

民智時代叢書之一

戰後世界政治地理

劉君穆編著

上海民智書局發行

民智時代叢書

劉君穆編著

戰後世界政治地理

上海民智書局發行

中華民國二十三年四月初版

(外埠酌加郵費匯費)

戰後世界政治地理

每册定價大洋一元八角

編著者

劉君穆

印刷者

(上海塘山路九二六號)
民智印刷所

發行者

民智書局

分發行所

(南京廣州北平武昌長沙)
民智書局

分售處

各大書坊

總發行所

(上海河南路二〇〇至二〇二號)
民智書局

版權所有

楊序

在一世紀以前，南非洲，澳大利亞，中南美洲在全世界的「文化」生活中，只演了一個不易看出的脚色，中國與西方，也只有理論上和冒險的商業家的連繫。黑洲無垠的空間，還祇付與部落巡遊。如果直推到美洲發現以前，地球大部分都互相間隔着，對於全人類生活之總體，都祇各自生息演說，讓崇山大海，沉默地忽視這圓顛方踵們底蠕動和消亡！那時世界政治地理經濟地理（假如我能暫時濫用這一名詞的話），祇不過供人們如鄒衍談天式去憑想像力虛構他們底山海經。假如人類走向更高度的階段——國家間和階級間的衝突都已消滅的社會。甚至以技術特別的發達，使窮冰沍寒的南北極，也聳立參天的高樓，而非洲及北美黑人麇集的「保留地」，不再有 Ghettos。那樣非人的棲所。社會組織雖因分工愈細益趨發達，但決不帶現在國家政治的性質。那時的世界地理學將只作專門人材為開發富源之助，或未來嗜古之士娛老之資，決不為一般人所必需注意的知識。但這門科學，在人類糊塗地把達爾文自然界生存競爭的原則應用到自己組織成的社會，而且競爭既首先立在不平等的基礎上，所用的手段之兇酷與殘忍，復開生物界未有之例先的現代，却有非常重要的意義，竟是必需的常識。帝國主義要宰割一個落後的國家，它必先對該地底人口，資源，地勢及其與隣對的關係，十分精審透澈後再動手。弱小民族要針對着這侵略圖自身的解放，世界與地的認識，列強間交錯互綜的關係之分析，亦竟為基本的初步準備。特別

是中國，對於這門科學的注意，還只是較晚近的事，疏略膚淺，自不容諱。著者正於此時——日本吞併東三省熱河，列強復競思瓜分的時候，以廿萬言的巨著，提綱挈領，條分縷晰，使國人於世界大勢，得一明瞭的概念，不可謂非出版界之幸了。此書之重要貢獻，非短幅所能盡舉，姑就管見，略述數端。

地理——廣義地說，就是自然——於人類社會之重要，是無可否認的。不過若將它誇張過一定限度，便成了荒謬的學說。近代地理史觀，不但人類對環境的反作用，完全看為被動的，甚至得出許多為帝國主義說法的結論。其中最明目張膽的，如 O. H. 教授在政治地理雜誌所發表的文章，有：『我們決不願殖民化亞洲，而只是非洲和南海。這些遼闊地方底民族，還不能避免要一個朋友和導師。……我們要帶給他們以文化，我們用以衣被自身著名的頭等文化。在這樣一種對人類盡責的精神，我們要並不下賤地自私，繼續我們底殖民地政策……』如果這位教授，在剛剛說了「不下賤地自私」之後，便立刻侈談德國如何需要原料和市場，不自覺得難為情；我們再看 Legendre 博士底 *L'Asie Contre l'Europe*，簡直連這點假面子都不講，逕斥黃種人（該書主要是罵中國人）為天生賤種，不配享受文化，不能用白種人相互間所用的手段對付。一種學說，末流之弊，至於此極，我們應有注意的必要。（這樣一本昏書，竟出到七版，國家圖書館特存，德國也有銷路，這位博士其他關於中國的著作，且受法國學院 Academie Francaise 特獎呢！）

法國十八世紀唯物論者，如孟德斯鳩代表當時流行的人為較精緻的機器的見解，Helvetius 便側重

到氣候底影響。降至德國 Heder 便以爲氣候爲一種「原生力」Genetische Kraft，地上一切人爲構成之母。英國 Buckle 以爲土地之肥沃與否，決定人口底大小；氣候又決定人口之工作效能。亞洲非洲有肥沃的土壤，而歐洲氣候則更宜於勞動。土壤之肥沃爲靜止的，其發展有一定的界限；而氣候——歐洲對於左右人類勞作的氣候，其動力之發展無窮。另外 Huntington 及其他美國一般學者講人文地文的，許多解釋希臘哲學，意大利藝術，都謂由該地風物氣候之秀美，誕生靈傑。他們基本的弱點，在未肯正確了解社會與自然間的關係。自然，在產業革命以前，沒有鐵的國家，不會發生資本主義。在人類制馭自然的技術，未達相當高度以前，浩瀚的沙漠，曠曠的土壤，廣大的森林，會影響到社會組織形態，這是盡人皆知最淺淺的事實。但這最多只能說明初民生活之所以如此，而不能說明其爲什麼如此。至於同一地域，同一人類集體，其社會之歷史的發展，更不能以地理條件爲動力去解釋。因爲自然儘管時時自身在動，而其與人類之關係，比起人類社會自身變革之速度，要永恆得多。反之，同一地理條件，却可因社會生產力之不同，而得到十分相異的作用。例如使用水力風力以代人工，在耶穌紀元前的古代文明社會，已曾知道。而以當時社會一般條件，未達相當程度，不獨未得發展，甚且遭廢置，而現在及將來，以科學技術之進步，煤及煤油，又或有告竭之時，於是用水力風力以推動機器，復被重視。地理史觀者，只看到人是被環境決定的，而沒有看到人也能就他手邊所有的東西，創造自己的歷史。況且地理條件之於人類，正如生理學的機體一樣，以人類控制自然之進步而增加其生活之複雜性與多元性；於人類行

爲，逐漸喪失其決定的重要。但這並不是說它沒有影響，不過這種影響，譬諸地心吸力，在我們走路時，是不必計算在內的，雖程度之高下，大相懸殊（地理條件，在最近的將來，尙決不至退到如地心吸力於人體動作之可忽視），但亦聊說明這一發展底趨勢。著者就逝去五十年的先哲所謂天然的因素爲母親，被動的，生產力的因素爲父親，能動的，作精當的發揮。雖本書爲教本及參考之用，性質不適於原理底討論。而嘗鼎一臠，已足窺著者理論之素養及正確。本書澈頭澈尾，皆用此觀點，以分析各國政治地理之沿革及現勢，當然會高出時下一般的庸俗見解了。

人口過剩，成爲帝國主義侵略落後國家一般的護身符。日本專唱滿蒙爲其第一生命線，也無非利用死去馬爾薩斯荒謬的理論。我們還不需引歐美一些「開明」學者，淚眼婆娑地罵白種人蠻不講理，把地土廣沃人煙稀少的澳美諸洲，緊閉起來，不稍分一點與東洋人啜飯之地；只需舉出日本官方發表的一九三一年鑑中一個小小數字，便可把日本無數狂熱軍國主義者叫囂一世的論據，打得粉碎。從一九一九至一九二八年日本向外移民之數，爲十四萬四千，而同時僑民歸國者，反有十五萬七千。此十年內，兩相抵消，日本海外移民，不唯未曾增加，反減少了一萬三千。（見該年鑑五十四頁。）即以日本素來久謀吞噬的東三省而論，直至九一八事變以前，也只有十萬日本人，而其中鐵路人員，兵士及浪人流娼等佔大多數，假使日本真的人口過剩，怎樣能說明這種現象呢？日本已耕之地，只占全國面積百分之十六，關於耕地廣袤之擴充，生產技術之改良，雖以國多山地，爲一很大障礙，但也決不是不可能的事。據

T. H. King 底計算，縱令日本人口，仍照目前速度增加——至一九六五大約達一萬萬，其本有耕地發開後之出產，仍夠供給。但基本問題，仍在於日本資本主義之發展，使一般農民逐漸貧困化，不特不能改良生產，抑且連維持現狀，也不可得。在同上年鑑，日本五百五十萬農戶，耕地之分配，有如下表：

農戶數 (千為單位) 百分數	不足 半ha	半至 1 ha	1至 2 ha	2至 3 ha	3至 5 ha	5 ha 以上
	1951	1885	1190	321	134	72
	34	22	6	2	1	

