

# 嶺南學報 Lingnan Journal (1929-1952)

Volume 7  
Issue 1 第七卷第一期

Article 7

January 1947

## 廣東南路 = The south route of Kwangtung

Shang Shih WU

Chiu Suen TSENG

Follow this and additional works at: [https://commons.ln.edu.hk/ljcs\\_1929](https://commons.ln.edu.hk/ljcs_1929)



Part of the Chinese Studies Commons

---

### Recommended Citation

吳尚時, 曾昭璇(1947)。廣東南路。《嶺南學報》, 7(1), 83-164。檢自: [http://commons.ln.edu.hk/ljcs\\_1929/vol7/iss1/7](http://commons.ln.edu.hk/ljcs_1929/vol7/iss1/7)

This Article is brought to you for free and open access by the Scholarly Publications of Lingnan University (Guangzhou) at Digital Commons @ Lingnan University. It has been accepted for inclusion in 嶺南學報 Lingnan Journal (1929-1952) by an authorized editor of Digital Commons @ Lingnan University.

## 廣 東 南 路

吳 尚 時 曾 昭 琛

### 目 錄

#### 緒言

#### I. 南路之自然環境

(一) 位置與面積

(二) 氣候

(1) 氣溫 (2) 雨量 (3) 颶風

(三) 地形

(1) 陸上地形 (2) 海岸地形

(四) 水文

(五) 土壤

(1) 山地土 (2) 台地土 (3) 沖積土

#### II. 南路之文化景觀

(六) 農業

(1) 耕地與農產 (2) 荒地

(七) 林業

(八) 畜牧

(九) 漁鹽

(十) 工業

(十一) 交通運輸與都市

(十二) 人民與聚落

(1) 人口

(2) 居民

(3) 聚落

(甲) 村落

(乙) 城市

一、一字墟

二、丁字墟

三、十字墟

四、八爪墟

五、複性墟

(丙) 縣城

——完——

## 廣 東 南 路

吳 尚 時 曾 昭 璞

### 緒 言

地理學家每將地面景觀 (Landscapes) 劃為自然 (Natural landscapes) 與文化 (Cultural landscapes) 兩大類。前者指未經人工顯著更改之景觀，為南北兩極帶，冰封雪閉之溫帶或熱帶高峯，或森林過於茂密之赤道區域。此外，又有因氣候過於乾燥而致者，如沙漠是也。文化景觀則指自然景觀，飽受人類種種活動之影響而起重大之變化者言。普通分佈于溫帶，及比較涼快之熱帶。

吾華民族確實發源於何地，雖尚成懸案，惟山陝谷地盆地，與華北大平原為其文化發揚光大之區，則不容置議。當地之自然景觀，經人類悠久活動之更改，早與文化景觀，融成一片，無從劃分。關於此點，美國地理學者 G. B. Cressey 于所著之 “China's Geographic Foundations” 一書第一頁，言之頗中肯：——

“The most significant element in the Chinese landscape is not the soil or vegetation or the climate, but the people. Everywhere there are human beings. In this old, old land, one can scarcely find a spot unmodified by man and his activities. ....”

我國北部，固早為人類活動之場所，然而向稱荒外之百越，實則亦擁有悠久之歷史。一九三〇年芬神父於吾粵沿海岸之香港，(註一)一九三四年義人馬可昂神父在海豐均發現大量之史前遺物(註二)。一部由中山大學楊成志教授於抗戰期間，運回坪石，筆者曾經寓目。各種石器，磨鍊之精緻，不難懸想當時之文化，已有重大之進步。其後雖以環境不同，弗克與華北並駕齊驅，對於自然景觀之更改，亦未能同樣澈底，惟人類之出現，孰先孰後，筆者則以為目前仍難武斷。

華北文化及其他種種學術，多經中外學者之探討。華南則由許多方面言之，仍

不免逗“留于處女”之地位，是誠華南學術界之羞。筆者對於廣東南路（通常用指陽江，陽春，電白，信宜，茂名，化縣，吳川，廉江，遂溪，海康，徐聞，合浦，靈山，欽縣，防城十五縣之區域而言），曾實地考察多次（詳三），並參考前人之著述，謹將管見，草成是文，聊作拋磚。

所謂文化景觀，既為自然景觀經人類活動之更改而成，則吾人對於廣東南路之自然狀態，不能不先有充分之認識。

### I.

#### 南路之自然環境

要言之，一地之自然環境，乃由當地之位置，面積，地質與地形，氣候，土壤，水文，與夫天然動植物各項要素交織而成之總體，不容分割。其對於人類活動之影響，亦端賴此總體產生之作用，而絕非各項要素個別之勢力。一般學者之所以分項論列者，僅為說明方便起見耳。

（一）位置與面積。本區西起防城，地接安南，來往頻繁；東盡兩陽，經四邑，通羊城；南臨大海，雷州半島則與瓊州隔峽對峙，關係密切；北界除信宜外，俱與廣西為鄰，故本區西部，與桂省人物之交流，特見活躍。惟本區之位置，終屬僻處一隅，遠距文化早經發揚光大之華北，難蒙其惠。即在本省言之，亦屬偏僻，既非居全省經濟重心（珠江三角洲）通華中，華東或內陸之桂，黔，滇等省之路線上，而華僑特多之閩粵兩省人士，來往南洋，亦以本區偏處一“死角”上，鮮履其地。位置既不在交通之要衝，見聞有限，文化之發展，乃不免感受若干不良之影响，故南路人仕，近年對於子弟留學國內，國外，特別鼓勵，遠非本省其他各區所可比擬。蓋欲以人力打破此種天然缺憾。抗戰時期，南路又幸以位置僅居東京灣通邕寧之路上，受日寇之摧殘較少，而本區出產特多之海鹽，價值暴漲，當地一般人之經濟，反見改善，子弟出外就學者，人數益衆，前途發展，未可限量。惟按目前之狀況論，南路面積達四萬六千方公里左右，佔全省面積約 21%，而其人口則僅佔 16%，每方公里之密度為 108 人（全省為 140—150）形成一人煙比較稀少之區。欲充分利用自然之環境，猶須盡

更大之努力也。

以經緯度言，(東經 $107^{\circ}30'$ 至 $112^{\circ}20'$ ，北緯 $20^{\circ}13'$ — $22^{\circ}26'$ 之間，東西長約800km. 南北廣約100公里)，本區原應與撒哈拉，阿拉伯，Thar，墨西哥高原，同屬北半球之回歸帶沙漠(Tropical desert)，幸賴全球規模最偉大而有恆之季候風影響，不但毫無沙漠之痕跡，且轉成世界雨量最豐沛之一區(註四)。

(二) 氣候。南路氣候以終年高溫，春夏多雨，颶風肆虐，秋冬乾燥，為主要之特徵。

(1) 溫度(圖十二，十三，十四)

南路各地溫度表 (Temperatures)

地點 Stations	廣州灣 Fort Bayard	北海 Pakhoi	海口 Haikow	臨高 Lamko
北緯 Lat.(N)	21°.05	21°.18	21°.01	20°.0
東經 Long(E)	108.10	109.05	110.16	100.42
高度 Alt.(M)	10.4	4.3	2.7	4.0
正月 Jan.	16.5	15.6	17.5	18.6
二月 Febr.	16.7	14.8	18.6	20.0
三月 Mar.	19.6	18.3	21.0	21.1
四月 Apr.	23.4	23.6	25.8	23.1
五月 May	28.1	27.7	28.4	27.5
六月 June	28.6	27.8	29.2	29.2
七月 July	30.0	29.1	28.7	28.5
八月 Aug.	28.7	28.4	28.6	27.9
九月 Sept.	28.0	29.8	27.5	27.2
十月 Oct.	28.3	25.4	25.2	25.2

十一月 Nov.	22.8	20.8	22.4	22.0
十二月 Dec.	18.6	16.9	20.1	18.8
平均 Average	23.7	23.1	24.4	24.2
變差 Range	12.5	14.3	11.7	10.6

南路全部居北回歸線下，終年炎熱，深冬猶然，捨信宜最高之山嶺外，絕少霜雪踪跡。徐聞稻作，更年可三獲，有若對岸之海南島。年中只有旱雨兩季之分，並無寒暑之別。

年平均溫逾 $23^{\circ}\text{C}$  (廣州灣  $23^{\circ}.7$ ; 北海  $23^{\circ}.1$ ; 瓊州之海口  $21^{\circ}.4$ )。最高之月平均達 $23^{\circ}.7$  (廣州灣八月)， $29^{\circ}.1$  (北海七月)。最低之月平均，亦多接近或超過 $15^{\circ}$  (廣州灣一月  $16^{\circ}.5$ ; 北海二月， $14^{\circ}.8$ )。雙方之差別，不過 $14^{\circ}$ — $15^{\circ}$ ，為數之微，全粵除瓊島外，無出其右。

月平均超過 $20^{\circ}$ 者，年凡八個月（四月——十一月），三月（廣州灣  $18^{\circ}.3$ ）與十二月（廣州灣  $18^{\circ}.6$ ）各月之平均溫度，亦接近 $20^{\circ}$ 之數，可見熱季之綿長。

惟以上所指，僅為平均數值，尚未能顯露南路氣溫方面整個之真相。盛暑之時，北海寒暑表曾昇達 $39^{\circ}$ 之紀錄，最低又可降至零度，良以亞洲之季候風，勢力至強，冬季北風掃蕩，遠達南方，故依緯度相同之地帶比較，我國東南沿海岸，乃全球溫度最低之區，此固地理學者周知之現象。

## (2) 雨量。(圖十五,十六,十七,十八)

南路各地雨量表 (Precipitations)

地點 Stations	信宜 Sunyi	茂名 Mowming	廣州灣 Fort Bayard	北海 Pakhoi	海口 Haikow	臨高 Lamko
北緯 Lat(N)			20°.05'	21°18'	21°01'	20°.00'
東經 Long(E)			108°.10'	109°.05'	110°.16'	100°.42'
高度 Alt(M)			10.4	4.3	2.7	4.0
正月 Jan.	10.mm.	36.0	16.7	31.3	25.7	14.3
二月 Febr.	20.0	56.1	30.6	39.4	35.9	19.2
三月 Mar.	28.0	70.1	42.5	73.9	56.6	30.5
四月 Apr.	372.0	110.1	83.9	106.3	105.4	48.8
五月 May.	214.3	234.0	152.5	160.3	169.1	77.0
六月 June.	252.0	158.4	202.5	294.2	212.4	129.4
七月 July	215.8	348.4	229.8	581.6	227.3	204.6
八月 Aug.	236.3	323.3	311.1	282.3	199.8	239.9
九月 Sept.	114.6	89.0	166.5	271.7	282.1	233.4
十月 Oct.	93.0	18.1	58.8	88.3	190.7	103.4
十一月 Nov.	97.0	32.1	46.8	38.2	81.9	52.0
十二月 Dec.	6.5	41.1	24.3	48.0	49.3	26.3
總量 Total.	1610.0	1512.6	1365.5	2135.9	1636.2	1206.3

南路年雨量，平均為 1559 mm. (依照廣州灣，北海，及瓊島之海口與臨高紀

錄較長之四站計算),堪稱豐富.廣州灣最少,亦達 1366.5 mm. 北海(2135.9 mm.)則僅次于全省首席之香港 (2208.1 mm.).

惟雨水在年中之分佈,至不均勻,顯分雨旱兩季.廣州灣五月至九月(五個月),每月之平均量,均遠逾 100m. 四月者 (83.9 mm.) 仍接近此數.北海四月至九月者(六個月),亦超過 100 mm. 十月尚達 83.3 mm. 依次各佔全年 84% 及 89%, 而其他六個月或五個月之總數,僅及 219.5 mm. (廣州灣) 或 230.8 mm. (北海). 廣州灣七月(223.8) 或八月 (311.1 mm.), 北海六月 (294.2 mm), 七月 (518.6) 八月(282.3), 九月 (271.7) 一個月內所得者,各超過其旱季之總和,可見雨旱兩季比對之激烈.

再察雨日觀之,熱季雨勢之劇,更足驚人.南路雨量,原屬全省最豐富區域之一,

南路各地雨日表 (Number of days of rain)

地點 Stations	廣州灣 Fort Bayard	北 海 Pakhoi	海 口 Haikow	臨 高 Lamko
一月 Jan.	6.5	7.2	6.3	4.6
二月 Febr.	7.8	9.1	8.7	4.6
三月 Mar.	9.3	11.7	8.0	4.8
四月 Apr.	10.8	9.9	9.3	5.5
五月 May.	13.3	10.2	11.6	6.4
六月 June.	13.8	13.8	12.8	8.4
七月 July.	13.4	16.2	12.1	10.0
八月 Aug.	16.4	16.8	11.4	9.3
九月 Sept.	12.9	13.4	12.7	10.2

十月 Oct.	6.4	7.0	8.9	6.1
十一月 Nov.	6.6	4.8	6.6	4.7
十二月 Dec.	6.6	6.5	6.7	5.3
總 數 Total.	123.8	126.8	115.7	79.9

而其降雨之日數，每年平均不過 116—130 日。廣東其他各地，除去東北部沿海一小區外，皆在 130 以上。故就全省論，南路雨勢之烈，已見一斑。且其旱雨兩季之降水日數（廣州灣 43 對 80；北海，39 對 87）之比值，不過 1.8 與 2.2，雨量之比值，則達 5.2 與 8.2，亦可顯示熱季雨水之滂沱。南路表土冲刷，為禍特著，是亦主要之原因也。

上文所述，僅屬平均狀態，自未足以顯露南路雨量變幻之甚，脾性之過激。根據紀錄，廣州灣全年雨量之小者，僅及 722mm. (1929 年)，等於平均量 52%，最大者達 2057 (1923 年)，為平均量 150%。北海少雨之年量，1302.2 mm. (1931 年)，等於平均量 60%，最大者達 3962.9 mm. 為平均量 180%。北海一日內最大之雨量，曾達 486.7 mm. (1904 年 4 月 23 日) 尤龐大驚人。廣州灣1923 年七月三日，亦得雨 187.2 mm. 故南路之雨水，平均雖屬豐沛，惟幻變殊甚，旱潦兩災，往往為患。

本區雨旱兩季之劃分，自受春夏及秋冬兩種方向不同之季候風，互相交替而致：旱季風自北方由大陸吹出，性自乾燥，雨季則改自南方之海洋來，水量之多，誠意中事。至其雨勢之劇烈，尋常當與颶風有密切之關係。

### (3) 颶風(圖十七)

颶風或颶風幾為我國東南沿岸各省每年熱季必有之天災。爆發時期，又適與禾稻生長之季節吻合，影响糧食，為患尤覺可怕。廬舍樹木之摧殘，猶其餘事。南路一大部份居民，賴以為生之漁鹽兩業，均在海濱，狂風之下，波浪排山倒海來襲，鹽田漁村，罔難倖免，海外漁船，沉沒更多。且颶風之來襲，恆挾以傾盆大雨，往往釀成水災。“禍不單行”，未足以形容颶風造成之慘劇也。

颶風俱發生于熱季，幾無例外，蓋冷季之時，西伯利亞之高壓，宛如一龐大之山

岳，向南推進，使源自東南方或南方菲律賓一帶之颶風，不能犯我國土。惟熱季高壓向北引退，颶風乘勢追擊。至冷季再來，始“鳴金收兵。”故熱季愈長之地，颶風肆虐之時期亦愈長。南路終年苦熱，月平均達 $20^{\circ}$ 者，年凡八個月，其餘四個月，亦不足以號稱寒涼。南路風災，特別慘重，蓋有由矣。東京灣一帶，且為颶風最常採用之一途徑，北海一帶雨量，足與居全省首席之香港一區相伯仲，想與颶風之多，不無因果關係。

總上以觀，本區高溫多雨，誠極適宜植物之生長，惟終以變幻叵測，往往釀成天災，令人有美中不足之感。地勢方面，情形之特殊，且更加重旱災，有助於爲虐之道。

(三) 地形。南路地形(圖一)在本省獨具一格，以少蓄水之高山，而多難以灌溉之台地或坡地見著。河流分別出海，不相統屬，無從做成長江大河。流量以勢分而力薄，不但難收灌溉之效，對於航運，亦不適宜。海岸線雖以大陸最近下降運動而多曲折，灣岬相間，惟灣水過淺，淤積盛行，八百公里之海岸線，竟無一優良之港口(註五)。

(1) 陸上地形。本區高崇之山嶺，分據東西兩方。中部與沿岸及雷州半島之全境，或為起伏輕微之丘陵，或屬平坦似鏡之台地。

西陲之十萬大山山脈，自安南入境，迤延向東北行，長逾百公里，雄峻綿亘，海拔超過千公尺之山峯，觸目皆是，最高峯達 1379 m. (白石牙嶺)。沿脊之山隘，一般亦在 800—1000 m. 以上，最低之七星均，仍達 600 m. 純屬花崗岩，不但形成粵桂兩省一段天然之疆界，阻礙交通，山陽，山陰之雨量，亦甚受影響，多寡截然不同。惟山陰得此脉之屏障，颶風之患則較輕。

防城縣內之東山及南山山脈，走向大致東——西，高度遠遙，主峯仍達 860 m.

靈山縣城東南之羅陽山脈，由陸屋墟起，初向東南方延展，繼乃折往東北，長約 60 km. 似與海濱白龍尾半島之山脈，斷續相連。主峯達 850 m. 十萬大山與此脉間，乃本區西陲之山岳帶。此外，合浦縣東北隅，僅見稍高之邱陵而已。其餘之地勢，起伏至小。放目四顧，宛若置身輕風微波之海中，海拔均在 200 或 150 m. 以下。瀕海一帶，地勢尤為平滑，高度多在 30—60 m. 惟伸展往往直抵海邊，形成高可 30—50 m.

之峭壁，插入海中，或屹立沙灘泥灘之上。河谷亦下切數十公尺，故平滑之地表，實爲台地 (platforms) 或階地 (terraces) (圖二 圖四，圖五，圖六)。

本區東部，仍有丘陵與台地，惟終以山嶺佔地最廣。信宜 雲浮飛地及陽春，幾盡爲崇山峻嶺所盤據。臨海電白縣城北方不遠之地，山高仍達 533 m. 而孤懸陽江海外之海陵大島，幾無平原，山高逾 200 m. 或達 300 m. 是故東陲山嶺之盤鬱，絕非西隅可得而比擬，最高峯達 1703 m. 在信宜錢排墟南之大田頂，亦遠出十萬大山之上。

然而東西兩部山脈最觸目之差別，厥在雙方山脈排列之狀態 (圖十)。

西部山脈，多以西南——東北爲軌範，東山，南山畧破此例，而合浦北部山脈交錯，則作格子狀，由西南——東北及西北——東南兩種方向交錯而成。防城縣南如白龍尾半島附近一帶，亦顯現此一特殊之方式。

東部山脈，遠較複雜。要言之，此區山脈之排列，可分爲若干弧。

地勢最高，脈絡最顯之山脈，厥爲位居信宜，羅定兩縣接壤之區者，暫稱“宜北弧”，向南凸出。據吾人考究廣東山脈之結果，此弧實仍向東北遠伸，直抵江西省界上之連平縣，中經高要，四會，三水，清遠，佛岡，英德，翁源，新豐等縣，爲吾粵一主要山脈。沿途分段成弧，彼此均向東南方凸出。

宜北弧之南，似另有兩弧，東西對峙。

東弧脈絡，畧較顯著，北段淹有信宜東部，陽春西部及雲浮飛地之全部，南段似由電白縣城北隣，走向爲 NW—SE 之山脈構成，東接陽江織篋附近 W—S 走向之山脈，惟電白博賀港沿岸之山脈，已顯示 WSW—ENE 之走向，與位置稍北而地勢較高者（即上述電白城北之山脈）相矛盾，有另起一弧之勢，而陽春漠陽江東岸山脈 (NW—SE) 與西岸者 (SW—NE) 矛盾更顯。

西弧路線，尤爲模糊，東鎮（信宜北）東西兩側，脈絡已不和諧：東側諸脈，走向 NW—SE，畧向東北突出；西側者則爲 SW—NE. 信宜西南，兩種走向，彼此相交成格子狀。

由此觀之，南路東部山脈排列之複雜，可見一斑。

至於雙方山脈之所以環繞成弧者，大致與深造岩之侵入作用（Intrusion）有關（圖三），蓋各弧之圈內，往往發現花崗岩或其他結晶岩之露頭也。

河流之路線，往往可以指示地層摺曲之走向，或山脈之排列。由此觀點論之，本區中最有意義之河流，當首推石角墟以上一段之九州江，及此江以東至陽春間之各河，如化縣之尖崗水、信宜之東川水——寶江（均屬鑑江之上游），陽春雙龍水最上之一段是也。以上諸水，大致均由北向南流，彼此又同時向西稍為突出，畧呈弧形，此乃受宜北弧南方東側山脈之影響而致。誠若是，則東側山脈之勢力，實遠出西側者之上，而吾人于上文檢此後一脈之時，覺其脈絡，比較模糊，或非無因。

水東以東，電白西北隣之山脈，已由 NW—SE 折向 W—E。雙龍水中游以南，直至海濱之間，不少河流，遵循 W—E 之方向，大抵即受此山弧之影響所致。

欽江與羅成江北岸在廣東境內三大支流（武利江、張黃水、小江水），合成一拱門，大抵與雙方間之結晶岩侵入體，有因果之關係。北澇河及防城河之中段，向北突出作弓形，無疑受南山山脈所操縱。

至於 SW—NE 之河流，如羅成江，九州江之下段，石骨水（鑑江支流），那龍江（通恩平），乃循著名之震旦走向也。

觀于本區山脈排列與河流路線之複雜，可知前人以華南地層摺曲之走向，均屬 SW—NE，未免過於簡單矣。

然而南路地形，終以山嶺較少見著。丘陵與台地，則遍佈四境，觸目皆是，尤以中部爲然。

南路中部，地勢最低平，合浦之羅城江，源頭用是得以深入廣西大容山脈之南麓，距離海岸，不下一百五六十公里。南路入桂最主要之水路陸路，俱取道於此廣平地帶。

南路中區之北部，猶多見起伏似波浪之丘陵，高逾 200 m. 之山崗，零星聳峙其間。愈向南行，地勢愈低，起伏愈微，逐漸轉成坦平似鏡之台地。至雷州半島，僅餘丘陵三兩行，依 NW—SE 之走向排列，分據半島之南北兩端。最高峯居南列之丘陵上，海拔 272 m. 其他山峯多在 150 m. 以下，均作圓錐形，溪澗向四方放射，未履

其地者，亦不難臆定其爲火山也（註六）。

除此三兩列之火山丘陵外 雷州半島概爲坦平之台地，惟高低不同，分成多級。最佳之實例，在英利墟附近（圖七）。按圖一瞥，即可發現此區台地，分成十級之多，高度依次爲 45m. 55m. 75m. 80m. 90m. 110m. 125m. 135m. 145m. 及 165m. 低者較平，高者漸形破碎，其故或由於高者之年代較古，低者較新；或彼此之年代無別，原屬同一之平面，後經斷層之影響，各部之提高程度不一，高者侵蝕較甚，低者反是，由此乃有平滑與破碎之分。據各級分界斜坡或懸崖之路線，多挺直如矢（特別注意圖西 144—154 m. 台地西側，高達 90m. 之懸崖），而彼此之高度；又相率向形如火山錐之牛寮山（226m.）作有規則之增加，則後一種見解，似更接近真相。

抑猶有進者，雷州半島以外，南路沿岸一帶，最高之平滑台地，不及 70m. 合浦常樂墟西北鄰者，海拔 67 m. 過此以上，絕無堪稱平坦者，而英利墟附近之台地，高逾一百公尺以上，以至一百四十公尺者，仍保存至佳，少破碎之貌，吾人由是可決定：南路最近陸地之運動與斷層作用，各地並非一致，劇烈之情形，各地有別，而以雷州半島爲最著。

且吾人於廣州灣赤坎埠西南實地考實時，曾發現：（一）一般高度爲 40—50m. 之台地，物質多屬過去淺海沉積之沙土交錯層（Cross-bedding），（二）層面覆以火山排出之玄武岩及（三）此台地於湖光岩（火口湖 Crater lake）附近，由四五十公尺，迅速提高至 157 m.，可知目前之台地，原爲近岸之海底，後以斷層發作，火山活動，乃提高成大陸之一部份，更因各部地殼運動之程度不同，彼此乃有高低之差別。雷州半島，火山特多，南下與遍佈瓊島北部者，連成一起，久爲中外地理學家所共知。法國地理學者 J. Sion 亦曾有下列之言（註七）：

"La côte septentrionale de Hainan ferme une large plaine ondulée, dominée au sud de Hoi-hao par un alignement de cratères, analogue à la chaîne française des Puys. Un alignement semblable, de l'autre côté du détroit, parcourt la péninsule du Lei-tchaou et accuse peut-être la date récente des dislocations qui ont séparé Hai-nan du continent."

