稱中央山脈，他的北段分為兩支平行。有許多高峯超出三、〇〇〇公尺，最高的玉山（新高山）達三、九五〇公尺，不但在我國東南部，連得從日本到婆羅洲，所有的高山，都較為遜色。坡度大致是在東側極為陡削，而西側較為平緩，西麓有低丘陵地，

綿延更廣。西北一角孤立的大屯山，羣峯矗峙，都是遺蹟火山。西岸附近，卻是一帶寬廣的平原，在中南段最寬，可以有三〇公里左右，北段較狹，偶而還有小片的丘陵地穿插其間。東岸中段，另有狹窄而且較低的臺東山脈，與臺灣山脈隔着一帶極狹的谷地。東岸附近，平地極少。所以臺灣島的平地，大部份恰是在靠近我們的大陸的一邊。附近各小島，往往也有些小山，間有火山，但是大致很低。常有地震，也是本區各地的一種特徵。

海岸與河流 臺灣雖則有一、四七六公里長的海岸線，良好的港灣極少。東岸大部份是懸崖峭壁。西岸因為灘多水淺，只有南段的高雄港可與北端的基隆港媲美。若干次要的港口，還是利用河口。全島的河流都很短促，最長的濁水溪，由臺灣山脈中心西南流，只有一七〇公里。大致就類似福建東南部的九龍江等水道。在海港之中，澎湖島的馬公港卻很重要。

溫度與雨量 臺灣島由北緯二二度稍南伸展到二五度稍北，受到海洋的影響，冬季比較鄰近的大陸更暖，而夏季微低。一月份平均氣溫，高雄以南還在百度表二〇度之上，臺南高雄之間在一七度之上，而北部都在一五度之上。夏季大致都在二八度左右。高地當然夏季較涼，而冬季寒冷。雨量在東岸附近以及西岸的極南北段，大致超出二、〇〇〇公厘，高山之上，雨量更多，西坡以及

西岸中段較爲減少，仍然是在一、七〇〇公厘以上。澎湖列島卻減少到不足一、〇〇〇公厘。雨季普通是由三四月起至九十月爲止，惟獨北端基隆一帶，冬季雨量稍多。由於各部份氣候地形的差別，農產方面也更多變化。夏令颱風經過的機會極多，往往容易引起損害。

第二節 豐富之資源

農業之發達 本區山地廣佈，而耕地仍然超出總面積的百分之二〇，在平原地段，幾乎到處都是阡陌縱橫。稻米在中南部可以連種二熟，北部只種一熟；水稻田約佔耕地之半，其重要可想而知。所以在戰前臺灣所產的稻米，有過半數可以銷往日本；將來產量恢復，應當可以抵補我國大陸上大部份的欠缺。其次甘蔗約佔耕地的百分之一〇至一五，也是偏重於中南部。香蕉、波蘿、橘、芒果等水果，也都是本區中南部的重要特產，一部份利用丘陵地。茶葉卻是北部丘陵地的特產，以烏龍、包種二者爲最著名。製造蠶袋用的黃麻，在南部略有出產。此外甘薯、花生、大豆、煙草等類，供給本區的需要，尙且不足。

森林與漁牧 臺灣森林遍滿山野，約佔全島面積的百分之七〇。林木種類隨着高度而不同，由熱帶性以至於寒溫帶性，都可以見到。大致五〇〇公尺以下爲熱帶林，多榕樹。其上則有闊葉常

青林，可以達到一、八〇〇公尺，更上有溫帶混合林，三、〇〇〇公尺以上卻還有針葉林。普通木料的採伐，是以阿里山、八仙山、太平山三區爲重要。林產以燃料爲最多。以煉製樟腦著名的樟樹，是本區闊葉常青林中的特產。竹林也散佈得很廣。畜牧只是農村副業，以豬、牛、鷄、鴨爲重要。漁業對於遠洋及沿海都有發展，而在水產養殖方面，鹹水淡水也能兼顧。西南沿海，並且產鹽。

重要之礦產 這裏的礦產，並不見得怎樣豐富，然而在開採方面，比較華南其他各區更其發達。產煤以北部爲多，中部較少，雖則總量往往不足二、〇〇〇、〇〇〇公噸，還可以稍有輸出。至於中南部略產石油，很是有限，新竹西南的苗栗油田較爲重要。礦金與砂金，合計每年可得三、〇〇〇餘公斤，以東北部的瑞芳、金瓜石等處爲著名。

工業之發達 工業的發展也頗有可觀。主要的自然是農產加工工業，尤其是製糖業。製糖法初由閩廣傳入，到一九〇〇年纔開始採用西法。產量在戰前曾經達到過六、〇〇〇、〇〇〇公擔左右。此外還有製茶、罐頭、麻袋等類。化學工業中的肥料、造紙兩種，亦稱發達，不過肥料六廠在戰時所受損失甚大。水泥產量亦豐。生鐵與鉛，稍有煉製。機械工業以製糖所用的設備爲最發達，而船舶、農具等也有製造。手工業中，以草蓆、草帽爲最著名。工業的發展，大致也是偏在西岸平原，但是東

岸南段也有水泥製鋁等工業。本區山地中水力豐富，經利用發電，對於各地工業很有幫助。霧社、南澳溪、大甲溪等處，都是重要的水力電源。

第三節 交通與城市

商業之特徵 臺灣的商業，在日本佔領期間，有十分之八以上的進出口都是受她的壟斷。輸出是以糖為大宗，稻米次之，香蕉、罐裝波羅、樟腦、及樟腦油等又次之。輸入是以棉織品為首，鋼鐵材料與肥料居其次，乾鮮魚類、麵粉、木料、紙張也都包括在內。此外就是以我國大陸為重要，尤其是東北，因為豆餅是重要的肥料。今後蔗糖、稻米等輸出品，都要集中於我國大陸，而棉織品、麵粉可以由大陸輸入，自然可以由大陸各省代替日本的地位。對於其他外國的關係，將來或則有增進貿易關係的可能。蘇袋、石油製品、菸葉與若干製造品，須賴外國輸入，而茶葉、樟腦等可以輸出。

商業之門戶 臺灣的商業出路，當然要依賴海路。東西兩岸的港口，以基隆、高雄二港口為重要。前者位於本島北端，港灣深廣，而且便於兼顧東西兩岸各地，所以在商業與軍事兩方面，都佔重要。高雄在西岸偏南，也有天然的良港。東岸雖則有臺東花蓮港，由於附近物產較少，交通受阻，商業上的發展相去甚遠。澎湖羣島對於外界的商業關係，極其有限，而且幾乎全靠高雄、基隆轉口。

鐵路之重要 臺灣雖是島嶼，因為兩岸港口並不很多，反而是以鐵路為各地聯絡的主要工具，有許多沿海的城市，尚且要靠鐵路。由基隆到新竹，遠在割讓日本之前的八年間，先已經修築輕便鐵路。以後修築新幹線，由基隆經過新竹、臺中、嘉義、臺南，直達高雄。兩旁另有許多支線，或是通往沿海，或是與幹線平行，或是深入山地，最南一支到枋寮。中南部還有許多糖廠與少數林場所築的輕便鐵路。東岸由基隆到蘇澳，由花蓮港到臺東，也有鐵路。枋寮與臺東、蘇澳與花蓮港之間的兩段，靠着公路完成環島交通線。東岸的公路，往往是在危崖之上，風景非常奇偉。

城市之發展 臺島行政區劃，現時分為九市八縣，足見城市異常發達。但是以人口而論，最繁盛的臺北市尚且只有二六六、〇〇〇。這裏距離基隆市與淡水很近，便於兼控東西兩岸，而且接近大陸，所以選為省會。鄰近有北投草山的溫泉，風景甚佳。新竹市介於臺北、臺中之間。臺中市以南，農工業更為發達。另有彰化、嘉義、臺南、高雄、屏東諸市。九市中人口不足一〇〇、〇〇〇者居其四，類似大陸上較繁盛的縣城。各市人口如下：

新	臺
竹	北
一一二、二六六	二六六、一一一

高	嘉	臺	基	屏	臺	彰
雄	義	中	隆	東	南	化
一三七、四二〇	八〇、〇三五	八二、七二四	六七、六七九	一〇〇、六八二	一六六、一五四	五八、一二八

人口之分佈 臺島人口集中中原，丘陵地間已經大為減少，高山極其稀少。因此西岸附近一帶，遠較東岸繁盛，而九市都是散佈在臺灣山脈之西，惟獨基隆可以算為同時接近東岸。居民大致都是歷代閩粵移民的後裔，所以方言也是與鄰近的閩粵各地相同，不過這裏各地居民，方言錯雜，並不像在閩粵的因地而異。高山中留有土著高山族，分為七族，總數約計一六五、〇〇〇。這些土著，因為知識淺陋，生活艱苦，往往性格凶狠。澎湖羣島的人口，雖則平均密度比較臺灣反而更高，實際上遠不及臺島的繁盛地段。



第六編 華中地帶

第一章 概況

第一節 自然狀況

全境之範圍 華中地帶 鄰接於 華南 之北。他南面的邊界，自然是沿着 福建北界南嶺山脈，以及 雲貴高原 東北兩面的側坡。北面的邊界，可以說是沿着 秦嶺 與 淮河。秦嶺是 長江、黃河 的分水嶺，向東延展到 桐柏山，纔接着 淮河 的上源。淮河 向來被認為南北的重要分界，所以有「橘逾淮爲枳」這一句古話。他下游的一段水道，在近代雖則淤塞很久，華中、華北 兩地帶的界限，並不受剝改變，因為這裏南北的劃分，本是由於氣候的差別。洪澤湖 以東的「黃河故道」，實在是「淮河故道」。全部的形式，東西寬而南北狹，所以東西兩端的界線都很短促。東邊以海爲界，尤其簡單。西面的邊界由 四川 天全之西的 邛崃山脈，向東北到 岷江 東岸的 九頂山，再折而北去，連到 岷山山脈，大致是沿

着二千公尺的等高線。

氣候之溫潤 這一個地帶的位置較爲偏

北，對於他的氣候，有許多顯著的影響。夏季的潮熱，大致不亞於華南。但是一路往北，夏季的長度，漸漸由六個月減少到四個月左右。冬季一月分的平均溫度，顯然不及華南的溫暖，大部分都是

在十度之下；然而總在〇度之上，所以冬季還可以在見到青草。由重慶迤邐而東到錢塘江口，是雨量差別的重要界限；在這一條界線之南，平均雨量，超出一、二〇〇公釐，與華南的情形，依然相同，往西北去逐漸減少，甚至減到六百公釐光景。

換一句話說，以華中的氣候與華南比較，南半惟獨溫度有顯著的分別，北半非但溫度更減少，雨



華中地帶圖

量也減少。卻是這裏的情形，無論如何，不失為多雨亞熱帶氣候，並且不致於十分妨礙水稻的種植。

地勢多丘陵 這裏的地形，大部分仍然不免崎嶇，不過比較起華南地帶的，確是丘陵較低而平原較廣。超出二千公尺的高山，但見於最西邊的一部分。所有廣佈的丘陵地，大致是同兩廣丘陵地一樣，高度總在一千公尺之下，超出一千公尺，就可以算為稀有的高峯。較高丘陵地，由南北兩邊的山地分支突出，自然把全境劃成若干丘陵地。大片的平地集中於長江中下游以及淮河流域。以丘陵比較丘陵，平地比較平地，普通的趨勢，是西高而東下。

