

武增幹編

商業地理

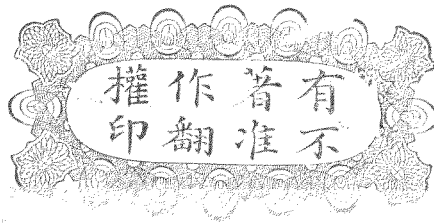
鄭午昌著

民國二十二年四月發行
民國二十五年九月再版

商業地理 (全一冊)

◎ 實價國幣一元七角

(郵遞匯費另加)



編者 武培幹

發行者 中華書局有限公司
代表人 路錫三

印刷者 上海 中華書局印刷所
澳門路

總發行處 上海福州路 中華書局

分發行處 各埠 中華書局

編輯大意

一 本書目的，原供高級中學商科之用；惟編者曾用此書稿本綱要，在國立商學院講授數次，覺尚適用，故亦不妨作爲大學專科教本應用。

一 商業地理編制方法，向來多用「分國編制」方法，或「商品分類編制」方法。本書則體例略異，分作三編：第一編爲總論，係就商業發展與地理環境的關係，和交通狀況等，作總括的說明。第二編則就世界主要商品的地理的分布情形作比較的考察。第三編就世界主要商業區域及其都市，依次分述之。

一 本書注重世界各地生產貿易狀況的比較研究，但同時尤注意於中國在世界市場中所處的地位。

一 本書不僅對於各地商業發展的狀況極爲注意；即國際政治經濟上發生的種種糾紛問題，也很想用商業地理學的眼光來解釋牠，以便養成學者有世界經濟分析的眼光。

一 商業地理應與商業地圖相輔而行，不過我國對於此項地圖向來不大注重；外人雖嘗製有世界經濟地圖和中國商業地圖等，然價格奇昂，非一般人所能具備。本書插圖多幅，也還不夠應用。最好由教者使學生依據最新正確統計資料，自行繪

製各種物產交通等地圖，當能更加增進研究的興趣。

一 本書統計圖表雖不十分完備，卻也力求新穎正確；參考資料均附於每章的後面，作為附註，以期引起學者進一步的研究興趣和便利。不過對於引用較多之資料，為避免逐項注釋之煩，亦有漏列情事。如書中引用北平社會調查所出版之「中國之經濟地位統計圖」十餘幅，除於其中兩種註明該所來源外，餘均漏列。茲特補註於此，並誌歉忱。計中國各省煤礦儲量圖（頁二九），各省汽車公路圖（頁七四），各國麥產圖（頁一二二），歷年大豆輸出圖（頁一二四），各國茶產圖（頁一三六），歷年茶輸出圖（頁一三八），世界棉產圖（頁一七四），各省棉田面積圖（頁一九五），各國絲繭產額及銷絲國別圖（頁一九二），各國人造絲產銷圖（頁一七七），各國水泥產額圖（頁二二〇），中國各省鐵礦儲量圖（頁二三一）。

一 又本書引用其他各圖亦有未注來源者，如各種世界物產地圖，大都根據日人佐藤弘「世界經濟地理」書中翻印，因原書轉錄德籍未註來源，故本書亦無從註明。又尚有一部份地圖關係由本書局允許就局中已製地圖自由選用，故亦未註來源。此外容或尚有漏列情事，統此申明，藉表歉意。

商業地理

目錄

頁數

第一編 總論 一

第一章 商業地理的性質 一

第一節 地理學的意義和分類 一

第二節 商業地理的範圍及其與人生的關係 四

第二章 自然環境與商業 八

第一節 氣候與物產及商業關係 八

第二節 地勢與物產及商業關係 一三

第三節 土壤與物產關係 一八

第三章 原動力與商業 一三

第一節 主要動力中煤之世界的分布 一三

第二節 主要動力中煤油之世界分布 一九

第三節 世界新動力源——水力 二四

第四節	現時世界動力問題	四〇
第四章	世界交通與商業	四五
第一節	商業與交通關係	四六
第二節	交通範圍之進展與商業	四九
第三節	交通工具之進展與商業	五一
第五章	陸路交通	五八
第一節	陸路交通的發達	五八
第二節	世界的鐵路	六〇
第三節	我國的鐵路	六六
第四節	中國道路建設問題	七一
第六章	水路交通	七六
第一節	水路交通的發達	七六
第二節	世界的河川交通	七八
第三節	我國的河川交通	八一
第四節	水路的調節與運河	八五

第五節	海洋交通	八八
第七章	郵電航空事業與現代商業	九六
第一節	現代各國通信機關	九六
第二節	現代各國的民用航空事業	一〇二
第二編	世界主要商品與其產銷地域	一〇九
第一章	世界的食品(上)	一〇九
第一節	米糧	一〇九
第二節	小麥	一一七
第三節	大豆	一二三
第四節	雜糧	一二六
第二章	世界的食品(中)	一三五
第一節	茶	一三五
第二節	咖啡和可可	一三九
第三節	砂糖	一四三
第四節	菸草	一四八

第三章 世界的食品(下)

..... 一五三

第一節 肉食品.....

一五三

第二節 蛋產品.....

一五七

第三節 乳製品.....

一五九

第四節 海產物.....

一六〇

第五節 食用植物油.....

一六四

第六節 食鹽.....

一六七

第四章 世界的衣料(上)

..... 一七三

第一節 棉花.....

一七三

第二節 棉紗布.....

一七九

第三節 麻類.....

一八三

第五章 世界的衣料(中)

..... 一八九

第一節 生絲.....

一八九

第二節 人造絲.....

一九五

第六章 世界的衣料(下)

..... 二〇〇

第一節	羊毛	1100
第二節	皮革	1106
第三節	染料	1108
第七章	世界的建築材料(上)	1113
第一節	木材	1113
第二節	水泥磚瓦	1117
第三節	玻璃油漆	1121
第八章	世界的建築材料(下)	1126
第一節	鐵類	1126
第二節	銅類	1133
第三節	錫鉛鋅類	1135
第九章	世界其他重要的商品	1139
第一節	金	1139
第二節	銀	1142
第三節	橡皮	1145

第四節	紙張	二四八
第二編	世界商業區域與商業都市	二五三
第一章	商業都市與商業發展的關係	二五三
第一節	都市成立的由來及其與商業相互的關係	二五三
第二節	商業的發展與商港	二五七
第二章	中國主要商業都市(上)	二六三
第一節	我國商業都市與國內外貿易的關係	二六三
第二節	沿海的重要商埠	二七三
第三章	中國主要商業都市(下)	二八六
第一節	其他沿海重要的商埠	二八六
第二節	長江流域的重要商埠	二九二
第三節	邊境方面的重要商埠	二九九
第四章	現代日本的商業	三〇六
第一節	日本一般的經濟狀況	三〇六
第二節	日本的主要商業都市	三一二

第五章	亞洲殖民地地域的商業	三一九
第一節	法屬印度支那的商業	三一九
第二節	暹羅的商業	三二三
第三節	英屬海峽殖民地的商業	三二五
第四節	荷屬東印度的商業	三二七
第五節	美屬菲律賓的商業	三三〇
第六節	英屬印度的商業	三三三
第六章	歐洲大陸的商業	三四〇
第一節	法國的商業	三四〇
第二節	德國的商業	三四四
第三節	意大利的商業	三四九
第四節	比利時的商業	三五一
第五節	荷蘭的商業	三五四
第六節	蘇聯的商業	三五七
第七章	現代英國的商業	三六六

第一節	英國一般的經濟地位	三六七
第二節	英國最近貿易的狀況	三七一
第三節	英國的主要商業都市	三七五
第八章	北美美洲的商業	三八〇
第一節	美國一般的經濟狀況	三八〇
第二節	美國最近的貿易情形	三八五
第三節	美國的主要商業都市	三八九
第四節	加拿大的商業	三九三
第五節	中南美洲的商業	三九七

附插圖目次

中國雨量圖	一一
察哈爾黃土層中的村落	二〇
世界煤的產地及其貿易綫 世界各國產煤比較圖	二四
中國各省煤礦儲量 中國重要煤礦之分布	二九

世界煤油分布圖	三〇
世界水力分布圖	三五
中國舊式交通工具一(獸力運輸) 二(挽車運輸)	五二
中國舊式交通工具三(船舶運輸)	五三
世界交通機關分布圖	五四
沙漠中的駱駝運輸	五五
世界各重要國鐵路長度比較	五九
歐洲主要鐵道圖	六一
美洲鐵路圖	六二
各國對我鐵路政策圖	六五
蘇聯亞洲鐵路圖	六六
中國鐵路圖	六八
東三省鐵路網	六九
北方的道路交通	七二
鐵道部設計國道路綫網圖	七三

中國各省汽車公路之長度	七四
歐洲水道圖	七八
河流交通和貿易圖	八二
中國沿海及內河航業之實際輪船噸數	八三
尼加拉瓜運河圖	八七
以上海爲中心的世界海洋交通圖	八九
世界主要航業國船噸數比較表	九一
上海至本國各埠航綫圖	九三
各國民用航空發達比較圖	一〇二
中國航空路圖	一〇五
世界各國米產額	一一〇
中國產米區域圖	一一〇
米的栽培地和輸出圖	一一三
米平均消費量	一一六
世界產麥區域圖	一一八
中國產麥區域圖	一一八
世界各重要國小麥產額	一二二

歷年大豆及其製品輸出量	二四
世界雜糧產地圖	二九
世界各國茶之產額	三六
歷年茶之輸出	三八
世界糖產地圖	四五
世界烟產地圖	五一
有名的遼東豕 世界牛產地及牛肉輸出入	五四
世界漁牧場圖	六一
中國食用植物油生產圖	六四
中國鹽產運銷區域圖	六九
世界各棉產國棉田面積及棉產額	七四
中國各省歷年棉田面積	七七
世界棉麻培植地域圖	八四
世界各國天然絲及繭產額	九一
世界天然絲銷用國別	九二

世界各國人造絲產銷額	一九五
世界產羊區域圖	二〇〇
有名的美利諾種羊	二〇三
世界的皮貨產	二〇七
世界森林地帶圖	二一四
世界各國水泥生產額	二二〇
世界鐵礦產額 世界生鐵主產地	二二七
中國各省已知鐵礦儲量	二三一
世界銅產地	二三四
世界金產地圖	二四〇
世界銀產地圖	二四三
上海圖	二七四
上海港圖	二七五
天津形勢圖	二七九
下關浦口圖	二九三

哈爾濱圖	三〇一
日本圖	三〇七
印度支那圖	三一九
巴達維亞圖	三二九
印度圖	三三七
法蘭西圖	三四三
德意志圖	三四六
北海運河上的風車圖	三五七
英吉利帝國及其殖民地圖	三六八
英吉利圖	三七四
倫敦橋圖	三七六
芝加哥圖	三九〇
中南美洲圖	三九八

商業地理

第一編 總論

第一章 商業地理的性質

第一節 地理學的意義和分類

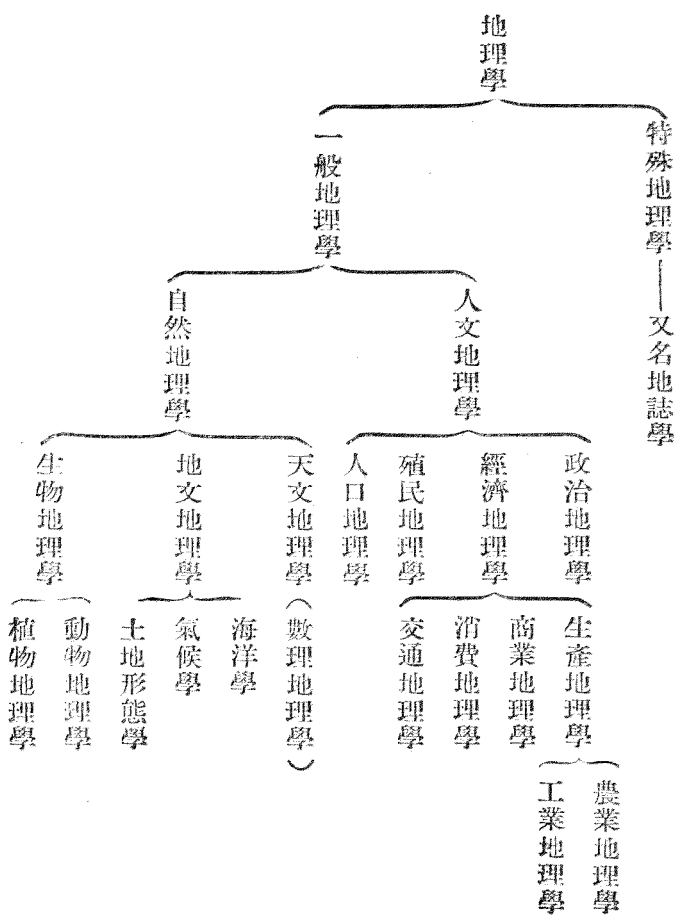
地理學、是研究地球表面的自然現象和關於人生的各種現象牠們相互間關係的科學。人類的生存和一切活動，無一能脫離地球，所以地理與人生實有深切的關係。住在寒帶地方的人，特別勤奮耐勞，便因受地理環境的影響，非此便不足以生存；住在熱帶地方的人，卻又因天產物非常豐厚，又用不着過度的勞動，便養成怠惰的性質，也是由於環境的關係；至於溫帶地方的人，活潑而又富進取的精神，所以文化上的創造特別偉大，尤其是受地理環境之賜。再看那山林的居民，多從事狩獵礦業；而平原的居民卻多從事耕種；沿海的居民又喜歡經商航海；可見人生種種的活動，也都要受地理的影響。地理學便是適應這個需要而成立，一方面記述地面上一切形形色色的現象，同時卻研究這些現象和人生有甚麼關係。所以地理學的範圍，是包含極廣的。

不過地理學的觀念，今昔也不盡同。現代科學的「地理學」，和古代所謂「地理誌」實不一樣〔一〕。從前人卻往往以爲地誌便是地理學。我國易經繫辭篇所謂「仰以觀於天文，俯以察於地理」，這種自然的地理形勝的研究，頗可以代表古時對於地理的觀念。因此一般地理誌，大都是記山川的形勢，某處有某山，某地有某水，照記帳式似的登錄。所以有人說是：『多規規焉敘述省縣，考證沿革；其於人地相應之故，概乎未聞。』這樣差不多等於「一部地名詞典」〔二〕了。直到近代，研究地理學者，才漸次注重人地相互的關係；而所謂人生地理學者，也就突然樹立，在地理學中佔一極重要的地位。這是近代地理學觀念的一個轉變。

近代的地理學既注重人生的活動，故地理學的範圍，亦遂包括一切自然現象和人生相互的關係；大體便可分爲兩大類：一爲自然地理學(Natural Geography)，一爲人生地理學(Human Geography)。自然地理學、研究地球的構造，氣候寒冷的原因，地球與日月諸星球的關係，水陸氣的界別，以及動植物礦物的分布，總括地球表面上一切的自然現象。此種自然地理學若再加以分類，又可區別爲：天文地理學(Astronomical Geography)，地文地理學(Physiography)，和生物地理學(Biogeography)數種。人生地理學爲研究人類活動的現象，用理解方法，來考證測釋歷史

、政治、經濟、商業的因果變遷及其環境發展，總括地理上與人生的相互關係；所以又可分為政治地理學 (Political Geography) 和經濟地理學等。現在更以表示如下

(三) :



表中所列的特殊「地誌學」，普通是不把牠放在一般地理學之內的；一般地理學中的天文地理學，亦名數理地理學，乃是研究地理與天文、數學相關的事項，如地球的位置和運動，經緯的分佈和五帶的測定；地文地理學乃研究地球的形狀，空氣和水的影響，生物的分布，氣候的關係等項；生物地理學乃研究各類的動植物在地球上分布的情狀；政治地理學乃研究地球上各種自然現象對於人類組織活動的影響和關係；經濟地理學乃研究地球上各種自然現象對於人類經濟活動的關係和影響；所謂經濟活動包括農工商業交通各方面，所以商業地理就是經濟地理學中的一分科。

第二節 商業地理的範圍及其與人生的關係

商業地理學 (Commercial Geography) 雖為經濟地理學的一分科，卻也是經濟地理學中的最要部份。在近代經濟地理學沒有大發達以前，所謂經濟地理差不多就是講的商業地理；即一方面研究商品生產與自然環境的關係，一方面研究商品移動與市場的分布，所以舊時一般人對於經濟地理和商業地理是沒有多大分別的〔四〕。現時經濟地理學的研究對象，因人類經濟的活動範圍日益廣大複雜，所以牠的內容也較從前不同，不專限於物產地理或商品地理的小範圍內；而商業地理卻仍對於商品

的生產和分布，商品的消費和運輸，當作重要的研究對象；另外且因近代商業的發展，完全在都市方面，所以對於商業都市的研究，也成爲商業地理的新領域。

不過人類經濟的活動，是互相關連的，雖在便利上可以分作農工商業交通各方面，而實際上每一方面的活動，輒牽涉到其他各方面；研究商業地理的，因此對於農工業及交通運輸的情形，也要注意。例如農業方面土壤的適宜與否，氣候的寒暖轉易，均爲增殖商業物產的條件；工業方面原料的分配，動力的供給，又是製成商品的必要條件；交通方面海陸航空路線的分配，一切運輸工具的設備，尤其是發展商業的重要條件。至於純粹商業事項，如商品需給的情形，商業都市的選擇；各地商業興衰轉變的原因，當然更爲商業地理學者研究的對象了。

所以商業地理，乃是研究各種環境下各種貨物之生產與分配的科學，又是研究各種環境下商業發展的狀況並怎樣去發展的科學。在經濟學上講來，牠是應用經濟學的一種。因此在本書中的第一編，便討論各種產物的自然的基礎，即自然環境與物產的關係，和原動力的分布；並且對於發展商業的交通運輸情形，也分別加以探討。第二編便純粹討論世界主要商品的地理分布情形。第三編則就各地商業都市與商業發展的狀況，分別敘述，藉收比較研究的效用。

以上是就商業地理的研究範圍講，而在現時我國的情形下，吾人研究商業地理、尤須注意人生與商業地理的密切關係。人類的衣食住行和一切物質欲望的要求，莫不取給於地，而地上的產物大都受天然環境的支配。例如我國的絲茶大豆，自謂「得天獨厚」，便應謀怎樣增殖以求世界市場的擴大；煤油橡皮等比較含有獨佔性的貨物，我國向無出產，又應怎樣圖取給的便利。這種利用自然環境和人文環境以謀適合於工商業的活動，便是我們所急應注意的。此外吾人研究各地商業盛衰的情形，還應處處以我國為中心，例如列強對於我國商業侵掠的情形，以及我國圖謀發展商業的地理因素，都要隨時隨地注意，而不限於任何範圍。總之我們對於現代商業經濟的活動，第一要清楚自己所處的地理環境，同時並謀適用和改造，以求商業活動的發展，這就是人生和商業地理的關係，實際也就是商業地理的目的所在了。

附注

〔一〕川西正鑑：經濟地理學原理，（一九三一）頁四。

〔二〕張其昀：人生地理，編輯大意。

〔三〕川西正鑑：經濟地理學原理，原表中將經濟地理學分為生產地理學（工業地理學）、商業地理學、消費地理學、交通地理學四科，而未將農業地理學舉出。但同時又謂經濟地理學的領域，農業地理學亦

在其中。見原書頁一五——二〇，故現將農業地理學亦列入原表生產地理學下面。

〔四〕淡川康一：經濟地理學通論頁四七——四九。

第二章 自然環境與商業

人類一切的活動，既直接間接要受自然環境的支配和影響，所以一般人文地理學者，都高唱着人類要順應那複雜而多方面的自然環境，至有所謂「自然史觀」的稱呼出來；而主張唯物史觀論者的經濟學家，且專門探求狹義的自然環境的意義，即生產力的發展與分配的關係，以解釋一切社會經濟現象，足見自然環境影響人類的活動是很大的了；至工商業的活動，尤其與自然環境有密切關係。現在便就氣候、地勢、土壤三項與物產及商業的關係，分述如下：

第一節 氣候與物產及商業關係

商業的基礎爲物產，物產便與氣候有極密切的關係。德國某氣象學家嘗謂：『氣候係有影響於動植物生活的各種氣象現象的總稱』，即此可見其與物產關係密切的一斑了。物產當中，植物較動物受氣候的影響尤甚，例如熱帶地方溫度高，雨量足，自然植物異常繁茂豐富；寒帶地方氣候冷，冰雪多，便不宜於植物的生長。所以地理學上的植物分布，實依着氣候不同的地域而各別。不過分類的方法，因各地理學家對於氣候區域的分帶，觀點各有不同。現在姑舉一例，以見各氣候帶植物的特徵：

自然植物分布表

- 一 赤道植物帶（棕櫚及甘露帶）
- 二 熱帶植物帶（無花果及羊齒帶）
- 三 亞熱帶植物帶（蒲桃及樟樹帶）
- 四 溫帶植物帶（常綠闊葉樹帶）
- 五 冷帶植物帶（落葉闊葉樹帶）
- 六 亞寒帶植物帶（針葉樹帶）
- 七 寒帶植物帶（蘚苔帶）
- 八 極寒帶植物帶（極帶荒原）

由上表觀察，寒溫熱三帶的植物，各不相同；大抵熱帶地方溼熱鬱蒸，植物非常茂盛，所以常常爲天然森林，在商業上很難儘量利用；而溫帶地方，氣候變化適宜，佳木鮮果，四季常有，在商業上便比較應用得廣了；寒帶區域，也很多有用的常綠針葉樹類，如松杉檜柏，都是現代最重要的木材，無論建築造紙，都非利賴牠們不可。美國加拿大瑞典挪威各國以及我國東三省等處木材紙張貿易之所以興盛，便不能不歸功於氣候的影響。

氣候不但對於植物有很大的影響，便是對於動物的生產影響也不小。動物在地球上的分布，雖不若植物那樣受氣候的限制，可是一方面因為動物有善於適應環境的本能，一方面還可想方法改變環境，這祇就許多野獸可以逐漸馴化成家畜的事，便可證明。不過現代還是有許多的動物，要受天然氣候的限制。譬如熱帶的犀象，寒帶的貂熊，便不能易地生產；又寒熱兩帶的動物都不及溫帶地方的種類多，蕃殖盛而且有用，所以現代商業上的動物產品，還以出自溫帶地方的為最多(三)。

氣候對於動植物的分配，既有這樣大的影響；現在便要說說氣候究竟怎樣影響於物產。原來任何物產，都有牠的特別適宜的標準氣候，如日光、溫度、水分，要達到一定的恰好程度，該項動植物才能生長茂盛。這便是牠的「氣候適宜性」(Climate Optima)。這種氣候適宜性，既然影響於物產的生產豐裕，便自然影響到商業的繁榮了。所以凡是氣候溫和的地方，各種產物豐富，商業自會興盛起來；反之氣候乾燥的高原沙漠，雖有適宜的土壤，物產亦多不能生存，也就談不到商業了。在各種氣候的要素中，以溫度與物產和商業的關係最大。試觀熱帶與寒帶的商業，總不如溫帶的發達，便是熱帶雖然天產豐富，且為古代文化的發祥地；但因氣候炎熱，易使腦力疲乏，無由振作，固有的文化便因之停滯下去，甚而致於消滅。

所以現時熱帶地方的人，神經總較遲鈍，勞動意志也很缺乏，常有『坐着比立着快樂，睡着比坐着快樂，死滅比睡着還要快樂』的念頭〔四〕。這樣商業又怎能發達呢？寒帶地方的人，堅苦耐勞的精神雖然比較好，但在嚴寒之下，物產卻又非常稀少，商業也很難發展。所以祇有溫帶地方的人民，身心剛健，活潑強毅，富於經營工商的能力；並且因時序變遷，一年四季，物產不同，一般人不但要顧念現在，且須計算將來，工商業便自然繁興起來了。

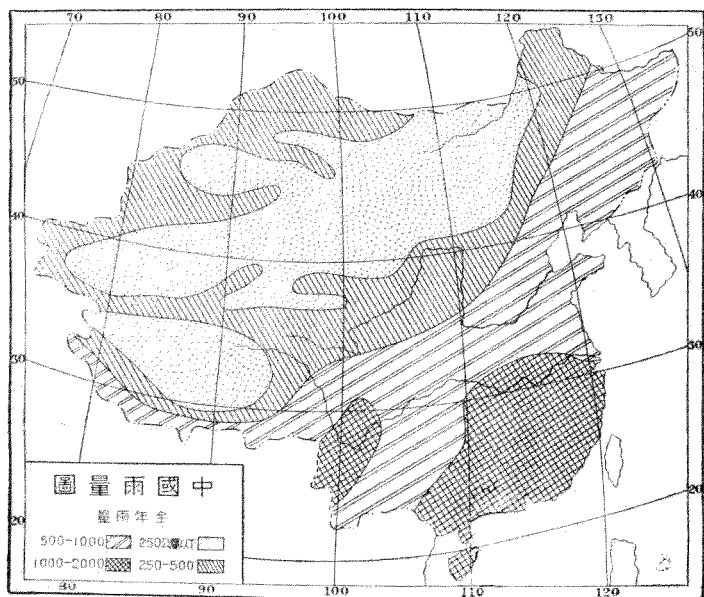
其次，雨量的多少對於植物的生長也有很大影響。因為植物必自土中吸收養分水分，而水分的來源常常為雨水；故一地降雨量的多寡，最足以影響於農作物的豐歉。例如安南暹羅等處，雨量充足，每年有三次收穫，所以現時世界上的米糧貿易，也以這些地方為最盛。我國夏季雨量很大，但也祇南方多而北方少〔五〕。有時若不按時降下，便常招致旱災凶年。禮記月令篇說：『季夏之日……水潦昌盛』；又說：『是月土潤溽暑，大雨時行』，足證我國自昔夏季雨量之多。若六七月不降雨，到八九月便成霪雨，先旱災後水災，足見雨量與物產的關係真大啊！

再次，穀物的生長，常需要一定的日光；自栽培至收穫，所需日光時間的總計，叫作「日光時」(Sunshine Hour)。其實各種植物都有牠們一定的「日光時」。

這種日光若果合度，便足以助長植物的發育。但若日光過烈，也足以有害子實的成熟。地面上日光的照射，因時因地而各不同，所以植物的生長繁榮，也受着相當的影響。地中海一帶的國家，葡萄長得那樣繁盛，便是由於受着特別適當日光的原故。

復次，風向亦能影響於物產和商業。風有海洋風 (Sea-breeze) 、大陸風 (Land-breeze) ，季候風 (Monsoon) 和信風 (Trade wind) 各種區別。海洋風含有水分，故

名溼風，爲雨量的媒介，能增加雨量。大陸風不含水分，故名乾風，若與海洋風接觸，也能調和氣候。季候風隨季節而變其方向，像亞洲大陸，夏季氣候炎熱，氣壓



很低，空氣從四周流入。在我國沿海多東南風，印度洋多西南風。冬季氣候寒冷，氣壓甚高，空氣向周圍流動，在我國沿海多西北風，印度洋北部多東北風。在這一帶，影響於農作物的生長尤大。信風因其常年流動，信而有徵，故名。其風力也比較強大，在中古時代，海上貿易，常常利用牠，而對於交通上更爲重要。由此可知風向影響於商業的關係了。

至於說到風向和物產的直接關係，也有幾點可述：便是植物由空氣中攝取種種養分，完全是風的作用；又風的流動常可幫助植物結實。那有名的由瑞士到奧國西部的「阜風」(Föhn)，秋季便能幫助葡萄結實。又我國的稻產，亦常受季候風的影響，夏季才容易長成。至於有些植物子實，利用風向以助傳布，也算間接增殖物產了。

由上所述，可知氣候影響於物產和商業這樣的大！於是物產移植的問題，也就發生，便是將有些產物，移植於氣候相同的區域，也能生長茂盛。例如將華茶移植到印度錫蘭，華絲移植到法國意大利；亞洲的米，移植到中南美洲，而中南美的菸草玉蜀黍等，更移植到歐洲南部，這也間接足以增進世界商業的發達。

第二節 地勢與物產及商業關係

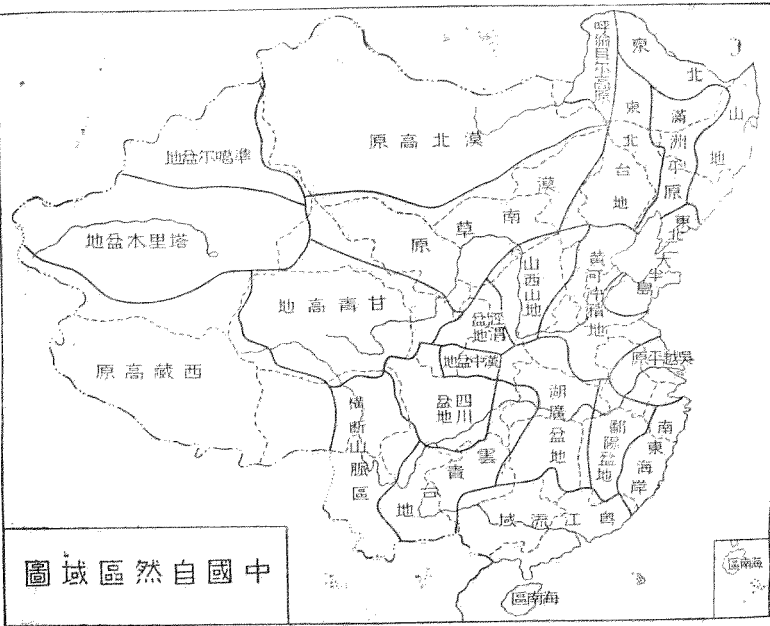
地勢 (Relief) 係指山岳、溪谷、平原、高原、河川等高低起伏的形勢。因這種形勢的不同，便造成物產多寡的殊異，這樣也便影響於商業了。

先就高山來說：高山物產平常不很多；但也有特殊的物產，如森林礦產，苟能善爲利用，也足以促進商業。且高山常爲水電源泉，而又可作牧場，都能做直接發達工商業的基礎。不過高山之害，能阻礙交通，使貿易上運輸不便；又足以使氣候失調，物產不易滋長。物產既少，人口的積聚也就不會多，商業也自無從興起了。

高原的情形和山地一樣，商業也不容易發展。不過高原和盆地，因地勢的改造，亦能影響於生產事業。例如印度的德干高原 (Deccan Plateau) 大都乾燥荒涼；但是因爲有哥達維利河 (Godavari R.) 及奇斯得那河 (Kistna R.) 等經過，便使土壤肥沃，物產豐富。又盆地 (Basin) 亦能增植物產，也是間接有利於商業的發展。例如我國西北的甘陝，雖然氣候比較乾燥，但在涇渭盆地之間，便造成肥沃的土地。又如鄱陽盆地、湖廣盆地、四川盆地，都是我國物產最爲豐富的區域，——所有產物不獨構成對外貿易的重要部份，便是在國內貿易中，這些盆地的主要都市，也是一向佔很重要地位的。

不過高原和盆地的商業，總還不及「平原」地方的興盛。因平原的地勢多得天然

的厚賜。現在世界上的大平原，大都爲古代澗湖或河水沖積沈澱的低地或海岸，土地肥沃，因之農產物特別發達，交易的物產，因之增加，都會也就發生，工商業自然勃興起來了。所以現時要求平原的趨勢還是日增。即各國產業發達的地方，大都也在大平原〔七〕。例如日本的濃尾平原，盛產米麥野菜；美國墨西哥灣及太平洋沿岸的海岸平原，亦盛產棉花、玉蜀黍、燕麥、甘蔗等；歐洲羅馬尼亞平原則以小麥著稱；我國長江下流的吳越平原，尤爲江南財富之區，而東省的關東平原，更以豆麥著稱於世。此原都是商業上主要物



中國自然區域圖

產的生產地呀。

平原以外，凡是河流沿岸的區域，也容易使商業興盛。因為河流沿岸，土壤肥沃，物產豐富，故商業城市多在此等地方。現代國際商業都市，雖說以濱海區域為主，但欲圖國內交通貿易的發展，仍非濱河口岸不可；尤其是沿河的終點港口，到現在仍還具有相當的重要地位。例如我國的上海廣州，歐洲的漢堡(Hamburg)與安德威伯(Antwerp)，都是有名的河港，而在世界商業上具有重要地位的。

說到世界商業，海岸與海岸綫及海港尤其關係重要。國無海岸，貨物運輸不便；有海岸而海岸綫過短或少曲折，商業亦不易發展。故海岸綫須長而富有曲折，則港灣多，船隻可以停泊，便於上下客貨。我國海岸綫，從東北遼寧的鴨綠江口起到廣東東京灣的北崙河口止，總計大小港灣凹凸的海岸綫僅達八千六百四十公里〔八〕，如果把全國的面積來比例，大約七百方公里才得海岸綫一公里，和英日比較起來，實在很短，所以沿海商業不大發達。日本每三·八五方公里有海岸一公里，英國每七方公里有海岸一公里，無怪乎她們的商業特別發達了。

至於海港，尤為近代國際商業發達的要件。不過海港也有好壞。好的海港，往往是天生成的，故有『良港位置係尋着的，非造成的』話(Good Harbour Site are

found, not made) (九)。可見優良的商業中心，多半受自然的影響，非人力所能支配。好的商港必須具有下述的要素：即一、港口闊而水深，能容巨大的商船出入；二、須爲不凍港，商船可終年往來；三、港口附近有城市發展的餘地；四、港口後面，有營養港灣的配給區域 (Hinterland) (一〇)。以上各條件，倘使不能具備，港灣的價值就要減少。例如海參崴本來多合良港的條件，卻有長期結冰的缺點。哥倫波亦優秀的港口，但因缺乏營養港灣的配給區域，僅能作爲航海利用的停泊港口。這都是港口受自然的限制因而影響於商業的發展的。不過近年人工的商港也很發達，常有稍可利用的天然港口，經人爲的努力，積極增進設備，如船塢、燈塔、防波堤 (Breakwater) 等，也很足以增進商業上的效用。

因海港的發達，海洋交通貿易遂以頻繁，從前視海洋爲畏途的，現時卻成爲國際貿易上的「康莊大道」了。凡能操縱海洋航行權的，便常成爲國際貿易上的霸主。這因爲海洋的船舶交通，較之陸路的鐵路交通，既不需要固定的資本，且又安全自由，因之海洋貿易，日益發展。又海洋氣候，冬溫夏涼，足以調和雨量，增加生產；海洋附近，則魚鹽利益，尤爲今日國際所注重。這也是間接足以增長一國的商業。在歐洲本來就有：『上古時代，爲內海（地中海）貿易時代；中世紀，爲近海

(北海波羅的海)貿易時代；近代初期，爲遠洋(大西洋印度洋)貿易時代」的話；現代國際貿易發展，又有人說是已到了「世界的海洋時代」了[二]。世界貿易的四分之三甚至五分之四是經過海洋的，足見其關係的深切！

第二節 土壤與物產關係

「土壤爲萬物之母，」且嘗被稱爲「三大富源」——水、土、空氣、——之一，大都由古代巖石崩解經風化作用而成，含有少量有機物和水分，故有生長植物的機能。

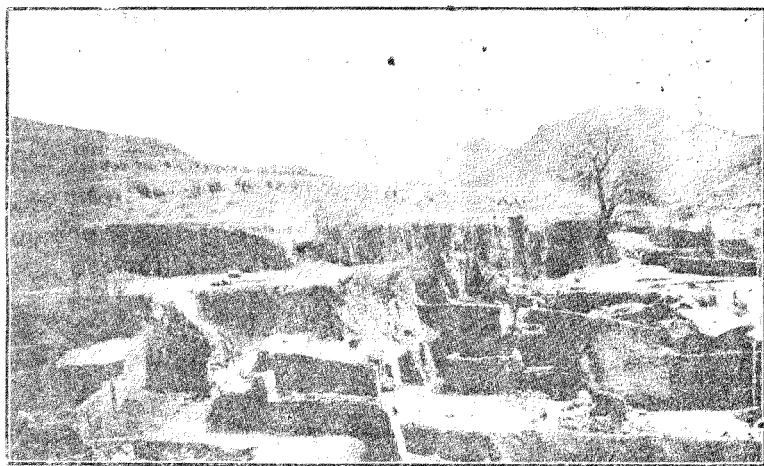
土壤種類就形狀和性質上可大別爲黏土(Clay Soil)、壤土(Loamy Soil)、沙土(Sandy Soil)和礫土(Gravelly Soil)等[11]四種。黏土係由長石分解，富有礦質，然對水分吸收及保儲力過強，水分及空氣不易透入，故不適用於耕種。壤土乃黏土與砂土混和的土壤，既含礦質，又鬆密適中，雨水空氣均能透過和保留，故頗適宜於一般植物的生殖。砂土乃含砂質較多的土壤，空氣水分雖極易流通，惟缺乏儲水力；若遇雨水缺乏，植物容易枯萎。礫土爲含多量之粗砂，所含礦質寥寥，吸熱力大，流通空氣也快，且沒有儲水力和吸收養分力，所以不宜於生產植物。我們只看何處地方以何種土壤爲多，便可知該地產物之多寡，及其適宜的產物是甚麼了。

以上是就土地的形狀和性質分類；再就土壤的成因來分類，又可分爲殘積土（*Residual Soil*）與運積土（*Transported Soil*），前者便是由岩石分解後，未經搬運過的土壤；後者大抵由水力風力或冰河之力運積而成。此種運積土，較殘積土滋養豐富，其質細密、勻整、深厚、光滑，大體還可分作幾種：其由水力或風力自遠處搬運而來的爲沙積土，許多深厚廣大的平原，便是由這種土壤造成的。這種土壤因爲由遠處搬運而來，混合多種異質土壤，保有完全植物養分，故爲最好的土壤。此外有由冰河運動，搬運其所經過地方泥沙礫石而堆移在下流的土壤，爲冰成土（*Glacial Soil*）。如歐洲波羅的海沿岸，美國俄亥俄（*Ohio*）的北部地方，都是冰河所覆之地，土壤也極肥沃。俄國南部有名的「黑土帶」爲世界小麥產區，也是冰成土。又有由風力吹積而成的土壤，如我國北部的黃土層，據地質學家說，是由中亞細亞高原吹來的。此土亦極肥沃，我國古稱黃壤（二二），德人名爲「塢斯」（*Löss*）（二四），多分布在黃河流域，以及山西甘肅陝西河南河北山東江蘇察哈爾綏遠等處。這種乾燥地域的黃壤，倘使雨量缺乏，實亦有妨礙於物產的生長；不過若果有高熱和充分的灌溉，那就完全不施肥料也可永遠得着收穫。所以有人說中國文化的早開，或者就是由於有此美好耕地的原故（二五）。

由上所說，物產的豐賡，須視土壤的肥瘠；而土壤卻受自然的支配。但人類若能就自然環境加以改革，也能增加生產。譬如瘠薄山地，只要引水灌溉，適宜調和，亦能化無用為有用。又各種物產對於土壤，亦常各有其特殊的需要，例如水稻需要儲水力很強的土壤，薯類则需要水易浸透的土壤，苜蓿宜於富有酸性的土壤等是。若能利用這種土壤的特殊消化技能，也足以增植物產。此外還有最普通的「輪種」方法，亦能增加生產。因為各種植物所吸收的養分不同，例如甜菜吸收多量的鉀，小麥吸收多量的氮，豆類且能吸收空中的氮藏儲土內等是。若能輪流種植，便可保持土壤內的養分，不致枯竭，那麼各種植物

察哈爾黃土層中的村落

(據The Chinese Journal of Science of Arts Sept. 1925)



便自然會繁盛起來。萬一土壤的養分不够，在現代科學發達的世界，儘可用肥料來保持土壤的肥沃。天然肥料有智利的硝石，祕魯的鳥糞；近來則有人造的肥料，如硫化肥料、鉀質肥料和氮氣肥料，只須因地制宜，物產自能增加，商業也就自然可以發達了。

附注

[一]世界植物分布帶(Planzonen breitung)嘗有不同。Humboldt 曾製有世界植物八分布帶圖，爲香蕉帶、木羊齒及無花果帶、番石榴帶、常綠樹帶、落葉帶、亞寒帶、松柏帶、蘚苔帶。野口保市郎著商業地理學原理中亦述及，可供參考。又亨丁頓商業地理(Business Geography)亦有不同區分，王庸編的經濟地理學原理第十一頁曾經述及，盛敘功編農業地理第二五—二九頁也有詳細解釋可供參考。

[二]此表據淡川康一：經濟地理通論第三〇一頁。

[三]盛敘功：農業地理頁三〇。

[四]小竹文夫：自然環境與中國社會引語(見社會雜誌第一卷第二期劉黃二君合譯)。

[五]見上述論文。

[六]淡川康一：經濟地理通論第一二八頁。

[七]同上書，第二〇七—二一五頁。

〔八〕葛綏成：高中新中華本國地理（一九三一）第三二頁。

〔九〕Kellen-Gregary-Bishop：Physical Geography P. 19.

〔一〇〕Hinterland 亦譯作內地或腹地，乃供給一個港口出口貨物和分配由港口進口貨物的區域。

〔一一〕淡川康一：經濟地理通論第二 八—二 九頁。

〔一二〕土壤分類，方法很多，這裏不過述其大概。參考川西正鑑：經濟地理學原理一六二—一六五頁；王

金紱：中國經濟地理第一三一—六頁；盛敘功農業地理第五七—六〇頁；葛綏成高中新中華本國地理

第五二—六〇頁。

〔一三〕黃壤，見尙書禹貢篇。

〔一四〕德人李希霍芬(Richtofen)於一八七七年探視中國黃壤後，歐美學者研究漸多；近年巴布爾(G. B.

Barbour)於中國科學美術新誌 (The China Journal of Science and Arts Oct-Sept. 1925)載有 The

Loess of China 一長文可供參考。

〔一五〕張其昀：人生地理上冊第一六五頁。

〔一六〕黃國璋：社會的地理基礎頁一一五。

第三章 原動力與商業

主要的原動力 (power)，有風、柴、獸力、煤、煤油、電力、水力、潮水、和太陽力。此中風、柴、獸力，是古昔利用的主要工具。煤、煤油、電力、水力，是今日主要的原動力。至於潮水和太陽熱力的利用，尙須待於將來。

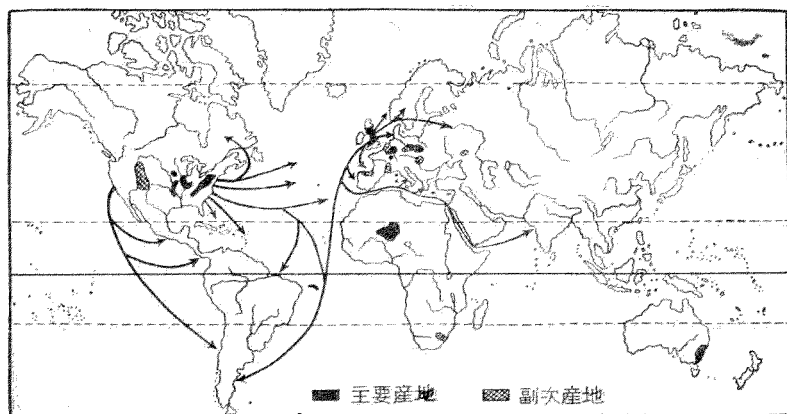
工業是近代商業的基礎，動力是發達工業的力源。國家能利用動力源泉，工業便能極端的發展。但是動力中的煤、煤油，是限於地域的分配；想利用的國家，不一定有此動力。因此在近代國際上發生不少爭奪煤田和油田的案子。

近代工商業發達的國家，大都全靠着動力，如美國法國的利用電力，美國法國意大利加拿大瑞士等國的利用水力，和一般工商業發達的國家利用煤力和煤油力。中國具有富饒的動力源，如地下埋藏的煤礦和煤油，山地激發的水力，都很充足，可惜不能充分利用，所以工商業至今不能有充分的發展。故現在要發展我國的工商業，便應將世界原動能力分布的情形，詳細研究，以資借鏡。現就最重要的煤、煤油、水電三項分述如下。

第一節 主要動力中煤之世界的分布

煤能發生很大的熱力 (Heat power)，用以發動機器，故爲近代機械工業所必需

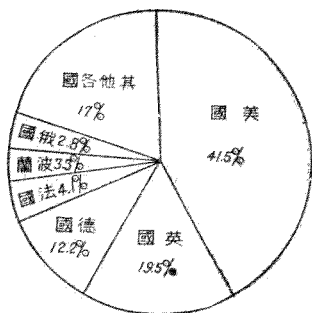
世界煤的產地及其貿易綫



的動力原料；至於冶鐵鍊鋼，製造機器，尤賴煤的熱力。所以煤與近代工商業關係非常重大。凡電氣事業發達的國家，莫不用煤為主要原動力。故在動力源中，煤的地位，要算最重要了。

世界煤的埋藏總量約達一兆噸。據一九二八年調查的總產額已達一二三九〇〇萬噸。世界煤礦區域，要推歐洲首屈一指，美洲亞洲澳

世界各國煤產比較圖



洲非洲以次類差（詳附圖）。以國籍分別，美國要居第一位，英德法波俄國比國以次減少。今就最近各國煤的產銷情形列表如下（四）：

最近世界煤之產銷趨勢表（單位百萬噸，百分數按世界總額計算）

地 別	產		額		銷		數	
	噸	百分數	1925=100	噸	數	百分數	1925=100	
德 國	150.9	12.2	114	159.4	12.8	114		
英 國	241.6	19.5	93	169.2	13.5	97		
法 國	51.4	4.1	109	84.6	6.8	104		
比利時	27.5	2.2	119	34.2	2.7	111		
荷 蘭	10.7	0.9	157	11.5	0.9	116		
波 蘭	40.5	3.3	140	26.8	2.2	128		
俄 國	35.2	2.8	211	35.0	2.8	211		
歐洲其他各國	37.9	3.1	110	81.7	6.5	115		
歐洲統計	595.7	48.1	111	602.4	48.2	111		
北美合衆國	514.2	41.5	98	492.8	39.4	98		
加拿大	12.4	1.0	144	28.0	2.2	120		
美洲其他各國	2.9	0.2	85	10.8	0.9	96		

美洲統計	529.5	42.7	98	531.6	42.5	99
日本	31.7	2.6	101	31.2	2.5	99
中國	16.0	1.3	66	16.0	1.3	80
印度	21.7	1.7	107	21.9	1.7	108
亞洲其他各國	14.0	1.1	112	13.8	1.1	85
亞洲統計	83.4	6.7	94	82.9	6.6	94
澳洲統計	17.6	1.4	104	17.3	1.4	105
非洲統計	13.4	1.1	78	16.5	1.3	86
世界總額	1239.6	100	104	1250.7	100	104

由上表可知美國煤產額現已居世界第一位。一八七〇年，尙只三千三百萬噸，其時英國已達一萬一千二百萬噸，美不過爲其三分之一；後來日益加增，至一九一八年，達六萬七千八百二十一萬噸。現在其重要產地，賓夕爾瓦尼亞州 (Pennsylvania) 匹資堡 (Pittsburg) 一帶，在地下三千呎以內煤產常流露於溪間，故採掘搬運均稱便利。現在凡係產煤處，大都已成爲美國的工業區域。

美洲除北美產煤最稱豐富外，加拿大煤產額亦尙可觀，在一九二一年其煤產額曾達一千五百五十餘萬噸，不過最近已略減少了。

英國自昔爲煤的重要產地，愛爾蘭自由邦產褐煤極多，東部之不列顛島幾全部產煤。以格拉斯哥 (Glasgow) 爲中心，有克拉多加巴蘭特煤礦；以紐加薩 (New Castle) 爲中心，則有塔哈姆諾沙巴蘭特煤礦；以曼徹斯特 (Manchester) 爲中心，則有蘭開夏約克夏達比夏之煤礦；以斯丹福特巴米加姆爲中心，則有斯丹福夏煤礦；以不列斯托爾 (Bristol) 爲中心，則有不列斯托爾煤礦。在此等煤礦區域內製鐵、紡織、造船各業都很發達。

一九二一年英國煤產爲一萬六千六百九十九萬噸，近來已在兩萬四千萬噸以上了。除國內自用外，多向外輸出於法意丹麥荷蘭各國。

德國之煤產地爲來因河流域一帶，如威斯特法利亞 (Westphalia)，魯爾煤礦和薩爾煤礦等都是。德國煤鐵產地，相距頗近，且有河流運輸，故工業上應用極便。

德國煤礦產額，在一八七〇年，不過爲英之三分之一；至一九一三年便已追及英國。及凡爾賽和約告成，德國以戰敗國家，遂將薩爾煤礦，割讓於法，而以西里西亞之煤礦割讓於波蘭；而且爲其他戰時損失的賠償，德國又須於一定期間內，年納巨量的煤炭給法比意大利諸國，因此德國煤產，較戰前大減。但是魯爾煤礦是世界稀有的寶庫，在一九一三年時，已達一萬一千五百萬噸的出產。

由比國至法國東北部的諾爾及拔德加爾(Padecalais)的密爾煤礦，是比國主要的煤產地。比國在一九二八年，產煤額達二千七百五十萬噸。就國家面積說，所產已不爲不多，但每年消費額有三千四百多萬噸，可見煤產額尙不敷國內的需求。

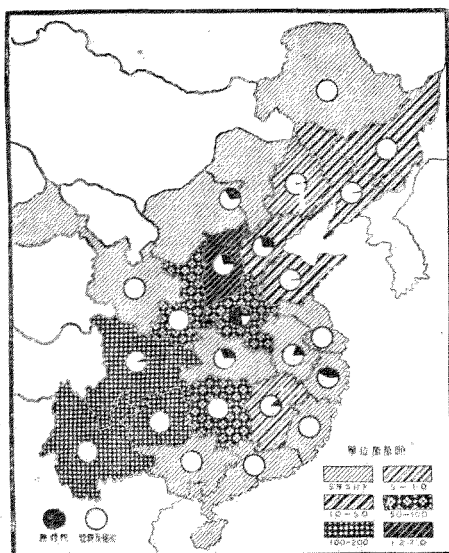
法國僅有萊斯(S. Lens)與亞津(Anzin)爲中心的東北部煤礦，及亞爾薩斯勞蘭的南部煤礦，產額亦不甚富，而工商業又不足稱，故急奪取德國的煤鐵區域。現時煤產額也已達五千一百萬噸以上了。

至於亞洲煤產，僅日本我國印度三國，較可注意。日本產煤在大正十年已年產二千六百二十二萬噸，現已增至三千多萬噸。其國內主要產煤地有九州北海道及本洲中部。不過近年日本因工商業發達，國內用煤日增，將來頗有缺乏之虞，是以不得不另求來源。她所以急急把持我國東省重要煤礦，便是爲着將來永久的利用咧。

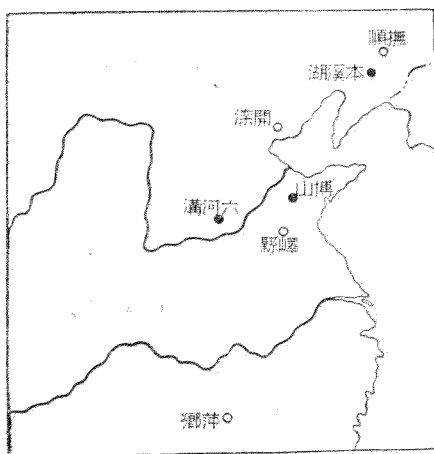
我國煤之埋藏量很多，惟現時未能充分開發，故每年尙須由外國輸入大量之煤。我國近年煤產，每年約在二千萬噸左右，僅居世界第九、十位。今日主要的煤礦區域，有遼寧的撫順，河北的開灤，產煤最多；其次則有萍鄉嶧縣六河溝博山本溪湖等（詳附圖）。可惜開灤煤礦，操於英人手中；撫順煤礦，又歸日本所佔。日本南滿鐵道會社對於撫順煤礦所投資本，已達日金一萬萬元以上，年產煤炭八九百萬

中國各省煤礦儲量

1926年估計



中國重要煤礦之分布



噸，除當地應用外，運銷各地的達四百餘萬噸，就中運銷日本朝鮮的，卻達兩百餘萬噸，足見日本仰給之殷切！現時該礦每年純利近一千萬元（一九二七—二八年爲九、七四八、八〇二元），我國這項漏卮可真不小！現完全自辦的煤礦，產額僅達總產額四分之一。故每遇事變，工商業輒感煤荒。去年北寧路局與開灤發生運費糾紛，天津中國工廠便感覺原動力的缺乏，其與工商業的關係密切，就可概見一斑。

第二節 主要動力中煤油之世界分布

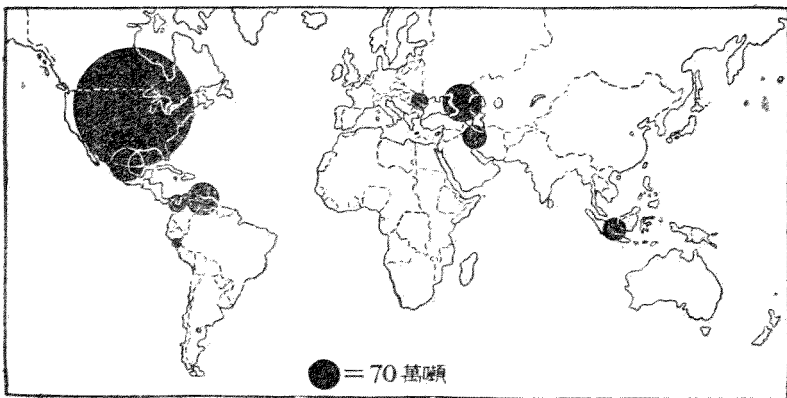
『煤油比血還濃，』『宰制煤油的，便宰制世界。』這種經濟侵略的口號，是

何等使人注意！因為煤油是今日工商業交通業發展的要素；就是軍事上的航空隊、潛水艇、坦克、軍艦，那一件也不能離開煤油。煤油的需求既這樣的迫切，所以油田油權，便成今日世界上經濟侵略的中心。因為世界的油田分布是極不均（詳附圖），需求煤油的工商業發達國家，除美國蘇俄外，如歐洲諸國，大都缺乏油田，但是為着需要上的迫切，便不得不從事巧取豪奪的把戲。

例如英美爭奪的墨西哥油田問題，德英爭奪的巴庫（Baku）油田問題，英俄爭奪的波斯油田問題，什麼熱那亞會議、海牙會議、摩索爾協定等等，一切鉤心鬪角的隱幕，都是為的爭奪油田和油權〔五〕。

最近因為蘇俄煤油向歐洲傾銷的原故，煤油

世界煤油分布圖



戰綫又變成聯合對抗形式。因為自從蘇俄煤油復興後，英美油業，當然受到重大的打擊。所以在一九二九年春美孚油公司 (Standard Oil Co.) 就聯合英荷殼油公司 (Royal Dutch Shell Co.) 開過限制油產會議，取一致行動。英荷因俄油充斥於歐洲市場，美孚又因自己存貨過多，都不能不謀限制生產，維持油業。今將世界油田分布及產油的情形和趨勢，分述如左：

美國產油最多，國內有二十州出產煤油，如紐約賓夕爾瓦尼亞俄亥俄加利佛尼亞 (California) 等州，油源極富，新油田更是逐年發現。在這高唱限制油產聲中，油產額依然激增——一九二六年世界油產額爲一、〇九七、〇一二百萬桶，美國油產額佔七七五、〇〇〇百萬桶。到一九二九年世界油產額爲一、四七八、四〇〇百萬桶，美國竟佔一、〇〇六、六八〇百萬桶。卽此可見美國油產的趨勢重要。

蘇俄油業現在已在世界上占第二三位。黑海高加索的大油田，實爲世界上所稀見；巴庫油田，又是世界的油庫，向歐洲傾銷，更佔地勢上運輸的便利。自從一九二四俄油攻陷英倫後，赤色的煤油液，已經瀰漫歐市；雖經過英人的反攻，但總敵不過紅軍的兇蠻。蘇俄五年計劃中的煤油，每日生產煤油額預定五萬七千噸，到一九三一年三月已達五萬八千噸。今將一九二八年來蘇俄油產和輸出的激增額列表如

世界煤油儲量及產量表

(據 Dresden Bank: The Economic Forces of the World)

商業地理

儲量及出產量 (以百萬噸為單位) (佔全球%數)	儲 量		產 量						
	噸	%	1926		1927		1928		1925=100%
			噸	%	噸	%	噸	%	
俄 國	1000	15.9	9.2	5.9	11.0	6.1	12.5	6.6	171
羅 馬 尼 亞			3.3	2.1	3.8	2.1	5.1	2.7	222
波 蘭	167	2.5	0.8	0.5	0.8	0.5	0.8	0.4	100
其 餘 各 國			0.2	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	100
歐 洲 統 計	1167	18.4	13.5	8.6	15.8	8.8	18.6	9.8	175
美 國	1030	16.3	110.1	70.2	128.7	71.5	128.9	68.1	118
墨 西 哥	665	10.5	12.9	8.2	9.2	5.1	7.2	3.8	44
委 內 瑞 拉			5.3	3.4	9.0	5.0	15.1	8.0	503
科 倫 比 亞	1526	24.2	0.9	0.6	2.1	1.2	2.8	1.5	2800
其 餘 各 國			3.5	2.2	3.6	2.0	4.2	2.2	150
美 洲 統 計	3220	51.0	132.7	84.6	152.6	84.8	158.2	83.6	120
印 度 及 錫 拉 瓦 克			2.0	1.3	1.8	1.0	1.9	1.0	112
荷 屬 印 度	590	9.3	3.0	1.9	3.7	2.0	4.1	2.2	132
波 斯 及 伊 拉 克	825	13.1	5.1	3.3	5.7	3.2	6.0	3.2	120
其 餘 各 國	383	6.0	0.3	0.2	0.2	0.1	0.3	0.1	100
亞 洲 統 計	1798	28.4	10.4	6.7	11.4	6.3	12.3	6.5	122
非 洲 統 計	136	2.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.3	0.1	150
世界總額	6322	100	156.8	100	180.0	100	189.4	100	124

後，可見她的油業發展的情形（六）。

生產量

輸出量

一九二二 九·四三八千噸

八九五千噸

一九二八 一·八〇〇

二·六八三

一九二九 一三·七〇〇

三·六四二

一九三〇 一七·二〇〇

四·五五五

墨西哥油產，原佔過世界第二把交椅。在墨西哥灣沿海附近產油極富；但是近年來產油額日形跌落，已降為第三位。油權也大都操於英美煤油大王之手。國內政局又擾亂不息，油業的前途實在暗淡得很。

南美之委內瑞拉，近年產油量也突飛猛進。在一九二六年油產額僅三六九一千桶，至一九二九年竟達一三七〇〇〇千桶。波斯油業亦在世界上佔相當地位。煤油角逐場中的要角英波煤油公司（Anglo-Persian Oil Co.）就是在此地開發的。羅馬尼亞的油源，在喀爾巴阡山（Carpathian Mts）附近，近年油業亦極發達。此外如荷屬南洋羣島科倫比亞祕魯阿根廷印度波蘭日本也都有油田分布。

我國的主要油礦區域，大抵自新疆北部，沿天山北以至甘肅，東部入陝西北部

，越秦嶺山脈以至四川盆地。此外西康貴州湖南熱河吉林都有油礦的蘊藏。其中陝西的延長油礦，早已與美人合辦開採，而結果頗失望。最近我國於此又另闢新井，或望從此發展。要之我國地下油礦很多，但都未實行開採，而國內社會需求日見迫切，所以成爲英美蘇俄的油業角逐場。英國亞細亞公司和美國美孚洋行，從前差不多壟斷中國市場〔七〕。最近俄油來華傾銷，其在東北方面之勢力進展頗速，已成英美煤油的一大勁敵〔八〕。

第二節 世界新動力源——水力

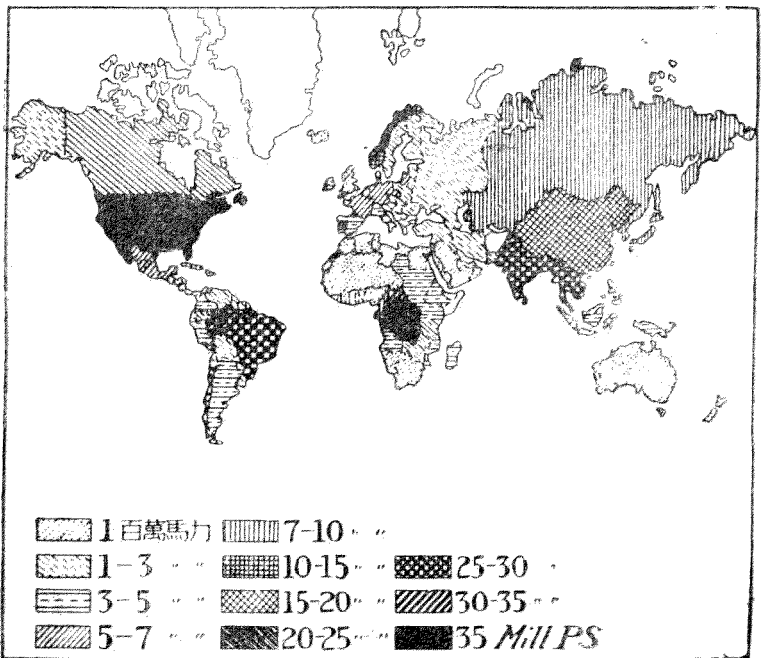
近來世界上的新動力源「白色煤炭」，就是「取之不盡用之不竭」的天然水力。在昔的「水利」，不過對農業上可以灌溉，對商業上可以航運；至於用水力發生電力，用電力發動機器，供給工業上的應用，乃是近五十年內的新發現。考世界最早的水電廠，創始於一八八三年；法國格利諾勃（Grenoble）城附近的阿爾卑斯山中，即爲世界水力應用開始的地方。

在這工業競爭時代，動力源的煤炭，早已感到「缺乏不足」（詳見下第四節）；水力代替之術一經發現，既無代價，又可用之不盡，且又清潔簡便，不像煤炭的濃煙瀰漫；而且凡係瀑布峽谷，都是發生水電的區域，絕不似煤礦油田，祇限於地

下一定的埋藏。因此世界各國的水電事業，遂風起雲湧，除工業上已應用外，即農業、交通、家庭，亦嘗利用水電。水電廠的分布，已經徧於歐美各國了（詳附圖）。

水電雖為新起事業，然發展極快，近來各國電廠所發之電力，水電均已佔其中重要部分。據最近萬國總商會關於一九二七年世界經濟報告：全世界所發電力

世界水力分布圖



有十一萬萬匹馬力以上，水電竟佔其中三分之一，可見水電發展的趨勢。世界水電最發達的國家，首推美國；加拿大法國等的水電事業，亦佔有重要地位。今將世界水力分布情形，和水電事業的概況，分別略述如下。

美國的水電事業，在世界上既推第一，故國內的水力極富，據說全國有三四、八一八、〇〇〇匹馬力左右；近已發展的水力，已達一千一百萬匹馬力〔九〕。世界最大的麵粉業中心，是美國的明尼波列斯（Minneapolis）城和布法羅（Buffalo）城，都是利用水力的。明尼波列斯城的麵粉業，是利用密西西比河的聖安滔尼瀑布（St. Anthony Falls），布法羅就是利用世界著稱的尼亞加拉瀑布（Niagara Falls），於此可見水力與實業發展關係的一斑。

加拿大的水力，要佔世界第二位。全國水力據說有一八、二五〇、〇〇〇匹馬力，近來已發展的有三、二二七、〇〇〇匹馬力；其主要水力區域，在東部聖羅梭斯河（R. St. Lawrence）和尼亞加拉瀑布。

世界水力分布表(1927年)

國 別	可 以 利 用 的	已 經 利 用 的	的
	單位百萬匹馬力	單位百萬匹馬力	1924—1900
	世界總額百分	與世界總額百	與可利用的水
	比	分比	力百分比

德國	6.8	1.4	1.6	4.8	23.5	145
大不列顛	0.85	0.2	0.25	0.7	29.4	100
法國	5.4	1.1	2.1	6.3	38.9	100
挪威瑞典	12.5	2.5	3.3	9.9	26.4	103
瑞士	4.0	0.8	1.9	5.7	47.5	136
意大利	3.8	0.8	2.3	6.9	60.5	128
俄國(歐洲部分)	21.5	4.3	0.24	0.7	1.1	240
西班牙	4.0	0.8	1.0	3.0	25.0	100
歐洲其他各國	13.1	2.6	1.0	3.0	7.6	100
歐洲統計	72.0	14.5	13.7	41.0	19.0	114
美國	35.0	7.0	11.7	35.0	33.4	117
加拿大	19.3	3.7	4.6	13.7	25.1	144
巴西	26.0	5.2	0.5	1.5	0.2	125
墨西哥	6.0	1.2	0.3	0.9	5.0	100
阿根廷	5.0	1.0	0.03	0.1	0.6	101
美洲其他各國	29.9	6.1	0.3	0.9	1.0	100
美洲統計	120.2	24.2	17.4	50.1	14.4	123
俄國(亞洲部分)	40.9	8.2	0.09	0.3	0.2	100

中國	20.0	4.0	—	—	—	—	—
荷領印度	4.0	0.8	—	—	—	—	—
日本	5.0	1.0	1.8	5.4	4.0	100	—
印度支那	4.0	0.8	—	—	—	—	—
印度	27.0	5.4	0.2	0.6	0.7	100	—
亞洲其他各國	1.2	0.3	0.02	—	—	—	—
亞洲統計	102.1	20.5	2.1	6.3	2.1	100	—
比屬剛果	90.0	18.1	—	—	—	—	—
法屬剛果	35.0	7.0	—	—	—	—	—
法屬喀麥隆	13.0	2.6	—	—	—	—	—
尼日利亞	9.0	1.8	—	—	—	—	—
非洲其他各國	38.9	7.9	0.01	—	—	—	—
非洲統計	185.9	37.4	0.1	—	—	100	—
澳洲統計	16.7	3.4	0.2	0.6	1.2	100	—
世界總額	496.9	100	33.4	100	6.7	117	—

法國國內缺乏工業原動力的煤炭，故在四十年前，便開闢水電事業，水力的發達，在歐洲要推第一。全國水力有五、四〇〇、〇〇〇匹馬力，已使用的水力已在

二百萬匹馬力以上。其重要水力區域，在阿爾卑斯山（The Alps Mt.）羅尼河（The Rhone R.）侏羅山（The Jura Mt.）比里牛斯山（The Pyreness Mt.）中央高原來因河（The Rhine R.）佛日山（The Vosgs Mt.）和摩塞爾河（The Moselle R.）。

日本爲遠東應用水力著名的國家。因爲國內煤產缺乏，工業過於發達；又因地勢崎嶇，河流湍急，故水電事業，遂如春筍怒發。照一九二六年統計，水電廠已有二百四十萬匹馬力，其水力主要區域，在日本海岸和太平洋沿岸。

意大利亦爲缺乏煤礦的國家，故努力發展水力。最近首相莫索里尼將開發水力，列爲三大產業政策之一，可見意國水電事業的發展，正方興未艾。其主要水電區域，多在北部波河；近來已經利用的水電力已達二百三十萬匹馬力。因水力的發展，故近來棉織業亦頗見發達。

他如挪威瑞士瑞典德國的水電事業，亦極發達。總之世界水電事業是正在突飛猛進，開發工業、農業、交通、家庭，大都利用水電。瑞士因國內水電力的充裕，除工業上已利用外，甚至擠取牛乳亦用水電。水電應用的普遍，和代價的低廉，由此可見一斑。

我國水力亦極豐富。據世界動力會議（World's Power Conference）調查：我國可

利用的水力，約在二千萬匹馬力；又據最近調查可以發電的水力，已徧布二十餘省；可見天賦水力的富厚。其中山西吉縣的龍王涎，即壺口瀑布，水力尤富。因黃河上游，地勢極高，傾斜約二十度左右，水流極急，到龍王涎陡縮成八九丈寬的石渠，十餘丈高的石崖，河流傾注直下，水星激濺，橫空高數十丈，幾十步外無人敢近。美國地學家亦盛稱龍王涎瀑布，謂可與北美的尼亞加拉瀑布東西映輝。在四川的夔州峽歸州峽宜昌峽，所謂「三峽」者，首尾三百五十里，兩岸連山，江水飛奔其間，最狹處僅五十尺，故水勢亦極湍急。據英美工程師估計：三峽水力約有四百四十萬匹馬力。他如廣西永淳縣附近的伏波灘，福建古田縣的龍亭瀑布，吉林寧安縣的鏡波湖，都有很大的水力。要之我國可引用水力之處極多，這不過略舉幾處而已〔二〇〕。最近政府已在計劃利用，倘能見諸實行，國家工商業的發展，實所利賴。

第四節 現時世界動力問題

原動力既為發展實業的要素，故為各國所注意；但是油源煤礦，都是地下的蘊藏；地下的埋藏額有限，而人類的欲望無窮。「各國亟思保存天惠以遺子孫」，於是便發生對於動力節省保存問題。

美國有幾處油田，產額已逐漸減少，如賓夕爾瓦尼亞州，在一八九〇年產油三

千三百萬桶，到一九一七年減至七百萬桶，爲動力源的前途計，自不得不「未雨綢繆」。地質學家又造出一種預言，說幾十年後油源便要枯竭，發生「煤油饑荒」。這個警告使興高采烈的煤油大王，加上不少的杞憂，更不能不研究動力問題。除一面向外開發油田，一面保存自己的油源外，又嘗注意到代替品。例如利用熱帶木材製造木精(Wood Alcohol)，以代替汽油等計畫都因此而興，不過太不經濟罷了。

最近科學家又能用化學的方法，將煤炭用高溫蒸餾法，製成焦油，同時發生煤氣，可以代替煤油。或行低溫度蒸餾法，製成低溫焦油。此種蒸餾法在工業上今日已經過試用。最近還有用煤炭和其他物質製成酒精或醋酸後，和「勿麥林」(Formaline)的代替法。不過這些代替法在今日，都嫌不經濟。目前還是絕少採用。

煤炭的供給，在實業發達的國家，也早已感到日見缺乏。地下煤礦有限，長此採發，自有水窮山盡的一日，應有節省保存的必要。因此在沒有煤礦的工業國家，時常忙亂不安。如以前德法兩國，爭奪薩爾煤礦，往復相搏，血肉橫飛。而已有煤礦的國家，更廢寢忘食的研究摶節的方法：如對於採掘分配煉製消費各方面的節省。此外並還有人想極力利用新動力源，如所謂「風力」、「地心熱力」(Internal heat of the earth)和「太陽光力」(Heat of Sun)甚至物質的「原子力」，也有人

研究想利用牠應用到工業方面。

關於風力的利用，已經很久：荷蘭利用風車吸水、鋸木，阿根廷更有風輪機，丹麥設有風力廠，德國還用風車發電，這都足爲將來御風事業發達的朕兆^{〔二〕}。地心熱力在那不勒斯(Naples)火山附近也曾引用。太陽光力則以望鏡吸聚日光熱力；促動日光汽機(Solar System Engine)，在美國已經試驗。倘使試驗成功，應用當可日廣。最近又發明太陽熱一小時可將十五耗(15mm)的冰融解成水，一平方米突可收一匹馬力的熱^{〔三〕}的能力，其有裨於世界物質文明的發展真未可限量咧。至於應用物質的原子能力，尤爲嶄新學理的應用，因爲科學家認定原子是能力的媒，偉大無窮，倘使利用牠的天然偉大能力，那麼甚麼原動力的問題都可解決了^{〔三〕}。

不過以目前我國的情形論，任何動力的應用，都不很廣；而動力中的原料且多還沒有開發，實在說不上「新動力」的應用。祇要能發將已有動力，力求開發，便足裨益工商業的前途。照目前世界的趨勢，「工業電氣化」的傾向日益顯著，而我國火電有充分的煤炭，水電也有急流水力，儘可利用；將來倘更能將煤提煉成油，則所謂 Hydrogenation of Coal 事業的成功，我國在世界動力中，便也可佔極重要的地位；工商業的發達，自更不成問題。

附注

- [一] 東亞經濟調查局：經濟資料第十卷七號動力專號言世界各種動力的分布及最近情形甚詳。
- [二] 曹誠克：能力原料競爭觀，見民國十九年五月中國鑛冶工程學會出版鑛冶第三卷第十二期。
- [三] 世界電氣事業，近五十年特別發達，其主要原料即為煤與水。例如一九二八年德國電氣發動原料，煤佔百分之七五，水僅佔百分之一三。見上述曹君論文。
- [四] 以下關於世界動力及各種物產統計，大多依照世界有名之德國柏林Dresdner Bank出版：The Economic Forces of the World, (1930) 書中統計。
- [五] R. P. Arnot: The Politics of Oil. 陳漢平編：世界的石油戰爭，Louis Fischer: Oil Imperialism (開傑鐘譯：煤油帝國主義，上海明日書店出版)
- [六] 章鏡權：俄油來華傾銷與蘇俄之石油政策，載一九三一年十二月工商半月刊可供參考。
- [七] 武塔幹：中國國際貿易概論頁七〇—七二。
- [八] 章鏡權：上述俄油來華傾銷與蘇俄之石油政策論文。
- [九] Dresdner Bank: The Economic Forces of the World, 1930。
- [一〇] 鮑國賓：中國水電發展之前途，為首都建設委員會提交日本東京萬國動力會議論文，載實業雜誌第一四五號，張夏聲譯。又張其昀：中國新建設與水力問題，見東方雜誌二六卷五號；陸為震：中國