以上只是耕地使用之分配，未將地主底土地與佃地主土地耕種的佃農間關係明白指出。其實日本儘管土地使用之分割，如此其細碎，而土地所有集中底現象，正伴着這樣細碎分割底趨勢向前發展。從本世紀初年到現在，各階層的勞動農民，百分數之變動，有如下表：

自耕農	三三·三%	三一·二%
自耕農地佃農	四六%	四一·一%
純佃農	二〇·七%	二七·七%

二十餘年間，佃農數目從百分之二〇·七，增至二七·七，即比原有多三分之一。農民破產的狀況，在此也可見一斑。若比較日本近數十年對工業投資之多，農業投資之少，更證明

了農民改革生產之無力。日本糧食問題之所以成問題之癥結就在於此。著者指出日本人口問題，基於其現存的生產關係上面。他如意大利人口過剩，并非人口過剩，實為勞動力之過剩，（直到現在，意大利還獎勵生育）。其他各國人口問題，莫不用此觀點，以為事實之發揮。這頗足以關帝國主義者無賴之藉口，而使殖民地中作解放運動者，於社會條件與反帝國主義的關係，更多一層深刻的認識。

上面只大略舉出兩點關於理論的討論。此書底編製，不機械分洲敘述，而注意其有機的配合。在總論中關於世界資源底分佈，國際交通和貿易數章，洋洋灑灑，把戰後各帝國主義對殖民地之爭奪及其勢力之消長。窮源竟委，特別表顯了作者組織材料取精用宏的能力。分論底各章，於歷史的追溯，現勢的羅列，各國間交互的矛盾和影響，下逮重要的生產方式及分佈，軍事險阻的描述。使我們感覺得我們所要知道的東西，都本末具備，而又無縷述山脈河流等如時下教科書底鉅釘。即作者每一插圖，都有特殊意義，絕非泛泛下筆。尤其是他注意整個帝國主義與殖民地間動的關係，使事實的描摹，變作了「鬥爭的武器」，看了本書之後，不但是增進了一般地理的常識，而且會增加對於國際政治的理解和分析力。例如不透澈美英帝國主義間之角鬥，便不了解為什麼中南美洲國家常是發生軍閥底政變。不於非洲地勢富源及歷史，有相當的認識，便難明瞭法英意錯綜複雜的關係。以如此簡當的篇幅，包舉這樣豐富而正確的內容；以流利的筆尖，鏗瀉這樣多乾燥的材料，據我淺陋的見聞，便在英德法文此類書籍中，也很難能。著者寫此書時，除統計年報之類而外，參考書籍，不下百餘種，而中國一章，還要等到回國再寫

，可見他態度底矜慎。這本書底價值，自無須浮詞揄揚。謙陋的我，此學又非專門，居然敢不自慚而佛頭着糞者，一則他此書前後經過，及他舟車所屆手不釋卷的精神，都爲我親見。此書脫稿付印前，我又有機會快讀一遍。二則共同流浪在「沒落的西方」，時時眷懷着火熱水深土崩瓦解中而又拚力掙扎要新生的祖國。而著者竟翩然將歸，彼此都感到蒼茫，寫此聊當贈別。這也恐怕是著者叫我寫這序言的原意吧？

三三，九，五楊先培於奧京。

自序

編者對於經濟地理研究的興趣的發生始自一九二六年。那時中國還不知道甚麼是經濟地理，坊間只有一些工商業地理教科書流行。跟着新興的社會科學之輸入和對國際問題研究的注意之加緊，經濟地理的編譯也見於中國的出版界。一九二八年我曾編了一本『世界經濟地理綱要』，當時執筆匆促，過後我自己對於這書很不滿意，欲於再版時修改，旋以印行之書店停業，這書也絕版了。以後編者一方面因為生活的壓迫，他方面因為興趣轉到別的學問部門去，改編該書的念頭暫時拋下。待到動身赴歐之前，民智書局編輯楊幼炯先生以編著戰後世界地理見囑。我所到的地方恰是地理——尤其是政治地理研究最先進的德國，而我多年懷抱而未遂的改編經濟地理一書的小小的願望也可藉此實現，便一口答應了他。在德國我以功課餘暇，從事這書的編著，我一方面看到了從唯物史觀的立腳點論地理與社會發展的關係的書籍和論文，他方面瀏覽了一些『地理政治學』Geopolitik派的書報，後一種文獻在德國特別多，且很占勢力。我採用前者的觀點，擷取後者的材料，着手編著，經過一年的工夫，大致就緒，只有中國一章，因在歐搜集材料沒有像在中國那樣好，懸而未就，幸不久就要回國，所以待到回國後才補上。

寫好之後，我對於該書之不滿意，差不多也像前編的經濟地理那樣，尤其是中國一章因趕着出版的緣故，也是倉卒編成，不過我以為中國政治地理有編專書的必要，這缺憾留待專門學者彌補。其他不當

之處也希讀者指正。

關於這書的編制，內容，取材等還須作以下的說明：

(一)本書編次，關於區域的劃分，大體上以政治的統屬爲經，而自然的地理的區分爲緯，首論本國，次爲與本國關係最密切的日，美，英諸帝國主義的集團，法意諸帝國，戰敗的德國，歐洲較弱小的國家，然後及於東方半殖民地和殖民地的國家，非洲，拉丁美洲，和離舊世界最遠的澳洲，最後殿以社會主義國家的蘇聯。體例縱不如哈拉賓之把世界分爲五個集團那樣純粹，然似尙能與世界現勢相符。

(二)本書頗側重經濟地理的事實，似貽掛羊頭賣狗肉之誚，然這是因爲觀點關係，且中國所需要者也正是這樣的書，本書即改稱爲世界經濟政治地理亦無不可。

(三)著者以見聞及時間所限，參攷書籍不過百數十種，間有在文中或每章之末特標出處，重要參考書報另列目錄附於卷末。下篇取材多據德國地理政治學名家的 Haushofer 的 *Jenseits der grossmächtigen*，所插地圖多採自該書及 Alex Raco 的 *Ökonomische Geographie*，Ziegler 的 *Einführung in Politik* 等，尤須特別聲明，以示不敢掠美。

(四)爲便讀者閱覽起見，統計數字列入附註之中，但較重要之數字仍錄於本文。本書既具有時間性，閱時稍久，統計材料便成明日黃花，再版時當有補訂。

在編者快要動身回國的時候，承同學楊一之兄窮一夜之力爲撰數千言之長序，闡明地理與經濟政治的關係，可補本書導論一章之不足，應特別誌謝，同學黃維立杜力夫兩兄對於本書體例會多所指正，向君實兄代爲校讀，楊幼炯先生及民智書局負責者予本書以出版之機會，著者均表謝忱。

這書出版的前夕，正是第二次世界大戰驟呈緊張的時候，中國的東北四省之淪亡已成定局，最近內蒙自治醞釀成熟，新疆經過幾回的變亂後，南疆實行獨立。這都是有國際背景，證明日英美等帝國主義是在割裂中國以爲快要來臨的下回大戰的準備。同時英日美海軍擴充的競爭，英國最近的遠東海軍會議和日蘇的關係的一天比一天惡化，又證明下回世界大戰確是以太平洋爲中心。編者目擊這種形勢，更感到世界政治地理那樣的書籍有急行出版之必要。本書誠至譔陋，但衡以現勢，已有好些不幸而言中的地方，這可見政治經濟地理實能予國際政治的研究者以很大的助力。至於怎樣使我國這門學問和文獻臻於完善，已非淺學如編者的能力所及，而有賴於專門學者了。

一九三四年一月三十日劉 穆

戰後世界政治地理目次

楊序

自序

序論

第一章 政治地理學的性質，範圍及任務

第二章 世界政治的地理的條件

上篇 總論

第三章 戰後的新政治地域

第四章 戰後人口的地理的分配及其問題

第五章 殖民地與民族問題

第六章 重要資源的分佈與國際政治

第七章	農工業的地域的分工與國際關係	七七
第八章	交通的國際化與國際統制	八九
第九章	國際貿易的地域的分配——國際市場問題	一〇七
下篇		一一五

第十章	中國	一一五
第十一章	日本帝國	一四七
第十二章	美帝國	一六九
第十三章	英帝國	一九三
第一節	大不列顛	一九三
第二節	英帝國鳥瞰	二〇二
第三節	印度帝國	二一五
第四節	自治領地之愛爾蘭與加拿大	二二四
第十四章	法帝國	二二三

