

新學制高級商業學校教科書

# 商業地理

卷 下

---

蘇 繼 廌 編

上海商務印書館發行

新 學 制  
高 級 商 業 學 校 教 科 書

蘇繼廣編輯

商  
業  
地  
理

下 卷

商 務 印 書 館 發 行

新學制高級商業學校教科書 **商業地理卷下目錄**

**第二編 亞洲其他各國**

**第一章 香港**.....一

**第一節 緒言**.....一

**第二節 香港與中國之商業關係**.....一

**第三節 英國在香港之商業政策**.....一

**第四節 香港與世界之交通**.....二

**第五節 香港之大城及工業**.....二

**第二章 澳門**.....三

**第一節 緒言**.....三

**第二節 澳門商業之往昔與現在**.....四

**第三章 臺灣**.....五

第一節	緒言	五
第二節	地勢及氣候	五
第三節	植物產	六
第四節	動物產	八
第五節	礦物產	九
第六節	交通	一〇
第七節	商業城鎮	一〇
第四章	朝鮮	一一
第一節	緒言	一一
第二節	地勢及氣候	一一
第三節	物產	一二
第四節	交通	一三
第五節	商業城鎮	一四

第五章 日本……………一五

第一節 緒言……………一五

第二節 地勢……………一六

第三節 氣候……………一七

第四節 植物產……………一七

第五節 動物產……………一九

第六節 礦物產……………二〇

第七節 交通……………二〇

第八節 商業城鎮……………二一

第六章 印度支那……………二二

第一節 緒言……………二二

第二節 地勢……………二四

第三節 氣候……………二四

第四節 植物產……………二二五

第五節 動物產……………二二六

第六節 礦物產……………二二七

第七節 交通……………二二八

第八節 商業城鎮……………二二九

第七章 馬來半島……………二二〇

第一節 緒言……………二二〇

第二節 地勢及氣候……………二二一

第三節 植物產……………二二一

第四節 動物產……………二二三

第五節 礦物產……………二二三

第六節 交通……………二二四

第七節 商業城鎮……………二二四

第八章 馬來羣島……………三五

第一節 緒言……………三五

第二節 地勢及氣候……………三六

第三節 植物產……………三七

第四節 動物產……………三九

第五節 礦物產……………三九

第六節 交通……………四〇

第七節 商業城鎮……………四一

第九章 印度……………四二

第一節 緒言……………四二

第二節 地勢……………四三

第三節 氣候……………四四

第四節 植物產……………四六

第五節 動物產.....五一

第六節 礦物產.....五二

第七節 交通.....五五

第八節 商業城鎮.....五六

第十章 錫蘭.....五九

第一節 緒言.....五九

第二節 地勢.....六〇

第三節 氣候.....六〇

第四節 植物產.....六一

第五節 動物產.....六二

第六節 礦物產.....六三

第七節 交通.....六四

第八節 商業城鎮.....六四



第十一章	伊蘭高原	六五
第一節	緒言	六五
第二節	地勢及氣候	六五
第三節	植物產	六七
第四節	動物產	六七
第五節	礦物產	六八
第六節	交通	六九
第七節	商業城鎮	七〇
第十二章	阿剌伯	七一
第一節	緒言	七一
第二節	地勢及氣候	七二
第三節	植物產	七二
第四節	動物產	七三

第五節 商業城鎮……………七四

第十三章 土耳其及其附近諸國……………七五

第一節 緒言……………七五

第二節 地勢……………七六

第三節 氣候……………七六

第四節 植物產……………七七

第五節 動物產……………七八

第六節 礦物產……………七九

第七節 交通……………七九

第八節 商業城鎮……………八〇

第十四章 俄屬中央亞細亞……………八三

第一節 緒言……………八三

第二節 地勢……………八四

第三節	氣候	八四
第四節	植物產	八五
第五節	動物產	八六
第六節	礦物產	八六
第七節	交通	八七
第八節	商業城鎮	八七
第十五章	西伯利亞	八八
第一節	緒言	八八
第二節	地勢	八九
第三節	氣候	九〇
第四節	植物產	九〇
第五節	動物產	九一
第六節	礦物產	九二

第七節 交通……………九三

第八節 商業城鎮……………九四

#### 第四編 歐洲各國

第一章 英吉利聯合國……………九五

第一節 緒言……………九五

第二節 地勢……………九六

第三節 氣候……………九七

第四節 植物產……………九七

第五節 動物產……………九九

第六節 礦物產……………一〇一

第七節 交通……………一〇五

第八節 商業城鎮……………一〇七

第二章 法蘭西……………一一九

第一節	緒言	一一九
第二節	地勢	一二〇
第三節	氣候	一二一
第四節	植物產	一二一
第五節	動物產	一二五
第六節	礦物產	一二六
第七節	交通	一二八
第八節	商業城鎮	一三一
<b>第三章</b>	<b>德意志</b>	<b>一三六</b>
第一節	緒言	一三六
第二節	地勢	一三七
第三節	氣候	一三七
第四節	植物產	一三八

第五節	動物產	一四二
第六節	礦物產	一四四
第七節	交通	一四九
第八節	商業城鎮	一五二
第四章	荷蘭比利時及盧森堡侯國	一五九
第一節	緒言	一五九
第二節	地勢	一五九
第三節	氣候	一六〇
第四節	植物產	一六一
第五節	動物產	一六一
第六節	礦物產	一六二
第七節	交通	一六三
第八節	商業城鎮	一六五

第五章 斯坎第那維亞各國

第一節 緒言

一六七

第二節 地勢

一六八

第三節 氣候

一六九

第四節 植物產

一七〇

第五節 動物產

一七一

第六節 礦物產

一七三

第七節 交通

一七四

第八節 商業城鎮

一七六

第六章 瑞士奧大利匈牙利捷克斯洛伐克

一七八

第一節 緒言

一七八

第二節 地勢

一七九

第三節 氣候

一七九

第四節	植物產	一七九
第五節	動物產	一八一
第六節	礦物產	一八二
第七節	交通	一八四
第八節	商業城鎮	一八六
第七章	丹齊自由邦波蘭立陶宛萊多尼亞愛沙尼亞	一八九
第一節	緒言	一八九
第二節	地勢及氣候	一九〇
第三節	物產	一九一
第四節	交通	一九二
第五節	商業城鎮	一九二
第八章	俄羅斯芬蘭	一九四
第一節	緒言	一九四



第二節	地勢	一九六
第三節	氣候	一九七
第四節	植物產	一九八
第五節	動物產	二〇〇
第六節	礦物產	二〇一
第七節	交通	二〇二
第八節	商業城鎮	二〇三
第九章	羅馬尼亞及巴爾幹半島諸國	二〇五
第一節	緒言	二〇五
第二節	地勢及氣候	二〇五
第三節	物產	二〇七
第四節	交通	二〇七
第五節	商業城鎮	二〇八

第十章 南斯拉夫及意大利……………一二〇

第一節 緒言……………一二〇

第二節 地勢及氣候……………一一一

第三節 物產……………一二二

第四節 交通……………一二四

第五節 商業城鎮……………一二五

第十一章 西班牙葡萄牙……………一二八

第一節 緒言……………一二八

第二節 地勢及氣候……………一二九

第三節 物產……………一二〇

第四節 交通……………一二一

第五節 商業城鎮……………一二二

第五編 非洲諸國

第一章 埃及及其他北非諸國……………一二四

第一節 緒言……………一二四

第二節 地勢……………一二五

第三節 氣候……………一二六

第四節 植物產……………一二七

第五節 動物產……………一二八

第六節 礦物產……………一二八

第七節 交通……………一二九

第八節 商業城鎮……………一二〇

第二章 熱帶非洲……………一二二

第一節 緒言……………一二二

第二節 地勢……………一二三

第三節 氣候……………一二四

第四節 植物產……………一二三四

第五節 動物產……………一二三五

第六節 礦物產……………一二三六

第七節 商業城鎮……………一二三七

第二章 英屬南非……………一二三九

第一節 緒言……………一二三九

第二節 地勢及氣候……………一二四〇

第三節 植物產……………一二四一

第四節 動物產……………一二四一

第五節 礦物產……………一二四二

第六節 商業城鎮……………一二四三

第六編 大洋洲諸國

第一章 澳大利亞聯邦……………一二四五

第一節	緒言	二四五
第二節	地勢	二四五
第三節	氣候	二四六
第四節	植物產	二四七
第五節	動物產	二四七
第六節	礦物產	二四九
第七節	交通	二五一
第八節	商業城鎮	二五三
第二章	新西蘭領地及其他大洋洲諸島	二五五
第一節	緒言	二五五
第二節	地勢	二五七
第三節	氣候	二五八
第四節	植物產	二五九

第五節 動物產……………二六一

第六節 礦物產……………二六二

第七節 商業城鎮……………二六三

## 第七編 北美諸國

第一章 坎拿大紐芬蘭格林蘭……………二六六

第一節 緒言……………二六六

第二節 地勢……………二六六

第三節 氣候……………二六八

第四節 植物產……………二六八

第五節 動物產……………二六九

第六節 礦物產……………二七〇

第七節 交通……………二七二

第八節 商業城鎮……………二七三

第二章	合衆國	二七五
第一節	緒言	二七五
第二節	地勢	二七六
第三節	氣候	二七八
第四節	植物產	二七九
第五節	動物產	二八三
第六節	礦物產	二八五
第七節	交通	二八九
第八節	商業城鎮	二九二
第三章	墨西哥中美洲及西印度羣島	二九八
第一節	緒言	二九九
第二節	地勢及氣候	二九九
第三節	物產	三〇〇

第四節 交通……………三〇一

第五節 商業城鎮……………三〇二

## 第八編 南美諸國

第一章 巴西及其北部西部諸國……………三〇四

第一節 緒言……………三〇四

第二節 地勢及氣候……………三〇四

第三節 物產……………三〇五

第四節 交通……………三〇七

第五節 商業城鎮……………二〇七

第二章 阿根廷巴拉圭烏拉圭及智利……………三一〇

第一節 緒言……………三一〇

第二節 地勢及氣候……………三一〇

第三節 物產……………三一一



第四節	交通	三二一
第五節	商業城鎮	三二三

新學制高級商業學校教科書

# 商業地理卷下

## 第三編 亞洲其他各國

### 第一章 香港 (Hongkong)

#### 第一節 緒言

香港往昔稱紅香爐山，爲廣東珠江灣口偏東之一小島。面積約二十九英方里。除海岸有沙土之平地外，餘悉爲山。未歸英國以前，村落寥寥，居民稀少，沿海一帶，往往有漁家之泛宅，而以其沙灘爲曝網之場，然當時漁業亦至不振。合全島人口計之，其數不過二千而已。清道光二十三年，中國以鴉片之戰失敗，香港遂割歸英國。咸豐十年，英法聯軍之役，又割香港對面九龍司地方一區，爲英國領土。光緒二十四年，又以環香港四百英方里之水陸，租借與英，以鞏固香港之地位及其商業之發展。香港歸英後，以英政府之慘澹經營，不遺餘力，遂日臻繁盛，而成亞洲東南部重要商港之一。

## 第二節 香港與中國之商業關係

中國與外國之貿易，其大部分多集中於香港、上海二處。惟與亞洲南部西南部及澳非歐各洲之貿易，均以香港爲分配地，而與美洲、日本之貿易，則多以上海爲分配地焉。香港與中國南部之貿易，較中部、北部爲大，蓋亦如上海與揚子江流域黃河流域之貿易，較西江流域爲大也。就中國海關統計表觀之，與中國貿易額最鉅者，首推日本，而其次則爲香港矣。

## 第三節 英國在香港之商業政策

香港商業之發達，固由於位置之優美，然非英國政府商業政策之良善，亦未可臻此也。香港今日之人口，已增至三十餘萬，華人佔三分之二而強，白種人中，葡萄牙人居其半數。有數年其船隻駛入駛出之噸數，竟超過倫敦或紐約之上，蓋英政府以香港爲自由商港，除特別貨物外，出入概不稽征，故各國均可以此爲其貨物之堆棧焉。

## 第四節 香港與世界之交通

香港實爲世界二大貿易路線之終點，卽（一）經蘇彝士運河而至歐洲，及（二）橫渡太平洋而至美洲是也。凡位於此貿易路線範圍以內之各國，與香港之交通，均至便利。定期汽船之往來，其數至爲頻繁也。南洋各地，如菲列濱、澳洲等處之不屬於此貿易路線者，亦有定期汽船與香港往來。至若香港之與廣東，則以地理上關係綦切，其汽船之往來如鯽，更不必論矣。

### 第五節 香港之大城及工業

香港之大城名維多利亞城（Victoria City），位置於島之北部，沿海港灣深闊，可以停泊大汽船，所有商業，均輻輳於此，故爲香港全境最繁盛之區。惟以處於旋風圈內，有時風勢兇猛，每足以毀壞屋宇，傾覆船隻，而成燹害，未免美中不足，然此種現狀，幸不常有耳。香港之工業，亦頗可觀，如煉糖、紡紗、水泥、造船等業，乃其最著者也。

## 第二章 澳門 (Macao)

### 第一節 緒言

澳門古稱濠境，又稱阿媽港或媽港，位置於廣東珠江口偏西之三角洲之南端。明嘉靖十四年，葡萄牙人始租其地，歲納租二萬金。三十二年，葡商以貢品遭水淹壞爲辭，請於地方官，乞地曝之，自是展地益闊，葡商來者愈衆。萬曆十年，以葡商屢求減租，遂認其歲納租五百兩，至清道光二十八年，以前尙如之。光緒十三年，中葡條約許葡永遠管理其地，遂爲葡萄牙之殖民地。然因境界不明，屢起交涉，而附近諸地之被佔者，殊不少也。

## 第二節 澳門商業之往昔及現在

自明季以及鴉片之戰以前，中國與歐洲之貿易，多集中於澳門廣州一帶，而澳門商業尤極一時之盛。厥後以港灣漸次被泥沙填塞，交通不便，加之又有香港之勃起，而市場遂以轉移矣。

最近港灣泥沙淤積益甚，船舶之稍大者，則須停泊於五英里外之海中，不能駛入港內也。惟西方有一水道，尙可通行小船，然每年出入之帆船，其數僅五百艘，所載貨物不過十萬餘噸而已。人口約八萬餘，葡人僅有五千，餘皆華人。華人之在澳門

市者，其數約三萬餘，而當其全盛時，華人人均數倍此數。倫葡人於焉以思，定有今昔之感也。

## 第二章 臺灣 (Formosa)

### 第一節 緒言

臺灣在福建省之東，中隔臺灣海峽，與大陸相距約百英里。有澎湖 (Pescadores Islands) 等屬島二十九。面積共廣一萬三千九百餘英方里，以臺灣島爲最大。臺灣本屬我國，宋時謂之毗舍那，元置巡撫司於澎湖，明初廢之，清光緒十二年改爲行省。中日甲午之戰，中國失敗，臺灣遂歸日本。日本乃分爲十二政區，而設臺灣總督以統治之焉。

### 第二節 地勢及氣候

臺灣四面環海，面積廣大，而在地圖上之位置，亦至優美。惟以東南沿海，高山連屬，勢頗急斜，巖壁直逼海岸，嶮崖多而河流少，海岸線又整齊而乏曲折，西北沿海雖地勢稍坦，原野較爲遼闊，河流亦多，而海岸線深入多曲折，然所有河流，均以上游

水勢湍急，中游以下又皆匯成河積，大汽船不能旁岸。其在地圖上位置雖佳，而商業終未能臻於極盛者，卽以此也。

臺灣南部在回歸線 (Tropic of Cancer) 內，故屬熱帶氣候，北部則爲副熱帶氣候。境內除高麓山峯外，常經年不見雪。雨量亦至充足，而南部尤多。

### 第三節 植物產

臺灣植物產以樟腦，茶葉，蔗糖，米，森林，果品爲重要，茲述之如次。

自影戲片，照片，假象牙，各工業日益發達，而世界對於樟腦之要求漸增，每年至少需一千萬斤之多。臺灣於此總額內，供給百分之七十至八十，其餘則出自中國荷屬東印度等處。臺灣樟腦於一千八百九十九年由日政府專賣，爲其收入之大宗。刈伐與補種均有定則，每取用一樟，則須添植五樟以免缺乏，此種定則，勵行甚力，故樟樹之數，祇有增加而無減少也。全島各山區內，都產樟樹，除深林密箐，不易達到之處外，製造樟腦業，均甚發達。至於提出樹內樟腦質之方法，則概用蒸溜法云。

福建與臺灣均以產烏龍茶稱，烏龍者，紅茶之最著者也。惟福建烏龍以各茶商毫

無組織，故輸出日益減少，而實際上，臺灣烏龍獨占茶市矣。臺灣在一千八百六十八年以前，出產之茶，多以半熟狀送至廈門製成之，其後乃招廈門製茶人至臺灣自製。一千八百六十九年臺灣烏龍直接運至紐約者僅二十八萬磅，次年即增至一百十餘萬磅。自是茶產漸增，現在年產茶二千三百萬磅，輸出逾二千萬磅，值日金八百萬元，爲臺灣出口大宗之一。所有茶區，多在臺中以北之臺北（Taipei）及新竹（Hsinchn）兩區。

臺灣之植甘蔗，濫觴於十六世紀初。當荷蘭人據臺時製糖已頗發達，至鄭成功時代，栽植及製造較前愈盛，迨日本領臺時舊式糖廠之數，已逾一千，年產糖八九十萬擔。自後種植地大加推廣，蔗種及煉糖法亦竭力改良，故最近蔗糖產額，已達五百萬擔內外之多。不獨供給日本各處，而中國亦仰需之。中國糖市所謂臺糖，即指此。

米之主要產地，在臺北臺南（Tainan）一帶，低地可二種，稍高之地則一種。每年產米總額約四五百萬石，輸至日本本部各處者，亦有百萬餘石。



臺灣大部分之土地，多爲森林，全面積百分之八十均爲林地所佔。其成分雖不能與日領庫頁島比，然較朝鮮及日本本部固勝也。全島地勢低之地爲熱帶森林，地勢高之地，則氣候有變化，而植物之繁育亦因以異矣。

臺灣所產果品，以甘蔗、鳳梨、橘、龍眼、李、柿六者收穫量最多。甘蔗收穫量約二千萬斤，龍眼次之，鳳梨、橘、李、柿又次之。

#### 第四節 動物產

臺灣之牧畜中，惟豕爲最多，其數約一百三四十萬頭。次爲水牛、黃牛，約共四十餘萬頭。豕爲最普通之肉獸，水牛、黃牛則充動力獸之用，多爲農人之副業，而未可謂爲牧畜專業也。

臺灣之動物產以水族爲重要。全島從事漁業者，約十餘萬人之多。惟以所有漁船，非爲小形木製之帆船，卽爲竹筏，故不能乘風破浪，漁於遠海，而使其業臻於極盛也。最近日人對於臺灣漁業，已較注意，如殖牡蠣、殖魚、養魚、漁船之補助、漁場之探檢等，均已著手開辦，漸見發達，故將來之希望，未可量也。

## 第五節 礦物產

臺灣礦物產，以煤，金，銅，石油，硫磺爲重要。銀鐵雖亦有之，然尙未有儲量較富之礦發現也。

臺灣之煤礦多在基隆（Keelung）區內。自一千八百九十七年以來，開採逐漸進步，產額累有增加，一千九百二十一年之產額，爲一百零二萬三千餘噸，值日金八百二十六萬餘元，居臺灣礦產上第一位置。

臺灣金礦，分山金及砂金。著名金礦，均在臺北，雖每年產額漲落不定，而仍保留其臺灣礦產上之第二位置。以一千九百十五年之產額爲最高，計產金三千六百二十七磅云。

銅居臺灣礦產上第三位置，一千九百十四年之產額爲三千萬斤。

石油礦當臺灣未歸日本以前，曾有華人從事開採，迨歸日本後，於一千九百零四年，始由日人著手經營。產額多時，達六七十萬加倫。惟全島石油礦發現未開採者尙多，故前途頗有希望也。

硫磺爲臺灣土人及中國人最先採用之礦物。自日本管理後，產額益富，運銷各國甚廣。一千九百零四年，產額高計達二百二十六萬二千七百餘斤之多。自後則因世界要求之廣狹，而定出產之盈絀，故一千九百二十一年之產額，僅一百四十萬二千六百餘斤云。

### 第六節 交通

臺灣河流雖多，而可以通行船隻者，則至少。故水路交通，極不發達。陸上交通，則有自北方之基隆至打狗 (TAKAO) 之鐵路，此外又有支線及私有鐵路數處，故雖乏舟楫之利，而有鐵路之便焉。與中國日本間之交通，有定期航行汽船。惟汽船之大者，則不能直接靠岸，旅客與貨物之上下，均須雇用駁船。以與福建僅相隔一海峽，故中國帆船之往來其間，亦甚頻繁也。

### 第七節 商業城鎮

臺北今爲臺灣政治中心，位於北部平原。所有北部邱陵之茶葉，均聚集於此，故又爲臺灣茶業之中心。

淡水 (Tamsui) 爲臺灣之第一商港，位於臺北北部附近之處，與我國貿易最盛。其附近爲硫磺礦產地。

基隆在臺北之東，亦臺灣之重要商港也。其附近有煤礦、金礦。

嘉義 (Kia-i) 在臺灣中部，其商港與我國貿易頗盛。商港之附近，有鹽場。

臺南在嘉義南部沿海，商業頗盛，爲臺灣樟腦業、蔗糖業之中心。

打狗在嘉義西南部沿海，爲臺西商業最發達之區，又爲臺灣蔗糖業之中心。

## 第四章 朝鮮 (Korea)

### 第一節 緒言

朝鮮又稱高麗，爲亞洲東部之半島，位於日本海、黃海間。西北部與中國之奉天、吉林及俄屬西伯利亞之東海濱省毗連，而以鴨綠江、圖們江爲鄰界。面積廣八萬六千英方里。

自歷史上言之，中國與各藩屬之關係，以朝鮮爲最古。甲午中日之役，中國失敗，十數年間，而朝鮮全境遂見併於日。其行政區域，原分八道，自歸日本統治後，改分十

三道。設置總督，直隸日本天皇，以統率海陸軍，而兼管轄一切政務焉。

## 第二節 地勢及氣候

朝鮮半島突出於亞洲大陸北緯四十三度二分，而伸入南部大海北緯三十三度四十六分，故其所跨緯度，以與日本本部相較，出入殊屬有限也。境內多山，以北部最高，東部次之。南部西部無高峻山嶺，而多邱陵，少平地。其平野均在河岸或沿海之地，面積大者則不多見。海岸線西部多大灣，東部鮮屈曲，俾有東朝鮮灣彎入而已。至於氣候，則以暖流餘脈抵及東南海岸，故大部分之氣候，概屬大陸性質，而夏熱冬寒，溫度之相差甚遠也。雨量夏季最多，冬季雖稍乾燥，而常降雪。北部積雪愈深，河流之冰期亦特長云。

## 第三節 物產

朝鮮大部分之人民，均從事農業，故物產以農產較爲豐富，而米，小麥，大豆，棉花，煙草，人參，木材等，則其最著者也。米多產於中部南部河流兩岸或海濱之平地，其產額佔全境農產總額百分之八十五，每年輸出運至日本者至多。小麥，大豆，煙草，棉

花之輸出亦均運銷日本。棉花之產額雖不甚多，而在日本各屬言之，當以朝鮮產棉最鉅矣。人參幾專銷中國。森林在鴨綠江圖們江上游地方，自鴨綠江輸出之木材，卽此地之產也。

朝鮮牧畜業亦甚發達，各地均產牛馬豕甚多。輸出以牛革爲大宗，多運日本製鞣。沿海一帶，水產雖富，然其業均爲日本人所操。

礦產中以砂金、鐵、煤爲重要，銅、銀、錫次之。沿海鹽田頗大，然其業亦均爲日人所經營。

#### 第四節 交通

朝鮮沿海間之往來雖甚便利，而各河流均以水勢短急者多而平穩者少矣。漢江 (Han River) 可以航行之處，約一百六十英里，而鴨綠、圖們、大同 (Tai-dong R.) 等江，通舟楫之處，亦頗長也。陸上交通，多恃牛馬之馱運，惟道路之平坦者，僅有自京城至新義州 (Sin Wi-ju) 一線，爲自來貢獻中國使臣往來之要道，故稍寬整。其餘除王路外，均泥濘險惡，行旅爲難也。

境內鐵路，自釜山 (Pusan) 通至京城，由此分爲二線，一支西北行至鴨綠江口止，一支東北行至元山津 (Wu-san) 止，而西北行之線，卽與中國交通之要道也。

### 第五節 商業城鎮

仁川 (Inchunpo) 一名濟物浦，瀕於京畿灣中之仁川灣，爲朝鮮第一商港。

漢城 (Seoul) 爲朝鮮之都城，距漢江近，而又有鐵路與東部南部沿海海港西北部河港聯絡，故地當水陸要衝，而商業頗爲重要也。

釜山爲東南沿海不凍良港，分爲東南二灣，南灣水淺，爲漁船根據，東灣水深而闊，可泊三千噸之汽船。朝鮮半島南端之鐵路卽以此爲起點，而通於東部西部沿海要港及內陸大城。日本商人居此者最多，中國商人次之。

元山津在東部沿海東朝鮮灣內，有鐵路與漢城聯絡，爲東部第一要港。輸出以豆類，水產，砂金爲大宗。

平壤 (Ping-yang) 在大同江北岸，江口又有鐵路之聯絡，故水陸交通便利，而商況繁盛也。輸出以豆類，米，煙草，牛皮，砂金爲大宗。

木浦 (Mokpo) 爲半島西南沿海海港，港內浪靜水深，汽船可直泊岸際。輸出以豆類穀類爲大宗。

新義州瀕於鴨綠江口，與我國奉天之安東相對，爲京義鐵路之終點。以鴨綠江大鐵橋聯絡安奉鐵路，故爲中韓交通之要衝。

義州 (Wiju) 在新義州之東北，與我國奉天之九連城相對，爲古來中韓交通之要道，與東三省貿易頗盛。

濟南浦 (Chinnampo) 在大同江口，爲平壤之門戶。港內水深，可出入二千噸之船舶。輸出以米，木材，牛皮爲大宗。

## 第五章 日本 (Japan)

### 第一節 緒言

日本位於亞洲之東，太平洋之西北隅，本部分爲本州 (Hondo)，四國 (Shikoku)，九州 (Kiusiu) 三大島。近世以來，增入北海道 (Yezo)，千島 (Kurie Is.)，小笠原 (Bonin Is.)，琉球 (Lin-kin)，臺灣，庫頁島 (Sakhalin)，南部朝鮮半島，以及歐戰後



歸日本代管之赤道北舊德屬太平洋羣島，遂成爲亞洲大國之一。面積廣二十六萬七千餘英方里。除朝鮮係半島外，餘均爲島嶼，大小幾達二千，就中以本部並屬島面積最大，約佔全幅員之半也。

## 第二節 地勢

日本本部三大島，及北海道，庫頁，臺灣三大島，皆由火山脈隆起所成，小島中亦有由於火山或珊瑚礁所成者，惟活火山之多，則以本部爲最，故地震之事亦以本部爲最多。

日本本部地勢，南部爲緯狀線延長而互於東西，北部爲經狀線延長而橫於南北。北海道及庫頁二島亦均作經狀線。

本部北部地勢作經狀線，山脈均縱走，而南部則以島之本身逐漸向西彎，地勢雖作緯狀線，而其山脈實亦縱行也。因山脈縱行之關係，故又有表日本裏日本之分。表日本川流南注，而裏日本則適得其反也。

本部地形狹長，屬島之羅列與海岸線之屈曲，爲全國其他各島所不能及，本州，四

國，九州，均多灣港，而九州海岸屈曲尤甚。

### 第三節 氣候

日本本部概位於溫帶，且四面圍海，有海洋之影響，故氣候溫暖。惟以地形狹長，所跨緯度既多，而又以高度與洋流之關係，因之各部氣候亦至不一致。表日本受太平洋之風，其氣候屬海洋性質。裏日本受日本海及大陸之風，其氣候屬半大陸性質，至冬令境內山之西面冰雪獨重，一時溫度遽低焉。雨量之分配，以南日本較北日本爲多，蓋由於季候風使然。

千島，庫頁，北海道之嚴寒，琉球，臺灣，小笠原及代管赤道以北舊德屬太平洋羣島之酷熱，氣候懸殊，有天淵之隔。惟庫頁北海道二島，氣候雖寒，而其南端以有熱洋流之關係，故尙較溫暖。

### 第四節 植物產

日本本部各島之成因，多由於火山，故熔石侵蝕所成之土壤，至爲肥沃，宜於農業之發展。惟島國多山，則耕地減少，產穀有限，不能供給過庶之人口也。日本本部耕

地所產穀類，以米爲大宗，人民多以此爲主要食品，其產額已早達報酬漸減之點。雖此外尙產小麥，大麥，甘藷，大豆，蕎麥等，而本部所費，須仰臺灣，朝鮮，中國，印度支那所產之米，以資挹注焉。

茶亦日本本部重要物產之一。九州山場幾全爲茶區，四國山場茶區幾佔其半，本部山場之茶區，其面積較合九州四國二處尤大，然則其茶區之廣，亦可知矣。吾人試臨本部各茶區，祇見滿山滿谷，彌望皆是茶樹，至其種植之講求，採製之清潔，裝潢之精美，均遠非吾國所能企及，近年日茶在世界茶之市場中，勢力已駕凌華茶之上者，豈無故哉！輸出之茶，以運往美國爲大宗，其數幾佔總額四分之三。

以言森林，則本部三島以漆樹，楮 (*broussonetia kasinoki, sieb.*) 構 (*broussonetia papyrifera, vent.*) 爲最多，烏白樹次之，樟樹又次之。用楮構皮之纖維製紙，本中國所發明，名爲皮紙，惟今日中國之皮紙不獨紙質粗劣，而其業亦至不振也。日本之皮紙則已青出於藍，產量甚多，每年輸至中國等處者，其額頗鉅，樹之產地，在本部各島，分佈甚廣。漆樹多產於本州之西部北部一帶。烏白樹產於本州之南部及

九州四國等處。樟樹產於九州四國之東南部，其樟腦往往爲製漆之成分，蓋漆中加此，則其質可輕淡也。

北海道庫頁二處，地廣人稀，故森林面積較本部爲廣，其中以松屬，杉屬，白楊等爲重要。惟其大部之林地，以交通不便，採伐尙未興盛也。

### 第五節 動物產

本部山坡斜地，多經開墾，以充耕種之用，故牧場稀而肉獸寡。卽有牛馬之畜，乃以用爲動力之獸，而非作通常之食品也。

本部之動物產，以絲與水族爲最重要，故境內除耕地茶場而外，以桑林佔地爲最廣。本州桑林面積幾佔全境之半，五分之三生絲均產於東京（Tokio）以西諸地，五分之一則來自東京之北部。絲多勻淨堅實，而絞成絲束又有相當之方法及形式，故全國產絲之額雖遜於我，而輸出金額，則視我加一倍也。輸出以運至美國爲大宗。

島國往往多擅有漁鹽之利，不獨日本爲然也。惟日本自獲庫頁島之南部於俄後，

而漁業尤形發達，以該地乃世界大漁場之一故也。日人既多以牲畜之肉爲最奢侈之肉食，而大部分人民，遂幾均以鱗介爲低廉之替代品。全國漁戶約二百餘萬人，漁船約四五十萬艘。其水族之乾醃冰藏罐貯輸至中國銷售者，年常達一千數百萬元之多，漁業之盛，可想見也。

### 第六節 礦物產

日本本部及北海道等處，均以富於礦產稱。本部銅之產額，佔全世界百分之六，高嶺土之分佈亦廣。日本銅與銅器磁器輸出甚多，蓋卽以此。煤礦在北海道九州等處，輸出多運銷中國南部諸港。本州雖產鐵，而儲藏量則甚少。臺灣朝鮮二處產鐵，亦僅較本州畧富。故日本目下所需之生鐵，往往自奉天、湖北、安徽三處輸入，以濟其乏焉。此外金銀硫磺之出產亦頗盛，本部及北海道等處火山甚多，是以所有硫磺，均爲自然硫也。

### 第七節 交通

日本本部三島，以有表裏日本之分，故河流之趨勢，亦表裏不同。表日本之河流向

南流，裏日本之河流則向北流，均川短水急，舟楫之利無逾二百餘里以外者。是以陸上距離較遠之地，均敷有鐵路以便交通。

夫島國生命既在海上，則此大小星羅棋布各島嶼間之交通，仍不能無賴於水也。故日本以島國關係，近海航業，至爲發達。又利用其地理上位置之適中，而遠洋航業，亦甚興盛。日艦船隻之行駛於歐亞歐美間者，其數既多，而吸收他國之運費甚鉅焉。歐戰中各交戰國均有船隻不敷分配之感，惟日本朝野上下平時對於遠洋之航業，早已注意，故船有餘裕而獲利至豐。

#### 第八節 商業城鎮

東京在本州之東部，臨於東京灣 (Bay of Tokio)，爲全國文化政治工商業之中心。所有本州鐵路，均集中於此而通四方。至其人口之多，尤爲全日本第一。

橫濱 (Yokohama) 爲東京之門戶，而全國之第一商港也。港內水深，可泊大汽船，由亞洲赴美洲或美洲赴亞洲之船隻，均須經此。又爲本州生絲茶葉業之中心。

大阪 (Osaka) 位於本州南部之三角洲，故又有水都之稱，爲全國紡織業中心及

本州生絲茶葉業之中心。其棉紗之輸出額，以中國爲最鉅。

神戶 (Kobe) 位於大阪灣 (Bay of Osaka) 北岸，爲全國造船業之中心，又爲本部茶葉業之中心。其貨物輸出中國額，較輸入本國額爲大。

長崎 (Nagasaki) 在九州之西部，爲本部南部最重要之商港，往來亞美間之船隻，多在此上煤。其煉鋼，冶鐵，造船等業，均至發達。

名古屋 (Nagoya) 在橫濱之西南，大阪之東北，爲本州米業之中心。而磁業及各種美術品之製造，亦甚發達。

函館 (Hakodate) 爲臨津輕海峽 (Tsugaru Strait) 之商港。雖商業之盛，獨冠北海道，而外國貿易則至有限，故未能與日本本部各大城相較也。航路除內國各港外，又可通海參崴 (Vladivostok) 及庫頁之大泊 (Odomari) 等港，而北海道之鐵路，亦卽以此爲起點焉。

## 第六章 印度支那 (Indo-China)

### 第一節 緒言

印度支那乃指中國印度間之半島而言也。其南端伸出細長之地股，在北緯十度十一度間以南者，名爲馬來半島。今全境分屬於英法暹羅及本地各酋長。英領緬甸，法領安南，暹羅則爲二國間之緩衝地，至馬來半島南部，雖多屬於本地各酋長，而其行政仍受英國之指揮焉。本章專述印度支那主部，馬來半島，則於次章詳之。印度支那主部各國面積，以安南爲最大，約二十五萬六千英方里，緬甸暹羅則稍次之。安南在印度支那之東部，中國雲南廣西之南，自秦漢至唐入於中國版圖，宋以後改爲藩國，明初嘗改爲行省，後復改爲藩屬，入清仍之。光緒十二年，見併於法。現其政治區分有五：卽東京 (Tongking)，安南 (Annam)，老撾 (Laos)，交趾支那 (Cochin-China)，柬埔寨 (Cambodia) 是也。暹羅雖古時亦中國冊封，而宗屬關係則至薄弱。今日雖爲獨立國，而東部一帶爲法國勢力範圍，南部一帶爲英國勢力範圍，故其領土實以湄南河 (Menan) 流域爲限也。緬甸在安南暹羅之西，元世祖時，屬於中國。明萬歷以前，伊洛瓦底江 (Irrawaddy) 上游中游沿岸之部，爲雲南諸土司之一。光緒十二年，緬甸乃爲英國所滅，而併爲印度帝國行省之一也。蓋由於



二地經濟上關係密切，故有歸併之必要也。

## 第二節 地勢

安南地勢可分爲北部平原，南部平原，及中央山地三部。北部平原爲東京河流域，南部平原佔湄公河（Mekong）之下游。中央山地之山脈，乃由西北蜿蜒於東南，成東京河與湄公河之分水嶺。雖東部南部均臨海，而海岸線則不甚屈曲。

暹羅西北部多山，而東南部多平陸。河流之大者爲湄南河（Menam），而湄南河之與暹羅蓋如尼羅河之與埃及也。其每年之定期泛濫，與農業至有關係，故其產穀之多寡，可視水漲之高下爲標準，水愈高則被沾之耕地愈廣，而收穫亦因以大增加矣。

緬甸有上緬甸（Upper Burmah）下緬甸（Lower Burmah）之分。北部爲上緬甸，地多高山。南部爲下緬甸，地多平陸。大河流有二：東爲薩爾溫江（Salween），西爲伊洛瓦底江，而下緬甸之大部，卽此二河之三角洲所成也。

## 第三節 氣候

安南暹羅全境皆在熱帶之中，故溫度頗高。惟近海之地，以有海洋風向之關係，故暑氣因以稍減。終年分乾雨兩季：乾季由十一月至翌年四月，其間天氣清朗，雨量稀少。雨季由五月至十月，降雨多而溫度亦高也。

緬甸之氣候，以上緬甸之大部分多山而又位於回歸線之北，故與下緬甸低而又位於熱帶內之氣候不同。因此不僅寒暑之差鉅，而空氣之乾濕亦有別矣。

#### 第四節 植物產

印度支那之植物產，以米爲最重要，木材次之。安南北部平原南部平原均產米，而南部平原產額尤多，每年可以收穫二次，產量居全世界第五。輸出之米，多運至香港新嘉坡而分配與本洲其他各國及歐洲之法國焉。米輸出業及碾米業百分之六七十操於華人之手，餘者屬於法人，而本地人則任耕種之事而已。

暹羅之米多產於南部低地，年可二穫，佔輸出總額五分之四，均輸至亞洲及歐洲各國銷售。全國產量稍次於安南。境內碾米業百分之八九十操之於華人之手，米輸出業亦然。

緬甸產米之地多在下緬甸。上緬甸之南部，年可二穫。輸出佔輸出總額百分之五十，多運銷印度及本洲其他各國。米輸出業及碾米業，操於華人之手者亦甚多。木材中以柚木 (teak) 爲最多，此外所產之桃花心木 (mahogany) 及烏木 (black-wood or ebony) 亦頗重要。安南之木材，多來自中央山地，輸出業多操於法人之手。暹羅木材多產於北部山部山地，輸出業幾全操於英人之手。緬甸木材多來自上緬甸，輸出業亦幾全操於英人之手，其柚木輸出額之多，在印度支那各國中稱第一。

此外印度支那各處又產甘蔗，胡椒，煙草，綿，玉蜀黍，荳蔻 (cardamom)，檳榔 (betelnuts) 橡皮 (rubber)，咖啡 (coffee)，甘蕉，及其他穀類，而上緬甸之小麥，則產額多而輸出亦頗可觀也。

### 第五節 動物產

安南之動物產，以絲爲最重要。產額之多，佔世界產絲大國第六位。境內水牛、豕之飼畜爲數亦至多，每年由交趾支那輸出之牛皮、牛角，其數頗鉅。此外又產象牙，多

輸至中國日本各處，供雕刻之用。東京灣及南海一帶，漁業頗盛，所有乾魚爲中央山地人民最廉之肉食，以該地山多地少，土壤礮瘠，而穀類與牲畜之出產至寡故也。沿海各小島又產燕窩，蓋爲亞洲南部海島中金絲燕 (*collocalia fuciphaga*) 所營之巢也。燕胃液中分泌一種膠質，吐出爲巢，纍纍巖壁間，土人俟其秋去，乃以修竿接鏟取之，可以製湯，我國人視爲珍品，故所有亞洲南部各海島中所產燕窩，幾全以中國爲消費地焉。

暹羅亦產絲，惟以產額有限，未可列於輸出之林耳。水牛及象爲暹羅普通之動力獸。暹羅象牙形短質細，價值頗昂，而輸至中國日本之牙，亦較安南及其他產象牙國爲多也。暹羅各河流及沿海一帶之漁業，亦頗發達，燕窩之輸出額，亦較安南爲多。

緬甸之牛皮，羊毛，象牙等之輸出，其額亦頗可觀。沿海一帶，漁業甚盛，所有附近大小島嶼，則多以產珍珠稱。

## 第六節 礦物產

安南礦產有煤，銅，錫等，開採者亦有數處，惟均爲法人之所經營，而產額則以煤較盛耳。由東京海防輸出之錫，銻，銻，則均來自中國之雲南，而以海防爲貿易之中心。暹羅產砂金，銅，銻，錳，錫，鋅，鐵，煤，剛玉等。砂金礦在凱邊 (Kabin) 及窩大拿 (Watana) 二處，銅礦在謙坦克 (Chanuk) 而所產純剛玉可依其顏色，分爲紅寶石 (ruby) 及藍寶玉 (sapphire)，皆充裝飾品之用。

緬甸礦產以石油，煤，紅藍寶石，金爲最重要。石油產於西部沿海小島中及伊洛瓦底江流域，已由英人開採，而設煉油廠於仰光 (Rangoon)，其原油卽由產地敷設鐵管而輸送至此煉製焉。紅藍寶石產上緬甸，多運銷中國 日本。其紅寶石之佳，世界稱第一焉。煤與金亦產上緬甸。

### 第七節 交通

印度支那雖乏善良之道路，而河流之有航行之利者，則頗多也。東京河可由河口上溯至雲南邊境爲止。湄公河在安南諸河中爲最長，惟有數處以水流過急，未免於航業有障礙耳。湄南河與伊洛瓦底江均水勢甚深，可以行駛汽船。湄南河之汽

船，可由河口至中游二流匯合止。伊洛瓦底江可航汽船之處，約數百英里。惟薩爾溫河雖爲印度支那大河之一，而可以航行之處，僅限於河口附近之處耳。

安南南部鐵路，以西貢 (Saigon) 爲起點，而與東南部沿海各大城聯絡。北部鐵路以河內 (Hanoi) 爲中心，有通至海防 (Haiphong)、順化 (Hue)、廣西邊境、雲南省會四線。暹羅鐵路則有由曼谷 (Bangkok) 通至東部哥賴脫 (Ghorat)、北部景邁 (Kiang Mai) 等線。緬甸鐵路起於仰光，分至普羅美 (Prome)、蠻德勒 (Mandalay) 二線。

#### 第八節 商業城鎮

西貢爲法屬印度支那政治中心，位於湄公河口，爲全境第一商港，輸出以米爲大宗。河內位於東京河之沿岸，海防臨於東京灣，有鐵路與河內聯絡，而通至廣西邊境及雲南省城，故對香港、廣西、雲南之貿易頗盛。

暹羅之商業城鎮，多在湄南河下游沿岸及三角洲之地者，蓋以上游山多地瘠，人口稀少，而下游則土地肥沃，交通便利故也。下游最重要之商業中心，爲曼谷，乃暹

羅之都城，位於湄南河口，距海約二十五英里。與汕頭、香港、新嘉坡間之貿易頗盛。惟以港口泥沙淤積，大汽船不能深入，與商業之發展，至有妨礙。而暹羅朝野則深恐濬導之後，一旦與他國戰爭，敵國軍艦可以長驅直入，故置之而未治也。

仰光在下緬甸伊洛瓦底江入海近口處，為緬甸最重要之商港，輸出以米為大宗。蠻德勒在上緬甸，位於伊洛瓦底江上游二支流匯合處，所有上緬甸之物產，多以此為分配地焉。凡印度支那各商業發達之區，華人均甚多，而在仰光蠻德勒二處者，其數為尤夥云。

## 第七章 馬來半島 (Malay Peninsula)

### 第一節 緒言

馬來半島之名稱，乃指由印度支那半島向東南伸出北緯十度十一度間以南之地股而言也。在此地域內，高山甚多。而至其北部北緯十度十一度間，則山勢低成缺口，其高僅一百英尺，寬僅二十五英里，名為克刺地頸 (The Isthmus of Kra)。在此地頸以北之地，則屬印度支那之主部矣。關於開此地頸為運河之計畫，曾經提

起多次，蓋以運河成後，則中國與印度之加爾各答海上交通，可縮短六百六十英里，而暹羅與緬甸之仰光交通，可縮短一千三百英里故也。

馬來半島之南部，非爲英國領土，卽爲英國之保護國。北部則仍屬暹羅也。麻六甲 (Malacca)，新嘉坡島，檳榔嶼 (Penang)，威勒斯雷省 (The Province of Wellesley)，爲英國之殖民地，所謂海峽殖民地 (Straits Settlements) 是也。保護國有獨立國，聯盟國，非聯盟國之分。柔佛 (Johor) 爲獨立國；霹靂 (Perak)，雪蘭峨 (Selangor)，芙蓉 (Negeri Sembilan)，彭亨 (Pahang) 爲聯盟國；玻璃市 (Perlis)，吉德 (Kedah)，丁噶奴 (Terengganu)，吉連丹 (Kelantan) 爲非聯盟國。而柔佛名義上雖爲獨立國，其實不獨無外交權，且內政一切，亦須受英國之指揮焉。

馬來半島以本地土著均爲馬來人種而得稱。惟全境工商業，多在外來之華人及印度人之手，而華人尤爲其人口中之最重要分子。印度人則多來自印度之南部。而本地土著，以性乏進取，故多懶惰不事工作也。

## 第二節 地勢及氣候



馬來半島北部細狹，南部較寬，北部地少山高，南部雖地勢低平，而其間邱陵平陸甚多，河流沿岸均爲沖積土，故土壤至爲肥美。

海岸線東部稍平直，故港灣較少。西南部屈曲，故港灣亦多。加之西南部又臨於麻六甲海峽，而當交通之要道，是以此方面之商港亦特多也。

半島全境均居熱帶。其南端距赤道僅九十英里，山低而又縱直，因之氣候至爲炎熱。惟以夏季降雨甚多，尙可稍減炎暑而適康健耳。

### 第三節 植物產

馬來半島最重要之植物產，爲橡皮，偈答百兒加 (gutta-percha)，根粉 (tapioca)，椰實乾 (copra)，而甘蔗，咖啡，柚木，西米 (sago)，果品，香料等次之。

馬來半島爲亞洲產巴西橡皮樹 (*Hevea brasiliensis*) 最多之處，其橡皮樹場佔地五百餘英方里之廣。巴西橡皮樹又稱帕刺橡皮樹 (para rubber tree)，與印度橡皮樹 (*Ficus elastica*) 有別，不獨成長速，而所出之液亦較多也。最近印度支那雖有巴西橡皮樹，而每年所產樹膠則甚有限。

倔答百兒加乃倔答百兒加樹所滲出乳樣之液所製，簡稱倔答百兒加。其功用與橡皮相彷彿，普通多以之充隔電物及電線包皮之用。

根粉乃產於馬來半島馬來羣島一種大戟科植物之根所製成。其澱粉曝乾後，可爲調味製餅之用。

椰實乾乃椰子樹 (coco tree) 之乾者也。其油可爲製胰皂之原料。

西米爲一種棕櫚樹幹中所滲出之乳樣液製成。作粟大之小粒，可充羹粥之用。米，綿，煙草三者，在馬來半島出產有限，故多由他處經新嘉坡輸入，以濟不足焉。

#### 第四節 動物產

馬來半島荒地多而海岸線長，然牧畜與漁二者，均非該地重要之生產事業。境內肉獸如牛，羊，豕等，僅足以自給。動力獸多以水牛充之。漁業則將來之希望頗大，以沿海一帶均魚介成羣故也。此外各小屬島中，又產燕窩蜂蜜，惟產額不甚多耳。

#### 第五節 礦物產

馬來半島之礦產，以錫爲大宗，煤次之。每年所產之錫，幾佔全世界產錫總額百分

之五十，每年所徵收之錫稅，足可支付英國在馬來半島各項行政費之用。收入之鉅，可以想見矣。全境多半產錫而直穿半島及在半島極南復起之山，則爲世界產錫最富之地也。

### 第六節 交通

馬來半島陸上交通，以鐵路爲重要。由半島極南沿海柔佛境起，直穿全境，經克刺地頸而達暹羅之曼谷，一路所過之處，非爲礦場，卽橡皮樹園，或他種重要植物園也。除工商業發達之區外，所有境內道路，均極簡陋。南部雖稍低平，而熱帶之叢莽甚多。北部則以山勢甚高，交通尤爲困難。至於水上交通，亦僅沿海間之往來，較爲便利。北部細狹多山，幾無河流。南部雖地廣而河流多，惟均源短水淺，有航行之利者，至不多見也。

### 第七節 商業城鎮

新嘉坡爲新嘉坡島之自由商港。新嘉坡島面積約二百零六英方里，位於半島之極南，麻刺甲海峽之東南口。與半島距離相去僅一英里之四分之三。以其爲太平

洋與印度洋大西洋交通之要道，故往來船隻至多。加之港水甚深，可容吃水三十六英尺之大汽船，又有大規模之碼頭及船塢，故爲遠東之大貨棧及大煤棧也。本地工業，除造船外，煉錫及製橡皮業，亦至發達。全島人口約二十五萬，歐洲人僅四五千，其餘均爲亞洲人，而華人佔其大部分。新嘉坡市塵中，華人所設之商店，及華人之充勞働者，幾有觸目皆是之概。