未來之水電建設，見東方雜誌二十八卷十四號均可供參考。

[一] 曹誠克：能力原料競爭觀，見鑛冶三卷十二期。

[二] 李書華：計算太陽熱量的新理論，見民國二十年四月十三日國立中央大學日報中稱：研究太陽熱的第一人，爲法國普賴特 (Pouillet) 氏。據稱太陽熱一小時，可將十五耗厚的冰融解成水。在地面上與太陽光線成直角之一平方糎 (Sq. c. m.) 面積，每一分鐘吸收兩加羅里 (Cal) 熱量。一小加羅里爲升高一格蘭姆水攝氏一度，從十五度至十六度之熱量。由此推算，一平方米突，可收一匹馬力的熱。

[三] Arthur Hass：原子是一個能力的媒，見東方雜誌第二十七卷十二號。

第四章 世界交通與商業

今日世界交通業已極形發達：運輸方面，以地位區別，有陸運、水運、空運。通信方面，以方法區別，有郵政、電報、電話。

陸運又有鐵路、汽車路和隊商 (Caravan) 路。鐵路在交通中最為重要，近來世界上已有鐵路一百十九萬公里；汽車路的建築，較鐵路輕而易舉，故近來各國都從事建築。據一九二九年世界汽車統計，已有三千一百九十一萬輛，其中美國獨推第一二〇。隊商路乃藉馱獸和車輛負載轉運，在昔應用很多，但現時沒有汽車路和鐵路的地方，也頗應用。

水運有海洋航運、江湖航運、運河航運之別：海運近代極為發達，英美各國，尤為競勝；江湖航運，多在內河內湖，業務上的發達亦頗猛進；運河交通雖係人工開導，但關係極大，如蘇彝士運河巴拿馬運河都是世界交通的樞紐。

空運即民用航空，乃大戰以後歐美各國極力擴張的新交通事業。近來英美德法諸國，空運事業，已日臻繁盛。美國空運機已達一千二百餘架，英國更擬有在英倫和北美間組織空運公司，按期飛行，裝郵載客的計劃。

郵政為近代世界普遍發達的通訊機關，紐約一埠，郵務人員竟達三萬多人。電

話電報現時也已徧及世界；在美國電話綫長七千四百萬公里以上，電報綫長三百萬公里以上，可見通信交通的發達。無綫電報爲今日歐美極力擴展的交通事業，如英法德的無綫電臺，都已密布全國（二）。

世界交通的種類和發展情形略如上述，現在更就牠們與商業的關係分述之。

第一節 商業與交通關係

商業的興起和發展，都賴交通爲重要工具。蓋商品的生產和分布，大都限於自然環境的支配；而商品的製造運輸，也是限於自然環境的難易。今欲改變自然環境的支配，調劑各地商品的有無，自然要全恃交通的工具。這就是所謂『商品由靜的狀態，移轉到動的狀態』。我們從歷史上考察，無論國內國外，貿易的發展，沒有不利賴交通機關的。便是近代中外的通商，也是先有了交通關係，才慢慢的發生商業關係。再就各國商業發達的經過來看，凡是商業發達的國家，其交通事業也必定特別發展。例如近代初期的西班牙和葡萄牙，打通了新大陸和東印度的航路，她們的商業才隨着而發展。又如現時的英國，她的海運事業徧及世界，凡是她的商船所到之處，也就成爲商業擴張的區域。日本天產原非豐厚，但因海上交通事業的發展，能將多數原料從外國輸入，再將製品儘量輸出，也全靠她的交通勢力爲之補助，

因之商業也稱雄於世界了。可見交通對於商業的關係，是如何的密切！

因交通的發達，不僅商業勢力爲之增進，便是貿易的質量，也常隨交通發展的程度而進展。譬如用牛車交通時代，鄉農畜產尙且不便轉運入城市，也許在路途中腐爛下去；現在有了冷藏設備完全的輪船，便是中國的鮮肉鮮蛋，也可運轉英倫去消費了。這便可見交通工具進展對於商業上的效用。再看貿易的物品，在古時經濟範圍狹小，交通機關幼稚的時候，貿易的物品，多屬貴重輕小的奢侈品，如金銀、寶石、香料、象牙等，這是因爲古時交通的困難，積大量重的物品，不能夠運輸，故祇有奢侈物品，可供少數貴族階級的嗜好。到了近代交通機關發達，運送程度增加，需要時間既短，運費又可減輕，於是積大量重價值低廉的貨物，如煤炭、礦物、穀物、木材、工業原料品等，也都可運送到遠方了。這是貿易的質量因交通發達而進展的例證（三）。

又各地商業相互的關係，亦常因交通事業的發達而進展。以前各地的商家通常不大相聞問；而現時郵電航空事業發達，一切金融商情，差不多天天都有報告。是以一處地方發生經濟上的變故，隨即影響到全世界。例如早兩年英國議會討論取締橡皮限制法令的消息才公布，而上海新加坡等處的橡皮行市便隨即低落；又如最近

日本帝國主義侵佔淞滬的暴行一揭露，全世界對於上海的商業關係，都受絕大影響。這都是因爲通信交通的敏捷，各地商業的關係才感覺到這樣的密切。蓋現代商業活動，以敏捷爲最要。市場消息的傳達遲速，便常關係於商業活動的成敗。所以現代國際市場的密切關係，簡直可以說是郵電交通進步所造成的。交通對於商業的重要，由此又可概見一斑。

以上所說，是因交通的發達而促進商業；但也有因商業的發達而促進交通的。例如建築鐵路，總以主要商業都市爲起訖點；而開拓航路，亦非以繁盛都市爲目的地不可；至於電報電話事業之設置，更須先行考察商業都市之是否發達。蓋交通事業也係一種營業，對於客觀的盈利條件，固不能不予以注意的。

交通對於商業的重要關係，固已如上所述；但吾人提倡交通以增進商業，同時不能不注意自然現象所給予交通的影響。例如極冷的寒帶，和極熱的熱帶，都能使交通發生阻滯，或低減交通能力及速度；尤其今日的空運航運，倘遇狂風迷霧，便不能不停止運行。這就是氣候對於交通的直接影響；至於間接的影響，有如氣候寒暖過甚，或燥溼太過的地方，物產不能發達，人民謀生自然困難，人口從而稀少；人口荒涼的地方，交通事業又何從發展呢？

又如自然現象的地勢，亦能影響交通：高山、平原和河流的交通，難易極爲明顯。古人所謂『蜀道之難，難於上青天』，便是形容高山交通的困難。縱使山嶺能够開闢道路，但工程浩大，需時長久，也非易事。至若平原和河流的交通，則殊不費力。古人所謂『周道如砥，其直如矢』，所謂『長江大河，一瀉千里』，都是說明平原和大河交通的便利。因此商業城鎮的中心，亦非適應地勢不可了。

第二節 交通範圍之進展與商業

交通的範圍，因時代的進展而不同；商業中心的移轉，便也隨着交通發展的程度而殊異。陸路交通時期的商業中心，多半在陸路要塞，例如中世紀的意大利和北歐的交通路線，完全經過意大利北部的三個要塞；又如我國古昔的陸路貿易，最發達的是通西域幾條大路，因此武威張掖一帶便成爲歷史上有名的貿易中心地。隋煬帝時，以西域諸國多到中國貿易，因定張掖武威等地爲東西互市之所，西域商人來者，至達四十餘國之多^{〔四〕}。可是後來海上貿易發達，這些地方的商業地位便完全失掉了。再就國內貿易來說：陸路貿易時代的國內貿易中心，和鐵路交通時代是不同的。我國在鐵路未開通以前，如河南的周家口，地當水陸交通的要衝；江蘇的清江浦，地當淮運兩水的交點，商業都雖繁盛過一時；可是從平漢津浦兩路築成後，

兩處商務便日形荒涼了。

河川交通時期的商業中心，多半在河濱津梁。這是因爲近河的口岸，船舶交通便利，所以小河附近常成爲小市鎮，大河沿岸便成爲大城市。我國古代的都市多在黃河沿岸；到了漢族勢力南下進展的時候，長江沿岸便又成爲我國重要的商業都市。歷史上有名的「漢口」，是在漢水長江之口；九江是在鄱陽湖入江之所，便都是由於河川交通的便利所造成的商業都市。又如歐洲中世紀有名的商業都市，如牛津（Oxford）劍橋（Cam-bridge），也都在太晤士的河濱。足見河川交通時期對於商業中心地的影響了。

等到沿海交通發達的時候，世界商業的中心地，便常在內海及沿海重要的區域。例如中世紀的前半期，全世界的商業，都集中在地中海的威尼斯；而在後半期便集中在波羅的海及北海沿岸的重要都市〔五〕。就我國來說：自隋唐以後，海外貿易發生，廣州（番禺）泉州（晉江）等處，便成爲對外貿易的重要口岸。廣州商業的發達，直到現時還能維持於不敝；泉州在當時且曾有世界第一貿易港之稱〔六〕。因爲那時的世界交通，是帆船的貿易，所以還能具備世界商港的條件。但到近代世界海洋交通發達，輪船停泊須有佳良港口，而泉州不足以適應，因此牠那商業中心的

地位，也就日益衰落了。

到了近代初期，地理發見時代開始，北美印度的航路相繼發見，於是大洋交通時期，世界商業中心地，也就轉移到以世界市場爲目的的濱海地方。例如近代主要的國際商業都市如倫敦紐約等處，都是以世界商業爲目的者。所以商業地位的選擇，也就要看牠是否適合世界交通的條件。假使這區域是適合世界交通的中心區域，即使從前很荒僻，也就會慢慢興盛起來的。例如九十年前的香港上海，都不過是荒涼的漁村；自經帝國主義商業侵略成功後，積極經營，遂一變而爲今日遠東的繁榮市場，這就是由於地當東西洋交通之衝，適合世界市場的條件所致。此外如青島大連等都市，其所以發達成爲今日的繁盛的商業中心，也都是由於世界海洋交通的關係。足見交通的範圍擴大後，適應交通發達的商業都市，今昔儘可不同啊！

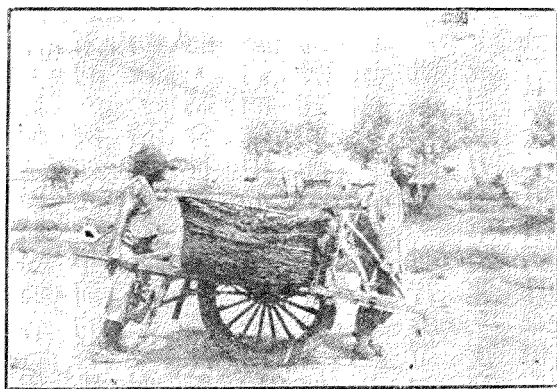
第二節 交通工具之進展與商業

舊時交通，大抵專靠馱獸、車輛、帆船和擔夫。在昔所謂「隊商」就是商人裹糧結隊，藉馬、牛、騾等，負載貨物；或用獸力駕車裝運。夜宿旅舍，晨起奔程；倘遇荒涼地方，尙須風餐露宿；倘使風雪載途，更須窮月兼旬；故常有「商賈裹足」之嘆，可見舊式交通工具對於商業的影響一斑。我國在秦漢以前，舊式交通工具

(一) 具工通交式舊國中
(輸運力獸)



(二) 具工通交式舊國中
(輸運車挽)

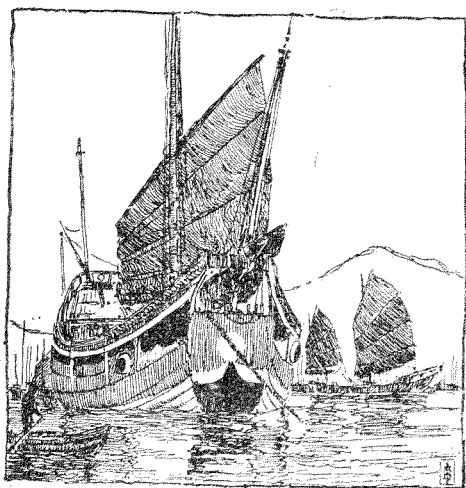


便已發達，如史記轉述夏禹對於水陸交通的建設情形：『陸行乘車，水行乘船，泥行乘橇，山行乘橦，』便可窺見當時交通工具發展狀況。

不過我國的交通工具發達雖早，卻毫無進步

。便就船舶方面說：秦始皇派童男女三千人乘船到海上去尋三神山。倘非船舶事業的發達，曷克臻此？到了唐宋以後，中國沿海的大船以「廣船」「福船」等尤為著名，且時常到日本及南洋一帶貿易〔七〕。但直到現時，仍還沒有什麼進步。從前帆

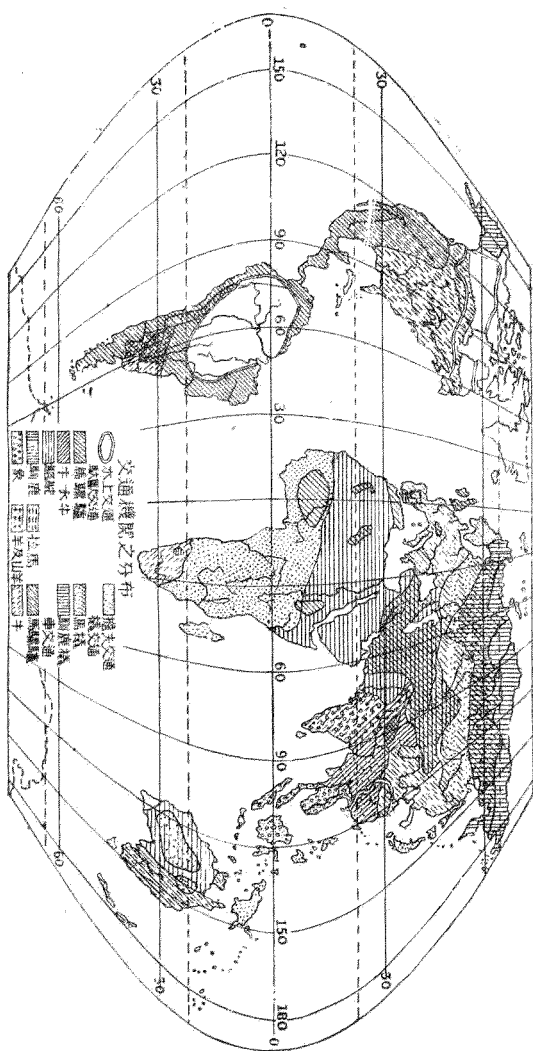
(三) 中國舊式交通工具
(輪運船)



船時代，中國商船尙可遠航外洋經商；現在輪舶交通事業發達，我國這些舊式交通工具便歸於天然的淘汰了。我們試就圖中我國舊式交通工具普徧應用的情形，以與世界各國新式鐵路汽車汽輪普徧應用的情形作一對照，那就無怪我國今日商業之不能發達了。

不過這些舊式交通工具的應用，並非限於中國；即在中國，也不是劃分時代的區別物；這正同陸路交通時期，也有河川交通；而河川交通時期，沿海及遠洋交通也都可同時進行一樣。現在世界交通比較算是發達極了，但是水上交通以外，若馱獸交通，擔夫交通，各國仍很盛行。我們試就下面附圖一看〔八〕，運輸工具的地理分布，差不多全隨自然的環境與文明的程度爲轉移——即地理環境惡劣，文明低下，產業幼稚的地方，便多原始交通狀況的存在；反之，地理狀況良好，文明進步，產業發達的地方，新式交通事業就

世界交通機關分布圖

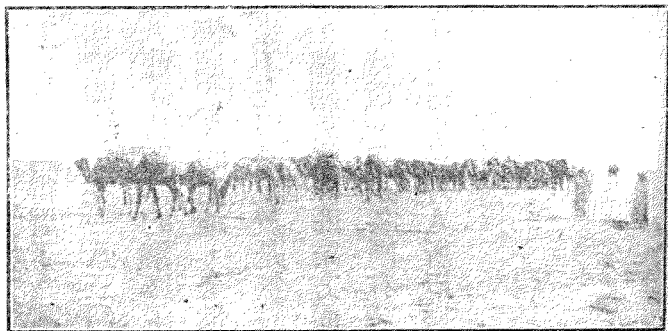


比較的發展。例如歐洲和美國，文化產業都較發達，因之新式交通工具也比任何地方為多；但南歐仍還有利用驢騾，北歐也有利用馬力運輸的。南北美洲則富於內陸水道；故內地航業，特別發達；鐵道交通也極密布。不過在中南美地方，馱獸交通，仍極盛行；尤以使用駝馬的為多。至於開化不久的非洲，其交通工具的分布，則

因人文與地文的狀況而大不同：大抵南北兩端，開發得快，新式鐵路，都已應用，交通很爲便利；內地則多使用獸力交通，尤以荷蘭輸入的牛車通行最廣。極熱地方，獸力使用感困難，那就祇得專賴人力擔荷了。至於亞非兩洲沙漠高原的地方，如我國黃河流域及蒙古戈壁一帶，唯一的交通工具便只有駱駝。牠有適應沙漠中工作的特殊能力，行遲而能載重，真算得上「沙漠船」的稱呼〔九〕。亞洲南部也很多使用獸力交通的。南印度的牛車，印度及印度支那半島通用的象，這都是全世界知名的。至於我國的交通工具，「南船北馬」，向來著名。近代新式交通工具雖也有相當的發展，但究還以舊式交通工具應用得普遍。由此也可看出中國商業發展的程度怎樣了。

以上都是說的運輸交通工具和商業的關係；再說到通信交通方面。近代世界商業的發達，尤其利賴郵電航空等交通。郵電本爲國家專營的事業，其設立的主旨，

沙漠中的駱駝運輸



實際還是爲公共謀便利，並非全屬商業性質。不過設立以後，凡是通信機關完備的處所，商業便自然而然的興盛了。先就郵政通信說：近世的郵信制度，創始還在十四世紀，那時歐洲交通不便，設備不周，一直沒有什麼進步。到一八四〇年羅蘭德喜爾 (Rowland Hill) 始完成今日的郵政制度，自此世界商業方面便應用得廣了。電報的應用，尤爲現代商業交通的特色。摩斯 (Morse) 最初發明電報機，在一八三〇年；實際應用卻從一八四四年開始。海底電綫更遲至一八五八年，大西洋的海底電綫才安置成功，現在世界各海洋中都有海底電綫的連絡了。海底電綫的開通，全世界的通信網本算完成。不過電綫傳達，中途難免損壞，消息仍不免阻滯，於是無綫電報，又於一八九六年經馬可尼 (Marconi) 發明改良的結果，應用於實際商業方面了。這真是近代世界交通的異彩，同時也就是世界商業轉變的特徵。年來各國有綫無綫電事業日益發達，獨我國國際電信大權，還操諸外人之手，這也是外人所以操縱我國商務的一大原因啊！

附註

[1] Dresner Bank : The Economic Forces of the world.

[2] 仲摩照久：世界地理風俗大系第二十五回配本。

- [三] 盛敘功：交通地理第四頁。
- [四] 武增幹：中國國際貿易史第九一〇頁。
- [五] Olive Day：A History of Commerce 中世紀商業篇。
- [六] 馬哥字羅遊記中載稱：泉州與印度貿易極頻繁，……實世界一大貿易港之一。張星烺譯本。
- [七] 木宮泰彥：日支交通史上卷。
- [八] 盛敘功：交通地理第二〇—二二頁。
- [九] 同上書，第一一頁。
- [一〇] The China Journal, May 1929, Transportation Number

第五章 陸路交通

第一節 陸路交通的發達

陸路交通，是先由人畜行道漸進爲官道，由官道再進爲今日的鐵道和汽車道。人畜行道大抵崎嶇泥濘；但是官道的演進，卻由於此。舊時的官道敷設，其主要的目的大都根據政治和軍事的活動。如古代羅馬強盛時期，兵威所及，大道便隨之而延展。今日英國境內的鐵路綫，尙有許多是依照當年愷撒 (Julius Caesar) 大將築的羅馬路 (Roman Roads)。在我國周朝時候，便已注重官道。書所謂「周道如砥，其直如矢」，可以概見一斑。到了秦漢時代，也有馳道的敷築，據聞在湖南零陵地方，猶存有當年的遺跡呢〔一〕。

官道的敷設，雖是根據軍事目的；但商業活動，首賴交通，故以官道的敷設，地方商業往往因之繁興；因之近官道的地方，便造成繁榮的城市。近代鐵路既擇重要和繁榮的地方而敷設，便也因此就官道而設鐵道。且官道多與小道相聯絡，就官道設鐵道，并可與小道的舊日交通工具，如車輛、獸力，相互聯運。

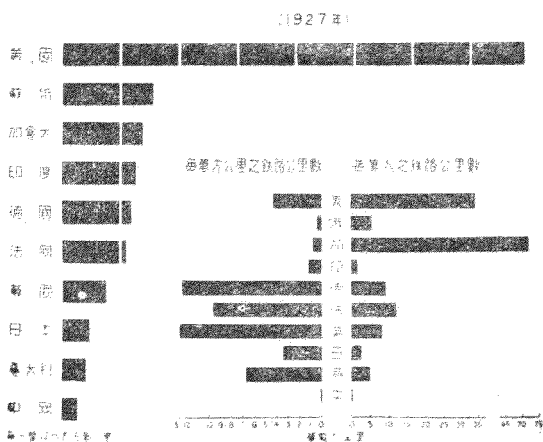
近來陸運除鐵道和舊日的交通工具外，又有長途汽車。汽車路較鐵路敷設容易，故近來頗發達，惟其收效究不及鐵道的偉大。蓋近代鐵道事業，歐美各國極爲注

意。對於經濟上、軍事上都有很大的關係。於是競相擴展，商業也就因之日益繁盛了。

鐵路的興起，是在十五世紀中。德國學者，已引用古代埃及希臘「以馬曳車於石軌轍」的方法，製車道於哈支(Hans)礦山。以後傳入英國，經過不少學者的改進，由石軌轍而變為鐵軌。至一七六四年，瓦特(James Watt)蒸汽機發明後，法國學者首先利用汽機，創出一車。又經英國學者遞相研進，至一八一四年，英人司梯芬孫(George Stephenson)乃有機關車出現，次年始有從利物浦(Liverpool)至曼徹斯特(Manchester)的鐵路。自此以後，世界各國便競相敷設了[11]。

自一八二九年後，鐵路效用日著，各國不僅利用鐵道促進商業發展，便利地方交通，并藉以施行國際的政治經濟的政策。例如過去的德國三B政策，帝俄的西伯

世界各重要國鐵路長度比較



利亞大鐵道，都是拿鐵路作爲國際侵略工具的。便是各國在我國內設立的鐵路，也都含有政治經濟侵略的意味咧。

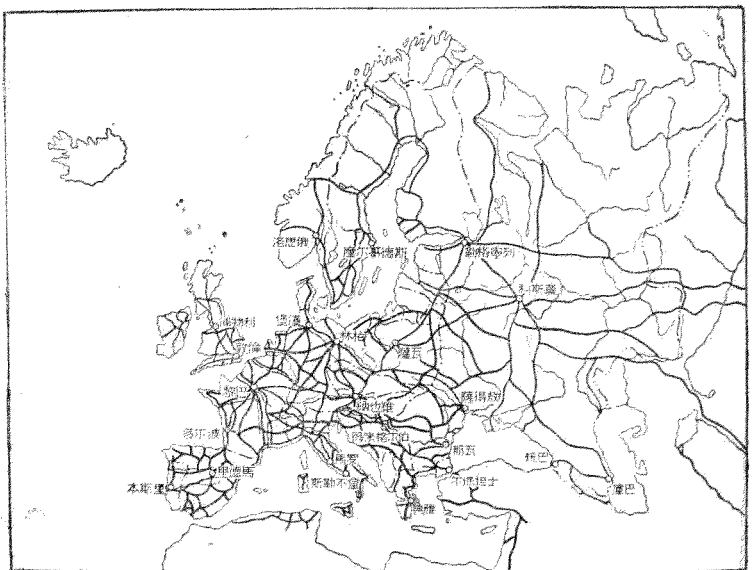
最近世界共有鐵路綫（附圖）已達百二十三萬二千餘公里〔三〕，其中歐洲佔三十六萬五千餘公里，南北美佔五十九萬三千餘公里，亞洲僅佔十二萬五千餘公里，我國領土雖佔亞洲四分之一，而全國路線只有一萬二千餘公里。故不僅交通阻隔，影響商業；即對於國家實業的開發，人口的調劑，以及邊防的籌設，也都有莫大的影響。茲將世界及我國的主要鐵路綫分述如下。

第二節 世界的鐵路

一 歐洲鐵路 歐洲鐵路綫布列如網（參考附圖）〔四〕，西北部尤爲繁密，故商業交通，極爲便利。歐洲鐵路係以巴黎爲中心，其四大幹綫，從此區分：（一）南部幹綫（South Express），由巴黎經波爾多（Bordeaux）過馬德里（Madrid）至里斯本（Lisbon）達大西洋岸；（二）印度幹綫（Indian Express），由倫敦多佛（Dover）海峽而至巴黎，更經里昂（Lyon）馬賽（Marseilles）轉東沿熱那亞（Genoa）羅馬至那不勒斯（Naples）達地中海岸；（三）東方幹綫（Oriental Express），由巴黎經里昂到士坦保爾（Stamhul），越海峽直接亞洲；（四）北部幹綫（North Express）由巴黎經柏林至列寧格

勒 (Leningrad)，接西伯利亞鐵路。以上所述，是歐洲大陸幹綫概況。至若英國，既以商工業立國，故國內鐵路布列，自成一系統。蘇格蘭英格蘭威爾士的鐵路都以倫敦為中心。倫敦地在英格蘭東南部，故東南路綫極短。自倫敦向北鐵路延至愛丁堡 (Edinburgh)，向西達利物浦及威爾士各港。愛爾蘭鐵路網，以都柏林 (Dublin) 為中心，由都柏林北至貝爾法斯特 (Belfast) 南達哥克 (Cork)。可見英國鐵路網布列，悉以工商集中的城市為中心，再由此與各大市場商港相連絡。

歐 洲 主 要 鐵 道 圖



在歐洲的鐵路事業中，最值得的注意點，便是近年除意比荷蘭等數國外，沒有

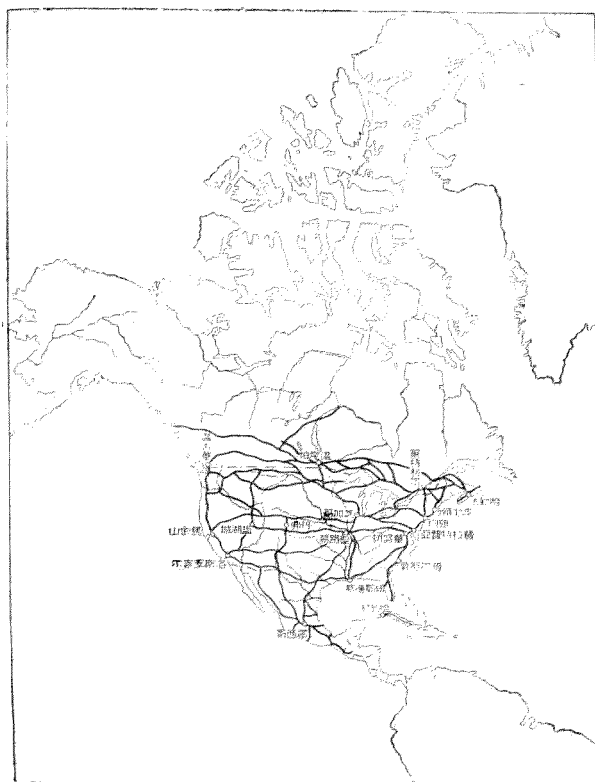
什麼大的進步，因為汽車路競爭的關係，多數貨運便為汽車攘奪而去了。拿一九一三年的各國鐵路里數為標準，一九二七年德俄（歐洲部份）都減退了；英法雖增加也不過百分之三·五；比利時荷蘭意大利三國增加鐵路里數較多，也只百分之十到二十，然而這些國家的鐵路本來少，荷比鐵路的長度還沒有我國長呢！

二 美洲的鐵路

美洲鐵路綫很長

，佔全世界二分之一。就美國路綫尤密，平均全國每百方哩，即有鐵道六哩。因路綫密布的原故，其南北路綫，遂可銜接加拿大和墨西哥的交通；其東西路綫，便成太平洋交通的要道。

圖 路 鐵 洲 美



最可注意的爲其平行的五大幹綫：

(一) 大北綫 (The Great Northern)，連接芝加哥 (Chicago) 與西雅圖 (Seattle)。

(二) 北太平洋綫 (The Northern Pacific)，通芝加哥與他科馬 (Tacoma)。

(三) 聯合中央太平洋綫 (The Union and Central Pacific)，東西橫斷美國中部，連芝加哥與舊金山；

(四) 聖他菲綫 (Atchison Topeka and Santa Fe)，也以芝加哥爲起點，中經聖他菲和洛斯卡吉爾以達舊金山；

(五) 南太平洋綫 (The Southern Pacific)，連接舊金山與紐鄂連斯 (New Orleans)。

此外還有沿東西兩岸和縱貫中部的縱斷綫。因此內部的城鎮和沿海的商港，都能直接連絡，原料區、製造地和銷售市場，也都能息息相通，故全國工商業均趨極盛。

加拿大南部路綫亦極密，共長達八萬三千餘公里。其最要之橫斷綫有二支：南支爲加拿大太平洋鐵道 (Canadian Pacific Railway)，由西部太平洋岸的溫哥華 (Van-

cover)，經蒙特利爾(Montreal)到哈勒法(Halifax)。北支爲大太平洋鐵道(Grand Trans-Pacific Railway)。東起蒙克吞(Moncton)，西達盧彼特太子港(Prince Rupert)。這兩條鐵路綫橫斷兩洋之間，故可使歐亞航路銜接；并有許多鐵道達於美境，與美國的芝加哥波士頓(Boston)互相連接，故工商業亦頗繁盛。

南美鐵路綫遠不及北美稠密，除阿根廷巴西外，如祕魯厄瓜多爾委內瑞拉，路綫極短，無足稱述。阿根廷有路綫三萬餘公里。巴西有路綫二萬八千餘公里。智利路綫僅八千餘公里。自阿根廷的布宜諾斯亞利斯(Buenos Aires)橫達智利的瓦爾巴拉索(Valparaiso)的鐵道，亦是直接南美東西兩洋的交通。因穿通安達斯山的關係，其工程隧道很著名。

三 亞洲的鐵路 亞洲鐵路事業，不及歐美發達。國內路綫繁密者，僅推印度日本；而日本島嶼棋布，路綫又很短。關係經濟軍事最重大者，在亞洲還要推帝俄時代建築的西伯利亞鐵路。此路東自濱海的海參崴(Vladivostok)伊爾庫次克(Irkutsk)鄂木斯克(Omsk)入歐洲，經莫斯科至列寧格勒。此路主要目的，是擴展東方市場，尋求東方海港。野心的俄帝，乃於一九〇二年開闢這軍事經濟活動的要道。

鐵路既是經濟政治侵略的要素，故地大物博的我國，早惹得列強注目：俄國的西伯利亞鐵道既已開始進攻；德國的三B政策綫，也曾由柏林越君士坦丁堡（現稱士坦保爾），也曾由柏林越君士坦丁堡（現稱士坦保爾）出波斯灣直向我國；美國的三A政策綫，亦有不遠萬里，渡海峽而來華之勢；英國的三C政策綫，更打算由開普敦（Cape Town）而逕撲西藏，再轉旆東進，引伸至上海。這些集矢於我的計劃（詳附圖），直至今日，依然秣馬厲兵，刀聲霍霍，預備向我進攻。

在俄國除西伯利亞鐵道外，又有伸延的

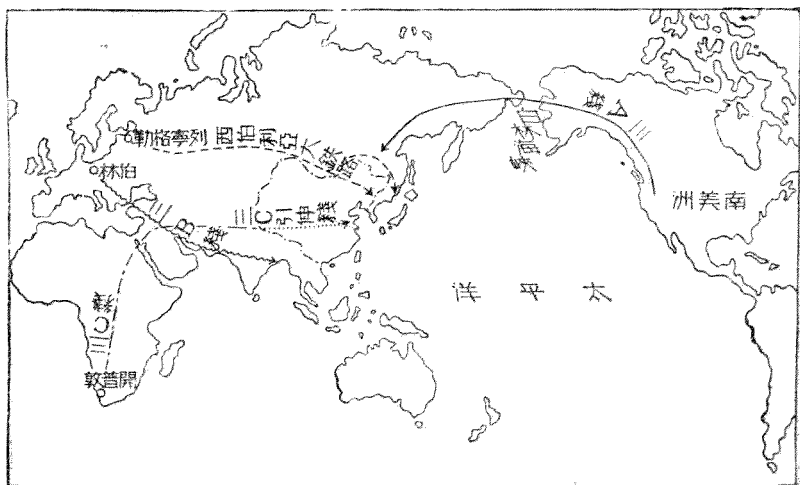
裏海鐵路（Trans Caspian Railway）。西起裏

海的克拉諾富達斯克（Krasnovodsk），東至新

疆附近的安集延（Andijan）與中亞細亞鐵路連

絡，可通西伯利亞鐵路。野心的蘇聯這還不知足，最近又完成了土西鐵路（Turke-

圖 策 政 路 鐵 我 對 國 各



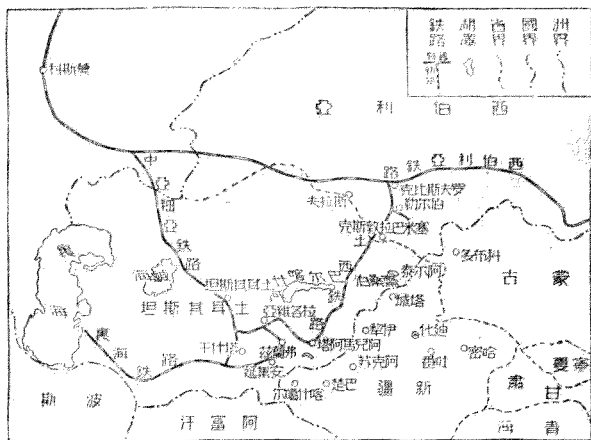
stan-Siberian Railway)，與西伯利亞鐵路中亞細亞鐵路裏海鐵路互相銜接（詳附圖）。在今日國際經濟互相侵略之下，這是我們應當深切注意的〔五〕。

土西鐵路於一九三〇年四月底完成，全路長二千七百公里，首尾沿過我國新疆的西域。在蘇聯大規模工業生產下，新疆既與之接近，自將不免為蘇俄的原料供給地和出品銷售場，經濟上要受蘇俄的支配無疑〔六〕。且新疆為我國未開發的礦產寶庫，今蘇聯已先占了交通的便利，由覬覦而出於搶劫，亦是國際間的常事。我國的外蒙已由煽惑而聽從保護，邊陲的新疆既與內地交通阻隔，與土西鐵路又相逼近，政治危機已四伏待發了。

第二節 我國的鐵路

說到我國的鐵路，全國共計不過一萬二千餘公里，其中屬於國有的，計七六一

蘇聯亞洲鐵路圖



○公里，商辦的一一二四公里；此外還有三二二六公里，是屬於國際管理；故我國鐵路可分爲自行建設的鐵路，和外力控制的鐵路二種。自己建設的鐵路，有平漢北寧津浦京滬杭甬平綏正太隴海等綫。這些鐵路除平綏外，大抵由英德法比日諸國投資建設〔七〕。自設的鐵路，其目的大部爲發展工商等事業；然因外人投資的關係，有時也嘗含有外人擴張商業勢力的意味。例如平漢鐵路的建設，南北交通，固然增加便利，但路係比款所造，英法的商業利益，便不免因此大起衝突。又如津浦鐵路的開通，從前大運河的運輸困難，便可解除；但因英德同存特殊商業利益關係，即德國爲欲操持其山東租借地域的商權，英國欲擴張其長江流域的商業勢力，也終於分別借款，建修南北兩段。這要算是我國鐵道建設中的特殊現象了。他如京滬鐵路的建設，乃由於英國銀行界的圖謀促進長江流域的英國貿易，廣九鐵路的建設，也由於英國想擴充商業勢力於南華，以圖阻止美國勢力的南下〔八〕。可見鐵路與商業勢力關係密切的一斑了。

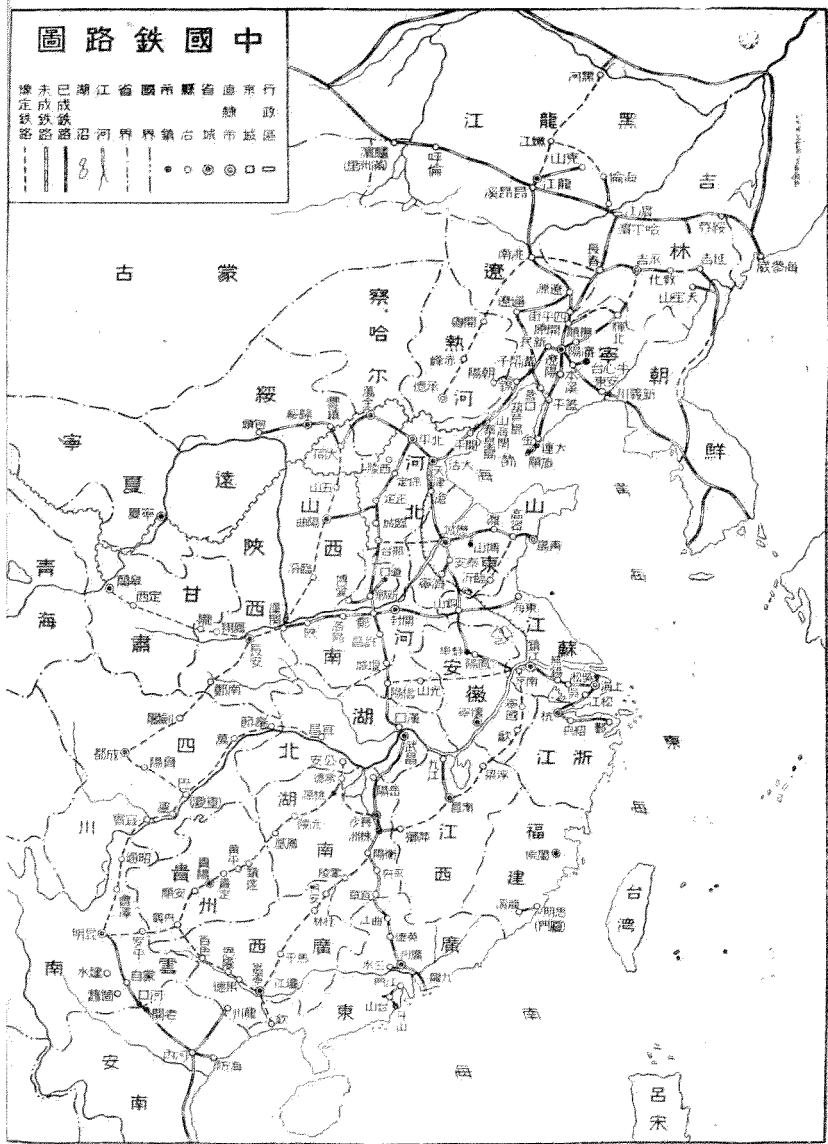
以上是就本部方面的鐵路說：至於東三省方面，我國自行建設的鐵路網，更處處含着商業經濟競爭的關係〔九〕。蓋在瀋海吉海四洮等鐵路未成立以前，東省貨運，大部份由日本滿鐵路運行；一自我國自設鐵路成功，三省貨物，便無須經由南

中國鐵路圖

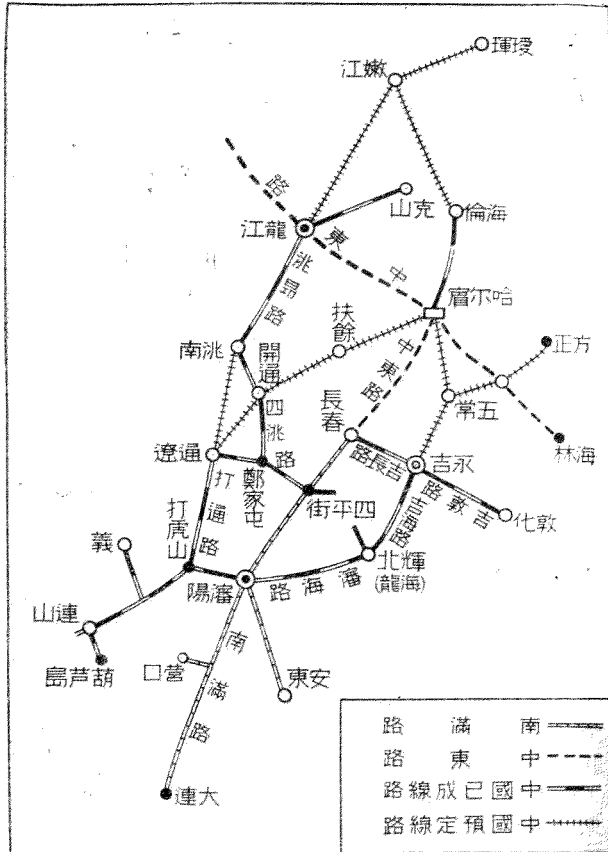
行政區域：行省、縣、市、區、縣、市、區、縣、市、區
 省界、縣界、市界、區界、縣界、市界、區界、縣界、市界、區界
 行政區域：行省、縣、市、區、縣、市、區、縣、市、區
 省界、縣界、市界、區界、縣界、市界、區界、縣界、市界、區界

鐵路：未成鐵路、已成鐵路
 未成鐵路：——
 已成鐵路：——

商業地理



東三省鐵路網



滿路綫。南滿鐵路的貨運因此大受打擊，日本在東省的商業也因而感受意外的損害。最近日本強佔東省，造成空前未有的東亞慘變，這和鐵路商業利益的衝突也有絕大的關係哩。

再說到純粹外人控制的鐵路，其建設的目的，卻完全在軍事的支配，和經濟勢

力的樹立。例如從前的德國膠濟路（現已收回），以及現時尚未收回的日本南滿鐵路，法國滇越鐵路，以及蘇聯的中東鐵路（一〇）。

南滿鐵路的幹綫和支綫，合計達一、一二六公里，原係中東鐵路的支綫，日俄戰事的結果，乃轉讓於日本。日人積極經營，投下資本至達四萬四千萬元。東省一切工商經濟事業，都直接間接和南滿鐵路株式會社有關係，曾有「南滿王國」之稱，簡直是日本侵掠中國的大本營。滇越鐵路爲法國安南鐵路的延長綫。該綫的設立，乃在開發我國雲南的天產，同時擴張法國在我國內地的經濟勢力。

中東鐵路也是俄國爲開發中國而建設的，由滿洲里經哈爾濱到綏芬河，橫貫東三省北部，長達一、四八〇公里。先由哈爾濱南下到長春，長二百三十六公里。本爲蘇聯所經營，現時名義上雖說中蘇合辦，而大權仍還操諸蘇聯之手。這條鐵路附近的大豆小麥，極爲豐富，每年由該路運往蘇聯的，其重要實不亞於南滿鐵路之於日本。最近蘇聯貨物傾銷北滿一帶，中東路更爲蘇聯唯一利用的工具了。

綜上所述，我國鐵道路綫寥寥，又多爲外力控制，實業政治都受很大的影響。國內鐵路敷設，遂爲近年切要問題。孫中山先生曾有十萬哩偉大周詳的鐵路計劃，分全國爲七大系統，即西北鐵路系統，西南鐵城系統，中央鐵路系統，東南鐵路系

統，擴張西北鐵路系統，和高原鐵路系統。這些鐵路計劃如果成功，則西北與西南的富源都可因此開發，而中部各省的交通，亦將加增便利，其於工商業前途的發達，自不待說了。

第四節 中國道路建設問題

道路交通工具，由原始的獸力車輛，以至於今日最進步的交通工具汽車，在我國現在都通行。這裏所謂道路建設，便是指着長途汽車的道路而言。長途汽車路不需投固定巨額資本，其所需求的僅是動力和搬運工具，即汽油和汽車，如水上交通一般的簡便，所以現時各國競相敷設。自大戰後，美國便已築成百呎寬的汽車路四百五十萬餘公里。

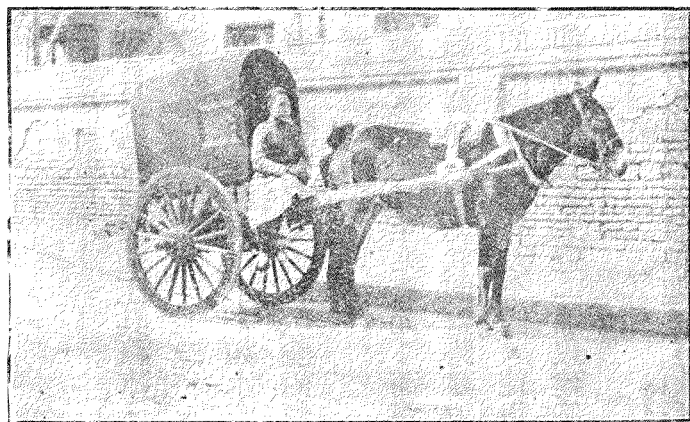
據專家考計：我國鐵道建築費，每公里平均需八萬五千元至九萬元；而汽車路的建設費，每公里平均僅需一萬六千元，至多不過二萬元。可見我國道路建設較鐵路建設省費五倍之多。蓋我國土地雖廣，但原始的道路，確已普及全國，徒以舊日交通工具不良，故運輸不便；若就已有的舊道，即所謂「官馬大道」加以建築連絡，改爲汽車路，那就要事半功倍了。

我國舊式「官道」，係以北平爲中心，通達四方以與各省省城連絡，總長凡三

千餘公里。此外各省又有官路的支路，以與地方各主要都市相連絡，名爲大道，在舊式交通中，也算是很方便了。

近年我國築路事業，因美國紅十字會及萬國賑災會的提倡，進展頗速。全國道路協會尤提倡甚力^(一)，曾有全國汽車路偉大計劃，分四大經綫、五大緯綫，而以甘肅之皋蘭爲貫通全國四大經綫的中心，由距離交點不遠的西寧起，環繞交點一週，由此漸推遠至第五緯路，適環繞我國界一週。最近鐵道部國道設計委員會更規定全國國道線爲十二綫（如附圖），較前益爲完備。倘能一一見諸實施，則中國商業交通的發展，當不可限量咧。

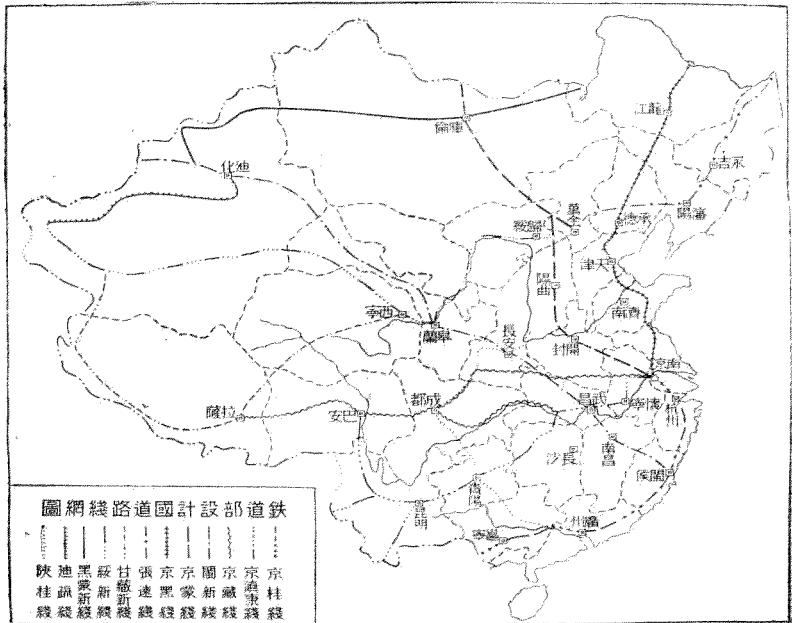
通 交 路 道 的 方 北



我國最早的汽車路，要推張庫

汽車路，於民國六年興築，由張家口至庫倫，全路長凡二千三百四十餘里，合一千三百四十公里。自後各地汽車路競相敷設，如長潼汽車路，包寧汽車路，以及山西山東江蘇浙江廣西廣東等省，尤為發展。三。據近年調查：民國十六年有路五萬里，合二萬八千八百公里，十七年增至五萬五千里，合三萬一千六百八十公里，十八年底則又增至六萬里以上，合三萬四千五百六十公里以上，可知我國道路建築發展的趨勢。

近年我國政治不安，國用枯竭



。鐵路建設，又費鉅工大；而各地汽車道路競相敷設，在今日現狀之下，尙可差強人意。蓋我國今日交通便利後，不僅發展實業，便利運輸，而對於我國邊陲的西藏蒙古新疆充實國防，普及文化，開發富源，繁榮工商，尤須不容漠視，去積極準備呢。

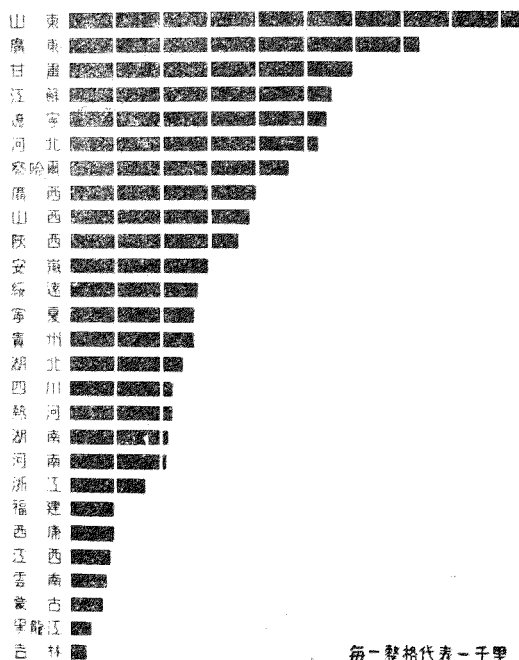
附注

〔一〕顧祖禹：讀史方輿記要卷八十一，載：湖廣七永州下『馳道府東八十里，道廣五丈（類今之河道）』秦始皇命天下修馳道以備遊幸，此其舊址也。』

〔二〕史維煥譯：交通論。

中國各省汽車公路之長度

(1930年)



每一整格代表一千里

[四] Dreschner Bank: The Economic Forces of the World. 載稱：一九二七年世界鐵道總長爲一百二十三萬二千一百啓羅米突 (K. M. 卽一公里)。附圖據北平社會調查所：中國之經濟地位統計圖 (一九三一)。

[四] 歐亞鐵路圖均採自 Huntington: Human Geo. 由張其昀編人生地理轉錄。

[五] 熊應祚著：蘇俄新築成之突西鐵路與中國之邊防，見東方雜誌第二十七卷十八號。

[六] Far Eastern Review Vol. 6. No. 9 載稱：土西鐵路最初建築的動機，是在發展中亞細亞的棉花種植和供給蘇聯紡織的原料。並將西伯利亞的剩餘食糧木材供給中亞細亞各處，可見我國所受該路經濟脅迫的危機一斑。

[七] 曾鯤化：中國鐵路史。

[八] 盛敘功：交通地理第三七〇頁。

[九] 陳經：日本勢力下二十年來的滿蒙第一六二—一八二頁。

[一〇] 盛敘功：交通地理第八四—八八頁。

[一一] 孫中山：建國方略之二實業計劃。

[一二] The China Journal Vol. X. No. 5. May, 1919. Transportation Number.

[一三] 王金紱：中國經濟地理，路政。

第六章 水路交通

第一節 水路交通的發達

水路交通的原始，僅有帆船。當十七世紀初葉，就是大洋的航行船也都在百噸以下；即在一八二五年以前，亦未超過四百噸。但自瓦特（James Watt）發明汽機，美人富爾頓（Robert Fulton）已於一八〇七年引用汽機，創出克拉門特（The Clermont）號汽船，自紐約馳至亞爾班尼（Albany），已證明汽機可供推進汽船之用。至一八三三年，維廉（The Royal William）號汽船引用蒸汽力，竟橫斷大西洋航路，以達於倫敦，是爲用汽船營商運之始。此時水路帆船的航行，仍極發達。至一八四五年，美國更有克里浦（Olipper）號帆船造出，與新進的汽船并駛海上。及克里米亞（Crimea）戰事發生，英法兩國爲供給軍需，爭購克里浦號帆船。可見此時帆船航運的威權，仍未動搖〔1〕。

汽船自經發明後，已經過了不少學者慘淡經營的改進：最初用明輪（Patle Wheels），後改爲暗輪（Screw）；再經研究，船用機關（Marine engine）復又改進，汽罐（Boiler）也經改裝，船體（Hull）由木質進爲鐵質，更變爲鋼鐵；汽船製造，乃日形發達，水路交通，亦愈見便利。舊日的帆船乃不得不於大洋中銷聲匿跡，汽船

噸數，更是駁駁日增。在一九一三年，便有達五萬噸的汽船出現。

再說到航行的水道方面，以交通進展的程序，可分爲河川交通，近海交通，以及遠洋交通三項：河川交通自昔重要，雖至今日鐵路事業勃興，而內河航行仍極重要。蓋內河沿岸，大抵土地肥沃，物產富饒，多爲工業中心或通商大埠，運輸事業自然形成繁盛；卽有鐵路并行轉運，取價既不及航運低廉，且笨重貨物以車輛輸送，遠不及航船便捷，故河川交通，卽在鐵路發達之區，仍具有相當重要地位。

在河川交通中，有天然的河川，亦有人工的運河，都可利用。我國溝通南北的運河，着手開鑿之始，尙遠在春秋時代吳王夫差的開鑿邗溝。卽今日世界運河的蘇彝士亦係古代埃及的舊跡。在今日鐵路不發達的國家，內河交通，一如古代的重要。如我國中部的長江幹流支流，及溝通各地的湖泊，均係國內重要的交通水道。

不過河川不盡適宜於交通，須有應備的航行條件⁽¹⁾，才算「完善水道」：卽水量 (Volume) 須深且廣，水量大，岸距寬，可容巨大的船舶往來。河流傾斜度宜小，否則水勢湍急，行船極險。水流彎曲度宜少，且直，否則迂折蜿蜒，於航運費用速度，都有影響。航行期間宜長，若時漲時涸，或冰封過久，皆不適宜。至於河流長度與位置，尤關重要。若河流過短則不足應用，若其位置無廣大內地，商務實

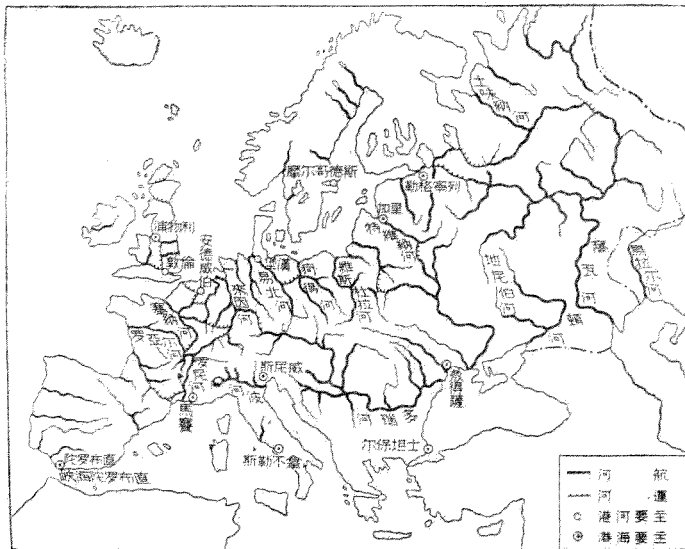
業就無從發展。河川能適合上述條件，才算是完善的水道。

第二節 世界的河川交通

歐洲的主要河川，多由西部阿爾卑斯山系和東部平原分向流出，故布列適宜，不偏於一方。河口又多三角洲，往往形成繁榮港市，河流平緩，航行極宜。又無高山間隔，極便於和運河聯絡。大別言之，本洲河川可分為四大水路：即東歐水路，德國水路，法國水路，和英國水路。

東歐水路，主要河川有窩瓦河（一譯伏爾加河 Volga），和多瑙河（Danube）。窩瓦河長凡三千七百餘公里，為歐洲第一長流，河幅既寬，水流又緩。故舟楫暢達；可惜冰封期長

歐洲水道圖



，未免美中不足。多瑙河流經七國，自大戰後，全部開放爲國際河流。長凡三千餘公里，雖爲歐洲第二長流，但因水勢湍急，有礙航行。現在中歐諸國，力謀振興，這和將來歐洲中部商業發展很有關係。

德國水路，在其商業上極有價值。來因河從前曾有水患，自用科學方法濬治後，已變爲完善水道，並可航行兩千噸以上的船舶。兩岸工商業尤爲發達。更以魯得威爾運河 (Ludwigs Canal) 與多瑙河上游聯絡，惟終以來因河在諸河流中佔極重要的地位。他若威悉 (Weser) 易北 (Elbe) 俄得 (Oder) 和維斯杜拉 (Vistula) 諸河流也極重要，德國第一的貿易港漢堡 (Hamburg)，就是在易北河的下流。此外又有不少人造運河，與自然河流聯絡；基爾運河 (Kiel Canal) 卽其最爲著稱者。

法國水路，就其主要河川，大別可分爲四部：卽塞納 (Seine) 羅亞爾 (Roire) 格蘭內 (Garonne) 和羅尼 (Rhône) 四河流，均係舟楫暢達，航行便利。此外各河間，再以運河相互聯絡。塞納河和羅尼河支流的薩鄂內河 (Saône R.)，經勃艮第運河 (Burgundy Canal) 聯絡塞納河支流的瑪倫河 (Marne R.) 和薩鄂內河。來因河和羅尼河亦都有運河聯絡。

英國水路，主要通航的河流，有太晤士 (Thames) 塞威內 (Severn) 和恆伯 (Hum-

ber)三河。英京倫敦即在太晤士河下游。河長凡三百四十五公里，並有運河與恆伯河塞威內河相互聯絡。其運河中最可稱許的，要推曼徹斯特運河 (Manchester Ship Canal)。河底寬凡一百二十呎，河水深二十六呎，海洋巨船暢然往來，工程浩大，可以想見。

美洲河川交通，可就南北兩部論之：北美加拿大以聖羅稜士河 (St. Lawrence) 上流與各大湖運河聯絡，交通極便；可惜冰封期間較長，是其所短。墨西哥以格蘭得河 (Rio Grande) 下流可通舟楫，此外無可稱述。美國內河交通，則極稱發達：湖泊河流，大都可通舟楫。國內大湖有五，即蘇必略湖 (Superior L.)、密芝安湖 (Michigan L.)、休倫湖 (Huron L.)、伊利湖 (Erie L.) 和安大略湖 (Ontario L.)。運河最著者則有加拿大運河 (Canadian Canal) 和蘇運河 (Soo Canal)，每年經過這兩條運河的船隻，常超越經過蘇彝士運河的幾倍以上。河流則有世界第一長流的密西西比河 (Mississippi R.)，因方位不向東流而向南流的緣故，實爲一大不幸；但是較短的哈得孫河 (Hudson)，航運力量對美國的工商事業，卻有很大的價值。

南美水道運輸，以亞馬孫河 (Amazon) 和拉巴拉他 (La Plata) 及荷勒諾哥 (Orinoco) 等河爲主。亞馬孫河長凡六千餘公里，大汽船可達至一千六百公里以上，小汽

船則可達到安達斯山。拉巴拉他河荷勒諾哥河航運力亦佔重要地位。

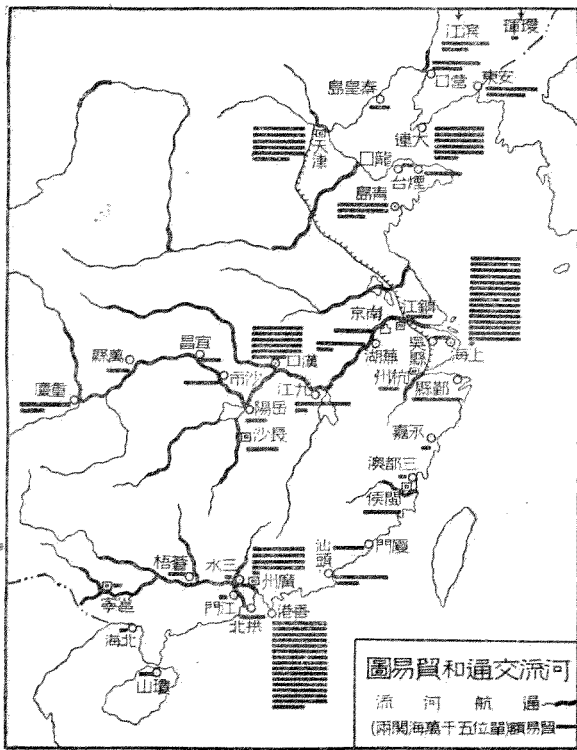
亞洲的主要水道，可以供商業上的應用者，除我國長江黑龍江粵江等外，只有印度的恆河雅魯藏布江等，還可以利用；至於中亞細亞洲北部，雖不乏巨流，但無若何水力可言。印度恆河長凡二千八百公里，水勢平穩，船舶暢達，故沿岸均係富庶之區。雅魯藏布江長凡三千餘公里，不僅可以航行，下流更可通行巨舶。此外還有安南的湄公河，暹羅的湄南河，緬甸的伊洛瓦底江和薩爾溫江，對於當地的物產運輸，還算比較佔重要的地位。

第二節 我國的河川交通

我國幅員遼闊，地勢西高東下，最宜於河川交通。故國內外貨物的運輸，十九經由河川，可見其在商業上的價值。現時主要的水道，以長江爲最，粵江黑龍江等次之。他如浙江閩江甌江甬江等大都流域很短，在商業交通上效力亦不大。茲依次略述之。先就長江言，長凡五千三百餘公里，極合航行條件，通航輪的達二千五百七十公里以上，可分三大航綫：（一）滬漢綫，係由上海到漢口，中經鎮江南京蕪湖大通安慶九江爲主要港口，爲我國內河航業最發達的航綫。（二）漢宜綫，自漢口至宜昌，中經岳州沙市兩大口岸，只有吃水較小的輪船才能航行。（三）宜渝綫，即由

宜昌到重慶，中經奉節萬縣二埠，也只能航行淺水輪船。以上三綫爲長江的幹綫航路；此外支流航路可航行小火輪的也很多：如湘鄂綫，由漢口通湘江以達湘潭，又由漢口以達常德；鄱陽綫，九江經鄱陽以達南昌，及鄱陽縣。這是比較重要的兩支。

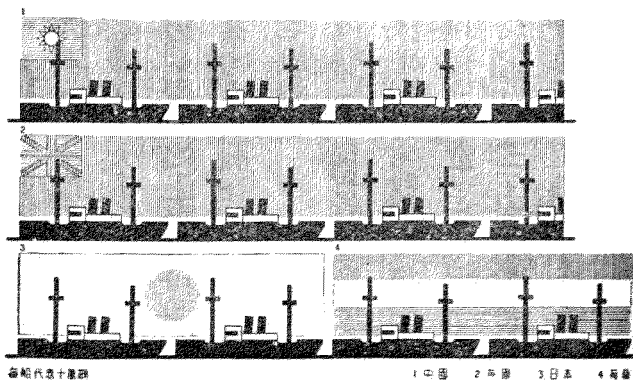
不過長江航路雖稱發達，而實際上航行大權，還是操諸外人之手。因爲中日戰後，馬關條約成立，准許各國可以自由航行內河，交通航權遂致喪失，長江航業，也就爲外人所操縱劫持。我國航業發展，乃受莫大的打擊。近年來國人雖力圖追逐，從事組織航業公司，但是資本微弱，既不足與外人相抗，又值內亂頻仍，封江扣



船，不時發現，不少公司因此虧累停業。考
 外人操縱我國內河航權最力者，首推英國的
 太古公司、怡和公司和日商的日清汽船會社
 三家，其次日本大阪公司，德國的美最時洋
 行、瑞記洋行，法國的東方公司，美國的大
 來公司、美亞公司，也都有相當的勢力；至
 於我國自己在長江的航業勢力，僅招商局還
 比較佔一位置，其他如三北公司、大達公司
 ，則殊無足輕重；至於中英合辦的鴻安公司
 ，大權也非操諸我國。

其次粵江流域，雖較長江爲狹，航綫倒
 也有好幾條重要的，如廣梧綫，由廣州肇慶
 以達蒼梧（梧州），這是兩廣商業交通的一條大動脈。其次梧貴綫，由蒼梧以達貴
縣，航輪也常有十餘艘。此外港廣綫，爲廣州和香港的重要交通路綫；港梧綫，亦
 爲連絡內地的主要航路。在這些航路中間，華商的勢力雖然比較重要，但英商渣甸

中國沿海及內河航業之實際輪船噸數
 (1929年)



公司、天和公司、香港公司也都有大部份的勢力。

再次黑龍江流域，松黑航路共達四千里，實爲我國東北一大利源；不獨在商業交通上關係重大，便是對於國權及邊防方面，也很重要。可是從璦琿條約以後，黑龍江松花江及烏蘇里江的航路都爲蘇聯所佔據；從前有黑龍江汽船公司、中東路汽船公司七家，有輪船二百六十餘艘，航行哈巴羅夫海蘭泡哈爾濱等處，我國只有小汽船數艘航行於松嫩兩江。歐戰後雖曾力圖振興，組織戊通公司收買蘇聯船舶，根據璦琿條約，共同航行松花黑龍及烏蘇里三江，但因蘇聯人的阻礙，和鬻匪的騷擾，終於營業虧折。近年中蘇國交斷絕，民十八復遭兵禍，我國在黑龍江國際河流的航權，更受絕大打擊。二十年九一八事變以前，東北航務局（即戊通公司改組者）亦曾力圖振興龍江航務，但因官辦商辦的爭持還沒就緒，而東省慘變發作，我國東北的航權交通，現在是根本不能談及了。將來收復失地以後，我們對於此等國際河流的整理，因其於東省航運有絕大關係，不能不與以特別注意（三）。

再說到黃河，這雖然也是中國一條很長的河流（長約四千三百餘公里），全流域的面積也達一百五十萬方公里，但牠對於商業交通的關係，實在沒有什麼好處，並且時常洪水氾濫爲災，簡直够得上「黃禍」的名稱；這是因爲該河水量無定，流

勢湍急，都不合於航行的條件；雖間有水運之便，卻是每每伏着危險困難。就大體上說來，只有自皋蘭下流約一百八十四公里的靖遠縣，下至河口，約二千八百餘公里的航路。就中以寧夏縣上流二百八十八公里至中衛縣，下流約一千三百餘公里至綏遠的河口，所謂河套區域者，舟運較大，可通小輪，要算是黃河上流物產最爲豐富之地。至於中流區域，僅陝西河南間一段稍有舟楫之利。潼關以下，水流甚激，下水船可滿載貨物而下，山陝棉花羊毛順流而到鄭州，到後不再回航，便將船體破壞，與貨物一併銷售，亦可見黃河在我國商業交通中的特殊情形了〔四〕。

此外我國內河交通的情形，差不多每一省區的主要河流，都是各該省的唯一交通路綫：因爲我國鐵路交通實在不算發達，除卻河運以外，差不多就沒有更便利的交通工具。我們只看許多通商口岸，都是在一些大河之旁，便可證明今日河運在我國商業的價值。將來若能對於國內河運，普遍加以整理，則其對於商業之效果，當更大有所增進咧。

第四節 水路的調節與運河

近代世界商業發達的國家，大都先經過所謂「運河商業」時代，例如英德以運河聯絡原料供給地與工場製造地，美國更開拓運河與湖泊的交通，以增進國內商業

的便利，這都是十九世紀的重要商業史實〔五〕。可見運河與調節水路商業的效果是很大的。

運河種類，就地域區別，以縮短內地交通者爲內地運河，以縮短大洋航路者爲海洋運河。就構造區別，可分爲水準運河與閘門運河。古代開導運河的主要目的，多爲軍需轉運，如我國秦攻匈奴，使天下「飛芻輓粟」；漢武帝用兵邊陲，糧運困難，乃用鄭當時的設計，引導渭水，「發卒穿渠」〔六〕，故我國亦稱運河曰運糧河。但今日世界的運河則大都爲縮短天然航路的迂折，減省轉運上的時間運費，或聯絡自然河道的航路，以調節水路，促進交通工商業的發達。

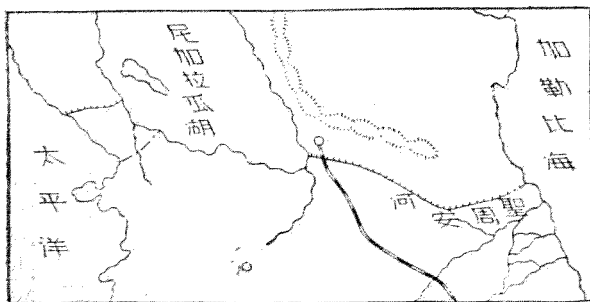
近代開鑿運河，以調節水路，並以促進國家商業的實例：如一八九四年英國完成的曼徹斯特運河，即爲聯絡內地水道的交通，并設有水閘，水可昇至距海面三公尺，巨大商船，可航行往來；在運河上流終點，更設有廣大停船碼頭。德國於一八九五年完成之基爾運河則是促進德國商業的發達，聯絡北海波羅的海的航運。其他各國爲促進國家商務亦各開導運河很多。

世界運河與國際商業最有關係者，首推蘇彝士運河和巴拿馬運河。蘇彝士運河自一八五九年興工，至一八六九年開通，爲地中海和紅海交通的要道。由西歐航行

遠東，取道蘇彝士運河，較以前繞道非洲好望角（Cape of Good Hope），要縮短一半航程。巴拿馬運河爲溝通大西洋和太平洋的要道。先由法國開鑿，但久未成功，至一九〇二年美國乃以美金四千萬圓向法人購買，於一九〇四年復着手開鑿，至一九一四年始得開通。美國兩岸軍艦可隨時由運河調動，不須舊日迂繞南美麥哲倫海峽（Magellan Strait），太平洋岸和大西洋岸航綫，遂驟形縮短，世界商業交通乃益加繁密。此外還有新世界尼加拉瓜運河（Niagara Canal），這條運河，亦極關係國際政治經濟，由美國計劃，導引尼加拉瓜共和國的尼加拉湖（Niagara L.）開導運河，東入加勒比海（Caribbean Sea），西到太平洋岸（詳附圖）。

我國運河自吳王夫差開其先路，歷隋唐宋元明各朝，遞加濬修，北自河北通縣起，經山東江蘇至浙江杭縣，長凡八百六十餘公里。引用白衛漳濟汶淮及洪澤太湖諸水，爲二千年來慘淡經營的水道交通。自海運和鐵路發達以來，運河交通即因此疏忽，今北部已漸淤積

尼加拉瓜運河圖



。但爲今日國內交通商業發展着想，決不能任此著名工程，變爲歷史殘跡，故近來已有整理計劃。此外江蘇尚有運鹽河，河分三流，一流由江都流入海，一流自高郵東北入海，一流自淮陰東北入海，均長一二百公里，亦可通行舟楫。我國在今日現狀之下，水路交通亟須開導，已有的水道，應切實濬治，將興的水道，更須計畫開發。倘能實現，不僅促進國內商業交通的發展，并可免除連年氾濫爲患的水災。

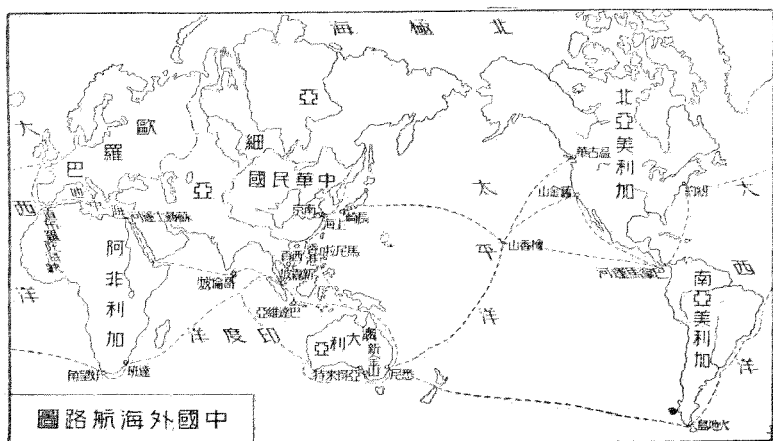
第五節 海洋交通

今日海洋交通，已徧於世界（詳附圖），大體區別，可分爲五大航綫：（一）北大西洋航綫，爲北美與歐洲重要航綫，此路航運極稱發達，使用船舶，占世界總額六分之一。航綫聯絡支綫很多，在美洲北部自加拿大起，南至加勒比海；在歐洲則北自波羅的海南至地中海。（二）北太平洋航綫，原爲俄國經營東方的航綫，今已成爲英日航業霸權角逐的路綫。此路因係北美與亞洲交通的要綫，故支綫很多。其主要港岸在美國則有舊金山，我國則有上海香港，日本則推橫濱。（四）南太平洋航路，即由北美西岸與澳大利亞的航綫。（五）歐亞交通航綫，此路爲歐亞交通的要道，由歐洲地中海渡蘇彝士運河，越紅海達印度中國的主綫。此路往來船舶極多，占世

