

東

十

地

學



著鳳起朱 清挹方

行發店書年高

方挹清  
朱起鳳  
著

東亞地理

青年書店印行

中華民國二十九年元月初版

東亞地理

每册定價國幣壹元叁角伍分

(外埠郵運費另加)

著者

朱方

起搨

鳳清

發行者

青

年

書

店

重慶 西安 成都 桂林 柳州 零陵  
衡陽 遵義 蘭州 宜昌 貴陽

昆明 金華 巴東 恩施 洛陽 漢中  
曲江 宜川 綏德 閬中 西昌 沅陵

印刷者

青年書店印刷所

重慶磁器口李家灣

不准翻印

# 東亞地理目錄

方挹清編  
朱起鳳編

## 導言

### 第一編 中國之部

#### 第一章 中國領土之今昔

##### 第一節 過去之領土

##### 第二節 喪失之領土

##### 第三節 現在之領土

#### 第二章 中國領土之特色(一)——地位之優越

##### 第一節 經緯度之地位

##### 第二節 瀕海之地位

第三節 地域上之國際地位

第三章 中國領土之特色(二)——地勢之複雜

第一節 地勢區分

第二節 平原

第三節 盆地

第四節 邱陵地

第五節 高原

第六節 山地

第四章 中國領土之特色(三)——氣候之錯綜

第一節 錯綜之原因

第二節 支配中國氣候之因子

第三節 雨量

第四節 氣溫

第五章 中國領土之開發(一)——未盡其利之農產

第一節 耕地面積

第二節 穀類

第三節 經濟作物

第四節 森林

第五節 牧畜

第六節 水產

第六章 中國領土之開發(二)——尙待開發之礦產

第一節 價值估計

第二節 煤礦

第三節 鐵礦

第四節 石油

第五節 其他金屬

第六節 食鹽

第七章 中國領土之開發(三)——未臻健全之工商業

第一節 工業中心

第二節 工業

第三節 商業

第八章 中國領土之開發(四)——尙待發展之交通

第一節 交通之重要

第二節 航運

第三節 鐵路

第四節 公路

第五節 航空

第九章 中國領土內之民族與人口

第一節 民族雜居與揉和

第二節 人口分佈之現狀

第三節 人口分佈不均之原因與影響

第四節 移民動向

第十章 中國領土之防衛(一)——各國侵略下之邊疆

第一節 東北問題

第二節 蒙古問題

第三節 新疆問題

第四節 西藏問題

第五節 滇邊問題



第十一章 中國領土之防衛(二)近代邊疆之防衛

第一節 陸邊與陸防

第二節 海岸與海防

第三節 江防與要塞

第十二章 中國領土之防衛(三)——國防中心區研究

第一節 國防中心區之重要

第二節 國防中心區之選擇

第三節 國防中心區之建設

第四節 國防中心區副區之選擇

第二編 外國之部

第一章 日本

- 第一節 概說
- 第二節 境域
- 第三節 地形
- 第四節 水系
- 第五節 氣候
- 第六節 經濟
- 第七節 交通
- 第八節 人民
- 第九節 文化
- 第十節 國防
- 第十一節 政治
- 第十二節 都會

第十三節 日本與中國之關係

第二章 日本之侵略地

第一節 朝鮮與台灣

第二節 其他

第三章 南洋

第一節 南洋之中華民族

第二節 後印度三國

第三節 英屬南洋

第四節 荷屬東印度羣島

第五節 菲律賓羣島

第四章 印度

第一節 概說

第二節 地形

第三節 水系

第四節 氣候

第五節 經濟

第六節 人民

第七節 交通

第八節 都會

第九節 錫蘭

第十節 尼泊爾與不丹

第五章 西伯利亞及中央亞細亞

第一節 西伯利亞

第二節 中央亞細亞

# 東亞地理

## 導言

地理學源溯彌古，雖鄙野之民族亦具簡單之地理知識，故數千年來，典籍浩繁，莫可殫見。然統計不備，輿圖簡略，故地理之成爲新科學乃近百年間事，非若其他科學在千餘年前已具相當之基礎及規模也。法人白呂納嘗論西洋古今地理之變遷，分爲三期：希臘時代，以地理爲窮理之學，鑿微洞遠，惟真是求，先原理而後事實。羅馬時代，以地理爲實用之學，殫見洽聞，以佐政治，重事實而輕原理。自是以還，方志之書，不可勝紀，而地理之學反無進步。至十九世紀中葉，洪波德爲自然地理之創始者，李戴爾爲人文地理開山之祖，二氏皆德人，以希臘之精神，科學之方法，昌明地理，新地理之基礎，因以確立。及十九世紀末葉，材料完備，工具完成，新地理乃得充分發展，現代之地理人才亦層見而迭出，不惟歐美各國，名家

如林，健將如雲。即我中土近二十年來，亦顯有進步，有大學講席任倡導之責，研究機關供深造之階，專門學會以事討論，定期刊物以資觀摩，實地考察之風氣，亦至近年而漸盛，故我國地理學至今已軌道可循，前途之發展，正方興未艾。

地理學之內容，雖極為廣博，然約略言之，可分為二大類：一曰區域地理 (Regional Geography)，於特定之區域中作精詳之研究，以示其各個之特性，晚近區域地理，經各國學者之研究，規模漸備。二曰通論地理 (General Geography)，將全世界地理作整個研究，以求取其原理原則。前者範圍較狹，後者包含複雜，蓋通論地理兼涉及自然地理與人文地理，言自然，非根據氣象、地質、生物、物理諸學不可；言人文非參考歷史、社會、政治、經濟諸學不可，故自然地理與人文地理又可各析為下列諸門類焉：

(一) 自然地理 可分為五門

(1) 數理地理學 (Mathematical Geography) 即以地球作為天空現象之一

而研究其與日月星辰行星衛星之關係，測其圓徑之大小，量其比重之多寡，製海洋大陸島嶼之圖，定地球自轉公轉之速率，而因以推四季之交替，冬夏晝夜之短長，及潮流之漲落。

(2) 地文地理學 (Physical Geography) 即研究地球陸界之各種形態，如高原、平原、山岳、盆地等類。明其真相，考其究竟，及其對於人生之影響。

(3) 氣界地理學 (Climatology) 一稱氣候學，即研究一地天氣之平均狀態，以及世界上各種氣候型之構造，氣候之影響與功用皆屬之。

(4) 水界地理學 (Hydrography) 一稱水文學，凡湖泊海洋河流之形狀，海水之運行，水溫之高低，鹽分之多寡，水位之變動，均為水文學研究之範圍。

(5) 生物地理學 (Biogeography) 即研究各種動植物孳生分布之區域，尤在求其能在此競爭劇烈之世界中，不為天演所淘汰而生長於各處之原因。

(二) 人文地理 人文地理之內容，不如自然地理之固定，蓋人文地理尚在演變進

步中，名目繁多，新學迭出，綜其要者如：

(1) 政治地理學 (Political Geography) 近代政治與地理之關係極為密切，如行政區域之劃分，國界省界之厘定，國都省會之地位等等，皆在研究之列。

(2) 經濟地理學 (Economic Geography) 自近代重商主義盛行以來，此類研究，益臻重要。蓋原料之分布，運輸之途徑，以及各地區之經濟價值等，皆在研究範圍之內。

(3) 歷史地理學 (Historical Geography) 歷史地理之功用，在說明地理景色及過去時代之變遷。易言之，即過去時代人力如何開發地利，而使其景色改觀。故歷史地理者，不啻為過去地理景色之研究也。

(4) 軍事地理學 (Military Geography) 軍事地理學實為政治地理學之一部，研究形勝地勢與行軍屯兵之關係，以及攻守之難易。

要之，自然地理與人文地理，形式上似若對立，而自然地理之研究並不限於地



，人文地理之研究亦不限於人，二者實均以研究人地關係爲共同之準則。

地理學之範圍，限於空間現象之分布狀況，如動植物之分布，人類之分布，以及何地人煙稠密？何地人煙絕寥？何處可種稻？何處可種麥？均爲地理學研究之範圍。換言之，不論自然或人文現象，凡具分布性者均爲地理學研究之領域。至於近世紀來研究地理學之方法，已漸有規律可循，茲將白呂納氏研究地理所根據之重要原則，約舉如下：

(一)解釋原則 地理學不僅明各種地理現象之分佈情形，且必進而解釋其因果關係，如長江口有東亞巨港之上海，黃河口爲何缺如？中國東南人口稠密，西北人口稀少，其自然環境有何差異。凡此人之於地，地之於人，相互影響，相互依賴，不加以解釋，何以見其關係差別。

(二)一體原則 地面上自然現象與人文現象，實有相互之關係，一事之生，有多數因，一事之終，有多數果。進而言之，凡一事與其餘世間事，多有相關。如以

氣候言，各地有各地之氣候，各日有各日之氣候，然大氣實整個而不可分，全球高低氣壓之分布，處處相通，息息相關，亞洲空氣情形，有時影響歐洲，昨日天氣狀況，不能不影響今日，正如投一石於太平洋，不特亞美兩岸感其波動，世界各處，均受影響，自然現象如是，人生現象亦如是，自然與人生相合發生之現象亦莫不如是，如一國治亂，關係各國產銷，一地水旱，影響世界市場，此即所謂一體原則也。

(三) 演化原則 地面上各種現象，不特為空間性有機體結合，且為時間性有機體演化。美洲未發現前，世界人口分布如何？美洲發現後，世界人口發生如何移動？蘇伊士巴拿馬運河未通前，世界商道如何？既通以後，世界商道復如何？此其間人對於地，地對於人，無時無日不顯其作用，呈其變化。白呂納曰：『人文地理之事實，無時不在演化中，人文地理，非靜的科學，乃動的科學。』又曰：『地理者，以乃地球現代生活之研究。』學者有比地理現象如活動影片者，足見其不似幻燈之僅

爲死景。

(四)適應原則 前述三原則，爲人文地理與自然地理所公有。人文地理與自然地理不同者，自然地理多半爲物理性之現象，故有絕對性定理，人文地理則不然，人受地之影響，地亦受人之影響，人之意志與才能，時而不同，故地之利人與人之利地，亦因人因時而有異。人不能行於水上，原爲交通之阻，及人知製造

舟艦，則涉重洋無難矣。今人能駕飛機航行，則以現狀論，人未必能設城市建

國家於空中，航海航空，爲人之主動適應，而城市國家於地上，而不能建城市國家

於空中，乃人之被動適應。兩種適應力，則視歷史進化而不同，故白呂納曰

：「自然地理有絕對之勢力，人文地理有相對之勢力，兩者之調和之領域」。又曰：「地理學當採取

人生合作之精神，以研究地理環境，淺近一自然主宰與吾征服自然」之說，皆有

未當也。地理學之研究，應以環境之變遷，與人生之發展，爲其宗旨。

茲所編東亞地理共編全書，印本國部分與外國部分。前者之宗旨在講明各地之



# 第一篇 本國之部

## 第一章 中國領土之今昔

### 第一節 過去之領土

(一)唐代盛時之疆域：中國疆域，經秦漢統一後之逐漸開拓，已極廓大，至唐代盛時，又加以恢廓，乃造成空前之版圖。史稱唐代盛時，四夷望風歸附，「有弗率者，皆利兵移之，蹶其牙黎其庭而後已。」故其結果，招徠新羅，擊破高麗與百濟，征服突厥薛延陀、吐蕃、吐谷渾、黨項、高昌、龜茲、吐火羅、印度北部，及昭武九姓之地，皆深入其境，威服其衆，並改設都護以鎮轄之。當時東亞與中亞大部，幾全收入版圖，故每年元旦朝賀，四夷使節，爭入覲見。王維詩云：「九天闔闔開宮殿，萬國衣冠拜冕旒。」聲勢至爲煊赫。唐代以後，有五代十國之分裂，及南北宋與遼金夏對峙之局面，四夷之地，多捐棄而無暇顧及，至蒙古人崛起漠北

乃復統一中國，重建一地跨歐亞，較唐代疆域尤爲廣之大帝國。

(二)蒙古帝國之疆域：十二世紀時，蒙古原爲一羣散漫之游牧民族，臣屬於當時據有中國東北部之金人，至成吉思汗時，始崛起漠北肯特山之翰難河(鄂嫩河)流域，初敗金人，繼引軍西向，橫掃中亞諸國，更進而征服裏海東南之花刺子模，及裏海以北之俄羅斯人，而佔有黑海北岸一帶之地。成吉思汗死後(一二二七年)太宗(窩闊台)繼承其位。一面聯合南宋，滅亡金人，一面又遣將西征。幾於克服今日俄羅斯全部，此後更蹂躪波蘭，掃蕩匈牙利及羅馬尼亞而東歸。當時全歐震驚，駭怕「黃禍」之來臨，故歐戰以前，中歐加里西亞(Galicia)之許多教堂，仍有用「救蒙古之難」一語，禱告上帝。憲宗(蒙哥)卽位以後，南向則遣軍進攻大理、吐蕃、安南諸國，西向則克服東大食帝國木乃奚，以及小亞細亞諸地。當時歐亞大陸三分之二的面積，幾全屬蒙古帝國之版圖。而其政治中心，則在故都北平，雖西洋史上著名之亞歷山大帝國，或羅馬帝國之版圖，視中國元代時之疆域，遠不如也。

繼蒙古帝國而起之明朝，以經營南洋，注重海上發展，故大陸上之境界，較前減縮。至清代興起，東征西伐，又開拓不少之新領土。

(三)清代盛時之疆域：清代在入關以前，即已征服朝鮮半島。至康熙時代，向南則收復台灣，置於福建行省之一部。向北則平定大漠南北，內外蒙古及青海之地，皆先後歸入版圖。向西則勘定西藏之叛亂，且屯兵鎮戍，使番人不敢再萌反側之心。雍正與乾隆時代，皆能繼承前緒，發揚光大，故在平定天山南北時，蔥嶺以西之許多回部，如布魯特、阿富汗、浩罕、安集延、巴達克山、巴羅爾等，皆先後遣使入貢，而遠在邊徼，散居於巴爾喀什湖附近之左春哈薩克二部，亦自願舉國內附。同時西南邊境之小國，如尼泊爾、不丹、錫金和拉達克等，固先後望風歸附，即印度支那半島上之暹羅、緬甸，亦皆步安南之後，而成爲中國之外藩。故清代盛時之疆域，東起庫頁島，西至現在之伊蘭高原中部，南起馬來半島之南端，向北囊括巴爾喀什湖以北之土地。其幅圓之廣，雖不逮蒙古帝國遠甚，然以視現在之疆域，則不勝

其今昔之感矣。

## 第二節 喪失之領土

一六八九年（康熙二十八年）之中俄尼布楚條約，不僅是中國與外國訂立國際條約之嚆矢，且為清代喪失土地之嚮觴。自尼布楚條約至今一百餘年間，中國因割讓土地而與外國訂立之約，共計有二十次之多，其中關於中俄疆界者十次；關於中英疆界者六次，關於中法疆界者二次；關於中日和中葡疆界者各一次。多一次條約，即多一次損失。總計中國損失之領土，已不下五百六十萬方公里之地，適為現在領土之一半。其中喪失於俄國者，約占百分之四十七；喪失於英國者，約占百分之十七；喪失於法國者，約占百分之十三；喪失於日本者，約占百分之五，（東四省除外）；脫離中國而獨立者，約占百分之十八。若以清代盛時之疆域與現在之版圖較，已是三與二之比；若以蒙古帝國之版圖，與現在之版圖相較，則更是五與二之比矣。撫今追昔，感愧彌深。



(一)被俄國割去之土地 關於中俄兩國東部之疆界，除因尼布楚條約，損失外興安嶺以北，及額爾古納河以西偌大的領土外，尚有二次大變遷：一次是一八五八年（咸豐八年）的璦琿條約，規定以額爾古納河和黑龍江爲界，於是中國喪失黑龍江以北，比西康省還大的土地；又一次是一八六〇年（咸豐十年）的北京條約，俄國因斡旋英法聯軍之役，自以爲有功，而索去烏蘇里江以東，等於現在河南省二倍大小之土地。關於中俄北部之界綫，自一七二七年（雍正五年）的恰克圖界約而後，至今未曾變更，可是在勘界時，失地亦復不少。如色楞格河下流，至少有等於西藏大小的土地，原屬蒙古布里雅特人棲息之所，無形中送給俄國。然而中俄兩國疆界的變遷，次數最多，而失地最廣者，並非東界北界，而爲西界。當清代盛時，中亞許多小國，望風歸附，已如前述。至一八六四年（同治三年）塔城條約告成，不但巴爾喀什湖以外的藩屬，完全擴張於版圖之外，甚至連阿爾泰泊（即伊斯色克泊）附近之地，及額爾齊斯河和伊犁河下流肥沃之區，亦被俄人以「常駐卡倫」（西北

邊疆，於要隘設官兵瞭望處所，名曰卡倫。卡倫有常駐、移駐、添設三種，移駐卡倫無一定地點隨季候而改變，添設卡倫，在一定期內存在，過期撤消，惟常駐卡倫，有一定地址，多設於內地。的口實所朦蔽，而損失「移駐卡倫」與「添設卡倫」之地。其面積較兩廣面積之和為大。此後因一八八二年（光緒八年）之伊犁條約，及次年之喀什噶爾東北界約，而喪失霍爾果斯河以西，伊犁河西岸之地，以及札那爾特河源之地；因一八八三年的科布多界約與阿列克別克界約，而喪失齋桑泊以東額爾齊斯河兩岸之地；因一八八四年的喀什噶爾西北界約，又失去廓克沙勒河河源之地。一誤再誤，版圖日蹙。尤可痛心者，即日俄二國爭奪我庫頁島，而清庭乃聽其宰割不問，若此荒謬誤國，有何理由以寬恕當時執政者乎？

（一） 附被俄國割去之土地表

條	約	失	地	面	積
尼布楚條約			外興安嶺以北，額爾古納河以西之地	二四〇,〇〇〇	(方公里)

瓊瑯條約	黑龍江以北之地	四八三、〇〇〇
北京條約	高蘇里江以東之地	三四四、〇〇〇
恰克圖界約	色楞格河下流之地	一〇〇、〇〇〇
塔城界約	巴爾喀什湖西北之地	九〇〇、〇〇〇
全上	「移駐卡倫」和「添設卡倫」之地	四六〇、〇〇〇
伊犁界約和喀什噶爾東北界約	伊犁河下流兩岸之地，和札那爾特河源之地	二一〇、〇〇〇
科布多界約和阿列克別克界約	齋桑泊以東之地	二〇〇、〇〇〇
喀什噶爾西北界約	廓克沙勒河上源之地	九〇、〇〇〇
	庫頁島北部	四〇、〇〇〇
共計		二、六一七、〇〇〇

(二) 被英國割去之土地 中國最先被英國攫去的土地，是因鴉片戰爭而割讓的香港。至一八五八年（咸豐八年），又以英法聯軍之役，而割據九龍半島之南端。雖其面積總計不過八方公里，然其在交通上商業上及軍事上之價值，早已有事實之

證明。一八八六年（光緒十二年），緬甸又被英人奪去；自此不但喪失約等於黑龍江省大小的土地，而雲南邊境，亦不免受英人屢次之蠶食。如一八九四年（光緒二十年）之滇緬條約，割去潞江下流以東，大金沙江上流以東，及野人山附近之地，總計面積約三十餘萬方公里。三年以後（一八九七年）之滇緬續約。於是騰衝以西之昔馬，及潞江東岸，南卡河北岸之科干山地，完全割給英人；而南碗河以南之三角地一段，亦永久租給英國。此外滇緬邊界，至今尚有二段懸而未談的國界，近年雲南西疆之所以多事，即種因於此。關於藏印邊境，英國最先因一八九〇年（光緒十六年）之中英藏印界約，而取得錫金（即哲孟雄）和拉達克之地，其後更利誘威逼，使不丹和尼泊爾二小國，先後與中國脫離藩屬的關係，而成爲英人之勢力範圍。因此中國在西南邊疆，不僅喪失偌大的版圖，同時西藏且有唇亡齒寒之勢也。

## 附被英國割去之土地表

條	約	失	地	面	積
南京條約		香港		八三	(方公里)
天津條約		九龍半島南端		八	
緬甸條約		緬甸		五七四、〇〇〇	
瀨緬條約		路江上游以東之地		一二二、四〇〇	
全上		大金沙江上游以東之地		九一、三〇〇	
全上		野人山附近之地		一〇〇、〇〇〇	
瀨緬續約		昔馬		七六〇	
全上		科干山地		二、三〇〇	
藏印界約		錫金		七、五五〇	
全上		拉達克		四〇〇、〇〇〇	
共計				九三八、四〇一	

(三)被日本割去之土地 日本自明治維新(一八六八年)以後，積極推行其大

陸政策。一八七九年（光緒五年）因清廷外交辭令之失當，而失去琉球羣島，東南海權，與日共有。至一八九五年（光緒二十一年），又以馬關條約，而割讓台灣和澎湖列島。當時朝鮮，雖名義上離中國獨立，而實權則早在日人掌握之中，故十五年後，終於在「日韓合併」口號之下，而喪失其獨立。朝鮮面積與廣西省相當，自箕子開國以後，三千年來，文物政制，完全模仿中國，故有「小中華」之稱。台灣和福建隔海相望，中有台灣海峽，寬不過一百哩；故宋元以來，漢人逐漸移居其地，至今島上居民，十之八皆為福建或廣東人之後裔。澎湖列島面積雖小，但軍事上價值極大。自從台灣澎湖朝鮮割讓日本後，在南方則撤去福建省之屏障，在北方更種下現在東北事件和華北事件之因子。

附被日本割去之土地表

條	約	失	地	面	積
		琉球羣島			二、三、八六

積（方公里）

馬關條約	朝鮮	二二〇、七三四
全上	台灣	三五、八四五
全上	澎湖列島	〇、一二七
共計	庫頁島南部	三六、〇八九
		二九三、一八一

(四)被法葡割去之土地。中國被法葡割去之土地，雖不若英俄之廣大，然其割去之方式，則爲其他以戰敗而割地之前例不同。蓋二八八五年（光緒十一年）安南之割與法國，乃鴉子材等大破法軍於諒山之後，而一八八七年（光緒十三年）澳門（面積二十八方公里半）之讓與葡萄牙，則爲由居留地，而租借地，而永租地，逐漸演化而成。前者以情形隔閡，戰和不定，以致失去七倍江蘇省面積之安南（面積七十三萬八千方公里）；後者因爲忽視主權之遷延不決，以致造成嘔賓奪主，太阿倒持之局面。自香港和澳門先後喪失後，於是珠江口外之門戶，完全在外人控制之

下。自安南割讓而後，不但滇越邊界，因一八八九年（光緒二十一年）之滇越續約，被法私自佔領不少土地，而緬甸與安南間之暹羅，亦因此完全與中國隔離；結果此二大之間的緩衝國，乃不得不力自振作，發奮圖強，於是五倍於浙江省面積之藩屬地（面積五十一萬八千方公里），又與中國正式脫離宗主權之關係矣。

（五）其他喪失 以上所述各地，乃係有條約規定，而得到中國承認喪失的領土。此外尚有完全無法律上之根據，而用暴力侵占我主權或領土者，如日本占領之東北四省察北冀東等地，以及蘇俄指揮下之外蒙古，綜計上述二部分主權暫失實效之區域，要占中國現有領土面積四分之一強。又有輕信英人挑撥下之西藏，常率兵內犯，近雖比較和緩，而藏兵仍是霸占西康西部諸地，且常出沒於青海邊境，此一部分主權可慮之區域，又佔我國現有領土面積八分之一。此外尚有海南九島，近年亦被法人占領，雖其總面積，總計不過一方公里左右，然以其處於中日英法荷美等國勢力之間，乃一極好之潛水艇根據地，在軍事方面，異常重要。法人佔據海南九島



之藉口，是說中國從未正式聲明在當地之主權，而完全抹殺向來有中國漁人常去的事實。

租借地並非喪失之領土，因為租借地只是有限期的主權喪失，且在租借期內，亦只是暫時放棄統治權，而非喪失宗主權，然而中國目前租借地之實際情形，實與割讓地無多差異。例如一八九八年（光緒二十四年）英國在九龍半島之租借地（面積九二二方公里），及次年法國在廣州灣之租借地（面積五二〇方公里），中國現在可以說完全無權過問。關於廣州灣租借地，在華府會議時，法國曾有歸還中國之諾言，然迄今仍是口惠而實不至。不過此二租借地，都是為期九十九年，或者尚可藉口租期未滿。惟有旅順大連，自一九〇五年（光緒三十一年），由俄國轉租日本以後，早應於民國十二年交還中國。但日本總藉口中國所否認之二十一條中，有從二十五年延長至九十九年之規定。遼東租借地面積三四六〇方公里，港口優良，形勢險要。與南滿鐵路沿線之地（面積二八五方公里），皆被日本非法占據，并以為

侵略我東北之大本營與策動地。

此外如北平東交民巷，因為外國使館所在，亦成為特殊之區域，任聽外國駐兵防守，通商口岸之中，如上海天津漢口等地，准許外人居留之租界，亦多喧賓奪主，不僅不受中國之統治，且形成武力侵略或經濟侵略甚至毒物侵略之根據地，雖其地面積不廣，然對於中國主權危害之大，實際上有千百倍於其面積者。總之，秋海棠式之中國版圖，被四周大毛蟲一般的惡鄰，蠶食得太利害，且其蠶食之範圍，已從邊緣而趨於葉心，在人得寸進尺，在我則屠亡齒寒。故吾人對於最近被外人強力侵佔土地，固應誓死收回，即過去而論約而喪失之領土，亦應以適當之方法，逐漸收復。須知已失去之領土一日不收回，則列強難免不覬覦現有的疆域；敵人舉力強占的土地不能收復，則現有領土之安全，又如何保守乎？

### 第三節 現在之領土

現在領土之面積，究有多少？據地理學者曾世英之推算，全國總面積為一一、

一七三、五五八方公里（即四、三一四、〇九七方哩），佔亞洲全體面積四分之一，地球上陸地面積十三分之一；大於歐洲一二六萬餘方公里。若以中國現在面積與世界各主要國相比較，則仍不失爲一泱泱大國。除英法俄三國連屬地合計，要比中國稍大；若僅把各該本國面積，來與中國版圖相較，則法國不過中國百分之五、英國不過百分之二，蘇俄本國領土，亦僅當我面積之半數。何況，英法等國領土，四處分散。如英領土之分布，在美洲者佔百分之三十二，在非洲者佔百分之二七，在澳洲者佔百分之二十四，在亞洲者佔十分之一，其在歐洲者則僅佔百分之一。法國全部領土中，在非洲者佔百分之八十。且多爲沙漠不毛之地。蘇俄全部領土雖連成一片，然西伯利亞竟佔百分之五十九。中央亞細亞亦佔百分之十二。前者以緯度過高，爲世界著名之寒冷區域；後者以位於歐亞大陸之腹部，又爲世界著名之乾燥區域。若中國領土，雖面積較英法蘇略小，然完整如一，地勢有沙漠高原等不甚適人生之地帶，然較諸英法蘇諸國，至少並無愧色，是中國不可謂非得地獨厚也。

附中國和世界各主要國家面積的比較

國別	面積	本國面積	屬地面積	總面積	總面積的百分比
中國	四、三一四、〇九七方哩			四、三一四、〇九七方哩	一〇〇%
英國	九四、六三三		一三、二六〇、七九三方哩	一三、三五五、四二六	三一〇%
蘇聯	二、〇六〇、四八〇		六、一八一、四四一	八、二四一、九二一	一九一%
法國	二一二、六五九		四、二六五、一八八	四、四七七、八四七	一〇三%
美國	二、九七三、七七六		五九七、二〇六	三、五七〇、九八二	八三%
意大利	一一九、七一〇		八七三、二二二	九九二、九四二	二四%
日本	一四七、五九二		一一三、〇五二	二六〇、六四四	六%
德國	一八一、七三八			一八一、七三八	四%

非列濱名義上已經獨立，未曾計算在內。

至於中國現在領土之行政區域計共行省二十八，自治區二，直隸市六，特別行政區二。茲將各省區之名稱，簡稱，省會及面積等項，列表如下：

省名 簡稱 省會或首邑 面積(方公里) 備

江蘇 蘇 鎮江 二一〇五,六〇五

浙江 浙 杭州 一一〇一,〇六一

安徽 皖 懷甯 一四二,六八九

江西 贛 南昌 一六八,二三六

湖北 鄂 武昌 一八二,一一〇

湖南 湘 長沙 二一五,四五七

四川 蜀 成都 四〇三,六四三

福建 閩 閩侯 一一一,〇五〇

廣東 粵 廣州 二二三,八四四

廣西 桂 桂林 二一九,三七六

雲南 滇 昆明 三九八,五八三

貴州 黔 貴筑 一七六,四八〇

第一節 第一章 中國領土之今昔

註

河北	冀	清苑	一四〇，五二六
山東	魯	濟南	一五三，七二二
山西	晉	陽曲	一六一，八四二
河南	豫	開封	一七二，一五五
陝西	秦	長安	一九五，〇七六
甘肅	隴	皋蘭	三八〇，八六四
青海	青	西甯	七二八，一九八
南夏	甯	甯夏	三〇二，四五二
綏遠	綏	歸綏	三〇四，〇五八
察哈爾	察	萬全	二五八，八一五
熱河	熱	承德	一七三，九六〇
遼寧	遼	瀋陽	二五〇，八一三
吉林	吉	永吉	二八二，三三二

黑龍江 龍江 五七七，九六四

新疆 新 迪化 一，六四一，五五四

西藏 康 康定 四七二，七〇四 正式省政府尙未成立

西康 藏 拉薩 九〇四，九九九 自治區

蒙古 蒙 庫倫 一，六一二，九一二 自治區

右表爲我國二十八省及二自治區，其中熱河、察哈爾、綏遠、寧夏、青海、西康，民國十七年才成立，稱之爲新成立之六省，除此之外，還有直隸市和特別行政區兩種特殊政治區域。直隸市從前稱之爲特別市，與普通市區在政治上之地位完全不同，直隸市乃直接隸屬於國民政府行政院，普通市隸屬省政府，直隸市之成立須具備相當條件，即一市在政治經濟或文化上有特殊之重要，才可爲直隸市。我國現有直隸市六：即南京、上海、青島、北平、天津、西京是。至如威海衛和東北特別區，乃特殊之行政區。威海衛行政區乃一九三〇年收回英租借地威海衛後所設立，亦直隸於行政院。東北特別區，在東北失地範圍之內，包括哈爾濱之俄國租界與中

東路沿線之附屬地，哈爾濱市分道外道裏二區，道裏爲俄國租界，民國七年，我國將中東路收回，俄國亦放棄帝俄時代所得之權利，哈爾濱租界亦在放棄之列，我國即以舊俄租界和鐵路附屬地，設特區長官，此卽所謂東北特別區或稱鐵路行政區。

## 第二章 中國領土之特色(一)——地位之優越

### 第一節 經緯度之地位

中國位於亞洲東南，太平洋之西岸。就經度而言，極西爲東經七十度零二十二分，帕米爾之巴達克山，極東爲東經一百三十五度零二分，黑龍江與烏蘇里江合流處之耶字界牌，東西佔經度至六十四度四十分之多，此種經度上之位置，對於中國經濟文化上之影響雖少，但對於時間上之影響亦頗大。蓋經度每差十五度，則時間相差一小時，欲時間有準，必須劃定時區，我國時區經中央觀象台按照世界通例，卽以英國格林威爾天文台爲準，規定各時區如左：



區名	中 經 線	區 內 重 要 地 方
錫 崙 區	東經七十五度 (與倫敦相差五小時)	喀什噶爾和闐等地
回 藏 區	東經九十度 (與倫敦相差六小時)	安西哈密迪化拉薩日喀則等地
隴 蜀 區	東經一百〇五度 (與倫敦相差七小時)	西安蘭州西寧重慶成都桂林昆明等地
中 原 區	東經一百二十度 (與倫敦相差八小時)	瀋陽天津北平青島開封南京上海廣州等地
長 白 區	東經一百三十五度 (與倫敦相差九小時)	寧古塔阿江琿春等地

每一時區內規定時間相差不過半小時，於實用上無甚妨礙，但二區相差則分別過區。我國過去鐵路因南北延長者多，而東西延長者少，所以路線大多數皆在中原時區，故可用同一時間，惟平綏路已過包頭，隴海路已過潼關，皆略出中原時區之界線，即東經一百十二度半，但所差不多，故尙可勉爲推廣之，如果更向西延展，如寧夏蘭州時間當與上海相差一小時以上，故非規定改換時間之分界點不可。然實際分界之時，往往不易純準經度，不能不參酌地理形勢，將來平綏隴海南路線，或

可以歸綏遠關爲時區分界處，東屬中原時區，西屬隴海時區，庶時間上可以規定，而地理上亦易識別矣。

若就緯度而言，極北至北緯五十三度五十二分之薩彥嶺極南至海南九島南端之安波拿礁在北緯七度五十二分。南北緯度跨有四十六度餘之多。由此可知中國領土，偏於低緯度與中緯度，尤以氣候優良之中緯地方，佔地最廣，北迴歸線貫穿油頭蒼梧蒙自等地附近，過此以南已屬熱帶範圍。昆明位於北緯二十五度左右，故雖拔海一八九〇公尺，而氣候溫和，有四時如春之樂。至於極北之地，離北極圈仍有十二度之多。黑龍江一帶，雖屬中國最冷之地，然夏季溫度，升高極快，亦宜農耕，宋小濂云：「沿邊氣候雖寒，然自四月至七月，草木怒發，爭榮競長，若恐後時，閉戶旬日，出而遊山，峯嵐蒼翠，每失舊觀，故土人耕種二麥，輒亦豐收，於農事仍無妨也」。至於經緯度上之地位，與世界各大國相較，則南北距離之遠，惟俄國與智利，差足相埒。東西相差之大，除俄國加拿大及美國外，他國無可比者。

## 第二節 瀕海之地位

世界上有若干國家與海洋隔離，如亞洲之阿富汗，歐洲之瑞士，南美之玻利維亞等，是謂內陸國 (Inland State)，貨物之出入，須經由他國領土，若此無論戰時與平時，皆須受制於人。至於瀕海國 (Maritime State)，則貨物之出入，皆可自由。然亦不能一概而論，如意大利瀕臨亞歐非三洲包圍之內地海，和平時其商船與艦隊，雖可經由直布羅陀或蘇伊士運河以通外海，然在戰時，則難免不被人封鎖。又如蘇俄雖亦四面瀕海，何以自帝俄時彼得大帝二百餘年來，全以「海上自由」為向外發展之目標？誠以蘇俄南臨黑海與西瀕波羅的海，既有與意大利瀕地中海同一之缺憾；而東方之太平洋以及北面之北冰洋，又以緯度太高，極少利用之價值。若夫歐洲南部之伊卑利半島 (Iberian Pen)，及亞洲西南之阿刺伯半島，雖亦瀕臨大西洋或印度洋，但以其為高原地勢，不僅海岸平直，且多絕壁臨海，船隻停泊，固感困難，尤以內地與沿海之聯絡，至為不便，難期航業之發展。至於我中國瀕

海之地位，第一因所瀕者爲太平洋，故無意大利易被封鎖之缺點。第二因海岸地位，皆在中緯度與低緯度，故無蘇俄長期封凍之缺點。第三因沿岸地勢低平，全部海岸，除河北江蘇二省沿海較爲平直而多沙岸外，其他多係曲折深邃之岩岸，無阿刺伯半島或伊卑利半島絕壁臨海之缺點。

瀕海之地位，除交通上與軍事上之價值外，更有產業上之價值存焉。中國沿海水深多在二百公尺以內，此種淺海，表面雖爲海水所掩蓋，實際上乃大陸之一部，地理學上特名之曰大陸基礎 (Continental Shelf)，大陸基礎乃魚類最易繁之區。蓋海水過深，不僅光線黑暗，使生物目力失明，而且養氣缺乏，更使生物難以生存，故今日世界主要漁場，大多分布在一種淺海地帶。雖各地漁業之豐歉，尙受其他地理條件之影響，但漁場面積之大小，常以大陸基礎之廣狹爲標準。我國大陸基礎之面積至少有七十萬方公里，根據現在各主要漁業國家之估計，平均每五方公里之大陸基礎，至少可捕獲魚類二十噸，故若我國漁業設備完成以後，每年捕獲魚類之

數量，當有三百萬噸之多，不但壓倒日本，而與美國並駕齊驅焉。

### 第三節 地域上之國際地位

中國東瀕太平洋，西接歐亞大陸，前已言及。關於海洋方面，試自我國沿海中央部分之上海，向東至北美，向西至西歐，其距離約相等，至於南向至澳洲及新西蘭，則較其他任何一洲爲接近。西歐與北美，乃全世界工業最發達之區，其商品足以供給我市場上之需要，澳洲與新西蘭，乃正在開發之處女地，足以容納我將來工業發展後過剩之商品，形勢天成，不易多觀。關於陸地方面，我國亦居顯然有利之地位，蓋北有俄屬地西伯利亞，其面積較我國領土尤大，而人口僅及我國三十五分之一，爲一尙待開發之寒帶地域。吾人可輸出磚茶大豆工藝品等，以換取其木材礦產，而我過剩之人口，亦可向此移殖。西接俄屬中央亞細亞，乃一著名沙漠草原地帶，而人口稀少，產業落後，正與西伯利亞相同，要亦我中國將來向外發展要地之一。西南方面之印度，雖其物產多與中國相似，然近年來由中國輸入之絲織品及棉

紗數量亦極可觀。絲織品價值年約三百萬兩左右，棉紗價值常達五百餘萬元。若將來我國工業振興以後，當更有希望。東南方面之印度支那及南洋羣島等低緯度地方，全是供給原料之栽培殖民地。中國以距離最近，將來以各種工藝品，換取各種熱帶產品，豈非「近水樓台」，天然享有優先之權。至於東鄰日本，地狹人稠，資源缺乏，就目前狀態而論，固為中國之入超國家，其輸入多工業製造品，而輸出則為工業原料品，然將來我工業發展，製造品足以自給，中國固無仰給日本，而日本人民生活上必須之糧食及基本工業原料，不能不仰給中國，是日本無異我商業圈內之原料輸出地也。

美國總統羅斯福 (Theodore Roosevelt) 有言：「大西洋之富源，即將告竭，而太平洋之發展，已開其端」斯言也，固非謂大西洋列強之國力，已日就衰微，然其肯定承認太平洋領域，在政治經濟上，已開始發展，而與人類將來之幸福，發生最密切之關係，中國為太平洋上之大國，且為太平洋上地位最優越之大國。吾人應

如何利用此優越之地位，把握寶貴之時代，以創造我國家將來光榮之地位。

國平

### 第三章 中國領土之特色——(二)地勢之複雜

#### 第一節 地勢區分

中國位於亞洲東南，版圖廣大，地勢複雜，綜其要領，約有五大類焉：一曰平原，地勢平沃，最宜農耕，生產力最大，乃中國經濟文化薈萃之所。二曰盆地，四面高地，中央低平，亦宜農耕，如四川盆地，經濟文化之發達，不讓平原。三曰邱陵地，有風雨侵蝕之山，而高度不大，有谷岸寬廣之河，而沖積已多。既宜農耕，尤善國防。四曰高原，地勢高平，雨量較少，其在南部者，比較濕潤，可以農耕，其在西北者，則為乾燥地域，雖不宜農耕，而適於牧畜。五曰山地，山高雄偉，乃自然生長，與風雨侵蝕無關，土壤瘠薄，不宜農耕，然森林繁殖其上，礦產蘊藏其中，苟賴脫而出，要亦一國寶藏之地，不可或缺。據翁文灝先生估計，中國地勢具

有上述各類之面積，及其所佔全國總面積之百分數如下表：

平原	三八〇・〇〇〇方哩	(九八四・一六二方公里)	佔全國總面積一〇
盆地	六〇〇・〇〇〇方哩	(一・五五三・九四〇方公里)	一六
邱陵地	三四〇・〇〇〇方哩	(八八〇・五六八方公里)	九
高原	一・四〇〇・〇〇〇方哩	(三・六二五・八六〇方公里)	三四
山地	一・二〇〇・〇〇〇方哩	(三・一〇七・八八〇方公里)	三一

## 第二節 平原

中國平原面積，雖僅占總面積十分之一，但若與世界各國比較，則僅此平原面積，已大於英國本部總面積之四倍，大於日本本部總面積二倍半，若與比利時較，則大於其本部三十二倍，是中國擁有如此廣大之生產地，不可謂非得地獨厚也。中國平原，大多在河流下流，距海不遠之地，擇其重要者，略述如左：

(一) 松遼平原 介於長白邱陵地與興安嶺邱陵地之間，面積得三一七，二五〇



方公里，係遼河松花江等地沖積平原，以鄰近邱陵地帶伸入內地之故，平原中部較寬，而兩端較狹。北部分二支：一沿嫩江向北伸張，一沿松花江向東伸長。南部則自北至南漸次下降，直抵於遼東灣沿岸。土壤富腐植質，極爲肥沃。乃東北大豆小米高粱玉米小麥等主要農作物產地。

(二) 華北平原 此平原北起燕山山麓，南迄於黃河，西止於冀晉交界之太行山麓，東瀕渤海與山東山地。面積三一四·五九六方公里，次於松遼平原。就地形而言，此平原北部實與松遼平原互相連續，蓋渤海乃上述地域之連續地帶，渤海最深處僅七十公尺左右，若渤海海底升高八十公尺，或渤海水面降低八十公尺，則不僅山東遼東兩半島陸地互相啣接，即華北松遼二平原亦必連成一片。又就成因而言，此平原係黃河沖積成功之大三角洲。乃中國小麥棉花小米高粱玉米等農作物主要產地。

(三) 江淮平原 此平原係淮河及長江下游沖積平原，面積二六二·七三五方公

里，中國第三大平原。淮水平原爲嵩山以東，桐柏霍山東北一帶淮水流域之總稱。至江蘇長江以北，現已與長江三角洲混合，至於長江中下流之平原，又可分成四部：

- 一曰江漢平原，爲洞庭湖四周之原隰，漢水流於北，洞庭諸水流於南，長江流於中央，係古代雲夢澤所在地，今之洞庭湖位於澤之南部，即殘存湖沼中之最大者。
- 二曰鄱陽平原，即鄱陽湖濱之地，以及長江以北望江宿松附近各湖濱低地所成之沃野。
- 三曰蕪巢平原，長江古代由太湖出海，今日蕪湖附近無數大小湖沼，乃古河道之遺跡。此平原包括東西長三百里，南北廣二百里之低地，長江北岸之巢和含山無爲，南岸之當塗蕪湖高淳，皆在此平原之上。
- 四曰長江三角洲，長江以北與淮水平原，已無界線，江南自鎮江以下，大茅山及天目山以東之低地，皆屬此平原之範圍，境內湖泊紛歧，水道縱橫，著名之太湖及大運河，水利冠全國，此平原不僅爲今日中國經濟文化之中心地，且爲米棉絲小麥之大產區。

(四) 珠江三角洲 此平原係東西北三江會合沖積而成。以三水縣爲頂點，略如

三角洲，每邊長達二百五十餘公里，面積一二·九四九方公里，土壤肥沃，宜於耕種；更以氣候溫暖，米一年可三熟。蠶可孵八次，亦中國著名之稻米蠶絲產地也。

此外尚有四九·二〇六方公里之後套平原，即所謂「黃河百害，惟富一套」之地，及七、七六九方公里之寧夏平原，此等地域以氣候乾燥，常苦旱魃，苟施以灌溉工程後，未始非一極好之生產地域。至於東南海濱平原，以及西江河谷平原，其面積之和，亦極可觀。是中國平原之大，至為顯然。

### 第三節 盆地

中國盆地，因大多偏於西部，離海較遠，氣候遠不若平原之佳良，生產性亦無平原之優美。然並非不可利用，如新疆之塔里木與準噶爾兩盆地，雖氣候乾燥，但夏季可以利用崑崙天山等頂上融解之雪水，以資灌溉，即如外蒙古之科布多與烏梁海兩盆地，夏季亦可種植麥類。惟青海之柴達木盆地，因地勢太高，雨量太少，無

農產可言耳。至於中國生產性最著之盆地，可如下述。

(一)四川盆地 此盆地在長江上流，有嘉陵沱江岷江與長江四大川，灌流其間，其範圍包括嘉陵江以東之川東(巴)，及嘉陵江以西之西蜀，故亦有人稱爲巴蜀盆地。全面積得一六三、二五二方公里，其中一〇、四九九方公里之成都盆地，古代灌溉工程，卽異常完備，故產業亦極發達。此盆雖編在西部，但氣候溫和，雨量豐富，與長江中下流平原同樣肥沃，亦爲中國米絲鹽茶主要產地。不愧有「沃野千里，天府之國」之稱。

(二)渭河盆地 此盆地東起潼關，西止寶鷄，南枕秦嶺，北則包括涇洛諸水之下流，係渭河本支流沖積所成之平原，全面積得七、七六九方公里。分渭南渭北二部：渭南因逼近秦嶺，成狹長之帶狀地；渭北則爲一望無際之沃野。但以偏於西北，氣候乾燥，常苦旱災，引涇溉田，始於秦代鄭國渠，繼有漢代之白渠，現已竣工之涇惠渠可灌田五十萬至六十萬畝，將來洛惠渭惠二渠竣工以後，灌溉範圍當更擴

大也。

(三)漢中盆地 此盆地介於秦嶺與巴山之間，其形狀東西長南北狹，成一雪茄烟形，寬約十公里，長約八十公里，最重要之生產地，在南鄭石泉及安康附近，以南鄭附近爲尤著，麥隴秧田均稱極盛。

#### 第四節 邱陵地

中國邱陵地之分布，南起海南島，北至黑龍江，雖其總面積比平原略小，而其範圍則較平原爲大。若者聳立於平原之上，若者爲老年山脈陵夷而成，若者爲平原與高地帶之過渡區域。但其高度普通不過五百公尺左右。間亦有高達一千五百公尺，甚至於二千公尺以上之高峯，然此祇偶然之例外耳。

(一)聳立於平原上之邱陵地 如山東邱陵地江淮邱陵地，以及江南邱陵地等。山東邱陵地，孤立於華北平原之東部，突出於黃海渤海之間，成爲山東半島。此地自春秋至戰國時代，大部係齊魯之邦，爲中國邱陵地最先開發之區。江淮邱陵地爲

河南桐柏山以東，長江與淮河中間之地區，包有大別山霍山及淮陽山脈之高地。實際上此地區之邱陵起伏，乃中國南北分界之秦嶺山脈之東向延長。江南邱陵地介於長江與五嶺山脈之間，西起湖南之雪峰山，東至江浙間之太湖止，兼跨湘贛皖三省之南部，以及浙江省之大部，包有武功山天目山黃山等。上述三邱陵地，皆係下臨平原，故從局部觀之，頗有崇山峻嶺之雄姿；其實在高度，極少超過一千公尺者。所謂五嶽之宗之泰山，最高峯（玉皇頂），亦不過一千五百四十五公尺。至於江淮邱陵地最高之霍山，江南邱陵地最高之天目山。最多亦不過與泰山玉皇頂等高齊觀而已。若以之與西部八千公尺以上的高峯相比較，真所謂：「培塿之於泰山」，故祇能目爲邱陵，而不能稱爲山地。

(二)因老年山脈陵夷而成之邱陵地 此類邱陵地，佔中國邱陵地之最大部分。從杭州灣向南至韓江流域，包括閩浙二省之大部，以及廣東之東隅，全部地勢，皆比較高峻，除河口三角洲外，境內祇有極小之低原，此一帶海岸，是中國島嶼最多

，而海岸線最曲折之一段；所以然者，以邱陵沉沒於海中之故也。又如嶺南邱陵地，爲受侵蝕作用最深之區。雖其間不乏一千公尺上下之高地，例如桂平附近之猛山，桂粵邊境之雲開大山與十萬大山，然而二百公尺以下之低地，佔地頗廣，可謂中國最成熟之邱陵地帶。海南島之南半部，邱陵起伏，而最高之峨鵠嶺，則高達一千五百公尺，是亦陵夷而成之邱陵地也。

