

百 科 小 叢 書

世 界 一 週

王 勤 堉 著

王 雲 五 主 編

719
113
2

商 務 印 書 館 發 行

書叢小科百

週 一 界 世

著 堉 勤 王

編 主 五 雲 王

行 發 館 書 印 務 商



3 0662 7331 3

例言

此書之作，將以旅行之方法，記述沿途之見聞。以上海爲旅行出發之中心，蓋以其地居中外交通之樞紐，握海陸往來之鎖鑰也。由此以四通八達，視其所赴之方向，而分全書爲東南西北四遊記：由上海出發，越日本以達南北美洲者，爲東遊之部；經南亞三半島以憑吊猶太巴比倫埃及之故國，而環遊非洲者爲西遊之部；南遊歷南洋羣島澳洲而迄於新西蘭，因以徧遊東南太平洋中之諸島；北遊則假道西伯利亞，訪歐陸之列強，而止於不列顛。綜此迢迢百十萬里之長征，遊履所至，自非此區區小冊所能盡，則惟有就重要之境域，繁盛之都市，加以相當之敘述；至若僻處一隅，無關於文化興替，政事治亂者，胥略而不論。卷帙有限，難免挂漏，博雅君子，願賜教焉。

世界一週目次

第一篇 南遊台灣南洋澳洲新西蘭之部……………一

一 臺灣……………一

二 南洋羣島……………六

三 澳洲……………一四

四 新西蘭……………一九

五 返航……………二一

第二篇 東遊朝鮮日本南北美洲之部……………二四

一 朝鮮……………二四

二	日本	二七
三	坎拿大	三三
四	北美合衆國	三五
五	墨西哥與中美諸邦	三九
六	南美諸邦	四二

第三篇 北遊西伯利亞與歐洲之部 五一

一	西伯利亞之橫斷	五一
二	東歐大平原	五三
三	斯干的那維亞三國	五七
四	中歐諸國	五九
五	意大利半島	六六

六	歐洲西部	七
七	不列顛羣島	八二
第四篇 西遊南亞三半島與非洲之部		
一	印度支那	九一
二	印度與錫蘭	九四
三	伊蘭高原與小亞西亞	九六
四	阿刺伯半島	九八
五	非洲	一〇〇

世界一週

第一篇 南遊臺灣南洋澳洲新西蘭之部

一 臺灣

臺灣屹立東海中，西與我國之福建省，隔海相望。四十年前，隸我版圖，莽莽榛榛，有如秦初。自日本管理後，努力開闢，臺灣遂成爲日本之外庫。島上氣候溫和，林木葱鬱，樟樹之盛，冠於世界。與米、茶、砂糖，並爲臺灣之四大物產。西人稱之曰福慕沙（Formosa），源自葡萄牙，美麗之義也。

由上海附日本郵船會社之輪船而南行，二日而抵臺灣之基隆，計程四百二十六海里。基隆爲臺灣北端之良港，環港皆山，僅港口一面，缺而北向，故又名鷄籠，象形也。臺灣海陸交通，皆以此爲起點。由基隆循縱貫鐵路而南下，凡十八英里，而止於臺北。地當臺北盆地之中央，淡水河之中流，爲臺

灣第一大都會。光緒十二年（一八八六）我國建臺灣省，巡撫衙門即設於此。迨日本佔領，亦以此爲臺灣總督府之所在，臺灣軍司令部，高等法院，台北大學，醫學專門等，亦均設置於此，蓋臺灣政治文化之中心也。附近產烏龍茶，聞名字內。臺北之西北十三英里，爲淡水，前清時之大商港也。邇以淡水河口淤塞，外洋巨船，不便寄碇，商業漸爲基隆所奪。現惟烏龍茶，樟腦等之輸出仍盛。

自臺北乘車南下，經新竹州（首邑新竹）而達臺中。臺中爲臺中州之首邑，位於大肚溪流域之上，前清改建臺灣省，巡撫劉銘傳奏請設省會於此，建築城堞，耗資鉅萬，後因工事中輟，遂改爲府。地居全島之中央，距臺北臺南，各約百英里。氣候溫和，附近沃地，盛產米穀，甘蔗亦富，有製糖公司設置於此。人口約三萬五千，日人居三分之一。其西南鹿港，與福建遙遙相對，爲中部之要港，前清時代稱爲本島三大港口之一，所謂一府（臺南府）二鹿（即鹿港）三艋（淡水河畔之艋舺，在臺北市之西）者是也。近因港口淤塞，已不及往日之盛。臺中之東南有地曰埔里，爲古時各族番人盤據之所，其東五日里曰霧社，爲番人出沒之地，民國十九年（一九三〇）之冬，番人對日之叛亂，即發生於此。埔里之南四日里，有日月潭，空氣清新，景色蒼古，周圍四日里，其形似瓢，凡遊台者必至此，以探勝

尋幽焉。潭拔海凡七百公尺，濁水溪過之，可發水電十三萬匹馬力，前有建設水力發電廠之議，卒以日本地震後，經濟不裕，此項雄圖，亦歸泡影。

由台中南行六十英里，抵嘉義。嘉義居台南州之中央，與台南相距三十八英里，附近製糖業甚盛，東控阿里山之森林，特設運材鐵道，以供鋸木廠之用。嘉義之西南鹽水港，為製糖大工場，亦有支綫，與縱貫鐵道相聯絡。嘉義位於北回歸線之附近，其西南立有北回歸線標，自嘉義以南，遂入熱帶區域，景物風光，均與北部異殊矣。

台南為本島第二大都會，亦為本島最古之都市，明崇禎二年（一六二九），荷蘭人築城於此，今市中亦坎樓（*Providentia*），乃其遺址。我國人來此居住，設市貿易，在明萬曆間。天啓四年（一六二四），荷人來台，據安平，設軍備，并築城堡於此。明末，鄭成功驅逐荷人，開拓台灣，三世繼承，厥功殊偉，台人仰其遺德，建延平郡王祠以祀成功，即今之開山神社也。清康熙間，於此置台灣府，二百年來，為經濟政治之中心。至光緒改省，始遷省城於台北，此地乃改稱台南。今有人口八萬，為台灣糖業中心之一。其西安平，為台南之門戶，鄭成功上陸之所，惜港內水淺，商業已大受打擊，漸為其南之高

雄所奪矣。

由台南南行二十八英里，達高雄，原名打狗，咸豐八年（一八五八）所開四大港之一也。人口四萬，爲台灣南部最良之港灣，與台北之基隆齊名。商業繁盛，執全島之牛耳。台灣輸出之糖，以此地爲大宗。工業亦甚發達，水泥、蘇打等之製造，此地出產最佳。台灣之縱貫鐵道，即終止於此。海運甚盛，與日本之橫濱，我國之天津、廈門以及香港，均有定期商輪，往來其間。

自高雄而南，循潮州線（縱貫鐵道之支線）至鳳山。鳳山居淡水溪之下流，位於高雄之東約六英里，人口萬餘，附近產鳳梨，爲全島第一良產。鳳山之東爲屏東，皆近代羅馬式之建築，有陸軍飛機場，未來之大商業地也。距屏東六日里曰東港，爲高雄州產魚特區。

自高雄附汽船，南行約五十五海里，而抵大板埕，爲台灣極南之港灣，船舶避風之良港。由此乘輕便鐵道車，北上一日里餘，則抵恆春。恆春昔名瑯璫，因其地四時皆春，故又以恆春名。清時築有城垣，高達三丈，今仍存焉。恆春之西南約四日里餘，有地角曰鵝鑾鼻，上有著名之燈塔，光緒八年（一八八二）清政府耗四十萬圓建築之。明治二十八年（一八九五）日台兩軍相持於此，燈塔爲台兵

所燬。今則日政府所重修者也。

自高雄附汽船西北行七十二海里，而抵澎湖列島之馬公。馬公昔名媽宮城，居安平之西方，橫斷台灣海峽之中央，蓋海峽中重要之寄船所也。鄭氏至台時，與荷人混戰於此。光緒十一年（一八八五）中法之戰及二十年（一八九四）中日之戰，爲我國海軍之根據地，今亦仍爲日本據守台灣要塞之一。

自台北依縱貫鐵道而南行，至於台南，總計全程共二百英里，沿途所經，多名城大邑，水田彌望，工商稱盛。自此而西，至島中部，則崇山峻嶺，綿亘南北，番人出沒，危害旅人。島之東岸，間有平野，然地形狹長，川流湍急，險崖峭壁，突入海中，文化實業，以視西部，蓋均瞠乎後矣。於中稍堪注意者，厥惟台東一帶。

吾人既遊恒春，折返大板埕，附輪北上，約行六十海里，乃至台東。台東一名卑南，爲台東廳之首邑，地當臺東平野之中心，台東鐵路自此發軔，北上經玉里而止於花蓮港，凡五十餘英里。玉里爲花蓮港廳之惟一商場，清同治初葉，閩人居此者甚衆。花蓮港昔名新港，有輪船北通蘇澳，南達台東，將

來台灣之橫斷鐵道，預備銜接至此，工程一旦告竣，則番界之富源，如森林鑛產之屬，必有極大之發展。台東一帶，或將以此爲其中心焉。

於是由花蓮港，附日輪北上而達蘇澳，二地相距，航程凡五十二海里。蘇澳三面皆山，東爲港灣，水深十尋，蓋亦臺灣東海岸之天然良港也。此地有宜蘭鐵路，北上經宜蘭而達基隆，與縱貫鐵道相接。宜蘭位於蘇澳之西北十四英里，爲台灣東岸之第一大埠，人口約二萬，四周平闊，土壤肥沃，米產極盛，尤饒森林，苟善加經營，前途當頗有望。惜西南高山疊障，不克與中南部相溝通，文化終莫能與西部京也。宜蘭之北曰礁溪，東臨海中之龜山島，煙波飄渺，風景絕麗。更自此西北行，終乃復返於基隆。台灣環島之行，亦於焉告畢。於是更附日本輪船，離台島而南下，以遊歷南洋諸島焉。

二 南洋羣島

中國之南，澳洲之北，有羣島點綴於海天萬里之間者，南洋羣島是也。羣島一名馬來 (Malay Archipelago)，亦稱東印度羣島 (East Indies)，蓋所以示別於西印度羣島 (West Indies) 也。

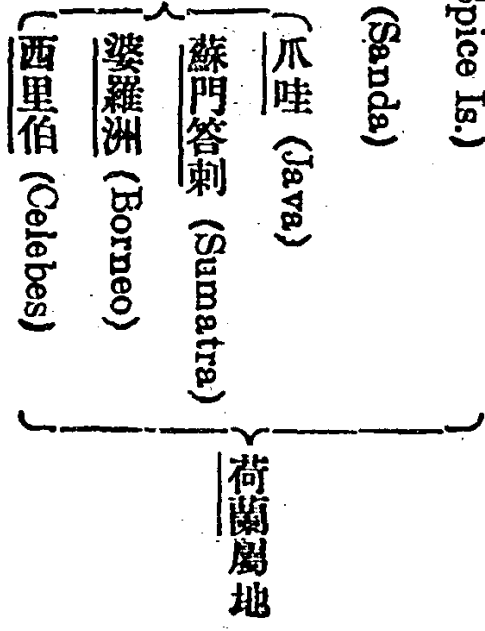
南洋羣島之一名詞，自來有廣狹之二義，有統舉位於東南太平洋與印度洋之間之諸島，屬諸南洋羣島之一名詞者；亦有主張南洋羣島僅限於英領海峽殖民地 (Straits Settlements) 與荷屬東印度羣島 (East Indies) 者。茲以「羣島」一辭為則，附以馬來半島，列南洋羣島之疆域如左表：

(一) 菲律賓羣島 (Philippines) —— 美國屬地

(二) 香料羣島 (Spice Is.)

(三) 小巽達羣島 (Sanda)

(四) 大巽達羣島



(五) 喀羅林 (Carolines) 馬利安納 (Marianas) 馬紹爾 (Marshalls) 三羣島 —— 日本

委任統治

(六) 馬來半島——英國屬地

此諸島中，日本管領之三羣島，為數雖無慮千餘，然率係彈丸黑子之地，於經濟上殊無價值之足言，當就行旅之便，略遊覽焉。

自臺灣之基隆，附日本郵船會社之汽船，而南航，舟行七百七十海里，乃抵馬尼刺 (Manila)。馬尼刺者，菲律賓之首府，呂宋島 (Luzon) 西岸之良港，美國遠東貿易之中心也。人口約二十餘萬，菲律賓大學在焉。灣口有加維脫港 (Cavite) 為美國太平洋艦隊之根據地。交通四達，北至香港以及日本，西至新加坡 (Singapore)，南至澳洲，均有定期汽船往來。以前由美國輸入羣島貨物，類皆裝至香港起卸，再分送於羣島之各埠，自民國十一年 (一九二二) 起，該島輪船公司公會，特與外商航務公司，訂立條約，凡由美入口貨物，均直接運至馬尼刺，然後分別運往內地各埠，馬尼刺之商務，為之興盛不少。

當荒榛未闢，首先來此地，教士人以簡單耕種工藝智識者，厥惟華人，故至今菲人家用器具之名詞，有與漳泉語混合者甚多。使當日國家知獎進殖民之道，則菲律賓未始不能為我國之外府。目

前政治上之勢力，雖已操諸白人，而商業上之霸權，則仍在我華人掌握之中。現在僑居馬尼刺之華人，約三四萬，分爲兩大幫，一爲廣東幫，一爲廈門幫，所營商業，可分三等，上焉者收買土產，以輸入歐美各國，次爲布業，再次則爲雜貨業。華僑商號，鱗比櫛次，一遇節典，國旗飄揚，置身其中，恍若故國，幾忘吾輩乃託人宇下矣。

馬尼刺灣，風景絕佳，其地有呂內塔 (Luneta) 公園，爲菲島第一名勝。每當夕陽西下，遊蹤紛至，海風襲襲，爽人心肺，海天一色，蔚藍無際。俯仰其間，恍如登臨南海之普陀。公園中央，矗立黎塞爾 (Rizal) 銅像，左右輔以其母哺乳，其父教讀之二像。黎塞爾爲菲島之愛國詩人，曾參加革命，反抗西班牙，事敗被戮，受刑之地，即今銅像屹立之所也。景仰遺容，追念往業，能不令人肅然起敬哉。馬尼刺歷年舉行之嘉年華會 (Carnival) 及遠東運動會之會場，亦即在公園之內，尤可見其地位之重要焉。

呂宋島上，鐵道縱橫，胥爲馬尼刺鐵路公司所經營，全綫以馬尼刺爲中心，北達拉允隆 (Laluna Union) 之省會仙賓蘭羅 (San Fernando)，南止於淡橫戈 (Tabaco)，惟中間宏拉瓜 (Hagonoy)

dagua)至那牙埠 (Naga) 一段，猶未告成耳。

菲律賓羣島，合七千餘島而成，其中以呂宋、峴蘭姥 (Mindanao) 二島爲最大，班乃 (Panay)

三描 (Samar) 禮智 (Leyte) 宿務 (Cebu) 等次之，餘則自卽以下，無足道也。

既遊馬尼刺，附船南下，清風徐來，波平如鏡，舟行內海中，自較穩也。約四十小時，乃抵宿務。宿務位於島之東岸，爲菲島商務之中心，亦重要通商口岸之一，出產以糖爲大宗，柳乾次之，入口以米爲主。道路清潔，交通頗便。華僑三千餘人，當地商業，我僑胞占其十之八，蓋幾完全握於華僑也。

宿務附近有島曰馬丹 (Maclan)，乘風破浪萬里，長征之麥哲倫 (Magellan) 埋骨之所

在也。船抵馬丹，換汽車而上，不一刻鐘而至海濱。椰林深處，墓碑高聳，外圍鐵欄，蓋卽麥哲倫之墓也。摩塗墓石，靜默致敬，回想當年光榮偉大之身世，不覺悠然神往矣。麥氏於一五一九年啓程西航，經南美洲南端之所謂麥哲倫海峽，而入太平洋，於時浩渺巨浸，蛟波不興，一片碧水，平靜如鏡，因錫以太平之名。航行三年，遂達菲島。卒因馬丹土人，不服管領，麥氏陳兵孤島，寡不敵衆，遂喪其生，時一五二一年之四月二十七日也。

宿務而南，約十時而抵呂馬倪地 (Dumaguete) 地方寬闊，居民甚稀，華僑居此者約四五百人。再西南行一晝夜，乃傍岷蘭姥，羣山在目，滿望青蒼，自然之生氣，足以爽朗襟懷，忘却海行苦也。岷蘭姥爲南方之一島，其首邑則三寶顏 (Sambanga) 也。是地羣山重疊，古木參天，爲菲島將叅之一大富源。農漁畜牧，皆可經營。惜禁止華工以後，歐美人士對於開墾事業，謀畫指導雖有餘，忍耐勞苦則不足，此所以秘藏寶庫，猶封閉未克盡開也。三寶顏駐華僑七千餘人，幾駕宿務而倍之，然商業殊不發達。

更由三寶顏西行，則達蘇祿島 (Sulu)，明初即與中國相交通，明史所謂蘇祿地近淳泥閣婆者是也。首邑曰蘇祿 (Jolo)，在島之西北端，亦爲通商口岸。蘇祿之北，有大島曰罷拉灣 (Palawan)，則明史中之所謂合貓里者是也。(明史卷三二三云：「合貓里，海中小國也。其國又名貓里務，近呂宋。」即指此地。)

由蘇祿西航，抵北婆羅洲之東岸山打根 (Sandakan)。北婆羅洲爲英國屬地，南部則荷領也。山打根爲北婆羅洲之中心，椰油業甚盛，中國所用之燕窩、海參，大都此地產。

自山打根西行，越沙勞越 (Sarawak) 而達荷屬婆羅洲之坤甸 (Pontianak) 地當卡浦亞斯河 (Kapuas) 之口，靠海面山，形勢非常優越。清乾隆中，粵之嘉應州人羅芳伯，嘗破土蕃，而王其國。今與南海岸之馬辰 (Banjermassin) 并為荷屬婆羅洲之首府。二地均產金與金鋼石，馬辰之北有地曰麻里巴板 (Balikpapan)，則以煤油著。

自坤甸北航，約六日而達新嘉坡。新嘉坡為馬來半島南端之一島，與半岸僅為一葦之航，現有石堤，與柔佛 (Jahore) 相連，火車往來，可以直達。一八三〇年，立為英屬海峽殖民地 (Settlements) 之首府。地當印度洋太平洋之門戶，東亞南洋諸地與歐洲印度交通之要衝。住民以華僑為主，凡三十萬。

由新嘉坡乘火車西北上，約十小時而至馬六甲 (Malacca)，漢時已與中國相交通，地介新嘉坡與檳榔嶼 (Penang) 之間，一百年前為南洋第一重鎮，今為海峽殖民地三區域之一（即新嘉坡馬六甲與檳榔嶼）境內古蹟甚多，沿海風景絕佳。

更西北行抵吉隆坡 (Kuala Lumpur)，是為馬來聯邦 (Federated Malay States) 之首

郡，雪蘭莪邦 (Selangor) 之首府。建築最爲宏麗，馬來回教寺院，尤爲雄偉。地當馬來半島西海岸鐵道之中樞，馬來亞 (Malaya) 錫業之中心，交通便利，商賈麇集，居民八萬，爲聯邦中人口繁多之市鎮。其西巴生港 (Port Swettenham) 亦稱瑞天威港，爲一重要海港。由此更北行，入霹靂邦 (Perak) 境，首府曰怡保 (Ipoh)，臨霹靂河 支流，常商業之中心，近郊產大理石，有名之端洛 (Tronoh) 鑛山，在其南二十二公里。安順港 (Telok Anson) 在霹靂河 溯流三十餘公里之左岸，沿河有輪船上下，鐵路支綫，亦達此地，商業稱盛。怡保 以北，爲太平 (Taiping)，有公園與博物館，公園以廣大幽邃著名，附近之太平山，高出海面千餘公尺，氣候清涼，爲避暑勝地。自此以北，乃達海峽殖民地 之檳榔嶼，是爲馬六甲海峽 北部之一小島，與馬來半島隔一衣帶水，島上多高山深谷，人口達二十萬以上，華僑占大多數。有極樂寺，屋宇壯麗，風景優美，稱檳城勝地。

