

古世界戰畧地理論

著 莫勒 · 賴奇曼合著
譯 潘煥 崑

時與潮社發行



上海图书馆藏书



A541 212 0006 0078B

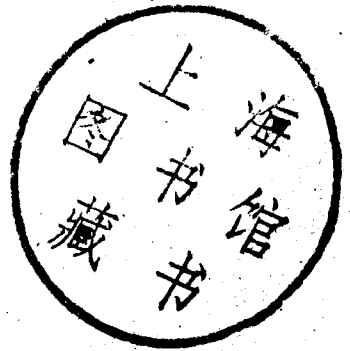
著合曼奇賴·勒莫

論理地略戰界世

譯昆煥潘

GLOBAL WAR

By Edgar Ansel Mowrer
and Marthe Rajchman



行發社潮與時

版初日五十月十年三十三國民華中

~~1510129~~

上海圖書館藏書

譯序

「戰爭」與「和平」，爲人類史上兩個最大的場面。

人們都在厭惡戰爭，而戰爭終不可免。人們都酷愛和平，而和平又不可長期。這正因爲戰爭的結果，固可招致短時期的和平，而在和平的氛圍中，亦常預播下戰爭的種子。於是戰爭——和平，和平——戰爭交織成一部人類史。

今日的世界大戰，已迫近結束期，勝利在望，和平的曙光照臨人寰，而世界政治家們，亦正忙於世界和平機構的重建，是當爲人類謀和平幸福的又一次努力。但鑑於國際聯盟的失敗，一般輿論都在堅持，以武力支援國際和平機構，是可見雖在談和平時，亦絕難忘懷於戰爭的威脅。因是，在已有和平氣氛的今日，仍把這本談戰爭的書——「世界戰略地理」貢獻給讀者。

本書的優點，正如已逝世的前美海軍長諾克斯說：「作者在有限的篇幅內，以最巧妙的方法，說明這次戰爭的過去和未來階段，並在戰爭技術進步的條件下，預測現存國家間可能發生的任何戰爭和戰役部位。」無疑地，就戰爭技術上講，這是了解這次戰爭的一本好書。

其次，本書特別強調了戰爭的機械性。因而將世界的海陸空交通分佈情況，天然使

征的孔道、戰略地位、自然富源、地理要素等，都詳爲指陳，使吾人不但可以重溫一下世界地理，並可以把從報紙上讀得的世界地理知識系統化、正確化、而明瞭其戰略的意義。至其敘述的簡要，文筆的清新、軍事學家讀了既喜歡，又爲一般讀者的良好通俗讀物。

但有不能已於言者，則是原書於一九四二年出版，其所預測的情勢，有的已應驗，有的與事實發展，不盡相合，是當不能刻舟以求了。又原書爲一字與圖表混合的地圖集，本社原擬將圖表影印與文字一同出版，終因印刷物料欠佳，恐難臻完美，以至遲未實現。茲特將文字部份先行出版，並冠以今名，尙祈讀者見諒。

時與潮社編輯部

三十三年九月二十日

世界戰略地理論 目次

譯序

緒論 立體性的全球戰爭

第一篇 一九三九年的列強

第一章 地理

第一節 不列顛聯合國

第二節 美利堅合眾國

第三節 蘇維埃社會主義共和國聯邦

第四節 日本

第五節 法國

第六節 德國

第七節 意大利

第二章 空間和安全保障

第一節 人力

第二節 財富

一
五
五
八
〇
二
四
七
九
一
一
二
五
七
九

第三節 原料 二九

第四節 糧食 三一

第五節 存金 三三

第六節 收入 三四

第二篇 世界交通 三七

第一章 水道 三七

第一節 海洋航路 三七

第二節 美洲的膝部 四〇

第三節 巴拿馬運河 四三

第四節 南美的肩部 四五

第五節 世界最劣的海道 四八

第六節 從北冰洋到大西洋 五〇

第七節 從北冰洋到太平洋 五一

第八節 北冰洋戰略 五三

第九節 麻六甲海峽 五五

第一〇節 印度洋與南方門戶 五七

第一節	印度洋上的通路	五九
第二節	非洲周圍的易航通路	六一
第三節	東半球的偉大內陸水路——地中海	六二
第四節	直布羅陀海峽	六四
第五節	蘇彝士河運	六五
第六節	紅海和亞丁灣	六六
第二章	陸路	六九
第一節	由歐洲到中东	六九
第二節	從中东到遠東	七一
第三節	歐洲和遠東	七一
第四節	黑暗大陸上的交通	七四
第五節	澳洲	七六
第六節	橫貫北美和中美交通線	七九
第七節	貫穿南美洲交通線	八一
第三篇	天然的侵任孔道	八五
一、北歐平原		八五

二、假如你要進攻德國	八七
三、比利牛斯山的隘口	八九
四、阿爾卑斯山的隘路	九〇
五、在歐洲的交叉路口	九二
六、波羅的海	九五
七、黑海	九八
八、北歐海賊的路線	〇〇
九、世界的筭鑰	〇一
一〇、撒哈拉周圍地區	〇四
一一、從人類的搖籃出來	〇六
一二、印度	〇八
一三、中國的海峽門戶	一〇
一四、太平洋上的踏足石	一二
一五、北方的踏足石	一三
一六、中部的踏足石	一四
一七、南方的踏足石	一五

一八、進優美國·····	一一六
一九、大西洋·····	一一三
第卅篇 近代軍事革命·····	一三五

緒論 立體性的全球戰爭

希臘大哲學家赫拉克利塔斯（Heraclitus）說，「戰爭是一切事物之母」。無疑地，這句話有些言過其實。可是在不久以前，一般持愚蠢和平論調的人到處揚言「戰爭永遠不能解決任何問題」，一倡百和，致有今日，我們才知道赫氏的話是應當牢記的。

自從一九三五年以來，我們便在痛苦地經驗着戰爭確能解決許多問題。事實。戰爭一向是確能解決問題的。它已經建立起許多王國和帝國，同時也毀滅了許多王國和帝國；它已經摧毀了許多宗教的勢力，同時也建立了許多宗教的勢力；它曾經使這一個民族獲享不朽的英名，也使另一個民族很快地沒落。它曾經使人類社會堅強，也會經使它衰弱，使它窮困，使它富盛。

雖然戰爭在純創造性方面不能與和平相比，但它可以給我們一些教訓，給我們糊塗的腦筋一些刺激。這些教訓裏最近的一種，便是像我們這樣的國家決不能再期望在變亂紛紛的世界上，繼續維持她在較孤立的狀態下單獨存在。任何鞏固的邊境防禦也無法防止數百萬軍兵，於一夜之間，在邊境以內五百哩或一千哩的地帶飄然降落。所以在國際警察未產生以前，任何民族除非永久動員，經常警戒，並在全境各地屯兵駐守，否則永

還不會感覺在強隣窺伺之下，安然無慮。

更糟糕的是此後的戰爭不僅是立體性的戰爭，而且是全球性的戰爭。科學已經把地球縮小了，戰神張開兩臂，便可以合抱全球。

這種駭人的消息並不完全是新鮮的。可是却很少人相信它或把它記在心上。因為戰鬥艦必須在各處海洋上作戰；貨船不免在由桑西巴（Zanzibar）到新地島（New Guinea）的途中在魚雷攻擊之下傾覆；軍隊必須由紐約趕赴巴達維亞（Batavia）；在多布魯克（Tobruk）和澳洲之間穿梭似地來往奔馳；政府官更必須負着使命由巴拿馬取道哈里法克斯（Halifax），摩爾曼斯克（Murmansk），古比雪夫（Gibychef）和科索摩斯克（Kosmorsk）到荷蘭港去；轟炸機必須永遠繞着地球飛。現在我們曉得：和平是不可分割的！——像日內瓦的人們所說的一樣，戰爭也是不可分割的了。

這一切現象大部份都因為國家主權仍舊是至高無上的！每一個現代的國家，像國王出現在聖誕節高唱「世界和平，善意待人」之歌。其餘時間則高唱「祖國高於一切！」因為國家主權至上，便不承認有上帝的存在了。

實際上，這真是誇大狂。要知道每一個國家的主權都受其他國家主權的嚴正限制。可是國家至上總設法在事實上實現它在理論上的那種絕對性。一切國家都想擴展主權。或是

像小魚隨鯨一樣，託庇於一個優越的保護者之下求生，或者企圖以一種謙遜和挑釁的混合態度，維持一種不穩定的中立。換言之，每一個國家必須不是維持並增強本身的力量，便是因為國力或精力不夠的緣故而放棄鬥爭，從此以後在痛苦中討生活。結果純粹維持現狀是永遠無法成功的，尤以拿破治區域劃分世界的今日爲然。

這不是任何人的過失，這不是人們固有的罪惡；人類爭權比力，事實造成了政治衝突和戰爭。不論是在芝加哥一家沙龍的幕後還是在蘇聯克里姆林宮，一切政治爭執，是權力的爭執。國家不過是某種期間內政治衝突的專屬機關而已。國家之間，政治折衝便成爲國際爭執，並不比城市間的明爭暗鬥高明多少。

由於這些模糊的觀念，驅使着國民從事戰爭。他們現在正本着同樣的模糊觀念，替國際鬥爭尋找會使國內鬥爭由武裝黨派間的殘殺轉變爲不流血的選舉競爭的同樣出路。這件工作如果完成，戰爭便不再需要了。

此
页
空
白

第一篇 一九三九年的列強

第一章 地理

國家造成政治，政治也造成國家。在人類社會爲金錢或聲譽而鬥爭的時候，有些民族，靠着他們的幸運、勇敢或聰明，常常突然崛起，發揚而爲比較強大的民族。他們靠着併合、繁殖或吸收外來移民，膨脹得比其他民族都大，而爲當時的強大國家。在過去，這些國家中的一國常常最後吞併其他各國，獨霸一方。

我們的區域是地球。所以我們的列強把持了全世界。它們戰勝了（或戰敗了）。它們常常保持着一兩條伸展到有利可圖的地區去的路線。它們稱此爲保護國家的權益。它們衝突的結果，有時產生一種有利於一時的均勢，小國便託庇於這種均勢之下設法圖存。

一個沒有強國的世界是不可能的。當世界有強國存在時，它們的歷史便成爲世界的歷史。因爲只有它們才具有造成世界史的條件——廣土，衆民，財富充足，原料豐富，工業技術發達，隨時可以作戰，作戰起來也很兇猛。

美國陸軍大學有一張發盡小機成圖表，以估計一個國家的作戰實力。他們把地理

、政治、經濟、心理和作戰各方面的因素配合起來，加以分析，評價，然後總括一切，定出這個國家「當前」和「永久」的「作戰潛力」。

這類方法有些自然是很合理的，但是這些無靈仍是一種技術，不是一種科學。裏面所含的因素大都純粹屬於主觀性質，小部分屬於自然主觀性質。軍心固然可以使戰爭獲勝；可是她對於機構不靈，天然財富不足，裝備朽劣，戰略觀念落後，軍隊訓練不良種種缺點究竟能抵補多少？

有的宗教可以提高作戰力量，有的宗教却使作戰力量低減。在作戰前先行祈禱的克倫威爾(Cromwell)的鐵軍，作戰起來是很厲害的。穆罕默德的宗教熱也使人勇於作戰。可是婆羅門教却傾向和平主義和不抵抗。緬甸的佛教徒是和平主義者，而日本的佛教徒却是黷武主義者。而恢復舊道德教派(Buddhism)大概都是「姑息主義」者。

在這裏，陸軍大學圖彙中有許多項目都被忽略而着重於顯見和可以比較的因素，對於相對的作戰潛力則沒有作最後總結。因為這樣我們可以把在五大洲七大洋上的事實更具體的代表出來。

世事的變幻是連續不斷的，為便利起見，論述列強最好以關係重大的一九三九年為根據。當時戰爭，早已被魯登道夫將軍想到是「全面性的」，法西斯主義者使它成為「持久性」的，現在事實上更成為「全球性」的了。

當時有七個國家屬於重拳手，而且喜歡自稱為「世界強國」。

在政治方面說，這句話有點言過其實。

在地理方面而論，這句話却是完全言過其實。因為任何國家，無論怎樣喜歡爭鬧，在地理上決不會擴展到任何國際糾紛都有關的程度。

一九三九年時的七大強國可為簡略描述如下：

只有一個國家在每一大洋都有窗戶，在每一處海上都有海港。差不多在每一處重要門戶都能插足。對於每一件事都有關係：這便是不列顛聯合國。就地理口意義來說，它是惟一近世界強國的國家，這項事實是德國和日本所不能容忍的。

有兩個南洋國家（如果把北冰洋算入，應該有三洋），屆時要應付兩面，它的力量重心有時移在這一方面，有時移在那一方面：這便是美利堅合眾國和蘇維埃社會主義共和國聯邦。

有一個遠東帝國，日本，那裏的海洋雖名太平洋，他們的幻想却叫太平洋。他們只有一條十呎長眼鏡蛇似的身軀，却有一條三十呎長大蟒蛇似的大胃口，他們很陰弱，可也很惡毒。

地位優越，在大西洋和地中海兩面均衡的法蘭西帝國，大部份都在歐陸和北非連成一貫；其餘則在本土防禦力量所不能及的地方；在戰爭期間，印度洋上的馬達加斯加（島）

（Mascari）和俯瞰中國海的越南必定不保。

希特勒第三帝國吞併歐洲其他國家的工工作已經完成了不少。牠的位置適當歐洲中心，領土又是集中的，這在進攻其他國家方面有大便利。但是它的海港都受束縛，沒有通往任何大洋的自由通路。

在列強之中最後和最喧囂的一個是地中海的意大利，牠的所以能稱為強國，只因為它有一個沙漠帝國，有迅速繁殖的人口和故作挑戰姿態的緣故。

第一節 不列顛聯合國

在一九三一年的威斯敏斯特法（Statute of Westminster）以前還稱為不列顛帝國的不列顛聯合國，乃是惟一的真正世界強國。要描寫它的母國，獨立自治領，直轄殖民地，委任統治地，保護國等奇怪的結合不免要花太多的篇幅。主要的事實乃是，英國所控制的土地雖然多於任何國家，它的偉大，重要的並不在土地廣大或人口衆多，而是在它的貿易和散佈全球的無數海軍根據地。貿易可以充實財富，遙遠的海軍根據地和衆多的軍艦則可以維持海權。財富和優勢的海權促成它的迅速工業化。結果，十九世紀可說是屬於英國的。

地球上除它沒有別的海權國家。英國靠着組織或人民的本性，自然而然的得到許多海外領土。這些事情開始於十七世紀，十八世紀時進行更速（一度因美國十三州的損失而受挫折），到了十九世紀達到真正全盛時代，併入帝國時領土超過七十處以上。在工工作

的進行期間，西班牙，葡萄牙，荷蘭和法國都受打擊，使其海權國的地位減弱。德國追求海權的企圖也在一九一四年到一九一八年之間失敗。

在第二次世界大戰開始時，英國控制着由北海到大西洋的兩道門戶；地中海（在直布羅陀，馬耳他和蘇彝士）；伊伯利亞半島（靠着它和葡萄牙的同盟）；北美沿海（靠着在哈里法克斯，百慕他，巴哈馬羣島和加勒比海兩根據地）；南大西洋（靠着西非沿岸和非洲近海兩根據地）。英國的海軍旗幟揚於好望角和福克蘭羣島（Falkland Is.），控制着麥過峽，倫海峽和繞合恩角（Cape Horn）的通路。英國又控制印度洋，紅海，波斯灣，孟加拉灣；在由印度洋到太平洋的通路中，有一個堅強據點；它又在中國海，中太平洋和南太平洋的大部份海面稱霸。直到一九三九年，各大洋間的一切主要戰略通路，只有巴拿馬一處不在英國手裏。

這便是所謂不列顛聯合國。這不是偶然的。英國的統治手段是溫和的，而且大體上都於當地有利。他們是跡所到的地方，個人自由和法治也隨之而俱臨。他們曾經保衛着荷蘭，比利時，丹麥和葡萄牙等弱小無告民族對帝國。十九世紀期間南北美洲的安全也靠着三千哩的激蕩海洋，歐洲的均勢和優勢的英國艦隊維持。

但英國的勢力已在衰落中。理由有好幾點：國內帝國情緒的低減；陸權和空權興起之後海權力量衰落；各自治領（澳洲，加拿大，尤其是南非）的離心力；被統治民族如印

度人等取得自治決心日增長；英國盟友法國的沒落以及德國，蘇聯和美國的迅速抬頭。不列顛聯合國如果和能夠同時在三四處連擊英國屬地的一洲或兩洲聯合力量對抗起來，本身顯然是很脆弱的。

第二節 美利堅合衆國

美利堅合衆國乃是一九三九——一九四〇年期間世界之惟一陸、海、空權均配合的國家。

牠的廣大領土使它確具一種大陸作戰的潛力。它在兩洋的海灣（在大西洋前多些，太平洋則少些）使人民習於航海。尤其東海岸一帶良港和可航河川很多，更使人民習於航海。它的民族生存史中的各期間，大陸性和海洋性均外觀兼而有之。新英格蘭式巨型機能力勝過最優秀的英國飛機。二十世紀開始時，美國的艦隊位居世界第二。當時美國也從事領土的擴展。獲得土地後（如阿拉斯加，夏威夷羣島，菲律賓和關島，對於古巴的友誼保護，巴拿馬運河，附近英國根據地的租用等），只從事殖民事業。忽略了國防方面的工作。一直等到第二次世界大戰爆發時，自相矛盾的美國人還在接近國界的冒險和假借和平主義，愛國主義或經濟擴展的極端地方觀念中間徘徊。他們很熱心地負起保衛南美的全部職責，而本身所具有的完成這項職責的準備却遠不到應具有的一半數。

空中時代的來臨使這兩種傾向的問題有了希望。所以美國會在橫渡海洋的航空方

而取得主要地位，會認識保衛遙遠的屬地如菲律賓之類的重要，並不是一件偶然的事。

美國人一直等到發現本身正被拖入一個他們竭力避免的戰爭時，才接受和經濟交通線相對的戰略交通線一項觀念。在那個時期以前他們還認為戰略是古老歐洲和它的「不斷戰爭」的禍根的一部份。保衛巴拿馬運河在本質上成爲一種空軍和海軍的問題，因爲要保衛巴拿馬運河免於強敵的侵略只有反攻才能奏效。一項辦法對於保衛遙遠的太平洋各島即威克島，關島，菲律賓羣島和薩摩亞等，也是相同。

如果美國突然發現本身被迫須負起保衛西半球對抗世界聯合進攻的重大職責時，那麼冰島，格陵蘭以及可以想像得到的大西洋各島，即亞速爾羣島 (Azores)，加那利羣島 (Canaries)，威得角羣島 (Ape Verde) 等的控制似乎都屬必要。假定巴西的突出部份失守，巴拿馬運河和加勒比海也必岌岌可危。

美國的重要戰略問題是心理方面的。根據最近的分析，這個國家最好的自衛方法便是進攻。可是美國人民却處於和這種「攻勢性質」相反的地位。他們常把攻勢戰略和無端侵略混爲一談。他們沒有——至少在空權時代來臨之前——地球觀念。美國人民已在一九三九年因歷史的教訓而對世界形勢有些警覺。他們所不能選擇或自取滅亡的一件事，便是美國本國或西半球的繼續孤立。

第三節 蘇維埃社會主義共和國聯邦

蘇維埃社會主義共和國聯邦是世界第二大帝國，而且是領土相連成片的國家中之最大者。它的領土佔了世界現有土地中頗大的一部份，據蘇聯當局說，佔全世界土地的六分之一；伍德（Junius Wood）則認為佔七分之一。如果把零碎的部份撇開不論，蘇聯的領土由東端到西端約略超過六千哩。由南到北將近三千哩。如果不是它的領土當中有許多是不適於居住的話，就數字上而論，它的龐大似乎無可比擬的。

問題是它的領土太冷太遙遠了。如果不是爲了這一點，在第一批俄國人移入之前，也許老早便已被蒙古人佔了去。可是他們並不要這些土地，僅以偶然派遣遠征隊到森林和苔原地帶去取得毛皮爲滿足。

歐洲部分的俄國即蘇聯的心臟，乃是廣大中央平原的一部份，它的居民從來不願安居在家裏。但當現存俄國人的祖先致力於擴展時，他們的路線西面爲波羅的海沿岸各國人，日耳曼人，波蘭人和瑞典人所截，西南面爲巴爾幹各國人所塞，南面又爲黑海，裏海和高山所阻，而又爲蒙古沙漠和無法進入的中國人所限。只有北面和西北面兩條路是通的，俄國人便把它佔領過來，在俄國人加以探測並向北冰洋沿岸的歐亞兩洲土地加以名義的佔有以前，這些土地以六國庫布的代價，恐怕沒有人願購買的。

其實，把一九三九年的蘇聯列入兩洋國家是相當勉強的。真正屬於他們的一處海洋是

北冰洋。大部分的洋面一年之中總有好幾個月凍結。蘇聯在太平洋岸的出口倒還不少，可是都在日本嚴重威脅之下，而且除了在俄國東北岸邊一條舌狀地帶一端的海參崴之外，冬季都要凍結。科索摩爾斯克位於嚴寒的黑龍江上，距入海處尚有好多哩數。在堪察加半島南端附近的彼得羅巴夫羅夫斯克（Petropavlovsk），終年有霧，距離其他任何港口都近千哩，差不多完全沒有人煙而且在陸上完全沒有通路。這一切使俄國在太平洋上發展海權頗感困難。

它在歐洲方面的沿海情勢也沒有好多少。蘇聯在北冰洋上極西端的海港摩爾曼斯克（Murmannsk），蒙灣流的最後餘波，成爲一個終年不凍的港口，可是比較接近內陸的亞爾干爾（Archangel），却每年冬季凍結。芬蘭灣上的喀琅斯塔得（Kronstadt），是一個小弄堂中的出口。要前往世界的各大洋，必須在芬蘭的赫爾新基（Helsinki）和愛沙尼亞的塔林（Tallin）附近經過，而且那時你只能進到波羅的海，還得靠着英國、瑞典、丹麥、挪威和英國人的好感，得通過到大西洋去。西南方面也沒有什麼差別。裏海是一個鹹湖，黑海是一個漏到另一個內海即地中海去的漏斗形大灣，而地中海的出口也握在外國民族手裏。換言之，蘇聯除了靠着蘇聯邦的成立或征服大片土地之外，簡直不能伸展到大西洋。它仍舊是一個大陸國家。這是它的長處，同時也是它的短處。這可以在它的發展方面看出來：在歷史停留於前半（歐、亞、非）的期間中，俄國是一個強大的國家。在十九世紀文

明中心轉移到大西洋上的時候，俄國的不能建立強大的艦隊稱雄海上實在是一個重大的不利。

航海從俄國所取去的一切，尚待航空去替它取回來。航空不僅使他們的領土成爲重要區域，而且使他們的國家第一次和外界交通無阻。感謝飛機的助力，凍結的北冰洋附近沿廣闊的西伯利亞河流上的城市，活躍起來了，各城市的居民也可以靠着無線電的幫助，和其他城市的居民下棋，以消磨冬季二十二小時漫漫長夜的一部份時間。蘇聯的船隻也乘着很短的夏季幾個月期間，把那時飛機還無法運載的笨重物品從這一個北冰洋港口運到另一個港口去。

其實，靠着它那獨特的位置與區域，以及它和歐洲大部份區域和亞洲一切區域的陸上連接，蘇俄乃是東半球上一個最優越的航空國家。

在航空人員看來，高山不過是微小不足道的障礙，沙漠不過是風景的點綴，凍結的海洋比不凍的海洋還要好些。未來的航空隊將順着最短的距離，橫跨地球的各部份。世界上的土地和居民大部份都在北半球。所以北冰洋將成爲空中交通的中心。而且事實上所有的北極航線總有一兩處和蘇聯領土接觸。

在空權的時代中，這位「飛熊」似乎是註定要交運了。

從他們模糊不明的歷史開端到現在，日本人永遠貧婪得像在穀倉旁邊的小鷄一樣。他們雖然本質上缺乏創造力，却自以爲模倣力很強，靠着他們的大和魂，想能獲得重大的成就。

他們的基本力量便是輕於生死。他們的永和時代說節可說是一種不幸，從地理上看，他們的美麗小島在亞洲大陸近海的位置和英國在歐洲的地位很相像。但是歐洲大陸分裂成好幾個國家，而日本對面的亞洲大陸却幾乎完全屬於中國。日本人不能一分割而統治之，他們必須加以征服或和它合作。地理部位和人的氣質使他們成爲優良而勇敢的航海家；雖然他們從來沒有創造出能和西方船艦媲美的船隻，却已無疑地製造出許多令人讚美的模倣品。他們南面的太平洋羣島永遠在引誘着勇敢的航海家去加以征服。可是在海權時代，印度人和馬來人正爭持着芬香的南洋羣島的當兒，富於排外性的日本人却把自己封閉在大名（日本的封建領主）的矮刀後面，拒絕一切外人前來侵略他們，沒有人特別希望取得島嶼。其後當海權時代快要過去時，日本人却一躍而爲海權國家，特着他們模倣得很好，的鋼甲軍艦和船隻，開始以征服者的姿態出現，企圖擄佔它們的生存空間，最後在華盛頓和美國人以專斷的姿態談和平。他們利用中國的象徵，在五十年期間中伸其侵略魔手於朝鮮、台灣、中國的東四省、許多太平洋島嶼以及中國的許多部份，而且他們的南進還沒有停止的象徵。