(三)位於平原與高地過渡地域之邱陵地 松遼平原，東有長白邱陵地，西有興安邱陵地。長白邱陵地，原係一高原地勢，後以川流侵蝕，溪谷深刻，成爲現在之狀態。大興安嶺，夾峙於蒙古高原與松遼平原之間，爲高原之側坡，被外流河谷割裂而成爲邱陵地，雖其形式，類似山嶺，然實際高度，並不超過高原較高部分，二千公尺以上之高峯，祇有黑龍江北部，偶一發現。故可認爲高峻之邱陵地。

#### 第五節 高原

中國高原面積，佔全國總面積三分之一強，爲各類地勢中之最大者。

(一) 西藏高原 此高原夾峙於崑崙山脈與喜馬拉雅山脈之間，包括西藏全部，西康與青海之大部，西接「世界屋脊」之帕米爾高原，故地勢自西向東，略帶傾斜。平均高度在四千公尺以上。有世界第一高原之稱。高原地勢約可分為二部：剛底斯山以北，多屬類似盆地之形勢，且為世界著名之高地湖泊分布區域。湖之高度，多在四千五百公尺以上，以其缺乏出口，故多成鹹湖。剛底斯山與喜馬拉雅山之間，乃西藏精華所在之谷地，即雅魯藏布江流域，河谷附近，往往低降到三千公尺左右。西藏重要之都會，幾全集中於此。

(二) 蒙古高原 此高原位於長城以北，介於杭愛山與大興安嶺之間，乃一極完整之高原。平均高度，約自一千二百公尺至二千公尺，至於超過二千公尺之山嶺，祇有北部肯特山及南部邊緣之陰山與賀蘭山。滂江以北，叨林以南之戈壁沙漠，為高原中低窪部分，拔海均在一千公尺以下，地面滿覆砂礫與石塊，多係當地之岩石，經過長期侵蝕與腐化而成。至於戈壁以外之地，大都水草豐富，可資游牧。



(三)黃土高原 甘肅大部，陝西北部，及太行山脈以西之山西高原，皆爲黃土構成之高地域，黃河經流其間，作一大灣曲，且有無數支流，盡量侵蝕，到處有局部河谷平原。如蘭州附近，甯夏平原，河套平原等，頗宜農牧。

(四)雲貴高原 雲南東部及全貴州高原地域之總稱，雲南西半部爲南北走之縱谷地帶，至元江流域以東則成一廣漠之雲貴高原。西部高約二千公尺，東部則僅一千公尺左右，山脈之重要者，有緜亘滇黔界上之烏蒙山脈，延長至烏江以西之婁山山脈，而東西走之苗嶺，尤爲此高地域之總分水線。

#### 第六節 山地

中國境內之山地，以西半部爲最高大，東半部較次。綜其大者，約可述之如左：

(一)藏南山地 言中國之山地，必託始於西藏，西藏南邊，有喜馬拉雅山地，橫互於印度與西藏之間，高達二千四百公里；在西藏尼泊爾之間，很多七千公尺以

上的高峯。號稱世界第一高峯之額非爾斯峯（高八八四〇公尺），即在於此。剛底斯山與喜馬拉雅山平行，爲印度河與雅魯藏布江發源處，主峯在噶大克之東南，高達六千七百餘公尺。此外東經九十二度以西，各處散布之高山，猶復不少，極難得到一定之系統，斯文赫定(Sven Hedin)曾以北緯三十度至三十一度間之高山，合稱爲外喜馬拉雅山脈，以上所述各山，皆偏於西藏南部，故可統名爲藏南山地。

(二)藏北山地 西藏北邊山地，以崑崙山地佔最廣。崑崙山西連喀喇崑崙山，東向分爲三支；北支阿爾金山，遙接漠南山地；南支唐古拉山，遙接唐滇山地。全部多屬六千公尺以上之高峯。喀喇崑崙山地勢峻峭，尤過於崑崙山脈，最高峯之奧斯騰峯，高達八千六百一十一公尺，僅次於額非爾斯，爲世界第二高峯。

(三)天山山地，天山橫亘於新疆中部，西接帕米爾高原，東至東經九十五度附近而止。大部分高度在五千米以下，惟汗騰格里山高度達七千二百公尺，堪稱天山之最高峯。

(四) 漠北山地 蒙古西北部之阿爾泰山，薩彥嶺，唐努烏梁山，杭愛山以及北部之肯特山，以其在戈壁沙漠之北，故總稱漠北山地。凡此諸山多因斷層作用而成，故山嶺之間，常夾有一千公尺上下之盆地。山之高度，多不及三千公尺，甚至在二千公尺以下。祇有阿爾泰山西北段，及杭愛山之最高處，間有超過三千公尺之高峯。

(五) 漠南山地 漠南山地，即崑崙山支東向延長於蒙古高原南緣之山脈。例如祈連山賀蘭山陰山等是也。祈連山綿亘甘肅與青海之邊界，最高處達五千九百餘公尺，其他四五千公尺之高峯，亦復不少。賀蘭山存寧夏，陰山在綏遠，其高度不過二千公尺，其所以成爲著名之山嶺，乃以南側坡度傾斜使然。若從蒙古高原南望，則不過邱陵狀態而已。

(六) 康滇山地 上述各山地，大都東西走向。惟有康滇山地的山脈，全屬南北走向，而與經度相平行；即普通所稱橫斷山脈。康滇山地，除西康境內及雲南西部

山脈而外，更包四川西南山地。大小縱列，起伏無窮，自東而西，有大雪山脈、雲嶺山脈、怒山山脈、高黎貢山脈等，大都傾斜甚急，險峻異常，最高峯可達七千五百公尺，而較低者亦常在三千公尺以上。所以夾持在各大山間之河流，如鴨綠江、金沙江、瀾滄江、怒江、伊洛瓦底江等，多奔放南流，勢極洶湧，除伊洛瓦底江外，全無航路之利。

## 第四章 中國領土之特色(三)——氣候之錯綜

### 第一節 錯綜之原因

中國氣候錯綜之原因有二：一由於地勢之複雜，二由於面積之廣大。中國地勢，有平原、盆地、邱陵地、高原及山地等之不同，低者拔海祇有數十公尺，而高者可達數千公尺，此種地勢之不同，直接影響氣溫風向雨量等之分佈。就常態而論，地勢與溫度恰成反比，大抵每升高一百八十公尺，溫度降低攝氏表一度，故如江南

近海平原之溫度，至平要高出其同緯度西藏高原二十餘度。地勢對於風向與雨量二者，更常有隔絕之能力；因此山陽溫和，而山陰寒冷，向風之面多雨，而背風之面少雨。故秦嶺是中國南北氣候之天然分野，而喜馬拉雅山南麓之印度雨量，與北麓之西藏雨量，竟相差四五十英寸之多。中國面積之廣大，乃爲已知之事實。以低緯度地方之海南島氣候，與中緯地方之長江流域，黃河流域，或是緯度較高之黑龍江流域之氣候相比，軒輊殊甚。同時距海遠近，亦至有影響。誠以中國領土，有瀕臨海洋之海岸部分，有距海三千公里以上之內陸部分；近海部分，以容易收到海洋性氣候之調濟，而遠海之內陸，則爲絕對之大陸性氣候區域。

## 第二節 支配中國氣候之因子

就大體而論，中國氣候，常爲四個活動中心勢力所支配。此四個活動中心，一爲西伯利亞高氣壓，二爲阿羅欣 (Alouin) 低氣壓，三爲太平洋高氣壓，四爲印度低氣壓。中國境內氣流之運行，多以此四個中心勢力之消長爲轉移。冬季時，西

伯利亞和蒙古地方，氣溫極低，因此造成一高氣壓之中心；而東北海中之阿羅欣羣島附近，則以海水對於熱量之吸收與發散，較陸地遲緩之故，而成爲一低氣壓中心，以風恆自高氣壓吹向低氣壓，故中國東半部各地，冬多北風西北風以及東北風等，直至春去夏來，方才改換情形。夏季時以太陽直射於北半球，故陸地上氣溫增高，而氣壓降低，整個亞洲，遂全爲低球壓所籠罩，而比較穩定之低氣壓中心，則在印度之西北部。至於海洋上面，則有一高氣壓之中心，自日本海上漸向南移。故中國東部夏季之風向，乃變爲由海向陸之東風、東南風等。因爲海陸之比熱不同，乃產生此四個氣候上之活動中心，以此四個活動中心勢力之消長，又產生顯著之季風現象。季風或稱季候風，是一種因季候變遷而改易方向之風，即冬季由大陸吹向海洋，夏季由海洋吹向大陸。同時以地球自轉之影響，故南半球之風向偏向左，而北半球之風向偏向右。中國位於亞洲東部，故冬季爲西北季風，而夏季則爲東南季風；僅閩粵一帶，風向稍有差異，冬多東北季風，夏多西南季風。

四個活動中心而外，風暴亦爲支配中國氣候之主要因子：中國雨量，大半都是風暴所賜。風暴可分爲二種：一曰颶風，以其發生於溫帶，故名溫帶風暴。其路徑乃自西而東，當西伯利亞高氣壓逐漸衰弱時，卽爲颶風逐漸加強其勢力之時。長江下游，六七月間之梅雨，就是因爲颶風自四川盆地，或洞庭湖流域陸續而來，被阻於太平洋之高氣壓，於是逡巡不前所致。華北與東北二季之雪量，亦此颶風之成績。二曰颱風，以其發生於赤道附近，故亦名熱帶風暴。此種風暴成立後，乃循着拋物線之途徑，先由東南趨向西北，至中國東南沿海而後，又改由西南趨向東北，以趨於日本羣島，中國各省所受颶風之影響，以閩粵二省爲最烈，江浙二省次之；至於華北與距海較遠之內地，則波及之機會極少，當颶風來時，氣壓低降，四方氣流集中，捲成漩渦，使中心之空氣上升，結果所包含之水分開始凝結，以致造成傾盆大雨，中國沿海一帶之雨量，卽多賴此颶風之賜。不過風狂雨驟，常釀成巨災耳。

### 第三節 雨量

中國雨量之分佈，大抵自南向北而遞減；至渤海以北，又一變而爲自東向西而漸少。主要之原因，當然是由於風向及距海遠近使然。大致中國之西北半壁，除新疆西陲伊犁河谷之一小部分，年雨超過四百公釐（十六吋）而外，其他各地多在二百五十公釐（十吋）以下，以致成爲乾燥之草原地帶。至於蒙古之戈壁，新疆之塔里木盆地，以及西藏之北部，則每年雨水還不到一百公釐（四吋）故乃成爲沙漠區域。幸而此西北半壁之年雨量，至少有四分之三，是集中於夏季，適爲植物生長發育而需要雨水之時，未嘗非不幸中之大幸也。在此西北半壁之東南，有一年雨量在二百五十公釐至五百公釐（二十吋）之間的狹長地帶；其方向乃由東北斜向西南，爲一半乾燥之區域，其雨量正和其東南面年雨量在五百公釐與七百五十公釐（三十吋）之間的地帶一樣，全年雨水，有三分之二是降於七八九三個月中，而尤以七八二月爲最多。至於冬季雨量，則幾等於零。故雨量之季候分配，極不平均。而且此二區域內雨量之變率很大，多雨之年，可以超過年平均雨量之百分之五十，而少雨



之年，又祇有年平均雨量百分之五十，此種劇烈之變化，乃使此兩區域內，非旱即潦，常苦災荒。東三省大部分地方之雨量，雖多在四百公釐以上，長白邱陵地之西南部，年雨常在六百公釐（二十四吋）甚至八百公釐（三十吋）以上，其下雨時期幾集中於夏季，故東北雖緯度較高，作物仍盛，秦嶺附近，爲界南北之一狹長地帶，每年雨量，皆在七百五十至一千公釐（四十吋）之間，較南方少，而較北方多。同時下雨之時間，亦較南方遲，較北方早。十足表示其過渡區域之特性。長江沿岸年雨量多在一千至一千二百五十公釐（五十吋）之間。又較南的區域，以及西江上流，常在一千二百五十至一千五百公釐（六十吋）之間。惟湘桂邊境之桂林附近，年雨量有多至一千七百五十公釐（七十吋）以上之區域。長江流域之雨量，一年中以五、六、七、八等月爲最多，但每一月份之雨量，最多不超過總數百分之十六，而最少亦有百分之三、四。故雨澤均勻，遠非北方所能企及。浙閩廣東沿海，年雨量多自一千五百以至二千公釐（八十吋），而香港以西諸地，更可達二千公釐以上。

此外尚有一特殊之現象，即閩省沿海之雨量，反較距海稍遠之地為少；此乃因台灣島屏障於外，使海上吹來之空氣，減少其水分，故必到達較高之邱陵地帶，空氣因被強迫升高而降低其溫度，水分更易凝結，而雨量才能逐漸增加。

綜上簡單之說明，足知中國雨量分佈之不均勻，而此種不均勻之現象，除由南向北，由東向西而遞減外，尚有二點足資注意：

第一是全年雨量，多集中於很短的時期，而其餘較長之時，則雨量常過於稀少。若以北平代表華北，以上海代表華中，以香港代表華南，則此三區域年雨量分配之不同，可如下表所示：（數字為每月雨量所佔全年雨量之百分總數）。

地方	月份	一	二	三	四	五	六	七	八	九	一〇	一一	一二	共計
北平		〇	〇·五	一·五	二	六	一四	三七	二三	一一	三	二	〇	一〇〇%
上海		三	五	八	八	九	一七	一三	一三	一〇	七	四	三	一〇〇%
香港		一·五	二	二·五	六	一四	一九	一七	一六	一一	六	三	二	一〇〇%

由上表可知中國雨量分布之不公平，以北平爲最，香港次之，而上海較爲均勻。華北河流，往往平時祇有涓涓細流，而一到雨季，則水勢驟增，波濤洶湧，易於釀成水災。是於雨量分配之不均，有極密切之關係也。

第二是數年或數十年間雨量變率很大，亦可以下表來證明：

地名	紀年	平均年雨量	最多年雨量	最少年雨量	最多對最少倍數
天津	一八九七—一九二六	五〇九	七九六	二五四	三·一三
上海	一八七三—一九二四	一一四八	一五八八	七〇九	二·二四
香港	一八八四—一九二四	二一六二	三〇四一	一二六四	二·六七

由上表可知中國各地雨量變率很大，尤以華北最多與最少年雨量可以相差到三倍以上。故對於水利與農作物之影響，自亦極大也。

#### 第四節 氣候區

中國氣溫之分佈，正與雨量同樣複雜。就年平均溫度而論，大致由南而北，逐

漸減低，等溫線之走向，幾與緯度平行。如廣州灣以南之島嶼與半島，平均溫度都在華氏七十五度至七十九度之間，長江一帶，降低至華氏六十一度左右，北平則減至華氏五十四度，瀋陽減至華氏四十五度，而黑龍江及唐努烏梁海之極北部分，可達華氏二十八度以至二十五度。惟西部半壁。地勢高聳，且距海更遠，結果溫度自必更低，惜無可靠記錄，以資比較耳。

中國東半部一月份平均溫度，可以北緯三十五度爲分界，界線以北，氣溫差不多全在冰點以下，而且愈北而愈低。界線以南，差不多全在冰點以上，而且漸南而漸高。蒙古和東三省之大部，多在華氏十四度以下；最冷之地，可達華氏零下十七度左右。華北一帶，大約都在華氏十四度至三十度之間。長江沿岸，則多在華氏四十度左右。珠江流域，可升至華氏六十度左右。而海南島南部，可達華氏六十八度以上。是冬季南北溫度之較差，可達四五十度之多。

中國東半部七月份之平均氣溫，其分佈狀態，頗多不同。等溫線之走向，不是

東西方向，而是近似南北方向，大抵離海愈近，溫度愈低，愈向內陸，溫度愈高；如七月間上海溫度爲華氏八十度，漢口爲八十六度。內陸各地，七月溫度多在八十六度以上。例如鄧陽平原，洞庭平原，皆爲中國夏季內陸較熱之區，雖是廣州香港或是更南之海南島，亦有所不及。此其原因，乃全由於離海較遠之故。

又就南北氣溫比較之，則夏季相差有限，而冬季相差極大。七月份平均溫度，香港爲華氏八十二度，瀋陽七十六度，南凡相差，不過華氏六度。而一月份平均溫度，香港爲華氏六十度，瀋陽則爲華氏八度，兩地相差，達華氏五十二度之多。可見中國境內，夏季溫度，是普遍升高，而冬季溫度，則高緯度地方，可以降得很低。而且各地溫度之變化，常比平均數更爲劇烈；如天津冬季，最冷時可降至華氏零下四度，而夏季最熱時，可高至華氏百零八度，高低相差竟至華氏百十二度。可見北方冬夏溫度相差之多，亦即所謂大陸性氣候之發達。

此外地形與天氣之變化，亦可影響到局部之氣溫，例如長江下游之梅雨期間，

因日光照射之時間短少，故上海四、五、六、三個月之平均溫度，比不受梅雨影響之天津，低下一度多。又如四川盆地，因北有高山阻止寒氣之侵入，故雖遠在內地，而一月平均溫度，反較同緯度沿海各地爲高——成都比上海高華氏六度，重慶比杭州高華氏八度。總之，以中國地勢之複雜，面積之廣大，因而造成此種錯綜之氣候，乃爲當然之結果。

## 第五章 中國領土之開發（一）——未盡其利之農產

### 第一節 耕地面積

農產一辭含有廣狹二義，狹義專指農藝園藝，廣義則兼指森林牧畜水產，本章所述係取廣義。我國自古以農立國，故農民極多，全國人口估作四萬萬三千萬人，而農民竟佔百分之七十五。此百分之七十五之農民，大都分布於上述之平原盆地及邱陵地，揆言之，即大都集中於全國總面積百分之三十六之地面也。然實際上我國

已耕地之面積，尚不及全國總面積百分之八，即約計十三億華畝。而可耕未耕之地，則佔全國總面積百分之十左右，即約計十五億至十七億華畝。就已耕地之面積而論，農夫每人可攤派四畝，農人耕地面積狹小如此，故其收入之微及其生活程度之低，於此可見矣。

我國農家工作，以人力居重要地位，故所有農具幾全以勞力運用之，與歐美農家所用新式農具者，全然異致。農業機械近年各省亦有用之者，然僅於灌溉而已。又我國對於輪種及利用氣候土壤等，頗為精巧，然皆得自經驗，與歐美得自科學試驗者又不同也。考世界農業進步之事實，大都得力於科學研究，一曰應用科學以改良動植物之品種，二曰應用科學以防止動植物之病害，三曰應用科學以製肥料，四曰應用科學以改良農具。其影響所及，第一為耕地面積之擴大，第二為農業機械化，然後可使生產增加，品質改良，是乃我國農業急須努力者也。

農務為國民主要之職業，亦為國民根本之實力，國家之治亂貧富強弱，恆視農

業之盛衰以爲斷。英國雖名爲工商立國，然無加拿大澳洲印度之農業，如何能發展有經濟之威權。况我中國之經濟基礎，完全建築於農業之上，故研究中國經濟地理，自必以農業地理爲發軔焉。茲分穀類經濟作物森林畜牧水產五節述之如左：

## 第二節 穀類

稻米 世界產米之國，盡在亞洲東南沿海一帶，如中國日本印度及印度支那等地，而尤以中國產額尤多，種稻面積約佔全國耕地面積百分之十七，稻米產額年約十億二千萬市石。殆全分佈於秦嶺淮水以南，其長江珠江二流域平野之地，溫暖多雨，土壤肥沃，人口稠密，尤爲稻米環境最佳之地，四川廣東江蘇湖南浙江江西安徽等省，產量特多，諺所云：「兩湖熟，天下足」，或「蘇湖熟，天下足」，無錫蘇湖南昌長沙爲中國四大米市。廣東產米雖多，但求過於供，不但無米出口，且每年須自外洋輸入米糧甚多。至於北方各省近水之地，間有種稻者，然氣候不適，市肆所售之米，皆自南來，而非土產，要之，我國產米雖多，但以人口多，消費大，



益以天災人禍，故供求不能相應，民國二十四年洋米入超（進口減出口），竟達一千二百餘公石之鉅，以世界產米最多之中國，而猶仰給於外米以求生，至足驚嘆。

小麥 我國通稱南人食米，北人食麥，其實北方出產主要食糧，有小麥玉米小米高粱等，較南方殊為複雜。小麥在華氏五十八度以上之溫度，及三十吋以下之雨量，即能生長。我國小麥因其下種時季之不同，可分為春麥與冬麥兩種：春麥與冬麥分界之大勢，係自東北向西南傾斜，由山海關起沿長城西南行至五台山入山西境，再經陝西西北邊境折而西南入甘肅境，循六盤山西傾山入青海省。在此線南北約六十里之地帶，冬春麥常相交錯。在此地帶以北盡是春麥，以南盡是冬麥，惟冬麥帶內地勢高出海面二千公尺者，如西康等地亦祇種春麥也。我國小麥面積約佔總耕地面積百分之二十一，年產小麥五億二千萬石。以河南山東江蘇河北四川安徽湖北等省，產量最多，哈爾濱天津濟南漢口上海等地為小麥集散之中心。

大豆 大豆之地理環境為低溫高燥之平原，東山省北部最宜。大豆面積約佔總

耕地面積百分之十，年產額約二億萬石，約佔世界十分之九，而東三省所產又佔全國二分之一。大豆之用途爲製油，東省油業極爲發達，油坊多在南滿鐵路沿線，而以大連爲尤盛，近年哈爾濱油坊興起，堪與大連相競爭，其主權在「一九一八」前即操於日本。「一九一八」後更不堪設想矣。

雜糧之大麥爲穀類中之最強者，年產額約一億五千萬石，與燕麥黑麥均產於甘肅山西高寒之地。蕎麥則爲西南諸省貧瘠之地之一種食品，西藏青稞，質類大麥，耐霜寒，高寒之地皆種之，青稞炒而研爲細末，名曰「糌粑」，西藏人以酥油及茶食之。高粱去其糠則爲秫米，粳者供飯用，糯者釀造爲高粱酒，每年產額約二億七千萬石，東三省最多，佔百分之三十七，關外人嗜秫米飯，非此不飽。小米爲山西高原之主要作物，綏遠省栽培亦甚廣，年產約二億五千萬石。高粱小米環境相似，其性皆耐旱而喜燥。玉米又名玉蜀黍，年產額約一億七千萬石。其生長環境介於米麥之間，惟性耐瘠燥，山坡沙地栽培甚廣，爲雲貴高原之主要食品。南方海濱島嶼

，多種蕃薯，是爲雜糧之一種，饑饉之歲，民多賴以生活。

### 第三節 經濟作物

我國經濟作物種類甚多，如植物油茶棉絲果實烟草糖等，茲述其重要之數種如

左：

植物油 植物油可分二大類：其一爲食用所必需要者，其原料爲大豆花生油菜等，其一爲工業用者，即桐油漆液柏油等，其中尤以桐油豆油爲最重要。東三省豆油製造業之發達已如上述。至於桐油亦爲我國特產之一種，民國二十四年桐油出口達四千萬元之鉅，居出口貨之第二位，兩湖四川爲其著名之產區，近年浙江廣西提倡植桐，產額亦極可觀。桐樹生於邱陵地，山腰瘠燥之土，五穀不盛，偏宜植桐，化荒瘠山坡爲居民利原，而增國家之出口額，是誠年來可喜之農家副業也。

茶 我國爲產茶之祖，十八世紀之末，華茶壟斷世界市場，惟自印度錫蘭及日本茶業興起以後，華茶出口年年減退。茶之地理環境與橘相同，皆限於秦嶺淮河以

南，茶園多設於山地或邱陵地。安徽徽州山多田少，即在豐年，米糧亦僅敷三月之食，幸賴茶業以爲挹注。徽州各縣幾至無家無茶園市場，綠茶品質以婺源所產爲最佳，紅茶以祁門爲最優，徽州茶多集中上海，此外如浙江平水茶及龍井茶，亦多集中上海。湖北蕭圻茶，湖南安化茶，則集中漢口，昔多製成茶磚運往俄國。九江茶市皆江西茶及安徽之六邑茶。至於福州出口之茶，紅綠參半，著名之武夷茶則爲綠茶，雲南普洱茶，產於瀾滄江東普洱附近，集於思茅銷行雲南各地及印度支那。四川之茶，產於岷江西岸之山岳地，雅州爲茶業中心。我國近年產茶年約五百餘萬石，而每年輸出僅百萬石左右，價值約三千萬元。視桐油不如，蓋經營茶業者，既無大規模之茶園，而製造方法太舊，實爲失敗之最大原因。

棉 棉本熱帶產，現在栽植範圍，已北屆北緯四十度以北，南至三十度以南，從尚須相當之溫度和雨量，平均溫度須在華氏六十度以上，雨量適和，日光充足，土質宜鬆，均屬必要之條件。我國產棉年約一千三百萬石，長江黃河兩流域各居半

數。就省區論，江蘇第一，河北第二，湖北山東次之。江蘇南通海門如皋等縣，爲通棉主要產地，出產之豐富，品質之佳良，久已騰播海內。陝西長安渭南諸縣所種之美棉，亦稱上品，其佳者光澤細緻，纖維細長，富於彈力，與南通棉相頡頏。上海漢口鄭州天津爲我國四大棉花市場。新疆之棉，亦有土棉與美棉二種，以沙車吐魯番所產最多，其出產之棉，向爲俄國商人捆載而去。我國衣被所需首爲棉花，徒以原料不足，以全國所產供國內銷費，尙虞不足。况交通不便，內地之棉不能完全運出，故外棉源源入口，二十三年國內棉花豐收，而輸入尤有九千萬元之多。故棉產增加及運銷統制，至爲重要。

絲 我國蠶桑之利已有數千年之歷史，蠶絲出口向爲世界冠。願自日本絲業改良後，絲質絲澤，其成績均遠在華絲之上，歐美絲商遂多改用日絲，現今世界產絲之國首推日本，次中國與意大利。我國生絲總產額年約十五萬石左右，民國二十四年輸出七萬七千石，約值四千萬元以上，其分佈江浙佔三分之二弱，廣東佔四分之一

一弱。江浙絲業以上海爲中心，內地如蘇杭湖嘉無錫等地，皆設有絲廠。廣東之順德南海二縣，猶江南之蘇湖二州，遍地桑園，以飼蠶爲正業，耕漁爲副業。廣州附近絲廠林立，若應用科學改良，僅有發展之餘地。我國北部如山東及遼寧之邱陵地，產野蠶絲或灰絲，頗馳名於世。

果園 我國果園區域有三：一爲閩粵沿海區，多熱帶佳果，荔枝橘柚之外，有香蕉鳳梨之屬。二爲冀魯沿海區，多溫帶佳果，如良鄉之栗，天津之梨，肥城之桃，泰安之柿，以及卽墨之葡萄，皆極有名。三爲新疆沙漠中水草田區，以上土暖泉甘而無雨，若哈密之瓜，吐魯番之葡萄，庫車之杏子，均極甜美，惟以交通不便，故多對俄屬中亞輸出，國內人民反鮮得而嘗。

烟草 我國烟草自明萬歷年由菲律賓輸入福建漳州，與茶同種於邱陵地，尤以永定種植最盛，迄今永定人直接間接多倚烟業爲生，南方各埠無處不有永定之皮絲烟，亦無處不有永定人之足跡。乃近年來紙烟盛行，永定烟業日就衰敗。山東膠濟

路沿線，試種美國烟草，爲上海各大烟草公司原料所出，是又經濟上之一大變化也。

糖 糖有二種，一爲甘蔗糖，一爲甜菜糖，甘蔗之性，喜熱帶或副熱帶濕季與乾季相交迭之地。其發育時期必高溫多雨，成熟期則須乾燥與較冷之空氣。甜菜之性，喜溫帶中冬日雨盛，春日雨少，秋日無雨之地，故二者產地不相侵犯，二者所製之糖色味全同。我國南宜甘蔗北宜甜菜，爲發展糖業計，南方之海南島，北方之華北平原，均宜發達糖業。

#### 第四節 森林

我國現有森林及宜林面積約計四百四十億公畝強，佔國土總面積百分之四十，就中森林面積約爲九十餘億公畝，僅佔國土總面積百分之八，而宜林荒山面積乃占國土總面積百分之三十二。考一國領土之分配，森林面積應佔百分之三十，耕地面積應佔百分之六十，城市村落面積佔百分之十，我國森林面積較應有之限度，相差

甚遠，無怪乎近年來華北及華中各省，水旱瀕仍，流亡載道。

我國最大之林森區域共計有四，卽南嶺北嶺西南東北四區是也。此四區中以東北區最大，總計森林面積幾佔東三省面積四分之一，自興安嶺以至長白山成一極寬廣之弧形林區，叢林密樹，鱗次櫛比，洵國家無價之寶。現已砍伐者僅鴨綠江及中東路沿線百里以內之地，安東哈爾濱爲本區二大木材業之中心。

漢口福州梧州爲北嶺區及南嶺區三大木材市場，漢口市上之木材，產於湖南湘西二江之上游，以杉木爲最多，陝西秦嶺山中，老杉古松，蒼翠摩天，人跡罕到，斧斤未入，木板爲產業之王，皆背負而出，沿漢水而下，集售於漢口。福州市上之木材，產於閩江上游，以杉木爲大宗，松木次之，樟楠之類又次之。廣西多深山大林，松杉二者以柳桂二江爲多，梧州爲木板木幹之大輸出地。西北區尙未開發，此當與水道交通大有關係，川康交界一帶之高山上有極佳之林木，說者謂大渡河及其支流兩岸之森林，其偉大可與加拿大西部所有者相比。滇省西南一帶地勢低下，氣



候炎熱，植物茂繁，西部怒江與紅水間有盛大之森林，最著名之柚木，雖多生於緬甸與安南境內，然滇省邊境亦偶有之。

我國現正努力於物質建設，需要大量木材，近年來洋木輸入年約三千萬元以上，漏卮之大至足驚人。森林不僅供給木材而已，若調節氣候，減少水旱之災，尤關重要。其副產物利用於工業之原料者，種類亦復不少，由桐樹取桐油，由柏樹取柏油，由漆樹取漆液，而製紙工業尤爲林產化學工業之重要部分也。

#### 第五節 牧畜

我國牧畜事業可分爲兩大區域，本部與東三省爲農村人之區域，西北邊疆爲游牧人之區域，而大興安嶺及陰山山脈爲其天然界線，前者以牧畜爲農村人之附業，後者則以牧畜爲惟一生計。本部與東三省之農民，對於牲畜飼料，多係取自田間，並不仰給於草地，故草場甚少。西北邊疆之游牧人，則一切畜牧終年置諸草地。考最宜牧畜之草原，厥爲含鹽質甚多之地帶，蓋含鹽質地帶所生之草料，對於牲畜所

能給予之滋養，遠較無鹽地帶所生之多汁草原爲優故也。游牧人既以牧畜爲生活，自以牧草爲最重要，但有水始有草，有草始有畜，水草兼備之區卽爲畜牧之地。西北邊疆各省產羊毛年約六十萬石，駱駝毛十萬石，大部分由天津出口，二十四年羊毛駝毛皮貨地毯四項，出口共價四千萬元，其中尤以羊毛爲最要，至於馬匹總數尙乏精確之統計，近以馬政廢弛，雄駿戰馬恐已不可多得。今若以陸軍六十師計，平均每師需馬二千五百頭，卽共需馬十五萬頭，另外特種兵五萬頭，計共需馬二十萬頭，每年補充比率二成，又需四萬頭，馬匹之改良在軍事上甚關重要。乃自東北淪陷，察綏危殆不可終日，馬匹來源斷絕，此實至可悲惜者也。

牧畜不但可取其皮毛，且可利其乳肉，牛乳之爲物，歐美人殆無一不視爲通常食用之品，我國人除西北游牧人外，鮮有取而食之者。以言肉類，自以豬肉爲主要，凡農業發達之地，卽養豬最盛之區，蓋豬爲我國農村人重要之副業，猶如游牧人之養羊。因產地之不同，大別之爲南豬北豬之別，北豬飼以雜糧，質粗味薄，南豬

食以米糠，肉質細膩。浙江金華東陽等縣，居民飼豬尤多，所製火腿，銷路頗廣，膾炙人口。徐州爲我國菜牛貿易之中心，蓋其地豆麥高粱出產既富，價值極廉，牛之飼料特富，蘇魯豫三省之牛皆集中於此以求售，或由津浦北運濟南青島，或南運至上海。

西藏之犂牛與蒙古之駱駝，稱爲雙節。駱駝體格碩大，運輸貨物，多魚貫結隊而行，名曰隊商，以其能耐十至十五日之飢渴，故稱渡漠之舟，犂牛筋肉結實，登山涉水，如履平地，尤爲西藏人生命所繫。其乳濃厚滋養，其肉可食，毛織天幕，糞供燃料，遇積雪載道之時，旅行者若使犂牛先行，以奇大足趾與其頂角自排積雪，則犂牛一過，道路即開，西藏之旅行，不可不用犂牛也。

## 第六節 水產

我國瀕海七省。海岸線延長一萬五千里，沿海居民，以漁業爲主，農業爲副。沿海各省海產歲額統計有二億元之巨。山東漁業以登州爲中心，江蘇以吳淞爲中心

浙江以寧波爲中心，福建以泉漳二州爲中心，廣東以澳門及海南島爲中心，是爲中國五大漁區，而寧波爲中國最大漁市，寧波外海之舟山羣島，大小以五百餘，實爲天然漁場。浙省外海之漁民，當有三十六萬人之多，每年收穫常在五千萬元以上。捕魚可分爲三汛，春夏間一汛最佳，以黃魚墨魚爲大宗，秋汛亦以黃魚爲大宗，冬汛則以帶魚爲大宗。南海漁業以魚翅海參鮑魚海帶爲多。山東沿岸富於鱈魚，其肝臟可製魚肝油，可惜漁民不知利用，而市上所售之魚肝油全係舶來品，漏卮甚大。

我國漁業雖極重要，但漁民襲故蹈常，一切漁具漁船，不知精益求精，以故撈獲之法，僅習於淺水，不能遠至深海。而日本漁輪時來我國沿海，越界捕魚，北起廟島列島，南迄西沙羣島，奪我利權，每歲不可勝計。民國二十四年漁介進口幾及二千萬元，可見漁業之不振。其實魚業之發達與航業及海軍均有連帶關係，蓋數十萬之漁民，習於航海及水性，若能善用之，足以增加我海防實力也。

## 第六章 中國領土之開發(二)——尙待開發之鑛產

### 第一節 價值估計

卅 中國鑛產賦藏，原非少數，其重要者如煤、鐵、石油、鎢、錳、鎳、鉛、鋅、錫、金、銀等，多所發現。要其價值之詳細認識，則尙未敢遽言，近年經地質調查所之努力進行，關於重要鑛藏之估計，多有增進。茲據調查已得部分計煤、鐵、石油、鎢、錳、鎳、鋁等，估其儲量價值則中國本部共爲一、二六〇、〇〇六兆元，而煤鑛佔百分之九十七。東北四省共爲八六、七〇〇兆元，約當中國全部百分之六強，其中石油約佔二分之一，煤佔四分之一。除上述各種鑛物外，更如錫鑛有雲南箇舊廣西河池南丹以及湘粵贛等省，爲中國重要鑛產之一，惟以鑛床紛雜，難事估計。鉛鋅鑛如湖南水口山，現存鑛量約僅十數萬噸，雲南四川等地尙無詳細之研究。銅鑛如湖北大冶陽新、四川、雲南、湖南，亦無可靠估計，金銀亦須經探鑛後始

可知悉。以是言之，中國鐵產之儲量，超出上述價值，固可待言也。至於中國近年鐵產總額。若以民國二十二年爲準，按該時市價計算鐵產價值，則全國合計共得八百兆元有零，中國本部佔百分之七十五，東四省佔百分之二十五，在此鐵產價值中，食鹽產額常佔其半數以上，若將食鹽及水泥除去，則純鐵產在中國本部僅二百兆元上下，東四省僅八十餘兆元。中國本部最重要者爲煤、錫、金、鎢等，東四省則以煤、石油及生鐵爲主。

## 第二節 煤鐵

我國鐵產以煤業爲最富，全國共得煤儲量約二十五萬兆噸（兆卽百萬），佔全世界煤儲量百分之五、八，居第三位，次於美國與加拿大。然以人口分配計之，每人僅得五百噸，較之美國每人一萬噸，英國四千噸，德國一千五百噸，皆不能及，僅過於日本每人一百三十噸而已。各省儲煤量極不平均，山西省佔全國總儲量百分之五十二，陝西省佔百分之二十九，二省合計佔百分之八十一，卽全國煤鐵五分之

四聚於晉陝二省。此外四川佔百分之四，河南佔百分之三強，河北佔百分之一。二六，其餘各省則不到百分之一。我國重要煤田皆在華北，一旦有事，煤業恐遭摧殘，至爲可慮。

全國煤鐵產額，民國二十一年約二十六兆餘噸，二十二年約二十八兆餘噸，二十三年約三十二兆餘噸，有平穩上升之勢。民國二十三年，全國煤產以省別計之，遼寧第一佔百分之三十，河北第二佔百分之二十六，晉魯豫又次之不及百分之十。其他各省不到百分之五，合計東北四省共佔百分之三十三，今乃淪爲日人統治之下，是誠可惜。

謝家榮先生曾就經濟觀點分全國煤田爲六大區：

(一) 沿海區 自熱河之新邱北票諸煤田起，至柳江開平諸煤田止，爲本區北部。膠濟路沿線如淄川博山坊子，及津浦路沿線如嶧縣賈汪烈山諸煤田，爲本區南部。本區內煤量煤質，俱甚優美，除柳江爲半無烟煤外，餘皆烟煤。又因地處沿海，

得風氣之先，交通便利，銷路旺暢，而開灤魯大（淄博煤田）（中興）（嶧縣煤田）三公司尤稱我國煤礦之巨璧焉。

（二）晉陝冀區 山西煤藏之富，已如前述，小窰之所在，幾無縣無之，灤澤煤田，尤爲開採之中心。晉冀二省交界處之太行山麓煤田，若井陘臨城磁縣（怡立公司）安陽（六河溝公司）修武（福中公）諸煤田，皆爲我國新式礦業中之最著成效者，陝西煤田僻處山間，交通不便，僅由本地土窰隨時開採，無礦業可言。

（三）東南區 江西爲本區產煤最多之省，大半出自萍鄉。湖南煤礦頗富，區域亦廣，惟散漫開採。湖北煤礦質量俱不甚優，然以地濱大江，又有漢口重鎮，銷路既旺，土法小礦尙爲發達，其中以大冶陽新開採最盛。安徽宣城之水東煤礦頗有名，江蘇礦產限於質量，無所發展。

（四）東三省區 遼寧省之煤田，以有鐵路之運輸及密邇海濱之故，開發最早，如撫順煤礦爲目下我國產額最多之礦。他若本溪湖烟台八道溝等，亦俱有新式礦廠



，從事開採，吉林煤礦甚多，琿春稷稜其最著者。黑龍江煤礦亦多，以限於交通，目下僅沿中東路及松花江運輸便利之處，已經開發，以札賚諾爾（滿洲里附近）鶴崗兩處爲主。

(五)甘新區 甘肅新疆，僻在西陲，交通阻塞，故鑛業最不發達。就今所知，則煤礦之分佈，似亦甚廣，惟土法小礦占重要位置，故產額不詳。

(六)西南區 本區所包括者爲雲南、四川、貴州、廣西等省之煤田，而其所在皆僻處交通不便之地，故除少數產額以供給本地需要外，與全國市場殆不生關係。

### 第三節 鐵礦

我國鐵礦殊爲貧乏，全國儲量僅一千二百餘兆噸，約佔世界總儲量百分之〇·五四，平均每人僅得二噸半，以視英國每人三十噸，美國每人四十噸，誠多遜色，然以視日本每人一噸者，則已過之，且續繼調查自當更有發現之望。此項鐵礦儲量可分爲華北長江東南沿海及東四省四區，華北區佔總儲量百分之十四·三，分佈於

察哈爾宣化龍關，河北灤縣養徑，綏遠白雲鄂博，山東金嶺鎮費縣，河南信陽及江蘇利國驛等地，但十分之八位近長城，多未開採，而強寇日急，感念前途，不寒而慄。長江區佔總儲量百分之十，分布於湖北湖南安徽江西等省，而尤以湖北大冶鄂城，湖南寧鄉及安徽當塗等地較多，東南沿海區佔總儲量百分之三，分布於福建華安漳平及安溪潘田，廣東雲浮等地。東四省區佔總儲量百分之七十二·七，多集中於遼寧廟兒溝弓長嶺鞍山三處，熱河之灤平隆化亦頗多。遼寧境內之鐵礦東西延長二百公里，礦層屬太古界，含鐵之成分甚低，如鞍山本溪湖平均含鐵之成分不過百分之三十至四十而已。顧鐵礦雖劣，冶鍊雖難，而經日人聘請世界專家多方研究，已能經濟生產，鍊爐林立，蔚為巨觀，惜大好寶藏已非我有矣。此外山西四川兩省鐵礦分佈亦廣，惜因散漫不易確計，其病在難集中大採，若小規模鍊廠頗可利用，固非無價值也。

全國鐵礦產額，民國二十一年約二百二十餘萬噸，二十二年約二百三十餘萬噸

計，二十三年約二百五十餘萬噸，亦有平穩上升之勢。民國二十三年全國鐵產以省別計之，遼寧第一佔百分之四十七，次推湖北安徽二省，合計鐵產佔百分之三十五，而其他各地土法產額約佔百分之十五。湖北大冶之漢冶萍公司產三十八萬噸，象鼻山鐵礦公司產七萬噸，安徽桃沖產二十八萬噸，當塗之寶興公司產八萬噸。福利民公司產十二萬噸，惜無大規模之鍊鋼廠，鑛石多輸往日本，而為日本勢力所支配，大有依人作嫁之歎，察哈爾之龍烟鑛，原為官商合辦，於民國七年成立龍烟公司，並建宣化至烟筒山鐵道二十里，更在北平西郊石景山自設鍊鐵爐二座，乃未幾而鐵價暴跌，資本不繼，迄未開爐，事遂停頓，現雖由實業部從事整理，但華北局勢若此，特不知何日有復工之消息也。

#### 第四節 石油

中國石油，向以豐富見稱於世，近來歷經調查，始明所稱富源，難免言過其實。中國石油儲量，共計三千六百兆桶「七桶為一噸」僅多於日本三倍，而較美俄波

斯。「現改名伊朗」墨西哥等國，皆不如也。中國最有希望之石油產地，大約可分爲四區：第一是陝西北部之延長延川，以及洛河流域各地。此雖中國向來有名之石油區域，然現在每年祇能出產五六百桶。第二是四川盆地之南部，尤以自流井賈井一帶爲最著，不過現在每年亦僅產一二百桶。第三是新疆天山南北，尤以迪化綏來等地爲最旺；雖然迄今尙未開採，惟據專家推測，或者比其他各區爲更有希望。第四是甘肅玉門燉煌附近，油苗亦極旺盛。

此外遼寧省撫順之油母頁岩，亦極堪注意，據專家估計，僅此一區之含油量，即佔全國已知儲油量之百分之五十二，而其現在每年產油量，又獨佔全國產油量百分之九十三。惜此豐富之利源，目下已非中國所能支配。遼寧兩外，如熱河陝西山西四川湖南廣東等省，亦皆有油母頁岩之發現。在中國缺乏石油，油母頁岩自然是一種極重要之富源。石油爲國防命脈，中國以油鑽多未開發，每年進口達七八百萬桶之鉅，誠屬一大漏卮，若長此特外人供給，當非善策，謀所以開發油苗，實今日

急不容緩之建設也。

### 第五節 其他金屬

金 我國金礦分佈尚廣，古變質地層分佈之區尤多產地，惟探礦多由人民散漫採取，無組織及設備，作輟無常，難資統計。民國二十三年全國金產額共計十二萬五千餘兩，中國本部約佔九萬兩，東三省佔三萬八千兩。就儲量而言，以黑龍江省爲最重要。黑省合金之砂，殆到處可有，令人有遍地黃金之感，惟多爲砂金，蘊藏於各河流之沖積層內，散漫而不集中，「一九一八」後地面不靖，產出頗衰。河北省內產地有遼化馬蘭峪密雲昌平等處，民國二十二年春被日滿採金會社強據開採。四川金產比較重要如松潘漳臘廠最盛，湖南金產本以平江會同爲主，近年因匪亂停工。僅桃源沅陵零星開採。山東拓遠沂水臨沂現有官礦開採，至於青海大通河沿岸產金甚富，祈連山中常有金礦，但爲土司所轄耳。

銀 我國銀產之少，自古已然。民國二十三年計產十二萬一千五百兩，僅湖南

水口山鉛鋅礦附帶產出，其他方鉛礦產地雖夥，而成分不高，近無產額。銀在我國原爲幣制之本位，其需要之多，在世界各國中僅次於印度，而產額反若是之少，且環顧國內，除熱河廣西外，亦未聞有重要之銀礦，取消銀本位固其宜然乎？

銅 銅不僅爲貨幣之原料，且爲電氣事業及汽車工業之主要材料，故於近代金屬文明，亦極重要。我國銅礦分佈頗廣，但僅有雲南四川貴州出產，民國二十三年合計產銅四百七十噸，以雲南東川爲最著，佔四百三十噸，又新疆之銅質量俱佳，鑛區之廣徧佈天山南北，苟採治得宜，實爲未來之一大富源。

錫與汞 我國錫鑛產地，集中於雲南湖南廣西廣東四省，民國二十三年產額共計八千餘噸，然百分之九十以上產於雲南之箇舊。此鑛開發已久，遠自元代，採鑛皆用土法，至民國二十一年始有煉錫公司之設立，用新法煉錫年約一千餘噸，餘仍用土法。鑛區均在箇舊附近，至滇越鐵路碧吼塞車站築有輕便鐵路，所產之錫由蒙自運至香港出口，每年獲利約十餘萬元。我國原爲產汞甚富之國，產區初則集中於

貴州一隅，在昔承平之世，年產汞約一千噸，較之世界著名之西班牙汞鑛，猶超出二百噸之多。十九世紀以後，貴州一省變亂頻仍，汞業乃一蹶不振。湘西鳳凰一帶，亦因匪亂停採，汞價甚昂，貨棄於地，至爲可惜。

**錫與鎢** 我國錫產甚富，民國二十三年產錫一萬五千噸，約佔全世界產額百分之七十左右。幾全產於湖南。湖南新化錫鑛山之錫，開採歷數十年之久，歐戰時錫價暴漲，出口價值幾達二千萬元，歐戰告終，錫之銷路塞，於是錫價大落，新式鍊廠成本較高，相繼歇業，惟土法鍊廠仍能繼續不輟，所產之錫多輸往美國。錫爲製造槍彈所必需，故戰事一起，錫之復興，當可預卜也。贛湘粵三省交界處之大庾嶺左右，近年來已成爲世界錫鑛之重心，與錫鑛並駕齊驅，馳名於世。民國二十三年產錫六千三百噸，佔全世界總產額十分之四，以江西出產最多，湖南廣東次之，江西大庾縣西華山之錫鑛，附近鑛工常達萬餘人，所產錫沙多運往英美德法諸國，除製造鋼鐵及作電池之鋼絲外，多量存儲，爲各該國準備軍備之用，故銷路極暢。

鉛與鋅 鉛礦與鋅礦同生，如湖南水口山鉛鋅礦其最著者，開採有年，近由省府管理，民國二十三年產鉛六千四百餘噸，產鋅一萬二千餘噸，運至長沙，用新法鍊鉛提銀。

鐵與鋁 鐵礦為鍊鋼所必需，近年產額有逐漸減少之趨勢，民國二十一年計產二萬餘噸，二十二年產一萬餘噸，二十三年則減至二千餘噸。廣西武宣桂平，江西樂平，湖南湘潭，產量最多。鋁為輕金屬，於電氣航空等用途日廣，鋁石 (Bauxite) 已知產地，以山東博山淄川為最著，河北臨榆石門塞亦有鋁石，此外明礬石 (Alonite) 亦為含鋁礦物，我國浙江安徽四川儲量甚富，惜皆未開採，而近年外鋁入口年約百餘萬元之鉅。