界商業交通最重要的地位；其對世界文化的傳播關係尤重。

在上述世界五大航綫中，戰前只英德二國握有特權，戰後德國經濟元氣，一時不能恢復，她的遠洋航業，便突然衰落，美日兩國遂起而與英逐鹿太平洋上〔七〕。同時意法瑞典挪威諸國，對世界航業，亦努力追逐，船隻噸數互相競爭；英國久操世界海權，向有「海王」之稱，自亦不甘讓步；最近德國亦竭力掙扎，圖謀恢復固有地位。故現時海洋交通的船舶，各國都在極力擴張。茲將最近各國造船噸數的增加情形列表如下〔八〕。

圖通交洋海界世的心中爲海上以



現時世界航業國近年造船噸數表（單位千噸）

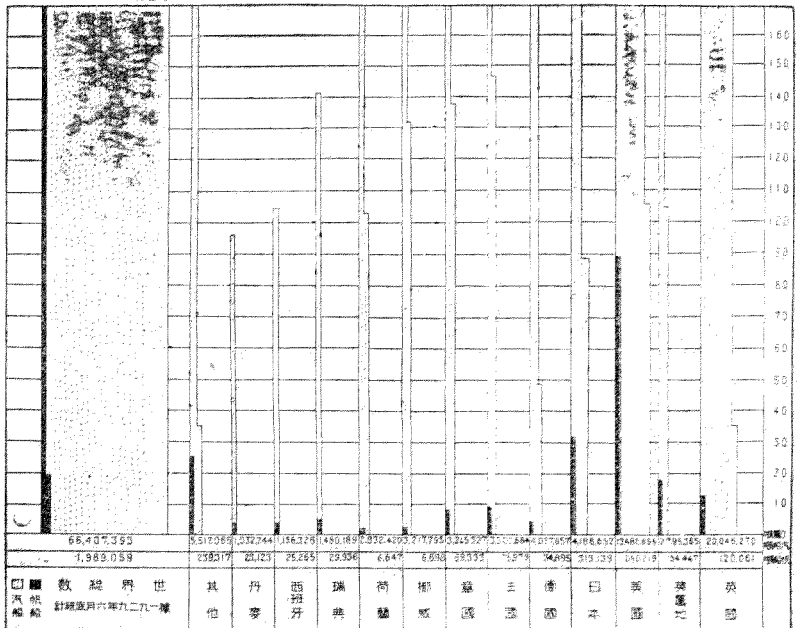
國別	一九二三	一九一九	一九二一	一九二三	一九二四	一九二五	一九二六	一九二九
英國	一、九三二	一、六二〇	一、五三八	六四六	一、四四〇	一、〇八五	六四〇	一、四四八
英屬地	二七	二九八	一一八	三七	三〇	三二	二三	—
德國	四六五	—	五〇九	三五八	一九四	四一八	一八一	二三五
美國	二三八	三、〇四〇	九九五	九六	九〇	七九	一一五	一一二
法國	一七六	三三	二一一	九七	八〇	七六	一二一	一三六
荷蘭	一〇四	一三七	二三二	六六	六四	七九	九四	二二四
日本	六四	六一二	二二七	七二	七三	五六	五二	一五七
意大利	五〇	八三	一六五	六七	八二	一四二	二二〇	七〇
瑞典挪威	一一〇	一四七	一九五	一一二	一二〇	一五四	一三五	一四三
其他	一〇五	七九	一二九	一二	一〇	八	四八	二五八
世界總數	三、二六一	六、〇四九	四、三一九	一、五六三	二、一八三	二、一二九	一、六二九	二、七八三

據上表可見各國造船競進的情形。在政府方面，更有商船補助計劃；在航業公司方面，則趨於聯合的傾向。蓋各國政府亟圖海洋運輸的發展，以促進其國家商業的進步；航業公司，既以海洋為競爭之場，範圍很廣，且海運競爭，多趨向運費的減低，設備的增加，於公司方面多受虧損，故近有運費協定運輸協定，來緩和競爭

。這也可以概見現時海洋航業競爭的激烈。不過世界航業，今日英國仍握大權，試觀一九二九年世界航業國船舶噸數比較表（詳附圖），除美國尚可與英國相匹敵外，其餘各國都遠不及了。

我國內河航業既爲外人劫持，國際海洋交通，更沒有置足的餘地，國家的航運事業，完全仰賴外人，確係國人急須注意的事。民國四年旅美華僑，曾創辦中國郵船公司，置商船三艘，南京號、中國號和美利號，專航行大洋，可惜後來竟遭虧折，遂致停辦。此外新嘉坡和源號，曾有船

世界主要航業國船舶噸數比較表



四艘往來新嘉坡汕頭香港等埠，爪哇建源號，有船六艘往來香港廈門新嘉坡泗水等埠，仰光雙德號，有船四艘往來仰光新嘉坡廈門等埠，均係華僑創辦，營業初起尙堪維持，到後來也就衰落下去。因此大洋的航運，自中國郵船公司停業後，至今依然絕跡。

現時我國遠洋航業，完全操在外人手中。據最近調查〔九〕：各國航行我國各大商埠的航業公司，不下五十餘家；就中航行中國與世界各埠的定期航線，也有二十五條；就中最重要爲英商昌興公司（Canadian Pacific ocean Service），專門航行加拿大的溫哥華與遠東的香港上海。

美商大來公司（Robert Doller Co.），航行中國與美國各埠，中美重要商品，多由該公司船舶運載。

英商大英公司（Peninsular and Oriental Co P. CO.），每半月由上海經蘇彝士運河航行歐洲。

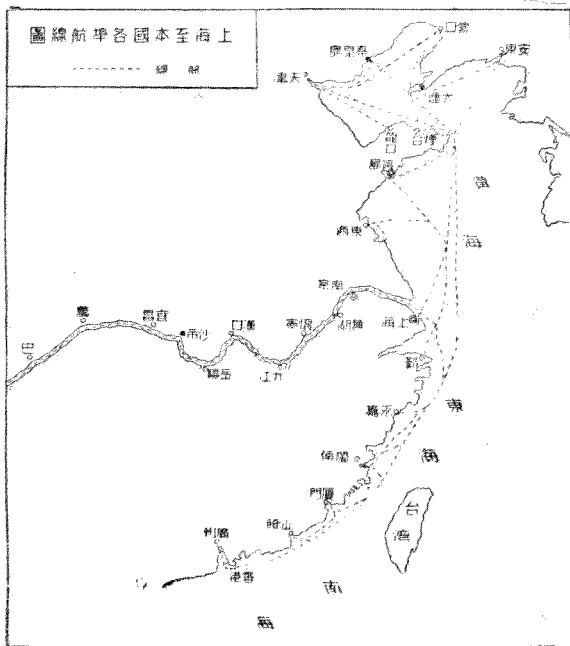
意商意國郵船公司（Lloyd Triestino），有大船四艘，航行Triestino遠東各埠。

德商漢堡亞美利加公司和北德意志路易公司（Norddeutscher Lloyd），專門航行中國日本至德國各埠。

法商法國火輪公司 (Messageries Maritimes)，她航行英法安南中國日本垂八十年，船位噸數達五十萬噸。

關。日商日本郵船會社、大阪商船會社，她們都是壟斷中日貿易客貨運輸的航業機

以上就遠洋航業說，至於近海或沿海的航業，也是同樣為外人所壟斷。查由上海航行北洋的航線，和由上海航行南洋的航線，大抵均在英日勢力之下。從前航行東三省的大連港，尚有華商政記公司的輪船點綴，近年為日本航業的壓迫，也陷於不振了。現時北至天津，南抵廣州，僅有招商局幾隻輪船航行。此外全不足道



。現在即以上海爲中心我將，沿海航綫，用圖表示如上〔二〇〕。

我國航業的現狀，由上所述，當可概見一斑。其衰落的最大原因，便是由於帝國主義航業勢力的壓迫；所以我國要自行促進航業以利商運，那非首先收回內河航行權及限制外人沿海貿易權不可。至於遠洋航業的競爭，則在目前的中國，固勢有所不能；然而獎勵華僑集資興辦，由政府稍加補助，卻也未始不是一種治標方法啊

〔二一〕！

附注

- 〔一〕史維煥譯：交通論。
- 〔二〕盛敘功：交通地理第一〇——一二頁。
- 〔三〕朱重光：整理東北水利芻議，見民國二十年九月中國工程學會出版工程第六卷第一號。
- 〔四〕盛敘功：交通地理第一四一——一四二頁。
- 〔五〕Olive Day：A History of Commerce 近代商業編。

〔六〕馬端臨編：文獻通考卷二五，漕運。

〔七〕葛綏成：太平洋問題之解剖。

〔八〕Brassov：Naval and Shipping Annual

[九] China's Overseas, Coastal and Riverine Shipping, (The China Journal Vol. X, No. 5, Transportation number)

[一〇] 上海特別市港務局：業務報告（民國十八年十月出版）

[一一] 霍寶樹：發展中國運輸四大計劃，見建設委員會：建設公報第三期。

第七章 郵電航空事業與現代商業

現代商業的發達，實與通信事業有循環相互的進展。運輸事業既有鐵路汽船汽車的精進，通信事業也就有郵電航空郵運的應用。郵政便利消息傳達，足以應付瞬息變幻的商情；但還不若電報的敏捷，電報交通足令商業機宜，即刻取決，電話則更可避免傳譯的耽誤；但也還有電綫中途斷折，消息阻滯的事情發生，乃更有無綫電報的應用。現代商業所以能擴張到國際方面，實在由於郵電輔助的力量爲多。郵電以外，民用航空事業也算是現代新進的交通事業。大戰以後牠才爲一般人所注意。意大利於一九一七年首先試用，此後歐美各國遂相繼採用，現在也已成爲世界最重要的交通機關了。蓋郵件傳遞，極貴迅速，故航空郵遞，最爲適宜。現在中國航空事業，除貨運客運以外，還是以郵件運送爲主，空運事業實日趨於發展。現代商業因航空事業的發達，已有新市場開拓的新趨勢。蓋商業航空，既可打破現代國界的阻撓；且足以控制有關係的市場，是以世界各國，羣起注意新航空綫的發展，其重要殆不亞於前此之對於世界航路，其有關於未來世界市場之把持與夫商業的繁榮大着咧！以下便就現時世界主要通信交通事業之發展情形分述之。

第一節 現代各國通信機關

一 現代的郵政事業 郵政事業的起源很早，惟起初係用於官府公文，其目的蓋純爲國家的軍事與政治而設。在歐洲羅馬皇帝奧古斯都（Augustus）時代，便有所謂「Posta」的驛站制度〔1〕，後來羅馬衰滅，郵政制度也就破壞；到十一世紀時，曾經再興，漢薩同盟時代的一般商人，都曾利用郵政以發展商業；不過規模較大的近代式郵政制度，還是起於十六世紀。日爾曼皇帝馬克西米連（Maximilian）得意大利之助，設立塔息斯（De Tassis）之帝國郵政，此後便成爲歐洲各國的新事業。英國以商業發達，首先採用郵政改良制度，使成爲民用通信機關，他國效之，現在便成爲全世界的重要文化傳布事業了。

郵政的主要業務，是在傳遞信件包裹，並兼經營匯兌儲蓄證券，保管並簡易保險業務，凡入萬國郵會的國家，即可與同會各國，交換遞送郵件，故郵政傳達，可遍及於世界。就中如包裹的寄遞，貨價的代收，都是直接有關於商業的發展；而其實際的效用，還在傳遞信件，間接促進商務的發達。現代世界郵件最多的爲美國，其次是英國，再次爲德法及歐洲其他國家。美國的「郵政制度」，且已成爲商業進步的重大工具，其關係的密切，也可想而知了。

二 我國的郵政交通 我國古昔的「驛站」制度，亦頗類似近代的郵政制度

。不過當時驛站交通，也是爲着政府軍情和政治的便利而設立的。到了明朝郵驛制度發達，仍還以遞送公文爲主。清代驛制，無多變更，直到新式郵局成立，舊式驛遞才慢慢的廢除。此外民用通信機關的「信局」，在清代同治以後，亦曾盛行一時，入民國後，因官郵事業的發達，也慢慢的歸於自然淘汰；現在雖有存在的，在商業上要已沒有多大勢力了。新式郵局的成立，在前清光緒二十二年（一八九六），初由海關總稅務司英人赫德（Sir Robert Hart）兼理；後政府設郵傳部接管郵權，郵政事務便日趨於發達。民國成立，改郵傳部爲交通部，大清郵政局亦改爲中華郵政局；但是郵政總辦還是照約要請外人主持，這不能不算郵權的部份喪失了。

我國郵權的喪失，除客卿操持實權以外，還有外國在華設立郵局的問題，尤其有害我國主權。先是我國郵政未創辦以前，英法俄德等國，都在我國內有政治經濟關係地方，設立郵局；及我國新郵政開始，各國仍藉口不肯撤銷，直至民國三年各國承認我國加入萬國郵政公會，各國仍多存觀望之心，未肯即撤。民九萬國郵會在西班牙開會，我國乃提出撤廢外國郵局的要求，爲英法美所拒絕。民十華盛頓會議，我國乃又提議，才決議除租借地及條約上特別規定地域外，其他外國郵局於民十二年一月起一律撤銷。但因有此特別例外的規定，以致近年日本在東三省南滿鐵路

附屬地的郵局乃日見擴張。據近年調查：日本郵局已達四十餘所，郵便局有十四處，郵櫃有一百五十所，分局八所，可見日本劫持我國郵務的情形。九一八事變後，日本強佔東省，創造偽國，且進而接收東省一切郵務，其危害郵權當更不消說了。

至於我國一般郵務情形，近年雖無顯著進步，然歷年來業務亦尙發達：一八九七年才設立郵政匯兌，一八九八年開設郵政包裹，一九〇六年開辦快信，一九一〇年開辦保險信件。這些事業的創辦，爲時都不很久，現在已經成爲商民利賴最切的工具。尤其商業包裹的發達，內地至於設稅局以徵收郵包稅，可見其對於商業增進的效力真是不小。最近飛機航空信件又行舉辦，其有裨於商民當然更大了。

三 現代的電報交通

電報通信，起源美國。由一八四〇年實施於華盛頓與巴的摩爾之後，便已成爲世界上的重要通信機關了。據一九二六年的統計，除美國電報線最發展外，其次要推德英兩國。美國電綫長度達三百餘萬公里；我國僅九萬七千七百公里，卻祇佔美國三十分之一。世界的主要陸上電綫：如沿北美的太平洋鐵道綫，南美的安達斯橫斷鐵道綫，亞洲的西伯利亞鐵道綫，澳洲的亞得來得 (Adelaide) 達爾文港 (Port Darwin) 間橫斷綫，非洲的南北交通綫，以及英國與印度 直通的陸綫，都是很著名的〔四〕。至於無綫電報的世界分布，也以英美德法諸國爲

最發達；蓋除商業的應用外，還有重要的政治與軍事的目的。例如英國對於她的領土，都有無綫電報爲之連絡，這不能不說所含的政治意味，比商業上的目的還要大。美國的無綫電報組織也很完善，沿太平洋大西洋沿岸，都有無綫電臺以與國內外通報。德國戰前無綫電報系統也很完備，自柏林可與其各處殖民地連絡；但戰後殖民地多喪失，因此她的海外無綫電報根據地，也都隨之喪失了。其他各國大都視軍用無綫電報較商用爲重要。

以上係就陸電方面說，實際上現代的國際電報交通，還着重於海電（Cable）。海電之實際應用，始於一八五一年；到次年美人便有橫斷大西洋的海底電綫設置計劃，至一八五八年才告成功。自後海電事業便日見發展：一九〇二年英國又完成太平洋的海底電綫，次年美國亦布設太平洋海綫以與殖民地相連絡，自此海電在交通上重要地位遂遠過於陸電。海電設立的目的，雖亦出於政治上的用意，而其實際上的效用，卻以裨益商業爲多。現代商業之能够這樣興盛便利，不能不說出於海電的貢獻爲多呢。

四 我國的電報交通

我國電報創始於前清光緒五年（一八七九年），先於天津大沽間試辦；自後便漸見發達。但就上文所述，民十五年的電報綫還祇七萬七

千多公里，拿牠同世界各國比較，還是相差的太遠。至於海電，本來較陸電還佔商業上的重要地位，卻完全受外人的劫持，便是由英美丹麥三國包辦：英國有大東電報公司（The Great Eastern Telegraph Co.），把持由上海香港經印度洋地中海而往英國的海綫；美國有太平洋商務海電公司（American Pacific Commercial Cable Co.），則操縱由上海經日本小笠原往檀香山以直達美國的海綫；丹麥則有大北公司（The Great Northern Telegraph Co.），由上海至海參崴，連絡西伯利亞鐵路陸綫，再經波羅的海海綫，以與丹麥相通的路綫，全歸牠管理。此外尚有中外合辦的海綫，如煙臺大連綫，在國際貿易上實遠不及上述外國海綫的重要。至於國有海電綫，僅只徐口綫（廣東徐聞至海南島之海口）和滬煙沽正綫及副綫（由上海至煙臺天津），也是外人先行代我設立而由我國交涉收回的，根本上實談不到促進內外貿易咧。

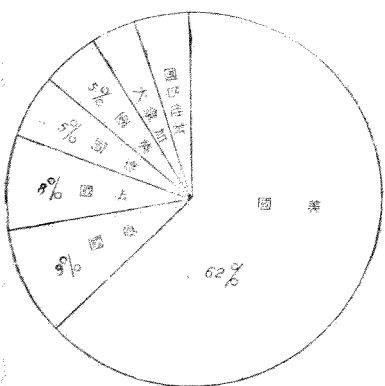
總之近二十年來，國內迭遭政變，內亂不息，通信機關，時遭阻滯，商業發展，自受重大影響。近幾年來，國民政府因郵電事業的衰頹，乃特別注重於無綫電報。無綫電報在光緒三十一年（一九〇五年）時，我國本已開始設立，但當初僅供軍用；最近國民政府乃謀擴張以供商民利用，現時上海漢口天津北平濟南青島廈門福州廣州南京蕪湖杭州重慶成都等處，亦均設臺，一律開放遞送商報。東三省更有長

波電臺，遼寧新疆則有短波電臺。最近在上海的真茹劉行，并設有與歐美可直接通電的國際大無綫電臺。這不能不算是近年交通事業的一大進展了。所可惜的國內無綫電報事業，除本國自行經營的以外，還有外人借款的特權關係；歐戰以後，我國同日本三井洋行、英國馬可尼無綫電報公司、美國無綫電報公司都先後訂立借款契約，許外人在本國各重要口岸建設無綫電臺之權，這種獨佔性的把持交通，不獨妨害我國交通事業，即對於國家主權關係也很大。

第二節 現代各國的民用航空事業

飛機航空，本為戰爭利用的工具；自歐戰後意大利首先應用於和平的民用航空事業，各國競相效尤，現在乃成為扶助商業發展最有效的工具。且因科學的進步，商業航空，今日日趨安全，在商運交通上，遂佔有極重要的地位。試觀一九二九——一九三〇年的各國民用航空事業比較圖（見附圖），現時以美國民用航空業最為發達，意大利和法國次之，英國加拿大其他各國又次之。但英政府近年特別獎勵民用航空

各國民用航空發達比較圖



事業，曾年助鉅金於帝國航空公司以擴張新航空路線，其發達將來亦未可限量呢。各國除極力發展國內民用航空事業外，且對於國際航空的聯絡事業亦營深切注意。例如英國大西洋公司，打算定期往來倫敦北美間裝運客貨；美國亦計劃自北美經日本至我國北平的航空路線，德國政府亦規劃大西洋的空運聯合，並橫飛歐亞的長途路線，最近與我國合辦的歐亞航空公司，便是她的計劃的一部份實現。意大利也已新造六千馬力的大型陸上機，打算聯絡意大利同南美的航空綫。足見近日國際空運的聯絡，已成爲新時代的重要交通事業了。

現在便就世界各主要航空路線略述之。先就歐洲的航空網說起：歐洲航空綫今有三十六條。由二十航空公司經營；路線分布各國，遂形成一大航空網。其重要航綫，在英國有英瑞綫、英德綫、英法綫及英吉利海峽航空綫；在法國則有巴黎馬賽綫、法國摩洛哥 (Morocco) 綫和法國波蘭綫；在德國則有德國波羅的海綫，德國挪威綫，德國瑞典綫；意大利則有意大利東岸航空綫，意大利波羅的海綫。此外尚有中歐聯合綫、蘇聯波斯綫、匈奧綫、奧德綫、荷比綫、荷法綫、捷克綫、羅馬尼亞綫分布歐洲。就中諸綫又可大別分爲三大幹綫：即（一）西南歐洲綫，多爲英國航空公司，和荷蘭航空公司經營；（二）中央歐洲綫，爲德國柏林路易特公司經營；（三）

東北歐洲綫，爲德蘇航空公司經營〔五〕。

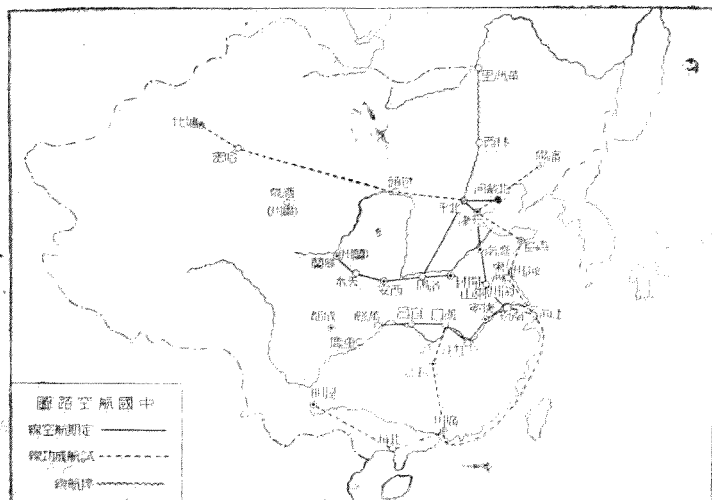
再說到亞洲的航空綫，就歐亞航空路也可分爲兩大路綫；一爲最近的歐亞航空路，即由我國上海飛行北經滿洲里逾蘇聯中亞細亞經德國柏林的航空綫；此綫完成，中蘇德三國之商業經濟關係，可倍增密切。不過蘇聯現在對於此綫，好像不欲合作，惟獨自進行其航空計劃。據稱：最近蘇聯遠東部份的民用航空，有猛進的發展，在一九三〇年祇有一四七、六二〇公里的航空綫，一九三一年增加到二二一、八〇〇公里，本年（一九三二）將延長到六五四、七四〇公里。現時航空郵遞，和貨運都已較前增加很多。本年六月間橫越西伯利亞銜接遠東中部俄羅斯的大航空綫也已告成〔六〕，足見社會主義的蘇聯，其熱心民用航空事業且較他國爲尤甚了。

此外在美洲僅美國的航空路綫是密如蛛網，中美南美則僅各一支，非洲澳洲也只有一二航空綫，可不贅言。

最後就我國的商業航空事業也略加敘述。我國航空，始於前清宣統元年（一九〇九），此後漸形發展，但僅於軍事上應用。到民國八年，北京政府才開始注意於商業航空，謀與外人借款合辦〔七〕；曾經公布航空組織條例，議定航空郵件計劃，設立京（今北平）滬航空綫管理局，先試行京濟、京戴兩航空綫，這是我國民用航

空的起始。惜後來因故停辦，此後數年，便沒有什麼進展。

我國民用航空事業的增進，完全是近兩年的努力；政府提倡航空的機關，國府設有航空署，交通部設有全國郵運航空管理處，其他類此機關尙多。而專門經營商業航空的機關，則有民國十八年中美合辦的中國航空公司和同年中德合資開辦的歐亞航空公司，已開駛的航空路線，在中國航空公司則有上海漢口綫和漢口重慶綫，途經南京九江漢口宜昌等處。又還有上海北平綫，途經濟南天津；但此綫開後又復停頓。至於歐亞公司的航空綫亦有二條：一爲滬滿綫，即自上海北行至滿洲里，原有歐亞全綫中的一段，卻不料民國二十年七月間，因飛經外蒙被蘇聯駐軍開槍射擊，遂致停飛。一爲滬塔綫，即自上海



飛經南京冀魯豫陝甘等省，以至新疆的塔城。去年十月曾飛往迪化試航一次成功，本年（一九三二年）五月十八日，上海至蘭州的一段也已飛行完成了。這條航空綫對於我國西北的開發關係很大，還不僅普通商業營利的性質咧。茲以我國最近民用航空路綫圖示如上〔九〕：

此外在廣東雲南東北三省，亦有航空綫飛行。如南京迪化綫和南京雲南綫、漢口廣東綫，都已着着進行；廣東近來並設有飛機廠和航空學校，江西近亦在南昌建設飛機場。他如安徽山西河北四川陝西甘肅等省，今正積極購置飛機，或敷設機場，計劃航空事業的發展。

航空事業在我國初經發軔，而能如此努力擴張，確為可喜的現象。倘能努力不懈，則我國航空業的發達是可以預期的。近來航空署已有全國航空十二幹綫的計劃〔一〇〕六十四處，更規劃興辦全國航空學校，培植未來航空人材，是則將來我國商業航空的前途卻大有發展的餘地咧。

附注

〔一〕盛敘功：交通地理第二六〇頁。

〔二〕同上書，第二六六頁。

[三] Dresdner Bank : The Economic Forces of the World.

[四] 盛敘功：交通地理第二七六頁。

[五] 佐藤弘：政治經濟地理，航空交通編。

[六] 孤魂：德法英美四國的商業航空，見民國十九年四月東方雜誌第二十八卷七號；又民國二十一年七月

十三日上海各報所載伯力電訊。

[七] Holland : Aviation of China (The China Journal May, 1929) 載稱：民國八年北京政府向 Vickers V

Co. 借款，購辦飛機數架並建築飛機場以訓練航空人材，同時我國郵局亦有航空郵遞計劃，可惜因政

變，當時終未實現。

[八] 民國二十一年七月二日上海時事新報，我國航空事業——中國歐亞兩公司組織經過。

[九] 見民國二十一年六月十七日南京時代公論第十二號，張其昀時評附圖。

[一〇] 航空署的航空路線計劃如下：

全國航空十二幹線計劃			
路綫	經過地方	里數	所需時間
京迪綫	鄭州 洛陽 西安 蘭州 肅州 迪化	五七八〇	約十九小時一刻
京庫綫	徐州 太原 歸綏 庫倫	三三〇〇	約十一小時

京 粵 綫	安慶 南昌 韶州 廣州	二三〇〇	約七小時十分
京 滇 綫	安慶 南昌 長沙 貴陽 雲南	三七二〇	約十二小時半
京 哈 綫	濟南 天津 遼寧 吉林 哈爾濱	三七三〇	約十二小時半
京 安 綫	海州 青島 烟臺 安東	二一七〇	約七小時
京 拉 綫	安慶 九江 武昌 重慶 成都 巴安 拉薩	五九八〇	約十九小時三刻
京 張 綫	徐州 濟南 天津 北平 張家口	二一一〇	約七小時
京 齊 綫	濟南 天津 承德 龍江	三五五〇	約十一小時一刻
京 桂 綫	安慶 九江 武昌 長沙 梧州 桂林	二一二〇	約七小時一刻
京 閩 綫	杭州 寧波 溫州 閩侯	一六〇〇	約五小時二十分
京 滬 綫	無錫 上海	四八〇	約一小時半

第二編 世界主要商品與其產銷地域

第一章 世界的食品(上)

第一節 米糧

米在世界食糧品中佔第一位。全世界食米的人口有四萬五千萬人以上〔一〕，人類依米爲生的，要佔三分之一。這可見米在食糧品中的重要地位了。

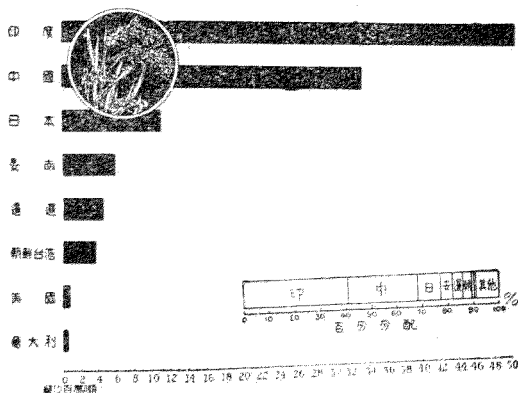
米的適宜產地，依稻的生產環境而定。稻(Oryza Sativa)爲暖地產物，其最宜之地爲夏季炎熱，雨量多，溫度高，土壤肥沃的區域。亞洲東南部所以爲世界的產米區域，就因合着這個條件。

總計全世界百分之九十以上的米，即產於東亞各國——首印度，其次爲中國、日本、安南、暹羅和東印度羣島。

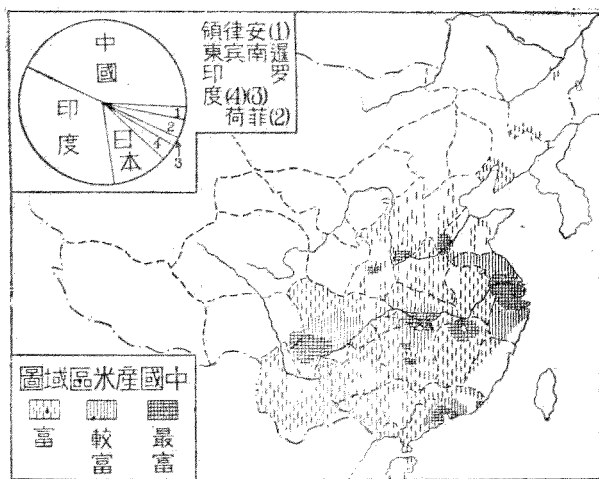
中國產米最早，據稱紀元前二千八百年時即有栽培痕跡〔二〕。現時的米產額要佔全世界總額百分之三十左右(如圖)。主要的產米區域，是湖南、湖北、四川、江西、廣東、浙江、江蘇、安徽各省。近年東北方面，因日人提倡水稻事業，產米也漸增多，將來東省可望成爲極豐富的產米區域。不過我國米的生產總額，向無確實統計；偶有估計數目，也常相差很遠〔三〕。最近國民政府主計處有最近四年間(民國十八年至二

世界各國米產額

(1928年)



十一年) 全國農田及其產品的調查，對於米的產地和產額，有如下表所示 (單位于畝千斤)：



省名	畝數	產額	畝數	產額
河 北	四七四	七五、一五七	一二七	一六、一四六
山 東	一六九	四四、〇二二	二七	八、一四一
山 西	一九九	四八、八七九	一〇〇	二四、二三〇
河 南	三、四五六	六三一、五一一	五七三	一〇三、五六二
陝 西	二、〇二四	五〇〇、五七九	八八九	二一一、一六〇
甘 肅	三三二	八八、五三八	一一七	三一、九六五
江 蘇	一五、九一一	七、一九五、五二九	五、七三〇	一、四九三、〇〇七
安 徽	二〇、七三〇	五、八八四、三三九	二、四九一	六三三、二二三
浙 江	二三、四八八	七、一九九、四一七	四、四九四	一、二四一、七七六
福 建	一四、八八四	四、四八〇、四五〇	一、八八五	五八二、七四九
江 西	二八、六六〇	八、三六九、六六五	三、五三〇	九八六、三四八
湖 北	二二、三三二	七、六六〇、六九六	二、一一九	五七四、三〇〇
湖 南	二四、七六五	一〇、一六五、八六一	一、七二五	六一一、八五四
廣 東	四九、三〇三	一四、一五八、二五一	三、〇六八	七二六、二一一
四 川	四一、五一五	一三、二四五、一五三	四、三一二	一、二九二、四三九
雲 南	一一、二八四	三、一八三、七八九	二、三七一	五八七、九八八
貴 州	九、一二九	三、一五九、八九〇	二、七九五	九〇四、六八〇

瀋寧	一五、五五九	四〇一、七六〇	五九九	一五一、一六五
吉林	一、二八五	三三三、七二六	六六〇	一四三、一四三
黑龍江	七一	二五、七五六	四五	一六、五六六
新彊	一、四六八	三二四、八八二	二〇八	四二、八三四
寧夏	二八八	八九、〇八五	六〇	一九、九一七
熱河	七八	一五、九四六	五八	一二、二七七
綏遠	—	—	—	—
察哈爾	一四一	二二、四九二	一七	二、五九一
總計	二八三、五四六	八七、三〇五、一七四	三八、〇二〇	一〇、四二九、三七三

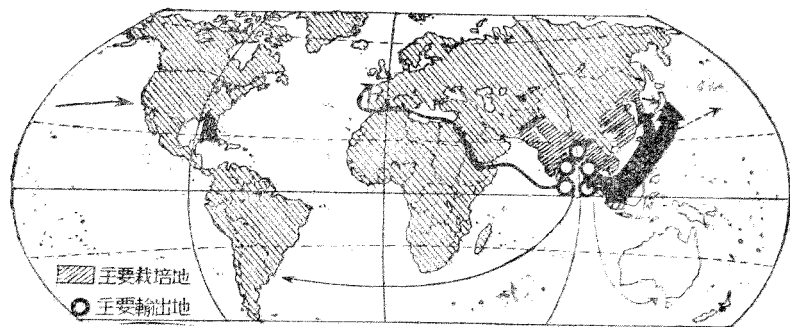
現時我國主要的米市場爲蕪湖九江漢口長沙上海等處。蕪湖爲安徽一帶米的集中市場，由這裏輸入南北各地的很多；九江爲江西一帶米的集中市場；漢口則爲兩湖四川米的集中市場；長江沿岸一帶內地的米，和由印度安南等處進口的洋米，則都集中在上海。不過集中上海的洋米，因價格較廉的關係，有時反運往內地，向種植粳米的農民銷售，這也可以看出我國民生痛苦情形的一斑〔四〕。至於華南方面，香港和廣州，也是重要的米市場。洋米銷行的區域，除上海外，廣州也占一個很重要的地位。

印度本爲米的原產地〔五〕，現在仍還是世界上產米最多的國家。據附表所示，

她要佔全世界總產額百分之四十以上。其主要產區，是在恆河下流。統計全國產米的區域，要佔印度農田總額百分之三十，其重要可以概見。印度米的中心市場在加爾各答（Calcutta），出口的米，多半由這裏運出。緬甸的米和錫蘭島的米，普通亦當作印度米看待。緬甸以伊洛瓦底江流域產米最豐富，仰光便是她的最大的米市場。仰光米且有全世界米品標準之稱，國際間對於米價的決定，也常由此而定〔六〕。

日本米的生產額，現僅次於中國而居世界的第三位；稻作也是國內主要產業之一。她的屬地如朝鮮臺灣，因氣候溫和雨量很多的關係，也很適合於稻的栽培。自大正八年（一九一九年）整理耕地以後，日本內地米產，每年總在五十二三百萬石以上；朝鮮則年產一千四五百萬擔，臺灣年產五六百萬石。不過朝鮮臺灣之米，每年尚須供給日本二三百萬石。日本人口

圖 輸 出 地 和 栽 培 地 的 米



衆多，所產還不敷用，除由朝鮮臺灣輸入一部份米糧外，還要從外國輸入米糧四百萬石；所以由我國的遼東半島和印度安南等處，都有輸往日本。不過遼東半島的米產並不很多，運往日本的，每年只七八千石。近年來日本政府，一方面積極努力開發耕地，改良農作，以求增加生產；同時還大規模地督促朝鮮農民，向我國東三省移殖，推種水稻，以求解決食糧問題。民國二十年夏間的萬寶山慘案，便是由於中日食糧問題而起的。

日本以外，東亞產米的有名國家如安南暹羅，亦極可重視。安南以湄公河流域爲主產地，而以西貢(Saigon)爲主要米市場。暹羅則以湄南河流域爲主產地，以盤谷(Bangkok)爲中心市場，每年米產常達二千萬擔，實爲對外貿易上唯一重要的貨品。

荷屬東印度近來米產也很發達，有時且比安南產額還多。（一九二六年比安南多一百二十九萬擔）不過本地人口稠密，米的供給還不能滿足消費，所以在輸出貿易上，沒有什麼地位。此外美國米產數額雖不很多，但有漸增傾向，並且是以輸出爲目的，這也是很可注意的事〔七〕。

茲將最近各主要米產國及其產額列表如下：

世界主要米產國及產額表

國 別	產 額		純 出 口 淨 數		
	1928		1928		
	單位 百 萬 噸	佔世界總額 之百分數	單位 百 萬 噸	%	
意大利	0.63	0.5	0.19	2.9	119
歐洲其他	0.73	0.6	0.06	0.9	150
歐洲統計	1.36	1.1	0.25	3.8	125
北美合衆國	0.85	0.7	0.24	3.7	300
美洲其他	1.01	0.8	0.03	0.5	300
美洲統計	1.86	1.5	0.27	4.2	300
印度	49.38	41.0	1.65	25.4	66
日本	10.80	9.0	—	—	—
高麗與台灣	3.67	3.0	1.16	17.9	157
印度支那	5.98	4.9	1.63	25.1	118
暹羅	4.60	3.8	1.37	21.1	115
荷屬印度	5.22	4.3	—	—	—

出口，不過現時他們最注意的，還是吉會鐵路附近的木材。光緒末年，日政府所以要求建築吉會鐵路，其用意便在這裏。我們只看日本田中義一首相所謂『足使日本二百年間不受木材飢饉的危險，又可驅逐美國材木之輸入日本』，便可窺見他們剝掠吉會鐵路用意的一斑了。

至於南方森林，多在西南各省，長江流域則以湖南居首要地位。湘沅流域的木筏，廣集漢口附近的鸚鵡洲，連亙常達數十里。江西次之。沿海省分則以福建閩江流域的木材出產最多。上海市場「建松」，爲一般建築所必需。此外廣東廣西四川各省，也產木材，惟以運輸不便，在商業上尙未有什麼重大價值可說。

世界木材的消費，據專家估計⁽¹⁾：年約五百六十萬萬立方呎以上，其中二百五十萬萬爲建築用材，三百萬萬立方呎爲薪炭用材。再就大陸分別考察：則以北美消費最多，年約二百七十二萬萬，歐洲年約一百六十六萬萬，亞洲八十萬萬，南美二十五萬萬，非洲十萬萬，澳洲三萬萬，此項估計數目，雖不盡可靠，然亦可知世界木材消費的大體情形。我國現時消費木材數量，無可考，惟將來物質建設事業發展，則木材的消耗量，定會隨之增加。現時僅木材進口情形，尙可由海關中查知，最近民國二十年達三千四百六十餘萬兩，大抵由美國及加拿大等處進口爲多，近年

萬兩，海關冊謂爲「開歷來最高的紀錄」〔八〕。我國食糧問題的嚴重，於此可見一斑。其次印度日本每年米消費量也達相當鉅額，茲以圖示如上〔九〕。

第二節 小麥

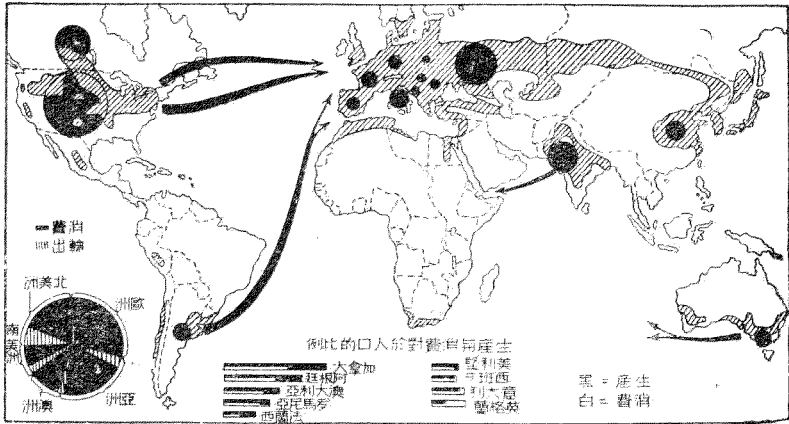
麥和米都是人類的主要食糧，所謂「穀物的雙璧」，其重要也就可知。不過米是亞洲人的主要食糧，而麥卻是歐美人的主要食糧。就商業上說來，麥在國際商品上的地位，比米還要重要。

小麥在食糧品中應用的範圍特別的廣；普通都是拿來磨粉製麵包、麵食、點心等項；此外還可以製醬油和啤酒等物。麥稈又可爲製帽子的原料，像草帽縷一項，便是現時我國對外貿易上的大宗貨品。又麥粉的粉屑，所謂麩皮，也是飼養家畜的最好飼料。

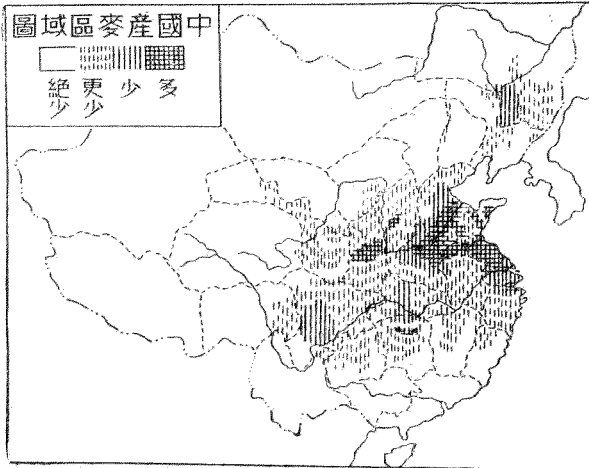
牠的生產適宜的環境〔一〇〕是在冬天有雨，冷而溫潤，夏天乾爽和暖的地方，南歐地中海區，算是最理想的產麥區，所以有人稱那最合產麥的環境爲「地中海式的氣候」〔Mediterranean type of Climate〕。

小麥的生產地域，大抵在所謂小麥地帶以內，即（一）歐洲大陸一帶，即除斯堪的納維亞半島外的歐洲北部；（二）美洲大陸中部；（三）亞洲大陸的印度北部和中國

圖 域 區 麥 產 界 世



商業地理



一一八

東北部，即由黃海沿岸至東三省一帶。其他如南美之南部沿海地方，澳洲之東南沿海岸地方，也都是小麥地帶。

我國在紀元前十二世紀以前，就已知這種麥：我們只看古時咏麥的詩歌之多，便可知道「麥」爲中國的主要食糧，還遠早於「米」。現時我國主要的產麥區域，在黃河長江遼河三流域。長江流域宜於植冬小麥，黃河流域及東三省則爲春小麥分布之地。前者以江蘇安徽爲主產地，湖北四川次之；後者則以河北山東山西陝西河南爲主產地，東三省熱察綏及西北次之。黃河流域，地面廣大，土質疏鬆，氣候也適宜於小麥，本有爲世界第一產麥國之可能〔一〕。至於現時全國小麥產量，據最近國民政府主計處統計局的估計〔二〕：一九三二年爲四二・三三七・四六一・〇〇〇斤，而山東山西河北江蘇安徽河南湖北浙江八省便要佔總額百分之七十，就中尤以山東江蘇河南三省產額爲最多。

東三省方面，北部如牡丹江流域齊克綏附近以及松花江右岸和綏化一帶，南部遼河西岸及輝北附近，也產小麥。據最近日人調查，每年達一千二百多萬石〔三〕。

蘇聯向來有世界穀倉之稱。她地跨歐亞兩大陸，山嶽很少，到處平坦肥沃，除卻北部高緯度嚴寒地方外，差不多都適於農耕，尤其適宜於麥的栽培。有名的「黑

土帶」自昔即爲蘇聯產麥的區域。

印度主要產麥的區域，在西北的恆河和印度河上流一帶，旁遮普(Punjab)和德里高原(Decan)，都是小麥主產的地方。

阿根廷爲南半球第一麥產國，拉巴拉他河(Rio de La Plata)下流，薩爾達(Salta)和科爾多巴(Cordoba)兩州尤其生產得多。

北美則小麥的產地，以所謂「穀物地帶」爲主，如紐約得撒(Texas)俄克拉何馬(Oklahoma)干薩斯(Kansas)明尼蘇達(Minnesota)都是產麥區域。這些小麥半由明尼波列斯(Minneapolis)的麵粉工廠，製成麵粉，輸往世界各處。芝加哥便是有名的小麥交易市場。加拿大和澳洲，近年來小麥的生產也增加得很快。

澳洲的產地是在南澳維多利亞(Victoria)和新南威爾士(New South Wales)兩地。

麥的生產額，在歐戰前，全世界爲一萬零一百萬公噸(二四)，歐洲(蘇聯除外)佔世界總額百分之三六·七，蘇聯佔百分之一八·四；戰後歐洲麥產減少，在一九二六年全世界的產額爲一萬一千三百八十萬公噸，歐洲僅佔百分之二九，蘇聯佔百分之二九·四；而北美中美的產額，那年卻有三千四百萬噸，倒佔總額百分之三十

，比較戰前是大大的增加了。

現時世界小麥產額仍以美俄兩國最多，一九二八年全世界小麥產額爲一萬三千一百四十萬噸，美國佔百分之二八·七，俄國佔百分之二六·二，加拿大佔百分之二一，阿根廷佔百分之六·四，其他各國產額有如下表所述（一五）。

最近世界小麥產額表(1928-29)

國 別	產 額		與下列各年份比較	
	單 位 百 萬 噸	佔世界 總產額 百分數	1909- 13 =100	1924- 28 =100
德 國	3.8	2.9	95	123
大不列顛與愛爾蘭	1.4	1.1	87	93
法 國	7.7	5.9	87	101
蘇聯(包括亞洲部份)	21.3	16.2	83	107
意大利	6.2	4.7	124	109
羅馬尼亞	3.1	2.3	129	115
歐洲其他	16.2	12.3	107	116
歐洲統計	59.7	45.4	95	110
北美合衆國	24.6	18.7	131	109
加拿大	14.5	11.0	269	128
阿根廷	8.4	6.4	210	133
美洲其他	1.7	1.3	155	106
美洲統計	49.2	37.4	168	118
印 度	7.9	6.0	82	89
中 國	3.8	2.9	95	100
亞洲其他	3.1	2.4	67	107
亞洲統計	14.8	11.3	81	95
非洲統計	3.1	2.4	111	107
澳洲統計	4.6	3.5	177	112
世界總額	131.4	10.0	114	111

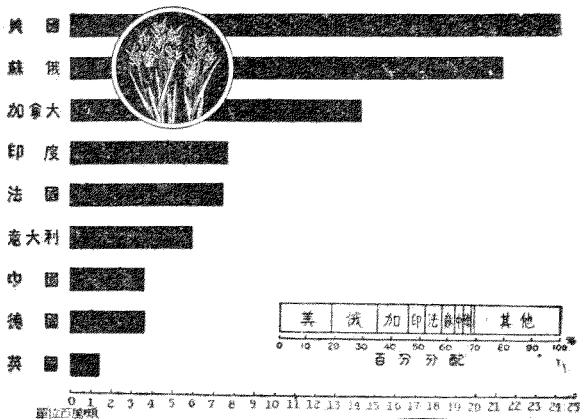
小麥的貿易，和現時的國際經濟問題很有密切關係。最近兩年的世界經濟恐慌，便是由於小麥傾銷政策所引起的。

歐洲國家，除蘇聯羅馬尼亞等幾國外，大都還要每年輸入小麥；輸入最多的首推英國，每年約二百多萬噸。美洲則美國加拿大和阿根廷都有剩餘的麥輸出。

我國雖是一個產麥的國家，卻還不足以自給，近年還要從外國輸入多量的麥。一九二八年的進口洋麥，還只值二千一百萬兩，到一九三一年突然增加到八千一百七十三萬多兩，這雖然由於大水災的關係，但本國食糧的不能自給，總可由這事來證明。

我國食糧問題的嚴重情形，不獨由米麥進口的增加可以表現出來，此外還有大量麵粉的進口，也是值得注意的事情。麵粉的進口，在十年前（一九二二年）只值

世界各重要國小麥產額 (1928-1929)



一千六百餘萬兩；後來增加到二千多萬兩；到民國十九年（一九三〇年）便已增加到三千一百九十多萬兩。國內如上海哈爾濱天津濟南漢口等處，本也有麵粉廠，但原料多半取諸外國；並且製成的麵粉，因為受洋粉傾銷的關係，價格也要比較的貴，因此便影響到銷路方面了。這也是我國麵粉工業前途一大危機咧。

第二節 大豆

大豆爲東亞的原產，自昔便已栽培。在我國春秋時代（西紀元前二千八百年時）便與其他穀類並稱〔二七〕。

現時世界大豆的產地爲中國日本朝鮮爪哇印度等東方國家；尤以我國所產特多。據最近日本社會政策時報載稱：全世界的大豆產額共爲六千五百三十一萬石，我國東三省便佔三千八百萬石，本部各省佔一千五百萬石，合計爲五千三百萬石。竟佔全世界總額百分之八十以上，其在世界市場上的重要地位可見一斑。此外日本朝鮮所產年只三四百萬石，爪哇僅八十多萬石。倒是美國近年來很提倡大豆，生產年達三百多萬石，很可令人注意〔二七〕。大豆之見稱於世界市場，不過在二十世紀初期，由日本三井會社將我國東省大豆運往世界各處銷售，現在除製油外，已成爲最重要的肉食代替品，和牛奶、乳酪、牛油等的代替品了。至我國國內更成爲一般人民

最普遍的素食品，如豆腐、豆腐乾、油豆腐、豆乳漿、豆油、豆麵及糕點之類，不下數百種。用途這樣廣大，將來在新食糧品中的地位，更有絕大發展的可能咧。

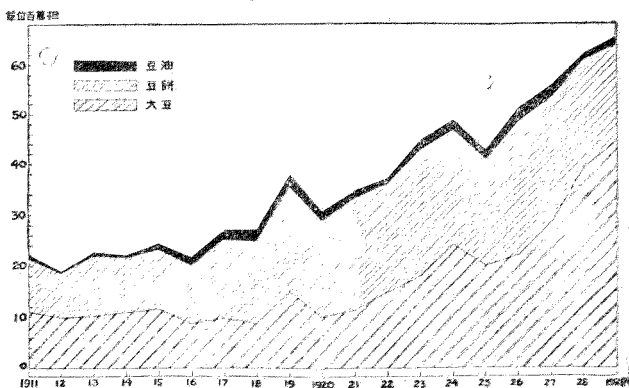
大豆的種類極多，不下好幾百種。日本在大連所設的滿蒙資源館曾將東省豆產特闢一室陳列。其主要種類，計有奉天白眉、大白眉、四粒黃、小黑臍、小金黃、黑殼、黃豆子、鐵莢豆子、白花蹠子等項；其實在商品分類上，有人說分爲烏豆、青豆、黃豆三種就夠了。

東北的大豆產額，以北部各農區出產較多，南部次之。茲以表示之如下〔一八〕：

近三年東北各農區大豆收穫量表（單位千噸一九三二年爲估計數）

部別	農區	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
遼寧農區				
四二六				
四三六				
四二九				

歷年大豆及其製品輸出量
(1911 - 1929)



部 北			部 南											
北部各地方區	中東路西部區	呼海路區	松花江下游區	中東路東部區	哈爾濱區	中東路南部區	合計	延邊區	吉長路區	四洮路區	長春公主嶺區	瀋海路區	開原區	北寧路區
一〇	一、〇〇八	四〇九	五五〇	四一二	一二	四八五	一、九六八	九二	三二二	一五	三八八	一五〇	三七二	六八
一〇	一、〇五四	四二七	五五一	四五三	一四	五一八	二、〇六五	一〇三	三二三	一三九	四六三	一六一	三七八	六二
二八	一、〇〇六	三七八	四五二	六七一	一四	五〇五	二、一七四	九一	三九〇	一〇八	四四七	一八五	三八七	七〇

總計	合計	二、八八六	三、〇二八	三、〇五三
	計	四、八五六	五、〇九四	五、二二八

由上表所示，我國年產這許多的大豆，而實際上卻自用很少，大都以之出口，故在我國對外貿易上，近年來大豆已赫然居我國出口貿易的第一位。查一八七〇年，我國最初輸出大豆時，只五十八萬擔。現時年達五千萬擔以上，增加之速，真令人可驚！查最近一九三〇年全國出口貨值爲八萬九千四百多萬兩，而豆類便達一萬八千四百九十二萬兩，竟達出口總額百分之二〇·六六，比任何出口貨的價值還要大。其在對外貿易上的重要地位，也就可以概見一斑。

我國這些豆類的出口，大部份係運往歐洲，其次日本。但運往歐洲大豆也大半操縱於日本人之手。蘇聯頗想同日本競爭，但日本勢力雄厚，卻也各不相讓。近年來她之所以積極侵掠滿洲，這和壟斷東省的特產貿易也大有關係咧。

第四節 雜糧

現時世界中的主要雜糧貿易品，爲大麥、燕麥、黑麥、裸麥、玉蜀黍、高粱、馬鈴薯數種，而以麥類最爲重要。大麥要佔麥類生產總額百分之十，燕麥佔百分之三十以上，黑麥佔百分之二十左右（小麥佔百分之四十）。茲依次略述如下：

大麥 在我國普通作爲食用的很少，大都作爲家畜的飼料，以及啤酒、醬油、飴糖的原料用。不過在歐洲方面，作爲食糧消費的，還要比作爲家畜飼料的多。牠的主要產地，是在所謂「北方穀物境界」，便是蘇聯南部，斯堪的納維亞半島、阿爾卑斯山等高地——以及北美等處。

戰前蘇聯是世界上大麥的主要供給國，常佔世界貿易總額五分之四。現時世界大麥的主產國爲蘇聯、美國、德國、加拿大、中國、印度、日本、西班牙等。蘇聯雖還是大麥的主產國，但其產額已不及美國之多。據最近一九二八——二九年的統計，美國大麥產額要佔全世界百分之一七·六，蘇聯佔百分之一一·九，我國僅只佔百分之五·八，茲列表如下：

最近世界大麥產額表（一九二八——二九年）

歐洲		二一·五 百萬噸	四八·三 佔全世界總產額百分率
德國	三·三		七·四
英國	一·三		二·九
法國	一·一		二·五
蘇聯	五·三		一一·九

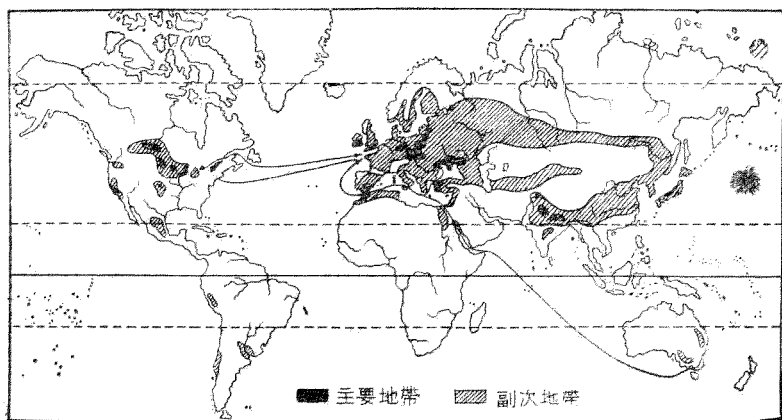
世界總額	澳洲	非洲	其他	土耳其	日本	印度	中國	亞洲	其他	加拿大	美國	美洲	其他歐洲國家
四四·五	〇·一	二·五	一·四	〇·九	一·八	二·一	二·六	八·八	〇·八	三·〇	七·八	一一·六	一〇·五
一〇〇·〇	〇·二	五·六	三·二	二·〇	四·一	四·七	五·八	一九·八	一·八	六·七	一七·六	二六·一	二三·六

上表中我國的大麥產額，年爲二百六十萬噸，乃係外人估計數目。最近國民政府主計處，本年（一九三二年）亦有全國大麥產量預測，計共一二·八二〇·二六七·〇〇〇斤，而山東山西河北江蘇安徽河南湖北浙江八省便要佔全國總額百分之八十三·三〇，就中以江蘇河南湖北三省爲最多。

燕麥

燕麥適當的產區在溫帶中部，至北部以多溼較涼的氣候最爲適宜。向來是中歐民族的主要食糧，現時仍佔相當重要地位。世界產額以美國爲第一，一九二八——二九年產量爲二千一百萬噸，佔全世界總額百分之二十九；蘇聯次之，爲一千六百萬噸，佔總額百分之二十二；加拿大和德國又次之；他如法國波蘭英國捷克瑞典諸國，也都有相當的出產。

世界雜糧產地圖



不過美國生產雖多，卻大部份作爲馬的糧秣用，運出外國的很少。蘇聯方面，也都消費於國內，故在國際貿易上，實不佔重要。

黑麥 黑麥向來爲窮苦階級的食糧，有名的「黑麵包」，便是由黑麥做成的。性耐寒，原產於天山西亞南歐一帶，現以歐洲北美爲盛。

俄德北歐諸國，除作食用外，多用以造酒。此外還可以飼養家畜，編製麥稈。歐洲生產的黑麥，要佔全世界產額的十分之九；就以蘇聯產額最多，戰前常佔世界總產額的一半，現時所產仍多。

德國黑麥產額，也三四倍於大小麥，與馬鈴薯同爲農民的日常食品。波蘭也以黑麥爲第一種穀物。美洲從前頗重視黑麥，現時產額已不及小麥十分之一，僅北部各洲有出產。此外加拿大也產有黑麥，不過都只供給當地應用；在國際貿易上還是無足輕重（二）。

玉蜀黍 玉蜀黍爲美洲的特產，哥倫布發見新大陸後，乃由南美移植於西班牙，現時歐亞各地，也都有出產了。

玉蜀黍的生產環境，和米相同，生長時間的平均溫度，須六十七度；生長期間的平均雨量，爲四十吋；故中國亦有出產，不過開始種植，也是在十六世紀以後，

以黃河流域和東三省出產最多，年達一千三百多萬石^(三)，但遠不及美國產額之多。美國全國耕田三分之一都種玉蜀黍，其產額要佔全世界總數五分之四；不過大部份是供本國自用——作食品或飼料用；就中以牧畜業用作飼料的最多，故美國的牛豕生產，都在「玉蜀黍帶」。

其次墨西哥的玉蜀黍額也很豐富，其田畝佔全國二分之一，一般平民都以玉蜀黍爲食糧。

歐洲玉蜀黍分布的區域頗廣，以匈牙利意大利產額較多。

高粱 一名蘆稔，除充食品外還可釀酒。我國印度非洲都產有之；而以我國北方所產爲最多，尤以東三省爲主要產地。東省名高粱爲「紅糧」，就是當地土民的主要食糧。此外還可飼養家畜，釀造燒酒，東省有名的「燒燭」工業，便是用高粱作原料。現在國內最好的燒酒，便都由東省牛莊等地運來的。國內市場中燒酒的市招，往往揭「牛莊高粱」爲標，其價值便可以想見。

東省高粱的產額，最近年達三千五百二十七萬石^(三)；十九便在當地消耗，運出外埠的不很多。但近年來，也已略有可觀，由安東大連哈爾濱各埠出口的，常值二百萬兩以上^(三四)。

馬鈴薯

爲含澱粉質極豐富的食料品，曾有「地下蘋果」的雅稱。原來產於美洲，後由西班牙人傳入歐洲，現時已成爲歐洲西北部的特產；尤以德國生產最多，要佔全世界產額十分之九。因其氣候較冷，平常雨量特別適宜於馬鈴薯的生產。不過德國人除食用外，也大都用作飼料，故在國際貿易上也不十分重要。

粟

粟又名穀子，包括黃米小米而說，以東三省產額最多。其主要用途爲北方一帶人民的主要食糧，又可釀爲黃酒。其在商業上的地位，也僅我國北方及東三省比較重要。不過近年以來，在國際貿易上也漸次佔重要的地位；每年由安東及哈爾濱一帶出口，常值三千萬兩上下；大部份運往朝鮮。朝鮮本爲產米之國，並有大量出產，其所以消納我國粟米者，因爲朝鮮米多運向日本，因而購入價廉的我國粟米以抵充食用。這倒是我國對日貿易上一件很可注意的現象〔二五〕。

附注

〔一〕牧野輝智：世界產業大觀（一九二九）第五〇頁。

〔二〕寺田貞次：經濟地理世界物產編第一章。

邱文明(Goole)：Commercial Geography of China(1936)P. 58

〔三〕我國米產統計，本國方面，最早有農商部之統計，後來經濟討論處亦有一種估計，浙江勞農學院亦有

估計數字。外人方面 *Encyclopedia Sinica* 之估計數字較早，日本東亞經濟研究會之支那經濟通況及馬場歙太郎的支那重要商品誌以及日人近藤都有中國米產額的統計，惟數目常常相差很遠，雖亦可供參考，但恐學者無所適從，故概未錄入。惟本年（一九三二）國民政府新發表數目似乎比較可靠，但其中廣東產額如此之多，而每年卻又為洋米最大消費市場，不無令人疑心廣東米產數字不甚可靠。

〔四〕上海商業銀行：商品調查叢刊，米，第十五頁。

〔五〕淡川康一：經濟地理通論第四篇。

〔六〕商品研究，米，見民國二十一年五月份中國銀行經濟研究室：中行月刊。

〔七〕世界之米問題（見民國二十年二月十五日工商半月刊）。

〔八〕據一九三一年出版華洋貿易總冊。

〔九〕中國銀行經濟研究室：中行月刊，商品研究，米。

〔一〇〕劉穆：世界經濟地理綱要第一章第二節。

〔一一〕盛敘功：農業地理，第一〇三頁。

〔一二〕民國二十一年六月十六日，上海晨報。

〔一三〕昭和七年（一九三二）滿蒙年鑑。

〔一四〕劉穆：世界經濟地理綱要。

- [一五] Dresdner Bank: The Economic Forces of the World, 1930.
- [一六] 寺田貞次：經濟地理，世界物產編第七七頁。
- [一七] 日本協調會：社會政策時報（一九三二年五月份）。
- [一八] 同上。
- [一九] Dresdner Bank: The Economic Forces of the World, 1930 統計表。
- [二〇] 民國二十一年六月十六日，上海晨報。
- [二一] 盛鉞功：農業地理第一一二頁。
- [二二] 昭和七年（一九三二年）滿蒙年鑑。
- [二三] 同上。
- [二四] 民國十九年華洋貿易總冊。
- [二五] 周志驊：中國重要商品，第一一八頁。

第二章 世界的食品(中)

第一節 茶

茶爲季候風帶的產物，凡氣候溫暖溼度充分的地方，都適宜於茶的生產〔1〕。我國便是茶的原產國。在詩經中叫做茶，漢以後始叫茶；至以茶爲飲料，始於公元三世紀，而盛於七世紀〔2〕。自唐以來到處都有栽培，而以長江沿岸地方及華南一帶爲盛。此外印度錫蘭日本爪哇也都是世界有名的產茶國。

現在我國產茶，大體分爲二種：即紅茶與綠茶。紅茶中以白毫 (Pekoe, Peco) 爲主。此外尙有小種 (Souehong)、工夫 (Congou, Congu)、武夷 (Bohea)、簸子 (Fanning)、粉末 (Dust) 之別。白毫指嫩葉上生銀白的絨毛，由這種嫩葉製成的茶爲紅茶中最佳之品，惟價高銷路不廣。白毫又尙可分爲彩花白毫 (Flowerly Pekoe)、橙花白毫 (Orange Pekoe)、白毫 (Pekoe)、白毫小種 (Pekoe Souehong) 幾種。小種普通係用六月間採摘的新芽製成，茶力比白毫強，香氣佳良，這就是普通的紅茶，一向輸出外國。這種茶我國產額最多。工夫茶比小種茶稍次，武夷茶又是工夫茶的下等，簸子粉末更不足稱了。

綠茶也有珠茶 (Gunpowder)、熙春 (Hyson)、皮茶 (Hyson Skin)、粉茶 (Dust) 數種

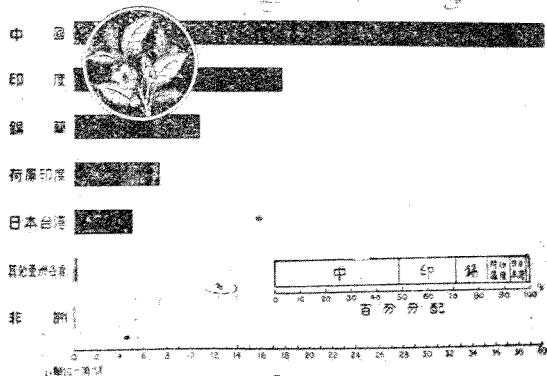
中國各省茶產表

省別	種植地(畝)	出口量(擔)
河南	二,一四八	五四四
山西	101	11
江蘇	一四四,四五〇	七,七八七
安徽	七五〇,二一九	四九九,二六七
江西	一,二〇八,〇〇二	一九七,三六九
福建	一二三,四七五	九三,五二〇
浙江	八八五,九七七	三三,三七〇
湖北	五二,七七五	四七,六九八
湖南	六九四,四八七	三三九,九二七
陝西	二,三四八	九〇六
廣東	四四,八四三	一六三,六二
廣西	七七,八八八	三〇二,一〇五
貴州	一,六四五	二七八,五四九
合計	四,四七五,九六六	四,四九九,四四五

(據一九三二年五月份中國銀行月刊)

世界各國茶之產額

(1928年)



別。珠茶爲綠茶中最佳之品，即以嫩葉尙未展開之葉所製成者，與紅茶中製彩花白毫之葉同。熙春係用已展開之新芽製成。

我國茶樹栽培面積，尙無可靠統計。據最近調查^三：各省種茶面積約爲四百四十七萬餘畝，產額爲四百五十萬擔。但憑外人推算，大抵年達三十萬至五十萬公噸^四，產額之多爲世界第一。湖南湖北江西福建各省多產紅茶，以長沙漢口爲其主要市場。長江下游各地則多產綠茶，以安徽浙江爲主產地，而上海寧波則爲其主要市場，漢口和福州尤爲磚茶出口主要的口岸。

印度茶樹的栽培，不過一百數十年前事。英人培克 (Sir. L. Bank) 向東印度貿易公司提案種茶。一八三三年前由中國輸入種子，於康肯 (Kancun) 地方試種，初未引起注意。後於阿薩密 (Assam) 地方發見野生茶樹，較華茶尤易種植，自此栽培漸盛，便成爲世界重要產茶的區域了。

印度南端的錫蘭島原先爲咖啡產地，自一八三九年起也開始種茶。到十九世紀末期，茶業也就急激發展起來。現時在英人指導下用機械爲大規模的製造，產額年約十萬噸左右，大部分輸出海外，已成爲華茶最大的勁敵。

日本種茶很早，自昔有五大茗園之稱。現時她的產茶地方以靜岡三重京都奈良

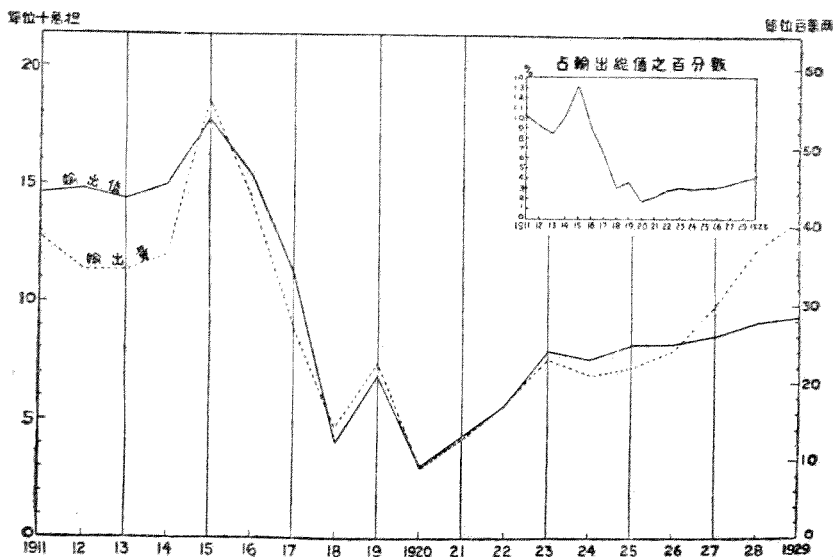
鹿兒島歧埠滋賀熊本琦至福岡高知……等縣爲最著

。日本茶也有紅茶綠茶和烏龍茶之別。綠茶又大別爲覆下、煎茶、番茶三種；而覆下更有碾茶、玉露之別。碾茶、玉露都指從老茶樹摘下摘殘的老芽老葉而製成的茶；烏龍茶多由臺灣製成以爲出口之用。臺灣本不產茶，百年前由我國移植茶樹；十九世紀中期栽培漸盛，現亦成爲重要的產茶區域了。

此外荷屬爪哇，自一八二七年也由中國和日本移植

歷年茶之輸出

(1911 - 1929)



茶樹，茶業漸次發達，島的西部溼潤地，種植最盛。惟茶產大都供給荷蘭人自用。其他若婆羅和蘇門答臘，波斯裏海沿岸，也都產茶，不過數量不多，尙還沒有引起世人注意。

茶的生產貿易，向來爲中國所專利——茶馬交易，歷史上已久著盛名。近代歐美各國最初來到中國貿易，輸出主要的貨物也就是絲和茶。在五十年以前，華茶獨爲世界第一的輸出國；嗣後英國在印度錫蘭極力改良茶業，於是華茶的世界市場，便爲印錫所佔奪了。美國從前也爲中國的良好市場，後以日本茶業極力推廣，華茶的勢力也漸漸的消失。現時世界上銷納華茶的主要國家，只有蘇聯和近東國家，最近一九三〇年的出口價額爲二千六百二十八萬兩，較之以前已大衰落。海關統計人員，謂近四十年來世界各國銷茶總量，已自三萬萬六千多萬磅，增至八萬萬八千多萬磅；而華茶銷售之數，卻從二萬萬二千二百萬磅，減至九千三百萬磅。茶業若不再圖挽救，恐此區區銷數，也不易維持了〔五〕。

第二節 咖啡和可可

咖啡(Coffea)爲帶有刺激性的飲料品。據說當十五世紀的中葉，由阿刺伯酋長夏西里(E. I. Sabasti)發見後，移植成爲最佳的馬加(Mocha)咖啡；後來又由荷蘭

人移植到爪哇，英國人移植到前印度，自此熱帶各地便都有此種產物了〔六〕。

咖啡的適宜產地爲溼熱氣候，拔海二百公尺到一千公尺的高地，算是熱帶雨域產物。牠的原產地本來在亞比西尼亞的咖啡州（Kaffa）的地方，後來便以這地名爲貨物的名稱。

現在咖啡的產額，年達二十四萬萬磅以上。有七成是產生在巴西危地馬拉委內瑞拉墨西哥以及哥倫比亞等處的。巴西有名的咖啡產地爲聖保羅（St. Paulo）民那斯（Minas）吉拉斯（Gerace）里約熱內盧（Rio de Janeiro）愛斯拍里多薩多（Espirito Santo）諸州，現在全世界四分之三的咖啡，都由此等地方供給；就中尤以聖保羅地方基於原生林的火山性的土壤，更適宜於栽培咖啡。現在全世界咖啡產額的一半，便是由這裏生產出口的。

咖啡的消費，在中國雖不見得怎麼大，每年只二十六七萬兩進口，可是在美國卻是一項大宗進口貨，每年總在三萬萬元美金左右。據一九二八年的統計〔七〕，美國每年所消費的咖啡數，達六十五萬三千噸，佔全世界咖啡消費總額百分之四十五；其次法國咖啡消費額爲十六萬五千噸，佔全世界總額百分之九；此外歐洲各國，各佔百分之二三不等。

最近世界咖啡產額表(1927—28)

國 別	產 額		1924/25 =100	平均數 1924/25 —1927/28 =100
	單位千噸	占世界總 額百分數		
巴西	1700.0	71.4	194	159
哥倫比亞	141.4	6.0	103	105
危地馬拉	61.8	2.6	163	120
海峽殖民地	41.1	1.7	133	121
墨西哥	32.3	1.4	116	111
薩爾瓦多	54.2	2.3	125	125
委內瑞拉	51.1	2.1	94	93
美洲其他各國	103.1	4.3	159	118
美洲統計	2185.0	91.8	173	146
荷領印度	121.0	5.1	153	126
印度	14.1	0.6	115	127
亞洲其他各國	9.9	0.4	81	97
亞洲統計	145.0	6.1	140	123
非澳二洲統計	49.4	2.1	154	123
世界總額	2379.4	100	170	143

