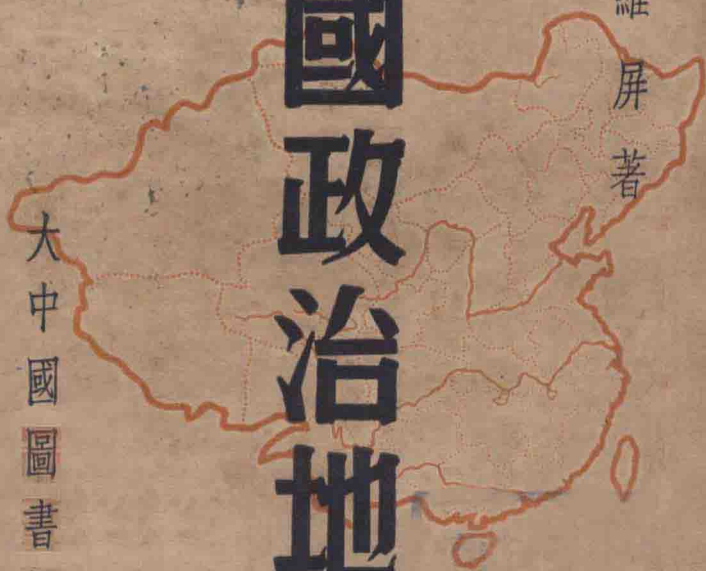


王維屏著

中國政治地理

大中國圖書局發行





中國政治地理

第一章 位置論

當世諸國，有強有弱，其強弱之所由分，因素雖多，而與其地理位置有密切之關係。故一國位置之若何，爲研究政治地理者首當注意也。就位置而論，並世諸國，可分海國與陸國二類。海國之利，交通暢便，其弊在面積狹小，耕地有限，農業不易發展，糧食不足自給，如英國日本是也。陸國又有內陸國與瀕海國之別。內陸國之境不與海洋接觸，受鄰國之包圍而與海洋隔離，不能直接與海洋交通。

中國之位置如與美國比較，則中國有所不及，如與蘇聯比較，則中國不僅有廣大之陸面，足與蘇聯媲美，且有綿長之海岸線與多數不凍良港，此爲蘇聯所不及。故不論帝俄時代與今日之蘇聯，對於位置之缺點，均有深刻之感覺，其與鄰國之糾紛，亦在不凍港之爭奪。由是言之，中國有陸國之利，而少陸國之弊，有海國之利，而無海國之弊。回顧過去中國光榮之歷史與未來之國際局勢，在世界史上中國常佔重要位置。

第一節 大陸時代

歐亞非三洲可視爲整個大陸，大陸西部爲歐洲諸國，東部爲遠東諸國。在海上交通未發達前，東西方之交通取道陸路。新疆位於中國西北，與中原地帶漢人文化之中心相接，甘肅之河西，北界蒙古大戈壁，南界青康藏大高原，祁連山爲河西走廊之南緣，合黎山爲河西走廊之北緣，二山對峙，爲天然屏障，交通可獲安全，地

勢平行，水草豐美，旅食無虞。置乏。敦煌之陽關爲中西交通之門戶，當時陸邊之重要，彷彿今日之海邊。漢之絲綢，羅馬之珠玉香料，均以南疆爲運輸孔道。漢之經略西域，張騫班超之雄風，均爲大陸時代之標幟。其後蒙古族之崛起漠北，滅金倒宋，掃蕩歐亞，在七百年前建立世界空前之大帝國。元代盛時，版圖之廣，東起太平洋，西迄地中海多瑙河波羅的海，南起印度洋，北至北極海，疆域之廣，舉世無匹，此爲大陸勢力充分發揮之時代，亦即歐亞文化交流最頻繁之時期。明末以還，歐人至遠東者，全遵海道，有清末葉，以迄今日，海上貿易更盛，中國之西北轉變爲酣睡中心，沿海一帶成爲中外文化經濟交會之區。抗戰時期，沿海要港被敵封鎖，通外路線改從陸路，陸邊復見重要，如人之久睡初醒。

第二節 海洋時代

西方古代之文化，以埃及希臘爲最輝煌，政治勢力以羅馬帝國爲最發達，地中海周圍之地均爲羅馬之領土，埃及沿海之亞歷山大城爲羅馬帝國最大之商港，與最高之學術中心，故東部地中海爲當時西方之文化中心。後因新大陸與新航路之發現，殖民地之開拓，大西洋因以逐漸繁榮，西方之文化中心始由地中海轉移至大西洋。二十世紀則爲太平洋時代，太平洋在世界上之地位日趨重要。在十九世紀時，美國國務卿西華特已能預言太平洋爲未來世界之政治舞台。老羅斯福亦明白指出大西洋富源將竭，太平洋之發展業已開始。當一九一四年巴拿馬運河落成時，威爾遜亦曰今日之世界正展開一新時代。此一新時代即爲太平洋時代。惟太平洋諸國之發展遠較大西洋諸國爲落後，此爲不可掩之事實。

環太平洋諸國，以中美英蘇日五國爲最重要，中國與日本完全爲太平洋方面之國家。中國立國雖久，惟昔日僅以內陸之發展爲主，自明末歐人東來，突破中國閉關自守之局面以後，政治經濟文化亦逐漸向沿海發展。日本明治維新在一八六八年，至今不過七十八年，美國之注意太平洋亦甚落後。美國爲一新興國家，於一七七

六年宣布獨立，一七八三年正式建國，殖民歷史僅有四百年，正式建國僅有一百六十餘年。美國之開發，始於大西洋沿岸。太平洋沿岸之開發尙在一八六九年橫貫大陸之鐵道完成以後。一八六七年購買阿拉斯加，一八九八年併吞夏威夷及菲律賓，一八九九年佔有薩摩亞羣島之東部，一九一四年完成巴拿馬運河，海上交通更趨便利，自此美國對太平洋與大西洋等量齊觀，美國之海防亦兩洋並重。蘇聯之勢力於十九世紀初，已達濱海省，至十九世紀末西伯利亞鐵道完成以後，始與太平洋發生密切關係，因東西距離之縮短，蘇聯始成爲太平洋國際舞台主角之一。英國位於西歐，與太平洋距離遼遠，自一八六九年蘇彝士運河開通以後，距離縮短不少，十八世紀佔據澳洲，一九〇〇年澳洲聯邦成立，一八一九年併吞馬來亞與新加坡。在第一次歐戰以前，全世界之政治經濟尙以西歐爲重要，自第一次歐戰以後，美國一躍而握世界政治經濟之牛耳。美國無疑爲今日世界上最富最強之國家。

中國自唐、宋以後，東南沿海交通逐漸重要，明末以後，歐人之來遠東者已全遵海道，自清代以至抗戰，海上貿易日趨繁榮。上海在道光以前，僅爲一荒涼之漁村，不及百年已一躍而爲全國第一大會，人口有三四百萬，貿易額佔全國二分之一。在抗戰時期，沿海淪陷，海外之發展失去自由，勝利以後，海權恢復，過去之繁榮不難重見。

蘇聯之重視東方，不減帝俄時代，其對日宣戰所獲之酬報甚豐，與中國訂立中蘇條約，大連改爲自由港，旅順供中、蘇兩國應用，中國長春鐵道蘇聯商品可以自由通過。自此蘇聯之勢力得達黃海，黃海與東北爲中、美、蘇三國競爭之焦點，故未來之世界，稱爲「黃海時代」，較「太平洋時代」更爲確切。

第三節 航空時代

在第一次歐戰時，空軍佔重要位置，至此次世界大戰，空軍已佔首要地位，民航事業亦發展迅速。因技術

之進步，天時之阻礙已可克復，故世界航空路線，取最短之路徑。北極圈內爲歐、亞、美三洲航空最近之路線，自芝加哥飛往上海，先向北飛，經阿拉斯加，再向南飛，經中國之東北，最後至上海。如此較由華府西飛，經舊金山與檀香山而抵上海之路程，可縮短四千三百英里，故東北在航空時代佔有極重要之地位，爲中、蘇、美三國空中交通之會合點。

由是言之，在大陸時代，中國之西北大陸佔重要位置。在海洋時代，中國之東南沿海佔重要地位。在航空時代，中國之東北尤佔重要地位。故在世界史上，中國常佔重要之一頁，有舉足輕重之勢。

第二章 疆界論

第一節 面積

中國歷代之疆域，隨國勢而有消長，其間以唐、元、清三朝爲最大。論唐代疆域者，每稱開元之時爲極盛。舊唐書地理志所云：「東至安東府，西至安西府，南至日南郡，北至單于府」，僅就國內而言。若羈縻州縣之設立，尤屬廣泛。自高麗以至波斯，無往而無唐吏之足跡，其疆域之廣大，開前代未有之盛況。

蒙古以一部落崛起漠北，併吞四鄰，遂南下而滅金倒宋，西則掃蕩歐、亞，在七百年前建立世界空前之大帝國。元代盛時，版圖東起太平洋，西迄地中海、多瑙河、波羅的海，南起印度洋，北至北極海，疆域之廣，舉世無匹。元代帝室之權力，雖不及於西北四大汗國，然以蒙古與中國內地而論，疆域之廣，亦超軼前代。元史地理志序稱其地：「北踰陰山，西極流沙，東盡遼左，南越海表。……東南所至，不下漢、唐，而西北則過

之，有難以數里限者。」蓋實錄也。

清代疆域，至高宗而極盛，據清史稿地理志云：版圖所及「東極三姓所屬庫頁島，西極新疆疏勒，至於葱嶺，北極外興安嶺，南極廣東瓊州之崖山」。後因國力衰微，強鄰日迫，卒至藩屬離去，疆土割裂。

自民國成立以來，全國總面積計有一千一百十七萬方公里，雖較乾、嘉以前清代版圖縮小二分之一，但與列強相較，仍不失為泱泱大國。蓋中國現有面積佔亞洲四分之一，約與歐洲之面積等大，除英、法、俄以其屬地合計較大於我國外，世界任何國家無有大於我國者。故以面積論，中國位列世界第四。美國之總面積計有七百八十萬方公里，約當我國面積四分之三，蘇聯在歐洲之面積僅五百萬方公里，約當我國二分之一；他如德、英、意、日諸國，其本國面積俱不足一百萬方公里，最大者法國，僅五十五萬方公里，約當我國二十分之一，最小者如英國本部僅二十五萬方公里，約當我國四十分之一，故與列強之本土面積相較，中國無疑為大面積之國家也。

國家領域之大小，與民族生存有密切關係，試觀波蘭、挪威、荷蘭、比利時諸國，於此次世界大戰中崩潰之速，可知此等小面積國家，因空間過小，突遇強敵閃擊，即陷入進退維谷之境，卒至無法抵抗，土崩瓦解而已。至若中國，雖武備落後，猶能憑藉其偉大之人力，在其廣大之空間中抵抗敵人，使敵人無法速戰速決。

第二節 國界

國際糾紛，大半起自疆界，疆界之變動，由於戰爭之結局，循環往復，欲化干戈為玉帛，殆非易事。況今人類尙少世界大同之思想，而在民族意識與國家觀念極為濃厚之今日，欲求圓滿解決，猶緣木而求魚。國界釐定之原則，不外根據自然環境與人文環境。前者如海洋、山脈、河流、湖沼、森林、沙漠、荒地等，後者如種族、語言、宗教、經濟、文化等，以自然環境為國界者稱「自然國界」，以人文環境為國界者稱「人為國界」。

其以經緯線爲界者，則稱「天文境界」，或「數理境界」，亦爲「人爲境界」之一種。「自然境界」具有阻隔作用，在軍事上雖有價值，但兩國之間，疆界之劃分，徒憑天然形勢，而少精神上之諒解與協調，則此種富有軍事性之地帶，反而成爲兩國間糾紛之導火線。且此等自然環境爲帶狀而非線狀，爲境界帶而非境界線，劃分既屬不易，一旦自然狀況如有變更，則糾紛立起。如兩國國力不等，則強國往往美其名曰科學邊境，科學邊境之爲物，在國內劃界時爲正當之主張，在國際之間則爲極危險之物。蓋侵略主義極易假之以爲惡。如滇西之片馬、江心坡等地，本屬中國，英人無理強佔，悍然不顧，卽由於覬覦高黎貢山之形勢。此山南北縱列，對於川、康、滇三省均有高屋建瓴之勢，可稱爲中國西南部地理之鍵，此卽科學疆界之爲崇也。

第一次歐戰以後，政治地理學家與實際政治家均主張民族爲劃分國界之惟一標準。但各地民族雜居，政治區域與民族分佈鮮能符合。國界之決定，如由當地人民投票公決，難免有武力背景。或者曰，國際糾紛之起，大半由於資源分配不均，應以經濟平衡爲劃界之原則。然世界各地，自然環境各異其趣，地下蘊藏之礦產，各有特長，用分割領土之方法，而求經濟平衡者，亦難得公平無偏也。

總之，國際間疆界之劃分，爲一極複雜之問題，國與國間因國力之不平衡，雖有最理想之疆界存在，亦難免有糾紛之發生，故未來之國界劃分，應於國力不平衡地帶，設立緩衝區域，由國際武裝共管，或由國際力量助弱國充實國防，以求勢力之平衡。勢力平衡者，和平之因素也，由歷次戰爭可得證明。

沿海之帶狀海面，稱曰「領海」，其主權屬於沿岸國家，其寬度普通定爲三哩，在此領海以外之海洋，則爲無主之「公海」。中國領海範圍亦規定三哩，緝私界程爲十二哩。海峽海島均與領海有關。凡海峽入口寬不逾我領海里數之一倍者，則峽內全部爲我國領海。登州海峽自遼東半島最南端之老鐵山，至山東半島最北端之蓬萊閣，相距一百八十里，卽五十六哩，但自老鐵山至隍城島，相距不過二十三哩，若中國領海亦如蘇聯定爲十二哩，則領海峽入口之寬度應爲二十四哩，今老鐵山與隍城島間相距既不及二十四哩，則渤海當爲中國之

領海無疑。以海洋爲國界，變化較少，故沿海領土稍有固定性，邊疆不易引起糾紛，此爲海界之優點。但其完全程度，須視其與強鄰距離之遠近及自身之海軍實力大小而異。中國距日本過近，海防力量亦甚薄弱，故常受日本侵略，且因不平等條約關係，沿海要港島嶼喪失殆盡，因此沿海各省土地均成不完整之現象。此種外國行政區之存在，足以危害我國之安全，既非科學的國界，又非文化的國界，而爲帝國主義者炮艦掩護下之經濟國界。大致又可分爲三類：一曰「割讓地」，如香港是也；一曰「租借地」，如旅、大是也；一曰「租界」，如上海租界是也。今則不平等條約已由英、美等國自動放棄，臺灣及其他租借地與租界等可次第收回，果能整頓海防，則中國國防始能達安全境域。

中國之陸界，因受強鄰侵略，界線亦隨之而有變動。昔與中國直接毗連之國家，除藩屬與朝貢國以外，僅有俄國與印度。自日本併我朝鮮，英國滅我緬甸，法國佔我越南，阿富汗獨立，並佔我巴達克山，不丹、尼泊爾亦脫離中國，於是與中國毗連之國家，有日、蘇、英、法以及阿富汗、不丹、尼泊爾等。今則朝鮮獨立，日本與中國已不接界。以國界之長度而論，中、蘇國界佔第一位，其次爲中、英國界，又次爲中、法之國界，最短者爲中國與阿富汗之國界。中國之陸界約長於海界三倍，可分下列諸部分。

(1) 東北國界 卽中國之東九省與朝鮮及蘇屬遠東區之界線。中、韓國界自鴨綠江口起，至圖們江口附近爲止。中、蘇國界自圖們江北（距海口三十里）之土字碑起，至額爾古納河西岸之阿巴該圖爲止。黑龍江東之六十四屯，亦稱江東六十四旗屯，庚子之役，俄人侵佔，毫無條約根據。（註一）

(2) 北面國界 蒙古與蘇聯之西伯利亞之界線，東自阿巴該圖起，西至葉尼塞河以西之沙賓達坂爲止。今蒙古獨立，與中國界線尙未劃分。

(3) 西北國界 唐努烏梁海、科布多、新疆與蘇聯之西伯利亞及中央亞細亞之界線，自唐努烏梁海之沙賓達坂起，至新疆西南之烏茲別里山口爲止。

(4) 西南國界 即中國之新疆西南部、西藏、西康、雲南西部與英屬印度、緬甸及不丹、尼泊爾之界線，可分「新印」、「藏印」、「康印」及「滇緬」四段。

(5) 南面國界 即中國之雲南、廣西、廣東與法屬越南之界線，自滇緬南段界終點起，至北崙河口爲止。

以上所述陸界，有與自然尙合者，有與自然不合者，有容易混淆不清者，亦有始終尙未決定之未定界。茲分述如次：

(1) 比較合於自然之國界 東九省方面，中、蘇間之興凱湖、松嘎里河、烏蘇里江以及額爾古納河等，爲河流境界與湖泊境界。若就國防而言，已不如東以太平海（註二）爲界，北以外興安嶺爲界之合於自然，惜在前清已淪爲異域矣。北及西北之國界，其比較合於自然者本有二段：一自恰克圖以西至沙賓達坂，以分隔南北之分水嶺爲界；一自沙賓達坂至奎屯山，以分隔東西之分水嶺爲界。今以蒙古獨立，此自然國界勢必放棄。在西南國界中之西藏與印度、不丹、尼泊爾、錫金（哲孟雄）均以喜馬拉雅山爲界，此卽山脈境界。

(2) 不與自然相合之國界 東北與蘇聯之境界，自圖們江北之土字碑起，向北至興凱湖畔烏蘇里江上流之亦字碑止，此段界線頗少自然標準，但界線之走向大致循四百公尺地勢之邊緣，中國尙佔居高臨下之勢。北面蒙古與蘇聯之境界，自恰克圖以東之阿巴該圖一段，頗少自然界限，邊境地形極不整齊，人爲界碑，多至六十有三，爲極人爲之界線。西北方面自奎屯山向西南，分水爲界之原則不易完全適用，因山脈河流多近東西方向，而國界則由東北向西南進展，勢成斜截，於是劃界之法，過嶺則循脊進行，過河則截流而過。在天山以北，地勢西北低而東南高，河流乃多西流，在天山以南，地勢西面高而東面低，河流乃多東流。因此天山以北，國界所截，多西流之水，即我得蘇屬諸河之上流，所爭者在求多得下流肥沃之地；天山以南，國界往往截東流諸水之源頭，故所求者在勿失山口險要之區。但前清懦弱，並不根據有利之點力爭，因此肥沃之地，險要

之區，喪失甚多。滇、越邊境，山脈河流均由西北斜向東南，與國界約相垂直，因此絕少自然疆界以爲屏障。兩廣與越南交界，地形益低，爲數百公尺之低邱陵區，沿邊無高山大嶺以爲天然界線。

(3) 容易混淆不清之國界。東北之圖們、鴨綠二江，皆導源於長白山之東麓。鴨綠江北爲中國之安東省，南爲朝鮮之平安道，圖們江北爲中國之吉林省，南爲朝鮮之咸鏡道。以此二大河爲界線，其下游區劃雖甚明顯，惟二水發源地點不甚接近，且多支流，易滋混淆。初康熙二十八年（一六八九），中國會遣穆克登與朝鮮使者登白頭山，勒碑於分水嶺，有「西爲鴨綠，東爲土門」之語，土門卽圖們也。其後於圖們江之上流，屢有爭執。蓋江源有三：石乙水爲北源，紅丹水爲中源，西豆水爲南源。光緒年間，迭經會勘，中國初爭西豆，繼主紅丹，後乃讓石乙，並設「華夏金甌固，河山帶礪長」界碑十座，時光緒十四年（一八八八）也。

(4) 未定界。中國西境在烏茲別里山口以南，爲中、俄未定界。中俄界約僅云：俄國界線轉向西南，中國界線一直往南，其間所留之地卽帕米爾高原，至今未曾定界。雲南與緬甸之間，本有兩段未定界：南段未定界自南丁河起，向南至南板江入南卡江處，所爭者乃一久廢未開之爐房銀礦。今已由中、英兩方劃定。（詳後）北段未定界自尖高山以北至康、滇、緬邊境交界爲止，所爭之範圍甚廣，西至野人山，東至高黎貢山，中間包括片馬、江心坡等地。今蒙古獨立，中、蒙國界尙未劃定。

第三節 邊疆問題

所謂邊疆，係指與他國接壤之省區而言。邊疆之交通除東北外，與內地往來，向稱不便，而與鄰國則早發夕至。且既定國界有混淆不清者，亦有尙未劃定者。故邊疆地帶往往發生糾紛。茲述其較著者如次：

(1) 東北問題。東北於虞舜時代，已爲中國領土之一部分，有野心之日人，倡言「滿、蒙」在歷史上非中國之領土，此乃顛倒是非之論。而日人中稍顧歷史事實者亦承認中國人之早居東北也。東北九省之土地，

連熱河在內，佔全國總面積百分之十一·五，其人口佔全國總數之百分之七·五，而其天然富源之雄厚，在東北尤有舉足輕重之勢。東北人口在「九一八」以前，有三千餘萬，其中所謂「滿州人」，僅有二十萬人，不足東北總人口百分之一，可知東北人民一部為關內移去者，一部則為關內移去者之子孫。東北人口大多數集中於松遼平原，此平原面積共有十二萬方哩，人口共計二千萬，平均密度約每方哩一百五十八。除現有人口外，每方哩尚可增加二百人，十二萬方哩大約可再容納二千四百萬人。國人當知東北之松遼平原為中國農業民族惟一最好之出路，萬不能輕易放棄。由地勢觀之，松遼平原東西北三面皆為山脈所環繞，惟西南渤海沿岸有狹長之海濱平原，與關內之河北平原天然相連，且熱河高原在戰略上有保障河北之功用。就東北局部而言，為一自然區域，就中國全部而言，東北實為中國不可分割之部分。東北在中國之經濟地位亦非常重要。大豆每年產額佔全國產額百分之七十，佔世界產額百分之六十，在九一八事變以前，東北大豆為中國出口貨之惟一大宗。東北之資源尤以礦產為最重要，鐵礦儲量佔全國百分之七十一，石油儲量佔全國百分之四十六。國防命脈獨鍾於遼寧一省。遼寧煤儲量雖不多，但產量則居全國第一位。就對外貿易而言，東北佔全國貿易總額四分之一，專就出口而言，已佔全國出口總額三分之一以上，可見東北在經濟上之重要性。前南滿鐵道會社社長山本條太郎曾云：東北物產可以彌補日本每年入超日金四萬萬元。日本方面之收穫，即為中國方面之損失。此從經濟方面足以說明東北與關內部分之不可分性。

民國二十年（一九三一年）九一八事變發生後，我東北領土竟為日人武力所佔據。是年十二月，國際聯合會議決派遣調查團至東三省，由英、美、德、法、意五國委員組織之，而以英國李頓爵士（Lytton）為委員長。調查結果，發表報告書一冊，名為國際聯合會調查團報告書。是書首述東北問題之史地背景，對於東北為中國領土，曾下極明晰之斷語，謂中國數百萬農民之移植，確定該處將來永為中國之所有。無論在法律上或事實上，欲使東北與中國分離，將來必造成一嚴重之「領土恢復問題」（Irreversible Problem）。次述中、日二國複雜之

關係，包含許多性質嚴重之國際問題，而抒其感想曰：「如斯情勢，世界各國無可比擬。一個國家在鄰國領土內，竟能享受範圍如此廣大之經濟及行政權利，可謂絕無僅有矣。」又次述九一八事變及所謂「滿洲國」之成立，則表示明顯之二點：一爲九一八及九一八以後之一切日本軍事動作，均無正當之理由，不能認爲自衛之手段；一爲所謂「滿洲國」者，並非真正及自然獨立運動所產生，而爲日本軍隊及日本文武官吏操縱造作之結果。由是證明日本爲侵略者，「滿洲國」乃日本之工具，使世界人士毫無疑義。報告書最後提出解決之原則及條件，貢獻具體辦法於國聯行政院，惟因遷就事實，顧慮太多，致前後矛盾，不能自圓其說。自中國抗戰六年以後，開羅會議始聲明東北四省、台灣、澎湖羣島等應歸還中國。至日本崩潰時，東北即歸中國版圖。東北問題除收復失地一事外，尚有旅大租借地及南滿鐵路區域等問題，雖隨日本投降而解決，然在中國政治地理上確有研究之價值。

旅大租借地日人稱爲關東州，其地位於遼東半島之南端，附近四十小島亦包括在內，面積約四千二百方公里，等於台灣面積十分之一。旅順、大連原於一八九八年三月二十七日租與俄國，日、俄戰後，俄國私自轉讓與日本，至一九〇五年中，日開滿洲條約承認之。按照租借地之性質，一則不能讓渡，二則訂明年限，故日、俄之轉讓本屬不法，但猶得中國之承認。至於租借期限，早已於民國十三年（一九二四）宣告滿期，九十九年之延長，中國並未承認。日人久假不歸，絕無法律上之理由。且以租借地之國際地位而論，雖暫歸他國使用管理，其主權並未喪失。但日人對租借地內華人教育及其他組織摧殘束縛，無所不用其極。其處心積慮，欲使中國人日本化，永遠不歸祖國，實爲不法之尤。至於南滿鐵路區域，日人稱爲「附屬地」。鐵路區域狹長如帶，寬度僅二十餘丈，但在重要車站如瀋陽、公主嶺、長春等地，則區域擴大，約五六方公里不等，宛如多結之細帶，其面積合計當旅大租借地十分之一。南滿鐵路區域乃襲俄人之餘蔭而來。初中東鐵路建築時，按照合同，鐵路沿線如司法、軍務、警察、市政等事，概歸鐵路公司管理。中東鐵路原定中、俄兩國共同建築，但當時兩

國強弱懸殊，以致喧賓奪主，鐵路區域遂與租借地無異。（註三）自民國十三年中俄協定以後，中東鐵路區域已由我國收回，改爲東省特別區域。惟南滿鐵路區域依然如故，沿線駐有軍隊；且因軍事上之便利，引起佔領東北之野心。此次抗戰勝利，蘇聯因對日宣戰關係，與中國訂立中蘇條約，大連改爲自由港，旅順供中、蘇兩應用，中國長春鐵道蘇聯商品可以自由通過。東北問題猶未澈底解決。東北之邊疆問題尙有「延邊」與「倫邊」。

（四）延邊 長白山區域，清朝皇室視爲發祥地，向禁內地移民至彼墾殖，故人煙稀少。至咸豐年間，韓人潛渡圖們江，入中國境內，私墾者漸衆。初則春夏渡江而來，秋冬裹糧而去，爲季節移民。嗣因收穫頗豐，轉運煩勞，乃伐木構屋，與中國人民雜居。久則儼若土著，遂啓「間島」之爭。日既併朝鮮，更圖進取，乃遣人調查中國吉林省延吉一帶農業，始知其地形勢利便，土壤肥沃，並有豐富之礦產與森林，急圖染指，乃強指延吉道屬和龍、延吉、汪清一帶爲「間島」，欲佔爲己有，因無根據，久爭而罷。（註四）迨宣統元年（一九〇九），中、日締結間島協約，以圖們江爲中、韓兩國國境，其江源地方，以界碑爲起點，依石乙水爲界，惟約中規定圖們江北仍准韓人墾地居住，但須服從中國之法權。同時開局子街、龍井村、頭道溝、百草溝四處爲商埠。民國四年（一九一五），日本向中國提出二十一條件，要求在中國東三省任便居住，日本在間島之領事，藉口保護韓人，越俎代庖，重起糾紛。延吉盆地爲吉林省東南一奧區，北以窩集嶺，老爺嶺與牡丹江、松花江爲界，與內地交通，殊感困難，境內河道，均南流以入圖們，故自朝鮮邊境北來者，形勢反較便利。盆地中部宜種水稻，四周山地林礦之利均富。延吉、琿春、汪清、和龍四縣人口有四十五萬人，韓人佔三十六萬，居五分之四。而日本在延邊設領事館與警察署，以管理韓人，反客爲主，全無條約根據。條約所載，韓人之移殖，僅限於延邊四縣，今則東北青山綠水之間，韓人之稻田已甚普遍。民國二十年（一九三一）萬寶山事件，卽由若干韓人強租稻田而起。商租權中國始終未允日人之要求，故稻田出租與否，應聽中國農夫自願，且

准許之權尚在當地縣長之手，日人對於延邊之經營，尤有重大之政治軍事目的，即吉會路之興築是也。日人數十年來，蓄意侵略我東北，有所謂二港二線政策：二港者大連與羅津；二線者南滿與吉會是也。吉會路自永吉起，東南經敦化、延吉，而至朝鮮之會稔，與朝鮮鐵道系統相接，以達於朝鮮東北之羅津港。自九一八事變以後，整個東北已被日本佔領，不僅延邊一隅問題。今則敵軍崩潰，東北收復，延邊韓僑尙須處理。