他們爲完成計劃起見，需要一個強大的陸軍，他們的稠密人口已經使這做到了。他們也需要廣大的大陸原料資源。這些資源已經在亞洲大陸上的朝鮮，中國的東四省取得一部份，但不過是一部份而已。最後，他們還需要無數的飛機場和濃厚的航空意識，要達到這些目的，最好能有廣大開曠的空間，這是他們所無法造成的。日本各島無論怎樣開闢，本質上還是許許多多小島。亞洲大陸不是太冷便是人口太密，不適於殖民——至少對於日本是如此。所以無論日本人能以毫不畏縮的態度，完全成何種自我犧牲的奇蹟，也惟有一種驚人的歷史性偶然事件，才能使他們的野心，獲得大部份實現。這種偶然事件便是必須讓日本能完全征服一切領土，可是如果日本的敵人在空軍建設，空軍戰術和空軍實力上佔得優勢，這些日本以一個突擊所得來的一切，最終仍將爲牠的敵人一一收復。

這就是說，日本如果要維持永久的安全，它不僅要能征服並永久佔領荷印、馬來半島和澳洲，而且還要征服並永久佔領越南、泰國、緬甸和中國。這是一個了不得的野心，要實現這項野心，小日本需要有扎得住脚的盟友和偉大的毅力。

因爲日本簡直無法在一個守勢戰中取勝。它的空中優勢一旦失去，它所佔領的島嶼都會一一失去。它失去這些島嶼之後，便將缺乏石油。缺乏石油，它便將被驅出亞洲大陸。離開亞洲大陸，它便要缺乏鋼鐵。失去空中優勢之後，它強大艦隊便不能和自由大陸出動的空軍保護下的艦隊相敵。它的艦隊失去以後，入侵者便可藉着空軍的助力，由北部或

南 在它的沿海地帶登陸。所以當前的訓練便是，日本決不能失去以方優勢空軍力量可由
那裏出動到任何土地。

縱令和蘇聯單獨作戰，日本也將屬於嚴重的不利地位。因為領土廣大的蘇聯只有邊境
地帶才易受侵襲；而最爾的日本却在任何部位都有被侵之虞。

日本人雖然缺乏幽默感，却是富於毅力的一種民族。可是要貫徹日本的政策，它必須
和許多敵人和週旋，而這項政策推行必然是一項極端困難的工作。

第五節 法國

法國是歐洲方面地處最理想的國家，而且是這塊大陸上最好的一塊土地。它的六條
邊界之中，有五條都是一天際之疆界，即英吉利海峽、大西洋、比利牛斯山、地中海、
阿爾卑斯山和萊茵河。只有和德國的巴拉丁納（Palatinat），比利時接壤的第六邊，僅是
一個麻煩的問題，沒有天然的界線抵抗外來的攻擊。這在歷史上法蘭克人（Franks）和布
魯第人（Burgundians）侵入羅馬帝國的高盧（Gaul）時所經過的門戶。這也 後來德國人入
侵的線。在法國人的俗語中，這地帶是「路乃是一條侵略的大道」。

在另一方面，我們也可以從法蘭西寇德南部而沒有很大困難；或由阿爾卑斯山的隘
口侵入義大利（因為這些隘口幾乎都在法境）；或扼守比利牛斯山，由海道入侵西班牙的
加泰隆尼亞省（Catalonia）；或以空軍和潛艇困於英國，使英國屬於飢荒的嚴重危機之下。

法國的確是一個平衡的國家；工業和農業的平衡，大陸利益和海外利益的平衡。它雖然從來沒有掌握海上的霸權，法國的海軍却建立了一個極大的海外帝國，其外銷站遠及印度和加拿大。這個帝國在十八世紀期大部份給英國奪了去，因為當法國聽任它海權衰落時，英國便把它的殖民地一塊一塊奪去，直到所剩無幾為止。在拿破崙時代中，法國的勢力曾經一度擴充到歐洲的一部份區域，後來又失去了，法國軍人並沮喪。在十九世紀又建立了一個新的法蘭西帝國，其中所包含的有非洲面積的百分之三十六。由大西洋到意屬的黎波里坦尼亞（Tripolitania）間，非洲北海岸以及撒哈拉沙漠區（Sahara）的大部份都在法國人手里。這一塊領土乃是摩爾人（Moors）和塞內加爾人（Senegalese）等優秀軍人的出產地。這個帝國乃是一個傑作。大陸的法國和北非形成一個調和的整體，在德國和蘇聯之後，為歐陸上最強大一單一國家。

一個經常警戒，配有全副新式武器的法國，對付任何一個敵人而實行自衛是很容易的。而且在它的海洋和山脈天然疆界之外，法國人又在和德國接壤的全部地帶築起「無懈可擊」的馬奇諾線。

如果他們被德國驅出本土，一支訓練精良的法國陸軍，可在北非得到鼓勵和增援。幾乎可以無限期繼續進行守勢戰，如此一直等到英國，因為不能容許任何國家靠着大陸上的擴張經地中海側擊英國海上交通線之故，而自動幫助法國，就能使地中海兩岸若舍

湯。在另一方面，如果法蘭西英國，美國或日本作戰，它的較遠的海外領土如越南，馬達加斯加和各小島必定失守。但這此國家都沒有方法進侵法國。

換言之，法國如果能適當準備並經常警戒，只有德國加上一個在海外佔優一國家的財力力量才能擊取它，而這種聯合的可能性却實在太小。法國人富於創造力和冒險精神，這人的勇敢，兇猛而文雅。爭年以來法國人常是優良的戰士。歐洲其他任何國家都不像法國有那麼多的東西可以保衛，而且也沒有法國那麼容易自衛，因為他們只要注意到幾個主要部門便夠了。這些應注意地方有任何一處沒有注意到便要發生危險，忽略了幾處便要戰敗，完全忽略了便是自取覆亡。

第六節 德國

日耳曼帝國，不論其為第一帝國或第二帝國或第三帝國，都是一個政治上的事實，而不是地理上的觀念，它僅有天然疆界是波羅的海，北海，萊茵河，阿爾卑斯山，蘇台德山脈（Engelshof Mountains）。可其實却沒有以併入丹麥人和荷蘭人（他們是寧死也不願做德國人的）的方法，充實它的「天然空圍」，而且它又越過萊茵河到巴拉其納去。蘇台德阿爾卑斯山和蘇台德山，在東部它自己却並非純日耳曼的蠻士人們侵入和混合，又被斯拉夫族和波德人（Slavs），捷克人和波蘭人等「滲入」也。這便為這「緣故」而帝國的存在並不表現在劃界疆確疆土上，而德國人心中的一種主觀事實。反之，屬於日

印曼族的瑞士人和奧地利人反其日耳曼了。

也。也是爲了缺乏明確疆界緣故。德國這塊土地上的居民永遠想到別地方去，喜歡攻擊鄰國。如果他們沒有力量攻擊鄰國，便移民到別國去。

這塊土地的資源不算豐富也不算貧乏；居民的能力在水平線以上，而且已經有過很好的表示。猶習於艱苦工作幾世和習於作戰一樣人。

德國的兩側北海港口，雖然地極很好，但顯然受了空間限制而且不在主要交通線上。德國自有征服英倫羣島，才能統治海峽。德國人總希望能不戰而得英國，平分英國殖民地。當英國人不理會地加以拒絕時，德國人曾經兩次進攻，一次在一九一四年，另一次在一九一八年。

就地理而論，德國真正的重性乃在它的交通四達。從這裏我們可以到法國，比利時，挪威，丹麥，瑞典，波蘭，芬蘭，波羅的海各國，捷克斯拉夫，奧地利，意大利和瑞士去而毫無阻礙。這塊土地產生的是一個鐵路和航空線的中心；換言之，它是一個貿易，運輸和適於遊覽的國家，像瑞士一樣。

可是德國却常常講爲他們一國土一個中心，所以爲了它的利益起見，他們必須——必要時用暴力——逐漸擴大以本國爲中心的勢力圈。這種奇怪而幻滅太富於誘惑力了，希特勒的朋友蒙霍佛（Karl Haushofer）把緊抓着這一點，先使它成爲一個「

問題」，再成爲「理論」，然後再成爲一個政治支配的「方法」，稱爲「地緣政治」。「地緣政治」的目的，是在表現德國人所能夠——所以應該——在這個「世界島嶼」的三個裂片即歐亞非三洲上擴展。

「地緣政治」指示我們：德國人無論怎樣愛好和平，如果不能取得波蘭，他們將無法防禦東境的安全。而他們在取得波蘭之後，還必須越過橫無邊際的平原到俄國去。在消除俄國的威脅之後，德國人仍將發現本身遭受中亞細亞方面蒙古土耳其人的威脅。再前面還有中國人，這一區域是以白令海峽（Bering Strait）爲極限，再進一步就得設法越過這條海峽了。

或者說得更簡單一點：德國以其在「中歐」的地位，總不免要被包圍。德國人不願接受這種情形及其良好或惡劣的後果，寧願從事無效的試驗，來解決一項問題，便是怎樣能以一個圓心來吞沒它的圓周。

第七節 意大利

意大利曾經兩度成爲泰西的中心國家。古希臘羅馬時代，西方文明紛紛出現於地中海碧波的周圍時，它是羅馬帝國所在地。以後在中世紀的末葉，它的勇敢而善於航海的人民，如比薩人（Pisans），熱那亞人（Genoese），威尼斯人（Venetians），建立了許多遙遠的貿易根據地，可見意大利這塊地方却常常被人侵略着。

大西洋航路的發現，通遠東和美洲遠洋航路的建立，使意大利成爲一個處於海浪當中出處各種水菓的海岬——一個充奮着對於過去光榮的懷念，到處都有紀念碑和藝術傑作（雖然多少有點損毀）的國家，可是它的人民都很快地陷於「過度發達的自感中」，無論他們怎樣聰明，都始終不能成爲第一流的戰士。

現代的意大利人可以分爲兩種——一般民衆和少數特殊份子。一般民衆終年辛勤工作，却又厭惡戰爭，對於東征西討根本不感興趣，除非這項目可以以不流血達到。他們的力量在於他們的不斷生殖。少數特殊份子——貴族——偶然也在人類生活的各方面表現才智，但這一階級總是缺乏自我犧牲的精神。

陽光，蔚藍的海波，優美的風景，美麗的婦女，天賦的才智，雖然富於吸引力，可是在一個生存競爭的世界中，却不能成爲勇氣，毅力和大量工業資源的適意代替品。

蘇彝士運河的開鑿和航運事業的發達使意大利恢復一部份已失去的地理上有利地位。現在意大利又再度出現於主要交通線上。意大利人曾經建立起一個優良的艦隊而且幾乎成爲空中的領袖——如果他們願意在質的方面努力的話。可是他們不能忘懷過去的偉大，但也不敢夢想從艱苦中建立繁榮或在歐洲上一顯身手；只是想創一個新的海外帝國，所以意大利人便選中兩個比較容易攫佔的目標而得到一個。但是在意大利本身仍然屬於外國控制下的地中海內時，它在地中海以外的屬地是無法保衛的，尤其不能和一個較強的海

權國家對峙。所以意大利必須控制全部地中海和它的門戶，或是放棄遙遠的土地而退守本土。但是它却始終處於進退維谷中。

航空事業的發達已經使地中海由一片大海逐漸縮小為一條內陸水道，海中的船艦都暴露於以陸地為根據地的空軍襲擊之下。在另一方面，它的距海五十哩以內的任何地方都容易遭受以航空母艦為根據地的飛機襲擊。

意大利本身地位的不利於防禦，正和它的不利於擴展一樣。軍艦在以陸上為根據地的戰鬥機保衛之下，可以破壞牠的許多沿海城市。夜間轟炸機更容易到達它深居內地的任何城市。

北部的阿爾卑斯山對於意大利的屏障，遠不及地圖上所表現的那麼優良。山地的隘路很多而且相當容易進入。所以肥沃的波河流域（Po Valley）乃是歐洲著名角逐場之一，尤其是這塊地方適當歐陸上一條好的東西通路的衝。意大利和德國的友誼可以免除這種危險。可是意大利乃是一條通北非的「天然橋樑」，而北非方面的威脅還是存在。

此
页
空
白

第二章 空間和安全保障

單就幅員一項，已經在現代戰爭中佔了最重要的地位。

一九四一年十月，作者曾經和麥克阿瑟將軍在菲律賓他的司令部談話。這位將軍在地板上邁着大步，一面說着：

「德國對於蘇聯的攻勢乃是一個偉大的成就。這樣偉大的攻勢從來沒有能在這樣一個短期間內進展得這樣快。一般而論，進攻的軍必須在一定距離之內稍事停頓，等待給養及補充裝備的運送。可是這一次却並不是如此。這是德國在軍需運輸方面的勝利。」

「這次戰爭中另外一個最大的成就乃是蔣委員長在對抗一切均佔優勢的敵人保衛其國家方面所得的成就。中國的防禦戰已經充分證明一個人，衆多，民氣旺盛，有充分的空間可以撤退的民族簡直不能以任何閃電戰加以征服。」

「根據中國的防禦戰推斷，我敢預言德國對於蘇聯的攻勢戰必將失敗。遲早它總會陷於停頓而致失敗。」

過了兩個月左右，德國的攻勢果然還沒有到達莫斯科便陷於停頓終致失敗。

因為現代的摩托飛機爭雖然除了一部份空間的障礙，遙遠的距離却還佔了重要的地位。其在防禦戰方面爲然。波蘭，荷蘭，比利時，挪威，法國都是比較小的國家，

所以都屈服於德國的閃電戰之下。英國也很小，如果德國能有充分兵力渡過海峽，它必然也會屈服。可是德聯乃地球表面上國土最廣大完整的國家，從來沒有在歷史上任何最大規模的攻擊中屈服過。

中國的軍隊無論我們怎樣加以想像，都不能稱為具有適當的裝備，可是它經過整整五年的作戰，却沒有屈服。這正如中國的副參謀總長白崇禧對我說的：「我們是以空間換取時間」——就是說以撤退制勝。

美國是最難征服的國家。澳洲也是如此。印度的幅員雖然小些，也還不算很小。巴西如果有適當的防禦，也可以抵抗任何侵略大軍的攻擊。在另一方面，日本和意大利却很容易崩潰，馬來亞和菲律賓的陷落便是例證。

海外或零星的領土情形却不一樣。分佈全球的英國直屬殖民地並不是力量的源泉。可是在一九四〇年英國人想起，如果一國被人蹂躪，廣大而各自治領都還可以繼續抗戰時，心裏也還感覺安慰。德國在同樣情形之下，也容易被人征服。所以德國第一步便征服許多國家，使本國和敵國的距離相當遙遠。到了一九四二年，除了取道空中和北海海岸一條短的地帶之外，任何人都沒有方法直接攻入德國本土。

如果戰爭仍舊是刀劍之戰的事情，僅幅員一項也許已經可以決定一切。可是因為現代戰爭其他許多條件，交通和工業所在位置也佔很重要的地位。例如交通的不便，澳洲，

比公 鐵路網路四通八達。美國，更是以保障國家的安全，因為便利的交通網反足資敵人的利用。

重要工業所在處可以訂定一個國家的堅強或脆弱。例如在美國，澳洲，印度，（德國和中國也多少有一點）工業比較都位於邊境一帶，國防比較脆弱些。如果工業在全國中心——例如蘇聯的一部份——則合乎國防的需要。

氣候和地形的重要性雖然小些，也還不失為一種重要因素。阿拉斯加，寒冷和山脈仍然能使它得 相當的保障。撒哈拉沙漠方面，炎熱和流沙也有同樣作用，雖然平坦的石質沙漠也還便於特別裝置的摩托車輛通過。

現代 爭工具吞沒了離國能力也計已經敲響了小國喪鐘，使她們無法以完全獨立而單 存在了。

第一節 人力

意大利哲學家烏曼諾（Dinamo）說，衡量現代國家國力，有三項要素，人口，財實和智能。

這不是一個完全的公式，它沒有把民氣包括在內，可是還不失為一種良好適用的法則。如果其他條件都屬相等，話，人口的衆多便表示兵員和軍需工人的豐富。中國便是靠了人口衆多之助，才能抵抗一個強大得多的敵人。日本兵每陣亡一人，中國兵總要陣亡三四

人。但中國却有充足的口來支持這項損失。印度也可以這樣做——至少在理論上是如此。蘇聯也是一樣，而且已有事實證明了。

就一般而言，在現代時間，我們所考慮，僅能以自主國為限，不能把被統治的民族包括在內。印度的廣大民衆，如果善為處置，可能為英國的一大負累——像馬來人和緬甸人一樣。不列顛聯合國中英國本國和各自治領人力，嚴重缺乏，並不能由被統治的億萬民衆中補充。

被統治的民族雖不能用來作戰，他們却是工業生產方面助力。德國人雖然不能使法國人，捷克人，波蘭人，挪威人替他們作戰，却能使他們陷於飢饉，從而迫令他們工作。他們的生產產品充實了統治者的作戰潛力。荷屬東印度人不一定有良好的軍人，但他們的軍需品生產中却很充實。

波蘭的裝備和兵額雖然差不多和德國相等，但是它的幅員不廣，人口不衆，所以只有註失敗。

蘇聯在幅員廣大之外，它的人口很多，種族大體統一，也是它的一個最大好處。軍中的缺額無論怎樣大，也有方法補充。航空人員和傘兵雖然成千成萬的損失，他們的後面却永遠保持着更多的備隊。

澳洲人心裏所以害怕日本，完全由於他們自己忽略了人口問題。它的領土可以供養五

十萬人口，可是現在只有人口七百。如果澳洲有五十萬人，自然可以怕日本的侵略。日本的領土最多只能供養四五千萬人，現在却擁擠了七千三百萬人。

侵略民族永遠承認人口的價值。侵略的目標是在統一歐洲二萬萬五千萬的日耳曼民族。人口已超過領土容量的意大利人還在獎勵生育。日本人雖然不願移民國外，却不斷訴說他們缺少生存空間。侵略民族本身有一套哲學：「我們的領土太小了，不足以容納這有的人口，但是願我們有更多的嬰孩，以便征服新土地殖殖人口。」

有些人認為人口數字的衆多不是一件好事，而是愚笨的政策。但古代有一句格言說得恰當得多：這叫做「人名爲王」。

第二節 財富

財富決不是戰爭的後決定因素，但是爲曼諾把它列入決定性的因素中却是對的。有錢的人也許不免要向有武力的屈服，但在大多數情形之下有錢的人要找幾個有武力的人來保護他却不是難事。全球性的戰爭不允許有錢的人找到很多的保護。在通情況之下不難以戰爭的力來源太少了。但是能夠供給原料，作戰工具，軍火，糧食和製成品，或者能夠購買別國的剩餘商品或保證別國以後不致遭受財政損失的國家，比較容易找到盟友，却是毫無疑義的事實。在戰爭期間，金錢的威力倍於平時。

第三節 原料

一個國家實際用於作戰的作戰潛力大部份是它的工業的問題。但是在戰事期間，工業指數不僅不能正確發表，而且也無法精密確定。戰爭期間飛機，摩托車，軍艦以及千餘種其他軍需品製造的擴展遠超出平時所見甚至所想像者之外，它的全部數字是經常在變動中的。

要判斷一個國家的相對工業力量，其中一個良好的線索也許便是本節所要討論的，即原料的生產情況。我們曉得在一九四二年，聯合國在最重要的原料方面都超過軸心和軸心控制下的國家；它的煤產量佔全世界的三分之二；銑鉄佔百分之六十，鋼也幾佔三分之二；錳的的大部份（如果包括印度在內，則佔了五分之四）；鉛，錫，鎳的產量則比軸心多，尤其是礦物油的產量更不是軸心所能望其項背。軸心幸虧靠着佔領區域的資源，才能得到充分的錳、鎳和橡皮。

顯然，實際情況並不完全如此。國內原料比要從遠地運來的原料合乎理想得多，尤其是當交戰國家的潛艇正在遊劫全球海洋，覓貨船加以擊沉之時，海洋運輸更冒絕大的風險。軸心在這方面居於有利地位。它所要用的原料不單實際歸它所有，便是在附近地帶（瑞典，瑞士，西班牙）。軸心在遠洋航運方面幾乎沒有問題。

可是軸心顯然也希望在下的歐亞兩洲中心，例如漢堡和東京之間有海陸的聯繫。因為東京方面雖然可以隨便應用它所搶來的橡皮，而德國的卡爾斯魯厄因為輪胎缺乏之故，却無法開

在將原料製成作戰物資時，許多無法秤量的因素例如體力，習慣，精神也是極重要的。美國工人以同樣的時間，同樣的設備，生產能力却較高於蘇聯工人。德國工人的生產力也比蘇聯工人強。

但是如果人民的能力差不多相等，則重要原料的有無可以測出有效財富的大小。

第四節 糧食

要戰勝敵國，僅能以大量敏捷，勇敢，積極，裝備優良的戰鬥員加入陸、海、空，三方面作戰還嫌不足。軍人需要吃飽，工廠和礦場裏的工人也是一樣，就是婦孺老弱殘廢部份也不能不吃東西。

美國農業部長魏卡德 (Claude Wickard) 堅持着說：「糧食可以爭取戰爭的勝利與和平」。這句話雖然不見得正確，但是糧食對於勝利與和平的取得，確有極大的助力。在第一次世界大戰中，打擊德國民氣收效最速的莫過於食物的惡劣和不足。

美國人雖然盡量少吃穀類，多吃羊奶，水果和新鮮菜蔬，但在目前食物還以穀類和馬鈴薯為主。我們在看過現行戰爭中主要交戰國的生產數字之後，可以發現幾種有趣的事實。

先看米的生產圖表。中國和日本，雖然都是重要的產米國，但在戰前，它們的生產量

都還不能滿足本身的需求。它們每年都要輸入大量的米。在越南沒有被日本征服以前，中國還可以從那輸入糧米。但是日本佔有越南之後，中國的米源被斷絕，日本需要反因此得到滿足。日本以後又佔領了泰國和緬甸，如果它能把兩處米都運回本國去的話，那麼它所有的米將遠在它的消費量之上。印度米沒有多少剩餘，荷印的米產太少。歐洲方面，米差不多完全沒有。

其次談到小麥。歐洲大陸經令將蘇聯包括在內，還是世界最大的小麥產地。而在一九四二年，歐陸完全在軸心控制之下。但歐陸全境依然糧食不足。因為過歐陸輸入的小麥數量還在它所生產的之上。

較大的小麥出口國家不是聯合國國家的一部份，便是它們的小麥可供聯合國國家之用的國家，阿根廷便是一個例子。所以聯合國國家的小麥過剩問題也和日本的稻米過剩問題一樣嚴重。加拿大，美國，阿根廷，澳洲，蘇聯，平時都是小麥出口國家。一九四二年以上們因為缺乏糧食，感覺嚴重痛苦，雖然工業用酒精的需要逐漸增加提供了一項救濟的途徑。

依一九三八——一九三九年數字估計。暫時在軸心控制下歐洲的每一居民可以得到馬鈴薯九百三十二磅，米七磅，裸麥一百五十七磅，小麥二百六十七磅。不過這僅是理論上的說法。實際上因為農民囤積糧食的關係，一般消費者所能得到的數量因此頗見減少。而且因為糧食困難緣故，城市居民的生活大感痛苦。加以德國人到處掠奪存糧，歐洲

一切非熱心民於簡直無以爲生。在另一方面，征服者因爲有大量存糧可用，所以顯然不致有飢饉之虞。

戰前蘇聯的糧食和馬鈴薯供給相當充分。

英國本國對於糧食進口，有嚴重的需要。每人僅不到一磅馬鈴薯，四分之三磅小麥。雖有充分的肉類和蔬菜補充，還是無法生活的，工作效率更談不到。美國和加拿大可以供給這項缺乏。它們的糧食不是生產而是運輸。

希特勒暫時控制歐洲大陸方面，人民如果只求生存，每人每年所需要進口貨價值還不到美金三元。英國包括愛爾蘭在內，每人絕對需要美金三十一元才能生活。戰時的需要必然使這項數字上漲。

其實如果聯合國國家不能維持海上運輸，它們也許會失去英國。失去英國之後，欲求勝利，真莫莫乎其難哉。

第五節 存金

另一種財富是用爲現金償付的存金。但這種財富在現行戰爭中却非真正重要。理由是存金差不多都在美國手裏。在賭博的時候，如果贏家把所有的錢都贏過來了，那麼他們只有不再計較金錢，否則這場賭博便告結束。而且在戰時，人民處於物資缺乏的威脅之下，大概都寧可要真正的消費品——例如食物——而不貪圖冰冷的黃金。