可可 (Cocoa) 爲墨西哥的原產，由此處移植至巴西林地。牠的適宜產地，年需平均氣溫攝氏二十四度至二十八度，降水量二千公釐，所以牠的分布地域，限於赤道南北各約二十五度的地帶。

在美洲發見可可的時候，才知道牠的果實粉末可供飲用，便由歐人傳入西葡兩國，成爲國民一般飲料。後來熱帶地域便到處都栽培了〔八〕。

現在可可的主要分布區域；在美洲爲南緯二十度至北緯二十三度的大西洋海岸地帶（巴西委內瑞拉……）。巴義亞 (Bahia) 拉古納 (Laguna) 和瓜雅基爾 (Guayaquil) 等處，實爲南美最重要的可可輸出港口。

非洲的聖托瑪斯 (Saint Thomas) 島，向來也栽植可可，自一九一九年以後，其鄰接的熱帶溼潤的「黃金海岸」，和土哥 (Togo) 喀麥隆 (Kamerun) 等，所謂「基那阿低地」，也廣爲栽培，現在要佔世界產額百分之五十七；其最重要的出口港，爲亞克拉 (Accra)。

有好些地方，可可的生產，已成爲一種大規模的種植業，且常爲外國資本所經營，足見熱帶殖民地域準殖民地的產業，是怎樣受經濟帝國主義的壓迫了〔九〕。例如厄瓜爾多 (Ecuador) 在一九一四年便有英國公司的種地四百萬公畝，植可可樹二

百五十萬，巴西的情形也是這樣。所以這些所謂「殖民地的貨物」，名義上雖說是熱帶的出產，而實際上生產貿易的利益，都已歸到資本帝國主義的手裏去了。

可的產額近年特別增加的快，最近年產約四十八萬噸。牠雖然同茶與咖啡一樣爲世人用作飲料，可是牠還含有一種營養的價值，所以消費額也就隨着大爲增加了。牠的主要消費地爲美國，其次爲德英法國。至於我國，現在進口數目，不過關銀十幾萬兩。

第二節 砂糖

砂糖的原料有甘蔗(Cane)、甜菜(Beet Root)、糖楓(Sugar maple)、蘆粟(Sorghum)、椰子(Palm)等。糖楓以北美和加拿大爲多，蘆粟爲類似玉蜀黍的植物，我國向來用以熬糖，曾有中國甘蔗(China Cane)之稱。椰子則南洋印度等處頗多生產，惟無論如何，總不及甘蔗和甜菜製糖之普遍，故現時世界上砂糖，只有兩大類：即甘蔗糖(Cane sugar)與甜菜糖(Beet sugar)。

甘蔗糖大部份產於熱帶，凡土壤輕鬆有季候風的溼潤地方都相宜。但是熱帶的原糖，多半運往製糖技術優良的溫帶國家。例如南洋羣島的原糖，多半運往香港，經煉糖公司精煉後，再運入我國。古巴的原糖也大都運入美國精製，以供美國消費

之用。

蔗糖現在主要的產區，以古巴、印度、爪哇爲最，夏威夷、菲律賓、賓臺灣、波爾多里各次之。古巴糖產之多，爲世界第一。因爲她的自然條件特別適宜於甘蔗的栽培，自十六世紀時，便以砂糖出名。不過現時她的糖業投資，大多數屬於美國；而粗糖原料又都送往紐約。從經濟上說來，古巴可算是美國的甘蔗栽培地了。

印度的甘蔗產地在恆河沿岸。她除卻用甘蔗製糖外，南部還有椰子可以製糖，所以也佔世界砂糖生產的重要地位。不過她的人口很多，消費力也大，生產總額，還不足以供自己的消費。

爪哇糖現在已居世界的第三位。因政府的獎勵，與輪環栽培法之應用，故產額頗爲增加。她同古巴雖同爲世界砂糖有名的產區，可是其中也有不同之處，即古巴深苦勞力不夠，而爪哇則勞力特別豐富。古巴未墾地多，地價廉，而爪哇大都均已開墾，地價很貴。故前者採散放的農業制度，而後者取集約的經營辦法。夏威夷因土壤爲火山質，而又具有相當熱度和溼度，所以糖業也就特別發達。自從和美國合併後，砂糖的生產事業，也就全操縱於美國人之手。

其他如埃及、菲律賓、賓祕魯、巴西、澳洲、中國、臺灣、日本等，也都有甘蔗糖的出產。

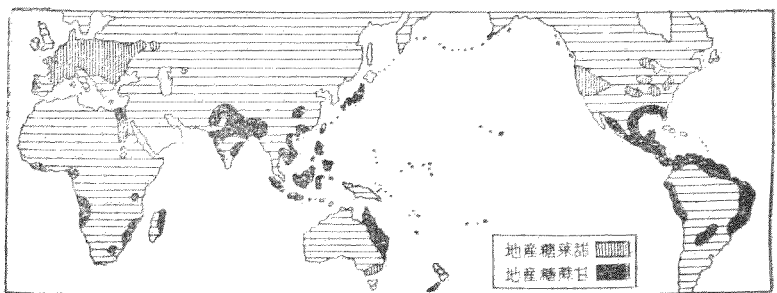
我國閩廣兩省，向爲甘蔗糖的重要產區。自受洋糖壓迫後即逐漸衰落。現時四川沱江流域，亦種植甘蔗，年產砂糖三百萬擔，佔全國產額五分之三 CIG。

甜菜糖的產地，卻以氣候溼寒，土地平坦的壤土 (Loamy soil) 爲最相宜。自十八世紀中期（一七四七），德國馬加拉夫 (Marsden) 發明甜菜製糖以後，進步很快。當時德國有感於歐洲大陸砂糖限制的痛苦，尤極力獎勵種植甜菜。現時歐洲諸國，已均有甜菜的栽培了。

現時世界主要的甜菜產區，爲德國俄國捷克法國美國等處。

德國爲世界有名的甜菜糖區。她是完全用科學的方法種菜製糖，故收穫率極高。其主要產區在西里西亞馬德堡 (Magdeburg) 一帶。

世界糖產地圖



蘇聯爲世界第一甜菜糖區，其主產地爲西南部的基輔（Kiev）。

捷克的甜菜栽培地帶，在波希米亞州。此地原爲舊奧地利及匈牙利的領地。在一八三〇年便已有甜菜糖工業的基礎；嗣後着着進展，在製甜菜業方面，已居第二三位的重要地位了。

法國甜菜也發達，在拿破崙第一時代，因感於英國的封鎖大陸政策，曾經極力獎勵甜菜糖業。可是後來大陸開放，又受甘蔗糖的壓迫，乃對於進口砂糖課稅很重，甜菜糖業，幸還能够維持下去。最近（一九二八—二九年）產額，有八十九萬二千噸（一七）。

美國的甜菜糖區，爲哥羅拉多（Colorado）密芝安（Michigan）烏臺（Utah）加利福尼亞各州。不過在本國所產還不足以供自己的消費，每年還要從外國輸入大量的砂糖。

我國東三省的氣候地質，都適宜於甜菜的種植。在北滿我國有呼蘭製糖所，在南滿日人有南滿製糖公司，不過產額都不很多。

現在將這兩宗砂糖的主產國及其最近產額，列表如下：

世界各國砂糖產額表（1928—29）

甜菜糖主產國	產額 單位噸	佔世界總 額%	甘蔗糖主產國	產額 單位噸	佔世界總 額%
德國	1864	20.2	古巴	5239	29.3
奧地利	107	1.2	波多里各	541	3.0
蘇聯	1237	13.4	巴西	690	3.9
法國	892	8.7	美洲其他各國	1971	11.0
捷克	1062	11.5	美洲統計	8441	47.2
波蘭	745	8.1	印度	2779	15.5
歐洲其他各國	2251	24.4	爪哇	2922	16.3
歐洲統計	8156	88.5	菲律賓	788	4.4
北美合衆國	1023	11.1	亞洲其他各國	942	5.3
美洲其他各國	33	0.1	亞洲統計	7431	41.5
美洲統計	1056	11.5	非洲統計	774	4.3
世界總額	9212	100	澳洲統計	1243	7.0
			世界總額	17889	100

上述主要產糖的國家，自行消費很少，差不多拿來出口。大抵歐洲生產的砂糖，多半輸出英國；而古巴的砂糖，則以美國爲最大市場。爪哇的砂糖，則以我國和日本爲最大市場。

近年世界的砂糖產額增加得很快，而需要方面，卻不能與之適應。因之許多產糖國家，極力設法限制生產和輸出。一九二七年且由古巴倡開國際糖業會議，成立協定，共同調節糖的生產和輸出。可是最近幾年的世界砂糖產額，除一九二六——二七及一九二九——三〇兩年外，都有逐年增加過剩的傾向。這是近年世界糖業不振的大原因。

不過世界的糖業，雖因生產過剩而引起恐慌；而我國卻因糖的生產缺乏，不能大量從外國輸入。從前閩粵兩省，本爲蔗糖的主要產區，自洋糖進口以後，便一年的衰落^{二三}。現時洋糖進口每年要達八九千萬兩（一九三〇年砂糖進口數約八六、三九〇、八〇六兩）。以砂糖消費與物質文明進步有相互的關係，那麼將來消耗的數目，必定繼續增加，其爲國民經濟上一大漏卮，自不待說。挽救糖業，卻也是目前當務之急了。

菸草普通分爲二種：一爲 *Nicotiana Tobacum*，一爲 *Nicotiana Rustica*。前者爲亞美利加熱帶的原產物，一四九二年哥倫布發見新大陸的時候，見工人酷好此物，名之爲「淡巴菰」，後即傳入西班牙葡萄牙，更由西葡傳入英法各國；現在各處都有種植了。後者爲墨西哥坦克薩斯的原產物，後傳入印度及德國匈牙利等處。菸草的適宜產地爲熱帶和溫帶，須熱溼而沙土輕鬆的地方。不過菸草種地不宜過久，久則足耗地力，地中養分如鉀等將爲之吸盡，土地便會荒蕪下去。現在菸草產額最多的地方，首推美國，常達世界總額百分之三十左右。從前以勿爾吉尼亞（Virginia）及干的基（Kentucky）等州所產最著，現在更分布於北境諸州。牠的有名交易中心爲路易斯威爾（Louisville），常有世界第一烟草市場之稱。亞洲方面，前印度及東方季候風的地域，產額很多，但是大部份就在生產地消費去了。倒是蘇門答臘婆羅洲爪哇等處每年還有多量菸草輸往世界各處。我國烟草產區各省都有，惟近年因外國烟草公司獎勵種植的關係，以山東江蘇等處，產額最盛，而尤以山東產量最多，幾佔全國產量三成以上。此外巴爾幹各國也多栽培菸草，尤以希臘所產爲著名。菲律賓的呂宋烟在我國歷史上已久負盛名，現在仍還佔有相當的地位。古巴的烟草，也以香味之佳見稱於世。茲將世界各國的菸草產額列表如下：

最近世界烟草產額表(1928—29)

國 別	產額 <small>單位千噸</small>	佔世界總額%
德國	23.6	1.0
希臘	58.7	2.6
保加利亞	15.4	0.7
匈牙利	26.3	1.2
意大利	34.1	1.5
俄國	151.1	6.6
歐洲其他各國	77.6	3.4
歐洲統計	386.8	17.0
北美合衆國	625.1	27.5
古巴	27.8	1.2
巴西	68.0	3.0
美洲其他各國	95.0	4.1
美洲統計	815.9	35.8
印度	495.0	21.8
荷領印度	78.6	3.5
中國	240.0	10.6
日本	66.7	2.9
菲律賓	46.2	2.0
土耳其	43.0	1.9
亞洲其他各國	41.7	1.8
亞洲統計	1011.2	44.5
非洲統計	60.9	2.7
世界總額	2274.8	100

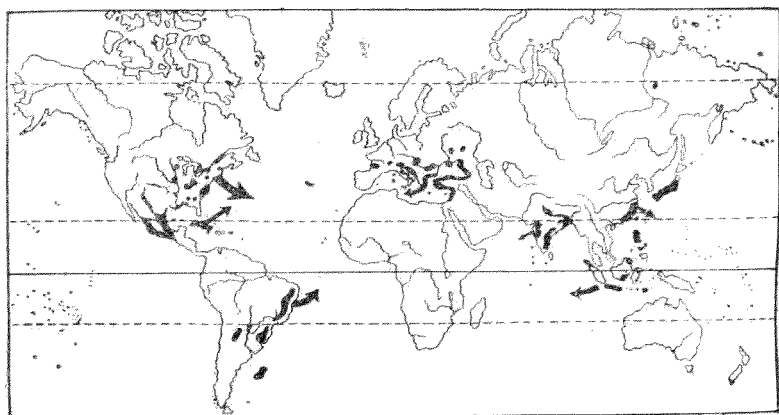
世界的烟草消費，也以美國爲最多——平均每人年達十磅以上；其次德人，每年也達四磅多；再次英法日本諸國人民，菸草消費量也很大。我國烟草進口，在光緒末年時還只有三百多萬兩；嗣後逐年增加，到民國元年便增至八九百萬兩；民國六年便增至三千多萬兩。近年本國自行製烟事業發達，因之菸葉進口數目反遠過於紙烟。最近民國十九年菸烟葉進口數值三千一百萬兩，紙烟值二千五百萬兩，這樣一宗小小消耗物品，每年漏卮合計已在五六百萬兩以上，不能不令人觸目驚心了。

附注

[1] J. Russel Smith: Industrial and Commercial Geography P. 323—324.

[2] 金兆梓：新中學本國史參考書上冊第三一八面。

世界烟產地圖



- [三] 一九三二年五月份中國銀行月刊。
- [四] 寺田貞次：經濟地理，世界物產編，第一八〇頁。
- [五] 民國十九年華洋貿易冊，總論。
- [六] 淡川康一：經濟地理通論，第四篇。
- [七] Dresdner Bank：The Economic Forces of the World, 1930.
- [八] J. Russell Smith：Industrial and Commercial Geography, P. 331.
- [九] I. Lippincott：Economic Resources and Industries of the World，劉君木譯最近世界實業通志第四〇五頁。
- [一〇] 張其昀：中國經濟地理第三十二頁。
- [一一] 參考下面附表：世界各國砂糖產額表。
- [一二] 武增幹：中國國際貿易概論第七四頁。
- [一三] 民國二十一年三月份中國銀行月刊產業調查。

第三章 世界的食品(下)

第一節 肉食品

食物中的重要者，除米麥外，就是肉食品。近世多數國家，都飼養日常食用的牲畜，以供世界的需要，故肉食品也已成爲近代的主要商品。並且因科學的發達，肉食品的保藏運輸，也較從前爲便，這也是肉食品成爲近代主要商品的原因。

肉食品的消耗與近代物質文明的發達，頗有關係，蓋生活程度的高低，可以飲食品來表現，大抵物質文明愈發達的國家，消納肉食品也愈多，而生活艱難的國家，常致「三月不知肉味」，因而「民有菜色」，這都是普通習見的事。

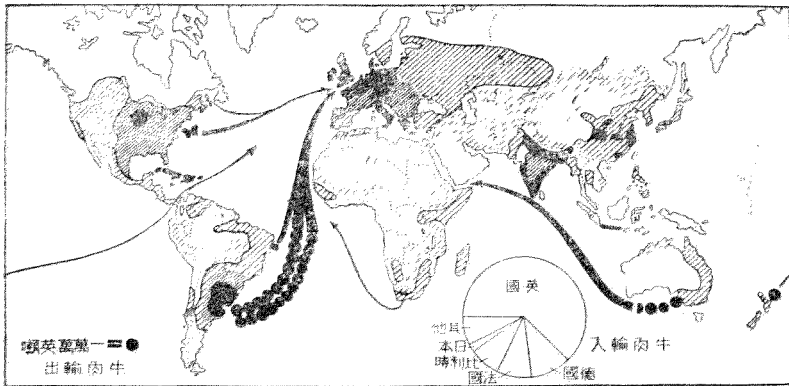
主要的肉食品可分下列幾項：

第一爲牛肉，芝加哥的大屠場，中國的青島，都是有名的牛肉市場。此外美國各地和加拿大阿根廷澳大利亞，也有牛肉出口。現時世界上飼牛最多的地方爲印度，年飼牛達一萬二千萬頭；其次爲美國，年飼牛六七千萬頭；再次爲南美的巴西和阿根廷，每年爲四千萬頭；此外德法波蘭南非等處，也都在一千萬頭左右。我國江蘇徐州一帶，亦爲產牛中心〔一〕。蘇魯豫三省的牛，都集中這裏，北運青島天津，南運上海，每年貿易價額爲數頗巨；此外雲貴川粵以及蒙古也都產牛很多。

有名之「遼東家」



世界牛產地及牛肉輸出入



其次是豬肉
：中國的豬肉，特別優美，長江以南，尤為我國豬肉出產最多之區。英商和記公司，特為收買以為出口之用。東省農家亦多以養豬為副業。大型種有達三百斤以上的（如圖）。江浙等處，且有火腿臘味，馳名於海外市場。至

於其他產豬各國，則歐洲的德俄波蘭法國，美洲的加拿大和美國，亞洲的菲律賓，也都有名。

再次羊肉：以紐西蘭的羊肉最佳，就是有名的康特堡（Canterbury Lamb）肉用羊。又阿根廷的布宜諾斯亞利斯（Buenos Aires）也是羊肉的出口地。大抵羊肉的出口地，就是羊的出產地。像亞洲的沙漠和草原及澳洲美國各地，都是適宜於羊生育的地方，也就是世界羊肉取給的場所。茲將一九二六年世界肉用羊頭數列表如左：

澳洲	一、〇三五、〇〇〇、〇〇〇	印度	二三二、〇〇〇、〇〇〇
蘇聯	六七〇、〇〇〇、〇〇〇	西班牙	一八五、〇〇〇、〇〇〇
美國	四一九、〇〇〇、〇〇〇	羅馬尼亞	一三五、〇〇〇、〇〇〇
阿根廷	三六二、〇〇〇、〇〇〇	意大利	一一八、〇〇〇、〇〇〇
南非	三五六、〇〇〇、〇〇〇	法國	一〇八、〇〇〇、〇〇〇
紐西蘭	二四九、〇〇〇、〇〇〇	加拿大	二九、〇〇〇、〇〇〇
英國	二四六、〇〇〇、〇〇〇	奧地利	六、〇〇〇、〇〇〇

再將各主要牲畜的世界分布情形列表如下：

世界家畜產額表(一九二七年)

國 別	以一百萬隻為單位與世界總額為比例							
	牛			豬			羊	
	隻 數	百分數	隻 數	百分數	隻 數	百分數		
德國	18.3	3.0	22.9	8.0	3.8	0.5		
大不列顛與愛爾蘭	12.2	2.0	4.3	1.5	28.3	4.1		
俄國	66.2	10.8	22.5	7.8	119.9	17.5		
法國	14.9	2.4	6.0	2.1	10.7	1.6		
波蘭	8.6	1.4	6.3	2.2	1.9	0.3		
比利斯	1.7	0.3	1.1	0.4	0.2	—		
意大利	7.1	1.2	2.8	1.0	15.5	2.3		
歐洲其他各國	39.7	6.5	29.1	10.1	74.6	10.9		
歐洲統計	168.4	27.6	95.0	33.1	254.9	37.2		
北美合衆國	60.4	19.9	61.6	21.4	45.0	6.6		
加拿大	9.2	1.5	4.7	1.7	3.3	0.5		

阿根廷	39.1	6.1	14.0	0.5	36.2	5.3
巴西	34.5	5.6	16.2	5.6	7.9	1.1
美洲其他各國	42.2	6.7	8.7	3.0	47.4	6.9
美洲統計	193.2	30.0	92.6	32.3	139.8	20.4
印度	146.9	24.1	—	—	35.0	5.1
中國	22.0	7.1	76.8	20.7	26.0	3.8
日本	1.5	1.2	0.7	0.2	—	—
亞洲其他各國	22.1	3.6	18.3	6.4	19.3	2.8
亞洲統計	193.5	31.5	95.8	33.3	80.3	11.7
非洲統計	51.0	8.4	2.5	0.9	83.2	12.2
澳洲統計	15.5	2.5	1.5	0.5	126.3	18.5
世界總額	614	100	287.4	100	684.5	100

至於肉食的消費，以英德等工業國家銷納最多，無須詳述。

第二節 蛋產品

現時國際貿易中主要的食品，除上述肉食品外；家禽卵製品，也已漸次佔相當的重要地位；而以雞卵爲尤甚。其養雞業發達的國家，都用人工孵卵方法，雞卵要以中國爲佳，中國蛋類的出口，近年也佔一極重要的地位。民國十九年蛋及蛋產品的出口總數，要達五千一百多萬兩〔二〕，就中除雞蛋等專供食用外，蛋粉還可以供工業用。這是中國對外貿易上極有希望的一種貨物。

蓋世界各國輸出雞蛋有名的國家，除荷蘭波蘭丹麥外，便要推到中國，每年出口之數都爲七八千萬打左右，大都輸入英德奧西瑞士意大利諸國。至於蛋粉出口，每年達二千萬兩，卻要推我國佔第一位了〔三〕。我國經營出口蛋業的，向以外商勢力最大。有名的英商和記公司，在南京天津漢口，都分設有大規模的蛋廠。牠有本國麥加利銀行作經濟上的後盾，復得政府的援助，進口可減稅，貨多則由政府收買作爲軍用，所以營業很爲發達。其次德商從前在天津青島漢口各埠，蛋粉業也很發達；歐戰時德廠停閉，便由日本取而代之。我國蛋業，也由這時起漸次興盛。平漢津浦兩路華商蛋廠，不下數十家，出口日益發達。不過近年各國政府，嘗藉口我國蛋質不良，有礙衛生，加以阻礙〔四〕；而本國出產蛋區，又復苛征稅餉，蛋業的前途，卻也着實可危咧。

第二節 乳製品

和肉食品有連帶關係的貨物爲乳製品(Dairy products)，這是牛酪(Butter)乳酥(Cheese)和煉乳(Condensed milk)等項的總稱。凡是寒帶溫帶區域，尤其是富於牧草的地方都宜於飼養乳牛。不過牛乳產出的多少，和土地的高低有關係；大抵地比較高地，牧草水分多，牛乳產出也多。牛乳本爲供給都市人口的日常用品，但現時以交通的發達，及科學冷藏的方法的進步，世界任何地方都可運輸銷售了。因此項製品也成爲歐美各農業國的重要商品，便是我國，每年進口之數，也將近三百萬兩噸。

牛酪不一定純指牛乳製成之品。凡哺乳動物乳汁中所含有的脂肪質，都可製成乳酪，不過普通以牛酪最多。乳酥一名乾酪，係用牛乳中所含有的酪素(Casein)蛋白質製成。現時世界產牛酪最多的地方，爲溫帶國家，尤其是丹麥荷蘭法國瑞典挪威芬蘭美國阿根廷西伯利亞澳洲等處。至於產乾酪(乳酥)的國家，則以加拿大瑞士荷蘭意大利新西蘭法國爲有名〔五〕。這些牛酪乾酪，大都消納於英法德等大工業國家，就中丹麥荷蘭兩國，產牛乳品尤特別優良。蓋丹麥地勢低下，又無重要礦產，故居民不能不從事於畜牧。凡砂質荒地不是農產物的所在，均栽植牧草作爲牧場

，一方政府監督獎勵，一方農民採取共同經營組織，所以有此成績。荷蘭也因土地低平溼潤適宜牧畜的關係，其乳製品中，尤以乾酪爲有名，所謂 Dutch Cheese 者已久著聲名於世界市場。美國和加拿大近年來才特別注意於乳製品事業。瑞典和瑞士，也以乳製品爲重要的出口貨。乳酪分離機 (Cream-separator) 便是瑞典的發明品。瑞士則以農耕地極少，因而努力獎勵牧畜事業，乳製品中尤以乾酪見稱。有名的 Emmentaler Cheese 銷路很廣；並產煉乳很多，在我國市場中，便很多銷納瑞士的煉乳。

第四節 海產物

山珍海錯，古昔視爲珍貴難得的食物，現時已成爲世界日常商品了。海產物包括甚廣：凡魚類、貝類、海獸、海藻等都在內；最重要的卻是魚類。

魚類的分布，和漁場有極大的關係。漁場的適宜地點，大都爲淺海區域，並且爲海流的交流點，故太平洋和大西洋的寒帶地方，多爲漁業區域。世界現在最大的漁場有四：

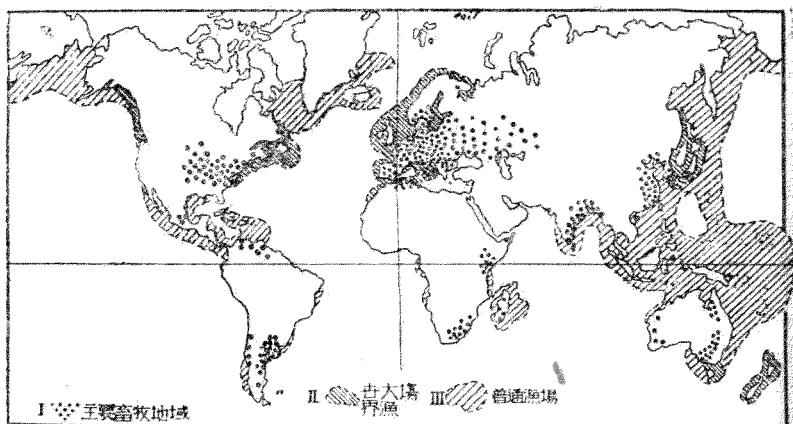
(一)爲大西洋北部的紐芬蘭 (Newfound land)，自昔爲各種民族爭持漁業的區域，現時則由英法平分該地的漁權。主要魚產有鱈 (鱈) (Cod) 鯡 (鯡) (Herring)

鯖(Mackerel)等，常輸送於英法巴西及西印度羣島，和地中海沿岸國家。

(1) 爲大西洋東部的北海 (North Sea)。該漁場沿岸有挪威丹麥荷蘭英法諸國，就中尤以英國所佔地位最爲重要。倫敦格林司貝 (Greenwich) 勞威司塔夫脫 (Løvestof) 赫爾 (Hull) 雅爾茅斯 (Yarmouth)，都是主要的漁業港，其中以倫敦的比林士門市場 (Billings Gate)，更有世界漁業交易所之稱〔六〕。挪威漁業以鯨、鯧、鱈三種魚類最爲著名。現在上海市上通銷的魚肝油，便有多數是挪威鱈魚作原料的。除油以外，鱈乾更遠運往地中海沿岸諸國。丹麥荷蘭各國，都以鯧魚爲盛；而法國漁產，卻以沙丁魚等爲多，其銷場遍世界各處。

(二) 爲太平洋加拿大沿岸漁場。

世界漁牧場圖



(四)爲北太平洋的漁區，卽由鄂霍次克海(Okhotsk Sea)到堪察加(Kamchatka)半島，南下以至日本列島。這個漁場的主要魚類，爲鱈、鯧、鮭(Salmon)、鱒(Trout)等。原先此地漁權本爲蘇聯所有，後因朴茨茅斯條約的結果，日本便得了這個漁權。到一九一九年該約滿期後，曾因此引起兩國漁權絕大的糾紛；但一九二五年一月兩國復交後，日本仍圖繼續取得這項漁權。

此漁場的主要港口，爲海參崴(Vladivostok)廟港(Nicolabak)函館小樽等處。其漁獲物的一部份，常由西伯利亞鐵路運往歐俄，但大部份是運往日本中國美洲各處。日本除取得上項漁權後，東方海產物的交易，差不多全操縱在她手裏。此外她還對於近海漁業也極力振頓，主要者如北海道長崎靜岡高知青森千葉等地，都是日本重要的漁區，所收獲的漁產物，每年達二百萬噸以上，居全世界的第一位〔七〕，除一部份自用外，大部份是運輸出口的。

我國沿海各省，如遼寧河北山東江蘇浙江福建廣東等到處都有漁場。據說：在亞洲六十萬四千餘方里的魚場中，中國沿海可作良好魚場的，倒有二十七萬一千八百多万里〔八〕；其中最重要的爲廣東浙江江蘇遼寧等處，廣東雷廉瓊三州重要漁業島嶼達二十一；浙江寧波定海鄰近各島嶼也很有名，舟山羣島魚產最佳，「會稽海

味」，自昔著名；江蘇則舊黃河口射陽港新陽港鬪龍港老壩港彭家港等皆爲漁業根據地〔九〕；惟尙不及東北重要。

東北沿海漁場可分爲三大區域：（一）由安東經莊河，以至貔子窩的沿海及公海一帶，（二）由旅大至熊岳城的沿海及公海一帶，（三）緊接遼東灣一帶。這裏魚產以黃花魚、海獅魚、大口魚、鱗刀魚產額最富。但各地漁業，大都爲日人所經營，他們設有水產試驗場、水產株式會社、水產會等機關，以爲獎進漁業的機關。黃海渤海沿岸，也到處都有日人侵漁，日本多數漁人聚居於此，每年捕獲魚量，達六百餘萬貫，值三百四十餘萬元。我國漁戶可惜多用舊法，不能與之競爭，大都僅只經營黃花魚業，捕獲魚量，年值三四十萬元罷了。

我國漁產區域略如上述，現時實還不够需要，所以每年要從日本輸入多量的海產物，年達二千萬兩以上。這些從日本進口的主要海產物爲干貝、鮑魚、鱈魚、海參、海帶等項。干貝是從貝類的肉柱曬乾的，以北海道爲主要產地；乾鮑魚以北海道青森及長崎爲主產地；鱈魚產於肥前對馬九州四國等地；海參分有刺、無刺兩種；有刺的產於日本北部及朝鮮釜山，無刺的產於沖繩濟州島和南洋等處。華北及四川嗜刺參，而江浙河南等處嗜光參，其他各地多兩者兼用。海帶是生於寒流的海藻

地。我國以浙江江蘇安徽三省生產最多；湖北湖南四川山西河北諸省也都有出產。大都由上海天津二埠運往日本。菜子出口數目，在歐戰前便已年值三百多萬兩，最近民國十九年的出口數，仍還祇四百四十餘萬兩，並沒有多大進步，實係受印度菜子的壓迫所致。

豆油 (Bean oil) 是從大豆中搾取的油。照中國的老方法，可以由大豆中搾取油百分之十八；惟用新式方法，經過機械壓搾，得油可以較多。近年東省大豆，大抵都用新法搾油，製油工業極爲發達。東省大小油廠到處皆是。外人也有在東省設立油廠的，規模尤稱偉大。豆油除作食料用外，且又可用作油漆和肥皂等項工業原料，又可作爲燃燈用，故銷場很廣。每年且有大量出口，最近民國十九年出口豆油，竟達二千二百多萬兩，較前年增加近一千萬兩，這就是因爲工業應用增加的原故。

花生油 (Groundnut oil) 是用花生製成的油。現時蘇浙閩粵各省，多作爲食用。花生原爲南美產物，後分佈於北美非洲亞洲。康熙初年，由外人 Charles R. Mill 氏在山東提倡種植，現時我國也已成爲世界重要的花生產區了。近年花生仁及花生油出口的數目均不小。民國十九年出口數值，達三千七百餘萬兩，佔我國出口貿

易中的第四位，主產地在華北各省；尤以山東所產最多，可與東省大豆並稱。現時以青島煙臺威海衛天津汕頭等埠爲最大輸出港。至於花生油的出口，除青島外，上海也佔一相當地位。

棉子油 (Cotton-seeds oil) 是由各種棉實製成的油；就中尤以綠棉子含油量最多，黑粒白粒次之。就地方來說，則以埃及棉子含油最多，約百分之十六；印度棉子次之；我國棉子不過含油百分之八。這種棉子油除供食用外，且可代豚脂牛脂之用，還可作工業上的用途。我國上海漢口一帶，多以之製油，供本國應用。此外還有拿純粹棉實出口的。民國十九年出口達一百五十萬擔，值銀二百八十萬兩。

椰子油 (Coconut oil) 是由椰實 (Copra) 製成的油。色白如水，惟熱帶地方才有出產。我國海南島也產有椰子。在歐洲各國，椰子油用作人造牛油，並作各種化學品之用，在東方除食用外，亦有作燃燈用的。

芝麻油 (Sesamum oil) 以長江流域生產最多，漢口尤爲大集散場。其他江西江蘇浙江各省，所產亦不少。芝麻我國除用以製油外，且有以麻子直接出口者。從前以輸入德國荷蘭諸國，供食用及工業用爲最多。近年英意日本諸國，也有銷場，出口數目，總在一千數百萬兩以上，在出口植物油子實中，佔一極重要的地位。

橄欖油 (Olives oil) 是由橄欖製成的油。橄欖一名諫果，宜於溫暖地帶，故惟地中海一帶氣候，最爲相宜。意大利和西班牙，常以橄欖榨油，視爲重要事業。這種油可以代牛乳，凡乳類缺乏之地，都可用橄欖油來代替。現時各國產額，以意大利西班牙最大，常年達二十五六萬噸。希臘次之，年達十餘萬噸。此外若葡萄牙突尼斯阿爾日尼亞法國也都年產數萬噸不等。

茶油 (Tea Seed oil) 爲自山茶花 (*Thea Sinensis*, *Camellia Oleifera*) 子實而榨取的油，印度日本產此最多，我國則以湖南湖北廣東廣西福建江西各省所產較多，其產額向無確實統計，輸出外國爲時亦不久。據外人調查，福建一省茶油產額爲二十萬石 (二五)，據此則全國所產當亦不少。至於出口數目，最近民國十八年還祇四萬八千擔值八十六萬兩；蓋茶油不同豆油、棉油、花生油，多在國內消費，出口很少；近年才輸入北美，精製後以備代橄欖油用。倘使以後竭力擴充產額，改良品質，倒也是很有希望的出口貨物。

第六節 食鹽

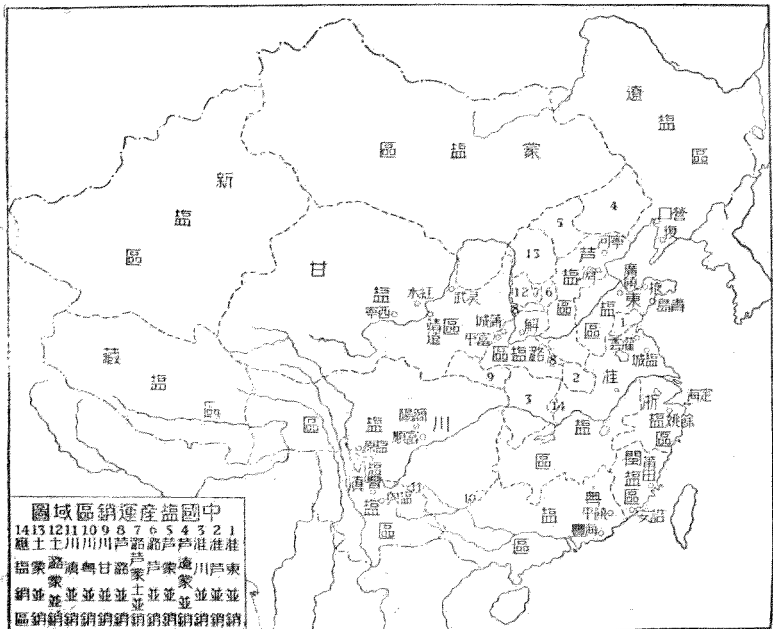
食鹽是人生一日不可缺的東西。牠在最古的時候，便已成爲重要的商品。有人說，從英文 *Salary* (薪金) 這個字，便可暗示出從前曾用鹽 (*Salt*) 作過貨幣 (二六)。食

鹽由岩鹽、海水、鹹湖、鹽泉（Brine）等製取而成。製造方法，有煎熬法與日光曬鹽法兩種。日光曬鹽法係導鹽水入鹽田，用日光蒸曬，乾燥結晶，即成食鹽。煎熬法有好幾種：大都用海水置放竈中煎熬而成。前者如淮北鹽與青鹽；後者如長蘆鹽與淮南鹽。這都是目前銷行的主要鹽類。食鹽除爲日常調味用品外，又可供工業之用，如防腐劑、製造玻璃、陶器、五金、肥皂等工業，皆用爲原料品。所以日常需要，逐年增加。現時世界食鹽產額約一半供食用，其餘一半，便是供工業用。

世界主要產鹽區域，爲美國，其次德國，我國也可列入世界第二三位的鹽產國（二七），英法印度蘇聯意大利西班牙，則又次之。大抵亞洲非洲中南美洲以海鹽爲主，美國與歐洲則多岩鹽。世界鹽的總產額，據一九二五年的統計，總數爲二千三百三十萬公噸。美國便佔六百七十一萬噸，德國與中國各佔二百多萬噸，英國亦達一百九十餘萬噸，法國蘇聯印度也都在一百萬噸以上，西班牙意大利日本則約八九十萬噸。

我國產鹽區域很廣：廣東福建浙江江蘇北部（淮北）河北（長蘆鹽區）南滿各處，都產鹽很多。專就浙江沿海一帶，如寧波溫州紹興餘姚及岱山等處，從事製鹽爲生的，便已達三十萬人以上（二八）。山東青島的鹽，除銷行本國四省外，且多輸出

日本。廣東的鹽，銷行閩贛湘桂滇五省。這種銷鹽區域的限制，是因為我國製鹽事業，政府限制甚嚴。政府專賣食鹽，業已二十多年，成為傳統的習慣了。在西蒙古一帶，又可由天然鹽池中採鹽。山西有數區產鹽，每年常達十四萬噸左右，足為中國製鹽工業的中心。湖北四川又可將鹽井的水熬製成鹽，產量也很豐富。雲南亦可由井製鹽，但岩鹽有時亦發見甚多，不過所產之鹽，不論井鹽岩鹽，大都不大潔淨，須經精製，方能應用。此外新疆陝甘諸省，雖離海很遠，但也有



鹽產。甘肅鹽產種類特多：有雪花鹽、火鹽、水鹽、白土鹽、紅白鹽、青鹽、花鹽等，不下二十餘種，可惜交通不便，不能運出銷售。東北方面鹽產也很多，其主產地爲旅大租借地遼寧省及內蒙古三處；就中尤以旅大租借地最關重要，產量也最豐富，不過大都歸日本經營。在一九二一年時，其產量便已年達二萬萬三千餘斤；到一九二四年增至四萬萬二千多萬斤；一九二六年，更增至五萬萬零一百七十一萬斤。最近二年雖稍減少，但爲一時現象。中國人在旅大雖也有經營鹽業的，其產量只達日人的半數，還是受日本資力的扶植。據大連民政署發表的統計：民國十九年關東州的鹽產總量爲四一四、九〇〇、六〇〇斤，日人生產數佔二七六、一二七、六八〇斤，可知日本勢力的特盛了。

日本人在遼東半島經營鹽業的機關，有日本鹽業會社和東洋拓殖會社，他們除製鹽外，還極力講求鹽的出口事業。歷來旅大租借地的鹽產，大都輸往日本朝鮮等處。因爲日本的鹽產常不够用，每年需用十五萬萬斤，而本國所產僅十萬萬斤，這不足的五萬萬斤，便由我國輸入。朝鮮的鹽產也是不够，年缺六萬萬斤，也須從我國輸入，每年常達一萬萬斤以上，將來還恐要大大的推廣呢（二九）。

〔一〕張其昀：中國經濟地理第二十九頁。

〔二〕據十八年海關貿易冊我國出口蛋數，凍蛋最近年達二千二百萬兩，鮮蛋年達九百萬兩，蛋粉類合達一千八百萬兩。

〔三〕寺田貞次：經濟地理；世界物產編第四八三頁。

〔四〕民國二十年十一月十五日，工商半月刊蛋及蛋產品調查文中載稱：民國八年美國以中國蛋白係用鉛盤製出含有毒質，禁止進口，同時英國亦宣布中國水蛋黃含硼酸粉百分之二以上的，也禁止進口。

〔五〕J. Russell Smith：Industrial and Commercial Geography P. 168—188.

〔六〕夏承法等編：經濟地理學大綱第一篇。

〔七〕據日本國際文化協會：一九二五年調查數字，見俄羅斯研究雜誌第二卷第三號。

〔八〕王宗培：中國沿海漁民經濟，見中國經濟學社季刊，一九三二年五月份。

〔九〕周志驊：中國重要商品第二八五——二八六頁。

〔一〇〕據 E. Watson：The Principal Articles of the Chinese Commerce (1930) 第九十九頁所述：Colza oil 與 Rape-seed oil 實有別：凡由 Brassica Campestris 取得之油爲 Colza oil，而由 Brassica napus 子實取得之油，則名 rape-seed oil。我國出產的菜油，便都是由油菜 (Brassica Rapa) 子製成的油。

〔一一〕盛敘功：農業地理第一八八頁。

- [一二] 武堉幹：中國國際貿易概論一三二——一三五頁。
- [一三] 民國十九年華洋貿易總冊，總論。
- [一四] Nanking University：Agriculture and Forestry Notes。
- [一五] 民忍：中國之植物油業，茶油，見湖南實業雜誌第五十二號。
- [一六] Lippincott：Economic Resources and Industries of the World（劉君木譯）第二八七頁。
- [一七] 寺田貞次：經濟地理；世界物產編第五六二頁。又據 Torgashneff 所著：中國及遠東各地產鹽近况文中所述，（見上海總商會商業月報第九卷六號）中國居世界生產的第二位。其估計數字，與這裏所述稍有出入。
- [一八] 黃國璋：社會學地理的基礎第一二四頁。
- [一九] 日本協調會：社會政策時報，一九三二年五月號載稱：關東州將來鹽田增設，可年產生十五億至二十億斤，可以供給日本全部需要外，餘額還可輸出，其重要可知。

第四章 世界的衣料(上)

第一節 棉花

衣服的原料、在植物性纖維中，以棉、麻兩項最關重要。不過古代大都用麻；用棉作衣服的，倒是很少。我國古詩所謂「把酒話桑麻」，可見絲麻久已成爲家常日用的物品了。棉的應用，在中世紀以後，才逐漸發達；到了惠特奈(Whitney)發明軋棉機後，棉織品的製造較易，因之應用範圍也就日益廣大。現在棉花差不多成爲全世界唯一重要的衣料品了。

棉花(*Gossypium*)的種類，據羅衣爾(Royl)博士說，可分做四種¹⁾。但現在商業上的分類，都以產地而分，並不以棉花本來的種類而分。例如海島棉(Sea Island Cotton)原爲美國大西洋沿岸各島所產品質最佳的棉，埃及棉(Egyptian Cotton)爲品質較海島棉稍次而產於埃及尼羅河流域的棉花，南美棉(South American Cotton)爲品質恰在二者之中的南美產棉，美棉(American Cotton)則爲純粹美國南部各州產生的棉，現時產額最多，應用最廣²⁾。

棉花的適宜產地爲高溫地帶，在南緯二十四度與北緯四十五度之間。牠的生產的適宜條件³⁾，爲(一)在溼暖地方，夏季有豐足的雨水，(二)日光很多，(三)七

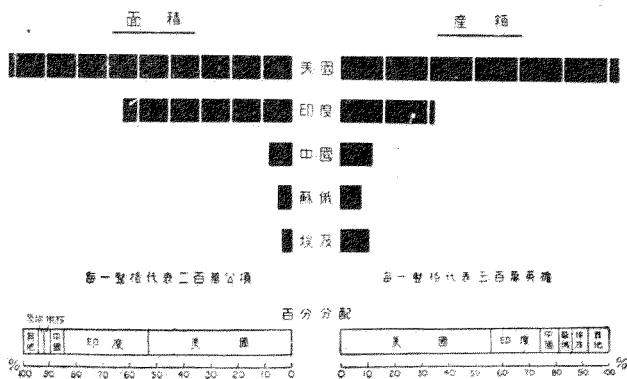
世界棉產地及產額表(1928—29)

棉產國	植棉的面積		棉的收穫量	
	單位百萬海克脫爾	世界產棉地中的百分數	單位千噸	世界產棉總額中的百分數
美國	18.3	53.7	3139.1	56.8
美洲其他各國	1.1	3.2	261.9	4.7
美洲統計	19.4	56.9	3401.0	61.5
蘇聯亞洲部份	0.9	2.6	267.2	4.8
印度	10.7	31.4	1022.9	18.5
中國	1.4	4.1	330.0	6.0
亞洲統計	13.4	39.3	1676.0	30.3
埃及	0.7	2.0	352.6	6.4
非洲其他各國	0.6	1.8	101.1	1.8
非洲統計	1.3	3.8	453.7	8.2
世界總額	34.1	100	5530.7	100

月沒有霜降，(四)土地須砂質而易排水，火山質的砂土也很相宜。再說到棉花的生產與貿易情形：棉花的主要生產國為美國印度埃及巴西以及我國。其種植面積和收成，可以圖表示之如下(四)。

世界各棉產國棉田面積及棉產額

(1928—1929)



美國爲世界棉花生產最多的國家，常達世界總生產額百分之五十六以上。其種類有二：即海島棉與陸地棉。海島棉纖維細長而有光澤，韌性亦強，品質最佳，惟產額不多，現僅產於東海岸的佐治亞（Georgia）南加羅里那（South Carolina）佛羅里達（Florida）諸州及聖芬色特（St. Vincent）諸島。陸地棉，現時以密西西比河下流爲生產中心，若南加羅里那佐治亞亞爾干薩斯（Arkansas）密西西比北加羅里那亞拉巴馬（Alabama）路易西安納（Louisiana）諸州，都是美棉產額最多的地方。這些美棉，美國自己用的很少，大都輸出國外，紐約便是主要的市場。最近她的出口棉花總額，年達美金八九萬萬元，居美國出口貿易的第一位。最大銷場爲英國，其次日本德國，每年銷行美棉也不少。

美國以外，印度的棉產，要佔世界的第二位。原來印度的氣候風土，都很適合於棉花的栽培。牠的生產，在德干（Deccan）高原，即孟買（Bombay）海得拉巴（Hydrabad）諸地。牠的東部麻打拉斯州（Madras）北部中央州和西北邊省，又印度河的上流，旁遮普（Punjab）下流的信地州（Sind）也都產棉花。所有印度的棉花，除自用外，還可由孟買喀刺基（Karachi）加爾各答（Calcutta）等埠輸出國外。歐洲方面，從前英國銷行甚多；但近年以印棉品質不佳，不能紡細紗，故多銷行德法意大

利各國爲紡粗紗用。至於東方之日本與我國每年銷納印棉頗不少。

埃及產棉很多，其主產地在尼羅河口三角洲。棉的品質也堪與海島棉媲美，但是自用很少，差不多完全輸出；而輸出最多的國家，就是英國。因爲英國棉織工業的原料，除美棉外便要推埃及棉爲重要原料了。

中國的棉花，據謂公元十二三世紀，才由印度傳到內地；但古書記載，在公元六七世紀時，已由海南諸國輸入〔五〕，現在差不多各省都產棉了。據專家估計：中國年產棉約十萬萬磅，可稱爲世界上第三位棉產國，僅次於美國和印度。我國棉花產區，在江蘇河北湖北諸省，大體區分，可以分作蘇浙、兩湖、冀魯三大棉作地，而以上海漢口天津爲三大集散地〔六〕。

(一) 上海爲中心的主要棉區 包括蘇浙皖三省棉區。蘇浙棉產最多，差不多佔全國棉十分之六七，這是因爲江南沃壤，氣候溫和，雨量適宜，特別適合棉的生產。江蘇南通附近棉質之佳，尤爲世所豔稱。

(二) 漢口爲中心的主要棉區 漢口爲我國第二棉花市場，其腹地較上海爲尤廣大。除湖北本省棉產外，湖南江西河南陝西四川山西各省的棉花，也多集中於這裏。湖北的主要產地，爲長江流域，卽由九江對岸沿長江至宜昌八百六十公里的地

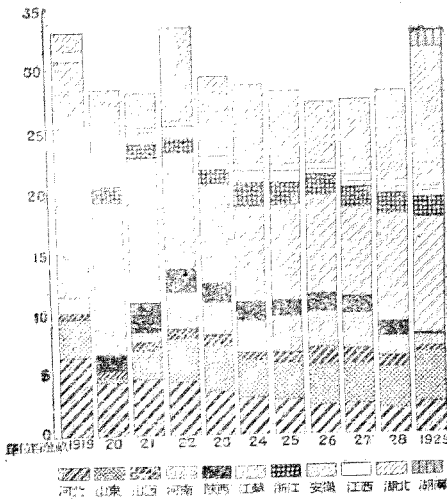
域。和漢水流域，爲由漢口溯漢水至老河口的五百七十公里的地域。湖南則洞庭湖東北棉產也很有名。河南各縣均產棉，而以靈寶棉產最佳，可與美棉並美。鄭州則爲全省棉產的集中地。

(二)天津爲中心的主要棉區 河北山東兩省的棉花，完全以天津爲集散中心。山東有少溼氣而純白的棉花，品質最佳。河北則東河西河兩流域的棉花，也頗有聲於世。

東三省的土地，本很適於種棉，但因一般人不大注意，故僅遼寧一省稍有棉產。近年東省當局，曾向美國選購佳種，分發各縣試種，成績很好（附中國各省歷年棉田面積圖）。

如上所述，我國各省棉產都很豐富，據中華棉業統計會的統計〔七〕，最近數年每年產額總在八百萬

中國各省歷年棉田面積 (1919-1929)



擔左右（參考附表）；但是有偌大生產額，每年還不够用，要從印度美國等處輸入大量棉花。從前進口數只是二百萬擔左右，到民國二十年增至四百多萬擔，值一萬八千二百三十五萬兩，棉產之不能自給，已可概見一斑。現每年雖還有一部份的棉花出口，卻也不足以相抵消咧。

最近我國棉花產地及產額表

民國二十年修正估計

民國十九年

棉田(畝)

產額(擔)

棉田(畝)

產額(擔)

遼寧

一、一四二、四三〇

一七七、六八〇

—

—

河北

二、九五三、〇〇〇

八四四、〇〇〇

二、九五〇、二〇〇

八三四、七九一

山東

七、九七四、〇九四

二一五四、八八二

六、五四四、二七六

二、一七〇、六五八

山西

三四八、八七七

八一、七二八

二七四、七六三

六二、五〇一

河南

二、八八〇、四一〇

六四四、五四四

二、六八〇、二三〇

五六六、五二九

陝西

一、六三八、八〇〇

三四六、三一九

一、二〇八、九〇〇

一三五、四五六

湖北

四、二八四、二六〇

一、〇三七、〇〇二

一、四五六、六八八

三、〇六一、五八八

湖南

二六六、四五〇

四五、二九二

一、二一五、三〇〇

二一五、三四〇

江西

四六、一二七

八、九二〇

二八六、一〇〇

七三、四五五

安徽

四六二、九〇〇

四三、〇五〇

四九〇、六〇〇

九五、七一八

江蘇	七、六五六、二四四	六二六、四八〇	八、六二五、二三五	一、〇八四、八三五
浙江	一、九八四、一八七	三八九、八八三	一、八五一、六二〇	四七二、六九六
共計	三一、六三七、七七九	六、三九九、七八〇	三七、五九三、〇二二	八、八〇九、五六七

第二節 棉紗布

現代棉業貿易，除直接以棉花原料為交易品外，是棉紗和棉製品尤佔重要的地位。有人說現世的工業國，就是棉紗紡織國和棉織物生產國，其重要可想而知。

現時世界主要棉織工業發達的國家，為英美日德等國。據萬國棉紡織業聯合會一九三〇年度的報告，她們消費原棉和紡錠的數量，有如下表：

最近世界棉花消費狀況表（一九三〇年）

國別	錠數千錠	每年消棉數千包	國別	錠數千錠	每年消棉數千包
英國	五六、二七七	二、七五五	德國	一一、二六〇	一、三三〇
法國	九、八九一	一、二〇三	俄國	七、六二四	二、二二〇
意大利	五、三一七	一、〇五七	捷克斯拉夫	三、六六三	四八八
比國	二、一七九	四四六	西班牙	一、八七五	四〇一
波蘭	一、四九四	二二三	瑞士	一、四五四	一〇四
荷蘭	一、一六三	一九九	奧大利	八二八	一三六

瑞典	六二七	九六	葡萄牙	五〇三	一〇三
芬蘭	二六二	三三	匈牙利	一七六	四四
丹麥	九八	二三	挪威	六〇	九

(以上歐洲)

一〇四、七五一

一〇、八八九

印度	八、八〇七	二、一八二	日本	六、八三七	二、九六九
中國	三、六九九	二、一〇六			

(以上亞洲)

一九、三四二

七、三五七

美國	三四、六三一	六、九〇四	加拿大	一、二八三	二二二
墨西哥	七六〇	二〇七	巴西	二、七七一	四五五

(以上美洲)

三九、四四五

七、八八八

其他	一、五二四	二八二	總計	一六五、〇六三	二六、二一六
----	-------	-----	----	---------	--------

英國向來就是世界棉花工業最盛的地方，中心地爲蘭開夏州 (Lancashire) 的曼徹斯特 (Manchester)。這地方自中世紀以來，即成爲織物工業的中心區域，到工業革命發生，最初使用紡織機械的，也就是這裏。現在因棉織工業發達的結果，蘭開夏的製品，要供給於全世界的市場了。

英國棉織工業發達的地方，除蘭開夏州各地外，蘇格蘭的格拉斯哥 (Glasgow)

，和愛爾蘭的貝爾法斯特（Belfast）等棉織也很有名。不過英國棉織工業雖很發達，而原料的取給，卻多半依賴美國棉花；其餘也都由埃及和印度輸入。這也是英國棉業的一大缺點。

美國棉花產額特別豐富，又具有充分的動力和資本，所以棉織工業也很發達。現時她的大部的棉花，都在本國消費了。美國的主要棉織工業區，在麻沙朱色得士（Massachusetts）紐罕浦夏（New Hampshire）羅特島（Rhode I.）諸州；南部各州，如北加羅里那南加羅里那佐治亞諸州，棉織業也很盛。

德國同英國一樣，雖然是棉織工業發達的國家，本國卻不產棉花，多從外國輸入，尤以美棉爲最多，其輸入港爲不來梅（Bremen）和英國的利物浦，同爲歐洲棉花交易的中心。她的棉花工業中心地爲萊因（Rhine）薩克遜（Saxony）亞爾薩斯（Alsace）等處。前兩地附近，富於煤礦，故用煤爲動力；後者爲山地，卻用水力爲動力。但歐戰以後，僅萊因和薩克遜還能保持「德國的蘭開夏」地位。至於亞爾薩斯卻變爲法領，德國的棉紗工業，也就因之大受打擊了。考戰前德國紡錠總數達一千一百萬錠，戰後一九二二—一九二五年卻只有九百幾十萬錠了。

日本在世界棉織工業中的地位，近來已很可同英美各國競爭，尤其自歐戰以後

打倒英國在遠東的市場，她的棉織品的勢力，更不可輕視。現時我國對外貿易上每年二萬萬元棉織品的漏卮，十分之七八，就是送給日本。日本棉業的發達，由其生產數量可以概見一斑。查一九一二年時日本的棉紗生產額爲一百三十萬包，戰後一九一八年即增至一百八十萬包，一九二三年後增至二百餘萬包，最近一九二六—二八年，每年便在二百五十萬包左右了。不過她的生產雖然年有增加，而輸出數量卻年年減少。在一九一五年輸出爲五十七萬包，到一九二八年卻降至七萬包。粗看

世界各國棉紗產額表(1927)

國別	產額 單位一噸	每錠產額 啓羅
德國	329453	30.5
大不列顛	625511	10.9
法國	229000	23.9
意大利	181638	35.7
捷克斯拉夫	94000	25.9
比利時	65000	33.6
美國	1414196	38.5
日本	459970	77.1
中國	350000	98.1
印度	366055	42.0

起來，好像是日本棉業的衰落；而實際卻是日本移植棉工業到中國的緣故。我們只就近年在華日本紡織工廠的增加，便可明瞭此中的真相了。

日本棉織物輸出的主要

港口爲神戶、大阪，其次橫濱、門司、名古屋、長崎諸港，輸出

也很興盛。至於棉織工業的主要區域，則以大阪愛知兩縣爲最著名。

最後說到我國的紡織業，雖然有五十年的歷史，但是同日本在華的紡織業比較，還是相差得遠。在民國四年的時候，我國紗廠已有二十二家，那時正是乘歐戰的機曾造成我國紡織業的基礎時期，那時日本在華紗廠不過五家；到一九二三年我國增加到五十五家的時候，日本也已在我國有四十一廠了。最近一九二九年華廠雖增加到七十四廠，但總錠數尙只二百一十一萬四千枚，日廠數雖不大增加，錠數也已有一百四十三萬二千枚（只）。日廠勢力，業已處處現着壓迫中國棉業的傾向了。但是日本還在大規模地輸運紗布類來到中國，——民國二十年的進口棉織物價值僅本色棉布便已達一千一百萬兩，漂白染色棉布更多至六千八千多萬兩，羽繭等類爲一千三百萬兩，大多數都是日本貨咧。

第三節 麻類

麻（Hemp）爲中國的特產，曾有「中國麻」之雅稱。洛孚（Dr. Berthold Laufer）於其所著的中國與伊蘭文化書中，謂中國向用麻布，惟多爲苧麻。至於亞麻（Flax）又名胡麻，則由西域傳入。另外尙有所謂油麻則多爲榨油用。

亞麻的主要產地爲蘇聯波蘭立陶宛法國比利時意大利等。而以蘇聯的產額最多

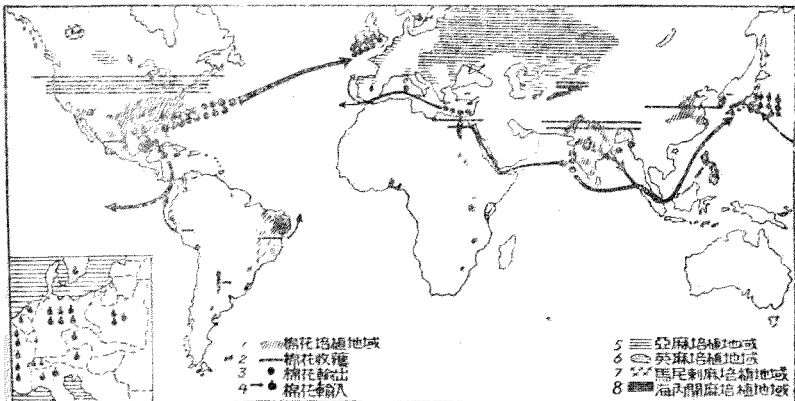
，要佔全世界產額十分之八。亞麻的纖維帶銅灰色、綠色，淡黃色，其中淡黃白色的纖維，長而柔韌，光澤美麗，故可作織物原料。普通如蚊帳、帳幕、衣服、手巾等，都用亞麻作原料造成。英國也是世界有名的麻布產地，就如愛爾蘭的貝爾法斯特和蘇格蘭的屯地(Dundee)尤為著名。比利時則以布魯捨爾(Brussels)干德(Rhent)都爾納(Tournai)等處為麻布中心產地。

苧麻(Ramie)或稱中國麻(China grass)，

因係我國夏布的主要原料，又名綾麻。其主要產地在亞洲東南部如馬來半島中國日本等處。

日本用苧麻製成的越後麻布、薩摩麻布、奈良漂白布、近江漂白布，很為有名。我國則以湖南的瀏陽，江西的萬載，以及廣東所產夏布著

世界棉麻培植地域圖



稱於世。

茲將各主要國最近生產面積及產額列表如下：（一九二八年）

最近世界亞麻產額表

國 別	產 地		產 額	
	單位百萬海 克脫阿爾	佔世界總產 額百分率	單位千噸	佔世界總產 額百分數
德國	14.5	0.6	13.0	2.3
大不列顛與愛爾蘭	18.3	9.8	7.2	1.2
法國	31.7	1.4	37.3	6.5
比利時	23.8	1.1	21.5	3.7
荷蘭	15.8	0.7	13.9	2.4
南斯拉夫	20.5	0.9	10.6	1.8
歐洲西部其他各國	15.2	0.7	7.5	1.3
歐洲西部	139.8	6.2	111.0	19.2
波蘭	114.1	5.1	52.0	9.0
拉都維亞	68.7	3.0	14.6	2.5
愛沙尼亞	36.8	1.6	7.8	1.3
立陶宛	95.0	4.2	34.6	6.0
蘇聯	1757.0	77.8	345.7	59.6
歐洲東部其他各國	39.7	1.8	11.7	2.0
歐洲東部	2111.3	93.5	466.4	80.4
歐洲統計	2251.0	99.7	577.4	99.6
亞洲統計	6.0	0.3	1.6	0.3
非洲統計	1.0	0.1	0.8	0.1
世界總額	2258.1	100	579.8	100

黃麻 (Jute) 我國稱爲蔴，宜於炎夏而多溼的地方，其主要產地爲印度馬來半島臺灣中國各處。其纖維比較粗硬，不易漂白，故不宜於作細緻物，只能作粗麻布或粗麻袋用。印度黃麻的主產地在孟加拉 (Bengal) 麻打拉薩阿薩密 (Assam) 等地方，多由加爾各答輸出於英法德美意諸國。蘇格蘭的屯地自十八世紀以來，即已成爲包裝用的麻布和麻袋的製造地。世界各處的商品包裝，都仰給於此。我國的黃麻，每年由天津牛莊大連汕頭等埠運往英德日本各處的也很多。但是同時從國外運入的蔴麻袋，每年竟多至一千數百萬兩（一九三一年進口數爲一〇、〇七五、九八五兩），這也是可注意的情形。

呂宋麻 (Manila Hemp) 產於菲律賓濱及麻六甲 (Malacca) 諸島，係從 Abaca 樹 剝下來的皮製成的。因爲從菲律賓賓馬尼刺 (Manila) 港輸出，故名馬尼刺麻 (呂宋麻)。此種麻性極強韌，經水更能耐久，故多作爲航船的繩索和漁網用。

此外還有所謂新西蘭麻 (New Zealand Hemp or Phormium Fibre) 爲新西蘭的野生植物，也可用以織造衣著用品、檯布以及繩索等項，經久耐用。又波羅麻 (Pi-^{ce} Hemp) 係由波羅樹皮纖維製成的，以產於海峽殖民地菲律賓臺灣及我國南方各省爲最多。用此種樹皮製成的麻布，色白而半透明，堅強而又耐用，還遠勝於亞麻

，所以用作漁網、繩索、花邊、衣服的都很多。在我國汕頭常用作夏布，在臺灣用作黃梨布。又草麻（Sisal Hemp）亦可作繩索等用，美國用之最多〔九〕。

在麻類貿易中，最值得我們注意的，便是我國用種種麻類所製成的夏布，在國內外貿易並都佔很重要的地位。我國現時各省以織夏布爲家庭主要工業的，有福建廣東江西湖南湖北四川江蘇諸省。而以長沙漢口九江上海汕頭等處爲夏布的主要市場〔一〇〕。至於銷行國外的主要國家爲朝鮮，從前出口數量很大，自從近年增加進口稅率以後，我國運往朝鮮的夏布，便日益減少。故海關統計，一九三〇年的出口數，已減至二百多萬兩了。

附注

〔一〕棉的四種，爲(1)木棉，(2)草棉，(3)海島棉，(4)陸地棉，見野口保市郎：經濟地理學概論，並參考夏承法等合編：經濟地理學大綱。

〔二〕Watson：The Principal Articles of Chinese Commerce Section I. Fibres.

