

法
國
地
誌

胡
煥
庸
編



南京鍾山書局印行

城北總局
城南分局

四牌樓泰巷口
太平路三三三號

民國二十三年六月初版

卷頭語

吾國新地理學，自經十數年之提倡研究，已漸次爲國人所重視，各地較完備之大學，多數已設有地理學系，從事專門研究；一般人之觀念，亦不再如十數年前視地理爲枯燥無味，僅僅地名山川之記載，而漸知其爲活潑潑地，有關國計民生之學問也。此誠學術界可喜之現象也。

關於地理學科之著述，近年雖已出版若干種，惟爲數殊少，中亦屢遭厄運之課本以外，其足供大學教本或中學教師參考者，卽如鳳毛麟角，不可多見。

昔余歐遊歸來，卽嘗有志聯合同道，編輯叢書，將各種地理基本知識，分科撰述，系統介紹，不意荏苒經年，竟無成就，言念及此，曷勝惶愧。

今者爲謀實現初衷，並能切實起見，擬就個人之力，先編一略爲詳備之世界地誌；然猶恐課務羈身，作輟不常，因採分冊出版之法，大國以一國爲一冊，小國合數國爲一冊，分區編纂，陸續出版，擬以三年之期，完成全編。

「英國地誌」業於去冬出版，今春以來，陸續編就「德國」「法國」「俄國」三種，將依次付印。平常課務忙迫之時，往往數日不能畢一章，偶值假期閒暇，或以一日之力，而可以成數章；抄錄校閱之事，多由內子秀君爲我分勞，然彼亦以五兒繞膝，殊鮮暇晷，進行之遲緩，良有所不得已也。

關於法國地誌之主要參考典籍，特錄出數種如下，一方示本書取材所本，同時亦予讀者以進習研究之機會焉。

胡煥庸二十三年六月三日於南京

附重要參考書目

- J. Brunhes: *Geographie Humaine de la France.*
Vidal de la Blache: *La France.*
E. de Martonne: *Les Regions Geographiques de la France.*
R. Blanchard and M. Todd: *Geography of France.*
H. Ormsby: *France. A Physical and Economic Geography.*
Ogburn and Jaffe: *Economic Development of Post-war France.*
La France Economique, 1931, 1932. Revue d'Economie Politique.

法國地誌

目次

- 一、概述
- 二、地形與構造
- 三、河流與航運
- 四、氣候與天氣
- 五、農林與畜牧
- 六、煤產與水力
- 七、礦產與工業
- 八、交通與運輸
- 九、對外貿易

十、人口

十一、北端平原

十二、巴黎盆地

十三、阿爾薩斯與羅蘭

十四、不列塔尼

十五、中央高地

十六、阿規登盆地

十七、羅因蘇因過道與地中海沿岸

十八、巴黎

十九、屬地

法國地誌

一、概述

法蘭西位於歐洲大陸之西部，國境約成一六邊形，三邊臨陸，三邊環海，西北以北海英吉利海峽與不列顛相望，西臨大西洋與南北美洲遙對，西南以比利牛斯山與西班牙分界，東南濱地中海，東邊以阿爾卑山侏羅山及萊茵河與意大利瑞士德國為鄰，惟東北邊與德意志盧森堡比利時諸國，以平原相接，缺乏自然屏障。

大戰以前，歐洲諸國，以俄國為最大，德國次之，大戰後，阿羅兩省，重歸於法，於是法國乃躍居德國之上，為歐洲第二大國，全境面積計共五五〇、九二六方公里，約當全歐面積十八分之一，我國面積二十分之一，稍小於我國之黑龍江省，約當於江蘇或浙江之五倍。

法國國境，南起北緯四十二度二十分，北達五十一度五分，西起西經七度九分，東

至東經五度五十五分，縱橫距離各九百餘公里。試乘火車自南境馬賽經巴黎以達北境加來，穿行全國，費時僅十五小時，由內陸以趨海濱，鮮有超過四百公里之距離者。

歐羅巴洲原爲亞細亞洲西出之半島，其南北距離，自東趨西而漸窄，法國處於西端，適當南北東西交通之會點，由西班牙以趨中歐，此爲必經之陸道，歐陸與不列顛羣島之距離，惟在法境爲最近（杜佛海峽僅三十九公里二十二海里），阿爾卑山爲南北歐交通之阻，惟羅因河爲由地中海以赴北歐之便道，立昂灣與格斯各灣相距僅四百公里，是爲由地中海赴大西洋之捷徑，由歐陸赴南北美者，多以錫堡爲航行之始點，由東方趨西北歐者，則以馬賽爲登陸之口岸，若法國者，誠不愧爲海陸交通之樞紐矣。

法國處於南北歐交通會點，故拉丁文化與日耳曼文化，實融會於此，又以其會於海陸之交，與鄰國接觸特多，自來歷史演化，導源始於法國者，其影響往往及於全歐，全歐有事，法國亦莫能除外，非若海島之英國，與大陸性之俄國，因其地位隔離，而可有特立獨行之發展。法國國家政策，亦往往徘徊於海陸之間，而不能有所專注，海上發展

，追躡英人而始終不及英人者，此其主因矣。

試以法蘭西之經濟情形，與不列顛相較，亦頗有差異，英格蘭與威爾士之人口，計有百分之八十爲都市人口，鄉村人口祇百分之二十而已，法邦則不然，鄉村人口與都市人口約相等而稍過之。大不列顛人民直接從事農業生產者，不足總人口之百分之十，法國則在百分之四十以上，故法國者，尙不失爲食糧自給之國家，非若不列顛人專恃輸入外糧維持其生活也。

煤鐵爲一切工業之基礎，而法國俱產之，戰後阿羅兩省，割歸於法，產量益增，鐵砂與生鐵產重，佔世界第二位，僅次於美國，鋼佔世界第三位，僅次於美德，煤則產量較少，有待於鄰國之供給，爲世界最大煤輸入國，用煤量多，足見其製造業之發達。據一九三二年之對外貿易統計，製造品輸出計佔總輸出額之六十二，原料輸入佔總輸入額之百分之四十四，法國工業之重要，於此可想見矣。

法國在歐洲諸國中，面積雖廣，而人口不多，據一九三一之統計，爲四一·八三四

·九二三人，較少於俄德英三國，與意大利人口數約相當。若以密度計之，約每方公里七十六人，不特人口稠密諸國如比，荷，英，法，意，均超過之，即多山之邦如瑞士如捷克及奧國，其人口密度；亦多在法國之上。且法國人口增殖力異常低小，當一八〇一年為二千七百萬，歷一百年至一九〇一年，不過增加約一千二百萬，當大戰中，法國人口損失約一百四十萬，加入阿羅兩省人口，勉償所失。法國海外殖民之數量，自來遠不及不列顛，大戰以來，因人力缺乏而吸收多量外僑，據一九三一年之統計，法國外僑總數，近三百萬人，幾達總人口之四分之一焉。

法國海外屬地之廣，僅次於不列顛，總計約一一·〇四九·〇〇〇方公里，計當母國之二十倍，稍大於全歐，約與我國面積相當，殖民地之人口，統計約六千三百餘萬，計當母國人口之一·五倍。諸屬地中，如撒哈拉如赤道非洲，面積雖廣，然多為地廣人稀之曠土也。

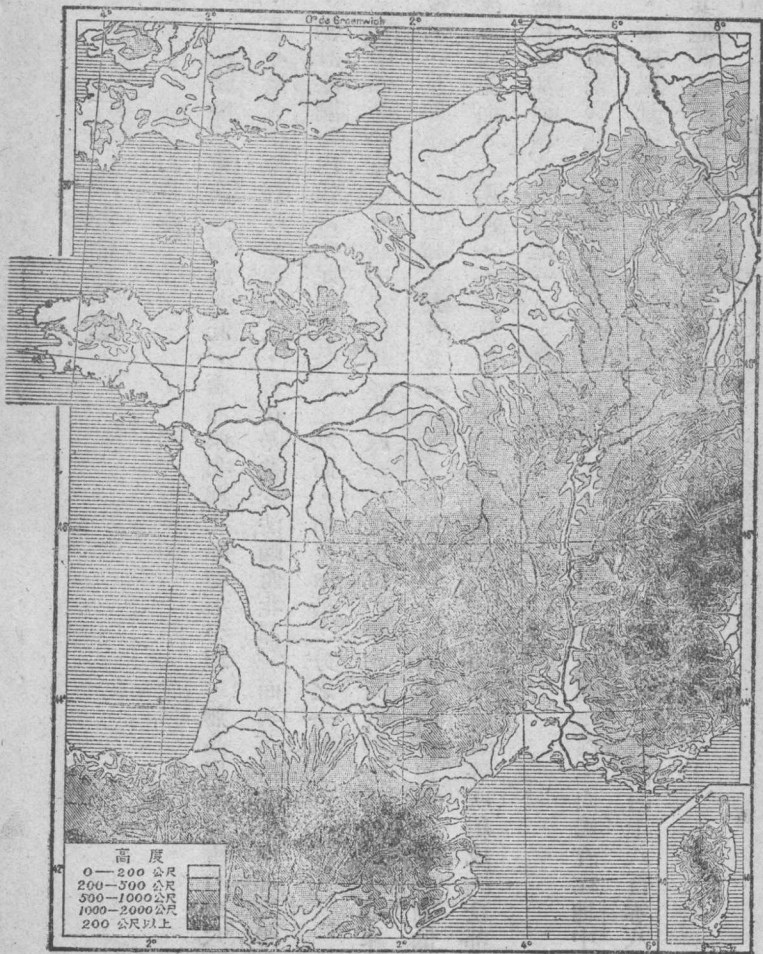
二、地形與構造

1. 地形

法國地形東南高而西北低，西部西北與北部地形平坦，無高出海面五百公尺之地形，蓋北歐大平原自東趨西漸狹，最後乃盡於法國西北部，而與英格蘭東南部之平原遙接，總計法國境內拔海不足二百公尺之地面，佔全面積二分之一以上。

中部而偏東南，爲中央高地，自成一地形單位，平均高度約一千公尺，其東南邊緣較高，是即寒汾納山脈，最高峯達一千五百公尺以上，由此向西與西北地形漸低，故河流多西流而入大西洋，高地岩層多由太古界之結晶片岩與花崗岩等所組成，全部面積，約佔全法面積之五分之一。

東南與意大利交界處，爲阿爾卑山脈，其大部位於法國境內，南端直達地中海海濱，構成風景優美之避暑海岸，全歐最高峯之白山，即位於此，計高四千八百零八公尺，其他高過三千公尺之峯嶺甚多，爲全法之最高地形。



第一圖 法國地形

南境與西班牙相鄰，爲比利牛斯山脈，高度較阿爾卑稍次，惟三千公尺以上之高峯亦不少，東西延長達三百七十公尺，爲法西兩國之自然疆界。

東境與瑞士交界，有侏羅山脈，爲阿爾卑之支出，最高峯達一千七百公里，稍北爲佛日山，隔萊茵河與德國之黑林山相望，最高峯約一千四百公尺，東北境有阿頓納山，最高峯僅五百公尺，西部之不列塔尼半島亦多岡陵，稱阿木列根高地，惟最高不過四百公尺，總計法國境內如阿爾卑山如比利牛斯山如中央高地以及侏羅佛日等在等高線八百公尺以上之高地面積，僅佔全國總面積之十分之一而已。

高地以外，俱屬平原，中央高地以北爲巴黎盆地，西南爲阿規登盆地中央高地與阿爾卑山之間，則爲羅因低地。

2. 構造

就地層構造言之，則法國最先成立之陸地，爲中央高地，多太古界之結晶片岩，當時尙無生物，故無化石遺迹，其後經多次之噴發作用，留有花崗岩及各種噴出岩甚多，

其地原有之崎嶇，經長時期之風化侵蝕，漸入於平坦無奇之準平原狀態，蓋已爲極老之地形矣。

不列塔尼之阿木列根高地，北部之阿頓納山，東部之佛日山，則係古生界地層，其成山也，約在古生界之末葉，與中央高地，大不列顛南蘇高地以南諸山，及德意志之哈士黑林波希米諸山，同一時期，地質學家稱之爲「哈西甯山系」。今茲諸山，乃歷經風化侵蝕以後之殘餘而已，現存諸地層中，其沉積於石炭紀者，富於煤礦，其在法國境內者，以阿頓納以北之「北法煤田」與阿頓納以南之薩爾煤田爲尤重要，中央高地亦富於散處之煤田，如聖旦丁等是也。

