

江蘇省一瞥

少年史地叢書

江蘇省一瞥

詹傳
念緯
祖平
編校

商務印書館發行

少年史地叢書
江蘇省一瞥

此書有著作權必印究

中華民國二十年九月初版

每冊定價大洋捌角

外埠酌加運費匯費

編纂者

詹念

校訂者

傅緯平 祖

發行人

王雲五

印刷所

上海寶山路五〇一號
商務印書館

發行所

上海及各埠
商務印書館

Young Men's Historical and Geographical Series

A GLANCE OVER KIANGSU

BY CHAN NIEN TSU

EDITED BY FU YUN SHEN

PUBLISHED BY Y. W. WONG

1st ed., Sept., 1931

Price: \$0.80, postage extra

THE COMMERCIAL PRESS, LTD., SHANGHAI

All Rights Reserved

江蘇省一瞥

目次

第一章	總說	一
第二章	我國的首都——南京市	三二
第三章	江北各縣的概況	五二
第一節	自浦口至銅山	五二
第二節	自銅山至東海	六三
第三節	自東海至江邊	六七
第四節	淮北的鹽產和淮南的鹽墾事業	七六
第五節	南通	八〇
目次		

第六節	通棉區棉作物的概況·····	八七
第四章	本省的省會——鎮江·····	九五
第五章	京滬鐵道旅行記·····	一〇三
第一節	京杭汽車道江蘇段諸縣概況·····	一〇三
第二節	自下關至無錫·····	一一六
第三節	無錫·····	一一九
第四節	自無錫至上海·····	一三一
第六章	我國第一大商埠——上海·····	一四七
第七章	上海附近諸縣的概況·····	一九一
第一節	寶山嘉定太倉·····	一九一
第二節	黃浦江流域諸地記略·····	一九六
第八章	總結·····	二〇〇

江蘇省一瞥

第一章 總說

疆域和人口

江蘇省的位置，在我國的東南部，據長江的下游，東臨黃海，東海、南界浙江，西界安徽，北和山東毗連，西北部與河南接壤。全境面積凡三八·六〇〇方哩，（據第一回中國年鑑，前清政府所測定。）人口爲三二·一二八·二三六人，（據十八年六月，江蘇省政府公報第一五九期，民政廳調查報告。）爲全國人口最稠密的省分。

沿革

本省爲古揚、徐二州之地，春秋時爲吳國，兼有宋國的一部分；戰國時屬楚，秦屬會稽、鄣、泗水等郡；漢初，屬吳、楚二國，繼增置諸郡，而分屬於揚、徐二州；三國時，揚州屬吳，徐州屬魏；晉仍置揚、徐二州，其後

置州益多至隋大業初改爲丹陽江都毗陵吳郡彭城東海下邳等郡唐貞觀時，分屬江南淮南二道宋隸江南東路及浙西淮南京東諸路；元分屬河南江浙行中書省；明初建都應天府，後改名南京，與蘇松各府州皆在直隸內，俗稱爲南直隸；清初，與安徽合稱江南省，康熙六年始分置江蘇省，因江寧蘇州二府得名；民國成立，襲用舊名，繼又分置金陵蘇常滬海淮揚徐海五道，不久道制廢，國民政府成立後，以南京爲首都，遷江寧縣治於秣陵關，江蘇省會於鎮江，南京和上海，組織成市政府，直隸內政部。

地質

本省地質，大部是冲積層：北部由舊黃河和淮河的冲積而成，裏邊常雜有黃土；南部爲長江的冲積層，而有沙岩石灰岩圓礫岩所組成的山邱，南京附近且有火成岩散布；東方濱海之地，冲積層日益發達，大約每六十年間，海岸向外伸展約一英里；據說五千年前的海岸線，還在現在的江陰縣境內，而崇明島在唐時始見沙洲，從此推測，那麼現在的海岸，隔了若干年後，也將入爲內地，大江冲積的作用，何等偉大！