佐治鎮 (Georgetown) 在半島西部，麻刺甲海峽北端之檳榔嶼上，所有霹靂所產之錫，均由此輸出。

此外如波爾特韋爾德 (Port Weld)，第留克安孫 (Teluk Anson)，波爾特西畏登漢 (Port Swettenham)，及波爾特狄克孫 (Port Dickson)，均爲西部沿海之商港，而尤以波爾特西畏登漢之設備爲最完美云。

## 第八章 馬來羣島 (Malay Archipelago)

### 第一節 緒言

馬來羣島一名馬來西亞 (Malaisia)，以居民之大部爲馬來人，故名。其位置在亞

洲東南澳洲西北間。最北曰菲列濱羣島 (Philippine Is.) 屬合衆國。其南之大島曰婆羅洲 (Borneo) 分屬英吉利荷蘭二國。西自蘇門答臘 (Sumatra) 爪哇 (Java) 一大島，東至西利伯 (Celebes) 摩鹿加羣島 (Moluccas) 概屬荷蘭。惟的摩爾島 (Timor I.) 之東部，則屬葡萄牙。面積合計約七十一萬一千餘方英里。

## 第二節 地勢及氣候

馬來羣島地勢多山而少平陸，惟婆羅洲，蘇門答臘，爪哇低平，可耕種之地尙多。此外如菲列賓羣島，則平陸僅佔全境面積三分之一，故耕地尤少也。除婆羅洲外，菲列濱羣島，西利伯羣島，摩鹿加羣島，以及蘇門答臘等島，均有已息或未息之火山，到處墳起，而尤以爪哇，蘇門答臘爲最多焉。

馬來羣島中，以婆羅洲，蘇門答臘二島面積大而河流多，所有河流兩岸之地，均爲沖積層，而以蘇門答臘東部平原之沖積層爲最廣。其餘各島，以火山甚多，其土壤多爲浸蝕之熔石所成，故肥沃宜於農事，而不須人工再加肥料也。

馬來羣島全部概位於熱帶，菲列濱羣島在赤道以北，爪哇及其以東諸小島，在赤

道以南。餘如蘇門答臘、婆羅洲、西利伯、摩鹿加羣島，均在赤道內。故氣候均至炎熱，惟距赤道稍遠或地勢較高之地，則其氣候尙無苦熱之感也。

### 第三節 植物產

馬來羣島產米之多，當推荷屬各地矣。而在荷屬各地中，尤以爪哇、蘇門答臘二地培植最廣。除供給境內之需要外，尙可以其所餘，售與他國。稻田之耕種，多爲本地馬來土人之專業。

爪哇咖啡運銷世界各國，而蘇門答臘、西利伯、婆羅洲等島，亦產咖啡甚多。而西利伯則以可可爲出產品之大宗。

甘蔗產於爪哇、蘇門答臘、菲列濱羣島、婆羅洲等處，以荷屬各島出產最多。每年約產蔗糖三百十餘萬噸，菲列濱羣島次之。

煙草產於菲列濱羣島、爪哇、蘇門答臘等處，以屬於菲列濱羣島之呂宋所產者爲最著名。蘇門答臘所產者，多作雪茄外層之用，以其顏色甚美故也。

幾那樹 (*cinchona*) 乃一種醫藥上最有功用之植物也。其皮含有一種植物鹼質，

爲白色針狀之結晶，味極苦，治瘧特效，卽俗所稱之金雞納霜是也。產於爪哇等處。茶多產於爪哇之高山，其藝茶場及製茶廠，規模均甚宏大，出產以紅茶爲最多。運銷世界各國。

椰實乾以婆羅洲，蘇門答臘，菲列濱羣島出產爲最多。婆羅洲之椰子樹園多半爲華人所有。菲列濱羣島之椰實乾，均運至法國馬賽銷售。

芭蕉麻又稱馬尼拉麻 (Manila hemp)，產於呂宋一帶，以馬尼拉麻名者，以該處乃此種纖維之分配地故也。麻爲一種芭蕉 (musa textilis) 幹皮之纖維所製，皮包圍十餘層，長可盈丈，土名爲阿巴喀 (abaca)。細者可織布帛，粗者爲結船索漁網之用。此種纖維植物，雖曾移植他處，而結果均歸失敗。以世界需要甚殷，故價格日昂貴，種植日推廣，而在輸出品中佔第一位置矣。

馬來半島及馬來羣島雖均以產香料稱，而以摩鹿加羣島爲最多。所有世界大部之丁香荳蔻，均來自屬於摩鹿加羣島之真羅羅 (Gilolo) 及安朋伊那 (Amboina) 二島。

此外如森林，西米，橡皮，倔答伯兒加等，亦均爲馬來羣島重要之植物產。森林以柚木爲大宗。菲列濱羣島林地佔全面積百分之六十，而婆羅洲，西利伯，蘇門答臘之林地面積亦頗廣也。

#### 第四節 動物產

馬來羣島除菲列濱外，牲畜之需，均不缺乏。菲列濱以年來牛疫盛行，故所有牛肉，多由中國輸入。漁業亦以菲列濱爲最遜色，蓋以其捕魚期多在雨季中，不獨網罟易於黴爛，而卽有所獲，亦難製造也。輸出以海參爲大宗，珍珠則產於婆羅洲與大諾 (Mindanao) 西利伯間之海中，惟品質較次於澳洲所產，而每蚌所含之珠，爲數亦不多耳。此外又產燕窩甚多，以來自西利伯附近各小島爲大宗。

#### 第五節 礦物產

錫礦產於荷屬爪哇附近之彭加 (Banka) 霹靂盾 (Billiton) 1 小島，其產額佔全世界錫之總產額百分之八。

石油產於婆羅洲及蘇門答臘，婆羅洲之石油並供中國銷費。



金產於婆羅洲、呂宋及蘇門答臘等處。華人之在婆羅洲採金，始於宋太宗至道二年（九百九十六年）。

煤產於婆羅洲、蘇門答臘及菲列濱羣島。金剛石產於婆羅洲。

汞、銅、硫磺產於婆羅洲及菲列濱羣島。鐵產於婆羅洲及蘇門答臘。據最近專家之報告，馬來羣島之礦產，實以婆羅洲為最富。惟以境內人口稀少，故礦業不能充分發展耳。

#### 第六節 交通

馬來羣島之河流，以婆羅洲與蘇門答臘為最多，而屬於菲列濱羣島之呂宋及爪哇次之。惟均源短水急，有長途航行之利者，殊不多見。除工商業發達之區外，境內完善之道路，亦至不常見。鐵路則爪哇、蘇門答臘、呂宋均有之，以爪哇為最長，由東部沿海彎曲而行，幾橫貫全境，而南北近海及內陸各大城，亦因之以聯絡焉。蘇門答臘之鐵路，由島之極西北端之亞珍（Achin）起，而至棉蘭（Deli）。呂宋之鐵路，則由馬尼拉起，至林加煙（Lingayen）止。

## 第七節 商業城鎮

泗水 (Surabaya) 在爪哇之東北沿海，爲本島第一大商港，造船業甚發達。港之附近爲馬都拉 (Madura) 小島，商業亦頗盛。

三寶壠 (Samarang) 在爪哇之北部，距海一英里處，爲本島蔗糖、煙草、咖啡之輸出地。

巴達維亞 (Batavia) 在爪哇之西北沿海，爲荷屬東印度之首府，總督駐焉。原有海港已爲泥沙淤積，新築海港，距此約六英里。其商業性質，與新嘉坡相彷彿，蓋亦遠東商場之一也。

巴唐 (Padang) 爲蘇門答臘西部海港，輸出以咖啡爲大宗。

班庫蘭 (Benkulen) 亦蘇門答臘西部海港。本島西南之物產，多由此輸出。

巴鄰旁 (Palembang) 在蘇門答臘東南部，雖去海岸約六十二英里，而有河流可通舟楫，故交通尙不困難也。輸出以煙草、米、橡皮爲大宗。

三打根 (Sandakan) 爲英屬婆羅洲之商港，馬辰 (Banjermassin) 崑甸 (Pontia-

nak) 爲荷屬婆羅洲之商港，均爲全島商業最發達之區。

馬尼拉爲呂宋之商港，地當南洋交通之要衝，又有鐵路之聯絡，故爲菲列濱羣島商業最發達之區。輸出以煙草、芭蕉、麻爲大宗。

伊羅伊羅 (Iloilo) 在班艾島 (Panay I.) 上，塞布 (Cebu) 在塞布島上，亦菲列濱之重要商業地也。

馬加薩 (Macassar) 爲西利伯西南端海港，港灣優美，有第二新嘉坡之稱。

## 第九章 印度 (India)

### 第一節 緒言

印度爲亞洲三大半島之一。東北接西藏新疆，東爲緬甸及孟加納海灣 (Bay of Bengal)，西北接伊蘭高原 (Iran Plateau)，之阿富汗 (Afghanistan)，西爲伊蘭高原之俾路芝 (Baluchistan) 及阿刺伯海 (Arabian Sea)，南爲印度洋。自然地理上之疆界線，至爲明晰。惟今日英人治印，將緬甸俾路芝二處均劃入印度版圖以內者，蓋緬甸與印度經濟之關係密切，其勢未可分離，而俾路芝則以軍事政治之

原因，不能併入於印度也。

印度自莫臥兒王朝 (Mogul Dynasty) 顛覆後，其疆域之大部分，即直接歸英國管轄，其散漫之小部分，則由各地小君主統治之，而受英國之指揮焉。幅員共廣一百七十七萬三千一百六十八英方里，如緬甸俾路芝除外，則廣一百四十九萬六千二百二十八英方里。

## 第二節 地勢

印度北有喜馬納耶山，喀喇崑崙山 (Karakoram Mts.)，興都庫什山 (Hindu Kush) 諸山脈，由東而西，蜿蜒作弧線形。喜馬納耶山海拔五千英尺以至三萬英尺，其餘諸山爲勢亦復高峻。故印度與亞洲大陸之交通，至爲困難。東南西南沿海，又以海岸線平直，港灣稀少，季候風起時危險甚多，故在汽船未發明以前，印度沿海與亞洲其他沿海之地，船隻之往來，亦至不發達。而自來印度之所以自外於亞洲而有孤立之勢者，其故以此。

印度本部之地勢，可依其地勢之高下，而分三區，即：(一)北部高山，(二)南部臺坎

半島(Dekkan Peninsula)高原，及(二)介乎二者間，恆河，雅魯藏布江，印度河三水系所成之平原是也。

臺坎半島高原作三角形，伸入海中。其北部，東南部，西南部，均有大山。北曰文蒂耶山(Vindhya Mts.)，東南曰東高止山(Eastern Ghats)，西南曰西高止山(Western Ghats)。山勢東南低而西南高，東高止山拔海一千五百英尺，而西高止山則二千五百英尺。西南山勢急斜，故沿海平地較狹，東南山勢緩斜，故沿海平地亦較廣也。印度臺坎半島高原以北之大平原，其寬由一百五十英里至三百英里不等，均係沖積層所成，故土壤至爲肥沃。而臺坎半島高原西北部之由火山熔石浸蝕所成之黑土(black soil)，含礦質既富，又能保留水分甚久，可抵抗乾旱，亦爲世界著名之土壤也。

### 第三節 氣候

印度全年之氣候，雖可分爲熱，雨，冷，三季，然此種分法，僅可適用於西南沿海及東北諸地，未可謂施之全國而皆準也。印度之氣候與季候風之關係，至爲密切，此外

如緯度高度二者亦在在可以變更氣候。印度由北而南，共跨緯度三十度，其南端距赤道僅九度，恆河與印度河之下游，其高度幾與海水齊平，而喜馬納耶山峯，則終年積雪，西高止山則阻隔雨量之輸送，印度氣候之複雜，其故即由於此。由五月至十月，有西南吹來之季候風，由十一月至二月，有東北吹來之季候風，三四月爲此二風交替之時，五月至十月爲雨季。風之吹來起於大洋，故有輸送雨量之功用。凡海風可以吹過之處及山之向風方面，均受雨極重，所以喜馬納耶山及西高止山之向風方面，其雨量無不沾足，而背風方面因海風難以吹過，而雨量遂稀矣。臺坎半島高原之內陸，每年所得雨量，全恃季候風之強弱爲標準，季候風強則雨量可以吹過西高止山，而山之背風方面，亦可有雨，否則乾旱，故其每年之雨量，至不能一定也。當其無雨時，其氣候實較有雨之處爲熱。十一月至二月爲冷季。風之吹來，起於大陸，故爲乾風，惟東南沿海以孟加拉海灣之關係，尙有少量之雨。他處則不獨雨量缺乏，而溫度亦因以低減。三月至四月爲印度氣候最熱之秋，而在臺坎半島高原之內陸，其熱尤不可方物也。

#### 第四節 植物產

印度爲世界重要農業國家之一。全國人口百分之七十而強皆以務農爲生，故散居鄉村者多，而集中城市者少，從事於耕耘者衆，而致力於製造採礦等業者稀也。茲將印度之重要植物產，述之於次。

米 印度孟加納 (Bengal) 境河流之兩岸既多低地，而河口之三角洲面積又大，稻之種在此種地方者，其生長期中，水之供給無虞缺乏，而稻作事業，因易於發達矣。印度各山地，往往種有乾稻，而佔地之廣及收穫量之多，則仍不能不推水稻焉。除孟加拉外，麻打拉薩 (Madras)，聯合省 (United Provinces)，中央省 (Central Provinces)，阿薩密 (Assam)，孟買 (Bombay)，均爲印度產米最多之地。孟加拉之稻，有因各田依次耕種，而年可五穫者。

印度與中國雖同爲世界產米大國，中國南部沿海，以交通關係，反以購米於印度支那半島爲低廉，故每年外米輸入頗多也。印度本部產米約三十億磅之多，惟以國內人口過庶，消費量甚鉅，餘額無幾。且歲旱尙須向緬甸輸入，以濟不足。通常所

謂印度輸出之米，其百分之八十，均產自緬甸者也。

小麥 印度小麥，於冬季十月十一月間下種，次年二三月間收穫。旁遮普 (Pun-

Jab) 中央省，聯合省，刺日不德拿 (Rajputana)，孟買均印度本部產麥最多之處。

總產額約一億四千八百餘萬噸，輸出約三四千萬噸，以由西北沿海之喀拉崑港 (Karachi) 輸至英國為最多。

棉花 棉花以產於副熱帶或熱帶地勢稍高之地為最宜，故印度大部分之棉花，均種在臺坎半島高原之地，而尤以其西北部之黑壤帶為最盛。惟印度雖為棉花原產地，而棉之纖維，反不若美棉之宜於機械者，以印度數千年來均以手搖木機紡織，對於纖維細長之問題，從未注意故也。最近以國內新式紡紗廠數目日增，國外優種棉之需要日殷，是以各地對於棉種之改良，亦進行甚力。印度為世界第二產棉最多之國，全國有棉田二千一百二十八萬四千英畝，產棉十五億六千五十萬磅。輸出約八億五千萬磅，英國約佔百分之五十而強，其餘則為日本等國所吸收。



種子油 亞麻子油，蓖麻子油，芥子油，雲蓍子油，胡麻子油，五者，乃印度重要之種子油也。印度之植亞麻與中國同。所注意者，均種子中所含之油量，而非莖中之纖維也。所有印度種子油植物之產地，大部分在臺坎半島高原。

糖 印度糖之重要來原有二，即（一）甘蔗，（二）甜櫻（palmira）是也。甜櫻乃櫻櫚科植物之一種，其樹汁含糖之成分頗富，故可熬糖。印度本部種甘蔗地之面積，達二百七十五萬英畝，種甜櫻地之面積，達十七萬英畝，種地廣而產額多。惟國內人口庶，消費量鉅，故每年外糖輸入數目亦甚可觀也。阿薩密，孟加拉，聯合省，旁遮普，均印度產糖最多之處。

茶 其地雨量多而地勢作斜坡狀，水易於瀉洩，乃種茶最合宜之處。印度之阿薩密，每年雨量平均六百英寸，爲世界雨量最多之地。境內又有高山之起伏，斜坡極多，故種茶至廣。印度種茶之歷史雖近，而全國茶總產額已達二億三千一百五十四萬六千磅之多，輸出亦達一億七千四百三十五萬磅有奇。三分之二之茶均產自阿薩密，其餘則產自孟加拉及旁遮普也。

黃麻 世界之黃麻，以印度所產者最著名。印度上等黃麻，纖維之勻潔，可與歐洲之亞麻，中國之苧麻媲美。可以織布，備襯衣之用。次等黃麻，可織帆布，船纜，漁網，繩索等用。產地在恆河雅魯藏布江下游之三角洲。種麻面積，約廣三四百萬英畝，產額達三千萬噸。輸出約一千六百萬噸，值美金一億元。大部分運銷英國，其餘部分爲美、德、法等國所吸收。

森林 臺坎半島高原西南諸山地，富於柚木及櫻櫚科各植物。竹則到處有之。恆河雅魯藏布江下游之三角洲，喜馬納耶山之基部各地，及臺坎半島高原之南部，均爲林莽叢藪，不獨產木材藤葛甚多，而大蛇猛獸之棲身其間者，亦至夥也。喜馬納耶山山區森林之種類雖多，而以神柏 (Deodar) 一項爲最重要焉。

矮豆 (chick-pea) 矮豆乃一種類似豆類之草本植物，以其莢甚短，故名矮豆。莢中僅藏種子二枚，味香，與普通之小豆彷彿。其地位在商業上，頗爲重要。凡印度，南歐，北非，西班牙等處，均出產至多。印度之矮豆，除供國內消費外，並運至錫蘭及其他印度洋諸羣島銷售焉。

雜糧 印度最重要之雜糧，爲大黍 (great millet; sorgham vulgare, pers.) 與尖黍 (spiked millet; pennisetum typhoidum, rich.) 二種。前者爲蜀黍屬，而後者則與中國及日本等處野生之茛草 (pennisetum japonicum, trin.) 同屬也。

咖啡 印度之咖啡，多產於麻打拉薩之高地及可兒格省 (Coorg) 之低山。咖啡場共廣面積二十萬英畝。每年產額約三千萬磅。惟近年以來，則產額大遜於前，一千九百零六年淫雨爲災，大部分之咖啡場均爲水所沖毀，產額減至一千八百萬磅云。

藍 藍產於孟加拉，麻打拉薩，及刺日不德拿等處。二十餘年前，印度之藍，運銷世界各國。自德國之人造藍發明後，印度自然藍在世界市場中之地位，遂爲德國人造藍所奪，而僅以英國爲唯一之消費地矣。惟自歐戰以來，印度自然藍在世界市場中，又較前稍活動也。

煙草 印度之煙草，多產於孟加拉，麻打拉薩，孟買，旁遮普等處。各地種煙面積，共計約在一百萬英畝以上。每年煙葉產額，達四億五千萬磅之多。

## 第五節 動物產

印度以宗教及氣候之關係，肉食不甚盛行。惟獸類之供人利用，若動力，若皮革，若毛骨，若齒角，不止一途，故仍效用多而需要殷也。印度人口甚庶，又廣行小農之制，是以非雨量稀少不宜耕種之地，不肯廢爲牧場。自喜馬納耶山之西北部，南行經旁遮普而至刺日不德拿及其西之開治（Cutch）諸地，雨量既稀，土中鹽質又多，故爲主要牧場之所在焉。

牛 牛分牛與水牛二種。前者爲數約八億頭，後者約二億餘頭。產牛之多，在世界各國中稱第一，多充國內動力獸之用。而水牛之用，則限於低濕之地。印度產牛雖多，而牛與肉之輸出則至稀。惟革之運銷英國各處者，其額尙可觀耳。

羊 印度之綿羊，約一千八百萬頭，山羊約五倍此數。輸出以綿羊毛爲大宗，山羊毛則供國內織毯等用。奔亞所製之地毯，世界著名。印度綿羊毛之總額，約四千三百餘萬磅，而輸出達四千一百餘萬磅之多，故幾盡舉其所有而投諸國外矣。喜馬納耶山之西北部有罽賓國（Kashmir），產一種山羊，名罽賓羊。毛雖粗而絨則細

長可貴，以之織爲婦女圍巾，價格頗昂。西藏亦有此羊，惟其原產地則爲屬賓國耳。印度民間多飼象爲動力獸，而軍隊中需象尤夥，不獨輜重一切賴象爲之輸運，且以之充戰陳之用焉。印度之補充，多取給於森林中之野象，故有許多森林以產野象而獲保存。臺坎半島高原南部，賣索爾 (Mysore) 一帶之森林，產野象尤衆。印度每支象牙之重量，約六十磅至八十磅之間。

馬 印度馬之產額，約自一百六十萬頭至二百萬頭之間。馬雖不擇氣候，而其抵抗熱量之能力，則遠遜牛，象，單峯駝等，加之其肉又非流行之食品，故氣候炎熱之地，養馬均不甚多也。

蠶絲 孟加拉阿薩密二地，乃印度最重要之產絲區域也。前者多家蠶絲，後者多野蠶絲。惟國內絲之消費量頗鉅，故每年由中國日本二國輸入之生絲頗多，印度之新式繅絲廠，均在加爾各答 (Calcutta) 與孟買城二處。

### 第六節 礦物產

印度礦產之富，僅稱適中，然有許多礦產，以自來未經採用，故其儲藏量尙爲可觀。

亦有許多礦產，雖採用已久，而以舊法開採，僅及膚淺部分，所耗有限，故今日改而施用新法，則於其礦牀之較深較富部分，仍然可以多有所獲也。

鹽 印度鹽之來源有三：卽（一）海鹽，（二）澤鹽，（三）岩鹽是也。岩鹽多產於旁遮普山中，海澤中鹽之成分雖富，而熱帶多雨，於曬鹽殊不能無礙耳。

煤 印度最大之煤礦，在孟加拉之西部，中印度之東部，共分三區開採。而此三區所產之煤，佔全國煤總產額五分之四。多爲黑煤，亦有以之製爲焦煤者，臺坎半島高原之煤礦，以在海得拉巴（Haidarābād）者，面積爲最廣，惟尙無重要之開採耳。麻打拉薩、孟買二城所需之煤，均來自英國，故印度每年外煤之輸入，爲數頗鉅。然海得拉巴之煤礦，位置甚爲適中，對於麻孟二地之交通，又有鐵路之聯絡，如能將此煤礦廣爲開採，則區區外煤之堵絕，亦並不困難也。

石油 印度之石油礦，以在緬甸者出油最多。阿薩密雖有石油礦，而產額則遠出在緬甸者之下也。

硝酸鉀 硝酸鉀產於恆河流域之貝哈爾（Behar），面積頗廣，可充肥料或炸藥

之用。現在世界市場中，此項需要之供給，多惟智利砂漠中之硝酸鹽是賴。印度硝酸鉀儲藏量雖富，而迄未有重要之開採者，蓋欲待智利之來源告竭，然後取其地位而代之耳。

鐵 印度雖非亞洲產鐵最富之國，而境內大小鐵礦之分佈於各處者，則爲數至多。惟鐵礦之近煤礦及石灰石礦者，則至不常見，而印度鐵業之難以發展，其故卽在此。煤爲煉鐵燃料，石灰石爲煉鐵熔料，二者缺一不可也。如臺坎半島高原南部，撒蘭 (Salem) 附近諸山鐵之儲藏量固富，而以缺乏煤與石灰石，鐵業因之不興。至若巴刺堪爾 (Barakhar) 之鐵礦，則以煤與石灰石之獲得易，故鐵業頗爲發達。印度每年產鐵礦石總額，多時十萬噸，少時五萬噸。

金 金爲印度最重要之金屬礦。在寶索爾之東部，可蘭爾 (Kolar) 及西高止山之威乃德 (Wainád) 一處之金礦，每年平均產金五十六萬八千九百七十三盎斯，值英金二百十七萬八千二百九十八鎊。

錳 印度之錳礦均在麻打拉薩一帶。其產額已年有增加。一千八百九十四年，錳

之產額爲一萬一千四百十噸，值英金四千六百九十一鎊，降至今日，每年平均產額達六十八萬九千七百餘噸，值英金五十三萬鎊有奇。

銅 印度之重要銅礦，均在大吉嶺 (Darjiling) 以西，喜馬納耶山 諸基部。印度雖有數城以鑄銅器著名，而國內之大銅礦，尙未有大規模之開採也。

### 第七節 交通

印度諸河，以雅魯藏布江可通大汽船之處最長，可由河口上溯至距入阿薩密五十英里處止。恆河之上游、中游，雖有泥砂之淤積，然以水勢平穩，其流域人口又庶，故船隻之多，獨冠他河。大汽船可由河口至加爾各答。通小汽船及帆船之處亦頗多。印度河雖曾行駛汽船，然比以河槽泥砂游移不定，故僅通帆船，而無汽船矣。臺坎半島高原之各河，以地形關係，水漲流猛，水退流淺，且所經之處，非山峽，卽荒野，過山峽則成急湍，過荒野則成汪洋，故僅可資灌溉，而不能行駛船隻也。

印度之鐵路，以在大平原者爲最多。自印度河口之喀拉蚩起至旁遮普之都城拉合爾 (Lahore) 南行至特里 (Delhi)，北行至白沙瓦 (Peshawar) 又有一線由蘇庫



爾(Salkar)經俾路芝而入波斯邊境特里以東之鐵路，直達加爾各答。恆河中游，南北岸均有鐵路，縱橫甚密，其水路僅運送笨重貨物而已。特里又有鐵路通孟買城及喀拉蚩加爾各答向南行之線，沿南行幾至臺坎半島高原之極南部。加爾各答又有鐵路通至大吉嶺及薩的雅(Sadiya)地，均距西藏邊境至近。孟買城又有鐵路與麻打拉薩城及其他臺坎半島高原各大城聯絡。臺坎半島高原，人口少而鐵路之敷設如交叉，故有時雖雨量不足，農事失收，而以交通便利，饑饉遂免。印度之鐵路，除在緬甸俾路芝者不計外，在本部者，其里程幾長三萬英里。以里程與人口作比例，則每一萬人可得鐵路一英里也。

### 第八節 商業城鎮

加爾各答在恆河下游三角洲之呼格里河(Hugli R.)東岸，距河口約三十英里，可通大汽船，爲印度第一大會，且爲第一商港。所有恆河流域所產之米及三角洲所產之黃麻，阿薩密之茶，均由此輸出。所有他國貨物之輸入印度者，百分之四十二，皆以此爲分配地。和刺(Howrah)在呼格里河之西岸，與加爾各答相對，故可

視爲加爾各答之一部分，有紡紗廠織黃麻廠甚多。

孟買城位置於與孟買大陸附近之小島上，爲印度第二大都會。港灣良善，經蘇彝士河而往來於印度歐洲間之船隻，輻輳於此者甚多。有鐵路可通加爾各答，恆河流域，及臺坎半島高原東部南部中部各大城。本地工業以紡紗爲最發達。輸出以麥與棉花爲大宗。

麻打拉薩城在麻打拉薩沿海之人造港。有鐵路與加爾各答，孟買城等處聯絡。惟以港灣規模狹小。故商業之盛，在孟買城之下。

喀拉蚩在印度河口之三角洲上。印度西北部所產之麥，及牛革羊毛等，均由此輸出，又爲伊蘭高原，土耳其，斯坦，西藏等處貿易之場，故商業頗爲發達。由加爾各答至英國倫敦約八千英里，由孟買城至倫敦，六千二百五十英里，由麻打拉薩城至倫敦，七千五百英里，而由喀拉蚩至倫敦，則僅六千二百英里，其距離稱特短也。

特里在旁遮普之恆河支流朱木拿河（Junna R.）上。昔爲莫臥兒帝國之都城。最近爲印度總督駐扈之所，故爲英國在印度之政治中心。雖以距海甚遠，而位置尙

稱適中，又爲鐵路之交叉點，故交通便利，而爲恆河印度河流域間，一大貿易之場也。本地工業，以棉布，金銀器，木雕刻，玉器，磁器等爲重要。

巴德拿 (Patna) 在恆河中游沿岸，往時阿育王 (Asoka) 君臨中印度摩揭國 (Magadha)，力弘佛教，卽以此爲首府，我國經典中所謂華氏城者是也。以地居富饒區域之中心，其附近一帶所有之農產，均聚集於此，又有鐵路之聯絡，故爲宗教商業重要地點。

班拿勒斯 (Benares) 在巴德拿以西之恆河沿岸，爲婆羅門教徒之聖地。有鐵路之通過，絲業及金屬礦製造業，均至發達。

阿拉哈巴 (Allahabad) 在班拿勒斯以西，恆河與朱木拿河匯合處。爲回教徒之聖地。以有鐵路之交叉聯接，故商業亦頗發達。

盧格腦 (Lucknow) 爲聯合省之首府，紡紗業金屬礦製造業，均頗發達，最近并有新式之煉鐵廠造紙廠等。鐵路交通，亦甚便利。

科尼普爾 (Cawnpore) 在阿拉哈爾之西北，地居水陸交通要道，故商業頗爲興盛。

工業以製革與紡紗二者爲重要。

拉合爾 (Lahore) 爲旁遮普之都城，西北鐵路之總站在焉。爲特里以北商業最發達之區。

亞麥達巴得 (Ahmedabad) 與蘇拉特 (Surat) 二城均爲孟買城以北之棉花輸出地。

海得拉巴 (Hyderabad) 城在臺坎半島高原之中部，爲海得拉巴國之首都。有鐵路通東西沿岸各重港。臺坎半島高原諸大城之商業，除孟買城麻打拉薩城外，則推海得拉巴城爲最盛矣。

## 第十章 錫蘭 (Ceylon)

### 第一節 緒言

錫蘭中國舊稱師子國，在臺坎半島之南，中隔保克峽 (Palk Strait)，馬拿爾灣 (Gulf of Manar)。海底甚淺，有珊瑚島嶼紛列，若架長虹於海峽間，故有亞當橋樑 (Adam's Bridge) 之稱。馬拿爾灣卽在其南。全島面積廣二萬五千三百六十五英

方里，爲印度洋大島之一。

## 第二節 地勢

錫蘭島狀作橢圓形，南北長而東西短，南稍寬而北較狹，四週低而中部偏南高，山勢突起，形如大環。週圍約四千英方里，佔全島面積百分之十五而強。山峯最高者，拔海八千三百英尺。河流均向四面分流，長者達一百五十英里。惟以海岸線平直少曲折，故缺乏自然良港耳。

## 第三節 氣候

錫蘭位於熱帶，距赤道甚近，以有海洋及季候風之調和，故低地雖苦熱，而仍無妨於康健也。沿海平均溫度約八十度，地勢高之地，則漸低減。北部雨量稀少，人口亦少，農事多藉灌溉，惟各處有古代蓄水之遺跡頗多，足徵昔日人口較今爲盛。南部如刺脫拿甫刺(Ratnapura)一帶，以有西南東北二方之季候風關係，故雨量最多，平均一百五十英寸。全島各部雨量多寡頗不一致，雨量多之處，則農事興盛，而人口稠密也。

#### 第四節 植物產

茶 錫蘭各茶場，均爲英人所有，佔地約四十萬英畝。自高出海面數英尺之地起，以至拔海七千英尺之高峯，均種有茶。中部高地斜坡之土壤，富於鐵質及腐爛之有機體，雨量又多，於植茶最爲合宜，故錫蘭大部分之茶場，均在是。五六十年以前，錫蘭並無茶業，自英人李白登爵士(Sir Thomas Lipton)在中國南部得種茶之法，遂於錫蘭組織大規模之茶場。一千八百八十三年錫蘭茶之輸出，僅一百萬磅，一千九百年之輸出，即增至一億八千二百餘萬磅。近年以來，亦累有增加，而歐美澳三洲之市場，錫蘭茶之銷路遂日益推廣矣。

橡皮 印度之阿薩密及其以北諸地，雖產橡皮樹，而所產者爲印度種，非巴西之帕刺種(Para Rubber)也。印度種產橡膠有限，生長又遲，而帕刺種則反是。樹之年齡達十歲，即可年出橡皮自一磅至三磅，錫蘭各橡皮樹園所植，卽爲此種。馬來半島所植，亦與錫蘭同。惟錫蘭橡皮樹之種植及取膠等，均用科學方法，故在世界市場中，頗享盛名，而價格亦在巴西帕刺本地所產者之上也。錫蘭橡皮樹園，佔地約

二十萬英畝之廣。

可可、茶、橡皮樹，可三者，均爲錫蘭之重要植物產。可可之種植，多在東西南沿海之地，以巴蒂堪勞 (Batticaloa)、不答倫 (Puttalan) 及該爾 (Galle) 三地所產爲最佳。

此外又產米，木材，幾那樹，煙草，香料，肉桂等。惟米尙不足自給，往往由緬甸、印度輸入，以濟缺乏焉。森林以烏木爲重要。

#### 第五節 動物產

牧畜 錫蘭之動力獸，以牛爲重要，象次之。錫蘭之牛，爲印度種，軀體較中國之牛畧小。象則與印度不同，其軀體及長牙均較印度象爲小。牙之重量自二十五磅至三十磅，故與暹羅象牙彷彿。質理亦極精細，價格頗昂。此外山羊、綿羊之飼畜，均甚發達。馬則以氣候之關係，飼者頗稀少也。

水產 馬拿爾灣以產珍珠稱，惟每年得珠多寡，不能確定，殊爲其業之障礙耳。一千九百零三年，錫蘭探珠公司，以獲珠多而贏利豐，然其過去十二年中之營業，固

未有一年不因得珠過少而遭虧損也。玳瑁亦爲錫蘭重要水產之一，普通均爲製造梳櫛之用。

### 第六節 礦物產

石墨 錫蘭石墨礦，目下開採者，有四百餘處之多，其產額佔全世界五分之四。所含炭質成分，在百分之九十以上，在錫蘭各礦產中，以此爲最重要矣。

貓眼石 (cat's eye) 俗稱貓兒眼，爲含石絨之石英所成，有灰綠褐等色。摩成圓塊，狀如貓眼，故名。可爲裝飾品之用。產於刺脫拿甫刺。

月石 (moonstone) 色白，成分爲石英硅石等，亦爲裝飾品之用。產於甘底 (Kandy)。

紅寶石 產於刺脫拿甫刺。

石榴子石 (Garnet) 卽紅寶石之一種，亦產於刺脫拿甫刺。

此外各地諸礦，有以產藍寶石稱者，亦有以產黃寶石 (oriental topaz or gold beryl) 稱者。若錫蘭者，誠世界產寶玉種類最多之地哉。



## 第七節 交通

錫蘭以地勢之關係，各河流均四面分馳而入於海。水源最長者，推東部摩哈未利根加河 (Mahavilli Ganga R.)，長約一百五十英里。其餘諸川，多源短水急，鮮有舟楫之利。惟沿海間之往來，既已一水可達，而內陸改良之道路亦頗多，加之西南部中部及北部，又有鐵路之聯絡，故其交通，殊稱便利也。

錫蘭地當歐亞水陸交通之要衝，故所有經過蘇彝士運河而往來於亞洲東南部及歐洲間之船隻，無不以錫蘭爲碇泊之所。

## 第八節 商業城鎮

可倫坡 (Columbo) 在西南部沿海，爲錫蘭第一商港。有鐵路通於中部及北部。港之南有一大工程之長堤，長一英里餘，高出水面十餘英尺，季候風起時，可防風浪。而可倫坡之所以稱爲良港者，即藉此人工之改良。往來歐亞之船隻，均輻輳於此。得利可麻黎 (Trincornali) 在摩哈未刺根加河口，本爲東部之良港，惟以距境內各重要生產地甚遠，故商業之盛，遠出可倫坡之下。

甘底在中部高五百十二米之山地，本爲辛伽羅人之故都。以氣候至爲溫和，故歐人多以此爲避暑之所。有鐵路與西南部北部聯絡，商業亦頗發達。

## 第十一章 伊蘭高原 (Iran Plateau)

### 第一節 緒言

伊蘭高原，乃指印度河以西，俄屬中央亞細亞，裏海，高加索以南，美索布達米亞以東，合波斯 (Persia)，阿富汗 (Afghanistan)，俾路芝 (Baluchistan) 三國之地而言。波斯佔高原之大部分，阿富汗在高原之東北部，俾路芝在高原之東南部。面積共廣九十二萬一千八百零二英方里。波斯佔地六十三萬英方里，幅員最大。阿富汗二十四萬六千英方里，次之。俾路芝四萬五千八百零二英方里，爲最小。

俾路芝因政治上及軍事上關係，已爲英國併作印度之一省。波斯阿富汗雖爲英俄二國亞洲之緩衝地，而俄國以地理上之關係，其商業之勢力，實較英國爲大也。

### 第二節 地勢及氣候

波斯大部分之幅員，均在海拔三千五百英尺以上。東部稍低，有數處不足二千英

尺，西部最高，普通均在五千英尺以上。東部幾盡爲沙漠。西部北部山勢急斜，入春河水充滿，其水源胥來自山巔溶化之冰雪。依聖約翰 (St. John) 之計算，波斯十分之九之區域，本爲乾地，以有此山巔冰雪之關係，而乾地遂以減半矣。東部如式斯坦 (Sistan) 一帶，昔時因有希里綿得河 (Helmand) 之灌溉，故農事甚爲發達。自十四世紀之末葉，蒙古人蹂躪西亞，將橫跨該河之大水堰拆毀後，而式斯坦諸地多成荒廢。然波斯如有強有力之政府，起而重謀建設，則恢復舊觀，亦非難事也。波斯全境，除沿裏海之地而外，其餘各處，雨量均至稀少。惟以溫度甚高，故在九千英尺之高地，尙可種小麥，七千五百英尺之高地，種葡萄，四千英尺之高地，種稻，而所有糧棗多種在三千五百英尺之高地云。

阿富汗之地勢及氣候，與波斯彷彿。有灌溉之處，則有農業。北部有喀布爾 (Kabul) 及赫烈盧得 (Heri Rud) 二河之關係，故地方較爲富庶也。俾路芝氣候與波斯 阿富汗同，境內河流又少，故大部分之區域，均爲乾燥，不能耕種之高原。惟以介於印度，波斯，阿富汗之間，位置尙稱重要耳。

### 第三節 植物產

波斯雖產小麥，大麥，米，玉蜀黍，其他雜糧，蔗糖，煙草，棉花，黃麻等，而產額均至有限。每年小麥，麵粉，棉花，蔗糖之由他處輸入者，其數頗鉅。惟波斯重要之植物產，有藥材，染料，樹膠，果品，薔薇花五者。樹膠中，以山羊刺膠 (tragacanth) 爲大宗，主要功用，爲製膠水 (mucilage)，及充糖果印花布二者之濃厚料。薔薇花以產於失羅子 (Shiraz) 者爲最著名。

阿富汗植物產中輸出稍多者，僅乾果一項。而俾路芝爲印度之果園，所產果品，多用火車輸入印度，此外染料亦爲其輸出品之一。

### 第四節 動物產

牧畜 伊蘭高原，有水草之處，牧畜均甚發達。大尾綿羊 (fat-tailed sheep)，山羊，駱駝，馬等各牧場，飼畜至多。伊蘭高原與本部及亞洲他部交通，以駱駝爲最重要之動力獸。波斯馬種之良，世界甚爲著名。波斯羊毛之供給多，故毛毯業最爲發達。其毛毯之佳，世界稱第一，中國與土耳其其各處所產者，不能及也。阿富汗俾路芝動

物產之輸出，以羊毛爲大宗。

蠶絲 伊蘭高原之絲業，以波斯爲發達。阿富汗雖產絲，而產額則至有限。波斯之絲業，多在厄爾巴爾山 (Elburz Mts.) 地，及裏海沿海一帶。古時波斯與歐洲西部之貿易，以絲爲大宗。卽在今日，亞洲西部諸國及俄羅斯，亦銷行波斯絲甚多也。

水產 伊蘭高原南部爲阿刺伯海，西南部爲波斯灣，故水產頗富，而珍珠珊瑚 (coral) 二者，尤爲重要。珍珠產於波斯灣，令吉 (Lingeh) 爲其分配地。惟輸出業多操之印度人，故往往運至印度，而以孟買城爲重分配地焉。珊瑚產於波斯東南部庫刺杉 (Khorassan) 海中。

#### 第五節 礦物產

伊蘭高原之礦產，以波斯爲最富。惟以國內交通不便，加之燃料又至缺乏，故礦業未能臻於興盛耳。

非金屬礦中，有石油，湖鹽，石鹽，土耳其玉等，而以石油爲最重要。波斯石油產地頗廣。一千九百十九年，英波條約，讓與英國開採石油區域之面積，共廣五十萬英方

里，實佔波斯全境面積四分之一而強。據專家之意見，波斯石油礦儲藏量之富，直可與墨西哥相伯仲。惟目下已開採之區，僅梅登以拿夫鄧 (Maidan-i-Naphtun) 一處而已。礦場有粗約十英寸之鐵管，通於波斯灣西北端之愛不登 (Abadan)，長共二百英里，所有之油，卽由此輸出，供英國之軍艦商船及印度西部火車之用。土耳其玉產於尼沙甫爾 (Nishapur)。湖鹽石鹽產地甚多。金屬礦中，有銅礦，錫礦等。銅礦採用頗早，而所製銅器，亦頗精絕。

## 第六節 交通

波斯之河流，僅克蘭河 (Karun R.) 之下游，約百英里處，可通船隻，此外均以陸行爲最重要。惟陸上交通設備至不完善，各處往來，均恃駱駝商隊路爲孔道，高低寬狹不一，工程至爲簡陋。邊境與俾路芝高加索二地交界處，雖均有鐵路之敷設，而里程甚短，且與內陸各大城並無聯絡，故在交通上不能生多大之影響也。惟波斯自一千八百七十九年以來，卽建築車路，降至今日，全國之車路業已日益增加，而有輪跡縱橫之大城，其數亦已多矣。

阿富汗境內之交通，亦以駱駝商隊路爲重要，車路惟喀布爾與印度邊境之白沙瓦間有之，蓋爲一千八百七十九年英人暫駐阿富汗都城時所築也。俾路芝鐵路，乃由印度邊境北行入俾路芝而達基達（Quetta），西行離俾路芝境而抵波斯邊界之多達布（Duzdap），故爲伊蘭高原唯一最長之鐵路。

### 第七節 商業城鎮

大不里士（Tabriz）位置於波斯之西北部，有鐵路與外高加索（Transcaucasia）聯絡，爲波斯第一商業發達之區。對俄羅斯，高加索，小亞細亞之貿易頗盛，輸出以絲，毛毯，銅器，果品爲大宗。

德黑蘭（Teheran）在厄爾巴爾山陽附近之平原上，爲波斯之首都。有車路與俄屬中央亞細亞交通。凡自俄屬中央亞細亞輸入波斯之貨物，多經過德黑蘭，馬什得（Meshed）等地，而分配於波斯各處焉。

馬什得在波斯之東北部，與俄羅斯貿易頗盛，有車路通於俄屬中央亞細亞。  
伊斯巴亨（Isfahan）爲波斯之古都城，以位於全國之中部，地當交通要衝，故商業

甚盛，工業以毛毯最爲重要。

加珊(Kashan)在德黑蘭之南，伊斯巴亨之北，爲波斯絲業之中心。

克滿沙(Kermanshah)在波斯之西部，有鐵路通於美索布達米亞之白格達(Bagdad)，爲波斯對美索布達米亞、敘利亞(Syria)貿易之中心。

布什爾(Bushire)爲波斯第一商港，潮滿時可容大汽船出入。

喀布爾(Kabul)爲阿富汗之都城，地當印度、俄屬中央亞細亞交通之要衝。堪達哈爾(Kandahar)在阿富汗之南部，候勒特(Herat)在阿富汗之西北部，基達(Quetta)在俾路芝之北部，均爲印度波斯交通之要道，故商業頗盛。

## 第十二章 阿刺伯 (Arabia)

### 第一節 緒言

阿刺伯爲亞洲西部之大半島也。自政治上言之，則全境諸部分屬而不統一。如西部之西奈半島(Sinai Peninsula)，則歸埃及管轄，西部沿海爲漢志(Hejaz)，也門(Yemen)，內部內惹德(Nejd)各水草地及東北部沿波斯灣之厄爾哈薩(El



Haza) 則受阿刺伯酋長之統治，厄爾哈薩之東南沿海，爲阿曼 (Oman) 國境，南部沿海之亞丁 (Aden) 則屬於印度孟買省。面積共廣一百二十萬英方里。人口稍密之地，均在沿海，而內陸各地，則甚稀少也。

### 第二節 地勢及氣候

阿刺伯之地勢，大部分乃拔海三千英尺以上之沙漠高原所成，沿海均爲高山。也門境內之山，其高一萬英尺。內陸自西北而及東南，皆爲沙漠，而東南沙漠面積最廣，有『空區』 (Empty Quarter) 之稱。自古以來，歐人未有穿過其處者。

阿刺伯氣候乾燥而奇熱，除東南部 (阿曼) 西南部 (也門) 諸山區雨量尙充足外，其餘各地，往往三四年僅獲降雨一次而已。阿曼與也門一帶之風，多自阿刺伯海印度洋吹來，故爲濕風。西部之風，則由非洲薩哈刺 (Sahara) 沙漠吹來，故爲乾風。惟雨水稀少之處，凡有灌溉工程或水草地，則動植物亦仍繁殖也。

### 第三節 植物產

阿刺伯雖每年由國外輸入米與小麥甚多，而國內亦產穀類。其種植稍廣者，則爲

杜刺 (durrah)。杜刺即印度之大黍，爲一種蜀黍科植物，性最能耐乾，故爲阿刺伯重要之穀類焉。

各水草地，雖產棉花甘蔗二者，而產額均至有限，未可列入輸出之林。此外惟咖啡，櫻棗，乳香 (frankincense)，密兒拉 (myrrh) 四者，在阿刺伯商業上頗稱重要也。

咖啡多產於也門沿海一千英尺至四千英尺之高山，而如是之高度，實爲種咖啡理想中之良地，故真正也門產，品常有供不應求之概也。其輸出業，均操之於土耳其人埃及人之手。

櫻棗亦阿刺伯人民主要食品之一，各水草地均產有之。輸出頗多。

乳香產於西部紅海沿岸，爲一種植物之液汁所成，可爲熏物，炷香，膏藥等之用。歷史家謂人類之以乳香爲貿易品，實遠在三千年以前云。

密兒拉產於阿刺伯南部一帶，爲橄欖科密兒拉屬植物所滲出之黃色乳液所製，可爲通經藥健胃藥之用。

#### 第四節 動物產

阿刺伯內陸人民主要之職業，厥爲牧畜，故駱駝，綿羊，山羊，馬之飼畜，其數頗多。阿刺伯馬種之良，世界最爲著名。輸至他國之馬，非用之於賽跑，卽爲改良馬種之用。革與羊毛之輸出，亦至多。

阿刺伯之水產，以波斯灣一帶爲重要。巴林羣島 (Bahrein Islands) 爲採珠業之中心，採珠船有數百艘之多，潛水採珠爲活者，其數亦以千計。

### 第五節 商業城鎮

亞丁位於阿刺伯半島之南端，紅海東口之北岸，爲歐亞交通之鎖鑰。所有往來於中國，日本，印度，歐洲間之船隻，均停泊於此，載煤輸出以果品，咖啡，毛革爲大宗。也門之咖啡雖普通稱爲摩加咖啡 (Mocha coffee)，其實摩加港在今日除燈塔廢墟外，並無商業，而也門所產之咖啡，大部分多由亞丁輸出。

麥加 (Mecca) 在漢志之南部，爲回教徒之聖地，教主摩哈麥德之墓卽在此。每年各處信徒來此頂禮者，不下十餘萬人，故市廛中百貨雲集。

麥丁納 (Medina) 在麥加之北，爲昔日摩哈麥德避難之地。有鐵路。由此北行，達於

敘利亞之大馬士革 (Damascus) 貝魯特 (Beirut) 而至亞勒伯 (Aleppo) 以與由小亞細亞經敘利亞而達美索布達米亞之鐵路聯絡。

馬斯開特 (Muskat) 爲阿曼之都城兼商港。輸出品中以櫻棗爲最重要。

## 第十三章 土耳其及其附近諸國 (Turkey and her Neighboring

Countries)

### 第一節 緒言

土耳其位於小亞細亞半島，東南爲古的斯坦 (Kurdistan)，敘利亞，美索布達米亞，東北爲外高加索。在歐戰前，除外高加索外，其餘諸地均爲土耳其領土。戰後古的斯坦自治，美索布達米亞歸英國代管，敘利亞歸法國代管，惟敘利亞南部之巴勒士登，則歸英國代管。外高加索在歐戰前屬於俄國，戰後分爲亞塞爾拜然 (Azerbaijan)，佐治亞 (Georgia)，亞美尼亞 (Armenia) 三國。亞美尼亞國境，兼括古的斯坦北部之一大部分，同與佐治亞得列強之承認，然不久外高加索之全部，仍屬於俄國勢力範圍，而土耳其其東北部之亞美尼亞及東南部之古的斯坦，亦先後爲土