折返新嘉坡，附輪西行，越馬六甲海峽，而抵蘇門答臘 (Sumatra) 之東岸。蘇門答臘 爲世界第五大島，面積與我國雲南 相埒。其與我交通，見諸官書者，始於干陀利，劉宋 蕭梁 之間，迭次遣使入貢。梁書 卷五四) 干陀利 者，即今蘇門答臘 東岸之巨港 (Palembang) 也。過巨港 而南下，則達

哇爪 (Java) 是爲荷屬東印度羣島中之最重要者，人口於諸島中爲最密。島中鐵道洞達，物產豐庶，最要之三大都市爲吧城 (Batavia)、三寶壠 (Samarang) 與泗水 (Sarayaya)。吧城居島之極北，爲爪哇首都，三寶壠居中，泗水居南，皆商業重鎮，亦華僑經商最重要之區也。

三 澳洲

自吧城附船南行，經托列斯海峽 (Torres Strait) 木曜島 (Thursday Is.) 與新基尼 (New Guinea) 更南行經大堡礁 (Great Barrier Reef) 而達昆士蘭 (Queensland) 之首邑比利斯本 (Brisbane)。

大堡礁與澳洲之東岸平行，爲一長串之珊瑚島所成，一碧無際之中，點綴以紅白相間之珊瑚，甚爲美麗動人。比利斯本傍比利斯本河之右岸，河渠縱橫，別墅錯落其間，昆士蘭之邦議院，即位於此。昆士蘭爲澳洲聯邦 (The Commonwealth of Australia) 中之第二大邦，而比利斯本則爲澳洲之第四大城。昆士蘭之南部爲達令當斯 (Darling Downs) 乃澳洲大陸上最肥沃之土地，

雨水豐富，菓園牧地，隨處皆是。

澳洲以產金著聞全宇，昆士蘭即產金區域之一。昆士蘭西部亦產上等瑪瑙。

由比利斯本乘車南下，沿途景物頗足動人，車過達令當斯，草地彌望，短籬籠之，地面平坦，土色深黑，牛羊之屬，嚼草其上。更向南行，乃抵新南威爾士 (New South Wales) 之悉德尼 (Sydney)。悉德尼為各洲來澳航綫之終點，與開普敦 (Cape Town) 中國日本英法以及美國，皆有船舶直接往來。城中公共建築物，頗為美麗。其南十六英里，為國家公園之所在，城外附郊，則多臨海之沙灘，均市民遊息之勝地。澳洲羊毛，素著全宇，羊毛主要市場，即在悉德尼城，每年由此輸入歐洲日本與美國者，達數萬萬磅。

于是更附火車南行，經新南威爾士與維多利亞 (Victoria) 交界之奧爾巴立 (Albury) 而達墨爾本 (Melbourne)，即我國所稱為新金山者是也。墨爾本以產金著，城位於亞拉河 (Yarra) 河口，與腓力埠灣 (Bay of Port Philip) 相距甚近。城之四圍，均為美麗之附郭。城中則以叩林斯街 (Collins) 為最繁華。澳洲聯邦以此為臨時國都者，凡二十餘年。現在雖已在悉德尼西南之坎

伯拉 (Canberra) 籌設國都，惟尙未竣工耳。墨爾本同時爲維多利亞邦之都會，故邦政府機關亦均在城內。就商業言，則此地亦爲澳洲最佳之一商業城市，且爲澳洲極大之貨幣中心。

墨爾本有鐵路西北上，可達南澳大利亞 (South Australia) 之首邑阿得雷德 (Adelaide)，沿途風景幽麗，果木成林。阿得雷德位於芬暹特海峽 (Vincent Strait) 之東，相距約七英里，爲羊毛小麥等之大市場，乃一八三六年所建設者，凡此後來澳之探險者，類多以此爲其出發點焉。

南澳大利亞邦以西，爲西澳大利亞邦 (West Australia)，是諸邦中之最大者，然大部係不毛之地，其可開墾者，不及什之一，故人口稀少。位於西南海岸之伯斯 (Perth) 是其首邑，港口曰弗利門脫爾 (Fremantle)。其西三百英里爲卡爾哥來 (Kalgoorlie)，乃沙漠中之金鑛巨鎮，惟水源缺乏，飲水由伯斯用管輸送，此蓋澳洲中部大沙漠中之普通現象也。

澳洲特產袋鼠 (Wombat) 更格盧 (Kangaroo) 與鴨嘴獸 (duck-bill) 袋鼠種類尙多，總計有四十九種，其中麝香袋鼠，尤爲可愛。洲人獵取其皮，以輸入歐美，爲數甚多。鴨嘴獸爲一種介於哺乳類與鳥類間之動物，其嘴類鴨，兩足有蹼，但又以乳哺兒，故爲一種奇異之小獸。

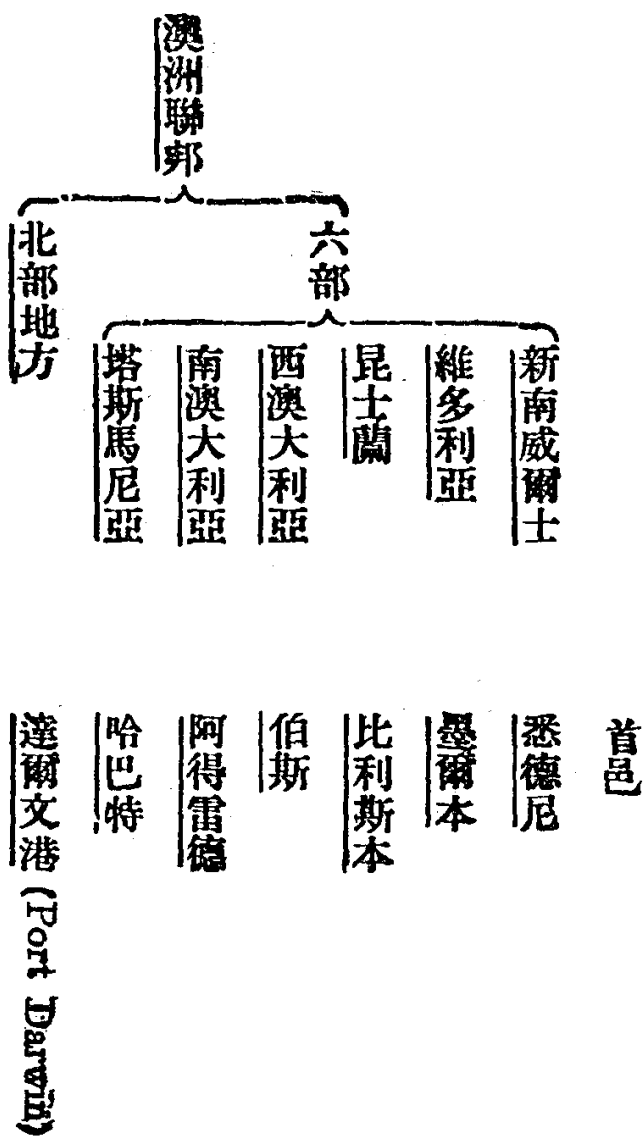
澳洲之南一百二十英里之大洋中，有島曰塔斯馬尼亞 (Tasmania)，美麗衛生，蓋太平洋南部之瑞士也。島中多高山深谷，瀑布湖澤，鳳尾成林，鱒魚如鯽。其地氣候，適與北半球相反，四月下旬，有若季秋，草木仍青葱可愛，而高山之巔，則已積雪如被銀衣矣。

塔斯馬尼亞，別名蘋果島，蓋一名實相符之島嶼也。島上每年蘋果之收入，統計有二百餘萬籬，總值約二百五十萬元。此外梨梅櫻桃葡萄之屬，製成果子漿而輸出者，價值亦已達數十萬元。至於畜牧，則亦不亞於澳陸，其中公羊之價值，有高至每隻五千元者。島上西北部之比壽夫山 (Mt. Belmore)，於一八七二年發現錫，旋經開採，今則已爲世上最大之錫鑛矣。此外在來伊爾山 (Mt. Lyell)，亦於一八八一年發現金鑛，後又發現銅鑛與銀鑛，現在鑛工約數千人。

最近塔斯馬尼亞之邦政府，更就中央之大湖 (Great Lake)，建築水電廠，供給其地世界最大之電化鋅廠，以三萬匹馬力之電力，更出其餘儲，以爲炭化物製造廠及哈巴特 (Hobart) 電車電燈之用。此外供應尤多，不勝枚舉。此廠電力，將來可增至七萬二千匹馬力，現正在計畫擴充之中。據一般人之估計，塔斯馬尼亞之水電，總計有二十餘萬匹馬力，以此供給工廠之用，則島上實業前

途亦正未可限量也。

澳洲之行，至斯已告終結，茲將澳洲聯邦之政治區域，列表如下，以備眉目：



四 新西蘭

試閱地圖，於澳洲之東南，有島成東北西南行者，新西蘭 (New Zealand) 也。澳洲諸殖民地合組聯邦，惟新西蘭超然獨立為英帝國自治殖民地之一。新西蘭與澳洲，自圖上視之，一若相距甚近，實則二地之相去，乃在一千二百英里左右也。

新西蘭分南北二島，中隔以庫克海峽 (Cook Strait)。南島 (South Island) 之南，別有一小島曰斯條亞島 (Stewart Is.)。三島連絡，形如上下顛倒之大靴，其足部乃北島 (North Is.) 也。北島有二大城，一曰威靈敦 (Wellington)，一曰奧克蘭 (Auckland)，前者為新西蘭之都會，而後者則島上之重要都市也。

此三島共長一千英里，島中山脈最多，牧場殊稀，但為著名之避暑勝地。一九〇一年起，併附近庫克羣島而有之，現在又由國際聯盟委以管領前德屬薩摩亞 (Samoa) 之權。

自澳洲之悉尼東南行，航駛南太平洋中，時有風暴之侵襲，與熱帶中航行之安全，相去甚遠。

巨浪呼嘯，有若霹靂。舟行四日，乃抵威靈敦，城市頗帶美國色彩，人口十餘萬，新近發達之南方都會也。城之四周爲小山，街道皆沿海港而修造。房屋多用木材，碼頭亦以木建。惟海港之優美，視悉尼則尙遜一籌耳。

奧克蘭居威靈敦之北，爲新西蘭之第一大城，有極大之內海港，水面平靜，水底極深，港面寬五英里半，離大海約三十英里。城市半在山上，半在山下，城中主要之繁華市街，亦每崎嶇不平。附近威特瑪海口（Waitemata Harbour）爲世界最宏大最美麗海口之一，與悉尼海口，蓋可以並駕齊驅。海口有無數美麗之海灣，兩岸黃砂介貝，錯落其上，海口之後，則崗巒起伏，羣山蒼翠，羅列如屏。

在威靈敦與奧克蘭間，有國營鐵道聯絡之，長四百二十六英里。中間地勢起伏，在經過里木特加山（Rimutaka）時，上山時須二機車，共司引曳，下山之時，又須用制動機，而山風之猛，又嘗吹火車出於軌道之外，實世界上最難行之鐵道也。

由威靈敦航海南下，越庫克海峽，沿南島東岸，而至力忒爾吞港（Lyttelton），是爲基督堂城

(Christchurch) 之海口，相距約數英里。基督堂城位於坎特布里平原 (Canterbury Plain) 四圍平坦，亞馮河 (Avon) 環繞城外，風景如畫，流水琤琮，橋梁櫛比。爲新西蘭之第三大城，南島之重鎮也。新西蘭爲世界著名產羊區域之一，基督堂城則爲羊肉貿易之中心點。

由基督堂城附車南下。車與南島東岸相平行，有時離海僅數英里。既越坎特布里，乃達奧塔哥 (Otago) 之丹尼丁 (Dunedin)。城中居民六萬，海口曰察爾母斯港 (Chalmers)。丹尼丁與基督堂城競爭極烈，前者爲英格蘭教會中之教徒所創立，而後者則爲蘇格蘭長老會之教徒，故至今丹尼丁之居民，蘇格蘭人殆占十分之九。

更附車南行，止於英佛加基爾 (Invercargill) 是爲東半球最南之都市，城中居民雖僅萬五千，然爲一小規模之美麗城市，以建築論，殊不亞於美國境內面積相埒之都市也。

五 返航

既遊英佛加基爾，新西蘭之行，于焉告畢。再行北航則達太平洋中之諸羣島，其中較堪注意者，

爲法屬社會羣島 (Society Is.) 與英屬非支羣島 (Fiji Is.) 社會羣島以塔希提 (Tahiti) 島爲最要，華僑四千餘，占全埠人口十之八。非支羣島則以蘇瓦 (Suva) 與勒佛加 (Levuka) 二城爲最要。常有汽船開赴悉德尼與克蘭與英領之東加羣島 (Tonga Is.) (亦稱友愛羣島 Friendly Is.) 與薩摩亞羣島。

過非支羣島西北，則達新基尼，新基尼原爲英荷德三國所分有，(西部屬荷，東北部屬德，東南部屬英) 歐戰以後，德領亦爲英國所有，其面積已視荷領爲大，英人稱之曰布巴亞 (Papua) 島，上多係土人，白人甚少，以氣候不適若輩居住也。更北行，越赤道而抵喀羅林羣島，原爲德領，歐戰以後，與其東之馬沙爾羣島，其北之馬利安納羣島，均爲日本之委任統治地。喀羅林羣島以坡納皮 (Ponape) 爲最大，庫沙 (Kusaie) 次之。馬利安納羣島爲麥哲倫所發見，所謂拉德倫羣島 (Ladrones) 者是也。馬沙爾羣島則爲拉太克 (Ratak) 與拉利克 (Ralik) 二列島所組成，此諸島嶼，爲數雖達千五百，其總面積則僅二千一百五十平方公里也。

日領馬利安納羣島之西南，巴勞羣島 (Palau Is.) 之東北，有島曰雅普 (Yap) 爲西太平洋

無線電報之中心，一八八六年爲德國所佔領，歐戰以後，日美二國，因此島之管理權，曾引起劇烈之糾紛，今則已劃歸日本管轄。

雅普之東北爲關島（Guam），亦作瓜姆島，爲馬利安納羣島中之最大者，歐洲以前之美國屬島也。屹立太平洋中，天氣和暖，土地肥沃，出產亦甚富。有定期輪船，與日本之神戶及菲律賓濱上海等地相來往。

於是自關島附輪北返，行二千七百八十二公里，穿呂宋島南端之海峽，沿西岸而上駛，更行二千一百五十三公里，乃返上海。

第二篇 東遊朝鮮日本南北美洲之部

重發上海，附日本郵船會社之輪船而北航，此行擬先遊朝鮮，繼至日本，於是橫斷太平洋，以環遊南北美洲。本行踪之所至，記見聞之所及，爲東遊之記。

自上海北航赴大連，航程五百四十九海里，航行凡四晝夜。我國東北之要口，日本強取豪奪之租借地也。面臨黃海，內分五小港，以青泥窪爲最大，在灣之西南，南滿鐵道以此爲終點，舉東省之富源，以輸入日本。其西二十里爲旅順，爲光緒初葉北洋艦隊之根據地。中日戰後二地並爲俄國所攫取，日俄戰後，又入日人之手，今租期雖滿，日人猶靳而不還，蓋亦我國之一奇恥大辱也。

一 朝鮮

由大連乘南滿車北上，過蓋平遼陽而達瀋陽，再換安瀋車南下，抵朝鮮與我接界之安東。於是渡鴨綠江，入朝鮮境之新義州。新義州距鴨綠江口四十里，人口萬五千，木材貿易甚盛，京義鐵道以

此爲終點。新義州之東北三十里爲義州，與遼寧之九連城，隔江相望。京義鐵道未成之時，義州爲中韓通商之唯一門戶，中日日俄二役，日軍皆於此渡江。其西南龍岩浦，則與遼寧之大東溝相對，鴨綠江木材之輸出港也。

折返新義州，循京義線而南下，抵平壤。平壤爲朝鮮北部之第一大埠，當大同江中流北岸，亦山河形勝之地，中日之役，我軍大敗於此，有箕子墓，在玄殊門外，碑書箕子陵，滿山松柏鬱蒼。左爲乙密臺，右爲牡丹台，江心有島曰綾羅島，青翠幽勝，景物絕勝。其西南鎮南浦，爲大同江北岸之商港，有平南路聯絡二地，水陸交通極便，米煤鐵牛皮之屬，輸出頗盛。中國帆船，常集於此，惟每年十二月下旬至翌年三月，輒有冰封之患。其南兼二浦，爲二地間之一河港，附近有載寧殷栗二鐵礦，製鐵業之盛，爲朝鮮第一。

更南行，越黃州開城龍山諸站而抵京城，爲程三百十英里。京城亦名漢城，爲朝鮮李氏五百年來之故都，今爲朝鮮總督府之所在。地當半島中部，叢山清秀，南臨漢江，所謂山河襟帶之地，與日本之西京相若。朝鮮之京義、京元、京釜、京仁四大鐵道，皆以此爲中點。朝鮮帝國大學，亦設於此。城內有

吳武壯公祠，公諱長慶，光緒十八年（一八九二）定韓亂者也。京城之西，有仁川港，附京仁路約一小時可達，計程二十四英里，即舊所謂濟物浦也。現為朝鮮之第二良港，位於江華灣頭一半島之南岸，月尾島橫於外，與我山東煙臺隔海相望，與大連營口，均有定期航路，華人來此者，年不下一二萬，其中以魯人為最多，粵人次之，皖浙又次之。中日日俄之役，此地均嘗以海戰著。

京城為京釜鐵道之起點，由此南行，過大田、大邱而至釜山，計程二百八十英里。大田為京釜湖南（至木浦）二線之分歧點，大邱為洛東江流域之中心市場。釜山位於半島之東南端，為自來朝鮮對日交通之唯一門戶，與日本下關相距約百二十海里，九小時可達。自築港完成以後，海陸連絡極為便利。其西馬山，為三浪津鐵道之終點，馬山之南鎮海灣，有巨濟島橫於灣口，港灣之良，為東亞冠，為日本之第五海軍港，與九州之佐世保，遙相呼應，共為朝鮮海峽防守之要點。

由大田別乘湖南線火車而西南行，則過羣山支線而達木浦。二地皆為黃海沿岸之商港，木浦之棉，羣山之米，均著名於朝鮮。

由京城乘京元線火車而北上，則過元山而通羅南清津與會寧。元山為朝鮮東海岸之商港，羅

南爲咸寧北道廳之所在。清津距元山一百四十海里，日俄之役，日本嘗由此上陸。會寧居中韓邊上，渡江即我國吉林之間島地方。東省鐵路交涉中之吉會路，即擬由永吉（吉林）築至此地者。使吉會成功，則自釜山以入延邊，可朝發而夕至，日本東韓與南滿，將因此而聯絡一氣，斯不僅東省經濟將完全爲日人所操縱，軍事運輸之便利，亦將遠非我國所得望其項背，其關係東省之安危者若此，國人實不庸忽視也。

二 日本

釜山與日本本州西端之下關隔海相望，有輪渡以爲之聯絡。乘輪出發，越朝鮮海峽而南行，約歷九小時而達下關。下關扼瀨戶內海之咽喉，距東京七百英里，火車一晝夜可達。下關海峽廣僅一英里半，輪渡十五分鐘可達，其北爲下關，其南爲九州之門司，皆水陸交通之要地也。下關亦名馬關，市中有春帆樓，甲午戰後，中日講和條約（即馬關條約）簽字之所也。

既抵下關，決先遊九州，乃渡門司海峽，而達門司，於是乘鹿兒島本線之火車而南行，途經福岡，

其附近八幡，日本最大製鐵所之所在也。更南止於鳥栖，更沿長崎本線，西行而抵長崎。長崎爲九州西方之門戶，港灣良好，德川時代之唯一商港，自來爲對中國荷蘭之主要貿易場，西方文物之輸入，實以此爲其樞紐，今爲我國與日貿易之要地，與上海大連及臺灣均有定期船舶往返，輸出以煤及海產物爲主。對岸之三菱造船所，規模宏大，稱東洋第一。其北佐世保軍港，爲日本第三海軍區之軍港，有海軍工廠，近代日本對亞陸之戰役，胥以此爲其海軍之根據地。

自長崎附航南行，約一百六十海里而抵鹿兒島，鹿兒島據薩摩半島之上，臨鹿兒島灣，東控櫻島，風景絕佳。又爲南方諸島交通之要地，鹿兒島本線與肥薩線交會於此。市况繁盛，爲九州南部之第一大會。其地特產陶磁，「薩摩燒」之名，馳聞遐邇。薩南海中，爲沖繩縣、琉球羣島全部屬之大小凡五十餘島。

