

# 本國地理

張其昀編

上冊



附中等本國地圖

書圖合購 實價一元  
單購書本 實價八角  
單購地圖 實價四角

定價八角

南京鍾山書局印行

城隍廟對面 太平路三三三號

民國二十一年九月初版 二十三年四月五版

鍾山讀本  
高中程度  
**本國地理** 上冊

**編輯凡例**

(一) 據最近教育部規定高級中學普通科之地理功課，分三學期教完，（第一學年及第二學年上學期）每週上課二小時。本書分爲上中下三冊，每冊供一學期之用。

(二) 著者前爲商務印書館編纂高中本國地理，除總論外，每章講完一天然區域，作科學的說明；全國共分二十三個天然區域，全書亦分二十三章。此種編制，實爲我國地理教學開一新紀元，近來各書坊所出課本，亦相習成風。據實際教學經驗，已公認良法美意，非此莫屬。本書仍用此法，惟增加首都與上海二章，總論則移於最後。著者曾以此書原稿，在國立中央大學實驗學校高中部試教數章，知程度尙屬適合，學生亦甚以求得新知爲快。至總論所以放在最後一章者，乃本於教學之經驗，宜以具

體事實居前，而以抽象原理列後。地理教師固宜詳究人地學之原理，但同時亦須顧及學生心理，所謂成竹在胸，隨緣說法，令學生積少成多，潛移默化，一旦由分而合，自可水到渠成矣。

(三)

吾友胡煥庸君曾爲教育部起草高中地理科課程標準，列舉各種問題，如人口問題，食糧問題，水利問題，邊疆問題等，以爲綱領；意謂地理教育宜注重國計民生，應以人地學之原理活用於實際問題，藉免玩物喪志之弊，用心良苦。此亦鄙人十餘年來研究中國地理之素志；鄙人對於高中地理素主張科學方法與政治思想兩方面，兼顧並重。例如本章第一章「黃河三角洲」，於治黃問題，導淮問題，災荒問題，土匪問題等，均有扼要的說明。關於現代中國問題，著者已分章論述，以見因地制宜之道；教者若前後聯絡，更收觸類旁通之效。

(四)

地理教學與地圖有不可須臾離者，中國圖學之不講也久矣，圖書館中大率有書而無圖。坊間地圖陳陳相同，但有省區，僅列地名。普通檢查，

## (五)

固宜常置案頭；專門研究，則實全無貢獻。著者有鑒於此，另編中等本國地圖集，與本書密切照應，相得益彰。（亦分三冊，每冊可隨書合購，亦可另售。）所有地圖及畫片，均經著者多方搜羅，斟酌改製，而彙於一編；既不好高騖遠，亦不安於簡陋；務使學生一面聽講，一面看圖，左右逢源，瞭如指掌。又掛圖爲地理教室中最重要之設備，鍾山書局正在編印中學地理科掛圖，當陸續出版，以供各地中學之急需。

拙著中學地理教學法一文

見地理雜誌第二卷第二期地理教育專號

有云：『地理教科書不出於下述

兩類：（一）綱要式，以數十頁之書，總括大意，此不便於自修，必須教師演講，如教師不善補充，則學生將感覺枯燥無味。（二）讀本式，詳細而明白，學生能自閱讀，若用演講式，或覺此種書欠佳，以教師無補充發揮餘地也。然若用設計法，令學生融會貫通，而能回答所提出之問題，則其詳細明白之處，正其完善之點。』本書係採用讀本式，每章之後，均有習題十餘則，其目的在訓練學生之讀書方法，並非機械式的問答

。或解釋，或比較，或分析，或綜合，富於變化，不拘一格。希望教師諸君對於各章習題，儘量應用，以引起學生之興趣與努力。

(六)

本書取材之重要來源，均有附註，以供教師參考進修之用，又方志月刊（前稱地理雜誌）爲鄙人所主編，其發刊辭云：『本刊以促進中學地理教育爲其旨趣，一切努力皆以此爲集中。』現已出至六卷，於教材教法教室設備等項，常有所商榷，特以介紹於教師諸君。再者，關於本書如有疑問或有賜教之處，請投函南京鍾山書局編輯所著者收，甚爲欣感也。

民國二十二年八月 鄞縣張其昀識

## 目次

### 第一章 黃河三角洲……………頁一——三八

- (一) 區域 本區以黃淮平原爲範圍(二) 黃淮平原介於新舊黃河之間(三) 江北淮河北三爲分區
- (二) 地形 黃土(三) 嶺函之險(三) 土窖(四) 泰山山脈(四) 相山山脈(五) 淮陽山脈(五) 淮河流域大勢(六)
- (三) 水系 (甲) 黃河 河曲至孟津(七) 河道之變遷(七) 治河工程(八) 洛水(八) 古汴水(九) 小清河(九)
- (乙) 淮水 大淮河流域(一〇) 淮水源流(一一) 淮水之病(一二) 導淮計劃(一二) 洪澤湖(一二) 微山湖(一二)
- (丙) 運河 治運問題(一三) 鹽河(一四)
- (四) 氣候 水旱災(二四) 風塵(二五)
- (五) 富源 農產品(二五) 家庭工業(二六) 木材荒(二七) 礦業(二七) 中興煤礦(二七) 賈汪煤礦(二八) 烈山煤礦(二九) 淮南煤礦(二九) 利國驛鐵礦(三〇) 海州磷礦(三〇) 淮北鹽

(二)

(六) 民生 災荒與土匪(三二) 江北人之困苦(三三) 寨(三三)

(七) 交通 運輸方法(三四) 三大鐵道(三五) 三大鐵橋(三五) 河淮航路(二六)

(八) 都市 (甲) 山東省 濟南(二六) 濟甯(二七)

(乙) 河南省 開封(二七) 鄭州(二八) 洛陽(二八)

(丙) 陝西省 潼關(二九)

(丁) 江蘇省 海州(三〇) 徐州(三〇)

(戊) 安徽省 蚌埠(三一)

(九) 名勝 濟南山水(三一) 孔林聖地(三二) 徐州形勢(三三) 開封古蹟(三四) 洛陽古蹟(三四) 中

原古物(三五)

本章習題十四則(三五) 附註廿六則(三七)

## 第二章 大湖區域 ..... 頁三九—七四

(一) 區域 大江大湖息息相關(三九) 湘贛皖鄂四省異同(四〇)

(二) 地形 皖南地形一瞥(四〇) 贛東地形一瞥(四一) 大江中流之邱陵地(四二) 洞庭鄱陽與雲夢

(四二)

(三) 水系 (甲) 大江 沙洲(四三) 夏秋洪水爲患冬春航運不利(四四) 大江中流整理計畫(四五)

萬里長堤(四六)

(乙) 各支流 洞庭系統(四七) 鄱陽系統(四七) 漢水(四八)

(四) 氣候 溫度介於華南華北之間(四九)

(五) 富源 水稻油菜與棉花(五〇) 茶麻紙張(五〇) 木材(五一) 景德鎮瓷器(五二) 漢冶萍公司

(五三) 各鐵礦(五五) 各煤礦(五六) 錫與鉛鋅(五七) 水泥與石膏(五七)

(六) 民生 生活最低限度以下(五八) 赤匪(五九) 米價(六〇)

(七) 交通 長江航綫(六一) 湘鄂路與南潯路(六二) 江西新鐵道計畫(六三) 航空路(六三)

(八) 都市 (甲) 湖北省 武漢三鎮(六三) 沙市(六四) 宜昌(六五)

(乙) 湖南省 長沙(六五) 湘潭(六五) 常德(六五) 岳州(六六)

(丙) 江西省 九江與鄱陽港(六六) 南昌(六六) 景德鎮與樟樹鎮(六七) 贛州(六七)

(丁) 安徽省 安慶(六七) 蕪湖(六八) 合肥(六八)

(九) 名勝 廬山(六九) 衡山與雲山(七〇) 黃鶴樓小孤山與赤石磯(七一)

本章習題十五則(七二) 附註廿三則(七三)

第三章 大江三角洲……………頁七五——一二二

- (一) 區域 太湖周圍之水鄉澤國(七五) 太湖省之建議(七六)
- (二) 地形 京鎮山脈與界嶺(七六) 三角洲上之平江(七七) 三角洲上之湖羣(七七) 人工河流(七八)
- (三) 水系 (甲) 大江 京鎮間之大江(七九) 揚子三角港(七九) 江岸之坍與漲(八〇) 海岸線之變遷(八一)
- (乙) 太湖 太湖之原委(八二) 太湖之利病(八三) 寬場問題(八四)
- (丙) 運河 裏運河(八五) 江運河(八五) 江錫湖運河(八六)
- (丁) 海塘 塘工及保坍工程(八六)
- (四) 氣候 江南江北氣候之異(八八) 大江中下流氣候之異(八八) 氣候與航業之關係(八九) 氣候與風光之關係(九〇) 氣象台(九〇)
- (五) 富源 魚米之鄉(九二) 蠶桑與絲織(九二) 棉花與鹽墾(九三) 水泥陶土與石料(九四) 煤鐵礦(九六) 大電廠(九六)
- (六) 民生 男女合作(九八) 男女別離(九九) 民生與國計(一〇〇)
- (七) 交通 京滬滬杭線(一〇二) 內河航路(一〇二)

(八) 都市 政治首都與經濟首都(一〇二)

(甲) 江蘇省 鎮江(一〇三) 南通(一〇四) 無錫(一〇四) 蘇州(一〇五)

(乙) 浙江省 嘉興與湖州(一〇七)

(九) 名勝 國立太湖公園(一〇七) 莫干山(一〇九)

本章習題十二則(一〇九) 本章附註廿六則(一一)

## 第四章 首都……………頁一二三——一三〇

三種天工(一二三)

(一) 高山 「山下有山皆繞郭」(一二三) 山林(一二四) 山泉(一二四) 山房(一二五) 山陵(一二六)

山壘(一二七)

(二) 深水 首都商港(一二八) 長江渡船(一二九) 飲水問題(一二九) 江山名勝(一二〇)

(三) 平原 江濱平原(一二〇) 河濱平原(一二三) 湖濱平原(一二七) 城內之邱壑(一二七) 鍾山南坡

(一二八) 首都四郊(一二九)

本章習題十則(一二九) 參攷書三則(一三〇)

## 第五章 上海……………頁一二三——一四二

市區與市籍(一三二)

(一) 上海港口

黃浦江(一三二)

吳淞江(一三三)

神灘問題(一三三)

(二) 工商業

工業中心(一三四)

地價(一三五)

國際貿易(一三六)

(三) 租界與市中心計劃

公共租界收回問題(一三七)

新市中心區域計畫(一三八)

新商港計劃

(一三九)

(四) 東方大港

開闢東方大港(一四〇)

本章習題六則(一四二)

附註十則(一四二)

第六章 東南沿海區

頁一四三——一九四

(一) 區域

東南沿海區超然于長江珠江水系之外(一四三)

閩全部浙大部及皖之徽江粵之韓江(一四

三)

(二) 地形

錢塘江流域地形(一四四)

閩江流域地形(一四五)

(三) 海岸

下沈海岸(一四六)

杭州灣(一四七)

舟山羣島(一四八)

象山港(一四八)

三門灣(一四九)

福建諸港(一四九)

(四) 水系

錢塘江(一五〇)

錢塘灣(一五〇)

溝通運河(一五一)

浙東諸川(一五二)

閩江(一五二)

閩

南諸川(一五三) 韓江(一五三)

(五) 氣候 暖國氣象(一五三) 颱風(一五四)

(六) 富源 食物與名產(一五五) 茶園與果園(一五七) 魚鹽(一五八) 織物(一五九) 木材類(一六〇)

礦產類(一六一) 水力(一六三)

(七) 民生 永定人(一六四) 甯波人(一六五) 梅縣人與客族(一六七) 南洋華僑(一六八) 少數民族(一六九)

發民憎民畚民(一六九)

(八) 交通 杭甬鐵道(一七二) 杭江鐵道(一七三) 漳廈與潮汕鐵道(一七三) 京粵福昌二鐵道計畫線(一七四)

(一七四)

(九) 都市 (甲) 安徽省 屯溪(一七六)

(乙) 浙江省 杭州(一七七) 蘭谿(一七八) 甯波(一七八) 五山頭(一七九) 溫州(一八〇)

(丙) 福建省 三都澳(一八二) 福州(一八二) 延平(一八三) 泉州(一八二) 廈門(一八三)

漳州(一八四)

(丁) 廣東省 汕頭與潮州(一八四)

(十) 名勝 黃山(一八五) 桐江(一八五) 西湖(一八六) 觀潮(一八七) 山陰(一八八) 四明(一八八)

普陀(一八八) 天台(一八九) 雁蕩(一八九) 武夷(一九〇) 仙霞(一九〇)

---

中國地理 上冊 目次

本章習題十二則(一九〇) 附註三十四則(一九〇)

附中等本國地圖集 目錄另詳

本區以黃  
淮平原爲  
範圍

鍾山讀本  
高中程度  
本國地理  
上冊

## 第一章 黃河三角洲

### (一) 區域

黃河自潼關以下，突然的向東曲折，稱爲下流。「行都」洛陽，位於洛水北岸，洛水便是黃河下流最大支流。洛陽附近，黃河兩岸，尙屬夾岸皆山的形勢，既納了洛水乃漸入于坦坦蕩蕩的大平原。這個平原，原是黃河自己沖積作用所造成的，坡度極緩，一望無際。我們所要注意的，自河洛相會以後，便看不見偉大的支流了。這是因爲黃河下流，河流不在地中行，而在地上行；換句話說，黃河河槽較之其他河槽爲高。因此黃河北岸之水，不入於黃河，而入於海河；黃河南岸亦是如此，所有之水，皆南流而入淮水。黃河下流之大平原，總稱曰華北平原；僅就南岸而言，可稱爲黃淮平原，本章所講的區域，即以黃淮平原爲範圍。



鄞縣張其昀編著

黃淮平原  
介於新舊  
黃河之間

江北為北  
河北分爲  
三區

北起海河，南抵淮河，西至孟津，凡此平原，實可稱為黃河大三角洲。我們爲講述便利起見，把這塊大三角洲，再分爲二區，而以大河爲界。黃河以北歸于海河流域；黃河以南，仍稱黃河三角洲。理由是什麼？理由是淮水曾經爲黃河所奪，併爲一流，所以淮河下流是老黃河，現在的黃河是新黃河，而黃淮平原即介於新舊黃河之間，故云。更老的黃河曾經併吞過海河水系，茲不暇溯及。現在黃淮雖已分流，但在地勢上原是溝通，風土人情可謂一家；尤其在治水問題上，彼此保持着極密切的關係。

黃淮平原，不但與河北平原相連，也與淮南平原相連。南起蘇杭，北達平津的大運河，爲一條人造的河流，表示人力去適應環境的偉業。可是地形雖屬相似，而因南北氣候的差異，景象究竟大不相同。全年的雨量，從南到北漸漸減少了；冬天的溫度，從南到北亦愈趨於嚴寒了。例如淮南平原尚可種稻，黃淮平原祇能種麥了。黃淮平原，冬天尚可不用火坑，一到河北省境，家家都有火坑了。舉一反三，我們對於江北，淮北，河北三個平原，不能不分爲三區，

以便說明。

黃河三角洲在政治上屬於河南山東江蘇安徽四省，但此種多角形的省界，爲歷史上的遺迹，乃人力勉強所劃分，在天然環境本來只有一個區域。這種不合自然的省界，當然流弊極大，行政上極不方便；盜匪的猖獗，水災的蔓延，均與此有關。今欲肅清匪患，消弭水災，則黃淮平原跨及四省邊境之地，非建一新省不可，也有人建議這個新省就名曰黃淮省。（註二）

## （二）地形

自江蘇徐州向西，直到河南滎陽，中間不但沒有山，連小邱都看不見；足見黃河下流極爲平坦。地面上爲一種淤沙狀的沈積物，名曰黃土，色黃或黑。（在多含腐植土時色黑）黃土大部分爲砂粒所成，惟粒極細，各粒間不相聯絡，故質甚軟，若取而置于兩指間磨研之，即成細粉末。黃土爲肥沃土壤之一，極適於農作。（註二）

音堂一帶，古稱崤山，歷史上著名的函谷關，即因道路狹隘高深如函，故名。

函谷關有二，秦關在今靈寶縣境，漢關在今新安縣境。

在觀音堂陝州間，有我國最長之隧道，名曰硤石驛隧道，（計

長一七八〇公尺）想見工程之困難。隴海鐵路於民國十五年通至靈寶，民國二

十年底通至潼關。靈寶至潼關一段，工程亦甚困難，全段共有山洞十座，均屬

土質，最長者為潼關穿城山洞，（計長一〇八〇公尺）在隴海全路已成各段中為

第二最長之隧道。（註三）

## 土窖

函谷關和潼關，皆南倚高原，北臨黃河，為通西北之孔道。這裏黃河兩岸的山地，都是土山，就是黃土所構成的。黃土土質雖鬆，但能直立數百尺而不墜，當地居民，利用地形，鑿山穴居，號為土窖。像洛陽附近，農民之穴居不可勝數，據說有三不怕，冬不怕冷，夏不怕熱，又不怕飛機擲彈。

## 泰山山脈

黃河下流至濟南附近，再見山陵，開封城上四面看不見山，濟南則頗有山川之勝。濟南以下，黃河兩岸仍是平原，惟南接泰山山脈，即山東半島的山地，別有一番景象，半島地理不在本區範圍之內。山東邱陵，屹峙于黃淮平原之

## 相山山脈

東，其水流分馳外向，輒與黃淮相混擾，津浦鐵道和大運河，都是沿着山麓線外的平原而進行的。

淮河以北，殆爲一侵蝕平原而又有沖積者。

侵蝕平原與沖積平原不同，前者爲侵蝕作用所成，後者爲沖積作用所成。

像徐州

附近，羣山輻輳，然而高度有限，餘多平原。大抵安徽北境與江蘇毗連處，山嶺重重，自成一脈，呈東北西南方向，直達蘇省東海爲止，東西蜿蜒數百里，相山最巍峻，故稱爲相山山脈。相山位于安徽宿縣境，高約四百餘公尺，北跨蘇境，西臨豫疆，爲皖北名山之一。（註四）自相山而東，在徐州海州之間，山勢散亂出沒于平原之上，及至海州附近，山勢漸高，而雲台山孤峯特秀，爲羣山冠，高約六百餘公尺。雲台山昔本浮峙海中，後因海濱逐漸淤漲，遂與陸連。至今海濱一帶，瀟質極重，有廣闊之鹽場。西連島獨立海上，爲一岩島，高約一百五十公尺。島與陸間，水深浪靜，爲黃淮平原最良之海港。

## 淮陽山脈

淮河沿岸，地勢低窪，自此而南，地形皆作東西向之橫嶺，繼長增高，卽所謂階級地。更上則千巒萬峯，高插雲表，此乃江淮之分水嶺也，名曰淮陽山。

大勢  
淮河  
流域

脈，嶺北之水入淮，嶺南之水入江。考此山脈延長甚遠，在陝西名秦嶺，在河南名伏牛山，嵩山與桐柏山，大致作西北走向，入皖後，折而東北，以其適當淮水之陽，故有斯名。淮陽山脈高度達五百公尺乃至一千公尺，循淮東下，山勢漸平，在安徽壽縣境，屹峙于淮河南岸者，曰八公山，高約二百餘公尺。再進則岡巒起伏，狀若丘陵，及近蘇省，乃盡沒于原野矣。（註五）桐柏山上有武勝關，爲平漢鐵道所經，關雖不甚高，然處羣山之間，居上臨下，可以扼守，爲豫鄂之間一重要門戶。

總而言之，淮河流域之地勢，東北與西南多山，西北多邱陵，東南及中部皆平原。東北泰山聳峙，降落甚速，每逢大雨，有山洪暴發之患。西北嵩山泰山之間，山脈中斷，一片平原，黃河常有奪淮之患。今河復北遷，河底淤漲，遂成尾閘淤塞之病。西南爲淮水幹系，上游稍有傾斜，中流以下地勢平夷，惟支流錯出，狀如團扇，此爲其特點也。淮南地形高亢，少有水患，被淹區域，率在淮北。

### (三) 水系

#### (甲) 黃河

黃河至潼關，爲華山所阻，折而東流，亦名河曲。潼關以東，河身界于山西河南之間，在陝州以西，河身兩岸多黃土岡阜，自陝州而東，又入深峽，那就是觀音堂西北的三門山，其地兩峯隔立，中有巨石，卽所謂砥柱中流是也。自此以東，過孟津，直至鞏縣北之洛河口，河流仍行二山中，惟北岸太行山脈漸折向北，南岸河洛之間，山亦漸低，稱北邙山脈。自滎澤以下，平衍廣漠，古稱陸海。

黃河自古以濁流著名，俗有『俟河之清，人壽幾何？』及『聖人出而黃河清』等語。蓋黃河上游所經之地，多在黃土發育之區，所納諸流，冲刷甚烈，故黃河泥沙之多，未見其比，平均水量百分之十一爲泥沙。在上流爲山勢所限，水流湍急，泥沙隨去。滎澤以下，水經平原，河始泛濫，且屢經遷流。水之善于改道者，莫如黃河，按河道之大變遷，自周代迄今，已有六次，最近一次

的遷流，即前清咸豐五年（一八六五），易其由開封向東南流經江蘇北部入黃海之故道，爲由開封向東北經河北山東入渤海，即現今之河流。至其所以屢次泛濫遷流之原因，良以河水挾泥下駛，至近海之大平原，則河身驟寬，水流之速度遽減，泥沙逐漸淤澱，以致河床漸高於兩岸，而泛濫遷流遂發生矣。

## 治河工程

黃河爲華北第一巨川，爲患之深，史不絕書。數千里膏腴的平原，任其縱橫蹂躪，河流所至，廬舍爲墟，數千年來損失之鉅，奚可以數字計！黃河隄防潰決肇禍，多在河南開封一帶，此即黃河險工所在。歷來治河者，多以築堤堵口爲能事，竭有限之人工，應無常之變化，欲其長治久安也難矣！黃河上中二游，向未測量；下游一段，雖先後經各省河務機關實測，又多各自爲政。故治河之時，必須有一統轄全河下游治理事宜之機關。治河宜先重下游之疏濬，同時能於上流植林及防止泥沙之侵蝕則更善。目前中外水利專家，正在創辦河工試驗室，研究黃河各種問題，關於具體施工計劃，一時尙未規定。（註六）

## 洛水

洛水爲黃河下流最大支流，發源於華山南部，東北行過洛陽，納伊水，至

鞏縣而入黃河。洛水入河處，河面廣約十里以外，渡河須費一日之久。由此而下，水流散漫，河無定形，兩岸均有護隄工程。在河南境內，匯入黃河之支流，最終者爲沁河，（在黃河北岸，源出山西）沁河以下無有也。在山東境內，匯入黃河之水，僅有一汶河，汶河以外無有也。古時河洛並稱，洛水頗多引水灌溉之利，古代洛陽建都，賴有此耳。

開封濱黃而城，古稱汴京，因汴水得名，汴水卽楚漢時之鴻溝。從前開封建都，因有汴水橫貫中國，西通黃河，南達江淮，東南漕米，而此而進，故宋人言『汴河爲建國之本』。自宋室南渡，屢經河患，汴河故道，久已荒廢。今開封有惠濟河在其東，賈魯河在其西，其下流皆入淮水。但惠濟賈魯二河，水道失修，終年大半乾涸；以致城之東南數百里，平原荒漠，概係旱田。現有黃河工程計劃，引黃河豐富之水，注于惠濟賈魯二河，使水源供給不斷，附近民田，得以灌溉。（註七）

黃河惟一之河港口，濊口，濊口距濟南十二里，濱臨黃河南岸，帆檣林立，

船貨雲集，洵不愧爲黃河下流的大碼頭，津浦鐵橋架設于此。濰口以下，黃河無通航之利，濟南入海孔道僅賴小清河。小清河橫貫魯省之東北部，爲魯省最有價值之河川，源于濟南，全長約三百八十里。黃河治導之後，有關於汽船航路之可能，復與運河十字交通，爲中國腹地水運之大利器，所苦者則爲海口之缺乏。據專家研究，與其在黃河沙洲上，施無用之工，不如利用小清河，另闢海口，以避沙洲之險。小清河口之羊角溝，如用挖泥船挖去泥沙，可望成爲良好海港，五六百噸汽船，即可入口，直達濟南；再開引河至濰口，建閘壩與黃河溝通，使淺水汽船穿豫境而達陝境，裨益于華北交通，殊非淺鮮。如是羊角溝之地位，將與揚子江之吳淞口相似。（註八）

（乙） 淮水

流灌於江河之間，水之最大者，淮河是也；縱貫南北，而與江河聯絡者，運河是也；運河之上游爲泗水，泗水之東爲沂沭二水，合淮運沂沭四大水系，成爲大淮河流域。流域之分水線，東北有泰山山脈，西北有屬於嵩岳之外方山

脈，西有伏牛及桐柏山脈，西南有淮陽山脈。東以東海爲界，南以江爲界，北以河爲界。面積二十七萬方公里。淮水幹流，源遠流長，故功用亦甚大，蓋淮河河身甚寬，含水量亦甚深，無乾涸之患，故航運頗便于商，灌溉頗利于農。且淮水含泥沙甚少，水頗清潔，兩岸居民之飲料，亦皆取諸是河。（註九）古來江淮並稱，良有以也。

淮水源於河南桐柏山東麓，支流衆多，最大者曰潁水。自安徽鳳台以下，河道俱在沖積層中，兩岸無復山嶺爲之屏障，故每當夏秋之交，時有橫溢之害。蚌埠以下，河身廣闊，勢同黃河，及至盱眙縣北，更闊至十餘里，又東北流，潞爲洪澤湖，由洪澤湖東北流出，分洩于江蘇中部諸支渠內，在淮陰（清江浦）與運河相會。嗣由淮安以下，穿運堤東出，分數支潞爲大縱湖，復由大縱湖分注于黃海。

當黃河未入淮以前，淮水獨立入海，水多流暢，不甚爲患。宋神宗時，黃河南流奪淮，淮禍始見，明清間禍乃益甚。自黃河奪淮，淤積日高，而淮水不

導淮計劃

洪澤湖

能下洩，遂反上溢爲洪澤諸湖。淮河現有河槽，已不能容衆流之匯歸，排洩不及，勢必橫流旁溢，潰決隄防，以濱河之地爲淤蓄之區，洪流所被，皆成澤國。又清江浦以下之淮流故道，係清咸豐以前之黃河下游，淤泥高積，河既易道，淮亦難行，致蘇省中部迭受水災，故近年盛倡導淮之議。

民國十八年，政府特設導淮委員會，決定導淮之技術上原則凡二：（一）排洪入江而不令受淮害；（二）利用洪澤湖攔拱，以減省尾閘工程，兼用洪澤湖蓄水，以發展灌溉。入江計劃卽自洪澤湖關一新河，穿高郵邵伯諸湖，至三江營入江，全線一百五十餘公里，費用約五千萬元。（註十）民國十九年國務會議議決撥「庚款」一部分爲導淮工程經費。

洪澤湖跨蘇皖之交，爲本區第一大湖，周圍四百餘里，面積可八千方里。

洪澤湖舊爲洪澤村，其地濱淮，有湖沼數十，洪澤湖其一也。後因淮河入海故道，爲黃河所奪，排洩不能盡量，始匯爲巨浸。（註十一）明末清初，湖尙不大，至乾隆間淮水泛濫，泗州（今泗縣係移置）全城沒入湖心，遂成今狀。湖濱淮

## 微山湖

水下游，地勢平衍，因之湖水盛漲之際，濱湖之地，多被浸淫之害。導淮計劃以治湖爲中心。

微山湖在蘇魯二省之交，運河西岸，南北長約二百餘里，東西廣約二十里，形狀如帶，分南北二部，南名微山湖，北名南陽湖，皆以山東汶河爲源。南陽湖地勢頗高，爲運河南北分流之樞紐。運河在魯一段，本藉南陽微山二湖爲之蓄洩，今因湖底淤澱日高，蓄水之利殆全失矣。

## (丙) 運河

運河爲吾國第一人工巨河，縱貫南北，在黃河與揚子江之間，又分三段，(一)自黃河南岸至魯省南境之台莊，名南運河；(二)自台莊至淮陰，名中運河；(三)自淮陰至揚州，名裏運河。南運中運，在本區範圍之內，支流紛歧，湖沼連貫，在昔漕運時期，具有特殊效用。自漕運停後，河工廢弛，湖河淤墊，閘壩毀壞。旱季則淺灘畢露，不能通航；每屆暑雨盛漲，輒卽氾濫爲災，沿岸居民歷受水患。民國以後，鑒于治運之必要，始設專局于濟寧，稍有測

鹽河

量成績，而運工終未開辦。治運之目的，期於亢旱時，五百噸之汽船，賴以通航。若運工告成，則北通平津，南達蘇杭，水利前途，所關至鉅。

鹽運河一名中下河，清初開浚，以運鹽艘。自淮陰至海州，河長一百五十餘公里，爲淮鹽運輸要道，故曰鹽河。

#### (四) 氣候

水旱災

氣候之勢力影響民生，在此區域最爲顯著，淮河爲農事急轉之一條界綫，分別南方之稻米區域，與北方之雜糧區域。（註十）黃河下流較之長江下流，溫度較低，雨量較少，河水不大，但一至冬季，水皆結冰。淮河冬日封凍約自十日至二十日。淮水流域每年平均雨量爲三十六英寸，其最少時不到平均雨量三分之一，最大之年達八十英寸，雨量多寡不定，影響于農產者至鉅。大致言之，夏秋二季爲雨季，雨多而風少；冬春二季爲風季，風強而雨稀。黃河水患，多在春季冰解後，所謂春水暴漲之桃花汛，及七八月之洪水，一年兩次，儼成恆例。七八月洪水時期之暴雨，其主要原因爲東南來之颶風。黃淮平原亦常有

旱災發現，固然旱地亦宜種植，尤其宜于麥棉，但水少沙多，常需灌溉；尤其是春季及初夏，當雨季未來之時，灌溉工作極為重要。近年地方不靖，人力較疏，隄防不慎，則泛濫成災；溝洫不興，則亢旱為苦。如開封附近，原有水利，河遷以後，沙高水低，恍如沙漠。

中國北部，黃土遍佈，既廣且厚，即在沖積平原，亦多黃土成分。黃土之成因多由於風力，冬季北風甚強，因其從蒙古沙漠中吹來，故多風沙或風塵。塵是黃色的，土是黃色的，河是黃色的，海也是黃色的，故有黃塵、黃土、黃河、黃海之名。俗話說的：『一進開封城，滿地是灰塵。』有時風大，塵沙飛起，行人即掩目蔽面，殊以為苦。開封城外沙邱高達三四十尺，沙邱之成因，一為河水氾濫，黃沙於焉沈澱；一為東北風盛，黃沙於焉堆積；為開封城牆所阻，遂於城外造成沙邱云。（註十三）

### （五）富源

黃淮平原，悉係旱田，小麥為冬季作物，高粱、小米為夏季作物。這些都是

食糧，芸麻、黃豆爲主要油糧。近年植棉者漸多，爲出口大宗。豫西產棉最盛，沿黃河之邱陵灘地，東西綿亘數百里，盡係棉作，靈寶、陝州一帶，棉田青蔥無際。靈寶棉花絨最長，久著聲譽。豫西棉花向由隴海鐵路運鄭州，再由鄭州分運至津滬漢等處。又農民皆蓄鷄，故鷄卵實爲大宗土產。農產中可助工業之發展者，爲棉麥鷄蛋等項，濟南、開封、鄭州、徐州各主要都市，均設有麵粉廠、紗廠、蛋廠等。徐州高粱酒，味醇氣香，爲著名特產，高粱一石可製酒四十斤，渣滓可以飼豬，各槽坊兼營油坊，所榨之油，多爲豆油，若芝麻油則由蔴油店專賣。果品則碭山梨子，歸德桃子，新鄭棗子，蕭縣石榴，曹州西瓜，皆珍品也。

### 家庭工業

家庭工業，各處有之，皆農家於閒暇之時，從事操作，其銷路廣而產量富者，如河南禹縣之土布，雖無大規模之工廠，而產量頗大，全縣人民於農隙之時，盡作紡織工作，機具多仍舊式，製品尙稱堅實，行銷全省，每年收入約二十萬元。（註十四）裴業以禹縣之鈞裴爲最好，其製品體質堅實，表面光潤，且帶有朱色花紋，古色盎然，頗屬美觀。麥桿可製成草帽、緹，惜居民以其價廉易得