〔三〕J. Russell Smith：Industrial and Commercial Geography P. 510. 又韓亮僊經濟地理與國際問題上編第四四頁。

〔四〕附表據Dredner Bank：The Economic Forces of the World 1930；附圖據北平社會調查所編：中國之

經濟地位統計圖。

- [五] 見南史海南諸國列傳林邑下。
- [六] 盛敘功：農業地理第一三七——一四〇頁。
- [七] 據民國二十一年六月中華棉業統計會修正估計數字發表於七月份上海各報。
- [八] 黎名邵：中國棉業問題（東方雜誌第二十八卷第十八號）上海銀行，商品叢刊，紗。
- [九] 據夏承法等合編：經濟地理學大綱及Watson：The Principal Articles of Chinese Commerce 等書。
- [一〇] 吳承洛：今世中國實業通志，下冊第一六四頁。

第五章 世界的衣料(中)

第一節 生絲

生絲的適宜產地，就是蠶桑適宜的地方。蠶的生育須溫暖多雨，而桑的栽培則以土壤肥沃，灌溉便利之處最宜。故我國與日本意大利等溫帶區域，乃成爲世界上有名的蠶桑產地。我國產蠶很早：古史所謂黃帝嫫妃，首倡養蠶，爲時已在紀元前二千二百多年。嗣後各地盛行，古書所謂『五畝之宅，樹之以桑』，古詩所謂『把酒話桑麻』，足見蠶桑事業，自昔已很興盛。是以古時外人，至稱中國爲「絲國」(Land of Seres)。支那(China, Seres, Serecca)的字義，據說就是「絲」(Silk)字演化而來，可見我國產絲自昔著名了〔一〕。蠶絲的方法，因中西交通以後，起初傳入東羅馬帝國，嗣又傳入西班牙意大利和法國〔二〕。所以現時意法等國，猶爲世界產絲的主要國家。

世界的絲繭產額，有如下表所示：第一爲日本，其次爲中國，再次爲意大利及其他各國。

世界絲繭產額表

(採自The Economic Forces of the World 1930)

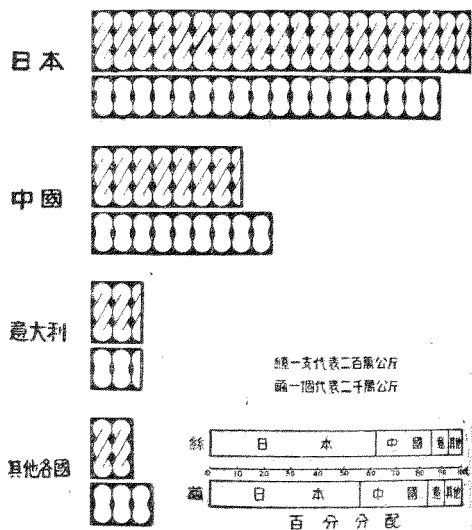
國 別	蠶 繭 產 額			絲 之 產 額		
	單位百萬 kg.	1928 佔世界總 額百分數	1925=100	單位百萬 kg.	1928 佔世界總 額百分數	1925=100
法國	2.7	0.4	79	0.2	0.3	77
意大利	52.5	8.1	109	5.4	8.3	106
歐洲其他各國	8.3	1.3	99	0.7	1.1	100
歐洲統計	63.5	9.8	106	6.3	9.7	104
亞洲之西部及中部	21.6	3.3	153	1.7	2.6	142
中國	180.0	27.6	100	15.0	23.2	100
日本	364.3	55.9	111	40.0	61.7	125
東亞洲其他各國	22.0	3.4	96	1.8	2.8	95
亞洲東部	556.3	86.9	107	56.8	87.7	116
世界總額	651.4	100	108	64.8	100	116

日本的蠶繭，是和米糧同為日本兩大農業生產物，自昔便已成為農家的副業。

不過日本育蠶事業的原始，有謂仲哀天皇御宇，秦始皇十一世之子，功滿王歸化的時候，由中國帶去蠶種，自後日本才有蠶業。日本繭的產額，在一八七九年僅一千萬貫，到一九〇六年增至三千萬貫。主要產地，以長野縣爲第一，羣馬愛知崎玉岐阜山梨福島靜岡受媛千葉熊本等縣次之。現在日本每年產絲總額，在四千萬公斤以上。出口總額，達日金九萬萬元，要佔日本出口總額百分之四十左右，其重要可以概見。

我國絲繭的主要產地(三)，在長江流域，其次粵江流域。長江流域以江蘇、浙江、安徽、湖北、四川各省爲盛。所產之繭，除一部份國內消費外，一部份由上海附近絲廠製絲出口。粵江流域的產絲額，從前不大爲人注意，其實近年牠的絲產，不獨在中國佔一重要地位，便就全世界說，也要佔世界絲總產額七分之一哩(四)。

世界各國天然絲及繭產額 (1928年)



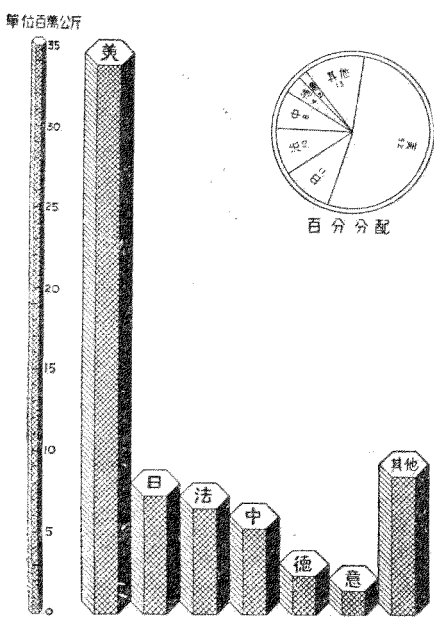
生產區域以兩廣爲較多，福建雲南也有少數繭產額。東三省方面，柞蠶絲業，近年因日人特殊提倡，也很發達，每年產額要達九千多萬斤，值四千五六百萬元。專門經營此項柞蠶絲業的，爲日本安藤洋行滿洲絹紡所，創始於一九一八年，最近資本總額已達四千五百五十萬元。大部份的柞蠶絲工廠，集中於安東。

意大利產絲的地方，爲北部平原，以倫巴底 (Lombardia) 皮德蒙特 (Piedmont) 威尼西亞 (Venezia) 諸州爲主。

其他產絲國家如印度雖亦產絲，但不大發達。從前英國東印度公司曾極力獎勵蠶業，但無多大效果。

生絲的產地已如上述，現在說到世界生絲的消費，卻推美法德意等國；而尤以美國，銷納生絲爲最多。日本和我國的生絲，大半銷行美國。美國不產生絲，而消費極大，故極力從海外輸入。日本的生絲，

世界天然絲銷用國別 (1928年)



由橫濱和神戶運向美國；我國的生絲，則由上海和廣州運向美國。美國以賓夕爾瓦尼亞製絲工業最爲發達，紐約也很有名；法國則以里昂絲織工業最爲發達。

世界生絲銷額及織機架數表

國 別	生 絲 銷 額 (以百萬羅格蘭姆爲單位；與世界總額百分數爲比)			織 機 架 數 的 (以百萬架爲單位；與世界總額百分數爲比)			手製的架數
	1927	百分數	1925=100	1927	百分數	1927	
德國	2.4	3.7	114	48.2	14.3	0.6	
大不列顛與愛爾蘭	0.8	1.2	200	7.0	2.1	—	
法國	6.5	9.9	125	60.0	17.8	16.0	
意大利	1.5	2.3	115	23.0	6.8	5.0	
瑞士	1.3	2.0	100	16.9	4.8	4.2	
歐洲其他各國	2.4	3.7	60	27.0	8.0	—	
歐洲統計	14.9	22.8	139	181.2	53.8	25.8	
美國	33.8	51.8	118	111.4	33.1	—	

加拿大	0.5	0.7	250	—	—	—
巴西	—	—	—	1.2	0.3	—
美洲統計	34.3	52.5	119	112.6	33.4	—
中國	5.3	8.1	110	7.0	2.1	—
日本	7.3	11.2	128	36.0	10.7	4.0
亞洲其他各國	3.5	5.4	103	—	—	—
亞洲統計	16.1	24.7	116	43.0	12.8	4.0
世界總額	65.3	100	122	336.8	100	29.8

我們由上表，可見美國每年銷納生絲之多，要佔全世界生絲產額的一半以上；其次日本法國；再次就是我國。我國生絲大都用來織綢緞，所以綢緞也成爲中國國內外貿易中一宗重要貨品。不過綢緞出口，年來並不見得發達：在民國五六年時，便已年達一萬五六千擔，值一千三四百萬兩；過了十年，到民國十五年，出口價額增加到二千多萬兩，數量卻減到一萬一千七百多擔。民國十九年出口綢緞仍還祇一萬零七十幾擔，值一千一百四十幾萬兩。足見對外貿易上近年毫無有什麼進步。這

是由於杭州南京上海一帶的絲綢業衰落的原故。不過近年我國出口綢緞，除蠶絲所織成的外，還有柞蠶絲所織的繭綢，近年卻非常發達。此項繭綢的出產地在山東河南及遼寧等處，大部份還是由外人壟斷出口的。

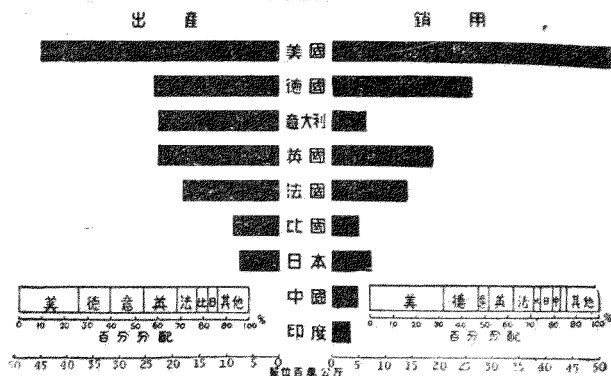
第二節 人造絲

人造絲 (Artificial Silk) 一名「練絨」 (Rayon)，這是現時新興最重要的衣著用品的原料。許多棉麻絲織物中，都以夾用人造絲為合宜，因之牠也成為現時最重要的商品了。人造絲的發明，在十九世紀時，便有卻登迺特 (Chardanet) 的人造絲的製造方法出現 [五]。但是人造絲業的發達，卻是近年的事呢。

人造絲的製造，即係根據蠶絲原理。蠶吃了植物纖維，在體內起化學作用，吐出絲來。人造絲普通的製法，也是利用植物性纖維

世界各國人造絲產銷額

(1928年)



維，如木片棉花絲屑等爲原料，攪和亞硫酸曹達等，蒸發後，除去澱粉本質，及不純粹物，剩着真正纖維，再用亞母尼亞溶液溶解，調成薄漿，再用壓力向毛細管中壓出，導入醋酸等酸類中，便凝結成爲細絲了（人造絲製法很多，此處僅能粗述原理）。

世界人造絲的產額，據最近美國絲業協會調查，有如下表：

世界主要人造絲產額表（單位一千磅）

國別	一九二八年	一九二九年	一九三〇年
美國	九七、七〇〇	一二三、一三〇	一三〇、三六九
意大利	四七、〇〇〇	五九、〇〇〇	六六、〇〇〇
英國	五一、〇〇〇	五三、二〇〇	五〇、六〇〇
德國	四一、〇〇〇	四五、〇〇〇	四四、〇〇〇
法國	三〇、〇〇〇	三七、〇〇〇	四〇、八一〇
日本	一二、〇〇〇	一八、〇〇〇	二六、四〇〇
荷蘭	一六、五〇〇	二〇、〇〇〇	一七、六〇〇
比國	一五、〇〇〇	一五、〇〇〇	一二、三二〇
其他	三三、三五〇	三三、九二〇	三一、八一二
合計	二四三、五五〇	四〇四、二五〇	四一九、九一一

由上表所示，世界人造絲業最發達的國家，首推美國；其次，爲英德法等歐洲國家。歐洲所產的人造絲要佔世界總產額的三分之二。但以國別而論，卻是美國的人造絲業最發達。因爲美國市場上對於人造絲織物的需要最大。她所產的人造絲，大部份就在本國內消費。其次意德兩國的人造絲業，本不相上下，最近意國且有較優於德國之勢。她的人造絲產額，自用卻並不多，大部份是出口的，她的輸出額要佔全世界的第一位。所以我國進口的人造絲，也大部份是由意大利來，營佔該國出口總額百分之三十二。德國的人造絲業在一九一〇年前後，因發明酸化銅亞母尼亞法，曾佔世界產額的第一位，後來原料價昂，產額便慢慢的跌了下去。可是戰後製法幾經改良，她的人造絲業，又有復興趨勢；每年輸出到美國捷克中國西班牙各處都很多。英國在歐戰時期，人造絲業已經稍爲有點基礎，戰後製造爆發物的化學公司又改製人造絲，便漸次發達起來。到一九二五年七月實行保護關稅後，她的人造絲業更加興盛起來，一般人頗有作爲新興工業的趨勢。一九二八年的產額，業已三倍半於戰前。她除卻作爲原料品輸出外，又常作爲織物出口，來補救蘭開夏的棉業不振。現時在巴西印度南非埃及及海峽殖民地，都已收了相當的成效。便是我國近年也因人造絲織物進口的盛旺，國內綢緞和其他紡織品，都已受了不少的影

響。法國本爲世界人造絲業的先進國，但在戰前還不十分發展，一九二四年以後，才由政府加以獎勵，產額便慢慢的加增，現在也可以同主要人造絲產額國家並駕齊驅了。

以上是歐美各國人造絲業的狀況，再說到東方，便只有日本人造絲最發達。日本經營人造絲業，係一九一三年鈴木商店開始，以前國內的人造絲都要從外國輸入；到一九一六年便有人造絲出口了。近年以來她的產額增加特速：一九二五年尙只三百萬鎊，到一九二七年增至八百萬鎊，一九二八年便達一千二百萬鎊，一九二九年更加到一千八百萬鎊。她不獨爲世界上第一位生絲出產國，並且漸次成爲世界人造絲的重要生產國和輸出國了。她的人造絲輸出額在一九二九年達四千七百餘萬碼，值二千八百多萬圓，大部份係運往我國印度及南洋羣島一帶。

最後說到我國對於人造絲的應用，近年也增加得很快。但是毫無生產，只有進口。進口數目，並且年年增加；在一九二六年時我國進口人造絲額爲五百三十五萬鎊，到一九二九年便已增至一千六百萬鎊，價值已達一千五百萬兩。這項漏卮，不但金錢外溢，並且還大有影響於我國絲綢業的衰落呢。我國進口的人造絲，以由日本輸入者最多，其次意大利，再次德法比瑞諸國。日意兩國年來在我國市場上

競銷頗烈，目前欲圖本國人造絲業的興起，卻還不容易咧。

附注

- [一] 參考 Watson : The Principal Articles of Chinese Commerce P. 29.
- [二] Ouhay and the Way Thicker, Edited by Henry Yule, revised by Henri Cordier.
- [三] 吳承洛：今世中國實業通志下冊一二六——一四八頁。
- [四] 廣州嶺南大學：英文廣東蠶絲業之考察。
- [五] Watson : The Principal Articles of Chinese Commerce, Fibres : Artificial Silk. P. 40. 載稱：十九世紀中期，Chardonet 和 Herr Lehner 發明 Cellulose Silk，後來才有他種人造絲製法的發明。
- [六] 參考工商訪問局民國二十年某月份出版工商半月刊各期連載世界人造絲業概觀論文。
- [七] 民國十八年華洋貿易冊。

第六章 世界的衣料(下)

第一節 羊毛

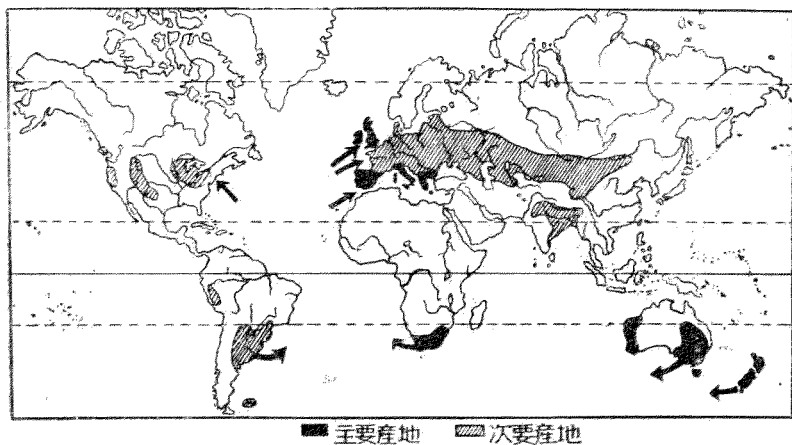
毛織物的主要原料爲羊毛(Wool)。歐洲最古的時候，羅馬人便已利用羊毛織物。到中世紀時，英國與英國法國的毛織工業很興盛。等到近代英國工業革命成功，毛織工業更成爲英國的基本工業了。

羊毛出產地就是羊類的主產地。羊有山羊、綿羊兩大類，可從應用上分爲食用羊和毛用羊兩種。

現在世界主要的羊產地爲澳洲阿根廷美

國錫蘭南非印度蘇聯中國等處。全世界的羊總計，早幾年爲六萬五千二百萬頭，澳洲便佔九千三百萬頭〔一〕。最近世界總額無大增進，而澳洲羊產卻達一萬萬二千六百萬頭以

世界產羊區域圖



上了。茲以表示如下：

世界羊與羊毛產額表(1927)

國 別	羊		數	未 製 單位千噸	羊 毛 出 產 額	
	單位百萬頭	佔世界總額%			1925=100	佔世界總額%
德國	3.8	0.5	81	17.5	1.1	77
大不列顛與愛爾蘭	28.3	4.1	107	53.8	3.4	108
法國	10.7	1.6	102	21.5	1.3	105
意大利	15.5	2.3	126	25.3	1.6	98
蘇聯	119.9	17.5	112	167.7	10.4	111
歐洲其他各國	76.7	11.2	103	141.4	8.8	110
歐洲統計	254.9	37.2	108	427.2	26.6	107
美國	45.0	6.6	126	148.8	9.2	112
阿根廷	36.2	5.3	100	150.1	9.3	106

烏拉圭	22.5	3.3	156	59.0	3.7	111
美洲其他各國	36.1	5.2	108	51.2	3.2	120
美洲統計	139.8	20.4	116	409.1	25.4	111
中國	26.0	3.8	117	38.0	2.4	112
印度	35.0	5.1	95	24.9	1.5	92
日本	—	—	—	—	—	—
亞洲其他各國	19.3	2.8	95	30.5	1.9	103
亞洲統計	80.3	11.7	101	93.4	5.8	104
南非洲聯邦國	42.5	6.2	119	108.9	6.8	130
非洲其他各國	40.7	6.0	91	44.9	2.8	105
非洲統計	83.2	12.2	104	153.8	9.6	121
澳洲及新西蘭	126.3	18.5	99	524.9	32.6	124
世界總額	634.5	100	106	1608.4	100	114

澳洲為有名的美利諾(Merino)羊種的出產地。這種羊毛原為歐洲西班牙的特產

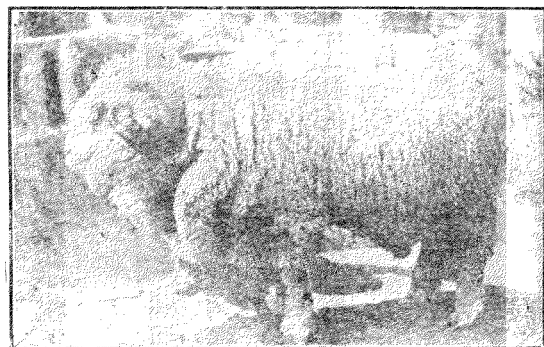
，現時卻以澳洲所產特爲著名。不過澳洲的羊，也祇有十分之二爲美利諾種，其餘都是雜種羊。美利諾羊毛緻密柔軟，市場上的價值最高，其品質爲各地羊毛之冠。其他澳洲各種羊毛，因自然環境的關係，也很優良。澳洲主要的牧場，在澳洲阿爾卑斯山脈西部的大草原。那裏有最好的羊的牧草，名爲「Isucculent grasses」，滋養豐富，爲羊羣必不可少之食料，足見「得天獨厚」。

有名美利諾種羊

澳洲各地的羊毛以塔斯馬尼亞 (Tasmania) 所產品質最佳，維克多利亞 (Victoria) 次之。年產額共值二千

萬鎊。這些羊毛都由腓力港 (Port Phillip) 悉尼 (Sydney) 新金山 (Melbourne) 亞得來得 (Adelaide) 出口。和澳洲爲鄰的羊毛產地，尙有新西蘭，其南島坎特布里 (Cantebrury) 平原，尤其宜於羊的牧畜。不獨毛質優良，並且肉味也好。

南美洲也是羊毛的重要產地，而阿根廷尤爲著名，烏拉圭次之，拉巴拉他河 (Rio De Laplata) 與巴拉那河 (Parana R.) 的河谷相隔地方，特別適宜於牧畜。這裏



主要的羊毛，都是屬於美利諾種和雜種。布宜諾斯亞利斯 (Buenos Aires) 和蒙德維多 (Montevideo) 是南美的兩個重要羊毛輸出港。大都銷行於英德各國。

美國羊毛的主要產地，是在落磯山脈的山地，和亞利吉安山 (Allegheny Mts.) 高原西部的蒙大拿 (Montana) 窩明 (Wyoming) 哥羅拉多 (Colorado) 新墨西哥 (New Mexico) 諸州，和東部的密芝安 (Michigan) 印第亞那 (Indiana) 俄亥俄 (Ohio) 西勿爾吉尼亞 (West Virginia) 諸州，也都產羊毛。年來因美政府對於羊毛採保護稅，獎勵出產，頗有增加。

南非的羊毛產地，爲好望角殖民地，納塔耳 (Natal) 脫蘭士哇 (Transvaal) 橘河殖民地 (Orange Free State) 貝專納蘭 (Bechuanaland) 都是有名的產地。好望角殖民地有卡羅高原 (Karoo Plateau) 產卡羅草，不論乾季雨季，都可作爲牧草，故特別宜於牧羊。此地羊毛即名爲卡羅羊毛 (Karoo Wool)。脫蘭士哇的羊毛，則名爲草地羊毛 (Veld Wool)，都由開普敦 (Cape Town) 納塔耳等港出口 [11]。

亞洲方面，如阿拉伯印度西藏蒙古東三省，也都是羊毛產地，印度克什米爾 (Kashmir) 的山羊毛，在世界市場上很有名，所謂「克什米爾圍巾」(Kashmir Shawl) 就是用此地的羊毛作成的。

我國的羊毛產於甘肅山西陝西各省，以及滿蒙西藏等處。惟毛的品質不甚佳，不能作為上等織物。現時大部分運往英國日本美國等處。年來我國雖有促進毛織工業的呼聲，但仍沒有什麼成效。

世界羊毛的消費，從前以英國為最大，現在卻以美國佔第一位，每年需用羊毛二十五萬噸。其次英國，也消耗羊毛二十二三萬噸。再次法國蘇聯，每年消費羊毛也都在二十萬噸以上。其餘各國均以表示如下：

世界各國羊毛消費表(1928)

世界銷用羊毛主要國家	消費額		平均數 1925—28 =100	總數 單位千 噸	佔總額 百分數	織機 單位千 架	佔世界總 額百分數
	單位千 噸	佔世界 總額百 分數					
德國	191.0	12.9	120	4500	18.0	95.0	20.1
大不列顛及愛爾蘭	227.8	15.4	116	6700	26.7	118.0	24.9
法國	226.3	15.3	110	3300	13.2	65.0	13.7
意大利	74.2	5.0	117	1080	4.3	21.0	4.4

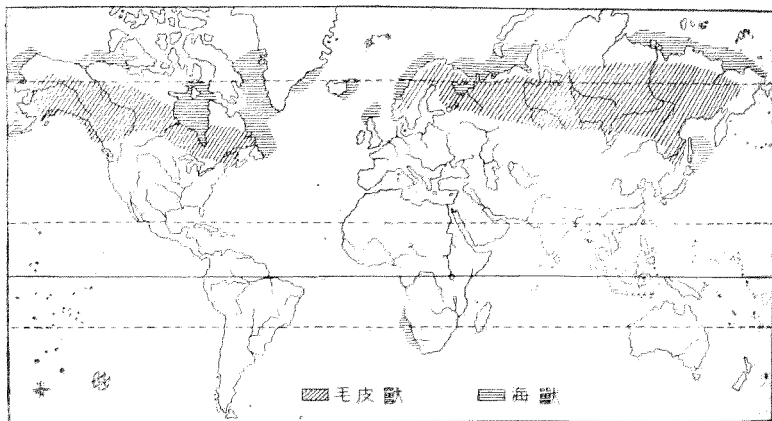
比利時	33.8	2.3	148	112	690	2.8	5.0	1.1
捷克	21.9	1.5	124	112	960	3.8	26.4	5.6
蘇聯	210.0	14.2	128	112	415	1.6	21.2	4.5
歐洲其他各國	184.7	12.4	116	104	1600	6.4	20.0	4.2
歐洲統計	1169.7	79.0	118	104	19245	76.8	371.6	78.5
美國	258.7	17.5	91	96	4908	19.6	87.6	18.5
日本	52.1	3.5	165	129	91)	2.6	14.0	3.0
世界總額	1480.5	100	114	103	25063	100	473.2	100

第二節 皮革

皮革本為原始時代的衣著用品。古語所謂「食肉寢皮」，就可想見古代應用皮革的普遍。但到後世，因紡織事業的發達，以綺羅為表，皮革乃成爲裹身禦寒之具，因此貴重皮貨，也就成爲重要的商品了。西伯利亞的紫貂 (Sable)，阿拉斯加的海豹 (Fur seal)，蒙古西藏的絨羊，南美的銀鼠 (Chin Chilla)，都是一般人所豔稱的毛貨。

現時世界主要皮貨分布的情形，和森林有極密切的關係。大抵寒帶森林，多爲貴重柔毛獸的棲息區域，故歐亞大陸，和北美大陸，北方的森林帶，自昔便爲貴重皮貨的生產區；尤其是蘇聯北方的大森林，自十六世紀末年以來，便以皮貨有名於世。近年美國北部天產的海狸、水獺、海豹，和東部人工飼育的白狐，也頗有名於世。至於亞洲方面，我國東三省和蒙古一帶，也是有名的皮貨的出產地。近年出口總數，至達二三千萬兩。就中最重要的爲山羊皮，年達八百萬兩；羔皮年達二百餘萬兩；狼皮年達一百餘萬兩；狗皮年達六百餘萬兩；兔皮、狐皮亦均爲一百餘萬兩；旱獺皮、熊皮、灰鼠皮等，則數十萬兩不等。這些皮貨大都運往美國，英

世界的皮貨產



國次之。

至於世界皮貨貿易的情形，在美國自昔便已在哈得孫灣（Hudson B.）海岸一帶，從事皮貨貿易。加拿大的皮貨輸出市場，則以蒙得利爾（Montreal）為主，英國的倫敦，也以皮貨貿易著名。德國的士格不勒（Tientsin），尤為世界各國皮貨集中的市場。特設有皮貨商品街，世界有名的皮貨商人，莫不在這裏設有代理店，真是世界皮貨的精英了。^四。

獸皮貿易：除上述細毛皮貨外，還有生皮革。此中以黃牛皮、水牛皮、馬皮等項最關重要。我國便是世界上有名的牛皮出口國家。在二十年以前，牛皮出口價額，便已達一千五百多萬兩，但現已呈衰落的趨勢。這些牛皮以長江流域出產最多，因為南方農田，概用耕牛，故牛皮亦為出口大宗，多由上海漢口青島等處，運往日本美國；同時由外國運入多數熟皮，市上所謂「大英紋皮」，便是由外國進口的熟皮，近年也常達千萬兩左右。生貨運出，熟貨運入，一出一入之間，損失也頗不貲了。^五。

第二節 染料

染料自昔以植物為主。如五倍子（Nutgalls）茜草（Madder）蘇木（Logwood）木

犀草 (*Beseda luteola*) 菘藍 (*Waid*) 金雀花 (*Farringtonster*) 茜根 (*Krapp*) 蕃紅花 (*Saffron*) 紅花 (*Safflower*) 指甲花 (*Henna*) 朱草 (*Alkanet*) 綠膏 (*Chinese green*) 兒茶 (*Cutch*) 槐米降香等 (*Eco*)，皆一般人通用的染料。自阿尼林 (*Aniline*) 人造染料發明後，舊有染料，漸次爲所壓倒，現在只剩下藍靛等幾種了。

藍 (*Indigo*) 有天然藍及人造藍二種。天然藍起原很古，像中國日本的蓼藍，和印度地方的印度藍，自昔便已有名。在巴比倫時代，便由印度輸出，故有 *Indikan* 之稱。當時曾由印度運至埃及，更由埃及運往羅馬各處。

現時天然藍還有數種：如菘藍，盛行栽培於歐洲及中國；木藍又名印度藍，印度地方最多，中國南部，爪哇菲律賓非洲熱帶地方，中美巴西西印度羣島，臺灣亦有出產。山藍也以中國南部，印度緬甸及琉球等地，出產較多。蓼藍則僅日本產最多。俗名阿波藍，其主產地在德島沖繩北海道福岡各處，惟產額均不甚多，僅可供各該本國之用；偶有出口，在國際貿易上，亦不重要。

現時國際貿易上佔重要的地位的，只有綜合的人造染料，即我國海關中所稱各色阿尼林染料的便是。這種染料，是由煤膠 (*Coal tar*) 中製煉而出。歐戰前以德國所產爲最著名，戰後荷蘭美國也有大量生產，但德國仍居第一位。最近她的綜合染

料產額，年達八九萬噸，要佔全世界總額百分之五十左右。其次是美國，佔世界總額百分之二十以上；再次英法瑞士意大利各國，也都佔有相當地位。茲以表示如下

[27] ..

總 合 染 料 之 產 額 (以千噸為單位；與全世界總額 百分數為比)	1927			1928			1925=100
	噸	百 分 數	噸	百 分 數	噸	百 分 數	
	德國	87.0	46.4	85.0	43.6	118	
大不列顛與愛爾蘭	17.7	9.5	22.7	11.7	153		
法國	14.0	7.5	16.0	8.2	99		
瑞士	10.0	5.3	11.0	5.6	129		
意大利	6.2	3.3	6.5	3.3	94		
歐洲其他各國	1.5	0.8	1.5	0.8	100		
歐洲統計	136.4	72.8	142.7	73.2	119		
美國	43.2	23.1	43.8	22.5	112		
美洲統計	43.2	23.1	43.8	22.5	112		

日本	7.7	4.1	8.3	4.3	119
亞洲統計	7.7	4.1	8.3	4.3	119
世界總額	1873	100	1948	100	117

我國對於上述人造染料既不能自造，便祇有大量的輸入；歐戰前以由德國輸入者為最多，比利時和英國次之。歐戰後德貨來源斷絕，法美日本等國的進口貨漸次加多，近年荷蘭美國也都成為中國進口染料的重要來源國家了。每年進口數目常達二三千萬兩之多。（最近一九三一年且突增至三千九百四十餘萬兩。）是可知中國不獨衣料不能自給，便是有了衣料，染料也要仰給別國了。

附注

[1] Watson: *The Principal Articles of Chinese Commerce*. wool P. 177

[2] Dresdner Bank: *the Economic Forces of the World*. 1930.

[3] 野口保市郎：經濟地理概論（夏承法等合編譯本）。

[4] 佐藤弘：世界經濟地理二百五十八頁。

[5] 武培幹：中國國際貿易概論第一四六—一四九頁。

一六]詳見 Watson : 上書第四編，染料部。

[七]Dresdner Bank : 上項經濟統計。

第七章 世界的建築材料（上）

建築的主要材料爲木料、水泥磚瓦、五金、三項。此三者古今應用不同：大抵原始時代，穴居野處，居室多以泥土建築；後來文明進步，欲使建築堅固，卻非水泥鋼骨不可，於是五金等類，乃又成爲最重要的建築材料了。

至於建築的補助材料，若油漆玻璃等項，亦爲新式房屋所必不可少之物。現在且就各種重要材料分別考察之。

第一節 木材

木材爲向來建築最重要的材料，應用也就最廣。但木材的來源，與森林卻有密切關係：凡森林茂盛的國家，方有木料交易之可言。我國近年一切新建築的木料，都須仰給外國。可知森林事業，我國久已不講求了。

世界主要森林的分布，尙與氣候有若干密切關係，我們就大體可分作三類：

（一）寒帶森林境界，即歐亞兩大陸的北部，和北美加拿大等處。主要的木材爲櫟、樺、松、檜、針葉樹、赤楊、白楊等。

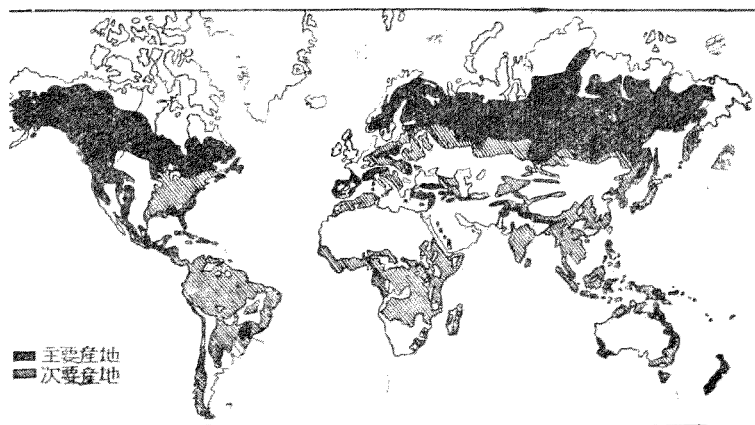
（二）熱帶原始林帶，於樹木之生育，常蔚然成爲大森林，如印度竹林、南非椰子林、南美橡樹林等。

(二)亞熱帶森林，即赤道兩側，二十三度半至三十七度邊的地帶，多有用的木材，如松、杉、扁柏、栗木、櫟樹等。

上述三類森林的分布，有爲天然的森林帶，也有用人爲的方法造成的。大抵世界愈文明，一般人便愈利用森林，以供建築的用途。古語所謂『十年樹木』，所謂『斧斤以時入山林，材木不可勝用也』，便都深深含有利用森林的意味。但以現時我國林木不多，不能不利用外國的木材，那末對於世界各國主要木材的生產貿易情形，就不可不詳加研究。

現代木材生產最多的國家，爲美國，每年產額達七十萬立方米。其次爲蘇聯，通常

世界森林地帶圖



印度。我國亦年達七八萬立方米之譜。此外瑞典巴西德法意大利諸國，雖亦爲木材生產國家，惟生產數量卻遠遜了。

我國森林不多，但也可以約分四處：一爲南方森林，一爲中部森林，一爲北部森林；一爲東北森林；而以東北森林爲最大，面積要達四萬萬三千四百餘萬畝；積材量爲九一、八〇〇、〇〇〇、〇〇〇立方尺^{〔二〕}。此中主要林區，爲興安嶺森林，松花牡丹圖們三江森林；以及長白山鴨綠江永吉三姓地方的森林；就中永吉森林，面積尤稱偉大，要佔該省全省面積百分之三十。該省西北部一帶，完達山脈附近，原始森林，遮天蔽日，向爲日人所垂涎。鴨綠江森林，在鴨綠江沿岸，現時也已爲日人所操縱。所有木材，多集中於安東，該埠已成爲我國三大木材市場（漢口福州安東）之一。興安嶺森林，則爲黑龍江主要林區，起初俄人力謀經營，現時也已入於日本勢力範圍（中日合辦扎免採木公司）。

總之東省森林固然非常豐富，可是現在全部勢力，操縱在日本人手裏。他們在東省經營的採木業公司，總數達一百八十家，資本總額爲二萬萬八千三百九十萬元，就中最堪注意的，尤推鴨綠江採木公司，近來增資已達五百萬元，名義上雖說是中日合辦，而大權卻完全被日人操縱。他們以最低廉的價格，將我國東省木材運輸

出口，不過現時他們最注意的，還是吉會鐵路附近的木材。光緒末年，日政府所以要求建築吉會鐵路，其用意便在這裏。我們只看日本田中義一首相所謂『足使日本二百年間不受木材飢饉的危險，又可驅逐美國材木之輸入日本』，便可窺見他們劫吉會鐵路用意的一斑了(二)。

至於南方森林，多在西南各省，長江流域則以湖南居首要地位。湘沅流域的木筏，麇集漢口附近的鸚鵡洲，連互常達數十里。江西次之。沿海省分則以福建閩江流域的木材出產最多。上海市場「建松」，爲一般建築所必需。此外廣東廣西四川各省，也產木材，惟以運輸不便，在商業上尙未有什麼重大價值可說。

世界木材的消費，據專家估計(三)：年約五百六十萬萬立方呎以上，其中二百五十萬萬爲建築用材，三百萬萬立方呎爲薪炭用材。再就大陸分別考察：則以北美消費最多，年約二百七十二萬萬，歐洲年約一百六十六萬萬，亞洲八十萬萬，南美二十五萬萬，非洲十萬萬，澳洲三萬萬，此項估計數目，雖不盡可靠，然亦可知世界木材消費的大體情形。我國現時消費木材數量，無可考，惟將來物質建設事業發展，則木材的消耗量，定會隨之增加。現時僅木材進口情形，尙可由海關中查知，

日本木材進口也不少。但日本每年將我東省木材以低廉價格儘量運出，又轉運入內地，不過一「轉手之勞」，獲利奚啻倍蓰。

第二節 水泥磚瓦

水泥爲建築房屋、橋梁、堤壩、等項工程的主要原料。有人說水泥的大規模製造，是工業時代的一種顯著特徵，我們簡直可以稱現在這時代爲水泥時代〔四〕。可見水泥在現代工商業上地位重要的一斑了。

製造水泥的原料，爲石灰、硅土、礬土、和一些氧和鐵等，各處都很豐富；但水泥的製造，卻首推美國。她的產額差不多要佔全世界的二分之一；其次爲德國，佔全世界總額百分之十；再次爲英法比利時諸國，也都在百分之七上下。茲以表示如下：

世界各國水泥產額表(1927)

國 別	產 額 單位百萬噸	佔世界總額%	1913=100
德國	7.2	10.6	99
大不列顛及愛爾蘭	4.9	7.2	169

法國	5.1	7.5	340
比時時	2.7	4.0	180
荷蘭	—	—	—
丹麥	0.6	0.9	120
瑞典	0.5	0.8	167
挪威	0.4	0.6	503
意大利	2.6	3.8	186
南斯拉夫	0.6	0.9	—
蘇聯	1.8	2.6	30
歐洲其他各國	4.1	6.0	120
歐洲統計	30.5	44.9	146
美國	29.5	43.4	188
加拿大	1.5	2.2	100
美洲其他各國	1.0	1.5	833

美洲統計	32.0	47.1	185
日本	2.6	3.8	433
中國	0.5	0.8	167
印度	0.3	0.4	3000
亞洲其他各國	0.6	0.9	315
亞洲統計	4.0	5.9	364
非洲統計	0.5	0.8	250
澳洲及新西蘭	0.9	1.3	450
世界總額	67.9	100	171

美國爲世界上生產水泥最多的國家，但是同時消費也最大，築路和各種建築，消費了她的出產額的大半。在一八八〇年時，美國的水泥產額僅二百萬桶，最近已達一萬萬六千四百萬桶以上。

我國開始製造水泥，是在光緒二年（一八七六）。當時首先設廠製造者，爲開平礦務局，廠址在唐山。後因辦理不善，於光緒末年改爲商辦，即啓新洋灰廠。自

後國內水泥公司便相繼設立〔五〕

。中部有大華華記湖北水泥廠，

上海華商水泥公司和南京中國水

泥廠，南部有廣州士敏土廠，北

部有濟南致敬水泥公司，吉林有

衆志洋灰公司；但仍還不够用，

每年須由鄰近的外廠輸入多量洋

灰。例如香港英商青州水泥公司

(Green Island Cement Works)大

連日商小野田水泥會社，安南法商海防水泥公司 (Haiphong Cement Co.)，臺灣淺

野水泥會社，都是時常供給我國水泥不足的廠家。因之我國建築事業極重要的水泥

材料，也常須仰給於外人。考外商操縱我國水泥事業〔六〕，初則有德國丹麥等國，

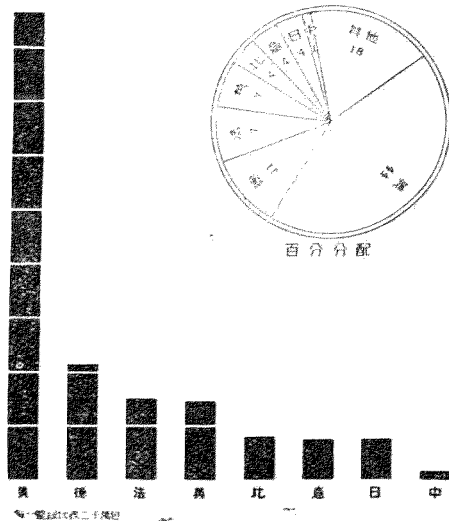
遠從歐洲輸入；歐戰爆發以後，西洋貨來源斷絕；於是日本安南的水泥，又橫行於

我國市場。我們試查最近十年外國水泥進口價值，每年總在兩三百萬兩左右。就中

大部份是由日本進口，其餘則由德國蘇聯安南香港輸入。日本進口水泥，常佔總額

世界各國水泥生產額

(1927年)



百分之六十以上，其勢力之大可以想見。這些進口水泥，大都銷行於我國通商大埠，作爲建築房屋、堤塘、港口、道路等之用。將來建築事業日益發達，而外貨又以價廉傾銷的關係，恐怕以後洋灰的進口還要增多咧。

建築房屋的主要材料，除木材、水泥外，便是磚瓦。牠也同水泥一樣，只是國內消費的用品，而非國際的商品。但外人在中國設廠以相競爭，則其結果，也就不啻成爲國際競爭的商品了。中國舊式房屋用的磚瓦，大抵就地製造；現在這裏所說的，卻是新式磚瓦，爲建築洋式房屋所應用的。我國新式磚瓦的應用，始於法國輸入的連環式紅平瓦〔七〕。後來我國也有自行設廠製造的，如上海的瑞和光華都能自製紅瓦火磚和洋灰花磚，但同時外廠的勢力卻也侵入：如歐戰前漢口有德國德隆磚瓦廠；天津有比商義品磚廠，後又設分廠於上海；河北有英商開灤礦務局，因原料取給便利，造磚更非常發達；蘇州更有美商蘇州磚瓦廠；上海近年尤有最新式的中國汽泥磚瓦公司的汽泥磚瓦，形如海綿，質堅而輕，最宜建造高樓。這些都是在華的外廠而供給我國以新式磚瓦的。近年我國雖自行設立的公司也很多，有名的如啟新公司附設的磁磚廠，上海的泰山磚瓦公司、益中機器公司磁工廠，遼寧肇新窯業公司，哈爾濱的大東、同興機器磚瓦廠，但出品不多，一時外貨尙不能盡行絕跡；

尤其日商以接近我國之故，運輸便利，乘機推銷磁磚於我國各處，我國新式磚瓦也已經受不少的影響了〔八〕。

第二節 玻璃油漆

玻璃係用硅酸 (Silica)、玻璃粉、石灰、碳酸曹達、碳酸加里、鉛丹等合製而成。有吹製玻璃 (Blown glass) 和壓製玻璃 或稱平板玻璃 (Pressed glass or Plate glass) 之別。後者即係供給建築應用的門窗玻璃。在十六世紀的時候，歐洲已有玻璃製造；近代更成爲世界重要的建築材料了。

世界玻璃的出產地爲英國 美國 比利時 法國 德國 等；其中輸出最多的，卻推德國。德國出口的玻璃，大都屬於高價製品，較其他各國爲優良。但我國所輸入的，卻多爲日本 玻璃。每年由日本 玻璃輸入我國數目常值二三百萬兩。本來日本 玻璃的製造方法，傳係全武天皇 之天平 年中，才由我國傳到日本 去，現在卻反須從他們那裏輸入了。

我國建築及一般應用的玻璃，除由外國輸入一部份外，國內各處，亦復有自行設廠製造的，不過多爲玻璃器物之屬。至於門窗用的玻璃，自行製造還是很少。現在我國玻璃工業分布的情形〔九〕，山東有博山 煙臺 濟南 青島 各處，博山 玻璃業之興

盛，尤冠全國。每年從青島出口的，有七百餘擔。河北有秦皇島的耀華玻璃廠，爲開灤礦務局所經營，也很有名。江蘇現有玻璃廠二百多家，分布上海宿遷蘇州南京各處。此外四川廣東湖南各省，也有玻璃工廠，不過廠家雖多而規模多狹小，於日用玻璃器物雖能製造，而門窗用的大玻璃，卻仍非用外貨不可。

再就建築有關的油漆說，牠是保護器物平面，不受空氣損壞，且爲粉飾美觀最重要的物品。我國現用有中國油漆和外國油漆兩種：中國油漆缺少光亮，而價值廉；外國油漆價錢雖貴，卻光亮可愛；所以現時一般人便都愛用外國油漆了。

油漆的主要原料便是桐油，而桐油卻爲我國的特產。所以外人有 *China Nut oil* (*wood oil*) 之稱。牠是一種乾燥性的油類，塗在器物上，便能保護器物不受空氣的損壞，故油漆中桐油爲不可少的原料。我國的油漆製法，是用桐油調和白鉛粉而成白漆。倘加顏色便成爲有色油漆。至於外國油漆製法，雖向以亞麻仁油爲主要原料，但近年在歐美各國，桐油卻也視爲必不可少之原料品，故每年都要從我國輸入多量的桐油。

我國桐油產地爲四川貴州湖南湖北四省，差不多佔我國桐油產額十分之九。四川桐油年產四千五百多萬斤，大都集於萬縣再行轉運漢口。湖南桐油多在沅江流域

，而以洪江沅陵常德爲最大市場。湖北桐油則以漢口爲最大市場。這些地方的桐油到漢口以後，除一部分供內地消費外，大部份都運往外國。自一八七五年後，桐油便成爲我國對外貿易上的重要貨品。歐美油漆工業，莫不利賴很殷。現在輸入美國的最多。每年出口數目，至達關銀三千多萬兩（一九三〇年），實爲前途一極有希望的貨物咧。

附注

[一] 東三省森林面積及積材量，係根據中東路經濟調查局報告，但據一九三一年東北文化社出版東北年鑑卻謂東省森林面積爲五九七、八二五、二九七畝，蓄積量爲二七、三〇五、二五五、一八六石，稍爲不同，錄供參考。

[二] 參考田中義一，對滿蒙積極政策奏稿。

[三] 牧野輝智：世界產業大觀第二一二頁。

[四] Lippincott：Economic Resources and Industries of the World。

[五] 吳承洛：今世中國實業通志下冊第二〇八頁。

[六] 民國二十年九月份工商半月刊中國水泥工業及民國二十一年一月份國際貿易局：Chinese Economic

〔七〕民國二十年十一月十五日出版《工商半月刊》：中國磚瓦業。

〔八〕同上。

〔九〕吳承洛：今世中國實業通志下冊第二二二頁。

第八章 世界的建築材料（下）

近代建築事業最要的材料，爲五金，因爲近代建築物的最大特色，在能堅固耐久。而能達到此項目的的最大原因，卽爲利用水泥與鋼骨之混合建築，便是所謂「水泥鐵筋法」，然而這種鋼骨，卻完全是隨着五金工業的發達而來的。並且建築應用的五金材料，實在不只鋼條一種，大而鐵條版鐵片，小而鐵釘鐵絲銅鎖，無往而不與五金工業有密切的關係。

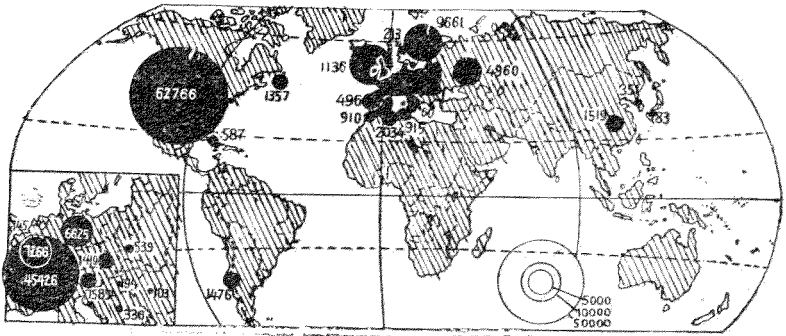
五金工業的發達與否，和礦區分布有絕大關係：蓋一國必須具有適當的礦區，供給大宗的原料，才可以製造多量的五金製品。從前英國工業革命之所以能够成功，就是爲着有煤鐵作基本工業；近年歐陸工業競爭最激烈的，也還是屬於五金製品，足見其關係重大之一斑。

五金礦中最關重要的，自莫過於銅鐵錫三項。現在便就這幾宗礦產的世界分布情形略爲考察：

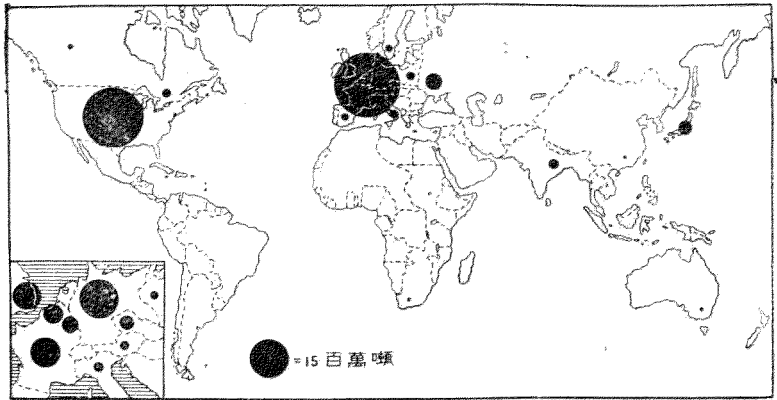
第一節 鐵類

鐵和煤都是現代經濟生活中必不可少之物，不獨一國工商業的興盛，便是一國國力的隆盛與否，也可以拿鐵來作測驗的工具的。

世界鐵礦產額



世界生鐵主產地



現時世界各國產鐵最多的，首推美國，每年要產生鐵三千八百多萬噸。再次爲法國，亦常在一千萬噸左右。再次爲英國，每年爲六七百萬噸上下。至於由鐵鍊成的鋼，近年產額還要比鐵爲多，也是以美國爲第一。一九二八年產額達五千幾百萬噸，要佔全世界鋼產三分之二。其次德國爲一千三百多萬噸；英法占九萬噸左右；比利時盧森堡蘇聯各三百萬噸左右，以外便不足數了。

美國的主要鐵礦在明尼蘇達 (Minnesota) 密芝安亞拉巴馬 (Alabama) 威斯康星 (Wisconsin) 紐約賓夕爾瓦尼亞諸州。明尼蘇達的麥薩比 (Mesabi) 鐵山，出產要佔美國十分之六，尤可重視。這地在蘇必略湖 (L. Superior) 西部。該湖區域所產之鐵，占美國百分之十五，不獨爲美國產鐵中心，也可算是世界的產鐵中心了。

美國有這許多的鐵礦，加以煤的產額也很多，運輸又很方便，所以匹茲堡 (Pittsburg) 布法羅 (Buffalo) 等處製鐵工業，都很發達，因此機械工業也隨着同時發達了。

德國的鐵產地爲勞蘭 (Lorraine) 州。原先她本想佔據比法諸國的產地，打算造成世界第一位的煤鐵國家；可是歐戰結果，以凡爾塞條約的限制，連東勞蘭州 (Lorraine) 也割讓於法了。所以現時的德國的鐵產額較從前並沒有什麼增進。她的製鐵

工業的主要地方，威斯特發里亞（Westphalia），尤以魯爾河附近的波罕（Bochum）挨森（Eisen）伊則倫（Iserlohn）諸地，爲最著名。挨森的克魯伯（Krupp）公司，這是全世界都知名的。

法國在凡爾塞條約以前，本算不得鐵產國，自從取得德領的勞蘭後，才突變爲鐵礦所有國，鐵的產額也有增加。不過法國產煤不多，製鐵業還不算發達。

英國本來是世界產鐵的先進國。自工業革命以後，她的煤鐵產額，便已年有增加：在一八八一年的時候，每年生產的鐵，便平均達八百多萬噸。後來因新興鐵產國家競爭的關係，才沒有什麼大進步。現在已屈居於世界鐵產國之三四位了。她的主要鐵產地方爲英格蘭，其東北部的克利夫蘭（Cleveland）和西北部的費爾尼斯（Furness），爲英國兩大有名的鐵區。因爲同煤礦很接近，這是英國製鐵工業最便的地方。牠不獨可以煉本國的鐵，便是外國的鐵礦，也有運到英國來製煉的。英國斯塔福州（Staffordshire）約克州（Yorkshire）昆布蘭（Cumberland）和克來德（Clydefield）地，更以製鐵工業著名。

我國鐵的主產地〔1〕，爲湖北與遼寧二省。湖北大冶的鐵，開採很久，但蘊藏

的鐵量，卻遠不及遼寧的豐富。東北鐵礦的蘊藏量，總共七十億噸，而遼寧竟達五十八萬萬三千多萬噸，要佔東北鐵礦百分之八十，中國全國百分之五十。就中鞍山鐵礦，尤爲著名，廟兒溝、方長嶺等鐵礦次之。不過此等鐵礦現全歸日本經營。鞍山鐵礦係由滿鐵會社經營，有鞍山鐵礦振興公司，以進行採鐵事業，鞍山製鐵會社以進行製鐵事業，每年可產礦石六十餘萬噸，都由該製鐵所製造生鐵，以供日人自用。廟兒溝鐵礦則由名義上中日合辦的本溪湖煤鐵公司經營，即於其所附設的本溪湖製鐵所製成生鐵。

以上是就已開採而著成效的鐵礦說，至於此外儲量很多未完全開發的重要鐵礦區域，還有察省的宣化龍關以及河北廣平密雲，山東的金嶺鎮和鐵嶺，山西的太原大同平定孟縣五臺等縣，江西的萍鄉九江永新三大鐵區，安徽的銅陵繁昌，江蘇的鎮江六合江浦（有名的鳳凰山鐵礦）銅山（有名的利國驛鐵礦），湖北（除大冶外）的武昌鄂城陽新蒲圻黃岡等縣，河南的安陽（有名的六河溝鐵礦）修武宜陽信陽等縣。茲以圖表示如下。

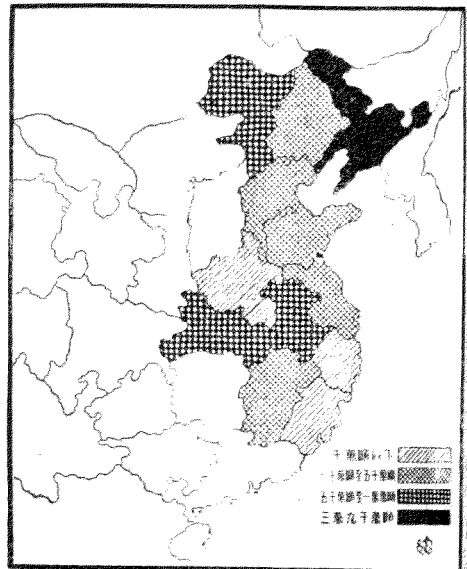
由上所述，我國鐵礦產量雖富，但是多半未經開發。東省製鐵工業雖比較發達，卻完全在日本人手裏。湖北的漢冶萍公司製成的鐵，也只能供本地工場自用，並

且每年還要以最低廉價格賣給若干噸於日本的八幡製鐵所。因此我國一方面每年有五六百萬兩以上的生鐵和一二百萬兩的鐵礦砂出口，而同時卻要輸入十倍以上之鋼鐵製品。最近鋼鐵類進口總值，年達七八千萬兩，而與建築材料最有關係的，計有下列數種，都是價額最巨的進口貨。

近年主要鋼鐵材料進口表(三)

素馬口鐵	一〇、六七一千兩	一九三〇	一九三一	鐵管子	二、八一五千兩	一九三〇	一九三一
三角鋼鐵	一、一八〇	一九三〇	一九三一	鐵管子	四、七五八	一九三〇	一九三一
鋼條	八、九二四	一九三〇	一九三一	剪口鐵	一、四〇三	一九三〇	一九三一
鐵箍	一、〇〇三	一九三〇	一九三一	螺旋釘	二、〇一二	一九三〇	一九三一
				鍍鋅鐵片	四、四八九	一九三〇	一九三一
					五、〇八〇		

中國各省已知鐵礦儲量



鐵絲圓釘 一、九一三

二、八一五

鐵絲

二、三二〇

三、五二〇

最後說到日本，她的內地鐵礦很少，僅釜石越後與北海道的室蘭幾因爲其三大鐵區；不過產額也少，不能不極力就殖民地及外國設法。現在日本室蘭的日本製鋼所，即係用北海道所產的鐵。釜石礦石所，則兼用朝鮮的鐵。在我國遼寧和本溪湖煤鐵公司，也就用當地出產的鐵。故日本每年還要從外洋輸入鐵砂一百數十萬噸。日本製鐵業的中心，是在南部的八幡，地距九州煤田很近，但因當地沒有鐵礦，所以每年要從我國大冶運去多量鐵砂。國民革命成功以後，大冶鐵礦仍還歸日人操縱，足見其利賴我國的深切。

世界鋼鐵的產額，已如上面所述；再就世界鋼鐵貿易的情形考察〔四〕：英國輸入的多屬生鐵、鐵塊、鐵條等，而輸出的卻爲鐵製品。輸出的地點以英屬各殖民地爲最多。其次阿根廷法國比利時日本荷蘭巴西德國美國以及我國。就大體的趨勢以觀，她對於世界各國的輸出，都已有減退的傾向了。其減退的最大原因，便是由外國的競爭，而英國處於不利的地位所致。再次德國的鋼鐵貿易，近年出口也有減退之勢。比利時和盧森堡卻全以鋼鐵工業爲其出口的大宗；不過總還不及美國出口的興盛。近年歐洲鋼鐵生產國家，爲聯合抵制美國的關係，至有國際鋼鐵卡特兒的組

織，足以反映美國鋼鐵生產貿易勢力偉大之一斑了。其實美國鋼鐵產額雖多，而多半自行消費，輸出國外的，只佔很少的一部份，不過即此一部份，也足以震懾世界的市場了。至於日本來在世界鋼鐵的生產和貿易方面都不佔重要地位，但她在中國的鋼鐵貿易上頭，卻居於最重要的地位，這便是由於地位鄰接，可以就近操縱的原故。

第二節 銅類

銅的應用，比鐵還早。有史以前，便有「青銅時代」之稱。近代化學工業及建築事業發達，銅的產額更爲增加。在一八八一年的時候，世界銅產尙祇有十八萬一千噸，到二十世紀的初期，便已增至五十四萬五千噸；歐戰發生，戰事需銅，產額突增，加到一百萬噸以上。嗣後年有增加，到了一九二七年，已達一百九十餘萬噸〔五〕。

現時世界的主要產銅國爲美國智利非洲日本加拿大墨西哥西班牙葡萄牙祕魯德國古巴等國。

美國在一八五一年時銅產額不過佔世界十分之一，現時已佔世界總產額的半數，年產八萬四千七百萬噸。其主產地爲亞里蘇那州 (Arizona)，年產六萬八千餘萬

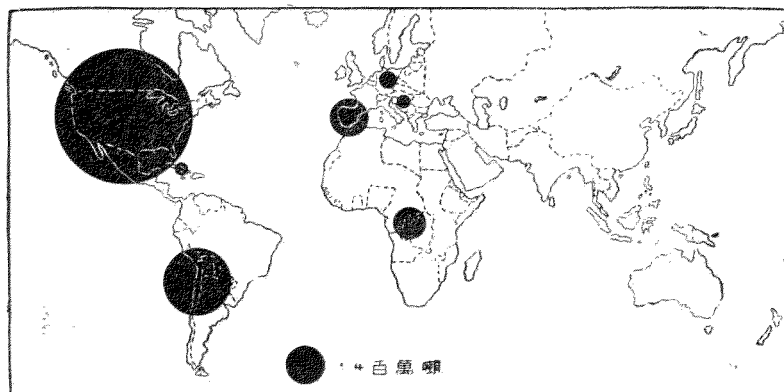
鎊；其次蒙大那州 (Montana) 年產二萬二千多萬鎊，其主要產地爲標特 (Butte)；再次爲密芝安州，年產二萬噸之譜，差不多全在蘇必略湖突出的克溫撓 (Keweenaw) 半島。

其次南美的銅產，大都在安達斯山脈中，及智利秘魯各國。智利北部土地荒蕪，卻富於硝石和銅。一八八〇年時，曾居世界第一產銅國家地位；後來他國銅業發達，乃降至第五六位以下。歐戰後因美國製銅業發達，大宗美國資本，投入智利銅礦，因之產額又由戰前之五萬噸增至二十萬噸以上，居世界銅產的第二位了。

秘魯近年銅產才稍發達，惟遠不及智利之多。

非洲以好望角殖民地和比屬剛果爲主要產

世界銅產地



銅地，現尙未盡開發，將來卻有極大發展的可能。加拿大爲世界有名的鑛出產地，銅便是牠的副產物；其主產地在英屬哥倫比亞，現時年產七萬噸以上，將來亦很有發達之可能。

日本從前產銅本不甚多，但近十年卻發見許多銅山，因之產額增加，年達七千萬噸上下，也成爲世界有數的產銅國。中國進口的五金製品，和建設應用的電氣銅料，及銅元原料，大都來自日本，便由於日本銅的產量和價格，較其他各國尤爲相宜的原故。現時以神戶爲銅輸入我國的主要港口。

我國銅礦本來各處都有，尤以雲南四川一帶爲盛，湖南湖北福建次之。但以交通不便，總不能夠發展，以致每年還要輸入多量洋銅。在從前盛鑄銅元的時候，由日本進口的銅頗不少；近年停止鼓鑄銅元，便只有建設工程應用銅絲銅片等，每年值三四百萬兩。但同時也還有點原料銅類出口，不過不十分重要就是了。

第三節 錫鉛鋅類

上述銅鐵兩項爲五金中最重要者，但是近代五金工業，卻脫不了有關係的各種礦石原料；尤其錫鉛鋅等。所以我們對於牠的生產分布情形和消費貿易狀況，也應略爲知道。因爲這幾種是同五金工業和建築材料有直接關係的。

先就錫說：牠是洋鐵罐和白鐵片的主要原料。現在世界產錫的地方雖也有十幾處，但是最重要的產地卻只馬來聯邦和玻里維亞，這兩地要供給世界以現在總產額百分之八十到九十〔六〕。從前有名的舊產錫地英國的康瓦爾（Cornwall）每年仍還產好幾千噸；其他若荷屬東印度暹羅尼日利亞（Nigeria），每年也有大量的出產。便是我國，每年產額也嘗達六、七千噸。據 Drescher Bank 的世界經濟統計，一九二八年全世界的錫產額爲十八萬二千二百噸，荷屬東印度和馬來聯邦便要佔百分之五五·四，計十萬一千噸；玻里維亞佔百分之二三·一，計四萬二千噸；其他便都不足道了〔七〕。

我國的錫產量，據一九二六年的統計〔八〕，也還居世界產額的第六位：主要的出產地在湖南廣東廣西雲南四省；而此四省中尤以雲南箇舊的錫礦最有名，常年在七千噸至八千噸之間，價值在一千萬元以上。此外如湖南的江華錫礦，廣西的富山賀縣錫礦都很有名；不過因係舊式方法，產額不大發達，否則開採得宜，我國在世界錫的生產方面，還可居比較重要的地位。但就現時而論，每年出口價額，也將近一千萬兩，實爲國際貿易上的一大宗貨物。

再說到鉛，牠固然不是建築材料的最要部份，但也已成爲很重要的工業金屬品

，在建築和化學工程方面所消廢鉛量，要佔全體百分之二十五至三十〔九〕。其他作爲電氣製造的用品，消費更多，而作爲商業品的包皮和容器的也不少。牠的產地，現在以美國最爲豐富，智利次之，西班牙和德國墨西哥也有多量的出產，加拿大和緬甸所產亦不少。我國則湖南雲南兩省，也爲有名的鉛出產地，湖南常寧的水口山鉛礦，尤爲著名，開採亦較久。其他各省有鉛礦，卻還不曾引人注意〔一〇〕。

至於鋅，也不是直接的建築材料，但是牠的主要用途，在用鋅鍍鋼鐵後，可以保護鋼鐵在空氣中不致毀壞，所以一般的鋼鐵用品，尤其白洋鐵皮（建築方面也用得很多），都須鍍鋅才能耐久，因此牠的用途也就日益廣大了。現時世界上的鋅產地，也以美國佔大部份，常佔總額百分之四十至五十，這是因爲鋅同鉛銀礦都在同樣的地質中。如我國水口山本是產鉛有名的地方，同時產鋅也很多〔一一〕，便是這個原故。

附注

〔一〕野口保市郎：經濟地理學概論；又劉君木譯：最近世界實業通志第六章：世界鐵的富源。

〔二〕吳承洛：今世中國實業通志第三章，鐵；又周志驊中國重要商品第三一四——三二四頁。

〔三〕由一九三〇年及一九三一年華洋貿易總冊摘輯。

- 〔四〕侯厚吉：戰後世界鋼鐵之生產與貿易，見民國二十年十月十五日江商半月刊。
- 〔五〕寺田貞次：經濟地理世界物產編第六七八頁。
- 〔六〕劉君木譯：最近世界實業通志第二四一——二四二頁。
- 〔七〕Dresner Bank：The Economic Forces of the World。
- 〔八〕劉君木譯：上書轉錄。
- 〔九〕同上書：第二二八頁。
- 〔一〇〕吳承洛：今世中國實業通志上冊。
- 〔一一〕參考鄧負盦：湖南礦產分帶論。

第九章 世界其他重要的商品

第一節 金

金爲現代主要的貨幣用品，但美術工業和日常用品中，用金作裝飾品的也很多，如金鍊、金戒指、手飾等都是，所以也可作爲現代重要的商品看待。

金的出產，地球上到處都有，便是海水中也有之。其與砂礫混合者爲砂金，與石英銀銅等混合者爲山金。

砂金多混和於河牀及砂層中，採集方法，係利用比重方法，於水中淘汰之。山金採集則有乾式溼式兩法。乾式用火熱之法，比較溼式之用藥液方法，可得多量之金。惟溼式較簡單，又有溼汞法及沈澱法之區別。世界產金之大部份，係用混汞法。不過此種生金，尙含銀分，須用電氣分解方法將金銀分離。

金之純度以卡拉 (Carat) 及格蘭 (Grain) 表示：有二十四分之一之純金名一卡拉；一卡拉二分之一名爲一格蘭。

金的產地從前在舊大陸，有史以前便知利用。太古時候的埃及及印度，羅馬時代的西班牙等都產金。等到新大陸發見後，中南美地方發見金礦，金的供給才見增加，一般作爲貨幣應用。到一八四八年北美加利福尼亞金礦發見，一八五一年澳洲金

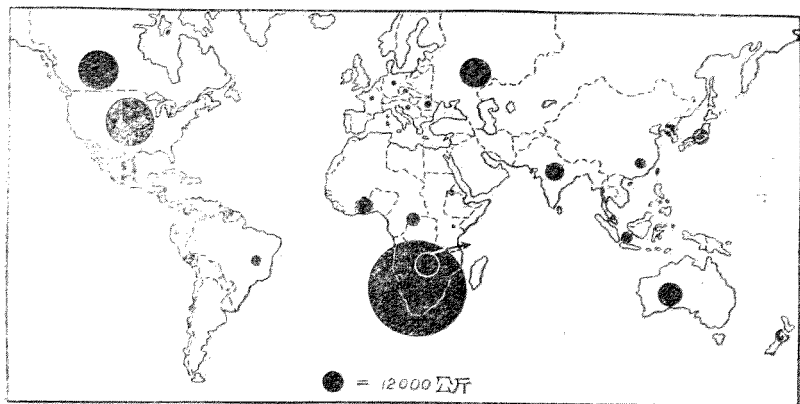
礦又發見，於是金的供給，更見富裕。待一八八五年南非金礦，一八九五年阿拉斯加金礦發見後，於是世界上的產額愈多。戰前一九一三年世界金產總額曾達七百六十餘法噸，戰後產額稍減，而應用卻大增加。最近世界的金產額，仍只六百幾十萬噸。

現時金的主產地〔一〕，爲南非北美加拿大蘇聯墨西哥澳洲日本等。

南非的金產額，佔世界總額五成以上，爲世界第一的產金國；就中最盛的地方，爲脫蘭士哇和羅得西亞(Rhodesia)。這些地方的金礦，多數爲英人經營，足見英人操縱世界金市的勢力不小。

美國向來就富金礦，自一八九四年加利福尼亞金礦發見後，便有名於世。現今採掘的地

世界金產地圖



方爲落磯山脈西部一帶哥羅拉多州 (Colorado)，以丹弗 (Denver) 附近的克里伯川 (Cripple Creek) 見稱於世。

墨西哥的金產常和銀混合一起；愛斯派拉薩金山，尤爲世界有名的金山。

加拿大的金產在該國的東部及西部山脈地方，以新蘇格的亞 (Nova-Scotia) 哥倫比亞等爲著名主產地。

澳洲產金之處在西部澳大利亞，尤以東科爾喀提 (East Coalgartie) 地方的喀爾哥里 (Kalgoorlie) 金礦最爲著名。

蘇聯產金的地方在烏拉山及西伯利亞地方。在十九世紀的時候，蘇聯金產不過一百四十萬盎司；自東部西伯利亞金礦發見，後漸形增加；近時年在三十萬噸以上，爲歐洲第一產地 (1)。

我國的金產，大部份在東三省，尤以黑龍江及吉林爲我國最大的產金區 (2)。其主要產地，如吉林的夾皮溝金礦，三姓金礦，黑龍江的漠河金礦，奇乾河金礦，呼瑪爾河金礦，都稱豐富 (3)。歷來曾經官商合辦，或私人開掘，都以資本不足，技術不佳，加之地方不甚安靜，致無多大成績。此外如甘肅新疆二省，亦多金礦，外蒙尤爲我國產金的要地，不過這些地方，或因交通不便，或有特殊情形，現在都

不能够開採。又四川尚有砂金，不過產額不甚多，湖南沿沅水一帶山脈中亦產金。

我國金產既不很多，一方面又因各國儘量吸收現金的政策，同時又因對外貿易爲逆調的關係，以致每年差不多都有現金出口。查自光緒十六年後，金之出口，起初只二三百萬兩，十八、十九兩年，便增至七百多萬兩，以後十年中，總在八九百萬兩上下。到光緒三十年以後，雖間有金的入超年份，但都係當作商品進口的。大體還是金的出超居多。歐戰以後，金的出超，少則值一百多萬兩，多則一千萬兩（民十三），最近一九三一年卻突增到三千二百一十一萬兩之多，大有羅掘俱窮之勢。這真是我國商業經濟前途的一重大危機啊！

第二節 銀

銀在現代，除少數國家用作貨幣外，也大都用作裝飾品，及供美術工業的應用。所以銀也成爲現代主要的商品了。

我國銀的進口數目，近十年來，淨數達六萬萬二千多萬兩。而以最近三年（一九二八—一九三〇）進口尤多。每年進口總數，都在一萬萬二千萬兩左右，足見我國在世界銀市場中所占重要地位的一斑了。

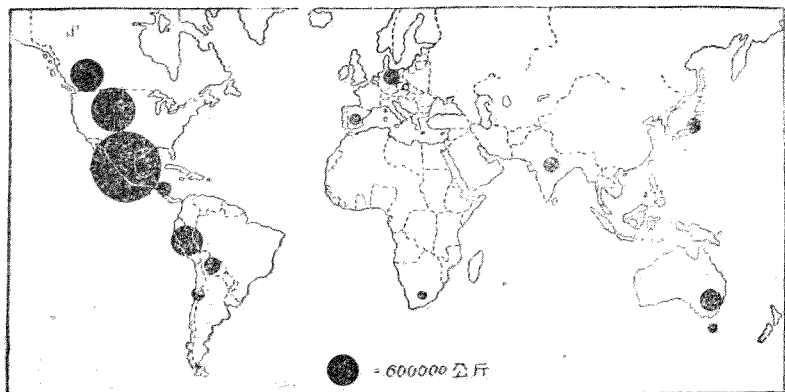
銀有「自然銀」的形狀（毛狀又樹狀）產出的，又有攙合各種礦物中產出的，

而以硫銀礦和方鉛礦中含得最多。

銀的產地古代以西班牙小亞細亞希臘等地爲主。自一四九二年新大陸發見後，墨西哥遂成爲世界有名的銀產國。嗣後南美各國相繼發見銀礦。一八五九年以來，北美尼華達 (New York) 州的銀礦開發，銀產大爲增加，世界銀市大受影響。金銀的比價激變，歐美諸國，遂將銀本位制顛覆，而採用金本位。現時世界的產額，一九一三年約七千法噸，歐戰後因銅鐵鉛礦等業的不振，稍爲減退；但近年又漸恢復，年達七千八九百萬法噸。產額最多的爲墨西哥，美國與加拿大次之；祕魯澳洲玻里維亞智利印度德國日本又次之。

墨西哥國內銀的埋藏，特爲豐富。在新大陸發見的時候，便已爲世界銀的主產地。其後

世界銀產地圖



產額增加，已可追蹤美國。一九〇〇年產額尙祇有一萬公噸，但因鑛業隨交通而發達，後產額日增，一九一三年便已達三千多萬兩，占世界總產額三分之一；最近更增加到三千多萬法噸，爲世界第一位的產銀國。其主產地在沿太平洋山脈各地，大都供給美國之用。

美國原先產銀豐富，較勝於墨西哥，現時已退居於第二位。但較之加拿大，猶多產二倍以上；較之歐洲產額，更多四倍以上。其主產地爲蒙大拿、烏台（Utah）各州。礦石多在國內製煉，作爲貨幣及其他工藝原料品之用。其餘輸出英國及其他亞洲國家。

加拿大以溫德利溫州（Ontario）及英領哥倫比亞爲主產地，就中加布特（Calab）礦山幾占總產額四分之一。

南美產銀的地方以哥倫比亞、委內瑞拉爲主，大都爲金的副產品。祕魯的塞羅達西巴斯河（Cerro de Pasco）礦山，則由石灰岩中礦山採出，玻里維亞則由錫礦牀中掘出。波多西（Potosi）爲其中心。

亞洲僅印度、日本各有出產，但也不多。我國和印度雖爲世界二大用銀國家，卻也沒有什麼出產。我國僅熱河的平泉、隆化、灤平，綏遠的興和，湖南的水口山，雲南

的會澤略見出產，卻也無關輕重〔五〕。

第二節 橡皮

橡皮又名樹膠，日人名爲護膜，卽係直譯英文 Gum 一字。牠是由種種樹木的液汁製成。其最主要者爲亞洲南部及東印度所產之彈性膠木 (Elastic wood)，與中美之 Castilla elastica 及南美之 Hevea 木。

橡皮從前僅供美洲土人利用，後來西葡人至美洲探險，才傳到歐洲。一七五五年葡萄牙王曾用橡皮製造皮鞋，後來又作磨擦用品，更應用到各種工業方面。查一八二三年的時候，麥因他希 (Macintosh) 便已用作防水布，不過當時還有缺點。後來到一八四二年固特異 (Goodyear) 發明「硫化橡皮法」(Vulcanizing Process)，才便於作器物之屬。現在多數用品，都已漸漸應用到橡皮方面了；而尤以日用品、靴鞋、玩具、汽車輪胎、飛機等應用最多。

橡皮的適宜產地，在純熱帶。牠的產額，在一九一二年不過十一萬噸；一九二二年增至四倍；一九二六年增至六倍，爲六十多萬噸。起初只是荷蘭人在爪哇蘇門答臘婆羅洲等處栽培；後來英人又於馬六甲錫蘭等處栽培，復推廣至於非洲墨西哥中南美，自此產額更爲增加。到一九二九年，橡皮的消費額估計要達八十萬噸以上。

，足見消費逐年增加的傾向與其在現代商品中地位的重要。

世界橡皮產額表 (六)

	一九二六年	一九二七年	一九二八年
馬來聯邦	二九八、七千噸	二四五、九千噸	三〇二、三千噸
錫蘭	五九、九	五六、九	五六、九
印度	一〇、二	一〇、二	一一、二
英領婆羅洲	六、一	七、一	六、六
爪哇	二二一、三	二二三、二	二二九、六
印度支那	六、六	七、六	一〇、二
巴西	六、六	七、六	七、一
沙拉哇可	一〇、三	一一、二	一一、五
合計(連其他)	六四八、二	六二七、二	六六四、一

不過橡皮的產地，雖在英荷統治下的南洋羣島，然而種植的事業，卻與我國僑民很有關係。南洋羣島的橡園，大多數為華僑所種，因此致富的不乏其人，且有以大量橡皮製品運送本國銷售的。如陳嘉庚橡皮公司便是最著的例。不過近年南洋橡

皮生產過剩，多數橡園封閉，影響於華僑失業的很爲不少。

橡皮在現代國際上頗具有重要地位，因爲牠是現代具有壟斷性的國際商品。十分之六、七，產於南洋英屬地，爲英人所壟斷，十分之三四產於荷屬地，爲荷人所壟斷。在一九二一年的時候，英人操縱的橡皮產地額，曾達百分之七十；荷屬僅百分之二十。一九二八年英屬已減退至百分之五十五，荷屬卻增至百分之四十，大有和英人爭短長的神氣。

再說到消費方面，英屬橡皮百分之七十以上，銷行美國。年達九萬萬鎊以上。美國最著名的汽車工業，就是完全倚賴英屬橡皮作原料維持的。假使英屬橡皮限制輸入美國，就足以制牠的汽車工業的致命。這正和英國棉織工業利賴美國棉花的重要程度一樣。其次銷納橡皮原料較多的，卽爲英本國。從前每年只二三千萬鎊，近年亦增至二萬萬鎊左右。再次法國，每年亦銷納一萬萬鎊之譜。德國日本每年消費爲四五千萬鎊。意大利蘇聯比利時一二千萬鎊，此外便不足道了〔七〕。至於我國最近數年，才稍發達一點：上海等處製鞋工業應用略廣，將來兵工築路事業發達，橡皮輪胎需用日多，則橡皮消費就會更廣大了。至於現時橡皮輪胎等進口數目，年僅三百萬兩左右；橡皮靴鞋，則在三百萬兩以上；橡皮其他製品，約二百五六十萬兩。

(依一九三〇年統計)，這些原料，我國都不能夠生產，將來卻非完全仰給外貨不可。

第四節 紙張

紙的消費量和國家的文明程度是成正比例的。愈文明的國家，消費紙量愈多。蓋書籍報紙用品，原在在需大量紙張的消費的。

紙的原料，普通係用破爛麻布、棉花、布、毛布、或各種植物纖維。自一八六七年，美國首先創用木漿(Pulp)造紙法，現時已通行於世界各國。所以凡產紙的國家，必具有多量的「木漿」，而木漿係用樹木的纖維製成——其用機械碎木而成的為機械木漿(Mechanical Pulp)；其用化學方法破碎木材的，為化學木漿(Chemical pulp)。所以林木豐盛，又成為產紙國家的重要條件了。不過作木漿的樹木，現時祇有寒帶的林木，如唐檜(Spruce)、蝦夷松、落葉松(Tarred)、樅(Fir)、白楊、赤楊等合用。熱帶林木，可作造紙木漿的現還沒有，所以天然適於造紙的國家，還是寒帶各國。就是能够控制造紙材料的國家。北歐的挪威、瑞典、德國、荷蘭、蘇聯，北美的加拿大，日本的北海道、樺太島等地的森林，都富於木漿，所以這些國家，也就漸次成為世界上重要的產紙國了。據最近的統計：全世界木漿的產額總共八十五萬噸

，美國佔百分之三一，爲二十七萬噸；瑞典佔百分之十四，爲十二萬噸；挪威佔百分之八，爲七萬噸；德國佔百分之十八，爲十五萬噸；加拿大佔百分之九，爲八萬噸。

世界紙產額表

國 別	1918 年產額		1927 年產額	
	單位千噸	佔世界總額%	單位千噸	佔世界總額%
德 國	1981	17.2	2414	12.5
大不列顛	1076	9.4	1522	7.9
蘇 聯	350	3.1	292	1.6
瑞 典	333	2.9	610	3.1
挪 威	194	1.7	374	1.9
芬 蘭	227	2.0	330	1.7
歐洲其他各國	1776	15.6	2365	12.2
歐洲統計	5937	52.0	7907	40.9

美國	4780	41.8	8400	11.6
加拿大	550	4.8	2240	11.6
美洲其他各國	20	0.2	182	0.9
美洲統計	5350	46.8	10822	55.9
日本	105	0.9	575	3.1
亞洲其他各國	28	0.3	30	0.1
亞洲統計	133	1.2	605	3.2
世界總額	11420	100	19334	100

紙的生產國，戰前以美國第一，德國次之，英法又次之，奧匈加拿大蘇聯瑞典芬蘭各國，亦復具有相等的地位。到了大戰以後，美國產額急激增加，仍還佔世界的第一位；德國卻毫不足稱了；英法兩國，亦復沒有地位，僅只加拿大突飛猛進，佔世界紙產額的第二位；捷克也新近成爲紙的重要生產國，瑞典芬蘭各國則無甚變動。

美國造紙業所以這樣發達，全由於她的原料豐富，水的供給充足，輸運便利，

並且本國的紙，消費也很大。新英格蘭便是她的主要產地。美國造紙業現在雖然很發達，可是因爲造紙原料的木漿消費過甚，森林的生產量遠不能如消耗量之巨大。將來原料方面定會發生困難。她現在雖爲世界上第一位產紙的國家，可是每年還不够消費，要從加拿大瑞典德國芬蘭等多量輸入。

英國雖也適宜造紙，像蘭開夏和登比夏蘇格蘭等處，便是主要的產地。但究以森林很少，原料缺乏，不能不仰給於外國。她的屬地加拿大木漿雖很豐富，但因爲和美國關係密切，英國倒難利用，反向瑞典挪威芬蘭等國去投資。至於加拿大自己因有多數地方爲紙料森林，最近已成爲世界最重要的化學紙料的生產和輸出國了。瑞典挪威等國，製紙業的發達，與水力的利用，有絕大的關係。瑞典的紙張，銷行到我國市場的特別多。

