

萬 有 文 庫

第 二 集 七 百 種

王 雲 五 主 編

地 理 環 境 之 影 響

( 五 )

撒 普 爾 著

陳 建 民 譯

商 務 印 書 館 發 行

地理環境之影響

(五)

撒普爾著

陳建民譯

漢譯世界名著

## 第十章 人與水之關係

人類雖大用世界上之水道，然水道不過大道而已，不過來往所經之道路而已，非其住所也。本質上爲陸上動物，人類不過暫居海上，即當身爲漁翁之時亦不過於捕魚季節居住海上，或身爲捕鯨之人因活動範圍甚遠不得不長年往來海上。雖然，此種原則亦有例外。摩洛巴詹人 (Moro Bajans) 乃南菲律賓與蘇祿羣島之海上流浪者 (Sea gipsy)，甘涅特 (Gannett) 曾論之曰：『自生至死其家庭皆在舟中，除釣魚外別無所能。』純恃海上食物爲生。彼等即由一岸至他岸，每一家各據一船，一隊約有六艘；每一水上社會皆有其領袖稱爲艦長巴詹 (Capitan Bajan) 而艦長巴詹具體表現其所有之微弱政治組織。當彼等偶乘其簡陋之船隻時，彼等仍不棄海，不過於海濱水上之木樁建造茅屋而已。正猶古代瑞士與意大利湖居之人，惟有死亡之時始承認其與陸地之最後關係。彼等不葬死者於海，而葬於島，而送葬之舟楫即應槳聲而行駛焉。(註一)

〔水上邊境之保護〕 最初居留地多在河、湖、海之旁，因此處食物供給豐富，而交通又甚便利也。

且就古代社會細小孤立之團體而論，水濱實比較安全之邊境。蠻人選定鄉村基址之時，多注意保護，故彼等即選河圈所成之梨形半島，或河上與岸外之島嶼爲其鄉村之基址；或因攻擊皆從陸地而來，即與陸地脫離關係，而於湖面支架木樁而建茅屋，以便爲自身備一水上邊境。在此種位置之中，所有住居木樁茅屋之人能滿足其一切之需要——茅舍之下與茅舍四周皆係捕魚場，離岸數呎即有田疇，乘獨木舟可達，遇陸上敵人攻擊之時又有避難地方。

〔古代之樁上鄉村〕 此類樁上房屋既能滿足保護之需要，自極盛行，而在熱帶尤爲盛行，且在今日文化落後而結成孤立之團體而無力自衛之民族間依然盛行。當耶穌紀元之初，瑞士與意大利湖上仍多此類樁上房屋。（註二） 日後此類樁上房屋又見於愛爾蘭、蘇格蘭與南威爾士，不過形式略有不同耳。（註三） 就古代之愛爾蘭而論，此類樁上房屋多建於人造島之上，島用砂石與黏土沈下束柴而建於湖沼淺處，然後再用打入硬塊之木樁繫之至底。此類房屋稱爲 *Crannogs*；在愛爾蘭最初有史之時即已有之，且繼續使用直至伊利沙白女皇之時。當紛亂之第十二世紀，互相爭衛之地主即以之爲避難所與住所。（註四） 希羅多德曾述赫勒斯滂附近普亞西亞湖（Lake Pra-

anas) 有古色雷斯人之樁上鄉村，仿照瑞士式建築，地板上有地板門，以便垂釣或拋棄垃圾。其居民避大流士王 (King Darius) 時代波斯人之征服，且免陸上部落同胞之運命，蓋此輩陸上部落人民多被送往亞洲以充移民也。(註五)

〔今日之分佈〕 就歐人而論，此類樁上鄉村似屬於原始發展時代，多屬於石器時代，銅器時代，與初期鐵器時代。此類村落多廣佈於近代落後民族之間，蓋此輩民族藉此以補償其社會上與經濟上之弱點也。直至晚近南美土著瓦羅人 (Warraus) 之小部落猶於奧利諾克河 (Orinoco) 三角洲河網水上與厄塞基博河 (Esequibo) 河濱建築此類村莊。如味斯浦奇所述，此類村莊至令彼提議以委內瑞拉或小威尼思之名名此海岸。(註六) 薩爾溫河 (Salwin River) 上游之支流札爾湖 (Jull Lake) 之樁上鄉村有印薩人 (Intsas) 居焉。彼等於其浮園中添一細節，即上覆土壤之木排，而彼等即於木排之上栽植蕃茄，西瓜與南瓜焉。(註七)

在剛果河之南方源流 (headstream) 盧阿刺巴河 (Lualaba River) 上游之莫希利亞湖 (Lake Mohrya)，坎麥隆 (Cameron) 曾發現許多樁上房屋，其主人往來於獨木舟中且於陸

上耕田，(註八) 正猶二千年前其瑞士同志之所爲也。立溫斯敦由犀累河 (Shire River) 下尼亞薩湖 (Lake Nyassa) 之時卽於帕馬郎 (Pamalombe) 之小湖發現同類之水上茅屋爲門干札人 (Manganja) 所居者，蓋門干札人被行劫之奴隸驅出其家者也。用岸上之紙草叢之細葦爲樁，多用細葦以補力之不足；葦下垂而編爲蓆卽能支持其輕屋，但當蠻人由一茅舍至他茅舍時則浮動如冰。至於鄉村與海岸間稠密之紙草樹則遮蔽其退隱之所，而湖中之魚卽其食物也。(註九)

(馬來人之樁上房屋) 印度尼西亞 (Indonesia) 之島上大世界因常與水接觸而產生兩棲之馬來種，故吾人之發現馬來式之房屋皆建於水上之樁殊無足怪；當岸上馬來人爲新來者驅入內地而不得不放棄其商務，海盜與漁業時，被卽務農，但仍保留其海上建築而建其茅舍於地上之杆，非敵人之標槍所能及者。蘇綠羣島南端之摩洛薩馬爾勞特人 (Moro Samal Laut) 力避本羣島中火山性之大島，而建其大村於海上之珊瑚島。沿岸一帶多沙之海濱保持其可可樹，而可可樹之堅果所有之乳汁卽係其食料，而可可樹之葉卽遮蔽死人之墓焉。(註一〇) 巽他羣島上以航海爲生之馬來人遇岸上人煙稠密之處往往居於樁上房屋附近之木筏。慕雪河 (River Musi) 下游

之巴巨港 (Palembang) 卽有此類漂浮之近郊。此曾被稱爲『蘇門答臘之威尼思』正猶馬辰 (Bonjamesin) 之被稱爲『婆羅洲之威尼思』與北方之文萊 (Prunei) 之被稱爲『東方之威尼思也』(註一二)該兩市乃各該島之主要商業中心。西蘭 (Ceram) 東端外之沙岸上之啓爾瓦魯 (Kilwaru) 小鎮木似漂浮於海上，完全以木樁房屋包圍數英畝之乾地。此地商業繁盛，乃馬來半島與新基尼間之商場也。(註一二)

〔美內拉西亞之木樁房屋〕 在美內拉西亞迤東之處水上與陸上之樁上房屋乃當地景物之特色。給爾賁克灣 (Geelvink Bay) 之騷威克村 (Village of Sovek) 卽由水上三十家樁上房屋構成，藉樹幹鉤通但只有一船載之登岸。洪保德灣 (Humboldt Bay) 之浪上亦有同類村落，而此類村落與舊日瑞士史前之湖村至爲相似。(註一三)摩勒斯俾港 (Port Moresby) 之巴布亞部分在英屬新基尼南岸者卽以樁上房屋遮蔽全部水面。附近地方亦有同類之樁上房屋，例如塔諾巴達 (Tanobada) 漢紐阿巴達 (Hanubada) 厄勒法拉 (Elevara) 與胡拉 (Hula) 後者全由樁上房屋合成，而樁上房屋佈於水上，週凡數哩，有居民千人。此處動機亦在於保護人民免

受內地山間部落之攻擊，蓋岸上人民時與山間人民作戰也。（註一四）

馬來漁民，商人與海賊挾其愛海之天性，即利用樁上房屋以聯繫不受敵人攻擊與接近熟悉之活動場所二者。爲達此同一之目的起見，非洲西岸之白色商人亦於破舟之上建其房屋與棧房。此類房屋確能抵禦熱病與懷存敵意之土人，同時又居地方商務之中心，以便與外國貿易。

〔繁庶地方之河上居民〕 當文化進步而此種保護非所必須時，水上居民或仍存在，或重見於人口過剩之舊國，例如吾人於中國與遠印度兩處所見者。此處水上居民呈人類生命由陸地移居國內河流之現象；因此類水流既係商務上之大道，自係生計之一法，且許以地球表面無人佔據之地方爲其漂浮之家庭也。廣州有二十五萬人居於河上之舟隻，而特帝國內地之航行與西江商埠之商務爲職業。若干艘船隻能容大家庭，連同養雞場，而養雞場則在其竹籬茅屋之下。其他又係木屋，有植物，其餘又係游艇，有歌女在焉。（註一五）在山東南部之湖沼中亦有多數漁民住居船上，而陸地只有少數居民。此輩人民免納租稅，得自由使用河流與漁業。爲更換其細微單調之食物起見，彼等即於竹筏之上建造浮園，而於園內栽葱蒜之屬。彼等亦養鴨，鴨入水游泳，聞呼聲即歸。（註一六）因



此推廣其河上生活之富源。盤谷商業區域盡在湄南河 (Menam River) 上——商店，木場，飯店，商人住所。甚至街上發售貨物之商店亦屬一小舟，用槳出入於大船之間。(註一七)

近代河上居民則可於美國西方諸河之漏舟人民見之。彼等係美國河上之流浪者，沿流而下之游牧人民，有時擊舟於城市水面或木島沿岸，然後租一曳船曳家船前往上游。河上有魚，而魚乃其主要之食物，又有浮木，而浮木乃其火爐之燃料，最重要者則為滿足其游牧本性之大道。此處無商務與人口過剩問題。

〔自海上收回土地〕 以上所述為水上之樁上房屋與家船，然而世界上若干部分因收回海濱池沼地方而大增人類之住所，二者相較則前者不過人類對水侵略之一部分而已。水雖係人所必須，但若不加控制亦往往貽害無窮。河流於其洪水平原所積之沖積物，無論在於中流平坦之地方，或近於退落之海平面，皆足以引人僑居，因其肥沃而又近於天然水道也；但既創之矣，必須防之。此類沖積物多在河口或河口附近之低海岸，適當內地水道與大洋水道會合之處，最便通商。然則此處有一位置勢必引誘并支持多數居民，而為容納居民起見只有侵略河海之水以開拓土地也。堤

防之設不但因需要較多之土地以維持加多之人口，亦因排水之河口時常淤積，而河口之時常淤積足以增加泛濫之危險，他方面亦足以促進陸地之形成。此處之狀況既屬如此，則人與水自不斷鬪爭；（註一八）但報酬甚厚，初不必計及代價也。所有海牆之建築，河流之堤防，池沼之收回，多水地方運河之開鑿，湖之變為草原，水流之矯正合而成爲人類於地球表面上所爲之最大之地理變化。（註一九）

〔與水鬪爭〕 雖歐洲北海之低地當第十三世紀至第十六世紀須德海（Zuyder Zee）與多勒特與約得灣（Dollart and Jade Bay）形成之時未曾受海之侵略，然而因居民之毅力與智慧對水所爲之侵略則足以補償損失而有餘。過去三百年間曾在易北河與斯刻爾特河之間收回二千方哩（五千平方啓羅米突）。荷蘭排其內地大水如哈連姆海（Haarlem Meer）（七十方哩或一百八十平方啓羅米突）與伊茲湖（Lake of IJ）既告成功，即謀從須德海海邊收回八百方哩（二千〇五十平方啓羅米突）而將該盆地縮爲目前大小之三分之一。（註二〇）四分之一之荷蘭皆在平均高潮之下，而當一八八四年之時須用風車九千架以抽廢水使入運河焉。（註二一）

荷蘭之外表在在表示人與水之鬭爭，然而英國從窩士河河源附近收回之一千二百方哩之土地與之頗為相似，特規模較小耳。此處亦有羅列之海牆，直而有堤之河，排水運河，風車與蒸汽筒，堤道，林立之柳樹，與低濕之牧場。荷蘭所有之特徵此地皆有，甚至林肯郡之南部被人稱為荷蘭，而一六五二年海戰時代荷蘭之俘虜即於此處從事收回土地之工作，而此種工作約於此時大規模開始矣。（註二二）當中古時代人口既增，必須設法改良排水以增加畝數；但地主之間殊少合作，河牆與阿堤之維持胥被忽視，直至第十三世紀河水泛濫之時始採嚴厲手段以對付失職之人。某犯人因怠於堵口即被塞入決口而後修繕堤身，所以教導澤畔人民使有公共責任心也。（註二三）

抵抗沿岸之水比抵抗內地之湖沼為後起；前者需要較大之冒險與勇敢，因須戰兩敵人而非一敵人也；但報酬自亦較大。荷蘭因其鬭爭所得之土地足以維持五十萬人，但又於世界海上之商務佔險要之位置焉。

〔河流洪水平原之岡陵鄉村〕 河流之洪水平原既甚肥沃，自有人民來居且須保護河流以免泛濫。最古一種之保護明白而傳佈甚廣，不限地方，不限人種。洪水之季節既到而功多柯拉（Gondo）

(Kora) 下之白尼羅河之扁平原變爲一大沼澤時，無數白蟻浮於水上。當乾燥之季節，白蟻築山高約十呎，迨洪水之時即安居於上半段。以智慧與建設才能而論，白蟻遠勝於流域之居民。岐特克 (Kytch) 之丁卡人 (Dinkas) 因流域之居民有如白蟻亦爲洪水平原之天然水草所引誘，而當洪水之時又用白蟻山爲其自身及其牛羊避難之所也。(註二四) 在非洲其他地方則土人皆較有智慧，因人造岡上之洪水平原鄉村自最古之時即已存在。西邱呂氏 (Diodorus Siculus) 即語吾人古代埃及當尼羅河泛濫之時亦有此類人造岡，望之有似昔加拉第羣島 (Cyclades Islands) (註二五) 巴洛茲部落 (Barotse tribe) 亦於晉姆斐西河上游建造同樣之岡陵。(註二六) 尼格河發源於福他查倫山與康山 (Foota Jallon and Kong Mountains) 而福他查倫山與康山自二月至七月多雨，故尼格河即泛濫數千方哩之平原。此處務農之桑惠人 (Songhoi) 之鄉村有類前此埃及之鄉村，亦建於同一之黏土岡上，藏於同一之棕櫚樹中，藉小舟往來其間。(註二七) 揚子江平原夏季泛濫之時亦復如此——人造之小山露於濁水之中而山上有樹木與鄉村，同時駛往山麓之舢板即表示交通之方法。(註二八) 以密士失必河下游之大平原而論對素托 (De Soto) 之遠征紀

錄卽述其所訪問之英國鄉村皆建於人造岡上。雅組河 (Yazoo Rivers) 之印第安人於第十八世紀之初卽分散其茅屋於東岡低地之上。而在密士失必河中游與下游之低地，土番 (Moundbuilders) 之一部分工程卽用作酋長住宅之基址亦有充分之證據也。(註二九)

〔河之堤防〕 當文化幼稚而人煙稀少之時，此類保護方法足以防泛濫，但當文明進步人煙稠密之時則當補充堤防，亦以保護附近之地方也。故築堤以防河水泛濫之方法自古以來卽已有之。波河及其支流之堤壩在郎巴底平原之政治史開治以前卽已發生。斯特累波提及威尼西亞 (Venetia) 之運河與堤壩，因此一部分之地方乾涸而可耕種。(註三〇) 若干年來波河之主流卽有堤壩築至格里摩那 (Cremona)，距離凡六百哩，而阿第茲河 (Adige) 之堤則築至味羅那 (Verona)。(註三一) 但世界上最大之堤則爲黃河，自有此堤大如英國之土地可以收回耕種矣。(註三二) 保護收成免遭夏季洪水之代價爲每年鉅額之費用與連續不斷之隄防；而此種代價中國人已付二千年，但猶不能常免水患。當其怒不可遏之時，黃河逐年於其淤積之水床愈漲愈高而高出周圍之低地，增加堤壩所受之壓力與被災之地方。一八八七年之洪水卽殃及五萬方哩之土地，毀滅百萬人，而人

民之陷於饑饉者爲數尤多。(註三三)而成都岷江 (Min River) 肥沃平原能於其二千五百萬方哩之地方維持四百萬人者亦大有賴於工程家李冰 (Li Ping) 及其子之堤壩工程與灌溉工程。李冰生在紀元以前也。灌縣 (Kuan Hsien) 李冰廟有李冰之格言：『挖河務深而築堤務低。』二千一百年來川人固守此種教訓。石堤甚低以便爲相當之泛濫以使土壤肥沃，而每年岷江水道之積土被挖去者有五六呎之多。此類工作成都平原之人無不參與。(註三四)（參閱第一圖）

〔控制水流後所得之社會利益〕 就此類減少水之範圍而增加陸之範圍之有組織之鬭爭而論，不僅產生物質上之利益而已；最堪注意者即既一再與河海鬭爭矣，則無形之中養成人民之合作力量。一種共同之危險既不斷發生，則爲澈底抵抗起見自須一種堅強持久之合作，而此種堅強持久之合作鑿除原始人民之個人主義，而迫之向文化之路邁進。此舉可使人民承認公共之利益超於個人之勢力之上，可以鞏固國家之關係，且獎勵人民自動服從法律也。

此乃社會上與政治上之利益也；但尙不只此。危險既由自然而生，自有其可以發現之原則，因此引起人類研究風雨，潮流，與全部水力學。挾其深遠之國家意識，希臘人始於其神話之中收藏伯

修司 (Perseus) 屠滅蹂躪沿岸之海怪之故事與赫鳩爾斯 (Hercules) 戕殺多頭蛇之故事。古代作家如斯特累波之徒早謂更古之大家即解釋赫鳩爾斯之戰勝河神阿歧魯斯 (Achelous) 即國家恩神於該河築堤而排去三角洲地方之水也。(註三五)中國土地本多沼澤與貽害之江河，故有無數工程英雄爲人類之利益築堤排水。而建築堤壩以防黃河之洪水曾聯絡黃河平原之居民且供給一種團結力量，而此種團結力量當最古時代已產生一種有組織之國家與進步之文化亦事所或有也。

〔控制水流乃乾地初期文明之要素〕埃及之歷史表示尼羅河每年之泛濫亦有此種效果。埃及因缺雨而必須實行灌溉，故水成爲政治統一與文明之一種有力要素。水量既少，自須人民合力從事灌溉工作，且須集中管理以便公平分配水流於人民之農田。既有一種問題逐年發生且要求人民應用其智慧與共同勞力以謀解決，於是進步受刺激矣。將欲耕地增加以供養日增無已之人口，只有大規模分配此豐腴之水；而此種大規模之分配又有賴於督率有方之共同努力。政府之效能不足，則沙漠即侵略沖積之農田，最後且將侵略河岸，一如今日美索不達米亞之情形者然。

最古之文明所以肇始於世界上亞熱帶缺雨地方者純因憑藉灌溉而行耕種則收成既豐而又有規則，與氣象狀況隨時變化而收成不能確定者大有不同；純因收成既豐則財富得以蓄積，且既不至因氣候關係而感受農事上之變化，自得從事他種高等活動也。當德雷柏 (Draper) 謂：『文明視氣候與農業而定』而『埃及文化之起源由於非洲氣候之同一與安定』又『埃及農業十分可靠而該處人民首先文明』之時，(註三六) 彼抓住糧食之安定乃進步之根據之顯明事實，而不能認識洪水之社會的效果——於政治上與社會上聯合以謀公平分配尼羅河之福祉且以人類之計畫擴大可以接近此類福祉之地方，創立一種水之經濟，而水之經濟最後則產生無數智識上之成績也。(註三七)

〔原始美洲之文明地方〕 國家方面利用并管理水流之工作即促進黃河與揚子江兩流域，印度，美索不達米亞，波斯，祕魯，墨西哥，及希拉河 (Gila River) 與大河上游流域史前灌溉運河之地方之古代文明之工作。(註三八) 此處拍布羅地方與中美間之科地來拉斯山乾燥高原并無森林可以行獵；故印第安種之獵人不得不於其受灌溉之小田之旁務農而過一種固定生活。此處土着文



明已於北美登峯造極。此處沙漠之農業不僅供給食物。此實樹漂泊之印第安部落轉爲固定之社會之基礎。在北美其他地方吾人只見隨地轉徙之獵夫與漁民到處實行一種游牧農業以補游牧之不足云。

新墨西哥與阿利桑那之拍布羅印第安人間之原始美洲文明卽係水量有限而人民備受壓迫之結果。(註三九)雖係北方平原印第安人之苗裔，彼等因地方環境關係與漂泊之紹村族與基奧華族 (Kiowa) 放人大有不同。(註四〇)此土高原乾燥，缺乏水量而可耕之土地又少，彼等遂過一種極有組織之團體生活，盡耗其勞力以事灌溉之溝渠，土台之園地與有牆之田園，因此其附着於其少而肥沃之農田有如其棉樹與瓜鬚。(註四一)同時高臺又保護之而不至受攸提人 (Ute) 那發和人 (Navajo) 與阿帕岐人 (Apache) 之攻擊。(註四二)此種文化與水之關係之線索可溯諸全部原始美洲，亦可溯諸北非洲與亞洲最初之文明也。

〔水之經濟漁業〕 水之經濟并不限於水之分配於乾燥之田疇，實亦包括開發水之世界之富源，無論爲製鹽，培養蠔床，或海濱捕魚。原水上動物生活之爲人類所必需不但因其量豐富，亦因其

