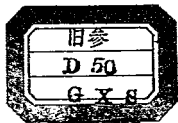


聞新氏



三之書叢



近東問題



版出司公刷印書圖聞新民國



天津市人民圖書館
藏書圖記

國民新聞叢書之三

近東問題

國民新聞圖書印刷公司出版

近東問題 目次

近東問題·····	一
軸心國邁取近東的目的·····	七
土耳其的動向·····	一一
首當其衝的土耳其·····	一六
英德蘇在土耳其的角逐·····	二〇
土耳其經濟的接近軸心·····	二七
土耳其的作戰力·····	三六
土耳其的舉足輕重·····	三九
伊拉克·····	四一
伊拉克史地研究·····	四二
英蘇侵略中的伊朗小註·····	五一
伊朗保守中立·····	六三
近東的石油，阿剌伯人和回教國·····	七二

近東產油區之現狀	八
黑海現勢	八八
環繞黑海的新形勢	九一
石油倉庫高加索	九六
從黑海觀察克里米亞與高加索	一〇三
蘇聯石油資源與高加索	一一一
塞浦路斯島	一二一
蘇非士外衛的塞浦路斯	一二三

近東問題

漢翔

英國在近東的地盤，除伊蘭外，均係第一次歐戰後所造成，沒有堅固的歷史基礎。第一次歐戰時，英軍在美索不達米亞登陸，窮於應付與德奧並肩作戰的土耳其，乃以自由獨立許土耳其治下的亞拉伯人，得亞拉伯人之助，始獲轉敗為勝。歐戰結束後，聯軍將瓜分所得的土耳其領土在劃為伊拉克，巴勒斯坦，外約旦，敘利亞，黎巴嫩五個地理單位，分歸英法統治，亞拉伯人指為背盟。亞拉伯人的反英運動早已種因於此。

此次歐戰爆發，亞拉伯人一致擁護德國，即糾纏多年的巴勒斯坦問題亦以不了了之，好像大敵當前，不容自棄陣線。其實軸心國的外交工作早已滲透底格里斯與幼夫拉茲流域，亞拉伯人的民族運動與回教運動亦在潛伏時期，并未根絕。二十年以前，亞拉伯人的公敵是土耳其，故英國可以利用亞拉伯人的仇土心理以攻擊土耳其。二十年以後的今日，亞拉伯人的公敵是英國，故德國亦可利用亞拉伯人的仇英心理以攻擊英國。此為近東問題英國最堪憂慮的一點。

伊拉克在亞拉伯民族中反英最力。自一九二一年英國迎立漢志國王第三王子費塞爾為國王以來，內閣更迭多至二十餘次，除少數政客依附王室，誠意與英國合作外，餘均對英不懷好感。一九三六年席多

蔣將軍實行苦迭達，樹立反英政府，以聯土爲外交中心，不幸間接爲意大利地中海政策所中阻，因土耳其聯合英國阻止意大利東進，未便與伊拉克過於接近。執此之故，席多非將軍專政不久，即爲英人所暗殺，於是以前以軍人爲主流的反英運動一發不可收拾，伊拉克境內滲油管之破壞，時有所聞。一九三九年四月，國王加齊汽車廢跡，伊拉克亦疑爲英人所爲，隨即發生摩蘇爾地方英國領事館被襲及美領事遇害之事。有了這種背景，德國要在伊拉克境內煽動反英運動，當然不會困難。其次，伊拉克立國的資格雖淺，但在近東的外交地位頗高，回教四國同盟（伊拉克、土耳其、伊蘭、阿富汗）與亞拉伯三國同盟（伊拉克、蘇底——亞拉伯，也門）均以伊拉克爲中心，伊拉克的反英運動如果成功，近東其他弱小民族不難聞風響應。這是今次反英運動發生於伊拉克的主要原因之一。

二

近東諸國，除土耳其與伊蘭外，餘均沒有脫離經濟自給的封建色彩，無甚對外貿易可言。土耳其出口以農產爲大宗，入口則爲工業製造品，其貿易趨勢有如下表：

	(入口百分比)		(出口百分比)	
德國	一九三七	一九三八	一九三七	一九三八
美國	四二	四七	三六·五	四三
英國	一五	一〇·四	一四	一一
英屬	六·二	一一	七	三·四

意國	五·三	四·七	五·三	一·〇
蘇聯	六·四	四	四·七	三·五

在這裏有兩個現象可以注意：(一)無論出口入口，德國均佔絕對的優勢，幾及土耳其對外貿易總額的一半，且年有增加，英國佔絕對的弱勢，出口方面尤其無足輕重。(二)一九三八年英國在入口方面比一九三七年增加一部，出口方面比一九三七年減少一半，證明英國只知道注重英貨的推銷，忽略了土貨的承受，形成表面上德國對土貿易比較公平的態度，雖則德國對土貿易出口入口之平行的增進係德國以貨易貨的清算制度所造成。伊蘭出口以石油為主，但一按貿易，英國并不稍佔優勢，其分配如下：

(入口百分比)

(出口百分比)

蘇聯	一九三五	一九三六	一九三五	一九三六
英國	二九·七	三〇	三九·五	二八·八
美國	一四·六	一〇·五	九·八	二〇·五
德國	一〇·二	一〇·三	一一·三	九
	九	一四·三	八·六	二二·八

在這裏亦有兩種現象值得注意：(一)即無論出口入口均以蘇聯居第一位，英國居第二；(二)即入口方面德國方面後來居上，駁毀乎有凌駕英國之勢。這種趨勢到了一九三八年果然證明無疑，英國的地位，無論出口入口，均為德國所奪，佔伊蘭對外貿易總額的百分之二一，蘇聯則仍保持其最優越的地位，佔有百分之三五。

歐戰爆發以後，中東諸國的對外貿易，出口入口均受打擊，而尤以伊爾所感痛苦為最深刻，蓋伊爾收入全靠關稅與石油公司之特許使用金，開戰後，關稅即告短少，石油生產亦受限制，於是德國乘機拉攏土耳其，蘇聯乘機拉攏伊爾，德國羅斯土耳其貿易的工具，有去年二月的清算協定與去年七月的新通商協定，最近更有與土耳其締結四千五百萬土鎊新貿易協定之說。蘇聯羅斯伊爾貿易的工具則為去年三月與伊爾締結的航海通商條約，使伊幣脫離英鎊的連繫。

故從經濟着眼，英國亦難維持中東諸國的向心力。

三

近東方面的資源，除最惹人注目的石油外，還有佔世界產量百分之七·二的棉花，百分之三·六的羊毛，百分之八·二的橄欖油，百分之十六·三的錳，百分之三·六的磷酸鹽，百分之三·七的小麥，百分之七·二的大麥，百分之三的烟草，百分之六·三的胡麻（以上諸產包括埃及在內）。此外尚有土耳其的銅、鉛、鋅、巴勒斯坦的碳酸鋁，惟無確實統計可考。以上各種出產平時輸入英國者為數不多，但為德國戰時不可多得的原料。故中東資源除石油外，雖非英國所重視，却為德國所垂涎。

伊爾石油，一九三九年已突破一千萬噸，在世界產額中佔第四位。其採油事業歸英波石油公司所獨佔，係英國資本。伊拉克石油公司為英美荷法合資所經營，產額年約四百萬噸，分四條油管送至地中海，一抵敘利亞之特里波里，一抵巴勒斯坦之海伐，送油力各為二百萬噸，伊拉克的產油量為所限制。巴林島初以探珠出名，一九三二年始發現油田，為中東第三產油區，其石油公司為美國資本，在加拿

大註冊，獨佔採油權，年約百萬噸左右，但埋藏量極豐。蘇底——亞拉伯的油礦係一九三六年所發現，採油公司亦美國資本，一九三九年產油六十萬噸，未經開發的油田亦甚廣泛。以上三處美國權益，也許是美國對於近東問題的發展特別注視的原因之一。此外尚有一個產油區，即位於波斯灣西北岸的科威特Kowit王國，其採油權爲英國所獲，勘探雖已成功，尙未商業化。

戰時英國石油的輸入額僅有百分之二四·六來自中東，其中伊蘭佔有二〇·二，伊拉克佔有百分之四·四。開戰後中東石油因油船缺乏，限制挖採，產量大減，即英國亦僅就近賴以供給地中海的艦隊，并未大量增加輸出。法國慘敗，英國封鎖以敘利亞爲出口的油管，伊拉克的石油生產更減少了二百萬噸左右。故中東作戰，英國如果失敗，中東石油對於英國并非不可補救的損失，對於德國却是準備持久戰的莫大收穫。

四

英國對伊拉克的戰爭，相持已近匝月，尙未得到若何決定的戰績，殊令人驚嘆英國在中東方面兵力的單薄及事前之缺乏準備，如果繼續拖延下去，難免不爲意荷戰爭之續，由局部戰爭轉爲主力戰爭，德法談判已近揭曉，法國慘敗以前在敘利亞駐有重兵，確實人數雖不可知，然以魏剛爲統帥，必有相當實力無疑，按照德法協定與意法停戰協定，這部份軍隊均維持原狀，未予縮編。敘利亞的法軍果加入軸心對英作戰，其作用決不如下外電所傳之無須予以重視，土耳其近來亦有種種象徵，傾向軸心。德國果能在土耳其諒解之下假道土耳其，則巴爾幹方面的德國大軍可以源源而來，無須偷渡地中海，而英國兵力

顧此失彼，不敷分配。伊拉克一帶沒有類似麥塔卡利斯防線的要塞，又沒有類似南斯拉夫山岳地帶懸流急湍的自然障礙利於德國機械化部隊作戰。蘇聯的態度就英國方面說，近來益趨曖昧。在巴爾幹問題沒有解決以前，海峽問題多少還可以左右蘇聯的態度，巴爾幹戰事結束後，海峽問題已不存在，以前的利害與地理的環境將決定蘇聯對於近東問題的態度。這些因素湊在一起，加以亞拉伯人的反英運動，英國在近東的處境，真可以說得上是「孤軍奮戰」，「四面楚歌」。所以我們有理由相信，大規模的近東戰爭如果爆發，勝利屬於德國的可能比巴爾幹戰爭更大，比從埃及進攻蘇彝士也要容易。

中華民國三十年六月八日

軸心國進取近東的目的

Langue Française
李陵節譯

最近的歐戰形勢，在巴爾幹方面，軸心軍隊已將南斯拉夫和希臘擊潰；在非洲方面，德軍協助意軍從事反攻後，已將利比亞境內的英軍逐出，並有直向埃及推進，以奪取蘇伊士運河的控制權之勢。今後的戰場，或將移至近東。現在英軍業已闖入伊拉克，而德軍的勢力則已逼近遠達尼爾海峽之口，土耳其，埃及與伊朗等國均在嚴事戒備。最近來近東事態的發展，已引起舉世矚目。近閱紐約「外交政策協會」於二月一日出版的「外交政策報告書」上所載「東地中海的戰事」一文，對於此次歐戰中的近東諸方面敘述頗詳，特先節譯其中關於近東的資源一節，以饜讀者。該文中尙有關於近東的戰時形勢等節，容後給續詳述。

——譯者附誌。

軸心國在東地中海推進以爭取霸權，似有幾個直接的目的。希特勒和墨索里尼都想征服英國的幾個盟邦——即：希臘，土耳其和埃及，以及剷除英國在埃及，巴勒斯坦和地中海諸島上的堅強地位。當強大的英國海空軍遺留在地中海上時，意大利的本土總有遭到攻擊之虞，而德國沿著多瑙河伸展也要感受危險。

不過，要是軸心國征服了近東，他們便切斷了英國的重要交通線，並且把英帝國的幾種寶貴的——雖則不是切實的——原料資源奪去。（按：在英國的經濟戰略中，近東所佔的地位並不重要。伊朗，伊

拉克和波斯灣一帶所產的石油，都是供當地和印度消費的，運到蘇伊士以西的貨物為數甚少。同樣，美國拉了美洲和印度的棉花資源，要比埃及和蘇丹重要得多。果然，英國海軍部所擬遣派到地中海水道上的護送艦，僅有不多幾艘，但是英國與通過蘇伊士運河的拉文特港，却有巨額的貿易——特別在最近數日中。倘若地中海對於英國的商船重行開放，則英國的運輸供給品的問題，至少可以得決一部份。反之，如果軸心國控制了近東，那末非但對於英國的貨船是封閉了地中海和紅海，並且對於英國極端重要的供給線——從印度和澳洲經過印度洋和好望角附近的水路——這是一個重大的威脅。

軸心國無疑地希望在近東取得急需原料的富饒資源。近東的物產與世界產額比較起來，果然不大重要，但是能够供給相當數量的某種軍用產品，這些產品當戰爭繼續下去時，更見重要了。

近東各國的物產（土耳其，敘利亞，巴勒斯坦，埃及，伊拉克，伊朗和波斯灣流域）

產 品 年 度

佔世界產額的百分數

棉花	一九三七——三八	七·三
羊毛	一九三七	三·六
橄欖油	一九三八——三九	八·二
銻礦	一九三七	一六·三
石油	一九三九	六·〇
磷酸鹽	一九三七	三·六
小麥	一九三八——三九	三·七

大麥

一九三八——一九三九

七·二

煙草

一九三七——三八

三·〇

胡麻

一九三七

六·三

德意兩國都缺乏石油，尤其是意大利。於一九三八年，如今在軸心國控制下的各國，約共消費石油二千二百萬噸。而原料石油和人造燃料油，甚至把羅馬尼亞算入在內，每年的產額亦祇一千四百萬噸。其所缺八百萬噸，在近東油田的產額足以爲之抵補而有餘。

近東的石油產量（一九三九年）

國名

公噸（單位爲千）

佔世界產額的百分數

伊朗

一一·一六四

三·七六

伊拉克

四·三九九

一·四八

巴林羣島

一·〇八四

·三七

埃及

六三一

·二一

蘇地阿剌伯

五五一

·一九

土耳其有煤·鐵·鎳的豐富貯藏；並有全世界總產額百分之一六·三的鎳鐵，這是精製製造業用的重要原料。埃及和蘇丹在平時輸出大量的棉花，這是意大利所特別缺乏的。（按：原料棉花是意大利主要的農產輸入品。於一九三六至三八年，意大利本國所產棉花，僅合其需要額的百分之九）。意大利是早已受着食物短少的痛苦了，尤以食油與脂肪爲甚；而德國的食糧在數月來亦已減少。在近東，埃及能

够供給棉花子油，敘利亞能够供給大量橄欖油，巴勒斯坦能够供給柑屬水果，土耳其能够供給大麥，小麥和胡麻。近東的其餘各地有少量的食物生產品輸出。

最後，軸心國如將近東加以軍事佔領，可以在他們的希望建立的新帝國的區域中，加進大塊領土。墨索里尼曾經宣稱，法西斯的意大利要求絕對地控制地中海，與北非，紅海，以及或許阿剌伯半島。納粹德國的希望，大概是想囊括土耳其，伊拉克，和波斯灣一帶。

土耳其的動向

胡子蘇

羅桑諾條約成立以來，土耳其一貫的外交政策是維持現狀，其唯一的武器即「集團保障」。一九三四年成立的巴爾幹協商，一九三七年的埃土友好協定，及同年七月的沙亞德巴公約 (Pact of Ankara)，都是這個外交政策的具體表現。巴爾幹協商的締約國是土耳其，南斯拉夫、羅馬尼亞與希臘，主要的對象則為匈牙利與保加利亞，防止他們提出收回失地的要求。埃土友好協定的作用是牽制意大利。沙德亞巴公約除一致對外外，還有互相牽制的對內作用，其參加國為土耳其、阿富汗、伊蘭、伊拉克。這三個條約都是現狀維持派的防禦同盟。自來以防禦為目的的同盟，其力量不如以攻取為目的的同盟之堅強。一年以來的事實已經充分暴露了上述三個條約的脆弱性。

德蘇互不侵犯條約成立之後，蘇聯重申前請，要求封鎖裡維海峽，土耳其乃翩然變計，投到英法陣營，於一九三九年十月與英法簽定三國互助協定。於是土耳其外交政策起了質的變化，由維持現狀的主張轉變到參戰與否的問題。

去年北歐西綫兩役，德國的軍事勝利予土耳其以深刻的印象。土耳其乃於去年六月與德國締結一通商協定。但此舉不能完全視為政治作用。土耳其出口貨以烟草、乾葡萄、椰子為大宗，均非戰時必需

品，大受戰時貿易統制的影響。其他出口貨爲穀類、棉花、植物油原料、動物性食品，雖努力向英法俄銷，但法國不久即告崩潰，爲英國所封鎖，英國本身亦強化入口貨之取締。意大利在參戰以前，亦土耳其預銷出產的目標之一，參戰後，這個市場亦歸消滅。故土耳其不得不集中其注意力於巴爾幹。但巴爾幹諸國氣候與土耳其差不多，出產頗相類似。土耳其欲在這方面振興其出口貿易，希望亦極微薄。蘇聯可以作爲土耳其推銷出口的對象，但蘇聯爲農業自給國，其貿易政策每爲外交關係所左右。蘇聯對於土耳其外交具有指導的極力，無須以貿易手段來逢迎土耳其。結果惟有輸入力頗強的德國及其佔領地可以大量吸收土耳其的物產。

入口方面，土耳其向來恃出口以維持其入口。出口減少即購買力削弱。但工業製造品中有非輸入不可者，英國既忙於戰時生產，苦無餘力可以供給，美國爲堯亦不來地中海，則可以工業製造品供給土耳其者亦惟德國。故從經濟着眼，歐戰期間，土耳其對於德國的依存性比平時更大。

二

但德國佔領色雷斯以後，決定土耳其態度的地理與政治的因素尤其重於經濟的因素。照意希戰爭以來，土耳其歷次對於保加利亞所表示的態度，土耳其應該早已超過維持中立的限度了。但最近土耳其當局表示，仍以土耳其領土不受侵犯，土耳其繼續維持中立爲詞，則土耳其參戰與否，現在仍爲一問題。在過去土耳其的態度常取決於蘇聯。英法土軍事互助協定會特別規定，該協定不適用於蘇聯參戰的場合。去年十一月一日，土耳其國會開會，伊薩勒大總統致詞，亦鄭重聲明，土耳其對於今次戰爭，願

意這隨蘇聯的指導，嚴守中立。但巴爾幹問題發展到現階段之後，土耳其態度已不完全取決於蘇聯，將以他本身的利害來決定，只要取得蘇聯諒解即可，因為巴爾幹問題發展到現階段以前，德蘇關係的微妙還沒有到蘇聯考慮予以修改的程度，土耳其如果要對德參戰，蘇聯自然要加以干涉，現在德蘇關係的微妙已到了蘇聯考慮予以修改的程度，土耳其如果為本身利害非參戰不可，蘇聯當不致於阻攔，雖則蘇聯未必鼓勵土耳其參戰。

土耳其參戰與否須視巴爾幹戰事的結果與德國的態度而定。德國如果在巴爾幹戰事結束以前，貿然東進，土耳其自非起而抵抗不可。德國如果在巴爾幹戰事結束以後再行東進，則土耳其是否參戰便大成問題了。但德國不致於在巴爾幹戰事結束以前，派兵東進。保加利亞自土國邊境撤兵若干里，即德國對土耳其友好的表示。巴爾幹戰事不出三途：一是軸心勝利，一是聯軍勝利，一是膠着。如具軸心國勝利，英國艦隊或將被迫退出地中海。韃靼海峽，沒有英國海軍不能阻止德軍東渡，土耳其海岸綫沒有英國海軍亦不能保護，土耳其軍隊沒有英國海軍亦無從獲得接濟。在這個場合之下，土耳其雖欲抵抗，亦無能為力，故屈服的可能多於參戰。決戰的結果，勝利如果歸於聯軍，則土耳其所感受的威脅已經過去，聯軍亦無須土耳其援助，土耳其更沒有參戰的必要。戰事如果一時無法解決，雙方陷於相持的局面，則土耳其亦可暫時免得侵略，根據土耳其當局「除非侵害國土，當繼續維持中立」的聲明，亦不致於參戰。

三

假定土耳其決定參戰，首先要考慮的是軍事接濟的路綫問題。土耳其可以動員的軍隊約七十五萬人，但配備不全，尤其缺乏機械化部隊，坦克車與飛機。英國如果能維持地中海的制海權，他可以將軍需品運送到伊斯丹埠，或伊斯米爾（Izmit）。伊斯丹埠與伊斯米爾如被截斷，還有麥爾辛（Mersin）與亞歷山德勒塔（Alexandretta）可以利用，這兩個口岸均有支綫與巴格達鐵道相銜接，但碼頭設備不好，船隻不能靠岸，笨重貨物難於起卸，尤以麥爾辛為然。故伊斯丹埠與伊斯米爾均被截斷，或危險太大不宜於起卸之時，英美接濟土耳其最好是繞道波斯灣，以巴格達鐵路為運輸綫。

但利用巴格達鐵路作運輸綫亦有種種困難，第一、路綫太長，從赫達爾——巴沙（Hafslar Pashu）（伊斯丹埠的對岸）到昂哥拉三七〇哩，昂哥拉到巴格達二二六哩，巴格達到巴斯拉（Basra）三五三哩，全綫長約二千哩，需時太久。第二、路綫寬窄不一，須在巴格達換車。第三、貨車缺乏，不夠軍事運輸之用。第四、須經過伊爾，伊拉克，敘利亞三個國境。敘利亞是法國的勢力範圍，當受德法停戰協定與法意停戰協定的拘束。伊拉克是否允許軍事運輸過境，亦為問題。

故考慮到軍事接濟問題，土耳其在參戰以前，亦將躊躇再四。

還有可以影響土耳其態度的是最近伊拉克的政變。伊拉克新總理卡萊尼曾於日前發表聲明，謂當竭力避免捲入戰爭漩渦，維持非交戰國的地位，並遵守國際條約，尤其是與英國訂立的條約。但事實上，卡萊尼政府是反英的政府，有德國在背後操縱。最近電傳，伊拉克拒絕英軍過境赴土耳其增援，其態度已極明顯。這種反英運動頗容易傳播於其他回教民族，尤其是巴爾幹戰爭不利於聯軍的場合。土耳其如一旦果要維持他在近東優越的地位，當以與其他回教民族合作為宜。土耳其如果參戰，頗有四面受包圍的危

險，除非蘇聯出面干涉。

故從各方面觀察，土耳其參戰的可能性很薄，將仍繼續在英德蘇三種勢力互相牽制之下討生存。

中華民國三十年四月二十日

首當其衝的土耳其

朝日新聞
正之譯

東西二方面都有危險性

土耳其今日在西部和東部二方面，都面臨着不安的形勢。就是自六月和德國締結不侵犯協定以後，西部國境總算獲得了安全，但是到了七月中旬，因英法停戰協定在敘利亞成立，終於使英軍得以全面進攻敘利亞和伊拉克，而與土國接壤，並顯示出有突破伊朗的姿勢，這樣，東部國境的形勢就嚴重起來了。加之在德蘇戰爭上，因了德軍的達到黑海，又發生了一個新問題。

一個是波斯被魯斯和達達尼爾兩海峽問題的再被提出，第二是德軍席捲烏克蘭後，其次的方向，當然是突破高加索，進展到伊拉克。當此之時，土耳其不僅在東部國境要感到不安，且在危方面，德國或許會向土耳其要求通過其別動隊的武器和兵員，也是可以認取的。

威拉基亞和高加索

目前最切實的問題，便是蘇聯的黑海艦隊通過海峽問題。蒙特婁條約規定着：

「當土耳其處於交戰狀態時，或為戰爭之危險所威脅時，各國艦隊之如何通過海峽，全由土耳其政府裁量。」

所以現在德國方面所希望的，當然是禁止黑海艦隊的通過海峽，而這也是德國屢次對土耳其政府加以警告的一點。但是關於這個問題，最近土耳其國內頻頻流布着這種傳說：「德國的艦隊到忒拉基亞來，名義上說是爲了防止黑海艦隊的逃出海峽，實際上恐怕是爲了自己想確保這個海峽吧。」總之，不管傳說是否真確，土耳其軍的防備忒拉基亞，最近更加強化，乃是事實。

第二問題是佔領烏克蘭後的德軍，開始向高加索進攻，同時爲其別備隊的通過土耳其，伸展到巴庫油田地帶，而這差不多又是既定的方針，就是德軍的進攻高加索，大多數人都認爲在九月下旬或十月上旬就要實行；通過土耳其的別備隊，則在羅馬尼亞李斯德將軍統轄之下，目前正有一個軍團在編成之中，據說其中包括着許多石油方面的技師。土耳其在東部國境的防備，在這場合上，也許會準備應付，亦未可知。

原來真意在那邊

從上面看來，可知土耳其是顯示着始終想以武力去阻止德軍進入的姿態。但是以表面上的防備狀態，馬上去斷定土耳其的真意，是未免過早的。甚麼緣故呢？這是因爲在土耳其，無論動員了數約百萬的大軍，如何嚴重地防備着，但是戰爭的意思，可說幾乎沒有。就是德軍如果進入，而集中大軍於三日之內可以佔領的忒拉基亞地方，在作戰上已是毫無意味。明白了這點以後，則我們對於土耳其的真意究在何處，便可想而知了。事實上，土耳其以德國爲敵而戰爭的意思，是一點也沒有的，寧是在最近的將來，倒有接近結心的可能。但是這個國家，今日尙未被英與英國締結的相互援助條件，共與蘇聯也有不