由鹿兒島循鹿兒島本線北上，至於吉松，換宮崎線，折而南行，既抵都城，乃又北上，以達宮崎，宮崎亦九州東岸之一巨鎮。於此再換日豐本線，沿九州東海岸而北行，途經別府，以溫泉著，我國失意政客之消閑地也。自此更北，越國東半島，沿瀨戶內海之南岸而返於門司。

于是再渡海峽，乘山陽本線之火車東行，鐵道所經，背山而面海，蜿蜒而曲折，中經高山，則穿山越洞而過，風景絕麗。旋抵廣島，地當廣島灣上，為中國地方之第一大都市。外港曰宇品，與大阪九州往來頻繁。中日俄二役，日皇皆以此為其行在，指揮軍事。廣島之西十二英里，為日本三景之一，嚴島神社，尤膾炙人口。自島上俯視瀨戶內海，明媚風光，悉在眼底。更自此東北行，越中國地方而入近畿地方，沿途所經，頗多平野，亦日本所稀有也。既抵神戶，乃下車小駐。

神戶濱大阪灣，與大阪相距二十英里，與橫濱並稱日本之二大商港。背負摩耶山，面臨瀨戶內海，港內水深浪靜，大洋汽船，可自由出入，為日本之航業中心。山陽本線以此為終點，東海道本線則以此為起點。即於此乘東海道本線火車赴大阪。大阪為日本之工業中心，紡織業尤著，有「日本曼徹斯特」(Manchester)之稱。而其人口之多，則猶過之。且久為日本經濟之中心，今仍握東洋商業之牛耳。惜大阪港灣不良，不克與橫濱相競爭。以陸路交通論，則大阪實為南日本之大中心，東海道本線而外，關西本線片町線等，亦均集於此。

由大阪乘京阪電車而北上，行二十九英里達京都。京都亦名西京，為日本之故都，桓武天皇自

奈良遷都於此，爲日本國都者凡一千餘年。故名勝史蹟，充塞市內。自明治遷都以後，此地猶爲全國之學術中心，與佛教中心。寺院甚多，東西本願寺，尤爲著名。地居盆地中央，山河襟帶，爲天然之域郭，附近琵琶湖，有近江八景，風景之勝，聞於遐邇。其地美術工業，亦頗精緻。日本之故都奈良，位於京都之南，相距甚邇，古蹟更多。興福寺爲千餘年前之建築，三重五重二塔，巍然高聳，沿途羣松挺立。春日神社亦數百年前物，夾道松杉參天，濃蔭滿地。一切景象，宛如日光。奈良有大佛，全體高五丈三尺半，面長一丈六尺，廣九尺五寸，真大觀也。日本以產銅著，故大銅佛特多，然此爲第一。

奈良之遊既罷，乃乘關西本線之火車，首途赴名古屋。名古屋位於濃尾平野之中心，介於東京與西京之間，故有中都之稱。東海道本線中央本線與關西本線三鐵道，相會於此。市內外大工場甚多，商業亦盛，近日貿易範圍漸次擴大，頗有蠶食大阪東京商業之趨勢。附近瀨戶，爲日本第一陶磁製造地，以「瀨戶燒」之名，著聞於世。日本史上著名之豐臣德川二氏，卽興起於此，史蹟甚多。

自名古屋仍乘東海道本線之火車，向東京而進發，車行平原中，遙望田野，恍若江南。旣而靜岡，地勢漸高，窗右巨峯插天，積雪皚皚者，富士山也。爾時赤日下射，煙雲渺瀰，爲景奇絕。過此而上，越沼

津而抵箱根山，介於中部關東之間，日人設關守險，名曰幽關，關東之名，創自斯也。自此而東，山勢愈陡，路行愈艱，懸崖深澗，飛馳車底，偶一俯視，不禁咋舌。更東爲富士箱根兩脈連貫之處，隧道蓋數數觀。下抵松田驛，則漸去險而就夷，回矚富士，亦僅隱約雲表間矣。於是過國府津，鎌倉諸巨邑，而抵橫濱。橫濱地臨東京灣，日本國際貿易之中心也。海港設備，甚爲完備，二萬噸以上之巨船，可以自由入口，口內外汽船輻輳，陸上交通亦便。其南十二海里，爲橫須賀軍港，日本第一海軍區之軍港，鎮守府之所在也。鎌倉亦東京附近勝地，與橫濱相距十四英里，爲源賴朝以後百四十餘年間幕府之所在，史蹟社寺甚富。長谷寺之大佛，爲日本有名三大佛之一，（奈良第一，京都第二，鎌倉第三），佛身內爲空洞，可以遊行。其南江之島，亦爲名勝佳地。鎌倉迤南，則爲熱海溫泉，地當相模灘西岸，伊豆半島之上，溫泉之外，且有間歇泉。亦日本一著名遊覽地也。

橫濱東京之間，火車行約半小時，東京爲日本帝國之首都，據關東平野之中心，南臨東京灣，城跨隅田川。舊稱江戶，爲德川氏三百年間幕府之所在。自明治三年，遷都於此，六十年間，發展殊速。至於今日，已爲世界第六大都會矣。民國十二年（一九二三）之關東大地震，舉全城精華，燬於剎那。

是後努力恢復，且籌備大東京之計畫，以東京車站爲中心，劃一半徑十英里之圓周，舉其中之村鎮，胥包括於此大東京之內。至於今日，則東京不特已復舊觀，且遠視昔爲美奐美輪矣。

東京之北九十英里，有地曰日光，遊東京者必至之處也。自東京上野出發，夾道碧稻，一望千頃，荷蓋片畦，穿插其間，田舍風味，別饒興趣。車行約半日，即抵日光，其地有德川氏之廟，建築之壯麗，爲日本第一。附近有中禪寺湖，高度拔海四千餘尺，湖光如鏡，火山環列，山川之美，冠於全國。瀑布無數，其最著者，爲華嚴瀧，下爲百丈絕壁，直流而下，懸數十丈，滴作雪塊，噴爲煙霧，自巔俯視，無異巨龍下瞰，洵奇觀也。中禪寺湖之西南約一英里，爲足尾銅礦，產額冠於全國。自足尾再乘東武線而南下，以返於東京。

此行也，凡日本本部重要之諸都市，殆已遍歷而無餘。若與羽地方與北海道，雖亦有一二大城，奈行踪不便，未遑遊也。於是復自橫濱，乘坎拿大太平洋公司 (Canadian Pacific) 之輪船向坎拿大西岸之蕃古洼 (Vancouver) 而進發，二地相距四千三百〇一海里。美洲之行，於焉開始。

三 坎拿大

蕃古洼爲英屬哥倫比亞 (British Columbia) 之首市，亦坎拿大太平洋方面之重要口岸，位於巴勒德海灣 (Burrard Inlet) 之上，風景秀麗，現爲坎拿大之第四大市，坎拿大太平洋鐵道與坎拿大國有鐵道之終點也。渡佐治亞海峽 (Strait of Georgia) 距蕃古洼約八十英里，爲維克多利亞 (Victoria) 英屬哥倫比亞之首府也，省政府之建築，以華麗著。

自蕃古洼依太平洋鐵道越落機山脈 (Rocky Mts.) 而東行，先後經阿爾柏撻 (Alberta) 之喀爾加利 (Calgary)，撒喀其萬 (Saskatchewan) 之首府勒齋那 (Regina)，而達曼尼托巴 (Manitoba) 之首府溫尼伯 (Winnipeg)，是爲西部高地之邊際，自此而東，則入於五大湖區域矣。溫尼伯城位於阿辛尼波印河 (Assiniboine) 與紅河 (Red River) 之會口，其北有溫尼伯湖，由納爾遜河 (Nelson) 以通哈得遜灣 (Hudson Bay)。溫尼伯爲坎拿大之第三大城，僅次於蒙特利奧 (Montreal) 與多倫多 (Toronto)，一方面爲境內重要之工業中心，同時亦爲最大之麥

穀市場，故工商業均頗繁盛。由此東進，車行上湖 (L. Superior) 與休倫湖 (L. Huron) 之北，有時碧水在望，有時一片平野。行行重行行，乃抵「北方之華盛頓」(Washington)，即坎拿大之首都鄂大瓦 (Ottawa) 也。鄂大瓦位於鄂大瓦與里多 (Rideau) 二河之會口，人口十萬以上。鄂大瓦一方面為坎拿大之政治中心，同時亦為境內之木材中心，自鋸木廠與紙廠而外，尚有全世界最大之火柴廠，此等工業，皆藉水力以工作，在五十英里之內，可資利用之水力，約有二百萬匹馬力，其已開發者，猶不過二十分之一耳。

鄂大瓦之東，有二大城，蒙特利奧與魁北克 (Quebec) 是也。蒙特利奧可稱為「坎拿大之紐約」(New York)，乃坎拿大最大之都市，北美洲之第二口岸也。北有聖羅稜斯河 (St. Lawrence) 以通大西洋，南有諸大湖以為其尾閘，商業興盛，穀類之輸出，尤為世界冠。蒙特利奧之背，有山曰王山 (Mt. Royal)，高七百四十英尺，登臨其上，則全城風物，盡在眼底，山下有橋，長約二英里，純以熟鐵為拱，累成長方之式，百年前之古物，亦世界之奇工也。

自蒙特利奧循聖羅稜斯河以至魁北克，城在峭壁之上，下臨千仞之流，堅兵利礮，憑河而陳，守

以數人，則雖有善戰之將，亦不能下，丸泥而封函谷，百夫而扼陳倉，無以擬之，名之曰「美洲之直布羅陀」(Gibraltar)。在魁北克勾留許久，乃走陸而至哈利法克斯 (Halifax)，諾佛斯哥西亞 (Nova Scotia) 之首府，坎拿大大西洋海軍之根據地也。城小而美，各國之船，皆繞道過此。於是擇舟，離坎拿大而赴美國之波士頓 (Boston)。

四 北美合眾國

波士頓爲美國始樹獨立旗幟之所在，亦最先開闢之都會也。徧新英之鐵路，皆以此爲其會歸之地，如衆輻之集於一軸。以美國之國際貿易論，則自紐約外，當首推此地。街衢整潔，公園尤美，榆樹千章，夾道而立。郊外奔格山 (Bunker) 有碑巍然爲獨立時之古戰場，過其地者，皆爲之嘯唏而憑吊焉。附郭有哈佛大學 (Harvard)，其成立於諸邦爲獨先，文物所被，及於全宇，其地曰劍橋 (Cambridge)，華盛頓受命誓師之所也。市中有堂曰發難 (Faneuil Hall)，當時獨立之志所由決，美國自由之所由產生。美人名之曰「自由之搖籃」，信夫！

由波士頓南下，乃達紐約，紐約灣中，島嶼紛列，內外良港，多接大洋，其氣象之恢宏，遠非其南二灣所能及，抑大湖周圍，原爲美國之天府，紐約恃哈得遜和克 (Mohawk) 二川之利，水走運河，陸走鐵路，以與湖城通聲息，此所以內地與海外之貿易，必取道於紐約，紐約之成爲世界第一都會，所受於地理環境之賜者，豈尠少哉？

紐約城中，有街曰大道 (Broadway)，紐約大商業之所集，車水馬龍之觀，熙來攘往之概，蓋舉世所罕觀。危樓崇閣，高插雲霄，玉宇高寒，仙雲縹緲，居其絕頂，如入山百里，不聞城市之囂，世稱「摩天閣」 (skyscrapers)，良有以也。

由紐約南下，阻於哈得遜河，濁浪排空，一瀉千里，勢固難以飛渡也，乃趣輪渡，斷河而過，倏忽之間，便抵彼岸，則澤梭城 (Jersey) 也。於是易車西南行，乃抵菲列特爾菲亞 (Philadelphia)，地當德拉瓦河 (Delaware) 入海之口，商業之盛，居全國之第四位，美國大西洋沿岸之第二商港也。城中有廳曰獨立 (Independent Hall)，獨立之檄文署於此，聯邦之憲法議於此。國父已渺，霸圖方新，回念故國，能不依依。自由鐘在堂樓之下，已破矣。城有古墓，富蘭克林 (Benjamin Franklin) 遺說之

所藏也。

自菲城走鐵路，不足三小時，即抵巴爾的摩爾 (Baltimore)，道經維爾民敦 (Wilmington)，依得拉瓦灣，亦工業大城也。巴爾的摩爾臨折撒比克灣 (Chesapeake Bay)，漁業頗盛，為世界之第一牡蠣市。

去巴爾的摩爾而趨華盛頓，車行約一小時可達。地居波多麥克河 (Potomac) 之上，距入海處百英里而遙。僻處東海濱，距西部諸州凡三千英里，中部諸邦，亦相距數百千里，世未有儼然人外之京府，如華盛頓者，則今昔異趨之故也。市中建築偉大，如國會議事廳，國會圖書館，均世界最偉觀之建築物也。

復走鐵路，返於紐約，驅車北上，經紐約之首府阿爾巴尼 (Albany)，折而西行，橫過紐約境而抵布法羅 (Buffalo)。城臨伊釐湖 (Erie)，當伊釐運河之西端，大西洋之商務，自紐約經哈得遜，轉輾以至美之內地者，此其會歸之地也。哈得遜水道之便，冠於他河，商旅雲集，布法羅因是而收其利。去布法羅不數里而遙，極世界大觀之耐亞嘎拉瀑布 (Niagara Falls) 在焉。坐汽車約數刻鐘，

即至其地。遠望如白雲飄颻，墜於平野，近望如羽客踟躕，落於九天，萬斛原泉，傾瀉直下，飛珠濺玉之奇，奔馬遊龍之勝，誠有非筆墨所能形容者焉。

於是走湖濱鐵路，循伊釐湖南岸，過俄亥俄 (Ohio) 印第安納 (Indiana) 二州之境而止於芝加哥 (Chicago)。芝加哥當一八三〇年頃，猶爲荒榛沒脛之區，居民寥寥三數家，百載以還，乃竟成爲人口三百萬，新大陸之第二大城，是蓋地居密執安湖 (L. Michigan) 之南端，適當水陸交通衝要之故也。去芝加哥西南二百八十三英里，爲聖路易斯 (St. Louis)，位於伊里諾斯 (Illinois) 密蘇里 (Missouri) 二州之界，密士失必河 (Mississippi) 環其東，沿河商業上之倉庫也。復西二百七十五英里，爲堪薩斯城 (Kansas City)，位於密蘇里河之南岸，爲鐵道之中心。沿軌北上，達俄馬哈 (Omaha)，是爲內布拉斯加州 (Nebraska) 之大都會。西行越省境，則抵歪俄明州 (Wyoming) 之首邑曬延 (Cheyenne)，遙望車外，落機在望。於是穿山越嶺，下迄鹽湖城 (Salt Lake City)，是乃摩門教徒 (Mormons) 之居藪，建築甚佳，街道坦闊。更沿大鹽湖 (Great Salt Lake) 濱而西行，至薩克刺門托 (Sacramento)，加利福尼亞州 (California) 之首邑也。地處平野，氣候

溫和。南下經奧克蘭 (Oakland) 渡舊金山灣 (San Francisco Bay) 而登舊金山。是為美國太平洋東岸之第一大商港，口門甚狹，名曰金門 (Golden Gate) 與中日諸國通商最繁，輸入以絲茶為主，輸出以石油果物之屬為盛，西距橫濱約四千八百英里。於是換乘南太平洋鐵道，沿海南下，經幽麗之岩谷，以赴勞斯恩極立司 (Los Angeles)。勞斯恩極立司為加州南部果園區域之主要輸出港，其南為聖第亞哥 (San Diego) 以氣候調和著聞於世。自此經得克薩斯州 (Texas) 而達紐奧爾良 (New Orleans) 是為美國對外貿易之第三大城市，位於密士失必河之三角洲上，與河口相距約百英里，大洋輪船進退自如。其西小島上之加爾維斯敦城 (Galveston) 為世界第一棉花市場，紐奧爾良猶居其次也。

五 墨西哥與中美諸邦

舟發紐約，沿美國東岸而南航，經佛羅利達海峽 (St. of Florida) 而入墨西哥灣 (Gulf of Mexico)，舟行五日，達委拉克路斯 (Vera Cruz) 墨西哥之盛大海口也。

墨西哥之爲形，有類牛角，委拉克路斯，適其彎處也。自此上陸，坐汽車而入於中央之高原，寒暖之度，朝暮不同。雖在一國之內，而三帶之季候皆備。濱海氣候，終年如夏，椰子可可之屬，高不可攀，儼然熱帶之地也。既盡海濱，則爲高山，有時駕棧道而疾馳，有時穿山洞而潛行，絕幽入險，不可測度，至厄斯波蘭利，(Esperanza)，始安行於高原之上，墨西哥國境之大半，盡在此高原上。

自入山中，涼暄殊狀，如易春秋，隴畝之間，惟見綠葉朱果，相映成趣。既入高原，則氣候有如溫帶。墨西哥之鐵路城市，皆築於斯。都城墨西哥，拔海約一英里有半，街市喧囂，士女殷阜，郭外白婦 (White Woman) 拋巴加普爾 (Popocatepetl) 二火山，積雪盈巔，有如紅種人之戴白帽。城中房屋，無過三層，蓋猶爲西班牙之遺風也，寺院之繁多，形式之莊嚴，舉世殆罕有其匹。

新大陸之爲世所知，哥倫布之偉績也。然哥倫布之知新大陸，實自中美洲與南美洲始。中美洲地方遼廓，而名城殊稀，與墨西哥之情形，宛若兄弟。其間差足稱述者，惟若干都城耳。中美洲中，地勢崎嶇，交通阻滯，小邦分立，內亂頻盛。居其絕北，與墨西哥爲鄰者，瓜地馬拉 (Guatemala) 也，瓜地馬拉之南爲閔都拉斯 (Honduras) 與薩瓦多爾 (Salvador)，是三邦者，嘗於十年以前，締結爲中美

聯邦 (Central America Federation) 瓜地馬拉之首都曰新瓜地馬拉 (New Guatemala) 位於拔海千五百公尺之高地，與太平洋岸相距不及五十英里，人口十餘萬，爲中美最大之都會，有鐵路通聖左塞 (San Jose)，瓜國太平洋岸之要港也。由此航海南行，則抵薩瓦多爾之自由港 (La Libertad)，港北聖薩瓦多爾 (San Salvador) 薩國之都城在焉。由此南航，可順次以達尼加拉瓜 (Nicaragua) 可斯德黎加 (Costa Rica) 與巴拿馬 (Panama) 諸共和國太平洋之海口，然均人口稀疏，商務衰落，無足道也。

巴拿馬共和國之中央，有所謂運河地帶 (Canal Zone) 焉，廣十英里，長五十英里，巴拿馬運河之所經，巴拿馬共和國所割讓於美國者也。運河廣在三百英尺以上，深四十英尺以上，船舶過此，須十小時。自運河開闢以後，紐約與舊金山間之航路，凡縮短七千八百餘英里，其餘之航程，因此而減縮者亦類是，日本輪船之航行紐約，亦即於此而開其端，抑美國大西洋與太平洋之艦隊，既因此而聯絡便利，美國在太平洋之霸權，亦因此而日見鞏固，其國勢之波及於遠東者，亦莫非受此巴拿馬運河之賜也。

六 南美諸邦

於是自巴拿馬沿南美西岸而行，以遊歷西部諸國之要港。先抵喀太基那港（Cartagena），哥倫比亞（Colombia）國之海口也。地距國都波哥太（Bogota），為程僅八百英里，而舟車勞頓，須時八日，始克抵此，蓋國境多山，與委內瑞拉（Venezuela）厄瓜多爾（Ecuador）秘魯（Peru）玻利維亞（Bolivia）諸邦，同為南美安第斯山（Andes）中之山國也。惟哥倫比亞密邇巴拿馬，運河開通以後，獲益已多。波哥太西北有地曰墨德林（Medellin），白金礦之主要產地也。更南下，抵厄瓜多爾之瓜亞基爾港（Guayaquil），與國都基多（Quito），有鐵路直達，為程約二日。基多氣候有「長春」之譽，終年和煦宜人，農民樹藝，無庸講求節氣。自瓜亞基爾更南行，乃上陸於秘魯之喀拉歐港（Callao），其地與國都利瑪（Lima），相距極近。現有鐵道相通，且可上達忒洛對·帕斯哥（Cerro de Pasco）與豪哈（Hauja）。忒洛對·帕斯哥乃世界最大之礦城也。於是更離陸而海行，入秘魯南部之莫倫陀港（Mollendo），上陸乘火車，北上經阿勒基巴（Arequipa）而至奔諾（Puno），地