，用爲燃料，若用以製成草帽，供給夏日一般之需要，亦可爲商品之一。

黃淮平原恐爲中國最無樹木之區域，淮河及支流發源地域，無不重山綿亘，荒涼滿目。房屋幾全用泥及磚造成，而以高粱莖代竹。吾人一入其境，隨在有矮小不堪之茅屋，板門土窗，觸諸眼簾。按其內容，則梁小而柱少，一切日用傢具，如桌椅凳床之屬，亦頗形簡陋，良以林業久弛，木材昂貴之故。麥桿豆楷皆供燃料，而田野之雜草及些微樹木之枯枝落葉，鄉民靡不極盡搜羅之能事。平原風景甚爲蕭條，偶有柳樹成行，綠陰綿綿，稍增風趣耳。

平原一帶，礦業當然較爲沈寂，然一爲推究，亦不無價值可言，蓋交通使之然也。礦區幸多襟山帶水，自礦山以至平地，高低之差甚微，陸有鐵路，水有淮運，貨朝出而夕銷於市上，故不患銷路之壅塞，而致出口之不旺。若嶧縣賈汪烈山諸煤田，均能暢銷各地。產鐵之地則有利國驛鐵礦，海州燐灰石礦爲我國惟一產地。江蘇宿遷縣舊有玻璃廠，原料甚佳，惜已停閉。

## (一) 山東嶧縣中興煤礦

該煤礦爲吾國商辦偉大煤礦之一，津浦路臨城

車站在其西，有臨棗支路，橫貫煤田，長約六十里。棗莊居煤田東端，爲山東嶧縣屬之一大市鎮。復由棗莊南至運河北岸之台莊，築有棗台鐵路，長約九十里以達運河；再由民船轉運清江浦鎮江等處。自光緒二十五年（一八九九）開辦以來，迄今已有三十年，以四十萬元之資本，而逐漸擴充至七百五十萬元之鉅，興盛時工人四千。中興煤主要市場，爲浦口與上海，現公司尙擬將棗台鐵路延長而達隴海路，庶將來運往沿海各省之煤，可直由海州出發，得海行之便。

賈汪煤礦

（註十五）

（二）江蘇徐州賈汪煤礦 本煤田位於銅山縣東北六十餘里之賈家汪。（本地指泉曰汪，因附近有泉源，故名曰賈汪）煤田附近之地形，爲一狹長之盆地，西北及東南，環以叢山，其高度在二百公尺左右，獨西南方一望平原，直達徐州。賈汪西距津浦路之柳泉站三十里，有輕便鐵路可通。礦廠南約十二里爲泉河，由此可通運河，南下可直達長江。南距隴海鐵路之黃集車站僅十八里，他日礦務發達，可溝通此路，利用隴海路運煤。賈汪煤田實際可以採出之煤，

### 烈山煤礦

當有一萬萬噸左右，在長江下游交通便利需煤甚殷之地，有此鉅量之煤藏，實不可不謂中原稀有之富源矣。（註十六）

### （三）安徽宿縣烈山煤礦

烈山位於宿縣城之西北七十五里，距津浦路最近者爲福履集車站，計四十五里，地形平坦，現已鋪成路基，擬鋪寬軌鐵路，可直通烈山而至睢溪口，在烈山西北相距九里宿縣之首鎮也。水運則有睢河，（淮水支流）自礦山西側之新開運河，直通睢河，順流而下，約七十餘里，直達福履集之黃山碼頭。舊有烈山普益煤礦公司開採，十七年收爲國營，十九年又改爲官商合辦烈山煤礦公司。（註十七）

### 淮南煤礦

### （四）安徽懷遠縣淮南煤礦

淮南煤礦地居安徽懷遠鳳台壽縣三縣交界之處，其地名舜耕山，最高頂脊約在百公尺左右。煤田在淮河南岸，交通既便，煤質亦佳。民國十九年，由建設委員會投資一百萬元，實行開採。礦區在懷遠縣西南部九龍崗，北距淮河岸洛河鎮十五里。目前運煤方法利用輕便鐵道，由礦廠運至洛河鎮，再利用淮河水運而至蚌埠，（水路一百五十里）然後由津浦車

運至浦口。淮南煤礦，產量頗豐，建設委員會擬築輕便鐵道，經合肥至縣。湖對岸之揚子江邊，以期暢銷，名曰江淮輕便鐵道，路長四百里，需費四百餘萬元，測量已竣。（註十八）

此外尚有江蘇蕭縣白土寨煤礦，東北至徐州五十餘里。山東泰安寶華煤礦，距津浦路之大汶口車站約六十里。煤田所占之地位，均甚便利。

### 利國驛鐵礦

（五）江蘇徐州利國驛鐵礦 該礦位置在江蘇西北隅銅山縣境內，與津浦鐵路相近，運河在其北僅數公里。礦床俱成低山，位於微山湖之東南隅，高距湖面三四十公尺。自礦地至利國驛車站，遠者亦僅四公里左右。本礦在漢時，即經採鍊，歷千餘載而始衰，最近在停頓中。礦藏約有數百萬噸，惟分佈散漫，地勢太低，常苦水患，此其弱點也。（註十九）

### 海州燐礦

（六）江蘇海州朐山燐灰石礦 朐山位於東海縣治之南，高峯約三百五十公尺左右，礦地緣山之南麓，距縣城約十里左右。出海要埠為新浦鎮，即鹽河航路之終點，水盛時小輪直達清江浦。燐灰石（Apatite）係粉末狀之沙土，在

我國尙不多見，昔時鮮有注意者。現有錦屏公司開採，所獲礦質售與日商，作爲農田肥料，或製燐原料，（我國提燐之原料昔每取之於骨灰）國內銷售之處絕少。（註二十）

海灘居民多以製鹽爲業，如江蘇海州與山東羊角溝均爲產鹽之地，前者尤爲重要。製鹽用天日晒法，鹽之豐歉，視春夏間晴日之多寡，語云：『小滿前後十八掃』（小滿在五月二十一日）此之謂也。夏日大雨時行，收成無望。至秋高氣爽，亦可成鹽，謂之秋掃。淮北所產之鹽，完全集中於海州，水路運輸向以運河爲主要途徑，自隴海通車，兼重車運，運至魯豫皖等省銷售。

## （六）民生

平原居民大都務農爲業，因冲積平原甚爲肥沃，故人煙甚爲稠密。惜近世水利廢弛，災荒頻仍，農村衰落，瀕於破產，致有『窮山惡水，地瘠民貧』之語。人民生活艱難，遂多流而爲匪。如津浦路轍迹所經，半爲民風强悍之地，向多盜匪出沒之區，况自民國成立以來，屢經戰役，潰兵散卒，流在山野，嘯

聚成羣，盤踞滋蔓，殺人越貨，時有所聞，如昔年臨城劫案，其最著者。

安徽鳳陽爲明太祖朱元璋之故鄉，有一首流傳甚廣的鳳陽歌，寫着當地災荒的嚴重情形，其辭曰：

『說鳳陽，話鳳陽，鳳陽本是好地方。自從出了朱皇帝，十年倒有九年荒。大戶人家賣田地，小戶人家賣兒郎；奴家無有兒郎賣，背着花鼓走四方。』

江北人之困苦

辭曰：

又近人吳壽彭君曾爲文描寫江蘇徐海一帶人民困苦的生活，極爲真切，其『生長在江南的兒女們，年年看見江北人的來到於江南各縣的城市，做小販，做廠工，做黃包車夫，做一切下賤的事，在一隻破爛的小船裏邊，住宿，吃飯，養小孩子。又年年看見許多江北人來到各縣的鄉村，開墾荒地，或是做僱工，蓋起一二間草蓬子，與江南清秀豐腴的田野，以一個可憐的點綴。尤其是上海一隅的紡織工人，製造工人，重工業工人，

小車夫，黃包車夫，碼頭工人，苦力，江北人佔了最大的成分。南市與開北的貧民窟，以及浦東徐家匯土山灣一帶的茅舍櫛比，都表明了江北人困苦的生活。』（註二十一）

因土匪猖獗，村民多築寨以資防禦。開封一帶，村落四周，必築有堅固之土牆，一如城垣，其名曰寨。又如安徽宿縣烈山煤礦公司，不但四圍環築土牆，四隅並有礮樓炮位，以山中萑苻至多，非此不能保安寧也。山東嶧縣寨莊中興煤礦公司，防守亦極嚴，礦場四周，有石築圍牆，周回二里餘，高自二丈至三丈餘，築於民國四年，所費約兩萬元左右。礦中編有衛隊千餘人，備有快槍，機關槍，迫擊砲，及手槍等，所以著名抱犢崗之土匪，也不敢來侵襲。（抱犢崗之匪，自民國十二年孫美瑤等臨城劫車之後，傳名中外，其地在棗莊之北，高聳峭拔，峯爲平頂，故名曰崗。）但公司對於圍牆以外的劫掠事件，很少出來干涉。據說那裏的土匪，都是農民居多，無事便出來搶劫。在公司興旺的時候，土匪就很少，因爲他們都有工做，到礦裏當礦工，就不會挺而走險了。

所以有人說，政府要消滅抱犢崗的土匪，非贊助中興煤業的發達不可。（註二十）  
三 舉一反三，要解決黃淮平原的民生問題，非修明水利，振興實業不可。

### （七）交通

本區交通狀況，可分四類：一爲旱路，像江蘇錫山全縣地勢，爲一大平原，無一山嶺，無一河流，但見平疇一片，不分阡陌，亦無溝澮，其稍低窪者，卽爲大道，通行騾馬車、牛車及人力小車。此種土路，春秋二季尙佳，夏秋之交，每以霖雨連綿，泥濘不堪，交通因之斷絕。二爲水路，像淮河及洪澤湖皆可通舟，沿河上溯，小舟可至河南之信陽；淮南北各支流，亦多可通舟。三爲汽車路，像河南中部的許昌，爲平漢路之一站，復有開許（至開封）許南（至南陽）許禹（至禹縣）許鄆（至鄆陵）等汽車路，交通稱便。四爲鐵路，像豫東皖北一帶所產豆麥雜糧，多由長淮水道運出，及津浦路告成，多改由車運。蚌埠居長淮中游，爲捨舟登陸之樞紐，自津浦通車以後，以荒涼村市，一躍而爲皖北重鎮。

隴海津浦平漢三線，爲本區鐵路三大幹線，其交軌之要站，一爲徐州，一爲鄭州，此二地在交通上居南北東西之要衝。津浦路沿綫之出產，以皖北爲大宗，運到浦口之糧食以豆、麥、花生、高粱爲主，礦產以煤炭爲主。平漢隴海兩路商運情形，極相類似，率以秦晉豫西豫南等地出產，棉花、藥材、牛羊皮毛、菸葉、土菓等類爲出口大宗，進口貨物爲正頭棉紗、洋廣雜貨、紙張等項。隴海鐵路現已通至潼關，若展築至西安，交通更爲便利；復與招商局有水陸聯運之議，海州貨物，不難利用聯運，銜接輪船運輸。

黃河在鄭州與濟南有二大鐵橋，濟南黃河鐵橋長一千二百餘公尺，費銀四百萬兩，爲德國工程師所建，宣統三年（一九一三）告竣。鄭州黃河鐵橋，爲中國最長之鐵橋，長三千三百餘公尺，費銀二百四十萬兩，爲比國工程師所建，光緒三十年（一九〇四）告竣。鄭州以上，孟津亦有架橋之議。孟津對岸爲孟縣，古爲要津，兩岸多山，河狹而多灘地。孟縣之北四十餘里，爲道清路西端之清化鎮，孟津之南約五十餘里，爲隴海路之義井鋪，南北百里中接築鐵路，所

河淮航路

費無多，且可由道清路向東延展至山東濟南。津浦路在蚌埠，淮河上亦架有鐵橋。淮河中流可通行汽船，自蚌埠東至臨淮關，五河，盱眙，西至懷遠，鳳台，壽縣，正陽關，每日均有輪船往來，自正陽關至潁上，太和，汽船亦可通行。民船可自太和向西北上溯至河南周家口。黃河自濟南至鞏縣，通行民船；鞏縣至陝州，有三門之險，船弗能通，僅輕船可放下；陝州至潼關，帆船仍可通行。

(八) 都市

(甲) 山東省

(二) 濟南  
濟南即歷城縣，爲山東省會，南臨歷山（高七百餘呎），北枕黃河，城內有大明湖；地勢窪下，泉多水清，趵突泉爲諸水之冠。本市飲料，向以泉源暢旺，隨地汲引，鮮有缺乏之虞。西關爲商埠，係中國自關，津浦膠濟二路，在此接軌，商業繁盛。工業有魯豐紗廠，成立於民國八年，資本二百萬元，工人二千；又有麵粉廠四家。學府有山東大學（一部分在青島）與齊魯大學。濟南人口，據民國十六年警察廳調查，計三十四萬，外僑二千餘人，日僑居大多數。

### (一) 濟寧

。民國十八年五·三·慘·案·發生後，日兵以暴力強佔之，全市乃入於亡國景象，暗無天日者幾及一年，當時人口曾減至八萬，省會則暫設於泰安。濟南雖在黃河南岸，但並不濱河，河岸有濰口鎮，相距十二里，濰口爲濟南之重鎮，實市北之門戶，黃河下流惟一之河港也。

濟寧爲魯西商業重心，黃河東岸各縣貨物以此爲集散地。地當山東連河南北要衝，津浦鐵路有支線自兗州（即滋陽縣）達此，長五十六里，與運河聯絡，水陸兩便。濟寧環城爲運河，有小蘇州之稱。

### (乙) 河南省

開封與濟南相同，並非在黃河岸上，相距二十里，中隔一黃河大隄。開封爲中國古都之一，今爲河南省會。古時有汴水可直達淮水，以至長江，現已淤塞。將來黃惠河工程如能實施，導黃入惠，則黃河及惠濟河均爲本市便利航路。今隴海鐵道經過開封。工業有麵粉公司三家。學府有河南大學。全市人口據民國二十年省會公安局調查，在二十五萬以上。

(四) 鄭州

鄭州北距黃河五十二里，架有黃河鐵橋，平漢隴海二路在此交軌，使鄭州成爲北方棉業大市場之一，秦晉兩省之棉花，多輻輳於此，轉銷於津滬等處，次則牛皮、瓜子、紅棗等，出口頗多。每年來鄭銷售之棉花，共值三千餘萬元，遇豐收之年尚可加倍。（註二十三）民國九年，鄭州豫豐紗廠成立，資本二百萬兩，工人四千。鄭州爲一新都市，在光緒三十年間，尙屬一青蔥無際之田園，自鐵路告成，鋼軌交錯，車運紛繁，爲中州一大埠，全市人口約八萬。（民國二十年中國銀行調查）本地居民大半集居城內，車站一帶，多外省流寓之人；換言之，名城裏爲鄉下，謂車站爲城鎮，亦無不可。此外河南省平漢路上之大站，有漯河鎮（屬郾城縣）駐馬店（屬確山縣）及信陽，信陽尤爲豫鄂交界之重鎮。漯河鎮東百二十里有周家口，在淮河最大支流潁水之航路終點，從周家口舟楫可以直達蚌埠，故爲豫東重要農產中心。

洛陽在洛水之陽，故名，古代屢次建都，有七朝都會之號。考隋代之洛陽，（七世紀初）前值伊闕之口，後依邙山之麓，東出瀍水之東，西逾澗水之西，

(五) 洛陽

洛水貫乎其中，駕天津橋其上，周凡五十二里，戶凡二十萬餘，規模宏壯，遠非今時所及。隋煬帝更引汴入淮，疏邗溝入江，作通濟渠以通東南，引濟入漳，合衛達海，作永濟渠以通東北，運輸便利，控及渤海長江，綰轂中原之局勢以成，都洛而能善用地形者，前古未有也。（註二十四）洛陽現僅有隴海鐵道經過其地，市面甚爲蕭條，自二十一年一月二十八日，滬事發生後，國民政府移駐洛陽辦公，定爲行都。華路檻襪之洛都，人多屋少，一切簡陋，滬事和緩，各機關多遷回。

(丙) 陝西省

潼關城北枕黃河，南拱羣山，地在陝西境，爲陝第一門戶。城北遙對城之北岸，曰風陵渡，爲晉陝交通要津。潼關距渭河口約八公里，黃河自匯合渭河後，經潼關轉而東流。此地爲昔日軍事防守之重地，商業上亦以處於黃渭之交，有高屋建瓴之勢，爲百貨所集，祇以地方山河兩阻，市廛偏窄，城市建設頗難發展，居民約祇萬人。（同註三）又陝州北門外之茅津渡，亦爲豫晉間交通之

要道。

(丁) 江蘇省

(七) 海州

海州（即東海縣）爲隴海路之起點，距潼關約九百公里。海州港口曰大浦，現在西北貨運，可以直接由隴海路運至上海。惟大浦港口近爲海沙淤塞，商輪時有攔淺，擬另闢新港於墟溝，以謀商務發展。墟溝在西連島對岸，水深浪靜，可容巨舶。（註二十五）海州與山東之青島，遙相對峙，輪船行十餘小時，即達彼岸。海州有魚鹽之利，鹽船可溯鹽運河至淮陰。海州人口三萬，淮陰人口八萬。（據江蘇民政廳十八年度報告）淮陰即清江浦，位於淮運交點，舊爲江北巨埠，自隴海津浦兩路告成後，交通梗阻，日趨困頓，運河既淤淺不可行輪，道路亦崎嶇不可通車，匪患頻仍，民生凋敝。現擬建築隴海支路，自海州至淮陰，謂之清海線，此線告成，仍擬擴展至鎮江對岸之瓜州。

(八) 徐州

徐州（即銅山縣）古時亦有水運之利，今者黃河改易，鐵道貫通，地勢重要，較昔尤甚，行旅經過，多出斯途。城外羣山重繞，古來常爲軍事重鎮，然

高度有限，餘多平原。徐州人口十六萬，（據江蘇民政廳十八年度報告）出產以花生牛皮小麥及雜糧爲大宗。從前日本曾要求建築高徐鐵路，係自徐州過山東高密至青島，長五百公里。徐州至海州共一百八十公里。

蚌埠亦一新都市，從前商業皆在淮陰，因淮陰位於運河與淮水會合之點。自運河廢弛，津浦通車，淮水流域之物產，以蚌埠爲集中地，淮陰遂衰落。蚌埠有舊督軍公署，安徽省曾曾有遷設蚌埠之議。蚌埠汽車路長一百六十里，壽縣地濱淮河，水路通正陽關等處，商業尙稱發達。

### (九) 名勝

本區以風景言，以濟南爲最，所謂「湖光山色與水清」是也。濟垣附近多山，地勢低窪，狀若盆地，城南諸山泉伏流於此，爭相噴發，故歷城多泉源，有七十二名泉之稱，尤以趵突黑虎兩泉爲最著，泉流競發，噴薄有聲，爲小清河之主要泉源。大明湖位於城北，風景清絕，夙負盛名，中外人士蒞濟者，咸以泛游爲快。幽泉碧波，固屬澄潔可愛；古剎祠宇，尤多點綴之功。千佛山在

城南五里，又名歷山，相傳爲虞舜耕處，自城內望之，層巒聳翠；自山頂俯視省城，歷歷在目，西北則黃河一曲，濁浪翻空，洵大觀也。

濟南以南，泰山孔林，同爲中國民族之聖地。泰山居泰安站之東北，山麓離站僅六七里，峯巒巍峨，高不可仰，其詳俟山東半島章述之。曲阜孔林孔廟爲中國文化發祥之地，歷代相承，保護有加。曲阜縣城西距津浦車站十八里，其北東南三面，羣山盤鬱，其西則廓然，惟淺疇平隴，曲阜實位於黃淮平原之東界也。其名勝古蹟，略述如左：

(1) 泗水在縣北八里先聖林之後，源出泗水縣陪尾山，西南流至舊兗州府城東，沂水來入之，至濟甯入運河。

(2) 沂水在縣南門外，魯點浴乎沂，夫子曰：『吾與點也！』發源尼山之麓，西南流入於泗。

(3) 洙水在縣北二里，穿聖林而橫流，出林復西南流入於沂。

(4) 尼山在縣南六十里，其脈來自泰山，其外衆山聯絡環拱，不可勝數。

昌平山在尼山之西，其下爲昌平鄉，爲夫子所生之地，今名魯原村。  
(5)至聖先師廟，在今縣城中央，卽孔子闕里故宅。杏壇在先聖殿前，卽孔子與弟子講學之遺址。衍聖公府在廟東，孔子第七十四代孫孔德成居之。

(6)先聖林在縣城北二里許，前枕舊魯城，林門與縣北門相直，夾路檜柏森然，周圍數十里，繚以周垣。史稱孔子葬城北泗上，弟子心喪三年，相訣而去。孔子既葬，弟子異國各持其土所宜，植於墓前，故孔林實爲最有歷史價值之森林。

此外曲阜城內有顏子廟，鄒縣城內有孟子廟，所謂喬木古國，令人心仰。民國十九年。曲阜曾爲內戰區域，孔林孔廟損失頗鉅，規正設法修理，估計工費一百五十萬元。

徐州在地理上爲南北交通中心，是地岡巒四合，血戰頻仍，興亡陳迹，指點皆是。其著稱者爲城南之雲龍山，登高遠眺，羣山在目，城郭若畫。昔人詠

徐州詩云：『龍吟虎嘯帝王州，舊是東南最上游。青嶂四圍迎面起，黃河千折挾城流。炊煙歷亂人歸市，杯酒蒼茫客倚樓。多少英雄談笑盡，樹頭一片夕陽浮。』徐州地勢之雄勝，可以想見。今黃河北遷，隴海通車，形勢不減當年。民國十六年十二月國民革命軍克復徐州，入而復出者凡六次，犧牲之浩大，爲北伐以來有數之巨戰，亦足想見徐州作戰之困難矣。

開封古蹟

開封洛都，皆爲古都，北宋時以開封爲東京，洛陽爲西京，介於其間之嵩山，遊蹤亦極盛。今古代精華，大都銷滅，不勝故宮禾黍之感，而嵩山亦寂寥久矣。開封龍亭，卽北宋故宮遺址，今改爲中山公園。城內鐵塔，卽宋以前遺物，凡十三層，高百餘尺，拾級而登，可望見黃河流水。且塔係琉璃磚製，美麗悅目，誠汴城勝蹟也。汴城在歷史上甚有價值，不便拆毀，擬在城上栽花種樹，建築新式亭閣，名曰花園城云。

洛陽古蹟

洛陽古蹟，已焚毀略盡，其僅存者如白馬寺，在城東二十里，漢明帝所立也，爲佛教入中國之始。城南二十五里有龍門石窟，兩山夾峙，伊水出於其間

，故亦曰伊闕。龍門之石窟佛像，爲北魏時所鑿，代表中國之雕刻美術。龍門洛陽間有關林，卽國民所崇拜關羽之墓。民國十九年北平圖書館在河南洛陽購到漢熹平石經，此石出地在洛陽城東二十五里洛水北岸，卽漢太學舊址，爲存字最多之古石，實希世之寶也。

民國十二年在河南新鄭縣發現大宗古器，新鄭卽古之鄭國，秦置郡縣，因號新鄭，縣居鄭州之南，許昌之北。所發現者如鐘鼎之類，皆宗廟重器，就其形製文字考之，當爲周東遷後戰國以前之物，爲先代典型所寄，中邦文化所關。今存開封博物館。（註二十六）山東省立圖書館有羅泉樓與漢畫室，一藏古代錢幣，一藏漢代畫石，亦文化史上最珍貴之寶物也。

### 本章習題

- （一）黃河下流何以無大支流？
- （二）洪澤湖之成因如何？
- （三）從水路交通上說明古代開封洛陽建都之形勢？

(四) 略述計劃中溝通黃淮（黃惠河）與溝通江淮之新運河。

(五) 江蘇墟溝與山東羊角溝二新商港之比較。

(六) 濟南濰口鎮前途發展之希望，在於何處？

(七) 列舉黃淮平原之新都市，並說明其勃興之原因。

(八) 就本章中所述計劃中之隴海支線，繪圖以表示之，並表明中國最長

之隧道與最長之鐵橋。

(九) 列舉黃淮平原中運煤用之鐵道支線。

(十) 如在黃淮平原建一新省，省會應設何處，其理由何在？

(十一) 試述五三慘案之地理的原因。

(十二) 何謂土窰？何謂石窟？

(十三) 各自敘述關於江北人之見聞。

(十四) 孔子故鄉是屬於淮水流域嗎？或黃河流域嗎？

(註一)參觀張其陞著人地學論叢第一集頁三二，三三。

(註二)參觀王恭陸著黃土之研究一文，載於武漢大學理科季刊，二十年十月號。

(註三)詳見凌鴻勛著隴海鐵路潼關穿城山洞，載於工程雜誌第七卷第一期，二十一年三月。

(註四)參觀李捷編中國地質圖南京開封幅說明書，頁三，民國十八年七月，北平地質調查所印行。

(註五)參觀劉季辰趙汝鈞合著蘇北皖北地質礦山報告，載於地質彙報第一號，民國八年七月地質調查所印行。

查所印行。

(註六)參觀李儀祉著黃河之根本治法商榷一文，載於華北水利月刊第一卷第二期，第三期，民國十七年十一月十二月。又德國恩格司教授 (Engels)著鄭肇經譯制駛黃河論一文，載於工程雜誌第四卷第四號，十八年七月。

(註七)詳見中國建設第五卷第四期(二十一年四月)河南建設專號，黃惠河工程計劃一文。

(註八)詳見李儀祉先生在羊角溝演講闢港之利益，演講稿載於山東建設月刊二十年三月號。

(註九)見何慶雲淮河水之分析，載於中國建設二十年十月號。

(註十)參觀導淮委員會導淮工程計劃一書，民國十九年出版。

(註十一)見建設委員會整理導淮圖案報告，頁十七，民國十八年八月出版。

(註十二)參觀人地學論叢第一集頁一五二，一五三。

(註十三)詳見馮景蘭著開封附近沙邱之成因及其分佈一文，載於中國地質學會會誌，十五年十二月號。

(註十四)見中國建設第五卷第四號，河南工業概況。

(註十五)詳見平仲中興煤礦參觀記，載於礦冶雜誌第三卷第十二期，十九年五月。

(註十六)詳見謝家榮江蘇銅山縣賈汪煤田地質，載於地質彙報第十八號，二十一年二月。

(註十七)詳見翁文灝計榮森安徽宿縣烈山煤田地質，地質彙報二十一年二月。

(註十八)詳見王竹泉安徽懷遠縣西南部煤田地質，地質彙報十三年十二月。又馮景芬濉寧煤礦工程，工程週刊二十一年四月十四日。

(註十九)詳見丁格蘭著謝家榮譯中國鐵礦誌下冊頁一六一至一六六，地質專報甲種第二號，民國十二年地質調查所出版。

(註二十)詳見劉季辰江蘇東海縣朐山礫灰石礦，地質彙報十一年十月。

(註廿一)詳見吳壽彭逗留於農村經濟時代的徐海各屬，載於東方雜誌二十七卷第六、七期，民國十九年三月。

(註廿二)見朱梅雋中興煤礦公司之調查，時事月報二十年十一月號。

(註廿三)見調查鄭州出產報告書，中行月刊(中國銀行出版)二十年四月號。

(註廿四)詳見蘇莘洛陽都變遷考，載於北平地學雜誌，十三年十月號。

(註廿五)詳見凌鴻勛隴海鐵路建設概要及新工進行概況，載於工程雜誌第五卷第二號，十九年四月

(註廿六)參觀關百益編新鄭古器圖錄，商務印書館出版。

## 第二章 大湖區域

### (一) 區域

大湖區域就是從宜昌到蕪湖揚子江中流之地。長江中流，湖泊特別的多，與大江息息相通，像洞庭湖鄱陽湖等，都是中國本部數一數二的大湖，所以叫做大湖區域。湖泊之多，表示大江尚在壯年時代，江流的沖積作用，奮進無已。像江漢平原，便是一種湖成平原，即大湖漸爲大江所淤塞也。本區形勢，大概言之，江的沿岸，湖的周圍，常有廣大的沖積平原，平原之外爲邱陵地，邱陵地之外，爲南北二嶺的山地。但是這種地形的分佈，揚子江南北兩岸，並不是對稱的。大江中流四大支流，曰沅，曰湘，曰漢，曰贛，在北岸者僅有漢水。從漢口以下，大江迫近淮陽山脈，所以北岸從漢水以外，無重大支流。各支流的下游，襟江帶湖，平原甚多；上游則山脈環繞，山多於田。中國河流東西行者多，南北行者少，本區主要水道，除大江幹流外，沅湘漢贛四水，都是向南北流，而且水勢都是很浩大的。港汊交錯，蘆澤紛披，帆檣四馳，交通稱便。

大湖區域在行政上包括湖南湖北安徽江西四省。江西省地形構造很簡單，成一個很明顯的地理單位，就是贛江盆地。湖南省地形和江西相彷彿，這二省都整個的屬於大湖區域。湖北和湖南，從前合稱為湖廣省，中間本無天然疆界。湖北省關係較為複雜，其西南部在地形上實為貴州高原之一部分，其西北部與河南省西南部合成一個區域，就是漢水上流的山國，我們稱為秦嶺漢水區，將來另行講述。安徽在地形上，亦不能自成一單位，其北部淮水流域，屬於黃河三角州；其東南一隅，則為錢塘江上游，也不屬於揚子江流域。

## (二) 地形

我們現在取了兩條路線，一條是從蕪湖揚子江邊上黃山山脈，一條是從南昌鄱陽湖邊上武夷山脈，便可認識本區地形的大概情形。蕪湖在長江南岸，地勢低平，間有山岡起伏，亦大抵谷廣坡緩，田疇彌野。且地近長江，交通便利，河渠縱橫，土地膏腴，故人口頗繁，村落棋布，幾相毗連。自蕪湖迄宣城，背江而馳，地勢逐漸增高，然地勢大致仍甚平緩。宣城以南，漸入山地，交通

阻塞，農田漸稀，故人口亦次第減少。宣城適據黃山山脈之北麓，爲山嶺平原之遞嬗帶。故自北而南，由平原入山地，輒覺山勢陡峻；若自南而北，則由山嶽而入平原，山勢復似逐漸開朗者。宣城左右，谷廣河寬，雖岡嶺起伏，然其最高者出海面不過六百公尺，而湖沼散佈，原疇錯縱，不若徽州一帶之谷狹山峻，峯巒矗峙也。（註二）

武夷山脈爲閩贛二省之界山，除其正幹之部，山勢稍峻外；向西江西方面，山勢不甚大，形勢緩慢，岡阜所在多有，高度漸次降低，終至平原曠野，以迄湖濱。我們試自杉關沿盱江而下，其上流行叢山中，水流湍急，河身狹而曲，少舟楫之利，可行竹排。其中流半行山嶺，半行原野，河身漸闊，水流稍緩，不但正幹帆船可通，支流亦多小船往來。其下流行於小山低嶺平原曠野中，西北注入鄱陽湖及贛江，此段江面闊大，水流緩慢，可行汽船，便於水運，此盱江水系之大概也。（註二）湘贛二省省會，形勢稍有不同，南昌位於鄱陽平原之範圍中，長沙去湖尚遠，山勢未盡，起伏不平。如在長沙城外，登高處遠

望，但見羣山環立，星羅棋布，約皆高出地面數百尺。

我們再從宜昌至蕪湖，把沿江地形，敘述大概。宜昌至漢口一段，計直線距離僅四百公里，而航綫屈曲至七百公里，此段沿江兩岸，盡屬低地，古稱雲夢澤。武漢以下，江流折向東南，兩岸山勢漸迫，黃石港以下，邱陵愈多。至蘄春以下，武穴之間，北有淮陽山脈，南有幕阜山脈，兩岸山勢合抱，儼成峽谷，故其間田家鎮等處，向爲中流要塞。揚子江中流，有蘄春武穴間之關鎖，猶如上流之有三峽；中流之有漢水洞庭間之平原中豁，猶如上流之有四川盆地。武穴以下，形勢又復開曠，漸入鄖陽平原矣。九江之東，卽鄖陽湖入江之口，曰湖口。九江蕪湖間之江流，中包廣原，外鎖邱陵，自成一段。蕪湖以下，已遠受海潮，是爲下流。又皖北地形有所謂霍山弧者，卽淮陽山脈忽由西北折向東北處，此乃地殼構造弱點之所在，而爲安徽地震震源之所在。霍山主峯高達二千公尺，大江南岸廬山之最高峯高一千五百公尺。