侵犯條約的存在，所以在德國於對蘇戰爭上沒有獲得壓倒的勝利，且未威壓着近東之前大概他是要站在不能表明其態度的立場。這樣，土耳其的加強西部國境的防備，就是爲着想始終堅守其中立性的。

因此由德軍的一路粉砕蘇聯，或許就是間接地使土耳其決定態度，在和平中可以獲得武器和兵力通過權的一種方針。本月十日，德國通商代表的抵達土耳其，便可認爲是想先從通商關係方面造成這個基礎的一種作戰。所以在蘇聯軍放棄烏克蘭一帶的時候，就可看做是土耳其將承認德國兵員與武器通過其境內的時候。但在伊拉克的英軍突破伊期的場合，德國爲援助伊聞起見，其馬上要向土耳其要求武器，彈藥的通過，殆可說是決定的事。

戰時姿態的準備

就是這樣，觀望着德蘇戰爭的發展如何，並深知自己命運的土耳其，一方面強化着西部國境的兵力，完成其掩飾（Camouflage）的任務，他方面在國內則漸漸準備着戰時的姿態。

從以上看來，我們甚至可以看做土耳其的加強防備，毋寧是一種爲了和德國握手的前提條件。縱然英國對於這點，集中兵力於伊拉克和敘利亞國境，以威嚇土耳其，同時英蘇又共同聲明了「倘若德軍進入土耳其，兩國預備援助土耳其」的話，但是十六日，土耳其政府却回答以「毫無如此之危險」，而輕輕地加以拒絕了。這也許是由於土耳其認爲既在六月和德國締結了不侵犯條約，則在接受英蘇兩國保障的場合，徒然增加德國的疑感之故吧。但是拒絕這個保障，同時對於締結着相互援助條約的英國，和對於有不侵犯協定之存在的蘇聯，就是一種不信的行爲，所以這裏，困了土耳其政府的處於這種進退兩難

的窘境，於是乃有最近或將改組內閣，首相西達姆辭職，及調任現駐德大使魏萊合氏爲外相這樣的傳說。

對德國提攜的時候

最近，一隻滿載貨物的英船，在其離開巴斯拉港，開始轉到孟買去的時候，這樣對土耳其說：「如果土耳其加入英國陣營，那末當使此船再來巴斯拉」。不消說，這是一種對物資輸入不足的土耳其的引誘手段。但是對於這個引誘，土耳其一點也無動於中，蓋因鑑於最近的種種事例，深知英國爲不可靠的盟友。又因確保阿雷支博摩斯爾和高加索兩地，爲土耳其多年的宿望，而土耳其認爲由和德國的提攜，或會實現這宿望的一部分亦未可知的緣故。所以一般認爲土耳其和德國的真正提攜，在九月底或十月初就要實行，而土耳其正在暗地裏等待着這天的到來。

英德蘇在土耳其的角逐

旭人

土耳其問題的緊張

因為德軍的南斯拉夫和希臘，克羅特民族發表了獨立宣言，匈保兩國相繼的要求收回失地，在這一連串的事件之中，德國對巴爾幹的閃電作戰，已經到達席捲南希而完全控制了巴爾幹的階段了，在另一方面德軍又在里比亞北部對英軍的殲滅作戰亦告成功，故頗有一轉而為對蘇聯土以及拔拉克油田作大攻勢的姿態了。

當然，在這一種情況之下扼住達達尼爾海峽，滯阻歐亞兩州的門戶的土耳其的危機，當更趨緊迫了，自第二次歐戰發生以後，時傳參戰而又在蘇聯德國與英國的那種微妙的三角關係之下保持着中立的土耳其，對於因德軍在巴爾幹征霸而展開的新局面是顯示了若何的動向呢？依據四月十一日的日內瓦的特訊，「德國政府對土耳其政府會要求允許德軍在土耳其領土俾便運送英蘇兩油田並進軍於敘利亞以及蘇彝士運河，因為必需在從五月開始的阿那托利亞方面的雨季降臨以前，結束這一方面的作戰的緣故。」依據此種報道說來，德國對於土耳其的積極的行動，亦可說是迫在眉睫了。

自然今後，土耳其的動向，對於這一次大戰的發展上，是將帶來重大的意義的，南斯拉夫的停戰與希臘的毀滅之後，巴爾幹的凡爾賽體制，當已完全驅逐，然而在英國勢力後退之後，蘇聯將眼看著德國

勢力伸展於遠達尼爾海峽麼？或者是在德蘇妥協之下，蘇聯對於波斯灣印度方面的作險，以此爲契機而展開了麼？同時英國在地中海後退以前，將必定爲以土耳其爲最後的據點而活躍着德蘇間之離間的工作罷？

蘇聯對土耳其的利害

蘇聯是土耳其隣接的一個大國，自彼得大帝以來對於遠達尼爾以及博斯普魯斯的兩個海峽的關心，並要求收回在革命初年所失去的高加索國境地帶的喀爾斯，阿爾巴漢的失地，是依然成爲一個問題而殘留着。特別是遠達尼爾以及博斯普魯斯兩海峽，是扼住蘇聯的巴庫的石油以及烏克蘭的穀類。自黑海輸送至地中海的出路，故有足制蘇聯在經濟上的死活的重大意義。因此，蘇聯對於土耳其的政策，是因這兩海峽而重複了幾多的歷史的事件了。如果遠達尼爾海峽與土耳其落入於他國的實力支配之下時，實屬蘇聯的致命的打擊，因此蘇聯總是希望將土耳其置於自己的實力之下，或是使其採取真正中立的態度的。

我們如果檢討蘇聯對土耳其政策的變遷，那末帝政時代是強壓政策，而革命初期時代是妥協的援助政策，至最近則又可注意，已漸次一反而爲昔日的強壓政策了，在去年八月下旬，當德軍進駐羅馬尼亞的前後，蘇聯對土耳其提出了下面那樣的條件。

一，確認蘇聯的海峽主權。

二，將高加索國境地帶的二百軒地方，劃爲非武装地帶，並劃讓喀爾斯與阿爾巴漢。

三，廢棄英法土三國同盟。

四，遠達尼爾以及博斯普魯斯兩海峽對於黑海沿岸諸國以外的船隻一律不准通過。

蘇聯的重視黑海以及中亞細亞方面，於今並不減於帝政時代，如果強國的勢力沒入黑海，那末對於烏克蘭的寶庫，高加索的油田及其輸油管的保持上，將有重大的影響，因此在英法占領康斯丹基諾布爾而英國所支持着的希臘軍，侵入土耳其的當時，蘇聯就極力援助凱末爾的獨立戰爭，使之成就了重建土耳其的大業，蘇聯又將其須有的喀爾斯地方歸還土耳其，用以好轉奧斯曼帝國時代的仇敵關係，對於蘇土關係上展開了新的生面。

可是蘇聯的對土耳其關係上的便宜之處，是在於蘇聯乃為土耳其國境接壤的唯一的鄰國，這一點，蘇聯跟從其國力的充實，而時以實力來使土耳其接近於自己方面，同時努力地來維持其在黑海方面的自己的勢力，當一九三四年土耳其實施第一次五年計劃之際，蘇聯給予八百萬美金的紡績企業建設的信用借款，這顯見是在經濟上促進土耳其的對蘇接近。近年來的兩國關係，則在一九二五年十二月十七日，一九二九年十二月十七日，一九三一年三月七日的各條約之中，在蘇土之間是隱隱了一，條約國不得加入以締約國之一為假想敵的同盟，二，在與隣接諸國進行協議時，必得事先與締約國協議而後可。更在一九三六年十一月七日的新鑑定書中，對於上列的條文再加以確認了。

依照目前的巴爾幹形勢看來，德國的對土壓力，已為一觸即發的了。在這情勢之下，自然是迫使土耳其傾向於對蘇聯的依存，本年三月二十四日，遂致出現了蘇土不侵犯的宣言。其內容，是蘇土兩國的任何一國，參加戰爭時，則兩國均不得作妨害對方國家的行動，換一句說法，那末就是土耳其參加戰爭時，蘇聯不利用這一個機會而開始其侵略土耳其的工作的。同時，或者亦可以由此看出蘇聯是承認土

土耳其的加入對德戰爭的。然而我們却可在另一方面，看出蘇聯是又利用土耳其的危機而放下了使土耳其接近於蘇聯的種子，在英德互爭利己地位於土耳其之前，蘇聯已在土耳其張起了鞏固的地盤了。

英國對土耳其的利害

土耳其之對於英國，乃為自突及以至印度的英帝國國，也就是自蘇伊士運河經過依拉克，依期的大油田地帶而至印度的阿教諸國的防衛工具自然也具有對於英國生死存亡的重大意義，因此，在這一大大戰危機兩次接近之際，英，法，蘇，德，就激烈地展開了拉攏土耳其的工作，而在大戰爆發以後的十月十九日，就結成了英法土三國軍事同盟。這自然是英法方面使土耳其加入於英法陣營的工作的成功，然而因為意大利的參戰，應該起來的土耳其並沒有起來。法國投降於德國的軍門之後更在意希戰爭之際，以及德軍進駐羅馬尼亞之際，已有幾次的傳聞着土耳其的參戰，而時至今日尚未實現。今日德國行將完成其全歐的制霸工作，荷黎莫索爾油田與蘇彝士運河而德國的希臘作戰部隊在希土國境地帶威脅着土耳其了。因此，英國亦在從地中海以至近東的英帝國國的最后關頭的時候了，土耳其已處於不得不起來的困苦境地。土耳其真自整着德軍的對南帶的毀滅戰，依照英國的希望而加入於對德戰爭麼？土耳其的最后動向將趨英，德，蘇的三國的實力以及三國間相互的微妙國際關係而決定的。

英國其在最后所能拉攏土耳其的，乃為其經濟力。英國的對土政策，是因了一九二六年莫索爾問題的解決而使第一次大戰以來的陰翳關係明朗化了，更因一九三五年的意阿戰爭以及納粹政權的對土通商振興政策的刺激，故在薩托爾的海峽再軍備會議中支持着土耳其，同時在一九三七年對土耳其給予了二

百萬鎊的信用借款，又於一九三八年三月，爲對抗德國合併奧大利以及對巴爾幹經濟進出的積極化而給予了千六百萬鎊的信用借款，作爲土耳其建築軍需工部以及購買軍械的費用，六月又使之法國將亞歷山大利亞港歸還土國而將土國置於自己的陣營之下。

英德對於土耳其的經濟的進行，非常猛烈，這當然是使土耳其站於英德兩國間何去何從的歧路的理由，然而土耳其却懼怕着德國的合併捷克，意大利的合併阿爾巴尼亞以及德蘇接近而走向英法方面去了，於是就有一九三九年五月十二日的英土互助協定的締結，以及六月二十三日的發表法土共同宣言的，九月三日大戰爆發以後，英國更以六千萬鎊的對土信用借款，而成功了以軍事上互相援助爲內容的英法土三國同盟的結合。

因了德國的巴爾幹閃電作戰而被追迫得日暮途窮的英國，當然是希望土耳其的參戰的，然而不問艾登外長等的活動如何，土耳其並不是容易參戰的英土條約對於土耳其的拘束力是軟弱化了，土耳其應是在依存蘇聯，抑是接近德國的二者之間擇一而已罷。

德國對土耳其的利害

土耳其在德國的三B政策中，是占有極重要的地位的，在此次大戰之中，德國不僅在確保其生命的資源地巴爾幹的工作上，應用了絕妙的外交手腕，而且封鎖了使土耳其與希臘想把巴爾幹弄得混亂不堪的英國方面的種種策動，對於伸展勢力於巴爾幹的蘇聯使其停止在貝薩拉比亞與布格維那的一線上的德國的手腕，實在是值得驚嘆的。

在戰前德國對於巴爾幹的經濟進出，頗為慘淡，在土耳其的對外貿易上的德國的地位，依此表看來，當然是處於壓倒的劣勢。

土耳其對外貿易百分比表

國別	一九一〇年	一九三〇年	一九三六年	一九三九年	一九四〇年
	輸出 輸入	輸出 輸入	輸出 輸入	輸出 輸入	輸出 輸入
巴爾幹諸國	九 九	九 三	二 三	三 四	一〇 一〇
美國	五 二	二 二	四	二 一〇	一 一
英國	四四 二九	二 二	二 二	一〇 八	二六 一三
德國	六 九	一四 三一	五 二	四 八	六 二
意國	七 九	二 一	一 四	四 二	一〇 九
					二七 一八

註：一九四〇年之數字為一月至三月者

註：該表依據四月十九日發行之東洋經濟新報

在一九三六年時，因為沙哈特的活躍，使德國的國家的輸出補償配合著巧妙的價格，於是德國據說可以比別國便宜百分之三十乃至六十。因這一個有利的地位，德國就從土耳其輸入棉花羊毛，鑄物，同時輸出機械棉製品類，一九三九年六月，德國對土耳其的貿易債務，是在五百三十八萬土耳其鎊以上，土耳其就因此而應負輸入德國商品的義務，如此，土耳其就對德國亦產生了經濟上的從屬性，同時一九

三九年一月的一億五千馬克以上的對土信用貸款，亦包護了政治上的從屬性了。

然而德國對土耳其的經濟上的進出愈益奏效之時，英國亦終於忍了英法土條約而將土耳其從德國與蘇聯的手裏奪過去。因而一九三九年下半年德國的對土貿易，就顯著減退。然而又因為一九四〇年七月，締結了總額達三千一百萬土耳其磅的德土新通商協定，於是德國重復在土耳其的對外貿易中占了個相當大的地位。

德國在席捲了南斯拉夫與希臘之後，將向何處開始其新的攻勢呢？大致上的猜測，一方面是強化對英國本土的反封鎖，他方面是將向近東與北非方面展開其長驅直入的大作戰。而且東地中海戰局的焦點，漸次將自希臘而移至於蘇伊士方面同時或許更有美國的參戰而使戰爭長期化，而德國當更因戰爭的長期化而不得不採取伊拉克與伊朗的石油，以及埃及的棉花，更不得不控制土耳其，敘利亞，巴勒斯坦，伊拉克，埃及而便在東地中海一帶的英國所殘留的海陸軍勢力漸趨於滅亡，現在里比亞德意同盟軍業已以蘇伊士為目標而侵入埃及了。在這一方面，行見控制經由土耳其到巴格達的鐵道而向蘇伊士的東方展開一個大大的戰局焉。

土耳其向是在英，德，蘇的勢力均衡以及左顧右盼之中而維持着其曖昧的中立狀態，現在因了英國的凋落，而處於應該托身於蘇聯與德國的兩者之間了。目前決定土耳其的命運的，早已不是英國，土耳其將為蘇聯所吞食麼？抑是投降於德國呢？將不得不在這二者之間任擇其一了。

土耳其經濟的接近軸心

旭人

土耳其的復興

土耳其處於歐、亞，非三大陸的結合之處，面臨印度洋，地中海以及黑海，在日奧托曼帝國之能爲君士但丁堡的主人是因爲占有歐亞交通大道的地理上的條件，以及回教教主的地位的關係，而成爲與歐洲列強，是對峙的十九世紀中的驕子。

因爲反對戰敗後的奧托曼帝國被強迫締結的一九二〇年的塞佛爾條約，而起來的國民運動，遂致在一九二二年的九月九日對希臘軍發生了苦戰，遂將他個從小亞細亞趕了出去。依據一九三二年的洛桑和平條約的訂立土耳其的版圖，在歐洲方面有以瑪利阿河爲境界的東斯列斯的全部亞洲方面則有小亞細亞全部與阿爾美尼亞地方，面積共二十九萬九千方英里。土耳其且因洛桑條約而放棄了奧托曼帝國的煩累担負，如阿拉伯，敘利亞，美速不達米亞等，而變成了一個純粹的民族國家，而僅與於小亞細亞，完成了國民的統一。

土耳其的革命政府，把首都從斯丹堡遷到安哥拉，而從回教主義轉變到國民主義，這一個飛躍遂使具備了近代國家的風貌，以安哥拉爲根據地的國民黨，其第一次的指導者是選中了凱末爾。革命土耳其的政治組織，是採取獨裁的形式，是憑藉權力中心的大總統的異常天才，而建設了新的土耳其。

採取民主共和制的土耳其國民政府的功績，實在是偉大的。改正了全部法典，採用羅馬字，實施義務教育，即服裝也歐化了，同時且改革稅制，充實軍備，獎勵產業。

對外政策的基調

直至一九二二年的大勝爲止的土耳其，是始終爲英法所援助的希臘所苦。那就是在希臘軍的背後有英國的支持，有地中海艦隊與斯丹堡的占領軍，而且土耳其軍因爲軍器彈藥的缺乏，軍費也感不足，其間，僅有清算了過去數世紀傳統政策的蘇聯政府援助土耳其而已。

故爾蘇聯與土耳其的關係，是從土耳其復興時起就有了密切的連結，更以黑海與達達尼爾海峽的地理上的條件，於是在國防上不得互相保持親善的關係，並且對於占有達達尼爾與布普拉斯兩海峽的土耳其，則英，法，德，意，蘇等的外交戰，老是針對着各種的波紋，而使土耳其不能投向於任何一個陣營中去。反使土耳其巧妙地操縱着這般複雜的外交關係而抬高其國際的地位。

以前的土耳其大體上看來，是接近於英法陣營的，會於一九三四年締定巴爾幹聯盟條約，一九三六年訂說說爾條約，這些自然是維持現狀與互相援助的協定，因此，其對於遠達尼爾海峽的主權是顯著地擴張了，於是在第二次歐戰爆發以後，土耳其大體上是走着維持現狀政策的一條路線，一九三九年五月，與英國締結互助條約，接着與法國亦締結了同樣的條約，更使這種路線明顯。

土耳其與英法的接近，乃在一九三九年十月十九日的英法土三國同盟條約才開展，因此，一向來與蘇聯的密切關係是大爲逆轉了，該年秋天的蘇土談判也告破裂，當然在這一種複雜的外交關係的背後是

有借款關係的。在英土之間，一九三六年締結了英土清算協定，三八年又締結了上述協定的附屬條件，於是英土貿易關係大為激增，遂致同年五月，英國對土耳其給予了一千六百萬鎊信用借款。

但是他方面其與德國的關係，也因爲一九三八年德國經濟部長芬克視察巴爾幹以及土耳其的結果，在同年十月，供給了一億五千萬馬克的信用借款，其正式簽字是在一九三九年一月間。

大戰爆發後，接近英法的結果，英法兩國，在一九四〇年初，對土耳其部給以信用借款。這與後述喀拉巴克製鋼廠的建設所提供的三百萬鎊合計起來，是三億五千二百萬鎊以上了，更於二月，又有英土新通商協定的訂立。

依照上述情形看來，土耳其是有着種種的複雜的經濟關係，更與蘇聯有着軍事的關係，於是土耳其的不入於任何一個陣營而始終想維持其中立的理由，就顯見是存在於此了。

貿易情況

因了民族主義而成就了國家統一的土耳其的經濟政策，仍然是一貫的依着民族主義，不以外國資本開發產業，其對外的經濟關係都是屬於一般的貿易。

土耳其的貿易構成，是與多數的後進國的情況大體相同，其輸入品是全製品，輸出是農產物與鑛產物。

德國的對土耳其政策，比之英國以及法國的外交攻勢不同，是在貿易方面找出路的。一九三七年，德國由於駐土大使芳伯潘恩的活動而使德國占了土耳其輸出入貿易的一半。

土耳其的貿易

一 國別（一九四〇年）單位百萬土耳其磅

國別	輸入		輸出	
	金額	百分率	金額	百分率
德國	八·〇八	一一·七三	九·六九	八·六九
捷克斯	二·五五	三·六七	四·六五	四·一七
匈牙利	二·〇〇	二·九一	六·四七	五·八一
意大利	一一·二二	一六·二九	一七·九五	一六·一一
保加利亞	〇·七九	〇·一四	〇·九〇	〇·八一
羅馬尼亞	一〇·八一	一五·六八	一一·九九	一〇·七六
英國	九·六一	一四·〇二	一一·五五	一〇·三六
英領印度	一·一九	一·七二	〇·〇二	〇·〇二
埃及	一·〇六	一·五四	一·五三	一·三八
希臘	一·〇一	一·四八	四·四一	三·九五
南斯拉夫	〇·五一	〇·七四	三·三三	二·九八
法國	一·九三	二·七九	六·六一	五·九三

		二 商品別 (一九三九年)	
		輸	出
比利時	〇・五一	〇・七四	一・二二
荷蘭	一・〇八	一・五六	〇・一四
瑞典	〇・六三	〇・九二	一・七三
瑞士	一・五六	二・二六	四・五四
蘇聯	〇・九六	一・三九	〇・六八
美國	七・四五	一〇・八〇	一四・一二
阿根廷	〇・一四	〇・二〇	〇・四一
巴西	一・二七	一・八五	〇・二七
棉製品	一二・五七		三八・九四
鋼鐵製品	二〇・一四		四・一八
羊毛製品	三・四六		七・八五
機械	一九・九五		五・七〇
鍍油煤	五・九八		四・二五
糖	一・九六		二・〇三
皮革	二・九六		三・〇一
煙草			入
棉花			三・〇一
棉質			二・〇三
乾荷藕			四・二五
乾無花果			五・七〇
橄欖油			七・八五
大麥			一四・一二

棉絲

三·五五

紙及紙製品

三·二五

茶咖啡可可

二·四三

橡皮製品

二·〇四

藥品

二·八七

羊毛絨

一·〇七

蛋

一·六八

羊毛

四·三三

安卡拉山羊毛

七·六五

煤

一·二二

克羅米

一·七七

阿片

二·六八

依據上表看來，一九四〇年的國別貿易意大利占首位，英國的地位在其次。然目前，德意在歐洲大陸的制霸以及巴爾幹控制的成功，使土耳其對英國貿易的比重低下，那是很明白的。

從貿易商品別看來，則可知土耳其尚不脫農業國的範圍，故與巴爾幹諸國，距離雖屬極近，而其貿易關係並不十分密切，反側重先進諸國全製品與農產物的交易。

在大戰下，土耳其對英本國的輸出貿易，不得不對之絕望，而反對地，爲使國內產業的生產性提高，遂不得不接近德國。

最近的農業

從其貿易情況上已經明白地指明土耳其完全是一個農本國，然而其農耕的方法却頗陳腐。而且革命政府成立以來，樹立了後進國所採取的政策，若教育設施，擴充交通機關，開發匯業等，可是這都不得不支出大量的國幣，因此，國民的租稅負擔是相當的增高了，且因地方人民的生活程度極低，故其租稅

負擔力，現在已達到飽和點了。

農業政策的主要方向，乃用近代的技术以增加生產。在一九三七年曾以一億土耳其鎊的經費，而實行了農業四年計劃。這計劃的內容，是以棉花與烟草的集合生產為主要目標。依據一九三五年的調查有一千零五十四萬餘人，也就是全住民的百分之六五。二，是從事農業的。

土耳其農產物（單位千啓羅頓）

	一九三六年	一九三七年	一九三八年
小麥	三,八五三	三,六九五	四,二七〇
大麥	二,一五三	二,一九五	二,四〇四
烟草	七四	六三	五三
橄欖油	二八	六二	三三
花生	一四八	一一〇	一一四
乾葡萄	八一	七六	七五
棉花	五一	六四	六六
橡實	六四	七四	三〇

又土耳其的家畜數則依一九三八年的調查，羊為二一三三八千頭，山羊一一三二九千頭，山羊四九四五千頭，牛為九三一〇千頭，騾為一四八九千頭，馬為九六四千頭，駱駝一一三千頭，驢馬七千頭，水牛八八五千頭，同年羊毛的收穫是為三一四八三千啓羅，羊毛為七六一七千啓羅。

鑛業與工業

在小亞細亞地方，對於煤，銅，鐵，克羅米等的鑛產物，埋藏極多，且有相當產出，此外，據說也有鉛，亞鉛，水鉛，鋅，鎳，苦土，硫黃藥的產出。

土耳其鑛產物（單位千啓羅噸）

（一九三七年之產額）

克羅米	一九二	煤	二,三〇六
金銀鉛鑛石	七	亞煤	一六
亞鉛鑛石	一七	陶土	八
鋅	一	水泥	二二四
銅砂	四	硫黃	二
Maginite	一	金剛砂	二二

一九三七年，因擬積極開發鑛產物，故而實施了開發鑛業的三年計劃。

然而土耳其的鑛業以及後述如的工業，都不過是近代化的端緒而已。

土耳其工業的最近發展，是從一九三四年起，以脫却對於外國經濟的依存爲目的，而樹立了工業化的五年計劃，在一九三六年又實行了第二次五年計劃。其工業化的方針，乃以國營爲主。第一次五年計劃，設立的根幹產業，乃是紡織工廠，鑛產業，製紙業，玻璃工業，製糖業，水泥工業等。第二次五年