當的的加加湖 (Titicaca) 畔。的的加加湖位於祕魯與玻利維亞之國界，拔海一萬二千餘英尺，湖可以通行汽船。世界上可通舟楫之湖泊，此蓋其最高者。湖畔礦業興盛，錫礦尤著，玻利維亞爲世界之第二產錫國。沿湖南岸而下，則入玻利維亞國境，玻利維亞無海岸，此乃入國之要道也。國都拉巴斯 (La Paz) 即位於的的加加湖之東南岸，爲礦業之中心。更由此乘車南下，經奧路羅 (Oruro) 烏雲尼 (Uyuni) 諸城，西行出國，而達智利 (Chile) 之喀拉馬 (Calama)，更西南行，則抵安多法哥斯大港 (Antofagasta)，與其北之伊基圭港 (Iquique)，二地並爲智利之要港，海舶往來，常數百艘。由伊基圭南航，入法爾巴來索港 (Valparaiso)，是爲南美西岸最大之海港。與紐約相距（經巴拿馬運河）約四千六百海里，計程二星期可達。於此乘車東進，抵聖第亞哥 (Santiago)，是爲智利之國都，拔海一千五百英尺。由此有鐵路貫通安第斯山，而達阿根廷 (Argentina) 之國都倍諾斯愛勒 (Buenos Aires)，鑿山開道，建築維艱，蓋安第斯山上之惟一橫貫鐵道也。苟棄陸而由海道，則自法爾巴來索港南航過麥哲倫海峽 (Strait of Magellan)，復沿南美東岸以北，上固亦可以達倍諾斯愛勒，然地當南緯四十度，風濤之險，冠於全宇，舍捷徑而就險途，殆爲智者所不取也。

倍諾斯愛勒當巴拉拿河 (Parana) 之口，人口一百六十餘萬，為南半球之第一大城，有「南美洲巴黎」之稱。輸出品有羊毛、皮革、肉類、小麥等，而羊毛為尤盛，占世界之第二位。巴伊阿·布朗加 (Bahia Blanca) 港居其南，為穀類之重要輸出港。由倍城溯河而上，三百英里而抵羅薩利俄 (Rosario) 為阿根廷之第二大城市。由羅薩利俄乘車西北上，則抵哥爾多巴 (Cordoba)，其地有天文台，頗為著名。二地相距，凡二千英里。更北上為徒庫曼 (Tucuman)，位於安第斯山之麓，北近玻利維亞，玻阿二國貿易之中繼地也。

由倍城西行六百五十四英里，則達安第斯山麓之門多薩 (Mendoza)，與智利之法爾巴來索，有鐵路相通，為智利、阿根廷二國貿易之中繼地。其西北五十五英里，有阿公加瓜山 (Aconcagua)，風景絕佳，為交通要地。附近富農牧礦產，葡萄之盛，甲於全國。

更由倍諾斯愛勒沿巴拉他河 (Rio de la Plata) 而上駛，進巴拉拿河之三角洲，洲中島嶼，星羅棋布，上行三日，乃抵哥連德 (Corrientes)，地當巴拉圭 (Paraguay) 國界之南。於是折入巴拉圭河，而直達巴拉圭之首都亞松森 (Asuncion)，城臨河之東岸，西面國界之中央，約居南美

之中心，北至加勒比海，南至麥哲倫海峽，距離相似，而東西與太平洋、大西洋之距離，亦大致彷彿。城中建築，以總統府爲最輪奐，屋宇紅色，中央高聳一塔，極精美宏壯之致。此外國會與大戲院，亦甚雄偉。國內城市，除亞松森外，爲數殊鮮。意達瓜 (Itaugua) 距首都二十英里，爲蛛網花邊 (Ranchari lace) 業之中心。里卡 (Villa Rica) 在國都之東南，相距一百英里，巴拉圭之中央鐵道經過之。(此路開始建築，在一八五四年) 南下以達邊界上之恩加納西翁 (Encarnacion)，而與阿根廷鐵道相接，以直通倍諾斯愛勒，是蓋巴拉圭國內最重要之鐵道，其餘皆爲短距離之路線，不足道也。自恩加納西翁沿巴拉拿河而上駛，則可達伊瓜蘇 (Iguazu) 瀑布。瀑布半屬阿根廷，半屬巴西 (Brazil)，亦猶耐亞嘎拉之半屬美國，半屬加拿大也。伊瓜蘇河下流，去巴拉拿河會口之上，約十一英里，流經懸崖，高度猶在耐亞嘎拉之上，於是蔚成伊瓜蘇之大瀑布，其偉大有謂猶過於耐亞嘎拉與非洲三比西 (Zambezi) 之維多利亞 (Victoria) 者。

巴拉圭之行既終，乃返倍諾斯愛勒，而趨烏拉圭 (Uruguay) 共和國。烏拉圭居巴拉他河之濱，南臨大西洋，幅員雖小，然民殷國富，則遠駕巴拉圭而上之。國都曰蒙得維的亞 (Montevideo)。

凸出於拉巴拉他河之中央，有若大舌，烏拉圭之中央鐵路車站，即設於此，中央政府機關，及國立圖書館博物院等，亦均具備，有「烏拉圭芝加哥」之譽。與蒙城相距八英里，有都市曰大巴拉達（*Badajoz*）為烏拉圭最大之牛市。

自蒙城北上，航海而至三多斯（*Santos*），是為巴西最大之咖啡港口，凡西半球所消費之咖啡，由此輸出者，約占二分之一。蓋地球上出產咖啡最大之地，即為三多斯港所在之巴西聖保羅州（*São Paulo*）也。由三多斯乘火車而北行，沿途叢林茂密，棕樹高聳，路途曲折，風景絕麗。惟巴西東海岸，雖為一片平原，其西面則地勢忽高，馬爾山（*Sierra do Mar*）橫斷其間，火車至此，危險難行。自三多斯經聖保羅以達朱帶海（*Jundiahy*），全線共長僅一百二十四英里，其間棧道，多至十六，隧道多至十五，亦可見其建築之艱難矣。聖保羅為巴西之經濟中心，拔海二千餘英尺，氣候頗佳，城外羣山環抱，風景亦麗。

朝發聖保羅，乘車東北上，沿途山水清秀，林木繁茂，棕竹尤多，小山之崖，多植咖啡，平野空曠，率為農場，野草滋長，牧場甚衆。愈北愈近熱帶，風景更為秀麗，空氣潮潤，雲霞下沈，車行漸低，離高原而

達海岸，遙望有城巍然，則巴西之首都里約熱內盧（Rio de Janeiro）也。里約熱內盧美景萬千，而甜麵包山（Sugar Loaf Mt.）尤著，山當里約港口之處，壁立海中，高插雲表，華盛頓之紀念碑，巴黎之愛菲爾塔（Eiffel Tower），視此蓋猶有遜色也。登山遠眺，水陸勝景，瞭若指掌。有天文台，矗立山巔，藉有線航空車，以爲上下之捷徑。

由里約熱內盧乘輪，沿岸而北上，抵巴伊阿（Bahia），巴西中最早之殖民地，葡屬美洲之舊都也。由海中遠望巴城，可見顯然畫爲二部，一爲沿海之平地，一則山上之城郭也。其地以產可可著，所產占巴西總額百分之九十。次爲煙草，約占全國產額百分之九十五，與古巴之總額，蓋無所軒輊。城中黑人之多，殊堪注目，蓋其地嘗爲巴西黑奴貿易之中心，前後凡三百年也。自此北行，先至馬賽烏（Maceió），是爲亞拉哥亞斯（Alagoas）之省會，人口七萬五千。更北百二十英里，則爲伯南布哥（Pernambuco），其繁盛與巴伊阿不相上下，凡由歐來里約熱內盧之輪船，必先經此，且因最近歐洲計畫中之倍諾斯愛勒巴黎間之航空線，將以此爲一大站，其前途正不可限量。伯南布哥風景絕秀，河流橋樑，隨在皆是，故有「南美威內薩」之稱。再北行，約一日而達巴拉希巴河（Parahiba）

之河口，由此乘火車，向內地行十英里，即抵巴拉希巴省之省會巴拉希巴城。其地棕樹蔽天，極目四望，殆無往而非棕櫚或棕樹所製之家具也。由此更北，抵北格蘭德省 (Rio Grande do Norte) 之省會納塔耳 (Natal)，於是換輪，折向西行，而至西拉 (Cará)，是西拉省之省會，居民七萬五千，城對海岸，四周沙邱圍繞。更自此沿岸行，乃達帕拉 (Para) 城。是為巴西北方之大港，亞馬遜河流域進出貨之總彙也。輸出以橡皮為主，故有「帕拉橡皮」之稱。出口橡皮，皆漆黑一團，大如足球。惟近年南洋之種植橡皮，已駕巴西橡皮而上之，橡皮輸出之中心，已為新嘉坡所奪取矣。

於是由帕拉附船，溯亞馬孫河而上，二日達散塔郎 (Santarem)，地當他伯卓斯河 (Tapajos) 流入亞馬孫河之處。他伯卓斯河長一千一百英里，由西南來會。自此前進百英里，則抵鄂畢獨 (Obidos)，是為橙古律樹生產之中心，與大西洋相距六百英里，大洋潮汐，至此消失。更上則有馬代拉河 (Madeira) 自南來會，過此數丈，乃離亞烏孫河而入尼格羅河 (Rio Negro)，河水純黑，名副其實。(「尼格羅」黑之義也。) 上駛九英里，達馬納荷 (Manaos)，為巴西橡皮樹出口之要地。其地離海凡一千英里，雖已遠處荒野之中，乃大洋汽船，仍可直達，交通之便利如此，蓋亦得天獨厚者也。

折返帕拉，附輪北上，先後經開恩 (Cayenne)，巴拉馬利波 (Paramaribo) 與佐治墩 (Georgetown) 是爲法屬，荷屬與英屬圭亞那 (Guiana) 之首邑，於是抵委內瑞辣 (Venezuela) 之奧利諾克河 (Orinoco) 三角洲，一片草原，土壤肥沃。更西爲拉圭拉港 (La Guaira)，船未傍岸，而蒼翠之安第斯山，已聳然在目矣。由拉圭拉坐火車至加拉卡斯 (Caracas)，盤旋而登，備極艱險。加拉卡斯爲委內瑞辣國之京都，旅客夜宿，涼氣襲人，故有「安第斯山珍珠」 (Pearl of the Andes) 之稱。西班牙人當時所以棄南部之海濱低原，而建都於深山之中，其故亦可知矣。

自拉圭拉而北航，逕航海地 (Haiti) 島上之聖多明谷 (Santo Domingo)，是爲聖多明谷共和國之國都。創建於一四九六年。住民多操西班牙語，蓋本西班牙之殖民地。由此沿島西航，則達波爾德奧普林西 (Port au Prince)，是爲海地共和國之國都，原爲法蘭西之殖民地，故住民多操法語。二國分居海地島之東西，(聖多明谷居東部，海地居西部。) 海地之東有拍托里科 (Porto Rico) 共和國，首都曰聖胡安 (San Juan)，居拍托里科島上。拍托里科之東有三小島，曰維爾京羣島 (Virgin Is.) 爲美國之海軍根據地。凡此諸島與小安的列斯羣島 (Lesser Antilles) 之諸海

口，均有輪船以互相連絡。自波爾德奧普林西西航，則抵古巴(Cuba)，是爲西印度羣島中最大之島嶼，扼墨西哥灣之口，土地肥沃，物產豐富，熱帶森林，蔭蔽全島，有「安的列斯女王」之稱。港口曰散地牙哥(Santiago)有縱貫鐵道過此。西北上穿島之中央而達哈瓦那(Havana)，是爲古巴共和國之國都，羣島中最大之城市也，以糖與煙草馳名於世。

西印度羣島之遊旣畢，乃折返巴拿馬運河口之哥倫港(Colon)，附船西航，途經檀香山(Honolulu)爲夏威夷羣島(Hawaii Is.)之首邑，在瓦湖島(Oahu)之上，乃太平洋交通之中心，凡往來亞澳美三洲間之船艦，必寄旋於此。東距舊金山約一千英里，西距上海三千八百二十英里。華僑居此者甚多，全島凡三萬人。更西行約四日，船達經度一百八十度，與英國格林聶書(Greenwich)子午線正成對蹠，是爲變更日期線(Dateline)，凡西行經此，必須取消一日，(由東半球入西半球者重複一日。)蓋東西二半球之日期，相差一日，不如此不能互相吻合也。

自此更東行，約半月乃抵長崎，二日而返上海。美洲之遊，至此遂告結束。

第三篇 北遊西伯利亞與歐洲之部

一 西伯利亞之橫斷

車發滬濱，乘京滬津浦北寧南滿火車而達長春，於是換中東車，抵滿洲里，滿洲里居黑省之西，北邊，中俄交界之處也。自上海至此，計程六千七百餘里。旅客抵此，須檢驗行李及入境護照。既出國境，漸入萬山中，或懸崖峭壁，或羊腸鳥道，車行其間，殊覺駭人。由此西行，乃抵赤塔（Chita）。赤塔爲後貝加爾（Trans Baikal）省之大都會，當滿蒙西伯利亞貿易之要衝，前遠東民國（Far East Republic）嘗建都於此。赤塔而西，沿途層巒疊翠，山川絕麗，森林蒼翳，古樹參天，良材美木，悉資於是，所謂西伯利亞之森林帶也。車行約一晝夜，抵貝加爾湖（L. Baikal）畔，汪洋萬頃，浩無際涯，車繞其西南端而行，沿岸林木森森，流水潺潺，景色之麗，頗快人意。車行十一時，達貝加爾站，又三小時，抵伊爾庫次克（Irkutsk），貝加爾湖畔之一大都會也。地當海參崴（Vladivostok）與莫斯科

(Moscow) 之中心，為西伯利亞之軍事重鎮，又為毛皮之集散地，街市宏大，華僑頗多，有中國領事駐焉。旅客至此，須換車西行，行二十小時，抵下烏丁斯克 (Nizhni-Udinsk)，人煙稠密，頗有都市景象，車折西北行，抵克刺斯諾雅斯克 (Krasnoyarsk)，東濱葉尼塞河 (R. Yenesei) 亦一大都會也。車旁林木，至此漸低矮，地頗肥沃，黃花遍地。車行二晝夜，乃抵諾沃尼古拉伊佛斯克 (Novo-Nikolayevsk)，是為西伯利亞六省中諾沃尼古拉伊佛斯克省之省會。更行二日，乃抵鄂木斯克 (Omsk)，是為西伯利亞西部之大都會，居西伯利亞小麥帶之中心點，牛乳出產亦極盛，有「西伯利亞倉庫」之稱，地濱伊爾的什河 (R. Irtysh)，故不僅握東西鐵道交通之樞紐，且為南北河流交通之鎖鑰焉。鐵路至此，歧而為二，其一經伊什穆 (Ishim) 而赴李寧格拉 (Leningrad)，其一則經陝略賓斯克 (Chelabinsk) 薩馬拉 (Samara) 以赴莫斯科。由鄂木斯克循南道而西，至陝略賓斯克，亦為一大都會，于此換車，漸西漸入烏拉山 (Ural Mts.) 森林，鐵道盤旋而上，東旋西折，倏南忽北，樹林深幽，積雪皚皚，蓋已至歐亞分界之烏拉山上矣。山頂有歐亞分界之白石碑一座，琢成錐體，高二丈餘，東面書「亞細亞」，西面書「歐羅巴」，過此而西，則入歐洲境矣。

二 東歐大平原

既過烏拉山，遂入歐洲境，山之西麓，林木茂密，田地開闢，牧業尤盛。過烏發城（Ufa），人煙稠密，烏拉山西麓之大都會也。與陝略賓斯克東西遙隔。更西行十二小時，抵薩馬拉，渡窩瓦河（R. Volga），窩瓦河爲俄境第一大河，流入裏海（Caspian Sea），此爲其上流，水勢亦頗洪大，橋長一英里餘，凡十五環洞，車行過此，歷時五六分。折而沿河行，至西士拉（Syzran），居河西岸，由此而西，漸入盛地，村落亦漸多。至賓薩（Penza），禮拜寺塔，高聳雲表，屋宇櫛比，車軌輻輳。自窩瓦河畔抵此，歷時約八小時。更西行，經圖喇（Tula），慢車至此，又須換車，快車則無需也。車再行二三小時，即抵莫斯科。莫斯科本俄舊都，革命後又遷都於此，城郭壯麗，建築雄偉。城居窩瓦河支流之上，森林彌望，商業稱盛，附近產煤，工業亦興盛。而出版業之發達，尤爲東歐冠。俄國鐵道，亦以此爲其中心。由此北上，可達白海（White Sea）岸之阿堪遮（Anchangel），地當杜味納河（R. Dwina）入海之處，爲俄國最古之海港；西北上可達俄國之舊都李寧格勒，李寧格勒位於芬蘭灣（Gulf of Finland）東

岸尼瓦河 (R. Neva) 口之低地上，舊名聖彼得堡 (St. Petersburg) 亦稱彼得格勒 (Petrograd) 蓋二百年前彼得大帝 (Peter the Great) 之所建也。自蘇俄遷都莫斯科，此地市況日趨衰落，已非復昔日面目矣。西行則達波蘭 (Poland) 之都城華沙 (Warsaw)；南行則經基輔 (Kiev) 而至黑海 (Black Sea) 濱之敖得薩 (Odessa) 其地小麥之輸出居歐洲第一以適當黑土帶 (Black Earth) 之門戶也。敖得薩與海參崴間有定期航行。基輔居得尼普爾河 (R. Dnieper) 上為俄國最古之都會，宗教文藝之中心地，曾為烏克蘭 (Ukraine) 共和國之京城，由莫斯科東南行，可抵裏海岸之阿斯達拉干 (Astrakhan) 與巴庫 (Baku) 阿斯達拉干在窩瓦河口，為裏海之要港，巴庫產煤油極多，以長管輸至黑海濱之巴統 (Batum) 而出口焉。

由莫斯科西行，沿途多樹矮松，每逢村落，輒見工場，然俄民猶以務農者為多也。車行十五小時，乃抵華沙。華沙東臨維斯杜拉河 (R. Vistula) 昔日波蘭王國之舊都，今日波蘭共和國之京城也。地處肥沃平原之中央，水陸交通，均極便利。華沙大道，均以木塊砌成，風樹蕭森，光影爛熳，有「斯拉夫族 (Slavs) 之巴黎」之稱。城中有碑屹然，則地球繞日運行之說之發明者哥白尼氏 (Copernicus)。

pernicus)之紀念碑也。

由華沙乘維斯杜拉河之汽船而北上，則達但澤 (Danzig)，但澤爲波羅的海之重要商港，本爲德國所經營，且曾於此建築軍港，以防俄人之西侵。歐戰以後，爲便於波蘭之出口計，將但澤與德國分離，而成爲自由港，受國際聯盟之保護。

由但澤東行，入東普魯士境 (East Prussia)，歐戰後由住民公決歸屬德國之領土也，與德國不相連續。沿海岸東行，可達哥尼斯堡 (Königsberg)，亦波羅的海沿岸之要港也。

更東行，達科夫諾 (Kovno) 是爲立陶宛 (Lithuania) 之大都市，立陶宛與拉脫維亞 (Latvia) 愛沙尼亞 (Estonia) 爲歐戰後新興之三小國，均位於波羅的海之濱，戰前俄國之領土也。由科夫諾東行，則抵維爾那 (Vilna) 是爲立陶宛憲法上所規定之國都，實則此城在波蘭之手中，立陶宛之事實上的國都，則科夫諾也。

由維爾那北上，入拉脫維亞境，經度那堡 (Dünaburg) 西行赴里加 (Riga) 里加離里加灣約九英里，當都納河 (R. Dūna) 入海之口，爲拉脫維亞之首都，亦波羅的海三小邦之惟一商

港也。全市人口約三十萬，視戰則已減少一半。

由里加東北行，逕趨愛沙尼亞之首都勒佛爾 (Reval)，地臨芬蘭灣 (Gulf of Finland)，全城分爲二部，一部分近海港，一部分則在山上，稱爲堡山 (Castle Hill)。

於是坐汽船，渡芬蘭灣，而登陸於赫星法斯 (Helsingfors)，芬蘭之都城，亦爲重要之一商港。赫星法斯爲世界最北之國都，以緯度論，猶視瑞典 (Sweden) 挪威 (Norway) 之都城爲北。自赫星法斯西北上，達坦麥爾法斯 (Tammerfors)，全國紡織業之中心，芬蘭之曼徹斯德也，坦麥爾法斯除紡織工業而外，造紙工業亦極興盛。