阿木列根高地以東，中央高地以北，佛日山以西，阿頓納以南，是爲巴黎盆地，四圍隆起而中央低窪，地層傾斜，均趨向中央，暴露於邊緣者，爲較古岩層，趨近中央則爲較新岩層所覆，如自外至內計之，首爲侏羅紀石灰岩層，繼爲白堊紀之白堊層，盆地之中央，則爲第三紀之石灰岩沙岩諸層。

阿木列根高地與中央高地之南，則爲阿規登盆地，自東北趨西南，其地層排列，與巴黎盆地略同，首爲侏羅紀地層，繼爲白堊紀地層，其他則大部係第三紀地層。

自第三紀中葉以降，各大陸均有重要造山運動，是即「阿爾卑造山時期」其在法國最初成立者，爲比利牛斯山脈，其次爲西部阿爾卑山，再次乃有侏羅山，此蓋由於地殼冷縮作用，地層感受橫壓力，乃摺曲而成諸山。阿爾卑山系成立時近，侵蝕較淺，峯巒高聳，多屬現存最爲巍峨之高山。

佛日山與德境之黑林山，當初原爲相連之地層，當阿爾卑造山時期，此區中部因斷層而陷落，是即今之萊因地濠。他如阿爾卑之西，中央高地以東，地層漸次低降，當第四紀初期，地中海尚深入而成峽江，最後乃成今之羅因河谷。中央高地當「阿爾卑造山時期」火山噴發甚劇，其後或斷或續，如岡答爾如佛萊諸地之火山，均爲法國境內最新而最後成立之地形。



古高地 古生界 第三紀 山脈
 古高地 古生界 第三紀 山脈

法國之地形與構造

為阿規登盆地之幹流，高地之東，則有羅因河，其北端支流曰蘇因河，二者相合，南
 流而入地中海，國境東北，則有萊因河、默斯河、歐爾脫河，其下流分別經行德比境內，最

三、河流與航運

1. 河流

中央高地為衆河所發源，自此向四方分散，成為若干流域，北流轉西北而入英吉利海峽者為塞納河，以巴黎為中心，為巴黎盆地之幹流，西北入大西洋者為羅瓦河，為全法最長之河流，西南則有加隆納河

後乃由荷蘭入海，凡此諸河，對於法邦利用甚溥，除供飲料灌溉並可產生動力以外，對於交通轉運，厥功尤偉。

塞納河全長七百七十六公里，其流域面積計七萬八千五百方公里，上流水量不大，於巴黎附近，會馬恩河瓦士河以後，其流始大。自巴黎以至海口，直徑距離僅一百八十里，而河流之長，則達三百六十五公里，迂折之多，爲諸河冠，下遊巨港，有盧昂與阿孚港。

羅瓦河爲法境最長之河流，計長九百八十里，其上流位於中央高地，中流則居巴黎盆地以內，如奧勒盎高於海面一百十六公尺，巴黎高於海面二十六公尺，故地形實由南向北傾斜，下游則流於阿木列根高地之間，河身坡度甚大，水流湍急，夏秋之交，乾季雨少，則水量頗感不足，故航行殊艱。

加隆納河爲阿規登盆地之幹河，長六百五十公里，流域面積，計共八萬四千八百方公里，河口深入內陸，達七十二公里，波爾多爲下游巨港，河面廣闊，建有十九空長四

百八十四公尺之大石橋。

羅因河發源於瑞士之聖格達，受無數冰河之雪水，故爲歐洲水量最巨之河流，其發源處高約一千七百餘公尺，達法瑞邊之日內瓦湖，高約三百七十五公尺，及里昂降至一百六十六公尺，經行衆山之間，坡度大而水流急，故沿河水力廠甚多，爲全法水力最富之區。於里昂會蘇因河後，逼窄於高地之間，直流南下，再四百公里，以入於海。馬賽爲全法最大之海港，里昂爲僅次於巴黎之河港，交通之頻繁，蓋可想見矣。

歇爾脫河流於法國北境，附近地形平坦，煤產豐盛，爲法國工業最盛之區，惜下游由比荷入海，盎凡爾斯爲全歐第三大港，其運輸僅次於倫敦漢堡，法人于其境內開鑿多數運河，導其貨物於法國港口出入，如加來如登喀克，其尤要者。

萊因河爲西歐最大之河流，發源於瑞士之聖格達，與羅因河之源甚近，先向北行，繼折西行，及巴賽爾城復折而北行，上流受羣山之冰雪，故水流盛而且急，自巴賽爾城以下，行於佛日與黑林峽谷間，始爲法德兩國之國界，至斯脫拉斯堡以下，復完全入於

德境，其下游由荷蘭入海，河口支渠紛歧，與謀斯河之下游，幾不可分，全河經過國家甚多，故爲國際公航河流。

2. 運河

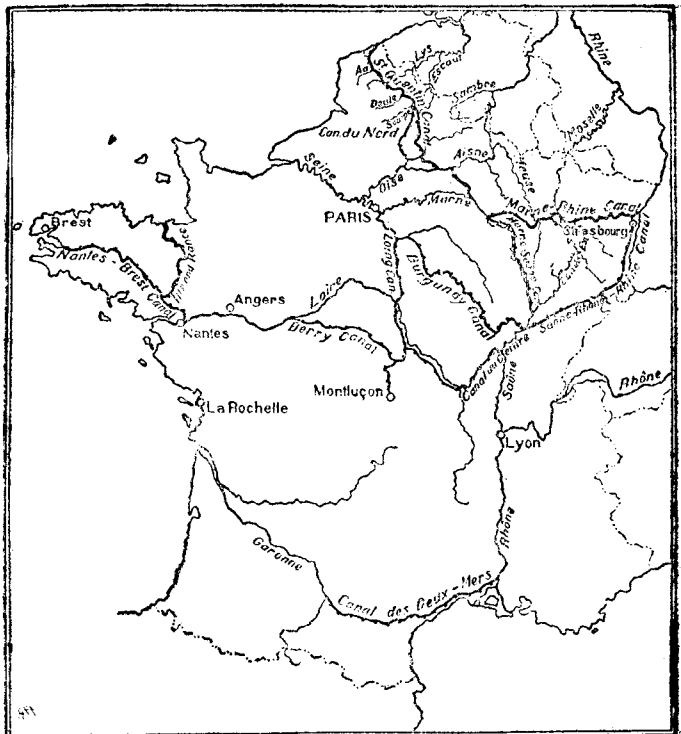
法國河流衆多，航行便利，然苟無多數運河以聯絡之，則其效用亦屬不大。法國地形，除中央高地以外，其邊緣四境，無顯著之地形，各區相互交通，至爲便利，如巴黎盆地與阿規登盆地之間，其最低分水脊玻瓦多溢道，僅高一百四十八公尺，阿規登與地中海之間，最低分水脊那羅士溢道，僅高一百八十九公尺，羅瓦河與羅因河之最低分水脊，高僅三百公尺，蘇因河與萊因河之間，高僅三百四十五公尺，其地位於佛日與侏羅之間，稱曰柏爾福隘道，尤爲自來法邦與中歐交通之門戶，上述諸隘道，蓋皆爲運河或鐵道所經，爲聯絡全國各部之樞紐。

法國人工運河甚多，今擇尤其重要者言之，則聯絡塞納河與萊因河者，有「馬恩萊因運河」，聯絡塞納河與羅因河者，有布各特運河，聯絡羅因河與萊因河者，則有「羅因

萊因運河」，聯絡塞納河與羅瓦河者，有奧勒盎運河，聯絡羅瓦河與羅因河者，有中央運河，聯絡加隆納河與羅因河者，有南方運河，聯絡羅瓦以達阿木列根西部者，有「南得勃勒斯脫運河」聯絡塞納河瓦士河歇爾脫河，以達於北海沿岸者，則有北方運河。

3. 航運

總計法國境內，計有人工開鑿之運河五千餘公里，可供航行之河流，七千餘公里，是以內河轉運，頗為便利，其長距離之運輸，如北部所產之煤，運銷里昂，阿孚港進口之棉，轉運羅蘭，亦頗有利用此等水道者，惟大多數之運河，則因水淺（通常水深二公尺）闊多，效用不大，運輸數量，殊不能與鐵道相比較，據一九二八年之統計，全國水道運輸之貨物，計為七十萬萬噸公里，鐵道運輸之貨物，計為四百四十五萬萬噸公里，約成一與六·五之比。



第三圖 河流與運道

四、氣候與天氣

1. 主動中心

法國位於歐洲西部，西濱大西洋，東連歐洲大陸，東南瀕地中海，境內氣候，即受此三方面之影響，自西而來者，有大西洋之低氣壓，自東而下者，有亞歐大陸之高氣壓，自南而北者，則有地中海上之低氣壓，是為法國氣候之三大主宰，分述如下：

北大西洋北部，常年為產生低氣壓之中心，冬季尤甚，此等低氣壓之行徑，多自西而東，以達於西北歐諸國，旋滅旋生，氣流之方向，亦多自西而東，北大西洋為暖流所經，其流向因受風力激盪，亦自西而東，氣流行經其上，故溫度高而水分富，吹向西北歐，遂產生和煦潤溼之氣候，雨日甚多，常降微毛細雨，溫度中和，冬無嚴寒，夏無酷暑，全年溫度之較差甚微，凡此皆受大西洋低氣壓之影響也。

當冬季時，亞洲西伯利亞有高氣壓，為寒冷氣流之中心，勢力擴張時，自東亞蔓延

至於中歐，有時亦伸張及於歐洲西部，此種氣流，自內陸而來，故寒冷而乾燥，當夏季時，若受高氣壓之影響，即炎熱而乾燥，此季高氣壓，以北大西洋，阿速羣島為中心，故亦稱「阿速高氣壓」。

地中海之緯度，在亞洲為廣大之沙漠，歐非之間，因海水蒸發之作用，南北沿岸，乃成為特殊之「地中海氣候」，當夏季時，頗炎熱而乾燥，冬季則頗有低氣壓行經其間，乃溫和而多雨，法國南岸地中海一帶之氣候屬之。

法國氣候，雖受此三方面勢力之控制，然其主要權威，仍操於大西洋低氣壓，故境內氣候大都富於海洋性，惟東部邊境，及高地山嶺之區，溫度較為極端，而帶有大陸性耳。

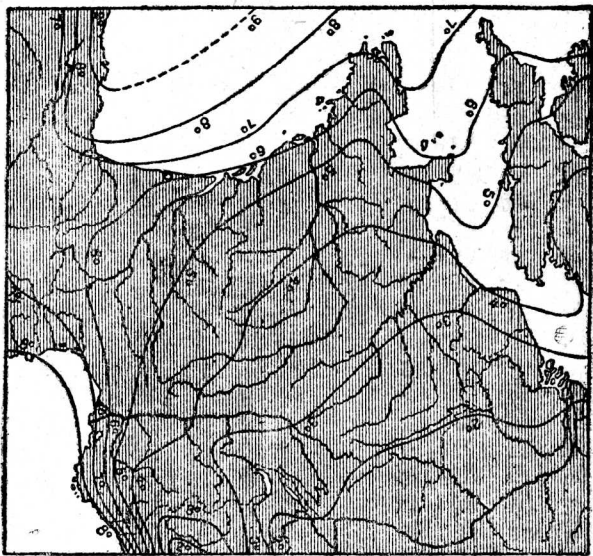
2. 溫度雨量

就溫度情形而論，冬季等溫線，絕不與緯線相平行，大致成南北向，易言之，即西部溫度較高，而東部溫度較低，於此足證大西洋海風調和之力。當夏季時，等溫線作西

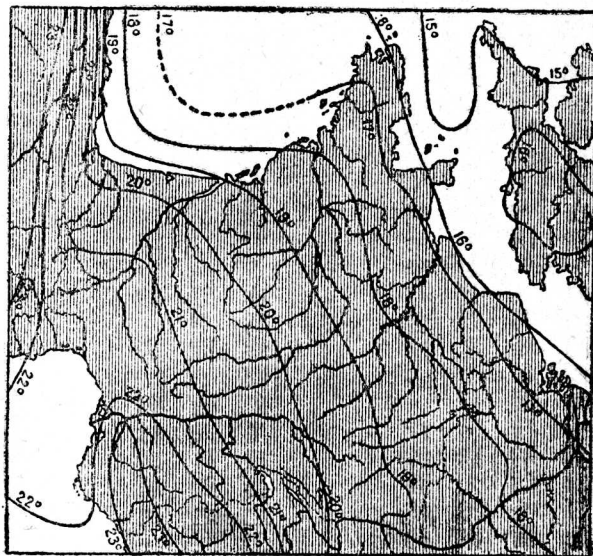
南東北向，易言之，即東南部天氣炎熱，而西北部天氣涼爽。就冬夏季溫度差別言之，則東北與東部較差（即一月與七月之溫度差）最大，西北部最小，地中海沿岸冬夏溫度均高，惟較差則仍較大西洋岸爲大。