計劃則以鑛業，製鍊業，以及電化事業爲主要目的。一九三九年十月所竣工的喀拉伯克的一百八十噸的鑛鑛爐，以及艾姆利克人造絲工場，可算是土耳其近代工業的典範了。

土耳其復興經濟中最可注目的，乃是其國內陸上交通以及港灣設備的改善，共和國建國的開始，有二、五三七英哩的鐵道，其中有百分之六七·五是德國資本，其他則有百分之二十七爲英法資本，幾乎全是外國資本所支配的。

由於民族主義的昂進而從事排除外資，鐵道方面則是在一九三六年之末達到了這種目的，現在鐵道的總延長，達四〇六七英哩，民間所有，則僅及二七〇英哩。然而土耳其的將來若像現在用本國的力量來開發工業鑛業是不可能的，因爲民族主義的結果，外國商業以及產業資本不得關連到國內經濟，故僅能依借款的形式來輸入外資。在今日，重工業生產力將變軍事勢力的質與量來決定，那是很明期的了，則土耳其應趨的方向，是不得利用豐富的鑛產以從事重工業的開發了。

土耳其的作戰力

土耳其也許因為迷信着英國的海軍霸權，將它的勢力估計得太高的緣故？所以在這次大戰爆發的當初，它忽然和英國攜手合作，並且締結了互助協定，就這樣輕輕地把它的中立地位放棄了。

當時就有人批評說：「此舉反將促使歐戰範圍的擴大」。固然，時至今日，巴爾幹業已成爲戰場，而土耳其便也更深的陷入戰爭的漩渦裏。

以一國從艱難困苦的環境中，經過多少次奮鬥而建設起來的國家，一旦在令它去遭受無情的砲火的蹂躪，是多麼不智的舉動啊！但土耳其執政諸公，畢竟選定了它歷史的命運，只是靜待着戰神的擺佈。

籠罩在戰火下的土耳其，無疑的已在積極備戰，但它究竟潛伏着些什麼力量呢？爲了要幫助我們更明瞭它的種種動態，在這裏，從地理環境的觀點上，將人口，資源，地形三方面作一個簡略的敘述。

人口是一個國家的軍事的生產的文化的要素，爲活的戰爭資源。而近世的戰爭，又是所謂「全民戰」，一個國家人口的多寡對於作戰力是很有影響的。土耳其現在的人口，估計約共一六，一八八，七六七人，平均年齡是在三十歲以下的壯年時代。成年女子與壯了的的比例爲一千與七六九之比，內中五分之二是殘廢。

土耳其現今擁有常備陸軍步兵二十二師，和騎兵五師，編爲三集團。戰時能集合一百三十萬訓練有

賽的公民。過去一般人，凡是和土耳其作戰過的，都稱讚他們的戰鬥力不錯；土耳其的質素相當優良，七百年來，他們從離開中亞細亞沙漠地方起，一直到凱末爾遜出希臘軍隊為止，其間為陷君士坦丁堡，包圍維也納，大戰時在英索波達米亞的會戰，達達尼爾的防守等，土耳其人始終保持着「勇猛」的令名。他們和德軍沒有較量過，但在動作上或許會稍見遜色吧，因為土耳其的機械化至今尚未完成。土耳其海軍數量甚微，只有戰鬥艦一艘，巡洋艦二隻，驅逐艦八隻，潛水艇十五至二十只，以及其他水雷艦補助艦等數只，在愛琴海，黑海方面担负巡邏工作和封鎖達達尼爾海峽的任務而已。土耳其的空軍，僅有第一線飛機六百架，炸彈自英美俄諸國購來，力量顯然是不夠的。

小亞細亞原為物產豐富的區域。那裏有煤，鐵，銅，鎂，鉛，錫，銻，鉛，石油，硼砂，水銀，磁礦等的鑛產；蠶類，棉花，絲綢，煙草，果實，橄欖等的農產；綿羊，牛馬，駱駝，毛革等的畜產。從前因為土耳其



圖勢形其耳土之中張緊雲風幹爾巴

其文化落後，經濟貧乏，對於這些產業，從未加以注意。一九二三年洛桑條約簽訂後，土耳其政府方以國家的資力用新式的技術來開發資源，尤其盡力於國防重工業的建設，使煤與鐵的產量能夠達到自給自足的程度，輕工業的發展，亦以改善國民生活為目標。不過，話雖然這樣說，土耳其兵工廠能製造的軍器究屬有限得很，所有大砲坦克之類軍兵器，還須仰求於國外。

土耳其國境在八個利害關係者的中間，蘇俄以外高加索及黑海與其東北及正北水陸相通，保加利亞與希臘則在其西北方與其歐陸色雷斯地方相接，它的西方海岸，和愛琴海的希臘島嶼接近，西南海岸與義大利所屬的羣島接近，南方海岸與英屬塞浦路斯島接近，南方陸地與敘利亞及伊拉克毗連，東方與伊朗陸地相接，全部地形，盡屬高原。山脈從東面伊朗方面西來，南北分為二支，蜿蜒複雜於地中海黑海沿岸。這山脈對於南北來自海上的攻擊，正是天然良好的築城地帶；對於歐洲方面來的攻擊，也可作為本國野戰軍翼側的依托，形成防禦戰鬥的天塹。

卜斯波魯斯和達達尼爾兩海峽，無疑的是土耳其作戰的重心，土國地位的重要就是因為這海峽的關係。它不僅是溝通黑海和地中海的交通，而且是歐亞間的唯一橋樑。在未來大戰中，關鍵是極為重要的。

土耳其的舉足輕重

元龍評

現在的戰局，真像走馬燈一樣，今天這裏明天那裏的轉個不停。試看自戰火發生以來，在歐洲各海洋上，自北歐的波羅的海北冰洋，西歐的北海大西洋，以至南歐的地中海愛琴海，無一不掀起了滔滔巨浪，砲火瀾漫；而現在，東南角上的黑海，也已碰到了暴風雨的前夜了。

打開地圖一看，就可知道環繞黑海周圍有四個國家，那便是蘇聯·土耳其·羅馬尼亞·和保加利亞。在這四國之中，和黑海關係最深的，當然是土耳其和蘇聯；這兩個國家，爲了爭奪黑海兩海峽——達達尼爾和博斯普魯斯——從古以來，不知發生過多少次的戰爭，並且還常常激動了第三者的干涉，一八五三——五六年的克里米亞戰爭，便是一個最好的例子。由此可知黑海在政治軍事上的重要性。

這次德蘇戰爭，隨着戰局的南移，黑海的情勢顯然緊張起來。據一般推測，繼南路大捷之後，希特勒必將轉移其銳利的刀鋒，操成於黑海，以圍襲塔高加索的油田，及整個大烏克蘭的邊省，所以認爲最近期內，那血淚滔天的場面，定會在這裏一幕幕地展開出來。

但是，我們知道，烏克蘭的首都雖被攻陷，而敖得薩的所以尙能孤城兀立者，乃是由於蘇聯的黑海艦隊依舊依然存在之故。因此德軍在進攻克里米亞和高加索之前，首先必須要消滅蘇聯黑海的艦隊；而德國在黑海方面，力量究屬有限，勢非借重其他黑海沿岸國家，即羅馬尼亞，保加利亞和土耳其的海軍

不可。但是遺憾得很，羅馬尼亞和保加利亞在黑海的海軍力，非常薄弱，包括驅逐艦潛水艦，水雷艇，也不過只有十多隻以及幾隻只能在多瑙河上施用的砲艦而已。對此，蘇聯的黑海艦隊，就已知道的數字，有戰艦二隻，巡洋艦四隻，驅逐艦和潛水艦二十隻以上，此外還有聶伯河的艦隊。這些艦船，不僅德軍要消滅牠們殊不容易，反而已儘可妨礙德軍從多瑙河方面的海上輸送。

加以從羅馬尼亞的康斯坦薩到克里米亞的塞巴斯托波里約二百哩如以航程每小時二十哩計算須十小時才能到達彼岸，而且可以應用的艦隻，亦成問題；又若照每一輕裝步兵必帶十噸物資，和每一機械化兵必帶十八噸物資的供應看來，則羅馬尼亞和保加利亞能否有這種補給力，更是一個大疑問。至於到那六百哩彼方的高加索海岸，不消說是尤為困難。也許像克里特島一樣，德軍會利用滑翔機由空中運載兵士吧。

可是為德國發動黑海戰爭的一個前提條件，還是土耳其的向背。因為土耳其若是依附英美，則無疑將成為第三帝國前進的障礙物，對於德國的黑海作戰，自然大為不利；否則，如果土耳其傾向結心，那末德國不但可利用達達尼爾海峽，包圍蘇聯的黑海艦隊，同時德國陸軍還可假道土耳其，直取外高加索。近來，英德雙方拉攏土耳其的外交戰，所以更加不遺餘力的進行者，我們可以明白到，土耳其在其決定態度的一天，便是德蘇兩軍在黑海實行大會戰的時候。

伊拉克

新之

伊拉克王國，即一九一四——一八年世界大戰前土耳其屬地美索波達米亞，戰後初為英國委任統治地，一九三二年加入國聯，被認為獨立國，人口約三百三十萬，信仰回教。該國有兩大特點，即石油與英帝國的交通線，最為世界所注目。摩蘇爾區蘊藏石油極富，多由英人投資開採。該地密邇敘利亞，法國因此亦要求分潤一部分採油權。著名的庫爾庫克油場，即由英法兩國組織伊拉克石油公司共同經營，今已裝有經過沙漠極長之輸油管，直通地中海濱自庫爾庫克起至巴勒斯坦所屬海法港為英國所有，自哈狄薩起接一支線通至敘利亞之黎波里，為法國所有。

英國在伊拉克雖然放棄了委任統治權，却不肯放棄設置航空根據地的權利，故英國皇家空軍與伊拉克內政，常發生聯鎖關係。此次伊拉克的揭起反英政變，起因於英國干涉內政，不無相當理由。自十九世紀經過好望角的海道暢通之後，據東西大洋海陸交通中心的巴格達，久不為人所重視，可是，現因航空事業發達，巴格達地當亞歐非交通中心又恢復其昔日的價值了。巴格達現為伊拉克首都，西到倫敦，東到印度，南到埃及開羅，都有英國人主辦的定期航空線同時環全國鐵道中心，南到巴士拉北通摩蘇爾，即為從前德皇威廉二世理想中溝通波羅的海與印度洋交通的著名的巴格達鐵路。

伊拉克史地研究

式 軍

一 位置

伊拉克是在西亞約亞的中部，介在於伊朗，阿拉伯，與敘利亞之間的一個立憲王國，除東南一部分臨波斯灣外，均為陸地與其他諸國接壤。

伊拉克的主要部分是中部，狹在伊朗高原與阿拉伯沙漠之間的低平的廣格里斯與約發拉底兩大河的流域，即所謂美索不達米亞平原。此處因兩大河的泛濫，故為肥沃的平原，自古有名。且此處正當西亞細亞的中部，佔有歐亞兩洲間的良好地理位置，故世界最古的文明，發生於此。

其所以在遼遠的往昔，已有高度文化者，由於下列數種原因：①有良好的位置；②因有大河貫流，而河畔沃野千里，且兩大河有定期的氾濫；③有極溫暖的氣候；④水陸交通便利；⑤因有海岸與沙漠的自然障壁，故無蠻族侵入之虞。

古代波斯雖起自伊朗高原，然仍以此美索不達米亞的低地為根據。其後則成了亞歷山大王與帕息，羅馬，波斯，撒拉遜，土耳其等鄰接國民族的爭奪的目標，其原因，自然是為了這地方在當時是較之周圍各地肥沃些。更有一個大原因，乃是此處占有中央的地理位置。蓋在古代，其所謂世界交通線者，乃是從印度洋而入波斯灣，溯約發拉底河的唯一途徑。從這一條路出地中海，是要越過小亞細亞高地，

與敘利亞高原之間的低溼地帶。

在近代，歐洲諸國由陸路至遠東，特別是到印度的，總得經過這地方。然在第一次世界大戰前，德國計劃着敷設有名的巴格達鐵路，那就是從土耳其的伊斯坦堡經敘利亞的阿列撲而達波斯灣岸的巴索拉的鐵道。支配此條鐵路與否，實在亦是上次世界大戰的一個原因。因為這一條交通路線，對於支配英國的印度，具有重大的威脅作用。在今日，以倫敦為起點的 *Oriental Express* 是直達敘利亞的坦爾其諾，更自此處以汽車與巴格達連絡。如此，巴格達與倫敦間，僅六天即可往返。且巴格達更當航空交通的要點，這一切都是因其優越的地理位置所使然的。且不僅在交通上，伊拉克國在產業上，亦為近東諸國貨物的集散地，更着着增加其重要性了。自然，其依存於有利的位置的極多。

二 面積與人口

伊拉克是在北緯三四度乃至二九度，其面積約為三〇萬方公里。然而因為其國境尚未有確定的地域，故而其面積亦無定說了。

入口多為遊牧民族，因為其面積相同，並無確定的國境線，故亦無可靠的數字，大體上推定為三百六十萬人口。因而其人口密度極為稀薄，一方公里約當十二人。

住民則阿拉伯人因族以及庫爾特人占三分之二以上，土耳其人約為四分之一，其他諸族，大致分佈於都市。依據宗教與信徒的人數看來，則生尼派回教徒一五五萬，雪派回教徒一五〇萬，猶太教徒九萬，基督教徒八萬。

三 地形

伊拉克之東，西，北三面，均屬山地與高原性的沙漠，僅有南面一部分臨海，在其間，橫有低平的平野，此平野爲上述兩大河所浸潤。平野自西北向東南而漸次低下，北方之草原，爲石灰質的土地，不適宜於耕作。然在古代，在此遊牧地與南方肥沃的農業地的境界，造有米底亞的長城。以此，長城以北之地，名之爲上美索不達米亞；以南之地，名之爲下美索不達米亞，這是伊拉克本部。下美索不達米亞，大體是巴格達以至巴索拉之間的地域。美索不達米亞，是希臘語「河間之地」的意思。阿拉伯語則名爲 *El-Dschozira*，是「島」的意思。又伊拉克語，是「低地」的意思。

成自此種地形的伊拉克的氣候，其特徵，即爲極端的乾燥性，於是大部分的低地，亦因此而呈現荒地或是不毛的沙漠景象。在非常缺水的這一個地方，貫流其中央的底格里斯與約發拉底兩大河，正像是埃及的尼羅河，自往昔以來，早就成爲了住民的生命的源泉了。

在這兩河的上流的山地，因降雨與降雪，故兩河常備有豐富的水量。在其流域上造成了肥沃的沖積平原，供給了灌溉用水，在那裏，使之發達了與埃及相同的世界最古的灌溉文化。

底格里斯河的上流，成自發源於阿美尼亞的陶魯斯山地的白底格里斯河及其他一流，在塞爾那附近，與約發拉底河合流，自此而下，成 *Shatt-el-Arab* 河而注入于波斯灣。其延長約爲一九〇〇公里，流域面積，凡卅七萬五平方公里，爲西亞細亞有數的長流，在長度上說來，雖不及于約發拉底河，然因匯合來自伊朗山地的水量豐富的支流，故其水量優於約發拉底河。底格里斯河除灌溉以外，在交通上亦

有重要意義。在土耳其的Taurus以下，可以通航，自摩索爾以至土耳其則爲平底船，巴格達以下可通汽船。

約發拉底河亦同樣發源於阿美尼亞高原。在上流則分爲喀拉河(Karra Su)與姆拉特河(Murad Su)。二者，造成了許多的急流與瀑布。然而一旦出於低地，其水勢驟轉遲緩，下流則與底格里斯河合併而注入于海。約發拉底河的上流，水量豐富，至中流以下，因無支流合併，且經乾燥氣候的地域，其水分蒸發極爲顯著，故水量漸次減少。關於這一點，較底格里斯河爲遜色。然其全長約爲二七〇公里，其流域面積，達六十七萬三平方公里，爲西亞細亞的第一條大河，對灌溉上大有利用，其流域所及的耕地，遠比底格里斯河爲廣大。在交通上，雖無底格里斯河那樣的利用價值，然至Taurus爲止，可能通航。

兩大河均因集合同一流區之水而流貫的，故每年自三月頭開始增水，五月達最高之水準，到六月末，復歸平水。比之尼羅河的增水，較爲缺乏定期性。更在增水期中，到處呈汎濫現象。故而泥土的堆積作用頗爲顯著。美索不達米亞的低地，實因該兩河的堆積作用所生成的，因此，其沖積地，極爲低平，兩河水面以上遠三公尺的土地極少，在下流的沿岸，則廣布沼澤地。

四 氣候

伊拉克氣候的特色，是高溫與乾燥的大陸性。這雖是緯度的關係，然而地形的影響，阿拉伯沙漠的影響，更因遠隔海洋，均有多大關係的。

在摩索爾的一月平均氣溫，爲四·五度，七月的平均氣溫，是三二·五度，年平均氣溫則爲一九。

三度。又巴格達的一月平均氣溫爲八。二度，八月則爲三四。四度，年平均氣溫係二二。二度。依此看來，該地的氣候，在冬天亦相當溫暖，夏季則爲非常酷熱。又氣溫的年差及日差極大。在冬季，有時亦有降至零度以下時，頗有設置暖房的必要。在巴格達則冬季有降至零下五度者，夏季的酷暑，亦有昇至四九度時，故氣溫之差頗爲激烈。普通對於夏季的酷熱，極爲難堪，夜間尙不能臥於室內，因此，自五月至十月之間，必寄懸掛蚊帳，晝星覽月之後，始可安眠。然而這比之南方的三角洲地域，那末巴格達已因空氣乾燥，而可能過到比較的涼夜了。

在美索不達米亞最爲不健康的氣候狀態，乃是巴索拉的九月，所謂 *Dire Wind* 極爲難堪。另一方面，則極爲乾燥，巴格達的年降水量，僅爲一六七耗而大部分的雨水是無在冬季的。如果以該地降水量分布按照月別看來，那末一，二，三，四，的四個月較多，特別是三月爲最大，達三〇耗。六，七，八，九，十，十一，的各月，雨量特少。幾乎完全可說是不見降雨。又底格里斯河之東側，雨量較多，年達二五〇耗內外。

五 產業

乾燥炎熱的伊拉克，使該國的農業，完全依存於底格里斯與幼發拉底兩河之水。該地的農業，自古迄今，依然用灌溉法相傳下來的。古代美索不達米亞的文化，是建築在靠著這兩大河之水的灌溉農業之上。然而這地方，因了蒙古以及土耳其的諸民族占據以後，其灌溉工事被破壞了，農業衰微，文化後退。然而在第一次世界大戰結束，成爲了英國的委任統治地之後，英人或設水閘或築溝渠而努力加以開

發，故而在現在，在兩河流域可以充分供給約達一百萬英畝的土地的灌溉用水，其結果，在沿河地帶，可見有多數的農耕地了。

最近所推行的這種工作之一，乃是 Kutartiya。略處於巴格達與巴索拉之中央，底格里斯與幼發拉底兩河的中間地域，底格里斯河的支流 Shatt-el-Chirmit 貫流而給水於耕地然比之底格里斯河的給水量來得不規則。故有不能獲得充分安定灌溉的遺憾。因此伊拉克政府與倫敦建築公司訂立契約，在底格里斯河的該分流點上進行着大規模的水閘建築工事，最近竣工，於一九三九年四月舉行盛大的落成式。該工事所必要的材料，全部均由英國運至巴索拉港，然後沿底格里斯河溯江行四〇〇公里而搬運來的。且兩大河畔的可耕地，據云有尼羅河的二倍或是三倍，故又恢復了荒廢的灌溉系統，更加以改善，那是可能重現往時的盛況的。可以收容埃及現時人口的二倍乃至三倍，故伊拉克即使十倍於今日的人口，其生產力亦屬綽綽有餘。

現在伊拉克的耕地面積，約為三萬方公里，主要的農產物，為大麥，小麥，落花生等，更有適宜於高溫乾燥氣候中的粟椰子，栽培極廣。其產出量，年達一〇〇萬噸以上，占世界總產額的約百分之八十。這是住民的主要食料，且除石油外，為伊拉克第一的輸出品。粟椰子的主產地，是在雪坦爾阿拉伯流域，特盛於巴索拉地方，頗呈特色的景象。

又畜牧相當盛行，其中以羊為最多，約達八〇〇萬頭，羊毛亦為伊拉克重要的輸出品。

其次，此地因以沖積地的美索不達米亞平原為中心，故金屬礦產與石材之產極少，且以氣候乾燥，故樹木亦不多，家屋多為粘土或以煉瓦造之，又航行於河川中的，大多使用古來龍船 (Ghia)，這都是

環境使然。

然而伊拉克礦產中亦有值得注目的那是石油。伊拉克的石油，真是古代皆知。是用來防止這地方用的龍給浸水的。

伊拉克的主要油田，是在巴格達北方庫爾庫克以及坎納京並伊拉克北部底格里斯河畔的摩索爾的附近。其一九三五年的生產量達三五五萬噸，其年產額，雖不能說是極多，然而其原油的埋藏量，據云是次於美國及蘇聯而為世界第三位，這是值得全世界予以注目的。

因此，伊拉克的油田權利，一向來在英，法，美，荷等國之間，進行着激烈的爭奪戰，結果，這地方成了英國的委任統治地。自然，英國就占有了優越的地位。今日，英，法，美，荷所合資的伊拉克石油公司主在採掘。英國的塞克魯伊爾石油公司保持百分之四十，法，美，荷。各保有百分之二十的採油面積。

近年來從庫爾庫克以至地中海的港市完成了到達巴勒斯坦的海法以及敘利亞的特里波里的長大的輸油管道個輸油管蜿蜒於沙漠之間長凡八百公里餘頗呈壯觀。如此，伊拉克的石油，靠了這個輸油管可直接達達於地中海岸，更以汽輪轉達於英，法及其他諸國，伊拉克國民自身，却反有輸入石油的奇怪現象，這情形與伊朗國相仿。其他在坎納京之南方約五〇公里處，靠近伊朗國境的地方，亦在開發石油，是英波石油公司分公司的坎納京石油公司在進行着的。其原油亦以輸油管送至坎納京的煉油所的。

最後伊拉克工業，則以豐富的羊毛的原料的加工毛織物，以及裝飾物的製造，在巴格達與摩索爾等處相當繁盛，除此以外，並無可言者。

六 貿易

伊拉克的貿易，其主要輸出品爲椰椰子，大麥，小麥，羊毛等，而輸入棉織物，人造絲，以及絹布，糖，木材，機械，雜貨等。一九三四年至三五年度的輸入總額，爲六一〇萬 *Dinar*（伊拉克之貨幣單位，*Iraqi Dinar* 等於一英鎊），輸出總額爲四七八萬 *Dinar*，頗有相當巨額的入超，然而這入超很可以拿外國向伊拉克之投資相抵消。其對手國家，自然是英國爲首位，輸出入，均占其總額的百分之四〇內外，從這一點看來，那末真是不愧爲英國的委任統治地，或竟至於英國的殖民地化的國家了。

近年來，日本在伊拉克的商業活動，頗爲活躍，其輸出於該國的數額，大爲增加，一九三四年的自日本的輸入額爲一七〇〇萬日金，約當伊拉克的總輸入額的百分之十五。大多爲絲，毛，人造絲等織物，尤其是人造絲物的輸入，獨占首位。不過伊拉克輸出於日本者極少，一九三四年僅爲二萬五千元，實爲片面貿易，故無發展的希望。

七 交通

伊拉克的中央的地理位置，對於伊拉克的交通發展上，頗有重大的功績的。

第一次世界大戰前，在德國資本下計劃着的巴格達鐵道，大戰後是分割於英·法·土三國了。從伊斯坦堡橫斷土耳其，經敘利亞而入伊拉克以至巴格達，更延至波斯灣岸的這一條大鐵道，現在僅餘有敘利亞的坦爾其諾，與伊拉克的奇爾庫克間的一段，其餘幾乎全部完成了。

又在伊拉克國內，巴素拉至巴格達而達奇爾庫克之間，以及自巴格達以至巴比倫之間：均通有主要鐵道。於是巴格達不僅因此而在西亞成爲了鐵路交通的一個要點，且爲航空路線的中心地點。英·法·德·荷·諸國的定期航空線，均寄航於巴格達的。

這地方在今日已建設有長大的漂亮的道路了。世界大戰以後，這個國家建設了八千公里的道路，其大部分，是砂礫道或是水泥道，汽車交通亦非常盛行。例如從敘利亞的巴比倫橫斷沙漠而至巴格達的，約有一千公里的道路，是在一九二三年所建築的。邇來兩地間有汽車連絡，作乘客旅行與輕便貨物的運輸，所需時間，大致爲一晝夜餘。伊拉克的交通因位置的關係而比較的便利，而其土地是沙漠性，這個地理的條件，更促其促進了航機以及汽車交通的發展。