(乙) 倫邊 黑龍江省大興安嶺以西之區，即呼倫貝爾高原，因地高天寒，不利農耕，故漢人越嶺而西者極佔少數。其地雖置有呼倫、臚濱、室韋、奇乾四縣，而除中東路沿線外，漢人寥若晨星，爲純粹之游牧地帶，故縣治以外，復設有蒙旗治理蒙事。呼倫貝爾與蒙古及蘇聯之西伯利亞毗連，又稱倫邊。倫邊與延邊向爲東北外交上最多事之區。前清康熙二十八年（一六八九）尼布楚條約，劃分中、俄二國疆界，呼倫貝爾爲中國之領土。辛亥革命，「外蒙」受俄人煽惑，宣告獨立。民國三年（一九一四），呼倫貝爾亦宣布自治，依附於「外蒙」。翌年中，俄會訂呼倫貝爾條約，成爲自治區域。至民國九年（一九二〇），始以大總統令取消自治，直屬於黑龍江省，於是置海滿道，設縣治四，但游牧地帶一切事務，仍由蒙古官員辦理。民國十七年（一九二八）八月，復有呼倫貝爾自治運動，結果政府承認蒙族自治，但其主權仍歸中國。東北淪陷以後，呼倫貝爾邊界遂成爲日、蘇兩國之衝突地帶。日本認僞「滿洲國」之邊界係沿哈勒欣河，而在蘇聯則認呼倫貝爾境內哈勒欣河東岸八公里地帶，原屬於「外蒙」。哈勒欣河蒙語黑氈牆之義，是河蜿蜒草原地帶，流入貝爾池，長約三百五十公里。惟近年以來，河流已略有變更，除流入貝爾池外，另有察洛利扎分支入於烏爾順河。昔爲國內境界，河流變遷不成問題。今則國際糾紛無法避免。民國二十八年（一九三九），日、蘇兩軍爲此曾在哈勒欣河畔發生戰事。哈勒欣河距呼倫不過二百公里左右，爲蒙古之第一道防線，爲克魯倫與庫倫之前衛。若五倫盡入日人之手，則日本之「滿、蒙政策」完全實現，不但如此，貝加爾湖附近之西伯利亞鐵道將有被切斷之虞。西伯利亞鐵道爲貫通歐俄與亞俄之惟一動脈，若貝加爾湖方面一有動搖，則遠東區日人可不戰而得，蘇聯重視中國之

蒙古，卽以此也。（註五）

（2）西北問題 包括蒙古與新疆兩大問題。辛亥革命之際，外蒙受帝俄煽動，宣告獨立，由「外蒙」喀爾喀四盟公推哲布尊丹呼圖克圖（卽庫倫活佛）爲「蒙古國」皇帝。是年（一九一一）十二月舉行卽位式，稱「大蒙古國」。民國成立以後，袁總統致書哲布尊丹巴，詳述利害，勸其取消獨立。略謂：「蒙與漢境，唇齒相依，猶堂奧之於庭戶，合則兩利，離則兩傷」。然蒙人畏俄滋甚，擅自與俄締結蒙俄約條，實際以「外蒙」爲俄國之保護國，我國正式提出抗議。至民國三年（一九一四）九月，中、俄、「外蒙」三方各遣代表會議於恰克圖。至四年（一九一五）六月，訂立中俄蒙條約，俄國承認「外蒙」爲中國之領土，中國則允許「外蒙」自治。我國得宗主權之虛名，俄國得經濟上之實權。歐戰勃發，俄國革命，自顧不暇。「外蒙」乃於民國八年（一九一九）十一月，自動取消自治。同時中國政府正式廢止民國四年之中俄蒙條約。民國九年（一九二〇）一月，命徐樹錚爲西北籌邊使，駐軍庫倫，一時中國政府在「外蒙」之勢力頗盛。後白俄恩琴潛入庫倫，「外蒙」復叛。民國十年（一九二一），「外蒙」國民黨勃興，黨徒多留學俄國，得蘇聯之奧援，擊敗庫倫白俄。是年六月，組織僞「蒙古共和國」。民國十三年（一九二四）五月，中蒙協定成立，蘇聯政府雖承認「外蒙」爲中華民國之一部分，而事實上「外蒙」俄化益深。民國二十三年（一九三四），蘇聯與「外蒙」訂立互助協定，實行攻守同盟，其對象泛指第三國，而於我祖國並未提及，蘇聯軍隊得隨時駐防「外蒙」，可見蘇聯已視「外蒙」爲其附庸。雖經中國抗議，亦未奏效。民國三十年（一九四一）四月，蘇聯又與日本訂中立條約，互相承認僞滿僞蒙之領土完整，與神聖不可侵犯，我國因該約侵犯中國主權，曾提出抗議。唐努烏梁海亦於民國十三年十月另組「烏梁海共和國」，民國十五年烏梁海與蘇聯訂約，承認蘇聯有駐軍及管理外交之權。抗戰勝利以後，中國與蘇聯訂立友好條約，允許外蒙獨立。

新疆與英、蘇領地爲鄰，故英、蘇二國往往有專家來新考察，西文中記述與研究新疆之文獻，遠較中文爲

多。且新疆與內地之交通，實過於艱難，自俄境西伯利亞鐵道完成，中國由內地去新疆者，反多取道西伯利亞。近又建築土西鐵道，路線與新疆邊境平行，由新疆邊境至鐵道綫，最近距離僅百餘公里。因此近年以來，新疆之對外貿易，十之八九與蘇聯往來。新疆對內地之貿易，反因長途多阻，數量極小。強鄰注意新疆者，除英、蘇以外，尚有日本。日本覬覦中國領土，無孔不入，遠處西陲之新疆，亦有日人足跡，不僅假借考察團名義，不時前去，即秘密特務機關亦所在多有。日人雖云其目的重在對付蘇聯，其實司馬昭之心，路人皆知也。民國三十三年十一月七日伊寧事變。雖有國際背景，然與內地交通艱難，控制非易，實爲主因，果能完成甘新鐵道，則新疆可無問題矣。

(3) 西藏問題 尼泊爾、不丹、錫金等處，原屬中國藩屬，而錫金一名哲孟雄，爲西藏之門戶，尤爲重要。自英併印度，英之勢力向北侵入。前清光緒十六年（一八九〇）錫金被英佔領，尼泊爾、不丹亦先後獨立。光緒二十六年（一九〇〇）達賴喇嘛遣使於俄，更遭英人之忌。英人乃乘日、俄戰爭，派兵入藏，於光緒三十年（一九〇四）抵拉薩，迫訂藏英媾和條約，開江孜、噶大克、亞東三地爲商埠。光緒三十三年（一九〇七）中、英訂立北京條約，英國允許不佔藏境及不干涉西藏一切政治，中國亦承認不准外國干涉藏境及一切政法，此約既成，中國始改川邊爲特別區域。辛亥革命，駐藏軍隊變亂，長官失去統治能力，英人遂煽動西藏獨立。民國二年（一九一三）一月，達賴喇嘛聯絡蒙古活佛，締結蒙藏協約，英、俄之間亦成立協定，俄於「外蒙」，英於西藏，各認爲勢力範圍。中國與英國交涉，中、英、藏三方會議於印度之西謨拉（Simla）。該約創「外藏」「內藏」之名，「外藏」包有西藏及川邊之昌都，另設獨立政府，不啻淪爲英之保護國，我國以該約喪權辱國，拒未簽字，無結果而散。然西藏爲中國之領土，經民國十年（一九二一）華府會議列國之承認。乃民國十三年（一九二四）英國率兵越境，肆行侵略，班禪喇嘛來京求援，足見藏人內向之意。然一部藏人受英煽動，進略西康，金沙江以西大半淪陷，直至民國二十三年（一九三四）始正式休兵，康境西部十三縣，現猶歸藏方

佔領。印度首都德里有鐵道東通大吉嶺，窺我前藏，西通西謨拉，窺我後藏。其後英人又由西里古力(Siliguri)另築公路，與大吉嶺鐵道支線直入第斯泰河谷，而公路盤旋上山，迄於葛倫舖(Galimpong)，由葛倫舖更設高架鐵索與山下火車站銜接，供大宗貨運。葛倫舖今爲印、藏大道之起點，由此經亞東至帕里僅需七日，由帕里至拉薩或日喀則僅需十餘日。(註六)故由內地至西藏者，以取道印度爲便。日後如能造成康藏鐵道，則西藏與內地之關係，自可日臻密切矣。

(4) 滇邊問題 北段未定界爲滇西高山區域之西部，乃亞洲東南高山區之中心。此高山區有二大江：東曰瀾滄江，西曰怒江，兩江之間有怒山，海拔三千至三千五百公尺。怒江之西有高黎貢山，海拔四千公尺，高黎貢山以西，有伊洛瓦底江，自北南流入緬甸，由仰光入印度洋。伊洛瓦底江上游有二源：東源爲恩梅開江，西源爲邁立開江。兩江間之山地，海拔二千至三千公尺，名曰江心坡。邁立開江以西之大山，卽野人山，英人主以高黎貢山爲界，中國則主以野人山爲界。姚文棟之論野人山曰：「自英人得緬，藩籬撤而門戶寒矣。所幸者猶有野人山之天險，可以限隔中外。若使野人山爲英所得，則英可長驅而入雲南，有高屋建瓴之勢，而雲南更無可扼之險矣。」(註七)

自緬甸淪亡，滇、緬之間始有邊疆問題。元緒二十年(一八九四)，中、英在倫敦締結滇緬界務條約，議定北緯二十五度三十五分以北之地，俟將來查明該處情形稍詳，兩國再定界線。英人卽組調查遠征隊，考察未定界區域，得其要領，以作日後交涉之張本，而中國則無此遠慮也。光緒二十六年(一九〇〇)，英軍侵略小江一帶，小江乃恩梅開江東面之支流也。清廷與英交涉，不准英軍越過小江，因此一言之夫，英軍乃在小江以西地帶自由行動。片馬卽在小江東岸，向屬保山縣(故永昌府)登埂土司管轄，距縣城一百四十公里。光緒三十年(一九〇四)，英人請清廷派人勘界，卽派騰越道尹就近與騰越英國領事會勘。英領事對未定界之地理甚悉，引道尹至小江上流，欲以高黎貢山爲中、緬界線，但該道尹目睹高黎貢山以西之居民均爲中國人，因此未

允英領事之要求。宣統二年（一九一〇），片馬商人販運杉板出口，登硬土司徵稅，商人痛恨，勾結英人，進軍片馬。又於高黎貢山險要處，分築砲臺，多置砲位，電光遠射，照及怒江渡口，度其用心，顯欲推翻光緒二十年所訂滇緬界務條約，欲以高黎貢山爲界，清廷與英人交涉久無結果。民國三年（一九一四）佔領江心坡以北之坎地龍。十一年（一九二二）英人又擅將片馬改設縣治，歸緬甸統治。十五年（一九二六）更佔江心坡，自此高黎貢山以西之地被英人蠶食而盡。高黎貢山平均高度既有四千公尺，山上年有數月積雪，能通過此山者僅有少數要隘，此等要隘均有英軍駐守，與緬甸交通甚便。且伊洛瓦底江上流，地勢較低，因支流切割之結果，地形比較平坦，築路較易，平坦之地易於種植，故人煙較密，軍隊給養易，可駐兵，利行軍，故英人自始即有獨霸伊洛瓦底江上流之野心。（註八）中國方面因瀾滄江與怒江不能通航，又有高山阻隔，在軍事上與交通上，其形勢遠不如英方優越。班洪在南段未定界之東，屬瀾滄縣，其地五金礦產蘊藏極富，尤以銀礦爲著，英人垂涎已久。民國二十年（一九三一）十二月，英人乘我有東北之變，派兵佔據班洪。近年中，英兩國各派專員及中立國一人爲公正人，勘查卡瓦、葫蘆一帶地方，確立兩國疆界。民國二十六年（一九三七）勘界完畢。民國三十年（一九四一）六月十八日，中、英雙方始正式換文，決定班洪區域各地劃歸中國，爐房銀鑛共同投資開採。

（註一）瓊瑋條約第一款謂原住精奇里河以南之滿人，仍可永居原地，歸中國保護，俄人不得侵犯。其地雖在黑龍江東，仍完全爲我國領土，曾於光緒九年設立封堆，以爲界限。庚子之役，中、俄於黑龍江畔構兵，俄人驅各屯居民於一大屋中，焚斃無算，其餘幸免者皆逃歸江右，於是江東之地盡淪於俄。故條約上雖明爲我有，實際上已爲人侵佔。

（註二）太平洋昔稱日本海，茲採用于右任先生之主張，改爲太平洋，詳見三十二年三月十五日大公報。

(註三)見張其昀：解決東北問題之基本原則，載思想與時代第三期。

(註四)見蘇濱存：中國境界變遷大勢考。

(註五)見張其昀：東蒙形勢談，載二十八年九月十日大公報。

(註六)見徐近之：西藏西康國防線上之通路及其重要，載地理學報第三卷第四期。

(註七)見姚文棟：雲南勘界籌邊記，載小方壺輿地叢鈔。

(註八)見林超：滇緬北段未定界邊境之地理及政治問題，載地理學季刊二十二年六月號。

第三章 國防論

顧祖禹先生曰：「從來有事於一方者，必當審天下之大勢，不審天下之勢而漫應之，戰與守雖異，而其至於敗亡則一也。」(註一)此言立國必須有國防計劃，而國防計劃之擬定，必須熟察地理環境。

第一節 陸防

美國羅斯福總統曰：「美國之國防前線在萊茵河上。」此即戰於境外之攻勢國防也。顧祖禹先生曰：「漢都長安，則置朔方之郡，列障戍於河南。又開河西四郡(武威、張掖、酒泉、敦煌)，以絕羌與匈奴相通之路。唐人築三受降城，則守在河北，又置安西、北庭都護，則西域盡為臣屬，故關中可以無慮。」(註二)唐玄宗時，阿剌伯人(大食)征服阿母河流域，溯流而上，與吐蕃互相結合，進窺西域。當此危急之秋，發生一光榮之史蹟，斯坦因(Stein)謂中國人征服環境之能力，以此役為最可紀念。天寶六年(七四七)高仙芝將

軍（高麗人）率漢兵一萬人，由今疏勒出發，經極艱險之冰川，而登崑崙山之主峯穆斯塔格山，抵於帕米爾高原（阿母河之源），在此世界之屋脊，給養缺乏，大軍如何支持，即在今日之新軍事學家亦為極難解決之問題，而高氏竟能大破吐蕃之兵，建立奇勳。漢兵所經過之大谷冰川（Darakot），高達五千二百公尺，斯坦因曾二次親歷其地，深歎漢人之能力，歐洲史上著名大將如拿破崙輩之在阿爾卑斯山，視此殆兒戲耳！（註三）考高氏之艱險戰功，其目的即為唐鞏固外防線也。默察中國大勢，陸疆之外防線，以新疆為最重要。左宗棠於平定新疆後，奏請建置行省，以固京師根本。蓋重新疆者，所以保蒙古，保蒙古者，所以衛漢南及東北。若新疆不固，蒙古不安，非特甘、陝、山西各邊，時虞侵略，防不勝防，即河北關東亦將無晏眠之日。况蘇聯境內有鐵道環繞於我邊外，中國由內地去新疆者，反多取道西伯利亞鐵道及土西鐵道。故外防線之經營，首宜建築鐵道。國父之北部國防計劃，以北方大港為門戶，以多倫為大本營，東北鐵道系統與西北鐵道系統，悉以此為發軔之點。若此偉大計劃一時不易實現，本可先完成張庫鐵道（張家口至庫倫）及甘新鐵道（甘肅至新疆），則蒙、新日趨向心。今則蒙古獨立，北疆形勢大變，不但東北新疆有受側攻危險，漠南草地亦受重大威脅。

內防線依天然形勢，至少可建立三線：第一內防線，自川、陝交界之岷山大巴山起，東繞川、鄂交界之巫山，湘西之武陵山與雪峯山，東南至廣西境內之石灰岩山地。在此防線以內之四川，其西為橫斷山脈，其南為雲貴高原。雲南北高南低，萬山錯雜，江流湍急，由中南半島仰攻，極感困難。第二條內防線，自太行山南下經伏牛、大別、幕阜、九嶺、武功、萬洋諸山以迄南嶺，此線因山地之間猶有空隙，天然形勢遠不及第一內防線之完密，防守較為困難，應於空隙地帶建築堅固防線。此等空隙地帶，即南陽、武勝關段（伏牛山與大別山之間），馬當、湖口、武穴段（淮陽山與幕阜山之間），以及欽州灣（十萬大山與雲開大山之間）。第三條內防線，東自燕山，西經陰山、賀蘭山以至合黎山，昔為防禦匈奴之天然防線，山間谷口為南北交通要道，惟因北高南下，防守尤應嚴密。北線之東端為山海關，乃關內各省與東北之孔道。西端之嘉峪關為陝、甘與新

疆往來之通道。二處自古均爲兵家必爭之地，應築堅固防線。

第二節 海防

中國沿海，北起鴨綠江口，南迄北崙河口，總計沿大陸之海岸，長達六千海里，沿海島嶼海岸之長約計四千四百海里，兩共合計一萬餘海里。如欲節節設防，期如磐石之固，則備多而兵分。是故備北則南虛，備南則北虛，備中則南北皆虛，備此省則彼省又虛，無所不備，則無所不虛，此設防之所以難周也。爲今後海疆安全計，宜於最重要之海港設防。考中國沿海頭等軍港有七：北洋則有旅順、威海衛、膠州灣，南洋則有廈門、廣州灣、榆林港。而象山港握南北兩洋之中樞，屏蔽長江，捍衛東南半壁，觀其形勢，在沿海七大軍港中，確可居於領導地位。其地在浙東象山縣之北，甯波之東南，爲一大灣，口門極窄，關鎖甚嚴，口外有六橫島，爲天然屏障。港內面積二百餘方公里，水深十餘公尺，可泊多數巨艦。港內別有支港曰西湖港，可建船塢，前清曾擬闢爲軍港而未果。抗戰以前，我政府亦有分期興築軍港之計劃。而杭州灣外之舟山羣島，南起六橫島，北至大戢山，大小約百餘。最大者曰舟山島，南岸有海港曰定海，港中水量宏深，桃花、六橫諸島聳峙於左，金塘、大榭諸島屏蔽於右，形勢完固，爲船隻停泊穩便之所，鴉片之戰，曾爲英艦所佔，後以香港交換，並訂不得轉讓他國之約。其地形勢，近之足以屏蔽象山港與甬江，遠之足以保障錢塘與長江。異日興建海軍，杭州灣附近實佔首要地位。惟守海之道，以拒之於海外，毋使入港爲上策。故沿海島嶼凡足以威脅我海疆安全者，應歸中國統治。今台灣、澎湖等島歸還中國，對於中國之海防貢獻甚大，將爲中國東南之屏障，未來中國海軍之基地，與海南島同爲中國海防之雙目。中國雖限於物力，但至少須建立一守勢之輕便艦隊，保衛海疆。台灣、澎湖經日本經營，北有基隆要塞，西有馬公要塞，西南之高雄、屏東及西北之新竹各有龐大之飛機場，枋寮爲潛水艇根據地，鳳山有大電台，此等設備，由中國修復，並無困難。加上澎湖列島琉球羣島以及沿海要塞之建

設，可信未來中國之海軍深得地利也。

第三節 國防中心

顧祖禹先生之讀史方輿紀要，備載歷代用兵之策略，而於元代之戰略尤所稱道。蒙古之內侵也，以平定東南之事暫置爲緩圖。其軍隊首由甘肅過西康，直下雲南，繼則由廣西取湖南，以摧毀我後方之根據地，故南宋於杭都淪陷後，僅能以閩、粵爲立足地，且廣東亦非完土。崖山一役，國命遂絕。此次日寇憑藉優勢空軍與海軍，由沿海步步內侵，我則節節抵抗，卒能與盟國比肩作戰，得獲最後勝利者，以有廣大之後方爲抗戰根據地也。若日寇進兵之初，取法蒙古內侵之路線，先摧毀我根據地，則成敗之數，未可逆料也。是故就歷史教訓而言，今後之中國國防根據地，不在東南，亦不在西北，而在西南，西南則以四川爲核心。

四川位於中國之西部，控長江之上游，爲全國最富庶之省分。遠引邊陲，旁通八省，湘、鄂而外，西南如貴州、雲南、西康諸省，西北如陝西、甘肅、青海諸省，其安危輕重之勢，均以四川爲樞軸。每當民族危難國家板蕩之時，四川卽能發揮復興救亡之功能。諺云：「天下未亂蜀先亂，天下已治蜀後治」。其實蜀能不亂，終能撥亂反治，東晉史實可資佐證。四川爲一完善盆地，高山環繞，自爲藩籬。其西北之岷山，海拔三千至四千公尺；其東北之大巴山，海拔一千至二千五百公尺，其東之巫山與武陵山，其南之婁山，海拔均在一千至一千五百公尺，其西南之大涼山，其西之大雪山，海拔均在二千至四千五百公尺。而盆地之中又有六千方公里肥沃之成都平原，故諸葛孔明曰：「益州險塞，沃野千里」，有險塞可籌戰守，有沃野可出軍需，蜀漢都之，以成三分之業，良非偶然。魏、鄧艾、鍾會，會師十八萬衆，傾中原資儲，僅能平蜀。唐時成都稱爲南京，長安有事，輒以益州爲行都。南宋之初，吳玠、吳玠兄弟當中興危難之時，能百戰以保蜀，根本之地遂固，蓋以上流之勢全在於蜀，川、陝駐兵在全國爲最強。說者謂蜀自守則有餘，用以攻人則不足，但事實所示，亦不

盡然。如西晉王濬，於益州造船，載水軍浮江而下，直達金陵，遂以滅吳。唐太宗伐高麗，於劍南道造舟艦，自巫峽抵江南，復沿海至山東而抵朝鮮，可謂大舉，均以四川爲出發點。故四川盆地不僅可守，且可資以攻人。蓋四川者，有三十七萬方公里之面積，佔全國總面積百分之三，三倍於浙江，十二倍於比利時，爲中國之大省區。全省人口有四千六百萬，佔全國總人口百分之十，較浙江多七分之二，較比利時多六倍，爲中國各省區中人口最多之省分，平時施以嚴格訓練，戰時可成勁旅二百萬名。四川不僅人力偉大，物力亦甚豐厚。因四川有和暖多雨之氣候，與肥沃之紫棕色土壤也。四川物力在國防上之地位，可從糧食衣料及軍工業原料諸項討論。四川本爲中國之重要農業區域，山坡皆闢爲梯田，成都平原得都江堰灌溉之利，旱潦罕見。全省稻米年產量佔全國總產量百分之十五，居全國第二位，每畝平均產量之多，則居全國第一位。如能推行二季稻或再生稻，可自給而有餘。其他小麥及雜糧，產量均富，可濟稻米之窮。鹽糖二者亦爲重要食料，沱江流域卽爲甘蔗盛產之區，年產量較閩、廣尤多，爲中國產糖極重要之省分，尙有餘額出口。鹽爲人生不可缺少之物，其重要性尤過於糖，四川自古產鹽，蜀鹽取之於井，利澤被於西南諸省，年產量佔全國總產量百分之十五，產區以富、榮、犍、樂四場爲最著，卽岷、沱二江下游區域。抗戰期間，沿海產鹽諸省淪陷，鄂、湘、贛等省尙食淮鹽，廣西尙食粵鹽，均不得不改由川鹽供給，如無川鹽，則一萬三四千萬之人口均有淡食之虞，卽此一端，可見四川在國防上所佔地位之如何重要。衣料則棉、麻、蠶絲，四川均有出產。棉花產量雖少，尙有發展希望，而夏布與黃絲年有出口，夏布以隆昌爲最著，黃絲產地則以川北之潼川、南充、閬中各縣附近爲主，每年運出價值約佔全省輸出貿易價值四分之一左右。軍工業物資，則鹽煤鐵銅石油，四川均有出產。鹽除供日用外，又可供國防化學之用，各國對於鹽之用途，三分之一用於調味，三分之二用於化學工業，故未來之川鹽，其使命更較今日爲宏大。自流井與貢井不僅以產鹽著名，同時亦有天然煤氣與石油雜存其間。自東北淪陷以後，四川爲中國產石油之重要省份。甘蔗除製糖外，可提煉酒精，爲石油之代用品，此於抗戰大有貢獻。四川礦產以煤

礦分佈爲最廣，因四川之地質構造爲一盆地，其邊緣及中部隆起處，均有煤之出露，年產量一百萬噸，佔全國總產額百分之四。鐵之儲量，全川有一萬五千萬噸，其分佈於綦江及江北者佔三分之一強，彭水、涪陵者佔三分之一弱，其餘則在現已割入西康之雅安、寧屬一帶，全省年產量僅六萬噸，佔全國總產量百之十五。四川鐵之儲量雖少，但煤鐵距離甚近，如綦江產鐵，南川產煤，附近可成鋼鐵工業區域。此外彭縣之銅，宋、元兩代卽已開採，在國防工業上亦佔重要位置。動力燃料除煤石油外，四川又有豐富之水力，其中以岷江幹支流之水力最有價值，因與成都、自流井、宜賓等地相距甚近也。四川特產尙有桐油、豬鬃、藥材、牛皮、羊毛。近十年來，中國以桐油爲輸出貿易之大宗，全國桐油產量有三分之一出於四川，產區彌廣，除成都平原外，其他各區幾無縣不產。民國二十五年（一九三六）由重慶、萬縣輸出者，計值三千萬元。豬鬃亦爲輸出品，與牛皮、羊毛、藥材合計，每年輸出值一千萬元以上。其他副熱帶產品如橘、柑、柚、荔枝、龍眼等，亦有大量出產，對民族健康爲不可或缺之物。故由國防經濟言之，四川實爲中國最重要之經濟區域，此乃自古而然。秦、漢之統一中國，實賴關中與四川二盆地之物力。「蜀者國之寶庫，可以兼濟中國」，於今得一明證。

（註一）見顧祖禹：讀史方輿紀要卷一百廣東序。

（註二）見讀史方輿紀要卷十直隸序。

（註三）見斯坦因：西域史上之地理環境。

第四章 國都論

考中國歷代建都之地，除少數而外，均不出北平、西安、南京之間三角形地帶。其中爲國都而歷年最久者，首推長安（西安），凡九百七十年，次爲洛陽，凡八百四十五年，又次爲北京，凡七百十八年，又次爲南

京，凡三百六十六年，再次爲開封，凡二百零五年。（註一）而南北兩京尤爲國人所重視。然縱觀史乘，盱衡環境，建都之條件，不外位置國防經濟交通四端而已。

第一節 位置

國都之位置，或主在全國疆域適中之地，其立論之根據在控制內部，開發境內，以便充實內在力量。中國疆域廣大，幾何中心在甘肅之涼州，以中心位置而論，其附近之蘭州，宜可爲理想之首都地點，國父稱爲陸都。但蘭州在全國都會中，僅爲重鎮之一，歷代向無都此者。其故無他，由於蘭州以西之西北部，與蘭州以東之東南部，在人口經濟諸端不能相提並論也。東南部人口佔全國人口百分之九十八以上，而西北部人口不及全國人口百分之二。中國之經濟重心在東南而不在西北，故健全之國都應建立於東南部，但距西北部不宜過遠，以免偏於一隅之弊。如此可利用東南之人力物力，開發落後之西北，事功易見。或主國都應建立在國防前線，此即邊緣位置，與上述之重心位置大異其趣。其立論之根據，在合中樞與軍事重鎮而爲一，宿重兵於京師，戰守兩備，具有制內禦外之雙重作用。如北宋建都汴梁，其地與宋、遼邊界白溝河相近。明初都金陵，而蒙古尙強，燕王繼立，乃遷都北平，均具有迎擊敵人之用意。宋初與明初，開國兵盛，屯軍邊疆，對外足以揚威，對內尚不失控制能力。數世以後，習於晏安，政亂兵弛，自此暴露在疆域邊緣之國都，無日不感受敵國之威脅。蓋汴京四面平衍，藉兵爲衛，宋太祖欲遷都於洛，晉王以勞民力諫，太祖曰：「非惟都洛，終當向長安耳。」晉王叩其故。太祖曰：「吾將西遷者無他，據山河之勝而去冗兵，循周、漢故事，以安天下。」終以衆諫而止。嘆曰：「百年之後，民力殫矣。」（註二）仁宗景祐中，范仲淹主遷都洛陽，其言曰：「洛陽險固，而汴爲四戰之地，太平宜居汴，卽有事必居洛陽，當漸廣儲蓄，繕宮室。」帝問宰相呂夷簡，夷簡曰：「此仲淹迂闊之論也。」（註三）慶曆年間，契丹渝盟，聚兵幽、薊，聲言將入寇。議者請從仲淹議。夷簡謂：「契丹

畏壯，侮怯，遼城洛陽，無以示威，景德之役，非乘輿濟河，則契丹未服也。宜建都大名，示將親征，以伐其謀。」詔既下，仲淹又曰：「此可張虛耳，未可恃也，城洛既弗及，請速修京城。……」夷簡曰：「……使契丹得渡河，雖高城深池，何可恃耶？故設備宜在河北。」（註四）卒建大名府爲北京焉。至徽、欽二帝，力險舉無矣，焉所賴哉！卒至身作羈囚，子稱臣僕，南渡以後，不復再振。明代亦然。黃梨洲先生論明亡之速曰：「亡之道不一，而建都之失算，所以不可救也。夫國祚中危，何代無之，安祿之禍，玄宗幸蜀，吐蕃之難，代宗幸陝，朱泚之亂，德宗幸奉天，以汴京中原四達，就使有急，而形勢無阻。當李賊之圍京城也，毅宗亦欲南下，而孤懸絕北，音塵不貫，一時既不能出，出而不能必達，故不得已而身殉社稷。向非都燕，何遼不及三宗之事乎？」（註五）由此可知建都於國防前線，應有強兵爲後盾。清代至中葉以後，太平洋上日漸多事，山東與遼東二大半島之優良海港，先後爲日、德、英等國租用，渤海門戶洞開，北平外衛失其屏障，因情勢之變遷，北平實已不堪再爲首都，加以不平等條約之束縛，使館區域砲壘林立，在列強砲火射程之下，度其國都生活，此爲大可痛心之事。民國成立，國父被選爲臨時大總統，卽定都南京。