法國風向，以來自西方者爲多，故其雨量取源，亦多自大西洋而來，試披閱其雨量圖，則與地形圖實有密切之關係，如阿木列根高地、中央高地、比里牛斯阿爾卑山、佛日山各地，皆有特殊之多雨量區，此則因潮溼空氣，遇地形而強迫上升，上升則體積膨漲，溫度低降，水蒸氣易於飽和，而成爲雨滴，下降於高地或山坡迎風之面，其低窪之地，或山坡背風之面，雨量則特少，如巴黎盆地，如羅因流域，萊因流域皆是也。

就雨量之季候分配言之，則東北部自巴黎以東，夏季雨量較多，西部或西南部，則以春秋或冬季雨量爲多，地中海沿岸，則夏季極乾燥，春秋雨量較多，冬季次之。又各地全年下雨之日，亦頗有不同，西北部雨日甚多，有多達一百九十日者，南岸則雨日甚少，僅五六十日左右，蓋前者常下毛毛細雨，陰霾之日甚多，後者則多傾盆大雨，陽光



第四圖 冬季等温線



第五圖 夏季等温線

足而晴日較長也。

五、農林與畜牧

法國雖已成爲重要工業國家，而其土產食糧，則大致尙堪自給。居於鄉村之居民，約佔總人口百分之五十強，境內通行小農制，故適宜深耕法，近年因受輸入外穀之競爭，農田減少，畜牧業有漸增之勢，而果樹蔬菜花卉之培植，亦爲法國農民重要之工作焉。

1. 林業

原始法國，係一森林區域，數千年來，雖榛莽漸開，然至今存者猶多，森林面積約佔全國總面積之百分之十五強，凡雪線以下之高山地帶，或土壤貧瘠之平原，猶大都保存森林區域，如東南地中海岸之凡爾府，與西南加隆納郎特兩府，其森林面積約佔全面積之半數，凡爾府盛產栗樹與橡樹，加隆納與郎特則盛產松樹，他如阿爾卑山與佛日山

諸府，森林面積約佔全面積之百分之三十左右，僅西北與北部各府，森林面積在總面積百分之十以下。

法國氣候適宜菓樹生產，杏樹與橄欖樹為南方重要產物，杏仁與橄欖油，出口俱不少，西北部盛產蘋果，用以製蘋果酒，其他如桃梨之屬，無不俱備。

2. 牧畜

法國為有名牧畜國家，其每年牧畜收入，實居穀類收入之上，畜類密度，僅次於英格蘭瑞士荷蘭諸國，草地約佔全國總面積五分之一，計一千一百萬公頃，高地以外，平原土壤之較潮濕者，亦多用作牧場，據一九三〇年之統計，全國計有牛一千五百萬匹，羊一千萬頭，豬六百萬頭，馬三百萬匹，羊以巴黎盆地中央高地羅因下游與西部比利牛斯為多，牛則以阿木列根中央高地蘇因流域比利牛斯諸地為多，牛羊除供肉食以外，乳業亦盛，所製牛酪尤有名，行銷達於美洲。

3. 穀物

法人喜食白色麵色，故小麥耕種，於穀類中爲最重要，全國各地，無不產小麥者，僅南部與東部產額較少，如中央高地比利牛斯阿爾卑山佛日與阿木列根高地區域，雨量過多，不適用於小麥生長，全國耕種小麥面積，約計五百萬公頃，約當全體穀物面積之四分之一，全國總面積之十分之一，每年產額約七百萬公噸。

燕麥盛產於巴黎盆地，多供畜類食料，黑麥產於中央高地之北部，蕎麥產於阿木列根高地，多屬於較貧瘠之土壤。大麥分產於北部各地，數量不多。糖蘿蔔產於巴黎以北各府，多與小麥互相輪種，據一九三一年之統計，產量達六百萬噸。蕃薯各地俱產之，一九三一年，產量達一千六百萬公噸。

4. 園藝

花卉鮮果蔬菜之屬，近年俱有大規模之生產，除通常出品外，更栽培提早上市之「時鮮貨」，以運銷於國內外諸大都市。地中海沿岸，因氣候暖潤，盛產各種花卉，用製香粉香水，以輸出於國外，鮮花銷售於倫敦柏林等大會者，爲量亦多，甚有利用飛機

以轉運者。

法國全境，除北部外，俱產葡萄，故爲全世界最重要之產酒國家，除西北部飲用蘋果酒，東北部飲用啤酒外，其他各部，均飲用葡萄酒。栽植葡萄之地，夏秋之交須乾燥而有強烈之日光，故地中海沿岸因氣候適宜，產量尤多，惟較優良而著名之佳釀，則不限於南方，如「白蘭地」「波爾多」產於阿規登盆地，香檳產於瑪恩河流域，白酒產於阿爾薩斯，據一九三一年之統計，全國葡萄園面積總計達一百四十萬公頃，產酒約六千七百萬公石。

六、煤產與水力

法國爲世界重要工業國家之一，製造發達，需用動力甚多，國內煤產不足，每年由他國輸入者爲數甚多，晚近以來，乃設法利用他種動力，以彌補此缺憾，是即水力是也。

1. 煤

法國煤之儲量，估計約一百八十萬萬公噸，其中半數以上，開採殊屬不易，依最近數年之統計，本國產量每年約計五千萬噸，薩爾區域約產一千餘萬噸（半數以上由薩爾本地消用），每年由他國輸入者，約計三千萬噸，總計法國全年消費約八千餘萬噸。

法國最重要之煤田，位於北方，與比利時相鄰，北方與加來兩府，年產約三千三百萬噸，佔全國總產量之百分之六十五，惟脈層分散，開掘不易，當大戰中，曾為兩方炮彈所燬，德人退出以前，復以水灌鑽穴，淹沒殆盡，法國費十年心力，始恢復之。

北部煤田以外，為散布於中央高地諸小區煤田，產量約一千數百萬噸，就中以羅瓦河煤田為較重要，產量約三百餘萬噸，布各特煤田產量約二百餘萬噸。中央高地因地層構造複雜，故開掘難而成本重。東部羅蘭煤田，年產約五百萬噸。

法國進口之外煤，以英煤為多，年額約一千餘萬噸，其次為德煤，年額約六七百萬噸，再次為比荷盧森堡之煤，年額約五六百萬噸。法國全境約可分為三帶，西帶銷用英煤，東帶銷用法比諸國之煤，中帶自黎爾以達都羅斯，則銷用法煤，間有例外，如巴黎

消行英法德各國之煤，馬賽則爲英煤消行之區。法國所產之煤，種類雖多，其鎔鉄所用之焦炭，則甚缺乏，年產僅四五百萬噸，不足其消用總額之百分之五十。

2. 水力

法國煤產不足，水力則富，阿爾卑山比利牛斯山中央高地各處，雨量既豐，積雪尤富，天然之懸崖，人工之壩閘，皆足以構成瀑布，動機發電，法人所稱爲「白煤」者是也。如萊因河，如羅因河，其上流之淺灘急流，亦皆可以利用，所稱爲「綠煤」是也。至於海濱潮汐，每日升降兩次，如設爲閘門，附以旋輪，亦可利用其力，駛動機關，所謂「藍煤」是也。三者之中，自以「白煤」之力最大，實際應用亦最廣，總計法國境內可以使之水力，共計五百四十萬匹馬力，現已應用者二百三十萬匹馬力。

阿爾卑山爲歐洲最高之山脈，當第四紀時，冰河甚盛，其所構成之地形，與河流侵蝕所成者大異，河谷寬廣，而多峻險，坡度不常，無一致之傾斜，支流入幹流處，亦每高低懸殊構成所謂「懸谷」，凡此地形，最足以構成瀑布，稍加人工，即可產生盛大之水

力，夏季雪水融化，水量益盛，惟冬季冰結，水流較弱。

比利牛斯山較阿爾卑爲低，規模亦較小，第四紀冰河作用甚微，現存冰河亦極少，故夏季水量甚弱，惟諸河支流甚多，秋冬兩季，水量甚大，故每於幹支會流處，建造Y式之水閘，此與阿爾卑山有不同者。

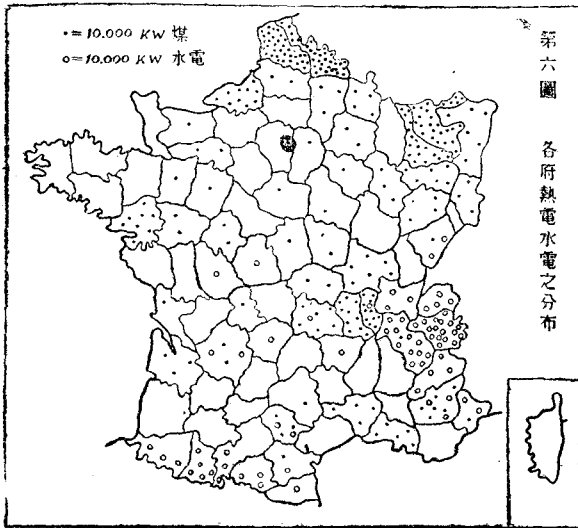
中央高地爲一廣大之高原，因河流之侵蝕分割，而成塊狀地形，無永久之雪田與冰河，故其利用水力之法，與阿爾卑山比利牛斯異，多半就河谷中築爲壩閘，以造成人工水池，然後利其水流，發爲電力，如獨篤尼河其尤要者也。

利用河水之力以發電者，以萊因河與羅因河爲最重要，萊因河上之岡姆閘，一九三二年方告完成，其所構成瀑布，高達十公尺以上，水力可達三十萬匹馬力。羅因改良計劃，始於一九〇一，當時即組織一委員會，研究以航行灌溉發電三項並重之改良計劃，並經組織「羅因公司」，進行一切工作，依其第一步之計劃，擬即設立一二十五萬瓦千之發電廠，以一線輸達巴黎，一線輸達馬賽，同時對於航行灌溉，亦各有相當之設施，據

稱如羅因河全部整理以後，估計可發九十萬瓦千之電力，即等於五百萬噸之煤力云。
 羅因河上流現有最大之水電廠，為「息尼西埃廠」，發電達十八萬匹馬力。

諸水力廠所發之電，不僅供給本地之用，並多利用高壓電線，傳達至於遠處，如阿爾卑山之電力，傳達至於羅因流域，以及地中海沿岸，將來計劃，將更延長至於巴黎。總計法國境內三萬八千鄉區，其已經電化者，達三萬三千，幾佔總數之百分之九十。