八 沿革與政治

底格里斯與約發拉底兩大河，在久遠的歷史時代，並不像目前一樣，是在現今兩河合流點的更上流的地方，分注入海的。也就是兩河下流的陸地，在當時尚未形成。下美索不達米亞，伊拉克本部之地，是與尼羅河谷共爲世界最古的文化的發祥地，其文化可以追溯到五千年的往昔。在這地方建築起最古的文明來的，是住在下美索不達米亞南方的蘇末人。他們在五千年前已考索着楔形文字，辨別着河川航行術，開鑿運河等的土木工事，建築，雕刻，採鑛，冶金等的方法，使用金屬器具，經營都市生活。然而這個最可注意的民族，是屬於若何民族，是從若何方面進入這個地方的，這些都不明瞭，他們不是亞利安，也不是塞姆族，是近似印度的 Dravidians 族，或有說是同我國人共其祖先的。

在蘇米人活躍的同時，下美索不達米亞的北部亞述裔稱爲阿卡德(Akkad)的屬於塞姆族(Semites)的民族，這亦開發了相當的文化。在其形成的都市國家之中，阿卡德方面最有勢力，漸次南下，此蘇米人的地方作爲了根據地，同時吸收着蘇米人的文化。紀元前二十世紀，阿卡德的一帝國巴比爾得了勢，統一了阿卡德與蘇米兩民族的本土全權。這就是巴比倫尼亞(Babylonia)其文化是受蘇米人的影響的。巴比倫王漢莫拉比(Hammurabi)制定了巴比倫尼亞的法制與慣例，其楔形文字的法典，至今尙有殘存的。

已如前述這地境因了每年定期的汎濫而使土地肥沃，一方面更爲了適當地加以調節利用，故不得不講究大規模的灌溉治水的方法。因此需有許多人們的協力，於是又促進了國家的統一與社會運籌組織的建設。如此就發達了法制及其他的精確文化，造成了古代文化的精華。

在紀元前十八世紀，巴比倫的勢力衰退，受到勢特的侵掠，接着從東方伊朗方面有亞利安(Aryans)族的侵入而支配了巴比倫。及至紀元前十四世紀，底格里約發拉底的上流地方，即上美索不達米亞，亞述人(Assyria)漸次抬頭，亞述人是屬於塞姆族的，原以底格里斯河叫的亞述(Ashur)爲中心而發展。因爲這地方是草原，所以他們長於騎馬，性好狩獵與戰國，征服了南方沃野的農美國巴比倫之後，更擴張土地，其都於今日的摩索爾的近郊尼尼微(Ninove)。亞述人的性質殘忍，他們的文明是止於雕刻，鏡拍，及宮殿之類。其後亞述亦有遊牧民族的侵入，其各屬領亦都率國內騷擾之際，反叛亞述而獨立，巴比倫亦舉叛旗，在紀元前六〇六年，強亞述之首都尼尼微而滅亡之，且廢倒其餘諸勢力而建了新帝國，那就是所謂新巴比倫帝國。英傑尼布卡且擴張其版圖，改都於原來之巴比倫與超盛大的土木工事，修飾城市的外觀，其威勢遠播四野，然而他死了之後，國勢漸次不振，遂致於紀元前三九年，爲波斯王賽魯斯所併吞。自此以後，直至巴格達在第八世紀爲撒拉遜帝國的首都而極爲繁盛爲止，其間美索不達米亞始終爲一個強國的屬領而轉爲其他強國的屬領而已。

英蘇侵略中的伊朗小註

朱式之

伊朗之自然環境

伊朗在第二次世界大戰中，所以引起列強的注意者，自有其各方面的重因素，今且作伊朗小註於後，以作關心伊朗者參考之一助。

伊朗北臨裏海西而則西北一部爲連綿之山地，其南部一帶，係於低平之美索不達米亞 (Mesopotamia) 河谷而與伊拉克接壤，自南而東，則面波斯灣，東與不丹與阿富汗相連接。故伊朗之位置，近於亞細亞，非洲，與歐洲三大陸的接觸點，爲三大陸交通要道，伊朗的地理位置，一向來是成爲了北方的蘇聯與東西兩三方的英國勢力之間的一個緩衝地帶，自前更以德國勢力的東進，伊朗當更形緊張了。

伊朗之北邊，爲安蒂爾斯山脈 (Elburz)，該山脈之最高峯爲合麥文特火山 (Daranvand) 高達五六七〇米，亦爲該國的最高山峯，其西部爲阿美尼亞高原，平均達一五〇〇米的高度。其中央部，亦爲高度九〇〇乃至一五〇〇米的一塊廣漠的高原，其東部則漸移於阿富汗與不丹的合地，其邊境山地，交通極爲困難，故今日伊朗的中央權力，對於此等交通不便的山岳地帶遊牧民族的反亂，對領土上頗感困難。支那伊朗氣候的自然條件，是其盆地狀的地形。蓋其四周既爲山地圍繞，可云完全不受海洋的影響。故氣候極端乾燥，高原之年降雨量約爲二五〇毫，或有較此更少的地方，而其降雨量幾乎全部在於

冬季，故其河川周年水流者頗少。

其氣候顯著為大陸性，冬季嚴寒，一日之平均氣溫，極少有超越冰點者，一至夜間，霜降後，有冷至零下一八度以下者。故伊期普通均以極短探燥，反之夏季則空氣乾燥，日射強烈，氣溫變化極大例如德黑蘭一地，七月平均氣溫有自二十九度以至四十三度之變化，因受如此峻烈氣候之支配，故農耕不振，僅在可以引導高峻山地之融雪水以灌溉之河谷，始能經營農耕，但北部安浦爾斯山脈之北斜面，則並無上述此種不良的氣候狀態，有豐富之降雨量與快適之氣溫，森林繁茂，栽培果實，穀物以及桑麻等，為最理想的農耕地帶。

農業畜牧及其他

其實農耕是伊期人認為最重要的，而除去裏海沿岸地方以外，其他各處均不得有賴於灌溉，故伊期之耕地面積極為狹小，除此狹小之耕地以外，悉均褐色荒土，夏季，則地雖有一時綠草可見。

伊期往往在地下掘隧道導地下水以灌溉者，其方法較為獨特，此地下之河道，名為卡那脫(Kanun)，沿此河道每距二十米，在地面掘成一井，亦有賴此以取飲水者。其首府德黑蘭距水源約有二十公里，有卡那脫四條，亦有遠四五十公里之遠距離者。本來該國之山地，悉賴春季之融雪成溪流而下山麓，賴以得水，至乾燥期即行消失，於是乾燥期之飲水及灌溉用水，均取之於地下水，即為卡那脫之取水法，因取水之困難，伊期法律規定，耕作不毛之地者即得其土地，如此，就征服了乾燥氣候之自然，國內各地均栽培小麥，大麥，稷等，小麥則輸出於海外，大麥用為馬之飼料。

裏海沿岸平原原有豐富之雨量，米與甘蔗之栽培盛行，米爲伊朗人重要之食料品，又可輸出於蘇聯，有良好的烟草產出，主爲伊朗人之消費，鴉片栽培，極爲重要，古來作爲伊朗人之家用而栽培者，然最近數十年來，均成了伊朗最重要之財源之一，輸出於我國，台灣及其他，伊朗人自身吸食鴉片，絕無我國人之厲害，又該地所產鴉片之香氣據云爲世界第一。

棉花國內一五〇〇米高度之各地均有栽培，其主要生產地，爲基忒(Kerman)米西特(Masjed)以及喀斯皮海沿岸等地，然其纖維短而質不良。

在北部之及蘭(Gilan)地方，則盛行養蠶業，製絲業亦相當發達，其生絲輸出於法國，意大利，蘇聯及土耳其等處。

果實因受氣候約制，故產出地中海性之果實與熱帶性之果實，即葡萄與棗椰子，其輸出額不少。

畜牧亦爲伊朗主要之產業，馬，驢，騾，駱駝之家畜極多，皆用於運輸之用，在西境方面，則羊與山羊之牧畜極多。而羊毛，皮革，絨氈等，即爲該國之重要輸出品，其他漁業，在裏海行之，然此業均操之於蘇聯人之手。

礦產與工業

伊朗之礦物資源值得大書特書者，乃爲石油，埋藏量推定爲次於美國，蘇聯，及伊拉克而爲世界第四位，在裏海之南岸地方，即英普利(Ehrabi)附近產之，在西北部，則阿齊巴強(Azurbaïjan)地方產之。又在西南部，則洛里斯且(Luristan)以及阿拉波斯且(Arbistan)地方有大量產出，此等地方均

沿巴克鐵里 (Baharian) 山脈之丘陵而自西北向東南形成一個油田地帶，這油田地帶，更較南方之發斯 (Fars) 地方而達基斯姆 (Kishum) 處。

這地方的產出石油是自古有名，一九〇一年英人 W. D. Aroy 自波斯政府取得面積達一二八萬方公里的廣大地域間的六十年石油試掘權。而當時的條件是現金二萬鎊，以及二萬鎊的股本與此後以純益百分之十六，每年納入於波斯政府而獲得了此世界有鐵的油田。如此成立的英波石油公司 (Anglo Persian Oil Company) (現在則用 Anglo-Iranian Oil Company) 的半數股本，就為英國政府所有機械器具等以至食料，也可無稅自英國輸入，今日英政府的投資額是五〇萬鎊，有延長達五百公里的輸油管，設立了幾個世界屈指的煉油所，如此，英國就可支配了該國最大的石油鑛區了。(關於石油利權，當述之於后)。

至於伊朗之工業，則因交通不便資金不足而發達極遲，尤其是近代工業更無規模，該國工業，以波斯絨氈為代表，蓋波斯絨氈，自古以來，即為世界有名之特產物，為次於石油之重要輸出品。今日，則占全輸出額的百分之十以上。其絨氈的製造，均為手織，為小規模之家庭工業，完成一精巧者，有費時達一年餘者。實為精巧之藝術品，故小小一枚，有價達數千元者極多。在今日，在工場組織之下而成近代工業以製造絨氈者，僅依斯法海 (Isfahan) 及基孟 (Kerman) 等較大之都市有之，其他仍用往昔之方法，均為利用農閑時期而為副產物也。

交通與貿易

伊朗之交通，極爲不發達，均爲古代式之驛道，然時至今日，汽車交通已漸次發達，總共汽車道之通車者，現約有五千公里，而目前使用中之汽車，約爲一萬二千輛。

鐵道在伊朗，可云絕無僅有，僅成斷綫，目前僅得一途的，厥爲一九二八年若乎，一九三八年八月竣工的，連結波斯灣岸與裏海南岸之南北縱貫鐵道，長達一千四百公里。最近有東西橫斷鐵道之計劃，然尙未着手也。

其次航空線，則有自蘇聯之莫斯科而經裏海岸之英善利（現名伯拉凡 Balaev）而達德黑蘭又自德黑蘭而達波斯灣岸布西爾港。又德國之亨克公司（ Junker ）則有德黑蘭與巴格達朋以及德黑蘭與柏林間的定期航空。

其他內陸則有若干水運，若西北隅之烏而米耶（Urmia）湖等。

伊朗之貿易，輸出以石油爲第一，次爲波斯絨氈，更次爲果實（棗，乾葡萄之類），棉花，雜片，米等。又羊毛及其他畜產物在輸出品中亦占相當重要地位，輸入則以絲織品爲大宗，日用品之糖茶次之，車輛及機械類的輸入，近年來亦風漸增。

一九三六—三十七年度之輸出，爲二十二億四千六百萬里爾，(Ril)，一里爾等於三辨士，輸入則爲十億七千三百萬里爾。伊朗之輸出入貿易，年有出超，而其對手國，則以蘇聯爲首，輸出入均占首位，德，英，美，日次之，今採一九三六年版 *Satinnas Year-Book* 所載輸入與輸出之貨物，貿易額與國別貿易額之數字表抄錄於下，以供參考。

第一表 伊朗輸出入之貨品

輸入（一九三二—三三年）

千里爾

綿織物	一六・八七二七
糖	六・一二六〇
櫻桃類	五・〇四三六
茶	三・五二三六
醬油	四・一四〇〇
各種車輛	六・〇七六五
綿絲	三・四三六〇
雜貨類	一・六四二七
毛織物	一・六六七四
水泥	六三九二
鉛及銅	六六九〇
計（其他共）	六五・七五七八
第二表	輸出入貿易額

輸出（一九三二—三三年）

千里爾

石油	一一四・三二七九
絨氈類	一八・一〇八七
果實	五・七九一三
鴉片	五・三〇八八
棉花	四・四八七九
米	一・六四三九
羊毛	一・九〇三四
小羊皮	一・四六五二
生獸類	二・七六一七
皮革及皮毛	一・八五七三
計（其他共）	一六七・五〇五五

入

輸

出

一九二八—一九二九年	一七〇六・九八六一	三一五九・六九六〇
一九二九—一九三〇年	一五八五・九五三四	二七一五・二三六三
一九三〇—一九三一年	二二七八・四三六三	二二〇八・八六四三
一九三一—一九三二年	七八八・七一六二	二〇四五・九三二〇
一九三二—一九三三年	六六九・一五四九	一九〇四・五四四一
一九三三—一九三四年	一〇四六・二八五一	二二五八・八六八六

第三表 國別貿易額（一九三二—一九三三年）

對手國

總 入

總 出

	千里爾	千里爾
蘇聯	二〇・七八九四	一一・六四八三
英國	一〇・四三四〇	五一・四三四四
美國	五・四三二四	八・三五六〇
印度	六・九〇〇三	九・七四九一
德國	五・五三一八	八・〇七〇七
日本	五・二三〇九	四六五九
伊拉克	三一四〇	四・六四四二
法國	一・九二〇八	一三・二二〇八

瑞典	一、九六九八	五四八三
土耳其	一三三二	二、三三四一
意大利	一、九九五六	五、七七七〇
中國	一〇二四	一、九八五〇
比利時	二一、一四六九	三、三二四二
埃及	九七四	二五、三三六九

人民・政治・沿革

伊朗人以阿里安系之伊朗族爲首，更有土耳其・克羅地(Khazars)阿拉伯・羅環(Ross)等族，少數民族則有約六萬人之阿爾美尼亞人，約五萬之猶太人，約三萬之阿西利亞人等。外國人則有約數一萬之白俄，此外尚有少數之德人，英人，蘇聯人，意大利人，法國人等。

伊朗人口約一五五〇萬，人口密度一方公里爲九人，全人口之中，約三百萬爲遊牧人民，其他大多數爲回教徒，亦有少數拜火教，基督教，猶太教，巴哈教(Bahai)等，伊朗僧侶之社會勢力極大。

伊朗舊名波斯，波斯乃爲其州名，故於一九三五年三月二十二日改國名爲伊朗，其政治是根據於一九〇五年發布之憲法，通過上下兩院而行立法權，上除議員三十名勅任者十五名，各地選出者十五名，下院則自各地選出之一百六十二名議員，中央政府設十一部，爲外交，內政，國防，教育，司法，財政，交通，商務，產業，郵政及農務，全國分二十二州，首都德黑蘭，人口三六萬。

伊朗之軍備，陸軍爲八師與七個獨立旅團，人數爲十二萬乃至十三萬，空軍約有飛機二百架，英國機居多，海軍在一九三三年於意大利指導之下而建設者，其全部艦艇均爲意大利製，軍隊之裝備以及訓練，在今日，據稱是僅次於土耳其的精銳的軍隊。

至於其沿革，則伊朗建國頗早，據云遠在西歷紀元前七二〇年之頃，伊朗人即以波斯爲根基而建國，此後過三世紀，徙屬於巴比倫與亞述其後更屬於米太（Media），在紀元前五五〇年之頃，塞路斯（Cyrus）出，討伐米太而大振國威，東自印度河西至小亞細亞一帶，更征服希臘殖民地而建設了一大帝國，接着歷比塞帝（Dariusus）征服埃及，大流斯帝（Darius）之時代，又擴大其領土，跨有亞、歐、非三大陸的廣大版圖，招來了波斯文化的最高潮時期。然至紀元前三三〇年代，爲亞歷山大王（Alexander The Great）所征服，其後大帝國之版圖四分五裂，內亂相繼而致衰微。如此以至近世，一七七五年，喀琪爾王朝遷都於德黑蘭，是時受俄國勢力之支配，一九〇五年頒布憲法，一九〇七年有國家主義者之暴動，自此次後，即爲英、俄、德三國勢力之角逐，第一次歐洲大戰以後，英國勢力膨脹，伊朗幾成其保護國，然受蘇俄革命與土耳其復興的刺激，故國民聯合要求改革內政，恢復國權，於一九二四年十二月，推戴當時之首相里薩·肯·伯拉維（Riza Khan Pahlavi）爲皇帝而建立了伯拉維王朝，此即爲現皇帝，自現皇帝登極以來，內政大事改革，使伊朗確實推進於成爲近東一雄邦大路上。

伊朗與列強的關係

最早與波斯有交涉者是葡萄牙人，一五〇八年占領了波斯灣的奧姆斯島（Orm）以來，即在該處擴

張勢力，約有二世紀之久，至十七世紀英國與荷蘭兩國，自海陸雙方壓迫葡萄牙人，其結果葡萄牙勢力，就於一七〇二年之頃遂自波斯退却。葡萄牙勢力沒落以後，英荷兩國即開拓各地，而在商業上與政治上遂致造成對立現象，然英國商人得勢，反之，荷蘭勢力，漸次衰微了。一六六四年頃，法國勢力侵入於波斯，成立法蘭西東印度公司之際，盛極一時，十九世紀初葉，法國樹立新東方政策，作為攻略印度而應首先將波斯變為法蘭西化，故援助波斯王朝而輸入法蘭西文化。

另一方面，俄國的彼得大帝，因南下政策而企圖侵入波斯，喀薩林二世繼其遺志，經亞歷山大一世而至尼古拉二世始終繼續侵略，遂略取裏海岸等而伸其勢力於高加索之南，將裏海置之於其勢力之下，一九〇七年，據波斯之軍事財政的實權，且獨占了鐵道的敷設權。

當亞歷山大一世攻略之際，波斯求助於英國，此後至一八三六年，英國與俄國，雖對於保全波斯領土成立了一個口頭約束，然波斯終為英俄所有逐的一塊好地方，竟至於因兩勢力的對抗而頗有維持獨立之名的情形，英國不能默認蘇俄勢力的南下，就於一九〇七年，與俄國協商而締結了英俄協定，這協定是在波斯劃定了英俄兩國的勢力範圍，以波斯北部及東北部為俄國的勢力圍，以東南部為英國的勢力圍而以中央部則為緩衝地帶，而避免兩國勢力的接觸，同時約定對波斯之保全領土與機會均等，然在這個時期，德國亦進行了東進政策，在英俄成立妥協之年乘隙侵入波斯的緩衝地帶於是此後波斯就成為了英、德、俄三國出演激烈角逐的所在。然而歐戰中，波斯為英俄兩軍所占領，及至俄國革命爆發，英國就以一九一七年的條約而事實上使之成為保護者了。然波斯之國民主義運動興，於一九二七年與蘇俄締不侵犯條約而使蘇聯之勢力後退，又對英國激起反感，於是英國勢力亦有不如昔日之概。然英國的地

位，對伊朗產業擁有極大的利權，自遠較他國占居優位，蓋石油利權可云悉在英人手中，尙有伊朗帝國銀行，(Imperial Bank of Iran)資本資四〇〇萬鎊，總行設於倫敦，在伊朗且有發行紙幣之獨占權。一九三三年後，英國容納伊朗政府之請，以二〇萬鎊之紙幣發行權讓渡於伊朗。要之，英國在伊朗經濟上，擁有重大之實權是極爲明顯的。

二次大戰爆發以後，德國席卷歐洲，近又爆發德蘇大戰，兩月來的戰爭，雙方雖損折慘重，而南鄰戰線，德方則顯見勝利，同時請釋在伊朗之活動，亦與日俱增，然英蘇亦決不輕易放過伊朗，在整個近東局勢，步趨險惡聲中，伊朗又成了英德蘇三國激烈角逐的所在了。

伊朗保守中立

Leo Thonet 著
若愚 譯

伊朗的國際地位

自大戰爆發以還，伊朗不但小心翼翼地保持中立，而且曾表示過，她將受任何經濟上的困苦，不願放棄其獨立地位；就地勢而論，伊朗當歐印之衝，因此自古以來，敵對的國家不是和約修好，便設法征服她；自一九〇七年以迄第一次世界大戰，英俄兩國，各自控制着伊朗的勢力範圍；而目下她們還是密切注意這些地方。她們的利益是政治和經濟兩方面的，然而近來德國對於伊朗所注意的，大抵是經濟的方面。所以觀察現今伊朗以及波斯灣的經濟上，戰略上，和政治上的特徵與目下職局之關係，那是很有價值的。

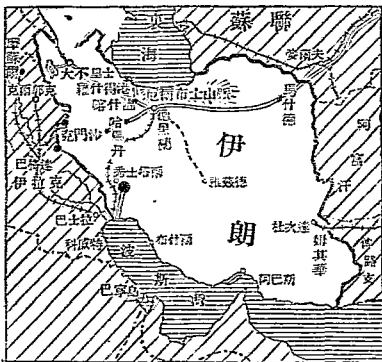
伊蘇關係

在革命前，蘇俄以印度為最後的對象，而欲在波斯灣上獲得立足地，此乃它外交政策上的主要目標之一；後來列強放棄此種政策，且將以前帝國政府在伊朗所獲得一切特權都交還，可是史丹林的政策已有回復到帝國主義和擴張領土的趨勢，關於這一點，我們有充分的證據；在目下歐洲新秩序中，伊朗和波斯灣也許會劃入史丹林的勢力範圍，因為這個區域並不是軸心國的生命線。

列強所交還的特權中，有許多蘇俄建築和支配的道路，這些道路大抵因戰略上的關係而建築的；高

一蘇俄從亞美尼亞大學進攻，它的軍隊就能從橫貫高加索鐵道的延長線上侵入伊朗，因為這段延長線把蘇俄的邊疆小鎮基爾發和伊蘭亞塞塔爾省的首都大不里士接連起來，除鐵道之外，還有一條公路延長於這兩地之間，而且這條公路自大不里士西延，直抵務魯木湖，所以附帶地也是到摩蘇爾油田去的一條走廊；在平時，亞塞塔爾省水菓，綿羊的輸出，以及蘇俄糖，布疋，陶器等貨物的輸入，都以這條鐵道和公路為通衢。

還有一條蘇俄軍事上的要道，延長於伊羅羅什得港（位於裏海之濱）和喀什溫之間，在喀什溫這條公路分成兩支，一支延抵德黑蘭，一支直向哈馬丹去，在喀什溫與大不里士之間也有一條很適用的公路；所以在伊蘭的西北部，侵略者有兩條路徑可供應用，這兩條路線都經過交叉點喀什溫，而向德黑蘭和哈馬丹去，一條起自蘇俄的邊疆小鎮基爾發，還有一條起自位於裏海之濱的羅



什得港，在那裏俄軍能够登陸。前者可以使之有較大的勝利把握，即使崎嶇不平的亞塞培與高原，防守得適當，而能阻礙輕機械化部隊的行動，也是無礙；若從羅什得則守禦較易，因為吉蘭山脈有極大的天然障礙。

在羅什得和伯利維之東，面臨裏海的伊朗海岸沒有良港可供登陸軍隊應用；如果利用淺水船在東部的吉蘭和姆什得兩省登陸，然欲向南推進，仍屬不可能，因為有厄爾布士山脈的阻當。

可拉什爲伊朗之大省，位於裏海之東，與俄屬土耳其斯坦壤地相接，達八百哩之長；兩條蘇俄的鐵道差不多抵達伊朗邊境，一曰橫貫裏海鐵道，自莫斯科起經鄂倫堡至布哈爾，一曰西土鐵道，自新西伯利亞至塔什干；從布哈爾和塔什干我們可以沿了新式公路旅行到可拉什省的首都馬什得。

始自一九四〇年初，伊蘇軍隊在邊境上衝突之消息時有傳來，雖事後雙方都加以否認，然事實昭彰，豈能諱言，兩國之邊境各駐有重兵，來自可拉什任何一地的平民旅客，入俄境時俄方不允在護照上簽證。可拉什附近一帶山嶺不多，有的地方完全無險可守，所以從可拉什進攻較之從亞塞培更爲順利；用了坦克車，裝甲車，以及軍用卡車向南進發，事實上亦可辦到，可是交通線冗長，在北面伊軍有把牠截斷之可能；如果進攻的軍隊抵達喀滿，印度的援軍可以從喀喇蚩乘火車急速趕到伊印交界處的姆其摩；在另一方面，如果侵略者繞道阿富汗的侯勃特進攻，到堪達哈爲止，他將覺得佔地較易，可是他當然也要遭遇阿富汗人的英勇抵抗。

從馬什得起，侵略軍隊只得向南或東南進攻，因爲在馬什得和德黑蘭之間的公路上，極低劣的伊軍有從優越的山地上襲擊的便利；南部含有鹽分的沙漠使侵略者不得離開公路；所以向伊朗的國都進攻而