廣佈於地球上最冷之地方。水能供給北極與亞北極之食物供給，可以說明人類北向拓殖之原因。甚至北極亞歐大陸之馴鹿部落無海上食物即不能生存。以挪威而論，漸行漸北則倚靠海上收穫之人數亦愈多。因此漁業即吸收諾德蘭省 (Nordland Province) 百分之四十四之農村人民；在特洛謨塞 (Tromsø) 則吸收百分之五十之農村人民，在芬馬根 (Finnmarken) 則吸收百分之七十之農村人民。若城市亦包括在內，則百分比加多；因此處之漁業利益特佔優勢也。(註四三) 鄉村位置之選擇向以鄰近海洋之伙食房爲標準，如吾人於英屬哥倫比亞與南阿拉斯加所有之愛斯基摩人以及其他北極地方之人民所見者。

〔漁業乃海洋發展之要素〕不但北極地方，即溫帶地方若有多數捕魚場，則近岸之人民無不起而開發漁業，若地方富源無多則情形尤其如此。於是漁業成爲日後海上發展之起點或永久之根據，因擴大地理上之眼界也。腓尼基人之熟悉東地中海沿岸商務上與拓殖上之可能即因搜尋產紫之魚。(註四四)此種海產之染料自古以來似曾提高太爾商人卑鄙之交易而使之成爲商人貴族。鮭魚之羣每春必由北方至博斯福魯，故曾引導希臘人與腓尼基人入寒冷多露之攸克辛海，且

令該兩民族於其不宜之海岸上設立捕魚與通商之驛站。(註四五)又德意志漢撒諸鎮之繁榮亦多由於波羅的海之漁業與每年夏季必至波美拉尼亞 (Pomerania) 與南瑞典海岸播種之鯡魚。即當第十二世紀之時醃鯡魚已與天主教之歐洲之貨品交換，因當日歐洲齋戒日多，需此醃鯡魚甚殷也。迨一四二五年因動物生活不可測之變化鯡魚忽棄波羅的海而選北海爲其游泳之所，荷蘭之財富即得一新憑藉。註四六而世人之謂阿姆斯特丹有賴鯡魚固屬實情也。新英格蘭國內土壤瘠瘠，但附近海岸由科德角至雷斯角 (Cape Race) 有養魚場，於是魚業即成爲其長期交易之起點與基礎，成爲其商業進化之一要素焉。(註四七)

〔漁業爲海員之養成所〕 漁業往往即係海員之養成所，故受政府保護以便供給國內之一種重要要素。紐芬蘭岸即係供給水兵之訓練所，日後即係新英格蘭之革命的海軍。(註四八)自共和國成立以來紐芬蘭岸在英美外交談判之中即佔重要之位置，目的在於取得特殊之利益，因政府認其爲美國海軍之一種要素也。漁業與海軍效能間之偶然關係曾經伊利沙白女皇時代之英人承認，而此可於英政府之豁免漁民關稅以獎勵漁業，對於外國船所運之外國魚課取高額關稅，以及

以立法手段厲行齋戒以增加魚類之需要見之也。凡此措施直以人為方法引起魚類之需要，結果漁業條例之成功報告稱述有七千人從事漁業，且因此而能為女皇陛下之海軍服務焉。（註四九）

北海之漁業，尤其多格爾岸（Dogger Bank）之漁業，所有鄰近諸國如英如荷如比無不參加；而其價值則因其係食物供給之場所，又係海員之訓練所。（註五〇）北極俄國之沿岸商人住於白海之海岸而全恃漁業為生者可免納租稅并蒙皇家賜以森林以造舟，唯一之條件即須為國家海軍服務而已。（註五一）日本之歷史亦可證明漁業力能維持海上之優勢；蓋依一六二四年之孤立條例（Seclusion Act）所有船隻盡毀之後海上只有小魚船與近岸船隻，而交通亦只限於日本狹小之島國，然而漁業則使人民習於海性，且保持航海效率，航海效率者覺悟的日本之發達之一重要要素也。

〔航海之人類地理的重要〕 海洋之富源初則誘人信託其危險之表面；但其報酬若與人類知如何改變此未有跡之大海之障礙為其船舶航行之大道後所得之豐富之經驗與強盛之勢力相比較則固渺乎其小。是故誠如多數人類學家所言自火發現之後，人類進化之次要步驟即為舟

之發明。其他發明皆無此類重大之結果。夫水既佔地球表面之四分之三而只許地塊隨處出現而爲島嶼，是水所授之海上活動之面積三倍於其實際所居之陸地。無論如何，海浪之震盪與海潮之漲落皆足阻其前進，除非人能使水導之前往其遠方之目的地。故就空間而論，航海之問題與工作在人類史上傳佈最廣，亦最持久。英國散佈於全球之無數煤站即足證明空間上水之優勢，海洋航程之長久以及大洋統一與隔離之能力。但若陸與水易位，則世界轉窮，無隔離與分化之可能，交通與交易之刺激，以及海洋所引起之巧妙之發明。若人類家庭之各分支間無此隔離之屏障，則各分支必更類似，但發展橫被犧牲矣。種與亞種之複雜即足以增進生存競爭而使存者有優良之品質。但使古人能離其島嶼與大陸，刺激各民族之往來，而使人類能於世界確立者則航行術也。

### 原註

(註一)見菲律賓羣島之人口調查報告第一卷第四六五頁，五六三——五六七頁，五七三頁。

(註二)見拉布克之史前時代 (Sir John Lubbock, *Prehistoric Times*) 第一七三——二二三頁，一八七二  
年紐約出版。

(註三)見刻雷之湖上房屋 (Ferdinand Keller, Lake Dwellings) 第一卷第二——七頁, 五七六頁, 一八七六年倫敦出版。英國湖上房屋 (English Lake Dwellings) 見威斯敏評論 (Westminster Review) 第三三七頁——三四七頁, 一八八七年出版。

(註四)見朱伊斯之古代愛爾蘭之社會史 (P. W. Joyce, A Social History of Ancient Ireland) 第二卷第六五——六六頁, 一九〇三年倫敦。

(註五)見 Herodotus, V. 16.

(註六)見洪保德之自然狀況 (Alexander von Humboldt, Aspects of Nature) 第一四八——一四九頁。

(註七)見荷爾狄爵士之印度 第一八四頁。

(註八)見坎麥隆之橫渡非洲 (Verney. L. Cameron, Across Africa) 第三三二——三三四頁, 一八八五年倫敦出版。

(註九)見立溫斯敦之晉姆斐西河遠征紀聞 (David and Charles Livingstone, Narrative of Expedition to the Zambesi) 第四一四頁, 一八六六年紐約出版。

(註一〇)見菲律賓羣島之人口調查報告 第一卷第四六四——四六六頁, 五六五頁。

(註一一)見斯丹福特之澳大利亞 第二卷第二五六——二五七頁。

(註一二)見華勒斯之馬來羣島 (A. R. Wallace, The Malay Archipelago) 第三六八頁, 三八一頁, 一八六

九年紐約出版。

〔註一三〕見刺資爾之人類史第一卷第二六二——二六三頁，三四四頁。

〔註一四〕見塞門之在澳洲叢林之中 (Richard Semon, In the Australian Bush) 第三四〇——三四二頁，三四七頁。一八九九年倫敦出版。

〔註一五〕見斯托達得之演講錄 (John L. Stoddard, Lectures) 第三卷第三一頁。一九〇三年波斯頓出版。

〔註一六〕見巴羅斯之中國旅行記 (John Barrows, Travels in China) 第三七七——三七九頁。一八〇五年菲列得爾菲亞出版。

〔註一七〕見 William M. Wood, Fankwei, pp. 169-174, New York, 1859.

〔註一八〕見厄德蒙多對阿密西斯之荷蘭及其人民 (Edmondo de Amicis, Holland and Its People) 第四——一三頁。一八九〇年紐約出版。

〔註一九〕見馬許之人類行動所改變之地球第四章第三三〇——三五二頁。

〔註二〇〕見帕特斯科之中歐第一〇六——一〇八頁。

〔註二一〕見 Roscher, National Oekonomik des Ackerbaues, p. 127, Note 1. Stuttgart, 1888.

〔註二二〕見雷克呂之歐洲第四卷第二二二——二二三頁。彌勒與斯科茲利之過去與現在之澤地 (Miller and Skerchley, The Fenland, Past and Present) 第七——九頁。一八七八年倫敦出版。

〔註二二〕同上第一四五——一四七頁。

〔註二四〕見培克耳之亞爾伯特湖、尼羅河之大盆地 (Sir Samuel W. Baker, The Albert Nyanza, Great Basin of the Nile) 第四九——五〇頁。一八六六年倫敦與菲列得爾非亞出版。

〔註二五〕見 Diodorus Siculus, Book I, chap. III, p. 41. London, 1814.

〔註二六〕見立溫斯敦之非洲傳教旅行記 (David Livingstone, Missionary Travels in Africa) 第二三四——二三六頁, 二三九頁, 二七二頁。一八五八年紐約出版。

〔註二七〕見杜步亞之廷巴克圖 (Felix Dubois, Timbuctoo) 第五一——五五頁, 一四五頁。一八九六年紐約出版。

〔註二八〕見比索普之揚子江流域及其外方第一卷第八頁, 一〇頁, 九七頁。

〔註二九〕見湯姆斯之岡陵探險記 (Cyrus Thomas, Mound Explorations) 第六二六頁, 六五〇——六五三頁。

〔註三〇〕見斯特雷波之地理第五篇第一章第四節。

〔註三一〕見第克之意大利第八八——八九頁。

〔註三二〕見巴羅斯之中國旅行記第三四九頁。

〔註三三〕見湯生德之亞洲與歐洲 (Meredith Townsend, Asia and Europe) 第二七八——二八四頁。一



九〇四年紐約出版。

(註三四)見比塞普之揚子江流域及其外方第二卷第七二——七三頁，七六——八一頁。

(註三五)見斯特累波之地理第十篇第二章第一九頁。

(註三六)見德雷拍之歐洲智識上之發達(John W. Draper, *Intellectual Development of Europe*)第一卷第八四——八六頁。一八七六年紐約出版。

(註三七)見李德之人類之殉身(Winwood Reade, *The Martyrdom of Man*)第九——一七頁。第八版。紐約出版。

(註三八)見灌溉(Irrigation)見美國地質研究第十三期報告(Thirteenth Report of the U. S. Geological Survey)第三部分第一三三——一三五頁。

(註三九)見馬克之與湯姆斯之史前北美第一〇五——一〇六頁，一一三頁，一一八頁，一二〇——一四四頁，四七八頁。

(註四〇)見布林吞之美國人種第一一六——一二七頁。

(註四一)同上第一六一頁，一八一頁，一八二頁，一八八頁，一九一頁，一九三頁，一九八頁，四一〇頁，四四一——四四五頁。

(註四二)見班克洛夫夫之土著人種第一卷第五三九——五四七頁。

(註四三)見挪威正式報告第九——一〇〇頁。

(註四四)見庫耳齊烏斯之希臘史第一卷第四九——五〇頁。

(註四五)同上第一卷第四四〇頁。

(註四六)見 *Dietch Schaefer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark, pp*

255-257.

(註四七)見韋登之新英格蘭之社會史與經濟史第一卷第一七頁,一八頁,九〇頁,九一頁,一二八——一三五頁,一三九頁。

(註四八)同上第一卷第二四五頁。

(註四九)見圖累耳之會社的英格蘭第三卷第三六三——三六四頁,五四〇頁。

(註五〇)見帕特斯克之中歐第三一一頁。

(註五一)見恩格爾哈特之俄國北方之一省第五一——七一頁。

## 第十一章 河之人類地理

〔河介於海陸之間〕 由廣義言之，河呈兩種局面。河或係地球表面之水之一部分，海與河口深入陸地之上行河區之擴充部分，洋之支流，洋所分佈於大陸表面之根，不但從泉水與冰河中之最後來源採集其滋養料，亦將致內地陸上物產於海岸以維持海上之商務；或又係一種陸地形式，不過充滿流域之水道之水，用以排去田疇之水而旋轉人類之磨而已。就其第一種局面言之，河之歷史的重要既與海洋之歷史的重要相似，亦與海洋之歷史的重要相關，雖河水淡而少而其水流之方向亦無變化。海洋憑藉重力引河及其商務達其廣大之盆地。海洋合併聖羅倫司河與喜馬拉雅山之森林中每一木材水流之歷史與其自身之歷史，正猶其前此之聯絡寒冷之加拿大以海狸皮爲闡之小河與由灣流到歐洲之貿易潮也。

海與河會合之處自然未定顯明之界線。此處不確定之界帶甚爲明顯。淡水之水流流入微鹹之河口，河口又轉入較鹹之海口，而海口轉入鹹味之洋。波羅的海與黑海一類之內海盆地處於無

多蒸發之地帶而恃排水區域以資培養者漸近河口之淡水湖與沿岸淺水湖時鹹味漸減。揚子江混濁之水潮令黃海變色，且於目力能辨海岸之前即警告入口之中國民船將近陸地。(註一)哥崙布沿奧利諾壳河口外之南美加利比海岸航行之時，發現洋水微鹹而知有一大河與一大陸在其左方。(註二)

遇強烈之潮水引海深入此類陸地水道則每一河口中河流與海口間之過渡形式爲之加強。潮水深入聖羅倫司河約四百哩(七百公里)，或蒙特利奧(Montreal)與魁伯克(Quebec)間一半之路程，深入亞馬孫河凡六百哩(一千公里)。美國河之河口挾其鹹潮因與海道相類似。當發現之時屢被誤爲通太平洋之西北大道。一六〇八年紐波特(Newport)尋覓西方大洋之時探測詹姆士河(James River)廣闊紆徐之水道。哈得孫探哈得孫河直至奧爾巴尼(Albany)，尙未知此非如博斯福魯或達達尼爾之爲通海之大道也。聖羅倫司河向西向深入大陸之深潮水令法國探險家拉薩爾(La Salle)以爲可於此處發現一通太平洋之水道，而定蒙得利奧地方之急流上之『中國』(La Chine)村爲指示東印度與中國路上之路標。又在阿拉斯加岸上庫

克海口之源受潮之河亦經誤認爲一條東北水道，非經庫克艦長自身誤認，乃被其僚佐誤認；且逕遵此路而行，數日後始能確定其爲河也。（註三）

〔海上航行每與河上航行合併〕 河流往往介於海陸之間，因所有之河皆入海也。前此洋上汽船未經發明以前海上航行無不轉爲河上航行。帆船得信風之助上溯奧利諾克河六百哩而抵聖非根多（San Fernando）。亞歷山大之發現印度河終於重新發現東海之路，而此東海之路又由印度經奧曼海峽與波斯灣上溯幼發拉的河可航之河道而至塔普薩斯（Thapsacus）地方河流曲折之處。富有冒險精神之海上民族往往利用河流爲海岸大道深入陸地之部分。恆伯河口及其支流令第六世紀侵入之盎格魯人深入不列顛內地。（註四）當第九世紀與第十世紀之時法國因多長而可航之水路，故全國備受海盜之肆擾。各海盜深入每一河道，由斯刻爾特河至法蘭德斯，由森河（Seine）入巴黎，由瑪倫河（Marne）至摩（Meaux）；由羅亞爾河（Loire）至奧爾良（Orleans），由嘎倫河至土魯斯（Toulouse）由倫河至伐倫斯（Valence）。（註五）而北美大西洋之河流亦成爲歐人探險與僑居之航線。聖羅倫司河導法人由大西洋入大湖盆地，而法人立於其

輕便之獨木舟渡大湖流域低濕之分水嶺以達密士失比河之支流；且尙未抵「水父」(Father of Waters)即樹法國旗於墨西哥灣之口矣。南美之圖皮族一真正之水上民族也，即由其巴拉乘拉普拉塔河之源流 (Deadstream) 之故居順流而至河口，然後乘小獨木舟沿巴西海岸北行以抵亞馬孫河口，再由亞馬孫河口上溯其南方支流塔帕佐斯河 (Tapajos)，然後再分爲小股溯主流以抵安第斯山山麓，而吾人今日尙能於此處發現其零落之羣體也。(註六) 加利比河部落之遷徙亦由其巴西東部之故居出發，溯申古河 (Xingu) 以至亞馬孫河，然後出海，經南美沿岸，旋又折入內地，溯奧利諾克河至安第斯山麓，入馬拉開波湖 (maracaibo)，且上溯馬革達雷那河 (Magdalena)。同時既於奧利諾克河口設置殖民地後，又於附近島嶼開拓海賊殖民地焉。(註七)

〔海洋之歷史的重要受其支流之影響〕 海上水道與內地水道之關係既如此密切，故海洋之歷史的與經濟的重要顯受其排水區域之大小及其支流之可航性之影響。內海尤其如此。裏海內海盆地之唯一重要即寄於倭爾加河有力之水流。地中海即缺少長河道爲之開闢腹地。因此種缺少，其文化上之影響傳佈不廣而其歷史的發展亦復停息。假令吾人比較亞得里亞海與黑海之紀

錄，前者爲一密密包圍之窮巷，後者爲水流分佈之中心，遣出多瑙河以關亞得里亞海之內地，聶伯河以闢波羅的海之內地，則吾人以爲小海之勢力範圍有限，且如所有小地方只有集中而光榮與早熟而短命之歷史；而攸克辛海雖發達遲緩且至今尙未完全發達，然其影響則較爲重大。黑海之河昔曾開闢其土地以接受所有能從河口希臘殖民地傳入之希臘文化要素，尤其希臘式基督教。第四世紀時代傳佈阿里烏斯教至南德意志蠻民之間而使高盧之勃艮第人與西哥德人爲一神教徒者即多瑙河也。（註八）聶伯河將希臘教會之宗教傳至基夫（Kief）與斯摩倫斯克（Smolensk）及莫斯科俄國公侯之間。因所有大河皆南流，俄國即覺其政治中心在於黑海，自第十世紀基夫蠻民第一次出現於君士但丁堡之時即已如此。以俄國而論，雖波羅的海之位置近西歐文化中心，然在經濟上則黑海較波羅的海尤爲重要。

〔波羅的海與白海之河〕 就他海而論，河流亦推廣其支流區域而增加其歷史的重要。波羅的海與地中海比較之下雖屬較小而又偏於北方，然因有河流自南匯入而又從廣闊之內地吸收生活上之必需品儘可補償。是故中古時代，源於波羅的海南岸律伯克至里加（Riga）諸鎮之漢撒

市鎮即因河海之聯合貿易而繁榮。(註九)斯刻爾特河，萊茵河，威塞爾河 (Weser)，易北河，與泰晤士河之河口早將北海盆地之經濟的，文化的與歷史的發展集中於己身。而白海雖處於亞北極地方，然亦因下述兩種原因而於俄國至有價值；第一，白海供給一政治上公開之商埠，同時又納北杜味納河，而北杜味納河由阿堪遮城之南至伏羅格達 (Vologda)六百哩可航河上汽船，而經營一片大地之出口貿易。(註一〇)近年以來白令海在商務上亦為空前未有之活動，因烏康河乃一千三百七十哩長之水道而達克倫帶克 (Klondike)之金田也。

〔太平洋與大西洋之河〕 若吾人就大西洋與太平洋之河而比較大西洋與太平洋，則吾人發覺狹小之大西洋有排水區域一千九百萬方哩，而較大之太平洋只有排水區域八百六十六萬方哩。太平洋四圍多山，入洋之水多屬狂流或急湍。大西洋四圍多輕斜之大平原而納徐流入海之河流。是故大西洋之商務勢力與文化勢力或由洛磯山與安第斯山而至俄國中心，甚至利用尼羅河之大道打破非洲之孤立。是故藉其深長之河道區域大西洋所佔之陸地倍於太平洋；且因此種地理上之主要利益大西洋能保存前此所佔之歷史的優勢。世界洋之發達意即以大西洋為根據地



開發太平洋之商務，意即小洋之歷史的民族支配大洋，因此類民族有較大之土地爲其海上活動之根據也。

〔海岸關節之缺乏由河流爲之補充〕 假今通海之河流甚多，則其地理勢力亦可與曲折之海岸之地理勢力相比。哈爾登澤爾峽江 (Hardanger Fjord) 許洋上汽船深入挪威內地約百哩，故其效果實與易北河及威塞爾河之河口之效果相類，因易北河與威塞爾河之河口許最大之汽船上溯六十哩以達漢堡與布勒門也。夫河之入口在相當範圍之內既得代海之入口，則由人類地理學與人類實際行動之立場言之凡爲河流區畫之地方皆可與海股區畫之地方聯成一羣。南美與非洲之海岸輪廓皆無間斷，然其河流之性質則大相反。故此兩大陸可近與不可近之程度大相逕庭。在各洲之中南美洲最富河流，歡迎洋上汽船上溯亞馬孫河三千哩直抵祕魯之塔巴廷加 (Tabatinga) 與小汽船上溯奧利諾克河直抵安第斯山突出之處，故南美洲在發現後五十年大體已爲探險家所習知矣。非洲在歷史上本屬最古之洲，但有一高台梗於河流近海之處而將其變爲急湍，故其內地直至前世紀猶包圍於極度黑暗之中，無人知焉。中國海濱多鋸齒形之小曲折而無大

海口，但揚子江長而可航，可資補償。此江推廣黃海向陸之海區凡六百三十哩而至漢口，所有海洋汽船常於此處裝運絲茶往歐美各國，（註一一）而以海岸貨幣墨西哥銀幣付之。故由揚子江口之上海直至宜昌長一千哩之水道盡是自由港也。（註一二）

