

教育部審定

高級小學

地理教學指引

第四冊

國立編譯館編

正中書局印行

## 編輯要旨

- 一、本書依據國立編譯館編高級小學地理課本編輯，並依照修訂，供教師教學參考之用。
- 二、本書編制分爲「教學概要」、「教學法舉例」、「參考資料」三部分，分別說明如下：
  - (一)教學概要 係指出本科教學目標及教學應特別注意之點。
  - (二)教學法舉例 係從課本中取出一課，編成教案，以備教師之參考；但教師編各課教案時，應斟酌情形，多方設計，因地因時制宜，不必膠柱鼓瑟，一成不變。
  - (三)參考資料 係就與課文有關參考資料，摘要編成，有非兒童所應知者，僅供教師參考之用。教師於教授每課之前，宜仔細參閱，融會貫通，但切忌將整個參考資料令兒童轉抄寫，浪費時間。
- 三、本書內容，希望教師隨時補充。如有意見，盼逕函南京天山路國立編譯館中小學用書編輯委員會，以便於三版時，再予修訂。

MG  
G 623.45  
2



# 目次

一 地理教學概要	一
二 教學實例	三
三 各課參考資料	一
第一課 我國的地勢山川和氣候	一
第二課 我國人口的分佈	一四
第三課 我國的交通建設和 國父的交通計畫	一六
第四課 我國的經濟建設和 國父的開發產業計畫	二一
第五課 國父計畫開關的三大商港	二四
第六課 日本	二七
第七課 華僑開闢的南洋羣島	三一
第八課 中南半島和印度	三五
目次	一

第九課	亞歐非三洲交通的橋梁——土耳其	四〇
第十課	地跨歐亞的蘇聯	四三
第十一課	德意志	四八
第十二課	荷蘭比利時法蘭西	五四
第十三課	義大利	六〇
第十四課	英吉利帝國	六一
第十五課	美利堅合衆國	六七
第十六課	世界水陸的分布	七一
第十七課	世界的交通	七三
第十八課	我國在世界上的地位	七七

高小  
地理課本第四册教學指引

一 地理教學概要



地理占高小社會科中的一部分，地理教學的目標，在乎指導兒童明瞭我國地理狀況及國際情勢的大概，並培養其愛護國家、復興民族的信念，促進世界大同的願望。

關於地理教學上最重要者約有下列各點：

一、地理科的教學要說明我國在世界上的地位和我們民族生存之所在，務使兒童深切認識我們有如此廣大豐富而壯麗的山河，如此蘊藏無盡的物產，如此優秀眾庶的同胞，由此激發其愛國、愛民的良知、良能，求保衛我們這完整無缺的錦繡山河。

二、地理科的教學應常引用舊材料和新材料比較研究，並隨時綜合整理，使兒童得到完整的知識。

三、地理科的教學應常注其目光於「當時當地」，使課本中的教材與當前的現實環境作比較的研究。

四、地理科的教學應指導兒童習得正確的思考方法，使能尋求因果關係，推論未來趨勢。

五、遠足和旅行是研究地理最好的方法，應利用機會，領導兒童實地遊歷，至少每學期

舉行一次。

六、應常指導兒童閱報，使兒童從時事發生的地點，以爲研究地理之出發點。

七、應利用圖書館，指導兒童閱讀有關課文的遊記、名人傳記等等補充讀物。

八、應與公民、國語、歷史等科聯合教學；在可能情形下，應打成一片，作大單元的設計教學。

九、關於里程、物產數量等等，隨時增減，僅須使得一概念，或能查得最新正確統計，不必一定記憶課本上的數字。

十、各課教學過程大抵爲：(1)引起動機，(2)決定目的，(3)觀察或調查，(4)討論研究，(5)閱讀與講述，(6)補充或說明，(7)整理，(8)發表(包括報告、繪圖、製作、表演等)，(9)考查等，而以討論與整理爲最重要；但亦不必拘泥於一種方式，教師可依教材內容、環境情形，酌量變更之。

十一、地理科每週教學爲六十分鐘，應指導兒童盡量利用課外時間，搜集材料，實地調查，以爲上課時的討論資料。

十二、教學時所需參考資料，能與兒童在課外共同搜集最佳，書中所載，不過聊備一、二而已。

## 二 教學實例

### 【教材】

#### 第六課 日本

【問題】（一）日本的位置在那裏？面積有多大？

（二）日本的地形概況怎樣？

（三）日本有什麼著名的出產？

（四）日本有那些重要的都市？

（五）日本的民族性怎樣？過去政治的趨向怎樣？

華老師看了我們國內旅行的綜合報告後，表示相當滿意，並且說：「現在國內旅行告一結束，我們就將準備到外國一遊。」大家聽後，非常快樂。

我們乘京滬路的火車，到上海後，便搭海船出國。出長江口後，祇見大海茫茫，水天一色，經過一天一夜，到達日本九州島上的長崎。這裏造船業很盛，是日本航行必經之地。次日，船向北航行，過下關海峽時，只見下關（馬關）和門司，隔水相對，共扼瀨戶內海的咽喉。

喉，形勢險要。中日甲午戰後，我國被迫在馬關訂立和約，所以馬關是我國過去在日本的國恥紀念地，船過此地，大家非常感慨。

船在內海航行，風平浪靜，真是舒適。我們在船上研究日本地圖，只見日本位於亞洲東部邊緣的海中，由本州、九州、四國、北海道（蝦夷島）和許多小島合組而成，面積三十八萬餘方公里，差不多和我國四川一省一樣大小。

華老師說：「日本地狹多山，地勢複雜，平原很少。火山特多，所以常常發生地震。海岸線曲折，優良港灣很多。氣候大部溫和，宜於農作。農產以米、茶、絲為主。日本糧食不夠自給，大部要仰給外來接濟。絲和茶出產豐富，絲產量現已超過我國。北海道一帶，魚產極富，是世界三大漁場之一。日本工業很發達，尤以棉織業最盛，造船、製紙、製糖等次之。但是日本工業必需的煤、鐵和石油，都很缺乏，這是日本工業上最大的缺點。」

船抵大阪灣，上岸遊覽北岸的神戶，只見工商發達，極為熱鬧，是大阪的外港。上船開行不到一點鐘，已停在大阪碼頭，我們便在此登陸。大阪工廠林立，紡織業特別發達，這是日本的工業中心。次日乘火車直向日本國都東京進發。在車內向兩邊瞭望，稻田、桑林、丘陵錯雜其間，和我國長江以南情形相仿。過名古屋後，遠望高入雲表的富士山，山上還有積雪。車過橫濱，便到東京。我們在此遊覽三天，東京經大地震後改造，處處模仿西洋，表面上十分現代化。據云東京人口有五百萬人，是世界第三大都市。

我們在日本一週，見聞很多。日本民族以大和族為主，人口約七千餘萬。民族性善模仿，度量偏狹。日本政體雖是一系相傳的君主立憲，但掌握政權的，過去都是軍人和財閥。



所以妄想侵略，實行獨裁，結果，一敗塗地，全國崩潰。今後或可改造政治，趨向民主。

【作業】（一）仿繪日本略圖。

（二）參考歷史，紀錄日本歷次侵略所得的土地（由教師輔導）。

（三）略述我國過去在日本馬關的國恥事實。

## 【目的】

- 一、使兒童知道日本位置的所在；
- 二、使兒童知道日本的自然概況；
- 三、使兒童知道日本重要的出產和都市；
- 四、使兒童知道日本的現況。

## 【教具】

世界掛圖、日本全國掛圖、富士山及各地風景片等。

## 【教學過程】

一、引起動機 從下列各問題，引起兒童學習的動機：（一）我們已經決定要遊歷日本，應該最先到那裏？（最先到日本九州島的長崎）（二）我們從我國的首都南京出發，路線是怎樣的？（在地圖上指示兒童最便捷的路線）（三）你們知道日本在這次世界戰爭前的情形嗎？

二 教學實例

五

戰爭期間怎樣？戰爭以後又將怎樣？（兒童都不很明瞭）

二、決定目的 那麼我們今天研究日本，按照規定的路線，把日本重要各地一一遊覽，將日本的地理概況和政治情形分別討論一下。

三、觀察 大家看世界全圖及日本全圖：（一）日本在亞洲的那一部？在我國的那一面？

（二）東京、大阪等地在那裏？（三）瀨戶內海在什麼地方？（四）日本羣島在太平洋中的形勢怎樣？

四、討論 （一）長崎的位置怎樣？（位於九州島的西部海岸，距我國上海僅一日航程，當日本航運之衝。）（二）下關和門司的形勢怎樣？（下關和門司，隔下關海峽相對，共扼瀨戶內海的咽喉，在軍事上和交通上都很重要。）（三）馬關和我國的關係怎樣？（馬關就是下關，清時中日甲午之戰，我國戰敗，我方代表李鴻章和日本伊藤博文就在這裏締結馬關條約。）（四）日本本土由那些島嶼組成？（係由本州九州四國蝦夷（即北海道）及附近許多小島所組成。）（五）日本戰前侵略的領土有那些？（日本先後用武力侵占的有庫頁島南部、臺灣、琉球羣島、朝鮮（韓國）及太平洋中赤道以北的馬紹耳羣島、加羅林羣島、馬利亞納羣島等，戰爭之後，臺灣已歸還我國，韓國亦宣布獨立，琉球可能歸我，以前代管之地，將由國際共管。）（六）日本地形怎樣？（日本羣島位於亞洲大陸東部邊緣的海上，境內多山，平原很少，河道短小，不便航行。）（七）日本爲什麼多火山和地震？（日本以位於大陸及深海交接之處，地殼內部極不穩固，所以就常有火山噴火和地震發生。最著名的活火山是阿蘇火山，最慘烈的大地震，是公元一九二三年東京的大地震。）（八）日本氣候有什麼特徵？（日本因位於海洋

上，並受太平洋北上暖流「黑潮」的影響，是屬於溫和溼潤的海洋性氣候。雨量分布均勻，適於農作。不過北海道一帶因受寒流「親潮」的影響，乃屬寒溫帶氣候。(九)日本重要的農產是什麼？(農產以米、茶、絲為大宗，但米糧不夠自給，大部要賴國外供給。茶、絲有大宗輸出，尤以絲為最多，是世界第一產絲國。)(十)日本為什麼以海產品著名？(北海道一帶，因當寒暖二流交會之地，魚族特盛，是世界著名三大漁場之一，所以海產很盛，為世界各國之冠。)(十一)日本的礦產怎樣？(日本重要的礦產，如煤、鐵等都很缺乏，幾乎全由中國供給，工業才賴以發達。其他的礦產也很少，較多的僅有銅礦、硫黃而已。)(十二)日本的工業最重要的，有那幾種？(日本工業以棉紡織業為最盛，近年日本棉織品充斥世界市場，我國市場上的日貨尤多。此外造船、造紙、製糖、火柴等，都很著名。)(十三)神戶港市的位置怎樣？(神戶在大阪灣北岸，輸入棉花最多，是大阪的外港。)(十四)大阪以什麼著名？(大阪紡織廠林立，以棉織業著名，是日本工業的中心，有東方曼徹斯特之稱。)(十五)名古屋在什麼地方？(名古屋位於伊勢海北岸，濃尾平原的中央，是日本第三大都市，出產陶器著名，銷行我國市場很多。)(十六)日本富士山的風景怎樣？(富士山係由火山噴出物堆積而成，現已停止活動，高三千七百八十八公尺，山頂終年積雪，和山下的櫻花相映成趣，景色非常美麗，日本人視為聖山。)(十七)橫濱的港市怎樣？(橫濱在東京灣西岸，航運發達，以輸出絲著名，為日本第一貿易港。)(十八)首都東京的市況怎樣？(東京位於東京灣北岸，關東平原的中央，是日本政治、經濟、文化、交通的中心，大東京市人口五百萬，是日本第一、世界第三大都市。)(十九)東京有什麼著名的名勝？(有宮城、日本

橋、明治神宮、護國寺、上野公園、淺草公園、植物園等。(二十)日本主要民族有那些？(日本民族以大和族為主，係由漢族及馬來族混血而成，次為蝦夷、熊襲兩族。)(二十一)日本的國民性怎樣？(日本國民性喜好模仿，度量狹小，向不重信義，為世界各國所不齒。)(二十二)日本的政體怎樣？(日本是君主立憲政體，雖然天皇的權位很高，為人民所崇戴，但操縱實權的，卻為軍人和財閥，實際上是一個軍人極權的國家。)(二十四)「七七」事件後日本的國勢怎樣？(「七七」事件發生，日本派大軍企圖併吞我國，雖然已侵占我近海各省，但我國大後方的西部河山，不能攻入，卒以精疲力竭，作無條件的投降。)(二十五)太平洋戰爭爆發後，日本的國勢怎樣？(一九四一年十二月八日太平洋戰爭爆發，戰爭的初期，由於英、美無備，故日本節節勝利，整個南洋羣島，悉為日本占領。可是經過兩年後，美國實力增強，改守為攻，配合我國反攻，卒於三十四年八月使日本崩潰，作無條件的投降，今後或可改造政治上的侵略思想，趨向於民主。)

五、閱讀和講述 第六課就是講「日本」的概況，先令兒童默讀一遍，如有不明白地方，令其在課文上記一符號，等全體都看完了，然後提出來問。疑問提出後，先指名兒童解答，如兒童不能解答，由教師解答，然後再指名兒童講述。

六、補充 根據書中參考資料或教師自行搜集的資料，擇要補充，大概如下：(一)由南京、北平、廣州或其他地點至日本的路線。(二)關於日本的位置及形勢。(三)關於日本開國歷史的概況。(四)關於日本的地理概況。(五)關於日本對外航運的情形。(六)關於日本對外貿易的概況。(七)關於近幾十年來日本向外侵略的情形。(八)關於日本的風土人情及古迹名

勝。(九)關於日本在此次戰爭前後的情況。

七、整理 列表如下：

位置——位於亞洲東部邊緣的海上。

面積——三十六萬餘方公里，約等於我國四川省之大。

人口——七千餘萬人，約等於我國總人口七分之一強。

民族——以大和族為主，次為蝦夷、熊襲兩族。

地勢——境內多山，平原極少，多火山和地震。

地形——南有崑崙山脈，北有樺太山脈。

河流——河流短小，不便航行。

氣候——因四面環海，且受暖流的影響，故為海洋性氣候。

日本

物產——海產——魚類海產產額為世界第一。

農產——米、茶、絲為主，絲產額為世界第一。

礦產——煤、鐵多賴我國供給，僅產有銅及硫黃等。

工業——以紡織、造船、造紙、製糖、玻璃、火柴等為盛。

貿易——輸入——以棉花、鐵砂、石油等為大宗。

輸出——以棉織品、生絲、糖及日常用品為大宗。

東京——是日本首都，人口五百萬，為日本第一、世界第三大都市。

大阪——是日本工業的中心，為日本第二大都市。

部市

名古屋——工業亦盛，人口一百三十二萬，是日本第三大都市。

京都——是日本舊都，文化稱盛。

橫濱——是日本第一商港。

神戶——是日本第二商港。

軍港——有橫須賀、吳港、佐世堡、舞鶴等。

八、發表 在教師輔導下，令兒童報告遊覽日本的經過，復述日本地理概況，講演日本在此次戰爭中必敗的原因，繪製日本全國形勢圖。

九、考查 用判斷、選擇、改正、填充、問答及填答、暗射地圖等方法，考查兒童對於本教材的瞭解程度，如考查結果，發現共同錯誤，可在黑板上訂正之。

### 三、各課參考資料

#### 第一課 我國的地勢山川和氣候

一、西藏高原 西藏高原位於我國西部，北有崑崙山脈，南有岡底斯山脈，相夾而成爲一大高原，海拔平均高度在五千米以上，故有世界第一高原之稱。因爲地勢高寒，湖泊滿布，所以僅有少數牧場而已。

二、拉薩 位於西藏東南雅魯藏布江支流拉薩河的北岸，附近地勢平坦，周圍有高山環繞，氣候較爲溫暖，青蔥滿目，及至春夏，桃紅柳綠，含笑迎人，很有江南景象。拉薩是藏首邑，市廛錯列，商務很盛，居民約六、七萬人，其中喇嘛約占四、五萬人，可見藏人篤信宗教之深。城西北二公里處有布達拉山，上建一寺，依山爲基，砌石成樓，高十三層，建築輝煌壯麗，名布達拉宮，是達賴喇嘛坐牀的地方。

三、帕米爾 帕米爾爲一高原，位於中、蘇、阿富汗及印度之間。亞洲高大山脈如西部之興都庫什山及蘇里曼山，與東部之喜馬拉雅山、崑崙山、天山等，均係由此分出，形成一大山羣。世界山脈，以亞洲山脈爲最高大，而亞洲的主要山脈，均源出帕米爾，所以帕米爾地勢高亢，有世界屋脊之稱。帕米爾全地分爲八帕：即塔克敦巴什、帕米爾、郎庫里、帕米爾、小帕米爾、大帕米爾、瓦罕、帕米爾、阿爾楚、帕米爾、薩雷茲、帕米爾、及和什庫珠克、帕米爾。

光緒四年，劉錦棠巡視邊外，在各帕設卡倫八處，為帕境屬我之鐵證。至光緒二十二年，英、俄侵我主權，在倫敦訂私分帕米爾條約，致八帕之地，除塔克敦巴什一帕及郎庫里帕一部尚為我有外，其餘概為英、俄所瓜分，當時雖經我抗議，而終無效。現英、蘇二國均為我盟友，希望勿再干我內政，而將所有之失地全部交還，惟目前問題尚多，吾人自當加倍努力。

四、喜馬拉雅山 喜馬拉雅是西藏語，意思是「雪」，所以喜馬拉雅山，一名雪山。此山脈綿亙於中、印之間，西起印度西北境，東延至雅魯藏布江大曲折處為止，長達二千五百公里，平均高五千五百公尺，為世界最高山脈，是我國西南邊疆天然之障壁，高峯遶雪線以上的有一百多個，最著名的是額非爾士峯，高八千八百八十公尺，為世界第一高峯。其上白雪皚皚，冰河懸垂，終年不消，非常好看，額非爾士峯係於十九世紀中葉，由英國測量隊隊長額非爾士(Everest)測量所知而得名，公元一九二四年額非爾士峯的探險隊，曾達到離山頂幾百碼地方，受凍餓及空氣稀薄而死的很多，當時有二人自告奮勇，願為最後之攀登，攜帶氧筒，辭別隊員，繼續向上作英勇之探險，及達到離峯頂六百呎地方，便死於冰雪之中，所以這高峯從來沒有人登到絕頂過。

