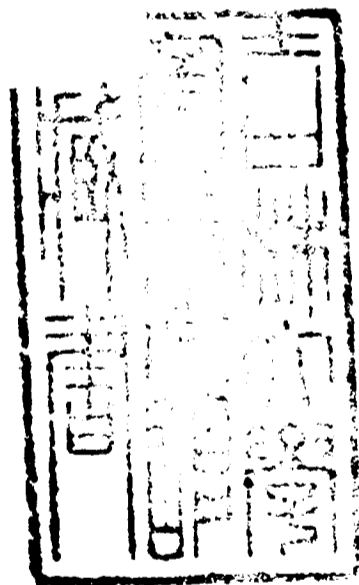


實業計劃與國防

國民圖書出版社印行

# 實業計劃與國防

薛貽源 著



國民圖書出版社印行

中華民國三十五年十二月

# 實業計劃與國防目錄

(一) 前言	一
(二) 鐵路建設計劃與國防	二
(三) 海港建設計劃與國防	三
(四) 移民計劃與國防	一〇
(五) 結語	四〇

實業計劃與國防目錄

# 實業計劃與國防

薛貽源

## (一) 前言

建設國家的計劃，莫不以地理事實為基礎，國父對於本國地理研究有素，極富心得，其表之於書者，像實業計劃，實為綜合研究本國地理的結晶。同時國父對於國防，非常重視，他曾於民國十年七月八日致書廖仲愷先生，條舉國防十年計劃凡六十二項，擬著為專書，以作國人建設國防的南針，惜書未成，而國父即辭世。但是我們若詳細研究，則實業計畫，實即一部國防計劃，特以此書當時係示之於外人，其英文本書名即稱為『國際發展中國計劃』，所以不能明示此書之含有國防意味，反使外人不願助我，祇要看國父在國防十年計劃書大綱中，其第九項即係『國防與實業計劃之關係』，就不難體會實業計劃對於國防關係的密切，今試以地理的眼光，將二者的關連，加以闡發，以就教於賢達。

## (二) 鐵路建設計劃與國防

實業計劃共分六項，而國父最注重交通。國父在前四計劃中，特別側重鐵路和公路的建設，以利陸路的運輸，開闢海港以利他日海軍的調度，幾於處處着眼於國防工程的建設，第四計劃前五部，全為鐵路系統的設計，加以第一計劃之第二部及第三計劃之第三部，則全國鐵路共分中央、東南、東北、西南、西北、擴張西北及高原七大系統，此十萬英里鐵路的完成，實際上即合海防和陸防為一，指臂相使，海陸呼應，國防的價值極大。西北系統以北方大港為起點，以多倫諾爾為門戶；西南系統以廣州為扇形之柄而與南方大港相連絡；中央系統則為聯絡北方東方兩大港之用，而長江以北的軍事重鎮如洛陽，西安和蘭州，皆脈絡貫通；東南系統則為東方，南方兩大港之聯繫，其沿海岸一線，實為東南海防之陸上配備；東北系統係控制南滿，中東兩鐵路之用；擴張西北系統和高原系統，則為移民實邊以固國防之用。在高原鐵路系統中，國父注重國防之深

意已可能窺見，此系統「工程極爲煩雜，其費用亦甚鉅大，而以之比較其他中國之一切鐵路事業，其報酬亦爲至微」，正可證明此一系統之建設，非爲經濟的，而實爲國防的投資。

我國國境遼闊，三面環陸，一方臨海，和我毗連的國家也甚多，但是回顧這次抗戰發生的原因，以及盱衡戰後的局勢，似乎東北仍是我國佈署國防最重要的角落，所以我們將實業計劃中有關東北國防交通的部份，加以研討，該是最重要的。

實業計劃對於東北鐵道網有一完整的計劃，九一八以前東北原有北寧路，南滿路，和中東路三大鐵道系統，國父因要充分建設東北的國防和開發豐富的資源，認爲須於原有的鐵路系統之外，新築鐵路廿線，以多倫，葫蘆島和東鎮爲中心，交織成嚴密迅捷的鐵道網，俾利軍事的調動，而策國防的安全。

多倫爲東蒙五倫——多倫，索倫，呼倫，克魯倫和庫倫——諸軍事重鎮的領袖，在元代盛時，北平爲大都，多倫爲上都，夏往多倫，秋返北平，兩都疊重。明初於此建開

平衡，清代以此爲蒙古各部落道里適中之地，建喇嘛廟，並爲車駕巡幸之所。國父對我國北部國防計劃，以北方大港爲門戶，以多倫爲大本營，東北和西北兩鐵道系統，悉以此爲發軔之點，故多倫雖屬察哈爾省，但對我國東北和西北的國防，都有重要的關係。在今日策畫反攻之際，吾人以爲華北收復之後，進兵東北，首在掌握多倫，東復熱河，庶可居高臨下，以控制關東平原，然後以興安嶺及松嶺東坡卽東鎮至葫蘆島一帶爲根據地，以黑龍江，烏蘇里江，圖門江和鴨綠江爲目的地，分道出兵，着着進取，盡復東北失地。經濟的據點卽爲戰略的衝地，交通之幹線卽爲用兵的途徑，其於討論實業計劃中東北諸交通中心及幹路爲尤然也。按國父計劃以多倫爲中心而建築之東北鐵路，計有四線：卽多倫漠河線，多倫東鎮線，多倫永吉線及多倫臨江線等是。第一線自多倫向東北與興安嶺平行，中經呼倫以抵黑龍江畔之漠河，長約一千三百公里，攷呼倫卽海拉爾，乃呼倫貝爾高原軍事政治經濟之中心，及東路之一要站，而此線爲塞北大道，明成祖屢次親征漠北，皆取由之，可知其在軍事上之重要性。第二線自多倫越灤河與西遼河



之分水嶺，東北行經林東，林西，循大興安嶺東麓，經洮南至東鎮，林東縣爲遼代上京臨潢府，乃東北歷史上之名城。第四線約與多倫永吉線平行，而稍偏南，橫貫熱河邱陵地帶，經赤峯阜新而入遼河平原，抵瀋陽與南滿路相接，又東爲遼東山地，經興京，通化，以達鴨綠江畔之臨江縣，乃塞北關東之橫向幹線，亦爲戰略上極重要之軸線，臨江附近在歷史上曾興一戰役，卽其西南之輯安縣境，有高句驪國之故都曰丸都，前燕慕容氏伐高句驪，大破其都城，往事昭彰，則此以鴨綠江畔要地爲終點之多倫臨江線，其在國防上之重要爲何如？

實業計劃以葫蘆島爲中心的鐵路計有五綫，此島位於遼東灣的西側，爲一深水港與暖水港，將來開鑿運河與遼河相通，復藉遼河北端之運河與松嫩二江水運相連接，如是此港成爲關東平原河海航運之樞紐，其與平原諸大城之距離，較大連爲近，如由瀋陽沿北寧路至葫蘆島，其路程較由瀋陽至大連縮短四分之一，且葫蘆島又爲東部蒙古之出海捷徑，南方附近有菊花島，可建爲軍港，按菊花島爲海島，葫蘆島西與大陸相連，實際爲