第十五章	意帝國	二五一
第十六章	德國	二六三
第十七章	西班牙與葡萄牙	二七五
第十八章	荷蘭與比利時	二八五
第十九章	瑞士	二九七
第二十章	北歐與波羅的海諸國	三〇一
第二十一章	中歐與東歐諸國	三一—
第二十二章	戰後近東的新形勢	三二九
第二十三章	亞洲的三緩衝國——波斯，阿富汗與暹羅	三四五
第二十四章	列強支配下的非洲	三五—
第一節	非洲的鳥瞰	三五—
第二節	西北非洲	三五七
第三節	東北非洲	三六三

第四節 南非洲	三七一
第五節 中非洲（馬達加斯加島附）	三七七
第二十五章 拉丁美洲	二八七
第一節 總論	三八七
第二節 南美三大國——阿根廷，巴西和智利	三九五
第三節 南美其他國家	四〇四
第四節 中美及西印度諸國	四一〇
第五節 墨西哥	四一六
第二十六章 澳洲與紐西蘭	四一九
第二十七章 蘇聯	四二七
重要參考書目	四四一

插圖目次

第一圖	戰後德國疆域之變更	一四
第二圖	奧匈帝國之瓦解	一五
第三圖	戰後德領殖民地之分割	一七
第四圖	一九一三年——二五年世界人口之增加	二九
第五圖	移入美國的人口之國籍比率	三二
第六圖	可養活人類的地面	三六
第七圖	殖民地之分割	四〇
第八圖	歐洲的少數民族之分佈	四五
第九圖	世界煤油的產額比較年平均數	六一
第十圖	世界的鐵產	六七
第十一圖	世界的棉產及棉紡織業的分布	八二
第十二圖	世界鐵路建築的發展	九〇
第十三圖	世界的航路	九五

第十四圖	印度洋——英帝國的內地海·····	九八
第十五圖	英日美在太平洋之爭霸·····	九九
第十六圖	巴拿馬運河的美國化·····	一〇一
第十七圖	中國煤田分佈圖·····	一一八
第十八圖	中國礦產在遠東中的位置·····	一一九
第十九圖	中國棉絲產區·····	一二七
第二十圖	日英兩國地理位置的比較·····	一四八
第二十一圖	七十年內美國領土的擴張·····	一七一
第二十二圖	美國在太平洋的形勢·····	一八六
第二十三圖	英帝國的地理上的形勢·····	二〇四
第二十四圖	英國原料的來源·····	二〇六
第二十五圖	印度的政治區域·····	二二〇
第二十六圖	愛爾蘭的割裂·····	二二五
第二十七圖	加拿大與美國的界線·····	二二八
第二十八圖	魯爾的煤，洛倫的鐵和牠們的國界·····	二三七

第二十九圖	法意英在地中海的對立·····	二四一
第三十圖	歐陸各國的合縱連衡·····	二五九
第三十一圖	些爾德河與荷比的關係·····	二八六
第三十二圖	比國的民族·····	二八八
第三十三圖	瑞士的民族·····	二九八
第三十四圖	戰後的土耳其與遠東·····	三三一
第三十五圖	一九〇七年英俄在波斯的勢力範圍之劃分·····	三四六
第三十六圖	英俄間之阿富汗·····	三四九
第三十七圖	英法在非洲的勢力之對立及其交通形勢·····	三五四
第三十八圖	英法意與阿比西尼亞·····	三六七
第三十九圖	美國的金元勢力·····	三九〇
第四十圖	南美諸國的疆界爭執·····	四〇三
第四十一圖	蘇聯東境之被包圍·····	四三七

戰後世界政治地理

序論

第一章 政治地理學的性質，範圍及任務

地理學的分類

地理學 (Geography, Erdkunde) 分屬於自然科學及社會科學 (或歷史科學兩部門)。屬於前者為地文地理 (Physical Geography, Länderkunde) 及人文地理 (Human Geography, Völkerkunde)。地文地理敘述地面的形狀，地土的構成，地面的產物，河海的情況，氣候的情況等，隨其題材之專業化，而又分為陸地地理，海洋地理，及天空地理等。人文地理則以人種，民族及其生活為題材。凡此均站在自然科學的立場，而對於地理環境及地面上的居民加以記敘。屬於社會科學部門為歷史地理，經濟地理，政治地理，文化地理等，從人類社會與地理環境的關係，考察後者對於人類過去，現在及將來的經濟，政治和文化生活的影響，以及人類對於地理環境的適應。不徒為靜的敘述，而且加以動的分析。此外更有普通地理，世界地理及分國地理之別，則混用前兩部門，為較簡單的考察。此乃地理學大體上的分類也。

地理學的新趨向

隨着自然科學的發達，探險發見的貢獻的累積，及交通工具之改進，地理學在自然科學方面的進展至速，材料日益豐富。他方面，因為商業，殖民，國際貿易，國際交通之發達，對於地理知識的追求愈亟。然而單純的自然地理之紀述已不足以適應這種實際的需求，工商業地理及交通地理由是崛起。在自然科學方面則有經濟地質學(Economic Geology)的產生。近代市場競爭及資源開發的狂熱，從這裏反映出來。迨至最近二三十年，國際政治經濟的特徵——資源獨占的趨勢，資本輸出，殖民地的榨取和分割，帝國主義的內部的衝突，民族運動及殖民地革命等——之有地理的背景，日益彰著。欲對於現在世界政治經濟情形和趨勢得一幅明晰的圖畫，不得不藉賴關於這方面的地理知識。由是政治地理及經濟地理蔚成現代地理科學中最重要的部門，研究政治及經濟者所必具的初步知識。專論此兩者的定期刊物亦未嘗無之。在德國且有「地理的政治學」(Geopolitik)的提倡，直接以地理因素解釋政治生活，充分的表現出帝國主義者擴充領土的企圖。即在中國，以國內經濟亟待籌畫建設，國際政治亟須有深切的認識之故，政治經濟地理亦漸為國人所注意。徒然縷舉山脈，河流，名城，勝地的地理之將遭吐棄，與紀年或傳記式的歷史同一命運，殆為必然的趨勢。地理的唯物史觀之得一部分人的歡迎，也在意料之中。

政治地理的性質及任務

政治地理是從地理環境與人類政治生活的關係的觀點，來研究地理的。換一句話說，牠是以政治活動所在的地面為對象，考察地理環境對於政治生活的條件，政治活動的

可能的貢獻及影響。牠要從政治的立場研究地域的外形，內涵，位置，氣候，土地之有用性，幅員等等對於地球上居民的意義。尋出地理現象與政治現象的（間接的）因果關係。例如疆域的變遷，人口之移動均屬於政治地理的範圍。日人移殖東三省及日本之強佔該地是一種政治的事實，而同時亦與地理的因素有（間接的）因果關係。從這種關係去研究這種事實，而批判其將來，那是政治地理的任務。

政治地理的範圍

可是，政治地理的範圍，是否只屬於地理環境與純政治活動的關係的研究呢？是否只以政治地域的區分，變遷，各地域的政治關係，人口的地理上分配等事實為對象呢？

要解答這問題，我們先要明白甚麼是政治活動的基礎一事。老實說，人類的政治行為實是牠的經濟行為的一種形態，一種手段。政治生活建築於經濟生活之上。某一經濟階段產生某一種政治組織的形式。國家建立，疆域變遷，人口移殖等等有其經濟條件。遠的不必說，歐洲大戰的結果使世界地圖為之變色。歐戰的主因是由於與經濟地理有關的資源的壟斷，市場的競爭，鐵路的爭霸，殖民地的分割等事實。凡爾賽和約亦以此為主眼。研究戰後世界政治地理，而忽略了這些經濟地理的事實，那也不會認識世界政治的實際。東三省地理誠然是世界政治地理中很值得注意的一頁。然若我們只從中日俄諸國對東省的政治關係考察東省地理，而對於滿洲的土壤，煤鐵，森林，大豆，鐵路，人口密度等等，與中國的經濟發展，日本資本主義發展等問題之關連，不加以深察的注意，那還只是認識了東省政治地理的半面。所以我們之研究政治地理，應當以經濟和交通地理為根據。固然，經濟地理和交通地理均可以離政