五、岡底斯山 發端於印度西北境，繞印度河源，東西橫走於雅魯藏布江之北，到西藏。因為這山脈和喜馬拉雅山平行，外國人多稱之為外喜馬拉雅山，其實從我國立場言，不應稱之為「外」，而應稱之為「內」，蓋岡底斯山更在喜馬拉雅山之內也。

六、崑崙山 西起葱嶺，東行於新疆、西藏之間，分南北中三列：北列為阿爾金山，東



北連綿爲祁連山；中列爲可可稀立山，入青海省境，卽爲巴顏喀喇山，更東分數支，徧布於我國東北及東南各省，是我國主要的山系；南列爲唐古拉山（當拉山）綿延於青海、西藏之間。

七、天山 西起於蔥嶺，橫互於新疆中部，把新疆分爲天山南、北二路。至迪化南天山分爲二支：北支爲博格多山，南支爲庫魯克塔格山，中間有陷落而成的吐魯番盆地。騰格里山矗立於阿克蘇西北中、蘇邊境上，高七千三百公尺，是天山的最高峯。

八、阿爾泰山 起於中、蘇邊境，向東南走去，盡於戈壁沙漠之中。「阿爾泰」是蒙古語「金」的意思，所以阿爾泰山一稱金山，顧名思義，可知阿爾泰山產金很多。

九、薩彥山 綿延於中、蘇界上，呈西北及東南走向，繞行於唐努烏梁海之北，直到色楞格河之北，最高峯烏魯塔格山，高二千五百多公尺。

十、複雜的地形 我國面積廣大，地形極爲複雜，大體可分爲平原、盆地、丘陵、高原和山地五大類。照翁文灝的估計，我國各種地形的百分比，大致是：平原占全國總面積百分之十，盆地占百分之十六，丘陵地占百分之九，高原占百分之三十四，山地占百分之三十。其中最適於人住的是平原，盆地及丘陵次之，高原及山地又次之。就平原和盆地合計，僅占全國總面積百分之二十六，然而以其面積言之，還比英國本部大十倍餘，可見我國疆域的廣大，和地形的複雜了。

十一、錯綜的氣候 我國面積遼闊，地形複雜，加以受氣壓風向及距海遠近的關係，各地氣候亦隨之而異。茲就雨量及氣溫二項，分述如下：

(1) 雨量 我國雨量因受季風的影響，大部降於夏季，以七、八、九三月為最多。至於分布，大抵由東南而西北，逐漸遞減，粵江流域年雨量大部在二千公釐以上，長江流域在一千公釐以上，黃河流域在六百公釐以上，長城以北，減至三百公釐以下，東北雨量大部在四百公釐左右，東部長白山地，以近海之故，增至六百公釐，蒙古新疆的北部，因受北極氣流之影響，雨量超過四百公釐。

(2) 氣溫 氣溫亦與雨量一樣，大致由東南而西北逐漸遞減，等溫線之走向，幾與緯線平行。年平均溫度粵江流域在攝氏二十四至二十六度之間，長江一帶，降至十六度，黃河流域減至十二度，遼河流域減至七度，至黑龍江和唐努烏梁海，減至零下二度。一月分平均氣溫，蒙古及東九省多在攝氏零下十度，最冷處可達零下二十七度，黃河流域大部在零下十度以至零下一度之間，長江流域多在五度左右，粵江流域則升至十五度，海南島可達二十度。七月分氣溫，乃隨距海遠近而不同，大抵距海愈近，溫度愈低，距海愈遠，溫度愈高，例如七月間上海溫度為二十七度，漢口為三十度。鄱陽盆地及洞庭盆地，是中國東部夏季最熱之區，雖廣州香港夏季之溫度，亦有所不及。

## 第二課 我國人口的分布

一、人口之數量及分布 我國自光緒末年，始有新法戶口調查的舉辦，以後雖歷有調查，或以冊報的省區不全，或以調查的方法未精，故難得全國人口的確數。國民政府成立以

來，內政部於十七年舉行全國人口調查，爲四億七千四百四十八萬人，十八年海關調查爲四億三千八百九十餘萬人，十四年郵政局統計爲四億八千五百五十餘萬人。近年地理學報二卷二期發表數字，爲四億五千八百九十一萬餘人。三十六年七月，內政部公布爲四億六千一百餘萬人。所以我國人口，當以四億七千萬人爲近似之數，約占世界總人口四分之一，除英國合其徧布世界之屬地總人口數四億八千萬人外，則以我國人口爲最多。

人口的分布，以自然環境爲背景，分布的疏密，都受地形、氣候及土壤等的支配。人口分布不但疏密相差懸殊，而且與面積幾乎成反比例。我國幅員廣大，東南近海一帶，與西北內陸，以高低不同，氣候亦異，人民生活的方式亦相懸殊，所以人口分布亦顯然差異。全國人口密度平均每方公里爲四十一人強，惟細別之，長江三角洲、成都平原、粵江三角洲及東南沿海各小平原，每方公里平均密度在四百人以上，黃淮平原、四川盆地及長江中流沿岸在三百人以上，湘、贛、滇、汾、渭諸河谷，在一百五十至二百五十之間，滇、桂、遼、吉、黑大部，晉、秦、隴的黃土高原，及陰山南坡諸地，尙不足五十人，新疆、西藏的平均密度尙不過一人至二人。

二、移民的動向 大凡一個區域的人口，已達飽和狀態，而呈人口過剩情形，便發生移民現象。我國移民最盛的區域，計有二處：一爲廣東、福建，移民南洋；二爲山東、河北，移民東北。我國僑胞足迹徧及全球，因爲我國人適應各種氣候的能力，比任何民族爲強，北方魯省商人，不僅能耐西伯利亞之寒威，而且能久住於氣候乾熱之埃及；南方的廣東人，不特能在熱帶活動，而且能散見於冬令嚴寒的加拿大。同時海外僑胞多能刻苦耐勞，慘淡經

營，當地土人又不善於經商，因此僑胞多能得到重要地位。

閩、粵兩省山多田少，農產不足以自給，所以居民多離鄉背井，至南洋從事經商及開發事業。據戰前僑務委員會的調查，我國在海外的僑民，共計一千零八十餘萬人，其中散布於南洋的約占百分之八十以上。南洋的各種生產事業，如樹膠、錫礦及其他商販等，莫不有我華僑參與其事。南洋的開發，幾乎全是我僑胞之力。同時，海外僑胞對於祖國各種建設事業，以及政治上之革新運動，往往給予經濟上的援助甚大。

至於國內移民，當以魯、冀兩省人民移向東北為最重要。東北平原廣大，氣候土壤都宜於開發，且與關內的地理環境，無大區別，所以魯、冀等省人民移向東北，是自然的趨勢。魯、冀兩省人口的平均密度，七倍於東北的平均數，此一新開闢的區域，因為農礦發達，需要大量勞工，魯、冀兩省的過剩人口，自然源源移向東北。從民國十二至十九年之間，移民東北人數在五百萬人以上。民國二十年「九一八」事件發生後，日寇武力占領東北，國聯調查團報告書說：「中國數百萬農民的移植，確定東北將來永為中國之所有，無論在法律上或事實上，欲使東北與中國分離，將來必造成一嚴重之恢復領土問題。」說得極為有力。況且東北土肥人稀，物產富庶，將來還能容納二千五百萬人口，所以東北是我國最好移民的出路，也是我中華民族的生命線。

### 第二課 我國的交通建設和 國父的交通計畫

一、交通之重要 交通路線是國家的命脈，不但一國經濟的開發和文化的溝通，都靠交

通路線做媒介，便是要加強政治力量，調劑物品供求，鞏固邊疆防衛，以及融治民族感情，也都需要交通來促成。我國幅員廣大，地勢複雜，一切產業尙待開發，所需交通事業的幫助，更比其他任何國家迫切而繁多。譬如抗戰以前，我國新式交通工具，僅散見於沿海平原和丘陵地帶，至於內地高原山地的交通，大部依靠人力、獸力。抗戰之後，東部近海一帶相繼淪陷，政府西遷，大後方西南及西北的聯絡，爲支持抗戰及開發經濟所必要，亦非先建設交通不可，由於情勢迫切，需要緊急起見，西部交通發展突飛猛進。然而因爲交通工具的缺乏，道路建築的艱難，所以現有的交通建設還不能供當時的需求。在此抗戰多年，千辛萬苦之中，我們格外感覺到交通對國計民生的重要。又如戰後復員工作的艱巨，原亦我國交通未發達與抗戰期間交通破壞之影響所致。

二、我國的鐵路交通 陸上交通，能任重致遠的，當然以鐵路爲最重要。就運輸的效能而言，也是以鐵路爲最大。我國已成的鐵路，僅約一萬五千餘公里（據現在統計爲一萬七千餘公里），平均約每七百公里的面積，才有一公里長的鐵路。英國本部平均六方公里即有一公里鐵路，我國和英國比較，相差竟達一百七餘倍之多！並且我國鐵路分布，極不均勻，大抵偏於東北，而忽略西南，注重沿海地帶，而忽略內地。戰時新建的鐵路，約達三千餘公里，其中最著名的如浙贛路、粵漢路的完成，隴海路的延長，以及湘桂、黔桂鐵路的通車，都是重要的成績。現在黔桂路已通車都勻，綏昆路已由昆明通到舊益，其餘在積極發展中的隴海路寶雞天水一段，亦已完成。各國鐵路的長短，即可決定其產業開發程度的高低，對於經濟上的效用，至重且鉅。所以今後要從事經濟建設，非先著手建築鐵路不可。

三、我國的公路交通 公路亦為陸上交通工具之一，無論載客或運貨的能力，都遠不及鐵路。然而建築鐵路，不惟費用較大，而需時亦較長，並且所需機車鐵軌等在抗戰期內，不易輸入，所以發展鐵路交通，殊為困難。而建設公路輕而易舉，因此公路交通應運而興。我國的公路交通，在民國十年，祇有一千多公里，到民國二十年，增至六萬六千餘公里，近年增至十一萬公里。抗戰期間，西部各省之大後方區域為迫於需要計，增築許多公路線，其中最要者，則為西南及西北二大公路都接通國外，而成為重要國際路線。

西南國際路線 由四川瀘縣起，經西南公路至昆明。昆明以西又分二條路線：(1)滇緬公路，經大理、保山以至緬甸的臘戍，再由此乘緬甸縱貫鐵路，南下直達仰光。此線曾為戰時我國重要之國際交通路線，對於抗戰貢獻甚大，敵人常稱之為中國輸血之路，其重要可知。(2)中印公路，自一九四二年夏，敵寇侵占緬甸，滇緬路又受阻絕，由於軍事情況之變化，及當時需要之迫切，中印公路乃應運而生。惟最初此路之計畫路線，係由印度阿薩密省之吉大港，東北行經曼尼坡，至我國康定，更東至成都及重慶。但此路所經高山深谷，工程浩大，運輸之效甚微，未見實施。後盟軍為保衛印度及反攻緬甸，乃於一九四二年冬，開始建築雷多公路，由印度東北邊境之雷多鎮起，翻過重山峻嶺，而入緬北，再沿胡康河谷南下，以達密芝那，而由此東至我國境內之騰衝，僅百餘公里，密芝那收復後，中、緬、印間之交通，可由雷多、滇緬二路相聯絡，而成我通海外之國際路線。中印公路當時通車，對於抗戰，裨益匪淺。

西北國際路線 由陪都循川陝公路，翻越大巴山，到南鄭（漢中），沿西漢公路而至雙

石鋪，更與天雙（天水至雙石鋪）、秦蘭（天水至蘭州）兩線相接，以至蘭州，再循甘新公路以至新疆之迪化，再向西到塔城，一出國境，即可與蘇聯中亞細亞境內的土西鐵路銜接，直達歐洲。抗戰初期，蘇聯曾以軍火武器，循此路線運來接濟。

四、我們的航運 航運以江、河、湖、海為其天然大道，比較陸運，先需大量費用，建築鐵路公路，經濟得多。我國內河航運的價值，以長江為最。長江水流量宏豐，含沙較少，並且兩岸土肥人多，航運易於發達。從上海起，三、四千噸以上的大輪，可直達漢口，二千噸以上的汽船，可直達宜昌，西過三峽至重慶間，可通行四、五百噸的汽船。粵江、黑龍江等航運亦便。我國沿海的航路，約有五千公里，輪船的總噸數，卻不過為六十餘萬，僅當英國百分之三，美國百分之四。戰前我國沿海以及外洋航運之噸數，每年約達二億噸，其中英國占十分之四，日本十分之三，而我國僅占十分之二而已。抗戰勝利後，一切均需建設，發展航運，亦為其中重要之一。

五、民用航空 我國的航空事業，發展較晚，經營民用航空事業的公司，在戰前有中美合辦的中國航空公司，中德合辦的歐亞航空公司，以及兩廣軍政當局所組織的西南民航公司。中國航空公司有滬平、滬粵、滬蓉及渝昆四線，歐亞航空公司主要目的在聯絡南京桂林間的交通。滬新、平粵亦為其經營的航線。西南民航公司有廣龍（廣州至龍州）及廣瓊（廣州至瓊州）兩線，抗戰以後，歐亞及西南兩公司先後停航，中國航空公司仍繼續航行，現有渝桂、渝昆、渝加（重慶至印度的加爾各答）、渝漢（重慶至南鄭）、渝贛及渝迪諸線，抗戰勝利後全國民航事業，全由中國、中央兩航空公司航行，最主要之航線為滬平、滬蓉、滬

蘭、滬穗、滬昆、渝港及滬印等。各線飛機多經過南京及沿線各大城市，以上海為中心。飛機飛行迅速，其速度數倍於火車，十數倍於輪船，在火車輪船缺乏的地方，尤覺航空重要，今後發展航空，有益於交通很大。

六、國父的交通計畫 國父的交通計畫，除築碎石路一百六十萬公里，修濬杭州、天津間及長江、粵江間運河，以及整治各河流以利航運外，則以建築鐵路十六萬公里之鐵路網計畫為最重要。此項鐵路計畫，分七大系統，略分述如下：

(1) 西北鐵路系統 以北方大港為吞吐港，築幹線至多倫，再由多倫分至漠河、迪化，再由迪化分至伊犁、于闐、恰克圖等地。

(2) 西南鐵路系統 以廣州為吞吐港，由此港分向重慶、成都、騰越（即騰衝）、欽縣、思茅等地，築鐵路線，造成我國西南的鐵路網。

(3) 中央鐵路系統 由東方大港到塔城、庫倫、烏里雅蘇臺分築三線，由南京到洛陽及漢口二線，由漢口到北方大港、黃河港、東海、煙臺四線。互相聯絡，以成為我國中部的鐵路網。

(4) 東南鐵路系統 建有東方大港重慶線，東方大港廣州線，福州武昌線，福州桂林線，廈門廣州線，汕頭常德線，及東方南方兩大港間海岸線。

(5) 東北鐵路系統 築有東鎮葫蘆島線，東鎮北方大港線，東鎮多倫線，東鎮漠河線，東鎮延吉線，葫蘆島熱河北平線，葫蘆島呼倫線，葫蘆島安東線，漠河綏遠線等。

(6) 擴張西北鐵路系統 築有多倫恰克圖線，萬全（張家口）庫倫烏梁海線，綏遠烏里



雅蘇臺科布多線，酒泉科布多線，酒泉庫倫線，五原多倫線，伊犁和闐等線。

(7) 高原鐵路系統 築有拉薩蘭州線，拉薩成都線，拉薩車里線，拉薩亞東線，拉薩于闐線，蘭州諾羌等線。

#### 第四課 我國的經濟建設和 國父的開發產業計畫

一、農業概況 我國向來以農立國，農民約占全國總人口四分之三以上，全國各省區可耕地面積約占全國總面積百分之二十七，已耕地約占總面積百分之十三，只占可耕地面積百分之四十八，如將可耕地完全開發利用，每年農產收入至少可增加一倍以上。年來米、麥等食糧入超，一般人常引爲巨憂，其實入超量不大，不過占現在國內生產量百分之一左右。同時糧食入超的主因，多是天災人禍，如果政治修明，災患消除，每年農產收入，即可增加一半以上，不但足供自給，而且尚有剩餘可供輸出。我國主要農產有米、麥、大豆、雜糧、茶、蠶絲，棉花、花生、桐油、豬鬃等，略分述於下：

1. 稻米 稻米耕種面積不及小麥，但其產量較小麥超過一倍又半，約占全國糧食出產十分之四。稻米所以能這樣豐產，因爲每畝稻產量往往一倍或一倍以上其他穀物。稻米的生長環境，需高溫多雨和相當的人工，所以我國產稻之區，是以長江流域爲主，四大米市即分布於此區。

2. 小麥 小麥在我國民食上之地位，僅次於稻米，小麥性耐乾寒，其生長環境，祇要溫暖適宜，雨量不妨較少，所以主要產區限於長江以北，北部平原，長江三角洲、松遼平原

及汾渭河谷盆地等出產最多。上海、天津、哈爾濱是我國三大麵粉工業中心，無錫、青島、漢口等地次之。長城以北及東北，因冬季嚴寒，小麥須春季下種，秋季收穫，叫做春麥。長城以南的小麥產區，多為秋季或冬季下種，第二年春夏之交收穫，叫做秋麥或冬麥。冬麥和春麥產區的分界，大致由山海關起，沿長城西南行，至五臺山入山西境。更西行至陝西西北邊境，折向西南，入甘肅境，過固原、靜寧、隴西等縣，循西傾山入青海。在此線南北約三十公里地帶，冬麥、春麥互相交錯種植；此線以北，盡屬春麥；此線以南，純係冬麥。