一半島，北有錦州島，南有連山灣，實扼水陸之咽喉，宜乎 國父定為東北鐵道網三大中心之一也。由此射出之五條鐵路，第一綫通至北平，即向西越松巔山脈，橫貫熱河邱陵之南部，經三十家子，平泉，承德，灤平等地，由古北口入長城，而抵北平，此綫在三十家子以西已經通車，因日偽於蘆溝事變後 鑒於北寧路以西需要有一鐵路以聯貫關外與關內，藉以策軍事上之安全，故平津失陷後，敵即積極興修，計自北平經順義，懷柔，密雲，出古北口，經灤平，承德，平泉，三十家子，凌源至葉柏壽，柏北與葉（柏壽）（赤）峯鐵路相接，以達東蒙高原，東往朝陽，與錦（縣）朝（陽）支路相連，勾通東北諸大鐵道。回憶抗戰之初，敵我曾在古北口血戰兼旬，此綫在軍事上之重要，可想而知， 國父於民初即曾高瞻遠矚，籌畫建築，其超邁之國防眼光，實會人敬佩。第二綫至克魯倫，長約七五〇公里，克魯倫一名桑貝子，為外蒙東部要塞，循大道可通庫倫，又自赤峯分歧可通多倫，所以此綫與東部三倫相聯，實具形勝。第三綫由葫蘆島通到呼倫，此綫自開魯以北，所經皆屬蒙古草地，於屯墾事業關係最重，其北沿綫之索倫，地

當熱察遼黑四省接壤之處，爲興安嶺屯墾區之中心，在國防上尤具重要性。第四綫通至東鎮，縱貫關東平原，成一直綫，此綫與南滿路平行，較之九一八後我國所築之打通，鄭通，四洮諸路之聯絡綫，距離更短。第五綫通至安東，向東北方走，與計劃中之遼河葫蘆島運河並行而前，經牛村逾千山山脈至風城而達目的地，此綫與葫蘆島北平綫連接，則成爲北平至朝鮮最短之路徑，其對於國防上之作用可想而知。

實業計劃關於東北鐵道系統的第三中心是東鎮，乃 國父理想中的新都市，位於嫩江和松花江合流處的西南，約距哈爾濱西南一百英里，其於鐵路網的關係，猶蜘蛛巢之於蜘蛛網，且藉松遼運河地開鑿，使東遼河與伊通河互相聯絡，則整個東北可以水運連貫本部，而東鎮更可爲水陸交通的要地，居於最有利的地位。按東鎮附近的肇州，大賚，扶餘，農安諸縣，均爲東北歷史上的名城巨鎮，農安卽金代的黃龍府，岳武穆『直搗黃龍』，卽指其地，可見此區實爲軍事上之重點。考由東鎮輻射四方的鐵路計劃綫有八，其中通葫蘆島和多倫二綫，已詳於前，此外若東鎮克魯倫綫，與中東路西段平行，經興

安嶺重要區域之索倫，於貝爾湖北岸，西行抵克魯倫，自貝爾湖北岸壽寧寺附近分歧可抵呼倫，自克魯倫西進可至庫倫，則東蒙五倫，此綫控扼其四，在軍事交通上之重要，可以概見。東鎮饒河綫，其終點之饒河縣，即在饒河與烏蘇里江之會口，自饒河下航至烏蘇里江與黑龍江會流處，蘇聯遠東軍事重鎮之伯力城在焉，所以此綫在中蘇國防關係上，頗為重要。東鎮延吉綫，乃以圖門江流域林吉延邊區域為終點，日人蓄意謀我，在九一八以前即奠定其侵略東北之『兩港兩綫』政策，兩港者，大連與清津，兩綫者南滿與吉會，以大連旅順為終點的南滿路，日人早已售願，但以清津為出口港的吉會路，則直至九一八事變後，始行建築，所謂吉會路，係起自永吉，東南行經敦化延吉，至中韓交界之韓屬會寧，更與朝鮮鐵路系統相接，以達韓境東北的清津，此為日本渡海西趨吉黑的捷徑，且和蘇聯遠東要港海參威極近，在軍事上具有重大的意義，延吉既扼吉會路的重要，所以東鎮延吉綫在對日國防上，實為最關緊要之路綫。至於東鎮長白綫，於農安渡伊通河，抵吉林湖松花江而上，經樺甸撫松，而達鴨綠江發源地即位於中韓交界之

長白線，於中日國防上當饒有意義。東鎮科爾芬綫和東鎮漠河線，都是由東鎮抵達黑龍江畔的邊境鐵路線。與蘇聯轄境隔江相望，當然此等線路的設計，自亦有深長的意味。

此外以東鎮爲中樞尙有環形線內外二環，外環大致與國界線相符，內環約居國界線與東鎮間之中途，其中以漠河撫遠線及烏蘇里圖門鴨綠沿岸線爲最重要，前線自漠河沿黑龍江右岸，經黑河瑗瑗，在科爾芬與東鎮黑河線相合，再經同江至撫遠，長約一三五〇公里，撫遠位於烏黑二江會口附近，與伯力遙遙相對，瑗瑗自昔爲黑龍江中流之重鎮，近則黑河代之而興，瑗瑗地位之重要，原以與江東六十四屯對岸之故，自江東地廢，而俄建都會於海蘭泡，黑河適在其對岸，故對俄往來集中於此，烏蘇里圖門鴨綠沿岸線爲環形線第二段，由撫遠沿烏蘇里江岸而上，在饒河與東鎮饒河線相接，再南以抵虎林，均與蘇聯鐵道隔江平行，至綏芬河站越中東路，又循中蘇國界，經東寧，琿春至延吉，與東鎮延吉線相遇，自此溯圖們江而上，沿鴨綠江而下，中經長白，臨江、安東、循黃海沿岸，經莊河獅子窩與南滿鐵道相聯，全長一七六〇公里，構成遼吉二省之國防線

，中途所經之長白縣爲東鎮長白線之終點，臨江縣爲多倫臨江線之終點，安東縣爲葫蘆島安東線之終點，再加延吉與漠河通東鎮之線，則此線實與東鎮，葫蘆島，多倫聲氣相通，內外接應，形成極端重要之國防鐵路線了。

我們不憚詞費，將來東北鐵道系統對於國防的關係，特別詳爲說明者，實以東北爲我生命線，戰後仍爲國防的焦點，國人深應妥加研究而予以充分的瞭解，發奮建設，使實業計劃東北鐵道網的建設早日完成，則東北國防的佈署，至少已得其半了。