第二節 國防

前人論國都地點之優劣，往往以形勢爲衡量之標準。如開封地勢平衍，最難防守，憑藉惟一黃河，亦無濟於事，况河行地上，隄高於城，萬一隄岸潰決，卽有陸沉之虞。中國古都之形勢，以關中之長安爲最佳。漢興，高祖西過雒陽，議徙都焉。齊人婁敬說帝都關中曰：「……秦地被山帶河，四塞以爲固，卒然有急，百萬之衆可具，因秦之故，資甚美膏腴之地，此所謂天府，陛下入關而都之，山東雖亂，可全而有也。今陛下入關而都，按秦之故，此亦盜天下之亢，而拊其背也。」高祖問羣臣，羣臣皆山東人，爭言：「周王數百年，秦二世則亡，不如都周。」高祖疑未能決，問張良，良曰：「雒陽雖有此固，其中小不過數百里，田地薄，四面受

敵，此非用武之國。夫關中左殺、函，右隴、蜀，沃野千里，南有巴、蜀之險，北有胡苑之利，阻三面而固守，獨以一面東制諸侯，安定河、渭，漕輓天下，西給京師，諸侯有變，順流而下，足以委輸，此所謂金城千里，天府之國，妻敬說是也。」（註六）於是高祖即日駕西，都關中。由今視之，關中爲外高內低之形勢，北有陰山與鄂爾多斯沙漠，東有山西高原黃河洪流以及豫西山地，南有秦嶺，西有隴山，在國防上遠較北平與南京爲安全。就抗戰時期形勢證之，可知西安之外衛防線如能堅守不失，則西安有磐石之安。

北平則居河北平原之北端，其外衛形勢，大可資爲憑藉，東以渤海爲池，北以燕山爲城，西有太行之固，南有黃河之阻。東北接東省。如以北平爲國都，外則控制強鄰，內則羽翼東北，爲一居中馭外之政治中心。自契丹、女貞以及蒙古滿清等入據中原，咸都於此，今因蒙古獨立，蘇聯之海軍又入旅順，北平已感腹背受敵。

南京有高山，有平原，有深水，三種天工，鍾毓一處，誠如國父所云在世界大都市中難覓如此佳境。後以袁世凱繼任總統，乃遷都北平。迨民國十六年，國民政府北伐成功，始秉承國父遺教，建都南京。若假以時日，從容建立海軍，於象山港建築軍港，於舟山羣島建立潛水艇根據地，並有相當數量之空軍，配合防禦，則敵人之攻南京，決非數月所能奏效。不幸南京建設之歷史至淺，海軍亦非短期間所能建立，且國家財力有限，不能坐觀速成，故未及半載，南京已告淪陷。就國防形勢而言，北平與南京雖同在沿海區域，但外衛形勢似較南京爲鞏固。惟北平之安全，須視中國海空軍能否控制黃海，朝鮮能否獨立，此乃先決問題。

內地重鎮除西安外，以武漢之形勢爲最優。武漢附近雖無險要可資扼守，但其外衛有大別山與幕阜山可築堅固防線，若中國之東面防線以台灣、琉球等海島爲第一線，沿海爲第二線，津浦路爲第三線，則大別山與幕阜山爲第四線，果能預爲準備，則敵之進取武漢，決非易事也。

第三節 經濟

國都之存在，恆受經濟勢力之支配，蓋國都爲大消費都市之一，民食與軍糧非一日可能缺，若其附近並非糧食有餘之區，勢須仰給遠方，平時固有轉漕之勞，戰時更須全力維護糧食運輸線。長安爲中國國都中歷年最久者，即因關中有廣大之渭河平原，農產饒富，積千餘年人力之經營，農田賴灌溉而日闢，當時之渭河平原，猶今之江南平原與成都平原，爲國家財賦之所寄。後因人口日稠，糧食不足，漸向黃河下游及長江一帶拓殖，經濟中心漸向東南轉移。唐之長安，宋之汴梁，元、明、清三朝之燕京，均轉漕東南，汴河及大運河爲當時京師之命脈。宋初反對西遷洛陽之主要理由，卽爲江淮漕運。宋史河渠志云：「汴河歲漕江淮湖浙米數百萬石，及至東南之產，百物之寶，不可勝計。」李觀上富樞密書云：「當今天下根本，在於江淮，天下無江淮不能以足用，江淮無天下，自可以爲國。」渭河平原之黃土雖肥，但全年平均雨量在五百公厘左右，且變率甚大，非廣開渠道，賴人工灌溉，不足以彌補天時之不足。長安糧食之不足，自秦已然。趨利避害，乃人類之通性，人力物力既向東南轉移，國都當亦隨之東遷。故就糧食供應而言，建都之地點以長江中下游爲最宜，南京附近爲中國之穀倉，左有巢湖平原，右有太湖流域，蕪湖與無錫爲中國兩大米市，糧食供應無虞匱乏，且運輸亦無困難。南京較優於北方諸名城者，此爲主要原因。武漢爲長江中游之重鎮，居糧食產區附近，兩湖盆地爲全國富庶區域之一，湖北米糧雖感缺乏，但湖南有餘，鄰省安徽、江西均有糧食出口，湖北米雖不足，但棉產之多，位居全國第二。若以武漢爲國都，衣食二者均可供應不匱。且湖南、四川爲重工業區域。其由漢口出口之物以桐油、茶葉、棉花、豬鬃及錫、鎢、鐵等礦砂爲最重要，故漢口向以桐油市、茶市、棉市著名。漢口上游諸省均爲漢口之腹地，而漢口又爲外洋輪船直達之終點，故對外貿易與外國發生直接關係，如桐油之一部，卽由漢口運輸海外，爲中國有數之出超港，此足表明漢口在經濟上之特殊地位。將來之漢口不僅能維持其固有之地位，

且能日趨繁榮也。

第四節 交通

國都所在，必爲一國交通之中心，有便利之交通，方能控制其領土，秦之統一，因「車同軌」而益具規模，馳道卽以咸陽爲起點，唐之驛路，卽以長安爲起點，清之驛路，以燕京爲起點。至鐵道時代，具有鐵道網結點之規模者，除東北外，關內部分僅有南京、北平、武漢等地。南京東有京滬路，北有津浦路，其間有長江輪渡以資聯絡，西有京贛路，其已成部分曰江南路，將來全部完成，可與浙贛路在貴溪接軌。北平西北有平綏路直入漠南，與同蒲路在大同交軌，東有北甯路至天津，南接津浦路，北出山海關，西南有平漢路，直下長江中流。日寇又增築平熱路，北入熱河省，平同路（由北平經門頭溝、涿鹿至大同）、平唐路（北平經通縣至唐山），以補平綏、北甯二路之不足。故就已成鐵道而言，北平爲中國最完善之鐵道網結點。武漢之鐵道雖僅有平漢、粵漢二路，但就形勢而言，爲發展向心交通最適宜之地點。其地居江、漢之交，成鼎足之勢，三城人口共計一百三十五萬，爲中國內地第一大都會。其所以如此繁榮者，實受交通便利之賜，誠如顧炎武先生所謂「道通九省，冠蓋輻輳。」之地也。武漢水運有長江之便，長江爲中國最優秀之天然航道，由漢口東至吳淞，水程一千一百八十里，盛水時吃水八公尺以下之輪船可以通航，枯水時可通吃水四公尺半之輪船，可知武漢有內陸之利，而無與外洋隔絕之弊，此武漢之所以較西安地位爲優也。由漢口繞岳陽，西上宜昌，水程六百六十公里，盛水時吃水五公尺之輪船可通行無阻，枯水時可通吃水三公尺半以下之輪船，由宜昌西至重慶，水程約六百五十公里，盛水時可通吃水三公尺之輪船，枯水時可通吃水二公尺以下之輪船，由重慶至宜賓，水程約四百公里，小汽船亦可終年航行。武漢價值之偉大，卽在長江二千八百餘公里汽船航路之中心位置。此外又可藉長江之支流，如漢水、湘江、贛江等以通陝南、豫西南以及湘、贛等省。自平漢、粵漢二鐵道通車後，武

漢更居控制南北之地位，大武漢之防衛戰，即以武漢爲大本營。異日如能依照國父計劃，在長江與漢水之上架橋聯絡，合三城而爲一市，則武漢規模之宏闊，舉世罕有其匹。戰後自應參照國父計劃，添建川漢鐵道，以通巴蜀，與川黔、成渝、成寶、敘昆等路銜接，以通西南西北；再築宜昌、南鄭線，中經襄陽，此爲武漢通陝、甘之第二線，再加原有之平漢、隴海二路，則爲通西北之第三線；又有浙贛路以通東南沿海。再於長江北岸建築漢口、浦口線，以助長江航運之不足。西安則水運不便，鐵路現有隴海一線，將來勢必向甘、新展築，成寶路如能造成，可與西南鐵道系統銜接，東北以同蒲路、平綏路、平熱路等接通東北鐵道系統。故異日西安亦必成爲內陸鐵道一網結點。

第五節 結論

蘭州、西安、洛陽、開封均爲陸都，南京爲海都，北平雖近海，但非真正海都。武漢雖在內陸，而有海洋之利。內陸之利優於南京，海洋之利高於汴、洛。主還都南京者，以經濟爲重要理由，蓋長江流域位居中國之腹心，而長江爲此重要部分之大動脈，興國與建國均憑藉此區實力之發動，且可兼顧東北與南洋之發展。鄙意國都地點，當以長江爲軸線，卽有移動，亦依此軸線而伸縮。政治中心之所在，其機能非僅對敵人不示弱一端而已，尤當致力內陸之開發，使全國各部之文化經濟獲得均衡之發展，此乃主都武漢之最重要意義。其實內陸建設完成，則國都地點之選擇可無多大問題，濱海之上海，亦可爲中樞發號施令之所。

(註一) 根據梁起超：飲冰室文集。

(註二) 參考續資治通鑑卷一宋太祖本紀。

(註三) 見宋史卷三百十四范仲淹傳。

(註四) 詳見宋史卷三百十一呂夷簡傳及續資治通鑑宋仁宗本紀。

(註五)見黃梨洲：明夷待訪錄。
(註六)見漢書張良傳及婁敬傳。

第五章 民族論

第一節 整體性

國家之構成有三大要素，爲土地人民與主權，三者之中尤以人民爲重要，故曰「民爲邦本，本固邦寧」。東西洋各國常有一民族而分屬於數國者，或一國內包容若干民族者，故民族與國家往往不能脗合無間；而在中國則民族卽國家，國家卽民族也。中國之人民，稱爲中華民族，係指漢、滿、蒙、回、藏、苗六支族之綜合體，均爲黃帝之子孫。歷來中外學者，多認此六大支族爲各個民族，實爲重大錯誤。殊不知此六支族經數千年來之互相接觸，互相通婚，互相模倣，已形成共同之一體。就其顯著之史跡而言，自涿鹿之戰，黃帝滅蚩尤，遷其類之善者，居於鄒屠之鄉，漢人與苗人逐漸化合，漢人文化中亦滲入若干苗人文化之成分。自此以後中華民族之混合事實，可分三大時期：春秋戰國爲第一時期，東晉至南北朝爲第二時期，南宋與遼、金、元爲第三時期。

春秋戰國，戎狄並興於中原民族之外，如冀州有山戎、赤狄及衆狄（皆在河南、山西之間），雍州有白狄（陝西鄜州以北）及大荔（陝西朝邑縣）義渠（甘、涼西境）之戎，豫州有伊、洛之戎（甘肅北境），此外尚有姜戎、陰戎、陸渾之戎，隨時均有與中原民族接觸之機會。在用兵時期，種族之混合更難避免。如周宣

王之伐獯，齊桓公之伐山戎與狄，晉襄公之滅白狄，楚昭王之滅蠻氏，秦厲公之伐大荔，趙襄子之伐狄，韓魏之滅伊、洛、陰戎，吳、楚之併淮、徐諸夷及南蠻，趙武靈王之破林胡、樓煩（漢南），燕將秦開之却東胡（遼寧）。一方爲軍事上之征伐，同時亦爲種族上之混合，經吸收與同化之過程，若干被征服者已成中華民族之一分子。至秦併天下，不但已無戎狄之患，而原來之戎狄，大都已成爲中華民族整個有機體中不可分解之部分。

中國自漢以來，政府對邊疆民族，初與和親，繼令內遷。和親如漢之呂后，以公主妻匈奴冒頓；文帝以宗室女妻匈奴老上；昭帝以宮人王嬭妻匈奴呼韓邪；武帝且以江都王建之女婚西域烏孫，然其時匈奴之婦亦有嫁漢李廣利諸人者。內遷如漢宣帝時納韓邪單于降，居於漢南，助漢捍戍，於是匈奴之衆遂與漢人雜居；光武帝時，又將南匈奴人徙入西河、五原，漫散七郡。當時不但對於蒙人採取遷徙方法，對於羌人亦然。如趙充國擊西羌，徙之於金城郡，燒當亂邊，馬援遷之於三輔，於是羌人亦與漢人混居，至西晉初期，所謂五胡之豪族，已佈西河、關中、河內、晉陽、上黨諸地，與中原人民錯綜雜居，五胡十六國之亂即肇端於此。然在大變亂中，各族更得交融之機會，當時北方一帶，不特文化混合，且婚媾頻通。後魏拓跋氏本東胡族鮮卑之裔，至孝文帝時，其國都由平城（山西之大同）遷至洛陽，汲汲然同化於華夏，禁其族人胡服胡語，又改其姓氏（拓跋氏改爲元氏），與漢族通婚姻，於是胡、漢混雜，不可復辨。據梁伯強醫學上之研究，北方因胡、漢混合異族通婚之結果，血液不及南方之純粹。（註一）

自南北朝以後，李唐一族之所以崛起，蓋取塞外野蠻精悍之血，注入中原文化頹廢之軀，舊染既除，新機重啓，擴大擴張，遂能別創空前之世局。（註二）唐代武功稱盛，屢征吐蕃、突厥，國威達於康、藏。唐太宗曰：「自古皆貴中華，賤夷狄，朕獨愛之如一，故其種族皆依朕如父母。」而夷狄亦深以歸化中華爲幸。西部邊族亦於此時與中原民族大相混合。安祿山即爲胡將，回紇兵亦產生於此時，其初以胡防回紇，胡叛以

後，又用回紇以平胡。唐朝對於來歸之他族，賜以李姓者甚多。據桑原隲藏博士所考證，唐時中國固有之李姓外，番人出身之姓李者如高麗人、渤海人、奚人、契丹人及回紇人、突厥人、黨項人、黠戛人乃至安國人、印度人、大食人、波斯人、猶太人等。如唐末有大食國（今阿剌伯）人李彥昇，爲大中二年（八四八）進士，賂其名已可知其華化之深。（註三）太宗曾以文成公主下嫁於吐蕃王棄宗弄瓚，隨從者二萬餘人，不免與藏人通婚，藏人必含漢人血液。回鶻世稱中朝爲舅，中朝每賜答詔，亦曰外甥。五代之後皆因之。（註四）

宋代國勢日衰，靖康之亂，徽、欽二帝被金兵所擄，后妃宗室去者三千餘人，帝王子孫宦門仕族，陷於金國者，盡沒爲奴婢，金人必含漢人血質，可無疑義。及金滅遼，入據中國之半，移民中原，使就耕食，如河北、山東、河南、陝西均有金人蹤跡。及金亡於元，金人改爲漢姓者頗多，如完顏之漢姓曰王，烏古論曰商，乞若烈曰高，徒單曰杜，兀顏曰朱，蒲察曰蕭，移剌曰劉，納剌曰康，散答曰賂，古里甲曰江等，可考者凡三十四，此誠中華民族大同化時代。蒙古崛起漠北，入主中原，統一中國，其兵力無遠弗屆，士兵所至，種族最易混合。西域人之華化者尤多。蓋元軍先定西域，後下中原，西域之從軍者，被擄者，接踵而至。元制色目人（卽西域）可自由雜居，故一傳再傳之後，通漢文讀漢書，炫於中國之文物，爲樂土而久居。滿人則自明末入主中原，與漢人同化更甚，迄乎末季，八旗駐防亦均同化，改漢姓，學漢語，舊俗日湮，漢、滿之界限，渺乎不可復迹。今東北諸省人口已達三千餘萬，其中所謂滿族僅二十萬人，殆不足東北總人口之百分之一。梁任公曰：「二千年來，外族與我族之關係，以東胡族爲最頻繁，其苦我也最劇，其同化於我也最完。」

此由中華民族數千年來內部混同之迹象，證明現代之中華民族卽爲漢、滿、蒙、藏、回、苗六支族之共同產物。就現狀而論，中國各地域之人民，雖地理環境之不同，其生活方式容有若干差異，然此表面之不同，不但不礙全體共性表現之多而且深，更足證明中華民族爲多種支族之綜合體，而無損於中華民族之整體性，不特無損於中華民族之整體性，且更足以顯示中華民族同化力之偉大。且自唐宋以來，統一既久，多方醇化，齊

其不齊，由今言之，可謂中國人自有中國人之習慣，與歐、美、日本迥乎不同也。

中華民族之六支族，以人數而論，漢人爲最多。蓋全國總人口四萬六千萬，其中漢人以外之滿、蒙、回、藏、苗等支族，總數不過二千六百萬，尙不足全人口之百分之六，故中華民族之整體性又具數字之根據。此百分之九十四以上之漢人，多分佈於東南半壁，或稱內地人。西北半壁則爲蒙、回、藏人之所居，苗人則散居於東南半壁之西南部。此少數之支族，居於某地者，即稱某地人，以示中國領域內之人民，爲中華民族之一分子，其間僅有地域之別，而無各個民族之分。故今日之中國，內無民族問題，惟外有爭取中華民族之自由生存爲共同之目標耳！

就宗教而論，漢、蒙、藏等支族俱信佛教，惟回人信奉回教，事實上信奉回教者，除新疆、甘肅、青海一帶外，其他各省區人民中亦有信奉者，故回人以稱回教徒爲宜。

中國之方言雖多，而察其不同之點，僅在語音之一部分，而北方官話可通行全國。蒙、藏、苗同胞所操之語言，雖與漢語有別，但均屬於同一系統，即單節語族。故國父曰「……就大多數說，四萬萬中國人，可以說完全是漢人，同一血統，同一語言文字，同一宗教，同一風俗習慣，完全是一個民族。」（註五）

第二節 優越性

中華民族爲黃種之代表。據劉威研究之結果，中華民族之體性，身高中等，髮黑而直，粗細不等，橫切面爲圓形，髮指數（即橫切面寬與長之比例）約在八十以上；膚色黃，皮下有黃色素，深淺隨地域略有不同；頭形多中頭（頭形用頭指數表示之，即假定頭蓋爲一〇〇，而求其寬之比例數，中頭指數在七五至八〇之間）；顏面爲中面（顏面與頭形常有協調性），鼻爲中鼻（用鼻梁之長度爲分母，兩鼻翼之寬度爲分子，即求得鼻指數，指數一百稱平鼻或闊鼻，爲六十六者稱尖鼻或狹鼻，中鼻指數則由七十至八十五），隆度不高；顴骨顯

闊，故顏面平坦；眼之開度中等，眼簾有蒙古層；眼色深褐；眉梁骨不顯著；全體少毛；脂肪乾燥；鼻鬚與鬚多共生；有時有鑿形齒；唇厚中等；一般軀幹不如歐人之強壯與高大。以上所云有不容誤會者，即此係就平均而論，非指少數人及特別實例而言。又有須聲明者，即中華民族尙未經確切普遍之人類學研究，故所有之材料不多。劉氏之所述，僅能依已有之材料，作普通之推論。劉氏又曰：「由上述事實以觀吾國人種，在體性方面，非但不低劣，且優點甚多，在演化程序中可佔優越之地位，此事實昭示如此，並非故作樂觀之論以安慰國人者。吾國人種所呈現之顯著特點，即多居中庸之數，不偏極端。吾國精神文明與物質文明，固多行中庸之道，經先哲提倡而深入人心，不圖體性方面顯現中庸之道，斯誠可謂巧合者矣。由統計學觀之，中庸爲數之中，可謂全體平均之代表；由演化論觀之，生物學之中庸者乃擅兩極端之長，而爲羣衆之代表。吾國人之體性，經悠久之演化，汰劣留良，得此多數中庸之優點，不亦重可寶歟。」（註六）

彼好詆吾人者，每以腦之構造爲言，誠以腦爲人身最重要之器官，其構造與發達果不如人，則其人種之優劣不可不言而喻，獨惜此輩皆僅見他人之短長，而未嘗自顧其國人也。夫所見不周而下論斷，是偏執也，諱其短而攻人之短，是隱蔽也，偏執不信，隱蔽不公，二者必居一於此已。蓋無論何種器官，在各人種內之各個變異，要爲通則。Marius 謂雖孿生兄弟之腦，其構造亦不盡同，則異種間之同異，又何怪焉。即以猴溝而論，人之所據以詆吾人者，吾人於歐人腦中曾親見之。即英、法、俄、德、奧、瑞士、荷蘭諸國學者所見關於猴溝之變異，見於記載，斑斑可考。至腦蓋發達不全，島面顯露而不掩蔽者，吾人於歐洲人腦中亦屢見之，必謂此爲人類不進化之特徵，則各人種無分軒輊矣。若謂此爲同種內之各個變異，則於異種者不得肆其詆毀矣。且大腦構造之變異，不僅人類爲然，猿猴亦有之。腦之又一問題爲重量，僅就腦之重量而言，不問其體積之關係，是謂絕對腦重。海鯨之腦重七千五百克，居有生界之第一位，象腦次之，重四千至四千五百克，人腦平均重量約爲一千四百克，實際僅居第三位。然若以體重相衡，而觀其與腦重之關係，是謂比較腦重，則人類確居第一

位矣。中國人之體重，平均較白人爲輕，而腦重則相若，是比較腦重必較白人爲重，於以推知腦係數之高，吾人亦可引此自慰矣。然人腦優劣之分，外部形態與重量猶爲次要，最要者乃大腦內部之構造，其用顯微鏡解剖法研究中國人腦者，首推德人 Meigs，其所研究，計大腦皮層十二區，其中纖維構造與歐人之腦並無差異。即吾國人所作大腦皮層之初步工作，亦證明中國人大腦皮層之細胞構造與白人並無二致。（註七）可知過去西人自視優越，殊少科學根據。

（註一）見梁伯強：最近血液類別研究之趨勢及其與我國民族——漢族——變遷之關係，載於科學第十二卷第十二期十七年十二月。

（註二）見陳寅恪：李唐氏族之推測後記，載於語言歷史研究所集刊第三本第四分，二十二年。

（註三）詳見桑原隲藏；隋唐時代移居中國之西域人，載於內籛博士還曆祝賀支那學論叢，大正十五年京都弘文堂出版。

（註四）見宋史。

（註五）見民族主義第一講。

（註六）見劉咸：人種觀點下之中華民族，載國風一卷八期。

（註七）見歐陽轟：中國人種優秀之科學根據，載新民族二卷十二期。

第六章 人口論

第一節 人口政策

中國不特爲「大面積國家」，且爲「多人口國家」。人口之多，自古著名。吳康泰外國傳云：「外國稱天

下有三聚：中國爲人聚，大秦爲寶聚，月氏爲馬聚。康泰於西曆三世紀之中葉，遊歷南海諸國，當時外人已有中國人口之數爲世界第一之說也。中國古書所載中國人口雖不甚精確，但亦可知其大勢。茲錄之如左：

年 代 西 曆 人 口 估 計 概 數 材 料 來 源

西漢平帝元始二年

二 五九、五〇〇、〇〇〇

杜佑通典

唐玄宗天寶年間

七四二——七五六 五二、九〇〇、〇〇〇

同上

宋哲宗元符年間

一〇九八——一一〇〇 四三、〇〇〇、〇〇〇

馬端臨文獻通考

元世祖至元二十七年

一二九〇 五九、八〇〇、〇〇〇

石渠餘紀

明神宗萬曆年間

一五七三——一六二〇 六〇、六〇〇、〇〇〇

稽璜欽定續通典

清高宗乾隆四十八年

一七八三 二八三、〇〇〇、〇〇〇

東華續錄

清宣宗道光十五年

一八三五 四一〇、〇〇〇、〇〇〇

同上

清德宗光緒二十八年

一九〇二 四三九、〇〇〇、〇〇〇

民政部調查

中國人口至清初而增加極速者何耶？蓋自康熙而往，上及秦、漢，民皆有口賦，則民以身爲患，雖有編審，每有隱匿之弊，故較實數爲少。康熙五十年（一七一）以後，丁賦攤入地糧，自後所生人丁，不復徵收錢糧，則編審不過虛文，地方官吏迎合朝廷之意，粉飾太平，所以人口報告，遠較實數爲大。民國以來，亦未舉行人口普查，因此中國人口究有若干，至今尙無確數，且常引起各方之爭辯。如民國十九年（一九三〇）九月，國際統計學會會議於日本東京，美人韋爾考克斯（Wilcox）以爲中國人口不過三萬四千萬，而中國代表陳長蘊等則宣稱中國現在人口當爲四萬六千萬，與韋氏所估計相差一萬二千萬，約當於美國一國之人口。二氏所提之數字，均憑估計，或間接推算而來，因此均無法使對方爲之折服。茲將民國以來全國人口統計錄之如左：

年	代	西	曆	人口估計概數	材料來源
民國元年		一九一二		三五七、〇〇〇、〇〇〇	內務部統計
民國七—八年		一九一八—一九一九		四五二、〇〇〇、〇〇〇	中華歸主
民國十四年		一九二五		四八五、〇〇〇、〇〇〇	郵政局估計
民國十七年		一九二八		四七四、〇〇〇、〇〇〇	內政部調查
民國十七年		一九二八		四四一、〇〇〇、〇〇〇	陳長蘅估計
民國二十四年		一九三五		四二九、〇〇〇、〇〇〇	王士達估計
民國二十四年		一九三五		四五八、〇〇〇、〇〇〇	胡煥庸估計

內政部調查之數字，其中得自較新之調查者僅十三省，餘則由估計而得，其中對於蒙、青、康、藏四省區復估計過高。今中國之人口數字，比較與實際相近者，為胡煥庸先生所發表之數字。其來源大都採自二十至二十三年間各省市政府之報告，餘則採用內政部及十四年郵政局所發表者，青、康二省一部出於統計，一部出於估計。其所得中國人口之總數，如上表所載，故四萬六千萬人乃中國人口之最高數。

入口之增加，農業國恆較工業國為速，大概每六十年可增加一倍。國父曾云：「近百年來列強之人口均有增加，如美國增十倍，英國、日本各增三倍，俄國增四倍，德國增二倍半，法國增四分之一，惟中國在百年前為四萬萬，在百年後之今日，仍為四萬萬。」即使所增人口，因未精密調查而不知其確數，但對於六十年增加一倍之說，相去尚遠。據陳達之估計，中國之人口，近年確有增加之趨勢，但其增加率不大，即每年每千人中增加五人，全國人口每百三十八年餘，可增加一倍。中國生育率雖高（千分之三八），而死亡率亦高（千分之三三），故增加率不高；且生育率非遠東諸國最高者，而死亡率則為遠東諸國之最高者。蓋中國為季風國家，雨量之變率甚大，因此水旱頻仍，饑荒時見，遠古勿論，即就近百年而言，災荒對於人口之消耗甚大。如

清光緒二、三、四年（一八七六一一八七八）旱災區域爲江蘇（武進）、山東（東平、寧陽）、湖北（應山、京山）、河北（南樂、唐山、內邱、井陘、順天、平鄉、臨榆）、陝西（三原）、山西、河南，水災區域爲陝西（高陵）、山東（東平）、安徽，死亡人數估計九百五十萬。（註一）民國十七年（一九二八）陝西旱災，餓死人民達二百萬人。二十年（一九三一）長江流域之水災，淹斃人數據國民政府救濟水災委員會報告，約十四萬人，據金陵大學農業經濟系調查，是年長江流域及淮河流域人民因水災而死亡者，達五十五萬四千四百人。至於受兵災而死亡者，更難估計。如太平天國洪秀全起義於道光三十年（一八五〇），亡於同治三年（一八六四），捻亂繼起，至同治七年（一八六八）始告平定，前後十九年，關內各省殆皆受戰事之影響，人民直接間接受兵災而死亡者，雖無確實統計，但據道光二十九年（一八四九）統計，全國人口已有四萬一千二百九十餘萬人。（註二）自此即無調查，至光緒十一年（一八八五）始有統計，全國人口僅有三萬七千七百六十餘萬人，（註三）較道光二十九年少三千五百三十萬，顯然受長期戰爭之影響。民國以來，在國家未統一之前，安內之戰，人民亦多傷亡。如江西省於民國十六年（一九二七），全省人口計有二千一百萬，十六年後，經八年共禍，人民被匪所殺以及逃亡之人數，共有二百四十萬。至民國二十三年（一九三四），全省人口僅有一千八百六十萬，八年之間，人口減少百分之十二，人口密度由每方公里一百二十五人減至一百十人，可見江西省人口損失之重大。抗日戰爭爲中國戰史中空前之大戰，戰線之廣，北自包頭，南至瓊崖（即海南島），華僑最多之南洋亦淪爲戰區，人民直接間接受戰事而死亡者，恐有數千萬，將來當有比較確實之統計公之於世。可知天災人禍均可限制中國人口之增殖，與死亡之加速。故今日中國人之平均壽命與英國人比，爲二十二歲對五十一歲之比。同時受生育節制學說之影響，智識階級之增殖，尤有減少之傾向；此爲中國絕大之危機。中國廣大之西北，雖受自然環境之限制，不易開發，而再容納二千萬人口，亦決無問題。東北松遼平原又可容納二三千萬。異日增殖之數，即使已達中國地力所能容納之最高限度，亦可向海外移植，決不能自受限制，削弱人