形勢

本省形勢控長江流域的門戶，握中部諸省的鎖鑰，北部接近魯豫皖三省境，銅山縣當津浦隴海兩鐵路之交，綰閩四省，自古爲軍事必爭之地；松江、宜興，則當浙江省北出之途，屏蔽京滬，形勢險要；而吳淞、江陰、鎮江等地，爲江防要地，關係尤重；南京倚山面水，龍蟠虎踞，建立首都，爲全國重心所寄。長江以南，原野廣衍，川渠縱橫，人物富麗，推爲全國第一；而上海一地，闢有租界，外人麇集，一切工商業發展甚速，而關係於外交者尤鉅。

山脈

本省大部爲平原，山嶺極少，只有北部近山東界爲泰山餘脈，所穿入錯落不絕，南抵皖境南部，則有南嶺餘脈之天目山，自太湖西入境，盤結在溧陽、高淳、溧水、金壇、句容、丹陽諸縣境，抵於江邊，再西折至南京的東北，爲鍾山，是名大茅山脈；此外像南通的狼山、常熟的福山、江陰的黃山、吳縣的虎邱、太湖的洞庭、無錫的惠山、鎮江的金焦……等，或爲江防要塞，或爲地方勝蹟，都是孤阜特起，無脈絡可尋。

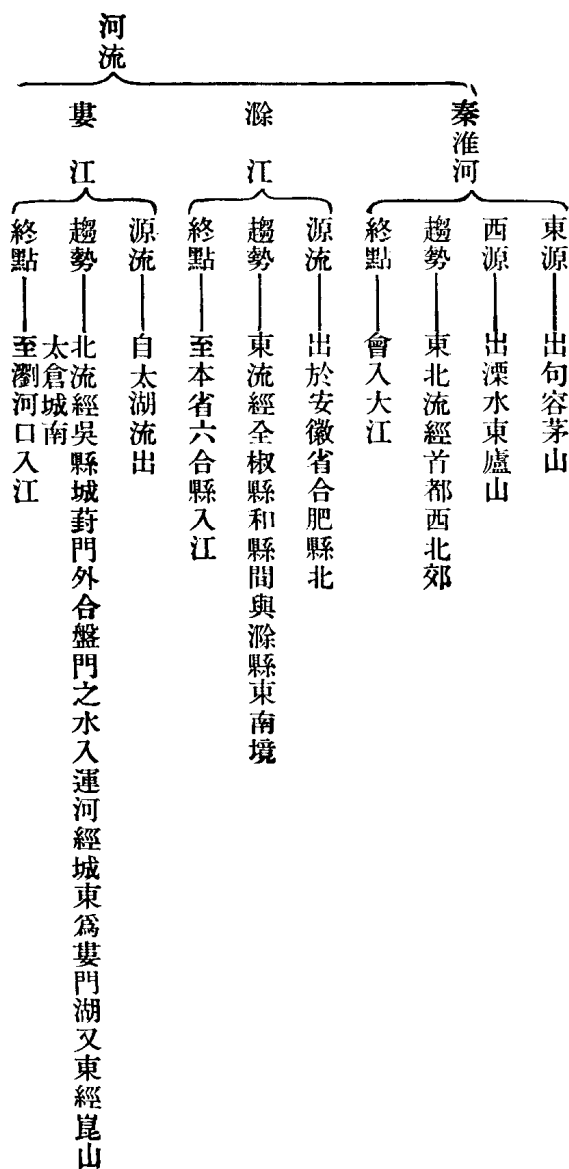
河流

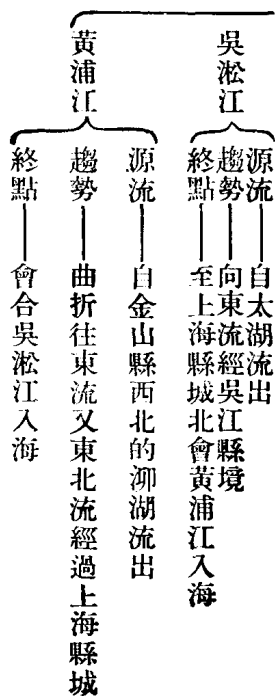
本省位於長江的下游，運河貫通於南北，而川源縱橫，尤多湖沼，水利之富，全國爲最，長江自安徽