其他六大線路系統，也都如網在綱，條分脈析，至爲顯然，因爲都是以軍事上形勝之地爲其中心之故。例如高原鐵路系統中，蘭州，拉薩和成都皆其重鎮，所以多採爲起訖地點，北達青新 南及滇緬，爲遜清初葉年美堯岳鍾琪用兵耀武之地之所經。而 國父的高瞻遠矚，尤可於綏府大理線及綏府孟定線覘之，抗戰後滇緬路之修築，不僅爲中國，實亦爲英荷之生命線，日人千方百計來截斷的滇緬路，即 國父於民八昭示吾人應當爲國防而修築的綏府大理線和綏府孟定綫類似或平行的路綫。至於擴張西北鐵路系統，

則爲蒙古，甘肅，新疆等西北邊防所繫，清初康雍乾三世之所經營，胥在於是，準部用兵，猶若按圖可索也。東南鐵路系統以東方大港，重慶，廣州爲三頂點，西北鐵路系統以多倫爲中心，而多倫則爲北方大港之門戶，自此散射外築的路綫很多，其中東方大港多倫綫，卽沿灤河谷地以達多倫，長凡三百英里，經營之始，便須建築雙軌，自多倫再進展至西北邊疆，一綫經庫倫，直下西伯利亞，一綫經伊犁西指中亞，在平時並可由二綫與西伯利亞及中亞鐵路相接，使歐亞大陸，可一以貫之，多倫並可成爲國際性之都市。中央鐵路系統以東方北方兩大港爲諸路之終點，其中尤以東方大港塔城綫，在今日極富時代的意義。此綫在蘭州以東無甚問題，蘭州以西至於迪化爲程不足二千公里，雖人力物力極感困難，然地較平行，無高山大川之穿越，就此路在國防上之重要性言，允宜及時興築。良以新疆地屬豐腴，爲備具國防工業條件之省份，全疆有豐富之木材，迪化附近近有極富藏之煤礦，肅州至哈密間地雖較瘠，但不乏大事農耕之條件，哈密以西，地漸富庶，迪化至伊犁間，礦油農牧，皆可大量發展，無如孤懸塞外，在昔外則門戶洞開，

內則與中原隔絕，如何經營開發，鞏固國防，實國家一極端重要之事，故新疆之建設，應以國防爲先，而國防之主要工具，則爲鐵路，新省當局表示如甘肅鐵路能延至迪化，則控制全疆卽有八分把握，此言非虛，是以東方大港塔城綫西段之建築，不獨爲新疆之主要事件，實爲『保障新疆永久爲中華民國領土』的先決問題。按土西鐵路里程與此路西段幹綫相同，地理環境之艱苦，亦相若，土西鐵路原定五年完成，乃以需要急迫之故，蘇聯傾全國之力，竟於三年半告成，我國鐵路工程師凌鴻勛氏此次偕同西北建設考察團至甘新實地考察結果，認爲倘採輕磅鉄軌與臨時橋梁，而組兵工師團，利用兵工築路，則此線於七年內通至迪化，乃一平平無奇之事。專家之言，深爲可信，端賴國策之決定與國人之努力。查隴海鐵路寶雞至天水一段已在修築，天水至蘭州間，也已測定路綫，此兩段爲隴海幹綫，經濟條件亦不惡，應以全力促其完成，如是則東方大港塔城縣西段，有隴海爲其運輸機車與其他鐵路器材，工程的進行，自更迅速，願政府與國人注意此西北塞防建設的先着，全力以赴，則邊防自固矣。



總之實業計劃七大鐵路系統所敷佈之路線，實皆以邊防爲重心，一旦海疆有事，則動員陸軍，皆可於短期內蒼萃於海口，塞防有警，物資人力，亦可源源接濟，首尾相應，實盡其國防交通設計之能事也。

### (二) 海港建設計劃與國防

國父在實業計劃的前四計劃中，除注重鐵道的建設，以利陸路運輸外，更注意開闢海港，便利他日海軍的調度。計擬建築北方，東方和南方三個大港；營口，海州，福州，欽州等四個二等港；葫蘆島，黃河港，芝罘，甯波，溫州，廈門，汕頭，電白，海口等九個三等港；及安東，海洋島，秦皇島，龍口，石島灣，新洋港，呂四港，長塗港，石浦，福甯，湄州港，汕尾，西江口，海安，榆林港等十五個漁業港，起自與朝鮮鄰界的安東，而止於近越南的欽州，平均每海岸線百哩而得一港，海港雖名爲商業的中心，實則卽爲海防的重鎮，或有致疑一國沿海，何海須設立如許港口達三十一處？不知我國

版圖之大，與歐洲等，人口較歐洲爲衆，海岸綫之長，幾爲各國冠，由北而東而南，綿延甚遠，若不分設重心，實有鞭長莫及之慮，我們試取西歐海洋岸綫與我國等長的一節比較之，便知歐洲海港之多，遠過中國，例如荷蘭，其面積略等我三等港汕頭之背域，而有源塘，洛塘(Rotterdam)兩頭等港及多數漁業港羅佈其間。又試與美國相比，美國全國人口僅得我國四分之一，然僅就大西洋岸而論，已數倍於我之卅一港，是則國父所昭示者，僅爲建設新中國海防最低限度之計劃而已，我們熟察國父對於各港位置的選擇，實含有國防深意，如以東方大港而論，該港位於乍浦岬與澉浦岬之間，其地在明代實爲舟師防禦倭寇的中心，明太祖命湯和沿海設置重兵駐紮城衛數十所以防倭寇，而舟師則集中於金山衛，以便南北策應，北控魯蘇，南屏閩粵，機動性極大。所以我們如果建設此等大規模的海港，非但於國際交通與貿易，有極大的幫助，對於我國海防確有莫大的關係，實業計劃三十一個海港的設計，實寓海防的精思妙運於其中啊！

但細究實業計劃中所列的三十一個海港，獨缺旅順，大連，青島和威海衛，這當然

是因爲此書出版於民國八年，當時此四地尙爲日英所租佔，爲避免國際糾紛，而使各種建設計劃得以順利進行和獲得各國的幫助計，自以暫時不列此等港市爲宜，但時至今日，瞬卽到達抗戰勝利的當兒，我們收回旅大租借地是必然的事情，而青島和威海衛則早於民國十一年及十九年先後收回，所以處今天來研究實業計劃中海港的開闢，必須將此四港列入，方符 國父建設新中國的宏大意願。

按旅大租借地位於遼東半島的南端，可稱爲第二次半島，且包有附近四十個島嶼，面積約四千二百方公里，等於台灣面積十分之一，原於一八九八年三月廿七日租借於俄國，日俄戰後，俄國轉讓於日本，一九〇五年由中日間滿洲條約加以承認，十連灣內水深，冬不結冰，東西長八海里，南北略等，周圍約廿四海里，口門東西對峙，形勢殊佳，外有長山，光祿，五馬，海洋諸島錯列，儼如屏蔽。灣內分五小港，其一爲青泥窪，在灣的西南，水深十八至四十二英尺；其二爲潮水套，在灣之西端，其北，西，南三面，俱有高地圍繞，港內水深十二至二十七英尺，可泊中等以下軍艦；其三曰河套，在灣