〔河道乃商務上之優勢之根據地〕 可從海洋直航之河流自係深入全新國家之天然門戶；但河流所錫與地方之可近性日後即成爲該地方文化發達與經濟發達之一種要素——一種要素即當鐵道儘量代替水上運輸之時依舊活動，不過暗中活動耳。夫內地水道在地方商務與國際貿易上之重要到處得人承認。民族之能於世界上各商業國間久佔勢力者端因控制此類天然大道，蓋此類天然大道即廣大之土地根據爲其海上永久優勢所必不可少者。此即英國、荷蘭、法國之歷史與德國之近代史。中古時代萊茵河諸城聯盟即賴橫渡西歐之萊茵河倫河大道而始繁榮。漢撒聯盟自布魯日東南以至俄國之諾夫哥洛德所以能歷光榮之商務生涯者不但因前方內海盆地之有利海上位置，且因後方自斯刻爾特河至涅發河（Neva）與伏爾柯夫河（Volchov）有許多通航之長河也。故該聯盟其始雖囿於沿岸市鎮，日後則吸引各該河上方許多城市如根脫（Ghe-

nt) 科倫 (Cologne) 馬德堡 (Magdeburg) 布勒斯羅 (Breslau) 克拉科 (Cracow) 柏斯柯夫 (Pskof) 與諾夫哥洛德紛紛加入焉。(註一三)

〔大國河流之重要〕 所有幅員廣大之國家其商務與交通必須經過長距離之地方者則此類天然廉賤之水道實有無上之重要，尤其國民經濟正當森林與農業發達時期而所有陸上物產皆價值小而容積大者。小國而多鋸齒形之海岸者，例如希臘，挪威，蘇格蘭，新英格蘭，智利與日本，自無須大河系之利益；但在俄國，西伯利亞，印度，中國，美國，加拿大，委內瑞拉，巴西與阿根廷則國家之政治史與經濟史往往與其大河之歷史固結不解。美洲 法國與英國之戰爭之中心皆在於哈得孫河上游，因此河容許英國殖民地關大湖之皮貨業，亦因此河控制馬霍克流域，而馬霍克流域則乃深入大陸內地之最簡便與最明顯之徑路也。西班牙人於拉普拉塔河口開拓殖民地，因此河令人得從大西洋之位置接近玻利非亞高原之波多西 (Potosi)礦山，非然者將固其南美活動於加利比地方矣。揚子江，一自海而入而橫貫中國中部之大水道，且係遠東全部海上貿易一有價值之河流，早經有識之英人據為英國之勢力範圍云。

〔河流爲擴張之大道〕 世界上同面積之地方無一能如南加拿大與洛磯山以東之美國得天

如此之厚而宜於商品之生產與分配者。北美洲簡單之結構，由遠山間之中部大水道而成而特徵

在於大西洋與墨西哥灣方面之斜坡者曾產生大小河流，而此大小河流則開闢內地以供探險家，

商人與僑民。由本洲『面臨歐洲之海岸』擴張之速率殆到處與移民所佔之河流之長度成正比

例。拆斯比克灣以北則引誘移民向陸發展者乃皮貨業。英人所佔之大西洋海岸河流爲阿帕拉機

山所截斷。此類河流僅闢有限之皮貨場，而此類皮貨場瞬即消竭，結果隨地轉徙之獵人早於此處

變爲農業上之僑民，其移動之篝火變爲田家之爐石。進展固緩，但甚踏實。此藉河流而得接近之小

地方因入境移民之加多與人口自然之增加已有人滿之患。與此種發展完全相反者則聖羅倫司

河與大湖之長水道直通密士失必河較大之河系者引誘經營皮貨業之法人爲過度之擴張，且使

之能據廣土而不能守其所據之廣土。占勃連 (Champlain) 蒞蒙得利奧後一百年法人即於上

湖及密士失必河設皮貨站，離海洋約一千四百哩（二千三百公里），此時英國殖民地尙未越潮

水也。泊于一七七〇年後西向之移動驅英國殖民地之邊境人民越阿帕拉機山之屏障而至俄亥

俄河，昆布蘭河與田納斯河，此類西向之長河，即挾之經過密士失必河，將其自身之潮流之流動與不安傳與期待之先鋒，并傳其能力以超越此長距離；故在四十年之短時間內，當一八一〇年之時，殖民地已佈滿密士失必河之西方支流。密士失必河流域中之水上交通，即就目前之大河船隻而論，猶含一萬五千四百十哩可航之水流，若就當日之獨木舟與扁舟而論，所含之哩數當然更多者，即於新奧爾良（New Orleans）為邊疆龐大之產物供給出路。當英人於一七六三年取得加拿大之時，彼等即毅然決然處於當地嚴厲之氣候與深長之河系而過皮貨業者之生活；彼等從上湖之水流向西經溫尼伯湖（Winnipeg）與撒喀其萬河（Saskatchewan）之路，直至洛機山麓，以尋今日較為稀少之生皮。

〔西伯利亞之河流與俄國之擴張〕 俄國之擴張至西伯利亞河流亦與有力。此處氣候嚴酷，不得不賴皮貨，皮貨乃本地天然生產物而貿易之根據也。因野蠻經濟關係此類皮貨只能從通航各地收集。故遇西伯利亞之河流平其東西兩方之上游水路以臨北方亞洲高原之時（其間有分水嶺），俄國之探險家與獵黑貂者即東趨太平洋。此種前進在葉馬克（Yermak）曾於一五七

九年渡烏拉爾山，一六一〇年抵葉尼塞河（Yenesei）而於此處建土魯古斯克鎮（town of Turuchansk）以爲一種標石，約在東方支流下通谷斯卡河（Lower Tunguska）河口對方之北極圈上。沿北上溯，彼等於一六二七年到利那河（Lena），再由利那河經科利馬河（Kolima）與阿那第爾河（Onadyr）至白令海，因此類北極地方產黑貂，海獺，與狐甚多也。（註一四）而利那河自河源以至雅庫次克（Yakutsk）之東河股乃皮貨商與哥薩克收稅官之大道。（註一五）自貝加爾湖葉尼塞河河源至黑龍江可航之水流甚短，於一六五八年經之，雖此江之管理權因中國方面主張甚力直至二百年後始得之焉。（註一六）

夫河流既係新興國家之大道，則河流自係殖民地民族侵略劣等民族之土地之最弱抵抗線。故河流即係橫越代表的殖民地邊境上之野蠻界帶而創立一列文明邊境之長列殖民地之地理的根據。擴張中之民族之人種環之有似磁化鐵絲上之鐵粉者然。故在所有國家其可航之河會確定擴張之界線者，如在美國，俄羅斯帝國北部，德國與奧國之東部邊境，則歷代之邊境在人類地理學上頗多相似之處。但在乾燥或半乾燥之地方如南非，北美西部之平原，俄羅斯與新疆之草原，則

河道在擴張上之作用盡失於其他地理要素或地質要素之中，雖河上之水依舊吸引足跡與拓殖〔決定乾燥地方或半乾燥地方之出路之原因〕尼羅河，倭爾加河下游，額爾齊斯河 (Irtysh) 或印度河一類之河流發源於多雨之高原但經過乾燥或沙漠之地者因係水上旅行與灌溉之唯一方法故特別重要。自古以來尼羅河即係地中海與赤道非洲間之交通幹線。底格里斯河，幼發拉的河，印度河與尼格河 (註一七) 證明此類河流往往製造綠洲，無論其入海之時按時經過一狹隘之洪水平原，例如尼羅河平原，或九十哩闊之洪水平原，例如廷巴克圖上方尼格河內地三角洲之平原；(註一八) 或匯入沈靜之瀚海，例如俄國土耳其斯坦之梅格哈布河，因梅格哈布河四散以灌溉謀夫 (Merv) 之園地也。

即此類河流貯水無多而不能駛筏子，然亦指示途徑，因只有此類河流為橫渡沙漠之人與獸供水也。烏濟河 (Oxus) 與錫爾河 (Sir Daria) 自古以來即決定經過土耳其斯坦以至中亞之道路。帕拉特河 (Plate) 西馬倫河 (Cimarron)，阿肯色河與加拿大河確定當日西經乾燥之平原以至洛磯山麓之途徑。在此屏障之外方，加利福尼亞之途徑則遵涅發達 (Nevada) 沙漠上洪保

德河 (Humboldt) 所成之綠洲，希拉河 指導初期美國皮貨商渡亞利桑那之灼熱沙漠至太平洋，而摩哈夫河 (Mohave) 乾床之水孔則引導西班牙人之途徑越摩哈夫沙漠 以趨洛機山 (Los Angeles) 立溫斯敦 由南非奧倫治河 至那加密湖 之路途在土人引導之下亦沿卡拉哈利沙漠 而至摩科科河 (Mokoko) 之乾床，此床也至今尙留有若干永久井焉。(註一九)

〔乾燥地方乾涸河道之道路〕 在世界上信風之地方，其特徵爲旱魃之季節者，河流貯水無多，但挾沙不甚富；此類河道在世界各處或稱爲 *Wadi* 或稱爲 *fumares*，或稱爲 *arroyos*。其河床，一年之內乾涸之時期甚長，卽成爲天然道路，鋪以溫季時河流所積之沙石。西西里、意大利 (註二〇) 及其他地中海國家地方上之旅行多用此類天然道路。橫渡猶太與撒馬利亞高原之商路卽遵此乾涸之河道，因此類河道最便於攀登也。(註二一) 此類乾涸之河道又決定薩哈拉高原之商路路線。在東南非之沙漠九塞布河 (*Khuseb*) 乃奧倫治北之第一河流經沿岸之砂岡以達大西洋者。自焚特胡克 (*Windhoek*) 至勒荷柏司 (*Rehobeth*) 之一大圈內地集所有商路於其流域，而使英屬鯨灣沿岸特別重要。(註二二) 但在北方，則耍科普河 (*Swakop*) 之乾涸大河床乃深入內



地之天然車道，曾經用爲德國東非鐵道。

〔由源至口則歷史的重要逐漸增加〕 河流之歷史的重要由源至口而增加。其出自地上之源泉與其高原水道之支流廣佈水流，因而於人類住所之決定大有影響；但於民族之大移動與較大之移動則未佔何種重要。只有細流合而成爲主流，使其下流受水而擴大之，且時常推廣其支流地方之時，河始有真正之歷史的重要可言。既抵河口而於此處與海洋大道會合，河之重要始臻極點。於此最優之地理利益——參與沿岸地方特有之世界文明，內地商務與海上商務之機會，與一肥沃之沖積土足以維持稠密之人口者——互相聯合。河流出口地方之特別重要但觀下列諸城可以知之——倫敦，洛特丹，漢堡，布勒門，波爾多，敖得薩（Odessa），亞歷山大里亞，加爾各答，仰光，盤谷，香港，廣州，南京與上海，蒙特利奧與魁伯克，紐約，菲列得爾菲亞，新奧爾良，倍諾斯愛勒與蒙得維的亞。此類出口地方若有狂潮出沒而此狂潮又使內地道與海道得以接匠以侵入內地則其實際的價值與歷史的重要兩俱增加。甚至斯特累波亦承認受潮河區之價值。（註二三）故在波羅的海與加利比海一類無潮之盆地，大河流之商埠須循岸前進以與海會；甚至倭爾加河與尼羅河一類

之有力河流之下游勢力亦甚有限云。(註二四)

控制河口乃上游居民必不可少之舉。非然者彼等將受包圍矣。歷史上儘有上游擴張之事例。祇因下游航行之容易與夫河流自源而口之愈益重要，河流之方向累次決定商務發展與政治擴張之趨勢云。

〔水路中心之位置〕 上文曾述中央位置好處在能四向發展，但若此中央位置即無多起伏之水路中心，則四向發展之可能大增。第十世紀俄羅斯帝國之中心在於瓦爾代山 (Waldai Hills) 所構成之低分水嶺，日後併入莫斯科版圖中之河流由此四出。所有將來代替原始之芬蘭人而佔據東歐之大平原之俄人皆會於此處伏爾柯夫河——拉多加河——涅發河河系發源地地方之諾夫哥洛德，味利卡雅河 (Velikaya) 上之拍斯柯夫，倭爾加河源之威爾 (Ver)，敖卡河 (Oka) 上之莫斯科，聶伯河上之斯摩倫斯克，與杜納河上之味特布斯刻 (Vitebsk)。無論何處，其征服，拓殖與商務關係皆遵各河之順流途徑。聶伯河將斯摩倫斯克與基夫之俄人運至攸克辛海以與拜占庭世界接觸，再由此處將宗教，藝術，與建築術往運北方未受教育之帝國。倭爾加河之勢力殆不

可抵抗。當第十二世紀時代諾夫哥洛德之商人即沿流以求裏海與東方之商務；日後莫斯科之公侯即由亞洲征服韃靼部落。北方之杜味納河，溫涅加河（Onego），墨森河（Mesen）與佩特柯拉河（Pet-Chora）曾挾長條斯拉夫殖民地至北冰洋中古時代由漢撒同盟之帕斯柯夫與諾夫哥洛德而生之俄國商務以及日後俄國之統治皆遵那發河（Narva）與涅發河而至波羅的海。『聶伯河使俄國拜占庭化，倭爾加河使俄國亞洲化，涅發河使俄國歐洲化。』（註二五）

同樣，加拿大境內初期法國探險家與商人行抵本洲上湖與密歇根湖處之水路中心時即越此盆地之低邊而南趨密士失必河，北向匯入哈得孫灣之兩湖（Rainy Lake）與溫尼伯湖。（註二六）雖法人由一六〇八年至一六五九年與一六六二年已由魁伯克向上游以臨此中央之分水嶺，然自一六七三年馬奎特（Marquette）行抵威斯康新河至一六八二年不過九年，此時拉薩爾已抵密士失必河之河口矣。

〔潮流對於商務與擴張之影響〕在汽船航行開始改變河流之地理影響以前，純粹潮流對於商業與政治擴張之途徑之影響在密士失必河流域之初期歷史上甚為顯著。阿拉帕機山上佈滿

森林之大屏障使西方先鋒受西方河流之地理的支配。其田園與森林之產物之龐大而只宜於河上運輸與夫下游商務之繁興在在需要一海上出口，且向西班牙爭得密士失必河河口某商埠，二十年間此種山外地方之政治完全集中於『新奧爾良島』(Island of New Orleans)，洎乎一八〇三年收買路易斯安那之時其夢完全實現矣。

由西方商人觀之，俄亥俄河與密士失必河顯係順流而下之路途。重力任此工作。只有小舟滿載細小而又昂貴之貨物偶為新奧爾良至路易斯維 (Louisville) 之四日水上行程。在匹茲堡 (Pittsburg) 製造以供河上運輸之扁舟與游艇駛至路易斯維與新奧爾良一類下水地方往往劈為木材；因商人遵陸由契卡索路 (Chickasaw Trail) 返昆布蘭與俄亥俄殖民地，所帶之金即其營業上之利得也。今日底格里斯河與幼發拉的河上仍有此事，正猶其在二千年前也。阿美尼亞或北美索不達米亞之高原人民乘皮舟或木筏順流而下於缺乏樹木之巴格達 (Bagdad) 與巴士拉 (Basra) 出售貨物與造船用之木材。彼等晒乾其獸皮，負之肩上或置之駱駝背上，然後步行返其高原之鄉村。(註二七) 下水運輸之優勢今日東部西伯利亞亦復有之，黑龍江上之行商每值春

季即從斯列滕斯克 (Stretenak) 出發，上溯二千〇二十五哩，藏貨於舟，順流而下，沿途於各村求售，至廟街 (Nikolaievsk) 地方之河口爲止。彼等即於此處出售其餘貨物與小舟，而小舟之木材即用以鋪行人道，然後彼等趁汽船而返。西伯利亞西部之穀艇有似密士失必河之煤艇，即在近年亦於旅程告終之時待價而沽。(註二八) 今日俄亥俄河與密士失必河之下水運輸遠過上水。五十六艘小舟編成之艦隊共載七萬噸者回來之時已空。一九〇六年俄亥俄河上所運之一千五百二十萬六千八百〇五淨噸之煤、石、沙與木材皆用解裝之船，蓋專供下水運輸之用者也。(註二九)

〔河口對於上游人民之重要〕 因河口對於其所有盆地行使一種強有力之牽扯，於是商務潮流與人民皆有轉入大洋之勢。國家之握有河流之陸上水道者則其受潮之河口之政治的重要實一極有關係之事。在收買路易斯安那以前，好戰之法國、柔順之西班牙，或共和國自身之掌握密士失必河河口實與美國初期西方移民大有關係。德國據二百四十哩（四百公里）可航之多瑙河，(註三〇) 自不能無視於其河口，或無視俄國於一八七八年取得比薩拉比亞 (Bessarabia) 之後進至北方或歧利亞 (Kilia) 出口之水路。(註三一) 此類關心但觀有關係之國家之謀控制河口，

或宣佈河口爲國際水道，使之中立而握有河口之國家不得享其利益即可知之。

唯一滿意解決辦法爲獨佔河口。一六四八年法國東向萊茵河後連戰三百年以取得其河口。拿破崙之主張荷蘭與比利時也即藉口該兩國之土地由法國河流之沖積土構成。一八六四年德國之征服什列斯威好斯敦端因此舉可使丹麥不得近易北河之右岸而德國得以獨佔此河口然後始有意義。萊茵河自北而南，橫貫帝國且構成其最大之單一路途，故德國之關心荷蘭較法國爲尤甚。其最重要之鐵礦，煤礦與製造業皆在於此水道或其支流之上，如魯爾河（Rhur），摩塞耳河（Mosel）美因河（Main）與薩爾河（Saar）故萊茵河乃德國商務與出口貨出口之脈管，而此類出口貨多經比利時與荷蘭之商埠以入北海。故此兩國特德國之商務以自肥且減少德國之利得。此德帝國所以建築恩登多特蒙得運河（Emden-Dortmund Canal）以便轉移洛特丹與安特衛普之商務至德國口岸且因此強迫荷蘭與德國訂立商務同盟也。（註三二）多賚乞克（Heinrich von Treitschke）於其政治學（Politik）中深嘆德國之大河竟墮入異國之手，且宣佈德國當前之政策在於『利用商務同盟或政治同盟』以奪回該河之河口。『吾人之需要荷蘭加入

吾人之『關稅同盟猶吾人每日之需要麵包也。』（註三三）

〔防人獨佔河口〕 當河系之上游或中游由數國共佔之時，其共同之利益要求各國共同支配此河之河口，例如阿根廷與巴拉圭之分拉普拉塔河；或歸小國佔有（例如荷蘭）因小國力弱，不能獨佔受潮之水路也。一八五六年巴黎條約推廣摩魯達維亞（Moldavia）以犧牲俄國，以使俄國之邊境遠離多瑙河。（註三四）俄國出現於此誠屬不祥。大國被誘獨吞此類精美之地方殆無法抵抗。故最好由中立之小國佔據此類位置，例如羅馬尼亞；而將河流作為國際水道，例如奧利諾克河，（註三五）斯刻爾特河，瓦爾河（Waal），萊茵河與多瑙河。（註三六）揚子江口商埠蘆集，或係中國第一地方宣告為中立地帶而由各商業國共同管理者。（註三七）此舉已由一九一〇年國際水利委員會暗示矣。（註三八）美國於一八四八年與墨西哥立約，取得科羅拉多約（Colorado River）下游與加利福尼亞灣自由航行之權。英法協定於一八九八年認蘇丹屬法者亦承認以本地唯一大水道尼格河為國際水道之原理，而於英屬尼格利亞（Nigeria）關兩片法國領土為河流商埠焉。（註三九）

〔下流開鑿運河之動機〕 大河之河口乃內地航線與海上航線蒼萃之地。就商務上之利益言之，河口之接觸愈大愈好。自然暗示滿足此種需要之方法。江河低地緩慢之潮流將近海平線時拋出支流而此支流達岸上各點即形成一水道網，而此水道網可以開鑿運河之方法浚深而使成永久的。就此類地方而論人民早已利用改良水道與擴大水道之機會。古代之埃及人，加勒底人（*Chaldean*），東印度人與波河流域之高盧人數千年間即開鑿其三角洲與沿岸低地之水以供灌溉，排水及航行之用。中國運河系統創於第七世紀以利帝國北部與中部之交通者即由杭州之海北展七百哩經揚子江，黃河，白河沿岸之沖積土而至天津，天津者北京之門戶也。只有中部運河因與肥沃但又疏鬆之黃土之灌溉及穀物之運輸至有關係，目前仍時時修繕。此處運河網之網眼闊約半哩；農人鑿運河通其倉廩并於舟中運貨而不於乾草車上運貨。（註四〇）今日荷蘭全國有一千九百〇三哩運河（三千〇六十九公里）而此一千九百〇三哩之運河連同可航之河實荷蘭國際貿易得佔勢力之主因也。又於密士失必河下游，於美國最大之沖積土地地方，政府曾費鉅款以改良河口。巴拉塔利亞（*Barataria*），阿察法來亞（*Atchafalaya*），德勒蓬（*Terrebonne*），布拉克



(Black) 德茨 (Teche) 與 拉福茨 (Lafouche) 之河口皆屬可航，而新奧爾良亦有運河，經薩爾瓦多 (Salvador) 蓬察特棧 (Pontchartrain) 與 波涅 (Borgne) 諸湖而入海。