芬蘭爲多湖之國，境內湖沼，共有三萬五千餘，佔全國面積八分之一，故有「萬湖國」 (Land of Ten Thousand Lakes) 之稱，河流運河，交叉如網，故駕舟以遊芬蘭，遊踪當可及全國之大半，境內大河中又多瀑布，水力之利用，方在逐漸發展之中。芬蘭人民，極喜體育，芬蘭之運動，更著聞於世，雖英美德法亦有所未及焉。

三 斯干的那維亞三國

自赫星德斯乘船西行，至斯德哥爾摩 (Stockholm)，位於小島大湖之上，瑞典之京城也。城就港勢而建築，曲徑通幽，別饒奇趣，屋宇樓台，粉牆丹壁，倒影入水，隱約如畫，宛如浮城幻市，吐自屨氣，雖僻處北歐，而清麗非他市所可及，故有「北方威內薩」之稱。其地林木參天，造船之業，久稱雄於全宇，兼產良鐵，刀劍之利，亦著聞於世。斯德哥爾摩之西，有城曰哥騰堡 (Göteborg)，居瑞典之西岸，由斯德哥爾摩至此，水陸均極便，陸走鐵路，水取運河，凡行旅之不過急者，每取道運河，以沿途可多攬勝景也。運河開渠造閘，蓄水行高，中經大山脉，藉水閘之啓閉，以維持水平之高下，船行已高，乃抵山腹，忽得一大湖，則味脫爾湖 (Vättern) 也。船達湖心，又行兩山間，漸行漸高，以入於偉納湖 (Vänern)，盈盈一水，平穩如鏡，西南角崖缺爲壑，水倒垂爲瀑布，水石相鬪，飛珠噴霧，水勢之大，宛若耐亞嘎拉。瑞典多瀑布，此其最也。船行至此，另入溝渠，盤旋紆徐而下，以達於哥騰堡。哥騰堡高於斯德哥爾摩者數百呎，舟行趨高，亦天下之奇聞也。其地工業頗爲著名。於是再附海舶，北向挪威之

首都奧斯羅 (Oslo)，舊稱克立斯坦尼亞 (Christiania)，南臨克立斯坦尼亞峽江 (Christiana Fjords)，爲挪威最大之都市，建築頗宏麗，驅車北上，橫穿半島，至脫倫典 (Trondhjem) 地，臨脫倫典峽江，爲古代挪威之首都，又附海舶，向北駛行，水天一色，茫無際涯，沿岸極目荒涼，童山無樹，山陰白雪，成巖積狀，船過北極圈，而至北角 (North Cape) 附近之罕麥斐斯特 (Hammerfest)，地在北緯七十度半，世界最北之都市也。於此觀夜半之日，爲景絕奇。北角爲挪威極北之地，每年自十一月十八日以後，太陽沈入地平之下，至翌年一月二十四日，始重複上升，自五月十三日至七月二十九日，則太陽晝夜不落，永晝永夜之奇象，蓋非溫帶居民所得見也。

於是返棹南下，過脫倫典，至卑爾根 (Bergen)，爲挪威西岸之主要漁業港，亦世界之第一漁港，乾魚鮮魚之屬，輸出甚盛，而鱉魚肝油尤爲著名。由此乘車，復至奧斯羅，買棹南航，而至遮特蘭半島 (Jutland) 上之亞胡斯 (Aarhus)，亞胡斯爲丹麥 (Denmark) 之第二大城，半島商業之中心。其東西蘭島 (Seeland)，則丹麥首都哥本哈根 (Copenhagen) 之所在。哥本哈根人口五十萬，爲丹麥最大之城市。

四 中歐諸國

由哥本哈根乘車南下，至德國之基爾（Kiel）東臨基爾灣，昔為德國之重要海軍根據地，有大學設於十七世紀之中葉。南行至漢堡（Hamburg），地當易北河（R. Elbe）口，為德國之第二都會，船舶之往來於此者，達二千萬噸以上，貿易額約占全國之半，亦德國之第一貿易港也。由漢堡西行，至布勒門（Bremen），為德國之要港。南下經德國東部鐵路中心之漢諾威（Hanover），與以製糖工業著名之不倫瑞克（Brunswick），而達馬德堡（Magdeburg），馬德堡位於易北河上流之平野，甜菜與馬鈴薯之出產甚盛，故馬德堡糖業之盛，稱德國第一，而馬鈴薯粉與酒之製造，亦有名於世。自此東北行，抵德國之首都柏林（Berlin），位於易北河支流斯普累河（R. Spree）之兩岸，河上有橋四十，以便來往。全國鐵路，以此為中心，三B鐵路即以此為其起點，自此起程以赴歐洲之各大都會，均可在二十四小時以內到達，其交通之便利，可以概見。由柏林乘火車西南行，三小時至來比錫（Leipzig），位於易北河支流之上，為德國之第三大城，出版業之盛，冠於全宇。有

大學一所，設於一四〇九年。更東南行至易北河上流之德勒斯登（Dresden），其地以美術工藝著，有「德國之佛羅稜薩」（Florence）之稱，磁器尤精巧，為歐洲第一。西行至北勒斯勞（Breslau），位於奧德河（R. Oder）之上流，以鐵業著。

由北勒斯勞折西南行，至捷克（Czechoslovakia）首都布拉格（Prague），地濱易北河之支流摩耳刀河（R. Moldau），汽船可自漢堡以逕達城下，為捷克之主要都市。

自布拉格南下，至維也納（Vienna），是為奧地利（Austria）之首都，城跨多腦河（R. Danube），適當東西歐洲交通之中心，人口二百餘萬，為歐洲之第三大都會。由此沿多腦河東行至匈牙利（Hungary）之首都布達佩斯（Budapest），布達在多腦河之西岸，佩斯在東岸。前者為匈牙利之政治中心，後者為商業中心。匈牙利之農產，以小麥玉蜀黍為最多，而布達佩斯則其集散中心也。

東南行至加勒斯多（Bucharest），為羅馬尼亞（Romania）之首都，位於多腦河支流之上。由此西行，抵保加利亞（Bulgaria）之首都索非亞（Sofia）。保國人民，頗多馬其頓（Mace-

tonia) 民族，乃戰後遷居於此者也。由此西行，達斐利波波利 (Philippopolis)，為保加利亞商業之中心，更西則達君士但丁堡 (Constantinople)，人口百二十萬，為南歐之第一大會，陸扼歐亞交通之衝途，水控黑海與地中海之鎖鑰。其重要殆舉世無匹也。君士但丁堡原為千餘年之古都，歐戰後土耳其復興，因鑒於其地風俗之腐敗，乃遷都於安格拉 (Ankara)。附郭居民多土耳其人，建築與風俗，頗帶東方色彩。

折返索非亞，乘車西北行至南斯拉夫 (Jugo-slavia) 之尼薩 (Nissa 即西尼什)，是為來自君士但丁堡與薩羅尼加 (Salonika) 二鐵路交會點，在商業上亦非常重要。南下入希臘 (Greece) 境，抵薩羅尼加，當巴爾幹半島縱貫鐵道之起點，為中歐諸國出愛琴海之捷徑。更南至希臘之國都雅典 (Athens)，自古為文學教育藝術政治之中心，實歐洲文化之策源地，世界最古都市之一也。西行五英里半，至拜里厄司 (Piræus)，為雅典之外港，更西至巴特辣斯 (Patras)，地臨科林斯灣 (Gulf of Corinth)，為乾葡萄 (currants) 之集散地，與科林斯並為希臘之要港。

自巴特辣斯出科林斯灣北航，可達阿爾巴尼亞（Albania）之舊都都拉索（Durazzo），東南行，則至新都底拉那（Tirana）。阿爾巴尼亞地瘠民愚，亞得里亞海（Adriatic Sea）東岸之小國也。

返都拉索而北航，至阜姆（Fiume），地在南斯拉夫之北部，為亞得里亞海東岸之最大海港，此港雖歸意大利（Italy）管轄，但南斯拉夫亦可自由使用，以與各國通商。

再北航至的里雅斯德（Trieste），亦為亞得里亞海之要港，本屬奧國，一九一八年割歸意大利，與地中海諸國及東印度羣島之貿易甚盛。西北行入奧地利，至提羅爾（Tyrol）省之普斯蒲路克（Innsbruck），普斯蒲路克濱印河（R. Inn）岸，為提羅爾之重要城市，其南布里納隘（Brenner Pass），為古來有名之阿爾卑斯（Alps）通路之一，由中歐以出意大利，此其必由之途也，今有鐵道過之。

乘火車北上，再入德境，至慕尼克（Munich），位於巴威高原（Bavarian Plateau）之上，為德國南部最大之城市，鐵路四達，交通極便，為德國南方鐵路之中心。由此北行，至努連堡（Nurem-

burg) 其地居玩具製造區域之中心，黑林 (Black Forest) 一帶居民所製之磁木玩具，悉以此爲集散地。更西北行，抵美因河上之法蘭克福 (Frankfurt-on-the-Main)，地占交通上之要路，爲世界大銀行都府之一，貨物集散，亦極繁盛，有博物館甚有名。由法蘭克福西行，可抵馬因斯 (Mainz)，有新舊二城，市政廳前，立有谷騰堡 (John Gutenberg) 之石像，谷騰堡者，一四三六年發明活字板者也。馬因斯之南，有城曰海得爾堡 (Heidelberg)，山水佳麗而多古蹟，有大學一所，開創於一三八六年，爲德國最早之大學，德國南部科學之搖籃也。更南下，則抵司徒嘉德 (Stutt-gart)，有工科大學一所，創設於十九世紀之中葉，城踞四山之中，風景天然，宜於修養。

由此南下，出德國境，至瑞士之沮利克 (Zurich)，城位於沮利克湖之北岸，爲瑞士最大之都，紡織業甚盛，鐵道直達法德奧意諸國。湖長四十公里，寬處四公里，四面環山，水色汪洋，湖內大輪小艇，往來如織，每值夕陽西下，男女遊侶，皆解衣磅礴，游泳波間，遙望萬形攢動，一若鳧鴨之出沒於荷藻間者，洵奇觀也。再南行至琉森 (Lucerne)，位於琉森湖之北岸，市街之整潔，慶屋之壯麗，實不讓於歐西著名之都邑。旁有古驅山林 (Outschwald)，登高遙望，雪山皚皚如在目前，往紀念街

(Denkmal Str.) 觀獅子紀念碑 (Löwendenkmal) 就山刻石爲獅子，作中箭倒地狀，蓋所以紀念一七九二年瑞士衛卒之死難於巴黎者也。於此買舟，泛飛發斯忒湖 (Vierwaldstätter See 義謂四林國湖也)。以赴夫盧厄棧 (Fluelen) 城在湖之東端，西與琉森相望，經百魯能 (Brunnen) 折入偉爾納湖 (Werner See)。湖面澄平如境，山影入水，幾疑千鬢萬笏，簇峙波心矣。抵夫魯厄棧，登岸陸行，路旁萬石森立，傾側欲墜，行行重行行，又返於琉森。於是買車往因脫拉根 (Intraken) 至布里恩次 (Brienz) 換船泛湖，湖之兩岸，山巖壁立，有尖端突起，勢若摩天者，有聳其雙眉，如老僧入定者，山皆被雪，崩岩嶙峋，有若大理石之雕像。既抵因脫拉根，停船登岸，遊行市中，市介兩湖之間，且前後皆山，故形勢逼仄。自此乘車，沿湖東岸而北上，達百倫 (Bern) 城臨萊因河 (R. Rhine) 支流亞爾河 (R. Aar) 自一八四八年以來，爲瑞士二十二州之首府，市况頗爲繁盛。有古堡聳立雲霄，登臨遠眺，阿爾卑斯山之翠色，赫然如在目前。由此西行，至涅沙忒爾 (Neuchâtel 義謂「新郭」) 城在涅沙忒爾湖之西北岸，涅沙忒爾郡之首邑也。循湖西岸而行，至於洛桑 (Lausanne) 一九二三年對土條約會議之所也。氣候良好，風光可愛，設有大學，製革業甚盛。洛桑

之南爲日內瓦湖 (L. Geneva)。日內瓦湖之名，瑞士人名之也，法人則別名之曰笠芒湖 (Lac Lemán)。湖寬而大，東西長七十二公里，南北最寬處十餘公里，面積五百八十二平方公里。水作深藍色，與他湖之淺藍色者有別。湖之北岸屬瑞士，南岸屬法國，湖之中央，則其界綫也。車沿湖之北岸而行，經尼恩 (Nyon)，抵日內瓦市 (Geneva)。一字，源自羅馬文，「湖口」之義，故亦有譯作江戶者。日內瓦市跨倫河 (Rhône) 之上，故分爲二部，中有橋以爲之連絡。倫河中有島曰盧騷 (Île au J. Rousseau)，蓋所以紀念之也。日內瓦城四周開豁，湖山秀麗，爲瑞士教育之中心，日內瓦大學，創立於十六世紀之中葉，附近有宗教改革萬國紀念碑，四大宗教改革家之遺像，巍然矗立，碑旁又有二大石礎，則所以象徵新教之二大柱石，其一爲德國之馬丁路德 (Martin Luther)，其二則瑞士之茲溫利 (Zwingli) 也。現在國際聯盟，即設於此。其地工業以鐘錶及寶石細工著稱。其西南白峯 (Mont Blanc)，拔海萬六千呎，歐洲諸山，除高加索外，當以此爲岱宗。峨峨雪嶺，如天女之飛翔，皚皚冰河，若銀垣之屹立，置身其間，幾疑已在廣寒宮中矣。白峯之東，有馬特賀倫峯 (Mont Matherhorn)，亦極雄偉峻拔之致，山尖鋒鏗奇偉，如白刃穿空，饒然而立，遊人徘徊其下者，莫不橋舌。

不能下，而與仰止之歎也。

既飽攬瑞士山水之勝，乃越阿爾卑斯山以入意大利。阿爾卑斯山者，南北歐洲之分野也，層巒疊嶂，壁立千仞，巉岩峭壁，摩空衝天，宜乎終為南北交通之阻隔矣，乃人工可以勝天，開鑿混沌，竅孔貫穴，化危為夷，變塞為通，今茲所經之新普倫隧道（Simplon Tunnel），即人智與天工爭勝之結果也。新普倫長十二英里，車行其中，歷時半小時，既出隧道，則身已在異國矣。

五 意大利半島

車出隧道，南行至米蘭（Milan）。米蘭位於意大利之北境，倫巴底（Lombardy）平原之上，為波河（Po）流域工商業之中心，以產綢著名。地近德奧法瑞士諸國，故又為意大利新聞界政治界之中心。慕索利尼（Mussolini）之故鄉，即在於是。街衢繁華而清麗，有「意大利巴黎」之稱。有著名白大理石所造之大寺，寺寬大能容四萬人，開工於一三八六年，竣事於一四一八年，歷時三十有二載，寺中央有高塔，高四百二十呎，周圍輔以尖塔，為數凡百三十五，寺廊大柱五十有二，徑十二

呎，全部悉以大理石爲之，爲世界七大奇景之一。意大利地形，南北狹長，如長繩然，兩兩較之，北意富而南意貧，北意文明而南意閉塞，北意新整而南意敝舊，北意華麗而南意樸鄙，北意有日耳曼風俗，而南意則全爲羅馬舊俗，而米蘭則尤北意之代表也。

由米蘭東行，經布里西亞 (Brescia) 至味羅納 (Verona)，味羅納位於阿的治河 (Adige) 上，垣塼堅固，爲意大利有名四方堡 (Quadrilateral) 之一。更東行經特拉味索 (Treviso) 而達威內薩。威內薩爲馬哥波羅 (Marco Polo) 之生地，城居湖澤之中，重要島嶼七十有二，加以小島，數在百二十以上，運河縱橫交錯，全市如浮水中，城中以河爲街，以舟代車，運河百餘，橋梁四百，水光天色，異常佳麗，稱世界奇街之一。市創於中古，因水運之便，通商大盛，寢假而握地中海東岸之商業權，勢力漸及於希臘沿岸。當時之威內薩，且兼握東西洋貿易之樞紐也。其內地工藝亦盛，殷富冠於歐洲，故稱爲「亞得里亞海之女王」。迨環繞非洲南岸之航運既通，威內薩乃以港灣狹淺，漸就衰微。自蘇彝士運河開通以來，此地貿易，雖已漸有起色，然欲返於昔日之盛況，則憂乎難矣。

折而西返，車次帕羅亞 (Padua)，有大學，甚著名，再西經孟都亞 (Mantua)，是爲波河流域

之重要城市，自此驅車而西，乃復返於米蘭。

再發米蘭，南下至巴費亞（Parva）中古時代之戰場也。一五二五年，法王法蘭西斯第一（Francis I）嘗在此地被執於德王查利第五（Charles V）。東南行經帕馬（Parma）、摩德拿（Modena）而至波倫亞（Bologna），其地有著名之大學，創立至今已越八百載矣。更南行，達亞得里亞海岸，沿岸東南行，先後經里米尼（Rimini）、安科納（Ancona）、福查（Foggia）、巴利（Bari）諸港，而達他蘭透（Taranto），地臨他蘭透灣，為意大利南岸之要港。自此沿愛奧尼亞海（Ionian Sea）岸而至於勒佐（Reggio）。勒佐臨墨西拿海峽（Str. of Messina），與西西里島（Sicily）隔海相望。渡峽登墨西拿，為西西里島之要港，輸出以酒與果品為最多，人口約十五萬。車沿島之東岸而行，至挨得納山（Mont Etna），高二英里，島上之活火山也，所產硫磺，為世界大宗來源。更南經要港喀大尼亞（Catania）而至叙拉古（Syracuse），為紀元前六百年頃，文物燦爛，國勢雄宏之希臘城市。折而北上，至巴勒摩（Palermo），位於島之北岸，為西西里島之首邑，果園業頗盛，葡萄酒穀物果品之輸出，為數甚多。

由巴勒摩買船西北行，赴撒地尼亞島 (Sardinia)，登陸於卡臘里 (Cagliari) 爲撒地尼亞 島之首邑，有鐵道縱貫全島。島北有科西嘉島 (Corsica)，則法國領域也。

自卡臘里東航替里尼亞海 (Tyrrhenian Sea) 進那不勒斯灣 (Bay of Naples) 至那不勒斯，那不勒斯爲意大利之第一大城，人口七十餘萬，工商業均極盛，附近平野沃壤，民多業農，港灣良好，漁業頗旺，有海濱生物研究所，頗爲著名。那不勒斯爲千年古國，一八六〇年以前，猶爲那不勒斯王國之京城，自喀富爾 (Cavour) 佐厄曼紐厄爾 (Emmanuel) 統一意大利，始爲意之屬省，而當時奮勇拒奧，以謀意大利統一之加里波的 (Garibaldi) 將軍，亦即以此爲其起事發難之根據地。

那不勒斯之南，著名之維蘇威山 (Mount Vesuvius) 巍然屹立，西歷紀元七十九年，火山大噴發，其鄰近之羅馬 (Rome) 名城潘沛依 (Pompeii) 一剎那間，葬於燄岩礫石之間，冥冥千載，不留痕跡。至一七四八年，始有因穿井而得精製古物者，是後續經發掘，疏剔洗刷，去其掩覆，牆園道路，宮室器物，圖書字蹟，竟一一具存，斑駁壯麗，遊其地者，如廁身二千年羅馬古國中，與古人士相交

接也。

於是乘火車往羅馬，沿途羣山秀迤，葡萄極綠，山土肥厚如江南，山巔亦青葱之至。自那不勒斯至羅馬，計程五百三十英里，車行七小時可達。將抵羅馬，羣山走下，平野漸開，遙望巨橋橫野，高若層樓，拱門數百，點綴其間，蓋羅馬盛時所築之引水石渠，至今二千年矣。羅馬城臨台伯河（Tiber），為意大利之國都，列道夾樹寬廣，古塔石表，上插雲表，壞殿危樓，遍地皆是，教堂大者，百四五十，宏麗崇嚴，甲於大地，蓋此為千餘年教皇駐蹕之地也。教皇居於梵諦岡宮（Vatican），與聖彼得教堂（St. Peter's Cathedral）並為教皇之自治領域。梵諦岡宮，聖彼得教堂與科黎塞亞姆（Colosseum）大戲院，為羅馬三大古代建築物。