耳其之所克服。是以不獨疆域未定，而政治區分亦未定也。

## 第二節 地勢

小亞細亞半島東部毗連大陸，北西南三部均臨海，大部分爲拔海三千英尺之高。惟東南套魯山 (Taurus Mts.) 以南之阿拿打 (Anada) 一帶爲低地。古的斯坦以北部在幼法拉底斯底格里二河兩岸之地地勢爲最高，南部稍低。敘利亞沿海低而內陸高。美索不達米亞之河流，兩岸雖爲沖積之平原，而境內亦復邱陵起伏也。亞美尼亞大部分爲四千英尺之高原，而內陸山嶺高峻，有達七千七百英尺者。外高加索之南部爲高原，北部則山地。高加索山脈之高，在亞洲西部可首屈一指。

## 第三節 氣候

小亞細亞北部沿海之氣候，夏季熱而濕，冬季冷而多雪。西部南部沿海之氣候，冬夏二季均甚調和，雨量亦充足。惟距海稍遠之地，則大陸之氣候多，而海洋之氣候少，因此古的斯坦與亞美尼亞，夏冬二季之氣候，遂相差甚遠矣。敘利亞西部爲海，故雨量較多，東部爲大陸，故雨量至爲稀少。美索布達米亞全境雨量至爲缺乏，耕

種全恃灌溉。外高加索地勢雖高，而東有裏海，西有黑海，故其氣候頗與小亞細亞相似也。

#### 第四節 植物產

小亞細亞產小麥，大麥，雀麥，玉蜀黍等。敘利亞，美索布達米亞所產穀類，亦至相類。惟美索布達米亞水量豐富之處，種有水稻，水量稀少之處，則種有乾稻。小亞細亞東南部之阿拿打地方，產小麥最富。

小亞細亞及敘利亞一帶，均產果品至多。小亞細亞北部產蘋果，梨，杏；西部，南部，及敘利亞一帶，產阿列布（olive），杏，無花果，巴旦，胡桃，櫻桃，葡萄，檸檬，香櫞等。櫻棗，甘蔗則產於美索布達米亞。橘以敘利亞，雅法（Jaffa）地方所產者為最著。此外如阿列布，葡萄，杏等均以敘利亞出產最多。無花果則以小亞細亞西南部之出產為獨盛。（阿列布形似橄欖，故吾國人往往以橄欖稱之，二者實係異屬之植物也。）

棉花，煙草產於小亞細亞，敘利亞，美索布達米亞，外高加索等處。產棉之多，以小亞細亞之阿拿打為最。煙草之產額，則首推敘利亞之來達基亞。

森林以亞美尼亞與外高加索一處爲重要。此外如小亞細亞，敘利亞，古的斯坦等處，山雖多而森林則極缺乏也。

### 第五節 動物產

小亞細亞之中部，牧畜業頗稱發達，凡綿羊，山羊，駱駝，牛，馬之屬，均甚繁殖。安哥拉 (Angora) 一帶產一種山羊，名安哥拉山羊 (Angora goat)，其毛之長度，常達十二英寸，色白而富於彈性，可織圍襟等物。小亞細亞各城之毛毯業亦頗重要。

古的斯坦，敘利亞，美索布達米亞，亞美尼亞外高加索牧畜業均甚發達。古的斯坦之人民，多爲游牧者。美索布達米亞之毛革與馬輸出頗多。敘利亞之牧場，以東部南部爲重要。亞美尼亞之牧場均在氣候乾燥，不宜耕種之高地。外高加索之牧場多在南部。

小亞細亞之布魯撒 (Brusa) 及敘利亞之來貝能 (Lebanon)，均以產絲稱，不獨歷史古，而品質亦至佳也。

水產以波斯灣之珠，地中海東部之海綿 (sponge) 爲重要。

## 第六節 礦物產

小亞細亞礦產頗富。銀鉛產於套魯山之南部，及西威斯 (Sivais) 一帶，鋅產於凱索 (Karasu) 及愛定 (Aidin) 等處，銅產於達拉布松 (Trebizond) 之附近，剛玉砂 (emery) 產於西麥拿 (Smyrna)，煤與硫化鐵產於黑刺克利亞 (Heraclea)，海泡石 (meerschaum) 產於愛斯基舒爾 (Eskichehr)，金銀水銀產於西麥拿附近，石板產於布魯撒之附近。礦產種類之多，於此可見。內中有數種礦產，如能施用大規模之開採，則不獨可以供本國之需用，並可兼供他國之要求焉。

敘利亞產湖鹽及石灰石。美索布達米亞產石油。摩蘇爾 (Mosul) 一帶石油儲藏量之豐富，在世界亦頗著名，惟至今尚未甚採用耳。外高加索亦以產石油稱。巴庫 (Baku) 爲採石油業之中心，所煉之油，由鐵管通至黑海沿岸之巴統 (Batumi)，而後分配於他處。此外又產煤、鐵、銅、錳等。

## 第七節 交通

小亞細亞半島及東南諸地，惟美索布達米亞之二河可以行駛船隻，其餘諸河皆



乏舟楫之利。在未興鐵路以前，所有境內交通，不能不惟駱駝隊商路是賴。今日各重要商港及內陸各大城，均有鐵路之聯絡。自安哥拉爲土耳其國民政府政治中心以來，趨勢所在，小亞細亞全境鐵路，均將以安哥拉爲出發點也。由小亞細亞西端之西庫台里 (Scutari) 而東南行，達敘利亞之亞勒伯 (Aleppo)。美索布達米亞之白格達 (Bagdad) 及巴索拉 (Busra) 本爲古代歐亞交通之要道，後以好望角及蘇彝士運河之航線先後通行，此路遂失其重要，而小亞細亞及美索布達米亞之商業，亦因以衰落矣。最近上述諸地，均有鐵路之聯絡。吾人可由巴索拉西庫台里，經博斯波魯斯峽 (Bosporus Strait) 而達歐洲，可謂已復從前之舊徑，其價值雖不若吾人理想中預料之甚，而小亞細亞，美索布達米亞，敘利亞各城已失之偉大，總可恢復甚多也。敘利亞有鐵路通至巴勒士登及麥地那。外高加索有鐵路敷設於裏海及黑海間。與波斯之邊境，亦有鐵路之聯絡。

#### 第八節 商業城鎮

西麥拿爲小亞細亞西部沿海之商港。港灣優美，又爲鐵路及駱駝隊商路之終點，

故爲亞洲土耳其境內第一商業發達之區。

布魯撒在小亞細亞半島之北部，以地當鐵路及駱駝隊商路交通之要衝，故商業頗盛。本地工業，以養蠶爲發達。

阿拿打位於小亞細亞農產最豐富之區域，又有鐵路之聯絡，故商業之盛，在半島之東南部，稱第一。輸出以綿、麥、煙草爲大宗。

達拉布松爲半島東北部之商港。向來所有波斯輸入歐洲之貨物，多由此轉運。自巴庫巴統鐵路成後，波斯之貨物，多取道於外高加索，而達拉布松之商業，遂遠遜於前矣。

安哥拉爲最近土耳其國民政府之政治中心，位於半島之中部，有鐵路與沿海各要港聯絡。輸出以魔髮布，羊毛，蜂蜜，果品爲大宗。

西庫台里位於博斯波魯斯峽之東岸。西岸爲君士坦丁堡 (Constantinople)，故西庫台里實卽君士坦丁堡之一部分也。地當亞歐鐵路交通之終點，其位置頗爲重要。工業以製革製絲爲最盛。

大馬士革 (Damascus) 位於沙漠產櫻櫚之泉地，以地當鐵路與駱駝隊商路交通之要道，故商業工業均頗發達。貝魯特 (Beirut) 爲大馬士革之海港。

亞勒伯 在敘利亞之西北部，爲鐵路及駱駝隊商路之要道。故商業頗盛。

耶路撒冷 (Jerusalem) 在巴勒士登之中部，爲猶太教徒、基督教徒、回教徒之聖地。每年耶回兩教徒之巡禮者，絡繹不絕。其西北有雅法海港，巡禮者皆於此登陸，故往來頻繁。

白格達 臨於底格里河，有鐵路由巴索拉經此，而至小亞細亞之西庫台里，又爲底格里河汽船航行之終點，故在交通上商業上，地位均甚重要。附近諸地，昔日農產至爲豐富，後以開渠廢棄，灌溉不興，所有土地，遂因以枯瘠，不任耕種矣。

巴索拉 位於美索布達米亞二河入波斯灣之口，又爲鐵路之起點，故貨物之由此出入者至多。

摩蘇爾 在美索布達米亞之北部，小船木筏可由白格達上溯至此。底格里河上游之商業，多聚集於此。

巴庫位於裏海沿岸，巴統位於黑海沿岸，巴庫爲採石油礦之中心，所採石油，多由鐵管通至巴統煉製。

第佛利斯 (Tiflis) 位於巴庫、巴統及波斯外高加索鐵路之交叉點，故商業工業，均頗發達。

## 第十四章 俄屬中央亞細亞 (Russian Central Asia)

### 第一節 緒言

俄屬中央亞細亞，乃指在俄羅斯行政或勢力下，介於西伯利亞、中國、阿富汗、波斯、裏海間之一大區域而言也。南境之基發 (Khiva) 與布哈爾 (Bokhara)，雖爲半獨立之可汗國 (Khanate)，而自一千八百九十五年以來，俄政府卽由裏海至中國新疆之邊境，施行統一之關稅制矣。在歐戰以前，俄屬中央亞細亞之行政組織，共分二區：(一) 曠原行政區域 (The Government of the Steppe) (二) 土耳其斯坦行政區域 (The Government of Turkistan)。前者包括北部諸省，所謂吉耳吉斯曠原 (The Kirghiz Steppe) 是也；後者包括南部諸省及外裏海省 (Trans-Caspi-

an Province)。其東部及東南部，即土耳其斯坦之本部，面積共廣一百五十四萬八千八百二十五英里。

## 第二節 地勢

北部之吉耳吉斯曠原，地勢低平廣漠，構造單簡，土爲黑色黏土，味鹹而性質較沙漠爲固。南部諸省，地勢構造複雜，可分高原、平原、沙漠三者。東南部之帕米爾高原，有世界屋脊之稱。其西部北部流入鹽湖或乾沒於沙礫中之河流，多發源於東部及東南部。伊犁河 (I-I-R) 注入巴勒哈什湖 (Bolkhassa)，西耳河 (Sir) 及阿母河 (Amm) 注入鹹海 (Sea of Aral)。此外尚有叟刺夫山 (Serafshan)，赫來路德 (Heri Rud)，及麻爾加伯 (Murghab) 三河，則乾沒於沙礫中。謀夫 (Merv) 泉地在阿母流域，地廣一千七百英方里，而基發布哈爾等處，亦有泉地甚多。雖共計地廣僅佔全面積百分之二，而均土壤肥沃，適於耕種也。

## 第三節 氣候

氣候全爲大陸性質，故寒暑之差至著。每年自五月至九月，互半年之久，爲乾燥期。

在此期內，雨水至爲稀少，非植於泉地或灌溉地之植物，往往因之枯死，且泉地之湧泉亦有涸竭者。自十月至四月，降雨頗多，草木得水，亦皆蘇生。冬令雖甚寒峻，而降雪不多。至於沙漠地方，則殆終年無雨矣。

#### 第四節 植物產

綿 西耳與阿母二河流域之泉地或灌溉地，雖產各種穀類，而重要之物產，則爲綿，每年輸出佔總額百分之八十。綿地均在土耳其斯坦行政區域之南部，即與波斯及阿富汗鄰近一帶之地是。美國產綿最北之地，以北緯三十七度爲限，而俄屬中央亞細亞產綿最北之地，已在北緯之四十度矣。各地綿之產額，以費爾干(Fergana)爲最鉅。綿之品質，則自一千八百七十八年俄政府由美國輸入綿種後，上品綿之產額頓增。此外又鼓勵擴廣綿之耕地，因之從前種麥之地，有改爲種綿者，故不能不以他方之麥輸至該處，以濟其缺乏焉。

蔬果 俄屬中央亞細亞之蔬果，古來著名。其果品種類及產額之富饒，可與美國之加利福尼亞州相拮抗，而尤以葡萄爲最。多輸出於西伯利亞及歐洲俄羅斯。

煙草 培植雖早，而產額供本地消費外，輸出至爲有限。惟自俄政府謀產額之增加，由美國土耳其移植煙草種後，已獲良好之成效矣。

### 第五節 動物產

牧畜 吉耳吉斯曠原，地廣人稀，氣候乾燥，不宜耕種，故爲天然之牧場。此外各處不宜耕種之地，亦多充爲牧場。是以其人民從事於牧畜業者至多。如以人口（九百七十二萬一千餘人）與牧畜平均計算，則每百人有馬二十五，牛三十，綿羊及山羊二百五十五，駱駝二十云。

蠶絲 俄屬中央亞細亞之絲業，以布哈爾及撒馬兒罕（Samar kand）爲最發達，塔什干（Tashkent）次之，所產絹頗精美。

水產 裏海及鹹海，其水所含鹽之成分，與海水相似，故均爲鹹水湖。以面積而論，裏海可稱世界第一大湖。所產魚類，前者以鱒鮭爲最富，後者則推鯉鯢較多。

### 第六節 礦物產

岩鹽 俄屬中央亞細亞礦產雖至豐富，而礦業則極不發達，故大規模開採之礦，

至不多見。最重要之礦產，有岩鹽，煤，石油等。岩鹽產於費爾干，布哈爾，及外裏海省等處。

煤 產地甚多，如費爾干，撒馬兒罕，西耳達利亞（Sir-Daria）等處，乃其著者也。

石油 產於費爾干一帶，儲藏量頗稱豐富。

### 第七節 交通

西耳與阿母二河，雖可行駛船隻，而在鐵路未敷設以前，均惟駱駝隊商路是賴。東部及東南部一帶，地勢高峻，道路崎嶇，與他方之往來，似至困難，而以地點適中，故自古以來，即爲歐亞交通之要路也。外裏海鐵路由裏海東岸之克拉諾弗斯克港（Krasnovodsk）起，東行經謀夫，布哈爾，撒馬兒罕，浩罕（Kokand），而至費爾干之安的根（Andijan），共長一千九百英里。而由謀夫又有支線以達阿富汗之邊境。土耳其斯坦鐵路與歐境西伯利亞鐵路線相連接，經荷倫堡（Orenburg）東南行而至塔什干止，長約一千三百英里。

### 第八節 商業城鎮



塔什干在西耳河沿岸，爲俄屬土耳其斯坦之都會，且爲第一商業中心。輸出以絲爲大宗，此外製革業亦頗發達。

浩罕亦在西耳河沿岸，凡西耳河上游之商業，均聚集於此。

布哈爾城爲布哈爾之都城，輸出以綿與果品爲大宗。

撒馬兒罕在浩罕與布哈爾城間，舊爲帖木兒之都城，商業頗盛。

謀夫亦亞洲古城之一，爲泉地之大鎮，又當交通之要道，故商業頗爲發達。

## 第十五章 西伯利亞 (Siberia)

### 第一節 緒言

西伯利亞在亞細亞洲之北部，面積約廣四百七十五萬英方里。東西兩端通過經線百三十度，最長距離達三千英里，南北兩端直跨緯度三十五度餘，最長距離達一千八百英里。幅員當俄羅斯歐洲本部二倍又二分之一，較中國面積大五十六萬餘英里。

俄人之侵略西伯利亞，以十三世紀間莫斯科諸王公 (the princes of Moscow)

驅逐韃靼人之役爲動機。一千五百八十一年可薩克人葉爾曼克 (Yermak) 得政府允許，率隊東侵，實爲俄政府政策繼續發展歷程之一。一千六百四十三年（明崇禎十六年），俄人卽由雅庫次克 (Yakutsk) 派兵探測黑龍江。一千六百八十九年（清康熙二十八年），尼布楚條約 (The Treaty of Nerchinsk) 始規定外興安嶺以至於海之嶺南諸地爲中國領土。一千七百二十七年（雍正五年），又訂恰克圖條約 (The Treaty of Kiakhta)，規定烏得河 (Oudh R.) 流域爲兩國共有。一千八百五十六年（咸豐六年），俄人又復佔據黑龍江之左岸。一千八百五十八年（咸豐八年）之愛琿條約 (The Treaty of Aigun)，規定黑龍江與烏蘇里河爲中俄之界線，遂將尼布楚條約所獲之外興安嶺以南廣大領域及庫頁島，割爲俄有，而恰克圖條約規定兩國共有之烏得河流域更無論矣。

## 第二節 地勢

西伯利亞大部分，均爲平原之地。歐洲之北大平原 (The Great Northern Plain of Europe)，卽與此相連。南部東部以有來自中央亞細亞諸山脈蜿蜒境內，故地

勢頗高，北方則漸次低平。西部之烏拉爾山 (Ural Mts.) 爲亞歐之分界處。東北部之伯林海峽 (Behring Strait) 爲亞美一洲距離最近之處，兩地相隔僅三十六英里。北冰洋與太平洋之二方，均有河流灌注，而北冰洋方面河流尤多。貝加爾湖 (Lake Baikal) 爲世界最深之淡水湖，自東北向西南長達四百餘英里，幅最廣，達六十英里，面積有一萬三千英方里。

### 第三節 氣候

氣候純屬大陸性質，寒暑之差甚大。南部，東部，西部均爲大山，南方吹來之溫風，東方吹來之太平洋蒸氣，西方吹來之西南風，均爲所阻。北部開豁，而面北冰洋，寒烈之冷風無所障蔽，故其溫度往往較他大陸同緯度之溫度爲低。一年之中，平均無達零度以上之處，惟夏季時間雖短，而溫度則甚高耳。雨量以夏季爲多，平均在十六英寸左右。

### 第四節 植物產

穀類 農業爲西伯利亞人民重要之職，而小麥爲其輸出之大宗，雀麥燕麥次之。

產小麥之地，北至北緯六十度之地。西西伯利亞爲西伯利亞產小麥最多之處。惟西伯利亞地土雖廣，而人口則至稀少，所有開墾之地，不過佔其全面積之極小部分而已。

**森林** 西伯利亞森林面積至廣，由北緯五十五度至六十五度之地，爲森林帶。惟以交通不便，故輸出不多。西伯利亞鐵路以木材代煤，所有民間之建築及燃料，均以木材爲大宗。且森林爲大部分野獸棲藏之所，其皮多可製裘。地面有森林之蒼鬱，可以留地中肥料。以西伯利亞氣候之乾燥，如無森林之廣覆，則濕量愈減少矣。俄屬庫頁島亦盛產森林，其樹木種類，與西伯利亞東部彷彿。

### 第五節 動物產

**牧畜** 西伯利亞幅員廣袤，人口稀少，故草圃牧場甚多，而尤以中部西部爲最發達。產牛，犛牛，山羊，綿羊，豕，駱駝甚多，而每年牛乳及乳酪之輸出，亦頗鉅。北部家畜以馴鹿與犬爲最重要，除供冬季拖雪橇外，而馴鹿之乳，又爲該地人民重要之飲料也。

野獸 西伯利亞大部分之野獸，均以森林爲棲藏之所。其地氣候酷冷，故獸皮多可貴而有用。野獸種類，以白熊，虎，豹，黑貂，黑狐，水獺，銀鼠，黃鼬，松鼠，野兔爲最多，而黑貂，黑狐，松鼠，白熊，虎，豹之皮，尤爲可貴，爲西伯利亞輸出之大宗。本地雖有製皮業，而每年輸至德國硝製者，其數頗鉅。

水產 鄂畢河，葉尼塞河，勒拿河 (Lena R.)，貝加爾湖，及與中國共有之興凱湖 (Hanka Lake)，黑龍江，烏蘇利河，均產魚類甚富，以鱒，鮭爲最多，而秋季黑龍江鱒魚業尤盛。太平洋北部如伯林海峽一帶，則盛產鯨，海狗 (seal)，鱈魚等。自庫頁島沿海以至日本之千島一帶，稱爲世界第三大漁場，而漁業之利則多操之日人之手也。

### 第六節 礦物產

非金屬礦 西伯利亞之非金屬礦以煤爲重要。煤層之最大者，在庫斯乃次克流域 (Kuznetsk)，面積約廣一千六百英方里。其中並雜有鐵礦，地面多爲森林之所庇覆。此外阿穆爾及俄屬庫頁島均有煤礦，以阿穆爾煤礦開採稍盛。庫頁島又產

石油，葉尼塞流域以南諸山之石墨，雖均發現已久，尙無大規模之開採。

金屬礦 西伯利亞之金屬礦，以金、銀、鉑三者爲最重要，鐵、鉛次之，西伯利亞金銀產額之盛，在俄屬稱第一。金佔俄國總額四分之一，銀佔二分之一。金之產地多在東部，如外貝加爾湖 (Transbaikal)，黑龍江流域，倭來克曼 (Olekma)，及勒拿河支流之右岸一帶，大部分爲砂金，有自冰期 (Ice Age) 以來，即埋於霜雪中者。銀則多來自阿爾泰山系諸礦。鉑爲世界稀金之一，產於屬亞細亞方面之烏拉爾山脈。

### 第七節 交通

西伯利亞南部多山及森林，故地勢高而阻礙多，北部雖低平，而人口較南部更爲稀少，故道路之敷設至不發達也。境內諸大河流，在夏季雖可航行船隻，而以冬季甚長，冰期之內，祇有代以雪橇。鄂畢河與葉尼塞河間，有運河之聯絡，故可由烏拉爾山北部之附近，泛舟溯鄂畢河而達貝加爾湖也。自西伯利亞鐵路告成後，不獨歐洲俄羅斯本部與西伯利亞之距離縮短，而歐亞間之隔絕，亦減少甚多。昔遵海路自極東而至俄國，需時二月始達，今由鐵路至歐洲各國，爲日不過二週而已。西

伯利亞鐵路東起海參崴 (Vladivostok) 西止彼得格勒得 (Petrograde) 共長六千餘英里，一路重要城鎮頗多。

### 第八節 商業城鎮

伊爾庫次克 (Irkutsk) 在安加拉 (Angara) 河岸，地當通中國之要道，又爲貝加爾湖與西伯利亞交通之聯絡點，故商業頗盛，而以茶磚與皮爲重要，煉金亦頗發達。托穆斯克 (Tomsk) 在托穆河 (Tom R.) 岸，爲西伯利亞政治中心，又有西伯利亞鐵路之聯絡，故各種製造發達，而商業繁盛也。

恰克圖 (Kiakhta) 與蒙古邊境之買賣城相對。往來中俄間之運磚茶及皮之駝隊商，取道於此者甚多。貿易以磚茶與皮爲大宗。

海參崴爲西伯利亞東部沿太平洋方面第一重要商港，又爲西伯利亞鐵路之終點。商業以皮，金，乾魚爲大宗，廟街 (Nikolaievsk) 在黑龍江口，與庫頁島之貿易頗盛。赤塔 (Chita) 在貝加爾湖之東，有西伯利亞鐵路之經過。本地工業，以造船爲最盛。海蘭泡 (Blagoveschensk) 沿黑龍江而與我國瑗瑋相對，與黑龍江貿易頗發達。

## 第四編 歐洲各國

### 第一章 英吉利聯合國 (The United Kingdom of Great Britain and Ireland)

#### 第一節 緒言

英吉利聯合國乃大不列顛 (Great Britain) 與愛爾蘭 (Ireland) 二大島，及其附近五百餘小島相合而成。大不列顛分英格蘭 (England)、蘇格蘭 (Scotland)、威爾士 (Wales) 三部。愛爾蘭分愛爾蘭自由邦 (The Irish Free State)、烏爾斯德 (Ulster) 二部。合世界英吉利聯合各殖民地，則稱大不列顛帝國 (The British Empire)。面積則大不列顛廣八萬八千餘英方里，愛爾蘭廣三萬二千三百六十英方里，如合帝國各殖民地計之，則共廣一千二百七十五萬英方里，已幾占全球陸地四分之一矣。

英國位於北半球之中部，東與人口最庶之歐洲各國接近，西與坎拿大，合衆國之交通亦便。前者爲英國製造品之市場，後者爲英國糧食之供給者。故英國商業之



發達，由於位置之關係者，可謂至明且著也。英吉利之人口雖僅四千四百餘萬，而合各殖民地計之，共有四億四千八百萬之多，實占全世界人口四分之一，殖民地人口多，則不獨原料之供給多而價廉，且製造品之市場，亦同時加廣矣。夫英國今日所以成爲最重要之商業國家者，其故蓋卽由此耳。

英國一千九百十年之貿易總額爲美金五十億一千四百四十二萬六千五百二十元，輸入額爲美金三十一億二千三百五十二萬四千七百八十五元，輸出額爲美金十八億九千零九十萬一千七百三十五元。雖輸入超過輸出甚鉅，而英國爲世界大債權國之一，故其輸入之一部，實可視爲國外投資之收入也。

## 第二節 地勢

英國四面環海，河流多而港灣深入，故海岸線長而國防穩固，於商業之發展爲宜也。英格蘭東南爲平野，北部偏西則庇難宜山脈 (Pennines) 連亘南北，故境內河流多向東南西三面流。威爾士則山多陸少，境內山勢起伏，惟南部西部沿海爲平陸。蘇格蘭西北爲高地，東南爲低地，高地山脈蜿蜒，低地之東南部邱陵亦多。愛爾

蘭四面多山，而中央爲大平原，西部有池沼泥地甚多。

### 第三節 氣候

英國位於北緯五十度以北，而其氣候以有海洋，潮流，風向三者之關係，故緯度雖高，而氣候頗爲溫和。海洋可以調和寒暑，加之又有墨西哥熱流西南熱風之影響，故其溫度與同緯之他國，互相比較，平均以英爲高，蓋卽以此耳。英國倫敦之緯度，雖高於中國之北京，而倫敦夏季溫度平均爲華氏表六十三度，冬季三十七度三，其寒暑之差，實較北京爲勝也。

境內雨量充足，西部高地平均在六十英寸以上，東部低地自二十五英寸至三十英寸不等。西部雨量多，而空氣潮濕，與紡棉業最爲合宜。蓋棉之纖維受水蒸氣，則伸度增加，在紡棉機上不易斷折矣。英國紡棉業多集於西部者，其故以此。

### 第四節 植物產

英國之耕地以有溝渠肥料機械之設備，生產力頗強。每英畝之出產，實較他國同樣大小之耕地所產者爲多。然農業之於英國，僅爲次要之生產事業。舉國三分之二

二人民均居城市，故商人工人之數，較農夫約多五倍。英國實爲工國商國，而非農國也。

小麥，大麥，雀麥，馬鈴薯四者，國內出產頗多。小麥多種東部東南部氣候稍乾之地，大麥則不甚拘執，雀麥多產於西北，馬鈴薯爲愛爾蘭人民主要之食品，其南種植尤廣。然此不過供給本國人民消費之一部分，大宗糧食仍不能不唯國外是賴。如美國，坎拿大，印度，阿根廷，澳洲等處，均每年輸入英國小麥至多。玉蜀黍爲英人飼家畜重要飼料，而其所有，幾全來自美國。此外如法蘭西，比利時及距離甚遠之加那列羣島（Canary Is.），亦往往以其所產之蔬菜，供給英國。英國國內糧食之缺乏，於斯可見矣。在歐戰期內，英人以受德人潛水艇封鎖之苦，自是對於農業之提倡，不遺餘力。惟就一千九百十八年國內小麥耕地之統計觀之，其面積雖已較戰前爲廣，而較之一千八百六十九年之面積，固仍相差頗遠。是以國外小麥與麵粉之輸入，尙未見有多大之減少也。

英國棉紡織業之重要，世界稱第一。國中從事於此者，達五百萬人之多。而所有原

料均自國外輸入，世界綿之總額五分之一，爲英國所吸收。大部分來自美國，次爲埃及、巴西、印度等處。

其他纖維植物，則僅有亞麻一種，而產額亦至有限。黃麻則來自印度，每年輸入額頗鉅。

英國境內有保安森林，而無生利森林，故所有木材均由斯坎第那維亞、俄羅斯、坎拿大、美國等處輸入。

#### 第五節 動物產

英國牲畜之種至佳，故牛肉、羊肉、牛乳、乳酪、乳餅等獸產品，均至優美。境內各處牧場頗多，而威爾士、愛爾蘭二地，則其最著者也。惟以國內產額僅可爲供給本國人民消費之一部分，輸出更不必論矣。英國每年由國外輸入之獸肉、家禽、乳產等，其金額約值美金二億元之鉅。凍牛羊肉來自澳洲、新西蘭、阿根廷、烏拉圭等處；凍兔來自澳洲、新西蘭二處；家禽雞卵則來自法蘭西、比利時、俄羅斯等國。在歐戰前俄羅斯輸入英國之雞卵，其數達二億枚之多。歐戰後，輸入英國之雞卵，以中國獨多。

醃肉醃腿自中國輸入者，其額亦鉅，乳餅多來自丹麥。

英國之毛織業與製革業，均甚重要，惟英國本國之毛革，其產額僅佔輸入品之小部分而已。然世界毛織業製革業發達之國家，其原料均恃國外之輸入，非僅英國如是也。即就美國而論，其羊毛之產額雖鉅，而每年仍須於阿根廷、澳洲購買大宗之羊毛。蓋美國毛織業既發達，則其製造品不僅消諸國內即已，且須同時供給世界之需要。因之本國之原料，遂感不足矣。英國毛織廠之羊毛，來自世界各產羊毛國。生革則來自印度、阿根廷、中國等處。倫敦雖為世界最大皮之市場，而其皮則均來自俄國及英屬或殖民地。其絲業亦然，以其所有生絲，無非取給於中國、日本等國故也。

英國動物產之可以自給者，厥惟魚類而已。沿海人民之從事漁業者，約十餘萬人。大部分為英格蘭、蘇格蘭人，而愛爾蘭人則佔其極小之部分而已。一千九百十一年全國之水產約值美金五十萬元。北海漁場，水淺魚多，為大西洋東北部產魚最富之區。所有魚類，以鯖魚為最多，鮭魚、鱒魚次之。英格蘭東部南部沿海產牡蠣獨

多，蘇格蘭北部沿海，產龍蝦頗富，愛爾蘭海以青花魚爲大宗；而蘇格蘭，愛爾蘭西部之大西洋，則亦以鯖魚爲最重要焉。

## 第六節 礦物產

世界礦業之發達，除美國而外，當推英國矣。英國礦產以煤鐵二者爲最豐富，全國工業幾以此爲命脈。故其植物產動物產雖至缺乏，而以賦有此二種重要之礦產，是以前其工業盛而製造品多，得可補救植動等物產之不足焉。

英國大部分之煤礦，在英格蘭之北部，蘇格蘭次之，愛爾蘭則無甚可觀。自蘇格蘭之克列得河 (River Clyde) 起，至英格蘭之塞威內河 (River Severn) 止，一帶之地，煤區多而面積廣。每年出煤噸數，僅次於美國，故爲世界第二產煤大國。一千九百零八年之產額，爲二億六千五百萬噸。且各煤礦區，均有與其相聯之特種工業。每年售與法蘭西，德意志，意大利之煤，約佔總產額五分之一。所有煤礦既均近海，是以前其煤之輸出，常較他國爲便利。惟在過去百餘年中，煤之採掘既已如是之多，將來供給自然大爲減少。國人未雨綢繆，對於煤之售諸國外，已漸有不歡迎之

感矣。

以煤煉鐵而獲成功，與以焦煤煉鐵，及以貝斯謀法 (Bessemer's method) 煉鋼，均始於英國。故英國實為世界鋼鐵業先進之國也。

據一千九百十三年之調查，英國產鐵九百七十萬噸，美國二千八百一十一萬噸，德國二千五百萬噸。故以產量而言，美國實為世界第一產鐵大國，德國次之，而英國又其次也。英國重要鐵礦，均位於煤礦區域中心，石灰石之出產又富，宜其煉鋼煉鐵之成本廉，而鐵礦事業之易發達。惟英政府為防止國內鐵之儲藏量日益減少起見，故每年由西班牙、瑞典，及阿爾及利亞輸入鐵礦石甚多，而其中以西班牙之額為最鉅。又以製煉某種之鋼，國內所產者又非盡宜，此亦大宗外鐵輸入之一重要原因也。

英國為歐洲第一產錫最多之國。菲尼基人在康瓦爾 (Cornwall) 及底奉 (Devon) 二處開採錫礦，稽其歷史已遠在三千年以前。自後繼續為世界之錫礦中心。二百餘年來，世界各處發現錫礦甚多，而馬來錫礦尤稱豐富。故今日英國之錫礦，不獨

在世界失其重要，而每年由馬來半島輸入之錫，其額尙超過本國所產之上。蓋以國內製造業日益發達，而消費量較前增加故也。一千九百十一年英國錫之產額，爲七千七百四十六噸，值美金四百萬元。而自馬來半島輸入之錫，則值美金五百萬元云。

銅雖昔亦英國重要金屬礦之一，而自一千八百四十年以來，以儲量告絕，而產額遂遽呈減少。今日英國所需之銅，幾全仰於合衆國，西班牙，委內瑞辣，智利，澳大利亞，南非洲等處。

鉛礦，鋅礦，均在英國之北部。一千九百十一年，鉛，鋅之出產，計僅值美金二百萬元。故國內需要，均以他國所產爲來源也。

金銀礦英國亦有之，惟其產額，則微乎其微，幾不足以言礦業耳。

玻璃砂產於那爾福克島 (Norfolk I.) 之林尼 (Lynn)，威地島 (Isle of Wight) 之愛納姆灣 (Bay of Alnm)，赫斯丁斯 (Hastings)，及勒登伯沙而特 (Leighton Buzzard) 等處。砂質至爲純潔，製造廠則均在煤礦區域之中心。



英國陶業至十八世紀之中葉，始漸發達。陶業中心，在斯旦佛區 (Stafford-shire) 北部之鮑斯倫 (Burslem)。陶土之種類多，而煤礦之距離又近，所產之粗陶土，可爲窯中燒細陶器之外函。斯旦佛區之所以爲英國陶器中心者，全賴此粗陶土與煤耳。惟今日其陶器之製造範圍日廣，陶土礮石 (Flint) 及其他製陶原料，本地所產已有不能自給之勢，是以上等高嶺土，均取之於康瓦爾及底奉二處，而其製造，則仍在斯旦佛區而已。

世界產鹽多之國，固不鮮兒，若論生產額與輸出額二者均鉅，則惟有英吉利、葡萄牙、德意志等國耳。英國在一千八百九十四年以前，每年鹽之產額，達二千萬噸之多。自後美國、德國雖產鹽日多，然美國產鹽多而無甚輸出，德國雖有輸出，而其輸出額則遠出英國之下，故英國實爲世界第一鹽之輸出國也。英鹽之輸至印度者，每年常在三四十萬噸以上。印度雖亦世界產鹽大國之一，而全國鹽之消費，尙感缺乏者，蓋以熱帶之地雨量過多，於取鹽不甚合宜。加之人口又多，分配遂有不敷矣。英國鹽之耗於本國藝術之製造者，其數亦至鉅云。

## 第七節 交通

夫羅馬大將愷撒 (Julius Caesar) 之征服高羅 (Gaul)，渡英倫海峽 (British Channel) 而散播其文明於不列顛也，若稽其歲月，已將二千餘年矣。惟往烈雖逝，遺勳猶在，而當時爲軍事建築之羅馬路 (Roman Roads)，不謂降至今日，對於英國之交通，仍具絕大之勢力。蓋現在境內之道路鐵路，尙多遵其原有路線，以爲敷設故也。昔日羅馬路之路線，均由倫敦而分馳於各處，今之道路鐵路，亦卽以是爲出發點。東部南部以地偏海濱，故鐵路較短。西部北部之鐵路，則達地極角 (Land's End)，布里斯拖 (Bristol)，威爾士各港，利物浦 (Liverpool)，以及各工業大城，而至蘇格蘭境。愛爾蘭鐵路南部起自都柏林 (Dublin)，北部起自貝耳法斯德 (Belfast)，均建築佳，管理善，故雖乘客多，行駛速，而意外之事，則至稀少也。

據一千九百十一年之調查，全國共有鐵路二萬三千四百十七英里，而在英格蘭威爾士境者，佔一萬六千二百英里云。

英格蘭與威爾士共有運河三千四百二十二英里，內中有一千一百八十四英里

非爲私人之經營，則附屬於私人經營之鐵路。英國之有運河，雖歷史已逾百餘年，惟全國運河事業，以受鐵路競爭而衰落，旅客貨物遂亦因之大爲減少。惟水運特長，在運送笨重貨物，運費低廉。故目下全國運河之用，不獨不廢，而反有活動之勢矣。英格蘭各河之可通行船隻者，多有運河之聯絡，而聚集於倫敦之中心焉。

孟撒斯特運河 (Manchester Ship Canal) 由孟撒斯特之中心起，至謀賽河 (Mersey) 南岸之以斯特漢 (Eastham) 止，長三十五英里半，最淺處深二十八英尺，河底自寬一百二十英尺起，至寬一百七十五英尺止，故大汽船儘可出入自由。河動工於一千八百八十七年，成於一千八百九十三年，爲近代重要工程之一。自此河成後，所有孟撒斯特之棉貨，及其他貨物，均可直接輸出，而不必由利物浦轉運矣。英格蘭河流之大者，有德愛河 (Tyne)，亨巴河 (Humber)，太晤士河 (Thames)，塞威內河四者。除塞威內河流於西方，餘均向東。太晤士河東流於英格蘭大平原之南部，全長二百十五英里，倫敦卽位於其下游。距河口二十四英里處有運河與亨巴，塞威內諸河聯絡。塞威內河全長二百四十英里，爲英國第一大河，由布里斯拖入

海均不獨通舟楫之處甚長，且資以灌溉之面積廣，生產富而大城多也。蘇格蘭無大河流，惟注於西方之克列得河稍大。愛爾蘭河流之大者，爲善農河 (Shannon R.)，全長二百二十四英里，有運河與都伯林聯絡。

多維爾港 (Dover) 臨於多維爾海峽，有鐵路通於倫敦，及其他南部各大城，爲英法交通距離最近之處。蓋由此以達法國之加來 (Calais)，僅一百一十二海里而已。紐海汾 (Newhaven) 與不來登 (Brighton) 一港均在英格蘭南部沿海，與法國之距離亦近。

英國爲世界航業第一發達之國家，所有船隻百分之九十皆爲汽船。島國位於世界交通中心，人口多，工業盛，故欲增加其製造品之銷路，及糧食之獲得，自惟有擴充海軍，鼓勵航業是賴矣。據一千九百十四年之調查，英國本國有商船一千八百八十八萬噸，殖民地有商船一百四十萬噸，共計二千零二十八萬噸，佔全世界商船噸數百分之四十七零七，誠世界第一航業發達之國家也。

## 第八節 商業城鎮

倫敦位於太晤士河之下游，爲大不列顛帝國之首都，而全世界之第一商業及金融之中心也。所有大不列顛之鐵路，均以倫敦爲出發點。距歐洲大陸近，而歐陸重要之萊因（Rhine R.）與些耳得（Scheldt R.）二河又遙遙與太晤士河相對。復以地當世界交通之要道，故不獨可以控制本國商業，而對於歐洲及其他各洲商業，亦佔優勢也。亞洲之茶及香料，亞洲美洲之咖啡，可及南非洲澳洲之商業，均以倫敦爲市場。故倫敦實爲世界最大之貨棧，最大之轉運中心。一千八百零八年以港內船隻過於擁擠，遂將全港擴充至港口之雪佩島（Isle of Sheppey），而循斯以達倫敦兩岸之地，非船塢雲集，卽貨棧林立矣。倫敦工業種類之繁多，爲全國各大城所未有，而大部分之工廠，均在東部。西部則多爲富者，及有職業者之住宅。自一千九百零八年至一千九百十二年間，平均之輸入，佔全國輸入總額百分之三十五零五。平均之輸出，佔全國總額百分之三十。以非位於工業區域，故其輸入常較輸出爲大也。

利物浦爲英國西部之第一商港，乃近二百年間事耳。在十八世紀之初葉，僅愛爾

蘭與之貿易較多。自其後方接續地之棉花、羊毛及其他製造業振興，利物浦之地位，遂日益重要。自里不爾 (Ribble) 起，北至華威克區 (Warwickshire) 之工業區全境，及約克區 (Yorkshire) 之西部，均利物浦之後方接續地也。貿易以對美國爲最鉅，輸入以糧食、棉花、鐵、木材、煙草爲大宗。世界棉花、糧食、輸出之價格，均以利物浦市場爲標準。自孟撒斯德運河成後，而孟撒斯德與利物浦遂同爲世界棉之市場矣。利物浦造船業亦極發達，故船塢至多，而與非洲、地中海各國、澳洲、印度等處，均有航線聯絡也。

布里斯拖爲英國古商港之一，當十四世紀之際，其對外貿易地位僅次於倫敦。惟亞汾河 (Avon) 以水淺不能容大汽船之出入，其商業遂漸衰落。最近工程上之設備，已較爲完善，如更益以充分之佈置，固不難稍復舊觀，而成爲南部內地重要之商港也。

赫爾 (Hull) 在亨巴河口之北岸，亦英國古商港之一。其歷史雖不能遠溯羅馬，而英王愛德華第一 (Edward I) 卽曾於此建一市鎮。英國十六世紀時歷史家凱登

(Camden) 盛稱其地魚市之發達。今赫爾魚市雖仍興盛，惟至今日則他種貨物之貿易較此爲盛者甚多。故相形之下，魚市遂不見稱。亨巴流域，一方爲農業區域，一方爲工業區域，出產製造以種子油，及種子油製之物品爲大宗。而均由赫爾輸出焉。貿易以對德之漢堡(Hamburg) 及不賴門(Bremen) 爲最鉅。此外造船業，亦頗重要。亨巴河口東南岸之格林西卑(Grimsby)，亦以種子油及種子油製造品之貿易爲發達，且最近其輸出額已超過赫爾之上矣。戈爾(Goole) 亦亨巴河之商港，輸出以煤爲大宗。

里治(Leeds) 在約克區，位於亨巴河支流愛爾河(Aire) 上。約克區爲英國羊毛織業最發達之地，而里治則其中心也。約克區既多低谷(dale)，而牧地，水，燃料，三者之取給，亦無一不便，故自中古之世，其羊毛業即已由倫敦附近，而遷至約克區矣。自一千四百八十九年，歐陸羊毛織之工業，移入里治，哈里法克斯(Halifax) 及威克斐爾特(Wakefield) 以後，約克區之羊毛織業，遂漸著名。至歷史家凱登時，有『里治之富恃此』之語，可見當時其業已甚發達矣。自以機械用於織毛之業後，

約克區以產煤甚多，故境內各地之羊毛織業，又較前爲盛焉。至於里治所以爲此業中心者，則以其地水之成分純潔，宜於羊毛之淨洗耳。里治人民以其地之水與工業至爲有關，故水之使用，極爲注意，未可任意耗廢，致水之供給不能應工業之需要也。

布刺德佛德 (Bradford) 有大規模之織絲，絲絨 (velvet)，毛絨 (plush) 廠。其鄰近之賽爾泰爾 (Saltaire) 之各駝羊廠，規模亦大，哈里法克斯 今以輕質毛絨線，粗呢，毛毯著名。呼德斯斐爾德 (Huddersfield)，威克斐爾特，亦以羊毛織業之旁支工業稱，羅須台爾 (Rochdale) 有法蘭絨 (hannel) 廠頗多。

雷塞斯德 (Leicester) 在雷塞斯德區 (Leicestershire)，自爲製造市鎮以來，卽爲英國織毛襪之重要中心。雷塞斯德區 所產之綿羊，其毛可織最佳之毛線。除毛襪外，花邊與彈性毛織品之製造，亦頗發達。以境內產煤甚多，故其羊毛織業較前尤盛也。

伯明漢 (Birmingham) 位於特倫特 (Trent)，塞威內，亞汾 三河間之平原中心，昔



以四周森林多而產鐵富，故鐵業之發達歷史頗久。伯明漢鐵匠之著名，在一千五百三十八年之某記載中，即已見之。凱登在一千六百零七年述伯明漢，謂其地『人口擁擠，而鐵砧震耳。』全市在一千七百二十七年，所製之鐵及鐵器等，已可供五萬人之需用。降至今日，不獨伯明漢『人口擁擠，鐵砧震耳』較前爲甚，而所有南斯旦佛區 (South Staffordshire) 附近之大小市鎮，均終日熙熙攘攘，以從事於同樣之工作也。不論鐵器鋼器，均種類繁曠，大小俱備，而尤以家用器具爲最重要。此外大之如汽機火車頭等，小之如鈕扣，針，別針，扣針等之製造，其額亦頗鉅，至其冶銅業之發達，亦在英國稱第一也。

但德來 (Dadley)，博龍斯格羅夫 (Poromsgrove)，來底處 (Redditch)，及司都爾不列徐 (Stourbridge)，均爲宛賽斯特區 鋼鐵業製造中心，而來底處 則世界最重要製針，及釣魚鈎之地也。

設佛爾特 (Sheffield) 在約克區 極南之低地，以鄰近煤鐵之供給多，所產之磨石又至佳，故鑄利器之發達頗久，一千七百四十年，設佛爾特鑄匠翁治門 (Hunt)

man) 發明改良煉鋼之法，而其業遂大震。自一千八百五十八年，貝斯謀煉鋼法輸入後，設佛爾特遂一躍而爲大範圍之鋼業中心。而每年鋼船板 (ship's plates) 鋼甲片 (armour plates) 鋼絲車軸，軍械，及各種鋼鑄物之產額遽大增。

華林登 (Warrington) 在蘭開區 (Lancashire) 以製鐵絲線稱。華佛威不登 (Wolverhampton) 華爾薩爾 (Walsall) 韋德耐思鮑來 (Wednesbury) 西白龍威處 (West Bromwich) 均位於伯明漢之附近，而同以製鋼鐵器業稱焉。至於製鋅片錫片，亦英國重要工業之一，故各工業大城均有之也。

德貝 (Derby) 意爾克斯登 (Ilkeston) 支斯德斐爾特 (Chesterfield) 麥克賴斯斐爾特 (Macclesfield) 康格納登 (Congleton) 里克 (Leek) 均有製絲業甚盛。德貝又以磁業稱，而里克之絲線，所以著名，蓋其附近之水，宜於道染故也。柯汾脫來 (Coventry) 昔雖以製絲帶出名，今則人造絲之業，亦頗發達矣。

孟撒斯德以位於山區之平原上，又爲與各山谷交通之交義點，故在羅馬時代已爲市鎮矣。自十四世紀初葉，佛蘭明人 (Flemings) 之由荷蘭移入英國，而擇居於

此也。當時紡織之原料，僅爲本地之羊毛，及愛爾蘭之亞麻而已。孟撒斯德在十四世紀時，雖紡織棉布，而其爲業至不重要。及至十八世紀之大發明，而孟撒斯德一帶，遂崛起而爲英國棉紡織業之中心矣。然英格蘭之西部迤北之地，及蘇格蘭之西南部之棉紡織業，所以發達者，受賜於機械上之發明固多，而其得益於自然環境者，實亦至鉅。蓋其位置不獨處產煤區域，而西南吹來之濕風，可使空氣潮濕，棉之纖維不易斷折，而可紡爲細紗故也。孟撒斯德除棉紡織業外，鋼鐵之製造，亦頗發達。故汽機，及火車，車輛製造廠之規模，亦甚浩大云。

在孟撒斯德附近之倭兒德漢 (Oldham)，波兒登 (Bolton)，斯督克坡德 (Stockport)，不拉斯登 (Preston)，白刺克保尼 (Blackburn)，及保尼來 (Burnley) 等，均位於產煤區域，而棉紡織業亦頗發達也。

諾定漢 (Nottingham) 雖距孟撒斯德遠，而空氣亦較乾燥，惟所有工業，以織漁網，花邊，棉襪等爲重要。故其地紡織所產之棉，祇須質堅，而不求製造時伸力大也。

聖海崙斯 (St. Helens) 在蘭開區，以製玻璃業稱。惟英格蘭玻璃業發達之區甚

多，如伯明漢，但德來司都爾，不列徐，及約克區各處皆有之，並不專限於聖海崙也。斯多克昂特崙特 (Stoke-on-Trent) 在斯日佛區，以磁業著名，華賽斯特 (Worcester) 亦然。

蘇沈波登 (Southampton) 爲英格蘭南部重要商港。其地有商業上航業上之價值。歷史頗古，而在羅馬時代，亦曾設立軍站於此也。自一千八百九十一年港務改良後，其船隻進出數增加之速，實爲英國其他商港所不能及。加之又有鐵路可達倫敦各處，故將來之希望殊大也。除倫敦外，英國南部東南部諸港之輸出，可佔全英國輸出總額百分之二者，僅此一港而已。輸入以鮮肉，冰肉爲大宗。而每年往來西印度羣島，南美洲，非洲之船隻，其數亦頻繁也。