揚子江有洞庭鄖陽兩大湖泊，藉以吸收盛漲，減免水患，可謂天錫之寶。

洞庭湖爲中國本部最大之湖，其面積爲二千二百九十方哩；鄱陽湖次之，面積一千九百六十方哩。二湖水漲時均汪洋無際，水落時則洲渚紛披，港道曲折。長江水落時，則湖水入江；長江水漲時，則倒灌入湖。鄱陽湖南北狹長，北部東西皆山，故形勢極爲緊迫；洞庭湖四周地多卑溼，此其不同處。安徽巢湖，面積約二百餘方哩，居局部盆地之中，環湖皆低邱陵，湖水甚淺。湖南湖北二省間，西自松滋，東抵大冶，北自鍾祥，南盡洞庭，除二三石山錯出其間外，皆爲江湖沖積之地，亦卽長江中流一大盆地，古時名爲雲夢大澤，洞庭湖特其南端之殘餘而已。此大澤又可分四區，（一）江漢以北諸湖，或漢口諸湖，（二）江漢之間諸湖，是謂雲澤；（三）大江西南諸湖，以達洞庭，是謂夢澤；（四）大江東南諸湖，或金口諸湖。

### （三） 水系

#### （甲） 大江

大江在宜昌高出海面一百三十尺，在三峽中，江面寬度僅千尺上下，至宜

昌乃展至三千尺。自宜昌以下，已入平原，故江流甚緩，其江身寬窄至不一律；有寬至二十英里以上，而窄處僅四分之一英里，處此情形之下，水災固難避免。而泥沙淤積之處，沙洲尤多，旁流支流，散漫不一；遂致水無定軌，淤淺日著。沙洲是怎樣來的呢？<sup>(2)</sup>大江流過沙洲時，河身驟寬，容量增加，同時江流速率減少。江流挾泥沙而下，其挾沙量的多寡，要看流速為轉移；如果流速減少，便會沈澱下來，河道遂淤淺了。揚子江中流所挾泥量，雖不能與黃河相比，但觀漢口至安慶附近，有崇文洲等十一沙洲，梗塞江中，也足以表示泥沙淤積之多。考洪水泛濫之處，莫不有沙洲之存在，沙洲誠長江之病態也。

夏秋洪水  
為患冬春  
航運不利

古人云：『江之利在蜀，江之患在楚』。大江中流水患有二：第一，在農業上，大江中流地勢既平，因此沿江居民築堤以防潰溢，但一到雨量過多，波濤洶湧，橫衝直撞，致發生淹沒田禾傷害人畜的水災，所謂『咫尺不堅，千里為壑』。像民國二十年，揚子江大洪水，湖南被災區域，佔全省十分之四，湖北佔十分之六，江西佔十分之三，安徽佔十分之七，江蘇佔十分之六。五省被

災人口約二千五百萬人，損失總數達二十萬萬元，是年全國米棉產額約減收三成之間，（註三）誠爲空前浩劫。第二在交通上，當冬春水落時，蕪湖以下，因有潮汐作用，江道尙暢；蕪湖以上，航行極感困難，偶或不慎，且有擱淺的危險。當夏季水位高時，載重二千噸之商船可以通行，及至水枯之時，僅能通行載重四五百噸之輪，佔原有容量不過四分之一。往往巨舶上駛，至蕪湖或大通，必分裝小輪而後西上；小輪下駛，亦過崇文洲乃併吞巨舶而後東行。輾轉駁運，商家在時間及經濟上損失不可勝計。故長江必須實行治導，務使江水納入正軌，不但航運可終年通航無阻；而隄防潰決之患，亦可消弭於無形。

總理實業計畫，關於整治揚子江計畫，所定方法，爲裁灣取直，以定正泓，建築堤壩，以束江身；他如閉塞旁支，浚廣窄隘，俾全江水道趨於整齊一律；在工程方面，總理多主張利用河流之自然勢力。蓋揚子江下游淤淺之處甚多，若用機械疏浚，則江水含泥量之多如此，江床沈澱之速如彼，而水泓遷移靡定，終非根本整理之計。故必須規定泓線，集中水量，以增水力，使揚子江疏

浚，完全利用江流自動挖深，藉收一勞永逸之效果。最近揚子江水道整理委員會（屬於交通部）已擬定漢口吳淞間之整理計畫，其主張多與總理實業計畫相符，而更爲具體。欲防揚子江之水災，當急其所急，先致力於中部，該會計畫即先將漢口以下崇文洲等十一沙洲依次整理，束水歸泓，規定唯一之水道，維持較巨之水深，不但可便利航運，亦藉以暢洩洪水。（註四）至漢口以上，須整理洞庭湖蓄水之量，嚴禁放墾，以杜與水爭田之弊。

揚子江漢口吳淞間整理計畫，整個工程預算須五千萬兩，奈此項治本計畫尙未實施，揚子江已發生空前之水災。國民政府水災救濟委員會，於事後辦理工賑，利用災民造堤，自二十年十二月至二十一年六月，共築成長江堤岸八千里，上自沙市，下至揚州，可稱爲萬里長堤，雇用工人數最多時達一百四十萬名。堤岸高度比較長江水勢二十年最高度更高三尺，以漢口言，堤身高至五十五尺。故以後縱有大水，或可不致再釀巨患。長江新堤實爲歷史上之一大工程，或比於萬里長城。長江本有堤防，此次則從新造成而統一之。然堤工究係治

標之策，若江岸不固，則堤雖堅固，亦不能獨立於岸崩之日，故治本計畫仍不可緩，宜指撥的款，早日實施。

## (乙) 各支流

洞庭湖上流爲湘資沅澧四水，湖南省向分西中南三路，南路爲湘水流域，中路爲資水流域，北路爲沅水流域。諸水圍聚環灌，沈澱於湖，而後入江；湖與江流互相吞吐，其調節水量之效用，甚爲宏大。惟近年江流挾沙入湖，洞庭日漸淤高，洲灘迭起，業隔洞庭爲東西二湖，西湖尤淺，不便舟楫。有時江水暴漲，來勢洶湧，入湖各水，概非其敵。迫澧水入沅水，迫資水入湘水，由是入湖四大支流，水系紊亂，水大則壅決爲患，水小則交通阻塞。各家治湖意見甚多，如溝通東西二湖也，疏濬四水尾閘也，嚴禁放墾，以杜與水爭田之弊，此皆治標之策；治江卽所以治湖，是謂治本辦法。

鄱陽湖水勢亦若洞庭，夏日泛濫，冬日淺涸，湖面逐漸淤縮，湖之四圍皆平原，江西全省之水皆注之，最大者爲贛江，次爲盱江（一名汝水）信江（一

名上饒江（鄱江（一名昌江又稱北江）修水（又稱西河）。贛江爲江西之主流，亦爲全省交通樞紐，上流曰章貢二水，至贛州城北會而北流，至萬安吉安間，有十八灘之險，至樟樹鎮合袁江，至市汊合錦江，又北過南昌乃入鄱陽湖，形成三角洲。至此江身益寬，然極淺，僅中央一部可通舟楫，彌望兩岸，都爲沙灘，無樹木房屋。每年夏秋水發，此種沙灘，悉成澤國，望之一片汪洋，廣袤可及數十里也。

### 漢水

漢水發源於秦嶺山脈，襄陽以上爲山國，其流甚疾。迨入潛江縣境，卽蜿蜒而入湖沼地帶，所謂古雲夢澤之北涯，灣曲特甚，往往十里九灣，有『曲莫如漢』之語。漢水下流，也和黃河一樣，行於平原之上，非行平原之中，水災幾無歲無之，尤以潛江監利沔陽及漢陽爲最重。蓋此四縣，非但南沿大江，且處於漢水之下游。民國二十年長江水災，實以漢口受災爲最重，平日錦繡繁華之鬧市，轉瞬間變爲黑暗世界之澤國。古人云：『寧飲建業水，不食武昌魚，』卽言其危險而卑溼也。

#### (四) 氣候

大湖區域氣候不及黃河流域的寒冷，亦不及珠江流域的溫暖。雨量也是介於華南華北之間，每年平均自四十吋至四十五吋。大江流域。每月平均溫度，雖無有在冰點以下者，但一有猛烈乾燥之北風，橫掃而過，則嚴寒亦可刺骨。如冬日天氣不過冷，則不若黃河流域之乾燥而晴朗。夏季氣候炎熱，濕度尤高，殊令人疲乏。漢口平均有六十二天，其溫度超過華氏九十度。（註五）這時候只有高山，像廬山的牯嶺（拔海三千五百呎）爲清涼之國。廬山夏日溫度，常在華氏八十度以下，早晚僅有六七十度。山中地勢高寒，又多雨，九江全年平均雨量爲六十四吋，牯嶺則爲一百零四吋，（註六）時晴時雨，變化難測。要之，大湖區域的氣候，溫暖濕潤，對於中國主要的農作物，像稻米，像茶樹，確是非常適宜，所以成爲極重要的產米和產茶區域。夏季多雨，河水高漲，尤以六月降雨最多；到冬季雨量較少，就有水落石出的現象。江水普通春夏上升，秋冬降落，每年七八兩月爲高水期，一二兩月爲低水期。

(五) 富源

水稻油菜  
與棉花

本區土壤，爲中國最肥美者之一，田疇稻畦，多闢其上，人口極其繁殷。大抵春季多種小麥，兼產油菜，麥菜地內又常種蠶豆。春季收穫後，祇要有水灌田，卽種水稻，其不種水稻者，則種棉花等作物。洞庭湖鄱陽湖和巢湖的周圍平原，是中國產米最豐盛的地方，安徽江西湖南三省的稅收，皆以米糧出口爲大宗，廣東浙江等產米不足的省分，多仰給於此。安徽蕪湖除爲大米市外，又以菜子出口著名，時值陽春，遍地黃花，皆爲油菜，菜子多運往日本。平原以上的山地，以種紅薯爲最普通之物。湖北米糧稍感不足，但產棉之多爲全國第二，（江蘇第一）所謂家鄉棉（產於湖北黃岡縣）雲夢棉（產於湖北孝感縣），都是中國最優等的棉花。武昌有規模宏大的紡織廠，所出紗布都用黃鶴樓商標，很有名。湖南濱湖各縣亦產棉，除長沙紡廠銷用及民間日用外，其餘大都運往漢口。

茶麻紙張

平坦之山坡上，產茶極多，紅茶爲湘省特產，色鮮味濃，亦爲吾國大宗。

湖南茶葉，平江產額最多，安化品質最良。漢口茶市，十之六以上爲湖南紅茶，其次爲湖北之蒲圻茶，均運銷英俄二國。江西修水茶，與皖北霍山茶，集中於九江，亦銷行俄國。邱陵地又產苧麻，可織最細夏布，極爲經久耐用，湖南的瀏陽，江西的萬載，爲其重要產地。這種夏布，大概是鄉下未出嫁的閨女所紡織的，稱爲女兒布，和夏布有同等價值的便是紙張。全國產紙以江西爲第一，每年產額達八百萬元以上，約占全國三分之一，尤以宜春萬載二縣產額最鉅。江西紙都是竹紙，種類很多，通常印書用的連史紙，以河口鎮所產最著名。還有安徽涇縣出產中國最上等的紙，叫做宣紙，（涇縣古名宣州）原料是稻草漿和一種桑樹的皮，叫做楮皮合起來的；其稻草與水，均較他處質良，故造紙最宜。宣紙潔白而堅韌，中國美術家必須用此紙作書畫，銷路遍及國內。惜產紙之地，大都位於深山之中，交通極不方便，輸出之貨多賴肩夫，其艱難可知。宣紙出品，悉自蕪湖轉運上海，而後分銷通商各埠。

山嶺地富於森林，茂林修竹，所在皆是。湖南湘江和沅江上流，出產杉樹

最多，湘江沿岸所產者曰東湖林，沅江流域所產者曰西湖林。杉樹需要極大，可充棟樑之材。每年經過洞庭湖的大木筏，爲大江下流建築所必需，筏上可以造屋，好像水上的村落，可見其木筏之大。江西贛江上流，像贛州吉安等地，亦產杉木和樟木，樟木質堅，用以製造衣箱。樹木中最有價值的，要算油桐樹，就是桐油的來源，桐油有保水不透的性質，用途極大。沅江流域的桐油產額，爲全國第一，湖南靖縣洪江鎮，爲桐油集中地，特稱洪油，由常德運至漢口，銷行長江下游江浙等省。大湖區域之土壤，因地勢關係，多有峻壁山坡，農業利用不大，然利用造林，恰到好處。蓋不但能產生木材及副產品如桐油之類，而其間接利益尤大，即當暴雨之後，能減殺橫流勢力，免除水災，平時可保持河流，涓涓不息也。

景德鎮瓷

全國所產瓷器，江西景德鎮佔了三分之一，現該鎮每年產瓷約六百萬元，瓷行五十餘家。景德鎮位於浮梁縣昌江南岸，從北宋到現今，已有九百年歷史，從前稱爲中國四大鎮之一。全鎮長十三里，廣三四里，數里長之江岸，均爲

運瓷船隻所據，鎮內屋宇多以粗瓷碎片造成。該鎮人口二十五萬，大半倚窯業爲生，造坯，燒窯，施彩，畫瓷，各有專業，每年四月至十一月，爲燒窯時期，此時人口自二十五萬增至四十萬。瓷器原料的陶土，就產在本鎮東面的高嶺，所以叫做高嶺土。現高嶺土已告竭，乃改用安徽祁門縣的陶土，祁門也在昌江上游，土質亦精美，足與高嶺相匹敵。景德鎮陶瓷出品以日用粗貨佔其大半，近來改良彩色，仿製洋瓷，亦頗有進步。但手續極繁，工料俱費，燃料用柴草而不用煤，故成本極重，與洋貨競爭，不無困難。現宜急起直追，採用機械製造，改築煤窯燃燒，庶於減輕成本之中，以圖改良製品。（註七）湖南醴陵亦產瓷器，品質以日用爲主，銷路亘於湖南全省，年產額約二十萬元。

萍鄉之煤和大冶之鐵，乃漢冶萍公司的基礎。江西萍鄉縣煤礦爲長江以南的最大煤礦，有鐵路經過長沙，直達武昌。湖北大冶縣鐵礦在揚子江畔，也有鐵路可通。大冶鐵礦的品質，可稱爲世界上最優等的鐵，漢冶萍公司在漢陽和大冶二處，均設有大鐵廠，所產鋼鐵之多，向稱中國第一。只以平日辦理不善

濫借日債，爲人作嫁；益以近年軍事工潮的影響，遂致一蹶不振。然煤鐵爲國家基本工業，故爲國防民生計，均不能任其頹廢。萍鄉煤礦現在開採地點爲安源山，安源乃一新開鎮市，僻居山中，現有鐵路直達湖南株州，稱爲萍株鐵路。所產之煤，焦質甚佳，大半煉成焦炭，供給漢冶兩廠化鐵之用。民國十四年大工未停之前，全礦工人共有九千四百人。（註八）自鐵廠停工後，公司無力維持，遂放棄不顧，近來作輟無常，產煤亦無定額，以致業務停頓，工人失業。大冶鐵廠，在大冶縣屬袁家湖地方，西距漢口水程二百八十里，逼近大江，鐵路直達礦區，水陸交通尙稱便利。每年生鐵產量三十餘萬噸，在中國各鐵廠中允稱最大。漢陽鐵廠在漢陽龜山南麓，前臨漢水，左倚長江，輪舶往來，甚覺便利，每年可煉生鐵十六萬噸。（註九）初，張之洞創設漢陽鐵廠時，原以抵制外洋鋼鐵爲目的，惟漢陽鐵廠自創立以來，於技術上財政上歷經種種困難，復由官辦改爲商辦。漢冶萍煤鐵公司範圍雖日益擴大，債累亦日見增多，其結果遂離開自製鋼鐵供給本國之原來宗旨，而大半爲其日本債權者代謀供給，代

爲營業。漢冶萍所負日債達五千萬元，超過其千五百萬元資本額三倍。民國十六年，國民政府組織漢冶萍整理委員會，擬具整理辦法，迄今未見實施。但大冶鐵礦始終未嘗停工，因爲日本鐵廠裏所用的鐵，有一大部分就是靠賴大冶供給它的。

大冶鐵礦，因主權關係，一屬漢冶萍公司，一屬湖北省官礦局，前者爲大冶鐵礦，後者爲象鼻山鐵礦，二礦區相連結。象鼻山鐵礦自民國五年開採以來，湖北省政府先後投資四百餘萬元，年產鐵砂二十萬噸，因限於經費，未能設廠自行冶鍊，出售日人，損失甚鉅。（註十）蕪湖沿江一帶，像繁昌當塗等地，也有好幾處鐵礦，都是值得注目的。繁昌縣桃冲鐵礦，現有裕繁公司開採，礦工二千五百名。礦區距荻港鎮十五里，荻港在長江東岸，順流至蕪湖水程九十里。裕繁公司每年出鐵砂約一二十萬噸，由輕便鐵道運至荻港，改裝輪船運往日本，大好寶藏遂被強鄰攫之而去。當塗縣凹山鐵礦，現有寶興公司開採，礦區距長江東岸之馬鞍山二十里，築有輕便鐵道，（馬鞍山水口位於蕪湖南京之

間）所有礦砂亦多售於日人。我國無大規模之冶鍊廠，僅恃日本爲唯一之銷路。鑛業衰頹，多由於此。

### 各煤礦

安徽宣城縣有水東煤田，水東鎮北距蕪湖可二百里，其地羣山環抱，林壑幽美，運輸方法，先由輕便鐵道運至雙橋，再由民船沿青弋江（長江支流）運往蕪湖。水東鎮爲將來京粵鐵道所經過，京粵線沿路少煤田，故爲機車燃料計，該煤田實極有關係。（註十二）大冶煤礦，現時開採者多在石灰窰沿江一帶，以富源公司爲最大，所產之煤，差足供給武漢附近日用之半，益以湖南之煤，市場上尙無求過於供之現象。湖南煤業首推耒陽，其地處耒水下游，（湘江支流）四時可通舟楫，又當湘粵往來孔道，交通甚便。耒陽人民依煤爲生者，世世相傳，由來已久。本地採煤，悉用土法，就山坡鑿井，僅數丈即可得煤。春夏二季，雨水甚大，鑛內必停工，惟春夏水漲，則河流大通，正可運煤；秋冬水涸，不便運輸。故本地開礦，咸以春夏爲運煤時期，而秋冬爲開採時期。耒陽之煤，其用途多在供作家用燃料，除一小部分供本地人民外，其大多數則運往長

沙漢口，供市上燃料之用。（註十二）

大湖區域還有幾種稀有的金屬，像江西大庾縣西華山的錫礦，湖南新化縣錫礦山的錫礦，及常寧縣水口山的鉛鋅礦，前途都是極有希望。水口山，在湘江上流，將來粵漢鐵道經過其地。鉛的用途很廣，像製造鉛字和鎗彈等，都用得着。新化在湘江支流的分水嶺上，湖南產錫佔全世界百分之八十，而新化錫礦又佔全省產額百分之七十以上。（註十三）錫爲猛烈炸彈的重要原料，在國內無銷路，歷年所產，幾乎全部輸出。鎢礦可供鍊鋼及電燈泡內鋼絲之用，產地在贛江上流大庾嶺一帶，尤以大庾縣西華山所產爲最佳。考世界產鎢總數，我國占其半數而強，而國內產鎢總數，江西省又佔百分之八十而強。（註十四）是以世界錫、鎢二礦，實以湘贛二省爲其惟一中心。

漢口九江間，夾岸多山地，富於石灰岩，可以建設水泥工廠，現在大冶有水泥廠。湖北華記水泥公司，在大冶縣石灰窖，資本一百萬兩，年產水泥約三十萬桶。該廠地濱大江，交通便利，且武漢地處全國中心，內地需要，咸取給

於是，故銷路極好。湖北應城縣的石膏，爲極著名的天然特產，品質優良，爲製造水泥必要原料，又製造豆腐亦須用之。應城與平漢線路花園車站相近。

### (六) 民生

大湖區域，山水秀媚，谿谷幽邃，昔人所謂『物華天寶，人傑地靈』，洵非過譽。但一般平民的生活，並不如我們理想中的快樂。我們試就安慶鄉下的農民生活，作爲舉例：（註十五）

(1) 衣 普通的衣料多是棉布，雖有少數穿綢緞呢絨者，大都是豪紳及富戶子弟，農民有十分之三以上至冬季即發生無力購製衣服的恐慌。

(2) 食 比較富裕的人家，日食兩頓大米飯，其次有一飯一粥，甚至用一切雜糧（如玉蜀黍，紅薯，蠶豆，大小麥等）代替。至於酒肉醬醋等的消費，除富戶人家外，其餘實不多見。

(3) 住 除少數豪紳的瓦屋外，其餘都是茅屋，屋既矮狹，窗戶又少，復不清潔，所以每至夏末冬初之間，最易發生疾病。

近年來，生活費逐年上升，即衣食住價繼續增高；設若農民每年收入額沒有增加，或增加的速率不及生活費上升的快，則農民生活程度當然因此逐年降落，及降到生活最低限度以下時，他們連生存也不能保，無怪乎農夫都感覺種田的乏味，而不安於耕田。循良者去投軍，激烈者想造反；湖南人當兵的最多，而江西省則匪禍最烈。近幾年來，共產主義的恐慌，在揚子江中流十分擴大起來，幾成爲不可收拾之勢，其主因即在於此。（註十六）

據江西省政府報告，贛中各縣，自民國十七年已被赤匪擾害，至民國二十年止，人口之損失，現已達三百五十萬，財產損失亦達八萬萬乃至十萬萬元。贛湘鄂皖諸省，赤匪佔據地段，稱爲赤區，國軍駐守地段，彼則稱爲白區；其匪燄最盛之處，民衆純爲匪化，民即爲匪，匪即爲共。江西赤匪，初則以井岡山爲巢穴，繼則以東固山爲根據，井崗東固皆在贛江上流之支流。匪巢形勢，萬山重疊，林木陰森，溪流曲折，小道羊腸，如吉安縣之東固，素有小劍閣之稱。赤匪以山林地爲根據，常乘虛攻取繁華都市。民國十九年，景德鎮被共匪

攻陷三次，凡大小商店及人民住宅，均被搶掠殆盡，磁窑破壞，磁工流離，中外著稱之產瓷名區，幾已名存而實亡。東固爲江西赤匪之老巢，於民國二十年八月間克復，但著名匪巢，不止一處，死灰復燃，蔓延愈廣。其最重要者，爲豫皖鄂三省邊境之霍山老巢，或曰金剛寨老巢，俗所謂『鷄鳴狗叫聽三省之地』，軍事上尤佔要害。赤匪所至之處，產不共而田盡荒，殺人如薙，食糧無源，經濟勞力，完全喪失，若今後綏靖無效，前途將有不堪設想者。（註十七）

## 米價

民國以來，米價的增加，非常之快，尤其是世界大戰以後。民國九年，上海米價已達十七元之巨數，平民怨聲載道。但當時只有通都大邑如此，產米之地米價仍甚低廉。據同年岳州海關的報告，湖南米價每石只有四元二角。但一看民國十九年的情形，真有不堪回首之慨。是年上海米價的頂點，達到二十四元一石，長沙米價亦曾到過十九元一石，且米糧缺乏，有迫不及待之勢。十年中間，上海米價約漲出三分之一，已經是不堪，而長沙則自四元二角漲至十九元，幾乎增加了五倍，更是出乎意料之外。江西亦爲產米最多的一省，但在民

國十九年，南昌人民吃的是安南西貢米，每石價二十元，較上海尤高。因為該省南部西部各縣，被共產黨封鎖不得出口，以致發生省城購外國米，外縣又向省城買米的怪現象。（註十八）

### （七）交通

長江一路，外人稱爲黃金航路，每年貨物之輸出，佔我國貿易額二分之一，僅僅滬漢一段，屬於商務上之運費，每年達二千萬元以上。漢口一埠，處江漢、洞庭之交，爲中國、內河航業之中心，其地位最爲重要。長江航綫依地勢上可分三段，自滬至漢爲一段，稱爲下游；自漢至宜爲一段，稱爲中游；自宜之渝（重慶）爲一段，稱爲上游。又自漢口向洞庭湖上溯，南行可達長沙湘潭，西南行可達益陽常德，除冬季淺水期外，亦可行輪。而漢口適居於航綫之中心，中外各輪船公司，如太古，怡和，日清，招商，寧紹，三北，莫不以漢口爲內河營業最大之利藪，稱爲長江六公司。太古怡和皆英商，日清爲日商，我國內河航權，操於外人之手，言之最可痛心。湘江縱貫湖南全省，其上源遠在廣西

之東北隅，有一運河，在桂林附近與江西系統相聯絡，若能加以改造，則船舶可自由來往於長江西江之間。贛江多灘，自南昌至樟樹鎮可通小汽船，水漲時上溯至吉安，大帆船上溯至贛州。漢水汽船航路通至襄陽。

湘鄂路與  
南潯路

鐵路交通甚不發達，其原因由於大多數陸路皆與水路平行，旅客貨物自舍陸就水。既成鐵道除平漢路外，僅湘鄂南潯二綫，湘鄂鐵路本粵漢路之一段，起於武昌，終於湖南湘潭之株州，計長四百二十公里，又萍株支線九十公里，爲萍鄉運煤而設。湘鄂沿線土地肥沃，物產豐富，營業本應繁盛，惜有水道與之平行，以致未能充分發展。由株州至廣東韶關一段，長四百五十公里，正在興工建築，其路線沿湘江至衡州，再沿耒河達摺嶺，爲湘粵兩省交界處，逾嶺至北江，與粵路之韶關銜接。湘鄂路有建築咸冶支線之計畫，自咸甯站連接大冶運礦鐵路，使萍鄉與大冶直接通車，以資供給豐富低廉之焦煤於大冶。南潯鐵路昔爲官商合辦，惟以經營不善，虧折甚多，曾借日款達一千萬元，仍無起色，現歸鐵道部管轄。路長一百三十公里，小汽船水運自南昌至九江，需時三

十六小時以上，南潯火車八小時可達。南潯路終於南昌對岸之牛行，故旅客一到南昌站，尙須乘輪渡河。

最近江西省有興築三大鐵路之計畫，先築京湘路南段。所謂京湘路者，係由首都經蕪湖徽州景德鎮南昌袁州以達萍鄉，接萍株路而至湖南。現擬先修南昌至萍鄉一段，需費二千萬元。其次爲福州線，此線由福州經延平光澤黎川南城臨川，以達南昌，爲福建海口直達中原惟一之鐵道。再次爲贛浙線，由南昌經進賢東鄉貴溪上饒至玉山，與杭江鐵路銜接。此路爲南昌通上海之捷徑。

滬漢航空路已於民國十八年十月開通，上海至漢口，輪船需時四天，即九十六小時，飛機僅需七小時，快十四倍。漢宜線亦於二十年三月開通，自上海經漢口至宜昌，十小時直達。(註十九)

## (八) 鄒市

### (甲) 湖北省

武漢三鎮位於長江和漢水的交點，不但是大湖區域的天然中心，也是長江

上下游的交通中心。武漢形勢極偉大，成三足鼎立之勢，這是世界上所罕見的。漢口商埠爲航洋汽船之終點，距吳淞五百七十哩。昔時原有租界五區，現英德俄三租界已收回，尙存日法兩租界。出口物產以棉花爲大宗，棉紗、茶葉、桐油等次之。漢陽工業發達，有著名的鐵廠。武昌是湖北省城，乃一個政治中心。國立武漢大學設在武昌城外東湖湖濱，校舍築於珞珈山上，山色湖光，風景甚佳。漢口全市人口七十二萬，外僑約四千人，十九年漢口市政府調查武昌人口三十餘萬，漢陽人口十餘萬。武漢對峙，中隔江流，端賴輪渡，以資交通，現有航線三條，渡輪八艘，每日過江人士，平均有四萬餘人。（註二十）計畫中之武漢鐵橋，起武昌經漢陽至漢口，把粵漢平漢二大鐵道聯絡起來，不但可使武漢三鎮合而爲一，也使黃河珠江二大流域直接聯絡起來，須費二千萬元。

沙市爲湖北第二商埠，位於大江北岸，周圍都是水鄉澤國，水運最便，有一條連河，叫做便河，可直達漢口，路程比繞道大江縮短三分之一。沙市人口計十三萬，二十一年中國銀行調查出口貨以棉花雜糧爲大宗，工業有紗廠一所。

### (三)宜昌

宜昌當長江三峽之口，遠望全鎮，臥於羣山之隈，自此以迄四川萬縣，稱爲峽江。宜昌是長江和峽江航業的接續點，近年淺水輪船行駛灘峽間，頗見順利，大有取帆船而代之勢。宜昌在商業上實爲四川省的外港。

### (乙) 湖南省

### (四)長沙

長沙在湘江下流，爲湖南省城，輪船火車直通武漢。湘江之米，瀏陽之麻，安化之茶，均集於此。工業有紗廠一所，湘繡色采精美，刺繡精良，亦爲特產。城西江心有水陸洲，對岸有嶽麓山，此處湘江水面尙不甚寬，擬建造渡河鐵橋一座。長沙人口計三十萬。民國十九年湖南省政治年鑑

### (五)湘潭

湘潭在長沙上流，當湘江與其支流漣水會流處，爲湘江沿岸第二都會。東有萍株鐵路通江西；漢口湘潭間有直接航線。湘潭上流之衡州（衡陽縣），爲湖南南部商業中心，乃湘江水漲時航路終點，陸路通廣東廣西二省。長衡汽車路自長沙直達衡州。

### (六)常德

常德在沅江下流，東通岳州，北通沙市，爲湖南西部第一河港，桐油木材

輸出地。沅江上流跨及貴州省，故貴州對外貿易亦經由此地。

(七) 岳州  
岳州居洞庭湖口的東岸，輪船自江而東西，自湖而南北，均停泊於此，粵漢鐵道亦經岳州。湖南二商埠，一長沙，一岳州，岳州商埠在城西北十五里城陵磯。

(丙) 江西省

(八) 九江  
與鄱陽港

九江位於鄱陽湖口之西，大江南岸，是一座江城，不是一座湖城。此與岳州不同處。另有湖城曰湖口，當鄱陽湖入江咽喉，軍事上很重要。九江爲江西省唯一商埠，人口八萬，十九年九江公安局調查有英租界，現已收回。商業以瓷器茶葉爲最要，南潯鐵路九江古稱潯陽自九江至南昌，運輸以米爲大宗。九江扼滬漢交通之咽喉。先總理主張於長江與鄱陽湖之間，另築一鄱陽港，其市街設在長江右岸鄱陽湖左側廬山麓，合成之三角地，景德鎮之瓷器工業，應移建於此地云。

(九) 南昌  
南昌爲江西省城，贛江經其西，南昌附近爲江西全省水道會流之處，商業之盛過於九江，出口有米、木、瓷、紙、煙、絲、夏布等。人口二十四萬。十九年調查輪船航路有

(十) 景德鎮與樟樹鎮

(十一) 贛州

(十二) 安慶

南昌九江間，南昌吉安間，及南昌鄱陽間三線，汽車可達樟樹鎮。

景德鎮瓷業爲全國第一，已見上述。由景德鎮沿昌江而下至鄱陽縣百八十里，河流多灘，帆船行駛非三日莫達。樟樹鎮在贛江東岸，水路北至南昌百八十里，當贛江與其支流袁江合流處，宜春萬載之夏布與紙，由此出口。

贛州爲江西省南部商業中心，章貢二水合流於城下，爲蔗糖煙草杉材之集散地。從前海運未興的時候，從廣州到南京或北京，必經過贛州，曾極一時之盛。現有韶贛國道計畫，韶關贛州間長六百里，如汽車路一通，則贛韶交通，一日可以達到，再加上十小時之火車，即可抵廣州。

### (丁) 安徽省

安慶位於大江北岸，當九江蕪湖的中心，城西有皖水，但內地水運遠不及蕪湖之便，安慶雖是安徽省城，但商業蕭條，非蕪湖之比，學府有安徽大學。安合汽車路，自安慶經桐城舒城而達合肥，長三百五十里，北與合蚌汽車路相接，達皖北重鎮之蚌埠，長三百四十里。大通鎮位於安慶下流，屬銅陵縣，爲

江輪寄碇之所，運銷湘贛鄂等省鹽艘，萃集於此。荻港鎮爲沿江小鎮，裕繁鐵礦公司以此處爲出口。

燕湖地瀕長江南岸，跨長河兩岸，長河卽青弋江，爲安徽省南部第一大水，與大江平流，至燕湖入大江；對岸有運河曰裕溪，可通巢湖沿岸。燕湖爲安徽省唯一商埠，附近巢湖灌流與青弋江流域，產米極富，皆由燕湖出口，爲中國第一米市。人口十五六萬，水上戶口六千五百人。十七年安徽省民政廳調查市街廣闊，河港良好，帆檣林立，皆安徽各縣運米之船，市內糧食店專就辦出口者而言，共有七十家。（註二十二）客商有廣（廣州）潮（潮州）煙（煙台）甯（寧波）四幫，近年營業以潮幫爲最，廣幫次之。燕湖出口米糧年達五六百萬担。