之北端，其餘三面，也有高地圍繞，水深十八至二十四英尺，能駐中等以下的軍艦，甲午之役，日軍即由此登岸；其四為江涯套，在灣的東北，北面有大和山，能蔽北，風套口水深二十四至三十英尺，為中等輪船避風佳地；其五曰大箇口，在灣的東端，口門西向，北，東，南三面，亦有高地圍繞，能蔽烈風，水深二十四至三十六英尺，能容中等輪船五艘。大連右岬曰黃山，迤左為老龍頭，左岬曰和尚島，清光緒年間築有海岸砲台五座，陸路方面築有徐家山砲台一座，甲午以後，凡此要塞，皆輾轉於日俄之手，終歸於日。至於商輪的出入和停泊，起卸和運輸，都很適宜，實為北洋良港之一。自為日本強租關為自由口岸後，商業遂一躍居東三省首席，所以大連無論就國防和經濟言，都是非常重要的口岸。

旅順在金州半島南端，和大連毗連，與山東的登州烟台，隔海相望，控扼渤海的門戶，港水嚴冬不凍。口門南向，東有黃金山，西有虎尾半島，左右環抱，西者長而東者短，兩端相距不過三百公尺，多數海艦，不能同時並進，兩岸山勢陡峻，不易攀登，非

自口門，亦無由得入。口內分東西兩隩，東隩長四百公尺，寬二百七十公尺，水深三十六至四十二英尺，能容大軍艦七艘；西隩之寬，三倍東隩，但水深不過三十英尺，能泊小艦。光緒年間沿海築有砲台三十餘座，而倚子山，案子山測望台三座，則踞高臨下，爲旅順後路全防之關鍵，黃金山與威遠兩砲台夾口對峙，有如鎖鑰，形勢之勝，堪稱巨擘。此著名之軍港，扼登州海峽，實爲北洋的直布羅陀，當中日戰後，日本強佔旅大，德國當時政府當局有云：『旅順港口如果變成北洋直布羅陀，則將使中國，至少將使其北部與其京師，成爲日本的保護地方』，是以有俄德法三國干涉日本還我遼東之舉，旅大租借地位於國防上的衝地，其於國家之生死利害關係，固早爲舉世皆知的事實。抗戰前日本在此設有關東軍司令部及海軍要港部，因軍事上的便利，引起侵略領土的野心，復以南滿鐵道深入大陸，鐵路沿綫設置砲壘，屯駐重兵，九一八事變一夜而奪我名城多處，似爲曠世未有之奇聞，然按其實際，則勢所必至爲毫不足奇的事。

青島位於山東半島南岸的勞山角，市區包有勞山角和靈山衛角環抱而成的膠州灣。

一八六〇年德國地理學家李希霍芬隨同普魯士調查團來華遊歷，曾考察此地，越七年，氏復奉德政府命令，到膠州灣考察，歸國後寫『山東及其出口港』一文，說明膠州爲古繁榮之地，尤以元明兩代爲盛，其時口岸直接臨海，後因膠河之沖積，使膠州口岸不能直接面海，益以烟台的開港，乃促膠州的衰落，不過烟台冬季冰凍，且其與濟南的聯繫，不若膠州來得便利，倘將青島設港，並築鐵道與濟南相通，則此帶腹地豐富的礦產和農產，沒有吐納的港市，不獨青島與膠州的繁榮，指日可得，而濟南也將因此而更形繁盛。德政府深韙其言，而思於我國獲得根據地也，乃於光緒二十四年藉口山東教案，強租青島和膠州灣，設置統督，建築礮台，置戍兵，濬船塢，闢市場，內築膠濟鐵路，外通海洋，使之成爲軍事上和商業上的重要所在。民國三年第一次歐戰發生，日人乘機佔據，民國十一年華府會議結果，始由我國正式收回。抗戰軍興，雖復經滄桑，但戰後的必須重建，使之成爲我國北方的軍港，以作海上根據地，似乎是應極早加計劃的。

威海衛在山東半島北岸，靠山面海，有劉公島橫障於前，分成東西兩口，東口闊，

水淺，輪船都由西口出入，此地與遼東半島的旅順，同爲渤海門戶，本是我國北洋海軍良港，光緒二十年，被日本佔據，償兵費收回，其後四年，俄租旅大，英國藉口防俄，強佔威海衛全灣沿岸十英里地方，作其遠東海軍根據地之一，華府會議時，日允交還膠州灣，英國也允交還威海衛，民國十二年，租期已滿，因劉公島問題，不能解決，至民十九年四月始訂立協定，十月實行收回，設置行政區，直隸中央。威海衛在軍事上既亦如此重要，則其於戰後的重建爲軍港，作我北方的屏藩，當然也是毫無疑義的了。

旅大二港所在地的遼東半島收回以後，再配合以威海衛等爲基地的山東半島環抱起來，則整個渤海可成爲我國的內海，而北方大港建築於渤海之內，當更使國防與經濟二者收兼籌並顧之効。按領海的確定，與海峽海島都有關係，凡海峽入口處，寬不及領海里數的一倍者，則峽內全部可爲其鄰接大陸上的國家之領海，登州海峽自遼東半島最南端的老鉄山，到山東半島最北端的蓬萊閣，相距一百八十里，即五十六海里，但自老鉄山至城隍島相距不過二十三海里，若我國領海界綫定爲十二海里，自南北兩點起算，共

爲二十四海里，則渤海當然爲我領海，領海界綫關係軍務航務及漁業等項極爲重要，一九三〇年國際法編纂會議，對於領水的範圍卒未能取得一致的意見，即因各國所遭遇的對象各異，所以對於領海的範圍多自由規定，自三海里至十二海里不等，而富有伸縮性。我國領海範圍於民國二十年規定爲三海里，至於三海里外的九海里，所謂緝私界程，係領海範圍外的一種行政權，專爲海關實施一切海上緝私職務之地，例如取締侵犯漁權，監視秘密輸入等事。戰後旅順軍港收回之後，當仍爲我國北方海軍根據地，而登州海峽中的長山八島，亦曾建設二等軍港，實宜倣蘇聯往例，明定我國領海界綫爲十二海里，庶幾登州海峽全爲我有，遼東山東兩半島南北提攜，則北洋防禦可期完成，而渤海灣內計劃興建的北方大港，營口二等港，葫蘆島，黃河港，和芝罘等三港以及秦皇島，龍口等漁業港，當更能發展其效用了。