3. 大豆 大豆又名黃豆，松遼平原為主要產區。北部平原之南，在蘇、魯、豫交界地帶，所產也很多，惟就輸出量言，不如東北重要。我國大豆出產約占世界總產量百分之八十四，而東北所產，約占我國總產量百分之七十。因為大豆出產集中東北，所以榨油工業以哈爾濱、大連為中心。大豆不僅可作食料之用，而且可供工業之需，用途很大。

4. 雜糧 雜糧包括高粱、小米、蕎麥、玉米等，多係夏季作物，不適潮溼氣候，耐乾性殊強。高粱是東北的主要食糧，又是釀酒的原料，冀、魯、豫及蘇、皖北部高粱種植也很多。小米為黃土帶之主要作物，產額以山東、河南、河北、山西四省為最大。蕎麥多生長於西南諸省及北方諸省之貧瘠地域，和甘薯等成為食料中之補助物品。玉米分布很廣，其生長區域，大體從西南雲貴高原，到松遼平原，成爲一條若斷若續的狹長地帶。玉米質粗，食後易消化，多爲我國農民之主食。

5. 花生 花生的生長條件，溫度雨量，都不宜過高，性喜疏鬆沙土，所以黃河下流一帶出產，約占全國產額半數以上，其中以魯、冀、豫等省爲最多，山東一省竟占全國總產額

百分之二十八強。花生除供果實外，其油可充烹調或製造肥皂之用。外國人把山東的花生和東北的大豆並稱。山東花生大部以青島為輸出港，因而青島就被稱為花生港。

6. 豬鬃 豬為我國農家最普遍的家畜，分布至廣。豬除可充作肉食外，豬鬃可供製刷之用。戰時豬鬃成為我國主要輸出品之一。四川養豬特多，豬鬃輸出亦最多。

以上所舉，僅其粗略大概，其中茶、蠶絲、棉花、桐油等，可參閱第一、第二及第三各册教學指引。抗戰軍興後，近海各省先後淪陷，農產多為敵人資用，然為支持長期抗戰計，後方諸省竭力發展農田水利，努力增產，連年豐收，收效很大。因戰時之利用，今後可依此以求發展，前途無量。

二、礦業概況 銻、鎢、錳三項，為我國最重要的礦產，可參考第二册教學指引，不再贅述。金、銀出產散漫，所產不足重視。銅礦以雲南的會澤、四川的彭縣為最著。鐵礦以遼寧為最多，察、鄂等省次之。戰時曾擬大量發展後方各省鐵礦，惜產量不多，其中以四川荊江土壩寺鐵礦比較著名，設有中央鍊鋼廠，規模宏大，為後方第一。錫以雲南、廣西為最多。煤礦後方以四川埋藏為最豐，嘉陵江流域煤田廣大，已開採的煤礦很多，其中以天府煤礦公司、寶源煤礦公司為最大，渝市近郊工廠及市民所需的燃料，大部由此數煤礦公司供給。石油埋藏以新、秦、隴等省為最著，近以甘肅玉門的甘肅油礦局所開採的為最多，以供給後方各省動力及燃料之用。東北收回後，煤、鐵、石油等，每年有大量開採，產量自較前大增。

三、工業概況 我國工業向來落後，各項工業均待發展，抗戰之前，沿海大都市的工業比較發達的，首推紡織及麵粉二項，其他鋼鐵、造紙、化學等都不發達。抗戰以後，一部分

工廠遷入內地，新興工業蔚然興起的，各處多有，其中以鋼鐵、機械、紡織及液體燃料爲最重要。滬市附近有鋼鐵、機械廠數處，多由政府經營。紡織廠以小龍坎的豫豐紗廠規模爲最大；寶雞近年紡紗廠林立，亦爲一新興紡織都市。液體燃料除石油外，以酒精爲最重要，戰時酒精廠設立很多，所產酒精，大部由政府收買，以供作動力及醫藥上之用。勝利後東北重工業逐漸恢復，成爲我國最主要的工業區。

四、商業概況 我國商業，因工業不振、交通困難，所以亦不發達。抗戰以前，我國對外貿易年年入超，利權外溢很大。且對外貿易多集中數處，如上海一埠，約占全國貿易總額半數以上，此種畸形現象，就是因外國勢力集中上海，以作經濟榨取根據地的緣故。抗戰軍興後，沿海諸省相繼淪陷，對外貿易大受影響，後方諸省商品，不能輸出國外，舶來品亦多不能供應國內，是以商業益復蕭條，除有少數重要商品及軍需器材賴空運與國外通商外，餘盡屬國內貿易，因此促進國內工業生產，亦有好處。抗戰勝利後因交通未能完全恢復，雖盡量增進國內外之貿易，然全國商業之復原尙相距甚遠，日本現已戰敗，吾人加以努力，不難永握東亞商業的牛耳。

## 第五課 國父計畫開關的三大商港

一、北方大港 此港擬建於渤海灣中青河、灤河兩河口之間，距渤海灣中最近深海之一點。若將青、灤二河淡水遠引他去，冬季可免結冰，卽成深水不凍大港，其形勢遠勝於天津及秦皇島。以商業言，此港居我國最大產鹽區域的中央，又接近開灤大煤礦區域，其獲利一

定可操左券。若更依預定計畫，建築西北鐵路系統，開闢此港及天津間的運河，以聯絡內地水陸交通，則將來的發展，可以超過美國的紐約港。

二、開灤煤礦 開灤煤礦，係指開平、灤縣兩縣境內之煤礦而言。過去係由中英合辦之開灤礦務局所經營，煤田面積四十四方公里，煤層厚十至二十一公尺，儲量約六百九十萬噸，占河北總儲量百分之二十三。民國十九年此礦產額五百三十餘萬噸，約占全國煤總產額百分之二十，產煤之多，僅次於遼寧的撫順煤礦。

三、東方大港 此港擬建於杭州灣北岸乍浦、澉浦二岬之間，此兩點相距約二十四公里，應自此岬至彼岬，築一海隄，於乍浦一端，開一缺口，以為此港之正門。此種海隄可分五段，每段各長四·八公里。現可先築一段，長四·八公里，闊五·六公里，可得八至十方公里之港面，以應需要。至商務發達後，再逐段加築。此港築成後，可供我國東部之用。其優點有四：一、近旁並無挾泥之水，此港一經築成，永遠毋須濬深；二、此港正門平均低潮水深十一公尺至十三公尺，最大航洋船可以隨時出入；三、此處為未開闢之地方。規畫城市，發展工業，可以絕對自由；四、以鐵路、運河通長江上流比上海為近，其所控腹地之長江流域，則又和上海相同。

四、以上海為東方大港 黃浦江水道大潮時深約三公尺，小潮時約二公尺，可航最深可得八公尺。但以今日世界海運言之，已趨向於巨輪及集中大港，世界各國主張巨輪載重七萬五千噸，吃水一二·五公尺，由此以觀，上海則落為世界二三流之海港。所以國父曾說：「上海現在雖已成爲全中國最大之商港，苟長此不變，則無以適合於將來為世界商港之需用」

與要求。」又說：「從任何點觀察，上海皆爲殭死之港。然而在我之中國發展計畫，上海有特殊地位，由此審度之，於上海仍可求得一救濟法也。」換言之，若能整治長江計畫，實行於填塞其通路之泥沙問題，得一解決，仍可救濟成爲一世界港。即擬擴張黃浦江右岸之彎曲部，由高橋河合流點開一新河，直貫浦東。在龍華鐵路接軌處上流第二轉彎，復與黃浦江正流會合，此河可藉蕪湖間之水道，引致而冲刷之，使至十二公尺深。在楊樹浦下流建一船塢，與新開河設開相通，蘇州河亦使之相通。舊黃浦江則填築之，與新開河左岸圈入之地，作爲市宅中心。如是則上海一港，庶發展而與計畫港相競爭也。

五、南方大港 廣州以位於東、西、北三江會流點，爲製造業中心，又爲海洋交通之樞紐，被選爲南方大港最爲相宜。其通大洋之路，大部甚深，惟有二處較淺。而此二處甚易範之以隄，且濬深之，使航洋最大之船得以隨時出入。其市區應跨有黃埔及佛山，而界以車賈礮臺及沙面水路。此水以東一段，設爲商業區，其西一段，則爲工業區。其港面應自第一門洲起，經長洲、黃埔間，至河南佛山之南，開一新水道。其省河應行填塞，以供市街之用。西南鐵路系統完成，交通更加便利，其重要性將與北方、東方兩大港相同。

六、國父計畫中其他商港及漁業港 國父計畫中之商港，除以上所述三大頭等港外，尚有二等港四、三等港九及漁業港十五。列舉如左：

(1) 二等港 營口、東海、福州、欽縣。

(2) 三等港 葫蘆島、黃河港、煙臺、鄆縣、永寧、廈門、汕頭、電白、海口。

(3) 漁業港 安東、海洋島、秦皇島、龍口、石島灣、新洋港、呂泗港、長塗港、石

浦、霞浦、沼州港、油尾、西江口、海安、榆林港。

## 第六課 日本

一、長崎 位於九州島西部海岸，港口良佳，形如鶴翼，亦稱鶴港。灣內島嶼錯列，鐵路、水運交通俱便，從前是日本對外貿易之門戶，今日對外貿易仍盛，尤以與中國及西伯利亞貿易最繁。設有三菱造船廠，規模之大，為日本第一。距上海僅一日海程，以其當航路之衝，為日本航業繁盛之地。人口二十萬，我國僑胞甚多。促日本早日投降之第二顆原子炸彈即落於此。其西北之佐世堡，為日本第三海軍區之根據地。

二、下關海峽 介於本州島及九州島之間，其最狹處僅五公里，為瀨戶內海西端出入所必經，下關及門司隔水相望，形勢險要，乃瀨戶內海出入之孔道。

三、下關和門司 下關一名馬關，在本州島極西端，隔下關海峽與門司共扼瀨戶內海西端之咽喉，為軍事交通要地。中日甲午之戰，我國代表李鴻章和日本伊藤博文締結馬關條約，就在此地，故為我國過去在日本之國恥紀念地。門司是九州島北端之要港，與下關有輪渡聯絡，交通便利。附近因有日本最大之筑豐煤田，工業稱盛，其中以水泥及石板為最盛，製糖、釀酒、玻璃等亦頗發達，為日本六大工業地之一。商業以輸出煤為最多。其西南之小倉及八幡，亦為工業發達之地，八幡製鋼廠取筑豐之煤及我國大冶之鐵，用以鍊鋼，年產鋼三十餘萬噸，為遠東鋼鐵業之中心。小倉在門司、八幡之間，為兵工廠所在地。此區因係日本工業中心之一，所以戰時美國空軍自公元一九四四年六月起常往轟炸門司、八幡等城市，

以摧毀敵人軍火工業，以作有效之打擊。

四、瀨戶內海 位於本州、九州及四國三島之間，西起下關海峽，東抵大阪灣，長四百餘公里，南北寬五公里至八十公里不等，為日本一大內海。海內半島、海灣及島嶼錯列滿布，風平浪靜，航行平穩，水運之便，猶如歐、亞、非三洲間之地中海。加以氣候溫和，沿岸人多地肥，物產富庶，實乃日本之心臟區域。

五、日本之疆域及地形 日本位於亞洲大陸以外之東部邊緣，其本土原僅本州、九州、四國三島，其後逐步侵略，併合北海道、千島、琉球羣島、臺灣、南庫頁島及朝鮮。第一次歐戰後，更代管赤道以北之舊德領馬紹耳、馬利亞納及喀羅林等羣島。然過去通常所稱之日本本國，乃合本州、九州、四國、北海道、千島、琉球及小笠原諸島而言，面積積約三十八萬二千四百方公里，組成爲帶形之島國。但自此次戰爭投降以後，臺灣已歸還我國，朝鮮亦宣布獨立，琉球也可能歸還我國。以前代管之島嶼將由盟國共管，故目前日本領土，只本土三島之地而已。日本因係大山脈浸入海中所成之山島，故不獨海岸線特長，而且曲折富良港。全國外觀上爲一弓形羣島，而實際上，則由二條山脈相合而成。此二山脈，即東北之樺太山脈及西南之崑崙山脈。樺太山脈自庫頁島南走，渡海經北海道，而止於本州島北部；崑崙山脈自中國舟山羣島渡海，而經九州、四國，至本州中部與樺太山脈相會。富士火山及小笠原火山即沿此二山脈之癒合線而成。構成日本之山脈，係亞洲邊緣山脈之一部，其東西兩側均爲極深之陷落海，沿岸罅隙甚多，地盤極不穩固，火山地震特多，此爲太平洋岸火山地震帶之一段。現在活火山尚有三十餘處，地震常常發生，其中以公元一九二三年大地震之損



失爲最大。日本以地質構造之關係，島上多山地，河流短小，且多急流及瀑布，僅於下流有局部平原，其最要者，則首推關東平原、濃尾平原及畿內平原，日本之精華，悉集中此三大平原。

六、日本之氣候及產業 日本所跨緯度甚長，各地氣候差別殊大，但大部處於溫帶範圍之內，並受有海流之影響，大體屬海洋性氣候。年平均溫南部約在攝氏十八度至二十度之間，中部爲十五度，北部僅十度，至北海道則在五度左右。雨量之分布，均呈縱帶狀，南岸及日本海沿岸雨量豐沛，年雨量在二千公釐以上，內部及東岸次之，北部最少。太平洋岸多夏雨，秋季颱風尤強，日本海沿岸多冬雨，降雪尤豐。日本氣候乃在東亞季風區內，所以農產亦以米、茶、蠶絲爲主，米產不敷其本國所需，惟茶、絲二項，經政府提倡，進步甚速，已奪我國的世界絲、茶市場。北海道一帶，寒暖二流交會，魚族特多，爲世界三大漁場之一，每年海產輸出甚多，前以輸入中國爲最多。礦產以銅、硫黃等最著，煤、鐵不足，多由我國供給。日本過去亦成爲工業國之一，工業以紡織業爲最發達，製鐵、造船、製紙、陶器、玻璃、火柴、釀造等，均爲重要。

七、神戶與大阪 神戶在大阪灣北岸，是大阪之外港。大阪原料之輸入及製造品之輸出，均假道於此。對外貿易和橫濱相頡頏，棉紗、棉布多由此輸入我國。大阪在大阪灣東北岸，是日本工業之中心，尤以棉紡織業爲最盛，工廠多至七千餘所，以紡織業特盛，故有「東方曼徹斯特」之稱（曼徹斯特爲英國棉業中心）。人口三百四十萬，是日本第二大都市。大阪及神戶構成日本次要工業之阪神區，此區工商業發達較早，爲日本輕工業及造船工業之

中心，其在工業生產總值中所占之地位，只稍次於京濱區，約占總額五分之一。

八、名古屋 名古屋位於日本本州島伊勢灣北岸，以在日本中部，及東京、京都之間，故有中京之稱。現擁有人口一百三十萬，是日本新興之工業區，紡織業及陶器業甚盛，為日本第三大都市。

九、東京與橫濱 東京位於東京灣北岸，是日本國都，為日本全國政治、學術、經濟之中心，近年市區擴大，人口五百萬，是世界第三大都市。橫濱在東京灣西岸，當太平洋航路之要衝，商船往來，百貨雲集，是東京之外港。日本對外貿易以此為最大，尤以對美國貿易為最重要。東京及橫濱是日本工業最盛之京濱區，日本工業生產總值，據一九三七年之統計，為一百六十四億日元，京濱區占五分之一強。橫須賀在橫濱之南，是日本第一海軍區之根據地。

十、富士山 富士山在本州島之中南部，是日本名山，停止噴火已二百年矣。高三千七百七十八公尺，是日本第一高山，山頂終年積雪，景色美麗，日人視之為聖山。

十一、日本民族及其現狀 日本民族以大和族為主，熊襲、蝦夷次之，大抵係馬來族和漢族之混合血統。人口增加速率甚大，每年平均約增至百萬，食糧不敷甚巨，每年所產之米，僅足六千萬人之用。過去日本軍閥每以此為藉口頻向海外侵略，數十年來與世界各國常起衝突。日本國家先天不足，國富有限，而一意以侵略為能事，是在戰爭中生長之一國家。「九一八」侵占我東北後，又發生「七七」事變，謀我北部，我守軍第二十九軍起而應戰，由是而掀起我國全面抗戰。公元一九四一年十二月八日，日本乘歐洲大陸戰爭方酣之際，又

突然偷襲珍珠港和香港，向英、美宣戰，當時英、美準備不足，一戰失敗，整個南洋羣島，先後爲日占領。但英、美實力雄厚，作戰力強，逐漸改守爲攻，於擊敗德國之後，配合我國反攻，卒使日本作無條件投降，現全境仍在盟軍占領之下，藉以培植民主政制，改造其一貫顛武思想。

## 第七課 華僑開闢的南洋羣島

一、南洋之範圍 通常有廣義、狹義二種解釋，廣義之南洋，凡我國以南之南中國海沿岸各地域，如越南、暹羅、緬甸組成之中南半島，馬來半島及馬來羣島，一概包括在內；狹義之南洋，僅包括馬來半島及馬來羣島。全區廣袤遼闊，東起東經一百四十一度，西迄東經九十二度，南起南緯十一度，北至北緯二十八度，總面積約四百七十萬方公里。

二、南洋之氣候 南洋位於赤道附近，屬於熱帶氣候，而越南北部之東京區與緬甸北部之上緬甸，緯度較高，屬於亞熱帶之領域。熱帶氣候的特色，年僅有乾、雨二季，而無春、夏、秋、冬之別。氣溫常年如一，寒暑之差極少，與溫帶地方風雲不測之情形相比，迥然不同。「四時皆是夏，一雨便成秋」，此爲南洋氣候之寫照。南洋氣候以接近赤道，終年高溫多雨，尤以春秋二分時最熱而雨最多，年平均溫度多在攝氏二十八度左右，年雨量在二千五百公釐以上。惟南洋各地大部受海洋季風之調劑，夏季並不若我國內地之炎熱，人類生活及植物生長，均稱相宜，如爪哇一島，人口在四千萬以上，蓋以其物產豐富，適於生活故也。