習題舉例

- (一) 秦嶺與淮河，何以能認為華中與華北兩地帶之間的自然邊界？
- (二) 略述華中地帶的雨量分佈情形。
- (三) 華中地帶的地形，比較華南，有何顯著的分別？

第二節 發展情形

物產之豐富 華中地帶氣候的生產力，比較華南地帶略為減低，地形卻是略為便利。同時這裏的土壤，雖則也是淋餘土的性質，的確比較華南一般的土質肥沃。由於地形的關係，水稻比較在

華南更是普遍。絲、茶兩種，除去華南的小部分，幾乎完全是華中所出產。棉麥的豐富，更可以說是華中、華南的一大區別。華南沿海一帶所常見的水果，在華中極少出產。至於漁、鹽、林、礦的富源，這兩個地帶的差別，也是偏於量的方面，而多數種類的產量，更是豐富。工商業自然也較為發達。

交通之特徵 由於丘陵地的障礙，華中地帶各處的交通，並不十分便利。語言不免龐雜，就是一個明顯的證據。但是通行特殊方音的部分，也像華南一樣，是偏於東，而同時又偏於南。穿越各區邊境較高山地的陸路交通，直到最近纔大有進步；以前也像華南地帶一樣，只有各處平原較為發達。現在鐵路幹線系統，正在向內地推廣，而公路工程，更有長足的進步。所以陸路交通的便利，已經遠勝華南。況且航運向來是以這一個地帶為全國最便利的部分。在通航水道沿線的許多地方，交通方面，本來並不十分閉塞，不過轉折太多，終究不及鐵路公路的直捷痛快。

水道之聯繫 以水道而論，華中地帶，佔有長江流域的大部分，而長江流域也佔有華中地帶的大部分。長江橫貫全境，不但支流衆多，他的下游又有運河分頭溝通到淮河與錢塘江。浙江東南部一角的水道，雖則不能直接同長江連成一氣，他們只有低分水嶺從錢塘江流域分開，而海道的聯絡也很便利。所以華中地帶各區域的團結，更是明顯，而長江是華中地帶各區域的主要出路。

發達程度及區劃 這一個地帶的重要，非常容易證明。經濟的發展，上文已經提到。人口的稠密，又是在全國首屈一指。華中地帶的面積，約佔全國的百分之二·三，比較華南所多無幾，而人口竟佔全國的百分之四二·二，差不多抵到華南的兩倍半。其中所包括的地方，一共延展到十省，掩有浙江、江西、湖南、湖北四省的全部，四川、安徽、江蘇三省的大部分，以及河南、陝西、甘肅三省南邊的小部分。內部分區，可以劃成皖浙丘陵地、江南丘陵地、漢中山地、長江中游盆地、四川盆地、江淮平原等六區。

習題舉例

- (一) 華中地帶，有何特產？並且說明這種特產發達的根據。（參照上冊第三編第二章生產。）
- (二) 水道對於華中地帶的發展，有何重要關係？
- (三) 華中地帶，發展於若干省境內，試列舉他們的名稱，以及所包括的部分。

第二章 皖浙丘陵地區

第一節 秀麗之山水

全區之範圍 皖浙丘陵地區，是華中地帶之中緊接在福建丘陵地之北的一區，包括安徽南部與浙江的大部分。除去南面的邊界，大致是沿浙江的省界之外，他西面的邊界——實際斜向西北——是沿着由浙江江山縣境到安徽秋浦縣境的兩省省界。北面的邊界，轉折極多；先由至德縣境延展向東北到繁昌，再折往東去，到太湖之西的浙江省界，然後經過吳興附近穿到餘杭，而折往杭州。杭州灣南岸以及舟山羣島的全部，都包羅在本區之內。東面當然是以海為界。

名勝之廣佈 在這個範圍之內，著名的風景區，聚集得特別多。大山例如安徽的黃山、九華山，皖浙邊境的天目山，以及浙江東部的會稽、四明、天台、雁蕩諸山，小山例如天目山脈東端的莫干山、奉化的雪竇山、舟山島之東的普渡山，或是杭州西湖四周的羣山。西湖普渡，因湖海相映而愈顯其秀麗。錢塘江中游的七里瀟等部分，兩岸青山，也特別饒有風趣。此外名勝的地方，還不勝枚舉。況

且他們不單是因風景本身的清秀而著名，遊客的衆多，更是一大特色。因爲本區的地位，接近長江中下游，而全境的交通，又較爲便利。

地形之割裂 這一區有許多峯巒，也像福建的一樣，達到一、〇〇〇至一、五〇〇公尺之間的高度。這樣高峻的丘陵，在長江中下游一帶，並不多見，而在本區偏偏散佈很廣，自然易於受人注意。恰好這些丘陵地的岩石由於受到侵蝕的作用，早已被割裂成若干狹小的片段。他們的周圍都有低平的谷地環繞，因此這些地方的交通，都較爲便利。這種谷地，是由沿海沿江的平原延展到內地；他們大部分的高度，都是在五〇公尺之下。這樣與丘陵相間的平原，散見於沿海與河谷，也都是狹小的片段。

水道之形勢 由水道方面着眼，錢塘江是本區的主幹。錢塘江上源散佈於本區西部皖、浙兩省境內，東北流入於杭州灣。江口淺狹，而灣面深廣，所以海潮擁入的時候，聲勢分外洶湧。中秋後的高潮，尤其哄動觀潮的遊客。錢塘江流域之東，有許多直接入海的水道，以甌江、靈江爲最大。錢塘江流域之北，另有若干入江的水道，在皖者直接入江，在浙者由太湖入江。

習題舉例

(一)本區的名勝，有若干處散佈在錢塘江幹支流的沿線及其附近？

(二)本區的地形及位置，何以利於吸引衆多的遊客？

第二節 豐富之產物

農業之發展 在地勢崎嶇的各區域之中，本區平地較多。同時氣候的溫和溼潤，在華中地帶最佔優勢，因為位置偏南而又近海。由於這些情形，農田的面積，平均計算，約佔全區的百分之二二。在地形相仿的各區域之中，農田的比率，無疑的以本區為最高。由於地形的影響，實在只有沿海一帶，以及太湖附近與錢塘江中游的低地，特別發達。這裏的農業有許多方面，還是同福建的情形相近，夏令以稻為主，冬令小麥有相當出產。重要的差別是（一）柑、橘、甘蔗也有種植，而產量大；（二）糧食方面，兼產玉米；（三）蠶絲、棉花兩種，很是豐富，同福建的情形正好相反。

特產之分佈 這裏的特產，是以絲茶為大宗，谷地產絲而丘陵產茶。蠶絲的出產，大部分集中於鄰接江淮平原的錢塘江下游，以及更東的曹娥江流域。茶葉的出產也是北部更佔重要，由浙江的紹興附近，一直向西延展到安徽的祁門一帶，祁門以紅茶著名，其餘的許多地方，大致是以綠茶著名。棉花是在杭州灣沿岸的平原最相宜。南部的靈江、甌江兩流域近海的部分，柑、橘還有輸出。在

甌江流域，木料也可以算得豐富。細小的木料，宜於製造木炭，炭質優良，最遠一直銷到日本。天目山、黃山等處較高山地，也有小片完好的森林。出產含油子實的桐樹、柏樹，散見各地。西南各區之外，我國的桐油產地，是限於本區，但是產量較少。竹林散佈之廣，不亞於福建。

其他各種富源 礦產的富源，是以西北與東南兩端為重要。西北部煤鐵兩種，都有相當產量。煤礦以浙江的長興煤礦為最大，每年的產量不過二〇〇、〇〇〇噸左右。鐵礦集中於靠近長江的銅陵、繁昌一帶。但是已經開採的鐵礦砂幾乎全數運銷日本，而煤也有大部分銷到長江下游，所以至今並沒有幫助當地的工業發展。東南部浙江平陽與福建福鼎交界處所出的明礬，很值得注意，可惜現在還是只用土法煉製。青田所出的印石，製成各種圖章，以及雕刻陳設，也還著名。沿海一帶漁鹽兩業的發展，大致與福建丘陵地區相仿。舟山羣島一帶，尤其是重要的漁場，以定海為中心。

商業之門戶 這裏的物產，既然較為豐富，商業當然更是活動。這裏的商業門戶，在沿海的一邊，有永嘉（溫州）、鄞縣（寧波）分據南北兩端，一個是在甌江口內，一個是在甬江口內。在靠近長江的一邊，錢塘江口的杭州也是商埠之一，但是錢塘江流域的商貨出入，實際上直接利用上海。

安徽的部分，歙縣等處的商業，也取道於錢塘江，但是靠近長江的一帶，就近取道於蕪湖。

習題舉例

- (一) 說明本區農業較爲發達，並且說明發達的原因。
- (二) 甌江流域，地面地下，共有若干種特產？
- (三) 本區的重要海港有幾處？位置如何？

第三節 交通之發達

航運之發展 由於地形與水道的關係，皖浙丘陵地區的交通，自然是以錢塘江流域爲集中點。錢塘江的小輪航道，杭州以上，可以一直到桐廬。桐廬以上，七里瀧一帶，雖則水道淺急，民船還可以上行——信安江、新安江兩大支源，以及其他大支流的民船航線，延展很廣。由杭州轉入運河，可以通到江淮平原的許多水道。錢塘江口水淺而潮水漲落，變化既大且急，所以海輪不能出入，便得杭州不能像鄞縣、永嘉直接得到海上的聯絡。鄞縣、永嘉所在的甬江、甌江，以及介於兩者之中的靈江，也有相當距離可以通航，但是小輪航線非常短促。鄞縣、永嘉兩港，也只得容許較小的海輪

出入，所以鄞縣另以甬江口的鎮海與定海爲外港。

鐵路之分佈 陸路的交通，鐵路公路也都已經有相當發展。由杭州延展向西南的浙贛鐵路，最佔重要。浙贛鐵路杭江段，由杭州通到錢塘江上游的江山，爲繞過七里瀧等處逼近江岸的丘陵，以及避免與航運競爭起見，大部分利用錢塘江東岸的兩大支流——浦陽江與金華江——的谷地。江山以西入江西境，可以直達南昌。在杭州的一端，另與滬杭甬鐵路相接，直達上海，是全區的主要出路。過錢塘江的大橋，因爲潮水的關係，工程極其艱鉅。滬杭甬鐵路的杭甬段，可以使錢塘江流域同時利用鄞縣爲門戶，可惜從杭州對岸的蕭山到曹娥江的部分停頓很久，至今還沒有能完成。從南京經過蕪湖而延展到本區西部的江南鐵路，戰前築到孫家埠，使得皖南一帶便於聯絡長江各地，不幸大部份已經拆毀。現定計劃將要延長這條路線到江西的貴溪，改稱京貴鐵路，與浙贛鐵路連成一氣。

主要之公路 爲貫串丘陵阻隔的各流域，現在還是但靠公路。公路的發展，是以杭州爲中心。沿錢塘江往西南的一支，西南端分道入江西，以及福建西北部，而另一端延長出去往東北，也像鐵路一樣可以通到上海。西北一支可以直達首都，而中途在長興分支向西穿往蕪湖。一支向西穿到

安徽南部的歙縣，也可以轉往江西。隔着錢塘江，另有杭州灣之南的一線，往東通到鄞縣。從最後一線分支向西南，有兩條同錢塘江平行的路線，一條在沿海可以接通福建、廣東的沿海公路，一條從曹娥江西岸通往甌江上游，可以聯絡福建西北部。