「白煤」之與黑煤，表面似處於競爭地位，實際則頗有相成之功，每當乾季或冰



第六圖 各府熱電水電之分布

季水力弱小，各電力公司多利用煤力以補水力不足，故熱電與水電，仍有相互合作之必要焉。

七、鑛產與工業

法國工業，分集於三數中心，北方煤區以紡織業爲最重要，鋼鐵業次之，東部產鐵，以鋼鐵業爲最重要，紡織業次之，里昂附近則以絲織化學鋼鐵諸工業爲要，巴黎附近則以人口集中之故，各種工業俱備，奢侈品出產尤爲著名，南脫附近，則以造船及鋼鐵業著稱。

1. 鋼鐵業

法國煤礦雖缺，鐵產則甚富，自羅蘭歸入法國以後，產量益增，一九三〇年，產鐵砂四千八百萬噸，生鐵一千萬噸，僅次於美國，俱佔世界第二位，鋼九百五十萬噸，次於美德，佔世界第三位（一九三一以來世界經濟不景氣，各國產量俱見減少）。

法國鐵礦幾無處無之，惟含量最富者，莫過於羅蘭（含鐵量達百分之六十），今其產量，幾佔全國鐵砂總產量之百分之九十五，爲世界第二大鐵礦，全歐第一大鐵礦，惜乎離海較遠，附近煤產尤少，是爲羅蘭鐵礦之兩大缺點。通常多利用車運，一方由德國西部輸入焦煤，以供熔化，一方即輸出鐵砂生鐵至德國煤區熔冶製造，如此一出一入，於法國失去若干數量之鋼鐵原料，於德國即產生相當興盛之鋼鐵工業，此經濟上必然趨勢也。

法國北部煤區，在昔亦有少數可用之鐵礦，今則採掘殆盡，專恃外來鐵砂，藉供製造而已。他如中央高地東邊之聖旦丁，諾曼半島北部之岡恩，以及羅瓦下游之南脫，皆有相當之鋼鐵工業。

法國鋼鐵輸出數量甚巨，比德荷英意瑞士諸國，均爲其重要之主顧，鐵砂輸出，以至比國者爲最多，半製造品以輸出至德國者爲最多。

2. 紡織業

紡織業之中心有四，一黎爾，二盧昂，三麥爾霍斯，四里昂。依一九二九年之統計，全國計有紗錠一千一百萬，織機二十萬。棉花之來源，以美國供給者爲多，埃及及印度次之，棉織品以供給本國應用爲主。羊毛除本土所產外，多由澳洲或阿真廷輸入。天然絲法邦所產極微，原料多自遠東輸入，織製之綢緞爲重要輸出品之一，人造絲產量甚巨，依一九三二年之統計爲二千三百萬公斤，約當全世界總產量之十分之一，（一九三二年世界人造絲總產量二萬二千三百萬公斤，天然絲四千二百萬公斤，成五與一之比）次於美英意日而居第五位，同年天然絲與人造絲之銷用額，成一與九之比，當一九二九年，天然絲製品輸出量，計六百萬公斤，人造絲製品輸出量四百萬公斤，及一九三三年，天然絲製品輸出僅二百五十萬公斤，人造絲製品輸出乃增至五百五十萬公斤，二者之消長，有如此者。

3. 化學工業

法國礦產種類甚多，故化學工業極發達，境內多石灰岩，除供建築石材外，如侏羅

紀地層與白堊地層各區，水泥業極盛，平均年產約八百萬噸，布隆聶附近，產量尤多，約佔全法總產量之百分之六十。

阿爾薩斯藏鉀極富，近年產量，平均約四五十萬噸，依此推算，其儲藏之鉀，可供七八百年之用。布隆納盛產磷酸鹽，鉀與磷均為農田重要之肥料。

法國為重要之產鋁國家，一九二九年計產鋁砂六十七萬噸，約當全球產量三分之一，產地以地中海沿岸凡爾府為最要，鍊鋁應用電流，需有極高之溫度，故多位於水力豐富之區。法國鋁砂及鋁輸出至於他國者，為數頗巨，為製飛機與汽車重要之原料。

比利牛斯各府產黃鐵礦，可製硫酸，年產一百數十萬噸，居世界第二位，僅次於美國，他如鹽類阿瑪尼亞顏料等，亦為重要之出產。

八、交通與運輸

1. 鐵道

法國鐵道始建於一八三二年，自里昂以達聖日丁，及一八七〇年，已增建至一萬八千公里，一百年後之今日，全國鐵道共長達四萬三千公里（路軌達八萬七千公里），分屬於七個系統，分疆劃界，各有領域，多數以巴黎為集中點，路線最長者為「巴黎里昂地中海公司」，經營路線達一萬公里，「巴黎奧勒蓋公司」七千八百公里，「東方公司」五千公里，「南方公司」四千三百公里，「北方公司」四千公里，國有鐵道計長九千公里，分布於阿木列根半島，阿羅兩省計有鐵道二千三百公里。

法國鐵道密度，計每一百方公里之面積，有鐵道十一又半公里，較次於比英德諸國，比利時密度三十三，英國（大不列顛）十三，德國十二，惟以絕對里數計之，在歐洲僅次於俄德兩國而已。

各路鐵道，俱以巴黎為集中點，因此貨物運輸，亦多以巴黎為轉運口，各地貨物先集中於巴黎，然後再分配於各方，此種布置，雖多出於政治作用，實亦由於地形影響，中央高地橫互東西，乃不得不以巴黎盆地為四集之所。

法國鐵道向以速率大著稱，其「北方公司」最快之車行速率，每點鐘達一百二十公里，連靠站停留平均計之，每點鐘可達九十五公里。通常由國境北端之加來經巴黎以達南端之馬賽，相距一千一百餘公里，若乘特別快車，需時僅十五小時而已。

「北方公司」之路線，運貨最多，蓋受北方工業區域之賜也，運煤數量，佔運貨總量百分之四十以上（一九二八），載客總數，亦僅次於國有路線。「東方公司」之路線以運輸鐵砂為主，煤與焦炭次之，網與鐵又次之。阿羅兩省之鐵道運輸，以煤鐵並重，輸送鐵砂於德，而易取其煤，故運輸之發達，在各公司中佔第三位。

國有鐵道散布於國境西北部，因有提埃濱阿孚港錫堡勃勒斯脫諸港，故載客之多，為各線冠。「巴黎里昂地中海線」因係聯絡南北之幹線，且為西北歐赴東歐或近東遠東之要道，故貨運亦繁，他如「巴黎奧勒盎」及「南方公司」諸線，貨運客運，俱較次矣。

2. 海運

據一九三二年之統計，全世界計有商船（百噸以下者不計）六千九百萬噸，法國計

佔三百五十萬噸（內蒸汽船三百三十萬噸馬達船二十萬噸），約當全世界總數之二十分之一，在列國中居第六位，次於英美日德與那威，當大戰前（一九一四），法國僅次於英德那威而居於第四位，戰後美日船噸陡增，法乃退居第六位矣。

法國航業之不發達，蓋有數因，法國自身係一農業國家，仰給於外來之食料與原料，為數不多，其輸出之貨，又大都為輕巧之精製物品，其量不足以維持巨大之航運，又法國地位處於歐陸西端，各國船隻多數取道於此，此亦法國航業不易發達之又一因也。

法國造船事業，集中於聖那沙，有「聖那沙」與「羅瓦」兩巨公司，航業公司以「法國郵船公司」及「大西洋輪船公司」為最要。

法國國界共長三千一百公里，而海岸計佔總長五分之三，北面北海與英吉利海峽，西面大西洋，南臨地中海，因此海港特多，據一九三二年之統計，全國四十一港口，出入船隻總噸數為一萬三千萬，其中運貨數量，計進口三千三百七十萬噸，出口九百五十

萬噸，總計四千三百萬噸，進口量與出口量，成七與二之比，單以運貨船噸而論，法國船與外國船，成一與三之比。

沿海港口，以馬賽與盧昂爲最巨，出入貨物總數，計各八百萬噸，其次爲登喀克波爾多與阿孚港計各四百萬噸。出入旅客，四十一港總計三百萬人（一九三一年三百九十九萬），以馬賽布隆茹加來爲最重要，錫堡則爲大西洋旅客上下之所。

3. 公路與航空

法國公路制度最爲完備，據一九三〇年之統計，全國計有國道六萬五千里，府道九千公里，鄉道五十五萬公里，總計約六十餘萬公里。

航空事業，近年亦頗發達，其主要航線有巴黎馬賽，巴黎倫敦，巴黎柏林，巴黎君士坦丁，馬賽阿爾吉，馬賽西貢，法國南美（經西非）等，總計一九三二年飛行航程九百萬公里，載客三萬六千人。

九、對外貿易

1. 戰前概況

法國於大戰前，對外貿易極發達，試以一九一三年爲例，計佔全世界國際貿易之百分之八，於各國中列第四位，僅英（百分之十五）德國（百分之十三）美（百分之十一）三國在法國之上，是年進口貨計八十四萬萬法郎，出口貨六十八萬萬法郎，進口貨中以原料爲最重要，如羊毛棉花絲煤等，計佔總進口額之百分之六十，出口貨中以製造品爲最重要，如紡織品汽車化學品等，計佔總出口額之百分之六十。輸入貨物之取源，以來自英（百分之十三）德（百分之十二·七）美（百分之十）諸國者爲多，輸出貨物之主顧，則以英（百分之十六）德（百分之十二·六）阿爾吉利（百分之八）美（百分之六）諸國爲最要。

2. 戰後發展

大戰以後，法國對外貿易，年有增加，至一九二七年最爲繁盛。是年，出口總量計達五百五十萬萬法郎，雖因幣價低落（僅戰前五分之一），購買能力減退，（躉貨貨價指數爲戰前之六倍），不能與戰前相比較，然以貨物數量計算，一九一三年之出口貨，計共二千二百萬噸，一九二七年之出口貨，則爲三千八百萬噸，十四年來增加達百分之七十，其世界席順，次於英美德，仍居第四位。

自一九二七至二九年，對外貿易之總量，變動甚少，一九三〇年之進口貨爲五百二十萬萬法郎，與一九二七年正相等，出口貨爲四百二十萬萬法郎，較一九二七減少約百分之二十三，是年進口貨中計食料佔百分之二十三，原料佔百分之五十五，製造品佔百分之二十二，出口貨中食料佔百分之十四，原料佔百分之二十三，製造品佔百分之六十四，食料進口與製品出口，較戰前俱有增加之勢。

3. 最近之不景氣

一九三一年以來，世界經濟不景氣，法國所受影響亦深，一九三一年，除進口食料

較一九三〇年增加百分之十八外，進口原料減百分之三十五，進口製造品減百分之二十，出口貨各類俱減少約百分之三十，以一九三二年與一九三一年相較，則進口總額減少百分之三十，出口總額減少百分之三十五，有每况愈下之勢。

一九三二年之進口總值，計二百九十八萬萬法郎，（抵戰前幣價約六十萬萬法郎，較一九一三年減少百分之二十八），出口總值一百九十七萬萬法郎，（抵戰前幣價四十萬萬法郎，較一九一三年減少百分之四十），進口貨中計食料佔百分之三十七，原料佔百分之四十四，製品佔百分之十九，出口貨中計食料佔百分之十五，原料佔百分之二十三，製品佔百分之六十二。

4. 貿易貨品與貿易國家

依一九三二年之統計，進口貨之最要者為穀類，約佔進口總額百分之十，其次為煤，約佔總額百分之八，其次為酒類，亦佔百分之八，石油羊毛棉花各佔百分之四。出口貨中以化學品為最要，約佔出口總額之百分之九，鉄類次之，約佔總額百分之六，絲

織品紗類棉織品各百分之五。

貿易國家，進口貨以來自德國（百分之十二）阿爾吉利（百分之十一）美國（百分之十）英（百分之八）比（盧森堡在內百分之八）諸國為最要，出口貨則以往阿爾吉利（百分之十六）比（盧森堡在內百分之十一）英（百分之十）德（百分之九）瑞士（百分之八）美（百分之五）諸國者為最要。由我國輸出至法國者，僅佔法國輸入總額之千分之七，（佔我國出口總額之百分之四·六）由法輸出至我國者僅佔其出口總額之千分之五（佔我國進口總額之百分之二·五）而已。