#### 第六節 食鹽

鹽為我國之官營事業，近年國庫之重要收入，關稅而外厥為鹽稅，鹽稅收入每年有七八千萬之鉅。民國二十三年全國產鹽共計五千四百餘萬石，其中海鹽佔百



分之八十五，其餘大部爲井鹽，池鹽不過百分之二。我國沿海七省所產之鹽，皆係海鹽，大抵江蘇海州一帶所產者稱淮北鹽，南通一帶所產者稱淮南鹽，鹽商之轉運機關皆在揚州，兩淮行鹽地頗廣，自三峽以下長江及其支流所通之處，無不在其範圍。福建所產之鹽，僅足自給，而浙江漁業用鹽爲量絕巨，故亦無多餘。廣東產鹽甚富，閩贛湘桂滇五省多賴粵鹽爲之供給。海南島三亞港亦產鹽，運至廣東銷售。渤海於清初設立模範鹽場，所產之鹽稱長蘆鹽，以滄州爲中心，行銷河北河南二省，山東青島產鹽，輸出極盛，幾成爲日本食鹽之供給地。遼寧沿海產鹽亦多，以營口爲中心，除運銷東三省外，尙多運往日本。

四川省距海甚遠，所產井鹽供給川滇康藏民食之用，實爲西南重要利源。川省之鹽，以富榮鹽場產額最多，場分二區，東曰自流井，西曰貢井，井爐林立，區域之廣不下九十方里。自流井因有火井而特別聞名，所謂火者即自地下上升之煤氣，煮鹽之法，大概在自流井全用煤氣作燃料，在貢井區則用煤。自流井之鹽成爲疏鬆

白雪體，名爲雪花鹽。貢井之鹽成大塊形狀，如鹽鍋形，故名鍋巴鹽。

井鹽之外，復有池鹽。池鹽者，取現代鹽湖之水，加以晒煎而成食鹽，或就古代鹽湖之已乾涸者，直接刮取鹽土，次就所刮之土再行淋煎，山西運城之解池，爲鹽池之最著者，此外甘肅青海及內外蒙古皆有鹽池，西北各省之食鹽自此出焉。西藏之沼鹽，亦爲利源之一，藏人以青稞爲糧食，而收穫之量不及需要之半數，幸於西藏北部無人之境，有廣漠無限之鹽湖，土人採取天然之鹽，背負於犂牛，送諸喜馬拉牙山民，易小麥而歸焉。

## 第七章 中國領土之開發(二)——未臻健全之工商業

### 第一節 工業中心

都市之發生，除政治原因以外，有爲農業集散地者，是謂農業都市，有爲礦坑所在地者，是謂礦業都市，然其發達之程度皆不能與工業都市相比。中國舊日建築

物，惟有寶塔引人注目，今則通都大邑常見工廠煙筒高聳雲際，從可知近代都市與工業有極深切之關係，茲分數項以說明工業中心之成因焉。

(一)原料 工業中心當設於原料富饒之地，方為合理，如上海工業以紗廠為最發達，棉花之來源以上海本地及附近之寶山南匯太倉常熟等處為最多，南通海門崇明亦為棉花主要供給地。又如大豆榨油，小麥磨麥，高粱釀酒，稱為東北三大工業，其基礎皆建築於原料上。

(二)燃料 工業之盛衰，每可觀銷煤率而評定之，工業較為發達者，其銷煤率亦較高。上海武漢天津等埠，即其明證，上海武漢雖非產煤之區，但確為煤運之中心。而藉煤發電，尤為上海各紗廠所仰給。

(三)人工 人工衆多，工資低廉，亦為工業發展之要素，外人利用條約在中國內地開設工廠，雖可避免貨物進口徵稅，而利用中國低廉之人工，亦為其主要原因之一也。

(四)地價 大規模之工廠須求地價便宜，易於擴展，往往建築於離市較遠之處，甚至有遷地爲良者，如無錫工業發達，有小上海之稱，卽以其地原料富裕，而房租地價又較上海爲廉。

(五)市場 工業中心若在沿海或處陸地交通便利之地位，同時亦可接近市場，如上海爲我國工業中心，同時亦爲我國商業中心，而長江自西向東。

(六)資本 據中國銀行報告，上海一隅有大小工廠約二千家，資本總額約三萬萬元以上。上海設有最大之金融機關，如銀行交易所保險公司之類，故企業家集款因之亦易。

此外如運輸便利，技術精良，氣候優良，以及與海外之關係等，皆爲工業中心成功之重要因素。

## 第二節 工業

紡織工業——中國新式工業以棉紡織業爲代表，據二十三年統計，全國紗廠共

一百三十三家，紗錠總數五百二十萬枚，其中華商所有者約佔百分之五十六，日商所有者佔百分之四十，英商所有者佔百分之四，在各廠中并有動力布機四萬三千餘架，其中華商所有者佔百分之四十八，日商所有者佔百分之四十五，英商所有者佔百分之七。中國每千人所有之紡錘數至今仍爲世界主要棉紡織國家之最低者，英國爲此業之霸王，每千人有紡錘一千二百錠，日本每千人亦有一百錠，而中國每千人僅有十二錠，若專計華商紗廠，每千人尙不足七錠。中國棉紡織業無時不受兩重威脅，即在中國境內外國紡廠之競爭，與外國進口棉貨之傾銷，其結果一部分營業虧損之華商紗廠，乃漸爲日本公司所兼併。

棉紡織業之地理分布，殆多集中於數省或數城，以江蘇省在我國棉紡織業之地位最爲重要，堪與英國棉業中心之曼徹斯特 (Manchester) 相比。次則河北山東諸省，棉紡織業亦頗重要。上海之紗錠約佔全國所有百分之五十五以上，青島約佔百分之八，武漢約佔百分之七，天津約佔百分之六，通崇海約佔百分之五，無錫約佔

百分之四。總計約佔百分之八十五，是爲我國棉紡織業之六大中心。

杭州蘇州南京爲織造綢緞之三大名城，惟從前緞業皆爲一種家庭手工業，當年杭州已改用機器織造，織機提花緞之出品，行銷國內，頗極一時之盛，然終以外來毛織品及人造絲之競爭，國內市場漸有不能保有之勢。京蘇所產緞昔爲貢品，乃衣飾中之尊貴者，然自民國以來，服制改變，銷路大減。遼甯省之安東，亦爲我國絲織業之一重心，其原料爲灰絲，安東附近所產之灰絲，約佔中國全部產額十分之七，故近來新式絲廠之設立，相繼而起，成績尙佳。我國產夏布，至今仍爲手工業，工人以女子佔多數，故稱織麻布機爲女兒機，產地以湖南瀏陽，江西萬載，四川隆昌爲最著名。

新式毛織工業創始於清光緒二年，左宗棠設甘肅織呢廠於蘭州。左氏創設機器織呢廠，其地點不在東南而在西北產毛中心之蘭州，其眼光之遠，魄力之雄，至足敬仰。但此廠屢開屢閉，至今仍在停頓中。哈爾濱之裕慶德呢廠，於民國十一年由

華商集資設立，原料用呼倫貝爾之羊毛，因境內勞工之賤，距原料產地之近，成本低廉，自在意中，所製各種呢絨，質地精緻，在國貨中堪稱巨擘。上海有章華日輝織呢廠，惟資本有限，其製品較之舶來品相去尙遠，幸在國內頗能暢銷。

平津毛織業以地毯爲最發達，原料多來自西北，出品運銷海外，馳譽歐美。近年以各國關稅增加，地毯一物，列於奢侈品目內，課以重稅，故銷路大減。最近北平業此者僅三十餘家，天津則不足九十家，每年產額約十萬餘元，較之從前相去甚遠，毯業前途，至爲黯淡！北平軍政部織呢廠規模頗大，所織呢絨用於軍隊，消費極巨。民國二十四年進口呢絨絨線合計一千三百萬元，目前毛織品需要日多，改良羊毛，增加織品，實屬必要。

飲食品工業——我國新式工業之發達最著者，紡織業而外，當推麵粉業。上海漢口天津濟南哈爾濱等埠，既爲小麥集散之地，故亦爲麵粉業之中心。上海麵粉業，其較大者計有福新阜豐申大立大等十四家，每月產粉原達三百萬袋，以東三省及

南洋爲唯一銷路。「九一八」後，國產麵粉運往東省者，因阻於關稅，由每月運往百萬袋，頓減至十餘萬袋。而南洋各地亦以洋粉傾銷，國粉運往者逐漸減少，故近年上海每月產粉不到二百萬袋。漢口麵粉業，計有五家，每月平均產粉約三十萬袋，約當上海七分之一。濟南麵粉業共九家，但現在開工者僅六家，每月平均產粉約六十餘萬袋，天津麵粉業共五家，每月平均產粉僅十餘萬袋。哈爾濱近無統計，但在「九一八」前，其產粉之量，僅次於上海。

粳穀舂米，從前皆用人工，近年始有機器碾米之新式工廠，其分布以無錫甯波蕪湖長沙南昌中山諸地機器碾米廠爲多。以稻米爲原料之工業，最要者爲紹興酒之釀造。紹興黃酒馳名中外，每年出口在六百萬元以上。釀酒所用之糯米，本地所產者不足用，多購自無錫等地，銷路遍全國，此純正之國產，當認爲我國酒類中之正宗。燒酒爲富於酒精之飲料，南方各省多以穀釀造，北方各省則以高粱製之，故名高粱酒，山西之汾酒，山東及牛莊之高梁酒，皆極有名。葡萄酒倡自西人，清光



緒二十年（一八九四）有廣東人張弼士者，創辦張裕釀酒公司於煙台，購地三千畝植葡萄，聘奧人爲技師，開業製造，出品日佳，所製白蘭地酒，紅白葡萄酒，行銷國內及南洋，迄今蔚爲我國大工業之一。煙台又有醴泉啤酒工廠，其原料一爲大麥，向由吉林綏芬河地方採辦者，一爲自西洋購來之發酵素。酒精雖非食品，然爲現代工業上必需之原料。我國向用酒精，皆自外洋輸入，近年柳州設有廣西酒精廠，資本三十餘萬元，係用桔水及玉米爲原料，出品暢銷兩廣。廣東亦有酒精廠，係附設於各糖廠內。至於民國二十三年實業部在上海浦東設立之官商合辦中國酒精精製造股份有限公司，資本爲百五十萬圓，出貨優良，堪稱國內唯一之大酒精廠矣。

榨油業亦爲大規模之工廠工業，其原料以大豆爲重要，故此業集中於東三省，東省製油業隱然有南北之分野，南以大連爲中心，北以哈爾濱爲中心，大連油坊開發較早，此因原料之豆與燃料之煤，均以大連爲集散地，且海陸交通便利，運輸費少，故製油業最盛。哈爾濱則位於北滿產豆區域之中心，利用當地低廉之原料，其

發達情形，殆與大連並重。我國糖業受洋糖之壓迫，舊式糖坊既無立足之地，新式工廠亦無振興之象。山東濟南博益製糖公司，資本五百萬圓，民國十年開辦，專製甜菜糖，工廠設於小清河沿岸，附近田疇相望，土地肥沃，適於甜菜之栽培，誠為甜菜糖工廠之適當地點，松花江流域亦產甜菜，哈爾濱對岸之呼蘭縣，與中東路沿線之阿城，各有糖廠一所，但以原料缺乏，營業不振。瀋陽之南滿製糖公司與上海之明華糖廠，均係日人所辦。香港英商太古糖廠，為中國境內之最大糖廠，該廠原料採自爪哇，不過加以精製手續而已。中華民國製糖公司設於吳淞蘊藻濱，已於民國十四年竣工，資本總額一千萬圓，規模宏大，實國有之最大糖廠，惜以原料不足，尚在休業中。久大精鹽公司為我國精鹽業之巨擘，創立於民國四年，總店設天津，工廠設於塘沽及青島，蓋利其原料豐富也。該公司年繳納稅款約五百萬圓，規模之大，於此可見。此外營口富產海鹽，民食有限，故亦為我國精鹽業中心。英美煙草公司為中國捲煙業之最大者；資本金三千萬圓，該公司以中國所產之煙葉，在中

國造製紙煙，獲利甚巨，我國較大之煙草公司，僅南洋華成等數十家，近年以受外貨排擠，南洋兄弟煙草公司竟不幸倒閉，其餘各廠雖能繼續營業，但皆處於落伍之地位。

基本工業——所謂基本工業者，如鋼鐵業，電氣業，造船業，車輛製造業，機器製造業及化學工業是。此類工業之特點有二：其一製造品不能直接供給銷費，而為供給其他一切工業之利器，所謂「工欲善其事，必先利其器」，故有基本工業之稱。其二此類工業大都規模宏大，非私企業所能勝任，又因其關係國利民福者至巨，故當由國家經營，以所獲之利益，為人民共享，不致操於少數資本家之手。我國基本工業成績殊鮮，茲依其稍有規模者，依次述之如左：

我國鋼鐵業就本部而論，實無足述。近年開工之新式鍊爐，惟有日產一百噸之六河溝鐵廠鍊爐一座，及山西陽泉日產二十五噸之保青鐵廠鍊爐一座，且作輟無常，業務衰落，漢冶萍公司以廠址選擇不慎及經營不善，迄今仍在倒閉中。同時遼甯

之本溪湖鍊鐵廠近來生鐵產額，由七八萬噸增至十五萬噸。民國二十二年滿鐵與關東軍合組昭和製鋼所，資本爲日金一億圓，該年五月將鞍山鐵廠按年產生鐵六十五萬噸。至於鍊鋼業亦極衰微，除東三省年產約四十萬噸外，本部全年鋼產約五萬噸左右，僅上海浦東和興鋼鐵廠，高昌廟上海機器廠，及太原育才鋼鐵廠三處而已。目前政府計劃中之中央鋼鐵廠，擬設於安徽當塗馬鞍山，西北鋼鐵廠設於太原北古城村，廣東銅鐵廠則擬設於廣州近郊，上述三處計劃雖正在進行，但距出產期尙遠。

電氣必須以水力或火力之來源，經過發電輸電配電之手續，始能應用，現在世界用電之趨勢，已漸由電光時期進入電力時期，其他各種原動力無足與電力抗者。我國電氣事業之歷史，不過二十年，全國發電事業，據建設委員民國二十三之統計，除工廠自備發電者不計外，全國廠數爲四百六十三家，發電容量爲四十八萬瓩（卽六十四萬馬力，東三省在外），其中華資經營廠數四百五十二家，但資本短絀，

規模狹小，故發電容量僅占總量二分之一，而外資電廠十一家之發電容量竟佔總量之半。電廠多集中於上海天津漢口等埠，而上海工部局電氣處尤爲火力發電之最大者，上海各工廠多賴其電力供給，惜爲英人壟斷，不但利權外溢，且隨時可以制我實業界之死命，危險堪慮！目下我國利用水力發電者甚鮮，雲南商辦耀龍電燈公司，殆爲我國水力專業之嚆矢，廠設於距昆明八十五里之石龍壩，當滇池之水流入長江支流之急湍，發電容量約千八百餘瓩。至我國最大之水力區域爲長江上流之三峽，據實地調查自宜昌至重慶一段水力，可發四百萬馬匹之電，廠址以設於宜昌附近之葛洲壩爲宜，水電發展之後，此地可成爲工業區域，將來川漢鐵路，若能改用電力，其效尤爲顯著。

工業革命以來，機器業代手工業而興，舉凡交通水利墾荒治農冶礦，以及國防上之堅甲利兵，幾無不取決於機器，故機器業極爲重要。近年我國機器進口年達四千萬左右，此固表示我國產業逐漸發達之象，要亦國家經濟莫大之漏卮。年來國內

機器製造廠雖遍及各地，然一考其出品，則僅屬簡單輕易之機器。就機器製造業最發達之上海言，雖有工廠二百八十家，但資本最大者不過五十萬元，最少有至千元以下者，其他各地概可想見。以之與東西各國動輒數千百萬之資本相較，奚能望其項背哉！惟吾人所可稱述者，即中央機器製造廠之即將完成是也。實業部籌設此廠已有數年，資本定為三百萬元，廠址在上海市中心區，建築既竣，機器亦已運到，開工之期想不在遠矣。

我國造船業首推馬尾造船所，該所原名福州船政局（為清左宗棠所創辦，其目的在「師夷長技以制夷」），故其計劃不僅在造輪船，而欲使我國員匠研究製造與駕駛之方法，易言之，其動機乃在鞏固海防也，自同治五年（一八六六）設廠馬尾山麓，屬工興建，分塢內塢外二部，塢內為船廠本部，三面環以深壕，一面臨海，內皆各部造船廠，船塢左者為冶鐵廠及儲藏廠，另一部則在馬尾之東北山麓為磚瓦石灰等廠，并有船政學校一所，專學造船及駕駛等術。造船成績由木質進而為鐵質，

且能造鋼甲艦及飛機。此外著有成績爲江南造船所，該廠在上海黃浦江西岸，船塢船廠共佔地二百六十畝，凡造船及修理用之各種設備，無一不具，自開辦迄今，已造大小船隻六百餘艘，內有美國政府定造一萬五千噸左右之巨輪四艘，其機器亦係廠中所造。

飛機汽車均裝有內燃機關，卽所謂摩托機，因此種利器重量甚少，而所出之馬力甚大，故須採用無煙筒無汽罐之原動機。我國於此殆全仰賴外國，工業不能自給，國防不能獨立，至足憂慮。建設委員會曾有汽車製造廠建設計劃，擬在上海或其他交通便利之處設立工廠，從事製造汽車及其他類似行動之工具，并擬定發展程序四期，一爲創業期，二爲仿造期，三爲設計及製造期，四爲擴張期，每期三年，至第四期末年，製造能力須達到每日商用汽車二十輛，家用車四十輛，農用車十輛，機器腳踏車十輛，及每月坦克車十輛，小汽油船五艘，飛機五架之限度，以上四期合計資本總額爲二千二百萬元，惜徒有計劃，未見實行。

酸爲化學工業之基本，酸有三種，曰硫酸曰硝酸曰鹽酸，硝酸鹽酸皆藉硫酸而製成，故硫酸又爲三酸之母。製造硫酸之原料，或爲天然硫磺，或用黃鐵礦，惟我國貧於天然硫磺之鑛藏，似宜採用黃鐵礦爲原料。吾國硫酸產量及消費量之數，頗難稽考。各處兵工廠雖有兼製硫酸者，但產量有限，不能供給農工業及國防上之需要。民間所設之製酸工廠，重要者一爲河北漢沽渤海化學工業社，一爲天津得利三酸廠，一爲上海天原電化廠，一爲吳淞開成造酸廠，此外上海江蘇藥水廠爲英商所辦，梧州硫酸廠爲廣西省政府所辦，亦頗重要。

### 第三節 商業

品別貿易——我國對外貿易品，出口以食料原料品爲主，入口以製造品爲主，原爲七十年國際貿易不易趨勢，祇不過在比率上時有增減。茲所當注意者，爲進出口貿易中主要商品數額之變化。先就出口商品言之，我國爲絲茶獨產國，故中外通商開始以後，卽以絲茶居出口貿易之大宗。五六十年之前，中國蠶絲出口尙佔世界



之半。茶之出口，在十九世紀初，常佔我國出口總值百分之七十以上，其盛況可知。乃自十九世紀後期以後，世界絲茶市場相繼被日本印度錫蘭及爪哇意大利諸國所侵佔，每况愈下，以致一蹶不振。現絲茶出口雖仍在五名之內，而其比值，生絲出口不過約佔出口總值百分之六，茶則僅約百分之五。絲茶既成過去，代替之者，前數年爲豆類（豆類爲東三省之特產，今東北被佔，此項富源已隨之而喪失），最近爲桐油，另有蛋，及蛋製品亦爲近時新興出口貨物之大宗。若將我國主要出口品五種按其所佔總出口額之比率高低順次排列之，則據民國二十四年之統計，爲：桐油（百分之七·二二），生絲（百分之六·二〇），蛋及蛋製品（百分之五·五七），茶葉（百分之五·一四），生熟皮貨（百分之四·〇〇），其次爲棉花，與錫錠塊，毛地毯，棉紗，羊毛駝毛等。

我國進出口六百萬元，據民國二十四年統計，我國進出口貿易品言，我國爲產業落後之農業國，入口以製造品爲大宗，七十年來，一貫相承，固不待言，但最足使吾人驚駭者，食料品與原料品，竟爲入口貨物。



之大宗，如以二十四年爲例，入口貨第一大宗卽爲米，價值九千三百餘萬元，棉花居進口貨中之第四位，價值四千一百餘萬元（民國二十三年進口價值九千萬餘元），其餘小麥進口值三千六百餘萬元，麵粉進口約六百萬元，茲據民國二十四年統計將我國主要入口貨五種按其所佔總入口額之比率高低順次排列之，第一爲米（百分之一〇、一五）其次爲鋼鐵（百分之八、〇六），機器及工具（百分之七、〇六），棉花（百分之四、五五），紙張（百分之四、一八），再其次爲煤油，染料顏料，小麥，車輛船艇，及其他金屬製造品，各佔總額百分之三或四上下。

我國近代中外通商，以葡萄牙，西班牙荷蘭諸國爲最早，以後方爲英法美日德俄諸國。但至十九世紀最先走上資本主義之大道而向世界發展者，則爲英美日三國，所以對我貿易始終立于支配之地位，而俄德法等國次之。三國中尤以美日兩國在歐戰後有急激之發展，至今竟壓倒英國，冠居首位。其原因：美爲歷代最新最典型之資本主義國家，金元勢力，無往而不及；日本則與我國地理上及歷

史上最爲密切，近代國際關係最複雜，對我所得之利權最多。尤以歐戰以後，乘歐洲諸國疲憊之餘，對我貿易之發展爲特速。至于英國，本爲老大之資本主義國家，歐戰以還，更有落後傾向，所以對我貿易，亦卽落居美日之後。

此種消長情形，可以數字證明之。英美日三國對我貿易常佔總額之半數，且各國之比率均相繼增長，而其速率則彼此不同，如以民元爲一〇〇，至民三英國增至一四〇·八〇，美國增至一一〇·三一，日本增至一三一·〇八。民七當歐戰終止，英國突減至八二·八一，而美國則繼長至二九六·六四，日本更激增至三〇二·一三。至民十一年，英國復增至二〇二·五三，而同時美國更增至三七四·一六，日本則稍有低減，爲二六七·四二，此因歐戰期間，日本過於膨脹，戰後歐洲各國漸次恢復，略受影響之故，至美國則始終循步而上。此後美國概在二〇〇之內，以至民十八年，猶不過二一三·一九，至民二十一年，更減至一七二·七五。而同時美國則扶搖直上，民十八爲五一七·四六，民二十爲六一九·七三，二十一年爲不

景氣年，猶維持四六二、〇〇之位置。日本則繼續增長，至十八年達三九六、一二，達最高，二十一年，突減至一八三、五六，此當然亦受經濟不景氣之影響，但從三國之比較觀之，二十年間，英增至二〇三、三一，不過一倍略強，而美國增至六一九、七三，則超達六倍之外，日本亦進至三倍以上，由此可見三國進展速度之強弱。

次就英美日三國對我貿易總值所佔之比率觀之，其消長情形亦同。如美國自民元之百分八四、四五，至民七增至百分之一三、〇五，民十四增長百分之一六、五七，以至最近民二十一年百分之二一達最高。日本自民元百分之一七、三四，增至民七百分之三八、六五達最高，自後漸落為民十四之二四、六六。以至民二十百分之一七、〇七為最低數。至英國在民元為百分之一〇、六六，民七為百分之七、二二，民十四為百分之八、〇一，以至民十二之一〇、七〇，是英國戰後對我貿易雖略有增進，而其勢終不足以與美日相當。

就英美日三國對我出入口貿易分別言之，則我國對美在歐戰前常爲出超國，自民八以後，漸變爲入超，至近年達二萬萬兩以上，日本爲我國對外貿易中長期入超國之一，自同治七年（一八六八）至今六十餘年間，其中十分之九爲入超，而入超之增加程度尤速，歐戰以後猶不過五六千萬兩，至民十四年以後，竟超過一萬萬兩以上，民二十一以後又漸減少，至于英國對我，亦爲入超之國，不過進展程度較慢，民二十四年入超四千八百萬元，亦在美日之下。

埠別貿易——開港通商，進出口商品均以商港爲吞吐口，故由港別貿易亦可觀察我國國際貿易之大勢。我國全國商埠，數近四十，而其中大半或因位處內地，地位偏僻，交通不便，未見繁盛，中外貿易概集中于上海大連天津廣州九龍青島汕頭漢口等數處，八處合計，佔全國貿易總額百分之八五，不過其間亦有消長盛衰之變化，惟上海常居第一位置，貿易額幾佔全國之半。茲依貿易額之大小（根據二十四年統計），列我國之八大商港如下表：

半線情坤 限終圍七進八 大商港口 表 出 口 總 計

外、對上海 五〇七、六九五 時裝品 二八八、九七四 對賣 七九六、六六九 船載二十四

對口等 天津 八五二、一六〇 買長麻布 九二、二〇二 不 一七六、三六二 其對賣六

對口等 九龍 七〇、三七〇 中 五、六二四 對大 七五、九九四 對賣六

對口等 廣州 三三、七六一 三九、九三六 通其中 七三、六九七 對賣六

對口等 青島 五一、二二六 四八、五五五 四九、七九一 對賣六

對口等 漢口 三三、二一六 一二、五九九 四九、八一五 對賣六

對口等 汕頭 四八、四六三 一七、二一八 四五、六八一 對賣六

對口等 萬通 四二、四一四 四六、九一八 至千三三、六七七 亦八、三六八 對賣六

### 第八章 中國領土之開發(四) 一 尙待發展之交通

自另八以第一節 交通之重要 至爭致之萬萬兩兩以上。日本欲建國權及貿易中其勝

交通路線乃國家命脈，可以加強政治之力量，可以調劑物品之供求，可以鞏

固邊疆之防衛，可以融洽民族之感情。中國乃一幅員廣大，而地勢複雜之國家，各方面有賴於交通事業之扶助者，當比較其他各國，更加迫切而繁多。不過就交通事業之現狀而論，顯然距離實際上之需要，仍異常遼遠。新式之交通工具，祇能散見於沿江沿海之平原或邱陵地帶，至於高原與山地之交通，大部份仍完全倚靠人力和獸力，其實平原地帶之交通，亦不過粗具新式交通之雛形，尚不足以語高度之發展。此對於各個區域之地理背景，固然有密切關係，但是人謀之不臧，亦為無可諱言之事實。

美國地理學家鮑曼(J. Bowman)說：「人民對於公共事業之熱忱，與其服務中心之距離，為自乘之反比例；距離愈遠者熱忱亦愈淡薄。」此可以用來解釋現在中國邊疆各省區，為何不能對於中央政府，發生更密切關係之理由。設我們交通發達，距離縮短以後，自不會再有政情隔閡之困難。何廉說：「中國現在一隅豐收，一隅歉傷農，而另一隅則飢民遍野，餓殍載道。西北之皮毛價格，與津滬相差懸殊；

四川江津之柑橘，滿坑滿谷，甚至代食橘肉，而剝橘皮與橘絡者可得工資。此可以用來解釋現在中國為何農村破產，而災荒愈益嚴重之理由。設我們交通有相當之發展，供求可以調劑，自不會再有此矛盾之現象。故發展交通，乃中國穩定政治勢力中，發揮經濟機能，豐裕人民生計之先決問題，亦即建設新中國之基本條件。

### 美國第二節 航運

查我國海岸線甚長，國內水道交錯，皆適於航業之發展，惟我國航業，甚為幼稚。因此不特外洋航業為他國所奪，即內河航業，亦有岌岌之勢。茲分我國航業為內河與外洋二項略述於下：

內河航路，各大河除黃河外，航線均甚長，尤以長江稱最。

(1)長江——長江航路以四川屏山縣為起點，屏山重慶間，可航小輪，重慶宜昌間，可駛四五百噸之鋼船，宜昌至漢口間，可航二千噸左右之淺水船，漢口上海間凡載重三四千噸之大輪，直達無阻，長江較大之支流亦可通航小輪，如湖岷江而



上，可達樂山，溯嘉陵江而上，可達合川，溯漢水而上，可達老河口，溯湘江而上，可達衡陽，溯贛江而上，可達吉安，至帆船船運之距離，當比較更遠。

(2) 粵江——粵江三源，皆富航運之利，自廣州至梧州，可航較大之汽船，自梧州至南寧，電船（即小汽船）四時通行，增水期間，可上溯右江至百色，上溯左江至龍州，其他如紅水柳水桂江等下游一部分可通行電船，北江電船航路，以英德爲起點，增水期間，可至曲江，東江汽船航路止於惠陽。

(3) 黃河——本部三大河流之航線，以黃河最差，黃河上流僅通皮筏，所謂渾脫是也，中衛（在寧夏省）以下始通舟楫，自寧夏至包頭，曾多次試航輪船，近聞已告成功。此外如潼關至陝州亦可通航，陝州以砥柱之險，不通舟楫，下游則以河底淤塞，以小清河代之。

(4) 淮水——淮水介於黃河長江間，下游借道運河入江，淮水自正陽關以下，可航小輪，淮水支流潁水，汽船可至太和，民船可達平漢路之郟城站，所以潁水淮

水有溝通平漢津浦兩路之功用。

(5) 遼河——遼河河底甚高，舟楫之利不大，營口距遼河口僅四十里，但吃水十七呎汽船，須候潮漲，方得進口，營口以上至鄭家屯，凡一千三百五十里，皆藉民船，以爲運輸。

(6) 黑龍江——黑龍江及其支流松花江等航線殊長。松花江自吉林以下可通小汽船，哈爾濱以下，可通較大汽船，黑龍江上之汽船，可上溯至赤塔，其他嫩江與烏蘇里江之下游，皆可行駛汽船，惟每年航行時期，不過七個月，隆冬時，河水盡成堅冰，冰上可駛車馬。

(7) 沽河——沽河亦稱海河，自天津東南流至大沽口入渤海長約一百里，可駛輪船，惟沽河曲折甚多，致路線長而河底高，大輪出入，須俟潮漲，冬日又須結冰，雖有破冰船，終多不便，天津以上之海河支流亦有相當之距離，可通航小輪，如溯大清河而上可達西淀北岸之新安鎮，溯子牙河而上，可達滹沱河與滏陽河交會處。

之獻縣，惟永定河含沙較多無航運之利。

(8) 運河——運河南起杭州，北迄北平附近之通縣，凡經浙、蘇、魯、冀四省，而長江而越黃河，長約三千里，爲世界最長之運河，在昔南漕北運，皆經此河，故亦稱運糧河，惟黃河數次南徙，使運河淤塞，不便航行，今運河約可分四段：北運河自通州至天津，民船四季可通；南運河自天津至淮陰，中惟天津至臨青一段，可通民船；裏運河自淮陰至揚州，可通小汽船，但冬季往往有冰封二三星期之虞；江南運河，自鎮江至杭州，小汽船四季可通。

此外如鴨綠江，圖們江，亦有航運之利，惟皆日人所壟斷，如錢塘江、閩江等，雖可通船，航線皆不長，閩江自水口鎮以下始通舟楫，汽船僅能自海口達福州，錢塘江下游，以潮頭關係，不能通航，以西興運河，及姚江、甬江、代之。錢塘江小汽船，可自杭州至桐廬，但民船可上溯衢港達衢縣，上溯徽港至屯溪，徽州人出入，取道杭州，卽以此故，錢塘江支流浦陽江，亦通小汽船。

沿海各地，航業亦盛，以上海爲中心，普通商輪有上海甯波線、上海福州線、上海至温州福州線、上海香港線、上海天津線、上海大連線、大連汕頭線、香港天津線等，所謂南北洋航路是也。

內河航業，自中日馬關條約後，亦許外人參加，凡沿江沿海各口岸，一律開放，於是各國輪船公司，相繼設立，尤以英日爲多，中國輪船公司，以招商局爲最大，該局創於同治九年，本爲官辦，其後改爲商辦，最近又改爲國營，現有輪船不過三十艘左右，其他如三北公司等規模又較招商局爲小矣。

二、外洋航路——外洋航路以香港與上海爲中心，香港爲世界航運之中心，上海爲東洋及我國沿海之海運中心，我國與世界各國之航路，約可分爲三大線：

(1) 中美線——自上海東行，經日本之長崎、神戶、橫濱，及美國之檀香山，而至美國之舊金山，以不經檀香山而直達西雅圖之線爲近，更有繞巴拿馬運河而直達大西洋上之紐約，是爲中美航線。

(2) 中澳線——自上海南行，經香港，馬尼拉，以達澳大利亞之雪梨，亦有不經馬尼拉，而經新嘉坡與巴達維亞等地，以達雪梨者，是為中澳航線。

(3) 中歐線——自上海南行，經香港、西貢、新嘉坡、哥倫布、過蘇伊士運河，出地中海以達西歐各埠者，是為中歐航線，其自哥倫布西南至非洲之好望角者，則為中非航線。

外洋航線，華商向無蹤跡，在南洋羣島一帶，雖有華僑設立輪船公司，但力量甚為薄弱，近來國民政府交通部，有建造巨輪，航行中外之議，聞招商局已有輪自上海經香港開駛菲島之馬尼拉云。

### 第三節 鐵路

吾國之有鐵路，以淞滬線為最早，時在光緒元年（公元一八七五）至今隔時已六十年，而全國已成鐵路，尚不過一萬八千公里（連東三省計算），其中國有鐵道長一萬三千餘公里，佔全國鐵道長度三分之二以上，民業鐵道約為二千四百公里，外人

承辦之鐵道約爲三千三百餘公里，合佔全國鐵道長度百分之三十，二十四年度粵漢甯海浙贛同蒲等路新築路線共長約一千七百公里，綜計不足二萬公里，以我國之地廣人衆，此區區之數，實不足以應經濟之開發，國防之鞏固，彰彰明甚，美國面積約等於中國四分之三，而鐵道長度達四十餘萬公里，我國對之，真有望塵莫及之感，二十三年度日本國有鐵道一萬六千公里，外加私有鐵道約八千公里，共計二萬四千餘公里，平均四千人有一公里，我國則二萬人有一公里，就我國鐵道之分布而論，東北較多，西南較少，沿海亦較內地爲多，近代國家對於鐵道網之完成，常兼顧國防上之需要。如在大戰時，俄國可依西伯利亞鐵道與日美等國交通採購各種物資，以免經濟封鎖之痛苦，我國鐵道之如此分布，西北西南大陸方面，大有偏枯之患，故邊疆鐵道之建設，極爲重要。吾國鐵路之主要幹線，多建於遜清末季，民國以還，祇有破壞，而無建設，推其原因，一由於歐戰，歐戰發生後，各國之在華投資，乃告中止。二由於內亂，自鼎革後，內亂繼續發生，鐵道收入減少，

卽此甚少之收入，亦撥充兵餉，當談不到建設，惟最近數年政局稍安，復有發揚之氣象，實至可慶幸之事。全國已成鐵道幹線，有平漢、北寧、津浦、京滬、滬杭、平綏、正太、隴海、廣九、膠濟、南粵、粵漢、浙贛、同蒲、江南、淮南、隴海、（西端已通車至寶雞）諸路，自 我校長總綰行政，對鐵道交通，矢誠推進，尤不遺餘力，蓋所以謀全國脈絡之溝通，貫徹總理之實業計劃也。現有五年鐵道計劃，茲爲敘述之簡明便利起見，就東南、西南、西北、三點分言我 校長五年鐵道計劃之實際進行概況如左：

東南鐵道網——舉東南鐵道網中之最主要者，厥爲浙贛鐵路（包括杭玉玉萍萍株三段），此線自杭州至萍鄉，綜長九百另六公里，以與株萍路銜接，而連粵漢路，橫貫浙贛二省，由上海南達廣州，西迄武漢，經浙之杭州，贛之南昌，一旦長江封鎖，尙有此一線路可溝通東南數省，其次爲京贛鐵路，該路爲聯絡策應首都與東南西南各省交通之要線，一面連接江南鐵路，由宣城，經寧國、績溪、歙縣、休寧

、祁門、接樂、樂平、至江西之貴溪，與浙贛鐵路相接，路線約長四百八十公里，沿線物產如木材、紙張以及祁門之茶葉、景德鎮之瓷器、鄱樂之鑛產等，均甚豐富，由貴溪經玉萍株萍，而南與粵漢路銜接，西與湘黔路銜接，由京而至贛，至湘，將來至黔至川至滇至桂均以此路爲出發點。他日自貴溪再延長至閩之汀州，由汀而至梅縣，與廣梅路相銜接，則京與閩粵之交通，更有一新發展，而東南鐵道網亦可告完成矣。他如滬杭甬鐵路自上海至杭州錢塘江岸及自寧波至百官曹娥江段，均早通車，祇自錢塘江至曹娥江間一段，久未修築，近經積極從事完成，計分兩部推行，錢塘江大橋於民國二十三年十一月先行開工，至二十五年十月，復將錢塘江至曹娥江路線開工，異日完成以後，則一方面由滬杭甬路南接浙贛，再由京滬路銜連京贛，兩者共與粵漢路相合流，以使東南交通，脈絡舒展，打成一片，則大江以南之文化事業，將由是而發展，農村由是而恢復，設同時湘黔路完成以後，東南半壁之經濟情勢，必有極大之變遷，即謂爲中國復興，由此發軔，非過言也。



西南鐵道網——西南鐵道網以湘黔鐵路與成渝鐵路爲中心，尤以湘黔路，川黔路，滇黔路爲骨幹，湘黔路自湖南之株洲起，經湘潭、湘鄉、藍田、新化、辰溪、芷江、晃縣、玉屏、青溪、革陳、貴定、龍里，而迄貴州之貴陽。全線計長一千零二公里，現已開工，預計三年可以完成。成渝路爲貫通成都重慶兩埠之幹線，沿途所經簡州、資陽、資中、內江、隆昌、永州、石門等處，皆爲川省富庶之區，尤以隆昌之夏布，內江之蔗糖，自流井之鹽產，以及山貨，藥材等爲出產大宗。是則該路之完成，關係川省經濟建設之深切，概可想見，該路擬於二年半完成。同時川黔鐵路，亦正在計劃。自貴陽至重慶因山路崎嶇，不易建築，擬改至四川之隆昌，約長五百公里，現已開始測量，湘桂鐵路自衡陽至桂林，約三百七十里，以及滇黔鐵路自貴陽至昆明，約七百八十四公里，該二路之建築，爲湘桂黔滇四省交通網之要線。以後不但可南望出海，助長國防之建設，抑且對於西南廣袤之富源若廣州以北之煤礦、鐵礦、錳礦、鎢礦，湖南西南隅之錫、鎂、煤、鐵、銅、銀，以及四川

西陽時附近之鐵與水銀，皆有極大開發之希望，至若各路沿線之農產物如砂糖、花生、大麻、桐油、藥材、茶葉、棉花、烟葉、生絲、穀物、乃至竹林、木材、以及其他森林產物等等之活動，尤其餘事也。

西北鐵道網——秦中古稱天府，近年以來，荒旱洊臻，情形艱窘，而交通多阻，經濟尤為落後，方今開發西北，已為中央固定之政綱，久為全國人士所注意，而開發陝西，尤為開發西北之前提，於是隴海鐵路之西展，遂與地方繁榮發生密切之關係，而成為開發西北之樞鍵，該路於上年年底，西至咸陽，刻已通達寶雞。計西展一百五十三公里，寶雞以西至天水，長約一百九十公里，先經飛機測量，復事實地勘測，惟自寶雞以西渭水兩岸，高山深谷，絕壁懸崖，不特無人居住，且無樵運可通，從事履測，極感艱險，此時該線測量隊，正於萬分困難之中，努力前進，擬將寶雞至成都一線，覓得一較易施工之路。自寶雞至成都約長七百五十一公里，為全國工程最艱難之路，此線完成以後，則西北與西南脈絡溝通，今之所視為窮鄉荒

野，無可開發之地，將變爲中原原料之區；向視爲蹤跡難至無可溝通之地，一旦四通八達，朝發夕至矣。至同蒲鐵路原爲秦晉之聯絡幹線，亦爲中央開發西北預定之路線，嗣經山西省自籌建築，自大同至蒲州長約八百六十四公里，其通車之段，於二十四年年底爲自蒲州風陵渡至原平之一段長約六百三十三公里，現自原平、大牛店至軒崗鎮，亦已鋪軌，計長七十三公里，約至二十六年九月，可全線通車，他若潼關黃河橋位在隴海鐵路七里村及同蒲鐵路風陵渡之間，聯貫兩路，爲秦晉豫三省之總樞紐。計長九百公尺，現由鐵道部着手進行限期一年完成。查陝北一帶，石油煤礦，蘊藏均富，羊毛，棉花，出產亦盛，設使交通無阻，運輸便利，即不必遽言開發，而貨運之調劑，風氣之推移，亦足使地方漸告昭蘇，尤以同官爲陝北產煤區域之一，煤層顯露，隨處可見，距西安不過二百八十餘里，乃因煤運維艱，不能暢銷，目下計劃興築之咸同鐵路，自陝西境內隴海路之咸陽北展至同官，長約一百公里，業已派員踏勘，即所以謀同官煤運之日暢，助長關中實業之開發。至陝南農產

豐富，特產尤多，亦因交通梗阻，輸出無由，糧食跌價，穀賤傷農，一俟上述寶雞至成都一線完成之後，不但可以盡交通漢南之目的，且可藉此動脈，展而入川，川中地大物博，得此出路，富源必日闢，益徵以 總理所擬中央鐵道系統與西南鐵道系統之計劃，由成都經重慶貴陽由桂入粵，以達廣州灣之鐵路，其於國防上經濟上意義之重大蓋有不言而喻者矣。

五年計劃路線總長——他若蘇嘉路之完成，堯化門聯絡線自下關至中華門之建築，以及梓潼鐵路之計劃等等，要皆爲助長幹線之功用，增進交通之機能也。雖然吾國自光緒年間開始建築以迄民國二十四年，際此六十年間建築之路線共計八千一百一十零三公里，平均年築一百五十零二公里，而 校長之五年鐵路計劃，須建築八千一百三十九零一公里，平均每年須築一千六百二十八公里，以時間言，一年之中，須完成十年之工作，以路線言，五年之間，將相等於五六十年之事業，責重事繁，可想而知，惟就過去一年中，已動工興築之路線，總長二千餘公里，而所需建

築料款，已達二萬萬元以上，自後循序推進，需用自更浩繁，以吾國政府財政之困難，人民經濟之枯竭，雖對此有關國本之鐵道建設，籌措亦非易易。是以如何於尊重主權厚利民生的原則下，運用外資，遂為今後中國建設鐵道必循之途徑，惟利用外資，建設新路，必須舊路健全進展，使路債本息如期照付，然後債信方可提高，外資方易流入，蓋吾國行用外資問題，簡言之，乃提高債信問題，亦為如何履行整理契信問題，亦即為鐵道從業人員能否增加效率，節省開支，使各路行有餘力，得以償清債務之問題也。

#### 第四節 公路

我國在最近幾年之中，全國上下，從事於建設工作，各種事業，多有顯著之進步，公路建設，在各種建設事業之中，尤有突飛猛進之發展，交通為一切事業之母，交通便利，一切事業，就可跟着進步，交通工具之種類甚多，而公路之建造，是比較經濟而迅速，無遠勿屆，無深不入，任何僻遠地方，多可利用公路與通都大邑

相交通，在任何交通發達之國家，鐵道里程，總不及公路里程之長，鐵道交通，亦不及公路交通之普及。

我國在民國十年以前，除舊式的驛道以外，可說無通行汽車之公路，在民國十七年，全國才有三萬公里公路，民國二十一年才有七萬公里公路，現在實際通車之公路已達十萬公里，其他在計劃興築者尚有幾萬公里。

以我國面積之大，人口之多，區區十萬公里之公路，原不算多，在此幾年內之公路建設，一方面固在於新路里程之加增，他方面尤在舊路之系統聯絡，前幾年各地多有一些公路，但是彼此不相連續，因此交通之功用不廣，到現在，全國公路，業已連成系統，至多全國交通之重要幹線，大體已完成。

如最近舉辦之京漢公路周覽，從南京出發乘了汽車經過江蘇、安徽、江西、湖南、貴州、五省，到達雲南昆明，全程三千公里，除路上休息考察之時間不算，實際開車時間，共計不過一百零六小時，欲使晝夜不停繼續開車的話，從南京到昆明

不到五天就可達到。我們從前利用驛道前去，非一兩個月不辦，就是最近走水道，假道安南，利用滇越鐵路前去，亦須在兩個星期以上，現在我們在本國境內，有如此迅速直接之通道，實是非同小可之事，故此公路對於政治經濟文化國防種種方面

，都有極重要之意義。

京漢公路是由南京通達西南之幹線，由此還可北通四川，東通廣西，如由南京

通達珠江口之廣州，現在亦有幾路可通，或者取道安徽、江西，或者取道浙江、福建，由南京到廣州，里程不到二千里，汽車直達大概祇要五十小時，比海道前去

，幾乎要快一倍。

最近政府方面傳出消息，京漢公路周覽以後，又有籌備京隴公路周覽之意思，

現查如由南京出發，經過安徽的合肥，河南的信陽，陝西的西安，就可達到甘肅蘭州，此是通達西北之幹路，由南京至蘭州，公路長二千里，五十小時可達，如從蘭州出發，更可西北通新疆，由哈密迪化塔城，可與俄屬中央亞細亞相通，如由蘭

州西去，可通青海西甯，由蘭州北上，可通甯夏綏遠，如從陝西寶雞南下，經過秦嶺，就可通達四川，秦嶺位於關中漢中之間，自古交通，利用棧道，險要異常，現在開成公路，康莊大道，汽車可以往來無阻，全國公路工程，此為最艱險之一段。

以上利用京滇京粵京隴各路，約略說明國內幹線交通之概況，他如由河南北通山西河北，再由察哈爾北通蒙古，由蒙古可通俄屬西伯利亞，由熱河東通遼寧黑龍江，也到處均有公路，現在全國三十省區，除西康西藏以外，任何省區均有公路與南京相通，我們如從首都出發，乘汽車，可以通達西康西藏以外，任何省區，由南京至蒙古庫倫，祇須九十小時，由南京至新疆迪化，祇須一百五十小時，我們過去總以為蒙古新疆是遼遠之地方，從前利用騾車交通，非有半年以上不能達到，現在利用汽車往來，如能晝夜開行，五六日就可達到，即使以晝間開行，夜間停駛來計算，也不過十天到半月就可達到，此豈非交通史上一大革命，如此迅速便利之交通，對於國家政治、經濟、文化、國防、種種富有極大影響！



所可惜者，以上各公路現在雖已大體修築完成，可是交通機構，還未十分完備，各路汽車，多半省自爲政，省際通車仍甚少，長距離之通車，如由南京到昆明，南京到廣西，南京到蘭州等等長途通車，尙付缺如，最近期間，才有蘇、浙、皖、贛、閩、五省之省際直達通車之說，頗希從速推廣出去，儘現在已通公路之地方，儘量聯絡通車，並且設法儘量吸收貨運，充分增加公路之用，此對於地方經濟建設實有極大之關係，一切農、工、商、鑛、各種事業，多可因交通便利，得着新的推動，至於公路便利運輸及非常時期之軍事行動，公路尤具有特殊之功用，此是提倡公路建設之另一方面觀察。

總之，不論平時與戰時，經濟與軍事，公路交通在現代文化上實佔有極重要地位，此實不可否認之事實。

不過我國現有公路總計十萬公里，如以全國四萬萬五千萬人來分配，須要四千萬人才有路一公里，全國現有汽車約五萬輛，以全國人口來分配，須要一萬人才

得汽車一輛。此到美國全國人口不到一萬萬三千萬，全國公路，計有五百萬公里，平均二十五人，就有公路一公里，美國汽車共有二千五百萬輛，平均每五個人有汽車一輛。換言之，美國全國人民，可以同時裝在汽車上，中國一萬人才分得一輛汽車，中美兩國交通設備之懸殊，由此可以想見，我國現在公路交通，雖然已有相當進展，但是要趕到美國之標準，相去尚遠，我們還應多多努力。