治地理而獨立，另有專書，但圓滿的政治地理的探討，却不能因此之故而不涉及經濟和交通地理的事實。

其次，人類的政治生活與地理環境的關係，不是固定的；牠有牠的沿革變遷的歷史。政治地理亦可稱為歷史的科學一層固不必論，歷史的說明實可以助我們對於此種關係有更深切之了解。例如黃河的歷史，貢獻給我們以河流間接影響到政治制度及社會組織的事實一幅清晰的畫圖。羅馬時代地中海歷史的研究，可以有裨於我們對現在地中海國際形勢的把握。故我們縱不是像有些地理學家那樣，把歷史地理和政治地理混為一談，也須略溯歷史的根源。

政治地理 的重要

政治地理的重要，前已略為說過。然對於今日中國學生的特殊重要性，似不能不更為申論。第一，現在國際政治正當嚴重的時期，瞬息萬變。中國問題固為世界政治的重要關鍵，而國際政治亦與中國的安危息息相關。留心國際政局而分析之，實為中國政治家及關心中國政治的國民所應從事者。然國際政治有其經濟的基礎，地理的背景。徒然觀察表面的政治糾紛，政局推移，國際關係，而即加論斷，縱不謬誤，亦流於淺薄，例如日俄或英日的國交，大有影響於中國。堪察加的漁場，庫頁煤油，滿洲鐵路實為日俄關係中的重要因素。分析英日的遠東形勢，而不知道印度，海峽殖民地，在經濟政治上對英國的重要，與日本的關係，則自不免於皮相的論斷。故政治經濟地理的知識，實為今日中國學生所不可缺的常識。

第二，地理知識之缺乏，實不容爲國人諱，卽本國輿圖亦疏陋不堪。片馬間島之失，不過一極端之例。政治經濟地理之爲國人注意，尤屬最近的事。現在中國社會問題亟待解決，經濟建設亟須實施。然中國地土廣漠，情形複雜。邊疆的情況，資源的分佈，各地水利交通的現狀，各地社會生活形態的同異等等初步知識，均爲中國政治經濟地理的題材，而實爲留心中國社會問題及經濟建設者所不容忽略的參考資料。本書以體裁所限，縱不能對於中國一方面詳加論列，亦深冀中國地理學者對此多加注意。

第二章 世界政治的地理的條件

地理決定 論的謬誤

我們有社會的環境和自然（地理）的環境。自然是人類生活的前題。經濟行為就是人類以勞動適應或利用自然環境以取得或改良生活的行為。人類勞動的場所是由自然供給，勞動的工具和材料亦莫不惟地球母親是賴。地理因素之爲人類經濟生活的重要因素自不待言。政治行為不過是經濟組織的高級形式，且國家以土地人民爲要素，政治生活之深受地理環境的影響，亦不容辯。例如以國家組織之發生論，埃及，巴比倫，印度及中國建國最早，實拜河流之賜。這因爲河水以時泛濫，造成肥沃而鬆散的土壤，易於初民的耕植，務農定居實爲國家萌生基本的條件，而河流貫注，交通便利，足以促進居民的統一性，亦有利於政治組織的形成。反之，森林菁密的熱帶區域，草原地及沙漠地帶則不適宜於建國，即建國亦較晚。國家出現的地方罕有在北緯六十度以上者。草原和島國每造成慄悍的民族的征服歷史，而熱帶居民每淪爲被征服者，這也是習知的事實。近人謂亞洲的特殊的氣候和土壤，使亞洲的農業另具特性（人工灌溉），以至政治組織有特殊的趨向，亦未嘗無理由（1）煤鐵資源的結合和豐富，爲近代資本主義國家的物質的條件；海岸之缺乏爲大陸國家發展較晚的一個原因。山嶺縱橫則易致國家分裂，川流貫注則易將國家搏合爲一，國境有天然障礙物如沙漠高山之屬者，可保障國家安全發展，而同時又爲文化停滯之原因。凡此種種均足以證明政治歷史及現代世界政治之直接或間接受

地理因素的影響。

然而這並不是說，人類的經濟，政治以至全部生活，均由地理條件決定，如英國的巴克爾 (Buckle) 德國的里特爾 (Ritter) 和赫爾德 (Herder) 等 (2) 所主張者。他們以地理解釋人類的歷史，以為各個人類社會發展之不同，完全是因為氣候，地土，河流種種地理條件的關係。這種論旨之謬誤，顯而易見。自然雖供給我們以勞動力，勞動的手段和勞動的對象，然這只是一種消極的影響，給人顯生活以積極的影響者，是人類社會的生產方式——即依據一定目的適應利用自然的社會行爲的方式——及由生產方式所形成的生產關係。以政治現象論，國家組織的建立誠然是始於大河流域或溢地。不過，該地的居民非到農耕的生產方式樹立及社會已分化為剝削者與被剝削者階級時，決不會有嚴格的國家組織。再就目前的事實論之：日本對中國之侵略，之有地理的背景，是不能否認的；但是，地理的因素——如島國——煤鐵缺乏，人口過剩等等決不是決定日本今日對中國侵略的方式的主要因素。例如人口過剩解決的方法固不一定採取侵略的政策，中國何嘗不患人口過剩，而中國未嘗成爲帝國主義者。這可見日本之對中國侵略，不是由地理因素所決定，而是由於日本資本主義（生產方式及生產關係）已進於帝國主義的階段。

第二，地理的條件本身是多少不變的 (3) 牠縱能解釋日本和中國歷史爲甚麼不同，却不能解釋爲甚麼日本的歷史在古代是那樣的，在近代却是這樣的，例如日本在明治維新以前對中國的侵略，是採取所謂『倭寇』的形式的，與今日之滿洲佔奪及經營，大有分別。日本地理的條件固未嘗變易，但牠的社會經濟

組織已由封建社會進爲高度的資本主義社會了。這樣子看來，地理條件只是靜的條件，而人類社會的生產力，生產方法及其他經濟要素才是動的條件。靜的條件是不能解釋動的事物——人類的經濟政治及全部的歷史的。又如豐富的煤油田在今日的美國則爲福利，在今日的墨西哥，波斯等弱小民族則爲禍根。同一地理因素而爲福爲禍不同，亦只能從社會經濟發展階段之差異尋求解釋。可是，我們不是說社會經濟的因素是超地理環境而發展，恰是相反，我們却承認，人類越原始的時候，地理環境對人類的統馭越利害。不過，一當生產力發展到某階段的時候，人類由以自己適應自然漸進爲以自然適應自己。於是地理的條件遂退爲消極的條件。這也不是說地理環境對人類社會不發生影響，而是說地理的影響，因生產力發展及其他經濟因素變動之故，而跟着不同。茲從地理因素對政治的影響一方面，舉例以明之。

地理條件

對政治影響的變遷

黃土地帶——即黃河及渭河流域的大部分——本爲中國古代文化的搖籃，亦即唐代以前中國政治中心的所在地。然自農耕技術逐漸發展，長江林藪沼澤之地開闢爲稻田以後，中國政治中心隨經濟中心而南移。到近代更因帝國主義對中國的影響，而沿海商埠蔚成政治中心。這可見地理條件的作用古今不一致。

自然屏障一條件有利於國家的建立。埃及的古代光榮歷史，有多半是拜周圍沙漠之賜。然埃及發展到某程度之後，以無新鮮的刺戟難及與外頭文化正在發展的民族交通之故，埃及日就衰亡，有利的地理條件反成爲束縛者。到今日，沙漠的屏障且無補於埃及之淪爲殖民地了。

英倫三島的位置之優越，有造於大不列顛的世界霸權，殆爲世人所共認。不過，自羅馬希臘以至中世紀時代，大不列顛民族之見凌於外族，幾無異於印度。所以，若不是因爲新大陸新航路的發現，英倫島國的位置亦無從顯其優越吧。

美洲居民在哥倫布發現以前之大部分滯留於部落社會的階段，除因家畜動物缺乏之外(4)，介居兩洋的位置，致與舊大陸隔絕，亦爲一重要原因。然自從汽船發明以後，大洋不獨可航行如內河，而且成爲大陸的聯絡者。美國介居歐亞之間，海運四達，市場原料的奪取皆屬容易。美國之所以成爲資本主義最重要的國家，未始不與牠的有利的位置有關。

自近代海運發展以後，西班牙，葡萄牙，荷蘭，法英諸國以瀕海之故，而先後蔚成爲擁有殖民地的國家。獨德國以大陸國家的位置，而陸運又不發展，不特不能遠略，甚至政治組織也不統一。迨至鐵路發明，牠已統一大國，藉着四通八達的鐵路網，把牠在中歐的地位改變，成爲歐陸的中樞了，進而經營殖民地了。