普里穆斯 (Plymouth) 亦英格蘭南之商港，底奉港 (Devonport) 石屋 (Stonehouse) 均在其鄰近，故往往總稱之爲三鎮 (the Three Towns)，對美洲貿易，頗形發達。新堡 (Newcastle) 在德愛河上，亦英國古城之一。工業以造船隻，玻璃，化學機械，火車頭，車輛業爲發達。輸出以煤，金屬礦，製造品，船隻爲重要。南薛爾斯 (South

Shields) 工業與新堡相似。松德蘭(Sunderland)之工業亦然，惟多紙廠，及織麻索業耳。均為新堡附近商港。

天鵝海(Swansea)為威爾士南部之大商港，其煉銅業在女王伊利薩伯(Queen Elizabeth)時代已有之。惟當時僅有煉銅業，而所煉之銅，又專為本國康瓦爾底奉二處所產。今日不獨煉銅業，鑄銅業甚興盛，而煉銀，鋅，鉛，硫磺等業，亦至重要。惟所有原料，則來自世界各處耳。威爾士之煤及焦煤，由此輸出者頗多。賴迺來(Llanelli) 在天鵝海之西，工業性質與天鵝海彷彿。

加的福(Cardiff)在天鵝海之東，賽威內河口，為威爾士商業之中心。威爾士之白煤由此輸出者甚多，冶鐵業亦至發達。英國購自西班牙之鐵，由此輸入甚多。新港(Newport) 在加的福附近，南威爾士煤區鐵區之物產，亦以此為輸出地也。

格拉斯哥(Glasgow)位於克列得河上，其歷史之價值，頗與利物浦彷彿。蓋其商業之重要，乃由於新大陸日躋興盛，及近代製造業之日加發達故也。惟克列得河在百年以前，猶甚狹小，今則成為巨港，而吃水深之汽船亦可駛入矣。格拉斯哥港之

改良，工程較利物浦港爲大。凡近世偉大之工程無不需煤與鐵，而格拉斯哥以附近煤鐵甚富，是以其港務之工程，尙覺費輕而易舉耳。格拉斯哥各種工業均甚發達，而造船業尤爲興盛。輸出額可兩倍於輸入額，可謂爲大不列顛諸港中之最特別者。因以有許多供給格拉斯哥工業區之重要物品，均來自歐洲大陸，而爲運輸計，當然以取道於蘇格蘭東部之賴斯（Leith）及格倫尼其茅次（Grangemouth）二港輸入爲便利也。

賴斯臨於蘇格蘭東部之佛斯海灣（Firth of Forth），與蘇格蘭之首都愛丁堡（Edinburgh）相距僅二英里。愛丁堡雖非工業大城，而賴斯既爲東愛之大商港，其鐵路又經此而達於各處，故二地可併爲一談也。賴斯與歐洲大陸之貿易，以對德意志，丹麥，荷蘭等爲最鉅。輸出以煤鐵爲大宗，輸入大部分供給西部人口衆多區域之消費，而糖，與乳酪，雞卵等，則其著者也。

董低（Dundee）在距愛丁堡東北五十英里之太河灣（Firth of Tay），爲蘇格蘭之第三港。以大不列顛之亞麻，黃麻，紡織業論，實董低爲最古，故其產品至今仍負盛

名。此外則製糖，及蜜餞業亦最發達，對歐洲大陸貿易亦極盛。

愛比爾汀 (Aberdeen) 在董低之北，洞河 (Don R.) 底河 (Dee R.) 合匯入海之口，故爲北蘇格蘭商業之中心。工業以紡棉紗，煉鐵，製紙，採花剛石，捕魚爲重要。

格林諾克 (Greenock) 在克列得河灣，輸入以砂糖爲大宗，煉糖煉鐵業頗發達。亦蘇格蘭西部商港中比較重要者也。

貝爾法斯特爲北愛爾蘭烏爾斯德之首都。以附近之安特林 (Antrim) 產鐵，而格拉斯哥煤之供給又甚便利，故工業之發達，人口之衆多，在全愛爾蘭稱第一。惟全愛諸港，其每年直接輸出外國之貨物，金額無在一百萬金鎊以上者。以貝爾法斯特所織亞麻布，運至美國及他國銷售者，均由利物浦及格拉斯哥輸出故也。

杜柏林爲南愛爾蘭自由邦之首都，在東部沿海利斐河 (Liffey R.) 入杜柏林灣之口。工業以釀酒爲最發達，而造船，紡織，製革次之，輸出以牛，馬，豕，及乳產品爲大宗，均運至英國銷售。

柯克 (Cork) 在南愛爾蘭沿海之里河 (Lee R.) 上。除釀酒業，製革業甚發達外，而

製牛乳油業，亦甚盛也。輸出之牲畜，醃肉，牛乳油，雞卵等均運至英國銷售。魁尼斯唐 (Queenstown) 在柯克港口之大島 (Great Island) 上，爲往來美洲船隻之要港，由此至紐約僅二千七百六十二英里。林謀力克 (Limerick) 在善農河之南岸，爲愛爾蘭西部之商港。以後方接續地多爲牧場，故其牛市頗大。此外如製牛乳油，醃肉，醃腿，製煙草，鼻煙，織花邊等業亦甚盛。

華特放德 (Waterford) 在南愛爾蘭舒爾河 (Suir R.) 之沿岸。雖距海尚有三十英里，而實際上仍爲海港也。其後方接續地之物產，均由此運至格拉斯哥，利物浦，布里斯拖，倫敦等處銷售。

## 第二章 法蘭西 (France)

### 第一節 緒言

法蘭西位於歐洲之西部，英吉利之東南。面積包括哥爾塞哥島 (Corsica)，廣二三十萬三千英方里，人口約四千五十萬，故面積雖較英吉利爲大，而人口則殊遜之。惟英吉利之人民多集中於城市，故鄉村人口至爲稀少。法蘭西則百分之五十之人



民，仍從事於農業，是以國內人口之分配，尙較平均耳。法人擅長藝術，而尙技能，故其許多之貨物，非如機械產品，可以價廉而銷路廣也。而法國之所以未可列於世界商業競爭者之一，其故亦卽以此。輸入以食品及原料爲大宗，輸出非爲價高之紡織品，美術品，卽爲酒，糖，乳產品等。而機械及其他笨重貨物，則不多見焉。

## 第二節 地勢

法國地勢可分低地高地二部，西部北部爲低地，南部東部爲高地。低地，從西部波爾多 (Bordeaux) 起，至北部之阿登迺 (Ardennes) 止，大部分均爲平陸，惟間有斜坡矮山之起伏而已。南部，東部，山勢蜿蜒，平陸頗少，故爲高地。南部之比利尼斯山 (Pyrenees Mts.) 爲法蘭西與西班牙之共界。東部之阿爾卑斯山 (Alps Mts.) 爲法蘭西與意大利瑞士之共界，山旣高峻，通道亦少。西北部，東南部，均瀕臨洋海。西北部屬英吉利海峽之海岸，曲折較多。而屬比斯開灣 (Bay of Biscay) 南段之海岸線，則出入甚少。東南部之海岸線，雖未作直線形，而出入亦不多也。

### 第三節 氣候

法國北部氣候與英國南部彷彿。而南部如尼西 (Nice) 一帶，以北倚大山，冷風不能前進，故橘與其他南部果品生焉。西部臨於大西洋，有西來濕風，故氣候溫和，雨量充足，而農業亦極發達也。東部之阿爾卑斯山，福區山 (Vosges Mts.) 及比利尼斯山之西部，其向西方方面，亦以有大西洋東吹之風，而雨量平均，亦達六十英寸之多。南部地中海沿岸，以至西班牙之交界處，則雨量較稀少矣。北部以無大山橫隔，冷風可以南侵，故巴黎 (Paris) 及其附近之地，均夏熱而冬寒，儼然似大陸之氣候也。

### 第四節 植物產

法蘭西爲小地主制之國家，國內有農場五百餘萬，故雖全國面積，僅與合衆國之得撒州 (Texas) 彷彿，而農場數目之多，直可與合衆國全國所有者，不相上下也。法蘭西農場之大小，平均在十五英畝至十七英畝之間，產穀之田，佔全國面積四分之一，內中以小麥爲最重要，雀麥次之。

法蘭西人民，以小麥麵包爲主要之食品，故其燕麥之消費量，殊遠出德意志，俄羅斯二國人民之下也。法國小麥一項之產量，實比國內所有他種穀類之總產量爲多。而在世界各著名產小麥國家中，法國之位置，亦頗重要也。惟以國內消費量鉅，故仍不能不仰給他國之所產，以濟其不足焉。法國由國外輸入之小麥，以來自合衆國、阿根廷二國者爲最多。美國小麥運法多供麵粉廠製麵之用，故美國自製之麵粉，對法不復再有銷路，卽以此耳。

雀麥爲法國次要之穀類，燕麥、大麥、蕎麥，則沿海及高地瘦瘠之區多種之。在一千八百六十年以前，燕麥猶爲法國農人主要之食品。大革命後，農人生活程度增高，小麥之耕種亦日多，故燕麥之出產，遂遽減少。

玉蜀黍產於西南部，以所需熱量溼量較小麥爲多，故南部沿地中海一帶，及北部均耕種不甚合宜也。

以上所舉各種穀類，均不能以本國之產供本國之需要，故輸入甚多。麵粉及補身麵漿 (alimentary paste)，雖有運至國外銷售者，而其額則微乎其微，不足以語

輸出也。

甜蘿蔔之產地，多在極北地土肥沃之平原。在此區域內，製砂糖廠數達五百餘，均日夜製造砂糖，而以其所產運至巴黎 (Paris)，列黎 (Lille)，馬賽 (Marseilles)，波爾多，南特 (Nantes)，哈佛爾 (Havre) 重煉爲白糖焉。輸出之糖，以運銷英吉利爲最多。

法國煙草之生產，製造，銷售，二者均操於政府之手，故法國之煙草實政府之專業也。煙草之種植，僅限於二十五區。以此外各區卽種煙草，而以土壤之關係，每英畝所產不獨性質遜色，而產量亦少。故政府於此二十五區外，不復種植煙草。而每年卽由合衆國，土耳其，阿爾，及利亞等處輸入煙葉，以濟其不足焉。是以此政府之專業，遂發生二種結果：(一) 限制人民之消費額，(二) 增加國家之收入。由前者而言，此法人每人平均銷費額，所以較北歐諸國爲低也。由後者而言，則法國全國有政府設立之製煙廠，共有二十所。製造之煙，約值美金九千萬元。國家之藉其盈利，以資挹注者，當然甚鉅也。

馬鈴薯之產量，雖亞於英國，而在法國菜蔬中，則其地位殊重要也。

亞麻、大麻，產地雖廣，而每年由俄羅斯比利時輸入者，其額殊鉅。棉花則均來自他國。蛇麻 (Hop) 之種植多在東部北部，其莢之乾者可用以釀造麥酒，製麵包時亦用之，又可為健胃藥。

法國為世界第一產葡萄國，故各處種植至廣，而尤以東部為最盛。法國大部分之酒，均為葡萄所製。一千九百零九年之產額，為十一億九千八百萬加倫。惟其葡萄則亦有來自南歐諸國及阿爾及利亞等處者。輸出通常值美金三千八百萬元。

英國本國之酒，多為穀類所製，故每年購法國葡萄所釀之酒，其額獨鉅。

法國之蘋果酒 (Cider) 產於西北部，啤酒 (Beer) 產於東北部，而以啤酒產量為最低。

法國果品，世界上頗為著名，除葡萄、蘋果外，如梨、阿列布 (Olive)，及其他南部果品，均每年出口甚多。至於森林，雖以國內種植頗勤，而其木材則多來自瑞典、合衆國等處也。

## 第五節 動物產

法國牧畜業之報酬頗豐，惟以耕地日闕，牧場之數減少，而國內所產之牛與綿羊，遂不足以自給。豕之飼畜，殊不重視，山羊、家兔、家禽，則其數頗鉅。所產雞卵，除供國內消費外，尚可運銷他國。南部之牛，多爲肉食之用。北部之牛，多爲動力獸。西北部所產之牛乳、牛油，以運銷倫敦、巴黎爲大宗。乾乳酪在國外市場中，以諾爾曼底 (Normandy) 各處所製者最受歡迎。綿羊乾乳酪產於南部之洛克福 (Roquefort)，味香色綠，有窖於山洞或深石窖中年代甚久者。

法國馬種頗佳，多來自日倫脫流域 (Gironde R.) 以北諸地。騾爲比利尼斯山與羅爾流域 (Loire R.) 間人民之重要畜牧事業。綿羊毛國內所產有限，故多取給於南美洲、澳大利亞洲等處。

法國漁業在歐洲各國中，地位頗重要。其捕鱈漁艇之泛於北海及北美洲海面者，其數頗多。牡蠣『種植』地，則在英吉利海峽及比斯開灣沿海水淺之處，惟味之佳美，則殊遜於合衆國所產者耳。捕沙汀魚 (Sardine) 業，沿海一帶，至爲發達，以罐貯

之，運銷世界各國。

法國爲世界第四大產絲國，羅尼河 (Rhône R.) 流域，爲全國產絲之中心。法國之有絲業，歷史頗古，其蠶桑之種子，乃十六世紀間由意大利傳入。今日操此業者，十二萬人。政府自一千八百九十二年以來，對於養蠶銳意獎勵，其獎勵金歲達四百萬法郎之多。通常產額爲六十五萬六千基羅，而國外生絲輸入，以供製造者，其額仍甚鉅也。

#### 第六節 礦物產

法國煤礦，雖在世界產煤國中位列第四，而每年尚須取給於英德比三國之煤，以濟本國生產之不足焉。外煤與本國煤數量相較，爲一與三之比。國內產煤區域與產鐵區域距離甚近者，僅於賴克魯梭 (Le Creuzot) 與聖伊坦尼 (St. Etienne) 二處見之耳。北部與比利時交界之處，爲法國最大煤區，其煤之產額，佔全國產煤總額五分之三。在此大煤區內羊毛紡織業，冶鐵業，及製造機械業，均甚發達。惟以附近無鐵礦，故每年由比利時，盧森堡，德意志，西班牙等國輸入礦石，額至鉅也。西

部中部各處有小煤礦甚多，故其附近亦往往工業興盛。

法國產鐵，亦居世界第四位。全國所產之鐵百分之九十，均來自與德國鄰近之摩賽爾 (Moselle) 流域之東北部，而南錫 (Nancy) 不里以 (Briey) 及龍威 (Longwy) 附近之鐵礦，則其最要者也。此外如列克魯索，聖伊坦尼，諾爾曼底，東比利尼斯山，及坎尼戈利山 (Canigori) 一帶，均有鐵礦，惟產額均有限耳。

石油產於勞蘭 (Lorraine)，每年產額達五萬噸之多。陶土產於中部高原，其成分為風雨侵蝕之長石，故可製上等磁器。玻璃沙在中部北部分佈頗廣。雲石產自比利尼斯山。石膏則巴黎附近有之。鹽分海鹽，巖鹽二種。海鹽產於臨地中海之西部沿岸，及比斯開灣一帶。巖鹽產於南錫之東北。鉀鹽產於阿爾薩斯 (Alsace)，可充肥料之用。此外如燐礦，自然水泥等，其產額亦多。全國惟貴金屬礦為最貧，此不獨法國如是，即英德亦如是也。

(附註) 薩爾 (Sarl) 在德國邊境，與法國勞蘭交界處，為德國富於煤礦之區。一千九百十三年煤之產額為一千七百四十萬米突噸，佔德國產煤總額百分之九，儲藏量為一百七十億噸，佔德



剛公國煤之儲藏量百分之二十。凡爾賽條約即以薩爾區之煤礦屬於法國，以抵贖德國在戰時以炸藥毀壞倫尼 (Lens) 及瓦倫辛尼 (Valenciennes) 二處煤礦礦井，及以水湮沒其礦道之損失。至於薩爾區之行政，則暫歸國際聯盟管理，十五年後再由該地人民投票公決，以定屬德抑屬法焉。投票人民以本地居民為限，年齡須滿二十歲，其居於薩爾亦須在條約實行以前。後此或臨時移入者，無論為德人抑法人，均禁止其投票也。

### 第七節 交通

法國河流在交通上，較英國為重要。杜爾洞河 (Dordogne) 在法已為最短之河，然方之以英國之善農河，則猶為長大也。塞因河 (Seine R.)，羅爾河，格羅內河 (Garonne R.)，羅尼河，及其支流，薩鄂內河 (Saone R.)，均為法國之大河。航路長，交通繁，而平陸之藉以灌溉者亦廣。凡爾賽條約以來因河今已有一部分為法國之邊境，故特予以對於是河種種之權利焉。

法國北部與比國交界處之運河，其密如蛛網。來因與塞因間運河亦多。伯坎底運河 (Burgundy Canal) 聯絡塞因與薩鄂內之交通，所經之柯特多阿 (Cote d'Or)

其地高達一千二百三十英尺。塞因支流馬恩河 (Marne R.) 與薩鄂內間，亦有運河之聯絡。來因與羅尼聯絡之運河，乃經福區山與須拉山 (Jura Mts) 間之自然缺口伯坎底門 (Burgundy Gate)，而過南運河 (Canal du Midi)，爲地中海與格羅內流域交通之要道。馬賽與羅尼間亦有運河之聯絡，雖其長僅四英里有半，而深則達十英尺也。

法國各大鐵路之敷設，區域分明，而少錯雜之線，故我人可依其所在區域，而分爲六大鐵路：(一) 北部鐵路 (The Chemin de Fer du Nord) (二) 西部鐵路 (The Chemin de Fer de l'Ouest) (三) 東部鐵路 (The Chemin de Fer de l'Est) (四) 巴黎里昂地中海鐵路 (The Chemin de Fer P. L. M.) (五) 巴黎亞林鐵路 (The Chemin de Fer Paris-Orléans) (六) 南部鐵路 (The Chemin de Fer du Midi)。各路除南部鐵路外，均以巴黎爲終點，故巴黎實爲法國鐵路之中心也。北部鐵路聯絡巴黎與沿英吉利海峽之鄧啓爾克 (Dunkirk)、加來、波隆 (Boulogne) 諸港，及歐洲大部分之交通。是以可由加來，經沙龍 (Châlons)、澹孟 (Chaumont) 而至

瑞士之巴西爾 (Basel)，由加來經麻登 (Modane)，以至意大利東南端之布林的西 (Brindisi) 焉。且北部本法國工業最發達之區，故路線密而車輛擠，此種現象，以巴黎至亞眠 (Amiens) 之段爲尤甚。西部鐵路聯絡巴黎與沿英吉利海峽之低白 (Dieppe)，哈佛爾，占爾布 (Cherbourg)，布拉斯的 (Brest) 諸港之交通，而由巴黎至盧昂 (Rouen) 之段，載運特繁也。東部鐵路聯絡巴黎與南錫各城，及德國邊境之交通。而所謂國際路線，卽由巴黎經南錫，斯多得加爾 (Stuttgart)，維也納 (Vienna)，而至土耳其之君士坦丁堡 (Constantinople)，及由巴黎經貝爾福特 (Belfort)，巴西爾，與聖加大隘口 (St. Gothard Pass)，而至意大利之米蘭 (Milan) 是也。巴黎，里昂，地中海鐵路，聯合巴黎區域，羅尼流域，及北部鐵路區而爲一，故英國與地中海之交通，遂因此便利矣。國際路線有由此經馬肯 (Macon)，麻登與色宜山隧道 (Mount Cenis Tunnel)，而至意大利之杜林 (Turin)，羅馬 (Rome)，及布林的西者，有經馬肯而至瑞士之日內弗 (Geneva) 者，有經坦刺斯根 (Tarascon)，寧姆 (Nîmes)，及南部鐵路，而至西班牙之巴爾塞羅內 (Barcelona) 者。巴黎亞林鐵

路，由巴黎經亞林，而至波爾多。南部鐵路由波爾多經都羅塞（Toulouse），而至地中海各港。與西班牙交通之線有二：即（一）由波爾多南行，經比利尼斯山西端，以入西班牙境者；（二）由地中海沿岸，經比利尼斯山東端，以入西班牙境者是也。海運以馬賽，哈佛爾，鄧啓爾克為中心，而通航世界各地。據一千九百二十一年之調查，其商船噸數為三百零五萬噸，為世界第三航業發達之國家。

#### 第八節 商業城鎮

巴黎為法國之首都，位於北部塞因河之北岸，距海近而後方接續地長。四周之地，土質肥沃，而出產豐富，地質學家所謂巴黎盆地（The Paris Basin）是也。其所據地位，當非全國之中心，而與國內各部有河流，運河，鐵路之聯絡，故形勢至為重要。益以西北當英法各港交通之路線，東南當中歐南歐交通之路線，宜其工商業之發達，與人口之衆多，在全國稱第一也。至其工業，則種類繁多，難以備舉，而奢侈品則為其重要之生產。如美術品，珠寶，化妝品，傢具，手套，鞋襪，衣帽，絲帶，花邊，絲織品等，在通都大邑中需要均至繁殷，况巴黎之繁華，有世界花都之目者乎？故此種工

業之發達，更不待論矣。巴黎婦女之時式服飾，各國婦女以之爲模範者甚多。巴黎磁器，在世界亦甚著名。世界毛織品市場，除倫敦而外，當以巴黎爲最大。巴黎商業雖以國內爲大宗，而在世界各金融中心中，其地位僅次於倫敦、紐約二處耳。

馬賽爲法國第一大商港，位於南部地中海沿岸，其人口之多僅次於巴黎，故又爲法國第二大城。羅尼河雖爲馬賽之後方接續地，而以河口地勢不宜，故在其東之馬賽，遂蔚然興起矣。惟馬賽之爲商港，則歷史頗古，紀元前六百年，小亞細亞 卑西阿 (Phocaea) 之希臘人，卽殖民於此。自是以後，馬賽遂爲地中海重要商港之一矣。馬賽今日之貿易，以對東方及地中海各國爲大宗。工業以製胰皂、榨油爲最發達。阿列布大部分均來自意大利，其他各種含油種子，則多來自印度、亞洲其他各國，及非洲等處。此外空心麵之製造，亦極興盛，其製麵之硬性小麥，乃由意大利輸入。馬賽與東方及太平洋一帶，有汽船之交通，一千九百零七年，船隻之出入達五百八十七萬九千噸之多。所有法國各港船隻出入噸數之鉅，固以馬賽爲第一矣。西德 (Cette) 與拿爾朋 (Narbonne) 爲馬賽以西之海港，貿易以對西班牙爲大宗。

里昂爲法國絲業中心，位於薩鄂內河與羅尼河匯合處，就人口而論，實法國第三大城也。其附近之聖伊坦尼，不獨爲里昂煤之供給地，而以河水清潔同於里昂，故亦有絲業甚盛。里昂絲業爲法國絲業之先趨者，一千五百十五年，法王佛蘭西司第一 (Francis I) 據意大利之米蘭時，卽引該地之養蠶織絲者移居里昂。至法王顯利第四 (Henry IV) 時，復大加提倡，於是里昂之絲業，遂形重要。惟此類之養蠶織絲者，多爲宥格諾新教徒 (Huguenots)，後來以橫遭殺戮，遠遁他國，而里昂之絲業，遂大受打擊。及至十九世紀時，漸加爾 (Jacquard) 發明一種織花紋之機杼，而里昂之絲業，然後始復振也。亞威農 (Avignon)，尼美 (Nîmes)，均爲羅尼河流域絲業發達之區。

波爾多爲法國西部比斯開灣之海港，位於格羅內河之左岸，距河口雖云六十英里，而在春季日倫脫江灣 (Gironde) 水漲時，大汽船可以溯流至此，平時亦可通六百噸之船。輸出以葡萄酒爲大宗，果品之輸出亦盛。又有巨大之船塢。故造船業亦甚發達，貿易以對南美各國爲重要。

都羅塞在格羅內河之上游，爲南部農產品之中心，貿易以穀類爲大宗。自通比利  
尼斯山之鐵路成後，而都羅塞之地位，遂益較前爲重要。南運河亦即經此以聯絡  
羅尼格羅內二河，宜其製造與商業均甚發達也。

南德在羅爾河之下游，距河口約三十英里處。聖那晒爾 (St. Nazaire) 在羅爾河  
口。南德歷史雖古，而以水淺大船隻不能駛入，故未可與聖那晒爾競爭也。惟南德  
自另築運河以達於海後，已可通稍大之船隻矣。貿易均以對西印度羣島爲大宗。  
造船業亦甚發達。

亞林，都爾 (Tours)，里摩日 (Limoges)，賴克魯梭，均爲羅爾流域之大城。亞林地當  
水陸交通要衝，其附近所產之物品，均以此爲分配地。都爾爲法國酒業中心。里摩  
日在羅爾支流維也納河 (Vienne R.) 上，以附近產高嶺土與陶土甚富，故磁業頗  
爲發達。賴克魯梭有大規模之機械廠與火車頭廠等，以位於羅爾河與羅尼河二  
流域之分水界，距中部運河 (the Canal du Centre) 又至近，故形勢殊爲重要。  
列黎在法比交界處，爲法國最大工業中心之一。紡織業與鋼鐵業均至發達，故亞

麻布，綿布，羊毛，織品，機械，火車頭之出產至多。套爾可尼 (Tourcoing) 與老貝 (Roubaix) 均在列黎之西北，二城相距本邇，近以彼此郊外人口日多，故遂聯合。均以羊毛紡織業爲最發達，而老貝又以毛毯著名云。

亞眠與聖昆墩 (St. Quentin) 均在索米河 (Somme R.) 上，喀姆布來 (Cambrai) 則在聖昆墩之北。均爲法國紡織業發達之區。亞眠以羊毛織品著名，聖昆墩以綿織品著名，喀姆布來以亞麻織品著名，雖同以紡織業稱，而均各有所專也。

理姆 (Reims) 在塞因河支流馬恩河與安尼河 (Aisne) 間，以彼此有連河鐵路之聯絡，故交通至爲便利。理姆羊毛紡織業，自古卽已著名。又爲法國北部最重要酒之市場，以其附近爲法國酒業發達之區故也。德羅葉 (Troyes) 在理姆之南，織襪業頗爲發達。

南錫在摩賽爾河上，爲法國鐵業中心。斯特拉斯堡 (Strasbourg) 在來因河上，各種工業均甚發達。北山松 (Besançon) 在須拉，爲法國錶業之中心。惟錶內機輪彈簧各部，則仍仰給於瑞士之須拉，此不過爲之配合而已。恩哥倫 (Angoulême)



與恩諾迺 (Annonay) 均爲法國重要之產紙地的仍 (Dijon) 爲交通要道，釀酒業亦極發達。

盧昂自塞因河下游濬治後，大汽船已能駛入。哈佛爾在塞因河口之北岸。鄧啓爾克加來，波隆，低白，占爾布，布拉斯的等，均爲沿英吉利海峽之海港。而加來與英國之交通，尤爲繁曠云。

## 第二章 德意志 (Germany)

### 第一節 緒言

德意志位於歐洲之中部，爲十五聯邦及三自由城組合而成，聯邦中以普魯士 (Prussia)，巴威利亞 (Bavaria)，薩克遜迺 (Saxony)，威爾敦巴爾 (Württemberg) 四者爲最大。三自由城：卽漢堡 (Hamburg)，路貝克 (Lübeck)，不賴門 (Bremen) 是。全國面積在歐戰前，本國廣二十萬三千八百三十四英方里，合非洲、太平洋等處殖民地計之，約共廣一百二十萬四千英方里。歐戰後，不獨本國面積削小，而各處之殖民地，非爲他國所據有，卽屬代管矣，戰後本國面積廣十七萬七千九百三十一

英方里，較戰前約小百分之十三也。

## 第二節 地勢

德國南部在東阿爾卑斯山之北境，故多大山，所謂巴威利亞高原（The Bavarian Highland）是也。巴威利亞高原之北，爲中德意志（Central Germany）地多邱陵，而山勢不高，故大都任造林或耕種之用。再北爲波羅的海低地（The Baltic Lowland），南起不納斯勞（Breslau），德勒斯登（Dresden），來布齊（Leipzig），哈諾威（Hanover），柯倫（Cologne），北至波羅的海北止，而以柏林（Berlin）爲中心，在南中北三部中，面積爲最大。

德國地勢南高而北平斜，故境內大河多向北流，如萊因（Rhine），愛爾北（Elbe），俄得爾（Oder），維斯杜納（Visula）四者是。來自瑞士經德國西部及荷蘭而入於海，沿岸土地均至肥美。波羅的海低地以地多砂土，故不甚肥，惟愛爾北俄得爾等河之下游，則工商發達，而人口衆多耳。

## 第三節 氣候

德國南部地勢高度之增加，可與其低緯度之溫度相銷，故除來因河之低地及迺甲爾（Neckar），梅恩（Main），與摩賽爾（Moselle）諸河之下游外，其平均溫度僅稍較北部爲高，蓋其夏季雖視北部爲熱，而冬季則相彷彿也。西南部各流域之下游，其夏季之熱，固爲全國各處之冠，惟據大體言之，因有大西洋之關係，故空氣潮濕，而寒暑之差尙不甚鉅。東部氣候頗帶大陸性質，不獨寒暑相差漸著，而雨量亦較減少，此種現象尤以東北部爲甚。波羅的海各港，冬季均爲冰所封鎖，而東北諸港，則封鎖特久。春季和暖亦以西南先於東北，故來因流域之耕種與收穫所以能獨先者，卽以此耳。

#### 第四節 植物產

德國雖以製造採礦發達見稱，而農業仍爲其立國之命脈也。在歐戰前，從事於農業之人民，佔全人口百分之四十。據一千九百零七年之調查，其中女子實佔總額百分之四十七，女子業農人數之多，尤爲歐洲各國所無。已耕種之土地佔全國面積百分之九十一，故吾人如除其道路，房屋，公園，及其他公用所佔之土地外，則所

餘荒地之少，亦可想見矣。惟德國國內所產糧食，僅可供本國八閱月之消費，故每年由國外輸入糧食甚鉅。大戰中，德軍所至，到處披靡，而結果仍不免受盟城下，見敗於協約國者，以國內糧食屯積過少，而國外來源又久斷絕故也。戰後領土削少，所有物產之總產額，亦較戰前減少，如穀類，甜蘿蔔，馬鈴薯等，均減少百分之十二至百分之十五不等。茲將德國最重要之植物產，述之如次：

**燕麥** 德國所種各種穀類，佔面積最廣者，厥為燕麥。北部大平原，以地多砂土，故種燕麥獨盛。全國普通人民，多以此為主要食品，所製成之麵包，名黑麵包。在歐戰前，世界產燕麥最多之國，首推俄國，其產額佔全世界產額之半。次為德國，約佔世界產額四分之一。歐戰後，種植地面積，約佔全國面積百分之十零八，戰前則百分之十一。以國內消費者過衆，故產額雖多，種植雖廣，而仍不能不仰給於俄國也。

**小麥** 德國大部分之小麥，均產於西南高地。歐戰前，全國小麥之產量約較燕麥少一半，歐戰後，種植地約佔全國面積百分之三零二，戰前則百分之四，又三分之一。每年輸入之小麥及麵粉，以來自俄羅斯，羅馬尼亞，合衆國，阿根廷等國為大宗，

故吾人謂德國爲世界各產小麥大國競爭之場，亦無不可。德國每年耗於外國之金錢，約一半用之於糧食，而此輸入之糧食中，又以小麥與麵粉二者，其額爲最鉅也。

大麥 德國大部分之大麥，亦均產於西南之高地。德國爲世界產啤酒最多之國，而其原料卽大麥芽，蛇麻，及水三者是也。普通德國啤酒，約含酒精百分之三至百分之四，而最猛之啤酒，其所含酒精，亦不過百分之八而已。

雀麥 德國雀麥之耕種地，並不限於一隅，在歐戰後，耕種地之面積約佔全國面積百分之七零一，而在戰前則約百分之八云。

馬鈴薯 德人以馬鈴薯爲主要食品之一，耕種地多在地土多砂之平原。產額之多，在世界各國中，可稱第一。除以之充糧食外，又爲製酒精之原料。故每年雖有餘額以供他國之消費，而就實際言之，其輸出殊不甚多也。

甜蘿蔔 德國爲發明以甜蘿蔔製糖之國，故其甜蘿蔔種植之廣，及其製糖業之發達，自不待言也。德國所產甜蘿蔔糖，約佔全世界甜蘿蔔糖總額四分之一。而德

國每人平均之耗糖量，僅及英美人三分之一，是以輸出之甜蘿蔔糖，達二百萬噸之多，佔全國總產額百分之五十，而每年輸出之金額，約可支付輸入之燕麥及小麥也，數目之鉅亦可想見矣。

葡萄 大地之上，種葡萄達最北之限度者，誠莫德國若矣。惟以德國種葡萄之面積，而與法國相較，則德國葡萄之面積尚比法國小十六分之一也。德國大部分之葡萄園，均在西南各河流之兩岸。

蛇麻 德國大部分蛇麻之產地多在巴威利亞境多腦河(Danube)之北部。

煙草 德國西南部氣候和暖，故於煙草之種植爲宜。歐戰前，每年產額約達六千五百萬磅之多。惟以國內人口多而消費鉅，故不能不仰給他國之出產，以濟其缺乏焉。

森林 德國北部爲平原，故森林較少，南部爲高山，故森林特多。在巴威利亞邦境內，有數處人民卽以其森林爲唯一之富源。木玩具爲奴倫堡(Nuremberg)之大工業，其他小城之以此爲重要工業者，其數亦正多。各聯邦於森林之保護，均勵行

甚力，刈伐與補種均有定則，故雖以年年採伐，其境內森林，並不因此而減少。如國內消費量鉅，則向國外求之，而本國所產，非至相當之年齡，決不加以斧斤也。是以國內森林面積，雖佔全國面積百分之二十五，而每年由合衆國、瑞典、挪威及其他沿波羅的海諸國輸入木材甚多焉。至於果樹，則各種耐寒之品，類均有之，惟蘋果一項，則以由合衆國輸入爲大宗。

### 第五節 動物產

德人於畜牧事業，至爲注意，而國內肉之供給，則至缺乏。歐戰前，外肉輸入，每年常達美金二千萬元之多，而來自美國者幾及總數之半，且大部分均爲豕肉。此外如荷蘭、丹麥亦供給德人以肉食之重要國家也。

牛 德國須來西威革霍爾斯坦因 (Schleswig-Holstein) 及北海沿海一帶，氣候潮濕，而水草多，西南高地，亦多草地，宜於畜牛。在歐戰前，歐洲畜牛最多之國，首爲俄國，次爲德國。惟德國爲肉食發達之國家，故產牛雖多，而牛肉之消費量則甚鉅，是以自給尙且不足也。德國所產乳酪，頗多剩餘，以運至英國爲大宗。

馬 德國產牛區域，即產馬區域，國內名駒，則多來自東普魯士一帶。歐戰前，政府於人民之畜馬事業，頗能極力鼓勵，軍隊中需用戰馬多，故政府不能不於此特別注意也。戰後，國內之牛，運往法國充作賠償品者，其數達八十萬頭之多，故一時國內牛肉之供給，尤為減少，而往往以馬肉作為替代品也。

綿羊 廿餘年來，德國國內綿羊之減少，其數可以百萬計也。其所以減少之故，一以世界羊毛之價格日賤，一以國內牧場，多改為耕地。綜此二因，而德國之牧羊業，遂日漸衰落矣。國內羊毛紡織廠所需之羊毛，多來自南美、南非、澳洲等處。本國之東南部所產之綿羊毛雖佳，而其量殊有限也。

豕 德人以山毛櫸實橡實飼豕，故所畜之豕，其肉至為肥美，德國火腿，運銷世界各國，而尤以宛斯特弗利亞 (Westphalia) 所產為最著名。德國醃肉，亦味美而銷路廣云。

漁產 德國沿海各城，以漁為重要之生產事業者甚多。雖其發達之程度，遠遜於法國，而北海及波羅的海中之德國漁艇，其數亦以千計也。



## 第六節 礦物產

德國富源在採礦與製造，雖其發達之歷史，乃晚近四五十年間事，而在歐戰以前，已成爲歐洲第二大商業國家，進步之速，殊爲可驚。全國重要工業，如鋼鐵業，紡織業，製糖業，化學業，木作業，其他金屬礦業，印刷業，造船業等，無一不本於國內產煤鐵之多，及人民之富於忍耐性質，而又長於科學知識也。故其工業，可與英美諸國在世界市場中，互相競爭。最近歐洲戰爭，雖遭蹉跌，而國內大部分產煤產鐵區域，仍未爲敵國所有，况其國民性質，又有特長，當然在大地之上，有其相當之地位，一時受折，固未可謂其從此一蹶不振也。茲將德國重要礦產分述如次：

煤 德國在歐戰前，每年約可產煤二億一千四百萬噸，產量僅次美英二國，故爲世界第三產煤大國。重要煤礦在魯爾（Ruhr）區，薩爾區，薩克遜迺之西威柯（Swickau）與路哥（Lungau）及上下西利亞（Upper and Lower Silesia）一帶。魯爾區介乎來因省（Rhine Province）與宛斯特弗利亞間，每年可產煤一億一千五百萬噸，薩爾區產煤一千七百四十萬噸，上西利亞產煤四千三百萬噸。歐戰

後，薩爾區煤礦屬於法國，上西利西亞大部分之區域，劃歸波蘭，而魯爾區以遭法國之暫時佔據，出煤亦大減云。

德人長於科學，除以煤充燃料外，並能以之製造染料及煤膠 (coal tar) 等，後者用途甚多，而以用於造路及殺蟲防腐爲最著。每年均輸出甚鉅，他國雖起而模仿，終不逮德產之成本廉而品質優，故在世界市場中，大有專利之概也。

鐵 德國在歐戰前，每年約產鐵二千五百萬噸，產量在美國之下，英國之上，故爲世界第二大產鐵國家。產鐵區域，由法國北部，比利時東部，而延於來因河一帶。以人口多，得煤易，交通便，而此一帶之地，遂爲德國近代鐵業最發達之區。其業既盛，國內之鐵，因以供不應求。來因河航行利便，故每年由瑞典，西班牙，輸入礦石頗多，及成製造品後，復再遵此以爲輸出，而出入均以荷蘭之鹿特丹 (Rotterdam)，亞穆斯特丹 (Amsterdam)，及比利時之央几爾 (Antwerp) 爲門戶焉。東部中部煤區亦有鐵礦，東部西利西亞鐵業之發達，已有數百年之歷史云。

細格 (Siege) 在來因以東，蘭宜 (Lahn) 以北，爲德國最重要鐵礦之所在。雖開採成

本稍重，而含鐵成分至高，煉後可得鐵百分之三十至四十，如用鈣化法煉之，可得鐵百分之五十，且含錳頗富。歐戰中，國內鐵之需要至殷，是時於柯不倫資（Coblenz）以南之以台爾華爾特（Iderwald）地方，又發現一重要鐵礦，鐵之成分達百分之五十，含錳亦有百分之二十至三十之多，故一時殊利賴之。

在歐戰前，德國之鐵取自阿爾薩斯勞蘭者頗多，而盧森堡侯國（The Duchy of Luxembourg）鐵礦，亦為德人之所利用。雖其礦石均含鐵不多，而以富於石灰質，故煉鐵甚易。德人用火車運魯爾區蓋森基爾勳（Gelsenkirchen）等處之焦煤，就以煉鐵，而又以此空車運礦石至煤區煉之，雖彼此距離有二百英里至二百十五英里之長，而以鐵路之設備至為完美，故事實上尚無困難也。歐戰後，阿爾薩斯勞蘭已歸法國，盧森堡侯國亦已脫離德國關稅同盟，而加入法國關稅同盟。凡此均予德國鐵業前途以重大之打擊者也。

銀 德國大部分之銀均產自曼斯斐爾德（Mansfeld）之哈爾斯（Harz），及薩克遜之弗蘭貝爾格（Freiberg）之銀鉛礦中，其產額佔歐洲產銀總額百分之五

十

錳 德國之錳礦，在上西利西亞及來因省二處。而上西利西亞所產之錳，佔全國總額百分之七十二，故自該地之大部分割歸波蘭後，德國已不復爲世界大產錳國家之一矣。阿亨 (Aachen) 爲來因省產錳中心。

鉛 鉛礦亦在上西利西亞及來因省。鉛之產自上西利西亞者，佔全國總額百分之五十七，故自該地之大部分割歸波蘭後，德國鉛之產額又大減少矣。

銅 德國大部分之銅，均來自曼斯斐爾德之哈爾斯。

石油 德國之石油，來自勞蘭及哈諾威二處。歐戰後，勞蘭已歸法國，故石油產地已失其一，惟哈諾威之產油量，已漸形重要矣。德國大部分之石油，全仰給於美國。

鹽 德國重要產鹽區域，在薩克遜，及其附近一帶，而司丹司富爾特 (Stassfurt) 之礦鹽，不獨富於科學趣味，且在經濟上亦甚重要也。該地鹽質至爲純潔，惟鹽層之上，則爲鉀鹽牀。最初發現時，人多不知其用，故視同廢物。自一千八百六十年以來，始以之爲各種化學品之重要原素，而司丹司富爾特遂成爲世界化學業

之中心矣。蓋從此種鉀鹽中，可以提出硫酸化鉀，炭酸化鉀，硝酸鉀等。硫酸化鉀之不純者，含有鎂鹽之成分，可爲肥料，及其他用途。炭酸化鉀可爲胰皂，染料，漂白，製玻璃磁器等要素。硝酸鉀可以製火藥，鹹質，及玻璃等。如以此種鉀鹽與他種化合物混合，可爲各種攝影藥水，及其他用途甚多。阿爾薩斯雖有硝酸鉀，而其產額則出薩克遜迺下，與司丹司富爾特鄰近之宋迺貝克 (Schönebeck) 爲德國最大之鹽業中心。

玻璃砂 德國乃世界第二玻璃業最發達之國家，所有玻璃廠多位於取得玻璃砂與煤便利之處，是以來因之沿岸及薩克遜迺與西利亞之煤區，均有玻璃業甚盛。巴威利亞及薩克賽哇馬 (Saxe-weimar) 之玻璃業，均以製凸凹鏡著名，而耶拿 (Jena) 之賽斯廠 (The Zeiss Factory) 之工人不獨多經過嚴格之訓練，抑且富於科學知識，故其所製之凸凹鏡，可爲顯微鏡，及天文臺之望遠鏡之用，而在世界各文明國家中，銷行尤廣也。

陶土 薩克遜迺產上等陶土頗多，故曼森 (Meissen) 西威柯等處，均有磁器甚盛。

當十八世紀之初葉，有德人發現古代華人製磁之術，於是政府乃於曼森設立皇家製磁廠。德國磁業之發達，此其嚆矢。此後國內製磁廠日多，降至今日，大規模之製磁廠，數達百餘，柏林亦有皇家製磁廠之設。而德國遂爲世界重要產磁國家之一。其每年磁器之輸出額，且常三倍於其他磁器輸出最多之國家也。

### 第七節 交通

德國鐵路在歐戰前，計長三萬八千九百七十九英里（六萬二千七百三十四基羅米突）。歐戰中，因軍事上之關係，是以鐵路之建築尤多。至戰事停止時，國內已有鐵路四萬零一百六十九英里（六萬四千六百三十四基羅米突）。和議告成，土地削小，所有割讓區域之鐵路，亦當然隨之而俱去矣。據一千九百二十年之調查，全國鐵路里程爲三萬六千英里（五萬七千九百三十五基羅米突），不獨較戰時減少，而較戰前猶少二千九百七十九英里也。

柏林處於全國之中心，故境內各重要路線，多以此爲出發點，其與國際交通之路線有三：（一）沿來因河南行線，穿過聖加大隧道（St. Gotthard Tunnel）而達瑞士

及意大利；(二)沿法國邊境東行線，經過斯多得加爾 (Stuttgart)，門興 (Munich)，入奧大利、匈牙利等國，而至土耳其之君士坦丁堡止；(三)經柯倫、柏林，而西聯法國、巴黎，東北接俄國，彼得格勒得線。

德國大部分之鐵路，為各聯邦所有。各聯邦收購私路之舉，實行雖久，而自一千八百七十九年以來，收購尤為迅速。彼時德國鐵路若僅就里程以言，則德之鐵路，約比英國多五分之一，而以人口及面積為比較，則仍以英之鐵路為多也。惟自是以後，德國鐵路之敷設，仍繼續進行不已，故在二十世紀之初葉，英國每年平均所敷設之里程已較前減縮，而德國則反有增無減，是以降至今日，吾人如以二國之人口及面積，與其鐵路里程相比較，自以德國鐵路為多矣。

德國之自然河道及運河，與其商業至有價值。來因、愛爾北、峨得爾、維斯杜納、韋賽爾 (Weser)，多腦諸河，均航路甚長，非達國之邊境，即通國外。來因之航路，自貝賽爾 (Basel) 起，以至德國與荷蘭之交界處，長五百十英里。愛爾北之航路，自德國與捷克斯洛伐克之交界處起，以入於海，長四百五十英里。峨得爾之航路，自賴第巴

爾 (Raibor) 起，以入於海，長約四百八十英里。維斯杜納之航路雖長，而歐戰後大部分之河道，已非德國所有。韋賽爾之航路，自富爾坦 (Fulda) 韋刺 (Werra) 一流合匯處起，以入於海，長三百十英里。多腦河之航路，自烏爾尼 (Ulm) 起，以至德國與奧大利之交界處，長二百四十英里。

德國全國之水路，長達八千英里以上。在一千九百零五年濬河條例頒行以前，其可容船隻吃水五英尺左右之航路，已達三千三百二十一英里之多。而來因河在一千八百九十九年，又即已大加濬治，並規定自曼罕姆 (Mannheim) 起至荷蘭之邊境止，其低水之淺度，在全年之大部分時間內，為英尺九尺二寸，藉使二千噸以上之船隻，可由下游上溯，以達曼罕姆而止。自其兩岸工業日益發達，而航行設備，亦復日臻完美。加之其沿河兩岸工廠之多，人口之庶，在德國在世界諸河流中，均稱第一，宜其船隻之往來，獨為繁賾也。

德國自然河道，藉運河以為聯絡者甚多，如魯得威格運河 (Ludwigs Canal) 之聯絡來因與多腦，使北海黑海有直接之交通，即其例也。基爾運河 (Kiel Canal) 則



橫斷須來西威革霍爾斯坦因，長六十一英里，深二十九英尺半，河面寬二百十英尺，河底寬七十二英尺，故最大船隻亦可通過，自此運河成後，而北海與波羅的海間之交通，遂縮短二百三十七英里矣。多爾特孟德愛姆斯運河 (Dortmund-Emms Canal) 使來因與北海之交通，得不經荷蘭國境以爲出入，故形勢亦甚重要也。

#### 第八節 商業城鎮

柏林爲德國首都之所在，故爲全德政治之中心。其發達之歷史，雖僅數十年間事，而歐洲之大城，除倫敦巴黎而外，則首推柏林爲最盛矣。柏林位於北部平原之中心，有西泊利河 (Spree) 之灌注。西泊利爲海弗爾河 (Havel) 之支流，而海弗爾又爲愛爾北河之支流也。又有二運河與俄得爾河聯絡，故與北海波羅的海之交通，均甚便利。全國重要鐵路，多以此爲出發點，且又當國際鐵路交通之要道，蓋由此可以東通俄、波、奧，而西達法、比、荷故也。其人口之庶，爲全國各大城之冠，工業種類繁多，難以備舉，而其重要者則爲機器、鋼琴、磁器、化學用品之製造。此外銀行交易所等業，亦至發達，故又爲歐洲金融中心之一。是以柏林不獨爲德國政治之中心，

抑且爲交通、商業、金融之要地焉。

門興位於距阿爾卑斯山甚近之高原上，爲巴威利亞之首都，而德意志之第二大城也。有鐵路北達萊茵流域，北部大平原，南接瑞士與意大利諸城，故在交通上，地位頗爲重要。製造以釀啤酒業爲最發達，吾人如就產量而言，則世界釀酒各城之所產，無有及門興之多者。此外科學儀器業亦至重要，故門興又爲德國科學儀器業之中心。

漢堡在愛爾北河海股之北岸，爲德國第一大商港，以港灣經人工之改良，故水深而闊，可容最大汽船之出入。由漢堡上溯而至柏林，水程一百八十英里，而內陸各大城，其河流有運河與愛爾北河聯絡者，亦多以漢堡爲通大西洋之海口焉。就世界交通言之，則漢堡爲漢堡亞美利加洲航線 (The Hamburg-American Line) 之終點，與其他各洲亦有汽船之往來。造船業亦至發達，故在世界各港中，其地位之重要，僅次於倫敦紐約一港耳。亞爾多拿 (Altona) 爲與漢堡毗連之商港，商業航業亦盛。柯克薩海汾 (Cuxhaven) 在愛爾北河之海口，則漢堡亞爾多拿之外港

也。

不賴門在韋賽爾河之下游入海處，爲德國第二大商港，不賴馬海汾 (Bremerhaven) 爲其外港。對美洲及其他各洲之航業，亦至發達。有大規模之造船廠，又爲德國移民美洲之出發地，故甚有名。