#### (四) 移民計劃與國防



實業計劃中對於建設國防有關係者，除發展交通和建設海港二者外，其次為移民實邊。國父曾云：「余之計劃，首先注重於鐵路道路之建築，……其次則注重於移民墾荒。……」移殖之地區，明示一在蒙古新疆等西北地區，一在東北。實業計劃中第一計劃第三部即專論此事，開頭便說：「殖民蒙古新疆，實為鐵路計劃之補助，蓋彼此互相依倚，以為發達者也」。再則曰：「即以滿洲現時殖民言之，雖於雜亂無章之中，虛耗人力地方，不知凡幾，然且奇盛，假使能以科學上方法，行吾人之殖民政策，則其收效，將無倫比」。不特移置過剩的人口，且對於衆多兵士的裁減，也以移屯的方法，予以適當的安排，實業計劃中曾說：「被裁……之兵，只以北方大港與多倫諾爾間遼闊的地區，已足以安置之，此地礦源富而戶口少，倘有鐵路由該港出發，以達多倫諾爾，則此等散兵，可供利用，以為築港建路及開闢長城以外沿線地方之先驅者，而多倫諾爾將為發展極北殖民政策之基矣」。關於移民的管理方法，國父認為應於「國家機關之下，佐以外國練達之士，及有軍事上組織才者，用系統的方法，指導其事，以特惠移民，而

普利全國」，今當抗戰將近最後階級，勝利在望的時候，復員工作中調遣軍隊移墾邊區，更是應當及時擬議計劃的事情，本篇之作，旨在將 國父於實業計劃中所指點的移民區域，其地理環境如何，並其可能移入的人數以及對於國防的關係怎樣？加以說明。

我們認為雖在戰後，東北一區仍是我國國防的關鍵，而東北又是我們所開發的國土中，最能夠再容納人口的地方，因此移關內的過剩人口，以實東北的邊防，確為最合理的作法。東北大陸，世人多以北美新大陸比之，其人口增加之速，殊堪驚異，根據民國十六年北滿經濟調查局所出版的『北滿與東省鐵路』一書記載，東北人口年增百分之四點八，其增加速度超過日本三點四倍，美國二點五倍，但是若沒有山東河北兩省人民的源源遷注，東北決不能如此迅速發展。東北在農忙時期需要大量的人工，由關內移居的農民達百萬之衆，其中定居者約占半數，其餘則春去秋歸，有如鴻雁的南翔。自民國十三年到二十年的八年間，山東河北兩省移居東北者約為五百六十萬人，回鄉之人數約二百九十萬人，永久居住者約二百七十萬人，其定居率為百分之四十九，此種數字殊屬可

驚。美國素稱爲歐洲移民的尾閘，其開國以來移民的最高記錄爲一九一三年的一百四十萬人，平常年份大概僅爲四五十萬人左右，其他如阿根廷最高記錄不過三十萬人，巴西的最高記錄亦僅二十萬人。國聯調查團報告書會謂『中國數百萬農民的移殖東北，確定該處將來永爲中國之所有』，誠爲世界公論。東北四省人口現爲三千五百萬人，據研究尙可增加一倍，即可達七千萬人，所以東北的開發，至今可謂適得其半，東北擁有廣大肥美的平原，富於農林礦產，實爲華北過剩人口的天然出路，而在充實東北邊防的觀點上，尤爲重要，因爲日本正也以大力從事我東北的移殖工作之故。

查日本在日俄戰爭後，卽有每年移民五十萬到我東北的計劃，但積三十年的經營，東北日僑總數不過二十餘萬人，且多係商人及公務員，據九一八事變前一年卽民國十九年的統計，東北日僑共二十二萬五千人，其中十一萬五千人居於旅大租借地，然亦僅佔旅大租借地全人口百分之十二，其餘九萬六千人居於南滿鐵路區域，此外散佈於日本領事館所在地者，僅一萬三千人。就日僑職業分配觀之，運輸業佔百分之廿四，自由職業

與官吏佔百分之二十三，工商業各佔百分之廿，務農爲生者不及百分之一，日本既自稱滿洲移民爲特別重大問題，且又有非常遠大的前途，似應竭出更大的努力以當其事，對於移民事業不能委諸自然的推移，必須善爲指導而統制監督之；惟據事實之證明，行之良非易易，僞組織成立以後，卽解決商租權問題，使日人到處可自由來往，自由居住，享有不動產所有權；又於民國廿五年，設置滿鮮拓殖公司於長春，同時於朝鮮京城，設置鮮滿拓殖公司，似乎可以大舉移民矣，但自僞國成立後六年之內，真正從事農業的日本移民估計僅一萬一千餘人！僞國成立之初，日本原有於二十年內移民五百萬（一百萬戶）之計劃，亦難能完全實現，現在東北日僞人數雖年有增加，不過均屬政治和軍事性質，真正的農民，仍極稀少，此因東北大陸性氣候甚爲顯著，冬令漫長而嚴寒，日本農民難於適應。蓋移民事業只有在氣候相同之處，成效較著，日本人只能適應高溫多雨的熱帶氣候，如檀香山等處是，而在我東北自必由我習慣於東北大陸氣候的華北農民住之。最近數年，日人也知道直接移民東北的困難，於是驅使朝鮮農民，行間接移民之策，

此輩韓僑多以務農爲業，中以種稻田者居大多數，通常稱爲鮮農，尤以在吉林省南部延吉邊境者爲多，鮮民移墾我國東北之後，則由日本人移入朝鮮，此種政策推行以來，頗見成功，我國人誠宜急切注意，迅速收復河山，大量將冀魯人民移屯東北，而制止鮮民之被迫北來，然後我東北邊防始固，使實業計劃中移民東北之效果易見也。

西北是次於東北而爲我國國內移民的尾閘，根據胡煥庸氏的統計，如自黑龍江的瑗瑋向西南作一直線，至雲南騰衝，分全國爲東南和西北兩部，則此東南部面積約佔全國百分之三十六，人口則佔全國百分的九十六，而西北部的面積佔全國百分之六十四，人口僅佔全國百分之四，兩部份的懸殊，是顯而易見的。雖然西北的地理環境不如東南，但西北地廣人稀，仍有大量移屯的可能，也是極爲明顯的事實。假如西北的農墾充分發達，其再能容納的人口，就內蒙察綏寧三省言，據葛利石（George B. Cusset）的意見，約尙可移入二百萬至三百萬人，新疆據瑞典探險家斯文海定（Sven Hedin）的意見，約尙可容納六百萬人，甘肅的黃土高原和河西，也可移入二百萬至三百萬人，就西北甘