[分水嶺運河] 下游分散之水道既指示擴大河流與海之關係事屬可行，故河源四散之支流於低分水嶺處接近其他河源之支流者亦暗示可用運河以聯合此兩排水系以擴張內地之航行。遇一國之河流從一較低之中央分水嶺四射者，例如從法國中央平原與俄國瓦爾代山，則自然貢獻種種狀況以便聯絡內地之水道。故吾人發現由裏海至波羅的海有一條貫穿俄國之水道，蓋藉聯絡倭國加河與涅發河之運河也；另一水道由黑海上溯聶伯河而由聶伯河鑿運河之道至維斯杜拉河，尼門河與杜納河，於是聶伯河有三條河道以通波羅的海。(註四一) 北杜味納河藉運河經溫加拉湖與拉多加湖而與涅發河銜接，即聯絡白海與波羅的海。(註四二) 法國亨利第四大臣薩立 (Sully) 以爲就國內地面之起伏而論羅亞爾河，森河，繆斯河 (Meuse) 與梭恩河 (Saone) 以及地中海可與嘎倫河聯接。其所定之計畫皆經後人實施，但薩氏自身於第十六世紀末葉開始於奧爾良附近之羅亞爾河與封騰布羅 (Fontainebleau) 之森河間開鑿布利亞運河 (Briare

Canal) (註四三) 又在美國東部，劃分聖羅倫司河及大湖之排水區域與密士失必河及哈得孫河之排水區域之分水嶺亦使鑿通運河以完成聖羅倫司河及紐約灣至墨西哥灣之內地航行之「大圈」事屬可行。加拉廷氏一八〇八年之有名報告 (註四四) 指示三分水嶺可以鑿通運河；然前此蠻人，白種探險家與法國航海家早已利用河上與連水陸路上每一獨木舟航線以渡沼澤或有湖之分水嶺，由占勃連湖至文尼伯哥湖 (Winnepago)，故運河工程師只須於印第安人或皮貨商足跡所經之連水陸路選擇若干可矣。

〔河流與鐵道〕 遇內地航行異常便利則河上旅行之廉賤與簡便勢將阻止或遷延公路或鐵道之建築，若鐵道業已敷設，則又有管理鐵道運費之勢。反之，若地方上并無河道，則鐵路早已發達且壟斷本地之運輸。就大多數地方而論，甚至運河猶先於鋪砌之公路，西班牙，法國，荷蘭及英國無不如此。(註四五) 以華北黃河流域言之，因河流湍急，水道有限，故公路頗為習見；但在華南與華中又因可航之河與運河頗多，故公路罕見。(註四六) 新英格蘭因缺少內地航行，故在美國首先完成收稅路路網，復又完成鐵道網。反之，美國因多大河流域，故忽視公路之建築，而敷設鐵道亦復甚緩。

因富有天然水道——共五萬一千八百哩，包括運河在內——故鐵道遲遲尙未興建。（註四七）荷蘭亦然。荷蘭面積凡一萬二千八百七十方哩（三萬三千公方里）而可航之河竟有四千八百七十五哩（七千八百六十三公里）（註四八）而鐵道不過一千八百十八哩（二千九百三十一公里）；比利時面積視荷蘭爲小，然因河道不過一千三百七十五哩（三千三百十四公里）而國內工商業又甚發達，故共設四千二百二十八哩（六千八百十九哩）之鐵道。

〔近代殖民地內河與鐵道之關係〕 若使吾人比較中美與南美各國，而在中美與南美各國鐵道不過河道之附屬物，則吾人發覺可航之河道與鐵道之哩數間有一種不至錯誤之關係。巴西、委內瑞拉、哥倫比亞與巴拉圭一類富有水上交通之國家與墨西哥及阿根廷比較之下皆不積極敷設鐵道，縱使計及地帶之位置，經濟之發達與各該國人口中歐人之成分。墨西哥與阿根廷論面積不過巴西之四分之一，而鐵道哩數則多四分之一強，因該兩國之內地航行缺乏也。南非、晉姆斐西河以南水道甚少，故築有七千五百哩之鐵道。（註四九）雖國家新興而白色人民無多。澳洲之鐵道所以兩倍於南非者亦緣地理狀況。原澳洲之爲國處於畜牧經濟時代而其人煙最稠密之地方維

多利亞省每一方哩只有十四人。在外裏海幾無人煙之曠野，俄國之鐵道引起商業革命，因刺激生產，又爲四週山嶺受灌溉之區域供給出路也。（註五〇）在美國外密蘇里河地方，除密蘇里河本身乃一通航之水道外，有限之水流甚至不足供初期西方皮貨商行駛獨木舟之用，故鐵道不受河上運輸之競爭而大爲發達。（註五一）在密士失必河與太平洋沿岸之間，除麥哲倫海峽（*Straits of Magellan*）與巴拿馬地峽外，別無競爭者，故鐵道依據獨佔標準釐定運費，而反對巴拿馬運河之開鑿。

〔河系之統一〕 河系乃一種交通系統。故河系聯絡河源與河口兩方之居民。每一此類河系在地理上皆形成一不斷之整個。只有江口湍急阻止上下游交通之時，例如經過喜馬拉雅山之布拉馬普得拉之途徑（*Brahmaputra's path*），兩地之人類生活始脫離關係。但此類情形本屬罕見。甚至吉拉木河（*River Ghelam*）由喀什米爾（*Kashmir*）之高谷急流經喜馬拉雅之外山脈，而與印度河會合者亦運小木材以供鐵道枕木之用；且雖因河流湍急，木材被毀一部，然固鈎通喀什米爾森林之樵夫與印度河無樹平原之英國鐵道工程師也。（註五二）

〔乾燥地方公共水流供給之效果〕 乾燥地方水流有限，不足以供航行之用，但此有限之水流於灌溉上則有無窮價值，故各方之競爭此水流也。每引起衝突，且令掌握上游與下游之民族為政治上之結合，以便調整其各別之要求。阿爾卑斯山上多拉亞波爾提流域（Doria Baltea Valley）之古薩拉西人（Salassii）吸收所有之水以淘金，遂使下游居民無水灌溉。結果兩部落間時常發生戰爭。（註五三）下游居民取攻勢，因其田園常受上游人民田地之推廣或人口之增加之影響也。有時為權宜之計亦訂立正式協定。灌溉外裏海南部之菲倫茲河（River Firenze）及其他河流皆發源於北波斯之高山，故俄人於一八八一年與波斯立約，訂明不得於波斯境內此類河道之旁增置新田地，耕種中之田地不得超過目前之數量，又除灌溉現有所必須之水量外不得排水。（註五四）

四）俄國對於阿富汗之關切不但因欲入印度，亦因欲控制梅格哈布河上游，而班哲（Pendjeh）與謀夫之綠洲之繁榮則有賴於梅格哈布河之水。（註五五）就此類地方而論，唯一之方法即推廣政治邊境至於分水嶺，——一種原理曾於西亞用之，而加利福尼亞亦用之以劃東部邊境以包括

鵝湖（Goose Lake）焉。

〔相對河岸之統一〕 河流統一。古代羅馬即崛起於台伯河之兩岸，而擴張其政治上與商業上之優勢至於河之上下游。萊茵河之兩岸本為高盧部落所佔據；其鄉村間為河岸所平分。凱撒發現梅那皮人（Menapii），萊茵河下游一種比利時民族，而河之兩岸皆其田園與農舍。（註五六）無何條頓部落之西漸逐漸改變萊茵河為一日耳曼河，由河口之巴達維亞島（Island of Batavia）至侏羅山山麓之大曲折。（註五七）由美洲印第安人觀之，甚至最廣之河亦非屏障。季斯特（Christopher Gist）於一七一五年探測俄亥俄河之時，即發現一勺尼鄉村在賽奧托河（Scioto）河口之兩方，北岸有一百家，南岸有四十家。（註五八）路易斯與克拉克（Lewis and Clark）於一八〇四年發現曼滕印第安人（Mandan Indians）在密蘇里河北方彎曲之處結成兩組鄉村，分據河之兩岸。彼等在一七七二年以前已佔下游九村，兩村在東岸，七村在西岸。（註五九）初期殖民地時代之康涅狄格河僑民巨全部流域佈置鄉村，利用兩岸之沖積草原以便耕種，土台以充房屋之基址，共同之河流以供交通。（註六〇）

〔河流流域中人種統一與文化統一之傾向〕 河流每成爲共同之脈管以培養其流域所有之

生命并從而消滅流域各民族間之文化差別與人種差別。尼羅河兩岸挾其狹小之洪水平原與平原外之砂障即聯絡埃及與努比亞之種族與歷史，結果兩國不能分離。由山至海之共同公路，毫無人跡之沙漠之共同邊境，曾於此處自三角洲至哥爾多蕃（Kordofan）產生語言上，種族上與文化上之類似。含族似發源於南方，沿尼羅河以趨三角洲。日後南北全部流域皆接待閃族或阿剌伯之移民，而此輩移民即由開羅（Cairo）至蘇丹舊都塞那爾（Sennar），同時黑族之血統則由赤道黑人帶而入，順潮流至海。（註六一）流域之文明始於埃及，且因思想本易傳佈即上水而入愛西屋皮亞，而愛西屋皮亞自身本無文化。同一堪以注意者則為政治上之相互作用。法老之統治擴至尼羅河上流，有時擴至第三瀑布北緯二十度；有一時期愛西屋皮亞國王控制埃及。在另一時期，一大羣埃及叛兵棄其國家與妻孥而移入愛西屋皮亞，即於此處與土着婦女結婚，而創立新國家與新家庭，因而促進流域中人種之混合焉。

〔地方與流域之同一〕 遇沙漠山嶺一類十分顯著之地理境界加甚孤立而保障流域之統一，則地方與流域之同一最爲顯著。在高山地方尤其如此；此處之郡縣皆與流域同一。人口環抱流域

之四境，只有此處土地始宜於耕種，只有此處平坦之土地始宜於居住。其上皆無人佔據之高山，同時即係屏障與境界。以阿爾卑斯山言之，薩爾斯堡 (Salzburg) 約與薩爾茲克流域 (Salzach valley) 同一，烏利 (Uri) 與累烏斯 (Reuss) 流域同一，恩加丁 (Engadine) 與上印河 (Inn) 同一，發累 (Valais) 與倫河上游同一，葛拉路斯 (Glarus) 與林斯 (Linth) 同一，給里孫與萊茵河上游同一，法爾忒利那 (Valtellina) 與亞達 (Adda) 同一，而在喜馬拉雅高原地方，喀什米爾國本係吉拉木河上游流域，同時阿撒姆 (Assam) 即係喜馬拉雅山狹道與孟加拉沼澤間之布拉馬 普得拉流域也。(註六二)

在山間乾燥之處地方與流域之同一尤爲顯著，因本地人民必環聚於共同水源之四週，必須設法組織以求水流公平之分配，必須合力以建灌溉之水道以使水流之分配既經濟而又有效也。即如在新疆，葉爾羌，喀什噶爾，阿克蘇 (Aksu) 與庫車 (Kut-Sha) 皆與塔里木河之支流同一，而塔里木河之流域又幾包括全部土耳其斯坦也。

〔四面被圍之河流域〕 就此類沙漠與被山嶺包圍之流域而論，中央之水流吸引大部分之



人民蒞其褊狹之冲積土，決定其大路之方面，且自身往往即係四圍屏障之唯一道路。故居民重視此河，而此種重視可於居民以河名名此全部地方見之。由大多數古希臘人觀之，Aigiptos 即訓河流，日後始將河名名此全境；因構成埃及之一片小耕地乃『尼羅河之賜賚』(the gift of the Nile) 也。雅利安人自印度西北邊境之山進入印度，即以 Sindhu 之名名其所見之第一條大河，而 Sindhu 訓『洪水』或『海洋』也。在波斯人與希臘人口中，此名訛爲印度河，其後又用以名全國；但其原始之形式仍寓於信德省 (Sind province) 之地方名稱之中，而信德省包括五河會合處下方之印度河流域，而五河會合處下方之印度河流域又形成原來之判查布且名此原來之判查布。最堪玩味者信德省之西方政治邊境擴及俾路芝斯坦 (Baluchistan) 不毛之山麓而僅進至印度河之支流使土地可因灌溉而耕種爲止；因印度河之因逐年泛濫與不斷灌溉而爲信德省服務正猶尼羅河之爲埃及及服務也。

此類地方之隔離及其利益與活動之集中於中央之水流勢必喚起人民之國家意識且使之具有一種特別之歷史。其河流即與其宗教及神話交織，其河流即係受人膜拜之神祇，其河流成爲

朝參之目的地或取得特殊之神性。尼羅河、恆河、詹馬河 (Jarmara)、約但河 (Jordan)、台伯河、與波河皆係神聖之河流，同時萊茵河則於德國神話中顯其勢力焉。

〔河流爲種族及民族之境界〕 夫河既有統一之能力，則河自係劣等之境界。只有山與海判然區分而能形成科學的邊境。河可爲政治界線，且決定界線；但不能代替天然境界。遷徙中之民族往往佔據流域之兩岸。彼等劃其人種境界與語言境界以貫流域之軸，只有在特殊狀況之下始沿河流自身。聖羅倫司河流域之英法境界即渡河而於蒙特利奧城與蒙特利奧城上方成一混什人種與混什語言之大地帶。瑞士之德法語言邊境適於西爾 (Sierre) 上方渡倫河流域上游，但馬提格 (Martiguy) 地方倫河河股上方之發累全郡則表示根本上之統一，而此根本上之統一固可於頭形、身材與膚色見之也。(註六三) 易北河流經北德意志之處，其全部廣闊之流域即爲純粹條頓人所據——白哲、雄偉、長頸、膚色較暗之一種則於薩克森高原據其中流，而操德語如下游人民者然；但其上游爲厄茲山 (Erz) 與里森山 (Reisen) 所包圍者則表示布希米亞盆地矮小、暗色與圓頭之人民，操捷克語。(註六四) 以多瑙河而論情形亦復如此。上游語言爲德語，而種族爲阿爾

卑斯山種直至奧匈境界爲止；由此以至底拉維河口則爲匈牙利的，由底拉維河而至鐵門（Iron Gate）兩岸則爲塞爾維亞的與哥羅西亞的。（註六五）是故人種之界線橫斷多瑙河而非縱斷多瑙河也。

凱撒與普林尼之謂森河與瑪倫河構成高盧人與比利時人間之境界而嘎倫河爲高盧與阿啓退尼亞人（Aquitanians）間之境界只能認爲一般說法；因日後於正文中發現許多例外也。例如巴黎西（Parisii）即佔據森河與瑪倫河會合處之兩岸，而高盧之俾忒爾吉人（Biturges）即在嘎倫河之阿啓退尼亞方面。

〔科學的河界〕 只有在特殊情形之下河流始成爲有效之人種、部落或政治之境界。最普通之情形即因地勢關係河流障礙交通而具有科學的境界之性質。南德意志阿爾卑斯山之前地（for-eland）其始之被伊勒阿（Iller），勒茨河（Lech），印河（Inn），薩爾紮克河（Salzach）分爲部落省分而日後又被分爲政治省分也即有一部分因此類河流自山而至多瑙河極爲湍急而不能供交通之用。（註六六）多瑙河下游成爲保加利亞人與羅馬尼亞人間之確定語言境界，但保加利亞

之西北隅除外，因此處提摩克河 (Timok) 與多瑙河間之山地引誘少數羅馬尼亞人渡至南方也。由此處沿流而下北岸一片低地因常泛濫，多池沼與湖，且大體不宜於僑居，遂使多瑙河成爲一有效之屏障。(註六七) 又廣闊紆徐之善農河 (Shannon) 於其橫渡愛爾蘭中央平原之時連續散爲湖沼者自古以來即係一有力之屏障而分平原爲兩段，康腦脫 (Cannaught) 與米斯 (Meath) (註六八) 在歷史與語言上無不相反，即在種族上亦相當相反。(註六九) 至於泰晤士河之得於英國諸河中獨爲由原至口之各郡間之境界者則別有原因。夫雄據泰晤士河口之頭之倫敦既取防衛姿勢，則古代薩克森人即不能入此河流而不得不繞向河之南北，於是此河遂成爲一種部落境界矣。(註七〇)

遇航行落後則河流自身即係一種屏障，例如堯河東流經波爾奴 (Bohnu) 入查得湖，同時又爲卡努利 (Kanuri) 部落之境界且保護之免受薩哈拉或北方草原提布族 (Tibbu) 強盜之搶劫。但當四月至八月乾燥季節之時細流爲渴陸地與渴空氣所吸收，提布族之馬兵即南略不受保護之卡努利人而隨帶勝利品越此突然消失之屏障而返焉。此幾無河流之地方亦有蘆葦筏子可

以追捕劫賊；故搶掠始於河水降落之候。（註七一）

〔河流爲政治境界〕 河流堪爲政治境界。河流乃便利之界線與險要之防線，而此曾經萊茵河，多瑙河，厄波羅河（Elbro），波河以及其他無數河流證明者也。立溫斯敦曾於晉姆斐西河下游發現小酋長之領土卽以排入大河之小河爲界線。馬柯洛洛族（Makololo）之領袖正式採用晉姆斐西河爲其政治上與軍事上之邊境，雖其人民常至河外而且僑居河外。（註七二）久已確定之政治邊境或因長期之政治排斥而成爲人種境界。由羅馬人觀之，萊茵河與多瑙河之爲西北邊境其價值卽在於未經完全探查之曠野中之固定界線與防禦屢被攻擊之邊疆之險要地方，但政治邊境維持既久，結果住居河流兩岸之人民有一部分隔離而分化矣。

河流并非一種滿意之科學的境界，甚至亦非一種界線，因河流時有於其平坦之水路改變其河床之勢也。是故遵循河流之政治境界時須勘測。密士失必河下游曲徑之殖民地有時與鄰近諸州中之一州發生關係，有時有與他州發生關係，因該河每年泛濫之後必伸直其水道也。（註七三）大河乃墨西哥與美國間一種麻煩而又糜費之境界。每次泛濫，必切一新水道，有時經過得克薩斯，

有時經過墨西哥之土地，令兩國不斷爭此一塊零落之地方，而不得不重新勘測。近年以來那斯拉刺巴德 (Nasrabad) 與細斯滕澤地 (Sistan Swamp) 間赫爾曼德河 (Helmund) 下游於一八七二年採為阿富汗與波斯之境界者發生變化，於是必須重新勘定界線；而今日即有一委員會從事此種工作也。(註七四) 斯特累波亦語吾人古代西希臘阿卡那尼亞 (Acarmania) 與厄托利亞 (Aetolia) 間之境界阿歧盧河 (River Achelous) 因泛濫其三角洲地方往往消滅雙方鄰人所定之境界，且因此引起爭執而此類爭執只有以武力解決之也。(註七五)

〔河上居留地與河上民族〕 河流往往有成爲人口中心之勢。河流有種種利益足以引人僑居——肥沃之沖積土，附近之水之供給，控制天然河道以便與鄰人往來并出入市場。在文明民族之間河流居留地乃大國之核心，迅即經過胚胎狀態而進於一種成熟狀態，且當成熟之時舊日之心尙可憑稠密之人口認識之也。只有在野蠻民族或因卜居新殖民地而暫時返於原始狀態之文明民族間吾人始能發現真正河濱人民其活動與其鄰近之水流有密切關係。剛果河部落佔據兩岸或較大之島嶼而離河三四哩之陸地則由各部落佔據而河濱人民即以魚售之焉。河濱人民乃

捕魚專家，優良之農民，栽種各種蔬果。在河之兩岸按時有市場草地，中立地方，而上下游人民與內地人民皆來此交易。其河濱鄉村只有一街，三十呎闊，往往長二哩，而在此街約有三百家。（註七六）漁民與舟子即布滿剛果河北方支流之衛爾河（Welle）（註七七）以南美而論則住居亞馬孫河南方支流與巴拉乖河支流之加利比族與圖皮族亦有同一之村莊。此輩顯係水上民族，僅於航行捕魚與耕種上稍有作爲。（註七八）美洲古代土番之鄉村多在密士失必河，伊利諾河（Illinois），邁安密河（Miami），窩巴士河（Wabash），威斯康新河與狐河之臨水方面，（註七九）而此諸河即日後法國旅行家之商站之所在地也。

〔法屬加拿大之河濱鄉村〕 加拿大有大水道而皮貨業又需簡便與廉賤之交通，故法國移民有如剛果河之野蠻部族成爲河濱人民矣。亦猶此類野蠻部落，彼等佈其鄉村或單行之小屋，每行長約三四哩，面臨河，河者國王之大道也。此類鄉村稱爲小屋鄉村（Cote），各村櫛比鱗次，因其擴充縱而非橫也。此類河濱居留地咸傍法屬加拿大之重要水道，尤其聖羅倫司河，其河源自魁伯克下十五哩之波普耳（Beaupre）至蒙特利奧早呈一條直街之觀矣。法國莊嚴之商船滿載婦女與貨

物以供移民者即沿河而駛，農人之獨木舟載其葱與穀往魁伯克市場，冒險之旅行家之赤楊樹皮獨木舟自內地多雪之森林攜來冬季所獵之皮貨，而耶穌會艦隊亦赴遠方之內地傳教焉。

每間房屋皆面臨此水上大道。故河上之地至堪寶貴，而後面兩哩之地則任憑取攜。原來所賜之土地大都闊七百六十呎而深七千六百六十呎；但當累代相傳之時則被分裂而沿所有與河道成直角之線。故加拿大每一田舍皆以呎計，河面則以哩計深度，同時小屋林立，舒適異常。此類小屋鄉村雖極便於印第安人之商務，但不宜於政治與防禦；但河上交通之需要本屬基本的，故當局集中移民於稠密殖民地之一切努力皆屬徒然。派克門 (Francis Parkman) 有云：『坐獨木舟溯聖羅倫司河與黎塞留 (Richelieu) 而上可見加拿大每一家庭。』(註八〇) 同一之土地保有法今尚可溯於勾第耳河 (Chaudiere River)，籬笆由河向後如梳齒然。聖羅倫司河下游狹長之郡縣亦屬此類，其形式即暗示舊日河上居留地之中心。又哈得孫河上荷蘭殖民地令以沿河四哩之地授與地主并許其由河向後無限擴張。就初期康涅狄格河之居留地而論，因欲同享此河及其沖積之低地，故城市之基址皆在由岸向內一片細長之土地之人民之間。