### 第五節 航空

中國之航空事業，在最近幾年間，頗有相當發展，經營航空事業之公司，有中法合辦之中國航空公司，中德合辦之歐亞航空公司，以及兩廣軍政當局所組織之西南民航公司。中國航空公司現在航行之路線有滬平、滬粵、滬蓉、和渝昆，四條航路。滬平線從上海經過南京，然後沿海岸北行，歷東海、青島、天津，而至北平，全長約一千二百公里，滬粵線是從上海沿海岸南行，經過溫州、福州、廈門、汕頭，而至廣州，全長約一千六百公里。滬蓉線是沿長江西行，經過南京、九江、漢口

、抄市、宜昌、萬縣、重慶而至成都，全長約二千公里，渝昆綫，可說是滬蓉綫之支路，乃從重慶經過貴陽而至昆明。全長七百五十五公里。此外正在進行者，有從上海經過香港，而至菲列濱羣島馬尼拉之中菲航空線，設事實上可能，還想更向東面延長，經過太平洋中之檀香山而至美國西海岸之三藩市（即舊金山）。

歐亞航空公司之主要目的，是想在南京和柏林之間，開闢一條國際航空路綫，以爲東亞和西歐之終南捷徑，最初本想從上海經過北平滿州里，沿着西伯利亞鐵路而西，自從「九一八」事變後，事實上遂不得不改絃易轍，而另闢一條滬新航空綫。此航綫是從上海經過南京、鄭州、西安、蘭州、肅州、哈密、迪化，以至塔城。塔城以西，有俄德兩國合辦之航空航綫，可以互相聯絡，直達柏林。不過蘭州以西，因爲新疆省內部的問題，時航時停，近又有通航之議，當可即見事實。滬蘭間一千八百餘公里之一段，自抗戰以後，改自漢口出發矣。蘭包綫從蘭州經過甯夏，到包頭，陝蓉綫從西安經過南鄭到成都，前者長八百公里，後者長六百公里，此兩航綫

都是滬新線之支路，平粵綫亦爲歐亞航空公司所經營之路綫，其路徑從北平經過鄭州、漢口、長沙，以至廣州，完全是沿平漢鐵路和粵漢鐵路而行，全長二千里，至於正在籌劃不久即可正式通航者，有京漢直達航綫，想從南京經過南昌、長沙、貴陽、直達昆明，避免假道重慶之轉折。

西南民航公司，現在通航之路綫，祇有廣龍綫和廣瓊線兩條。前者自廣州循西江而行，經過蒼梧、南甯，以至龍州，後者自廣州循海岸西南行，經過茂名、瓊州，以至北海。至於計劃中之路線，則向西擬從龍州延長到昆明，向北擬從廣州經過韶州、贛州、南昌，而至九江，同時本來由中國航空公司經營之粵河線，（從廣州經過廣州灣的西營，而至法屬越南的河內，以與法國所經營之航空線聯絡）亦有交給西南民航公司經營之消息。

另有所謂中日合組之惠通公司，該公司成立於民國二十五年十一月十七日，資本總額定爲四百五十萬元，中日兩國平均分擔，通航路線，規定津連、平錦、津承

、津張、四線，航行區域祇限冀察境內，而以天津爲中心，亦公司所在地也。此項組織名義上則爲以商人資格，呈請設立，我方推出一人爲董事長，日方推出一人爲副董事長，然實爲冀察當局與日方決定原則後之產物，交通部對之始終未表同意。

我們現在已經通航之航空線，在國內則相互銜接，在國外又有聯絡之路線，故營業方面，尙可維持。而且飛行迅速，速度往往數倍於火車，十數倍於輪船，在火車和輪船缺乏之地方，尤其感覺到航空之重要。不過以中國地勢之複雜，氣候之錯綜，同時報告天氣之氣象台，又稀少；故航空事業，未能如鐵路之穩定。而且航空費用較昂，實際上祇有極少數客運和貨運，加以利用。

## 第九章 中國領土內之民族與人口

### 第一節 民族雜居與揉和

中華民族，是全世界最偉大之一個民族，雖然統稱爲漢滿蒙回藏五族——甚至

加上苗族而稱爲六族——合組而成，其實漢族而外之幾個種族，早已與漢族因雜居而互相揉和，且逐漸泯滅其種族界線矣。故現今非漢族之人數，總計僅中國全體人百分之二、三而已。

漢族又名華夏族，乃中華民族之主體，自有史以來，卽定居於關中平原之地，以其佔有此優越之地理環境，同時又具有優秀之民族精神，故生聚蕃息，蔚然成爲大族。漢族不僅在過去創造了燦爛光明之文化，而且到現在仍是同化異族之原動力。至其分布，不僅散居中國境內各地，且常僑居於世界各處。故不僅爲中華民族最優秀之份子，抑亦全世界最優秀民族之一也。

滿族卽東胡族，又名通古斯族，向以遊牧爲生，故兵強馬壯，歷史上數爲中原邊患。惟滿族雖與漢族競爭最烈，然與漢族同化，亦最澈底；尤以近二百餘年以來，不僅駐防各省之滿人，已完全與漢人同化，卽滿族根據地之東三省，亦多爲冀魯等省之漢人所移殖，而佔有該地居民十分之九。故現在之所謂滿族，事實上早已成

爲歷史之名詞。

蒙古族爲韃靼族之後裔，唐宋時代，早已散居大漠南北。性格誠樸矯健，善於馳驅，故在十三世紀時，曾建立一地跨歐亞之蒙古大帝國，嗣以喇嘛教盛行，蒙人多以出家爲榮，故數百年來，人口減少，進步遲緩。現今大漠南北，及新疆青海等處，雖仍有不少之蒙人散居其間，然內蒙草原之肥沃地帶，早已爲晉陝等省之漢人所墾殖，而成爲農重於牧，漢多於蒙之狀態矣。

回族即突厥族，或土耳其族，多散居於新疆與陝甘等省，而與漢族雜居。實則所謂回族，除宗教之特質而外，與漢族極少區別，而其不吸煙、不嗜酒、及互相團結之精神，尤堪效法。

西藏高原是藏族（即番人）之根據地，正如蒙古高原是蒙族之根據地一樣。此二區域，所以漢化程度，比較淺薄之原因，一方面固然是由於前清對其所採閉塞政策之錯誤；另一方面，又以此二區域高寒地帶，非擅長於農業之漢族所易插足。

此外高原山地之一部份，亦常有非漢族散居其間，如海南島之黎人，廣西潯山之獠人，四川西南部之氍毹，康滇山地之擺夷，黔滇湘等省之苗族，以及黑龍江下游之赫哲人，大興安嶺東西之索倫人與鄂倫春人等，大都部落紛紜，風俗龐雜，常與漢人格格不入，其中尤以苗人爲最多，大約不下一百五十萬人。凡此非漢族散居之地帶，或爲漢人難以充分發展之部分，或爲漢人不易爭奪，且不屑爭奪之區域。將來交通發展以後，此少數尙未同化之異族，尙不難爲向居領袖地位之漢族所採和融化也。

要之，中國之面積與人口，大致與歐洲相彷彿。然歐洲現在分裂而爲三十餘國，民族間之仇視，國際間之糾紛，宿怨未消，齟齬時起；而中國領土內之民族，則一向成爲大一統之現象；新舊雜居，一視同仁；此誠最堪慶幸者。其所以能若此之原因，大概乃由於中華民族之主體，爲向來居於平原之漢族，民族性器度偉大，有廣納衆流之概，且中華民族所集中之區域，又皆氣候變化，不過分劇烈之所，故民



情風俗，安雅優美，愛好和平，常取折衷調和之態度，而無偏激好異之傾向。對於宗教，則主信仰自由；對於社會，則主機會均等；對於異族，則主教導同化。故種族間接觸之結果，總爲互相融合，而增加中華民族之新份子。若此自然之揉和融化，乃爲民族之堅凝，而非民族之兼併。

## 第二節 人口分佈之現狀

中國人口總數，尙未有精確詳細之統計，有謂四萬三四千萬者，亦有謂四萬七八千萬者。據中央大學教授胡煥庸先生搜集全國各省各縣最近之人口統計，而加以補充與校正，結果知全國人口有四萬五千八百餘萬，約占全世界人口四分之一弱，等於歐洲一洲，或面積三倍於中國之不列顛帝國人口之總數。

若以此衆多之人口，分布於此廣大之面積，則平均每方公里人口密度，不過四十一人強，祇與歐洲山國之瑞士相等，似乎并未飽和。然考察人口分佈之實際情形，則至堪驚異。蓋中國各地人口分佈之狀態，正與地勢同樣複雜，亦正與雨量同樣

不均，左列統計，即可表示此不均之現象。

中國各省區人口密度表

省	區	人	數	百分比	面	方	公里	數	百分比	積	每方公里之
		人			面	方	公里			積	人口密度
江	蘇	三二、一六九、六七九		七、〇一	一〇五、六〇五		〇、九四	三〇四、六二			
山	東	三六、九三六、七〇七		八、〇五	一五三、七一		一、三七	二四〇、三〇			
河	北	二九、六八〇、六五七		六、四七	一四〇、五二六		一、二六	二一一、二〇			
浙	江	二〇、五四五、六四一		四、二六	一〇一、〇六一		〇、九〇	二〇三、二九			
河	南	三二、六七二、九二八		七、〇二	一七二、一五五		一、五四	一八九、七九			
安	徽	二二、三四六、二〇四		四、八七	一四二、六八九		一、二八	一五六、六一			
廣	東	三三、四六一、三二九		七、二九	二二三、八四四		二、〇〇	一四九、四九			
湖	北	二六、五五三、四三四		五、七八	一八二、一一〇		一、六三	一四五、八一			
湖	南	三〇、二三六、八三五		六、五九	二一五、四五七		一、九二	一四〇、三四			

察哈爾	甘肅	熱河	吉林	雲南	廣西	陝西	遼寧	貴州	山西	江西	四川	福建
二、六五三、五九八	五、六二六、七七四	二、六八五、八三〇	七、六四二、九〇一	一、一七九、四八六	一〇、七七八、〇〇〇	一〇、〇〇〇、〇〇〇	一四、〇〇〇、〇〇〇	一一、二九九、〇〇〇	一一、五六六、〇〇〇	一七、五六九、二〇〇	五二、五四八、九九三	一四、三二九、五九四
〇、五八	一、二二	〇、五八	一、六六	二、五七	二、三五	二、三一	三、〇八	二、四六	二、五二	三、八三	一、四五	三、一二
二五八、八一五	三八〇、八六〇	一七三、九六〇	二八二、三三二	三九八、五八三	二一九、八七六	一九五、〇七六	二五〇、八一三	一七六、四八〇	一六一、八四二	一六八、二三六	四〇二、六三四	一二一、〇五一
二、三三	三、四一	一、五六	二、五三	三、五七	一、九七	一、七五	二、二五	一、五八	一、四五	一、五一	三、六二	一、〇八
一〇、三五	一四、八〇	五、四四	二、〇七	二、六〇	四九一	五四一	五六、	六三、九	七一、四七	一〇四、四三	一三〇、一九	一三四、九〇

第一篇 第九章 中國領土內之民族與人口

綏遠	二,〇三三,三〇四	〇,四四	三〇四,〇五八	二,七二	六,六八
黑龍江	三,四六九,一八七	〇,七五	五七七,九六四	二,三八	六,〇〇
青海	一,三一三,五八四	〇,二八	七二八,一九八	三,〇〇	一,八〇
新疆	二,五七七,七四九	〇,五六	一,六四一,五五四	二,七〇	一,五七
甯夏	四〇二,六六二	〇,〇九	三〇二,四五	二,七〇	一,三三
西藏	八〇〇,〇〇〇	〇,一七	九〇四,九九九	三,五〇	〇,八八
西康	三,五八,一六二	〇,〇八	四七二,七〇四	四,二三	〇,七五
蒙古	四,〇〇〇	〇,二四	一,六一二,九一二	一,四,四二	〇,四六
其他市及特區等	一,一三,七八八	二,〇三	一,六八〇	一,五八	一,三三
全國總計	一四,五八,九〇〇	一〇〇,〇〇〇	一,一七三,五五八	一〇〇,〇〇〇	一,四〇

從上表看來，可見中國各省區人口密度，是如何高下懸殊，人口密度最大者，比接近於全國平均密度之廣西，大六倍有餘，比較密度最低之蒙古，大六十二倍以上。就全國各省區人口分佈之現象而論，似乎人口密度之大小，正與

積成爲反比。人口密度超過全國平均數之十七行省，總面積不過全國百分之二八。○五，而人口竟佔全國百分之八八·五五。人口密度低於全國平均數之十三省區，總面積佔全國百分之七一·九五，而人口祇有全國百分之一一·四五。前者各省之人口，皆在全國百分之二以上，而面積則除四川，遼甯而外，皆在百分之二以下。後者各省區人口，除雲南而外，皆在全國百分之二以下，而面積則除熱河而外，皆在百分之二以上。蒙古大面積，比較江蘇省大十五倍餘，而人口祇有江蘇省之二十九分之一。大抵人口愈多之區域，社會組織愈複雜；爲了各區易於發展，易於治理之原因，自然以劃分爲面積較小之區域爲宜。至於邊疆地曠人稀之部分，除非是面積遼闊，不然就無法供給這一省區經濟上的需要。所以政區之面積，與人口成爲反比者，自有其必然之原因也。

試丟開各省區人口平均數之比較，而觀察各地人口分佈現象，則其分佈之不均，尤其顯而易見。若從黑龍江之瓊瑯起，向西南作一直線，至雲南騰衝爲止，分全

國爲東南與西北兩部，則東南部之面積，約四百萬方公里，佔全國總面積百分之三十六；西北部之面積，約七百萬方公里，佔全國總面積百分之六十四。可見人口之分佈，則東南部計四萬四千萬人，約佔全國人口總數百分之九十六；而西北部僅一千八百萬人，約佔全國人口總數百分之四。翁文灝先生亦云；若從北平起，沿太行山而南，經過鄭州、宜昌、常德、寶慶、蒼梧以至欽州，繪一連線，則此線以東之地，面積約佔全國百分之十五——和新疆省的面積相等，而人口則佔全國百分之七十，若更將此線以西人口集中之四川盆地，和上述區域，合併計算，則面積共佔全國的百分之十七，而人口共佔全國百分之八十三。其餘百分之十七之人口，乃散居於其他百分之八十三之面積。——人口分佈之不均，竟至于此！

其實東南部各地之人口，亦並非平均分佈。人口集中之地，祇限於少數幾個區域——例如長江下游之平原，華北平原，四川盆地，江漢平原，東南沿海區各河流之三角洲，以及各地局部之河谷平原等。至於雲貴高原，山陝高原，以及邱陵地帶

之範圍內，每方公里之人口密度，可以低到四五十人；甚至二三十人以下。例如江蘇省江南之人口密度；每方公里，有五百三十三人之多；比較全世界人口密度最大之比利時（每方公里二百七十人），幾大一倍。可是從此向西，不過一二百公里之距離，達於安徽南部之黃山附近，則每方公里，平均不過二三十人而已。

### 第三節 人口分佈不均之原因與影響

此種畸形人口分佈之狀態，自有其所以然原因。若把中國之地形圖，雨量圖以及人口分佈圖，互相比較，則三者之間，具有十分密切之關係。所有人口較稀之西北半壁，地形上全屬高原——例如新疆、蒙古，高度多在一千公尺以上，而康、藏、青海，則都高達三千公尺以上，氣候上多屬沙漠或是半沙漠之乾燥地帶——全年雨量，多在五百公釐（二十吋），甚至二百五十公釐（十吋）以下。至於東南半壁，地形上則除雲貴高原而外，很少一千公尺以上之高地；氣候上則年雨量最多處可達二千公釐（八十吋）左右；最少處亦皆在五百公釐以上。因爲自然環境之不同，故影

響到人口分佈之不均。

除自然環境原因外，同時人事方面之缺憾，亦不必諱言。如東南部和西北部在交通方面之對比，在政治和經濟方面之對比，在社會和文化方面之對比等，在在皆足以促成此畸形人口分佈不均之狀態也。

中國乃一工商業尙未發達之國家，故都市人口，大致總不過五分之一左右，而於其他五分之四之人口，則多散居於農村。現在中國人口分佈，既有此不平衡之狀態，結果必致某一部分是地曠人稀，而另外某一部分，是地狹人稠。地曠人稀之部分，固然是地多荒蕪，生產力低；而地狹人稠之部分，又一定會感覺到耕地狹小，生活程度降低之苦悶。據何廉先生在山東調查之結果，知道每一農家耕種的面積，少至一英畝（約中國六畝餘）或一英畝以下者，約佔其調查家數（約三千餘家，分佈於益都，昌益兩縣）百分之五十五。較美國每一農家平均有耕地六十二英畝者，相差竟達數十倍之多。農家耕種面積既小，每年收入，自亦有限。又據何廉先生在山



東之調查，知每一農家淨收入（即農務收入減去農務支出之數），平均祇有一百四十二元，其中尚有百分之十七，是農家副業之收入。若每一農家，以五口計算，則每人全年收入，祇有二十八元四角。農民亦即中國五分之四國民——生活程度之低下，可以想見。

#### 第四節 移民動向

凡一地之人口，已達飽和點時，必然會發生移民之現象；而此移民之動向，又常向比較接近於移民出發點，而人口密度較低之部分去發展。中國移民最盛之區域，計有兩處，第一是福建、廣東，為南洋華僑之出發地；第二是山東、河北，為東三省移民之出發地。閩、粵兩省，山多田少，農產不足自給，故居民多背井離鄉，到南洋去發展。據民國二十三年僑務委員會之調查，中國在海外之僑民，共計七百八十三萬餘人，其中散居於南洋各屬者，計六百二十人，約占全部華僑五分之四。南洋各種主要生產事業，如樹膠、錫礦、種稻等，無一無華僑參與其事。南洋而外

南，臺灣、朝鮮、歐洲、南北美洲等處，亦皆有華僑之足跡。海外華僑，不但每年匯入回二萬萬元以上之鉅款，足以彌補中國入超之一部損失；同時對於祖國之各種建設事業，以及政治上之革新運動，亦常予以實力上之援助。可惜政府，因為事實上之困難，對於華僑，未能充分加以保護，故海外華僑，到處都感到經濟上和社會上之歧視，及其他種種不平等之待遇。與外國僑民之旅居於中國境內，而享有許多優待權利者兩兩相較，真不禁令人感慨系之矣。尤其最近幾年來，華僑因被居留地政府之壓迫而回國者，所在多有；致造成華僑出國者少，而回國者多之入超現象。此不但直接影響到華僑之利益，間接還可以使閩、粵等省人口過剩之問題，愈益感覺嚴重。

關於國內移民，當以魯、冀兩省人民之移向東北，最為重要。晉、陝居民，誠然亦有移向蒙古、新疆者，要其人數，若和東北移民相較，則不免相形見絀。此因蒙、新各地，多屬乾燥之高原，故祇有易於灌溉之區域，才合於以農業為主要職業

之漢人居住。至於東三省，則有廣大之平原，和寬闊之邱陵地帶；加以氣候上和土壤上之優點，自屬較易開發。而魯、冀兩省平均人口密度，七倍於東三省之平均數，四倍於遼甯，八倍於吉林，三十六倍於黑龍江。同時東北新闢之區，以農礦發達之結果，亦需很多之勞工。因此魯、冀兩省之過剩人口，乃源源移向東北。大致自民國十二年到十九年之間，移民東北之人數，當在五百萬人以上。移民運動之初，雖頗多春去冬還，祇做短期工作者；但自民國十六年以後，已有由暫而久之趨勢。如自十六年到十九年之四年中，定居於東三省之移民，竟達一百五十萬人之多。故國際聯盟調查團之報告書有云：「中國數百萬農民之移殖，確定東北將來，永為中國之所有；無論在法律上或事實上，欲使東北與中國分離，將來必造成一嚴重的恢復領土問題，」誠哉是言。况東北除現已容納之移民外，將來至少尚可收容二千百萬之過剩人口，故東北為我民族最好移民之出路，乃中華民族之生命線，絕不能輕易放棄。移民之尾閘，誓死光復故土，斯可矣。

## 第十章 中國領土之防衛(二)——各國侵略下之邊疆

### 第一節 東北問題

東北地理概觀 東北之範圍，包括遼寧、吉林、黑龍江、熱河四省，因位於中國領土之東北部，故統稱東北。東北四省之面積共一、二八五、〇六九方公里，占全國總面積百分之一·五。與日本比較，三倍於日本內地，幾二倍於日本帝國。人口共計約三千五百萬人，占全國人口總數百分之八，等於日本本國人口之半數。

東北境內之山脈，概屬陰山脈之分支，自察哈爾蜿蜒入境，屏蔽於熱河省之西北界，名蘇克斜魯山，即內興安嶺之首部。及入黑龍江省西境，則稱大興安嶺，東北行至漠河附近，曰伊勒呼里山，構成黑省北部之高地。復折向東南行，直至松花江北岸，曰小興安嶺，為嫩江與黑龍江之分水嶺。黑省境內之山脈，成几字形，

統稱內興嶺安山脈。長白山脈則綿亘於遼吉兩省之邊界，自東北走向西南，與小興安嶺隔松花江遙相連接。山嶺延綿，縱橫錯出，在烏蘇里江松花江中間者，曰完達山脈，在牡丹江松花江以南者，曰小白山脈。在遼河松花江中間者，曰吉林哈達嶺山脈。在遼河鴨綠江之間南直至遼東半島者，曰千山山脈。千山山脈再渡海與泰山山脈相接。

東北境內之水系，以黑龍江爲最大，全長四千五百公里，（在中國境內者三七百四四公里）爲中俄兩國之界河，其支流重要者有松花江烏蘇里江等，下流稱混同江，注入太平洋。次爲遼河，全長二千五百公里，有東西二流，至三江口以南會合，其支流有渾河太子河等，下流注入渤海。此外鴨綠江與圖們江，爲中日兩國之界河，下流一入黃海，一入日本海。餘如大小凌河灤河等，水量均不甚大，下流注入渤海。黑龍松花二江，水量甚豐，輪船便於航行，爲東北水上交通之大動脈。遼河下流可通輪船，上流可通帆船，在南滿鐵路未興起以前，上下來往之船隻甚多，現在

已遠不如前。但在冬季黑龍江有六個月之冰凍期，松花江有五個月之冰凍期，遼河有四個月之冰凍期，是其缺點，松花江遼河經過之地方，成爲廣大而肥沃之沖積平原，土壤呈黑色，土內腐植質甚多，此卽最有名之松遼平原。因位於山海關之東部，故又稱關東平原。

東北氣候，大陸性頗顯著，冬季寒威凜冽，夏季亦相當暑熱，冬夏寒暑較差甚大，此爲東北氣候之特徵。一月平均溫度，大連攝氏零下五度，呼倫零下二十八度，南北相差達二十三度。七月平均溫度，大連二十三度，呼倫二十一度，南北相差僅達二度。可知東北氣溫，冬季愈北愈低，夏季南北均高，約與我國內地情形相同。東北冬季除遼東半島極南端外，陸地被雪，河川結冰，因之成爲冬季不可耕作之區域。但至夏季，氣溫升高，各種農作物都能生長，故東北小麥，爲春小麥。東南雨量，自鴨綠江下游向西北次第減少，安東年雨量一千公厘，南部在六百公厘左右，西北部僅得四百公厘。至熱河境內，更形減少。東北冬季西北季風盛吹，空氣異

常乾燥，雨量極少。但至夏季，東南季風自海上吹來，則雨量豐沛，尤以六七八三個月內降雨特多。斯時氣溫高，溼度大，東北所以能成爲我國最重要之農業地帶，此乃一大主要原因。

東北經濟地位——農產方面：東三省之大豆，年產額三千七百萬石，佔全國產額百分之七十，世界產額百分之五九·三。大豆一物，實爲東省經濟命脈之所繫，近年大豆、豆油、豆餅三項出口，佔東三省出口總額三分之二。又野蠶絲（又稱灰絲），山東本爲出產中心，近年已移至遼甯省，該省東部山地向陽之山坡，皆有柞樹，其葉可以飼蠶，所產灰絲年約二萬六千擔，佔全國產額百分之七十，以安東爲集散中心。

林產方面：東三省之森林面積，共爲二十九萬方公里，佔全國森林面積百分之三十七。東省森林以大體而論，可視爲針葉樹居二，闊葉樹居三，目前採伐者爲針葉樹，尤以紅松、杉松、落葉松等用途最廣，可供建築材料及造紙原料。

鑛產方面：遼寧一省鐵礦儲量佔七八七兆噸，即當全國百分之七八、七。產量據民國二十年統計，全國產鐵二百四十萬噸，而遼甯一省產八十七萬噸，佔全國產額百分之三十六。東北四省煤礦儲量合計爲四、六一〇兆噸，佔全國儲量百分之二（全國儲量爲二二二六，二八七兆噸）。產量佔全國總產額百分之三十六。遼甯省撫順有頁岩油礦，石油儲量，約佔全國百分之五十二，產額佔全國百分之九十三。黑龍江省素以產金著稱，合金之砂，殆到處可有，令人有遍地黃金之感。據俄人阿也耳特估計，北滿砂金約有一萬萬兩，價值美金二、三〇〇兆元。我國產金量有逐漸減少之勢，近二十年來，每年產額由二十萬兩減至十萬兩左右，吉黑二省約佔半數。遼甯省沿黃渤二海，加以天常晴朗，空氣乾燥，天日製鹽業極發達。鹽之產額，連旅大租借地計算，共八百餘萬擔，佔全國產額百分之十五。

鐵道方面：東省鐵道事業，進步甚速，據九一八前調查，境內共有鐵道六千三百六十公里，佔全國鐵道公里數（一五、四六九、二六）百分之四十一強。



國際貿易方面：東三省國際貿易佔全國百分二十四，但就出口貿易論佔全國百分之三十七。中國對外貿易常爲入超，而東北則爲出超。民國十五年至十九年五年間，東省出口平均爲四萬一千萬兩，出超平均爲一萬一千萬兩，可稱中國之金子矣。

日本侵略東北之原因——日本自日俄戰爭以後，即積極向東北侵略，每年支出巨款，派人至東北境內偵探調查，無微不至，並猛力投資開發各種產業，至民國二十年「九一八」事件發生後，遂實行佔領，至日本之所以採取得寸進尺方法侵略東北者，其原因不外四端。

(1)南下政策被阻——日本帝國主義之侵略政策，本是兩種同時並進：第一種是南下政策，即是向海洋發展之政策；第二種是北進政策，即是向我大陸發展之政策。如鯨我琉球，割我台灣澎湖，以及亦道以北德領太平洋諸島之委任統治，和南洋羣島日僑之積極移殖，皆爲南下政策之表現。惟自澳洲美國等地先後頒佈移民律

，限制有色人種移入境內後，日本過剩人口，便不能插足於白人既佔之領土上，因此目光不得不迴旋而注射於亞洲大陸，以期實現彼邦北進政策。

(2) 東北地位優越——東北之位置，介中日俄三國之間，各帝國主義者之利害衝突，日益劇烈，日本爲應付世界大戰，不得不先行佔領東北。東北既歸其掌握之中，不但足以搖撼放大，而且北可以進攻蘇俄，南可以壓迫中國。

(3) 東北資源豐富——東北乃一未開發之處女地，土地肥沃，物產豐饒，無論原料食料，皆甚充足。尤其是日本帝國主義所最需要之鐵煤石油大豆木材等，皆可取之不盡，用之不竭。日本奪取東北，即可作爲最優美之原料食料供給地。

(4) 中國建設猛進——自我國國府遷都南京以後，東省既統一於中央，凡百建設事業，有突飛猛進之現象，頗遭日本人之忌嫉。如我國打通，四洮、洮昂、滄海、吉海諸路相繼告成，多與南滿路平行，且辦理聯運，減低運費，因此影響南滿路之營業甚大。加以我國葫蘆島築港，將來可爲東北貨物之吞吐口，勢必影響大連之

貿易。遂乘我天災人禍交至之際，一舉而佔東北。

九一八以後之東北現狀——自民國二十年發生「九一八」事變以後，日軍節節進逼，遼吉黑三省，次第淪陷。可是日人心理，猶未滿足，公然於次年進攻上海，引起「一二八」之役。當滬戰開始後，日本乘世界目光集注於黃浦江畔之時，便製造偽滿洲國。以溥儀為執政，所謂「大同元年」四字，即於三月九日正式出現。至二十二年二月二十五日，又開始進攻熱河，三月四日承德即告陷失，於是日軍進窺察省，擾亂平津，無所不用其極。二十三年三月一日，更促使溥儀僭號稱帝，藉以淆亂世界視聽。東北自偽組織成立以來，各種權利，皆歸日本帝國主義掌握，偽國之一切設施，亦惟日人之馬首是瞻。茲將「九一八」以後之東北現狀，分述於後：

(1) 分割舊省區——偽組織秉承日人之意旨，於二十三年十月十日發表變更東三省制，及規定新省公署官制。其四除舊安屯墾區公署改組之興安省，被分割為東西南北四分省外，復將東北四省分割為十省，共分成十四省區。一曰偽奉天省，省

公署設瀋陽。二曰偽吉林省，省公署設吉林。三曰偽龍江省，省公署設齊齊哈爾。四曰偽熱河省，省公署設承德。五曰偽濱江省，省公署設哈爾濱。六曰偽錦洲省，省公署設錦縣。七曰偽安東省，省公署設安東，八曰偽間島省，省公署設延吉。九曰偽三江省，省公署設佳木斯。十曰偽黑河省，省公署設黑河。十一曰偽興安東省，省公署設札蘭屯。十二曰偽興安西省，省公署設大板上。十三曰偽興安南省，省公署設王爺廟。十四曰偽興安北省，省公署設海拉爾。東北除分割為十四省區外，又設新京（長春）奉天（瀋陽）哈爾濱三市。

(2) 劃定偽軍區——偽組織在日人指揮之下，劃全境為六軍管區；偽第一軍管區司令駐瀋陽，轄奉天安東兩省警備司令。偽第二軍管區司令駐吉林，轄吉林間島兩省警備司令。偽第三軍管區司令駐龍江，轄龍江黑河兩省警備司令。偽第四軍管區司令駐哈爾濱，轄濱江三江兩省警備司令。偽第五軍管區司令駐承德，轄熱河錦州兩省警備司令。偽興安安全區軍事長官駐呼倫，轄興安東西南北四省警備司令。

(3) 日本積極移民入境——日本自佔領東北後，即厲行移民政策。移往東北各地之日韓人民，數日激增。日人最近有二十年內移民三百萬人之計劃，現已舉行武裝集團移民三次；並擬遣送農工集團移民，以便從事地利之開發。又擬大量移入朝鮮人民，由朝鮮總督負責指導，以求完成鮮農移殖北滿之計劃。

(4) 取得無限制土地商租權——日本移民於我東北，土地租借，頗成問題。商租權交涉，祕密進行已久，至二十四年一月事已就緒。在從前張作霖政權下僅許日人在遼甯省境內得有土地商租權，現偽國對吉黑兩省之北滿，自動承認商租權。在偽國初成立時，恐日本內地大資本家向其發展，開僅許商租十五萬町步，不得超過限度。但此次不加以此種限制，竟許日人自由商租。嗣後日人在偽國境內商租土地期限為三十年，期滿仍可更換。可見日人在偽境已取得無限制的土地商租權，其移民得自由商租土地，當可充分發展其活動力。

(5) 奪取東北各鐵路——自東北淪陷，偽組織成立未久，全部鐵路即入口人掌

握。假名由偽國委託南滿鐵道會社代為經營，所有已成之國有省有鐵路如吉長、吉敦、瀋海、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海、北甯路關外段及其支線等，皆歸日本經營。其餘新運鐵道有海克路（海倫至克山），敦圖路（敦化至圖們江）拉濱路（拉法至哈爾濱），北黑路（北安至黑河），錦承路（錦州至承德），圖佳路（圖們江至佳木斯）等。餘如南滿鐵路幹支線全長一、一二九公里，在日俄戰後，即已擱去。中東路支幹線全長一、七二一公里，又於二十四年三月二十三日，以一億四千萬元之代價，非法向蘇俄收買。

(6) 統制東北航空線網——偽滿航空株式會社，名義上雖係偽日合辦，實際全為日本關東軍所操縱，該社自民國二十一年九月成立後，我東北各地主要航空線，先後被其佈成。除分劃瀋陽、長春、哈爾濱三管理區域，以便統制外，更設立分社，以為偽日偽航空之聯絡，現在已成功者。計十三線，如大連齊齊哈爾線，瀋陽新義州線等。

(7) 攘奪東北電訊事業——東北電訊事業，僅在南滿路附近區域及日本所謂關東州等地範圍以內，向係日人經營，至偽國成立後，爲併吞東北電信事業計，假稱日僞兩國各自經營通信事業，投資既有重複之弊，國防和治安亦諸多不便，認日僞在東北所辦之電信事業，有統一經營之必要。二十二年五月，兩方合組滿洲電信電話會社，凡關東州滿鐵附屬地及偽國境內所有有線電無線電之電報事業，皆歸該公司經營，事實上偽國已將全部電信事業斷送於日本。

(8) 侵佔東北森林鑛產——日本近於我東北欲創設一特殊林業公司，從事於東北豐富森林之採伐；並代定偽國林務行政專案，以便操縱一切。現在日本新鑿各鐵路，多向林鑛區域延展，便可推知其用心所在。東北鑛產豐富，惟向例僅中國人有領鑛權，現在偽國竟允許日人隨便開採鑛山。偽組織實業部農鑛司全爲日人把持，偽官僅擁虛名。

## 第二節 蒙古問題

蒙古地理概觀——此所謂蒙古，係指外蒙古而言，目前教育部審定教科書已將外蒙古區域一律改稱蒙古，但我國外交公文，仍沿用外蒙古之名。蒙古位於我國全土之北境，包括車臣汗，土謝圖汗，三音諾顏汗，扎薩克圖汗，科布多，唐努烏梁海六部。全境地域遼闊，東接黑龍江，西連新疆，南鄰察、綏、寧、甘四省，北界俄屬西伯利亞。面積凡一·六一二·九一二方公里，佔全國總面積百分之一四、四。人口計九〇五、〇〇〇人，佔全國總人口百分之〇、二。蒙古地方大部分爲高原，間有盆地錯出其間，按其天然形勢，可分爲外蒙古高原，科布多盆地，烏梁海盆地三區。外蒙古高原西起杭愛山麓，東近克魯倫附近，北始俄境，南至漠南。地勢東部較高，分向南北傾斜，以杭愛山及肯特山爲天然分野。山以南屬內陸流域，大部爲戈壁沙漠所掩，氣候乾燥，一片荒涼，僅叻林以北水草較豐，可以畜牧。山以北屬北冰太平洋流域，山嶺重疊，爲烟尼塞黑龍江諸大川之發源地，河谷寬廣，雨量較豐，爲宜耕宜牧地域。戈壁沙漠又名瀚海，橫亘在南部沿邊一帶，從此向西伸長



，以與新疆天山南路之大戈壁遙相聯繫。此等沙漠區域，本為東西連續之盆地羣，因雨量較稀，所以成為沙磧岩塊堆積之地帶。境內雖有小的湖沼散布其間，乃水澤乾涸，景物凋零，自然要形成動植俱絕杳無人跡之區域。沙漠地方，寒暑變遷極大，冬夏溫度較差常在攝氏三十五度以上，甚至夏季晝夜溫度有差至五十度以上者。外蒙高原北部，因受到北冰洋之影響，雨量向北漸漸增加，年可有三百公厘左右。至於交通，因外蒙距離長城以南各地遼遠，加以沙漠之障礙，對於內地關係，易於疏遠，對於俄國方面，反而比較容易接近。近年西伯利亞大鐵道築有支線通至蒙俄交界處之恰克圖，恰克圖庫倫間可通汽車，色楞格河下流又可通行汽船，因此俄蒙間之水陸交通，皆甚便利。民國六年我國有商辦大成張庫汽車公司之設立，由張家口開往庫倫，全程一千五百公里，五日即可到達，惜自蒙古叛亂後，此路即已停止開車。蒙古之政治宗教商業一切活動，皆以庫倫為中心，歷來蒙古行政機關與活佛駐錫之大廟，皆設於此處。凡蒙古輸出入之商品，亦以庫倫為集散地。

科布多盆地爲唐努烏拉山與阿爾泰山間之陷落區域，凡科布多全境札薩克圖汗部及三音諾顏汗部之杭愛山西麓，概屬於盆地範圍以內。南北西三面皆爲高山環繞，惟有東面在杭愛山與阿爾泰山中間餘脈相隔甚近之地方，才有較爲平坦之出路。境內鹽湖甚多，湖與湖間多高低起伏之山嶺，因此各湖之高度極不一致。本區北部因唐努烏拉山之阻隔，氣候特別乾燥，全境成爲草原景象，在崎嶇低矮之邱陵之間，往往有小片之沙漠，可以從事牧畜。零星散佈之耕地，略可種蕎麥小麥等作物。唐努烏梁海盆地，位於蒙古之西北隅，爲薩彥山與唐努烏拉山間之陷落區域。周圍幾全爲超出二千公尺之高山，祇有烏魯克木河流出到西伯利亞境之缺口，是特別低陷，因此境內縱橫錯雜之邱陵間諸水道，皆匯聚於烏魯克木河以流入俄境，本區和科布多，雖祇有一山之隔，然而雨量較多，山地向稠密之森林，谷地有肥美之水草，土地膏腴，農牧皆甚適宜。

蒙古之經濟現狀——據民國十三年統計，外蒙對外貿易總額中，我國佔百分之

八十六，蘇聯佔百分之十四，相差六倍以上。至十六年蘇俄與我已處平等地位，即各佔百分之五十。十八年以後，庫倫封鎖，外蒙商業遂爲蘇聯所獨佔。庫倫華商民國九年以前合計二萬人，時俄人不滿一百，至二十三年俄人已超過二萬，華商減少至二千人，僅及革命前十分之一，近年華北商業衰落，一部分原因即由外蒙市場爲蘇聯壟斷之故。中蘇貿易在蘇聯統計常分爲四部，即中國本部外蒙古唐努烏梁海與新疆。據二十三年（一九三四）蘇聯政府統計，中蘇貿易總額爲九千萬盧布，其中外蒙佔百分之七十二，新疆佔百分之十二，唐努烏梁海佔百分之十，中國本部僅佔百分之六。是年外蒙古在蘇聯對外貿易國別中佔第三位，次於德英二國，其重要可以概見。蘇蒙貿易二十年以前外蒙居出超狀態，二十年以後居入超狀態，進口貨以布疋糧食金屬製品爲主。近年始有機器之輸入，出口貨以皮毛牲畜爲主，其中羊毛一項佔蘇聯進口羊毛四分之一。外蒙古人口九十萬人，烏梁海人口七萬（其中俄人佔一萬二千），牲畜總數外蒙現有二千四百萬頭，烏梁海有一百萬頭。又外蒙富於

森林，狩獵業之重要僅次於牧業。外蒙消費食糧目前產於境內者僅佔四分之一，將來耕地推廣預期可以自給。礦產可稱者為那顏哈煤礦，在庫倫東三十五公里，每年可產煤七萬噸，供給庫倫之用，庫倫現有一混合工廠，包括毛織製皮等業，為外蒙有機器工業之始。

蒙古問題發生之由來——外蒙因密邇俄境，向受俄人勢力之影響，宣統三年（一九一三）革命軍起，外蒙受俄人指使，乘機宣告獨立。民國成立以後，政府與俄交涉，承認外蒙為自治區域。歐戰勃興，俄人革命，無暇東顧，而俄國白黨復包藏禍心，意圖侵入，蒙古王公鑑於形勢之險惡，乃於民國八年（一九一九）自動取消自治，政府派徐樹錚為西北籌邊使，駐軍庫倫，一時中央在外蒙之勢力頗盛。及民國十年（一九二一），蒙古國民黨勃興，此輩多俄國留學生，傾向於社會主義，藉蘇俄之援助，以是年六月，擊破庫倫，組織正式蒙古國民政府。民國十三年（一九二四）蒙古共和國正式成立，仿效蘇俄政制，加入區域為外蒙古喀爾喀四部及布多

等，舊日活佛王公等制度，根本取消。同年中俄協定，蘇俄雖承認外蒙爲中國領土，實則早有久假不歸之計。其後中俄糾紛迭起，十六年我政府有清黨之舉，國交破裂，十八年因中東路事件，發生中俄戰役，兩國邦交正式斷絕，蘇聯對蒙場所欲爲，至二十一年冬始恢復邦交，但於蒙事迄無進步，二十三年蘇蒙互助協定成立，實行攻守同盟，其協定對象泛指第三國，並未提及宗主權之中國，可見蘇聯已儼然以外蒙爲保護國。

唐努烏梁河向爲外蒙之一部，清代歸烏里雅蘇台將軍管轄。其地東西北三面與俄接壤，爲西北要地，俄人覬覦已久，迨蒙古倡言獨立，遂實行侵佔，至民國八年中央恢復蒙疆後，始派兵收復，並派專員駐紮其地，處理一切，奈不久又隨外蒙各地俱淪於俄。民國十三年唐努烏梁海仿外蒙之例，成立共和國，一切聽命於蘇俄。外蒙政府於唐努烏梁海之另設共和國，堅決反對，謂烏梁海應屬外蒙之行政區域，迭向蘇聯交涉，終毫無結果，而蘇聯之侵略烏梁海，則着着進行，民國十五年更迫

烏梁海締結密約，承認蘇聯有駐軍及管理外交之權，其侵略較外蒙尤為激進。

### 第三節 新疆問題

新疆地理概觀——新疆位於全國邊陲，古稱西域，一八八四年（清光緒十年）設為行省。新疆之名稱，意義即新闢之疆土，簡稱新省。其疆域：東北連蒙古，東南鄰甘肅青海，南接西藏，西南和英屬印度為界，西部帕米爾一帶，為中英蘇三國之未定境界，西北與蘇聯之中亞細亞相毗鄰，面積在全國各省中為最大，可惜歷來喪地已不少。本省四面皆有高山，西部高峻，向東漸次低下。主要之山脈：在西北部有阿爾泰山；中部有天山橫亘，分本省為南北二部，即天山南路與天山北路；西部有帕米爾，地形高峻；南部有喀喇崑崙，從于闐南面走向正東，分支鋪出，彷彿花瓣，就中以阿勒騰塔格山為最著。所以全部地勢概屬高原。境內大川，亦以天山分南北：北路以額爾齊斯河，伊犁河，為最著名，下流皆在蘇聯境內。此一帶風景土質，與沙漠帶大不相同，有『綠樹村邊合，青山郭外斜』之景象。南路以塔里木河為

最著名，匯合諸水，注於羅布泊，不過各支流，常常改道，故有一河流如國王，法律無阻當」之俗語。本省氣候，大抵屬大陸性，空氣乾燥，多暴風。但因天山之橫亘，南北頗不同：北部如鎮西一帶，五月尚有霜雪；南部如吐魯番一帶，夏季氣候甚熱，向有一火州」之稱。至於交通方面：水途祇有伊犁河與塔里木河之一部分，可通船隻。鐵路僅有預擬之自甘肅皋蘭至本省伊甯之蘭伊路線，但尙未勘築。舊時驛道，東從甘肅安西入境，經過哈密，到吐魯番，分爲二道：(1)北過天山經迪化、綏來直到塔城，此爲北路大道；行時因天寒比較費時，從前李益曾有「天山雪後海風寒，橫笛偏吹行路難」之詩句。不過近來自迪化至塔城，已通行汽車，約四日可達。(2)從吐魯番南過焉耆，庫車，阿克蘇到疏勒，爲南路大道；又從安西沿漢南，過焉耆，且末，于闐，和闐，莎車到疏勒，爲南路間道。在和闐可通西境，在莎車可通英屬印度，最近綏遠新疆間，已通行汽車。新疆之民族，最稱複雜，大致天山北路，多哈薩克人，(與中亞之吉爾吉思人同種)，蒙古人，漢回，漢人等；

天山南路，以纏回爲最多，其餘漢回，漢人，蒙古人亦有，至於突厥族之一支布魯特人，則散居於疏附英吉沙爾蒲犁葉城烏什諸縣邊境山地上。

新疆境內俄英人之勢力——新疆在俄英兩國人勢力之下，大致天山北路爲俄之勢力範圍，天山南路爲英之勢力範圍。新疆與內地交通至感不便，故經濟實權，向操諸俄人之手，自一九三〇年蘇聯之土西鐵路完成以後，對新交通，更覺便捷。土西鐵路密邇新疆，成爲大包围之形勢，自該路各大站至新疆邊界，均有汽車路可通，一旦有警，朝發夕至。加以蘇聯貨物入口，稅率極低，故新疆全境，遂成爲蘇俄獨佔之市場，自哈密至塔城，所有日用物品如布疋煤油及糖等，皆由俄國輸入，新疆土產亦十九輸至俄境，漢人商業，日就式微，新省經濟，受人操縱，實際上已無異爲俄人之半殖民地。以言軍事行動，彼以日計，我以月計，主客異勢，至堪憂慮。至天山南路，年來英人鑒於蘇俄新勢力之擴展，力謀有以制之，乃勾結新疆纏回，提倡回教民族運動，欲聯合英屬印度，阿富汗，波斯，伊拉克及土耳其之回民，



組織回教大聯盟，東起天山，西達地中海。至民國二十三年二月，遂有喀什噶爾偽政府之出現，雖屬曇花一現，即歸消滅，然觀在新漢人日漸淫侈腐化及民族間互相仇視之情形，形勢實未可樂觀。

#### 第四節 西藏問題

西藏地理概觀——全地本分衛（前藏），藏（後藏）和阿里三部。現已將衛之一部和西康建爲西康省。疆域：東接西康，東北界青海，北連新疆，西南和英屬印度及不丹，尼泊尔兩國爲鄰，此處領土，被英侵佔去者甚廣。地勢：橫斷山脈限其東，崑崙山脈互其北，喜馬拉雅山脈界其南。喜馬拉雅山脈四季積雪，幾於終古不消，並有許多冰河，山峯之最高者爲類非爾士峯。喀喇崑崙從西北走向東南，以接外喜馬拉雅山，橫貫於中，卽爲我國向來所稱之岡底斯山，故全境概爲高原。河流：以雅魯藏布江爲最大，印度河、恆河、怒江亦導源於此。湖泊甚多，有「大湖地方」之稱。春夏雪融，宣洩不暢，一片汪洋，亦有稱之爲陸海者，中以騰格里海面積爲最

大。氣候：東南二部，因信風之吹入，比較溫和，惟喜馬拉雅山谷，氣候鬱積，流行一種喜馬拉雅熱病。從中部到北部，因外喜馬拉雅山之橫隔，致信風斷絕，空氣乾燥，寒威亦烈。交通：水路惟雅魯藏布江自拉薩以下，通行小船，其他河道因水勢湍急，不便航運。陸路前藏從拉薩東通西康，北達青海，南至亞東，可至印度。後藏從日喀則經過定日，聶拉木，通尼泊尔。或西過噶大克，可達克什米爾。

西藏之危機——尼泊尔不丹錫金等處；原屬我國藩屬，而錫金（一名哲孟雄）尤為西藏之門戶，遜清時，朝貢屢修，與西藏有手臂相倚之勢。自英政府併吞印度之後，其勢力遍佈於喜馬拉雅山之間，光緒十六年（一八九〇）錫金淪為英屬，而尼泊尔不丹等處，亦先後相繼獨立，西藏之藩籬盡失，英人勢力遂侵入西藏，當日俄戰爭之時，英人曾率兵入藏直抵拉薩，迫我為城下之盟，開商埠，償軍費，并聲明西藏不讓任何權利於他國，然迨遜清一代，中央所派駐藏大臣，未嘗中缺，清廷對藏之統制，形式上迄未失去。辛亥革命之際，駐藏軍隊，在藏變動，長官無術駕馭，