惟未知該區地殼運動爲期之新若此，更未知南路沿海一帶與雷州半島，大部代

表一舊日之海底，而此海底之上昇成陸地，又與該區地殼之運動，火山之爆發，有因果之關係耳。

火山之勢力，又可顯現於河流之路線，如圖拾壹所示乃一，極佳之實例。圖十一中，南部兩河，遇火山之阻碍，乃不得不環繞趨避，終乃分道揚鑣。防城縣境火山亦不少。多屬流紋岩，惟其能做成圓錐形山峯，與放射狀之溪澗，則無二致。迂迴之河道，亦縣境常見之現象。

斷層原為火山活動之導火線，對於南路地形之影響，頗覺有趣。羅陽山東南側之峭壁當為一斷層崖，而羅成江一段之路線，亦決於斷層線（註八）。然而最觸目之實例，則屬欽縣陸屋墟附近之水平斷層（圖八）。墟南七公里之鳳凰頭山脈，自ENE直向WSW走，至望觀嶺，突告終止，山脈另起于望觀嶺東南五公里附近之平塘山，轉稱信面嶺，山脈走向仍舊（ENE—WSW），兩段合呈刺刀形，是為水平斷層之結果。兩段以北之較低山脈，（橫岡嶺與獅子嶺）亦受波及而沖斷。餘勢至合口嶺—料度山脈，始趨式微，然于接近上述水平斷層發生之處，仍不免畧形曲折。

除雷州半島外，西起防城，東抵陽江城之沿海地帶，亦可發現昔日之海底轉成台地，尤以北海附近者，最為平坦，高出海面約40m.，短小之河流，僅下切成狹谷，未能擴大谷底，故適宜稻作之面積有限，而旱乾之台地，難以灌溉者，則遼廣無垠，舉目皆是，此乃南路地形之一重要特徵。而南路荒地之多，甲于全省者，理由亦在此。

根據此帶台地之平滑，河谷之狹窄，可斷定昔日海底之上昇，為期至新，與斷層及地震諸項現象，亦有密切之關係，一若雷州半島經過之情形；惟此帶台地之級數與高度，似較遜色，大抵與地殼運動程度之大小，火山之多寡有關。

離海岸北行，台地範圍，瞬告減少，舉目但見起伏似波浪之丘陵，地面幾盡為厚層之風化物所覆蓋，絕少原地岩石新鮮之露頭。惟按地質圖觀之（圖三），則丘陵區實為摺曲地帶，岩石有花崗岩，石英岩，頁岩，砂岩，石灰岩………種種之別，其為長期侵蝕而成之準平原（peneplain），無可置議。高度約在150—200m.之間，分佈以南路之中部者，最為寬廣，沿羅城江及九洲江等，向上游遠伸入桂省之博白，陸川，鬱林，鬱江流域，亦多其踪跡。吾人曾自鬱林乘車赴廣州灣，縱貫全區，沿途不勝驚

異于此準平原發育之完美。惟農村經濟則不免深受打擊，蓋地勢之起伏輕微，水源極端缺乏，坡地只可栽植耐旱之作物而已，荒地遍佈，村落稀疏，此固南路內部普遍之現象也。幸而沿岸一帶，多漁鹽之利，稍可補稻作之不足。

(2) 海岸地形。海岸地形，亦顯示海陸最近曾作相對之運動，惟趨勢則為大陸之下降，故南路海岸線極端曲折，灣岬相繼，按平面圖察之，莫不以為天然良港，隨處皆是。防城欽縣之鹿門港，深入內地不下四十公里，餘如合浦東南之老鴉洲，廉江西南之安鋪，廣州灣之赤坎，電白之水東，博賀港等，形勢亦似極端適宜。然稍加觀察，則淤積盛行，泥灘，沙灘，沿岸滿佈，灣水極淺，無一港灣堪稱優良。潮退之時，吳川之沙灘曝露，摟衣可向海行十餘里！博賀港船隻之出入，每日以潮水高漲之二三小時為限。其他各港，數百噸之輪船，亦不能靠岸，上落必須借助駁艇（小艇），或由土人背負，一如瓊島之海口，不便莫甚。

然而淤積作用，進行雖速，較大河流下游之三角洲，目前仍未有廣大之進展，稍足稱道者，僅得合浦陽江二者而已。鑑江與九州江，則尚未有三角洲之痕跡，其餘上無河流之海灣，自更能保存下沉時之原狀，故海岸地形，亦顯示大陸之運動，為期極新，多數之海灣，均為沉溺之河谷 (drowned valleys)，是則與吾人於研究沿岸台地時所得之結論，完全吻合。

南路沿岸折入內陸之港灣，雖以陸地下降之時日太淺，活躍之淤積作用，仍未能顯著改變其原形，惟向海突出，無所保障之部份，則以構成之物質，多屬沙土，抵抗乏力，早已飽受波浪之打擊，轉成壁立之懸崖，迅速後退，路線簡單，極少曲折，畢露其演進階段，早入壯年。北海半島之南岸，及雷州半島之西岸，即顯示此一階段之特徵。自吳川半島至陽江，大勢亦如是。而吳川半島沙堤，向西南方之伸展，使鑑江之河口，亦不能不移向該方，不啻指示沿岸潮流 (long shore currents) 主要之趨勢焉。

雷州半島之東岸多島嶼，尤以東北角為甚，其理顯有數端：一為地處「死角」，波浪之打擊較小，次為廣州灣適居火山特別活躍之區，海底上昇成台地時，或原已分裂為大小島嶼，且其構造之物質，又多堅硬之玄武岩，不如泥土懸崖之易於後退，以

至於消滅，雷州半島西南隅之玄武岩(?)，即向海外伸出，演進步驟，不與西岸大勢符合，可為一種反證。

南路不但沿岸水淺，距岸一百公里以內之地，水深亦未有超過五，六十公尺者。15m. 之等深線，更遠在 200 公里以外。東京灣尤淺，深度無達 70m. 者。故南路之大陸架 (Continental Shelf) 異常廣闊，海產特多，漁業興盛，對於南路過去之經濟，利益殊多，且具備無限之前程焉。

南路不但在地形方面，獨呈一格，水紋亦多特殊之點。

(四) 水文 吾粵河流大部分屬珠韓兩江之系統，南路者則另樹一幟，既不入兩大系統，彼此且多個別出海。語其著者，有防城河，欽江，羅成江，九州江，鑑江，與漠陽江，尤以羅成江，鑑江，與漠陽江為主。雷州半島，過於狹小，自難產生稍大之河流。

南路總面積，不過四萬六千餘方公里，各河之流域，自屬有限，最大之羅成江不過一萬二千方公里。鑑江，漠陽江，依次為九千五六百，及五千六百方公里。小者更不足道。勢力既分，流量自寡，對於灌溉與航行，難期有重要之貢獻。往往反以雨勢激烈(詳氣候節)，山洪暴發，流水藉峻急之斜坡，洶湧下衝，釀成澇災，如崇山遍佈上游之防城河，漁洪江，鑑江與漠陽江者是也。至下游，地勢低窪，積水難宣，非加以人工排水，則成過于卑濕之荒地，如海康縣城西南之擎雷水沿岸及茂名南部者(圖五)，即其例也。

羅成江為本區最大之河流，域內地勢，泰半低平，水勢較緩，航利稍富，船隻往來，可上達廣西之鬱林。其餘則于熱季之高水期，水運較盛，旱季衰落。羅成江亦非例外。然欲應用數目字，以確定南路各河年中水位漲落及流量之多寡與變化之格式，則以向無測量與紀錄，無從着手，吾人僅能按其氣候，地勢等因素，畧事忖度耳。

本區雖終年高温，而尤以春夏為甚，蒸發作用，自以是時最活躍，惟雨旱兩季之降水量，相差太遠(參看氣候節)，而秋冬之時，亦無寒意，蒸發作用，僅畧較衰微。河流水位之升降，流量之增減，結果仍受雨水操縱，水文變化之格式，純屬回歸雨型 (Régime pluvial tropical)。高水季大抵由五月中旬以後開始，至十月或十一月

初止。蓋南路雨季，雖四月開始，但以前五個月或六個月（即由先一年之十月或十一月至是年之三月）為程度極深之旱季，而當時之蒸發作用，仍相當活躍，下地泉水及河中之水，涸竭已甚，雨季初期，降下之水，多滲透入地，循河床直排出者，僅佔少數，一時未能提高水位，大增流量也。至於十月或十一月之所以仍能保持相當之流量者，則拜雨季餘蔭之賜。最高之水位，當在雨量最多之七月或八月。最低者則見于旱季末期之三月。

惟吾人當知所謂之高水季者，水位並非能長時期保持一定之高度。一般受雨水操縱之河流，最多變幻，暴雨之時，水位可立刻湧漲，雨過天青，則瞬又復原。故雨季之高水，實由無數不規則之升降構成。航運亦以此而無序，旱季水路，固多窒碍，雨季亦未必時常暢通可靠。抑猶有進者，雨季航運，有反因雨水過多，山洪暴發，水勢太猛，情形險惡，以致暫時完全停止者，鑑江之上游，當有此例，良以信宜北部，山高峽深，水勢過於湍急也。

本區之高溫，雖不足以支配流量變化之格式，對於各河之排水係數（即流量佔雨量之百分數），當有顯著之影響，尤以域內地勢起伏小者為甚，以其水流緩慢，蒸發作用，容易肆虐。按照吾人之估計，羅成江與九州江之排水係數，最多不過20—25%，鑑江，漠陽江，防城河，漁洪江，以上游多高山，或達25—30%之數。依此係數計算。羅城江每秒之平均流量約為 $150-160\text{m}^3$ 。鑑江約達 $130-140\text{m}^3$ 。然此等抽象之平均數值，實未足以確定實際情形。例如颶風暴發之時，不但雨量龐大，雨勢劇烈，即在熱季，溫度亦稍降，減低蒸發作用，增強排水係數，是則當時每秒之流量，苟超過上列之數一二十以至三十倍，亦意中事。反之，經長期之旱季後，地下泉水，經已涸竭，氣候如或反常，至號稱雨季開始之三四月，仍無滴水，則南路各河之流量，僅餘一線，小者甚或完全乾涸，泥灘，沙灘，盡行露出，是故南路農業之保障與發展，講求水利，振興灌溉，乃一要途。蓋當地之氣候與水文之變幻過甚，「靠天吃飯」終非上策。

目前南路之灌溉方法，不外利用「天車」（多分佈在河流之中，上游水流較急，足以推動車輪），或築極小規模之水塘，茂名丘陵區，多見其踪跡。稍大者，僅有

遂溪東南，康海城北不遠之特侶塘耳（圖十九），是塘築于宋代，今日已半淤塞，效用大失，如尚不及時修理，將成陳跡矣！筆者以爲南路之丘陵區與台地區，地質多屬深厚之風化層或砂土，當蓄有不少地下水，鑿井亦容易，而南路旱患最烈者，又適在此區。昔日廉江人士，雖曾一度請日人開井失敗，然未爲定論也。負責指導或協助農民之有司，其三注意焉。

水力之開發，亦促進南路工業，改善經濟之一良方。水電廠之設立，以何處之自然環境，至爲適宜，雖未經詳細之實地觀察，惟依理臆度，當在本區東西兩部之山嶺地帶。十萬大山，綿延而高峻，河流多灘澗，雨量又復豐沛，信宜北部，疊嶂重巒，山高谷峽，水勢湍急，雨量亦多，且有松杉及其他雜木樹林，含蓄水源，故雙方對於水力之利用，當有不少優良之地點。信宜錢排之黃牛河瀑布及合水竹黃嶺瀑布，畧經測量，據謂可適合發電之條件，有詳爲研究之價值也。惟南路地接盛產煤炭之東京，輸入方便，不無影響，須加考慮。例如英國之山區河流，發電條件，非不優良，然以國內多產煤炭，價值更廉，水電之開發，在歐洲乃稱落後之邦。

（五）土壤。南路土壤，曾經中外學者之調查（R. L. Pendleton, 彭家元, 鄧植儀等），惜未能遍及全部，而分類原則，前後又欠一致，時據土壤本身之性質，時依地勢起伏之情形，吾人茲以地形及土質爲經緯，重新劃分說明之。

南路土壤，依地形分爲三系（一）山地土，（二）台地土（三）谷底或三角洲沖積土，（圖二十）。

南路以地形特殊，山地土與台地土佔面積最廣，適宜稻作之谷底與三角洲土壤，範圍有限。

（1）山地土 南路北部，十之七八，概屬山嶺土。信宜錢排以北之高山，土質由片麻岩及雲母片岩等風化而成，頗肥美，多松柏（圖廿一），侵蝕甚少。合浦縣之東北，由石康北上一帶土壤，俱屬此種山嶺土，農作不宜，造林則佳（註九）。他如防城十萬大山，靈山之羅陽山，陽春及雲浮飛地之高山者，大抵亦類是，彼此同以樹林木材爲主要出產。惟各部當受母岩之影响，有所區別。他若南路中部東西兩部之丘陵區內者，原地岩石風化極深，僅餘沙土，水源不足，多成荒地，景色與一般台地土相類似。

(2) 台地土。台地土在南路分佈之遼廣，或可與山嶺土相仲，內容亦頗複雜。一般之台地，乃舊日淺海沉積之散沙與黏土，兩種成份之多寡，隨地不同，據 Pendleton 之調查，北海，海康，與吳川者，砂粒較多，質地鬆疏，吳川半島原爲一沙堤 (Sand beach)，幾乎全屬沙粒，絕少團結，隨風移動，排水性強，只可種植樹木及其他耐旱作物。茂名一帶之台地 黏土較多，質至堅實，尤爲瘦瘠。其餘各地之台地土，或多砂，或多泥，未經調查，不便武斷。惟一般之台地土，皆屬瘦瘠，排水性太強，而河之水太低，不易利用，以事灌溉，故多成荒地，或僅栽植耐旱之薯，芋，落花生，與松林……此乃南路一最普遍之特殊景色也。

南路之台地沙土，物質既鬆散，而當地之雨勢又極劇烈，表土之沖擦，由是甚形活躍。益以農民多用牛車，輾過之地，陷入成溝，不啻爲雨水沖刷之導線。南路以表土侵蝕之劇烈見著，最蒙其患者，即爲此種台地。其邊緣之峭壁或急坡，溝壑密佈，錯雜零亂，變化迅速，一場暴雨，即足以冲出大量之沙泥，雨前之溝壑，形貌盡行更改。

惟雷州半島南北兩端之台地情形，則另呈一格，迥然有別。查半島南北兩方，即地殼依 NW—SE 走向而隆起特高之地帶，火山沿線排列，玄武岩從此上湧。而玄武岩風化之紅土 (terra rossa)，乃南路各土壤中之最肥沃者，屬黏質壤土，深厚而鬆碎，容易耕種，舉凡甘蔗，旱稻，波羅，波羅密，荳類及其他旱地作物，無不適宜。然以從前飽經兵匪之禍，農田荒廢，非成荆棘，則爲草莽。隱藏盜匪與猛虎（徐聞向稱多虎，多匪之邦），咄咄逼人，昔日之村落，僅餘敗瓦頽垣，至今仍多未恢復者，誠可惜也。

南路台地，以表土之侵蝕劇烈見著，上文已有述及，惟雷州半島之紅土台地，則少蒙其禍。猶有進者，徐聞位置爲南路距離赤道之最近者，溫度特高，稻作年可三獲，且可種植樹膠，櫟味，可可等。天惠之厚如此，而人禍之甚若彼，辜負沃野，是誰之過歟？三百六十五日貼增產之標語，非解決吾粵糧荒唯一有效之辦法也。

(3) 沖積土，谷底及三角洲之沖積土，乃南路主要之稻作區，與吾國其他各地無別。所可惜者，乃南路地殼之上昇運動，爲期太新，一切河流未能擴展，即以最大

之羅成江論，氾濫平原，僅見于下游、中游，上游仍多未脫離峽谷階段，稻田之面積，由是極屬有限。稍為大片之沖積土，以羅成江，擎雷水（海康城南），鑑江，漠陽江下游之平原或三角洲為限。羅成江之三角洲，號稱最大，亦不及三百五十方公里，陽江者次之。其他各河之三角洲，或尚在萌芽時期，或未露任何痕跡。

丘陵區內，谷底亦屬沖積土，分佈格式，甚為特殊，零星破碎。谷底狹窄，兩側風化甚深之丘陵，不時送下沙土，稻田不免稍受威脅。然而此種毛病，究以台地區之谷底田所感受者，最為嚴重，蓋台地邊緣之峭壁，侵蝕劇烈，溝壑密佈，不時瀉下大量之沙礫，埋沒稻作，使成荒土。補救之方，莫如將台地之急坡，改成梯地，種植生果或禾稻，或於當地選擇根深之野生植物，以人工栽植於急坡，則可減殺暴雨冲刷之威力。南路適宜栽稻之田地，已屬有限，勢難繼續任由台邊冲下砂土之埋沒也。

最後，沿岸一帶，沉積進行迅速，泥灘，沙灘，已有相當進展，尤以北海以西各海灣內及雷州半島東北角一帶者，苟能範以基圍，則對於吾粵糧食之增產，不無若干裨益也。惟此種工程，類多宏大，非一般毫無特殊勢力之貧苦農民所敢垂涎。政府若不切實扶助，則亦終為土劣之臺中物耳。

天然動植物，亦為組成自然環境之要素，惟南路原有生物，多經摧毀，不復能造成有力之因素，故畧而不談。

## II

### 南路之文化景觀

在地理學者之觀念中，所謂一地之文化，主旨乃指當地人民謀生之道。由此而具體表現於地面之景觀，即為文化觀景。吾人既知文化景觀與自然景觀之關係，又經逐項分析南路自然環境之要素，茲可進而檢討其文化景觀。

吾華以農立國，以農為生者，今日仍佔全國人數百分之七八十以上。南路當非例外。惟本區地形特殊，適宜稻作之面積有限，幸以位接海濱，漁鹽利厚。而遍佈四境之丘陵與台地，可栽植耐旱之農產品，如落花生，甘蔗，生果……以為工業原料，如榨油，製糖，罐藏等。猶有進者，南路一帶，地廣人稀，物產不無過剩，勢須向外開

銷售，及購入日用或其他必需品、故吾人對於是區之交通運輸事業，不能漠視。最後，一切文化景觀，根本皆由人類之活動產生，是則吾人對於南路之居民及其村落與市鎮，亦當顧及。

(六) 農業。南路人民謀生之道，以農為主，與我國其他各地無殊。惟本區以地形特殊，田地面積不多。

(1) 耕地與農產(圖廿三)。據廣東年鑑第二十編地政第八章戰時墾殖中載：南路耕地，總面積不下 23,013,113 畝(即約 14,817 km<sup>2</sup>)，佔全區(45,082 km<sup>2</sup>)面積 31%，信足驚人，此乃地勢坦平之一種結果。惟所稱之耕地，實包括水田，旱田，桑田，蔗田，菜園，果園，茶園，椰子園等等。至於栽稻之耕地，佔南路總面積最多不過 20% (即 14,992,344 畝)，或僅及 15% (即 11,244,258 畝)。吾人且以為此數，似仍失諸過大，蓋據省政府之統計，南路人口，總數不過五百餘萬，如以每畝每年平均產穀五擔計算，則共得 56,221,290 擔，而以每年每人食五擔為根據，即其銷約 25,000,000，則每年南路所餘之糧食( $56,221,290 - 25,000,000 = 21,221,290$  擔)為數實過龐大，與一般人士以南路為缺糧地帶之意見，矛盾太甚。吾國官方之統計，無一可靠，此固中外學者咸知，而為有識者共同痛心之事！

吾人以為人數方面之統計，失之過少，蓋我國政府之信用，早經喪失殆盡，而有司對一切統計調查，亦絲毫不感興趣，敷衍了事。例如廣東梅縣人口，據廣東年鑑所刊出之統計(見第一編總述，第四章，人口。)：

民國十七年至二十年梅縣人口為 517,854 人

至二十三年為 444,289

二十八年為 367,424

前後不過數年，而梅縣人口竟由五十萬減至三十六萬，不察可知其為以多報少，逃避兵役也。惟至三十年，忽又由三十六萬增至 545,293 人，達紀錄中之最高峯，可謂盡矛盾之能事！使人墮五里霧中！

據吾人之意見，南路即非餘糧頗多，亦斷非缺糧之區域。與台山，開平，興寧，梅縣人口密集，耕地有限等縣分，相去有霄壤之別。抗戰時期，台開兩縣兼蒙兵禍，死

亡相繼，壯年男女，散之四方（筆者曾於樂昌韶山深處，發現一四邑婦人），慘不勝言。而當時國民大學在開平樓岡設有分校，不少學生，來自南路，有携眷而至者！該校之經濟命脈，幾全靠該方面學生之維持。餘如碎石之中山大學，距離雖遙遠，旅費不貲，亦不少學子，從南路來。最近報章之南路通訊中，謂該地米價，如何昂貴，察其舉出之市價，每担不及三萬，而廣州區者，已逾五萬，梅縣每担需七萬七千元矣！可知南路糧食問題，實不如本省其他各區之嚴重。

惟稻田在南路之分佈，並不均勻，故有足食之縣，亦有缺糧之縣，後者當以吳川為一佳例。該縣大部分為沙堤，不宜稻作，穀米有限，糧食須仰給于化縣廉江等縣。

至于面積較大，連成一片之禾田，當以羅成江，漠陽江，鑑江及擎雷水等河下游之三角洲與冲積平原為主要。漠陽江及鑑江中游兩岸，及靈山縣城之河谷者，亦頗重要，其餘則總數雖多，分佈極端零星破碎矣。

南路居民之糧食，並非全賴穀米，一部用薯補充，尤以貧苦之農家為然。蓋南路旱地多砂質土壤，對於雜糧之種植，極為適宜，全區十五縣，無縣無之，分佈之普遍，遠在禾稻之上。他若甘蔗，落花生……等等，亦遍見於地上，或于起伏微小之山崗，皆為南路主要之農產。

南路生果，種類與數量均多，有品質甚優良，堪加推廣者。若干果品，且為本區所特有，除瓊島外，廣東其他各區，絕少發現，波蘿密其著者也。除靈山，信宜，陽春北部較涼之山地，各縣皆有。

其他果品之最大宗，收獲之豐歉，影響農村經濟頗深者，則以龍眼，荔枝為首要，荔枝到處有佳種，龍眼則以廉江合浦著名，除供給本地外，尚多外銷省港，或鮮運，或先晒成乾果。

次要者為鳳梨，橙，蕉，柑，桔，梨，木瓜等，鳳梨一名波羅，不擇土壤，瘦瘠沙地，亦可栽植，故在本區有莫大擴展餘地，目前各縣均有，而以徐聞，海康為最多。

橙，以化縣，廉江為主要產地，茂名，信宜，電白，合浦，靈山，欽縣，防城，海康，徐聞亦均有之。外形與色澤，俱臻上乘，可與“金山橙”比美，且水分亦多，惜稍酸耳，加以改良，再事推廣，前途未可限量。

除上述外，南路尚不少他種生果與農產品，種類太繁，不勝枚舉，唯有另圖表之，讀者可按而索骥也（圖廿四）。

南路大量出產之果類，除鮮食或晒成乾菓運銷省港外，一部分於戰前已製成罐頭。至於甘蔗花生，更為南路製糖，榨油之原料，惜方法簡陋，未能充分利用原料，出品又欠精良，有待于大大改善耳。

此外，南路另有若干農產品，純用作工業原料，如海康之蒲草，與遍布茂名南部興化縣，吳川等地之麻是也。蒲草織蓆與蒲包，以海康城為唯一主要集散地，草包曾經一度繁榮，以台灣為最大銷場，九一八事起遂告中斷，今日台灣重歸祖國，海康之蒲草，理宜乘時復興矣。戰前麻產分別由水東，廣州灣運銷省港，用製繪繩。梅菉之麻織廠，馳譽省外，惟勝利逾年後，今日仍在等候復原中！

菸草亦為一種工業原料之農產品，南路以高州為最多，與本省之鶴山，南雄等地齊名。

此外，南路又擁有若干種極著名之特產，如化州之橘紅，陽春之砂仁等，尤以橘紅為最。「化州縣署內蘇澤堂前之一株，相傳為蘇東坡之手澤，特別名貴。其次風情樓前百數枝，城內賴李兩家園各數百株，附近鄉村出產亦不少，所謂地道藥材者也」（註十）。

總言之，南路目前生果及其他耐旱農產品，種類品質與數量方面，已頗可觀，且不少已用作工業原料。其發展也，不但直接改善農民之經濟，且引起工業上之繁榮。南路氣候，炎熱多雨，極宜農作物之生長，而坦平之台地，又舉目皆是，可利用最新式之農具，從事開發，以補南路人力，畜力不足之缺憾。坡地台地之土壤，雖多屬瘦瘠，有礙墾殖，然加以肥料，絕不致無補救之道，事在人為耳。

(2) 荒地。南路荒地之多，甲於全省，形成是區在地理上一極重要之特徵。據廣東地政局之定義，荒地乃指凡緩傾斜地區曾經或未經耕種者，及草地，蘆葦地等而言。南路荒地共 10,453,199 畝 ( $6,346\text{km}^2$ )，佔全區面積 ( $46,082\text{km}^2$ ) 15%，而全省荒地，不過佔全省面積 0.0004%（圖二十二），可見本區荒地之驚人。此乃導源于丘陵及台地在南路之地形上，佔一極重要之地位也。南路之中，則以台地最發育之雷州

半島:遂溪,徐聞,海康三縣,荒地遠居首席(圖二十式),依次為2,416,156畝(1,423 km<sup>2</sup>),2,399,586畝(1,474 km<sup>2</sup>),及1,337,821畝(822 km<sup>2</sup>),佔各該縣面積51.3%,54.3%及44%.信宜,靈山,陽春則以高山多,地勢急,少有合地政局規定之荒地標準,故信宜只有5,707畝之荒地(3 km<sup>2</sup>),佔縣面積0.1%,而靈山,陽春者,亦僅及0.4與1.7%而已.

由是言之,南路之荒地大致與境內之丘陵或台地區相符.其中一部,誠已栽植耐旱作物如甘蔗,落花生,薯,芋,及各種生果,然尚有壹仟四十五萬餘畝之廣大區域,等待開發.吾國舊式官僚,只知囊括「現成」實物,不事栽培,苟知殺雞不取卵,則吾人以為南路乃全省最有希望之一區,新式有為之當局,幸勿河漢斯言.黑索里尼之法西斯主義,雖不足為訓,然當彼執政之時,曾將意大利許多沼澤,鹽池,只產瘡蚊者,改成良田,則為各國一致所稱道,舉以為模範者也.

(七) 林業.我國林產極端缺乏,人所共知.歐美學者每喜舉我國之童山與日本之青翠峯巒作一強烈之對比.抗戰之初,香港九龍一度曾為我國輸入物資最主要之口岸,當時鐵軌與枕木,滿堆港九兩處一切隙地,鐵軌之輸入,猶可以我國工業落後為解嘲.木材之栽培,吾國豈無餘地?然而稍有觀察能力之人,未有不知我國崗嶺,十之七八,均屬牛山濯濯.其理大抵由於國人多以柴草為燃料,以灰燼為肥料,再加以樹木,竹林,每為藏匿盜匪之所,有時不能不剷除.此外,更有牢不可拔之「風水」陋習,作祟其間.此數項之主要問題,一日不得完滿解決,則日日張貼造林標語,年年隆重舉行植樹儀式,亦決不能獲得任何效果,徒然消耗人力物力,削弱政府之威信耳.

南路森林,亦無例外之發達,稍足掛齒者,只限於信宜,防城北部,陽春西部(兼括雲浮飛鴻)及合浦等崇山峻嶺或台地,種類以松杉竹為主,次為紅楓,玉桂,八角等.

松之分佈,南路十五縣除吳川,海康,徐聞外,各地皆有之.以合浦公館,石康之間,石浦,張黃一帶,及北海東興等地,靈山佛子墟及三隆那隆為主.多用作建築材料及製造傢俬,尤以欽靈兩縣為甚.