〔舟子部落或階級〕 遇國家尙未發達而河流乃主要之水道則吾人偶亦於各種侵入之人民間見有一種舟子，因其特殊之職業得保全其純粹，蓋此種職業使之自成一種階級也。在中國南部廣東省卽有四萬蛋家舟子居於廣州河上之小舟與樁上房屋。彼等與華人有別，而華人視之爲當地原有人民之殘餘，蓋被征服後逃往水上者也。彼等漸與陸上之征服者往來，但始終採取一種冷淡態度。彼等不與華人通婚，保留其習慣，且實際上獨佔河上汽船與澳門、香港、廣州各埠間之客運。

（註八二）又果河（Goo）上之尼格河中流亦有特種水上民族以充舟子與漁民爲業。其鄉村滿佈於尼格河及其支流，且於果河與廷巴克圖一類城市自佔一區。彼等皆係水上生物而非陸上生物，善駕其扁舟而往來於尼格河上。（註八三）

前文述及中國河上有無數人民居於小舟或筏子而經營商務。此輩人民種族無殊，但職業與生活方法各異，常從陸上而來。與之相類者爲曳船水手，其所居之鄉村乃揚子江上游之一種特徵，常受僱曳船至宜昌以上，每次多至三百人。（註八四）又凱撒時代集中巴黎之水道亦引起舟子公會，而今日巴黎城之紋章卽由此而來——滿帆之船。此輩舟子經營森河、瑪倫河與瓦茲河（Orise）

而日後管理河上航行與商務之市政機關即從此發生者也。(註八五)

〔河上島嶼爲被保護之地方〕 古代巴黎西部落之位置可以代表其他河濱衰弱民族之欲以河上島嶼被受保護之地址補償其人數之稀少者。巴黎西本屬高盧部落最小之一個，難與其繁庶之鄰人度長絜大，即遁於森河上十個島嶼與沙洲之上而於此處樹立焉。(註八六) 史坦利發現史坦利瀑布 (Stanly Falls) 之第二瀑布附近之剛果河中之一島爲巴斯瓦人 (Baswa) 之五村所據，蓋爲避嗜殺之巴庫馬人 (Bokuma) 之攻擊而藏匿於此者也。(註八七) 當第十三世紀與第十四世紀韃靼人侵入俄國之時，鄰近地方之難民互相聯合而於聶伯河島上互相防衛，而即成爲聶伯河哥薩克人之核心焉。(註八八) 美洲印第安人之赫倫 (Huron) 部落因屢受伊洛魁族之攻擊所餘無幾，即遁至赫倫湖 (Lake Huron) 之聖約瑟島與密基利馬歧尼克島 (islands of St. Joseph and Machilimakinac) 又於一六五六年逃至聖羅倫司河之奧爾良島，但此處於伊洛魁族之法國同盟之砲火下之位置亦不能保護之，因聖羅倫司河乃其勁敵之艦隊所必經之大道也。(註八九)

〔河上與湖上之島嶼乃強盜之營寨〕 河上島嶼不但於消極方面陰加保護，且係侵略鄰近地方之根據地，因在相當範圍之內不受征討也。河上島嶼特宜於搶掠渡河之人，此處分裂之水流既失其一部分之力量，自非一種十分嚴重之障礙而島嶼即係過路時之休息地。因不受罰，遂敢無法無天。五十年前住居晉姆斐西河南方大彎曲處之島嶼之巴托卡人（Batska）即利用其位置以引誘漂泊之部落至其島上，謂將渡之，然後劫之，直至馬格洛洛族之首領塞卑圖安（Sebitune）掃蕩其巢穴而闢河流以便行旅。（註九〇）據立溫斯敦所述，巴巴（Babemba）地方盧阿刺巴河（Lualaba R.）上之島嶼即藏有強盜，而此輩強盜自以爲不至受人攻擊。（註九一）查得湖諸島之標度馬人（Buduma）亦以搶劫聞於時。本屬一種怯弱被逐之民族，彼等自不願放棄所有攻擊駐居湖岸蘇丹部落之羊羣之機會，而載所劫之牛羊於筏子而運回本島焉。（註九二）

〔河上半島乃被保護之地址〕 島嶼位置之保護河上蛇紋岸或曲徑形成之半島殆能與之頡頏。故此類蛇紋岩或曲徑形成之半島皆係原始社會建築要塞或居留地之好地方，蓋在原始社會之中戰禍危迫而河流乃其唯一交通方法也。密士失必河土番之防禦工程多據此類河上半島半

島之頸部以單行或雙行之陰溝或土牆護之，而此單行或雙行之陰溝或土牆則由四圍水流之一岸建至他岸。(註九三)此卽威遜西阿 (Vesontio) —— 今爲柏松桑 (Besançon) —— 之位置，而威遜西阿固東高盧塞夸尼人 (Segunni) 之大要塞也。此種位置在杜卑斯河 (Dubis) 上之半島者或成一圈，其徑路有如凱撒所述似用兩腳規描成者，同時橫貫地峽之炮台則使市鎮之位置易守難攻。(註九四)味羅那在布里納山道之出口，卽佔據阿第茲河之一半島，正猶加善亞 (Capua) 之在服爾圖諾河 (Volturno) 與百倫 (Berne) 之在阿爾河也。中古時代士魯茲巴立 (Shreusberry) 本係保全威爾士邊境秩序之要地，幾盡被塞汝河 (Severn River) 包圍，同時半島頸上之砲台則完成陸上防禦。(註九五)格拉夫累尼 (Graaf-Reinett) 在昔本係好望角殖民地之荷蘭邊境居留地，四圍卽有星期日河 (Sunday River) 爲其天然之城池，蓋星期日河包其周圍之四分之二也。

〔河上島嶼爲商站或商業殖民地之地址〕 新地方所有移民既身處懷抱敵意之蠻民之間自覺有保護之必要，因此卽將其商業上之驛站或殖民地置於河上島嶼，尤其河口之島嶼，蓋此處之

三角洲能供給其所需之地址，而洋上大道與河上大道之會合實最便於經商也。河上島嶼決定英國殖民地之位置在於維基尼阿詹姆士鎮，法國殖民地之位置在於蒙特利奧與新奧爾良，荷蘭殖民地之位置在於滿哈坦（Manhattan）與梵梭塞勒爾島（Van Rensselaer），瑞典人在於司庫基爾河口下方數哩之得拉瓦河之提尼坎島（Tinicum Island）（註九六）塞內格爾河（Senegal River）某三角洲島上之聖路易（St. Louis）乃西非最古之歐洲市鎮（註九七）而巴得斯於一六一八年建於岡比亞河（Gambia）河口同一地址之上者若干年來即係本河貿易之主要出口。（註九八）此類河口地方之殖民地乃海岸地方之外緣常有之一種現象；但內地驛站以供商務或軍事統制之用者亦求此島上地址之保護。十七世紀之時俄人即以島上砲台征服黑龍江之下游，（註九〇）茲事令人追憶柏德上校（Colonel Byrd）在好爾斯敦河（Holston River）某島所設之初期邊境驛站與克拉克在俄亥俄河上康島（Corn Island）所設之軍事柵欄。

〔沼澤爲屏障與境界〕 沼澤之保護視河流尤爲有效。既非堅實之土地，又類可航之河道，其緩慢消極之表面產生一種純粹惰性之障礙足以阻止人類之移動。故沼澤形成一種隔離一切之天

然境界。在英格蘭南部，羅尼澤地 (Romney marsh) 得威爾登森林 (Wealden Forest) 爲之補助，即能防止西方之擴張而確定古代薩克森肯特王國之西方邊境，正猶利亞河 (Lea) 與柯爾河 (Colne) 附近之澤地之成爲彌得爾塞克斯 (Middlesex) 之東西邊境也。(註一〇) 窩士河之澤地當薩克森時代由林肯附近之高原南擴至劍橋與新市場 (New Market) 者即用以包圍諾爾福克 (Norfolk) 與薩符克 (Suffolk) 之盎格魯人於西方，結果內地留供日後由恆伯河與福斯河口前來之隊伍。(註一〇一) 在北德意志斯普累河 (Spree) 哈味爾河 (Havel) 與涅茲河 (Netze) 之十字形低流域其四圍皆爲澤地者即係交通上之一種障礙，因而成爲地方上之境界。(註一〇二) 正猶部丹格爾澤地 (Bourtanger Moor) 之劃分荷蘭與漢諾威也。

(澤地爲語言與人種幸存之地方) 四面盡是澤地之地方既係天然孤立之地方自可以保護其所包藏之人民。故此類地方即係人種與語言幸存之地方。英國澤地之零落小島即係古代英國色勒特人逃避條頓人攻擊之地方。(註一〇三) 日後又保護之以免條頓血統之混雜。故於今日澤地及澤地南之地方吾人發現一種民族較東方或西方之民既矮且黑。(註一〇四) 又白俄人佔據杜味

納河、聶伯河與倭爾加河之河源間不確定之分水嶺之澤地者在所有東方斯拉夫人之中血統最爲純粹。(註一〇五)與俄人完全不同，且因澤地森林所阻而與之隔離者則有有波羅的海庫爾蘭省之勒托立陶宛人 (Letto Lithuanians)，勒托立陶宛人操一種最古之活用語言，而此種語言屬於雅利安語。抑此種孤立不但保藏其古代語言已也，且使之爲歐洲各國中最後接受耶教之民族。(註一〇六)斯拉夫種汶德人 (Wends) 之大種族曩曾一度佔據維斯杜拉河與易北河間全部北德意志者僅於斯普累河河源四週之森林留下德語之遺跡。(註一〇七)由須德海經荷蘭以至德國邊境之一帶澤地使佛里斯蘭 (Friesland) 與荷蘭海濱羣島有一種特殊之孤立而此種孤立利於特殊之佛里斯蘭語之發展與存留，且於此處保存高而白哲之條頓種云。(註一〇八)

〔沼澤爲避難所〕 夫澤地既只有熟悉其曲折之路徑與蜿蜒之水道者而後能入，則澤地自係個人與民族避難之所，故就其爲防禦地方而論澤地亦於歷史上佔重要之位置。北卡羅來那之淒澤 (Dismal Swamp) 與路易斯安那之松柏澤地之於逃奴正猶佛羅里達之大澤地 (Everglades) 之於戰敗之森密諾爾族 (Seminoles) 於此半乾半濕之地方，只有土著印第安人駕其獨

木舟繞其沼泥之曲折水道而後能入，而後密諾爾人即於堅實之土地之圓丘上建築其鄉村而暗自樹立，全部落只有三百五十人，雖美國政府屢謀徙之於印第安地方。尼羅河三角洲之澤地自阿密錫斯王 (King Omaysis) 於愛西屋皮亞人侵入時避難於此五十年 (註一〇九) 至舍易斯 (Sais) 太子阿米條斯 (Amyrtaeus) 於反抗波斯征服者阿塔薛西期 (Artaxerxes) 第一失敗後逃至此間之時 (註一一〇) 皆係埃及獨立之避難所。帕勒特河 (Paret River) 澤地間之阿色尼島 (Athelney) 即係八七八年丹麥人侵入威塞斯 (Wessex) 時阿爾弗特大王 (Alfred the Great) 及其徒衆避難之地 (註一一一) 同時英國澤地中之伊利島 (Isle of Ely) 又係久抗侵略之另一地點。兩百年後爲薩克森人抵抗諾曼底之威廉之最後要塞者亦此澤地。蓋不受法律保護之領袖希利華德 (Hereward) 即於澤地之伊利島上維持薩克森之獨立，直至征服者最後建築棧道以渡沼澤而抵『逋逃藪』之時 (註一二二)

〔澤地之精神〕 澤地之精神即自由之精神。是故此類小而難住之陸地有一種歷史的尊嚴且發生動人之史事超於其面積與人口之比例之上。其內含爲歷史的而非經濟的。澤地招徠所有反



抗征服與壓迫之人至其營寨，然後藉天然之保護維護自由精神。使古代巴達維亞人（註一一三）第特馬策人（Ditmarscher）與佛里斯蘭人能主張并維持其獨立，培養荷蘭人之獨立精神，而又能防衛其自由以抗西班牙人（註一一四）與法人者即萊茵河浸水之低地也。而英國之澤地係反抗約翰王（King John）之專制之中心，故王於林肯設總司令部，於林（Lynn）設軍糧處以戡亂焉。日後衆男爵與亨利第三衝突之時得蒙福特（Simon de Mortfort）及其失意貴族皆於伊利島與阿克荷姆島（Axholm）掘壕備戰，直至一二六七年牛津條例爲之取得若干憲法上之權利而後已。（註一一五）四世紀後同一之精神令多數澤地居民贊助克倫威爾焉。

〔湖之經濟的與政治的重要〕 河之散爲沼澤之不確定之地形者乃一種有效之屏障；但收集其水而爲一種天然盆地且形成一湖者則保留可以航行之水流之統一力且因擴張其面積與消除其朝流性質上漸與內海相近。山間之河其特徵在於水量少而水流急者則當阻止其急湍而貯其所有之水爲湖之盆地時亦可航矣。倫河上游之全部水路自其起源於孚加山（Mount Furca）之斜坡上之冰河至其於里昂地方與梭恩河會合，除毗隣日內瓦湖之一段外皆不宜於航行。琉森

湖 (Lake Lucerne) 之累烏斯河，君士坦司湖 (Lake Constance) 之上萊茵河，吞湖與布里恩茲湖 (Thun and Brienze) 之阿爾河，與沮利克湖 (Zurich) 之林斯河 (Linth) 無不如此。是故此類包藏急湍之湖在山間地方因缺少可航之水道而具有經濟上與政治上之重要。阿爾卑斯山之瑞士與意大利以及蘇格蘭高原之湖皆成爲無數交換與交通之中心。甚至阿爾卑斯山之小湖亦因此成爲擴張之目標，故吾人發現日內瓦，馬奏列 (maggiore)，呂克諾 (Lugano) 與加爾達 (Garda) 之湖岸皆由兩國共享。瑞士與國之提羅爾，及德國巴登 (Baden) 符騰堡 (Wuertemburg) 與巴威三邦皆欲面臨君士坦司湖。提提卡卡湖高出海面一萬二千六百六十一呎 (三千八百五十八公尺)，只以有一百三十六哩可航之水流 (二百十二公里) 遂成爲祕魯與玻利非亞間一重要之水道。在蘇丹中部，因天氣乾燥，水流乾涸，甚至變化而不確定之查得湖亦係擴張境界之目標。此地二十年前由波爾奴，巴基耳米 (Bagirmi) 與卡倫 (Kanem) 各土著國家平分；今日則由英屬尼格利亞，法屬蘇丹與德屬喀麥隆平分。德國境界之北漸即表示德人之欲達此目標也。

〔湖爲國家之核心〕 湖之統一力可於此類盆地之變爲國家核心之趨勢見之。在昔因係被保護之邊境而引人僑居，日後又因其鄰近地方之肥沃與善鄰之機會而易引人僑居，此類之湖即逐漸聯絡鄰近之海岸而結成相互關係之網，而此相互關係之網之最後表現則在於政治上之結合。夫瑞士聯邦始於琉森，許衛士 (Schwyz)，烏利與溫忒發爾登 (Unterwalden)，四森林郡，而此四森林郡即賴琉森湖或四森林郡湖之盆地以資維持否則爲山間屏障所隔斷誠一可以注意之事實。吾人又發現提提卡卡湖乃印卡帝國 (Inca Empire) 之發源地，正猶忒茲可可湖 (Tezcoco) 之爲墨西哥托爾忒克人 (Tolters) 之發源地，而卡爾可湖 (Chalco Lake) 某島日後之爲阿芝特人 (Aztec) 之統治之發源地也。(註一一六) 非洲最短命之土人國家中之最穩固者顯賴湖之邊境所加之保護始有實力，始能永存。查得湖上之波爾奴，巴基耳米，與卡倫以及維多利亞湖上之烏干達小國無不如此。

大湖包括島，半島，潮汐，潮流，峽江，海口，三角洲，沙岡而具內海之地理性質者在歷史的重要上堪與內海相比，雖然少數最大之湖早具海之名稱。大逾波羅的海之裏海與大逾密歇根湖之阿拉

海 (Aral) 在地理上實與海之盆地相似，因其面積，鹽質與排系水也；但在人類地理學上則不甚重要。使之得以與內海類似之鹽質表示一種乾燥之氣候，而此乾燥之氣候使其缺內海海濱特有之稠密人口，而減少其歷史的重要。其支流既因灌溉運河而失水，即不能盡其內地大道之職務。不過倭爾加河乃此種原則之例外耳。最後，既不得入洋，此類鹽湖又失去其最高歷史利益，而此種最高歷史利益則拉多加湖，尼亞薩湖 (Nyassa)，馬拉開波湖與北美大湖一類近海平線之淡水湖皆有之也。

〔湖爲淡水之海〕 湖爲內地水道系統之一部分，故其商業上之重要或超於大多數之海。此純視其內地之生產力，可近性與範圍而定，而後者又視內地盆地之面積與形式而定。美國之五大湖共有海岸線四千哩而可航之河道長如斯加基拉克 (Skage Rack) 與波的尼亞灣 (Gulf of Bothnia) 灣頭間之波羅的海者即構成一淡水之地中海。此在美國史上曾爲內海之所爲而使大西洋之商務得深入內地一千四百哩而至芝加哥與杜盧司 (Duluth)。初期荷蘭商站引哈得孫河與馬霍克河之水趨於安刺釐阿湖，而日後繼起之英國殖民地亦復如此。法人從其蒙得利奧有

利之地位拋出皮貨站與皮貨商之網一時之內盡捉所有之湖。日後美國海岸由美國八州共分印第安那與伊利諾之北方境界即由國會劃定，所以使其得入密歇根湖也。賓夕法尼亞難伸其西北方之境界以包括伊利湖岸一小片之土地，同時紐約之面臨此湖在開鑿運河與敷設鐵道之時代乃其發展之一大要素云。

一九〇一年大湖上之商船噸數佔美國太平洋大西洋與墨西哥各岸之商船噸數之半，構成一種淡水船隊大逾法國或挪威之商船隊。與此種事實遙相應和者則為史坦利所見烏干達親王集於維克多利亞湖之五百艘或五百艘以上之船隻。

海也，洋也，灣也，河口也，河也，澤地也，湖也：此處有自然之大圈循環不息，一大圈微截為弧形，但其自身一而已，即在人類之使用上亦一而已。

### 原註

(註一)見比索普之揚子江流域及其外方第一卷第二六——二七頁。

(註二)見菲斯克之美洲之發現第一卷第四九二頁。

(註三)見艦長庫克之一七七六年——一七八〇年太平洋上巡遊記 (Capt. James Cook, Voyage to the

Pacific Ocean, 1776-1780) 第三二一頁——三三三頁。一七九六年紐約出版。

(註四)見格林之英格蘭之構成第一卷第六三——六六頁，八四——八六頁，九五頁，九六頁。

(註五)見拉維斯之法國史(Lavisse, Histoire de France)第二卷第一編第三七四——三七五頁，三七八——三七九頁，三八一——三八二頁，三八五——三八六。一九〇三年巴黎出版。

(註六)見赫爾摩爾特之世界史第一卷第一八九——一九一頁。

(註七)全上，第一卷第一九二——一九四頁。

(註八)見啓成之法國史(G. W. Kitchen, History of France)第一卷第五九——六〇頁，一八九。二年牛津出版。

(註九)見 Dietrich Schaefer, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark, p. 36.

Jena 1879.

(註一〇)見徹斯胡姆之商業地理第三一一頁，

(註一一)見馬罕艦長之亞洲問題(Capt. A. T. Mahan, the Problem of Asia)第四一頁，六〇頁，一一〇頁。一九〇〇年紐約出版。

(註一二)見比索普之揚子江流域及其外方第一卷第九七——九八頁。

(註一三)見塞普耳之漢撒諸鎮之發達與其地理環境之關係，見美國地理學會雜誌第三一卷第三號。一八九九年出版。

〔註一四〕見諾塞爾之味加河上之航行第五一九——五五〇頁，五五二頁。勒噠波列之沙皇之帝國第一卷第二七八——二八一頁。

〔註一五〕見羅特之北冰洋之航行家 (Agnes Laut, *Voyagero of the Northern Ocean*) 見一九〇六年一月號 *Harper's Magazine*

〔註一六〕見克魯斯之亞俄第二一一——五四節。

〔註一七〕見杜步亞之廷巴克圖第一九八——一九九頁，二五一——二五七頁。

〔註一八〕全上，第三八頁。

〔註一九〕見立溫斯敦之傳教旅行記第七一頁，一七七頁。

〔註二〇〕見第克之意大利第八七頁。

〔註二一〕見亞丹斯密之聖地之歷史的地理第二八七頁，第三二七——三二八頁。

〔註二二〕見 F. M. Staff, *Karte des unteren Khusebthal, Petermanns Mitteilungen*, p. 202.

July, 1885.

〔註二三〕見斯特累波之地理第三篇第二章第四節。

〔註二四〕見 Roscher, *National-Oekonomik des Handels und Gewerbetaisses*, Stuttgart, 1889.