以上所舉者不過最顯著之例，然已可證明地理條件只是二次的，而不是一次的，他們隨着人類生產力生產方法的進展，而影響不同。這樣子講，才能了解地理因素的真正作用。

(1) 參閱馬扎亞爾著中國農村經濟研究第二章水的意義。(神州國光社版)

(2) 巴克爾在其名著 *History of the Civilization in England* 中，謂土地的肥沃性及氣候是人類曆

史發展的兩個決定要素，在文化初期尤其是如此。里特爾在其 *Allgemeine Erdkunde* 中，謂人類是其居地的鏡子，反映出那裏的特性。『一地的地理環境，對於其居民的性格的影響，由身形，身體構造，頭顱構造，膚色，性情，語言以至於心性的發展，不容否認……人類的實體與大地緊相縛繫，根深蒂固，不能分離。』其主張尤為極端。

(3) 地理因素仍是一時一刻在變動着，所謂滄海桑田不乏其例。洪荒時代至於現在地層及氣候的變遷，固不必論。即如中國西北氣候因沙漠之南移及森林之缺乏，而日見乾燥，與古代有異，亦屬事實。不過，無論如何，地理因素的變動遠沒有人類社會經濟因素之變動那樣快和那樣顯著。

(4) 美洲在白人未入居以前只有駱馬 *Lama* 一類的家畜。

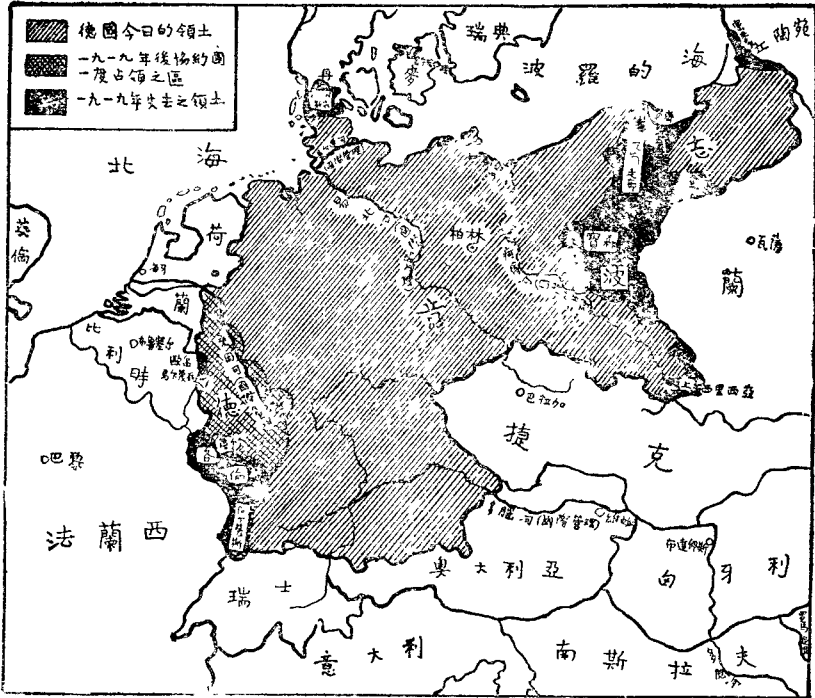
上篇 總論

第三章 戰後的新政治的地域

自然的疆界與政治的疆界

因爲河海，山嶺，沙漠，森林等地理上的障礙，地面上的居民便在一地理的單位上自成一集團，以天然的疆界爲疆界，獨立地營集團的生活，以至國家的生活。爲自然的疆界所限的居民，久之又常會構成人種的疆界，因血統，言語的區別，縱自然疆界不存在或已泯滅，亦會與隣地種族相異的居民發生畛域之見。然人種的疆界仍可以說是自然的疆界。迨至國家成立，藉着強力擴展其國家領土于隣地，甚或海外者不絕發生，于是這種人爲的政治的疆界漸不與自然的疆界合一。同一海島而分屬兩國（如庫頁之分屬日俄），同一民族而分隸數個政治地域（如戰前波蘭民族之分隸德與俄三國）。這種人爲的疆界，每經一回的大戰，便經一次的大加改訂，但是改訂的結果，固不一定與自然的分劃相吻合，更不一定與民族的需要相吻合，與及滿足某些國家的欲求。因之引起民族的運動，引起第二次的大戰。自拿破崙一世敗亡以後，其所蹂躪的歐洲的地圖經維也納會議（一八一四年）大加修訂，中經十九世紀，歐洲以外的地方——尤其非洲和亞洲——以殖民地分割的形式，在政治的統屬上有劇烈的變動。然仍免不了在一九一四年的世界大戰。大戰的結果，造成許多國家的興亡

更變之域疆國德後戰 圖一第



戰後世界政治地理

一四

伏起，世界的地圖大為變色。可是，在他方面，自十九世紀以來，因交通進步，工商業發展之故，自然的疆界殆已不能阻礙人類社會之統合，而經濟文化上分工互賴的程度愈著。現在的人為的政治的疆界既每與民族的利益相背馳，又不與經濟的區域相吻合。從政治經濟地理的觀點看來，已預卜第二次世界大戰之不能免了。

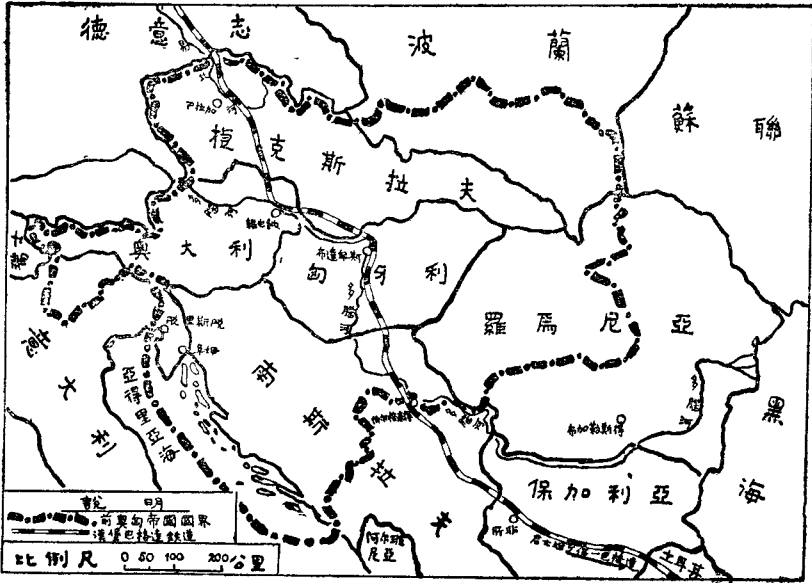
歐洲的新政治地域

因英德的帝國主義

之爭霸，法德的長年結

怨，俄奧在巴爾幹半島的衝突及其他種種經濟政治原因而爆發以歐洲列強為主角的一場慘劇，經過四年的抗持而卒告結束，歐洲的政治地域，應着戰勝的帝

解瓦之國帝匈奧 圖二第



第三章 戰後的新政治的地域

國主義者的經濟，政治，軍略上的需要，而首先改訂，戰敗國之宰割由人，自不待言。計增加領土的國家，有法蘭西，意大利，比利時，塞爾維亞，羅馬尼亞，丹麥，希臘諸國，削減領土者有德意志，奧匈帝國，保加利諸國（1）。疆域不變者只有大不列顛，愛爾蘭，荷蘭，瑞典，瑞士，西班牙，葡萄牙及其他小國而已。依照凡爾賽和約的規定，德國還工業要區阿爾薩斯，洛倫（Alsace Lorraine）于法，割寶遜（Posen）東西普魯士的一部及上西利西亞（Upper Silesia）于波蘭，分什立斯威（Schleswick）于丹麥，歐盆（Euphon）和馬爾茂底（Malmedy）歸併于比，密麥爾（Memel）讓與立陶宛（Lithuania），丹齊（Danzig）強置于國際共管之下，薩爾（Saar）在國聯管理之下十五年（2），失地幾七萬方公里（參