樹以信宜為最主要之產地，遠居各縣之上，以其緯度較北，山嶺較高，生長之條件較優也（圖廿一）。餘為防城北部之大菉，扶隆，西部之那良，茂名西部之石骨，黃塘，陽春西部之南潛水，蟠龍，亦頗重要，多用作建築材料及製做傢具。亦有外銷者。利用溪流，結排輸出。信宜杉木，各隨產地之水道，分向路外運：東江西江賀貴；白毫，林峒，思賀；木瓜雙峒；及金峒，乾和，懷鄉山區之木，分別依次循鍾江，羅定江，陽江，與廣西之岑溪四地輸出。合浦之廉村，福旺，防城之大菉，扶隆，及同縣之那良者，各循羅成江，防城河及那良江（至東興）向外運銷。陽春及雲浮飛地之杉木，則以陽江為集銷地。

竹，南路以合浦之張黃，電白之沙朗，望夫，陽春之上瀧，企場為最主要之產地。竹在我國之用途極廣，衣食住行各方面，罔不利賴之，故外人有稱竹為我國之鋼者。南路之竹，一部更用以製紙，兩陽，電白者，品質最優良，然仍遠非舶來品之比也。

紅樹，以合浦之張黃，羌化，馬欄沿江一帶，為唯一之主要產地，專供北海及合浦各地建築及傢具之用。玉桂則多見于防城，扶隆，那良一帶，次為信宜之思賀。玉桂用製桂皮，信宜者由羅定江外輸，防城桂則取道東興。八角仍以防城山區為最重要之產地，如那隆，灘散，峒中是；遍山栽植，果實一年兩穫，可製油，戰前運銷香港。

此外，徐聞更以樹林之茂密著名，檢閱 1:50,000 地圖，亦可見闊葉林遍佈全境。以氣候不宜之故，無松杉。其實徐聞只產野生之雜樹，荊棘，或茅草而已，多為匪患禦（匪患始於民國七八年）田地之荒廢而致，只可充作柴薪，並無成材者。

惟南路山嶺面積不少，據吾人之估計，至少當有 16,100 方公里。現有之樹林，只佔此面積十分之一二，故造林事業，在終年高溫，雨量充足之南路，不但有莫大之前途，且為本區自然或人為缺點之對症良方。吾人固曾屢謂南路最普遍之天災，厥為旱潦之交侵，表土之冲刷。一旦造林成功，不但足以改善農民之經濟，且可含蓄水源，和緩山洪之暴發，制止土壤之侵蝕，減少河床之淤塞，谷底禾田，不致受埋沒摧殘，航行亦蒙其利矣。惟老百姓之燃料，肥料，治安……等問題，當局應先設法協助解決，否則老生所常談者，亦永屬常談耳。且十萬大山之野生林中，苗（？）人仍有火耕之習慣，焚林開地，土地既瘦瘠，則又顧而之他，不加制止，則山嶺日益童禿矣。

(八) 畜牧。吾國畜牧事業，向不發達，除內陸草原外，人民多無大規模飼養牲口之習慣。南路每年運銷他地之豬牛鷄鴨鵝等之總量，雖屬不少，曾由北海、廣州灣（湛江）水東、陽江……或南路其他港埠乘船來往省、港、江門之搭客，無不深感與畜牲同舟之苦。然而稍大規模之畜牧事業，亦付闕如。

羊羣數十頭放牧者，僅見於信宜山坡上，然亦絕不能與我國草原地帶之以千萬數計者，相提並論。徐聞牧羊，亦頗普遍。其他各縣，少有踪跡，對於一般農民經濟，無重大影響。

豬之飼養，雖除各地酒房往往擁有一二十至四五十頭外，絕無稍可稱為大宗者，惟每一農家，幾必畜有兩三頭。蓋南路無一地不產蕃薯，飼料不虞缺乏，是故以全區論，總數當達一百萬頭。養牛亦同為農家極重要之副業。不幸而遭遇獸疫流行，則農民所受打擊之嚴重，幾難想像，翌年之耕種，從而亦深受不利之影響，原氣難于恢復。

鷄，乃國農村必有之家禽，南路亦非例外。家僅十餘翼，惟集腋成裘，輸出數量，頗為可觀。四邑人士，莫不知有「陽江鷄」，羊城則以「水東鷄」著名，實則此兩地及北海、廣州灣等僅為鷄之集中外運港，出產並非特多也。

鴨與鷄不同，非農家所咸有，信宜、合浦、吳川、海康、化縣、靈山較多，每群亦只數十翼，鮮有超過一百以上者。鵝則以信宜、合浦、靈山、化縣為多。

總言之，南路家畜以豬為本，以蕃薯為主要食料，而南路適宜植薯之乾旱台地仍多，絕對不患無擴展之餘地。牛羊發展之條件亦不惡，遍地荒草，可供利用，如能改良牧草，輸入優良畜種，並設法制止獸疫，則我國本部之畜牧，向不發達者，可於南路獲得一特例，以為模範。而各種家畜，又可於原地製成罐藏，有如上述荔枝，龍眼等果品，以發展南路之工業也。

(九) 漁鹽。農產林產與南路一般老百姓之關係，誠屬密切，然而對於沿岸居民經濟之盛衰，則以漁鹽之影響為主。南路人口分佈最密之地帶，即在沿岸，誠是之故。抗戰期間，漁民備經濟慘烈之摧殘，而從事鹽業者，反以鹽價飛漲，收獲巨大之利益。南路在吾粵向稱貧乏之區，今日雖與全省同胞，共受戰爭遭害，惟一般人民之生活，仍屬比較優裕，鹽業實有重要之貢獻。而戰後漁業，亦可乘時復興。

漁業，南路海岸線，長逾八百公里。由於陸地最近之下降，沿途灣岬相繼，曲折異常。灣水雖淺（詳見上文），非天然良港，惟漁船之灣舶，則幾無地不宜。益以沿岸之大陸架，既淺且闊，水產條件，堪稱理想。惜以颶風不時肆虐，又無氣象站之豫告，設備簡陋之漁船，往往有覆沒之慘劇。內地農民固深受靠天吃飯之苦，海上漁民，生命亦無保障，其有待于政府與學者之努力至殷。戰前與戰時，日人已深入南海，壟斷漁業，今日于戰敗之後，我國沿海同胞，尙喘息未定，而日本漁船，又再度出現，亡羊者亦思補牢之刻不容緩乎？

南路西起防城，經雷州半島，東至陽江，無處不有漁港及適宜之漁場。語其要者，有防城之企沙，欽縣之龍門港，合浦之北海，廉江之安鋪，吳川之海珊，硇洲，電白之水東，博賀，陽江之閘坡，沙扒，東平。此外，孤懸東京灣東北角，位居北海南約四五十公里之圍洲島，亦爲一重要之漁港，每年東北風起時，東岸之雷州半島及北岸合浦，欽縣等池之漁船，每集斯島，數逾二、三百。

所獲魚類，則有石斑，臘魚，馬交，黃花，墨魚，鱠魚，鯧，赤魚，沙魚，九棍，烏賊，大蟠，蝦，蠔，蟹……等。捕魚時期，遍及全年，夏季似較少。獲量雖不可知，惟除供本地食用外，每年兼有大宗聚集北海，廣州灣，梅菉，水東，陽江等地，運銷廣州，江門……因無冷藏設備，故多用鹽醃成鹹魚。

鹽業。海鹽爲我國沿海各省特有之產品，廣東海岸線之長，爲全國各省之冠。而南路海岸線，又幾佔廣東大陸者（即除去瓊島）之半，故本區鹽業之興盛，誠意中事。而上文亦曾經屢次提及南路一部人民，於抗戰期間，經濟因鹽價之激漲，如何反見改善。南路除靈山信宜化縣陽春外，各縣均瀕海產鹽。行政上雖分爲雙恩場，電博，烏石，白石數鹽場管理，實則無縣不有也。徐聞三面臨海，天然條件尤佳。惟近年受戰事之影響，各地產額，每有突然而來之重大變化，不能代表常態。例如戰前全省產額，約佔我國 10%（共五百萬擔）。其後，江浙淪陷，而川中人口激增，輸出省外之岩鹽減少，粵鹽乃有獨霸桂湘贛等省之形勢。是時粵鹽佔全國之百分數雖不可知，但必遠逾 10% 也。惟將來之江浙鹽復原，則吾粵鹽務，想難免受影響而有所退縮。

根據南路之地理位置及其對區外交通運輸之天然與人爲條件，則亦不難臆度

其銷場之範圍：南路中部，地勢低落，北通廣西，不但無重要之阻隔，且有航運較暢之羅成江，源自桂境，而防城之十萬大山山脈，至小董墟勢忽中斷，形成天然之缺口，向為欽縣，防城入南寧等縣之孔道。入桂後，踰羅成江之分水嶺，即達廣西航運最盛之鬱江；過小董，亦易達此河之支流（明江及八尺江），獲得廣西大部銷場；東部陽江鹽產，水路東北通那龍，陸行不遠，可順潭江通四邑，與台山者爭衡。循漠陽江，往陽春新興高要，亦非難事。惟信宜羅定間之山嶺過高，鑑江僅為一絕路耳。然而鹽之產地，位居海濱，海路無盡頭，本區鹽產，可經江門，廣州，入內陸，與本省東部者，從事競爭。或相與携手，遠入湘贛，與浙鹽淮鹽角逐，或赴黔南，與川省之岩鹽爭雄也。由是測之，鹽產之統計，雖不足為憑，南路之鹽業，實有足令人樂觀之道。再進而檢視其工業，今日雖尚簡陋，前途亦有莫大之希望。

（十）工業、農林與海產工業。上文論及南路之農產時，對於此項工業，已略有提示，我國以農立國，近年雖多提倡礦產之紙上宣傳，工業原料，仍以農產品為主。南路農產堪作此用者，以甘蔗花生為最大宗，遍佈全境，且仍有不少荒地，可供推廣，故製糖與榨油兩種事業，在南路實有未可限量之前途。惟今日之糖寮油廠，規模極小，均用土法，仍為農家之附庸，未足以言獨立之工業也。陳伯南主持粵政時期，新式糖廠，已次第設立，吾人正可繼續努力，一面改良蔗種，一面推廣蔗田，同時擇適宜地點，重新輸入新式之機器，則南路糖業之發達，可計日而待也。關於榨油方面，吾人之建議，亦復相同。

此外，茂名南部與化縣，吳川等地，麻作極普遍，然多由梅菉廣州兩埠，分別輸向省港與江門，用製麻纜麻包。戰前如梅菉等地，已設廠製造，將來復興，則不但此項工業之本身，大可發展，且可促進植麻面積之擴展，改善農家之經濟。

海康特產之蒲草，幼細者織蓆，粗者製蒲包。蒲包曾以台灣為銷場而趨於繁榮。今日台灣，重歸祖國，此種工業，已可乘時更生。本地土糖之銷運，需要蓆包亦正殷也。惟織蓆與製包，均屬家庭工業，非改善製法，擴大規模，難有重要之發展。觀於捲煙工業戰後受美製香煙傾銷之打擊，遍及全國，僻處內陸之四川，亦不能倖免，可知高州煙農及從事捲煙者，處境如何困苦，吾人可猛省矣。他若家畜，鮮魚，鮮果之罐

藏等工業，雖擁有大量之原料，製法如不講求，亦徒負天賜耳。

鹽爲一重要之工業原料，夫人皆知之，惟目前吾粵仍未設有工廠，加以利用。徐聞居南路鹽產之中心區，海南島者輸入亦便，地點似極適宜，有詳爲考慮之價值。

漆器及皮箱工業（陽江）。陽江漆器及皮箱工業，早已馳名華南，戰時該縣之油漆手杖有遠銷入重慶者。所製皮箱，手工精緻，密不透風，在潮濕之南方，百物容易發霉，儲藏衣服，勢非具備此種皮箱不可，故銷路甚大。戰前以來，且多將形式改良，輕便美觀，遠優於向日之笨重者。惟所用之鎖，則仍粗陋，稜角尖銳，既不耐用，又易傷手，當急謀改善耳。至於陽江操此業之人數，及每年產額，雖不可知，惟旣獨佔兩廣及鄰近之市城，則其規模當屬不小。政局安定，國內及海外（尤其炎熱潮濕之南洋）之市場勢必增大，亦南路一富有前途之工業也。

陽江皮箱所用之皮革，聞亦就地取材。南路多牛，此項原料，不虞缺乏也。

皮革工業。南路豬牛，多運銷香港，充作肉食。將來罐藏事業發展，大可不必將牲口外運，而留爲本地工業之原料，蓋豬牛不特供給肉料（鮮食或罐藏），豬鬃，豬骨，牛骨，牛角……無一非寶貴之原料。而尤以豬皮，牛皮爲最。據吾人所知，戰時防城東興設有皮革廠，惟規模小，製法劣，欲求南路此項工業之發展，勢非經過一番努力不可。

礦產工業。南路礦產，早經兩廣地質調查所派員作實地考察，雖未遍及全部，然已於本區發現下列各種礦產（圖廿六）：

防城有金及錳；欽縣有金，煤，錳，石膏，鐵等；合浦有煤；廉江有鐵，錳；化縣有鐵；茂名有油頁岩；電白有錫及油頁岩；信宜有金，雲母，鐵；陽春有金，鐵，錫；陽江有錫。種類容或無重要之錯誤，惟未免稍有遺漏，鑛床之數量與構造，仍須作進一步精細之查勘，例如戰前恩平大肚婆山及台山龍州坑之金礦，曾喧赫一時，每日土人前往發掘者，以千數計，地質調查所事前固未有發現也。故南路鑛床真相，目前仍爲一未知數，不便武斷。茲僅以戰前經已開發者爲限，而各業於戰時之變化，戰後之狀況，則仍有待於將來之調查。

陶業。紫泥陶業，欽縣縣城東四公里之雙角嶺及西四公里之漁翁撒網山兩方

面所產之泥土，依一定成份配合，可製紫泥陶器，清賞之品也。業此者二十餘家，咸集縣城東之宜興街，創始於前清道光十四年。規模小，未脫家庭工業之階段，且以位置偏僻，銷路有限，戰前已零落，今日未知已成陳跡否！

缸瓦業，亦在欽縣城附近，缸瓦窯村在縣城對岸之水東堡，全村男女二三百人，絕不務農，純賴燒窯為生，原料取自距該不過二三公里之小岡村田中，製品以欽防兩縣及廣西一部分為銷場。

廉江之安舖則有瓷器之製造，原料由縣內之雙橋洋之棕屋嶺，及南康合浦園之白沙陀嶺運來。棕屋嶺之白泥，幼嫩可作白釉，惟藍釉則須仰給於廣西博白縣城二十餘公里外之旺茂墟。以前曾盛極一時，後大受日本及洋瓷之打擊，不免日形退縮，戰前銷場包括海南島，廣州及北海，此亦抗戰數年前之狀況也。

合浦小江墟之碗泥，粹白脂嫩，產量頗大宗，除供給附近千數百家之陶戶外，其銷流至安南之芒街之碗廠，小江墟之馬路陂及龍門墟尾之工廠，規模頗大，歷史亦長。小江者建立於清初，龍門廠則始於清末，均由潮商首開其端，與土人合作。除供給本地外，外運至瓊島，遠達南洋，黔桂亦其尾閭。

梅菉廖山村，製陶亦素負盛名，村民共約千六百人，賴此謀生，出品近銷茂名，遠達欽防，稱大宗焉。

磚瓦，梅菉之東西江，為南路磚瓦業著名之區，執此業者，多擁有數百年之歷史，新者亦數十載。磚瓦窯之原料，均自梅菉附近五公里之蘇村運來，產量雖無統計，惟高雷水東廣州灣各地屋宇之建築，多仰取給於斯，可知其確數定屬可觀。

以上列舉之工業，皆早已設立於戰前，戰事之影響如何？今日之狀況奚似？俱以未經調查，未便杜撰。其或戰前經已停止，或另有新工業出現，均不得而知。茲可得而言者，乃上列各業，均擁有相當數量之原料，彼此又均以歷史悠久，經驗豐富，熟練工人，大抵不致缺乏，復興或擴展，有輕車熟道之便利。且地接越南，東京之煤，容易輸入，將來苟有大規模之發展，燃料不致成問題也。

總上言之，南路之物產，不論其為農林，漁鹽或工業，莫不有所過剩，或向境內運銷，或遠達區外，而當地人民亦須向外間購買種種物品，故交通運輸等問題，有隨

卽檢討之必要。抑有進者，我國工業，向不發達，極少以工業為主體之都市，而多導源於貿易或行政。南路者亦無例外，故一併討論。

(十一) 交通運輸與都市。南路個性之卓著，已一一顯露於上述各項地理現象中。其反映於交通方面者，亦不多讓。(圖二十七，二十八)。

南流河流，多獨立出海，不相匯合，故本區交通路線，無自然之中心，如東西北三江之於廣州，韓江之於汕頭者(圖二十七)。

各河又以勢分之故，彼此之流域面積，自屬有限，出海處之商埠，既無廣大之腹地(hinterland)，出入客貨，自難達到比較龐大之數量，都市由是亦不能獲得重要之擴展。南路都市，固無可與穗汕同日語，且不足與珠，韓兩三角洲中稍大之市鎮比肩。

他若南路地形狹長，而位置又僻處一隅，非居海陸來往之要道，雖與外界發生頻繁之接觸，亦不適宜大都市之孕育也。

猶有進者，南路交通，不但無集中之道，且有離心之勢，沿岸各地，固可分由海道向外發展，即在內陸，山嶺亦僅以信宜羅定邊界上者，比較高峻，不易跨越。其餘各地與鄰區之聯絡，均極方便。西陲之防城，地接安南一主要經濟中心之東京三角洲，自不免深受影響。事實上，欽防等縣與越北人物之交流，殊為活躍，經濟關係密切，東興與芒街隔一衣帶水耳，是乃一邊區城鎮也。

自合浦至化縣，北通桂省之道上，地勢平坦，起伏和緩，不特陸行無險阻，且有河流相通，如羅成江九州江是也。羅成江更為南路最大，航運最便利之河流，遠入桂境，形成廣西出海之捷徑，故合浦城與北海港，賴此優良之環境，發展為南路重要之都市，其故非純賴當地大三角洲之沃土也。北海據海灣之南側，北側乃合浦三角洲(即羅成江者)。惟灣口向西洞開，毫無掩蔽，灣水亦淺，一方面由於羅成江輸出砂泥之淤積，他方面則由海水衝擊沿岸懸崖及剝削海底之砂粒與坭土，送向岸邊沉積而致。西南隅之冠頭嶺，高 124m. 稍可掩蔽，然亦一孤峯耳。北海雖非一天然之良港，惟東鄰台地高三四十公尺，廣闊平坦，遍植松林，又為南路最重要之蔗場，舊式糖寮散佈其間。附近一帶，盛產漁鹽，益以位居廣西出海之捷徑，出入口貨物，數量不少，故仍

可發展爲南路一大商埠，又爲東京灣上重要漁業根據地。光緒初年(1877年)開港，民國二十年左右，人口達五萬，店舖二千，漁船五百，漁欄，漁商之舖甚多，並有規模頗大之水產製造所，有鹽藏品及鹹乾品，工人不少，俱由商舖直接兼營。粵海關及兩廣鹽務管理局，均設有支局或分所於此。航線通海防，海口，香港等地，輸出海產及豬，牛，鷄，鴨等家畜。由是言之，北海北與廣西，南與海外之關係，實遠較與南路其他各地爲密切，離心之趨勢，顯而易見(圖廿四)。

東陲之陽江城，另居南路他端一三角洲側，亦曝露此種傾向。蓋陽江東北行，水路達那龍，經過數十里之坦平谷地後，即循潭江，抵恩平，順流東下，橫過四邑最富庶區之赤墈三埠(新昌，荻海，長沙)等地，出江門，迂迴珠江三角洲之曲流，可通華南第一重要之經濟重心——廣州，向北上溯漠陽江，經新興，沿江赴高要或梧州，水陸亦絕無任何重要之險阻。沿海東往省港江門，運輸尤爲方便。吾粵經濟中心，既在省港一區，由陽江不論循河流，陸路或水路前往，均極方便，則此都市之離心趨勢，乃爲一種極自然之發展，猶有進者，陽江土產，大致與南路其他各地相類似，同爲家畜與漁鹽等物，彼此無貿易必要。惟陽江地握省會與南路陸上來往之咽喉，過境客商多以此爲宿站，旅業繁盛，南路其他各地，不無多少之貢獻耳。此外，信宜一部及雲浮飛地與陽春之杉木，亦以陽江城握漠陽江及其支流雙龍水之出口，不能不資爲集銷之所。最後，陽江縣城之繁榮，其本身著名之漆器及皮箱工業(見上文)，亦一有力之因素焉。

梅菉，居北海陽江之間，位置適中，且握南路第二大河鑑江之下游，戰前廣東西南一幹線亦經本埠。鑑江流域上游之信宜大山，橫亘北方，爲西江之分水嶺，險阻異常，難以踰越，又足以限制南路此一區內離心趨勢之施展。惜東三十公里有水東，而西南四十餘公里之廣州灣，打擊更嚴重，故仍不能盡行集中此一帶之客貨，發展成特別重要之都市。鑑江上游之木料，十之八九，由此輸出(信宜杉木，乃南路之最暢茂者)，附近家畜漁鹽，經梅菉外銷者，數亦不少，市內之高雷航政局，戰前所括船舶，計有帆船一百三十艘，搬運船二百五十，大廳艇五百，漁船一千一百，河頭船一百五十，沙艇三百，船筏五十。此外，鹽務管理局及政府他種機關，亦分設于市內。梅

葵原屬茂名一部，後另劃出成一獨立單位，是爲梅葵局，可見其地位，相當重要，附近廖山村之陶器，戰前頗發達，出品不少，不但銷流于附近各縣，外運且遠達西陲之欽縣防城，故梅葵兼有工業之色彩。戰前之麻織廠，且馳譽省外。

水東。水東爲沿岸一大墟，每屆墟期，四鄉集此買賣者達三四十人。輪船通江門廣州，出口貨仍以鷄鴨鵝豬等家畜爲大宗，豬鷄有遠自廣西來者。吾人所稱之“水東鷄”實非以水東爲主要之產地也。自廣州灣開埠後，貨運改途，水東及附近港埠，不免受打擊而呈衰勢。

廣州灣。廣州灣於此次抗戰勝利後，重歸祖國，更名湛江市。港口比較優良，將來即使未必能打消南路交通輸運上之自然離心勢力，而形成是區之經濟中心，有若穗汕之於東西北三江與韓江，然其發展之優於特殊勢力時代，則無待龜卜也。蓋本地本爲漁鹽特產之區，於1898年始被法人佔據開埠，其發達多賴特種惡劣事業，如嫖，賭，飲，吹等。若接近珠江三角洲，當另成一“澳門”或東方之蒙地卡羅(Monte Carlo)。其後，以位置適宜，商業日盛，船隻來往越南加多，與廣州，香港來往亦頻，對此埠之發展，誠有大少助力。如雞豬等家畜，以前多由水東輸出，其後已改由廣州灣外銷。其他各物，與本區他埠，無大差別。如油，糖，等是也。入口以布疋及日用洋貨爲大宗。惟終以政治關係，腹地不免受限制。聯絡廣西之鐵道，最近經測量完竣，日後繁榮，可立而待，惜灣水太淺，二三千噸輪船，亦不能舶岸，人物之上落，須借助小艇，極不方便，又不經濟，須將海港濬深，或築人工港口，始能發揮此埠效能。

所附交通圖(圖27,28)代表戰前情形，戰時公路，電線等，莫不大受破壞，今日復員之情形，又尚未有精詳之報告，且將來本區之交通，自必大部重建，故本文目前暫置不論。

(十二) 人民與聚落。南路居民總數不過五百萬，然只按言語，地名等事項觀之，當知其分子頗爲複雜，一若閩粵兩省常見之情形。此五百萬人口在區內之分佈亦非一致，疏密各有不同。不少可依地理因素說明(圖廿九)。

(1) 人口。南路以地形特殊，東西兩部，山崇嶺峻，峰巒四聳，只可種植松杉，或梯山種稻，謀生維艱，而中區及接近海岸一帶，地勢誠起伏至微，或竟平坦如鏡，絕

無攀懸之苦，則又以陸地上昇之時日淺，各河多未能擴展其谷地，以大量栽稻，居民由是多從事耐旱作物，如甘蔗、花生、薯芋等，此亦非可以孕育多量之人口也。

沿海一帶，環境迥異，條件優良，語其要者，約有下列數端：

- a. 漁鹽利厚。
- b. 沃野較多（例：羅成江，漠陽江，鑑江，擎雷水——海康城南出海——等河之三角洲）。
- c. 多城市（商港均居海濱，而南路十五縣中之十個縣城，亦在是）。
- d. 內地物產，遠及廣西，多集中向海岸外銷。
- e. 南路雛形工業，亦多沿岸分佈（詳見上文工業節）。

故海岸一帶，不啻百業俱備，謀生條件，最屬優勝，其得發展為整個南路人口最稠密之區，良非偶然。

此外，漠陽江中游，靈山附近，及十萬大山東北段陷落成低邱之小董墟等地，人烟亦較多。餘如遂溪及海康縣之台地，土質肥沃，密度仍有可觀。徐聞土質雖無異，然以飽經匪禍（據李覺先生之調查，民四，五年前，匪患未起，全縣墟市十六，海安且有酒樓茶居兩座，廿一年僅餘外羅，錦囊，遇陳，戴黃，曲界五市！以前全縣田糧面積十七萬畝，當時只剩五萬畝），轉成人口稀疏之地帶，負此沃野，良可惜也。

每方公里人口密度，平均 108（全省平均 140），堪稱稀疏，蓋南路總面積佔全省不下 21%，而人口則僅及 16% 耳。

惟密度 108 之數，失諸過於廣泛，固不能表現人口真正之分佈。以縣為單位所計得者（圖廿九），茂名為最高，密度達 185，依次為廉江 179，電白 178，化縣 177，吳川 174，海康 130，信宜 129，陽江 123，靈山 89，遂溪 83，陽春 79，欽縣 75，徐聞 72，合浦 54，防城 44 殆後。此等數值，仍太抽象。吾人雖無●沿海●丘陵及●高山各區人口之數目。惟就本文諸圖（如地形及土地利用圖），繪有村落者測之，亦可使讀者得一觀念，以資比較。如以沿海人口，佔南路總數 40% 計算，則當有四百人。而又以沿岸帶長 800 公里，濶十公里計算，其面積為 8000 方公里，則每方公里之密度為 250 人，此數似仍失諸小。以 300—350 為密度，比較準確可靠，蓋我國

人口稍為稠密之區，密度即多逾此數也。例如四邑之開平縣，僅擁有潭江平原之一部，其餘十之六七，皆屬丘陵，而全縣人口密度，亦達380之數。以彼例此，可知300—350之密度，或接近南路沿海人口分佈之真相也。誠若是，則此一帶居民，當達2,400,000—2,800,000。佔全區百分之五十強。

南路不但人口之分佈，各地疎密不同。聚落之位置（site），大小，形式，一一亦自有別。

（2）居民 南路居民，分子異常複雜，此乃閩粵兩省各地一共同特徵，吾人目前僅能依言語之不同，以區別之，並側重其分佈與地理環境關係。

本地話或南路話，分佈遍全區，與廣西南部之語言相類似，尤以西部防城，欽縣，靈山，合浦，化縣等為甚。愈東行，桂話之色彩漸淡，然而四邑與兩陽之人士，仍屬語言不通也。此種方言之分佈，與地形顯有因果之關係，蓋南路中區，地勢低平，粵桂之來往至便，吾人於交通一節，已備見雙方經濟關係之密切，人物交流之頻繁，語言隨此傳播，實為一種極自然之趨勢，南路西部桂語色彩之濃厚，亦一種有力之旁證也。然而，所謂桂南話者，實頗與廣州話類似，惟仍有不少特點，其中有一人盡皆知，且為廣州人士視作笑柄者，乃“有有”兩字之連用。陸榮廷，莫榮新等主持粵政時，廣西軍每被呼為‘有有怕’。