日本所產的紙有二種：一爲日本式的紙（和紙），如吉野紙、美濃紙，都是用楮皮、三椶和蕘花作原料造成的。此種紙張自昔有名，近來也稍有出口。還有新式的洋紙，便是歐美通行的印刷紙等。日本自日俄戰爭後，得樺太島的木漿產地，又有北海道的森林，便於經營紙業，近年進步很快。在一九二一年的時候還不過五萬三千萬餘鎊，最近一九二八年已在十三萬五百萬餘鎊以上了。她的紙張除自用外以

輸入我國最多。我國現用的紙張，十九都是由日本來的。

至於我國所產的紙，也分二種：(一)舊式紙張如竹紙、皮紙等，數千年故步自封，沒有什麼進步。新式仿造洋紙，近年設立工廠很多，但還不足以同洋紙競爭，以致每年進口洋紙很多，最近一九二〇年的進口數目，至達三千七百多萬兩。將來工商事業一發達，銷用定還不止此數咧。

附注

〔一〕佐藤弘：世界經濟地理第二九四頁。

〔11〕Lippincott: Economic Resources and Industries of the World, 劉譯本第二五五——二六五頁。

〔三〕吳承洛：今世中國實業通志上冊第一五〇——一六四頁。

〔四〕日本協調會：社會政策時報本年(一九三二)五月份載稱：黑龍江北部黑河金鑛據俄人推算埋藏量為三百五十萬基羅格蘭姆。

〔五〕吳承洛：前書，第二〇〇頁。

〔六〕Dreschner Bank: the Economic Forces of the World(1930)。

〔七〕牧野輝智：世界產業大觀第三編林業。

〔八〕張天榮：商品上的華紙種類概況見商業月報第八卷第八——九號。

第二編 世界商業區域與商業都市

第一章 商業都市與商業發展的關係

第一節 都市成立的由來及其與商業相互的關係

商業都市乃多數生產者與消費者會合從事經濟活動的地方。都市的起源，有出於國內政治的中心關係的，有由於宗教祭壇廟會造成的，但是大多數卻是由於經濟上的交換活動所形成的。不過大都市的成立，靠政治和宗教的力量，究竟很少，主要還是要有物質上維持市場的能力，才能發生長足的進步。

商業都市就地位上區別，可分為內地商埠和沿海商港兩大類。內地商埠多在內河渡口，或水陸交通的要衝。沿海商港當然是沿着海岸的港口；但是也有許多河港，因為接近海濱，習慣上也就當作海港的。例如我國的上海，地當水陸交通的要衝，又為東西洋交通的樞紐，名為河港，實際上在國際商業上的地位說來，總是當作海港看待的。海港的任務，大都以經營國際貿易為目的，故通常成為國際的商業都市，自然要較內地商埠發達得多了。

不過無論內地商埠或沿海商港，都是要有物質上維持工商業的能力。蓋商業的發展，必在有工業上生產力的促進，或農產物大量供給的場所，故商業都市必須接

近生產地，使商品轉運，於時間上費用上，都有很大的節省和便利。例如我國的絲業市場彙集上海，就是因為接近生產地的關係。同時商業的活動，也是基於消費者的要求，故商業都市尤須接近消費區域。因為有稠密的人口，才有擴大的消費機能，乃有大量的購買力，這樣纔足以維持商業都市而促其進步。例如我國北平和南京，因為是政治上的中心，一般人的經濟上的需要自然較大，因之也就造成活動繁榮的都市。但國都南遷以後，北平消費的人口大大的減少，因之商業也就沒有從前那樣興盛了。

商業都市因商業發展的程度而有變遷。原始的商業活動，僅是生產者和消費者的直接交換，一般人祇須擇地爲市，按時會集，各以貨物交換罷了；例如亞馬遜河低地的土人，定期集合，各以其所攜來之物舉行交易，這便是原始的商業都市。我國易繫詞下說：『日中爲市，致天下之民，聚天下之貨，交易而退，各得其所。』就是說明原始商埠交易的情形。等到後來交易日繁，商場的範圍也就擴大；但仍有些市場所行交易的貨品，非常簡單；例如南美的巴拉(Para)和伊基克(Egrique)商場，僅祇硝石和林產的出口，及普通食用品的進口罷了〔二〕；這種都市便是簡單的都市。等到近來交易愈發達，商業都市也就愈進步——交易事務，不僅生產和消費

兩方面的關係，並且有居間商人從事分配，所謂商業階級便因而興起。這般商人爲應消費者的要求，一面向生產者搜集各種商品，一面分配商品於消費者，永久的商業都市，便因此而漸形發達。這種商業都市的業務比較複雜，同時經濟方面的關係，也比較重大，這便造成近代所謂複雜的商業都市。

近代複雜的商業都市，不僅爲實業及財政的中心，並且爲學藝美術教育以及一切文物的中心，所以對於一國文明進步的關係也很大。我們研究商業，特別要注重於商業都市，便是一方面因爲牠是經濟活動的中心，一切經濟技術的改進發明，都足以影響到實業的發展；同時還因爲近代一國商業的發達與否，完全可由幾個商業都市來代表；尤其是國際貿易發達的國家，她的商業，十分之七八就在幾個商業都市裏。所以近代的商業都市，簡直是社會組織的神經中樞；物質文明和精神文明，都是由牠產生的。

都市的由來已如上述，在通常的情形下，商業的發展與否，便完全看商埠的位置適宜與否而決定。可是近代世界商業的發展，又常足以轉移商埠的位置。譬如在陸地交通時期，商業都市都在陸路要塞；內海交通時期，商業都市又常移至內海沿岸；等到近代航運發達，卻又由內海貿易擴張至遠洋貿易，因之內河內海的都市都

相繼衰落，而海洋口岸的新市場便先後興起。就我國說，揚州自唐宋以來便已成爲中國有名商業都市，至有「揚一益二」之稱，蓋即由於內河交通和漕運事業興盛的關係。等到近代海通以後，河港不足以容納巨舶，於是繁盛的商業中心，便不能不移轉到濱海的上海了。就國外說，自蘇彝士巴拿馬兩運河開通後，歐亞商業愈形發達，太平洋岸就興起不少的新市場。便是商業最繁盛的國家，如英美各國，其最大的都市也多在濱海之處。在現代海洋貿易時代，世界四十幾處大都市倒有三十幾處是建設在海洋綫上，這不是顯然受世界商業潮流的激變所造成嗎？

沿海的商業都市既是這樣的重要，可是就性質上也有主動與被動兩種不同：主動的國際商業都市多屬自行建設，組織和管理之權，也是全操在我，因而具有控制國內外貿易的特權。反之，被動的國際商業都市，卻在國際經濟勢力壓迫下開放的商埠，因而商業大權，也完全爲外人所操縱。例如我國的天津上海大連等處，都是我國最重要的國際商業都市，可是商業大權，完全爲外人所劫持，簡直成爲外人殖資木推銷貨物的場所了。就中如大連，名義上雖說是我國的通商口岸，實際上已不啻爲日本的殖民地；上海，我國的商業勢力雖還有一部份，但是外人的商業經濟勢力，實遠勝於我國。自暴日侵滬以後，日本還想勾結其他帝國主義國家，造成純

粹的獨立國際商業都市（四），其有妨害於我國商業的發展，更不消說了。

我們既已明瞭商業都市與商業的相互關係很深切，那麼我國今日對於舊商業都市的維持，和新商埠的建設，自成爲很重要的問題。要維持我國舊日的商業都市，須先審慎對於此都市繁榮後，對於我國商業的發展是否有益，然後再定維持的方法。倘使覺得有維持的必要時，我們便應研究其所以衰落的原因：或由附近商埠的開放的關係，或因交通不便或阻塞的關係，或因工業的維持力弱，或由消費市場的逐漸衰落。總而言之，應就衰落的原因力謀補救。至於新商埠的建設，尤應鄭重考慮：對一商埠開放的目的，看牠是否爲着關稅的收入，抑或爲着招攬貿易，或是發展工商業；并須研究商埠的地點與鐵路內河的聯絡是否便利，管理設備是否經濟，尤應決定管理的主體，或由國家地方政府，或企業團體，究以何者爲合宜〔五〕；最後且須對於國家主權有無不便的一點加以詳考。因爲我國過去的商埠，大都是被迫開放，牠的發達與否，悉以外人的利害關係爲轉移，現在我們倘要自設商埠，便不能不處處就本國的經濟利害關係着想。

第二節 商業的發展與商港

上節說過，近代商業的發展全靠沿海都市，便是商港。港（Port）即船舶可以碇

泊的區域。港的分部有港口和港內，港內水量深大者最爲適用。我們依港口使用的不同，常可分爲軍港、漁港和商港三大類。軍港爲軍艦停泊所在；漁港則爲漁船停泊所在；商港則爲旅客上下貨物起卸的商船停泊地。

商港的種類，又可依構造上區分：有天然商港，爲不需人工濬治而天然水量深廣者；有人工築港，便是由人工改造才適用的。又依管理上分別，可分爲公有商港、私有商港和準公有商港三種。今日一切商港，無論公設私設，都應由本國政府管理。獨我國的大連商港，名義上係我國的商埠，而自轉租給日人後，日人強不歸還，對於大連港的管理，一切都由日人主持，我國人民有誤入大連港口的警戒綫內的，甚至隨意槍殺，這真是全世界所沒有的事情。

商港的區別，普通又可依位置上分類：便有海港、湖港和河港三者之別。海港是直接海洋航運，大抵水量深闊，於海洋貿易極有關係。這種海港，又可分爲泊地港 (Roadstead Harbor)、海峽港 (Straits Harbor) 和運河港三種：第一種如哥倫坡 (Colombo)，第二種如新加坡 (Singapore)，第三種如蘇彝士。湖港則爲大湖旁的港口，常有廣大的陸地。例如美國密芝安湖畔的芝加哥，我國的九江，便是例證。河港在各國最多，世界上有許多著名的商埠都是河港。例如太晤士河畔的倫敦和易北

河畔的漢堡，這是全世界都知名的。河港中還有河灣港，既臨河口，又據海灣，那要算最佳的商港了。

不過無論那種港口，要成爲一種良港，必須具備幾種主要的設備；第一爲埠頭設備周全。蓋海港水淺或設備未周的，輪船不能直接入港，須用舢板或駁船迎送旅客轉運貨物，非常不便。現代新式埠頭，須能使輪船直接傍岸，且建築倉庫堆棧於其上；並附設裝卸的機器，如蒸汽起重機 (Steam Windlass)，水力起重機 (Steam and hydraulic cranes) 和裝卸機 (Powerful elevators) 等；有時還須建設臨港的鐵路，以便水陸運輸的連絡。例如大連的港岸，有南滿鐵路的支綫逕行達到，因而水陸聯運，非常便利。

其次，須附有船塢 (Dock) 以便修理船舶。蓋船舶經長時間的航行以後，必須加以檢查修理，以防不虞。此中又可分浮船塢與乾船塢兩種；乾船塢的設備，依船舶的大小而不同，普通用滑盤 (Patent Slip) 載船，再由斜坡鐵軌升盤登陸，以便修理者，名爲滑渠；或用若干巨箱而注以水，使之沈沒，然後駛船其上，再唧水使出，水出則箱浮，船亦隨上，即可修理；名爲浮渠。又或依岸掘坑，設閘以司水的出入，閘開船隻隨入坑中，再閉閘唧水使出，便成乾渠；工竣再開閘放水，水入船便可

出渠了，這便叫作坑渠。最後這種船塢應用最廣〔六〕。

再次，好的港口，又須有良好的碇泊所，以便船舶能避風浪，這種碇泊所，以三面環山，一面通海，灣澳深廣爲最佳；否則須修築防波隄，藉阻風浪。我國的大連防波隄建築得最好，但這是日本把持大連貿易而設立的。至於自行設立的防波隄，在煙臺近年也已設立，該地人士稱作「擋浪壩」。

此外爲航路標幟，如設置燈塔、浮標、信號，以防觸礁擱淺等意外危險的，也是良港的必須條件。又港口必須有給煤所，以供給船舶上煤的便利；又必須有浚港的常川工事，要用挖泥機不斷的將由上流瀉下沈到河底的泥沙抽出，免致港口淤積。像上海從前的浚浦局和現在的港務局，天津的華北水利委員會都有這種浚港的設備。

以上是人爲的良港的主要設備，此外還有天然的良港條件：即（一）港口天然具有相當的深度。現代的大洋航船，大都在四五萬噸左右，自船底至上艙甲板，高約十八公尺，故港口須深及十公尺至十二公尺，才不妨吃水量大的汽船往來。（二）港口面積廣大。因爲港口倘使狹隘，大洋汽船就不能進退迴旋。（三）港口土質適宜。水底的土質須堅韌便於投錨；沿岸的土質也要固結便於建築各種高大房屋，不受浸

渚。(四)港口無結冰及海霧等障礙。蓋港口冰封，雖有碎冰船的補助，但遠不及不凍港的便利；又海口霧漫，則船隻進出便易發生碰觸的危險。

以上所說都是良港的條件。但是港口雖好，如果沒有廣大的「內地」，即商品的「配給區域」(Hinterland) [17]，港埠也很難發展。這種內地經濟的連絡關係，便是商港發展重要的條件。由商港進口的貨，可以儘量運送到內地去；而內地一切生產的貨物，也都儘量經由這個港口出口，所以好的商港常有「吞吐港」的名稱；這種吞吐港所控制的內地愈大，該地域的商業也就愈發達。我國現在祇有上海和大連兩港口所控制的內地特別廣大。上海係以長江流域爲其商品的配給區域，大連係以整個的東三省爲其配給區域，所以這兩大商埠的商業也就特別的發達。國外的大都市如倫敦，其背後有人口七百五十萬的世界工商業中心地；紐約則其內地也有十幾條鐵路和運河連接的大生產地，都足證明內地對於商港的關係特別重要。

不過內地固然能够影響到港口的繁榮，而同時港口也能影響到內地的經濟；尤其港口對於內地的交通綫一完成，自然足以造成內地工商事業的發達。例如我國自南京條約強迫開埠以來，經由各大商埠輸入的洋貨便充斥於內地市場，內地的土貨也源源向外流出，有許多內地的經濟，便因此而開發了。

港口對於內地既有這樣密切的關係，所以各國爲發展她們對華貿易，都先想法劫持一個主要的港口，以便爲開發內地商業的基礎。例如帝俄時代，俄國要攫取東三省的利權，便先租佔我的旅順大連，因爲這是東北三省最重要的港口。等到日俄戰後，日本想繼續俄人在東省的特殊利權，也就首先發展大連港口。所以在三十年前的荒涼漁村，到現在也就成爲東亞最重要的商港了。此外若德國對於青島也是這樣，她要想發展對華貿易，便首先攫取青島港口，再謀建設膠濟鐵路，以造成良好的內地商業連鎖關係；所以青島開港以後，華北的商務也就日益發展起來了。

附注

- 〔一〕李吟秋：實業通論第十二章商埠之開，浙北方一卷第四期。
- 〔二〕周佛海譯：商業經濟概論頁三四二。
- 〔三〕張其昀：論江蘇之新省會，見東方雜誌第二十四卷第二十一號。
- 〔四〕武培幹：出賣上海的獨立自由市計劃，見南京時代公論第六期，一九三二年五月。
- 〔五〕矢野剛：商港財政問題，見日本海運新誌。
- 〔六〕李吟秋：實業通論第十二章，商埠地理。
- 〔七〕淡川康一：經濟地理概論第四九八——四九九頁。

第二章 中國主要商業都市（上）

第一節 我國商業都市與國內外貿易的關係

我國國內外貿易發達最早，商業都市，隨時代而不同。太史公作貨殖傳，列舉秦漢間的大都會凡有二十，都在黃河流域，其在大江下流的，僅江陵（吳）（蘇州）廣陵（江都）三處，粵江流域則僅番禺一處。隋唐以後，運河開通，京口（鎮江）揚州乃成爲一時代的商業重鎮。同時海道發達，沿海商業都市也漸次興盛起來〔一〕。宋承唐代市舶司的舊制，極力獎勵對外交易，因之明州秀州泉州杭州廣州等處便成爲對外貿易的主要都市。元明兩朝的國外貿易，仍集中在這些沿海的港口。明史食貨志載稱：泉州通琉球，廣州通占城暹羅西洋諸國，寧波則專通日本。入清以後，因清政府限制對外貿易的關係，起初僅以廣州二埠爲對外貿易口岸。等到鴉片戰爭以後，開廣州福州廈門寧波上海五口爲對外貿易口岸，於是我國的商業狀況，乃具體由商埠貿易中表現出來。現在且將南京條約締結後，我國由被迫與自動開放的商埠，用表列示如下，以見國內外貿易發達與商埠的關係。

省名	商埠名	開埠	放事	及	年	分	所	在	地
遼寧	瀋陽								瀋陽縣

光緒二十九年中美續議通商行船條約

吉林		營口	咸豐八年中英續約十一年開放	營口縣
葫蘆島		光緒三十四年奏定開放民國三年重申與洮南等開放	錦西縣	
安東		光緒二十九年中美續議通商行船條約三十三年開放	安東縣	
大東溝		光緒二十九年中日通商行船續約三十三年開放	安東縣	
鳳凰城		光緒三十一年中日新訂東三省條約附約	鳳城縣	
遼陽		同右	遼陽縣	
新民		同右	新民縣	
鐵嶺		同右	鐵嶺縣	
通江子		同右	昌圖縣	
法庫門		同右	法庫縣	
大連		光緒二十四年租與俄國三十一年歸日本租借三十三年我國設關徵稅	金縣	
錦縣		民國五年自行開放	錦縣	
鄭家屯		民國三年自行開放	遼源縣	
洮南		民國三年與葫蘆島同時開放	洮南縣	
連山		民國二年自行開放	連山縣	
吉林		光緒三十一年中日新訂東三省條約附約開放	永吉縣	
長春		同右	長春縣	
哈爾濱		同右宣統元年開放	濱江縣	

山東	煙臺	咸豐八年中英中法條約允開登州後改煙臺同治元年開放	福山縣
	青島	光緒二十四年中德膠澳租借條約民國十年收回自辦	青島市
河北	秦皇島	光緒二十四年奏開二十七年開放	臨榆縣
	大沽	爲天津的分關而開放	天津縣
	天津	咸豐十年中英續增條約十一年開放	天津縣
	北平	光緒二十九年中日通商行船條約開放	北平市
	滿洲里	同右光緒三十四年開放	廳濱縣
黑龍江	愛琿	同右宣統元年開放	愛琿縣
	海拉爾	同右	呼倫縣
	齊齊哈爾	光緒三十一年中日新訂東三省條約開放	龍江縣
	綏芬河(五站)	同右	東寧縣
	百草溝	同右	汪清縣
	頭道溝	同右	延吉縣
	龍井村	同右	延吉縣
	局子街	宣統元年圖們江中韓界務條約	延吉縣
	琿春	同右	琿春縣
	三姓	同右	依蘭縣
	寧古塔	同右	寧安縣

浙江		安徽		江蘇													
寧波	杭州	蕪湖	安慶	徐州	無錫	海州	蘇州	鎮江	浦口	吳淞	上海	南京	濟寧	龍口	濰縣	周村	濟南
道光二十二年中英南京條約二十三年開放	光緒二十一年中日馬關條約二十二年開放	光緒二十二年中英煙臺會議條約二十八年開放	光緒二十二年中英煙臺會議條約允作暫停處二十三年允開	民國十一年自行開放	民國十二年自行開放	光緒三十一年自行開放	光緒二十一年中日馬關條約二十二年開放	咸豐八年中英續約十一年開放	民國元年自行開放	光緒六年中德續約允作停泊處二十二年自開	道光二十二年中英條約二十三年開放	咸豐八年申法條約允開光緒二十三年自開二十五年開放又城外下關於民國十二年自行開放	民國十年自行開放	民國三年自行開放	同右	同右	光緒三十年自行開放
鄞縣	杭縣	蕪湖縣	懷寧縣	銅山縣	無錫縣	東海縣	吳縣	鎮江縣	南京市	上海市	上海市	南京市	濟寧縣	黃縣	濰縣	長山縣	歷城縣

河南	溫州	光緒二年中英煙臺會議條約三年開放	永滋縣
河南	鄭州	光緒三十年自行開放	鄭縣
湖北	漢口	咸豐八年中英續約同治元年開放	漢口市
湖北	沙市	光緒二年中英煙臺會議條約作停泊處二十一年中日約開二十二年開放	江陵縣
湖北	宜昌	光緒二年中英煙臺會議條約三年開放	宜昌縣
湖北	武昌	光緒二十六年開放	武昌縣
湖南	長沙	光緒二十八年中英續議通商行船條約二十九年中日通商行船續約三十年開放	長沙縣
湖南	岳州	光緒二十四年奏開二十五年開放	岳陽縣
湖南	常德	光緒三十一年奏開三十二年開放	常德縣
湖南	湘潭	同右	湘潭縣
江西	九江	咸豐八年中英續約同治元年開放	九江縣
江西	賓興州	民國十二年自行開放	九江縣
四川	重慶	光緒二年中英煙臺條約十七年開放	巴縣
四川	萬縣	光緒二十八年中英續議通商行船條約民國六年開放	萬縣
福建	福州	道光二十二年中英南京條約咸豐十一年開放	閩侯縣
福建	廈門	同右同治元年開放	思明縣
福建	三都澳	光緒二十四年奏開二十五年開放	寧德縣
福建	鼓浪嶼	光緒二十八年開放	思明縣

廣東		廣西		雲南	
廣州市	道光二十二年中英南京條約開放	龍州	光緒十三年中法續議商務專條十五年開放	蒙自	光緒十三年中法續議商務專條十五年開放
澄海縣	咸豐八年中英中法續約十年開放	梧州	光緒二十三年中英續議緬甸條約附款同年開放	桂林	光緒十三年對法開放
惠陽縣	光緒二十八年中英續議通商行船條約	南寧	光緒二十四年奏定三十二條開放		
三水縣	光緒二十三年中英續議緬甸條約附款同年開放				
新會縣	光緒二十八年中英續議通商行船條約三十年開放				
合浦縣	光緒二年中英煙臺條約三年開放				
順德縣	光緒二十八年中英改訂條約附件三十年開放				
中山縣	光緒十三年自行開放				
寶安縣	宣統元年督署批准開辦				
台山縣	民國元年省署批准開辦				
瓊山縣	咸豐八年中英續約中法條約光緒二年開放				
中山縣	民國十九年關為無稅口岸為期六十年				
		海口			
		公益埠			
		香山			
		九龍			
		洪北			
		甘竹			
		北海			
		江門			
		三水			
		惠州			
		油頭			
		廣州			
		梧州			
		南寧			
		桂林			
		蒙自			

新 疆	吐魯番	天山南北路各城	伊犁	蒙古各處	烏里雅蘇臺	科布多	恰克圖	庫倫	熱 河	察哈爾	綏 遠	甘 肅	騰 越	河口	思茅
	同右	同右	咸豐元年中俄伊犁塔爾巴哈臺通商章程爲俄開放	咸豐十年中俄續約准俄行銷貨物	同右	光緒七年中俄伊犁條約允開	雍正五年中俄恰克圖條約乾隆五十七年恰克圖條約爲俄開放	咸豐十年中俄愛理續約允俄行銷貨物	同右	多倫諾爾	歸化城	嘉峪關	雲南	同右二十一年開放	光緒二十一年中法續議商務專條附章二十三年開放
	同右	同右		光緒七年中俄伊一條約						張家口	民國三年自行開放	光緒七年中俄改訂條約開放	光緒二十三年中英續議緬甸條約二十八年開放		
										赤峯	民國三年自行開放	光緒七年中俄改訂條約開放	光緒二十三年中法通商追加條約二十四年開放		
										庫倫	咸豐十年中俄續約准俄商行銷貨物民國三年自行開放	歸化城	昆明縣	馬關縣	思茅縣
										赤峯縣	多倫縣	酒泉縣	騰衝縣		
										萬全縣	歸綏縣	酒泉縣	昆明縣		
										庫倫	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		
										買寶城	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		
										科布多城	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		
										烏里雅蘇臺城	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		
										蒙古各盟地	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		
										迪化	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		
										吐魯番縣	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		
										天山南北路各城	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		
										伊犁縣	多倫縣	歸綏縣	騰衝縣		

西藏		塔城	同右	塔城縣
喀什噶爾		咸豐十年中俄愛璉續約開放		疏勒縣
亞東		光緒十九年中英會議印藏續約		後藏扎什倫布南
江孜		光緒三十二年中英新訂印藏條約		扎什倫布東南
噶大克		同右		阿里境內

上面這些商埠，可就內地、沿海、邊境三部觀察：

內地的主要商埠，在東三省要推瀋陽長春齊齊哈爾（龍江）幾處。這幾處都因鐵路轉運的特別便利，所以商務稱盛；但是因為接近日俄的關係，日俄商業勢力特別發達。再說到本部方面：山東的濰縣，既扼膠濟鐵路的要衝，而物產如染織棉布，近來也很發展。河南的鄆縣，當平漢隴海兩路的交點，為本省貨物的集中地。江蘇的鎮江（丹徒）和吳縣（蘇州），都有京滬路和運河的交通便利，綢緞貿易，尤為著名。浙江的杭縣情形也是一樣。安徽的蕪湖，為內地第一大米市。江西九江有長江鄱陽湖水運之便，故商業亦稱發達。湖北的漢口，佔全國水陸交通的要衝，為內地唯一的大都市。湖南的岳州（岳陽），通過貿易比較發達，長沙常德，則一為管領湘西以達滇黔貿易的門戶，一為湘中湘南物產聚會的處所。四川的重慶萬縣，

又爲我國西部物產出口的總樞紐。雲南的昆明既有滇越鐵路的運輸，又爲本省政治的中心，因此藥材、礦石和穀類的貿易也很發達。

再說到沿海商埠，較內地商埠尤爲重要；就中尤以上海天津廣州三埠在世界貿易上亦復佔有相當地位。山東的青島煙臺，也都是天然的良港，不過商業並不繁盛。福建的廈門和廣東的汕頭，商業雖不發達，不過將來卻極有希望。東北的大連，商業雖然很發達，但完全在日本人的操縱之下，我國幾至無權過問，這也是一件痛心的事。

至於邊境商埠，更十九爲外人強迫要求開放，以求達到她們政治經濟侵掠的目的。比較重要的邊境商埠，如安東，爲東北木材出口的地方，而同時卻爲大宗日本棉布進口的處所，所以同日本的貿易關係特別密切。哈爾濱滿洲里綏芬河又是對俄貿易的重鎮。蒙古的恰克圖，爲我國茶磚和蘇聯毛織物的貿易要地。但近年外蒙赤化，華商遭種種困難，貿易也沒有從前那樣興盛了。新疆的伊犁和塔城疏勒（喀什噶爾）都是通蘇聯的門戶，對蘇聯貿易亦頗發達。迪化（烏魯木齊）因爲具有商業政治兩層的關係，民國二十年冬，更開通歐亞的航空路線，將來的商業尤其可望發達。雲南的蒙自及河口，與法屬安南接近，爲中法貿易的商埠。西藏的亞東，爲與

英屬印度極近的商埠，商業雖不怎樣興盛，但英國想經由西藏西康以垂涎四川，並貫串長江流域的商業勢力，這也是不可輕視的一件事。

以上只就我國各地商埠大概情形說說。倘使我們要知道各埠貿易的詳細情形，我們還可就海關總冊將各埠的貿易貨值作詳細的比較。現在就各埠直接對外貿易總額年在二千萬兩以上的作一簡單比較表，便可知各大商業都市在我國目前所處的地位怎樣了（二）。

	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
上海	九八八、六八七 <small>千兩</small>	九九二、四〇九 <small>千兩</small>	一、一一二、〇四四 <small>千兩</small>
大連	三八九、〇八六	三一九、七七二	三二一、九二五
天津	一九六、四〇三	一八二、九三四	一九八、〇五三
廣州	一一六、八五六	一一一、五二九	一一八、〇二三
青島	八二、九八三	八九、一二六	九四、二三四
安東	七八、四四七	七四、五〇七	四三、一七九
漢口	六二、六一四	四五、二九三	五七、八三五
哈爾濱區	五五、六一七	六六、九八三	六二、四六七

汕頭	四五、二九三	五六、四三七	四六、六一八
牛莊	二六、六九七	二六、九〇八	三九、四一八
廈門	二一、一二五	二五、六一八	二八、〇二八
福州	二三、〇三八	一五、五六四	一三、〇一四

由上表，可見我國十二個大商埠，大多數都在沿海，這便可以看出目前中國商業之地理的分布情形。現在再就一些主要港口的貿易大勢，分述如下。

第二節 沿海的重要商埠

就上節的數字所示，我國沿海的商埠，上海實佔第一位，其次爲大連天津，再其次爲廣州青島，至於廣州附近的香港雖已被英帝國主義掠奪去了，可是牠在我國南華貿易上的地位，卻是很重要。現在便把牠們的商業狀況分述如下。

一 上海的商業

上海開港始於公元一八四二年即前清道光二十二年的中英江寧條約。地臨黃浦江邊，距黃浦江入海之吳淞口二十公里。航運，北通冀魯及東三省，南達浙閩香港，西由長江上溯又可達重慶成都，東渡太平洋可達美國，此外世界各重要航綫，也都以上海爲經行必要的港口。陸運南有滬杭甬路，北有京滬路，自南京渡江後，可與津浦路銜接，與北寧中東平漢隴海各綫交通。所以就地位上

說來，上海的交通算是站於最便利的地位了。

上海因具有如此優越的地位，故工商業極爲發達。就工

業方面說：中國近代的新式工

業如紡織業、麵粉業、造船業

、造紙業、絲織業、水泥業，

差不多都以上海爲最發達。商

業方面，全國的工商金融，也

大都是受上海市場的支配。而

國際貿易，上海且佔總額的百

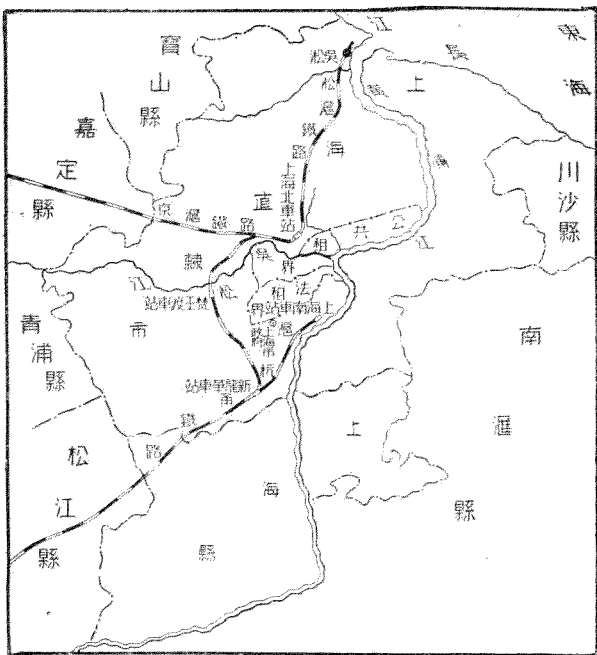
分之五十左右，尤可表示牠的商業地位的特別重要。進口貨值年達七萬萬兩，出口

貨值也常在三萬萬兩以上。主要進口貨以棉織品、棉花、糖、菸草、米糧、小麥、

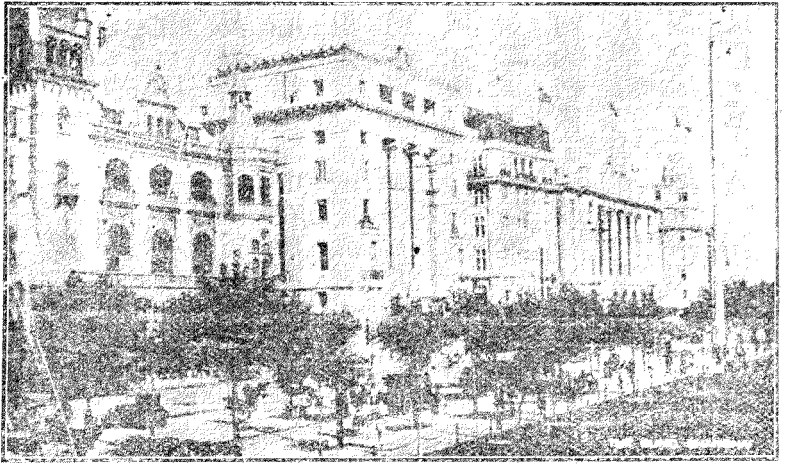
紙張、木材、顏料、染料、五金、礦石、煤油和機器爲最多。棉織品爲一般人民的

衣著必需品，進口自佔第一位。棉花進口之多，則因上海爲中國紡織工業的中心。

上海圖



上海海港圖



砂糖、菸草、煤油係以上海爲總分配市場的原故。紙張也以上海文化印刷事業在全國中最稱發達。米糧則因上海都市人口特多，消費量自然很大。主要出口貨則以絲、茶、棉布最占重要。凡江浙的輯里白絲經、山東的灰經、四川的黃經，都是由這裏出口。茶則除一部份茶磚外，全國大部份的茶葉，也都是由這裏出口。

上海的商業既然這樣的興盛，而其所以能够興盛的原因，卻完全由於外國商業經濟勢力膨漲的原故；外商勢力之所以膨漲，又由於利用租界的特殊地位和領事裁判權的特殊權力，來保障他們不當的商業利益，以致進口出口貿易，完全在外商勢力直接支配之下。同時金融和航業也以外商勢力最爲雄厚，僅以航業爲例

(三)：以上海爲中心的長江及沿海航業，中國

招商局的航輪，便已遠不及英商怡和太古和日商大阪日清等公司的雄厚。至於以上海爲中心的世界航業，更完全沒有我國的份了。據一九三一年的統計，上海進口的船隻，總共爲六五、三八九隻，計五千一百五十七萬四千噸，英國便要佔一千八百萬噸，日本佔一千六百萬噸，美國佔三百七十六萬噸，其他便不足稱。可見上海的貿易就是中國全國貿易的縮影，完全在英日美三國支配之下。這三國在上海的商業中心，都是集中在所謂「公共租界」裏頭，本來已不受中國法權和政治勢力的支配；但是日本帝國主義者，還鼓吹什麼「上海自由市」的計劃，時常乘機發動。我國當局年來頗有覺悟，也正在極力進行「大上海」的計劃。將來倘能成功，也是打倒帝國主義商業侵掠的一種實力的行動咧。

二 大連的商業

大連在三十年以前，實在說不上什麼商業。自從中日馬關條約締結後，清政府聯俄排日，由俄國於光緒二十四年佔領大連旅順，後來雖然還我，卻訂二十五年的租約。等到日俄戰後，旅大租借權，遂由俄國轉移於日本。民國四年，日本迫我承認的二十一條中有延長旅大租期至九十九年的條款，雖屢經我國反對，卻以實力問題無可如何，所以只好聽從日本強租下去直到現在。

大連的地勢，係當黃渤兩海的要衝，爲我國北部的天然良港。航綫通達沿海各

省，及朝鮮日本歐美各地。陸路有南滿鐵路，貫通東三省以與中東路綫連絡。港口的設備，極爲完全，堆棧、碼頭、防波隄等，應有盡有。灣廣且深，三萬噸的大洋汽船，也可進行無阻。冬令又不結冰，所以在華北實難找出這樣好的港口。

大連的貿易額，在全國中僅亞於上海，又爲全國唯一的出超港口。在宣統年間，該港進出口貨物總量尙不到一百萬噸；現在已經在一千萬噸以上了。直接對外貿易額來說，早十年前祇有一萬六七千萬兩，到一九二六年便增至二萬五千六百餘萬兩，近年更將近四萬萬兩；雖以去年（一九三一）日本強佔東省，貿易衰落，也還達三萬二千萬兩，足見大連在我國東省經濟地位重要的一斑了。

大連進出口貿易的重要貨品，在進口方面，以麵粉、麻袋、棉織物、煤油、糖等爲大宗。就中尤以棉織物價額最大。蓋東省棉產本不很豐，然而民生的衣著，卻不可一日或少，所以即使在抵制日貨的情形下，日貨還是可以自由進口。麻袋進口之多，卻是完全爲着裝運東省大豆等物出口的原故。至於出口貨品：最重要的，便是東省特產品，所謂豆類、豆餅、豆油、高粱等項。民國十九年經由大連出口的大豆，曾達三千五百五十萬擔，值一萬萬三千四百餘萬兩；豆餅一千三百萬擔，值三千六百萬兩；豆油一百七十餘萬擔，值一千九百四十五萬兩。三者合計，便已近二

萬萬兩，要估該埠出口總額百分之六十以上。東三省的貿易所以能夠佔出超的優越地位，便全靠這些特產物的出口。然而這些貨物的出口貿易，卻是一向操縱在日本人的手裏啊！不獨出口貿易操縱在日本人手中，便是大連的豆餅、豆油製造事業，規模較大的，也是由日人經營：如日清製油會社、大連製油會社、鈴木製油會社、大連油脂會社，都營出口的製造業。此外如野蠶絲、麩皮、玉蜀黍、鹽、羊毛、芝蔴等出口也多〔四〕。

大連對外貿易的主要國家，雖也有好幾國，但是實際上祇有日本最重要。她要佔大連貿易總額的百分之六十；至於其他各國如英美荷蘭土耳其祇各佔百分之七八而已。大連現時不僅在對外貿易上佔如此特殊的重要地位，便在沿海貿易上，因近年華北各港口的活動力均不見佳，一切雜貨用品，向來由上海天津市場供給的，近年因日本對華沿海航業發展的關係，都已漸次由大連供給了。我們若果一天不收回旅大，華北貿易的全部，很有爲日人蠶食鯨吞的可能咧。

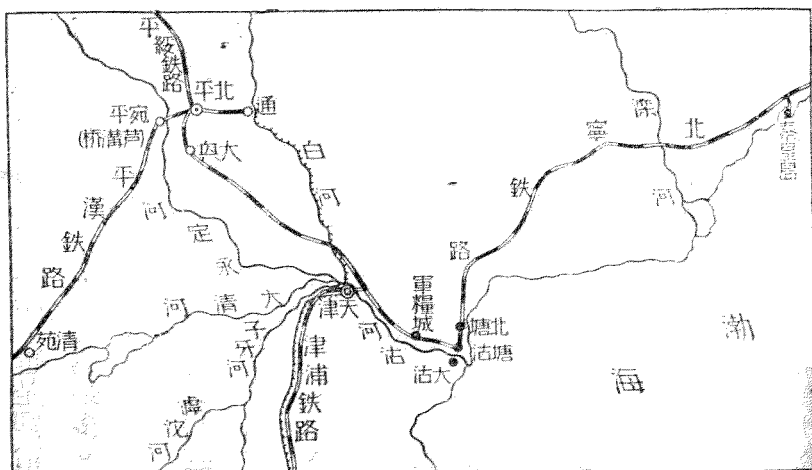
三 天津的商業

天津工商業，在華北具有歷史的價值和特殊的地位。牠的

開港始於咸豐十年（一八六〇年）的北京條約。當時因海河口外沙綫起落不定，貿易並不繁盛；到光緒二十二年河口淤淺日甚，外商及英美領事乃與直隸總督會商修

築白河，浚渫水道。後因航運暢達，商業才慢慢的興盛起來。所以天津港口的發達，也是與外力很有關係。不過近年以來，海河又已淤塞起來，大的船舶都不能進口，這是交通上的缺點；同時國都南遷以後，消費市場的北平，購買力又大衰退，這也很足以影響於天津的繁榮。不過天津因地位和進出口貨物性質的關係，還能維持下去，牠的貿易額在國內外貿易上，還可屹然站在第三四位的地位。原來天津地當運河白河的會合處，北達遼寧北平，南通江浙閩廣，又為北寧津浦兩路的交點，形勢極為重要，商業遂得發展。再就牠的貨物性質考察：內地的棉花、獸毛、地氈、皮革都由此地出口；而北部主要的物產，如草帽緞、豬鬃、落花生、皮革、

天津形勢圖



羊毛等，尤爲天津出口的大宗。進口貨物則華北一帶人民應用的棉織品，也是仰給於天津；此外煤油、麵粉、木材、砂糖、紙張、機器等，也由這裏進口的爲最多。因物品薈集的便利，便是造成天津商業發達的一大原因。

天津的商務，目前雖仍不失爲華北唯一的重要商埠；但是近年以來卻也着實發生種種危機〔五〕：第一便是一般經濟狀況的衰落，這可以就該埠進出口貿易的入超額年年增加來證明；其次天津主要的大工業如紡織業、精鹽業、製鹼業、地毯業、麵粉業、火柴業、提花業，都已呈衰落的傾向，就中尤以紡織、麵粉、地毯、提花四種工業因受外國競爭品壓迫的關係，所受影響尤大。此外以海河淤淺的關係，又復影響於航運交通；因此封冰以後，天津貿易，就有許多轉到秦皇島去的。足見修浚河道，整理工商產業，是發展天津商務所急不容緩的事情了。

四 青島的商業

華北的商務除卻天津以外，便要推青島最有希望了。論地位的適當，和港口的佳良，青島都要比天津好，然而貿易額還遠不及天津的興盛，這卻由於近年日本劫持青島商務和時局的影響。青島由開港以至於現在，業已經過兩次外力統治，近年才由我國收回。青島最初開港，還在光緒二十四年（一八九八）。那時德國有見於青島港口的優良，欲據以爲遠東商業根據地。適遇山東曹州教

案發生，德人便乘機佔據該地，威迫締結中德條約，訂租期九十九年，並迫我承認其特有建築由膠州灣到濟南的鐵路之權。及民國三年夏，歐戰發生，日本竟由我龍口上陸，奪取青島，後來竟自佔領。延至民國十年華盛頓會議，我國代表據理力爭，才於十一年收回青島；其膠濟鐵路，還須備款再贖。因此種種糾紛，青島商務的發展，當然要受影響了。

不過青島地位形勢的優良，我國祇要努力振興，牠的商務前途，實有極大發展的可能。牠位於山東半島的南部，灣廣水深，航路遍達上海香港天津大連和日本各處，與歐美各國，亦有航綫通行。陸路方面有膠濟路可與津浦路連接。港灣設備，因經德人的慘淡經營，差不多一切完備。德人雖築有大港小港，分泊汽船和民船，又起重機和堆棧等也都應有盡有。不過從前德人建有堅固的浮船塢在民國五年都已被日人運去了；近年青島市政府對於港灣行政，卻也沒有什麼進步。

近年青島貿易的情形：進口貨以棉織品值額最巨，其中尤以日本的粗布、直貢呢爲大宗；此外煤油、人造靛青、糖亦爲主要進口貨。美棉及印棉近年因青島紡織業發達，進口也有增進。出口貨則以花生、棉花、麩皮、蛋類、菸草和草帽等爲大宗；就花生、蛋類、菸草、草帽四項，尤爲山東的特殊產物而爲青島出口

貿易的特色〔六〕。不過青島貿易也同大連一樣，大都操縱在日本人的手裏。出入口業和航運業，都爲日人所掌握，便是青島當地的各種工業，尤其紡織工業，也以日本勢力最爲雄厚。

日本在青島商業勢力之所以興盛，完全由於日人想劫持該港爲己有，如同大連一樣，所以用種種方法促進日本在該地的工商事業。同時又因和日本比較接近的關係，對日貿易，亦自然較爲發達。試就近年各國納付於青島海關（膠海關）的稅額以觀〔七〕：由一九二二至一九二八年，日本常佔總額百分之五一至六〇，英國則爲百分之二二以至百分之二八，美國最多時候也只佔百分之五·六，至於首先經營青島港口的德國，在最近十年內，卻從沒有超過百分之四，從此可知青島與日本貿易關係的特別密切了。

五 廣州的商業

廣州爲我國歷史上的重要港口，自昔卽爲中國對外貿易的要口。遠在唐代，就設有「市舶司」管理外商船舶事務。在十六世紀初葉，歐洲葡萄牙人來華貿易，也以這裏爲根據地。在海禁未開以前，西洋南洋來華通商，亦以廣州爲重要口岸。鴉片戰爭以前的中外通商最著的「公行」與商館相互貿易的制度〔八〕，也就是在廣州施行的。等到南京條約開放廣州爲商埠後，雖有香港競爭，仍

還不失爲南華最大的商埠。

廣州位於廣東東西北三江總匯之處，內河交通，海上貿易，都很便利；陸路有粵漢鐵路已展築至湖南，廣九鐵路更可與九龍直接交通；可惜港口狹隘，大船不能進口，因此貿易的勢力便遠不如香港。在民國元年廣州的貿易總額尙祇九千六百餘萬兩，以後增加不多。到歐戰後，才達到一萬四千萬兩。民國十二年又增至二萬二千萬兩，比民國元年已增加了一倍。到民國十五年突然增加到二萬六千餘萬兩，這是由於香港罷工，廣州及附近各關與香港交通斷絕，所有廣州及附近各關對外貿易，多從廣州直接輸運。由這件事可知香港對於廣州貿易關係的一斑。假使南華沒有香港的競爭，廣州的貿易就會比現在發達得多了。至於最近幾年廣州貿易總額，最多時（民國十九年）也祇二萬零九百多萬兩，就中直接對外貿易額還祇佔一萬一千一百萬兩，由此可知廣州在國內外貿易上是有同等的重要地位。

廣州在貿易上還有一個特點要述及的，便是每年爲出超，最近十七、十八兩年，出超額多至三千多萬兩，粗看起來好像廣州貿易的盈利很大，而實際上廣州進口的洋米，由九龍關運入的，便年達二千萬兩左右，此項洋米由廣九鐵路運入廣州，關冊便沒有記載，可知廣州仍還是南華消費洋貨的最大市場咧。進口洋貨之中，以

棉織品、煤油、米糧、煤、紙、糖、海產物等爲主；這些多半是消費品。出口貨則以生絲爲大宗，他如廢絲、絲貨、爆竹、肉桂、土布、織蓆、烟草亦佔出口鉅額。至於直接對外貿易關係的國家，香港一埠，即佔百分之九十以上，以此知港粵貿易關係的特別密切。不過香港究非一國而僅爲轉口口岸，其轉口貿易之所以興盛，得力於廣州的營養力實不小。所以我們能收回英帝國主義奪去的香港，則在我國南華貿易的擴張，才有相得益彰的妙用呢〔九〕。

香港對於我國南華貿易的關係，既是這樣重大，現在便就牠的商業地位略爲附說一下。原香港之所以興盛，全由該島恰處東西洋船隻往來的要道，故爲世界著名的貨物轉運港。當英國開始要發展商業於東方的時候，便已垂涎該島，想把牠作英帝國東方商業勢力的大本營。是以鴉片戰爭初起，英使甲必丹義律便欲強迫琦善割讓香港，後來南京條約成立，才終於達到目的。至英法聯軍戰役後，英國更強租九龍來和香港取聯絡的形勢。因此香港在南華的商業地位便更加穩固了。

至於香港實際貿易數額，以前向無統計。歐戰中香港政府始設立進出口貿易統計支部，核計一九二二和一九二三年的貿易總額，都在一萬二千二三百萬磅之譜，進出口的值額雙方大抵相等。但到一九二五年的下期，統計支部又撤消了。所以對

於純粹貿易統計，英政府是不當作重要，而僅作為船舶轉口的中心，這也是香港商務特點的所在〔一〇〕。

〔一〕武增幹：中國國際貿易史各章並桑原隲藏：西域人蒲壽庚之事蹟考（商務印書館中華書局均有譯本，中華本譯作蒲壽庚考，商務本改名唐宋元中西通商史）。

〔二〕中國海關民國十九年華洋貿易總冊上卷統計輯要及民國二十年海關中外貿易統計年刊。

〔三〕上海日本商業會議所：上海概覽各章。

〔四〕大連：大連商業會議所：滿蒙實業彙報：最近各期。

〔五〕劉毅侯：天津工商業的危機（十八年七月社會月刊第一號）。

〔六〕大阪市役所產業部調查課：東亞貿易研究第九卷第十一號支那主要貿易港之大勢。

〔七〕昭和五年十一月二十一日青島新報，青島輸出入貿易之概況。

〔八〕武增幹：中國國際貿易史，公行貿易章。

〔九〕黃蔭普麥叔度：民國元年以來廣州市對外貿易之分析（見廣州中山大學社會科學論叢第四卷一號）

〔一〇〕Hongkong Daily Press：Directory and Chronicle for China, Japan, Philippines, British Malaya, etc. P. 1015

第三章 中國主要商業都市(下)

第一節 其他沿海重要的商埠

我國沿海的重要商埠，除上述外，還有比較次要的，如營口、秦皇島、煙臺、寧波、福州、廈門、汕頭各埠，也很有關於中國商業發展的前途，因亦分別述其在商業上的地位如下：

一 營口

營口在遼河之口，本爲舊日東省著名的商埠。牠雖然是一個河港，但因距海很近，並且一般人都把牠當作和大連海港的競爭港口，所以也順便在這裏敘述。在光緒三十年以前，營口差不多是東北貿易的總匯；自大連、安東等港開放以後，營口遂逐漸衰落下來。此中原因是：(一)大連不結冰，而營口自十一月起至二月都在冰期。(二)大連水量大，潮退之時，吃水六公尺的大船還能進口；營口則潮漲時，也只能容吃水四公尺至五公尺的船。(三)大連港務設置十分完備，營口卻沒有什麼設置，以致貨物起卸，非常不便。(四)大連輪船碼頭與鐵路連絡極便利，而營口離南滿鐵路車站在三公里外，離北寧鐵路車站還隔一河。因此種種原因，營口的商業地位，便由大連代替去了。現在營口所賴以維持的，僅賴高粱、大豆幾種農產物的貿易。此外撫順的煤也由南滿鐵路公司主持，全由這裏轉運出口，所以有人

以爲營口可以成爲一個很好的運煤出口的口岸。至於進口貨物，僅棉布最佔重要；其次便推棉紗、煤油、麵粉、火柴等項。不過遠不及大連的興盛呢。

營口商業的地位既已衰落，但近年頗有人欲謀抵制大連港起見，主張改良營口藉以促進商業。他們所持的理由，以爲遼河本係東北唯一的良河，本支流貫串南滿肥沃的平原；徒以下流砂土沖積，致河底淤塞不便航行；然東省大豆的運輸，究以經由遼河爲合算。倘使修濬遼河，營口吞吐港的地位，便可恢復。在對外貿易上，牠雖然不上大港的資格；可是作爲民船及輪船往來的沿岸貿易港，卻仍有充分發展的餘地。並且在東省經濟的發展上說，要抵制南滿鐵路經濟的侵略，對於遼河的濬修實是必要。同時能在營口建築新港以備萬噸以上的輪船進出，那末大連的貿易也是要受打擊的。

二 秦皇島 北方的不凍港口，除大連外，便要推秦皇島。牠在民國元年時，其直接對外貿易額還祇三百四十餘萬兩。到歐戰發生後，便增至四百萬兩左右；民國八九年又增至七百萬兩以外；嗣又逐漸減少至四五百萬兩。就貿易的價值說，本不算怎樣重要；但是近年東三省因提倡自主的經濟政策，謀實施新鐵路計劃，將東省特產物多由北寧鐵路經秦皇島出口，因之貿易額又有逐漸增加的傾向；民國十

九年直接對外貿易額，將近一千萬兩，卻爲從來未有的現象。因之頗引起日人的嫉視，民國二十年「九一八」的東省奇變，說是日本存心破壞東省的新經濟政策，實不爲過。

秦皇島貿易的內容，進口方面以布疋、棉紗、紙烟、煤油、純碱、開礦機器等項爲主，就中尤以開礦機器特關重要，這是因爲該處開灤礦局和唐山啓新洋灰公司需用很多。至於出口貨中最多的便是煤。秦皇島之所以能成爲華北的一大商埠，便是由於煤的出口很盛。最多時候年達一千多萬兩，銷行日本上海及國內各處。除煤以外，附屬品如焦煤、火磚、水泥等也爲該埠出口的大宗。假使能够好好推廣，該埠很可成爲華北最大的工商業中心呢。

不過我們之所以重視秦皇島，還不僅因爲牠有煤炭等項特別出產的關係，實在因爲牠的港口特佳，可以全年通航。當冬季渤海灣和遼東半島各處結冰時，牠就是國外貿易重要的通路^{〔三〕}。將來如果能够對於港口設備改良：如將內部航綫擴充；航綫及繫船的樁挖深；另外加築碼頭和堆棧；則秦皇島貿易前途的發展，實未可限量咧。

三 煙臺

煙臺一名芝罘，也是北方的不凍良港。不過濱臨黃海，冬令每多

狂颶爲災，船舶航行因此頗多困難。又山東西北一隅，除黃河口相近的小清河外，別無第二水道。而陸路方面，由此間至內地，又無鐵路及良好道路。貨物運輸，全賴騾馬馱運，交通頗爲不便，因之貿易也很難發達。加以青島大連等埠，又同牠在競爭，故貿易也難得大發展，最近一九三〇年的對外貿易總額爲三千萬兩，而直接對外貿易額只八百八十餘萬兩，足見其地位還是在國內沿岸貿易上比較的重要些。

煙臺貿易品的大宗：出口貨爲繭綢、灰廠絲、粉絲、花生、花生仁、髮網等；就中以繭綢——卽山東府綢尤爲著名，每年出口達四百萬兩以上。髮網出口價額只一百萬兩左右，卻佔中國全國出口總額百分之九十以上。這都是該埠的特別出產。至於進口貨物，不外普通雜貨等類，不足敘述。

四 寧波 寧波在歷史上是中國對外貿易上一個很重要的海港，和泉州廣州有同樣的光榮；可是近代牠的地位卻已大大的衰退了；但較之其他沿海都市，如秦皇島龍口煙臺威海衛温州三都澳門三水，有時貿易額還要稍勝。牠的位置，在甬江的入海口，又爲滬杭甬鐵路的終點，經濟上的地位實還不錯，所以「五口通商」，寧波也列在內。但因開埠以後，上海的國際貿易很迅速的發達，寧波相處太近，國際貿易，並不直接經由該埠；而出口的土貨，經由該埠的，也祇有寧屬七縣，所

以很難發展。差幸寧波商人遍滿全國，有了積蓄，通常寄回家鄉。金融方面既比較流通，因之進口貨物便常超過出口三分之一，這也是寧波商業上的一大特點〔四〕。不過要想把寧波的商業特別發達起來，卻不容易；因為寧波附近，缺乏工業原料和動力，不易成爲工業的中心；又陸路交通，除短促的杭甬綫外，沒有別的可以發展的交通路綫。就水道論，寧波港灣亦不很深，外洋大輪不能進港，這也天然有礙於該埠商業的發展。此外浙東山脈太多，貿易也不能擴大。因此種種原因，寧波商業之不能發展，卻也無足怪了。

五 福州 福州爲福建省會，在對外貿易上，也已久負盛名。惟實際上福州的國內貿易額，常遠過於其對外貿易。例如一九三〇年福州貿易總額爲四千三百多萬兩，而其直接對外貿易額祇一千五百多萬兩，可見其地位也是在國內貿易上還比較重要呢。

福州對外貿易的主要品，自昔以茶著名。銷行俄國的茶磚，現時還佔相當重要地位。其次是木材，出口價額爲數尤巨——杉木等項，常年達七八百萬兩。上海市場上有名的建松，都是由福州來的，在國際貿易上頗能抵制一部份的洋松。此外紙張、竹筍、烟絲都爲閩省特產，因亦爲福州的大宗出口貨。至於進口貨，也同其他

各口一樣，不外棉布、煤油、雜貨等項。該埠因港口不佳，近南臺灣關至羅星塔一帶港口日就淤塞，倘能濬修，貿易當可增加。

六 廈門

廈門也是南京條約五口通商之一，可是牠的貿易在前清末年並不發達，入民國後，才慢慢的振興起來。最近貿易總額雖和福州不相上下，可是牠的直接對外貿易額卻比福州爲多。因牠的位置與鼓浪嶼相對，港水恬靜，極便停泊。

廈門的對外貿易有最可注意之一事，即進口額常超過出口額六七倍之外。例如一九三〇年直接進口貿易爲二千二百萬兩，出口僅三百六十萬兩。此巨大的入超，便完全以無形的出口額，即勞工向外移民的利益來抵償〔五〕。至進出口的內容，在進口方面多屬消耗品，出口貨僅砂糖、菸絲、粉絲稍可注意。將來廈門海港深，通江西的鐵路又能開通，則其發達便未可限量。

七 汕頭

汕頭在華南各商埠中，除廣州外，便要算此處爲第一。牠的貿易趨勢，近年頗有發展，在一九三〇年的貿易總額竟達一萬零五百五十萬兩，已同廣州相差不多。至其直接對外貿易額，雖不及廣州興盛，但也有五千六百多萬兩。蓋汕頭地位很好：有佳良的港口可以停泊巨舶；又適處礦產豐饒之區的門口。此外還有一項足以助汕頭商業發展的原因，即此地和廈門同爲南華人士向南洋殖民經商的

出發地，每年嘗有匯款數千萬元寄回，這也是汕頭貿易所以興盛的一大原因。

汕頭進口貨物，從前以鴉片爲大宗，常年達萬擔上下；自加禁止以後，棉貨正頭進口也很多，不過其中很少外貨，大都由上海等處運入。又錫與錫片、煤油、砂糖等，此間銷場也很大。砂糖從前本是我間有名的出產，自洋糖進口增加後，土糖便一天一天的衰落了。此外水菓、蔬菜、生油、菸絲、紙張、錫箔等亦爲此間出口大宗。這些貨物，大抵運往南洋一帶供給僑民的應用，所以還說不上發展對外貿易呢。

第二節 長江流域的重要商埠

長江流域唯一重要商埠爲漢口，其次爲南京、鎮江、蕪湖、九江、重慶、宜昌等埠。惟現時就地理上的便利，可分爲下流、中流、上流三項來說明之。

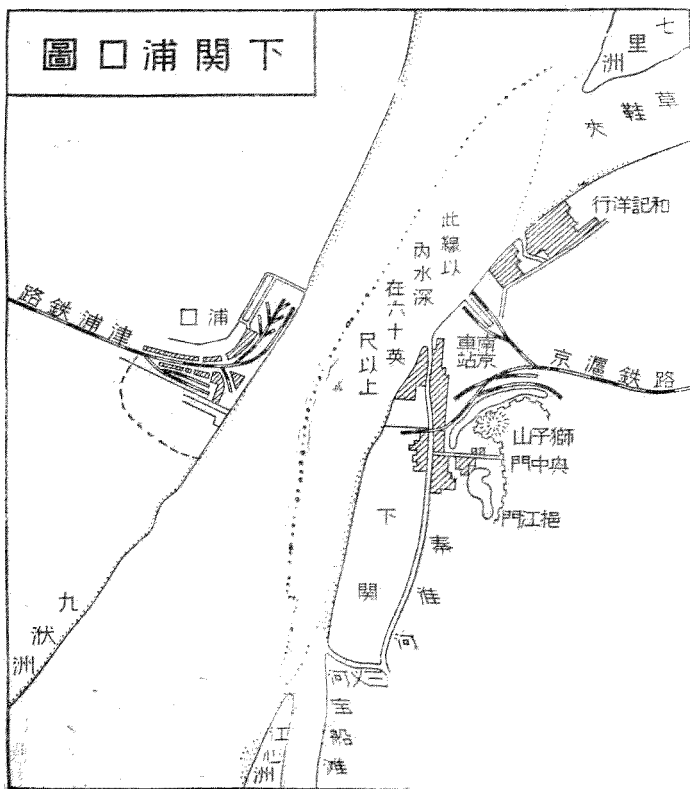
一 長江下流的重要商埠

長江下流貿易額最大的，首推南京、鎮江。南京因爲首都關係，消費力非常偉大；同時又因交通便利，京滬津浦隴海幾條鐵路又很發達，所以這幾年的商務，漸次的發達起來了。首都附近，江水本深，江面又非常之寬，世界最大的航輪，也能行駛，加之江流浩蕩，無泥沙淤積之弊，港口的優美，且非上海所可及（六）。如果對於港口設備再加改良，則下關與浦口的江濱平原，當

不難成爲長江下流商業總匯之區。

現時南京貿易的總額，年達三千多萬兩，直接對外貿易額也有一千萬兩上下。進口貨中，以疋頭、砂糖、煤油、染料及本國棉布爲主；出口貨以花生仁、蛋產品、牲畜、菸葉等項爲主。南京花生向來馳名中外，出口多時，年達五六百萬兩，其次綢緞、菸葉則多銷行國內，並非盡行出洋。

鎮江現時爲江蘇的新省會。溝通江河，管轄南北，自昔卽爲重要都市。孫中山



先生嘗謂：『鎮江位於揚子江與大運河會合之點，在汽機時代以前，鎮江爲南北水道交通的中心要地。若將運河故道加以疏濬改進，同時更改鑿新運河，必能恢復其舊日的光榮，或且愈見其重要。蓋鎮江實爲溝通運河與揚子江二大流域的門戶。』

：：：在最近的將來，當成一偉大的商業中心。』〔七〕現時鎮江貿易總額，年約二三千萬兩，也以國內貿易額佔大部份，較之光緒末年已趨衰退。此中原因，一則由於運河之日就淤塞，河運貨物大爲減少；一則大江南岸日就淤漲，輪船往來，太不便利。將來如果設法疏濬，並開鑿瓜洲的新水道，則鎮江商埠被淤沙封閉的恐慌就可免除，而商業的發達也就可以預期了〔八〕。

長江流域下游最大的都市，除南京鎮江外，尙有一般人豔稱的蘇杭，也是很大的消費都市，商業自昔稱盛。蘇州現名吳縣，居運河和蘇州河的交會地點，京滬鐵路，亦從這裏經過，水陸交通都很方便。工業方面，刺繡綢緞，也久已馳名中外。杭州現名杭縣，爲浙江的省會，地臨錢塘江下流，爲運河北上的起點，扼京滬杭甬鐵路的樞紐。綢緞織造更較蘇寧著名。不過都因接近上海的關係，商業難以盡量發達。

此外安徽的蕪湖，和江西的九江，商業航運，都比較的發展。蕪湖在長江南岸

，爲安徽全省米產的集散地，長江中流第一大米市。惟因稅關和碼頭的設備都不大方便，故貿易還未能發展。從前蕪湖關收買鄰近租界灘地一處，擬造新關並建設新碼頭。有人謂此舉成功，蕪湖就會成爲揚子江中起卸貨物及停泊船隻最便利的處所〔九〕，不過目前還談不到此。一九二九和三〇兩年的貿易額，都在五千萬兩左右，但其直接對外貿易額祇三四百萬兩，以此可知蕪湖全然是國內貿易上一個重要的港口。

再說到九江，北臨大江，南接鄱陽湖，佔有連接江湖的重要形勢，商務本可非常發達。加上南潯鐵路開通的關係，尤足以助長該埠商務的繁盛。不過民國以來，江西內亂，幾於連年不絕，九江貿易上頗蒙影響。蓋進口之貨，因內地不靖，不能達到目的地；而出口貨物，亦以內地交通受軍事的阻礙，無由運出，最近且因江西匪禍連年，九江貿易更無從發展。以此足證社會政治的環境，其足以影響於商業的發展很大呢。

九江對外貿易中有兩件極可注意的事：一、爲九江的直接對外貿易額祇佔該埠貿易總額二十分之一的光景，以此足證長江商埠實以通過貿易爲最盛；二、爲九江的對外貿易，直接出口者，爲數極微，年不過數萬兩，實在毫不足輕重。至其對外

貿易的主要貨物，若茶、米、苧麻、夏布、菸葉、磁器、樟腦，卻都是江西的特產，而必須由九江經過出口的。不過年來因內亂關係，出口價值，都沒有什麼增進就是了。

二 長江中流的重要商埠

長江中流唯一的巨埠爲漢口。在歷史上久已爲國內貿易的重鎮。明清三百年來，漢口赫然居「四大鎮」之首。地處長江北岸，漢水東口，有平漢鐵路可通冀魯豫，以與北寧平綏各綫相接。粵漢鐵路已通一大部份，將來全綫開通，則由南華至中部的聯絡，也可由漢口爲中樞以完成之。漢口的商務，就會更加發達起來。

漢口自咸豐八年（一八五八年）天津條約開爲商埠以後，英德俄法日本各國，各闢租界，修築碼頭，遂形成今日內外貿易的巨埠。牠在一九一〇年至一九一七年的數年中，其貿易總額僅次於上海而居第二位。至一九一八年以後，以大連天津等埠貿易的增進較速，漢口的地位遂逐漸低落，但在國內貿易上的地位，卻仍居全國的第一位。我們試以一九三〇年爲例：是年漢口貿易全額爲二萬零四十八萬兩，而直接對外貿易額僅四千五百萬兩，便可知漢口各口相互輸移額數目之大，這便是漢口在國內通過貿易上所佔的重要地位。蓋漢口爲「九省通衢」，各省出口貨物，多半

先行運到漢口，再由漢口轉運出洋；又進口洋貨，亦多先行運入漢口，再由漢口分配各省。因此知漢口一埠，實為推銷國產的中心市場，國內貿易之盛，有以比諸美國的芝加哥而以上海為紐約的，可知其地位的特別重要了。

漢口重要的進出口貨物：洋貨以棉製品為第一，最近數年皆年達一千五六百萬兩；武漢本為棉產區域，而棉織工業亦稱發達，然而每年還要輸入這許多外國棉製品，即此可見內地人民衣服用品，不能自給的情形。又漢口自民國十四、十五年以後，洋米也有大量輸入，曾年達九百多萬兩。漢口本在兩湖富於米糧之區，竟致發生米荒現象，又不能不說是農業經濟的衰落了。此外砂糖、煤油等，也是漢口進口的重要貨品。至於漢口出口貨品，因地處農業區域，故農產物若棉花、豆類、桐油、茶油、茶葉、植物子實、蛋類、豬鬃、牛皮、木材等項，都為出口大宗。至於貿易上最密切的國家，首推日本，其次則美英等國。漢口對外貿易的興盛，多半由外商積極經營造成的結果。將來我們若果對於漢口附近的農產物力求發達，同時對於各種工業積極提倡，以漢口處於這樣物產的地域，將來祇要從事整頓，工商業前途的發達，真未可限量呢。

三 長江上流的重要商埠

我國內河航權的喪失，起自咸豐八年（一八五八

（中英續約第一款）『長江一帶各口，英商船隻俱可通商。』後英人遂積極發展其商業，故英國在長江商業勢力，極爲雄厚。長江既爲英人視作他們的勢力範圍，故上流的主要都市，多因英國要求而開放；後來日本因「利益均霑」的關係，亦佔有一部份的勢力。此中主要商埠，計有沙市宜昌萬縣重慶等。沙市在光緒二年英國條約只允作停泊處，二十一年日本條約乃開爲通商口岸。此地因位於鄂西肥沃之區，農產物很爲豐富，商業則以國內通過貿易爲盛。宜昌在長江汽船航路的終點，爲川省貨物運輸的總門戶。開埠雖然很早，但是貿易的進展，卻是近十幾年的事。因爲自外人勃蘭特(Plant) 船主首先於長江上游航行汽輪以後，宜昌以西各埠的對外貿易關係，才漸增密切。不過宜昌在對外貿易上所處的地位，也僅以通過貿易爲盛。一切經由該埠出口的貨物，大都非本地所需給，不過代轉運的勞力罷了。試以一九三〇年爲例，宜昌的貿易全額達一千三百萬兩，而直接對外貿易額祇三十四萬兩，僅佔全額四十分之一而已。萬縣開埠在一九〇二年中英續約，惟設立海關以稽查對外貿易數額，卻自民國六年始。此地因處於宜昌與重慶兩大商埠之間，故也祇在通過貿易上佔重要地位。但貿易額卻增進很快——查民國六年時直接進口洋貨祇一萬多兩，直接出口土貨祇一千多兩，合計不過一萬三千餘兩；到民國十二年增至三

萬多兩，民國十九年增至六萬多兩。然而這年通過該埠的貿易全額已在一千八百六十萬兩以上，竟超過該埠直接對外貿易額三百倍以上了（二）。重慶位於長江和嘉陵江的合口，乃四川交通的要樞。中英烟臺條約和中日馬關條約都要求開放，可見國際經濟帝國主義者重視該埠的一斑。不過四川近年來得能發達，也和重慶開埠很有關係。重慶開埠以後，有淺水定期輪船，航行於宜昌重慶間，自此商業交通，日臻發達。英日均有領事駐紮此間，其欲劫持我國西部貿易的野心，也自不消說了。

第二節 邊境方面的重要商埠

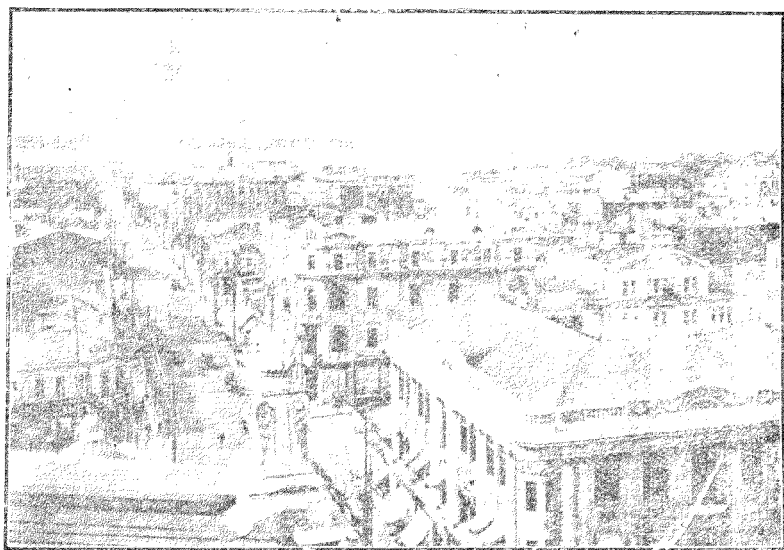
我國邊境方面的商埠，在國防方面佔重要地位的比較多，在商業本身方面佔重要地位的卻很少。先就對日邊境貿易的商埠說，最重要的爲安東。安東在遼寧的東南，因隔鴨綠江與日屬朝鮮接界，光緒二十九年日本要求開爲商埠。在光緒三十四年（一九〇八）每年進出口貨都祇值三四百萬兩；到民國二年便增至八九百萬兩。歐戰後輸出增加一倍，輸入增加三倍；但到民國十二年，輸出更突增到五千三百萬兩，輸入也達三千五百萬兩。現時牠在我國直接對外貿易上的地位，實已遠過於青島漢口等巨埠，這恐怕是一般人所不大留意的。考安東貿易之所以特殊增進，一方面固由於按照條約關係，陸路通商，享有減少正稅三分之一的特權；同時尙因有鴨

綠江水運的便利，和安瀋（安奉）鐵路告成，由鴨綠江鐵橋可與朝鮮京義京釜各路聯絡，因以增進對朝鮮的貿易。日本在東三省有大連和安東這兩個港口，一切商業經濟的活動，便由牠們來表現。所以名義上安東雖是我國的貿易港，而實際已不啻爲第二的大連了。

安東既佔有如此特殊的地位，故日貨進口特別發達；尤其日本各種棉布的輸入，在東省各埠中，以此爲第一。蓋由安東進口後，即可遵安瀋路而運往東省各地，絕沒有什麼抵制的事情。至於出口貨物，則以日人操縱下的鴨綠江木材爲最有名。此外東省物產如豆類豆餅等，及安東本地的特產野蠶絲，也佔出口的大宗。不過安東地位雖很重要，卻仍趕不上大連。因爲每年好幾個月爲冰阻塞，又遠洋航船也不能進口，這是安東所受天然的限制，而無可如何的。

再說到對俄貿易的重要商埠，最繁盛的要推哈爾濱（濱江）。牠雖然不是位於邊境，卻也可以當作邊境商埠看待。因爲海關統計，是把邊境的滿洲里綏芬河等連同併計的。哈埠在日俄戰爭以前，俄人差不多把牠當作殖民地看待。日俄戰爭以後，俄人的觀念還是沒有改變；一直到歐戰發生，俄國革命內亂，情形乃稍變異。但是哈爾濱的商業，卻因這種種政治的影響，不免呈衰落的趨勢。現在哈爾濱一帶營

哈爾濱圖



業的外商勢力，除蘇聯國營貿易機關外，白俄私人商業亦尙殘存若干；此外便祇有日本的工商業，一天天的興盛起來。因之北滿市場業已成爲日本和蘇聯經濟勢力白刃相接的區域。最近日人更想把持北滿市場。將來哈埠日人勢力的激進，也自屬意中事了。

哈爾濱在商業上之所以重要，因爲牠是位於松花江的沖積土上，農產豐富，交通發達。中東鐵路的幹綫和支綫，係以哈爾濱爲中心。松花江由發源地至吉林同江縣入黑龍江，長凡一千五百多公里，也以哈爾濱爲中心。所以哈埠水陸交通都稱便利。東省北部豐富的物產，可由哈爾濱集中運向各處：水路由松