交通之概況 總之，這一區丘陵地，一邊靠着東海，一邊鄰近長江，而內部又多低平的谷地，水陸交通，都較為易於發展。在全國的許多丘陵地區域之中，惟獨本區的交通特別進步。然而離開幹線較遠的地方，終究不免較為閉塞。就是沿海的深水港，例如象山灣、三門灣等，也都是因為丘陵環繞，不容易推廣內地的聯絡。

習題舉例

(一) 試述錢塘江的航運利益。

(二) 本區與江西方面的聯絡，共有若干路線？以何者為最便利？

第四節 人口及城市之分佈

人口之稠密 本區面積，只不過佔到全國的百分之一，二，而人口總共竟佔到全國的百分之三、八。平均密度每方公里有一五五人，是華南任何區域所不能及。實在這裏的大部分人口，還

是集中於沿海以及河谷的平地介於中間的丘陵地，比較其他有許多丘陵地區域，也較為稠密。根據我們在上文所講到的種種情形，這樣人煙稠密，當然是在意料之中。全區各地居民的方言，極其複雜。

城市之分佈 城市的發展，也有可觀。主要的城市，有下列幾處，並且附錄他們的人口於左：

城	市	人	口
杭	州	五二七、四三一	(二十一年調查)
紹	興	四〇〇、〇〇〇	(十七年估計)
鄞	縣(寧波)	二二二、三九七	(十七年調查)
水	嘉(溫州)	二〇二、七〇〇	(十六年估計)
蘭	溪	二〇〇、〇〇〇	(民元前七年估計)

杭州市之特色 杭州位於錢塘江口附近的西岸，全區的水陸交通，都集中於此，而又是正在

本區丘陵地與江淮平原接觸的邊界，所以他的工商業既是發達，政治方面也久已成爲浙江的省會。因爲戶口繁盛，形勢衝要，現在特別闢爲省轄市。城西就是西湖，湖周圍約十七公里，環繞着玲

瓏的峯巒，湖山相映，分外嫵媚。國內其他各大都會，極難得到這樣秀麗的風景。所以春秋兩季，遊客極多。

其他大城市

紹興、鄞縣、永嘉三處，同樣是在沿海平原。紹興位於會稽山之北，附近泉水清冽，最宜釀酒，而絲業與錫箔業也很發達，所以戶口殷實。鄞縣正當甬江上游的鄞江、餘姚江會合之點，距海約二五公里。舊城偏於這兩條水道的東南，但是現在的市區，已經兼跨鄞江東岸與餘姚江北岸。「江北」一區是舊租界。永嘉位於甌江南岸，同鄞縣一樣，因為是商港而發達。蘭谿是本區內地的商業中心，位於錢塘江上游金華江與信安江合流之點，浙贛鐵路特別築有支線，從金華通到這裏。至於本區最西部的安徽境，是以新安江上游的歙縣（徽州）為中心。但是這一帶重要的茶業，由於航運的關係，集中於他南面的屯溪，所以歙縣的人口較為稀少。

習題舉例

(一) 略述本區的人口繁盛情形，以及分佈狀況。

(二) 錢塘江上游有何般大城市？他們何以能發達？

第三章 江南丘陵地區

第一節 山環水繞之江南

位置與界劃 江南丘陵地區，東南西三面被皖浙丘陵地以及華南地帶的三區包圍，已經在上文說明。北面在最西端的一小部分，以澄江的分水嶺與漢中丘陵地區為界。其他部分都是突出在長江中游盆地之上，漸降而至平地，難以劃定簡單的界線。大部分是沿着五十公尺的等高線換一個說法，本區包括湖南、江西兩省，而除去洞庭、鄱陽兩湖週圍的平地；在中部還延展到湖北東南部的蒲圻、鄂城一帶，西部還延展到湖北西南部與貴州極東邊的小部分。面積約計抵到全國的三·四光景。

崎嶇之地形 這一區的地形，大有山環水繞的意味。以一般的高度而論，大致更像兩廣丘陵地。除去東西南三面的沿邊地帶以及中間偶爾突出的高峯，極少超出一千公尺，大部分還在四百公尺之下。然而只有沿着河流的寬狹不等的谷地，可以說是坦平，其餘全是丘陵起伏的情形。河道上游往往是在很深的峽谷之中蜿蜒而出。地勢的傾斜這裏是往長江的一面，長江對於這一個區

域，以及將來要講到的漢中丘陵地區，等於兩廣丘陵地區的海岸。講得再確當些，這一區的丘陵在湖南的一部分傾向洞庭湖盆地，而在江西的一部分傾向鄱陽湖盆地，江西的贛江等河流與湖南的湘江等河流，分別集合於這兩個中心。在江西、湖南交界之處，丘陵大都較為高峻，幸而他們都是帶着東西走向的山脈，中間還有許多縱谷幫助兩方面的聯絡。

廬山與衡山 這裏的山地雖則非常之廣，以風景區而論，現今最負盛名的要算江西的廬山，正當鄱陽湖入江口之南，有襟江帶湖之勝。廬山絕頂的高度到一、五〇〇公尺，差不多與泰山相同，所以是長江一帶的避暑勝地；新闢居住區集中於牯嶺。湖南湘江西岸的衡山，高度雖則只有九〇〇公尺，挺立在較低谷地之間，居然有南嶽之稱。衡山偏於內地，遊客較少，但是地方當局對於興築入山公路以及各種招待的設備，近年來也頗為積極。

人口之分佈 大部分的山地，雖則不算很高，各種經濟活動的發展，大都集中於狹隘的谷地，而人口的分佈在山地與谷地，也是大相懸殊。人口密度平均計算每方公里約一三〇人，反而比較皖浙丘陵地略少。近年受到匪患的影響，本區東南部與極西部的人口更其減少。各地的方言，因為

被丘陵阻隔，也不免大有差別。然而遺留在這一區之內的苗、僮等特殊民族，爲數極少，而且是限於湘西的雪峯山等部分。這裏的人口總數約計共佔全國的百分之九·四。

習題舉例

- (一) 本區較高的丘陵地，如何分佈？
- (二) 衡山位於何處？何以著名？
- (三) 本區主要水道，如何分佈？

第二節 農產的富源

主要農產品 本區的氣候與土壤，像地形一樣，與皖浙丘陵地頗有類似之處，因此農產情形也大同小異。但是農田在這裏只佔總面積的百分之十七左右。田地幾乎完全是在低平的谷地；山坡間或有梯田，延展得並不很廣。① 水稻這一項主要作物約佔作物總面積之半。這裏大部分在同一田地只能一熟。(二) 幸而通常產量豐富，可以有盈餘運往他區，偏偏受到交通不便的限制。旱田在夏季出產甘薯、花生、玉米、大豆之類，冬季可以種小麥。果園大不如東南沿海各區域的發達。果樹

① 參看圖十九。

之中，以接近南嶺的南豐等處所產之橘爲著名。贛南從前也出產蔗糖，近來因爲受洋糖的競爭而一蹶不振。

(二) 長江這些部分有早稻晚稻之分，是下種與收穫時期略有差別，不像在東南各區連種兩熟。

特種作物 至於現在佔有地位的特種作物，茶葉最是普遍而又值價，所產大都爲紅茶。我國產茶之富推本區爲第一，北半尤其重要，其中最出名的產地，是江西的修水，湖南的安化。棉花雖則也還普遍，產量並不算多。低溼之地，盛產芋、蕪，浸之後，取其皮中之纖維，可以織成細滑的夏布。南瀏陽與江西萬載所產最是著名。可惜近年風氣轉變，夏布的銷路大受打擊。贛江、湘江、沅江上游的木材，在本區輸出品中頗佔地位。桐油的出產，也以沅江上游爲最要。竹林在本區也很豐富。

豐富之礦產 農產之外，礦產之富在華中以本區爲首要。沅江上游的汞（水銀硃砂）產地

是在本區雲貴高原交界處，由省溪、銅仁、鳳凰等縣境，現在產量並不多。我國近年產錫量，少

者一三、〇〇〇噸，多者二〇、〇〇〇噸，大宗出產，都是在湖南資江與沅江流域的山地，以新化

縣東的錫鑛山爲最多；山之得名，是由於當地人民，初時誤以錫爲錫。我國鉛、鋅、鑛的出產，幾乎完全是在湘江上游常寧、縣東的水口山。錫鑛產地徧佈於本區南部，單是江西西南部的大庾、龍南、安遠三

縣境內所產的就有四千至五千餘噸，超出全國產量之半。此外錫、鋇、錳等礦，也略有出產。沿江南岸湖北鄂城、大冶諸縣境的鐵山等處，產量約佔全國四分之一。水口山以及其他各處的黃鐵礦，大都兼產硫磺。煤鐵散佈各處，總產量約計在一、六〇〇、〇〇〇噸左右。煤質以湘贛交界處武功山北的萍鄉爲最佳，①宜於煉成焦炭，以供製鋼之用。銜接粵漢鐵路武株段的株萍鐵路，起初就是特別爲運輸這裏所產的煤而敷設。

工業之發展 本區原料的出品，雖則有這樣豐富，工業至今並沒有多少進步。金屬礦產大部分是以原料輸出國外，國內鍊製的數量極少。但是除去茶葉、夏布的製造之外，竹紙頗爲重要，而瓷業尤其著名。竹紙以湖南的湘潭及贛東信江南岸的河口鎮爲主要中心。瓷業以江西昌江沿岸景德鎮爲最發達，浮梁縣治近來已經移置於此。這裏正是我國重要瓷土礦區的中心，東至祁門，西至餘干，星子，都有原料供給。產品以彩釉著名。淥水流域的萍鄉醴陵，瓷業也很發達。

輸出入商品 本區位於內地，商業不能統計。就大體而論，由於交通不便，尙欠發達。輸出商品以茶葉爲首要。湖西的桐油，也很有名。各種鐵產，雖則是把原料供給外國，價值合計，也很可觀。瓷器

① 參看圖二十。

與紙張，流佈在國內的市場很廣，輸出國外的極少。夏布的市場，以前遠達朝鮮。輸入方面，除去我國各處普通所缺少的食用各項之外，這裏食鹽也全靠沿海各處供給，主要的來源，是兩淮鹽場。

習題舉例

- (一) 本區所產的特種作物，比較皖浙丘陵地有何分別？
- (二) 錦興錫的開採，各以何地為重要？
- (三) 本區特產的製造品，有若干種可以行銷於境外？產於何處？

第三節 交通幹線之分佈

水道之功用 江南丘陵地之間，河道四達，向來是交通的幹線。航運的利益，以湖南湘江為最發達。長江江輪可以直達長沙，小輪可以通到在末水會合點的衡陽。江西的贛江只能通小輪到南昌。至於民船的航線，散佈極廣。湘江主源，在廣西境內，並且有運河通到桂江。上湖沅江的支流撫水，在水大時，最遠可以到貴州東部的鎮遠。然而所有水道的上游，灘多而流急，危險極多。水淺處不能行駛船隻，居民編竹筏代司載運。講到對外聯絡的功用，這一區的水道，完全是趨向於長江中游。

鐵路之進展 長江自然是本區最方便的出路。除水路相通之外，鐵路在湖南通到武昌，江西通到九江，都是沿江的口岸。江西的一段稱爲南潯鐵路，南端只到南昌，實際上是限於鄱陽湖盆地。湖南的一段是粵漢鐵路，北通武昌，南達廣東。這兩條是南北行的路線。至於東西行的路線，原先就有從株州到萍鄉的株萍鐵路。浙贛鐵路完成，由浙江邊界的江山延展西來，取道南昌，與株萍鐵路相接，成爲橫貫本區的幹線，往東一直可以通到上海。戰時修築的湘黔鐵路，由株州長沙之間的易家灣西行，已經築到沅江上游的大江口，更使得江南的東西幹線延長。

