

抗大政治文化教育叢書之一

中國地理讀本

第三分冊

華北新華書店出版

1 9 4 3

中國地理

第三分冊

目次

第二編

地方誌(續)

第四部份 華南區

第三十四課 華南區

第三十五課 福建省

第三十六課 廣東省

第三十七課 廣西省

第三十八課 廣州、香港、澳門

第五部份 西南區

第三十九課 西南區

第四十課 雲南省

第四十一課 貴州省

第四十二課 四川省

第四十三課 西康省

第四十四課 重慶

第六部份 西北高原區

第四十五課 西北高原區

第四十六課 青海省

第四十七課 新疆省

第四十八課 西藏

第四十九課 外蒙古

第四部份 華南區

第三十四課 華南區

我們這裏所說的華南區，就是指中國南部邊疆的福建、廣東、廣西三省。全區面積共五十九萬三千六百餘平方公里，僅佔全國面積百分之五。四，但人口達五千七百五十餘萬，約佔全國人口百分之十二強，也是全國人口稠密的區域。其中主要的居民是漢族，此外還有苗、侗、黎等幾十種少數民族，至今大部尚居于深山僻壤之中。

本區的地域，大部都在南嶺主脈的南麓。南嶺系的五嶺山脈，大杉嶺山脈，楓嶺山脈，依次自西南迤向東北，成爲華南區與華中區的天然分界；它的許多支脈，蟠繞于本區的粵江以北，連同粵江以南的勾漏山脈，構成爲兩粵山地（包括廣東、廣西）與浙閩山地的南部（福建省），這就是本區的整個自然形勢。其地勢都是自西北向東南傾斜，所以本區河流，亦都順着地勢向東南流入於海。其匯浙閩山地南部的水而入東海的謂之閩江，所有附近流灌地區便謂之閩江流域；其匯兩粵山地的水而入南海的謂之粵江，所有附近流灌地區便謂之粵江流域。粵江是由西江、東江、北江所會成，在三江會合地點，由沖積沉澱構成粵江三角洲，成爲華南區最繁盛的地方。在閩江流域與粵江流域之間，尚有韓江，夾于浙閩山地與兩粵山地之間，縱貫福建廣東兩省聯結的地帶（發源于大杉嶺），亦向東南流而注入於南海，由於地接熱帶，又當沿海之區，故全國氣候都很溫熱，雨量豐富，

只有福建省北部冬季稍見冰雪。

本區的物產，也是非常豐富的。農業方面：盛產適於熱帶的農作物，主要的是稻米，大部份地區每年都可收穫兩次，是中國主要產米區之一。但因爲本區除了稻米以外，極少麥類及其它食糧的出產，又因人口稠密，所以全區稻米產量僅足自給，而沿海幾個大的都市，尚須外省輸入。其次甘蔗及各種熱帶水果，出產很多，是本區的主要出口品。蠶蠶業亦極發達，以氣候溫暖，每年可有七八次收成。其北部邊境的山嶺一帶，都是茂盛的森林地區。在粵江支流的綏江、北江一帶又多稠密的竹林，所以閩江與粵江兩流域也是華南的木材重要產地。鑛產方面：除了有極豐富的煤鐵以外，本區更是全國最富于稀有金屬的鑛產區，如金、鉛、錫、鉍、鉬、銅、鎳、鋁等等，蘊藏都極豐富。即以抗戰以前來說，每年鎳的產額約佔全國百分之三十，鉍佔百分之七十。抗戰以後，大部都更加積極開採，以作國防及各工業上的原料，其產量當比前更多。