路貝克爲德國之第三大商港。德國各大商港，多位於大河之上，而路貝克則位於一極不重要之小流特拉扶河 (Trave) 口，殊爲特別也。以地當波羅的海與陸地貿易之要衝，故形勢至爲優勝，而在中古時代即已成爲大城也。自特拉扶與愛爾北二河間之運河成後，其商業已較前尤爲發達。特拉扶蒙德 (Travemünde) 爲路貝克之外港。

斯德丁 (Stettin) 位於峨德爾河入海之口，爲柏林通海最近之門戶，而人口甚多。之上西利西亞，則其後方之接續地也。

哥尼格斯不爾厄 (Königsberg) 位於東普魯士之白拉格特河 (Preget) 口，輸出爲木材，穀類，亞麻，大麻，馬鈴薯，及其他農產品。

韋斯瑪爾 (Wismar) 在十四世紀之際，亦波羅的海重要之海港。當時商業之發達，頗與路貝克不相上下。降至今日，已不重要，蓋其商業已爲更東之羅斯多克 (Rostock) 海港所吸取矣。

不納斯勞位於峨德爾河之右岸，以地當東歐西歐交通之要道，故在十二世紀時，已爲西利西亞之大城矣。西歐製造品，東歐農產品，多以此爲貿易之場。自附近有煤礦及其他礦層發現後，其工商業遂較前更盛。工業以毛織業爲重要。

德勒斯登位於愛爾北河上，爲薩克遜之首都。南距捷克斯洛伐克甚近，故彼此貿易甚盛。工業以製造鋼琴，各種美術品，及內河汽船爲重要。

來布齊位於北部大平原與南部高地間，故在商業上，軍事上，形勢均甚重要。爲德國印刷業，訂書業之中心，又爲世界最大皮市場，惟世人之知來布齊，多以其著名之大學及音樂也。

薛米資 (Chemnitz) 爲薩克遜之孟撒斯德 (The Manchester of Saxony)，所有從事於紡織，棉，麻，絲，駝羊毛，及製造機械事業者，達五十餘萬人之多。不勞恩 (Piau-

(3) 在薛米資之西南，以產各種精細之紡織品著名。

柯倫爲來因最大之河港，所有來因輸出輸入之貨物，於此以爲轉運者頗多。其左岸之當以資 (Dautz)，商業亦盛，有鐵路橋梁橫跨河上，實爲來因流域最重要之渡頭也。

賓賽爾陀爾夫 (Düsseldorf) 在來因右岸，柯倫下游之出入貨物於此轉運者，其額亦至鉅。

愛包菲爾特 (Eberfeld)，辦爾門 (Barmen) 雖爲二城，而相距至邇，故實際上可視爲一城也。均以紡織業稱，而尤以絲織業與毛織業爲重要。

佛蘭克佛德央梅恩 (Frankfort on the Main) 位於梅恩河 (Main) 上，在柏林未發達以前，本爲德國商業及銀行業之中心。自從梅恩河濬治後，不獨爲來因流域重要河港，亦且爲德國大城之一矣。

愛森 (Essen) 在魯爾之北，以鋼鐵業著名，其地之克虜伯廠 (Krupp)，在歐戰前，爲世界最大之軍械廠。歐戰後，已改爲製造火車頭及其他器械之工廠矣。

杜以斯堡 (Duisburg) 在魯爾河口之附近，有大規模之鋼鐵業。其對岸爲魯爾羅阿特 (Ruhrort)，煤之貿易中心也。輸出之煤，以運至荷蘭爲大宗。

多爾特孟德 (Dortmund) 以有運河北聯愛姆斯河 (Ems)，西聯來因河，故形勢頗爲優勝。其附近所產之煤，多聚集於此，以運銷各處。

奴倫堡位於梅恩河上流四山環抱之平原上，以各方均有缺口，故與他處之交通，並不困難也。昔時多腦河貨物之運至來因者，多運至刺帖斯朋 (Ratisbon) 之對岸，改由陸路經奴倫堡至佛蘭克佛德。今來因。今日多腦與梅恩間之運河，即經奴倫堡以達。其各種製造，雖不用機械，固仍未失爲德國工商業之要地。所有工業，多以精巧之手工爲重，除木質玩具外，而鉛筆，樂器，鐘錶，以及電氣用具等，均甚著名。

馬格台堡 (Magdeburg) 臨於愛爾北河之右岸，以中流有小島，故依之築橋梁以達左岸，而自上下七十英里處，則河面甚闊，無橋梁之橫跨其上矣。又以位於全國之中心，其左岸一帶，均土壤肥美，爲產甜蘿蔔最富之區域，凡此均助成其商業

之發達者也。

斯多得加爾爲巴黎與維也納君士坦丁堡鐵路交通要道，有製化學用品業，鋼琴業，織襪業甚發達。

曼罕姆爲來因之河港，而南德穀類貿易之中心也。凡船隻之上二千噸者，祇可上溯至此而止，更進，則須換較小之船以爲轉運矣。

阿亨位於西部邊境，故距比利時至近，採煤，煉鐵，煉鋅，以及羊毛之紡織，均甚重要。哈諾威與林敦 (Linden) 均位於韋賽爾河支流之蘭迺河 (Leine) 上，哈諾威在其左岸，林敦在其右岸，故二城往往相聯並舉也。爲德國西部鐵路之中心，其附近之物產，均聚集於此，以分配於他處焉。

開賽爾 (Cassel) 位於富爾坦河之右岸，有大規模之工廠，以製造火車頭車輛。

不倫斯威克 (Brunswick) 在哈諾威之東南，爲德國織黃麻業之中心。

巴督木 (Bochum) 在愛森多爾特孟德間，工業以製海艦之鋼片爲重要。

克列佛爾德 (Krefeld) 在竇賽爾陀爾夫之西，以製絲業爲最發達，故有德國之里

昂(The Lyons of Germany)之稱焉。

嘉爾斯盧合(Karlsruhe)乃巴頓(Baden)之首都，以地當來因左岸鐵路通瑞士意大利之要道，故商業頗盛。

#### 第四章 荷蘭比利時及盧森堡侯國 (Holland, Belgium and the

Grand Duchy of Luxemburg)

##### 第一節 緒言

荷蘭比利時二國，爲歐洲人口最庶之區，荷蘭面積廣一萬二千六百四十八英方里，人口六百七十二萬五千，每英方里人口五百三十二。比利時面積廣一萬一千五百英方里，人口八百萬，每英方里人口六百九十五。比利時工業較荷蘭爲盛，故其人口尤密。

盧森堡侯國爲德法間之緩衝地，雖面積僅九百九十八英方里，而以國內產鐵甚富，故在政治上，經濟上，均甚重要也。

##### 第二節 地勢



荷蘭之名，誼爲『低地』，故境內之地，除南海 (Zuider Zee) 以南一小部分之地，高出海平線三百英尺外，其餘大部分之地，地勢均甚低下，而在海平線以下之地頗多。設無大工程之堤防以阻海水之浸入，則荷蘭大部分之區域，皆爲澤國矣。

荷蘭今日有海堤一千六百英里，有厚達三百英尺，高達三十英尺之堤甚多。南海海水甚淺，築堤填海之議，已在著手施行，如將來大功告竣，則荷蘭陸地之增加，自不待言也。

比利時東南多山，故爲高地，西北低平，而在海平線以上之地亦多，其築堤防海情形，與荷蘭相同。

盧森堡侯國境內多山，谷深而狹，北部地多砂礫，南部土壤肥沃，人口亦南密於北。

### 第三節 氣候

荷蘭之中央緯度，與我國黑龍江省北端相等，故冬季較英爲冷，河流亦凍。惟以海風向陸而吹，終年不息，故氣候尙稱溫和。雨量雖非極多，而海風輸濕，易起變化，故晴朗之日，殊不甚多。比利時西北部之氣候，與荷蘭相同，東南以地勢之關係，已帶

有大陸性質矣。

#### 第四節 植物產

荷蘭耕地約佔全境面積百分之二十六，林地百分之七，牧場百分之三十六，廢地百分之二十。耕地分砂土黏土二者，砂土所種，以燕麥，蕎麥，馬鈴薯為大宗。黏土所種，以蛇麻，甜蘿蔔，煙草，小麥稱重要。惟沿沼澤一帶之砂土及古沖積土，則藝花之業頗盛。如金燈花 (tulip)，百合花 (hyacinth)，番紅花 (crocus) 等，均為荷蘭名花，運銷英吉利及其他歐陸諸國。

比利時耕地佔全境面積約百分之六十，大部分均為砂土，林地百分之二十，廢地百分之十而弱。穀類中以雀麥，燕麥為最要，多種於西北多雨之地，小麥則種於氣候較乾之處。此外如大麥，馬鈴薯，甜蘿蔔，煙草，蛇麻，菊苣 (chicory)，亞麻，大麻，薯蕷，茜草，菓品及其他菜蔬，種植亦廣。菊苣之根，炒之可為拌咖啡之用。

#### 第五節 動物產

荷蘭之生產事業，以畜牧最為重要。沿海一帶之低地，外有堤防之障隔海水，內有

運河溝渠利用風車之泄河水，故芻草繁茂而無瘴厲，於畜牧爲宜。所產肉牛，乳牛，馱馬等，均甚著名，而馬在美國及歐洲各市場中銷路尤廣。肉牛大都運銷倫敦，乳牛多以美國爲主顧，而乳酪乳餅之輸出，其額亦鉅。愛丹乳餅 (Edam cheese) 爲荷蘭乳產中最有名之物產，其運至阿爾克馬爾 (Alkmaar) 以輸出者，其數常達二十萬枚之多也。綿羊產於南部東北部一帶，以肉爲貴，毛爲副產。

比利時之牧場，多在沿海及與荷蘭德意志交界處，惟其業之重要，則殊較荷蘭爲遜耳。肯屏尼之乳酪 (the butter of Campine)，爲比利時之名產。本國產馬雖多，以有數處以之充肉馬，故馱貨之馬，仍恃外馬之輸入。國內毛織業甚發達，故每年羊毛駝毛之輸入亦至多也。

荷比二國沿海水淺之處，均產牡蠣，二國漁艇之在北海及冰洲一帶捕鱈魚鯖魚者，其情形亦至活動。

## 第六節 礦物產

近世工業以煤鐵爲基礎，荷蘭乏煤與鐵，而國內工業仍甚可觀者，則以外煤輸入

甚便，而北海之風又可設風車以爲發動機故也。荷蘭全國無一鐵礦，林堡 (Limburg) 雖有煤礦，而產煤甚微。黏土則分佈頗廣，磚瓦磁器之製造，則至發達。以國內無山，故往往以磚代石也。

比利時國小而產煤鐵特富，故製造業頗發達。煤礦東自德國邊境起，西南至法國邊境止，面積佔全境面積二十分之一，每年產煤達二千四百萬噸之多，四分之三供國內消費，餘均輸至法國銷售。鐵礦則南慕爾 (Namur)，列日 (Liege)，孟西 (Mons)，峽來羅 (Chaleroi) 之附近，均爲鐵礦之所在，且又位於產煤區域，故煉鐵事業，易於發達。鋅礦在勿韋爾 (Verriers)，莫納奈 (Moresnet) 一二處。雲石之分配亦廣，而定南 (Dinant) 之黑雲石，其質尤細。此外又有銅，錫，錳，玻璃砂，硫磺，花剛石，泥片石等。

盧森堡侯國產煤鐵，而鐵礦尤多。南部各山，幾均爲產鐵礦，所採礦石，在境內煉鐵，與輸往國外煉鐵，約各得一半也。

## 第七節 交通

荷蘭之交通，較歐洲任何國家爲重要。蓋荷蘭大部分之商業，其性質既非輸入，又非輸出，實爲一種轉運商業 (a "transit" commerce) 是也。如美國之石油，每年銷售於歐洲者至鉅，其載石油之油槽汽船 (tank-steamers)，渡大西洋至荷蘭後，卽卸其油於小油槽艇中，經各運河而分別至德、法、比等國。是以運河在荷蘭之交通上，實佔最重要之位置也。

荷蘭運河之大者如北荷運河 (The North Holland Canal)，由亞穆斯特丹起至南海西口之赫爾德 (Helder) 止。北海運河 (The North Sea Ship Canal) 聯絡亞穆斯特丹與北海之交通，長十五英里深二十六英尺。新運河 (The New Waterway) 聯絡鹿特丹與南海之交通。比灰蘭運河 (The South Beveland Canal) 與些耳得河 (Schelde) 聯絡茅葦德運河 (The Merwede Canal) 聯絡亞穆斯特丹與賈克河 (Leek)，佛來西威以克 (Vreeswijk)，及凡爾河 (Waal) 之戈爾尼興 (Gornichen) 之交通。威廉王運河 (The King William Navigation Canal) 聯絡南海與格羅尼根 (Groningen) 之交通，而格羅尼根與合耳夫細以耳 (Delfzijl)，哈林根 (Harlin

seel)間，亦有運河之聯絡。上述諸運河，大都可容水十英尺至二十五英尺之船隻也。

比利時運河之多，不減荷蘭。些耳得，茅西 (Mense)，來因，塞因等河間，均有運河以爲聯絡，而不魯賽爾 (Brussels)，根德 (Ghent)，不魯日 (Bruges) 諸城，以有運河通海，故大汽船得以直接駛入也。

#### 第八節 商業城鎮

亞穆斯特丹爲荷蘭第一商港，而全國金融之樞紐也。造船業及其他各業均甚發達，又爲世界琢金剛鑽業之中心。

鹿特丹爲荷蘭轉運業中心，一千九百十二年之船隻出入噸數，僅次於倫敦、紐約、漢堡三港。市中溝渠縱橫，四通八達，有造船廠，製煙廠，煉糖廠等。

烏特拉支持特 (Utrecht) 爲荷蘭鐵路中心，織紡業及各種製造業，均甚發達。

此外如海牙 (Hague)，格羅尼根，來登 (Leyden)，德爾夫特 (Delft) 等，亦荷蘭商業之要地也。海牙爲荷蘭立法院，國際法庭之所在，天氣晴和，建築美麗，居民亦多。格

羅尼根爲荷蘭北部商業中心。來登位於來因下游入海處，對來因流域貿易頗盛。不魯賽爾爲比利時之首都，全國鐵路運河以此爲出發點者甚多。工業以織花邊，花緞，絲帶，麻布，製磁器，金銀器爲最著名。以其繁華，較之巴黎實具體而微，故有小巴黎 (Little Paris) 之稱。

央凡爾位於些耳得河之海股，其船隻出入噸數，僅次於鹿特丹。造船廠製糖廠等，規模均甚偉大，又爲比利時非洲殖民地之象牙，橡膠市場。

根德位於些耳得與里以 (Lys) 之匯合處，工業種類甚多，以紡織，製糖，製革，造船爲重要。

列日在茅西河之中游，爲比國冶鐵業中心，茅西河支流多而航路長，故商業輻輳。不魯日與俄斯坦 (Ostend) 均西南部重要商港，俄斯坦臨於海，不魯日則藉運河通海，故大汽船可以深入。此外如默須林 (Mechlin)，勿韋爾，羅文 (Louvain)，施爾賈尼 (Seraing)，南慕爾，古而特來 (Courtrai) 等城，亦各有其特種工業。默須林以產花邊著名，勿韋爾爲紡織業中心，羅文以產啤酒，澱粉，紙三者爲大宗，施爾賈尼之鋼

業，規模頗大，南慕爾之鋼鐵業與玻璃業，均甚重要，而所產玻璃，在世界市場中，尤為著名。

## 第五章 斯坎第那維亞各國 (The Scandinavian Countries)

### 第一節 緒言

斯坎第那維亞 (Scandinavia) 包括瑞典 (Sweden)、那威 (Norway)、丹麥 (Denmark) 三國。瑞典、那威均位於斯坎第那維亞半島 (The Scandinavian Peninsula)。丹麥則位於波羅的海西部羣島及日德蘭半島 (Jutland)。斯正次北爾根羣島 (Spitzbergen) 在那威以北之北冰洋中，為那威之屬地。冰洲 (Iceland) 在那威以西之北冰洋大西洋間，發羅羣島 (Faeroe Islands) 在蘇格蘭以北之大西洋中，均丹麥之屬地。冰洲最近雖經丹麥許其獨立，而外交關係仍歸丹麥代表，故尙未可謂為完全獨立之國家也。

三國中，以瑞典為最大，面積廣十七萬三千英方里。那威面積本部廣十二萬五千英方里，合斯正次北爾根計之，約共廣十五萬五千英方里，故次之。丹麥面積如將



北美洲之格林蘭 (Greenland) 屬地除外，則本部廣一萬六千四百六十英里，合冰洲計之，約廣五萬六千四百六十英里，合冰洲發羅計之，約廣五萬七千英里，故為最小。

## 第二節 地勢

斯坎第那維亞半島大部分均為高原，漸近南方，則高度漸增。半島形狀，北部中部狹小，南部次第擴大，至南端遂分裂為二部。基連阿山脈 (Kjolen) 從中央稍偏西岸，連亘不絕，故西部之那威多山，而東部之瑞典陸廣也。那威沿海，山勢斜急，斷岸高聳，多灣峽島嶼，故海岸線頗長。瑞典則山勢緩斜，灣峽島嶼少，而海岸線亦較短也。二國河流雖多，而均流短水急，可為動力之用，而那威境內可供利用之水力尤多。大湖則均在瑞典境內。

丹麥乃合日德蘭半島及其附近諸海島而成。海島之大者為西蘭 (Sjælland)，富能 (Fünen)，賚蘭 (Laaand)，法而斯德 (Falster) 四者。日德蘭半島為北德意志平原之延長伸出，有池沼低濕地甚多。雖半島東部及諸海島，間有小山之起伏，而本部

全境之地勢，無高出海面線六百英尺以上者。所有河流，亦均短小，戈登拿（Gordna）爲全國第一大河，然其長亦不過九十英里而已。

斯正次北爾根羣島，地多冰山，向無居人，惟捕鯨捕海狗者，偶一至之，後以有重要礦產發現，始引起世人之注意。冰洲地勢高峻，有火山，冰河，溫泉甚多。發羅羣島亦火山岩所成。

### 第三節 氣候

斯坎第那維亞半島以基連阿山脈之直貫中部，大西洋海風難以吹過，故西部雨量遂較東部爲多。南部緯度雖視北部爲低，而大部分之地勢，則較北部爲高，故氣候亦至寒酷。北部雖冬季甚長，夏季甚短，而夏季日中熱而長，可使雀麥大麥易於成熟。西部沿海以有熱潮流之經過，故入冬有許多海港，可不凍冰。東部雖瀕於波羅的海，而已儼然大陸氣候，故入冬各港均爲冰所封鎖也。

日德蘭半島西部爲海洋氣候，東部則帶大陸性質，東部附近諸海島以有日德蘭半島之隔絕大西洋，故其氣候亦帶大陸性質。境內既無高山，而大陸之冷風，與大

西洋之熱風，遂易於接觸而成霧，雖凝結爲雨之事，反以稀少，而散佈濕量，滋長草木，功效則一也。

斯正次北爾根與冰洲之南部均有熱潮流之經過，故氣候雖寒，尙不甚烈。發羅之氣候，則與蘇格蘭北部彷彿。

#### 第四節 植物產

瑞典之土壤較那威爲肥，平陸亦多，而就全國面積以言，則已耕之地僅佔百分之六者，蓋以國中勞力之供給既甚缺乏，而居城市者又分其半故也。主要農場多在南部，而凱特階德 (Cattégat) 沿海一帶之地，以有大西洋海風之吹過，故農業尤爲興盛。出產以雀麥爲大宗，燕麥，大麥，馬鈴薯，小麥次之。蕪菁爲冬季之主要收穫品，不畏嚴霜，爲其特質。自耕地北行，自北緯六十度至六十四度間之地，皆爲森林，面積之廣，佔全境百分之五十，爲瑞典重要工業之一。伐木之事多於冬季行之，木之種類以松、杉、柏三者爲最多，鋸木均藉水力，其木材、樹脂之輸出，佔輸出總額之半。

那威已耕之地僅佔全境面積百分之三，主要農場亦在南部，而格里士特阿擊 (Kristiana) 以北諸地，農業尤盛。出產以雀麥爲大宗，而大麥、燕麥、小麥次之。果品中有蘋果、櫻桃等，其產額已日漸重要。那威灣峽本爲世界著名風景，而哈爾檀高 (Hardanger) 及梭格迺 (Sogne) 之灣峽，風景旣勝，土壤亦肥。其地農人爲增加收入起見，往往非闢精廬，以款來自他國之旅客，卽植果木，以售諸城市也。那威森林與瑞典同一重要，林地多在東部南部一帶。

丹麥已耕種之地佔全境面積百分之三十七，多在東部諸海島，土壤至爲肥沃。西部日德蘭半島則牧畜業爲發達，產小麥、大麥、燕麥、雀麥、馬鈴薯、亞麻、大麻、甜蘿蔔等，森林約佔全面積百分之六，以毛櫟樹爲最多。

### 第五節 動物產

瑞典之牧畜較耕種爲重要，南部西維亞蘭 (Svealand) 郭德蘭 (Gothland) 農產豐富，故牛羊馬豕四者，其數至多。郭德蘭又爲瑞典乳酪業最發達之區，以國內勞力缺乏，是以其持乳製乳酪之事，往往均特製之器具任之。郭德堡 (Goteborg) 爲

瑞典乳酪之輸出港。那威牧場在平陸及灣峽兩岸之地，山地在夏日亦充牧畜之用。國內雖有乳酪業，而其發達之程度則遠出瑞典下。丹麥亦以牧畜爲其人民之重要生產事業，惟全國富源所繫，則爲牛乳家禽二業。丹麥乳酪乳餅運銷世界各國，雞卵之輸至英國者常年達一億五千萬枚之多。冰州地廣人稀，氣候又至寒峻，故耕種不興，而人民生活所資，多恃畜牧，是以每年由來基亞韋克港 (Reykjavik) 輸出牛羊馬甚多，而家禽羽海鴨毛絨 (eider-down) 二者，亦其輸出品中之重要者也。發羅人民多以牧羊爲業，弋海鳥與捕魚者亦衆。

除瑞典外，漁業在那威，丹麥，冰洲，均甚重要。那威爲世界漁業最發達國家之一，而人民之以漁爲主要生產事業，蓋亦自古已然矣。魚類中以鱈魚，鯖魚，青花魚，鮭魚四者爲最多。鮭魚漁場在芬馬克 (Finnmark) 及羅方登羣島 (Lofoten Is.) 一帶。捕鱈魚期自正月起，至五月止。當此時期內，羅方登羣島人數遽增，旺年，漁夫有四萬人之多。捕鯖魚業多在斯打汶蛟 (Stavanger) 至獨羅姆梭 (Tronso) 一帶。捕青花魚業僅限於南部沿海。捕鮭魚業，則各灣峽及河流之口均有之。斯正次北爾

根及冰洲有捕鯨魚業，製鯨腦油業。

#### 第六節 礦物產

瑞典礦產以鐵爲最重要，礦石含鐵成分普通爲百分之六十，而含鐵成分達百分之六十八以至六十九者，亦甚常見，故爲歐洲最易化煉之鐵石也。拉伯蘭（Lap-land）之多尼亞湖（Tornea）與基力瓦拉（Gellivara）間，爲瑞典重要鐵礦之所在。而丹迺摩刺（Dannemora）之附近與馬刺爾湖（Mälär）以北諸地，鐵礦亦多。全國每年約產鐵產石四百萬噸，售與英、德、比諸國化煉者甚多，惜國內煤礦缺乏，工業所資，多藉水力，故不能成爲歐洲大煉鋼鐵業國家耳。爲礦石輸出利便起見，自基力瓦拉至路利亞港（Lulea），以及基力瓦拉以至大西洋方面之拿爾韋克港（Narvik），亦均有鐵路之聯絡。拿爾韋克港雖屬那威，而港內入冬可不凍冰，故礦石由此輸出，因以獨多也。除鐵而外，尙有銅、銀、鉛、鋅等礦，銅產於法輪（Falun），銀鉛產於薩拉（Sala），鋅產於愛姆不爾革（Ammenberg）。

那威礦產有銅、鎳、銀、燐灰石（apatite）、硅砂（infusorial earth）、鐵、硫磺、雲石等。境內

銅礦甚多，以羅羅斯 (Roros)，蘇李的爾漫 (Sulitjelma) 一處出銅最多。錳礦在格里士特阿山得 (Kristiansand)，銀產於孔革西不耳革 (Kongsberg)，燐灰石可爲裝飾品之用，產於斯打汶蛟之附近，硅砂可爲磨玻璃及各種金屬之用，又爲製造炸藥之原料，亦產於斯打汶蛟之附近，鐵產於鄧特蘭 (Dunderland) 及其北部一帶，鐵質均甚低下。硫化鐵亦多，可以煉取硫磺。此外如雲石，花剛石等，亦均輸出極多。

丹麥僅波爾尼何姆島 (Bornholm) 產小量之煤，泥炭陶土之分佈，則頗廣，此外別無可紀之礦產。冰洲火山甚多，故產自然硫頗富，輸出亦多。

### 第七節 交通

斯坎第那維亞半島河流雖多，而有航行之利者，則殊無幾。郭打河 (Göta) 在瑞典之南部，有運河與威內爾 (Vener)，威特爾 (Vetter) 諸大湖聯絡，使郭德堡與波羅的海間有直接之交通。加之南部本爲瑞典農產最富之區，故往來船隻，大有如梭之概。那威則沿海各灣峽間交通繁賾，丹麥以立國半在海島，半在半島之上，故其

水路交通較陸路尤爲重要也。

斯坎第那維亞半島主要鐵路有四：第一線由那戈之惠倫的英 (Trondhjem) 南行，而至那威都城格里士特阿拏 (Kristiana)；第二線由德倫的英東行，而至瑞典都城斯德哥爾摩 (Stockholm)；第三線由路利亞北行而至拿爾韋克，爲世界緯度最高之鐵路，路線之大部分均在北極圈 (Arctic Circle) 內；第四線由不耳根 (Bergen) 東行，而至格里士特阿拏，里程雖僅長四百九十二英里半，而所經均爲拔海三千七百英尺之高峰，隧道達一百八十之多。每隧道平均長二十三英里半，故工程頗鉅。

丹麥地勢低平，於鐵路之敷設，至爲便利，故日德蘭及東部諸大島，均有鐵路之交通，而各乳業發達區域，則多築輕便鐵路，以爲輸送乳產品之用。

瑞典南端之特拉來堡 (Trelleborg) 與德國蘆根島 (Rügen) 之薩斯尼資 (Sassnitz) 間有『火車渡船』 (train-ferry) 之聯絡，由薩斯尼資至特拉來堡爲六十五英里，而由薩斯尼資至柏林，則一百八十英里也。瑞典之馬爾摩 (Malmö) 與



丹麥都城哥平哈經 (Copenhagen) 亦有『火車渡船』之聯絡。所謂『火車渡船』者，乃火車駛上特製之船後，即脫去車頭，由渡船載車開達彼岸，另用他火車頭將車拽於陸上以行駛之謂也。

斯坎第那維亞諸國以那威航業最爲發達，惟所有船隻僅達二百二十九萬噸，在世界大航業國家中亦位在第六。然吾人如以全國噸數與人口爲比例，則其航業之盛便覺可驚矣。丹麥輸出之貨本不甚多，而其船隻則爲他國代運貨物，收入運費甚鉅，故每年支付所購之外貨，殊不能無藉於此也。

#### 第八節 商業城鎮

斯德哥爾摩爲瑞典之都城，在東南部波羅的海之沿岸，河流運河脈交鱗集，故後方接續地至長，各種製造均甚發達，而尤以紡織與揀鐵二者爲重要，綿之原料則由美國輸入。

郭德堡爲瑞典第一要港，在郭打河口，以與新大陸，英吉利，法蘭西，漢堡等處交通，較瑞典他港爲短，而冬季港內結冰，亦不若斯德哥爾摩之久，故使其地位尤稱重。

要焉。工業有大規模之鋸木廠，火柴廠，紡織廠，造帆船廠等。

馬爾摩位於桑德海峽 (the Sound)，對丹麥德意志之貿易頗盛。

那攷賓 (Norrköping) 在斯德哥爾摩之南，有製糖，製紙，製煙草等業。

赫爾辛堡 (Helsingborg) 在馬爾摩之北，為海峽商港，以輸出業為重要。

榮攷賓 (Jonköping) 在威特爾之南，製造以羊毛紡織業最發達。

皆佛爾 (Gefle) 在丹迺摩刺北之旦兒河 (Dal) 口，為瑞典木材之輸出港。

格里士特阿拏乃那威之都城，位於格里士特阿拏灣內，為那威東南部商業，農業，製造業最發達之區。

不耳根位西南沿海之灣峽，為那威輸出之中心，有航業漁業甚盛，港內入冬不可凍冰。

德倫的英在德倫的英灣內，風景優美，每年世界各處旅客來此遊覽者甚多。

特刺門 (Drammen) 為那威木材輸出中心。

斯打汶蛟為那威南部漁業中心，有造帆船業甚盛。

哥平哈經之大部分位於西蘭島，一部位於安每給島 (Amager)，爲丹麥之都城，地當波羅的海與北海出入之要衝，故形勢甚爲重要。製造品種類繁多，磁器一項爲世所稱，所製手套輸出亦多。

阿爾哈斯 (Ahus) 在日德蘭半島之東岸，冬季港內不凍冰，爲半島牲畜乳產輸出之中心。

## 第六章 瑞士，奧大利，匈牙利，捷克斯洛伐克 (Switzerland, Austria

Hungary and Czechoslovakia)

### 第一節 緒言

瑞士在德意志之南，奧大利與捷克斯洛伐克在德意志之東南，匈牙利在奧大利之東，捷克斯洛伐克之南。面積瑞士廣一萬六千英方里，奧大利廣二萬七千英方里，匈牙利廣三萬五千英方里，捷克斯洛伐克廣六萬英方里。奧匈在歐戰前爲聯合王國，捷克斯洛伐克之大部則其領土也，戰後奧匈分立，而捷克斯洛伐克亦因協約國之援助而獲獨立。

## 第二節 地勢

瑞士爲歐洲山國，須拉阿爾卑斯二山佔全境三分之二，有湖沼河流甚多，來因羅尼諸大河均發源於此。奧大利亦境內多山，西南部尤甚。匈牙利地爲平原，又有多腦河之灌溉，故土壤至爲肥沃。捷克斯洛伐克雖中部及東北西邊境均爲大山，而河流兩岸則平地甚廣。

## 第三節 氣候

瑞士，奧大利，匈牙利，捷克斯洛伐克之氣候，概爲大陸性質。雨量除匈牙利平原歲不過四百耗外，其餘各地均在六百五十耗以上，而瑞士及捷克斯洛伐克之東北部降雨尤多。

瑞士居於高山之頂，山巔積雪，終年不消，又有湖瀑冰河諸勝，冬季雖甚寒冷，而全年氣候溫和，宜於康健之時至多，是以各國旅客來此遊覽者，歲達數十萬人，其在境內所費之金額亦鉅，故爲瑞士收入之大宗。

## 第四節 植物產

瑞士南部之阿爾卑斯山北部之須拉山均地勢甚高，一半超出農業帶之上。在此帶以上之斜坡，雖亦有生草之處，然祇可充作牧場，不能以為耕種之用也。介於二山間之中部，為邱陵起伏之平原，為瑞士人口最密之區，亦即瑞士農場、工廠、城市之所在。農場重要植物產有小麥、燕麥、雀麥、蘋果、梨、葡萄等，然供國內消費，多嫌不足，故每年由合衆國、俄羅斯、匈牙利輸入之小麥，常三倍於本國所產，燕麥則二倍之，而輸入之葡萄酒其量亦較本國所製為多也。山坡產森林甚多，均供國內消費，而無輸出。

奧大利農業發達之區，多在多腦河之兩岸，出產以小麥、玉蜀黍、大麥為大宗。西南阿爾卑斯山各省出產以雀麥、燕麥、木材為重要。惟糧食不足自給，須恃他國之輸入。林地均為小林主所有，經營未能盡美，故輸出甚少。

匈牙利氣候乾燥，故所產小麥富於麩質 (gluten)，而又滋養。在歐戰前，匈牙利為世界小麥輸出國之一，北部土壤為古火山岩侵蝕而成，植葡萄頗廣，故釀酒業亦盛。妥開 (Tokay) 及馬特拉 (Matra) 之佳釀，在世界市場中尤為著名。煙草產額

居歐洲第二，境內惟無大森林，而各砂地自廣植刺槐（*Robinia psenacacia*）後，地漸潤濕，他種林木亦可生長矣。

捷克斯洛伐克之農業區域，在愛爾北流域及其支流愛格爾河（*Eger*）之左岸，除產各種溫帶穀類外，又產甜蘿蔔、蛇麻、葡萄、煙草、亞麻、大麻等。煙草產額位居歐洲第一，甜蘿蔔產額達德國產額之半而強，故位居歐洲第二，多由漢堡或特里斯特（*Trieste*）輸出。已煉製之甜蘿蔔糖，多運銷英國。境內諸山產木材亦至富。

### 第五節 動物產

瑞士多山，故許多不適耕種之高坂，均充牧畜之用，益以所產芻草又至豐富，故其牧畜之業，實較耕種爲重要也。方春和時，草木暢茂，牧者遂驅其牛羊至各高坂，故千百成羣，大有滿山滿谷之概。所畜之牛，以乳牛爲最多，而瑞士每頭乳牛所產乳量，在世界各種乳牛中，號稱第一。瑞士乳餅與丹麥之乳酪，在世界市場中，同一著名，是以國內多從事於乳餅之製造。牧者在山場之所需，多取之於平陸諸市，而其乳產爲交換之具，惟平陸亦有製乳業甚盛，固不僅限於山場始有之也。所產乳

餅，五分之三皆爲輸出之用。雖全國牛之統計在二百萬頭以上，而每交夏令，各國旅客紛蹈偕來避暑，故每年此時，尚須由國外輸入肉牛五萬餘頭，以爲款待嘉賓之用也。

奧大利之牧畜業以西部阿爾卑斯山區號稱發達。匈牙利之牧畜業雖各處甚盛而尤以西部多腦河一帶爲最重要，且近年以來，對於牛羊豕之傳種改良，可謂提倡不遺餘力，國家設有大規模之牧畜試驗場，以輸入英吉利阿刺伯種之馬，瑞士種之辛門泰爾牛 (Swiss Simmental) 爲改良國內馬牛種之用。捷克斯洛伐克之牧畜業多在摩耳刀河 (Moldau) 流域，布崙 (Brun) 之南部，及與波蘭羅馬尼亞交界之東部，雖發達程度視奧稍勝，然亦非其國之重要生產事業也。

#### 第六節 礦物產

瑞士礦產，僅岩鹽，建築石二者稍稱重要，此外雖產鐵及白煤，然其額甚微，不足以言礦業也。所有煤鐵多由國外輸入，以交通之設備至爲完美，故運輸並不困難，且境內有瀑布之處又多，亦可利用其發動力以製電代煤也。

奧大利礦產以岩鹽、鐵、木煤、陶土四者稍稱豐富。岩鹽產於上奧大利 (Upper Austria) 之紮次坎麥谷 (Salzkammergut)，鐵之產於士的里亞 (Styria)，鐵山 (Erzberg) 者，其開採之歷史，已達二千餘年，幾全為碳酸化鐵，質至優美，可以露天掘取，可倫地亞 (Corinthia) 鐵山之氫氯化鐵與碳酸化鐵，亦鐵類中之最良者，祇均以國內缺乏真正之煤，故不能不藉木炭以為煉鐵之燃料焉。木煤產於阿爾卑斯山之東部，尤以凱拿赫 (Kainach) 一帶為最多，以易燃發煙及長焰，故在工業上用途不廣。陶土產於林嗣 (Tinz) 與帕騷 (Passau) 間，面積頗大。

匈牙利之礦產，僅較瑞士稍為重要，煤產於布達佩斯 (Budapest) 西北之多腦河轉角處，及佩克斯 (Pécs) 附近之西南，產量至為有限。鐵產於塞革特 (Szeged) 之附近，產量亦微，此外並無他種重要礦產。

捷克斯洛伐克之礦產有煤、木煤、岩鹽、矽砂、高嶺土、鉀、鐵、銅、鉛、銀等，煤產於波希米亞 (Bohemia) 境之布拉格 (Prague) 西部南部，及上西利亞之特申 (Teschen)。布拉格西部南部之煤，戰前輸入奧國甚多，而布拉格鐵業所需之鐵，亦特奧國土



的里亞之供給，砂砂與鉀產於波希米亞林地（Bohemian Forest），均為製造玻璃之原料，波希米亞之玻璃業在十六世紀即已成立，其製造術則得之於威尼斯人（Venitian），高領土產於波希米亞之愛格爾流域，鐵產於波希米亞及倭士特（Ozd）一處，產額均至有限，木煤產於厄爾士山（Erzgebirge）之南，岩鹽則境內分佈甚廣。

（附註一）瑞士巴西爾附近之勿里克太爾（Fricktal）最近發現一鐵礦，據云儲藏量有七百五十萬噸。

（附註二）奧大利於一千九百二十一年在上奧大利之西辟老西道夫（Spielfeld）發現一重要煤礦，儲藏量未詳。

### 第七節 交通

瑞士處於阿爾卑斯山與須拉山之巔，而仍能工商興盛，為歐洲製造國家之一者，其原因雖多，要以賴於交通設備之完美為最鉅也。蓋交通便利，則原料之取得，及製造品之銷售，均甚易矣。在十九世紀以前，阿爾卑斯山與他處之交通，僅有簡陋

之蹊徑而已，無所謂之道路也。及拿破崙欲運其大炮以征意大利，乃自上羅尼河築車路經新普倫 (Simplon) 山隘以達意大利之馬奏利湖 (Maggione) 畔，於一千八百零五年告竣，瑞士之有車路，此其嚆矢。自後車路之成者甚多，而以經聖戈大山隘之車路爲最重要。蓋此路成後，而德意志、瑞士、意大利三國人口甚庶之區，遂因此有直接之聯絡。後此線改敷鐵路，聖戈大山隘亦鑿爲鐵路隧道，長可十英里，於一千八百八十二年鑿通，而北海與地中海間之距離，僅有三日之路程矣。阿布拉 (Albula) 鐵路隧道成於一千九百零三年，雖長僅四英里又三分之一，而山勢險斜，故所敷鐵路獨較他處爲狹，所用之車皆有齒輪。新普倫鐵路隧道位於拔海二千三百英尺處，長十二英里又四分之一，雖地勢較聖戈大及法國之色宜鐵路隧道爲高，而以其起由漸，故尙平穩。自此線成後，而巴黎與米蘭 (Milan) 之交通，已較之取道聖戈大縮短五百五十九英里矣。阿爾不爾格 (Arlberg) 鐵路隧道，爲瑞士與奧大利鐵路交通之要道，長六英里半。老子須不耳格 (Loischberg) 鐵路隧道長九英里，由新普倫經此以往法國北部，路程可以縮短甚多。自一千九百

十四年霍恩西太因 (Hauenstein) 之鐵路隧道成，而聖戈大、新普倫、與巴西爾及來因流域之交通遂以便利。全國鐵路共長三千七百英里，里程雖非甚長，而就建築方面以言，則工程亦云鉅矣。

奧大利北部之多腦河及鐵路均為東西歐洲貿易之路線，西南之布里納山隘 (Brenner Pass)，其高四千五百英尺，自一千八百六十七年以來，即有鐵路之敷設，在諸穿行阿爾卑斯山鐵路中，以此為最古。匈牙利地多平原，有多腦河，台斯河 (Theise R.) 之貫注。布達佩斯為全國鐵路之中心，在東西歐洲交通上，亦與奧大利北部同一重要。捷克斯洛伐克之南境，有一部分臨於多腦河，而西部摩耳刀河實愛爾北河水源之一，故與德國及北波羅的海諸國有直接之聯絡，加以全國精華又悉在西部，宜其鐵路之敷設獨較他部為長也。

#### 第八節 商業城鎮

沮利須 (Zürich) 為瑞士絲業中心，以產有花絲綢著名，其原料中以雜有棉等物，故成本甚廉。紡織多以手工，而技至精巧，蓋瑞士有許多製造 (德國之奴倫堡亦

然)均爲家庭工業之手工產品也。此外棉之紡織及造機器亦甚重要。巴西爾產絲帶及化學用品，而化學用品中，尤以靛油、染料、藥材出產最多。沮利須爲瑞士鐵路中心，而巴西爾則爲西北邊境對德貿易之場，故二地均商業甚盛。百倫(Bern)爲瑞士政治之中心，洛桑(Lausanne)在日內瓦湖(Geneva)之北岸，聖加爾(St. Gall)在東北邊境，均以製造業稱。日內瓦在日內瓦湖西南湖畔，亦西南邊境重要商業地，輸出以錶及造錶之彈簧輪件等爲大宗。惟其製造則來自須拉山區之羅克爾(Locle)，賴香得芳(La Chaux de Fonds)，邊尼(Bienne)，聖以麥(St. Imier)等處，均以人工製造，其精美有爲機器製所不及者，運銷世界各國。法國須拉山區及其東北德境黑林(Schwarzwald)山區雖同以產人工製造之錶稱，而其產額則不若瑞士之多也。此外國內製鞋業亦甚發達，物美價廉，銷路極廣，故雖遠如阿根丁，其市上亦有瑞士之鞋出售也。訓能衛爾德(Schoenenwerd)鞋廠規模之大，在歐洲稱第一。

維也納(Vienna)位於多腦河之右岸，爲奧大利之首都，當哈布斯堡(Hapsburg)

皇室隆盛之秋，全國官吏，軍人，商賈，勞動，以及學者，均聚集於此甚多，故工商發達，人口多至二百萬，爲東歐第一大城。及中經歐戰，國境削小，而全國人口亦由五千一百萬減至六百萬矣。雖維也納人口尙有一百八十四萬之多，而戰前工業既已摧毀無餘，則如何維持此佔有全國三分之一之人口，使不至散走於四方，實今日新奧政府急宜研究之問題也。戰前工業有織絲，造製器，木器具，各種裝飾品等。此外人口稍庶之城，則不多見，如格拉齊（Graz）與林嗣二城，前者不過十六萬，後者亦僅十萬而已。

布達佩斯乃匈牙利之首都，本爲二城，布達位於多腦河之右岸，佩斯位於左岸，彼此相去僅此一水之隔，故人多視爲一城，而連稱之耳。多腦河上游一路所經，均爲山地，而由斯以南，則直注匈牙利大平原矣。商業之盛爲境內第一，有麵粉廠甚多，而他種製造事業亦頗發達。匈牙利大城之可與歐西大城相提並論者，僅此一城而已。此外如塞革特，凱斯克米特（Keskemet），台不拉純（Debrecen），薩巴德嘉（Szabadka）等，實許多村落之結合，未可謂之城鎮也。

布拉格本波希米亞之古都，今爲捷克斯洛伐克政治中心，位於摩耳刀河上，大船隻可由下游上溯至此爲止，又爲東西各山隘交通之要道，其附近又有大煤礦，故人口甚多，而商業亦至興盛。

不刺第斯刺凡 (Bratislava) 位於多腦河之北岸，爲對奧匈貿易之中心。

## 第七章 丹齊自由邦、波蘭、立陶宛、萊多尼亞、愛沙尼亞 (Danzig)

Free State, Poland, Lithuania, Lettonia and Esthonia)

### 第一節 緒言

丹齊自由邦面積廣七百五十英方里，人口三十五萬，在一千四百五十四年至一千七百九十三年間，名義上雖屬於波蘭，而實際上固儼然一自由共和國也。其後見併於德，直至凡爾賽條約始規定爲自由邦，並加入波蘭關稅同盟，而歸國際聯盟管轄焉。以境內全爲德人，如是不獨人種之衝突可免，且可使波蘭於國際聯盟管轄之下，完全有使用維斯杜拉河之權，而將來在丹齊更進之機亦多，故凡爾賽條約之規定，其用心亦可謂苦矣。

波蘭本爲獨立國，中間淪滅於俄德奧三國，戰後故土重完，仍爲北歐大國之一。凡爾賽條約規定面積爲十萬英方里，後因俄波戰爭獲勝，增加領土約四萬英方里。上西利西亞公民投票之結果，又增加版圖約二萬五千英方里。故今日面積已共約十六萬五千英方里之多也。

波蘭東北尙有新立之共和國三：卽立陶宛，萊多尼亞，及愛沙尼亞是也。立陶宛面積廣四萬英方里，萊多尼亞廣二萬八千英方里，愛沙尼亞廣二萬三千一百六十英方里，歐戰前均屬俄羅斯波羅的海省，戰後因協約國之援助而獲獨立。

## 第二節 地勢及氣候

除波蘭南部邊境甚高峻外，其餘地勢皆甚平坦，而多河流，丹齊自由邦及波羅的海三小國並多沼澤。丹齊自由邦位於維斯杜拉河入波羅的海之口，故地勢至爲低窪，波蘭擁有維斯杜拉之大平原，惟南部邊部以喀爾巴阡山脈（Carpathian Mts.）之橫馳，故至東南遂有李薩郭刺山（Lysa Gora）之崛起，高約海拔二千英尺，有維斯杜拉支流及通於俄德境之運河甚多。立陶宛，萊多尼亞，與愛沙尼亞皆爲

平原，立陶宛有尼門河（Niemen R.）及其支流之貫注；萊多尼亞有沼澤甚多，河流之大者爲都納河（Duna R.），愛沙尼亞沼澤亦多，沿海島嶼以達哥（Dagoo）與倭舍爾（Osel）爲最大。

氣候爲大陸性質，夏短冬長，夏月暖則收穫多，入冬河流均凍冰，故港內亦爲冰所封鎖。

### 第三節 物產

丹齊自由邦雖位於維斯杜拉下游最膏沃之地，然其重要乃在所據之地位，而非本地之物產也，况其面積又至狹小乎？故言物產，則波蘭尙矣，幅員既廣，而耕地又佔百分之六十，林地約百分之五，其餘大部分均爲牧場。農產以燕麥，小麥，甜蘿蔔，亞麻，大麻，煙草爲大宗，礦產則東南產石油，西南產煤，鐵，錳，銀，鉛，岩鹽等；雖目下本國人民以業農者爲多，而自然之富源既甚豐富，則將來發展之希望亦正多焉。至於立陶宛，萊多尼亞，愛沙尼亞三國，亦以面積不大，則耕種牧畜均不重要，礦產亦至缺乏，惟其林地與全境之面積相較，爲一與五或二與五之比，故亦爲歐洲木材



供給之要地也。

#### 第四節 交通

維斯杜拉河北注波羅的海，船舶行駛極爲便利，又有運河與德境之峨德爾聯絡，故可由此復循運河經愛爾北河而入北海，是以在交通上殊甚重要。此外如都納尼們，那拉伐 (Narava) 三河，亦北注波羅的海，而有舟楫之利，惟入冬均凍冰耳。波蘭鐵路長七千三百英里，其東聯俄境西接德境之線，則國際鐵路之交通要道也。吾人可於巴黎或柏林經此以達俄之莫斯科而至西伯利亞之東部焉。惟戰前波蘭在舊俄領土鐵路之軌幅與俄境鐵路同度，故可直接通車，大戰中爲德佔據，鐵路軌幅亦改與德國同度，而較前爲狹，故至俄波邊境非換車不可矣。丹齊自由邦有鐵路與東普士及柏林聯絡，而立陶宛與萊多尼亞境內亦有鐵路之敷設也。

#### 第五節 商業城鎮

丹齊位於丹齊自由邦西北，維斯杜拉河之三角洲上，紐發凡騷 (Neufahrwasser) 爲其外港，大汽船可由此直達丹齊。丹齊自由邦人口之居此二地者，實佔全人口

之半而強，與英國各港往來，有汽船航路，輸至英國之貨物，有木材，甜蘿蔔糖等，由英國輸入者，則以煤與青魚二者較重要，而此輸入之煤，則均供本地消費之用，蓋波蘭內陸所用之煤，乃為其西南邊境之產品故也。

華沙 (Warsaw) 位於維斯杜拉河上，為波蘭政治中心，地當鐵路航路交通要衝，又為製造中心，故人口衆多，商業興盛，兼以空氣潮濕，人民富有毅力，故紡織業，鐵器業，亦至發達，所需棉花，在歐戰前，多來自俄屬中央亞細亞。

克拉科 (Cracow) 本波蘭之舊都，位於西南邊境維斯杜拉河之上游，地當東西歐交通要衝，亦波蘭南部之重鎮也，附近有大岩鹽礦。

羅慈 (Lodz) 在華沙之西南，為波蘭紡織業發達之區。

呂荷 (Lwow) 又名勒姆不格 (Lemberg)，在波蘭之東南部，以位於農業牧畜業之中心，故羊毛，牲畜，穀由此以輸至各處者，其數頗多，本地工業以製陶器鐵器為重要。