公路之分佈 公路的建築，在江西以南昌爲中心，東向信江谷地的餘江等處，銜接錢塘江流域的路線；東南沿盱江至南城，由此可以東通福建，或則沿着汝水折向西南到廣昌、寧都一帶；向南沿着贛江到贛縣，而由梅嶺道通廣東；西南到萬載而通長沙。湖南以長沙爲中心，通到南昌的東路已經提到，向西經過常德而轉入沅江的谷地，可以通往貴州；向南通到衡陽，可以分往摺嶺道入粵或由全縣一路入桂。衡陽向東利用武功山南面的縱谷，還可以通到贛江中游的吉安，粵漢與湘桂兩鐵路又是在這裏分支，所以是湖南南部的中心。

習題舉例

(一) 比較湘江與贛江的航運利益。

(二) 本區與四周各區，現在有那幾處已經得到鐵路的聯絡？

第四節 城市之發展

城市之分佈 本區城市分佈與發展程度，與皖浙丘陵地彷彿相似。這裏的城市也都是商業門戶，而最大的兩處兼為省區的政治中心。所不同者，就是這裏的商業中心，限於國內貿易，對外絕少接觸。開為商埠的地點，只有長沙一處，這裏因為江輪可以直達，而對外關係較為密切。重要城市之人口大略如下：

長沙	五三五、八〇〇	(十七年)	南昌	四八〇、〇〇〇	(十一年)
常德	一八〇、〇〇〇	(十一年)	贛縣	二〇〇、〇〇〇	(同上)
湘潭	同上		吉安	一二〇、〇〇〇	(同上)
衡陽	一〇〇、〇〇〇	(十一年)			

長沙人口二十一年之新估計為六〇六、九七二。常德、湘潭另一估計同樣都到三〇〇、〇〇〇。

西部之城市 長沙是湖南的省會，位於湘江東岸，正當丘陵地與洞庭湖盆地交接之點。以商業而論，是江運與內河航運的關鍵。本區西部的陸路交通，也於此集中。以政治地位而論，由北面的平原便於節制資江下游與沅江、澧江兩流域，向南不但主要的湘江流域歸他約束，由湘潭到邵陽（寶慶）的便利的谷道，也容易達到資江的上游。湘潭的所以發達，就是因為他在湘、資兩流域的聯絡點。常德在沅江流域的丘陵地與洞庭湖盆地交接點，這是沅江的桐油與木業的中心。衡陽（衡州）位於湘江西岸，其地位之重要，我們在上節已提到。

東部之城市 江西贛江東岸的省會南昌，雖則江輪不能直達，因為他是在盱江與贛江匯流之處，自然是江西中南部各條路線的集合點，而北部各處的聯絡可以利用鄱陽河盆地。南昌在丘陵地與平原交接地帶的位置，更偏於平原方面，然而他既是丘陵地方面的主要門戶，當然是以包括在本區之內為較妥。南昌在商業方面的勢力，並且可以達到皖南丘陵地的西部，但是後者與九江的直接關係更為密切。贛縣在贛江上源章、貢兩水合流之點，是贛南的中心。吉安（廬陵）當贛江中游，自此以上，水道更為淺急，航運更為困難，所以也是一個轉運地點，況且向西有公路可以通湖南南部。

習題舉例

- (一)長沙南昌兩城的地位，由交通方面着眼，有何同異？
- (二)衡陽、蕪縣兩城的地位，有何相仿之處？



第四章 漢中山地區域

第一節 範圍與大勢

本區之範圍 漢中山地區域以漢水流域的山地爲中堅。漢水左岸有秦嶺山脈與熊耳、外方、伏牛諸山的分水嶺當其北，桐柏山脈與大別山脈阻於東。漢水右岸有米倉山與大巴山脈攔在南方。本區的範圍在大巴山脈包括流入漢水的任河西南的高山，在大別山脈包括安徽西南的高峯霍山四周四百公尺以上的高地。在湖北境內這些山地相隔較遠，中間另有武當山、荆山、大洪山等夾峙於兩岸。由大巴山脈延展往南，在三峽一帶連帶着湖北西南部與四川極東部的巫山等山地，以清江南岸的分水嶺與江南丘陵地區域接界。漢水上源之西，更連帶着摩天嶺與岷山以北嘉陵江上游之地。河南西南部南陽一帶周圍的伏牛、桐柏諸山高度不大，不足以阻擋北面來的風積土，因此與山陝一帶同是「黃土」地帶的一部分，但是這裏的氣候物產與商業關係，顯然可以算爲本區的一部分。

本區之特點 本區地域東西綿互，西銳而東寬，大部分是在陝西南部與湖北北部，附帶着連

接的甘肅、四川、河南、安徽四省之小部分。他的位置比較江南丘陵地區略偏向西，而面積也略小。全區面積約佔全國百分之三·二。還有一個重要差別，這一個區域，正巧散佈在好幾省的邊境，並不在任何一省佔主要地位。但是這裏的情形，有許多方面與周圍各區不同，值得我們把他作爲一個獨立單位。

山谷之形勢 這裏四百公尺以上的山地所佔面積，比較在江南、皖浙等丘陵地區，更爲廣闊。就是超過一千公尺的高山，也散佈很廣，尤其是在西部，甚至於有三千至四千公尺的若干高峯。其中太白、終南、武當諸山的風景，最爲有名。山地的中間有兩條低窪的谷地。南邊的長江三峽，由宜昌往西到奉節（夔州）沿江都是懸崖絕壁，平地只有隔斷的若干小片。北邊的漢水谷地，可以分爲上游與中游，以老河口爲界。漢水及嘉陵江上游谷地，夾在高山中間，高度大部分超出四百公尺，但是較爲平坦之地可以算得很寬展；因此這一部分所謂「漢中」的地帶，漢魏以來頗受重視。從老河口到內方山的漢水中游，向北包括河南西南部漢水支流白河、唐河等流域在內，向南沿着幹流兩岸，平地更爲開闊，而附近的丘陵地，高度也都減低到二百公尺之下。

(一)本區周圍，有何自然障礙？

(二)本區的境域，有何特點？

(三)說明三峽地帶的地勢。

第二節 交通之艱險

地位之衝要 本區高山綿互，自然是交通不便。然而他四周的各區域都很發達，又是在華中、華北兩個大不相同的地帶交接之點，經過這一區的較爲短直的路線，在諸多困難之中，仍然有商旅往來。對於被他在東北兩面包圍起來的四川盆地，因爲另一面正是國內主要的幾區平原以及出入的海口，尤其關係重要。然而西部深山之中，除去那些商路的沿線，尤其是湖北西部巴東以北的一帶，正像雲貴高原的若干部分，大有與世隔絕的情形。

漢水之功用 這裏的交通幹線是漢水。漢水可以通小輪由漢口直達襄陽，夏季水漲更可以通到老河口。民船分入支流，可以由白河通到南陽，由丹江到紫荊關；由幹流可以到安康，在夏季最遠一直到南鄭（漢中）。幹流上游因地勢增高頗多，牽挽極其費力，上水須要費時二月至三月，下水至少亦須半月。由襄陽往西，另有陸路利用好幾條漢水支流的谷地與低分水嶺經竹山而穿到

漢水沿岸的安康，再取直路到南鄭，比較水路更爲近便。

漢水上游之交通

從這一條路線，分支出去途徑，非常之多。陝西南部尋常稱爲漢中的漢水上游，本是川陝交通所必經，而且西通隴西，東接長江。從石泉向北經子午谷，直接可以通到渭河盆地中心的長安。但是漢中的重心是位置更西的南鄭；從南鄭向北則由褒略與斜略渡過秦嶺而到長安西面的郿縣，或則更向西北取道大散關而到寶雞；一直西去經過武都，可以轉到隴西盆地；向西南沿着經過寧羌的所謂金牛棧道，或直接穿過米倉山的巴略關，都可以到四川盆地。這些谷道的高度，在漢水南面的大都是在一千公尺以下，而北面過秦嶺的大致是在二千公尺左右，所以蜀道之難實在是秦嶺的一段最難。這些路線，沿途每逢懸崖絕壁，必須架木如橋梁，以通往來，因而稱爲「棧道」。重要路線，如今正在改修公路。

漢水中游之交通

漢水中游，北有山陝高原與華北平原，南接長江中游盆地，以襄陽爲中樞。

本區公路的建築，這一部分更是發達，因爲地勢較爲平易。西北行經老河口沿丹江而上，穿過藍關也可以到長安。往北去，無論由水路或陸路到南陽之後，可以分道通到華北平原。但是華北平原與武漢的交通，另有桐柏山以東的武勝關較爲低平直捷；自從取這一條路線的平漢鐵路通車以來，

更使得襄陽一路失其重要。襄陽、漢口之間，除去完全利用漢水之外，可以繞道大洪山以北的低谷，向東到漢水上游的隨縣，然後順流而下。現在平漢鐵路預備修築的花河支線，大致就是取道於這一帶，從花園站到老河口。從襄陽一直往南，可以直達長江沿岸的江陵（荊州）與沙市。在川、鄂邊境的高山地帶，南北之間沒有便利的路線。

三峽之通航情形 本區南部的三峽，是長江中上游之間的咽喉。三峽危峯夾峙，舟行江心，有如坐井觀天。江道曲折而多石，西端瞿塘峽口的灘瀆堆，不過是許多險灘之中最著名的一處。江道從重慶到宜昌，平均約四公里降低一公尺，在峽中還不止此。因此船隻下行，最怕急流衝撞巨石，而上行有時一隻船須要數十人在極狹的江岸上牽挽，這種工作也可以表明沿峽居民生活的艱苦。自從民元前十四年以來，六百噸的江輪可以通過，航運大為便利。江心灘石，至今在陸續轟炸，以減危險。不過逢到冬季水淺，或是夏季水漲而江道難以辨認，仍然常有意外。三峽南岸，沿著在宜都入長江的清江的谷地或是他兩旁的山地，也可以通到四川、貴州。

習題舉例

① 參看圖二十二。

(一)本區地位衡要，其故安在？

(二)「棧道」如何分佈？有何特點？

(三)航行於三峽之中，何以困難？

第三節 主要物產

南方色彩之由來 秦嶺山脈聳峙於本區之北，是南北之間的一大障礙，在這一帶南北分裂的時代，往往以他為天然界限。同時他也是氣候土壤等各種成分的南北界限。本區突出在華中地帶的西北，所以能有南方的色彩，完全是靠這一重屏障攔阻北方的冷風與黃土，而且留存充分的雨水。但是過渡的情形，當然也是南北交接地帶所難免。山地高峻的各部份，大致非常貧瘠。

農作物之分佈 本區物產以農作物為主，但是比較華中的其他各區域終究遜色。全區農田約計只佔總面積百分之一五。田地的分佈實際上極不平均；大多數集中在四部分，就是（一）襄陽以南的漢水中游，（二）襄陽以北的白河等流域——可以稱之為南陽盆地，（三）漢水上游的漢中谷地，在兩鄭附近最為寬廣，（四）三峽兩岸，極為狹隘。在夏季作物之中，低地仍然是以稻為主要。這裏的稻田，在當地所受雨量較少，尤其是漢水上游的部分，因此全靠利用地勢的傾斜，引