看第一圖)。戰前雄據多腦河的奧匈聯合王國，既因戰敗而分裂，依據聖塞曼條約 (Treaty of St. Germain-en-Laye)，疆域大削，淪為小國 (參看第二圖)。俄國既戰敗于德，復遭革命，版圖亦縮。在舊奧匈帝國北部的斯拉夫民族建立捷克斯拉夫 (Czechoslovakia) 共和國；南部斯拉夫民族的居地改隸塞爾維亞，復與門的內哥羅國 (Montenegro) 合併而組成南斯拉夫王國。在俄國西北境新建的民族國家則有芬蘭 (Finland)，立陶宛，萊多維亞 (Latvia)，愛沙尼亞 (Estonia) 卽南部之烏克蘭亦曾一時脫離俄國，而卒仍合併。在十八世紀末年為俄德奧瓜分的波蘭，今則除恢復故土之外，復益地十萬方公里，蔚成中歐大國。

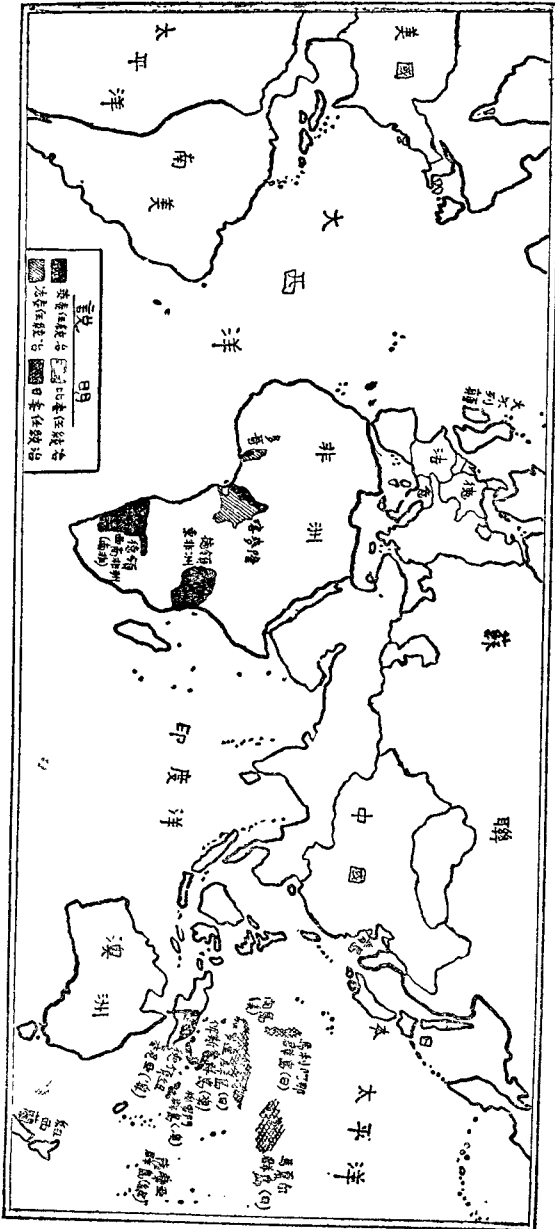
然在戰後歐洲政治地域種種變革中，有二事最足注意。(一)沙皇專制的俄羅斯經過兩次革命，而進轉為世界最初的共產主義國，國境雖削，然境內各民族以得相當的自主之故而較團結，牠的存在實足為世界列強的威脅。(二)法國從歐戰中出來，既得回經濟命脈所在的阿爾薩斯洛倫。復造成波蘭，南斯拉夫，諸國，置于其卵翼之下，以規制德國，窺伺蘇聯，控御東歐。法國誠然已代德國而成為歐陸第一強國了，但畏忌德國復仇之念仍一日未懈，歐洲政局之不寧，此面事實為最重要的關鍵(3)。

殖民地的分割

遠在十九世紀末年，殖民地的分割殆已淨盡。澳洲，海洋洲的全部分，非洲的幾全部分，亞洲美洲的大部分已淪于殖民地的地位(4)。若算起形式上獨立而實際上受人割宰的國家，如中國土爾其，或仰人保護如葡萄牙等國家，則不止此數。據一九二〇年統計，地球全面積

——一億三千百萬平方公里——中，約有三分之二為殖民地及半殖民地，全人口十七億二千萬中，處于被壓逼民族狀態之下者約有十四億五千萬人。這是戰後世界地圖的大勢。戰前擁有殖民地的國家，當然以英法首屈一指。德國的殖民地侵略雖發動較晚，然在非洲亦有相當的地盤。戰敗的結果除膠州卒歸還

第三圖 戰後德領殖民地之分割



中國之外，德領東非洲，西南非洲及海洋洲諸島，以國際聯盟下的委任統治形式，為英法日諸國所分割

(5) 于是德國遂成爲無殖民地的國家（參看第三圖），英法日諸帝國的版圖更爲膨脹（英國的殖民地的土地面積比其本國大一百卅倍，法國則爲廿四倍）。美國在戰後雖以不佔奪領土自矜，然其在拉丁美洲的侵略益形積極，其勢力範圍且及于美索波達米亞（Mesopotamia）。

土爾其的分割亦屬戰後重要的一幕，在近世初期領土分佈于歐亞非三洲的土爾其帝國，十九世紀已失去其大部分，戰後色佛爾條約（Treaty of Sevres）的結果，國土愈蹙，歐洲的領土減去四分之一，亞拉伯及美索波達米亞區亦遭分割，所失已逾一半，英，法獲利最厚，希意亦稍得沾潤（6）。

最近政治區域的變革

自凡爾賽和約簽定之年，以至現在，世界政治區域的地圖，大體上沒有怎樣變更。除了邊界紛爭，臨時佔領（如一九二三年法比軍之占領德國魯爾地方）之外，埃及之由英保護國進爲獨立國（一九二二年二月），愛爾蘭之被認爲自由國（Free State）（一九二二年十二月）均是政治地理上可紀的事項。然而這只從法律上（De jure）觀察吧，綜覈事實，新近政治區域的重要變革未嘗無之。例如外蒙古自一九二四年以來已事實上（De facto）脫離中國主權而獨立。西藏自民國以來即成爲事實上英帝國主義者的保護國，近兩年間，西康一部分亦陷于藏兵手中。至于最近東三省與熱河之陷落與在日人直接操縱下的滿洲僞國之樹立，更成爲世界政治地理一重要問題。

(1) 歐洲新興國及疆域變遷的國家的面積表（以方公里單爲位）

國名

一九一三年

一九二〇年

增或減

丹麥	一四五，二一七	一四九，一〇三	三，八八六（增）
芬蘭	——	三七七，四二六	——
比利時	二九，四五—	三〇，四四〇	九八九（增）
法蘭西	五三六，四六四	五五〇，九八六	一四，五二二（增）
意大利	二八六，六一〇	三一〇，七七六	三四，一六六（增）
愛沙尼亞	——	六七，七五〇	——
萊多維亞	——	六四，八五六	——
立陶宛	——	八五，〇〇〇	——
波蘭	——	三六〇，〇〇〇	——
羅馬尼亞	一三七，九〇二	二九二，〇〇〇	一五四，一九八（增）
塞爾維亞	八七，三〇〇	二二五，〇〇〇	一二三，五二〇（增）
門特及格羅	一四，一八〇	——	——
希臘	一二〇，〇六〇	一五〇，八八四	三〇，八二四（增）
德意志	五四一，一八一	四七二，〇八二	六九，〇九九（減）
薩爾	——	一，九二四	——

丹齊	——	一，八五〇	——
密麥爾	——	二，四六三	——
奧匈	六七六，六一五	八一，八七九	五九四，七一六 (減)
俄	五，四五六，二〇八	三，〇八三，五三八	二，三七二，六七〇 (減)
烏克蘭	——	三二一，七一六	——
捷克	——	一四一，六三二	——
匈牙利	——	九二，五〇〇	——
保加利	一一四，〇一七	八七，四四五	二六，五七二 (減)
土耳其 (歐洲)	二八，一八四	二一，一〇〇	六，九八四 (減)

(據 Arthur Dix: Politische Geographie)

(2) 依照凡爾賽和約德國本國之分割，有如下表：

割讓地方	承受者	地域 (平方哩)	人口
阿爾薩斯，洛倫	法國	五，六〇七	一，八七四，〇一四
西普魯士大部，實遜， 東西利西亞，東普魯士	波蘭	一七，八一六	三，八五四，九六一
上西利西亞的一部	捷克	一一二	四八，四四六