達賴喇嘛，遂藉英人勢力，遣送藏方官民出境，意欲脫離民國，宣佈獨立。民國二年，英俄之間，曾成立協約，俄於外蒙，英於西藏，各認爲勢力範圍，政府聞之大爲驚異，覺有與英國交涉之必要，中英藏三方會議於印度西謨拉，以內外藏界線問題，雙方相持不下，會議遂告中輟。自此以後，形勢日非，民國政府無一大員躬履藏土，英人則與藏人委曲牢籠，以促進其親善關係，不但以軍火供給藏軍，卽訓練西藏之軍隊者，亦多爲英國軍官，民國七年以後，藏軍受英人指使，進佔西康，釀成康藏糾紛，金沙江以西之地，大半淪爲化外，至藏印交通，英人在印度方面已着着進展，我國則邊防空虛，極爲可慮。印京德里爲全印鐵道網之中心，東抵大吉嶺以接前藏，西達西謨拉以窺後藏。又英人控制印度，得力已尼泊爾者不少，駐印英軍多募尼泊爾土人充之，尼泊爾軍隊數萬，曾一度攻我西藏，民國二十年十二月，國民政府特派專使赴尼，恢復邦交，藏邊軍事行動停止。至康藏糾紛，民國二十一年十月間，由川康軍總指揮劉文輝與達賴喇嘛，互派交涉專員，在西康德格，締結

停戰協定，金沙江以東由漢方管理，以西由藏方管理，雙方交通恢復原狀，惟商民往來須憑雙方官府給照爲憑。後親英之達賴喇嘛逝世，被迫出走之班禪喇嘛，行將返藏，不幸在途病死，此後中藏關係，尙待開展也。

第五節 滇邊問題

片馬問題——光緒二十年（一八九四）中英定滇緬界線，止於北緯二十五度三十分之尖高山，其北之地，爲未定界線。英於是年之後，卽着手進行高黎貢山以西之地，而以小江流域位於高黎貢山西麓，東南出永昌，南下騰越，扼滇省西北邊境之要衝，而作伊洛瓦底江上流各地之東屏，故尤思攫取，因此至宣統二年（一九一〇）藉口土民與登梗土司衝突事件，遂進兵佔片馬，旋引退。明年復大舉進兵，修砲台，築道路，作永駐計，並設官於拖角，歸緬甸管理。

江心坡問題——當英人進兵片馬，國人視線咸集於是，不知同時英人已調軍北進分踞邁立開江及恩梅開江達坎底隴。英人既佔其地，卽修大道南達密支那，後並

設治於黑子寨 (Fort Heig)，自是北至西康邊境，東抵高黎貢山，均在英人掌握中。惟兩江間之地江心坡固尙未能統治，其地之開欽人自始即以實力抵抗，惟東北兩方與我國之連絡已被斷絕，英認爲時機已至，民國十五年英遂派兵侵入江心坡，江心坡人民卽派代表向我騰越道尹請求聲援，并由滇緬界務研究會派代表至京請願政府援助，惟政府迄無辦法。自此以後騰越三面受敵，若一旦邊庭生事，敵方可於旬日內佔據，而騰越爲永昌門戶，永昌又爲大理門戶，關係於全省者實大，且坎底隔距西康里嗎，僅有百餘哩之遙，將來此路一通，西康運輸可由此道南下，而以緬甸仰光爲其吐納之口，是則於中西交通另闢蹊徑，經濟上之價值，亦有不可勝言者。

班洪問題——滇邊尖高山以北爲北段未定界線，自南丁河與怒江之會合點起至南板江與南卡江之會合點止，亦爲未定界線，班洪卽在此線之東，屬瀾滄縣；其地五金鑛產，蘊藏極富，寶石美玉無處無之。英人垂涎已久，清末卽強以遠在數百里

外之公明山影射我瀾滄縣內地之孔明山，自畫一線深入內地，要求定界，欲將我班洪拱弄拱勇等地，割歸彼有，我方自難再讓，曾於光緒三十年經我外部照會駁覆，仍商其另行派員會勘，英方竟置不理，久懸未決，民國二十年十二月英乘日佔東北機會，知我不遑西顧，乃派兵二千名佔據班洪，後因英人於該地建築飛機場及砲台，方引起國人之注意，然仍無法應付，最近外部正進行「中英滇緬勘界」事宜。由中英兩國各派專員，并有中立國一員爲公正人，勘查卡瓦葫蘆一帶地方，確定兩國之疆界，二十六年勘界事竣，由公正人斷歸中國之地，頗爲不少，班洪大部仍屬我國。

## 第十一章 中國領土之防衛(二) 近代邊疆之防衛

### 第一節 陸邊與陸防

一國之國防線，約可分爲二種：一爲天然國防線，一爲人定國防線，人定國防

線極簡單，祇須彼此協商之後，卽有互相實踐條約之精神，不管交界處之地理形勢如何？皆可以整齊劃界。如美國與加拿大間，因缺少天然界線，故大部分皆屬於人定之國防線。天然國防線則不然，有山脈湖泊河道等之不同，如法國與西班牙以比利牛斯山脈爲界，美國與墨西哥則以格得河爲一部分界線，他如英法之以英吉利海峽爲界，是皆自然形勢所構成之國防線。

中國陸邊第一道國防線，大部分具有天然形勢，舉凡山脈河道與海岸線無不具備。喜馬拉雅山脈，天山山脈，以至阿爾泰山脈，及薩彥嶺，皆以山脈爲界；東三省與西伯利亞及朝鮮，皆以江河爲界。惟有雲南邊境之已定界與未定界線，因爲橫斷山脈關係，不易找出極好之天界線，稍有缺點。此第一道陸邊防線，由鴨綠江口起，北至綏芬河，三江口，復西踰滿洲里，恰克圖，至沙賓嶺，更經帕米爾，依喜馬拉雅山脈截橫斷山脈以迄於東京灣，延長殆二萬里。其間軍事要隘很多，均爲留心國防者所應注意，茲列表於次：

### 我國陸防要地表

形 地 所 以 在 地 形

嶺 安 東 鴨綠江西岸 當遼甯至朝鮮的要衝

延邊(間島) 圖門江北岸包延吉和龍二縣及汪清縣西半 與日屬朝鮮壤地相接為東北邊防要地

松花江 吉林省東境 當中東鐵路入國境的咽喉

同江 松花江入黑龍江的會口 與俄境隔江相望

黑龍江 黑龍江西岸 縣北的黑河屯與俄境的海蘭泡隔江相望

黑龍江 黑龍江南岸 黑龍江省北部的屏障

滿洲里 黑龍江省西境 當中東鐵路入俄屬西伯利亞的要衝

恰克圖 外蒙北境 當俄國入蒙境的大道

庫倫之西 扼蒙俄交通的要地

阿爾泰山之北 蒙古西部通俄境的重鎮

新疆西北境 當西伯利亞入新疆的要道土西鐵路完成後此地益形重要



伊寧	新疆西境
疏附	新疆西境
喀大克	西藏阿里部
森拉木	西藏南境
亞東	西藏南境
片馬	雲南西北邊境
江心坡	片馬西境
班洪	雲南西南邊境
蒙自	雲南南境
河口	雲南南境
南關	廣西龍州境

當中國網亞入新疆的要衝

為我國極西邊防門戶

當克什米爾入藏的要路

當西藏至尼泊尔的要衝

當印度經大吉嶺入藏的要衝

當英人自緬甸入滇境的要衝

當英人自緬甸入滇境的要衝

當英人自緬甸入滇境的要衝

崇山環繞當法人自安南入滇境的要衝

當滇越鐵路華法交界處

當桂省極邊為法人自安南經諒山入桂境的門戶

中國陸邊第二道國防線，即由東北之大興安嶺，向西接陰山山脈，向西南接賀蘭山脈，再向西北接祁連山脈，在青海東南境接西傾，積石諸山，向南與橫斷山脈

相連絡，直達雲南西南地界。此一山地帶，可以作為我東南人口稠密區域之陸邊第二道防線。萬里長城，即有大部分沿此山脈而築，沿線軍事要隘，足資注意者，列

表如次：

地名	所在	地形	勢
呼倫	黑龍江省	當中東鐵路大興安嶺之北	
多倫	察哈爾省	位於熱河邊境灤河上流附近有山地	
山海關	河北遼寧邊界	當北寧路出入關內外之要衝地	
喜峯口	河北熱河邊界	當灤河河谷冀東熱河孔道	
古北口	河北熱河邊界	當承德北平交通孔道	
張家口	察哈爾省會	通內外蒙古孔道	
平地泉	綏遠省	綏東臺地平綏平庫路交點	
百靈廟	綏遠省	綏北重地新綏公路必經之地	
寧夏	寧夏省會	黃河上流賀蘭山南最肥沃之地	

藏漢界關由... 甘肅省會... 黃河上流新連山南最沃肥之地... 三百三十三

關... 武... 不成... 甘肅省... 與... 東... 仁... 皆在新連山北甘新公路所經之地

張... 披... 甘肅省... 山東... 皆在新連山北甘新公路所經之地

嘉... 谷... 關... 甘肅省... 皆在新連山北甘新公路所經之地

巴... 安... 西康省... 金沙江上流川藏交通孔道

寧... 靜... 西康省... 金沙江上流康緬邊界要地

另有一道防線，即自燕晉交界之太行脈向東南沿秦嶺山脈，而止於安徽之蚌埠。或沿太行山以東之平漢路。向東沿秦嶺以北之隴海鐵路以達於東海。自日本勢力侵入河北以後，此一防線極為重要。沿線軍事要隘列表如左：

地名	所屬	在	地形
北平	河北省		當平漢平綏北甯各路之交點
保定	河北省會		平漢鐵路北段要地之一
石家莊	河北省		平漢平太鐵路交點冀晉交通孔道

娘子關 山西省

太行山脈山脈山西高原東面門戶

鄭州 河南省

平漢隴海二路之交點

洛陽 河南省

鄭州潼關山地中間之小盆地頗肥沃

潼關 豫陝邊界

太行山與秦嶺山脈交會處黃渭交會處

對入海式之陸路 關 湖北省 豫鄂邊界平漢路有隧道在此

徐州徐州 江蘇省 津浦隴海二路交點附近有山地險要

蚌埠 安徽省 隴海路終點外有連雲港海防重地

蚌埠 安徽省

津浦路淮水交點附近有山地險要

### 第二節 海岸與海防

我國之海岸線，自與朝鮮分界之鴨綠江口起，直至與安南分界之北崙河口止。

濱海省區凡七：即遼寧、河北、山東、江蘇、浙江、福建、及廣東。全部成一大半

圓形。直線長不過五千里，與國境東西間之最大直徑約相等；若包括沿岸之港灣

岬角等屈曲，計算約一萬一千一百三十公里。另外中國所屬島嶼，合計三千三百三

十又八，面積共爲四萬三千三百餘方公里，海岸線達八千一百餘公里，連上計算是全國具有一萬九千餘公里之海岸線。以省計；廣東海岸線最長亦最曲折，計長一千六百哩，（一哩等於一六一一公尺，海南島尙不在內）平均每四十二方哩，有海岸線一哩，其次爲福建、浙江、遼寧、山東、江蘇、河北。

我國海岸之區劃，現有下列二種：一、民國二十年海道測量局所定者，共分五區：（1）北海岸，自山東角至朝鮮交界處。（2）東北海岸，自山東角至江蘇海門嘴止。（3）東海岸，自海門嘴至福建平海止。（4）東南海岸，自平海至廣東西江口止。（5）南海岸，自西江口至法屬安南交界止。二、舊有而現仍沿用者，共分四區：（1）渤海岸，北起自旅順口外老鐵山嘴，南至登州土角，爲遼東與山東二半島所環抱而成。海之面積最小，略作橢圓形，斜向東北，長徑約六百公里，較闊之地，有二百公里，爲我國內海，海權亦爲我國所獨有。（2）黃海岸在渤海海峽之外，北自鴨綠江口西岸起，南至長江口北岸止，因海水黃濁得名，實則黃海面積遼闊，離岸

稍遠之處，泥沙逐漸沉澱，水色已現澄清，山東半島之東，距離大河遙遠，竟別有「黑水洋」之稱。(3)東海岸，北自長江口南岸起，南至福建之廈門港止，隔海與日本九州島、琉球羣島、台灣相望，北面由對馬海峽與日本海相通，南面由台灣海峽與南海相通。(4)南海岸，北自廈門港起，西南至東京灣之北崙河口止，海之面積在上述各海中爲最大，西達印度支那半島與馬來半島，東抵菲律賓羣島與婆羅門島等，皆在南海範圍之內。

又我國海岸就其形勢與構造之不同，可約分爲沙岸岩岸兩種，大致以杭州灣爲天然分野；以北爲北洋，多沙岸，由河流之泥沙沖積而成，亦稱上升海岸。沿海淺灘連亘，平直延曠，因海水甚淺，輪船不能近岸，故在交通上致生困難，然在軍事上亦可恃爲天險，敵人軍艦，不易侵入。以南爲南洋，多岩岸，由地層下降而成，亦稱下沉海岸。海岸附近多堅硬岩層之山嶺，曲折異常，水深灣多，船隻出入自由，多天然良港，近岸又多島嶼，可爲風浪之自然屏障，倘再加以人工之防衛建設，

便可憑險扼守，敵人必無隙可乘。

至就各海之深度而言；凡水深在二百公尺以內之地帶，表面雖然爲海水所掩蓋，實際上還爲大陸之一部，此種淺海式之陸地，在地理學上名之爲大陸基礎（Continental Shelf）我國大陸基礎之面積，據估測至少有七十萬方公里，故淺海在我國沿岸頗爲發達。渤海爲一內海，遼海、海河、黃河等之泥沙又沖積其中，最深處不過二百四十呎，普通則爲六十呎至一百二十呎，倘在距海岸一哩以內，深度不過自十六呎至二十呎。黃海東海深度概在六百呎以內，在琉球羣島之東部，方可謂真正之海洋，深度突見增大，自三千呎至一萬五千呎。南海深度較黃海東海爲大，大部分深達一萬二千呎，與汪洋浩瀚之太平洋，並無若何差別。

所謂領海，係指距領陸一定範圍以內之海面而言，在此範圍以內，爲一國所私有，他國不得侵入，如侵入則有損此一國之主權。各國領海係自由規定，英美德法及日本均定爲三海里，此外則有定爲四海里或六海里者，最近蘇俄定爲十二海里。

查領海遠近之所由來，本以根據於砲之射程（射距離）為準，從前砲之射程不過五六海里，故制定爲三海里，現在十六吋口徑之海軍砲，其射程至四十公里。合算二十一海里，故領海界線定爲十二海里，並不爲過。我國自海禁大開，各國兵艦商輪即自由來往，對於中國之領海主權，任意蹂躪。中國政府習焉不察，對於國際間應享之權利，竟自放棄，至民國二十年，政府始有布告，領海範圍規定三海里，緝私界程定爲十二海里。海峽海島均與領海有關，凡海峽入口寬不逾我領海里數之一倍者，則峽內全部爲我國領海。登州海峽自遼東半島最南端之老鐵山，至山東半島最北端之蓬萊關，相距一百八十里，即五十六海里。但自老鐵山至陸城島，相距不過二十三海里，若我國領海定爲十二海里，則自南北兩點起算，共爲二十四海里，則渤海當然爲我私有。

又我國海岸線，雖比較不長，又未盡曲折，但沿海有不少港灣與島嶼，在軍事上具有很大之價值，茲自北而南，依次分述之如下：



大連與旅順——大連原名青泥窪，乃一漁村，不見稱於世。光緒二十四年（一八九八）俄國租借旅大，以旅順爲軍港，大連爲商港。俄人築大連港，規模宏大，乃功業未半而日俄戰爭起。日本經營大連，大體因襲俄國之計劃，次第改善擴張，至於今日，大連遂成爲我國沿海之第二商港，又爲日人侵略東北之中心。在海上以許多定期航路與東洋各港連絡，在陸上又爲南滿鐵路之起點，經東三省及西伯利亞遠達歐洲各國。所以大連成爲東北海陸聯運之要衝。

旅順，一名獅子口，在遼東半島之西南端，面臨旅順灣，爲東北最南之海港，距大連僅八十里。三面環山，南爲港口，港口之東爲黃金山，西爲老虎尾半島，關鎖甚緊，中間隔一水道，僅二百七十公尺。海內水深浪闊，冬季不凍，實爲最完美之軍事要塞。「有北洋直布羅陀」之稱，古時往來於遼東山東二大半島間之船隻，多以此爲避風之所。又凡屯戍遼東之軍隊，亦以此爲上陸要地。清康熙年間，曾於其地設水師營，光緒年間曾於此建設北洋軍港，與威海衛相對峙。經中日日俄二次

戰爭，此絕大之要塞，遂爲日人所佔據，日人又以旅順爲關東州政治中心。

葫蘆島與菊花島——葫蘆島位於遼甯省之西南隅。屬錦西縣，爲一半島，南抱海港曰連山灣，與北甯路連山車站間以支路相連，長十二公里，港內水深三十呎，爲一不凍之良港。築港工程始於民國十九年，惜「九一八」事變發生，經營未半，中途而輟。

菊花島位葫蘆島之西南，相距約六十里，孤懸海心。島由東北至西南長約九里，「周圍二十餘里。島上山嶺起伏，其中亦有高至八百呎者。其西南角水深四十呎至五十呎，隆冬不冰，因其距離陸地較遠，似不能作爲商港，若於此作砲台，用作軍港，較爲合宜。清季曾以菊花島爲軍港預備地，但因一時難籌鉅款，故卽作罷。

長山八島——長山八島，北起旅順港之老鐵山，南至山東之蓬萊縣，計有大小島嶼十五個，錯綜羅列，地勢天然，爲渤海之咽喉，遼寧山東河北三省之門戶。長山島位於列島之最南端，距山東蓬萊縣，不過十餘里，因而積較大，開發較早，故

取爲列島之總名，長山島又有南長山島北長山島之分，二島之間有人工長堤一道，可以交通，列島總數雖有十五個，面積較大有人居住者不過八個，故又名長山八島，總面積四十餘方里，居民總數據十八年調查約三萬八千人，民國十七年東北海軍鑒於長山八島佔國防重要位置，曾闢爲臨時軍港，使東北第二艦隊常川駐此。

威海衛——威海衛位於山東半島之東北，扼渤海之口，與旅順南北對峙，形勢險要。其地東臨黃海，三面環山，劉公島兀峙於外，屏障巨風，港內水深浪闊，終年不凍，爲著名軍港。於清光緒二十四年（一八九九）租借與英，至民國十九年十一月一日始得正式收回，設立管理公署，直屬於中央政府，但劉公島尙須繼續租借爲英海軍夏季避暑地，時期十年。

青島——青島爲一伸入海中之岬角，原名團島岬，南與靈山衛角，遙相對峙，若蟹之兩螯環抱然，中隔一海峽，不過數里。由海峽西顧，海水深入一大灣，烟波浩渺，不見邊際，卽膠州灣。青島本爲海峽中一小島之名稱，後德人以之名團島岬。

及其附近之地。德人租青島與膠州灣，始於清光緒二十四年（一八九九）慘淡經營，以青島爲首府，設置總督。並開灣內爲商港及軍港兩部，一面建砲台，置戍兵，一面濬船塢，開市場。陸上築鐵路，以達濟南；海上置汽船，以通外洋，故在商業上軍事上均佔重要之位置，儼然爲德之遠東海軍根據地，又爲我國華北一大市場。民國三年（一九一四）歐戰發生，日人乘機佔據，幾經交涉，才以華府會議，結果，於民國十一年（一九二二）冬，由我國正式收回，開爲萬國通商市場。

連雲港——位臨洪口之南，爲黃海大船可以靠近岸之最南港口，又爲隴海鐵路之吞吐港，其地在孫家山東南，舊稱老窰，面鷹遊門與西連島相對，背附雲台山，碼頭市街卽建築於山麓之狹長地帶。論其形勢，彷彿香港之於九龍，現時水深僅一公尺，將來濬深三公尺餘，使達五公尺之深度，則三五千噸之大輪，可以自由出入矣。至西連島外之水深，現時已有六七公尺，易言之，卽五千噸以上之大輪，今已可值達西連島，連云港與西連島之所以成爲江蘇北部海防之最重點者此也。自

九一八事變以後，日人至此考察，以及日艦在西連島外巡弋者已有多次，其注意可知。

舟山羣島——舟山羣島羅列杭州灣口，南起六橫島，北至大戢山，大小約百餘，最大者曰舟山島，長七十五里，廣二十里左右，島上高峯拔海千三百尺。南岸有海港曰定海，港中水量宏深，桃花六橫諸島，聳峙於左，金塘大樹諸島，屏蔽于右。形勢堅固，停泊穩便。前清鴉片之戰，曾爲英艦所佔，後易以香港並訂不得讓與他國之條約。

象山港——位于象山縣北，距寧波僅六十里，爲一大灣，東西長約百里，南北廣十餘里，口門甚狹，關鎖甚嚴。口外有六橫島，屏蔽天成。港內水深五六十尺，能泊萬噸以上之巨艦。港內別有支港曰西湖港，可建船塢。在清季曾擬闢爲軍港，現政府已決定分期興築。

三門灣——三門灣在象山港之南，地屬寧海縣，灣內水深浪闊，山嵐環抱，湖

港棋布，可泊多數巨艦。前清末年，意大利曾要求作爲軍港，民國十八年上海總商會呈准中央開闢自主商埠，並指定海游港爲該灣中心商港。

三沙灣——三沙灣在福建霞浦縣境內，港口有牛脚坡虎尾山，遙相對峙，海水深入，形勢險阻，灣內港汊紛岐，水面廣闊，共分四澳，灣南之三都澳有三都島蔽其北，水深堪泊巨艦。昔曾擬于此建築軍港，後庚子亂作，事遂擱置。

廣州灣——廣州灣位雷州半島東北，長四十餘里，寬三四里，爲我國南部一大海灣。形勢良好，前有東海礮州等島，橫亘海中，足以防止風波，灣內水量宏深，數千噸巨艦，可以停泊，光緒二十四年租借與法，但經營三十餘年，並無若何成績。華盛頓會議席上法代表曾宣言：「如英國交還威海衛，法國亦交還廣州灣。」現英已將威海衛交還，但法仍一味延宕，有及早交涉收回之必要。

榆林港——榆林港位海南島極南，與越南相望，爲歐洲東來之第一重門戶，前清會議開築軍港，未果行。榆林港分內外二段，外港向南，兩岸皆數百尺之山，相

距約三哩有半，水深三丈至九丈不等，可泊萬噸以上之巨艦。內港口亦南向，港身則偏于東，口門左有樂道嶺，右有獨田嶺，兩相對峙。相距約三百丈，港內峯巒環繞，海岸平鋪，雖遇風濤，亦無危險，使于此更爲相當之經營，洵足爲南洋海軍重要之根據地。

西沙羣島——西沙羣島舊名七洲洋，西人名之曰 *Paracola Is.* 統計大小島嶼礁灘二十餘座，現歸崖縣管轄。北與海南島相距約一百四十五哩，南及東南與婆羅洲及菲律賓羣島相對，西北則遙對安南，北通香港，南達星州，地位非常險要。況西沙羣島之構造，多由環形之珊瑚島而成，爲停泊之自然良港。在航行方面可用爲藏煤蓄水儲糧之航站，在軍事方面則可闢爲潛艇之根據地與水上飛機之降落站，交通國防都極重要，所以據之則西南可無外顧之憂，失之則瓊島孤立，閩粵可危。近來日法兩國鑒于該島位置之重要，常思侵佔，以圖控制此東西航行之孔道。

以上所述，係擇港灣及島嶼中之最重要者而言，其餘次要者，亦難一一加以敘

述，以上各港灣島嶼，已具有軍事設備者，尙屬少數，茲錄之以供後日海軍建設之參考。原中國本來之海上國防線是起自台灣島經琉球羣島，而朝鮮半島，點點相連，如數珠玉，儼然爲中國海上之長城，乃有清末葉，國勢衰微，台灣琉球朝鮮，相繼失守，於是中國之藩籬盡撤，同時各國得在中國駐兵，兵艦得駛入內河，設租界，劃租界地，侵佔主權，妨害獨立，我國最後國防線之國境線，又被突破。以語中國之海軍實力，全國不過五萬六千噸，比之英國一百二十萬噸，美國一百萬噸，日本七十七萬噸（一九三五年調查），當不可同日而語。以言擴充，絕非中國現在財力之所許可，如十艘三萬噸之主力艦，建築費非五千萬不辦，以此類推，整個海軍之擴張，所需經費，當可驚人。然常有海岸無海軍之國家，亦不能屹立于太平洋岸。論者謂中國之海軍，在短時間內，造成攻之力量，勢不可能，而守的力量則不可不及早籌辦，否則沿海無相當防禦兵力，敵人可利用其海軍及運輸能力，在我沿岸隨處皆可上陸，我對於彼聲東擊西避實就虛之戰略，究屬難以應付，故當然須有



相當之海岸，防禦兵力，以減輕陸軍之來往奔疲。飛機固可補助海岸防禦兵力之不足，敵人號稱極堅韌之戰艦，飛機可于短時間內擲彈擊沉之。然究不若潛艇威力之大與可靠。按潛艇之功效：在憑藉天然水層，以爲隱蔽。浮駛潛航，進攻退守，無不如意。可祕密迫近敵軍主力，予以有效之雷擊；可深藏水中，以避敵軍之砲火。敵來則攻之，敵逸則待之，猶之蛛網之在天空，以捕飛虫者然，如海面敵人疑有此項艦艇潛伏，則不敢接近，妄事活躍，故能增大港灣及島嶼之防禦價值。使敵人封鎖作戰及上陸作戰均感困難。然以中國一萬九千公里之海岸線，欲潛艦政策之實施有效據專家估計須五百噸級潛水艇一百二十艘，一千噸級潛水艦三十艘，兩者造費已超過六七萬萬元，中國之所以不卽實行者，或爲此故。在現在經濟困難之中國，籌建大規模之軍港，亦事實上不易做到者，可於沿海之要隘或港灣，建砲台數百千座，一方有飛機飛于天，一方有潛艇躍于「淵」，再加以此多數之砲台，則中國之海岸防務鞏固矣。

## 第三節 江防與要塞

中國河流如長江黑龍江及珠江等，海艦可以駛入，沿江應設要塞，如沿海之需建築軍港然。長江口崇明島之上，以面積較大，沙質較堅，應築爲空軍大本營，運用得法，足以阻止敵艦進攻而有餘。至吳淞砲台與高橋砲台，亦宜重行興築，使成堅固不拔之要塞。吳淞砲台，毀于十二八之役，非急于重建不可。高橋在吳淞對岸，舊有砲台，以淺沙淤滯，船路甚遠而圯，實則高橋一帶，突入江中爲黃浦江門戶之一，與吳淞砲台成犄角之勢，辦理海防者，實不可忽視。沿江要塞，自吳淞口以上，向緝南通之狼山與常熟之福山爲第一重門戶，江陰之黃山與靖江之天興港，爲第二重門戶，揚中及江南關山關，江北三江營，爲第三重門戶，鎮江之焦山爲第四重門戶，南京附近沿江之烏龍山幕府山爲第五重門戶。沿海防務固須嚴密從事，而沿江防務，亦未容稍懈，以首都爲國家根本所在，保護方面，自當不厭求詳。今就狼福二山形勢論之，其地江面尙寬，欲爲全部之控制，似尙困難，惟狼山附近有天

生港爲江輪上下淀泊之地，頗佔重要。而舊有要塞，應予設新，亦爲必要。江陰江面驟狹，兩岸相距，不足二公里，黃山輻峙南岸，與長江並行者有六里之長，更有兩山嘴凸出江濱，與山之本線成三角形，凡小角山仙人橋大小石灣西山東山君山等，舊時皆有砲台二三處不等，各台之砲彈，且能同時會集一點，故有天險之稱，山背復有山嘴凸出於後面陸地，是爲防禦後方之要塞，故江陰實爲長江下游之咽喉。若能於靖江江陰建築最新式最強固之砲台，敵雖頑強，斷不能越雷池一步。江陰以上揚中焦山等地亦當酌設要塞，務使首都成金城湯池之固，又地理專家張其鈞先生曾言，首都附近之八卦洲，有築爲海軍港之價值。其詞曰，「烏龍山下之八卦洲，或有建設軍港之價值，美國費城爲美國獨立時代國會所在地，有人口二百萬城在特拉瓦河沿岸，距海口八十八海里，以海港而論，居美國第三位，河中有島曰聯盟，爲一海軍根據地，我首都之八卦洲，是否適於軍港之用，尙祈軍事家勘測之也。」（見首都之地理環境文載於地理雜誌三卷二至四期）其言至有考慮之價值，應爲國

防上最宜注意之事。再溯江而上，安徽之東西梁山，二峯夾江對峙，亦為沿江要隘。江西之小孤山孤立江心，與南岸彭郎磯有犄角形勢。湖北之田家鎮，江面窄狹，兩岸高山峙立，在軍事上亦佔優越之形勢。再上如宜昌萬縣重慶等地，因吃水較深之軍艦，已不能入，在對外之江防上，似不佔重要之地位。

黑龍江為一國際河流，中俄兩國所共有，而以河流之中心線為界，全長二千五百英里，自江口至亦塔，輪船可以航行。下游之最大支流，為烏蘇里江及松花江，而松花江航運之利最大，輪船可直達哈爾濱，故東北江防在昔日亦頗重視，有吉黑江防艦隊之組織駐哈爾濱。沿江要隘，有撫遠同江愛琿等。撫遠位黑龍江與烏蘇里江之會口，對岸即俄國遠東政治軍事中心之伯利城，地位頗屬重要。同江位於松花江之口，即松黑二江會流之點，為中俄水路交通之重要邊隘。松黑二江會流處，其水道曰三江口，有大小二沙洲，間隔江口為上中下三口，下口為主要航道，民國十八年中俄戰爭，海軍曾於此作戰。現蘇聯於此築極堅固之要塞，以便掩護大軍集中。

及防禦本日之攻擊。瓊瑋東臨黑龍江，與海蘭泡遙遙相望，地勢寬闊，城後峯巒環列，宛如屏障，清初三百年來，常爲邊防重鎮。

珠江口本有二大門戶，卽香港與澳門，惜香港已割與英，澳門亦永租與葡，現惟虎門最佔優越之形勢與地位，昔林文忠公嘗稱爲第一險要。其次爲黃九島，位與廣州東南，距離海口約六十哩，水之深度達五十呎，水面又極闊，清末曾於此設海軍學校，現中央軍校民國十三年卽創設於此。

其餘海河口之大沽，甬江口之鎮海。閩江口之馬尾，皆爲江防之要地。大沽不僅爲沽河入海之尾閘，且控天津之咽喉，當光緒初年，籌設海防之際，李鴻章氏曾說：『直隸之大沽，係京畿之門戶。』建大砲台，用資防守。及八國聯軍之役，因大沽失陷，聯軍乃得長驅直入，佔我天津，據我北平，鑄成我國歷史上之奇恥大辱，從此可知當時大沽砲台之重要，鎮海位於甬江口之北岸，招寶金雞二山隔江對峙，口外海中之虎蹲山，又與沿岸之望海山遙對，各山都築有砲台，形勢險要。馬尾

在福州下游約十里，隔江與羅星塔相對，建有砲台，足資控守。

## 第十二章 中國領土之防衛(三)——國防中心區研究

### 第一節 國防中心區之重要

中國領土之防衛，不僅要注意邊疆軍事要塞，及軍事重鎮之建設，並須就全國領土中選一適當之區域，建設一國防中心區。誠以一國之內，有文化中心，有政治中心，有經濟中心，有交通中心，甚至各業各事，亦皆有其中心之所在。理想之國防中心，即合政治經濟文化交通等中心之總匯，而其地位之重要，必需一方面可以接濟邊疆各地之軍事動作，使其有恃無恐。一方面可以儲積有形無形之最大國力，使不為敵人破壞，以備持久作戰，達成最後勝利之目的，以中國領土之廣大，地勢之複雜，工商業之不振，尤以鐵道網之未完成，欲求一合政治經濟文化交通等於一處之理想國防中心，殊不可得。然就中國目前之國勢而論，強鄰逼處，虎視眈眈，

大有非戰無以自存之勢，則是國防中心區之建設，事實上有急不容緩者。近年來政府爲戰時安全計，有陪都行都之設置，要亦戰時政治中心移轉之準備也。惟政治中心之移轉易，而經濟文化交通中心之移轉則甚難，故狹義之陪都行都之設立，并不足以爲國防中心區之建設。換言之：國防中心區之基礎，建立於經濟文化交通等中心者，實較建立於政治中心者爲尤要也。

## 第二節 國防中心區之選擇

關於國防中心區地點之選擇，有主張南京者，有主張武漢者，有主張南昌長沙者，亦有主張西安蘭州者，雖各有其理由，要皆忽略地理基礎在國防上之重要性。蓋南京武漢位於長江中下流，當此內河航行權尙未收回之前，皆有受敵艦威脅之危險。且南京離海岸太近，敵機往來容易。漢口租界內之駐軍，時刻可引爲心腹之患。長沙南昌附近，平原沃野，物產豐富，人口衆多，將來西南鐵道網完成以後，誠不失爲經濟交通之中心，但地位偏於西南，雖爲長江珠江二流域國防之堂奧，然就

收復東北天地，及開發西北各省而論，難免有鞭長莫及之感。西安雖爲四塞之地，但以氣候欠佳，旱潦疊見，災荒遍野，經濟枯竭，亦非所宜。蘭州雖位於中國領土幾何上最近中心之一點（按中國幾何上中心在涼州）然亦以氣候乾燥，附近平原狹小，農產缺乏，故亦不能作爲國防中心。然則中國領土內求其比較適當之國防中心區，舍四川盆地外，似無較勝於此者。四川盆地可爲國防中心區之地理基礎。

（一）地形險阻 四川爲一完美之盆地，高山環繞，自爲藩籬，北走秦嶺，有劍閣棧道之固，東下江漢，有瞿塘三峽之險，蜀道之難，自古所歎。說者謂蜀自守則有餘，用以攻人則不足，但事實所示亦不盡然。諸葛武侯謂益州險塞，沃野千里，天府之國，故蜀漢都之，以成三分之業。魏鄧艾鍾會，會師十八萬衆，傾中國資儲，僅能平蜀。唐都長安，每有寇盜，輒出奔成郿，號曰南京，然此猶可偏與守勢，西晉王濬於益州造船艦器械，水軍蔽江而下，直達金陵，遂以滅吳，唐太宗伐高麗，於劍南道伐木造舟艦，自巫峯抵江揚，趣萊州，可謂大舉。故四川盆地不僅可守



，亦可攻也。

(二)位置適中 四川盆地，位於長江上流，離海岸約二千里，不受敵機之威脅，且以位置適中，足以控制各方，東出奉節，可以達襄樊；西出雅安，可以通康藏，北出劍閣，可以至秦隴，南渡瀘水，可以抵滇黔。將來中日大戰，華北各省爲主要戰區，四川接近中原，策應自易，若對俄作戰，亦可北出陝甘，進兵蒙藏。此外如對英對法，或西出康藏，或南下滇桂。是其位置適中，在國防上形成一天然中心也。

(三)沃野廣闊 四川盆地，古稱沃野千里，天府之國。盆地形狀，有如幾何學上之梯形，梯形四角，可以廣元、雅安、奉節、敘永四縣城定之，由廣元至雅安劃一直線，可代表上底，由奉節至敘永劃一直線，可代表下底。全面積約十六萬餘方公里，皆屬於農耕區域。其間一萬方公里之成都平原，自古以來，灌溉工程，異常完備，產業亦極發達，爲中國最富庶區域之一。

(四)氣候優良 四川氣候，受地形之影響甚大。蓋冬季時，北有秦嶺山地，及米倉大巴山地之二重屏障，可以遮蔽北來之寒風，故盆地之內，氣候溫和，終年不凍，隆冬除高山頂外，平地幾從不見雪。至於夏季時，因地勢較高，不至酷熱，充其量不過和長江下流相若。全年雨量亦很豐沛，春夏秋三季尤多（本年春季旱災，實為數十年例外）。盆地西部雨量更多，如峨嵋山頂年達七九〇二公釐，幾可與世界最多雨之乞拉朋齊（平均每年一〇八二〇公里）相抗衡。全省有此優良之氣候，故自昔即成爲中國西部經濟文化之中心。

(五)資源豐富 四川盆地，最重要之資源，當推農產，農產之種類繁多，大概南及閩粵，北達吉黑，各種作物，無不具備。尤以穀物蠶絲桐油蔗糖棉花畜產及藥材等爲多，農產以外，更有豐富之地下寶藏，煤產於巴縣江北合川犍爲彭縣威遠等地；鐵產於綦江蒲江威遠犍爲等縣；石油則產在富順樂山一帶，餘如蓬溪縣蓬萊鎮之火井溝，重慶以南烟坡之石油溝，達縣之稅家槽等地，皆有廣大之油田。此外如

松潘之金鑛，彭縣之銅鑛，會理之鉛鋅鑛，天全南川奉節開縣之琉璃礦，威遠彭縣之磁土礦，儲量亦豐，井鹽一項，乃川省主要富源，自流井貢井其尤著者。每年稅收約八百萬元。四川資源如是豐富，一切軍糧皮革及軍用鑛產等，無一不備，故若能極力開發，對於國防貢獻，價值殊大。

(六)人口衆多 據胡煥庸先生估計，四川全省人口爲五二·五四八·九九三人。約占全國總人口百分之十一，實爲各省中人口最多者，足與日本本土或德國之人□口相比，而較英法意本國人口尤多。川省人口衆多，不但開拓土地，發展產業，不感人工缺乏，且最易施行徵兵制度，平日使人民受嚴格之軍事訓練，一旦對外作戰，便可編成勁旅，用作前驅，對於國防前途，實大有裨益。

(七)文化進步 四川本古代巴蜀地，自秦惠王時，司馬錯率師伐蜀後，卽爲秦屬地，由是中國文化，乃傳播於西蜀。蜀中山水秀麗，人民受此自然環境之陶冶，故性情敏慧，頗慕風雅。西漢時，文翁倡教，尊寵文學，自是蜀土學者與齊魯相比

衡，蜀中才士，漢有司馬相如、揚雄，唐有李白、杜甫，宋有蘇氏父子，皆以文章擅名天下，且人多工巧，綾錦雕鏤之妙，侔於上國，絲織紋織之麗，窮於天下。川省既有如此文化基礎，如果再加以生聚教訓，則復興中華民族之根據地，其在斯歟！

### 第三節 國防中心區之建設

四川盆地可作為國防中心區之地理基礎，既如上述。然為長治久安計，有急待建設者數事：

(一)建設陪都 中國陪都宜設於成都。成都城周二十餘里，為三國時蜀漢故都，唐建南京於此。昔時街道廣平，白石如砥，兩旁樓閣傑出，雕飾精雅，遊賞之盛，甲於西南。宋濂有云：「成都川蜀之要地，揚子雲、司馬相如、諸葛武侯之所居，英雄豪傑戰攻駐守之迹，詩人文士遊眺飲射賦詠歌呼之所」。又以土沃民阜，俗好娛樂，外人有「小巴黎」之稱。若建為陪都，定名西京，則一切經濟文化之建設

，皆易於發展。

(二)發展交通 實業計劃所載，關於四川交通之建設，有經由湖南之廣州重慶甲線，經由湖南貴州之廣州重慶乙線，經由桂林貴州之廣州成都線，以及東方大港重慶線，西安重慶線，拉薩成都線，成都宗扎薩線，成都門公線，成都元江線，府大理線，敘府孟定線等，如能次第設法完成，則四川可成爲西南交通中心。最近川湘鐵路，即由長沙西行，經益陽、常德、沅陵、酉陽、重慶，直達成都，已在開始建築。又寶成鐵路，即自陝西寶雞西南行，經南鄭、劍閣而至成都，亦已測量完竣。又川滇川黔二路，即自重慶經貴州至昆明之鐵路，亦在設法集款中。果如上述各路能提早完成，則成都與西南西北，皆可互相連絡也。

(三)建立鋼鐵廠兵工廠 鋼鐵業爲基本工業，而兵工製造，又建築於鋼鐵業上，我國規模宏大之鋼鐵廠，迄未建立，一切重要機器兵器，皆不能自造，國內兵工廠雖有數處，所用鋼材，多自外洋購入，一旦對外作戰，勢必來源斷絕。危險堪慮



。而兵工廠之地位，最易受敵威脅，如上海高昌廟兵工廠，南京金陵兵工廠，漢陽兵工廠等，動輒有敵艦或敵機破壞之危險。四川過去以防區關係，小規模兵工廠很多，今整軍計劃行將實現，最好集合各小兵工廠，於重慶設立一大規模之鋼鐵廠與兵工廠。以便樹立實業上及國防上之堅固基礎。蓋重慶當嘉陵江與長江會口處，爲川省第一商埠，長江雖可通航，但外國兵輪，大者不能到宜昌，小者砲台足以控制，故廠址比較安全。且煤鐵供給頗易，如巴縣江北合川等縣的煤，綦江威遠犍爲等縣的鐵，皆有開採之價值，將來川湘鐵路完成，萍鄉焦煤，及湘贛二省所產之錫鎢鐵礦，亦能運至重慶，以供兵工製造之用。重慶以下，且有若干地點能用水力發電，可作爲國防化學工業區，足與重慶鋼鐵廠兵工廠相依相輔以謀發展。

(四)發展農業 據張心一氏之估計，四川全省水旱農田總數，共計九千餘萬畝，佔總面積二分之十五，每年產稻約一萬五千萬石左右，僅次於廣東，居全國各省之第二位。他如山林荒澤之地，加以開闢，種植罌粟之區，加以剷除，則耕地面

積增加，農產亦自然增加。如此，則不僅可以供給本區之需，并可北濟西北，南供雲貴，西救康藏，以川省之沃野，非不可能也。

#### 第四節 國防中心區副區之選擇

四川盆地可以作為國防中心區之地理基礎，及急待建設之諸事，既如上述。然我國領土廣大，且上述國防中心區之各種建設，事實上難期急速完成。故為應付目前華北，及東南沿海一帶外來敵人之急劇壓迫起見，應在上述國防中心區之外圍地帶，選擇若干適當之國防中心區副區，同時進行各種國防軍事之建設，一方面可以應付目前形勢之急需，一方面又可以作為鞏固國防中心區之外衛。中國目前在四川盆地之外，可以建設國防中心區副區之地點，大致不外下列數處：

(一)關中盆地 古稱關中四塞，即以西安(長安)為中心，東出潼關以至中原，南出武關以通漢水。西出散關以入棧道，北出蕭關，以達甯夏。以此自守，則鞏如金城，以此出攻，則勢同高屋。周秦漢隋唐諸代，皆建都於此。關中自古為勁兵健

馬之區：秦人尙武，「勇於公戰，怯於私鬥」。卒能併吞六國，統一天下。漢武帝拓境開邊，北地（在涇水上流）良家子，奏功常最。班固曰：「自秦漢以來，關東出相，關西出將」。關中又爲中國古代最富庶之區，秦漢時，引涇渭兩河之水，作鄭白二渠，沃野千里，家給人足。故太史公云：「關中之地，於天下三分之一，然量其富，什居其六」。然自唐末之亂，關中文物，備受摧殘，南宋以後，西北淪於異族，鄭白二渠不修，水利不興，久已成爲「旱則赤地千里，潦則漂沒民居」之地域。一般平民，生活簡單，質樸有餘，而文采不足，有時災歉降臨，饑孳載塗，昔時富麗之景，不復存在。近年來中央以其地位之重要，故興建水利，發展交通，頗有欣欣向榮之勢，若能再加以建設，使其足食足兵，則一旦華北或西北發生戰事，視爲華北西北之國防堂奧可也。

(二) 漢中盆地 本區位於漢水上流，介於秦嶺巴山中間，北瞰關中，南蔽巴蜀，東下襄樊，西通隴坂，羣山環繞，形勢險要。所謂「秦頭楚尾」，蓋乃「風氣兼南



北，語音雜秦蜀」之漸移地帶。昔漢高祖初爲漢王時，以此爲根據地，南收巴蜀，北定三秦，統一中國。諸葛武侯出師北伐，亦曾屯糧於此，以爲長久之計，誠以其地漢水幹支流縱橫境內，最饒水利，南鄭（漢中）及其附近各縣，人民引水灌溉，稻田尤多。此爲夏稻冬麥區域，與關中盆地之麥類雜糧地帶，實爲農業上之分界線。將來寶成鐵路築成，即經過本區，故能善自經營佈置，於食糧可以接濟關中，甚至華北西北各地。

（三）洞庭平原 本區係指湖南洞庭湖濱平原而言，而其中中心則應在湖南省會長沙，將來西南鐵道網完成，長沙實乃西南交通中心，蓋由浙贛路東通贛浙蘇皖四省，由粵漢路北通武昌，南通香港，於敵人封鎖海岸時，此乃打通國際最好之路線，將來川湘、湘黔、湘桂各路，次第完成，則更可溝通四川，尤其是廣西、貴州、雲南諸省，則是由廣州灣或安南運入之國際援助，皆皆集中於此。故僅交通一項言之，湖南長沙實無異長江珠江二流域國防樞紐，何況湖南更富於食糧，諺云：「湖南

熟天下足」。他如萍鄉之煤，大冶之鐵，新化之鑛，大庾之錫，若能集於株州，建一鋼鐵廠及兵工廠，則不但地位適宜，俾益國防非淺，且不難成爲中國將來最大之基本工業地區。至於湖南人民，大都富於民族思想，而剛毅不屈之精神，尤爲楚人特長。古有「楚雖三戶，亡秦必楚」之言，近代曾文正公訓練湘軍，其成就尤足稱道。

(四)鄱陽平原 本區係江西鄱陽湖濱平原而言，而其中心則應在江西省會南昌。南昌長沙同爲中國四大米市之一，故在食糧上足與長沙相伯仲。雖其地位，關係西南國防，不及長沙之優良，然於蘇皖浙閩四省之救援，則遠較長沙爲便捷：蓋新建之浙贛鐵路，及正在建築中之京贛鐵路，將來即交點於江西貴溪，是則由南昌東出浙江，或出皖蘇，以援京滬，北走潯陽，或出湖口，以斷長江，不但路途較短，且所經之地，多係邱陵河谷之區，進可以戰，退可以守。抑尤有要者，卽計劃中之贛閩鐵路，又自貴溪橫穿杉嶺至福建省之南平，南平者閩江上流三大支流之會合處

也，以此爲福建省之國防根據，極爲合理，然其所恃內地之接濟，亦在南昌。

綜上所述四區，前二區偏於西北，故可視爲華北及西北方面之國防中心，後二區偏東南，故可視爲華中及華南方面之國防中心，而其堂奧則在四川。將來藏康滇黔各省之交通經濟發展之後，亦可各建一國防中心區副區。東北四省及外蒙主權收復以後，渤海門戶（山東及遼東二半島），完全掌握於國民政府之下，則今日認爲國防前線之華北，將來又可變爲國防中心也。

第一章 日本

第二章

## 第二篇 外國之部

### 第一章 日本

#### (一) 概說

從地位看來，日本是一個海國，西與亞洲大陸相距而擁日本海，東面則有浩渺之太平洋包圍之。又從地勢看來，日本是一個島國，島嶼無數，起伏錯綜，峻嶺高峯，爲其骨脊，其海岸線特爲延長，曲折繚繞，隨處有良好港灣。此種環海多島之國土，實使日本民族養成其航海思想，日本人自稱爲「海王之子」，日本國勢之發展，實賴海國之賜。自明治維新以來（明治元年即清同治七年，西歷一八六八年，爲距今六十九年），各種事業，皆有長足之進步，其最顯著者，莫如海運業之勃興。因海運便利之故，製造業與外國貿易相繼隆盛，新都市發展甚速，於是日本由農業國漸成爲工商國的規模，不但凌駕中國，且高視闊步於世界。

從歷史上觀察，海洋對於日本之天惠，異常重大。日本建國以來，無大陸的兵禍，始終維持其獨立國之地位。但其船舶則自由航行於朝鮮台灣及南洋諸地，物質與文化由外國輸入者甚多。當明治維新之初，世界交通已從近海時代進至遠洋時代，日本先知先覺之士，深知西洋各國文化之進步，與軍備之強盛，力倡海防之論，銳意振興海軍，海濱漁家散點處，如橫須賀佐世保等處，變為盛大軍港。嗣後數十年間，以一區區島國，一躍而為東洋之大帝國，經中日（一八九四年）日俄（一九〇四年）歐戰（一九一四年）三大戰役，而發揚國威，與英美二國競爭太平洋上之霸權，至今儼然為世界三大海軍強國之一。