渠水灌溉；山谷之間，到處可以看到縱橫交錯的渠堰。較高之地，不容易得水，就用小米、高粱、玉米、花生、甘薯等雜糧代替。冬季的小麥，低地與山地都有耕種。棉花的產量，也佔相當重要，大都集中於襄陽四周。

其他各種特產 講到特用產品，在華南極普通的蠶絲，本區的出產極少。種桑育蠶的事業，只有襄陽與南鄭附近稍有發展。但是伏牛山一帶的柞櫟等樹之葉，可以飼養柞蠶，而以南陽為絲織中心。山地散開的森林，還佔相當面積，境內古松翠柏，遠較秦嶺北坡為多。採伐的木板並不多，因為在達到河道編筏下流之前，從山中肩負而出，極其不便。①香菌、木耳、桐油、柏油之類，山林中也有若干出產。然而山地的人民，許多只能以畜牧為生，山羊皮是這裏的重要特產。

商業之途徑 這些出產都是為數有限，鑛產無一佔重要。通航較大汽輪的三峽，偏偏又有大片山地從物產較多的幾部分隔開，因此商業不甚發達。以商業途徑而論，至今三峽與漢水兩方面，都是以漢口為主要出路。漢水的商業，在長江方面直接集中在漢口，對於本區的關係更大。三峽的商業，大致只是通過的商業。三峽下口的宜昌，也是通商口岸之一。自從川輪可以直接行駛於重慶

① 參看圖二十三。

與漢口或上海之間，輪運商貨不一定要中途換船，裝宜昌的商業日見衰落。

習題舉例

- (一) 本區的農業，以何部分為最發達？並說明其發達情形。
- (二) 說明宜昌的商業地位。

第四節 人口與城市

人口之分佈 本區多高山而少平地，人口較為稀少，總數約合全國百分之六·二，平均密度約計每方公里不過九〇人左右。山地與谷地的稀密正相反照，由於農業的關係，谷地的密度之高，實在並不亞於江南丘陵地。人口集中的城市，自然也是分佈在水道沿岸。深山之中，地瘠民貧，交通困難，人煙極為稀少。

城市之發展 城市發展的程度，在華中地帶是最低，——甚至還不及雲貴高原。最大城市的人口，不過一〇〇、〇〇〇左右。其重要者如下：

宜	昌	一〇七、九七〇	(海關二十年估計)
南	鄭	一〇〇、〇〇〇	(十一年估計)
老	河	一〇〇、〇〇〇	(同上)

宜昌之於三峽一帶，南鄭之於漢水上游，老河口之於漢水中上游之間，都是首要城市。他們的地點，衝要與附近物產狀況，已經在上文說過。此外襄陽當南北交通要衝，而東西南面山地緊接，從前是形勝之地，自從平漢鐵路通行之後，大為退步，近來公路漸次發達，似乎有復興的希望。以襄陽與對岸的樊城合計，比較老河口等處並不遜色。因為北面有南陽盆地的河流匯合於漢水，所以商業是在樊城的一邊較為發達。南陽位於南陽盆地中心，近年來公路四達，也有發達的可能。

三峽水利之展望 本區的河道水流激湍，大致富於水力。太平洋戰爭結束之後，對於利用長江三峽的水力，政府已經獲得美國的協助，積極籌劃，預備在西陵峽下口的平善附近築壩，可以開發巨量的電力。如果實現，宜昌可以一變而為工業都市。同時三峽的水位升高，航運更可以暢通，而灌溉面積，也可以擴充，但是工程繁重，費用浩大，不是短期間所能完成。

習題舉例

(一) 本區人口密度，比較江南丘陵地有何分別？以何部分為最密？

(二) 略述襄陽之情形。

第五章 長江中游盆地區域

第一節 湖泊廣佈的平原

本區之特殊地位，長江中游盆地，有江南丘陵地包圍在他的南面，漢中山地包圍在他的北面。這三區的關係非常密切，我們也可以把他們認爲一大區域；處於中心地位的這一區長江中游盆地，就像兩廣丘陵地之中的粵江三角洲一樣，是這全區的重心。然而南北兩區的丘陵地，地形氣候以至於生產等狀況，大有不同，所以儘可以把他們分開。長江中游盆地面積較小，只佔全國總面積的百分之一·四，但是人口要佔到全國的百分之七·九左右，其發達可想而知。

全部形勢及範圍

長江中游盆地沿着長江的兩岸，西起宜都附近，東至鎮江附近，頗爲遼闊。

南北兩面，寬狹逐段不同，界線總是很多彎曲，而且與兩旁丘陵地不容易絕對劃分。最西的兩湖一段，在洞庭湖周圍最南到長沙，在漢水中游延展出鍾祥，這是本區面積最廣的一片平原。鄂城、蘄春一帶，大別山與幕阜山的餘峯逼近江岸。到鄱陽湖周圍一度展寬，只是偏於南岸。由此以東，大別山脈與皖南山地的餘峯突出到江岸附近的，往往相隔不遠，小片平原像海灣一樣的散佈在江岸兩

旁，而且往往有丘陵環抱，以致沿江的低地很受割裂。惟有蕪湖附近，東有石臼湖盆地，西有巢湖盆地，本區境界又較爲開展。

地形之特徵。這一區的地形，大體上是一片低平原，高度大部分是在一〇至六〇公尺之間，略帶向東傾斜。在他範圍之內的山，像武昌的蛇山，珞珈山，漢陽的馬鞍山，以及江岸與湖心的小孤山、君山、南京的紫金山等，都是極其低小。邊緣四周的丘陵地，在東部者，我們爲簡便起見，包括在本區境內。例如安徽的淮陽山脈，是長江與淮運的分水嶺，可以認爲本區東北邊的自然界限；東南方面以大茅山一帶爲界。但是這些丘陵地，只有傾向長江中游的斜坡，歸入本區。除去少數高峯，一般的高度，也還是在二百公尺之下。由此足見這裏終究是平原佔絕對大部分。但是四周既有丘陵環繞，顯然成爲盆地的形勢，而由構成他的各部分着眼，更可以說這是多數盆地集合而成的一區盆地。

湖泊之衆多。這些大小不等連接起來的平原，有一個顯著的特色，就是湖泊星羅棋布。洞庭、鄱陽、巢湖等大湖之外，江漢之間的低地，小湖最多。無論大小，他們都有水道與長江或其支流相通。入湖之水，往往又在湖濱低地散流，以致港汊紛歧。此外更有若干人工開鑿的運河交錯其間。因此

這裏永久在水下的面積特別廣，而水道交通也特別便利。這些湖泊富有調節長江水量的功用，然而逢到長江中上游受颶風或其他影響，雨量激增的時候，江水隨之暴漲，像民國二十年發生的空前水災，全區竟有五分之四淪為澤國。

習題舉例

(一)本區境內，丘陵地以何部分為多？如何分佈？

(二)長江中游的水利，有何特點？

第二節 長江的吸力

航運之重要

長江是這一區中游盆地的命脈。本區形勢，東西寬而南北狹，並且逐段有丘陵

地延展到江邊，全部的聯絡，惟有長江最為便利。就對外的聯絡而論，這裏是長江航路的中樞，上行可以經三峽而通四川盆地，下行可以貫通三角洲而銜接海道，關係非常重要。利用長江的支流，由洞庭、鄱陽諸湖，向南可以深入江南丘陵地，由漢水向西北可以通過漢中山地。漢水以西的沮水，由水以東的白兔湖、滌河以及通巢湖的運漕河等，也能通航。大江南北與上游的許多地域，自然依賴橫貫本區的長江，作為運輸的捷徑。

鐵路之分佈 這裏鐵路的發展，也是集中於長江兩岸，大致南北分道。除去我們在前節已經提過的粵漢、南潯以及江南鐵路、蕪孫段之外，蕪湖、南京之間，江南鐵路的京蕪段，原來與京滬鐵路接軌，沿江南岸，可以有鐵路從蕪湖經南京、鎮江直達上海。這些通鐵路的口岸，隔江也都已經有鐵路，唯一的例外是九江，因為他的對岸正是大別山脈的大片高山。武昌對岸的漢口有平漢鐵路，利用大別山脈之西的武勝關低谷；南京對岸的浦口有津浦鐵路，穿過淮陽山脈的東端，都一直通到河北平原。蕪湖對岸的裕溪口，又有以淮河南岸、洛河街為起點的淮南鐵路，經過合肥、巢縣，延展南來。

公路之發展 公路進展的趨勢，也是偏重於由江岸通往內地。沙市、武漢、懷寧、蕪湖、南京是沿江的公路中心。從這些地方分出去的路線，大別為兩種：一種環繞在本區的邊緣，例如由漢口往西經過應城到宜昌的路線，他的西端有分支折到沙市，然後渡江到常德、長沙，環繞在兩湖盆地的西北兩面；由南昌到浮梁的路線，環繞於鄱陽湖盆地的東南兩面；由懷寧向北到合肥而折往和縣的路線，大部分環繞於巢湖盆地之北。一種直接通往鄰近的其他區域，例如由沙市往北到襄陽，由漢口經過麻城而入河南，由蕪湖經過屯溪而折到浮梁，以及由南京到杭州的京杭國道。

習題舉例

(一)本區在航運方面，何以特別便利？

(二)說明集中於武漢的陸路交通幹線。

第三節 實業之發展

農業之發達 這裏無疑的是一個魚米之鄉。帆船出沒，漁舟晚唱，的確是在江湖上隨處可見。同時淺水之中，蓮藕菱芡的出產也非常豐富。河港湖泊之間的低地，阡陌相連，在夏季大都是稻田，灌溉極其便利。產米有餘，可以輸往長江下游等處。蕪湖、九江與長沙並稱為我國三大米市。稻作面積約佔作物總面積的百分之四〇。冬季小麥頗佔重要地位。特用作物以棉花為最多，因此這裏是主要產棉區之一，產量約佔全國百分之一四左右。蠶桑各處都有些生產，但是還不很發達。茶葉只有安徽六安一帶的丘陵地所產較為有名。全區的耕地，約佔總面積的百分之七〇光景。

其他富源

農田之外，本區直接生產的富源，頗為有限。竹林散見各處，也很茂盛。礦產只有我

們已經提到過的鄱陽湖東岸的瓷土，與湖北應城境內所產的膏鹽礦較佔重要。膏鹽井兼產石膏與鹽，石膏可以作為塑像製肥料等用。應城的石膏產量佔全國十分之九強，鹽則所產極少。

工業之現狀 工業之發展，現在幾乎完全集中在武漢，他處極少發達。武漢當水陸交通衝要之點，是本區的重心，也是全國的內地主要都會。利用本區與鄰近各區所產原料的許多機器工業，例如棉紗布的紡織，乾蛋黃與茶磚的製造，以及碾米麵粉等類，大多集中於此。經過改製之後，再銷往四周各地或輸出國外。漢陽鐵廠是我國鋼鐵工業的先導，可惜因為他所用的鐵，是出在下游的大冶，而煤是出在更遠的萍鄉，轉折浪費，再加以經營失當，竟不免中途停頓。大冶的鐵砂與所鍊生鐵，自從民國二年以來，早已因積欠債款而受輸運到日本去的限制。此外南京著名的綬業，因為附近產絲較多，原來很是發達；近年時尙改變，大有一蹶不振之勢。

商業之繁盛 商業在本區頗為發達。以沙市、岳陽、漢口、九江、蕪湖、南京六處的海關數字合計，對外貿易輸入將近全國的百分之十，輸出方面相差頗遠，不及百分之五。入超這樣之多，實在因為輸出商品有許多是由上海轉口。與國內各地交易的貨，總價值更大，而且是在輸出方面較佔重要。稻米的大宗輸出於國內其他區域，最是本區的特色。此外本區與西南北三面包圍之各區所產桐油、茶葉、壺器、礦砂等項，無不經過本區口岸。