車發羅馬，北上至佛羅稜薩，城臨阿諾河（Arno），風光明媚，市衢清麗，中世以降，大藝術家米開蘭基羅（Michael Angelo），大詩人但丁（Dante），與大科學家伽利略（Galileo），均誕生於此，今此城猶為美術工藝之淵藪，先民手澤，多藏於其地之美術博物院中，琳琅滿架，蔚為大觀。由此西行，至於比薩（Pisa），其地有斜塔，高七十呎，伽利略氏嘗於此試驗物體下墜之定律。於是沿西岸北

行，至加辣辣（Carara），附近產大理石，供雕刻之用，稱世界最良之品，其西斯柏西亞（Spezia）爲意大利之第一軍港。更沿岸西北行，至熱那亞灣（Gulf of Genoa）頭之熱那亞，地當橫斷阿爾卑斯山之大陸鐵道與地中海之連絡點，爲意大利北部之主要貿易港，有「意大利之利物浦」（Liverpool）之稱。市街之莊麗，有名於世。發現美洲之哥倫布，即生於此地。歐戰後，英俄法德諸國，嘗於此舉行會議，其西南聖勒摩（San Remo）鎮，則一九二〇年二月間協約國議決土約問題之所在也。熱那亞與世界各港，皆有定期汽船往還，交通既便，商業大盛，暑假且與法之馬賽（Marseille）爭地中海之霸權焉。

車發熱那亞，西北至吐林（Turin），城臨波河，前爲意大利之都城，今則絲織與毛織工業之中心也。更西行，穿塞尼山（Mount Cenis）之隧道而入於法國。

六 歐洲西部

羅車趨里昂（Lyon），地居倫河與梭恩河（Saône）之會口，以面積論，居法國都市之第二位，

而絲織之盛，則爲世界第一。其西聖德田 (St. Etienne) 亦以絲織著名，由此乘火車，沿倫河而南下，桑樹成林，青葱可愛，經偉恩 (Vienn) 而至倫河之下流，叢山峻嶺，變幻無常，山巔積雪，如被銀衣。過蒙德里馬 (Montmirail)，則阿爾卑斯山之峯圖峯 (Mt. Ventoux) 如在目前。南行抵奧倫治 (Orange)，有羅馬大戲院，極著名，院中看座均造於山坡之上。更南至亞威農 (Avignon)，有教皇宮殿，殿中尖塔，巍然高峙，倫河環之，形若城濠。過此至阿爾茲 (Arles)，倫河於是分爲多支，中互一大沙洲，火鷄紅鶴之屬均備，故有「歐洲之阿非利加」之稱。阿爾茲亦以羅馬古蹟著，有偉大之格鬥場，可容二萬人；有羅馬戲院與博物院，有古教堂，爲法國最古教堂之一，廊廡多十二世紀之雕刻，猶保存完好。由此西南行經克婁平原 (Crau) 而至馬賽 (Marseille)，馬賽臨地中海，西距倫河口四十公里，與歐亞非三大陸之交衝，爲法國之第一貿易港，地中海之旅客貨物，概由此港以出入。其東土倫 (Toulon) 爲法國之第一軍港，港內廣闊，水深波靜，亦爲世界有數之軍港。土倫之東，有城曰尼斯 (Nice)，氣候溫和，風景幽美，爲歐洲著名之避寒地。由馬賽乘車西行，經卡卡孫 (Carcassonne)，羅馬時代之古堡也，抵土魯斯 (Toulouse)，地居嘎倫河 (Garonne) 畔，爲南部工業之中心，交

通極便，葡萄酒亦以此爲集散地，其西北波爾多（Bordeaux），當嘎倫河之左岸，距河口六十英里，嘎倫河流域爲葡萄酒特產地，而波爾多則其門戶也，波爾多葡萄酒之輸出，著名於世，與南美之貿易頗盛，爲法國之第三商港，以人口論，則居法國都市之第四位。居於波爾多與海口之間者，爲美多克（Medoc），乃法國最佳葡萄園之所在。穿美多克，沿岸南下，至於隆德（Les Landes），義謂「荒地」，蓋其地原爲黃河水澤之鄉也。先後經居民植林填水，變瘠土爲沃壤，農產畜牧，隨時而增，至于今日，已大改本來面目矣。於是更南，則至貝雲（Bayonne）。

自貝雲乘車，作意卑利亞（Iberian）半島之遊。渡西法國境之橋，而抵伊隆站（Irun），有西班牙稅關一所，由是離法車，換入西班牙火車，赴聖瑟罷士梯安（San Sebastian），與伊隆相距約十餘英里，地處海濱，西班牙北方之避暑聖地，以前每當夏季，國王輒移住於此，各國外交機關，亦有移此者，不啻西班牙之夏季國都。王室離宮，與各國公使之避暑館，咸建於丘陵之上，與華麗之旅邸相毗連。西行至畢爾包鄂（Bilbao），爲西國北方之海港，其地精鋼，頗著名，輸出以鐵鑛爲主，大部輸往南威爾士（South Wales），西南行經巴稜西亞（Palencia），至法拉多利（Valladolid），爲西班

牙北部內地貿易之中心，更西南爲薩拉曼加 (Salamanca)，一八一二年與拿破侖 (Napoleon) 作戰之處也，其地有著名大學，開創頗早。

於此換汽船，航杜羅河 (Douro) 而下，入葡萄牙國境，旋登陸，則奧坡托 (Oporto) 埠也。奧坡托距河口三英里，爲葡萄牙北部之商港，地處釀酒業之中心，輸出以葡萄酒爲主，其地漁業亦頗旺盛。折而南下，經哥印伯拉 (Coimbra) 而至里斯本 (Lisbon)，葡萄牙之國都也。地當退如河 (Tagus) 口，西臨大西洋，城建於丘陵之上，風景絕佳，天時亦和，有王陵、宮室、圖書館、博物院等，可資遊覽。博物院屋皆石製，所藏甚富，皆羅馬時代之古物，石像尤多，若古錢、若古石器、若雕刻，均甚精細。蓋里斯本本爲古城，在中古時代嘗爲世界貿易之中心。惟地當歐洲之地震帶，時有地震之患，而一七五五年十一月一日之大地震，六分鐘之內，全城建築，傾毀殆盡者，則又歷史上罕見之巨災也。

自里斯本附汽船，環行島之南岸。船行不久，即過塞獨巴爾 (Sevilha)，附近居民，多晒海水以取鹽，鹽產甚盛，而塞獨巴爾亦遂以鹽之輸出著。南行過聖芬遍特地角 (C. St. Vincent)，折而東行，至加的斯 (Cádiz)，爲古代非尼基人 (Phenicians) 所建，距今二千年前，即爲著名之商港，南

美洲發現之頃，曾握新舊二大陸交通之樞紐，惟近來港灣淺狹，已不能與諸大港相爭雄。自此棄舟陸行，乘車北上，則達澤里斯 (Jerez)，白葡萄酒之輸出甚多。再北至塞維爾 (Seville)，在瓜達爾幾維河 (Guadalquivir) 之左岸，有舟楫之便，產香橙煙草之屬，輸出以果品及酒爲多，鑄鐵工業及絲織工業頗盛，其地嘗爲國都，有宏大之宮殿與寺院，猶可窺見當年之盛況。車折東北行，則達哥爾多華 (Cordova)，城濱哥爾多華河之上流，嘗爲回教主之所都，亦古來有名之地，建築物頗有可觀，皮革製造，嘗稱盛於一時，今則已衰頹矣。

折返加的斯，仍附輪前進，入直布羅陀海峽 (Str. of Gibraltar)，海峽最狹之處，寬僅十三英里，歐非二洲因此而不相聯續。過峽爲歐羅巴地角 (C. Europa)，即直布羅陀之所在，此地於一七〇四年，爲英所有，列爲直轄殖民地之一，駐重兵以守之，蓋地中海西方之門戶也。東北行至瑪拉加 (Malaga)，亦葡萄牙南岸之商港，輸出以果物爲主。更沿岸北行，經亞利干的 (Alicante)，至發楞西亞 (Valencia)，二地均爲地中海沿岸果品輸出之要港。發楞西亞在瓜達爾幾維河之三角洲上，織物業亦盛，產物除果品而外，紙類石鹼之屬，亦頗多，所製扇子，尤爲有名。

返亞利干的，棄船換車，首途赴馬德里 (Madrid)，爲西班牙之國都，居國之中央，高出海面凡六百五十公尺，四圍城垣，長十二英里，城濱滿利那勒斯 (Manzanares)，地勢高峻，氣候不和，惟市街整潔，宮苑宏麗，鐵路輻輳，爲國中交通之中心。我國有公使駐此，兼任葡萄牙公使。驅車東北行，至厄波羅河 (Ebro) 畔之薩拉哥撒 (Saragossa)，渡河東向，止於地中海濱之巴塞羅那 (Barcelona)，城建於沿海平原之上，港口良好，棉花之輸入甚多，輸出則以橄欖油葡萄酒爲主，國內之第一商港，亦第二大城市也。其地工業亦盛，各種羊毛棉生絲織造工業，如製造絹布、羅紗、棉布、線帶等，均極發達，故爲西班牙之重要工業城市。市之創設，爲時甚古，一七〇五年，此城被陷於佩德波羅伯爵 (Earl of Peterborough)，自是以後，巴塞羅那之名，即著聞於歐洲矣。由此沿岸北上至波埠 (Portbou)，由西班牙出入法國之關口也。出站不遠，有兩峯左右對峙，兩峯之間，綠水一泓，則地中海也。風景之佳，足擬桃源，幾令人樂而忘返。車既至埠，例須檢查行李及護照，手續既畢，則換法車而北行，行約一刻，抵塞貝爾 (Coblenz)，爲法國之入口關，更下車重受關吏之檢查，而後始得驅車疾馳，以重履法土。

車入法境，經拍品永 (Perpignan)，至那旁 (Narbonne)，地近地中海，以羅馬古跡著。其東尼姆 (Nîmes)，則有羅馬人居住之大宅，故常有考古學家之足跡。其地羅馬時代之建築以加爾橋 (Pont du Gard) 爲最著，橋分三層，工程雄偉，觀斯遺物，頗可想見羅馬時代建築術之偉大矣。於是北行，重經波爾多，而至里摩日 (Limoges)，是爲磁器著名之產地，其聲價不亞於巴黎之裝飾品。里摩日之北經波亞疊 (Poitiers) 爲都爾 (Tours)，羅亞爾河 (Loire) 畔之大城也，鐵路輻輳，交通便捷。由此西行，可經南特 (Nantes) 以達布勒塔尼 (Britany) 半島，由此北行，可經蒙城 (Le Mans) 以達諾曼底 (Normandy) 半島，由此東行，則可經奧爾良 (Orleans) 以達巴黎焉。

車發都爾，先西行以遊布勒塔尼，車沿羅亞爾河而行，經翁熱 (Angers) 而至南特，沿途花卉徧野，草地常青。南特位於河口，歷史上著名之城市也，砂糖貿易及造船業甚盛。其西羅隴 (Lorient) 與布勒斯特 (Brest) 並爲海軍要港，法國之普里穆斯 (Plymouth) 與樸次茅斯 (Portsmouth) 也。由布勒斯特折而西返，經稜城 (Rennes) 北上至瑟堡 (Cherbourg)，位於諾曼底之北岸，臨英吉利海峽 (English Channel) 亦爲法國重要軍港之一，與英國之樸次茅斯隔海相望。自此沿海

東行，達哈佛爾 (Havre)，是爲巴黎之外港，居於森河 (Seine) 之口，北部之主要海港，亦法國之第一貿易港。與英美之貿易最盛，有巨大之造船廠，且有海底電線與美國相聯絡。溯森河而上，至盧昂 (Rouen)，城中古蹟甚多，同時工業亦盛，烟突如林，墨烟如雲，爲法國棉織工業之中心，有「法國曼徹斯特」之稱。城中有古塔，聳立雲際，一四三二年法國女傑佐安 (Joan de Arc) 受審之所也。自此西南行，至凡爾塞宮殿 (Versailles)，距巴黎十二英里，爲法王路易十四所建，歐洲大戰後講和之地，建築壯麗，林泉幽美，亦巴黎近郊之勝地。巴黎位於森河兩岸，號稱「花都」，爲世界最美之都城。風光清淑，園林浩蕩，樓閣崇闕，街衢整潔，遊者至此，嘆觀止焉。城中之盧維耳 (Louvre)，爲世界最著名之博物館，其裝璜美麗，迥異尋常，天下之至寶，殆莫不收藏於斯矣。巴黎全城之街衢，以凱旋門爲焦點，凱旋門高闊各十餘丈，角上石門，尤爲高聳，石上雕刻精巧，皆法國戰史上最著之事蹟也。出凱旋門，越森河，即爲愛斐爾高塔 (Eiffel Tower)，鐵脊高聳，達百餘丈，登塔遠眺，森河蜿蜒於脚下，波平如鏡，光芒萬丈，俯瞰車馬，有若螻蟻，洵巨觀也。森河中央有島曰西都 (Île)，諾脫爾達 (Notre Dame) 古廟在焉，廟建於七百年前，廣大可容二萬人，其雄偉與倫敦之韋斯敏斯脫

(Westminster) 寺相彷彿，惟較小耳。巴黎不僅爲世界娛樂之都府，且爲藝術之淵藪，美術、文學、繪畫、雕刻，以及歌舞、音樂，莫不臻於極盛。而巴黎之衣服、家具、裝飾品、化妝品之屬，莫不奇技淫巧，驚心動魄，所謂「巴黎貨」者是也。巴黎之西南，有城曰奧爾良，位於羅亞爾河之左岸，女傑佐安誕生於此，故佐安又稱「奧爾良之女」(Maid of Orleans)。一四二九年，佐安嘗於此發難抗英，力驅英軍出奧爾良城焉。由巴黎東行，至亞拍內(Epernay)，位於瑪倫河(Marne)畔，爲釀造香檳酒區域之中心，香檳酒皆先儲於山穴之中，而後運輸至於各邦。亞拍內之北，有城曰理姆斯(Rheims)，城中有著名之神廟，以前法國君王皆於此行加冕即位之大典焉。由理姆斯北行，經北部要鎮中心之里爾(Lille)而達卡力斯(Calais)，臨多維海峽(St. of Dover)最狹之處，爲由法渡英之第一要津。一九二四年，英國國會批准英法海峽間建築隧道之計畫，由卡力司以通英國之多維，計長三十六英里。巴拿馬運河以後，此當爲最大之工程矣。由卡力司沿岸東行，至丹刻克(Dunkirk)，地在多維海峽上，爲北部紡績區域之海口，法國之第四貿易港。

由丹刻克乘車東行，出法國境，至比利時(Belgium)之根脫(Ghent)，城在斯刻爾得河

(Scheldt)畔，爲棉織業之中心。其西布魯日(Bruges)是爲根脫之外港，十三世紀頃，爲漢堡同盟之商港，十四世紀中爲歐洲商業之中心，自美洲發見以後，始趨衰落，其貿易大都爲安特衛普(ANTWERP)所奪取。布魯日之西爲俄斯坦德(Osland)，居北海之濱，對英貿易甚盛。由根脫乘車西南行，可抵庫耳特累(Courtrai)，溯斯刻爾得河而上可抵都爾內(Tournai)，二地均近法國，爲麻織業之中心。

自根脫西行，達布魯塞爾(Brussels)，比利時之國都，市街頗華麗，有「小巴黎」之稱，工業以氈毯爲最盛。附近滑鐵盧(Waterloo)爲拿破崙最後敗績之所，紀念碑巍然屹立，亦歷史上有名之勝蹟也。由此南至那慕爾(Namur)爲馬司河(Maas or Meuse)畔之工業都市，循河而下至於列日(Liege)，其地爲比利時工業首要之區，兵器玻璃之屬，製造甚盛，稱爲「比利時之北明翰」(Birmingham)。列日之東，有城曰味未(Verriers)爲比利時毛織工業之重要都市。由布魯塞爾北至安特衛普，計程二十五英里，有運河貫通其間，城在斯刻爾得河口，河底有隧道，可通行人，商業極盛，爲比利時之第一貿易港，第一軍港，歐洲三大港之一，亦世界之第三大港也。輸出有兵器機

械玻璃等，輸入則有殖民地之物產，如非洲之象牙，南洋之香料、蔗糖、咖啡、煙草、肉桂、金雞納之屬。

由安特衛普北上，乃至荷蘭（Holland），荷蘭一名低國（Netherland），以其地處低窪也。國中運河縱橫，交通極便。鹿特丹（Rotterdam）居國中央，位於萊因河（Rhine）口，為荷蘭之第一商港，萊因河之貨物皆集散於此，市中溝渠四達，製船製糖諸工業均極盛。由此北至烏特勒支（Utrecht），為商業地，亦國防上之要區，有著名大學，商工業亦頗盛，著名氣象學家貝士拜勞脫（Byvoet）即誕生於此。更北上則至阿姆斯特丹（Amsterdam），亦荷蘭之重要貿易港，其地東臨須德海（Zuider Zee），當阿姆斯特丹河入海之處，跨九十餘島之上，街市頗繁盛，由運河以與北海相通，為國際貿易之要津，荷蘭之第一大會也。阿姆斯特丹昔與威內薩齊名，今已非昔比矣。工業以金剛石細工著名。其西北五英里，有城曰珊達姆（Zaandam），十七世紀時為造船之所，俄皇彼得大帝（Peter the Great）嘗執役其中，以學習造船術，當時帝之住所，為一木造之小屋，遺跡至今猶存。

由阿姆斯特丹乘車西南行，至來丁（Leyden），有大學，頗著名，一五七三年與西班牙戰爭之

時，此地爲其劇爭之所，而反抗之烈，尤爲歷史上所罕觀。來丁之南，爲海牙（The Hague），萬國和平會議之議場在焉。海牙位於西部瀕海地方之中央，爲荷蘭之首都，街衢整潔，多富豪別墅，有和平宮，美國鋼鐵大王卡耐奇氏（Carnegie）捐款百五十萬金圓所建者也。

荷蘭土地，大都在海平面之下，城邑皆穿渠以利舟楫，貨無大小，悉以舟運，憧憧往來，無異街衢。運河之多，除中國江南而外，殆無逾荷蘭者。故荷蘭常受陸荒之患，而須德海深入內地，尤爲損失。荷人乃築堤畫海，斥水外洩，化海灘爲陸地，變滄海爲桑田，期以三十年，開墾新地四十萬畝，現方在積極進行之中。荷人有言曰：「上帝造海，荷蘭人造陸」，觀此偉大之事業，誠不能不令人五體投地，而嘆荷人之精神毅力爲不可及也。

七 不列顛羣島

自鹿特丹橫過北海而西駛，以赴倫敦。倫敦者，世界首屈一指之京城，亦全球最重要之政治的與金融的中心也。城跨泰晤士河（Thames）之下流，大洋汽船可自河口上溯五十英里。敦倫城

(The City of London) 爲羅馬時代之舊治，面積僅一方英里，人口不足二萬，南以河爲界，東以塔爲界，西以拔廟(Bar Temple)爲界，北以諾吞福爾克脫(Norton Folgate)爲界。推廣而爲倫敦州(The County of London)則面積達一百十五又十分之八方英里，人口五百萬。再推廣而爲大倫敦(Greater London)則舉凡彌得爾塞克斯全州(Middlesex County)以及厄色克斯(Essex)薩立(Surrey)肯德(Kent)赫特福德州(Hertfordshire)諸地之大部分，莫不包括於此，其面積凡六百〇二方英里，人口近八百萬。舊時之敦倫城爲現今倫敦市中英倫銀行及聖保羅教堂(St. Paul's Cathedral)之一區，而韋斯敏斯脫與薩得克(Southwark)等則別爲一區，嗣後次第澎漲，始合而爲一，今已成大倫敦之中心區域，然市區性質，則猶約略可分倫敦城爲商業金融之中心，而韋斯敏斯脫區，則政治上之中心也。

既抵倫敦，驅車赴特拉法加方場(Trafalgar Square)方場中心，有納爾遜(Nelson)紀念碑，高聳雲際，碑以花崗石製，高一百四十二英尺，石柱之上，納爾遜之銅像，屹然矗立。其北側一屋，結構精巧，是爲國立美術館，各國古今之名畫，幾盡萃於此矣。東行至聖保羅教堂，堂中吊鐘，大如圓塔，全