科尼舒霍太 (Königshttte)，卡托維次 (Kattowitz)，塔爾瑙維次 (Tarnowitz) 均在

上西利西亞。科尼舒霍太與卡托維次均爲錳業之中心，而塔爾腦維次之煉銀鉛業，亦至重要。

波森 (Posen) 位於西部之農業中心，有製農具肥料等業。

維爾諾 (Vilna or Vilno) 爲立陶宛之首都，與哥甫諾 (Kavnas)，格洛特諾 (Grodno)，

默麥爾 (Memel) 均爲其商業發達之區，默麥爾則其西部之海港也。

里加 (Riga) 爲萊多尼亞之首都，位於里加灣內之都納河入海處，在歐戰前，除彼德格勒得外，爲歐俄西部最大之商港，里加西南之米陶 (Mitau)，及波羅的海沿岸之汝都 (Windau) 與里巴 (Libau)，亦均爲重要商港。

勒法爾 (Reval) 爲愛沙尼亞之首都，位於芬蘭灣口，柏腦 (Peanu) 在愛沙尼亞西部，臨於里加灣，那伐 (Narva) 在愛沙尼亞東北部，爲製造業中心。

## 第八章 俄羅斯，芬蘭 (Russia and Finland)

### 第一節 緒言

俄羅斯歐境之面積，在戰前廣二百萬英方里，幅員佔歐陸之半而強，雖戰後波蘭，

波羅的海諸省，及芬蘭等處均紛紛脫離繫絆，而其現有面積，仍廣一百八十二萬英方里，故尙淹有歐陸七分之三而強也。自一千九百二十二年俄羅斯各共和國，開第一次聯邦會於莫斯科（Moscow）後，而俄羅斯社會主義蘇維埃共和聯邦（The Union of Socialist Soviet Republic）以成，組成此聯邦之分子爲：（一）俄羅斯社會主義聯邦蘇維埃共和國（The Russian Socialist Federation of Soviet Republic），（二）烏克蘭蘇維埃共和國（The Soviet Republic of Ukraine），（三）白俄蘇維埃共和國（The Soviet Republic of white Russia），及（四）高加索聯邦共和國（The Federation of the Republic of Caucasus）四者。此外如遠東共和國（The Far Eastern Republic）及中央亞細亞各共和國等，均已不久失其存在，而歸併於俄羅斯社會主義聯邦蘇維埃共和國矣。所謂「蘇維埃」云者，卽一國之統治權屬之於工人，農夫，兵士所選舉之議會是也。本章專敘歐洲俄羅斯及由俄羅斯分出之芬蘭。

芬蘭位於歐洲俄羅斯之西，波羅的海之東北岸。自十二世紀以來，先後爲瑞典俄

羅斯之屬地，迄一千九百十七年，始離俄而獨立。面積廣十四萬五千六百八十六英方里，約與鄰國瑞典面積相若，而較那威則略大焉。

## 第二節 地勢

歐洲俄羅斯大部分爲平原，南北長一千七百英里，東西長約六百餘英里。在此大平原內，地勢無高至一千二百英尺以上者，莫斯科聖彼得格拉得間之瓦爾台山 (Valdai Hills)，亦僅高一千一百英尺，漸向四方則漸低。東部之烏拉爾山高三千英尺，克里米亞 (Crimea) 之耶拉山 (Yaila Hills) 亦甚高，東南高加索山高峯達一萬七千英尺者甚多，厄爾布魯士 (Elburz) 山峯，高一萬八千四百七十英尺。境內河流向波羅的海流者，有尼瓦 (Neva)，都納，尼們，維斯杜拉；向黑海流者，有聶斯德 (Dniester)，布格 (Bug)，聶伯 (Dnieper) 長一千二百英里，頓河 (Don) 向裏海流者，有倭爾加 (Volga) 長二千二百英里，烏拉爾 (Ural) 長一千一百英里，大部分在亞洲境；向北冰洋流者，有伯紹拉 (Petchora)，杜床納 (Dvina)，溫涅加 (Onega)。裏海爲世界第一大鹽湖，由聶斯德右岸羅馬尼亞之比薩拉比亞

(Bessarabia) 東行，至東部倭爾加上游東部之烏發 (Ufa) 一帶，則名黑壤區 (Chernoziom Region)，面積約廣二億六千萬英畝，土作黑色，含有機體殘質成分甚富，故土壤最爲肥沃。此區以內之土，均性質相同，此區以外，則土質複雜，而不純一矣。

芬蘭在俄羅斯之西北，南部多低地，北部拉伯蘭 (Lapland) 多山嶺，以境內湖泊甚多，故又有『千湖之國』 (Land of Thousand Lakes) 之稱。所有湖泊，共佔全國面積百分之十一，大部分均在南部。塞馬湖 (Lake Saima) 乃集合一百大湖無數小湖而成，爲歐洲大湖之一。

### 第三節 氣候

歐洲俄羅斯之氣候，南北相差甚鉅，北部爲北冰洋氣候，南部爲地中海氣候，且其等溫線乃由西北而東南，故西部聖彼得格拉得與中部莫斯科東部薩麻拉 (Samara) 奧倫堡 (Orenburg) 之平均溫度，均爲攝氏寒暑表四度，而愈東則冬季冷度之增加愈速，夏季熱度之增加益緩而溫利。惟冬季時間既長，則農人多懶惰

成性，而惟早熟之稼是務矣。高加索以高度關係雖其氣候亦至複雜，而北高加索則頗溫和。克里米亞與東北障隔之向南山谷，則固儼然地中海氣候也。至於境內各部濕量，則東北部年降雨雪二十英寸，中部二十英寸以上，東南曠原二十英寸以下，裏海低地則爲歐俄最熱而最乾燥之處。因熱量濕量分配之關係，而境內遂可分爲八自然區域：(一)北冰洋苔原，僅生青苔，石衣，灌木而已；(二)針葉樹區，在苔原南，僅有此種耐寒之樹可以生長；(三)闊葉樹區，在針葉樹區之南；(四)曠原，在針葉樹區東南；(五)產麥黑土區，在曠原之西；(六)地中海氣候區，包括克里米亞黑海沿岸，及高加索一帶；(七)東外高加索區，氣候乾燥；(八)裏海低地區。觀此亦可以知其氣候之複雜矣，是亦歐洲他國之所無也。

芬蘭氣候與鄰近之俄羅斯部分彷彿，拉伯蘭以北，亦北冰洋苔原之一部。

#### 第四節 植物產

南俄黑土區，土壤之肥，他處莫與比倫，所有歐俄大部分之收穫，均出於此。黑土區之南部東部，爲產小麥之中心，其餘部分爲產燕麥之中心，惟燕麥性能耐寒，耕種

限度幾展至苔原以南，而小麥則僅展至針葉樹區之南而已。歐俄爲歐洲最大小麥輸出國，惟其產額則殊遜於燕麥，蓋歐俄爲世界第一產燕麥國，其人民多以此爲主要食品，故輸出額不若小麥之多耳。除燕麥小麥外，則耕種面積之廣當推雀麥，大麥，馬鈴薯，而小米，蕎麥，玉蜀黍次之。玉蜀黍多產於西南一帶，小麥之輸出，雖大都取道黑海，而東部所產，則多運至倭爾加河上游，莫斯科東北之律賓斯克 (Rybinsk)，以分配與北歐西歐諸國，即南部所產，亦往往取道於倭爾加河以至律賓斯克者。冬季河凍冰，則改由鐵路運送，故律賓斯克有俄羅斯芝加哥 (Russian Chicago) 之稱。歐俄所產亞麻，大麻，產額之多，佔世界第一位。英國輸入之亞麻，四分之三，皆來自歐俄。惟就性質而言，則其纖維之佳，尙不逮比利時所產。甜蘿蔔產於西部及西南部。煙草產於薩馬拉之附近。大森林分東北西南二區，而東北森林面積尤大，木材運送，四分之三，均由水道，以彼得格拉得，喀琅斯塔得 (Kronstadt)，莫斯科，阿堪，遮四處爲市場。木材輸出額僅次於穀類，故居輸出總額之第二位，其重要可想也。



芬蘭植物產，以森林爲最重要，面積佔全境之半而強，北部國有森林面積，廣五萬萬餘英方里。境內工業以木作與木產品二者爲興盛，耕種則限於南部一帶而已。輸出以木材，木製物，紙製木漿爲大宗。

### 第五節 動物產

北部苔原家畜，有馴鹿與犬，馴鹿可拖雪橇，其肉可食，乳可飲，皮可製衣服帳幕等，骨可製器具，犬除肉可食，皮可禦寒外，亦往往爲拖雪橇之用。苔原以南之森林，爲野獸藏身之窟，其間有赤鹿 (stag)，麋 (elk)，狼，松鼠，大山貓 (lynx 又名林棧) 海狸，熊等，種類繁多，不勝枚舉，其皮均至可貴。豕以產於闊葉樹區爲最多，均恃橡實，毛櫟實爲飼料，故其肉甚肥美，所產豕鬣，輸出亦鉅。駱駝，山羊，綿羊，牛，馬均以東南曠原爲最多。馬種與綿羊種之佳，在世界頗著名。牛乳業多在曠原之北，蓋大城既多，則乳酪乳餅之需要亦殷故也。西部牛乳業，家禽業，亦頗盛，戰前所產雞卵，多運至英國銷售。海狗產於北冰洋及裏海。內地各河，及裏海之漁業，亦甚發達，尤以鱈魚爲最重要。鱈魚子所製之魚子醬 (caviare)，可爲調味之用，爲俄羅斯特產之

一。芬蘭亦有牧畜業，漁業，以牛乳產品較重要。

## 第六節 礦物產

農業林業二者，雖爲歐俄富源之所在，然以境內礦產甚多，故自十九世紀之末，大政治家維特(Count Witte)柄政後，採礦與製造，均發達甚速。境內礦產，以煤鐵二者爲最重要。大煤礦區域有三：(一)烏拉爾山大煤區，在百爾姆 (Perm) 東北，百爾姆特由門 (Perm-Tyumen) 之鐵路，有支線北行至此；(二)莫斯科之南及西南大煤區；(三)頓尼次 (Donets) 流域大煤區。三區中以此爲最大，面積廣一萬零五百英里，故已幾與英國所有各煤礦區面積相等矣。惟其所處，向來居民稀少，故直至十九世紀始行開採。一千九百十二年所產之煤，爲二千一百萬噸，佔歐俄產煤總額五分之四。中部及倭爾加流域產厚石油渣 (residue of petroleum 俄文名 *astalki*)，爲該地人民主要之燃料。鐵礦產於烏拉爾山，莫斯科南，及克里方朗格 (Krivoi Rog) 等處。克里方朗格之赤鐵礦，儲藏量達八千五百萬噸，含鐵百分之五十至七十。克里米亞東攷區 (Kerch) 附近之次等鐵，儲藏量爲七億噸，鐵之性

質與盧森堡所產者彷彿。全境產鐵額，自一千九百十一年至十三年之每年平均產額，爲四百餘萬噸。其他重要礦產爲金，鉑，銅，汞，鹽。金，鉑，銅產於業卡忒麟堡 (Eksaterinburg)，汞產於服洛涅日 (Voronezh) 之西，湖鹽產於裏海克里米亞等處之鹽湖，海鹽產於裏海。此歐俄礦產之大略也。芬蘭礦產惟鐵稍富，然亦不甚重要。

### 第七節 交通

歐俄境內河流甚多，雖有水淺水急之處，而饒有航行之利者，亦達四萬二三千英里也。惟各河入冬均凍冰，最短爲八十餘日，此則其共同之缺點耳。阿斯脫刺罕

(Astrakhan) 在倭爾加河口，與法國之洛瑟爾 (Rochelle) 同緯，免於冰凍之期僅二百六十四日；律賓斯克在倭爾加河之上游，免於冰凍之期，僅二百十九日；尼瓦河口之彼得格拉得港，免於凍冰之期僅二百十八日；聶伯河口之刻孫 (Klerson) 亦與法國之洛瑟爾同緯，免於冰凍之期，僅二百八十日；阿堪遮免於冰凍之期，僅一百七十七日，或竟數十日。船隻往來以倭爾加與尼瓦二河爲最繁賾。不獨二者均有運河之聯絡，而於黑海白海流之大河，亦與之有結合，故波羅的海，白

海，裏海，黑海間均有直接之交通也。以境內水上交通至廣，故其鐵路之敷設，遂以遲緩。至克里米亞戰爭告終之際，境內僅有鐵路四線而已。及一千八百九十二年大政治家維德爲交通總長時，始規定鐵路發展之計劃。此後俄國鐵路，年有增修，至一千九百零四年西伯利亞鐵路成，而太平洋沿岸與大西洋沿岸間之距離，遂以縮短矣。境內鐵路，多數均以莫斯科爲起點，與裏海，黑海，白海，北冰洋，波羅的海各港，均有聯絡。自彼得格拉得以達北冰洋摩爾門（Murman）西北岸業卡忒里拿（Ekaterina）不凍港之線，則此次歐戰中所築者也。芬蘭可以通船隻之水路，長一千八百英里，通木筏之水路，長二千四百英里。鐵路長二千五百英里，與俄羅斯、瑞典之鐵路，均有聯絡。

#### 第八節 商業城鎮

莫斯科爲俄羅斯之舊都，新俄政府成立後，仍定都於此，位於歐俄中部製造區域之中心，有絲廠，毛織廠，煉糖廠，機器廠，印刷廠等，此外他種製造亦甚發達。人口在一千九百十六年時，爲一百六十七萬五千，一千九百二十三年時，實數爲一百四

## 十九萬

彼得格拉得乃波羅的海海港，爲自一千七百零九年至一千九百十八年之俄羅斯都城。各種製造均甚發達，其人口總數在一千九百十六年時爲二百三十萬，一千九百二十二年之統計爲九十二萬。喀琅斯塔得爲其外港。

基輔 (Kieff) 位於聶伯河之右岸，爲俄國煉糖業之中心，製革業亦極發達。

敖得薩 (Odessa) 位於聶斯德河口，爲黑海之麵粉輸出港，有麵粉業煉糖業等。

卡科夫 (Khark) 爲烏克蘭之首都，位於頓尼次之右岸，亦工商業之中心。

尼科來頁佛 (Nicolaiet) 爲黑海之一港口，輸出以小麥爲大宗。

下諾弗哥羅 (Nijni-Novgorod) 位於倭爾加河與俄喀河 (Oka) 之滙合處，爲東俄最大之市集 (Fair)，定期舉行交換貨物於此，而最重要者，則爲八月間所舉行之市集，亞歐貨物於此交換之貿易額，往往達二千萬金鎊之鉅。

阿斯脫刺罕爲裏海港口，阿堪遮爲白海港口，刻孫爲黑海港口，而阿斯脫刺罕商業尤盛，人口亦多。

喀山 (Kazan) 位於倭爾加河之右岸，爲韃靼共和國之首都，奧倫堡爲烏拉爾河之重鎮。

赫星法斯 (Helsingfors) 爲芬蘭之首都，位於芬蘭灣之北岸，輸出以乳酪爲大宗。

## 第九章 羅馬尼亞及巴爾幹半島諸國 (Roumania and Balkan

States)

### 第一節 緒言

羅馬尼亞位於俄羅斯之西南，巴爾幹半島諸國，位於羅馬尼亞以南之巴爾幹半島上，分布加利亞，歐洲土耳其，希臘，南斯拉夫，亞爾巴尼亞五國。惟南斯拉夫面積之在巴爾幹境內者，僅其東南部之一部分而已，故另於次章中詳之，本章專敘羅馬尼亞，歐洲土耳其，希臘，亞爾巴尼亞五國。

### 第二節 地勢及氣候

喀巴阡山由西北境東南行，又折向西（此向西行之山，名達琅西爾瓦尼亞 Transylvania），至多腦河之鐵門 (Iron Gate)，此即戰前羅馬尼亞西境之自然界線

也。戰後喀巴阡山以西之地，亦歸羅馬尼亞所有，面積之大幾與原有領土相等（戰前廣五萬英方里），而喀巴阡山遂居國之中部矣。河流之兩岸及三角洲，有平原甚廣，而東北境之黑壤，即與俄境黑壤毗連。氣候爲大陸性質，寒暑之差甚鉅。巴爾幹山脈 (Balkan Mts.) 由下多腦河流域向南行，東有黑海、瑪摩拉海及其海峽，愛琴海，西有亞得里亞海，愛奧尼亞海，其南終點，遂成一羣小島。布加利亞以巴爾幹山脈之橫駛，遂分境內爲南北二部，北部臨於多腦河，著名之山谷均在焉。南部爲馬里乍河 (Maritza) 之上游，土壤至爲肥沃。希臘境內多山，而南岸至爲曲折，其南部之摩利亞 (Murea) 自科林斯運河 (The Corinth Canal) 成後，在實際上已成大島矣。亞爾巴尼亞亦山國，河流多向亞得里亞海流，沿海及三角洲之平原，均至狹隘。歐洲土耳其在馬里乍河之東，沿海多山，惟馬里乍河之兩岸，平陸稍廣，其東部山勢頗高，有小巴爾幹 (Little Balkans) 之稱。

氣候則東部中部爲大陸性質，愛琴海沿岸及各海島，則爲地中海氣候，雨水少而冬季和暖，亞得里亞海沿岸，則終年雨水甚多。

### 第三節 物產

羅馬尼亞在戰前即爲歐洲小麥輸出國之一，戰後幅員增加，而產小麥之區益廣矣。玉蜀黍之出產亦多，其產額僅次於美國，此外又產大麻，亞麻，煙草，馬鈴薯，甜蘿蔔，葡萄等。牧畜業亦甚重要，有養蠶業，惟產絲不多。礦產頗富，有石油，金，銀，銅，鉛，鐵，煤，石墨，雲石，明礬等。

布加利亞以小麥玉蜀黍爲主要之收穫。南部爲著名之玫瑰園，其玫瑰油（attar of roses）爲香物中之貴品，約半噸玫瑰花，可搾油一磅，產額佔全世界之半，此外又有牧畜業養蠶業。

希臘主要物產爲無花果，阿列布，葡萄，蜂蜜，絲，煙草，五倍子，海綿等。每年無子小葡萄乾（currant）輸出頗多。

### 第四節 交通

多腦河自鐵門以至向黑海流之河口一段，在戰前屬於國際所有，歸歐洲列強管理，而設委員會於羅境之卡拉滋（Galatz）。戰後聖宅芒翁雷條約（The Treaty



of St. Germain-en-Laye) 規定自德境之烏爾穆 (Ulm) 起，至向黑海流之河口，均屬於國際所有，其支流之可航行者，亦然，而此東西歐之水上交通要道，遂以全部開放矣。此外河流雖多，而有舟楫之利者，殊不多見。

希臘各部多山，而海灣深入，故其交通偏重水上，自科林斯運河成後，不獨愛奧尼亞海與愛琴海間距離縮短甚多，而拆里哥島 (Cerigo) 南部南海中觸礁之險，亦可以免。河長二十英里，深二十六英尺，寬一百英尺，雖與國際交通無甚關係，而於國內商業，則頗便利。

除亞爾巴尼亞外，均有鐵路之敷設，就中以自土境君士坦丁堡以達中歐，西歐之線，為最重要。

### 第五節 商業城鎮

不加勒斯多 (Bukharest) 為羅馬尼亞之首都，有鐵路與中歐聯絡。基辛諾 (Chisinau) 為比薩拉比亞之都。捨爾腦次 (Chernants) 亦在比薩拉比亞。卡拉滋為多腦河之商港。布拉拉 (Braila) 亦多腦河之商港。以上諸地，皆人口繁庶，商業興

盛。

蘇斐亞 (Sofia) 爲布加利亞之首都。菲利波波利 (Philippopolis) 位於馬里乍河上。均布加利亞之商業要地。

雅典 (Athens) 爲希臘之首都，有鐵路與其海港拜里厄司 (Piraeus) 聯絡；拜里厄司爲地中海要港之一。薩羅尼加灣，發達河 (Vardar) 流域之貨物，均由此輸出。

君士坦丁堡爲位於金角 (Golden Horn) 之自然海港，地當歐亞兩洲及黑海地中海交通之要衝，故形勢甚爲重要。其地共包括四區：(一)斯坦波爾 (Stamboul)，居民多爲土耳其人，有大清真寺，公署，及重要商場等；(二)佩刺 (Pera)，以西歐人居留甚多，各國公使館在焉；(三)加拉塔 (Galata)，爲商業區域；(四)斯庫台里 (Scutari)，雖在海峽之東岸，實爲君士坦丁堡之亞洲商業區域。商業之盛，爲土耳其全境第一。

亞得里雅那堡 (Adrianople) 位於馬里乍河與吞哈河 (Tunja) 之匯合處，爲歐

洲土耳其西陲鎖鑰地當貿易路線之交叉點，而自君士坦丁堡以達中歐西歐之鐵路，即由此經過，又與內陸各城及布加利亞之貿易頗盛，工業以織毛毯，織絲，製玫瑰油爲重要。

斯庫達利 (Scutari)，都拉索 (Durazzo)，阿扶落那 (Avlona)，均亞爾巴尼亞商業地，而都拉索又其首都也。

## 第十章 南斯拉夫及意大利 (Jugo-Slavia and Italy)

### 第一節 緒言

南斯拉夫乃合塞爾伯 (Serbians)，哥羅特 (Croats)，斯羅茨 (Slovens) 三主要民族所成之三合王國 (Triune Kingdom)。除塞爾維亞 (Serbia) 及黑山 (Montenegro) 外，歐戰前均爲奧匈領土；戰後塞爾維亞王國地位無變動，惟黑山王國則已併入此新立之國家矣。面積廣九萬英方里。

意大利王國位於意大利半島及西西里 (Sicily)，撒地尼亞 (Sardinia) 一海島。面積共廣十一萬八千英方里。

## 第二節 地勢及氣候

南斯拉夫之西北部，有阿爾卑斯山餘脈之橫駛，西部有狄那立克阿爾卑斯山 (Dinaric Alps) 之向東南行，至波斯尼亞 (Bosnia) 之西部止，東南部亦多山，惟撒夫河 (Sava)，多腦河，木耳河 (Mur) 之兩岸，則平陸較廣。亞得里亞海沿海一帶，爲地中海氣候，雨量亦頗充足，惟以山裸土淺，水分易於消散，故言肥沃之山谷，則仍推東南部也。

意大利半島北部西北部，爲阿爾卑斯山所圍抱，餘均環海，故自然界線至爲明顯。亞平寧山 (Apennines) 自西北沿海東南行，直至半島之南端止，西西里撒地尼亞二島，亦有高山之蜿蜒境內，惟可耕種之平陸，則均至廣也。氣候與地中海各處彷彿，然以與意卑里亞半島 (Iberian Peninsula) 相較，則猶覺溫和，蓋意卑里亞半島之南半，已伸至北緯四十度以南，而意大利半島則僅東南端之小部，撒地尼亞之南部，西西里之全部在北緯四十度以南而已。加之意大利半島之山，又多高低不一，雨量易於通過，非若西班牙高原，沿海之山，可以阻隔雨量，使其不易沾澤。

內陸也。

### 第三節 物產

南斯拉夫之耕地，雖佔全面積四分之一而強，而佛捷佛底拿（Vojvodina）農區，大部分皆為黃壤所成之平原，夏季產玉蜀黍，小麥至富。其西如絮格勒布（Zagreb）及劉不里安拿（Tribljana）附近，亦為農區。全國農產，以玉蜀黍為最重要，小麥次之，甜蘿蔔又次之，而蛇麻，大麻，亞麻之產額，亦增加甚速。森林多在阿爾卑斯山及波斯尼亞一帶，果樹葡萄之出產亦至多。達爾馬提亞（Dalmatia）產阿列布，無花果，橘，柑等。牛多來自阿爾卑斯山區域，馬以佛捷佛拿所產為大宗，綿羊山羊之產地，以卡爾梭（Carso）為中心，豕則人口繁庶之處，均出產甚多。礦產以煤為最重要，產地頗多，而以劉不里安拿絮格勒布間之煤礦面積特廣，鐵（磁鐵）產於波斯尼亞及摩拉瓦河（Morava）下游左岸以東之地，鉛產於柏爾格刺德（Belgrade）之南，及劉不里安拿之西北，巖鹽產於波斯尼亞之東北，鐵礬土（鋁之重要來源）產於達爾馬提亞。惟各種礦藏雖富，而採礦與製造二者，則尚未大發達。

耳。

意大利大部分之人民亦以農業爲生，出產以小麥居第一位，亞浦利亞 (Apulia) 以產硬麥 (hard wheat) 著名，所有意國所產之空心麵 (maccheroni)，即此所製。玉蜀黍居第二位，而米、葡萄、阿列布橘、無花果、甜蘿蔔、亞麻、大麻等，出產亦至多。米產於半島之北部，葡萄雖盛產於半島之南部，而以西西里所產爲最多。西西里西部馬薩拉 (Marsala) 所產之葡萄，世界著名，橘及其他橘類之果品，亦多產於西西里，輸出額佔該島總輸出額五分之一而強。動物產以絲爲最重要，意大利爲世界第四產絲大國，而品質之佳，則在諸產絲國中，數一數二。倫巴底 (Lombardy) 爲意大利最重要產絲區域。各人工灌溉地，均產芻草甚富，其犢多從提羅爾 (Tiro) 及瑞士輸入，迨成壯大肥牛，則又運至法國銷售。本國乳牛雖多，而以產乳較瑞士乳牛爲遜，故由瑞士輸入乳牛亦至多。所製乳餅，運銷世界各國。養家禽業，多在半島之北部，雞與雞卵爲其重要輸出之一。亞浦利亞又爲意大利產綿羊區域，產羊毛頗著名。礦產則不甚豐富，就中以產於西西里之自然硫爲全國最重要之礦產。佳質

之鐵，產於厄爾巴 (Elba)，倫巴底，及撒地尼亞島。鉛鋅亦產於撒地尼亞島。多斯加納 (Tuscany) 之馬薩 (Massa) 及喀拉拉 (Carrara) 產著名之彫像雲石。多斯加納之火山區域又產硼酸，為地中發出之蒸氣，可使之濃厚而成實體，又可為汽機之燃料。木煤產於阿勒磋 (Arezzo)，安布立亞 (Umbria) 等處。石油以產於伊彌力亞 (Emilia) 之亞平寧山者，稍重要。

#### 第四節 交通

南斯拉夫鐵路以自土境君士坦丁堡經此以達於巴黎之線，為最重要。北部有多腦河之貫注，西南沿海，灣港島嶼雖多，而以山嶺之隔絕，故與內陸交通，至為困難。意大利半島與北歐中歐諸國鐵路交通之線有五：(一)由熱那亞 (Genoa) 沿里維耶拉 (Riviera) 至馬賽線；(二)由杜林 (Turin) 經色宜山隧道，至巴黎線；(三)由熱那亞米蘭 (Milan) 經新普倫聖戈大隧道，至法蘭西德意志線；(四)經東阿爾卑斯山至奧大利線；(五)沿亞得里亞海至的里雅斯德 (Triest) 線。半島本部鐵路交通，則以亞平寧山山勢崎嶇，而沿海山坡之起伏又多，故有隧道亦多。由半

島東端鞋跟部之布林的西 (Brindisi) 沿亞得里亞海西北行，經波河 (Po) 流域，以達杜林而接法境之線，爲北海與地中海交通要道之一。自布林的西至巴黎爲一千一百六十九英里，至加來一千三百五十七英里，至倫敦一千四百六十英里。河流有航行之利者，幾全在北部，最長者爲波河，帆船可由河口至杜林，汽船至瓦稜薩 (Valenza)，西部之第表爾河 (Tiber)，阿諾河 (Arno)，雖均可通行船隻，而里程則頗短也。

### 第五節 商業城鎮

白爾格來得爲塞爾維亞之都會，地當水路鐵路交通要衝。絮格勒布爲南斯拉夫之首都，有鐵路與阜姆 (Fiume)自由邦交通。薩拉熱窩 (Sarajevo)爲波斯尼亞之都會，有鐵路南達亞得里亞海，北接匈牙利。阜姆自由邦地位與丹齊自由邦彷彿，阜姆城商業之發達，則較丹齊港爲遜也。

那不勒斯 (Naples)爲意大利第一大城，以轉運業爲最盛，港深而闊，外有防浪石堤護之，輸出以牲畜，獸產品，大麻，亞麻爲重要，輸入多爲糧食，及各種製造品，其額



常三四倍於輸出額。

米蘭位於北部最肥沃平原之中心，故商業發達之歷史頗古，自阿爾卑斯山隘與馬奏利湖可慕湖 (Como) 之車路成後，其形勢遂較前爲重要，及聖戈大鐵路成後，形勢愈加重要，自不待言，爲意大利絲業及其他製造業中心，所產之刀叉亦頗著名。

羅馬 (Rome) 爲意大利之首都，位於第表爾河上，式韋旦夫乞阿 (Civitavecchia) 爲其外港，汽船可以駛入，以居於半島兩極端之適中處，故其地位不必盡由歷史或政治之關係，始重要也。阜米辛諾 (Fiumicino) 爲第表爾河口稍北之海港，商業較式韋旦夫乞阿爲遜。

杜林在波河上，坐亞平寧山之基線，而對多刺里伯里阿 (Dora Riparia) 山谷，故爲中古往來阿爾卑斯山隘必經之路，而今日亦有色宜山之鐵路，以通至阿爾卑斯山之東部矣。

巴勒摩 (Palermo) 爲西西里海港，輸出以橘及其他果品爲大宗。

熱那亞 (Genoa) 臨於熱那亞灣，有自然之良港，惟以商業日益發達，不能多容船隻，故已有從事種種改良與擴充之舉動矣。

佛羅稜薩 (Florence) 以位於多斯加納羣山環抱土壤肥美之平原之首，故爲貿易路線之集合點，中古時代，由新普倫布里納以至半島之南部多取道於此，以多斯加納沿海向多牧場，故羊毛原料供給易，而紡織業發達甚早，十三世紀時佛羅稜薩銀行業之盛，蓋亦由其商業上有種種之便利，而所聚之財富多耳。有鐵路與北部南部聯絡。

的里雅斯德臨於亞得里亞海之首，舊爲中歐大部分地方之海港，故商業曾極一時之盛（最近一千九百二十一年）已著手建築由的里雅斯德直接至克拉科之鐵路，以圖恢復從前之舊觀。

喀大尼亞 (Catania) 爲西西里東部海港，輸出以硫磺爲重要。

波羅格那 (Bologna) 坐亞平寧山而對北部大平原，地當南北交通要衝，有鐵路之聯絡。

威內薩 (Venice) 臨於威內薩灣，而據北部大平原之東部，不獨控制北部之商業，而布里納山隘之貨物，亦往往由此出入。

墨西拿 (Messina) 爲西西里東北部海港，與半島腳尖之勒格俄 (Reggio) 相對，中隔墨西拿海峽，輸出以葡萄酒渣 (wine-lees) 爲大宗。

來格渾 (Leghorn) 在半島之西部，在阿諾河口左岸，其右岸之比薩 (Pisa) 亦中古之大城，然其地位已爲來格渾取而代之矣。輸出以來格渾草帽辦爲大宗，地與物而並稱，其重要可想也。

巴里 (Bari) 爲東部半島海港，巴士亞 (Padua) 位於北部大平原上，商業均甚發達。

## 第十一章 西班牙葡萄牙 (Spain and Portugal)

### 第一節 緒言

西班牙葡萄牙均立國於歐洲西部向西南伸出之意卑里亞半島 (Iberian Peninsula) 上，半島北部與大陸相聯部分，有比利尼斯山之橫隔，亦即西班牙與法蘭

西之交界處。西班牙面積廣十九萬四千七百八十三英方里，葡萄牙廣二萬五千四百九十英方里，西班牙幅員大於葡萄牙五倍而強，淹有半島之大部分，葡萄牙則佔半島西南之小部分而已。

## 第二節 地勢及氣候

意卑里亞半島大部分爲高原，平均高度，北部爲二千七百英尺，南部爲二千六百英尺，境內山脈橫馳，河流乾淺，加之地廣人稀，人民之能誦讀者，又不甚多，故西班牙在歐洲有孤立之勢者，卽以此北部雖毗連大陸，而比利尼斯山山勢旣高，隘口又少，是以與大陸交通之鐵路，祇僅就山之東西兩端，以爲敷設而已。葡萄牙所處情形，固與西班牙彷彿，惟以河流深入內陸，與海上交通較便，故尙可成爲一種航海人民也。

意卑里亞半島之氣候，殊不利於人口之增加，大部分地方，全年之雨量，不足二十英寸，北部西部雨水較多，冬季或秋冬二季爲濕季，夏季爲乾季，南部之乾則更甚，而最乾最熱之處，亦卽人口最少之處，降雪之處亦不多。惟其高溫期長，如有相當

之灌溉，則重要之收穫，易於成熟，此其利耳。

### 第三節 物產

西班牙南部有灌溉之處，產橘，桑，米及玉蜀黍。惟玉蜀黍則半島多雨之處為最盛，如西班牙之西北部，及葡萄牙之北部是。杜羅 (Douro) 盆地，即法拉多利 (Valladolid) 附近一帶之地，土壤肥沃，為西班牙產小麥之中心。此外如矮豆，葱，蒜之出產亦多。橘為西班牙葡萄牙所產副熱帶之果品。產地以距海岸甚近之地為限。無花果，巴旦杏 (almond)，仙人掌 (cactus)，安石榴，阿列布，葡萄，堪噉豆 (carob) 雲實屬之豆科植物) 等，均分佈甚廣。南部又產甘蔗，番荔子 (cherimolias) 及其他熱帶果品。軟樹皮 (cork) 乃一種橡樹之皮，為西班牙葡萄牙重要之出產，多來自西班牙之東北部西南部，及葡萄牙之南部。西班牙蒲草 (esparto) 為西班牙乾旱之地一種野生植物，可織為繩，及編草辮之用。

西班牙之牲畜，以綿羊為最多，最著名之捲毛羊，雖原產於西班牙，而其今日之羊種，則頗退化，故毛亦粗。西北多濕牧場，故產牛多，而全國之乳業，亦以此為重要。馬

之飼養，雖不注意，而於騾驢，則甚重視，是以種佳而值亦昂。境內絲之產額頗微，沿海漁業亦尙發達，然均不足列於輸出之林。葡萄牙亦稍有漁業。

西班牙礦產之富，在歐洲稱第一，北部所產之鐵石，多運至德國、英國、法國，爲煉鋼之用。銅礦在南部，其產量僅次於美國而已。阿爾瑪丁(Almaden)之汞礦，在世界亦至著名。煤礦總面積，廣五千五百英方里，惟以位於交通不便之處者甚多，故開採未盛，而國內所需，仍恃外煤之輸入。此外又產燐化物、鉀鹽、鋅、鉛、硫、金、銀等。

#### 第四節 交通

厄波羅(Ebro)，瓜達爾幾維(Guadaluquivir)，退加斯(Tagus)，杜里亞(Turia)，杜羅，民約(Minho)，瓜的亞那(Guadiana)，雖均意卑里亞半島之大河，惟就航行而言，則以瓜達爾幾維爲最重要。其河水以有塞拉內華達(Sierra Nevada)山嶺積雪之溶化，故在夏季，河水不竭。退加斯，杜羅，民約，瓜的亞那，可航行之處，均在葡萄牙境內。地中海方面最重要河流，爲厄波羅，可由河口乘木筏至羅哥羅盧(Logroño)止，大汽船至托托薩(Tortosa)止。與厄波羅中游平行，有御運河(Imperial Canal)。

長六十英里，爲歐洲最古運河之一；惟僅有小部分爲查利第五（Charles V）於一千五百二十九年所築，其餘大部分，則在一千七百六十八年以後所築。西班牙有鐵路九千四百英里。

### 第五節 商業城鎮

馬德里（Madrid）位於西班牙之中心，爲西班牙之首都，全國重要鐵路，大部分均以此爲出發點，有麵粉業，榨阿列布油業甚發達。此外如金器，銀器，玻璃，磁器，朱古律糖等業，亦頗重要。

巴塞羅納（Barcelona）爲臨於地中海之海港，港內設備甚完善，可容大汽船出入，有紡織業及普通各種工業甚盛。法連西牙（Valencia）亦臨於地中海，爲橘業中心，而由此輸出之葱，其額亦鉅。塞維爾（Seville）爲瓜達爾幾維河上重鎮。塔拉哥訥（Tarragona），木爾西亞（Murcia），瑪拉加（Malaga），均地中海方面要港。比爾波亞（Bilbao）散坦對耳（Santander）均爲臨於比斯開港要港，輸出以鐵石爲大宗。

里斯本 (Lisbon) 臨於大西洋，爲葡萄牙之首都，有造船廠，軟樹皮廠，鐵廠等。奧坡托 (Oporto) 爲里斯本以北之重要海港。



## 第五編 非洲諸國

### 第一章 埃及及其他北非諸國 (Egypt and Other Northern African

Countries)

#### 第一節 緒言

埃及在歐戰前爲英國之保護國，戰後，英國雖已允其獨立，惟其南部上尼羅河流域之埃及及蘇丹 (Egyptian Sudan)，又名英埃蘇丹 (Anglo-Egyptian Sudan) 之地方，則僅給埃及國君以統馭之虛名而已，故其上級行政官吏，皆爲英人，而爲英國之所統治也。

此外如的黎波里 (Tripoli) 爲意大利之殖民地，突尼斯 (Tunis) 爲法蘭西之保護國；阿爾及利亞 (Algeria) 爲法蘭西在地中海右岸之一省，可選代議士加入法蘭西議會；摩洛哥 (Morocco) 雖擁有蘇丹，爲境內各部落之長，而其情形則至複雜，北部沿地中海一小部分屬於西班牙勢力範圍，臨於直布羅陀海峽之丹吉爾

(Tangier) 歸國際共管，其餘之大部分又歸法國保護；摩洛哥西南沿海之里俄特 俄羅 (Rio de Oro) 爲西班牙之殖民地。大西洋中之加那列羣島 (Canary Is.) 亦屬西班牙，亞索列 (Ajores) 與馬德拉 (Madeira) 一羣島，則屬葡萄牙。

## 第二節 地勢

埃及地勢可分三部：(一) 上埃及及爲尼羅河兩岸山谷間之沖積地，自開羅 (Cairo) 以至埃及及蘇丹南部邊境止；(二) 下埃及即尼羅河之三角洲，自開羅以至地中海是；(三) 沙漠高原，尼羅兩岸之沖積層，即介於其間。尼羅河之與埃及之關係，至爲重要，故有『埃及是尼羅河所賜』 (Egypt is the gift of Nile) 之語。蓋埃及及缺雨，農事幾有全恃灌溉之勢。阿比西尼亞諸高山，以夏季收受季候風所挾之雨，遂灌諸川，而匯之於尼羅河中，故每年六月即河水漸漲，至九月間，則漲水更高，雖水之高度，各年不同，而埃及人之生命及快樂，均有恃於此，宜其於水漲之高至爲注意，而水漲則使壯丁日夜增高堤防，貯之以爲灌溉之用也。如開羅段所漲之水爲二十五英尺，則豐收可期，二十四英尺則歉收，二十英尺則饑荒，二十七英尺則又潰

決堤防而成水災之患矣。水挾泥砂，富有礦質，故浸潤之處，其土均至肥沃。自英人於亞酸 (Assuan) 所築之堤閘成後，遂貯水以易，而耕地之增加亦多。誰謂英人於埃及無惠民之政哉？

的黎波里大部分皆爲沙漠，人民之所居住，僅限於沿海之地及內陸之泉地而已。自突尼斯以至摩洛哥，則有亞特拉斯山 (Atlas) 由東而西，蜿蜒與海岸平行。沿海爲低地，南爲大山，再南則爲沙漠矣。

### 第三節 氣候

埃及爲沙漠氣候，晝夜四季溫度之差異頗著，雨量亦稀。亞歷山大城 (Alexandria) 每年平均雨量爲九英寸，開羅爲二英寸，故農事所需，不能不恃尼羅河以爲灌溉矣。

此外如的黎波里、突尼斯、阿爾及利亞等處氣候，亦大致彷彿，除北部沿海亞特拉斯山附近一部分地方雨量尙充足外，愈南則雨量愈稀，其空氣常爲不能凝結之蒸氣，蓋瀕海多係高原，通過之風，水分已去其大半故也。惟許多地方，雖終年無雨，

而可以開鑿自流水井，故水之供給與耕地之推廣，均不甚難也。

#### 第四節 植物產

埃及與埃及蘇丹均以產綿著稱，而埃及蘇丹有許多地方，自建築堤閘以爲灌溉後，而綿之產地遂遽以加增矣。穀類，豆類，胡麻之出產亦多。小麥與杜刺二者，均種植甚廣，米則供本地之需要，尙嫌不足，蓋土著以此爲食品者頗多故也。埃及雖以煙草出名，然而輸出之煙葉，大部分皆爲來自他處加工製造者。蔗糖，櫻棗，輸出亦多。埃及蘇丹河流之兩岸，及與阿比西尼亞交界處，產森林甚盛。白尼羅河 (White Nile River) 產烏木，竹，阿刺伯膠樹 (acacia)，及其他含膠之樹。埃及蘇丹爲世界產阿刺伯膠 (gum arabic) 最多之處，此種膠質，可染印花布，製膠水，製糖，爲黑色染料，及充藥品中之和緩劑。

其他北非諸國之重要植物產，爲小麥，大麥，雀麥，果品，軟皮樹，及西班牙蒲草（在非洲稱阿爾發 *alfa*）。果品中有阿列布，葡萄，無花果，櫻棗，橘，檸檬，巴旦杏等。農業之發達，則稱阿爾及利亞與突尼斯二處，阿爾及利亞以小麥，無花果，煙草，葡萄

酒，軟皮樹爲輸出之大宗，而突尼斯之阿列布油，輸出尤多，有時達三萬餘噸。倫敦市上先熟之果品蔬菜，多來自加那列羣島，尤以甘蕉，橘，柚著名。馬得拉羣島產葡萄及幾那樹。

### 第五節 動物產

牛，羊，駱駝，騾，馬，爲北非諸國重要之動物。駱駝不獨用爲穿行沙漠之用，而耕種之事，亦需之也。摩洛哥羊皮 (Morocco)，多爲裝訂書籍之用，惟今日市上之摩洛哥羊皮，則未必盡來自摩洛哥耳。駝鳥 (ostrich) 之出產亦多，其羽毛可爲女子裝飾品之用。埃及蘇丹產象，每年象牙之輸出頗多。加那列羣島產西洋紅，爲一種最佳之紅色顏料，乃取胭脂蟲 (coccus carli) 乾之而成。自地中海以至大西洋沿海一帶，漁業多頗可觀。

### 第六節 礦物產

埃及礦產有磷礦，石油，鐵礦，碳化鈉，硝酸鹽，硫化鈉，硫化磁鐵，銅，明礬，滑石，陶土，鹽，金，土耳其玉，及其他裝飾石等。最近鐵之產額爲十萬四千餘噸，石油十七萬三千

噸。突尼斯產鐵，鉛，鋅，磷化鈣 (phosphate of lime) 等，最近鐵之產額爲五十五萬三千七百餘噸。阿爾及利亞則礦產尤多，除產鐵，鋅，鉛，銅，石油，磷化鈣外，又產煤，汞，銻等。最近鐵之產額爲一百零四萬六千餘噸。

### 第七節 交通

蘇彝士運河劃分聯絡亞非之蘇彝士地頸，長約一百零三英里，可容吃水二十八英尺船隻之通過，動工於一千八百五十九年，竣工於一千八百六十九年。本爲埃及政府所有，後以英人設法由埃及政府之手而有其股票，而此河財政上之管理權，遂屬之英人矣。此河之附近，本有連河，惟以堙沒已久，故亞歐間水上交通，多取道非洲南端之好望角 (Cape of Good Hope)。自此運河成後，亞歐間水上交通可縮短五千餘英里。一千九百二十年，船隻經過之噸數，爲一千七百五十七萬五千噸，所載屬於英國商業之貨物，佔總額之半而強，此外尼羅河口之三角洲及突尼斯，亦有運河。

北非河流甚少，有航行之利者，則更少。尼羅河雖爲世界有名大河，而僅有由亞酸

至地中海間之一段，可以行駛船隻，其上游以水急，妨礙甚多。鐵路則埃及、突尼斯、阿爾及利亞、摩洛哥均有之。埃及鐵路旁蘇彝士運河及尼羅河而行，而此旁尼羅河之線，本擬由三角洲起南行經赤道以與自開普敦（Cape Town）北行之線相聯接。以中間歐洲大戰發生，以致未能積極進行，故非洲南北部通車之事，一時似難實現也。北非以沙漠甚多，故交通賴於駱駝隊商路者至鉅，最近長途汽車之用，亦漸推廣。

阿索列爲歐美間航空商業之飛機場站。

### 第五節 商業城鎮

開羅爲埃及之首都，位於三角洲之首，所有通三角洲各城及蘇彝士運河之鐵路，均以此爲出發點。近郊之布拉克（Bulak）爲其河港，船隻往來於此者頗多。

亞歷山大城位於三角洲之西北端，爲埃及主要海港。埃及人本非航海民族，此城乃亞歷山大所建，故名，所有對外貿易，均集中於此。

波特塞得（Port Said）位於蘇彝士運河之北端，乃由紅海入地中海之煤棧，亦即

亞歐非貿易貨物之堆棧也。

亞西烏德 (Assut) 爲上埃及之都會，爲著名駱駝隊商貿易之中心。

蘇洼金 (Sawakin) 爲埃及蘇丹之海港，有鐵路與尼羅河流域鐵路聯絡，上尼羅河流域所產之樹膠，多由此輸出。

喀土穆 (Khartum) 爲埃及蘇丹之政治中心，位於上尼羅河之右岸，所有上尼羅河流域之物產，多聚集於此，以爲輸出。

的黎波里爲的黎波里之重要海港，又爲穿過撒哈拉沙漠駱駝隊商貿易之中心，本地之主要出產，爲西班牙蒲草及海綿二者。

突尼斯爲突尼斯之首都，有運河由此以達各勒塔 (Golata)而通於海，有鐵路與阿爾及利亞交通。

阿爾及耳 (Algiers) 爲阿爾及利亞之首都，而又其沿海之重要海港也。位於鐵路交通之中心，且與法國馬賽間之汽船往來，亦甚繁曠，故商業頗盛。

阿蘭 (Oran) 爲阿爾及耳以西之海港，除有汽船與沿海交通外，而與西班牙亦有



汽船往來。

費茲 (Fez), 美几內斯 (Mekinez), 及摩洛哥城 (Morocco City) 爲摩洛哥蘇丹輪流駐蹕之所, 故均可稱爲摩洛哥之首都。惟費茲人口最多, 而商業亦較發達耳。卡薩布蘭卡 (Casablanca) 爲臨於大西洋之海港, 有鐵路與費茲等處聯絡。丹吉爾臨於直布羅陀海峽西口南岸, 故形勢頗爲重要。

## 第二章 熱帶非洲 (Tropical Africa)

### 第一節 緒言

熱帶非洲地多瘴癘, 不宜歐人之居住, 故雖以哲種之侵略, 而所有與哲人貿易之場, 則多限於沿海一帶之狹地也。然以歐人在熱帶非洲販賣其人民至美洲充黑奴者, 其數至多, 故本地人口, 遽以大減, 近雖販賣業已停止, 而以言人口之恢復, 則一時尙屬不易也。獨立國家, 惟阿比西尼亞 (Abyssinia) 與里比亞 (Liberia) 二者, 餘均爲法, 英, 比, 葡, 意, 西之殖民地。有會長之處雖多, 而其政府稍有鞏固之組織者, 祇於上奈遮流域 (Upper Niger) 及乍德湖 (Chad) 盆地見之而已。凡此皆爲其商

業不振之原因也。

埃及蘇丹亦全部位於非洲熱帶以內，惟以在地理上，經濟上，均與埃及有密切之關係，故已於前章詳之矣。

## 第二節 地勢

北部大部分皆爲沙漠，而東部赤道以北沿海之地，與尼羅流域之高原間，亦有沙漠甚廣。東部位於赤道之怯尼亞山 (Kenia) 與赤道南之乞力馬扎羅山 (Kilima-Njaro)，均爲非洲最高之山，山巔積雪，終年不消，而所生長之植物，亦隨其高度而異也。此外高原甚多，如阿比西尼亞及剛果 (Kongo) 流域之高原，乃其最著者。東西沿海，皆平直少曲折，河流雖多，而大都水流湍急，有航行之利者，頗不多見。塞內加爾河 (Senegal) 僅下游可通船隻。奈遮河阻礙亦多。剛果河由河口上溯至九十三英里處，卽水急難通舟楫，須經此再過二百二十六英里，然後又可航行，直至史坦利瀑布 (Stanley) 爲止矣。三比西河 (Zambezi) 爲東部第一大河，而在葡屬東非 (Portuguese East Africa) 境者，亦水急難通舟楫。東非 (East Africa) 一帶有大

湖甚多，如維多利亞 (Victoria)，坦噶伊喀 (Tanganyika)，尼亞薩 (Nyasa) 是。與葡屬東非相對之法屬馬達加斯加島 (Madagascar) 爲世界大島之一，東南多高山，西北則平陸較廣。