的烏江鎮，南入省境，東北流至南京，西北南岸納秦淮河折而東流，北會自安徽東南流的滁河，又東流，與大運河交叉成十字形，再東則有三江營、圖山，關夾峙江干，稱爲要隘，又東南夾揚中縣下趨江陰，江面最狹，東流至常熟、南通間，江面始闊，有福山、狼山，隔江相對，爲江防第二重門戶，江面愈大，更東南六十餘里入海。江口北自海門，啓東境，南至寶山、浦東境，闊凡二百四十餘里，崇明島橫亘於其間，而海門、南通一帶沿海，常有新生沃土，極適耕種，居民爭趨，人口日繁，漸成市廛。

大運河自山東的台兒莊東南流入境，南會沂水，經宿遷，至淮陰，爲運河北段，稱淮北運河；自淮陰經寶應、高郵，至江都的瓜洲，爲運河中段，稱淮南運河；又總稱之爲江北運河。自鎮江經丹陽、武進、無錫、吳縣，縈流於洋澄、澱山諸湖之間，而流入浙江省境，爲運河南段，稱江南運河。全長凡八百餘里，鐵道輪船未通以前，爲漕運行旅所資。自海運鐵道暢通以後，運河遂失其效用，而江北運河一段，復受洪澤、寶應諸湖挾來淮河之水，河槽狹窄，宣洩不易，常造巨災，爲本省江北諸地最大的損失。數十年來倡導淮及濬治，裏下河諸水之說者，指不勝屈，但能見之於實行而收效者實少。孫中山先生的實業計劃裏邊，關於大運河的濬治，也有精密的計劃。自國民政府成立以後，組織「導淮委員會」，請水利專家計劃

一切；而江蘇省政府建設廳之水利局，亦有着手浚治江北諸水之說，實爲本省建設上當務之急事。長江運河以外，主要的河流還有秦淮河、滁江、婁江、吳淞江、黃浦江五水，現在列表如下：





太湖是本省最大的湖泊，古稱震澤，因所容者大，故又名以「太」。跨浙江省舊杭、嘉、湖三府與本省舊蘇、松、常三府地，東西廣百二十里，南北袤九十里，面積約八千方里。湖水來源，多受天目、茅山二脈之水，由婁江、吳淞江、黃浦江爲之宣洩。湖中多小島，以馬蹟、夫椒及東西洞庭山爲著。湖水浩瀚，碧澄如鏡，小島錯落，點綴其間，風景如畫，產菱藕魚蝦之屬，甚富，味均鮮美可口，頗爲著名，而湖邊復多沃土，闢爲桑田，養蠶之風最盛。但湖水之來源既暢，而只有此三數河流爲之宣洩，實在不能利瀉，所以近年湖身漸致淤淺，每值霖雨，常有泛濫之慮。民國以來，設有太湖水利局以董理治水之事。（現更名爲太湖流域水利委員會）

大江以北，在運河以西，有洪澤、寶應、高郵諸湖，均瀦淮河之水，以分洩於運河，而湖水較運河爲高，賴運河東西兩壩以資保障；然近來湖底，日益淤淺，橫流堪慮，此所以導淮治河之舉，不容再緩。在運河以東，有射陽湖和大縱湖，爲裏下河諸水匯聚的地方。