，寧，綏，察，新五省所能容納的人口計，可能超過一千萬左右，青海西藏等，地勢高寒，希望當較少，然從寬計算，西北諸省還可增加一千五百萬，似乎是不成問題的。

關於西北邊境的墾殖移屯，我們需要注意的是對當地的土地利用，應有合理的配合，方能收到預期的效果。在內蒙草原上，據英人巴格斯頓(J. H. D. Buxton)的報告，在張家口到庫倫的公路兩旁，漢人農墾已達到張家口以北約一百一十公里的地方；另一觀察，在歸綏至百靈廟的路上，農墾的界線約在大青山以北五十公里左右。這種邊區新墾的農業，是很不穩定的，農田的界線常隨雨量多寡和政治情形而有變化；並且內蒙風力極強，墾種以後，原來天然牧草盡被破壞，表土被風吹去，往往變成荒瘠的沙漠，在綏遠伊克昭盟南部，當地傳教的比國神父曾親見天然草地，墾種以後，淪為砂磧，目前該處砂丘面積廣達數百方哩，不但不能再繼續耕種，即欲恢復舊有的牧場，也不可能。在張家口以東，漢人墾種草原的結果，也使若干地方變成荒磧。一九三八年，拉鉄摩爾氏在英國地理雜誌發表的論文，也說到察哈爾和綏遠的烏蘭察布盟，因漢人農墾向北擴張的

結果，蒙人牧場面積減少，畜牧事業漸趨衰落，同時漢人所開闢的耕地，墾種以後，土壤被蝕壞，農業亦漸衰落，故草原邊緣的開墾，於農於牧，俱告不利，所以我們認為在內蒙農牧錯雜的區域需要詳加調查，只有適於農墾的地方，才能從事農墾，而移入相當的農業人口；其不適農墾或該處雖適農墾，惟對於鄰近土地有防礙時，則應捨墾耕而仍利用之以為牧場，我們可儘量移出原住於農牧並重區域的牧民，更向北推進其畜牧事業，然後再從其南方，遷移適量的農業人口，墾耕於農牧并重區域之可耕所在，如此則兼收農牧之利，移屯基礎乃能確立。內蒙是關外與關內，外蒙與本部間的聯絡樞機，在國防上極為重要，但人力不充，則何能資為北控外蒙和東北的要地？是以移屯此區，最是重要。國父認為內蒙的「多倫諾爾為發展殖民政策之基」，實為深中肯綮之言；而要移民內蒙的成功，則認識內蒙的地理環境，預將其土地利用的計劃，作適當的考慮和安排，允為最關重要的事情。

甘肅的河西區域是天造地設的西北國防重地，也是我國今日足供為移民的區域。從

陝甘到新疆，此爲唯一孔道，尤以古代的陸路交通，更是取徑於此。這裏的河渠甚多，不特爲內地人民移居於此時的養命之源，並且具有衛國實邊之效，因爲此區雖位於戈壁沙漠的邊緣，氣候乾燥，雨澤稀微，但因西南境的祁連山高度多在雪綫以上，冰雪深積，春夏漸融，万壑傾注，迤邐成河，故河西水利，不因雨而因雪，雪水灌溉之地，平疇綠野，聚匯北流之弱水，更爲此形如長臂南北寬得百餘里，東西長約二千里的走廊區域之灌溉水源，尤以對於張掖（卽甘州）爲然，古人有：『無黑河（卽弱水）卽無張掖』之語，卽因擁有地勢和水系的便利，故得普收灌溉之益，而成爲移民的尾閭。自漢武帝時霍去病破匈奴，張騫通西城，便建立起河西移民的基礎，漢民本長於河工水利，如張掖的屯田灌溉，史稱起於漢昭帝時，唐代張掖有四十餘屯，元明清三朝繼續經營，或疏濬故渠或添闢新渠，所以河西灌溉已有兩千年的歷史，到清初雍正年間改衛所爲府縣，移民開墾，規模大備。河西水田以張掖爲最多，所謂『塞北江南』，卽指此等地區。張掖在西北國防地理上實爲軍事重鎮，古稱『斷匈奴之臂，張中國之掖』，其形勝可知，其南祁



連山之扁都口，爲黑河支流的谷口，乃河西與青海的交通捷徑，其北合黎山的居延海爲漢家行軍的舊道，至今綏遠的駱駝隊，仍循黑河下游到張掖，故甘肅對於青海，新疆，綏遠，寧夏諸省，有四路照應之勢。其地既擅灌溉之利，足以移屯，故爲對於國防殖民二者，兩全其美的奧區，而應積極加以佈署。敦煌古時爲西域門戶，其西之玉門關爲北道，陽關爲南道，由此經天山南北路，可直達地中海沿海及波斯印度等國，在中西交通史上佔極重要的位置，明代中葉退守嘉谿關，敦煌遂爲棄地，清雍正年間遷甘肅省五十六州縣之貧民於敦煌，每縣州移殖之民各居一坊，如由秦州（即天水）遷來者，即爲秦州坊，是以敦煌民族爲甘，青，甯三省漢族之縮影，最饒興味。至乾隆朝，甘新交通改設新路即由安西至哈密，而不經敦煌，但由天山南路至河西各縣，仍以取道陽關爲便，敦煌又可通柴達木盆地，將來發展西北，仍當以此爲門戶重地。北城瀕黨河東岸，因勢利導，闢渠十道，在黨河西岸者如通裕渠，普利渠，慶餘渠，在河東者爲永豐渠，大有渠，窰溝渠，伏羌渠和莊浪渠等皆是。蓋西北關塞往昔雖位於咽喉鎖鑰之地，然其與河渠

之關係，則和屯堡無異，歷史上著名的上述陽關，其地本富於水利，湧泉成湖，名曰南湖，有上下二壩，溉南北二渠，現有居民六百人。玉門關現名西湖。古代玉門關因西湖而設防，猶陽關因南湖以爲守；嘉峪關亦然，先有水而後置關，有關然後築長城。在西北各地水既關繫民生，然尤切國防，處今天如何探討敦煌夙昔的灌溉宏規，而移屯適量的農民，允爲迫切需要研究的問題。武威卽涼州，古稱龍城，東北控長城，西南阻祁連，形勢險要，居民引山上雪水灌田，人文之盛，向爲河西之最，有渠六道，可資灌溉。酒泉卽肅州；居嘉峪關內，由新疆入關，及由包頭經黑河下游出關者，皆經此地，形勢和張掖相似，商業繁盛，爲燕趙，秦，晉商人所走集，有渠二十二道，農事也頗可觀。總之，河西各縣建置之始，其性質皆兼具經濟與國防二點，諸縣除敦煌瀕黨河外，皆距河流較遠，而與渠道有關，如山丹城內，渠水暢流，其關係尤爲顯著。漢代置武威，張掖，酒泉和敦煌等河西四郡，至今河西繁盛都市，仍推此四城。今其居民，大都爲明清兩代戍兵與移民的後裔，此帶既爲軍事重鎮，而地理環境稱優，足以擴充灌溉面積，則遷