本區東瀕三千一百公里長的海岸線，靠着東、南兩海（以福建省的廈門灣南口的鎮海角爲分界，其北爲東海，其南爲南海），而且沿綫都屬岩岸，所以很多優良的港灣島嶼，如金門島、香港、海南島等島嶼，三都澳、廈門灣、粵江口等港灣，都是中國南部海運交通與國防上的要地；特別是廣東省的粵江口，當華南區水陸交通的總匯，作爲我國南部出入口的重要門戶。所以全區的交通是相當便利的。但各省內地，交通還是諸多不便，比較沿海一帶就相差得太遠了。只有廣東，算是內外的交通都很便利，因此一向作了本區的中心。抗戰以後，沿海各地漸次淪陷，華南的經濟政治重心都向內地轉移，因此交通重心亦轉向廣西，而迫切爲抗戰所需要的新交通路綫亦逐漸建築起來。湘桂鐵路首先自湖南衡陽經桂林而達鎮南關以至越南，作爲抗戰外援的運輸綫，以後因日寇曾一度進佔南寧而中斷，黔桂鐵路又自桂州的威寧而達廣西的柳州，這些都是大後方與華南區聯絡的重要道路。所以現今全區的交通形勢已經大大地改變了。

本區的福建，廣東，廣西三省，橫行排列如一弓背，屏蔽在中國南部的海陸邊疆；它一方面（東南沿海一帶）隔着台灣海峽與日本軍閥喻為「進佔中國的鎖鑰」的台灣島比鄰，一方面（西南陸上一部）又與越南接壤，所以歷來作為中國南部國防上的重要地區，凡自南太平洋與印度支那半島而來的帝國主義對中國經濟軍事上的侵略，本區總是首當其衝。近百年來，由於澳門，香港，台灣等地次第被割，越南、緬甸等地的次第喪失，本區各地逐漸被控于各帝國主義勢力範圍之下，於是形勢非常惡劣，國防的作用幾乎完全喪失。抗戰以後，日寇即突破其他帝國主義的勢力範圍實行獨佔華南沿海各重要港口，並進兵越南，攻下緬甸，形成海陸兩面包圍中國南部的形勢，以便更進一步威脅我國西南大後方，但現在華南各省內部地區，仍在我廣大軍民的保衛之下，起著拱衛大後方的國防作用，再加上它的豐富的物質資源很有利於我國堅持全面的抗戰，所以華南區在今天抗戰中的戰略地位更是特別重要了，我們應該好好的保衛着它。

第三十五課 福建省

福建省是華南區東端的一省，它的西北兩面與華中區的江西、浙江兩省毗連，所以無論在地勢上交通上都與華中各省有密切的聯繫。福建省的命名，是取自舊時省內的福州、建寧兩府的首字，古時又有閩越的名稱，所以現在還簡稱爲閩。全省面積達十五萬八千餘平方公里，人口一千一百七十餘萬，其中大部漢人外，有僑儂等土民居住。全省轄六十三個縣，二個市。

本省地勢爲一山地，屬於浙閩山地的南部；負山面海，山水俱勝。它的西北面爲南嶺系的主幹——武夷山山脈、仙霞嶺、及楓嶺山脈，依次連續自西南迤向東北，作爲本省與華中區江西浙江兩省的分界。而本省境內各大山脈，如博平山脈，戴雲山山脈等，則不過是它向東南分佈的支脈而已。

，其高度逐漸由西北向東南低斜，恰像梯形。因此全省河流亦都自西北流向東南，其中最主要者爲其北部的閩江，它的流域廣達全省大半地區。南部尚有九龍江、韓江，也是本省重要河流，在東南沿海一帶還有小部平原，其中以福州與漳州附近的爲最大。而且它的海岸綫長達七百公里，逶迤曲折，具有三都澳、廈門灣、福州灣，及三都島、海壇島、金門島等港灣島嶼，作爲全省經濟上軍事上的要口。但也由於它瀕着東、南兩海的交界之處，與日本帝國主義軍事根據地的台灣，只隔一台灣海峽，所以日寇早想攫取它作爲深入華南與橫行太平洋的海陸軍事據點。

省內的物產亦相當豐富，例如閩江與九龍江流域，便非常適宜於農業，農產特別豐富，但因氣候土壤都最宜于果樹的種植，獲利更大，以致稻米種植減少，產量不敷自給，每年尚須仰給于台灣的輸入。至於果品的出產，如荔枝、橄欖、甘蔗、橘、龍眼等等，都是本省的著名物產，每年都有大量輸出。其次，山林極多，仙霞嶺的香榧地方是杉和松柏的森林地帶，經常出產巨量木材，沿閩江而下，輪往華中各省及台灣等地。又由於沿海岸的地區極長，自然漁鹽之利亦很富饒。此外，還有夷山的綠茶，浦城的煙草，龍溪的蔗糖，及福州的樟腦等，都是本省有名的特產。