### 第三節 氣候

北部如撒哈拉沙漠一帶，以有大陸之乾風向海吹，而無大西洋之濕風向陸吹，故空氣乾燥，往往經年不雨，自撒哈拉漸南，則雨量漸增，而植物亦漸榮茂矣。奈機立亞 (Nigeria) 及幾內亞灣附近，以有大西洋之風向陸吹，故雨量充足，草木繁盛，距海稍遠，如乍德湖盆地等處，則雨漸乏，而又不能不恃河流以爲灌溉矣。赤道非洲之高原，不獨溫度低減，而空氣之濕，瘴癘之盛，亦較低地爲減。

### 第四節 植物產

索馬利蘭 (Somoliland) 產咖啡。阿比西尼亞則境內森林極盛，所產黃松 (yellow pine)，不生白蟻，可稱難得之種。英屬怯尼亞沿海產樹脂 (copal gum)，橡皮，高地產煙草，各種穀類，及馬鈴薯，怯尼亞山之基部，產咖啡，亞麻，龍舌蘭麻 (sisal)。樹脂

可爲製漆之用，龍舌麻之纖維，可作織物，及抄紙之用，葉之汁液又可釀酒，英屬烏敢大 (Uganda) 產可可，橡皮，綿，甘蔗，龍石蘭麻。坦噶伊喀 產龍舌蘭麻尤多。葡屬東非 產甘蔗，可可。葡屬西非 產甘蔗，櫻櫚仁，橡皮，綿 (南部)，樹脂。比屬剛果 產橡皮最富。喀麥隆 (Cameroun) 產咖啡，可可。西非沿海，如奈機立亞 及幾內亞 一帶，均產櫻櫚仁，落花生，胡麻，香料，可可等。上幾內亞 所產各種種子油，多運往法國馬賽 爲製造胰皂原料。馬達加斯加 產橡皮，森林。其東部海中之毛里西亞 (Mauritius) 及累羽儂 (Reunion) 等島則蔗糖之輸出甚多。

## 第五節 動物產

熱帶非洲因氣候之關係，有許多地方，不宜牧畜，如西自北緯十五度至南緯十七度半，東自北緯四度至南緯二十七度半一帶之地，產毒蠅 (tsetse fly) 屬之蠅頗多，人被所嘬，其毒傳入血中，即可致病，於牲畜亦然，而牛馬則更易致病，且各處又產一種扁蟲 (tick)，牲畜受其肆虐，亦易致病，凡此均與牧畜業以大打擊者也。惟其草地之多，既等自由貨物，故無此項毒蟲，或已經施用相當防止方法之處，則其

牧畜業均頗有可觀也。

駱駝在熱帶非洲北部農事上，交通上，均最爲重要，所有耕種及穿過大沙漠以與各沿海岸交通，多以此任之。象牙來自幾內亞及剛果流域，而尤以剛果流域爲最多。駝鳥毛之出產亦多，蜂蠟來自葡屬東非，英屬坦噶尼喀，及馬達加斯加等處。葡屬西非沿海，漁業頗盛，內陸之牧畜業亦甚發達。

### 第六節 礦物產

鐵產於比屬剛果，葡屬西非，及里比亞。煤產於奈機立亞，葡屬東非。石油產於葡屬西非。銅產於比屬剛果，里比亞，及葡屬西非，而比屬剛果之銅礦，長二百英里，寬三十五英里至六十英里。錳產於黃金海岸 (Gold Coast)，一千九百十六年輸入英國之礦石，爲三萬噸。錫產於奈機立亞，金產於里比亞，黃金海岸，象牙海岸 (Ivory Coast)，比屬剛果，葡屬東非。金剛石產於里比亞，黃金海岸，及比屬剛果。孔雀石 (malachite) 產於葡屬西非，可爲裝飾品之用。

最近比屬剛果之南部，發現有大鈾礦 (pitchblende)，爲銑礦 (radium) 重要之

來源，銑礦在科學上，醫學上，功用爲最大。雖歐洲之捷克斯洛伐亞之鈾礦爲居利夫人 (Mine Curie) 發明銑質最初之原料，而所含成分，則至微細。此外若英國康瓦爾之錫礦，葡萄牙之磷酸鈾銅礦 (torbernite)，及磷酸鈾鈣礦 (autunite)，美國猶他 (Utah) 科羅拉多 (Colorado) 之鈾鉞礦，亦可提取銑質，均以產額甚少，故銑礦遂爲世界第一最貴之物，每格蘭姆 (合華重二錢七分) 竟值美金十二萬元之多。比屬剛果之鈾礦，質優而面積廣，發現未久，而世界銑礦之價格，遂由十二萬美金跌至七萬美金。他處之銑礦，多因產額少成本貴停工，而世界銑礦出產之供給，遂爲比屬剛果所獨佔矣。

### 第七節 商業城鎮

貝比拉 (Berbera) 爲英屬索馬利蘭之海港，與哈刺 (Harrar) 泉地，及勺亞 (Shoa) 之貿易頗盛，哈刺泉地所產之咖啡，多由此輸出。

結布的 (Jibuti) 爲法屬索馬利蘭之海港，有鐵路與阿比西尼亞交通。

馬薩瓦 (Massawa) 爲意屬厄立特利亞 (Eritrea) 之海港。

聖路易 (St. Louis), 達喀爾 (Dakar), 爲法屬西非 (French West Africa) 海港, 各有鐵路以達替斯 (Thies), 再由此合軌東行, 至古利可羅 (Kulikoro) 止。輸出以落花生, 胡麻, 櫻欄仁爲大宗。庫那克里 (Konakri) 爲達喀爾以南之海港, 亦有鐵路與內陸交通, 而古利可羅附近之丁布各都 (Timbuktu), 則爲西撒哈拉駱駝隊商貿易之中心。

自由城 (Freetown) 爲英屬塞拉勒窩內 (Sierra Leone) 之海港, 輸出有橡膠, 可, 櫻欄仁, 落花生, 胡麻等, 惟港灣雖美, 而氣候殊不適用於健康。

門羅維亞 (Monrovia) 爲里比亞之海港, 有鐵路達其東境。

賽貢底 (Sekondi) 亞克拉 (Accra) 爲黃金海岸之海港, 有鐵路通於內陸金礦區域。

拉各斯 (Lagos) 爲英屬奈機立亞之海港, 爲英屬西非沿海各港輸出櫻欄仁, 櫻欄油最多之地。有鐵路與內陸交通。

波馬 (Boma) 爲比屬剛果流域之海港, 所有剛果流域之商業, 多聚集於此, 輸出以

橡膠，櫻櫚仁，櫻櫚油，象牙爲大宗。

內羅畢 (Nairobi) 爲英屬怯尼亞之都會，蒙巴薩 (Mombasa) 爲其海港，有鐵路之聯絡，輸出有蔗糖，咖啡及其他熱帶物產。

達里薩蘭 (Dar es Salaam) 爲坦噶伊喀之海港，有鐵路通至內陸之坦噶伊喀湖之左岸。

莫三鼻給 (Mozambique) 爲葡屬東非之海港，給里馬內 (Kilimane) 與卑拉 (Beira) 爲其南之海港。給里馬內有鐵路與尼亞薩蘭交通，卑拉有鐵路與羅得西亞交通。洛林科馬貴斯 (Lourenço Marques) 在葡屬東非之南端，爲沿海第一海港，有鐵路達英屬南非聯邦。

羅安達 (Loanda)，奔給拉 (Benguela)，馬孫密底斯 (Mossamedes) 均爲葡屬西非之海港，輸出有咖啡，橡膠，櫻櫚仁，象牙，其南部爲產綿之區域。

## 第二章 英屬南非 (British South Africa)

### 第一節 緒言



除葡屬東非西非外，由非洲南部起，以至尼亞薩湖坦噶尼喀湖之南岸止，皆爲英屬南非，計包括南非聯邦 (Union of South Africa)，貝專納 (Bechuanaland) 保護國，巴蘇陀蘭 (Basutoland)，羅得西亞 (Rhodesia)，尼亞薩蘭 (Nyasaland) 保護國，及西南非 (South-West Africa) 保護國。南非聯邦爲開普省 (Cape Province)，納塔耳 (Natal)，奧倫治自由邦 (The Orange Free State)，脫蘭斯瓦爾 (Transvaal) 所組成。開普省又名好望角，蓋以其南部沿海之好望角地角而得名也。

## 第二節 地勢及氣候

英屬南非大部分皆爲高原，由南部開普省沿海起，其地勢都作高臺狀，堪落斯 (Karoo) 高原蜿蜒東西，跋海三千英尺，惟以山隘甚多，故敷設鐵路，以與內陸交通，尙不困難。納塔耳亦由海岸向內陸高起，勢頗嶮巖，龍山 (Drakensberg) 爲巴蘇陀蘭與奧倫治自由邦間，大部之分界，不獨巴蘇陀蘭，奧倫治自由邦，脫蘭斯瓦爾等處地勢均至高峻，而羅得西亞之大部，亦分皆爲跋海四千英尺至五千英尺之高原所成。西非之地勢亦高，其南部東部，多爲沙漠不毛之地。

英屬南非面積在南回歸線以內者，佔全境之半而強，惟以地勢甚高，故氣候尙稱溫和。東部及極南瀕海之地，以印度洋濕風之關係，故雨量頗爲充足，其餘地方，大都均甚乾燥。故沿海內陸高地，一爲海洋氣候，一爲大陸氣候也。開普省以七月爲最冷，平均溫度爲五十四度，正月爲最熱，平均溫度爲六十九度云。

### 第三節 植物產

英屬南非有數處產小麥，玉蜀黍，大麥，及其他穀類甚多，惟與各地人口平均之比例，則產額尙不足以自給，故常由澳洲等處輸入小麥等以濟缺乏焉。甘蔗，煙草，綿茶，果品等，則東部南部沿海有之，然產額亦至有限，僅供本地之需要而已。納塔耳之森林，至爲蒼鬱。開普省產葡萄甚盛，釀酒業亦頗發達。

### 第四節 動物產

牧畜業，牛乳業，飼駝鳥業，均爲英屬南非重要之生產事業。境內牛，綿羊，安哥拉山羊之數至多。安哥拉山羊毛以來自開普省爲大宗，每年革之輸出，值美金六百萬元，綿羊毛安哥拉山羊毛約值美金二千萬元（安哥拉山羊毛佔美金五百萬元）。

駝鳥毛值美金一千萬元。普通駝鳥毛每磅值美金五元至七元，而生於翼部尾部之上等駝鳥毛，則每磅竟值美金二百元之多也。西南非不獨牧畜業頗為發達，而沿海之漁業亦至興盛。

### 第五節 礦物產

礦產為英屬南非最重要之富源，而金與金剛石二者，分佈之廣，產量之多，在世界各國中，可稱首屈一指。脫蘭斯瓦爾之產金區域，自最初之記載以迄於一千九百二十二年間之總產額，其值已達英金七億四千九百二十三萬四千三百四十七鎊之多。雖最近每年所產，已較前稍減，而其產額猶佔全世界三分之一也。重要礦場在約翰涅斯堡 (Johnesburg) 附近之維特發忒斯藍德 (Witwatersrand)。開普省及脫蘭斯瓦爾，奧倫治自由邦，西南非，均為英屬南非產金剛石之要地，而開普省之慶伯利 (Kimberly) 所產金剛石之產額，佔全世界百分之八十而強。自有記載以迄一千九百二十三年間之產額，其值為英金一億七千零八十九萬三千一百三十一鎊，可謂鉅矣。

此外若開普省之銅、煤、納塔耳之煤、鐵、奧倫治自由邦之煤，均有開採之價值；而納塔耳不獨產煤最富，且鐵礦即在其附近，故將來尤易助成工業之發達也。

### 第六節 商業城鎮

約翰涅斯堡爲南非聯邦第一大城，其成立即由其附近金礦之發現，位於脫蘭斯瓦爾之南部，有鐵路與內陸及東部南部沿海各處聯絡。

開普敦 (Cape Town) 位於開普省沿海之好望角，爲南非聯邦第一海港，又爲該聯邦議會召集之所。

德班 (Durban) 位於納塔耳南部沿海，爲南非聯邦第二海港，有鐵路與約翰涅斯堡等處聯絡。

比勒陀利亞 (Pretoria) 在約翰涅斯堡之北，爲南非聯邦行政之中心。

依利薩伯港 (Port Elizabeth)，格拉捨斯敦 (Grahamstown)，東倫敦 (East London) 均爲開普省沿海要港，而內陸之慶伯利亦其商業之要地也。

索爾茲巴立 (Salisbury)，部納瓦約 (Bulawayo) 均爲羅得西亞商業要地。

葩刺支威 (Palachwe) 爲貝專納政治之中心。

溫德和克 (Windhock) 位於西南非之中心，有鐵路與沿海之倭耳斐斯灣 (Walvis Bay) 交通。

## 第六編 大洋洲諸國

### 第一章 澳大利亞聯邦 (The Commonwealth of Australia)

#### 第一節 緒言

澳大利亞聯邦係英國之殖民地，其本部爲維多利亞 (Victoria) 新南威爾斯 (New South Wales) 昆士蘭 (Queensland) 南澳大利亞 (South Australia) 西澳大利亞 (West Australia) 塔斯馬尼亞 (Tasmania) 六州及北領土 (North Territory) 一地方所組成。除北領土歸聯邦政府管理外，餘均有自治之政府。幅員廣二百九十九萬四千五百八十一英方里。

#### 第二節 地勢

全境大部分爲高原與平原所成，惟東部多大山，由北而南，復折而向西，直至西南之維多利亞州境止，旁海蜿蜒，勢至高峻，且與海岸相距不甚遼遠，故使海岸低地與其內陸高地相互隔絕，而此一帶大山之總名，遂有分山派 (Dividing Range)

之稱矣。東南峯之高者，往往海拔七千英尺，因之又名澳洲阿爾卑斯山 (Austrian Alps)。東部高原最寬之處，達百英里，漸西漸低，至中心則大部分爲低平之大陸。西部一帶據已經探測之地方而論，亦多爲海拔一千英尺左右之低原也。塔斯馬尼亞州位於維多利亞州南之海島上，中隔巴斯海峽 (Bass Strait)，中部西部大部分皆爲海拔二千英尺之高原，深谷亦多，東部則地勢頗爲平坦。

### 第三節 氣候

澳洲幾全位於南溫帶內，故其四季氣候，與北溫帶相反，十二月爲盛夏，而六月爲隆冬也。北部猶屬熱帶，故爲熱帶氣候。乾季濕季之分頗著，濕季在夏月。東部面海諸山，以正當東南季候風之過程，故受雨獨多。大陸內部之大部分，可謂終年無雨，大陸之西南端，在冬季雨水至多。塔斯馬尼亞州則以地當西風之過程，故終年雨水充足。大陸內部雨量至爲缺乏，牛羊之畜，全恃自流水井。易施灌溉之處，則耕地之推廣亦易。大陸南部氣候與地中海各國彷彿，惟有許多地方，其平均雨量，固可供耕種與牧畜之需矣，總以此數年之雨量，往往與彼數年相差甚鉅，故洪水之後，

復演乾旱，則又常見之事也。是以此區域內之收穫量及牛羊之數，每年遂因此大有出入，難以確定耳。

#### 第四節 植物產

澳洲產有用之溫帶熱帶植物甚多，故綿產於昆士蘭州及新北威爾斯州之北部；甘蔗產於北昆士蘭州；甘蔗，玉蜀黍產於北部；新南威爾斯產橘甚著名，而小麥與葡萄則多產於南部乾寒之地。小麥輸出最多者，爲南澳大利亞州，惟澳洲大陸之小麥，以產額多寡不定，故尙未能列於世界糧食輸出國之林也。惟其農區灌溉之設備如能日臻完善，則其將來小麥之輸出不獨可以確定，而產額增加，亦意中事也。

澳洲森林雖多，而大部分皆爲紋理甚粗之闊葉樹，不宜建築之用，故由美國，坎拿大，斯坎底納維亞輸入松樹甚多。本洲大陸最重要之樹爲茄刺 (Jarrah) 及架利 (Karrri) 二者，皆爲桉樹之屬樹，前者可爲鐵路之枕木，後者可爲鋪路之用。

#### 第五節 動物產



綿羊爲澳洲富源之所在，而羊毛則其大宗之輸出也。羊羣可終年任其在露天之中，而不用羊欄，入冬又不必另備乾芻，且牧場地租之低，幾又等於自由貨物，宜其羊毛成本之廉，產量之多，遠非他處所可企及也。加之此外尙有一重要之原素在，即澳洲有許多地方，又特產一種藜科 (Chenopodiaceae) 濱藜屬 (atriplex) 植物，與其牧羊業之發達，亦大有關係。此種植物，通常名之爲鹽矮樹 (salt-bush)，高約一英尺，凡土中多鹹質，雨水稀少，而水蒸氣發散易之處，則發育甚盛。綿羊之以此種含鹹質之植物爲食料者，不獨可以減少疾病，而其毛質亦因以優美也。其東南沿海鐵路之所以多伸向達令河 (Darling) 流域者，即爲輸出羊毛而築。全境約有綿羊一億頭，大部分爲捲毛羊，輸出額佔全世界四分之一而強，其值達美金一億二千五百萬元之多，以英國之利物浦，及新金山 (Melbourne)，雪梨金山 (Sydney) 爲市場，而各國羊毛之價格均依此三處而規定。各州綿羊之數目，以新南威爾斯州爲最多，約佔全額之半而強；昆士蘭州次之；維多利亞州又次之。就羊毛之細長及堅韌而言，則以維多利亞州稱第一，蓋其地產鹽矮樹多而空氣又頗乾燥故也。惟

澳洲牧羊之便利誠多，然亦有一大不便利在。此不便利爲何？卽一遭亢旱，泉水涸竭，而綿羊之因以乾死者，其數常以百萬計也。羊肉爲綿羊之副產，在冰藏之術未興以前，此種副產物之經濟效用，至爲有限，及至今日，每年冰羊肉運銷英國甚多矣。

牛在澳洲動物產中之重要，可居第二位。境內之牛約一千二百萬頭。凍牛肉輸出之多，則稱昆士蘭州，牛乳業之盛，則推維多利亞州。所製乳酪以運銷英國爲大宗。雙峯駝爲北領土之動力獸。

北部沿海，漁業頗爲發達，布魯謨港 (Broome)，麥爾維爾島 (Melville) 星期二島 (Thursday) 一帶採珠場甚多，而海參玳瑁之產額亦鉅。此外各種可食之魚，種類雖繁，然除維多利亞州沿海外，則其業均至幼稚也。

#### 第六節 礦物產

澳洲礦產雖富，而以金爲最重要，其輸出額之多，僅次於羊毛。各州產金額，素以維多利亞州獨多，蓋自一千八百五十一年該州金礦之發現以來，所產之金，已值英

金二億五千萬鎊以上，而約六倍於他州之所產矣。惟以採求過勤，其沖積之金沙層，亦似行將告罄，故現已捨掘砂金而改爲壓碎石英岩以取山金也。西澳大利亞州之產金區域，約在南緯南三十一度之庫爾嘉底 (Coolgardie)，堪爾加阿利 (Kalgoorlie)，及南緯南二十七度半之麥啟孫 (Murchison) 一帶之沙漠中。惟庫爾嘉底堪爾加阿利二處以水之供給至爲不易，故其業遂久而不振。至一千九百零二年，因謀該二處金礦之發展起見，乃於西部沿海距伯斯 (Perth) 二十五英里處築一蓄水池，而以鐵管抽水至此二處，(此蓄水池與庫爾嘉底之距離爲三百二十五英里，與堪爾加阿利之距離爲三百五十英里。) 故至一千九百零九年，金之來自西澳大利亞州者，遂增加甚速，而佔全境總額之半而強矣。

重要銀礦在新南威爾斯，其礦區據云可廣一萬英方里。銅產於新南威爾斯州，昆士蘭州，南澳大利亞州。錫產於東部各州及塔斯馬尼亞州。鉛、鋅產新南威爾斯州。煤產於新南威爾斯州，昆士蘭州，維多利亞州，塔斯馬尼亞州。石油產於新南威爾斯州。鐵礦亦甚多，以南澳大利亞州圓鐵山 (Iron Knob) 之鐵礦爲最重要。此外塔

斯馬尼亞與西澳大利亞二州之西北，亦有重要之鐵礦。錫產於北領土。澳洲礦產之富，於此亦可見一斑矣。

### 第七節 交通

澳洲以氣候之關係，其河流湖沼，往往多無定形，且有許多河流，非有一部分由地下潛行，即全部皆由地下潛行，故我人在地面上不見之。若以河流之長度而言，固有可以列於世界大河之林者矣，然而入冬則湖水乾涸，成無數之小池泊，大湖亦往往如是，故其內陸水上交通之利，祇限於水多之時耳。東部向南流之墨累河 (Murray) 及其支流達令河 (Darling)，茅倫比其河 (Murrumbidgee)，水多時，均航路甚長。墨累河可由河口通至距離一千七百英里之奧爾巴立 (Alburg)。達令河有時通至波根 (Bogan)，里程亦有一千英里之長。茅倫比其河之里程亦長。惟墨累河及其支流在水多時，亦殊不乏缺點，蓋其河口淺砂甚多，不能與海上有直接之交通，故欲貨物經過此段路程，非改水為陸，或裝更小之船以為運輸不可也。以言海上交通，除東部及西部沿海外，海岸線均甚平直，無深入之海灣，故缺乏容

留船隻之所。且東部沿海，自赫維灣 (Hervey Bay) 北起，北行至托列斯灣 (Torres Strait) 止，海中珊瑚礁之長約蔓延一千二百英里，通常稱爲大珊瑚礁 (The Great Barrier Reef)。南端最廣處爲一百英里，距海岸亦遠，漸北則漸狹，而距海岸亦近，最近之處爲十英里。低潮時，珊瑚礁與水面相平，起潮時，因水浪之衝蕩，而水面遂一望而皆爲白沫矣。惟礁在海中之分佈雖廣，然而彼此並不相聯，因之深峽甚多，且有寬至十英里至二十英里者。此種珊瑚礁，雖於航行不無妨礙，然礁之內海，水勢平穩，如舟人有相當之注意，則船隻之駕駛，亦至易也。（雖內海夜行，可見礁於半英里以內之處，在船首可見礁於四英里以內，在船尾則七英里以內之處，然尋常總以日行爲多，至夜則拋錨。外海風浪固較大，而以洋面甚寬，故晝夜皆可行駛，惟須取道托列斯灣之北峽，以爲出入耳。）

澳洲全境鐵路僅二萬餘英里，雖與其面積相較，殊嫌過少，而與境內人口相較，則每一百七十八人可得鐵路一英里也。大部分之鐵路皆在東南部。惟其軌幅則往各州不同，因之貨物之由此州以達彼州者，至交界處非換車不可。此種困難程

度之增高大有隨其商業發達而俱進之概故現已引起聯邦政府之注意矣。

## 第八節 商業城鎮

雪梨金山位於新南威爾斯州之東部沿海約克孫港 (Port Jackson) 之南岸，爲澳洲第一大商港。港灣之優美或便利，在世界各處殊不多見。歐澳汽船航路，卽以此爲終點，又爲新南威爾斯州政治之中心。所有新南威爾斯州之製造業，皆集中於此。巴拉馬塔 (Parramatta) 位於約克孫港之北岸，爲植果業之中心，新南威爾斯州著名之橘，多由此輸出。

新金山爲澳洲第二大商港，位於維多利亞州南部亞拉河 (Yarra) 口，爲維多利亞州之都會，製造業亦至發達。維多利亞州之鐵路，皆以此爲中心。基朗 (Geelong) 在其外港之西南岸，爲製造專銷行本洲粗羊毛絨布之中心。

新堡 (Newcastle) 位於雪梨金山北部沿海，爲南半球最大之煤輸出港。其附近三十英里內皆爲煤礦，其煤不獨供給本洲及太平洋各島，且並輸至印度、中國、南美，及舊金山等處銷售。

比里斯本 (Brisbane) 爲昆士蘭州之都會，位比里斯本河口之西岸，可以停泊大汽船。

阿得雷德 (Adelaide) 爲南澳大利亞州之都會，臨於聖味森灣 (Gulf of St. Vincent) 東部之附近。阿得雷德港 (Port Adelaide) 爲阿得雷德之海港，相距約七英里，有鐵路之聯絡，與新金山雪梨金山亦有聯絡。

伯斯爲西澳大利亞州之都會，位於天鵝河 (Swan River) 口，與在其南之佛利曼特勒 (Fremantle) 港，相距約十二英里。

哈巴特 (Hobart) 爲塔斯馬尼亞州之都會，位於南部沿海，雖與澳洲大陸之距離稍遠，而以港灣優美，且與北部沿海有鐵路之交通，故尙可補救其不便也。

巴拉喇脫 (Ballarat) 位於維多利亞州最大金砂礦之中心，現金砂雖採掘殆盡，而採山金業仍頗重要也。本的哥 (Bendigo) 在其東北，爲現今最重要採山金業之中心。

巴得斯特 (Bathurst) 位於雪梨金山西之高原，爲新南威爾斯州產小麥之中心。

烏龍貢 (Wollongong) 爲伊勞華拉 (Illawarra) 煤礦之輸出港。鄧毅林京 (Deniliquin) 爲利勿林那流域 (The Riverina) 牧畜業之中心。

羅克咸浦敦 (Rockhampton) 爲昆士蘭州第二要港，其位置距南回歸線至近。杜翁巴 (Toowoomba) 在比里斯本之西，爲達令流域要城。坦斯維耳 (Townsville) 亦昆士蘭州之海港，其後方繼續地，不獨爲產金區域，而亦牧畜業之中心也。

巴刺巴刺 (Burra-Burra)，蒙旦 (Mounta)，爲南澳大利亞州產銅中心。奧加斯大 (Port Augusta) 則爲小麥之輸出港。奧爾巴尼 (Albany) 爲西澳大利亞州南部之海港。

堪培拉 (Canberra) 在新南威爾斯之東南，於一千九百零九年定爲澳大利亞聯邦之首都，至今尙在建築中。

## 第二章 新西蘭領地及其他大洋洲諸島 (Dominion of New Zealand and Other Islands in Oceania)

### 第一節 緒言



新西蘭領地雖爲大不列顛帝國之殖民地，而其政治之組織，則與南非聯邦、澳大利亞聯邦、坎拿大領地等相同也。面積廣十萬四千七百五十一英方里。

大洋洲除馬來西亞、澳大利西亞外，尚有坡里內西亞 (Polynesia)。坡里內西亞通常分爲三區：(一) 美拉內西亞 (Melanesia)；(二) 密克羅內西亞 (Micronesia)；

(三) 東坡里內西亞 (Eastern Polynesia)。美拉內西亞包括新幾內亞 (New Guinea)、俾斯麥羣島 (Bismark Arch)、所羅門羣島 (Solomon Is.)、新赫布裡底羣島 (New Hebrides)、新喀利多尼亞 (New Caledonia) 等，換言之，即西起新幾內亞、東至非支羣島 (Fiji Is.) 一帶之島嶼是。密克羅內西亞 包括賊島 (Ladrones)、喀羅林 (Caroline)、馬沙爾 (Marshall)、夏威夷 (Hawaii) 諸羣島，即美拉內西亞以北諸小羣島是。東坡里內西亞 乃指子午線一百八十度以東諸小島而言，薩摩亞 (Samoa)、友誼 (Friendly Is. or Tonga)、社會 (Society Is.)、圖部愛 (Tubuai Is.)、低島 (Low Arch) 諸羣島均屬之。

坡里內西亞 諸島中，以新幾內亞 幅員爲最大，計廣二十萬零三百四十九萬英方

里。在子午線一百四十一度以西屬於荷蘭，以東則東南部屬於澳大利亞聯邦，東北屬於德國。歐戰後，和約規定，德國在太平洋之屬地，在赤道以南者，屬於澳大利亞聯邦，以北者，屬於日本。故新幾內亞之東北部，德屬所羅門羣島，俾斯麥羣島，均歸澳大利亞聯邦，而賊島與喀羅林羣島則歸日本。惟美國以屬於喀羅林羣島之雅浦島 (Yap) 爲由美國與菲列濱香港間之海底電線站，故反對其完全管理也。

## 第二節 地勢

新西蘭本部爲二大島，一小島所成。北大島名北島 (North Island)，南大島名南島 (South Island)，再南小島名斯圖亞特島 (Stewart I.)。南島以介於北島與斯圖亞特島間，故又名中島 (Middle Island)。所屬諸島與本部之距離爲百五十英里至三百五十英里。本部三島，地勢多山，而在南北二島者，山勢尤高。均由東北向西南而行，蜿蜒不絕。以南島中部之山爲最高，拔海一萬二千三百五十英尺，有南阿爾卑斯山 (Southern Alps) 之稱。北島之路阿佩瑚 (Ruapehu) 活火山，其高九千二百英尺。南阿爾卑斯山，山巔積雪，終年不消，並有大冰河及大湖，風景至爲優美。北

島之蹈波 (Taupo) 面積廣約二百二十七英方里，爲新西蘭第一大湖。大平原在南島之東岸，東北長一百英里而強，東西廣四十英里，名坎特布里平原 (Canterbury Plain)。北島大河爲威卡托 (Waikato)，南島大河爲克路他 (Clutha)。南島之極西南端，灣峽深入，頗與那威相類。

新幾內亞爲世界第二大島，惟以氣候不適於康健，故世人於其內陸地勢之調查，尙未週遍，然按其大致，則島之中央，有東西蜿蜒之山脈，高峯甚多，最高之峯，達一萬英尺。大河亦多，而佛來河 (Fly) 與愷撒林奧占斯脫河 (Kaiserin Augusta) 則其著名者也。

此外諸羣島，或成於火山質，或成於珊瑚礁。夏威夷之冒納開亞 (Mauna Kea) 火山，高可一萬四千英尺，是以較新西蘭北島之火山，更高也。

### 第三節 氣候

新西蘭全部位於南溫帶內，雖所處緯度，與北溫度帶之意大利彷彿，而其溫度，則與英國相似，尤以夏季爲然。因受海洋之影響，故冬夏寒暑之差有限，而其境內雨

量之充足，尤與乾旱時虞之澳洲大陸不同，其濕風自西北向東南吹，故向西之山坡，受雨獨多，而向東之山坡較寡。向西山坡，有數處每年雨量自八十英寸至一百英寸。坎特布里平原以背風關係，故僅有雨量三十英寸。北島每年平均雨量，爲五十一英寸三分。南島則四十六英寸六分。二島全年平均下雨之日，爲一百五十一日。北島北部爲地中海之氣候，惟地中海一帶及他處之具此種氣候者，其夏季多乾旱，而新西蘭則否耳。

新幾內亞全部位於赤道南熱帶中，溫度甚高，雨量豐沛，內部平野，常陰霾不晴，苦濕酷熱，有熱病流行，而本島之所以難發展者，亦卽以此。

此外各羣島氣候雖不乏酷似新幾內亞者，而四季溫和，適於康健者，其數亦多，如夏威夷，喀羅林，非支，賊島，薩摩亞等是也。

#### 第四節 植物產

新西蘭之收穫，非僅較澳洲大陸爲確定已也，卽其每畝收穫量之多，亦非平常國家之耕地所可企及。百分七十之產小麥地在坎特布里平原，百分十八而強在奧

塔哥 (Otago) 威靈頓 (Wellington) 與奧塔哥爲新西蘭產雀麥之中心。而小麥與雀麥二者，實爲新西蘭之重要輸出品也。大麥亦產於此二處，產惟量不甚多。馬鈴薯之產地甚廣，玉蜀黍與果品則均產於類似地中海氣候之北島北部。果品中有橘，檸檬，香櫞，阿列布，葡萄等，且每年運銷倫敦者甚多。新西蘭麻 (New Zealand Flax or Phormium) 爲本地原產一種百合科之植物，盛生長於低濕之地，有時纖維長者，達十英尺，可爲繩索及其他織物之用。森林以西部爲最密，有紋理細密他處所無之樹甚多。有一種松柏科植物，名曰柯藜 (Kauri)，其根產生琥珀色之膠，可爲製漆之用。

新幾內亞之輸出，有煙草，甘蔗，甘藷，咖啡，可可，檳榔，橡皮，西米，芋，香料，烏木等。煙草品質優美，價格亦貴，今竟成本島土人對外貿易之重要直接交換品矣。

非支羣島產甘蔗，椰子，玉蜀黍，煙草，咖啡，棉花。其農人多來自印度等處。

夏威夷羣島之植物產，有蔗糖，葡萄，甘蔗，小麥，芋，咖啡，木材，橡皮，煙草，果品，幾那樹等。每年砂糖產額，達六十萬噸之多，亦世界產蔗糖之要地也。米之產額亦多，在此

羣島未歸併美國以前，糖米二者，輸入美國，即已免稅。據一千九百二十年之統計，全羣島人口二十五萬六千，就中日人佔百分之四十四，葡萄牙人佔百分之十，華人及土人各佔百分之九。葡萄牙人以經商者居多，而日人華人及土人，則以耕種爲生者較衆。使夏威夷成爲產米之區者，亦以華人之力居多。

薩摩亞羣島之植物，有椰子，甘蔗，麵包果 (breadfruit)，啡咖等。麵包果爲鳳梨之一種，盛產於太平洋南部諸島，名曰麵包，亦可知其對於該生產地之重要矣。

### 第五節 動物產

新西蘭土壤肥沃，雨量充足，冬季和暖，故宜於牧畜業之發達。所種芻草，佔耕地百分之八十。威靈頓，坎特布里，奧塔哥，和克斯灣 (Hawke's Bay)，奧克蘭 (Auckland)，馬爾巴羅 (Marlborough)，納爾孫 (Nelson)，均爲牧羊業之中心，全境綿羊達二千四百萬頭之多。以前僅注重於毛，故重要羊種，爲捲毛羊，林肯羊 (Lincoln) 二者，後者爲英國種羊。至今日以凍肉業日益發達，故雜配羊種與其他長毛羊種亦甚多矣。牛約二百萬頭，在北島者佔三分之一。奧克蘭，威靈頓，塔拉那乞 (Taranaki)，均

爲牧牛業之中心。奧塔哥爲南島產牛要地。牛乳業亦極發達，新西蘭之乳酪乳餅，在英國市場，頗具佳譽。其乳產廠多利用水力爲發動力，廠之制度，則取法於丹麥。塔拉那乞，奧克蘭，威靈頓產乳酪最多。奧塔哥，塔拉那乞所製之乳餅，亦甚著名。馬產於奧克蘭，奧塔哥，威靈頓，坎特布里。野兔本由他處輸入，後以孳育甚繁，頗礙農事，雖每年捕殺甚多，至今猶爲妨害之獸，其肉每年輸至英國者，爲額亦鉅。

新西蘭於漁業，雖不甚注意，而奧克蘭與奧塔哥之沿海，則漁戶頗多。牡蠣產於斯圖亞特島及奧克蘭北部之淺海中。紅鯛 (schnapper) 爲新西蘭鹹水魚之最重要者，多輸至澳洲大陸銷售。

新幾內亞產珍珠，海參，玳瑁，珊瑚，燕窩。而各羣島中，牧畜業稍盛者，僅稱夏威夷，羊皮爲其大宗輸出品之一。所畜牛，馬，騾等，亦不下數十萬頭之多。以耕地日益推廣，於該羣島之林業牧畜業二者之前途，均不無限制耳。此外該羣島又有蠶絲之利，產額亦頗可觀。

## 第六節 礦物產

新西蘭礦藏至富，最重要者爲金煤二者。金分山金砂金二種，山金佔總產額百分之六十五，奧克蘭之西部沿海及奧塔哥皆爲產金要地。煤之產額每年約二百餘萬噸，分佈頗廣，尤以南島西部爲最，且多爲上等瀝青煤。目下三分之二之煤，皆來自南島之奧塔哥及其西部沿海之新港 (Newport) 與葛曼茅資 (Greymouth) 二處。銀礦之分佈亦廣，有時與金並生。褐鐵礦在帕刺帕刺 (Parapara)，鐵砂則來自新普里穆斯 (New Plymouth) 之沿海。琉磺產自熱湖區 (Hot Lakes' District)。

新幾內亞之西北部有砂金礦，華人居此採金砂及珊瑚者，爲數頗衆。其東南之路易西愛羣島 (Louisia de Aïch)，產砂金尤多。法屬新喀利多尼亞爲世界產錫要地，昔日錫之供給，多來自德國，今則以美國之溫別釐阿 (Ontario) 與喀利多尼亞爲最多矣。鈷之出產亦多。

此外產含磷鳥糞之島頗多，而尤以屬於吉爾伯特羣島 (Gilbert Is.) 之璦路 (Namu) 海洋 (Ocean) 二小島蘊藏最富。

## 第七節 商業城鎮



奧克蘭爲新西蘭第一大商港，位於奧克蘭之懷太馬塔 (Waitemata) 與孟紐膠 (Manukau) 間之地頸上，北島之道路鐵路均以此爲中心，而全境汽船之航路，亦多以此爲出發點。工業以造船業，煉糖業，織繩業，傢具業，磁業爲最重要。有南太平洋科林斯 (The Corinth of the Pacific) 之稱。

威靈頓爲新西蘭政治之中心，位於北島南部尼古孫港 (Port Nicholson) 之西南，重要工業有鋸木廠，鞋廠，凍肉廠，織繩廠。所有北島之大宗輸出，均經奧克蘭與威靈頓二處。

基督禮拜堂 (Christchurch) 爲南島坎特布里之都會，位於大平原上，乃北坎特布里農業，牧畜業區域商業之中心。李特爾頓 (Lyttleton) 爲其外港。

都內丁 (Dunedin) 爲奧塔哥政治商業中心，港口爲曲爾謀斯 (Chalmers)。

檀香山 (Honolulu) 爲夏威夷政治商業之中心，位於奧島島 (Oahu) 上，人口華人佔四分之一，多操工役，間有經商者。以地當亞洲與美洲交通之要道，惟亞洲東部各港與美洲之凡庫非 (Vancouver) 西雅圖 (Seattle) 交通，可不取道檀香山，

如與舊金山 (San Francisco) 及巴拿馬運河交通，則多經此，澳洲與北美西部諸港之交通，亦以取道於此爲最多。

## 第七編 北美諸國

### 第一章 坎拿大紐芬蘭格林蘭 (Canada, Newfoundland,

Greenland)

#### 第一節 緒言

坎拿大領地 (The Dominion of Canada) 爲英國之殖民地，非僅享有自治之政府，且可派代表駐於鄰邦合衆國之華盛頓，此亦爲英屬各殖民地中之別開生面者也。政治區域分爲十二省，面積共廣二百六十萬三千三百三十六英方里。紐芬蘭亦英國之殖民地，位於坎拿大東部之紐芬蘭島附屬諸小島，及坎拿大東部沿海之臘布刺多 (Labrador) 地方，面積共廣十六萬二千七百三十四英方里。格林蘭爲丹麥之殖民地，面積之估計，出入頗多，據丹麥政府之報告，約廣四十六萬七千四百英方里，其對外貿易，悉爲丹麥政府所獨佔。

#### 第二節 地方

坎拿大在落機山 (Rocky Mts.) 以東，大部分皆爲平原及起伏之低地，北部苔原，與北俄羅斯及西伯利亞相似，佔地亦廣，東行經哈得孫灣 (Hudson Bay) 而至臘布刺多之沿岸，其南爲林區，以松杉爲大宗，溫尼伯湖 (Winnipeg) 以東之地，均屬之。而西部林區以南爲原野，樹木稀少，土壤肥沃，而氣候亦宜於農業，與坎拿大將來之發展，至有關係。紅河 (Red R.) 流域以西爲高一千五百英尺之高臺，長約二百五十英里，再西則高二千英尺，直至落機山之基部爲止。東部自魁北克 (Quebec) 下游附近之聖羅凌士河 (St. Lawrence) 沿岸起，而至紅河流域止，皆爲結晶岩所成之地殼，裸露之處甚多，亦有其上鋪以薄土，而僅容松杉之生長者，故將來亦難有發展之希望也。

紐芬蘭島境內多高山起伏，西南沿海之山，高達二千英尺，雖大部分爲瘠地低濕地，而河流湖泊甚多之處，則其兩岸之地，往往均至肥沃也。格林蘭面積雖廣，而除西部沿海一部分外，幾全爲冰窟。全境究爲大塊土地，抑爲許多小島爲冰聯絡而成，至今仍無定論。

### 第三節 氣候

落機山以東之氣候，與北半球緯度相同之其他地方彷彿，寒暑相差之鉅自不待言。然西南風可以吹過之處，則此種差度亦因以稍減耳。惟坎拿大之西部與歐洲有重要不同之點，即落機山與太平洋之沿岸間，全為山區是。此山區之山，皆與海岸平行，故對太平洋吹來之風，幾成直角，故在距太平洋稍遠之處，其溫度與雨量，皆因之大異也。落機山以東，雨雪益稀，至撒斯喀其萬 (Saskatchewan) 則漸增，愈東愈增，故論雨量之充足，西北部實較東南部為遜。惟西北部大部分之雨量，皆降於需要正殷之候，尤以夏季為最多，冬季之雪雖薄，而既可使地土凝凍，則春至融解，不獨土質因以鬆馳，且可補救此時雨量之缺乏也。

#### 第四節 植物產

坎拿大大部分之人皆從事農業，所產穀類，以雀麥小麥為最多，大麥燕麥次之。西部原野為產小麥之中心，而安別釐阿 (Antario) 魁北克之出產亦多，其性質之滋養，與匈牙利之小麥同。雀麥燕麥產於東部及西部原野之北部，大麥亦然。在坎拿

大各種輸出品中，以小麥之輸出爲最多，通常輸出之小麥，值美金二億五千二百十四萬元，麵粉亦有六千餘萬元，爲坎拿大最重要之收入。惟以宜於耕種小麥之地雖廣，而以人口稀少，地力一時尙未可盡闢也。林產品之輸出額僅次於小麥，木材，紙，及木漿三者通常之輸出，共計值美金二億三百十四萬餘元。此外如甜蘿蔔糖，果品二者，亦頗重要。果園以在諾法斯科細亞 (Nova Scotia) 及安別釐阿 東南一帶者，最爲著名。安別釐阿 南部產葡萄區之緯度，正與葡萄牙 北部邊境之緯度同。紐芬蘭 之林產，亦至重要，木材與木漿之輸出亦多。

#### 第五節 動物產

在撒斯喀其萬 與亞拍撻 (Alberta) 之許多地方，雖以牧畜爲主要之生產事業，而就坎拿大 全境以言，則不過農人之一種副業耳。據最近之調查，全境計有牛九百七十二萬頭（內有乳牛二百七十四萬五十餘頭），綿羊三百二十六萬三千餘頭，豕三百九十一萬五千餘頭，馬三百六十四萬八千餘頭。牛乳業以安別釐阿魁北 克爲最盛。每年乳餅之輸出，達美金二千八十餘萬元之多。此外如野獸皮及水產，

亦至重要。昔哈德孫公司 (The Hudson Company) 之在坎拿大 華路檻樓 以啟山林者，即爲收集野獸皮也。今日以耕地日闢，森林較前漸少，而坎拿大 猶爲世界產野獸皮大國之一，每年輸出之皮尙可值美金一千六百三十八萬四千餘元之多。蒙特利奧 (Montreal) 與溫尼伯 爲野獸皮拍賣業之中心。最近坎拿大 與美國 氣候寒冷之處，已有飼狐及其他野獸之業，如能日漸發達，則將來亦可增加其自然產額之不足矣。沿海從事於漁業者，約九萬餘人，出產以鮭魚、龍蝦、鱈魚爲最重要。紐芬蘭 人民以捕魚爲主要之生產事業，從事此業者達三萬餘人，出產以鱈魚、鮭魚、龍蝦、海狗爲大宗。格林蘭 亦以漁業爲重要，鯨魚、海狗均有之，此外又有海鴨絨，亦其輸出之一也。

#### 第六節 礦物產

坎拿大 重要之礦產爲煤，(木煤，黑煤，白煤均有之)，鐵、金、銀、銅、鎳、煤礦面積至廣，在各海港之附近及沿太平洋路線等交通便利之處者，已漸着手開採。惟曼尼托巴 (Manitoba) 新不倫瑞克 (New Brunswick) 等人口最密之區域，則無重要之

煤層，故不能不向鄰邦美國輸入大宗之煤，以濟缺乏也。亞拍撻西部卡爾開士 (Carcase) 流域之白煤礦，儲藏量達四億噸之多，而黑煤礦及次等黑煤礦之面積亦廣三萬英方里也。不列顛哥倫比亞之煤礦，亦世界大煤層之一。凡庫非島 (Vancouver I.) 之煤礦，位於太平洋之沿岸，故亦重要。鐵之分布亦廣，安別釐阿之京斯敦 (Kingston) 以北六十英里處之磁鐵礦，面積廣一千六百英方里，惟礦脈多斷折，故一時未能充分採掘耳。三河 (Three Rs) 之附近，諾法斯科細亞及得克薩島 (Texada I.) 之鐵礦，均已先後開採，自歐戰以來，其產量亦已增加矣。金產於西北領土 (Northwest Territories) 之育空 (Yukon) 流域，不列顛哥倫比亞及諾法斯科細亞，一千九百二十二年所產之金，值美金二千五百四十四萬六千餘元。銀銅亦產於不列顛哥倫比亞，而安別釐阿產鎳區域，亦產銅。安別釐阿又為坎拿大產石油產鹽之中心。馬更些 (Mackenzie) 流域之石油田面積亦廣。

紐芬蘭產鐵頗富，大貝勒島 (Great Bell Is.) 及紐芬蘭島東部西部沿海，鐵之儲藏量為二十六億噸。煤與石膏產於聖佐治灣 (St. George Bay)。紐芬蘭島又產金，銀，



銅，鉛，及黃鐵礦。

格林蘭之西岸產冰晶 (cryolite)，可為煉鈉煉鋁之用。

### 第七節 交通

坎拿大之河流，以聖羅凌士 (St. Lawrence) 為最重要，其上游各大湖間，有運河之聯絡，故大汽船可由貝勒島峽上駛至蘇必利爾湖 (Lake Superior) 之福特威廉 (Port William) 止，水程為二千二百五十英里。再自此由太平洋鐵路以達西部沿海之凡庫非 (Vancouver)，陸程為一千九百零八英里。然福特威廉尚在蘇必利爾湖之北岸也，如大汽船入蘇必利爾湖後，再向西而行，直達西岸美境之盧司 (Duluth)，則水程為二千四百英里，自此由鐵路以與太平洋沿岸交通，則陸程為一千八百九十英里矣。故美國穀類之輸入歐洲，循此道而行者亦甚多，最近又有築鄂太瓦佐治灣運河 (Ottawa and Georgian Bay Canal)，使此航路成一直線之擬議，如他日獲告成功，則里程又可縮短三百四十英里。聖羅凌士河之缺點，為至九十月即凍冰，至次年四月底始開凍，且河口水急而多霧，駕駛不慎，則難

免不發生危險耳。

坎拿大鐵路共長五萬二千一百五十五英里，有許多鐵路達於美國之邊境，穿過大陸之鐵路，由西部沿海之凡庫非及白令士魯拍特 (Prince Rupert) 至東部沿海之聖約翰 (St. John) 及哈利法克斯 (Halifax)，美境之波特蘭 (Portland) 及芝加哥，而使對亞歐貿易之路線，成一直線，其重要亦可想見也。

#### 第八節 商業城鎮

蒙特利奧爲坎拿大第一商業發達之區，位於鄂太瓦河與聖羅凌士河匯合處之島上，自上游航路大加改良後，而蒙特利奧之航業與人口遂日益興盛，往來於利物浦，格拉斯哥，哈佛爾，盎凡爾間，而與內陸各處之交通不獨有船隻往來於大湖區及鄂太瓦流域間，而又地點當穿過大陸之鐵路線，故商業輻輳，工業發達。

多倫多 (Toronto) 爲安別釐阿之政治中心，位於安別釐阿湖之北岸，爲製造農具業之中心，其他製造工業亦頗發達，大湖區汽船往來於此者甚多，故工業商業之盛，大有與蒙特利奧抗衡之勢。其工業自利用附近耐亞嘎拉瀑布 (Niagara Falls)

之水力發電後，進步尤多。

溫尼伯爲曼尼托巴之都會，位於紅河與阿辛尼波印河 (Assiniboine) 之匯合處，以地居產小麥之中心，又有穿行大陸鐵路之通過，故商業之盛，爲坎拿大之西北冠，輸出除小麥外，又有羊毛，革，木材等。

凡庫非爲坎拿大西部第一海港，有定期汽船往來於日本，中國，澳大利亞，夏威夷，新西蘭，阿拉斯加，西雅圖，舊金山間，又爲太平洋鐵路之終點，自巴拿馬運河成後，而原野小麥至歐洲亞洲者，亦多取道於此。

鄂太瓦爲坎拿大領地之首都，位於鄂太瓦河之右岸，爲全境最大水發電力之中心，又爲全省木材之分配地，有大規模之鋸木廠，其運河，河流，鐵路等交通之設備，亦至完美。

魁北克爲坎拿大之古城，而魁北克之都會也，位於查理河 (Charles R.) 與聖羅凌士河之匯合處，有製革業及木材業。大部分人民至今尙操法語，故有美洲之直布羅陀之稱。