法國對於屬地保護地代管地之貿易，為數不多，當一九二七年，進口佔總額之百分之十一，出口佔總額之百分之十四，及一九三〇年，進口佔總額之百分之十二，出口佔總額之百分之二十，及一九三二年，進口佔總額之百分之二十一，出口佔總額之百分之三十一，蓋近數年對他國之絕對數量減少特多，對屬地之貿易，尙能維持原有之數量，故其比較價值之百分數，乃見增加也。

進口貨之來自德國者，以煤與機器爲最要，輸出至德國者，以鐵及羊毛爲最要。對英國貿易，進口以煤與機器爲多，出口以絲織品爲多。對比國貿易，進口以煤與金屬爲多，出口以羊毛綠化鉀機器爲多。對美國進口以棉花石油穀類爲多，出口以絲織皮革爲多。對阿爾吉利進口以穀類與酒爲多，出口以棉織機器鋼鐵爲多。

十、人口

1. 人口之穩定

法國人民生殖率極低，百餘年來，人口增加殊少，計一八〇一年爲二千七百三十萬，及一八六六年爲三千八百萬，七十年間人口增加僅一千萬。一八七二年，普法戰爭結束，阿羅兩省割讓於德，全法人口，降至三千六百萬，自此以迄今，復六十年，人口迄無增加，當一九一一年，爲三千九百六十萬，一九二一年，爲三千九百二十萬，大戰中死亡總數一百四十萬，阿羅兩省加入之人口達一百九十萬，而十年來總數相較，尙減少

四十萬焉。

自一九二一年以來，人口稍有增加，惟爲數亦微，一九二六年爲四千零七十萬，一九三一年爲四千一百八十萬，就中外國僑民，當一九二一年爲一百五十萬，一九二六年爲二百五十萬，一九三一年爲二百九十萬，十年來人口總數增加爲二百六十，而其中外僑增加之數爲一百四十萬，實佔半數以上。又外僑統計，係指未入法籍之客民言之，其已改入法國國籍者，尙不計在內，如自一九二六年至一九三一年，外人入籍總數達三十三萬，而真正土著居民生殖超過死亡之數實不過二十七萬而已（五年之中由外國回籍之法人總數亦九萬餘人）。

2. 外僑

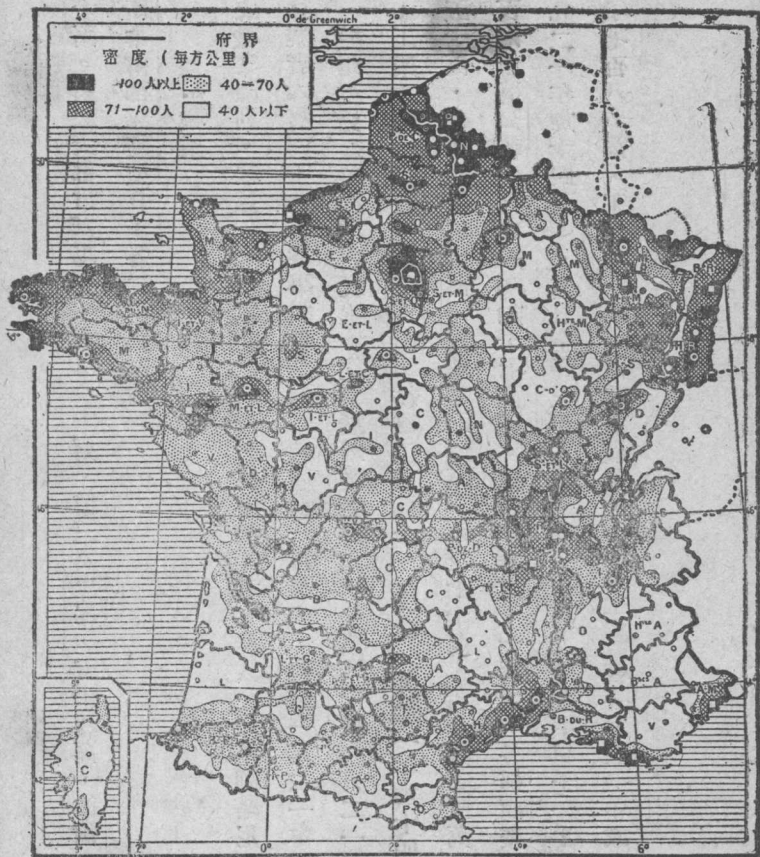
法國本邦人口不見增加，因此外國僑民，乃乘機侵入，依一九二六年之統計，外僑之中，以意人爲最多，計七十餘萬人，比利時西班牙波蘭人次之，各三十萬人，瑞士人十二萬，非洲人德國人俄國人各七萬。法邦外僑，除在工廠作工外，其在鄉間從事農耕

者，尤不在少數，因法人趨集於都市，鄉間所遺棄土，多由外來僑民爲之墾殖也。意大利西班牙波蘭人之在法國者，多挈眷俱來，成爲固定之移民，如一九二六年之統計，外僑二百五十萬，其中男子一百五十萬，女子一百萬，相差僅五十萬，法邦本土居民，因戰中壯丁死亡之結果，女性多於男性，總數達二百萬焉。

3. 分布

法國人口分佈，以大體論之，頗爲平均，無甚多甚少之處，西邊沿海，自英吉利海峽以至大西洋沿岸，爲人口較密之區，其最多者，每方公里達百人以上，由海岸以趨內陸，則有巴黎都斯波爾多諸城邑，爲人口集中之點，東邊自摩塞爾河萊因河蘇因河羅因河以達地中海，爲另一人口密集地帶，介於其間者，北起阿頓納山南至比利牛斯山爲人口較稀之區，每方公里多數不足四十人，蓋大都爲純料農業區域也，惟此等地帶，人口密度雖低，而居民生殖率則較高，故往往爲人口外移之中心。

人口超過百萬之都市，僅巴黎一處，人口二百九十萬，合塞納府全府計之，總數達



第七圖 人口密度

四百九十萬。第二大都市爲馬賽，人口八十萬，第三爲里昂，五十八萬，波爾多二十六萬，尼斯黎爾都羅斯聖旦各二十萬左右。

4. 職業

如依職業區別，根據一九二六年之統計，從事漁業者七萬人，以不列塔尼沿海爲多，從事林業者六萬四千人，從事於農業與畜牧者計八百萬人，較諸一九二一年計減少八十萬人，於此可見近年農業之衰退。從事於鑛業者計三十七萬人，較一九二一年增加達十萬人。工業方面：縫紉工業一百萬，紡織工業九十三萬（較一九二一年加十四萬），食物工業五十萬，化學工業二十萬，皮革業三十萬，木業七十萬，冶金業十五萬，普通金屬業一百四十萬（較一九二一年加十七萬）。他如運輸業八十萬人，各種商業二百萬人（較一九二一年加十四萬）。總計全體工作人數二千一百萬人，其中男子一千三百五十萬，女子七百八十萬，工作女子以大戰時爲最多，一九二六計較一九二一年減少約七十萬。

5. 語言

法國境內，除外僑以外，其在近數百年新增領土以內之土著居民，猶多應用其原有之語言，如北境之法郎特，於路易十四時，始歸法國版圖，今其居民操法拉蒙語者尙十五萬人。西部之不列塔尼半島於路易十二時，始屬法國，今其西部之不列敦人應用不列敦語者，尙一百十萬人。西南與西班牙交界處，有巴斯克人，其居於法國境內者，約十二萬人。南端與西班牙交界處，則有加塔郎人，爲數約二十五萬，歐戰中著名之霞飛將軍，卽加塔郎人也。地中海上之哥西加島，於一七六八年始歸法領，今其居民尙操意大利語，人數近三十萬。阿爾薩斯與羅蘭兩省於一六四八年始爲法國所有，一八七一年重歸於德，一九一八年復歸於法，今羅蘭境內，操德語者約計三十餘萬人，計當居民之半數，阿爾薩斯境內，居民一百二十萬，殆完全應用德語，此兩省者，現雖重入法人掌握，然其未來之命運如何，一時殊難斷言也。

十一、北端平原

北歐大平原西盡於法國北部之法郎特，法比兩國之國界，純爲歷史人工之產物，而毫無天然形勢，以爲其阻隔與屏障，此平原之西南，盡於巴黎盆地北部諸岡，東南則與阿頓納爲界，全境區域雖小，就其性質不同，可分爲北海沿岸，海邊平原與法郎特平原三部。

1. 北海沿岸

北海沿岸，海淺而岸直，沿海多沙洲，沿岸則多沙丘，沙丘之高度平均十公尺，高者達五十公尺，常受海風之吹激，向內陸移動，近於沿海遍植蘆屬海草，藉以防止沙丘之移動。

登略克爲此區惟一良港，高潮時水深十二公尺，自二十世紀以來，常爲法國第三大港，據一一九三二年之統計，出入口貨物總計四百餘萬噸，數量之巨，僅次於馬賽與盧

昂，法國北部農業區所銷用之智利硝石，工業區所用之羊毛，皆於此處入口，出口以糖與火酒爲大宗，進口與出口約成二與一之比。登喀克係完全一轉運口，利用運河轉輸，其貿易區域，東達羅蘭，南達巴黎，本埠工業不發達，人口僅三萬餘而已。

2. 海邊平原與法郎特平原

海邊平原之地面，低於高潮時之海面，沿岸沙丘，實爲其自然之屏障，所有運河川濱，若無堤岸閘門之阻，則全境頓成澤國，當十二世紀以前，本區原爲沼澤之地，冬日濕季常爲雨水所淹，自十二世紀以降，始漸漸排除積水，闢爲耕地，今則以耕植穀類與糖蘿蔔爲主。

海邊平原以東，爲法郎特平原，地形漸高，黎爾與柏爾格之間，平均高度約二十二公尺，黎爾與歇爾脫河之間，平均高度四十公尺，境內多粘土，潮濕殊甚，隨地挖掘，俱可得水，氣候溫和，盛產小麥糖蘿蔔與苧蔴，近年草地日見增加，畜牧漸盛，牛種極有名，稱法郎特種。

3. 鑛產與工業

本區地土平坦，灌溉便利，故農產極豐，同時地下產煤甚富，因此工業亦極發達。北方與加來兩府之煤田，爲北歐大煤田之最西延長，此大煤田東起德國之威斯法列，西南經比利時以達於法國北部，其在法國境內者，延長達一百公里，面積五萬公頃，計北方與加來兩府產量，約當法國全國總產量之百分之六十五，惜其地地層斷續無定，故開掘極爲不易。

煤爲本區重要之貿易商品，行銷南達法國南部，北至比國境內，因煤而產生者，有鋼鐵業紡織業與煤副產之各種化學工業。

黎爾爲紡織業之中心，毛織與棉織具備，羊毛多自阿真廷澳洲輸入，棉花以來自埃及者爲多，黎爾人口二十萬，爲全法第六都市。

鋼鐵工業多集中於桑勃爾河流域附近，本地鐵鑛已盡，鐵砂多由羅蘭盧森堡瑞典西班牙輸入，製造物品，粗細各種俱備。

4. 人口

北部平原之範圍，與北方一府之境界相當，其地土地肥沃，氣候和暖，煤產既豐，工業極盛，水陸交通，均極便利，故境內人口，異常稠密，北方一府之面積，僅五千七百七十三方公里，而其人口乃達二百萬，平均密度達每方公里三百四十六人，較多於全法平均密度約四倍半，以絕對人口計之，北方府僅次於塞納府，以密度計之，在各府中列第三位，次於塞爾與羅因兩府。

十二、巴黎盆地

1. 地質

巴黎盆地位于阿頓納佛日中央高地阿木列根高地之間，西北則隔英吉利海峽與倫敦盆地遙相聯接，上述阿頓納佛日中央高地以及阿木列根高地約係古生界以前之地層，巴黎盆地以內，則係中生界及第三紀之地層，由外向內，前為三疊紀地層，繼為侏羅紀地