各口岸之比較 各口岸之中，以漢口為最發達，（武昌合計在內）全區商業之集中於此者

在半數以上，對外貿易竟佔全區的十之六七。武漢之所以能如此發達，是因為他的商業勢力，不限於附近的平原，漢水流域，洞庭湖流域，以及長江上游，都以此為主要集中點。沙市介於川、漢之間，岳陽當洞庭湖口，商業極少。九江位於鄱陽湖口之西，是江西的門戶，蕪湖當安徽中部的中心，範圍較狹，商業也都不過抵到武漢的四分之一。南京附近的秦淮河與滁河流域面積狹小，雖則可以由津浦線達到淮河流域，他的商業還是在蕪湖之下。

習題舉例

- (一) 略述武漢的工業發達情形及其原因。
- (二) 蕪湖的商業，以何種商品為輸出大宗？

第四節 武漢與南京

大城市之比較 本區既以長江為主幹，城市的發展完全是沿着江岸，大致是每一處佔着一段有丘陵地隔開的平原之中心。他們的人口統計如下：

沙市	武漢
一一三、五二六	一、六一七、〇五五
(海關二十年估計)	(二十一年調查)

漢	口	一、一五七、七〇八
武	昌	三三二、一〇六
漢	陽	一三七、二四一
九	江	八〇、一六六 (海關二十年估計)
懷	寧	一一一、二二二 (十八年估計)
蕪	湖	一三五、三八五 (同上)
南	京	六八一、八五五 (二十二年調查)

武漢之情形

武漢無疑的在本區佔首要地位，單只漢口一部分的人口尙且略多於廣州。這三個聯結的城市，聚集在江、漢匯流之處。漢口東臨長江，南臨漢水，河岸之可供停泊船舶之用者，延展極長。法、日兩國租界，以及已收回的英、俄、德三國租界，散佈在靠長江的一面，尤其是繁盛市場的所在。地形低窪，江、漢水漲時，最容易被淹。武昌在長江右岸而略偏於上游。這裏是湖北的省會，商業地位雖則遠不如漢口，政治方面是全省的重心。隔江往來的輪渡之多，有如香港、九龍。漢陽介於這兩大之間，不像漢口、武昌的兼有水陸交通之便，漢冶萍公司的鐵廠停頓以來，尤其衰落，然而還不失爲武漢的一大附郭城市。

首都之形勢 武漢以下，本區境內的城市，以南京爲最大。南京交通便利，北有津浦鐵路以通河北，西有長江以通川康，東下又鄰近海口。城之西北依長江，以沿江岸的下關爲商埠，隔江與津浦鐵路的終點浦口相對。全城得山地環抱，形勢雄偉。近下關的獅子山，城東北的紫金山，與城南的雨花臺，最是著名。近代屢次受到兵禍，城中東北兩部，頗爲荒涼。民國十六年國民政府定都於此，大興土木，氣象爲之一新。雖則原來住戶極稠密的城南部分還沒有能澈底改造，城北新闢的馬路與新造的公私建築觸目皆是。紫金山南坡的中山陵園區，尤其壯觀。①這一個全國政治中心，與雄據長江口內成爲全國經濟中心的上海，形成犄角之勢。

其他大城市

此外的九江、蕪湖是江西、安徽的主要門戶，懷寧（安慶）向來是安徽省會。懷寧位於安徽境內的長江西段北岸，正與蕪湖的位於東段南岸，成一反照。在蕪湖的鐵路未修以前，其交通之便利，比較蕪湖不相上下。爲兼顧皖南與大別山脈之中的霍山一帶，懷寧介乎其中，更爲適宜。沙市位於本區西端，因爲南北交通，但有公路，商業較次，但是軍事上的地位，有如在他左近的江陵（荊州）在古代的重要。

習題舉例

- (一) 武昌與漢口的情形，有若干分別？
(二) 首都的形勢，何以很顯得雄壯？



第六章 四川盆地區域

第一節 疆界及形勢

範圍及概況 華中地帶最西部的四川盆地區域，西面達到我們講過的華中地帶的西邊與康藏地帶爲界，南面有雲貴高原，東北兩面是漢中山地，四面都是環繞着一千至四千公尺以上的山嶺。他的面積約佔全國百分之二·一，比較長江中游盆地更大，而且是更圓整的一片。他並不掩有四川全省，但是包括貴州的綽水、赤水、雲南的綏江在內。這一區盆地雖則是長江上游最低的一部分，同長江中游盆地比較起來，高度之相差大致在一百五十公尺以上，而丘陵地散佈之廣，正成一個反照。

地形之崎嶇

四川盆地之中，常見到的丘陵地，很少超出一千公尺，谷地大都是在四百公尺

以下。谷地與附近山地的差別，普通不過五百至八百公尺。山勢普通很渾圓，極少見到四周的山地那樣峻削的情形。在隆起的山頭與低窪的谷地同樣可以找到平地，但是總很狹隘。只有偏在西邊緊靠着大高原的成都平原，一片坦平，好像兩廣丘陵地的粵江三角洲，在全區成爲一個特殊的部

分。不過成都平原的位置偏於本區較高的西北一角。

水道之關係 長江之於四川盆地，像在長江中游盆地一樣，是全區的幹軸，兩岸地勢大致向江岸傾斜。然而長江橫貫東西，位置偏南，岷江、沱江、涪江、嘉陵江、渠江，由北面的山地流過來相會，差不多縱貫本區的南北。他們的谷地合在一起，面積之大，比長江本身的谷地更要加倍，無怪這裏是稱爲四川；四川據說就是指上述諸大支流，較小的渠江除外。這些支流下游的紅砂岩地帶，易受侵蝕，地勢都較爲低平，差不多連成一片；他們的位置都是偏於西部。然而其中有些部分，仍舊像上游一樣，可以見到青山夾岸的峽谷。四川東部，離開西面的大高原雖則更遠，與米倉山、大巴山等接聯的石灰岩山地更是崎嶇。

邊緣之名勝 四川山水秀麗，盆地周圍的尤其著名。樂山之西的峨眉山，^①聳立於四川盆地之西，高逾三千公尺，直入雲端，鑽天坡一段最難攀登。全山林泉掩映，幽美無比，佛家極力推崇。灌縣城北的青城山，高度相差甚遠，但是風景的清奇，在成都平原附近，首屈一指；這是道家向來所認爲神仙之地，現在到這裏避暑的人很多。劍門關內外，千峯並列，尖削如劍，崢嶸突兀，別具姿態，然而山

① 參看圖二十五。

勢過於險峻，普通的遊客反而視爲畏途。

習題舉例

(一)略述四川盆地的地勢。

(二)本區的主要水道，如何分佈？

第二節 「天府之國」

全區之繁盛

四川自從秦漢以來，一直稱爲「天府之國」。他既得四周的天然屏障，幫助他減少外患，而且享受優良的氣候，又有豐厚的生產力，幫助他發展。丘陵地儘管那樣之廣，全區耕地要佔到總面積的百分之三三光景，全國只有平坦的江淮平原與華北平原等能壓倒他。較爲平緩的山坡，無不盡量用人力築成梯田，隨着山勢蜿蜒曲折。至於平廣的成都平原，更是阡陌縱橫，一望無際，惟有村落城鎮，點綴其間。不能耕種的山地，大半也是竹樹成蔭，蒼翠悅目。桐油、木耳等都是這些山林中的特產。嘉定、保寧一帶的冬青樹上有蠟蟲，他們在枝葉上所分泌的液質，入鍋溶解之後就結成白蠟。

主要農作物

本區所有各種作物，以夏季的稻爲最重要。成都平原在灌縣、彭山之間，導岷江、

沱江之水以施灌溉，溝渠紛歧，^①稻作尤其發達。其他部分，稻田也不止廣佈於低平的谷地，還延展到山坡上能得到灌溉的梯田。旱田在夏季的出產，以玉米為最重要，此外高粱、小米、大豆、甘薯等種類甚多。冬季以小麥為最廣，兼種大麥及豆類。糧食足以自給。

特用作物 這裏由於氣候溫和而多雨，特用作物方面的發展，竟有點像兩廣丘陵地。蠶桑居於首要地位，產地遍佈於本區西部及長江一帶，不過所產大半是黃絲，價值略低。中部稍產棉花，供不應求。中南部氣候較暖，盛產甘蔗製糖，產量幾與兩廣丘陵地相等，以資中、內江為中心。沿江一帶，橘園亦多。菸草散見各處。冬季所種的油菜子，適合出口需要，近來更見增多。岷江西岸的山地產茶，以雅安為茶市中心。

煤鐵之富源 四川盆地不像長江中下游的平原，完全是沖積平原，所以礦產也很豐富。煤礦散佈頗廣，可惜煤質不甚佳，而大部分煤層又是埋藏太深，不利於開採。加以運輸不便，運貨高昂，所以每年的產額還不過六〇〇、〇〇〇噸左右。以岷江下游的犍為與嘉陵江下游的合川附近較為重要。鐵礦也是產區廣而產量少，大部分出在岷江與長江附近，舊法冶煉，以木炭為燃料。黃鐵礦

① 參看圖二十六。

兼產硫磺。

鹽井及石油 四川最重要的礦產是食鹽，幾乎遍布於盆地中部，而以岷、沱二江之間，略偏於西南的自流井、貢井為最富，約佔全區產額的五分之三。鹽滷鑿井汲取，最深要有三千尺左右，較淺之井，產鹽亦少。汲取煎煮的舊法頗為遲慢，然而全區產量可以到五、〇〇〇、〇〇〇擔以上，本省之外，還可以接濟陝、甘、兩湖、貴州諸省，是川省一大富源。鹽層之下，往往可以發現石油層，而且附帶有煤氣。石油與煤氣，也已經在鑿井採取，就近作為煮鹽之用，但是總量極其有限，而且普通用竹管採取，滲漏極多。

工業之發展

四川位置僻遠，工業方面尚少進步。製糖製鹽之類，上文已經提到。繅絲業以重慶成都為中心，後者兼以絲織業著名。然而本區所產生絲大都以原料外銷；川綢蜀錦雖則別有風致，銷路極狹。西南部隆昌、榮昌等處用青麻織成夏布，質料勻細，在國內的銷路，反而勝於川綢。利用竹莖或桑皮的造紙業也還散佈得廣；青衣江岸夾江縣產量最豐，合川、廣安也佔重要。合川以南風景著名的嘉陵江 小山峽 ① 之間的北碚一帶，近來設有染織等廠，因為鄰近煤區以及重慶，工業易

① 參看圖二十七。

於發達。

商業之現狀 本區交通不甚便利，既有富裕的資源，正可以內部自給，因此商業不甚發達。商業出路，以長江爲最重要。沿江通商口岸，但有嘉陵江口的重慶，與川東的萬縣。他們的進出口商業，據海關統計，只佔全國百分之三，而且對外貿易只佔很小部分。重慶是全川商業中心，統計數比較萬縣成四與一之比。除去長江這一路之外，對於雲、貴、陝、甘，都有商業往來；內地與康藏之間的商業，尤其是以四川盆地爲主要根據地。這些並不完全包括在海關統計之內。