全省的交通，以海運爲主，福州與廈門是全省的兩個海運中心，遠與上海、廣州、台灣等各大港口通航，近與本省沿海及閩江、九龍江下游各市鎮通航。鐵路已築成者，只有漳廈一段（自漳州的龍溪到廈門對岸），長僅二十八公里；但龍溪的蔗糖，就由此運至廈門出口。至於省境內地，則因山嶺重疊，交通不甚方便，同時它與鄰近各省的交通，無論是北面歷浦城逾仙霞嶺入浙江，或西面經邵武逾杉嶺入江西，也還都依靠舊時的大道。

福州市，原爲福建省的省會，位於閩江的北岸，在鴉片戰爭後即被迫開闢爲商埠，是全省東北部（閩江流域）貨物出入的唯一口岸。在福州城對面閩江中有南台島，經兩橋與福州相通，是福建茶業最盛的市集，島上北側劃有外人公共居留地。馬尾在福州下流約十四公里，此處江水幅廣而深澳

，便于海輪停泊，是福州的外港，也是過去中國海軍根據地之一。

廈門（即思明市），在福州的西南，位于廈門灣內廈門島的西南岸，在鴉片戰爭後與福州同時被迫開為商埠。有漳廈鐵路自漳州通達廈門對岸的松嶼，它是福建西南部九龍江流域的物產集中地，它的西面隔內港與鼓浪嶼相對峙，形成扼守九龍江口的形勢。此外，在內地還有閩江上游的南平與邵武，這兩處都是福建內地的險要地點，所以向有「銅南平、鐵邵武」的稱譽，在本省沿岸失守後，這裏就是本省重要扼守之處。

第三十六課 廣東省

廣東是中國沿海最南的一省，夾於福建，廣西二省之間，北界五嶺九連山而與湖南、江西爲鄰，南瀕南海而附有海南諸島。在宋時曾置爲廣南東路，因此命名廣東。又因它爲古代百粵族所居之地，境內並有粵江（即珠江）成爲全省的主流，故亦簡稱爲粵，全省面積二十一萬七千餘平方公里，人口三千二百餘萬，其中有少數苗黎僮等族，住于西部山間與海南島中。省民都善于經商，足跡幾遍世界各大都市，全省轄九十四個縣，兩個市。

本省的地勢，也是負山面海，與福建省相彷彿，其西南一部與越南接壤，其東南部爲中國最接近太平洋西兩洋的海岸，所以它歷來成爲中國南部國防的門戶，而西方各帝國主義對中國的經濟上軍事上的侵略都首先從這裏開始，亦不是偶然的。

全省的山脈，可以分爲兩系：在粵江以北的屬於南嶺系，粵江以南的屬於勾漏山脈，而粵江主要的上流——西江，就是會納這兩山脈的水而來。南嶺系主脈的五嶺山脈橫亘在本省北部，作爲本省與湖南江西兩省的自然界限，它的分支多向東南傾斜；其分出于本省中部者，有臨賀嶺與羅浮山

脈，粵江上流之一的北江，即流灌其間。其分出于本省東部者，有大望山脈，成爲粵江上流之一的東江與梅江的分水嶺。西江、北江、東江會合于廣州，始稱爲粵江。是中國四大河流之一。勾漏山脈自廣西省入境，分爲南北兩支，綿亙于省境的西部，北支叫做雲浮山脈，橫亙西江以南一帶，南支叫做七星嶺，縱貫整個雷州半島，其餘脈復渡南海構成五指山脈，綿佈於海南島全境。所有這些山脈河流的分佈，便形成東北與西南兩面的山地、中部粵江流域的平原兩種不同的地勢，三個自然區劃的地帶，特別是三江會合處的粵江三角洲，地勢低平，其所具的平原也最廣大肥沃，同時本省沿海都屬岩岸，港灣島嶼極多，故其海岸綫長達二千四百多公里，船舶可以到處出入，可算是全國沿海各省中具有海岸最長與最好的一省。