第六節 收入

國際財富，實際是地球上已充分開發部份的優劣大小比較，但是它最簡單的表現便是生活程度或真正收入。以一九二五——一九三四年的實際收入為研究對象，得出各民族平均收入數字如次。

美國每人實際收入為一、三八一國際單位，佔世界第一。這便是現代機械化戰爭中美國實力的根本依據。加拿大居第二位，每人收入為一、三三七國際單位，和美國相去不遠，其次是另一個英國的自治領紐西蘭，每人收入為一、二〇二國際單位。可是三國合在一起，只有一萬萬四千萬人民。它們的人力，雖然不小，也確屬有限。

每人收入在一千到一千二百國際單位之間的。這一部份人，總數不及六千四百萬。所包的英國，瑞士和阿根廷三國中，最後兩國都是中立國。在九百到一千國際單位之間的只有澳洲，人口不及七百萬。在八百到九百國際單位之間的只有荷蘭，代表歐洲大陸上最富裕的民族，這完全靠着他們的商業智能以及在東印度廣大富庶殖民地的聰明開發（但是東印度本身的居民，收入却列入最低級）。在七百到八百國際單位的是另外一個小國愛爾蘭，它是英國的鎖鑰，具有相當戰略上的重要性。

歐洲大陸較為富足的部份，如法國，丹麥，瑞典，德國（關於「貧乏」的德國和「富裕」的法國的任何幻想已因此粉碎無遺）。在平時每人收入是在六百四十六國際單位六至

百八十一國際單位之間的這幾個國家合在一起，有曾受良好教育良好訓練的人民幾近二萬萬人。比列時每人的收入是六百國際單位，也是藉着廣大的海外殖民地之助。

日本和意大利實際上屬於同一水準。日本每人收入為三五三國際單位，意大利每人收入為三四三國際單位。兩國民族的確缺乏充分的領土，但他們却還在國內強制生育，在國外從事征服，以圖補救。這些人民的收入只等於美國人民的四分之一。

英屬印度和巨大的中國每人收入為一百二十國際單位。這裏有一個有趣的推測：中國和印度在潛在資源，智慧和人口方面都差不多相等，但印度人的生活程度却比中國人高，這是什麼緣故呢？

最足令人驚奇的事實是，全世界人口的一半以上是和中國人一樣，只等於美國人生活收入的七分之一或更少。這是工業化以下的水準。在現代期間，未工業化的民族除非作戰物資的缺乏可從其他方面得到補償，例如中國的情形，軍事潛力通常較小。目前的問題是，全世界一半以上人民的生活程度幾乎預先註定他們要被更有力和幸運的民族所征服和剝削。所以根據這些統計數字，它們的選擇便是工業發展（沒有想像得到的是，同時節制生育），不然便將永遠弱小不振。

此
页
空
白

第二篇 世界交通

第一章 水道

第一節 海洋航路

沒有人曉得誰最先渡過大西洋，但這却是幾千以前的事實。其他大洋，因為海岸或有一連串嶼島嶼便於航海者停靠的緣故，也許被人類渡過得還要早。

我們習稱的南冰洋，結果却大半都是陸地。這塊新發現的大陸雖然寒冷得不適於居住，但是有它也算是一種安慰。在我們來說，造物者對於航海者和人類似乎太仁慈了，所賦予他們的地球表面太廣大了。但是這種情形並不是永遠如此。在冰河時期，水在兩極附近堆成冰山，海洋中的水量很少，許多海岸比現在伸得更遠。我相信使中國海和地中海的一部份沒入水底的也許便是溶解了的冰雪。

無論如何，從不能記憶的時候開始，便有人乘着船隻，慢慢地渡過這無邊的汪洋。最初船隻不特別適於海洋航行。但仍有大批人們乘着它們飄洋過海，置壞血病，風濤，

一個民族如果習於航海，這個民族決不會趨於衰弱。

在月球上的人看來，海洋的重要不在它的渺茫無際部份而在它的彎口部份，有幾處要點只要控制得住便可以控制大部份的遠程海洋交通。英國海權的基礎便在它能由蘇格蘭堵塞波羅的海，能由英格蘭控制北海全部海岸，在直布羅陀和蘇彝士控制地中海。巴西突出部份和非洲突出部份中間的南大西洋，只要有一千五百哩的有效海上巡邏，便可以加以封鎖。繞道好望角的通路雖然非常容易通過，繞道麥哲倫海峽合恩角的通路却很危險，可能時總予避免。這便是巴拿馬爲什麼會成爲權力的鎖鑰之理由。由印度洋到中國海只有三條通路：常運的路線便是取道麻六甲海峽，經新加坡入中國海；取道澳洲和荷印之間的托列斯海峽 (Tories Straits)；以及澳洲以南的開敞海洋。有些人懷疑美洲以北是不是有一條可靠的北方航路存在；至於歐亞兩洲以北的北方航路則每年約有四個月可以通航。

南極洲北岸附近環繞全球的一條優良不凍航路差不多等於無用，尤其是巴拿馬和蘇彝士兩條運河通航以後爲然，因爲這條航路所經過的地方都是人跡所罕到的。

許多海洋國家的勢力都曾經遠超過他們的國力的比例。羅尼基人，迦太基人，古希臘人，阿剌伯人，葡萄牙人，北歐人，西班牙人，熱那亞人，威尼斯人，荷蘭人，日本人和英國人都是例子。這些海洋國家都沒有廣土衆民，只是建設一些根據地，以作港口及供糧點。由此出而活動，對於大陸腹地倒是不大注意的。

有了根據地之後，便可以得到港口，供應品，燃料，修船廠和工廠等等，迫使敵方船

艦隊取遠離這些根據地的航線，或是使他們不敢出動。

十九世紀是海權達到最高點的時代。航船在技術和美觀方面都進步到極點，水手們都喜歡在胸前刺上一隻錨的紋。航海造成了自由貿易，自由貿易造成了繁榮，在這種情形之下，最大航海帝國首都倫敦，便成了全世界金融機構的中心。

美國海軍大將馬漢（Alfred Thayer Mahan）對於這件事深有所感，所以他便響應賴佛士（Sir Walter Raleigh）的話說：「世界帝國是以海權利商務為基礎的」。或者像亞當斯（John Adams）所說的：「海神的三叉戟便是世界霸權的象徵」。亞歷山大和成吉思汗聽了也許覺得好笑，賴雷，亞當斯，馬漢諸人的理論有時是對的，但也不過僅僅是「有時」而已。

我們只要想想看，在無線電發明以前，一隊帆船可以開到海裏去，有幾個月期間不見踪影，然而在那先完全沒有料到的地方，竟耀武揚威起來。

汽輪，火車和汽車促成海權的衰落。因為輪船需要燃料，而海上沒有燃料；所以它們不能像帆船那樣在海上作數月的巡遊。而且即使是最快的輪船和火車汽車比較起來，也還是慢的。最後由陸上出動的轟炸機，能夠擊沈船隻，船隻只能由航空母艦上起飛的戰鬥機加以保護，而航空母艦本身也和其他船隻一樣，需要根據地加裝燃料，而且航空母艦上的戰鬥機力量總不能和以陸地為根據地的戰鬥機相敵。所以真如德國的邊緣政治所預料的

一個由相當廣大的領土從事綫作戰的陸權國家，在攻勢和守勢兩方面都能佔重大優勢。有些專家預料船隻除了當作遊艇之外，事實上將完全消滅，而由龐大的空中貨船運載全世界的貨物。另有一些專家則認為飛機可以補充船隻的功用却永遠不能完全代替船隻。

這一切都在表示除非海軍——尤其是航空母艦和供應輪（還有水手）——能擴充十倍至二十倍，一個純粹的海權國家要扼守航海險要地點，是極端困難的。

在一個變幻無常的世界中，隨便下判斷是一件愚蠢的事，但是我們可以冒險作下列判斷：

在戰鬥艦和遠洋貨船可以不容易被潛艇和飛機擊沈或能運載本身所需賴以保護的足量飛機之前，或以陸地為根據地的戰鬥機航程可以和鬼魅的轟炸機相比擬，俾得經常保護船艦之前；或孤立的海空軍根據地其設防程度和供應能力可以支持無限制的陸空軍襲擊經數月之久以前；薛維基少校（Major G. G. Stevens）所謂「海權的黯淡」似乎還要繼續存在——這是馬漢將軍所沒有預料到的。

人們也還可以懷疑海權時代是否還可以再度出現，是否在這次戰爭繼續進行期間，各種船隻在由作戰到運輸坦克各方面的用途，不致逐漸為飛機取而代乏。

當一四九二年哥倫布航海到聖薩爾瓦多島 (San Salvador) 時，他並不曉得他是在把西班牙的國統和金色旗傳到美洲去。

從那時起有一個長時期，雖然有法國和英國的海盜在阻撓，西班牙的勢力却伸入了佛羅里達 (Florida) 和墨西哥，中美以及除巴西以外尚全部南美地帶。

法國也設法攫得西印度的一些地方，現在還保有瓜德羅普 (Guadeloupe) 及馬提尼克 (Martinique)，法屬圭亞那 (French Guiana) 和馬利加隆特 (Mariegalarte)。

十七世紀開始，英國便在南北美洲稱霸，最後却歡美美洲歐人殖民地的解放，並鼓勵年青的美國政府宣佈門羅主義。這便是聖格魯撒克遜民族的聯合以對付歐洲其他國家，而且因為強大的英國艦隊經常駐在這些領海的緣故，這項政策最初曾收效果。

最初，門羅主義並不是表示美洲乃美洲人的美洲，英國緊緊地把握住它所有的一切，它不願意看着美國擴展或在美洲地峽上開鑿一條運河。英國在美洲所保有的領土有大陸上的英領宏都拉斯和英領圭亞那以及許多島嶼，計有溫德華羣島 (Windward Group)，利華德羣島 (Leeward Is.)，巴哈馬羣島 (Bahama Is.) 以及美麗而貧乏的牙買加島 (Jamaica)。

可是阻礙美國擴展的企圖註定是失敗了，原因是第一，開鑿運河是於人類有益的事業，遲早總會實現，反對開鑿完全是與整個社會傾向為敵。第二，在英國看來，加勒比海是

一個遙遠的海洋。在美國看來，却等於它的領海，和本身的安全息息相關。第三，盎格魯撒克遜民族的聯合在兩國終屬必要的。

當英國在歐洲所受壓力漸增時，它也只好承認美國在美洲海面的海上霸權。當馬漢將軍最終為美國外交政策擬定四大行動原則時，第一點自然是在加勒比海稱霸，第四點便是與英國合作。一九〇一年英國艦隊終於開回本國，從此以後便沒有再注意那裏的根據地。到了一九一四年，美國的力量又加入太平洋和大西洋方面。這時美國才成爲一個強國。當一九四〇年夏季，英國把巴哈馬羣島的馬雅瓜那（Mayaguana），牙買加的京斯敦（Kingston），以及安的瓜（Antigua），聖羅西亞（Santa Lucia），特里尼達（Trinidad）和英領圭亞那的兩處據點租給美國作爲海空軍根據地時，全世界都認爲這是必然之舉。甚至南美各國也不感驚奇。雖然，誰控制加勒比海，誰便是西半球的主人，可是美國以它的陸隣政策，却證明它乃是拉丁美洲各國的兄弟友邦。

加勒比海和它的內給養庫墨西哥灣，乃是一片超羣的海面。從佛羅里達的尖端到南美的俄利諾科河（Orinoco）口將近二千哩的海面上，西印度羣島構成一條彎曲的界線，以抵抗大西洋怒濤的侵襲。最大的兩個島嶼，古巴和海地聖多明各，差不多和美國的有些省份一樣大，牙羅加，波多黎各（Puerto Rico），特里尼達，巴哈馬羣島的安特羅斯（Andros）和亞巴加（Abaco）等島，也和大郡一樣大。其餘小島更是星羅棋佈。自此以東不遠的大西

洋中，便是奇異的飄浮植物團馬尾藻海(Sargasso Sea)。這些島嶼後面北，西，南各部海面都比較風平浪靜，只偶然有小颶風騷擾。這一片島嶼後面的內海，入口處不多。最北端的是佛羅里達海峽，是墨西哥灣流的外流通路，有連綿六百哩的珊瑚質巴哈馬羣島以爲屏蔽。古巴和海地之間的溫德華水道則有牙買加島適當其衝。其次便是摩那水道(Mona Passage)，寬六哩，水很深。從波多黎各一直到英屬格林那達(Grenada)島之間，有許多狹小水路，很容易加以控制。只有特里尼達以北的水道才寬暢容易通過。世界上很少其他海面有這樣容易防禦以抵抗海軍和艦上飛機之襲擊的。

美國現在已經擁有海空軍根據地所構成的完善鏈鎖，控制着一切重要水道，在牙買加島上有一個極大的中心空軍根據地。美國海空軍可以往這些根據地隨時出動，誰要入侵加勒比海簡直極端危險。

在另一方面，這個「美洲的地中海」因爲島嶼和港灣衆多，加之天氣良好，天空大體晴朗，結果使潛艇最好遊獵場所，如果它們能夠在當地找到同謀者，藉以取得燃料和接濟，牠們的活動必更要猖獗。在美國看來，使加勒比海海道暢通無阻，乃是一種必要的工作。

第三節 巴拿馬運河

巴拿馬運河是美國對於全球性戰爭的主要貢獻。沒有這條運河，美洲大陸仍爲軍艦在

太平洋或大西洋迅速集中的不可克服之障礙。一般人都認為蘇彝士運河是一種和平的設施，巴拿馬運河則主要是一種軍事設施，目的在使美國艦隊能夠在兩洋作戰，實力得以倍增。

差不多有一個世紀的期間，美國的戰略家總在渴望着有一條運河。一八八〇年美國總統海斯 (President Rutherford B. Hayes) 便聲言「巴拿馬地峽是『美國海岸線的一部份』」。但是兩年以後在美國海岸線的這一部份着手開鑿運河的不是美國人而是法國人。如果他們接受一種水閘運河的見解，放棄海平運河的計劃，而且當時世界各國在應付瘧疾和黃熱病方面有了辦法，他們也許早已開鑿成功。可是在法國失敗二十年以後，美國的成功確是有史以來世界最偉大工程成就之一。

巴拿馬運河包括通海的水道在內，差不多有五十哩長。其中有一大部份是沿用原有的加敦湖 (Gatun Lake)，築有極大的東水堤叫做加敦堤。巴拿馬地峽剛好在這裏彎曲得像一條蟲。巴拿馬城的居民看得見太陽由東邊的太平洋上昇起來，落到西邊的地峽後面去。只有最大的船隻不能通過這條運河。

每年通過這條運河的船隻噸數比通過蘇彝士運河的少些，只等於通過美加邊境大湖蘇沙爾運河 (St. Lawrence River) 船隻噸數的三分之一。一九三八年則通過運河的船隻中

，美國船隻佔總噸數百分之三十二。美國的全部船隻中，有三分之二是來往於美洲各港口的。

巴拿馬運河的開鑿使全世界商務機構爲之改觀。由紐西蘭和海參崴到利物浦，取道巴拿馬運河比取道蘇彝士運河近些。由南非的尖端到舊金山的海程比到紐約遠不了多少。南美的西海岸距紐約比距舊金山還要近些，美國艦隊要加以保衛也容易得多。繞道南美南端長而難走的航線幾乎沒有船隻走了。

保衛美國的問題也因此發生重大的變革。問題的一部份只在控制巴拿馬運河本身以防攻擊或破壞。在大西洋方面，運河已因巴西的突出部份和加勒比海羣島而得到嚴密的防衛。但在太平洋方面，它顯然暴露於陸路或由南美太平洋岸各根據地出動的飛機攻擊之下。美國軍隊必須不惜任何代價，防止外國軍隊在中美或南美西海岸任何地點登陸。美國軍隊的軍事任務因此大見增重。

幸虧運河的開鑿使這些任務的完成屬於可能。惟須以美軍能夠保衛巴拿馬運河本身，而使它不被破壞爲條件。因爲它可以迫令敵人和美國全部艦隊作戰。於是要以海軍攻擊巴拿馬的太平洋岸益見困難。以陸軍爲基地的飛機必須防止敵方航空母艦上的戰鬥機或小型轟炸機偷襲加數湖區的水閘，使它無法施行大規模或準確的轟炸。

第二節 南美的肩部

第二篇 世界交通

哥倫比亞，委內瑞拉，圭亞那，亞馬孫叢林以北的巴西，在地理上是南美的一部份，大部份都向東面開展。但是在地形上却向北面對着加勒比海。它們不僅和所屬的大陸本體「沒有聯繫」，而且確和大陸本體完全隔離，其間有千百哩的叢林，沼澤和荒地，沒有一條鐵路，甚至連一條合用的公路也沒有，飛機場也很稀少。

所以它們是隸屬於美洲的肺部，在時間、感情和利益各方面，和紐約的距離都比和巴西人口繁密部份或太平洋岸國家如厄瓜多爾等「接近」得多。

這些地方形成美國必須當作本身防務的一部份加以保護的南美部份。而突出部份以下「的南美和美國的距離跟和歐洲的距離差不多，可能被人佔領，雖然這種佔領並非一定會促成美國的最後失敗。

說也奇怪，這一重要肩部恰恰也是美國必須特以獲得必要原料的南美惟一區域。

在會受地緣政治訓練的德國侵略者看來，一條進侵美洲的天然路線便是由西非洲渡過一千五百哩的南大西洋到巴西突出部份的累西腓 (Recife) 和納塔爾 (Natal)，入侵的軍隊可以戰鬥機嚴密保護下的艦隊為前導，登運輸艦渡海。

從累西腓到加勒比海南方門戶的特里尼達島西班牙港 (Port of Spain) 還有兩千哩。沿海岸越過幾條橫阻的山脈和大河前進一千哩，也只能使侵略者進達亞馬孫河 (Amazon River)。南岸的巴拉 (Bara)，而亞馬孫河本身便是這條堅強的障礙線。巴拉乃是亞馬孫河流域

野生橡皮的集中地。由巴拉到西班牙港的航空線長達一、二二六哩，中間經過的都是叢莽區域。叢莽並不是我們所想像的天然障礙，但我們可以說加勒比海的門戶只有由陸上進攻的部才能加以佔領，除非他們能夠先行消滅美國的空軍，或絆住美國的空軍在其他區域作戰，他們才可以無須由陸路進攻。他們在空中取得控制地位之後，自然也可以控制海面，然後慢慢前進，沿海岸一帶以戰鬥機的航程為間隔，逐步建立空軍根據地，最後他們終可以到達特里尼達島，打開海上門戶，進入加勒比海。

侵略者在進展的過程中，也許會攫取巴拉的橡皮和西半球最大的鉄礬土（鋁礦）儲藏（在英屬及荷屬圭亞那）。特里尼達島上不僅有油井而且還有煉油廠，委內瑞拉所產的油便有一部份在那裏提煉。其餘的便在特里尼達以西約五百哩，名爲古拉紹的荷屬三小島上提煉和貯藏。

在發生重大戰事期間，圭亞那的鉄礬土和委內瑞拉的石油都是美國絕對必需的。

簡言之，在美國的戰略計劃中，至多只能讓敵人在南美方面進到巴拉，絕對不能讓他們再進一步。侵略者要佔領巴拉以北的路線，自是困難。一旦被佔領時，將予他們非常有利。

如果敵方的潛艇能夠在沿巴拉，西班牙港和紐約之間路線上的任何沿海港口或島嶼添裝燃料，也將成爲一種重大的騷擾。美國爲消除這種威脅起見，也許會被迫在戰爭期間，

暫時佔領沿這路線一帶的一切中立地點。

第五節 世界最劣的海道

大自然建起一條堅石的山脊把南美和南極洲的格拉漢地(Graham Land)聯絡起來，但在中間一段忘却了，留下六百哩以上的地方沒在水裏。這便是德拉克海峽(Drake Straits)。在這條海峽發現以前，大家都認為由大西洋到太平洋的惟一通路便是分隔巴塔哥尼亞高地(Patagonia)和火地羣島(Magellan Straits)間的狹小麥哲倫海峽。所以英國人對於德拉克海峽的發現嚴守秘密，結果南美極南端命名的榮譽，到了一個荷蘭人手裏，這荷蘭人名勒梅爾(Le Maire)，在大約遲三十年以後，以他的本鄉城名之，稱為合恩角(Cape Horn)。在航海者看來，合恩角因為有荒涼的岩石，冰凍的天氣，洶湧的海水，怒號的狂風等關係，乃是世界最著名的海角。

地島本身由阿根廷和智利分領，但是麥哲倫海峽所經過的却完全是智利的領土。由西部北勒角(Cape Pillar)（航海者所知風浪最大的海角）到大西洋上的一萬一千處女角(Cape of Elven Thousand Virgins)，兩洋之間的實際路程約二千哩左右。

貝格爾水道(Bergs Channel)上的烏舒阿伊亞(Ushuaia)是一種偏僻的市集。這一帶土地在大西洋方面相當平坦宜於放牧；在智利這一邊，島嶼乃是下沈山脈的山頂，形成許多類似挪威方面的深深峽灣以及地球上任何其他地方都找不出來那樣複雜的羣島。相當數目

的艦隊可以在一百處以上的地方隱匿，除非由空中偵察，否則你決不會懷疑有艦隊在那裏。在這塊區域以北剛好便是智利的德爾移民部份。

在巴拿馬運河開鑿以前，這些巴塔哥尼亞高地的海峽的確是很重要的，而且到現在還是兩洋之間惟一可靠的海上通道。如果運河阻塞或被破壞，這海峽將仍為美國所必需，而為美國兩岸海軍根據地之間一萬三千哩海程的中斷。南美方面因為只有兩條橫斷鐵路，所以水道在防務上還是很重要的。巴拿馬運河通航以後，由台恩角到紐約去，取道太平洋比取道大西洋近得多。如果不取道巴拿馬運河的話，由這些海峽到美國和到法國的路程差不多，到非洲西海岸則近得多。

在大西洋方面，這些海峽是在英領福克蘭羣島 (Falkland Is) 和南極洲的格拉漢地控制之下。在這次戰爭以前，這些屬地的軍事價值幾乎等於零。不過現有能在一千二百至一千五百哩半徑之內施行偵察的飛機，如果由英國的各根據地出動的話，在晴天可以經常偵察這三條水道（麥哲倫海峽，貝格爾海峽和德拉克海峽），而且轟炸機可以在敵方船隻運兵登陸以前把它擊沈。在另一方面，如果智利因為被侵或叛亂而入於軸心手中，同時阿根廷又為求本身「安全」而不助聯合國，那麼南美的南端可能成爲一個軍事上的棧堡，空軍根據地以及施行傘兵攻擊的中心。英國的屬地便很容易失陷，聯合國國家的船艦只有在最晴和的天氣中才能通過。

總而言之，這一處兩洋之間的通路，其戰略意義大部份是潛在性的，但却是重大的潛在性。

第六節 從北冰洋到大西洋

在北方，大西洋的面積有一處被緊縮，然後再和北冰洋相接，這裏有一條終年不凍的活水道。在靠近冰島兩洋面，你也許會碰着冰山，由這裏一直到千哩外的紐芬蘭近海，情形還是一樣。但是挪威附近海面，靠着灣流之助，比較不大凍結，這一帶不凍海面向北幾乎一直可以延長到斯披茲貝爾根羣島 (Spitzbergen)。在冬季期間，格陵蘭 (Greenland) 常常藉着一大片堅厚的積冰，和斯披茲貝爾根聯接起來。但是格陵蘭的南端和西岸一直到哥哈布 (Godthab)，沿岸都不大凍結，冬季的溫度不會比法爾哥 (Farco) 和丟盧斯 (Duluth) (均在美國北部) 更低。在夏季期間，如果霧不大的話，美國與蘇聯之間空中和海洋兩方面完全可以通航。

格陵蘭東岸大部份都凍結，積冰一直伸出海面。但是也有兩處可能登陸的地點，安格馬薩利克 (Angmassalik) 和斯科爾斯皮桑德 (Scoresby Sund)。運兵機如果由斯科爾斯皮桑德起飛的話，到挪威的納維克 (Narvik) 不過千哩，和冰島與納維克中間的距離差不多。如果有緊急需要的話，物資也可以由斯科爾斯皮桑德很快的用飛機運到英國去。

而在另一方面，德國如果佔領了英國或經過英國旁邊而佔領冰島，它便可以建設安格

馬薩利克和斯科爾斯皮桑德爲供應站，作爲進攻北非的踏足石。

在夏季期間，供應船隻可以由美國蘇格蘭和冰島到蘇聯北部和摩爾曼斯克去，而且在理論上只有一處受不着作戰飛機的保護。

斯科爾斯皮桑德以東三百哩的小火山島沽梅原 (Jad Maden)，常爲捕鯨者加以利用，船舶也可以利用它稍得蔭蔽。如果用作水上飛機的中間根據地，那麼到挪威海岸還不及六百哩之遙。