口之增加，以啓強鄰覬覦之念。夫人民爲立國之本，此乃常人所周知，在戰爭時期，人口數量之多寡，尤足決定國家之命運。中國以農業國家劣勢之軍備，能與工業發達軍備優良之日本對抗達七年之久，且愈戰愈強，日本則泥足愈陷而愈深，有不能自拔之勢。然中國若無衆多之人口，爲抗戰之憑藉，其結果如何，豈堪設想。試觀此次歐戰法國崩潰之速，論者謂平時盛行生育節制一事，亦爲原因之一。赫胥黎曾曰：「從比利時到地中海岸，山河綿亙，一望相連，而田荒不治，人煙寥落，馴至綠樹碧野間行千百里難得遇見一二村落。環顧強鄰，日耳曼人和意大利人，天天如雌魚產卵般繁殖着，虎視眈眈，待機而動，有日法國一定會變成他們的殖民地。」（註四）可謂真知灼見。其實挪威、丹麥、荷蘭、比利時諸國亦同受生育節制之惡果，非獨法國而已。在生存競爭時代，不能戰鬥之國家，難免淪亡。中國自身親受長期抗戰之經驗，同時目擊西歐諸國崩潰之速，亦應自知人口不增之可懼。故今後中國之人口政策，一則應提高民族之品質，一則應增加人口之數量。苟能發展醫藥衛生，推廣公有制度，則二者可相輔而行，並不相悖也。國民黨八中全會會議決獎勵生育，提倡優生，誠爲當今要務也。

第二節 移民問題

中國之移民運動，就動機而言，可分戰爭之推動，與經濟之壓迫兩種。因戰爭而人口移動者，史不乏例。如東漢時之匈奴，因內訌而分爲南北二部，南匈奴被迫遷入塞內，北匈奴敗於漢兵，遠遁西方，引起歐洲野蠻民族之大遷徙。迨後國勢衰微，胡人屢次亂華，其中變動最劇烈者，如西晉末年永嘉之亂，與北宋末年靖康之亂。漢族君子避地於江南，塞外胡兒殖民於中州，是爲中國民族史上之二大遷徙。前者之時，中州士女避亂南遷者，十居六七，南朝卿相多出中原衣冠望族。北客避地已入嶺表。福州曰晉安，泉州曰晉江，皆託其移民之始。韓江上流至今尚有客族之存在。可知晉室南渡，於南方之開發，有重大之意義。晉元帝謂諸葛恢曰：「今

之會稽，昔之關中。」其殷實概可知矣。故自隋唐統一，而中國之經濟已有南北倒置之象。永嘉之後，約八百年，而有靖康之亂，金軍大舉迫宋，汴京陷落，徽欽二帝被擄，宋室南渡，是為中國民族第二次大遷徙。至今甯波一帶，名門右族，率稱「汴京遺宗」，自杭州建都以來，中國文化中心亦自汴洛之間移於東南沿海。明太祖定鼎金陵，用政治力量，徙舊民置雲南，另徙江浙人民以實京師。當時江南人民從征雲南者甚多。其後有遊宦入籍者。教化所被，日以維新。大抵元明以前，雲貴高原通於中國者，不過十之一二，元明以來，中原風氣，十得六七矣。至清初，鄂、湘、贛等省人民大批移入四川，此乃明末流寇張獻忠騷擾四川之結果。此次日寇侵略中國，我國發動全面抗戰，其作戰區域之廣，敵人燒殺淫掠之慘，實為中國歷史上所未曾有，因此而引起空前之人口大移動。據遠東評論所載，江南區內有一千六百萬華人遷往中國西南各省，為世界近代史上所未有之移民，對於西南之開發為一大動力。此巨量數字，雖出於估計，但因戰事而流徙於外者，固不在少數也。

受經濟壓迫而人口移動者，以山東、河北、河南等省人民之移往東北，福建、贛東等省人民之移往南洋為最著。中國人之移殖南洋，始於秦、漢，宋、元以來，東南沿海已感人口擁擠，明初鄭和航海，向外移民大盛，明史稱閩人在呂宋者達數萬人。明亡以後，漢族遺民流亡海外者甚衆。清廷以其多民族思想，故海禁極嚴。如乾隆五年（一七四〇）荷蘭人慘殺爪哇華僑六萬餘人，而清政府毫不過問，迄今華僑在南洋者尚無保障。在海外華僑之人數，據民國二十三年（一九三四）之統計，共有七百八十三萬餘人，其中南洋各屬佔六百二十萬人，約佔華僑總數五分之四。華僑最多之處為暹羅，暹羅人口以七百萬計，華僑佔二百五十萬。若就混血關係言之，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，十之八九皆吾族之子孫。美人宓亨利君（H. F. Mac Tall）有曰：「凡曾觀察暹羅之生活者，皆知暹羅今日國勢之強盛，胥由華人之功，此乃公認之事實也。」（註五）蓋暹羅在乾隆時亡於緬甸，而復國英雄即華僑鄭昭。昭為廣東澄海縣人，遷入推昭為國王，繼其位者為其姪華策格里，故數百年來君臨暹羅者，固猶鄭昭女之遺裔也。今暹羅當局改稱其國

爲泰國，其人爲泰族，國務院長鑾披汶氏，在廣播演詞中且妄稱：「古代泰族在中國中部被漢族驅逐退出，其時泰族且有堅強之愛國心。後被他族血統混合，而使泰血逐漸淺薄。泰血薄弱，遂鼓勵愛國，增加不少困難。」殊不知所謂泰族，乃後起之名詞，且與種族或血統絕不相涉，其作此語，不獨爲語言學上之大罪人，抑且易滋國際糾紛，揣其國名改稱之用意，無非爲欲分化我西南邊境一部分操泰語之中華民國國民，以冀達其吞食我邊境之企圖。然我西南邊境人民，均明大義，決不致因暹羅國名之改稱，而被其分化也。（註六）華僑在經濟上對祖國有極大之貢獻，自清末以來，中國對外貿易向居入超地位，華僑每年之匯款爲中國彌補入超之重要項目。一九三一至一九三三年，僑匯每年約爲二萬萬至四萬萬元，等於入超總額百分之四十左右，一九三六僑匯達五萬二千萬元，等於入超百分之一百二十，蓋華僑之匯款已足以彌補我國入超而有餘。抗戰以後，國幣匯率低落，僑匯數目突增，一九三九年爲十三萬萬元，一九四〇年爲十八萬萬元，此項匯款大部實來自南洋之華僑。（註七）僑胞輸財救國，尤見熱心。南洋之開發，實以華僑之力爲多，楚材晉用，實爲國家一大損失。華僑在南洋孳生繁殖，人數之衆，雖數十倍於歐人，然數百年來，均從事於和平之經濟活動，毫無政治之野心，與日本在南洋僑民多兼作第五縱隊者相較，誠有上下床之別。故宓亨利君稱華人爲非政治之殖民家，然以和平手腕散布各地，卒成爲有勢力之經濟部落。此次戰爭結束以後，我國在南洋之發展，當仍一本往昔方向，除和平之經濟活動以外，絕無他種野心。惟近來南洋對華僑之各種苛例限制，則必須取消，使華僑在企業上得享公道與平等之待遇。（註八）

魯、冀、豫三省人民之移往東北也，擅有近水樓臺之便，此與閩、粵人民之移往南洋，具有同一便利。論者往往以東北之拓殖爲近頃二三十年內事。此種見解之淺薄，正與以晚近東省之文物進步爲盡出鄰國之力之見解相同。東省與南滿鐵道之興築，爲近年來殖民數激增之一大原因，固無得而否認之者。然設謂大規模之東省殖民運動，乃濫觴於鐵道之興築則大謬。中國大規模向東北之移民實邊運動，實始自明洪武初年（一三七〇）

定遼諸衛之設置，故其歷史遠在西方移植運動之上。自此五六十年間，陸續設置之衛所，在遼河流域以內而歷歷可睹者，多至三十餘處，其在吉、黑兩省而至今不易查考者，猶數倍於此數。設每衛以五千六百戶，每戶以五人至六人計算，即得總人口百萬有餘。此百萬人之後裔，殆爲今日東省之基本人口。迨後滿人勃興，漢人遭殺戮者有之，被迫入關者有之，然其籍沒入官或編審爲漢軍者，爲數必猶復可觀。清制不許漢人出關，然自康熙初設令，至光緒末撤令，二百餘年間，干冒法紀陸續移徙者，又奚止數百萬。 (註九) 今則水陸運輸，朝發夕至。既無法網之阻攔，復有種種社會機關爲之推挽，故移徙也易。民國十二年至十九年間 (一九二三—一九三〇)，東三省移民總數在五百萬人以上，而在十六年至十九年之三年中，定居於東三省者，約有一百五十萬人之多。故東北爲現代最重要之移民地帶，極爲世界所重視。蓋東北之地理環境與關內各省相似，且較西北各省爲優越，而地曠人稀，農夫每人平均攤地十一畝零。嫩江流域一帶，土壤肥沃，雨量相當充足，而每方公里人口密度尙在二十五人以下，將來如能開發之，使與遼河流域同等繁榮，至少尙可容納居民一二千萬，爲中國最有希望之移民地帶。(註十)

第三節 關「人口分佈可設法均衡」之誤解

常人每曰：「中國人口分佈，可用人力設法使之均衡。」此種見解，全由幻想，從地理立場觀之，實屬誤解。蓋人口分佈之疏密，全受自然環境之影響，地力足則人口多，地力不足則人口少，絕無平均之可能。如新疆之羅布荒原，據陳宗器先生所著羅布淖爾與羅布荒原一文，(註十一)就西北實地所見，作深刻之描寫，可見自然環境對於人生活動之限制極爲嚴酷。陳氏云：「羅布荒原除兩極外，可稱世界最荒涼之區域。在沿羅布淖爾四圍六十萬方里以上差與江、浙二省相等之面積以南，絕無居民，因水量缺少不能耕種及畜牧之故，使人類不能生存。……」又曰：「……區域雖廣，風景極爲單調，余等在此中旅行四月不足一天，並未遇見一

人。一又述羅布淖爾東部鹼灘對於旅行之困難云：「日暮駐地帳幕不易支起，因鹼礦過硬，鐵釘不易擊入，並不能得平放鋪蓋之處，平日駝駱經長途旅行之後，自然倒地休息者，至此雖使其下輪亦立即起立，以鹼灘銳利堅硬，不勝其痛苦之故。」陳氏最後云：「就實在情形論，在如此無水（即有水，亦味苦不可飲）之荒原旅行，僅在冬季數月以內，用駝駱作交通工具，運冰雪以作飲料，方不至於渴死。然在此中旅行者，心中不定，前進緩慢，而步行艱苦，觸目無盡處，亦不知其目的地之何在。……」在此無水無草無生命之荒原上，除科學家偶作冒險之旅行外，絕無墾殖與移民之可能。人類在可能範圍內，雖可運用經濟與政治之力，適應環境，但人類實無從超脫或避免環境之限制。世界著名人地學家白呂納氏（*M. Bruner*）在其所著人地學原理（*Geographic Humains*）一書，對於人與自然之關係，曾云：「人生活動可以在某種限度下自由變更其動作和方向，但却不能蔑視環境。人類可以改造環境，但却不能勝過環境，所以人生活動常須受環境的響影。」（註十二）故中國人口分佈，天然不均，為不可掩之事實。據胡煥庸先生研究之結果，中國全境如自黑龍江省之環璵至雲南之騰衝間，作一直線，分全國為西北與東南二部：東南半壁之面積，計有四百萬方公里，佔全國面積百分之三十六，人口四萬四千萬，佔全國總人口百分之九十六，其平均人口密度為每方公里一百十人；西北半壁之面積，計有七百萬方公里，佔全國面積百分之六十四，人口僅有一千八百萬，約當全國總人口百分之四，其平均人口密度，每方公里且不足三人。（註十三）

常人又以為中國平均人口密度，每方公里為四十二人，遠較西歐各國為小，執此以為中國人口並不稠密，此亦誤解。蓋中國人口平均密度之稀少，與中國全部富力有關，決不能以全國總面積求其人口平均密度，而與歐洲小國如比利時者相比，固不合理，即以中國與歐洲全部相比，亦不合理。歐洲無大高原，無真沙漠，適宜於人類活動之地廣，而中國則各種地形具備，且為高地乾地最廣之國，不可等量齊觀，須以各因子同時比較，方能獲得準確之結論。

中國人口最稠密之區，爲江蘇之江南，其面積與比利時略等，而其人口密度則每方公里達五百三十三人，約二倍於比利時。又如蘇、皖二省，其面積與英國略等，其人口密度則每方公里達二百十三人，較英國約多二十五人。又如冀、魯、蘇三省，其面積約與日本面積相當，其人口密度則每方公里爲二百四十八人，較日本約多七十人。由此可知我國人口稠密之省區，其人口密度之高，實遠在世界人口最密諸國之上。日本向以人口過剩爲侵略中國之藉口，但考其實，可知其言之謬也。

(註一) 見清史稿災異志。

(註二) 見東華續錄。

(註三) 見社會科學季刊三卷四期。

(註四) 見戴鏗齡：論輓近法國文藝動態及其國運，載星期評論。

(註五) 見宓亨利著岑德彰譯華僑志 (H. F. Mac Hair: The Chinese Abroad)，民國十七年商務印書館出版。

(註六) 見凌純聲：中國與所謂泰族之關係，載青年中國季刊第二號。

(註七) 見袁梅因：抗戰四年來之僑匯，載中央銀行經濟彙報五卷三期。

(註八) 見任美鏗：太平洋國際地理第十一章南洋之華僑問題。

(註九) 見潘光旦：東省漢族殖民品質之研究徵求書。

(註十) 見胡煥庸：中國人口之分佈。(鍾山書局出版)

(註十一) 見地理學報三報一期。

(註十二) 見任美鏗李旭旦合譯本人地學原理。

(註十三) 同註十。

第七章 省區論

第一節 現行省區之缺點

考現行省制，創自有元。當時蒙古人以少數民族，憑藉暴力，入主中原，創行省之制，用以控制廣土衆民，其組織與規模利於中央勢力之統轄，並不便於地方政治之推進，故有面積過大及不合地理區域之缺點。推演迄今，已成歷史區域。「所謂歷史區域，常雜糅若干天然單位，而成一政治單位，其於地理上之天然形勢，支離割裂，多不合理。故曰歷史區域者，龐雜之區域也。」（註一）其與地理區域往往不甚符合。此種歷史區域，在封建家天下時代，固可勿必深論。但辛亥革命以後，政改共和，以民治立場衡量過當之省區，則省制對於民治之設施，阻礙至大，因循迄今，其弊顯然可指者，約有二端：

一爲省區之面積過大。往往一省統縣多至百餘，人口多至數千萬者，致風尚懸殊，輿情難通，省府有鞭長莫及之苦，邊境縣長復有秉承跋涉之勞，且一省之大幾同一國，野心家每藉以割據稱雄，破壞統一。如四川省在奔屬雅屬諸縣未劃入西康省以前，爲我國內地最大之省區，面積約計四十萬方公里，邊省較四川大者，僅有新疆、青海、西康、黑龍江四省與蒙古、西藏二地方，內地僅雲南可與四川相伯仲。若與西歐諸國相比，則四川省十二倍於荷蘭，十三倍於比利時，較德、法略小，較波蘭略大。面積既廣，物產又博，過去乃有防區制之產生。地方自治固無由推進，一切經濟建設亦難樹立，向使省區能早日縮小，則後方動員當易着手。中國最大之省區爲新疆省，其面積約爲一百六十萬方公里，約當全國面積七分之一，較四川大四倍，較江蘇大六十倍，較日本大四倍，較法國大三倍。中國最小之省區爲浙江省，面積約十萬方公里，亦較荷蘭大三倍，較比利時

大三·三倍。

二爲省區分割之牽強。往往一省之內，山川風物，迥乎不侔，經濟狀況亦大相逕庭，其人民感情利害既不一致，則在政治上之意見，必有分歧及相互牽制之弊。我國現行省區中，其與自然區域不相符合者，以陝西、安徽、江蘇等省爲最著。陝中之渭河流域，與陝南之漢水上流，因秦嶺橫亘，同在一省，不啻異域，漢中屬長江流域，氣候物產大有南方景象，山地所產茶葉桐油之屬，爲關中一帶所未見，且秦嶺、漢水地帶分屬豫、陝、鄂三省，不論人文與自然均不合理。安徽省地跨三大流域，皖北爲淮河流域，皖中爲長江流域，皖南一區位錢塘江上流，貨物之出入，大部由徽江以趨杭州，故皖省省會地點之選擇，頗難適中。江蘇省在流域上有淮河、長江之別，在習俗上有江南、江北之分。民初，省議會中，江南與江北常有爭執。蓋「道路之不便，自最速之碭山等縣抵省垣，舟車必數易，一也；言語之不通，蘇人於議會操吳語，即徐、海之人，久於官場，能操官話者，且瞠目不辨，二也；江北連年荒歉，各種政策實急於治標，其情可諒，而蘇屬均稱中稔，議案務規其大，時有格不相入之形，三也；於是江南所可者，江北或否，江北所可者，江南或否，徒傷感情，而無裨事實，四也。」（註二）今蘇境公路四達，自邊縣至省會雖較昔日爲便，但淮北與江南無論地文與人文，莫不顯分畛域也。中國現行省區中，固亦有與自然區域相符合者，如山西省爲一高原，江西、湖南、四川、廣西等省爲盆地形勢，但面積均嫌過大。

第二節 新省劃分之原則

新省區之分割，一方應根據地理區域，一方應縮小省區範圍，二者不可偏廢。地理區域之劃分，以氣候地形生物土壤水利種族語言宗教經濟交通等項爲標準，而省區分割標準除上列諸項外，尙須注意歷史財賦人口及風俗，其中尤以經濟地形交通等項爲最重要。

(1) 面積與人口 行政區域太廣，固嫌指揮不靈，茲若分割過細，亦慮統治不便，應就現制二十八省分劃爲五十至六十省，庶乎繁簡適中。大概每一新省，轄縣自二十五至五十縣不等。東南半壁人口稠密之區，新省疆域可自三百里至五六百里，人口數可自五百萬至一千萬。固不可如舊省區之過大，亦不可如舊府制之過小。中國地形不齊，人口分佈不均，新省區之面積與人口不必求其平均。西北半壁人口稀少之區，開發落後，實際距離較遠，新省區之轄境可廣，未便分裂過細。以大勢觀之，新省區在東南半壁者，必多於西北半壁，可無疑義。漢時，中國經濟北重於南，文化人口之重心亦在北方，故漢武帝分中國爲十三郡，北方佔其八，南方佔其五。唐太宗分中國爲十道，南北各佔五道。蓋經晉室南渡，與南北朝二百年之對峙局面，南方已發展至與北方平衡之境地。北宋分中國爲十五路，北方佔其五，南方佔其十，可見此時北方已較南方落後。再經宋室南遷，與一度偏安之後，至於明代，在二直隸十三布政司中，北方仍佔其五，南方佔其十。清代十八省中，北佔其六，南佔其十二，此自然之趨勢也。

(2) 地形 中國地形，甚爲複雜，有高原山岳盆地邱陵及平原之別，大至一省，小至一縣，因地勢之高下，與地位之向背，致天時與人生均不相同，如漢中與關中之異趣，前已言之矣。故新省區如能與地形區域相符合，爲最合理，如漢中爲一盆地，河西爲一高原。除地形外，尤須注意流域，如廣東有韓江流域與粵江流域，福建有閩江、晉江、九龍江三流域，浙江有甌江、靈江、錢塘、太湖等流域，江蘇有淮河及太湖流域，河北有海河與灤河流域。因流域之異，水利亦殊，人民之利害亦大不相同。

(3) 經濟與交通 因地文氣候之異，各地產物亦有不同，各有其特性。如棉花區、小麥區、稻米區、大豆區、茶區、桐油區、煤礦區、工業區等，均有其地理背景與獨立性。四川省在經濟上顯然可分爲四區：岷江流域則產茶與鹽，沱江流域則產甘蔗，嘉陵江流域則產棉與絲，川東一帶則產桐油。胡煥庸先生即根據經濟區域，分四川爲川北、川南、川西、川東四省。(註三) 四川爲地大物博人衆之省區，故分四省而尙不覺其小。

也。至貧瘠省區，則不宜分割過細，如貴州較江蘇大一·七倍，但每年田賦收入，過去照規定僅得七十萬，而實收僅四十萬元，尚不及江蘇一縣之收入，故貴州省之劃分不宜太小。又如甘肅省過去每年田賦收入僅有一百六十萬元，較江蘇少二十二倍。故省區之分割，面積人口經濟三項不易一一顧及。

以商業交通而論，如山東爲青島之腹地，韓江流域爲汕頭之腹地，徽江流域爲杭州腹地之一部，其範圍雖有大小之別，而各形成一經濟區域，則無二致。都市之附庸地，每因交通之變革，隨時可以變更。上海爲長江流域自然出口港，自粵漢鐵道全部通車後，長江中上游一部分物產，勢必由廣州、香港出口，異日川滇、滇緬二鐵道通車後，四川、貴州二省物產一部分將由滇西出口。此雖爲人爲之力，然西南經濟狀況之將有重大變更，爲必然之事。由是言之，新省區之劃分，尤應注意經濟區與新建交通所生之影響若何。

河流具有交通之利者，不宜以之爲行政區域之界線。南京市須包括長江以北之浦口，武漢三鎮亦有聯繫之必要，始能使南京與武漢增加繁榮，所謂離之則兩傷，合之則雙美也。又如江西省，贛江中貫，支流向兩旁分佈，水道系統極爲完整，故江西之劃分新省，分南北二部較分東西二部比較合於實際。

(4) 語言 粵東、舊潮州、嘉應，語言習俗純與閩南之汀、漳二州相類似，而與廣州、惠陽反若秦、越。國父有云：「汕頭與廣州相距僅一百八十英里，而言語之殊異，不啻美國與意大利。」且潮、嘉、汀、漳居民多客家，爲南洋、華僑之重要故鄉，宜可另設一省。

(5) 國防 在邊疆部分，爲鞏固國防起見，自應加強行政效率。如以大理爲中心之滇西，爲滇緬鐵道之所經，爲西南通印度洋之門戶，應設滇西省。他如興安屯墾區宜擴充爲省，包括倫邊、河西爲西北之通路，亦宜設立一省。新疆爲西北門戶，境域遼闊，因天山橫亘，至少可分爲南北二省。海南島與台灣爲我國海疆雙目，海南、雷、欽、廉或併爲一省，或分爲二省。台灣地位特殊，亦應成立一省。

(6) 民意 魯、蘇、皖、豫四省之交，久爲盜藪，昔人早有以徐州爲中心改建行省之議。民國二十年

(一九三一)張我華等起草之縮小省區草案，將徐州劃歸歸德省，海州劃歸淮海省。自此草案由報章公佈後，爲日無多，卽有徐、海十二縣黨部向國民政府及國民會議要求，將徐、海十二縣及皖之泗、靈、宿、亳，豫之永、夏，魯之鄆、臨、費、滕、金、單、魚、曹劃入一省，其理由：徐州與歸德向來分屬兩省，習俗均殊。而徐州與海州在歷史上本爲一家，同省同道同一風俗民情，故徐、海一帶應合爲一區。

(7)舊制 四川如分爲川北、川南、川西、川東四省，其境界殆與舊道制無殊，可知舊道區頗有可採用者。戊戌政變時，康有爲之「縮省」計劃，卽先擬「廢省存道」，繼以「改道存府」。(註)禹貢九州，秦之四十郡，唐之十道，均爲中國歷史上依照自然區域劃分省區之傑作。而唐之十道，尤合自然，雖區域過大，但其界劃可作參考者頗多。如九州中之雍州，爲陝甘黃土高原，而梁州則爲漢中盆地與四川盆地，二州之界卽爲秦嶺，秦嶺南北，其氣候土壤物產無一相同者，今日如是，古代亦然，非若今日川、陝之劃界，將漢中盆地與渭河平原合爲一行政區，而同隸陝西省也。雍州與冀州以黃河爲界，與今日晉、陝間之界同。其東與兗州之界亦爲黃河。蓋當時之黃河，大致由今衛河、滹陽河及子牙河入海，而其時沿岸及上游之森林，斬伐未盡，河中泥沙沉積，不若今日之多，雨量或亦較今日爲豐沛，黃河之流量或較今日爲大，故作爲兩州之界，亦極自然也。至於豫州與雍州則以隴、函爲界，與梁州以熊耳山爲界，與荊州以桐柏山、大別山爲界，俱合自然。而最堪注意者，爲荆、揚兩州之以大別山及幕阜山爲界，可見當時對於鄂、皖、贛三省間之地形智識已有相當豐富。禹貢九州或謂出自戰國時人之理想，而秦郡則爲事實，無可置疑。秦郡多因戰國時各國之郡而設置，而戰國時各國互相攻伐，往往據險爲界，故多合乎地形上之天然疆界。如內史郡爲渭河平原，南陽郡則爲南陽盆地。若自然區域較大，則析爲兩郡，如邯鄲與鉅鹿二郡，共轄黃河以西，至於太行山麓之沖積平原。雲中與九原二郡，則共轄河套沖積平原。每郡大抵以一肥沃可耕之盆地或平原爲中心，由此推廣至於周圍高地。如北地、上郡、上黨、太原、河東、代郡、雁門等郡是也。唐之十道之劃分，亦完全依據天然疆界，但唐之道大，

秦之郡小，秦郡每以一個小盆地爲核心，而唐道往往兼轄數個自然區域。（註五）此種合理之劃分，固未必可一一仿效，但其精義頗可爲後世取法。

第三節 新省劃分之方案

新省劃分之方案，以胡煥庸先生所草擬者比較切實可行，每省約略以二十五縣至五十縣爲原則，原有省縣盡量保存，非有特殊優點，不輕易打破舊界。又每一新省，特別注意於其經濟上之個性，而求與建設單元相符合。如「導淮」、「治黃」，礦工分區，交通路線，以及港埠經營等均是也。今東北已劃分爲九省（熱河不在內），關內十八省擬分割如次：

（1）江蘇省可分三省：一江南省，以江蘇之江南全部及江南通、海一帶爲範圍，省治設吳縣；一淮南省，以江、淮之間（除通、海一帶）爲範圍，省治設淮陰；一淮北省，包括淮北全部及魯南一部。

（2）安徽省可分二省，約以淮陽山脈爲界。一皖北省以蚌埠爲省會；一皖南省以蕪湖或安慶爲省會。如南京仍定爲首都，則宣城、廣德、蕪湖、滁洲等地可與江蘇之溧陽、鎮江、六合、江浦等地另成一京兆省，則皖南省以安慶爲省會。

（3）江西省可分二省，約以峽江縣爲界。一贛北省，以南昌爲省會；一贛南省，以贛州爲省會。

（4）湖南省可分三省：一湘南省包括湘江上游，省治設於衡陽；一湘北省，包括湘江下游及洞庭湖一帶，省治設長沙；一湘西省，包括沅江及資江流域，省治設沅陵。

（5）湖北省可分三省，大體可依民初之道界：一鄂東省，即舊江漢道，以武漢爲中心；一鄂西省即舊襄陽道，以襄、樊爲中心；一荆南省，即舊荆南道，以宜昌爲中心。河南省之南陽盆地可併入鄂西省。

（6）四川省可約依民初道制分爲四省：一川東省，以上下川東爲範圍，省治設重慶；一川北省，以川北

嘉陵江、涪江二流域爲範圍，省治設合川；一川南省，以岷、沱二江下游及長江沿岸爲範圍，省治設瀘縣，或宜賓。本區北界約以資陽、仁壽爲限；一川西省，以成都平原西部、北部及其附近邱陵區各縣爲範圍，省治設成都。

(7) 雲南省可分三省：一滇東省，包括舊滇中道與蒙自道，省治設昆明；一騰衝省，即舊騰衝道，以滇緬鐵道爲中心，省治設大理；一普洱省，即舊普洱道，省治設思茅。

(8) 貴州省可分二省：一黔東省，包括都勻、平越以東地，省治設鎮遠；一黔西省，包括貴陽、遵義以西地，省治設貴陽。

(9) 廣西省可分二省：一桂東省，以舊桂林、柳江、蒼梧三道爲範圍，省治設桂林；一桂西省，以舊南甯、鎮南、田南三道爲範圍，省治設南甯。

(10) 廣東省可分四省：一粵海省，包括北江、西江與粵江三角洲，省治設廣州；一粵東省，包括東江流域，省治設潮安，本區或可與福建省之廈門、汀、漳等地合爲一省；海南島自成一省，曰海南省，省治設瓊山；高、雷、欽、廉合爲一省，曰粵南省，省治設廣州灣。