海岸

本省東濱大海，沿岸多爲沙土組成的低濕地，徑直少曲折。長江口以北，爲黃海沿岸，海底低淺，

第一章 總說



沙洲縱橫甚多，其著名者有勿南沙、莊家沙、陳家沙、冷家沙、黃子沙、瑤沙、畢蠻子沙、長沙、五條沙、大沙等，而尤以大沙爲最大，長約二百七十餘里，寬九十餘里，都是舊黃河數百年沉澱的遺蹟。輪船不能近岸，僅有帆船出沒其間。北至東海的東北，有立島及鷹遊山，沙灘較遠，海水亦較深，故有較良的青口及臨洪口二港灣，自隴海鐵道直達大浦鎮，東海關爲商埠，此處地位，遂愈見重要。長江口以南爲東海沿岸，近年亦多沙灘，惟海水較深。島嶼林立，而佘山、花島、大戢諸山，則當航海的衝途，是漁舟蠅集的所在。

交通

本省鐵道縱橫，川源紛歧，近年來各地方的汽車道，復有突飛猛進之勢，而上海、南京、漢口間的航空，亦經先後實現，大洋交通，則上海與國內各海口及外國諸大埠，均有定期汽船往來，所以海、陸、空三方面的交通，均稱便利。且各項設施，均在努力精進中，將來的發展，尤屬未可限量。

鐵道 已成鐵道，有津浦、隴海、京滬、滬杭甬四線。津浦鐵道自南京對江的浦口站起，北上經安徽、山東兩省境，而止於河北的天津。長達一千八百餘里，縱貫四省，爲本省與北部諸省往來的孔道。全線以運河分界爲南北兩段，北段借德人資，由德技師承築，南段借英人資，歸英技師承築。前清光緒三十

四年開工，分段建築，至民國元年，黃河鐵橋落成後，全線始正式通車。在本省境內有支線一就是銅山北柳泉賈家汪間的鐵路，專爲賈家汪煤礦公司運輸之用。

隴海鐵道，自甘肅省的皋蘭起，東經陝西、河南兩省境，而止於本省的東海大浦鎮。全長三千餘里，爲我國橫貫中部諸省的大鐵道。現在東海陝縣間的鐵道，已經築成通車，陝縣以西，尙未成功。鐵道的一部分，比人有借款的關係。

京滬鐵道爲南京與上海間的鐵道，長凡五百七十九里餘，原名滬寧鐵路，十八年十一月一日，經國民政府鐵道部改稱今名。借英人資本建築，於前清光緒三十年八月一日開工，至三十四年二月工竣，四月一日正式通車。鐵道所經，多爲本省繁盛的都會，交通頻繁，營業異常發達，故有增闢支路和敷設雙軌等計劃，將來的發展，實不可量。支路一，即上海、吳淞間的淞滬鐵道。京滬線初以債權關係，路權全操於英人，近經國人的努力，收回主權已不少，但是可惜還不能完全收回自有耳。

滬杭甬鐵道，爲本省與浙江省陸上交通的幹路。自上海西南經松江入浙境，至杭縣，渡江，止於鄞縣。現在滬杭間與浙省境內餘姚、鄞縣間的鐵道，均已正式通車，只存杭縣至曹娥江邊一段，還未曾築。

成。滬杭甬線，英人也有借款的關係，但是主權則全操於我。

此外尚有一京市鐵路，起自南京的下關，止於城內國民政府附近的中正街，長約二十里，爲前清江督端方所建，後歸江蘇省政府管理，稱寧省鐵路；自南京市政府成立後，於十六年冬，收歸市有，改稱今名。

計劃建造的鐵道有寧湘浦信二線：寧湘鐵道從南京經安徽、江西兩省境，止於湘南的長沙，英人有債權關係，至今猶未動工；浦信鐵道從浦口北面的烏衣站起，經安徽省境，止於河南平漢鐵路的信陽站，英人也有債權關係，民國十一年間，曾有興工消息，但至今還沒有實現。