市四方，均可望見，門前有圓形廣院，中有石柱，並立如林，登階上圓塔之頂，極目四顧，倫敦橋已赫然如在眼前。下塔出門，更東行抵倫敦橋，是爲倫敦海港之終點，橋有上下二層，下層可以啓閉，以便大船之通過。折而北行，至不列顛博物院（British Museum），地處全市之中央，凡埃及印度希臘羅馬古代文明之遺物，盡儲其中。館內之圖書館，所藏各國古今之圖書尤多。由博物院西北行，至大波特蘭宮（Great Portland Palace），中國使館之所在也。折而南行，至碧草公園（Green Park），其西爲亥德公園（Hyde Park），其東爲聖詹姆斯公園（St. James' Park），細草茸茸，如綠氈氈，鵝鴨游泳於池中，孩提嬉戲於草上，生趣盎然，遊者至此，疲憊皆忘矣。碧草公園之南爲巴金汗宮（Buckingham Palace），過此而東，則至韋斯敏斯脫寺，自威廉（William I.）於此即王位，歷代英王，均於此行加冕之禮，歷代王室之墳墓，亦多在是處。出寺，至韋斯敏斯脫橋畔，則英國之國會在焉。

由倫敦西南之滑鐵盧站，乘火車西行，至郊外，右望泰晤士河，蜿蜒如長蛇，河之兩岸，時而茫茫蒼野，一碧無垠，時而鬱鬱森林，濃蔭如畫。更至別一河流，沿河之地，西北漸高，自樹間見丘陵上有城壁矗立，則英王之離宮，即著名之溫座爾（Windsor）離宮是也。離宮高出泰晤士河面，正門面南，中

央有塔高聳。正殿在其右，中庭圍其中，各室裝飾，並皆佳妙。昔德皇遊英，嘗以此爲其旅居處。離宮之旁，有伊吞學院（Eton College）成立已及五百年，爲英國最著名之男校。英國偉人格蘭斯頓（Gladsstone）惠靈敦（Wellington）等，均嘗受業於此。伊吞學院爲公立學校。牛津（Oxford）劍橋（Cambridge）兩大學學生之所從出。牛津位於倫敦之西六十三英里，捨爾衛爾河（Cherwell）與埃西河（Isis）繞其外，相會而爲泰晤士河。牛津大學有學院二十一，學院結構奇特，屋宇古舊，其中最華麗最宏大者爲基督教會學院（Christ Church）。劍橋大學在倫敦之東北五十八英里，與牛津齊名。校在十二世紀時，猶爲一鄉校，一二三三年，始改大學，其後屢經變遷，今有學院十七，學子三千人。牛頓（Newton）遺跡至今猶存。倫敦之東南有格林聶書天文台（Greenwich），建於一六七五年，本初子午線之起點也。

啓程西南行，乘康華爾海濱特別快車（Cornish Riviera Express）赴康華爾（Cornwall）。車經尉爾特州（Wiltshire），以牛乳著，再西南經索美塞德州（Somersetshire）而至得文州（Devonshire）。之普里穆斯，爲英國海軍之要港。一六二〇年「五月花香客」（Mayflower

Pilgrims) 由英赴美之離陸地，自此渡普里穆斯河至康華爾之法爾馬司 (Falmouth)，位於法爾河 (Fal) 口，英國極西之海港也。於是換大西鐵路 (Great Western Railway) 之火車，北上至布里斯它爾 (Bristol)，地在亞馮河濱，製造以精糖與煙葉為盛，以前為西部之大商港，今則已趨衰落。再北行至伯明翰，其地以鋼鐵工業著。於此換車，北至曼徹斯特，為世界最大之棉業中心。其西利物浦，則英國之第二大商港也。由曼徹斯特更乘倫敦西北線火車而至黎芝 (Leeds)，黎芝與其西之布刺德福特 (Bradford)，其北之約克 (York)，並為毛織業之大城。於是換乘東北鐵路之火車，北行至紐喀斯爾城 (New Castle)，是為英格蘭東北部造船業之中心，地濱泰因河 (Tyne)，距河口六英里，有大船塢，船塢之旁，即有煤層，所用之鐵，則由挪威瑞典西班牙諸國供給之。自紐喀斯爾啓程北上，沿北海海岸，入蘇格蘭 (Scotland)境，水光山色，頗足娛情，日光微射入車窗，與前行於英格蘭之濛濛霧雨中者，為象迥異。抵愛丁堡 (Edinburgh)，為蘇格蘭之首府，一千三百餘年之舊都會也。城分新舊二座，舊城高建岩上，久為英蘇兩國戰爭之場，今已改為兵營。愛丁堡風光佳麗，世或稱之為聯合王國 (United Kingdom)之雅典，言其學問藝術之盛，英國古來學者，如詩人羅伯朋

斯 (Robert Burns) 歷史學家大衛休謨 (David Hume) 大經濟學家亞丹斯密 (Adam Smith) 大小說家羅伯路易斯蒂芬孫 (Robert Louis Stevenson) 均居於是，瀏覽遺跡，猶可窺見當時作業之概焉。其地工業亦盛，出版業爲全蘇冠。外港曰利斯 (Leith)，居其北方。乘車西行，至格拉斯哥 (Glasgow)，人口百餘萬，占蘇格蘭全數四分之一，爲蘇格蘭最大之都市，英國之第二大城。城濱克來德河 (Clyde)，產煤鐵極富，造船業之盛，爲世界第一，沿河七英里，船塢密佈，每年造船八十五六萬噸，蓋五倍於美國所造之總數也。折而東行，過司特令 (Stirling) 伯斯 (Perth)，二者皆爲蘇格蘭之古城，前者以染料工業著，後者則自低地 (Lowlands) 至高地 (Highlands) 之交通中樞也。於是更北，至亞伯丁 (Aberdeen)，爲蘇格蘭之第四大市，高地最大之城市，位於亞伯河 (Aber) 口，工商業均極盛。亞伯丁之南北六十英里，有城曰丹梯 (Dundee)，爲蘇格蘭之第三大城，苧麻業之中心也。丹梯與伯斯間，爲果園區域，故丹梯工業，又以製造密饒果實與果汁著。折返倫敦，乘大西鐵路之火車，向威爾斯 (Wales) 進發，車止於加的福 (Cardiff)，威爾斯之首都也。加的福位於布里斯它爾海峽 (Bristol Channel) 之北，當南威爾斯煤區之附近，故爲世界上著名之產煤海港，煤產

之盛，冠於全球。其地有古堡，建於十二世紀，其鄰近有契丹公園 (Cathays Park)、法庭、公共圖書館、大會堂及威爾斯古物陳列所，均在園內。由此西北行至斯溫西 (Swansea)，南臨斯溫西灣，船塢甚多，銅鐵硫銀及其他金屬礦物之冶業，均甚發達。其北卡馬登海灣 (Carmathen Bay) 上之拉涅司力 (Llanelli)，亦以冶業著。於是驅車沿西岸而北上，越卡馬登州，經喀地干州 (Cardigan-shire) 之亞貝利斯威斯 (Aberystwith)，麥立溫涅司州 (Merionethshire) 之巴耳穆斯 (Bar-mouth)，至卡那賈州 (Carnarvonshire) 之班哥 (Bangor)，渡梅奈海峽 (Menai St.) 而登陸於盎格爾栖 (Anglesea)，更乘車橫過全島，而達聖島 (Holy I.) 上之荷里赫得 (Holyhead)，自此買舟西航，以赴愛爾蘭，為航程中之最短路。

船進伯爾發斯特灣 (Belfast Lough) 而上駛，沿岸船廠林立，海灣長十二英里，寬不足六英里，為伯爾發斯特之良港，實則拉根河 (Lagan) 之河口也。拉根河橫貫伯爾發斯特城，分城為二兩岸，淺草如茵，尖塔高聳於遠野，城後揆甫山 (Cave Hill) 峭然挺立。伯爾發斯特在愛爾蘭海港之中，其位置蓋僅次於都伯林 (Dublin) 也。都伯林為愛爾蘭之古都，現在為愛爾蘭自由邦政府之所

在位於伯爾發斯特之南，有鐵路相聯絡。城臨都伯林灣，爲利非河 (Liffey) 河口所形成。國外貿易之盛，爲全愛爾蘭冠，以其地適居中也。都伯林與利物浦相距一百〇二英里，與荷里赫得相距六十英里，與愛爾蘭之第二大城伯爾發斯特相距一百十二英里，與第三大城科爾克 (Cork) 相距一百六十五英里，與愛爾蘭西岸兩大海港，里摩黎克 (Limerick) 與加爾威 (Galway)，相距各一百二十五英里，由此以觀，可見都伯林不僅爲對英交通之中心，抑亦全愛爾蘭海陸運輸之支配點也。於是又乘火車，向西南行，車經中部平原之地，但見淺綠之田場，間以深綠之叢林，一片碧色，茫無際涯，此愛爾蘭之所以又有翡翠島 (The Emerald Isle) 之稱也。車向南行，經啓爾對耳 (Kildare)，渡巴羅河 (Barrow)，所經多沼澤，所出泥炭，乃愛爾蘭人最普通之燃料也。西達里摩黎克，位於善農河 (Shannon) 口，現擬就河築閘，創設水力大電廠之計畫。更南至馬羅 (Malloy)，鐵路分歧爲二，一向南直達科爾克，一則向西南經基拉尼 (Kilarny) 以至海濱。科爾克爲愛爾蘭之東南要港，亦全國最老之都市。基拉尼附近多湖，人民多守舊習，古代遺風，猶可於此見之。

遊興既闌，買車言歸，車止都伯林，換輪東渡，而達荷里赫得，再乘火車而東征，過蘭杜諾 (Llan-

Dunno) 威爾斯最大之海邊名勝地也。更東則至利物浦，與貝根赫德 (Birkenhead) 合為一大城，人口九百萬，蓋近二百年來因郎卡州 (Lancashire) 與約克州 (Yorkshire) 工業勃盛而興起之都會也。棉花貿易之盛，為世界第一。利物浦之東為曼徹斯德，曼徹斯德之東為設斐爾德 (Salford)，附近產砥礪，為質絕佳，尤以鑄刀鍊鋼聞於世。是區黑烟瀰漫，天日為黯，故有「黑鄉」之稱。過此南下，至諾定昂 (Nottingham)，位於特梭特河 (Trent) 上，人口二十五萬，亦棉織業之要鎮，以製造花邊窗簾著。於是再過製靴業著名之勒司特 (Leicester) 而返倫敦。然後鼓棹南航，過直布羅陀海峽，經地中海，越蘇彝士運河出紅海，而入於印度洋，更經新嘉坡，沿我國東南岸以返於上海，舟日行三百海里，為程約一月有半。

第四篇 西遊南亞三半島與非洲之部

船發滬濱，出吳淞口而南行，舟行愈南，天氣亦愈熱，晴雨變幻無常，虹彩時現眼簾，蓋已漸自溫帶而入熱帶矣。舟行三日，乃達香港，是爲珠江口外之一小島，形狀如鼈，地勢自海岸逐漸高聳，由下而上，有鐵索電車，如樓房之扶梯。山頂爲外人住宅區域，絕對不容國人居住，懷念鴉片之役，能不令人興嘆。自此西行，三日而抵西貢（Saigon），印度支那半島（Indo-China）之要港也。

一 印度支那

西貢居安南（Annam）之南端，適當湄公河（Mekong）之口，安南縱貫鐵道即以此爲起點，亦法國東洋艦隊之根據地也。其地華僑約四萬，以廣東人爲最多，福建次之，均集於距西貢碼頭三十餘里之堤岸（Cholon），我國有領事駐焉。由此有鐵路沿海岸線而北上，途經順化（Hue），是爲安南之首邑，距海岸僅七英里，扼貿易之中心，王宮在焉。更北至河內（Hanoi），爲東京（Tonkin）之

首邑，法國總督駐此，華僑約三千，其東海防 (Haiphong)，臨東京灣，為河內之外港，乘火車三小時可達，紅河 (Red River) 流域之米，皆以此為其集散地，近來煤之輸出，亦頗稱盛。鐵路至此，分為二支，一東北行，經諒山 (中法之戰，馮子材大殲法軍於此) 而入廣西邊境之鎮南關；一西北行，經勞開 (Laokai) 而達雲南之昆明。自勞開至昆明，即所謂滇越鐵路 (長二十九英里) 是也。

由西貢西行，乃抵暹羅 (Siam) 之盤谷 (Bangkok)，是為暹羅之京都，十八世紀中葉，國人鄭昭稱王暹羅時之所建也。地當湄南河 (Menam) 口，水道網佈，故有「東方威內薩」(The Venice of the East) 之稱。附近產米，盤谷與西貢仰光 (Bangkok) 並稱為世界之三大米市。華僑十五萬，居市民三分之一。暹羅貴族官吏之中，華人血統殆居十之八九。全國華僑，多至四百十五萬，其盛可知矣。

盤谷為暹羅鐵路之中心，有東北線可經暹羅之舊都軍告 (Ayuthia) 而達哥賴脫 (Korat)，計程二百六十四公里，有東方線可達柬埔寨 (Cambodia) 境，有北方線可達北暹羅之舊都景邁 (Chieng Mai)，有南方線經下暹羅之宋卡 (Sengora) 因以達英屬馬來半島之新嘉坡焉。

由新嘉坡北航，行一千餘里而抵緬甸之首府仰光，地當伊洛瓦底江 (Irrawaddy) 之三角洲，爲緬甸最大之海口，有緬甸鐵路北達故都蠻德雷 (Mandalay) 更由此分爲二線，一北行趨八莫 (Bhamo)，一東行趨崑崙崙渡 (Kunlun Ferry) 二地皆逼近我國滇邊，亦未來國防上之大問題也。仰光爲印度第二大商埠，僅次於加爾各答 (Calcutta) 與孟買 (Bombay)，米棉煤油之輸出甚盛。街衢井然，皆係西式，人口約三十五萬，華僑居此者萬餘，有我國領事駐此。附近多名勝古蹟，寺塔尤著，瑞光大塔 (Shwe Dagon Pagoda) 在市北，高二百六十八英尺，以磚砌成，上飾純金，燦爛奪目。

由此附火車東北行四十六英里，則抵勃臥 (Pegu)，是爲千餘年前之舊都，遺跡至今猶存，有石刻之大臥佛像，長五十六公尺，肩闊十四公尺，可與埃及之獅首人面像，日本奈良之大佛，並稱爲世界之三大雕刻焉。

由仰光沿伊洛瓦底江，上溯六百公里，則達蠻德雷，位於緬甸中央平原之中心，輪軌四達，交通甚便，稱緬甸之第二都市。爲十九世紀後半葉之首都。市街分新舊二市，舊市卽舊王城，周約三華里，

城郭巍然，宮殿煌麗，城以瓦造，故華僑有瓦城之稱。更溯河而上，舟達八莫而止，是為伊洛瓦底口航路之終點，北部軍事上交通上第一要城，中緬陸路貿易，亦以此為要埠。八莫之上有城曰密支那（Myittha）為上緬甸之鐵路終點，亦北部之要邑也。

二 印度與錫蘭

折返仰光，附輪北航，登陸於加爾各答，是為印度之第一都會，且為第一貿易港。一九一二年以前，為印度之國都，今則已遷至特里（Delhi）矣。地當恆河三角洲之上，其北大吉嶺（Darjiling）為印藏交通之要衝，二地相距，約一晝夜可達，大吉嶺海拔九千餘呎，可仰望喜馬拉雅山（Himalayas）之埃佛勒斯峯（Everest）。氣候涼爽，為避暑勝地。居民習俗，與印度迥然不同，蓋已近乎西藏之風俗習慣矣。

復返加爾各答，乘車西行，抵班拿拉斯（Benares），為婆羅門教第一靈地，寺院千五百，惟多頹敗。更西北行，則抵德里，是為印度之首都，印度總督駐此，其地位於印度之中心，濱贊木納河（Ganges）。

自來爲軍事交通上之要地，莫臥爾 (Mogul) 帝國，即建都於此，古宮遺跡，猶有存者。其北西繞拉 (Shikla)，坐汽車十小時可達，印度夏季之都城也，位於拔海八千英尺之高地，氣候極佳，乘火車而上，山麓櫻樹繽紛，恍如日本，漸上則黃菊成叢，橘實累累，修竹發篁，隨在皆是，比登絕巔，則喜馬拉雅之積雪，又在目前矣，四時佳景，見諸剎那，寧非天下之勝地哉。由特里北上，乃達拉合爾 (Lahore)，爲旁遮普省 (Punjab) 之省會，人口二十餘萬，歐式房屋，櫛比鱗次。由此折而南下，所經多沙漠，汽車中塵沙縈繞，拂拭不去，旅行中之憾事也。行三十六小時，抵喀喇蚩 (Karachi)，地當印度河 (Indus) 口，爲印度西岸重要之貿易港，規模之宏偉，僅次於孟買與加爾各答也。於是趨車赴阿麥達巴得 (Ahmadabad)。阿麥達巴得昔爲印度西部之最大都會，古代建築，留存猶多，凡旅行印度者，殆莫不來此一覘古代遺跡也。更南行則至孟買，是爲印度之第二大都會，位於孟買島上，一天然之良港也。附近盛產棉花，紡績業之盛，冠於亞洲，貿易品以棉花爲大宗，多輸往日本及西洋諸國，爲世界三大棉市之一。

由孟買乘汽車，橫斷德干高原 (Deccan) 而東南下，止於東岸之麻打拉薩 (Madras)，印度

之第三都會也。港口向東南，有石堤以防波浪，與孟買同為棉花輸出要港。中途經海德拉巴（Hyderabad）為回教靈地，回教寺院頗多，封建時代之遺風，猶可得見焉。

印度環遊既畢，乃附舟赴錫蘭（Ceylon）。錫蘭島居印度之南頭，與印度隔海相望。二地雖皆為英領土，然各不相屬也。錫蘭即古師子國，東晉法顯曾來此求經，時公元四〇八年也。首都曰科倫波（Columbo），居島之西南，一片平地，緊接海口，海港築於一八七五年，越十年工始告竣，蓋人工建築之惟一良港也。山科倫波乘火車東北行，達坎地（Kandy），地距釋迦講經處僅四英里，羣山抱圍，拔海二千英尺，林巒泉石之勝，令人徘徊不忍去，且其地氣候涼快，故有「錫蘭之西模拉」之稱。

三 伊蘭高原與小亞細亞

折返喀喇崑崙，附車北上，至雅科巴得（Jacobabad）折而西北行，達俾路支（Baluchistan）之基達（Quetta）是為軍事上之要區，英國駐兵戍之。其南喀拉特（Khelat）為俾路支之首邑，大會駐此，當印度波斯交通之衝要。由基達更北行，則入阿富汗（Afghanistan）境。阿富汗在歐戰以前，

原與俾路支同爲英之保護國，自一九二一年以後，政教革新，已成一完全之獨立國。惟國內宗教爭鬥甚烈，故政局亦飄搖靡定。國都曰喀布爾 (Kabul)，瀕喀布爾河，有火車通印度之白沙瓦 (Peshawar)，爲阿富汗與印度陸路交通之要道。

復由喀喇蚩出海口，乘船西航，進波斯灣 (Persian Gulf)，至波斯之布什爾 (Bushire) 登陸。布什爾臨波斯灣之東岸，爲波斯之第一良港，輸出以鴉片爲盛。由此北行，則達波斯之首都德黑蘭 (Teheran)，是爲波斯之政治中心，亦爲隊商之貿易區，附近石油之富，著於全宇，希臘史學家希羅多德 (Herodotus) 亦嘗見諸紀述，其發見之早，可想見矣。由德黑蘭西北行，可達塔布里士 (Tabriz)，爲商業之中心，亞歐間之陸路貿易，多取道於此。由德黑蘭西南行，可達美索不達米亞 (Mesopotamia) 平原之巴格達 (Bagdad)，地瀕底格里斯河 (Tigris)，昔爲阿剌伯帝國之國都，今爲伊拉克王國 (Iraq) 之首都。德國所計畫之三B鐵路，即擬以此爲其終點。由此溯底格里斯河而上，至摩蘇爾 (Mosul)，爲世界有數之石油礦，英國指定飛機隊留駐之地也。摩蘇爾之北，有城曰尼尼微 (Nineveh)，大小不亞於倫敦，是爲古代巴比倫之大城，古宮殘墟，荒涼滿目，回想昔日文化燦爛之