廣東省的交通，在華南區各省中最稱便利，沿海一帶如廣州，香港，汕頭，瓊山，北海等處，海輪都可碇泊，內河航運亦很便利，粵江的三個上流，都可以通行汽船。鐵路已築成有粵漢鐵路，自廣州北上直通湖北武昌，是華南區與華中各省陸路交通的重要道路。省內鐵路尚有廣九鐵路（自廣州到九龍），廣三鐵路（自廣州到三水），新廣鐵路（自赤溪縣到新會的江門），潮汕鐵路（自潮安到汕頭）等四綫。公路交通亦較發達，除了沿海一帶都已普遍建設公路外，其與廣西，湖南，江西等隣省，亦都有公路可通。

本省是華南較富庶的一省。農業方面，主要的物產爲稻米，每年可收穫兩次，產量可供本省自給。蠶桑也是本省主要生產事業之一，每年可養蠶七次，是我國南部產絲的要地。東北部還盛產甘蔗、煙草、苧麻等農作物；南部則多產有名的熱帶菓品，如新會的橙，四會的柑，花縣的櫻桃，增城的荔枝，瓊州的波羅蜜，多運銷國內各省及南洋羣島。沿海各縣及所屬島嶼，又多漁鹽之利。此外，各山脈中還蘊藏着很豐富的鑛產，特別是勾漏山脈中的煤，五嶺山脈中的鐵，蘊藏最多。還有曲江的錫，瓊山的鹽，以及東沙島的鳥糞層，亦是本省一大利源。

本省的主要城市，多在沿海一帶，除了屬於中部的廣州、香港、澳門等重要城市外（在另一課敘述），還有本省東部的汕頭市，正當韓江入海的口岸，是福建的廈門與廣州間最大的商港，本省東北部所產蔗糖，多從這裏輸出，所以它與福建的廈門並稱為中國兩大糖市。北部的曲江（韶州），亦是本省一大重鎮，當本省與湘贛兩省交通的要衝，扼大庾嶺之口，為本省北部重要的門戶，自廣州失守以後，全省政治經濟重心都向此地轉移，現已成為本省第一大會。

本省的沿海一帶，還有很多重要島嶼棋布環拱，其中特別重要的，有海南島及東沙西沙兩羣島。海南島亦通稱瓊崖，住於離雷州半島海岸二十二公里外的南海中，西望安南各地，南控南洋羣島，具有中國南部前哨堡壘的形勢，在我國華南國防上佔有極重要的地位。同時也是我國最大的島嶼，面積達三萬三千餘平方公里，劃分為十六個縣。有五指山高聳島的中央，形成中部高而濱海低的地勢，在中部的高山中，大部為黎人所居住；沿海一帶，都為漢人。居民富于鬥爭性，在中國蘇維埃運動時代，即建立有海南島蘇維埃，抗戰以來，直至該島淪陷以後，原有在蘇維埃領導下的羣衆，始終堅持着島上的抗戰，現已建立了強有力的游擊部隊，成為牽制敵人深入華南、及橫行南海的海陸軍事行動的重要力量。

東沙羣島在南海東部，為大小島嶼二三十個所構成，西沙羣島在海南島東南，共有大小島嶼三四十個，這兩個羣島，位當香港與呂宋及南洋羣島航路的要衝，都是本省沿海居民漁業的根據地。島上並富有含磷酸石灰的鳥糞層，可作農作物的肥料。

第三十七課 廣西省

廣西位于廣東之西，北接湖南、貴州，西連雲南與法屬越南比國，是華南與西南各省聯結的一省。在中國南部陸地的國防上佔着極重要的地位。宋時稱為廣南西路，到明朝以後才稱為廣西省。在秦朝時曾建為桂林郡，所以又簡稱桂。全省面積二十一萬七千餘平方公里，大小差不多與廣東省相當。人口一千三百三十餘萬，除大部份是漢族外，尚有二十二萬左右的苗僮等族，多居東北部深山中。本省南部跨入熱帶，且因距海較遠，所以比廣東濕熱更形炎熱。