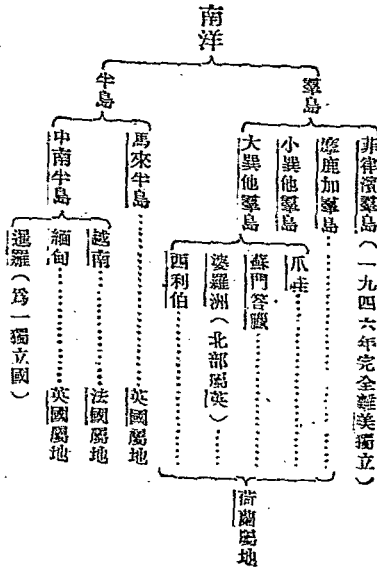
三、南洋之富源 南洋四季溫暖，植物繁茂，農產品至富。稻米爲東亞人民主要食糧，

南洋人民亦以米爲主食。南洋之稻米年可收三次，除越南、暹羅及緬甸有大最輸出外，其餘所產，僅能自給。爪哇是世界重要蔗糖產地之一，年產量約占全世界總量百分之八，樹膠是南洋羣島之重要企業，全世界每年樹膠產量中，英屬東印度占百分之四十二，荷屬東印度占百分之三十八，荷屬東印度之樹膠以蘇門答臘爲主要產區，爪哇及婆羅洲次之。公元一九三七年全世界樹膠產量爲一、一八八、二〇〇、〇〇〇公斤，其中南洋所產約占百分之九十二，由是可知，樹膠之資源幾全集中於南洋一區。今日樹膠之用途甚大，舉凡汽車、飛機、海底電線、醫療機械，以至靴鞋、雨衣之類，無處不見樹膠之利用，而尤以交通工具之輪胎需要爲最多。樹膠既爲今日交通工業所必需，而南洋又爲樹膠之集中出產地，南洋在世界經濟上之地位，不言而喻。石油也爲南洋主要產品，以婆羅洲、蘇門答臘爲最多，緬甸次之。荷屬東印度之石油產量，居世界第五，次於美國、蘇聯、委內瑞拉及伊朗。石油爲國防上所必需，國際上之紛爭每多由此而起。南洋之錫，著名於世，主要產地爲蘇門答臘及馬來亞。荷屬東印度以邦加島爲最豐，英屬馬來亞近年產錫甚富，占世界總產量百分之三十七。椰子是熱帶之特產，而南洋所產尤多，其中以荷屬東印度及菲律賓濱爲最豐。椰子不但可作食品，而且可供工業上及一般用具之用，每年輸出甚多，亦爲南洋主要富源之一。金雞納樹可製奎寧丸，爲治瘧疾之特效藥。荷屬東印度所產獨霸世界市場，約占世界總產額百分之九十，其中主要產於爪哇。各國防止瘧疾之流行，使奎寧丸之供給成爲不可缺少之物。爪哇之茶爲南洋之冠，南洋氣候適於植茶，出產至豐。荷屬東印度所產之茶約占世界總產量百分之三十，而荷印尤以爪哇之勃良安、巴達維亞及茂物等地所產爲最盛。菸草也是南洋重要資源，以菲

律濱及荷印爲最重要，前者大量向美國及西班牙輸出，後者以運往歐洲爲主，尤以荷蘭爲大宗。摩鹿加羣島則以出產香料馳名於世，所以摩鹿加羣島又名香料羣島。香料一物，在十五世紀後半期，爲吸引歐洲人發現新航路主要原因之一。此外菲律賓之馬尼拉，及各地之咖啡、可可等熱帶果品，亦均豐富。

四、南洋與中國之關係 我國閩、粵二省，人口眾多，土地瘠瘠，無以維生，遂向海外發展。南洋鄰近我國，又未經開發，所以我僑胞大批向南洋移植，由汕頭、廈門、廣州等地出國南下之僑胞，年多一年。南洋之通都大邑，以至窮鄉僻壤，到處有我僑胞之足迹。南洋各地之僑胞，總計不下六百餘萬人，每逢國慶佳節，青天白日滿地紅之國旗，滿處飄揚，真不愧爲海外之中華民國。南洋土肥，而土人性懶，墾闢無能；白人又不耐溼熱氣候，而我僑胞能刻苦耐勞，適應當地環境，數百年辛苦經營，已奠定經濟上穩固之基礎。南洋僑胞不但人數多，而成績也最佳，例如南洋經營樹膠的，多半是我僑胞，開採錫礦的，亦多屬我僑胞，其他經商、墾殖、築路及一切小販，亦莫不有我僑胞。數百年來，南洋由荒野僻壤之地，變爲物產富庶之倉庫，此種偉大之功績，幾全係我僑胞努力之結果。抗戰勝利後，不時有排華之不幸事發生，僑胞之苦況仍未稍改，希望我國政府在政治上給予僑胞以有效保障，維護其在南洋之經濟權益。

五、南洋之政區 南洋面積廣大，除暹羅及菲律賓爲獨立國外，餘分屬英、荷、法、葡諸國。茲列表於左：



六、新加坡 位於馬來半島南端新加坡小島上，一名獅島，又名星洲。在百年之前，僅為漁篷三五、燈火數家之荒島。以其位置衝要，扼歐、亞、澳三洲往來之咽喉，市面發展極快。現在除為海峽殖民地之首府外，又為南洋經濟之中心，及全世界主要商港及軍港之一。商埠在南岸，軍港在北岸，港闊水深，巨艦大輪雲集，無暴風之危險。出口貨以橡皮、錫為大宗，其貿易額占半島半數以上，荷印商品之出入，大部亦經此吞吐，是世界重要自由商埠之一。英人在島之北端柔佛海峽內，開闢軍港，成為遠東海空軍之根據地。太平洋戰爭爆發後，此為日本進攻之最大據點，英人事前疏忽，無所準備，竟遭日寇之打擊，以致迅速失陷。戰事結束後，南洋恢復常態，新加坡依然是南洋之中心都市。

七、巴達維亞 又稱吧城，位於爪哇島之西北端，是荷屬東印度之首府，為荷屬東印度羣島政治、經濟之中心。港水深寬，海運便利，商務發達，貿易以對荷屬為主。

八、馬尼刺 位於呂宋島西岸馬尼刺灣上，是非島政治、經濟之中心，僑胞通稱之為岷埠。菲律賓共和國總統即駐於此，公元一九三四年美國議會已通過於十年之後允許菲島正式獨立之法案，因此菲人已組有政府，選舉總統，儼然為半獨立之國家。至一九四六年，菲律賓即成為正式之獨立國，現馬尼刺已成正式之國都。其西南十餘公里之甲米地，為美國遠東艦隊之根據地，現菲島雖已正式獨立，美國仍保留此地，作為駐防海軍之用。

## 第八課 中南半島和印度

一、馬六甲海峽 介於馬來半島及蘇門答臘之間，從西北向東南，寬約一百公里，長約八百公里，為太平、印度兩洋往來之孔道，為歐、亞、澳三洲交通之咽喉。海峽中之新加坡、檳榔嶼及馬六甲，合組成為海峽殖民地，直屬於英國。

二、仰光 位於伊洛瓦底江下游三角洲之東側，距河口三十二公里，全市分港區、市區、軍區三部，水陸交通俱便，巨艦大輪，可逕泊城下，為英屬領地中重要港市之一。工業以碾米為最盛，其中我國僑胞經營者甚多。輸出以米、石油及木材等為大宗，與曼谷、西貢合稱為世界三大米市。人口據公元一九四一年之調查，有五十餘萬人，其中僑胞約占十分之一。

三、西貢 位於越南南部湄公河下游支流西貢河上，海輪可以直達，交通極便，不僅為

南圻之首府，而且爲越南第一商港。法國副總督駐此，貿易也盛。西貢之米，著名東亞，亦爲世界三大米市之一。其西南十八公里之隄岸，又名蕭倫市，是越南碾米業之中心。僑胞有十二萬人，居全市人口十分之六，僑胞設有精米工廠七十五所，並創設銀行，操當地經濟之大權。

四、曼谷 位於暹羅南部湄南河下游，距河口十餘公里。水陸交通稱便，是暹羅政治、經濟之中心。輸出以米及柚木爲大宗，貿易頗盛，是世界三大米市之一。其陸街砌以美石，河街構於水上，架筏構屋，人民經營其間，恍若水城，有「東方威尼斯」(義大利之水城)之稱。市內僑胞甚多，操縱全市商業，湄南河兩岸之碾米廠及鋸木廠，多爲我僑胞所經營。

五、伊洛瓦底江 源出我國西康境，經雲南入緬境，上流有恩梅開江及邁立開江二源，至密芝那以北相會，南流至免揚，又有更的宛河來會。自此以下，水量洪豐，下游支叉紛歧，形成三角洲，長約二公里。伊洛瓦底江中下流平原廣大，土肥人稠，米產甚富。全河航利又便，從河口上溯至八莫，長一千五百公里，汽船終年通航無阻，爲緬甸交通之大動脈。

六、中南半島之名稱及其地理概況 中南半島西人稱爲印度支那半島 (Indo-China Peninsula)，我國前多襲用之。近來學者以我國用「支那」二字自稱，殊有未妥，主張易名者甚多；如陳碧生主張改譯爲中印半島，以其介於中國及印度之間故也；于右任以其位於中國及南洋之間，改稱爲中南半島；胡煥庸改稱爲越南半島；一般多採用中南半島爲名。



中南半島包有越南、暹羅及緬甸三國，原均爲我藩屬，嗣後越南爲法所吞，緬甸爲英所併，介於其間之暹羅，幸免於難，在緩衝情勢之下，成一獨立國。半島全部爲一大高原，北和我國雲貴高原相接，地勢北高南低。有富良江、湄公河、湄南河、薩爾溫江及伊洛瓦底江，均由北而南，流貫其間，下流造成肥沃之三角洲。稻米豐產，爲輸出之大宗。我國僑胞在此特多，尤以在暹羅者爲最多，據調查所知暹羅華僑約有二百五十萬人，華僑人數之多，爲南洋各地之冠。越南華僑約有四十餘萬人，緬甸華僑約有二十萬人，我僑胞在此操經濟大權。近年南洋各地到處排斥我僑胞，尤以暹羅爲最，我國今後必須作政治上之有效保障，以維護經濟上之利益。

七、密芝那和滇緬路 密芝那位於緬甸北部，是緬甸縱貫鐵路之終點，其地以鄰近我滇境，形勢至爲重要，是緬甸戰場最大之據點。公元一九四四年爲我遠征軍所攻克，翌年續克臘戍，滇緬路爲敵人封鎖三年，至是繼續通車。此路自昆明西去經大理、保山等地，西南至緬甸之臘戍，自此沿鐵路直達仰光。抗戰期中大量之軍需用品，由此路源源輸入，敵人稱之爲中國輸血之路，其在我戰時交通及運輸上之重要，可見一斑。自緬甸爲敵人侵占，三年之中，我國以對海外陸路交通均被封鎖，抗戰至爲艱苦。直至一九四五年，緬甸北爲我遠征軍攻克，滇緬公路、中印公路運輸暢通，遂奠定我國反攻之基礎。

八、孟加拉灣 孟加拉灣介於印度及中南半島之間，以其北端接鄰印度之孟加拉省，故名。

九、印度之山脈及河流 印度北有喜馬拉雅山，南有德干高原，中間爲廣大肥沃之印度

斯坦平原，東西長約三千公里，南北寬約三百公里，地勢平坦，物產富饒，是印度精華之區。印度有三大河流，均發源於我國西藏，恆河發源於喜馬拉雅山南麓，上流有哥格拉及珠木拉兩源，東南流入孟加拉灣，河口支渠紛歧，水道縱橫，和雅魯藏布江河口連為一片，形成廣大之三角洲。恆河水量宏豐，富灌溉航行之利。雅魯藏布江穿喜馬拉雅山，南流入印境，灘險甚多，航利甚微。印度河源出喜馬拉雅山北麓，西流穿喜馬拉雅山和喀喇崑崙山間之山谷，入印境折而西南流，合旁遮普五河，流入阿拉伯海，此河流經乾燥地帶，於灌溉最為重要，但航利甚小。

十、加爾各答 位於孟加拉灣北岸之恆河三角洲上，水陸交通俱便，公元一九一二年以前，為印度總督駐地，今為孟加拉省之首府。地當恆河下流富庶之區，人口稠密，盛產黃麻，麻袋為輸出之大宗，貿易發達，為印度第一大商埠，人口一百三十萬，也為印度第一大都市。

十一、印度之氣候和物產 印度是季風最發達之區，一年之中，大致分熱季、雨季和乾季三季，與緬甸之氣候略同。雨季一至，西南季風盛吹，西南海岸及東北部恆河流域，雨量豐沛，阿薩密省之乞拉朋嶺，年雨量平均在一萬公釐以上，為世界雨量最多之地。西北部印度河流域，雨量稀少，大部在五百公釐以下，分布至不均勻。因雨量分布不均，所以物產分布亦隨之而異。印度東北部及西南沿海，為產米之區，尤以下游恆河三角洲為最盛。小麥主產於印度河流域，棉花產於德干高原，黃麻以恆河下流為最盛，茶主產於阿薩密省。此外甘蔗、菸草、藍靛等，出產均多。印度產棉次於美國，為世界第二；蔗糖出產，為世界第一。

印度人口眾多，物產豐富，是英國商品之市場及原料取給地，所以大英帝國視之爲一大寶庫。

十二、英印之關係 印度面積比英國本國大十九倍，人口比英國本國多八倍。印度位於低緯度地帶，物產豐富，每年對外貿易甚盛，輸出貿易英國占三分之一，輸入貿易英國占二分之一，就推銷商品及供給原料而言，印度是大英帝國之最重要部分。所以自公元一八七七年，印度被英國併吞後，英王兼印度王，派總督代治之。其後雖屢經印人反抗，每次均爲英人以武力壓服。近數十年來，印人在聖雄甘地及國民黨領袖尼赫魯領導之下，從事獨立運動。然以國內民族複雜，宗教不同，印回兩教不能團結，每爲英人利用，致屢興屢仆，終歸失敗。此次世界戰爭起後，日寇西進緬甸，威脅印度，此時印人抗英運動至爲激烈，要求完全獨立。英人僅允其戰後爲自治領地位，雙方相持不下，日寇更進攻印邊之曼尼坡，英、印雙方均引爲隱憂。英人在此危急局勢之下，依然堅持成見，不惜斷然措置，大肆逮捕甘地及尼赫魯等革命領袖，印人抗英運動，因此大受影響。但現在英國已允印度完全獨立，如印回問題得早日調，則自由的印度國即可出現，惟目前國內民族問題仍多，正進行分治政策，故印度前途尙未可樂觀。

十三、德里 位於恆河支流賈木納河岸，爲昔日莫臥兒帝國之都城，公元一九一二年印度首都，由加爾各答移此，英派總督駐此，是印度政治之中心。以當平原之中央，鐵路四通，商務稱盛。當莫臥兒建國時代，其地繁盛數倍於今日，雄壯之宮殿至今猶存。城西南之新德里，係近年所建，印度總督即駐於此，現在進行獨立之中樞亦在此。

十四、孟買 在印度半島西岸之小島上，有隕岸和大陸相連，港灣良好，是印度第二口岸。地當印度產棉之區，十分之七之棉花，由此輸出，棉花、棉紗貿易甚盛，和美國之加勒維斯頓及美國之利物浦，合稱爲世界三大棉花市場。自蘇彝士運河開通後，商業日盛，人口一百一十六萬，是印度第二大都市。工業甚盛，尤以紡織爲最，是印度棉織業之中心。

十五、世界四大古文明發源地 世界四大古文明發源地，爲非洲之埃及、亞洲之巴比倫（即今伊拉克）、中國、印度是也。

### 第九課 亞歐非三洲交通的橋梁——土耳其

一、亞丁 在阿拉伯海西南端小半島上，扼紅海之咽喉，當航路之衝，對於軍事及商業都占有相當重要地位。此地從前屬土耳其，自公元一八三九年被英國占領後，開闢爲自由港，建築砲臺及煤庫，是大英帝國航路中要站之一。

二、紅海 介於阿拉伯半島及非洲之間，西北起蘇彝士海灣，東南至亞丁灣，長約二千餘公里，寬約四十公里，至三百五十公里不等，以其海中多紅色珊瑚，故名。阿拉伯海岸高岸臨海，海港甚少。非洲海岸除蘇丹港外，亦多平直，無港灣。更以兩岸純係沙漠地帶，船艦駛入其間，倍覺炎熱。

三、蘇彝士運河 此運河北起地中海岸之塞得港，南迄蘇彝士灣岸之蘇彝士，長一百六十九公里，深九公尺以上，爲法人雷塞普於公元一八五九至一八六九年所鑿。最初爲埃及、土耳其、英、法之股本，後爲英國所收買，統歸英國管理。此運河未開通以前，由歐洲至印

度洋者，均須沿非洲西岸繞道好望角，但西岸風浪險惡，不易航行，且費時甚長。自此運河開通後，西岸的船隻，多經此而航運至東方，歐亞、歐澳交通及非洲東西岸之交通，距離均大為縮短，每年船隻來往如織，約在二千萬噸以上，對於交通上貢獻殊大。

四、塞得港 位於蘇彝士運河北端地中海岸，因埃及之塞得將軍許可修此運河，故以其名名之。設有運河公司及運河開鑿者雷塞普之銅像。

五、地中海 位於歐、亞、非三洲之間，東西長約二千哩，南北寬自數十哩至千餘哩不等。以義大利半島、西西利及馬爾他諸島為界，可分為東西二部。其間半島港灣及島嶼甚多，風平浪靜，航行之利殊大，為世界一大著名之內海。

六、伊斯密爾 舊稱士麥那，位於小亞細亞半島尖端，瀕臨愛琴海，港灣良好，土耳其之對外貿易，大部集中於此。由此向安哥拉及烏斯庫達，都有鐵路相通，更與各大商港有定期輪船來往，市況發達，人口約二十萬。