要利用馬什得作根據地，殆不可能。

直到去秋締結新商約為止，伊蘇關係極爲緊張，在蘇芬戰爭爆發之前，伊朗的商業代表團首途赴莫斯科，他們在俄京住了幾個月，依然不獲要領，那時候，來自可靠的謠傳，確稱蘇俄堅持政治上的特權，例如保證蘇俄軍用飛機得以利用設在克門沙和哈馬丹的飛行場；如果成爲事實的話，這種特權早已將伊朗降低到蘇俄併吞前的波羅的海沿岸諸國之地位；聽說對俄貿易在伊朗經濟上極感重要，因爲蘇俄爲鐵屑，水泥，以及諸如此類的必需品之主要來源地，可是伊朗政府的態度堅決，並向蘇俄提出要求，其大意謂伊朗賣給蘇俄的貨物不得轉售於第三國。

最後在一九四〇年春，伊朗商業代表團返國，狹有確然有利於伊朗的妥協，規定蘇俄在德黑蘭建立一個商業團體，可是沒有意料中的專家抵伊，蘇俄也不着手實質協定上的條款，蘇聯與伊朗最後簽訂條約，是在一九四〇年秋，這純係通商條約，並無政治上的要求；可是貨物之輸入伊朗，較之一九三九滿期的商約上所規定的數量，大爲減少。

伊英關係

與蘇俄爭霸伊朗的英國並沒有領土野心，她甯願維持伊朗南部以及與伊拉克交界的西部（至少北至克門沙）之現狀，以保障這些區域中她所有的巨大資產——油田；英伊煤油公司爲伊朗煤油業之唯一主人翁，在世界各地有重要的投資和副業；這個公司的四片油田位於柴格羅斯山麓之小丘，牠有煤油廠兩所，一在阿培登島，專門經營預定出口的煤油（佔產額的極大部份）；一在克門沙，經營國內消耗的煤油；英國政府執有這個公司股票的大部份，所以和伊朗政府訂有特權條約，該約於一九九三年滿期，在

伊朗的生產即以此為根據；這條約於一九三三年訂立，以代替一九〇八年的讓山條約，舊條約對於公司方面較新條約更為有利；一九三九年英國付給伊朗政府的特權使用費共計六百萬鎊，新條約也規定日後煤油公司的職員都要由伊人充任，自戰事爆發以還，這種改良益趨穩健化；根據該公司最近財政報告，一九三九年的純利共計不過二百九十八萬六千三百五十八鎊，而一九三八年倒有六百十萬九千四百七十七鎊，所以公司方面沒有分派最後的紅利，這種利潤之減少，使英國財政大受打擊，因為英國政府是這個公司的大股東；據「倫敦經濟雜誌」稱：這種利潤之所以會減少，因為歐陸市場和副業之蕭條；這就暗示，在太平時候，該公司在本國以及歐陸上所獲的利潤，較之和英政府做交易優厚得多；成本高漲，以及戰事爆發後水脚之飛騰為利潤低落之原因，據該公司董事估計，成本高漲減少利潤一百餘萬鎊。

雖然波斯灣的南岸並不是伊朗的領土，可是把牠包括在目下我們的調查中，是很有用處的；因為牠是那個區域的主要部份，而且在過去五年中，因為油鑽的開採，牠在經濟上的地位，也日趨重要。

科威特煤油有限公司是由美國波斯灣公司與英伊煤油公司所合辦，牠有油井兩處，每天產油一萬七千桶；科威特的優良小港充作牠們的出口地。厄爾哈薩位於科威特之東，在那裏美國加利佛尼亞州的阿刺伯標準煤油公司執有長期特權，牠得以在和加利佛亞以及俄勒岡兩州差不多大小的二十四萬九千方哩內開採，這個公司完全由美國資本經營，因為戰事關係，牠的前途無量。

波斯灣中最重要之處是小小的巴雷島，牠以淘珠業久聞名於世，所以每年從巴黎吸引來無數買客。可是現在牠已成為很發達的煤油業中心，而為巴雷石油公司的財產，該公司在名義上為加拿大人的組織，實際是美國人的投資；這個島上的油井，每年產油約一百萬噸，而煉油廠每天能提煉三萬桶。巴雷

島以酋長聘有英國顧問，因此一九四〇年十月他的領土爲美國空軍所轟炸；在塞泰東面的海岸——恩路西爾阿曼以及馬斯開特和阿曼等區域，皆爲未開發的油田，英國的煤油公司已獲得特權，然迄今尙未開始生產。

在戰時上，英國始終認爲波斯灣是入印的要道，歷來英國和阿刺伯沿岸的大多數酋長訂有條約，因此她能用波斯灣作赴印的主要航空線，所以波斯灣簡直是「空中的蘇彝士運河」。在科威特，巴雷島，以及沙加英國設有飛行場，無論從西方的巴格達和巴索拉的飛行場，或從東方印度的喀拉蚩，都可以火速派遣援軍到上述各地。

伊朗的交通

如果蘇俄在侵時伊朗的時候，威脅西南部的油區，英國當然要出而保護她的權利；阿塞登的鍊油廠，有萬難攻陷的山脈爲之保障，只要極少數兵士就能扼守山上的小徑；可是在柴格羅斯山脈附近的油田本身，須由英國皇家空軍和印度軍隊，也許還要聯合了伊朗軍隊，共同防衛；雖然土耳其，伊拉克，伊朗，以及阿富汗訂有沙愛丹培特互助條約，不過伊拉克的軍隊是不可靠的，因爲一旦有事，伊拉克也許會採取不抵抗政策；土耳其也不會有所舉動，如果她的隣國遭遇蘇俄的軍事侵略，這是舉世皆知的事實；阿富汗也不十分可靠，只要戰事不波及她的領土，她決不會拔刀相助；所以防禦伊朗北部的任務將由伊軍單獨負責，因爲在北部沒有油田之開掘；關於這一點，橫貫伊朗鐵道是極爲寶貴的防禦利器，藉此伊朗政府將波斯灣起運上陸的外國貨物運往北部，同時把裏海沿岸的吉蘭和姆什得蘭省的原料——

大抵是食品——運往伊朗的中心，以供全國之需；南北支線，自裏海的新界港口彭大沙至波斯灣的彭大沙勿，已於一九三九年三月通車；東西支線，原來預定西抵大不里士，東達馬什得，目下從德黑蘭起，東西兩面所完工者不多幾哩而已。第三條支線，自德黑蘭起經安拿利到伊司得爲止，目下正在建築中；安拿利和伊司得一帶崇巒起伏，交通不便，素和伊朗其他各部缺乏聯絡，日後這條鐵道會把這個區域開發起來。

批評南北鐵道的人肯定的說：這條支線的起訖點都不適當，理應選擇別的港口作爲他的起訖點和終點，在伊朗接壤的三個國家中有幾條鐵路抵達伊朗的邊境，南北支線理應至少和牠們中之一相會合。可是我們要明白，裏海沿岸的羅什得或游利維之所以不選爲起訖點，摩哈迷拉（位於射特頭拉比河和卡倫河的匯合處）現有的便利之所以不爲利用，就因這幾處太接近外國；伊朗政府希望保證這條鐵道在危急之秋，依然能照常通車，不致受外國的威脅；伊朗政府決定建築這條南北支線的時候，並不仰仗外國借款，這件工作所需要的三千五百萬磅之所以能籌集，都要歸功於人民的信仰。

伊朗的經濟機構

雖然李奎汗能從喀加王朝所遺留下來的紛亂狀態中，創立一個自尊自立的國家，他感覺到如果欲使新伊朗轉弱爲強，在日下的大戰中務須嚴守中立；外國勢力之排除是李奎汗的第一個目標，遠山條約之廢除，以及始終拒絕接受外國借款的毅力，都是他的國家主義政策；可是時至今日，伊朗尚未獲得經濟上的獨立，據我們所知道，她還依賴俄國的種種產物，英國的煤油業也依然是伊朗經濟上最主要的因

率，因為目下的種種改良，以及軍隊之維持和機械化，蠟蠟油田使用費；新式工業之在伊朗，為時不滿十年，所以欲使大多數伊朗人受工程學的訓練，迄今尙屬不可能，因此不担英伊煤油公司為外國資本所經營，就是工界的一切重要職位亦皆由外人充任，所以在伊朗集合著歐洲各國的工程師，而德人佔其大半，他們都為政府所雇用，以開發伊朗，因此歐洲一國的工作人員傾軋他國的投資或商業地位的時候，那麼就有怠工之虞，然時至今日，這種不幸事件之所以能避免，都要歸功於伊朗政府和人民之面面周到，和手腕靈活。

在戰事初起時，僑居伊朗的德國工程師和商人的人數，因伊拉克德僑之撤退而激增，一般伊朗人恐惶不知所措，深懼他們武裝起來進取英伊煤油公司的權益，可是伊人的恐懼並沒有成為事實，這也許要歸功於蘇俄的壓力，或許因為德人覺得駐紮在伊拉克邊境射特亞拉比河沿岸的美國皇家空軍能有效地阻止這種進攻，此外也許是為保全德伊間緊密的貿易關係。

伊朗的中立性

下面所舉的一件事，很適當地證明伊朗政策之絕對中立性；設在德黑蘭的新疆廣播電台於一九四〇年初夏，開始播音；住在伊朗的大多數外僑不諳波斯語，他們當然希望電台當局用一種歐洲言語來報告新聞；這個電台就想出一個辦法，使各方面都不能有所異議，牠用法語來報告哈瓦斯消息，路透社用英語，而海通電則用德語。

柏林和伊斯坦布爾都用波斯語廣播消息以及作種種宣傳，柏林租用一個德黑蘭著名商人的兒子來担

在以波斯語廣播新聞的節目；德國的波斯語播音較之土耳其電台更能引起伊朗人的興趣，因為土耳其電台的新聞報告員有刺耳的土耳其腔調，所以不為伊人所歡迎。

伊朗政府所統制的新聞紙，和德黑蘭電台一樣地遵守中立政策，除伊文報紙外，政府已發行一張有官場社論的法文報；當任何交戰國把運輸物到伊朗來的船隻加以破壞或留難的時候，那麼伊朗的報紙對於這種妨礙中立國權利的行動，而表示不滿。

日後伊朗也許因蘇俄的侵略，被迫出而保衛她的中立；那麼就可以試出伊朗軍隊的實力；李在汗自己，雖然同時要兼顧一個極緊張以振興實業程序，費去其大半光陰以及國家常年預算的一半，致力於軍隊的訓練及其機械化；在數量方面，侵略者的軍隊遠勝於伊軍，可是伊朗地理上的險要及其人民的獨立精神——也許結果使伊朗安渡難關，目下她正在國際間的狂風暴雨中英勇地掙扎。

譯自 V.P.P. 四月號

近東的石油·阿刺伯人·和回教國

Charles J. Rolo 著 石華譯

德國侵入巴爾幹半島後，近東就有成爲新戰場的威脅。

這個區域爲入印度的陸上要道，所以歷來在南業上佔有重要地位；胡後海上運輸業日益發達，於是這個區域就逐漸瀟灑。可是在過去二十五年中，發生了兩權大事，又使他在國際間大有舉足輕重之勢：第一件就是阿刺伯人國家主義的復興；第二件，在伊朗，伊拉克，波斯灣諸島，以及阿刺伯的幾部份，發現了極豐富的油礦。

石油，阿刺伯人，以及回教徒精神上的力量乃近東戰略上的三個主要因素，目下他們都有助於英國。

東方的政治大抵是人事問題，部落或個人間的爭鬥或和睦乃決定大局的主要力量；英國已設法利用這種情形，所以埃及的關羅與土耳其的安加拉之間的一切領袖人物，都援助英國抵抗軸心，確有充分理由。

新興王國

在第一次世界大戰前，土耳其的版圖，實際上，總互整個近東，直到波斯爲止；戰事爆發後，英國

立即奪取埃及，廢止土耳其保護權，因此目下埃及王法洛克之地位，完全爲英人一手造成。

英人在阿剌伯的勢力，也自第一次世界大戰始，在一九一五年，英人勞倫斯——一位年輕有爲的牛津大學畢業生，他能操極流利的阿剌伯語，暇時他喜歡頌拉丁詩——勸誘阿剌伯領袖中實力最雄厚的漢志王孚塞因歸附英人，反抗土耳其，於是阿剌伯的非正規軍，在孚塞因的兒子斐塞爾和阿卜都拉的指揮之下，與勞倫斯密切地合作，英勇作戰，獲有驚人的成就；就是在現代的機械化戰事中，這般阿剌伯人也可算健勇的戰士；在一次猛烈的沙漠戰役中，他們把土耳其軍隊全部擊退後，南安那托里亞邊境擄，於是土耳其遂乞和。

在戰後錯綜複雜的調停中，英人以伊拉克王位授予斐塞爾，以外約旦酋長之職授予阿卜都拉，作爲酬報。嗣後內志王伊本沙特崛起於阿剌伯最荒涼而酷熱的中部，他突然襲擊他的世仇孚塞因，結果伊本沙特把他逐出漢志。英人雖與孚塞因及其兒子有密切的關係，可是他們宣稱：此事與他們不相干；當伊本沙特自稱爲阿剌伯王的時候，倫敦外交部很機械的正式承認他，於是英國又獲得一位朋友。

波斯王利查巴利維爲第四位領袖，在過去二十年中，他統治近東，他的顯達也須歸功於英人；他本來是波斯的哥薩克騎兵隊中一員無名小卒，在一九二〇年，爲英國陸軍上校史密斯賞識，於是就提拔他爲騎兵隊的指揮，嗣後他就青雲直上，在三年中，他一躍而爲首相，再隔三年，他儼然是波斯的國王了。

目下這些人物中的三位還在世，斐塞爾雖去世，他的孫子依然高據伊拉克的王位，這種局面，對於英國大爲有利。

外約但酋長阿卜都拉

阿卜都拉——字塞因之子，斐塞爾之弟——是英代管領外約但的酋長，他的年俸約七萬五千萬元；他是一個短胖子，富有阿剌伯人的幽默天性；據約翰根塞稱：當阿卜都拉第一次在耶路撒冷看電影的時候，他看見好萊塢的美人都不戴面纱，起初他鬨然大笑，繼而很虔敬地說：「阿拉（回教徒對上帝的稱呼）畢竟偉大！」

不久前，他允許在約但谷的伊沙納冬宮裏，接見一位美國新聞界訪員；自戰事爆發以還，他對於外約但的政策，發表他個人的意見，這是第一次；他堅稱：阿剌伯與土耳其休戚相關，回教國命運相同；他說：「希臘人抵抗英國的方法是證據前準備並不一定是成敗的關鍵，如果德人進犯土耳其或土耳其的安全區域，他們勢必迫退空前慘敗。」

就英國的中東交通機構而論，外約但在戰略上極為重要；所以在那裏駐有英國皇家空軍的前哨，還有二小隊訓練有素的土著軍隊，一為外約但邊陲軍，一為阿剌伯軍團；後者完全為英國陸軍少校格羅勃組織成功的，幾年前，格羅勃負責鎮壓阿刺比亞人的防務，因為這族人好戰善鬥；格羅勃步武勞倫斯的後塵，脫下了他的戎裝，穿上阿剌伯人寬大的長袍，他挑選當地酋長的兒子，組織成一小隊警察，這隊警察後來就稱為阿剌伯軍團；不久格羅勃深得阿剌伯人的信仰和擁護，目下一般人都公認他為「沙漠中的無冕帝王」。

阿拉伯的盟主伊本沙特

伊本沙特是大時代中最有聲有色的位人物，他的體格雄偉威武，身長六呎四吋，虎背熊腰，威風凜凜，大有隻手挽狂瀾之概；他曾娶過一百個妻子，生有兒子一百名之多，女兒則不可勝數；依照回教的教規，一個男子最多有四個妻子，可是他從沒有同時娶過三個以上的妻子，所以如果他遇到沙漠中任何一位美女而一見傾心，他還可以娶第四位夫人；那末他立即先行離去一個，犯過送到她的家裏去，給她許多金錢和奴隸，有時候還替她找一位新郎。伊本沙特隸屬於教規嚴肅的華哈比宗派，所以他不得不，不喝酒，也不賭錢。



伊本沙特

伊本沙特的故鄉利亞得，位於阿剌伯的中部，氣候乾燥酷熱，他住在那裏，度着豪華的生活；他不喜歡氣候較為溫和的波斯灣沿岸，而留願住在這種地方。在他的王宮的庭院裏，食客往往成羣結隊地踞踞在地上，因為王宮裏建有極大的廚房殿處，伊本沙特每天供給他們大盆的白飯和羊肉，大塊麵包，以及大碗的牛乳；不論貧富貴賤都有請求覓食的權利；伊本沙特不但執行法律而且也執行教規，他的判決，一經宣佈，即無挽回餘地；他的法律是很簡單的，如果一個阿剌伯人定為竊犯，他的判決，卽乎立即把他牽到一片廣場上去，砍掉他的頭，把他的屍體浸在沸滾的油中，制止流血，然後高舉示衆。

可是伊本沙特確曾作種種努力，設法將西方文化傳入這荒涼的沙漠區域，他已建有一座電力強大的廣播電台，輸入幾千輛汽車，所以往返有空時的公共汽車且代替了駱駝車。有一個時候，隣國耶曼的伊曼人，受了義國的煽動，起而反抗伊本沙特；伊本沙特之卽把他壓服，實際上，英人戰勝義國，這可

算第一次。

沙特阿剌伯與英國的關係，以現實主義和相互尊重為基礎；在過去二十年中，伊本沙特最接近的顧問為英人腓爾巴；腓爾巴第一次因公會見伊本沙特後，就和西方脫離關係，而成爲一位回教徒，更名阿卜都拉先生；從此他就在沙漠中度生活；腓爾巴對於阿剌伯內地的途徑，較任何白種人爲熟悉；他盡力設法促進英人與伊本沙特的關係。

英國對於伊本沙特的征服阿剌伯遜予正式承認，使他感激不盡；目下戰事雖在進行中，英人已設法使回教徒能照常參詣聖地麥加，這已使伊本沙特銘感五中；可是伊本沙特還希望英國幫助他，把沙特阿剌伯與外約但的疆界重行訂正。

伊本沙特已報答英國的知遇之恩；如果他贊助巴勒斯坦的阿剌伯人，以他的聲望，他就能造成莫大的困難，可是他很謹慎地袖手旁觀；目下他是英國的友人，也是回教徒所崇拜的一位沈毅剛果的戰士。

伊朗國王利查巴拉維

伊朗國王利查巴拉維是一位現代的獨裁者，他的政策大抵仿效土耳其故總統凱末爾。

他的鷹爪鼻，雪白的鬚鬚，高大的身材，予他一種很威嚴的態度；他的性情很急躁，所以他的人民很畏懼他；可是他很努力地工作，除跑馬和建築鐵道之外，他簡直沒有什麼嗜好，他從不招待新聞記者，他喜歡坐了老式的保險車，周遊全國，巡察民情；他雖智足有謀，可是反覆無常，他不信任他的官吏，所以德黑蘭和莫斯科一樣，時有游黨運動之發生，所不同者，不流血而已。

利查巴拉維已替伊朗創立奇蹟，他建築學校，鐵道，以及良港，他改組他的陸軍，以徵兵制為基礎，且下他正在具建空軍和海軍，國庫預算之半都充作國防之用。

伊朗之常年產油額在五千萬到六千萬桶之間，居世界第三位，由英人所操縱的英伊煤油公司經營；在一九三二年，利查汗突然取消英人的特權，要求較大的利潤，結果他達到目的。且下從石油上，伊朗

每年收入一千萬美元以上。英伊煤油公司已耗去鉅款，以開發伊朗的資源；利查汗不願德國在中東樹立勢力範圍，顯然有充分理由。

利查汗鑑於第二次世界大戰之不可避免，在一九三七年七月，與阿富汗，伊拉克，以及土耳其訂立互助條約，該條約在德里爾城外利查汗摩羅的沙發拉塔特夏宮中簽訂，故名曰沙發拉塔特條約。凱末爾阿塔透克幫助起草這條約，他是一位十足現實主義者，所以該條約的



維拉巴查利

秘密條款也許規定，為一任何簽署國遭遇侵略的時候，其他各國應採取一致行動。因此如果德國侵犯土耳其，英國至少能希望伊朗保持中立，那麼伊朗的煤油依然能不斷地運往英國，也許利查汗會援助英國，他擁有五萬訓練有素的兵士，而且還多一千五百萬人民為後盾。

伊拉克與石油

伊拉克目下是一個獨立國，人口約二百八十萬，國王斐塞爾二世還是一個小孩；第一次世界大戰後，英人把他的祖父立為伊拉克的國王；現今這個國家的外交政策完全操於外交部長牛里曼山特之手；

在此次戰事爆發之前，種權國的勢力已深入伊拉克的軍隊，這就使英人大感失色。自一九三六年十一月到一九三七年七月，土耳其軍隊在前任軍官雪加巴沙指揮之下，獨攬伊拉克大權，最後，幸而雪加巴沙在一次流血的爭鬥中遇害；於是德人的垂涎伊拉克煤油，以及納粹保護國所週遇的一切，不久就轉變這種軍人專政的趨勢。

伊拉克賴石炭的收入來維持，在另一方面，他每年生產約四百萬噸石油，在英人的戰事努力上，必不可缺的；如果沒有這些石油，英國的地中海艦隊就難以發揮其威力。從庫克油池到地中海沿岸法屬敘利亞的特黎波里港和英屬巴勒斯坦的海發港，鋪有雙線輸油管，這種工程費時三年之久，自一九三二年開始，到一九三五年方才落成；這些輸油管，外面塗着一層柏油，都安放在一條很深的溝渠裏，上面再覆蓋着泥土；伊拉克的石油特權，爲英、荷、美各國的煤油公司所共享，然而英人就有百分之五十二以上的股票。

公路，鐵道，和航空綫

石油之發現，以及阿剌伯人國家主義之復興，使沙漠區域起了重大的變化：大蓬車鐵管經跡，驢駝駝業也一落千丈；不多幾年前，外約但還有三萬二千只駱駝，目下此數之半不復供人使用，所以任其死亡。

目下地中海沿岸區域，鐵道密如蛛網，有幾條鐵道把地中海沿岸的港口與油池及內地接連起來，巴勒斯坦的海發港是三條重要鐵道的終點；第一條貫穿干塔加西南的英代管領，而與埃及的鐵道會合；第

二條把海發港和敘利亞的大馬司寇接連起來；第三條起自海發港，延向東南，直抵沙地阿刺伯的聖城麥加。伊拉克的鐵道把摩索爾以及庫克的油池與他的國都巴格達以及波斯灣沿岸的巴索拉接連起來；還有一條鐵道建築在地中海沿岸，起自巴勒斯坦，經敘利亞入土耳其。伊朗月下新建一條鐵道，北起裏海沿岸，貫穿伊朗中部，南抵波斯灣。

堅實的沙漠土地是很優良的路基，近東已築有幾條工程浩大的公路，所以交通較前便利得多了。從大馬司寇到巴格達，從前以駱駝來代步，須費時好幾天，目下可以在二十四小時內往返。

此外近東還有航空線，戰事初起時，近東共有四條航空線定期往返於巴格達與印度的喀喇蚩和孟買之間，二條屬英，一屬於法，一屬於荷。伊拉克煤油公司擁有偵察機數架，伊朗的布什爾建有世界上最優良的航空站。

巴勒斯坦與敘利亞

在近東戰略上，還有兩個附帶的要素，一為猶太人，一為法國人。

此次戰事，使巴勒斯坦的阿刺伯人與猶太人最後成立一種妥協。在過去二十年中，猶太人雖和英人時起爭執，目下他們誓為英國後盾，因為他們痛恨心國。巴勒斯坦約有五十萬猶太人，其中十三萬六千，年齡約在十八到五十歲之間，都自願為英國効勞，所以巴勒斯坦有一支人數八千的猶太軍隊，這支軍的領袖已自動將該軍實力增厚到四萬訓練有素的兵士。

敘利亞的情形就不同了。法國的近東軍，人數在十萬到十五萬之間，原來由魏剛將軍率領。目下在

名義上，義大利休戰委員會正在把他們解除武裝，但是據最近的情報稱：這種步驟進行甚緩。

近東的展望

如果德人將進攻近東的計劃付之實施，那麼華推爾將軍的近東軍隊勢必首當其衝；整個地中海區域的英軍數字，官場保守秘密，所以我們無從探悉。但是寧維爾將軍開始進攻利比亞時，他的軍隊約在五萬到二十萬之間，而且至少還有五百架飛機；戰後南非，澳大利亞，以及新西蘭的軍隊源源不絕地開來，就以英國皇家空軍在利比亞和阿比西尼亞所獲的勝利而論，在地中海一帶，英國空軍的實力，也一定相當可觀，牠的飛機數字約在六百到一千架之間。

德人在抵達近東之前，他們須先渡過達達尼爾海峽，然後過要在崎嶇不平的高地上擊潰土耳其軍隊的堅強抵抗。要之，德人希望在一次閃電戰役中征服近東，那是沒有把握的，他們是否能在較長的時期中完成他們的希望，還要看英國從本部能抽調多少兵力與飛機到近東，方才能決定。