全省的地勢，為一高山四繞的山地。其北部山脈都屬南嶺系，主幹就是五嶺山脈，綿亘在湖南與本省的交界處，其支脈有由南嶺分出的鳳凰山脈與由五嶺分出的貓山山脈兩脈，皆向東南蜿蜒。其西南部為勾漏山脈及其分支都陽山脈與天保山脈。而粵江上游之一的黔江、西江，便流經在這兩大山系之間；其餘如柳江、桂江皆匯北部南嶺支脈諸水南下，鬱江則又合左右兩江而匯集勾漏山脈諸水東下，最後總匯於粵江。全省江水，縱橫貫注，在本省東中部，構成一包圍許多邱陵的平原，成為本省農產最豐人口最密的精華地區。

省境內雖多屬山地，但土質並不瘠瘠，尤其是西江上游諸支流兩岸，土壤肥沃，頗適宜於農業，惟一向尚有許多荒地未曾開拓，自華南沿海各地淪陷以後，很多居民都移居廣西進行墾植，所以至今耕地增加達一百多萬畝，稻米，小麥，棉花等產品都有大量增加。甘蔗素為本省重要農產之一，西江流域的蔗塘產量很多。茴香更是有名的特產，現在正在積極推廣種植。此外，還有桂林附近的桂樹、它的桂子、桂葉、桂花都可榨油，樹皮叫做肉桂，為中國有名的藥材之一。至於礦產方面，已經發現者則有蒼梧的金，貴縣的銀，河池的錫，桂林、灌陽的鐵，及錫縣等。抗戰以後國人即

續進行開發，供給國防工業的需要。

本省的交通，主要的是依靠河流，西江的水運，素來就是本省交通事業中最重要部份。它的幹流東出，直至廣州、香港，都可行駛汽船。它的支流，有湘水，可通行湖南；有黔江，可通貴州省西南部各地；還有右江，可通雲南邊境。至於陸路交通則一向不及水路便利。抗戰以後，省內即開始建築鐵路，有湘桂鐵路會一度自湖南衡陽經桂林南寧直達鎮南關，與越南的鐵路連接，但自敵人一度進佔南寧後又告中斷。還有黔桂鐵路自貴州的威遠通達本省柳州，與湘桂鐵路接軌，這是抗戰以後華南區與大後方聯絡的重要道路。公路的建設，曾以南寧為中心，與貴州、湖南、廣東諸省，及邊疆越南樂成交通網，但也由於敵人進佔南寧而大部受了摧毀，於是其西北部與雲貴各省內地交通的公路，乃因全省的重心移向桂林而又大大增加起來。

邕寧（南寧）會是本省的省會，位在鬱江的北岸，水運非常便利，為廣西南部貿易的中心，一八九七年自行開闢為商埠，附近均為肥沃平野，農業富庶，有「廣西倉庫」之稱，一九三九年曾為日軍佔領。蒼梧（梧州）在南寧東北，當桂江會合於西江之口，為廣西東部的門戶，扼兩粵要衝，下通港澳，上達滇黔，它的商業範圍遠達省內西江上源各地，是本省第一大商埠。桂林在梧州西北，因其附近盛產桂樹而得名，瀕于桂江西岸。是廣西現在省會所在地，抗戰後有湘桂路南達南寧北通湖南，為本省與華中及西南各省聯絡的中心。同時梧州南寧的商業，亦因受着敵人的威脅而轉移至此，現已成為華南非常繁盛的都市。附近并富有奇山怪洞，風景優美，素有「桂林山水甲天下」的稱譽。

在本省與越南交界處，有馮子材大敗法軍之地的鎮南關，為中國南部國防要塞。其上築有砲台，形勢非常險要，法國早已由越南建築鐵路至此，現為湘桂鐵路的終點，其重要是可想而知的。

第三十八課 廣州、香港、澳門

華南區中，有三個在政治、經濟地位上與國防形勢上比較有特殊意義的城市，就是廣州、香港、澳門。

(一) 廣州市，原屬番禺縣城，到民國九年才開始建立市區，後為廣東省轄市，亦為廣東省的省會，原有人口達一百萬，是華南區第一大都市，現被日寇佔領。

廣州市位於西江、東江、北江的交會點，東南依粵江的入海口，是華南內河與海洋交通的樞紐；陸路交通上又是廣九與粵漢兩路的起點，北上與華中各省聯絡，南下與香港相接，所以它的商業範圍包括了內地廣大的粵江流域及華南沿海各港口，成為華南區政治經濟的中心地。但自英國割去香港後為自由口岸後，大部商業都被香港所奪，所以近年來在工商業上就不及香港發展得迅速。