七、土耳其之地理概況 土耳其位於地中海及黑海間之小亞細亞半島上，南有托魯斯山脈，北有本都山脈，相夾構成為阿納托力亞高原，海拔平均在九百公尺以上，東高西低，西部沿海係為沈水式海岸，曲折多良港，伊士米爾港為其最著者。氣候大致沿海地帶溫和，雨量多降於冬季，帶有地中海氣候性質。內部高原乾燥，屬大陸性。土耳其各種作物之分布，大體可分為三區：一為沿海狹長平原，小麥、玉米、菸草及橘柑、橄欖、無花果等為主要產品，出產甚盛。內陸高原大都土壤瘠薄，氣候乾燥，以牧畜為主要事業，安哥拉之羊毛，纖維長而光澤好，可製精美之圍巾、氈毯，著名世界。介於二者間之高原山坡，是一森林地

帶。土耳其以位於歐、亞、非三洲之間，當三洲交通之衝，昔日德國之三B鐵路，即假道於此，黑海及地中海之航路，亦須經土國境內，以位於四通八達之衝，故有歐、亞、非三洲交通橋梁之稱。

八、安哥拉 位於高原中央，是土耳其之新都，有鐵路可通至各方，控制靈便，不似舊都君士坦丁堡（今伊斯坦布爾）偏處海濱，易受敵人威脅。公元一九一九年凱末爾將軍在此成立國民政府，施以現代化之建設，市面發展甚速。

九、土耳其之現狀 居民一千三百萬人，多奉信回教。在第一次大戰以前，土耳其是一個地跨歐、亞、非三洲之大帝國，境內含有許多言語、習慣、思想、血統各不相同之民族，而且政教不分，以君主而兼教主，不但分子複雜，而且行政上困難殊多。上次世界大戰之際，土耳其與德國同盟，戰敗之後，割地賠款，土崩瓦解，本土沿海地帶及歐洲部分，亦割給希臘，希臘大軍更進入內地，國幾不保。幸而國民黨領袖凱末爾領導人民奮起，戰勝希臘，收復失土，將領土拓展至巴爾幹半島上馬里乍河沿岸，收回治外法權及關稅自主權，國勢日強。近又和伊朗、阿富汗訂立亞洲公約，儼然成爲近東之盟主。土耳其昔被譏爲近東之病夫，近年勵精圖治，更利用國際局勢，已成爲二等強國。此次大戰爆發後，土耳其宣布中立，應付得宜，得免於戰禍，始終平安屹立於世界之上。

十、斯庫台里及伊斯坦布爾之形勢 斯庫台里現改稱烏斯庫達，與伊斯坦布爾（君士坦丁堡）隔博斯普魯斯海峽相對，形勢天成。伊斯坦布爾位於巴爾幹東端金角港上，是土耳其之舊都，當博斯普魯斯海峽之南口，扼黑海出入之咽喉，握歐、亞往來之鎖鑰，向爲兵家必

爭之地。第一次大戰之後，和馬爾馬拉海及達達尼爾海峽盡爲解除軍備區域。但依各條約，土國仍有軍隊行動權，惟不得築防禦工事。公元一九三六年，蒙特勒會議通過海峽新公約，海峽仍得設防，土國之國防，始得完整。

## 第十課 地跨歐亞的蘇聯

一、黑海 位於亞、歐二洲之間，以其水黑故名。東西最長處一千一百餘公里，南北最寬處五百餘公里，亦爲一著名內海。

二、敖德薩 位於黑海西北岸，聶斯得河口處，港口設備周全，水葦很深，冰期甚短。黑土地帶之農產，悉由此輸出，是蘇俄南部一大貿易中心，對東方貿易尤盛，是南俄及烏克蘭之門戶。亦蘇俄黑海艦隊根據地。

三、烏克蘭穀倉 烏克蘭是蘇聯社會主義聯邦之一，濱臨黑海西北岸，平原沃野，土質黑色，極爲肥沃。從烏克蘭向東北，至窩瓦河中流，爲一著名黑土帶，產小麥甚豐，故有歐洲穀倉之稱。

四、基輔 是烏克蘭共和國之首都，位於聶伯河之西岸，交通便利，文化發達，並設有製糖、麵粉、菸草、機械等工廠，爲蘇俄南部工業之中心。其東南聶伯河岸之第聶伯羅彼得羅夫斯克，設有列寧電廠一所，裝置大發電機五架，總發電電量達八十二萬匹馬力，爲世界最巨大之發電廠。

五、聶伯河 發源於莫斯科以西瓦爾戴丘陵，南流經白俄羅斯，在基輔以北有普列培特

河自西北來會，更東南流，復折向西南，流入黑海。沿岸地帶，平原廣大，農產豐登，為蘇聯農業最盛之區。

六、蘇聯之地理概況 蘇聯兼跨歐、亞二洲，是一個大國，境內山地絕少，除西部之瓦爾戴丘陵，東部之烏拉山脈，東南部之高加索山外，其餘全屬廣大之波狀平原。河流眾多，大抵流勢緩慢，有航行之利。歐俄境內最大之河流首推窩瓦河，源出瓦爾戴丘陵，斜貫本國境內，東南流入裏海，長三千五百七十公里，為歐洲第一長河流。其次有烏拉河、聶伯河、賴河等，分流入裏海及黑海。氣候方面大部屬大陸性，夏熱冬寒，都極劇烈，愈往北及東，則愈冷愈乾燥，黑海之濱較為溫暖。蘇聯以土地廣大，產業亦很豐富，公元一九二八年第一次五年計畫開始後，注重重工業之發展及農業集體化之推行，五年期滿，成績甚好。從一九三三年進行第二次五年計畫，從一九三八年又進行第三次五年計畫，一面增進各項農作物和輕工業之出產，另一方面又注意亞洲部分之開發，經十餘年來之埋頭苦幹，已奠定鞏固之經濟基礎。農作物利用機器耕種，產量大增，黑麥、大麥及亞麻，均為世界第一，小麥、甜菜、馬鈴薯出產，也均占世界重要地位。牧畜、森林出產也甚重要。蘇聯之煤礦僅次於美國及加拿大，占世界第三位。煤之生產及消費量，次於美、英、德三國，位於世界第四位。噸尼次河流域，不但有煤，而且有鐵，莫斯科附近及西伯利亞，都有豐富之鐵礦。蘇聯鐵之儲量及產量僅次於美國，居世界第二位，而鋼鐵產量，戰前則次於美、德而占世界第三位。石油為蘇聯主要富源之一，巴庫為其油田中心，每年產量次於美國，占世界第二位，據估計蘇聯石油藏量較美國為多，居世界第一位。其他礦產，如白金、金、銀、錳、銅、鋅、鎂等，



也都有豐富儲量。所以蘇聯工業前途，真未可限量，自實行五年計畫後，進步極快，鋼鐵、冶金、電氣、紡織、化學等工業，生產力都強。蘇聯國內貿易，還有私人商店，對外貿易完全由國家經營。輸出多為農產物、畜產、魚產、木材、煤油等，輸入多為五金、機器、電氣材料、紙張等，貿易和德、英、中、美、意、日等國為最盛。

七、蘇聯之現況 蘇聯總面積二千一百餘萬方公里，占全球陸地七分之一，次於英國，為世界第二大國，惟英國殖民地散布各地，不若蘇聯領土完整。蘇聯境內民族複雜，共計有一百六十八種之多，而以斯拉夫族為最重要。蘇聯人口約在一億六千萬至一億七千萬之間，其中以大俄羅斯人占百分之五十三，烏克蘭人（小俄羅斯人）占百分之二十一強，白俄羅斯人占百分之三強，總計斯拉夫族占蘇聯總人口四分之三以上。此外黃種人及猶太人與其他白色民族，合占四分之一，羣族雜居，不啻一大民族博覽館。

蘇維埃社會主義共和國聯邦，簡稱蘇聯，其政治組織與世界其他各國不同，較為特殊。當公元一九一七年革命之際，係由大俄羅斯、烏克蘭、白俄羅斯及外高加索四個蘇維埃共和國合組而成，後來中亞細亞之烏茲伯克、土可曼及塔吉克三國，也加入聯邦。一九三六年實行新憲法後，增為十一個蘇維埃共和國。二次世界大戰爆發後，先後加入者，又有五個蘇維埃共和國，現在蘇聯行政之單位，共計有十六個蘇維埃共和國。往往各個蘇維埃社會主義共和國，又附有一個或一個以上的蘇維埃社會主義自治共和國，大概因其民族不同，特給自治之機會，而受所屬國家之指導。茲將蘇聯十六個蘇維埃社會主義共和國，列舉如左：

國名

首都

附屬自治國國數

俄羅斯蘇維埃社會主義聯邦共和國

莫斯科

一七

烏克蘭蘇維埃社會主義共和國

基輔

一

白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國

明斯克

一

亞美尼亞蘇維埃社會主義共和國

埃里溫

二

喬治亞蘇維埃社會主義共和國

第夫里斯

一

亞塞爾拜然蘇維埃社會主義共和國

巴庫

一

烏茲伯克蘇維埃社會主義共和國

塔什干

一

土可曼蘇維埃社會主義共和國

阿什哈巴德

一

塔吉克蘇維埃社會主義共和國

斯太林巴德

一

哈薩克蘇維埃社會主義共和國

阿拉木圖

一

吉爾吉斯蘇維埃社會主義共和國

弗倫斯

一

卡累利阿芬蘭蘇維埃社會主義共和國

維普里

一

立陶宛蘇維埃社會主義共和國

考那斯

一

拉脫維亞蘇維埃社會主義共和國

里加

一

愛沙尼亞蘇維埃社會主義共和國

塔林

一

摩爾達維亞蘇維埃社會主義共和國

基希紐

一

八、蘇聯地理上之缺點 蘇聯雖四面都臨海洋，但被隔為一內陸國家。其北為冰天雪地之北極海，除摩爾曼斯克因受北大西洋暖流影響，二年大部時間可航行外，其餘都有六、七個月冰封時期。其東太平洋岸，亦有同樣缺點，海參崴冬季須藉破冰船之助，始能航行。且

由此至太平洋，須經日本領海，不免受日本之威脅。其西波羅的海沿海，列寧格勒港口，冬季既苦冰封，而又處於芬蘭灣之內。欲通過波羅的海而出北海，仍受德、英等國之阻。其南是裏海及黑海，裏海是一內海，無法通往外洋。而從黑海至地中海，須先經土耳其人所控制的博斯普魯斯及達達尼爾兩海峽，從地中海至大西洋及印度洋，又須通過英人扼守的直布羅陀海峽及蘇彝士運河。所以蘇聯向外發展，門戶重重，阻礙殊多，始終不得暢達海外，以從事海外之競爭。帝俄自大彼得以來，即常以尋覓出海口爲其外交中心，現在之蘇聯，依然循此政策前進。鑒於西方無法發展常垂誕於我國東北各港。

九、莫斯科 是蘇維埃聯邦首都，跨俄喀河支流莫斯科河兩岸，地當大平原之中心，鐵道航空四通八達，爲全國政治、經濟、交通之中心。舊建築最著名者，則有克里姆林宮，昔爲歷代帝王所居，今爲蘇維埃聯邦政府所在地。在克里姆林宮之前面，有列寧墓，列寧遺體盛於玻璃棺內，以科學方法保存，專有兩醫生負責照料，以便後人瞻仰。莫斯科市街整潔，大廈和樓房建築都很高大。在實行五年計畫期中，市區已加擴大，廣設機器、冶金、電氣、紡織等大工廠，因此居民增多，已在三百萬以上，爲全國第一大都市。其南之土拉，因據煤區中心，鋼鐵業極盛，有「蘇聯北明翰」(北明翰爲英國鋼鐵業中心)之稱。

十、列寧格勒 舊稱聖彼得堡，又名彼得格勒，因係彼得大帝所建，故名。公元一九一八年以前，爲俄國帝都，今爲蘇聯第二大城。地當尼瓦河入芬蘭灣處，港埠設備頗稱完善，冬季用破冰船開道，汽輪終年可航。貿易甚盛，爲蘇聯第一大商港，人口二百三十餘萬人。其西之喀琅斯塔得，設爲軍港，建有砲臺，是蘇聯西方之門戶。

十一、史塔林格勒 舊稱察里勝，位於窩瓦河下游西岸，為商業及河運要地。工業也盛，有化學、製糖及車輛製造廠，近又建大電廠，市況繁盛，是一新興都市。公元一九四三年冬，德軍攻抵此處，造成最激烈之攻防戰，在戰爭史上留下不朽之一頁。和莫斯科及列寧格勒，在德軍猛攻之下，始終屹立無恙，而德軍自史塔林格勒撤退後，從此一蹶不振，節節敗退，故史塔林格勒之役，實為蘇德戰爭勝敗之關鍵。

十二、古比雪夫 即薩馬拉，位於窩瓦河彎曲處，控莫斯科通西伯利亞、中亞鐵路之分歧點，交通便利，人口稠密，穀物、畜類、菸草等之貿易稱盛。當莫斯科受德軍威脅之際，蘇聯最高行政人員移此辦公，是蘇聯戰時首都。

## 第十一課 德意志

一、北歐大平原 位於北歐高地及中歐山地之間。西起英格蘭，經法、比、荷、德、波蘭，東至蘇聯，長約二千餘公里，西部較狹，東部逐漸寬廣，至歐俄境內最寬，大部為冰川河流沖積而成，是歐洲富庶之區。

二、波蘭之瓜分 波蘭是第一次世界大戰後新興之國家，由德國收回東普魯士、西普魯士之各一部，由俄國收回其東部之大部，由奧國收回加里西亞，更由人民投票取得德國上西里西亞之一部，以但澤為出口之一大共和國。面積三十八萬餘方公里，人口三千萬人。波蘭在十六世紀為一大王國，後經普、俄、奧三國，於公元一七七二年、一七九三年及一七九五年三次之瓜分，其國遂亡。至一九一八年第一次世界戰爭休戰時，在美總統威爾遜的民族自

決口號之下，正式宣布復國，成爲新興之二等國家。以其介於蘇、德二大強國之間，地形又平坦，無險可守，德、波間糾紛日益尖銳化，但澤及波蘭問題尤爲德人懷念不忘，由是於一九三九年九月初，德國對波蘭宣戰，僅爲時一週，波蘭大部領土淪爲德國所有。同時蘇聯在東面進軍，波蘭在德、蘇夾擊之下，又宣告歷史第四次之瓜分。戰事結束後，乃再行復國，惟領土國界自有相當變動也。

三、華沙 或譯爲瓦薩，地當波蘭中央，爲維斯杜拉河航運之起點，鐵路四達，是波蘭政治、經濟、文化之中心。市街華美，大道多用木砌而成，有「斯拉夫族的巴黎」之稱。工業以鐵器、製糖爲最著名，人口一百一十餘萬人。

四、柏林 位於北德平原之中央，市區跨易北河支流史普里河兩岸，河上架橋四十座，以便往來。更有數道運河，與易北、荷得兩河溝通，航運極爲便利。鐵路環繞，密如蛛網，柏林市區宛如蜘蛛，且有高架鐵道及郊外大航空場，成爲全國交通之樞紐。柏林除爲德國政治中心外，煙突林立，工廠甚多，又爲經濟之中心。柏林大學學生八千人，大學設備宏偉，爲世界學術之淵藪。市區中央有大樹林，不特有裨衛生，尤增都市美觀，馬路寬坦，路樹青密，人行其間，倍覺舒適。十七世紀時，居民不過五千人，公元一九一九年之統計，爲三百八十餘萬人，近年人口益增，已在四百萬人以上，爲歐洲第三、世界第四大都市。惟此次大戰，柏林迭爲英、美廣大機羣轟炸，殆將全部被毀，此爲德人受希特勒侵略之報也。

五、德國之地理概況 德國位於歐洲中部，是東歐和西歐之過渡地帶，是南歐和北歐之聯絡區域。地形南部爲高地，中部爲丘陵，北部爲平原。河流除多瑙河東流入黑海外，其

餘有萊因、易北、荷得、威悉等河流，均流向北部，分注入北海及波羅的海。北德平原在古冰川時代，曾經被大陸冰川所覆蓋，及後冰川融化，遺留為許多冰積石及沼澤之地。然經歷人數百年來不斷施肥、排水及深耕之結果，已將此瘠瘠貧薄之土壤變為黑麥和馬鈴薯之主要產區。萊因河為德國境內最重要者，發源於瑞士境內之阿爾卑斯山，經法、德、荷蘭，流入北海，長一千三百二十六公里，航運之便著名世界，為歐洲水運大動脈之一。易北河發源於捷克境內，西北流斜貫德國，經漢堡流入北海，長一千一百五十四公里，航運亦便。氣候方面，西北部北海沿岸，因受大西洋海洋性之調劑，溫和溼潤，雨量均勻，溫差較小，愈向東去，海洋性逐漸消失，成為大陸性氣候。南部高地，以受地形影響，多帶有大陸性色彩。

德國以人民勤奮，耕地廣大，耕地約占總面積百分之四十五，林地占百分之二十七，草地占百分之十七，不生產地約僅占百分之十一而已。農業以萊因河流域薩克遜及西里西亞等地為最盛，主要產品為黑麥、燕麥、小麥、甜菜、馬鈴薯等，黑麥、甜菜產量僅次於蘇聯，居世界第二位。德國森林面積，較遜於北歐諸國，森林多集中於南部高地，努連堡位於森林帶之中心，利用木材製造玩具，馳名世界。德國人造林發達，每年輸出甚多，亦為重要富源之一。礦產方面以煤礦為最重要，居世界第三位，萊因河支流魯爾河流域及薩爾河流域所產之煤，約占全國總產量百分之八十左右。德國煤礦豐富有餘，每年有百分之十五向法、義、荷、比等輸出，而鐵礦常感不足，須從瑞典、法國、西班牙及盧森堡等國大量輸入。