日本自西漢末年建國以來，雖云一系相傳，實則外戚幕府，相繼為禍，皇室僅有虛名，自明治維新後，國勢始振。中日戰後，奪我台灣，日俄戰後，併我朝鮮。歐洲大戰，列強無暇東顧之時，又對我提出二十一條件，其中最要者為旅大租借地由二十五年延長至九十九年，以示久假不歸之意。自民國二十年九月十八日以後

，更以武力佔領我東北四省，遂獨攬我東北經濟上政治上之大權，同時假借偽國名義，聲稱滿洲國對中國完全以外國待遇，換言之，即日本已經併吞我東北是也。東北是中國邊疆唯一的寶庫，可稱為中國的半壁江山。平原廣野，豆麥不可勝食，毛皮不可勝衣，材木不可勝用，可養現時人口的兩倍（即約六千餘萬人，等於現時日本本國的人口）。尤其是東北的煤鐵石油，足供日本實業上國防上的需要，工業立國既為日本必然的運命，因之鋼鐵燃料的資源問題，有極重大的意義，這也許是日人積極侵略東北，侵略之不足，又斷然用武力佔領我東北的地理的原因。

日本與世界各國的關係，以中美二國為最重要，其對美輸出，以生絲為第一大宗，對華輸出，棉紗棉布為第一大宗，故絲線與棉線實為太平洋上之二線，即維繫中日美三國國際貿易最重要之要素。日本為一工業極發達之國家，其依仗於國際貿易者至深。日本對中美兩國市場稍有破裂，日貨銷路停頓，必將引起經濟上重大的恐慌，而動搖其國本。前日本幣原外相，常謂日本併吞滿洲，無異吞炸彈而自殺，

蓋深恐中國堅持到底的抵制日貨，再加以美國的抵貨影響，太平洋上之二線，一旦斷絕，蓋足以制日本經濟的命脈而有餘。願我國民，深明大義，堅持經濟上不合作主義，爲收復東北失地之準備。亦望日本人深明工業立國之利害關係，非勵行中日親善，博得全中國國民之好意不可。蓋中國擁有天然之富源，產無盡藏之原料，日本則利用其島國莫大之水力，工業發展希望無窮，故兩國最宜實行經濟上之提攜，有無相通，長短相補，由共存而入共榮。本此要旨，中日之國際關係，必須互以寬大的精神，與高遠的理想，講求共存共榮之道，始可解決各種糾紛，而增進雙方之利益。

## (二) 境域

日本帝國，原僅本州四國九州，後併合北海道千島琉球列島台灣南庫頁島及朝鮮；歐戰後又代管赤道以北舊德領之馬利亞納麻紹爾喀羅林帛琉雅浦等之島嶼。現時所稱之日本帝國，乃日本列島及琉球台灣庫頁朝鮮諸合併地之總稱。南起北緯二

十一度四十五分，北迄北緯五十度五十六分，東面太平洋，北以庫頁界俄，西南以台灣海峽，西北以鴨綠圖門兩江，連我福建滿洲，全面積共得二十六萬二千五百二十五英里，約當我廣東省之兩倍有半。

日本領土之擴張，不但足以助長國勢，澎脹國威，增加國力，且在國防上，意義尤爲偉大，蓋自領土擴張後，北起千島羣島，中經日本本部小笠原，南達裏南洋羣島，數千里間，連綿一線，形成日本水上之萬里長城，在國防上，足與我秦漢時代陸上之萬里長城等量齊觀。

### (三) 地形

日本國內，山嶺縱橫，地勢崎嶇，僅有狹小的局部平原，地形狹長，分水嶺縱列境內，所以河流都很短促，不利舟楫，河流的功用，從前僅爲灌溉禾田及自山中運出木料，近年則利用急流之水力以發生電力。據昭和三年（民國十七年）的統計，由水力發生的電力，約有三百萬匹馬力，全世界利用水力發電的國家中，僅次於



美國和加拿大。

日本諸島，皆爲第三紀所造成之環太平洋大褶曲之一部分，火山噴發與地震現象，至今猶甚爲頻繁，火山與地震二者，爲同一之地質原因所生不同之結果，民國十二年（一九二三）九月一日，東京橫濱大地震，居民死亡十萬人，房屋燒毀三十七萬所，財產損失在五十五億元以上，日本中央與地方政府用於救災與建築之款項，合計爲十八億元，誠一浩劫。日本島國以山脈爲脊梁，地形狹長，河流短促，著名之富士山，拔海三七七八公尺，高度遜于我之太白山（四〇〇〇公尺），而高於五台（三〇四〇公尺）峨眉（三〇三五）華山（二二〇〇公尺）泰山（一五四五公尺）廬山（二五〇〇公尺）衡山（九〇〇公尺）等。國內平原很少，沖積平原僅限於沿海一帶及大河下流，範圍狹小，關東（東京附近）濃尾（中京附近）近畿（西京附近）三平原爲全國精華所在，皆在太平洋方面，全國平原面積合計不過佔總面積百分之十九。日本多溫泉，其著名者有四百餘處，益以近旁風景優美，爲假日及冬日怡養之勝地。

(四) 水系

日本羣島與亞洲大陸之間有三海，各以其海峽爲其互相聯絡的通道。其中最重要的，是爲日本海，汪洋萬頃，一碧無際，僅二三小島，點綴其間。鄂霍次克海位於千島羣島與堪察加半島之間，亦爲一缺少島嶼的陷落地帶。中國海（我國黃海東南海之總稱）則爲大陸沿岸的一帶淺海。中國海和日本海之間，以朝鮮海峽爲聯絡的通道，而朝鮮海峽更以位於其中的對馬島，分爲二大水道。

瀨戶內海本爲介於中國九州間的一帶陷落地，長約三百八十四公里，即二百四十英里，西起下關，東迄大阪，賴有狹窄的水道，和外界相貫通，內海方面的海岸淺，異常發達，諸多港灣，深入陸地，優越的商港和停泊處，亦隨在皆是。

日本河川，大都短急，所謂巨川，竟很少超過四百公里者，且常有險灘瀑布，以點綴各地秀麗的風光。水流短急，不便水運，舟楫行駛，每僅限於下游一段。利根川水量宏大，流域豐沃，稱爲日本第一流。湖泊以琵琶湖爲最大，計六七五方公

界。尚不及太湖（百六十六方公里）五分之一。四、該湖深僅百五十八四，平均水深僅一百一十五（五）氣候（一）三〇年日本內閣海嶺調查報告云：日本之國海峽一千二百海里，自日本羣島南北延展甚長，南起北回歸線而北及於寒帶附近，故氣候之差別很大，然大體言之，日本具有溫帶季風式的氣候。夏季甚長，炎熱多雨，而冬季頗嚴寒且，故冬夏溫度的較差很大。但所受海洋的影響，頗為顯著，各處雨量，大都豐沛，惟因本州島的山脈向東北西南走，東海岸正迎着東南風，故夏雨豐沛，為西岸所不及。冬季西北風從日本海上吹來，西海岸雨雪紛飛，東海岸則雪量較少。然，則其日本羣島的東海岸，受日本暖流的衝洗，此暖流水色深藍，名曰「黑潮」，對馬海流就是它的兩個支流，流入日本海中，使本州西北岸之地，濡溼而溫暖。羣島的東北岸，受千島寒流，即所謂「親潮」者的衝洗，親潮的顏色深青，與黑潮之近黑潮色者迥然不同。在北海道附近的海中，黑潮和親潮交會於此，發生濃霧，彌漫天空，沿洋航運，往往因之而受極大的危險。海峽，亦十六至十五丈，深，最窄處六。

日本每年受旋風和颶風（即颶風）的襲擊，有十次至十五次之多，災害很大。旋風以冬季爲多，颶風則起源於熱帶，以七月至十月爲最多，而尤以八九兩月爲最多。我國元世祖時，曾派遣艦隊去攻日本，遇有颶風，完全覆滅，日本國民謂之「神風」，因元兵之敗，非關日本人防禦之力也。

日本因四季氣候之變化，山川草木，悉改姿態，風雨縱橫，氣象萬千，名花雪月，勝景常見。國人愛好藝術之心，大受刺激，文學美術之興，取材於自然，即其結果也。

(六)經濟。日本地狹人稠，故其產業上每多缺陷，其最重要之缺點有四，一爲產米額不足，自給之二爲畜牧業之不盛，三爲工業原料之缺乏，四爲產鐵量少，國民經濟生活之總額曰國富，據一九三〇年日本內閣統計局之調查，日本之國富爲一千一百億元，其中屬於官有者占百分之十二，公有者百分之四，私有者百分之八十四，平均每

據一千七百元，在美加英法比德之下，高於我國七倍半。

日本人口多而耕地少，且耕地多屬瘠瘦，生產力小，故行小規模之積約精細農法，少用犁耕，更少用機器耕作，加以近年農業科學化，對於耕耨、土壤、施肥及選種等，特別注意，故其產量尚多。其主要產物依地方而異，在北緯三十七八度以南，與南中國同，多產米、絲、茶及果實，而尤以當夏季節風之太平洋岸為最盛。在北緯三十七八以北，與北中國同，主產麥、豆、烟草、甜菜及棉等。米為日本本國主要的民食，國內除最北諸縣以外，大部分的平地，都種稻米。自一九二九至一九三三近五年之平均米產額，合中國一億零八百萬担，約當中國產量十分之一。綠茶為輸出美國的大宗商品，現在日本已為世界第二產茶國，僅次於錫蘭，一九三三年產茶六千六百萬公斤，約當中國之六倍半。養蠶一業，為日本國內大多數縣市最重要的產業，而以本州中部的關東平原和北部的奧羽地方尤為發達，有蠶戶數達二百二十萬，占全國農戶總數百分之三十九，每年出口之絲，價值三四萬萬日金，佔日本對外輸出總額

貿易總額約百分之二十，其生產總額，居世界產絲國之首席。一九三三年世界生絲產額三千六百萬公斤，日本產二千九百萬公斤，佔百分之八十，中國產四百萬公斤，佔百分之十一。絲的消費，以美國爲最大，西歐諸國次之。

日本爲一山國，其森林面積占日本全土之大半。約佔五分之三。日本本部森林之水平分布，可分二帶，以北緯三十六度爲其分界，南部曰暖帶林，多闊葉樹類，樟樹竹林爲其代表景色，北部曰溫帶林，多針葉樹類，如松柏杉樅等。森林足供建築材料及薪炭燃料，其副產品（如造紙製火柴）亦不少。又足以涵養水源，減少水災之損失，間接影響於農業者尤大。

日本氣候不適牧畜，又加以自古卽奉佛教，不尙肉食，故畜牧業不振，養牲畜僅爲農家之副業。近年人口加多，洋風盛行，食肉乳者漸多，於是畜牧業漸次發達，然所有馬牛羊豚之數僅四百萬頭上下，不及我國遠甚。

日本近海，本富水產，庫頁北海道沿岸之北太平洋，爲寒暖二流交會之所，魚

族尤富，海獸亦多，加以地屬島國，牧畜不繁，居民遂多取魚以供肉食，故漁業特別發達，依此爲生者，總計約三百萬人以上。漁業區域在日本海太平洋岸北部及北海道周圍，而北海道附近又稱爲世界三大漁場之一，其每年漁產價值約四億餘元，佔全世界產額四分之一，此外俄領土內魚業產量之高，亦達百萬元上下。其漁業大別爲內地沿岸漁業及遠洋漁業兩種，其中以內地沿岸漁業爲最重要，產量佔七分之二五，遠洋漁業次之。日本魚產輸出，年約四千萬元內外，若加算俄領內鮭蟹鱒等罐頭之輸出，約在七千萬元上下。

日本礦產蘊藏量雖甚貧乏，但生產量則相當豐富，一九三四年日本產煤三千七百萬噸，次於美英德法波俄，居世界第七位，其中九州西北部之煤田佔產額五分之二四，日本製鐵業中心在八幡市，卽與九州煤田有關。一九三四年日本生產鐵二百四十萬噸，次於美俄德法英比，居世界第七位。同年產鋼三百八十萬噸，次於美德英俄法，居世界第六位。日本鋼鐵業以自給自足爲目標，八幡製鐵所幾次擴充範圍

鐵礦由中國大冶及馬來柔佛朝鮮遼寧等處供給。日本石油資源極為貧乏，一九三二年日本煤油產額計二十八萬噸，與世界各國比較，列於第十六位，合台灣所產之三萬噸及我東北之八萬噸，總計尚不及四十萬噸，僅當每年消耗總量六分之一。日本冶銅業起源甚古，歐戰期間，日本產銅居世界第二位，次於美國，戰後因世界經濟混沌，銅業大受影響，遂呈衰落之勢，一九三四年產七萬噸，次於美國智利加拿大羅得西亞，居世界第五位。

正據一九三四年度之統計，日本之工業生產額達九十三億九千萬元，工人數為二百十六萬人。主要工業地帶有四，一為大阪神戶一帶，二為東京橫濱一帶，三為以名古屋為中心之愛知縣，四為福岡為中心之九州北部地方。其工業首推紡織工業，據一九三三年統計，棉織業共有公司六十九家，工廠二百六十八所，紗錠數二百六十萬枚。絲織業據一九三三年統計，全國共有機織廠七萬一千餘所。織機二十六萬架，計產綢緞五億元，福井縣產額居全國第一，約佔五分之一。人造絲業據一九三



年統計，日本產額九千萬磅，當世界全產量七分之一強，占世界第二位，在英國與意大利之上。麵粉廠本稱山麓工廠，日本需用外國小麥爲原料，因交通經濟上之理由，乃設立「海濱工廠」於主要商港附近，一九三二年計有麵粉廠三十六家，產值一億元，同年輸出三千萬元，完全以我國爲銷場。日本陶磁工場六千五百餘所，產額約計八千五百萬元，其中三分之二爲職工五人以下之家庭工業所生產，就分佈論，首推愛知縣，占半數以上，一九三四年陶磁輸出四千二百萬元，居世界第一位，日本產紙總額，和紙洋紙共約一億三千萬元，一九三五年輸入一千四百萬元，輸出二千三百萬元，日本每人每年紙之消費額爲九公斤，占世界第五位，在美英德瑞典之次，亦可見其文化程度之一斑。

以上略述日本輕工業之大概，至重工業以鋼鐵業爲最要，已見前述，次爲機器製造船業等，日本各種機械器具類之產額，因分類統計，尙未完備，勢難精確，大概達三億元，一九三四年度輸出約六千萬元，輸入約一億元，故達自給自足之日恐

不遠矣。造船業爲一種綜合工業，所需材料求之於其他工業所製造者居多，日本自戰勝中俄兩國後，其重心寄在海軍，造船業之發達，此實主要原因。近年航空工業勃興，鋁之用途日廣，製鋁重要礦石爲鋁礬土，亦稱鋁石，又明礬石亦可製鋁，朝鮮羅南道玉理山等地，富於明礬石。爲日本唯一之製鋁原料，一九三五年日本產鋁約九千噸，約當全世界產量十八分之一，其需要量約爲一萬五千噸。

日本爲大工業國，且爲大消費國，其需要貨物之輸入，與出品之輸出，遂促成大商業，加之其地位又位於太平洋東西兩岸及南洋之三大經濟區間，此等地方往來之貨物，均須經過其地，其所佔商業上之地位極優，不惟現時商業發達，且將來更有發達之希望，將來若其工商業被大陸國家壓倒，卽單依商業，亦可以圖存。其海外貿易，以太平洋岸爲最盛，日本海岸次之，故海外貿易之大港，多在太平洋岸，其最大之輸出輸入港，爲神戶大阪與橫濱，此三港之出入總額，占全國海外貿易總額百分之八十，但橫濱以輸出爲主，且主輸出美國及其他之新大陸各國，神戶主爲

輸入港，且其輸出輸入，主在中國印度歐洲及南洋方面，大阪則爲國內貿易之中心，次於此三港者爲名古屋。

日本海外貿易之總額，輸出入合計，在歐戰前，每年約三十五六億元，內中輸出佔十五六億元，輸入佔二十億元，乃輸入超過國。一九三四年增至四十四億元，然仍屬輸入超過。此蓋表示其人口多，生產少，本國不能自給之象。其輸出品多生絲棉貨，絲織物紙煤瓷器及各種製造品。輸入品多棉花豆粕木材羊毛鐵機械毛貨化學工業品糖米麥粉類及各種食品。其交易國主爲美國中國印度南洋各地，英法德俄及澳洲等，內尤以美國中國及印度爲最大。

#### 鐵道網(七)交通

日本地形，高低崎嶇，到處有崇山峻嶺，因此日本之鐵道網，不能充分發展。由東京橫濱間長三十公里的鐵道，於一八七二年開始通行，至今日本鐵道之長，已達二萬九千公里，平均中每四千人有鐵路一公里，高出我國五倍。國內水運，因山高

本急欲少有舟楫之利，故國內運輸，大部改爲鐵道運輸，或由陸路繞道而行，不得已而增加運費。

日本對外交通，海運業十分發達，據一九三四年統計，計有汽船三千八百艘，總噸數約四百十三萬噸，第三位。

汽帆船一萬六千餘艘，共九十萬噸，次於英美，占世界第三，日本郵船會社，爲日本最大之輪船公司，有商船一百八十艘，計八十八萬噸，此外爲大阪商船會社，以運貨著名，日清汽船會社，以經營中國長江航業著名，此三汽船會社均爲日本最大之輪船公司，日本對外交通之發達，每年獲利很大，足以彌補其對外貿易之入超，現在日本郵船會社之航線，遍及全世界，其重要之航線有八，茲一一列舉之於左：

(一) 日本郵船會社之航線，由香港上海經日本檀香山，至美國舊金山，每二星期航行

一次，且其航線之重要，在於中國與日本間，大抵因中國與日本間之貿易中心

(二) 美國西雅圖線 自香港上海日本而至美國西雅圖，每二星期航行一次。

(三) 歐洲線 自日本經上海香港新嘉坡印度蘇彝士馬賽而至英國倫敦，每二星期航行一次。

(四) 澳洲線 自日本經上海香港菲律賓濱而抵澳洲之新金山 Melbourne，每月航行一次。

(五) 印度孟買線 自日本經上海香港新嘉坡可倫坡而抵印度孟買，每月航行一次。

(六) 南美西岸線 自香港經日本檀香山舊金山，沿美洲西岸南下，而至智利之

法爾巴來索 Valparaiso，每月航行一次。

(七) 南美東岸線 自日本經香港新嘉坡，橫過印度洋，繞好望角，渡南大西洋，而抵南美東岸之阿根廷與巴西，每月航行一次。

(八) 中國特快線 自上海往長崎達神戶，每四日航行一次，此特快線有五千噸

之巨輪兩艘，自上海至長崎，僅須二十六小時。

### 而如(八)人民

日本人非單純民族，史家謂其含有二大系統，天孫民族來自南洋，出雲民族自朝鮮中國渡海而來，血液混合之結果，現已不能識別其原始，而成一種「混血」性之大和民族矣。現在日本帝國版圖之內，大和民族自占少數，居住於日本本部者，約六千八百餘萬，此外朝鮮半島則爲高麗人之居住地，人數約二千餘萬，台灣則爲中國之漢人居住地，人數約四百萬，此外尚有少數未開化之番族，約十餘萬人，北海道中之倭奴，現僅餘一千七百人左右。

日本人口增加之速，實令人驚異，在歐戰前之一九一四年，僅五千四百一十四萬，至今年（一九三七）已達七千萬，每年之增加，約八十萬至一百萬之衆，其人口增加如此之速，而其物產則增加頗遲，故年年輸入超過額增加，現時日本帝國之人口，總計共約九千餘萬人，其分布如下：

山，視以道。日本帝國、乘此機、共 九七、二七三、〇〇〇

因以慕日本。日本本部 七〇，〇〇〇，〇〇〇

二萬人。中國、朝鮮、滿洲人男女老幼共一、〇五八、〇〇〇

日本官、兵、正、警、務、員、共、一、五九二、〇〇〇

關於海警、庫、頁、島、二九五、〇〇〇

三、三萬、旅大租借地、一三五、六三六

聯、於、日、裏南洋羣島（託治區域）、六九、六〇〇

日本帝國面積共計二十六萬零二百二十五方英里，比我國青海省略小，人口密

度平均每方英里為三百一十二人，而日本本部面積，計一十四萬八千方哩，人口密

度每方英里為四百零五人，小於歐洲英比荷蘭諸大工業國，及我國之河北（每方英

里五二三人）山東江蘇浙江河南等省，全國中尤以關東平原之人口為最稠密。

日本的海外移民，至一九三五年止，計九十五萬人，朝鮮僑民約六十五萬人。

不在內，但與海外七百八十餘萬之華僑相比，僅十分之一，其在亞洲者，以我東北及旅大租借地爲最多，共約五十萬餘人，分布於中國本部者共計五萬五千人，在北美洲者以美國爲最多，約十四萬人，南美洲以巴西最多，約十萬人。在太平洋上，則以檀香山爲最多，計十三萬人，日本之海運業，亦與在海外之僑民相輔，很稱繁盛，現在世界各處，殆未有不見日本輪船，並擔任各外國相互間的運輸，其運費總額，年達日金二萬萬元，如與海外僑民寄回母國之金錢一萬二千萬元合計，則總額達三萬萬元以上。如此，便可使若干入超之日本對外貿易，因而賴以均衡，其直接間接影響於母國者，可謂甚大。

日本有九十五萬人送到海外，而由各國來居住日本者。不過二萬九千人，其中二萬人爲中國人，故其他各國人民之在日本者，不過九千人而已。惟歐美人士每年因欣慕日本的風光而到日本遊賞的，則爲數極多。日本有絢爛的櫻花和秀麗的富士山，所以能吸引世界人士，來此觀光，非常繁盛。



日人性情，重禮儀，有俠氣，勉勵業務，惟傲慢而喜復仇，思想偏狹，無宏遠  
壯大之氣象。又因其國多名山勝水，故愛好美術，而流於淫蕩；因時有火山爆發，  
故養成慷慨悲歌之風；因地多風暴，故人民敏捷而機變；因經歷數百年之武人專政  
時代，故養成人民崇拜英雄之心；因人民數千年來處專制淫威之下，小學教育，又  
以尊重天皇相勗勉，故盡忠天皇之思想極牢固。其民族又向有階級之分，昔日之皇  
族大名（諸侯）武士平民，今日則爲皇族華族（貴族）士族平民，惟在法律上，則皆平  
等。據聞書藏出湖雲本編卷。

千人上(九)文化 各處皆有之，小立錄百一千六百六十五所，其立者一千二百七十  
萬。日本古重漢學，自明治維新後，取法泰西教育制度，皆師德意志，六十年來之  
進步，有一日千里之勢。內地現有學校約四萬三千所，生徒約一千三百萬，小學行  
強迫教育制，最普及，共有一萬五千六百餘校，生徒一千一百萬人。學校制度分尋  
常小學高等小學中學專門學校大學五級。與中學同級者有高等女學師範學校實業學

校等，生徒共二百餘萬人。國立大學有五，曰東京帝國大學，京都帝國大學，東北帝國大學（在仙臺）九州帝國大學（在福岡），北海道帝國大學（在札幌）。其餘尚有國立醫科大學，文理科大學，工科大學。公立私立合計，大學共有四十七所，生徒七萬餘人。海陸軍學校尚不在內。我國留學其間者，最多時有一萬五千人。現在約五千人上下。圖書館各地皆有之，官立者有一千六百六十七所，私立者一千二百七十所，新聞書籍出版業亦極發達。

近大日本無國教，信教憑人民自由，佛教神道教最盛行，基督教次之，佛教於隋時由我國傳入，後與神道教相混合，諸宗勃興。惟日本佛教徒不出家，茹葷酒，謂學佛在心不在迹，遂大開方便之門。今寺院七萬所，信徒一千五百餘萬人，故日本亦世界佛教之一，神道教爲日本固有之教，崇祀英傑及有道德者，而無經典，有信徒約二千萬人，基督教於十六世紀傳入，盛行於各通商大埠，有信徒約六十萬人。

日本陸軍，以我國與蘇俄爲假想敵，其數量以超過兩國標準主義爲原則，但其軍隊之內容組織，多科學化機械化，則又似以世界爲其主要目標。平時常備軍力約二十六萬，將校一萬九千，其航空隊兵隊，尙不在內，若再加上平時編制之滿鐵獨立守備隊及台灣守備隊，其常備軍總數，當爲三十一萬。

日本又分全國爲十六師團管區，以常備軍之十六師團及三守備隊統轄之，近衛師團及第一師團司令部駐東京，第二師團司令部駐仙臺，第三師團司令部駐名古屋，第四師團司令部駐大阪，第五師團司令部駐廣島，第六師團司令部駐熊本，第七師團司令部駐旭川（在北海道），第八師團司令部駐弘前（在青森之南），第九師團司令部駐金澤，（在能登半島頸部），第十師團司令部駐姫路，（在山陽），第十一師團司令部駐善通寺，（在四國），第十二師團司令部駐久留米（在九州），第十四師團司令部駐宇都宮（在關東地方），第十六師團司令部駐京都，第十九師團司令部駐羅南（在溫津之南），第二十師團司令部駐漢城之龍山，內中駐於三大平原者占六師團，

此可見軍事中心與經濟中心交通中心之密切。此外第一守備隊駐臺北，第二守備隊駐臺南，並設臺灣軍司令部於臺北以統治之。

全日本帝國及其租借地內，共有要塞十七所，駐有重砲兵，設有司令部，分屬所在各管區之師團司令部。一爲東京灣，二爲父島。三爲由良海峽（紀淡海峽），四爲奄美大島，五爲豐豫海峽，六爲函館，七爲下關，八爲對馬島，九爲佐世保，十爲長崎，十一爲隱岐島，十二爲舞鶴，十三爲鎮海，十四爲永興灣，十五爲基隆，十六爲澎湖，十七爲旅順口。

日本海軍力次於英美，爲世界第三大海軍國，昔分五海軍區，太平洋會議後，改爲三大海軍區，第一海軍區，轄本州東北及北海道庫頁島，以橫須賀爲鎮守府，大湊爲要港；第二海軍區，轄日本海瀨戶內海及四國以南，以吳港爲鎮守府，舞鶴爲要港；第三海軍區，轄九州以西之台灣及朝鮮全部，以佐世保爲鎮守府，竹敷鎮海爲公爲要港。日本軍艦，在大戰前，僅五十二萬二千餘噸，士卒五萬餘人。大戰

後，因太平洋會議之結果，與英美取五，五，三制，今增至八十五萬噸，士卒增至八萬五千人。計有主力艦十艘，二十九萬二千四百噸；航空母艦四艘，六萬八千八百七十噸；大型巡洋艦十二艘，十萬八千噸；輕巡洋艦二十一艘，九萬八千四百一十五噸；驅逐艦一百十五艘，十二萬九千三百七十五噸；潛水艇，七十一艘，七萬七千八百四十二噸。共二百三十三艘。

橫須賀瀕東京灣內之東岸，密邇灣口，背負山陵，形勢極佳，第一海軍區鎮守府設焉。橫須賀灣在市之東北，港灣深邃，口門闊僅四百八十六呎，險要天成，即橫須賀軍港所在地也。有海軍砲術學校及造船所。其西北之追濱，爲海軍航空隊所在地。其東南之浦賀，即一八五三年美人潘利登陸之所也。吳港瀕廣島灣，控瀨戶內海之中權，前蔽能美耆橋諸島，港水闊大深靜，形勢曲折險阻，爲第二海軍區鎮守府。有規模宏大之造船廠，能造四萬噸以上巨艦。對岸之江田島上，有海軍學校。廣島在其西北，爲中國地方學術之中心，中日之役，日本設大本營於此，日皇會

親兼此鎮軍。佐世保位於九州西北隅，扼大村灣口，港外島嶼羅列，形勢佳勝，爲日本第三海軍區鎮守府。日俄之役，日海軍以此爲根據地。設有海軍兵工廠，其西北之平戶島，爲鄭成功之生地。對馬島介朝鮮九州間，形勢重要，日人謂向大陸發展之前哨，日俄之役，日艦倚爲重要之根據地。分上下二島，北曰了島，南曰上島，上島北岸之竹敷，軍事上最樞要地也。舞鶴瀕日本海者狹灣，爲前第四海軍區鎮守府，軍港名舞鶴灣，口門狹小，內分東西二港，形勢重複，爲極良之軍港，今雖撤廢鎮守府，仍不失爲一要塞。大湊在本州北端，陸粵灣內，控津輕海峽，與函館要塞相呼應，本國本部一關鍵也。

空軍爲現代戰爭上極重要工具之一，歐戰時，各國空軍之狀態及性能，雖遠不如今日，然其威力之偉大，實屬可驚。歐戰告終，各國於和平期內，極力謀空軍之發展。干人。指其主式機十餘，二十式者二十餘種，在空軍中，其地位尤爲重要。

日本早已注意及此，故戰後不久，即派人員赴法德美意等諸國，對於製造及操

縱技術極力研究，同時航空事業，又取補助獎勵主義，故最近十數年來，日本航空，有驚人之進步，就日本之航空史觀之，所澤陸軍飛行學校爲日本航空術之起源地，日人每將飛機與所澤混爲一談，各商辦飛機廠以承辦海陸軍飛機爲主，其飛機總數，陸海軍合計，當在二千架以上。日本國海軍，突斯百餘架。其中內需八百八十八架。憲官(十二)政治黨由文主黨改軍軍費，並提出議院百餘架。民國二十五年正月政治行君主立憲政體，以天皇爲一國之元首，總攬政治權，實則國家大權，全操於財閥軍閥政客官僚之手，所謂天皇，不過一傀儡而已。中央行政，內閣以總理大臣組織之，總理大臣領袖內閣，分爲內務外務大藏陸軍海軍司法文部農林商工遞信鐵道拓殖十二省。議院分貴族院與衆議院。貴族院爲皇族華族與勅任之議員組織而成。衆議院由各府縣所選出。政黨之著者有二，曰政友會及民政黨。地方行政，內地分一道(北海道)三府(東京京都大阪)四十三縣。道設長官，府縣設知事，殖民

日本自古以來，僅與我國朝鮮通聘問，咸豐四年後，始與美國訂商約，英法諸國繼之。今條約國三十餘，即中國暹羅英國法國意大利比利時德國俄國瑞典丹麥荷蘭西班牙葡萄牙瑞士奧國捷克斯拉夫希臘羅馬尼亞美國墨西哥巴西阿根廷巴拉圭路圭玻利維亞祕魯智利厄瓜多爾等是也。就中以中美英法俄五國關係最為密切，各結有通商航海等條約。日本財政，在明治初年時，歲出入各僅日金三千餘萬元，中日戰後，增至二億元，日俄戰後，增至六億元，一九二九年之歲出歲入，各十七億五千二百萬元，至今日，已增至二十八億元矣。歲入之主要者，為地稅酒稅海關稅及各種官業之收入。歲出之主要者為軍事費，佔歲出總額百分之五十。民國二十五年十月九日申報載，日天藏省發表，日本國債總額，突破百億元，其中內債八十八億三百萬元，外債十三億二千四百萬元，因滿洲事變，赤字公債每年平均增加八億元。

據其軍費與列強軍事費比較表

五十年來，日本



軍費對總歲出之百分比

昭和十年 單位 千圓 一、〇二二、六四二 四六、六二

英國 一九三四年、三十五年 千磅 九五、七九四 一三、五七

美國 一九三四年、三十五年 千元 八四一、七二二 一八、一四

全進干大... 單位 千馬克 八九四、三二三 一三、八五

東熱、意大利... 單位 千法郎 一〇、八二一、五三八 二一、二九

日本最近七年軍費擴張表(單位千元)

昭和六年(一九三一) 自一八四〇七、〇七二 軍費對總歲出百分比 二七、一八

昭和七年(一九三二) 自一八四九七、〇八二 軍費對總歲出百分比 三〇、六五

昭和八年(一九三三) 自一八五八七、〇九二 軍費對總歲出百分比 三六、七〇

昭和九年(一九三四) 自一八六七八、一〇二 軍費對總歲出百分比 四二、五四

昭和十年（一九三五）

一、〇二二、六四二

四六、六二

昭和十二年（一九三六）

一、〇五九、〇〇〇

四七、〇〇

昭和十二年（一九三七）

一、四〇九、〇〇〇

五〇、〇〇

日本與西洋各國締結條約，自一八五四年之日美柏里條約始，次爲日英條約，有關大阪長崎爲商埠，外國商人不受日本法權管轄，各國貨物輸入日本者課以最輕稅率等項，其被壓迫之情形，與今日之中國相仿。明治維新後，以法權稅權，兩受束縛，國威國力不易發展，始從事于恢復運動。後來幾經努力，幾經交涉，中日戰後，領事裁判權完全撤銷，日俄戰後，關稅自主權又慶恢復，自是以後，法權稅權全握于大和民族之手，不以協定聞矣。

日本自明治維新後，其帝國主義之傳統的侵略政策有二：一曰大陸政策，即向亞洲大陸西侵之政策，遠者爲朝鮮之合併，旅大之租借，福建之不割讓，近者爲歐戰中青島之佔領，與二十一條之提出，濟南之慘案，及九一八與一二八皆是也。二

曰南進政策，又曰海洋政策，即向太平洋南侵之政策，遠者爲琉球之兼併，台灣之奪取，近者爲太平洋德領諸島之委任統治，馬來羣島日本移民之積極發展均是也。前策固以我國爲西侵羣島，後策亦以我國華僑之分布要區爲其南侵目標，急起直追，力圖挽救，全賴吾人之努力如何耳。

工業。(十二)都會本國與交通之三大中心，而東京爲其最盛者。東京爲帝國之首都，不特爲全國政治經濟的中心，且兼爲學術和工業的中心。東京人口計二百三十萬，而今日大東京的面積，若把近郊的城鎮五處併入，廣一萬五千英畝。七倍于以前的東京，人口計五百七十二萬，成爲世界第三大城。東京舊稱江戶，一八六八年，日本革命維新，幕府之權大削，明治天皇自京都遷都于此，遂改今名。

橫濱爲日本要港，瀕東京灣西岸，距東京僅三十公里，火車三十五分鐘，電車四十五分鐘可達。當一八五九年，日本與美國訂約開橫濱爲商埠，初僅一小漁村耳。

聖，七十年間，蔚為大港，為日本第二商港，東京及內地，均以此為門戶。橫濱全港亦曾為大地震所毀滅，其後重建新埠，恢復極速，今居民有七十萬。為日本第六大都會，我國總領事館在焉。

大阪當全國東西交通之中心，人口二百八十八萬，又為日本工業之中心，各項工業，無不具備，紡織業尤稱發達，其紡織廠規模之宏大，冠於全國，氣候濕潤，宜于紡織，有「日本曼徹斯特」Manchester of Japan之稱。地濱瀨戶內海，淀川由琵琶湖流出而注于瀨戶內海。大阪即位于淀川之口，利用其水力，以發展紡織工業。東京大阪為日本經濟與交通之二大中心，而與橫濱神戶京都名古屋合稱為日本之六大都會。據吾人之研究，則日本之六大都會，應包括神戶在內。

大阪港灣不良，故貿易多由神戶出入。神戶為大阪之外港，猶橫濱為東京之外港也。神戶濱瀨戶內海，而倚六甲山脈，海港深宏，無淤沙之病。人口八十五萬，為日本最大商港。橫濱與神戶合佔日本全國貿易總額四分之一。華僑在神戶很多，



蘇我奈良位于京都稍南，曾爲日本之國都，亦日本古代文化之中心也。現有人口五萬，城中有法隆寺，建于一千三百年前。當我國六朝時，爲日本最古之佛寺，保存至今，未遭兵火，其廟堂數座爲世界最古之木構房屋云。

廣島爲日本軍事重地，人口二十七萬，一八九五年中日戰役及一九〇五年日俄戰役，日本皆設大本營於此，明治天皇親臨廣島，揮揮戰事。

下關一名馬關，與九州島之門司，僅隔一海峽，扼瀨戶內海之喉咽。旅客自亞細亞大陸經朝鮮之釜山而來日本者，多在此登岸。門司乃九州北端一要港，與下關遙遙相對。下關門司間擬於昭和九年起建築大橋，經費三千萬圓，六年完成，橋長一〇二丈。中日聯絡快船經過瀨戶內海之前，吾人可以望見門司下關，兩旁燈火齊明，極其美麗。下關市中之春帆樓，爲中日戰後我國代表李鴻章與日本議和之地。是謂馬關條約。

井國入幡在門司之西二十公里，八幡製鐵所規模之大，爲東洋第一，以九州煤田爲

自昔稱之而以我國大冶之鐵爲其原料，每年產鋼在三十萬噸以上，市內十六萬居民，皆直接間接以工場爲生計。若松爲八幡之外港，人口五萬，煤礦輸出額之鉅固爲日本第一。

函館爲北海道之要港，全島貨物集散於此，人口約二十萬。其市面之繁榮，與東京、神戶、大阪、橫濱、仙臺爲本洲東北部之最大都會，人口十九萬，東北帝國大學設於此，爲一教育中心。其地風景如畫，山巒起伏，翠巒疊嶂，其地產茶、生絲、蠶絲、蠶繭。

靜岡有居民十三萬爲橫濱名古屋間之要邑，產茶區之中心也。其地風景，其地有日光，自東京北行至日光，鐵道一百五十公里，日光在日光山之東南麓，附近有中禪寺湖，湖光如鏡，湖溪火山環列，森林蔥鬱，山川之美，冠絕全國。有三大瀑布，華嚴瀧最著名，自湖口直下四十丈，可爲驚心動魄。此外，還有中禪寺湖，此外橫須賀、佐世保、舞鶴、吳港等海軍要港，已詳上節「國防」節內，茲不復贅。

中國 (十三) 日本與中國之關係

中國人通日本，始於秦之徐福，古稱倭國，至唐始稱日本，隋唐時，遣學生來遊學，並置遣唐使者，近二百年後。元征日本，軍悉覆沒，至明時，倭寇騷擾我國沿海，幾與明室相終始，一八七三年與我訂中日修好條約，是中日兩國正式締約通商之始。明治維新後國勢日強，佔我琉球，割我台灣，奪我朝鮮，最近之九一八事，又以暴力強佔我東北。

日資本帝國主義也，在華投資機關，如銀行及株式會社，甚為完密，其各大會社之經營我鐵路礦山及航運者，除英國外，罕與倫比，其向我輸入者，主為紗布糖銅海貨，我之向日輸出者，主為棉豆鐵錫。更自我國之輸入額言之，日本物品，占我總額百分之三十弱，日本之經濟侵略，影響於我華之國計民生者，其重要為何如耶。

日本古本粗野，自唐初，置遣唐使後，僧侶學生，留學於唐者尤多，故其國上自天時地理，官制兵備，暨乎典章制度，語言文字，下迄飲食起居之細，玩好遊戲



之微，無一不取法於大唐，禮儀文物，居然大備。自明治維新後，追蹤歐美，竟超出我上。我國以距離近而就學於彼者尤衆，今軍備等制度，反竟泰半取範於日矣。

## 第二章 日本之侵略地

朝鮮與台灣

朝鮮爲我國東北部分島之一（其二爲山東與遼東），台灣爲我國東南部分島之一（其一爲海南島），試以朝鮮與山東省比較，面積大於山東，約爲三與二之比（朝鮮面積二十二萬一平方公里，山東面積一十五萬四平方公里）；人口不及山東，約爲二與三之比（朝鮮人口二千一百萬人，山東人口三千三百萬人）。台灣與海南島面積均爲三萬六千平方公里，惟一爲橢圓形。一爲扁圓形；人口同在四百萬以上，島心均有高山，爲未開化民族之巢穴。

朝鮮與台灣，均爲我國之失地，朝鮮台灣之人名與地名，與中國毫無差別。朝

鮮自箕子開國，三千年來，中韓一家，制度文物，悉遵華風，故有「小中華」之稱。在歷史上，朝鮮常爲中日文化之媒介，如英國之與美國然，美國文化來自英國，日本文化亦多來自朝鮮。台灣與福建省隔海相望，中間台灣海峽，相距不過百浬。

宋元時華人已多徙居其地，明末鄭成功據台灣以抗滿清，及清代統一以後，改爲台灣府，屬於福建省，其後又改爲台灣省。至今台灣居民，閩廣人占百分之九十以上。

日本自明治維新以後，其侵略政策，有所謂「北進」「南進」之論，中日之戰，割我台灣，於是南進之勢已成，是時朝鮮亦離我獨立。日俄之戰，朝鮮由獨立國淪爲日本之保護國。宣統二年（一九一一年）卒爲日本所併吞，北進之勢亦成。日人「得隴望蜀」，遂以朝鮮爲其滿蒙政策之根據地，果然達到目的。今由朝鮮新義州渡鴨綠江，由清津渡圖們江，有藩安吉會二大鐵路，作雙管齊下之勢，以交軌於僞都長春。嗚呼，三大半島已亡其二，南北兩洋，與敵共之，國難日急不勝危懼。

昔台灣省屬我國版圖之時，年中收入，不滿百萬，尙不及今日之海南，今日本歷三十餘年之經營，據民國十七年至十八年度統計，台灣一島政府收入共計日金一萬四千七百萬圓，政府支出共計一萬零九百萬圓，查廣東省十七年度國省總純收入約八千萬圓，總純支出約七千四百七十萬圓，是同年台灣島財政上之盈餘，較廣東省溢出三千萬圓以上。

(二)地形

朝鮮半島南北兩部之地形，完全不同，北部有長白山爲其後方屏障，山嶺雄偉的火山，曰白頭山。高二千七百餘公尺，山嶺有一大火口湖，名曰天池。山嶺之南則爲廣大的蓋馬高原，以一崎嶇峻峭的斜坡，終止於日本海岸。朝鮮南部以太白山爲最有名，是爲半島的脊梁，偏於東海岸，故山之東側成二陡峭的斜坡，而入於日本海，其西則傾斜平緩，造成許多丘陵和平原。金剛山爲朝鮮的名山，山頂花崗岩所成的峯巒和峽谷，風景絕倫，有名於世。

其間台灣在地形上與朝鮮相似，山脈綿延，縱貫南北，而迫近東海岸，故太平洋方面傾斜甚高，而在台灣海峽方面則傾斜徐緩。台灣人民五分之四居於西部平原。台灣高峯逾三千公尺以上者四十有八，而以新高山最爲挺秀，高達三千九百餘公尺，爲日本帝國中第一高峯。台灣北部有火山峯曰大屯山，高達一千公尺以上，其附近多溫泉。山中曰白頭山，高二千五百餘公尺，山麓有一火口湖，名曰天池。山麓

略釋(三)水系兩洋文脈派，完全不同，非流貫其間。且其間，山脈

朝鮮半島的西岸，黃海很淺，而港灣幽深，島嶼森羅。東岸即日本海方面，海水很深。海岸則平直少出入。因分水嶺縱貫南北而偏於東岸，故朝鮮六大江之鴨綠江、大同江、漢江、錦江、西流入黃海，洛東江南流入朝鮮海峽，都是滾滾千里的大河。而流入日本海者，除與我國東北分界之圖們江外，很少有長江巨川。朝鮮西岸的海口，都以潮汐奇高著稱，如仁川之高潮達九公尺，其可能的高度，計逾十一公尺以上，遠東實無出其右者。

台灣海岸單調少出入，其太平洋方面的海岸爲急直的斷層海岸，且海水很深。西海岸則瀕台灣海峽，海水很淺，其北半部海岸，平直單調，而南半部海岸較曲折多港灣。台灣的主要河流如淡水河等，都流入台灣海峽。諸河於每年大雨之後，往往氾濫成災。

#### (四) 氣候

其氣候朝鮮氣候，南部較溫和，雨量亦較多，和日本西南的氣候相似。北部則寒暑俱烈；和我國東三省無異。日本人移居朝鮮者，畏冬日之嚴寒，頗以爲苦，且冬季甚長，半島南端冬季有三個月，北部冬季長達五個月，朝鮮降雨期在六月至八月，南部以七月雨量最多。當初夏時溫度增加頗速，日照時間甚多，此於種植甚爲相宜。

台灣兼跨溫熱二帶，北回歸線通過島的中央，終年溫暖，森林蒼鬱，島之南部與北部，溫度相差甚少，各地全年平均溫度很少在攝氏二十度（華氏八十八度）以下者。夏季中五月至九月暑氣甚盛；而以七八兩月爲最熱。台灣全年有雨期兩次，

即冬季時在極北部海灣一帶降雨甚多，而夏季則於南部降雨甚多。

(五)經濟

農礦漁利，爲朝鮮主要富源，尤以農產物爲大宗。農產物中以米爲主要出產。

朝鮮水田有完全的灌溉設備者，大約不過四分之一，其餘四分之三，普通稱爲『天水水田』，賴降雨爲水源而行稻作。所幸朝鮮稻作之重要生長時期，爲六月下旬九月上旬，其間例有多量的雨水，故所謂賴天雨爲水源的稻作，亦能有相當的收穫。

其次有小麥大麥大豆棉花等類。朝鮮所產的人參，稱爲『高麗參』，每年向中國輸入者計日金二百萬圓上下。牛之飼養和皮革之輸出，亦頗稱盛。朝鮮北部鴨綠江盆地的森林，久已著名。東南海岸水產頗饒。礦產則以鐵礦稱富，載甯殷栗二礦山所產鐵礦，都輸至日本八幡製鐵所從事鑄鍊。

朝鮮對外貿易，以日本中國爲主，其對於日本之貿易，輸出總額計日金三萬四千萬圓，而自日本輸入之總額則爲三萬萬圓，故爲出超狀態。輸出品以米大豆及其

他豆類爲大宗，占總額之七成，次之爲生蒜及柞蠶絲。輸入品以織物及棉紗佔第一位，佔總額四分之一，機械類次之。蓋朝鮮工業幼稚，故出口以農產品爲主，進口則多爲製造品，朝鮮對華貿易，常呈入超狀態。鮮人多用夏布爲衣料，朝鮮自國所產不足，乃由中國輸入，每年達日金六百萬圓。

臺灣具有熱帶的性質，植物茂盛，青翠滿地，葡萄牙人名曰福爾摩沙 Formosa 卽是此意。生長在平原上的植物，有檳榔、棕櫚、榕樹及竹等，而其最重要的農產，則有稻米、甘蔗與茶樹。甘蔗栽培，年來改良甚速，現有規模大的製糖廠，爲數很多。嘉義台南爲製糖的中心，茶樹種植，以台北附近的羣山中爲最盛。臺灣的茶，烏龍茶最爲重要，芳氣香烈，味極豐醇，爲歐美人所樂用，輸往美國最多。質良味美的香蕉，近來產量增加很多，已成島上一種重要出品，輸入於日本本部，爲數甚鉅，此外甘薯、菠蘿、密與落花生，生產亦盛。樟腦樹身並不十分高聳，而爲臺灣衆樹之王，全世界消費之大部分，殆完全取給於此。北部山下，松柏植物茂盛，蒼翠可愛。

阿里山中之採木事業，爲島中重要工業之一。阿里山綿延於新高山之西側，擁有天然大森林，高二千八百公尺。在八百公尺以下屬熱帶林，龍眼樹榕樹之屬，連岡互嶺，一望濃碧，富有熱帶地域之色彩。漸升至一千七百公里之地，卽暖帶林芭蕉樹逐漸減少，楠梓等樹，參天蔽日。更上自一千七百公里至二千五百公尺之間，則皆扁柏紅檜，是爲溫帶林。其中二千二百公尺至二千五百公尺地帶，爲阿里山森林之精髓。最上爲寒帶林，樹類僅勁檜貞松而已。臺灣礦產有煤與石油諸礦。

#### (六) 人民

朝鮮人口共約二千一百萬，內日人六十五萬，華僑約六萬，朝鮮移殖國外者約三百餘萬，其百分之八十在東三省，百分之十八在西伯利亞。日本政府鼓勵日人向朝鮮移民，一面減輕島國之人口壓迫，一面開拓朝鮮之可耕地。大概日人移一家，可以強迫朝鮮人五家移出國外，朝鮮向外移民，雖非完全被迫，但被迫而離國者，實居多數。此等鮮朝人多往東三省墾地，九一八前，常發生嚴重的國際問題。