故國，能不令人起荆棘銅駝之感哉？由摩蘇爾越平原而南行，則可達巴比倫城 (Babylon)，城臨幼發拉底河 (Euphrates)，亦巴比倫盛時之巨城，今則傾圮非復昔比矣。由摩蘇爾乘火車西北行，越敘利亞 (Syria) 而達土耳其 (Turkey) 之喀拉喜薩 (Karahissar)，其地爲土耳其鐵路之分歧點，由此西行，抵士麥拿 (Smyrna)；由此北行，經庫台伊亞 (Kutaiia)，折而東行，則抵安格拉。士麥拿臨愛琴海 (Aegean Sea)，貿易頗盛，城中多希臘人，輸出品多無花果、葡萄乾、地氈、煙草等屬。安格拉舊名安哥拉 (Angora)，本爲隊商貿易之中心，自凱末爾將軍遷都於此，氣象煥然一新，規模宏壯，市政修明，已儼然爲世界一大都市。附近產細毛山羊，可織上品圍巾，「安格拉山羊」之名，固遐邇馳名也。由安格拉乘車西北行，則抵斯庫台里 (Skutari)，是爲君士坦丁堡 (Constantinople) 之附郭，其西即博斯破魯海峽 (Bosphorus)，蓋歐亞二洲之界端也。

四 阿刺伯半島

折返敘利亞，車止於阿勒頗 (Aleppo)，是爲從前商業之中心，今則鐵路之分歧點也。由此南行，

經哈馬 (Hamah) 和謨斯 (Homs) 諸城而達達馬士革 (Damascus) 是爲敘利亞之中心都邑，亦世界最古之都市，地當鐵路交通要衝，商業甚爲繁盛。自一九二五年法國大屠殺以後，全城精華盡成瓦礫，蓋世界最近之大慘劇也。由達馬士革乘火車而西行，可抵貝魯特 (Beirut) 地瀕地中海，爲達馬士革之外港。其西北有島曰居魯士 (Cyprus) 爲英國領土，首邑曰尼科西亞 (Nicosia) 居島之中央，出品以酒、玉蜀黍、與棉花爲最多。

由達馬士革乘車南下，入巴勒斯坦 (Palestine) 境，巴勒斯坦本猶太之故墟也。既越約但河 (Jordan) 乃謁耶教之聖地耶路撒冷 (Jerusalem) 是爲耶穌墓之所在，猶太古國之國都，亦穆罕默德 (Mohammed) 悟道之處也。其南五英里，有城曰伯利恆 (Bethlehem) 爲耶穌之生地。耶教信徒，來此頂禮者，絡繹不絕。十二三世紀中，歐洲十字軍 (Crusade) 之東征，即爲恢復此淪陷回教徒手中之聖地也。

自伯利恆南行，至克拉克 (Kerak) 亦稱外約但尼亞 (Trans-Jordania) 歐戰以後，爲英國之委任統治地，人民多奉回教。更南行，則達麥地拿 (Medina) 穆罕默德之墓在焉，其南麥加 (Mecca)

則爲穆罕默德之生地，二地皆在漢志王國 (Hejaz) 境內，爲回教之聖地，回教徒來參拜者，歲數萬
人。

五 非洲

折返耶路撒冷，附車西行，抵蘇彝士運河 (Suez Canal) 運河南起蘇伊士，北達薩伊特港 (Port Said)，長九十八英里，歐亞交通之要道也，運河開闢，爲法人雷賽普 (Lesseps) 所建議，經始於一八五九年，越十年而工事告竣。運河在埃及 (Egypt) 境內，而爲英人所管轄，船舶過此，均須收取通行稅焉。

越運河入非洲境，由薩伊特港西南行，遂抵開羅 (Cairo)，地當尼羅河 (Nile) 三角洲之上，埃及之國都也。有新舊二城，舊城建築奇古，新城壯麗宏偉。金字塔 (Pyramid) 獅身人面像 (Sphinx) 等古代建築物著聞於世。城中有厄爾愛加大學 (Al-Azhar)，創立於公元九七二年，學生萬餘，教授四百餘，爲回教世界中最大之大學。印度馬來半島爪哇及非洲各地之回教徒，來此求學者，實繁

有徒。開羅博物院規模宏大，實為研究古代埃及文化最適宜之地。

開羅之西北，有港曰亞歷山大里亞(Alexandria)，為古代最繁盛之商業中心，自創立現代埃及及王業之穆罕默德阿利(Mohammed Ali)開鑿通尼羅河之運河而後，亞歷山大里亞日趨發達，今已成為世界良港之一，城內之建築，堪與紐約波斯頓諸名城相頡頏。開羅與亞歷山大里亞，有火車聯絡，為程約三小時。

由開羅附開普敦開羅鐵路(即三〇鐵路)而南下，抵瓦的哈爾法(Wady Halfa)，自此以南，稱為英屬埃及蘇丹(Anglo-Egyptian Sudan)。瓦的哈爾法之東為努比亞沙漠(Nubian Desert)，乃西歷紀元前一千一百年時之古國，今則荒蕪無人居，大部已成不毛之地矣。自瓦的哈爾法南下，經阿特波拉(Atbara)，有鐵道通紅海岸之蘇丹港(Port Sudan)，及蘇亞金(Suakin)。更南行五六小時，乃抵喀士穆(Khartoum)，地當白尼羅河與藍尼羅河之會口，埃及蘇丹之首府也。其西恩圖曼(Omdurman)臨藍尼羅河上，回教主馬第(Mahdi)嘗定都於此，當時居民達一百萬，今已就衰，惟故堡殘壘，猶處處可見，昔日盛況，尚可想見於萬一。恩圖曼為蘇丹商業之集中地，各種貨物，均

由此地運至各村落，而糧食、白樹膠、鴉鳥羽毛、象牙及土棉等，則由各鄉以輪至恩圖曼。凡蘇丹上所產之糧食，大部分自藍白尼羅河以運至恩圖曼，而棉花之貿易尤盛，因蘇丹全境，棉花之出產甚多也。

自喀土穆乘火車南下，至賽那爾 (Senar)，地瀕藍尼羅河，藍尼羅河多堤壩，用以灌溉埃及及蘇丹之田畝。自賽那爾向西，有鐵路通哥爾多蕃 (Kordofan) 之厄維貝得 (El Obeid)，為英國所建築。由賽那爾乘尼羅河之輪船，下達亞爾伯特湖 (Albert Nyanza)，計程一千四百英里，登陸步行，經蒙哥 (Mengo) 而達維多利亞湖 (Victoria Nyanza)。湖內可行駛輪船，為世界之第二大湖。自維多利亞湖至坦平伊喀湖 (Tanganyika)，則又須起程陸行矣。維多利亞湖介於坦平伊喀、烏干達 (Uganda) 與開尼亞 (Kenya) 之間，坦平伊喀湖則介於坦平伊喀、洛締西亞 (Rhodesia) 與比屬剛果 (Belgian Congo) 之間。坦平伊加戰以前本為德屬，戰後為英之委任統治地，今英國以此與開尼亞、烏干達合併，稱為英領東非。

自坦平伊喀湖至斷山 (Broken Hill) 計四百五十英里，鐵路尚在興築中，吾人於此，乃又不

得不步行矣。斷山位於北洛諦西亞境內，由此西南行，抵李溫士敦 (Livingstone) 附近有維多利亞瀑布，廣七百英尺，銀簾千尺，一瀉而下，其雄偉堪與美國之耐亞噶拉瀑布並駕齊驅也。由此南下，至部拉瓦約 (Bulawayo)，鐵道分爲二支，一東行經索爾茲巴立 (Solisbury) 越摩贊比克 (Mozambique) 而達於貝拉 (Baira)，一支南下經法蘭西斯敦 (Francistown) 越英領伯楚阿那蘭 (Bechuanaland) 而入南非聯邦 (Union of South Africa)。南非聯邦爲脫蘭斯瓦爾 (Transvaal) 與倫治自由邦 (Orange Free State) 納塔耳 (Natal) 與開普敦殖民地 (Cape Town Colony) 即好望角殖民地。四部所組成，乃英國之自治領土也。

車發法蘭西斯敦，南下以赴好望角。經麥費京 (Mafeking) 英屬伯楚阿那蘭之首邑也。有鐵路東行與脫蘭斯瓦爾之熱米斯敦 (Germiston) 約罕涅斯堡 (Johannesburg) 諸城相聯絡，而達於葡屬東非之首邑羅朗索馬刻 (Lourenco Marques)。約罕涅斯堡爲商業上礦業上之大市場，人口十餘萬，附近六十英里之地，多有金礦，而以是爲中心。羅朗索馬刻位於德拉瓜灣 (Delagoa Bay) 爲東非之良港，亦商業之中心也。自麥費京南下，抵慶伯利 (Kimberley) 爲世界第一金剛石

之產地，附近比康斐爾 (Beaconsfield) 亦礦業之中心點。二地相距六百四十七英里。折東南行，達奧倫治自由邦之首邑布隆方丹 (Bloemfontein)，人口三萬餘，鐵路輻輳，當好望角殖民地與脫蘭斯瓦爾之連絡點。由此東北行，可經熱米斯敦而至脫蘭斯瓦爾之首府比勒陀利亞 (Pretoria)，南非聯邦政府之所在也。由此東行，可達巴蘇陀蘭 (Basutoland) 鄰境之雷狄勃蘭德 (Ladybrand)，是為麥產之中心，更東行，則經納塔耳之首邑彼得馬利堡 (Petermaritzburg) 而達德爾班港 (Durban)，德爾班港一名納塔耳港，為南非鐵路之起點，港經浚濬，已成重要商港，與其南之依利薩伯港 (Port Elizabeth) 及開普敦，並為南非之要港焉。返布隆方丹，乘車南下，至東倫敦 (East London)，依利薩伯二港，與格累安茲坦 (Grahamstown)。依利薩伯港臨阿果阿灣 (Algoa)，羊毛貿易最盛，鐵道交通，亦極便利，可通至約罕涅斯堡，比勒陀利亞，伯楚阿那蘭海岸之亞勒弗烈，及內地之格勒夫拉內德 (Great Rainet)。格勒夫拉內德位於散對河 (Sunday) 河口，為內部最舊最大之都會，有「沙漠中寶石」之稱。

山布隆方丹西南行，乃達開普敦，地居非洲之西南角，位於桌山 (Table Mountain) 之麓，桌

灣 (Table Bay) 之濱，爲好望角殖民地之首都，三〇鐵路之終點。市街外觀，頗類荷蘭，蓋荷蘭人所創建也。有博物館、圖書館、天文台、大學等。南非聯邦之立法部，即設於此。其南西門市 (Simon's Town) 位於福爾斯灣 (False Bay) 上，南非之軍港也。於是買棹北航，至鯨灣 (Walsh Bay) 旁之斯華可蒙德 (Swakopmund) 由此乘車向內陸，可至文特霍克 (Windhoek) 西南非洲 (South West Africa) 之首邑也。與鯨灣相去約百八十英里。西南非洲世界大戰以前原屬德國，戰後劃歸英國，而鯨灣與其附屬之諸島嶼，則原屬英領也。由鯨灣北航，去西南非洲而至葡領昂哥拉 (Angora) 之沿岸，有重要商港三數，摩散墨特 (Mosamedes) 位於南貝圭拉 (Benguela) 位於中均有鐵路通至內陸，然爲程殊短。其北羅安達 (Lunda) 則爲昂哥拉之首邑，風景絕佳，貿易興盛，白人之在非洲西海岸各都會者，以此爲最多。再北至比屬剛果之首邑波馬 (Boma) 地濱剛果河之北岸，與河口相距約五十英里，控香蕉港 (Banana) 爲商業之中心。由此溯河而上，可達馬塔提 (Matadi) 自此以上，瀑布橫亘，航運中斷者凡二百英里，於是自馬塔提東北上，以達史坦利池 (Stanley Pool) 自利奧坡德維而上，舟楫復通，可逕至史坦利瀑布，爲程凡一千英里。由波羅北

航，沿岸所經爲法屬剛果之婁安勾 (Loango) 與利柏微爾 (Libreville)。婁安勾舊爲一專制國，今爲法屬剛果之一都邑，市街廣闊，產椰子芭蕉等樹，鑛產以銅鐵錫鉛爲主，並產象牙。利柏微爾爲政廳所在地，昔時法與德爭摩洛哥 (Morocco) 之優越權，曾以此地一部分割讓於德，大戰以後，又爲法有矣。法屬剛果以北，爲喀麥隆 (Cameroun)，大戰前屬於德國，戰後爲英法二國所分領，法領東境之大部，英則領其西部，首邑曰卑亞 (Buea)。由此西行，沿英領南奈機立亞 (Nigeria) 海岸經奈遮河 (Niger) 口而至拉哥斯 (Lagos)，其地有鐵道，北上達卡諾 (Kano)，長約二百英里。更西爲法屬達荷美 (Dahomey) 與多哥蘭 (Togoland) (多哥蘭戰前爲德屬地)，英屬阿善提 (Ashanti)。阿善提產金甚富，故又稱黃金海岸 (Gold Coast)，而多蘭哥則又有奴隸海岸 (Slave Coast) 之稱。阿善提之西爲法屬象牙海岸 (Ivory Coast)，首邑曰賓格爾維 (Bingerville)，位於海岸上。由此西行，達里比利亞 (Liberia)，是爲一八四七年美國所釋放之黑奴所建，黑人自主之惟一獨立國也。面積四萬五千方英里，沿穀物海岸 (Grain Coast) 亦稱胡椒海岸 (Pepper Coast) 國都滿羅維亞 (Monrovia)，一臨海之小港也。再沿岸西北行，爲英領塞拉勒窩內 (Sierra Leone) 一七

八七年其土人之會長，讓於英國，未幾建爲殖民地，然氣候不適於歐人，白人移住者爲數殆不足五百。首府曰自由城 (Freetown)，在西北海濱，港灣良好，有定期汽船來往於歐洲各港間。自此折而北行，經法葡屬地基尼 (Guinea)，英屬岡比亞 (Gambia) 而至法屬塞內岡比亞 (Senegambia)，自昂哥拉至此，三千英里之海岸中，所見者，白浪刷沙灘，翠色繇森林，蓋熱帶林莽之地也。所經都市，舉其著者，則有達荷美之首邑坡托諾服 (Porto Novo)，多哥蘭之羅美港 (Lome)，黃金海岸之亞克拉 (Akra) 與邊角堡 (Cape Coast Castle)，亞克拉爲阿善提之首邑，邊角堡爲沿岸之小港。象牙海岸之賓格爾維里，比利亞之滿羅維亞，塞拉勒窩內之自由城，法屬基尼之科那克里 (Konakry)，科那克里有鐵道通奈遮河，長百三十六英里，水運亦便，貿易極盛。葡屬基尼之波拉馬 (Bulama)，岡比亞之巴得斯特 (Bathurst)，與塞內岡比亞之達卡 (Dakar)。波拉馬位於波拉馬島上，爲葡屬基尼之首邑，貿易以橡皮象牙等輸出爲盛，巴得斯特爲岡比亞之首邑，亦其重要之商港也。達卡在威德角 (Cape Verde) 之附近，爲塞內岡比亞之首邑，亦商業之要地，控天然優越之良港，港口戈黎島 (Goree) 設有砲台，以資防守。法屬非洲，爲域極廣，北起布朗可角 (Cape

Blanco)，南至剛果河口，西起威德角，東至英屬埃及蘇丹之邊疆，惟撒哈拉沙漠橫亘中部，平沙無垠，地荒不毛，以言價值，殊不能與英屬埃及蘇丹比也。

越塞內岡比亞而北，至里約特俄羅 (Rio de Oro)，西班牙領土也。里約特俄羅之北，則爲法領摩洛哥 (Morocco)，戰前德國之領土也。首邑坦支爾 (Tangier)，居直布羅陀海峽之西部，扼地中海之咽喉，握摩洛哥國外貿易之樞紐，亦非洲北部之要港也。近年因英法競爭之故，已改屬國際管理矣。坦支爾之西南沿岸，有鎮曰刺巴特 (Rabat)，踞於巉岩之巔，亦一要港，有鐵路通美几內斯 (Mequinez) 與費茲 (Fes)，摩洛哥以氈氍著稱於世，而刺巴特則爲其製造之中心，費茲之皮革製造，亦頗有用，回教諸國所盛行之紅色費茲小帽 (Fes Cap)，即此地產也。刺巴特別有鐵路，西南行通卡薩布蘭卡 (Casablanca)，卡薩布蘭卡，義爲「白鎮」，凡自坦支爾西行者，率以此爲其息肩之地，非洲天日晴明，由海上遙望此城，屋宇盡成粉色，墻垣高聳雲際，與上一碧之天光水色，相形而益顯，白鎮之名，殆由是與。城建於十六世紀葡人之手，適當摩洛哥海濱之沃壤，其東南北三面，環以大平原，今已漸施墾殖之功矣。卡薩布蘭卡之南有馬拉干什城 (Marrakesh)，亦葡萄牙人所創建，時

在十六世紀之初葉，雄偉之石垣，摩天之巨堡，至今猶巍然如昔，可見當時葡人建築之堅固矣。其西九十英里有古城曰薩斐(Sab)，亦沿岸海口岸之一。綜觀摩洛哥沿岸諸城，類多沃野，而回教之盛，又冠全宇，其地之清真寺，皆深閉固扃，使歐人無由而攔入，偶有入寺瞻仰者，則教中人輒以爲有污聖地，非作種種之禳解，不能釋懷也。

發坦支爾，乘車東行，入阿耳及里亞(Algeria)，亦法國之屬領也。地勢分三部，北爲海沿平原，南爲沙漠，介於其間者，則高地也。沿海有奧倫(Oren)阿爾及耳(Algiers)，君士但丁(Constantine)波奈(Bone)諸港，均有火車相交通，奧倫位於西部，爲最繁盛之貿易港，阿爾及耳爲地中海岸之一丘陵，外觀頗壯麗，有銀色都市之稱，爲歐洲文化輸入之中心。氣候冬令燠暖，爲歐人避寒勝地。君士但丁跨河上，爲內地之重要都會。波奈居其東，亦地中海濱寄碇之良港也。由此東行，至突尼斯(Tunis)，爲法屬突尼斯之首邑，濱突尼斯湖，法人開鑿水道，與湖相通，而由外港各勒塔(Golfe)以接於地中海。城建於六七〇年，自古爲名勝之地，今亦爲非洲首屈一指之都市，商業繁盛，工業以革皮刺繡等著稱於世。其東北十三英里，有迦太基(Carthago)之故墟，八八〇年，腓尼基人(Pho-

enicians) 利霸之地也，有名之漢尼巴爾 (Hannibal)，即爲此地之偉人。突尼斯之南八十英里，有開溫城 (Kairouan)，爲宗教之首府，有回教大寺院，古代羅馬帝國之古蹟，留存者尤多。

突尼斯之東爲力比亞 (Libya)，意大利於一九一一年所獲得之屬地也。其面積頗大，而人口則在諸邦中爲最稀。大部分爲沙漠，居民多集於沿海一帶。的黎波里 (Tripoli) 爲其唯一重要之要港，沙漠水草田中所產之棗子，與蘇丹所產之駝鳥羽毛，均由此輸出。由的黎波里東行，至本加濟 (Bengasi)，爲力比亞之第二都會，有隊商之旅行驛次。

由力比亞而東航，則過埃及之沿岸，穿蘇彝士運河以入紅海，經意屬厄立特利亞 (Eritrea) 之港口馬薩澳 (Massaua)，而至巴布厄爾曼得海峽 (Babel Mandeb)，沿途天氣酷熱，風浪亦大。馬薩澳位於珊瑚小島上，有棧道與大陸相接，有鐵路，一通阿比西尼亞山 (Mt. Abyssinia)，長僅四十八英里，一通阿斯梅拉鎮 (Asmara)，其地附近有金礦，已在開採中。厄立特利亞與阿刺伯之也門 (Yemen)，隔海相望。

巴布厄爾曼得海峽附近有島曰丕林 (Perin)，爲英屬地，紅海之門戶也，其東亞丹 (Aden)，

建於火山石崖之中，深溝深邃，礮壘堅固，英駐重兵於此，以資防衛。蓋軍事上之要鎮也。惟其地景象殊淒慘荒涼，岸上除巉岩斷崖以外，殆無一草一木之點綴，天空則太陽炎熱如火輪，無片雲以爲掩蔽，極目四望，惟見一片蒼茫慘白之日光，反射於石崖與草屋之上耳。使不位置於紅海之口，則終不免爲一荒地，亞丹之重要，實位置使然也。

由此東航，經錫蘭新加坡香港以返於上海。自直布羅陀海峽以東，凡所經歷之要港，殆莫非英國之屬領，軍港煤站，隨在皆是，英國之所以能成爲海上王國而稱雄於全宇者，此蓋其命脈也。

744



res

2