〔註二五〕見蘭波之俄國史第一卷第二四——二八頁。

(註二六)見胡爾伯特之美國之歷史大道(A. B. Hulbert, *Historic Highways of America*)第三卷第一八二——一八三頁,一八七——一八八頁。

(註二七)見雷雅特之尼尼微及其古蹟第二卷第七九——八一頁。

(註二八)見霍斯之最東(Charles W. Hawes, *the uttermost East*)第六〇頁。

(註二九)見一九〇六年水上運輸(*Transportation by Water in 1906*)第一八一頁。

(註三〇)見徹斯胡姆之商業地理第二二七頁。

(註三一)見福禮門之歐洲之歷史的地理(E. A. Freeman, *Historical Geography of Europe*)第四六六頁。

(註三二)見巴克爾之近代德意志(Ellis Barker, *Moder Germany*)第六八——九五頁。一九〇七年倫敦出版。

(註三三)Heinrich Von Treitschke, *Politik*, Vol. I, p. 218, Leipzig, 1897.

(註三四)見福禮門之歐洲之歷史的地理第四六六頁。

(註三五)見徹斯胡姆之商業地理第五一一頁。

(註三六)見帕特斯克之中歐第三一八頁。

(註三七)見 Ratzel, *Politische Geographie*, pp. 739-740, Munich, 1903.

(註三八)見一九〇一年年報(*Annual Register for 1901*)第三五八頁。

(註三九)見穆勒之世界地理第九五八頁。



〔註四〇〕見刺資爾之人類史第三卷第四七三頁。

〔註四一〕見穆勒之世界地理第四〇六頁。

〔註四二〕見徹斯胡姆之商業地理第三一二頁。

〔註四三〕見勃朗歧之經濟學史(Blanguy, History of Political Economy)第二七三頁、二七七頁、二九六頁。

一八八〇年紐約出版。

〔註四四〕見加拉廷之美國國家檔案,各種文書(Alburt Gallatin, American State Papers, Misc. Doc.)

第一卷第二五〇號。一八三四年華盛頓出版。

〔註四五〕見 Roscher National-Oekonomik des Handels und Gewerbetleisses, pp. 449, 453-454.

Stuttgart, 1839.

〔註四六〕見穆勒之世界地理第五三〇——五三二頁。

〔註四七〕見徹斯胡姆之商業地理第三一〇頁、三一二頁。

〔註四八〕見帕特斯克之中歐第三一四頁。

〔註四九〕見一九〇七年政治年鑑 (Statesman's Yearbook for 1907)

〔註五〇〕見諾曼之諸俄國 (Henry Norman, all the Russias) 第二五四——二五五頁、二八五——二九二

頁。一九〇二年紐約出版。

〔註五一〕見塞普耳之美國史及其地理狀況第二五一——二五五頁。

〔註五二〕見內特之三帝國會合處第六頁。

〔註五三〕見斯特累波之地理第四篇第六章第七節。

〔註五四〕見克魯斯之亞俄第三六一——三六二頁。

〔註五五〕見漢彌爾頓之阿富汗(Angus Hamilton, Afghanistan)第一三七——一四一頁。諾曼之諸俄國第

七六一——二七七頁。

〔註五六〕見 Bello Galico, Book IV, Chap. IV.

〔註五七〕見 Bello Galico, Book I chap XXXI Book II, chap III; Book IV, chap. I.

〔註五八〕見華克與季斯特之日記(Journals of Dr. Thomas Walker and Christopher Gist)第一二九頁。

〔註五九〕見斯庫爾克拉克夫特之美蘭印第安部落第三卷第二四八——二四九頁。

〔註六〇〕見真斯之康涅狄格之流域市鎮(Martina K. Genthe, The Valley Towns of Connecticut)見

美國政治學會公報第三九卷第一——七頁。一九〇七年紐約出版。

〔註六一〕見刺查爾之人類史第三卷第一八一——一八二頁，一九二頁。

〔註六二〕見穆勒之世界地理第四九五頁。

〔註六三〕見李普利之歐洲人種第二八四——二八五頁。

(註六四)全上第二二二頁,三四〇頁,三五〇頁。

(註六五)全上第四〇二頁,四二九頁。

(註六六)見帕特斯克之中歐第四三頁,二四一頁。

(註六七)見同上第六九頁。

(註六八)見雷克呂之歐洲第四卷第三八四頁,三八九——三九〇頁。

(註六九)見李普利之歐洲人種第三一八頁。

(註七〇)見馬京特爾之不列顛與不列顛海第二〇二——二〇三頁。

(註七一)見亞歷山大之由尼格河到尼羅河第一卷第一六八頁,一六九頁,二三二頁,三〇六——三〇七頁。

(註七二)見立溫斯敦之傳教旅行記第一〇二頁,六四二頁。

(註七三)參閱世紀地圖 (Century atlas) 密士失必河, 路易斯安那與阿肯色各圖,請注意一八五〇年之界線。

(註七四)見荷爾狄爵士之印度第五七頁。

(註七五)見斯特累波之地理第十篇第二章第六節。

(註七六)見史坦利之非洲旅行記第二卷第一二〇——一二四頁,一五五——一五八頁,一六八頁,一六九頁,一七三

頁,一七六頁,一七七頁,一八二頁,二六六——二七四頁,三二七頁。

(註七七)見亞歷山大之由尼格河到尼羅河第二卷第二五二頁,二六九——二七〇頁。

(註七八)見赫爾摩爾特之世界史第一卷第一八九頁，一九二——一九四頁。

(註七九)見湯姆斯之岡陵探險記第五二六——五二七頁，五三一頁，五五一頁。

(註八〇)見派克門之加拿大之舊制度(Parkman, The Old Regime in Canada)第二九二——三〇三頁。

塞普耳之地理環境對於聖羅倫司下游之影響 (E. C. Semple, the Influences of Geographical

Environment on the Lower St. Lawrence)見美國地理學會公報第三六卷第四四九——四六六頁。

(註八一)見賈斯之康涅狄格之流城市鎮第一〇——一二頁。

(註八二)見 J. Nacker, Die Provinz Kwantung und ihre Bevölkerung, Petermanns Mittheilung

en, Vol. 24, p. 421, 1878.

(註八三)見杜步亞之廷巴克圖第一九——二二頁，第三八頁。

(註八四)見比索普之揚子江流域及其外方第一卷第一六四頁，一七四——一七五頁，一七九頁，一八二頁，一八九頁，

一二五頁。

(註八五)見華爾頓之巴黎(William Walton, Paris)第一卷第三一——三二頁，五八頁。一八九九年菲列得爾

菲亞出版。

(註八六)見 Bello Galico, Book VIII, Chaps. 57, 58.

(註八七)見史坦利之非洲旅行記第二卷第二二七——二二八頁。

(註八八)見哥薩克，見大英百科全書。

(註八九)見派克門之北美之耶穌會教徒 (Porkman, The Jesuits in North America) 第二九二——三

〇三頁，四九八——五〇五頁，五三四頁，五三五頁。一九〇四年波斯頓出版。

(註九〇)見立溫斯敦之傳教旅行記第一〇〇頁，一〇二頁。

(註九一)見立溫斯敦之最後日記 (Livingstone, Last Journals) 第一卷第三五九頁，一八七四年倫敦出版。

(註九二)見拔特之北非與中非旅行 (Heinrich Bartl, Trabels in North and Central Africa) 第二

卷第六四——六六頁，二二三頁。一八五七年紐約出版。亞歷山大之由尼格爾河到尼羅河第一卷第二三七頁，

三〇三——三〇四頁，三二〇頁，三三一——三三六頁；第二卷第五四頁，五六——五八頁，六七——六八頁，九六

——九九頁，一〇四——一〇五頁。

(註九三)見馬克林之密士失必河之土番 (J.P. Me Lean, The Mound Builders) 第二〇頁。一九〇四年

辛辛那提出版。

(註九四)見 Bello Galice, Book I, Chaps 38-39.

(註九五)見雷克呂之歐洲第四卷第一〇一——一〇二頁。

(註九六)見菲斯克之美洲荷蘭與教友派之殖民地 (John Fiske, Dutch and Quaker Colonies in

America.) 第一卷第二四一頁。波斯頓出版。

(註九七)見穆勒之世界地理第九五六頁。

(註九八)見喬治之大不列顛帝國之歷史的地理 (H. B. George, *Historical Geography of the British Empire*) 第二五九——二六〇—一九〇四年倫敦出版。

(註九九)見克魯斯之亞俄第三〇——三三頁,五〇頁。

(註一〇〇)見馬京特爾之英國與英國海第一九八——一九九頁。

(註一〇一)見格林之英格蘭之結構第一卷第六三頁,六六頁。

(註一〇二)見帕特斯克之中歐第一〇二頁。

(註一〇三)見彌勒與斯刻茲利之過去與現在之澤地第一〇頁,一一頁,二七——三三頁。

(註一〇四)見李普利之歐洲人種第三二——三三三頁。

(註一〇五)見勒噠波列之沙皇之帝國第一卷第一〇八頁。

(註一〇六)同上 一〇四——一〇六頁。李普利之歐洲人種第三四〇——三四二頁。

(註一〇七)見帕特斯克之中歐第一三五頁。

(註一〇八)同上第一三三頁。李普利之歐洲人種二九四——二九五頁。

(註一〇九)見 Herodotus, II, 137, 140

(註一一〇)見 Thucydides, I, 110。布魯斯次傳之埃及史 (Brugsch-Bey, *History of Egypt*) 第二卷第三

三三頁。

〔註一一一〕見格林之英國民族史 (John Richard Green, History of the English People) 第一卷第三章第七一頁。

〔註一一二〕見彌勒與斯克茲利之過去與現在之澤地第八三頁、一〇一頁、一〇四頁、一〇七頁、一〇八頁。

〔註一一三〕見塔西佗之日耳曼人之歷史 (Tacitus, History of the Germans) 第四篇第六章。摩得利之荷蘭共和國之成立 (Motley, Rise of the Dutch Republic) 第一卷第二一一—五頁、一三頁。

〔註一一四〕見帕特斯克之中歐第二九九頁。

〔註一一五〕見彌勒與斯克茲利之過去與現在之澤地第一一三——一四頁。

〔註一一六〕見佩因之稱爲美洲之新大陸之歷史第一卷第三二七——三二八頁、五〇二——五〇三頁。刺資爾之人類史第二卷第一六三頁。

〔註一一七〕見美國航海委員會報告書 (M. B. Report of Commission of Navigation) 第一〇頁。一九〇一年華盛頓出版。





## 第十二章 大陸與半島

〔地塊之島性〕 地球表面之分爲百分之二十八之陸與百分之七十二之水乃地文學與人類地理學中十分重要之事實。因此比例，可供人類居住之地方即崛起於不可居住之海洋三倍大之表面之間而爲島嶼。結果人類亦猶其他陸地生物具有深刻之島性。且水之爲物又依其爲海口，海峽、多島之洋或無島之洋而令陸地之間爲各種程度之隔離；水決定可住地方之結合，因而決定陸地各部分間人種關係與文化關係之程度之地理的根據。最後海之於人既不過到達遠方海岸之大道，則此地塊之地理與周圍之水之關係即指示人類漂泊之徑路與目標焉。

每一片可住之地，無論大小如何，無論爲大陸或小島，意即人類家庭之一部分或一支。其大小即決定住居此地之人羣所能處分之疆域。雖然，其位置或賦以一種鄰近，例如歐非兩洲即相毗連而歷史之關係至爲密切，或又賦以一種遼遠，例如南美之於澳洲，而南美離澳洲如此之遠即近代商務所佈於全球之交通網亦罕能使其互相接觸。是故陸地分布之不規則，此處則密集，他處則

分散，特值吾人注意，因其產生重大之結果也。最後，大陸與島嶼因其地帶之位置，其地形，雨量，河系，動植物爲人類產生各種生活狀況，而此類生活狀況有一部分又損及地塊之面積與結合云。

〔依照面積與位置區分地塊〕 由地文學與人類地理學之立場言之，比較大小之地塊即產生一種分類一方面以面積與位置爲根據，他方面以歷史的影響爲根據者。下列一表即表示二者之關係。

(天)獨立之地塊

(甲)大陸 因面積而獨立，蓋面積使之能維持多數人民且供給文明狀況。

(一)島性大陸，其古代發展與近代發展之特徵在於遼遠。例如澳洲。

(二)鄰近大陸，中隔小海而表示史事之共同。例如非洲與歐洲，白令海四周之亞洲與北美。

(乙)島嶼 因位置而獨立。

(一)洋上島嶼，其特徵在於距離大陸及其他島嶼甚遠，亦在於獨立之歷史，例如聖赫勒拿

島 (St. Helena) 與冰洲。

(一) 洋上羣島之一部，因此較不獨立。例如夏威夷，亞速爾羣島 (Azores) 之淮奧爾 (Fayal)，與通加塔布島 (Tongatabu)。

(二) 大島，因面積關係與大陸之獨立頗為相近，故雖位置較不獨立亦得所補償。例如新基尼婆羅洲，馬達加斯加；就文化上之意義言之，則如英日。

(地) 不獨立之地塊

(一) 近岸或沿岸之島嶼，其歷史與鄰近大陸之歷史有密切關係。例如歐波亞島 (Euboea)，

長島 (Long Island)，溫哥華 (Vancouver)，庫頁島與錫蘭。

(二) 鄰近之島嶼，歷史上無多關係，例如臺灣，加那列羣島與大不列顛不同之愛爾蘭。

(三) 內海或近海之島嶼，在於陸地圈內而與四周不斷往來。例如牙買加，爪哇，克里特，西西

里，西蘭 (Zealand)，哥德蘭 (Gotland)，白令海之聖羅倫司。

(四) 與他羣島不能分離之羣島，例如薩摩亞羣島，非支羣島與友誼羣島；菲列濱羣島，蘇鹿羣島與巽他羣島；大安得列斯與小安得列斯。

〔地塊大小之影響〕 因面積之不同此類地塊之爲人類住所大有差異。全世界只有六大洲足以產生大羣，產生人類不同之分支，且維持其數目上之力量，庶幾外來之混雜無力改變正在發展中之種型。大洲之起候，起伏與輪廓各異，故具有各種不同之環境與地域，使人類數大種或數亞種得以產生。澳洲大足產生一土著人種，乃古代巴布亞種與馬來種混合之結果，但澳洲氣候一般乾燥，故本洲之大部分多屬單調，取消高原與低地許多地方上之地理差異，減少本洲已甚有限之表面之可用地方，且因此妨礙分化，因分化由於多數之競爭與不同之環境也。吾人以爲澳洲之特徵之在於文化，生活方式，風俗，語言之單調與夫累墨河 (Murray River) 至約克半島 (York Peninsula) 之人種統一者實遠過於其他各洲。(註一) 南北美洲產生一種，就其身體上之特質言之固甚一律，(註二) 但其政治，社會，及經濟之發展則大有不同，自小而無組織之游牧野蠻羣體，例如沙漠之紹村人與沿岸之提厄刺得蓋哥人，至大而且固之印卡帝國，挾有集約之農業，公共工程，國定宗教與開明政治數者。

即世界上最大之島嶼如婆羅洲，新基尼與馬達加斯加亦未嘗表示此種獨立之人種發達。此

乃最大之地塊之特徵。歐洲除依其面積與半島形狀以外實不得稱爲大陸，無論如何決不能依據人類地理學上之理由稱爲大陸。原歐洲之被稱爲大陸也乃由於地中海上之希臘人，蓋用作地理上之名詞以表示彼等自身與愛琴海對岸之加利亞，腓尼基及波斯之敵人間之敵對也；是故此種觀念原於政治，當其形成之時固未知黑海與北冰洋之間有一大片平原，亞洲之氣候與人種卽於此處傳入歐洲，而吾人今日卽於此處發現俄羅斯帝國，而此俄羅斯帝國就地理狀況，人種與政體而論不但爲歐洲的亦且爲亞洲的也；真正或西方之歐洲羅馬帝國逐漸附之於希臘人之歐洲而就面積起伏，輪廓，氣候與人種數者而論顯與亞洲不同者只有令人以爲此兩大陸應有差別。但就地理之立場言之，此種差別乃一種錯誤。此種差別混希臘史之解釋與俄人之發展而爲一。此種差別令雅利安語族起原歐洲或亞洲之問題爲之混亂，蓋人類地理學以爲雅利安語源於亞歐大陸也。北美與澳洲一類世界大島所有之獨立發達在半島式之歐洲爲不可能。

〔位置之獨立與面積之獨立〕地塊之獨立不但以面積爲根據；此外尙有位置之獨立。而位置之獨立因地圓關係漸爲大面積之獨立所抵消。地塊愈大則其接近他地塊也亦必愈甚。亞歐大陸

爲各洲中最大之一洲與非洲、北美，甚至澳洲皆甚相近，且發生密切之關係；反之，澳洲則乃各洲中最小而又最爲孤立之一洲。大西洋最遠之島嶼，論面積不過數方哩，乃位置如此獨立，甚至在大發現以前未嘗呈現於人類之眼界焉。

〔亞洲之情形〕 亞洲面積大而位置居中。故前人主張亞洲在人類創造史中所佔之地位亦同一重要。亞洲居中之位置反映於印度、歐羅巴語族之人民源於亞洲之假設；雖此說已有人質難，然此類民族確受亞洲之影響。就美洲起源亞洲與受亞洲影響兩點而論，美洲土着人種亦屬如此；因西伯利亞與阿拉斯加過於接近，兩洲間之人類關係勢必發生也。又馬來種或亦起源於亞洲東南部，然後由此逐漸分佈於全部羣島。甚至澳洲土人亦於其構成之中含有一種馬來種成分，因而含有亞洲之成分。（註三）同時同一之成分亦可於分佈甚廣之坡里內西亞人與馬達加斯加之和發人求之。此種族上之四射似皆反映亞洲之位置在地塊之中央。不過形成此類人種分布之能力非必囿於最大之陸；依據歷史小地方而人煙稠密則散佈其民族之種子更屬容易。

〔各半球之位置與人種上之類似〕 大陸之距離最遠者其人種上之差別亦最甚；距離最近者

其人種上之關係最爲密切。不但人種如此，即其所產之動植物亦具有此種原理。地球上地塊之分布，在北則合，在南則分歧，而具有半島狀。此相反之結合，反映於住居此類附近地方與遼遠地方之下等動物與民族。只有北美與亞歐大陸各伸其臂以抱此北極海，然後東半球與西半球之哺乳動物始相類似。嚴格言之，此類動物皆係北極動物，例如馴鹿，麋，北極狐，狼獾與銀鼠。（註四）此乃全北極動物區之亞區，其特徵在於動物同種而爲數無多。（註五）反之，兩半球之一部分在北回歸線以南者則分爲四動物區，與中南美，薩哈拉南之非洲，兩印度半島及其附近各島，及澳洲相當。（註六）但若吾人研究南回歸線外之大陸末端（此處地理上之分歧最甚）則吾人發現動植物完全不同，雖氣候與天然狀況多半相同。（註七）又非洲南部，澳洲之塔斯馬尼亞（Tasmania）與南美之人種亦大不同，雖北極之歐雷西亞與美國無論在人種上與地理上無不相似。此處，且只有此處，東半球與西半球之人種彼此相似。愛斯基摩人久被視爲蒙古人，今則因其扁狹之頭形與語言上之類似，被認爲美洲種之變種；雖在阿拉斯加其頭形與西伯利亞之蒙古種相近。（註八）但就身材，顏色，斜眼，扁闊之面，高額，性情與性格，美術品與文明狀況而論，彼又與白令海峽對岸之亞洲極北人民

相類。(註九)在地球上大陸之北部，動植物與人種之分佈無不表示互相倚賴，往來；在南部，則表示分離，孤立。

〔大陸之會合與人種上之類似〕 兩半球會合之處，情形如此，兩大陸會合之處情形亦復如此。舊大陸之中心在於地中海盆地，此處亞洲非洲與歐洲合而形成一圈陸地，此處居民為白色地中海種。試將此共同中心之人種統一與其最遠之周圍之人種差別比較，則周圍之人種如條頓人、馬來人與黑人不但與地中海種大有不同，而且彼此之間亦大相差異；澳洲東部之人種與西亞之人種完全相反，因其間距離甚遠也；但此兩大陸隔巽他羣島而遙遙相對之方面則有共同之馬來成分焉。

〔非洲之位置〕 非洲之早熟非因該洲處於亞洲南美之間。非洲屢受亞洲方面之影響，但未受美洲方面之影響。當日并無生命之象徵從大西洋外之岸而來。非洲在歷史上有似亞洲之附屬品，亞洲之文化半島。此不但因蘇彝士地峽與紅海海面之狹小，亦因非洲東部受東方亞洲人種與商務之侵入，同時大陸之西部則長眠不醒，不為美洲海岸沈靜之聲音所驚擾。因族之影響傳入非洲，



直至摩洛哥、塞內格爾、尼格河，查得湖，維克多利亞湖，坦于伊喀領地（Tanganyika）與尼亞薩湖爲止，而授以十六世紀以前該洲所有之光明。只有大西洋灣終被橫渡之後，大西洋上美洲方面之影響始侵入西非洲沿岸，始則從事奴隸與甜酒之貿易，繼則開拓來比利亞殖民地（Liberian Colony），但自歷史上大西洋時代大爲發達之時，吾人目擊大西洋所有各種影響東向侵入非洲內地，且於此處與由印度洋侵入內地之商務活動與政治活動相值云。

〔大西洋之深淵〕 東半球與西半球間之大西洋長距離久係非洲原始時代落後之一種原因者，由人類地理學之觀點言之，乃地球表面地塊分佈最重要之特徵。直至美洲之發現，架一橋梁於此深淵之上，此已知之世界始成一環繞地球之帶。除一〇〇〇年至一三〇七年間北歐人民經格林蘭與冰洲而至歐洲以外，哥崙布以前大西洋兩岸往來之紀述皆未經證實。哥氏自覺對岸之人種與文化皆非所習。人民非白非黑，而白與黑固彼於大西洋深淵之東方所常見者也。哥氏及其繼起之人僅於美洲地方發現石器時代之文化，一種時期在歐洲與非洲早已過去矣。此兩大陸自拉伯蘭（Lapland）至霍屯督地方皆用鐵。在此熱諾亞人旅行以前，歐洲無以昇美洲，且除攔於非