現在戰爭逐漸發展爲制空權的偉大爭奪戰，每一方面都在爭奪這種在海陸兩方面獲得進展的先決條件，所以兩大洲間的格陵蘭，冰島，設德蘭羣島 (Shetlands) 和法羅羣島 (Faroes) 都是極端重要的戰略據點。

一個對於軍事完全外行的人甚至也會猜測這一次戰爭中雙方爲爭奪北冰洋和大西洋間通路的控制權起見，會發生多次決定性的海空戰。這條通路如果爲聯合國國家控制，他們便能用以最後進侵歐陸；如果被軸心控制，便可以進擊美洲的最脆弱據點。

第七節 從北冰洋到太平洋

聯絡北冰洋和白令海 (Bering sea) 太平洋的是白令海峽 (Bering Strait)，最狹處只有五十哩。所以與其說它是一條障礙線，毋寧說它是一條橋樑。據一般猜測，美洲印第安人的祖先在不算很久以前由亞洲移到美洲去便是取道這條路線。

佔領阿拉斯加的俄國探險隊渡過白令海峽時並沒有任何困難。

這條海峽雖然相當狹窄，但是只有冬季結冰，夏季的積冰界線甚至在北部及東部很遠之處。在夏季期間，白令海到遠至蘇聯堪察加的尖端還可以發現飄浮的冰塊。這便是說不僅阿拉斯加的一切港口理論上可以通航，而且加拿大的北冰洋港口如阿克拉維克 (Akavik) 等也有幾個月可以通航。由這裏到格陵蘭也想像得到有航路可通。這完全是日本的暖流有一支經過海峽的中部流向北去的緣故。

浮冰也許常常限制經過白令海峽的海道交通，但是少數蘇聯船隻却在極短的夏季幾個月中，在破冰船護送之下利用這條海道，在海參崴和摩爾曼斯克、亞爾于日爾之間來回通航。北冰洋一帶一旦建立起許多設備充分的航空根據地之後，西伯利亞的城市如安巴契克 (Ambarchik) 等也許就可往阿拉斯加的諾姆 (Nome) 科的亞克 (Kodiak) 甚至西特卡 (Sitka) 方面取得接濟，不願求諸更遠的蘇聯供應中心。

白令海峽的主要戰略價值在于他是軍艦的通道。在空中運輸機能全替代貨船以前，北冰洋岸航空根據地給養還是需要貨船來供給的。

白令海的南部乃是另一類問題的中心。

這一片幾乎完全被包圍起來的海面南方以美國所屬的阿留申羣島 (Aleutian Is.) 為界，這一條列島一直橫過太平洋以迄離蘇聯的科曼多爾羣島 (Komandor Is.) 三百哩以內之地

距堪察加的彼得羅巴夫羅斯克不到六百哩。彼得羅巴夫羅斯克距離千島一島最遠一島即欖筵島上最接近的日方根據地僅兩百哩。阿留申羣島中最遠的阿圖島 (Attu) 是不適於居民的。一九四二年初，最遠的美國前哨站是吉斯卡島 (Kiska)。阿留申羣島構成進攻日本本部的現存最大攻勢陣地 (吉斯卡距東京僅二千哩)，但是在攻勢和守勢兩方面，都須有良好的設備。美國在對日本作戰時，如果沒有蘇聯參加的話，也許會看着日本暗中派出一支艦隊，由蘇聯近海北上，佔領聖羅稜士島 (St. Lawrence I.) 和諾姆，從後路攻襲阿圖斯加南海岸。

如果蘇聯參加美國方面作戰，從科曼多爾和吉斯卡出動的海軍巡邏隊，應該可以阻止日本從事這種遠征，縱令這些海軍巡邏隊不能達成任務，蘇聯空軍也可以從這些根據地出動，圍殲日本艦隊。

在這北部地方從事軍事活動的重大障礙——這也是美國不願意把阿留申作為「全太平洋的主要據點」之理由——便是氣候。這一帶風很猛烈，寒暖流會合時所造成的霧，幾乎終年籠罩。空中活動自然份外困難。

第八節 北冰洋戰略

地球上適於居民的陸地之大半以及全世界人民的大部份都在北半球。只有一塊大陸即南美洲，才大部份在南半球上。我們還可以很肯定地說赤道以南還沒有發生很重要的事。

顯然的，南美洲便是將有最有希望發生重要事態的地方。

北半球的中心便是北冰洋，以北極為其中心。北冰洋其實是一種多島海。它像地中海一樣，也有兩個出口，一個在挪威和格陵蘭之間通至大西洋，長九百哩；另一個出口通太平洋，只長三十六哩，便是白令海峽。

這一片多島海所以沒有像地中海那樣，成為文明的中心（德國納粹地理學者吳斯Mermann V. 却把文明的興起追溯到由格陵蘭到歐洲來向北歐人身上），一個很好的理由便是北冰洋有好些部份都在大部份期間凍結，差不多全部洋面都有一部份期間凍結。例外的只有格陵威蘇聯海岸迄摩爾曼斯克一帶，因為灣流最後一支可以沖流到這裏。事實上，自從近代人們注意熱帶開發以來，人類似乎總在盡量避開北冰洋和它的沿岸地帶，這不僅爲了氣溫太低，而且半年白晝半年黑夜的情況也實使人難於適應。

這一切現在都變了。

在海洋方面，似乎從來不畏寒冷的俄國人，逐漸發現在破冰船護送之下，每年大概有四個月他們可能經過沿北部海岸由亞爾干日爾到烏厄倫（Ullens），彼得羅巴夫羅夫斯克和海參崴去，他們果然試驗成功。然後他們又設法在北極圈以北很遠的河口和海灣內開闢城市，引誘人民自動遷到那裏去居住。

可是真正的北極變遷却是飛機促成的。因爲目前轟炸機所能飛行以及新式客機和貨機

所能飛行的三萬六千呎高度，在北極上空並不比在赤道上空冷多少。運到蘇聯和挪威的供應品，也許可以用比現在更大的飛機飛過平靜凍結的區域運過去。如果取道北極，由洛杉磯到莫斯科比到里約熱內盧 (Rio de Janeiro) 還近些。由底特律 (Detroit) 到納維克比到佛吉尼亞洲的諾福克 (Norfolk) 近些，比到西雅圖也只遠了一點。由紐約或波斯頓到馬尼刺的最短航線是取道北冰洋，而伯利亞，中國西北四省和中國海！轟炸機和巨型貨機客機遲早總會取這這條路線，中間大概只要降落兩次便夠了。

軸心的軍艦和戰鬥機早已開始阻截聯合國家經由摩爾曼斯克對於蘇聯的援助。如果摩爾曼斯克失守，他們更能設法切斷由北美用飛機運到蘇聯或中國的接濟了。

如果日本能夠在內陸某處某點切斷西伯利亞鐵路，使蘇聯的遠東部份陷於孤立，蘇聯當局一定會以全年的空中運輸，以補充他們在夏季沿北冰洋岸海運之不足。

第九節 麻六甲海峽

由太平洋經過下沈大陸的遺蹟東印度羣島到印度洋去的一切水道中，要算蘇門答臘和馬來半島中間的麻六甲海峽以及英國的，華僑城市新加坡為最著名和最重要了。假如你繞道好望角的話，你也許寧可取道蘇門答臘和爪哇中間的狹小水道巽他海峽 (Sunda Strait)。但是如果你到印度或歐洲去——平時的大部份航運都是如此——那麼你大概總取道麻六甲海峽。這一條水路比其他水路安全些也更實用些。就戰略方面而論，它只怕空軍掩護下的

海陸兩路進攻。一百多年以前，偉大的萊佛士（Raffles）把爪哇和荷蘭交換馬來半島頂點的彈丸小島時，很多人都以為不智。可是以後却證明他是對的。

新加坡適當到荷印和中國海去的要衝。日本以閃電戰佔領新加坡不僅是對於傳統海權理論的致命打擊，而且使日本確實能夠經由麻六甲海峽進入印度洋。

麻六甲海峽在東端可以經過無數小島通中國，西面則為艦隊的良好陰蔽所在，這一支艦隊如果得到優勢空軍的保護，可以佔領加拉灣，攻擊印度洋上的筓鑰錫蘭島。

空權的發展已使這種水陸區域作戰性質比其他區域發生更大的變革。不過在軍隊，供應品和作戰重要裝備仍須由船隻運輸的期間中，麻六甲海峽仍舊是一條主要的走廊。這條海峽如果在敵人手裏，英國和荷蘭的失地除澳洲外必遭佔領，澳洲也將永遠處於危機當中。

日本如果不能佔領這條海峽，它在中國海岸的征伐也是岌岌可危而不能長久保持的。聯合國家如東奪回這條海峽，日本戰敗之期特不在遠，即使它能征服其他地區也無法濟於事。

英國，荷蘭和美國失去它們的東印度屬地，一部份由於缺乏準備，但更重要的是由於準備錯誤——沒有認識這種土地對於海陸空三方面良好合作戰會遭受多大壓力。要保衛印度，奪回已失去的主動地位，則收復麻六甲海峽乃是最切要的第一步措施。

麻六甲海峽以東，在澳洲的約克角（Cape York）和新內亞之間的托列斯海峽。這是西班牙人托列斯（Luis Vaz De Torres）在二六〇八年發現的，當時認為很有價值，所以嚴守秘密，到了一七七〇年，才被偉大的庫克艦長（Cook）重新發現。這條海峽名義上寬一百一十五哩，但據法國百科全書記載：「海峽中間因為珊瑚礁，淺灘，沙洲和小島塞佈，航海保險公司往往拒絕替經過這條海峽的船隻保險。」我很懷疑這點。因為和平時期，由巴達維亞到布利斯班（Brisbane）實有一條定期航線經過托列斯海峽的威爾士親王水道來往着（Prince of Wales Channel）。無論如何這條海峽也自然是夠討厭的，東面有大堡礁（Great Barrier Reef）為航海者的畏怖，西鄰亞拉佛拉海（Arafura Sea）的人口處也差不多被珊瑚攔阻着。

第十節 印度洋的南方門戶

由太平洋到印度洋的許多門戶中，最居南部的三道都在澳洲近海。最南端的門戶也許是最好的，而且不完全是一道門戶，它是紐西蘭羣島和法屬南極洲一部阿德黎地（Adelie Land）之間寬廣一千哩以上的一條開敞通路。這裏只要你在浮冰界線以北航行，是相當安全的。

當你離開澳洲的東部海港——布利斯班和雪梨（Sydney）——經珊瑚海（Coral Sea）和塔斯曼海（Tasman Sea）後你可以很自由地向南美或北美駛去。

但是如果你所路線是環繞澳洲的話，你必須在兩條很壞的水道中之一條覓取通路。托列斯海峽以及帝汶（Timor）和澳洲達爾文（Darwin）港間的帝汶海峽乃是航海家於可能範圍內盡量設法避免的路線。

由澳洲的海軍根據地雪梨到非洲和歐洲去的船隻來往必經澳洲和塔斯馬尼亞（Tasmania）之間的巴斯海峽（Bass Strait），這在航海者看來，也不是安暢的。這條海峽大約有一百三十八哩寬，潮水高十呎至十二呎，海流速度每小時三四哩，還有珊瑚礁和討厭的小島。

澳洲所有價值地區大部份都托列斯海峽和巴斯海峽之間，所以我們可以說大自然使澳洲得到很好的保護，以抵抗從西部來的海上攻擊。從雪梨出動的軍艦和以陸上為根據地的飛機應該完全可以封鎖巴斯海峽。

它們的最艱巨工作也許是保護數百哩外的紐西蘭羣島。我們可以預料在陸海空三方面作戰的敵人會完全避免托列斯海峽，由新幾內亞向東，利用所羅門羣島，新赫布裡底羣島（New Hebrides Is.），斐濟羣島（Fiji Is.）和新喀里多尼亞羣島（New Caledonia Is.）為到紐西蘭去的踏足石，以圖在進攻澳洲之前先把澳洲和南北美洲隔絕。

日本在珊瑚海的首次攻擊似乎已經增強了這項理論。關於戰略問題的一件最頭痛的事，便是敵人常常曉得你所曉得的一切而且比你曉得還要多些。

第十一節 印度洋上的通路

印度洋完全不是一片大洋；它僅是開向南冰洋的一片大灣；而所謂南冰洋者其實也不是洋，僅是給予其他大洋鄰接南極洲部份的名稱。我們只要想着，所謂印度洋者僅是好望角和澳洲的留文角（Cape of Leuven）之間以及其間聯絡線以北的一片海面，但它還是頗大的一片。從好望角到澳洲的佛利曼特勒爾（Freemantle）有四七一一海里。從兩角之間的聯絡線到這大灣的頂端，例如印度的喀喇蚩（Karachi），也超過四千海里。

這片「大洋」西邊以非洲以及阿刺伯方面長達千哩的海岸稱為哈達拉毛（Hadramaut）的爲界，東邊緬甸，泰國，馬來半島，荷屬東印度和澳洲爲界。頂端（北部）歧分爲二，即阿刺伯海和孟加拉灣，隔在中間的是印度半島。

北角還有兩個袋形海面，亞丁灣（Gulf of Aden）和阿曼灣（Gulf of Oman），從亞丁灣通到紅海，經蘇彝士運河到歐洲去，阿曼灣則通波斯灣，再經伊拉克利用公路可以通到黑海，達達尼爾海峽和蘇聯。從亞丁灣或阿曼灣向西北到北海的通道乃是切歐亞非大陸爲二並在戰略上居控制地位的最短和最切實際的一條路線。

在北角孟加拉灣的頂端，是通陸路起點。自馬來半島和荷印澳洲往來，有三大通路（其中還有許多少小的），通往中國海的是麻六甲海峽，通往珊瑚海的是帝汶海——阿拉佛拉海——托列斯海峽，另一條是澳洲和塔斯馬尼亞間的巴斯海峽。在此以南便是週繞

全球的南冰洋。

印度洋乃是天方夜譚中航海家辛巴德 (Sinbad the Sailor) 的活動園地。它是一個通到許多地方去的中心。因為你由這裏可以到很多地方去，所以這片水面在全球性戰爭中是具有重大戰略意義。

在第二次世界大戰開始時，印度洋上的一切戰略據點，以及許多分散島嶼的大部份，都在不列顛聯合國手裏。非洲南端開普敦，控制紅海入口處的柏培拉 (Berbera) 和亞丁，波斯灣的西南邊，印度約控制根據地孟買 (Bombay)，錫蘭的可倫坡和亭可馬里 (Trincomalee)，新加坡和澳洲，都在英國人手裏。其餘的戰略據點不是荷蘭的（在東面）便是法國的。荷屬東印度控制着通太平洋的小水道。法屬吉布的 (Djibouti) 也能控制紅海通道，法屬馬達加斯加和它附近的第亞哥蘇勒士 (Diego Suarez) 海軍港乃是威脅一切繞道好望角交通的衝要所在。如果非英國的「闖入者」侵入印度洋只攔佔得一邊的根據地，海運雖然危險，還可以繼續進行。如果它攔佔兩邊的根據地，或者更壞一點，佔領了錫蘭，那麼印度洋更會由英國的廣大海道網轉變為雙方空軍和海軍的戰場。從印度洋各根據地出動四敵方優越艦隊可以把不列顛聯合國裂成碎片。

如果敵人沒有佔領這些根據地，他們必須由陸上作戰「側擊」英國在印度洋的地位，所經過的也許是西北角和東北角的國家，而以印度為目的地。這兩處角落必須先事征服。如果

德國人控制「阿刺伯海」，日本控制了孟加拉灣，那末不管不列顛聯合國能繼續保持多少島嶼根據地，印度洋情勢就要變質。南非和澳洲間的交通，或南大西洋和南太平洋間的交通，也許會移到南冰洋方面或者根本斷絕。

第十二節 非洲周圍的易航通路

非洲是人類最後進入和從事探險的一個大陸，但是周圍的海路却是世界上最寬敞易於航行的海洋間通路。

合恩角是航海者所害怕的，但是他們都喜歡好望角。它不像合恩角那樣一直向南極洲伸展。它不凍結或受狂風侵襲以致通行不易。

開普敦可以稱爲「地位適中」。從那裏到巴西的里約熱內盧和納塔爾，到非洲西岸的佛利敦 (Freetown) 和巴得斯特 (Bathurst)，到亞丁和紅海，到喀喇崙和波斯灣，到錫蘭的可倫坡，到澳洲的佛利曼特勒爾和阿爾巴尼 (Albany) 都不到四千五百哩。而四千五百哩正是最新式轟炸機或運輸機的航程。

開普敦的門戶開敞，神出鬼沒的潛艇很難得到蔭蔽。附近也沒有島嶼可供來自海上或空中的侵襲者佔據，以爲施行空襲的根據地。

從在一四八八年最先由里斯本到達好望角的狄亞茲 (Dias) 以及在一四九七年繞過好望角入印度洋的代斯伽達加馬 (Vasco Da Gama) 到在第二次世界大戰期間經常由紐約和費城

運輸作物資到紅海根據地的美國人，航海者永遠覺得，在航程相等的一切海程中，到好望角的海程乃是平時最愉快戰時最安全的海程。怪不得以前英國人堅決要從荷蘭人手中把它奪過來，使它成爲不列顛聯合國的一部份。因爲在戰爭期間，即使蘇彝士運河閉塞，還可以由這條路通達印度洋。

第十三節 東半球的偉大內陸水路——地中海

有二千五百年時光——直到一四九二年爲止——割裂東半球爲兩個不等部份的偉大地中海水道乃是世界上最重要的大路。直到非有友好的土耳其人佔領君士坦丁堡和蘇彝士，決心阻礙交通，以及美洲發現之後，它才居於次要地位。

在希臘羅馬時代，人們可以乘船由尼羅河上溯，再經波斯王達利亞斯（Darius the Persian）所開的一條運河到紅海去。一千年來這條運河業已淤塞而且被人遺忘了。

在中世紀時代，意大利的航海者又重新使地中海成爲東方和西方的主要聯繫。比薩人，熱那亞人和威尼斯人的大划船不斷來往於埃及和意大利，地中海各港口和倫敦橋之間，以歐洲的物產交換東方的物產。

在這些期間內，地中海乃是一條商務上的鏈鎖，但也是一條戰略上的障礙。漸漸地英國人控制了許多戰略點並在上面設立根據地。直布羅陀，馬耳他和亞歷山大港，只要有海軍力量，都可以保持。它們在對拿破崙和在一九一四年對德國作戰中，都沒有被人佔奪。

。同時蘇彝士運河也已經鑿開，這偉大的內陸水路更延長一六〇八哩，伸展到亞丁灣和印度洋上來。這全部通路都在英國或在友邦手裏，使大英帝國可以安枕無憂。

但在十九世紀，西班牙，法國和意大利都取得它們在北非的海外領土，建立在地中海上維持他們到海外領土的交通線去切斷英國縱貫地中海的交通線。地中海的長度大約等於廣度的五倍，更被意大利半島，西西里和馬耳他分為兩部份。從直布羅陀到馬耳他大約有一千哩。橫斷最廣的部份，即從馬賽或土倫（Toulon）到阿蘭（Oran）或阿爾及爾（Algiers）或比塞大（Biserte），恰好超過上述距離之半。從法國的阿蘭到西班牙在喀他基拿（Cathagen）的根地僅一一五哩，而阿蘭乃是等候進出地中海船隻的最適當地點。所以在正常狀態之下，維持南北向的較短航線比維持東西向的較長航線容易得多。在任何情況之下，如果有兩個地中海國家致力於切斷地中海的東西交通的話，英國是不是能控制這條路線，實成問題。這一點也許可以解釋英國為什麼要在一九四〇年七月忙着攻擊阿蘭港方面可能成爲敵對方面的法國艦隊。

空軍力量的發展使地中海上的東西交通益見危險。事實不久便表現出要維持東西通路的航行，並阻塞阿南北通路，非在空軍方面佔絕對優勢不可。德國和意大利曾以不斷的轟炸使馬耳他失却作用，而把護航隊很安全的偷駛到利比亞去。亞歷山大港的英艦永遠在感受危險，大阿多（Cyrene）港的意艦也是如此。簡言之，在德義佔有西西里，吉里特（Crete）

和 比亞的情況之下，地中海不過是大西洋和印度洋間長約四千哩的一條大河而已。它仍舊是一條極端重要的戰略障礙，對於埃及，蘇彝士以及僑人垂涎的中東具有保護作用。這條偉大內陸水路如果被一個擁有強大陸軍，空軍力量也優於我們或我們相等的敵人奪去，那麼這個敵人的勢力一定可以擴展到東半球的大部份。之，如果聯合國家擁有絕對優勢的空軍力量，便可以在這內陸水路中肅清敵方船隻，摧毀敵方艦隊，選定適當的時間和地點，進發軸心控制下的脆弱南歐。

第十四節 直布羅陀海峽

直布羅陀海峽是希臘羅馬時代的世界盡頭，過了這裏便是天堂裏人所住的島嶼了。其實：堅苦冒險的腓尼基航海者至少早在紀元前六百年便已乘快划船越過這條海峽到威爾士的錳礦產地去，而且還有證據可以證明他們差不多在同一時候便已到過好望角。直布羅陀海峽南面是摩洛哥山地，北部是西班牙南部內華達山脈(Sierra Nevada)和直布羅陀岩崖本身。後者拔海約一千四百呎，而且在空軍力量和超級炸彈發展以前，乃是世界上最堅強的要塞。甚至到了今天，它的曲折的隧道也無法加以炸毀，但是它的設備完善的港灣却可能被破壞，以至於不能停泊船隻的程度。如果沒有軍艦和飛機協同，這塊岩崖仍將成爲在一條寬僅九哩的海峽旁邊的設防點，無法（至少在晚上）阻止或控制海峽的交通。然而，這塊岩崖可是世界上的戰略最重要據點之一。

海峽本身深逾一千三百呎，有一條緩慢的海流由這裏流入地中海。非洲方面的突出據點哥達(Costa)，沒有直布羅陀那樣壯麗，但是因為地位很低，目標小得多，所以在現代戰爭中有極大的便利，它所能得到的蔭蔽和直布羅陀差不多，但比直布羅陀更接近設備充分的飛機場一些。

在地中海以內，沿非洲海岸，有三個優良的法國海空軍根據地：阿爾及爾、阿爾及爾和比塞大。比塞大和馬耳他正好立於競爭地位，為一個良好的堡寨，把地中海在最狹處隔為兩部。

第十五節 蘇彝士運河

如果蘇彝士運河在一四九二年便已鑿開，美洲的發現也許還不到一百年。歐洲人並沒有想到美洲去。他們真正想要得到的乃是「歐菲爾」(Opfer)可能在蘇門答臘)的金子，以及出產香料的島嶼。

現代的蘇彝士運河是法國人雷賽布(Ferdinand de Lesseps)經十五年的開鑿，在一八六九年前所完成的。它在法律上屬於一個國際性的公司；但是却受英國的控制。它運出口處以內，約有一百零九哩長。

它是橫斷「世界大島」(德國的地緣政治學者們所謂的歐亞非)的偉大內陸水路的鏈鎖，聯結地中海、北大西洋和紅海、印度洋，直到太平洋。所以它的戰略意義是重大無比。

的。從利物浦經蘇彝士運河到孟買的海程顯然比繞过好望角近得多（約近四四五七哩）。
橫濱近三、三二三哩，到墨爾本（Melbourne）近八七二哩。一九三七年時，向運河公
司繳納通過稅的船隻有六，六三五艘，載客六九七，八〇〇人，貨物三千四百萬噸以上。
事實上是聯絡三大洲一道長溝。大部份都在淤軟的土壤中挖掘而成，所以需要不斷的
疏濬，才能免於淤塞。它沒有水閘，所以不怕轟炸，沙土的淤塞可以很快和容易地移去。
運河的東有一條鐵路通巴勒斯坦（Palestine），由那裏可以到歐洲或到波斯灣上的巴士拉
（Basra）飛機和鐵路可以替運河分載一部旅客。因飛機，火車和卡車運載高價的貨物可
以快些，便宜些。油管可以輸運美素不達米亞（Iraq）和伊朗的石油。但是從軍
運和載重的運輸而論，蘇彝士運河還是世界上一條重要的交通線。

但是它的功用必須決於偉大內陸水路——地中海——運河——紅海——的能夠保持通
航。縱令英國能夠保持直布羅陀，馬耳他，亞歷山大港，蘇彝士，塞得港（Suez）和
亞丁，假定地中海上有一個大國附敵或被敵人佔領的話，商船或運輸艦隻通過這條水路，
除海軍的控制海權之外，還要有優勢空軍爲之掩護。如果沒有這種空軍力量，這條經過這
「世界島嶼」的內陸水路將不成其爲通過，只是交戰雙方前進的障礙而已。