對於廣東南路桂語之輸入，筆者目前有一種見解，確否待証。吾人以為廣州話先溯西江入桂，與北自桂林來之“官話”相混，“有有”或由此產生，代表官話之“沒有”，會合以後，向南流。廣州話以溯西江移入之人數較多，遠佔優勢，使桂南方言，亦深受其宣染，桂南話有與廣州話相似者，或職是故，再入粵後，沿海向東西兩方傳播，西部者以接近桂南話之來源，且有被四面包圍之勢，故桂語之色彩，特別濃厚，向東則漸趨淡薄矣。故語言學者有分南路話為東西兩系，西部稱欽廉系，東部稱高雷系，與地理環境，顯有關係。

廣州話，南路城市居民，類多通曉廣州話者。其理大抵由於珠江三角洲與附近地區，開發較先，土地肥沃，人口增加迅速，早已形成一“人口高壓區”。趨向美洲者，雖不足以與四邑比肩，南洋則多彼等足跡。廣西最偏僻之城市，亦有廣州話之流行。

梅縣城爲客人分佈一中心區域，亦多操廣州話者，可見其勢力之龐大。惟三角洲區人民之外移者，大部從事商業，多以城市爲活動範圍，故分佈於南路者，亦由是而集中于各都市，尤以廣州灣、北海等商業較盛者爲著。

客家話。客家話在南路分佈至爲普遍，惟多流行於四鄉，與廣州話適相反。俗稱“搵”話或新民話，可知客人之移入在後。惟客家人性刻苦，耐勞，勤儉而團結，爲吾國最有膨脹能力之分子，足跡遍全省，南路今日猶屬地廣人稀之區，客人未來之時，空地自必更多。客人乘隙移入，乃一極自然之趨勢。光緒年間，一部侵入四邑，曾因土地問題，與當地人發生慘烈之鬥爭，雙方均蒙重大之損失，手足自殘，良可慨也。當時陽江等地亦受波及，災區之廣信足驚人。事後，不少客人，流入南路，不啻增加原有客人之數目與力量。

福佬話，流行于南路沿海一帶，高雷瓊崖均有其踪跡。實則粵省沿岸及其島嶼，幾隨處可見操福佬話之人民。例如深居珠江口內之淇澳島，與唐家灣相去不過及半公里，而居民所操方言，則全爲福佬話，與廣州語系之中山話，絕不相同，蓋福建與潮州人民，早與南洋發生關係。惟昔日之船隻，建造簡陋，又類多細小，而南海又爲颶風肆虐之區，來往既多，有意或無意之間，自有留下不少種子于海濱一帶，南路各縣居民，有來自福建省及潮州者，職是故也。電白縣博賀港附近，有福建村二，福建園一，可爲此說之具體証據，而沙浣墟海岸亦有福建村。

黎話，一般人只知黎人以海南島爲主要之根據地，實則南路沿岸，仍有彼等跡踪。岑祺祥教授，專攻言語學，謂高雷沿海間，亦有操黎話者，而岑君又適爲南路人，故其調查自屬可靠。門人吳景東君，廉江人，亦謂該縣南部，居民尚有操黎話者。從大勢論，黎人乃吾粵人民之退縮分子，故目前仍存于南路沿岸之黎人，當爲退居島嶼者之殘餘代表。

苗語或徭語，苗以貴州省爲最多，惟防城之十萬大山森林中，仍有若干苗人（徭人？），未脫火耕之陋習。天然樹林，今日尚在彼等之摧殘中，惟人數極少，前途只有趨於消滅或受同化耳。

基于上述，吾人一方面可知目前南路居民，大部份乃新近移入者。然而從前亦

必有有土著棲息其間。本文之始，即謂海陸豐及香港一帶，戰前曾有大量新石器發現，故我國居民最先出現之區，究屬華北，抑在華南，筆者以為目前仍未能確定。同時又以為將來南路，如有新石器之發現，乃一意料中之事。至於原始居民與目前殘留之土著或本地人，關係如何，尚須經過一番精密之調查與研究，始有解決之希望。惟昔日至少尚有一種居民，曾在南路佔有極大之勢力，長久之歷史，分佈遼廣，遠出南路範圍，則可于地名之檢討中，獲得充分之証據。其血液今日是否仍循環南路居民身體中，則猶有待日後之研究。

查南路之地名，類多特殊，吾人幾無法推測其意義者，尤以西陲一帶者，為最觸目。下列各地名，乃其著者。

那良，那隆，那樓，那田……  
 舊仁，舊咁，舊曾，舊賊……  
 淚勒，淚迫，六叫，淚眼……  
 板淚，板澗，板柴，板八……  
 蕃高，蕃木，蕃福，蕃苗……  
 潭黎，潭裏，潭吞，潭布……  
 屯歪，屯拉，屯适，屯蘇……  
 古先，古覽，古田，古丁……  
 米卜，米倫，米芬，米舊……

就中尤以那字為首者，最有研究之價值，用作地名之「那」字，不論地點何在，皆與當地該字之尋常讀音有別，例如開平，台山等縣，那字尋常讀作 Na 音，惟那扶墟（在台山）之那字，則俱讀作“Noo”音，那字在廣州話亦讀 Na，地名之那字，則改讀作 Naw 音，可知此音或得自過去之遺傳。

以那字為首之地名，分佈極為遼廣驚人！東南起自中山，西抵防城，南經雷州半島，渡海散佈于瓊州北部，似為五指山之山岳地帶所阻止，不能侵入島南。過欽縣防城後，入廣西，似以鬱江為軸心，向西北伸展，遠達貴州西南角之興仁，册亨等地。滇省之金河（蒙自之南）及霑海等縣亦有之。自中山至霑海，不下一千六七百公里！

惟其分佈，頗為特殊。例如以廣東省言之，似極受高山之束約，少能逾越南路與西江之分水嶺，蓋羅定，鬱南，雲浮諸縣，絕少以那字為地名者，即或有之，亦屬例外。分水嶺以南之山區，如信宜縣境者，亦少見其踪跡。然而南路東部山區兩側之天然孔道上，則又有之，如陽江通恩平之寬廣谷地中，即有那龍墟。西側上桂省之康莊大道，那字之地名更多，向北傳入廣西，溯鬱江向西北遠播，故山地對於那字地名擴展，限制似極有效。

至於那字地名分佈至密之區，則在十萬大山之兩側，廣西方面者，因無精細之地圖參考，僅能以丁翁曾三氏之中華民國新地圖為憑，然已可見其數頗多。廣東方面者，在十萬大山山麓八，九十公里以內者，或逾千數！那勤墟附近四十方公里中，即有93個。分佈與十萬大山山脈平行，如影隨形，至為觸目！吾人直可謂“那”字之地名，亦作SW—NE之走向。換言之，即密集欽縣、防城兩縣，過此以東，數目即迅速減少。至電白海濱之白石墟，與博賀港，數又畧增，達22個。據此測之，吾人可謂十萬大山為“那”之策源地，然亦可以視作此種地名退縮中一最後之壁壘，以其位置偏僻，且有山嶺之保障，繼至之移民波浪，或文化潮流，因而未能浸沒那字之地名。後說似較前說為可靠，蓋十萬大山以西，那字之分佈，仍綿延不絕，密集廣西，遠入滇黔，未必即以此狹小區域為發源地。惟另有一點意見，吾人似應特別指出者，是乃“那”名之退縮，未必即為“那”人之衰落，蓋外間文化之流入，亦可發生更改地名之作用，而不必須有大量外人之侵凌，消滅土著也。

“那”字地名所佔之地形，多為谷底之平原，土壤肥沃，絕非如客家人之僻處山邊者。密集十萬大山山脈東麓一帶之“那”字聚落，並非困處山上。彼此實均據當地最優良之谷底。依此測度，“那”人實為土著，否則亦當謂彼等移入之時，即有更舊之土著，其後均被彼等全部同化或淘汰淨盡。

再觀那字地名之內容，包羅萬象，無所不備，亦可得相同之結論。“那”字為名之聚落，大小不一，有農村，有墟市，而廣西更有那馬縣！可知其經濟，社會以至政治組織，已相當健全，非經長期活動於一固定之地域，其演進曷得達到此一段階？

總言之，基於那字地名分佈之遼廣，佔領土地之優良，內容之齊備等項現象測

之，吾人可斷定“那”人實爲兩廣一大部份土著。兩廣人士，不少當屬於彼等之後裔，而上古史上所稱之“百越”或以此爲一最重要份子。

據徐松石先生所著之“粵江流域人民史”一書中，若干結論與本文相吻合。徐君並以“那”人爲僮人。

(3) 聚落。(甲) 村落。南路居民最歡迎之位置且又爲觸目易見者，當首推台地與平原之交界線，初不論此平原之爲三角洲抑屬擴展較濶之谷底者，以其可以兼用較高之旱地，與較低之田地，又可避去低地之潦災，而交通之路線，往往又依台麓行，減少橫過河渠交織之沖積平原。此種實例，沿岸可見，不勝列舉。海康縣城及合浦之西場墟可代表之。

海康縣城之西，爲一40至50公尺之台地。台地之南爲擎雷水之平原。台東爲一海濱平原，圖中村落，環繞台下，自西徂東，至海康縣城，折爲南北，南段共長十六公里，大村絡繹不絕，海康縣城自爲其中之最大者(圖五)。

西場西北爲25m.，35m.及40m.之台地，東南卽合浦三角洲之西部，雙方接觸界，村落相逐成線，長十逾公里(圖六)。

海陸接觸線，亦適宜聚落之發展，以其能兼收水(漁，鹽)陸(耕種)兩方之物產也。實例比較前一種更多，實際遍及南路海岸線八百公里。按丁翁曾三氏所繪製之“中華民國新地圖”觀之，雷州半島自安南至赤坎一直線以南之地名，共六十三，其中沿岸分佈者，不下三十二，所佔逾半數！

國界省界亦爲一聚落建立之所，尤以國界爲然，蓋關稅壁壘，乃萬國所多有，種種不正當或違法之活動，於焉產生，利之所在，孰不嚮往？是故防城與安南界之北侖河兩岸，聚落相望，我方有遮排舖，灘散墟，對岸卽有光陵，江壩，大埔，稔市，更東行，我方有那冷，百咸，那元，嘉隆，大河村，飯河坡，北蝶……對岸則有陸珍村，北市村，灘潘等。至下游，我國之東興，隔河與越南之杜街對峙。最後兩者，爲邊防大鎮。以上列舉，亦均屬較大之墟市或村落也。

昔日廣州灣租界與我國接觸界上，墟市與聚落之多且大，似無舉例之必要。

南路與桂省接界處，尤以橫貫兩省之交通線上，亦往往擁有不少之聚落，只據

極簡單地圖，如丁、翁、曾三位所編製者計之，亦可得多例：峒利、大寺、那陳、東靈、那路、盤龍、沙坪、烟墩、南鄉、豐塘、風門、白沙、石角、六山塘、雙合田、水岸、大倫等是也。

河流兩岸之爲聚落集中線，乃人盡皆知之事，尤以墟市城鎮爲然，蓋河流乃天賜之交通運輸線也。南路十五個縣城，不據河邊者，或只徐聞耳。至於更小之墟市或村落，緊貼河邊者，爲數自必更多。即以鑑江來自電白一最小之支流計之，亦有沙壘、觀珠、林頭、潭陂、大牙、袂花、鰲頭等。如依1:50,000圖細數其他大河者，則江邊聚落之多，更指不勝屈矣！

陸道交通線，亦多墟市與聚落，其中固有因果倒置者，換言之，即先有聚落然後有交通線，後者之途徑且取决于前者之位置。惟交通線完成後，原有之聚落，往往不免感受影響，或趨繁榮，或較衰落。例如由步行一改而爲車行，則往日之中站與宿站，不免將受淘汰也。據丁圖計算，南路公路幹線沿途之聚落，共得四十八所。沿較小之道路者，數目亦不少。公路在我國誠屬新興現象，歷史多較新于沿途聚落，惟吾人所當勿忘記者，乃此等公路，往往採取舊日之路徑，而此等舊路與沿途聚落歷史之長短，則有比較之餘地也。

水路與陸路相交之地點，更爲聚落誕生之地點。本區水路，大致由北而南，陸路則由東而西，彼此適相交，故此類聚落地點，爲數殊多，隨地可見，無舉例之必要也。至於海路與陸路（兼指河路）相接之點，更爲都市發展之地點。沿岸大小港埠，皆其例也。此外，聚落又多發生于河流之會合點者，且名稱往往相同，多稱合水。鑑江上游之信宜，與漠陽江上游之陽春，彼此即各有一合水墟，又均爲頗大之墟市。

最後，沖積平原或三角洲上，聚落雖多，位置似無一定。惟隄圍之上，地勢稍高，少受浸淹，往往有街式或長形村落。合浦三角洲中，可見其例。台地之上，則無此項特殊情形，故村落零星分佈，難尋一定之法則矣（圖六）。

至於聚落之大小，每與附近物產之多少，交通運輸之盛衰成比例。沖積平原、三角洲、沿海一帶，及比較廣大之谷底者，類多大村。台地之上者較小，丘陵區內，則以小村爲常例。而高山之上，僅有孤立之獨家屋。足稱村者，分佈限于谷底（圖21）。

村落之形式，以沿堤或沿路建築者，因受地形或交通之影响，呈長條形，或稱街式聚落（Strassendorf），最為特殊，如合浦三角洲中堤上及三角洲與台地之接觸界者是也。

聚落中另有一種特殊之機構，與治安關係尤為密切而顯著，是乃村中之碉樓也（圖卅a.）。

南路內部，碉樓分佈，多限於通往廣西之路上，如化縣壺洞墟沿東側之陵水及其西側支流入桂者是也。上溯陵水，碉樓十座，循支流三座，順水南行五座，總數十八，皆在壺洞墟五六公里內！渡陵水，東南行，過沖積平原，離大道，入丘陵，碉樓即告絕跡矣。南路其他通往廣西之通衢上，亦有相同現象。是乃“三不管”地最常見者。然而碉樓聚落之分佈最普遍者，則在沿海及雷州半島。

雷州半島調風市一帶，平均每八方公里，即有碉樓一座！沿海其他各地，碉樓亦多。較大之聚落，且築城垣，以資防守，如合浦縣海濱之白龍墟，永安城等是也。永安城尤為特殊，城垣不但呈頗為廣大之正長方形，有若築于平原上之一般衙門所在之縣城，城內兩主要街路，南北正交于中央，分通東、西、南、北，四門，鼓樓廟宇，經已建立，惟僅括屋宇若干所，其餘則栽植果木。大多數之村落，均位居城外東南方。按永安城之名稱測之，吾人對於其地以前治安之欠妥，不難臆度。築城後，治安或轉佳，故城外居民，未有移入以實之歟？

（乙）墟市。墟市乃交通路線之集中點，為我國最重要之經濟核心。蓋國人以農為生者，十之七八，而在目前之交通情形下，農家物產之售出及日用必需品之購入，幾全賴附近之墟市。且墟市彼此之距離至小，平均五、六公里。全省墟市，最少亦達3500—4000之數，故墟市之研究，實為我國人文地理最重要而富於興趣之一章。茲僅畧述其形式。

抑猶有進者，墟市不但本身之形式複雜，饒有吸引性，且往往足以表露或暗示在八九公里以至十餘公里之範圍內，各方經濟，尤其農村經濟之優劣。茲依墟市之形態分類論列之：

一。一字墟。即 strassendorf，居民多特買賣為生。此種墟市，形式最簡單，

惟作用則頗為複雜，僅得街道一條，或直或曲，吾人均稱為一字型或一字墟。集中墟市之交通線，雖或不止一道，惟依一字方向之出入者，來往或最頻繁，或因該方之農田特多，人口較密，勢力亦由是而較大，墟市乃循此發展成長形，實例之多，指不勝屈，茲舉一二為代表：

a. 平湖市（圖卅b）。屬海康縣，位於一拔海五十公尺之台地上，台地南北延長；墟市亦依此方向伸展，成一字形。南北墟口相距0.3公里，農田與人口較多之區，亦分佈南北兩方。東西則為荒地；故入墟之路，雖有七條，終以南北兩方農民入市買賣者最多，過往者亦以是為要道，故平湖市之發育，乃不免深受其影響。

b. 調風市（圖卅c）。亦屬海康縣，位居調風嶺（137m.）南坡半山之台地上（72-75m.），台地東西延長，東西墟口相距0.7（km.）公里，而外圍比較富庶之區，亦分據東西兩方，來往以東西為主，墟市即依此方向特別發展。集中調風市之路線，雖達八道，踰嶺北上及下坡南行者，僅佔其二，餘分成兩組，每組三道，集合東西兩口，吾人由是益明調風市所以向東西兩方發展之原因矣。

調風市之形狀，已不如平湖之單純，南北漸濶，市內不以街道一條為限。沿河發育之一字墟，尤為複雜，蓋河道每多曲折也。吾人因其發展之趨勢，以一道為主，仍列入一字型墟市。

c. 北界墟（圖卅d）。屬信宜縣，位在鑑江上游一支流左岸。谷河大致作NW至SE之排列，農田與人口較多之區，亦依此方向分佈，墟市之發展，自難打破此自然與人為軌範，惟河流於北界墟所在地，署有曲折，街道隨之彎曲成弧，不復呈單簡之一字形矣。

d. 東鎮墟（圖卅e）。亦屬信宜縣，居鑑江上游東江支流右岸，河道更曲，作U字形，而U字兩翼之內，又滿築舖戶，惟細察之下，仍不難臆定其發育，亦循U字一道為主，舖戶均欲接近水邊，利用運輸也。兩翼之間，空地有限，闊不過0.2公里，U字兩端之來往，自以此為捷徑，少數之店舖即足以充滿之。惟繁盛之區，非在市中心，而實以沿河為限。

e. 陸屋墟（圖卅f）。河愈曲折，墟市之形態亦愈複雜。欽縣之陸屋墟即一佳例。

此墟位于一 ENE——SWS 之河谷中，河谷深切，已具備峽谷曲流之雛形。谷底平均闊達三公里。村落禾田頗稠密，為南路內地比較繁盛之區，陸屋墟亦由是較大于其他一般墟市，自北而南，長1.3公里，沿河右岸發展。河流大致雖由ENE向WSW行，惟于陸屋附近，局部轉成南北，陸路亦循此軌範。陸屋之形態，乃決於水陸交通線之合作。惟墟南對岸之曲流頸上，已另有若干舖戶，而北端水路與陸路又非合一，墟市該部，且呈 V 字形，發展非純依一綫矣。

二。T字墟。此種墟市表示主要之交通線，分作三道，外圍農民入市買賣者，往亦每以此為主。茲舉一二實例以明之：

a. 貴台墟(圖卅g.)，屬欽縣，東北距廣西界四公里，居一 SW—NE 之谷中，兩側夾以綿亘而拔海頗高之山脈(160—234m.)。東側者，迫近江邊，西側者，離河稍遠，農田村落，自多依 SW—NE 方向分佈谷中。交通路線同出一轍。惟貴台墟居江東，墟南河流分支向東南橫貫東側之山脈，形成峽谷。出峽，谷地擴大，農村田地之多，不讓 SW—NE 之谷中。故貴台墟乃得分循東北，西南，及東南三個方向發展。貴台墟內築有碉樓多座，是乃邊區常有之現象也。

b. 北塞墟(圖卅h.)，屬合浦縣。墟市附近之環境，與貴台大同小異，故形態如出一模，列為同類，絕無牽強之處。惟其 SSW—NNE 之河谷，比較平坦，而由此谷向ESE 方向分出者，亦殊廣闊，絕無峽狀。墟市循此方之發展，且較甚於其他 NNE 及 SSW 兩個方向。

三。十字墟。此種墟市形態，表示其發展趨勢，更受多一個方向支配。靈山縣之那隆墟，一佳例也。

a. 那隆墟，居靈山水之谷中。水自東北向西南流，谷底廣三四公里，時見低丘星散其間。交通路線，大致自循 SW—NE 之軌範。那隆墟依此方向發展，乃一極自然之趨勢。惟墟市以建于河谷西北側丘陵下之故，對岸尚有不少村落，居民亦多自南方入市買賣。同時，墟側又有一支流，自北方來，穿越墟後之丘陵，入注靈山之幹河。支流沿河村落頗多，那隆墟之發展，由是不免受其影響。在上述各方勢力支配之下，十字墟市，由是形成。

四。八爪墟。此種墟市之發展因素，尤為複雜，交通線由四方八面而來。彼此勢均力敵，並無特別優勝者，足以左右墟市之形態。茲舉那良，小董兩例以明之。

a. 那良墟（圖卅i）。屬防城縣。距國界之北峴河不過五公里。位居丘陵區一小盆地中，河谷自四方八面來會。集中那良之交通線，不下八條。另有一河自北來，繞墟西，南下入北峴河者，尚未計算在內。各線勢力，不相上下，或以沿途多農田，村落見著，例如自SE，NE，NNE，NNW，NW及W者是也。或以通達邊界爭勝，如向SE，S，SW及WSW行者是也。在此種角逐情勢下，那良乃得向各方面平均發展。出入墟市亦分成多道，而非限於兩個，三個，或四個主要方向矣。惟尋常墟市之面積終屬有限，故“八爪”罕有鮮明觸目之表示，足與大都市者相比。

b. 小董墟（圖卅j）。屬欽縣，居雉雞江之谷底，水自東北流向西南。谷底廣平，多農田村落，尤以墟之東北以上一段為然。故小董墟向東北方之伸展，乃極自然之趨勢，惟河谷西北側之丘陵，高崗，頗為破碎，不少支流，自該區橫切丘陵區來匯，而東北側之崇高山脈（504m.），沿線多低凹，容易跨越，十公里內，橫過此脈之大路，不下六道。是脈至小董墟之南七公里，勢且中斷，欽縣至小董之公路，即利用此天賜之孔道通過，故小董外圍之路線，可自各方來集，支配該墟形態之發展矣。集墟之大路，不下八道，分組從東南，東北，西北，西及西南角來。

小董墟雖接近河流，惟並非緊貼河邊，可知其借助於水道之交通，運輸者殊少。

墟中有碉樓兩座，附近村落亦有之，想與位接邊區有關係。

五。複性墟。上列各墟，形態雖有頗為複雜者，演進似屬單純。此外，另有他種墟市，形態雖有頗為簡單者，生長之過程，跌宕較多，支配其發展之因子，不只一端，而墟市之經濟關係，更有衝出附近之範圍，遠達外方，逐漸發展成較大都市，茲舉數例以明之。

a. 南興市（圖卅k.）。屬海康縣，乃複性墟市之最簡單者。面積亦甚小，市分兩部：居東者之發展，顯受舊大路之支配，南北長0.4公里，入市之路，雖達七八道，然均分屬兩組，各從南北口出入。不在此例者，只有正東一小徑，止於一公里內水壕獨

家村，無足輕重也。居西部者，亦依南北之方面伸展，店舖分據公路之兩側，長0.1公里。

此市發展之過程，顯分兩階段，東路先誕生，循舊大路延長。其後，公路出現，較新之店舖，捨棄舊路，另沿公路建築，南興之形態，由是分成兩平行線。

b. 檀墟(圖卅1)。屬靈山縣，此墟之形態及其發展之過程，尤足啓人深思，富有研究之興趣。墟分新舊兩部，舊者由池塘及小溪環繞，原來大抵成正方形，完全取決于立墟者之意志，西部數列之建築物，顯為墟廊，以擺賣貨物。其後，靈山通陸屋之公路經過墟之東南鄰，檀墟受其吸引，乃循東及東南兩方向公路發展，而西部最北一列之墟廊，亦依西北角之大路稍伸。原日純由人類意志規定之正方形，遂受該墟自由發展之趨勢所擊破。然而吾人由此一例，亦可知地理因素，並不足以解釋一切地理現象矣。

c. 高德墟(圖卅m)。位于北海港東北三公里海濱沙堤上。依海岸線延長，凡1.7公里，蓋居民均欲接近恃以謀生之海也。同時，沙堤之後，又有一海濱湖(Lagune)，南部已經淤積，栽植禾稻，北部則仍為一湖，與海相通，亦足以限制高德墟之發展。禾田及湖泊之後，懸崖壁立，其上乃一出海未久之台地，高25-30m.極平滑。沿北海灣之廉北公路，循台邊行，促成高德墟之另一部分，亦作一字型，與海岸線平行，故高德墟實分成兩平行線。一依海岸發展，一循陸路平行。形態較複雜，面積遠出上列各例之上，經濟關係，亦非囿于附近地帶矣。北海市形態(圖卅n)與高德墟相似，可謂同屬一型，惟面積更大，經濟關係，牽連更廣。

細按上述諸例，詳閱各圖，可知形態簡單之長形墟市，與交通之關係最密切。據吾人於南路以外各地考察所得之結果，此種長形聚落，未必全屬墟期有定之尋常墟市，有因適居來往頻繁之路上，初時僅具備茶站，或飯店，伙館等而已。後來始見有定期買賣之“墟日”出現，惟仍無墟廊之建築，亦有始終不成墟者。坪石通湖南臨武之舊大路上，多見其例。

道路從四方八面集中之墟市，形態接近八爪或四方形，或非過於狹長者，則與附近農村之關係，最為密切，如合浦之平睦墟是也。

惟墟市之作用，極端單純者少，其勢力圈內各方之影响，未必完全一致，其中且有不少與較遠地區發生關係者，故結果所得之墟型，類多複雜。

此外，吾人又可於交通路線及農村之分佈中，窺見地形對於墟市形態直接與間接之影响。

最後，人爲之勢力，如何支配墟市之形態，亦可顯現于檀墟之實例中。至行政中心所在之縣城，則尤暴露人類意志之影响。然而，自然或人文地理之因素，亦不致盡受埋沒也，茲于下節舉例闡明之。

(丙) 縣城。“方正”乃吾國一富有力量之傳統觀念，方形或矩形之城市，其一具體之表現也。未明我國情形之外邦地理學者或遊客，初見吾國城垣格式之方正，街道整然有則，莫不引以爲奇，而舉與歐美最新式之都市相比，實則我國都市，尤其行政都市，在適宜之自然環境下，如坦平之地勢者，罔不依正方形或長方形建築也。廣東南路雖位置偏僻，遠距昔日帝皇之首都，其縣城亦深受同一“方正”觀念之支配。茲以靈山、合浦、海康三縣城爲例。

一、靈山縣城(圖卅〇)，居一自東北向西南行之河谷中，谷廣五公里餘，海拔不過80m.，其中雖有東北至西南之長崗一二列，仍不失爲全縣農田與鄉村多且密之區。縣城建立其間，誠與該縣之經濟地理配合，益以地接廣西，有鎮守之作用，四郊多堡壘，可爲證明。縣城居河谷之北坡，距幹河尚有一公里，可知此亦無重要之交通運輸能力。最低限度，亦與該縣城之發展，無關宏旨。城東北角來之小支流，緊貼城東，向南流，至東南角，折而西，過南門，注入主流，亦僅有護城河之作用耳。縣城之發達，以陸路爲主要之基礎，惟其形態，則顯由吾人上述之“方正”觀念決定。城垣大致作長方形，以南北爲大軸，長0.8—0.9公里，濶0.5公里，環城共四門，分佈頗爲特殊，大抵與“風水”有關：北垣無門，西垣之門，位置偏南，與東垣之偏北者斜對。城內北部及西北角一帶，尚有0.1方公里之空地，爲池塘竹林，及稻田所分據。此空地不論是否屬立城者之原意，要皆不足以容納城外新興之市街，而此新興之市街，則爲自由發展之結果，導源于交通之路線，不復受任何一種觀念事前決定矣。新市區舊部，居東門外，依城垣作南北伸展，猶未至與“方正”觀念過于矛盾，惟新市區