孫中山先生的鐵道計劃中，關於發展本省的鐵道有：南京洛陽線、南京漢口線、海州濟南線、海州漢口線、海州南京線、新洋港漢口線、呂四港南京線、海岸線（包括在中央鐵道系統內）諸路線，要是這項偉大的計劃一旦實現，則本省交通上和經濟方面將更有不可想像的發展。

航路 航路可分爲內地航路與海岸航路二種：內地航路以長江爲緯，運河爲經，各支流縱橫密佈，有如蛛網，故水運之利，冠於全國。長江岸闊水深，宜昌上海間，通行大汽船，交通頻繁，輪舶往來如織，

江陰鎮江 南京 都是寄泊要港，小汽船則以上海、鎮江爲中心，自上海至吳縣、無錫、嘉興、常熟、杭縣、吳興、南通、海門等地方，自鎮江至江都、淮陰、十二圩、六合、三江營、仙女廟、泰興等地方，都有定期汽船往來其間。他如從吳縣至崑山、常熟及其附近各大市鎮，與浙江的吳興、嘉興、杭縣等地方，從無錫至常熟、宜興、溧陽，從仙女廟至泰興、東台、鹽城間，也都通行小汽船，至於帆船的航行，則四通八達，十分便利。

上海是全國海航的中心，南經香港、新嘉坡以至歐洲，東經日本、太平洋以至美洲，南經廈門、香港以至南洋羣島，這些都是外洋航線，是中外通商旅行的要道。自上海北走黃海、渤海諸埠，名北洋航線，南走東海、南海諸埠，名南洋航線，這是我國的內海航線，是南北交通的要道。

汽車道 本省汽車道近年發展甚速，京杭路（原名寧杭路，自滬寧鐵道改名京滬後，本路亦改今名）爲江浙兩省交通的捷徑，起自南京的南郊外，經句容、溧水、溧陽、宜興，沿太湖行，入浙江境，復經長興、吳興而止於杭縣。全線長二百七十八里，是近年來本省交通上鉅大的建設。現經分段建築，次第成功，本省境內，於十八年十月二十五日正式通車，路寬十米突，平坦舒暢，交通稱便，而道路所經，依山環水，風景秀麗，尤足使行旅留戀。

此外各地方已經通行的汽車道，以上海爲中心者有滬太（至太倉）寶淞（寶山至吳淞）淞楊（吳淞至楊行）滬閔（至閔行）上南（至南匯）上川（至川沙）諸線；而上南汽車道，後改築爲輕便鐵道，行駛小火車，於十四年春間正式通車，上川亦有改駛小火車之說。以鎮江爲中心者有鎮湯（至湯水更西去至下關曰下湯）鎮句（至句容）鎮揚（至江都）諸線。以南通爲中心者有如（至如皋）通海（至海門又西至天生港，東至海灣鎮）諸線，以銅山爲中心者有徐沛（至沛縣）徐碭（至碭山）徐宿（至宿遷，更東通沭陽曰宿沭）以淮陰爲中心者有清沭（至沭陽）清漣（至漣水）清淮（至淮安，更南至寶應曰淮寶）諸線。其他在計劃中的汽車道，爲數更多，難以詳紀。

公路 本省的道路，已經省府建設廳規劃爲寧滬、瓜徐、通海、浦海四線：寧滬線第一段從南京經句容、溧陽至宜興，約三〇〇里；第二段自宜興經無錫至常熟，約二四〇里；第三段自常熟經太倉、嘉定至上海，約二二〇里，全長七六〇里。瓜徐線第一段自瓜州經揚州、高郵至界首，約二二〇里；第二段自界首經寶應、淮安至淮陰，約一八〇里；第三段自淮陰經泗陽至宿遷，約二二〇里；第四段自宿遷經睢寧達徐州，約二二〇里；全長八〇〇里。通海線第一段自南通經如皋至東台，約二四〇里；第二段自東