朝鮮人在東三省者，約六七十萬人，多以務農爲業，尤以種稻爲大多數，故通常稱之曰「鮮農」。此輩鮮農在吉林省延邊四縣最多，延吉、暉春、汪清和龍四縣人口共計約四十五萬，而朝鮮人口有三十萬，卽居五分之四。此延邊四縣，卽日人所稱間島者是也。

朝鮮之有華僑，以京城仁川爲最早，次之如新義州、平壤、大邱、釜山等各重要都市，亦莫不有華僑之足跡。而今日華僑最多之處，首推新義州，次之爲京城，又次爲仁川。

台灣人口共計四百十九萬，內日人二十三萬二千，此外尙有番族約十餘萬人，餘皆爲漢人（卽本島人）。漢人居於台灣西部平原之地，大都爲閩人後裔，其衣服、飲食、言語習俗等，皆與福建無異。番族分生番、熟番，熟番在山麓地與漢人雜居，且多雜有漢人血統。生番伏處深山幽谷之中，其分佈區域占全島面積之半，均屬天產極富之區，生番係馬來族，文化程度甚低，行會長制，裸體跣足，性極猙獰，殘忍。

好殺伐，以狩獵爲生計。

台灣華僑約四萬六千人，其中以閩籍占百分之八十五，粵籍占百分之七，華僑之分布甚爲普遍，通都大邑，可不具論，窮鄉僻壤亦幾無不有我華僑之足跡。

(七)交通

朝鮮鐵道幾全由日本人經營，有京釜京義縱貫鐵道，自釜山經京城平壤直達新義州，更由新義州越鴨綠江鐵橋聯絡瀋安鐵道，與我國最有關係，此係朝鮮鐵路之幹線。而其支線有京仁京元湖南（自京釜線上之大田至木浦）等線。此外又有咸鏡鐵道，自元山直達清津。吉會鐵道，自吉林直達會寧，今且將達羅津矣。

朝鮮諸水較日本本地諸水爲大，惟大概均甚淺，治水設施尙未完成，每至雨期，常多氾濫，汽船可通者僅鴨綠江及大同江之下游一部。鴨綠江沙礫積聚，水勢日弱，吃水十尺以上之船卽不能入港，且此間天氣嚴寒，每年冬日結冰之期有五個月，船隻交通完全斷絕，故有另行築港之建議。據實地調查，多獅島爲適宜之地，於

此可築一不凍良港。

清津港與敦賀（在日本本州日本海沿岸）間新航路之開通，實為國際上之重要航線，蓋清津港不特為朝鮮北部及東三省北部延邊一帶物產輸出交通之要口，且吉會鐵路開通以後，從吉林直接清津，再自清津至日本，日本與北滿之交通實以此線距離為最短。

台灣縱貫鐵道，北自基隆，南迄高雄，全長三百九十餘公里。為台灣本島交通之大動脈，並有支線若干線，阿里山森林鐵道，為運輸木材之用，高達二千公尺以上。

台灣地形高峻，河流均湍急，航運不便，僅於諸大河下游之一段，可通舟楫。台灣四周環海，北距長崎六三〇海里，南距香港四八〇海里，海運交通甚為重要。除本島沿海航線外，其海外航線有開往中國日本南洋諸航線。

#### （八）都市

京城一名漢城，居朝鮮全境之中央，叢山清秀，南望漢江，所謂山河襟帶之地，其形勢與日本西京相若。京城爲韓國舊都，今日本總督府及各國領事館查焉，仍爲朝鮮之政治中心。居民四十萬，爲朝鮮第一大城，其中日人約十萬，外僑約五千人。

仁川舊稱濟物浦，地當海口要衝，爲朝鮮對外貿易之要港，與我國烟台僅隔一衣帶水。輪船一日夜可達，舉凡僑衆往來以及輪舟運輸貨物，均須經由此口，以故商業甚爲繁盛，其地華僑以山東人爲最多，約占十之八九，設有中華總商會。

平壤爲朝鮮最古都會，大同江中流北岸，人口十五萬，爲朝鮮第二大城。附近平野連亙，土壤肥沃，農產富饒，兼以附近富於燃料與原料，工業頗發達，稱爲朝鮮唯一工業都市。附郭有小白山曰牡丹台。中日之役，兩軍激戰於此。

鎮南浦位於大同江口，扼平壤之門戶，爲朝鮮西北海岸之良港，平壤商務多移於此，載運般粟二鐵礦卽在其附近。

大邱位於洛東江中流之沃野，爲朝鮮南部之大城，人口九萬三千，有舟楫之利，鐵道之便，每年春秋二季，有大市場，朝鮮東南部之農產物，咸集於斯，商賈來集者三十萬人，極一時之盛。

古來高麗人之買賣習慣，係在各重要鎮市之定期場所舉行之，即至今日，亦復如是。大概每五日或六日開市一次，是日也，高麗人由遠近齊集，備辦食物衣料家畜以及其他生活必需之品。此種市場目前在朝鮮全境者有一千餘處，以大邱爲最著

名。釜山之海峽，

釜山位於朝鮮半島之東南端，爲古來對日交通之唯一門戶，至今仍爲朝鮮最大商港，人口近十五萬。釜山與日本下關間，海程一百十二哩，每日有輪渡二次，九小時可達，自釜山至我國遼寧瀋陽，鐵道僅須三十六小時，由瀋陽可直達西伯利亞與歐洲。釜山港內水深三十六尺，絕影島橫於口外，加以種種人工設施，稱爲朝鮮第一良港。

第一鎮海在釜山之西，臨鎮海港，前有巨濟島爲其天然屏蔽。灣內南北十哩，東西八哩，朦朧巨艦銜尾而行，爲日本第五海軍港，與九州之佐世保軍港，遙相呼應。新義州位於鴨綠江左岸，爲京義鐵道之終點。與我國安東縣隔江相望，有鐵橋相通，連接瀋安鐵道，人口五萬，該地華僑人數之多爲各都市冠。鴨綠江上流爲重要林業區域，故新義州木材貿易甚盛。龍巖浦在鴨綠江口，與我國大東溝對峙。鴨綠江木材之輸出港也，他日多獅島築港告成，該地爲其孔道，更有發達希望。

元山爲朝鮮東海岸之商港，臨永興灣，與俄國海參崴及日本本州島日本海岸諸港往來頻繁，有鐵道直達京城。人口四萬餘，內日人近一萬。

九一八後，日本在滿洲之京圖線及拉賓線完成後，目前自哈爾濱至海口之途程，經清津及雄基兩港較諸經過大連，已縮短其距離至二百公里乃至二百三十公里之長，至較諸經過海參崴則亦縮短五十公里至八十公里。自哈爾濱至大阪，如沿此新幹線而行，較諸經過大連，近八百七十七公里，較諸經過釜山，近八百六十六里，而

至名古屋及東京，與經過大連及釜山相較，近一千公里至一千一百里，吾人於此，可知清津三港及吉會線之重要性矣。

雄基距蘇聯邊界二十公里，距海參崴九十六公里，海港形勢，並不優良，因其水面狹隘，不便停泊多數軍艦。一九三二年以前，雄基港進出貨物，每年最多僅達三十萬噸。一九三二至一九三三年間，日本曾于雄基大興土木，並預定工程完竣之後，將每年之進出貨，增至八十萬噸。

鮮滿新幹線之主要出路，首推羅津，目前羅津港內，正加速建築，預計一九三七年底，即完成進出三百萬噸貨物之初步設備。一九三七年後，且將此港擴展三倍，統計日本投於興修羅津港及雄基至羅津鐵路之費用，已達三千五百萬日元，羅津灣中有島二，島水面幾達二十二平方公里。此地能分置六十艘以上軍艦，當日本干涉蘇聯之時，即於羅津港同時淀泊四十七艘軍艦。至自哈爾濱至羅津之鐵路長度，共七百四十二公里。

清津位於距蘇聯邊界九十五里之處，距海參崴則達一百二十八海里，雄基羅津清津三港之中，清津灣之設備，最稱完善，目前此港已有吞吐進出口貨一百三十萬噸以上之能力，港面障以防波堤，港內水面且達三十一萬平方公里。

臺北位於淡水河中流臺北平原之上，為臺灣之政治中心，人口二十四萬，為台灣第一大都會，日人設總督府於此，我國總領事館亦設於此。台北有鐵道北通基隆，南連台中台南而直達高雄。

台南昔為台灣首郡，史蹟頗多，人口九萬餘，為台灣第二大城，亦糖業之中心地。

台中位於島之中部，人口五萬餘，其附近之大平原，為台灣產米之中心地。台中附近有湖名日月潭，拔海七百餘公尺，濁水溪自湖中流出，其水力之大，可發生一百三十萬匹馬力，若能善為利用，供全島動力之源，綽有餘裕。

基隆位於島之東北隅，人口七萬餘，為台灣第一良港，距長崎最近，貿易頻繁。



附近產烏龍茶，香氣芳烈，又產煤，漁業亦盛。

淡水位於淡水河口，惟河口泥沙淤淺，大輪寄泊不便，近年貿易遂為基隆所奪。

淡水有居民二萬餘，為茶葉樟腦之輸出地。

高雄一名打狗，人口六萬餘，為臺灣南部最良港灣，距我國最近，貿易亦盛。

高雄又為一工業中心，鋼鐵業水泥業均發達。

嘉義在台中之南一百公里，人口近六萬，其東即為臺灣第一林業地阿里山森林

區域，特設運財鐵道以供鑄木廠之用。四近一帶，彌望蔗田，糖業稱盛。

宜蘭為東海岸第一名城，人口二萬餘，其地居住熱番甚多，蘇澳為東海岸第一

良港，距宜蘭約二十二公里，人口一萬餘。

### 第二節 其他

日本其他屬領，有琉球澎湖臺南洋羣島庫頁島千島羣島諸地，茲分述於下：

琉球羣島為九州臺灣間所有島嶼之總稱，惟在政治上，其北部諸島歸屬於九州

。琉球羣島中最大之沖繩島，即居其中央。羣島中產糖海味芭蕉布等，以製糖業爲主要工業。那霸在沖繩島西南隅，爲琉球羣島中之首邑，人口五萬餘，首里在那霸之東約三公里，爲歷代琉球國王之舊都，人口二萬餘。

澎湖諸島乃臺灣海峽中之一小羣島也，地味甚瘠，居民專事漁業。此羣島產業之價值甚微，而軍事的價值極大。日本人於此建設海軍港，稱之曰「台灣之鑿」。馬公爲澎湖諸島之唯一良港，每年八九月之交，台灣海峽遇有颶風來襲時，諸船皆避入此港。

裏南洋羣島散布於太平洋中，位於南洋羣島之外，故名，其中大部分爲火山島或珊瑚島，島嶼總數凡一千四百餘，復分爲馬里安 *Mariana*、喀羅林 *Carline*、馬紹爾 *Marshall* 三羣島，但其總面積僅二千一百五十方公里，尙不及我國江寧一縣之面積。歐洲大戰時，此等島嶼爲日本海軍所佔領，迨一九一八年和約簽定，日本以國際聯盟委任統治之名義，統治裏南洋羣島，其行政中心設于帛琉島 *Below Island*

一九三三年三月十七日日本正式通知退出國際聯盟後，仍聲明欲保留裏南洋羣島，已成國際上之重大問題。就經濟而論，裏南洋羣島並不占何等重要之地位，羣島最大之產業爲製糖業，但與台灣比較，僅占三十七分之一，此外則以磷礦之出產頗著名。裏南洋羣島之真正價值，乃在軍事上之形勢。蓋此種珊瑚礁形成之天然良港，在和平時爲商港，在戰爭時便是軍港。若太平洋上發生戰爭此等島嶼大有舉足輕重之勢。

庫頁島即日人所稱之樺太，俄名薩哈連 *Sakhalin* 位于黑龍江之口外，一九〇五年，其北緯五十度以南之地，由俄國讓與日本。自前該地之土著與俄人，爲數極少，人口百分之九十八，皆爲日人。其主要產業爲漁業。豐原爲庫頁島之首邑，有鐵道聯絡庫頁島之主要海口大泊。

千島羣島南起根室灣，北及堪察加半島之南端，形成一大弧，爲鄂霍次克海東岸之界線。此等島嶼目前尙未有詳細之調查，人口亦甚稀少。

嶺之界線。此等島嶼目前尚未有詳確之調查，人口亦甚稀也。

### 第三章 南洋

#### 第一節 南洋之中華民族

南洋之南洋有廣狹二義，狹義之南洋，僅指南洋羣島，廣義之南洋，則包括後印度半

島、大南島及馬來半島，惟廣義與狹義，亦無明顯之界限，且就天時地利人和三方面觀察，

多可以相提並論，尤其是海外華僑以此為大本營，本章內，五節所述，當然為廣義

之南洋。茲將南部亞細亞，按政治關係分為五節，列表如左：

印度洋……印度及錫蘭島

後印度三國

法屬越南……華僑四十餘萬

暹羅……華僑一百餘萬

英屬緬甸……華僑三十餘萬

海峽殖民地

馬來亞 馬來 馬來 諸邦 華僑百餘萬

英屬婆羅洲

南洋

南洋

英屬南洋

英屬婆羅洲

昔。或英俄法來亞文人口。

華僑約五十萬

瓜哇 蘇門答臘

爪哇 華僑約一百二十萬

美屬菲律賓羣島……華僑約十萬

荷屬東印度羣島

婆羅洲 西里伯斯等

華僑一百二十萬

美屬菲律賓濱羣島……華僑約十萬

試以緬甸與蘇門答臘之西海岸為界，則其東西兩方之地形截然不同。界線以西

，地理上形式簡單，區域寥闊海岸單調，島嶼稀少，其周圍亦無甚曲折（如錫蘭島）

，至於內地，則為完整之大陸，如印度半島與阿刺伯是。反之，蘇門答臘以東，地

形複雜，水陸交錯，港灣幽深，罕見其匹。如西里伯斯島伸出狹長之半島數條，形

如手掌，尤為紛紜。記其構造，或為褶曲山脈之斷片，或為太古高原之遺跡，或係

火山噴出物堆積而成，或則建設於珊瑚礁之上，其變化多端如此。

華南洋全屬熱帶氣候，每年平均溫度皆在攝氏二十度以上。其最能引人注目之特

點，即常年一樣，無甚變化。而溫帶則不然，嚴霜烈日，變化無定。熱帶中最熱月

份與最冷月份之較差，罕有超過華氏十七度者（上海全年較差三十四度），在海洋

付坐則在五度以下。

南洋是一所人類博物館，各種族幾無所不有，其原住土人則屬馬來族，但在港

埠大邑長河兩岸之土人，多混有中國與印度之血統，可稱爲混血馬來族，均頭短鼻

大寬，睛黑髮直，與中國人相似。南洋過去之歷史，與我國及印度之關係最深，唐宋

以來，國人移殖南洋者日夥，通商貿易而外，據土稱霸者，指不勝屈，梁道明稱王

巨港，平順塔立國爪哇，李馬奔佔領小呂宋，葉來攻檳榔嶼，皆史籍上之昭昭者。

至於後印度三國本係中國藩屬，漢唐以來，朝貢不絕，初來南洋交易之華僑，皆不

攜妻室，致富後則娶土人婦女爲妻，故今日華僑中，十九皆含土人血液。

華僑經營南洋已數百年，披荆斬棘，艱苦備嘗。在今日南洋所見，工商農礦各

業，多入華人之手，養尊處優之富豪，華僑也；引車賣漿之苦力，亦華僑也；風俗

言語，與祖國同；起居飲食，與祖國同。苟不問統治權之誰屬，未有不誤認爲故鄉

者。如英屬馬來亞之人口，華僑佔過半數，而其都會所在之新嘉坡，華僑竟佔人口

三分之二。此外荷蘭美法各屬及暹羅華僑，自數十萬至百餘萬不等，合計達五百萬人。但吾人對於南洋華僑之注意，不僅在其人數之衆多，而尤在其對於祖國關係之深切。海外僑胞之活動，實占吾國國民經濟極重要之地位。累年以來，國際貿易鉅額入超，多恃華僑匯款以爲挹注。據中國銀行之報告，民國二十一年度華僑匯款，曾因南洋各地市面蕭條，多數華僑失業回國，然尙能維持相當數目，計是年南洋華僑匯款數目，約有一萬萬二千萬元。且華僑之在南洋，皆以赤手空拳，造就工商業之基礎，在祖國政治如此薄弱之下，樹立其驚人之偉業。其刻苦奮鬥之精神，誠有不能不令人讚歎者。至其缺點，則爲華僑先輩出國謀生之際，多未曾讀書識字，華僑子弟亦多失教，不免有數點忘祖之恥，華僑教育實爲異常重要之事。

歐美列強對於殖民地之政策大別爲二，其對於溫帶殖民地加拿大澳洲等處之政策，純以造成白種人之世界爲目的，黃色人種之入境，限制極嚴，而於吾華人之入境，阻止尤爲嚴酷。其對於熱帶殖民地，則採取一種比較寬大之政策，因西洋物質

文明雖然進步，科學智識雖然精進，但白種人欲在熱帶移民，勢所不能。故熱帶地方之發展，不能不利用有色人種之勞力，而其需要華人之處爲尤多。今日歐美人士，對於南洋之開發，仍不能不歸功於華僑，華人入境素來自由，各地華僑之數額，亦尙有增無已，然近年以來，南洋主要產業，錫礦樹膠二者，均以生產過剩，價格慘落，營業已受重大打擊。一面日本之南進政策，於南洋商業經營，不遺餘力，其目的在爭霸南洋市場，以削減我華僑之勞力，一面則印度勞工漸自緬甸侵入海峽殖民地一帶，昔日華工之勢力範圍，今多被印人取而代之，吾僑民大都無具體之計劃與遠大之眼光，團體渙散，政府保護無力，僅恃勤苦耐勞，前途甚屬可危。故我國民必須改變眼光，積極贊助華僑事業，以收內外合作之功也。

## 第二節 後印度三國

### 一、概說

印度支那半島爲亞洲南部三大半島之一，又稱後印度，與我國雲南廣東廣西三



省接壤。後印度三國，即越南暹羅緬甸，從前均爲我國藩屬，歷朝貢獻不絕，其風土人情，頗相類似。自中法之戰以後，越南拱手讓人，同時英據緬甸，中國亦不敢過問。暹羅介於兩大之間，成爲極好之緩衝地帶。一九三二年六月，暹羅革命，宣言確立立憲政體，國王卒加以同意，暹羅所以能獨立自強之緣故，由于暹羅外國人最大之勢力，厥爲中國之僑胞，西人反居下風。暹羅人深深感謝中國人善意之經營，所以素來相安，和好無間，而暹羅政府可以專心致志勵行新政。暹羅面積五十一萬八千方公里，比西康省略大，人口九百萬，比雲南省略少。緬甸面積六十七萬三千方公里，人口一千三百萬。越南面積七十三萬八千方公里，人口二千萬。越南即法領印度支那，其行政較爲複雜，由北中南三圻（北圻即東京，中圻即安南，南圻即交趾支那）及柬埔寨老撾五邦聯合而成，其上設殖民地總督，由法國大總統任命之，緬甸本爲印度帝國之一省，設緬甸省長，隸于印度總督之下。一九三一年緬甸始與印度分離，而直轄於英國殖民地部。蓋緬甸在自然地理與人文地理上，均與印度

故有別，故以分治爲便。

後印度三國土人生活實太容易，衣服簡單，無禦寒之需，食則米糧豐饒，燃料則稻桿木材，不可勝用，住可架板蓋茅，率家人婦子而爲之。生存競爭，既不激烈，天氣炎熱，又復困人，辜負「天南紫國」之名，而無文化進步之實，西人觀察暹人之生活者，皆謂暹羅今日國勢之盛，皆由華人之功，蓋華人以其智慧與血統，注入於暹羅民族，而後暹羅人民精神煥發，此乃公認之事實。清乾隆年間，羅暹爲緬甸所滅，我國僑民有潮州鄭昭者，獨起義兵，逐緬人而恢復全暹土地，爲暹人所擁護，立爲王。今王朝太祖卽其胄也。現今暹政府之官吏，除王族外，華裔，實居大多數，於是華人之赴暹羅，猶如水之就壑，於以造成暹羅今日之歷史與文明，其功甚偉，暹羅人口九百萬，中暹混血種約計四百餘萬，純血統之華僑約一百萬，國都曼谷人口，華人占其半數，可謂盛矣。暹羅政府對於華僑從前極其優待，近年漸施壓迫，對於華僑學校嚴加限制。中國與暹羅之關係，既如是其密切，而中國尙未和

暹羅締結條約，派遣使領以事保護，此真中國外交上最大之缺憾也。

越南爲法帝國主義在東亞最大而又最富庶之殖民地，以二千萬越南土人而被治

於二萬法人之下，法人不畏外侮，而畏內叛，於防範土人，無所不用其極，越南青

年鑒於世界潮流，要求民族自決，其勢漸盛。據越南人赴巴黎和會代表所言，謂「

日本人心理，欲使朝鮮與日本人同化，法國則不然，彼始終視越南人與法國人無平

等之日，祇因越南土肥物豐之故，僅欲利用其勞力以填其無窮之欲壑而已」。自越

南統治於法人後，經濟地位雖略見改良，然越南土人不特無所裨益，反受無窮痛苦

思。越南華僑現有四十餘萬，從前本處上國地位，自越南淪陷。失却保障，備受法政

府種種苛待，偶觸其怒，或拘禁，或驅逐出境，不知凡幾。祇以使領未設，國家權

力未能保護，含辛忍苦，以迄於今，至民國十九年，始訂中法越南條約，其中議定

中國政府得在越南之河內或西貢，派駐領事。

昔李鴻章論緬甸事，謂「英攻緬甸甚急，恐將併吞北緬，則滇邊西界後患方長

。種爲華屬，近年已在苦存苦亡之際，然唇亡齒寒，似未使全置之不理，自英將緬甸，於是滇邊發生片馬問題及江心坡問題，至今尙爲懸案。前此江心坡人民來京請願代表，因交通關係，反須取道緬甸仰光 Fongsoo 言之殊可爲浩嘆。緬甸華僑三十餘萬，在仰光設有領事館，亦爲我國在後印度唯一之領事館。一班緬人多無革命思想，智識階級多爲政府官吏，富貴者席豐履厚，更無論矣，現祇少數青年尙在奮發耳。

第二章 (一) 地形

印度支那半島之山脈係自雲南省西境直下。連山駢列，狀如屬骨。有五大名川——紅河湄公河湄南河薩爾溫江伊洛瓦底江——奔流其間，滔滔南下。分道入海。河流大勢與山脈並行。英人格萊哥雷 Gregory 有云，「亞洲東南部之三大河流，曰揚子江，曰瀾滄江，曰怒江，皆導源於西藏高原之東部，平行而前，三大河之上流相並而行者凡二百七十里，而其東西距離常不逾八十里者凡二百公里，蓋幾

合併矣，而忽又分歧，揚子江至麗江境，折東北流，經數大曲折，脫三峽之險，蕩漾於中國之東部注於太平洋。瀾滄江奔放南流又居向東南，怒江屢向西突，而入於印度洋。怒江與揚子江上流最接近處，相去僅六十八公里，然其河口竟達直徑三千二百公里之長距離。諸大河上流，山高谷深，相距甚近，地勢傾斜甚急，其下淤爲沖積平原，入海處有三角洲，平野寬廣，農疇豐沃，居民多聚居其上。

### (三) 水系

越南河川之大者，在北爲紅河（卽富良江），在南爲湄公河，均來自雲南。紅河上流在雲南爲元江，下流經東京全境，入東京灣，北部平原之最大商港曰海防，卽位於紅河支流之河口，湄公河上流在雲南爲瀾滄江，流經柬埔寨交趾支那而入於海，全長約四千八百公里，爲暹羅越南之國際河川。

暹羅之湄南河流貫中部，其支流之大者有湄濱河。湄克隆河 Meklong 而位於西部，獨流入暹羅灣。

緬甸河川以伊洛瓦底江薩爾溫江節東江 Sittang 爲大，而尤以伊洛瓦底江爲最，流長約二千公里。其上流有二，一爲恩梅長江 Nmaikha，一爲邁米開江 Malikha，二江之間卽爲我國之江心坡。

#### (四) 氣候

就大體言，印度支那爲一高溫多雨之地，惟南北氣候，頗有差異，在南部始有真正之熱帶氣候，北部地勢較高冬季尙覺涼爽。以雨量論，全年可分二季，四月至十月爲雨季十一月至次年三月爲旱季。雨季時日間雖熱，當日落之後，因有雨露之調和，入夜氣候溫和。南風拂衣，一若我國新秋天氣。又雨季時諸河每致氾濫，平原盡成澤國，泥濘沈澱，土壤極肥，居民種稻，產量甚豐，有『天南樂國』之稱。

#### (五) 經濟

農業爲越南人民之基本職業，其主要出產爲米，約佔全國出口貨之半，交趾支那一處，產米尤豐。我國每年進口之西貢米卽交趾支那所產而由西貢出口者也。其

次則有樹膠胡椒甘蔗椰子棉花等。東京一帶，礦產以煤爲主要，煤田在東京鴻基地方，我國上海市場上亦有東京煤，又稱鴻基煤。

暹羅亦以米爲主要農產，湄南河平原蓋爲良田，輸出者占所產三分之一，居暹羅出口貿易五分之四。暹羅北部山地中產柚木，每年運銷外國，價值頗鉅；樹膠之種植，雖歷史未久，而歷年以來，進步甚速，主要之樹膠地在暹羅馬來，經營者多爲中國人。其地又產錫礦。暹羅之出口貨，卽以米爲大宗。錫與柚木次之。

緬甸農業最盛之地在下緬甸諸大河三角洲上，米爲緬甸經濟之基礎，樹膠椰蔗糖等次之。礦產則以石油爲最著，緬甸中部區域仁安羌 Yenang Yang 地爲世界著名油田之一。緬甸之出口貨以米爲大宗，石油柚木次之。進口貨以棉織物爲大宗，此則越南暹羅亦然。

#### (六) 人民

後印度諸大流域，因山嶺隔絕，分建若干小邦，風土人情大致相同。土人生活

簡單，因地勢卑溼，且有洪水猛獸之患，故屋舍建於木樁之上，又以天氣溫暖，單衣可以卒歲，炊飲以後，無用舉火，魚蝦充牣於江浦，稻米不勞而可獲「沃土之民」遂致「不材」，此自然之理也。土人既貪安逸，我勤勞之華僑，隨得操其經濟之命脈者矣。

越南土人大部分爲安南人，散居於越南各處，人口約一千五百萬，受中國文化，開化最早。尙有少數民族散居於高山叢林之中，文化程度甚低。

暹羅民族以老撾與泰族最占重要。老撾族居於北部山岳之鄉及東部可拉高原，泰族散居於肥沃之南部平野。暹人皆信奉佛教，或稱之爲「白象之國」，或稱之爲「黃衣之國」君臣上下均爲佛門子弟。

緬甸人口多集居於下緬甸平原之地，緬甸滿街多僧侶，到處乞緣，寶塔巍峨，佛寺燦爛，遊緬者最深之印象也。緬人好逸惡勞，社會俗尙，男子優閒，女子勞動，夫則，婦女之經濟才能，殊爲不弱，一家生計，皆婦女任之，男子反倚之以爲生。



越南華僑，已有長久歷史，一向處於主國之地位，自法人據有越南後，華僑即失却保護，至今猶無領事條約以保護之。中法越南商約，載「兩締約國約定，依照各本國法律章程，互相給予最惠國待遇」，而越南政府對於華僑，入口要稅，居留要稅，營業要稅，種種苛捐雜稅，其繁重苛刻，爲南洋各屬之冠。且對於入口華僑，任意侮辱，隨意鞭撻；對於欠稅華僑，反縛遊街，百端凌虐；對於華僑住屋，自由檢查，毫無保障，對於華僑出入，重重束縛，如防盜犯；我僑胞含冤莫訴，殊堪痛心。

暹羅之華僑約有百餘萬，而中暹混血種約四百餘萬，華僑在暹者以廣東人最多，福建人次之，而廣東之潮州人尤有勢力。華僑企業之最大者爲米廠，近年來因暹人對於華人之發展，頗具嫉視之心，乃抽人頭稅，訂移民律，對於華人頻加壓迫。緬甸華僑閩人最多，粵次之，滇又次之。粵僑多居於通商大邑。閩僑則無遠弗屆。滇僑多在上緬甸之各都市及各山寨，少進取之心。華僑在緬甸之勢力，頗受印

人之排擠。印度在緬僑民約有百萬之數。

(七) 交通

西貢爲法國東洋艦隊之根據地，亦卽越南縱貫鐵路之出發點，鐵路與海岸平行，自西貢直達海防河內。復由海防分二支，一東北行經諒山而入廣西邊境之鎮南關，一西北行經老開，而自雲南邊境之蒙自，直通昆明。計自西貢至昆明，共長一千七百三十公里。

暹羅鐵道網以首都曼谷爲中心，北經故都猶地亞達景邁，自曼谷至景邁，車行約須二十六小時。自曼谷南行，與馬來聯邦鐵道相接，可直達檳榔嶼及新嘉坡等處。暹地交通不便之處，用以載旅客及搬運荒林之大木，皆藉象力，象產於暹羅一帶者，高七八尺，性馴，能迎合人意以作工。緬甸鐵道，自仰光北達故都曼德禮，至此分二線，一北行至密芝那，又分支趨八莫，一東行至陽崙渡，皆迫近瀕邊。現在上緬甸之高原一帶，已有優美之道路互

稱聯絡，此路之建築，並具有軍事上之意義。

(八)都會

河內爲東京之首府，一九〇二年以後爲越南全國之首都，即法人在中國南部政治活動及經濟活動之根據地。河內爲鐵道中心，東達海防，北通昆明，南下沿海平原以至順化。人口二十萬，有華僑四千餘。歐人三千，越南總督即駐於此。

海防位於紅河支流之河口，爲東京唯一之門戶，河內之外港也。人口十萬五千，自海防有鐵道通我國廣西邊境諒山以北之那岑地方，其地距鎮南關尚有十餘里。西貢爲交趾之首府，位於湄公河支流西貢河之左岸，距海口六十五公里，爲越南第一商港，又爲法國東洋艦隊之根據地，其對外貿易占全越對外貿易總額百分之六十以上。人口十八萬，內華僑四萬餘人，歐人六千五百。

曼谷爲暹羅之國都，跨湄南。河下流兩岸，距河口四十公里，人口七十五萬之大都會也。市內運河縱橫，水道交通最便，有『東方威尼斯』之稱。

仰光在伊洛瓦底江三角洲，類仰光河左岸，距海口三十三公里，大洋汽船可乘潮而入。仰光爲緬甸之政治中心，又爲其唯一之商港，貿易額占全緬百分之九十，米與柚木石油出口最盛。

八莫在伊洛瓦底江上流左岸，距江口一呎五百公里，爲伊江航路之終點。八莫鄰近雲南高原，爲與我國陸路交通之門戶。華人稱之曰新街。

### 第三節 英屬南洋

#### (一) 概說

英屬南洋分二部，一爲英屬馬來亞，Malaya 卽馬來半島，一爲英屬婆羅洲，位於婆羅洲之西北部，約占全島面積四分之一。馬來亞又分海峽殖民地馬來聯邦與馬來諸邦三部分。海峽殖民地在馬來半島之西南隅，包括新嘉坡檳榔嶼 Penang 及馬六甲 Malacca 皆直轄殖民地，華僑稱之爲三州府。其面積約四萬方公里，尙不吸新加坡面積二十分之五，人口一百十七萬，略等於浙江省人口二十分之一。馬來

聯邦包括霹靂 Perak 昔蘭峨 Sela Dagar 森美蘭 Negri Sembilan 及彭亨 Pahang 四邦，爲英之保護國。華僑稱之爲四州府。其面積七萬一平方公里，約等於浙江省面積三分之二，人口三十萬。馬來諸邦則爲柔佛吉打玻璃市吉連丹及丁家奴，亦歸英國保護，惟尙未加入聯邦之內，華僑稱之爲五州府。其面積五萬九千平方公里，人口一百三十萬。海峽殖民地總督執行馬來半島各保護邦總監之職，兼轄屬婆羅洲。英屬婆羅洲又分三部，一爲英屬北婆羅洲公司受英政府特許而占有之土地，一爲渤泥 Brunei，一爲沙勞越 Sarawak，後二者均爲英之保護國。英屬婆羅洲面積二十一萬六千方公里，與湖南省面積略等，人口僅七十萬，不及湖南省人口四十分之一。馬來亞之商務當首推樹膠，其銷路如何，卽爲當地各埠繁榮之關鍵，經營此業者多爲華裔，種植者完全爲華工。此外馬來之錫礦與沙勞越之石油，亦大有價值。要而言之，英屬南洋之實業乃由華人一方扶植者，目下馬來亞華僑總數已遞增至二百萬，占半島總人口之半數。馬來土人反不及華僑之多。新嘉坡之人口近六十萬，

華僑約占三分之二。現在我國在新嘉坡檳榔嶼均設領事館，吉隆坡 Kuala Lumpur 爲馬來聯邦之首府，亦擬設領事館，北婆羅洲之山打根埠爲航線所經，僑民衆多，亦擬設領。

新嘉坡地當太平洋與印度洋之咽喉，爲東南貿易之總樞紐，扼世界交通之孔道，現已成爲南洋第一大商港，進出口船舶噸數在英帝國中只有倫敦與香港超過此數。新嘉坡軍港規模極爲宏大，爲英國海軍之遠東根據地，其地位於印度香港澳洲之中心，如將艦隊集中於此，便能互相策應，控制一切。新嘉坡築港爲歐戰以後一件大事，英國政治家某君曾在倫敦演說，力主在新嘉坡嚴密準備，以防世界之倏變，吾人由此，可知英人對新嘉坡之重視矣。

## (二) 地形

馬來亞之地形起伏不平，平地極少，多爲寬廣之低緩邱陵地。其中央有山脈，自南而北，稍偏於西岸。高峯達二千公尺以上。英屬婆羅洲之地形可分三帶，近海



繁盛；膠價低落，則馬來亞經濟衰微，商業蕭條。樹膠初植之二三年間，於其間隔內種植波羅密，及膠樹長大，乃將波羅密刈去，南洋方面通稱波羅密曰黃梨，是為樹膠園中最重要之副業。種植黃梨者，幾盡為華工，新嘉坡華工多營此業，其地罐頭黃梨之輸出，每年值數百萬元，亦馬來亞出口之次要品也。馬來亞椰油產額占全世界總額五分之一，而馬來亞椰油產量之中，又以檳榔嶼居首位，即以品質言，亦以檳榔嶼所產者最為佳良。檳榔嶼椰油業亦全屬我華僑所投資。馬來亞之錫礦，占全世界總額三分之一，為當地政府稅收之主要來源。馬來亞之出口貨，即以樹膠與錫礦為最主要。

英屬婆羅洲之農業情形，與馬來半島相彷彿，所產燕窩及海參，華商購者甚多。又沙勞越，產石油，亦有名。

馬來亞南地 (五) 人民

馬來亞人口總數雖僅四百二十五萬，而種族極為複雜，就其大者而言，則有馬



來人中國人歐洲人印度人歐亞混血種人日本人等，此外爪哇人斐律濱人越南人暹羅人緬甸人等，亦隨在可見。其複雜之程度，尤以新嘉坡檳榔嶼吉隆坡新山 Colerai Bharu 等大都會爲最，有世界人種展覽會之稱。

馬來亞華僑約一百餘萬，華僑從事諸種職業，有採錫礦者，有種樹膠者，亦有做零售業者，彼輩積財購地，樹膠園多爲所有。華僑既能耐苦作工，又善經營實業，創有極大工廠，製造樹膠輪及樹膠鞋，而罐頭黃梨之商業，亦全操於華人之掌握。印度人經營商業之才能亦不亞於我華人，惟不若我人之冒險耐苦，故其經濟勢力終遜於華人也。歐洲人以英人爲最多，握政治經濟之大權。

英屬婆羅洲人口約九十萬內華僑約九萬餘，大多爲商人及工人，工人多從事田園及採礦。

### (六)交通

馬來亞最重要之交通線，卽由新嘉坡至檳榔嶼，更直達暹羅之鐵路，此路昔日

因海峽之隔，未便聯感，今則新嘉坡與半島間已有長堤及鐵橋相通，火車可以通行其上，此長堤長逾半里，寬十五公尺，為新嘉坡入柔佛國及馬來聯邦唯一之交通孔道。其近柔佛方面，堤中斷架以鐵橋，可開合以通舟楫，鐵橋開時，火車至此稍停，鐵橋合而通車。入口係式十萬內華籍移民，大受僑商人工人，工人悉辦事田，蘇馬來亞之地位，適當歐洲孔道，值此東西交通頻繁時期，船舶往來，實以斯為中心地。新嘉坡檳榔嶼南洋諸國交通之總匯，其遠洋近海航業均異常發達。英屬婆羅洲亦有輪船往來各埠。對面又樹椰林，而羅爾黃梨之產，亦全賴華人之經營。新嘉坡為海峽殖民地之首府，亦英屬南洋之政治中心也。其地海面遼闊，港灣深遠，四面環山，形勢險要，為世界最良海港之一，港建於島上，島長四十三公里，寬二十二公里，隔一長而窄之海峽，與馬來半島相望；又築長堤及鐵橋聯絡之。此港為一自由港，因地勢優越，貿易異常發達，海峽殖民地之貿易，大半集中於此。

。重要輸出品有錫糖西穀米樹膠胡椒豆蔻及各種香料，其中以錫爲最重要。新嘉坡之轉口貿易極爲發達，各國各地商品，均能於此覓得，新嘉坡人口將近六十萬，華僑約占三分之二，有中國領事館。新嘉坡亦爲日人發展南洋之中心，日僑約三千五百人。

檳榔嶼在馬來半島西岸海中，與新嘉坡同爲自用港，貿易甚盛。檳榔之多冠於各島，故名。古木參天。椰林蔽日，山明水秀，如入畫圖，教育之振興，人物之優秀，亦爲南洋各島之冠。

麻六甲在馬來半島西南沿海之地，人口十三萬有奇，華僑約占三分之一。一世紀前，麻六甲爲馬來半島唯一重要商埠，今則南制於新嘉坡，西限於檳榔嶼，貿易範圍愈促百里。

吉隆港爲雪蘭峨之首府，亦即馬來邦之首都也，居民八萬，有鐵道通巴生港 Port Swettenham。巴生港位於巴生河口，爲吉隆坡之外港，雪蘭峨邦貨物進口

多賴斯港。

由檳榔嶼渡海登岸四小時達怡保 Ipoh。怡保爲霹靂邦之都會，人口達三萬七千，爲馬來聯邦之第二大都會。

新山 Johore Bharu 爲柔佛首府，離新嘉坡二十五公里，與新嘉坡隔一柔佛海峽，自峽內長堤築成島陸已得相連，人口一萬五千。

山打根爲英屬婆羅洲之要港，又爲英屬北婆羅洲之首府，位於東海岸，商業頗盛，亞庇 Jesselton 則爲英屬婆羅洲西海岸之要邑。

渤泥位於渤泥河上，爲渤泥之首府。古泰 Kuching 爲沙勞越之首府，距沙勞越河口約三十六公里。

#### 第四節 荷屬東印度羣島

##### (一) 概說

荷屬東印度羣島西起蘇門答臘，東至新幾內亞，其東西距離之長，有過於上海

至新疆，其陸地面積二百萬方公里，即七十八萬方英里，約有我國本部十八省之半，大於荷蘭本國六十二倍；人口六千萬，大於荷蘭本國八倍。荷蘭人常自稱「母國雖小，而其子國地大物博。膏腴甲天下。洵非虛語。荷屬東印度羣島包括爪哇蘇門答臘西里伯及婆羅洲四島，統稱之曰大巽他羣島，又有新幾內亞島及附近小島如小巽他羣島摩鹿加等。但婆羅洲北部，新幾內亞東部均屬英。小巽他羣島極東之的摩爾島東部則屬葡萄牙。

荷蘭東印度羣島於行政上有內島外島之分，直領內島爲爪哇及其附屬島嶼馬都拉 Madura；以外之島嶼稱爲外島。荷屬東印度總督爲荷王之代表，以爪哇之巴達維亞爲政治中心。荷人統治諸島，已歷百餘年，而其精力集中於爪哇二島。爪哇地處亞澳二洲之間，隣近麻六甲海峽，當遠東大商船航路之要衝，地理位置，已屬便利，且氣候溫和，雨量豐沛，無長久之旱季，土壤則多源於近代之火山質頗肥美，致爪哇地賦雖小，其在世界上之名聲與重要，乃過於吾人想像之外。爪哇面積僅十

三萬方公里，即五萬一千方英里，人口四千二百萬，人口密度每方公里約三百十人，換言之，面積比安徽省略小，而人口則二倍之。全島面積百分之七十五，均爲農業區，米糖尤富，茶之出口量，超出我國。爪哇不僅爲荷屬東印度之寶庫，亦爲南洋羣島中最富庶之地。此外邦家島 *Bangka* 之錫，婆羅洲之煤油亦關重要。婆羅洲面積最大，惜內地荆棘未闢，居民稀少。

華僑之來荷屬東印度，歷年已久，披荆斬棘，開闢荒蕪。對於當地之農工商業，均有極大貢獻。然數百年來以迄今日，所受待遇之苛苦，適與貢獻之程度成正比。華僑人數共一百二十餘萬，若合「僑生」而計之，則有一千六百七十萬人之多。華僑居當地商界領袖，荷屬印度之商業以糖米爲大宗，而左右是業者，實以華僑最佔勢力。我國有總領事館設於巴達維亞，領事館則分設於泗水 *Suarabaya* 三寶瓏 *Samarang* 錫江 *Macassar*（在西里伯）巨港 *Palemang* 棉蘭 *Medan* 五處。荷商輪船公司往來於荷屬東印度中國日本之間，年來營業日見發達。

## (1) 地形

荷屬東印度羣島介於亞澳大陸之間，爲太平洋沿岸火山帶之一部，其火山可分二種：一，山勢峻拔，成完美之火山錐形者，二，山勢扁平，無火山之特別形狀者。克拉喀托 Krak Ats 爲蘇門答臘與爪哇間之火山島，曾於一八八三年八月突然噴發。島之中部，全被炸去，喪失人命三萬以上，爲歷史記載中最猛烈之噴發。火山因氣候作用，受深切之侵蝕，遂生厚層之熱帶土壤，名曰火山土，最稱肥沃。爪哇地勢，中央多山，北岸爲沖積平原，南岸平地甚狹，境內山脈連亙，占全面積三分之二，火山尤多，共一百零九座，最高峯曰士美路峯 *Sumera*。高出海面三千七百公尺，終年噴火不絕。爪哇平原之地，卽爲種植稻米甘蔗最肥沃之土壤。主要之商業城市，多在北岸沖積平原之上。蘇門答臘山脈偏於西岸，東岸地形低緩有平地，大河均東流入海。婆羅洲亦山脈盤亙，惟西南海岸爲平原，英荷二屬地卽以山嶺爲分界線。西里伯之四大半島自中央山岳帶分出，形如英文字母之K字。荷

屬新幾內亞內地山岳重疊，惟南部有平原，摩鹿加羣島亦爲火山脈所構成，而珊瑚礁亦多。

三、荷屬東印度羣島無大河流，不便大舟航行，惟內地水運尙便，且灌溉之利甚大。荷印羣島不僅於每年有一旱季，卽於每年雨季之時，其降雨之多寡，亦甚不一定。此於穀物大有影響，若無灌溉之助，必多荒歉，而爪哇等地人口稠密區域之稻田，灌溉事業尤爲需要，蓋稻米卽爲其人民之主要糧食也。甘蔗之種植，正當旱季之時，故蔗田灌溉，亦最重要。

(四)氣候

荷屬東印度羣島位於赤道帶，四周環海，四時之變化甚少，常年如夏，平均溫度在攝氏二十六至二十七度（華氏七十九至八十一度）之間，故氣候溫和，並非如一般人所想像之炎熱如焚也。登山則更涼快。大概每高一百公尺，氣溫約降低攝氏



半度。因全年雨量分配之多寡，分爲乾季與雨季，乾季不過雨量較少。大致在赤道以北者，五月中旬至九月中旬爲雨季，十月至翌年四月爲乾季；在赤道以南者，四月至九月爲旱季，十一月至翌年二月爲雨季。

荷印羣島氣候適宜，土壤肥沃，爲世界熱帶區域中之重要農產地，亦荷印經濟發達之基本要素。而其中尤以爪哇一島最爲富饒。荷印羣島中僅爪哇一島已完全開發，他如蘇門答臘婆羅洲西里伯等除沿海之地已開發外，內地尙爲原始處女地，至於新幾內亞更無暇顧及，故荷印富源有無限蘊藏正待開發也。

爪哇在世界商業上能居極重要之地位者，即因其農業之發展，農產之富饒。其重要出產當推蔗糖爲第一位，以輸出爲主要目的。米亦爲爪哇出產之大宗，亦人民主要之食糧，惟因蔗田過多，米糧尙須仰給於外來。樹膠爲爪哇第二種輸出品，其種膠之歷史，稍後於英屬馬來，而其成績與年俱進，斐然可觀。茶樹生長於高度四

百至一千五百公尺以上，大抵低地產量較多，而高地則品質較良。咖啡乃另一種山耕農產。以九百公尺至一千二百公尺為最宜之種植地，地高則蟲害較少。荷印煙草之輸出甚多，其品質以蘇門答臘所產者為上。爪哇所產者則較次，金雞納霜為爪哇之特產，其供給量竟遍至全世界。

在十六世紀時香料為東印度羣島最大之富源，歐人東來之動機，半皆在此，但至今日，因荷印所產各種物產種類甚多。香料已無昔日之地位矣。香料中最主要者為胡椒，以蘇門答臘及婆羅洲所種者為最多，邦家島 *Bangka* 亦為主要產地之一。蘇門答臘東南之邦家島為荷屬東印度錫礦最多之地，每年所產錫條，多係輸出，以供外國市場之需要。荷印最重要之石油礦在婆羅洲。爪哇除煉糖廠外，無其他大規模之工業。

#### (六) 人民

荷屬東印度羣島之人口，共約六千一百萬人，內土人五千九百萬華僑一百二十

萬，歐洲人二十四萬餘，其他東方僑民十一萬。土人懶惰成性，事事均落人後，不能與人競爭，華僑在荷印爲仲介人，從事零售商業，從中博取利潤，因勤儉而致富有，爲大商店與大工廠之主人翁者，亦屬不少。在爪哇之所謂歐洲人，頗多含爪哇人之血統，其純粹歐洲人因氣候不適健康，而離去者頗屬不少，其留居爪哇者，皆身體強健，而以少壯者占多數。歐人大都居城市中，住宅多爲平屋而簡陋，惟因氣候炎暑，周圍常有寬暢之曠地以植草木，令人有清涼爽快之感。

荷印居住荷印之華人，於各項實業，雖可享同等待遇，與歐美日人從事各業之競爭，惟其私人生活，則完全與土人處同等地位。近年來華僑受荷印政府土地購買之限制，營業種類之限制，華人口之限制，以及種種苛稅之壓迫，乃使華僑大受打擊，而我祖國政府不加援救，百數十萬之華僑負冤莫訴，且華僑在荷蘭屬地所生之子女，華僑稱之曰「僑生」依荷蘭國籍法，悉屬該國籍民，計自宣統三年，我國與荷蘭締結條約迄今共二十餘年，此類僑生在荷屬各地，已有四五十萬人之多，吾國如不

急圖修約以補救其弊，恐若干年後，此輩僑生，將忘却其祖國矣。

我國貨物之輸入荷屬東印度羣島者，有大豆爆竹及藥材等，大豆完全來自大連，爆竹係湖南出產，藥材即為國內藥材店所出售者，至今尚為國貨輸入之大宗。日本貨物在南洋傾銷，大有驅逐他國商品，獨佔南洋市場之趨勢。日本工業發達，出品充斥，其國內既供過於求，中國又有抵貨運動，故其商品盡量運銷南洋。日人之南進政策，其主要目的即在爭霸商業市場。