譯自 Current History and Forum April, 1941

近東產油區之現狀

石華譯

譯者按：世局之演進，瞬息萬變；作者著述本文時，德蘇戰事未啓，近東風雲也不若目下之緊張，是故本文中所述各點，與目下事實不符之處，務所難免。

導言

近東風雲日亟，各種油區之局勢，大有瞬息萬變之概，而以伊拉克的情況爲尤甚，我們將他們的現狀加以檢討的時候，大抵憑藉新聞紙上的報道，而這些報道往往泛指石油，並不把牠的種類作明確的區別，宛如石油自油田中開採後，未經提煉，即可應用。可是事實上，油田中開採出來的石油，非加以提煉，不能應用，而近東各地的煉油廠，不論用飛機來轟炸，或是由陸軍進襲，若要完全加以毀壞，都易如反掌；我們明白了這一點，就可知得近東局勢之於英美，不若報章上所傳的那麼嚴重，報章上的評論往往報道夫實，有時候還要危詞聳聞。即使德國的軍隊佔領了伊拉克，伊朗，埃及，和蘇聯，他們要利用當地的石油，非首先加以提煉不可；如果近東的煉油廠已毀滅無遺，而輸油管也被毀得不可收拾，那麼軸心國不得不將煉油設備從歐陸裝運到近東來，裝置在油田之上，然後能把燃料和滑機油供給他們駐紮在近東的海陸空軍，不過距離太遠，道途險阻，他們須排除萬難，才能卒抵於成；否則，他們必須重

行 設輸油管，同時還要獲得控制地中海的權力，方能把未經提煉的石油運送到歐陸的煉油廠裏去，可是經英國空軍破壞轟炸之後，歐陸的煉油廠是否能安然無恙，還是在不可知之數。

我們將地圖研究一下，就可以明白，上述兩種辦法，萬一付之實施，那麼軸心國的船隻，不論運煤未經提煉的石油，抑或裝載煉油的設備，都要經過很長的距離；我們也知道，歐陸各國的煉油設備之產額，受了相當的限制，因此德國人就是要修理自己的煉油廠，也覺得異常困難；至於鋪設新的輸油線，那麼就需要輸油管的巨額生產，大量構造複雜的設備，以及對於這種工作富有經驗的工人；這些東西，德國俱告匱乏，而且她也沒有希望獲得美國專家的協助，所以就目下軸心國的戰時而論，牠們勢必犧牲無數的生靈，同時還要作很大的努力，方才能控制近東的油田。如果有充分的開掘和生產設備可供應用的話，這些油田的確可以生產大量的石油，可是因為缺乏煉油廠的緣故，軸心國的武裝軍裝，無論駐紮在近東的，還是駐紮在歐陸的，都不能把這些未經煉製的石油充作燃料與滑機油之用。

把這幾個要點解釋清楚後，我們就可以開始討論近東產油區的現狀。

伊拉克

據美國可靠方面的估計稱：一九四〇年中，伊拉克的未經提煉的石油產額，平均每天近乎一〇〇〇噸；這個產額中的大半，來自基爾庫克油田（Kirkuk），基爾庫克油田是世界上海油最豐的一個區域，這片油田長約六十五英里，平均闊度約有兩英里，到日下為止，至今已開掘的油井，為數約有六十口，在這些油井中，有許多每天能生產一〇〇〇噸以上，可是因為種種關係，各油井的生產受了限

制，所以實際生產額沒有高達上述的數字；基爾庫克油田所生產的石油，在提煉之前，其原子量近乎三十六，未經提煉的石油則含有這種成分，其品質可稱上乘了，這種石油是從深約二·一〇〇英尺到二·二〇〇英尺之間的岩層中開掘出來的；基爾庫克油田各處的氣壓，相差極微，這是基爾庫克油田的優點中之一，他們試驗過，把暫時開閉的油井和那些封閉的相比較，他們發覺前者的氣壓為每平方英尺十三磅，後者每平方英尺二十磅；基爾庫克油田的開發是很合乎科學方法的，目下全部生產幾乎都利用輸油管，從基爾庫克輸送到海發港，這條輸油總到了敘利亞國境的附近就分成兩枝，一枝以敘利亞的利波里港（Tripoli）為終點，一枝趨向巴勒斯坦的海發港（Haifa）；可是自法國廢除以還，就沒有石油輸送到利波里港去，利波里港建有一所小規模的煉油廠，也只能提煉少量石油，那所煉油廠裏也備有幾只蓄油池。未經提煉的石油只能輸送到海發港，有了這種限制，基爾庫克油田的全部生產額就宣告低落。（作者按：據報紙上申稱，到地要運去的那條支線業已封鎖，基爾庫克的石油只能運往的利波里港。）

未經提煉的石油，自基爾庫克油田輸送到海發港的煉油廠去之前，須先在檢驗廠裏經過一種手續，因為未經提煉的石油含有許多硫化氫，這樣就可以去掉；檢驗廠實際上就是煉油廠，不過設備不全而已，他的工作能力，也在每天一〇·〇〇〇噸之上；在法國宣告屈服之前，這個工廠的工作能力把輸送到地中海的全部石油產額，加以限制。

無疑的，駐紮在非洲和巴勒斯坦地中海一帶的聯軍所需要的燃料和飛機油，大部份取給於海發港的煉油廠，然而德軍在希臘投降後，海發港的煉油廠就受到莫大的威脅，因為他就在希臘空軍根據地上德國轟炸機的要擊範圍之內。

倘若德軍取道土耳其或是經地中海東部諸島向巴勒斯坦進攻，而結果英國的陸軍被迫撤退，那麼海發港的鍊油廠以及海發和基爾庫克間的輸油管勢必爲英軍所破壞，這一點，我們可以斷言的；可是我們要知道，除了海發港的鍊油廠外，埃及的幾所鍊油廠依然能供給英國以大量的燃料和滑機油，英國只要保持她在印度洋以及紅海上的控制權她還能利用巴魯島，緬甸，伊朗，以及荷印的鍊油廠。

在莫索爾之南，奎亞拉地方，也有一片油田，牠的生產額本來可以發展到相當可觀的數字，可惜牠所生產的石油，品質低劣，所含有的硫黃成分在百分之六以上，是故目下的生產額是很有限制的，每天不過十三噸，而且只不過充作當地的燃料和瀝青油之用。

納福脫·開奈(Nat. Khneil)本來是伊朗的，第一次世界大戰後，伊拉克和伊朗重行勘定國界，於是歸入伊拉克的版圖；納福脫·開奈油田的生產額，每天不到六十噸，這些石油輸送到開納季(Khinaquin)的鍊油廠裏去提鍊。

伊提克還有一所鍊油廠是在巴巴·偶個(Baba Gurin)牠每天能提鍊二百噸以上的石油，這所鍊油廠提鍊來自基爾庫克的石油，而供給當地之需要。

把伊拉克的油田加以檢討之後，我們就明白，雖然目下牠的石油生產額受到了限制，可是她原來的石油生產額是很大的；但是德國不能將伊拉克的石油輸送到歐陸去提鍊，除非她能完全控制地中海，至於鋪設新的輸油管，或是將固有的輸油線加以修理，費時頗久，其理由上已經解釋清楚了，是故，即使將新的開掘和生產機器從歐陸裝運到伊拉克來恢復石油之生產，可是未經提鍊的石油，對於軸心國毫無軍事上的價值。

埃及

至於埃及的石油生產情形，我們不知其詳；在過去幾年中，搜索油田的工作相當活動，成績很可觀；一九四〇年中，埃及石油的生產額增加了百分之五十，漢加大（Hammad）和拉斯加立勃（Rasch alib）是兩片主要的油田，在蘇彝士建有煉油廠兩所，他們所提煉過的石油大抵都供給英國近東軍隊的需要；拉斯加立勃的生產額較大，埃及煉油廠的工作能力，日後當然也會增高。

伊朗

伊朗的英伊石油公司開發世界上產油最豐的油田，在英伊石油公司中，英政府有很大的股份。

一九四〇年伊朗的石油生產，總計約有一,〇〇〇,〇〇〇噸；在伊朗南部，梅斯傑地·蘇萊門（Masjid Sulaiman）和哈佛脫·基爾（Hafir Koi）的油田與波斯灣上阿倍坦的煉油廠之間，都鋪有輸血管；在拉利，阿加·傑里，以及加丘·沙來等處的油田也都開發了，而且生產額也很高；在北部，納佛殿伊查（Naf-e-Shahr）油田所生產的石油，輸送到基門沙去提煉，基門沙的煉油廠每天能提煉四百三十噸。

波斯灣上彭大沙浦也建有一所鍊油廠，牠每天能提煉七,〇〇〇噸以上，伊朗南部油田所生產的石油，有一部份輸送到這裏來提煉。

在過去幾年中，因為巴甫島上發現了石油，所以亞洲的這一部份也歸入了產油區域之內；一九四〇

年中，這裏的生產額是在一·〇〇〇·〇〇〇噸以上，業已開採的油井約有七十口以上，惜限於鍊油廠和運輸設備，不能盡量發展；巴拿馬島上建有一所規模宏大的鍊油廠，所以巴拿馬島在戰略上是極為重要的，到目下為止，牠曾經被飛機轟炸過一次。

近年來，在沙地阿拉伯區域中間發油田的工作，也大有進展，達門（Dammam）油田每天能生產四千噸；達門油田與波斯灣沿岸的拉斯脫精拉（Ras Tanura）油田之間，鋪有一條輸油線。

與伊拉克接壤的科威特是一個獨立的回教國，科威特的油田是在離波斯灣三十英哩的地方，名叫柏根（Bahrain），科威特的生產量相當可觀，有許多油井每天能生產七百噸以上，科威特的生產額就足以表示阿拉伯也可算是一個產油區。

蘇聯

蘇聯之所以也列入本文討論，因為她的油田大部份在近東區域中；蘇聯石油業的詳情，我們無從探悉，可是我們有充分的資料，藉以作較為正確的估計。

據熟悉蘇聯情形的觀察家估計，一九三九年中，蘇聯生產的石油（指未經提煉的）約近四，四三三，〇〇〇噸，一九四〇年的生產額當然高出這個數字。

蘇聯的主要產油區是在高加索，在亞塞拜疆，巴庫，墨生格，以及沙髮生一帶產油尤豐，其他的油田在裏海附近；在高加索的北部有好幾片很著名的油田，例如馬克哈加來，格羅滋奈，馬爾古塔克，海茲金斯克，以及梅高登等，目下牠們都繼續生產。

在烏克蘭東北部的波耳多瓦以及羅墨尼兩地，目下已開始生產了，烏拉爾瓦河流域業已開發，結果良好，頗使人滿意；在烏拉爾瓦河流域的北部，隣近巴倫支海的伊斯姆地方，也發現有石油之存在；在位於莫斯科東北的伊凡諾瓦業已開掘了一片新油田；蘇聯盡力設法提高加索固有油田的生產額，她用科學方法來開發舊油井。

一九四〇年中，蘇聯開發石油的工作，雖然加倍努力，可是她的石油生產額還是趕不上目下產油計劃所規定的數字，這一點完全因為她缺乏現代化設備，所以在一九四〇年的下半年中，蘇聯訂購價值二百五十萬元的迴旋開掘機。

英一德蘇開戰了，德國定要取道烏克蘭進攻高加索，這是在意料之中的，可是蘇聯有充分的時間來破壞油田上的各種設備，鍊油廠以及輸油管之毀壞當然是很容易的，因此即使德國佔領高加索，她不能應用當地的石油，如果輸油管未遭破壞，那麼她可以從蘇聯的石油從高加索輸送到羅馬尼亞或是歐陸去提鍊，可是如果輸油線亦遭破壞，德國就不能利用蘇聯南部的石油富源。

結 論

現在你們就可以明白，雖然近東的大批石油供給或者會入德人的掌執，可是如果當地駐軍撤退的時候，把輸油線以及鍊油廠都加以澈底的破壞，那麼德人既不能在當地提鍊，一時又不能把未經提鍊的石油輸送到歐陸去，所以即使德國佔領了整個近東，她要利用近東的石油，還要經過一個相當的時期，耗去許多的心血，方才能如願以償。

黑海現勢

德蘇土三角關係

戰爭演變至目前，歐洲各海洋上，自北歐的波羅的海北冰洋，西歐的北海大西洋，以至南歐的地中海，無一不掀起了滔天巨浪，砲火瀰漫；只有這東南一角的黑海，雖然在它的清邊早已燃起了烽火，總算砲火還沒有直接捲過它的上空，不過一陣陣風暴襲來，够使人緊張而已。

的確，地球上最富軍事重要性的內陸海洋，除了地中海之外，便要算這個黑海了。從歷史上我們可以得着很多例證，而當戰爭從歐洲蔓延到整個世界的時候，更加來得明顯。

這個介於歐亞間的內海，除了西南端通過狹如瓶頸的海峽——博斯普魯斯和達達尼爾兩海峽——和愛琴海地中海相通外，全都被陸地包圍着，環繞這個海的，是蘇聯，土耳其，羅馬尼亞和保加利亞四國。

黑海有一個主要的潛勢力，就是它把握着蘇聯的交通樞紐，烏克蘭高加索豐富的五級石油，必須經過這裏始可運到世界另一部份，所以，黑海不管是蘇聯的咽喉，重要的空道了。

隨着羅保兩國的相繼加入軸心，德軍源源而來，黑海的形勢於是轉變了，成爲德，蘇，土三角勢力爭鬥的舞臺。非但是德國陸軍進駐到它的沿岸，德國巴伐利亞省工廠裏建造的潛水艇也順着多瑙河水

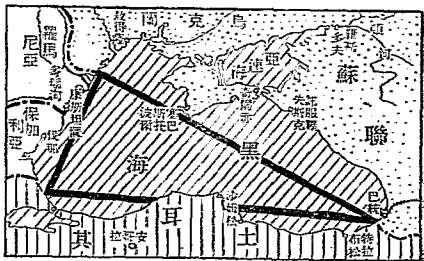
流伸入黑海中，這些潛水艇停泊在羅馬尼亞的康斯坦薩和保加利亞的伐那軍港裏，不時舉行演習，正好像和蘇聯的黑海艦隊，土耳其的陸軍唱着對臺戲似的。

在黑海找得立足點，乃是德國東進的重要收穫，因為由那裏可以直接聯絡土耳其，進而牽掣伊國及伊拉克等石油產地，更是進出印度洋打擊大英帝國的捷徑。

究竟由於黑海問題而引起的戰爭，有否實現的可能呢？那要視乎——蘇聯和土耳其——兩個主要國家的態度而定了。蘇聯是曾經過一次爲黑海出口問題而戰爭過的，那回是「克里米之戰」。它的不願強者探住黑海的門戶乃是歷史一貫的政策，也是它地理上環境的缺陷使然。

至於土耳其，在這次戰爭中，它的地位大有舉足輕重之勢，因為於英國有利的是它的參戰，於軸心國有利的則是它的始終中立，是以交戰雙方都極力推動，企圖達到各自有利的目的。

在土耳其自身，未必甘心爲他人火中取栗吧，但大勢所趨，中立的保持確甚困難，英國雖可以促成土耳其的參



黑上海德，蘇，土三角形勢概要圖

戰，然而真正足以左右土耳其的還是蘇聯。

蘇聯爲了堅持其一貫政策，避免戰火燃至黑海門口，加上德蘇的關係並不惡劣，其支持土耳其的中立，必然較促使土耳其參戰的成分來得重。所以，根據這個觀點，黑海的風雲一時不至於惡劣起來。

如果蘇土德土的談話能夠接近，而且可能互相簽訂條約，那末，黑海上的風雲或許會慢慢地平靜下來。

環繞黑海的新情勢

東洋經濟新報
西山 譯

戰敗的蘇聯

德軍在得意的撒網戰術之下，將紅軍緊緊追迫到東方，並於包圍列寧格勒和奧得薩的同時，又很快攻入莫斯科外衛牆，一路向精短莫斯科的包圍陣推進。德軍此種作戰，不消說是要到處包圍殲滅紅軍主力，不使戰局膠着過冬，打破蘇聯長期抗戰的戰略。

希特勒於十月三日發表的演說中，報告德蘇戰爭的戰果說：「俘虜紅軍約二百五十萬，虜獲並破壞敵方大炮約二萬二千，戰車一萬八千，飛機一萬四千五百。」由此，我們可以約略窺知蘇聯的損失，已是如何的重大。列寧格勒和莫斯科陷落之日，紅軍主力必將瀕於崩潰的狀態。放棄莫斯科後的蘇聯，縱令有非常強烈的戰鬥意志，可是對於德國，已不能實行大規模的反攻，至多不過維持着游擊戰而已。

戰局移向南方

但是覆水難收，倘若德蘇兩國沒有緩和可能的話，那麼即使攻陷了莫斯科，德蘇戰鬥恐怕仍將繼續下去。在嚴冬時候，德軍作戰固不免滯鈍一些，但德國在攻略列寧格勒，莫斯科，以及烏克蘭之後，也許一面要急謀佔領區域的恢復治安與經濟建設，一面為向南方高加索展開新戰場，截斷英美的援蘇路

線，把探悉所渴望的近東石油，並預覓英國在近東的地盤起見，怕會利用冬季，發動南下作戰吧。

高加索占蘇聯油產的九成，精油工業的八成，產油額每年為二千八百萬噸（巴庫一千三百五十萬噸，格羅斯尼二百七十萬噸，克拉斯諾達爾二百二十萬噸），又因處於壓制伊爾與土耳其北邊的地位，故德國之攻略高加索，將是一個極大的正號而無容置疑的。

現在德軍已經迫近羅斯托夫，祇因高加索東西橫貫着險峻的山脈，從北部侵入較為困難，因此德國的高加索作戰主力，或許要渡過黑海，而在高加索西岸斷行敵前上陸。為此德國必須要掌握黑海的制海權，根據地在塞巴斯托波爾的德國空軍，打擊蘇聯的黑海艦隊，將意國一部份海軍移交給保加利亞後，即進行着達達尼爾海峽至黑海的計劃，說都是高加索攻略的先聲。

黑海方面英蘇傳統的對立

環繞着帝俄的南下政策，德國的三B雄圖，英國的確立帝國交通路線政策，以及各國的牽制土耳其等等，黑海特別是達達尼爾和博斯波魯斯兩海峽，自古以來就是列強近東爭霸戰的焦點。

自十五世紀初到一七七四年止，土耳其無論在名義上和實際上，都控制着黑海，但此時俄羅斯亦逐漸發展到黑海沿岸。一七七四年俄土戰爭結果，土耳其敗北，因此俄國乃以蘇丹許可證為條件，始得航行黑海，接着更以一七九八年結成反法的俄土同盟為契機，被確認為俄國軍艦可以通過黑海海峽的特權。然至一八〇八年，俄法媾和，一面企圖削英，一面策劃瓜分土耳其，彼此並約定以地中海歸法國，對黑海作為俄國的領海。在此新形勢之下，於是英土互相接近，於一八〇九年締結達達尼爾協定，英國

承認奧托曼帝國的傳統支配黑海權，而禁止各國軍艦出入該海峽，特別是塞住了俄羅斯的出口。

但是俄國亦不放棄擴張黑海的特權，一八二六年強迫蘇丹，允許俄國商船可以在土耳其領海上自由航行，翌年一八二七年，依據阿特里亞諾布爾條約，又在黑海上獲得了通商航海的自由，更把操住了軍艦再獲得海峽通航權的機會。而且，一八三三年乘土耳其內亂，在作爲援助蘇丹代價的溫克亞爾·斯凱萊茲希條約上，不僅再確認前在俄土間所成立的各種條約，野蘇聯認可的航行特權，並還簽訂秘密協定，禁止除俄羅斯以外，各外國軍艦的駛入黑海海峽。這樣，黑海在事實上已成爲俄羅斯的領海了。

然而以一八三九年土耳其的內亂爲契機，一八四〇年在英俄奧普四國和土耳其之間，成立倫敦條約，爲保護自叛亂發生以來的蘇丹政府起見，乃在戰時防衛君士坦丁的限度下，允許上述四國軍艦得駛入海峽。翌年一八四一年，法國亦加入倫敦海峽條約，成立所謂巴黎條約之新條約，確定了黑海的中立。加之一八五三年克里米亞戰爭爆發，英法予土耳其以軍事的援助，挫折了俄羅斯的南進，結果，一八五六年成立巴黎和平條約，因此俄國的地位愈益不利了。這不但是再確認一八四一年的巴黎協定，同時並將黑海完全作爲中立海，禁止俄羅斯在黑海建設海軍和海軍根據地。

黑海成爲俄國領海

到了一八七〇年，俄國趁普法戰爭的機會，乃起而圖謀恢復其在黑海的特權。依據一八七一年在倫敦締結的新條約，有下面兩項變更：①規定一八五六年巴黎條約中黑海之中立化，與廢棄禁止俄國在黑海建設海軍根據地之規定；②蘇丹旋在一定條件之下，允許友好國及同盟國軍艦駛入海峽。可是一八

七七年，第二次俄土戰爭發生，土耳其敗北，遂由翌年一八七八年簽訂的聖斯德法諾條約，規定「無論在平時或戰時，皆應許可開往俄國之中立國商船得以通過黑海海峽，今後不再對黑海及亞索夫海實行抑創的封鎖」。但在柏林會議席上，英國多方阻撓俄國，甚至向來為俄國所依賴的德國，亦支持英國，致俄國陷於孤立，此一結果，終於再確認了一八七一年的倫敦條約。

及至二十世紀，因德國急欲地發展到土耳其方面，於是促進了英俄的接近。一九〇七年有英俄近東協定之成立，而於一九一五年英法俄君士坦丁堡約中，約定俄國在戰後可獲得君士坦丁堡及黑海海峽為其領土。但戰後蘇聯政府廢止帝俄時代的一切條約，因此其對土耳其的特殊權益，自然也放棄了。依照一九二〇年的色佛爾條約，雖然規定君士坦丁堡歸於土耳其，但約中則規定海峽為非武裝地帶，及允許各國自由通航，並且英法意三國，又獲得在一旦情勢緊急的場合，可派遣軍隊至這方面的權利。

從洛桑條約到蒙得婁條約

其後，自土耳其在凱末爾總統領導之下，復興運動大告成功之後，一九二三年之色佛爾條約，遂代之以洛桑條約，但是黑海海峽，依然置於國際管理之下，並禁止武裝，商船及非軍用飛機，平時戰時，都可自由航行，不過在土耳其為交戰國的場合，該國得處分敵國船隻，並拘禁中立國船隻。同時，各國軍艦在平時，雖可與商船同樣自由通行其間，但規定任何一國可通行的艦隊勢力，須不得超過黑海沿岸任何一國，在黑海擁有艦隊的強大勢力為條件。然而這條條件祇限於戰時土耳其守中立的場合，若土耳其為交戰國時，則各國軍艦之通行海峽，一切危險須由自己負責。其後根據一九三六年的蒙得婁條約，土耳

其始獲得海峽的管理與再武裝，各國軍艦的通行黑海海峽，也附加了種種的限制。

微妙的土耳其立場

隨着德國高加索作戰的日益迫切，一向站在高岸上袖手傍觀的土耳其的立場，終於變得非常苦悶。原來土耳其和德蘇兩國皆訂有互不侵犯協定，和英國締結着互助條約，所以德蘇戰爭的深刻化，卒使土耳其的地位微妙而複雜。八月十日，英蘇會以共同宣言通告土耳其說：『倘若德國侵犯土耳其，英蘇立即援助土耳其，保障其國土』，這可算是英蘇大抬賞其援助。

英蘇的壓力，漸漸由高加索，伊蘭，伊拉克，以及敘利亞三方面加重起來，德意的勢力，又在愛琴海和黑海方面擴大過來，所以土耳其便動員近百萬的軍隊，細心努力於維持中立。但是跟着高加索和近東作戰的進展，扼住黑海出口，而爲近東一強國的土耳其，恐怕不久就要從高岸上跌下來，陷入戰爭的漩渦中吧。土耳其的向背如何，是決定近東戰線勝敗的一個重大關鍵，而黑海也成爲德國領海的一天，其到來怕也不遠了。

石油倉庫高加索

И. С. Ропан 著
莊有鈺 譯

——世界民族的熔爐——東西交通接觸點——

蘇聯高加索區和外高加索諸共和國，因為是石油生產的中心，所以是國家首要之地。高加索全境的價值，絕不能以其領域和人口來比擬，因為它生產着蘇聯全部百分之八〇的石油。

普通說到「高加索」，便是限於東至裏海西至黑海的中間地帶，南面靠着土耳其和伊朗，北面發伸到烏拉爾山山脚。全部面積爲一三八，一八〇方哩。

高加索山北面介乎兩海間的地方，被劃分爲克拉斯諾達和奧特查尼基奇·克拉斯地域，達吉斯坦自治共和國，及加巴的諾·巴爾加，喀爾滋，北奧塞的亞，舍基西亞，和契契諾。因格希亞小自治州。山以南爲喬治亞，亞塞爾拜然和亞美尼亞三共和國。先前這三個國家結合爲外高加索聯邦，但在一九三六年便變成蘇聯的聯邦共和國。