哈密爾敦 (Hamilton) 位於安別釐阿河之西岸，其鐵業及他種製造業多利用耐亞嘎拉瀑布之水動力，而較遠之科令武德 (Collingwood)、密特蘭 (Midland) 之鐵廠，造船廠，及聖蘇瑪麗 (Sault Ste. Marie) 之木漿廠，鋼廠，亦用此瀑布之水力，以爲發動力焉。

哈黎法克斯爲諾法斯科細亞之都會，位於東部沿海，港灣優美，港內冬季凍冰之事，僅數年中偶一見之耳。附近爲產煤區域，又爲穿過大陸鐵路之終點。

聖約翰爲新不倫瑞克之海港，位於聖約翰河口，以港內水深，且終年可不封鎖，故冬季之貿易頗盛。

聖約翰斯 (St. Johns) 爲紐芬蘭之都會，位於阿發倫 (Avalon) 半島之東部沿海，漁業頗盛，又以位置距歐洲較近，故將來或可因鐵路之敷設，而使之重要也。

## 第二章 合衆國 (The United States)

### 第一節 緒言

合衆國簡稱美國，本部位於坎拿大之南，阿拉斯加爲美國之屬地，位於坎拿大之西，與美國本部，並非毗連，以同位於北美，故亦併而述之。本部分四十八州，廣三百零二萬七千英方里，連阿拉斯加計之，廣三百六十一萬七千八百八十英方里，連其他屬地計之，廣三百七十四萬三千三百零六英方里。故幅員之廣，已幾與歐洲彷彿矣。

## 第二節 地勢

本部地勢可分三區：(一)西部太平洋高原，(二)中部大平原，(三)東部大西洋高原及沿海平原。

(一) 太平洋高原包括落機山及沿海諸地。落機山南起墨西哥之邊境，而向北延入坎拿大境以至北冰洋。東列諸山之最高處由一萬英尺至一萬四千英尺，西列之塞拉內華達山 (*Sierra Nevada*) 及喀斯喀德山 (*Cascade*) 則由一萬二千英尺高至一萬五千英尺。東起窩薩赤山 (*Wahsatch*)，西至塞拉內華達山一帶之地則名大盆地 (*Great Basin*)，面積廣二十一萬英方里。

(二) 中部大平原可分海灣平原 (Gulf Plains) 原野 (Prairies) 高平原 (High Plains) 湖區平原 (Lake Plains) 四區 海灣平原起自墨西哥灣至下密士失必河 (Mississippi) 流域，至地勢高達五百英尺處止；其土壤以種棉爲最宜。原野則地平谷淺，樹木稀少，土細而肥，其成因有由於冰河者，宜於種穀之用。自墨西哥起，以至大湖區 (Great Lakes) 一帶之地皆屬之，面積約廣五十萬英方里。高平原位於阿肯色 (Arkansas) 及普拉特河 (Platte Rivers) 間，高約六千五百英尺，芻草豐富，可爲最佳之牧場。湖區平原位於大湖區之南，其地在上古時曾爲冰層所掩，宜於種植不擇氣候之穀類。

(三) 大西洋高原包括阿帕拉契安山脈 (Appalachian Mts) 自新英格蘭 (New England) 而至北阿拉巴瑪 (Alabama) 及西北佐治亞 (Georgia)，長千餘英里，廣百英里，最高之處，達六千七百英尺，沿海爲平原，北狹南寬，在新英格蘭境者，高四百英尺，在佐治亞、阿拉巴瑪及南北卡羅來納 (Carolina) 者，高一千英尺。阿帕拉契安山脈之南端，與北端不同，南端爲高五千英尺以上之大山區，面積至廣，北端

則分爲許多單獨之南北山脊而已。故沿海人口最多之平原，與土壤最肥之原野間之交通，遂因此山脈之縱行其間而加困難矣。

阿拉斯加自坎拿大突出海中，成一土股，有大山冰河甚多，麥京來 (McKinley) 山峯，高二萬三百英尺，爲北美最高之山，河流以育空河爲最長，沿海島嶼亦多。

### 第三節 氣候

美國國境，由北而南，所跨緯度甚多，故中部大平原北爲寒溫帶，中爲熱溫帶，南爲副熱帶之氣候。加之境內諸山，皆縱行而不橫列，而北冰洋之冷風遂可吹過原野。沿海一帶，以有大西洋之關係，故氣候所受影響亦多。墨西哥灣之熱風亦可以向內陸而吹，惟太平洋之風則以西部大山之阻隔，因之所挾之水分，僅可浸潤西陲而不及大盆地矣。阿帕拉契安山較落機山稍低，故不能完全阻隔大西洋海風之吹過，是以大平原之雨量尙頗充足也。平均溫度，南部佛羅里達 (Florida) 及得克薩斯 (Texas) 爲華氏表六十度，北部蘇必利爾湖爲華氏表四十度而弱，西部舊金山一帶，則四時皆和暖如春。

#### 第四節 植物產

小麥 美國爲世界第一產小麥最多之國家，產額約佔全世界總產額五分之一，東起大西洋沿岸，北至太平洋沿岸皆種之，而以自明尼蘇達 (Minnesota) 南北達科他 (Dakotas) 至堪薩斯 (Kansas) 一帶出產爲最多。不獨本國東北部及落磯山區缺乏小麥諸州取給於此，且並有盈餘輸出國外。美國小麥之收穫，打禾，儲藏，運輸四者，多藉機械，故可節省人工，減輕成本，運輸迅速，而使歐亞各國皆購美產之小麥也。境內麵粉業亦極發達，所有輸出國外之小麥，麵粉佔其三分之一，亞洲及熱帶諸國以境內新式之麵粉廠不多，故購麵粉獨多，小麥之運至英國者，較運至所有其他各國者爲鉅。

玉蜀黍 美國不獨產玉蜀黍，產量之多亦在世界稱第一。美人嗜此者雖衆，而其主要之功用，則爲牛豕之飼料。玉蜀黍爲穀類中含脂肪之最富者，故以之飼牲畜，殊爲合宜，亦有以之爲榨油之原料者。

雀麥 美國在戰前所產雀麥之多，僅稍次於俄國，戰後俄國疆域削少，故現今二



國之產量，已彼此彷彿矣。雖各州均產此，而以來自產小麥重要區域以北者為最多。

大麥 美國各州均產大麥，每年輸至北歐者甚多，皆為釀啤酒之用。

燕麥、蕎麥、米及其他穀類 燕麥之產額，不甚重要，多運至北歐諸國，以為釀酒之用。蕎麥幾專為製餅之用，近來產額亦減少甚多。米產於南部沿海諸州，以路易斯安那 (Louisiana) 與得克薩斯 二州所產為最多。蜀黍、稷、粱等各州均產之，多為飼料之用。

糖 美國所產之糖可分蔗糖，甜蘿蔔糖，楓糖三種。蔗糖產於南部墨西哥灣諸州，以路易斯安那為中心。甜蘿蔔糖產於北部諸州及加利福尼亞一帶，而以加利福尼亞及密執安 (Michigan) 二州所產為最盛。楓糖產於東北部諸州。產額以甜蘿蔔糖為最多，蔗糖次之，楓糖為最少。美國人民糖之消費量甚鉅，平均每人年食七十五磅，故國內所產，至難自給，而須由夏威夷及他國輸入美金三億餘元之糖，以濟缺乏，因之售小麥所得之款，尚不足清償此區區食糖之費也。

煙草 美國亦世界產煙草之最大國家也，製雪茄之煙草多來自北部諸州，製捲煙及嚼煙之煙草，則產地之面積頗廣，自墾塔啓 (Kentucky) 至維基尼亞 (Virginia)，及自俄亥俄 (Ohio) 至北卡羅來納均屬之。每年輸出已製造之煙及未製之煙草，達美金一億七千餘萬元，而自古巴，蘇門答臘，埃及等處輸入者，亦達美金七千八百餘萬元。

果品 美國爲世界果品之重要輸出國。蘋果產於東北部；橘，鳳梨，檸檬產於南部，以佛羅里達爲最盛；西部果業以加利福尼亞爲中心，有葡萄，橘，杏，梨，鳳梨等，運銷亞歐各國。

菜蔬 北部多馬鈴薯，南部多甘藷，而馬鈴薯在菜蔬中尤爲重要。位於大西洋西部之英屬百慕大 (Bermudas) 羣島所產之菜蔬，則幾全以美國之東部爲市場也。芻草 一千九百二十二年芻草種植之面積，廣六千一百二十萬零八千英畝，收穫量爲九千六百六十八萬七千噸，值美金十二億一千七百萬零四萬四千元，故爲美國最重要農產物之一，然多供國內消費，輸出則至有限也。

棉 美國爲世界第一產棉大國，棉之種類甚多，最著名者爲海島棉高地棉 (up-land cotton) 二種。前者在棉類中纖維最細長，可紡上等細紗之用，價格亦昂。後者纖維頗短，可紡中等細紗及粗紗之用，以價格甚廉，故需要亦廣。境內所產之棉，佔全世界產棉總額百分之七十。產棉區域在北緯三十七度以南，得克薩斯以東一帶之地。海島棉產於東部沿海及海島之地，而來自理查斯敦 (Charleston) 及勺瓦諾 (Savannah) 爲最多，高地棉則產地甚廣。棉紗廠自東部緬因 (Maine) 至南部阿拉巴瑪諸州均有之。每年輸出之原料棉及製品，達美金八九億之多，故佔全國輸出品第一位置。輸出之原料棉，三分之一供英國紡紗廠之需要，其餘三分之二，運銷世界各國。

森林 美國本部重要林區在東部南部及太平洋沿岸諸州，皆雨量充足，易令樹木生長之地也。新英格蘭之東部及北阿帕拉契安山產楓，檜，山毛櫸，樺，杉，松，落葉松；大湖區之周圍產白松 (white pine) 甚盛；阿帕拉契安山之中區以胡桃，櫟，栗爲最多；南部諸州產脂松 (pitch pine)，木蘭 (magnolia)，鬱金香樹 (tulip)，楓等；面

太平洋諸山陂以紅杉 (red fir 又作 douglas pine) 爲最重要，而加利福尼亞州之紅松 (sequoia) 則世界有名之大樹也。阿拉斯加亦美國產森林之要地，以杉、檜、柏爲大宗，全國每年木材、木漿、紙三項之輸出，約值美金一億四千五百餘萬元。

### 第五節 動物產

牛 美國產牛之多，僅次於印度，故爲世界第二產牛大國，惟印度大部分之人民，皆不肉食，故牛之爲用，在革與運輸而已，美國則飼之肥後，非食其肉，卽飲其乳也。全國四分之一之牛肉，皆來自密士失必河以西諸州，然此一帶許多之牛，往往運至密士失必河以東之玉蜀黍帶 (corn belt)，以玉蜀黍飼之肥，然後運至芝加哥、堪薩斯城 (Kansas City)、俄馬哈 (Omaha) 等處之大屠宰場中戮之，然後盛以冰車，并運至各大城銷售；運至歐洲者則其船亦皆貯之以冰。乳牛業自密士失必河中游之沿岸起以至東部沿海止，雖罐貯牛乳及乳酪乳餅之出產甚多，而以國內消費甚鉅，故輸出殊無可觀也。

綿羊 美國所畜大部分之綿羊，雖多爲其毛，而非爲其肉，然以之充爲肉獸者，其數亦不下數百萬頭之多，故各大屠宰場中，亦於屠後以冰車盛其肉，而分配於各大城。近以西部耕地日闕，牧場減少，故羊之數目僅三千七百萬頭，每年產羊毛二億六千二百餘萬磅而已。且國內毛織廠日多，本國所產之原料已不足以自給，因之由南美澳洲等處輸入羊毛頗多。

豕 除中國外，世界產豕之多，當推美國矣。美國豕之數目爲六千三百四十二萬頭。全國所產之玉蜀黍，三分之一而強，皆耗之於豕，故美國運銷歐洲之豕肉，亦可謂爲玉蜀黍最廉之推銷法。蓋豕肉之體積實較玉蜀黍爲遜也。

絲 美國亦世界絲織業最發達國家之一，新澤稷 (New Jersey)，紐約，本雪佛尼亞爲美國絲織業之中心，而紐約之帕忒孫 (Paterson) 地方，尤以絲織業稱最盛，有著名之絲帶廠。惟美國絲織業雖如是其發達，而所有原料之大部分皆來自中國與日本二國。南部諸州雖有養蠶事業，而以國內人工太貴，故結果仍以輸入他國之原料而加工製造之，可以成本較廉也。自最近以綿製人造絲 (artificial silk)

之術發明後，美國人造絲業已有駸駸日上之勢，故其養蠶事業，即在將來，似亦無大希望耳。

水族 大漁場可分三區：(一)北大西洋西部，自折撤比克灣 (Chesapeake Bay) 至紐芬蘭，產鱈魚，青魚，鯖魚，箸葉魚 (halibut)，鱒等；以馬薩諸塞 (Massachusetts) 之格羅斯忒 (Gloucester)，緬因之波特蘭 (Portland) 爲中心。(二)太平洋西岸及哥倫比亞河，其捕獲與罐貯多爲哥倫比亞河及阿拉斯加沿海之鮭魚，阿拉斯加沿海並產鯨魚，海狗，海獺 (sea-otter)，而加利福尼亞之沿海亦有鯨魚。(三)大湖區，有白魚 (white fish)，鱒，鱒等。龍蝦罐貯業多在新英格蘭一帶，牡蠣之種植，以中部沿大西洋諸州爲最重要，海綿則產於佛羅里達之近海中。

#### 第六節 礦物產

煤 境內煤可分六區：(一)阿帕拉契安區，爲國內最大煤區，自本雪佛尼亞起至阿拉巴馬止，面積廣六萬五千英方里。白煤，黑煤，木煤均有之。阿利給尼山 (Alleghany) 之西爲黑煤礦，其東爲白煤礦。肯不蘭 (Cumberland) 一帶則產次等黑

煤。(一)中央區，面積廣四萬八千方里，大部分在印第安納 (Indiana)，伊利諾斯 (Illinois) 及墾塔啟，以產大塊上等黑煤 (block coal) 著名。(二)北區，在密執安。(四)西區，自衣阿華 (Iowa) 起，至墨西哥止，雖分散不聯絡，而面積則頗廣。(五)落機山區，包括各分散不聯絡之煤礦。(六)太平洋區，包括加利福尼亞，俄勒岡 (Oregon)，華盛頓等小煤礦。最近全國煤之產額為四億二千九百餘萬噸，百分之六十來自本雪佛尼亞，輸出國外之煤，約值美金一億數千萬元。

鐵 美國鐵之產額，佔全世界三分之一，重要產鐵區域，為密執安，明尼蘇達，阿拉巴馬，本雪佛尼亞諸州，以密執安，明尼蘇達一帶之五大鐵礦山脈所產為最多。且均位於蘇必利爾湖之西北岸及南岸，故運鐵經諸大湖以就本雪佛尼亞，俄亥俄，紐約等處之焦煤亦均至為便利也。蘇必利爾湖區所產鐵石，三分之二皆運往匹茲堡 (Pittsburg)，以煉製鋼鐵，故匹茲堡實為美國最大鋼鐵業中心。阿拉巴馬之伯明漢 (Birmingham) 產煤區域，又為產鐵產石灰石區域，故煉鐵之事尤為便利。通常鋼鐵及其製造品之輸出，為美金二億元左右。

銅 美國每年所產之銅，約佔世界產銅總額百分之六十，故爲世界第一產銅大國。蒙大拿 (Montana)，北密執安，亞利桑那 (Arizona) 爲美國產銅最富之區，而標特 (Butte) 及安那昆達 (Anaconda) 則其銅業之中心也，煉礦用電化法，故其銅質至爲純潔。製黃銅業多在康涅狄格 (Connecticut)。全國每年輸出之銅及其製造品，值美金一億一千三百三十萬餘元。

金 美國產金之多，僅次於南非之脫蘭斯瓦爾及澳洲二處，故爲世界第三產金大國，加利福尼亞，科羅拉多 (Colorado)，蒙大拿，阿拉斯加均產金甚多，最近產額值美金五千餘萬元。

銀 美國所產之銀，約佔全世界百分之四十，科羅拉多，蒙大拿，猶他 (Utah)，亞利桑那，愛達和 (Idaho) 諸州，均爲重要產銀區域，最近每年所產銀值美金五千五百五十餘萬元。

鉛鋅 美國鉛之產額，佔全世界百分之四十，鋅之產額百分之五十。鉛產於科羅拉多，且與銀金並生，鋅產於堪薩斯，密蘇里 (Missouri)，本雪佛尼亞，而密蘇里之



鋅礦則與鉛礦共生。

鋁 美國鋁之產額，佔全世界百分之六十，多就鐵礬土 (bauxite) 中提出，以產於阿拉巴馬，阿肯色，佐治亞三州爲最多。

錳 維基尼亞，阿肯色，佐治亞三州均產錳，惟近以受印度巴西錳業之競爭，其業已漸不振。

汞 產於加利福尼亞之阿爾瑪丁 (Almaden)，雖初發現時產額甚豐，而自一千八百七十七年以來，已較前減少甚多矣。

石油 本雪佛尼亞之西部，紐約，俄亥俄，得克薩斯，科羅拉多，維基尼亞之西部，俄克拉何馬 (Oklahoma)，加利福尼亞，堪薩斯，伊里諾斯諸州，均爲美國產石油區域。伊利湖 (Lake Erie) 南岸之托利多 (Toledo) 克利夫蘭 (Cleveland) 之周繞，皆爲油田，並敷有鐵管以達菲列得爾菲亞 (Philadelphia)，長約三百英里。美國今日境內所產石油，除用於取亮外，並以之代煤作燃料，及煨煉金屬之用。一千九百二十二年之產額爲五億五千一百十九萬七千桶。輸出額 (包括已煉製，未煉製，及其

副產品而言) 達美金三億五千五百餘萬元之多。

瓦斯 美國蘊藏自然瓦斯甚富，本雪佛尼亞，俄亥俄，印第安納，西維基尼亞，墾塔啟諸州，皆產之。多充城市中燃燈之用，亦有用之於工業者。

磷礦 南卡羅來納，佛羅里達，田納西 (Tennessee) 諸州，皆有磷礦，採之可為肥料之用。

建築石及陶土 泥片石為美國輸出品之一，可用之以蓋屋頂。雲石以產於威爾滿 (Vermont) 州者為最著名。美國多數之墓石，均取材於此。石灰石及陶土之分佈亦廣。新澤稷之特棱吞 (Trenton)，俄亥俄之東利物浦 (East Liverpool) 所產之陶土，可為製磁之用。

### 第七節 交通

美國今日之鐵路，佔全世界五分之一而強，其橫行東西之線，可使內陸與沿海對外貿易諸港之交通以便，而人口最密之製造區，亦可與產糧食原料區域之距離以近矣。直馳南北之線，可使穀類由新奧爾良 (New Orleans)，加爾維斯敦 (Gal-

veston) 輸出，東西南北既均有路線，故穀類之運費，遂以低平。加之南部諸州人口日多，糖業，棉業，傢具及其他製造業，亦日益發達，故更可增加諸南北路線之重要也。大北線 (The Great Northern) 自聖保羅 (St. Paul) 至西雅圖 (Seattle)；北太平洋線 (The Northern Pacific) 自聖保羅，雕盧司，至西雅圖；聯合中央太平洋線 (The Union and Central Pacific) 自俄馬哈至他叩瑪 (Tacoma) 及舊金山；亞奇松托皮卡聖大非線 (Atchison, Topeka, and Santa Fe) 自芝加哥至舊金山；南太平洋線 (The Southern Pacific) 自新奧爾良至勞桑及爾 (Los Angeles) 及舊金山。凡此諸線，皆與東部諸線聯絡，故依其大致而言，亦可謂之爲大西太平洋二洋間之平行大道也。且瀕於此洋之海港，必有鐵路與瀕於他洋之海港連接，而內陸各大商業中心，如芝加哥，聖路易 (St. Louis)，印底安納波里 (Indianapolis)，孟斐斯 (Memphis) 等處，亦均有直接路線之聯絡。全國鐵路約共長二十六萬六千英里，有貨車二百萬輛，車頭六萬七千四百十六個。

美國東北部大湖所載運之貨物，較全國河流所載者爲尤多，故在世界諸淡水湖

中，商業之盛，可稱首屈一指也。往來諸湖間之大汽船，竟有較海洋汽船爲大者；自安別釐阿湖之東岸，至蘇必利爾湖之西岸，東西長一千英里，安別釐阿湖與聖羅凌士河聯絡，而伊利湖自伊利運河 (Erie Canal) 築成後，與哈得孫河 (Hudson R.) 亦有聯絡，故北美洲中部所產之糧食，木材，及其他笨重之貨物，均可循大湖經此二河以達於大西洋，至於運費之較鐵路爲廉，是更不待言矣。聯絡蘇必利爾湖與休倫湖 (L. Huron) 之聖瑪利河 (St. Mary's R.) 以水勢湍急，故於此河之南北岸，各築運河一，在坎拿大境者，名坎拿大運河 (Canadian Canal)，在美國境者，名蘇運河 (Soo Canal) 或合衆國運河 (United States Canal)，每年經此二運河之船隻，其數約多於蘇彝士運河五倍有餘；大湖區船隻往來之多，於此可見一般矣。哈得孫河在美國重要河流中，可稱最短之河，然以所運貨物之多而言，則境內其他大河，皆未之逮也。自芝加哥或雕盧司經大河及運河以至哈得孫河而入大西洋，其路線實較經聖羅凌士河爲短；俄亥俄河乃密士失必河之支流，經產煤，產鐵，製造業發達之區域而駛於密士失必河以至墨西哥灣，以河水甚平，故有一汽船，

即可拖裝煤船三四十艘之多。是以由匹茲堡以至新奧爾良段之路程雖長，而以其運費與路程爲比例，實可謂爲世界運費之最廉者也。德拉瓦河 (Delaware) 之重要，僅次於俄亥俄密士失必二河，其大部分之商業，爲往來菲列得爾菲亞之海運貨物；哥倫比亞河 (Columbia R.) 爲太平洋方面第一大河，可由河口航至達爾茲 (Dalls)。全國內陸航路約長二萬英里以上，而密士失必河可航之總流支流，實佔九千餘英里之多也。

#### 第八節 商業城鎮

紐約爲美國第一商業發達之區，而世界之第二大城也。其位置可控制內陸海洋之路線，故形勢至爲重要，哈得孫摩利克谷 (Hudson-Mohawk Valley) 爲通大湖及西部最便利之路線。加之沿大西洋諸海港，除紐約外，均與西部不易發生接觸，故紐約商業所以盛興，與運費上之利益，殊有關係焉。而通大湖區之伊利運河，與西北部，西部，西南部聯絡之鐵路，以及往來紐約歐洲間之汽船，皆在在使其商業以集中於紐約者也。以言金融，則紐約不獨爲全國金融中心，且爲世界第二金融

市場，而自歐戰以來，並有取倫敦而代之之趨勢焉。國內之經紀人，大銀行家，輸出商，輸入商，鐵路董事，多羣集於此，以爲活動。人口之多，亦僅次於倫敦，因地皮甚昂，故其建築，有達五十餘層之高者。對外商業，約佔全國對外商業百分之五十。市外之周圍，皆爲製造廠，以製衣，製革器（以革履爲大宗），鋼鐵器，煉糖，印刷爲最重要。而布魯克林（Brooklyn）在長島（Long Island）上）與其他附近諸城，亦皆爲紐約之一部分也。

芝加哥爲美國第二大城，位於密執安湖之南岸，乃大湖商港中之最大者也。爲鐵路之中心，許多向東，向西，向南馳之鐵路，皆聚集於此。加之水上交通亦至便利，是以大平原之穀類，牛羊，密執安之木材，皆以此爲分配地。且其地煤鐵之供給又至易易，故鋼鐵業發達，造火車頭，軌道，農具等器具之出品多，而通常謂芝加哥供東部以糧食，給西部以農具，蓋卽此意。此外如屠宰，罐貯之業，亦極重要。

菲列得爾菲亞爲美國第三大城，位於德拉瓦河上，與大西洋之距離爲一百英里，港內可容大汽船出入。雖商業之盛，有遜於紐約，而其工業之重要，則在伯仲之間。

也。附近阿利給尼之白煤礦，廣大之平陸，司庫基爾 (Schuylkill) 之水力，以及背後阿帕拉契安山之低峯，而與內陸有較易之交通，亦皆在在增加菲列得爾菲亞之重要者也。造火車頭及汽船之鐵，來自匹茲堡；製革之單寧酸，來自附近之森林；織毯之羊毛，來自周圍之小山。故原料之獲得，均至易也。其他製造如藥劑，糖，棉貨等，亦均甚為發達。輸出以食品，石油，煤，棉，靛，煙草為大宗。

聖路易位於密蘇里河 (Missouri) 與密士失必河之匯合處，為世界商業最繁盛之河港，而密士失必河流域最大之商業中心也。以伊里諾斯河之上游，有運河與密執安湖聯絡，故有通大西洋之水路二，即北溯大湖區之伊利運河以入哈德孫河，南循密士失必河以入墨西哥灣是也。惟今日聖路易之重要，不僅由於水上交通之便利而已，而鐵路之四通八達，亦於其商業所貺實多也。輸出有穀類，麵粉，牲畜，煙草，棉，糖等。

波士頓 (Boston) 為新英格蘭之商業中心，亦東部重要商港之一也。港灣優美，入冬可不凍冰，惟以其西有胡薩克山 (Hoosac Mts.) 之阻隔，故後方之接續地殊不

甚長耳。此山在今日雖有隧道通過，而往來仍有多少之困難，故與西部之交通，反多繞道於紐約也。新英格蘭之製造業銀行業皆集中於此。製造業之性質與紐約彷彿，革毛二市場頗為重要。又為美國科學文學之中心。

巴爾的摩 (Baltimore) 臨於折撒比克灣，亦東部重要海港之一，距大西洋一百六十英里，小麥輸出量之多，僅次於紐約，波士頓二處。玉蜀黍，麵粉，綿三者之輸出額亦至鉅。有牡蠣業甚盛，而罐貯牡蠣之事，亦極重要。此外綿，鋼，鐵，磚，瓦，煙草等製造，亦頗發達。石油，牛亦為輸出之大宗。

克利夫蘭 (Cleveland) 位於伊利湖之南岸，為大湖區第二重要湖港。港水甚深，有鋼鐵業造船業等。所煉之鐵石，皆來自蘇必利爾湖區。港內運穀類，木材，煤，製造品往來之船隻，其數至為繁曠。

匹茲堡之盛興全恃其工業之發達，而其工業之發達，又全恃燃料獲得之易，與乎交通之利便也。本地原有鐵礦，今雖告罄，而所有之供給，遂皆來自蘇必利爾湖區矣。本地所產燃料可分煤，石油，瓦斯三種。煤既宜於製造焦煤，而全境又位於河流



匯合之處，故能蔚成美國鋼鐵業之中心，而各種鋼鐵業均應有盡有也。除各種鋼鐵外，玻璃之製造，亦頗重要。

布法羅 (Buffalo)，密爾窩基 (Milwaukee)，雕盧司，底特律 (Detroit)，均為大湖區重要之湖港。布法羅位於伊利湖上，為重要鐵路之中心，運往東部之煤，鐵石，木材，穀類以及運往西部之製造品，均以此為分配地。密爾窩基位於密執安湖上，乃重要穀類輸出港及麵粉業之中心。雕盧司位於蘇必利爾湖上，為美國最大之輸出小麥業中心，紅河流域之穀類，蘇必利爾湖區之礦產，均以此為輸出港，又有煉銀，鉛，銅等業。底特律位於休倫湖 (Huron) 與伊利湖間之底特律河上，港水甚深，有穀類，豕肉，銅之貿易甚盛。

辛辛那提 (Cincinnati) 為俄亥俄河中游之大城，為水路鐵路交通之中心，有屠宰業，製造火車頭，機械，鋼鐵器，衣履，傢具業甚盛，其穀類，鐵，馬之貿易亦頗盛。

明尼亞波利斯 (Minneapolis) 位於密士失必河聖安滔尼瀑布 (St. Anthony Fall) 之附近，不獨水陸交通俱便，而又為產小麥帶內大城之一，其瀑布亦可作為發動

力之用，故爲重要小麥之市場，麵粉業之中心，此外木材業亦頗重要。

堪薩斯城，俄馬哈，印第安納波里，路易斯維（Louisville），孟斐斯，聖保羅亦密士，必流域之大城。堪薩斯城爲鐵路之中心，而小麥牲畜之市場也，有重要之屠宰業。俄馬哈亦牲畜之市場，其屠宰業亦至發達。印第安納波里以附近產石油，瓦斯，故工業頗盛，製造之種類與辛辛那提彷彿。路易斯維爲煙草之市場，有屠宰業，農業，甚重要。孟斐斯爲綿之市場，兼製造業之中心。聖保羅位於水陸交通之要道，爲穀類之市場，與明尼亞波利斯距離甚近，故二地在商業上，頗有競爭之勢。

華盛頓（Washington），波特蘭（Portland），沙發諾（Savannah），查理斯敦，均位於東部沿海之附近，或沿海之地。華盛頓爲美國之首都。波特蘭在緬因之南部沿海，冬季以坎拿大東部海港結冰，故所有貨物多由此出入。沙發諾之輸出以煙草與海島綿爲大宗。查理斯敦亦海島綿之輸出港。

新奧爾良爲美國南部第一大商業中心也，位於密士失必河之下游入海一百英里處，爲世界最大之綿市場及綿輸出港。港灣曾經人工之濬治，後方之鐵路亦長。

輸出品除綿外，尚有米，糖，及其他穀類。加爾維斯敦 (Galveston)，摩比爾 (Mobile)，班薩科拉 (Pensacola)，均爲南部綿之輸出港。

但維爾 (Denver) 爲落磯山區之大城，爲農業，牧畜業，礦業之中心，雖其河流缺乏航行之利，而有鐵路與東部西部各大城聯絡。

舊金山爲美國西部沿海第一大商港，港水甚深，大汽船可以駛入，西部所產之果品，小麥，羊毛，貴金屬礦等，均以此爲自然之門戶，而穿過大陸之鐵路，又以此爲西部終點，故對亞澳歐三洲之貿易均甚重要。輸出以小麥，果品，木材，汞爲大宗。倭克蘭 (Oakland) 在舊金山灣東部，與舊金山之距離，僅七英里。

勞桑及爾爲西部沿海附近第二大城，商業之盛，僅次於舊金山，爲美國電影業之中心。他叩瑪 (Tacoma)，西雅圖，聖第亞哥 (San Diego)，均爲西部之商港。

### 第三章 墨西哥中美洲及西印度羣島 (Mexico, Central America

and West Indies)

## 第一節 緒言

墨西哥在合衆國之南，中美洲又在其南，西印度羣島則在墨西哥灣，加勒比海與大西洋間。中美洲分危地馬拉 (Guatemala)，英屬闕都拉斯 (British Honduras)，闕都拉斯 (Honduras)，尼加拉瓜 (Nicaragua)，薩爾瓦多爾 (Salvador)，哥斯德里加 (Costa Rica)，巴拿馬 (Panama)。西印度羣島中最大者爲古巴 (Cuba)，海第 (Haiti)，牙買加 (Jamaica) 及波爾多黎各 (Porto Rico)。

## 第二節 地勢及氣候

墨西哥沿海頗爲低下，距海岸不遠，卽高山突起，成爲高原。山勢亦至險峻，高原則拔海約六千英尺。全境在緯度上，概屬熱帶，低地酷熱，不適於康健，故大部分之人口皆居於高原，尤以南部之狹長部分爲最密，惟高原之地，以羣山遮掩，而雨量稀少，耕種之事，多藉灌溉耳。

中美諸國在東部大西洋之部分，地勢皆甚低下，故氣候熱，雨量多，而瘴癘亦盛。在西部向太平洋之部分，則山勢高，而氣候溫和，雨量亦少，卽其沿海之地，雨量亦不

若東部之多，故中美之文明皆在西部高原及沿海一帶也。

西印度羣島大部分爲火山所成，高山頗多，氣候視其高度而異。

### 第三節 物產

墨西哥之物產有玉蜀黍，黑豆 (Frijole)，綿，擘呢拉 (Vanilla)，煙草，橡皮，可可，橘，檸檬，龍石蘭麻，桃花心木，染料木 (Dye-wood)，牛，綿羊，珍珠，銀，石油，金，煤，鐵，鉛，鋅等。玉蜀黍黑豆爲墨西哥人民主要之食品。擘呢拉爲一種蘭科植物，世界之擘呢拉多產於墨西哥南美諸國及馬達加斯加島等處，其果實可爲香物之用。龍石蘭麻爲墨西哥重要之輸出品。牛及牛革多運銷美國。乳業各城之附近多有之。國內所產之綿羊毛頗粗，上等之毛皆由國外輸入。珍珠產於加利福尼亞海灣。銀礦之分佈極廣，其產額與美國彷彿，約佔全世界產銀總額百分之二十五。金產於太平洋沿岸之附近。煤鐵礦多未開採。石油之產額，則居全世界第三位。

中美諸國之出產，以咖啡爲大宗；而熱帶樹木，橡皮，蔗糖，米，煙草，藍等之產額亦多。各處所產之甘蕉多運銷美國，牛之輸出多來自危地馬拉，金產於閩都拉斯，銀產

於關都拉斯及薩爾瓦多爾。

古巴爲世界第一產蔗糖最多之國，一千九百二十二年種甘蔗場之面積，廣一百三十八萬四千八百十二英畝。所產之糖，約四百萬噸。煙草之產額亦多，西部所產煙草製成之雪茄，名哈瓦那（Havana）味香冽，在世界至爲著名。此外又產玉蜀黍，咖啡，檳榔，錳，鐵，魚，龍蝦，牡蠣等，然多非重要也。海第之西部爲海第共和國，東部爲聖多明谷（Santo Domingo）。海第共和國之出產，以咖啡爲大宗，輸至法國者，佔總額三分之二，聖明多谷之出產以蔗糖，煙草，可爲重要，多銷美國。牙買加產甘蔗。波爾多黎各產咖啡及蔗糖。特里尼答（Trinidad）產地瀝青（asphalt）。

#### 第四節 交通

自然河道僅墨西哥北部與美國交界處之格蘭德河（Rio Grande）下游有舟楫之便。鐵路雖以墨西哥與古巴爲最長，而巴拿馬土腰之巴拿馬運河地帶（The Panama Canal Zone）之鐵路，在世界聯絡二洋之鐵路中稱最古矣。此鐵路長四十七英里半，成於一千八百八十年，其運河成於一千九百四十年，長五十英里半，最淺

之處深四十一英尺。開運河之創始者，爲一法國公司，踵而成之者，則爲美國政府，故今日鐵路，運河，以及地帶皆爲美國所有也。地帶廣十英里，地帶外則爲巴拿馬共和國之領土矣。運河所經過之最高處，爲一人造湖，名皆登湖 (Lake Gatun)，高出海面可八十五英尺，運河三閘之水，及一大製電臺之水動力，皆取給於此。自此運河成後，世界航路雖縮短有限，而本洲東西兩方之交通，因以便利甚多。雖云西部富源遠遜東部，而其砂漠中之硝酸鉀及山麓上之森林，均在商業上甚爲重要也。所有運河各輸送貨物，以硝酸鉀佔其大部分，石油與煤次之。

#### 第五節 商業城鎮

墨西哥爲墨西哥之首都，位於七千五百英尺之高原上，委拉克路斯 (Vera Cruz) 爲其海港，有鐵路之聯絡。有小工業甚多，就中以綿與紡績爲最重要。機械之發動力多利用距離頗遠處之瀑布。委拉克路斯之港灣，殊欠優美，故其北部之坦比哥 (Tampico) 大有取而代之之勢矣。美黎達 (Merita) 爲墨西哥工業發達之區，普羅格里索 (Progreso) 爲其海港。亞加普爾科 (Acapulco) 爲墨西哥太平洋方面

最佳之海港。瓜達拉哈拉 (Guadalajara) 爲墨西哥主要製鋼鐵之區。拍布羅 (Pueblo) 位於礦業之中心，商業亦頗重要。

中美商業城鎮，皆爲沿海之海港，如危地馬拉之立溫斯敦 (Livingston) 及拔里倭港 (Puerto Barrios)，英屬閩都拉斯之倍耳里斯 (Belize)，閩都拉斯之安馬方刺 (Amapola)，薩爾瓦多之自由城 (La Libertad)，尼加拉瓜之格累坦 (Greytown)，哥斯德里加之林蒙港 (Puerto Limon) 等是。西印度羣島之商業城鎮，則以古巴之哈瓦那港 (Havana) 爲重要。



## 第八編 南美諸國

### 第一章 巴西及其北部西部諸國 (Brazil and Her Northern

and Western Countries)

#### 第一節 緒言

巴西爲南美第一大國，哥倫比亞 (Columbia)，委內瑞辣 (Venezuela)，圭亞那 (Guiana) 在其北，厄瓜多爾 (Ecuador)，祕魯 (Peru)，玻利非亞 (Bolivia) 在其西。圭亞那東部屬法，中部屬荷，西部屬英，餘爲獨立之共和國。巴西面積廣三百二十七萬六千英方里。

#### 第二節 地勢及氣候

北部諸國，除沿海外，地勢均甚高。亞馬孫河 (Amazon) 與奧利諾殼河 (Orinoco) 間爲高原，峯之高者，拔海八千英尺。巴西之東部，中部，皆爲高地，而西部，北部，多屬低地。低地面積之廣，佔歐洲全洲三分之二。西部沿海，自北而南，均爲安第斯山脈，

(Andes) 爲本洲第一大山。厄瓜多爾境內，高山愈多，哥多伯西 (Cotopaxi) 山峰，則拔海一萬九千六百十三英尺，雖位於熱帶之內，而高峰多終年積雪，並有最高之活火山。秘魯全境位於安第斯山區，西部爲砂漠。玻利非亞高原最廣之處，約六百英里，有大湖二，與秘魯交界處之湖，名提提卡卡 (Titicaca)。大部分皆位於熱帶內，故低地氣候炎熱，淫雨連綿，而不宜居住之處甚多。玻利非亞，哥倫比亞，厄瓜多爾等處，則地勢高峻，而氣候亦甚溫利。安第斯山之西部，所以有砂漠而終年乾燥無雨者，以大西洋之濕風不能吹過故也。

### 第三節 物產

巴西爲世界產橡皮產咖啡第一大國。所產橡皮佔世界總產額三分之二，咖啡佔世界總產額六分之五而強。（世界產咖啡總額爲二十九億磅，而巴西即佔二十五億磅。）橡皮產於亞馬孫流域，面積幾佔全境之半，咖啡產於南部高地，而以里約德熱內盧 (Rio de Janeiro) 及三多斯 (Santos) 二處爲最盛。小麥雖產於南部，而甘藷，黑豆，米三者則爲國內勞動階級之主要食品也。綿之大部分供國內紗廠之

需要，而運至歐洲者，每年亦達數千噸之多。沿海植甘蔗之地，共長一千八百英里，近以蔗糖之價日跌，而其業亦較前衰矣。巴西堅果 (Brazil nuts) 亦產於亞馬孫流域。牧場多限於南部。礦物亦富，惟以勞力之供給少，道路又不改良，故一時難以興盛，目下已開採者有錳，煤，鐵，金，銅，汞，金剛石。金剛石來自米那斯賴斯 (Minas Geraes)。

哥倫比亞主要物產為咖啡，煙草，可可。多產於內陸，以其質至優，故雖加以運費，而仍有利可圖。金銀諸礦產亦有輸出。委內瑞辣以咖啡為最重要，牧牛業亦盛，金之產量亦頗多。咖啡之輸出額，平均為五萬五千噸。圭亞那產蔗糖，橡皮，米，金等。

厄瓜多爾產可可，革，及巴拿馬草帽 (Panama hat)。巴拿馬草帽為一種嘉爾路杜 韋加 (Carludovica Palmata) 之樹葉所織成，以多經巴拿馬商人之手而輸出，故名巴拿馬草帽。祕魯之植物產有蔗糖，綿，咖啡，橡皮，幾那樹，煙草，米，古加樹葉 (Coca leaves)，動物產有牛，革，綿羊，羊毛及駝羊 (alpaca) 駝馬 (llama) 之毛，礦物產有金，銀，鋁，銅，錫，鋅，汞，石油，煤，鹽，硫磺，硼砂，鳥糞。玻利非亞產咖啡，橡皮，蔗糖，各種幾那

樹，可可，牛，綿羊，駝馬，銀，錫，銅。輸出以礦產爲大宗。

#### 第四節 交通

亞馬孫河爲世界第一大河，連其支流計之，可航之處，共長五萬餘英里，奧利諾殼河長一千四百英里，可航之處，亦達千餘英里，故二河在南美交通上之地位殊爲重要。其南之拉巴拉他河（La Plata）雖大部在阿根廷境內，而與巴西玻利非亞之交通，亦有關係也。亞馬孫河由大汽船河口上溯千英里，若小汽船則可直達安第斯山之足矣。北部支流之兩峰多產巴西堅果，南部支流之兩岸爲橡皮樹及其他森林，而尤以橡皮樹爲最多。故至收橡皮之時，其汽船往來之多，大有如梭之概也。

巴西之鐵路共長一萬八千英里，大部在南部，而東部沿海次之；哥倫比亞，厄瓜多爾，玻利非亞，祕魯，荷屬英屬圭亞那皆有鐵路。玻利非亞無海岸線，與太平洋之交通，以特祕魯智利聯絡之鐵路居多。

#### 第五節 商業城鎮

里約德熱內盧爲巴西之首都，而南美之第二大城也。位於里約灣上，港灣優美，工商興盛，與世界各國，皆有商業往來，咖啡爲其大宗之輸出。以建築美麗，道路修潔，故有『南方王后』(Queen of the South)之稱。

聖保羅(São Paulo)在里約德熱內盧西南內陸，爲聖保羅州之都會，爲巴西咖啡業之中心，而以輸出咖啡最多見稱之。三多斯則其海港也。

巴喜爾(Bahia)又稱聖薩爾福多爾(San Salvador)，爲巴喜爾州之都會，位於諸聖灣上，輸出有蔗糖，綿，咖啡，可可。

伯南布哥(Pernambuco)爲伯南布哥州之都會，乃巴西最東之海港也，輸出以蔗糖，煙草，綿二者爲大宗。

帕刺(Para)位於亞馬孫河口之南岸，所有亞馬孫流域所產之橡皮，幾全由此輸出。

阿來格爾港(Porto Alegre)爲南部諸州獸產品之輸出港，又可稱爲德國在巴西之殖民港。

馬拿斯 (Manaos) 位於納格羅河 (Rio Negro) 與亞馬孫河 匯合之附近，爲林產之中心，尤以橡皮 稱重要。

波哥大 (Bogota) 爲哥倫比亞 之政治中心，雖位於內陸，距海岸頗遠，而四季皆春，故頗合於康健。巴蘭給拉 (Barranquilla)，加爾達日那 (Cartagena) 爲其重要海港。架拉加 (Caracas) 爲委內瑞辣 之政治中心，開拜羅港 (Puerto Cabello)，刺皆刺 (La Guayra) 皆其北部海港，馬拉開巴 (Maracaybo) 爲其西部海港。

佐治城 (Georgetown)，新亞穆斯特丹 (New Amsterdam) 爲英屬圭亞那 之海港；巴拉馬利波 (Paramaribo) 爲荷屬圭亞那 之海港；開愛那 (Cayenne) 爲法屬圭亞那 之海港。

基多 (Quito) 爲厄瓜多爾 之首都，瓜亞基爾 (Guayaquil) 爲太平洋 方面之海港。利馬 (Lima) 爲祕魯 之首都，科羅 (Callao) 爲其海港，亦基託斯 (Iquitos) 位於祕魯境 之亞馬孫河 上，大汽船 可由河口上溯，抵此爲止。

拉巴斯 (La Paz) 爲玻利非亞 第一大城，有鐵路通提提卡卡湖。

## 第二章 阿根廷巴拉圭烏拉圭及智利 (Argentina, Paraguay,

Uruguay and Chile)

### 第一節 緒言

阿根廷，巴拉圭，烏拉圭，智利皆南美南部之共和國。以阿根廷之面積爲最大，約廣一百二十萬英方里，爲南美洲第二大國。然此僅就幅員而言也，若論政治之修明，物質之進步，則在南美諸國中又均以阿根廷爲第一矣。且據其現在情形而觀，將來躋於北美合衆國、坎拿大之同等地位，亦非甚難耳。

### 第二節 地勢及氣候

阿根廷之地勢可分三區：(一)拉巴拉他河平原，自拉巴拉他河口之北起，至南巴西則地勢漸高，而邱陵亦多矣。(二)曠原，自巴拉那河 (Parana R.) 起，至緯度南四十度止，爲無樹之大平原，雨量亦稀，耕種多恃灌溉。(三)巴塔哥尼亞高原 (Patagonia Plateau) 在曠原之南，起自安第斯山而向大西洋方面下降。巴拉圭北部

多山，南部平坦，兼有湖澤。烏拉圭東北與巴西交界處，高山特聳，其餘部分間有邱陵起伏。智利全境多山，地勢高峻，山峯之最高者名阿公加瓜（Aconcagua），拔高二萬二千英尺，北部爲砂漠，南部沿海，灣峽特多。

阿根廷之大部分，皆爲暖溫緯度之氣候，惟南部高原，則天氣嚴寒，雨量亦少，西部水之供給亦不易，其餘部分則雨量皆至充足。巴拉圭，烏拉圭天氣皆甚和暖。智利則北部炎熱，少雨，中部雨澤調勻，南部嚴寒，與阿根廷之南部彷彿。

### 第三節 物產

阿根廷之以養牛爲其人民之主要生產事業，由來亦已久矣，故其輸出之物產，所以多源於是也。羊毛之輸出亦極多，其產量僅次於澳洲，以運至法、德，比三國爲大宗。凍肉之輸出亦夥，此外又有牛革，羊革，動物油等，其獸產品輸出之多，佔全國輸出總額之半。最近小麥之出產，增加甚速。大不列顛所需之小麥，來自阿根廷者，佔其四分之一。玉蜀黍與亞麻仁亦有輸出。礦產已發現者有銀，銅，金，煤，鹽，硫，惟產額尙無可觀。煤在將來似可供國內及鄰近諸國之需要。葡萄、甘蔗之種植，亦頗興盛。



巴拉圭之主要物產爲瑪德樹葉 (yerba mate)，一名巴拉圭茶 (Paraguay tea) 其汁可爲飲料，木材煙草之出產亦多，礦產有鐵及雲石。烏拉圭之牧畜業頗爲重要，而尤以牛爲最多。智利北部產硝酸鈉及鳥糞，均爲其輸出之大宗；中部產銅，銀，金，銅多運往澳洲之南威爾斯；南部產煤，鐵；國內之農產品，以小麥，玉蜀黍，大麥，雀麥，亞麻，大麻，馬鈴薯爲重要；牧畜業亦盛，牛革之輸出亦至多。

#### 第四節 交通

拉巴拉他水系諸河，不獨於阿根丁之交通上甚爲重要，而與其北部諸國之往來，亦賴之至多。曠原與拉巴拉他平原均地勢平整，易於鐵路之敷設，惟自阿根丁之倍諾斯愛勒 (Buenos Aires) 以至智利之法爾巴來索 (Valparaiso) 之穿過大陸鐵路，則以踰越安第斯山之關係，故其工程之大，亦世界鐵路中之著名者也。其隧道亦爲世界隧道之最高者。自此路成後，南美南部東西兩洋間之交通，遂可不必再繞道開普霍尼 (Cape Horn) 而縮短路程二千英里矣。巴拉圭與烏拉圭亦均有鐵路，阿根丁之鐵路，長二萬二千英里，智利之鐵路長五千英里。

## 第五節 商業城鎮

倍諾斯愛勒爲阿根廷之首都，而南美之第一大城也。位於拉巴拉他河口之右岸，工商興盛，街市宏麗，所有拉巴拉他流域輸出之貨物，多聚集於此，又爲鐵路交通之中心，船隻之往來於歐洲間者亦甚繁曠也。

伊亞布朗可 (Bahia Blanco) 爲其南部要港。羅薩利俄 (Rosario) 位於巴拉那河上，爲小麥之輸出港。哥爾多巴 (Cordoba) 爲內陸之大城，而曠原牧畜業之中心也。徒庫曼 (Tucuman) 爲北部產糖之中心。

亞松孫 (Asuncion) 爲巴拉圭之首都，位於巴拉那河上；蒙得維得亞 (Montevideo) 爲烏拉圭之首都，位於拉巴拉他河口之左岸，其商業均頗重要。散地牙哥 (Santiago) 爲智利之首都，位於中部之高原上，法爾巴來索爲其海港，有鐵路之聯絡，均爲智利商業最發達之區。伊基圭 (Iquique) 爲北部要港，而烏糞及硝酸鹽之輸出港也。公塞普森 (Concepcion) 爲南部海港，安多法哥斯大 (Antofagasta) 亞里加 (Arica) 亦北部海港，玻利非亞之對外貿易多假道於此。