層，再內爲白堊紀地層，盆地之中央巴黎附近，則爲第三紀地層，諸地層均微向中央傾斜，因相繼爲其較新之地層所覆蓋，愈向中央，岩層愈新，諸地層之向外邊緣，每直立成懸崖，此于盆地本部尤爲顯著，自來成爲軍事上之險要，堪稱巴黎之保障。

今試自羅蘭西趨巴黎則諸地層之分布，尤爲整齊而有規則，各地層因其性質不同，其地方景色，亦因以大異。羅蘭境內大部爲三疊紀之地層，其最東者爲砂岩，其次爲石灰岩與粘土，摩塞爾河以西則爲侏羅紀之粒狀石灰石，突起而成摩塞爾懸崖，更西有謀斯懸崖，下白堊紀層爲不易透水之粘土與粘土性砂岩，稱曰濕香檳區，多森林與沼澤，再西爲上白堊紀之透明白堊，稱曰乾香檳區，荒涼而少居民，再趨中央，即爲第三紀地層，如波斯勃利凡羅瓦諸高地，均爲透水之石灰岩層，地土肥沃，農業最盛，低窪之區，則多爲疏鬆之砂土與粘土等，水源極富，森林甚盛。

巴黎以西，其岩層之排列，與巴黎以東同，惟方向相反，自巴黎西行，先爲第三紀地層，瓦士河以西，乃入于白堊紀地層，自此直達海濱，其沿岸之白堊峭壁，與海峽彼

岸之英格蘭白堊峭壁遙相應接，蓋往年原爲整個連接之構造也。

侏羅三疊紀之地層，除盆地之北端布隆納附近偶一發現外，其餘多分布於盆地之西南，歷史上之諾曼地省其構造最爲複雜，其東部係白堊地層，中部係侏羅三疊紀地層，而西部則係古生代岩層，蓋已入于阿木列根高地區域矣。

2. 交通物產

本區面積雖廣，岩層雖多，然其地形則至爲簡單，除東部外，甚少有高出二百公尺之地形，居中策應之巴黎，高不過二十六公尺，塞納河橫貫全城，其重要支流，如馬恩河如瓦士河，均於巴黎左近，與幹流相合，故巴黎實爲天然交通之中心，塞納河以外，其南有羅瓦河，上流行于中央高地，中流經巴黎盆地之南，再西經阿木列根區域以入於海。塞納河之北，則有蘇姆河，流於比加地平原，長二百五十公里。

巴黎盆地爲法國最重要之農業區域，如波斯勃利凡羅瓦諸高地，均爲最良好之小麥產地，香檳一帶，則以產酒著名，東部與東南，則以耕植黑麥大麥蕎麥爲多，北部則以

栽植糖蘿蔔爲多。

3. 城邑

倫斯爲東部大城，地位於第三紀岩層懸崖之下，爲重要要塞，同時亦爲香檳區商業之中心，香濱酒以此爲集中點，紡織業亦甚發達。大戰中受損極重，現已完全恢復，人口十一萬，較戰前略見增加。

奧勒盎爲南部大城，地位於羅瓦河之北岸，爲附近農產牧產集聚之中心，奧勒盎運河自此與塞納河支流羅盎河相通，人口七萬。

加來爲歐洲大陸與不列顛最近之海口，與對岸杜佛港相去僅三十九公里，對峽可以相望，輪渡費時僅四十分，故爲旅客出入之口岸。

布隆聶爲與大不列顛福克斯頓之聯絡港，輪渡費時一小時，旅客出入，與加來不相上下，而貨運則遠過之，且爲法國最重要之漁業港。

盧昂居塞納河下游，貨運出入，在昔每居馬賽之上，惟一九三二年之統計，數量稍

次於馬賽，附近紡織業極發達，進口貨以煤爲大宗，石油葡萄酒火酒次之，出口貨量僅及進口貨量之十分之一。

阿孚港位於塞納河河口，乃盧昂之外港，較大之大洋輪船，多停泊於此。法國進口棉花，多由此入口，煤石油木料羊毛進口亦多，來往南北美之大洋航輪，多由此上下，故爲錫堡之勁敵，咖啡可可糖香料多由此輸送於歐洲各地，與倫敦漢堡同爲重要之轉運口岸。

十二、阿爾薩斯與羅蘭

阿爾薩斯與羅蘭兩省，根據一九四八年威斯法列條約，始歸於法，及一八七一年，普法戰後，兩省之大部，復爲德人所得，其仍爲法國所有者，區爲謀脫摩塞爾兩府與柏爾福特區，經五十年至一九一八年，凡爾塞和約成，始將阿羅兩省，重歸於法，卽今之上萊因下萊因與摩塞爾三府是也。茲二省者，因其經濟軍事上之重要，不論其屬法屬德

，均於兩國以及全歐，有極重大之關係。

阿爾薩斯與羅蘭雖為一常相連屬之名稱，然兩地之性質，實頗有不同。阿爾薩斯為萊因高地之一部，羅蘭則屬於巴黎盆地之東緣，阿爾薩斯除西部佛日山外，東部為萊因地濠之平原，羅蘭則為單斜之高地，有突起之懸崖，有較窪之高原。就氣候而論，則羅蘭常陰而多雨，阿爾薩斯則陽光較盛而雨量較少，阿爾薩斯以農業為主，紡織業以外之各種工業，多以本地農產為基礎，如煤糖釀酒製革煙草等均是，羅蘭則以煤鐵儲藏為兩國經濟政治與軍事之所必爭，羅蘭境內居民大半操法語，阿爾薩斯全數為德語民族，操法語者僅百分之六，此其不同之大較也。

1. 羅蘭

羅蘭之鐵礦，位於摩塞爾河之西，南起都爾，北至比國邊境，南北延長計一百公里，東西之闊南部十公里，北部四十公里，為一拔海三百公尺之高地，盡係侏羅紀地層，鐵砂即蘊藏於其中，最南為南錫礦區，稍北為勃利礦區，最北為隆威礦區，東部則有考

次與梯翁菲鑛區，全部儲量，估計在四十至五十萬萬噸，佔全法儲量之百分之七十以上，而鐵砂產量，常佔全法產量之百分之九十以上，數量之巨，概可想見。

南錫爲南部巨城，人口十二萬，除鋼鐵業外，有紡織玻璃等工業，爲巴黎赴萊因河之要樞。

麥次爲軍事重鎮，人口近八萬，麥次以北，經梯翁菲勃利以至隆威一帶，均爲鋼鐵主要區域，法國之黑鄉也。

2. 薩爾

薩爾爲摩塞爾河之支流，其上流發源於佛日山之北，北流經薩爾堡薩爾勃勒克諸城，以入於摩塞爾河，其藏煤區域，即在薩爾勃勒克附近，南北長一百公里，東西闊五十公里，當一九一三年，全部產量一千七百萬公噸，約當其儲藏量之千分之一，自一九一九年後，西南部劃歸法領，其餘則爲薩爾特區，暫歸國聯管理，十五年內，其煤歸法人開採，以爲大戰中德人燬壞法國北部煤區之賠償，及一九三五年，再由本地原有居民投

票決定其屬法屬德，就民意觀察，其將來命運，大概將仍歸德有。據近數年來之統計，羅爾煤區（即薩爾之位於摩塞爾府境內者）每年產煤約五百萬公噸，約當全法總產量之十分之一，薩爾特區產量，約自一千一百萬至一千三百萬，惟本地銷用者，為數頗巨，其輸入法國者，年額僅四五百萬噸而已。

3. 阿爾薩斯

阿爾薩斯東部，為萊因地濠之平原，西部則為佛日山地，萊因沿岸因泥沙淤積，水流不暢，沼澤甚多，平原之西部，為黃土階級地，土壤最肥，農業發達，而居民亦密，產物以小麥葡萄為多，佛日山地，以畜牧為主，牛馬俱備。

阿爾薩斯之鉀，為三大化學肥料之一（鉀，鈉鹽，磷鹽），當大戰前，德國為產鉀之專利國家，領有世界二大產鉀區域，一為斯塔斯福一即阿爾薩斯也。當一九一三年。阿爾薩斯產鉀五萬噸，戰後既為法人管理，銳意經營，年產在四五十萬噸之間，產地在麥爾霍斯之北。

柏息爾勃隆附近有石油井，年產七萬餘噸，惟爲量不多，僅佔全法總消費量百分之二。據一九三二年之統計，法國進口各類石油產物，總量達四百五十萬噸。

麥爾霍斯人口近十萬，爲萊因上流重要城市，「羅因萊因運河」自柏爾福隘道而來，經麥爾霍斯之南，折而北行，至斯脫拉斯堡始入萊因河，工業繁盛，以紡織業爲最發達。地處交通要口，故軍事形勢，亦甚重要。

斯脫拉斯堡爲萊因河航行之起點，自此以下，始有常年兩公尺深之水道，「羅因萊因運河」與「馬恩萊因運河」均會於此，爲交通要樞。其附近之萊因平原，農產最富，葡萄小麥糖蘿蔔尤爲繁盛，故亦爲重要之農產中心。煤鐵穀類與鉀，爲萊因河上最重要之運輸品，棉花多由鐵道輸入，人口十八萬，法國東部之巨埠也。

十四、不列塔尼

1. 構造

法國西部有向外突出之半島，北西南三面環海，惟東部與大陸相連，是爲不列塔尼半島，就其地形構造，亦常稱爲阿木列根高地，全部係古生界岩層所構成，南北兩岸，各有一花崗岩片麻岩與結晶片岩之長帶，中間則係年代較次之志留與石炭紀之地層，當石炭紀時，全區發生褶曲，構成山脈，是即所稱哈西甯山系之一部，其後久經風化，殆已入於準平原狀態，及第三紀時，其地重行升高乃入於第二侵蝕輪迴，現今全部半島，無特出之地形，惟有較爲堅硬之岩石，風化較難，形勢較爲隆起，其最高之點，拔高不足四百公尺，蓋其地既非平原，亦無山嶽，惟成一波紋式之高地而已。

2. 氣候與居民

不列塔尼半島氣候溫和，惟陰雨日多，全部地層，多係不透水之岩石，故地面泥土含水多而潮濕，苟非荒地，即係牧場，往年此間森林極盛，今則僅村旁田邊，尙有遺留，成爲此間特殊之風光。

半島沿岸之經濟情形，與其內陸大異，內陸居民，以牧畜爲主，沿岸一帶，不特漁

業極盛，農業亦頗發達，蔬菜鮮貨之屬，種植尤多，因此居民密度，亦以沿海為最高，每方公里達一百五十至二百以上，愈向內陸則愈減，最低者在五十人以下，半島全體居民，如就五府統計，達三百萬人，平均密度每方公里八十六人，高於全國平均密度達十人之多。

不列塔尼半島除沿海與內陸情形不同外，其東部與西部亦頗有差殊，西部富於半島性，東部則受大陸方面之影響較深，當五六世紀之時，大不列顛為撒克遜族侵入，因此其土著之凱爾的人，頗多移於此間，今半島東部已受法蘭西人之同化，半島之西部，尙保存其原有之語言與習慣，統計目下應用不列敦語之人民，其數尙在百萬以上云。

3. 城邑

勃勒斯脫為西岸要口，海深港寬，為重要之軍港，有海軍學校造船廠軍械局等各種設備，商業以沿岸貿易為多，人口七萬。

南脫位於羅瓦河下游，人口十九萬，為法國第九大城。當十七十八世紀，為法國巨

港之一，與西印度與南美貿易尤盛，自奴隸貿易取消以後，其地漸衰，晚近海洋船舶日見增大，南脫港小，不能容納，因此羅瓦河口之聖那沙港，乃應運而生，其地造船業與鋼鐵業，俱頗發達，蓋已成南脫之外港矣。