(11) 福建省可分二省：一閩北省，以舊閩海、建安兩道爲範圍，省治設福州；一閩南省，以舊廈門、汀、漳兩道爲範圍，省治設漳州。

(12) 浙江省可分二省：一錢塘省，以錢塘江、甬江流域爲範圍；一甌江省，以甌江、靈江流域爲範圍。杭、嘉、湖各屬如劃入江南省，亦有理由，惟爲浙江計，乃不可缺少之精華。

(13) 山東省可分二省：一魯東省，以舊膠東道爲範圍，省治設青島；其他部分劃爲魯西省，小清河河口亦應隸本區；臨沂、郯、嶧一帶可劃入淮北省。

(14) 河南省可分三省：一豫北省，包括豫省平漢路北段及隴海路東段區，冀南大名以南各縣亦可劃入，

省治設開封；一豫東省，以豫省平漢路南段及淮河爲範圍，省治設許昌；一豫西省，包括伊、洛流域與隴海路各縣，省治設洛陽。南陽一區併入鄂西省。

(15) 河北省可分二省：一冀海省，即舊津海道及京兆地方，省治設北平；一冀西省，以保定爲中心，省治設保定，而大名以南與豫北省合併。

(16) 山西省可分三省：一晉北省，以桑乾、滹沱兩流域爲範圍，省治設大同；一晉中省，以太原盆地與正太鐵道、白晉公路爲中心，約當舊冀甯道，省治設太原；一晉南省，以舊河東道爲範圍，省治設安邑。

(17) 陝西省可分三省，大體與舊道區相近，一陝北省，即舊榆林道，省治設榆林；一陝中省，即舊關中道，省治設西安；一陝南省，即舊漢中道，省治設南鄭。惟三區貧富懸殊，分治比較困難。

(18) 甘肅省可分二省，以烏鞘嶺爲界。一隴西省，省治設蘭州；一河西省，省治設武威。

(註一) 見張其昀譯法國白呂納著西洋人地學史，載新地學。

(註二) 見沈同芳：江蘇省分合問題，載地學雜誌，民國元年第三四號。

(註三) 見胡煥庸：四川縮省議，載掃蕩報星期評論。

(註四) 見康有爲：裁行省議。

(註五) 見楊曾威：中國歷史上行政區與自然區之關係，載志林第一期。

第八章 農田論

中國爲農業古國，農民約佔全人口五分之四，全國之出口貨以價值而論，百分之七十至八十爲農產物，故中國之社會經濟，數千年來即以農業爲主體。總裁曰：「抗戰之基礎不在都市，而在廣大之農村。」今日中國

之經濟問題，亦以農業為中心也。

第一節 可耕地與已耕地

土地為農業生產之重要因素，孟子曰：「諸侯之寶三」，土地實居其首。中國面積為一千一百十七萬餘方公里，雖為世界第四大國（英、法、蘇三國連屬地計算，面積較中國稍大），然非一切土地均有生產價值者。據美國農業專家貝克（O. M. Baker）於一九一八年估計，中國土地面積除西藏外，計有九八、七四三、六二八、〇〇〇公畝（二、四四〇、〇〇〇、〇〇〇英畝）。就其利用性質，分配如左：（註一）

乾燥地 佔百分之四十七

山地 佔百分之二十

寒地 佔百分之三

瘠薄地 佔百分之一

已耕地 佔百分之七

未耕地 佔百分之二十二

所謂未耕地，除即能耕種者外，包括可排水及灌溉地、森林斬伐地、牧場地，以及沙漠中之能耕種者。此可耕而未耕之土地與已耕地合計，有二八、五七〇、九〇二、二〇〇公畝（七〇六、〇〇〇、〇〇〇英畝），即中國可耕地之面積約佔全國面積百分之二十九。翁文灝先生曾將中國土地分為五種，分別計算其所佔面積與百分率：（註二）

地形區 所佔面積（方公里）

平原 九八四、一六二

佔全國總面積之百分率

百分之十

盆地	一、五五三、九四〇	百分之十六
邱陵地	八八〇、五六六	百分之九弱
高原	三、六二五、八六〇	百分之三十四
山脈	三、一〇七、八八〇	百分之三十

(翁著原文面積以方哩計，茲爲便於比較起見，改爲方公里。)

據此估計，全國可耕而未耕地有一六、六六七、五〇〇、〇〇〇至二二、六六七、八〇〇、〇〇〇公畝，可耕而未耕之地與已耕地合計有二六、六六八、〇〇〇、〇〇〇至三三、三三五、〇〇〇、〇〇〇公畝，佔全國面積百分之二十六。三至三十一。八。與貝克之估計不相上下。(註三)論者認爲估計過高。據陳長蘅之估計，可耕地有一六、八三四、三一三、六〇〇至一八、一二九、二六〇、八〇〇公畝，佔全國面積百分之十五。三至十六。四。(註四)

中國面積較美國大四分之一，但美國之可耕地據貝克估計，較中國可耕地多三分之一。推其原因，由於兩國土地所受自然環境之限制，大小各殊。中國領域廣大，地形複雜，既爲世界高地最廣之國，又爲世界乾地最廣之國。

中國境內地形，大部爲高原高山，而平原沃野甚少。據翁文灝先生之推算，中國各種地勢分配如左：

高度	五〇〇公尺	佔全國總面積之百分率
高度	一〇〇〇公尺	百分之十四
高度	二〇〇〇公尺	百分之十八
高度	五〇〇〇公尺	百分之三十五
高度	一〇〇〇公尺	百分之十七

由此可知中國地面高度在五百公尺以下者，僅佔全國面積百分之十四，而高度在五百公尺以上者，則佔全國面積百分之八十六。高度在五百公尺以下之地面，幾包有全部沖積平原及少數低下之邱陵地在內，此爲地力最富，最適於農耕之區域。五百公尺以上一千公尺以下之土地，除少數盆地及河谷沖積地外，已不適於農事，間有山坡梯田亦僅限於極少數之面積。在一千公尺以上之高地，更絕少有適於農事者。在一千至二千公尺高度之地面，於各種高度中，所佔面積最廣，佔全國面積三分之一以上，包有蒙古高原及新疆之大部分。他如五千公尺以上之地面，其面積猶較五百公尺以下之地面爲廣，此即包有大部之西藏高原，其面積共計一百七十萬方公里，較英、法、德、意四國之面積尤爲廣大。與歐洲比較，則歐洲在五百公尺以下之地面，佔全洲面積百分之八十二，在五百公尺以上者，僅佔全洲面積百分之十八，此種情形適與中國相反。或曰歐洲乃世界地勢最低之大陸，其情形不能與中國相比。然與世界全大陸之情形相比，亦未見其佳也。蓋各大洲之平均高度，在五百公尺以下者，佔大陸總面積百分之五十六，在五百公尺以上者，佔大陸總面積百分之四十四也。以亞洲而論，則高度在五百公尺以下之地面，佔全洲面積百分之四十四，在五百公尺以上者，佔全洲面積百分之五十六。由此可知亞洲之高地爲世界各大洲中之最廣者，而亞洲各國之高地，則尤以中國爲最廣。

一國土地之利用，因高度之不同，而異其價值，亦有因氣候之乾溼，而別其功用。一地農產之豐歉，與其地雨量之多寡有密切之關係。二百五十公厘等雨線，乃農耕之極限。雨量在二百五十公厘以下之地，即成沙漠，植物難以生長。中國境內雨量分佈不均，東南多雨，西北少雨，統計全國年雨量在五百公厘以上之面積，僅佔全國面積百分之三十五，其他雨量不足五百公厘之面積，乃佔全國面積百分之六十五，其中雨量在二百五十公厘以下者，約佔全國面積百分之四十。蒙古、新疆、青海、西康、西藏五省區，其總面積約當全國面積二分之一。然其境內不毛之地，實佔大半，故此五省區之人口不過六百萬，僅佔全國總人口百分之一。五。此

五省之土地，所以大部不能墾殖者，除地形之高聳崎嶇以外，氣候之乾燥寒冷，尤為不能生產之主要原因。若與歐洲比較，則歐洲全境幾無雨量不足二百五十公厘之區域，其雨量介於二百五十至五百公厘之區域，亦僅限於歐、俄之東南與瑞典東北一小部之面積，真正之沙漠為歐洲所無。他如澳洲為世界有名之乾燥大陸，然其境內之沙漠面積，亦不如中國之廣，中國境內沙漠及半沙漠之總面積，約當歐洲面積之二分之一。由是言之，中國之面積雖廣，然因高地之多，乾地之廣，其不便或不能開發者，實居多數。（註五）

中國已耕地之面積，據國民政府主計處統計局估計，約有九十三萬餘方公里，合九十三萬萬一千餘萬公畝（西康、蒙古、西藏未計入），佔全國土地總面積百分之八·〇六。若與世界主要各國比較，顯見中國耕地佔全國土地面積之百分率甚低也。

各國耕地百分率（註六）

國名	材料時期	耕地佔土地總面積之百分率
丹麥	一九三八	六三·四
匈牙利	一九三八	六〇·二
印度	一九三五—一九三六	五七·九
波蘭	一九三八	四七·七
羅馬尼亞	一九三八	四五·六
意大利	一九三七	四一·九
德國	一九三八	四〇·七
保加利亞	一九三八	三九·六
法國	一九三七	三七·六

比利時	一九三八	三四·二
西班牙	一九三五	三一·二
英國		
英格蘭與威爾士	一九三八	二三·一
蘇格蘭	一九三八	一五·六
北愛爾蘭	一九三八	三二·四
美國	一九三八	一八·〇
日本	一九三七	一五·八
蘇聯	一九三四	一一·〇
阿根廷	一九三五—一九三六	九·一
中國	一九三六	八·〇六
加拿大	一九三八	二·六
澳洲	一九三七—一九三八	一·七

由此可知中國耕地對土地總面積之百分率，除超過加拿大與澳洲等新開闢區域外，均較他國為小，僅佔丹麥耕地百分率八分之一，佔德國五分之一。若將西康、蒙古、西藏等耕地計入，則全國耕地百分率更屬渺小矣。

中國因高地之多，乾地之廣，土地面積雖大，而可耕地之面積有限，人口則增殖無限，以無限之人口，分攤有限之耕地，難免有耕地不足之現象，故中國之土地分配問題，迄今尚未澈底解決。據中央農業實驗所之調查報告，自清同治十二年（一八七三）至民國二十二年（一九三三），全國農村人口增加百分之三十一，而

同時期之全國耕地面積僅增加百分之一，此細微之增加尙遠在四十年前，自光緒十九年（一八九三）至民國二年（一九一三）耕地面積並未增加，而農民人口增加百分之十二。據統計局之數字，全國已耕地面積僅有九十三萬萬一千餘萬公畝，平均每人僅可攤得一九·七七公畝，如與世界主要各國比較，顯見低下也。

各國人民攤得之耕地面積（註七）

國名

材料時期

每人平均攤得之耕地畝數（公畝）

加拿大

一九三八

二二二·四九

阿根廷

一九三五—一九三六

二〇二·三八

澳洲

一九三七—一九三八

一九二·一

美國

一九三八

一〇七·三八

丹麥

一九三八

七二·五五

羅馬尼亞

一九三八

六八·四四

保加利亞

一九三八

六四·六八

西班牙

一九三五

六三·四六

匈牙利

一九三八

六二·〇八

波蘭

一九三八

五三·六四

法國

一九三七

四九·四七

印度

一九三五—一九三六

四二·一六

意大利

一九三七

三〇·二二

德國

一九三八

二八·二六

中國	一九三六	一九·七七
比利時	一九三八	一二·四九
荷蘭	一九三七	一一·四
英國		

英格蘭與威爾士

一九三八	八·四七
------	------

蘇格蘭

一九三八	四二·一九
------	-------

北愛爾蘭

一九三八	三四·三八
------	-------

日本

一九三七	八·四九
------	------

由此可知中國每人所能攤得之耕地極少，僅有加拿大每人所得十一分之一，阿根廷人之十分之一，澳洲人之九分之一，美國人之五分之一強。其他各國每人所得者，除比利時、荷蘭、日本外，均較中國每人所得者為多。若中國之已耕地分攤於農人，則每農人攤得耕地二十九·〇六公畝，為世界各國最少者。且耕地人口密度甚大，據卜凱 (J. L. Buck) 調查，山東、安徽若干地方，每方哩約有一千三百三十人，據華洋義賑會調查，蘇、浙、皖、魯、冀五省三百四十農村之結果，每方哩耕地人口密度，平均為二千一百餘人。中國以農立國，而已耕地如此缺乏，人口又如如是稠密，無怪中國為一貧窮之國也。

第二節 土地問題解決之途徑

中國可耕而未耕之地雖不在少數，但大部分之未耕地非由國家經營，不易利用，而此種未耕地大部分佈於邊疆。其中最有利殖價值者，為東北之松遼平原，雨量相當充足，土壤亦甚肥沃。據翁文灝先生估計，大約可再容納二千四百萬人。(註八) 據張印堂先生估計，舊東北四省尚有可耕而未耕之地一萬九千五百萬畝，尙能

容納三千五百萬人。(註九)據胡煥庸先生估計，嫩江流域一區即可容納一二千萬人。(註十)至西北各省可供墾殖之未耕地雖有，但其數量並不如常人意中之多。據南京土地委員會估計，西北可墾地有四萬三千萬畝，張印堂先生估計西北之察、綏、甯、青、新、蒙尚有可耕之荒地九萬五千六百四十萬畝，能容六千九百九十一萬人。(註十一)未免估計過高。翁文灝先生曰：「爲發展農業計，所謂西北，實在不如一般人所希望的大。……西北面積雖廣，但有種種天然限制：(一)雨量太少，最好的區域也在二十吋以下，更有許多不到十吋的地方，所以非有灌溉的水利，農業是極困難或不可能；(二)地形大部分是山脈及高原，不適耕種；(三)土壤大部分是沙漠，最好的一部分算是黑土，沖積平原面積極少。」(註十二)故非有特別偉大之經營，西北不易開發。根據翁先生之估計：「陝西之渭河平原可再容納五十萬人，綏遠平原、河套平原及甯夏平原可再加的人口，每區亦不過十萬人，合計約二百萬人，新疆各地可加三百萬人，甘肅西部最多可加二百萬人。以上西北各農區可加之人口，不過八百萬人，從寬作爲一千萬人，已是最富限度。此外黃土高原(包括甘肅、陝西北部、山西全省察、綏南部及河南西部)尙可四散的加一千萬人，但只能四散，不易集中爲繁盛區域。」由是言之，整個之西北，其墾殖之可能性，不如東北之大，不能估計過高。但西北確有若干可耕而未耕之地，土質尙肥，如灌溉順利，墾殖之地可容二千萬人，並非無望也。

除東北及西北而外，其他各省則墾殖已達極度，如急坡之山地，瘠薄之土層亦多利用。其可耕之荒地，或僻處叢山，交通不便，或土壤過於磽瘠，或地勢過於窪下，均非有較大資本與工程，不宜利用，其立即可望墾殖者，爲各省之熟荒。蓋國家未統一以前，戰爭頻仍，兵匪橫行，野無淨土，官方防範不力，地方益見糜爛，逼近匪區之農民，流離轉徙，遂致田園荒蕪，產量大殺，即距戰地稍遠者，亦苦征累之繁重，車馬之徵發，雖有可耕之田，亦多不遑耘植，江西卽有此種現象。以江蘇省之句容而論，面積較廣，人口較少，卽有可耕荒地一百萬畝至一百三十萬畝之多，約爲該縣已耕面積(約七十萬畝)之兩倍。(註十三)又據前財政部長宋子文

氏視察報告，江蘇江北鹽墾區，共有可耕荒地一千三百萬畝。（註十四）二十八省除西康不計外，據內政部調查，共有可耕荒地九萬零六十九萬二千餘公畝。（註十五）墓地亦可利用，據金陵大學農業經濟系調查，二十二省內可耕之墳地面積爲一萬零三百二十七萬四千三百三十六公畝，可維持四十萬農家之生活。墓地不僅侵佔耕地，使真正耕地面積減少，且使地塊破碎，妨礙農作，窩藏農業病蟲，爲害尤大。應由政府及社會團體勸導人民將其移至不宜耕作之山地或邱陵地帶。至於毒物種植面積，據內政部禁煙委員會發表綏禁省區種煙面積，民國二十四年爲一百六十四萬餘公畝，以雲南省種植面積爲最大，次爲貴州、四川、甘肅、陝西、甯夏等省，綏遠最少。若能設法將此種煙地換種有用作物，而將耕地中墳墓遷移，則耕地面積可擴充至一萬萬公畝以上。（註十六）

土地問題之解決，除設法擴張耕地外，尙可增加農田利用次數。南方若干省分，種稻一次後，田中蓄水不種，如四川、湖南、湖北等省均有此等現象。若於冬季加種旱地作物，當可增加農產，裨益民生。據董時進先生研究之結果，四川一省如以水田之半推行冬作，則每年可收穫小麥六千餘萬石，足供二千萬人全年之用。（註十七）於一季稻有餘，二季稻不足之區，如四川省宜提倡種植再生稻及間生稻。間生稻即第一次稻將收割時，即播種第二次稻，在此時期第一次稻與第二次稻同生田中，及第一次稻收割後，第二次稻生長極速。再生稻即於第一季稻收割時，留其根株，即可繼續生長，再收一次，惟收穫量自不能如第一次之豐多。四川而外，浙江、福建等氣候較暖地帶均可推行。

中國新式工業之興起，始於七十餘年前，至第一次歐戰時稍見發展，歷史至淺，工業化之程度極低。重工業之煤礦業，其產量僅佔全世界總產額百分之一。六，輕工業之棉紡織業，其紡錘數僅佔全世界紡錘總數百分之二。雇有三十人以上之工廠，其工人人數不足二百萬，不能與龐大之農民人數相比。苟能提倡工業，吸收農村人口，則土地之分配可能部分解決。

(註一) O. E. Baker: Land and Food in China, The Far Eastern Review, Vol. XXIV, No. 3, March 1928.

(註二) 見翁文灝：中國地理區與其人生意義，載錐指集。

(註三) 同註二。

(註四) 見陳長蘅：我國土地與人口問題之初步比較研究及國民經濟建設之政策商榷。

(註五) 見胡煥庸：我國地大物博人稠之真相，載地理教育一卷一期。

(註六) International Institute of Agriculture: International Yearbook of Agricultural Statistics, 1938—

1939 載中國土地問題之統計分析，國民政府主計處統計局編，正中書局出版。

(註七) 同註六。

(註八) 見翁文灝：中國人口分佈與土地利用，載獨立評論第三第四號。

(註九) 見張印堂：中國人口問題之嚴重，載地理學報創刊號。

(註十) 見胡煥庸：中國人口之分佈，鍾山書局出版。

(註十一) 同註九。

(註十二) 同註八。

(註十三) 見二十二年四月十日天津大公報。

(註十四) 見李慶慶：內地移佃墾荒之商榷。

(註十五) 見中國土地問題之統計分析。

(註十六) 同註十五。

(註十七) 見農業經濟學。

第九章 水利論

第一節 水利與政治

中國歷史，肇自黃帝，涿鹿一戰，奠其基礎。但政治組織粗具規模之時代，尚在黃帝之後，最早或在夏禹時代。蓋中華民族最初發展之中心，在黃河中下游交界區域。黃河之泛濫，往往引起居民之恐慌，於是夏禹出而領導以治洪水。禹貢所述，雖近今史家公證非夏禹時代之實錄，然夏禹及其治水之故事，當非全屬虛構。其與事實相違者，或爲治水範圍之廣狹耳。據錢穆先生考證，禹之治水區域，不出山西、蒲、解之間。（註一）錢氏推論是否確切，姑置勿論。然大禹治水，必以晉、豫之交爲重要區域，敢斷言也。當時洪水爲害，既爲事實，而如何防水，化險爲夷，當爲人民共同之需要，於是公推睿智之士如禹者，出而領導治河，定計劃以求有利無害，立條規以便彼此遵守。此種治水計劃之實行，乃合集體之力量，人民因有共同利害之存在，與團體組織之有益人羣，國家組織之意識或胚胎於此時。若無國家組織，則禦水所需之龐大人力無由號召，大量材料亦無由集積，動作亦無從趨於一致也。卽以近事論之，如河西諸縣縣政府往往爲渠道監理機關，水利一項實爲河西吏治之中心。敦煌縣之河渠管理制度最稱嚴密，關於渠口大小，閘壓分寸，輪澆次第，管理組織等，均有定制，載於「敦煌縣十渠水利規則」。此種規則由前清某拔貢蒐輯，共得四十條，允稱世界上最完備之人工灌溉「習慣法」。（註二）

秦之建國，以渭河平原爲根本。渭河平原面積達一萬六千方公里，較成都平原大兩倍以上，此卽古代所謂關中沃野。關中南阻秦嶺，北接陝北高原，中部陷落而成谷地，地文學家稱爲渭河地塹，其土壤雖相當肥沃，

而其地全年雨量平均在五百公厘以下，非賴人工灌溉無以發展農業。中國大規模之人工灌溉，始於戰國時代，而以秦國水利最稱完善。其創始之因果，與國際政治有關，漢書溝洫志言之頗詳。志曰「韓聞秦之好興事，欲罷之，毋令東伐，乃使水工鄭國問說秦。令鑿涇水，自中山西邸瓠口爲渠，並北山，東注洛，三百餘里，欲以溉田。中作而覺，秦欲殺鄭國。鄭國曰：「始臣爲間，然渠成，亦秦之利也。臣爲韓延數歲之命，而爲秦建萬世之功。」秦以爲然，卒使就渠。渠就，因注填闕之水，溉烏鹵之地，四萬餘頃，收皆畝一鍾。於是關中沃野，無凶年，秦以富強，卒併諸侯，因命曰鄭國渠。」可知關中之富強，由於水利，而灌溉工程發生於河北平原西部之太行山麓，初因各國分立，少相往來，故傳播未廣，嗣因政治作用，偶然傳入關中。（註三）漢初，鄭國渠以年久湮廢，復經趙中大夫白公另開渠，引涇水，首起谷口，終於櫟陽，名曰白公渠，溉田四千五百餘頃。漢、唐建都長安，雖有運河轉輸全國之物力，而關中之饒沃，要爲其基礎。太史公曰：「關中之地，於天下三分之一，然量其富，什居其六。」（註四）

關中之灌溉經驗，復因秦人政治力量，挾以外傳，南入四川，西暨襄夏。成都平原爲岷江之沖積平原，常受水患。秦時以李冰守蜀郡，於灌縣之岷江中流鑿離堆山，設都江堰，「深淘灘，淺築堰」，因勢利導，穿渠灌溉，二千年來民食其賜。成都平原之水利，爲世界所豔稱，旱潦罕見，據東華錄載，有清一代，各省旱災次數，以四川爲最少，百年內之災荒，陝西省有九次半，而四川省尚不及半次。故就農田水利而論，川省爲全國各省冠。蜀人對於治水之李冰，尊之曰神，號曰「川主」，固其宜也。成都平原包括川西十四縣，面積六千方公里，秦、漢之統一中國，成都平原之貢獻足與渭河平原等量齊觀。唐時有「揚一益二」之稱，謂當時都會之繁華，以揚州爲最，而益州次之，南宋時，蜀土富實，無兵革之擾，稱爲樂土。抗戰以來，政府西遷，重慶爲陪都，四川成爲民族復興基地，後方民食與軍糧仰給於成都平原者甚巨，此皆受水利之賜也。

中國目前水利修明之區，除成都平原外，當推太湖流域。據金氏（H. I. King）估計，在長江三角洲之南半

部，人工河流長達二萬五千英里。（註五）常熟古名琴川，蓋當年山水西來，往往爲害，厥後潘川七道，布於縣中，如七弦琴然，自此以後，西受山水，東注江河，水旱皆不爲災，常熟之義所由取也。至於今日，非但如琴，琴有縱無橫，今則縱橫皆有，如棋盤然，如蛛網然。非但常熟已也，舊之蘇、松、常、太以及浙之杭、嘉、湖皆如是也。（註六）太湖流域幾全爲長江下游之沖積平原，水位與田面之差，少者不過一二尺，多者亦不過丈餘。全域面積三萬九千餘方公里，較渭河平原大兩倍以上，較成都平原大六倍以上，湖泊水道之面積，佔全域十分之一，故號稱水鄉澤國。蓋自吳越錢錫治兩浙，經營水利，縱浦橫塘（五里一橫塘，十里一縱浦），規模以具。其後歷代對於治理太湖流域水利主要工程之「浚河」、「澇淺」、「築閘」，興修不絕，故水至有以泄橫流之潰，水退有以溉高仰之田，雨則不溢，旱則不涸，域內農田，至今享受其利。太湖流域之農田，於元、明之際，籍沒之產，多以租額爲國稅，稅額之鉅，遂超過他省，有多至二三十倍者，歷年既久，前代國家財用，半賴東南。故舊日太湖水利爲江、浙命脈，亦爲國家財富之源泉。

第二節 運河與政治

大規模之運河，不僅便於灌溉，且具有政治與經濟上之價值。中國歷代之運河，隨國都位置而有變遷，大抵亦因建都所在而爲之經營。上古黃河卽爲運道之集中線。禹貢所云浮於濟、漯，浮於淮、泗，浮於洛，俱達於河。其不與黃河直接相通者，亦由濟、淮、泗、渭轉達，故河卽漕也。後歷漢、唐，黃河之航運仍不減其重要性。宋代建都汴梁，於是漕運重心移至汴河。元、明、清建都燕京，漕運重心又移至大運河。大運河非建造於一代，亦非成功於一時，歷時二千年之久，始克告成。其開鑿也，始於吳之邗溝，用以溝通江、淮，而開鑿功績，吳以後當推隋代爲最大。當時卽由永濟渠、通濟渠、山陽瀆、江南河聯絡而成。蓋隋代以前，因南北兩朝之對峙，南北河流交通不暢，當時比較重要之河流，如淮、泗等因戰亂而日趨荒廢。迨隋文帝統一中國，始

注意溝通河流之工作。煬帝繼立，更大規模開鑿運河。大業元年（六〇五）開通惠渠，引穀洛水入河，又東引河歷紫澤入汴，以達於淮，而河、淮通。繼開山陽瀆，自山陽（淮安）至江都縣南入江，以通江、淮，自此黃河與長江可以直接通航。大業四年（六〇八）穿永濟渠，引沁水南達於河，北達涿郡。大業六年（六一〇）穿江南河，自京口達餘杭郡（故城在今杭縣西）。於是自餘杭舟行，可北達涿郡，西通洛陽。大業九年（六一三），集大軍於涿郡，以討高麗，共有軍隊一百十三萬三千八百人，運輸之人約當軍隊之一倍，總計約有三百四十萬人，此龐大之兵團及大量之軍需品，其中必有若干部分由此新水道運輸者。隋、唐二代，京師糧食不足，濟以東南之粟，每歲按時聚集揚州，由揚州經山陽瀆入淮，經通濟渠入黃河，由黃河入渭水，以至京師。故大運河之兩段，在當時之經濟價值已見重要。但唐初，需要東南供給者尙少，每歲漕粟不過二十萬石，高宗以後，需用漸多，玄宗朝，漕運最多時，江、淮漕米，三歲之中竟達七百萬石。肅、代以後，關中需於東南者尤殷。新唐書食貨志曰：「及田悅、李惟岳、李納、梁崇我拒命，舉天下兵討之，諸軍仰給京師，而李納、田悅兵守渦口，梁崇義盩、鄧，南北漕引皆絕，京師大恐。」可見大運河之兩段，至唐中葉以後，實為中央政府養命之源。但因淮西藩鎮之跋扈，運河漸趨廢弛，時告潰決，淮、泗一帶成爲污澤，既不能行舟，亦不便陸運。運河之交通爲中央政府支配地方之樞紐，亦爲中央政府保持統一之條件，隋、唐之統一，或與運河之開鑿與保持完好有關。唐宋與五代之分裂，原因雖不一端，而運河之湮塞爲其主因。北宋之能統一，或亦由於運河之修復。

北宋建都汴京，汴河地位更形重要，且行軍事集權制，京師爲屯兵要區，糧食問題較前代爲急迫。故張方平論汴河爲建國之本。自元都燕京，漕運始須北上。元世祖至元二十六年（一二八九）開會通河，溝通汶水與衛河。二十八平（一二九一）開通惠河，漕運得直達燕京。此南北大運河，南起錢塘，北至燕京，全長一千一百公里，可以直航，爲世界上最長運河之一。然元時運河，岸狹水淺，不任重載，故元代以後，歲漕兼恃海

運。及前清同治十三年（一八七四）後，漕米統由招商局船隻由海道運輸，以是運河交通退居不重要地位。內地關稅與津浦鐵道之興起，亦為運河交通衰落之因素。政府對於運河亦因循忽視，如臨清、黃河之間一段，現時幾無舟運。言，至有河床化為田野者。其實水運在運費上遠較鐵道為廉，內河航運與海上航運可相輔而行，故大運河仍有利用之價值。有識之士，力主自首至尾，全部整理，使北方與長江之間航運得以復通。果能完成湘桂運河及松遼運河，則中國之南疆可與東北極邊，賴河運而溝通，如此則大運河儼然成爲南北水運之中樞矣。