合肥位於安徽全省地理中心，附近爲產米之區，古稱富裕，城內人口六七萬人。現汽車路北抵蚌埠，南達安慶，東通巢縣，（合巢路長一百四十里）由巢湖可乘小輪至燕湖。惟此段水道，冬日水涸時，既不足以航行，春夏水漲時又以水大不能行駛快艇，爲兩岸禾稼之害。最近淮南煤礦擬築輕便鐵路，溝通江

(十三)

(十四)

淮，北起懷遠，南迄蕪湖，而以合肥爲中心，計長四百餘里，約費工費五百萬元；其利益除解決煤礦運輸問題外，又可開發皖北合肥一帶肥沃之區。

### (九) 名勝

本區名勝，首推廬山，廬山絕頂拔海四千五百尺，爲宜昌以下大江沿岸山岳之最高者。揚子江繞其北，鄱陽湖繞其東，南潯鐵道循其西麓，三面皆水，而一山突起。其山九峯，五老峯最著；山中到處溪聲，以三疊泉爲最長最美之瀑布，由五老峯背而東下。廬山本爲富於歷史興味之名山，其一，慧遠之東林寺，在中國佛教史上佔重要地位；其二，白鹿洞書院，在中國教育史上佔重要地位；其三，牯牛嶺（卽牯嶺）代表西方文化侵入中國的大趨勢。（註二十二）蓋自九江開爲商埠後，西人得涉足於此山，遂強迫借關牯嶺爲避暑之所，（牯嶺高三千五百尺）每屆夏令，歐美商人教士咸趨赴之，不數十年，樹木森然，廬肆櫛比，蔚爲區市。山中氣候殊寒，暮春之季，游客漸來，雖在盛夏，不啻涼秋；又山多冰泉，長日恒見雲霧籠罩，所謂『不見廬山真面目』也。牯嶺房屋

千家一律，爲石牆鐵頂，蓋因磚瓦運輸不便之故，而不得不就地取石以代磚，用白鐵皮以代瓦。現登山者，衣宿交通均甚便利，自九江至山麓約二十五里，可乘汽車，山轎行十八里至牯牛嶺。民國二十年廬山避暑中外人達七千，中國人約四千，外國人約三千。

南岳衡山，高四千尺，亦有白雲飛瀑，與廬山並稱；山有七十二峯，規模闊大，過於廬山。劉獻廷云：『南岳路當平衍處，皆良田疇，引山泉以灌溉，至絕頂而猶然。人言南岳無地非泉，泉之所至爲田，所不至爲圃，乃此山所獨盛，信有然矣。』（註二十三）湘江自長沙以上，皆見衡山，所謂『帆隨湘轉，繞衡九面』。抵衡山縣上陸西行，三十里至嶽市，卽山之麓。現長衡汽車路已成，路繞山麓，交通便利，今後遊人必更加多。湘省外僑每屆夏季，卽往廬山牯牛嶺避暑，湘中自寶慶以上，湘西自洪江以上；因距牯牛嶺太遠，特於武岡城外三十里之雲山上，建築精舍，每歲合湘西湘南諸教士避暑其中。雲山高與衡岳相抗，地盤則較衡岳爲小。又豫鄂交界處之鷄公山，在武勝關上，氣候溫和，林泉幽

美，亦爲中外人士避暑之所。

長江勝蹟，素稱武昌黃鶴樓，唐人詩云：『晴川歷歷漢陽樹，芳草萋萋鸕鶚洲，日暮鄉關何處是，煙波江上使人愁。』景況今雖異昔，大觀依然如故。

清宣統三年八月十九，（陽歷十月十日）武昌起義，以後變十國慶節黃鶴樓永爲全國國民紀念之所。南昌之滕王閣，俯臨贛江，唐王勃文有『落霞與孤鶩齊飛，秋水共長天一色』之名句，惜滕王閣於民國十六年已毀。九江下流三十公里，江中崛起石島曰小孤山，卽蘇東坡詠云：『山蒼蒼，江茫茫』之小孤山也，玲瓏孤島，峙立江心，爲揚子江生色不少。采石磯亦爲重要史蹟，在蕪湖南京間。凡濱江突出之石崖曰磯，長江下流所恆見者，皆爲江流侵蝕之殘餘；旁江而立，下臨無地，夕陽遠眺，氣象萬千，春江晚照，秋水落霞，夕陽無限好也。

### 本章習題

（一）長江在三峽以下，尙有峽谷，間在何處？

(二) 試述沙洲之成因，及其對於水災及航運之影響。

(三) 建築萬里長堤是否爲治江之根本計畫？

(四) 何謂「霍山弧」？何謂「曲莫如漢」？

(五) 贛江支流地形，可分上中下三游，試分段略述之。

(六) 略述鄱陽港之形勢。

(七) 湘贛二省物產與都市之分佈，頗爲相似，試比較其異同。

(八) 湘贛二省有何種物產可以獨步於世界？

(九) 湘贛二省均爲產米最富之地，是否居民皆有平米飯吃？

(十) 赤匪巢穴之地理背景若何？

(十一) 試繪一略圖，表示贛省計畫中之三大鐵道及韶贛國道與粵漢鐵路未成線。

(十二) 自萍鄉至大冶，若不經武漢，當取道於何線？

(十三) 試述蕪湖附近之煤鐵礦。

(十四) 本區以武漢三鎮爲第一大會，第二大會在何處？

(十五) 長江流域各大鐵礦無不與日本有關係，試略述之。

### 附註

(供教師參考)

(註一) 見王恆升李春昱京粵鐵道線地質礦產報告，載於地質彙報第十四期，十九年六月。

(註二) 見譚錫疇王紹文昌福路地質礦產簡略報告，全上。

(註三) 見民國二十年中國銀行報告頁四〇至四三，二十一年三月中國銀行總管理處印。

(註四) 詳見揚子江水道整理委員會揚子江漢口吳淞間整理計劃草案，民國十九年出版。

(註五) 見干特櫓 (Kendrew) 著中國之氣候，載於巴克斯頓著中國地誌 (Buxton: China) 頁

三〇三，一九二九年英國牛津大學出版。

(註六) 見揚子江月刊，十八年三月號，揚子江瀕江各縣之調查，九江縣。

(註七) 參觀江西建設廳編江西陶瓷沿革一書，民國十九年出版。

(註八) 見董綸萍鄉煤礦，礦冶雜誌第二卷第六號，十七年十一月。

(註九) 見胡博淵漢冶萍公司調查報告，建設雜誌第九號，十九年十月。

(註十) 見象鼻山官鐵礦概況，載於中國建設第三卷第五期，二十年五月。

(註十二) 參觀葉良輔李捷安徽涇縣宣城煤田地質，地質彙報十三年十二月號。

(註十三) 詳見朱庭祐湖南耒陽東鄉煤田地質，地質彙報十年十月號。

(註十四) 見民國十九年湖南省政治年鑑頁三三七。

(註十五) 參觀江西建設廳編江西礦產沿革史，民國十九年。

(註十六) 詳見毛公度懷甯縣農產調查及其供求之概況，載於安徽建設月刊第九期，十八年九月

(註十七) 參觀張其昀中國國民之分析與民治之正軌一文，載於人地學論叢第一集，二十一年出版。

(註十八) 參觀張其昀山窮水盡之揚子江一文，時代公論第四號第五號，二十一年四月。

(註十九) 參觀張其昀怎樣可以吃平米飯？一文，人地學論叢第一集。

(註二十) 參觀張其昀中國之領空一文，載於申報月刊創刊號，二十一年七月。

(註二十一) 見武漢輪渡改進概要一文，中國建設第三卷第五號，二十年五月。

(註二十二) 見京粵線安徽段經濟調查總報告書頁二二三，民國二十年鐵道部出版。

(註二十三) 參觀胡適廬山遊記，上海新月書店出版。

(註二十四) 見劉獻廷廣陽雜記卷二。

## 第三章 大江三角洲

### (一) 區域

揚子江自蕪湖以下，遠接海潮，稱爲下流。鎮江以西，邱陵綿亘，鎮江以東，完爲一片平原，即揚子江下游泥沙淤積而成，到現今仍在繼續伸張中。大江三角洲北與黃河三角洲似無顯著的界限，但據近來實地考察，江淮之間，自揚州以上固有山嶺可作間隔，即在揚州以東，亦有較爲隆起的地勢，可視爲江淮之分水地帶。（註一）至於大江以南，整個的太湖流域，都是屬於揚子江的水道系統。太湖流域北連揚子，南接錢塘，中有太湖，江南運河橫貫全域，支流遍布四境。地勢西南高而東北卑，中部尤低，計全流域面積三萬五千六百平方公里，而湖蕩之較大者二百五十餘，共占三千三百六十平方公里，其餘河道尙不在內，故統計水面約占陸地十分之一，（註二）所謂東南水鄉澤國，詢非虛語。凡航運灌溉之利，全國各處莫能與之相比。太湖之南以至錢塘江間，又復港汊紛岐，故錢塘江下游與揚子江下游，脈絡相通，難以分界。但錢塘江本身爲

一獨流入海的河流，已出於本區範圍以外了。

本區跨有江浙二省及首都上海二大市區，江南和浙西，從前本不分省，明代以後始分隸二省。從前學者對於江浙之分省，譬爲刑罰上的「腰斬」，可見政治區域多由勉強劃分，不合於地理上之天然形勢。近年江南浙西人民，曾發起太湖流域的新省運動。（註三）太湖流域東西約四百餘里，南北約二百五十里，僅占全國面積三百五十分之一，但其人口稠密，爲全國最饒富之區域，所謂『東南財賦地，江浙人文薈。』考其原因，蓋有密布之河湖川澤，足爲農田灌溉及商業運輸之所利賴，地理影響於人生，其關係之重要如此。

## （二）地形

本區域包有大江三角洲及鎮江以西之山地。鎮江南京間之山脈，簡稱爲京鎮山脈。京鎮之間，揚子江兩岸皆山，故沖積平原頗有限制。京鎮山脈又與界嶺相連屬，界嶺者，即蘇浙皖三省邊境之羣山，因無適當之山名足以代表，姑以界嶺名之。這些山嶺之中，大率爲參差錯落的邱陵地，各河流發源其間。山

京鎮山脈  
與界嶺

太湖省之  
建詳

地中部諸山高度，均相去無幾，大率在二三百公尺之間。惟南京城外的鍾山，高度達四百五十公尺；浙江的天目山，高度達一千公尺以上，俯視羣山，最稱高峻。各河流多深入山嶺，沖積之土，可發見於流域之源頭部，流域間之分水嶺亦甚平緩，故長江下流之地形已入壯年時代。（註四）

鎮江以東之平原，即揚子江三角洲，三角洲中島嶼狀之小山，亦隨處可見其分佈，而以蘇州無錫二處爲最高，大略在三百公尺左右，其餘皆甚低，無逾一百五十公尺者，其峯頂率圓平而少突兀。無數河流導源於前述之山地中，但一入平原，即條分縷析，港汊溝渠，復貫穿其間，致盡失各河之個別性。而每一河道之尾閭，無論入海入江，莫不分岐爲若干支流，是以駕舟一葉，即可任意往來於各河。江南之水，號曰平江，謂其地勢之平衍也。

在此三角洲，湖泊甚多，以太湖爲首，要皆瀦水之淵藪，洩水之孔道也。太湖與江蘇其他大湖之異點，即太湖不但與山嶺相接近，且湖中石質島嶼甚多，爲數凡九十。太湖周圍自常熟青浦嘉興宜興溧陽金壇，再沿太湖北岸以抵無

人工河流

錫蘇州，此一大環線中，咸屬連亘之湖泊。其著名者，太湖以西有滬湖等，太湖以東，有陽城湖、澱湖等。又大江北岸，起自淮安，南沿運河，直抵揚子江濱，其間湖泊，如大縱、寶應、高郵、邵伯諸湖相連如帶，成爲大沼澤地。是諸湖者，初俱爲海，嗣經揚子積沙爲梗，海岸外伸，漸與之離。上游諸水，久經灌注，水之鹹性失而淡性存焉。一方因揚子積沙之擴充，一方則自身淺狹處之淤墊，日積月累，遂成此星羅棋布之湖泊也。（註五）

自河流冲積成陸，人力亦大施其功效。其初築堤圍田以供墾殖，繼則開鑿運河以利交通。及至偉大之海塘告成，則沿海得免海潮倒灌之患，此皆人力之功也。而大小運河之多，港汊縱橫，四通八達，尤爲人工之奇蹟。在江南浙西一帶，向前步行十五分鐘，而未遇一河渠者，殆所難有。城市內外，河上多架石橋，橋多三孔，建築偉麗，其高度可使船舶逕行其下，無須收帆；離城較遠，橋樑較稀，惟交通孔道有之，或以渡船代之。

(三) 水系

(甲) 大江

大江自蕪湖以下，東北流五十八哩至南京下關，江寬三千七百呎。(五分之三哩)下關上下游有二大沙洲橫亘江中，在上游曰江心洲，在下游曰八卦洲。蓋南京爲大江彎曲之處，流速漸弛，泥沙淤積，故成沙洲。下關有秦淮河自南來會，秦淮河發源於句容縣之赤山湖，湖四圍均係山嶺地，受句容溧水諸山之水，流入秦淮河北注大江。南京以東五十二哩至鎮江，對岸卽揚州，此段南岸卽上述京鎮山脈，北岸爲沖積平原。鎮江江中有金山島，(已與南岸連)復東有焦山島，高出海面二二八呎。自此以下，江入平原，山脈已盡，兩岸平野蒼茫，偶見孤嶼而已。

鎮江以下，江面驟寬，故沙洲甚多，太平洲尤大，已建縣治曰揚中；東南七十里至江陰。南岸自江陰至無錫蘇州尙多石邱陵，北岸則皆沖積平原，石山僅如南通狼山偶一見之，靖江縣境，昔爲江中沙洲，且較近南岸者，今皆淤爲平陸，連於北岸。因此江陰靖江間，江面反稍窄，約一哩半。此下則擴至七八

里，即所謂揚子三角港是也。自鎮江一百三十二哩至崇明島，島長四十哩，寬六七哩，面積約二百十方哩。因崇明島橫亘江口，江分爲二，北窄南寬，北路名海門水道，南路又有淺灘中亘，故復分爲南北二口，北水道外深內淺，南水道較深，大汽船均出此。至吳淞口有黃浦江自南來會，上海在其西岸，距吳淞口約十三哩，汽船可以直航，屹然爲全揚子江流域之咽喉重鎮。揚子江三角港港身，自江陰至崇明島東端之東旺沙，共長八十三哩，港口自海門角至南匯嘴寬約四十哩。此大三角港漸爲冲積作用所淤，而將成爲三角洲，崇明島即爲江口之冲積平原。

江岸之坍  
與漲

有史以來，揚子江水雖未改道，然部分漲坍，固亦不少。舉例言之，若靖江原爲接近南岸之一沙洲，十世紀時始行發現，屬於江陰縣，其後北股水道，驟形淤塞，此島遂與北岸相接，其間僅隔一衣帶水，迄今猶爲新縣之界線。民國以前，靖江雖在江北，猶屬常州府治也。因江岸坍漲之結果，於語言之分佈亦發生影響。蘇省通行之語言，爲官話與吳語，異點甚著，其分佈區域似當循

一種天然地理界線，然實際之界線，則並不爲揚子江。例如海門靖江處於北岸，而語言則屬吳語，通州介乎二者間；此事祇須一按各地成立之歷史，即可了然。因海門靖江原屬江中沙洲，當初有居民之時，其地似必較近南岸，故其語言至今未改。更西則此語言界限約略依照山嶺爲界。故南京鎮江之語言出於官話，句容溧水介乎官吳之間，句溧以南則出於吳語矣。（同註四）

大江源遠流長，所挾泥沙至多，據溶浦總局報告，在蕪湖每年平均流量所含之沈澱物，約合四十方哩高累十呎之體積，爲量之多，可見一斑。因之下游淤積，日漸伸展，中流沙洲，日趨擴充。江陰以下，兩岸淤積成二三角洲突入黃海，崇明沙洲介在二者之間。江北揚州以東，江淮黃三流混雜不清，至少自如皋以南，當以長江冲積爲主要，面積約一千四方哩。江中崇明大島，面積約二百十方哩。江南以江陰無錫蘇州嘉興海鹽爲界，冲積平原約二千二百五十方哩，三者合計三千八百六十方哩，是皆大江挾沙之累積物也。據專門家就現時江流與沈積之速率估計之，有每歷六十年向外伸長一英里之說，丁文江氏更

就濱海各縣成立之沿革細爲推測，而得每六十九年擴充一英里之證，二數頗相近似；可知海岸線之變遷，與大江有莫大之關係焉。（註七）

（乙） 太湖

太湖之原委

太湖面積約一千四百方哩，歷來相傳三萬六千頃，亦頗相近，其在江蘇境者約佔全面積四分之三。其形勢西南圓而東北缺，自蘇州西南諸山，一脈斜走，形如半島，突起爲東洞庭山，距蘇州七十里；西洞庭山則又在其西，相隔一衣帶水耳。二山迫近湖之南岸，儼然分湖爲二，在其西者爲西太湖，在其東者爲東太湖，東湖約佔全面積六分之一。湖底深淺不等，中部在平水位時約深一公尺，其上下游水道系統，甚爲複雜，而下游爲尤甚。大別之，在上游可分爲二流域，一曰苕溪流域，分東西二苕溪，皆發源於浙西天目山，至吳興（卽湖州）入湖：一曰荆溪流域，發源於江蘇西南部山地，至宜興入湖。在下游則有三支，一則出自胥口，以婁江爲孔道，至瀏河鎮入大江；一則出瓜涇口，以吳淞江爲孔道，至上海入黃浦江；一則出大浦口，匯合浙西之分支而注於澱泖。

湖，以黃浦江爲孔道，至吳淞口入大江。婁江吳淞江與黃浦江合稱三江，皆爲太湖洩水之要道；其間互相聯絡之小河道，縱橫相錯，尙不知凡幾。運河之水自長江來者，則與湖消息相通，湖長入江，江長入湖，方向不一定也，（註八）

太湖流域，上游有山水挾下之泥沙，下游有江潮帶入之淤泥，故近來頗以淤淺爲害，水流不暢，而水災防不勝防。湖之淤縮，由于天然者尙緩，若加以人力，則其速不可思議。濱湖之民，貪圖利益，與湖爭地，得寸進尺，由來已久。此種湖濱漲灘，亟應疏浚，以資宣洩。否則水無去委，勢必泛濫橫決，湘之洞庭，可爲殷鑒。又太湖流域地勢低窪，霖雨暴漲，固不必論，即通常水位，亦多在低鄉地面之上，故圩岸之築，萬不容緩。近年以來，農政廢弛，河塘堤岸，多有殘缺，一雨數日，河水暴漲，一處灌入，則沿塘數十里之低地，均成澤國，禾稻損失，不可以數計，古人以浚浦，築閘，圍圩三者，爲防潦工程，良有以也。浚浦者即疏濬，三江及各支流，尤以吳淞江爲最關重要，吳淞江一名蘇州河，爲內地與上海航運要道，近以下游淤淺，農商交困。故歷來言江

南水利者，無不以浚治吳淞江爲急務，亦無非欲求太湖下游宣洩之暢耳。

東壩在溧陽縣西一百二十里，高淳縣東南六十里，屬高淳縣境，昔本長江、太湖水道溝通之所，共有二壩，相距十里，東壩其總稱也。東壩俗稱上壩，壩西之水名上河，西至蕪湖入大江；下壩以東之河名下河，東至宜興入太湖，兩壩之間名中河。考之歷史，中河之鑿所以利漕運，使東連太湖，西達大江，舟行無阻。明永樂年間，遷都北平，運道遂廢，于是築東壩，塞中河；其利可減少蘇常水患，其害太湖下游淤塞之病，亦卽由此。總理實業計畫中，改良江蘇水路系統，在溶廣溶深蕪湖宜興間之水路，以聯絡長江與太湖，則東壩自在開決之中。然據實地研究之結果，上下兩河水位之相差動以三五公尺計，決壩之說，固未可以貿然出之。當先明辨地勢，詳審水位，疏暢下流入海之道，增築兩側範水之堤，建造活動閘堰，司蓄洩之調節，規畫確當，旱潦均除，然後總理計畫乃可實行而獲大利矣。（註九）

（丙）運河

江北運河上自蘇魯交界之台莊，下迄瓜州，又分二段，在淮陰以上名曰中運，淮陰以下名曰裏運。裏運河長三百三十里，即淮水下流歸江之路也。自津浦鐵道告成，運河效用頓減，管理浚治，不遑顧及。現導淮入江之路，尙未整理，宣洩時患不暢，每遇夏秋大汛，常常發生意外情事。洪澤湖水面高於高郵寶應即伯諸湖，高寶諸湖水面又高於運河旁之民田，因此運河堤工，爲淮揚第一重屏，關係非常重要。若一旦橫決，便如銀河倒瀉，堤東各縣，即所謂裏下河九縣，（興化、高郵、東台、泰縣、寶應、江都、鹽城、淮安、阜寧）均有沈淪之患。如民國二十年運河決口，淮揚全部民田，先後淹沒，平地積水，深可丈餘，淺亦五六尺，田禾廬舍財產損失，逾一萬萬元，可謂空前浩劫。裏運之病在淮，未有淮不治而運可治者。（註十）

江南運河自鎮江至杭州，全長凡三百五十餘公里，縱貫江南浙西，與長江、太湖之水，息息相通，既爲宣洩之中樞，又爲通航之要道，故以太湖流域之水利而言，運河實爲一大幹流，且占最重要之地位。惟自鎮江至常州一段，河身

漸歸淤塞，經江湖兩水之注入，常有泛濫。治理之法，除疏濬河槽外，並擬于通江各支流，建閘拒渾，共需工費二百餘萬元。常州以南，情形尙稱完好，暫無治理之必要。

江錫湖運河

運河自鎮江至常州一段，因久已失修，失其宣洩交通之用，各種貨船均由江錫運河以往返，良由此河爲江湖距離最短之途徑，雖同是淤塞，而通過仍可較省時日，於是近年來論江湖間之交通水利者，無不歸納於江錫運河。江錫運河南接太湖，北經無錫江陰，出黃田港以入江，長七十里。現有太湖實業港之計畫，即擬將江錫運河開闊浚深，並在黃田港口建築一大水閘，調節水流，以防長江間之泥沙夾入，此項需費約一百萬元。太湖方面浚深至江輪可以行駛爲度，需費約數十萬元。於是江輪可自江陰進口，經無錫直達太湖以至浙省。

(註十一)

(丁) 海塘

塘工及保坍工程

古時江浙沿海本爲大海，其後揚子江泥沙冲積，向外伸展，居民因勢利導

，墾殖沿海灘地，建築海塘，以沿海小島爲其基礎，其後又屢次向外擴張。現自江蘇寶山縣起，直至浙江海甯縣，海塘長約一百八十哩。在海浪之衝要處，均圍以石塘；在緩衝處則爲土牆。該海塘自宋迄今，逐漸修築，故東海海浪不致直接波及於太湖流域。寶山一縣，三面環海，適當長江黃浦與大海交匯之衝，故塘工最稱險要。向係動支公帑，從事修造。舊式塘工均由層石層椿砌造而成；新式塘工乃鋼骨水泥築成之岸牆，取其堅固經久，無須歲修。江北各縣向無塘工，南通張季直氏鑒於江岸坍削崩潰，良田胥淪滄海，關係國計民生，至重且鉅，特組設保坍會，建築棧工，沈諸水底，與疾流相搏擊，不數年間，坍勢日衰，成效大著。於是崇明啓東濱海居民，羣湊巨資，依法做造，均收相當效果焉。（註十二）又江北范公堤爲宋范文正公（仲淹）所築，綿亘阜甯鹽城東台南通諸縣，又名捍海塘，當時爲捍禦鹹潮之用。至今堤址尙存，現海水東趨，滄海變爲桑田，范堤去海，寬者一二百里，狹者亦有數十里。現在淮南鹽墾事業，卽係利用這邊海濱荒地。

(四) 氣候

江南江北  
氣候之異

大江三角洲與黃河三角洲雖屬比鄰，但南北氣候不同，因此風景亦大不相同，這是極有興味的比較。大概說來，黃河下流比較寒冷乾燥而少雨，大江下流比較溫暖溼潤而多雨。古人說的：『江南種橘，江北爲枳，』這就是表示江南氣候的溫暖。南方河流湖泊都比北方爲多，大江水勢浩大，有波濤洶湧之觀。因爲溫度雨量的差異，南人食米，北人食麥；南人乘船，北人騎馬；南方多水牛，北方只有黃牛；南方多水田，北方只有旱田。太湖流域因地勢之平衍，湖泊之密佈，以及雨量之較多，故常患潦而不患旱。所謂江南江北，並非以大江爲分界，應以江淮間之分水嶺爲分界。

大江中下  
流氣候之  
異

大江三角洲和大江中流的大湖區域比較起來，溫度較低，不但冬季如此，即全年平均亦然，此因沿海一帶無山嶺足以遮蔽之故。大江三角洲幾乎沒有重要產茶的地方，當與氣候有關。但夏季甚爲酷熱，平均溫度超過華氏七十度以上，常有四五個月之久。雨量方面的特色，就是六月中旬至七月中旬的霪雨時

期。霖雨或稱梅雨，蓋其時適黃梅成熟也。其原因由于夏季六七月之交，太陽最高，日射最強，揚子江流域多發生暖空氣流，是謂低氣壓。同時北太平洋因白令海峽海冰融解，冷空氣流非常發達，是謂高氣壓。自揚子江流域接踵而至之低氣壓，向東進行，但頻頻受高氣壓之抵抗，至日本東岸而幾停止。各低氣壓皆觀望不前，唧尾相隨，於是長期降雨，是謂梅雨。大江下流雨量以六月爲第一最高點，八月爲第二最高點，此則由於颱風所致之狂風暴雨，颱風以八月爲最多。又冬季氣候比較溼潤，冬雨所佔之百分率頗多。

上海當江海航運之要衝，氣候之變遷影響于航行者頗大。上海附近，在九月至三月間，其風向漸自東南而轉爲西北，至十二月間，其風向仍由西北而復迴至東北，在四月八月間，風向大率東南。揚子江口淺灘之上，東北風最大時，其潮水可以加高一尺，而南風最大時，其潮水可以減低一尺，每歲水浪最大之時，在十二月一月間。在冬末夏初之間，揚子江一帶及江口，時有霧象，以三四月爲最。平常霧象每遇日出後，上午十時即行消滅，但有時亦經廿四小時

而不散，是以船隻在江口因霧停泊，雖遇漲潮而不得進港也。（註十三）

大江下流，並非完全平坦，像首都南京，繞郭皆山，於是處處有「水村山郭」，風景絕佳。即蘇州一帶，號稱「水鄉澤國」，但亦有不少的名山或邱陵，零零落落，點綴其間，所謂「水光山色」，成為江南特殊的好風光。尤其是江南春色，所謂「暮春三月，江南草長，雜花生樹，羣鶯亂飛」，最富於藝術意味。夏季黃梅天氣，滿天皆雲，空氣潮溼，牆壁石道，均現溼潤，衣服器具，亦皆生霉，此時氣候極不舒暢。空氣中飽含着水分，於是有所謂「煙雨樓臺」的美景，這也是北方所少見的。

現代文明各國莫不有氣象台之設立，其責任在紀錄氣候上之各種要素，以為預告風雲晴雨之用。中國之有新式氣象台，起于光緒五年（一八七九），是年上海遭颱風之災，徐家匯天文台得上海海關之贊助，至法國購辦氣象儀器，遂創立氣象台，至今已五十餘年之歷史。徐家匯氣象台在上海法租界西南滬杭路徐家匯車站附近，其天氣預告每日在上海報上揭曉，並在法租界江岸設氣

象報告塔以供中國沿海輪船之參攷。目前國內氣象台設置完善者，首推國立中央研究院氣象研究所，台設首都城北欽天山上。

### (五) 富源

稻作與雨量之關係，在江蘇省見之極爲明切。蘇省農田顯然可分三區：卽（一）粳米區域，（二）粳米區域，（三）雜糧區域。淮水以北，徐海一帶，雨量較少，河道亦稀，灌溉無資，不宜種稻，居民全食雜穀，稱爲雜糧區域。淮水以南，大江以北，淮揚一帶，大抵栽培秈稻，秈稻有早熟與耐旱二種特性。淮揚一帶，水之來源及去委，均不甚通暢，祇宜生長期短之秈稻，歷年秋水發時，早熟秈稻已登場，能免水災矣。至於江南南京鎮江一帶，地勢高亢，山田多于圩田，亦祇宜需水較少之秈稻，每年祇有一熟之收成，與江北相同。太湖沿岸，蘇常淞滬一帶，雨量在四十英寸以上，加以水利修明，始爲純粹粳稻區域。江南亦有旱田，大抵稻作均係水田，棉作均係旱田。粳米品質優美，勝于秈米。秈米因成熟過早，結實不充，品質較劣，產量亦少，價值較賤，故中下級人

民，頗爲歡迎。（註十四）常熟縣與吳縣（蘇州）爲江蘇省產米最富之地，米船載往上海者甚多。無錫位于太湖流域之中心，乃米糧薈萃之所，故碾米業極發達。江南農家雖以種稻爲主，但冬季亦種小麥與蔬菜。春季菜花黃時，爲田野增光不少，菜子可製菜油，亦爲大宗出產。無錫武進一帶，小麥與晚稻輪作，設有大規模之麵粉廠，農家生產可得善價。又水鄉澤國富于水生植物，如蕩藕荸薺等，種類極多。蘇州以產糖果著名。太湖一帶乃漁民的樂園，產各種魚蝦大蟹。大概在太湖沿岸者，稱外港漁業；沿運河流域者，稱內河漁業。前者以捕天然魚爲宗旨，後者多養殖魚類于小河池蕩之中，以人工鰱化魚卵而放之，謂之魚蕩。（註十五）崑山西有大湖曰陽城湖，水色清碧，一望無涯，帆檣出沒其間，恍若洞庭秋景，此湖盛產大蟹，年值數十萬元，上海秋間所食，類多由此運去。江北興化縣，在江蘇省中地勢最低；儼如釜底，以水多關係，養鴨極盛。

田野風景以桑樹爲最美觀，太湖流域爲中國最重要之蠶桑區域，桑樹甚矮，四月抽葉，下月採摘，用以養蠶。稻田荷蕩之旁，運河兩岸，陸路兩側，皆

桑樹也。江浙蠶業尤以湖州爲最發達，人民生計，全恃絲繭。故諺有云：『蠶桑足，一年足』。湖州風俗以五月爲蠶月，家家閉戶，往來慶弔皆罷不行，謂之蠶禁。輯里爲吳興縣南潯鎮附近之一村，其地近臨太湖，水質清美，用以繅絲，光澤潔白，異乎尋常，所以輯里絲就代表中國最優等之絲。繅絲業分廠絲、土絲二種，廠絲係以機械所繅之絲，土絲爲舊式絲車所繅之絲，廠絲係常年工作，土絲則只蠶汎臨時之工作耳。廠絲不過占中國產絲之小部分，大部分之中國絲多由鄉村婦女手繅而成，如湖州之輯里絲，即係手繅之絲，絲質雖佳，但粗細不勻，斷處太多，不甚合用。近年日本絲業改良，產銷均勝于我，致利權大半爲日商所奪，故宜添設絲廠，改爲廠絲，以應歐美綢商之需求。至于織造綢緞向來以蘇州爲最著名，蘇州的顧繡是一種極精巧的刺繡。湖縐爲絲綢之一種，產于湖州，質地耐用，頗負時譽。

大江下流又爲吾國產棉最富之區。江蘇棉產約占全國產額三分之一，尤以江北之南通，江南之上海附近爲最要。上海附近如崑山太倉的北部，切近長江

，田係沙土，耗水甚多，種稻須日日戽水，肥料所需亦多，而出產代價不及棉花，故農產以棉爲大宗，幾占十分之六七，稻占十分之二三。南通一縣，棉田亦占全縣面積一半以上。南通棉品質最佳，其纖維最長，富于彈力，又富于光澤，最適于紡紗。南通大生紗廠是中國內地成立最早的紡織廠。現在全國紗廠，除了上海市以外，以江蘇省南通無錫二處爲最發達。張季直先生在南通提倡棉織業，爲培植原料計，在江北范公堤外，設了許多鹽墾公司，以種植棉花爲主要事業。從前江北沿海一帶，很是荒涼，僅有蓄草煮鹽之利。現在南自南通，北迄阜甯，鹽墾公司已有四十所以上，投資在三千萬元以上，不可謂非偉大事業矣！考海濱鹽墾區內，計有二千數百萬畝，比江蘇全省之面積約二十分之一，現有墾民及鹽民，不過數萬，若他日全部開墾，卽每人以百畝計，亦可安置二十五萬人。（註十六）