之新部分，則於東郊及西門外，分別循陸路向東北及西南兩方延長矣。是亦靈山河谷及兩側山脈所取之方向也。自然現象如何透過交通線以影響於都市之發展，至此可謂顯明矣。合浦縣城之形態，亦有同一之表現。

二. 合浦縣城(圖卅p.)。城居羅成江三角洲上部之東側。海拔 18m，據一水流之東岸，距幹河三公里，其故大抵因羅成江畔，無較大片之高地。

縣城近正方形，長闊各 0.8km。面積較大于靈山者頗多，以其擁有頗大之三角洲也。城共五門，東、西、北各一，南方有二。北門內亦留有頗大段之荒地，多池塘。東、西、南三方之城垣外，護城河環繞，整個縣城之形態，幾全吻合方正之格式。惟後來陸續依交通線自由發展之新市區，逐漸將此格破壞矣。縣城之交通線，雖各方均有，然城東一帶，多為比較貧瘠之台地與丘陵，而西部則為富庶之三角洲。故新區之發展，乃以此部最屬重要。西垣外，新區夾河，向南北兩方伸展，凡兩公里，尤以南段為最。觀於兩岸舖戶之緊貼江邊建築，不難臆定此曲折小流，頗富航利。然而陸路交通線，對於合浦城之發展，亦有相當供獻。即以上述沿河伸展最著之南段而論，其舖戶不少隨南行之陸道兩旁建築也。他如城外西北角之新區，亦沿陸路自河畔向東延伸。城南西門外之道路，各有若干新店鋪。惟陸路之影響，自當以西門外者為最顯著：出西門，渡河後，大路向西直行，兩旁店鋪，絡繹不斷，延長達半公里，獨樹一幟，鮮明觸目。

三. 海康城(圖5.)。居 45m. 之台地與 18m. 濱海平原及擎雷水平原接觸線上，接觸線自南向北行。海康城呈長方形，亦以南北為大軸，長 1.1 公里，闊 0.7 公里。城北，西北及西南兩角，均有若干空地與池塘。城門有四個，東、西、南、北各一，兩相正對，街道呈十字形，井然有則。惟新區自由之發展，卒將此幾何式之圖案破壞。新區以南門外者，最為重要，循陸道向南伸展，達一公里。西門外者，亦自北向南來，相與會合，蓋向西雖有公路，惟經過之台地，多屬荒土，對於新區之發展，幾無任何貢獻。北門外，新區雖小，仍足以顯示公路之力量；東門外，則以地勢逐漸低窪，村落有限，新區乃不獲得重大發育。

上述諸例，一方面固足以表露新區之“自由”發展，可破壞“方正”觀念之結果；

惟另一方面，亦未嘗不顯出此種觀念之強頑有力也。不少都市于拆除城垣後，仍留下環城之大路，以代表其殘餘之勢力。然而上舉三例，皆在平原，位居山區者，地勢之起伏較甚，城市即在建築之時，亦往往不能不放棄正方或長方之格式，而採取圓形或其他更不規則之圖案。南路平原特多，尙少見此例，廣東其他各區，則多有之，近者如開平，遠者如和平是也。

最後，吾人對於新市區之沿陸道“自由”發展，亦當持相當之保留態度，蓋交通路線于接近縣城之時，不能絕對不受城門之影響，而城門之位置，則早于立城之時，由“風水”決定。“風水”在中國一般人之腦海，佔有極重要之位置，為研究我國人文地理現象者，絕對不能忽視之因素。

總上言之，南路地理之特性為：

1. 崇高山脈，分峙東西兩側，造成若干弧形。
2. 海岸一帶及雷州半島，幾盡屬昔日之淺海海底，最近因地殼之運動，乃上升成陸地之一部分，新火山之活躍，及古史以來之地震頻繁，可為此區地殼不安之明証。
3. 海底上升為大陸，時日尚淺，故一切河流，僅下切成峽，未能擴大谷底，以栽水稻，而荒旱之台地，則舉目皆是，面積之廣，甲於全省。
4. 舊海底之北為準平原，畧有起伏，惟乾旱荒涼之狀況，則出一轍。此準平原於南路之中部，向北遠伸入廣西，形成兩省一交通之天然孔道。
5. 海岸地形，曲折萬端，岬灣相繼，溺谷無數。顯示南路地殼上升之後，曾經下沉作用，惟淤積盛行，灣水至淺，八百公里之海岸，無一良港。
6. 氣候一般情形，與兩粵無大差別，同受季候風之支配，年中顯分旱雨兩季，每年熱季多颶風。北海一帶雨量，特別豐沛，年達2,135.9mm. 除香港(2,208.1mm.)外，全省無足以比肩。氣溫方面，則除瓊島外，為吾粵之最高者，全年高溫，無冬季痕跡。徐聞稻作，年可三穫，有如對岸之海南島。
7. 土壤可分(1)山嶺土，性質多受母巖影响，隨地不同。(2)台地土，相當於舊日之淺海沉積，大部為砂質壤土，類多瘦瘠，侵蝕劇烈，為本區一重要之特徵。雷州半島南北兩端之台地土，則由玄武巖風化而成，遠較肥沃，侵蝕亦微。(3)沖積土，最

肥沃，面積惜太少，稍大片者，以合浦，陽江，茂名，及海康各河之下游爲限。其餘則零星散佈各河狹窄之谷底耳。

8. 各河獨立出海，不相統屬，不能形成大河，流量以勢分而力薄，少航利，灌溉不宜，無從促成一中心之大都市，有如東，西，北，三江之對於廣州市。

9. 物產以水田少，禾稻有限，惟旱地多，故耐旱作物最佔優勢，以薯，芋，甘蔗，落花生，及荔枝，龍眼，橙，波羅蜜等爲大宗。豬牛鷄鴨之飼養亦多，爲南路之主要輸出品。此外，則爲甘蔗製之土糖，落花生之油，亦本區外銷之貨物。工業製品，即以農產爲主要之原料，利賴礦物者，仍屬少數。沿岸漁鹽，乃南路過去與目前最重要之物產，影響居民之經濟至深。

10. 南路平坦或微有起伏之台地極廣，上述各種耐作物，前途實有無限之發展，利用此等作物爲原料之工業，前途亦至有希望。

11. 地廣人稀，亦本區一主要特徵，山區人烟固稀，準平原與台地區亦有限，居民半數以上，沿岸分佈，生活以漁鹽爲主。至於比較重要之城市，如北海，合浦，廣州灣（湛江市），梅菉，水東，陽江，亦無一不居海濱。

12. 土著中有僮人，其以“那”字爲首之地名，分佈遠逾本區，西北直達黔省西南隅及滇南，兩粵居民，不少當爲彼等之後裔，或與有血統關係。

## 附 註

- 註一：見香港自然雜誌第三卷各期。
- 註二：馬可昂：“海豐古物發現記”（香港自然雜誌 1938）。
- 註三：見a吳尚時：“廣東南路之地形”（地理集刊第五期）。
- b吳尚時：“讀圖舉例——龍門”（地理集刊第九期）。
- c吳尚時：“雷州牛島”（嶺南學報專號 1946）。
- 註四：見吳尚時：“廣東省之氣候”（亞新地學社叢書 1944）。
- 註五：見廣東年鑑第一編第二章地形。
- 又全註三。
- 註六：見全註三。
- 註七：J.Sion: “L'Asie des Moussons”。
- 註八：兩廣地質調查所年報第三卷。
- 註九：見廣東省建設廳：“南路實業調查團報告書”，1933年。
- 註十：全上。

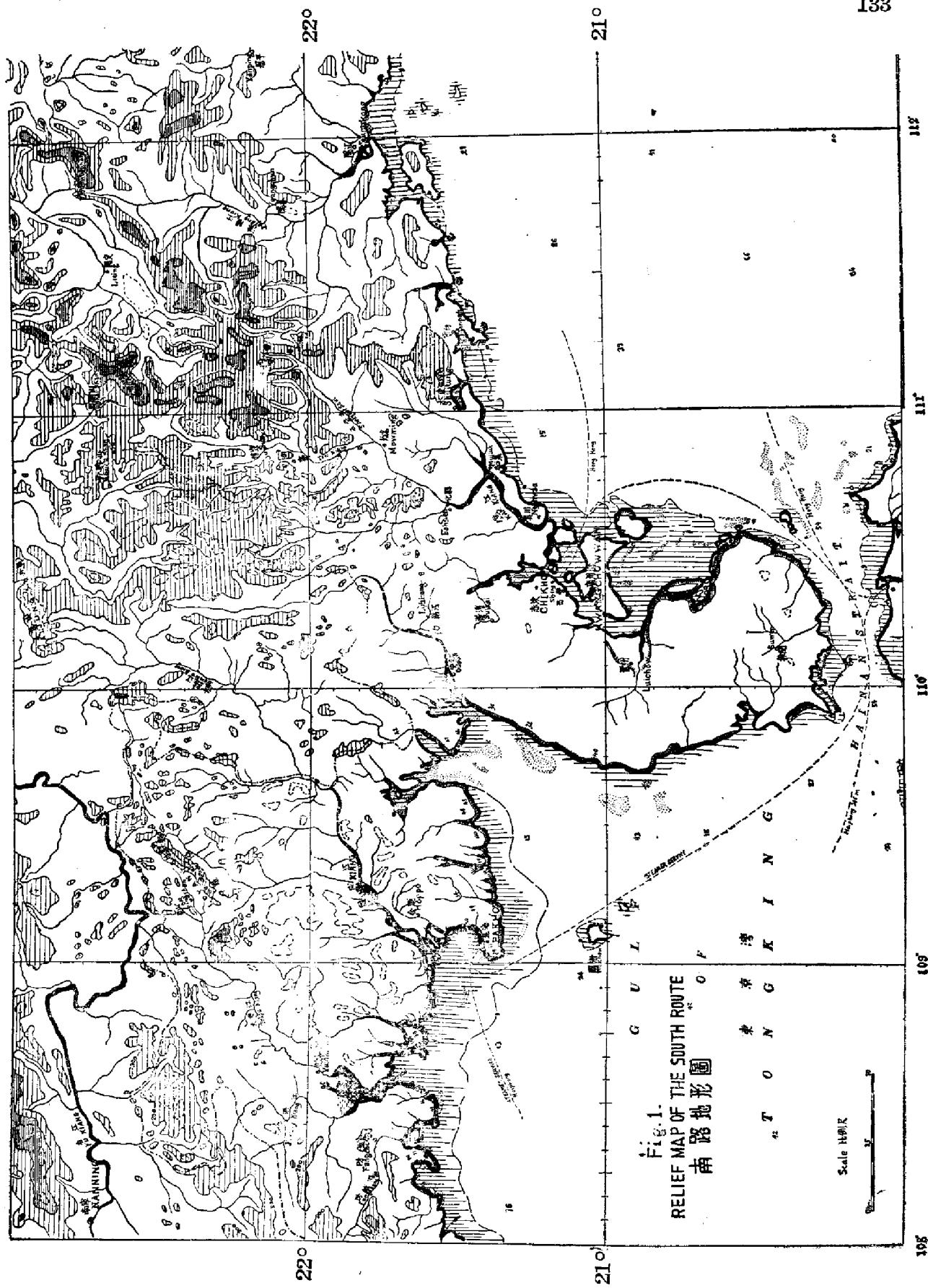
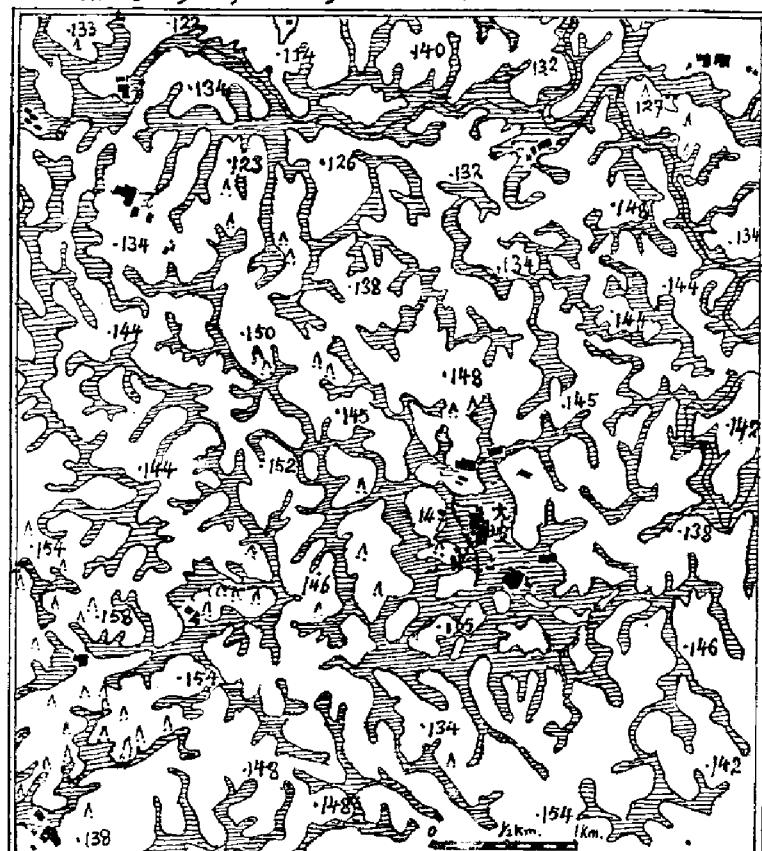


Fig. 2. A Sample of landforms & land utilization in the hilly region, Lingshantsien, South Route.



圖二. 示近陵區土地利用情形，水田沿谷地分佈（橫線部分），此地屬靈山縣。

圖 3  
南 路 地  
GEOLOGICAL MAP OF  
Fig. 3.

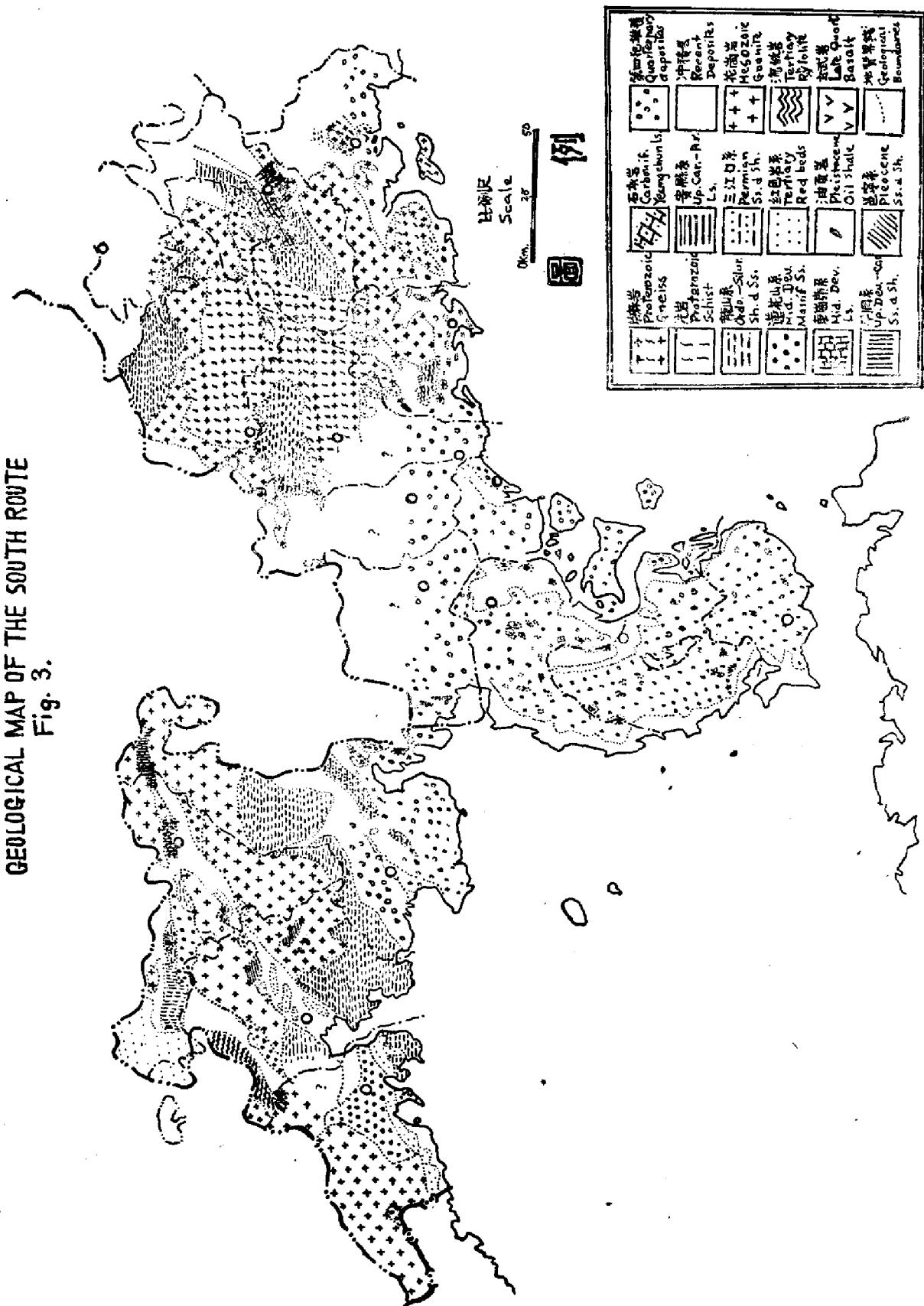


圖 4  
南路地形與土地利用之一例(茂名縣)

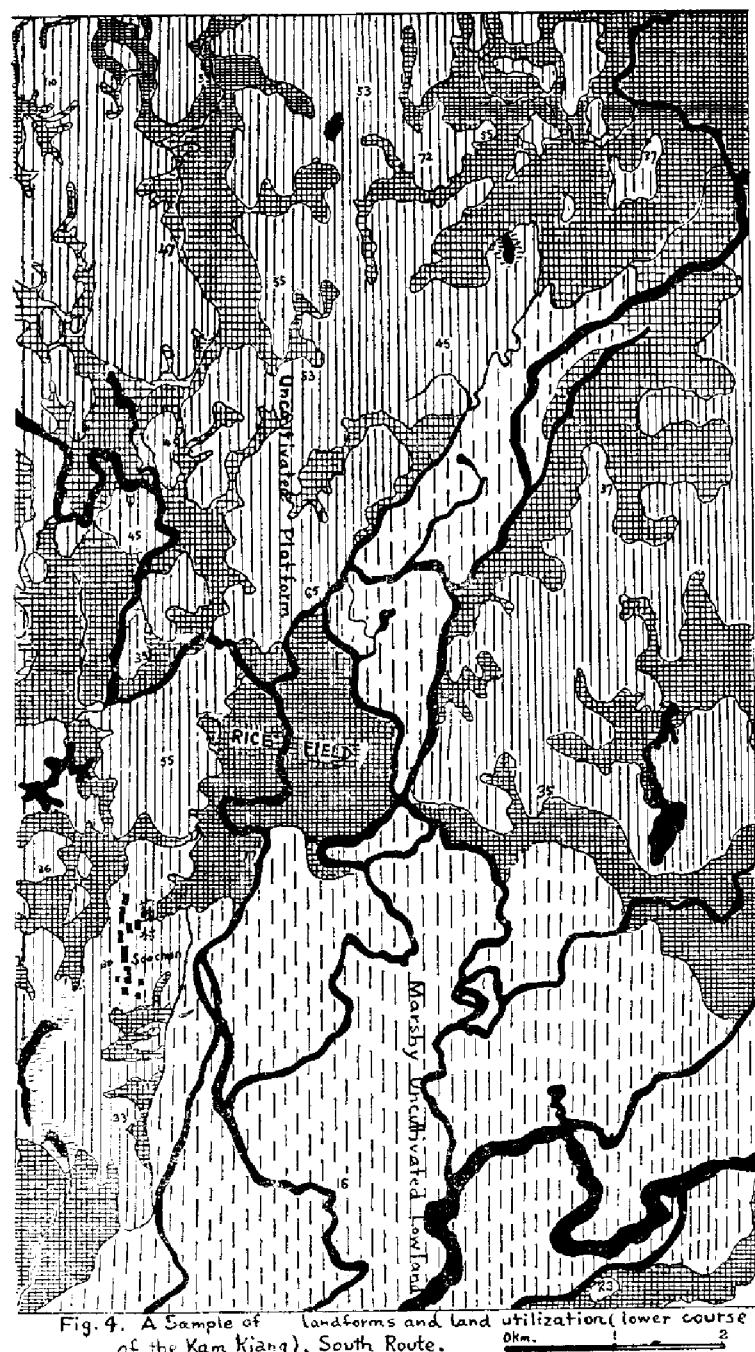
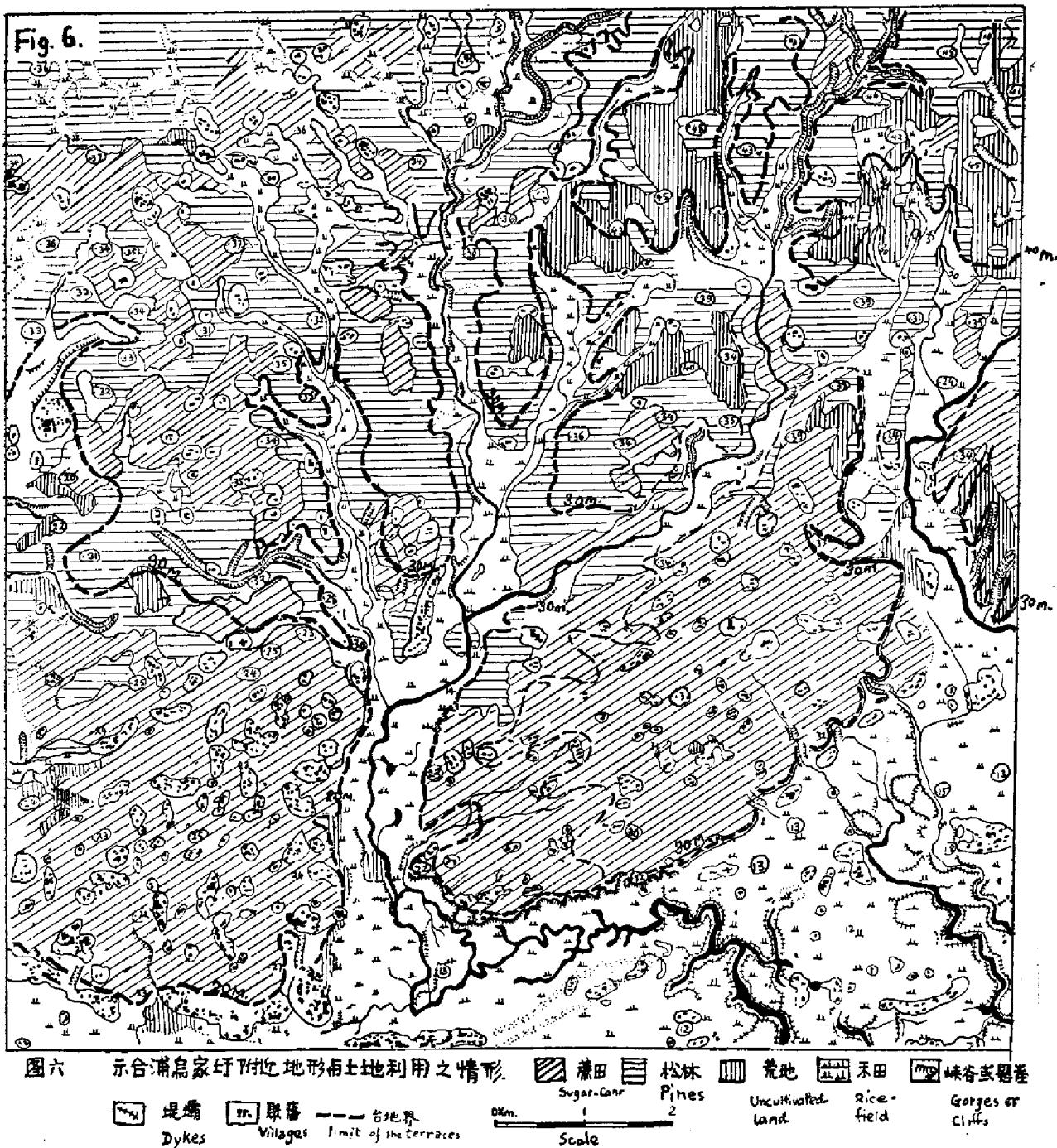


圖 5

南路地形與土地利用之一例（海康縣）



A Sample of Landform and Land utilization (Hoppo), South Route.



## TERRACES IN THE LUICHOU PENINSULA



A horizontal displacement

Fig. 8.

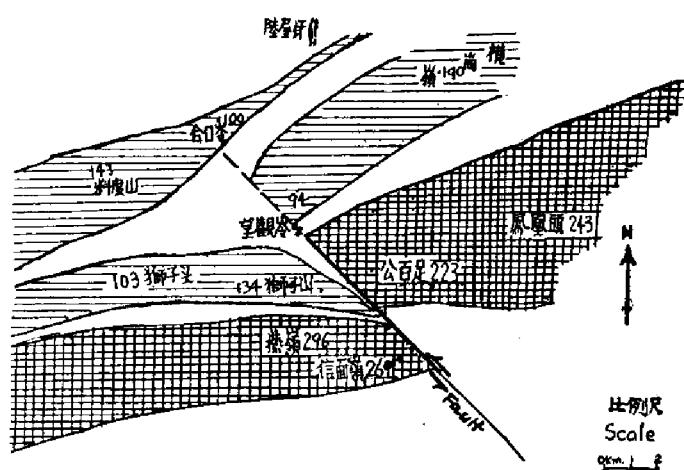


图8. 歙县陡崖附近水平断层

圖 9  
南路地形與土地利用之一例(防城縣)



Fig. 9. A Sample of land forms and land utilization (Fang-cheng), South Route.

## 南路山脈圖

MOUNTAIN RANGES OF THE SOUTH ROUTE

Fig. 10.