長江與粵江爲東西行之大水，如能設法溝通，則於政治之統一，經濟之協調，均有價值。長江之支流湘江與粵江之支流桂江，古時二河相隔，僅有興安城西砲臺嶺一帶之低丘，高出附近平原不及十公尺，故有人工渠道爲二江之連鎖。渠名靈渠，工始於秦，繼修於漢，資以運餉，嗣後代經疏治，至明乃大修。大水期內，長二十公尺，寬二公尺，載重一百二十担之船隻現可通行，在枯水期內減載至十之六。今可循先哲之遺規，擴展渠道，加以最新式渠化工程，使湘、桂二江之水運暢通無阻。國父實業計劃中之松遼運河，位於遼寧省懷德縣附近，聯絡遼河上源東遼河與松花江支流伊通河，長約二十公里，果能開鑿成功，則整個東北可藉水道與關內部分相聯絡，對於全國國民經濟上有極大之貢獻。

第三節 災荒與政治

災荒種類頗多，而以水旱災之影響爲最大。水旱災之基本原因固由於天時，但水利不修，亦爲重要因素。而水利之不修，乃政治蠹敗之象徵也。中國歷代因河流之泛濫或決口而成災者，史不絕書。以關內十八省而論，自一世紀至十九世紀，水災次數，河南省居第一位，計有一百七十三次，河北省第二位，計有一百六十四次，江蘇省第三位，計有一百五十三次，而皆爲古來黃河遷流所及之區也。（註七）據專家統計，自帝堯八十

載以至民國二十五年，於四千二百十四年間，黃河決溢達一千五百七十五次。（註八）每次災害，雖難詳考，然以民國二十二年決口計之，直接之損失達三萬萬元之鉅，此即外人所謂「中國之患」（China's Sorrow）黃河之患，在於善淤善決善徙，而徙由於決，決由於淤。隄防偶決，則水流就下，往往全河奪溜，苟不加堵塞，勢必遷徙改道，其受政治之影響者甚巨。第一次大徙在周定王五年（前六〇二），時在周室東遷之後，王政不修，諸侯割據，作隄自利，以鄰爲壑，河益橫溢，且河水爲列國分洩，流弱沙停，以致河床淤墊，橫決難塞；第二次大徙在新莽始建國三年（一一），時在王莽篡漢三年，天下大亂，不暇修築，河道乃徙；第三次大徙在宋仁宗慶曆八年（一〇四八），時河決商胡，而宋室衰微，外有契丹之患，內有夏王之變，水政不修，乃不復塞，河乃大徙；第四次大徙在南宋光宗紹熙五年（一一九四），時金、宋相爭，利河爲險，互作攻守之具；第五次大徙在明孝宗弘治七年（一四九四），因三百年間治理不得其道；第六次大徙在清文宗咸豐五年（一八五五），先是咸豐元年（一八五一）河決豐北，數年不能堵塞合龍，及五年河決蘭陽銅瓦廂，適值軍務繁興，不塞遂徙；（註九）第七次大徙在民國二十七年（一九三八），由日寇侵入中原之陰謀。與此相類者，如明崇禎十五年（一六四二），流賊圍攻開封久不下，移營高岸，決馬家口，灌開封城，官民溺死者甚衆。據開封推官黃澍疏曰：「……汴京百姓，周王宮屬而外，臣七月初旬以點保甲爲名，實在人丁二十七萬八千有零；至九月初旬再一查點，祇存奄奄待斃者三萬餘人耳！」（註十）由是觀之歷代黃河之變遷，每次改道之後，久則歷千數百年，暫則僅一百餘年，即告再度遷徙。當時修築之不善，固爲直接影響，但與政治之良窳，國家之治亂，有密切之關係。歷代河工，對於國計民生之影響既極重大，故於黃河之治理，往往視爲經國大政。清聖祖嘗曰：「朕聽政後，以三藩及河務漕運爲三大事，書宮中柱上。」（註十一）而河工時舉，亦勞民力。議者往往以元末之亂，皆由賈魯治河勞民動衆所致，雖非確論，然功成而亂作，遂使庸人以魯爲口實。清靳輔與胡渭均爲之痛惜。河工不但勞民，且費國帑甚鉅。如前清乾隆四十七年（一七八一），蘭陽青龍岡大

工，三載堵閉，除動帑千餘萬兩外，尚有夫料加價銀千有一百萬兩。自嘉慶十一年（一八〇六）以後，每歲黃河另案歲修，南河計四百萬兩，東河計二百萬完。（註十二）是則黃河果能澈底治理，於國計民生大有裨益也。

淮河爲長江與黃河間之大河，本獨流入海，極少災害。自明孝宗弘治七年黃河南徙後，黃、淮合一，淮槽因以被毀。至清咸豐五年，黃河雖北遷山東境內，但淮河下游入海河槽亦已淤塞，淮河上游之來水，失其通海之路，故兩淮一帶，幾每年有二次大水災。皖北亦然。故「導淮」一事，爲近數十年來政府治水之重要目標。

長江自古以來，利多害少。近代則以湖泊灘洲，圍墾日甚，遂致盛漲時水無所容，往往泛濫成災。即以民國二十年（一九三一）七月而論，長江流域之水災，爲禍之烈，曠代所無，當時江、淮、湘、漢同時泛濫。據國民政府救濟水災委員會之報告，被水區域共計七萬方英里，受災人民達二千五百萬人，淹斃人數約十四萬，農村損失二十萬萬元。近代浩劫，莫此爲甚。是年九月十八日即發生日軍侵佔東北之事變，中國以救災不遑，坐失大好河山，而日本乘人之危，亦爲世人所鄙視也。

災荒之類仍，小則害民生，大則動搖國本，如明代之亡，主由於流寇，流寇之起，半由於災荒。自崇禎元年（一六二八）至十四年（一六四一），其間除崇禎三年至六年外，連年飢荒，徧及河北、江南，災區之廣，彌足驚人，災情之慘，駭人聽聞，尤以陝西爲最甚。當時著名寇酋，亦多出陝北，寇亂之起，雖半由旱荒，而水利不修亦爲重要原因。關中水利工程，創始於秦，西漢猶能繼修白渠，及東漢都洛，諸渠漸廢。杜佑曰：「秦、漢時鄭渠溉田四萬頃，白渠溉田四千五百餘頃。唐永徽中（六五二）所溉惟萬許頃，洎大曆初（七五五）又減至六千頃，則兩渠之利至唐而益微矣。」宋人以鄭渠久廢，不可復興，惟修三白渠，其所溉者涇陽、富平等六縣田三千八百餘頃而已。熙寧中（一〇七二）於仲山旁更穿豐利渠，溉田二萬五千餘頃。元代至

正初（一三四一），以新渠堰壞，乃復治舊渠口，溉田四萬五千餘頃，其數不減於漢，然未幾亦廢。（註十三）降至清季，渠身罅漏，僅能溉田二萬畝。民國以來，陝西旱災頻仍，尤以十七年（一九二八）夏秋間一次為最慘烈，餓死人民達二百萬人。自此李儀祉先生倡導興修關中水利，自二十一年（一九三二）起，經三年之努力，完成涇惠渠工程，迄今已可溉田七十餘萬畝，涇陽一帶，新綠遍野，已無乾旱景象。二十八年（一九三九）棉麥收穫總值達三千萬元，政府收入水費二十八萬元。於是灌溉之益大彰，而渭惠、梅惠、織女、漢惠諸渠均得順利次第興工完成。工程正在進行中者，尚有洛惠、黑惠、褒惠、澧惠、潯惠等渠，如與已完成者合計，可溉田三百萬畝，然此數僅佔全省面積百分之一，佔可耕地百分之五強。按全省九百萬人分配，每三人一畝，足見陝省人民生活，大部仍恃旱地，水利工程仍待發展，可無疑義。（註十四）

（註一）見錢穆：周初地理考（燕京學報十期。）

（註二）見張子毅：西北水的問題（新經濟五卷四期）

（註三）見翁文灝：古代灌溉工程發展史之一解（中央研究院歷史語言研究所集刊外編第一種。）

（註四）史記貨殖傳。

（註五）King, F. H. "Farmers of Forty Centuries"

（註六）張含英：論治黃（豫河三志）。

（註七）竺可禎：直隸地理的環境和水災（史學與地理三期）。

（註八）沈怡：黃河年表。

（註九）張含英：治河論叢。

（註十）崇禎長編。

（註十一）清史稿靳輔傳。

(註十二) 魏源：籌河篇（古微堂集）。

(註十三) 胡渭：論水利（禹貢錐指）。

(註十四) 陳之顯：陝西省農田水利工程概況及其可能發展（中農月刊二卷十期）。

第十章 資源論

一國之資源，以糧食與工業原料及動力為最重要。糧食不能自給，平時則救生不遑，文化因以停滯，在戰爭時糧食尤為重要。工業原料與動力不能自給，則工業不易振興，社會經濟始終停滯在農業社會中，受列強之經濟侵略。中國戰後能否富強，亦須視以上諸問題能否解決而卜之也。

第一節 糧食問題

古人云：「民以食為天。」在平時如是，在戰時尤然。美國總統羅斯福曰：「糧食為全面戰爭中武器之一種，美國為同盟國家最大糧食兵工廠，一九四二年美國農民在生產方面之勝利，乃同盟國重要勝利之一。」第一次歐戰德國不敗於軍事，而敗於糧食之匱乏，可知糧食為持久戰中決定勝負之重要因素。在平時往往因饑荒而釀成禍亂者，史不乏例。

中國之食糧，以米、麥、高粱、小米、玉蜀黍五種為主。據前立法院統計處及實業部中央農業實驗所之統計，各種作物栽植面積對於全國作物總面積之百分比，小麥為百分之二十一，稻米為百分之十七，高粱、小米各為百分之九，玉蜀黍為百分之六，合計百分之六十二。南方人之食糧以米為主，北方人之食糧比較複雜，以小麥為主，小米次之，又次為高粱、玉蜀黍等。中國在秦嶺、淮河以南為稻米產區，以北為小麥產區，生長環

境均甚良好。稻米產量且爲世界第一，產量雖多，每年尙有大宗糧食進口，在抗戰前數年，進口貨物常以糧食居第一位。如以民國二十四年爲例，進口米、麥、麵粉及其他雜糧合計，共值一萬七千六百萬元，約當同年入超額（三萬四千三百萬元）五分之一，其中尤以洋米爲最重要。民國二十四年本國產米二萬六千四百萬公担，洋米進口一千二百九十萬公担，雖佔本國產量百分之五，但洋米入口值佔是年全國進口總值百分之十一以上，對於國民經濟之影響甚大。世之工業國家，食糧不能自足自給者，固比比皆是，惟中國爲農業大國，農民人數之多，遠非列強可比，而民食亦須依賴外洋，每年漏卮竟達一萬萬元以上，實爲矛盾之現象。抗戰以來，糧食未成嚴重問題者，連年天時助之也。解決糧食問題之方法甚多，如開墾荒地，改良農法，禁種鴉片，預防災荒，改善運銷組織，調劑各省之盈虛，恢復積穀倉儲，維持糧價之均衡；又當酌定進口關稅，保護國內農產；庶幾洋米傾銷與穀賤傷農之現象，均可消弭於未來也。

據鄒秉文先生云：「吾國自民國六年至今日，以少數中外作物專家之努力，現時對於水稻已有十二新品種推行於六省，較普通品種平均增加產量百分之十五。現時全國共有稻田約爲二十萬萬公畝。……假定祇有四萬萬公畝稻田可以應用此種改良新品種，此四萬萬公畝稻田，平時產米以一萬萬公担計，其百分之十五卽爲一千五百萬公担。戰前每年進口洋米爲一千萬公担左右，以此抵之而有餘。又如小麥，以少數中外作物專家十餘年之努力，現時已育成二十九種新品種，推行於國內十五省，其產量可較普通品種增加百分之十五至二十五。現時全國共有麥田亦爲二十萬萬公畝。……假定全國祇有十萬萬公畝麥田可以應用此種新品種，則此十萬萬公畝之麥田，普通可產小麥一萬二千萬公担，因用改良品種而增加百分之二十，則每年可增小麥二千四百萬公担。戰前每年輸入洋麥爲八百萬公担左右，以此抵之亦綽有餘裕。但事實上，吾國水稻與小麥改良之成績，並未收此宏效者，以全國尙無普通健全之農業推廣組織，無法推行改良新品種於一般農民耳！中國之肥料土壤問題，在最近十餘年來，以少數中外土壤專家之研究，亦極有成績，並已確實證明在東南各省，如能適當施用硫酸銨

化學肥料，及在西南各省如能適當施用磷酸化學肥料，則對於稻田可以增加百分之四十之產量，麥田可以增加百分之二十之產量。……此種研究結果，關於吾國農業之改良有重大之關係。但事實上，吾國農業並未收此宏効者，亦以缺乏健全之農業推廣組織，並缺乏創造化學肥料廠故耳！」（註一）

稻米多澱粉而少脂肪及蛋白質，但有豆腐與魚肉補充之。國父曰：「以黃豆代肉類，爲中國人所發明，西人恆稱我素食民族，而此素食民族得以保持健康者，黃豆之功爲多。」近年歐、美人民亦利用黃豆製成多種食品，東北之大豆已成世界商品。西洋人與中國人之食物習慣，相差甚遠。西洋人所食之動物質食品，遠多於中國人，而差別最大者爲西洋人日常飲用之牛乳，中國人則普遍不飲牛乳。此種食物上之差別，對於中西民族之體質與精神，乃至國家之強弱，均有莫大之影響。然中國西北，可發展乳酪業，供東南部人民之需要也。中國之糧食問題，不僅注意數量，且須注重質量，改良營養，用以增進民族之健康。總裁曰：「民族健康，爲建國之主要因素」，洵爲至理名言也。

第二節 工業原料問題

民衣工業之原料，以棉花生絲羊毛等爲主要。中國紗廠需要美國及印度之棉花，每年進口約值國幣一萬萬元左右。自一九三二年後，政府設立棉業統制會。該會於南京設立中央棉產改進所，與各產棉省區之省政府合設省棉產改進所，經五年之努力，卒能達品質改良產量增加之目的。至一九三七年，不特無須一萬萬元棉花之進口，且使吾國棉花對外貿易變爲出超，紗布進口亦同時大量減少，此爲吾國對外貿易史上前所未有之記錄。（註二）生絲爲江、浙、廣東等省農家之副產物，在一八八七年，居出口土貨之第一位，絲在出口方面，佔首席地位者近四十年，至一九二八年，始由大豆代之。至一九三五年，中國生絲總產額爲九萬五千担，其中江、浙二省佔三分之二弱，廣東佔四分之一弱。生絲出口與國內消費約各居其半。吾國畜牧業可分二大區域，關內

各省與東九省爲農村人之區域，西北邊疆爲游牧之區域，而大興安嶺與陰山脈爲其天然界線。前者以畜牧爲農村人之副業，後者則以畜牧爲惟一生活計。畜牧數目農村區域有一萬四千五百六十萬頭，純粹牧區有五千七百十五萬頭。（註三）吾國畜產之輸出，每年佔輸出總額百分之二十三左右。西北各省區產羊毛年約六十萬担，駱駝毛十萬担，大部由天津出口。民國二十四年統計，羊毛駝毛及皮貨地毯四項，出口值四千萬元。

重工業原料以鐵銅錫鎢鉛鋁等爲最重要。中國鐵礦並不豐富，據丁格蘭 (Tegenhagen) 云，中國鐵礦儲量如全部供給美國鐵工業消費，尙不能維持九年。以中國關內部分而論，僅當美國三分之一，英、法各國四分之一，世界儲量七百五十分之一。東北儲量與關內儲量相埒。若以面積或人口分配，則關內鐵儲尤感貧瘠。在四五十年前，德人李希霍芬 (Richtofen) 在山西旅行，極稱山西鐵礦之富，後經丁文江先生勘察，始知其有名無實。中國最重要之鐵礦，屬太古界鐵礦，遼甯省爲吾國鐵儲最多之省，東起朝鮮邊界，西迄營口，綿延成帶，西越遼東灣，復現於河北省之深縣，其分佈之廣，足與北美蘇必利爾湖 (Superior Lake) 鐵礦相頡頏。中國鐵礦總儲量，據第五次鑛業紀要，有一、二〇六、四三七、五七〇噸，遼甯一省獨佔百分之七十，察哈爾之宣化、龍關鐵礦約佔百分之九，河北之深縣鐵礦約佔百分之三，可知關內鐵礦之二分之一以上分佈於北方。長江流域鐵礦藏量約有一一二兆噸，品質甚佳，且瀕臨長江，交通便利，故長江沿岸與遼甯省爲中國鐵礦已採區域，二區年產約二百萬噸左右，遼甯佔百分之六十，長江沿岸佔百分之四十，可惜過去均運往日本，物權旁落，莫此爲甚。抗戰期間，後方地質調查推廣，據民國二十九年經濟部統計處報告：四川省鐵儲有二二兆噸，以綦江鐵礦爲最著。四川鐵礦分佈甚廣，產鐵處常有煤礦，二礦並存，冶煉甚便。西康省鐵儲有十六兆噸，以冕寧縣之瀘沽鐵礦爲最重要。戰前全國需求鋼鐵數量年達六十萬噸，大部分仰給英、日兩國，民國二十三、二十四兩年鋼鐵進口平均八千萬元，佔全國進口總額百分之八。今西南之川、滇、黔、桂、康五省鐵砂生產產量較戰前增加不少，如民國二十三年西南五省產鐵砂七三、三〇〇噸，二十八年產一四〇、〇〇〇噸，約

五。在抗戰時期，淪陷區所產海鹽佔全國鹽產百分之六十五，內地若無井鹽、岩鹽、池鹽供給，則後方軍民皆有淡食之虞。

第三節 動力問題

動力之重要來源有三：曰煤，曰石油，曰水力也。煤為重要鑛產之一，而中國鑛產亦以煤鑛為最重要，儲量之富，素稱於世。全國煤鑛儲量，據中央地質調查所估計，共有二三七、一六九兆噸，居世界第三位，次於美國、加拿大。然以人口計算，每人僅得五百噸，較之美國一萬噸，英國四千噸，德國一千五百噸，皆不能及，僅過於日本每人一百噸而已。各省煤鑛儲量極不平衡，山西省約佔全國總量百分之五十二，陝西省約佔百分之二十九，二省合計百分之八十一。山西一省之煤藏幾與英國之儲量相等，多於法、德、日之煤量數倍，以至數十倍，即以供給全國人口四萬萬，每人亦可得三百十七噸，其儲量之富，直可視為亞歐大陸惟一之煤區，其重要概可想見。如能盡量開發，則中國之有山西，猶西歐之有英國，美國之有本西佛尼亞州。東北諸省煤藏量所佔雖不及全國百分之二，但為國內著名之產煤區域。民國二十二年之實際產額，約佔全國總產額三分之一。而西南之川、滇、黔、桂、康五省，據最近之估，計煤量備有一千零五十萬噸，佔全國總儲量百分之四。五，其中以四川一省為最多，約達六十萬萬噸，雲南省次之，約二十三萬萬噸，貴州省又次之，約十四萬萬噸；五省煤產量，民國二十八年共計三百零六萬噸，較二十三年約增加三倍，此因抗戰軍興，西南工業勃興之結果也。

石油或蘊藏於岩石之內而為液質，是為天然油，或由含油頁岩提取而來，是為蒸餾油。前者如陝西省延長之油田，後者如遼寧省撫順之油頁岩。吾國石油儲量估計為四、三三七兆桶（每桶四十二加倫），東省與關內各佔其半。與世界各國比較，則東省與關內各省約各當美國之三分之一，蘇聯之三分之一強，全世界之二十分

之一。除東省外，吾國產油可能之區，俱限於西部，即陝西、四川、甘肅、新疆四省，而陝北及四川兩大盆地，南北遙對，實爲最有希望之石油區域。陝西石油，唐代已經發現，至近代更爲著名，在各省中，分佈之廣，油苗之衆，當推第一。延長官廠有油井六座，民國二十年產油五百五十桶，並修延安汽車路以便運輸。四川石油產於鹽井，或自然流出。油產地之發現，東自巴縣、江津，西至樂山、犍爲，北起仁壽、資中、達縣，南至富順之自流井，分佈面積極廣，儲量據謝家榮先生估計，約有三百九十六兆餘桶。西南各省之天然石油尙未開採，仍爲鹽井之副產，或由居民零星採取，每年產量僅有九萬二千餘斤。自抗戰以來，政府爲謀石油之自給，除積極進行探勘石油產區外，並於二十七年春籌設植物油、輕油提鍊廠，後改稱動力油料廠，設廠地點在重慶之沙坪壩，據云近來每日可產汽油四百加倫，柴油一千加倫。酒精爲汽油之代用品，政府近年亦設廠製造。中國石油產量極少，消費幾全賴進口，平時每年石油輸入量約一百餘萬噸。抗戰以後，石油之需要雖大，但因口岸封鎖，進口大爲減少。（註五）飛機用油端賴空中由印度輸入，公路用油頗感缺乏。自甘肅河西祁連山山麓地帶玉門縣石油鑛開採後，西北公路用油已不感困難。新疆石油分佈於天山南北，希望頗大。石油爲國防重要資源，在戰爭時期，尙未有精確數字發表。總而言之，西北可能產油區域，除上述者外，六盤山與柴達木盆地之南北緣，據地質學家推測，亦有儲藏石油之可能。遼寧之撫順，以煤鑛著名，煤鑛之上有油母頁岩，用蒸餾方法可得石油，鑛石儲量約五千五百兆噸，含油百分之五·五，當有石油儲量一千九百兆桶，佔全國石油儲量百分之四十六。日人在撫順設廠提鍊頁岩油，規模之大，舉世無匹，至民國十九年始完成。二十年中國石油產額共計五十萬桶，撫順頁岩油佔百分之九十三，若每年產油增至二百萬噸，足供一百年之用，爲中國戰後重要之油源。

近代大規模之工業，其所需之原動力，不外煤與水力。水力之利用甚早，但爲大規模工業動力之應用，則爲二十世紀以後之事。今歐、美各國發展水力，幾視爲振興工業必由之途徑，水力乃成爲國家莫大之富源。蓋

水力發電之開辦費雖鉅，而經常維持費甚少，在煤炭缺乏工業集中之區，水力實為最廉之動力也。然水力之分佈，須具備三種條件：一為充足而有規則之雨量，庶水量有恆而無間斷；一為崎嶇不平之地形，傾斜大而水流急，富有瀑布與峽谷者為最宜，故在同一河流，上流之可用水力，每較下流為大。中國河流交錯，雨量相當充足之高山區域，水力蘊藏甚富。據美國地質測量局之估計，中國可以利用之水力，約為二千萬匹馬力，佔世界可用水力百分之四，略次於美國，為世界水電事業希望最大國家之一。又據中國從事水電者之估計，全國可用之水力，如利用時間為百分之九十五，約為二千一百九十五萬五千匹馬力，如利用之時間為百分之五十，可得四千零八十七萬三千匹馬力。水力之源半在西南各省，蓋地勢與雨量使然也。且此區煤儲量有限，而農工交通諸業之發達，處處皆須大量原動力之供給，故水力之利用，其在西南區之重要，較之吾國其他各地不特希望最大，抑且最為切要。中國人民久知利用水力，惟僅限於水碾水磨，未能普遍推及於機械工業，其利用發電之史歷甚淺，僅三十餘年耳。成立最早之水力發電廠，即為雲南昆明之耀龍電燈公司，時在前清宣統二年（一九一〇），廠址在滇池西岸，距昆明約四十五公里，當滇池之水流入普渡河之急湍處，落差十五公尺，發電一千五百瓩。最近四川長壽龍溪河之水力發電廠，規模較為宏大，正在興建中。按龍溪河為長江之支流，發源於梁山縣，南流經墊江、涪陵、長壽諸縣入江，距重慶約五十餘公里，河身多陡灘，坡度傾斜，水流湍急。水力發電廠之計劃，係在龍溪河獅子灘上游約五百公尺處，建築攔河壩，引水約三公里，至鄰封場發電廠，得水頭七十公尺，流量為三十秒立方公尺，發電二萬二千匹馬力，以供重慶市及附近工廠之用。中國各處水力，曾經調查可資利用者甚多，惟電之銷路以及工業集中之地點，須預為籌劃耳。若中國之國防工業建設於川西之岷江流域，則都江堰與大渡河之水力均可利用。灌縣之都江堰如能採用新式工程，加以改造，則不特每年可以節省若干萬之維持費，並可得常年水電力一萬六千匹馬力。其上游岷江更陡，十五公里之內，水頭之差約達六十三公尺。又青衣江自雅安至樂山，得有四十七公尺之水頭可以利用。而大渡河自富林至樂山間，距離為二百十

五公里，高差爲六百五十四公尺，其中有二處具有特別價值：一在銅銜子，該處大渡河之河床較鄰近之馬邊河約高八十五公尺，而兩河之最近距離僅七·五公里，若鑿一隧道，即可利用；一在孔嘴，河身甚爲曲折，如鑿十一公里長之山洞，以達軫溪，可得水頭六十三·五公尺。（註六）

世人以爲長江三峽之水力，不易利用，其理由爲兩岸峭壁對峙，水深太甚，高低相差甚大，築壩工艱費鉅，設閘設廠均無相當地址，困難不便之點殊多。自一九四四年美國壘務局設計工程師薩凡奇(John L. Savage)應中國之邀，親至宜昌附近考察後，據云三峽水力之利用，大有可能。薩氏建議在宜昌上游建立一座二百一十餘公尺高之攔江大壩，建閘壩地點，在石牌與南津關間十五公里，有四處可資選擇。閘壩築成，可使三峽之低水位抬高至一百六十公尺，如此可發電一千零六十四萬瓩，美國坦域安(T.V.A.)之發電量僅及三峽電力五分之一，全部計劃完成時間，約需十年。經費包括所有土木工程、建築電廠、船閘暨其他設備，約需美金十三億元。此計劃一旦告成，將有不可思議之效果。概括言之，其利有六：（一）以三峽爲發電中心，一千餘萬瓩之電力，可用高壓電線東通安慶，西通重慶，南通衡陽，北通鄭州、天水。凡此區域以內，均可受三峽電力之供給。（二）三峽水庫可消納洪水二百七十餘億立方公尺，如此三峽流量即可減至每秒二萬五千立方公尺（百年來最大洪水量估計爲六萬五千立方公尺），如此有紀錄以來之洪水，均能控制。（三）萬噸以上之海輪，可直達重慶。（四）直接供灌溉用之水源，可達九百億立方公尺，受益田畝在六千萬市畝以上。（五）長江流域原爲中國精華所在，土地肥沃，人口衆多，一旦三峽水電計劃完成以後，不但可以防洪，即對旱災亦將無顧慮，自此季季豐收，年年增產：僅農業一項之獲益，難以估計。（六）動力與交通爲國家工業化之先決條件，全國心臟地帶有如此偉大無比之動力資源，益以航運、鐵路、公路相互配合，構成最廉價而便利之運輸網，在如此優越環境中，中國之工業化當無問題。

西南方面之水力除上述者外，據丁文江先生之估計，貴州與廣西間之烏江、柳江及紅水等，共可發生水力

三十萬匹馬力，將來西南交通事業之發展，其動力之來源，實利賴之。（註七）廣西省永淳縣東八十里之鬱江伏波灘，可得水力一百萬匹馬力。可知南方煤礦雖不豐，水力則大可利用也。北方因煤礦豐富，水力資源未受人注意，惟黃河之壺口瀑布，其水力之大，亦未可忽視也。考壺口瀑布在枯水時期陡落十二公尺，大水時期水頭即消滅不見。但下游六十公里之龍門，河寬僅九十公尺，如於該處建築攔水壩。即可利用水力發電，據李儀祉遺著黃河編云：壺口瀑布之水力為六萬匹馬力，如能於四百公尺高之深峽內築五十公尺之高堰，其水力總量可增至三百萬匹馬力。東北方面，水力之最堪注意者，當推松江省寧安縣上流五十五公里處之鏡泊湖瀑布，距中長路之愛河站僅八十五公里，地當鏡泊湖流入牡丹江處，瀑布土名吊水樓，湖泊由玄武岩遮斷牡丹江河谷而成，但湖面高於江面，其溢出者即成瀑布，瀑布高十五公尺，冬夏常流不息，冬季瀑寬四十至四十五公尺，夏季則寬度倍之。最少可得水力二萬匹馬力，最大可得八萬匹馬力。俄人曾欲利用發電，以供中東路沿線之用。九一八事變以前，日人亦甚垂涎，近則已創設水電廠，從事造紙及鋸木工業。

近年歐、美國家有利用海濱潮汐之漲落，設為閘門，附以旋輪，以資發生電力者，其功用殆與瀑布及峽谷等，故西人稱之為青煤，以別於白煤。惟潮汐漲落之差，須在十呎以上者，方可利用，法國試行已見成效。中國錢塘江之潮，潮頭常高至二十五呎以上，且附近之江南平原又正為中國現代工商業及交通最發達之區域，而煤缺乏，如能規劃利用錢塘潮水，可解決南方一部分之煤荒。