廣州究竟是中國南部第一大港，亦為深入中國內地的一個捷徑，所以成為西歐各個帝國主義由海洋上來進行侵略中國的第一塊踏腳石。遠在一八四〇年，英國就會經鴉片戰爭用武力佔領過廣州，從此即被正式開闢為商埠，並讓英法等國先後在廣州市西南的沙面建立了租界，於是廣州的形勢也就起了很大的變化。

在廣州市東南的粵江中，有黃埔島，扼粵江口之衝，為一般不能直抵廣州的巨輪停泊之處，以前黃埔軍校即設立於此。黃埔以外又有大小虎山島，錯列內外，把粵江口重重封鎖，形勢險要，名為虎門，自粵江口外的香港、澳門等地為帝國主義佔領以後，它便成為保衛華南門戶的要塞。但至一九三八年十二月，由于日寇繞道佔領了廣州，虎門即為我們自行放棄了。

(二) 香港是中國南端沿海的重要島嶼，位於廣東粵江口的東面，面積一百四十餘平方公里，

周圍港灣深廣，是中國沿海有數的優良港口。但是遠在一八四二年鴉片戰爭後，即被迫割讓于英國，從此它便喪失了作為中國南部第一良港的意義，一變而為帝國主義歷來不斷侵略中國的一個重要根據地。

香港自被英國割去開闢為自由口岸以後，商業日漸繁榮，竟至發達成為東方最大的自由都市。全市儼如山城，偏於島的北岸，名叫維多利亞，一切街道屋宇建設皆與歐美都市相倣，英國設有總督在此治理，直隸於內閣殖民部，於此亦可見其重要之一斑，它不但是英國對中國乃至整個遠東貿易的樞紐，而且是遠東各地與歐美海運交通的樞紐，也是我國南部對外貿易重要市場。

香港對岸的九龍半島，及香港周圍約二十五公里內的海面及島嶼，亦為英國于一八七八年強迫租借，租期達九十九年，繼續擴張面積至九百二十二平方公里，成為香港島的前後衛，使香港地位更形穩固；有廣九鐵路自廣州通達半島南端的九龍，為香港與中國內部各地交通要道。

抗戰以後，香港曾一度成為我國接受外援物資的要口，但自廣州失陷，粵漢鐵路中斷以後即告中止，到一九四一年十二月，太平洋戰爭爆發，一時香港又被日寇佔領。

(三)澳門位於粵江口西面半島上，與香港東西對峙，形成扼守粵江門戶的犄角之勢，面積約十四平方公里，遠在一五五三年時即為最初與中國在此貿易的葡萄牙人所佔領，作為我國給外人最早的租借地。當時議定每年由葡人納租金二萬兩，到一八八七年，因葡人屢次藉端尋釁抗不納租，滿清政府允許其永遠佔據，于是就無形成為葡萄牙的領土。而且附近各地，連外面的橫琴島都被侵佔了去。但自英國建立香港為自由口岸以來，澳門商業便一蹶不振，至今它簡直成為一個煙賭的城市，葡人專門以經營煙賭為業，造成畸形的繁榮。只是漁業尚盛，還在商業上保存了一點地位。

廣州，香港，澳門三地，本為中國南部粵江口的三個重要港口，扼守華南海疆的中心，可以左右策應沿海各個港口，但自香港，澳門為外人割去後，廣州即受威脅，我國南部門戶已為外人所控