密麥爾	立陶宛	一，二〇六	一四一，三三八
丹齊自由市	國際聯盟管理	七三九	三三〇，六三〇
歐盆和馬爾蔑底	比利時	四〇〇	六〇，〇〇〇
比什立斯威	丹麥	一，五四二	一六六，三四八
合計	國際聯盟管 理十五年	二七，二五二 七，三八〇	六，四七五，六四〇 七七三，七六四
薩爾			

(據東京政治經濟研究所世界政治年鑑)

(3) 戰後歐洲各國的面積的分配略如下表

國名	在歐洲所佔面積的百分數	國名	在歐洲所佔面積的百分數
蘇聯	四六·二	芬蘭	三·四
法國	五·七	挪威	三·三
西班牙	五·二	大不列顛 愛爾蘭	三·二
德國	四·九	意大利	三·二
瑞典	四·五	羅馬尼亞	三·一
波蘭	三·八	其他二十一國	一三·五

(4) 歐人殖民地在各洲所佔面積的百分比表

洲別	一八七六年	一九〇〇年
非洲	一〇・八	九〇・四
海洋洲	五六・八	九八・九
亞洲	五一・一	五六・六
澳洲	一〇〇・〇	一〇〇・〇
美洲	二七・五	二七・二

(據 R. Hennig, Geopolitik P. 241, Berlin, 1931)

(5) 德國殖民地的分割，有如下表

委任統治地	委任統治國	平方哩
德領東非洲	英國及比利時	三八四，一八〇
德領西南非洲	南非聯邦	三二二，二〇〇
喀麥隆(連新喀麥隆在內)	法蘭西及英吉利	二九〇，〇〇〇
多哥蘭	法蘭西及英吉利	三三，〇〇〇
凱撒威廉蘭	澳洲	七〇，〇〇〇

俾斯麥羣島	同上	110,000
梭維門羣島	同上	四,二〇〇
馬夏爾羣島	日本	一五〇
加羅連羣島	同上	五六〇
馬利阿那羣島	同上	二五〇
薩摩亞羣島	紐西蘭	一〇,〇〇〇

(據前引世界政治經濟年鑑)

(6) 一九二〇年色佛爾條約之關於土耳其領土的分割者有如下諸項：(一) 韃靼海峽及博斯普魯斯海峽地方由國際管理；(二) 色雷西亞讓歸希臘；(三) 士麥拿及其後背地由希臘保護；(四) 承認亞美尼亞獨立；(五) 承認漢志獨立；(六) 阿達里亞歸意大利保護；(七) 美索波達米亞及巴勒士坦以英國為委任統治國；(八) 敘利亞成為法國委任統治地。其後土爾其戰勝希臘後，此條約略有更改。

第四章 戰後人口的地理的分配及其問題

人口的地理的分佈

現在地球上的住民約有十九億，其中有半數以上居於亞洲，四分之一居於歐洲，八分之一居於美洲。以國別論，人口最多者當首推中國（一），次則為印度（據最近統計為三億二千萬），蘇聯（據一九三〇年統計，為一億五千八百萬），美國（據一九三〇年統計為一億二千二百萬）。人口的密度在各大陸中當然以歐洲為最高，兩倍於亞洲有奇，最低者為海洋洲，閱下表便明。

各大洲人口數及人口密度表(2)

洲別	面積 (以百萬平方公里計)	一九二八年人口數 (以百萬算)	每平方公里人口數
亞洲	四四	一,〇四五	二四
歐洲	九	五〇三	五六
北美洲	二一	一五九	七·五
非洲	二九	一四〇	五
南美洲	二一	七五	三·五

海洋洲

七

八

一

人口的地域分佈之不公平，由各國人口密度的懸殊，更可徵見。比荷蕞爾小國，人口稠密為世界冠。據一九三〇年統計，比國每方英里平均有居民六九一、六人，荷國則有五九九、四人。反之，地域遼闊的澳洲聯邦及阿拉斯加 (Alaska)，則居民寥寥如晨星。澳洲每方英里只有居民兩人強，在阿拉斯加則每十方英里平均才有居民一人，其密度當居世界末位(3)。

世界各地人口的疏密不同，首與食料的豐富及取得的難易最有關係。他如衛生，交通情況的優劣亦有重大的影響，而這些條件當然與地理條件——如氣候帶之差異，平野高原之對立，土壤沃度之偏差，溫度之不均，山岳河川之分布等——緊相依存。德國地理學者菲列都里斯氏依照着地理環境的性質，把各洲分為以下諸地帶：內熱帶，外熱帶，草原帶，熱溫帶，亞熱帶，近洋海的溫帶，寒帶，及極圈；而把各大洲中的各地帶的人口密度（每方公里人口數）加以比較，頗可見人口密度與地理條件的關係(4)。

地帶別	歐洲	美洲	亞洲	非洲	海洋洲	世界
內熱帶	—	三、五	五、一、五	五、二	一、四	一〇、七
外熱帶	—	一〇、二	二、八	五、三	二、二	〇、一
草原帶	—	—	—	—	—	—
熱溫帶	—	七、二	八、九、八	七、六	〇、九	四、八、七

亞熱帶	八〇、二	一二、四	一二、四	二一、七	一、二	二七、八
近洋海的溫帶	一〇四、五	一三、一	八八、九	一二、四	五、三	四〇、二
寒帶	九八、五	一一、六	八四、七	九、九	二、一	四二、二
極圈	二四、二	六、二	一一、五	—	—	一三、四
合計	四一、五	四、九	二三、五	四、六	一、〇	一三、五

一般而論，季候風吹到的地帶的大河流域，氣候及土壤極適宜於植物生長，常為人口密集的地方，印度與南中國便是如此。近海洋的溫帶——如西歐一部分國家——寒暑適中，地力不薄，亦常有稠密的人口。反之，氣候過於乾燥，溫濕，或苦寒的地帶，不適用於住居，人口當然稀疏。不過，隨着科學技術的進步，地域分工的發達，世界交通與貿易的發展，在地理上不適宜於糧食生產，或患糧食缺乏的地域，藉貿易的方法，以本地所產的礦業或工業品與他地交換食料及原料，而養活其居民（例如英國）。天然的交通衛生情況之甚至氣候條件不佳者，亦可以人為的方法（如運河鐵路，暖氣管，醫學設備等）改良之。因此，人口在地域上的分配，縱然仍受地理條件的影響，但已不如從前之甚了。

人口的人種的分配

人種的區別，通常以皮膚色，言語系統，髮之形態，鼻率，頭率等為標準，但殊難得正確的分類。且人種的糅合至近世而更烈，所謂純粹的人種當日見減少。不過，在政治經濟方面的人種的歧視和偏見，至今仍屬存在。帝國主義者更以人種優劣的謬見為壓逼弱小民族的口

實。即如戰前「黃禍」的中傷，戰後美國加拿大等國對於黃色人種移民的排斥，最近德國國家社會主義黨以排斥猶太人種列為重要政綱，就是最著的例。這種政治上的偏見，實有礙於人口移動的自然趨勢，予種族的生存以壓迫。其次，有些原始的人種，在前一二百年尙可得而見，今則絕跡於地面。例如塔斯馬尼亞人種 (Tasmanian) 在一八七六年已完全滅亡。澳洲新南威爾士的土著現在只餘千二百人，維多利亞的土著只餘五十餘人 (5)。從其死亡率看來，五十年內當會滅絕。即如美洲的黑色人種的人口雖尙見增加，然比起白種人來是相對上減少的。至於棕色人種 (印第安人) 亦距滅亡不遠。今日印第安人的罕見，殆與古董無異。他們與自然鬥爭的能力之薄弱，固無容諱，然白種人國家的政治上經濟上種種壓迫，實為他們在近代急趨滅亡的重要原因 (6)。茲將世界人種粗略地分類，則其人數的分配有如下表 (7)：

人種	主要居地	人口數
蒙古利亞(黃種)	亞洲	六八〇,〇〇〇,〇〇〇
高加索(白種)	歐洲及亞洲之一部	七二五,〇〇〇,〇〇〇
尼哥羅(黑種)	非洲	二一〇,〇〇〇,〇〇〇
塞姆 (Semites)	北非洲	一〇〇,〇〇〇,〇〇〇
馬來	海洋洲	一〇四,〇〇〇,〇〇〇

印第安 (棕種)