（註一）見鄒秉文：中國農業建設問題，載三十三年一月十二日大公報。

（註二）同註一。

（註三）見顧謙吉：畜牧與西北西南的生產建設，載新經濟半月刊第七期。

（註四）見翁文灝：中國礦產區域論，載地質彙報九年十月號。

（註五）見第六次中國礦產紀要——西南區。

(註六)見陳中熙、惲震、黃輝：川康動力建設初步計劃，載資源委員會月刊一卷六期。
(註七)見丁文江、曾世英：川廣鐵道沿線初勘報告列入地質專報乙種第四號。

第十一章 工業論

中國以農立國，在建國期中，最根本最重要之憑藉為農業生產，足食足兵，然後方能鞏固國基。中國工業向為農業之附庸，為單純之農業國家，與工業先進國相接觸，顯見落伍。海禁開放以來，雖有若干工業相當發達，但為時將及百年，而成就殊少，舍沿海少數大都市外，內地農村依然為中古性之生產組織。全國人民亦以農民佔多數，全國之總生產額亦以農業生產為最重要，出口貿易亦以農產品為大宗。因此有人以為中國之經濟建設應以農業為中心，此「農業救國論」之根據也。然就另一方面觀察，中國為需要工業最迫切之國家，為鞏固國防計，固應發展工業，為提高文化水準增進人民福利計，使中國躋於現代國家之林，亦非發展工業不可，故有人以為中國之經濟建設應以工業為中心，此乃「工業救國論」之根據也。其實工業與農業均為國家經濟之基礎，二者應相輔而行，不可偏廢。由中國現狀觀之，尤應取人之長，補己之短。若工業不發達，農業亦難求其進步，若農業不改進，則工業原料仰求於人，其基礎亦不穩固。翁文灝先生曰：「以農立國，以工建國」，此即農工並重之意也。

第一節 國防工業與民生工業孰重

經濟建設不外二途：其一注重人民之安樂，置國家安危於度外；其一專重國防之安全，減低短期間之物質享受。前者以民生工業為主，後者以國防工業為主，二者如能並進，最合理想。然在事實上，因時間之爭取，

財力之所限，往往不能兼籌並顧，故建國不能不有所專重。選擇之道，每視國際情勢而定，如在昇平之世，則工業建設不妨先從事於增進人民生活之享受，若遇擾攘之世，則保國衛民，憑藉實力，空言和平，絕少成效，因此國防力量之建樹，為國家安危存亡之所繫。故近代國家之經濟建設以強固國防為前提。吾國提倡新工業，將及百年，為時不可謂短，惜外受帝國主義之侵略及不平等條約之束縛，內受政治紊亂與內戰頻仍之影響，工業之發展與列強比較，極為落後，且偏於民生工業，而忽於國防工業，可謂輕重倒置。曾國藩、左宗棠亦曾注意國防工業，但僅有兵工廠與造船廠，而無重工業，國防所需之重要鑛廠尙未舉辦。張之洞雖亦倡辦鋼鐵廠及七種重要工業，略具重工業之雛形，但無整個計劃，缺乏健全之組織，且存「中學為體，西學為用」之心理，故無多大成就。自抗戰以來，沿海港口淪陷，外援不絕如縷，然後覺悟工業建設為抗戰建國大業中極重要之綱目，而國防工業尤為重要。故抗戰建國綱領第十九條規定：「開發礦產，樹立重工業之基礎，鼓勵輕工業之經營，并發展各地之手工業。」明定此後中國發展工業應採之政策，以國防工業之樹立為首要，民生工業之發展次之。國父所著建國方略實業計劃，欲以國家之力建設基本工業，宏綱細目，燦然明備，其目的即為國防謀萬全之策也。

第二節 內陸開發與沿海建設孰先

自甲午戰爭訂立馬關條約以後，外人得在中國通商口岸設立工廠，故中國經濟命脈多操於外人之手。以紗廠而論，民國二十五年全國紡織廠紗錠總數為五百五十萬枚，其中華商所有佔百分之五十四，日商所有佔百分之四十一，英商所有佔百分之五。以電氣業而論，民國二十三年建設委員會之統計，全國電廠四百六十餘家，發電容量四十八萬瓩（東三省不在內），其中外人經營者雖僅十一家，但發電容量則居半數，如上海電力公司佔二十萬匹馬力，上海各工廠動力大都取給於此。民國十四年五卅慘案，上海華商紗廠受送電停止之影響，損

失達三百萬元之鉅。以煤鑛業而論，據一九三一年英文中國年鑑所載，日商所有佔總產量百分之三十·五，英商所有佔總產量百分之九·八，俄商所有佔總產量百分之一·六，德商所有佔總產量百分之〇·二。中國新式之鐵工業，大部分在外人手中，遼甯之鐵礦由日人開採，長江流域之鐵鑛亦有日人勢力，外人對金鑛投資，爲數亦不少。鑛業巨擘當推開灤煤礦公司，雖由中、英兩國合辦，但其大部資本，由英國供給。就工業之地理分布而論，亦成畸形發展。據民國二十六年之統計，全國華商紗廠錠子數，沿海六省（遼、冀、魯、蘇、浙、粵）佔百分之七十七·二，棉織廠之織機數，沿海六省（同上）佔百分之七十八·一。據民國二十三年之統計，繅絲廠絲車數，沿海四省（魯、蘇、浙、粵）佔百分之九十五·二；麵粉廠生產包數，沿海四省（冀、魯、蘇、浙）佔百分之八十八·七；機器製造與修理廠之工人人數，沿海五省（冀、魯、蘇、浙、粵）佔百分之六十七·五。據民國二十四年統計，電氣廠之發電容量，沿海五省（同上）佔百分之七十九。據民國二十五年之統計，煉鐵廠之熔鐵爐容量，沿海三省（遼、冀、蘇）佔百分之五十五·六。（註一）抗戰以前，在實業部登記之工廠，全國共有三千八百四十九家，而上海一隅佔一千二百九十餘家。可知中國過去之工業以沿海爲重心。沿海一帶，海防薄弱，抗戰期間，次第淪陷，百年來辛苦經營之工業基礎均遭敵人破壞或掠奪，一等工業中心如上海、天津、青島、武漢，二等工業中心如北平、無錫、廣州、濟南，三等工業中心如塘沽、唐山、南通等均告淪陷，損失之大，一時難以估計。以上海一地而言，其生產佔全國工業生產二分之一以上；華商工廠因八一三滬戰而全部被毀者，閘北一帶約有百分之三十五，浦東、南市一帶各約百分之二十，合計被燬工廠，當佔總數百分之七十左右，損失總額當在八萬萬元以上。（註二）據專家之估計，（註三）中國本國及在中國境內第三者各國之產業，在抗戰期內因受日人破壞所受之損失，如下表所示：

業別

外國產業

中國產業

合計（單位百萬美元）

工業

三〇四·五

二七九·七

五八四·一

鑛業	一〇五・〇	九〇・五	一九五・五
運輸業	六八五・一	二六九・一	九五四・二
郵電公用事業	一〇五・二	四一・二	一四六・二
合計	一、一九六・八	六七六・五	一、八八〇・一

可知損失總額約計美金十九萬萬元，即為前車之鑑。是故中國今後之經濟建設計劃，必須認識本國地理環境，謀計整個國家利益，並應注重大陸之發展，內地各省既有相當成績，乃向沿海發展。抗戰期內，由沿海沿江內遷之民營工廠共有四百五十二家，工廠物資遷入十二萬餘噸，工業界移民達十餘萬人，內遷工廠日漸擴充，新建工廠逐漸增多，已奠定日後建設之基礎。

第三節 工業區位問題

工業可分重工業與輕工業二種：重工業之原料以煤鐵為主，鋼鐵工業為一切工業之基本。其合理之地理位置，在原料燃料與市場最近便之處，即運費最小之地點。據任美鏗先生之研究，世界鋼鐵工業之位置，約可分為下列八類：（註四）

(1) 如鐵砂、煤焦與市場同在一地，則其地鋼鐵工業自蔚然勃興，如英國之伯明罕(Birmingham)。

(2) 如一地煤鐵蘊藏均極豐富，但其附近並無重要市場，則鋼鐵工業之發達將受市場消費量之限制。如加拿大之雪特尼(Sydney)。

(3) 如煤礦區域為鋼鐵製品之重要市場，而鐵砂產地亦相距並不過遠，則鋼鐵工業集中於煤區，所需鐵砂由他處運來，造成「移鐵就煤」之現象。如德國魯爾(Ruhr)區域之鋼鐵業，用本地之煤焦，瑞典之鐵砂。

(4) 上述「移鐵就煤」之情形，多限於含鐵較富之鐵砂，如瑞典鐵砂含鐵百分之七十左右。至於含鐵成

分較低之貧礦，則大部在本地冶煉，如洛林 (Lorraine) 鐵砂含鐵平均僅有百分之三十一。冶砂一噸以成生鐵，僅需煤焦半噸。故在第一次歐戰以前，洛林屬德時，鐵砂三分之二係就地冶煉，僅有三分之一出口至附近煤區，洛林不產煤焦，三分之二由魯爾煤區供給，此為「移煤就鐵」之實例。

(5) 如鐵礦附近為一重要市場，鋼鐵工業亦可發達，如意大利之鋼鐵工業以本國市場為基礎，鐵砂取給於羅馬以西之愛爾巴島 (Elba)，煤焦自英國或德國輸入，洛林之鍊鋼業亦可歸入此類。

(6) 如市場位於煤焦與鐵砂產地之間，且與兩者交通甚便，則鋼鐵工業多設在市場附近。如美國芝加哥 (Chicago) 為鋼鐵製品之一大市場，其地位於阿巴拉契安山 (Appalachian Mts) 煤田與蘇必利爾湖 (Superior Lake) 鐵礦之間，故成為美國鋼鐵工業之重要中心。

(7) 如煤區在市場與鐵礦之間，其附近亦可發生鋼鐵工業，如德國之薩爾煤田，其鋼鐵工業之興起，即因其位於洛林鐵礦區域與德國西南部市場間之故。

(8) 如鐵礦在煤田與市場之間，其附近亦可發生鋼鐵工業。實際上，此等地方多在運輸便利之區，且常為鐵砂之出口港，鐵砂運至煤區後，回船無貨可裝，多載煤以資補救，因此鐵砂出口港之附近如有相當市場，常可發生小規模之鋼鐵業，如西班牙西北部鐵砂出口港畢爾巴鄂 (Bilbao)。

上述鋼鐵工業之八種位置，尤以第一第三與第六較為普通，世界之重要鋼鐵工業位置大部均屬於此三類。中國戰後發展工業，鋼鐵需要必多，故鋼鐵工業必須首先發展。中國煤鐵分佈，至不平均，煤之儲量，山西佔百分之五十二，陝西佔百分之二十九，合佔百分之八十一。鐵之儲量，遼甯省佔百分之七十，察哈爾之宣化、龍關鐵礦佔百分之九，河北省之灤縣佔百分之三。由是觀之，中國鋼鐵工業建立之最理想地點，當在渤海、遼東灣一帶，惜形勢暴露，易受敵人侵襲。是故北方之鋼鐵工業當以山西為主要區域，遼東灣一帶為次要區域。太原之西北鍊鋼廠，在抗戰以前，幾已完成，鐵砂與煤焦產地距廠約在二百公里以內，且甯武、平定、軒岡等

大部均有鐵道可通，就原料供給而言，廠址頗合理想。陽泉車站附近之保管公司，利用附近之鐵，與井陘之煤，在戰前已有出產。北方之軍工業及若干重工業均可分建山西境內，由國家經營，則鋼鐵產銷均可相應，決無「生產者有過剩之虞，消費者有貨缺之感」。遼東灣一帶所建立之鋼鐵工業，規模不必過大，生產祇求適應市場之消費，過剩之鐵砂向山西輸送。該廠地點除原有之鞍山鐵廠（主要鐵礦區為廟兒溝、弓長嶺、鞍山，煤礦區為撫順與本溪湖）外，又可在秦皇島建立小規模鋼鐵廠，鐵由灤縣供給，煤則取自開灤。龍煙鐵廠位於北平附近之石景山，北取察省之鐵，南取六河溝之煤，又與市場相近，水則取自永定河。從經濟立論，以上各廠地點均甚合理。長江沿岸亦為鐵礦重要產區，漢冶萍公司為長江中流最重要之實業，惜其創辦之初，於礦石之來源，燃料之供給，機爐之定購，皆未曾考慮周詳。鐵廠位於漢陽龜山之麓，襟江帶漢，形勢雖便，而沙鬆土溼，填土埋樁之費至二百餘萬兩，又未知煤鐵礦之所在，而先建鐵廠，其後在大冶得鐵，亦云幸矣，在江夏馬鞍山得煤，煉成之焦，含磷甚重，化鐵不宜，故最初該廠所用之煤焦購自德國，煤量大而價廉，由遠處運來，不合經濟原理，其後虧累甚鉅，因此屢向日本借款，訂立不平等條約，在四十年以內，該公司必須售給日本頭等礦石一千五百萬噸，生鐵八百萬噸，自此一個中國人所辦之事業，實際上為人作嫁，為日本之重工業樹立不拔之基礎，可知漢冶萍公司之失敗，並非完全由於位置之不宜。抗戰以前，中央有設立鋼鐵廠之計劃，初擬設廠於長江南岸南京、蕪湖間之馬鞍山（屬當塗縣），鐵砂可取給於附近，及上游之銅陵、繁昌諸礦，大冶鐵砂亦可順流而下，煤焦則驛縣之中興煤，運至浦口有津浦鐵道之便，皖北之淮南煤亦有一部分可以煉焦，有淮南鐵道之便，可知中央鋼鐵廠之位置與漢冶萍公司之位置相似，距鐵礦較近，距煤田較遠也。其地距市場雖近，但遇對外戰爭，易受敵人威脅，故民國二十五年五月中央鋼鐵廠籌備會組織成立時，決定設廠於湖南株州附近，後以株州狹小，地勢復低，最後勘得湘潭之下攝司，除適合建築、交通、安全諸條件外，原料燃料之取給亦便。煤取給於萍鄉之高坑（儲量一千五百餘萬噸）、湘潭之譚家山（儲量二千四百餘萬噸），煤之灰質低，

硫分輕，極合煉焦之用，爲中部各省產煤焦最佳之地，湘鄉、洪山澗、恩口等處之煤，可供鍋爐之燃料，醴陵、石門之煤，可供煤氣發生爐之需要；鐵砂則取給於甯鄉鐵礦，該礦儲量約一千一百餘萬噸，含鐵量平均在百分之五十以上，礦區距長沙不過一百公里左右，地形平坦可建輕便鐵道，以利運輸，湖北之大冶、鄂城，爲中國中部最重要之鐵礦，含鐵量在百分之六十以上，亦可運來，且有水道之便；錳礦石則取給於湘潭上五都，儲量在一百萬噸以上；石灰石取給於湘江沿岸及萍鄉峽山口之獅子山等處；白雲石取給於衡山縣，儲量三百萬噸；火泥則長沙下游六十里處丁字灣、同官等地均有之；鋼鐵成品除供給附近需用外，輸出亦易，故從各方面觀察，中央鋼鐵廠之位置較優於漢冶萍公司也。

抗戰時期，鋼鐵之製造應求自給，民國二十七年三月，中央即在漢口成立鋼鐵廠遷建委員會，拆運漢陽、大冶及六河溝鐵廠之機器，同年與資源委員會及兵工署合建鋼鐵廠於重慶上游二十公里之大渡口，位於長江北岸，交通甚便。二十八年冬又與兵工署第三工廠合併，規模尙大，內分動力廠、煉鐵廠、煉鋼廠、軋鐵廠、煉焦廠等部分。原料鐵砂由綦江鐵礦供給（儲量一千三百萬餘噸），煤焦由南川之萬盛場（儲量三千三百萬噸），及貴州桐梓之南桐煤礦供給，嘉陵江煤田煤量更富，硫質甚低。故大渡口鋼鐵廠之位置尙稱合理。此外四川樂山附近之五通橋亦可設廠，附近黃丹、石磷兩煤田，儲量甚富，鐵砂由西康冕甯縣之瀘沽鐵礦供給，由瀘沽穿小相嶺，順大渡河至五通橋築一鐵道非不可能。且瀘沽鐵礦儲量七百八十萬噸，含鐵量甚高，在百分之六十五以上。近年西南各省地質調查日詳，重要鐵礦續有發現，但因交通不便，與市場隔絕，最近期內勢難大規模利用。其中較有希望者爲黔西之水城觀音山鐵礦，儲量二千三百餘萬噸，含鐵量在百分之五十八以上，鐵礦附近又有豐富煤田。水城距威甯不過六十公里左右，將來川滇（敘昆）鐵道築成後，自威甯至宜賓不過三百五十二公里，至昆明不過四百二十一公里，如由水城築支線通威甯，則交通甚便。將來岷、沱流域爲中國內陸最重要之工業區域，卽爲鋼鐵消費之主要市場。故僻地鐵礦之開採，亦甚需要也。

中國重工業區域，就地文上天賦之厚而言，本以東北區爲第一，華北區爲第二，華中區爲第三，華西區爲第四；但就其地理上位置之重要而言，則應以華西區第一，華中區第二，華北區第三，東北區第四；吾國之永久國防工業，應抱定華西區第一，華中區第二之宗旨，全力以赴，決不可因此次抗戰之勝利結束而稍予寬假也。（註五）

輕工業以棉紡織業爲代表。據民國十九年統計，中國棉紡織數，按城市分配，上海約佔全國總數百分之五十六，青島約佔百分之八，武漢約佔百分之七，天津約佔百分之六，通、崇、海約佔百分之四，無錫約佔百分之三，六市共佔百分之八十四。江蘇省在中國棉紡業之地位，最佔重要。方顯廷先生解釋中國棉紡業集中少數區域之原因，謂有六端：其一，凡此諸市，均爲中國棉業中心，在民國七年至十八年間，蘇、鄂、冀、魯四省每年棉產，其最高額幾佔全國產額百分之九十一，其最低額亦達百分之六十七，此外上列六市之中復有爲棉花進口之中心者；其二爲煤與電力供給之便利，河北與山東二省爲中國產煤之區，江蘇與湖北雖非產煤之區，然上海與漢口二處確爲煤運之中心，至論電力之供給，江蘇亦較他省爲優，約佔全國電力總量百分之四十以上，而所需電力均賴於上海電力公司；其三爲運輸之便利，諸棉業中心均爲航業發達之區，除通、崇、海外，其餘五市均爲主要鐵路幹線必經之地；其四爲鄰近廣大之市場，上述四省面積僅及全國面積百分之五·五，而人口則佔全國人口百分之二十六，四省人口之平均密度爲每方哩四百八十一人，其鄰近諸省之人口密度亦多不在上列四省之下；其五爲商業發達，金融便利，上海、漢口、天津與青島均係通商口岸，此四處之貿易額，約佔全國貿易總額之半數，又此等都市資本利率多較內地爲低，企業家集款因之亦易；其六爲紡織廠發展最早之處，亦即中國棉紡織業集中之地，上海自一八九〇年成立機器織布局以來，即握中國棉紡織業之樞紐，今後若干年間，固仍將保持其固有之地位。（註六）中國棉紡織業之分佈雖由自然之發展，然以偏於沿海，不免受外力摧殘。中國棉花產區，大致在長江以北，與小麥帶相符合，雖長江以南若洞庭湖附近，鄱陽湖附近以及江南一帶

亦能產棉，要多鄰近長江。據民國二十五年統計，各棉區之產量及紗錠數，列表如左：

棉區	棉產量(擔)	紗錠數(枚)	每千擔皮棉紗錠數
江蘇區	二、四二五、〇〇〇	三、二六七、〇〇〇	一、三四七
山東區	一、七九〇、〇〇〇	五九七、〇〇〇	三三四
天津區	五七六、〇〇〇	二八八、〇〇〇	四七六
陝西區	八九〇、〇〇〇	一一、〇〇〇	一四
兩湖區	二、九八二、〇〇〇	三八四、〇〇〇	四一七
平漢北段	二、五一二、〇〇〇	八〇、〇〇〇	三二
九江區	二九〇、〇〇〇	二〇、〇〇〇	七〇

沿海如江蘇、山東、天津三區，就棉產而論，已達紗錠飽和或過多之境界，故以前被敵軍破壞者，戰後不必恢復，未被破壞者，應保持原狀而已，故沿海一帶之棉紡工業勿必擴充。內地如陝西棉區，每千擔皮棉紗錠僅有十四枚，將來棉產復可增至一百五十萬擔，除供被絮用外尚可供給四十萬紗錠之消耗，設廠地點以渭南、西安、咸陽爲宜，燃料有陝北之煤，銷路則有四川、陝西、甘肅諸省。兩湖棉區每千擔皮棉紗錠數四百十七枚，現有棉產以供現有紗廠之需，尙有餘額，但紗廠集中於漢口，長沙亦有一廠，將來襄陽、沙市、常德均可設廠，可供四川、西康、貴州、廣西諸省之用。平漢路北段自保定至新鄉，產棉極盛，而棉紡工業極不發達，每千擔皮棉紗錠數僅三十二枚，將來可望發展，且附近煤產豐富，彰德、石家莊均應爲紡織工業中心，雖去海不遠，然較沿海諸港可少受外力威脅。九江棉區包括江西及鄂東、皖西，棉產豐富，每千擔皮棉紗錠數僅有七十枚，棉紡業尙有發展餘地。山西棉區每千擔皮棉紗錠數一百三十九枚，戰前運城一帶尙有棉花外銷，且山西煤產豐富，在汾河下游尙可發展棉紡工業，再增加紗錠十萬枚，並無困難。以上所舉五區均爲棉紡工業之合理

區域。民國二十六年中央政府及銀行界方面已有計劃在彰德、襄陽、沙市、常德、渭南、咸陽等地創建規模宏大之紗廠，一部且已動工建築，後因抗戰而停頓。然未來棉紡工業之復興，非達到「紗廠應在棉區內設立」之計劃，難於抵抗洋紗之壓迫，故利用廉價之原料，減低紗布之成本，中國棉紡工業始有獨立更生之希望，其他工業之發展方針，亦不外此也。（註七）

參

（註一）見陳振漢：戰前工業區位之評價，載新經濟五卷九期。

（註二）見方顯廷：抗戰期間中國工業之沒落及其復興途徑，載新經濟一卷四期。

（註三）見高平叔：經濟建設與產業復員，載民國三十二年十二月五日大公報。

（註四）見任美鏞：鋼鐵工業的位置問題，載新經濟五卷六期。

（註五）見吳承洛：戰後工業建設區位之研究，載新經濟七卷一期。

（註六）見方顯廷：中國之棉織業。

（註七）見馮澤芳：我國棉工業區域的合理分佈，載新經濟三卷八期。

第十二章 鐵道論

國父曰：「交通為實業之母，鐵道又為交通之母。」而中國鐵道之建築，最初由外人建議。前清同治三年（一八六四），英國鐵道專家史梯芬遜（St. Macdonald Stephenson）由印度來華，彼對於中國鐵道之建築，主以漢口為總樞紐，東連上海，西經四川、雲南以通印度，南經湖南以達廣東，北自鎮江經天津以至北平，是為四大幹線。支線有二：一自上海走甯波，一自蘇州趨福州。史氏計劃如能實行，則漢口為中國最大之鐵道網絡點，惜當時朝野缺乏鐵道知識，無有重視之者。

中國鐵道之建築，以前清光緒二年（一八七六）所建之淞滬鐵道爲最早，當時社會風氣未開，驟睹奇異，目爲怪物，且發生火車傷人事件，乃羣起反對，旋即贖回拆毀，今之淞滬鐵道乃光緒二十四年（一八九八）所重建。其由中國自動建築者，卽北甯鐵道之唐山胥各莊段，稱唐胥鐵道，以運煤爲目的，此爲中國正式建築鐵道之始。後因中、法之役，深感軍隊運輸之不便，朝野始有建築鐵道之覺悟，然因財政支絀，各國乘機投資，遂開列強對華鐵道侵略之局面。造路之資力與人才均賴外國供給，故其計劃路線，以外人之利益爲前提。外人先租我海港，繼而發展其交通，以便其大宗工業產品之深入內地，並將內地之原料吸收而去，故中國大多數鐵道以海港爲出發點，由此外力向內伸展，某國鐵道所至之地，待路成而國權卽隨之而轉移，造成各國之勢力範圍。此種路線，通稱內侵略線。昔日列強所以謀我之政策，不僅一端，其堅牢而最慘烈者，莫如鐵道政策。列強有鐵道以便經濟侵略，各國遂競欲投資於中國之鐵道，於是引起列強在中國之猛烈競爭。

第一節 東北鐵道戰

列強之以鐵道政策謀我也，始於俄國之建築東三省鐵道，其後列強在東北之紛爭，其中心問題，要不外路權之奪取，是故列強在東北之鐵道競爭史，不啻爲東北之外交史。日本佔領中國之東北，其重要原因亦由於中國北甯鐵道與滬海、吉海、打通、洮昂等路聯運之成功，可知鐵道之建築，在東北爲最重要之政治問題，亦爲最重要之經濟問題。東北境內之鐵道，最初建築成功者，首推俄國建築之中東鐵道。在中、日戰爭以後，清廷圖雪戰敗之恥，李鴻章乃與俄國駐京公使加西尼（Count Cassini）曰，俄國如能阻止日本在東北之發展，願許俄國在東北有軍事及交通上之便利。其時俄國在歐洲受英國之抑制，雄圖難伸，渴欲在遠東方面獲得出海口岸，於是決定建築西伯利亞大鐵道。然自赤塔以東，中、俄兩國之國境凸出如弓形，鐵道路線必須繞行黑龍江北岸，中間地勢險阻，工程艱難，需費甚鉅，且地寒物稀，在經濟上殊少價值，如能橫貫中國東省之北部，可縮

短五百哩之距離，且東省北部之經濟價值，亦非黑龍江以北之地所能比擬。光緒二十二年（一八九六）俄皇尼古拉斯二世（Nicholas II）行加冕禮，加西尼要求清廷派李鴻章爲奉賀使，俄人遂以援助中國等甘言相餌，鴻章乃與俄財政大臣維德伯爵（Count Witte）會議於莫斯科。維德謂鴻章曰：「無鐵道則無同盟，吾人之結論在此一語。」當時中、俄兩國因利害相同，於是締結中俄密約，允准俄國所建之西伯利亞鐵道通過吉、黑二省，以達海參崴。未幾又與俄國訂立華俄道勝銀行契約及東清鐵路公司條約，鐵道由華俄道勝銀行承辦，於是開始建築中東路幹線，取得沿線之地畝權、採礦權、伐木權、內河航行權以及行政、軍警、司法等權利，馴至中東路附近區域不啻淪爲俄國之殖民地，東鐵公司更無異爲此地帶之政府。中東路軌距五呎，與俄國國有鐵道軌距相同，爲同一系統。俄國得隴望蜀，企圖伸其勢力於東省南部。會光緒二十三年（一八九七）德人強佔山東之膠州灣，俄亦派艦隊駛入旅順口，以威迫方式，取得旅順、大連二十五年租借權，以及中東路支線之建築權。所謂中東路支線，卽北起哈爾濱，南至大連灣之路線也。俄人至此猶以爲未足，於光緒二十四年（一八九八）欲得榆營鐵道（山海關至營口）之建築權，英國出而反對，交涉互四五月，兩國國交幾頻破裂。夫英、俄爭此鐵道者，何耶？以俄人取得東三省鐵路權，俄、法、比三國同盟復得蘆漢鐵道（卽平漢路）權，若更益以榆營一線，則俄、法勢力貫注於黃河以北，故英國不得不篡取榆營以中斷之也。至光緒二十五年（一八九九）英國與俄國妥協，俄人在東北之勢力，得英人承認，其在東北之發展，益形猖獗，列強乃對東北倡工商業各國機會均等之說，俄國雖亦列席，然陽奉陰違。其時中國人民因外勢日迫，忿忿不平，義和團排外之事，亦因是而起。俄人藉鎮亂爲名，戍兵守路，辛丑和約旣成，而俄兵之在東省者延而不撤，有久佔之意。英、日嫉之甚深，日、俄在東北之鬥爭，英國陰爲日本後盾，醞釀至光緒三十年（一九〇四）二月二十日，乃發生日、俄大戰，遼東淪爲戰場。結果俄國失敗，擅將長春、大連間之鐵道及其附屬權益，無條件讓與日本。自此俄國保有中東路幹線，日本佔有中東路南線，改名南滿鐵道，並改寬軌爲標準軌，是時日、俄兩國因鐵道勢力而平分東北，

於是有「南滿、北滿」之名稱。在日、俄戰爭時，日本所建之安瀋軍用鐵道亦改爲商用主要路線，營口支線亦歸日本佔有。於是日本在東北有大連、安東二出口港，營口亦受其控制。日、俄平分東北勢力以後，貨運競爭甚烈，大連終以港口優良而常佔優勢。當時俄國勢力陷於節節退却之頹勢中，困守東北北部，一籌莫展。英、美二國雖欲在東北建造新法線與錦瑗線，以對抗中東、南滿二路，亦未成功。所謂新法線，自新民至法庫，並可延伸至龍江，其建築合同，由中國與英國保齡公司 (Palmer Co.) 於光緒三十三年 (一九〇七) 簽訂，日本竟認此線爲南滿路之平行線，阻撓抗議，卒被打消。所謂錦瑗線，由北甯路之錦縣起，經朝陽、阜新、遼源、洮南、龍江以達黑龍江邊境之瑗瑗，此路如能完成，當時之中東、南滿二路，其利益之一部勢必被奪，海參崴與大連之繁榮，或將日減，而俄國尤感痛苦者，由於瑗瑗與海蘭泡僅一水之隔，臥榻之側，豈容他人酣睡，日本所尤感痛苦者，爲「東蒙」侵略之受阻撓。五千萬美金之借款合同已於宣統二年 (一九〇九) 成議，但爲日、俄兩國合力抗議而終。此外又有美國國務卿諾克斯 (Knox) 之「滿洲鐵道中立計劃」 (Neutrality Proposal)，諾克斯計劃之目的，在於貸款中國，使中國政府能贖回東北所有鐵道，當然包括中東路與南滿路。此議初出，環球震動，而日、俄兩國竭力阻撓，英、法亦附和日、俄，僅德國贊助美國主張，所謂「滿洲鐵道中立計劃」因各國猜忌未泯而歸泡影。自此以後，日本在東北鐵道之擴展更無顧忌。民國二年 (一九一三) 日人又要挾中國建造「滿、蒙五路」，民國七年 (一九一八) 又與段祺瑞密訂建築「滿、蒙四路」之條約，民國十六年 (一九二七) 又向東北當局要求建築六路 (註一)，雖均未成功，然日人壟斷東北鐵道之野心，已昭然若揭矣。