制，所以近百年來，廣州曾屢次被各帝國主義軍隊所佔領，只見各帝國主義的勢力日益向華南各省深入，同時整個華南的海防和國防是早已遭受破壞而不易再建設起來了。

第五部份 西南區

第三十九課 西南區

普通所謂西南，是並沒有一定的範圍的。近幾年來，由於全國抗戰形勢的發展與大後方建設規模的初備，西南的範圍大體上是確立下來了。不過還有大小兩個範圍之分：小西南就是四川、雲南、貴州、西康四省，或者再加上西藏東部的地方；大西南則於此之外，尚包括有廣西、湖南、湖北乃至陝西漢中區域在內。我們在這裏所講的西南區，其範圍便完全是按小西南而說的。

西南區，包括雲貴高原、四川盆地與西南三大峽谷區（西康及雲南西部）三個自然區域；當長江的上游，實際上正處於我國西南的一角，目前它的地位是特別重要的；一方面（東南）與廣西、湖南、湖北三省相連，構成整個大西南的形勢；一方面（西北）與陝西、甘肅、青海、西藏接壤，展開整個大後方的局面；西南又與印度、緬甸、安南三國爲鄰，扼着我國西南陸上進出的門戶，所以，是我們抗戰建國的一個最好的遠後方的根據地。而且它的地勢又是非常之好的：北面有岷山山地和青海草原分界，有巴山山脈和漢江流域分界，歷史上著名的陰平道和南棧道即在其間，這是天然的長城。東面的三峽素稱天險，更是難於侵入。湘西的武陵山和雪峰山也是天然的屏障，南面廣西的石灰岩山地，由東北一直延展到西南，儼然是一道天然的防綫，而雲南南部的山地，尤其是萬山錯雜，即使日寇經安南進攻也是非常困難的。所以它是在整個大後方之中乃至整個大西南裏面最易防守的地區，是目前一個最宜於國防工業建設的安全地帶。抗戰以後，由上海等地遷入本區工廠

，一時即佔遷入內地各省全數的百分之五十以上，至今各種產業建設又經過數年的努力，事實上它已成爲全國工業的中心區了，也是戰後新中國建設的一個很好的基礎。

全區的物產，真是農、林、牧畜、礦產各種俱全，而且非常豐富。農產以四川盆地爲全區之冠，林產最盛的是貴州，牧畜主要的是西康，均在全國著名。至於礦產則全區各省都有很豐富的蘊藏，且在全國佔着很重要的地位，例如雲南的錫和銅，貴州的水銀與鎢，四川與西康的金和煤油，就是在全國數一數二的，特別是錫和水銀兩項在世界上佔有很重要的地位。本區的煤、鐵，雖然在全國並不是數一數二的，但分佈比較普遍，在目前大後方還是佔着很重要的地位。例如四川南川的煤礦與綦江的鐵礦，雲南宜良的煤礦，西康瀘沽的鐵礦，便是目前西南大後方各種國防工業乃至一切工業建設的主要基礎，這些煤礦與鐵礦附近一帶的地區，早已變成了著名的工業區。此外還有桐油、茶葉、藥材、皮毛（主要的是豬鬃與羊毛）、以及蠶絲、木耳等等，皆爲本區出口的大宗，亦爲我國近年對外輸出之大宗。

全區大部分都是大山糾結的高原，山地很多，特別是橫斷山脈，在西康與雲南西部構成許多峽谷，來往非常困難，四川雖稱盆地，基本上還是山地很多，自古即有蜀道難的呼聲，所以本區的交通一向是很不便利的。而且由於軍閥內戰，政治黑暗，建設尤其缺乏，除了雲南有一條法國築的滇越鐵路以外，全區各省原來就沒有有一條便利交通的鐵路。抗戰以來，由於首都移至重慶，本區成爲大後方根據地的基本區域，於是各種交通建設才積極進行起來。但至今主要的交通運輸還是依靠着公路，計有川黔（重慶至貴陽）、川滇（重慶至昆明）、黔滇（貴陽至昆明）、川康（成都至康定）、湘黔（貴陽至長沙）、黔桂（貴陽至柳州）、川陝（重慶至西安）、川鄂（重慶至恩施）、滇緬（昆明至騰衝）等路作爲幹綫聯絡全區各省國際交通之用。鐵路的建設，始終是並未按照計劃完成的，所有計劃至卅年全部通車的敘昆（由四川宜賓至昆明）、渝筑（由重慶至貴陽）、成渝（