第十一節 紅海和亞丁灣

紅海是一條有一千五百哩長的海洋，海水溫熱，常冒蒸氣而不很深；造物很可以容易

將海底上留出一條乾路，使以色列人子孫離開埃及徒步跨過去。

紅海邊上最有趣的城市是麥加 (Mecca) 的外港熱他 (Hodeida)，在平常時期，每年總有萬千虔誠的回教徒進香者在這裏登陸。沙特阿刺伯便是靠着這些進香者所花的錢以維持國用。在政治上論，最重要的城市是意屬厄立持里亞 (Ethiopia) 的馬蘇阿 (Massawa)。墨索里尼便會從這裏派遣軍隊和物資進入附近的阿比西尼亞，從事一種一向最錯誤的冒險。一九四一年美國開始擴展一個根據地，接濟以蘇彝士運河為中心作戰的聯合國家軍隊，這個根據地也是在馬蘇阿。

法屬吉布第和英屬亞丁控制着海峽和亞丁灣。英國柴拉 (Zaila) 和亞柏培拉，意屬的阿盧拉 (Alula) 是二等海港。

巴布厄爾曼得峽 (Bab El Mandeb) 在平常時期乃是世界偉大門戶之一。但是如果地中海不能通航，紅海和亞丁灣也將成為在中東戰區作戰國家的巨大外港，如果蘇彝士被佔領，這裏將成為需要艱苦防衛的第二線。

此
页
空
白

第二章 陸路

第一節 由歐洲到中東

麥金德爵士 (Sir Halford Mackinder) 在一九〇四年，於研究最先出現於俄羅斯東部和中亞細亞的無數游牧民族之後，曾經在倫敦作一次演講，題為「歷史的地理樞紐」。他的論點是世界史乃是大陸中心的民族對「外國」的民族向外推動的結果。麥金德把歐亞非三洲看做一個單位。即世界大島。他說，地球的十二分之九是水，十二分之二是世界大島，其餘的十二分之一是其餘的陸地。分散的十二分之一決不能和集中的十二分之二相敵。

差不多一小時，有些德國人已經得到另一種結論：便是為統治歐亞非三洲起見，你必須把它們分割為二！這正是英國人以他們習於海陸生活的本性，在過去一世紀半期間所完成的工作。他們已經完全控制了經由地中海，紅海到印度洋和太平洋去的偉大內陸水路。

在空權尚未建立的時代，你只能以一個超越的艦隊，才能把另一個艦隊驅出戰略地位，這是德國所無法做到的，因為英國已建立的艦隊已經太大了。但是你儘能佔領一條和海上航線平行的廣闊地帶由北海到紅海和波斯灣，把世界大島分成兩部。一旦你能在蘇彝士方面切斷水路，你便可以利用優勢的陸權，一手取非洲，一手取印度。當這些日耳曼人控

制了德意志帝國之後，他們便開始「東進」，開始在柏林和巴格達（Bagdad）之間鋪設具有戰略意義的鐵路。

一九一四年時，他們曾以打擊英國和吞沒大英帝國的要害爲其主要工作——但最後却失敗了。失敗的原因之一是因爲他們的土耳其盟友無法依照計劃，佔領蘇彝士，切斷內陸水路。

在第一次世界大戰之後，德國陸軍地理學者豪士荷佛（Karl Haushofer），在麥金德的著作中發現以陸權的優勢壓倒海權乃是使德國支配世界之適當辦法。德國的地理部位差不多和俄國一樣好，爲世界大島的「心臟地區」，並能控制世界大島。豪士荷佛後來成爲特勒的心腹。結果是沿柏林巴格達鐵路再來一個「東進」，這一次成功的希望還要大些。因爲一九三九年時，空軍力量已經可以使地中海無非通航，同時在意屬利比亞方面，德國還有一處在非洲的根據地，可由兩路進攻蘇彝士，再由那裏繼續向巴格達和波斯灣進迫。

在兩次世界大戰之間，巴格達鐵路以及另外數條，都已經完成。你可以由挪威的納維克由鐵路到波斯灣上的巴士拉或蘇彝士去。由蘇彝士可以到尼羅河。從巴士拉你可以乘卡車越過伊朗和俾路支（Baluchistan）。或者你可以由華沙（Warsaw），取道巴庫（Baku）到中東。或者從莫斯科，乘火車到塔什干（Tashkent），再從一條不很難走的牛車路，到達阿富汗京城喀布爾（Kabul），由這裏步行到印度，只要經過一條開普爾山口（Khyber Pass）

便到了。

敘利亞的鐵路和柏林巴格達鐵路之間有錯綜的汽車路爲之聯絡。甚至阿刺伯境內那不大好走的道路，設備完善的汽車也完全可以通行。從巴格達，假如你願意的話，可以繼續由公路到德黑蘭（Tehran）去，從那裏起，公路和鐵路聯成一條完全可以通行。交通通到蘇聯去。

簡言之，現代的科學發展使優勝的大陸強權國家不斷獲得便利，這些便利甚至不是麥金德所能想得到的。你只要能消滅兩側的敵人，就可由大西洋推進到印度洋去。

第二節 從中東到遠東

全球性戰爭需要及各大陸的形勢。繁複的交通需求繁複的想像。現在戰爭的勝利者往往是預先用過最多腦筋的人們。

近年以來，遠東和中東間交通增加，已經到了令人不能置信的地步。在二十年前，你必須取道伯利亞鐵路，然後走海或飛機。其後蘇聯人建土耳其鐵路，聯絡西伯利亞和土耳其斯坦（Turkistan）與海旁邊。克拉斯諾夫斯克（Krasnovodsk），在遠東內海。彼岸你可以等候另一路火車到敘德和歐洲去。其後英國人又延長印度境內的鐵路，越俾路支到伊朗的薩希丹（Sahistan）。伊朗人也努力完成一條由波斯灣到其海邊上的沙王港（Bandar Shah）的鐵路線。當由德黑蘭到太不里士（Tabriz）的支綫完成之後，你便可以

由摩曼曼克乘火車到德黑蘭附近的庫姆 (Kum) ，然後乘汽車經數百哩長的完美公路到薩丹去，再由印度的鐵路到加爾各答，甚至再到阿薩密省 (Assam) 的薩地雅 (Sadiya) 或伊姆法爾 (Imphal) 去。但是你還沒有到達遠東。在伊姆法爾和緬甸的卡勒瓦之間，有一條穿過世界上人跡罕至區域的叢林小徑。英國的殖民者不是爲了喜歡汽船，便是爲了害怕印度的民族主義，在印度和緬甸之間，老是不願建立任何適當的陸路聯繫。所以在他們失去仰光之後，便不能多派海軍入緬。從東方攻擊印度的惟一途徑便是由海路到吉大港 (Chittagong) ，從泰國你可以乘火車到新加坡或河內 (Hanoi) 去。

鐵路軌距的寬狹，乃是一種障礙。緬甸和阿薩密的鐵路大部份都是狹軌的。伊朗的鐵路是歐洲式，或稱標準軌的——寬四呎八吋半。印度大部份的鐵路軌距都是五呎六吋寬的，是世界上最寬的軌距，比蘇聯的寬軌還寬六吋。雖不免時時換車，但總還不妨礙交通。這一切，意是顯然的：如日本佔領印度，德國越過高加索，他們便可以對全部亞洲大陸從事鉗攻勢，完成「日曼主義者，地緣政治學者和「八絃一字」提倡者的最瘋狂幻想。軸心如果能完這種行動，他們的勢力便更加無法動搖了。

第三節 歐洲和遠東

在這戰之前，你由倫敦到香港乘飛機大概要一星期，由海路大概要三星期，乘火

車到海參威大概要十天。最後一條路線乃是歐洲和遠東之間惟一真正的新式陸路交通。但是還有一條路線，乘火車到土西鐵路（塞吉奧爾（Sergio）），那裏假如你不能在哈密乘飛機，可以採取兩種交通法之一種，便是乘卡車或駱駝。假如你能夠乘得着卡車，在一七七〇哩的旅程中不致耽擱的話，可以在十五天左右到達蘭州；駱駝是不會耽擱的，但是如果騎着駱駝走，同樣的途程要花一百二十天。這已經是走得很快了，你應當想起馬哥孛羅和他的父親，叔父由威尼斯到北平，還花掉更長得多的時間哩。（但是在另一方面，在蒙古勢力最盛時，他們的驛運快速制度使由基輔（Kiev）到中國只花一百六十八天，快到令人無法置信的地步。）

從這一切我們可以看出，在現行戰爭中，任何八們組成的大團體如果希望經過亞洲在兩大洋之間來往，最好取道西伯利亞鐵路，而且記着，假如他們的護照顏色或他們的武力許可的話，最好取道中國東北的捷徑，不要不走那裏而在蘇聯的領土上繞遠。

這是一條良好而堅固的鐵路，最近已鋪設雙軌。想儘量避免利用海道到蘇聯去的美國人也許可以在西伯利亞的科索摩爾斯克登陸（如果取道阿拉斯加公路的話，這件事應該不很困難），然後到中國和蘇聯去。

在戰略上同等重要的便是由科索摩爾斯克向南到海參威附近的伏洛希羅夫（Voroshilov），然後向西到哈爾濱，再向南一直到長江沿岸的漢口的一條鐵路，這條路線還可以和

由朝鮮和日本通來，鐵路聯絡。廣闊的長江上沒有橋樑，但是你可以乘渡輪到南岸的武昌，乘另一路火車到衡陽，而與由上海來的鐵路相遇。從這裏換車到柳州。從柳州你可以一路到越南邊境的鎮南關，走路或乘卡車都可以。從鎮南關你可以乘另一路火車南行，縱貫越南到西貢。從西貢到新加坡，經由泰國的曼谷（Bangkok），一路都有鐵路可通。

這就是說由橫濱到新加坡的一片廣大戰略區域中，有其主要的海陸聯繫，還有一條幾乎完成的並行鐵路綫。一旦這兩條路綫入於一個國家之手，那麼要想對這個國家作戰，必海陸並進，可能還要由空中進攻。或者具體言之，要想把日本人驅離他們以閃電戰所征服的土地，不僅要在海上擊破他們的艦隊，並且必須同時在亞洲大陸各地登陸。除非這件工作可以由海空兩方面進攻日本，臆本會的方法完成，或者除非中國或蘇聯從內陸的出擊能夠完成陸路作戰的工作，否則進攻日本很難奏效。

從陸上進攻日本並非特別困難，因為在蘇聯和日本的鬥爭中，蘇聯軍隊的進攻日本有如德國軍隊在歐洲方面進攻英國的同樣便利，便是他們都有大陸上的根據地和供應地帶，有許多領土可供撤退之用；他們可以進擊敵人的心臟，而日本人至多只能擊傷蘇聯伸出來的一隻手臂而已。

第四節 黑暗大陸上的交通

自從文明誕生以來，非洲便已經為一般人所購得的地方。但是在一八六七年亞當（

Adam) 和布勒克 (Charles Black) 在愛丁堡出版「世界全圖」(General Atlas of the World) 時，在含有最新發現和新疆界的五十六幅地圖中，只有四幅是關於非洲的。只有少數沿海國家是繪得相當正確——北部海岸的埃及和蘇丹，南非，海岸綫都繪得很好。內地則大部份都是空白或者題上「野人圖」或「類同字句」。

非洲是世界第二大洲，從東到西有五千哩，由南到北有四千八百哩，面積約有一千二百萬方哩（四倍於美國的面積），海岸綫長一萬六千哩，但是這一塊土地，只有兩三處爲人所熟知。它因爲缺乏可航的河口或深灣，所以除了沿尼羅河流域之外，簡直無法進入。

十九世紀下半期，歐洲各國都競相佔領非洲的大塊土地；到了一九三五年，最後僅餘的兩塊獨立土地是阿比西尼亞和利比亞。一兩年之前，阿比西尼亞也被侵襲，非洲僅成爲歐洲的附屬品，在地理上僅以地中海和紅海與內陸水路和歐洲亞洲分隔。一八八〇年到一九〇〇年的二十年間，乃是非洲的探險和名義上佔有的時期；實際的佔領直到第一次世界大戰以後才開始。

這種佔領是採取由邊緣到心腹的多滲入形式。沿海三十處以上的城市，差不多有廿條是鐵路起點，但是大部份的鐵路並未進入腹心，不遠便終斷了。甚至到了今天，還沒有一條縱貫大陸的鐵路，也沒有這種鐵路在積極建築中。議論紛紛的「開普敦—開羅」鐵路雖然

有三分之二斷斷續續地存在。從開普敦或依利薩伯港你可以乘火車北行到布洛根希爾 (Broken Hill)。有一條曲折的公路可以使你到尼安科羅 (Nankolo) 去。然後換乘船隻。在基哥瑪 (Kigoma) 再乘火車到萬薩 (Mwanza)。渡維多利亞湖 (Lake Victoria) 到恩德培 (Entebbe)，然後由鐵路和公路到米巴 (Miba)，再由尼羅河下溯到塔拉格瑪 (Taranga)，在那裏你可以乘駱士極 (Khartoum) 的火車到哈爾法水草田 (Wadi Halfa)，由此更由尼羅河到亞酸 (Assuan)，換乘火車到開羅，亞歷山大港和蘇彝士，或者如果時間充分，可經巴勒斯坦，敘利亞，土耳其，達達尼爾海峽到挪威的納維克去。

從北到南縱貫非洲西部，你可以由地中海法屬阿爾及爾或非利普維爾 (Philippeville) 乘一種沙漠汽車越過撒哈拉大沙漠，一直到英屬拉各斯 (Lagos) 或法屬的哈庫 (Harcourt)。其西的縱貫撒哈拉沙漠鐵路是由阿蘭經葛奧 (Gao) 到科多瑙 (Cotonou)；向西則經丁布各部 (Timbouctou) 到達喀爾和庫那克利 (Conakry)。

在南部你可以由斯瓦科普蒙特 (Swakopmund) 或廣得立次 (Luderitz) 經德阿爾 (De Aar) 到依利伯或東倫敦 (East London)，或者在德阿爾換車，向北再折向東，到德班 (Durban)，羅倫索馬貴斯 (Lawence Marquie) 或貝班 (Berna)。較好一點，你可以由大西洋岸的羅必多 (Lobito) 乘火車經坦石 (Tense) 到布洛根希爾，然後到印度洋岸的貝或達累斯薩拉姆 (Dar-es-Salaam)。這一切路線都不免混雜和緩慢。一條有

用的橫斷大陸路線是由杜阿拉 (Douala) 乘火車到雅得 (Younde)，從那裏乘卡車到大沙漠南部邊緣的拉密案 (Fort Lamy)，然後向東到蘇丹境內的鐵路起點厄爾荷卑德 (El Obeid)。

但是最好還是取道航空綫。美國半官方經營的郵航機可以把你從美國的大西洋岸帶到拉格斯，另一架飛機可以把你帶到蘇丹，再換飛機到開羅。在開戰以前，這類的航空綫很多，有比利時的，有法國的和英國的，比較著名的是一九三一年開航的開普敦開羅綫。

最後分析結果，把現代的人帶到非洲去使非洲文明的不是鐵路或公路而是航空綫。同時橫貫非洲腰部的卡車路以及上空的航空綫已使近東戰略發生變革，而在地中海閉塞時，可以代替地中海一部份的功用。

法國在西非洲中部開闢新公路的結果，可使西非海岸和摩洛哥，阿爾及利亞，西班牙和法國獲得更密切的接觸。假如這種工作是有多少意義的話，那只是表示法國在控制西非各港的支配權上獲得驚人的進展。這些港口是到南美去的天然跳板，從這裏出發的船隻也可以沿海岸直駛歐洲。

這些事實中埋藏着戰爭的炸藥。

第五節 澳洲

這是最小的一塊大陸最大的一處島嶼。它佔了全部不列顛聯合國面積的五分之一。它

和美國一樣大。但是人口只有七百萬人。這些人民都是富於創業和冒險精神的，他們很能適應環境，他們也是良好的戰士。但是他們却未能真正在本土殖民或者加以好好的開發。假如他們的這處大島不是完全位於世界交通路線之外的話，也許老早便已發生爭執了。從地質構造說，它是海洋洲（Oceanic）的一部份。只要把周圍的海底昇高二百呎，這個大島便會和新幾內亞，塔斯瑪尼亞聯成一氣。

澳洲為便利起見，可以分成三部份：（一）西部高原，包括西部的大部份和酷熱的北部；（二）中央低地，包括一片廣大區域，一部份是乾燥缺乏水份的；（三）東南山地，佔全地面積的六分之一，差不多所有的人民和工業都集中在這裏。

全洲陸地的大部份除非進行灌溉，否則都為不毛之地，所以這七百萬人民認為要開發土地不如從事其他工作。而且因為他們所要去的大部份地方都有船隻可通，所以鐵路建設非常落後，以至令人不能置信的程度。澳洲人否認這一點，他們堅持他們的國內每一個人所分得的鐵路綫比其他任何國家都長，這是很正確的。但他們忘了同時說，每一方哩土地所分得的鐵路綫除了巴西和埃及之外，比任何其他國家都要短。如果現有的鐵路綫軌距都是相等的，那還不算太壞。但是事實並不如此。這些鐵路有三種系統，即寬軌，標準軌和狹軌。你可以乘標準軌火車由雪梨到阿伯雷（Albury）或由奧古斯大（Augusta）到卡爾哥利（Kalgoorlie），但是你由雪梨到墨爾本去，却不能不在中途換車。由南到北也沒

有直達的鐵路綫，越過麥當納爾山脉（Mac Donald Range）的中段是以公路代替的。這個大島使七百萬人民生活得很好，天然資源相當豐富。它輸出小麥和羊毛，它出產煤和相當豐富的鐵以及其他金屬。大部份的市場都在南部。工業只在這次戰爭中才迅速發展。

爲了這一切理由，澳洲是極難攻的。除了由空中運輸之外，它的數目有限的防軍，很難在被攻擊的任何地點迅速集中。

但爲了同樣理由，要進侵澳洲也極端困難，要征服她幾不可能。我們可以很肯定地說，軸心侵略者，不致立即企圖攫佔這一廣大平坦空虛的大陸，而將加以圍困，使守軍和外界隔絕而自。屈服。

第六節 橫貫北美和中美交通綫

在一切大塊陸地之中，北美有最好的交通綫。從哈里法克斯到魯伯特太子港（Prince Rupert）和溫哥華（Vancouver）有兩條差不多完全分開的鐵路綫橫貫加拿大，只在溫尼伯（Winnipeg）有一個戰略交叉點。在道松河（Dawson Creek）方面，加拿大國有鐵路和新築的阿拉斯加公路相接，這一條公路，不久將有一條由西雅圖到諾姆的鐵路和它並行。因爲我們該應不要忘記，汽車運輸在大量裝運人或物資方面，永遠不能和鐵路競爭。

橫貫美國的至少有四條鐵路幹綫，雖然它們大部份都匯合於芝加哥，但是經過聖路易（St. Louis）和新奧爾良（New Orleans）的其他兩條鐵路綫也有很大的運輸能力。縱令底特律和新奧爾良都在敵人手裏，兩洋中間的重大運輸也還可以由中部的路綫維持。更加上世界上最完善的公路系統，橫貫美國的軍事交通似乎足以應付任何意外。這一個國家的運輸網比較其他任何國家的運輸網更能支持集中的空中轟炸，而能繼續發揮效力。

中美雖然交通比較缺乏，但在理論上仍有很充分的橫斷鐵路。委拉克路斯（Vera Cruz）到曼薩尼羅（Manzanillo），委拉克路斯和墨西哥港（Puerto Mexico）到薩利那克盧斯（Salina Cruz），巴利俄港（Puerto Barrios）到聖約瑟·科蒙（Limón）到奔塔勒那斯（Puntarenas），克利斯多巴爾（Cristóbal）到巴爾波（Balboa）都有橫斷的鐵路綫。不過我們必須記住這些鐵路綫建築設備都很壞。但縱使這些路綫能完美暢通，它們除能供給防軍應用外，在某種情況之下，反可資為敵人入侵的路綫。到那時美洲人也許會懊悔當初為甚麼要建築這種鐵路。

美洲的南北交通不很令人滿意。計劃中的汎美公路還是「斷斷續續」，從緬因（Maine）或西雅圖到巴拿馬都還沒有大道可通。太平洋岸的西北部方面，南北方向的鐵路很少。但是墨西哥北部，却有三條南北向的鐵路綫匯合於墨西哥城（Mexico City）。從那裏有一條鐵路綫南下，一直通到封塞卡灣（Fonseca Bay），但這條鐵路內火車走得很慢而且

要時時換車。

大體而論，北美大陸的交通是值得讚佩的。北美各國如果聯合起來，縱令不把它們現有最多數的運輸飛機計算在內，也有一切可能。設備可以使大量的兵員和物資在空前最快的大規模集中。在珍珠港事變之後，陸長史汀生已經可以不妨礙正常交通，運輸數十萬軍隊歷長遠的路程而毫無困難。船隻運輸方面也是如此。在戰時，運輸費用並非重要問題，而且船隻比海岸更暴露於外來之攻擊，所以運輸供應品越過北美大陸（甚至包括各站裝運和起卸時損失的時間在內）比經由巴拿馬運河的海道更容易些和迅速些。

第七節 貫穿南美的交通綫

南美洲是第三大的大陸而是除了澳洲之外，乃是人口最稀少的大陸。從加勒比海到加里納斯角（Punta Gallinas）到合恩角是四千七百哩。從巴西突出部份一端到納塔爾到秘魯的巴利納角（Punta Parina）是二、一五〇哩。它狹窄很細的巴拿馬地峽上像一個倒轉的扇帶一點畸形的梨子，而且在平常垂直懸掛的地圖上看來，有搖搖欲垂的危險。它的九千九百萬居民當中，沒有幾百萬是純粹的歐洲人，其餘的都是雜種，純粹的印第安人或純粹的黑人。還有好些在政治方面仍未被同化的德國人和意大利人，大部份都住在巴西和智利，他們是危險份子。

這塊大陸上有十個獨立共和國和三塊較小的歐洲殖民地，莫荷法屬的圭亞那。巴西

比美國還要大，但大部份都是無人居住的。最小的共和國烏拉圭，並不比美國的北達科他 (North Dakota) 州大多少。

這塊大陸很整齊地分為三個地理部份，每一部份都面對着一片分隔開的海洋：便是世界第二大山脈的安第斯山 (Andes) 以西的長條地帶；安第斯山以東亞馬孫河以北的一塊地區；還有一塊是安第斯山以東亞馬孫河以南之地區。沿亞馬孫河上溯可航一二千哩，而且它的流域極廣，但是從亞馬孫河到太平洋或加勒比海都要經過十分難走的陸路。

西部的長條地帶足有二千六百哩長，其中包括智利，玻利維亞的一小部份，秘魯和厄瓜多爾的大部份。在太平洋岸上良港比較少。

哥倫比亞的大部份，委內瑞拉和圭亞那都向北面對着加勒比海，而且是美國的重大利益所在。這一地區和其餘兩區中間的交通必須利用飛機或乘船繞過巴西的突出部份或取道巴拿馬運河。

大西洋岸部份包括最大的國家巴西，被亞馬孫河谷分成聯絡不大便利的兩塊；還有兩個最現代化的國家，烏拉圭和阿根廷共和國。僅有的橫斷大陸良好交通綫就是兩條鐵路，都以阿根廷京城布宜諾斯艾利斯為起點，越過安第斯山到太平洋岸的三處智利港口，即亞里加 (Arica)，安多法哥斯大 (Antofagasta) 和法爾巴來索 (Valparaiso)。通法爾巴來索的綫從來沒有完成過，其中有百哩左右利用汽車聯絡，結果使走完這一條綫所需的時間延

長到三十六小時。從布宜諾斯艾利斯到亞里加和安多法哥斯大約需時四日。與經綫平行的偉大汎美公路大部份都已存在而且應該在一九四三年完成。但是爲了缺乏改進的緣故，它還是陸軍所稱的「需要修理的公路」。

在戰略上說，這一大陸的意義是很簡單的：南美包含三處隔絕的地區，有十三處相當隔絕的政治區劃。政治合作在自然方面很有困難，在心理方面也有問題。所以這塊大陸構成現存最有效的戰略障礙之一，只有非可以和他差堪比擬。南美不像北美，它並不聯絡地球上兩處最重要的大洋——太平洋和大西洋，它是兩洋間的障礙並使它隔絕。南美的戰略似乎必須限於大陸邊境一帶和經濟方面。大陸本身並沒有四周的水道即巴拿馬運河和南部的巖條海峽來得重要。

此
页
空
白

第三篇 天然的侵征孔道

一 北歐平原

這是地球上最富於吸引力的戰場之一。從列寧格勒到哈佛爾(Le Havre)，全是一片平坦可愛，物產豐富的地帶而以波羅的海和北海爲其邊界。蘇聯境內的大部份地帶都在海拔六百呎以下。越向西走，這一地帶愈來愈狹，而在比利時到達它的最狹部份。但甚至在這裏你要到林深茂密的阿登山(Ardennes)地去也還要經過兩百哩的水程。但是你爲什麼一定要自限於沿海的平原地區呢？因爲在這一塊地方內除了少數地方之外，差不多沒有高於海拔一千五百呎以上的。