水泥陶土  
與石料

江南一帶，實業發達，建築繁興，水泥需用甚廣。蘇省已成立之水泥公司有三：一在龍潭，一在龍華。龍潭在南京鎮江之間，沿京滬路，設有中國水泥。

公司，所用原料爲近旁之石灰岩。龍華在上海西南，設有上海水泥公司，所用石料來自浙江湖州，由太湖水運至滬。此二廠均因交通便利，接近市場，營業頗爲發達。石灰岩之主要用途，爲製水泥與石灰，燒灰一業由來已久，宜興之張渚，蘇州之木瀆，均有石灰窯，祇張渚一處，每年外銷之石灰，計值七十萬圓左右。宜興產陶土，所製陶器極著名，除白泥外，有紫泥青泥二種，質細色美，爲此處特產。宜興陶器每年運銷國內，達二百餘萬元，爲全國陶業冠。京滬路之高資站，位于鎮江之西，其地香山北坡，產大理石，由石灰岩變質而成。現時開採，大抵取其白色碎塊，運銷江南北一帶，碾成粉末，爲舂米之用；其最精細者，亦可作化粧粉；大料可用于建築。棲霞山產磨石，係石英質砂岩，石性質實，適于碾磨之用。蘇州花崗岩自昔著名，開採極盛，凡長江下游之石梁牌坊並建屋石料，均取給于此，年銷約六七十萬元。南京城東六十里湯水鎮有礦泉，自地隙上湧，溫度在華氏八十五度以上，浴時須和涼水。近因京杭國道經過湯山，交通便利，遊人益多。

冲積平原缺乏煤礦，但是有輪船鐵道爲之運輸，燃料可以不至缺乏。太湖西南岸的長興煤礦和南京城南的鳳凰山鐵礦，前者已經開採，後者則否，在本區域內可算是難能可貴的。長興縣西二十里有合溪鎮，鎮之西北二十七里有煤田，自礦地至鎮，有張家澗可浮竹筏以資轉運，惟春夏二季，鄉人用澗水以灌田畝，雖竹筏亦未能通行。自鎮至縣城，其間河道尙寬，往來舟楫甚便。（註十七）長興煤礦，前歸商辦，尙稱發達，民國十三年齊盧戰爭，礦場適當其衝，損失過鉅，致遭停頓，十七年由建設委員會接收辦理。爲礦產運輸計，擬籌設長湖鐵路，由長興以達湖州，水道交通，則北至無錫，東通上海，南抵杭州，爲時不逾一晝夜，百噸左右之船隻，可直達無阻。鳳凰山鐵礦在南京城南六十里，計高出地面三百七十呎，有小河流入秦淮。此礦聞名已久，若實行開採，爲運輸便捷計，可自山麓敷設輕便鐵道，直達秦淮河口，或自山麓築鐵路逕趨最近之三山營江口，計程十三英里許。

江浙二省電業發達，冠于全國，目下發電皆用火力，即以煤爲燃料。上海

每年一百八十萬噸之銷煤量，其中有五分之一，即用于工部局電氣處。工部局電氣處出售電光電力，對於上海工商業之發展，影響極大，上海紗廠之發達，多由于此。惜工部局電氣處爲英國資本家所壟斷，未免有利權外溢之歎。近工部局電氣處更出售於外國私人財團之上海電力公司。該公司現供給實業界所需之電力爲十九萬三千匹馬力以上。上海爲我國之工業中心，各工廠之動力，大都仰給于該公司。江蘇武進縣實行電力灌田，開我國農業上之新紀元，蓋近來工資高昂，以人力或牛力引水，極不經濟，故有不得不採用機械之趨勢。武進各縣所用電機，純由戚墅堰震華電氣廠供給，戚墅堰爲京滬路之一站，面臨運河，電廠現歸建設委員會。該會擬在無錫北鄉皋橋地方，建設大電廠，與現有之戚墅堰電廠爲姊妹電廠，其地亦緊傍京滬路。皋橋大電廠之目的，第一步在使無錫工業電氣化，蓋以無錫爲內地之實業都會，工業異常發達，如各廠動力一律改用電氣發動，管理既可簡便，效率亦得增進。第二步在使太湖流域各縣農業電氣化，利用電氣灌溉法，以利農民而興農產，第三步則使江南各縣交通

電氣化，蓋以江南各縣，往來頻繁，近更積極築路，將來交通方面，利用電氣必多。（註十八）

### （六）民生

本區域爲全國最富庶的沃壤，人口密度不但爲全國第一，且爲世界之冠。（註十九）江南號稱文弱之邦，其實農民皆極勤勞，尤其是鄉下女子都能夠生利自給，她們除幫助種田之外，又能担任搖船，打石，及養蠶，繅絲，刺繡等工作，終年勞作，幾無暇時，這實在是江南浙西一帶人口稠密的最大原因。大江下流所謂澤國無山，運河縱橫，密如蛛網，是天然的漁釣之鄉，舟子漁翁特別的多。居民除了種植水稻的陶冶，性情活潑，天真無忌，風俗淳樸而繁華，無不免流于奢侈。灌溉航運，既極便利，魚稻絲棉，生產極富。所以大江下流成爲中國經濟上最發達的區域，也是中國近代文化最發達的區域。以前江南一帶，可算是家給人足，居民安土重遷，旅外者甚少，人口遷移無可紀者，但目前情形已經轉變。

我們試舉宜興縣人民生活狀況來做一個例子，則對於江南繁華的蘇、杭，或可以明瞭一點。宜興素爲農產富饒之區，俗有『金張渚，銀湖溪』之語。該縣東南與西南兩隅，爲銅官諸山所綿亘，山鄉之地多砂質壤土，生產以竹木陶器爲主要。西北及中央地帶多平原，稱爲圩鄉，生產以稻麥爲大宗，副產以絲繭爲主。東北地濱太湖，多港瀆池沼，農民於水產之外，兼事園藝。統計全境農民以百分計，則自作農爲百分之六，地主爲百分之八，佃農爲百分之三十，傭農爲百分之五十六。據實際調查，農戶每年生產收入，合計約百元之譜，僅足維持最低限度之生活，若除去納租，則其所得實不及工廠之工人。因此之故，鄉村農民多不安于種田，而嚮集于都市。可是都市生活亦大非易易，尤其像上海房租比例之高，超過他處數倍，工人一家收入耗于房租者約佔七分之一，僅次于米糧，生活深感困苦。農民不足以贍養家室，妻女亦多至大都會爲女傭，或往蘇、滬、錫等埠在紗廠作女工，此亦以生活所迫，使其不得不如此也。（註二十）又自京滬滬杭兩路建築以後，地方上發生一不幸的趨勢，即一般富室恒因羨慕

上海生活便利之故，陸續外遷，在外埠創業致富者，亦輒僑寓不歸，鄉村、的進步更大受打擊。

我國舊制，男耕女織，本視紡織爲一種重要工業。江南一帶，兼產絲棉，人工技術精進，棉布絲綢二項，均有過剩產品，又因交通便利，不但運銷國內，亦有運銷于世界市場者。工藝製造原是維持過剩人口的最好方法，可是現在也江河日下，不比從前了。像湖州境內，向稱富裕，年來受絲綢業衰落之影響，大有凋敝之象。其原因一則舶來各種衣料，充斥市場；一則日本絲業興盛，相形見絀。其結果則國綢滯銷，絲業失敗，綢莊倒閉，機工停織，農民亦以繭價低落，得不償失，不願育蠶。法國總理哀里歐有云：『以武器滅日本頗困難，欲不戰而勝日本者，其惟開發中國蠶業乎。』（註二十二）又像南通爲產棉區域，農民副業全以紗布爲主，每屆冬春農隙之時，機聲唧唧，滿于閭里。南通白色大布，久享盛名，其在清季，南銷浙江福建廣東三省，北銷東三省，每年營業常有數百萬元之譜，民國以後，因洋貨充斥，南通布銷路逐漸式微，營口一



帶，受日本機織棉布競銷影響，亦大爲減色，最近日本以暴力佔我東北，南通土布在關外的銷路當然更是絕迹了。（註二十二）南通張季直先生有言：『欲辦一縣事，須知一省事；欲辦一省事，須知一國事。』這句話真是不錯的。

（七）交通

京滬鐵道自上海至首都，長一百九十三哩，滬杭鐵道自上海至杭州，長一百十八哩，京滬枝線之滞滬鐵道長十二哩。京滬與津浦二線不相連接，在下關須以輪船渡江，所以自浦口至上海之輪船，可與鐵道競爭。京滬滬杭二路，所經皆平原之地，惟京滬路在鎮江有砲台山隧道，長一三二〇呎。自國都南遷，京滬路營業日益發達，有建築雙軌之議。京杭汽車道自南京經湖州達杭州，全路長三百餘公里，于二十年十月正式通車。在江蘇句容附近，由省句路通鎮江長四十公里。最近有燕乍鐵道之計畫，自蕪湖經湖州至乍浦，乍浦即東方大港所在地。

江南素稱水鄉，港汊紛歧，四通八達，城鎮村落之支河小港，遍處皆是，

無不可以舟楫直達者。內河航業以蘇州爲中心，西至無錫，東至上海，南至杭州，均有小汽船定期往來，即運河支流，如蘇州常熟間之元和塘等，亦可通行小輪。太湖輪船公司之新太湖輪船，自無錫至湖州，祇五小時可達。江北交通素稱不便，就揚州、清江浦（淮陰）一段三百餘里而論，平日僅恃運河小輪爲交通利器，但冬李水涸，即須停駛，伏秋汎至，又復高漲，幾及堤面，小輪行駛，鼓浪興波，兩岸農田，將受其殃，因此亦須停航。總計清（江）鎮（江）班小輪，每年開航時期，僅七八個月耳。現有清揚汽車路之計畫，路線以清江浦爲起點，由浦過蔣壩，經三河入安徽境，走盱眙天長而轉入蘇省之江都境，直抵揚州，全線長三百六十里，在六小時內，即可到達。沿途率多寬坦，略加整理，即可通車。

### （八）都市

南京爲我國首都，既爲古都，又爲新都；上海爲我國工商業中心，可稱爲中國的經濟首都，還有總理實業計畫中的東方大港，可稱爲寰上海，這三個地

方，都屬本區範圍，因為關係特別重要，當分章另述。上海商場上出口貨的供給和進口貨的銷路，雖說是遍于全國，究竟以大江下游富庶之地為其主要基礎。除上海以外，本區繁盛都市有下列各處。

### (甲) 江蘇省

自從國民政府定都南京，鎮江成為江蘇之新省會。(註二十三)其與上海相距凡七十公里，火車二小時可達。鎮江位于運河與大江交會之處，故為江蘇物產之重要集散點，江南之米，江北之小麥黃豆，皆由此渡江，分運南北；本地特產有醋與綢。人口十四萬。十八年江蘇民政廳調查舊有英租界，已收回。鎮江為通商口岸，商業夙稱繁盛，自漕運改由海道，津浦路告成後，形勢變遷，商業因而中落。且近年揚子江逐漸傾向北岸，南岸流緩沙淤，致市場離岸日遠，上下船隻，不能停泊。如金山本為江中一島，今已連于江之南岸，可見變遷之大。最近有象山開港之計劃，象山在北固山迤東，正直焦山對岸，為大江淤漲之所不及，其間有廣場臨江，占天然形勝。港埕區域東起象山，西迄大教場，北臨大江深泓，南以花

山爲障，區內共有面積約三方公里。自京滬路鎮江南門車站築岔道，越花山，直達江岸碼頭。築港經費約需一百六十萬元。（註二十四）鎮江北岸儀徵縣之十二圩，爲淮鹽屯積地，鹽船雲集如林。揚州濱大運河，向爲兩淮鹽務之樞紐，從前揚州之富麗繁華，實爲鹽商之富力所造成，今已大不如前，但揚州人口十七萬十八年江蘇民政廳調查比鎮江還多。揚鎮相隔六十里，快輪兩小時可達，或由鎮過江乘鎮揚汽車，一小時即到。

南通爲中國內地一個最發達的實業區，與無錫齊名，其在江北經濟上之地位，已在揚州之上。南通實業以紡織與鹽墾爲根本，而鹽墾又爲紡織之根本，這兩件事均由張季直氏以國民地位從事建設，不愧爲先知先覺。南通人口十三萬；同前貿易以花紗布三項爲主。天生港爲長江輪船停泊之地，自南通下航二百里而至吳淞。

無錫居京滬路的中心，大運河經其西北，西南至太湖約二十里。其地原料富裕，人工物價均較上海爲廉，民智開通，尤富於實業思想。二十年來工業勃

興，有小上海之稱，人口十七萬。據第一回無錫年鑑十九年出版據民國十九年工商部調查，無錫一縣用機器工作者共有二百零五家，資本總額約在二千五百萬元以上，工人總數十二萬餘，工廠種類有紡紗、織布、繅絲、麵粉、榨油、碾米等業。自無錫車站望之，煙突林立，青山爲屏。誠爲中國工業最發達之縣治。太湖實業港的計劃，就是把江錫湖運河浚治起來，使長江輪船可以逕達無錫，並至浙江湖州，已見上節。江陰北控長江，南接太湖，航運稱便，出產土布爲大宗。江陰港口曰黃田港，猶南通之有天生港。

蘇州爲江蘇省第一大城，人口二十六萬。十八年江蘇民政廳調查地居太湖東岸，當大運河與蘇州河（即吳淞江）會合之點。從蘇州至上海，水路二百里，鐵路一百五十里，火車二小時可到。蘇州是大江、下河最老的都市，也是近代太湖流域經濟、文化上的中心，所謂『上有天堂，下有蘇杭』，其地位何等高貴！但自上海開港以後，蘇州因密邇上海和鎮江，貿易區域狹小，商業不振；出口貨以絲米菜子爲大宗。蘇州于甲午戰後馬關條約開埠，盤門外有日本租界，但租界並不繁

盛。蘇州居水鄉澤國的中心，水上交通的便利實不亞于街道，橋樑之多且美，無過于蘇州。最著名者有城外的寶帶橋，橫跨澹台湖與運河之間，爲蘇州至吳江必經之道，橋孔計五十三，全長約五百公尺，橋寬約四公尺半。中國園林之勝，亦以蘇州爲最，欲看中國之園景，不可不到蘇州。蘇州許多名園，都出於著名文學家美術家之手，而且大都是公開的。鄉下風景尤爲優美，像虎邱、上方天平、靈岩、鄒尉諸山，都是名聞全國，總稱爲吳山。吳山雖不甚高，但皆爲石山，不致平淡無奇；離城都不遠，如沿着胥江水道，（即婁江上游）可以遊覽不少名山；又有湖山掩映之勝，如上方山下卽爲石湖，山上可以憑眺太湖；且吳山皆富於歷史興趣，如靈岩山有吳國的宮殿故址，天平山有范文正公的祖墓，『天平看楓』真有故國喬木之思。（註二十五）洞庭山在蘇州西南太湖中，彷彿島國一般。居民性情活潑，長於經商，洞庭山幫商人在上海市場上頗爲活動，與浙江的寧波幫齊名。

（乙） 浙江省

嘉興當上海蘇州杭州運河航路之會合點，滬杭鐵道經此，交通稱便。近年新工業勃興，有絲廠及織綢廠等，嘉興工價較滬杭爲低。商業以米絲爲大宗，其次爲菜油、糟蛋之類。湖州（卽吳興縣）在太湖南岸，有運河交通蘇杭，京杭國道經此，特產有湖縐湖筆（羊毫筆）等。嘉興湖州間，人口繁密，市鎮林立，出產絲繭綢緞，在中國首屈一指。吳興縣之南潯鎮與江蘇吳江縣之震澤鎮尤著名。震澤離南潯不過十里，雖分爲二省，而工作產品，大致相同。

### （九）名勝

實業部近有籌設國立太湖公園之計畫，以建築環湖大道爲最大工程，全長八百餘里，寬度九公尺。近江浙二省以剿匪關係，業將環湖大道次第修築。太湖公園以太湖爲中心，濱湖各縣若宜興武進無錫吳縣吳江五縣及長興吳興二縣，於湖濱五里以內諸山，均擬劃入。此外關於歷史上學術上有重要價值的地點，須均設法聯絡，俾爲國立太湖公園系統之一。太湖大勢，山川湖沼至爲繁複，論公園大體可分爲湖沼、島嶼、平野、山阜四部，每部各有特點，故其設計亦各異。

致。（註二十六）東西洞庭二山，在太湖中，風景幽雅宜人。『春風柳岸，夏岫雲峯，秋正歸帆，冬留積雪，』山中景物，誠極四時之佳境矣。山下人家，多以捕魚爲業，每當夕陽西下，漁女負網，斜映落日，自然之美，儼如圖畫。蘇錫二地，向以山明水秀，馳譽全國，蘇州勝概，已見前述，惟其勝迹散居鄉間，非數日所能暢遊。獨無錫居京滬路中心，工業發達，其邑人收拾湖山，開闢園林，闢治道路，不遺餘力，是以交通便利，汽車四通，能以一日之間，遍覽惠山、梅園、鼇頭渚、萬頃堂等名勝，甚爲旅行者所稱道，梅園在城南十五里許，憑欄遠望，萬頃波光，四圍山色，一一納入襟底。太湖西岸，現有京杭國道，亘七百余里，所經莫非膏腴之區，方春風拂面，麥浪掀天，輕車緩駛，如穿行天然圖畫中，而最堪流戀者，厥爲太湖之煙波。湖濱居民，駕駛術非常高明，一扁舟，一帆風，鼓浪前進，了無懼色。游泳技能，不論長幼皆所擅長，湖濱淺灘便是練習游泳的最好場所。太湖船舶之最大者名六桅船，不能停岸，不能入港，篙櫓不能撐行，專候風力行船，船長八丈四五尺，寬一丈五六尺，落艙深丈

許，常在太湖水深處。（同註十五）

天目山高達三千呎以上，有東西二峯，東峯從臨安入，西峯從孝豐入，林壑之幽美，煙雲之秀潤，論其質量，已獨具國立公園之資格。京杭國道通過山麓，不啻已將天目山列入太湖公園系統之一。莫干山爲天目山之支脈，在武康縣西北二十五里，其高峯曰塔山，高出海面二千五百呎，可望太湖及錢塘江與杭城一角。莫干山初僅荒山，人跡罕至，三十年前，歐人來覓避暑之所，始有建屋於此者。今則中外人士，多營別墅，高阜深谷，皆見崇樓傑構矣。地處幽邃，好竹連山，草樹陰濃，流泉清澈，置身其間，恍如仙境。莫干山初在西人勢力範圍中，有避暑會管理一切，近年浙江省政府組織莫干山管理局，於山中市政多所建設。自杭州至山脚之庾村，爲程百餘里，汽車可以直達。

### 本章習題

- (一) 何謂「平江」？何謂「揚中」？何謂「裏連」？何謂「三角港」？
- (二) 梅雨之成因若何？太湖之成因若何？

(三) 崇明島與太湖面積之比較，環湖大道與京杭大道長度之比較，鍾山與莫干山高度之比較。

(四) 靖江縣位於江北，而語言同於江南，何故？

(五) 略述三江之源流及其與江南水利之關係。

(六) 略述象山築港之理由及其內容。

(七) 總理實業計劃對於東壩問題如何主張？

(八) 太湖實業港與無錫之關係若何？又皋橋大電廠與無錫之關係若何？

(九) 棉田與稻田有何不同之點？又秈米區域與粳米區域有何不同之點？

(十) 何謂蠶絲？何謂洞庭山幫？

(十一) 江浙分省，前人比之於「腰斬」，試說明其利害關係。

(十二) 東北被暴日侵佔，對於江蘇省最明顯的打擊是什麼？

附註 (供教師參攷)

(註一) 見劉季辰趙汝鈞著江蘇地質誌頁五十，民國十三年地質調查所出版。

(註二) 參觀李文瀾太湖流域之水文，載于水利雜誌第二卷第一期，二十一年一月。

(註三) 參觀張其昀著改革省區之基本原理，載于人地學論叢第一集。

(註四) 參觀丁文江著汪胡楨譯揚子江下游之地質，載于揚子江月刊第一期，十八年一月。

(註五) 見江蘇地質誌頁五十三。

(註六) 見翁文瀾中國地理(清華大學講義)頁八〇。

(註七) 見江蘇地質誌頁五十。

(註八) 參觀李協太湖洞庭山調查記，載於國聞週報，十五年十月十七日。

(註九) 詳見胡品元蕭開瀛高淳溧陽水道及東壩調查報告書，載於太湖流域水利季刊第二卷第一期，十七年一月。

(註十) 詳見鄭肇經江北運河決口及其善後問題，載于工程雜誌第七卷第二期，二十一年六月。

(註十一) 參觀王伊曾開濬江錫湖運河建議書，載於太湖流域水利季刊第一卷第二期，十七年一月。

(註十二) 見江蘇省水利局江蘇之塘工及保坍工程一文，載於中國建設二十年八月號。

(註十三) 見上海滬浦總局編上海港口大全，頁十至十三，十七年出版。

(註十四) 參觀張其昀著稻米之地理環境，載於人地學論叢第一集。

(註十五) 詳見太湖一帶之漁業狀況，載於工商半月刊，十九年六月十五日

(註十六) 詳見李積新著整理江蘇海濱鹽墾之我見一文，載於中國建設第一卷第六期，十九年六月。

(註十七) 見葉良輔江浙間礦產地質報告，地質彙報第一號，民國八年七月。

(註十八) 參觀張其昀中國新建設與水力問題一文，載於人地學論叢第一集。

(註十九) 詳見竺可楨論江浙兩省人口之密度一文，載於東方雜誌第二十三卷第一號。

(註二十) 見徐方千汪茂遂宜興之農民狀況一文，載於東方雜誌第二十四卷第十六期，十六年八月。

(註二十一) 見上海絲廠業「致第三次全國代表大會電」，載於工商半月刊十八年四月十五日。

(註二十二) 參觀南通土布調查一文，工商半月刊十九年十一月十五日

(註二十三) 參觀張其昀著論江蘇之新省會一文，載於人地學論叢第一集。

(註二十四) 詳見裴益祥建築鎮江象山新港計劃書，載於中國建設第四卷第七期，二十年六月。

(註二十五) 參觀張其昀著蘇州觀光一文，載於時代公論第十號，二十一年六月三日。

(註二十六) 詳見陳植國立太湖公園計畫書，前農礦部林政司出版，十九年二月。

## 第四章 首都

總理說的：『南京有高山有平原有深水，』我們試在鍾山高處俯瞰首都，則岡陵起伏，原野平鋪，大江如玉帶橫圍，有莊嚴燦爛之氣象。像這樣偉大的自然環境，三種天工，交錯於一處，誠爲中國國都極優美的特色。

## (一) 高山

前人詩云：『白下有山皆繞郭，』就是說首都城內外多是山地。山之最高者爲鍾山，鍾山海拔達四百五十公尺，（即一千四百英尺）東西長約七公里，南北廣約三公里，全部位於南京東郊。鍾山南面形勢頗陡，西北方較爲平易。其岩層有紫紅色之頁岩，遠望作紫紅色，故又稱爲紫金山。南京北部，孤山橫斜，俯瞰長江者，爲幕府山，因此山之關係，使長江向北灣曲成一弧狀。其地層爲石灰岩，亦稱爲石灰山，高度一百九十公尺。南京城內西部，有獅子山、清涼山、五台山等，組成低緩之邱陵地。城北一帶，有著名的鼓樓岡和欽天山。南門外雨花台，一名石子岡，高度八十公尺，這些山地的各種價值，分述如左：

## (一) 山林

首都第一特點，即兼有城市山林之勝，雖近代森林荒落，有損觀瞻，究竟是容易恢復的。紫金山已全部劃爲總理陵園，在陵園成立之初，山上原有樹木不及五分之一，以松樹爲大宗，現在正積極造林。山林之經濟的價值，當然是供給建築材料。目前南京市上的木材，皆來自外地，松木來自安徽南部，杉木來自江西；自建都以後，大興土木，洋木進口尤多。首都的山林，性質並不限於經濟方面，總理陵園之目的，在使陵墓得天然森林之擁護，而壯麗其鉅觀；於莊嚴燦爛之中，兼林泉風景之勝。其他城內各小山，性質亦屬具體而微。

## (二) 山泉

山岳有林泉之勝，泉水和市民生活亦有重要關係。據首都市政府調查，京城內水井極多，總計有一千六百餘口，然大部爲淺井，最淺不過一二十尺，較深者不過三四十尺，水源取之於沖積層，水質不佳。井水之佳者，如雨花台之永寧泉，清涼山之六朝古井，鷄鳴山之臙脂井，與欽天山南麓之九眼井，水味均甚甘美。諸井皆位於山麓，因其曾透過數重之岩層，將水中濁質盡行濾去，故水質極清，最適於飲料之用。九眼井在中央大學梅庵牆外，此井之水，由

石英質礫岩中汲得，不但水質清冽，水量亦甚豐富，曾有南京第一井之稱，水質之佳，過於江水云。近年首都所鑿之井，以總理陵墓所鑿者，水質清冽，水量豐富，其成績爲最佳。地質學家研究構造之結果，曾斷定鍾山南坡孫陵一帶，爲一理想的自流井區域。

山上之房屋，不外乎學術性質與宗教性質二種，普通居民絕少：因其高出塵表，遺世獨立，非有特殊目的者不欲居之。現在首都最高之房屋，當推建築中之天文台，在鍾山第三峯，即天保山，高二百五十公尺，其次爲氣象台，在欽天山上，高七十公尺。氣象台即元明觀象台舊址，實爲世界最古之觀象台，俗稱北極閣，台凡三層，離山頂四十餘尺。氣象台與天文台均屬於中央研究院，欽天山盤山車路已成，現正修築天文台路至天保山，長約四里，坡度約爲百分之十，將來尙擬展築至第一峯山頂，全路長十里。鍾山風景，素稱奇偉，正式之登山車路，以此爲始。鍾山古代佛寺甚多，惜已荒廢，最著名者曰蔣山寺（鍾山一名蔣山）在鍾山之陽獨龍阜，（高約一百五十公尺），明初于其地下建

孝陵，別於鍾山東麓新建靈谷寺，新舊寺址的高度，均自七十公尺遞升至一百公尺。靈谷寺後的屏風嶺，高度約三百公尺。碧石青林，幽邃如畫。寺前左右山田，多種竹樹，彌望皆綠，爲南京第一叢林。鷄鳴寺亦爲金陵古剎之一，在鷄鳴山上，高度五十公尺，寺後有豁蒙樓，寺東有台城坡道，東望鍾山，俯瞰玄武，遠眺長江，實爲首都之風景中心。又首都現代重要學術機關，皆在小山之麓，如國立中央大學在欽天山之麓，金陵大學與金陵女子大學位於鼓樓之西，或在高岡，或在幽谷，國學圖書館在盞山（高五十公尺）之麓。鼓樓崗高四十公尺，地點適中，自此至十三城門，距離幾乎相等，現在中山大道和子午線大道即以鼓樓爲交點。鼓樓建于明洪武十五年（一三八二），迄今猶存，現中央研究院天文研究所在鼓樓設立測候所，用電動發音機報告正午時刻；明初設立鼓樓，其目的亦爲鳴鐘擊鼓，傳報晨光。

鍾山二陵，爲民族史上永久偉大之紀念，孝陵已見前述，孫陵在鍾山東部茅山南坡，其地岡巒前列，屏障後峙，左鄰孝陵，右毗靈谷，氣象極爲雄偉。

## （五）山壘

總理既歸葬於此，其偉大人格益令人興高山景行之思。由墓道至中山門，馬路長約六里，陵墓高度由一百二十公尺遞升至一百八十公尺，石道兩旁有平坡，可容萬五千餘人之衆。陵墓所用石材，或爲蘇州金山之花崗岩，或爲香港之花崗岩，總計工程費，至二十年六月止，共支二百二十餘萬元。鍾山四周界線延長四十餘里之地，已闢爲總理陵園，面積約一百三十方里，比南京城內面積（一百二十二方里）略大。

鍾山據高臨下，易守難攻，南京歷代戰爭，輒以鍾山爲全城之鎖鑰；第三峯迫臨城市，尤爲重要。第三峯南麓有一高阜，名曰富貴山，（卽古龍尾坡，一名龍廣山）高度八十公尺，明初築太平門，（今日自由門）城跨其上，此歷代戰爭之所也。六朝之末，隋軍平陳，及同治時湘軍攻破金陵，皆在此處。太平軍於第三峯築天保城，又於富貴山築第二要塞，曰地保城，今天保城砲壘遺迹尙存。辛亥革命，浙軍克天保城，而南京遂下，有紀功塔屹然峙焉。金陵歷代戰爭，北以富貴山爲必爭之地，南以雨花台爲必爭之地，雨花台距南門甚近

，高度八十公尺，登高而望，全城如一盆形，故極佔優勢，其上亦有砲壘遺迹。又如獅子山、幕府山、烏龍山，皆俯臨長江，便於軍事防守，故其上均設有砲台。鍾山屹立城之東北，高達四百五十公尺（一千四百呎）形勢險要，關係軍事至鉅，若於山巔建設砲台，尤具高屋建瓴之勢。

## （二）深水

燕湖爲長江下游之起點，海潮澎湃，直達燕湖而止。故首都商港乃以河港而兼有海港之資格。首都附近，江水深度自五十呎至一百六十呎，江面之寬度超過一英里，其最狹之處亦有五分之三英里，即三千五百呎。世界最大之航洋巨舶，均可行駛，又江流浩蕩，無泥沙淤積之弊。港口之優美，非上海所可及，且沿岸高山峻嶺，不但適於商港，亦宜闢爲軍港，現在長江軍艦常在八卦洲江面操演。下關浦口之窄路，自此岸達彼岸，僅得五分之三英里，惟在下關窄路之上下游，有二大沙洲橫亘於江面，江幅大爲開展。在下關上游曰江心洲，在下關下游曰八卦洲，二洲與首都外郭之間，稱爲夾江，其外則爲長江正流，

夾江狹而外江寬，巨艦皆由外江航行。

下關河口間，大江橫隔，致京滬津浦車輛，未能直接貫通，行旅往來，貨物起卸，展轉費時，甚不經濟。但長江江面，闊而且深，兩岸土質，又欠堅固，殊不適於架橋。至于建築隧道，亦以江水過深，甚或深至一百六十五英尺，故大部地方均不適宜，近經詳細研究，擬用火車渡船之辦法，建築碼頭兩座，鋼質渡船一艘，另備機車一輛，常駐船上，使其車輛上船，可以在前引導，車輛登陸，則在後推送。估計全部建築費為三百五十萬元，完成以後，則過渡時間僅費四五十分鐘，比之現在情形，可節省數小時。凡長江兩岸之火車，皆可直接相通，不必更換車輛，則南北之交通尤便。

長江流經首都城郭之西，其距市最短處約為三公里，接管灌輸江水入城，實為輕而易舉之事。長江之水，一經濾過，不但極適宜於日常飲食，且亦殊宜於工業用途。現首都市政府已勘定江心洲夾江東岸為自來水廠，清涼山為蓄水池廠址，由此分佈於各街巷。

(四) 江山名勝

幕府山東端盡處，有燕子磯，高出江面約八十尺，一峯特起，三面陡絕，自江上望之，形如飛燕。峯頂有俯江亭，可曠覽長江，而沙洲映帶，風帆往來，其中深遠澄淡之致，使人領受不盡。自大孤小孤以下，金焦二山以上，沿江名勝，此爲最著。

### (三) 平原

(二) 江濱平原

江濱平原爲長江歷年冲積而成，從前荻港蘆汀，彌望皆是，夏秋之間，江潮泛漲，一片汪洋。民國二十年長江大水，下關一帶及江內外低窪區域，不免遭數十日之淹沒，故首都建設委員會之計劃，規定堤頂高爲二十五呎五吋，計高出下關城岸約二三呎，總使下關江水漲達二十四呎時，（其零度則假定爲本港之最低水位）下關街市亦尙無漫溢之虞。