習題舉例

(一) 本區特用作物，比較兩廣丘陵地所出產的，有何同異？

(二) 川鹽的產地如何分佈？生產方法如何？

第三節 交通之發展

交通之概況 本區以物產說是「天府之國」，以交通說是「四塞之國」。後者自然是由於地勢的關係。全區的出路，只有長江較爲便利。利用長江支流，散佈更廣的民船航線，上水全靠拖挽；費力而且費時，旅客大都捨舟登陸。陸路方面，內部的公路，已經大有進步，可以通車。四邊通往鄰近

各區域的路線，所謂棧道或驛道，往往都很艱險，改築公路的工程，多數是抗戰期間所完成。鐵路的興修，更其遲緩。交通至今還沒有改良的許多山地，只能利用背子以及稱爲滑竿的一種山轎。

航路之分佈 長江航路，由中下游直達的江輪，是以重慶爲終點。重慶以上，但有小輪可以通到宜賓。支流之中，小輪航線在岷江限於樂山，在沱江限於富順，在嘉陵江限於合川，都很短促；冬季水退，甚至不能通航。民船航線，不但在這些大支流更可以推廣，就是較小的青衣江、赤水河等，也有小段可以通行。長江航道，偏於本區南邊，並不貫通他的中心，是一個大缺點。

重要之公路 公路的發展，大致偏重於嘉陵江以西，所謂西川的部分，因爲這一帶的物產，較爲發達，而地勢也較爲平緩。成都與重慶，是本區的兩個陸路交通集中點。主要的幹線，就是爲聯絡這兩個中心，而繞道內江等處的成渝公路。這一條如今還是從成都通到長江航線最便捷的途徑。由成都往東，到沿江的另一口岸萬縣，有一條直路經過遂寧，尋常稱爲北道。通往四周各區的公路之中，從重慶往南到貴陽的一支，是長江一帶聯絡貴州最安全的路線。由該線的綦江折而向東，有川湘公路通入湖南。由宜賓往南，有敘昆公路通往雲南。從重慶往北，從成都往東偏北，有兩條路線在嘉陵江中游的南部會合；這兩條路線，繼續延長，便於通陝甘。從成都往東北到江油的路線，也便

於通甘，而往西南經過雅安，再向西折，又有通往康定的公路。這些大多數是為適應抗戰時期的需要而修築。

鐵路之進行 講到鐵路，本區非常落後。在重慶、合川之間，嘉陵江東岸，有一條所謂北川鐵路，不過是一條運煤的礦用鐵路。正式的鐵路，雖則有過不少計劃，只有現在進行中的成渝鐵路，由重慶到成都，大概不久可以完成。成渝鐵路的路線，大部份是與成渝公路並行。將來如果川黔鐵路以及從陝西寶雞到成都的寶成鐵路也能實現，南北兩面都可以有方便的出路。總之，本區「四塞之國」的形勢，如今正是在開始加以重要的改變。

習題舉例

- (一)集中於成都與重慶的公路，可以分別通達若干重要區域？
- (二)本區的鐵路發展，似乎將要由建築成渝鐵路入手，這一條路線，有何重要？

第四節 人口及城市

人口及城市發展概況 川中物力豐厚，人烟稠密，人口總數，要合到全國總數的百分之八。

① 參看圖二十八。

九，雖則全境多丘陵，平均每方公里約有二百人左右。農業發達的成都平原，尤其人口充實，所以是川中的重心。然而由於工商業較少進步，城市發達的程度，聊勝於皖浙丘陵地區，及不到兩廣丘陵地區或長江中游盆地區域。其主要城市如下：

成都	度	七〇〇,〇〇〇	(十五年估計)
重慶	慶	六三五,〇〇〇	(二十年估計)
萬縣	縣	二一〇,八三七	(同上)
宜賓	賓(敘州)	一五〇,〇〇〇	(十五年估計)
南充	充(順慶)	一二〇,〇〇〇	(十一年估計)
涪陵	陵	一〇〇,〇〇〇	(十五年估計)
自流井	井	一〇〇,〇〇〇	(同上)

成都之衝要

成都久已成為四川的省會，也是主要城市，正在成都平原的中心，城垣寬廣，街

衢坦平，控制全川，也還便利。由岷江與沱江分流的支渠在這裏會成錦江，下行又歸岷江。這些水道，對於成都附近的交通，很少幫助。然而因為青衣江、岷江、涪江等上源的谷道的交通，便於到成都集中，而從這裏往本區其他各部分，大致有居高臨下之勢。由於歷代分裂時期屢次在此建都的關係，

城垣長達十八公里，規模雄壯。城中尚有舊皇城遺址，現爲四川大學校址。城郊古蹟極多。

重慶之形勢 重慶當水陸交通之衝，本是四川的主要商業城市。四川境內最東的長江大支

流嘉陵江由此入江，從此以下水量較大，通得過三峽的六百噸左右的江輪，到這裏可以暢行無阻。全區的小輪以及民船航線，都可以集中在這裏，與江輪銜接。況且公路四達，也已經非常方便。長江一瀉千里，既是四川盆地及其鄰近各區的商業通衢，重慶自然是這一帶的主要門戶。長江由西南來環繞於他的東南兩面，然後北折東下，嘉陵江經過城北而入江，所以三面臨水，形同半島。城西限於高山，市區還是隨山起伏，平時高出水面有二百尺之多，江面漲落在這裏一年之中又要差到七十餘尺。① 隔着嘉陵江的對岸，另有江北縣。實在這兩個城可以像武漢一樣，認爲二而一，但是江北只便於通到較爲狹小的東川，而重慶便於通到面積更廣的西川，所以商埠是在重慶的一面。抗戰期間，國民政府西遷於此，成爲臨時首都，所以戰後仍然定爲陪都之一。

其他城市之分佈 長江由重慶東北行，至萬縣東折而入三峽，這裏又是北道的起點，向西直通成都。但是他的商業勢力，幾乎完全限於嘉陵江以東。宜賓當金沙江與岷江會合之處，正好介於

① 參看圖二十九。

兩水之間，夏季可通小輪；西康與雲南北部的商業，大都由這裏經過。南充（順慶）在嘉陵江中游的西岸，同時又是在北道的中樞。涪陵當黔江之口，黔江流域的商業，大都是由這裏通長江。此外像沱江口的瀘縣，大渡河口的樂山（嘉定），形勢相近，而發達較差。鹽業中心的自流井與貢井，近年來合併成自貢市，全部是以井鹽為根據，情形頗為特殊。

習題舉例

- (一) 本區的較大城市，有那幾處分佈在長江沿岸？
- (二) 宜賓與涪陵的位置如何？交通方面，因何重要？

第七章 江淮平原區域

第一節 江南與江北之同異

地位及範圍 在皖浙丘陵地區之北，長江中游盆地之東，是偏於華南地帶東北部的江淮平原區域。東邊一直到海，北邊就是以淮河及淮河下游的「黃河故道」與華北平原爲界。大部分是在江蘇境內而並不包括該省北部與西南部。另外在南面加上浙江杭州以北的平原，在北面沿着淮河延展向西，連帶安徽、河南兩省境內，淮陽山脈的北坡與淮河南岸的平地。面積只佔全國的百分之 $1\cdot0$ 。但是他在華南地帶的重要，甚至於在全國的重要，有如粵江三角洲之於兩廣丘陵地。

各部分之差別 這裏的地勢差不多全部低平，偶然有些丘陵，極少連成一片，沿邊的淮陽山脈部分，以及大茅山東坡等處是例外。全區可以分成三部分，南部是長江三角洲，包括太湖盆地在內。境內湖泊之多，正像長江中游盆地，太湖就是他們的領袖。人工河道縱橫散佈，兼有宜洩通航漚溉之利。北部可以稱爲淮南平原，湖泊與水道的複雜情形，不亞於長江三角洲。雖則溫度較低，土質較瘠，都相差有限，本來不至於形成重大的分別。不幸淮河的出路被阻於淤黃河，本區地勢低窪，沿

海又有范公堤的障礙，宣洩不暢，以至特別容易受水災，這是最大的缺點。向西突出於淮南的第三部分，大半是二百公尺以下的丘陵地，與其他兩部分絕不相同，但是他的面積狹小，而與淮南平原關係密切，所以附於本區。

沿海之灘地 除去淮南丘陵地之外，全區的高度，幾乎都是在二十公尺以下，地勢極其平坦。偶而有些極小的岡阜，不足為障礙。但是在沿海的一狹帶，有近代堆派的灘地，高出潛水面極少；這種斥鹵之地，鹽質太重，不利於生產，必須加以人工改良。長江以南的灘地，大部分早已變成熟地。北部由南通以至阜寧，在范公堤以東，有長約三百公里寬約五十公里的淮南鹽墾區，至今還是荒地，居其大半。這些地從前保留作蓄草煮鹽之用，直到民元前十一年纔開始放墾，分區築堤以拒海水，疏渠以利宣洩。

差別之根據 關於這些地方的情形，江浙的人有一種成見，以為江南、江北，不能相提並論。這種成見的產生，大概有兩重原因：一則由於方言的不一致，一則由於生產力的不平均。以方言論，江南、江北的確大相懸殊。這種差別，似乎是長江江面在三角洲特別加闊而過去不容易聯絡的影響。惟獨靠着崇明島搭渡，通行於江南的吳越語纔能在江口傳佈到在江北的鄰近地段，正像武進以

西江面漸狹，江北方言纔能南渡。至於江北生產力的落後，主要原因，就是上文所講的兩種缺陷：在范公堤以東荒地太廣，而在范公堤以西水道宣洩不暢，容易受到水災的損害。墾務與水利雙方並進，江北的經濟狀況，自然可以逐漸提高。實在這兩種差別的根據，並不會永久使得江南、江北像現在這樣的不同。

習題舉例

- (一) 江淮平原的境域，延展於若干省，各佔其何部分？
- (二) 本區沿海的灘地，有何特殊情形？
- (三) 本區方言的差別，是否絕對以長江為界？

第二節 農工商業之發達

農作物之分佈 江淮平原的農工商業，都可以算得全國的首要區域。農田佔到總面積的百分之六〇以上，長江三角洲的部分，尤其發達。田地大都可以一年兩熟；夏季的稻與大豆，冬季的小麥與大麥，在全區都很普遍。夏季灌溉不便之處，長江以北，間或有散種高粱、小米。沿海一帶，河水受潮水倒灌，不宜於灌溉稻田，因此稻田就比較內地少；江口以北，雨量漸減，稻田在沿海甚至於絕跡。

這裏代替稻的主要作物是棉花；但是棉花的產地，同時也延展到內地，只有低溼的太湖盆地是例外。在太湖盆地代替棉花的特產是蠶桑。稻的產額約當全國十分之一，小麥八分之一，棉花五分之一，絲繭三分之一。

蠶絲之重要

太湖盆地蠶桑的發達，是本區江南部分特別富庶的主要原因之一。他不但供給大宗的生絲輸出，繅絲織綢也是這裏的大工業之一。這一種工業，在原料產地散佈很廣，養蠶的農家，就有許多兼營繅織，而以無錫、吳興（湖州）、震澤、吳縣（蘇州）等為中心。利用新式機器的廠家，尤其要集中於城市，因此絲廠與綢廠在產區附近的主要口岸上海，特別發達。

上海之工業

上海由於運輸便利，採取國內各處或外來的原料，與銷售製造品於國內外，同樣是在全國佔最優越的地位。因此我國已有的工業，上海差不多每樣都佔到一分，而且往往是首要的一分。絲業之外，棉紡織工業的發達，以紗錠論，約佔全國百分之五五，新式織機約佔全國百分之七〇。麪粉紙煙二業也很重要。織呢、製革、橡膠、搪磁、鍊鋼、造船、造紙、印刷，以及各種化學工業等，無不具備。