洲岸上之灣流浮木以外亦無所取於美洲。挪威與格林蘭間橫貫大西洋上之第三紀陸橋或會引導高加索種前之人移至美洲而以其土人昇之。(註九)雖然，無歐洲種之痕跡可尋。

〔大西洋羣島無人居住〕 冰河紀末葉陸橋陷落，於是大西洋之深淵斷然隔離東西兩半球。其島嶼既少而又相隔甚遠，自不能維持兩岸之交通；此則可以所有大西洋島嶼自格林蘭至透利斯探達昆雅 (Tristan da Cunha) 當發現之時皆無人跡證明之也。歷史紀載初期勇敢之航海家何時蒞此荒海之島嶼而授以移民。八七二年哈爾發格王 (King Harágr) 時代挪威之政治革命派遣初期僑民至非羅羣島與冰洲，雖此類島嶼冰洲之色勒特人已早知之。一〇〇年前往格林蘭之北歐移民似首先卜居此不好客之島嶼，彼等未曾發現土人，但曾發現無數之房屋，小舟與石器之斷片，(註一一)而此類斷片足以證明愛斯基摩人曾於久居以前蒞此也。十二世紀愛斯基摩人或已移往格林蘭之時斯堪的那維亞人始於島上發現土人焉。(註一二)

〔太平洋之地理性質〕 雖大西洋當大發現之時成爲可住之世界自北而南之罅隙，而太平洋，佈滿島嶼而在北端則爲阿拉斯加與東西伯利亞半島所包圍，則自亞洲方面稠密之中心散佈人

燻而至美洲之郊外。美洲印第安人所具之一般蒙古種性質，西方愛斯基摩人之亞洲痕跡，西北岸部落之人種與文化以及南坡里內西亞人與亞洲人之類似（註一三）在在皆可證明美洲乃蒙古或亞洲之地方之東方大翼，乃世界上真正之東方也。

因地理狀況關係茲事本屬可能，甚至或有北冰洋之風與潮流由日本直向美洲海岸。由中國與日本漂出之民船爲黑潮（Kuro Sivo）及盛行風所挾，乃越太平洋而至美洲。茲事有載籍可考者前後不下百起。（註一四）

〔北美印第安人之太平洋類似〕 東角，威爾士親王島與帶奧默特島（Diomede islands）所形成之白令海海峽之斷橋與南方勘察加半島至安阿拉斯加（Unalaska）半島之科曼特爾島（Commander island）與阿留申島（Aleutian island）之天然棧道有利亞洲與美洲間之交通，（註一五）溫索爾有言：『最足以證明此兩陸之關係者莫如住居太平洋兩岸此類高緯度地方之人民身體上之類似。』（註一六）此種類似并不限於白令海兩岸互換移民之愛斯基摩人與朱克察人。近代之研究曾發現一種更大之類似。西伯利亞北部之人民大抵操烏拉阿爾泰語，但包

括少數部落其奇特之語言使之不得屬於此語族，故人種學家稱爲『北國人』(“polarasiatics”，或“hyperborcans”)。此類人民由葉尼塞河上之奧斯提雅克人(Ostyak)與科特人(Kot)，黑龍江口與千島列島及庫頁島與蝦夷島之奇利雅克人(Gilyak)與蝦夷人，勘察加半島之勘加察人(Kamchadal)與柯利雅克人(Koryak)，與西伯利亞東北部之朱克察人與雅卡格爾人(Yakaghir)合成。即當一八五〇年之時有名之語言學家拉撒姆(Latham)業已發現美洲西北方沿岸民族與亞洲東北方島嶼與半島之民族間語言上甚爲相似，構造與聲音兩俱相似。其言曰：『柯利雅克人顯係亞美利加人』(American) (註一七)最近美洲西北岸與附近亞洲海岸之約薩普遠征隊 (Jesup Expedition) 卽爲研究柯利雅克人，決定新舊兩大陸間從前文化上與人種上有無任何關係。此類研究證明文化上確有關係，由於此輩西伯利亞孤立之部落與美洲土人間往昔之同源或從前之接觸。彼等證明柯利雅克人乃亞洲之一部落與西北美之印第安人最爲相似。(註一八)

〔坡里內西亞人之類似〕 多爾 (W. H. Dall) 發現北美太平洋斜坡之居民在文化上之成

續顯與海洋洲相類似，故多氏以爲此輩居民之起源在於緯度二十五度南亞洲至南美一帶之羣島，該羣島直至波摩塔羣島 (Paumotu group) 爲止密相接受，過此則漸疏，經過東島（而東島有一種奇異文明之遺跡）薩拉伊哥梅 (Sala-Y-Gomez)，聖菲立斯克 (San Felix) 與聖安布洛茲 (St. Ambrose)，幾達祕魯海岸。吾人須知各該島嶼必處西向之赤道潮與信風以外，在南太平洋反旋風與流向祕魯海岸之南方潮流之旁（註一九）另一條介紹此類坡里內西亞與馬來之文化成分之路徑則見於梅遜 (Mason) 學說之中。梅氏以爲西南部太平洋之古代舟子因搜求食物而從事遷徙之時或會經過東亞與西北美之海岸，沿一大圓路行駛，經過無數邊海與羣島而達美洲太平洋方面各進口港。此一路也既得潮流與由西南方面吹來之風相助，又曾經長期使用，或會輸外太平洋之文化成分與人種成分至美洲西方云。（註二〇）

〔世界上真正之東方〕 就其不知鐵器，其石器時代之文化，及其落後之社會發展與政治發展而論，古代美洲即與海洋洲及北亞相似。此類相似大體爲太平洋的與外太平洋的。（註二一）就其大西洋方面而論，美洲與歐洲及非洲之當日文化及人種顯然相反；此乃其無鄰人之海岸，在向西擴

張以繞地球而至歐洲與非洲最外之角之居住地帶之東方邊境之上。大西洋之深淵形成此四圍皆有居民之地帶之唯一罅隙，而哥崙布最後扣之焉。因此之故南北美洲之大西洋方面成爲此有人居住之世界之昏睡不動之東方，而此有人居住之世界即向西發展——夢想墨西哥與祕魯有一種文化，注意海洋洲與馬來羣島藝術上與海洋上之作爲，注意亞洲方面真正文化之發達，且終於西歐得臻最高之文明焉。彼處爲有人居住之世界之日落邊境，有作爲之地方，成人之西方，隔此隔離之大洋而與洋外之少年東方遙遙相對。此處爲舊大陸，當哥崙布時代已經累積一半球之成熟力量，正於大西洋上茫無涯涘之長距離尋覓某種出路，靜候其無聲之外方之呼喚。

〔有史時期民族移動中之大西洋深淵〕 大西洋上此種無橋之罅隙在四百年前猶復深閉固拒者於研究有史時期或史前時期人種之地理的分佈時必須注意及之。深淵時代之影響仍足以指導今日住居大西洋岸之民族之移動，因該種屏障維持美洲大陸爲一種充分之土地準備，只有少數石器時代之居民，而足供歐洲優秀民族之累積的毅力活動也。

〔人種與大陸〕 就澳洲與南北美而論，一人種區皆與一孤立之大陸相符。反之，當吾人轉而研

究歐亞非三洲之時，吾人亦發現三種，但此三種之地理分布，蔑視三洲之界線，白種分布於該三洲，且自古以來，即以地中海中央盆地爲白人之海。蒙古種雖大體居住亞洲，而沿北冰洋海岸展至挪威之大西洋，且常有史時期曾侵入多瑙河而達阿爾卑斯山之山麓。即非洲亦不限於非洲，雖非洲乃黑種之地理中心。印度半島與馬來羣島，曩爲黑種所居，今則僅於得坎（Deccan），麻刺甲，菲律賓以及他處包藏殘餘之黑人，即渡至美拉內西亞其他黑種大中心與澳洲黑種地方。（註二二）黑種多半屬於東半球南方一片下垂之陸地；若與北方白種毗鄰，則產生一混合種邊界，而此混合種邊界未嘗遠離赤道，未嘗離蘇丹之大西洋岸至非支羣島之赤道地帶。（註二三）

舊日之人種學分全世界之人種爲五，而每種各與一洲相當，實屬錯誤。區別大陸爲一事，區別人種又屬一事。無論生物地理學與人類地理學皆不能以大陸爲地理上之省分，雖全世界之動植物與人種皆證明其中之一部分或暫時限於某洲，再由此洲轉入其他地方。按照地理區分人類之計畫，誠如泰羅（Tylor）所言，乃因人種并非隨意分散於全地球，但因某種屬於某地方，即於該地方之特殊環境之下產生其種型，再由此地方轉至其他地方，因沿途人種之混合與環境不斷之改

變而經過改變焉。(註二四)

〔南方大陸與北方大陸之比較〕 依此人種分布之一般法則吾人可以斷言某羣地塊因位置與面積兩種關係能佔優勢，而令其他地方爲其附屬。東半球即對西半球佔此優勢，而北半球因土地廣大而又居溫帶地位即能威壓南半球，因南半球地小有如半島也。北半球歷史之特徵在於歷史上之大影響與大控制；南半球歷史之特徵在於隔離，冷淡，軟弱，因其地塊小而又孤立也。故低劣之地位即南半球之運命。澳洲恆追隨亞歐大陸之後，其進步之動機與方法皆從歐洲而來。即南非與南美亦未能於有史時期棄北方鄰人之助力而獨闢進步之蹊徑。只有原始之南美洲產生唯一獨立之文化曾於南半球開花結實者，但祕魯進步之成績即遜於墨西哥與中美焉。(註二五)

〔南方大陸之孤立〕 如上所述，南方處於附庸之地位而其所以處於附庸之地位者有一部分乃因只有一方與人接觸或毗鄰，換言之，只有北方與人接觸或毗鄰；且即北方之接觸亦非密切。以澳洲而論，交通之媒介乃一悠長之島橋；以美洲而論，交通之媒介爲一蜿蜒之島嶼與山間之地峽；以非洲而論，爲一廣闊之沙漠地帶，隔離地中海或亞歐大陸與本洲之熱帶或黑族部分。交通不便，



而且只有如當日非洲之情形始產生明顯之結果。傳入此地之光明當其傳佈之時即漸暗淡。且此種光明屢被稽延直至馬與駱駝從亞洲輸入之時，馬與駱駝并非非洲土產且如刺資爾所言惟有馬與駱駝始能越薩哈拉也。至於相反或半島之方面由北方緻密之地塊奔出如大突出物者則南向渺茫之荒海，而不能於南極諸海覓得鄰人。夫非洲之位置既與人事遠隔，故非洲直至最近四世紀始有歷史，此時海洋上之航行開闢南半球之海道，且第一次包括之於世界交通圈內。但縱因此後之歐化作用而提高，各該方面之依賴北方良好之地理稟賦較前尤甚云。

〔大陸之結構對於歷史的發展之影響〕 地塊之結構根本影響本地居民之移動與發展。若大陸之結構簡單，則此類移動只有少數簡單之特徵與一種單調之分布，而單調之分布妨礙分化。反之，一種複雜之結構起伏不同而輪廓各異者或將分裂民族移動之潮流，令每支人民轉入一不同之道路，使因孤立而具有特質，最後使之於半島或山間盆地所形成之窮巷內長成，蓋在半島或山間盆地所形成之窮巷內已不能再行移動而地方上之個別化於是乎始矣。是故大陸之結構簡單則歷史貧乏，例如歐俄之平坦四方形，非洲之平坦高原，與北美之大西洋斜坡結構複雜而環境不

同則歷史上之發展豐富而多變化。非洲在於大洋之表面，大陸之軀幹，無頭部，無四肢，而有惰性。此土之外形毫無變化，地帶之位置亦無區別，地理狀況亦非參差不齊。於此固定之土壤中人類忘却發展。僅於蘇彝士地峽成一臍帶而聯絡古代之非洲與亞洲。母洲之處非洲始因他種生命之脈搏而有生氣與活力。歐洲之影響難出北方海岸之外。

反之，亞洲放射大半島，又多島嶼，支持其高原與低地之大皺紋，白雪盈巔之山與薰蒸之流域，由赤道經各帶以至北冰洋凍結之岸，知旱魃與水潦，苔原與叢莽，即具備各種不同之環境與隔離之地方以供個別化之文化，而此個別化之文化曾產生重要歷史結果。歐洲亦然，且加甚焉。此處斧工不同之高原與山嶺之大發展，佔全部百分之二十七之半島，佔全部面積百分之八之島嶼，（註二六）直透大陸中心之海口，即產生無數天然明確之地方，此無數天然明確之地方乃文化之發源地，且既對全洲發生反動矣，即賦以永久之歷史意義焉。（註二七）甚至斯特累坡已見及此。斯氏開始論地球上有人居住之世界時首敍歐洲，因歐洲具有一種多形之形成，且係最宜於人類心理高尚與社會高尚之地方也。（註二八）

〔南北美之結構〕 南北美之結構簡單，故土著人種與文化之狀況亦同一簡單。南北美兩洲全部長度只有一種相反之處，即大西洋斜坡與太平洋斜坡不同是也。在大西洋科地來拉斯山方面有一大水道由北冰洋流經兩地塊而至巴塔哥尼亞；故無論北美或南美民族之移動皆爲縱向且因此抵銷不同之地帶狀況所引起之差異。在北美之太平洋方面則沿可近之海岸由阿拉斯加向南移動而至哥倫比亞河，而後再下大盆地而至渾杜刺斯（Honduras）之西方高原山間大流域；（註二九）同時在南美方面則亦沿太平洋岸與安第斯系之縱流域自北而南移動二千哩。無橫斷大陸之概。科地來拉斯山之東方山脈縱斷東西部落。（註三〇）雖東方之阿塔帕斯坎山亦於北美數處越之，然此大分水嶺則隔離此兩部落使之孤立而劃定鮑威爾少校（Major Powell）於其印第安語族圖上所記之語言界線，結果研究美洲生物學之人承認北大西洋印第安羣之分子顯有類似之處，如北大西洋之印第安羣之分子者然；但又察出北大西洋印第安羣與南大西洋之印第安羣互有不同，且與其太平洋之羣體亦有不同。且此種不同并非表面的；此種不同擴及身體上之特徵，性情與文化，（註三一）而可於古墨西哥、中美洲、西北沿岸之特臨頓德人與愛斯基摩人之用二十

進計算法而北美大西洋方面只用十進計算法見之。(註三二)

〔太平洋方面印第安人文化之優越〕由人類地理學家觀之，可注意之事實即土着文明之高等方面皆在於太平洋斜坡之印第安人羣，包括墨西哥與地峽之部落。由玻利非亞高原北至安那華克高原 (Anahuac Plateau) 之長方形高等文明中心此同一之種型經北方墨西哥與拍布羅逐漸改變，消失於俄勒岡與加利福尼亞下等侵入人種之間，僅重見於英屬哥倫比亞與阿拉斯加之亥達人與特臨頓德人之間，其文化上之成績與攸加滕 (Yucatan) 之馬耶人 (Mayas) 之文化成績相類。(註三三) 多爾發現某種特殊之風俗與性質沿大陸之西方斜坡傳布南北成一地理上之天然遷徙界線。此類特殊風俗包括脣上裝飾品，成年婦女頰部黥墨，面網某種之用途，通俗化天然物品之某種形式，世俗符號之用作象形文字，木刻與石刻之特別精緻，瓷器與盥器上之角形花樣之相同，與其共同宗教思想或神話思想有關之藝術表現。許多奇形怪狀之雕刻與圖騰柱上動物形像疊置之方法由阿拉斯加至巴拿馬皆有之，但加利福尼亞除外。此類初生文化之特徵僅見於北美，且不過偶見而已。故多爾斷言此類特徵自外輸入美洲土人世界，且根據類似之理由斷

定其在於海洋洲焉。(註三四)

湯姆斯 (Cyrus Thomas) 根據北美古物遺跡之性質與分布贊同此種見解。氏以爲此類遺跡可以分爲兩類，一在洛機山分水嶺之東，一在洛機山分水嶺之西。將整個太平洋斜坡之遺跡與大西洋斜坡之遺跡比較時其間卽有一種不同之處，而此種不同之處表示其係異種之產物或不同種族之影響之結果。湯氏注意西海岸風俗、美術與古物與太平洋對岸及島嶼之風俗、美術與古物類似，而與大西洋之風俗、美術與古物不同，因卽斷定大陸之居民來源有二，一幫移入之人民分布於大西洋斜坡，另一幫移入之人民則分布於太平洋斜坡，而二者因大陸長期孤立卽合而爲一種比較同種之種族。然而此兩族來源不必包括其中一幫來自大西洋外；人種上之證據不許吾人爲此假定，因美洲種與古物學之特徵斷然證明大陸人民與太平洋之人民類似也。(註三五) 佩因 (John Edward Payne) 亦得此同一之結論，雖根據其他理由。(註三六)

(缺乏隔離之地方) 古美洲一種最強之隔離特徵爲科地來拉斯山截東西爲二。在安第斯山與安那華克高原之山間流域所形成之天然袋以及扁縮之地峽地方，美洲大陸有少數孤立地方

此處一切狀況皆宜於文化之發達。但大體言之大海岸關節之貧乏與大部分關節之處於北極或亞北極不利之位置，熱帶大島之困於大西洋不毛之深淵，與夫缺少有變化之起伏在在皆便南北美不能產生多數地方文化中心，如其能也則兩美文化之地位將被提高云。（註三七）

〔大陸海岸之關節〕 大陸之關節可分為兩種：第一為邊際屬地，例如歐洲邊際之島與半島，由於鋸齒形之輪廓者；第二內地表面上之分區，由於起伏之不同或四圍山嶺或沙漠所明定者，例如西藏高原，布希米亞盆地，波河水道，或為沙所包圍之尼羅河流域。第一種最為重要，因與海接觸而生劇烈歷史活動也。但研究海岸曲折之時人類地理學往往誤入迷途，除非依據面積與位置區此二者。即不討論不同之地帶位置之明顯結果，例如臘布刺多（Labrador）與攸加滕間之位置，可拉半島（Kola Peninsula）與西班牙之位置，吾人亦須記憶附近位置之效果。愛爾蘭一類之沿岸屬地因過度孤立而歷史甚為貧乏，與同緯度之英格蘭，遮特蘭與西蘭之大發展大有不同，因後者與其他周圍地方毗鄰也。故自古以來希臘對克里米亞佔優勢，北非之突尼斯（Tunis）對西班牙佔優勢，法國之科丹廷半島（Cotentin Peninsula）對布勒塔尼佔優勢，肯德對於不列顛之

康瓦爾 (Cornwall) 或揆司涅斯 (Caitness) 佔優勢也。

〔大陸關節中面積之關係〕 大規模之關節，例如亞洲南部之半島，與地勢上之小區分，例如挪威與阿拉斯加之峽江角或伯羅奔尼撒之指形半島，產生完全不同之文化效果與歷史效果。此種不同之點乃因此兩種關節所生之孤立程度。亞洲南方半島一類之大陸大屬地在隔離力上殆與小大陸相等；同時阿提喀與阿哥利斯 (Argolis) 一類之大角則其孤立又得其間之海口爲之調和。小曲折既使海岸可以接近，自有抵銷大關節過度孤立之勢。此類地方只能產些微之分化，而此些微之分化足以加富全島或全半島之生活，但不能破壞其根本的統一。希臘與伯羅奔尼撒之歷史大有不同，而其所以不同之原因則在於彼此互相隔離；然又只能令其人民爲希臘人。威爾士與康瓦爾在歷史上表示同一之不同與同一之基本統一。

〔大小半島之歷史的不同〕 故當研究大陸關節之時，必須分別吾人所爲之演繹根據海岸之小突出如威爾士，伯羅奔尼撒，布勒塔尼與克里米亞其面積由七千四百四十二方哩至一萬〇〇〇二十三方哩（一萬九千〇八十二公方里至二萬五千七百公方里）或根據地中海之四半島其

面積由五萬八千一百十方哩（十四萬九千公方里）至小亞細亞之十九萬七千六百方哩（五十萬六千六百公方里）；或亞洲南部大陸之大凹處，例如遠印度之六十五萬方哩（一百六十六萬七千公方里），後印度之八十一萬四千三百二十方哩（二百〇八萬八千公方里），及阿刺伯之一百〇六萬四千七百方哩（二百七十三萬公方里）。（註三八）夫西歐複合羣島包括西班牙，葡萄牙，法蘭西，遮特蘭，比利時，荷蘭，瑞士，意大利與德意志西部而其根據在於亞得里亞海與波羅的海間之狹道者大與半島之印度相等，即可表示周圍大島與周圍小島地理效果之不同。由亞洲伸入印度洋之三大末端乃地理上之三大實物就面積與個別化而論僅在大陸之次；就其與中亞實地之關係而論在多方面皆表示一種冷淡與自足，而此冷淡與自足則產生一種歷史的分歧幾與數大陸之歷史的分歧相類。印度之生產的土地視澳洲爲大而人口僅略少於歐洲，故由當地行政官員觀之，印度即『印度洲』，而加爾各答之統計圖確曾如此稱之也。遠印度之麻刺甲即係一亞半島，其面積半意大利。得坎之錫蘭大與塔斯馬尼亞相等。全部尺度爲大陸的。此種尺度在歐洲最大之突出，在斯堪的那維亞，在不列顛羣島，意卑里亞半島與巴爾幹半島似又縮小。此種大陸尺度