中國在東北自建之鐵道，以北甯路爲幹線，亦爲東北鐵道中最早開工之路線，創議於光緒三年 (一八七七)，先建關內一段，經十五年始告完成，至光緒二十年 (一八九四) 借得英款，始築關外一段，因八國聯軍及日、俄之戰，屢告停工，至光緒三十三年 (一九〇七) 始通車至遼陽，北甯路自關內一段開工起，至全路通

車爲止，歷二十九年，起工雖早，而完全通車反在中東與南滿二路之後。中國在東北所建之鐵道，除北甯路外，尚有吉長路及四洮路，吉長路興工於宣統二年（一九一〇），完工於民國十二年（一九二二），四洮路興工於民國六年（一九一六），完工於民國十二年。此二路均借日款，名爲自造，事實上無異爲南滿路之延長線。故當時東省南部之運輸，全由南滿路獨佔，東省北部之運輸，則由中東路獨佔，而日本之侵略我東北尤急。東北當局深感一北甯路不足以與南滿、中東二線競爭，於是有意起直追自力造路之覺悟。中國在東北之熱烈造路運動，始於民國十三年（一九二四），是年五月成立東北交通委員會，積極建築南滿路之包圍線與平行線。在南滿路之東，建築潘海線與吉海線，伸入吉林；在南滿路之西，建築打通線與洮昂線，伸入遼西與黑龍江省，在六年之內，均先後完成。此數路之完成，在北部將中東路截成兩段，在南部將南滿路包圍於核心。但營口港之天然形勢與人爲設備，不及大連港之優越，故新成路線反成南滿路之營養線。據確實統計，西四路所運貨物之三分之二與東四路所運貨物之十分之九，均由南滿路運至大連出口，不啻爲人作嫁。最後中國東北當局決心自闢出口途徑，而與大連對抗，此葫蘆島築港之由來也。惜乎動工未幾，即遇九一八事變，東北一切建設均陷於停頓。

第二節 關內鐵道戰

中國可航之河流多東西行，山脈走向大都東北西南行，故南北交通向稱不便。自平漢、津浦二路通車後，對於南北政治文化合流之貢獻殊大。平漢鐵道於光緒二十三年（一八九七）七月開工修築，時稱蘆漢鐵道，後改名京漢鐵道。初美國正圖承攬該路借款時，俄國陰與法國聯合，指使不爲各國所注意之比利時，以大比公司名義，與中國訂立四百五十萬鎊之京漢鐵道借款條約，其實權操諸俄、法二國。同時華俄道勝銀行又得承借山西商務局修築正太鐵道之借款，爲伸張俄國勢力於山西之初步。先是英國經營中國實業之福公司，已與山西商

務局訂有借款開礦附設鐵道之成約，今俄既攫得蘆漢鐵道之借款權，其勢一舉而發展至長江流域心臟地帶，又進而掠取英人在山西之權利，復擬獲得同成鐵道之建築權，以四川爲前進之目標。是時英人大驚，憤嫉之餘，乃向清政府要求天津、鎮江間，山西、河南、襄陽間，九龍、廣州間，上海、南京間，浦口、信陽間，蘇州、杭州、甯波間各鐵道之建築權，又與中國訂立關外鐵道借款契約，以伸其勢力於東北，是時英、俄在中國利害衝突日烈。旋乃妥協，成立鐵道協定：「揚子江流域爲英之鐵道建築範圍，長城以北，爲俄之鐵道建築範圍，互相承認，不相侵害」。當時德國鑒於英國之攫得津鎮鐵道之建築權，認爲妨害德國在山東既得之權利，起而力爭，一國亦告妥協，自天津至山東南境，由德國承造，自山東南境至鎮江，由英國承造，其界限之區劃，所以必爾者，以北端爲德國勢力範圍，南端爲英國勢力範圍。

美國既喪失平漢鐵道之借款機會，乃於光緒二十四年（一八九八）獲得粵漢鐵道之借款權，既動工矣，而俄、法以比利時爲傀儡，在紐約陰收股份三分之二，俄、法之用意，將以北接蘆漢鐵道，南接越南、龍州鐵道，而使俄、法勢力貫通於全國。先是法國於光緒二十一年（一八九五）與中國訂立廣西、龍州至南甯、龍州至百色兩鐵道之建築權，又於光緒二十四年（一八九八）獲得滇越鐵道之建築權，由越南之海防起，經河內、老開以達雲南之昆明，而其預定路線，則更由昆明起，延長接續之，經昭通入四川，以達宜賓、成都，此線會由法國里昂市之調查委員會測量。英人亦於同時獲得滇緬鐵道之建築權，其預定路線由緬甸之瓦城起，經大理、楚雄，以達昆明，再由楚雄分歧，經甯遠入雅安，以達成都，更由成都出重慶，以通長江，而江南之滬甯鐵道（今稱京滬鐵道）於光緒二十九年（一九〇三）借英款建造，光緒三十四年（一九〇八）通車，此即英人華印鐵道計劃線之東端。可知英、法對於中國西南部鐵道競爭亦甚劇烈。

清末，列強在中國爭築鐵道，圖謀瓜分中國，爲人人共知之事實，國人鑒於情勢之嚴重，於是收回外人承造之鐵道與自行籌辦鐵道之議大盛。光緒三十一年（一九〇五）向美國合興公司贖回粵漢鐵道之建築權，光緒

三十四年（一九〇八）又向比國贖回蘆漢鐵道。然國人對於自造鐵道，乃激於一時之熱忱，缺乏持久之實力，醞釀多時，終鮮成效，列強復迫我履行條約。粵漢鐵道路權既已贖回，又因開辦費無着，於宣統二年（一九一〇）向英、美、德、法四國銀行團借款，同時中國爲調和列強衝突起見，又將川漢鐵道併入，舉行川粵漢路六百萬鎊之借款。宣統三年（一九一一）簽訂正約；同時清政府又揭贛鐵道國有政策，置輿論於不顧，結果釀成川、鄂等省紳商反對鐵道國有，力爭商辦之大政潮。未幾，武漢起義，清室顛覆，此約亦擱置成爲懸案。當時梁任公先生主張川漢鐵道應由川人自辦，其言曰：「使蜀路入於英，則全蜀入於英，使蜀路入於法，則全蜀入於法，使蜀路分入於英、法，則全蜀分隸於英、法。」又曰：「我族終有蜀，則中國雖亡，猶可以圖存。」（註二）四川之重要，於今益可證明。

第三節 內侵線與向心線

中國鐵道之建築，與列強關係之密切，由其競爭之烈一點觀之，已可知其梗概。如就中國鐵道外債各國分配額觀察，更可瞭然。以民國三年（一九一四）六月底（即第一次歐戰以前）之統計而論，未償債額中，英國佔百分之四十五·〇四，居第一位，法國佔百分之十九·六七，德國佔百分之十八·九三，比國佔百分之六·九二，日本佔百分之五·六，美國佔百分之三·八二。英國因其勢力侵入中國最早，幾佔總額之半，法國與俄國合而謀我，比國因有俄、法之奧援，勢力均大，日、俄兩國對鐵道投資均屬直接性，故在此統計上不易顯出其勢力。在第一次歐戰以後，列強在中國之鐵道投資與前大異，據民國二十一年（一九三二）六月底之統計，日本躍居第一位，佔百分之三十六·八，英國則由百分之四十五·〇四猛跌至百分之十九·四五，美國則不及百分之三。

據民國二十四年（一九三五）六月統計，中國鐵道幹支線全長一萬九千七百六十六公里，每一百方公里僅

佔〇·一七公里，每一萬人所得僅〇·四公里，比之美國每一百公里佔五·三公里，每一萬人所得三十三·五公里，誠墜乎其後矣。中國鐵道不但稀少，且分佈至感不均，據民國二十四年之統計，在東北四省者，佔全國鐵道總長二分之一。以關內各省而論，分佈亦不平均，在沿海冀、魯、蘇、浙、閩、粵六省者，佔關內鐵道總長百分之五十七，分佈於中部豫、皖、贛、湘、鄂五省者，佔關內鐵道總長百分之三十一，分佈於漢南及西北如察、綏、晉、陝四省者，佔關內鐵道總長百分之十二。蒙古、新疆、西藏、西康、甯夏、青海等地均無鐵道，固無論矣，即如西北之甘肅（隴海路向天水展築），西南之廣西、貴州，至抗戰以後始有鐵道，而四川位於腹心，除礦區有短距離鐵道外，尙無省際鐵道。中國鐵道分布之所以如此不均者，全受列強租代庖之賜。故就國防觀點而論，中國實缺少向心路線也。所謂向心路線者，乃與內侵線相反之主動性路線，自內地之數點出發，而向邊境省區輻射，形成有系統之鐵道網，此於軍事經濟均有裨益。

在抗戰以前，中央政府已能逐漸注意建設國防有關之鐵道，如隴海路由靈寶向西展至陝西寶鷄，今已築至天水，更向蘭州展築；山西同蒲路自大同至風陵渡，在抗戰初期，對於北戰場之貢獻甚大，惜爲狹軌，且淪陷甚早也。至於聯絡京滬、滬杭二線之蘇嘉鐵道，其長度雖僅七十五公里，但在淞、滬會戰時，在軍運上貢獻甚大。長江以南，東西交通不便殊甚，故築浙贛路，起自杭州，止於萍鄉，與粵漢路支線株萍路銜接，在淞、滬會戰時，西南之人力物力源源由此線供給，以助長江航運之不足。粵漢路爲中國南北大幹線之一，因株州、韶關一段四百五十六公里未能完成，在交通上之功能未顯，乃於民國二十二年（一九三三）開始續修，至二十五年（一九三六）全線通車，爲長江與粵江間關一捷徑，北端之武漢爲中部重鎮，南端之廣州爲南方之海口，有此一線通達，得保障東南半壁，關係至大，在經濟上粵鹽湘米可濟有無。此外又在安徽省建造淮南與江南鐵道。淮南鐵道在皖中，以運煤爲目的。江南鐵道在皖南，自南京起，通至孫家埠，又展築至貴溪，與浙贛路銜接，爲南京後方之補給線，全路行將竣工，因首都淪陷，自行拆除。

抗戰以來，原有通商口岸，相繼淪陷，於是國際孔道之另闢，與後方路線之發展，為交通建設之兩大目標。抗戰之初，即着手建築湘桂鐵道，起自湖南之衡陽，預定路線經桂林、柳州、南甯，直達鎮南關，而以越南之海防為出口，當時歐局穩定，該線實為溝通國際交通最理想之路線，自衡陽至桂林一段，於二十六年（一九三七）九月開工，二十八年（一九三九）十月完成通車，計每日建築一公里，開我國鐵道工程之新紀元。通車之始，適值武漢撤守，後移物資得該路轉運之力甚多。桂林至柳州一段，則於桂南戰事緊張時建築完成。柳州至鎮南關一段，因南甯失守而未能及時觀成，因此自柳州向西展築，以入黔省，築至都勻，有展至貴陽計劃。此外尚有滇緬、敘昆兩路，滇緬鐵道起自昆明，西經祥雲，折而南，過瀾滄江，順南丁河，出中、緬邊境，於民國二十七年（一九三八）十一月開始建築。在工程上分東西二段，以祥雲屬之清華洞為界，東段工程進行較速，西段工程進行較遲，在滇境全長八百八十公里。若緬甸勿失，可提早完成。考滇緬鐵道建築之議，始於一八二六年英人佔領下緬甸以後，自此英人屢派入入滇勘測路線，最著名者為台維斯（Colver H. R. Davis）於六年中（一八九四—一九〇〇）曾入滇旅行四次，其調查雲南大部之結果，認為建築滇緬鐵道之可能途徑為南丁河河谷一線，即今滇緬鐵道之所依據也。英之目的，除吸收滇西貨物由緬甸出口，以免法人獨佔外，又擬與川漢鐵道銜接，以完成由印度至上海之直達路線，已於前節言之矣。然滇緬鐵道之建築所以遲遲未能實現者，其故無他，實由於三峽航運之日便，滇緬鐵道建築之困難以及通車後收益之毫無把握所致也。今以事實需要，乃於艱難困苦中建築之。同年（一九三八）二月，開工建築敘昆鐵道，其路線自昆明起，經曲靖、宣威、威甯、鹽津，以達四川之宜賓（敘府），全長八百八十四公里，至二十九年（一九四〇）年底，已通車至曲靖。

茲以材料缺乏，後方之鐵道建築進行雖極遲緩，然朝野已一致認識鐵道之重要。戰後之鐵道建築，當以國父之實業計劃為依據，而分期完成。故總裁於中國之命運一書中，規定戰後最初十年內必須完成鐵道二萬公

聖，擬築路綫當以完成西北、西南之大幹線爲主要。即延長隴海路，完成成寶、川黔、川滇、黔滇、黔桂、湘黔、川漢諸路，並由柳州溝通廣州灣，由杭州溝通乍浦，如此則內陸有東方大港、廣州灣及緬甸之仰光爲出口港。此外則平、津之間，京、滬之間，漢口、西安之間等均須敷設雙軌。如是則過去經濟發展之不平衡，邊緣省區向心力之疏鬆，以及國防力之脆弱，可望改善也。

- (註一)「滿、蒙」五路：(1)四洮路(四平街至洮南)，(2)長洮路(長春至洮南)，(3)洮熱路(洮南至赤峯)，(4)開海路(開原至海龍)，(5)海吉路(海龍至永吉)。
- 「滿、蒙」四路(1)開原經海龍至永吉，(2)長春至洮南，(3)洮南至赤峯，(4)洮南、赤峯間某一點通某海港之一線。
- 「滿、蒙」六路：(1)吉會路之一段(敦化圖們江段)，(2)長大路(長春至大賚)，(3)洮索路(洮南至索倫)，(4)延海路(延吉至海林)，(5)吉常路(永吉至五常)，(6)新新線(新邱至新台子)。
- (註二)見梁任公：爲川漢鐵路事敬告全蜀父老，載飲冰室文集之二十五，中華版。

第十三章 貿易論

中外通商，始見於漢初，當時由中國運往大秦(羅馬)者，爲生絲繒絹，由大秦輸入中國者，爲珠玉、香料，而以安息(伊朗)爲中介市場，並非直接貿易也。大秦羨其利，欲征服安息，以與中國直接由海道通商，其企圖至一六六年(東漢桓帝延熹九年)安敦大帝破安息後，始克實現。自隋、唐兩代，大食(阿剌伯)勃興以後，西南亞洲之霸權由阿剌伯人掌握，故中國與羅馬之貿易，至唐代以後，絕焉無聞。而大食在唐代永徽

二年（六五一）正式遣使來華朝貢，當時之廣州爲中外貿易之中心。政府處理海外貿易，初設互市監，繼在沿海一帶設市舶司，監督對外商務，此等制度實爲吾國海關之濫觴。自此以迄明代中葉，中外貿易仍操阿剌伯人手中，而歐人之來中國貿易，尙在明代中葉以後。先是意大利人馬哥波羅（Marco Polo）於元初旅華，歸著遊記，中國富庶之名，始遠播歐西，於是引起教士及商人來華之興趣。至明代永樂宣德年間，鄭和奉命宣威南洋，曾遠至非洲東岸及阿剌伯等地。宏治十年（一四九七）葡人戈馬（Vasco da Gama）發現好望角後，歐、亞航路自此開闢，而哥倫布（Christopher Columbus）之尋獲美洲，初非抱有發現新大陸之奢望，其初意在探索溝通中國之捷徑。至正德十一年（一五一五），葡人拉斐爾伯斯德羅（Rafael Perestrello）試航來華，是爲中國與近代歐人直接通商之始。自此四百餘年來，列強在華之角逐，以爭取中國市場爲主要目的，故中國之貿易史亦卽中國外交史之一部分。

第一節 商埠與貿易

中國自鴉片戰爭失敗後，被迫訂立南京條約，開闢上海、廣州、福州、廈門、甯波五處爲通商口岸，並允許外僑私人租地居留，此卽條約商埠（Treaty Ports）。自南京條約後，中國外交着着失敗，喪權條約，層見迭出。根據條約，中國境內，過去除五大租借地外（膠州灣、威海威、廣州灣、九龍、旅大），條約商埠共有七十五處，自開商埠（Open Ports）共有三十六處，設有海關者共有五十二處。條約商埠爲列強經濟侵略中國之根據地。而中國自開商埠，其目的有二：其一欲維護國權，其二欲由關稅以裕國庫。然商埠之開闢，不論出於被動或自動，其數目之日增，確與全國貿易額之增加有密切之關係，觀下表而可斷言也。

年 代

貿易總額（註一）

商埠開設數（註二）

清同治三年（一八六四）

一〇五、三〇〇、〇八七兩

二〇（一八六四年以前所開）

清同治九年（一八七〇）	一一八、九八八、一三四	無
同治十四年（一八七五）	一三六、七一六、一六七	無
光緒六年（一八八〇）	一五七、一七七、〇三九	四
光緒十一年（一八八五）	一五三、二〇五、七二九	七
光緒十六年（一八九〇）	二一四、二三七、九六一	五
光緒二十一年（一八九五）	三一四、九八九、九二六	六
光緒二十六年（一九〇〇）	三七〇、〇六七、一七四	九
光緒三十一年（一九〇五）	六七四、九八八、九八八	三二
宣統二年（一九一〇）	八四三、七九八、二二二	九
民國四年（一九一五）	八七三、三三六、八八三	八
民國九年（一九二〇）	一、三〇三、八八一、五三〇	一
民國十四年（一九二五）	一、七二四、二一七、八八一	七
民國十九年（一九三〇）	二、二〇四、五九九、〇〇〇	二

第二節 鐵道與貿易

列強之經濟侵略中國也，先租我海港，繼乃由海港建造鐵道，伸入內地，擴展商埠之腹地，在缺乏河流與內地溝通之商港，鐵道之功能益為顯著。如青島貿易之發達，全由鐵道所促成。光緒二十九年（一九〇四）青島洋貨進口值為八百四十五萬兩，土貨出口值為二十三萬四千兩，至民國二年（一九一三）則洋貨進口值為二千六百二十一萬兩，土貨出口值為一千二百零四萬兩，蓋由膠濟鐵道於光緒三十年通車後，津浦鐵道相繼告成，

青島之腹地，得擴展至蘇、皖、豫、冀諸省。天津之腹地亦因鐵道而擴展，貿易區域除河北省外，尚包括東北之西部，漠南蒙古，西北各省以及豫、魯二省之北部，腹地之廣，除上海外，全國各埠無可倫比者。天津貨物之運輸，大抵由鐵道裝運，據一九二五年天津海關統計，出入天津之貨物，其中百分之六十五由鐵道運輸，百分之三十三由民船裝運，百分之二由馬車裝運，由此可知鐵道在交通上之價值，與貿易之關係。此外如廣州因粵漢鐵道全部完成，長江中上游必有一部分貨物由廣州出入。反之如廣州灣港口雖佳，但因無鐵道通達內地，故貿易不盛。就全國而論，貿易額之發達與鐵道關係甚為密切。如光緒二十二年（一八九六）至民國二年（一九一三）十八年間，中國對外貿易總額，由三萬三千三百六十七萬一千兩，增至九萬七千三百四十六萬八千兩，增加率為百分之一九〇，尤以光緒二十八年（一九〇二）至宣統三年（一九一一）貿易最為發達，其重要原因即為鐵道建築之猛進。在二十世紀以前，中國之鐵道，在南方僅有淞滬線，在北方僅有唐胥線及其擴展之部，里數有限。但至二十世紀第一十年，為中國鐵道之黃金時代。在此十年中所建之鐵道，列表如左：

年 代 所 建 鐵 道

光緒二十八年	(一九〇二)	中東鐵道
光緒三十年	(一九〇四)	膠濟鐵道
光緒三十一年	(一九〇五)	平漢鐵道
光緒三十三年	(一九〇七)	北甯鐵道
光緒三十四年	(一九〇八)	京滬鐵道
宣統元年	(一九〇九)	平綏鐵道，滬杭鐵道。
宣統二年	(一九一〇)	滇越鐵道，隴海鐵道之一部。
民國元年	(一九一二)	津浦鐵道

在短短十年之內，中國完全之鐵道，約有九千六百六十公里，對於中國經濟各部門之發展均有甚大之助力。

第三節 貿易國之競爭

與吾國貿易之國家，以英、美、日本爲主要。英國與中國通商始於明季，至清康熙九年（一六七〇）始開廈門、台灣兩處爲中、英互市商埠，康熙十六年（一六七七），粵督且招致英人在廣州設置商館。康熙二十三年（一六八四）清廷復詔設粵海、閩海、浙海、江海四關，以便通商。當時之貿易國，以英國爲主。乾隆十六年（一七五一）停泊黃埔之外船共十八艘，英佔其九。乾隆五十四年（一七八九）該處停泊外船之總數增至八十六艘，英佔六十有一。自康熙二十三年海禁解除後，至道光二十二年（一八四三）鴉片戰爭，中西貿易不啻全爲英國所掌握。五口通商時期（一八四三—一八五八）各國對華貿易仍以英國爲最鉅，美國次之，當時中國出口貨物，由英直接經營者，殆佔三分之二。咸豐五年（一八五五）在中國之洋行共有二百零九家，隸英籍者一百五十五，是年各國旅華之成年男子，除兵丁不計外，共計九百四十二人，其中六百五十人屬英籍。同治十年（一八六八）英本國在中國入口貿易中佔百分之三十三·三八，印度佔百分之三十五·五九，香港佔百分之二十一·七，三區合佔中國入口貿易百分之九十·三四；在中國出口貿易中，英本國獨佔百分之六十一·七五，香港佔百分之十二·九八，印度佔百分之〇·三八，三區合佔中國出口貿易百分之七十五·一一，可見當時英國對華貿易之發達。英國憑藉通商歷史之久遠，且有香港作遠東商業發展之根據地，其本國之倫敦又爲中國對歐貿易之轉口中心。故中國之對外貿易，在日、俄戰爭（一九〇五）以前，英國最佔優勢。

日本之對華貿易，至中、日之戰（一八九五）以後，始逐漸興盛。在同治七年（一八六八），日本在中國入口貿易中，僅佔百分之三·六五，在中國出口貿易中僅佔百分之一·三四。至光緒二十四年（一八九八）日

本在中國入口貿易中之地位，已增至百分之十二·五，在中國出口貿易中之地位，增至百分之十·一。當時日本不但棉貨及其他製造品已侵入中國市場，即銷日之土貨如大豆餅棉花等銷數亦不在少數。迨日、俄戰後，日本在遠東地位益見重要。至歐戰前夕（一九一三），日本在中國入口貿易中，佔百分之二十·三五，已駕英本國之上，在中國出口貿易中，佔百分之十六·二五，為英本國百分比之四倍。歐戰發生以後，日本更得發展對華貿易之機會。民國七年（一九一八）日本竟佔中國入口貿易百分之四十一·三五，佔中國出口貿易百分之三十三·六一。大戰告終以後，因美、德等國之競起，日本在中國對外貿易之地位，雖略見低落，然其為中國對外貿易國別之第一位，直至民國二十年（一九三一）而不變。後因日本侵佔我東北，東北各關不歸我有，關內人民亦拒買日貨，日本在華貿易地位乃大為減退。民國二十三年（一九三四）日本在中國入口貿易中，僅佔百分之十二·二，在中國出口貿易中佔百分之十五·一六，起而代之者為美國。

中、美兩國貿易之往還，遠在十八世紀之末，而正式商業關係之建立，始於光緒十年（一八八四）中美通商條約之訂立。至民國成立以後，中、美貿易始逐漸興盛。蓋歐戰爆發以後，西歐各國或以捲入戰渦，無暇東顧，或以交通梗阻，對華貿易殆陷停頓。美國初置身於戰局之外，舉凡歐洲所需之中國物產及中國所需之歐洲製品，均賴美國為之轉運，中、美貿易因此活躍，後雖加入作戰，但所受損失不重，故戰後美國工商業仍能日趨繁榮。同時中國受日本壓迫，時有抵制日貨運動，英國則受港、粵罷工及五卅慘案之影響，中、英貿易亦受打擊。惟中、美國交敦睦，故中、美貿易得有進展機會。民國二十一年（一九三二）美國對華貿易已超過日本，一躍而居第一位，佔中國入口貿易總額百分之二十五·四三，佔中國出口貿易總額百分之十二·一七。迨乎今日，美國在中國對外貿易中之首席地位仍無稍變也。

第四節 戰後之貿易政策

從海關貿易報告數字觀察，可知中國之對外貿易有二特點：其一，除少數年份外，貿易額與年俱增；其二，爲入口值多於出口值也。中國之對外貿易，當康熙四十年（一七〇一）至嘉慶二十五年（一八二〇）之間，尙屬出超，金銀輸入，有加無已。但至嘉慶二十五年以後，進口鴉片激增，入超因此漸增，勢非輦金出口，不克彌補。自道光十年（一八三〇）至十三年（一八三三）間，自中國流出現銀，每年達四五百萬元，遂使中國對外貿易由出超一變而爲入超。所謂入超，即進口值超過出口值也。自同治七年（一八六八）至民國二十五年（一九三六）六十八年間，僅有六年出超。自光緒三年（一八七七）以後，殆已不復再見出超。雖在第一次歐戰期內，如民國八年（一九一九）前後入超數額，曾大見減少，迨戰後即告恢復。入超數額，其始尙微，繼而增高，莫可遏止。查光緒十五年（一八八九）入超不過一千四百萬關兩，迨至光緒二十七年（一九〇一）一躍而爲九千九百萬關兩，降至民國十八年以至二十年間，平均每年入超不下三萬九千六百萬關兩之鉅。至民國二十一年（一九三二）造成歷年入超最高紀錄，計達五萬五千六百餘萬關兩，此受東北淪陷之影響也。綜計自同治七年（一八六八）至民國二十三年（一九三四）共六十七年間，中國共入超七十二萬一千八百二十八萬四千四百九十一關兩，出超則爲二千四百八十二萬七千七百六十八關兩，兩抵共淨入超七十一萬九千三百五十五萬六千七百一十三關兩。此鉅額入超，即賴若干無形收入以資抵補，其中以華僑匯款一項爲最重要。據美人雷麥（C. F. Renner）估計，一九〇一至一九一三年，平均每年匯回一萬五千萬元；一九一四至一九三〇年平均每年匯回一萬萬元。（註三）

中國對外貿易入超之鉅，由於鴉片戰爭之失敗。自南京條約後，中國被迫放棄閉關自守政策。外人先取得商港，而爲貿易之根據地，取得領事裁判權而爲一切在華政治經濟活動之護符。更與中國議定稅則，於是中國藩籬盡撤，門戶洞開。外人復因多次不平等條約之訂立，獲得沿海及內河航行權，鐵道建築權，礦藏開採權，並辦理郵電，興辦工廠，設立銀行，發行貨幣，海關大權亦操在英人手中。中國變爲列強原料之供給地，且爲

列強製造品之市場。外人在中國之投資，據雷麥估計，總數約有美金三十萬萬至三十五萬萬元。（註四）積資愈多，經濟侵略之範圍亦愈廣。

中國自民國十八年（一九二九）收回關稅自主權後，得自由釐訂關稅稅則，一方增加國稅，一方保護國內工商；至民國三十二年英、美等國取消不平等條約後，一切束縛，一旦解除，此於中國日後經濟之繁榮，爲一大關鍵。今後中國之貿易政策，應認清國際局勢，與本國環境，採取貿易統制方式，凡與國內工業產品競爭之貨物，不准或限制入口，奢侈品更在禁止之列。若干物產足以左右世界市場者，如桐油、大豆、錫、生絲、茶葉、豬鬃等均可實行國營。此外尚須發展海外航業，並鼓勵外銷貨品，蓋戰後建設，必須利用外資，償還辦法，當以輸出貨物爲最重要。

中國爲農業古國，農產種類富豐，果能改善品質，增加產量，除若干原料以供本國需要外，尚有若干種類可供外銷。蓋工業國家正需農業國之產物也。如英國所需小麥棉花，中國當難與埃及、加拿大競爭，但英國所需火腿鹹肉，中國之金華、宣威產品稍加改良，可與丹麥競爭，英國所需之橘柑，中國之閩、廣、四川產品，可與西班牙競爭，牛乳及乳產品亦爲英國所需要，中國亦可設法提倡牛乳業。生絲茶葉過去在世界市場上會居獨佔地位，如能改良，不難恢復固有之地位。輸出物品，貴在多方發展，對外貿易當有蓬勃氣象，不特入超之勢可挽，且能富國裕民，故對外貿易如能運用適當，當能加速完成建國大業。

（註一）見海關報告冊。

（註二）根據民國二十四年二月外交部編全國商埠一覽表，載水陸地圖審查委員會會刊。

（註三）雷麥（C. F. Remar）原著蔣學楷、趙康節譯外人在華投資論。

（註四）同上。