江濱舊有四鎮，自上游至下游，一曰大勝關，二曰上新河，卽上關，三曰龍江關，卽下關，四曰燕子磯。大勝關有運糧河東至西善橋，爲南京歷來航運孔道，長江上游貨物，由此折入內河，轉運入城。上新河在江東門外，爲著名

木材市場，因對江爲江心洲，勢若長堤，木排足資掩護也。燕子磯在觀音門外，爲草鞋夾水道（卽八卦洲與首都外郭間之夾江）之主要市集。燕子磯之漁稅與江心洲之柴稅相並稱，江洲之蘆葦（可供燃料）與夾江之漁業，居民皆資以爲利。上關昔盛而今衰，因下關未開港時，國際貿易遠不及國內貿易之重要，長江上游之船隻可逕至上關上岸；及開港以後，夾江水淺，僅通小輪，下關遂爲唯一口岸，近三十年來，下關商業發達，上關之名幾無人憶及。

秦淮河下流入長江處，又稱惠民河，下關商業之盛，受賜於此河不少。惠民河口又分二支，皆通長江，其南支又稱三汊河，首都之中山馬路已通至下關三汊河北岸，此地爲中國南北交通之樞紐，將來長江輪渡卽設於此。與對岸浦口，隔江相望，成爲雙聯之市。浦口舊甚荒涼，僅津浦車站附近，人烟稍密。總理實業計劃，以浦口爲長江以北一切鐵路之大終點，如是則下關與浦口之江濱平原，均當成爲大江下流商業總匯之區。

江濱平原，不但爲首都之商業區域，又爲首都之工業區域。在大江東岸，

如首都電廠與首都自來水廠，均已勘定江心洲夾江東岸爲廠址。因純潔的冷水之供給，及原料與煤運輸之便利，實爲審定廠址之最要條件。且南京風向以東北、北三者爲常，工業區域自以偏於西南爲妙，使城中無工廠黑烟纏繞不快之感。至大江西岸之浦口，預定爲發展「重工業」之區域，據專門家之意見，爲首都風景計，勞工生活計，及原料來源計，國營鋼鐵廠應設於浦口上游。又首都機器製造廠亦擬設在浦口。

首都附近之地勢，東南低窪，在昔水不能入江，潴而爲湖，今之赤山湖，卽爲遺存之一隅。自秦繫淮水，水有所歸，歷六朝五代以至明清，咸享其利。秦淮與南京歷史關係最深，其水道至通濟門外，分爲二道，在城內復有多數支流，頗具完善之系統。內秦淮橫貫城內南部，外秦淮環繞城垣東西南三部，名曰護城河，至水西門外二流復合。其下流入長江處，又稱爲惠民河。護城河在西南城角，又有支流過賽公橋至江東門外入長江，而惠民河亦有支流曰三汊河。中山大道在挹江門外跨秦淮河建中山橋，（舊有惠民橋）全長六十公尺，小

號輪船通行無阻；又有逸仙橋，跨護城河上，僅通民船。

城外護城河較城內秦淮河特爲寬闊，貨物之運輸多在城外，但欲終年通航無阻，亦尙有待疏濬。據市政府所稱，秦淮河寬度至少須有二十五公尺。深一丈。城內秦淮河本亦深廣，如著名之南門大橋，六朝時稱爲朱雀橋，後世稱爲鎮淮橋，久爲都市生活之重心所在，繁盛市廛，皆在秦淮沿岸。正因爲歷代律都的關係，淮流愈趨淺狹，漸不便於運輸，現代交通革新，更不足以應新式航業之需要，且將來道路改良，貨物運輸，亦無經由秦淮之必要。祇須河水能保其清潔，又修飾兩岸之風景，以期成爲優美之游玩區域，斯已可矣。

南京城內之秦淮河，與其支流運漣青溪諸水相合，四面潏洄，形如玉帶，故周圍數十里間，商賈雲集，最爲繁盛。珠寶廊以南，所謂城南之地，古來秦淮繁華，皆在城南，秦淮河之南門大橋，卽古代之朱雀橋及鎮淮橋，乃金陵歷史上之第一橋。六朝時都城正門曰宣陽門，（在今中正街內橋）與朱雀橋相對，相去三里爲御街。六朝時宣陽門故址，南唐時有天津橋，當運漣青溪合流處

。自天津橋南達鎮淮橋，亦爲御街。自宋以來，猶極崇闕。今之所謂大功坊三山街者，卽六朝南唐之御街，現時南京城內之大商店，仍在其間。又南京十三城門，舊以聚寶通濟水西旱西四門爲最重要，因秦淮河流經四門故也，聚寶門（今日中華門）俗稱站圈，因鄉間柴米牲畜，由此入門，紛紛擾擾，不易通過，故有此名。

自建都以後，首都形勢頗有變遷，因現代爲高速度的時代，通行汽車的中山大道，將取古舊的秦淮河之地位而代之。在中山路未築以前，城北交通已逐漸開闢。從前城北金川鍾阜清涼定淮四門，並無交通上之價值，門雖設而常關；卽儀鳳神策太平朝陽四門，亦甚清閒。清季下關開爲商埠，自下關築馬路經儀鳳門（今日興中門）入鼓樓，直達兩江總督署。（卽今國民政府）與馬路平行者，又有寧省鐵路，全長二十里，宣統元年（一九〇九）竣工。滬甯鐵道（今日京滬鐵道）雖於神策門（今日和平門）及太平門（今日自由門）各設分站，而總站則設於下關，故儀鳳門爲入城要道。南京之拆城自金川門始，甯省

鐵道由此入城。新關城門則始於豐潤門（今日玄武門），因清季發起南洋勸業會，故添闢一門以通後湖。儀鳳門之南，有海陵門（今日挹江門）係民國以後所新闢，以通下關江濱。其城門較爲狹隘，現在中山馬路由此入城，祇有拆除城垣之舉。

國民政府建都後，於十七年九月間，議決暫借華僑捐款一百萬元，（原作購飛機用）充修築首都中山路迎櫬大道之用。全線自江口至中山路延長二十四里，即十二公里，以鼓樓及新街口爲中點，分爲三大折，由市政府負責建築，其中山門外至總理墓長六里之馬路，則歸總理葬事籌備處建築。當中山馬路建築之時，其西段自鼓樓直達江邊，沿路所經，非高粱蘆葦，即桑田竹園，枝葉繁茂，茫無際涯。然將來此段路線，不但爲本市交通之孔道，且爲中國南北交通之樞紐。（因火車輪渡擬設於中山路西端）又中山路東段，明故宮一帶，當築路之初，亦係竹樹叢雜，黍葦橫生，其情景與西段相似。今國民政府府址，擬定在明故宮舊址。於是明代政治區域之舊址，至今日仍定爲中國之政治中心。

中央政治區決定在內外五龍橋間爲國民政府地點，中山路以北后宰門以南爲中央黨部。后宰門以北自由門附近爲中央車站地點，首都將爲全國鐵路總匯之區，京滬津浦京粵京湘諸線，均將集中於此。若中央車站造成後，從前荒僻之太平門（即自由門）將一變而爲軌道幅輳，陸路交通第一要衝地點。又鐵道總站所以設在自由門者，因將來更築環城路線，亦不致穿越市街，無礙及市內交通之虞。再說偉大的南京城，大部分建於五百年前明代初葉，城垣長六十一里，平均高度在四十呎以上，最低亦有二十呎，最高有在六十呎以上者。垣頂之闊，除一小段外，皆在二十五呎以外，最廣處達四十呎，且已鋪石爲道。現首都設計處決定保存城垣，而使其成爲天然之高架路，惟須加築，增其寬度，俾城垣全部均可行駛兩行汽車。如是南京城將成爲世界最佳之馳道，亦爲環城之遊樂大道也。

首都人口至民國二十一年一月止，共計六十六萬，較之民國十一年之三八萬已增二十八萬，較之民國十九年一月份統計（五十四萬），亦增十二萬人

。從前鼓樓以北之地，大半荒蕪，間有田園茅屋及村落而已。自首都成立後，人口突然增加，城北荒涼之地，莫不興工建築，於是星羅棋布，新宇處處皆是，昔爲幽徑古邱，今已日漸繁榮矣。首都人口北遷運動，與道路之開闢大有關係。

玄武湖在城牆北面，一名後湖，枕山環城，周圍約十六里。全湖略似三角形，舊有鷗趾、長新、老五洲，今改爲漢非亞、歐美、五洲，湖水一由獅子山畔通江，一由台城水關入城，平時水之高度由半公尺至一公尺半。湖產以藕、菱兒菜、魚蝦等爲主要，洲產以果實如櫻桃等爲主要。後湖之價值在於湖光山色天然美麗，六朝時王室園林多在湖濱，現老洲築有公園曰五洲公園。後湖西南二面，有古色古香之南京城環湖而立，自自由門蜿蜒而達和平門，望之儼然，尤富於歷史、上與藝術上之興味。

首都城內西北一帶，崗巒起伏，上覆黃土，組成低緩之叢山。山間谷地，池塘極多，於秦淮河、玄武湖之外，別成一系統，最著者曰烏龍潭。南京之西北

部向爲未開發之區域，地曠人稀，農民賴塘水以灌溉，竹林、菜園，觸目皆是，即古語所謂城市而山林也。現首都市政府擬于其地設新住宅區，亦白花園住宅區。將來依山築路，房屋多在山半建築，園林花竹，映帶其間，風景甚秀幽。

(五) 鍾山  
南坡

中山門外之地勢，北面背着紫金山，南面谷廣坡緩，漸入于秦淮平原。山崗與短麓，連綿起伏，耕地點綴其間，水田、桑園、蔬圃、竹林，所在有之，國都設計處會選定紫金山南麓一帶之地，爲中央政府行政區域，蓋其地處于山谷之間，在二陵之南，北峻而南廣，有順序開展之觀，形勝天然，具莊嚴樸茂之現象。將來布置經營，易臻佳勝，其地既屬山谷，不致一望坦平，而又斜度緩和，迴於懸峭者異。加以鑿築湖池，擇地最易，園林點綴，隨在皆宜，於莊嚴燦爛之中，兼林泉風景之勝。較之明故宮地方，地面均係平坦，建築方面難臻佳勝，取舍之間，實有考慮之必要云。目前已利用此區環境者，爲全國運動場，在靈谷寺前，面積二十方里，共可容觀衆六萬餘人，依大然形勢，風景幽雅，氣象宏偉，游泳池則利用紫金山之自流井水。

首都之區域，大部分以明之外郭城爲界。外郭城明洪武二十三年（一三九〇）所建，周圍約一百二十里，令岡阜絡繹，俗呼爲土城頭者是。南京之西南鄉，自上方門至江東門一帶，秦淮河流經其間，地勢平坦，水道縱橫，田疇沃野，稱江南富庶之區。東鄉爲鍾山之山岳區域。北鄉亦多山，凡地勢高而不適種稻之地，幾悉種桑。農家皆爲蠶戶。南京市各鄉秋收，主要糧產大別之爲秈稻、糯稻、玉蜀黍、荳類、高粱五種，其中秈稻最重要，占十分之七。

### 本章習題

指出下列各地點，並略加說明：

- (一) 首都第一峯 鍾山
- (二) 首都第一園 五洲公園
- (三) 首都第一井 九眼井
- (四) 首都第一橋 中山橋
- (五) 首都第一街 中山街

(六) 首都第一樓 故樓

(七) 首都第一閣 少師閣

(八) 首都第一亭 倚仁亭

(九) 首都第一寺 靈隱寺 蔣山寺

(十) 首都第一塔 石保城紀功塔

參攷書 (教師備用)

(一) 張其昀著中國之國都問題，載於人地學論叢第一集。

(二) 張其昀著首都之人地關係，同上。

(三) 張其昀著首都之地理環境，載於科學的南京一書，民國二十一年中國科學社出版。

## 第五章 上海

首都與上海，皆爲中華民國之特別行政區域，市政府直屬于國民政府，不在江蘇省範圍之內。故上海不得視爲江蘇省之上海，而當視爲中華民國之上海。市政府之地位與省政府等。上海市籍獨立，不得再冠以蘇省字樣。上海市當黃浦江與蘇州河之會口，離吳淞有十二哩，市區沿黃浦江有十哩之長。全市人口。據民國二十年三月份統計已達三百二十萬人。上海米之銷費，每年在八百萬石以上。（註一）

上海特別市.....一、七六七、〇五三

|     |                |                 |
|-----|----------------|-----------------|
| 特別區 | 公共租界           | 本國人.....九七一、三九七 |
|     | 外國人.....三六、四〇一 |                 |

|     |                 |
|-----|-----------------|
| 法租界 | 本國人.....四二一、八八五 |
|     | 外國人.....一二、九二二  |

全市人口統計.....三、二〇九、七二八

上海特別市因有外國租界橫梗其間，分爲南北二市，最近築有中山馬路，貫通全市，路長二十二里。南市包括舊上海縣城，縣政府尙寄托在市區之內，現新

治地點確定北橋，不久當實行遷移。北市即開北，原屬上海寶山兩縣轄境，自民國十六年市政府成立，始劃歸上海市。浦東在黃浦江東岸，工廠林立，亦爲上海之一部分。吳淞在黃浦江之口，行政上雖不屬市區，商業上實亦上海之一部分。

## (一) 上海港口

黃浦江上承澱泖湖，爲太湖下流洩水正幹，江口之闊在二千尺以外。本港界線之內，在浦西方面，黃浦江有支流四條，(一)楊樹浦港，(二)虹口港，(三)吳淞江，(四)徐家匯港；除吳淞江外，河身皆甚小，僅供本地之用。吳淞江即蘇州河，其上游在蘇州與運河相連結。上海港務向由滬浦總局負責辦理，一九〇六年滬浦工程初辦時，水深僅十五呎。現在匯山碼頭一帶，潮水最低時可有二十六呎，潮水最高時深至三十二呎，足見該局之成績，在航業界裨益尤多。但現在遠東各港口，如日本之神戶長崎及斐律賓之馬尼拉，最低潮水時港口深度均在三十六呎以上，香港亦在三十三呎以上，以上海之二十六呎比之，

仍不免有過淺之慮也。(註二)

吳淞江爲太湖下游三江之一，長約二百十餘里，上接運河，下注黃浦，商業交通，多所利賴。惟近年以來，久失疏濬，河道日益淤塞，尤以下游爲甚。每年冬間河水乾涸，船舶擁擠，輒致水運斷絕，影響所及，匪特交通阻闕，商業因而不振。故吳淞江亟待疏濬，經費共需一百萬元。吳淞江兩側港汊分歧，最大者爲北岸之蘊藻浜，分洩淞江之水，自黃渡經南翔至吳淞口入黃浦。近來鑒於吳淞江下游爲租界所扼，曾有建議吳淞江由此改道入浦者。

吳淞東南三十哩，揚子江口有沙灘一處，厥名神灘，爲外洋來滬船舶必經之地。該處深度較黃浦江爲遜，在最低潮水時祇有十八呎，小汛時約二十四呎，大汛時亦僅三十呎。而現在外洋巨大商輪吃水多在三十呎以上，未能經過該灘。其吃水量在二十呎以上者，因神灘之阻礙，亦須受直接或間接遲延，而較大之船隻在此擱淺者亦不少。是以進口貨有移至神戶或香港轉口之趨勢。上海港口發展，固受直接影響，而國外貿易國內商業尤蒙重大損失。是以開濬神灘

一事，已屬刻不容緩，現在濬浦工作非與神灘同時開濬不爲功。預算挖浚工程費時五年，每年約須銀二百萬兩。（註三）

上海輪船公司約五十家，所經理之船隻不時來泊上海者可六百艘，約共有裝貨能力五百萬噸。但航權多操於外人，英日兩國居首，美次之，法德荷（蘭）瑞（威）諸國又次之，華船尙不及六分之一。黃浦江兩岸長十英里之地爲航業區域，如碼頭棧房船塢等，皆在其間。

## （二）工商業

上海爲我中國工業中心，蘇州河兩岸楊樹浦及浦東一帶，工廠林立，其原料多產於大江下游與太湖沿岸，工廠之原動力因有上海電力公司，其電力遠較內地爲廉，該公司現供給實業界所需之電力爲十九萬三千匹馬力以上。上海工人極多，絲廠在一百家以上，所雇工人在二十萬名以上。紗廠約六十家，工人十一萬餘。工業種類据民國十八年上海市政府調查，列表如左：（數字指工廠數

目）（註四）

- (一) 紡織工業……………棉紡業(中二十四日三十二英三共五十九)、棉織業(五十四)、縐絲業(一百另四)、絲織業(二十三)、針織業(四十一)、毛織業。(七)。
- (二) 化學工業……………漂染印花業(三十三)、製革業(八)、化妝品業(十)、燭皂業(十四)、玻璃業製藥業(五又外商二)、製紙(五)、火柴(六)、搪瓷(七)、油漆(三)。
- (三) 食品工業……………麵粉業(十七又外商一)、碾米業(十二)、榨油業(十)、汽水業(四)、調味粉業(三)、捲煙業(四十八)、餅乾糖果業(二十五)。
- (四) 印刷工業……………印刷業(五〇)、油墨業(二)。
- (五) 機器工業……………機器業(六十四)、電器業(一一)。
- (六) 建築工業……………水泥業(一)、磚瓦業(九)。
- (七) 公用工業……………毛刷業(三)。

日本對華貿易向以棉製品爲大宗。自下關條約成立，外商有在華通商口岸設廠之權利，英日商人鑒於我國工人易集，工價低廉，原料採購便利，製品易於推銷，遂紛紛來華設廠，尤以日商紗廠最爲發達，大有喧賓奪主之勢。

上海地價異常昂貴，從前稻田茅屋，今皆改造而成爲工業區域，在適於建

立工廠之處，每畝地價須三千兩至六千兩不等。若欲創一規模較大之紗廠或麵粉廠，至少需地百畝方敷展布，則此廠經營時，單以廠基一項而論，約需銀五十萬元之譜，資金束縛，爲數未免過鉅。因此上海附近各城鎮，近年來亦漸有穎脫而出之現象，尤以無錫發達最速，至今日居然工廠林立，說者譽之爲小上海，非虛語也。

上海爲我國最大生絲出口市場，有洋行四十家，採買華絲分運歐美各國，每年約值九千萬兩之鉅。進口貨以棉貨（洋紗洋布）爲大宗，每年進口價值達一萬萬兩之鉅。上海對外貿易常占全國對外貿易總額五分之一。如民國二十年度，全國進口貨價值十四萬萬四千餘萬兩，上海所占進口百分率爲百分之五十七，全國出口貨價值八萬萬八千餘萬兩，上海所占出口百分率爲百分之三十一。所可注意者，上海一埠之進口超過出口爲五萬五千餘萬兩，等於全國入超之總額。（註五）又民國二十九年全國國稅收入爲二萬萬四千餘萬兩，上海之江海關獨佔其半，即一萬萬二千餘萬兩。在江海關碼頭上岸處，可見上海最宏大之商

館，前爲黃浦灘及公園，外觀極宏美。上海最新建築，與年俱進，浦濱景物，迥非昔比。其中以南京路口沙遜大廈爲最巍偉，屋頂作金黃色，落日相映，尤著奇輝。其南爲惠中旅舍、字林西報館、江海關及匯豐銀行等大廈，南京路口以北，則有中國銀行、橫濱正金銀行、怡和洋行、日本郵船會社等大廈。至蘇州河口則有外灘公園，對岸卽爲浦東工廠薈萃之區，烟突林立，噴烟成霧，故浦江雖遼闊，而終日昏沈，如陰霧四合，說者謂倫敦彷彿近之。雖地位甚狹，然擅浦江風帆之勝，苟以月下往遊，憑欄遠望，亦別饒奇趣者。

### (三) 租界與市中心計畫

上海公共租界自前清道光二十三年九月二十六日，根據南京條約，開闢至今，推廣共有四次，名曰公共租界，但其大權仍在英人掌握。法租界係獨立組織，各自爲政。租界性質，本爲一種外人居留地，外人所享有者，僅爲居住貿易，以及永遠租賃土地等私法上之權利，至於中國之領土主權，毫不有所損失。惟自租界成立以來，一因外人之懷抱野心，專事侵略；一因中國官吏之顛頑

，不明法理，步步退讓；以致租界內一切公法上之權力，幾盡爲外人所攫奪。公共租界所有外僑合計之不過佔全數居民百分之三強，其餘皆爲華人；在租界內之財產以及所繳之租稅，華人亦佔半數以上。但是租界內的行政，向來偏重於外人，所有高級行政人員，皆爲外籍，一切措置每不適於華人。（註六）直至最近，將司法權交還中國，然仍得加以限制與干涉。至行政權力則仍完全操諸外人手中，迄未收回。一二八禍變，日軍進攻閘北失敗之後，爲軍事上之便利計，以公共租界爲軍事根據地，在租界以內，任所欲爲，不受絲毫限制；各國公共租界，殆已變爲日本之要塞。日本軍隊以租界爲護符，動則由租界衝出，敗則入租界；甚至日本旗艦，亦繼續停泊虹口附近，利用租界之掩護，發號施令，以攻擊我國軍民。故此次上海戰爭之結果實由日人藉口維持上海公共租界之中立局面所造成。（註七）

公共租界縱橫四十餘里，大半爲精華薈萃之區，南京路外灘之地價，每畝爲三十萬兩，其對岸之浦東沿江各地，每畝平均地價三千兩，再內則每畝僅二

三百兩，所隔不過一江，而地價之懸殊若此，交通之重要，蓋可知矣。上海市政之發展，現在已感覺種種之困難。租界限于區域之窄狹，住屋甚感缺乏，南北兩市，則以租界之隔閡，對於交通水電事業，均欠充分之聯絡，將來全市實意向江灣一帶發展之趨勢。上海市政府有在江灣附近建設新市中心區域之計劃，其設計之範圍，北抵吳淞，南與公共租界相接，東至黃浦江，西暫以淞滬鐵道爲界。全部地勢平坦，將來採用最新式之設備，建築大規模之商埠。（註八）其目的欲使我國之經濟的首都，不至長受外人束縛之痛苦。一二八事變發生後，所有吳淞江灣等處頓淪爲戰場，現仍繼續進行。

黃浦江內宜於建築新商港之處，莫如吳淞一帶，此與市中心有密切之關係。地位在黃浦江之口，輪船進出均甚便利，較之現在之輪船須由吳淞上溯十二哩始達碼頭者，可減少時間上之損失及駛行之困難。至於內河交通，有蘆漢之便利，其價值不亞于今日之蘇州河。吳淞開港勢在必行，將來一項計劃實行，則工廠及商業之位置，勢將轉移，全市繁盛地點，必遷移於新港附近。（註九）

#### (四) 東方大港

開闢東方大港

東方大港爲總理實業計劃重要建設之一，港之地點在杭州灣北岸乍浦。乍浦，乍浦屬浙江平湖縣，澈浦屬海鹽縣。兩岬相距約十五英里，附近有小山矗立海濱，足爲天然屏障。又沿岸均築有石塘，以禦海潮，石塘高約三丈，寬一丈，塘後連以土堤，卽新開由杭州至平湖之汽車路，寬約三丈。海水深度，在乍浦岬附近平均二十九呎，澈浦岬附近二十五呎，平均潮差，在乍浦爲十六呎，在澈浦爲二十呎，故無論水深與潮差，均較上海爲大。（上海水深二十六呎，潮差八呎）自海口至澈浦，海床深度相差無多，最淺處亦在二十八呎，吳淞口外水道，在神灘上低潮時僅深十八呎，海港之優劣，已顯然可見。故東方大港一經疏濬，吃水三十呎以上之海輪，隨時可以出入。論其地價，較上海低廉甚多，且本爲空曠之區，故建築計劃，均可以最經濟及最新式之計劃而完成之。內地交通爲造成商埠之必要條件，就目下而論，乍浦一帶既非鐵道所經，又無寬深水道，可以通達內地重要各埠，誠爲缺點。但蕪乍鐵道（自蕪湖經湖州附至乍浦）已有興工之議。

又依照總理實業計劃，江南水路系統最重要之改良，乃在濬深蕪湖宜興間之水道以達太湖，又沿運河至嘉興，直達東方大港。如是可以縮短蕪湖至海口水程約三百里。東方大港已於民國十八年實地測量，預算各項工程經費，約計需款五千餘萬元，擬分十六年辦理，每年需款三百餘萬元。（註十）

### 本章習題

- （一）東方大港與上海港水深之比較。
- （二）試述神灘亟須開濬之理由。
- （三）蘊藻浜與上海新商港有什麼關係？
- （四）上海地價已經貴到什麼程度？
- （五）上海在中國對外貿易上所佔之地位，以統計圖表示之。
- （六）略述上海戰爭時日軍憑藉租界所佔之優勢。

### 附註

（供教師參考）

（註一）見上海米業調查，載於工商半月刊十九年十月一日。

(註二) 詳見上海滄浦總局刊行上海港口大全一書，民國十七年第四版。

(註三) 見滄浦局呈文，載於外交公報第三卷第八期，十九年十二月。

(註四) 詳見上海特別市社會局編上海之工業，民國十九年中華書局出版。

(註五) 見中國銀行民國二十年度營業報告頁三。

(註六) 參觀王世杰著上海公共租界收回問題，十六年七月太平洋書店出版。

(註七) 參觀徐公肅上海事件與上海公共租界之中立一文，載於中華法學雜誌二十一年四月號。

。

(註八) 詳見上海特別市市中心區域計劃概要，載於工程譯報第一卷第二期，十九年四月號附錄。

(註九) 詳見鄭肇經上海新商港地位之商榷一文，載於東方雜誌第十八卷第八期，二十年四月二十五日。

(註十) 詳見建設委員會東方大港之現狀及初步計劃，十八年十一月。

東南沿海  
區超然于  
長江以外  
水系之外

閩全部浙  
大部及皖  
之徽江粵  
之轉江

## 第六章 東南沿海區

### (一) 區域

從東方大港到汕頭，沿海約有七百海里之長，一海里等于一英里又七分之一中間有許多著名河流，像錢塘江、甌江、閩江、韓江等，既非揚子江系統，又非珠江系統，各自入海，合成一局，我們稱為東南沿海區。這個區域，為一個超然獨立的區域，因為四境有高山聳峙，內地交通，異常困難；而方言種類之多，為全國最。這些河流之分水嶺，在安徽南部為黃山，在浙江江西界上為仙霞嶺，在福建江西界上為武夷山，名稱雖不同，實則屬於一條主脈，走向為東北西南方向，大致與海岸平行。主脈之外，附脈甚多，至海濱一帶山勢未盡，在海岸線外尚有許多岩島，最著名的便是舟山羣島。

浙江省地形可分為三部：太湖流域占全省面積五分之一弱，錢塘江流域占全省面積五分之二強，其餘五分之二，為浙東沿海區域。太湖流域為平原之地，與江蘇省連貫，在第三章裏已經講過，我們稱它為下浙江。浙江省大部分稱

爲上浙江，屬於東南沿海區。下浙江之地，多係平水行舟，無上下水之分；上浙江之地，河流由高而下，無論行舟行筏，上水下水速度相差頗大，故運貨載客之代價，亦上水貴於下水也。錢塘江流域處於萬山叢雜之浙西，但江河四達，舟楫通行，田疇相望，頗稱富饒。錢塘江上流之徽江，伸入安徽省之徽州，黃山爲揚子江與錢塘江上流之分水嶺，包圍安徽省東南一部分，故徽州一帶爲一山國，在交通上屬於東南沿海區。福建省完全屬於此區，閩江流域占福建省面積五分之一。廣東省東北一小部分，所謂嶺東之地，屬於韓江流域，韓江上流在福建省。汕頭雖隸廣東，而語言習俗乃類福建，茲亦歸入東南沿海區。

## (二) 地形

關於三區地形，我們可以浙閩二江流域爲其代表。浙江一名錢塘江，分爲數段，名稱各異。自杭州上溯，經富陽至桐廬，已入山間，名爲桐江，兩旁高山遙峙，惟濱江一帶，則山勢低緩。自桐廬至建德，兩岸峭壁夾峙，即所謂七里瀧之峽谷。建德附近山勢陡緩，河谷開展，與七里瀧之懸崖峭壁者迥不相同。

。至建德源分爲二，一爲蘭江，一爲徽江。蘭江兩岸地形開朗，僅有低圓邱陵起伏於其間，但仍能遙見高山峻峙於南北也。這些高山，就是仙霞嶺山脈，西南起於浙閩贛交界處之仙霞嶺，東北行直達杭州而爲西湖之南北高峯，高度多在千公尺以上。凡浙西高山之巔，遙視之多略成水平線，古代侵蝕平原之跡，隱約可辨。（註一）徽江地勢與蘭江不同，沿江兩岸，每山嶺巉岩，頗鮮寬谷。自建德上溯至徽州，須逾天目昱嶺二嶺，地勢崇峻，幸有徽江橫斜，爲惟一溝通水道。天目山與昱嶺均爲浙皖間之界山，絕壁峭峯，沿河矗峙，天目在北段，昱嶺在南段，最高山峯多高出海面一千五百公尺以上。黃山山脈位於天目昱嶺之西北，山勢亦作東北西南向，最高山峯約一千二百公尺；嶺北之水入長江，嶺南之水入徽江。長江過鄱陽湖，陡轉東北者，蓋因天目昱嶺黃山三山屏阻，勢難穿越，有以使之然也。（註二）

南嶺山脈突起於粵贛之交者爲大庾嶺，分支東北行，縣亘於江西福建境上，成高山大嶺，又可分爲二，南曰杉嶺山脈，以杉嶺得名，中曰武夷山脈，主峯在福建崇安縣境，北

曰仙霞嶺山脈。贛東閩北山脈縱橫，均與此大山脈連絡，爲其支脈。贛之盱江、閩之閩江，俱導源於此大山脈之幹部，爲兩省水系天然之界限。地勢雖由山脈主幹分向兩方，逐漸而低，而閩贛兩省地形，緩漫陡峻判然不同。由杉嶺山脈向西，除正幹之部山勢稍峻外，山嶺均不甚高大，形勢緩漫，山嶺岡阜所在多有，高度漸次低減，終至平原曠野。（參觀頁四一）杉嶺山脈以東，形勢大異，山嶺縱橫，高與正幹相埒。閩江上游下游，高度固大相差，而山勢亦不甚低減。福州已近海岸，其旁猶有高出海面九百公尺之鼓山，平原曠野，未嘗目覩，福建多山，實際然也。（註三）仙霞嶺向爲閩浙交通之要道，故極著名，西南接武夷山，東連楓嶺，以續於雁蕩山，峯奇岩矗，高度約在一千五百公尺左右。故閩江上流諸溪，峻嶺綿亘不斷，至南平會合各支流，經古田至福州，山勢大致稍低，然高山峻嶺，猶常雄峙，終止於海。

### （三）海岸

下沈海岸

中國海岸以杭州灣爲天然分野，杭州灣以北可稱北洋，杭州灣以南爲南。

洋。北洋多屬沙岸，淺灘連亘，平直延曠。南洋多屬岩岸，島嶼四布，海岸曲折，顯是陸地邊部曾經沈淹的結果。海灣深入內陸，灣之盡頭及其兩岸，或拓爲平原，如杭州福州均其例也。又像浙江溫州附近，江心附有孤島，將溫州附近許孤山合起來看，可知陸地下沈之前，沿海一帶已經侵蝕到壯年程度。(註四)還有著名的普陀山等島嶼的海岸，往往有海水衝蝕而成的岩洞，顯是下沈海岸幼期侵蝕的現象。

錢塘江之口外曰杭州灣，形如三角形之漏斗，口張而內促，面積一千七百五十方哩。若自江蘇之南匯嘴，至浙江之鎮海連一直線，其長爲一百八十里。又自乍浦至其對岸連一直線，其長爲三十里。澈浦在乍浦之西四十五里，其地杭州灣之闊不過三十里。又自澈浦上溯，兩岸驟窄，是謂錢塘灣。杭州距澈浦一百五十里，其地錢塘江闊尙有五六里；滿潮時恍如海灣。錢塘江口門雖寬，而深度不足，自澈浦至杭州，無輪船通行。錢塘江怒潮，其高可達二十五呎以上，爲中國第一大潮。其成因與地形有關，因錢塘灣形如漏斗，外口極寬，內

部逐漸狹減，洪流逆襲，相逢狹路，故潮湧特高，稱爲壯觀。浙江潮起源於澉浦城外之尖山，至海寧而極盛，至杭州已成弩末。（註五）

### 舟山羣島

舟山羣島羅列杭州灣口，南起六橫島，北至大戢山，大小約百餘。最大者曰舟山島，長七十五里，廣二十里左右，島上高峯拔海千三百尺。南岸有海港曰定海，其次岱山衢山，亦多停泊良港。舟山羣島爲我國最大之漁場。舟山島東端之沈家門爲漁船集中之處。沈家門之東另有小島曰普陀山，以佛寺著名，所謂海天佛國。六橫島以南，有海灣曰象山港與三門灣，均極重要。