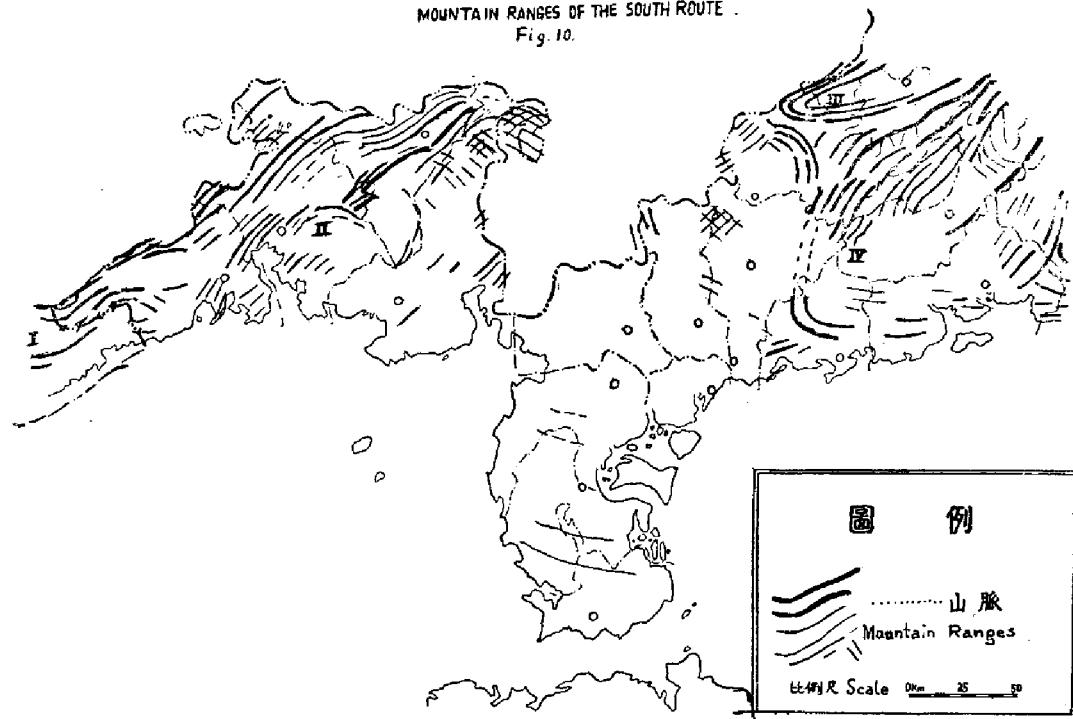


Fig. 11.

Showing how the river courses  
are affected by a volcanic  
extrusion (Luichow).

十一圖示 海康南界市附近河道受  
火山体影响而弯曲之情形。

## 圖 例

Rice Field	稻田
Villages with Fort.	村有堡壘
比例尺 Scale	
0km	2km

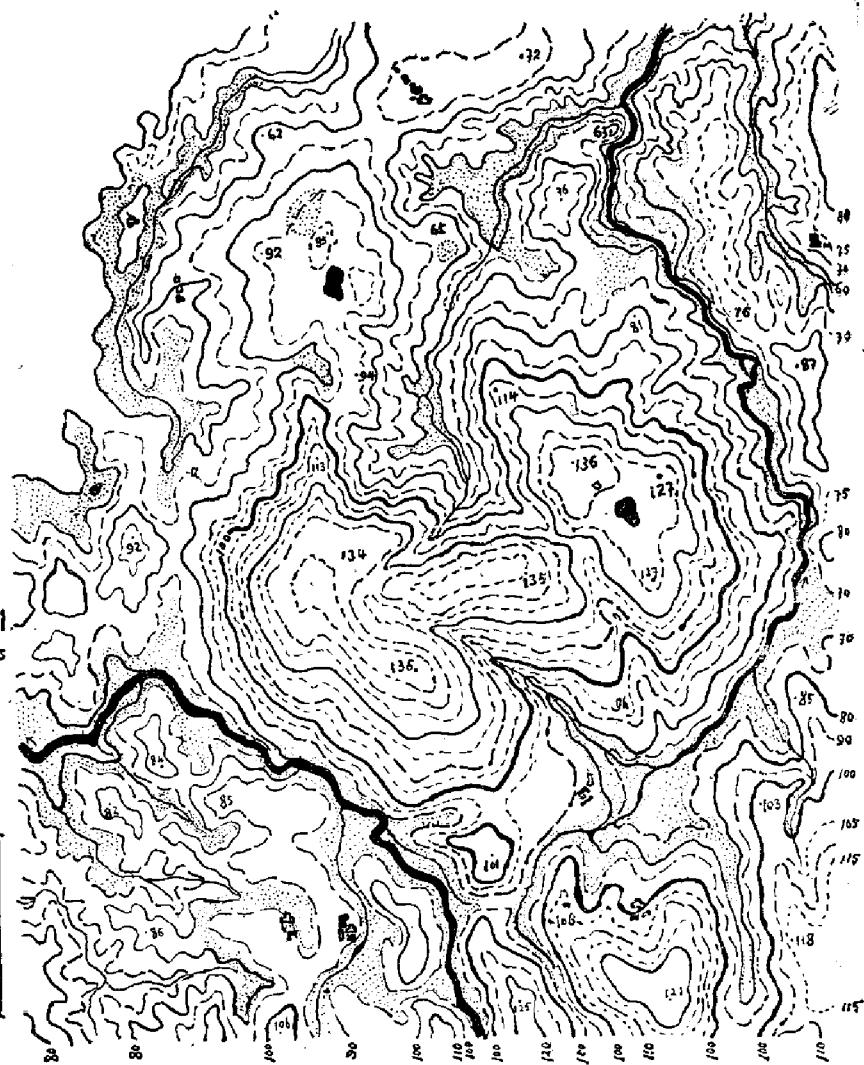


圖 12

## 南路氣候圖

CLIMATIC MAP OF THE SOUTH ROUTE

Fig. 12.

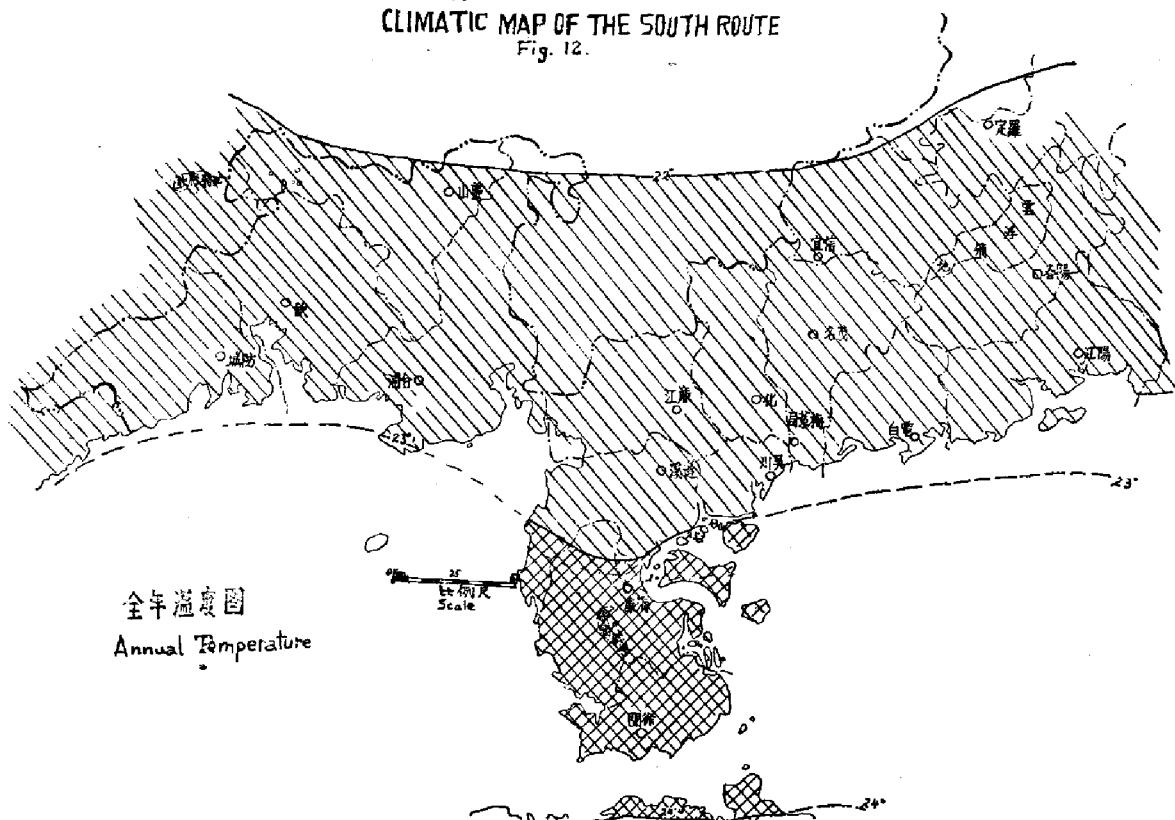


圖 13

## 南路氣候圖

CLIMATIC MAP OF THE SOUTH ROUTE

Fig. 13.

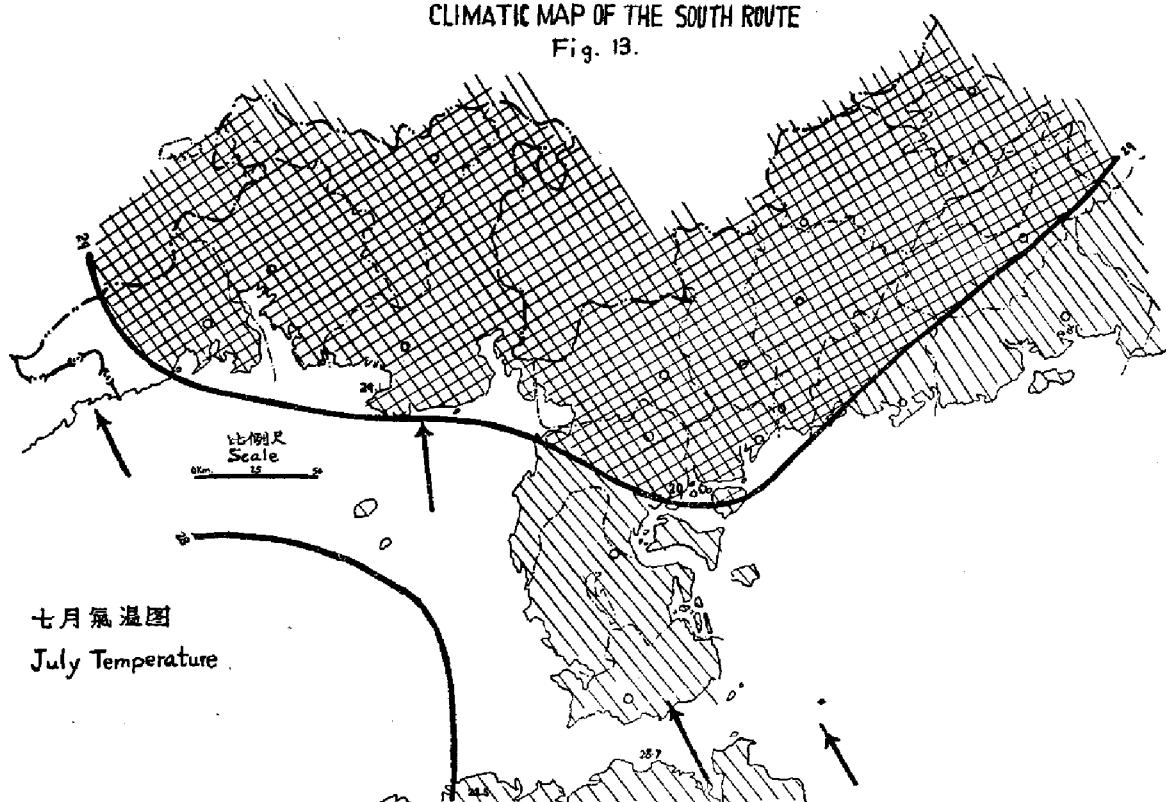


圖 14

南路氣候圖  
CLIMATIC MAP OF THE SOUTH ROUTE  
Fig. 14.

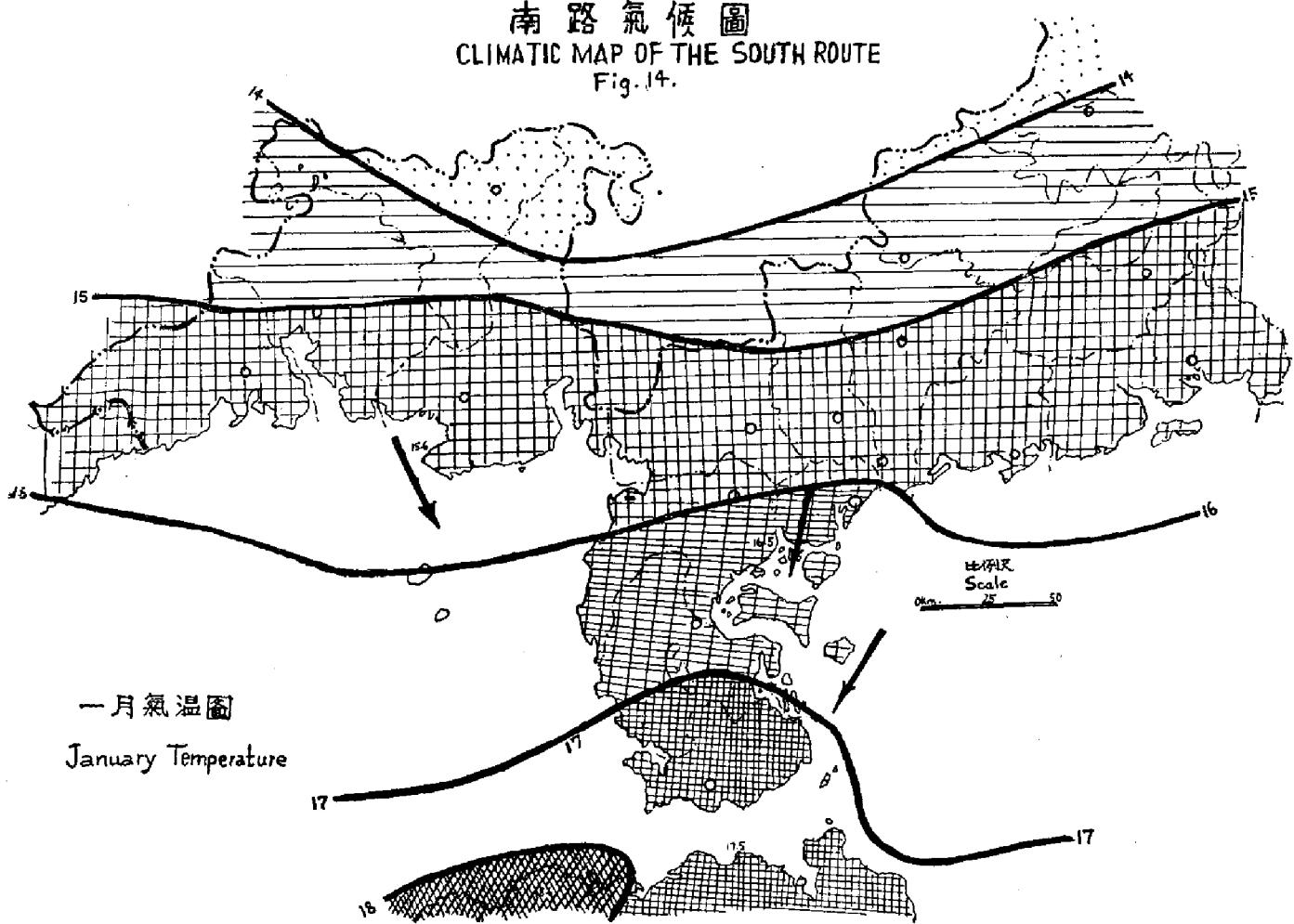


圖 15  
南 路 氣 候 圖  
Fig. 15.  
CLIMATIC MAP OF THE SOUTH ROUTE

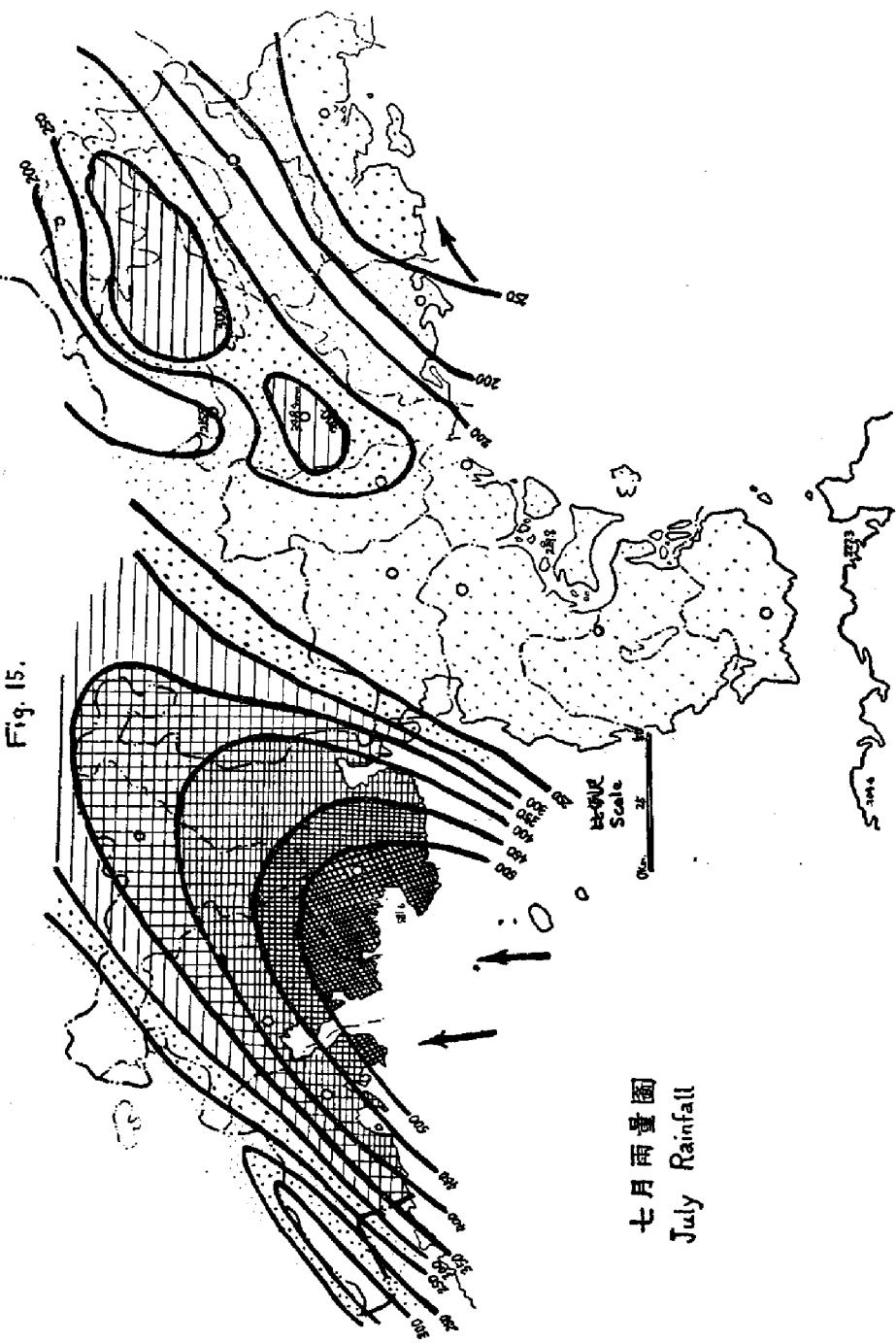


圖 16

南路氣候圖  
CLIMATIC MAP OF THE SOUTH ROUTE  
Fig. 16.

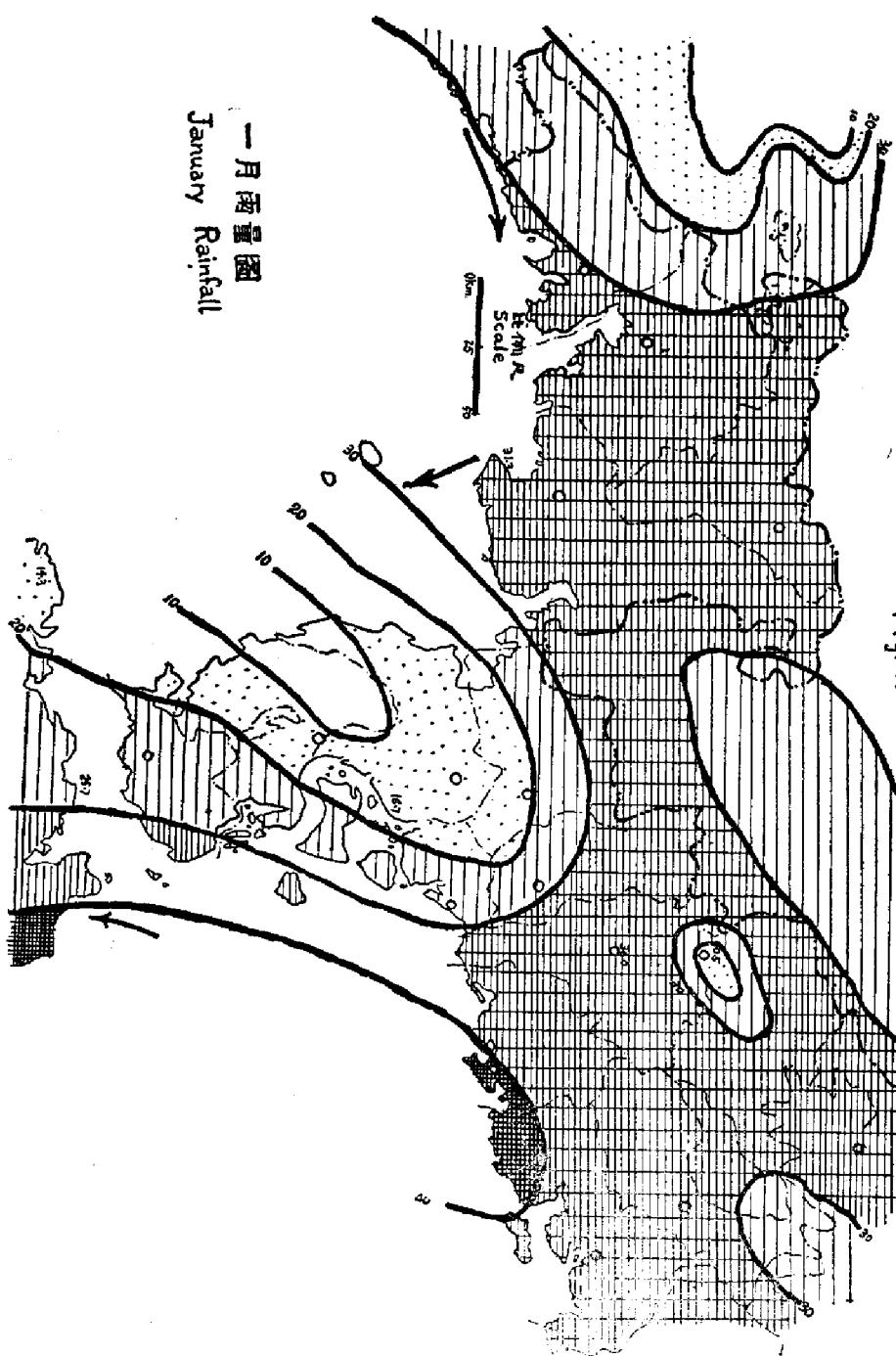


圖 17  
南 路 氣 候 圖  
CLIMATIC MAP OF THE SOUTH ROUTE  
with  
Tracks of the typhoons  
Fig. 17.

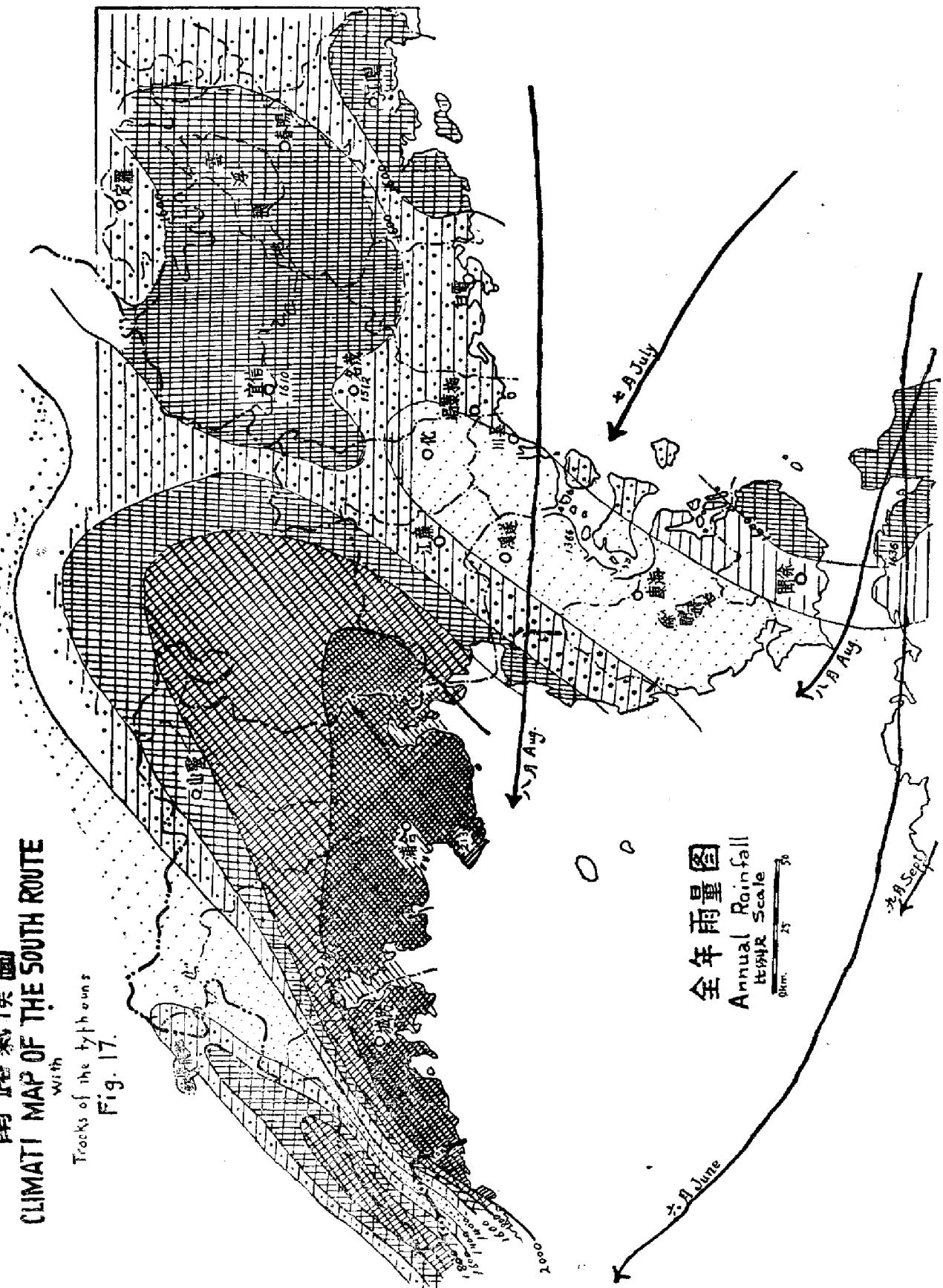


圖 18

南路氣候圖  
CLIMATIC MAP OF THE SOUTH ROUTE  
Fig. 18.