花江下游航行汽輪，經黑龍江出口，可以達太平洋；陸路由中東路可直達太平洋的海參崴；西上經黑龍江省境，經西伯利亞，直達歐洲；南下可經濟陽到大連以入海，更可循北寧鐵路入關，和本部各重要商埠連絡。像這樣的交通便利的都市，可惜路權航權，均爲俄人所奪，所以哈爾濱這個商埠，實際也就不啻在聯蘇的勢力範圍中了〔一〕。

我國對蘇聯的主要商埠，除東北方面哈爾濱屬區外，西北方面，還有若干，不過貿易不大興盛；然以年來蘇聯特別注意於中亞細亞方面，則此等商埠，應亦值得我們注意。例如新疆邊境的伊寧塔城和疏勒，他們都是清代允俄人要求開放的。伊寧（伊犁）地下礦產特爲豐富，爲由我國西北向中亞細亞歐洲交通的要道。塔城在新疆西北極邊，近年俄僑貿易也日益繁多。疏勒（噶什喀爾）在新疆極西，不獨蘇聯具有相當勢力，便是對印貿易，也還值得注意。

以上是就東北和西北的邊境商埠說，再在西南邊境方面，我國同英法兩國也有幾個關係密切的商埠。如蒙自思茅，是對法屬地安南貿易而開的；就中尤以蒙自最爲重要，牠的貿易額在華南各埠中，僅次於廣州汕頭，而遠在寧波、廈門、福州各大埠以上，可是一般人不甚注意。最近一九三〇年該埠貿易全額二千九百多萬兩中

，直接對外貿易額倒佔二千一百多萬兩，佔全額百分之九十二，可見其對於法屬安南貿易關係的深切。貿易內容：由安南進口的，以棉紗、棉布、煤油、人造靛、五金、火柴等爲主，出口則以雲南箇舊的錫佔極重要的地位，其次棉、茶等項亦爲大宗。

至於對英貿易的邊境商埠，比較值得注意的爲騰衝和亞東。騰衝卽騰越，在雲南西邊，是大理往來緬甸間的要道。英國佔我國緬甸以後，爲偵察我國內地的虛實，遂強迫開放商埠。開埠以後，貿易雖不大發達，最近尙年祇三四百萬兩；但進口貨中有棉紗、棉布，出口貨中有四川生絲，這都是很可注意的貨物。亞東在西藏，與江孜噶大克同爲對印開放的邊境商埠。就中亞東爲印度入藏的要道，根本沒有什麼商業可說。英國之所以要求開埠也是爲着侵掠的關係，可藉此一探內地的虛實。

以上是就我國舊有各重要商埠加以考察；考察的結果，我們可以看到目前國內各大商埠，急待改進的很多；便是最佔重要地位的上海天津廣州，也都有亟行改良港口的必要。因此我們要發展中國的商業，當前顯然擺着兩大問題：便是舊商埠的改良和新商埠的建設。關於前者，如年來黃浦江海河和粵江等，都在設法疏浚，但因經費關係，並沒有多大的成效。至於新商港的建設，已經進行的，有黃埔築港和

葫蘆島的築港。黃埔築港因西南政局的遞變，業已無形停頓；而葫蘆島的築港，東北當局爲抵制外人商業的侵掠，也已於十九年六月開工建築，卻不料因「九一八」的事變發生，便也無法進行了。此外還有擬設中的實現中山先生的北方、東方、南方三大港的計劃，卻因工程浩大，經費繁多，目前尙無法進行^{〔三〕}。

附注

〔一〕武增幹：中國國際貿易概論，第四三二頁。

〔二〕劉省一：營口築港問題之商榷，見民國十九年四月十五日，東三省官銀號經濟月刊。

〔三〕達衛：秦皇島之設備與運輸，見民國十九年三月東省經濟月刊，特號。

〔四〕顧禮寧：寧波都市之概觀，見地理雜誌第二卷第四期。

〔五〕見閩海關稅務司 Ferguson 貿易報告，謂旅外國僑，年可寄回匯款達一千七八百萬兩。

〔六〕張其昀：首都之人地關係（見所編人地學論叢第一集，民國二十一年七月出版）。

〔七〕見孫中山，建國方略之二，實業計劃。用張其昀參照英文原稿譯文。

〔八〕張其昀：論江蘇之新省會：亦載人地學論叢第一集。

〔九〕黃序鵬：海關通志，蕪湖關志。

-
- 〔一〕海關中外貿易統計年刊（民國二十年）。
- 〔二〕哈爾濱商業經濟調查，見一九二九年東省經濟月刊五卷十一號。
- 〔三〕孫中山：建國方略，實業計劃。

第四章 現代日本的商業

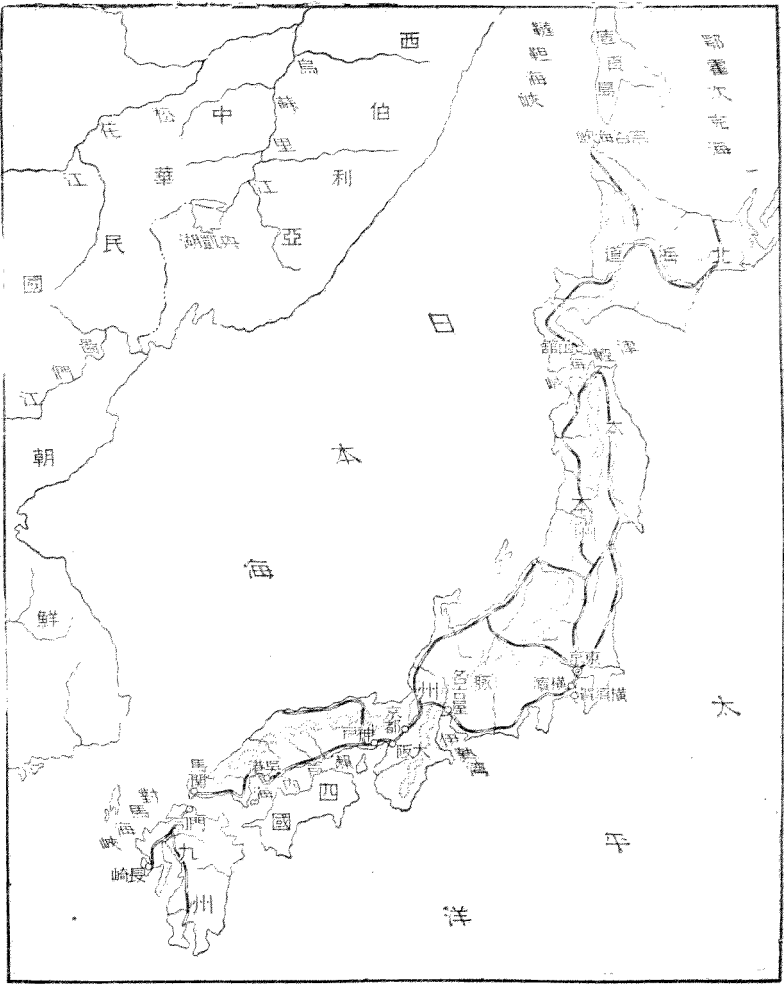
第一節 日本一般的經濟狀況

日本帝國爲日本本部朝鮮臺灣琉球及太平洋上委任統治各島組合而成，面積六八六、六八四平方公里，人口八三、四五六、九二九人^{〔一〕}。她在五十年以前，尙係一組織不完全的國家，自明治維新以後，一切倣效西洋，國勢日漸興盛，因而造成今日資本帝國主義的強國，能與英美法意等強國分庭抗禮，不能不算是進步很快了。

她的經濟狀況：在三五十年以前，還是中古式的農業國家；現已成爲純粹以工商業立國的國家。她對於農產物的取給，自從取積極侵掠滿蒙的政策以後，便謀整個的倚靠我國。目前強佔東三省創造傀儡式的偽國，便是她的大陸經濟政策實現的初步咧。現在且就日本國內經濟狀況略加考察。

先就農業方面說：日本地狹民稠，受着天然的限制，故僅能取節約的農業制度。其所產的農產品，因日本氣候和中國相差無幾，種類因之也大都和中國相同。她的耕地占全國面積六分之一，務農的人口，也常佔百分之四十六，但是每年生產的食糧，還是不夠，不能不由外國輸入。至於本國所產，最重要的卽爲米。其次爲大

日本圖



麥、裸麥、小麥、大豆、黍、以及馬鈴薯等，至於輸出的農產物，則以茶和糖為大

宗。一九二八年日本本部農業生產品的總額爲二、五七一、〇四三、〇〇〇元，其中米便佔一、五八八、一七一、〇〇〇元。又因地勢關係，日本的漁業也很發達：四海附近各種魚類貝類產量較豐，每年捕獲數量很是不小。據一九二九年的統計：日本漁民爲一、四九八、三五八人，漁船五六〇、一二六艘，捕獲海產物總值達二〇九、二六四、〇〇〇元。

再說到日本的工業，主要的就是織物業。在一九二三年的大地震，幾個大的紡織工廠都受了極大的損害，但是現在比較以前更進步了。一九二八年日本本部有紡織工廠三百二十家，就中二百一十家爲棉紗紡織廠，四十家爲絲織廠，十七家爲麻織廠，五十三家爲毛織廠。生產額棉紗值五七二、四二二、〇〇〇元，絲綫值六〇、〇四七、〇〇〇元，麻綫值八六、一八四、〇〇〇元，毛綫值八六、一八四、四四四元，這也可以看出日本工業發達的一斑。

又在日本產業中，最值得注意的，除上述紡織工業外，還是生絲業最重要，每年生產額總數要達八萬五千八百多萬元，產量超出我國，相差懸絕。至於日本礦業，卻不算重要；她主要的礦產爲銅、鐵、金、銀、鋅、煤、煤油等，一九二九年她的銅生產量值爲六九、三九九、〇〇〇元，鐵爲一〇、〇二三、〇〇〇元，金爲一

五、二〇〇、〇〇〇元、煤爲二四五、七六一、〇〇〇元，煤油一三、七〇七、〇〇〇元，除煤以外都不算重要，所以五金礦石每年須從外國輸入的還多很。又日本遍地皆山，森林很多，幾佔全國總面積百分之三十三以上。一九二八年所出木材及其附屬品值一三八、四六八、〇〇〇元以上。

最後說到日本的商業，國內貿易雖很興盛，但因組織多不完全，所以在交易上還是需要許多仲介業從中主持。因此大的百貨商店連鎖組織，近來倒很興盛。國內的交易所，以有價證券、米、雜糧、棉花、棉紗、生絲、肥料、砂糖等項交易爲主的，在日本全國有三十八個，公稱資本達一萬三千八百萬元。各種商業公司，日本全國有三萬八千，其資本金達八十三萬萬元。至於補助商業的堆棧業，據日本銀行的調查，重要的將近百家，堆存的貨物價值，通常在四五萬萬元左右。銀行業近來更是發達。牠雖碰着一九二〇年金融恐慌和一九二三年的天災奇變，他們的國際信用仍能保持。近來他們爲應付世界潮流和國內經濟需要起見，對於調劑金融的銀行力事更張，主張所謂「大銀行主義」，將許多銀行裁減歸併，以求達到控制全國金融的地步。

至於日本的對外貿易，在明治十年以後的過去半世紀中，總額約增加八十倍；

而以人口每人的所當數去換算，輸出約增四十七倍，輸入約增四十五倍。這可以看出日本對外貿易增長的情形^(三)，現時也已成爲世界主要的貿易國家之一了。一九二九年日本本部對外貿易額爲四、三六四、八五八、〇〇〇元，就中進口爲二，二一六、二四四、〇〇〇元，出口爲二、一四八、六一八、〇〇〇元，入超的數目，卻達六七千萬元以上，這是全靠國際貿易以外的差額來抵償的。日本對外貿易主要的貨品，在出口貨方面，生絲佔百分之三十八，棉織物佔百分之二十，絲織物佔百分之七，以外便沒有達一萬萬元以上的貨物。至於進口貨，第一便推棉花，達五萬五千萬元；其次羊毛、木材、鐵類皆在一萬萬元以上；又各種肥料合計也超出一萬五千萬元以上；煤油和機械也常在一萬萬元上下；米糧及豆類，雖時常有增減；大抵總在二萬萬元以上。這裏可以看出日本的出口貨品，除天產優惠的生絲外，差不多都是製造品；而進口貨物最多的棉花，也是供給日本棉織工業的應用。又由肥料進口之多，可知日本正注意於節約農業；機械進口之多，可知工業正在進展。食糧進口之多，可知日本食糧問題，直是無法解決咧。

再就日本所與貿易的國家看，在日本對外貿易上佔主要地位的，第一爲美國，其次爲我國和印度，再次爲英德南洋羣島加拿大及法國等。美國每年運往日本的貨

達六萬五千四百萬元；而由日本運往美國的，竟達九萬一千四百萬元，以此知日美貿易關係之特別密切。此外便祇有我國在日本對外貿易上佔次要的地位。最近數年日本對華貿易總額，在五萬萬元上下，比我國海關冊中所表見的數字還要巨大。現在便就中日兩國貿易的現狀略爲說說〔四〕。

查我國由日本進口的貨物，價額最大的，依我國海關統計所示，以棉貨爲最多，年達一萬二三千萬兩；其次砂糖，年約二千萬兩；再次棉花，約一千五六百萬兩；煤炭一千二三百萬兩；紙張亦達一千二三百萬兩；麵粉和海產物亦常在一千萬兩內外；此外棉紗、木材、電氣材料則年約五六百萬兩之譜。這便是日本對我國大宗出口貨。就中特別值得注意的，便是日貨中的棉織品，牠在進口日貨中的地位，常佔全額的四成左右，不獨在我國進口日貨總額中佔極重要的地位，便是在我國所有進口棉貨中，也佔極重要地位；所以只要我國對於日本棉貨能够加以抵制，便是日本對華出口貿易致命的打擊。不過此種日本進口棉貨，銷行最多的區域，還不在長江及華南一帶，卻在東三省及華北，大都由大連安東等埠輸入，以現時暴日的武力和經濟力兩層控制之下，卻也不容易抵制呢。其次，砂糖和海產物又都是以中國爲主要的銷場，紙張亦以銷行中國最多，倘使我們對於這些貨物加以抵制，這也是

日帝國主義不易彌補的損失。

至於由我國運往日本的土貨，向來以原料品最多：如東三省的特產物，豆類、豆餅、豆油，都是以日本爲主要銷場。每年出口價值，常達六千萬兩以上。其次我國出口棉花也是日本消納最多。我國棉花，每年本還不够需用，何以反有大量輸出呢？便是由於我國品質較良的棉花，日本常用高價收買以紡細紗，而我國卻向印度輸入較廉的棉花以紡粗紗的原故。此外羊毛、豬鬃、苧麻，也都當作原料，運往日本，由日人加以製造，一轉手間便可獲利倍蓰。又日本工業發達，對於工業上必需品如煤、鐵、食鹽等，其本國所產常不够用，也都由我國運去。足見日本工業利賴我國的殷切了〔五〕。

第二節 日本的主要商業都市〔六〕

日本近代商業的發展，當然與其國內各主要都市有密切的關係。現在便就她的六大商業都市大阪（Osaka）神戶（Kobe）長崎（Nagasaki）橫濱（Yokohama）名古屋（Nagoya）和門司（Moji）的工商狀況分述如下：

大阪 大阪爲日本第一大都市，並爲最大的商工業中心地。自從一五八五年經豐臣秀吉的經營以後，全國工商業，日益集中。近來運河鐵道，水陸交通極便；

到一九〇三年港口又加深，航運業更加便利，因此對外貿易一天一天的隆盛起來了。同時各種製造工業，也已集中這裏，據最近的報告，一九二七年該埠工廠將近五千家，出貨總額值八萬六千七百五十萬元；商號公司也有四千六百多家，資金達二十二萬萬元。

大阪同橫濱神戶兩埠，就貿易額比較起來，好像還不及神戶橫濱。一九二九年神戶貿易總值爲一、五八四、二二四、〇〇〇元，居日本對外貿易的第一位。橫濱次之，值一、三六四、三一六、〇〇〇元。大阪第三，其貿易總值爲七六二、三六四、〇〇〇元，從數字看來，大阪的貿易屈居第三位；其實海關對於大阪貿易的大部份貨物，在神戶卸下的，並未包括在內。且就貿易的發展趨勢看來，大阪對外貿易增加的程度，是要比之其他各埠快多了。在一九一二年時，該埠對外貿易額爲八千三百餘萬元，一九二八年幾已增加十倍，爲七萬七百萬。前途實未可限量呢。大阪又嘗有水城之稱，就是因爲牠的水上交通非常發達。近年用以開鑿航運的費用，亦頗不少。因此港口設置，力求盡善盡美，真是極有希望的一個港口。日本對華貿易也嘗以此爲重要的中心呢。

神戶

神戶是日本製造工業的中心都市，同時對外貿易也很發達。一九二九

年牠的貿易總值，居日本全國對外貿易的首位，可見其在商業上重要地位之一斑。自一八六八年開兵庫爲對外通商地後，神戶在商業上的地位已漸重要。一九二三年東京震災發生，橫濱的絲織物出口貿易多移此，國際貿易遂更加發達。該埠對外貿易最有關係的國家，從前首推中國，在一九一七年以前，嘗達總額百分之三十左右；但近年趨勢已變，出入口佔第一位的都是美國。

該埠因謀促進對外貿易，近年極力改良港口，港埠的工作，第一步已經完成，現有碼頭四個，附設一切設置，同時可容三千噸到二萬噸的船舶十九艘。第二步也已於一九一九年開始，預定於十五年完成，不一二年就可成功，那時便真可稱爲名符其實的第一位的日本對外貿易港口了。

橫濱 橫濱在七十年以前，不過一個小小的漁村；卻不料半世紀以後，也成爲最重要的商埠。牠的開埠在一八五四年，也是經外人的要求被迫而開的商埠；但因自行努力振作的原故，現已成爲獨立自主的極大商港，不像我國的上海至今猶在外力控制之下。

橫濱因地屬東京灣，水量深厚，亞歐美往來的船隻，多泊於此，故航運極稱便利。不過在大地震的時候，橫濱碼頭，曾受極大損傷。近年來業已逐漸恢復舊觀；

並將舊時不便的地位，也加以改良；就中如貨棧的容量，現已兩倍於往昔。一九二九年進口船舶爲二千六百多艘，達一百多萬噸。現在還有新的交通計劃，倘使完成，則橫濱北部沿海綫的廣闊面積，又可作爲最好的工業場所，其足以增進橫濱工商業上的地位，自更不消說了。

橫濱在國際貿易上的地位，向來以生絲出口最爲有名，現時仍佔相當的重要地位。其貿易上最有關係的國家亦爲美國。一九二九年由橫濱運美貨物達六〇二、二九四、四一七元，要佔日本出口總額的三分之二。其次便是中國，是年橫濱對華出口數目計達日金四七、一五五、二一二元。進口方面也是美國同我國佔重要的地位。他如英國印度加拿大澳大利亞也都有相當貿易額，不過數量方面，卻已相差很遠了。

長崎 長崎位於九州島的西部，爲日本最古的商埠，遠在一五九二年，已開爲對外通商市場。距門司二六七公里，爲國家鐵路的西部終點，陸路可與內地聯絡，水運國外航行也極方便，國際船舶往來很多。此地不僅有商業交通的便利，並且氣候溫和，風景也很優美。三菱造船廠在其西岸，形如鶴翼，故長崎又名鶴港。港內的設置，隨自然的形勢而建，既便利而又美觀。一九二九年的進口船舶爲四百

九十四艘，遠洋輪船噸位達一百六十七萬多噸，足見該埠遠洋航業之發達了。牠的貿易，在一九二九年進口達二千六百萬元，出口也有一千多萬元。主要的進口貨爲米、油、豆餅、汽油等；而出口貨則以海產物、砂糖、棉紗等項爲多。

名古屋

名古屋在橫濱西南伊勢灣內，恰在東京大阪間鐵路的中心，爲日本中部工商業繁盛的中心地，故日人嘗稱之爲中部。

名古屋有良好的港埠，來往南北美澳大利孟買南洋遠東各綫的輪船，到此地裝運貨物的很多。此地又因爲運河衆多，各地的運輸極爲便利。近年更重行建築港埠，在最近的將來，即可整個築造完成。港埠之大，同時可容萬噸船五十二艘，一九二八年該埠爲國外貿易進口的船隻達九百零七艘，有二百五十六萬噸。國外貿易額達一萬三千六百五十萬元，以視該埠初關的時候（一九〇八年），業已發展好幾十倍了。

門司

門司爲日本西部最大的貿易口岸，在九州島北，與本洲島的下關相斜對。輪船往來只須十幾分鐘的水程。凡一萬噸重的船，在門司沿岸的碼頭，隨處都可停泊。陸路鐵路交通，也極方便，可以和各通商口岸連絡。

門司的國外貿易依一九二九年的統計，總值一萬二千萬元，牠同我國的貿易港

日，尤其是和大連、上海也有相當的聯絡關係。大連約一六一五哩，離上海約一八三〇哩，航程只要兩天就可抵岸。因此門司乃成爲中國、澳大利亞、非洲及歐洲各航綫的中心站了。

以上所說都是日本主要的商埠。此外日本的首都東京 (Tokyo)，位於東京灣的北岸，在大地震以前，也曾爲世界的第五大都市。自震災後人口減少三分之一，工業商業尙難復元。現時日本政府正在努力恢復其固有的地位。在新的設置中，新東京市內建有「中央批發市場」(The Central Wholesale Market)以改良貿易的方法；同時又另行建築最新式的港口，已經完成的一段，即可容三千噸船六艘和小船二十二艘；將來全部完成，東京的商務，諒也足媲美其他各重要商業都市呢。

附注

- [一] 據一九三〇——三一年英文國際貿易年鑑 Nippon Yusen Kaisha: Glimpses of the East.
- [二] 袁殊：日本國勢現狀概觀：(日本研究第一卷七八號)。
- [三] 山本條太郎：經濟國策之提倡第四章。
- [四] 武培幹：日本對華出口貿易的研究(民國二十年十二月十日現代學術第一卷第三期)。
- [五] 饒信梅：二十年來之對日貿易(上海商品檢驗局：國際貿易導報第二卷一期)。

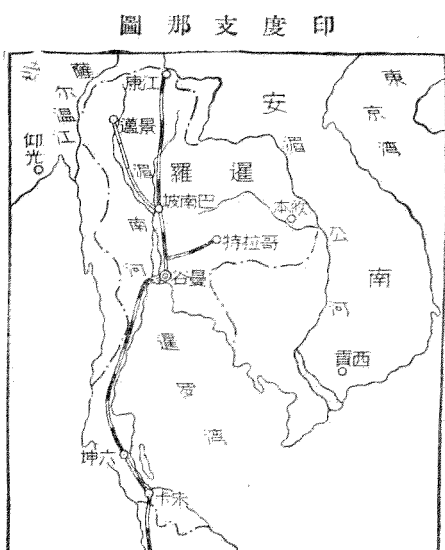
〔六〕以下各都市商業狀況，可參考：Nippon Yusen Kaisha：Glimpses of the East (1930-1931)；又周

志驛編：世界百大商埠要覽以及 Sea Ports of the Far East諸書。

第五章 亞洲殖民地地域的商業

第一節 法屬印度支那的商業

法屬印度支那(Indo-China)在我國滇桂的南方，分爲北圻(東京 Tonking)中圻(安南 Annam)南圻(交趾支那 Cochinchina)柬埔寨(Cambodia)老撾(Laos)五部，就中只有南圻北圻爲法國的殖民地，其餘都是法國的保護國，實際上也就同殖民地一樣「」。在這些殖民地地域，本沒有什麼工商事業可說，但是我們爲甚麼要



注意這些地方，卻有兩個原因：第一，我國僑民在歷史上便和這些地方發生密切的商業關係，現時仍還佔相當的重要地位；第二，我們可以知道帝國主義經濟侵略下的殖民地其工商業是怎樣發展的；而其在世界經濟上的地位又是怎樣。所以現在先把她的一般的經濟狀況略爲敘述，再考察其主要的商業都市。

法屬印度支那的經濟狀況

印度支

那因處於季候風影響最甚的地域，全年酷暑多雨，所以農業生產品最爲豐富；就中尤以米糧爲最多。交趾支那一九二七年產米地爲五百一十一萬八千畝，產米一百四十九萬噸，要佔全體產量百分之三十五；其次是柬埔寨，年產九十萬噸；東京年產一百多萬噸；安南尤其爲米的重要產地，年達四五百萬噸，要佔世界米生產國的四、五、六、七位。其產量除自用外，尙有大量剩餘出口。一九二九年出口數值達一、七〇四、五〇八、二三七法郎之多。交趾支那除產米外，玉蜀黍、大豆、甘薯、落花生、棉花、甘蔗、糖、菸草、咖啡、椰子、胡椒、橘子等也很不少，其他各地產物也大抵相同。

由上所述，可知法屬印度支那係以農業生產爲主；但是大戰以後，法國因要補救戰後本國經濟的衰落，也想極力使殖民地工商業化，因而此地工商業的情形也較從前年有進步。在東京，法國經營的工廠很多，有米廠、水泥廠、玻璃廠、化學工業廠、船廠、鐵廠；在河內，法國又有蒸溜工廠、米廠、酒廠、烟草工廠、鋸木廠、火柴工廠；南定一帶有紗廠、絲廠、紙廠；此外交趾支那安南各地，法國的鋸木廠及火柴廠等很多。至於商業方面：進出口貿易也大都在法人及其他外人之手。一九二九年度印度支那的對外貿易總額爲四、二七七、三一八、〇〇〇法郎，主要的

商品出口便以米爲大宗，同年度船運出口的值一、七〇四、五〇八、二三七法郎，佔出口總額百分之八十，其次爲玉蜀黍、煤等。東京煤田年產煤一百幾十萬噸，輸出量達六七十萬噸，我國市場上通用的東京煤便是由這裏來的。至於進口貨物，則不外棉油、棉貨、烟草、食料等項消耗物品；就中有一點最值得我們注意的，便是此地的進出口貿易差不多全由法人操縱。凡原料品都由法國壟斷運去，例如橡皮一項，十九都是銷行法國；而米糧出口亦多由法人壟斷出售。至於進口貨物，因法國在此施行「同一關稅政策」，對於由法國進口之貨，須當作內地品一樣而不課稅，因此越南市場更爲法貨所獨佔，這便可以代表亞洲殖民地一般的商業情形！

法屬印度支那的商業都市

印度支那的商業發展，也是集中在幾個主要商業都市，就中尤以海防（Haiphong）和西貢（Saigon）兩埠最爲著名，分述如下。

海防

海防爲東京的商業都市，位於富良江支流上，距河口約三十公里，地位適宜，附近出產亦極豐富。河內和我國雲南的出產，亦多彙集於此，再行轉運東西各國。海防港埠不深，水落時尤淺，故大船須待滿潮時方能進口。近來港內因海防工務局屢次深濬的緣故，法國頂大的郵船也能停靠了。總商會在此並建有寬大的貨棧，其容量可藏十萬噸以上的貨物，並且與安南鐵路的中央站相連接，貨物運輸

非常便利。海防在十餘年前，不過一荒涼漁村，現在竟成爲東京商業的中心，這也算是受法帝國主義之賜啊！

海防與香港西貢基隆等地的航業，近來都很發達，不過全在英法日三國航業的勢力下。英商怡和、太古兩公司都有船航行海防，我國煤米的進口，便是由他們運來的。

西貢 西貢爲交趾支那的首都，嘗有「東方的真珠」之稱。位於西貢河的右岸，離海岸六十一公里。起初本與海防同爲荒僻區域，自法人積極經營後始興盛。都市建築宏偉，街市寬大，小巴黎(Le Petit Paris)的美譽卽由此而來。

西貢分成軍事港和商業港兩部：軍事港自拉納蘭奇街(Avenue de l'Analanche)與保爾白浪希路(Rue Paul Blanchy)的交點起經過兵工廠一帶到布拉曼癸脫埠(Quai Primanquet)爲止。商業港則在法蘭西加內埠(Quai Francis Garnier)的西部，最近數年來，發展頗速。蓋當地工部局於一九〇〇年卽策定一繁榮都市的計劃。河的右岸，建有長約一〇九一公尺的碼頭。新設的貨棧長約九百餘公尺，闊二十五公尺，並與鐵道連接，故運輸非常便利。河的左岸，設有二十個浮筒，專備巨舶的停泊，使與右岸相似。水量亦深，巨舶往來，亦無阻礙。

印度支那最發達的中國商業區域爲堤岸，在法人未佔領印度支那以前，已成爲中國人經營商業的根據地。現有中國居民數十萬，大都爲廣東福建二省籍，西貢土人約祇六千。交通方便，電車汽車馬車俱可通達，商務較西貢更爲繁盛；尤以碾米廠、陶器爲最著名。歐戰時期，中國人在此所經營的橡皮樹園，極爲發達。但自大戰結束後，營業日漸衰落，大半改營米商，現在尙有七十多家。此外藥材、棉花、牛毛業等亦盛。此地華人自辦銀行，首推東亞銀行，資本五百萬。華商銀行稍次，然資本亦有一百萬。

第二節 暹羅的商業

暹羅位於亞洲的南部，西北與緬甸接界，東南與法屬印度支那接界，面積五一八、三七五、五五方公里，人口據一九二八——二九年的統計，爲一〇、二八四、〇〇〇人。在歷史上與我國素有朝貢關係。清代暹羅曾爲緬甸所滅，尋又獨立，惟仍受歐洲列強的壓迫，實不啻殖民地的地位。不過維新以後，改革政治，收回許多從條約上所損失的特權，遂成爲東亞一獨立君主國。最近（一九三二年春間）暹羅又起革命，改爲君主立憲國。茲特將其商業經濟狀況簡述如下。

暹羅一般的經濟狀況

暹羅雖爲弱小的國家，可是一般經濟制度，卻在極力

近代化。例如貨幣制度，現在名稱上便是使用金本位，不過並不鑄成金幣，祇將生金存在國外，以爲兌換的準備金；而國內仍使用銀幣「地克爾」(Tikal)重十五格蘭姆)。暹羅的主要生產品也是米，出產之多，可與印度及印度支那同爲世界三大米出口國家。一九二九——三〇年她的米產量達二百二十萬噸。柚木亦爲暹羅的名產；蓋暹羅北部森林很多，各種木材都有，而以柚木爲最著名。世界柚木材料的來源，大都取給於暹羅。不過林木的採伐權，都操於六大外國公司（英四，法國丹麥各一）之手。他們由湄南河運至盤谷，鋸爲木板，再輸出英法日本各處。此外尙有錫和橡皮，也是暹羅重要的生產品。

至於暹羅貿易的情形，最近進口爲一九二、五一一、〇〇〇地克爾（十一地克爾等於一磅），出口爲二五五、一八二、〇〇〇地克爾，大抵進口多洋貨消耗品，出口則多農產品，尤其是米糧。此項進出口貿易，大半操於華僑手裏。查我國同暹羅直接的貿易額並不很大，而華僑間接經營的暹羅對外貿易，最值得注意。不過華僑也僅在進出口貿易上佔大勢力，至於金融交通方面，則仍由英商勢力壟斷一切。

暹羅的主要商業都市

暹羅最重要的商業都市，就只首都盤谷（Bangkok），位於湄南河岸，距暹羅灣四十公里，水陸交通，都很便利，該處貿易額常達全國貿易

易總額百分之八十五以上，可見其地位重要的一斑。盤谷的港埠很長，幾近六公里，便是水量減落很低的時候，大船也能自由進口。綜計每年進口船隻常達一百萬噸。其輸入的主要貨品，爲棉織品、食料、五金、煤油、紙烟、麻袋、絲織物等；而輸出則以米與柚木最多。此外鹹魚、皮革、燕窩、胡椒、鹽、生絲等也是出口大宗。華僑在盤谷地方，對於一切工商事業，都佔有極大勢力，因此，與出口有關的碾米和鋸木工業也都在華僑的手裏。

第二節 英屬海峽殖民地的商業

海峽殖民地 (Straits Settlements) 爲英國殖民地之一，位於馬來半島的南部，包括新加坡檳榔嶼馬六甲三地，面積四千餘方公里，人口一百零六萬。氣候高熱，惟各地交通都很便利，生產物也很多，尤以橡皮、椰子肉、藤、胡椒、西米、波羅密等爲最。礦物中的錫，亦頗佔生產品中的重要位置。

海峽殖民地的商業以英屬馬來爲主。英屬馬來包括海峽殖民地馬來聯邦及「非馬來聯邦」。一九二九年英屬馬來的對外貿易總額達一、八一四、六三四、〇〇〇元（海峽殖民地銀元單位），也可見其貿易發達的一斑了。

海峽殖民地的主要商業都市 有新加坡 (Singapore) 馬六甲 (Malacca) 和檳榔嶼

(Penang) 三處，都是歷史上有名的商埠，現在仍佔着相當重要地位的。茲分述如下 (11)：

新加坡

新加坡在馬來半島的南端，爲海峽殖民地的首邑。爲太平洋和印度洋交通的樞紐，故嘗有「東方的十字路」之稱。海峽殖民地政府以其地位的特殊重要，年來積極圖謀發展。現在港埠設備，極爲完備；碼頭長及三公里，水量亦深，任何巨舶，都可進口停泊，地位安全，很少暴風的危險。牠不僅是海峽殖民地的唯一大商埠，並且是世界上最自由貿易港口。除酒精、烟葉外，各種貨物例不抽稅。最近一九二九年的國際貿易總額，達一、一七一、六一四、五六七元，以轉口貿易爲最發達。橡皮和錫向來即以新加坡爲世界有名的市場。此外牠又有重要煤港之稱。各處產煤地如印度婆羅島日本澳洲等，俱與新加坡相距不遠，都運到這裏供給各輪船添煤之用。

馬六甲

馬六甲位於馬來半島的西岸，介於新加坡檳榔嶼之中，面積爲一千八百餘方公里，港口在馬六甲河口，離城約三公里，地位適中，交通運輸，都很便利。

檳榔嶼

此埠長約二十四公里，闊約十四公里，面積約二百八十方公里，位

於馬來半島的西岸。從海程到新加坡約五九五、三三公里。當英荷葡三國競營東方商業的時候，馬來半島的商業，以馬六甲爲最盛，自檳榔嶼設港後，乃奪馬六甲的地位而代之。惟自新加坡積極發展港務以來，馬六甲檳榔嶼兩商埠商務都相繼的減退了。

第四節 荷屬東印度的商業

馬來半島以南的羣島爲荷屬東印度羣島 (Dutch East-Indies)。其中在商務上最富庶的，就是爪哇 (Java)。唐宋以後，我國人來到此地經商的便很多。後來荷人侵入，虐殺華僑^{〔四〕}，華人勢力自此式微。一八七〇年以後，即由荷蘭政府竭力經營，現在工商業已蒸蒸日上。茲特將其一般的經濟狀況和牠的主要商業都市，分述如下：

爪哇的一般經濟狀況

爪哇地處南洋中心，面積約十三萬餘方公里，人口約三千七百萬。地勢多山，且大部份爲火山；河流雖多，也都狹小而不能供商業上的應用。不過交通設備，尙還完全，海風足以調劑氣候，土地又非常肥沃，因此居民很多，農業生產也極發達了。世界有名的蔗糖、茶葉、橡皮、咖啡、椰子以及金雞納霜，都是這裏的特產。

至於爪哇的商業情形：國內貿易大都握於華僑手中；國外貿易則華僑的勢力還不大。荷蘭渣華公司（Java-China-Japan Line）定期船在一萬噸左右的，將近二十艘，專門航行南洋中國日本〔五〕，因此中日兩國與荷屬東印度的貿易關係，也漸增密切。不過中國對爪哇的貿易還不及日本的猛進〔六〕。日本對該地輸出的，全屬棉織物、陶器、玻璃器皿、汽車零件、橡皮輪、水泥、皮製品等。我國則以棉紗及漂白的棉織物爲多。棉紗輸入該地年達三百萬鈔（Florin），棉織物則達一百三十餘萬鈔（均一九二九年荷蘭工商實業部統計）；此外還有生絲、編織物、紙料等。不過我國對該地的貿易額，還不及其他各國總輸入的百分之二，前途實有發展的餘地呢。住居當地的僑商，應如何聯絡國內企業家及商人，以圖共同發展南洋的商業，卻也是目前當務之急了。

爪哇的主要商業都市

爪哇現在商業最發達的都市有三，即巴達維亞（Batavia）三寶壠（Semarang）和泗水（Soerabaya），茲依次分述如下：

巴達維亞

巴達維亞是荷屬東印度的首都，接近爪哇的北岸，位於巴達維亞灣上，著名的港埠丹戎庇落（Tandjong Priok），離巴達維亞城約九公里，港灣建築極佳，設備亦完全，即高噸位的巨舶，亦可進港停泊。

三寶壠

三寶壠在三寶壠河口，距巴達維亞

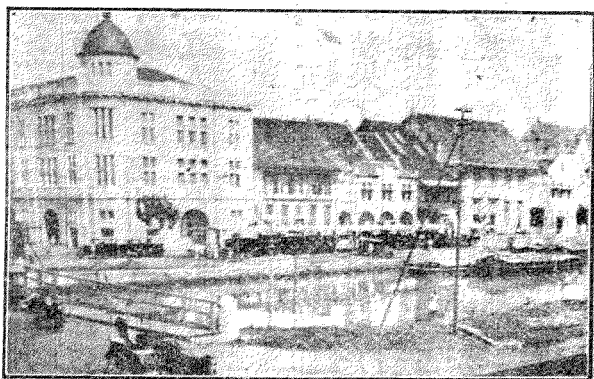
一百四十四公里，爲爪哇最大的城市，其發達原因，由於製造業的興起，交通的便利，吸收爪哇中部的出產品，而以此地爲集散的中心，因之變成糖、咖啡、烟葉、靛青和米的重要出口埠頭。惟港灣不良，進口處水道淤淺，巨大的商船不能直接進口。

泗水

泗水爲爪哇最大的商埠，地在爪哇東

部的金河口，對馬都拉島 (Madura)，地位適要，全埠人口十三萬人，我華僑約佔百分之四十，全埠重要商業，亦大半在華僑手裏。泗水的港埠，離丹戎庇落數公里，碼頭貨棧，都很完備，吃水在九公尺以下的大船，都可進口。此外並有鐵路與內島相接，要算南洋一個繁盛的商業都市。

巴達維亞圖



荷屬東印度的商業，除爪哇外，此外便沒有什麼，祇有荷蘭人在這裏的各種產業投資，如對於樹膠、砂糖、烟草、茶、咖啡、金雞納霜、椰子等，荷人利用土著

工資低廉的勞力，爲大規模的生產，每年盈利也頗不小，這也是荷蘭殖民地政府能够支持的一大原因〔七〕。

第五節 美屬菲律賓的商業

菲律賓羣島 (Philippine Islands)，乃美國遠東商業的根據地，牠是合七千零八十三個大小不同的島嶼組成的。最大的島嶼如呂宋 (Luzon) 等，面積在二千六百万公里以上的，有十一個；最小的面積不及二·六方公里的有六百十七個。羣島面積約爲二十九萬六千三百方公里，海岸綫長約二千三百八十餘公里。島上遍地多山，河流亦不少，惟能供商用的倒不大多。不過氣候還很溫和宜人，因之農業發達，工商業也很興盛。

菲律賓羣島本爲西班牙大航海家麥哲倫 (Magellan) 在一五二一年所發見，後即在西班牙人管理之下；直到一八九八年，美西戰爭發生，結果才由西班牙割讓於美。現在菲律賓完全在美國菲律賓總督管理之下。年來菲島民族雖然積極運動獨立，美國政府總是用溫和的手段敷衍過去，蓋菲島不獨在美國遠東商業上的地位很重要，便在軍事政治上的地位，也非常重要。

菲島一般的經濟狀況

菲律賓因氣候的良好，成爲一優越的農業國家，全國

土地已經耕種的，在百分之十二以上，其餘能供商用的森林，約爲百分之五十四，不能供商用的森林地，約爲百分之十，草原占百分之十九，沼澤地占百分之一，尙未開發的占百分之四——就中最具經濟的價值的爲農業地及森林地。現在菲島耕地的增加數，當年達一百八十八萬公畝；而森林地中三分之二，可以作爲永遠的材料地。

菲島主要的收穫爲粗米，馬尼拉麻（Abaca）、甘蔗糖、椰子、烟草、穀類、龍舌蘭、可可、咖啡等九種。就中糖、椰子、麻、烟草、龍舌蘭五種，實爲菲律賓運送出口交換工業品的主要商品。菲島經濟的進展，便全賴這些農業生產品的發達。至於工業方面，菲律賓爲森林特多的國家，故木材工業爲其重要的工業，其次製帽與刺繡品，年來出口也很興盛。至於進口貨品，以棉花、棉布、五金製品、米糖、麵粉等項爲主。惟米糧輸入，多由法屬印度支那，而其大權卻全操在華僑手裏。

菲律賓的主要商業都市

菲島唯一的重要商業都市，便祇有馬尼刺（Manila）

。馬尼拉爲世界海洋交通的中心地，距香港約二日水程，東京四日，上海五日，舊金山十七日。該地風景秀麗，氣候宜人，歐美人士僑居者很多。

馬尼刺港口有一防水海隄，爲其安全的保障，建有三個優良堅固躉船，一個大

的碼頭，專門供國外商船的用。躉船與碼頭總計一千八百餘公尺，沿岸同時可泊大船十艘，一切碼頭設備都很完全，就中尤以七號埠頭爲最大，全部用鋼鐵水泥建造，用具齊全，貨棚寬大，可算今日世界上設備最完美的碼頭。

馬尼刺因爲佔地理上的優越地位，與遠東各重要貿易港口，都相接近，國外貿易非常發達。許多往來東西洋的航船，都以馬尼刺爲其遠東的終點，因之成爲太平洋貿易的中心。馬尼刺的國外貿易約佔菲島對外貿易總額百分之七十。一九二九年出口爲一七七、一九二、二一八元，進口爲二五三、五六六、四〇七元。馬尼刺不僅是一個商業的中心，並且是東方現代工業發達的中心。在製造上已發現很大的利益；椰子已分成七十種的生產品和副產品；優良的呂宋烟草，全世界都聞名。此外製繩與刺繡工業也很著名；更有馬尼刺所製的鞋，可與世界任何製鞋最佳的地方相競爭。

馬尼刺的工商業既這樣興盛，因之華僑的營業也很可觀。工業方面華僑經營的，有糖業、木業、烟草、布疋、釀酒等業，銀行也有很大的兩家：一爲中興銀行，已收資本達五百七十一萬批沙（Peso），華興銀行也達一百萬批沙。

此外菲島各地華僑，經營農產物的收買與運輸販賣的也很多，常居積致富達數

百萬，亦可見華僑商業勢力的偉大了（八）。

第六節 英屬印度的商業

印度爲亞洲三大半島之一，有五千餘年的歷史，乃世界古文明國之一。自一七七四年英國攫得監督權後，政治權遂完全爲英人所掌握。現時全印度劃成三區：一爲英屬區，一爲印度本土，一爲代理區。印度本土和代理區名義上雖與英屬區不同；而實際上也都是直接或間接受英國的管轄，與英屬區並無若何區別。全印人口現有三萬一千八百九十餘萬，面積四百六十餘萬方公里。茲特就其一般經濟狀況先述之。

印度的一般的經濟狀況

印度爲世界有名的農業國家，故以農業生產品爲最發達，米、麥、茶、棉花、菜子，都是她的主要生產品。據一九二九年的統計，印度米的生產量爲三一、六八四、〇〇〇噸，生產地達三、一〇八、一七二、五〇〇公畝；麥子的生產量爲一〇、三六二、〇〇〇噸，耕地一、二六二、七〇九、〇〇〇公畝；茶爲四萬零四百萬磅，棉花爲二一六四萬磅。此外尚有棉織品、黃麻、麻織品、檀香和檀香油、獸皮等，也爲印度主要出產。

印度自歸英人管理以後，交通也很發達。就鐵道一項說：一九二九年已有五萬

五千九百八十五公里。此外並還有應用電氣的新鐵路和航空綫。不過這些新式工具，也徒然加強英帝國主義經濟侵略的程度罷了。印度的貿易，因向來就在英人的操縱之下，故貿易額儘管發達，印度本身的利益，可以說是都被英人攘奪去了。近年印度的貿易增加得很快；而尤以出口貿易爲最甚，年達三萬萬磅；可是和她三萬一千八百九十餘萬人口比較起來，卻每人祇得了一磅，並不算甚麼多。她的主要出口貨爲原料品與食料，原料品中棉花最佔重要，要算全世界第二三位輸出棉花的國家。至於進口貿易，印度第一位的進口貨爲棉織物，佔進口總額百分之二十以上，大都係由英日兩國進口。近年英國爲抵制日本起見，特增加印度進口棉布關稅，因此日本棉布，便受絕大的影響。其次爲五金機器的製造品，各類合計，要達百分之四十，足見印度的工業還不大發達，所以每年要銷行這許多外國製品。在印度對外貿易上還有應當注意的，卽金銀兩項也是印度進口的大宗，常佔進口總額百分之二十左右。這是因爲一般印度窮乏階級，還不知道利用新式銀行儲蓄事業，他們以爲財富就是金銀，一有所得，便把牠們窖藏起來，因此由脫蘭斯瓦（Transvaal）每年輸入不少的金。

印度主要的貿易國家是英國日本美國南洋羣島法德意大利比利時及我國。就中

以英國最佔重要。——進口方面，英國佔其總額百分之六十左右，出口方面英國要銷納印貨出口總額百分之二十以上，足見英國利賴印度以爲原料取給場所，同時又作爲製品銷場的尾閘。我國年來對印貿易雖有增進，還祇佔其出口總額百分之四，進口總額百分之一·二。由印度運到我國的貨物，以米糧、棉花最佔重要，頗可注意。又近年陸路方面，經由印度克什米爾（Kashmir）以至我國西藏的貿易，以及經由緬甸以與我國西南各省的貿易，也都發達，這也是可注意的事〔九〕。

印度的主要商業都市 現時印度商業，也祇有國外貿易最發達，而國外貿易的大部份爲海上貿易，祇有百分之六爲陸路貿易。海上貿易大抵操縱於幾個主要港口，卽加爾各答（Calcutta）孟買（Bombay）麻打拉斯（Madras），略述如下。

加爾各答 加爾各答位於恆河的下流，爲印度最大的都市，恆河右岸一帶的商務，俱以加爾各答爲集散中心。各國洋貨輸入亦必須先經過此地，然後轉運各處。其港埠最發達，備有領港船多艘，專備領導遠洋巨舶的進口。港內新建有喬治王船塢（King George Dock）爲世界上最大的船塢，佔水面七千六百九十五公畝，設海洋巨輪停泊處三十五處，每處有能容納貨物一萬噸的貨倉三個，各種起重機五十六具，足令加爾各答爲將來世界航業一大中心。牠的對外貿易額約佔印度全國總額百

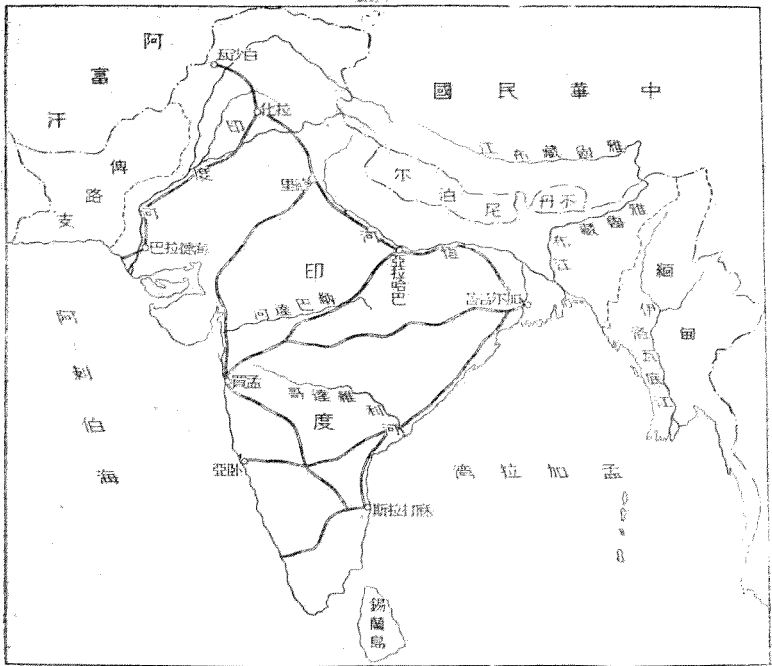
分之四十以上。就中尤以麻的出口，要佔全額百分之六十左右，其次爲茶、米、植物子實等。

孟買 孟買在一六六一年爲英人最初佔領時，那時人口還祇十萬人，到一九二二年已增至一百一十七萬。孟買港口風景極佳；近以改良設備，增設船塢，頗足吸引多數船舶。一九二九年的進口船隻，至達四百五十餘萬噸；就中英船即佔三十萬噸，可見英國對印度貿易關係重要的一斑。

孟買的對外貿易額，年達一、六二八、一五七、七一六羅比，其主要進口貨爲棉織物、五金、機器、棉紗、絲織物、染料等；出口貨爲棉花，要佔該埠出口貿易總額百分之五十。

麻打拉斯 麻打拉斯在印度的東海岸，距海口約十四公里餘，爲印度第三大都市。水路有柯姆河 (Coam) 和勃根漢姆運河 (Buckingham) 的便利，陸路有南麥來答鐵路 (The Madras and Southern Mahratta Railway) 與南印鐵路 周通全國，實爲南印商業的中心。南部一帶出產如米、茶、落花生、芝麻、烟葉、蔗糖、棉花、靛青、皮革等，都以麻打拉斯爲彙集之所；就中皮革有時佔該埠出口百分之一。棉花亦頗不少。

印度圖



錫蘭島的商業 錫蘭 (Ceylon)

島地位在印度半島的南端海中，土地肥沃，一八一五年後，成爲英國的殖民地。全島面積六五、八六三平方公里，人口約五百餘萬，島上風景美麗，向有「東方明珠」的雅號。

英國佔有錫蘭後，努力培植森林，開闢茶場，特派植物專家往中國研究茶的種植和焙製。現在錫蘭的茶，已成爲世界名產。全島種茶面積，約爲一、八五〇、〇〇〇公畝。其次爲錫蘭的橡皮，每年的生產

量也是不少，此外尚有椰子及椰子副產物等。這些都是錫蘭出口的重要貨品。至於牠的主要商業都市，便只有哥倫坡（Colombo）一埠。哥倫坡爲錫蘭的首都，在錫蘭島的西岸，爲全島商務的中心。錫蘭所產的茶和橡皮都以哥倫坡爲輸出口岸，位置適要，交通俱很便利，可與倫敦新加坡香港麻打拉斯孟買加爾各答仰光等埠直接通航。

緬甸的商業

緬甸位於印度支那的西部，現已構成英屬印度的一部份。面積約六八〇、四七五方公里，人口八千二百多萬人。在行政方面，緬甸劃爲七區，均受印度總督的管轄。她的出產以農產品爲最多，一九二九年米的產量爲七、五一一、八〇〇噸，棉花的產量爲一二、〇〇〇噸。其次柚木與礦物產品如煤油、鉛、錫、銀等也很多。她的國外貿易，每年進口爲二一二、〇二四、三三六羅比，出口爲三三八、四一九、二六九羅比。她的主要商業都市爲仰光（Rangoon）。仰光爲緬甸的首都，在伊洛瓦底江的下流，距海約三十三公里，一八二八年以前係一荒僻漁村，自一八五二年被英吞併後，因而漸次興盛，現在竟與印度各大商埠相伯仲了。

附注

「一季長傳：南洋華僑概況」（國立暨南大學南洋美洲文化事業部出版）。

[1] N. Y. C. : Glimpse of the East 1930—1931 以下多同。

[三] 周志驊：世界百大商埠要覽。

[四] 學稼：荷屬東印度華僑的危機（新東方第一卷十一號，一九三〇年十一月一日出版）。

[五] 濟華郵船公司：爪哇志略，總論（一九三一年）。

[六] 中國與荷屬東印度之貿易，見民國二十一年一月十五日中東經濟月刊第八卷一號。

[七] 東印度植民地與荷蘭經濟關係，見大阪，東亞貿易研究第九卷九號。

[八] 李長傳：南洋華僑概況（民國十九年十二月暨大出版）。

[九] L. Dudley Stamp : Asia : An Economic and Regional Geography (1929, Methuen & Co. London.)

第六章 歐洲大陸的商業

歐洲在中世紀的時候，南方有地中海沿岸的商業國家，北方有波羅的海沿岸的商業國家，那時歐洲的商業，在全世界要算最興盛了〔一〕。可是近代海上商業發達，英日等國，都是以海上島國稱雄全世界；又加以美洲商業勃興，於是從前歐洲大陸的商業地位，便不免漸漸移向海上去了。歐洲大陸商業比較發達的國家，祇有法德意荷諸國；其他見稱於世的，或以工業發達，或以農產豐富；至於商業方面，大都還不足稱。最近蘇聯雖因第一次「五年計劃」的成功，極力提倡對外貿易，以傾銷她的大量生產品，但這是她的經濟政策的實施，而並非本國商業確實興盛到怎樣的程度。現在便將歐洲主要各國分述如下〔二〕：

第一節 法國的商業

法國位於中歐的西部，北接英吉利海峽，南面地中海，西臨大西洋北岸，東部在萊因河的下流和德國接界，有阿爾卑斯山和意大利分界，以汝拉山（Jura）和日內瓦湖（Lake Geneva）和瑞士分界；面積爲五五〇、七七九方公里，包括亞爾薩斯和蘭在內。海岸綫長三一七六公里。關於她的商業情形，也可由其一般的經濟背景關係和主要商業都市來考察。

法國一般的經濟狀況

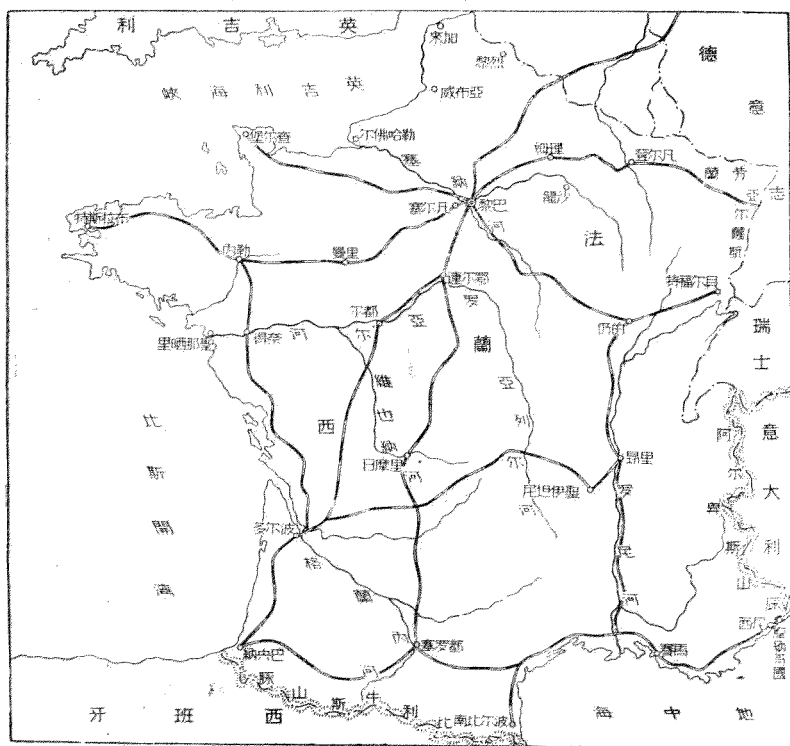
法國靠大西洋岸的平原，是她的農業區域。其間居住的農民，佔全法人口二分之一。從前法國有農國之稱，便是這個原故。不過法國的甜菜糖、酒、蔬菜和蘋果等；一九二九年法國麥的生產量爲七、六五五、四〇二噸，燕麥爲五、七四四、三八九噸，裸麥一、〇〇一、六二六噸，大麥一、二八五、〇九一噸，雜糧七八、八八九噸，馬鈴薯一一、二六四、〇〇〇噸，甜菜糖五、八〇九、〇〇〇噸，葡萄酒十二萬萬加侖。此外水菓家畜等亦很多。

至於林礦方面，森林佔全法國面積百分之一九，每年的生產量，建築材料約爲八百五十萬立方公尺，薪柴約爲一千七百萬立方公尺。談到礦產方面，法國和英國一樣，也是以煤爲最重要。但是生產的總量，法國祇及英國五分之一；一九二九年的產額，爲五四、九二一、八五〇噸，此外亞爾薩斯勞蘭也產煤七、三〇〇、〇〇〇噸，但是每年還要輸入兩千多萬噸。其次法國的鐵，產額也很多。一九二九年達四九、三二七、五三九公噸。因此鋼鐵業也很興盛。法國的產鐵地東部約佔百分之四二·一，亞爾薩斯勞蘭佔百分之三六·三，北部佔百分之一一·六。產鋼地東部約佔百分之三八·八，亞爾薩斯勞蘭佔百分之三二，北部佔百分之八，其他西部中

部也稍有出產。足見法國拚生死以與德國爭亞爾薩斯勞蘭，差不多就是完全爲着煤鐵的關係。

再說到法國的工商業，僅紡織業最爲重要。據一九二九年統計，有棉紡錠子九百八十八萬個，織布機十九萬二千六百架。此外毛織工業和絲織工業也比較的發達，來因河流域的絲織品，實爲生產的大宗。又橡皮工業，近年亦佔相當重要地位，一九二九年的出口值額曾達六萬三千五百多萬法郎。至於她的一般對外貿易情形：近年法國進口，年達五八、二八四、六二四、〇〇〇法郎，出口爲五〇、〇七二、三四八、〇〇〇法郎，還是入超的時候居多。法國對外貿易關係上比較密切的國家：進口方面最重要的爲美國，次爲德國，再次爲英瑞及盧森堡經濟同盟等國；出口方面最重要的爲英國，次爲盧森堡經濟同盟，再次爲德美瑞士等國。至於出口商品，以絲織物、毛織物、棉織物、煤、五穀、麵粉、酒、糖、咖啡、花生、木材、油類、皮革、機器等爲主；進口的商品，以煤、生棉、水菓、及種子、機器、羊毛、酒、咖啡、小麥、生絲、汽油等爲最多。我國對法貿易，總是出超的時候居多：不過兩國貿易額並不大，統計對法出口貿易，每年不過五六千萬兩，而進口有時祇一二千萬兩，出超最多時常達五千三四百萬兩（民十三）^{〔三〕}。主要對法出口貨品爲

法 蘭 西 圖



生絲，其次花生、茶葉、
 蛋類。至法國進口貨，不
 過呢絨、人造絲織品、香
 水、脂粉，以及各種酒類
 寥寥幾項罷了。

法國的主要商業都市
 法國的貿易港口，最
 重要的有馬賽 (Marseille)
勒哈佛爾 (Le Havre)、波爾
多 (Bordeaux) 等，就中尤
 以馬賽為世界著名的商埠
 ，地在法國的南部，位於
 地中海邊。由地中海經過
 的航船，大多停泊此間。
 牠和歐亞重要商業的都市

多接近，而與法國內地的河運交通也很便利，因此便成爲法國的主要貿易港。有人說：馬賽的發達，有三個最大的原因：第一、北非領土的佔有，獲得出產豐富的原料地；第二、蘇彝士運河的開通，馬賽成了亞非歐三洲的要衝；第三、港埠的改良。馬賽的舊埠爲文克（Vieux），一八四四年以前建設頗爲簡單；自後逐漸改良，港埠亦日趨繁榮。現在的碼頭設備一切，都用鋼鐵造成；除寬大的貨棧外，並專設有牲畜的停留所。港內水面寬大，可容大船四百五十艘。一九二九年進抵馬賽的船舶總數，有八千多隻，噸位達一千五百餘萬噸。

第二節 德國的商業

德國的國界，北抵北海和波羅的海，東接波蘭捷克斯拉夫和奧地利，南邊也和捷克奧地利及瑞士接壤。西邊則與法國盧森堡比利時荷蘭相連接。全國面積四七〇、六三七方公里。她在未統一以前，各邦互相牽掣，內地商務很受影響；統一以後，德國的商業才慢慢發達起來。到了歐戰以前，德國已成爲世界上很大的商業國家，可與英國爭世界商業的霸權。大戰告終，德國失敗，凡爾賽和約便令德國負擔戰敗的責任，全國的精華，因之喪失大半。領土之割讓於法國波蘭各國的，達六萬四千餘方公里，佔全國面積百分之十三。人口的損失，居於割讓地的約六百五十萬人

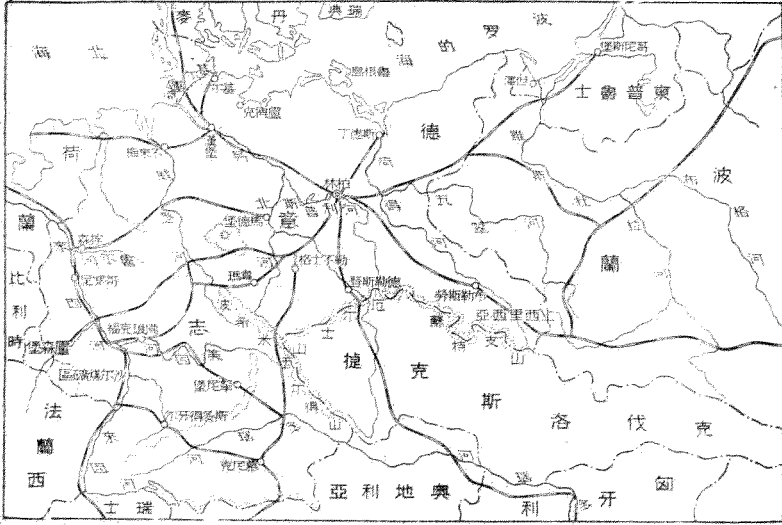
，佔全國人口總數百分之十。殖民地的損失，戰前所有的殖民地，面積達二百五十餘萬方公里，戰後俱爲他國所有。除以上的直接損失外，間接在工商事業上所受的影響，也可分爲二項：（一）工業的，德國爲世界工業最繁榮的國家，戰後割讓於人的國土，盡是德國的工業原料地，如亞爾薩斯勞蘭和沙爾（Sarre）的煤，都是德國工業的生命綫，因之德國的工業受一致命的重傷；（二）商業的，德國的海運，戰前的船舶噸數幾和英國相近，戰事結束後，將十分之一以上的商船作爲賠償的付價。商業的運輸減少，商業自然亦隨之衰落。茲特將其一般的經濟狀況及主要商業都市略述如下〔四〕，藉以覘德國將來商業的趨勢。

德國一般的經濟狀況

德國雖是一個工商業的國家，可是仍還具有相當的農業基礎。她的農業改良，便足以代表其爲工業國；因爲她一切農事上的設備，都是應用機器，所以進步很快；主要的農產品，有小麥、燕麥、大麥、裸麥、馬鈴薯、甜菜糖等多種。林場設置，在德國也很完備。惟出量較少，不能供給全國大量的需要；各種礦產，自煤鐵等遭損失後，近年來的生產量並無多大進步。

說到工業，鋼鐵業便是德國獨一的大工業。一九二九年全國有冶金爐一百八十二個，二十四小時內的燃煤量爲五二、三六〇噸，同年度鐵塊生產量爲一千零二十

德意志圖



八萬噸，鋼一千一百多萬噸。又橡皮製造業，年來亦有長足的進步，效率之速，漸次能恢復其歐戰時期內所損失的地位，現已列橡皮出口國的第四位。一九二九年出口數值，至達一三一、六七九、〇〇〇馬克。又化學工業亦為德國第二種大工業，在世界上的地位，僅次於美國。一九二九年的生產總值為四十萬萬馬克。就中以氮氣、肥料、染料、顏料以及人造絲等佔大部份。此外德國的紡織工業亦頗發達，棉織品、毛織品、絲織品在出口貨中都佔重要地位。

最後說到德國貿易的情形。德國各地的貿易常不相同：大抵中部以煤炭及礦業工業品等為貿易品的大宗，以輸送於南北

各處；南部及中央山地富於林木，故常以木材運銷國內外；北方濱海各區，則爲自外國輸入物產的集散地帶。就全部份的進出口說：進口貨以食料日用品及工業原料爲主；就中以棉花、棉紗、小麥、牛毛、煤炭等爲最多；出口以工業品爲主，以金屬品、紡織品、化學品、顏料、礦產等爲多^(三)。進口值額通常較出口爲多，但是一九二九年進口卻祇一三、四三四、五八七、〇〇〇馬克，而出口則爲一三、四八二、一六一、〇〇〇，進出相消，出口還超過入口四七、五七四、〇〇〇馬克之多，近十年來這是第一次呢。至於貿易上和德國有相當關係的國家在出口方面，爲荷蘭愛爾蘭中國波蘭俄國奧地利法國捷克斯拉夫等國；在進口方面則爲蘇聯波蘭丹麥盧森堡法國美國中國捷克斯拉夫瑞士意大利等。就中我國運往德國之貨，以花生及花生仁、蛋黃白、黃豆、桐油幾項爲主，一九三〇年運往德國土貨達二千三百萬兩；而由德國運入的貨物將近七千萬兩，則以毛絨綫、人造鹼油漿、人造絲、機器等項爲多。查歐戰以後，中德貿易差不多完全斷絕，現在有偌大進口數額，可見德國業已逐漸恢復其在我國市場上的地位了。

德國的主要商業都市 德國的商業都市，在其首都柏林(Berlin)也有相當的發達；但是對外貿易主要的口岸，還是在漢堡(Hamburg)和不來梅(Bremen)兩個

口岸，分述如下：

漢堡 漢堡位於易北河 (Elbe R.) 的右岸，距海口一百二十公里，港內設備完全，船塢衆多，碼頭寬大，不獨是德國的最大的港口，並且也是歐洲大陸最大的港口。牠在世界貿易上的地位，僅次於美國的紐約。將來繼續改良，還可大大發達。最近漢堡與普魯士已經同意，實現大漢堡商港，並預計爲捷克斯拉夫船建一特別區域，那麼牠的商業航業的發展當更未可限量了。

漢堡航務，頗爲發達，世界各重要口岸俱可通航。總計牠的航綫，有二百零九條：九十一條啣接歐洲各口岸，五十六條通南北美洲，三十一條通阿非利加，二十六條通亞洲，五條通澳大利亞。一九二八年進口的船隻達一七、二六七艘，噸位二一、二九二、三三六噸。

漢堡發達的主要原因，當然是牠的地位適當，交通便利，而其附近工業的繁盛，亦其主要原因之一。漢堡附近的釀酒、製油、煉糖、機器製造，都是以漢堡爲轉運的中間市場。蓋德國交通極發達，雖窮鄉僻壤，亦有舟車往來呢。

不來梅

不來梅位於德國的西北部，離威悉河 (Weser R.) 的入口處約八十公里有奇，與國內各製造城市都有鐵路通達，交通極爲便利。德國國內外貿易的中心

，除漢堡外，即以此港爲最大。此港設備完善，以運輸迅速安全，運費低廉著名於世。與世界各埠通航的航路，有一百二十條。一九二八年進口船隻爲五千餘隻，總計噸位達六百多萬噸。由這裏出口的貨物，以羊毛織物、玻璃、氈、羊毛、麻、皮革、油、餅、木器等項佔大宗，進口則以烟葉、咖啡、米、羊、皮革等項爲主。

第二節 意大利的商業

中世紀的意大利，是世界商業最發達的區域。所有近東國家和歐洲的貿易，都操縱在意大利的威尼斯（Venice）商人手裏。可是近代初期，因海洋交通事業的發展，意大利內部又不統一，她的商業地位便完全衰落了。不過現時意大利因國力強盛的關係，仍極力講究殖民政策，所以在世界商業上，仍還佔有相當的地位。現在便先就她的一般經濟狀況看看。

意大利的一般經濟狀況

意大利地處南歐，恰在地中海的中央，扼歐亞交通的孔道。除意大利半島外，還有西西里（Sicily）撒丁（Sardinia）厄爾巴（Elba）等大島嶼七十餘處，聯合起來，面積達三〇五、五七三、方公里。她本是一個極優越的農業國家，耕地佔全國總面積百分之七三、七〇。其主要的農產品爲小麥、大麥、燕麥、米、玉蜀黍、大豆、馬鈴薯、橄欖、大麻、亞麻、葡萄、堅果、鮮果、乾

果等。此外還有烟草、甜菜、飼草、番茄、蔬菜、牛乳等，出產亦多。礦產則有鐵、銅、金等，最著名的爲意大利的大理石，一九二八年出口大理石的數目達七十萬噸。

工業方面，僅棉紡織業與絲織業稍可注意。一九二九年出紗四六九、五八五、〇〇〇磅，棉布一、〇九三、六〇〇、〇〇〇碼。生絲則同年產量爲五五、二〇六、二五公斤，算是世界上第三位產生絲的國家。同時人造絲的產量近年亦有增加。至於意大利的貿易，近數年來，大都輸入超過輸出。一九二九年輸入爲二一、三〇〇、〇一一、〇〇〇利拉 (Lira)，出口爲一四、八八八、八四〇、〇〇〇利拉。進口貿易的主要國家爲德英法瑞士奧地利捷克斯拉夫美國加拿大阿根廷及英屬印度錫蘭等國，出口貿易的主要國家，亦爲德英法瑞奧等國。

意大利的主要商業都市 意大利歷史上的重要商業都市，如威尼斯 法羅倫士 (Florence)，現時都已處於不足輕重的地位。現時意大利比較發達的商埠，僅祇熱那亞 (Genoa) 和那不勒斯 (Naples)。

熱那亞位於熱那亞海灣，依山傍海，爲天然的良港。水上面積二、八〇〇、〇〇〇方公尺，陸上面積一、五〇〇、〇〇〇方公尺，有十三個船塢，二十一碼頭，

六個水閘，總長一二、八〇〇公尺，最近並完成三個最新式的碼頭。設備周全，爲國內各埠冠，地位的適當，不特爲意大利北部製造實業區域內原料品與製造品進出的要途；同時瑞士等國，亦因地理上的便利，假此處爲出入路徑。貿易範圍：出口爲絲織物、棉織物、毛織物、橄欖油等；進口爲印度埃及的棉花和歐美二洲的煤。

那不勒斯 位於那不勒斯灣的極北部。那不勒斯灣的美麗，自古卽爲人所贊美，背依風景如畫的維蘇威火山 (Vesuvius)，形勢非常優良。在意大利除熱那亞外，允推全國第二大商埠。遠洋裝載大量貨物的大船，也都能靠岸起卸。

第四節 比利時的商業

比利時爲中歐的立憲王國，位於歐洲的西海岸，北方和荷蘭王國接界，南方和法國接界，東方和德國盧森堡接界，西方直抵北海，面積祇三萬餘方公里，人口據一九二八年的調查，爲七百九十九萬人。以這樣狹小的區域，卻不料也是歐洲一個很發達的工商業國家。

比利時一般的經濟狀況 比利時雖是一個工商業的國家，可是許多的農產品，如各種小麥，差不多都有生產。不過據最近上議院農業委員會聲稱：比利時的農業也比較前大爲衰退了。比利時的礦業產品，則以煤鐵最關重要。煤的生產量一九

二九年爲二六、九三一、〇〇〇噸，供給本國的消耗尙不够用，一部份每年尙須由外國輸入。鐵則近年稍有進步。因此鋼鐵工業也較前爲發達。不過比利時國內消費的數量，仍還超過於她的生產量。便是出口的数量每年也很大。在製造業方面，屬於紡織業的有人造絲業，一九二八年產量爲七萬五千噸；棉織業，一九二八年棉紗生產量爲七四、〇〇〇、〇〇〇公斤；歐戰前只有四五、〇〇〇、〇〇〇噸；此外汽車工業，化學工業等也很興盛。

至於比利時最近貿易的情形：自一九二一年七月間和盧森堡在布魯捨爾(Bruxelles)的會議終了之後，又於一九二二年三月兩國間締結一經濟聯盟，旋於同年五月，兩國同時又撤去她們的關稅壁壘。因之最近數年來，兩國進出口貿易都有增進的趨勢。一九二九年進口到聯盟的貨物，值三、二〇一、六一二、〇〇〇法郎，而由聯盟出口的貨物值三二、一六九、三四三、〇〇〇法郎，總也算是很發達了(五)。

比利時的主要商業都市 比利時的都市在商業上最佔重要地位的，只有布魯捨爾和安德威伯(Antwerp)。

布魯捨爾

在比利時的中部，爲首都所在的地方，本政治中心，同時商務上

亦爲比利時第二大商埠。當歐戰時候，受到很大的損失。大戰凡三年，三年中一切

工商實業，竟一落千丈。歐戰告終，經過很大的努力，近年來始得稍稍恢復舊觀。

布魯捨爾分上下兩城：上城爲雜色樹木包圍，其中多古的建築物；但是一切的設備，卻多在下城，與盧貝爾（Ruppel）有一長約十八公里的運河相啣接，水深六公尺以上，闊四十公尺到一百公尺，吸水五公尺以上的船，可以直接駛入布魯捨爾。