4. 房特與玻瓦多平原

羅瓦河下游之南部，通常稱曰房特區，中部係花岡岩所構成，東北與西南則係岡武紀之片岩所構成，岩質俱不透水，故地面潮濕，泉水與溪流甚富，居民分散，產業以牧產爲大宗。

房特之東爲玻瓦多平原，由侏羅紀岩層與第三紀岩層所構成，介於岩層較古之房特與里摩桑兩區之間，成爲巴黎與阿規登兩盆地之聯絡地帶。其地農業甚盛，穀類產量尤豐，平原之高度，平均僅一百五十公尺，是即所謂玻瓦多隘道，巴黎通達波爾多之鐵道經此，玻瓦地埃其較大之城邑也。

5. 西部諾曼地

諾曼地位於不列塔尼之東北，其西南部實爲阿木列根高地之一部，各東登半島凸出於西北，當初原與不列塔尼半島互相連接，嗣以海水之冲刷，久之乃裂而爲二，海峽諸島，散布其間，蓋往年侵蝕之殘迹也。各東登半島及其東南之岩層，多係岡武志留紀之片岩，而間之以花崗岩與砂岩，地形作東西走向，與不列塔尼半島同。

境內土壤貧瘠，農產稀少，畜牧爲重要之富源，沿岸則漁業頗盛。

錫堡爲重要海港，大西洋之旅客多以此爲上下之所，由歐洲大陸赴美洲，或由美洲來歐陸者多經此。港口形勢險要，防波堤長達三千七百公尺，亦軍事重鎮也。

十五、中央高地

1. 構造

中央高地約成一三角形形式，平均高度約一千公尺，東南最高，向西北西南，乃漸低降，地層甚古，多太古界之結晶片岩，爲法國最先成立之陸地，當古生界之末葉，隆起

而成山岳，是即哈西甯山系之南端，其低窪之處，積有石炭紀地層，今日散處各地之煤層即成於此時，同時更有強烈之火山作用，故花崗岩與噴出岩亦極富。

當中生界時，中央高地比較靜止，其原有之地形，漸次剝蝕而成準平原狀態，及第三紀阿爾卑造山作用開始，中央高原岸立而成中流之砥柱，一方使阿爾卑山之走向，改趨西南，其本身受此震撼，亦發生多數斷層作用，而東南部賽汾納山之所以特高者，即受此阿爾卑造山力抬升之結果，同時火山作用復起，今日所見最高之山峯，多成於此時。

2. 氣候

中央高地聳立於中央，成爲氣候之分界，西北屬於大西洋氣候，東南爲地中海氣候，其高地本身因地形關係，亦具有特殊之氣候，夏半年雨量較多於冬半年，已失去大西洋氣候之特性，春秋雨量雖多，而夏日亦無大旱，故與地中海氣候亦殊不同，夏半年雨量雖多，而冬季不乾，且全年總量頗高而濕度復大，故亦不能以大陸氣候稱之。

溫度情形，因高度不同而生差異，如塞汾納山上積雪達三四月之久，如深谷中因受陽光較少，且冷空氣每由高地而下沉，故冬日溫度亦低。高山所包之盆地，則夏季酷暑，冬日嚴寒，完全係大陸性質。

3. 產業與居民

人口分布，完全受地形之影響，一千公尺以上之高地，人口殊屬稀少，三百公尺左右之區，如下里摩桑等，人口密度每方公里達四十以上，熔岩區域，因其土地肥沃，雖較高之區，人口亦密，沿羅瓦河一帶，交通便利，居民亦多。

全區產業，以畜牧為主，各種牛類尤為有名，惟羅瓦支流阿利埃河兩岸，農業最盛，作物以小麥為主，羅瓦河上流附近，則以種植黑麥大麥為主，其他各地，間有黑麥蕎麥，惟為量極微耳。

4. 城邑

聖日丁為法國第八大城，人口十九萬，為法國重要工業區域之一，其地位於中央高

地之東邊，羅瓦河支流費倫河東，與羅因河支流希埃河相距甚近，其間山隘高僅五百公尺，曾建有運河聯絡聖旦丁以達於里昂，惟今已廢棄。聯絡兩邑而為法國最早之鐵道，亦經由此間。

聖旦丁為鋼鐵與紡織業之中心，其附近之煤田，通常即稱為羅瓦煤田，為中央高地最重要之煤田，產焦煤尤多，可供冶金之用，里昂工業區所用之煤，殆完全仰給於此，焦煤有運銷於羅蘭及意大利瑞士兩國者。

克勒蒙弗洪最初建於法國初民之高爾人，及羅馬時，為重要之宗教中心，因此古蹟極富。今為附近農產牧畜交易之市場，最近樹膠工業，極為發達，城市有日趨興盛之概，人口十萬，亦中央高地之學術軍事中心也。

里摩日位於中央高地西部之里摩桑區，附近多高陵土，故以製造磁器著名，其出品行銷達於美洲，人口九萬餘，亦中央高地古城之一也。

十六、阿規登盆地

1. 構造

阿規登盆地位於法國西南，比利牛斯山之北，西瀕大西洋，東及東北則與中央高地爲鄰，北以玻瓦多隘道，與羅瓦河流域及巴黎盆地相通，東南則以那羅士隘道通達地中海沿岸，加隆納河流貫其間，形成一明顯之自然區域。

盆地下部，大都爲第三紀岩石所組成，有柔性石灰岩及石灰質沙岩，表面則有薄層之粘土，沿河兩岸則富於沖積土，沿海十公里以內，多係沙丘，高自五十公尺至七十公尺不等，沙丘受海風吹迫，常向內陸移動，村落森林，每爲所淹，近年栽植松樹，以防制沙丘之內移，其效頗著。

2. 物產

加隆納河西南，沿海沙丘以內，阿瑪尼邱陵地以西，稱曰郎特，土壤全係微細之沙

粒，厚達五十公分，下層係不透水之岩石，故全區境內，多積水而成沿澤，爲重要之森林區域，植松尤多，加隆納與郎特兩府，森林面積達總面積二分之一以上。

阿規登盆地氣候潤濕，夏季炎熱而冬季溫和，雨量則以春末爲最多，故適宜於農作，加隆納河兩岸之沖積平原，尤爲農業繁盛之區，產物有小麥玉蜀黍蕃薯葡萄及各種菓樹。

3. 城邑

都羅斯爲加隆納河上游大城，亦阿規登盆地東南赴地中海沿岸之門戶，各路鐵道，會集於此，人口近二十萬，貿易以酒穀物油皮革爲主，附近工業亦盛。

波爾多爲加隆納河下游巨埠，人口二十六萬，爲全法第四大城，其地距海尙一百公里，惟潮性甚大，除最大之大洋航輪以外，普通輪艦，均可直達。加隆納河流域，農產極富，波爾多實爲其惟一出口。北通巴黎，南赴西班牙，波爾多實爲居中之要樞，商業與英國西班牙西印度南美西非關係最深。英國之煤鐵片錫機器，西印度之可可咖啡糖，

南美之肉類與羊毛，輸入甚多。輸出以酒類菓類爲多，近年大洋輪船，日見增大，波爾多港口因此有逐漸移向下游之勢，就波爾多及其各分港合計，出入貨物之多，在全法各港中，居第四位（一九三二年）。

4. 夏郎脫流域

夏郎脫流域位於阿規登盆地之北部，介於里摩桑與房特兩較古岩區之間，爲羅瓦河與加隆納河兩流域之過渡地帶，東北與玻瓦多平原相接，有夏郎脫河流貫其間，境內多侏羅紀與白堊紀地層，白堊地層位於南部，不適於耕種，惟盛產葡萄，著名之高熱克酒，卽產於此，其性之烈，與英國之白蘭地酒相同，輸出達於世界各地。

羅錫福位於夏郎脫河口，爲重要軍港之一，惟港口略淺，大型軍艦不能出入。

夏郎脫河口以北有羅錫爾港，昔日與加拿大往來極盛，今已漸衰，其外港巴里斯代之而興。

十七、「羅因蘇因過道」與地中海沿岸

中央高地之東，阿爾卑山與侏羅山之西，有一狹長地帶，是爲「羅因蘇因過道」，北通巴黎盆地，南達地中海沿岸，東北由柏爾福隘道，與萊因流域相通，西北則以中央運河與羅瓦河相接，爲溝通南北之要道。

地中海沿岸之氣候，與北部頗不同，冬日較溫，夏日較熱，天氣清明，雨日甚少，如馬賽平均每年降雨日數僅五十五日，夏日乾季甚長，降雨多在秋天，此種特殊之氣候，遂產生特殊之植物，如橄欖，如葡萄，尤爲地中海氣候之代表產物。羅因河流域者，正爲北方陰雨潮濕之氣候，漸變而爲南方晴朗熱燥之氣候之過渡也。

1. 城邑

蘇因河上游，地土貧瘠，人口稀少，惟一之大城，爲提雄，其地西北離塞納河上流甚近，東北由柏爾福隘道以通萊因，故爲南北東西鐵道交通之中心，附近以產布各特酒

著名，人口九萬。

里昂位於蘇因河與羅因河之會口，人口五十八萬，爲全法第三大城，除爲南北通衢以外，西由聖旦丁隘道，可通羅瓦流域，東則以羅因上游，及伊色爾河，可通瑞意兩國，附近有聖旦丁之煤田，與羅因上游之水電，爲全法最重要之絲織業中心，所用工人達三十萬，原料除附近所產外，均自遠東近東與意大利輸入，製品則以輸出至美國者爲最多，爲全法重要輸出品之一。絲織以外，化學鋼鐵工業，俱極重要。

格倫那布位於羅因支流伊色爾河上，爲阿爾卑諸山道之會點，東由聖尼山隧道，可通意大利，爲製造手套業之重要中心，水泥業亦甚發達，人口九萬。

2. 港口

馬賽爲元前六世紀時，希臘人所建立，自來商業繁盛，晚近蘇夷士運河開通以後，與遠東關係益深，今爲全法第一大港，亦全地地中海第一大港，其地位於羅因河口之東約四十公里，其間隔有若干山嶺，最高者達二百五十公尺，蓋羅因河含沙甚多，其下游河

道變遷無定，自河口三角洲以西，復受東南風之吹激，積沙甚多，惟馬賽爲河口以東天然之良港，最近已開鑿一運河，溝通羅因河與馬賽，中經一隧道，計長七公里，闊二十公尺，高十五公尺，巨大之工程也。由馬賽赴北方之鐵道，亦須經由隧道，其地位於運河隧道之東約二三公里。

馬賽位於法國南部，爲鐵道海運之啣接點，由此可赴北非，及地中海各港。經蘇夷士運河，可達印度洋與遠東，旅客由東方赴英倫，或西北歐者，多經此港，自馬賽至巴黎火車費時僅十二小時，再北經杜弗海峽以達倫敦，費時僅七小時而已。自中古以降，意大利之熱那亞港，常爲馬賽之勁敵，近自阿爾卑山諸隧道開通以後，由熱那亞直趨北歐之交通，逐漸增加，晚近數年，意大利新闢遠東特快航線，以威尼斯爲起點，達上海僅需二十四日，較諸馬賽上海航程縮短達十日之多，以是遠東旅客多趨之，馬賽航業，頗受影響。

由馬賽進口之貨，以非州與遠東之原料爲多，生絲穀糖類皮革脂肪等，均極重要，

英國之煤，美國之木材，亦爲進口大宗，出口貨量僅當進口貨量之半數，蓋製造品體積較少也。紡織品機器麵粉爲出口大宗，本地工業以化學工業爲最重要，皂燭製鋁煉糖製革磨粉等，均甚著名。

馬賽人口八十萬，爲全法第二大城，計佔「羅因河口府」全府人口（二百十萬）之三分之二以上。馬賽外國人甚多，計佔總人口之百分之二十，就中以意大利人爲最多。

馬賽之東，有重要軍港曰都隆，再東則爲遊覽勝地，沿岸風景殊佳，尼斯尤有名，人口二十二萬，爲全法第五大城。

十八、巴黎

巴黎位於巴黎盆地之中央，各路交通，均集於此，塞納河上流各支流，分散若扇狀，密布於盆地之北東南三面，然皆以巴黎爲其會合之點，如馬恩河瓦士河，其尤著者也。盆地四周各岩層，其向外邊緣，均壁立成懸崖，成爲巴黎天然之屏障，由巴黎盆地以