高加索山於黑海和裏海之間構成脊骨，若干山峯高達一八，四七〇尺。在山脈周圍，有許多隱蔽和肥沃的峽谷，山河，和一塊現已乾涸而能生產的歷史上有名的科爾基斯濕地。

山脈南北是一片平坦而利於灌溉的平原。北部的草原是蘇聯最肥沃農業區域之一。山南的氣候係屬半熱帶性。鉅量雨水可促許多外國種的果實和植物生長。

高加索以居民言，是世界民族鑄爐之一，代表着各種不同的種族，國籍，文字，和風俗。在每次由亞洲西向的移民中，經過這接連歐洲與阿族，蒙古族，抑土耳其族的國家的地方，每遺下不少空行的隙。甚至有許多十字軍的子孫，他們的祖先過去因往耶路撒冷未成，被阻而停留於高加索山中的。

民族繁複的一種結果，是學校，戲院，立法機關，和地方新聞紙，都應用着各種各樣的文字。另一種結果，是從這繁複的行政區分的領域產生了不少自治共和國和自治區。上述是北高加索的情形，但喬治亞共和國有三個，亞塞爾拜然共和國有一個渺小民族單位。

北高加索的人口，依照一九三二年正月一日計算，爲三，九二二，七〇〇，內中鄉村人民有三，一三六，四〇〇，都市人民爲七八六，三〇〇。外高加索共和國的人口，據一九三九年正月十七日的計算如下：

	(總數)	(鄉村)	(都市)
亞塞爾拜然	三，二〇九，七〇〇	二，〇四九，〇〇〇	一，一六〇，七〇〇
喬治亞	三，五四二，三〇〇	二，四七五，七〇〇	一，〇六六，六〇〇
亞美尼亞	一，二八一，六〇〇	九一五，二〇〇	三六六，四〇〇

北高加索人民的主要職業是農業。除格羅斯尼和美科普有油井和精煉所外，沒有任何工廠。南高加索諸共和國，雖則農業居事業的領導地位，但已逐漸變成工業化，工廠的設立逐漸增加。

工業狀況

北高加索和外高加索的最先和最大的工業是抽取和精煉石油，這些石油被相信不但在高加索全區，而更向北直伸至北冰洋的地帶，有鉅大的儲藏。自發掘高加索石油史蹟以來，咸知該地的油井可供採掘八十年，而無枯竭之象。甚至有人形容發掘巴庫的油源，只擊穿較深的地面，便有許多石油噴出。

最大的產油區域是在巴庫的南北，環繞着裏海的西岸，該處建立着最大的煉油廠。其他油井擬在巴庫以西，同時在裏海離阿普舍隆半島之處，也有幾許油井故據着。在瑪哈赤哈拉有一塊蓋標北海岸的油田，她的西面是格羅斯尼大油田，再往西是美科普油田。自巴庫至黑海的巴統，有雙管的輸油管連接着。瑪哈赤哈拉，格羅斯尼和美科普的生產物係由輸油管輸往黑海上的討普西，或東烏克蘭的特盧多份區。更有一塊油田在喬治亞共和國的高拉克草原，正在開發中。

蘇維埃地質學家對於潛藏而未採掘的油源的估計，據說蘇聯藏油之大在全世界可以手屈一指了。據一九三九年一月一日計算，立即可以開採者達四，六七九，三〇〇，〇〇〇公噸，大部分概出於高加索的油田。巴庫油的產量一九一三年爲七，六六九，一〇〇公噸，迄一九二八年已增至二二，一〇〇，〇〇〇公噸，這是一個非常可驚的最近數字。自一九三八年以來，因油井深遠或係新闢而轉趨遲緩不靈的緣故，生產上有衰落之象。

格羅斯尼一九三五年中的產量約三，〇〇〇，〇〇〇噸；自那時起也許同樣有一個不景氣的情況。雖則近年來唯一希冀從別處新闢的油田激增產量，但蘇聯百分之八〇至九〇的天然石油生產，仍來自高加索油田。高加索區的總生產額約爲三〇，四〇〇，〇〇〇十萬噸或二二二，八〇〇，〇〇〇桶，約與加里福尼亞每年的生產相仿。

隨工業的擴展而使油田區市民的數目的增加。一九二六年至一九三九年間，巴庫的居民自四萬五，〇〇〇增至八〇九，〇〇〇，格魯斯尼自九七，〇〇〇增加一七二，〇〇〇。社會上有專為工人建築的新屋，公園，馬路，和不少新創的學校，醫院，戲院及其他公共建築。此外更有新興的社會公用事業。高加索第二種重要的利源是銻礦，儲藏在喬治亞國中近黑海的契阿塔里，革命以前已被發現而曾採掘過。對這些高等礦物的採掘，現已有新式的採礦術與集中開鑿機器以資應用。一九一三年中銻的生產量為九六五，八〇〇噸，一九三七年中增至一，六五〇，〇〇〇公噸，佔全部產量百分之五〇。這種鑛產平時大半輸運往國外，美國的鋼鐵工業佔用其大址。在一個鄰近的西斯推封尼鎮上已建造一所煉銻廠。

第三種利源是銅，在亞美尼亞國內阿拉弗的和桑治祖的舊鑛中，現有鉅量的生產。製煉原銅的卡芬鎮，在近來十二年中，較先前增大五倍。在喬治亞的克維浦里和克伐契里，和北高加索的庫庫曼拉，有三個煤鑛。一九三四年中產副產品烟煤二，三四〇，〇〇〇噸。其他在採掘中或待採掘的鑛產和金屬原材料，包括磁鐵鑛，鐵礬土，黃鐵鑛，錳，鉍，和重晶石。

高加索區域新工業有蓬勁的氣象：有炭化鈣，和屬亞美尼亞的耶利文的橡皮，銅和水門汀的製造。幾個大城市中，專供消費之貨物如鞋靴，織物，和現存衣段等均有生產。包裝，榨油，和裝聽均有工廠專設。高加索特殊的乾酪製造，近來非常發達。釀酒和製茶的工廠是近代另一種新興事業。

北高加索主要的穀物收穫是小麥，在一九三五年全部二·五八九·一〇〇噸的穀物收穫中，佔一·二四·七〇〇十進噸。米也是多年來穀物收穫之一，居第二位，其次便輪到大麥和燕麥。向日葵的種

植也佔相當數，實乎從其子實取油，更可作為糧食。棉的種植一九三五年中，有三五〇·六三五畝，棉花的收穫達二九·六七〇噸。

外高加索的農業

據農業發達統計所示，三個外高加索國家，一九三八年有集體農場八·九四四塊，牽引機器之場所一四五處。合這些機器牽引車站中，有牽引車一〇·〇八六架，帶耕機一·一一八架。自那時以還，機器之設備有增無已，大量機器被用以從事耕耘。自枯竭不毛地帶獲得水澆和灌溉以來，集體耕區也便為之擴大。

穀類的種植除小麥和燕麥外，並不十分普遍。棉花因種植區域繼續擴大，成為最重要的牧養。東南部新獲灌溉的棉田方在利用中，已擴展至亞塞爾拜然國的庫爾低地。該地也種有紫苜蓿，小麥和米，更特適宜於畜養家畜。

外高加索的小麥田佔二·五一九·〇〇〇畝，燕麥田佔九八六·〇〇〇畝。小麥的收穫為八一九·五〇〇公噸。該區的棉花收穫，一九三五年中達一四五·六六〇公噸，但那時以來有驚人的增加。一九三五年中百分之八十的棉花概產自亞塞爾拜然，但迄今別開他域中也有鉅大的生產。烟草是此地另一種主要的工業收穫，一九三五年的種植佔六四·〇〇〇畝，自後又有補充，高加索大部分的烟草生於佐治亞，是阿布卡西亞最豐富的產物。

雖則外高加索沒有適宜於牧牛的鉅大場所，政府鼓勵畜牧的政策，頗合肉食和生產家畜的地方要

求，有效地通行於各地，同時牛的数量在繼續增加中。據一九三五年的統計，三個共和國家有馬四二一、二〇〇頭，豬四、〇〇一、八〇〇頭，及綿羊和山羊五、五九一、〇〇〇頭。此地對於綿羊和山羊的畜養，純爲其毛和皮。自一九三五年來，除馬的增殖比較遲緩外，其他家畜數量有急激的進展。

據歷史記載，高加索因位置和地形的關係，宜於種植半熱帶樹和灌木。過去這些樹木被經營地自由種植的，但在近來幾年中政府協助，水果，各種漿類，和各種實用油類已爲地方的主要生產。

這些農田擬坐落於亞塞爾拜然的庫爾低地，和佐治亞的科爾塞斯兩個地區，配合着特別適當的氣候和雨水。庫爾低地每年的雨量爲四六、八英寸，正是適宜於種植茶葉和柑屬水果的環境。科爾塞斯區一般的種植是橘子和檸檬。更有其他種植桐油樹，竹，和梭野的農區。

在枯竭區獲得灌溉而使耕種地逐年擴大的科爾塞斯農區中，平均每年的雨量爲九七、五英寸。因爲靠近黑海岸的緣故，可以種植熱帶和半熱帶的植物。茶樹，柑屬水果樹，和桐油樹大量充溢着集體和國家的農場。一九三七年植茶田達一一、六四〇畝，曾設工廠三十四所專以處理該項生產物。一九三八年中柑屬水果佔二五、〇〇〇畝，西印度柚的有經驗的種植，亦有成效。

工業原料的椰油的產量，據一九三七年的紀錄，總計數百噸。自後種植和生產繼續年有增加。

一種俄國的新興工業，榨取植物中的實用油料，近幾年來發展至興隆的階段，列入商品的數量中者，計有天竺葵，鼠尾草，歐薄荷，檸檬薔季，巴馬紫羅蘭，卡桑利克玫瑰花，及其他植物。一九三八年中專以種植這些植物者，有四二、一七〇畝。生長的花、葉、和根，俱供給二十五家榨油廠。按樹，金雞納樹，及其他來自日本和熱帶區域的硬殼果樹，也已服外高加索水土。

這外高加索農業狀況的素描中或未記述過，沒有說到生產享有高加索葡萄酒宿名的廣大葡萄園，和生長於山之斜坡的硬木材。卡克蒂察是佐治亞的生產葡萄區域，近幾年來於先前之各種葡萄酒的釀製外，更有香檳酒的生產；亞塞爾拜然的那希徹丸也有廣大的葡萄園。高加索的木材，包括塞加西亞的胡桃樹和阿布卡西阿的栗樹兩種，許多年來一直世界聞名的，已成一種主要的輸出品。（完）

從黑海觀察克里米亞與高加索

鈴木貞著
元龍譯

現在，德軍已衝入克里米亞，高加索了。因為德國對高加索作戰，就在奪取佔薩摩石油資源過半的巴庫，和割斷經由伊朗的英美援蘇路線。並且，和高加索作戰相關聯的，還有土耳其的動向已惹起各方極大的注目。這樣，克里米亞和高加索終於在世界視線集中之下而登了場。然則克里米亞和高加索，究竟是怎樣的地方？這裏試從黑海看來，把這兩地的相繼描述一下。

黑海對蘇聯的重要性

蘇聯的黑海商船隊，在克里米亞和高加索一線上，配置着克魯依姆達以下，五千噸級的豪華船六隻。這些船以敖得薩為起點，中間經過克里米亞及高加索諸港，第五日到達終點的巴統。中間橫過的就是黑海。

斯拉夫民族出現到黑海上的，還是比較近世的事。在歷史上可看到的，是十世紀的基輔。俄羅斯時代，斯拉夫民族沿特維河，順流而下，達到黑海，開始和遠在彼岸的伊斯坦堡（君士坦丁）互相交通的事，但這與其說是斯拉夫民族向黑海發展，毋寧看做是利用諾爾曼民族的南方遷移，更為恰當。俄羅斯進出黑海，始於彼得大帝乘奧托曼帝國的衰微，略取了亞速夫海。而到俄羅斯完成黑海制霸為止，乃

是經過埃卡脫利那二世，巴烏爾一世，亞歷山大一世，尼古拉一世，及亞歷山大二世這五代，費了一百二十年的久長歲月，在幾多異民族的血和骨上面建築起來的。試打開地圖一看，俄領黑海沿岸，烏克蘭，克里米亞，亞伯漢奇亞，喬其亞，阿在利亞等五個異民族的共和國，佔其大部分，取名俄羅斯的僅克拉斯諾達地方的一部分而已。並且，我們若一回想起克拉斯諾達地方是庫爾，哥薩克的發祥地，則可思過半了。現在航行於克里米亞和高加索一線上的輪船，都各各冠以被征服地的民族之名，變成了克里米亞，烏克蘭，亞伯漢奇亞，喬其亞，阿在利亞等等，這就是一個很好的明證。

黑海在蘇聯的經濟上，佔據重要的位置，彼得陸，尼科來夫，馬林波爾，羅斯托夫，諾伏羅西斯克，討普西，巴統等諸港，背後控制着烏克蘭和高加索，佔蘇聯外國貿易的百分之五〇。

克里米亞海岸各都市

在黑海的中央北部，烏克蘭的南端，像院子裏放着一塊石頭似的，有不平等邊形那樣突出的一角，這便是克里米亞半島。該島三面環海，最狹部分不過八公里，由貝萊科甫地峽與蘇聯本土連接。東南和北高加索的達曼半島相對峙，中間擁有着達夫海，形成了烏克蘭及高加索的前衛地。

半島的東南部，亞依拉山脈傍海而綿亘着，除了一條海岸地帶外，造成一山嶽地帶。山脈北方為草原沃野，與烏克蘭南部相類似。南方海洋地帶，背負山嶽，因受來自海面之暖風所薰陶，故終年常春，別成天地。一月間的平均溫度是十四度，較諸北部嚴寒時，降至零下十敘度，顯有不同。

克里米亞人口約一百一十萬人，其中為基本民族的鞏細人，不過佔全人口的百分之二三。一；其他

俄羅斯人佔百分之四三·五，以下爲烏克蘭人百分之一〇，猶太人百分之七·四，德國人百分之五。猶太人在十三世紀初，移來此地，奠都於巴弗蒂塞拉，而爲土麥的克里米亞後裔。在帝戰時代，受俄國的壓迫，即離祖語，亦被禁止使用。但今日在蘇聯政權下已稱成克里米亞自治共和國，受到和一般俄羅斯人同樣的平等待遇了。

克里米亞的產業，以農業爲主。在所謂山嶽地帶，海岸地帶上，栽培果樹，葡萄，烟草等很盛。烟草佔蘇聯全產額約一成，亞速夫海岸適宜漁業，奇爾赤地方設有魚類罐頭工場。黑海沿岸捕魚量雖然不多，但夏季可捕獲小青花魚，竹筴魚，鰻魚等。半島東端的奇爾赤，又有鐵礦山，埋藏量達三十萬噸，可稱蘇聯各邦之第一。自五年計劃實施後，奇爾赤和其南方的卡姆依休布林地方，已成了鋼鐵的基地。

塞巴斯托波爾

船從敖得薩開出後，第二天早晨就可以到達克里米亞的塞巴斯托波爾。塞巴斯托波爾僅次於森佛羅波爾，爲克里米亞的第二都會，背後是崇峻險峻的克里米亞山脈，入海口很深，是一個天然的要塞。一八五三年俄羅斯曾以此爲根據地，渡過黑海，至彼岸攻擊土耳其。自此以後，塞巴斯托波爾遂爲制霸黑海的據點。一八九〇年帝俄政府指定此處爲黑海艦隊的根據地，即在蘇維埃政權下的今日，也是黑海艦隊的基地。近年隨着蘇聯海軍的大擴張，此地已有迅速的發展，現在人口據說爲十二萬人。

在市中心部的高台公園中，有畫像陳列館，描畫着克里米亞戰役時，俄軍在英法意土聯合包圍塞巴

斯托波爾要塞下奮戰的情景。這時文豪托爾斯泰任大隊長，亦在竭力猛鬥着，他的短篇小說「塞巴斯托波爾」，就是描寫他在這次戰爭中的經歷。從這像陳列館出來，走下斜坡處，有克里米亞戰役紀念碑。從這裏可以望見塞巴斯托波爾軍港就在眼前。遠遠地在對岸可以望到的幾棟建築物，便是卡却飛行學校，如莫洛可夫，邱加羅夫，巴特可夫等等被稱為蘇聯英雄的飛行士，便是從這裏出來的人物。

塞巴斯托波爾有火車直通莫斯科，汽車路亦通至巴弗蒂塞拉和克里米亞的首都蘇弗羅波爾，以及東方的耶爾塔。

巴弗蒂塞拉是克里米亞的舊都。在市街的中心部分，那個稱為喀察林宮殿，和往時一樣今日尚保存着。巴弗蒂塞拉人口約一萬，百分之八十左右是鞏固人。

耶爾塔

在塞巴斯托波爾換給，乘汽車可到耶爾塔。蘇聯製造的M型乘用車，可以在山間敷設的柏油路上迅速行駛，約一小時即達巴達爾斯基，華羅塔地方，這真是好像建築在巴達爾山嶺上的關隘一樣。一過這關，視線便頓時擴大起來，黑海就像開在眼前，這裏道路急轉斜傾，如果穿過樹林前進，從右方足下眺望，療養院和別莊，隱約於杉樹和松樹的縫隙中間，左方可仰望阿依貝托里山的雲峯，在塞巴斯托波爾和耶爾塔之間，阿依貝托里是最高的山，那些如希美茲，阿爾普加，格斯布拉，可萊依茲，米斯塞爾，利依齊亞等等療養地帶，就像扇形排列着，路程九十公里，車行兩點半鐘就到耶爾塔。

耶爾塔位於克里米亞最高端的東岸，氣候溫和，在帝俄時代已是一個有名的保護地。蘇維埃成立

後，即沒收帝俄時代的宮殿，和貴族富豪的別莊，利用之作爲療養所或休養的地方。距耶爾塔二公里的新大林療養所，便是從前尼古拉二世的離宮。現在耶爾塔約有五十個療養所和休息之處，合併附近的療養地，共數達一百數十處之多，每年來此旅行者，達數十萬人。

耶爾塔又是遊歷附近勝地的旅行基地。在一天實地旅行完畢之後，沿河兩傍並列着衙天樣的綠杉的海岸道路，滿身浴着月光，坐在縫紉入搖着的棚車裏歸家的，在耶爾塔實是一種興味無窮的南國情調。在耶爾塔市街外面的阿烏多卡地方，有文豪萊霍甫先生住過的白壁別莊，今已成爲萊霍甫博物館而保存着。

法奧特西亞

從耶爾塔到法國奧特西亞，輪船約十小時即可到達。法奧特西亞昔日稱爲喀加，是熟諾亞商人開拓的商埠。當時的城址，現在尙殘留着，傳說十三——五世紀時，這裏是斯拉夫人的奴隸市。今日該地築有鐵道，爲廢物的輸出港。法奧特西亞製造俄羅斯的名物馬車，是從古有名的，但今日因爲汽車發達，馬車已趨向衰落。並且，這裏是海畫家阿依特查夫斯基的故鄉。船從此地可直航至高加索。

高加索海岸

從海上望去，遠遠地可以看見在彼方橫着連接不斷的山波，這就是大高加索山脈的背嶺。從裏海到黑海東岸，蜿蜒七百五十公里，中間交織着厄利布爾士，卡茲倍克等高峯，形成一天然的障壁。厄利布

爾士拔海五千六百米突，是高加索的第一高峯。這裏還有喬治亞，亞塞爾拜然，亞美尼亞等三共和國。一般的說到俄羅斯，就會令人聯想起單調的自然和酷烈的氣候，但是高加索，一切都和此種概念不同。高加索全體都是高原山嶺。高加索的每個山頂上，都積着千古的白雪，因此姿容非常秀麗。在高原的北方和南方，氣候也顯然兩樣。後高加索雖是山嶺地帶，但有大高加索山脈做屏障，挡住了從北方吹來的寒風，所以氣候溫暖。特別是黑海岸地帶的波提和巴統間，冬季的溫度也不到十度以下，呈現着亞熱帶的氣候。因此如椰子，仙人掌等及和地中海，印度，遠東的各種植物，果樹，到處綠油油地生長的非常繁茂。

高加索的自然景象，較諸克里米亞的小規模的，女性的，他是雄大的，男性的。也許就是這種環境，產生了蘇聯的所謂「現代英雄」的史太林，和米高揚，奧爾喬尼基基這些人物。並且，有名的熱情詩人馬耶可夫斯基，也是高加索人。

在這個面積比較狹小的地方，雜居着許多各色民族，乃是值得注意的事。這是因為高加索係古代民族移動之道路，所以當時的高加索有「民族之門」之稱。主要民族為喬治亞，亞美尼亞，亞塞爾拜然等三大民族。高加索的全部人口，據說約一千五百萬，其中喬治亞佔百分之三一。○，亞爾克（即亞塞爾拜然）佔百分之二八。五，亞美尼亞佔百分之二三。○。此外原住民族有萬爾茲人，卡茲維爾人，及奧羅亞人等。

高加索因為全體都是山嶺地帶，低地很少，所以農業不甚適宜，但在低地和山間，種植棉花，茶，葡萄，柑橘之類，則非常繁盛。各種礦產也很豐富，石油已成爲高加索的代名詞，是全世界都聞名的。

巴庫，格羅斯尼，和美科普三大石油地，其出產量約佔蘇聯全部產額的八成。並且喬治亞的扎多烏爾，又是著名的錳礦產地。

諾伏羅夫斯克

從那爾塔出發，約一晝夜，輪船就可到達高加索的諾伏羅夫斯克。因為在該港東側的高丘嶺而上，暴露着水泥工場被灰色弄髒了的景象，所以給予記者的印象極壞。尤其是高加索海岸，因為以阿特萊爾為界，分做東西兩部分，西方是北高加索，而能够體味到真正高加索氣氛的，還是在波堤以東的地方，但是諾伏羅夫斯克，自蘇維埃獲得政權以後，已大加改良，成爲一個擁有近代設備的商港。而最近，甚至把彼得薩的繁榮也奪取過來了。

諾伏羅夫斯克是水泥工業的中心地，佔蘇聯全部水泥生產量的三成。

在諾伏羅夫斯克東南方的討普西，是石油輸出港。這裏敷設着通至格羅斯尼油田和美科普油田的輸油管。

波堤是一個有名的新興療養地。在紅軍療養所以下，更有許多設備完全的療養所和休息室，變成了政府要人，紅軍幹部的療養地。

亞伯漢齊亞自治共和國的首都斯夫米，是通海岸的一條街，背後緊接着高加索山脈。一到這裏，氣候風物便完全改變。這裏海岸一帶，並列着高高的椰子樹，休息於樹林下的高加索姑娘們，是富有兩個情調的。高加索人體格結實而敏捷，富於感情，而烏髮黑眼的美人之多，更是世界聞名。一般都是早

婚，有男子十七，八歲，女子十四，五歲結婚的風俗，但最近在法律上已禁止早婚了。

從敖得薩出發的第五天，輪船就到了終點的巴統。巴統是一個著名的石油輸出港，同時也是對近東方面運輸的貿易港，這裏和鐵道並行的，有通至裏海延長八百餘公里的輸油管敷設着。蘇聯的石油輸出量約三分之一從此地輸出。郊外的植物園，可算是蘇聯的名勝之一，旅行者必去觀光一次。該園面積約七十公頃，差不多全世界所有的植物都有。此外，在巴統郊外的却克華地方，有蘇聯最大的國營茶園。

這樣，歷時五日的黑海克里米亞和高加索旅行，是告完畢了。倘若從這裏取道陸路乘火車北上，則第六天的傍晚，就可到達莫斯科。（譯自「世界知識」十一月號）

蘇聯石油資源與高加索

史師譯

緒言

在現代戰爭中的石油，其重要性如何，已成爲一般的常識了。可說是「一滴石油一滴血」，不問其是否是交戰國，世界石油爭奪戰爭的更趨激化，是有事實的明證。

現代戰爭，以內燃機爲基礎的機動戰，已發達到極點，因此飛機·軍艦·戰車·汽車·潛水艦及其他，無一不以石油燃料爲其原動力。如無充分的石油資源，則不得進行任何軍事行動，遑論獲得最後勝利，這一點，沒有人可以對之懷疑的。

從這一個觀點出發，德蘇戰爭中，德軍之將向生產蘇聯石油大部份的高加索挺進，而以之爲主要的攻擊目標，這是在吾人意料之中。事實上，高加索在一九三七年度之石油產量，實占蘇聯產油額的百分之八七·七，故占領了這一個地方，乃爲蘇聯致命的打擊，這是任何人都不能否定的。

德蘇開戰以來，已經五個月，可謂黑海死亡的克里米亞半島的攻殲戰，僅餘塞巴斯托波爾一地，而將將完成。故此處對於蘇聯石油資源，以及約占其總產量九成的高加索石油之意義，作一個簡要的說明，當非徒勞。

蘇聯石油之埋藏地帶

蘇聯石油的總埋藏量，依據國家計劃委員會的發表，則為世界石油總埋藏量七十九億，六千五百七十萬公噸的六成，因此蘇聯為世界最大的石油埋藏國。其主要埋藏地帶，如次：

①第一石油埋藏地帶，乃為伏爾加，烏拉爾石油埋藏地帶的威斯特基諾，羅斯喀喀盆地範圍內的歐俄東部及東北地方，該地方大致位於蘇聯中央，東自烏拉爾山脈，西至伏爾加沿岸，占有極廣大的地域。依據最近調查，則可知其埋藏地一直延至高爾基市，該處之石油工業地帶，為基茲東麓，烏夫塔河地區，沿其姆河上游烏夫塔市，克拉斯諾喀姆斯克地區等，更在伏爾加中流地方——斯士蘭，布克爾斯隔地方，巴普基爾自治共和國——依西姆巴威，托馬馬地地方等，亦發見極大的石油埋藏量，這裏約有百萬平方公里的廣大面積，可為建設「第二巴庫」的基礎。