其他各地之工業

工業的發展在長江三角洲其他部分散佈很廣，非但絲業一種不限於上

海一個大城。這裏的好幾個次要中心城市之中，無錫與南通最值得注意。工業方面，無錫在本區居於第二位；絲業之外，麵粉、紡織、碾米等業也很發達。南通四周盛產棉花，所以特別偏重棉業。西南邊的宜興，所產陶器，完全是手工業，利用當地的紫泥、青泥所造茶具、花盆之類，顏色古雅別緻。至於淮南平原與丘陵地，工業極少發展，惟有蚌埠在麵粉工業略佔地位。

礦產之缺少 爲工業的發展，本區的最大缺陷是煤礦太少，而且限於沿邊的丘陵地。最接近本區工業城市的長興煤礦，我們已經提到過產量有限。像淮南洛河附近舜耕山的煤礦，已經是距離遙遠。所以上海、無錫等處所需要的煤，幾乎完全要靠其他區域供給，甚至於越南的鴻基煤，都可以在上海與國煤競爭。

鹽業之現狀 漁鹽之利，在大江南北也略有不同。沿海產鹽之地，在江南的歸入兩浙鹽場，在江北的歸入兩淮鹽場，前者產地狹而產量亦少。淮南的場地雖有許多現在改爲放墾，海岸附近鹽業仍然佔重要地位。海灘淤積愈廣，入海的淡水愈多，難免減少海水的濃度；而沿用的煎法，更使得本重利薄，因此產額日見低落。然而兩湖、皖、贛等省的大部分，受引岸制度的限制，至今還是仰給於淮南。運鹽的方法，或由南通入江，或由運河入江，往年完全用帆運，最近纔有一部分由帆運改爲

輪運。

漁業之現狀 講到漁業，江、淮之間以此爲生者甚衆，但是因爲海水淤淺，有許多地方只能適用舊式漁船。長江口外漁區面積較小，漁獲量反而較大，新式發動機船戰後漸見推廣，更可以增加收穫。漁產以春季的大小黃魚爲最多，其他像鱒魚、帶魚、烏賊、白蝦等也很多。淡水的湖泊河渠，同樣盛產鮮魚及蝦、蟹。水產銷路居於全國之首的上海，已經特別建築新式魚市場，以扶助漁業的發展。

上海商業之重要 這一區的商業中心，自然是在水陸交通輻輳的上海。這裏的商業，據近年的海關統計，總算約佔全國百分之四〇，分析起來，對外貿易輸入約佔百分之四五，輸出約佔百分之三〇，對內貿易輸入約佔百分之二〇，輸出約佔百分之三三。上海的商業並不限於本區的產銷，他是長江流域的大門，又是沿海地帶的中樞。對外貿易入超，而對內貿易成出超，足見各種工廠採用外來原料改製之後，行銷國內的貨品特別多。

其他商埠 上海之外，本區另有兩個商埠：一個是鎮江，正在運河與長江交叉之點；他的城市是位於長江南岸，但是經過這裏的貨物，大部分是以江北的淮、運一帶爲產銷地。自從津浦、隴海等

鐵路先後通車，鎮江商業大為衰落，現在竟落於南京、梧州之後，而且十分之九是輸入，一個是吳縣（蘇州），他的商業只抵得鎮江三分之一。吳縣雖則有運河可以通長江，並非江海大輪所能直達，從前所以開成商埠的原因是當時與杭州並稱為江浙的繁盛中心，殊不知海運既通，這裏的商業幾乎完全移到上海。

習題舉例

- (一) 本區絲繭、棉花的產地，有何不同其原因何在？
- (二) 本區的漁業發展情形，有何特點？
- (三) 上海的工業，何以特別發達？對於他的商業，有何影響？

第三節 水陸交通之便利

長江三角洲之航運 本區襟江帶海，地勢坦平，自然是水陸交通都易於發達。這一方面也是長江三角洲的部分特別佔優勢。長江東接海洋航線，西通中上游各區，以上海為海洋與內河航運的主要接觸點。江南有太湖的巨浸，小輪與帆運都很發達。由太湖以達長江，又有黃浦江、吳淞江等為幹線，可以通小輪。環繞太湖的東北兩面，江南運河由杭州經吳縣而達鎮江，雖則水源不旺，日見

淤淺，仍有舟楫往來。此外支分的水道，由人工開鑿者，還不計其數。這些一方面是為了幫助灌溉的支渠，一方面也是當地的運河。有許多城市甚至於在市區也是以這種水路與陸路並重。

鐵路與公路 在鐵路公路未興以前，長江三角洲各處最便利的聯絡就是用船隻。現在鐵路有滬杭甬線由上海到杭州，京滬線由南京經過鎮江、吳縣（蘇州）到上海，上海另有支線到吳淞。從吳縣到嘉興，曾經另築蘇嘉線，使得京、杭更易聯絡。至於鐵路對於周圍各區的聯絡，由京、杭兩處分支的情形，我們以前已經提到。公路的幾條幹線，主要者與京、杭國道合成一大圓線，由上海西南行，取道杭州灣北岸，經過乍浦到杭州；由上海西行，經無錫到宜興，就與京、杭國道相會。他們各有若干支線。這裏因為有水道競爭，鐵路與公路的運輸，都是特別傷重客運。

淮南平原之交通 江、淮之間的交通，向來是以運河為幹線，由鎮江以達淮陰。自從漕運廢止之後，運道大部分早已淤淺難通。近年來在進行中的導淮工程，改造淮陰、邵伯兩處的船閘，同時疏浚中間的河道，預定計劃要使得噸重九百噸以內的輪船，可以直達淮河中游的懷遠。由南通以至阜寧，沿着范公堤之內，另有串場河與運河並行，因此後者俗稱裏運河。運河以西的洪澤、寶應、高郵、

邵伯諸湖也可以通航。其餘縱橫的支河也有許多可以通舟楫。范公堤以東的沿海地帶雖則向西可以利用上述河道，向東可以利用海道，輪運不通，頗感不便。況且沿海缺少深水的港口。陸路交通，這裏還沒有多少進步。公路幹線與裏運河、串場河並行。

淮南丘陵地之交通 淮南丘陵地的部分，交通偏重於陸路。淮河固然是皖北的水路幹線，與運河相通，但是入海的水道，因為施工困難，不能有深水港道，他的功用畢竟有限。穿過淮陽山脈，由蚌埠過淮河橋北去的津浦鐵路，是陸路幹線。淮南鐵路的起點在田家庵，往南不遠近年已經添築支線，直達蚌埠。蚌埠以及淮河小輪航線的終點正陽關，都有公路通過淮陽山脈。

習題舉例

- (一) 太湖四周的水陸交通，如何發達？
- (二) 淮南平原的交通，何以較爲不便？

第四節 人口集中的繁盛城市

人口及城市之分佈，本區面積雖小，人口約佔全國百分之五·九，平均每方公里二六六人。長江三角洲的部分甚至超出四百，稠密甲於全國；淮南丘陵地與沿海鹽墾區，則較平均數爲稀少。前

者的城市繁盛，村鎮衆多，自然遠出其他區域之上。成爲全國門戶的上海，人口約計抵到武漢的兩倍，廣州的三倍。此外人口達到一〇〇、〇〇〇或超過此數的城市，長江三角洲還有八處之多，淮南平原又有四處，而淮南丘陵地的部分也有一處。但是發達程度的差別，於此亦可見一斑。

淮	江	松	嘉	吳	武	南	無	鎮	吳	上
安	都(揚州)	江	興	興(湖州)	進(常州)	通	錫	江	縣(蘇州)	海
一八〇、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一二五、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	一九六、五四五	一九九、七七六	二六〇、〇〇〇	三、一三三、七八二
(十一年估計)	(十五年估計)	(同上)	(同上)	(同上)	(十一年估計)	(十五年估計)	(十八年調查)	(同上)	(二十年海關估計)	(二十一年調查)

淮陰(清江浦)	一三〇、〇〇〇(同上)
泰縣	一〇〇、〇〇〇(同上)
蚌埠	二七四、五〇〇(十七年估計)

上海之特殊狀況

上海位置衝要，各業發達，所以繁盛的程度，遠勝其他各大城市，而有全國經濟首都之稱。這裏是海輪由長江口通航於黃浦江的終點，而兼受吳淞江之利。①沿着這兩條水道的兩岸，碼頭倉庫工廠等連接不斷。但是商業區與住宅區偏於浦西，因為由水陸各路聯絡廣闊的內地，這一邊無須橫渡水面開闢的黃浦江。高樓大廈，有許多竟達二十層左右，大有與美國各大城媲美的趨勢。可惜精華所在，以前是英、日、美共管的公共租界與法租界所佔。②現在已經全部收回。開北的位置，距離黃浦江岸稍遠，而南市已經在海輪通航終點之上水，發展較為困難。但是上海市區以南市的舊上海縣城為起點，早有向黃浦江下流推廣的趨勢。因此上海市政府特意在原有上海市區的東北另闢市中心，以建立新上海。市中心的一切建設已經具有規模，不過一時還不能

① 參看圖三十一。

② 參看圖三十二。

使商業中心實行遷移。

長江三角洲其他城市

吳縣（蘇州）與鎮江，同在運河與京滬鐵路沿線，前者曾經與南京並立為江蘇的省會，後者是國都南遷以後的江蘇省會。鎮江正在長江三角洲的尖端，是長江口內緊靠江岸的第一大城。吳縣是太湖盆地的主要城市之一，自從同在太湖沿邊的無錫與通海便利的上海勃興以來，吳縣的名望大為衰減。在長江三角洲部分，餘外的六處較大的城市，多數是內地商業中心，無錫、南通因有新興工業而特別進步。

淮南平原之城市

淮南平原的最大城市是江都、淮安、淮陰，都在運河沿線。運河的漕運雖則已經廢止，他們還可以靠南淮的鹽運維持地位。江都跨於邵伯閘與長江十二圩之間的運河支道，銷往上江去的淮鹽，大部分由這裏經過，所以特別重要。秦縣也是一部分鹽運所經過，而且是附近產米區的集中點。

淮南丘陵地之城市

淮南丘陵地部分的城市發展，更是遜色。蚌埠原不過是淮河下游的一

個小鎮，津浦鐵路建築的時候，在這裏架橋渡過淮河，纔使得他一變而為內地商業中心之一。蚌埠的工商業，不但依靠淮南丘陵地，他是淮河流域全部的重心。因為他在淮河南岸，所以附屬於本區。

這裏同淮陰等本區沿邊的地方一樣，已經帶有不少北地風光。

習題舉例

- (一) 說明上海的位置，以及這個位置的利益。
- (二) 本區運河全線，共有若干大城市？
- (三) 蚌埠何以能有現今的發達情形？



915
分類號 1027
登錄號 1889

注意

- 1 借閱圖書以一星期為限
- 2 請勿圈點、評註、污損、折角

臺北
臺灣省立工業職業學校圖書館

中華民國玖拾叁年拾月拾伍日購買
教育部93年度補助

中華民國二十五年八月改編本第一版
中華民國三十六年十二月改編本第七一版

(910522B)

高級中學用

復興本國地理修正三冊

中冊定價國幣

印刷地點外另加運費

版 翻
權 印
所 必
有 究

編者
主編者

王成
王雲
五組

朱經農
上海河南中路

印刷所

商務印書館

發行所

各地商務印書館

(本書校對者陳采金)

奎

國家圖書館



002875798



2

籍