土味拿河(Dvina)和塞納河(Seine)之間的河流都是向北或向西北流，這些都是可愛的歐洲河流，河幅不太寬，水流也不太急，很容易渡越，它們是交通大道，而不是交通的障礙。這一帶的地形因爲很平坦，所以這些河流都可以利用運河聯絡起來，構成由英吉利海峽一直到聶伯河(Dniaper)以及遙遠的黑海中間的一幅廣大的河流運河網。簡言之，這是一塊供給來往於其上的許多民族以無限制活動的地域。

今日交通的便利可從人口的分配方面看出來。在這東西伸展的地帶內。波羅的海沿岸一帶人煙比較稀少(每方哩在一百二十五人以下)。往南人口密度漸增：這是由蘇聯橫貫大

陸一區到北海(North Sea)之間的第二條地帶。當中有一條人口極稠密的狹長帶(每方哩由二百五十人到五百人)從東歐一直通到多維爾海峽。煤區和大商業、製造業中心的人口其密度甚至還在上述數字之上。

北歐平原有很多歷史上的戰場。瑞典人，德國人，奧地利人，法國人曾經在這裏從事所謂「三十年戰爭」的破壞性公開戰爭。普魯士人曾經這裏從奧地利人手中奪過許多省份，同時它與巴拉丁納(Palatinate)和阿爾薩斯(Alsace)也曾損失於法國之手。現在的人還能記得起的是德國人曾經三次在這些平原和法國人發生爭端。在低地各國，英國人，荷蘭人，佛來明人(Flemings)，華龍人(Walons)，布肯第人(Burgundians)，盧森堡人，西班牙人，法國人，德國人和奧地利人曾經發生鬥爭。至於製造歷史最多的，恐怕要推比利時爲第一了。

現在情形還是一樣，只有一個重大差異之點：這就是北歐平原已經不夠做現在所能調集的軍隊活動場所了。就是在第一次世界大戰的時候，在阿爾卑斯山和北海中間的一段地區已不夠活動。軍隊像沙丁魚擠在罐裏一樣擠在戰場裏，在地圖上一條「連續不斷」的戰線上作戰。直到數目最少的一邊力竭崩潰爲止。在這一次世界大戰期間，德國以六十或七十師軍攻下波蘭、攻克荷蘭、比利時和法國所用的軍隊也不過兩倍於這個數目，略超過理論上可能調用的軍隊的半數以上。他們那裏去找到地方來安置他們的大隊轟炸機和大隊

坦克呢？

要使戰爭回復它的古代技術，而充分使用新式武器，則自然需要較大的場所，就像廣大的平原如蘇聯，無邊無際的非洲沙漠，從地中海和黑海到波斯灣中間的半荒涼地帶，中亞高原，中國大平原，或密士西比河流域 (Mississippi Valley) 等！現代戰爭已經發展到北歐平原所不能容納的地步，曾經發生過製造歷史的決戰所在地現在只能佈置全球戰爭中的一個插曲而已。

二 假如你要進攻德國

普魯士一向以先發制人來攘禦外患。納粹德國實際上便一普魯士，只擴大和惡化到奇形怪狀而已。

當希特勒和德國陸軍於一九三三年取行政權時，德國還是最脆弱的國家，隨時可以被法國，捷克斯拉夫和波蘭侵入。一九四二年夏季，經過六年的秘密戰爭和三年的公開戰爭之後，納粹已經控制了蘇聯一隅之外的全部歐陸，達到北起刺多加湖 (Lake Ladoga) 南迄亞連海 (Sea of Aral) 的一線。意大利、芬蘭、匈牙利、羅馬尼亞和保加利亞都是它的附庸國，維琪法國和佛朗哥的西班牙變成實際聽命於德國的中立傀儡。波蘭、挪威、丹麥、荷蘭、比利時，法國的大部份，阿爾巴尼亞、南斯拉夫、奧地利、捷克斯拉夫和希臘都被征服和佔領。瑞典和瑞士雖然中立，却替納粹的作戰機構工作。歐洲大陸上只有葡萄牙和土

耳其享有一種頗成問題的獨立。

雖然如此，意大利人並無表現從事納粹戰爭的鬥志，意大利境內的大部份地方還需要由德國駐守，好像一個被征服的國家似的。被征服的民族也都不大安靜，需要相當數目的軸心軍隊和不斷的鎗殺以爲鎮壓。大部份西班牙人是歡迎聯合國軍隊的。納粹本身所要保護的海岸線由比利牛斯山到北冰洋足有二三千哩長，自然不能完全都有充分軍隊駐守。

● 理論上，在蘇聯軍隊仍能牽制大部份德軍時，聯合國家一旦準備妥善，便可選擇幾種進攻方法。

(一) 它可以由冰島和英國的根據地，設法在挪威北部和蘇軍會師，以取得聯繫。

(二) 它們可以從納維克向南推進，設法在斯達完格 (Stavanger) 和奧斯陸 (Oslo) 建立空軍根據地。

(三) 它們可以在英倫三島對岸登陸，設法建立永久根據地。

(四) 它們可以在布勒斯特 (Brest) 以南，尤其在聖那最爾 (St. Nazaire) 一帶從事突擊或永久性的登陸，並且可以恃着法國人民會起而援助它們，建立一個廣大的第二戰場。

(五) 它們可以一葡萄牙或西班牙登陸，迫令德國必須調動大量予以堵截。

(六) 牠們可以設法逐漸收復巴爾幹——除非輔心已在解體狀態，否則這是一極最困難的工作。

必然的，這些工作可以同時進行一種或一種以上。但是德國本土可能永遠不致被人侵入，因為德國已經利用佔領各國建立緩衝地帶，將予堅守到底，而在本國被佔之前崩潰，使聯合國家的真正佔領成爲一種例行的工作。

三 比利牛斯山的隘口

如果國與國真有「天然疆界」存在，那麼分隔伊伯利安半島和法國的比利牛斯脈便是這種疆界。它由大西洋一直伸到地中海，實際上構成一條長城。它的最高峯雖然只有一萬一千呎左右，但是平均高度却高出阿爾卑斯山。而且大體而論，比利牛斯山比較崎嶇而不易通過，更和另一條山脈長城——高加索山脈相像。

有一個最熟悉這條巉岩山脈的爬山專家曾經提出一項告誡說：「沒有兩日的糧食在背上，千萬不要深入比利牛斯山」。山裏常常發生暴風雨，氣溫突然降低（有一次在六月一日我在大約六千呎的高度遭遇猛烈暴風雪結果只好折回）。蔭蔽處所很不容易找到。

在比較險峻的法國這一面，有許多廣大的圓形谷（冰斗）——在峭壁之間有無數泉流，飛花濺雪（最高的瀑布在格伐尼（Gavarnie）高達一千五百呎）。

比利牛斯山脈中央部份最高，兩端高度逐漸減削。兩邊沿海岸都有鐵路，因軌距不同，在法邊境需要換車；還有兩條小鐵路線沿山谷蜿蜒穿過山脈。山脈中間的山隘都是很高的，數目很少，中間間隔很遠。在這三百哩左右的全部山脈長度中只有五條汽車路，其

中有四條在一年之中大部份時間都無法通行。實在說來，西班牙和法國中間的陸上交通並不容易，雖然自從漢尼拔時代以來，入侵的軍隊常常來往越過這條山脈，但每一次的進侵都不是十分重要。而且，在每一次進侵之後，這裏的疆界都沒有變動過。

這一條山脈對於裝備完善的現代化軍隊能構成多大的障礙却還沒有表現出來。軍事工程今日已經成爲一種高深的技術。在山谷和水流之上架橋的能力幾乎成了神蹟。但是大體而論，似乎裝備愈重，山脈和城市對於它們的障礙也愈嚴重。因爲笨重裝備的運輸最成問題，輕裝的山地步兵無處不可去，任何險峻的山嶺也可以爬越過去，他們還常常拖着輕砲到達以前認爲無法到達的障地。峻嶺上的障地可以利用架空電車取得接濟。但是坦克（甚至輕型坦克）却無法駛近山麓，而且在公路可以炸成懸崖的地方，重裝備也無法通過。因此一切險峻的高山尤其是比利牛斯山似乎可以使守軍得到顯著的便利。

四 阿爾卑斯山的陸路

峯巒起伏的阿爾卑斯山位於歐洲中部，它使意大利與法國、瑞士、德國、奧地利和南斯拉夫隔離，又使德國、奧地利和巴爾幹隔離。所以穿過這條山脈的陸線都具有最高的重至性。從不能記憶的時候開始，遷徙的民族，商人和軍隊便不斷往來於這些極高的山隘之間。

攀登最高的勃朗峯（Mont Blanc）（著名詩人拜倫曾授予「衆山之王」的稱號）當然很

費力，但還算比較容易爬上去的。漢尼拔曾經因以軍隊和象越過阿爾卑斯山到意大利去而成名，但是這個名譽並未保持甚久，因為他的兄弟哈斯德魯巴爾（Hasdrubal）再越過阿爾卑斯山時並未感困難。這些隘路無法通過等云，不過是傳奇上的話而已。這些神話的由來或許出自聖伯納大（St. Bernard Hospice）從雪山救人的故事。山上積雪很深而且常常生發崩潰情事。但是其實世界上沒有任何其他高山比這個更容易翻越的，它有許多比較上還低的山隘，在良好天氣中可以步行或穿雪鞋通過，無過像困難。

重要的山隘如左：

海拔（呎）

日內瓦峯隘道 (Mont Genevre Pass)

六、一〇二

塞尼峯隘道 (Mont Cenis)

六、八三四

小聖伯納隘道 (Little St. Bernard)

七、一七九

塞倪隘道 (Col de la Seigne)

八、二四二

大聖伯納隘道 (Big st. Bernard)

八、一一一

新普倫隘道 (Simplon pass)

六、五九二

聖哥大隘道 (St. Gotthard)

六、九三五

馬羅查隘道 (Maloja pass)

五、九四二

第三篇 天然的侵征孔道

伯尼納隘道 (Bernina pass)

七、六四五

布累納隘道 (Brenner pass)

四、四九五

羅阿布爾道 (Loibl Pass)

四、八八一

在中世紀末葉以前，任何人都感情用事不願住在山隘裏。人們都認爲山地險惡。甚至詩人也詛咒這些「不痛快的童山禿嶺」，趕快跑到花明柳笑的意大利平原去，或者到巴塞爾 (Basle) 或普斯布羅克 (Innbruck) 的旅館裏圍爐聚談。也許便是因爲不喜歡山地的緣故，使得一個瑞士家族稱爲哈普斯堡 (Habsburg) 的從阿爾卑斯山的北阪遷到維也納附近欣布倫 (Grosvenor) 的皇宮裏去。只有過去一世紀來在浪漫派作家鼓動之下，才能使一個由鄉村人民組成的小邦聯國 (瑞士)，靠着冬季運動和衛生，發展而爲美麗而富有的國家。旅客們可以在那裏來來往往，軍隊也發現翻山越嶺極容易。野蠻民族會經由德國跑到羅馬去，羅馬軍隊曾經越過山脈佔領高盧 (Gaul)，瑞士和多瑙河流域——都沒有很大的困難。舊日的羅馬人，像漢尼拔一樣，都寧願走日內瓦峯隘道和布累納隘道。塞尼納是在紀元七五六年才第一次被人提起。在拿破崙時代中，俄將蘇加洛夫 (Sukharov) 曾率領一支俄軍越過瑞士。

最先使阿爾卑斯山成爲軍事障礙的是鐵路。因爲鐵路需要隧道——重要的隧道最少有條，隧道和鑿道而過。易被炸毀。隧道崩陷，交通便被阻斷，往往要數年才能修復。

所以入侵者對於手持炸藥的強健國民也毫無辦法。況且戰爭益見技術化，崎嶇的地區更是一種障礙。阿爾卑斯山的道路真的可以弄到使坦克無法通行，阿爾卑斯山的岩洞可以不怕任何最猛烈的轟炸。

由意大利到其他地方去至少有五條很重要的路線經過阿爾卑斯山。另有一條路線由西面的巴塞爾到東面的普斯布羅克，剛好橫穿過以上五條路線。也許這些山隘的已經得到一種前人從未懷疑過的軍事意識。

五 在歐洲的交叉路口

從巴黎經一條路線橫貫歐洲到黑海沿岸的康斯坦他(Constatia)和發那(Varna)，然後由柏林乘火車到里雅斯特(Trieste)或雅典(Athens)或伊斯坦堡(Istanbul)，兩條路線的交叉點便是歐洲的中心。在這交叉路上，即匈牙利平原的西北角，有兩大城市，維也納和布達佩斯的出現，實在不是偶然的事。誰能控制這些城市及其周圍的山地，誰就有機會做歐洲的主人。

從這裏有兩條大路北通德國。西面的一條經布拉格(Prague)到薩克森(Saxony)，在歷史上和戰略上都是兩者中比較次要的一條。東面一條路經過著名的摩拉維亞隘口(Moravia Gap)，這是形成中歐分水嶺的山脈北線——厄爾士山脈(Erz)蘇台德山脈(Sudetens)厄爾巴汗山脈(Carpathians)——的惟一真正出路。這是歷史上「野蠻民族」進侵多瑙河流

域的通道。拿破崙便是在這裏的奧斯忒利茲 (Austerlitz 即 Slavkov) 擊潰俄國軍隊。

隘口以西，多瑙河以北，便是波希米亞 (Bohemia) 的天然要塞，這是森林叢密的山地所包圍的一種茶托形地區，俾斯麥稱之爲「進入歐洲的鑰鑰」。這一片茶托形地區並沒有遭韃靼人侵入，土耳其人也無法攻進來，三十年戰爭期間曾經發生慘烈的爭奪戰，本來也可以成爲希特勒向外擴展的重大障礙。因爲波希米亞可以保護波蘭、蘇聯、巴爾幹各國，意大利和奧地利，以抵抗德國的壓力。所以西方民主國家讓希特勒兵不血刃而佔領了波希米亞實在是一種不可思議的輕率。希特勒在佔領波希米亞之前，並不取冒險從事大規模的戰爭。一旦他得到波希米亞，則馬其頓 (Macedonia) 以北，便不會再有抵抗。

意大利因爲希特勒發了幾個誇大的諾言便成了希特勒的黨羽。匈牙利也願意成爲德國的兩面工具。波蘭被包圍而被摧毀。蘇聯也被迫後退，一直快到靠近莫斯科的地方才振作起來——這都是爲了納粹不戰而得到波希米亞要塞和摩拉維亞隘口的緣故。

但是德國的主要攻勢仍必須沿柏林、巴士拉一線向東南進攻。這一方向也有一個障礙——自由南斯拉夫。

由布達佩斯沿多瑙河下溯，你可以到兩河交叉點的伯爾格來德 (Belgrade)。稍爲向東一點又有摩拉瓦河 (Morava) 匯入多瑙河。從這裏開始鐵路和公路都轉向兩行，地勢開始上升。摩拉瓦河是塞爾維亞邦一條最長的河，沿河旅行，可以穿過該邦的中心腹地帶。

在尼斯(Nis)可以再折向東，越過崎嶇的區段到保加利亞、索非亞(Sofia)和土耳其的伊斯坦堡去。但是到海邊去的最短路線乃是繼續南下，愈爬愈高，直到進入馬其頓，到達斯科普里(Skopje)土耳其人稱之爲烏斯庫普(Durum)附近的水源地帶爲止。

斯科普里關是世界上最強固的防禦障地之一，塞爾維亞軍隊如果準備得好些也許可固守的。越過這座雄關之後，鐵路便逐漸低降，經過歷史上有名的發達爾河(Vardar)流域到薩羅尼加(Salonika)和希臘。

但是在軍事上說，佔領斯科普里關尙嫌未足。要求東進順利，必須永遠保持摩拉瓦和發達爾兩流域上絕對必要交通的通行無阻。這兩河流域很容易從西部的山地加以襲擊。巴爾幹山地都是荒野地帶，不利於任何進侵的軍隊。好幾世紀以前塞爾維亞的農民便在這裏的科索伏(Kosovo)對土耳其人從事最後的殊死戰。第二次世界大戰中，米海洛維區少校(Major Draja Mihailovitch)也在這裏收集塞爾維亞的殘兵，威脅德軍的交通。

志在劫掠的德國人在一百年來曾經兩次必須征服塞爾維亞以施行「東進政策」。在第一次世界大戰終結時，德國的傾覆便肇端於發達爾河流域的敗績。

六 波羅的海

波羅的海和黑海，蘇聯人認爲它們太小了，還繼續喘息着需要鹹水。

波羅的海是長而狹，形狀很不規則，一種水呈淡藍色的淺海，分隔着斯堪的納維亞半

島和歐洲大陸。面積大概有十六萬方哩。上端歧分爲三個海灣：即瑞典和芬蘭之間深長而寒冷的波的尼亞灣（Gulf of Bothnia）；芬蘭和愛沙尼亞之間東盡於蘇聯的芬蘭灣（Gulf of Finland）；愛沙尼亞和拉脫維亞之間袋形里加灣（Gulf of Riga）。波羅的海的出口有三條水道：大貝爾特峽（Great Belt），小貝爾特峽（Little Belt）以及松德峽（Sund）——進入喀得加特峽（Kattegat），再折過來成爲斯喀基爾拉克峽（Skagerrak），然後進入北海。

在某一個地質時期，波羅的海在目前的芬蘭北部是和北冰洋相連的。在另有一個時期它完全是一個淡水湖。甚至在目前，因爲有二百五十條河流匯入海中的緣故，海水僅略帶鹹味而且它的海面也比洋面高出數吋。海潮很小，航行除了遭遇淺灘，突發暴風雨和冬季的冰塊之外，普通並無困難。（據說古時波羅的海表面常常成塊凍結；甚至目前刻爾格勒附近的芬蘭灣一年之中還常有一百五十天凍結，但是在破冰船開道之下，還可以照常航行。）

德國人藉着開鑿由基爾（Kiel）附近的霍爾德諾（Holtenau）到易北河（Elbe）口附近的布倫斯別德爾（Brunsbüttel）之間的基爾運河，縮短入海的路程約五百哩左右。這全長六十一哩的海平運河使他們的艦隊可以在波羅的海和北海之間隨時調來調去。這條運河也是一條世界交通要道，每年通過的船隻達七百萬噸。

波羅的海遠使沿岸各地的氣候比同緯度的其他方（例如蘇認或加拿大）溫和得多。

沿岸居住的有好幾種民族——「北歐族」的斯堪的納維亞人和日耳曼人，斯拉夫人，「波羅的族」的勒特人（Lithuanians），立陶宛人和老普魯士人，以及芬蘭愛沙尼亞人。波羅的海的霸權會屢經易手。但在現代，波羅的海只有一項競爭是具有政治意義的，便是蘇聯竭力想在波羅的海保持一個安全的立足點，芬蘭和德國却決心加以制止。使芬蘭和德國成爲同盟國的便是這共同決心。

一九四〇年德國可以很快地在服威和丹麥便是英國海軍因缺乏空軍保護所讓成的失利。

波羅的海於是成了德國的內湖。如芬德兩國聯合還能夠佔領白海（White Sea）沿岸的摩爾曼斯克，蘇聯將在這一面和西方世界隔絕而被驅回草原地帶了。在第二次世界大戰開始後不久，蘇聯便爲了防止這種事件起見，佔領芬蘭的漢科（Hanko），以及愛沙尼亞，拉脫維亞和立陶宛三個小國和它們的良港塔林（Talin），里加（Riga）和利巴雅（Liepaja）。

蘇聯軍隊死守列寧格勒附近地帶便爲了要保衛他們在喀琅斯塔得（Kronstadt）的艦隊。在德國看來，波羅的海之所以重要，只是爲的德國工業上最珍貴的鐵礦苗是要從波羅尼亞灣頂端附近的瑞典礦場裏取來的。

在聯合國家看來，波羅的海不見得十分重要，除非英美計劃收復挪威，企圖由此保護它們和蘇聯在北冰洋上的海空交通，這樣也許需要先佔領或解決芬蘭。

七 黑海

黑海蘇聯——第二個「鯰」，差不多和北方的波羅的「鯰」同樣大小（十六萬四千方哩），但是瘦些肥圓些，而且除了北部克里米亞（Crimea）的亞速海之外，大體都邊規則。我們如果把巴統（Batumi）當作底部來看，它真有點像稍為歪了的非洲。亞速海很淺，很可以認為僅僅是頓河（River Don）的氾濫河口。

在海洋學家看來，黑海是富於誘惑力的：它的海水極深（六千至七千呎）在海面三百呎以下，完全沒有機體的生物。海水鹹度中等；經過狹小水道流入地中海的上層海水幾乎完全是淡水，而在下層則有鹹性很重的地中海海水湧入黑海。

黑海對於氣候並沒有很大的影響：嚴冬酷暑是常態。船行的惟一障礙是海上時有猛烈暴風雨和怪風。自從古希臘時代以來，這裏的海港和城市便已很多。現代最好的海港在敖德薩，波的（Dobru）和巴統，達拉布松（Trabzon）和薩姆松（Samsun）。

有三百年的期間，黑海被土耳其人封鎖，只內部有船隻來往。在一九二三年，土耳其（除了有某種例外）重新獲得它的海峽控制權。這件事使土耳其的權位增高，同時却又產生許多煩惱。

因爲這些海峽乃是最令人覬覦的國際樞紐之一。俄國（不論蘇俄或帝俄）總不免想要從亭子間似的黑海走到走廊似的地中海。英國和德國都加以反對，土耳其自然更不用說。但是同時德國又在發展本身的一東進政策，企圖越過海峽到波斯灣去，和蘇聯的發展路線直交。英國曾經希望利用希臘和土耳其阻撓俄德兩國的發展計劃。但是在第二次世界大戰期間，遭受重壓的英國却樂於和蘇聯成立諒解，甚於必要時犧牲土耳其的友誼也在所不惜。土耳其如果讓德國衝過國境到印度去，則其損失比讓蘇聯奪路衝出大洋去的還要大。

土耳其爲在第二次世界大戰中保持中立起見，曾想將海峽嚴加封鎖。這種態度使蘇聯黑海艦隊成爲遠處海面上惟一實力可觀的海軍。在蘇聯還能爲這支艦隊保持一個適當的根據地期間內，它可以防止由喬治亞（Georgia）和亞塞爾拜然（Azerbaijan）方面對於邁科普（Maikop），格羅斯尼（Grozny）和巴庫等油田的攻擊。所以德國總想在黑海沿岸驅逐蘇聯的艦隊，從一處根據地驅到另一根據地，一直等到沒有根據地餘存爲止。這是一種可怕的工作，就在這時美國參入戰團，開始在裝備方面勝過德國和它的軸心附庸國。

德國爲什麼不在進攻蘇聯之前先行佔領土耳其，這是一個使戰略家紛紛猜測的問題。蘇俄與蘇聯開戰，則在沒有解決蘇聯之前，分力佔領土耳其是一件極端冒險的事，正像把

英國趕出馬耳他的企圖一樣冒險。

八 北歐海賊的路線

古希臘羅馬人把「歐羅巴」的疆界放在頓河上。在歷史上說，歐洲更常以聶伯河為東界。因為「歐洲」的波蘭人和東羅馬帝國為希臘人差不多剛好在聶伯河上和克里米亞的韃靼人蒙古人以及冒充西方民族的俄國人碰頭而相持不下。由此往往在土味拿河方面，條頓族的武士以及波蘭化的立陶宛人和由北方東方前來的奇怪民族碰頭，雙方發生爭鬥，終致保持一種平衡狀態。在歷史上聶伯河和土味拿河之形成一個文化世界和另一個文化世界的疆界實無可疑之處。

這件問題本來相當單純，而事實則不然，因為我們知道山脈使人羣隔離，而河流則使人羣取得聯繫。聶伯河土味拿河一線（以及它的一條交替線，即由聶伯河經羅馬雅特河（Dniester）到刺多牙湖）構成由黑海到波羅的海的最好一條水路，聶斯德河（Dniester）普河（Prut）維斯杜拉河一線雖然短些，但是要經過山邱地帶。沿普利培河（Prutec）上溯轉柏格河（Bug）和尼門河（Neman）一線也比較短些，但是必須經過行軍困難的普利培克沼地。只有聶伯河土味拿河一線具有一切便利——兩端都有平緩而便於航行的河流，中間只有相當短的一段陸地。所以自古以來，南方的人便已利用這條路線北行。從南方的拜占庭（Constantinople）即君士坦丁堡方面，傳來基督教，教堂的圓屋頂，

東羅馬帝國的塑像和文化藝術。同時北方的人，所謂北歐的海賊（也許便是斯基的納維亞人），也選中同一路線向南前進，爲他們的琥珀和皮毛尋覓主顧，到陽光較好的地方去從事劫掠和征服。從斯德哥爾摩到斯丹堡，商人們最便利的路線是取道威得比斯克（Vidby）和斯摩梭斯克（Monsk）或者走另外一條路線，取道諾佛哥羅德（Novgorod）和維利基奇（Veliki Luki）。