趨於南部羅因河流域，或西南之阿規盆地，亦各有便利之交通，而附近農產之富，居民之密，尤足以造成一繁盛之中心，巴黎之爲法國首都，蓋非偶然者矣。

巴黎初建於塞納河上之小島，及十三世紀初年，菲立丕奧古斯德始建羅孚爾宮於河北岸，設大學於河南岸，其地漸盛。十七世紀以來，路易十四與路易十六曾兩度擴充城垣，其原有城基，後多闢爲大道，現有之城垣，則建於一八四一至一八四五之間，自一九一八年以來，已拆除一部，惟仍多以木柵圍之，日用貨品之入城者，例須徵納厘稅，故城垣爲不可少也。

今巴黎城內面積計七十八公里，人口二百九十萬，塞納全府（四八〇方公里）不啻爲大巴黎之界限，其總人口連巴黎在內，共四百九十萬，計當全法人口八分之一弱。

巴黎城內因歷史及地位關係，各區有各區之特色，商業區域位於城市之中央，或各車站附近，政府機關及名勝建築，多位於塞納河之兩岸，大學附近稱拉丁區，爲文化機關所集中，富裕之住宅區，在城之西北部，爲十九世紀所新闢。

各種工廠，大多在巴黎城外，城之東南，塞納河之上流，則有橡皮化學皮革陶磁玻璃銅鐵等工廠。馬恩河流域有肥皂製紙等各種化學工業酒及各種食物工業，城之西南塞納河下游，有各種化學工業銅鋁工業及飛機廠，城之西北多鋼鐵工業汽車工業。

1. 食用

巴黎人口衆多，故飲水與用水之數量，甚爲可觀，用水之來源，以塞納河馬恩河烏克運河及各處深鑽井爲主，飲水則取自數百里外之鑽泉，由密管運輸而來，先儲於巴黎附近之水池，然後分送於城內，水源有五，故於城內亦劃爲五區分用之。最今有一更爲巨大之計劃，即將引用羅瓦上流之鑽泉，以達於巴黎，據專家推算，該處水量甚丰，足供巴黎全城居民飲用，計其距離巴黎之里程，當在二百公里左右。

巴黎爲消費中心，不特需用巨量之飲料與用水，同時亦需用巨量食物，統計每年銷用牛油一千二百萬公斤，雞蛋一千二百萬公斤，魚類三千二百萬公斤，家禽與野味一千九百萬公斤，牛三十萬頭，羊二百萬頭，豬五十萬隻，數量之巨，實堪驚人。

2. 交通

塞納河橫貫巴黎城內，爲極重要之運輸通道。巴黎每年上下之貨物，其總噸數實在馬賽之上，且進口多而出口少，蓋完全一消費中心也。

巴黎城市及其附近之交通，計有電車道一百十八條，公共汽車道六十一條，統計路線達一千五百公里。地道車始建於一八九八年，當時頗受一般商人之反對，因其足以減少路上行人，及其買賣也，今則稱爲世界最完善之設備，計有雙軌路線約一百十公里，試由城之一端，以達於彼端，其距離約十一公里，如乘地道車，費時僅三十分鐘而已。

法國鐵道交通，分屬於七個系統，除南方公司及阿羅兩省之路線以外，其他各區路線，均以巴黎爲出發點。巴黎城內實行多站制，各路車站，分散於各部，另由環形路線以聯絡之，小環形鐵道，行於城內，以運客爲主，大環形鐵道行於城外，以載貨爲要。

巴黎陰溝制度，異常完備，其地下水道，計長達一千七百公里，埋於地下最深者，達三十公尺，吸引河水冲刷，以排除一切污穢，最後抽取其水以達地面，用以灌溉田畝

· 一切電報線電話線自來水管空氣輸信管（利用空氣壓力以輸送信件爲城市中迅速之快信輸送法）等，均附設於下水道內。

3. 文化

巴黎爲全歐文化藝術之首都，其建築之壯麗，勝迹之豐富，倫敦柏林，均不及也。國家圖書館藏書達四百萬卷以上，爲世界最大圖書館之一，其藏書之富，僅美國國會圖書館，堪與倫比。巴黎大學學生三萬餘人，除設文理法醫藥五學院外，附設有各種研究所，廣集各科名家，從事專門研究。羅孚爾博物館集有各時代各民族之文物古迹，圖畫美術，收藏尤富。

十九、屬地

法國屬地面積，約計一千一百萬方公里，計當本國面積之二十倍，次於不列顛爲世界第二殖民帝國。屬地人口約計六千三百萬，僅當本國人口之一·五倍。法國本國人口

，原頗稀少，大戰以後，尤賴外僑移入，以補其國內人工之不足，鮮有餘力，以經營海外之屬地，以視不列顛人口過剩，每年均有大量居民，向外移殖者，蓋不可同日語矣。

1. 屬地分布

法國屬地，多數集中於非洲，計佔屬地總面積之百分之九十，如阿爾吉利，如突尼斯，如摩洛哥，如西非，如赤道非洲，如馬達加斯加，皆為面積廣大人口稀少之區域；其位於亞洲者，僅越南與緞里亞兩部，（印度境內領地約五百方公里），土地面積，約當屬地總面積之百分之八；其他散布於美洲與大洋洲者，僅佔屬地面積之百分之一二而已。

就其行政性質不同，法國屬地，約可分為數類，如阿爾吉利隸屬於內政部，突尼斯與摩洛哥隸屬於外交部；緞里亞、哥蘭喀、麥隆均為大戰以後取得之土地，實行代管制度，須受國際聯邦之監督；其他各地，則歸拓殖部管理。法國屬地財政，多半不能自給，每年須由法政府加以津貼，如一九三一至一九三二之會計年度，計用於殖民地者，總數

達七萬萬法郎。

2. 殖民屬地

非洲北岸濱鄰地中海，氣候與南歐相同，阿爾吉利突尼斯與摩洛哥離法國本土亦最近，是以法人在此經營亦最力，其沿岸一帶，物產豐富，內陸盆地，亦多利用灌溉，從事農耕，穀類以外，如葡萄橄欖等，均為地中海氣候特有之產物，摩洛哥西部因受海洋影響較深，穀類產額尤豐，棉花亦有大規模栽培之可能，高原地帶，牧羊甚盛，礦物有磷酸鹽與鐵砂等，產量亦豐。

阿爾吉利總人口六百五十萬（一九三一年），就中歐洲人移殖於此者近一百萬人，歐人之中，法國人約佔十分之八，其餘為意大利人與西班牙人。突尼斯總人口二百四十萬（一九三一年），就中歐洲人二十萬，法人約佔百分之五十。北非土人，雖屬白種，全數係回教徒，性格強悍，如摩洛哥人尚不時與法人有武力衝突。法國之所謂殖民屬地，固遠不能與不列顛之加拿大澳洲等相提並論，法國屬地，多本土居民，法人移殖於此者，

爲數殊少；如加拿大、澳洲等，殆全數爲歐洲人所移殖，本土居民，幾已絕迹矣。

3. 企業屬地

法國屬地除北非以外，其他均可稱爲企業屬地，略述如下：

法屬西非面積最廣，總計約二百七十萬方公里，人口總數僅一千五百萬，多係黑人，僑居法人，僅萬餘而已。撒哈拉係不毛之沙漠，其南由草原帶入於赤道森林帶，物產較豐，出口有菓類、植物油、橡皮、棉花、可木材等，對外貿易，約百分之五十屬於法國。

赤道非洲南起剛果河，北達乍得湖，位於赤道之下，原始森林甚爲稠密，其地面積雖廣（面積二百二十餘萬方里，人口三百萬），困於交通不便，至今尙未開發，歐人僑居於此者，僅三千餘人而已。

馬達加斯加面積稍大於法國本土，人口僅三百七十萬（一九三一年），境內係一偉大高原，深入不易，沿岸森林頗富，農產有米、糖、咖啡、可棉、花、橡皮之屬，土人多事畜牧，礦產有金、石、墨等，對外貿易四分之一屬於法國。

越南爲法國惟一之黃種屬地，人口二千一百萬，計佔法國屬地總人口之三分之一，相當於法國本國人口之四分之一，紅河平原與瀾滄江平原農業極盛，水稻尤爲出產大宗；據一九三二年之統計，米輸出額達一百餘萬噸，爲遠東重要產米區域之一，亦我國食糧之重要供給地，我國民將於何時始恢復此已失之領土耶？

附 錄

譯 名 對 照 表

Algeria 阿爾吉利	Burgundy 布各特
Algiers 阿爾吉	Brest 勃勒斯脫
Allier 阿利埃河	Brittany 不列塔尼
Alsace 阿爾薩斯	Brie 勃利
Alps 阿爾卑山	Briey 勃利厄
Antwerp (Anvers) 盎凡爾斯	Caen 岡恩
Armagnac 阿瑪尼	Calais 加來
Armorican Massif 阿木列根高地	Cameroons 喀麥隆
Aquitaine 阿規登	Cantal 岡答爾
Ardennes 阿頓納	Catalan 加塔郎
Basel 巴賽爾	Genis, Mt. 聖尼山
Basque 巴斯克	Cevennes, The 塞汾納山
Beauce 玻斯	Chad, Lake 乍得湖
Belfort 柏爾福	Charente, R. 夏郎脫河
Bergues 柏爾格	Cherbourg 錫堡
Bianc, Mt. 白山	Clemont- Ferrand 克勒蒙弗洪
Bordeaux 波爾多	Cognac 高熱克
Boulogne 布隆聶	Corsica 哥西加
Boulonnais 布隆納	Cotentin 各東頓

- | | |
|------------------------|-------------------|
| Dieppe 提埃浦 | Longwy 隆威 |
| Dijon 提雄 | Lorraine 羅蘭 |
| Dordogne 獨篤尼河 | Louvre 羅孚爾 |
| Dunkirk 登喀克 | Madagascar 馬達加斯加 |
| Flanders 法郎特 | Marne 凡恩河 |
| Furens 費倫河 | Metz 麥次 |
| Garonne 加隆納河 | Meurthe 謀脫河 |
| Gascogne 格斯各 | Meuse 謀斯可 |
| Gier 希埃河 | Morocco 摩洛哥 |
| Grenoble 格倫那布 | Moselle 摩塞爾 |
| Havre, Le 阿孚港 | Mulhouse 麥爾霍斯 |
| Herynian
Fold 哈西寧山系 | Nantes 南脫 |
| Isere 伊色爾河 | Naurous 那羅士 |
| Jura 侏羅山 | Nice 尼斯 |
| Kem s 岡姆 | Normanly 諾曼地 |
| Landes 郎特 | Oise 瓦士河 |
| Little 黎爾 | Orleans 奧勒盎 |
| Limoges 里摩日 | Ourcq C. 烏克運河 |
| Limousin 黎慕桑 | Pallice 巴里斯 |
| Lion Gulf 立昂灣 | Pechelbronn 柏息爾勃隆 |
| Loing 羅盎河 | Picardy 比加地 |
| Loire 羅瓦河 | Poitiers 玻瓦地埃 |

Poitou 玻瓦多	Somme 蘇姆河
Pyrenees 比利牛斯山	Stassfurt 斯塔斯福
Reims 倫斯	Strasbourg 斯脫拉斯堡
Rhone 羅因河	Thionville 梯翁菲
Rochefort 羅錫福	Togoland 土哥蘭
Rochelle, La 羅錫爾	Tout 都爾
Rouen 盧昂	Toulon 都隆
Saint-Etienne 聖旦丁	Toulouse 都羅斯
St. Gotthard 聖格發	Tours 都斯
St. Nazaire 聖那沙	Tunis 突尼斯
Sambre 桑勃爾	Valois 凡羅瓦
Saone 蘇因河	Var 凡爾
Sarre 薩爾	Velay 佛萊
Sarrebouurg 薩爾堡	Vendee 房特
Sarrebruck 薩爾勃勒克	Vosges 佛日山
Scheidt (Escaut) 歇爾脫河	Westphalia 威斯法列
Seine 塞納河	