### 象山港

象山港位於象山縣北，距甯波僅六十里，爲一大灣，東西長約百里，南北廣十餘里。口門甚狹，關鎖甚嚴。口外有六橫島，屏蔽天成。港內水深五六十尺，能泊萬噸以上之巨艦。港內別有支港曰西湖港，可建船塢。在清季曾擬闢爲軍港，現政府已決定興築，並於其地設立海軍學校，常川駐防陸戰隊及軍艦。舟山羣島亦堪爲海軍根据地，日本戰艦多艘常在舟山舉行大操，以我國領海，而任敵船長驅直入，深可痛也。

三門灣在寧波台州交界處，海岸紆曲，島嶼林立，灣內港汊紛岐，周圍約百里。前清末年意大利曾要求作爲軍港。民國十八年上海總商會呈准中央開闢自主商埠，並指定海游港爲該灣中心商港。近年以來，碼頭旅館堆棧諸建築，次第告竣，並有輪船自上海直放三門灣，十八小時可達，蓋已漸臻繁榮矣。全灣以漁鹽爲大宗出產，海濱多荒地，尤宜于興辦農墾事業。甌江河口亦作漏斗形，口北有玉環島，亦爲一漁業港。

福建沿岸有三沙灣與廈門灣，三沙灣內有三都島，廈門灣內有廈門島，皆水深浪闊，可泊巨艦，軍港商港，無不適宜。閩江口亦如漏斗，曰五虎門，馬尾扼江海之咽喉，形勢險固，如同鎖鑰。其地設有要塞，足以固海防；建有船塢，足以修戰艦，與閩南之廈門，同爲海軍要港。福建諸港與台灣隔海相對，自台灣被割於日，而福建有唇亡齒寒之憂。日本二十一條，要求在福建省有特殊權利，其野心躍然可見矣。

#### (四) 水系

錢塘江一名浙江，有南北二源，北曰徽江，南曰蘭江。徽江一名新安江，源出安徽黃山，經徽州（歙縣）及屯溪入浙境，又經淳安至建德，與南源會。徽江兩岸巉岩，水多湍急，有一百四十餘灘，皆係礫石壅積而成。蘭江至蘭谿又分二支，一爲婺江，又名金華江，東南自金華來會；一爲衢江，又名信安江，西自衢縣來會。蘭江兩岸，地形開展，僅見圓形低邱。江水亦微清蘭濁，兩不相同。自建德至桐廬，江行峽谷中，名七里瀧，有釣魚台之美，烏石灘之險。自富陽以下，始入平原，復受海潮。江又因地立名，在桐廬名桐江，在富陽名富春江，至杭州始名錢塘江，再下又有錢塘灣之號。僅杭州至富陽一段，有小汽船可通，以上只通小舟。曹娥江源出紹興南部之山谷間，合小溪而成巨川，經紹興平原而入錢塘灣，其出口之對岸卽爲乍浦。曹娥江僅通淺小帆船，不甚重要。錢塘江流域連曹娥江在內面積共一萬二千餘方哩。

古時錢塘江入海之道有三：一曰南大壩，又稱鼈子門，在龕山赭山之間；一曰中小壩，在赭山與河莊山之間；一曰北大壩，在河莊山與海甯縣城之間。

錢江怒潮，勢如排山崩馬。名聞中外，而尤以鼈子門一路爲最猛。至清雍正元年（一七三四）江流變遷，而鼈子門竟漲塞矣。至乾隆二十三年（一七五九）中小鹽又淤爲平陸。（註六）僅北大門即現在江流，經流于河莊山蜀山之北，直經海甯，衝刷甚力。北岸如澉浦乍浦間，即東方大港一帶，皆爲海流衝刷之地；而南岸即紹興寧波以北，則沙灘日廣，而少良港。

運河南迄杭州城北之湖墅，與錢塘江相距咫尺，未能直接通航。考其原因，由于錢江水位，較之運河水位，相差約自一公尺至六公尺，古人不明造閘之作法，祇知固築閘壩，以免泛濫，交通雖不完全斷絕，但已大受障礙。現在大部分貨物，均在杭州城北拱宸橋起岸，再由鐵道運至江干閘口，而入錢江，所費不貲。現擬設法將運河與錢江直接溝通，而以船閘司其啓閉，運河船隻，均可直放錢江，藉謀上下浙江交通之便利。（註七）

浙東諸河流多短促，獨自入海，其河谷有較寬平者，如甯波之甬江是；有山岳約束河流者，如溫州之甌江是。甬江上流有二，曰鄞江與姚江，源出四明

山，至甯波（鄞縣）城下而會流，自甯波至海口鎮海四十五里能通大汽船，甯波對外貿易全出甬江之賜，小汽船可上溯至奉化及餘姚。靈江爲台州大川，一名椒江，上源亦有二，一經天台，近天台山，一經仙居，近括蒼山，至台州（臨海縣）相會，東南流至海門入海。自海門至臨海可通小汽船，上流僅通民船與木筏。甌江上流曰大溪，自龍泉以西匯諸溪澗之水，流入處州（麗水縣）城下，東至青田縣合小溪之水，至溫州（永嘉縣）東入於海，故亦曰永嘉江。此江僅下流可通汽船，上游各支流皆多石灘，巨礫纍纍，急湍甚險。

閩江之源甚多，大別之可分爲北支西支，北支由浦溪崇溪松溪合成，總稱建溪，西支由沙溪富屯溪合成，至南平與建溪會，總稱閩江。東南流至水口，古田溪自東北來會，至福州之南有大洲分江爲二，至馬尾始復會，東北流入海。閩江全部行山嶺中，江身屈曲，水流湍急，險灘急流，不勝其數。水口以下至海約一百哩，可通汽船。閩江下流在未經修浚以前，深淺不一，沙灘縱橫，小艇亦須待潮而行。民國七年，省政府有修濬閩江之計劃，期輪船可以直抵福

州，以便商旅。近年以來，頗著成效。目前情形，福州城下潮水最低時可有五尺之深度，即潮漲時已足以通吃水十三呎之輪船。（註八）

閩江流域面積一萬八千英里，佔福建全省面積之半，其次有晉江，至泉州注於泉州灣，漳江至漳州注於廈門灣，惟三沙灣無大河入海。晉江江流甚短，民船可自泉州上溯至安溪縣，祇百里程。漳江上流曰九龍江，源出龍岩縣，民船自龍岩下航至漳州附近之石碼，凡二百五十里，石碼至廈門六十里間可通水汽船。

韓江跨福建廣東之間，上流曰汀江，源出福建長汀縣，入廣東界納其最大支流曰梅江。韓江下流形成三角洲，汕頭即在三角洲上。潮州汕頭間河身多沙，不便汽船，現設潮汕鐵道，長七十里。潮州上溯至大埔縣，三百里間可航水汽船。

### （五）氣候

本區南端之汕頭，正在北回歸線下，為溫熱二帶之交界。北端之杭州，則

與大江三角洲爲鄰。介乎其間之福州，大有暖國氣象。福州又稱爲榕城，已盡人皆知，蓋其地產榕樹甚多，蔭幹綠葉，到處皆是，幹復生枝，枝復生根，故其蔭甚廣。福州以北，罕見此樹。福建南部多暑少寒，有霜而無雪，沿海一帶盛產副熱帶果實，荔枝龍眼，夾道交蔭，丹實纍纍，次則橘柚橄欖，皆蒼鬱可愛。荔枝所受氣候之影響，尤爲顯著。廣東荔枝至於韶州，至南雄則無；福州荔枝止於福州，至南平則無；性畏高寒，近山則無。福州全年平均雨量六百吋，大湖區域之名產如稻米茶葉，閩浙氣候亦同樣適宜。所不同者，本區夏秋之間，暴風時作，若當稻花開放之時，往往全穗白枯，收成無望；果樹森林過之，或花散果落，或根搖幹折，受害之烈，不亞於揚子江流域之水災。（註九）

颱風爲一種熱帶風暴，誠可謂風之最猛烈者，一名颶風，極言可懼之意。

颱風起源於斐律賓羣島東方之太平洋中，其地在季夏氣候溼熱而鬱悶，颱風卽由此而西進。颱風侵入中國，大抵在上海與澳門間，故本區首當其衝。其侵襲時間在六月至九月之間。福建志書云：『五六七八月應屬南風，颱風發則北風

先至，轉而東南，又轉而南，又轉而西南，始止。』颱風幸而多在海上，深入內地者甚少，但若一旦上陸，則其破壞力之大，可謂異乎尋常。如民國十一年汕頭颱風，海水浸入十餘里，鄉村陷入水中深至丈許，死者達四萬人，田禾之損失，更屬不貲。有時颱風之力，雖不致發生巨大之損害，但亦能挾傾盆大雨以俱來。在海上，颱風所至，白浪如山，即馬力甚大之海輪，至此亦極少有平安之望。福建木材出口，多以帆船運載，至秋季必須停止，是謂停秋，期間約一百日，即防颱風之爲患也。

### (六) 富源

本區平原甚少，人烟稠密，地無曠土，野少閒人，即山谷亦皆闢爲梯田，所謂『水無涓滴不爲用，山到崔巍猶力耕。』但食糧終苦不足，常恃他處接濟。甯波福州廈門汕頭諸港，食米均由米商向蕪湖無錫及安南暹羅等處採辦而來。岩谷之間，又多種雜糧，如小麥玉蜀黍等。蕃薯一名山芋，產於山地沙地，大抵地力薄弱，種稻不成，多改而種薯，山芋飯爲最廉之食品。海島居民多賴

此物以存活。韓江三角洲種甘蔗頗盛，從前汕頭之糖，出口遠及英國，自香港製糖業發達後，遂大受打擊。福建漳州，昔年亦爲產糖之區，今爲台灣及爪哇糖所排擠，土糖不能與之競爭。煙草本產於呂宋（斐律濱），明時由呂宋傳入福建，其後遍植於各省，全國煙葉以福建所產爲最著，而永定又居福建省煙業之首，每年出口價值不下四百萬元。近年以來，紙煙盛行，永定煙葉日就衰敗。浙江方面，紹興酒與金華火腿，銷路尙廣。紹興黃酒中外馳名，每年出口在六百萬元以上。釀酒所用之糯米，本地所產者不敷用，多購自無錫等處。紹酒多以瓦罈裝盛，運輸不便，故各處多有仿製者，然終不及紹興所製之佳。蓋紹興恃其特有之水，紹興鑑湖之水，據分析結果，所含鈣鎂等鹽類無太過不及之弊，以之造酒最爲適宜。特製之麴，加以製造者經驗豐富，故釀成之酒色味俱美，決非仿製之酒，所能望其項背也。（註十）金華東陽等縣在蘭江上流婺江流域，居民以養豬爲副業，豆麥糠粃爲飼豬之原料。其製醃腿之法，用鹽敷於腿面，俟鹽水浸入復行敷上，如是者三四次，歷時約一月，再用水洗淨曝乾後，卽成火腿。（註十二）

本區爲中國著名產茶區域，稻田之上卽爲茶園，如徽州茶龍井、太平猴魁、武夷等，均名馳中外。徽州六縣，山多田少，卽在豐年，米糧亦僅敷三月之食，幸賴茶葉之所得以爲挹注。徽茶爲徽州出產之王，徽州各縣幾至無家無茶園，茶場，一至立夏（五月六日），家家籌備摘茶。總計茶戶、茶工、茶商、茶販，徽州人民之生計，有十分之九與茶業有關。我國綠茶品質以徽州婺源縣爲最優，紅茶以徽州祁門縣爲最優。婺源北鄉鄣山茶，香味沁人心脾，尤爲名貴。

上海出口綠茶，箱上大字多標名「鄣山某茶」，藉其名貴以召外人重視。徽州雖屬安徽，但徽州綠茶非由蕪湖出口，而由杭州運至上海出口，祁門紅茶由江西九江出口，水運有關於商業，於此可見。徽州茶占全國產額四分之一，徽州六邑每年產茶四十萬担，每年以最低山價之三十元計算，卽有一千二百萬元。

上海綠茶外銷市況，幾視徽州產額之豐歉爲轉移。江浙二省，民間日用之茶，尤以徽茶爲最盛行，卽北平、天津、漢口、廣州各大埠，茶葉店肆，類爲徽州茶商所設。龍井茶產於杭州西湖，品質極佳，素稱珍品，凡愛茶者莫不以一嘗

爲快。紹興所產茶稱平水茶，每年產額三百萬元，多運銷上海，轉售外洋。溫州所產茶葉，以紅茶居多數，普通稱爲溫紅。福建茶產北部以崇安爲最佳，多生於武夷山之山坡，葉較肥大，即著名之武夷茶，由福州出口；南部以安溪爲最佳，由廈門出口。近年土匪滋擾，茶山荒廢甚多，產額因之減少。本區又爲中國之著名果樹區域，沿海一帶，果園甚多，荔枝六月初熟，當暴風來襲之前；龍眼八月始熟，故曰桂圓，桂圓可以久藏，頗爲北人所重。橄欖俗稱青果，深秋方熟，果之黑色者最老，可用以榨油。橘柚種類最多，漳州福州溫州台州均產橘，俗以黃者爲柑，丹者爲橘。柚最大，俗稱文旦，爲漳州之特產。近來寧波水蜜桃與罐頭筍均爲大宗出產。

浙東漁戶以寧波人爲最多，寧波六邑尤以定海人爲最多，其漁場在舟山羣島。定海洋面每年放洋之漁船，客幫有八千餘艘，本幫有四千艘，總計在一萬二千艘以上，歲獲共在七百萬元以上。（註十三）漁汛分爲三期：春夏間一汛最佳，（自四月至六月）以黃魚黃花魚墨魚爲大宗，秋汛亦以黃魚爲大宗，冬汛以

帶魚爲大宗。寧波爲中國最大漁市，由寧波出口之魚類，幾遍至中國各口岸。介類中之蚶子牡蠣，則以人工養殖，卽就海濱築堤，潴蓄鹽水，採種放殖是也。浙省沿海產鹽頗多，每年所收鹽稅約四五百萬元，以夏季營銷，冬季菜銷爲最旺。又漁業用鹽爲量絕巨，約占每年銷售總額百分之十。閩省濱海亦有漁鹽之利，漁戶以泉漳二州人爲多。然據調查所得，漁民亦艱苦異常，其收入僅足維持其生計，甚至捨其本行，而嘯聚行劫，甘冒不韙，此實不能無因也。

本區工業以杭州灣沿岸爲最盛，尤以杭州絲織業有長久歷史，杭州綢緞產額每年約有二千五百萬元，在前清時紡織皆用木機，近多改用電機，杭州緯成廠爲中國最完備絲織大工廠，資金三百萬兩。各廠之出品運至上海爲總銷之地，再由上海散運於長江各省及南洋羣島。杭州而外產綢最多者卽推湖州，（參觀第三章）每年產額約在二千萬元以上，次則紹興，約一千萬元，全省總計至少有六七千萬元，苟加以改良擴充，其發達猶未可限量也。杭州灣沿岸爲鹽場，鹽場之內爲棉區，海濱土質富於砂性，宜於植棉。浙省棉花之產量以餘姚爲最多

，姚花適於紡製粗紗，比通州花爲賤，除出口上海外，一部分供寧波紗廠之用。餘姚又以草帽業著名。餘姚全縣人口六十四萬，女子佔二分之一，爲數約三十萬，此三十萬人中，除去老弱及富家嬌養無事者半，爲數十五萬，此十五萬壯年婦女，莫不以編織草帽爲業。其原料爲金絲草，產於斐律賓，色白堅韌，便於編織。當洋銷暢旺之日，譬如一家有一人編織草帽，其歲入少則百數十元，多則幾及三百元，以視男子佃田十畝，藉耕種爲生者，有過之無不及。

（註十三）民國十八年由寧波出口之草帽，總值洋一千萬元。其次草蓆一項亦爲寧波出口之大宗，主要產地在寧波西鄉黃古林一帶，原料爲蔴草，產於本地。草蓆爲鄉村婦女所織，對於家庭經濟爲一大宗補助，出口之蓆除銷本國各省外，兼銷日本美國。織蓆本爲家庭工業之一，從前純用土法，近有新式之織蓆工廠。

## 木材類

福建江西省界，長達四百餘里，高峯縣亘，林木極盛，計分軟木硬木兩種，軟木以杉木爲大宗，乃極佳之建築材料，松木次之，硬木則有樟楠之類。福州一埠出口之木材，每年值一千二百萬元，天津上海鎮江寧波各幫木商，羣來

福州，採辦木材。甌江流域木材出產亦頗富，每年出口約值八百萬元。錢塘江所產者稱爲內河木，材料頗小，不堪爲大廈棟樑之任，只足供門窗椽柱或建築市街房屋所用，蓋溪河淺狹，鉅材不易運出也。杭州江干每年運銷木材，凡有六百萬元左右。閩浙二省竹產特富，可用以造紙，吾國竹紙產量，首推贛閩浙三省。據最近統計，浙江年產紙二千餘萬元，以造紙爲職業或副業者十二萬餘人，其數不可謂不鉅。（註十四）惜均係手工造紙，能施用新式印刷機者絕無其物。漆爲美術工藝之原料，品質之佳，首推徽嚴所產。（徽州與浙江嚴州）漆樹生於山地，氣候喜寒冷，凡山陽日光普照之地，其所產之漆品質遠遜於山陰所產。生漆以杭州爲市場。江浙一帶之漆鋪，莫不高懸徽嚴生漆以資號召。福州漆器，西人稱爲中國三長之一，與絲綢瓷器並稱，福州工人手工精巧，其漆器以繪畫勝，每種顏色中，能以濃淡深淺分爲數種，具有特殊之美觀，每年銷售之數約數十萬元。

我國明礬產量，佔全世界產量之大半，而十之八九皆產自浙省平陽，故平

陽實爲世界產明礬最多之地。明礬石之用途，除製造明礬外，並可以製造肥料，在經濟上甚重要。每年由溫州出口之數價值六十萬元。（註十五）青田石產於浙江青田縣，石質細，性柔韌溫潤而多光澤，分紫白二種，採爲圖章及藝術雕刻材料。龍泉在宋時已產佳瓷，現已衰落，但產粗品，陶土產地即在附近。以上平陽青田龍泉三縣均屬甌江流域。福建磁器以德化出產最多，稱爲建窑。建築石材，則推福州延平，與浙江淳安，一沿閩江，一沿徽江，水運較便故也。閩浙兩省號稱山國，礦業均未發達，煤鐵等礦，幾無可言。如福建安溪有鐵礦，龍岩有煤礦，均以交通不便，未能開採。南平縣東南約六十里，有棗兜銅礦，距閩江南岸三里，隔江與葫蘆山相對，葫蘆山爲閩北之一市鎮，距福州約一百哩，水運甚爲便利。此礦爲本區有希望之礦產，由華寶銅礦公司開採，最近在停工中。（註十六）錫箔爲浙省舊式工業之較大者，用簡單之方法將雲南之小錫塊打成箔，其薄如紙。產額最多者爲紹興，杭州寧波次之，從事於此之工人，總計在十萬以上。新教育發達之後，迷信破除，錫箔之用當日漸減少，但錫

箔又可作包裹物件之用，如香烟糖果等，故將來之需要，仍有增無減也。

甌江兩岸皆山，略無缺處，其形勢酷肖三峽，不過具體而微耳。自溫州上溯至安溪，計長九十里，河面寬闊，且爲潮汐影響所及，尙可通行小汽船。安溪而上，兩岸狹窄，節節皆險，所謂「雲山千里，松竹萬家」，風景絕佳。麗水距江口三百里，高出海面三百尺，麗水而上，坡度更陡，水勢自高而下，成倒瀉之勢，險灘更多。甌江灘淺水急，不適航行，正可利用水力，發多量之電，以供工業上用。依據調查結果，最適於籌設水力發電廠之地有二，一在幹流金水灘，在麗水縣下流五十里，一在支流小溪南岸，在青田縣西南二十五里。大溪估計可發生水力一萬八千匹馬力，小溪可發生水力四千匹馬力。甌江上流木材豐富，若利用水力，製造需用最急之新聞紙，其獲利當甚可觀。（註十七）福建全省山嶺重疊，閩江上下游一帶，絕壁危崖，傾泉懸瀑，一瀉數百尺，水電事業亦極有希望。已經調查者有古田川之龍亭瀑布，龍亭距古田縣城十餘里，僅就龍亭一段，河流落差約有七十呎，龍亭附近全流（自古田縣城至水口）

落差有四百呎以上。只利用龍亭一段，可得水力一萬匹以上之馬力，若利用全流可得十萬匹之馬力。古田地點適中，沿江而上，可輸送電力至南平等地，引線東下，可以直抵省會。

### (七) 民生

永定人

上面說了本區域許多出產，可是本區域最大的出口貨乃是人工，所謂「無寧不成埠」「無徽不成鎮」，便是這個意思。徽州人素以善於經商見稱，挾其土產茶業，遠遊全國，各省商業，殆無不有徽幫者。與徽州情形相似的，還有福建永定縣。永定位於韓江上流汀江流域，山多田少，糧食不足以供全邑之需，全邑人口三十萬，皆直接間接倚烟業爲生。農民多於春季兼植煙葉，工人多從事創煙，商人則遠遊外埠，操煙業貿易。全邑煙廠大小不下數十家，不論一鄉一村皆有之，造就之煙多由永定轉入韓江，經汕頭分運各處銷售，而以長江珠江兩流域爲最盛。長江流域自上海至成都沿江各埠，無處不有永定皮絲煙，亦無處不有永定人之足跡，珠江流域亦然。即以南京一隅而論，永定皮絲煙號

約二十餘，人口達百餘之多。永定社會金融之調劑，全賴各埠匯回之款，然則煙葉者，乃永定人民生活之所資，而文化之所寄託也。永定之鄉村極爲整飾，高樓大廈，連比而居，其形式如皇宮，或爲方式圍樓，或爲圓式圍樓，普通高度多係四層，每樓住人約百口，亦有住人達三百餘口者。則其建築之宏大與複雜，概可想見。永定人民聚族而居，姓各一方，祠堂建築尤佳，畫棟雕梁，備極壯麗。民俗猶存古風，婦女悉係天足，健步如男子，田園耕稼，大率皆女子任之，男子則或工或商，務農者少，此蓋地狹人稠，田園有限也。（註十八）可憐近年來內亂頻仍，共匪出沒，百業俱廢，民不聊生，而旅外煙商，因受紙烟競爭，復日趨衰落，來日大難，深可憂懼。

甯波人多出外經營工商業，其足跡最廣，如遼寧之大連瀋陽，河北之北平天津，山東之煙台青島，河南之鄭州，湖北之漢口樊城宜昌沙市，湖南之長沙，四川之重慶，安徽之蕪湖，南京與上海，江蘇之無錫蘇州常熟盛澤，浙江之杭州湖州嚴州蘭谿溫州，福建之廈門，廣東之汕頭香港，無不有甯波旅外同鄉

會；中外人士更無不知有寧波旅滬同鄉會者。上海之寧波人達四十萬以上，「自薦紳碩賈，下至負販雜技，曹進曹退，紛若歸市。」（註十九）最奇者，則爲操航海業之海員與夫機器業中之機匠，幾無往而非寧波人。中國經濟學社在寧波開會時，穆藕初君演說云「中國經濟重心在於上海，但上海如何能有今日呢？不必說，是完全甯波人的力量，所以上海已非上海人的上海，而成爲甯波人的上海。今天到貴地觀光，覺得山明水秀，人文斐然，愈歎甯波的偉大了。」（註二十）所不能認爲滿意的，即甯波人都向外發展，本地反居落後地位。鄞縣縣長陳寶麟氏有云：「以鄞縣情形論，內地經濟本不優於他縣，惟在外商業勢力則凌駕全國，以人才、人力羣趨於向外發展之途，致本地反呈凋敝之象。」（註二十一）但我們以甯波人與台州人相比，便可看出遠遊之經濟的價值。天台縣僻處萬山之中，交通不便，工商各業均不發達，居民大半以農爲業，惟人口衆多，而種植方法又不知改良，且地多礮瘠，以致每年出產無多，自求自供，雖遇豐年，數口之家，僅資溫飽，遇有婚喪大事發生，則又例須借貸。故雖在豐年亦

充裕，一遇歉歲，以素無蓄積之故，災民動輒徧野，強者或流爲盜賊；此台邑近年經濟窘迫，匪氣不靖之一大原因。（註二十二）

寧波人向外發展，尙多限於長江流域與南北兩洋，閩南嶺東卽廈門汕頭一帶，因接近南洋羣島，海外移民極盛。現在舉嶺東的梅縣來做代表，梅縣占韓江上游的梅江流域，田少人多，縣人向外謀生的非常之多，南洋羣島各地均有他們他經商的足跡，田地悉委之於女人，所以說起梅縣的農民，女人實占其十之七八。（註二十三）韓江上流汀江及其支流梅江一帶的居民叫做客族，像永定人梅縣人都是客族。客族者土人稱遷移之民之稱也，土人又稱客族之語爲客話，客話多存中原古音，近於國語，與福建漳州話廣東潮州話大不相同。黃公度先生詩云：『中原有舊族，遷徙名客人；過江入八閩，展轉來海濱；儉嗇唐魏風，蓋猶三代民；就中婦女勞，尤見風俗純。』客族大概多是晉代移民的遺裔。其婦女皆天足，健步如男子，從未染纏足之惡習。考纏足之風，始於五代而盛於宋，是客族仍保有唐代以前之古風也。客人極活潑而有生氣，文化程度甚

高。梅縣一縣小學有五百所之多，中學有十餘所，幾無目不識丁之人，教育之發達如此。有人說：『客家人是中華民族的精華，好比牛乳上的牛酪似的。』（註二十四）

南洋華僑

閩廣一帶爲南洋華僑的故鄉，其人口內容以老幼婦女居其多數，結果徒增加外國殖民地之生產力，而減殺我中國之生產力，是故海外移民，利害參半。斐律賓羣島爲美國之屬地，但美國僑民不過七千人，華僑有四十一萬人，斐島華僑大多數爲福建舊泉漳二府人，其移殖已有三百年之歷史，在斐島商業上佔有優越之地位，計馬尼拉一埠我華人操小本營業者達萬人之數，至於巨商大賈多經營荳麻椰子木材等出口貿易。又如暹羅人口以七百萬計。而華僑居八十萬，暹京曼谷已有二十萬，若就混種關係言之，則暹羅全國人民皆與中華民族有血統上之密切關係，彼中優秀分子十之八九皆吾子孫。潮州梅縣一帶人士，在暹生活者，商十之三，佃十之伍，工十之二，在暹羅國中窮鄉僻壤山深林密之處皆有華僑縱迹，暹羅經濟操於華僑之手，暹羅米糧接濟汕頭爲數亦巨。據中

國銀行報告，民國二十年華僑匯入之款，汕頭約三千八百萬元，廈門約五千二百萬元，華僑貢獻祖國之大，可見一斑。華僑離鄉背井，遠涉重洋，辛酸備嘗，以謀溫飽，賴勤儉之天性，特刻苦之精神，得有資儲而擁巨貲，爲力至夥，用心良苦。奈近年來福建全省受不良軍隊，橫征暴斂，搶掠屠殺；最近又遭共匪之禍，創鉅痛深，弄到故鄉無一片乾淨土。更因世界經濟衰落的影響，南洋一帶，百業凋零，華僑在外，大有站立不住的形勢。加以各地排華之事實與呼聲，時有所聞，華僑已處於岌岌可危之境。尤可痛心的，以暹羅僑胞之多，而並無中國公使，華僑受暹政府之虐待，而無可申訴。民國十七年十二月，汕頭市商民協會曾有通電致全國國民，中間有幾句話：『湄南河畔，蹙阮藉之窮途；曼谷灣頭，揮仲宣之苦淚。天涯飄泊，寄跡有心，海國淒涼，謀生無路。』真是聲淚俱下了！

福建是方言複雜的省區，大別之，卽閩北之官話，福州之榕腔，閩南之廈語，汀州之客話，然實際上却不止百數十種。（註二十五）此外另有少數民族曰

蜑民（音蛋），多在福州操船業，居陸的佔極少數，相傳其祖先爲蒙古種，元亡明興，淪爲賤族，他們受過許多不平等待遇，如不許居陸，不許穿綢，不許讀書應試等。辛亥革命後，人民對於蜑民的歧視已見減少。（註二十六）浙東之惰民，相傳亦係蒙古人之後裔，據浙江省政府統計，全省惰民有一萬七千三百餘人，多散居浙東一帶，尤以紹興爲最。所居自成一部落，女子服飾略有差異，所任職業多屬卑賤，男子以看管祠廟及優伶鼓吹手爲業，女子多爲喜娘或人家婚喪等事臨時僱用之下人。民國以後已全部解放，但因經濟關係未能改業者尙甚多。又據浙江省政府調查，全省共有畚民（音斜）四萬四千餘人，居於溫州處州一帶，以景寧縣最多，計一萬七千餘人，麗水遂昌次之，各六千人。畚民實獠族之一支，徙自閩粵，多藍雷二姓，以墾山爲業，性懦，漢人每欺之，羞與爲婚。生活簡陋，以番薯玉蜀黍爲糧，其入城貿易，多竹器蜂蜜及野獸山禽之類。畚婦首戴高笠，身被藍布，斜領短褂，長幾及膝，領緣花繡甚美，褲頗短，足着草履，肩負巨木，健男子不過也。又喜以大紅繩纏髻，銀釵闊逾寸，下垂

尺許之珠絡，銀耳環徑幾二寸，獷野之態可掬。（註二十七）景甯畚民較他縣更爲鄙野，女子不着袴而着裙。畚民亦有小康者，其曾受高等教育者，據云僅有一人，名藍綯，遂昌縣人，南京高等師範學校畢業。

### （八）交通

滬杭甬鐵道滬杭一段已見第三章，杭甬一段自寧波至曹娥江一百二十里業已通車，曹娥江至杭州對岸之西興一百五十里，自歐戰時停工以來，迄未修成。滬杭甬鐵道首尾不相連貫，由甬赴杭者大都繞道上海。惟現有汽車路，自曹娥江紹興至西興，六小時可到，較之從前轉滬渡海，便利多矣。曹娥江雖源流不長，以上游多崇山峻嶺而乏森林，故水多而流急。造橋地點，東岸爲百官鎮，西岸爲曹娥鎮，民國三年德國工程師已着手架橋，因大戰中止，直至於今。杭甬線未成段須費四百五十萬元，又曹娥江大橋一座約需銀五十萬元，共五百萬元。蔡元培氏有一篇文章，敘述各種新舊交通方法的聯絡情形，其言曰：『余家紹興，而近日流寓於上海，如余欲回家，則須先到杭縣。自上海赴杭縣，

有水道兩道：如行陸道，則乘火車，行水道，則乘輪船，或乘輪船所曳之無錫快船。如余欲往車站或船埠，而不能步行，又或有攜去之箱篋而不能一手提挈，則必以車運；或以汽車，或以馬車，或以人力車，或以一輪之小車。到杭縣後，必渡錢塘江，由車轎至渡船，或乘轎，或乘人力車；其步行而阻於沙灘之水者，乘牛車。錢塘江之渡船。舊以人力行櫓，今則以小摩脫船曳之。既抵西興，則或附航路，或雇脚划船，或乘輪船若輪船所曳之烏蓬船。近又有長途汽車，可由西興直達紹興。所利用者，自轎而外，大抵車與舟也。惟其構造有精粗之別，運行者又有機力畜力與人力之分；用機力者爲自西洋輸入之法，而其餘則自人力車外，殆皆爲我國所固有』（註二十八）

## 杭江鐵道

自杭州溯錢塘江而上至江山縣，上陸行至江西玉山縣，與江西信江水運相接，是謂玉山路，江西之瓷器夏布竹紙等運至浙江，浙江之食鹽綢緞紹酒等運至江西，皆依此路。其水運情形，已略見上面水系一節，大抵深水只有中間一段，即自杭州至桐廬可行小汽船，其長不過一百八十里。下游自杭州以迄於海