現在的情形也沒有很大差異。這仍還是黑海和波羅的海中間最容易的路線。在這一區域作戰時，最好把聶伯河土味拿河一擺在後方。因爲這一綫以東，在蘇聯境內，地域廣大，交通綫很長。這一綫以西，普利培克沼地把地面截成兩部，交通只以北部和南部本區爲限。這至少是希特勒和德國將領爲什麼在一九四一——一九四二的嚴冬期間，頑守這一綫以東先頭陣地，甚至寧冒重大犧牲亦在所不計的一項理由。這也是爲什麼軍事當局（和一般輿論相反）認爲這次東季作戰是德國的戰略勝利的理由。因爲如果蘇聯軍隊能夠把德國軍隊驅過這一綫而使它失去南北的連絡，那麼德國如果不重行大事努力，決不能向東發動一個新的攻勢。

九 世界的筭輪

有一個科學家在一九四〇年秋間，曾向美國政府中一位部長表示，中東必然是世界戰爭中的決定區域，但是這一見解却被認爲可笑而不予置信。但假如這位部長熟悉一綫緣

政治「學」，他也許會瞭解德國的野心爲什麼集中在這一區域。能夠控制東地中海，愛琴海（Aegean Sea），紅海，波斯灣，裏海，和黑海中間一片土地的人，便能緊緊地把握東半球，甚至可能把握全世界。

爲了這個理由，英國內閣於一九四一年被迫就集中它的有限兵力在中東或遠東兩者之中作一選擇時，便決定首重新加坡，荷印，澳洲甚至印度陷敵的危險，而不願讓埃及，蘇彝士，巴勒斯坦，美索不達米亞和伊朗兩處油田有絲毫失陷之虞。

聯合國國家開始作戰時便已擁有這一片競逐的區域，只要加以保持便夠了。如國的背信使聯合國國家的地位遭受嚴重損害。但早軸心如果要戰勝，却必須要征服這一第倫區域。

軸心在意屬利比亞擁有地中海以內的一個強固根據地，英領馬耳他雖然妨礙軸心本國和利比亞中間的交通，但不能完全加以阻斷。軸心的佔領克里特島剛好和聯合國國家據有塞浦路斯島（Cyprus）相抵。軸心佔領中東，必須完成下列工作中的一種或數種：（一）經利比亞佔領埃及；（二）從克里特島和意屬羅得島（Rodi or Rhodes）用飛機運兵佔領敘利亞和巴勒斯坦；（三）越過達達尼爾海峽假道土耳其國境，不管土耳其答應與否；（四）通過南俄和高加索山脈，進入伊拉克或伊朗。

這些都不是容易的工作。

軸心在聯合國國家佔有地中海上霸權的情況下增援及供應它們在利比亞的軍隊，結果必

然遭受重大損失。而且到了北非之後，侵略者還要遭遇在沙漠中前進時的嚴重供應問題，這裏只有沿海的一條公路可以利用，這很容易遭受空軍的轟炸和海軍的砲擊。

要從克里特島和羅得島進侵敘利亞，必須要在把聯合國國家的海軍完全驅出地中海的戰事中，取得並維持空中的完全霸權，還得單靠飛機運送許多師軍團和他們的給養。聯合國家在馬蘇阿的根據地太遠了，是不容易被敵人有效轟炸到的。

在軸心看來，最富於誘惑力的計劃是得土耳其允許假道該國領土。但具德國蹂躪下的匈牙利，保加利亞，羅馬尼亞或斯洛克的權益，對於自由的土耳其並沒有什麼吸引力，他們似乎決將繼續盡力保持中立。如果土耳其人必須作戰，他們在聯合國國家協助之下，也能舉事堅強的抵抗。土耳其是一個邱陵起伏的國家，多山而荒涼，寒暑均烈。從伊斯丹堡經安哥拉，波格哈茲喀尼 (Boghazkany)，亞達那 (Adana) 和費夫濟巴薩 (Fevzi Pasa) 到阿勒頗 (Aleppo) 的主要鐵路須經過容易防守的山峽和容易炸毀的橋樑。由波格哈茲喀尼到薩姆松和埃爾斯倫 (Erzurum) 的另一條鐵路最終可以通到第佛利斯 (Tiflis) 和巴庫，供運用也很不方便。

南俄方面縱今沒有蘇軍和保護高加索一側的蘇聯艦隊的阻擋，在地形方面已有許多障礙，只有取道第佛利斯到圖河普斯 (Ismail) 或羅斯托夫 (Rostov) 到馬哈赤喀拉 (Makhachkala) 的鐵路線才能進兵。裏海以南是世界上最不適於健康的區域之一。縱令由巴庫

出發，軸心軍也將發現進入美索不達米亞或伊朗極端困難。

但是如果軸心在這一方面曾遭遇嚴重的攻勢上的困難，那麼聯合國國家在這一區域的防守爲了交通上的理由也同樣頭痛。在護航隊不能通過地中海的情況下，一切兵員和供應品都需要由船隻裝運，經數千哩的路程到紅海和波斯灣去。

一〇 撒哈拉圍地區

摩洛哥和蘇彝士中間，北非區域是聯合國國家進攻軸心控制下脆弱的南歐的跳板。這也是抵抗軸心越過地中海南進的第一道防綫，軸心這種南進可以由西班牙越過直布羅陀海峽，可以由意大利渡到利比亞，或者由陸路經土耳其，敘利亞，巴勒斯坦到蘇彝士。

西北方面，從卡薩布蘭卡（Casablanca）到達喀爾和庫那克利，尤其是西屬里俄特俄羅（Rio de Oro），乃是到大西洋南北部去的「空中走廊」。

撒哈拉沙漠，從摩洛哥一直伸展到埃及，比美國大六分之一（全部面積三百五十萬方哩），是聯合國國家抵抗軸心南進的第二道防綫。

非洲的「腰部」，便是由英屬拉各斯和自由法國的杜阿拉到喀土穆的一段地帶，是聯合國國家利用飛機或卡車從事運輸時的重要交通供應綫，以及由美國和英國到開羅去的最短路綫（假使地中海是不能通行的話）。

所以在現行戰爭中，非洲的北半部就陸上路綫和陸上交通而論，已經有了驚人發展

沿海岸一帶，尤其是在戰事進行最烈的利比亞東部，已經開闢了許多公路，從根據地通到戰場上去。但是另外還有許多更重要的公路幾乎從每一個重要海邊城市經撒哈拉沙漠通到南邊去。撒哈拉沙漠的大部份都是可怕的沙地——世界上最惡劣的土壤冲刷區域。但是其中大部份地勢都很高——提伯斯提山地 (The Desert Highland) 高達八千呎——由一種石質的荒地構成，汽車可以通行無阻。水，汽油和糧食的供應分配於沙漠各地，各地多少都有點人跡。這一區域已經失去不少原來的荒涼時景。這裏當然還是很熱——的黎波里坦尼亞南部的阿濟濟亞 (Azizia) 是地球表面所紀錄天然氣溫最高的地方——在樹陰底下也高到華氏一百三十六度。但是撒哈拉沙漠的夜晚除了夏季之外都很寒冷。甚至在夏季戰事也能繼續進行。

從聯合國國家的觀點來看，最重要的路線是橫貫「腰部」由杜阿拉到班給 (Dakar) 和拉塞塞，亞伯舍 (Abidjan) 和尼日爾河邊一線。寶貴的供應品都經過這一條路線。軸心更注意的是法國縱貫撒哈拉鐵路進展情況，這一條鐵路是由地中海往南分為四支，以達喀爾，庫那克利，阿布占 (Abidjan) 和科多瑙為終點。這一條鐵路如果完成，軸心便可以大批軍隊和供應品運到這些在西非的鐵路終點去，阻礙橫越南大西洋的航空線和航線，而且威脅巴西。

但是我們也不應該忘記，這條鐵路雖然預定在一九四三年春通車，但是結果利用它的，也許不是和維琪合作的軸心軍隊，而是稱爲自由法國的聯合國家戰士。

從人類的搖籃出來

中國以西，喜馬拉雅，帕米爾和興都庫什（Hindukush）等山脈以北，差不多都是蘇聯的領土或屬於蘇聯的勢力範圍。這些草原是已知的民族散布的最大策源地。在幾千年的期間當中，經常有一族一族人民向外遷移，後遷移的把先遷出的擠出去。

現在的中國人——以及人類——的祖先便是從這裏在基督紀元前數千年最先遷出的。有一支越過中國的東北南下到山東去。另一支越過低矮的山脈由戈壁到北平區域。尚有人數更多的一支，從蘇聯的土耳其斯坦沿着平坦的「絲路」東下，這也是現在駱駝和卡車運輸供應品供給作戰中的中國所經過的路線。

人數更多的是越過無盡的韃靼平原向西遷移到俄國去的種族。或者轉到天山以南，經過喀什噶爾以北天山隘到查克薩提河（Jaxartes 卽今之錫爾河 Syr Daria）流域。他們路線從這裏折向南繞過興都庫什山脈的末端分成幾支。有一支折向東南越過開伯爾山口通到印度另一支折向西南經過俾路支幾乎一直通到海岸，然後越過阿拉伯原，沿着海的斯坦（Kurdistan）區。河流到底格里斯（Tigris）和發拉的兩河流域去。在現在摩蘇爾（Mosul）附近，路線分爲兩支。一支繼續向西北走經小亞細亞到達達尼爾海峽；另一支

逐漸轉而向和西南入敘利亞和巴勒斯坦，再轉到埃及去。

爲什麼一族跟着 族這樣有秩序地向外遷移呢？有些人認爲這些由人口稠密物產貧乏區域人口較稀物產較豐的區域去的一種壓力所致。但這並不是滿意的解釋。因爲雖然有些流浪民族的確遷到地曠人稀的區域去，但也有些民族移到人口很密的地方去而用武力去侵佔人家的土地。這種移民運動偶然也會停止，或者走入一個極短的反動時期。

些種族大概都驅着其他被擊敗的民族在它前面走而本身則在後面趕或者加以蹂躪。這種民族大遷移的故事是如此的動人，在德國學者看來這正是德國民族可能殖移全球的最好榜樣。

在現代戰路上看來這件事的意義如此：

世界仍在動蕩中，原始民族走路，騎馬或乘車能通過 地方，現代的汽車運輸得築路者的助力以後也不難通過。這一次戰爭結束以前，這些古老的路線也許都已築或廣闊的新式公路，坦克和摩托化部隊可以在大羣飛機保護之下，沿路奔馳。

納粹的目的顯然是將歐非兩洲和亞洲隔開，然後衝過伊拉克，伊朗和俾路支，在印度和日本盟軍會師。聯合國國家自然必須從事一切可能行動以防止這種結果。如果他們失敗的話，聯合國國家只好利用在蘇聯方面的中心地位和內線交通法切斷德軍的交通線。在這一努力中，牠們必然要取用中亞民族的遷移古道。

一二 印度

能像它的過去一樣，印度的未來是具有重要性的。在戰略上說來，目前它簡直是一個謎。

先看它的形勢。這是向南突入印度洋的一個海角。它是一個天產豐富，高度開發，人口稠密的國家，所以它在本土以外也有廣大的勢力。這一個「廣比區域」包括非洲和阿刺伯的一部份，緬甸，泰國以及東印度羣島的一部份。印度商人遍佈全球，遠到直布羅陀和加勒比海各地都有他們的足跡。英國在法尼亞（Kenya），桑給巴爾和斐濟羣島為印度人樹立特殊權利。印度的貿易和製造業在中東西歐直到遙遠的新疆都很佔勢力。它的海港孟買，馬德拉斯和孟買各答，在地 上極適於各種方向的貿易。印度的外土——錫蘭，據有印度洋的重要戰略地位。和印度接壤的是伊朗，阿富汗，蘇聯，中國和緬甸。

其次談到它的自然特徵。北部是世界上最高的山脈，使它和這一方面的隣邦隔絕。兩大河流域——印度河（Indus R.）和恆河（Ganges R.），構成它的領土的一半以上。中間是乾燥炎熱的塔爾沙漠（Thar Desert）。南部是一片稱為德干（Deccan）的高原，由高原下來沿東西岸一帶是兩條懸崖壁立的 山脈，稱為高止山脈（Ghats）。東部恆河和布拉馬普得拉河（Brahmaputra）匯合的地方，是一片物產豐富三角洲區域——孟加拉省。印度不僅有世界最高的山脈，還有地球上最廣的平原，最厲害的酷熱和最大的降雨量。

印度面積只比美國的一半大些，人口却差不多等於美國的三倍。每方哩的人口密度等於美國的六倍。地球上每五個人中便有一個是印度人。他們之中有百分之八十九是農人，住在七十萬處村落裏，每個村落差不多佔地兩哩。他們因此不免貧窮，差不多有百分之八十都是文盲。他們所說的不同語言和方言有二百二十二種，分成許多大小教派（他們把這件事看得很嚴重），每兩個人有一條牛，全國差不多有二萬萬條牛，牛都是神聖的，大部份都是經濟上的負累。

印度人通常是輸入米以爲食糧而輸出黃麻，這是一種可以做成米袋使米不致潮濕而毀壞的惟一物質。他們還出產大量錫。產鐵的地面也相當廣，還有一些石油和大量的錳，此外還有鎳和金。煉鋼，紡織以及最近發展的軍需工業也具相當規模。

英國在印度的投資將近十萬萬鎊，而印度出口貨約三分之一都供給英國。印度人是很聰明的，他們曾經出有良好的工匠和飛行家，但是對於從軍缺乏熱誠。

這裏有很好的公路，電信以及世界第四位的鐵道網（分爲三種軌道）。

這一個國家因爲在宗教和語言兩方面都不統一，所以在政治方面也很雜亂。它現在實際上仍受一千個左右的官吏統治（約翰根室 John Gunther 在一九三八年發現其中有五百九十一人是英國人），而由幾萬軍隊「保護他們」（分爲「駐印英軍」和「印軍」兩種），全印有兩類省份和五百二十二個獨立的土邦，每一個土邦都有自己軍隊。大部份受過教育

印度教徒都希望完全脫離英國獨立，而居全國人口中第四位的回教徒却甯願受英國統治，而不願受印度教徒統治，但是也有些希望脫離印度加入剛好在印度西北邊境以外的回教國阿富汗。

其抵抗日本人——大部份印度知識份子對於日本人都壞恐懼和憎惡——起見，五十萬第一流、裝備良好的軍隊是必要的。印度很容易供養這些軍隊，但是裝備和空軍的協助也或許成問題。孟買和亭可馬里兩個優良的海軍根據地，如果得到良好的防禦，可為海防奠定一個適當的基礎。但民氣的不夠，無法補救的，而在一九四二年六月，却沒有人曉得印度民衆是否有高漲的民氣。假如他們的民氣激揚，日本軍隊決不能攻入印度。假如他們的民氣消沉，那麼日本軍隊只要佔領加爾各答（從這裏去破壞印度邊緣的軍需工業）亭可馬里和孟買也許可以達目的。換言之，印度國防禦戰略有一部份屬於心理問題。

西方人士都感覺甘地答應用以抵抗日本人的決心「非暴力，不合作」，來對付較有良心的英國人未始無成功之望，對於殘酷的日本人恐將毫無效驗。

一三 中國的海陸門戶

中國是一個廣大的國家。但是人口稠密的部份——通常稱為中國本部——只是北平張家口以南，蘭洲，邯都和昆明以東的地方。這在平常時期是一片容易入侵的區域。從青島

到廣州之間有良港二十處。從朝鮮有一條鐵路通入中國。另一條由中國南東北通入北平。另一條則由法屬越南的河內通到昆明。正面的門戶既然不少，背面至少還有三道門戶。從西伯利亞的烏蘭烏達(Улан-Удэ)有一條公路通到外蒙的庫倫。這裏以前雖然沒有公路，但是沙漠很堅實除了雨季之外，駕駛一輛汽車由庫倫到張家口和北平去並沒有很大的困難。另一條路——著名的絲路——從蘭州一直通過半沙漠地帶經安西，哈密和迪化入西伯利亞到達蘇聯土西鐵路上的塞吉奧波爾。西南方面一條也已經開闢成滇緬公路。

除此之外沒有其他汽車可以通到中國。但是只有人和騾子可以通行的小路却還有許多條。最著名的是由成都通到西藏，由印度上阿薩密的薩地雅越過高山通到漢源和西昌。但是這些都是小路，要使我們成爲汽車可以通行的道路，真不知重耗費多少人力。

一九四二年六月的時候，全中國的門戶除一處外都被日本封鎖了。中國海港在同年五月間美國飛機襲擊東京之後便已完全被封鎖；日本已經心佔領中國境內可以建築距離日本頗近的機場的一切區域。

朝鮮方面的門戶已經在上一世紀的最後十年內被日本佔去；東北四省的鐵路也在一九三一年失守。滇越鐵路斷絕於一九四〇——一九四一年。緬甸也在一九四二年春被日本佔領。中國剩下的只有滇蘇聯的古老絲路。這條路已經開闢成很好的汽車路，差不多全年都可通行，但是因爲全綫過長，汽運輸幾乎成爲不可能，因爲汽車來回一次，所費的汽油

等於它所能載運的全量，所以只好用駱駝運汽油以資補充。像過去一樣，駱駝的運輸是很可貴的但也很「緩慢」。

所以結果只有恃賴空中運輸。空中運輸早已被人認為可以施行，而且的確是一種可以獲利的事業。以前各地都未開闢有完善的空中運輸綫，直到必須保持中國對外的交通以後，聯合國家才不得不調一批運輸機到中印航空綫上來。羅斯福總統已經答應中國可以得到接濟。美國的史迪威將軍更堅持要收復緬甸。

一四 太平洋上的踏足石

太平洋是地球上最廣闊的水面，而且不能很適當地分成「北部」和「南部」。在西南方面，一片沉沒的大陸（澳洲也許是臀部）構成所謂「太平洋的地中海」。這句話是瞭解太平洋形勢是要鍵。因為這片大洋雖然廣大（從菲律賓到厄瓜多爾蓋不多有一萬一千哩），西半部島嶼密佈，其間海上航行永遠不會比希臘的奧得賽（Odysseus）由這一島到另一島的航行更為冒險。這些島嶼數以千計。有些島嶼列如婆羅洲和新幾內亞像一個國家那麼大，但大部份都是小點。只斐濟羣島一處便有二百五十個島嶼。波里尼西亞人（Polynesian）為這些永遠新鮮的島嶼所誘惑，垂着他們的獨木船，有時成對的縛在一起，成為地球上最早的大洋航行者。他們的祖先也許是從歐洲橫渡太平洋的三分之二洋面到這裏來的，從此可知他們確是有名的旅行家了。

引誘他們的島嶼，同樣也引誘了現代的侵略者。

太平洋西部尤其是西南部這種支離破碎的形態，已使戰爭置上一種嶄新的色彩。

驅逐艦，巡洋艦，也許還有一兩艘戰鬥艦在前面及周圍保護，後面跟着的是一隊運兵的運輸艦，彈藥船和給養船。在它們前面的天空中，偵察機列成扇形在島嶼密佈的海上偵察。載有輕轟炸機和戰鬥機的航空母艦在後面跟着。較重型的轟炸機和運輸兵機——裝運軍兵——在最近處的根據地等候着，一俟佔領到島上的飛行場之後，轟炸機和運兵機便推進一步，在新佔領的飛行場上降落，建立一個初步的根據地，等待着次一進擊。慢慢地，大體都是很順利地，這奇怪的行列向前推進。這是一種三元戰爭——陸、海、空。而且因為太平洋各島間的距離都相當短，這裏正是這種全新型戰爭的理想場地。

一五 北方的踏足石

從日本出發向北走。日本在上一世紀第七十幾年間從俄國手裏所得到的千島列島，這一串小島伸展得有一條防綫一直通到堪察加半島，圍護着鄂霍次克海（Ochotsk Sea）列島的北端是幌筵島（Paramushiro），素稱為日本最堅固的根據地。從幌筵島到蘇聯的彼得羅巴夫羅夫斯克是二百二十哩。從這裏拆而向東，從彼得羅巴夫羅夫斯克到阿留申羣島頂端的阿圖島是六百一十哩。從吉斯卡島到幌筵島還不到一千哩。從吉斯卡到東京是兩千哩。在另一方向，由吉斯卡到安阿拉斯加島（Unalaska）的積爾港僅六百七十二哩。安阿拉斯加

有一個強固的海軍根據地。安阿拉斯加島外是友克木道 (Umanak Passage)，號稱這一區域最重要的水面，因為這是白令海和美國太平洋海面之間惟一良好的東方水道。阿拉斯加大軍便從這裏開始。美國其他重要根據地和兵站還有科的亞克，通蘇爾瓦克斯 (Sitka) 內鐵路起點恩科勒治 (Anchorage) 和李查遜堡 (Fort Richardson)，通蘇爾瓦克斯公路起點的西華德 (Seward)，蘇爾瓦克斯和地的寒冷天氣實驗站，接納加拿大的西特卡——這些都在阿拉斯加本土，而特卡和日本之間，或者說得更適當一點，西特卡和日本之間，也許是太平洋最後階段戰爭的戰場。美國人爲了襲日本本土起見，必須有蘇聯彼得羅巴夫羅夫斯克或者日本的幌筈島。日本人爲儘使溫哥華和西雅圖遭受恐怖起見，絕對需要佔領科的亞克，甚至佔領西特卡。這一戰事同樣也是海、陸、空、三元。

一六 中部的踏足石

折回日本再向東南到小笠原羣島。這裏你可以選擇方面。你可以向南到馬里亞納島 (Marianas) 去，一直等到你到達日本的塞班島 (Saipan) 或暫時失守的美屬關島爲止。

然後折向東南可以到加羅林羣島 (Caroline Is.)，日本這裏的特魯克 (Truk)、波納皮

(Loure) 和羅特 (Roth) 等島都有根據地。離這裏不遠是薩摩的小島英屬佛盧島

(New Hebrides) 查羅島東南一千零二十哩，有美國的前哨站豪蘭島 (Howland) 和培克爾

島 (Midway)。以東一、五九五哩是約翰斯敦島 (Johnston)。由這裏再走八百二十五哩便到珍珠港。假如你一直往東走，你可以碰到另一羣英美前哨站：巴邁拉島 (Palmyra I.)、威頓島 (Washington I.)、芬蘭島 (Fanning I.) 和耶誕島 (Christmas I.)。島嶼牽到這裏為止，由這裏到下加利福尼亞，除了深藍的海水之外沒有別的。

再折回小笠原羣島，作一次七百八十哩和一次八百六十哩的跳躍，便可以到達戰痕累累的威克島，美國海軍陸戰隊在這裏使日本人在物資方面遭受重大損失，一直等到他們的最後一架飛機被擊落以後方放棄抵抗。從威克島循舊日太平洋飛機的航線到中途島 (Midway I.) 是一、一八五哩，由中途島到珍珠港是一、三〇四哩，中間因為夏威夷羣島的一串種疏鏈鎖，航程更是容易。一九四二年六月初，日本的龐大艦隊曾經企圖佔領中途島，然後進攻香山 (Honolulu)，結果被美軍完全擊潰。

一七 南方四踏足石

再從日本出發經琉球羣島可到菲律賓。再從那裏的達伏 (Davao) 到新幾內亞。從那裏，假如你再夠勇敢的活，可以到達接近四方踏足石所羅門羣島。要到達這些踏足石，可以從澳洲出發，經新喀里多尼亞，新赫布里底，斐濟等島，到法屬社會羣島 (Society I.s.)——其中最著名的是大赫島 (Tahiti)——總程在四千哩以上，到大赫島的巴波特 (Papeete)，這最後一段是最長的 (一四二〇哩)。過了大赫島之後向南美進發，島

嶼漸稀最後完全消滅。正像夏威夷羣島，北的東北太平洋一樣，東南太平洋也有一片區域完全沒有陸地，面積幾乎像大西洋一樣廣。

值得記着的是，石型水上飛機幾乎可以在這裏一切較大島嶼和數百個較小島嶼的礁湖中降落，陸上降落場雖然大部份都還需要開闢，但是一般說來都沒有重大困難。小型船艦到處都可以找到蔭蔽；可供潛艇供應站隱藏的地點也以千計。

這便是海洋洲和所羅人間樂園。天氣因有海風吹拂和多雨的緣故，終年和煦。並有許多良港可以容納巨型船艦。在多種情形之下，運兵糧的航程可以無須延長便可以一島一島地逐次飛越。

我們也可以像薛維斯基少校一樣，竭力申說航程較長的轟炸機或將使戰鬥艦和航空母艦完全失去作用而自行消滅。飛機擊沉船艦自然比船艦擊落飛機容易些。以陸地為根據地的戰鬥機平常總比航空母艦上的戰鬥機優良。在最終的記功表上空軍人員似乎必然比海軍人員佔較重要的地位。但是只靠空軍決不能戰勝，而必須靠海陸空軍的合作。笨重的作戰物資仍須靠着海洋貨輪運輸。可能的戰勝者是：建造船艦較快自衛較佳的一方面，也即是它的海陸空軍能合作得更好的一方面。