從安德威伯到運河入口的貝姆（Boon）地方，相距祇十七公里有餘。港內有三個最大的船塢，卽佛哥德（Vergote）傑克興（Junction）和貝德倫（Batelage）。此地生產頗多奢侈的貨物，最主要的爲皮貨、汽車、地毯、家具、花邊等。主要的出口貨爲平玻璃、玻璃窗、鐵、糖、大理石、玻璃器具、釘、花邊等；進口貨物則爲餅乾、凍肉、水泥、木材、酒、乾酪、棉織品。

安德威伯 在比利時的西北，些爾德河（Scheldt R.）的右岸，離海口八十五公里，乃比利時的第一大商埠，有廣闊的碼頭和船塢。此港又分爲兩部：一爲河港，有寬大的躉船和碼頭；一爲內港，中有水閘，大小船隻都可進口。一九二九年進口的船隻有一萬一千五百多隻，噸位總計二四、三二五、二〇三噸，其中懸英國旗的倒佔百分之三四·一，懸德旗的百分之二二·八，比利時自己本國的船，卻祇有百分之五·八，可見英德等國與比利時國際貿易關係密切一斑了。

第五節 荷蘭的商業

荷蘭也是歷史上的有名商業國家，當十六、十七世紀時，已握海上的運輸權，而爲世界第一的商業國。自十八世紀以後，因英國商業勢力的特興，荷蘭的商務便漸次衰落。在一八一四年以前，她曾與比利時組織「荷蘭聯合王國」(The United Kingdom of Netherlands)。到一八三〇年，才被迫脫離比利時而獨立。現時荷蘭面積三二一、六三九方公里，長凡三一五公里，闊一七五公里，東爲德國，南爲比利時，西部與北部則臨北海。全國地勢低下，平均高度超出海面十一公尺餘，大約有四分之一的面積在海平綫以下，全國用以保護安全的土堤，長二、四一三公里，國內河流衆多，隨地都可通航。

荷蘭的一般經濟狀況

荷蘭的農產物有冬麥、秋麥、裸麥、冬大麥、秋大麥

、燕麥、馬豆、豌豆、大豆、烟草、山芋、甜菜等。又因地濱北海，產魚亦豐。礦物方面以煤與鹽爲最重要。國內大部分的煤礦，爲國家所經營。一九二八年政府產煤六、九〇四、〇〇〇噸，私人煤礦。產煤三、七八九、四一八噸。除供自用外，每年輸出頗巨。鹽的生產地，在波開羅(Bakelo)，一九二九年的生產量爲四五、二

荷蘭的製造業，多至二三十種，其最著名的爲造船業。一九二九年的造船噸數爲一八六、五一七噸，次爲紡織業，最近數年來紡織業的進步甚速——一九二一年紡紗錠子爲六七一、〇〇〇錠，織機四七、一〇〇架；到一九二八年時錠子增到一、一六八、〇〇〇錠，織機增到五四、三〇〇架。此外毛織業與人造絲業亦很興盛。最後說到荷蘭貿易的情形：荷蘭因地理方面的優勝，與一般國民的努力，近年對外貿易頗有增進情形：一九二九年其出口數值爲一、九八九、四九〇、〇〇〇「基爾達」(Guilders)，進口數值爲二、七五二、二九八、〇〇〇基爾達。輸入的主要品爲穀物、織物、木材、麵粉及銅、鐵等物；其輸入品性質亦大抵相同，不過多出紙和糖等幾項。這是因爲荷蘭物產有限，本沒有什麼特產，其所經營的貨物，大都屬於轉運的性質。

荷蘭的主要商業都市 荷蘭的貿易港口，最著名的有兩個：一爲鹿特丹(Rotterdam)，一爲亞摩斯德丹(Amsterdam)，都是世界有名的商埠，分述如下：

鹿特丹 鹿特丹在荷蘭東南的麥斯河(Meuse)上，麥斯河自東北來和鹿特河(Roos)匯合於城的東隅，再折向西南流入北海，和荷蘭內地及德瑞等國都有鐵道可通，又有運河河流的交通便利，故商務非常繁盛，不但是荷蘭的第一大貿易港，同

時又是德國與中歐一帶的中繼港。

鹿特丹港埠，面積九二九四公畝，碼頭長三十公里，裝有各種最新式的設備，和重力的起重機，自 *Nieuwe* 水道修成之後，代替淤塞了的 *莫士* (*Meuse*) 海口。最大的海船，可直接駛靠碼頭。各貨棧與碼頭，俱敷有鐵路，和各大鐵路相唧接，運輸特別便利。*威爾敦* (*Wilton*) 公司在鹿特丹建有極大的船塢，爲歐洲各國所未有。又鹿特丹乾船塢公司亦有大船塢兩個，所以造船業很興盛。就牠的商業論，以通過貿易爲盛，僅次於漢堡和安德威伯。荷蘭一半的進口貨是由於海道，而一半的出口貨卻是經過此港。主要的商品，爲煤油、五穀、咖啡，其次爲糖、烟葉、米、茶、木料、香料等，就中咖啡的貿易特盛，現已成爲荷蘭咖啡的中心市場，在歐洲除法國的勒哈佛爾外，便要推此地了。

亞摩斯德丹

亞摩斯德丹在荷蘭西部須德海 (*Zuider Sea*) 的西南角，在近代

初期荷蘭商業最盛的時候，該地曾爲歐洲金融業的中心，現時仍還佔有相當的重要地位。且自一八七二年以後，改良港埠，有極深闊的北海運河，連絡亞摩斯德丹與港埠伊密登 (*Ymuiden*)，故大輪船得通航無阻；而伊密登所用的水閘，可稱爲世界上之最大者。近年又建設「北海新閘」，直至一九三一年四月間才舉行竣工典禮。

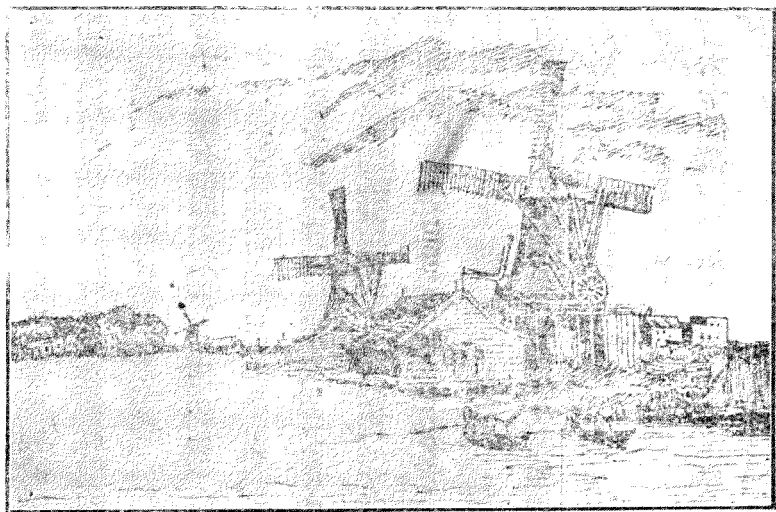
從此北海運河，更具外洋航業的新功用了。北海運河由北海的伊密登至亞摩斯德丹，開工於一八六五年，至一八七五年告成，延長二十四公里，水深八公尺，其目的即在延長大洋航路，使遠洋汽船得以直接駛入。最近十年來，又擴張其水深爲十公尺，現已竣工，萬噸以上的航輪，也可暢行於亞摩斯德丹城下了。荷蘭有了這個港口，其足以增進她的航業和商業的地位真不小呢〔六〕！

第六節 蘇聯的商業

蘇聯地跨歐亞兩洲，而商業方面卻以歐洲的蘇聯部份最關重要。我們要特別注意這個特殊國家的商業，還有兩個原因：

第一、因爲她是一個社會主義的國家，國際貿易是由國家經營，能够充分發揮她的

北海運河上的風車圖



商業經濟的勢力，這種商業組織是舉世無兩的。其次，蘇聯近年國際貿易的勢力極為發展，她時常用傾銷的方法，擾亂世界市場；便是一九三〇年以後的世界經濟恐慌，受蘇聯擾亂世界市場的影響也是很大。這都是很值得注意的事。現在便就她的一般經濟狀況及其最近貿易情形，分述如下。

蘇聯的一般經濟狀況

蘇聯的主要組成份子，雖有俄羅斯(R. S. F. S. R.)、白俄羅斯(White Russia S. S. R.)、烏克蘭(Ukrainian S. S. R.)、外高加索 Transcaucasion S. F. S. R.)、土谷曼(Turkoman S. S. R.)、烏士碧克(Uzbek S. S. R.)、托輯克(Tajikistans S. S. R.)等七個蘇維埃共和國，而實際上僅以俄羅斯蘇聯最關重要，其面積爲一九、七〇〇、〇〇〇方公里，佔蘇維埃社會主義共和國聯邦(Union of Soviet Socialist Republic)全面積百分之九十一。

蘇聯在歐洲的國境：東控烏拉山脈，南邊有克里米半島(Crimea Pen.)及高加索山脈圍繞，中部有廣漠的平野富於森林；北部則爲凍原，人口很少；東南黑海及裏海之濱，地多卑溼；惟西南一帶的「黑土帶」卻是蘇聯最肥沃的區域，農產最爲發達。據一九二九年的統計，俄國的耕地不下二百六十餘萬方公里，田畝的廣，產品之多，實爲歐洲第一。

俄國除農業比較發達外，林礦生產也很多。森林面積約一百九十九萬八千四百餘方公里。中部大森林的材木豐富，尤爲歐洲冠。至於礦產，烏拉山中及其附近最爲豐富，以鐵及白金爲最著，白金且爲世界第一，銀銅鋅鹽等礦出產也多。煤炭產於中部地方年約三千萬公噸，但仍不敷用。裏海濱的巴庫 (Baku) 格洛茲尼 (Grozny) 及安巴 (Amba) 三處產的煤油占世界第二位，現在完全作爲國營礦業〔7〕。

蘇聯國營產業的辦法，不僅礦業爲然；舉凡一切農工商業也都漸次歸國家公營。就農業說，自從革命以後，大地主驅除殆盡，田畝都分散於佃戶，但穀類生產量遠不及戰前。一九二八年夏，蘇聯實行「國營農場」與「集合農場」(Collective Farms) 制度，以從事大規模的生產，並且用最新式的農業技術和機器來經營，因之產量頗有增進。但穀類交易機關，卻統歸併於人民商務委員之下，而組織一國營穀類聯合公司以管理之。此外並極力提倡農業合作社，而禁止私人商店和私人企業。再次工業方面，蘇聯所有重要工商業也都由政府所組織的各種聯合會經營管理，聯合會乃合多數的托拉斯所組織而成，各托拉斯又因地理與經濟的情形以劃分牠們營業區域。所有聯合會都在「最高經濟委員」會統治之下，關於一切生產方法營業損益，都須對該會負責。現在的工業出品，什九都是公家托拉斯的生產品，牠們的純

利益，近年常達三萬萬元美金上下，政府又利用這種純益來改進工業設備，所以蘇聯的工業，便一天一天的發達起來了。

最後說到商業交通方面：蘇聯的內河航運極爲發達，雖冬季結冰期很長，以致航路阻塞，但可以行駛冰橇以利運輸。至於海上航運，其在波羅的海的，以列寧格勒爲中心，在黑海的以敖得薩（Odessa）爲起點，可以直達各處港灣。且自敖得薩到遠東的海參崴也有定期航行。總計蘇聯現在的商船噸數，將近九十萬噸。國內鐵路以莫斯科爲中心，遍及全國，又有西伯利亞鐵路連接歐亞，可算歐亞商業交通最長的路綫；一九三〇年西鐵路完成後，同中亞細亞的交通也就更便利了。

至於國外貿易方面，那是完全由政府專辦，歸外國貿易部人民委員會直轄〔八〕。在牠下面的直轄貿易機關主體，有國營輸出入貿易事務部，有地方貿易部，有委員部爲股東的股份公司，以及駐外通商代表等，以處理國外貿易一切事務。此外蘇聯的消費合作社亦得以自己的商品同外國直接交易。和她的對外貿易有關係的國家，以英美德三國爲密切；查最近一九二九—三〇年度，蘇聯出口總值十萬零一百二十萬金盧布，而運往英國的貨物居其二萬三千七百六十萬，運往德國的爲二萬一千四百八十萬，運往法國和意大利的通在四千四百餘萬盧布以上。至於運往美國的貨

物，差不多和運往遠東近東各國的數目相等，總共不過四千多萬盧布，因知蘇聯貨物的出口國家還是英德最佔重要；對東方，尤其對中國的出口貿易，卻不算甚麼。（一九二九—三〇年，對我出口數爲四千一百萬盧布。）至於蘇聯進口的貨物，除英德外，美國的勢力也很大：最近一九二九—三〇年蘇聯進口總值十萬六千八百七十萬金盧布，而由英國輸入的貨物爲四萬六千多萬，由德國輸入的達二萬三千多萬，由美國輸入的也達二萬萬金盧布，由中國輸入的便相差得很遠，祇四千萬盧布。蘇聯和德國貿易關係之所以這樣密切，蓋由於德國之需用蘇聯原料品很多，而蘇聯需用德國的機械工具也不少的原故。英國與蘇聯的貿易關係，情形也大體相同。美國且更因投資的關係，近年很想對她恢復國交，以期促進相互的貿易。此外波斯和拉脫維亞等國，其對蘇聯貿易關係，卻正和英德相反：便是由蘇聯輸出此等國家的多爲製品，而由此等國家輸入的卻多爲原料。至於對華貿易關係〔九〕，從前國交雖然中斷，而通商關係仍舊進行，新疆蒙古，俄國商業的勢力都很大。蒙古貿易尤其爲蘇聯人所獨占，華商且多被驅逐出境。此外在東三省北部如綏芬河哈爾濱等處，因最近蘇聯推行傾銷政策，也有一部份的勢力。如花標布、煤油、木材等，已普遍銷售於北滿各處了。一九三二年我國已和蘇聯恢復國交了。

蘇聯的主要商業都市

蘇聯疆域雖然很大，海岸綫雖然很長；可是好的商港卻並不多：因為北方濱北極海的海岸綫很少曲折，且又冰凍，不便航行；僅在夏季有亞爾干日爾 (Archangel) 海港還比較重要。太平洋方面白林海及鄂霍次克海諸海岸，也都不利於航行。僅海參崴 (Vladivostok) 爲遠東商業重鎮。西部波羅的海也祇有列寧格勒 (Leningrad)。南部黑海一帶，也祇有敖得薩 (Odessa)。此外如大都莫斯科和尼什尼諾夫哥羅得 (Nizhni-Novgorod) 以及特別與我國商業關係密切的商埠如伯里 (Khabarovsk) 伊爾庫次克 (Irkutsk) 等，茲爲分述如下 [10]：

海參崴

蘇聯經營東方貿易，最初係以大連與海參崴並重，後來大連被迫而轉租於日本，海參崴遂成爲蘇聯遠東商業唯一的根據地了。此地海路與日本朝鮮中國各埠，香港菲律賓等處船舶往來，都很便利；陸路有烏蘇里鐵路與中東鐵路以與西伯利亞鐵路相連接；中國茶磚、大豆等貨，以及沿太平洋岸的物產，大都經由海參崴循西伯利亞鐵路連往蘇聯以及歐洲各國，比較從前由外蒙古運往的便利多了。該港每年有兩三個月結冰，但用碎冰船也可出入，港內不致有封鎖之虞 [11]。最近蘇聯第二次「五年計劃」，擬以開發西伯利亞爲最大目標，因此對於海參崴的商港設備，更謀極力改良，將來此地商業的發達，眞未可限量呢。

列寧格勒

列寧格勒原名彼得格勒(Petrograd)，又名聖彼得堡，爲舊俄的都城，革命後才改今名，牠位於波羅的海的芬蘭灣東岸，有喀琅斯塔得(Kronstadt)爲其外港；又有鐵路北通芬蘭波的尼亞灣(Bothnia G.)，南通波蘭的瓦薩(Warsaw)，交通極爲便利。各種製造工業向來就很有名，故商業也很興盛。

敖得薩

敖得薩和給爾孫(Kherson)，爲烏克蘭兩個重要商埠，都在黑海北岸。敖得薩地位尤爲重要，牠在聶斯德河(Dniester R.)口，爲黑海有名的小麥和麵粉輸出港，製粉製糖等業向稱發達。陸路有鐵路通波蘭捷克斯洛伐克和奧地利以至德國；水路出博斯普魯斯海峽以達地中海，歐亞貨物交通，極爲便利。

莫斯科

莫斯科本爲帝俄時代的舊都，蘇聯政府成立，仍定都此地。因爲鐵路四通八達。交通向來便利；而又在歐俄中部製造區域的中心，各種製造工業也很發達，因此商業也就隨着興盛。莫斯科的東北有律賓斯克(Rybinsk)向爲蘇聯輸出小麥到北歐西歐的最大市場，嘗有「俄國的芝加哥」的雅稱。

尼什尼諾夫哥羅得

該埠位於窩瓦河和俄喀河(Oka)的匯合處，原爲歐亞貨物交換最大的「市集」，在中世紀漢薩同盟時代，卽已成爲有名定期商場；現時商業雖不如從前之盛，然仍還可觀。

伯里等埠

沿西伯利亞路有名的商埠，除海參崴外，還有伯里（哈巴羅夫喀

）海蘭泡（Blagoveschensk）尼布楚（Nerchinsk）赤塔（Chita）恰克圖（Kiakhta）伊爾

庫斯克等埠，向來與我國東三省和外蒙等處的陸路貿易關係很密切，現在仍還占有相當的重要地位。

附注

[1] Olive Day : History of Commerce.

[2] 本章參考資料，以下列各書爲最多：

1. N. Y. K : Glimses of The East(13th Issue)1930—1931.

2. 周志驛編：世界百大商埠要覽

3. Taylor : The Business man's Geography.

[3] 武增幹：中國國際貿易概論。

[4] Isaac Lippincott : Economic Resources and Industries of The world（劉譯本）第二十八章。

[5] 李吟秋：實業通詮，歐洲部份。

[6] 張其昀：東西洋滄桑之感，見民國二十一年六月十日出版時代公論第十一期。

[7] 李吟秋：實業通詮，歐洲部份，下同。

〔八〕蘇俄外國人民委員部職務概要，見民國二十一年一月工商半月刊。

〔九〕蘇聯對外貿易及與中國關係，見民國二十一年一月十五日中東經濟月刊。又同年三月份蘇俄評論中俄關係問題專號。

[10] Edward van Dyke Robinson: *Commercial Geography*, P. 437—438

〔一〕蘇聯續：世界經濟地理頁七七—九一（民國十九年出版）

第七章 現代英國的商業

英國是世界上有名的商業國家，她的存在和繁榮，完全靠着商業。自從十四世紀時「英國商業之父」愛德華第三(Edward III)極力獎進工商業以後，外商在英國的商業勢力漸次驅除淨盡，英國的對外貿易便慢慢的興盛起來。後來以造船術與航海事業的發達，英國的商業更又一新耳目；其後更以海軍的發達，所戰必勝，英國的商業勢力，更隨着軍力而大大的發展。到了十八世紀末期，英國首先發動工業革命，貨物生產較前大為增進；同時又因殖民範圍的擴大，貨物的銷路又大大的增加，因此對外貿易較前更為發達。十九世紀中，她總歸是佔世界商業第一位的。到歐戰發生時，她的地位不免稍有變動——戰前已經有德國同她競爭商權，戰後更有美國和日本的興起。她們都是利用歐戰的機會，奪去英國在歐陸和遠東的市場，因此英國商業便呈衰落形勢〔二〕。不過她在現時世界商業場中，仍還具有特殊重要的地位。

這是因為英國的商業，不單是貨物的進出口貿易，她還具有其他商業上的特殊勢力。例如英國的進出口「商行」，在隨便那個國家，都佔着極優越的地位。牠們經營國際貿易，並不一定以其本國為目標；譬如上海的英國洋行，由南洋羣島販買

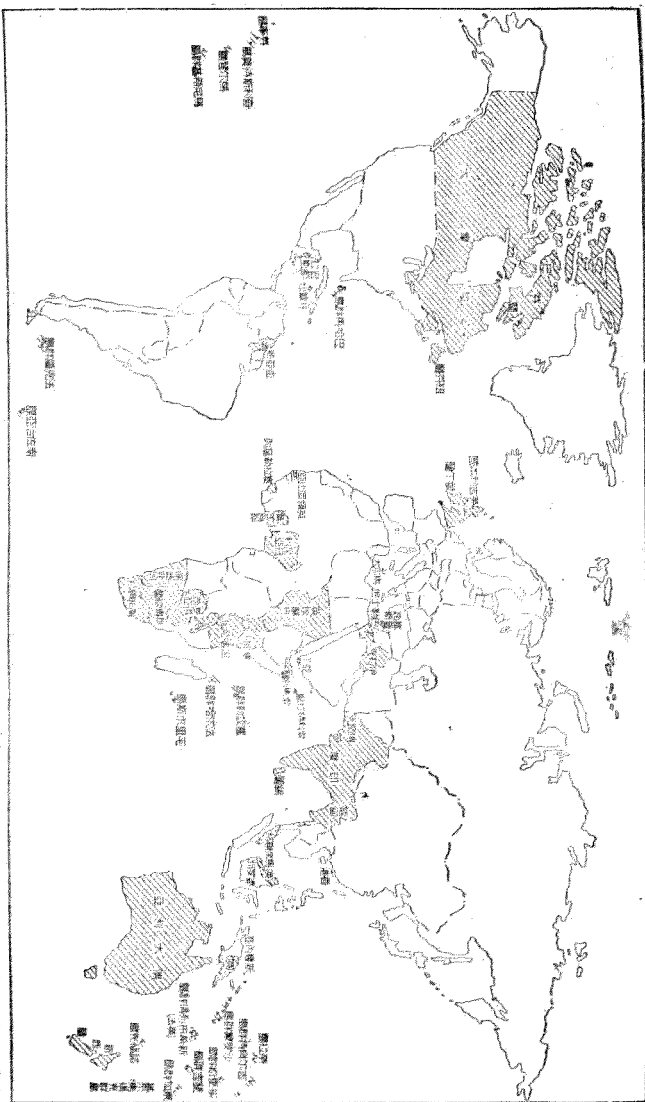
砂糖運銷於中國，對於其本國對華貿易毫無關係。蓋買賣雙方都爲外國，而營業利益卻歸英國商行所有，這便是她的商業勢力所在了。此外如銀行、船舶、保險等項業務，也都足以代表英國的雄厚商業勢力。所以我們對於這現代最重要的商業國家——英國，還得特別去注意她。

第一節 英國一般的經濟地位

我們普通所稱的大不列顛 (Great Britain)，係英格蘭 (England) 威爾斯 (Wales) 蘇格蘭 (Scotland) 三地結合的總名。所謂英吉利聯合王國 (United Kingdom)，則係大不列顛聯合愛爾蘭 (Ireland) 及其附近五千餘小島組織而成。實際上，廣義的英國不只是大不列顛或英吉利聯合王國。所以我們說的英國常常指着大英帝國 (British empire) 而言。大英帝國包括大不列顛及其全世界的殖民地。英國的殖民地遍布全球，有日光能及的地方，就有英國領土。地域之大，要佔世界四分之一。據一九二〇年的調查，大英帝國面積約三二、〇四六、五〇〇方公里，人口四三五、〇〇〇、〇〇〇，其中大不列顛面積僅約三一、四四〇、二六九方公里，人口四七、〇〇〇、〇〇〇。

英國本土受海洋性氣候的嘉惠，佔着自然上的便利。在農業生產上，五穀都適

圖 地 民 殖 共 及 國 帝 利 吉 英



宜，尤以小麥出品之佳，爲世界第一。但以土地狹隘的關係，所有農產物總不敷國人的消費。

英國爲工業發達的國家，其主要的生產實爲工業的製造(三)。最著名約約可分

三大類：即紡織、鋼鐵、造船業是。(一)紡織業，包括棉織、毛織、麻織三種。棉織業以英格蘭的曼徹斯特為最興盛，亦即世界棉業的中心地。紡紗錠佔世界總數的十分之四，製造品四分之三是輸出國外。主要的銷售地為印度中國及南美。毛織業以約克州(Yorkshire)為最發達，與曼徹斯特的棉業相伯仲。麻織業，因愛爾蘭天氣潮溼的緣故，麻織業，實為其特長的製造業。生產量的巨大，約佔世界麻織業三分之一。(二)鋼鐵業，在英國亦佔很重要的地位。一九二九年產鐵塊七、五七九、五〇〇噸。貝明幹(Birmingham)的機械製造，大的如鐵道機器軍械，小的如鋼筆細釘，莫不一一具備。(三)造船業，現在橫絕四海的汽船軍艦，大都是英國的製造品。一九二九年的統計：造船噸位為一、五二二、六二三噸，佔本年度全世界造船噸位總數百分之五十四。以上三類工業發達的原因，都由於她的天產煤的豐富。英國的煤產重要，為其他任何生產物所不及。一九二九年她的煤產額為二萬五千五百五十萬噸，同年出口量為八千二百二十五萬噸。雖不能趕到戰前之盛，但仍不失為基本工業的地位咧。

英國的工業除上述基本工業外，近年以來，還有幾種新興工業，也頗呈欣欣向榮之勢。所謂新興工業，便是電氣事業，摩托車業，和人造絲業三種。西佛利教授

(A. Siegfried)曾謂(117)，『英國近年國內實業的分配，已生下列變化；即以地域而論，則繁華的中心已由北方移至倫敦一帶；以事業而論，則基本工業不振，而傢具、建築、摩托車、人造絲、電器器具，化學製造以及有些以國內市場爲主的產業，極見興隆。』不過新興工業究能代替舊日輸出工業與否？卻很難說；惟就中如人造絲業、電器工業、化學工業、機器工業、摩托車工業等項，以英國物產、資本、技術的關係，那是很可儘量發展的。所以有人把英國現在的產業，按照事實上的情形，劃分作三大類；而上述各項新興工業，便巍然列在第一類。試一考查牠們發展的情形：如人造絲業，英國最大的人造絲製造廠，近來正和意大利德國的最大人造絲廠訂立協定，以求操縱世界市場。電氣事業因國內電力組織之統一，發達頗爲迅速，現佔世界輸出電機五大國之首位。機器業和摩托車業，更因英國五金供給之便利，與機械技術素來的優良，大可與美德諸國競勝。所以就這種情形來看，英國的新興輸出工業，確已蓬蓬勃勃的在進展中了。

英國工業的發達，已如上述；而國內外交通的便利，尤大有助於其經濟的進步。她的國內公路的發達，除比利時外，沒有可以同她並比的。內河水路可以通航的達五十餘條；此外還有許多運河，如曼徹斯特運河(Manchester Canal)太晤士(T Thames)

恆比爾(Humber) 梅塞(Mersey) 細汶(Sovert) 四河連絡的運河，略利多年運河(Cal-
edonian Canal) 大運河(Great Canal)等，如蛛網密布，舟楫之利遍於全國。至於海
運：英國海運事業的發達，尤冠絕全世界：當歐戰前其本國及其殖民地的商船共有
二千零五十萬噸，戰時損失七百多萬噸，但到一九二八年又已恢復到一千九百八十
七萬噸，這是世界第一位的海運國家。海運以外陸路交通的鐵路，英國是開世界的
先聲，現時國內鐵道縱橫，長達三千多公里。國內交通運輸這樣的便利，自然足以
助長她的國內外貿易的發生了。

第二節 英國最近貿易的狀況

英國因地理上的關係，自以講求國外貿易，較為適宜，因之其國外貿易的發達
，遠非其他各國所能企及。近年進口價額常在十二萬萬金磅左右，出口從前雖常在
九萬萬磅以上，但現時仍還達七萬數千萬磅。茲以表示如下(單位百萬磅)〔四〕。

年 份	進 口 總 額	出 口 總 額	入 超 額
一九二四	一、二七七、四	九四〇、九	三三六、五
一九二五	一、三二〇、七	九二七、四	三九三、三
一九二六	一、二四一、三	七七八、五	四六二、八

一九二七	一、二一九、四	八三二、二	三八七、二
一九二八	一、一九六、九	七二三、四	四七三、五
一九二九	一、二三一、六	七二九、六	四九二、〇

由上表當可看出英國對外貿易發展的趨勢。現在再就英國所與貿易之國家來觀察，看她和那一國貿易的關係最爲密切。先就進口貿易論：英國戰前的主要進口國，以美德兩國關係最深，大戰發生，對德貿易突然衰退。現時美國雖依舊佔英國進口貿易的第一位（佔進口總額百分之十六），可是德國已屈居於第三位（百分之五·六）而在阿根廷之下了。原來阿根廷爲南美農產豐富的國家，每年食糧和原料品輸入英國的很不少，年達英金八千多萬磅，要佔英國進口總額百分之六·七；不過和美國的對英輸出比較，還相差很遠。美國對英出口貨常達二萬萬磅上下（一九二九年爲一九五、六四〇千磅），比阿根廷還要多出一倍半咧。此中以食糧品、煤油、生鐵、原棉等爲最多。此外印度和法國每年運往英國之貨，通常也在七八千萬磅之譜，佔英國進口總額百分之五以上，其他便不足道了〔五〕。

再就英貨出口的國家來看，比較都以印度銷納爲最多，每年總在七千八百萬磅以上，佔英國出口總額百分之十·四。其次澳洲，年達五千四五萬磅，佔出口總額

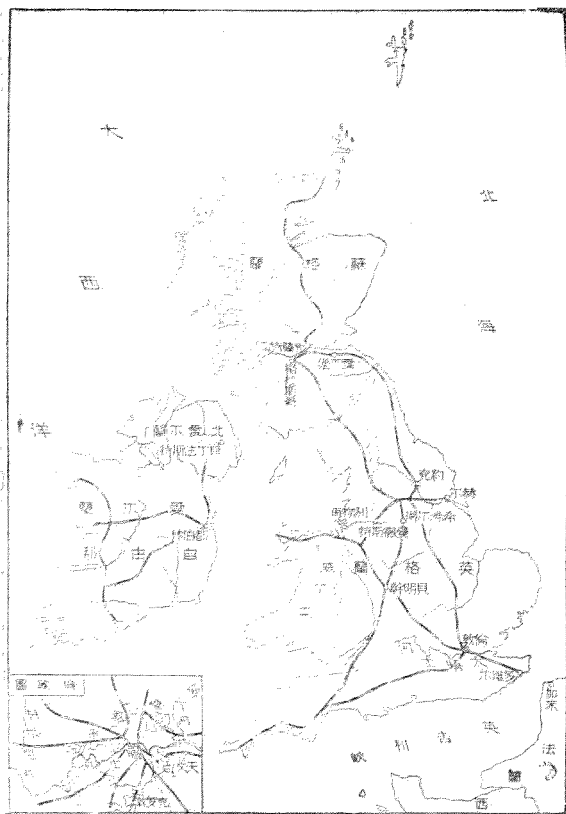
百分之七。印度和澳洲都是英國的殖民地，可見其利賴密切的一斑。此外美國佔英國出口總額百分之六·二，德國佔出口總額百分之五·一，加拿大與愛爾蘭自由邦也差不多佔出口總額百分之五；還有法國阿根廷南非聯邦荷蘭加拿大也都是銷納英貨的重要市場。

再就英國進口貨物的內容，加以分析；進口貨的第一類爲飲食物及烟草，就中以糧食品爲最關重要：年達四萬五千七百萬（一九二九年）磅，足見英國的食糧大半是仰給於外國。便是肉食一項，已年達一萬一千三百萬磅以上。這種糧食品的來源，除美國和阿根廷外，大半是由她的殖民地進口的。又茶葉也是她的重要進口貨。英國向來銷行的茶葉本多屬華茶，可是現時已有錫蘭茶、印度茶取而代之了。再第二類的進口爲原料，英國是工業發達的國家，故其進口原料特別的多；大都由其殖民地或準殖民地輸入，如棉花、多由埃及及印度輸入，羊毛則由澳洲新西蘭等處輸入；第三類製造品爲數不多，因爲英國本來是工業發達的國家。

再分析英國出口貨物的內容：因爲英國工業發達，自然以製造品出口最多，就中尤以棉織物最佔重要，年達一萬四五十萬磅（據一九二九年的調查，下同），佔出口貨的第一位。其次鋼鐵製品與毛織物，也爲英國的大宗出口貨；前者年達六七

千萬鎊，後者亦在五千二百萬鎊以上。蓋鋼鐵工業爲英國的「基本工業」，而毛織工業也是英國歷史上有名的工業，自昔就很發達，所以現在還是重要的出口貨品。最後，我們就中國對英的貿易關係加以考察。英國對華貿易自昔有深長的歷史。在鴉片戰爭以前，她在我國的商業勢力，便已非常優越（六）。鴉片戰爭以後，直

英 吉 利 圖



到歐戰時期，英國總佔我國對外貿易的第一位。歐戰以後，因美日勢力的興起，她的對華貿易便漸次的衰落了。但因其殖民地之廣大，而殖民地的商業又多半操諸英人之手，所以英國的對華貿易，仍佔

極重要的地位。一九三〇年英國本國進口貨值一萬零八百二十七萬兩，佔我國進口總額的百分之八·一五；而我國對英出口貨值爲六千二百萬兩，佔我國出口總額百分之七。此外再加對英國殖民地的進出口值，英國在華商業自佔極重要的地位了。但我國在英國對外貿易上的地位，卻非常微小；在一九二九年英國進口總額中，我國只佔其百分之一；而在其同年出口總額中，也只佔百分之一·九〔七〕。差不多是最末位了。英國輸出我國的主要貨物以棉布最佔重要，年達四五千萬兩，其次呢絨五金，再次五金、機器、紙張、鹼類、人造綢緞等；至於我國運往英國的貨，則以蛋類價額最巨，每年在二千萬兩以上，其次豆油、茶葉、生絲、豬鬃等，都還算是對英重要的出口貨。

第二節 英國的主要商業都市

英國現時最重要的商埠〔八〕，計有倫敦 (London) 利物浦 (Liverpool) 格拉斯哥 (Glasgow)，其次爲赫爾 (Hull) 南安波敦 (Southampton) 布里斯多 (Bristol) 現將最重要的三港分述如下。

倫敦

倫敦位於英格蘭的東部，跨泰晤士河的兩岸，離河口六十四公里，爲英國首都，也是世界最大的都會，所以全世界的金融和交易，都以牠爲中心市場，

故英倫簡直握著現代商業最高權威的國際都市了。

倫敦港埠優良，設備完美，自不愧為世界第一的大都市。其商業的興起很早，有名的倫敦橋，還

肇始於羅馬時代，嗣後商業逐漸興盛。到十七世紀時創設英格蘭銀行 (Bank of England)。英倫更成

為世界商業金融的中心。到了二十世紀以後，英格蘭銀行更成為歐洲的存款和通貨集中的銀行。牠的

證券交易達三千餘種。倫敦城中馬克蘭 (Mark Lane) 的穀類交易所，可爾門街 (Caleman) 的船舶交易

所，太晤士街的煤業交易所，都是全世界有名的。

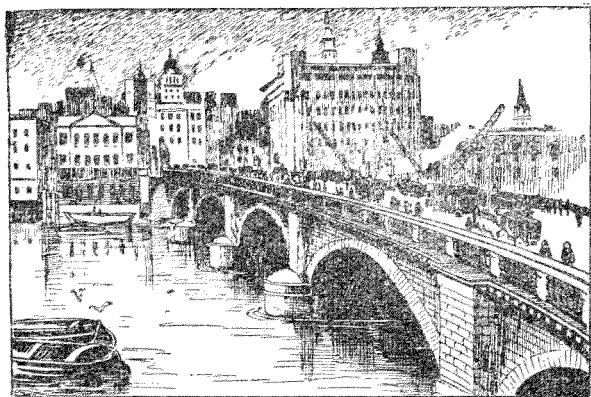
倫敦因地方的關係，製造業非常發達。太晤士

河的南岸，工場林立。煤烟上騰，儼同雲霧，因之有人稱倫敦為霧都。每年牠的對外貿易常達七〇〇、〇〇〇、〇〇〇鎊以上，每年進口的巨輪總在二〇、〇〇〇、

〇〇〇噸左右。

倫敦的貿易，進口以五穀、棉花、羊毛、茶葉等為大宗，每年的輸入額，佔本

倫敦橋圖



埠貿易百分之七十五；與全國輸入之比，亦佔百分之七十五。其食料消費的巨大，爲世界第一。其餘由各殖民地進口的，有香料、靛青、可可、麻、錫、皮革、毛、乾椰子肉、象牙、寶石、煤油、酒精、茶、咖啡等商品。出口方面，當然是牠們所特盛的棉鐵等製造品了。

利物浦 地在英格蘭的西海岸，位於茂塞(Mersey)河上，離海口只一公里多，爲英國第二個大都市。其製造業的繁盛，與倫敦遙遙相對。據一般的觀察；利物浦將來的發展，必在任何港埠之上。現在各種大的實業，都有向利物浦移動的趨勢。其原因如下：(1)利物浦爲英國第一個大海港；並且離海口很近，原料的輸入，製造品的放洋，都很便當；(2)同時可以省卻巨大的運費與時間；(3)水陸交通，四通八達，與國內各埠俱可直接往來；(4)利物浦距工業的原動力蘭開夏(Lancashire)煤區也很近。

利物浦在一八五七年以後，始行建造茂塞船塢。當時碼頭的長度，只有二公里餘；後經商埠事務局的苦心經營，才慢慢的發展。現在碼頭長五十九公里，河港面二千四百公畝，凡應用於交通運輸上的設備，樣樣齊全，沿海一帶，水深九公尺，大船進口，全無阻礙。一九二九年進口船隻一五、九〇九艘，載重一七、一八一、

〇〇〇淨噸。其航綫普達全世界，有北大西洋航路通北美諸埠；墨西哥灣航路通墨西哥海灣沿岸。此外如太平洋沿岸遠東印度亦都有定期的航輪公司。

利物浦的對外貿易，一九二八年爲四六五、七四九、七九五鎊。就中進口二二九、〇八三、〇六一鎊，出口二三六、六六六、七三四鎊，輸出品以製造品爲最多，尤其是棉織品和機器二類；出口貿易之巨，占全國第一位，較倫敦多過一半。進口爲食料和工業品原料，大概與倫敦相似。

格拉斯哥 跨克利台河 (R. Clyde)，爲蘇格蘭重要的商業都市。國外貿易都以此地爲中心點。附近煤鐵礦產量極豐，也都以這地爲出口處。每年出口總額要達五千七百多萬鎊，而進口只三千萬鎊，在英國全部入超貿易之下，只有該埠是出超，這也是值得注意的事。格拉斯哥的製造業最發達的爲造船業，其次便是直接間接供造船用的製造業，如鍛鐵、熔鐵等工業亦發達，此外火車頭的製造和出口，也很多，汽車業及其他工業上的用具在國內也頗著聲名。

附注

[一] 試增幹：現代英國商業狀況與對華貿易，見東方雜誌第二十五卷十二號。

[11] Nippon Yusen Kaisha: Ghinkses of the East 1930-1931.

〔三〕美國外事雜誌 (Foreign Affairs) July, 1928.

〔四〕The Statesman's Year Book.

〔五〕N. Y. K. Glimpses of the East 1930—1931.

〔六〕武埏幹：中國國際貿易史。

〔七〕一九三〇年我國海關貿易冊及前揭英文世界貿易年鑑。

〔八〕據 Taylor: The Business man's Geography P. 102 敘述英國的工商業集中於十二商埠，除此處所述各埠外，尚有 Manchester, Newcastle, Cadalf, Leigh, Grimsby, Dover 諸埠。

第八章 南北美洲的商業

南北美洲的商業，值得我們注意的，在北美只有美國和加拿大；在中南美則有所謂「南美的ABC」，——即阿根廷 (Argentina) 巴西 (Brazil) 和智利 (Chile)，就中美國特爲重要，現在依次分述如下：

第一節 美國一般的經濟狀況

亞美利加合衆國 (United States of America) 通常簡稱美國，由四十八州聯合而成；東臨大西洋，西臨太平洋，加拿大在其北，墨西哥在其南；佔有土地面積爲九六、九六七、九〇九方公里，和歐洲全部大小相似，人口統計在一九三〇年爲一萬二千二百七十餘萬人。她的建國，現時雖還只一百多年，可是產業發達的快，商業勢力的大，在現代都要佔最重要的地位了。

美國的地勢，大體分爲三區：(一) 西部高原爲落磯山系所構成；山之東麓，地多礫瘠，不宜耕種，但很富礦產；西麓沿太平洋岸地勢斜長，土質肥沃。(二) 中央平原，即密西西比河流域，水利廣溥，地味肥沃，南境宜棉，東北宜麥，西北草野爲美國極良的牧場，這是美國最重要的生產區域。全世界的食料三分之一，礦產三分之一，衣服材料十分之八，都是出在這裏，不啻世界一大寶庫。美國的生產

和經濟力之所以能够稱雄世界，便全靠有這中央大平原。(二)東部高原，乃亞巴拉吉安山脈 (Appalachian Ranges) 所構成，雖層嵐起伏，綿亙不斷；可是隨處有峽，可通鐵路。這區也富於煤、鐵、煤油等鑛。到東大西洋沿岸衍爲平原，也宜耕種。美國的土地氣候，既特別適宜於農產，故其農產種類很多；近年更以應用新式機械，擴大農業組織等關係，因此農產豐富，甲於世界。像這樣地大物博的國家，正可資我國的借鏡。茲特將其主要農產品分述如下：

穀類和穀類產品

美國主要穀類的收穫，爲玉蜀黍、麥、雀麥、大麥、裸麥和米。據最近統計：一九二八年美國所生產的穀類爲玉米二、八三九、九五九、〇〇蒲式爾 (Bushel) (一蒲式爾等於八加侖 Gallons 每一加侖等於三、七八五公升) 等於我國三、六五升)，麥九〇二、七四九、〇〇〇蒲式爾；雀麥一、四四九、五三一、〇〇〇蒲式爾，大麥三五六、八六八、〇〇〇蒲式爾，裸麥四一、七六六、〇〇〇蒲式爾；米四一、八八一、〇〇〇蒲式爾。

棉花

美國的棉花，是美國唯一的最大量的出口商品，任何產物，都沒有那樣的：一九二八年美棉的種地爲四六一、六九五、〇〇〇英畝，同年棉花的產量爲一四、四七八、〇〇〇包 (一包等於五〇〇磅)，而出口的卻達八、五四六、〇

○○包。可見美棉的出口之多！美國主要產棉地帶，在得撒(Texas)佐治亞亞拉巴馬密西西比等地，東西約二千三百三十公里，南北約長八百公里，佔美國總面積三分之一，佔世界總產額十分之六，可見美棉對於美國對外貿易影響之重大了。

菓類

美國菓類生產之富，又是全世界著名的。例如加利福尼亞的橘、李及蘋果，佛羅里達的橘林，密芝安湖的葡萄，以及新英格蘭(New England)的桃和蘋果等，出產都很豐富。據最近的調查，每年美國產額要值七萬萬元。

除農產物外，美國又是世界一大林業國，不過各大森林都砍伐得很爲利害，木材的消耗量，每年絕巨；現時交通便利處的大林場，都已消滅殆盡，只華盛頓俄勒岡(Oregon)和加利福尼亞三州，還有大的森林存在。

又美國礦產亦極豐富：據一九二八年的調查，其金屬及非金屬出產，價額爲美金五、七二五、〇〇〇、〇〇〇元。就中銅、鐵、鉛、鹽、煤炭、煤油的產額，都佔世界的第一位，金銀居世界的第二位，其他如水銀、煤氣等產額亦都極大。

不過以上都還是天產物，而實際上美國近年最發達的，尤推工業製品。現將美國主要工業分述如下。

汽車製造業

汽車製造業美國最爲發達。牠所吸收的各種原料，佔橡皮百分

之八十五，平玻璃百分之六七，鋼鐵百分之一九，銅百分之一五，硬木百分之一八，鉛百分之二〇，汽油百分之八〇。一九二九年美國客車的產額，達四百六十餘萬輛。貨車七十五萬多輛，同年出口的汽車及附屬品，約值美金五萬六千三百多萬元，差不多等於我國進口貿易的總額^(三)。

工業機械

美國工業機器的猛進，近年來有驚人的表現。當一九一三年，外國購買美國的工業機械，其總值僅爲八七、一二〇、〇〇〇美金；至一九二九年，外人購買的總值，已增至二五七、〇五〇、九六五美金。照此比例算起來，現在的出口額，幾爲一九一三年的三倍。主要的機械，爲蒸汽機、內燃機、水輪機與運送機、採礦機、油井機、打水機及紡織機等。

農業器具

美國的農業器具製造業，向來就很發達，最近的製造量仍是繼續上增。一九二九年製造量的巨大，除一九二〇年外，爲最近十年來任何年所不能及。一九二九年的出口量爲一四、〇八〇、一五五元美金。

電器用品

因農業器具，工業機械等工業連續的進步，使近年美國的電氣用品工業，也得到不少的成功。電氣用品的出口，一九二九年達一萬四千九百六十多萬元美金。

紡織業

美國因棉花生產的豐富，因此棉織工業也很發達。在一九二八年棉業錠子達二九、九六八、〇〇〇個，羊毛紡錠一、六四六、九八九個。羊毛織機四萬八千多架。此外人造絲工業，近年也有急激的發達。

美國的主要工業除上述外，還有麵粉、製烟、造紙、皮革等項，也非常發達。

美國工業所以這樣發達，一方面由於天賦之厚，如氣候與地勢的適宜和富源的豐厚；一方面還是由於人的努力，如科學及職業教育的發達，對於各種機器多所發明改良，因而遂能改造工業生產能力。又因國內貿易絕對自由而政府又有保護國稅政策以資保護，故亦足以促進工業的發達。

美國工業發達的情形，已如上述；同時交通方面的進步，也大足幫助工商業的發展。美國鐵路的總延長，據一九三〇年的統計，已達四〇二、二五〇公里，比我國多二十三倍，爲任何國所不及。電報方面，依據一九二八年度報告，海綫三、〇三〇、四一七、八八八公里，陸綫四一一、〇八〇公里，其大部的管理權握在西方聯合電報公司（Western Union Telegraph Company）手中。英美間的無線電話，開始於一九二七年正月，現在可轉接挪威丹麥法國西班牙德比等歐陸各國。全世界的電話機百分之八十五，可以和美國通話。此外美國有國際無線電臺十四座，大多屬

於美國無線電公司。正式民用航空線二二、八七五、一五三公里，船舶噸數爲一三、四八七、〇〇〇噸，汽車二四、四九三、一二四部。這都是與美國的商業繁榮有直接關係的。

第二節 美國最近的貿易情形

美國農工礦業以及交通的發達，有如上所述，那麼她的貿易的興盛，自爲必然的結果。不過美國在世界商業中佔重要的地位，還是以歐戰爲始。歐戰發生，英德等國無暇顧及的商業市場，都由美國起而代之。又歐洲各協約國家紛向美國借債，以圖復興，她們戰債的支付，也都出以貨物的形式，因此美國對外貿易便得爲迅速的發展了。最近一九二九年美國對外貿易的輸出額，可以說是過去十年中的最高數字。查是年出口貨的總值爲美金五、二四一、〇〇〇、〇〇〇元，在美國自有國外貿易以來，除一九一六——二〇年數年比較稍高以外，沒有那一年能够比得上。若同過去的貿易比較，爲一九一〇——一四年出口平均值的二又五分之二倍，又較一九二一——二五年的平均值，多了五分之一。這些出口貨中，以棉花、車輛、船舶及煤油等最估重要；其次菸草、農業用品、化學品、菓品，小麥機器等，亦頗具相當的重要性。

再就美國的進口貨考察：最近一九二九年美國進口貨值爲四、四〇〇、〇〇〇、〇〇〇美金，較前數年也有所增加；就中主要貨品，以生絲價額最鉅，常達四萬萬元左右。其次飲食物中的咖啡價額爲數也很大，一九二九年該項進口數達美金三萬萬元以上。再次，生橡皮一項，也達二萬四千萬元以上，還不及以前數年進口之多，這是美國利賴英國殖民地最殷的貨物，其重要不亞於英國的利賴美國的棉花，都是製造工業的重要原料。此外砂糖、皮革、紙張、銅、麻、等項，每年進口數目也不在少。砂糖進口數目，總在二萬萬兩以上，大半從古巴輸入，而實際上就是美國自行投殖的資本。又在這些進口貨中，近年價格很低落的，譬如橡皮一項，由上所述，比較一九二六年進口價值五〇六、〇〇〇、〇〇〇元，恰減少了一倍，那末實際上一九二九年橡皮的進口量比一九二六年當然還要大了。美國進口貨品類此情形低減價值的很多，於此也足以證明世界經濟不振的趨勢了。

再就美國所與貿易的國家查看：美國的對外貿易，自歐戰以後，對於歐洲漸失其相對的重要性，和加拿大的貿易關係，卻特別密切。一九二九年由加拿大進口的貨物，達英金五萬萬元以上，而出口至加拿大的，卻達九萬萬四千萬之多！於此可以看出美國和加拿大經濟關係的密切，直遠過於加拿大與其母國的政治經濟關係

。其次，英德二國，在美國進口貿易上也佔極重要地位。通常英貨運入美國的年達三萬萬元美金；而由美國運出至英國的，也嘗達八九萬萬元。德貨運入美國的，年達二萬萬元美金；而由美國運往德國的，也總在四五萬萬元之譜。再次在美國進口貨中佔主要地位的還有日本海峽殖民地巴西古巴法國中國印度等國，就中日本生絲運出美國之多，尤爲日美貿易關係最重要的一點。至於在美國出口貿易上佔重要地位的，也還是以日本比較重要，此外則法國比國荷蘭阿根廷巴西古巴墨西哥中國等。以此知中美貿易關係的密切，實還不及日美貿易。美國對於遠東事變的顧慮，又嘗留意到各國的貿易關係，這是我們所當深知的。

現在便再就中美的貿易關係（四），略加考察。我國對美貿易關係發生雖然很早，可是進步的速度，殊難與英日相比。直至歐戰以後，美國利用時會，對華貿易才急激的增加。最近一九三〇年由美運華之數，達二萬三千二百四十餘萬兩，佔我國進口總額百分之一七·五；而由我國運美的貨爲一萬三千一百八十餘萬兩，佔我國出口總額百分之一四·七四。可見其在我國對外貿易上重要的一斑。

查美貨輸入我國最重要的，現時以棉花、煤油、菸葉、紙烟、麵粉等爲最多；而五金、機器、車輛、皮類、以及小麥、電氣、材料等，價額亦復不小。美棉進口

常達八九十萬擔，在進口棉花中僅次於印度。煤油在我國市場上尤其有壟斷的勢力，常達進口煤油百分之八十以上。紙煙由美國進口的，以菸葉最多，美國弗爾吉尼亞州的菸葉，尤為著名。麵粉和小麥近年才由美國大批輸入，一九二九年僅麵粉一項便已在二千二百萬兩以上。

至於我國出口往美國的貨物，以原料品為最多。如羊毛、豬鬃、棉花、生皮、花生等，皆其著者。次為生產品，如生絲、桐油、豆油等；再次為消費品，如蛋及其產品，茶葉等。就價額論，以生絲出口價額為最巨，常佔對美出口的第一位。不過同日本運銷美國的生絲比較，卻已瞠乎其後了。我國運銷美國生絲數目不過三四萬包，而日本絲卻在十倍以上。其次，我國運美桐油，差不多佔我國出口總額的七成以上，當然也特別值得注意。此外羊毛出口，美國也佔其總額的八成，年達一千數百萬兩；又生皮及毛皮最近且在二千萬兩以上。美國所消費的，要達中國皮毛出口總額的百分之八十以上〔五〕。

中美貿易關係的密切，由上述可見一斑。實則中美貿易的實際數字，還有經過香港及大連兩埠的，未包括在內。蓋中美貿易之經過香港大連的，海關報告，另立名目，致局外人不得而知。倘一併加入，中美貿易額還可居我國的首位咧〔六〕。

第二節 美國的主要商業都市

美國的重要商業都市，在其國內貿易方面，以紐約 (New York) 芝加哥 (Chicago) 費拉特費亞 (Philadelphia) 聖路易 (St. Louis) 等爲中心，而對外貿易，則以波士頓 (Boston) 紐約巴的莫爾 (Baltimore) 爲大西洋沿岸的中心，紐鄂連斯 (New Orleans) 爲墨西哥灣沿岸貿易中心，西雅圖 (Seattle) 舊金山 (San Francisco) 爲太平洋沿岸的貿易重心。茲將重要各埠分述如後。

紐約 紐約爲現代世界第一的大都市，面積三〇、八九五方哩，約合八、〇〇四平方公里，人民六百餘萬人。牠的商業中心地在孟哈德區 (Manhattan)，所有偉大的建築物如海關、物產交易所、美孚煤油公司等，都在此地。

紐約的港埠，亦爲世界之最大者。各碼頭同時可起貨一百萬噸。港灣各面都有陸地圍繞，對於航行，保護極爲周到。東西兩市，都有停泊處。從前係木料建築，現在已經一律改用鋼鐵。水的深度，可够吃水最深的船舶進口，在水淺時，吃水八公尺至九公尺的船，尙可航行。

紐約因爲工商航業的發達，因此國際貿易也集中在這個地方。一九二九年度紐約的國際貿易總額，爲三十七萬一千九百六十萬元美金；差不多抵到同年我國全國

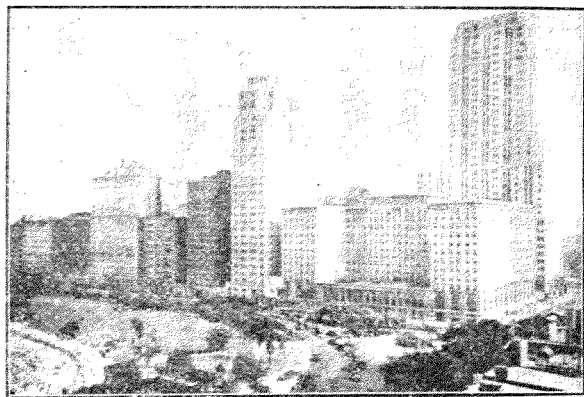
貿易總額的四倍，就中進口貨佔二十萬四千二百萬元，出口貨爲十七萬二千六百多萬元。由偌大一筆數字看來，可知紐約不僅是一個世界生產的最大分配地，同時也就是美國全國貨物最大的供給地了。

芝加哥

芝加哥爲美國第二大都市，同時也是世界第三的大都市。土地肥沃

，礦產豐富，森林繁密，製造發達爲美國工業的中心地，和商品生產與分配的集合點。此外牠還有適宜的勞力，大量的原料，便利的交通，恰當的地位，和偉大的商業中心市場，因此各種工商業都迅速的發達起來。據公報載稱：芝加哥生產二百五十種不同類的出品，在牠的工商區內，生產的有三百五十種。合芝加哥和其工商區域所生產的製品額，一九二八年前者達三十四萬三千九百一十六萬多元美金，後者達四十六萬八千八百六十九萬多元。這真是世界物質集中的偉大都市！

芝 加 哥 圖



芝加哥的工商業其所以能夠這樣發達，最大的

原因，便是因地利的地勢關係，美國密西西比河流的中部平原，和大西洋海岸的交通之向東推移，業已成爲一種自然趨勢，這便造成芝加哥爲許多鐵路的中樞。現在主要鐵路以芝加哥爲終點的，竟達二十八條之多；大湖 (Great Lake) 和伊利諾水道 (Illinois Waterway) 水路也已通芝加哥，因此芝加哥將變成世界最大的國際商品口岸了。

芝加哥，隨地都是商店，進出口貿易價值極大。據美國商務部 (The United States Department of Commerce) 報告，百分之五十的美國出口貨在芝加哥的貿易裏。同樣的百分之五十的進口貨，是消費在芝加哥市場裏面，從芝加哥出口的商品，爲大部分的製造品和原料。所謂優越的商品，爲穀類肉類生產品，農業器具，鋼鐵、樂器、電器等。從各國進口的，包括各種不同的商品。芝加哥經營國外商業的商店在三千家以上。

波士頓 波士頓位於美國東北部，屬麻沙朱色得士州，臨麻沙朱色得士灣北岸，所有新英格蘭的鐵路，都以這裏爲聚會地點。航綫可到英國北歐地中海或經巴拿馬到遠東，都很便利，所以牠的對外貿易也很發達，在大西洋沿岸除紐約外，便推這個港口了〔七〕。

紐鄂連斯

紐鄂連斯在美國有名的密西西比河入海處，不過距海口還有五十七公里。密西西比河流域素爲美國農產實業最盛的區域，而紐鄂連斯恰是牠的吞吐港口，實爲與墨西哥及南美各國的貿易中心。又以距巴拿馬運河很近，故對遠東方面的貿易近來也漸進步，因此在對外貿易上的地位，也漸爲重要了。

紐鄂連斯當歐戰前（一九一四年）全埠貿易總額便已值美金三萬一千二百萬元，就中對外貿易即佔三分之二。到歐戰發生，該埠乘機擴張對外貿易，出口額驟然增加，一九二〇年該埠貿易總額達九萬九千六百多萬元。自後因河道未能改良，而對南美貿易又衰落，貿易額乃逐漸減少，直至一九二六年尙只六萬五千多萬元。不過以該埠港埠設備的周全，碼頭貨棧的廣大，航運交通的便利，仍不失爲美國南部重要的商埠呢。

西雅圖

現在再說到太平洋岸的美國商業都市：太平洋西北最大的商埠便是

西雅圖，牠是華盛頓州最大的城市。在美國八千多公里海岸中間，有八個很大的自然海港沒有一個比西雅圖更大；頂多也只有一二個同牠大小相仿的。西雅圖的港埠在普極德嵩特（Puget Sound），爲北太平洋深海航行的中心。牠算是一個內港，主要的港灣伊利灣（Elliot Bay）與兩大淡水湖相聯接，水運交通非常便利；牠又是美

國西部製造業和分配的中心，而橫貫大陸的鐵路也以牠爲終點；所以水陸交通都很方便。又西雅圖距東方也很近，有定期船及快輪航行中國日本菲律賓間，故對於遠東貿易，特別發達。

談到商業方面，西雅圖的進出口貿易，在最近二十年來，已增加到五倍至十倍。一九二九年的進口額爲美金二一六、七七四、〇〇〇元，出口額一五三、八七三、〇〇〇元。主要進口商品爲生絲、野絲、銅、銅苗、木油、瓷器、咖啡等，出口爲製成銅、木料、麥粉等。

舊金山 舊金山爲美國太平洋岸上最大的城市，最重要的商港。東北兩部，面臨海灣，西部卽爲太平洋。地位便利，停泊安全，港內水量極深，雖海洋巨舶，亦能自由出入，故商業的繁盛，在美國爲第四第五位。

舊金山一九二九年的對外貿易，爲美金四一八、八七九、〇五二元，進口爲二〇四、七〇八、四二三元，出口爲二一二、六七二、二一五元，同年度進口和出口的船隻，爲七、五五五和七、七〇五艘，噸位總數達二千五百萬噸。

第四節 加拿大的商業

加拿大在美洲大陸的北部，爲英國的自治領，包括九州，面積九百七十萬餘公

里。因為太接近北方寒冷地帶的關係，故特別宜於木材、漁獵各業，但是現時又還值得稱爲世界上的一大農業國家〔八〕，小麥與麵粉，常佔加拿大出口總額三分之一。薩斯喀特徹溫（Saskatchewan）馬尼多巴（Manitoba）亞爾伯特（Alberta）都是加拿大主要的產區，每年麥的產額常在二萬數千萬蒲式爾以上。她的各種產業在近年十年中，發達都很快。在一八七一年時，穀物的價值總額爲一萬一千一百萬元（美金下同），到一九二八年便增至十萬九千九百多萬元以上。又牲畜在一八七一年爲二萬六千八百餘萬元，到一九二八年增至八萬六千一百餘萬元。林產在一八七一年爲一千五百萬元，到一九二八年增至二萬八千四百餘萬元；漁產在一八七一年爲七百餘萬元，到一九二八年增至五千四百萬元；礦產在一八七一年爲一千萬元，現時已增至三萬零七百餘萬元。工業製造品在一八七一年爲二萬二千一百萬元，現已增至三十七萬七千萬元。僅就此項數字所示，加拿大近代產業開發之速，和在現時世界經濟中地位的重要，也可窺見一斑了〔九〕。

以上是現代加拿大產業增進的情形，同時交通方面在過去半世紀中，也有同樣的發展。就鐵路說：在一八七一年加拿大鐵路已通車者爲四千三百三十餘公里，資本二萬五千七百萬元，收入一千九百餘萬元，到一九二八年增至二十餘倍，資本增

至十五倍，收入也增加了二十五倍。海上航業在過去六十年中也已由五百餘萬噸而增至四千八百餘萬噸，內河航輪也由八百餘萬噸而增至三千五百餘萬噸；沿海航業更由一千五百萬噸增至八千九百萬噸。汽車或運貨汽車，在本世紀之初，還沒有什麼生產，至一九二七年投資於汽車工業的資本又在九千七百萬兩以上；生產值也達一萬六千二百餘萬元，卻也已很可觀了。

最後說到商業方面，加拿大在過去六十年中，國內貿易固然日益繁榮，而國外貿易更是增加迅速。查一八七一年她的進出口總值爲五千六百餘萬元，而一九二八年便已在五十六萬零九百萬元以上。她對外貿易關係最密切的國家爲美國，勿論進出口都以美國佔第一位；便是加拿大一切的工商企業投資，也以美國佔第一位，所以常有人說：『與其所謂加拿大爲英國的殖民地，不如說是美國經濟的殖民地』，可見其關係密切的一斑了。美國以外，便只有英本國的貿易關係密切一點。我國近年與加拿大的貿易也漸次發達，尤其加拿大的小麥和麵粉，在我國進口貨中，也已佔相當重要地位了。

加拿大的主要商業都市 加拿大也有兩個重要港口，特別值得注意，便是維多利亞 (Victoria) 和溫古華 (Vancouver) 兩埠。

維多利亞

維多利亞在加拿大西部，溫古華島的最南端。扼喬治(George)海峽和鑑兌富喀(Juan de Fuca)海峽的咽喉，位置險要，港灣優良，氣候適宜，故得成爲有名商埠。此埠前後可分爲三段，亦作三埠；在外埠有加拿大的國有鐵路船塢，在內埠愛斯奎梅爾脫(Esquimalt)也有新船塢，因之航業頗見發達，國外貿易亦隨之而興盛。出口貨品，卽以造船業、黃銅製造、蓬帳、罐頭食品、木材、穀類等項爲多。

溫古華

溫古華在英屬可倫比亞勃勞特海灣(Burrard Inlet)的南岸，突出海面長凡三十三公里餘。該埠船廠船塢林立，製造工業也很發達；港埠長度達一三五公里，船舶停泊面積達一百方公里以上，港內水量也極深，所以任何大船都可停駛，這是該埠遠洋航業的便利處。至在陸路交通方面，加拿大太平洋橫斷大鐵路，都以此爲終點，西越太平洋而至遠東各國，南向抵美國西岸以及南美諸埠。地位這樣的扼要，所以該港商務不僅爲加拿大第一，便在北美各重要商埠中，也佔一極重要的地位；航業之盛，更以此處爲第一。有人說是由於巴拿馬運河的開通，該埠便一躍而爲加拿大重要的穀物出口市場了。

溫古華的商業，除出口穀物很發達外，木材和罐頭食品，也是該埠的出口大宗

，水菓與礦石近來亦很發展。我國僑民在此地經營工商事業的也頗不少，要算海外華僑的一重要居留地呢。

第五節 中南美洲的商業

中南美洲都是一些工業後進的國家，一般產業還不十分開發，故在世界商業上並沒有什麼重要地位。便是一些產業稍爲發達的國家，其國內一切工商企業也大都操諸英美帝國主義產業資本家之手。出口貨多，徒爲英美等國供給原料食糧；進口貨多，也只是替她們的過剩產物推廣銷場。所以她們的工商業表面上雖呈發達，而實際上所受的經濟利益，卻是很少。將來如果能够排除外力，自行開發，則其產業繁榮的前途便未可限量了。

中南美工商業不能發達的原因，其有關於地理的因素者很多；尤其是南美，海岸綫凸凹既少，港灣岬角又不多，地形實有似非洲。加以地近熱帶，常多濕雨，中央平原尤多瘴癘。樹林雖也很多，但多毒蟲猛獸，阻礙交通，不宜居處。所以連農業都不易發達，更無論乎工商業了。

又就地勢而言，因安達斯山脈屏蔽西岸，阻止太平洋水氣的東進，致使西麓缺雨，每成沙漠不毛之地。至於曠產，則僅限於智利祕魯和墨西哥等國，他處卻沒有

多少；並且
 煉鐵的礦源
 不多，基本
 工業也就難
 於振興，工
 業不能發達
 ，內地商業
 自然也不能
 興盛。這都
 是受的地理
 上的天然影
 響。所以現
 時中南美洲
 祇有幾個得
 天獨厚的國

中 南 美 洲 圖



家纔有些產業興起。

又中南美洲工商業之不能發達，除地理的因素外，還有人事上的關係。當從前西班牙葡萄牙殖民時代，白人時常虐待土人而又限制其振興產業，等到拉丁美洲一些國家相繼獨立以後，又以內亂紛紛，外禍不絕；因政治上的不安定，也迄不能建設何等經濟事業。近年以來，更因帝國主義勢力的澎漲，更無使弱小國家的民族工業有擡頭的機會，所以大多數的中南美國家，便長此爲原料供給國和製品的銷售國。此等情形，卻正無異於帝國主義壓迫下的我國。不過我國有數千年優美的文化，而氣候土地的適宜也遠過於牠們，這是大不同的一點。

現在便就牠們產業的現狀略爲考察；中美的產業以墨西哥較爲發達，她的製油與採礦事業都很值得注意，可是大多數是由英美人經營的。南美生產最重要的國家，便祇有先述「南美的ABC」三國。

先就阿根廷說：是向來有南美天府之國的稱呼；產業的發達，算是南美的第一位（10）。中部平原萬里，河流縱橫，最宜於農耕；南部巴塔哥尼亞（Patagonia）全境爲產羊之區，綜世界各部，除澳大利亞外，產羊之多沒有可同她比並的；北部雖是森林，也都是熱帶及亞熱帶的植物，很多有用的。所以阿根廷的種植畜牧事業，

特別發達；她的冰鮮牛肉運銷全世界；她的小麥產地至達二千萬畝；她的林木產物常年也有大宗出口；至於棉花橡皮，更爲近年來漸次發達的產物。總之，阿根廷因天時地理的關係，實爲一豐富的農業國家。至於工業方面，尙未發達，僅有少許砂糖及葡萄酒等。

阿根廷既有上述農業的基礎，因之對外貿易也逐漸發達起來：她的對外貿易，以英美居首，德國次之，餘如法比意各國也佔一部份勢力。近年以來，其商業經濟得以逐漸進步，其最大的原因，大抵由於出口超過入口，故足令其金融勢力，經濟基礎，都得以非常鞏固。阿根廷對外貿易的重要口岸，以首都布宜諾斯亞利斯（Buenos Aires）爲總匯。更以地理上的關係，凡烏路圭（Uruguay）巴拉圭（Paraguay）兩國的對外貿易，也須經由阿根廷的口岸，爲之轉運；甚至巴西西南部約貿易，也須假道這裏，阿根廷的商務所以就繁盛了。阿根廷的貿易中心除此地外，尙有離首都不遠的拉布拉他（La Plata），爲其國內主要物產鮮肉輸出最大的口岸，大規模的冰鮮廠，都設在這裏。此外還有羅薩利渥（Rosario）則和巴夏布蘭加（Bahía Blanca）同爲阿根廷輸出穀類的最大市場。

其次說到巴西：巴西幅員之廣，爲南美各國之冠。因地質及氣候的關係，也以

經營農林畜牧事業爲最適宜。農產中咖啡尤爲豐富，佔世界全額百分之七十八，爲巴西的第一富源。她的南部聖保羅 (Sao Paulo) 州產額特多。綜計巴西全年產額（一九二九）要達一千三百八十八萬多袋（每袋六十公斤），值二、八四〇、四五〇、〇〇〇米里斯（按 40.68 Milreis = 1 鎊），佔全國出口總額百分之七二，其重要可見一斑。不過大規模的咖啡園都是英國人在經營，這也是南美各國普通的現象。此外巴西農產還有橡皮、玉蜀黍、米糧、棉花、小麥、可可等項。畜產若牲畜及皮革，每年也有大量出口。就中橡皮一項，產於亞馬遜河邊森林中，用土法製成經河口巴拉 (Para) 地方輸出英美各國，這便是有名的「巴拉橡皮」，算是巴西的第二富源。至於製造業近來尙未發達，由一九二九年春間起，巴西政府特設保護關稅以保護她的棉織工業，比較上算規模大一點；此外製紗、製紙、製糖各業，也稍可注意。

至於她的貿易狀況，因交通方面，鐵路敷設系統，係與烏路圭阿、根廷、巴拉圭等相接，故與此等國家交通貿易也還興盛；不過遠不及美國的特爲重要。她的貿易總額，最近（一九二九年）進口額年達三十五萬二千餘萬米里斯，出口額年達三十八萬六千餘萬米里斯，還算是時常出超的國家呢。她的主要商業都市如巴義亞 (Bahia) 乃巴義亞州的首都，以可可、咖啡、烟葉的出口著名；里約熱內盧 (Rio de Janeiro)

（）港灣頗佳，又爲巴西聯邦政府所在地，所以工商實業都很發達，實爲南美最大市場之一；巴拉爲巴西橡皮出口的主要港口；聖多斯（Santos）咖啡的出產與輸出，且被推爲世界第一：這都是巴西的主要商業都市。

最後說到智利，她的地位逼近安達斯山麓，可說是世界上最狹長的國家。北熱南寒，只有中部溫和，土質肥沃，農業發達，有穀倉之稱。南部牧畜事業較爲發達，北部則以鳥糞（guano）爲有名的特產，此項鳥糞可作强有力的肥料，每年輸出歐洲很多。不過智利最大的富源，還是在硝石和銅。硝石即硝酸曹達（Nitrate of Soda），其堆積層南北約八百公里，東西約二公里，都是豐富的礦層。牠的用途很大，窒素肥料便完全以牠作主要的原料，所以輸入各國很多。便是我國也有智利硝石的輸入。牠的主要貿易港口有瓦巴拉索（Valparaiso），在智利的西岸，陸路有鐵路與智利京都和阿根廷京都連接，水路有航綫通北美亞澳三洲，所以貿易還很興盛。

南美洲的商業國家除上述三國可作代表外，其他各國因地勢氣候關係，農牧事業或尙可稱；至工商業則多操諸外人之手，不足道了。

附注

「一」季吟秋：實業通詮第二十一章，見新北方第二卷各期。

[1] N. Y. K. : *Glimpses of The East* 1930—1931.

[3] 據一九三〇年海關貿易冊關銀與美金平均兌換率換算。

[4] 饒信梅：近二十年來對美貿易（見國際貿易導報第二卷第一期）又美國商務參贊安立德：中美關係之
盤則（*China : Through The American Window*）民國二十一年上海美國總商會出版。

[5] 天津 *The American Oriental Fur Agency : The Oriental Fur Trade Review* Vol IV No1.—No2
新北方月刊第二卷一期譯載。

[6] Arnold : *China : Through The American Window* H. 49.

[7] 周志驊：世界百大商埠要覽·美洲各埠。

[8] Taylor : *Business Geography* (P. 123—133 (George Philip & son)

[9] 一九三〇年十一月，上海英商公會·*British Chamber of Commerce Journal* 轉載加拿大遠東商業考
察團 Hutchings : Industrial Canada.

[10] 蔣澈士：南美阿根廷地理商務誌略，見民國十八年一月（商業月報第九卷一期）。

商業地理終

商業概論

編文憲周
角六元一 冊一

本書內容，注重實際，不尚空談。共三十二章，分上下兩編；上編總論，係就商事的一般要項，作概括的敘述；下編各論，係就商事的各科業務，作分別的說明。內容富有研究性及啓發性，意在使讀者對商業全部先作一鳥瞰，然後進習分門的知識技能，庶可明白商科各科目在商業上的相互關係。關於企業形態與經營形態的理論，道人之所未道，尤為特色。職業學校商科採作教本，研究商學者選為參考，均極相宜。

企業組織

編如澹王
角八冊一

本書參酌我國現行法令及習慣編著，適合國情，無隔靴搔癢之弊。書中除詳述各種企業組織之性質及利弊而外，並說明企業內部組織之方法及初步設立之程序。內容共分十三章：①企業組織之意義，②企業之外形組織，③獨資企業，④合夥，⑤公司，⑥信託企業，⑦合作社，⑧複合組織，⑨企業之設立，⑩企業之內部組織，⑪行政組織，⑫作業組織，⑬企業之組織系統圖表。書末有附錄多種，極切實際應用。高級商科採作課本，或有志企業者備為參考，均甚適宜。

版出局書華中

標商無註