### (七)交通

荷蘭人之經營殖民地，尤注重於道路，爪哇鐵道交通，尤稱發達。據一九三〇年調查，荷印全體之鐵道共長七千三百餘公里，在蘇門答臘者一千七百餘公里。大都市中之道路，行道樹頗為完美，各主要都市之間，常有寬廣之汽車路，又有定期之運客飛機。荷屬本國，南洋各屬，澳洲及爪哇之間，有二三輪船公司之優秀輪船，互相聯絡。蘇門答臘島上棉蘭之交通頗為發達，郵船常在其海口停泊，直達新嘉

坡爪哇各地，輪船往來，通航不絕。

(八) 都市

巴達維亞一稱巴城，臨巽他海峽，介於爪哇與蘇門答臘之間，爲爪哇之首都，荷印總督駐此，人口三十萬，歐人約三萬一千。市街分新舊二區，舊市乃商業區，華僑及阿刺伯人貿易頗盛，新市乃市政區，有官署銀行等建築，其海港曰丹絨勃絲 Tundjong Priok，位於巴城之東約九公里。

茂物在巴城南四十八公里，四抱皆山。氣候稍涼，荷名 *Buitenzorg* 卽脫離煩惱之意。蓋巴城爲政治商務之中心，人居其間，塵事萬端，日不暇給，及至茂物，則遠山含翠，涼風拂面，清流淙淙，花鳥迎人，大有擺脫一切清除煩惱之概。茂物植物園爲熱帶中最大之植物園，高出海面二百六十公尺，占地一百四十餘英畝，大部分皆植以熱帶之喬木。

泗水 *Surabaya* 在爪哇東部之北岸，隔水與馬都拉島相望，爲荷印羣島之最大

商港，海船遠航亞歐澳三洲及南北美洲，又為荷印之海軍根據地，有造船廠兵工廠等。凡往來新嘉坡婆羅洲西里伯與澳洲各處之輪船均以泗水為中心，復有鐵道五條，連絡爪哇內地。人口二十餘萬，華僑約四萬人，全市營業之重心，握於華商之手。爪哇中國日本輪船公司在上海設分公司，往來於爪哇南洋及中國海口等處。上海每星期有輪船往爪哇。爪哇物產輸入中國者，以糖胡椒藤料為大宗。

三寶壟居中部爪哇之北岸，製糖業最盛，與泗水同為蔗糖貿易之主要商港，惟港口不良，商業不及泗水，華僑之富商大賈多聚於此，有明鄭和墓，香火極盛。

萬隆 *Bandoeng* 在爪哇中央高原之上，拔海六百四十公尺，氣候清涼，景色優美，故有「東方樂園」之稱。人口五萬，金雞納霜為此間一大特產，政府設廠製造，行銷全球。近年產業發達民豐物阜，蔚為人文薈萃之地。

梭羅 *Soerakarta* 與巨港 *Toyjakarta* 居爪哇之中心，為土王之自治地，商業亦頗繁盛。爪哇古代習俗及王室制度，猶有存者，日惹附近，古蹟甚多，皆千年遺跡。

，有登臨之樂。

棉蘭 Medon 在蘇門答臘之東北岸，爲蘇門答臘首府，及全島煙草業之中心，煙葉之佳，馳名世界，其海口曰日里，Deli 火車一小時可達，與新嘉坡檳榔嶼海上交通甚繁。棉蘭人口一萬四千，華僑居六千。

巨港卽巴隣旁 Palembang 爲蘇門答臘最大之都市，人口六萬，商業繁盛，樹膠咖啡尤爲大宗，附近有油礦，有煉油廠二處，規模甚大。邦家島與巨港隔海相望，其所產之錫，均由巨港出口。

巴唐 Padang 在蘇島西岸，埠中樹木繁茂，氣候清涼，現爲咖啡貿易之大市場，附近又有煤礦。

坤甸 Pontianak 在婆羅洲西部，其地正在赤道之下，椰林蒼鬱爲著名之乾椰出口地，人口二萬，華僑居六千，各種貿易皆在華僑掌握。西部婆羅洲之華僑共有五萬人，自坤甸以北，幾可稱爲中國區域。

馬辰 Banjar Massin 在婆羅洲東南部，距爪哇之泗水最近，貿易甚盛，出口以樹膠藤類爲多，人口一萬七千，華僑二千五百，附近產金剛石。

錫江卽望加錫 Macassar 在西里伯島之西南端，港灣優良，有第二新嘉坡之稱，全島土產均由此輸出。人口五萬，有歐人設立之椰油廠。自泗水至此十小時。

萬鴉老 Menabe 在西里伯之北端，氣候適宜，風物優美，故有「安甯福地 Min-ahasa」之稱。出口以椰乾咖啡爲大宗。

(九)的摩爾島 Timor 爲南洋羣島之一，位於巽他羣島之極東。與澳洲隔的摩爾海 Timosea，此島由荷荷兩國分領，南部屬荷蘭，北部屬葡萄牙。此島卽爲葡萄牙東洋殖民史上唯一遺跡。首府曰特里 Dili 在島之北岸，行政上屬澳門管轄，特里華僑甚多，頗有勢力。

第五節 菲律濱羣島



(一) 概說

菲律賓羣島，原爲美之屬地，一九三五年，美國已允許其獨立，惟十年後，始可完全自由。

羣島總數約有七千，面積在二百五十方公里以上者三十個，中有兩大島，在北曰呂宋，在南曰民大諾 *Mindanao*。羣島面積合計二十九萬六千方公里，略與我綏遠之面積相等。全島人口一千二百萬，略與我山西之人口相等。

從歷史上觀察，菲律賓之文化曾經受亞歐美三種文化之洗禮，尤其與中國關係最爲密切，呂宋島距廈門最近，不過八百公里，明史云「閩人以其地近且饒，商販至數萬人，往往久居不返，至長子孫」。證以最近調查菲島上下兩院議員，華菲合種者占百分之七十五。「斯語也，非出於華人與非人之宣傳，而出於美國人之報告，不更皎然可信乎」，菲島華僑十萬人，全國零售商業可謂完全操於華人之手。凡曾考察菲島經濟狀況者，咸知華僑握本島商業之大權，頗有經濟勢力，其地



位之重要，自不待言。但觀於最近華僑地位，則頗抱悲觀，內受菲人之排斥，外遭日商之攘奪，百業日形凋敝。此種情形，不獨菲島爲然，南洋各埠均有同慨。美國人在菲律賓羣島祇七千人，而菲島對外貿易百分之七十屬於美，中國在菲島對外貿易上僅居百分之四十左右。馬尼刺爲菲律賓之首府。其地設有中國領事館。

### (二)地形

菲律賓羣島爲太平洋岸火山帶之一部，島中山脈皆縱走南北，崗嶺巍峨，多火山地震。山坡多火山肥沃之火山土壤，居民常築堤於山麓隴畝之上，使雨澤不致流瀉，而燥土化爲泥淖，名曰梯田，呂宋名大諾二大島有較廣之平野。

### (三)水系

菲律賓無巨大河流，內地少舟楫之利，惟恃山溪水港以資灌溉。菲律賓古代之灌溉工程，始自福建傳入，用以灌溉山坡間之梯田，其工程之偉大，可與埃及之金字塔，中國之長城並稱，其技術與計劃之精巧，較之羅馬溝渠，殆有過之無不及。

梯田起自山谷，沿山坡而上以至能得水處爲止。我國東南沿海區有「水無涓滴不爲用，山到崔嵬猶力耕」之語，非島彷彿似之。

#### (四)氣候

菲律賓羣島雖在熱帶，而氣候溫和適於健康，并無炎蒸之酷暑，夜間頗爲清涼。全年分燥溼二季，自十一月至翌年五月爲燥季，吹東北風，降雨較少。自六月至十月爲雨季，吹西南風，每日下雨，且來時甚驟，溫度較低。十一十二兩月最溫和，三五兩月最熱，學校放暑假，菲律賓地處熱帶海岸，爲太平洋颶風所必經之路，颶風經過時狂風暴雨，漂沒田畝，摧毀船舶，影響於人民生活者至深。故非島人民對於天氣之變化，早知注意，非島馬尼刺之氣象臺成立近七十年，附屬測候所達二百四十餘。

#### (五)經濟

菲律賓爲一農業國，米糖椰子玉蜀黍麻及煙草，爲非島六大重要出產。米爲菲

人之主要食糧，平原之地皆種稻，山坡梯田亦施耕作，然終不敷本島之民食，故自越南輸入大批米糧。近年農業發展，米糧之輸入減少，差可自給。煙草爲唯一之工業，製成雪茄，輸至美國，呂宋雪茄，世界聞名。馬尼刺麻乃一種野芭蕉，其樹皮纖維韌而且長，撕之卽成麻縷，可製成極佳之繩索。漁網或衣料，其繩索卽著名之呂宋白棕繩。菲島椰產，大都在其榨油，運往他國，椰乾出口較少，菲島設廠製糖，糖之出口，居世界第六位，爲其出口之第一宗，亦爲菲島財富之源。菲島木材優良，多係硬木，可供橋梁電桿枕木之用。菲律賓之出口貨物，卽以糖麻椰子與煙草等爲大宗；進口貨物則以工藝品與食物爲大宗。

### (六) 人民

全非人口一千二百萬，等於美國人口十分之一，其人口百分之九十三屬馬來族，百分之七爲混血種。菲島人民百分之九十一皆信基督教，惟在南方之蘇祿羣島及民大諾島，則居民多爲奉回教之摩絡斯 Moslems，人數達四十餘萬，佔全人口百分之

四。菲律賓人所操之語言，至少有五種，各處方言，彼此不能相通。美國據菲島之始，即定英語爲國語，近以美國政府之竭力推行，故操英語之人數大增。西班牙語在上流社會亦頗通行。菲律賓之文化，曾受歐亞美三種文化之洗禮，其特點即在能鑄冶各種文化於一爐，近來且有蒸蒸日上之勢，民族前途之遠大，是爲東方民族中之最有希望者。

菲島美國僑民不過七千人，華僑約十萬人。華僑中以福建之泉漳二府人爲最多，廣東人次之，其移殖已有三四百年之歷史，在菲島商業上佔有優越之地位，大自都市，小至鄉僻，零售一項，幾全操於我華人之手；計馬尼刺一埠，我華人操小本營業者達萬人之多。全島商業五分之四，操於華僑之手，故菲政府每年徵收營業稅，華商佔百分之八十五。華僑在菲經濟上既如此伸張，致遭美國人及非人之忌嫉，自民國十年以來，菲島屢次頒布取締華僑條例，年來菲議院更有新移民律，禁止華工入境，禁止華商在中國所生之子女入菲，以及華僑註冊條例等，目的專在排斥華

僑，真有菲島大不易居之慨。

(七)交通

菲島之鐵路交通，呂宋島最爲發達，以馬尼刺爲中心，分南北二大幹線，班艾Panang宿務Cebu二島之鐵道，係私人所經營。自美國輸入汽車之後，爲菲島各地交通開一新紀元，菲島之公路局，對於路政發展不遺餘力，各島之間，其海峽之寬者，用渡船載車過海，海峽之狹者，則築鐵橋相通。將來完全成功之後，可坐車環遊菲律賓諸島。馬尼刺之海外航運，亦極便利，太平洋航線，印度洋航線。幾皆以馬尼刺爲終點。

(八)都會

馬尼刺一稱小呂宋，爲美國遠東貿易之中心，當太平洋航路之要衝，菲島總督駐此。其地在呂宋島西南岸，臨馬尼刺灣，馬尼刺佔菲島貿易十分之七，人口三十萬。其北部卽爲產麻及烟草之區域，築有鐵道以資運輸。馬尼刺至香港約一千公

里，三十六小時可達。自美國舊金山至馬尼刺航路最近者一萬一千二百公里。

甲米地 Cavite 在馬尼刺之西南，爲舊時西班牙駐菲之海軍根據地，現爲美國駐菲海軍大本營。

## 第四章 印度及其附近

### 一、印度

#### (1) 概說

英帝國以印度爲其基礎，自一八七六年以來，英國之君主以英王而兼稱印度皇帝。全印度總面積四百萬方公里，即一百五十四萬方英里，人口三萬四千萬人。印度爲亞洲三大半島之一，處於熱帶與副熱帶之間，米、麥、棉、麻、爲其四大特產，印度對於英國之重要，大率由於貿易，英國出口貨之輸至印度者，比任何其他國家爲大，其工業原料亦大半仰給於印度。

印度地方直接受英國統治者，計二百九十五萬方公里，即一百萬方英里，佔全面積九分之五，人口二千五百萬，佔全人口七分之五，分爲十四省，其餘則爲印度藩邦，其數共有五百六十。各藩邦之面積大小不等，印度人文頗複雜，其國種族宗教語言，類別甚多，大致可分爲印度教民族與回教民族兩大羣，前者佔印度人口三分之二以上，後者約佔四分之一。現在印度有志之士，深知爲印度統一起見，凡階級宗教與種族之意見，皆須消滅。

從前英國人以三千官吏，而治理三萬萬之印度人。利用印度種族複雜，宗教輒轢，民智愚昧，以施其專制政策。近年有聖哲甘地，以宗教家的精神，從事於民族獨立運動。一九三一年在倫敦舉行印度圓桌會議，其結果英首相允許印度以自治殖民地之地位。但印度的國民領袖，必欲英國承認印度有脫離英帝國之權，而後始有美滿解決，此則英帝國朝野上下所認爲不可能而萬不能接受者。大概印度將來地位，可望與加拿大澳洲相等，即對內可以自治，而於外交國防，則須聽命於帝國政府。



。此、三日至五日。其後、全圖、實事、人、辦、萬國、  
在歷史上中印兩國爲最親善之友邦，自漢以降，印度之文化輸入中國，使中國社會思想以及文藝美術建築等，皆生種種之變化。前清中葉，中印貿易以鴉片爲大宗，曾因此釀成鴉片戰爭。近年中印貿易仍有增加，印度出口以棉花麻布爲大宗，我方出口以國產絲綢爲大宗，加爾各答華僑約七千人，大部來自粵省。孟買華僑約七百人，多從事勞工，至於中印交通，在印度方面已着着進展，我國則邊防空虛，極爲可慮。

## 印度(2)地形

印度前有印度洋，浩蕩萬里，後有喜馬拉雅山，高聳雲際；東有恆河及雅魯藏布江，西有印度河及其四大支流；左掖孟加拉灣，右挾阿剌伯海。其地形可分三部：北部爲山岳，卽喜馬拉雅山脈；中部爲平原，卽印度斯坦平原，南部爲高原，卽德干高原是也。喜馬拉雅山脈爲印度北境之大障壁，與亞洲他部完全隔絕。其劃分

之顯著，遠過於歐洲之於亞洲，故印度可自亞洲分出而自成一洲。

(3) 水系

印度有三大河川，即恆河印度河與雅魯藏布江是也，印度之有恆河，猶中國之有揚子江，流域面積約一百二十萬方公里，印度人視恆河為聖河，阿拉哈巴及班拿勒斯皆稱聖地，有寺廟千餘所，其崇拜恆河，達於極點。雅魯藏布江上流在西藏境，至印度阿薩密省，折而南下，其水量之大，為印度諸大河之最，惟水勢洶湧，不便舟航，恆河與雅魯藏布江合流之後，造成世界最大之三角洲，有多數支流，分流入海，印度河發源於喜馬拉雅山北麓，西北流至印度克什米爾，折而西南流，注於阿刺伯海，流域面積八十三萬方公里。

(4) 氣候

唐玄奘法師謂如來聖教，歲為三時，日熱時雨時寒時。蓋印度為季風勢力最盛之地，三月至五月為熱季，天氣炎熱，全國亢旱，青草枯萎，人亦憔悴，萬物皆待

季風之惠臨，居民多住山上避暑。六月之初，西南風吹至，自此以後至九月，概稱西南季風期。即爲雨季，大雨時行，五穀豐登。十月以後，西南季風衰退，雨季告終，惟積水尙未退。至一二兩月爲寒季，風來自東北，乾燥涼快，爲印度氣候最佳時節。

印度農產物，食品方面以米麥黍類（小米）爲大宗。工用品方面，以棉麻爲大宗。茶與糖亦極著名。印度土地廣大，各處氣候不同，故出產物亦異。米產於印度東部之潤濕地，尤以恆河三角洲爲最著，約佔世界產額五分之一。小麥產於氣候乾燥之旁遮普省；產額次於美國蘇俄加拿大及阿根廷，佔世界第五位。黃麻纖維極爲堅韌，可以製帆布，麻袋及其他麻織物，世界各國大都仰給於是。印度爲亞洲第一產棉地，在世界市場上，除美國而外，殆無足與比者。茶專產於阿薩密省，現在茶產之多，已達驅逐華茶於世界市場之盛況。甘蔗產於恆河及印度河流域，爲世界主

要產地之一。

印度礦產比較重要者爲煤鐵礦，據一九二六年統計，從事煤礦業者約二十萬人，煤礦產額年約二千萬噸，其礦工與煤量均略與中國相同。印度鐵礦，儲量甚富，在世界居第二位。近年印度生鐵爲東亞之一重要供給者，日本依賴尤殷。

東亞之斷斷(6)人民對回三

印度現有人口三萬五千萬，包含各種種族各種宗教，各種風習，各種語言文字，熙熙攘攘，蒼萃一區。惟其複雜之程度，斷不如一般人所想像之甚。印度最大而最重要之民族約有三種：一即達羅維茶族 Dravidian，一即印度雅利安族 Indian Aryan，一即塞米梯克族。Semitic 前二者大都信奉印度教 Hinduism 人數約二萬三千餘萬，居印度人口三分之二以上。後者大都信奉回教人數約七千七百餘萬，約佔印度人口四分之一，此外婆羅門教徒 Brahmanist 耆那教徒 Jainist 及錫克教徒 Sikhs 等爲數甚少，且均可包括於印度之內，而純粹之佛教，在印度已趨衰滅。故

印度之民族宗教，其最顯著者，即印度教民族與回教民族兩大羣；此兩大羣民族在宗教教義與儀式上，在人情風俗習慣上，都頗有衝突，但近來兩教民族，受印度哲人甘地偉大人格之感化漸多覺悟云。

#### (7) 交通

印度面積之大，現有鐵道六萬五千六百公里。目前印度之鐵道集中於恆河平原以及西北邊徼與西藏隣接處一帶。此外加爾各答，麻打拉薩孟買德里，俱有大幹線以相聯絡。英國在印度之交通政策，其用意不外軍事與商業二端。自鐵道四達而後印度各處所有出產，以轉運便利，可以到處流通，出口之易，遠勝於前。在另一方面，則藉鐵道之力，英國貨物得以深入內地，無遠弗屆，暢銷無阻。

印度與我國西藏邊境之交通，其主幹鐵道，係由加爾各答直至西里古里 Siliguri；由此東西分叉爲兩支，西支直達大吉嶺，即以大吉嶺爲終點；東支即欲經茄嶺朋 Kahmpong 以入西藏，現僅修築至距茄嶺朋尚有十六公里之庇斯達 Teesta

地方爲止。

印度航業，大都爲英國船所壟斷，如沿岸航行，轉運貨物，收入大率歸諸英國船；其海外航運，極爲發達，大權亦盡操英人之手。日本郵船會社之海外航路有印度孟買線，其主要目的在運輸印度棉花，供大阪紗廠之用。

加爾各答居恆河大三角洲上，瀕恆河入海之支流浩格利河 Hooghly 東岸，距海口一百四十公里，爲孟加拉灣之航業中心，恆河流域入口之門戶，地位形勢，略如我國之上海。人口一百三十餘萬，爲印度第一大都會，英帝國內之第二大城。市街寬宏，饒有歐風。工業以紗廠黃麻廠爲多，大多數爲歐人所經營。英人統治印度，原以此城爲首府，印度總督駐此，後於一九一二年遷往德里。

孟買據阿刺伯海岸，原爲一小島，用人工方法連接陸地。自蘇彝士運河開通之後，孟買日益發達，今有人口一百二十萬，爲全印度之第二都會，又爲印度最大之

工業都會。孟買與加爾各答東西並列，猶如印度東西二大門戶，自東亞方面來印度者，由加爾各答出入，自西歐方面來印度者，則由孟買出入。凡英國貨物之輸入印度，多由孟買入口；而印度原料之輸出於英國，亦多由孟買出口。孟買之出口貨以棉花棉紗爲大宗。

麻打拉薩地瀕孟加拉灣，爲印度南方之門戶，印度之第三大都會。喀拉蚩位於印度河三角洲上，人口二十餘萬，旁遮普之小麥，克什米爾之羊毛，由此出口，印度四大商港之一也。德里爲今日印度之首都，人口三十萬，就印度全國而言，略偏於西北，就恆河印度河兩流域言，則適在中心。

大吉嶺高二千一百公尺，居喜馬拉雅山南麓羣峯之中，居民十數萬，每年四五六月，旅印度西人，多來此避暑。由西藏出印度，大吉嶺與茄嶺朋爲第一道門戶，現在英人將此兩地連同南部之西里古里，均劃爲大吉嶺縣，隸屬於印度孟加拉省。

以作侵略西藏之根據地。

班拿勒斯在恆河北岸，距加爾各答六十五公里，其地爲印度最古之都會，印度教之聖地也，人口二十萬，寺院千五百餘，每年香客二三百萬。

二、印度附近

(1) 錫蘭

錫蘭爲一面積六萬五千方公里之海島，略等於福建省之半，位於印度半島之南，爲英國之直轄殖民地，另有總督，與印度分治。錫蘭與印度半島之間，隔一帕爾克海峽 Palk Strait 而賴亞丹橋 Adams Bridge 聯絡之。島之中央有高山，沿岸爲平地，北部尤廣。南部雨水調勻，土地肥沃，出產頗豐，東北則經年乾燥，不宜耕種，出產以茶葉與香料爲大宗。其土壤氣候，極宜於植茶，英政府銳意扶助，錫蘭茶葉成爲後起之秀。其製茶法之精良，頗邀時譽。礦產以石墨爲最著。

錫蘭人民大半爲雅利安族之辛海爾人 Sinhalese 與太米爾人 Tamil，均來自印度



。辛爾海人信佛教，居於島之南部，太米爾人信印度教，居於島之北部，全島人口總計約五百三十萬，其中辛爾海人佔三分之一，太米爾人佔一百萬，回教徒三十萬。

○雜色人三萬，歐洲人十萬。本島地處英國之對面。

可倫坡爲錫蘭之首府，且爲一著名口岸，居於島之西岸，港面寬大，爲東西洋貿易航線必經之路。其地氣候溫涼，全年惟三四兩月酷熱，五六兩月下雨頗多，人口二十八萬餘。

### (2) 尼泊爾與不丹

尼泊爾地形狹長，位於喜馬拉雅山之南，東西長約八百公里，南北寬二百四十公里，南境爲熱帶森林，向北漸伸至喜馬拉雅山之雪線。面積十三萬九千八百方公里，與河北省略等，人口五百六十萬。其國中入迹罕到之山地，逾總面積之半。其首都加德滿都位於山間之豁谷，該谷之幅員，長二十四公里，廣十一公里，平均高度爲一千三百七十公尺。加德滿都人口八萬。附近土地腴美，適於種植，尤以風光

明媚，見稱於世。國內森林礦產甚富，出口貨到中國者為犀角麝香象牙及藥材等。

尼泊爾自清乾隆時為中國之藩屬，按時納貢，對中國之感情極為濃厚，其國人皆以自稱中華人為榮。其民族曰「廓爾喀」Gurkhas，勇敢善戰，英人雖征服印度，但至今對於廓爾喀人，猶存戒懼，故善為優待之。而英政府控制印度，得力於尼泊爾者不少，近代英王曾至尼泊爾遊歷，駐印之英軍，多募尼泊爾土人充之，其關係之密切，可以概見。

尼泊爾之比鄰小國有不丹與錫金。不丹錫金原皆為我國西藏之一部分。不丹面積四萬六千六百六公里，人口三十萬，錫金面積七千二百五十方公里，人口八萬餘人。今日不丹雖號獨立王國，但實則受英國之保護，國都曰普奈楷。錫金則於一八九〇年，締結藏印條約時，中國已承認其為英國之保護國。

## 第五章 西伯利亞及中央亞細亞

西伯利亞人口一百萬，面積約三十萬  
。西伯利亞面積約三十萬，人口一百萬，面積約三十萬

## 第一節 西伯利亞

### 西伯利亞(一)概況

蘇俄之西伯利亞，佔亞細亞洲之北部地域，南北得緯度三十五度二十分，東西得經度一百三十九里四十分，一廣漠之大平原也。北臨北冰洋，東隔白令海峽，與北美之阿拉斯加半島相對，西以烏拉山連歐俄，東以太平洋臨日本，南以烏蘇里河、黑龍江、額爾古納河及阿爾泰山山脈與我國之吉黑蒙古相接壤，面積得一千二百六十七萬方公里，即四百八十六萬三千一百六十方英里，幾佔亞洲全面積三分之一弱，較我國之面積，猶大五十餘萬方英里。

自尼布楚條約後，俄人經營黑龍江之事業，悉歸烏有，但俄欲開發西伯利亞富源，必利用黑龍江航線，欲得黑龍江航線，則江口及其附近海岸，不可不使爲俄領。俄乘英法聯軍之役，於咸豐八年十年，割我黑龍江以北及烏蘇里江以東地，即今日西伯利亞之阿穆爾及沿海二州是，沿海共四十二萬方英里，約得本部十八省面積。

四分之一強，宜農業，富金煤石油等礦產，沿海又為世界三大漁場地，在我國之喪地史中，當以此為最足痛心。至江東六十四屯，俄人於庚子之役佔領後，迄今猶未收回。

### 自然環境(二)地形

全境多廣大之平地，惟南部接本洲中部高地，有天山阿爾泰外興安嶺等之高山脈，東境有菲爾阿揚斯克 Verkhö Yansk Mts 及斯塔諾維 Stanovoi 三山脈介於太平洋岸。自葉尼塞川以西，雖為鄂畢河之沼澤平地，然在此川以東，則為丘陵地，其間介以數個之河成盆地，其最高部為貝加爾湖周圍，為各大川之分水區，在東岸地方，有西阿他巔 Sikhsta Alin、庫頁島薩加嶺山脈 Saghalin Mts 及堪察加半島之堪察加山脈。其外側更有一列之活火山，北接阿留地安列島， Aleutian Is 南接千島列島。

### (三)水系

西伯利亞之地勢，東南最高，漸至西北漸形低平，故本區之大川，多向北或向西北流，惟黑龍江向東流。除黑龍江外，有鄂畢葉尼塞勒拿等大川及耶那英的格伽科利馬等小川。葉尼塞河中流下流，有廣大之湖沼，東南平行山中間，有巨大之地塹。咸水湖第一大淡水湖，即貝加爾湖也。此湖與東非洲之裂谷湖，同爲延長於地裂方向之長形湖，長六百公里，面積約三萬四千方公里，周圍均爲斷崖所圍，最深處在南部，約一千九百餘公尺，平均深五百公尺。世界最深之湖也。受二百餘之大小川流，湖水溢出於安格刺川 *Angara* 再入葉尼塞川。又入 *Baykal* 湖。

西伯利亞(四)氣候圖之概，冬季甚而嚴寒，夏季則而涼爽，其間氣候之概。

本區因位於高緯度地方，冬夏晝夜之差甚巨，又因海岸綫短及東南爲高山脈之故，故氣溫甚低，而尤以冬季寒氣爲甚，勒拿河下流及耶那川流域，爲世界之寒極。其在十月之平均氣溫，降至零下四十九度，雖夏季亦僅十六度。西伯利亞之最暖地爲海參崴，因其當較溫濕之海洋故也。然其年平均氣溫，亦僅在零度上，而冬夏之

溫差，竟達三十度，年雨量亦僅八百耗而已。其最多雨地爲堪察加半島。西伯利亞東部，因冬季爲高氣壓之中心所在地，天氣清明而無風，故雖低溫，亦不覺痛苦，嚴冬亦有人居也。

本圖因(五)經濟與此衣，冬季寒冷，夏季短而涼爽，故植物極難生長，

西伯利亞在北極圈內之地，冬季長而嚴寒，夏季短而涼爽，故植物極難生長，

惟見苔蘚之類，稱苔原帶，居民甚少，多係蒙古族之三莫特突人 Samayeds 及雅

庫次人 Yakuts，賴游牧以爲生。馴鹿可以供乳，並能牽擣，其常食物，祇有馴鹿

及魚，夏食鮮魚，冬食乾魚。里，西蘇魯三萬四千五百里，風聞其地極寒，最

西伯利亞森林帶有檜樹杉樹松樹及落葉松，河谷兩岸遍植楊柳，稍南則白楊樺

樹特多，將來交通改善，鋸木業可望成爲重要實業，現在森林之價值，乃在獲取其

中之獸類，得其皮毛。皮毛中之最貴重者，有黑狐銀狐貂鼠銀鼠之屬。西伯利亞

西部森林帶之南爲草原帶，居民從事畜牧，牛馬駝羊均甚繁殖。草原之牧人，日度

其逐水草而居之生活，與苔原帶之獵人無異。惟前者之游牧多在夏季，朔風一起，即返冬窩。冬窩之地位，最關重要，必須接近可靠之水源而愈隱蔽愈佳，故人民常擇居河谷，以度寒冬。西伯利亞東部之黑龍江流域，土壤較肥，谿谷幽深，森林多被砍伐，種植五穀。庫頁島林木滿山稍產煤礦。

西伯利亞又為礦產最富之區，而尤以南部及東北部為最富。西部烏拉山之亞細亞斜面，產白金黃金銅等之貴金屬。阿爾泰及薩楊二山脈之北斜面，產多量之金銀銅鐵鉛鋅，貝加爾湖附近及黑龍江烏蘇里江流域，產煤煤油鐵銅及石墨等。東北西伯利亞，近年發見多數之產金地，此地與北美之西部山地，同為世界之大產金地，惟尚未開發耳。尚有一特別之礦產，即北部冰雪地及勒那河流域之古濶摩斯 Mammoth 象牙，存於冰結之土中，甚有象肉尚存在者，此為冰期時代之古象牙，可用以作圖章材料及其他之美術品。

西伯利亞與加拿大同一地理位置，同一風土，其富源亦不亞於加拿大，而地下

富源，較加拿大猶且過之，黑龍江流域與聖羅稜索河流域，完全相似，若開墾後，其富力遠勝於加拿大，可成立較加拿大尤富強之國家。然俄人據之，不加開墾，良可惜也。故近年歐美各國，對此區及滿洲頗有垂涎之意。西伯利亞因屬大農牧地，勞力資本缺乏，又加以晝夜之差太巨，故工業不甚發達，現有之工業，僅東南山地之採礦業，及黑龍江上流與伊爾庫次克地方之採礦製造工業，此外多手製家庭小工業，主爲製麥粉，麻之紡績，毛織業，釀造業及烟草脂肪之製造等。將來勞力資本增加後，工業大有發達之望。以前排斥我國工人，今後俄人欲開發西伯利亞，大有吸引我國工人之勢，我國人應注意之也。又因多係農牧地，且交通不便，無出口之故，海外貿易不盛，內地交易極繁。然人口太少，多行定期交易，故定期市特多。然自西伯利亞鐵路開通後，此種定期市，日有衰滅之傾向。其輸出品，多麥粉穀類脂肪毛皮酒類烟草古象牙金銅鐵機械及貨幣等。其主要之出口港爲在太平洋岸之海參崴及尼科來夫斯克。



(六) 人民

西伯利亞因係新開地，人口稀少，現在之總人口，僅一千零八十萬，每方公里僅〇、八五人，約當我國本部人口密度七十五分之一，多為農民，以南部之農業地為較密，最密者為西南部，鐵道沿線及鄂霍次克海岸，漸至北部，人口漸稀。凡新開地，人口增加均速，西伯利亞人口增加亦極速，此非本地生育率之加多，實由外移入者增加所致。

住民中可分原住種與移入種，原住種中，如居於東北部之丘克其人 *Chukchis*，幾里雅克人 *Gillaks*，阿利雅克人 *Koryaks* 及堪察加人 *Kamchatkans* 居於勒拿河上流黑龍江流域及東北海岸之通古斯人，居於貝加爾湖附近及南部西伯利亞之蒙古人，居於勒拿河流域之雅庫特人 *Yakuts*，居於西南部西伯利之亞哥薩克人 *Cossacks* 啓爾基茲人 *Kirgizi*，居於西部之佛格爾人 *Voguls* 阿斯卡克人 *Ostjaks* 等。移入種中以屬東斯拉夫之太俄羅斯人為主體，多居於鐵路沿線，大則流域，及

南部東部之豐富地方，握政治及經濟上之主權，文化最高，民族勢力最強。此外尚有少數之猶太人，散居各地。俄羅斯人多爲由歐洲流來之罪人及商人獵夫等。俄人及其他之白人，多從事農工商等之高等職業，土人則或事畜牧，或事漁獵，東北部之北極羣，爲文化最低之遊牧人民。白人多奉希臘正教天主教及猶太教。蒙古系及韃靼系之人民，多奉喇嘛教及回教，土人之文化，較移入民爲低，教育亦不振。

西伯利亞之華僑，以籍隸於山東河北二省者爲多，主業爲經商開礦，戰前由黑龍江省之黑河，北渡而向西北行者年凡萬五千人，更自一九一六年沿海州之礦夫言之，華僑約佔總額百分之八十八，於此可以知其地位之重要矣，今西伯利亞之華僑總數，僅三萬七千餘萬。

(七)交通

海上交通主在東方之太平洋岸，海參崴尼科來夫斯克爲其主港，但自烏蘇里鐵路開通後，尼港之易貿，已移至海參崴。東岸之交通，因爲本區最便之部，然以其

凍冰時長，且爲日本所封鎖，故仍止於近海航路而已。與北美及日本之交通頗盛，從前與我國之交通，亦在東岸，但自鐵路開通後則由鐵路往東三省直入我國本部。沿黑龍江交通，以黑龍江爲最盛，至於鄂畢葉尼塞及勒拿等川，固爲佳良之水道，然因凍冰時長，且入無人之海，故僅中流之一部可航。黑龍江之起航點爲斯特勒屯斯克 Shirenisk 其航行較長江尤便，惟仍以其冰凍時長爲可憾耳。陸上交通，在鐵路未開通以前，均爲極惡之道路，用車馬攝（雪車）等。蓋寒帶地方，因凍冰之故，道路均不良，是以交通車馬甚便利。

鐵路主在南境之農牧地，西伯利亞鐵路爲其主幹，此鐵路爲世界之大幹線，俄羅斯欲導本國之勢力出太平洋而乘，執意經日俄一戰，其政治上之效力消失，然爲太平洋東西南洋岸之人民，則加惠不淺也。蓋此路告成後。由亞細亞東岸至歐洲者，不獨可免航渡遠洋之苦，且可節省時日，與北美之加拿大太平洋鐵路，有同一功效。此鐵路可分數段，其一爲由車里雅賓斯克 Chelabinsk 至伊爾庫次克 Irkutsk

之段，此乃是真正之西伯利亞鐵路本綫也。其二爲由伊爾庫次克至赤塔 Chita 東方喀里木斯喀雅 Karimskaya 之後貝加爾鐵路 Trans Baikalien Railway。其三爲自此以東，沿黑龍江北岸，至哈巴羅夫斯克 Khabarovsk 之黑龍江鐵路。音譯爲阿穆爾鐵路，其四爲由哈巴羅夫斯克，沿烏蘇里江，至海參崴之烏蘇里鐵路。此外尚有一支綫，爲喀里木斯喀雅經滿洲里哈爾濱，東至綏芬河海參崴，南至長春之支綫，此卽中東路是也。

西伯利亞政治之組織，因俄羅斯之大革命而不同，革命前分西伯利亞爲三大政區：一爲西部伯利亞爲包含托波兒斯克省 Tobolsk 托木斯克省 Tomsk，直轄於俄羅斯本國。二爲東部西伯利亞，包含葉尼塞斯克省 Yeniseisk 伊爾庫次克省 Irkutsk 雅庫次克省 Yakutsk 統轄於伊爾庫次克總督，首府爲伊爾庫次克。三爲黑龍江及沿海地方，包含後貝加爾省 Trans-Baiklia 黑龍江省 Amuria 沿海省

Primorsk Saya 薩喀憐省 Saghalin 及堪察加省 Kamchatka，由黑龍江總督治之，首府爲赤塔。一九一七年俄羅斯大革命後，西伯利亞地方之各民族，紛紛獨立，成多數之小蘇維埃共和 Soviet Republics 及自治區。至蘇俄聯邦成立後，此等共和國及自治區，除遠東共和國爲列強所壓迫，嗣後併入蘇俄本部外，現尚有雅庫次克共和國，但此亦包容於蘇俄本部之內。現在之政區，約可列爲雅庫次克共和國蘇俄本部直轄部及遠東地方三者，但均屬蘇俄本部。

#### 西伯利亞(九)都會

克刺斯諾雅斯克 Krasnoyarsk 爲水陸路之交又點，人口七萬，爲政治中心，又爲食料品及毛皮之集中地。

葉尼塞斯克 Yeniseisk 在葉尼塞河岸，爲農產集中地。

托木斯克 Tomsk 爲西伯利亞設計最完全之大都會，人口十二萬，爲商政農產之中心，大學圖書館及博物館在焉。街市整潔，西伯利亞鐵路支線通此。

鄂木斯克 Omsk 在伊爾的什河 Irtysh 岸之水陸路交叉點，爲大農牧中心地，卽黑土帶之中心也，人口十三萬，小麥羊毛，牛乳爲其重要生產。

托波兒斯克 Tobolsk 在伊爾的什河之下游，爲農業及交通中心，其西北之特由門 Tyumen 爲製革及白金之集中地。

新西伯利亞城 Novo-Sibirsk。人口十八萬，今已成爲西伯利亞主要政治中心，西部西伯利亞之首都也。土西鐵路與西伯利亞大鐵路接軌於此，並與鄂畢河相交，故爲水陸交通之樞紐。

雅庫次克 Yakutsk 位於勒拿河上，爲雅庫次克共和國之首府，西伯利亞皮毛貿易之中心，採礦業亦盛，而採金尤著。

菲爾阿揚斯克 Verkhoyansk 位於雅庫次克之北，人口二千，爲世界之最寒地，漁獵業盛。

伊爾庫次克 Irkutsk 在貝加爾湖西岸，據安加拉川 Angara 之上流，爲東部

西伯利亞之首都，俄人經營西伯利亞之重心，即置於此，帝國時代之總督，亦駐於此，亦即西伯利亞政治交通及工業之中心點也。

恰克圖 Kiakhta 與外蒙之買賣城相接，為中俄陸路貿易市場，皮毛與茶之貿易頗盛。

特羅邑次闊薩甫斯基 Troitskosavsk 簡稱特羅邑，在恰克圖附近，亦為中俄陸路通商要道，商務往來，素稱繁盛，我國領事駐此。

赤塔 Chita 瀕黑龍江支流音果達河 Ingoda R. 在岸。中國駱駝隊由此入俄境。由此而東鐵路分為二支，一支沿黑龍江及其支流烏蘇里江而達海參崴，一支貫斜東山省，亦以海參崴為終點。後者可由哈爾濱轉赴平津一帶。我國在赤塔亦設有領事館。

尼布楚 Nerchinsk 為額爾古納河 Argun R. 流域之礦業中心，一六八九年之中俄定界條約，即行於此。

海蘭泡即布拉哥維欽斯克 *Blagoveshensk* 當黑龍江與澤雅河之會點與黑龍江省之大黑河隔江相對，地當黑龍江汽船航行之衝，控澤雅河上流著名產金地，商業頗盛，我國黑河總領事館駐此。

伯力 *Khabarovsk* 當烏蘇里江與黑龍江之會口，舊時俄國之東亞大總督駐此。鐵路南通海參崴，交通便利，為商業重地。

尼科來夫斯克 *Nikolaievsk* 簡稱尼港，又稱廟衝，位於黑龍江入海之口，人口約一萬，昔為西伯利亞之出口，軍港在焉，一八六〇年將此軍港移于海參崴，自西伯利亞鐵路開通後，全西伯利亞之出入貿易，均移於海參崴，現尼港僅為一漁業之中心。

雙城子 *Nikolsk Ussurijski* 當東鐵路與烏蘇里鐵路之交點。我國有領事駐

此。

乃以以改

740

24

海參崴 *Vladivostok* 為西伯利亞之最要出口，西伯利亞鐵路之終點，其地位





極重要，故俄人名其地爲鎮東方（*Восток* 主宰者，*Восток* 東方）蓋俄人初開此港，意在以此支配遠東，其一切軍事上之設施，爲遠東之冠。人口十萬，位大彼得灣中，其港有長堤，呈倒L形，寬闊而水靜，惟氣候不良，冬季凍冰，非有碎冰船之設備，不能航行。此地原爲漁村，清咸豐十年（一八六一）依北京條約，讓與俄國。我國設總領事館於此。

亞歷山得羅夫斯克 *Alexanbrovsk*，日人簡稱稱之曰亞港，爲俄屬北部薩哈連之首府，人口約一萬。

彼得羅帕羅夫斯克 *Pedropamovsk* 在堪察加半島之東南岸，爲毛皮水產之集中地。

（十）西伯利亞與我國之關係

西伯利亞與加拿大同爲豐富之區，地上地下，寶藏無盡，惟因俄人之把持，尙未開發，若一旦開發後，不獨可以富強俄國，亦可以惠及世界。我國與此地毗連，

若能善於運用國交，使俄人不排斥我勞工之入境，妨礙我國資本之投入，則未始非我國民良好之發展地。且此地與我相接最廣，若外交關係佳良，則不獨可以解決我人民之生活困難，且有裨益於國防者亦不少。東部西伯利亞因物產特富，交通至便，故美法英日等國，均垂涎於此，前此且有種種之計劃，將成爲各國之爭點，亦未可料。若有強悍之人民起而組織國家，則可成與加拿大對立之強國。此地與我國關係至重，宜注意焉。

## 第二節 中央亞細亞

俄屬中央亞細亞係包括俄屬土耳其斯坦及吉爾吉思區域 Kirgis Region 而言，爲世界最大之內陸流域。東南部爲天山葱嶺帕米爾等山地，南接伊蘭高原。東南多山，故河川大抵西北流，其最著者曰阿姆河 Amu 與錫爾河 Syr Daria 皆流入鹹海 Aral Sea。伊犁河，自我國新疆西北流入巴爾喀什湖，烏拉河承烏拉爾南部之水南流入裏海。

錫爾 阿姆河自帕米爾導源，而錫爾河自天山流出，二河上游流急水深，當五六月間，山雪融解，水量頓增，而無量數之泥沙亦隨以俱下，至山麓沉積。當其流過沙漠，水量漸減，灌溉之所給，水氣之蒸發，消耗極多。兩河雖能通航，惜限於輕舟，鹹海與巴爾喀什湖同，帶有鹹味，饒於魚介，惟不及昔時之廣闊矣。

錫爾 中央亞細亞之氣候為純粹之大陸性，冬嚴寒，夏酷暑，雨量不及十五吋，沙漠地帶或終年無雨。

錫爾 俄屬土耳其斯坦適於墾殖之地祇十分之一，其中尙有礫礫不毛之牧場，祇能供短時間之利用者。錫爾河上流之地，稱佛爾哈那 Ferghana 以灌溉得宜，產棉甚饒，玉蜀黍小麥亞麻煙草桑樹果實如蘋果桃子之屬均能生長。

錫爾 吉爾吉斯草原區域在俄屬土耳其斯坦之北，分爲三帶，北爲黑土帶，中爲褐土帶，南爲沙漠。地味北部最饒，愈南則乾燥磽瘠。自古以來即爲吉爾吉斯人遊牧之地。特牛羊駝馬爲產業。草原之北部可以耕植，近年以來，變革甚大，新來之墾民

，文化程度較高，且有鑿井灌溉與利用機器之知識。戰前俄人曾於此地廣植小麥黑麥燕麥番薯之類，收穫甚豐，因土質頗沃，雨澤尙足，然久旱早霜，在所難免。畜牛取乳及製造牛酪牛油，仍爲其地主要實業之一。

中央亞細亞之居民皆信奉回教，人口約七百萬，以吉爾吉斯族佔最多數，土耳其族次之。人民多數以牧畜爲業，亦有比較勤奮能播種白果及各種糧食，並廣植棉花與養蠶者。

中央亞細亞河流多內陸河故與外洋隔絕，且雨量稀少，水道交通極不發達，沙漠綿互，特略駝爲交通唯一利器，近來蘇俄政府急謀增築鐵道。以利運輸，且便軍事行動，於是有外裏海鐵道土耳其斯坦鐵道及土西鐵道之建築。

外裏海鐵道 *Trans-Caspian Railway* 起於裏海東岸之克拉斯諾羅斯克 *Krasnovodsk* 經過謀夫 *Merv* 布哈拉 *Bokhara* 撒馬爾罕 *Samarckand* 浩罕 *Kokand* 諸城，東迄於安集延 *Andijan* 延長二千四百公里。其支線有二，一自謀夫南下以

直達阿富汗之庫什克 *Kushk* 將來尙擬向南展築以達印度河口之喀拉崙 *Karash* 果能造成，則自莫斯科至印度不過一星期耳。另一支線自霍占 *Khujand* 分支向北達塔什干 *Tashkent* 與土耳其斯坦鐵道相接。復擬自安集延，東延至新疆伊犁美則與孫中山先生所計劃之西北鐵路系統相接，以通我國之北方大港 *Port of the North*。新塔什干與土耳其斯坦鐵路 *Turkestan Railway* 起於烏拉河畔之奧倫堡 *Orenburg* 沿錫爾河直達塔什干，與外裏海鐵路相接。人口四十三萬，區域廣闊，礦產豐富。西伯利亞土耳其斯坦鐵道簡稱土西鐵道，起自西伯利亞大鐵道上之新西伯利亞城 *Novo-Sibirsk* 南延至吉爾吉斯境內之阿爾瑪台 *Almaty* 以迄于塔什干，總長一千五百公里，於一九三〇年全部竣工。蓋以土耳其斯坦宜於植棉，而西部西伯利亞及吉爾吉斯區域則富於糧食，爲增加土耳其斯坦之棉田，應用西部西伯利亞及吉爾吉斯糧食運至土耳其斯坦之便利，於是俄政府之計劃，在今土耳其斯坦不種麥而專種棉，而其所需之糧食，則以西部西伯利亞及吉爾吉斯所產者代之，此土西鐵道之

所由築也。此路除便利棉產外，兼有推廣對新疆貿易之用意，蓋此路一成，則蘇俄對中國西部貿易中心地之距離，大見縮短，運費大可低廉，將來可由此鐵道修築通至中國邊境伊犁等處之支線。是此路對於中國俄政治經濟之關係可以想見。我國於中央亞細亞鐵道沿線，有五處設有領事館，即塔什干，安集延，阿爾瑪台，宰桑斯克 *Zaisansk* 及斜米帕拉丁斯克 *Semipalatinsk* 是也。

塔什干當中央亞細亞鐵道系統之中心，位於水草田中，農林頗發達，為烏茲貝克共和國之首都，政治上商業上均稱重要。人口四十三萬，屋棉平頂，庭園清雅。製造品有棉織，金屬及皮革等物。

浩罕在塔什干之東南，浩罕與塔什干之勃興，以有錫爾河之水利，惟塔什干距幹流較遠，浩罕則位於河岸也。浩罕為牲畜及畜產品之市場，製紙織絹之業頗盛。

撒馬兒罕與布哈拉在黎刺夫禪河 *Naraihan* 流域，此河中斷於沙漠間，此二城位於水草田中，中古時曾為阿剌伯人所征服，乃成為回教之學術中心。元代帖木

兒曾定都於撒馬兒罕，其墳墓至今猶存，貿易品有棉花生絲羊皮乾果及地氈等。

基窪 Khiva 在阿姆河旁之水草田中。盛產棉花與絲。

謀夫爲外裏海鐵道之一站，於此築支線南通邊境之庫什克 Kushk，故爲軍事及商業上之要地。

克拉斯諾服斯克在裏海東岸，爲外裏海鐵道之起點，裏海航路之連絡點。