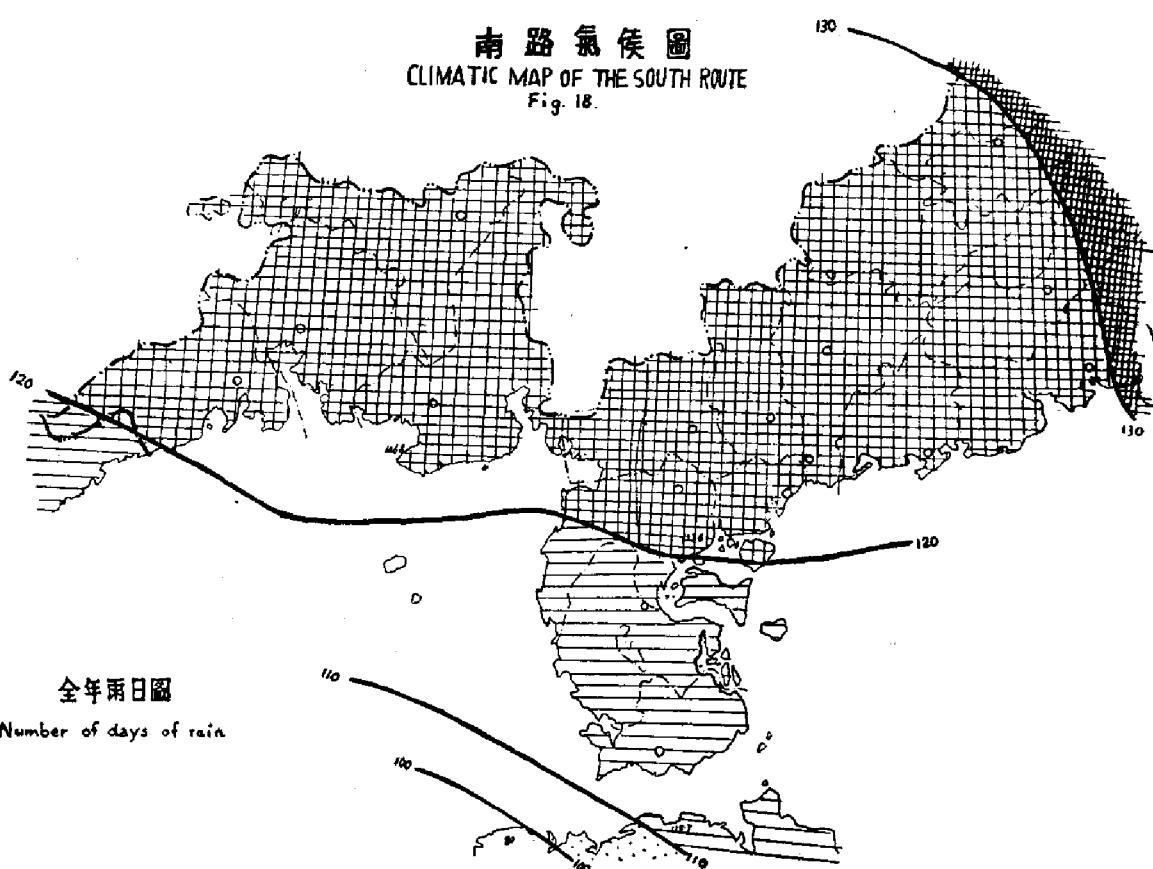


圖 19

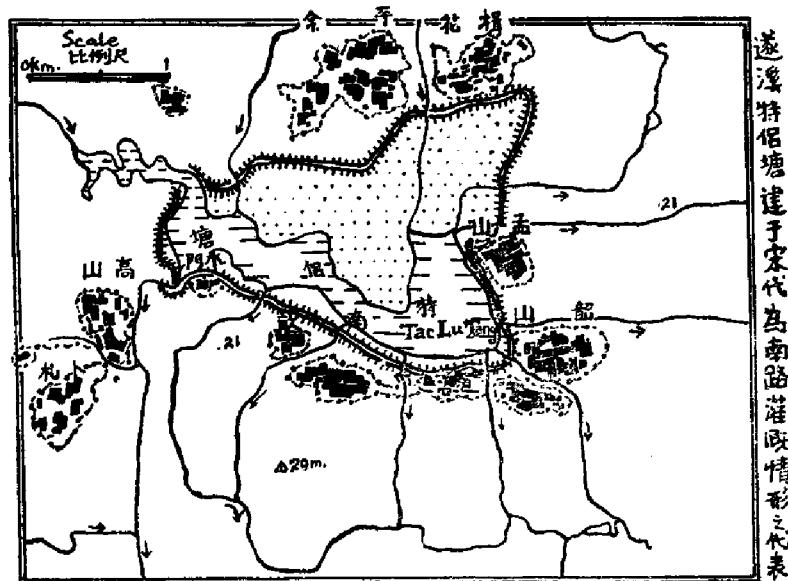


Fig. 19. Tac Lu Tang (Suikai), a reservoir for irrigation, South Route.

堤	村
Dykes, Limit of the reservoir.	Villages.
淤積部分	
Silted part of the reservoir.	

圖 20

南路土壤圖  
SOIL MAP OF THE SOUTH ROUTE

Fig. 20.

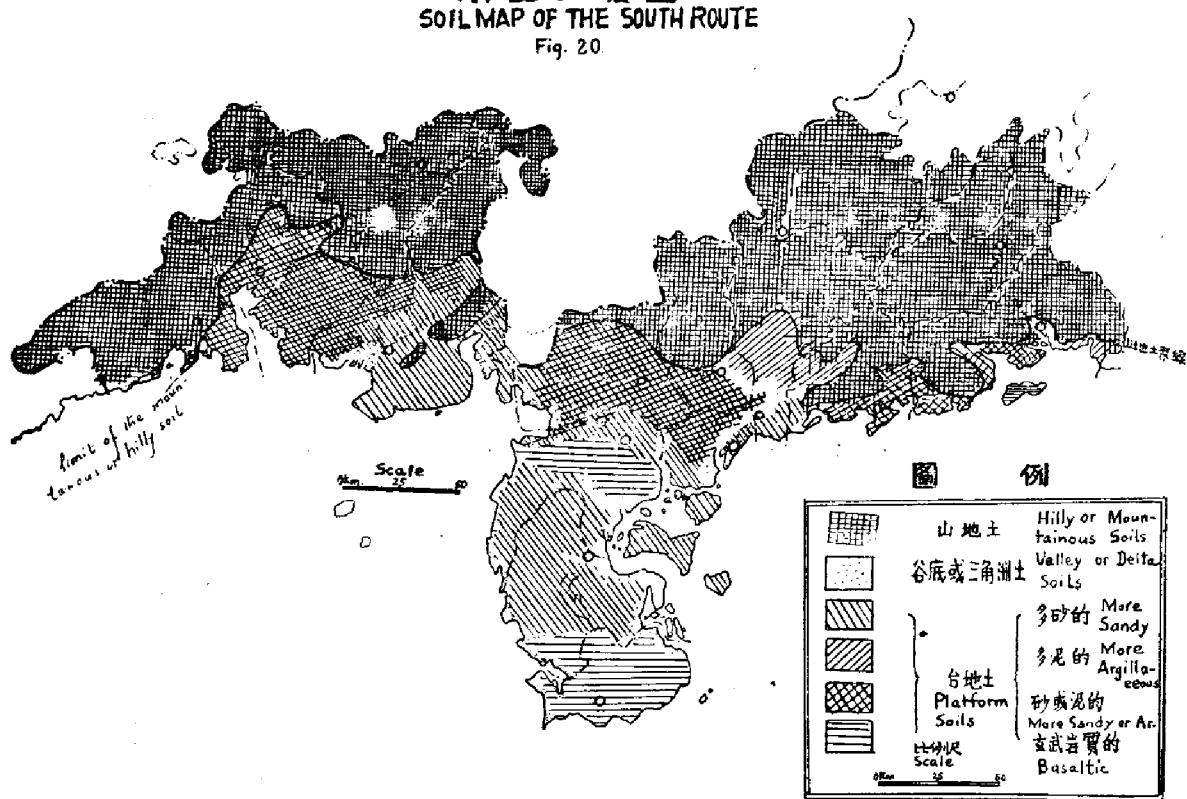


Fig. 21. A Sample of Landform & Land Utilization  
in a Mountainous Region (Sunyi), South Route.

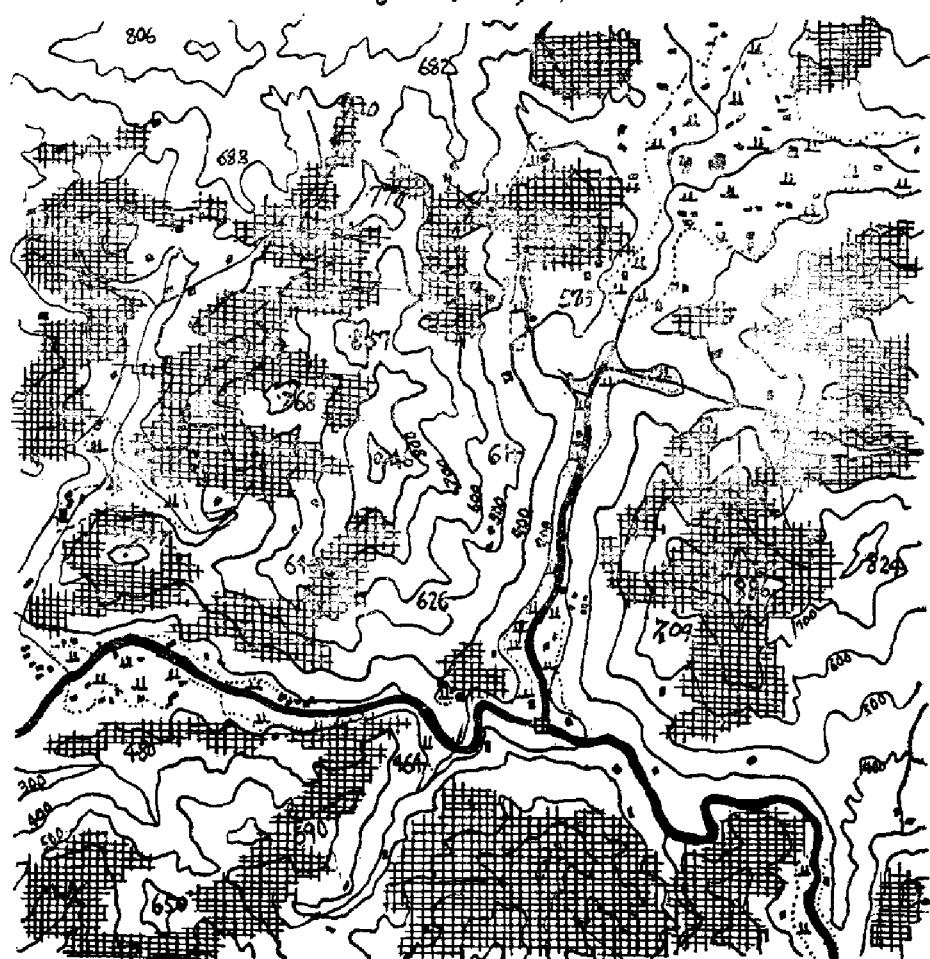


圖 21 南路山區地形及土地利用之一例(信宜)

圖 22

## 南路荒地圖

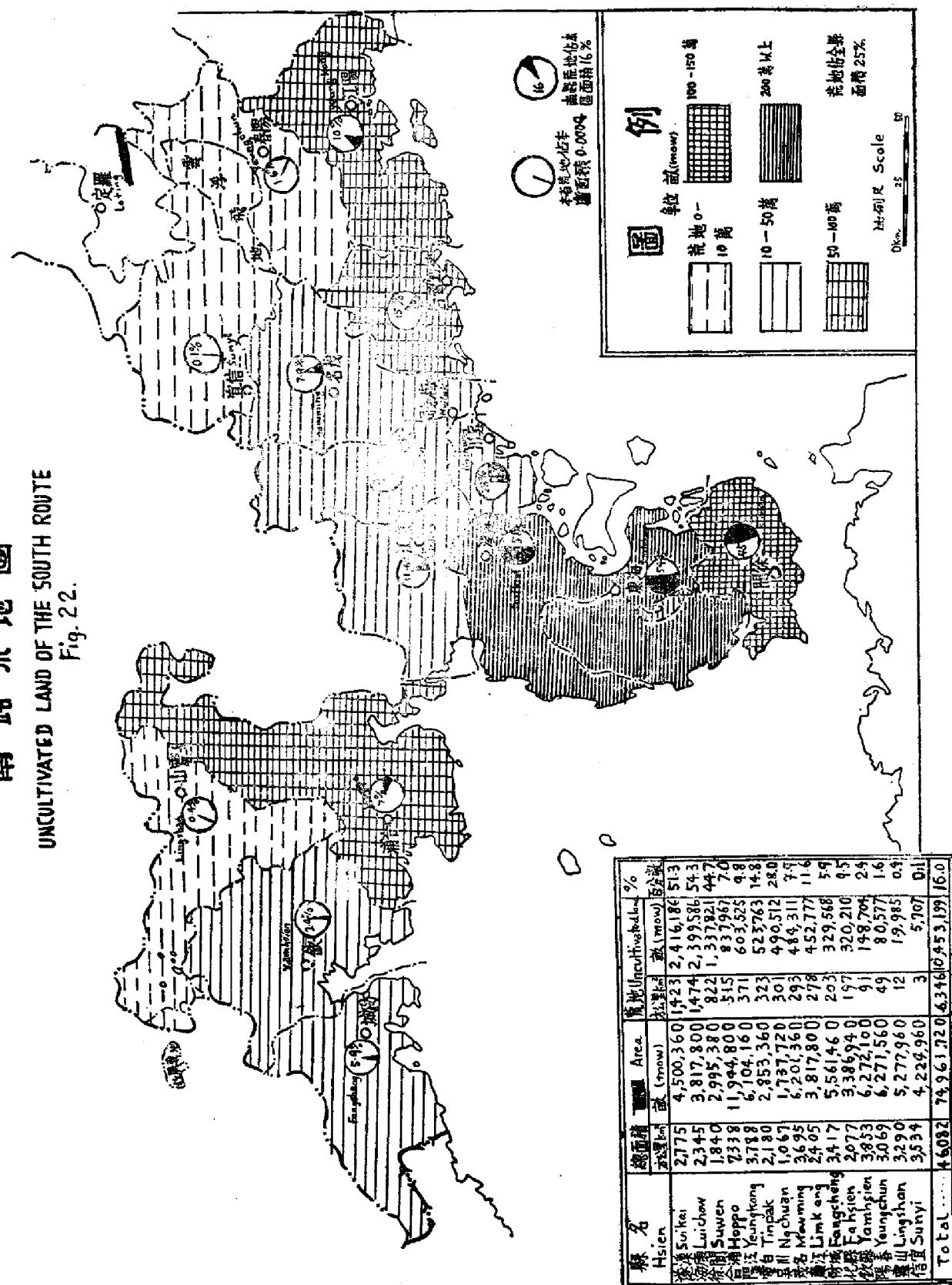
UNCULTIVATED LAND OF THE SOUTH ROUTE  
Fig. 22.

圖 23

南 路 耕 地 圖  
CULTIVATED LAND OF THE SOUTH ROUTE

Fig. 23.

152

縣名 Hsien	總面積 英里 <sup>2</sup> sq mi	Acre (Mow)	新地面積 英里 <sup>2</sup> sq mi	Cultivated land 英里 <sup>2</sup> sq mi	%
合浦 Happa	7,330	11,974,800	2,015	3,281,528	27.5
寧南 Lamnier	3,853	6,272,100	1,286	2,096,082	33.4
吳寧 Mouning	3,695	6,201,300	1,270	2,067,623	31.4
靈江 Lingshang	3,209	5,277,900	1,191	1,939,820	31.7
永寧 Yeungtung	3,788	6,104,160	1,183	1,932,810	31.7
廉江 Linckong	2,405	3,317,800	1,046	1,703,455	44.9
化東 Fakien	2,077	3,386,940	951	1,559,893	46.0
水金 Sui kien	2,775	4,500,360	875	1,925,315	31.7
海康 Luichow	2,395	3,812,800	856	1,393,450	36.5
陽春 Leungchun	3,069	6,271,560	837	1,362,201	21.7
雷州 Tin Pak	2,180	2,853,360	801	1,304,083	45.7
防城 Fongkieng	3,417	5,561,460	617	1,004,069	18.0
順寧 Sunyi	3,534	4,224,960	434	706,921	16.7
徐聞 Suimien	1,840	2,975,380	400	652,119	21.3
高州 Ngowhar	1,067	1,737,720	355	578,674	33.0
Total	46,082	74,961,720	14,317	12,013,113	31.0

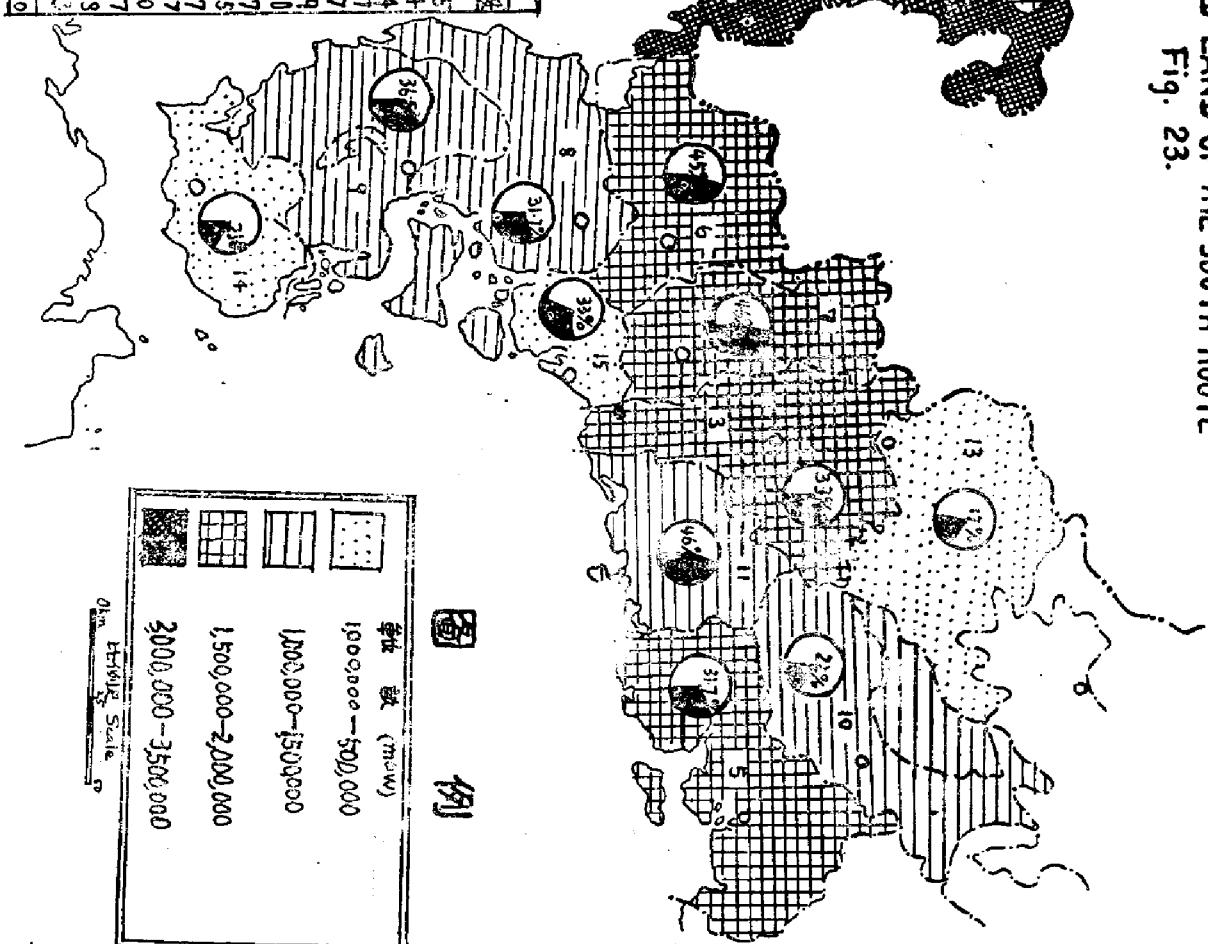


圖 24

# 南 路 物 產 圖

## THE RESOURCES OF THE SOUTH ROUTE

Fig. 24.

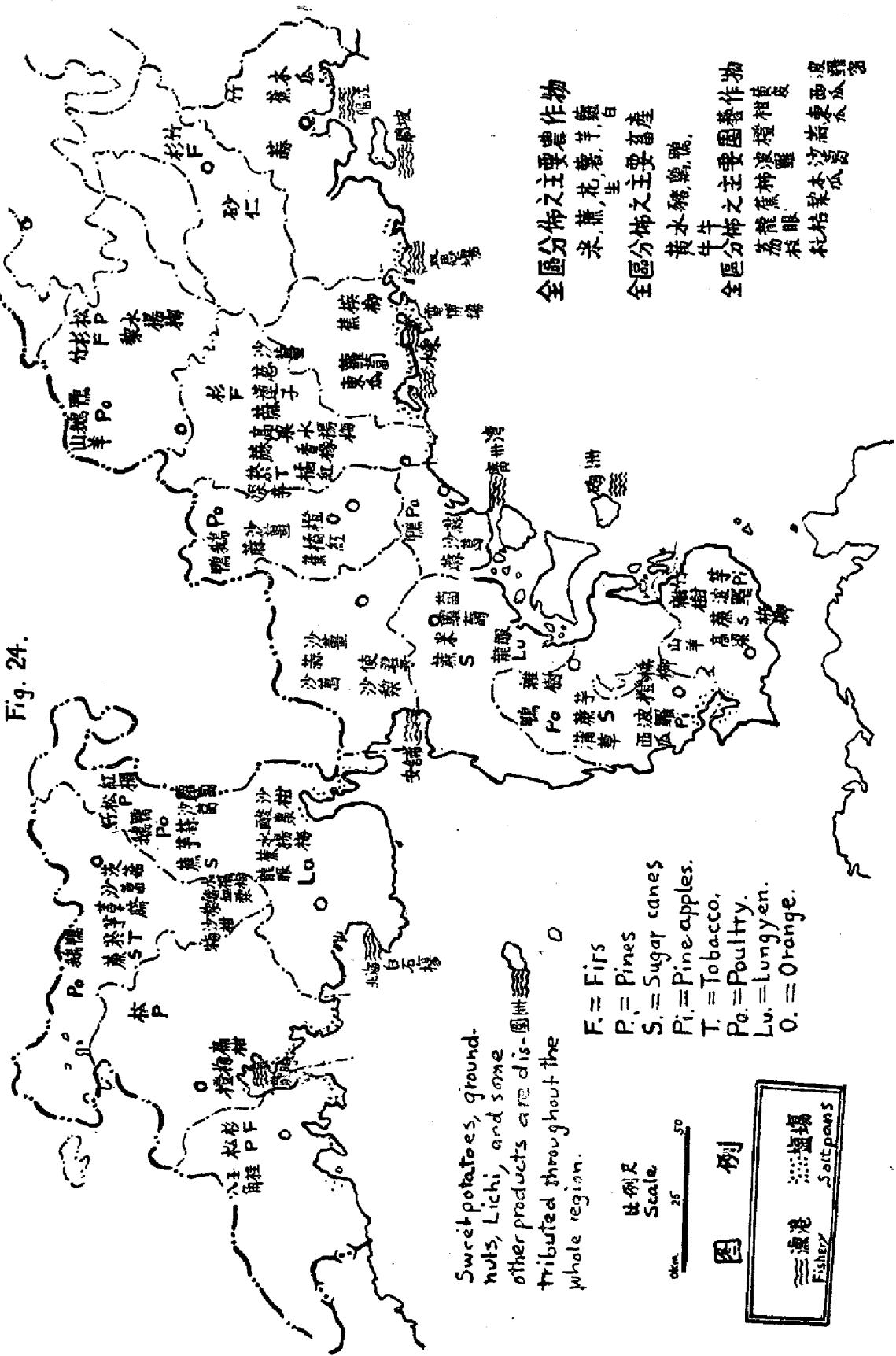
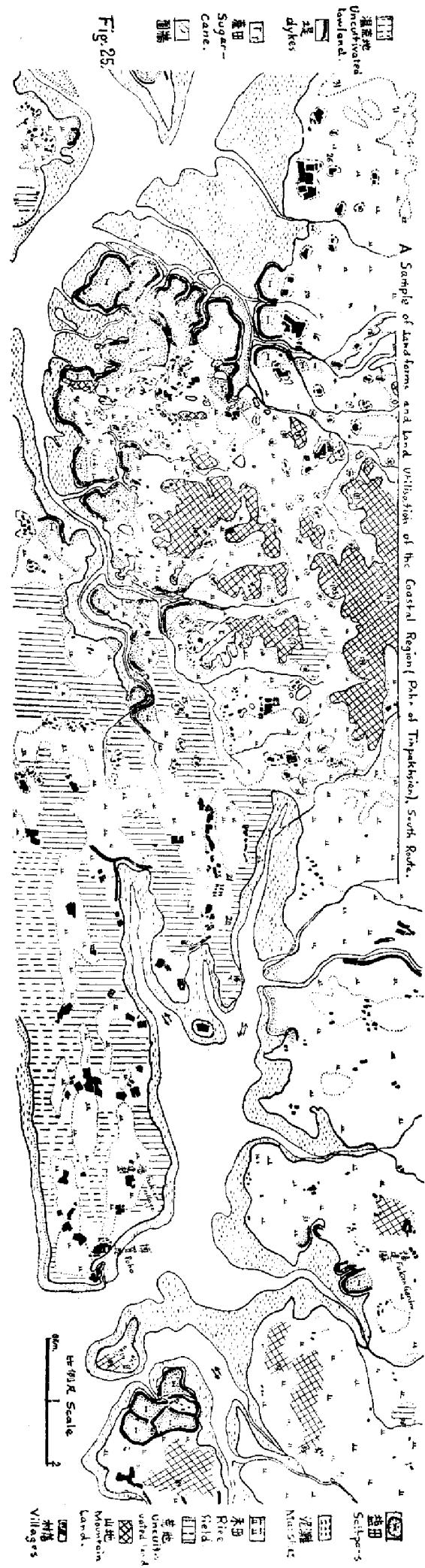


圖 25 南路地形與土地利用之一例(電白縣博羅港)