，以風潮之洶湧，低水位之太淺，不能行駛汽船。至於上游，則桐廬以上水淺多灘，恃以航行者惟有帆船而已。最近浙江省政府所築杭江輕便鐵道，上聯滬杭甬鐵道，下接計劃中之京粵鐵道，將來全線落成之後，實爲滬浙閩贛交通幹路。杭江鐵道是浙江省有鐵道，原定路線係循錢塘江西岸，自杭州經富陽桐廬建德蘭谿龍游江山以達江西之玉山，民國十年測量後，以工程艱鉅，桐廬建德一帶，尤感山高水廣。乃改道錢塘江東岸，自杭州對岸之西興江邊起，經蕭山諸暨義烏金華蘭谿接龍游江山而趨玉山，並無高山峻嶺大江巨川，工程自較簡單，惟與杭州隔江相對，是其缺點耳。全線長三百五十公里，江蘭段即自西興江邊以至蘭谿計長約二百公里，已於民國二十一年四月開始通車，建築費六百餘萬元。上午九時自江邊開，下午六時半到蘭谿。（註二十九）

漳廈鐵道自廈門對岸之嵩嶼至漳州，長九十里，嵩嶼至江東橋六十里已成。江東橋原名虎渡，寬約十二呎，長凡九百呎，分十九孔，乃古時之大建築。其由江東橋至漳州，尙未興工，今用電船行駛其間。鐵路交通，上不接漳州，

下不達廈門，舟旅客貨，均感不便，營業以客票之進款占全部收入五分之四。嵩嶼爲海澄縣轄地，港深可泊巨輪，尤勝於廈埠，惟因船線過短，營業失敗。現擬自江東橋展築至漳州，又循九龍江而上，直達龍岩，長一百八十里，又改建江東鐵橋，計需八百萬元。如是則腹地貨物可以運出，而沿途礦產亦可藉以開採。（註三十）韓江下流，河身多沙，不便汽船航行，現設潮汕鐵道，自汕頭至潮州長七十里，與漳廈鐵道同係商辦性質。

福建全省幾爲山脈所環繞，除長十六里之漳廈路外，別無鐵道幹線以供運輸，其與近鄰各省竟成隔閡。最近鐵道部有京粵昌福二大幹線之勘測，若能見諸實施，則以福州爲起點，可西達南昌，北抵南京，東南沿海與大江流域可以直接交通，京粵鐵道北段，自南京至福建南平，在南平與昌福鐵道接軌，遙遙三千餘里，地形上可分四段：（一）南京宣城段，（二）宣城淳安段，（三）淳安峽口段，（四）峽口南平段。第一段地形已於第二章（頁四二）述及。宣城淳安段，經過浙皖山地，地勢險峻。宣城踞浙皖山地之北邊。爲山岳平原之遞嬗

帶，迨成甯國，山勢漸峻，懸崖絕壁，峯巒相望，大路蜿蜒於山谷間，起伏不平。叢山關爲分水嶺，嶺北之水入長江，嶺南之水入徽江。過叢山關經績溪縣城至歙縣（卽徽州），地勢逐漸低降，屯溪爲皖南重鎮者，因傍依徽江，運輸便利，物產雲集，商賈輻輳也。自歙縣至淳安，適逾天目、昱嶺二嶺，地勢崇峻，幸有徽江斜斷，堪資利賴，將來路線除隨江、蜿蜒外，殆無其他平捷者。淳安峽口間，以界首爲分水嶺，界首以北之水入徽江，以南之水入衢江。逾嶺至常山一帶，山谷寬緩，自常山東南趨江山，地勢又峻，重巒疊嶂，夾路相望，以至峽口。故爲避難就易，莫如舍却江山，自常山繞江西之玉山以至江山之廣渡，因此線地勢較爲平緩也。自峽口南行，適當仙霞嶺正幹，峯奇岩矗，爲全線北段工程之最艱難者。仙霞以北，峽口以上，無可航之河流，故閩浙運輸專賴挑運。逾嶺南至福建 浦城，地勢漸趨平坦，浦城以下，經建甌至南平，地勢又峻，幸有浦崇建三溪流穿其間，可資趨循。南平以東至福州，卽利用昌福路。昌福路預定之路線，除一小部外，幾全行於山嶺，在江西境內，地勢稍緩，通行

尙易、福建境內，沿途多爲高山峻嶺，須緊傍閩江而下。自江西黎川至福建光澤約一百四十里，中經杉嶺，爲此路最難修築之一段。由光澤至福州約八百餘里，均爲山嶺，須沿閩江而行。惟閩江兩岸，岩石壁立，猶須加以開鑿之功，修築工程，當大費籌措。（同註二誌三）

### （九）都市

#### （甲）安徽省

安徽省南部市場除蕪湖外，以屯溪爲最繁盛，屯溪在徽州（卽歙縣）西南五十里，爲徽江大民船之終點，舟楫雲集，人口在五萬以上。自屯溪至杭州，民船下航五六日，上航十日以上。屯溪杭州汽車路，在浙江省境內，已將完成，自杭州經過餘杭至潛昌化至浙皖界上之昱嶺關止，計長二百五十里；自昱嶺關至屯溪，不過一百五十里左右。屯溪爲徽屬茶市集中地，茶號鱗次櫛比，全埠約在七十家。惜民國十九年遭匪劫，聞損失在數百萬元以上，良可惜也。

#### （乙）浙江省

杭州（杭縣）爲浙江省會，不獨錢塘江流域之物產輻集於此，即西界皖贛兩省之土產，及蘇常一帶之米糧，亦均以杭市爲集中地。且吾國著名出產之絲茶多產於浙省，故杭州可稱爲絲茶市場。城南跨吳山，西臨西湖，東北田疇相望。南宋建都時，海舶暢行無阻，元時錢塘江口漸淤塞，商港移於澉浦。今沿海輪船不能進口，故商埠設在城北十里之拱宸橋，跨大運河兩岸，爲往來蘇州上海等地之小汽船終點，有日本租界。大運河長途無山，至杭州附近始有之。杭州畢竟是錢塘江流域的集散中心，閘口爲杭市江濱埠頭，目下錢塘江與運河並無直接聯絡，故江中貨物之輸入運河一帶者，仍須在閘口起卸上陸，轉裝內河之船。全市人口五十二萬。民國二十年杭州市公安局調查杭州各業商店之籍貫，本省以紹興人爲最多，外省以徽州人爲最多。學府有浙江大學之江大學。錢塘江又稱之江以江流曲折得名杭城街道甚寬廣，爲中國最清潔城市之一。杭州綢緞工業最盛大，如緯成廠資本三百萬元，工人三千六百；工廠中女工特多。此外如杭箔（錫箔），杭線（絲線），杭菸（即旱菸，原料產於紹興），杭剪（原料多自上海輸入），杭粉（原料

以滑石粉爲主，如湖州太湖附近山中多有之，俗稱粉石），杭傘（傘之竹骨由富陽輸入，其紙之原料爲浙東之皮紙，用桐油蘸透糊於骨上），杭扇（扇骨大都以竹製造），皆手工產品，甚爲工緻，行銷大江南北。杭州之繁華，賴有西湖，西湖之繁華，賴有杭州，下面另有敘述。

### （三）蘭谿

蘭谿當蘭江二大支流婺衢二江之會口，爲衢州金華出入之要道，亦錢塘江上流二大市場之一（其一爲屯溪）人口二萬三千餘人。十八年浙江建設廳調查出口有米穀雜糧、南棗、火腿、木料及江西瓷器、夏布等物，往上游者則以鹽爲主。現杭江鐵道已通至蘭谿。

### （四）甯波

甯波（即鄞縣）當甬江二支流會流之處，距海口約四十五里，商場分城內江東、江北三區，（形勢似武漢三鎮，具體而微）有新老二浮橋溝通其間。全市人口五十二萬。二十年甯波市公安局調查自上海至甯波途中航程約需十二三小時，每日各有三輪來往，其發達在近海航業中首屈一指。棉花（來自餘姚）茶葉（來自紹興）魚類爲甯波三大出口貨，草蓆家具次之。棉花除一部分供本地紗廠外，有三分

之二輸出於上海，甯波花市頗爲繁盛，每年交易約有一千萬元之數。和豐紗廠設於江東，有二人二千名。寧波綢業遠非杭州之比，惟針織工業（織襪織絨衫汗衫等）近年頗爲繁盛，除粗紗有用本地和豐紗廠出品之外，餘多購自上海。

甯波人素以經商著名，國內外各大埠無不有寧波人之足跡，每年旅外甯人寄款回家之數估計有二三千萬元之鉅，雖貿易統計年年輸入超過，而市上金融並不受若何之影響。甬埠新江橋及老江橋，一通江北，一通江東，日必經過數萬人，橋脚係用浮橋，橋面用木板鋪成，繫以鐵鍊，遇有大帆船通過，須撥開橋之中段，而兩橋遇大風潮時，往往斷鍊出險，現擬改建鐵橋，經費約百萬元。

甯波附近鎮海定海石浦海游諸港，皆爲背山面海之良港，茲稱爲五山頭。俗所謂五山頭者包括溫州在內茲去溫州而加入新開關之海游港鎮海爲軍事要塞，猶上海之有吳淞，招寶山下築有砲

台，爲浙東之重要門戶。定海位於舟山島南岸，居民多業漁製鹽，商市繁盛，有省立水產學校及水產品製造廠。風景尤極明媚，青山碧海，前有島嶼橫圍，成爲天然屏障。石浦爲著名漁港，位於三門灣之東北，屬象山縣境，北距縣城

約百里之遙。該鎮環山而築，屋宇鱗次櫛比，拾級登高，別具景色。石浦雖係一鎮，然爲浙東航行必經之路，故商市輻輳。由石浦駛行三小時即抵三門灣內之海游港，航程約一百二十里。海游在三門灣之西首，即現在之商埠區域，屬甯海縣，北至縣城四十五里，西至天台九十五里。自關埠以來，有輪船直放上海，十八小時可達；陸路交通，擬築汽車路經東陽義烏而接杭江鐵道，名曰三義路。港內叢山疊翠，碧波不興，景色之佳，允稱獨步。海門爲台州第一巨鎮，居甯波溫州之中途，故商業頗盛。海門至臨海（即台州）航程一百二十里，臨海雖爲昔日府城，然繁盛遠不及也。

(六) 溫州  
溫州（即永嘉縣）在甌江南岸，距海口六十里，人口二十萬，貿易未盛，因汽船出入困難故也。溫州至上海有直達航線，需時三十小時。溫州出口有茶葉、鮮蛋、木材、柴炭等，手工業有甌綢、皮革、雨傘等，機械工業尙未萌芽。溫州出口貨常超過進口，又閩人與甬人來溫者，較溫州之人外徙者爲多，此與甯波不同處。

（丙）福建省

三都澳商埠在三沙灣內三都島之南，南距福州二百里，灣內水深而廣，爲中國沿海最深良港之一。四面高山包圍，形勢雖極險要，貿易難望發展；出口貨有紅茶、黃糖、竹紙、瓷器等。

福州（即閩侯縣）爲福建省會，亦爲閩江流域之集散中心，距閩江海口三十哩。人口約四十萬。閩江至福州城南，有南台島橫亘江中，分爲二派，至馬尾復合。南台爲商務中心點，與省垣中隔台江，上有江南萬壽兩石橋，橋身凡一千五百尺，均以巨石砌成，橫截江底，有如巨堰，工程異常堅固。現擬改爲鐵橋，並將橋身展寬，以利車馬之通行，工費計一百萬元以上。馬尾在福州下流約十哩，猶吳淞之與上海，外埠來閩之大商輪，大都駐泊於此。馬尾船政局現改名馬尾造船所，規模宏大，尤以飛機廠所造海軍水上飛機最有成績。海軍學校即在廠的對門，爲我國唯一海軍教育機關。以歷史上之關係，服務於中國海軍者，以閩籍占大多數。馬尾至南台一段港口，已經修濬，吃水十三呎以下。

之輪船，得以逕抵南台商埠；上海福州間海行約兩日程。福州有教會所立之協和大學，背負鼓山，面臨閩江，爲不可多得之校址。

(九)延平

延平（即南平縣）位於閩江上游之沙溪建溪合流點，爲閩北重鎮，人口十三萬。十八年調查計畫中之京粵昌福二大鐵道，即在延平合軌，地勢尤當衝要。自福州溯閩江而上，二百里至水口鎮，小汽船可通，再上溯二百里至延平。閩江上

流貨物經過延平運至省垣者，以木紙、茶爲最大宗。自閩江上流而來之木料，須先繫成小筏，撐至延平，然後綜爲大筏，直放福州。延平面江背山，水運之利雖大，但因地域狹小，市街無發展之餘地，故住宅多建於山上，街市多以嶺稱，山上砌有石階，來往頗覺費力。

(十)泉州

泉州（即晉江縣）介於福州廈門之間，稱爲宋元時代之上海，宋元之間，中西通商莫不於泉州放洋登陸，當時海運皆賴季風爲進退，船舶去以十一月十二月，就北風；來以五月六月，就南風。明代以來，晉江及海港日益淤淺，葡萄牙人抵中國，海外商賈皆集中於澳門；鴉片戰後，英人商務又移於香港；泉

州荒落已久，即泉州本地人亦多不知其曾爲中古時代世界第一商港也。（註三十一）今日泉州尙能有相當繁榮者，由於南洋華僑維持故鄉之力。若由廈門至泉州，乘小輪沿廈門島北行，繼則右岸可望金門島，約四小時船抵石井，（鄭成功故鄉）以晉江河水太淺，須另換小划船，進口至安海鎮，愈向內地，河身愈淺隘，將抵安海時即小划船亦攔淺不能前進。安海有汽車路通泉州，長六十里，行四十分鐘即至。安海爲泉州外港，現擬興築港埠，使二三千噸之海輪，可以自由進出，所有外來商貨，可免廈埠轉折之繁。

廈門（即思明縣）在漳江口外廈門灣中，島周圍百二十里，距大陸約九里，島上巉岩屹立，僅西南一隅爲平原，開爲商埠，人口十二萬。廈門爲一良港，即退潮時尙有四十呎以上之深度，可容航洋汽船及大艦隊。廈門握閩、南海上貿易之樞紐，與南洋羣島關係尤爲密切，閩南一帶經商於南洋者，往來該埠每年逾十萬人，其由廈門前往南洋小輪船，幾無日無之。廈門對岸有小島曰鼓浪嶼，中隔海峽曰鷺江，風景絕佳，而空氣幽潔，多外人住宅，久爲中國法律之

所不及；華僑避內地兵匪，亦多來此建屋而居，人口三萬。廈門大學與集美師範，爲閩南教育中心，其創辦人爲新加坡華僑陳嘉庚君，集美係大陸上之一村，屬同安縣，距廈門海程三十餘里。（註三十二）

（十二）  
漳州

漳州（即龍溪縣）在漳江北岸，亦爲閩南巨邑，商貨麇集，帆檣如林，去海口石碼尙有三十里，漳江水淺沙多，小輪至石碼即不能進，石碼雖一小鎮，實爲漳廈出入之咽喉。漳廈鐵道爲福建惟一鐵道，但迄未完成，商人感兩度航接及上下之不便，多竟用航運，故鐵路營業不佳。嵩嶼爲漳廈鐵道之起點，屬海澄縣，現有開闢商埠之計劃，並擬延長漳廈路使達閩南腹地，將來嵩嶼可成爲海陸樞紐。

（丁）  
廣東省

（十三）  
汕頭與潮州

汕頭在韓江之口，人口十二萬，有鐵道通潮州，爲潮州之外港。總理實業計畫有云：『汕頭與南洋來往船隻之頻繁，亦不亞廈門；以海港論，汕頭大不如廈門，以其入口通路之淺也；然以內地水運論，則汕頭爲較勝，以用淺水船

則韓江可航者數百英里也。』是區人民多往南洋經商，民力富裕，故洋貨進口亦多，稱爲吾國八大商港之一。（上海、天津、漢口、大連、廣州、青島、汕頭、安東）出口貨以糖爲大宗，次爲果品、蔬菜、夏布皆輸往南洋。潮州（卽潮安縣）在韓江西岸，江上有浮橋曰廣濟橋，市廛富麗。潮州工藝，如雕刻、刺繡、篾竹器、金屬細工，均負盛名。暹羅華僑，以潮州人居大多數，在暹羅京城，潮語幾爲普通話。潮州語與廣州語不同，汕頭人與廣東人之經商於香港者，多操商業英語以相通，此可見廣東語言之岐異矣。

### （十）名勝

黃山在徽州西北一百二十里，主峯高約一千二百公尺，普通幹脊在六百至九百公尺之間。岩質堅實，山勢陡峭，其上有天然之森林，古松尤多，以其地高，故雖在盛夏，氣候無異深秋。昔徐霞客徧歷海內名山，嘗曰：『黃山天下無，吾觀止矣。』可見茲山之勝也。

錢塘江上下流，山明水秀，放棹其間，如在畫中。尤以桐江一段，兩岸山

勢峻峭，江面窄隘，山上樹木成林，風景絕佳，中有七里瀧之勝與嚴子陵釣台。七里瀧一名七里瀨，諺云：『有風七里，無風七十里，』言舟行難於牽挽，惟視風勢爲轉移。凡往遊者，均由杭州乘小輪至桐廬，再雇帆船進七里瀧。峯巒重疊，青山環抱，航行其間，幾疑無路，直至盡頭，忽現橫江，另具一番景象。釣台東距桐廬縣城三十里，自釣台遙望對面之山，白雲出沒，若隱若現，而風帆上下，歷歷可數。『雲山蒼蒼，江山泱泱，先生之風，山高水長，』卽此地也。近人建議在釣台上下建設旅舍，以爲中外人士避暑之所，謂其山川之美，非莫干山所能及。

（三）西湖  
天然勝景，不外湖山江海四種，惟杭州西湖則湖山江海集合於一處，所以成爲天下絕景。西湖由錢塘江帶下泥土積塞灣口而成，在杭州城西，故名。周圍約三十里，南西北三面環山，東臨杭州平原。面積甚小，水深平均不過五六尺，最深亦無逾十尺者。湖濱築閘以節制水量，若湖閘全開，可使西湖之水一瀉無餘，故西湖之存在，全賴人力之維持。湖中有孤山及蘇白二堤，沿岸羣山

#### (四) 觀潮

環繞，有南北二高峯，而以五雲山爲最高，約三百八十公尺。北高峯下有靈隱天竺諸名勝，南高峯下有淨慈龍井諸名勝，喬木修行，夾道交蔭，風景極爲清雅。五雲山與錢塘江間，有所謂九溪十八澗，山谷尤爲幽絕，其中有虎跑泉，爲西湖第一泉，與龍井茶葉稱爲雙絕，湖濱多古蹟，岳王墓尤爲國民紀念之心。杭州之繁華賴有西湖，每年清明佳節，滬杭鐵道駛行春遊專車，自上海至杭州，最速四小時可達。（註三十三）

錢塘江怒潮爲海內大觀（其成因已見前述），亘如山岳，聲如雷鼓，吞天浴日，勢極雄豪，昔人詩云：『海湧銀爲郭，江橫玉繫腰』者是也。浙江潮以日期論，以廢歷八月十八日爲最大；以地點論，於澉浦海甯之間爲最大，其地怒潮之高，輒在二十五呎以上。海甯觀潮，成爲浙中風俗。現在滬杭鐵路每於此時開觀潮專車三天，而杭海汽車路亦特放專車，自十六起十九止四晝夜；夜潮尤爲可觀，杭海路另有專車迎送。潮於月光中奔騰而至，有如千軍萬馬，蘇東坡詩，有『夜潮留向月中看』之句，似宜於月夜領略之爲愈也。

(五) 山陰

紹興山水，古來所稱，崇山峻嶺，茂林修竹，幾於仰拾卽是，昔人所謂『如入山陰道上應接不暇』也。古蹟有大禹陵，在紹興城東南十三里會稽山之麓，蘭亭在城西南三十五里。現杭江鐵道修成，其風景以尖山至諸暨一段最幽雋，有苧羅村（西施故里）等古蹟，行車過此，覺青山綠水，左右縈迴，別饒風趣也。

(六) 四明

甯波之甬江，導源於四明山，有七十二峯，連亘不絕，其最著名者曰天童雪竇。天童山在鄞縣東南六十里，附近爲育王山，有天童育王二大寺，號稱東南佛國。天童之勝全在寺前之松林，清陰滿地，翠靄連雲，遊人至此，如在綠幕中行。雲竇山在奉化縣西六十里，現有甯奉汽車路，長九十里，直達山下之溪口村。上有雪竇寺及千丈岩瀑布，昔人謂『千丈之岩，瀑泉飛雪；九曲之溪，流水涵雲，』其山色可以想見。

(七) 普陀

舟山羣島大小以百數，海程皆沿岸而行，有時水平不波，無異行江湖中，島嶼出沒，風景如畫。各島皆有層巒疊嶂，清溪飛瀑，常於重山環繞之中，忽

(八)天台

見平疇綠野，阡陌交通，鷄犬相聞，可謂世外桃源。普陀山尤稱海天樂國。普陀爲一小島，在定海縣東八十里，高一千尺，周圍六七十里，全山百數十寺，住僧數千人，無他居民，一切受轄於僧，亦有相當之組織，故向稱佛地。每屆夏季，中外人士多往普陀避暑，各輪船公司行駛定海與寧波者，紛紛兼灣普陀，以便乘客。

(九)雁蕩

天台山在天台縣北十里，有國清寺及石梁瀑布諸勝。國清寺居於山腳谷底，背嶂面溪，寺內有隋智者大師衣鉢。山頂有智者大師講經台，高約三千六百尺，足底羣山奔赴，雲海變幻，海天一抹，微微可見。又有珠簾瀑布，拋珠噴雪，頃刻萬態，殊不愧珠簾之名，水亦較石梁瀑布爲大，乃以道路艱險游屐罕至之故，致聞天台之名者，但知石梁而不知珠簾，亦有幸不幸者。（註三十四）  
雁蕩山在溫州東北一百八十里，山裏岩洞屏障，確是很多，有大龍湫瀑布，高三百八十尺，懸流終年不斷，春夏之交，水勢最大；水自高下墜，隨風飄舞，濛濛如雲霧，下墮谷澗，東流入海。遊雁蕩者，可自上海乘輪船至海門，

(十) 武夷

(四十小時) 再乘民船行八十里即至山麓。

武夷山在福建崇安縣南，綿亘百二十餘里，高出海面九百公尺；擅岩壑之勝，兼產名茶，有三十六峯七十二岩，溪流迴環，其間折爲九曲，故有武夷九曲之稱。武夷之勝，原不在高，在其峯崖攢撼。絕壁連綿，全山如一也。仙霞嶺高出海面一千五百公尺，地當閩浙交通孔道，自浙江江山至福建浦城一段，山路紆曲于山谷中，夾道峯崖不斷。中間漁梁嶺西之萬葉寺，懸崖如削，山泉下湧，奔墜成瀑，亦爲有名之風景。

(十一) 仙霞

(十二) 大橋

福建有偉大莊嚴之橋樑工程多處，如福州有江南萬壽兩石橋，跨越閩江，已見前述。泉州城東北有萬安橋，跨洛陽江上，建于北宋，橋長三千六百尺，凡四十七孔，寬約十五尺，全部用花崗岩造成。又若甌江上流松陽龍泉諸邑，大橋甚多，上皆有華美修潔之橋亭，爲行旅憩息之資。

本章習題

(一) 略述上浙江與下浙江之比較；又蘭江與徽江之比較。

(二) 在地圖上立即指出七里瀧，叢山關，三都島，龍亭瀑布之地點。

(三) 錢塘江怒潮之成因，是否由於鼇子門之約束，以致騰而爲濤？

(四) 舉出颱風之幾個特點。

(五) 列舉東南沿海適于建設軍港之地。

(六) 閩口海游安海嵩嶼諸港前途均有新希望，試分述之。

(七) 杭州港口與福州港口不同之點安在？寧波商埠與溫州商港不同之點安在？

(八) 略述寧波紹興一帶幾種家庭工業。

(九) 試繪一圖，表示甯波旅外同鄉會所在地點，並略加解釋。

(十) 根據下列統計表示浙江省畬民之分佈情形，並略加解釋。

浙省畬民，均聚族而居于溫處兩屬，茲將民國二十年浙江民政廳所發表之畬民人口統計，錄之如下：一溫屬，平陽三千六百人；二處屬，景甯一萬七千四百人，宣平四千九百零五人，龍泉三千人，遂昌六千八百八十五人，松陽一千一百三十六人，青田二千二百人，麗水六千人，合計兩屬人縣，共四萬四千二百零六人。

(十一) 汕頭與暹羅有什麼關係？又徽州與杭州有什麼關係。

(十二) 試述客家女子之特色。

附註 (供教師參攷)

(註一) 詳見劉季辰趙亞曾 浙江西部之地質，載於地質彙報第九號，十六年十月。

(註二) 詳見王恆升李春昱 粵鐵道地質礦產報告 (南京至福建南平段)，載於地質彙報第十四號，十九年六月。

(註三) 詳見譚錫疇王紹文昌 福路綫地質礦產簡略報告，地質彙報第十四號。

(註四) 見葉良輔 中國東南沿海火成岩區之研究一文，載於中央研究院十八年度總報告。

(註五) 參觀杭州灣與錢塘灣 水理學報告，(Report on the Hydrology of the Hangchow Bay and Chien Tang Estuary) 民國十年 滄浦局出版。

(註六) 見浙江省水利局 年刊頁八十三，民國十八年。

(註七) 同上頁二十四

(註八) 見陳鴻泰 修浚閩江工程局簡明報告書，載於水利雜誌第二卷第二期，二十一年二月。

(註九) 參觀福建省立農業學校氣象觀測台報告書，載於福建建設月刊，十七年六月。

(註十) 參觀趙燭黃紹興 酒釀造法之調查及衛生化學的研究，載於中央研究院十七年度總報告

(註十一) 參觀金培松金華火腿醃製法，載於科學月刊第二卷第六號，十九年六月。

(註十二) 參觀楊德恩定海漁業之狀況，載于自然界，第三卷第七號，十七年九月。

(註十三) 詳見餘兆之草帽事業，載於中行月刊二十年十月號。

(註十四) 詳見浙江省政府設計會編浙江之紙業一書，民國十九年出版。

(註十五) 參觀葉良輔李璜張更浙江平陽之月礬石，載于中央地質研究所集刊第十號，十九年十二月。

(註十六) 詳見何致虔譯福建省發現豐富之銅礦，載于科學雜誌第十卷第三期。

(註十七) 詳見陳滿恩在甌江流域利用水力發電，載于中國建設第一卷第四期，十九年四月。

(註十八) 詳見闕鎬曾福建永定縣，又蘇汝堯福建省永定縣撫溪村，載于地理雜誌第二卷第四期，鄉土地理專號十八年七月。

(註十九) 參觀馮君木張澄賢先生碑記，載于甯波旅滬同鄉會月刊，十八年八月號。

(註二十) 見程志政雪竇之秋，載于旅行雜誌二十年十一月號。

(註二十一) 見鄞縣縣政府編鄞縣縣政府統計特刊第一集弁言，二十年一月。

(註二十二) 見天台縣經濟狀況，載于工商半月刊二十年九月十五日。

(註二十三) 見陳友鵬嘉應農民狀況的調查，載于東方雜誌第二十四卷十六號，十六年八月二十五日。

(註二十四) 詳見潘光旦譯自然淘汰與中華民族性一書，上海新月書店出版。

(註二十五) 參觀陳錫襄閩學會的經過一文，載于廣州中山大學語言歷史研究所週刊十七年十二月二日。

(註二十六) 參觀吳高梓福州籍民調查，載于社會學界第四卷，十九年六月。

(註二十七) 見胡先驌浙江採集植物遊記，載于學衡雜誌第三，四，七期。

(註二十八) 見蔡元培中國古代之交通一文，載於南洋大學三十週年紀念徵文集，民國十五年。

(註二十九) 詳見侯家源以新杭江鐵路工程誌略，載于工程週刊第一卷第八期，二十一年四月十四日。

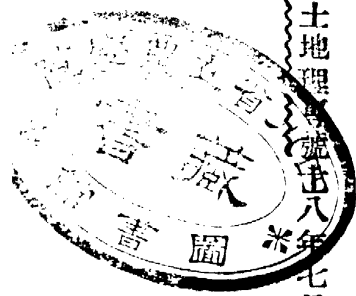
(註三十) 詳見林榮向漳廈鐵道闢說緣起，載于福建建設月刊十七年五月號。

(註三十一) 參觀張星烺泉州訪古記，載于史學與地學第四期。

(註三十二) 參觀謝詩白集美學村風土誌，載于地理雜誌第二卷第四期鄉土地理，號出八年七月。

(註三十三) 詳見張其昀西湖風景史，載於人地學論叢第一集。

(註三十四) 見胡先驌浙江採集植物遊記，載於學衡雜誌第一，二期。



# 鍾山書局出版地理書籍

## 初中地理教科書

張其昀編

定價八角

自初中人生地理教科書（商版本）出版後，至今已近十年，此書係張先生本其多年研究及多方討論所得，以深入顯出之筆，著成最新鮮的初中地理教本，共分三冊，上冊為人生地理，中冊本國地理，下冊外國地理，上冊現已出版

## 高中本國地理

張其昀編著

上冊各定價一元

附地圖一冊不另取資

本書係張先生最近編纂，內容極為新穎。著者曾以原稿在中央大學實驗學校高中部，親自教過數章，繁簡詳略，頗為適宜。再本書雖為教本，材料既融會貫通，行文亦明白曉暢，津津有味，即作為普通讀物，定可甚感興趣。高中教科，此書固為善本。而注意國事之國民，尤宜以先觀為快。

## 中等本國地圖集上冊

定價每冊四角

購本國地理上冊者圖書合購定價一元  
本集所收銅鋅版地圖照片共七十二幅，訂成二十八頁。

## 高中外國地理

張其昀李海晨合編

定價八角

是書與高中本國地理為姊妹篇，編輯方法完全相同，其特長之點，凡書中重要教材，均一一註明出處，以供教師參考。選材貴精而不貴多，處處為中國人着想。至其文字之美，體裁之佳，定可引起學生之濃厚趣味。全書分上中下三冊，上冊又分東洋南洋印度三章，現已出版

## 中等世界地圖集

沈思瑛編

定價三元

本地圖集均依據最近各國名貴圖籍，力求精確。內容之充實；體裁之新穎；實為中國出版世界地圖中之最完善者。現已付印，八月內即可出版。本圖特色1.各種天文圖表及地圖繪法之說明2.飛機攝影圖3.最近實測圖4.各種地形圖5.各種氣候圖6.人口宗教及天然植物分佈諸圖7.譯名正確8.形式顏色均稱優美。

## 世界大戰與地理

王勤璋譯

定價五角

此書為美人麥克穆勒所著。闡述歐洲大戰之地理背景，甚為詳明。對於當時兩方之勝負，陣線之進退，均分章詳為說明，且隨時附有插圖，足資參照。

# 鍾山書局出版地理書籍

## 人地學論叢

第一集 張其昀編

實價一元六角

張先生爲中國人地學上努力研究之一人，已爲世所共知。本書係其自選重要論文及演講稿十八篇，刊爲第一集，以免讀者檢尋之煩。每篇自爲端緒，經營結構，頗見匠心；其中數篇並有歷史上之價值，有二篇係最近撰述，未經發表。版色以十六開本，用五號字印，共二百七十面。銅鋅版地圖及畫片共七十幅。

## 新地學

竺可楨等譯

定價一元二角

本書包有論文十四篇，原著者法國之白宮納，馬東男，美國之台維斯，日本之小川琢治等，均爲一代大師，譯者如竺可楨胡煥庸張其昀等均於斯學素有研究。凡於地理學富於興趣，及從事於各級地理教育者，不可不備此編，以作嚮導。

## 戰爭地理學總論

張其春譯

一角五分

本書首述戰爭地理學之意義，次述影響戰爭之地現學的重大要素，即(甲)人口(乙)軍資(丙)地勢及地形，最後總述地形與戰略及戰術之關係。

## 中國之經濟地位統計圖

北平社會調查所編

定價精裝本八角學生本五角

全書共七十六幅，(分爲七部)；所有材料皆以國內外著名機關所發表之調查與統計爲根據。專用統計圖以表現「中國經濟地位」，在中國尙爲創舉。出版以來，風行全國，現已再版。(各級學校教員及從事統計事業者，不可不看此一書，以供參考。)

## 世界各國最近形勢

第一冊六角 美國鮑曼著 向達譯

1. Bowman: The New World

此書係美國鮑曼博士著，商務印書館有漢譯本，名爲『戰後新世界』，在我國學界久已風行，此次所譯，根據最新第四版，經作者重新著述，內容嶄新，非普通修正本之比，所附地圖亦均係新製。

## 日人眼中之東北經濟

定價五角

夏禹勳等譯

本書詳述東北之農業林業礦業工業及日本開發滿蒙之根本方針，即所謂「計畫經濟」或「經濟統制」者，欲明日本侵略東北之經濟背景者，不可不讀此書，欲知東北爲中國邊疆之唯一寶庫者，不可不讀此書。

封底