德國人民職業之分配，農民占百分之二十九，工人占百分之三十八，商人占百分之十八，可知其經濟基礎，是以農為主，而以商業輔之。工業之鋼鐵、紡織、化學、電機均占

世界重要地位，軍火工業尤爲著名，埃森之克虜伯大礮廠馳名世界。自併吞捷克後，捷克比森城之斯科達軍火廠，也爲德所有，因此德國之鋼鐵軍火工業實力大增，無異猛虎添翼。化學工業之染料、肥料、醫藥用品及化學用品等，向稱獨步。此外製糖、印刷、釀造、造紙等，亦均極發達。德國貿易占全世界第三位，輸入貨中多爲原料及食料，其中以棉花、羊毛、石油、鐵砂爲最多，輸出貨中多爲製造品，此種現象，足證德國之工商發達，與我國對外貿易恰成一反比。德國對外貿易以英國爲第一，其次爲荷、意、瑞典、美、法、比等，在我國貿易統計上，德國僅次於日、美、英三國，居於第四位。德國對各國貿易，均係出超，祇對美爲入超，蓋德國平時輸入棉花、石油，幾全由美國供給故也。

六、德國之現狀 德國境內純爲日爾曼民族，性剛毅勤樸，誠篤冷靜，責任心重，團結之心至強，人口約八千萬人，是歐陸一大強國。第一次世界戰爭以後，德國在凡爾賽和約中，割地賠款，損失甚大，並且軍備限制甚嚴，使其不易恢復武力。德人受此打擊，一面眩於本國過去之光榮，一面受當時國際間之壓迫，於是以恢復德國權相號召之國社黨領袖——希特勒，就乘機興起，攬奪政權。

一九三三年，希特勒執政後，國內履行獨裁政治，國外施展侵略陰謀。先拉攏英國，削弱法國，嗣即組織「德意軸心」，以威洛英、法及蘇聯。更時常利用國際間矛盾及外交手腕，從中取利。一九三五年收回薩爾煤區，並宣布重整軍備，一九三六年廢除萊因河非武裝區域，一舉而撕毀凡爾賽和約。各國無備，祇可任其橫行。公元一九三七年夏，「七七」事件發生後，列強視線均集中東亞，德國即於一九三八年三月乘機歸併奧地利。併奧之後，列強

仍無動靜，乃復陳兵捷克邊境，一九三八年十月，藉口捷克人虐待蘇台區之日耳曼人，要求割讓該區。慕尼黑會議，英法竟與德國妥協，於是德人不費一兵一彈，占袖蘇台區。一九三九年三月，乘列強無備，一舉併吞捷克。自奧、捷相繼併入德版圖後，國力驟然增厚。且東進之路已通，乃一反以往反蘇態度，表面與蘇親善，締結互不侵犯條約，以穩定蘇聯，而免東顧之憂。一九三九年九月初，對波蘭宣戰，不旋踵與蘇聯瓜分波蘭。波蘭被瓜分後，「星星之火，可以燎原」，於是二次世界大戰即告揭幕。德國乘勢進軍丹麥及挪威，西攻荷蘭、比利時，法國一戰而敗亡。義大利亦投機對英、法宣戰，英國遠征軍為保其實力計，迅即由敦刻爾克撤退於英倫三島。德軍更轉旆，囊括歐陸，南斯拉夫、希臘、羅馬尼亞、匈牙利、保加利亞等國，亦皆望風而投於德國懷抱之中。希特勒征服十餘國後，威震歐洲，又本其「我的奮鬥」書中之主張，於一九四一年六月，突然進兵蘇聯，所訂互不侵犯條約，立成廢紙，德軍長驅直入蘇境，所向無敵。蘇聯經數年之苦戰及美、英之援助，乃阻遏德軍於莫斯科及史塔林格勒等城。自一九四三年末，英、美軍在義大利登陸後，同盟國戰局為之一振，史塔林格勒得以解圍，德軍之氣餒為之一挫。自此以後，蘇軍反守為攻，步步迫德軍後退，此為同盟國對軸心戰爭轉捩之點。自一九四四年六月六日，美、英聯軍在法北海岸登陸，開闢歐洲第二戰場，盟軍士氣更為之振奮。蘇軍乘機反攻，國土已完全克復，配合西歐及南歐戰場，實行三面夾攻德國，更由英、美空軍晝夜大規模襲擊德國各工業區，以摧毀其軍火生產力，至一九四五年春，東西戰線盟軍進展均甚迅速，柏林已遙遙在望，不久遂即陷落。希特勒窮兵黷武，滅絕人寰，終於又為盟軍所擊敗。



七、馬德堡 位於柏林西南一百二十公里，附近平原廣大，種植甜菜極多。當十九世紀初葉，拿破崙封鎖歐洲大陸之際，禁止英船與歐洲貿易，熱帶地區之甘蔗糖，一時來源斷絕，德人馬格多夫發明甜菜糖，廣植歐洲各國，極一時之盛。馬德堡位於產甜菜區之中心，設有大規模之製糖廠，產糖極多，馳名世界。

八、來比錫 位於柏林西南一百八十里，地當全國之中央，工商文化均占德國重要地位。出產以書、鐵、皮三者為大宗，其餘音樂、美術亦有特色。此城之工業展覽會，年開兩次，各國皆派人參加，入場者達數十萬人。此城有印刷局四百九十九處，訂書局三百四十七處，大書店一萬零四十家！又有鋼鐵廠七百五十八處，機器廠三百五十處，皮貨店八百四十四家，就書、鐵、皮三者之廠合計之，至足驚人，實為世界出版業之中心，亦為世界皮革之重要市場。

九、漢堡 位於易北河下流北岸，海輪可以直達，是全德第一商港。進口貨有美國之棉、麥、石油，巴西之咖啡，阿根廷、南非、澳洲之羊毛，印度之黃麻；出口貨有鋼鐵、機器、糖、鹽及化學用品。貿易額占全國二分之一，和紐約、倫敦及荷蘭之安特衛普，合稱世界四大貿易港，人口二百餘萬，是德國第二大都市。漢堡碼頭如齒，輪船如織，起重機如林，電線如蛛網，造船廠規模尤大。但在此次大戰中為盟軍集中轟炸，大部被毀。

十、不來梅 位於威悉河下流，因水量較小，不能與漢堡競爭，是德國第二大商港。與漢堡、盧卑格，合稱為德國三大自由市。

十一、埃森和科隆 埃森位於萊茵河支流魯爾河岸，是魯爾區域之大都市。附近有大煤

礦及鐵礦，爲全德鋼鐵工業最盛之地，軍火工業尤爲著名，克虜伯大廠，即設於此。科隆位於萊因河西岸，紡織業極盛，是德國輕工業區，商務之盛，冠於萊因河全區，人口百餘萬，是德國第三大都市。萊因河區域地肥人稠，工業發達，交通便利，經濟力量極稱雄厚，是德國之心臟區域。

## 第十二課 荷蘭比利時法蘭西

一、低國荷蘭 荷蘭又名尼得蘭，均係「窪地」或「低地」之意，故荷蘭向有「低國」之稱。地當萊因河三角洲上，國土平均高度約在海拔十一公尺，而地面在海平面以下者約占全國領土三分之一，由人工排水而成隄田。荷蘭人填海爲陸之工作，已有四百多年之歷史，水利工程之發達，爲世界第一。填平須德海之計畫，已成大半，全部完成後，可增加二千方公里以上之新地，所以荷蘭人常自豪曰：「上帝造海，吾人造陸。」

荷蘭人排水造成之陸地，名叫「圩田」，最宜畜牧，乳酪、牛乳等爲輸出之大宗。荷蘭人又精於園藝，花草輸出甚多。荷蘭地狹人稠，人口密度平均每方公里達二百四十五人，人口之密僅次於比利時，爲世界第二人口稠密國。且近年人口增加甚速，總人口已達七百餘萬。荷蘭本國面積比我國海南島略小，境內煤、鐵礦產雖都缺乏，似乎爲其工商業發展之障礙，但荷蘭海外殖民地廣大，較其本國大六十餘倍，荷屬東印度可以輸入菸草、甘蔗、可、樹膠等豐富之原料，因此製糖、菸草、巧格力糖、金雞納霜等工業，非常發達。然荷印今日之繁榮，全由於吾僑胞開闢之力。荷印之外僑中，華僑有一百二十三萬人，約占外僑百

分之八十五，財產總值擁有二萬四千八百餘萬盾，由此以觀，荷印與我國之關係密切可知。

二、荷蘭之水利工程與國防，水利工程事業，各國均有，但規模之大，影響國家經濟之深，及其地理風光之特殊，當首推荷蘭。荷蘭人以積久之經驗，及環境之需要，對水利工程成就特大。故民國十九年我國開闢葫蘆島，其開港工程即由荷籍公司承包。荷蘭境內，地勢低下，溝渠如網，風車滿布，在在表示低國之風光。昔路易十四曾以大軍十萬，包圍荷京而失敗，第一次世界大戰以後，荷蘭參謀本部將全國水道畫為三線，分設水閘，據聞此三水線，無論何時水閘一開，即能淹成寬四十公里，深四十七公分之水面，陸軍便不能施展其武力，故又有「水即荷蘭的馬奇諾」之名，然而此次大戰中德國之攻荷蘭，以橡皮艇渡過此氾濫區域，在飛機降落傘部隊配合下，以閃擊戰之方式，數日內即成其占據之功。由此可證天然防禦工事之不足恃，縱從舊軍事學觀點認為有效之防禦，在新軍器日益昌明之現代，仍有重新估價之必要。

三、阿姆斯特丹 地臨須德海灣內，係填海旁浮土而成，跨九十餘小島，故河道甚多，有橋三百五十座，以通往來。有運河通北海，為工業中心，製造糖、菸草及金雞納霜等甚盛，而雕刻金剛石，為世界第一。人口七十餘萬，是荷蘭全國商業中心及最大都市。

四、海牙 位於北海濱三公里半之處，為荷蘭國都，王宮、官署、議院在焉，萬國和平會國際裁判院，亦設於此。此地於第九世紀時，不過一海上荒村，為貴族遊獵之地，公元一二五〇年，始有宮院之築，今則不特為荷蘭政治之中心，國際政治機關亦多設於此，全城人口約四十萬人，街道園林，頗為可觀。

五、人口最密之比利時。比利時位於荷蘭南面，是德、法間之緩衝國。地勢東南高，而漸向西北海面低下，中央平原肥沃，以出產小麥、甜菜、亞麻爲大宗。東南部之亞爾丁高原，蘊藏煤礦甚富，且臨近盧森堡產鐵之地，因此工業頗爲發達。煤、鐵出產甚多，僅次於美、蘇、德、英、法諸國，居世界第六位，是世界第三等工業國。

比利時面積約等於我國江蘇省之江南部分，人口七百餘萬，每方公里二百五十人，人口密度，居世界第一。比利時和荷蘭一樣，亦爲本國國土雖小而殖民地廣大之國家，非洲之比屬剛果，比其本國大八十倍之多。

六、比利時之歐洲戰場。比利時介於德、法二強之間，又爲英國在歐陸之前衛，故其位置在戰略上之價值極大。歷史上曾數度爲大戰舞臺，昔拿破崙謂爲歐洲戰場，非虛語也。比利時於公元一八三〇年離荷蘭獨立，一八三九年英、法、俄、普、奧等國集會於倫敦，宣布其爲永久中立國，各國不得侵犯。第一次世界大戰，德帝威廉第二破壞其中立，派兵攻列日要塞，企圖假道攻法，比人奮力抵抗，使德軍未能泰然通過，以致影響德國全部作戰計畫，協約國乃能充分準備，獲得最後勝利。

近年比人認識國際條約之保障不足恃，因而建築南北兩條國防線；北曰水道線，由列日起，至荷蘭之邊境止，利用穆司河、梭里亞納及亞培爾等運河，造成全長一百二十二公里之水道，設水閘六，預備敵人來犯，即放水淹沒，以阻敵人深入；南曰堡壘線，與法國之馬奇諾防線同時興建，其設備與法之馬奇諾及德之齊格弗利相同。公元一九三七年十月十三日，希特勒曾正式發表保證比國中立，比國特此南北水陸防線，與希特勒之聲明，認爲可以高枕

無憂矣。然此次世界戰爭爆發後，丹麥、挪威相繼淪陷，荷蘭已在準備萬一，而比國置若罔聞，默不一聲。德國於一九四〇年五月十日攻荷之時，同時並派大軍七十萬攻比，列日砲臺僅三日而陷落，逾九日而比京布魯塞爾失，逾十八日，比王利奧波德三世無條件下令停戰降德，比利時遂全國淪陷。

七、安特衛普 位於些耳德河下流，距海九十公里，水道甚深，大海輪可直泊港內。內部又有鐵路及運河聯絡，交通異常便利，貿易繁盛，商業冠於全國，和倫敦、漢堡，合稱爲歐洲三大貿易港，是世界第四大港。各種工業俱備，尤以紡織爲最盛，人口四十二萬。

八、布魯塞爾 位於全國中央，是比利時國都。街道寬宏華美，園林清幽，故有「小巴黎」之稱。工商稱盛，是花邊製造之中心，人口八十三萬，是比國第一大都市。其南之滑鐵盧，是歐洲之古戰場，公元一八一五年拿破崙爲英將惠靈吞戰敗於此。

九、列日 位於謬司河上流沿岸，爲比國鋼鐵業之中心。附近採煤公司一百餘所，鐵產額居全國之半數，設有大軍械廠，是比國軍事及重工業之中心。公元一九一四年歐戰之初，德國藉口法軍將至比境，突以兵壓比國，原欲由比入法，攻其無備，以爲可操勝算；孰知比不爲屈，據列日砲臺以守，德軍疊被挫敗，後以四十二公分巨砲，始攻破列日砲臺，而占有列日。比軍堅守列日倫新砲臺，爲時九日，戰績彪炳，實爲歐戰全局勝敗之關鍵。此次戰爭盟軍反攻，占領該城後德軍萊茵河防線卽爲之動搖。

十、法國之地理概況 法國位於歐洲西部，形狀爲一不等邊之六角形，三面臨陸，三面環海。面積五十五萬餘方公里，人口四千餘萬，是西歐之大國。地形東南高，西北低，法、

意邊境之白山，高四千八百公尺，號稱歐洲第一高峯。中央高地位於中部稍偏東南，平均高一千公尺，法國之塞納、羅亞爾、羅尼、加隆四大河流，均發源於此。西北大部為平原，塞納河流域之巴黎盆地，是法國精華之區。氣候方面，西北近海屬海洋性氣候，東南高地帶大陸性氣候。

法國之立國基礎，乃以工、農並重，農產以巴黎盆地為最盛，農產品以小麥、燕麥、甜菜為大宗，所產自給有餘。南部盛產葡萄，葡萄酒產量為世界第一。礦產以鐵為最富，主產於洛林。公元一九三七年法國鐵產額為一一、六〇〇、〇〇〇公噸，是世界第三產鐵國，次於美、蘇二國，鋼鐵產量八、〇〇〇、〇〇〇公噸，居世界第四位，次於美、蘇及德國。法國工業多分布在幾個區域：北部產煤區，以紡織為主，東部產鐵區，以鋼鐵工業為主。羅尼河中流以絲織及化學工業為主。法國對外貿易居世界第四位，其進口貨中以煤為最多，其次為棉花、穀類、羊毛、石油；出口貨中以化學品及化妝品為主，次為紡織品、鐵砂、酒類。至其貿易國家，則以英、美、比、德為最重要。

十一、法國之現狀 法國殖民地廣大，僅次於英國，居世界第二位。屬地總面積比其本國大二十倍，不過屬地總人口，祇比本國多一倍半。法國民族性安土重遷，貪逸樂，憚於生殖，故生殖率極低。法國人每年自然增加之速率，平均每一千人祇增加半個人。近年生活安樂，進取心因之稍差；一切實力不免落人之後。此次世界戰爭爆發後，德軍又假道荷、比，長驅入法，當時法國以內部不和，外交失敗，又昧於新兵器之攻堅力量，信賴馬奇諾防線，以致德軍攻入，不旋踵而告敗亡。維琪之貝當傀儡政府，乃在德軍挾持之下，度其悲慘生

活。然法國曾有光榮之過去，人民愛國性甚強，愛國志士在戴高樂將軍領導之下，準備反攻。一九四四年，美、英聯軍在法北登陸後，法軍亦加入作戰，全國光復亦速。現正加強與列強之關係，冀能大加建設，恢復原狀。

十二、花都巴黎 位於法國北部巴黎盆地之中央，是全國政治、經濟、文化及交通之中心。往來貨物，進口多於出口，完全為一消費都市。街道建築整潔雅麗，且極宏壯，精美冠世界，故有「花都」之稱。市內建築最著名者，有凱旋門、羅浮博物館、綺飛爾塔等。羅浮博物館歷代擴充，面積達二十萬方尺，院中雕刻、珍寶、器皿、繪畫，五光十色，蔚為大觀，規模之大，為世界第一。凱旋門在巴黎城內有數個，其中以星場者為最大，高達數十丈，石門上刻有法國戰史上最著名之事迹，門下則有無名英雄墓。綺飛爾塔建於一八八九年，法國大革命百年紀念之萬國博覽會時，建立者工程師綺飛爾主其事，故以其名名之。塔高三百公尺，有電機可分三級而上，其第一級，則有劇場、跳舞場、餐館、小商店等，登臨其頂，俯視屋宇如畫，人物如蟻，可稱奇觀。在巴黎城西南之凡爾賽宮，為法帝路易十四所建，歷代帝王多駐於此。歐戰和約簽字於此，故著名於世。

十三、里昂 位於羅尼河和索恩河會口之處，水陸交通俱便，附近饒煤鐵及水力，用以發電，故工業發達，為全法絲織業之中心，絲織品之精美及輸出量之多，為世界第一。市內設有中法大學，我國青年留學於此者頗多。

十四、馬賽 濱地中海岸，位於羅尼河口東四十公里地方，當歐亞、非三洲航運之衝。其由亞、非至歐西者，多由此登陸，改乘鐵路。馬賽工商發達，人口八十萬，是法國第

一商港、其東之士倫，港灣良好，可容巨艦，是法國第一軍港。

## 第十三課 義大利

一、義大利之地理概況 義大利是一半島國，位於南歐亞平寧半島上，面積比我國綏遠省稍大。地形可分三部：北為阿爾卑斯山，中為倫巴德平原，南為亞平寧山地。半島及附近島嶼上火山頗多，那不勒斯以南之維蘇威火山，馳名世界。義大利氣候純為地中海氣候，夏乾冬雨，陽光充足，最適於葡萄、橄欖、無花果等果實生長，每年出產葡萄酒，僅次於法國，居世界第一位；橄欖產量，次於西班牙，亦居世界第二位。農產以北部波河平原為最盛，人口亦最密，波河流域又產蠶及稻米，是義大利精華之區。