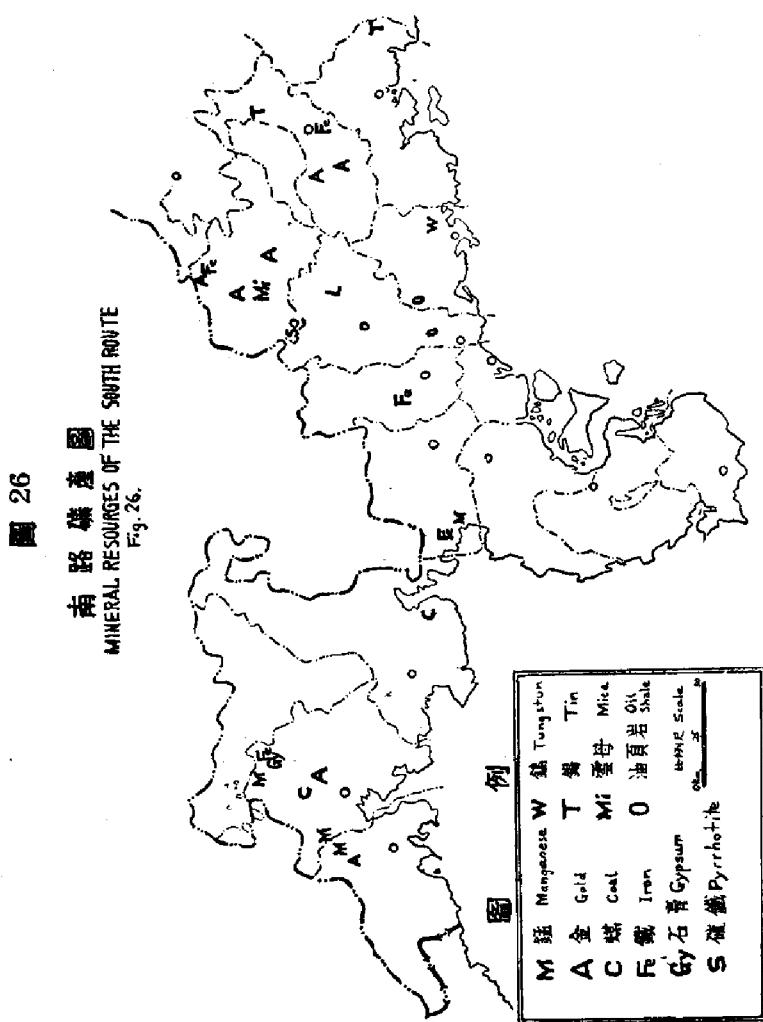
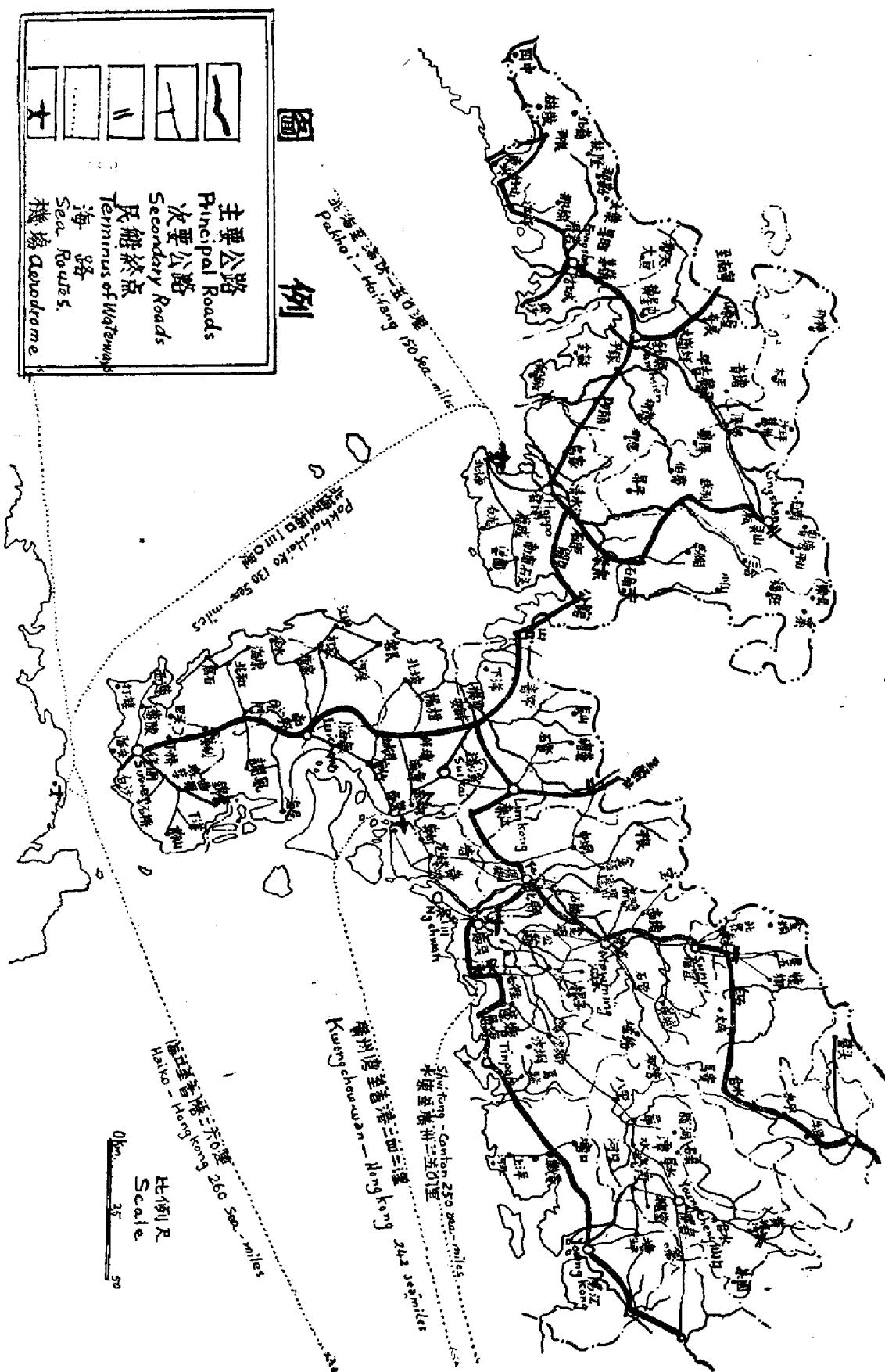


圖 27

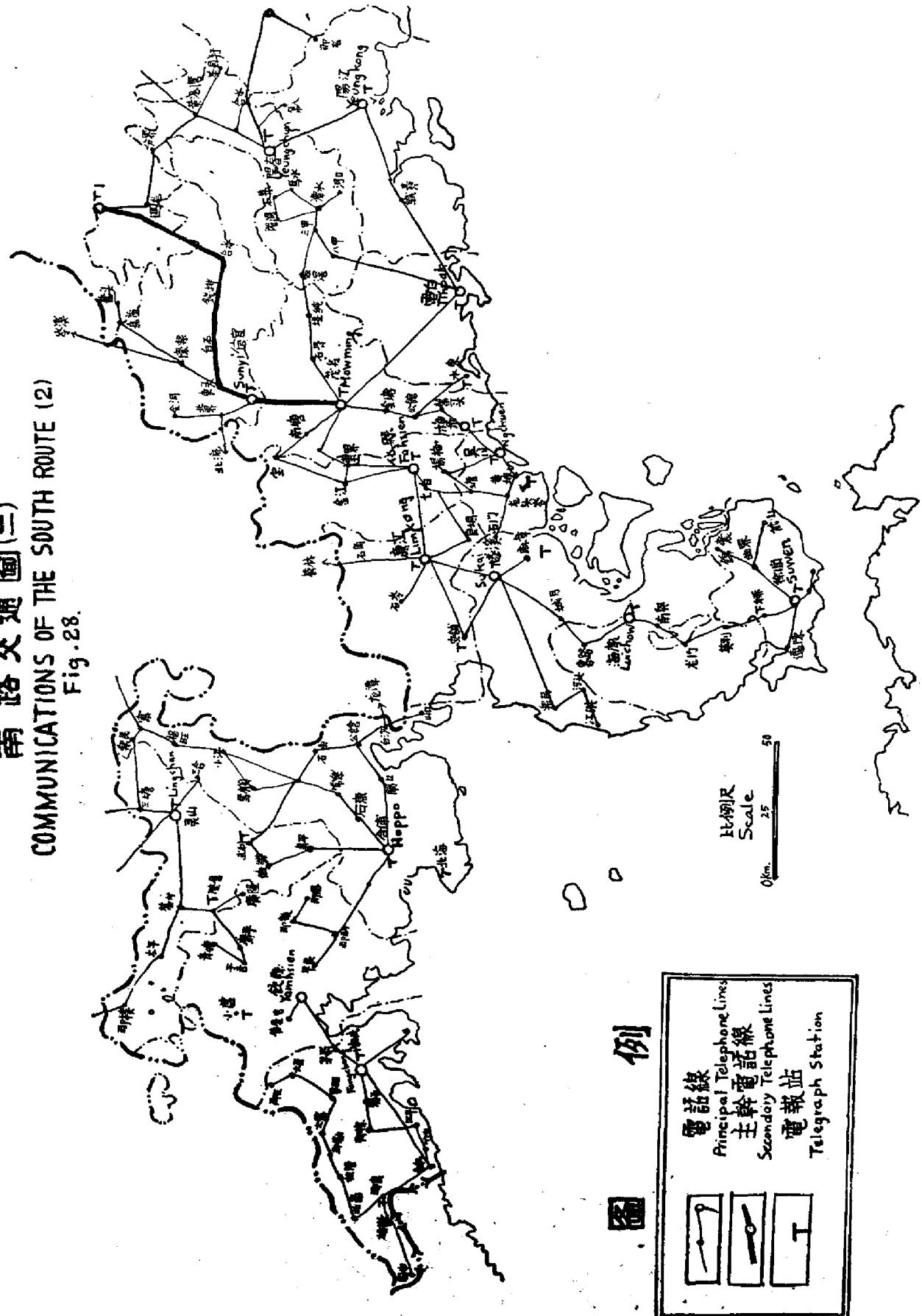
南路交通圖(一)  
COMMUNICATIONS OF THE SOUTH ROUTE (I)

Fig. 27.



60

南 路 交 通 綱 (二)  
COMMUNICATIONS OF THE SOUTH ROUTE (2)  
Fig. 28.

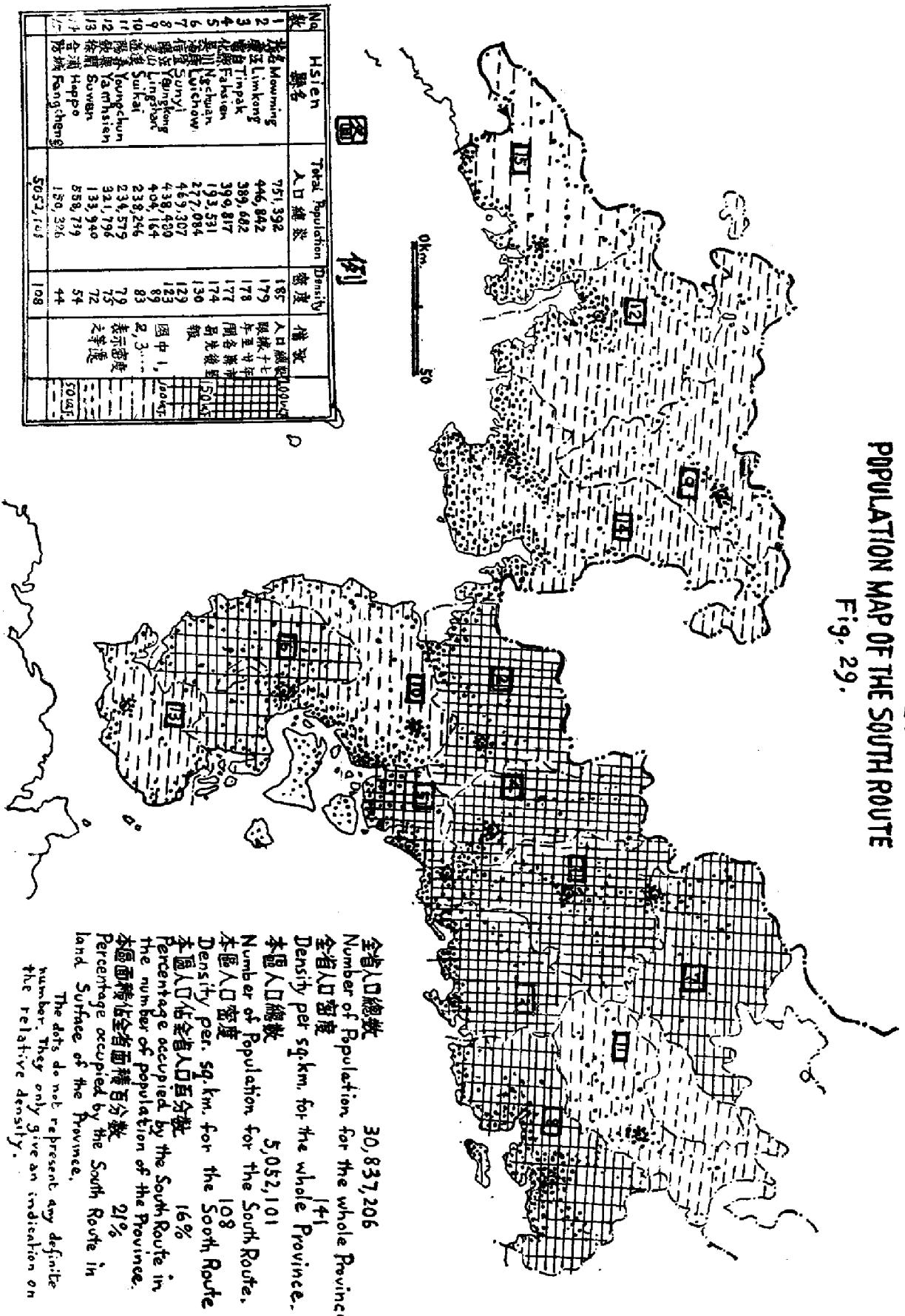


# 南 路 人 口 圖

POPULATION MAP OF THE SOUTH ROUTE

Fig. 29.

圖 29



A fort in Suwen

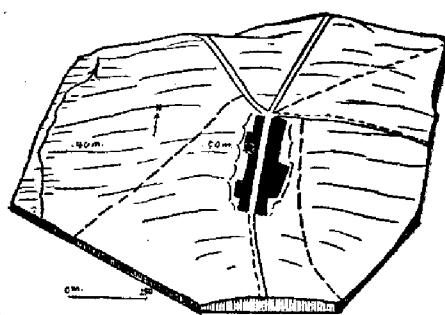
Fig. 30a.



圖三十a 徐聞愚公樓(堡壘)之型式。前面者為廢毀建築物。

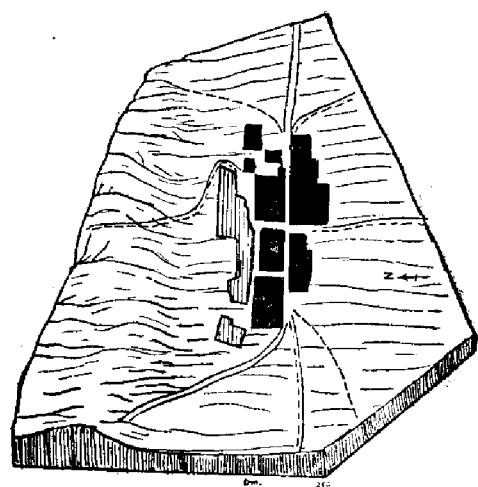
A market type

A market type



圖卅b. 平湖村之街村形態及放射形狀之道路

Fig. 30b.

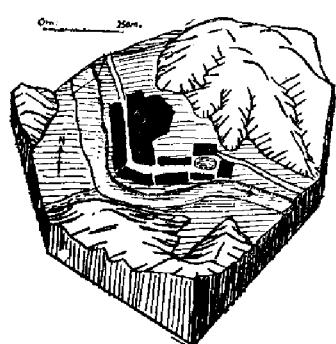


圖卅c. 諸鳳村之形態。Fig. 30c.

A market type

Fig. 30a.

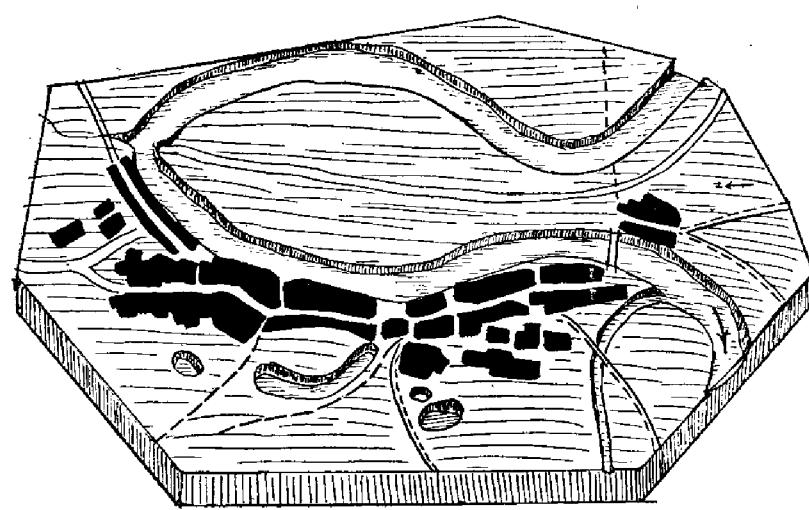
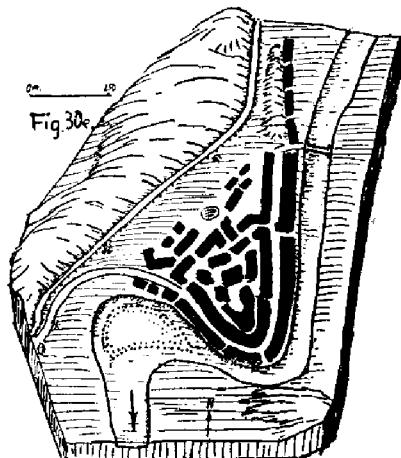
图卅a. 北界圩 沿河弯曲呈钩形



A market type

Fig. 30e.

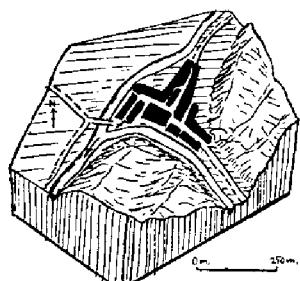
图卅e. 東鎮圩 随河流弯曲呈钩形之形態



图卅f. 陸屋圩

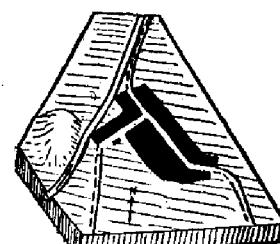
Fig. 30f.

A market type



图卅g. 賴台圩 Fig. 30g.

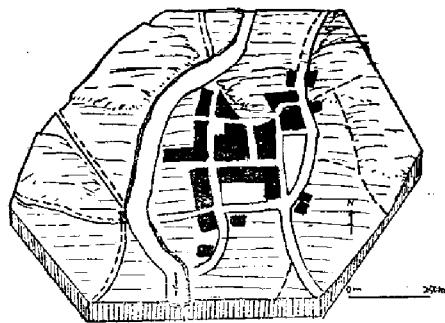
A market type



图卅h. 北塞圩

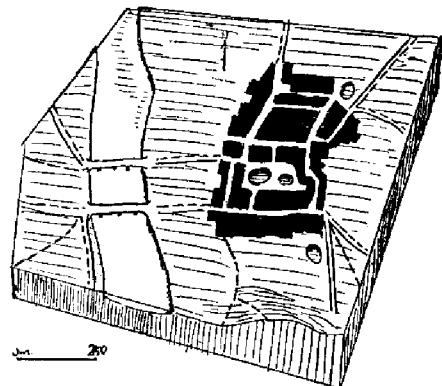
Fig. 30h.

A market type



圖卅i 阿拉市 Fig. 30i.

A market type



圖卅j 小董村 Fig. 30j.

A market type

A market type

圖卅k 南寧市場形態  
Fig. 30k Nanning Market.

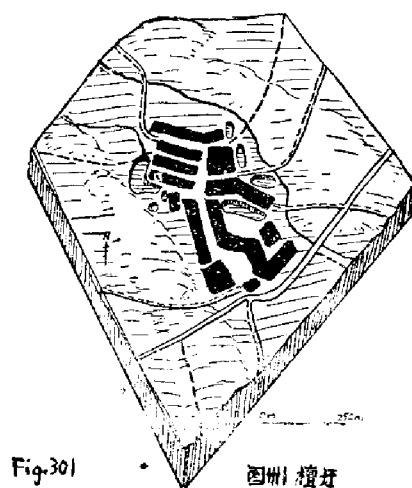
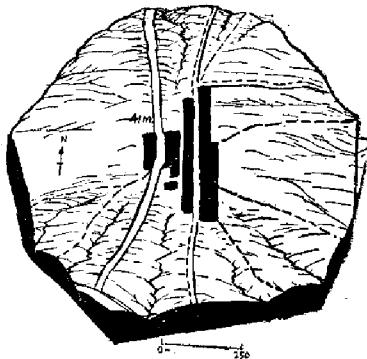


Fig.30l

西州 檳村

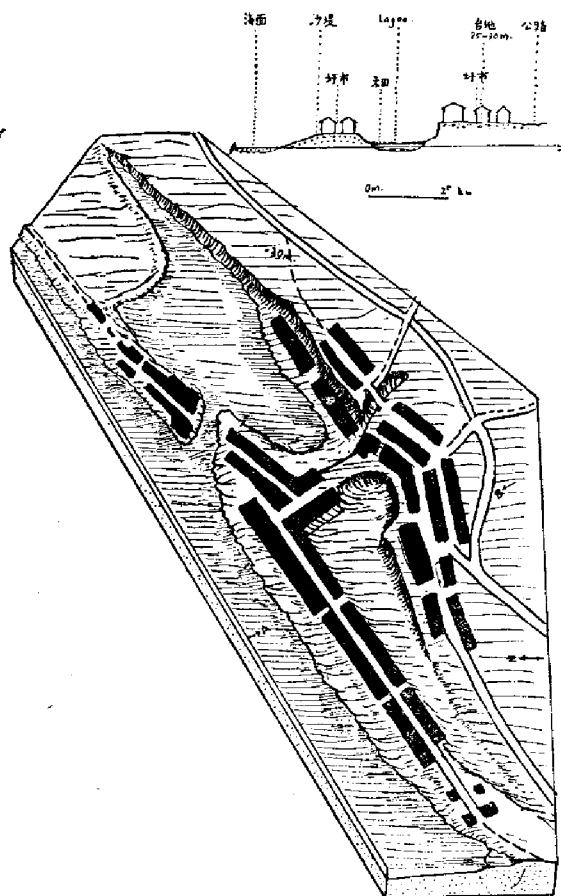


Fig. 30m. 图卅m. 高德圩  
Kotak market.

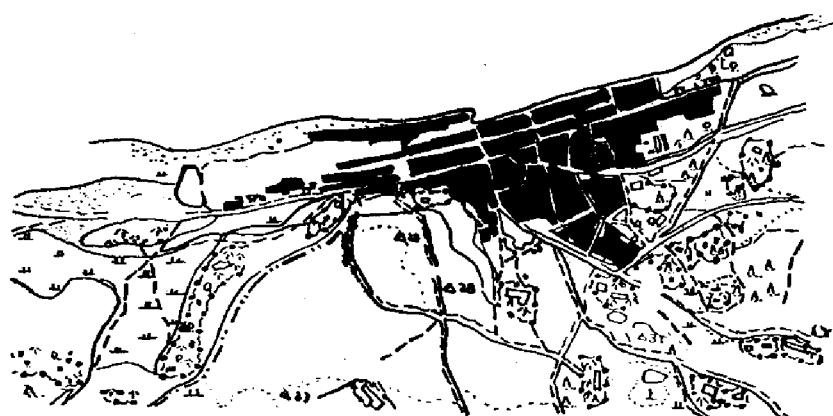
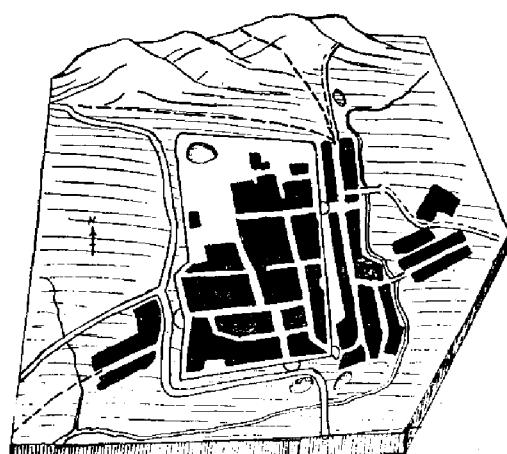


Fig. 30n. 北海市 图卅n.  
Pakho market.

A market type



图卅○ 灵山县 Fig. 30○ Lingshan city.

图卅○ 合浦縣城

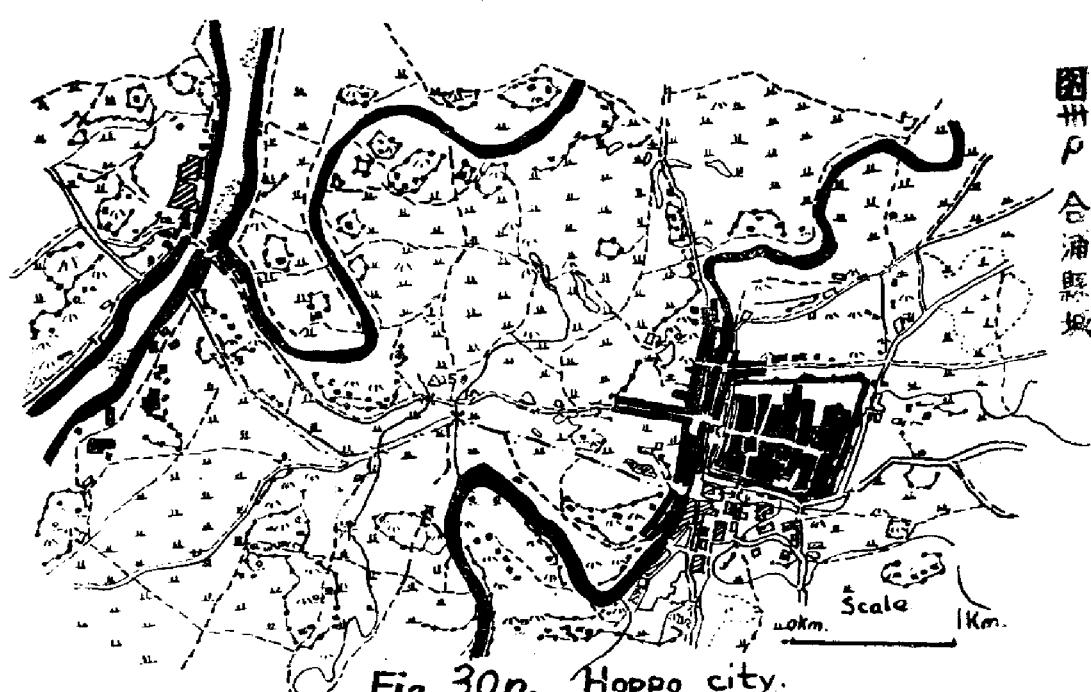


Fig. 30p. Hoppo city.