民屯田，寓兵於農，使出則荷戈，入則荷耒，屯堡充實積粟，邊民咸能自衛，那麼移民與國防可謂深得配合之利了。

此外隴南的洮西一帶，古爲羌人所居，西漢趙充國於此行屯田政策，欲不戰而勝羌，是爲漢人移民隴南之始。唐代再度移民，名將李晟李愬，以隴西世家，寓居隴南，可迹其盛況。今臨洮諸縣，地沃物富，實可移入相當的人口。其他黃土高原旱田區域的人口密度也很低，每方公里僅有三十人上下，比之蘭州附近灌溉平原，每方公里達二百人以上，河西灌溉區域每方公里至少在八十人左右者，都相差很多，我們如能普遍地廣開水源，或鑿井，或引渠，以事灌溉，則此黃土旱田所在，也是西北移民的一尾閘。新疆塔里木盆地除崑崙山和天山山足馬蹄形的零星水草田以外，多是不能利用的荒曠，讀斯文海定等所描寫的塔里木盆地中心鹹灘，沙邱，雅丹（*Yardangs*）等情形，以及許多河水和井水鹹苦的狀況，即可見其開墾的不可能，天山北路山麓地帶較高之處，如迪化伊犁等，雨量較多（迪化爲三四五公厘）氣候略如西北利亞草原，可以墾殖，從事旱農，但這

種潮濕氣候範圍很狹，準噶爾盆地大部，雨量仍是不夠，旱田農業似亦難於發展。所以新疆農田的擴充，主要辦法當在改良南疆灌溉渠道，以增加水草田中的水田面積，與乎盡量墾殖迪化伊犁等潮濕氣候區域，以增加旱田面積，因為新疆潮濕氣候區域範圍的狹隘，和水草田中灌溉增加的困難，所以斯文海定認為新疆僅能移入六百萬的人口，似為較近事實的估計。民卅二年豫省旱災嚴重，一部難民已實行移新，首批並安全到達，備受新疆當局和同胞的歡迎，我們欣幸着這一開端的順利進行，而得見內地人民逐漸向新疆屯墾，使 國父移民實邊之昭示，日見成功。青海水利肇始於西漢，武帝時趙充國西征，屯兵湟水，擇膏腴之地；引水灌田，今其灌溉面積計有六〇二，三〇〇畝，以雪水灌溉者，僅西部之都蘭，漸次化游牧而為農耕，引入渠，溉田八千三百餘畝；又南部囊謙縣，亦開二渠，溉田九千畝，玉樹地雖肥美，然居民尙重牧輕農，麥胞和碩特部二十九旗中，大部土質膏沃，饒灌溉之利，現已墾殖灌溉者，凡一萬四千一百畝，總計省全可灌溉之地達六三三，七〇〇畝，如能適當引溉農耕，則青海也可能移屯相當的數量

根據 Hopkins 和 Bashlycyd 研究：『二十畝耕地的小麥，足供五人食用，而二十畝牧地之所獲，僅能供養一人』，如果農再認作林地，則其營養更不資，我們若移民西北，固不當把不宜農耕的牧地，墾供農作，致令牧場廢；但對於可供農墾的地方，實應盡量開闢，藉以容納大量的移民，而要這種計劃的成功，則舉新有系統的調查和測量，允為切要之圖，我們深究其中的道理，大感水源與西北的農事，關係最切，換言之，即水源對於西北的移民及國防有莫大的關連。自來西北地勢曠闊，人烟稀少，作戰時必以城寨關隘為據點，惟此等險要能否久經防守或作為進攻的基地，輒視其水源是否充足而定，因水源豐富，則屯田於此，可以足食足兵，否則邊塞給養困難，無論攻守均感不易，『無水則鬼國，有水則雄關』，水與西北移民及其在國防上關係之重要，可以概見。縱觀往史，西北在雨澤豐沛之年，塞外水草，尚稱充足，各族相安，勉能無事，惟一員旱荒來臨，草枯水竭，強悍之游牧民族，每迫而南侵，戰事以起，一切原有農耕民族辛苦

經營之灌溉系統，水利制度，遂爲之破壞殆盡，甚至無力恢復，數千年來，而壞往復，此與彼滅，何止百次？我們要移民西北，充實人力，鞏固邊防，必須竭盡心智，以爭取水源，開發地利，庶幾可以達到目的。

說到西北水利的建設，主要爲利用黃河及其遠流，山嶺的雪水和井水。黃河自青海共和貴德以下，即可資以灌溉，甯夏中衛以迄綏遠克托縣，其利最溥，其支流如大通，洮，渭，涇諸河，都能引溉，涇河平均流量爲二十秒立方公尺，涇惠渠引用流量，僅十六至十八秒立方公尺，即能灌地七十萬畝，梅惠渠也以平均每秒七點五立方公尺的流量，灌溉稻田四萬五千畝，麥田九萬畝，等而計之，如西北各河皆能作壩設渠引水，則灌溉面積大加，移民之數自增矣。西北山嶺，隆冬積雪甚厚，及至春日凍解，千山萬壑，羣流並放，引澆田地，膏潤無比。我們在上文已經提及，例如寧夏阿拉善山以北雪水下注，合爲川流，匯成湖泊，草原反成水田，移黎此地者已日見繁盛；其東部中心定遠營附近，沃野尤多；青海西部柴達木盆地，雪線輻輳，可資灌溉，綏遠能灌溉之地亦夥

，不過雪水猛烈下注，傷毀田禾，沖洗膏沃，允宜築造堅固的工程，以資維護。總觀西北水源，尙多浪費，未能利用的雪水，漫衍地面，流入河中，降水逕流，亦隨被蒸發，關於前者應作庫蓄之，對於後者，宜平治隴畝，廣開溝洫，在山坡容易透水之處，抉深槽，增加及擴大已有之注水區域，使雨雪蓄入地內，成爲潛水，潛水面增高，可能潤滋禾苗；即在高原山陵不利耕作之地，也應如此，以增加空中溫度而減少蒸發，務使滴水不讓其虛洩，以貯蓄爲農用。

時人更有主張在西北開鑿方井以利建設農業者，自于右任院長在第八屆全國工程師學會提出此項計劃以來，繼之即由中國水利工程學會組織「西北十年萬井計劃研究會」，與國立西北農學院會同研討，草擬實施辦法；民三十二年十二月間行政院會議，並已決定自三十三年起開始施行。井水爲潛藏於地下的水份，其來源由於地面雨水的滲透，以及土地間水氣的凝結，西北地層昔經冰河洪積的作用，儲水層分佈甚廣，惟其上部覆有深厚的黃土一層，鑿井汲引，稍爲費力，但是井水有其種種優點，所以隨當努力開鑿