亦見於此類個別化之大範圍之人類地理之中。此類範圍包含一民族或數民族，且完全孤立而使歷史演化在某時期中長與各該大陸脫離關係焉。

〔半島狀況最宜於歷史上之發展〕 遇上述兩種邊境關節合併而且團聚一處，例如地中海與北海及波羅的海盆地，則有最有利之狀況以便歷史的發達矣。此處小曲折既多則與海之接觸亦繁，既有港口，海灣及海角之破浪堤，則海岸可以接近。大關節因彼此密集即分海爲小海盆地而此類盆地獎勵航海，因而擔保各別文化成績之交換。換言之，此類狀況具內海四圍附近位置之利益云。

亞洲西南部之大關節因少小關節而受害不淺，更因其面積大而又處於亞熱帶地方而受害更甚。希臘式之半島挾其間斷之海岸線只有此地之遠印度與之相似而遠印度之巽他羣島在歷史上之位置不啻希臘半島之昔加拉第。歐洲式之關節僅見於黃海日本海，此處本島與山東及朝鮮兩半島重現大不列顛，遮特蘭及意大利之比例。阿剌伯與印度有類伸入印度洋之非洲角狀突出，海岸線甚長，但此長海岸線若與兩半島之大面積比較則猶覺其短。半島之輪廓有似腦之表面；

就此二者而論，所當注意者皆爲回轉（Convulsion）。亞洲南部多葉（Lobe）但回轉過少。因此之故，北印度洋，雖其特殊之位置爲東向延長地中海通東方之路徑，亦覺在歐洲航海家前來以前停滯不進云。

〔海岸線之長度〕 雖大陸之周圍關節在人類地理學上隨其面積，地帶位置，附近位置而不同，然大關節與小關節，北極關節與熱帶關節皆合而爲估計海岸線之數字。因此之故，大陸海岸線之統計無甚價值。例如亞歐大陸有六萬七千哩（十萬〇八千公里）海岸線而北美有四萬六千五百哩（七萬五千公里）海岸線之事實即令人不能理喻；此類數字不能表示前者大部分之海岸線皆在熱帶與亞熱帶方面，而後者則自紐芬蘭向北極以繞白令海之長海岸有無數荒廢之海口與島嶼。

〔半島之大陸基礎〕 半島視其沿岸之形勢可從海而登，但由內地而來則視其與內地之關係之長程與性質而定。此即決定其脫離地塊而孤立之程度。若只憑一條擦損之線懸於大陸，如伯羅奔尼撒，克里米亞，麻刺甲，印度之古者特拉（Gulfarat）與諾發斯科西亞（Nova Scotia）則其

與大陸生活完全脫離關係有似其爲島嶼者然。遇半島之根據由高山屏障爲之決定，例如所有地中海半島，西印度以及朝鮮；或由沙漠爲之限定，例如聯絡阿刺伯與埃及及敘利亞與美索不達米亞之沙漠；或由湖沼爲之限定，例如隔離斯堪的那維亞，庫爾蘭，厄斯蘭及芬蘭多少與俄國之湖沼，則將發生同一之結果云。

藉不能束縛之羈絆而與其大陸聯繫，因其向外周圍位置而受每種離心力之引誘，不過微覺後方大地塊之牽引，半島更因其自身不同之位置而於經濟上及歷史上與大陸脫離關係。地質形成之突變，土壤之突變，氣候雨量與排水系動植物之不同皆足以使半島與大陸內地無共同利害關係，且因此產生歷史發展上之差異。（註三九）故多數半島之隔離其人民無異島嶼。吾人頗難斷定庇里尼斯半島或西西里，斯堪的那維亞或大不列顛更超然於其餘歐洲之歷史；朝鮮與日本比較之下更不應稱爲隱士國（Hermit Kingdom）；伯羅奔尼撒或歐波亞與古希臘之光榮生活更有密切關係。此類問題引起另一問題，即高山之牆如庇里尼斯山或細海峽如墨西拿海峽是否更有效力之境界也。

〔大陸基礎乃一種過渡地帶〕 半島漸近大陸之時往往轉闊；於此半島有失其大陸之葉之特質之勢，亦有失其孤立之人種痕跡與歷史痕跡之勢。於此半島成爲一種可疑境界混合大陸之發展與半島之發展二者。是故此類半島勢必成爲一部大陸與一部半島，且即於此兩部分之分化歷史中表示此種分裂。大軍事地理家拿破崙氏，即分波河流域之意大利爲大陸意大利而亞平甯山部分爲半島。前者不但大而已也；且如樹幹近地則擴大即深植其根至於大陸之內地；其受阿爾卑斯山之支配較受亞平甯山之支配爲甚；此包含大陸比例之低地與河流，而南意大利細長之突出則不能容之也。若其地理性質接近大陸之地理性質，則其人種性質與歷史性質亦接近大陸之人種性質與歷史性質。波河流域乃種族特性長成之地方，於此地方之內所有影響爲有利之混合。在亞平甯山以南純粹之意大利語開始，而與北方之高盧意大利語有別。此一山嶺又嘗隔離地中海種之黑色，矮小，長頭種與由阿爾卑斯山直下波河流域之白色高大闊頭種及由東北而來之日耳曼人與伊里利亞人（Illyrian）（註四〇）是故此意大利之人種上及政治上皆與阿爾卑斯山附近各國同一，而其感受亞平甯山部分之歷史之隔離性質不過一部分而已。

〔基礎與末端之歷史的不同〕 就巴爾幹半島之大陸部分與半島部分而論，則巴爾幹半島之地理狀況與發展亦各不同。希臘本部無間，今昔皆於半島突然擴大其根據，而入馬基頓與退色斯之處，即達其北方之境界。在今日南方狹小之部分，尤其在孤立之伯羅奔尼撒，阿提喀與帖撒利之高牆花園，有純粹長頭之希臘種，而此處希臘語最爲通行。（註四二）但在廣大之北方，久不得參加近鄰同盟會議，且不知古代愛琴海之文化者，居今則爲斯拉夫人羣所據，而此輩斯拉夫人即形成東歐斯拉夫種，西南方之突出焉。吾人觀其政治史，即知其曾被作爲多瑙河國家或大陸國家——由馬基頓之亞歷山大，由羅馬人，保加利亞人與土耳其人（註四三）而他日或將由俄人將其作爲多瑙河國家或大陸國家也；又知其大而緻密之形狀如何，常使其能支配南方半島部分也。

又構成印度大陸部分之恆河流域與印度河流域，亦曾接受中亞、西藏人、塞克提人、雅利安人、帕坦人（Pathan）與蒙古韃靼之成分；且因流域平原肥沃，人煙稠密，遂能於政治上、宗教上與文化上支配得突出之三角洲。阿剌伯大陸方面，聯繫半島與波斯高原及阿美尼亞之美索不達米亞流域，即於其閃族人種之中，雜有亞洲中心之烏拉阿爾泰與雅利安民族；此種過程自古代以闌

人 (Elamites) 與波斯人之征服美索不達米亞直至土耳其之侵入與今日古的斯坦牧人之訪問底格里斯河上游之牧場。(註四三) 此處地理狀況之差別與意大利及印度相類——廣大、繁庶、沖積之平原佔據半島之大陸部分，與陸地外方突出部分較難誘人之高原或多山地方。

〔大陸基礎為侵入與戰爭之場所〕 因此半島之大陸部分易成為種族特性形成與不同之歷史發展之地方。其門限之位置（因此位置即接受大陸中心之向外移動）及其肥沃（而肥沃不斷引誘新來者）合而使其為劇烈之歷史的活動。此類大陸部分接受內地與突出部分間之來往，新來者與新血統之刺激。但悲劇亦其運命。波河流域即被稱為『歐洲之鬪雞場。』甚至遮特蘭之根據地小棉島 (Little Fider) 即係第十世紀以來丹麥人與日耳曼人之戰場。(註四四) 印度河流域時感本地人民與中央高原侵入部落之衝突之震動，且目擊各帝國先後成立。巴爾幹半島之門戶之和平向難久保而朝鮮之後門亦屢被突襲。

〔半島之末端乃孤立之地方〕 半島之末端與半島之基礎不同，半島之基礎時與後方堅實之地塊接觸而半島之末端則乃位置孤立而人種統一之地方。此類地方即係被後方侵略之民族所

驅逐而逃入此類狹隘區域之民族所佔之最後地方。得坎之三大角形地帶構成印度之半島部分者除西南隅以外卽爲曩曾佔據全印度而日後爲較有魄力之民族之侵入所迫而南進之德拉昆茶種所佔據。(註四五)彼等於此保持其語言與民族而過原始簡單生活。(註四六)在大不列顛之半島部分，在北蘇格蘭，威爾士與康瓦爾，吾人發現色勒特語之人民困於此類遠方陸地突出部分，鮮與佔據大陸方面之人民接觸，且始終抵抗征服。(註四七)愛爾蘭西康腦脫多山之半島卽係該島最大色勒特語社會之核心。(註四八)布勒塔尼挾一種同樣之位置卽成爲歐洲大陸色勒特語最後之避難所。(註四九)反抗諾曼征服與英人侵服之地方，最後又係法國革命時代保守主義之根據地。

〔半島人種之統一〕 亞平寧山之北垣與阿爾卑斯山之外方屏障合而保護意大利使之勿受大陸方面大規模之人種混合。故如人類地理學家之所證明，此一部份之國家人種完全統一。此一部份之國家不啻一種熔爐，於此熔爐之中，所由由亞平寧山之缺口與南方沿岸混入之外來分子卽於半島環境孤立之影響與團結之影響下融爲一般人口。(註五〇)意卑里亞半島之人民尤爲統一，或係歐洲最同種之民族亦未可知。此地長頭地中海種之純粹初與科西嘉(Corsica)或撒狄

尼亞 (Sardinia) 無殊。(註五) 西班牙與法國之接觸至爲有限，同時又因亞平寧山之高牆而與之明白隔離，於是該半島遂無大陸部分，因而亦無人種上與文化上之過渡地方；故西班牙統一而意大利與印度則有雙重平衡之差異也。反之，巴爾幹半島因其大陸部分特佔優勢而陸地表面之起伏又甚紊亂，即不能保護其顯然半島之部分或希臘之部分以免斯拉夫人、阿爾巴尼亞人、華拉歧亞人 (Wallachians) 及其他大陸民族之南向移動也。(註五) 巴爾幹半島有似一小口之漏斗，上方之壓力甚大。希臘，甚至伯羅奔尼撒，即因其北方大陸部分過於顯著遂失其半島性質而其人種亦難免混雜也。

〔半島乃中間地帶〕 半島之由大陸突出者自係孤立之地方，但其向於外方之陸地者又係中間地帶。此類孤立與居間之局面可於每一半島之人類地理結果溯求之，甚至可於布勒塔尼與康瓦爾一類伸入大西洋一片汪洋之半島中溯求之。就歷史的發展之次第言之，半島始則孤立，直至於其孤立環境之中建設一種成熟獨立之民族而後已；後當該民族迭出其狹小之地方時，半島即成爲海上擴張之根據地或成爲相互關係之根據地。朝鮮即係蒙古人由大陸亞洲移往日本之橋



梁，亦係中國文明傳至日本之橋梁，無論此種文明爲智識上，藝術上，工業上或宗教上之文明。（註五）

三）朝鮮乃日本外交史中唯一顯明之國家。與日本交涉及戰爭數百年不絕，後來把東南部釜山開爲商埠，讓日本人居住，釜山者朝鮮之卡雷（Calais）也。（註五四）日俄戰爭後，朝鮮卽成爲日本向大陸發展之路徑，且係被迫接受『東方英人』所施之近代文明之人又。庇里尼斯半島往往卽係歐洲與西北非間之中間地帶。其人口以及動植物皆與南方大陸類聚。此乃迦太基人，凡達爾人與薩拉森人往來南北必經之路；其在近代則因第十五世紀葡萄牙人之佔據坦支爾半島（Tangiers Peninsula）（註五五）與紀元七〇九年以迄今日西班牙人之佔據摩洛哥沿岸之修達（Ceuta）及其商埠而得維持其聯絡性焉。（註五六）

〔大陸間之半島〕 所有佔得大陸間之位置之半島，如西班牙，意大利，希臘，小亞細亞，阿剌伯，遠印度，麻刺甲，朱克察之西伯利亞及阿拉斯加皆盡此中間地帶之職務。阿剌伯於其氣候，植物，人種及歷史上有時表示亞洲之特質，有時又表示非洲之特質。由阿剌伯亞洲之影響傳往非洲而至西方之摩洛哥與尼格河，南方之贊穆巴河，瀾漫，阿比西尼亞，侵入大赤道湖沼，無論其取麥加地方膜

拜上帝之形式，或阿剌伯商人、甸商隊或奴隸隊伍之形式。就所有此類大陸間之半島而論，只有佛羅里達未盡中間地帶之職務。其土著人種全與其自身之一洲類似。無以昇南美，亦無取於南美。有史時期阿拉華克人與加利比人之從委內瑞拉向北發展至古巴與海地即告停止。海峽劃一界線。佛羅里達自身之地方狀況或可以說明此種例外現象。大沼澤既使半島之中南部不能從西方而入，於是佛羅里達即失其聯絡地之性質而變為一種屏障焉。

〔大西洋之歐洲半島〕 半島之缺大陸間之位置者必須靜候其中間發展時期，但不能免此時期。康瓦爾、布勒吞與意卑里亞各半島自第十五世紀末葉以來於歐洲大西洋外之冒險事業皆甚顯著。首先到達新大陸之法國水手即為布勒吞與諾曼之漁民。康瓦爾主要商埠普里穆斯 (Plymouth) 於英國在美探險與拓殖兩種工作即佔重要之位置。而伊利沙白女皇大部分之海上艦長皆為本地人民誠非偶然——如德類克爵士 (Sir Francis Drake) 霍金爵士 (Sir John Hawkin) 吉爾勃爵士 (Sir Humphrey Gilbert) 刺里爵士 (Sir Walter Raleigh) 而後者且係康瓦爾與德文 (Devon) 之海軍中將。歡迎卡布爾 (Cabral) 與味斯浦奇 (Americus

Vespucens) 之艦隊，而爲葡萄牙於西半球謀得立足地者即聖洛克角 (Cape St. Roque) 附近之南美突出部分，在臘布刺多東二十度云。

### 原註

- (註一) 見刺資爾之人類史第一卷第三三六頁。
- (註二) 見布林吞之美洲人種第四一頁。
- (註三) 見布林吞之種族與民族第二三九——二四〇頁。刺資爾之人類史第一卷第三三六頁。
- (註四) 見華勒斯之島上生活 (A. R. Wallace, Island Life) 第一四頁。一八九二年紐約出版。
- (註五) 見赫爾普林之動物之地理的分佈第六九頁。
- (註六) 同上第七八頁，八二頁，九〇頁，一〇〇頁。
- (註七) 見達爾文之種源論第十二章。瓦雷斯之島上生活第六頁。
- (註八) 見李普利之歐洲人種第四三頁之圖。
- (註九) 同上第三九頁，五〇頁，八〇頁。拉特塞爾之人類史第二卷第一〇〇——一一〇頁。
- (註一〇) 見歧因之人種學第二三一——二三二頁，三六二頁。
- (註一一) 見麥克之與湯姆斯之史前北美第五六頁。見北美史 (History of North America) 第十九卷。

(註一二)見菲斯克之美洲之發現第一卷第二二四頁。

(註一三)關於亞洲與海洋洲各種族請參閱波亞士之英屬哥倫比亞之印第安 (Franz Boas, *The Indian of British Columbia*) 見美國地理學會公報第二八卷第二二九頁。西北岸部落 (The Northwest Coast Tribes) 見科學 (Science) 第十二卷第一九四——一九六頁。拉布拉克之西北岸印第安人 (Nidlack, *The Indians of the Northwest Coast*) 第三八五頁, 華盛頓出版。班克洛夫之土著人種 第一卷第一一七頁, 一一八頁, 註解; 第二一〇頁, 二二五頁。

(註一四)見希金孫與麥唐納之美國史 (T. W. Higginson and Macdonald, *History of the United States*) 第二一頁。一九〇五年紐約與倫敦出版。

(註一五)見佩因之稱爲美洲之新大陸之歷史 第二卷第六四——六八頁, 七四頁——七七頁, 三〇五頁, 三八八——三八九頁。

(註一六)見溫索爾之敘述史與批評史 (Justin Winsor, *Narrative and Critical History*) 第一卷第六〇頁。一八八九年波斯頓出版。

(註一七)佩因所著之稱爲美洲之新大陸之歷史 第二卷第二九二頁註解曾徵引之。

(註一八)見佐策爾孫之柯利雅克人之神話 (Waldemar Jochelson, *The Mythology of the Koryak*)

見美國人類學雜誌 (The American Anthropologist) 第六卷第四一五——四一六頁, 四二一——四

二五頁。一九〇四年出版。

〔註一九〕見多爾之假爾。脣上裝飾品及其他原始風俗 (W. D. Dall, Masks, Labrets, and Certain Aboriginal Customs) 見人類學會第三期年報第四六——一四七頁。

〔註二〇〕見梅遜之遷徙與搜尋食物 (Mason, Migration and Food Guest) 第二七五——二九二頁。一八九四年華盛頓出版。

〔註二一〕見馬克之與湯姆斯之史前北美第五一頁，五八——八二頁。刺資爾之人類史第一卷第五——七頁，一四五——一四七頁，一五三——一五四頁。

〔註二二〕見李普利之歐洲人種第四三——四四頁，又第四二頁之圖。

〔註二三〕見刺資爾之人類史第一卷第七頁。

〔註二四〕見泰羅之人類學第八六——八七頁。

〔註二五〕見佩因之稱爲美洲之新大陸之歷史第二卷第五五四——五五五頁。

〔註二六〕見 Justus Perthes, Taschen Atlas, p. 17. Gotha 1905.

〔註二七〕見李特爾之比較地理 (Carl Ritter, Comparative Geography) 第一八八——二二二頁，一八六

五年菲列得爾菲亞出版。

〔註二八〕見斯特累波之地理第二篇第五章第二六節。

〔註二九〕見馬克之與湯姆斯之史前北美第三頁地圖。

〔註三〇〕見布林吞之族種與民族第二四八——二四九頁。

〔註三一〕見布林吞之美洲人種第五八頁，一〇三——一〇四頁。馬克之與湯姆斯之史前北美第八六頁 刺查爾

之人類史第一卷第五——七頁，一四五——一四七頁，一五三頁。

〔註三二〕同上第二九三頁。佩因之稱爲美洲之新大陸之歷史第二卷第三一五頁。

〔註三三〕同上第二卷第四一二——四一七頁。馬克之與湯姆斯之史前北美第七二——七五頁。

〔註三四〕見多爾之假面，脣上裝飾品與其他原始風俗，見人種學會第三期年報第一四六——一四七頁。

〔註三五〕見湯姆斯之崗陵探險報告第五二——五二三頁，七二——七二八頁。

〔註三六〕見佩因之稱爲美洲之新大陸之歷史第二卷第三八二——三八三頁。

〔註三七〕見沙勒爾之美洲之自然與人類 (N. S. Shaler, Nature and Man in America) 第一五一頁，

六八——一七三頁。一八九一年紐約出版。

〔註三八〕見 Justus Perthes, Taschen Atlas, p. 9, Gotha, 1905.

〔註三九〕見李特爾之比較地理第一九一——一九二頁。

〔註四〇〕見李普利之歐洲人種第二四七——二五八頁。

〔註四一〕同上第四〇三——四〇九頁。

〔註四二〕見福禮門之歐洲之歷史的地理第三四圖，第四九圖。

〔註四三〕關於美索不達米亞之人種請參閱何甲斯之近東第一七三頁與一七六頁之地圖。

〔註四四〕見福禮門之歐洲的歷史的地理第二〇一——二〇二頁，五〇六——五〇八頁，五三五——五三六頁，五四一頁。

〔註四五〕見印度帝國政府公報第一卷第二九三——二九七頁。

〔註四六〕見荷爾狄之印度，第二〇一頁人種圖，又二〇一——二〇二頁，二一三——二一六頁。巴登與鮑威爾之印

度鄉村社會 (Baden-Powell, The Indian Village Community) 第一一頁，一一六頁，一一九頁，一

六一頁。一八九六年倫敦出版。

〔註四七〕見李普利之歐洲人種第三一二——三二一頁。雷克呂之歐洲第四卷第七三頁，八三——八四頁。

〔註四八〕見馬京特爾之英國與英國海第一八四頁人種圖，又三〇六頁。

〔註四九〕見李普利之歐洲人種第二二頁，二三頁，一五〇——一五一頁。

〔註五〇〕同上第二四八頁，二五八頁，二七二頁。

〔註五一〕同上第二四七頁，二七三頁。

〔註五二〕同上第四〇一——四〇九頁。

〔註五三〕見布林克利之日本 (Brinkley, Japan) 第一卷第三八——四二頁，七〇頁，七五——八八頁，八〇——

八四頁，一二六頁，一九〇一年波斯頓與東京出版。格里非斯之天皇之帝國 (Trifits, The Mikado's Empire) 第一卷第七三頁，八三頁。一九〇三年紐約出版。

(註五四)見帶爾之大日本 (Henry Dyer Dai Nippon) 第五九頁，六九頁。一九〇四年紐約出版。

(註五五)見福禮門之歐洲之歷史的地理 第五五八頁。

(註五六)同上第五九頁，五六一頁。吉本之羅馬帝國之衰亡 (Gibbon, The Decline and Fall of the Roman Empire) 第五卷第二四八頁。