義大利農產不足，多靠他處接濟。礦產亦感缺乏，例如煤、鐵、銅等之儲量，微不足道，石油、棉花、橡皮全仰給外來。幸水力非常豐富，利用水力發電，工業也可藉此而興。工業各項俱備，以北部波河平原為最盛。進口貨以小麥、棉花為大宗，其次為煤、鋼鐵、機器等；出口貨中以絲織品為大宗，其次為棉織物及果品。對外貿易每年為入超，其經濟基礎非常脆弱。

二、義大利之現況 義大利總人口四千萬，屬拉丁族，人口增加率甚快，向外移殖者甚多。自莫索利尼執政後，大權在握，積極向外發展。上次歐戰之際，先和德、奧同盟，後來背盟投機加入協約國，戰後乃一躍而為世界五強之一，握地中海之霸權，儼然以羅馬帝國之繼承者自居。其實自法西斯黨秉政後，即為獨裁政治，時時以侵略為念。公元一九三六年因



殖民地邊界問題，與非洲之阿比西尼亞啓釁，費九牛二虎之力，始將阿國征服。其後又參加德、義、日同盟，協力侵略。公元一九三九年乘德軍閃擊法國成功之秋，向英、法宣戰，嗣又對阿爾巴尼亞用兵，繼侵希臘，但義軍所向皆敗，屢受挫折，後經德軍增援，始得攻克希臘，其軍隊作戰力之薄弱，暴露無遺，往昔所謂強國，實乃外強中乾。歐洲戰場擴大後，英、義二國在地中海中之海空戰，頗為激烈，大蘭多港被英空軍轟炸，艦隻損失甚大，自退後，地中海之局面，逐漸改觀。一九四三年冬，美、英聯軍在西西利島登陸，不久又進占半島部分，大軍北指，攻克羅馬，義大利無條件投降，在盟國監視之下，改組政府，重行建國。現列強對義和約已經簽訂，義國政府只有遵循和約去求其本國之生存。

三、熱那亞 位於義大利西北部，熱那亞灣，背山面海，為一天然良港。水路可達地中海各地，航運便利，是義國第二商港。以地理上之便利，商業稱盛，幾駕法國馬賽之上。發現美洲之哥倫布，即誕生於此。

四、米蘭 位於波河平原之中央，交通便利，農、工業頗盛，是全國最富之地。蠶絲業之盛，著名歐洲。人口百萬，為義大利第二大都市。米蘭大教堂偉大宏麗，為世界第三（次於羅馬及倫敦之教堂），建於一三八六年，悉用大理石築成，前有一百三十五高峯，其峯勢恍若阿爾卑斯山，峯中具有二千石像，皆精妙之刻。堂內有大石柱五十二，門用古銅鑄成，此堂可容五萬人，其大可知。法西斯黨領袖莫索里尼為米蘭人，法西斯黨之發源地亦在米蘭。

五、威尼斯 位於波河河口以北海岸，市面建於威尼斯湖的一百二十島上，以橋相連，河渠為市街，船舶為車馬，所以有「水都」之稱。工業以玻璃為最盛。中古時曾握地中海商業之霸權，現在已趨衰落。

六、羅馬 義大利首都，位於台伯河下流，是古羅馬帝國之發祥地，歐洲宗教之聖地。教皇居梵諦岡宮殿，完全獨立。聖彼得教堂建築宏偉，可容八萬人，教堂之大，為世界第一。又有游園劇場，為羅馬人遊戲及賽會之所，其中有力士與力士之鬥，力士與猛獸之鬥，猛獸與猛獸之鬥。場分八十門，觀客出場時能於一刻鐘走盡，規模之大，可想而知。梵諦岡宮、聖彼得教堂、游園劇場合稱為羅馬三大傑構。

七、那不勒斯 在半島西南海岸，背山面海，風景優美，自古即為人贊嘆，故有「朝見那不勒斯，夕死可矣」之諺。工商發達，人口一百餘萬，是義大利第一大都。其東南之維蘇威火山，高一千餘公尺，是歐洲第一活火山，至今仍常噴火。峯頂一圓口，直徑約半里，濃煙由此口噴出，或白，或黃，或黑，或紫，時挾火燄直襲天空，更有沙石灰泥，繼之而起。噴發之際，時發巨聲，如風號雷鳴，驚濤駭浪。此火山於公元七十九年爆發時，將附近之龐培及希科拉尼兩城埋沒，直至十九世紀始開掘出來。城內之市街建築及日常用器，仍多完整，入內遊覽，有令人置身古羅馬之感。

## 第十四課 英吉利帝國

一、直布羅陀 位於西班牙南端一個小半島上，隔直布羅陀海峽和非洲之休達相望。地

當地中海通大西洋出入之咽喉，東爲絕壁，不可攀援；西及南部設險防守，爲天然要害。此地本屬西班牙，公元一七〇四年爲英國所占，置爲直轄殖民地，和馬爾他島相呼應，以操縱地中海之霸權。

二、英帝國之現狀 英人嘗自誇曰：「地球上凡日光所照之處，無不有英國國旗飄揚其間，」所以英國有「日不沒國」之稱。英帝國屬地徧於世界，面積占世界陸地面積四分之一，大於中國或歐洲三倍，大於英國本土一百四十倍。其人口占全世界人口總數四分之一，和歐洲之人口相當，大於英本國十倍。其領土散布全球，民族又極複雜，是世界極龐大之一大帝國。

英帝國之政治組織，異常複雜，計有自治領、半自治領、直轄殖民地、保護地及代管地等。自治領包括澳洲、新西蘭、加拿大、紐芬蘭及南非聯邦五區，因係由英國本國所分出，所以又有五子國之稱。各有獨立政府，幾與獨立國無異。愛爾蘭自由邦之性質，與自治領略相同。半自治領祇有印度一地，雖有議會組織，但無制定憲法之權。直轄殖民地如緬甸、亞丁、錫蘭、海峽殖民地等，富有軍事及交通之特殊價值。保護地如馬來聯邦、馬來語邦及印度之土州，直接歸英國保護。代管地係由國聯委託代管之地，如西南非洲。

各自治領在世界之地位，如同獨立國一樣，在政治上之惟一維繫，就是其戴一君。各自治領對其母國政治上之關係，雖有若即若離現象，但在經濟上之關係，則反極爲密切，在經濟上構成爲一「英鎊集團」。

此次世界大戰爆發後，歐洲大陸徧地烽火，英倫三島亦極危殆，幸賴美國及時援助，始

轉危爲安。及後其各自治領相繼參戰，協助母國並肩作戰，構成反軸心之聯合陣線，經數年的艱苦作戰，卒將戰事平息，然其本國爲支持軍費之支出，早已精疲力竭，國勢大爲衰弱，更以戰後各殖民地紛起獨立，至無喘息之機會，此古老帝國有漸趨沒落之勢。

三、英國之地理概況 英國是一島國，除愛爾蘭外，大不列顛島又分英格蘭、蘇格蘭、及威爾士三部。蘇格蘭中爲低地，南北爲高地。英格蘭中部有平寧山脈，南北綿亙，東西兩側及南部爲平原。威爾士爲一多山之區，英國境內河流有泰晤士河、塞汝河、恆伯河等，其中以泰晤士河爲最著名，長度僅約我國長江三分之一。不過島國海岸線曲折，每八十一方公里，可得海岸線一公里，長度居世界第一，對於航業及造船工業關係極大。

氣候方面，英國以位於大西洋中，正是西風盛行地區，又加以受墨西哥暖流之影響，終年溫和溼潤，爲絕對的海洋性氣候。

英國農產不多，食糧僅足供全年需要的五分之一，其餘全仰給外來。而畜產品之肉類、蛋、乳等，亦半由海外運來，所以每次戰爭發生，英國之民食問題，即發生嚴重的恐慌。

礦產則煤、鐵俱富，以南威爾士及平寧山之南側爲最富。煤、鐵產於一處，是英國工業發展之主因。英國爲產業革命之策源地，故其工業特盛，以紡織、機械、造船爲最盛。平寧山西側，氣候溼潤，最宜棉織；其東側以氣候較乾，盛於毛織；而北愛爾蘭，則盛於麻織。第一次世界戰爭之後，英國因受戰爭影響之故，世界各地之市場，大部爲美、日兩國所占，紡織及造船漸形衰落，亦多不能與美、日相抗。此次戰爭中，工業貿易俱受打擊，一切用品及軍需器材，幾全靠美國供給，戰爭之後，又未能恢復，世界廣大之市場，幾全爲美日取而

代之。英國之對外貿易，進口貨以從美國來者爲最多，加拿大、澳洲、阿根廷等國次之；出口貨以銷往印度及南非聯邦爲主，往澳洲及美國者次之。中、英兩國之貿易，我國輸英貨物以蛋類、茶、絲爲主；英國輸華之貨物，以紡織品、五金、機器爲大宗。

四、倫敦 是英國首都，並爲全國政治、經濟、交通之中心。跨泰晤士河下流的兩岸，距海八十八公里，倫敦橋以下爲整個之倫敦港，碼頭綿延五十餘公里，海輪可以直達。各地之商船雲集，貿易之盛，僅次於美國紐約，爲世界第二大商港。泰晤士河上長橋數十，其中以倫敦橋爲最偉大，更有地下鐵道、架空鐵路，地面公共交通，多用二層之汽車；郊外電車甚多，交通十分便利。

市內建築宏偉，而且古老。國會建築偉大，有塔三座，最高之塔，名爲維多利亞塔，高一百零四公尺，有世界最高四方塔之稱。威斯明斯脫教堂，與國會相對，建於第七世紀。歷代屢有增築，式古而大，爲歷代帝王行加冕禮及國葬之處。聖保羅教堂僅次於羅馬之聖彼得教堂，爲世界第二大教堂，堂內甚多名將名人之墓，如威靈吞及納爾遜之墓均在內。牛津及劍橋爲英國最古最有名之大學。牛津位於倫敦西北泰晤士河上游左岸，大學創於十二世紀，由二十二學院組織而成，校舍幾占全市，環境清靜幽美，宜於讀書，有學生五千八百人。劍橋在倫敦之北，跨劍河上，由十七學院組織而成，足與牛津大學相媲美。

五、倫敦之霧 倫敦市郊工廠林立，煤煙繚繞，日月晦暗；加以氣候溼潤，大氣溼度甚大，煤煙和溼氣相結，形成陰沈之霧，籠罩全市，所以倫敦有「霧都」之稱。我國戰時首都重慶，亦以大氣溼度甚大，易成濃霧，尤以冬季爲最，故重慶霧與倫敦霧，東西媲美，著名

於世。

六、北明翰 位於英格蘭之中央，水陸交通均稱便利，附近盛產煤、鐵。其南斯丹福煤田，南北長有三十五公里，煤質甚佳。附近多鐵礦，製鐵工業極盛，五金工業著名於世，其出品大之如火車頭、汽機，小之如筆嘴、扣針，以及日常用品，無不精造。附近工廠林立，黑煙蔽天，所以有「黑鄉」之稱。

七、曼徹斯特 在北明翰之北，是英國棉紡織業之中心。附近之紗錠及織機，幾占全國十分之八。蘭開夏州棉織業之發達，實與其地理環境有關，該州在平寧山西麓，終年多雨，空氣溼度甚大，利於紡紗，故英國棉織業乃肇源於此。曼城附近之紡織，各有專長，分工合作，相得益彰。曼城附近因紡織業發達，人口極密，計全區人口在十萬以上之都市凡十二，人口總數五百萬。曼城計有工廠三百餘家，工人五十萬，為世界一大棉紡織工業之中心。

八、利物浦 位於曼徹斯特以西之海岸，是英國第二大商港。曼徹斯特所產之棉織品及其輸入之棉花，均由此吞吐，棉花貿易冠於世界，美國、埃及與印度之棉花，均集於此。此處工業亦盛，以麪粉業為最發達，是歐洲麪粉製造之中心。

九、愛丁堡 位於蘇格蘭東部，據福爾斯灣南方丘陵上，是蘇格蘭之首邑。印刷、釀造均盛。愛丁堡大學著名於世，是英國北方文化之中心。

十、格拉斯哥 位於克萊德河上，附近煤、鐵甚富，工業亦甚發達，以造船為最。每年造船噸數，占英國三分之一，是世界著名造船業之中心。貿易亦盛，僅次於倫敦及利物浦，是英國第三大商港。發明蒸汽機之瓦特，即誕生於此。

## 第十五課 美利堅合眾國

一、美國之地理概況 美利堅合眾國，簡稱美利堅或美國，位於加拿大及墨西哥之間，東濱大西洋，西濱太平洋，居於優越之位置。地形上可分為三部：東部沿海為平原，稍西則為阿帕拉契安山地，礦產水力均富，工業賴以發展；中部為大平原，係為密西西必河沖積所造成，平原沃野，是美國農牧豐盛之區，密西西必河發源於落磯山，流貫北美洲中部，南流入墨西哥灣，長六千五百三十公里，是世界第一大河流，水運稱便，為美國天然之南北水道，大平原之東北，與加拿大交界處有蘇必略、密芝安、休倫、伊利及安大略五大湖，水運殊為便利；西部為南北縱走之數列山脈，其中以落磯山脈為最高大，太平洋岸之海岸山脈，亦頗險峻，在此廣大山地之間，地下礦產豐饒，森林果園尤多，是美國礦冶工業及農林之區。

氣候方面，美國以位於中緯度地帶，除高地外，溫差並不大。墨西哥灣沿岸溫暖多雨，和我國閩、粵沿海相同。北緯四十度以南，和我國長江流域相似。北緯四十度以北地帶，和我國黃河以北區域相仿。

美國領土廣大肥沃，產業豐富，世界各國均不能與之相比。農產以中央平原最盛，因利用機器種植，產量至多。棉花、小麥、菸草及玉米，均為世界第一。此外甜菜、馬鈴薯、甘蔗亦有大量生產。落磯山東麓草地，畜牧甚發達，豬、馬、牛畜產甚多，屠宰業著名世界。礦產尤為豐富，煤、鐵、銅、鉛及石油均為世界第一，金、銅、白金等，也很著名，因此工

業發達。鋼鐵、機械、汽車、電氣、紡織、造紙、製粉、木材、菸草、化學、製革、食品及汽油生產，均極興盛。美國對外貿易之總額，常居世界第一，每年有大量出超，是其特色。輸出三分之二為製造品，以棉、機器、石油、鋼鐵、菸草等為大宗；輸入約三分之一為原料，以樹膠為最多，糖、咖啡、生絲等次之。其貿易國家以加拿大為第一，英、法、中、古巴、巴西等國次之。

二、美國之現況。美國大西洋濱原屬英國之殖民地，公元一七七六年十三州人民因憤母國虐政苛稅，起而宣戰，血戰八年，始獲獨立。自此以後，領土由大西洋一隅，擴展至太平洋岸，而組成為今日四十八州合眾國，人口由三百餘萬，增加至一億五千萬人。自十九世紀後中葉以來，先後擴充之領土有阿拉斯加、西印度羣島中之波多黎各島、維爾京羣島及太平洋中夏威夷羣島、關島及三毛亞羣島之一部分，和中美洲之巴拿馬運河地帶，面積達一百五十四萬餘方公里。美國自一七七六年七月四日宣布獨立後，立國至今，僅有一百七十年之歷史；然美國人民多為能遠渡重洋的體魄健強、天性敏毅之優秀分子，更有此得天獨厚之優厚環境，故生產建設突飛猛進，產業發展極快，經濟力至為雄厚，今已成爲世界上最富強之國。第一次世界戰爭以後，勢力膨脹尤大，國際政治上之一切活動，幾無不居於領導地位。此次世界戰爭爆發後，由於日本偷襲珍珠港，而激起美國朝野之對日宣戰，動員全國人力、物力，徹底對軸心打擊，飛機坦克及一切軍需器材之生產，與日俱增，負起民主國兵工廠之任務，一面對英國、蘇聯及中國等大量租借物資，以增強盟邦之抗戰力量；一面派陸、海、空大軍，至各戰場參加作戰。在美國所倡導之大西洋憲章中更明文制定言論、信仰及社會安



全等自由，以此號召世界之中立國家及廣大民眾，以期求世界安全計畫之實施，使戰後之世界成爲和平正義之世界。自戰事結束以後，美國正與各盟國本過去之理想向前邁進，目前雖困難重重，然永久和平安全的世界終可達到。

三、紐約 位於紐約灣內，跨哈得孫河而至長島，兩岸市街，有河底大隧道相通，鐵道密如蛛網，或在天空，或設地下，往來便利。港水深廣，爲世界最大之商港，商務繁盛，冠於全球。紐約居民增加甚速，公元一九〇四年全市人口不過三百萬，最近統計已超過八百二十四層，高逾三百餘公尺，是世界最高之樓房。上下悉用電梯，升降至爲便利。市內中央公園，面積八百七十九英畝，亭臺樓閣，異花奇木，風景美麗，爲遊人憩息之所。唐人街爲我僑胞聚居之所，人數五千餘，多經營工商業，我國領事館即設於此。現世界安全理事會設置於此，故成爲世界永久安全的促進地。

四、菲列得爾菲亞 位於德拉瓦河兩岸，距海雖稍遠，但海船可長驅直入，巨輪逕泊城下。附近農產豐盛，製鐵、造船、紡織等工業俱盛，煤油貿易最爲發達，爲世界第一。在美國未獨立前，此地政治及學術之地位極高，故古迹甚多，歷史上著名之獨立廳，即在市內。全市人口二百餘萬，爲美國第三大城。

五、華盛頓 位於拆撒比克灣內，是美國首都，屋宇建築整潔，純係一政治都市，現在不但爲美國政治中心，而且是世界政治中心。全市以國會議事廳爲中心，分東北、東南、西北、西南四區，以區分道路，井井有條。國會建築高大華麗，國會圖書館藏書之多，僅次於