，以別建一條灌溉農業的可行大道。第一鑿井灌溉，不受地形的限制：無論在高原荒漠均有得水之望，在山麓河谷附近，更有鑿得自流井的可能，西北各省，渠工可灌面積，僅佔可耕面積的極小部分，大部份農田，概為靠天吃飯，惟有普鑿深井灌溉，可以救此弊病。第二不受天時的限制：易經裏會說，「井養而不窮」，無論旱年潦年，酷暑嚴冬，均可汲引灌溉，以維生產，西北渠工，輒因荒旱連年，渠水枯竭，居民流離死亡，災後無力恢復，水渠系統，為之湮沒荒廢者，比比皆是，吾人苟能在此等水渠系統內輔以井工，以維居民最小限度的水量，則雖遇奇旱，亦不致若往昔的毫無抵抗。第三不受戰爭的影響：戰爭的破壞力最大，對於有組織，重管理的水渠，尤屬不利，西北為古戰場，歷代渠工，受戰事破壞而湮廢者，何可勝數，所謂「兵事頻興，奇荒屢值，官民兩困……河渠多廢」，實為最確實之寫照。昔美索不達米亞居於底格里斯，幼發拉底兩河下游，沃野千里，灌溉便利，史家稱之為：「人類文明的搖籃地」，惟迄元代，經成吉思汗征服以後，古代灌溉系統，悉被破壞，遂復淪為赤地荒漠，五百年來還不能恢復其舊



觀，此等水渠灌溉系統，苟能輔以鑿井灌溉制度，雖遇戰事，其破壞的程度，當不致若往昔的厲害。此外鑿井一口，所需的費用有限，積有一井之財，即可開鑿一井，而得一井之利，累積無數小利，而成大利，所以鑿井的數目，可視移民的多寡，墾地的面積和財力的大小，逐年增加，富有伸縮性與適應的能力，所耗確有獲利保障，是為鑿井灌溉的最大利益。同時鑿井所需的材料，不外磚，石，木，柳葦，竹及土等，雖在窮鄉僻壤，亦不難就地取財，費工不大且輕而易舉，尤適合貧苦的西北所需要的條件。

查世界各國，以鑿井灌溉克服亢旱建立永久農業者，以印度，美國最為著名，近年蘇聯於中央亞細亞乾旱區域，普遍鑿井，拯救荒旱，也著成效。我國在西北鑿井灌溉，已不乏先例，陝西於康熙二十八九年間，大旱民飢，鄂縣王豐川著井利說，倡鑿井救荒；其後乾隆二年，永濟崔紀巡按陝西，憫秦地待澤於天，遇旱無策，乃飭各縣貸款於平民，相地鑿井，未及半年得井約七萬口，灌田凡二十萬畝，嗣後陳宏謀巡撫陝省，又檄各州縣查報井泉，井工續有增加，農圃之益至今利賴；在南疆林文忠公倡鑿坎井以灌溉

，初興於托克遜之亦拉湖，漸展至吐魯番以東，每井可灌田約四百餘畝，魯克沁城全縣有坎井三百餘道，熟地十四萬畝，吐魯番有坎井八百條道，灌田二十四萬畝。考陝省土井一口，用轆轤汲水，可溉旱地三四畝，水車淺井，可灌旱地三十或四十畝，自流井一口，可灌旱田五十四畝，或稻田十四畝，此種舊式土井，如能加以改良，並採用新式汲水器械，灌溉能力必能倍增，且旱地因有鑿井灌溉的設備，每畝可增加產量約百分之二十，同一耕地因井水灌溉，可改一熟制為兩熟制，則增產量又加一倍，雖遇大旱，亦不致完全無收，故不獨可以救荒備旱，而於增產也有重要的效用。所以我們以為在西北高原所在，應以鑿井為增廣灌溉田畝的主要辦法，即在渠水所及之區，也應輔以井工，以供給最低限度的水量，如此則久遠不蔽，農業才得有確切的保障，移墾之民生活資料有賴，足食足兵，國防自固了。

東北和西北當然是我國國內尤其邊區的二大移民區域，但我們更應發揚超邁海國的精神，繼續向南洋各地移殖，誠以東北西北因為我民族的生命綫，而南洋更堪稱為我民

族的第二故鄉，實業計劃雖未明示我們應向南洋繼續移殖，但此係格於當時的情勢，今當我與盟國並肩作戰，躋國家於四強之一，開羅會議已決定將台灣和澎湖羣島等歸還我國，我們實應振奮努力。對於續拓南洋，以作我海疆的外圍國防地區，允宜充分加以研究 and 實施。查我國閩粵同胞自唐宋以來，即向南洋一帶航海移殖，戰後台澎收復，更是福建過剩人口的移殖尾閘。根據民國二十八年僑務委員會統計南洋僑胞計達六百五十萬人，此外僑生（即僑胞在當地所生的子女）還未計入，如荷屬東印度僑胞凡一百三十餘萬，合僑生計之，則有一百八十萬人，假使再加混血關係者言，更何止此數？泰國和菲律賓其國中優秀份子，十之八九均為吾族胄裔，同時南洋各屬面積廣大，合中南半島和南洋羣島兩部計之，約二百八十萬方公里，比東北土地大二倍有奇（東北面積為一百二十八萬五千方公里，）而且資源豐富，雖迄今已有一萬萬四千萬人（比東北人口多四倍），然達飽和狀態還相差甚遠，所以大量將閩粵之民外殖，確為建設我國海防之一要着。我國對於南洋歷史地理上既有如此密切關係，過去移民此區且已有良好的基礎，則

戰後的繼續前往開拓，實爲我炎黃子弟應有的抱負。作者於研討實業計劃中移民的實施對於國防的關係，特別提出移民南洋的一點，想來該是題中應有之義啊！

### (五) 結語

總觀 國父實業計劃對於鐵路和海港的建設方案，實寓有塞防與海防並重，腹地和邊境兼顧之意，只要看規劃的鐵道系統和海港位置，其分佈密度皆頗均勻，無畸重畸輕之弊可以知之。大抵腹地多平原與邱陵，有農產之饒，邊境多高原與山地，擅林礦之利，而農林礦產必使其集中於交通要點之都市，以樹立新中國工業的基礎。蓋必內外相維，均平和調，庶幾地無遺利，人無餘力，然後國防的籌謀乃固。經濟上的生命點，即戰略上的生命點，經濟上的生命線即戰略上的生命線，同時鐵路與海港等交通建設，爲經濟建設的前提，經濟建設爲國防建設的基礎，而移民邊區，更是調劑人力，使經濟和國防的建設，得到主動的力量。實業計劃對於建設鐵道海港以及移民實邊等博大精深的設

計，確與建立我國國防有莫大的關係。現當抗戰已見勝利曙光的時候，我們要如何地精研這建國寶典——實業計劃，進而付諸實施，是則為全國上下所應盡努力，而共圖大業的完成。

完稿於中國地理研究所。



# 實業計劃與國防

元 幣國價實冊每  
(費匯費運加酌埠外)

版權所有

中華民國三十五年十二月二日初版

編者薛 貽 源

發行者 國民圖書出版社

社址：南京路十八號

批發部 國民圖書出版社

地址 南京路十八號