②在東部歐洲東南裏海沿岸之凹地，亦有豐富的油層分布，即所謂安姆巴石油埋藏地帶，這地方的石油，質地特別佳良。該處的主要產地，為托茲索爾，馬格脫，依斯基奈，克肖却克，巴耶那斯等。

③占現在蘇聯最大地位的高加索石油埋藏地帶，分布于大高加索山脈之斜面，主要產地，則為有名的巴庫，俄洛溫奴，馬可登三處，該地的採取石油，早已發達及至現在幾成獨占。其石油據謂是屬於第三紀之鹽鈣，在黑海裏海沿岸亦如此。

④中亞細亞石油埋藏地帶，是集中於福爾加那盆地，阿姆，達里亞河之上流，最近在福爾加那西南新發見之諾威布爾喀耶，是靠近布魯拉的，其石油及煤氣極為豐富，阿姆，達里亞河上流之埋藏地，是在馬斯呼克共和國的霍達俄烏基，克威斯爾地區。

在托烏爾克共和國之西部及東部，亦有大石油埋藏地帶，前者分布于裏海沿岸，以至大巴爾漢，

小巴爾漢之間，有第二次五年計劃中所發展的奈皮托達俄。後者是在阿富汗國境以至烏拉爾海的阿姆達里亞河流域，包括喀拉克姆沙漠東部的荒僻地。達俄·伯洛伯米邊地方。

②在廣大的西伯利亞平原，到處有石油埋藏地，不過尚未有充分調查，僅在北極太及喀姆却發見有大石油埋藏地帶。

蘇聯石油的歷史

現在不僅在蘇聯石油即在世界石油亦占極大地位的巴庫，其發掘于石油界的時期極早，爲一八二一年，巴庫直至一八七〇年爲止，均以原始的方法開採，而爲以燈油爲目的的蘇俄企業。其規模極小，一八六八年，其年產額並未超過四萬二千噸，而蘇俄却靠了這巴庫石油，而完全驅逐了在國內市場的外國石油，且能成爲輸出品，其意義是極大。

其後，巴庫油田，頗受國外資本家的注目，一八七〇年以後，以諾貝爾獎聞名的諾貝爾兄弟公司，以洛斯克爾特爲首的法國黑海裏游公司等均加入資本，接着又有英國資本加入，于是有激烈的競爭，同時亦因此而使其產油額激增，一八八〇年爲六十六萬二千噸，一八九〇年爲四百萬噸，一九〇一年，竟達一千一百五十萬噸，發展之速，實可驚人，一九〇一年時，竟超過當時尚不及九百萬噸產量的美國，而占世界產油額的百分之五十一，而居世界第一，同時其輸出額亦亦增加，一九〇一年時，輸出約一百十五萬噸，然一九〇一年以後，却因種種理由而使其產油額漸次低下，一九一三年時爲九百二十萬噸，一九一七年爲八百七十萬噸。

然在另一方面，美國之產油額，則年有增加，一九一三年時爲四千四百十萬噸，一九一七年爲四千五百萬噸，又于一九〇〇年方始採油的墨西哥，亦于一九一七年時出產八百萬噸，而與蘇俄並駕齊驅。至此，蘇俄之地位，遂顯著降低。

革命前，蘇俄石油幾全爲高加索所占，此並非過言，一九一三年度，高加索一地之產油額，實占全國的百分之九七·一，其中巴庫占百分之八三，俄洛遜奴占百分之一三，馬可波約占百分之一。

蘇俄石油，因靠近國境線，尤以高加索石油，因革命內亂以及外國軍隊的占領等，而蒙受極大的損失。當巴庫爲英國干涉並占領時，即一九二〇年，其產油量，僅爲三百八十萬噸。

蘇聯石油業之現狀

一九二一年樹立蘇聯政權以來，因復興經濟，同時遂使蘇聯石油之生產額漸增。其後，第一次，第二次五年計劃之增產，使其面目一新，一九二九年即增至一千三百八十萬噸，一九三二年爲二千二百三十萬噸，一九三七年竟一躍而爲三千五百萬噸，約占世界總油量八分之一，而次于美國爲世界之第二產油國。

至于巴庫油田，自一九二九年以來，產量即漸增，一九二九年達八百七十萬噸，而超過戰前水準，一九三三年爲一千五百九十八萬噸，一九三七年爲二千三百二十二萬噸，一九三八年爲二千三百九十萬噸，完全成爲了戰前的三倍。

俄洛遜奴油田，在一九一三年時，爲百二十萬噸，革命後其產量顯著增加，一九二九年爲四百四十

七萬噸，一九三三年爲五百另五萬噸，然一九三七年時，却減退至二百七十六萬噸，一九三八年亦有同樣的情形。蓋該油田年齡已老，今後如能維持原狀已爲難得，增產似不可能。

馬可波涅田，一九二三年時僅爲八萬八千餘噸，然一九二九年已爲十五萬七千噸，一九三三年爲七十六萬六千噸，一九三七年竟一躍而爲一百四十八萬噸，一九三八年則豫定爲二百二十五萬噸，實際數前增加逾二十倍以上，且對今後的發展頗有期待。

蘇聯主要石油產地之產量表（包括Gazprom單位千噸）

	一九一三年	一九二九年	一九三三年	一九三八（豫定）
全蘇聯	九，二三四	一三，八〇九	二二，四五八	三二，二三〇
巴庫	七，六六九	八，七五四	一五，九八一	二二，九八〇
俄洛運奴	一，二〇八	四，五七〇	五，〇五三	二，七六三
馬可波	八六	一五七	七六六	二，二五〇
伏爾加，馬拉爾	—	〇六	三六	一，二九八
遠東（北庫頁島）	—	一七	一九六	三八〇
托爾克嶺共和國	一二九	八	一五四	四三六
馬斯呼克共和國	一三	三四	三五	二二五
塔其克共和國	九	二四	一五	二二五
喀喀夫共和國	一七	二六九	一九八	六五二

依據上述情形看來，占據蘇聯石油大部分之高加索三油田，在革命以後，其指導地位，仍一無變化，蘇聯石油之增產，可說全由此三油田的發展，然而高加索石油的比率，亦因後述新地的開發而漸降低，一九一三年為百分之九七·一，一九三七年為百分之九〇·二六了，這是值得注意的。

蓋蘇聯當局，因高加索石油資源之位置，偏於南部國境，易受外敵攻擊而痛感其危險，故一面強化該處之國防，而另一方面則努力於國內其他地方的新油田的開發，全國展開大規模的地質測量事業，已頗有成效。

可為蘇聯新石油地者，已詳記於前述(二)的蘇聯石油地帶，即巴首基爾共和國，庫壁首夫州，布爾姆州，北庫頁島，達凱斯丹自治共和國，索米自治共和國，克爾姆自治共和國，阿克耶明斯克州等，大部分業已開採，其中一九三二年開始採油之巴首基爾自治共和國的依首巴地方，一九三七年時，已有九十八萬四千噸的產量。以此為中心的烏拉爾·伏爾加間之所謂「第二巴庫」，蘇聯當局亦頗寄以極大期待而一九三八年預計產額為一千二百九十八萬噸。

在第三次五年計劃中，對此等新油田預定的增產率，「第二巴庫」為七倍，安姆巴地方（喀喀夫共和國）為四倍，中亞細亞為二·五倍，北庫頁島約為四倍，達凱斯丹共和國為五倍，馬可波為二·八倍。至於舊油田之巴庫與俄洛連奴，並不擬增產，此不僅說明強化開發以上新油田之政策，亦顯示了該兩油田已入於老齡期，不能有顯著的增產，俄洛連奴與巴庫兩油田之比率，一九一三年為百分之九十六，一九三七年已降至百分之八十五，至第三次五年計劃終了，應為百分之六十五了。然而高加索石油之重要性，依然不失。

高加索之重要性，在煉油（石油加工）領域上亦屬相同，依據下表即可了然。

蘇聯製油額（單位千噸）

	一九一三年	一九二九年	一九三三	一九三八（豫定）
全蘇聯	五,七〇二	一一,〇三四	一八,四五五	二八,四〇九
阿普爾巴吞共和國	四,五五四	六,四〇五	九,三〇九	一五,五四五
基阿諾印俄首及達爾斯丹共和國	九四六	三,九九四	四,二八二	五,一六六
俄國及共和國		一八九	三,〇五三	三,一六二
克拉斯諾達爾地方	四九	二五〇	一,四七一	二,二六八
中央地方	一五一	二二六	二九三	二六一
浩伏爾加				六六三
烏拉爾				七八一
遠東				二〇九
托爾克俄共和國				一七二
烏斯呼克及塔共克共和國				二二三

蘇聯的石油運輸

占據蘇聯石油大部分的高加索石油特別是巴庫油田，在地理上是偏於極不方便的南部，故對於供給

國內，以及輸出於國外的運輸問題上，極有重大關係。

關於運輸石油的方法，大體有鐵道船舶，與輸油管三者，而以輸油管最爲合理，然蘇聯的輸油管頗不發達，美國爲百分之七十一，而蘇聯僅及全體的百分之二一·四，而以水運占大部分，爲百分之四五·九（美國爲百分之二六·六），鐵道爲百分之四二·七，（美國僅百分之二·二）。故蘇聯之石油運輸，其須賴鐵道，亦由此可知，而水運之所以如此占重大地位，蓋因高加索靠近裏海，黑海，且歐俄之河川運輸，一向極多。

巴庫石油的運輸路線，是靠輸油管及鐵道出黑海岸之巴托米，更由此處賴黑海水運而輸出於歐俄及國外，又賴裏海水運而運至馬哈基喀拉及阿斯特拉漢，更由此處靠鐵道，輸油管，伏爾加水運而送於全國，並直接自巴庫領鐵道運輸的方法。俄洛運奴石油，除鐵道外，賴輸油管出黑海及裏海，馬可波石油大多出黑海岸之托阿波塞港而送於各地的，在高加索以外，敷設輸油管者僅俄洛運奴，馬爾塔威爾，唐巴斯之間，阿斯特拉漢，史太林格勒間，安姆巴，奧爾斯克之間而已。

故現在黑海之制海權，如克里米亞半島並不完全喪失，則蘇聯大部分之石油運輸路線，可云尙屬健在，尤以裏海水運，最爲安全，如不失高加索，則對蘇聯全國之石油供給，雖失黑海之制海權，也無須絕對擔心。

高加索石油之重要性

現在德軍已席捲歐俄之西半部，而克里米亞也僅餘塞巴斯托波爾一地了，故克里米亞壓倒後的黑海

制海權，實爲德軍所有，同時也可諒想，德軍進攻高加索，亦將漸形緊迫。

工業用，農業用，運輸用的石油需要，更形激增，而軍事用石油之消費，亦日趨增加的蘇聯其對於高加索之依存性，不拘新地方如何開發，亦當更形重大，高加索之運命如何，不單是石油問題，實在可說是蘇聯死活的生命線。當然蘇聯是次於美國的世界第二產油國，然固有備於一朝有事之際，故尚有充分的戰時貯藏，然而戰爭愈趨長期化後，則高加索石油之重要性，亦將因此而更形增大，且該處通依期而爲與英國連絡的重要路線，故德國勢將強行占領高加索。

然而德軍可能攻略高加索乎？

最明白高加索重要性的，當爲蘇聯本身，德軍的攻擊唐巴斯與洛斯拉夫蘇聯是很明白其爲前哨戰。德軍的攻略路線，大致想來有北方的陸路，自黑海的登陸作戰，或取道土耳其的三線。然而無論如何，總得獲取完全的黑海的制海權，乃爲其最重要的前提條件，可是壓制克里米亞，不過是一個階段盜因大部份的黑海艦隊尙屬健在，即使獲得黑海東部的制海權，也尙有相當困難的。

有優秀防備的地方，憑登陸作戰而得制海權，其困難是有歷史的明證，其餘即爲北方的陸路與借道土耳其了，而以北方陸路的可能性爲最大，據一般猜測中北部因冬季降臨而兩次不能展開活潑的軍事行動，則將于比較溫暖的高加索地方採取行動了，然實際並非如此簡單，高加索之北還有著名的大高加索山脈的山嶽地帶，冬天亦依然爲冬天的。

同時蘇聯將對列甯格勒及莫斯科的防衛盡其必死的努力而出于反攻，當在吾人想像之中，故回這個冬季問題，德軍在北高加索，也許並奈何等進展的。

同時要考慮到蘇聯強烈的抗戰意識與防備以及其地理上的困難，則德國要占領高加索，特別是占領巴庫，雖以德軍之勇亦終非一朝一夕所能實現。

亦不能不考慮及英蘇的協同作戰，故當銘記德國如無相當長期的大準備，則亦不能進行大冒險的。

塞浦洛斯島

新之

辭粹拿兵進攻的第二個目標，與克里特島同樣重要的，還有一個塞浦洛斯島。

塞浦洛斯島是英國海軍在東地中海的第一流根據地，位於小亞細亞南方，距離土耳其，敘利亞，巴勒斯坦，埃及，甚至遠處羅得斯島，都在以它為中心的五百公里圓週之內。所以為着防守蘇彝士運河，策應地中海，紅海，波斯灣，或印度的戰爭，都有它重要的軍略價值。

島的面積九千八百八十二方公里，居民三十七萬三千人，其中五分之四屬於希臘人，五分之一為土耳其人。

一八七八年，土耳其蘇丹把這個海島讓給英國管理，明係租借性質，使英國在近東有個根據地，才好幫助土耳其抵抗俄羅斯的南侵。那時英土間簽訂了「登榮與和平」條約，英國還承認每年負擔一筆租費，但到第一次世界大戰時，土耳其加入同盟，英國遂正式加以併吞。

英國當初是不把該島放在眼下的，甚至某一個時期有放棄它的意思，可是世界急速的演進，一切情勢也改變了。蘇彝士運河的開通，航空事業發展的神速，這個不值一顧的海島竟然成為英帝國交通線的無價階梯，其重要性決非六十餘年前所能想得到的。

在近東區域內，塞浦洛斯島比任何一地都適於英國駐軍，不單是天氣好，而且它是完全英國殖民

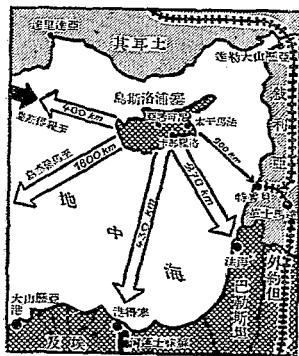
地，可永久駐軍而不必徵求他人的同意，可隨意限制外國人入境。冬季無酷寒，夏季雖較炎熱，但可利用拔海五千五百呎高的托洛多斯山兵站。因此，一九三六年秋，英國就積極着手建築炮台，軍港，使它成爲地中海右翼的重要。

塞浦路斯的首邑尼可悉亞，在島的中央平原上，有鐵道東通法馬干太，西接猶里空，島上惟一困難問題是水源缺乏，然穀物，棉花，山羊，葡萄等生產尚稱豐富。

蘇彝士外衛的塞浦路斯

朱式之

英國在東地中海勢力的第一道屏障的克里特島，已在德國傘兵的英勇攻擊下，完全陷落於德軍之手，這一戰對於英國在東地中海勢力的衡量上，給予了一個極大的折扣，同時德軍由此——進可攻塞浦路斯島與亞歷山大軍港，退可保愛琴海與整個巴爾幹半島之安全，德義兩巨頭，又於本月二日在勃倫納山隘會晤，並有德外長里賓特洛甫德軍總司令季德爾上將以及義外長齊亞諾諸參謀總長卡伐萊羅將軍參與其中，其談話主題，顯見為克里特島戰事結束後的新動向。關於這個新動向的決定，外人當然不得而知，然而就一般的猜測，當為對塞浦路斯島與亞歷山大軍港的攻擊，而就中尤



塞浦路斯在東地中海的地位

以對塞浦路斯島爲今後行動的目標一說，爲比較切實。蓋德義軍隊由巴爾幹，克里特，更進而佔領塞浦路斯，則敘利亞隨手而得，然後直向蘇彝士與紅海進攻，這可說是德義軍隊左翼作戰的一定路線。故在克里特戰事結束後，德義軍行將展開新動向的目前，吾人對於塞浦路斯，應有加以檢討的必要。

塞浦路斯是東地中海的英國直轄殖民地。與克里特相同，孤懸海中，位於北緯三十四度三十三分以至三十五度四十一分，東經三十二度十分以至三十四度三十五分，該島之考馬基呼(Cape Komnikipi)距小亞細亞的阿那馬呼(Cape Amrur)爲四十四海里，而其東北角之安特烈斯呼(Cape Amras)，距敘利亞之拉塔卡(Latakah)爲六十九海里，該島的面積，約爲九千五百平方公里，東西長二百三十二公里，南北闊爲九十七公里。

該島的大部分，爲東西行的兩列山脈所占，南半部高峻的奧林波斯山Mount Olympus的最高頂，托洛獨斯山(Troodos)高達一千九百四十一公尺，其支脈之一，直至阿洛那耳岬(Arnauti)，劃分了島的西北端。其東南斜而，乃爲政府和軍隊的夏季避暑地。在東方，連接此山的阿舍那菲(Adelphi)高達一千六百零七公尺，伯撲查(Papoutas)爲一千四百十六公尺，以及馬哈拉(Machaira)山等。而孤立丘，哈里克洛斯(Holyross)尤爲古老城市拉那卡(Larnaka)的最好目標。北方山地爲狹狹的饒嶺，自考馬基呼以至東南的安特烈斯，其西部名基利尼阿山地(Cyrena)，東部名喀爾伯斯山地(Karpass)，其最高峯巴法文托(Batavoulo)，亦僅九百四十四公尺而已。其南斜面即降爲(Le Phasia)平野，北面則終於狹小的海岸平野。

在南北兩山地之間，則有與此平行的而橫斷東西的，美薩里阿平原(Messoria)。東自法馬加斯

太蘭 (Famagusta) 而西至馬羅 Korinthos 爲止，東西長約一百公里，南北闊約十六以至三十公里。有琴允斯 (Palaos) 以及耶里斯 (Yalios) 等的河川灌溉之，大部分的未墾墾而缺乏樹林的低平原，其北部，則有穀物類的生產。

氣候方面，年平均氣溫爲二〇・五度，最高平均氣溫爲二五・六度，最低平均氣溫爲一六・八度。年降雨量，平均是六八二耗，故顯著寡雨，十月乃至二月的冬季，爲多雨季節，夏季則爲寡雨高燥，極爲乾燥，顯示了極端的地中海性而爲亞熱帶氣候。古來其森林雖極有名，然而目前美羅里阿平原，全無樹木，故而因了森林的荒廢，使河川容易乾涸，在夏季乾涸之處極多。辟克斯河不通海，故形成了不健康的濕地，要從事耕作，就有排水的必要。

塞浦路斯島的住民依據一九三一年的調查統計，約爲三十四萬七千人，其大部分爲希臘人，然有百分之二十，是信奉回教的土耳其人與阿拉伯人。除該地回教徒外，幾乎全部信奉希臘正教，學校亦各分回教徒，希臘人，阿爾美尼亞人 (Armenians)，馬洛那托人等的學校，各有特殊規定而受教育，然中學校則混於一起。

政治上，該島僅爲英國的直轄殖民地，然其長官是受回教徒與基督教徒中所選出的參議員與代議員的援助而統治着的，其地方政治，頗有幾分是土耳其領有時代的遺風。

農業爲該島的主要產業，已有百分之三十三的既墾地，尚有百分之十一的可耕地，其土產極爲豐饒，適於大麥，裸麥類，果實，稻子豆，橄欖油，桑，棉花，野茶，水及油質用植物種子等。其葡萄的生產，頗占相當大的面積，所產葡萄酒，堪稱品質佳良，其灌溉工事，則早已着手，有如其東部敘克拉

西 (Synnartel) 的貯水池，極爲廣大，有七十平方公里的集水區域。堪受許免斯，耶里斯以及撒拉基斯 (Sarkilia) 等的氾濫水的大貯水池，足以灌溉美薩里阿平原四英畝以上的耕地，在其西部馬福地區則爲墾井給水，故頗有半乾燥農的景象。

該島的主要樹林爲阿里檜松 (Aleppo)，系杉 (Syrus) 西洋杉，橄欖樹，椰子豆等，近來亦有油喀里樹 (Kraalypus Globulus) 爲常綠喬木，原產於澳洲，高有達九十公尺者，葉銀形，豆圓綠白色之花，其樹皮可用於解熱藥，樹葉之揮發油，可用於得熱藥與香料，樹幹可作建築木材。與 Ouarinia 等，西部丘陵地均爲有用木材，其樹林均依立法而受保護，該島約有百分之二十均爲國有林，其畜牧則以驢馬爲最重要，亦有阿拉伯種馬，其牛，羊，羴，羴多數輸出於埃及，海綿的漁獲，亦甚重要，而該島工業，則幾無可見，僅刺繡，人造絲加工品，以及捲煙等。在古昔，其銅鑛早已有名，然近年僅小規模開採，在拉那卡 (Larnaka) 與里馬素耳 (Limassol) 則有大規模的食鹽鑛業，且有輸出，喀爾伯斯之生石膏，拉那卡之石膏均有輸出，在北方山地，則有彫刻用石灰岩。

該島的主要輸出品，乃爲稻子豆，羴，大麥，葡萄酒，及酒精，葡萄酒，果實，棉，絹，羊毛，石膏，鹽等，其輸入品則爲麥粉，糖，綉織物，咖啡，皮革，石鹼，石油，木材，機械器具等。大都有待於英本國的，該島的交通，因爲缺乏自然的港灣，乃是該島交通上的缺



點，拉那卡港，里馬索耳港，伯福港等，單不過是停泊處而已，基利尼阿（Kyrenia）亦爲小港，僅有古老的法馬加斯太（Famagusta）差堪作商業港看待。其汽車交通比較的發達，連結於小都市間的道路亦已改良，在尼可悉亞（Nicosia）與馬福之間，則設有輕便鐵道。在拉那卡則有來自亞歷山大利亞的海底電線，而往返於埃及與貝魯特之開汽輪亦極多。

至於該島的城市，則首推尼可悉亞，人口二萬，是在美薩里阿平原中央部的舊都。里馬布爾（人口一萬二千），以及拉那卡（人口一萬）是東南海岸的小港。該島的首邑，乃爲昔日巴屬繁榮的東海岸的法馬加斯太該處已築港，然無良港，可容巡洋艦，爲海空軍根據地的要港。

最後要略略談及該島的沿革了，該島古來是在埃及，亞述波斯，以及希臘等國的影響之下，直到現在希臘與拜占廷文化的以及民族的遺風極強，這是地理的位置所使然，至今尚有希臘與拜占廷基都市的遺址。在紀元前七世紀時，有阿拉伯人的侵入，嗣後就成爲了威尼斯人與熱那亞人商戰地盤，其後法馬加斯太遂爲威尼斯人所占有而直至十五世紀。其時土耳其人加以攻略，法馬加斯太在一年內圍攻後，始被陷落，自一五七三年起，此後二百年遂入於蘇丹之手。一八七八年，英國與蘇丹訂約而奪其行政權，於大戰爆發之一九一四年，則更斷然實行合併，作爲直轄殖民地，其地之希臘人與土耳其人都作英國國民，直至一九二三年的洛桑（Lausanne）會議始加以承認。而該島的希臘語民族應歸屬於希臘的一個屬邦，亦因希臘本國的冷淡，與英國的壓迫而漸形停止了。

其後義大利的漸趨強盛，馬爾太島漸次暴露了其脆弱性之後，世人注意其在戰略上的將來性了。實則美薩里阿平原作爲航空根據地是絕好的，阿克且利瀉湖（Akrotiri）亦頗適宜作爲水上飛機的根據地。加

六一年

之，該島的食料品生產豐富，頗具自給自足的好條件，這就比馬爾太島強得多了。而且法馬加斯太尼以收容避洋艦，加以修理與設施，這些均足使該島之作爲東地中海的海空軍根據地的價值，大爲增加了。

在目前，塞浦路斯島更因了東地中海局勢的變化而更爲重要了，在德軍東進的路線上，在克里特島陷落了今日，塞浦路斯是無庸疑義地成爲了首當其衝的軍事行動上的一個焦點。

中華民國三十一年一月印刷
中華民國三十一年一月初版

國民新聞叢書之三



有著作權不准翻印

近東問題 全二冊

實價國幣一元四角

(外埠附加郵費)

譯述者 國民新聞社

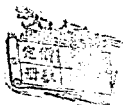
發行人 黃敬齋

印刷所 上海靜安寺路一九二六號
國民新聞圖書印刷公司

總發行所 上海靜安寺路一九二六號
國民新聞圖書印刷公司

分發行所 各地國民新聞分銷處

货号	
数量	1
定价	130



461395