倫敦及巴黎，居世界第三。總統府官署名曰白宮，係以白石砌成，故名，長一百七十呎，除辦事室外，一定時間可任人遊觀，宮中各處懸歷屆大總統及歷史上有關人物之像。其建築宏偉整潔，早已名聞世界。

六、芝加哥 位於密芝安湖之偏西南端，公元一八三〇年以前，尚為一小村落，其後工商發達，人口激增，已增至三百三十餘萬人，是美國第二大都市。此處水運便利，為五大湖和密西西必河交通之樞紐。平原上鐵路如網，集於此地者，共有二十八線之多，是全國鐵路之中心。附近農產畜牧俱多，屠宰業至為發達，為世界著名之大屠宰場，每日屠宰之牛、羊、豬，有十五萬頭之多！肉類之貿易推為世界第一。

七、橫斷大陸之鐵路 美國鐵路總長四十二萬公里，占全世界鐵路總長三分之一，東部及中部平原之鐵路密如蛛網，西部次之，交通至便。橫斷大陸鐵路之最重要幹線有五：一為大北鐵路，從芝加哥至西雅圖；二為北太平洋鐵路，從聖保羅至大科馬；三為聯合太平洋鐵路，從芝加哥至舊金山；四為中太平洋鐵路，從千薩斯至舊金山；五為南太平洋鐵路，從新奧爾良經洛杉磯，至舊金山。以上五線，均直接聯絡太平、大西兩洋，是美國橫斷東西交通之幹線。

八、舊金山 或稱三藩市，位於太平洋岸中部，是美國太平洋岸第一大港。港口狹窄，名曰金門，大汽輪可以出入自由，往來於中國、日本、檀香山、南洋、南美及澳洲等地之巨船，多以此為歸宿地，和遠東及澳洲之貿易至盛。市內街道整潔，建築雄偉，舊金山大橋尤為壯觀，橫渡舊金山灣，而與對岸之俄克蘭相通。附近以產石油及木材、果樹著名，煤油、

木材輸出最多，橘子、葡萄馳名世界，我國各大都市所銷之橘子及葡萄乾，多係此地所產。從前此地發現金礦，招募華工甚多，至今我國僑胞居留美國者，仍以此地為最多，數約八千餘人，聚居唐人街，我國設有總領事以保護之。

九、落杉磯 在舊金山之南，是太平洋岸一大都市。附近產石油甚多，故發展甚速。市街整潔，林木繁茂，氣候溫和，有長年如春之景象。又因環境優美，晴朗少雨，便於攝製影片，所以市區北之好萊塢，即成為影片業之中心，亦即世界第一影片出產地。

十、黃石公園 位於落磯山地懷俄民州之西北，全園面積八千七百餘方公里，海拔二千四百公尺，各大鐵道均有支線通此。園內有溫泉四千餘，噴泉百餘處，瀑布河湖尤多，森林怪石，觸目皆是，其中景色最奇特者，則首推黃石湖及黃石谷，風光佳麗，為世界最奇最大之天然公園，每年遊客，絡繹不絕。

## 第十六課 世界水陸的分布

一、水陸之面積 地球表面極不平坦，成凹凸起伏之形狀，凹處潑水，小者成為江湖，大者成為海洋。凸處露出水面以上者，成為陸地，小的叫島，大的叫洲，而三面臨水、一面接陸者，叫半島。地表上水陸面積，據一九二一年顧西那(E. Kossina)發表之數字，陸地面積一四八、八九〇、〇〇〇方公里，占全球總面積百分之二九·二，水面三六一、〇五九、〇〇〇方公里，占全球總面積百分之七〇·八，全球總面積為五〇九、九四九、〇〇〇方公里。

二、陸半球和水半球，如以法國之羅亞爾河口爲中心，畫一半球，則地球上之陸地，大部在此範圍以內，所以稱爲陸半球。依照伯丁氏 (H. Boythien) 之計算，陸半球陸地面積爲一二〇、五〇〇、〇〇〇方公里，占陸半球總面積百分之四七強，水面積爲一三四、五〇〇、〇〇〇方公里，占百分之五三弱。又如以新西蘭島附近之對鴉島爲中心，畫另一半球，則其上陸地甚少，所以稱爲水半球。亦依伯丁氏之計算，水半球上之水面積爲二三〇、六〇〇、〇〇〇方公里，占水半球總面積百分之九〇·五，陸面積爲二四、四〇〇、〇〇〇方公里，占水半球百分之九·五。

三、南北半球水陸面積之比較 北半球之陸地，較南半球爲多，吾人一閱地圖，即可知矣。而北半球陸地雖多，然僅得該半球全面積百分之四〇弱。南半球水面極大，占該半球全面積百分之八一，換言之，陸地祇得百分之一九。茲將顧西那氏之統計數字，列舉於左：

#### 北半球

陸面——一〇〇、二七八、〇〇〇方公里——百分之三九·四  
水面——一五四、六六五、〇〇〇方公里——百分之六〇·六

#### 南半球

陸面——四八、六一二、〇〇〇方公里——百分之一九·〇  
水面——二〇六、三九四、〇〇〇方公里——百分之八一·〇

四、各緯度間水陸面積之比較 各緯度間水陸之分布，亦極不平均，北緯六十度和七十度之間，陸地面積較大，得百分之七一，水僅得百分之二九；向南水面次第增加，一至北緯十度和赤道之間，水得百分之七七，陸得百分之二三。南半球自赤道至南緯二十五度之間，大致水得三，而陸得一，水陸面積變化甚小；一至南緯二十五度以南，水面驟然擴張。在南

緯五十七度至六十五度之間，幾無陸地存在。至南緯七十度和八十度間，水面又僅得百分之二七，一過南緯八十度以南，則又純爲陸地。

五、水陸之排列和形狀 地球表面上之水陸排列及其形狀，雖屬異常複雜，但細察之，亦有一定法則存在，綜合言之，可得三點：

(1) 水陸交互之排列 地表上有南北阿美利加、歐羅巴、阿非利加和亞細亞、澳大利亞之三對大陸，而其間有太平、大西、印度三洋和裏海、黑海爲之相隔，此種水陸交互現象，異常顯著。

(2) 東西對稱之排列 地表上每對大陸，其排列狀態異常對稱，其大小之配量，亦甚平衡。北方之歐羅巴小，故南方之阿非利加大；阿非利加北部向大西洋中呈突出狀，而北阿美利加之墨西哥灣呈凹入之形狀。

(3) 形狀相似之排列 南北美和歐、亞、非等大陸，均係北廣而南狹，成三角形狀。北半球之大陸，有凹入之海，凸出之半島，外貌幾相似。而南半球之美、非兩大陸，海岸地形，簡單異常，南端突出各抱一大灣，又是類似之點。

## 第十七課 世界的交通

一、水上交通之概況 水上交通，分河運、海運兩種。河運以如我國之長江、粵江等，歐洲之窩瓦河、萊茵河等，北美洲之密西西必河、五大河及聖羅稜士河等，南美洲之亞馬孫河等爲最著。而海運事業，在十八世紀以前，純賴帆船。自蒸汽機發明應用於船隻，鋼鐵成

爲造船之原料後，海上交通乃起一大革命。近年造船進步，日新月異；除軍艦外，郵船以載客運郵爲主，吃水輒達數萬噸，速率高強，設備富麗，有海上皇宮之譽；貨船則有普通貨船及特殊貨船之別，前者裝運一般貨物，後者裝運特種貨物。帆船航線，今已遺留無幾，僅用於內河及近海海洋上耳。

世界海上交通，近年發展極快，大體別之，可分爲五大航線：（一）北大西洋航線，爲北美與歐洲間之重要航線，其間海輪往返，五天即達，世界海洋貿易以大西洋爲最繁榮，貿易額亦最大，故此路航運亦極發達，使用船舶之多，約占世界總額六分之一。（二）南大西洋航線，爲南非與南美間之重要航線，此路和北美各航線亦有聯絡。（三）亞、歐間航線，此路爲亞、歐交通之要道，爲由東亞我國及日本等地經印度洋越紅海、蘇彝士運河，達地中海至歐洲各國之主線。印度爲英帝國之寶庫，英國之紡織工業，其原料供給，一部分來自印度，而其製造品又以印度爲其主要市場，故印、英間之航運來往頻繁。（四）北太平洋航線，爲亞洲與北美間之重要航線，此路有南北之分：北路自上海東行，經日本橫濱而抵美國之溫古華，距離較短，兩星期即達。南路由上海經日本、檀香山而至舊金山，需三週方達。此兩線的支線甚多，交通亦極發達。（五）南太平洋航線，爲澳洲與南美間之航線，貿易量較微。

在上述五大航線中，第一次世界大戰以前，英、德二國握有霸權，戰後德國失敗，英國元氣大傷，航業頓減，美、日兩國繼之而起；同時挪威、荷蘭等國，亦不甘落人之後，努力從事於海洋之競爭。據公元一九三七年之統計，世界主要國船舶噸位，英國爲一七、五四四、〇〇〇噸，美國一二、三〇〇、〇〇〇噸，日本四、四七五、〇〇〇噸，挪威四、三四

八、〇〇〇噸，德國三、九三七、〇〇〇噸，義大利三、二一三、〇〇〇噸，法國二、八七〇、〇〇〇噸，荷蘭二、六三四、〇〇〇噸，全世界合計六六、二八六、〇〇〇噸。至於我國汽船噸數，據交通部統計，僅四十餘萬噸，約為日本十分之一，微乎其微，抗戰勝利以後，不特美國變居第一位，而我國與美、英及各盟國交通頻繁，商船之噸數亦積極增加，以應運輸之需。

二、陸上交通之概況 陸上交通以鐵路及公路為主，公路之優點有二：其一輕而易舉，所需之人力財力，遠較建築鐵路為輕便；其二適應自然環境之能力較高，雖不能任重致遠，但可輔助鐵路交通之不足，是鐵路之培養線，交通不發達之國家，多以建築公路為主。至於鐵路，其運輸力較高，有幹線、支線及輕便鐵路之分。世界鐵路分布極為不均，西歐、東美諸國，因工業發達，貿易頻繁，人口稠密，故鐵路建築之密度亦最高，蘇聯鐵路尚不若西歐之密，其他在印度、澳洲東南部、非洲東南部、阿根廷等區，鐵路密度亦大。茲將世界重要國家之鐵道里程及其密度列表如左：

國別	道里程	每方公里所得鐵路之長度
美國	六、六〇〇公里	四·四
蘇聯	一、一〇〇〇公里	〇·四
加拿大	七〇、〇〇〇公里	〇·七
印度	六六、八〇〇公里	一·三
法國	六三、七〇〇公里	一·六
德國	五八、八〇〇公里	一·二、五

英 國	三九、三〇〇公里	一 二・六
日 本	二九、〇〇〇公里	四・三
中 國	一八、七九二公里	〇・八
比 利 時	一一、〇〇〇公里	三六・四
澳 洲	四二、二〇〇公里	〇・六

世界現有之鐵道幹線，亞、歐間則有西伯利亞之大鐵路，惜路為寬軌，不能與他國鐵道銜接，故國際列車之入蘇聯境者，必需另易車輛，實為美中不足之點。現在我們隴海鐵路已展至天水，他日接通蘭州，再完成蘭新鐵路，出新疆而與蘇聯之土西鐵路相接，此線可使亞、歐交通更為縮短，為一重要之大幹線。此外北美洲橫斷大幹線甚多，計美國境內有五大幹線，加拿大有二大幹線，均直接聯絡太平、大西兩洋，大陸交通之運輸，實莫過於北美交通之便利。

三、空運發展之概況 航空事業之發展，不過二十餘年來之事，及至今日，應用極廣，對於國防上、交通上及經濟上，均極重要。除戰時供作偵察及轟炸之軍用機外，更有搭客、載貨及運郵之民用飛機。近年各國積極發展航空網，以利民間航運。民間航空事業最發達的，首推美國，次為英、德、蘇聯、法、義等國。歐洲之航空線，現有三十六條，由二十家航空公司經營，路線分布各國，聯絡各大都市形成一大航空網。美洲之航空線，美國最多，密如蛛網，以芝加哥為中心，洛杉磯及紐約為太平、大西兩洋之兩大樞紐，不論晝夜風雨，飛機往來無阻，極為便利。亞洲之航空線，戰前以歐、亞航空路線為重要，由上海經蘭州、



通化，過蘇聯，而達德國柏林。抗戰期間，則以滄迪、渝加兩線爲最重要。戰後積極擴展，不久當可超過戰前的運輸。

四、郵電事業之概況 郵政事務起源甚早，除我國原有驛站遞信外，在西洋則開始於羅馬皇帝奧古斯丁時代，設立驛站制度。公元一八六三年，成立萬國郵政聯合會，對於國際間之交通，更爲便利。現在世界各國郵件最多的，首推美國，英、法、蘇、中、印、比、荷等國次之，電報通信，起源於美國，全世界陸上電報線路，共一百七十餘萬公里，歐洲最多，其中以德國爲最發達。美洲電報線以美國爲最多。海線以英爲最多，美、德、法等國次之。無線電報以英國爲第一，美、法、德等國次之。近年科學昌明，發明無線電播音，使新聞廣播，遠近皆能收聽，又有無線電傳真，卽利用無線電，使人物照片，瞬息之間，可以傳至極遠；更有一種電視，遠隔天涯之活動，亦可目睹，如在面前，將來必可普遍流行也。

## 第十八課 我國在世界上的地位

一、我國的地大物博和人眾 我中華民國面積廣大，是世界一個大國。占有將五十度之緯度，將六十四度之經度。就面積言，擁有一千萬方公里之土地，占全球陸地十二分之一，是亞洲第一大國，在世界上除英、法有廣大分散之殖民地及蘇聯兼跨歐、亞遼闊地帶面積超過我國外，其餘各國均較我國爲小（參觀本指引第一冊第一課參考資料）。

我國因面積遼闊，氣候複雜，物產種類亦極眾多。熱帶物產如樹膠、椰子等，溫帶物產

如米、麥、豆、粟、絲、茶、糖、高粱、棉花、苧麻等，及寒帶物產之針葉林、毛皮獸之類，均爲豐產。地下富源如煤、鐵、石油、金、銀、銅、錫、鎢、鎳等，亦均蘊藏豐富。

我國人口據近年統計，已增至四億七千萬，約當全世界總人口四分之一弱，較歐洲全部人口僅少三千萬。英帝國總人口爲四億八千萬，較我國人口多一千萬，其餘各國均少於我國，以人口言，我國是世界第二大國。

總上所述，我國不但有五千年悠久之歷史和崇高之文化，而且有廣大之面積、豐富之資源，與無限量之人力，實是世界上無與倫比的泱泱大國。

二、我國在世界上之地位 我國疆域廣闊，是亞洲第一、世界第三大國，人口之眾，亦超過其他國家之上。中華民族堅忍耐勞和平中庸之德性，實爲世界各民族之冠。且我國地位適當世界大陸之中心，利於交通，東臨太平洋，可達美、澳二洲，西築鐵路，可通歐、非二洲，形勢衝要，有雄視亞洲、聯絡全球之勢。就各方面言之，我國在世界上之地位，殊爲重要。

但自近百年海通以來，由於我國產業落後及屢受帝國主義之侵略，乃陷於次殖民地之境遇。幸 國父鑑於我國局勢之危急，奔走革命，喚起民眾，一面創造三民主義，以詔示國人；一面組織中國國民黨，以改革中國。近十數年，國民政府秉承此種意旨，革新國內政治，辦理國際交涉，成績昭著，國勢蒸蒸日上。不過我國愈進步，愈遭敵人之仇視，於是有一九一八「事變」之發生，河山變色，日寇得寸進尺，進一步圖併吞我整個國家，遂於民國二

十六年七月七日，激起我國之全面抗戰，我們爲保護國家民族之獨立自由，爲維持世界之和平正義，乃不惜犧牲一切，抗戰到底。

及至一九四一年十二月八日，敵寇更不顧信義，偷襲珍珠港及香港，太平洋戰爭由是爆發，全世界之民主國激於義憤，對德、日、義軸心之侵略國家，深惡痛絕，對我國之艱苦抗戰，益爲欽敬。公元一九四二年一月，英、美兩國和我國締結新約，將以前一切不平等條約完全取消，我國在國際上之地位增高不少。同時聯合國在美京華盛頓簽訂反侵略共同宣言，我國亦被公認爲世界四強之一。一九四四年七月，在美國布里斯敦森林召開之世界貨幣會議將成立世界建設銀行，我國攤派基金數額六億美元。次於美、英、蘇聯，居於第四位。一九四五年三月邀請世界四十四國參加舊金山會議，我國與美、英、蘇聯同爲邀請國家，且確定爲五常任理事國之一。凡此種種，均表示我國在世界上之地位，已居於舉足輕重之勢。迨抗戰勝利後，地位尤爲重要。惟我國地位愈高，吾人責任愈重，不但須爲民族光榮而奮鬥，且須爲人類正義而努力，以全國際信譽，永奠和平基礎。



中華民國三十七年七月滬一版

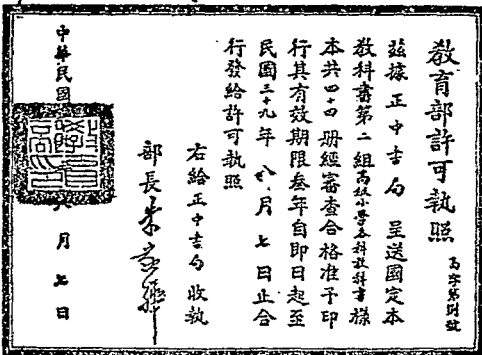
教育部許可執照

高字第一〇九號

茲據正中書局呈送國定本教科書第二組高級小學各科教科書樣本共四冊經審查合格准予印行其有效期限自即日起至民國三十九年八月七日止合行發給許可執照

右給正中書局收執

部長 朱家驊



第一次修訂本適用

高級小學 地理教學指引 四冊

第四冊 售價國幣拾壹元伍角

外埠另加運費匯費

主編者 國立編譯館

編輯者 陳大年 趙廷鑑

承印者 正中書局

發行者 正中書局

6

6

2 1/2 7 1/2 5