一八 進侵美國

就戰略上而論，大陸上的美國要抵禦海軍來的攻襲比較上是一件容易的事。由太平洋

方面進攻美國很困難，但是先決條件是阿拉斯加，夏威夷，下加利福尼亞和巴拿馬運河不能失守。和加拿大接壤的三千哩邊境是容易被侵入的，墨西哥灣和它的天然門戶密士西比河方面也是如此。至於哈得孫灣（Hudson Bay）和聖羅梭士河流域方面，任何國家只要能佔領冰島和格陵蘭，也很容易侵入。

在這次戰爭時，美國國防，弱點是缺少戰略思考和缺少攻勢精神，結果對於作戰部隊的實力便不加以注意。大部份美國人在參戰以前都認為戰略是一種生疏的東西，而是古老的歐洲和它的「永久的戰爭」的產物。他們曾會忘却美國自從開國以來作戰的次數也不少於同期間歐洲任何國家作戰的次數，這種健忘對於美國來說，也許是很危險的一件事。美國如果要建立紀念碑的話，還不如替決定偷襲珍珠港的「無名日本人」建一座紀念碑，因為這一偷襲才使美國得以在軸心國家還可以被擊敗的時候參加戰爭。

西海岸的門戶

假定日本已經擊敗美國可以從其他各處海洋調來的艦隊，並將殘餘美艦驅回巴拿馬，加利福尼亞和浦格海峽（Puget Sound）；假定他們已經佔領白令海峽的聖羅梭士島，進佔阿拉斯加，再從大陸進佔阿留申羣島，同時猛攻珍珠港。那麼日本會怎樣偷襲美國呢？從阿拉斯加沿海的科倫比亞島到西雅圖約一千五百英里（約於五、二八〇尺）；從檀香山到西雅圖二、七七四英里，到舊金山二四〇八英里。就是取道新建的阿拉斯加公路，由阿拉

斯加利浦格海峽的陸路——以陸地為根據地的空中抵抗下前進——也是一種艱巨的工作。海道進攻則容易得多。他們也許會派出遠程戰鬥機和航空母艦上的戰鬥機來對付美國以陸地為根據地的飛機，同時以直取埃斯基摩爾特（Esquimaux）和布勒瑪敦（Brereton）兩處根據地。這一件工作是不能夠完成自然要着美國作戰部隊在這裏的實力以及美國的士氣。

但是即使西雅圖、海軍設備和飛機工廠以及太平洋岸的西北部都被佔領，日本八仍還有他們的最困難工作存在。有些沿海區域地勢平坦，海拔不高，其餘的地勢都高而且大部份都是山地。真正的戰略家似乎都認為入侵者不會沿奇倫比亞河（Columbia R.）和斯內克河（Snake R.）上溯，越過大分水嶺到格林河（Green R.）流域去，而認為入侵者在佔領西北部的造船廠之後，會沿海岸南下，沒法從陸路佔領舊金山和加利福尼亞南部的飛機工廠。

第二步——也許放棄越過內華達山脈（Sierra Nevada）和沙漠的困難途程——而在下加利福尼亞登陸，佔領科羅拉多河（Colorado R.）口，以摩托化部隊迅速推進，經過亞利桑那州的南部和新墨西哥州以達台克薩斯州的平原，格蘭得河（Rio Grande）和墨西哥灣。在一切橫貫美國的大陸路線中，沿普拉河（Rio R.）到格蘭得河一線乃是實際上能避開山脈障礙的惟一路線。現代的摩托化機械戰術中，軍隊是常願避免障礙而不惜多走一些

里程的。

密士西比——密蘇里流域

美國的重要中心是密士西比河流域。最容易的進路是由墨西哥灣沿河上溯。所以太平洋上的入侵者，例如日本，也許不會先攻我們的西海岸，而進攻巴拿馬運河，以圖由海道到達墨西哥灣（雖然巴拿馬運河上的水閘和加敦湖堤必然會被炸毀）。大西洋上的入侵者依常理來說，將從墨西哥灣動手，也許佔領邁阿密（Miami）基韋斯特（Key West）和塔姆巴（Tampa）以為前進的根據地。

密士西比——密蘇里流域是世界最大流域之一，僅次於亞馬孫流域。從新奧爾良到孟廬斯——其實一直到哈得孫灣——從匹茲堡（Pittsburgh）到丹佛（Denver），都沒有重大障礙。全國鐵路公路交錯。水路雖然很多，但一般水流都很平緩。只有少數河流，寬廣使陸軍的工兵感覺架橋困難。而且最重要的，這裏是美國重要中心。以前美國南北戰爭時，北軍佔領維克斯堡（Vicksburg）和密士西比之後，南軍的陣綫便告崩裂。假如軸心佔有聖路易和馬特摩，美國的防禦力量必大受威脅。假如由新奧爾良北上，入侵軍隊能由哈得孫灣以聖稜士河入海的軍險會圖，美國就將束手就縛了。

可慶幸的是這偉大的中央流域天然地是地球上防禦最封密的地區之一，而且是最難侵入的地區。

區域圖

美國東部的河流門戶

任何敵人，無論數目如何衆多，假如不能獲得海上和空中的控制權，絕對不能想在美國東海岸從事大規模之陸。但是意圖破壞城市或工業區域失去作用的襲擊却是另一問題。已經佔領聖羅稜士河流域或百慕他或墨西哥灣後的敵人行動也又當別論。如果不能先行佔領這些地域，進侵東海岸將爲一種極端冒險的工作。我認爲如果只進攻美國的大西洋岸，還決不能發生決定性的作用。

從大西洋岸進侵美國的真正問題將爲如何強行通過阿爾根尼山脈 (Allegheny Mts.) 鐵路和公路的衆多使這事稍爲簡易，但還不能解決這問題。

這一帶有三條天然路綫，沒有一條是特別容易通過的。北端的一條路綫是沿紐約州中與鐵路的哈得孫 (Hudson R.) 摩霍克 (Mohawk R.) 兩河流域。南端的一條路綫是六百哩外的波馬克河 (Potomac R.) 流域和坎伯蘭山隘 (Cumberland Gap)，現在有由巴拉的摩打 (Baltimore) 到俄亥俄 (Ohio) 的鐵路經過這裏。兩者之間的是第三條，也許是最容易通過的一條，從折撒比克灣 (Chesapeake Bay) 頂端沿薩斯克哈那河 (Susquehanna R.) 流域上溯。

在這三條路綫中，北端一條似乎最難通過。哈得孫河流域實際上是曾經一度爲峽谷的下沉河口。這一峽谷在水面以下一直伸入大西洋中：在安布羅斯燈塔 (Ambrose Light)

以外約一百五十哩以外的地點，它的水道——已經低於「正常」的洋底一千五百呎——乃落於無底的大洋中。

這一峽谷可以在納羅斯 (Narrows)，巴里薩德 (Barrisade) 及其他地方加以防守。這是一座天然的堡壘。喀斯基爾山脈 (Catskill Mts.) 乃在地質史上原是一個褶曲的海底，地形複雜，易使敵人迷失的所在。

中線薩斯克哈那河流域，現在有一條勒海河谷鐵路 (Lehigh Valley Railroad) 經過這裏，剛好通過賓雪尼亞洲的產煤和工業地區。雖然河谷寬廣大都沒有超過一哩而且迂迴曲折，但是實際上都很平坦，可直通紐約州中部的五指湖 (Finger Lakes) 區域而須爬越海拔一千呎以上的地區。

南部經華盛頓，巴拉的摩爾到俄亥俄的波多馬克河——坎伯蘭山峽路線如果能以熱情和充足的裝備加以防守，似乎簡直無法通過。

但對於企圖衝過阿爾根尼山脈的高級將領的最好忠告，乃是由北部或南部繞過這條山脈。

哈得孫灣和聖羅稜士河流域

空軍力量已經使這一區域成爲北美最容易入侵的路線。從柏林到底特律，飛機需要不着陸飛行的距離沒有在九百美哩以上的，而且大部份都遠在這距離之下。一旦你到達格陵

願，在宜於居民的西岸立足脚跟，建立供應倉庫之後，你便可以向哈得孫灣前進。從哈得孫灣上的邱吉爾（Churchill）和譙索尼（Moosonee），你可以由鐵路到達於居住的加拿大去，上於士西北河流域便展開在你的面前。同時你便可以進及聖羅稜士河流域。拉布刺達（Labrador）在一九四一年以前是地球上最荒涼而且軍事上被人忽略的區域。但是在 一九四二年春季期間，它已經發生變化。美加聯軍已經開始建設在戰略上適於攻勢和守勢戰爭的許多空軍根據地。軸心軍兵已不能假裝這一荒涼區域，佔得必需的地盤建立根據地，以為繼續前進的跳板了。

聯合國家還沒有宣佈這些根據地的部位，看來在軸心發現或在戰爭如東以前仍能保持祕密。這些根據地內建築已經完成伸到格陵蘭和冰島的一條鎖鏈，這一條鎖鏈可成爲增援和入侵北歐的橋樑，如果形勢逆轉，軸心也可以利用牠爲進攻英國之用。在後一種情況之下，對於美國的可能入侵路線也許是由蒙特利爾（Montreal）到波斯頓或者由譙索尼（底特律和布法羅（Buffalo））。軸心似乎曾企圖佔領紐芬蘭聖約翰（St. John's）的根據地。但是聖約翰距離美國東部工業區域仍有好幾百哩。

研究過這些問題的人都應能瞭然，除了施行奇襲之外，直接進侵美國實有種種嚴重困難，只有極端兩莽的入侵者才會從事這種冒險。

比較這於事實的也許是下面一種辦法：已將美軍撥調出歐亞兩洲的軸心國，不論它

其否能夠控制海洋，却可能獲得並維持空中的優勢。只要有了這種優勢，它便可以佔領阿拉斯加，巴拿馬運河，加勒比海區域和格陵蘭。從這些據點它便可以從空中對美國施行殘酷的轟炸，集中全力以屠殺平民和嚇阻國民衆。我們想想看，假如有兩千架轟炸機，在能一和美國戰鬥機相敵並在數目上超過美機的這種戰鬥機保護之下，每日施行轟炸，結果將屬如何。鉛和銅的儲量將要削減，鋁，錳和鐵不久便要缺乏。那時我們只能製造人造橡皮——假如工人在轟炸之下不能維持的話。

那末抵抗能夠維持多久呢？

一九 大西洋

以大洋而論，大西洋並不算很大，但却是地球上最要的大洋。平常時期世界海上交通有百分之八十都要經過這裏，而臨大西洋的——除了兩三個例外——都是最高強的家。

在北大西洋方面，工業國家互相對峙；南部非洲和南美都是生產豐富原料的地方。

南大西洋和北大西洋的形狀大體一致。以格陵蘭到挪威約一千英里。最廣闊部份——由邁阿密到直布羅陀——約四千五百英里。北大西洋和南大西洋交界處（由納塔爾到佛利敦）約一、八五〇英里。由開普敦到好望角的歐（Zouarh）是四、一五〇英里。

大西洋只有五條海道出口，如入北冰洋；經加勒比海和巴拿馬運河入太平洋；經直布羅陀海峽和地中海入印度洋；繞過非洲兩端入印度洋；繞過南美洲兩端——或穿過麥哲倫海

缺)入太平洋。

在聯合國國家對抗軸心國的鬥爭中，如果名義上控制海洋的國家要維持海道安全的話，這一次全球戰爭中需要海軍的數量等於以前的五倍到十倍。這些海軍還需要無數飛機爲之保護。軸心的潛艇幾乎可以在大西洋任何區域自由往返，從挪威出動的軸心飛機危及通蘇聯的北冰洋航路，從布列塔尼(Brittany)出動的軸心飛機復令靠近英國的船艦遭受重大威脅。

控制南北大西洋的是非洲的突出部份。軸心即令已擊敗法國，也不敢在擊敗蘇聯之前佔領這一區域。它可讓它仍舊由維琪政府維持，以免英軍加以侵佔。

就空軍而論，大西洋上的要鍵是在西屬里俄特俄羅。法屬達喀爾，英屬塞拉勒窩內(Sierra Leone)及利比里亞太靠南面一點；亞速爾，加那利(Canary Is.)和馬得拉(Madeira)等羣島太偏北一點。從里俄特俄羅的維拉雪斯納羅斯(Villa Cisneros)出發，具有一千六百哩航程半徑的飛機更可以在從巴西的納塔爾到紐芬蘭的聖約翰中間的南北大西洋上巡邏，縱令不能防止美國和歐洲或非洲中間的軍隊或供應品運輸，至少也可以偵察出它們的行動。

反之，聯合國國家如佔有非洲的突出部份，便可以使歐洲第二戰場開闢和維持更有希望些。

第四篇 近代軍事革命

幾千年以來，人類的軍隊行動都靠徒步，騎馬或乘車，一天能走四十哩已經是很好的紀錄了。這種情形一直維持到鐵路交通發達的時代為止。但是火車的行動也還是受路軌的限制。鋪設新軌道是一種很吃力的工作。第一次世界大戰期間，法國將領加雷尼（Gen. Jal Galieni）在馬恩河（Marne R.）烏克河（Ourcq R.）的汽車攻勢中，摩托化部隊作戰的非常威力已經得到第一次的小小表現。一九一七年時飛機才開始由偵察，指示砲兵目標和小規模轟炸進步到直接攻擊軍隊。我曾經在一九一八年參加過一次這種攻擊。陸軍主要倚靠摩托化部隊（坦克）和空軍作戰，是第二次世界大戰開始以後的事。

軍艦也是一樣——從槳和帆進步到明輪和暗輪，燃煤引擎，燃油引擎和汽油引擎——但永遠是海上的軍艦——，裝甲加厚，砲彈加重，射程加遠而已。在第二次世界大戰開始時有敢預言最重型的軍艦除非能有適當的保護以抵禦空軍的攻擊，否則無異浮動的棺材者，反而遭人蔑視，嘲笑和駁斥。直到一九四一年十二月，在英空軍攻擊大蘭從（Taranto）聖防港口內的意大利艦隊奉捷之後，居然還會有兩艘英國巨艦——威爾士親王號（Prince of Wales）和「却敵」號（Repulse），在沒有空軍保護之下毫無顧忌地開入危險地帶，結果在兩小時被飛機所投的魚雷送入海底。不到五個月以後，美日兩國的艦隊在珊瑚海

的海戰中，除了高射排砲之外，其餘的砲都沒有射擊，戰事完全由飛機担任。大約一個月以後，中途島方面的類似戰爭證實了威廉斯少校（Major A. Williams）的感嘆：「戰鬥艦在這一次戰爭中除了沈沒之外，究竟完成了些甚麼工作？」

所以美國海軍宣佈將以在建造中或計劃中的戰鬥艦改建航空母艦。但是來日受空中威脅的顯然昇全部海面軍艦，而不限於其中的那幾種軍艦。

這是一種變化是歷史上罕有的。好些人早已看出空權優勢即將到來，最有名的意思是意大利將軍多黑（Doherty）。擁有新海陸空軍的德國人，比大部份人更具先見。他們的航空部隊，傘兵，滑翔機和運輸機，俯衝轟炸機極其巧妙；尤其征服克里特島一役可算是戰鬥上的傑作。但是他們也犯了一部份的錯誤，否則他們也不會因缺乏戰鬥機而被迫在剛好英國人表現窮態的時候，停止轟炸英國城市了。

如果我們完全了解軍用軍艦作戰的效力，他們也不會以有限的造船廠去致全力於建造三兩艘巨型戰鬥艦，才做飛機攻擊的目標了。

以前顯然沒有人指出，海上的可怖武器不是俯衝轟炸機和瞄射正確的高空轟炸機，而是魚雷機，高空轟炸機為躲避敵方高射砲的原因，盡往往一能用。

而且無論在陸上和海上，戰術發展現在都還看不出有已到盡頭的象徵。如果有一種像炸不沈戰鬥艦之類的新武器出現，也許可以使全部趨勢改觀。如果同無線電控制的飛機

和獲得魚雷的滑翔機能獲得有效發展，他們將爲無敵的武器。

飛機（如上汽車火車等車輛）更帶來一種使守派人士感覺同等苦惱和同樣不可思議的變化；它把作戰區域擴大了，整個地球都被包括在內。它使戰爭可能成爲全球性戰爭。第一次世界大戰時有關於全球戰的傾向，但是在戰前一方中歐同盟國（德奧）因爲很早便失去遠處領土之緣故，戰戰之火焰並沒有蔓延到全球各部份，只是在福克蘭、烏拉圭和印度洋等遙遠地點進行一些海戰而已。甚至在九四二年，戰前全球化的最後障礙也還存在——飛機。航程還不夠遠。大西洋端的軸心國和太平洋端的軸心國還不能在經過蘇聯的廣大領土上空，直接取之聯絡。但是這種趨勢很明顯地在發展中。

在這次戰爭中，聯合國家本已伸展得很遠很廣。聯合國家的交通橫貫全球，在訓練中和實際作戰中的聯合國家兵力，分佈在二十處以上的地域。這一次新戰爭簡易地理研究已使易夠了高等文化人的腦筋。聯合國家如果不是擁有優勢的資源，也許早已不能抵禦大陸上在內線作戰的軸心軍了。

第三種軍事變化是隨民主政治內發展而俱來的，便是所謂心理戰爭。如果領導者是少數而且極相接近的一羣人，宜其工作通常都不難有所成就。但是對付一羣認識幾個字而教養不深的民衆，却證明可以應用一種智慧彈——計劃並實施神經戰，分散並征服一般民衆。把易受感動的民衆導入錯誤方向，動員圖謀私利和叛國之徒反對他們本國的政府。希

特勒藉奧地利總理舒士尼格 (Schuschnigg) 的來訪佔領奧地利；藉激烈的演說和最後通牒佔領捷克；日本對於美國國務院施行恫嚇——給我石油和廢鐵否則我便要進攻荷印——結果便得到他們最後用以進攻荷印的供應品。這事都是最成功的例子。在第一次世界大戰中，這種新武器曾被協約國加以適度而有效地使用；在第二次世界大戰則非暴力階段中，以及在一九四二年以前，聯合國家在這一方面的運用都遠不及軸心有效。說也奇怪，其政治和商務機構大部份靠着標語、口號和目炫言譎支持的民主國家領袖們，却會不相信這些計劃應用於德意日等國人民可以有效。但是軸心方面從事心理戰爭時，效能却很顯著，任何現代將領都不能不用這一着。

新武器和技術的發展，戰爭的全珠性，心理戰爭的興起——這三種因素聯合起來促成戰略的一種全盤革命。

在革命新途徑的瞭解和通用當中，具有最好軍事頭腦的人也不免要落伍。本書的讀者幾乎必已注意到作者本身對觀念有些捉摸不定，以及他在由一節討論另一節時如何躊躇不決，落後矛盾。理由是作者簡直不曉得在循環在情勢發展時，古代的戰略究能有多少可用。作者所能聊自解嘲的是即屬現代戰爭中的將領們——也正在研討着真理，不十分拿得定主張。聯合國家的軍隊在一處中曾受過三次相同的敗挫，每次敵方擁有相同的優勢裝備；德國的八八耗費用已在一九四〇年的佛蘭德斯 (Flanders) 戰役和法國戰役中表現

優越性能。聯合國家的將領方面對此並未熱心地做造或設法勝過它們。許多新聞記者首先都巴看出馬來亞，緬甸和荷印方面會發生什麼結果——而專家們却都置之茫然。

現行的戰略革命必將證明其為現世界上最強有力的一個政治因素。它似乎遲早——為人道主義起見我們也許希望它儘速來臨——必將造成一種完全不同形式的政治機構。因為戰略上的需要已經使得只有最強和最進步的國家——或者小國組成的聯邦——才能希望運用充分的政治力量以保衛本身的獨立。

專家們對於次等的裝備也許意見不一，但是對於主要的裝備即巨量的飛機却差不多完全意見一致。這些飛機也許是下列各種：短程驅逐機；能夠飛過較小洋面和大洋並能飛回來的遠程戰鬥機；遠程偵察機；數種轟炸機；一種以上的魚雷機；運輸機和貨機，滑翔機和遠程的運油滑翔機。飛機是否能將軍艦完全毀滅顯成問題；如果不能，這些飛機的型式有許多都需要在稍加改變之下再事製造，以備由航空母艦起飛作戰。

在運輸笨重物資——假如不是運兵的話——方面，船隻也許仍屬需要，因此潛艇在廣大的全球狩獵上襲擊貨輪仍將享有一種便利。為應付這種危機起見，我們也許必須建造其數目十倍或二十倍於今日的軍艦。

此外我們還需要運輸汽車和坦克車以編組一種完全摩托化的陸軍，使它擁有各種新型的坦克和裝在車上的平射砲，更新式更強力和更準確的大砲和高射砲；重機關槍等等。

如果一個可能敵國手中持有這些武器，一個被侵國家不應該僅以本身所可利用的裝備作孤注一擲，而應該在空襲可及（距離隨飛機的進步而異）的一切重要中心經常嚴密駐防，維持大量的常備陸軍和海軍；同時建造許多完全不怕空襲的地下供應庫，其中設備須和那不幸的馬奇諾防線相像。其他工作也需要盡量分散，使不容易遭受轟炸，但這對於和平時期的生產效力自然是有很大妨礙的。

換言之，不僅每一個國家的人力都需要有相當數目處於武裝狀態之下，並須有各種計劃以備一旦遭受攻擊時可以在兩小時內動員，國家收入中還需要有一大部份投資於承平時代認為不生利的礦業方面。

事情還不止於此。讓我們假定各民族願意以永遠的貧窮來換取國家的獨立。此事即屬可能，地球上也似乎有幾個區域能夠建立和維持國家安全所需要的優良軍備。只有很少國家才能擁有必要的熟練人力，必要的原料——銅、鉛、銻、錫、石油（或煤），如美國，英國（假定它的海洋控制地位能夠維持），德國（包括法國，盧林堡，比利時在內）；也許還可包括蘇聯和中國印度（但是這兩國必須在若干年之後）。在現行制度之下，不能從事這種建軍運動和加以維持的國家注定要成爲屬國或者連屬國還不如的。但是在這種情形之下統治民族負擔之重也是可怕的，倒還是做一個屬國比較安逸些。

這些預測是不可能的嗎？自然不是。是幻想嗎？也許是。但是這些不過是一種對於未

來的影射，這個影射是以目前列強間的現行國際制度以及一九四二年六月間的情勢為依據的。

假定這些情勢使未來的世界蒙上一層像消極者的夢一般的慘淡顏色，那就不是作者的過失了。

這樣我們就真的沒有第二條路可走嗎？續發的全球戰爭自可藉世界和平組織以求避免。這是一種舊日國際聯盟會員必然想到所需求的和平。世界和平是不可分割的，是需要以優勢的武力來維持的。為維持和平，就得以必要時不惜作戰。稱他為戰爭也好，稱他為警衛行動也好，這是目前唯一可以替代侵略性的軍國主義的辦法。目前任何一國都無法獨霸世界，所以一旦德國的第二次征服世界企圖失敗以後，跟着來的警衛權應由永久性的獨立國家的優勢同盟或國際團體來操握。一個永久的同盟——美、英、蘇、也許還有復興的法國和波蘭，中國——可以很圓滿地担任這種工作，但怕不能長久維持。一個同盟必須在對付共同的危險的敵人時才能長久維持。當兩個以上的國家結合起來的時候，它的目的總是反對某某國，不是為了某某事。危險消滅以後同盟也就解體。接着必然退為維持均勢。為構成這種均勢起見，任何其他國家，甚至是昨日的死敵，也可以寬容合作。結果，武裝的國家制度以及它的特質，軍國主義和戰爭，又將重新出現。所以惟一的希望是最好由一個獨立的國際團體來担任警衛。

這種工作怎樣才能完成？——究竟是國聯的復活？現有聯合國家的進步合作？還是某種夢想不到的結合？自非作者所能知。作者更不敢預言這項工作是否能實行或完成。但是這種歷史性的桎梏——破壞性的軍國主義，新的同盟，新的戰爭——既然在不遠的天際潛伏着，過去孤立主義和第二次世界大戰的關係又這樣昭然可鑒，作者誠懇的希望，使人類生養了幾十年的這些基本常識可以教導我們不使我們再行失足。

上海圖書館藏書



A541 212 0006 0078B

世界戰略地理論

定價十六元

著者：

Edgar Ansel Mowrer
Marthe Rajchman

譯者：

潘煥昆

校閱者：

李旭旦

發行人：

齊世英

印刷所：

時與潮印刷公司

重慶小龍坎山上

發行所：

時與潮社

重慶辦事處：民國路聯合大樓
電話：六二二二
電報掛號：二五一四
重慶沙坪壩正街一六二號

版權所有翻印必究

中華民國三十三年十月十五日初版

世界戰略

地理論評

介

前美海長諾克斯說：

本書的優點，為在有限篇幅內，以最巧妙的方法，說明這次戰爭的過去和未來階段。並在戰爭技術進步的條件下，預測現存國家間可能發生的任何戰爭和戰役部

位。

卷

國際軍事叢書之一

0.30