美 洲

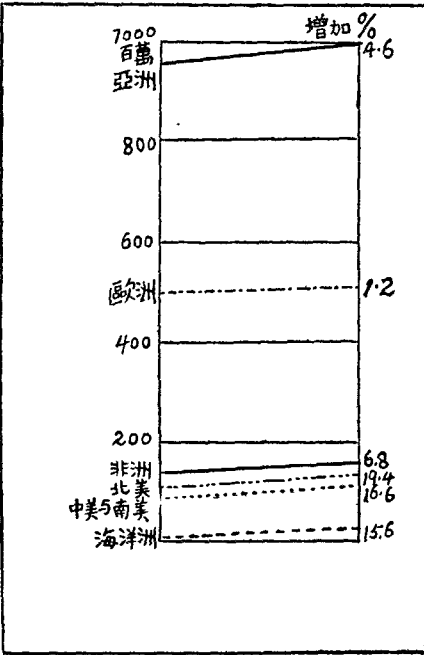
三〇,〇〇〇,〇〇〇

世界人口增
加的趨勢

除了一些文化原始的種族有絕對減少之趨勢之外，歐洲大戰實予世界人口以重大的損失。因大戰而直接減少的人口數（即海陸軍之戰死者數）已達千萬，若連因大戰間接喪失的人口算起來，單是歐洲一地已達三千五百萬（8）。不過，世界人口增加的趨勢，不會因此而中止。

自十九世紀至於現在，世界人口已增加一倍（約由九億增至十九億。即自一九一三年至一九二八年，世界人口亦增加了一億一千三百萬。從一九一三年至一九二五年，歐洲人口增加一·二%，亞洲四·六%

圖四第 1913—1925年世界人口之增加



，要求其殖民地的擴張。戰前在歐洲中人口自然增加率最低的法國，今則已在丹麥，挪威，比國之上（

由一九二一年至一九三一年法國舊疆域的人口三九，二〇九，〇〇〇增至四一，四〇〇，〇〇〇。至於中國人口出生率雖然頗高，以連年戰禍天災之故，死亡達數千萬，縱無確切的統計，人口增加之停滯是在意料之中的。

人口移動的現勢

隨着人口的繁殖，一地的生活條件不足，人口由一地向別地移動的趨勢，與生產技術由低級向高級演進的趨勢，平行地發展。在古代，自然環境的變遷——如水災，地力之枯竭，沙漠之移動等——更助進人口移動的趨勢。歷史上民族的大遷徙，多半因原居地所能供給的食料不能養活其在繁殖中的人口之故。畜牧不能像耕植那樣容易採用集約的方法，故古代民族遷徙與遠征多出於尚未進於農業的民族。降至近代，人口的移動更頻，但已不是單純由於所謂人口過剩的壓迫——即一地的生活條件不與人口的繁殖相適應之謂——而且與勞動的供求，資源之開發，有計劃的帝國主義的侵略等資本主義社會的特徵有關。換一句話說，現代人口的移動已不是以人口問題的解決為主要動力，而是由資本主義的運動的法則所決定。誠然，地理的因素是仍足以多少影響到人口移動的趨勢，但牠們的影響已是次要的了。茲將人口的移動分為（1）城市的集中，（2）國內移植及（3）國外移植三項論之，更見明白。

向城市集中的環境

近代產業的生產方法及組織，自然會吸收人口於都市。固然，都市之形成是與地理環境有關的，例如天然良好海港，豐富的動力資源的所在地，每蔚成大都市。不過，人

口之集中那裏却主要地因爲勞動力的出售或利潤的追求較易之故。現在大多數國家的人口雖大部分仍留在鄉村裏，但集中城市的傾向是與日俱進的。我們看見世界大都會的居民一年比一年的增加，過十萬人以上的城市一年比一年多；其速率是與工業化的速率成正比例。戰後工業化行程加急者爲美國，蘇聯，日本，法意，阿根廷等國。以美國論，一九三〇年城市的人口（居民在二千五百人以上者）已占全國百分之五六、二（一九一〇年爲百分之四五、八），紐約的人口同時期由五百六十萬人增至六百萬，芝加哥的人口由二百七十萬增至三百萬。蘇聯的十萬人以上的都市數，由戰前至於現在，已由十四增至十八個。日本的十萬人以上的都市數由二十一個增至廿七個（一九二一年至一九三〇年）城市居民數今已占全國人口數百分之五五·八。意大利的十萬人以上的城市數由十四增至十八，阿根廷則由四增至七（均是由戰前至一九三〇年的統計）。他如倫敦，柏林，巴黎，上海，莫斯科等大都會的人口均顯有增加（9）。

國內移殖

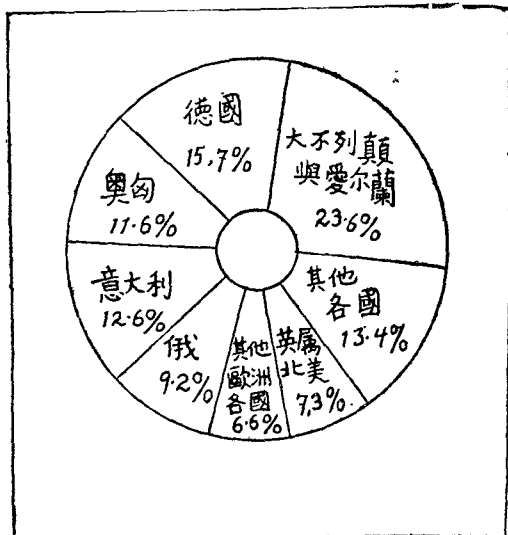
隨着交通——尤其是鐵路——的敷設，由境內人口稠密的地方移至人烟尙稀的新地的墾殖運動以加速度發展。戰前美國之開闢西方，俄國之開闢西伯利亞均是如此。國內的移殖，大多時由國家依照一定的計畫施行，然交通的敷設實是先決的條件。戰後國內移殖運動最有顯著的發展者，當爲關內移民東三省的運動。一方面因爲東三省鐵路建築活動的猛進，他方面因爲內地的農村崩壞，內地人移居關外，從事墾殖者大見增加。單是由一九二三年至一九二九年，移居東三省者有

二百五十萬人。由一九一三年至一九三〇年，東省人口增加了一千萬，大部分是因為內地的農民及勞動者湧入之故。他如朝鮮政府荷屬蘇門答臘政府及其他東方殖民地，近年亦有境內移殖的計畫，然這是與帝國主義開關殖民地的重要政策之一，又當別論。

國外移殖

人口由生活困難的地方向生活較優裕的地方的移動，當然不為政治地域所限。即未進於資本主義階段的中國，在十九世紀以前，其移民已徧佈於南洋各地，森嚴的禁止出境的法令亦不能阻止之。但隨着資本主義的發展，新的勞動市場的開闢，舊的資本主義國家的產業準備軍

第五圖 移入美國的人口之籍比率



之增加，更助進人口向國外移殖的趨勢。十九世紀後半，歐洲的人口向國外移殖的運動大著。美國土地廣漠，天產至豐，而人口稀疏，在戰前實為吸收世界各處移民的尾閘。南美加拿大，澳洲亦容納相當多數的移民。歐洲國家人口移殖國外較多者為德國及意大利。例如入居美國的移民中有百分之一五、七為德人，百分之一二、六為意大利人（參看第五圖）。人口之向國外移動，在大戰後雖逐漸增大，然尚未達到戰前

的水平線。例如美國近年的入境移民淨數（卽是已把出境者數從入境者數減去），有如下的變更（10）。

一九一〇——一九四年	三，七三一，八〇九人
一九一五——一九年	五五四，四五六
一九二〇——二四年	一，八八一，六一六
一九二五——二九年	一，一三一，一六四
一九二一年	五五七，五一〇
一九三〇年	一九一，〇三九

他如澳洲加拿大等地的人口移入亦見同樣的停滯。這是因爲最近各國對於移民問題的傾向已不然一變——從多少無政府的自由移植，進於政府的嚴格的統制。一方面我們看見有過剩人口的資本主義國家有計劃地獎進國人之國外移植——如意大利之移民阿爾巴尼亞，日本之移民東三省，菲立賓，檀香山及南洋羣島（11），以爲殖民地佔奪的張本。他方面，我們看見爲世界經濟恐慌所打擊，嚴重的失業問題所苦的國家，不能不從生活水準及勞動市場問題着想，對於移民在數與質方面加以嚴格的限制。如美國限制黃種人及不熟練勞動者之移入，英帝國境內的白人有優先分布於帝國各地的政策，爲英帝國會議所採用，是最著的例。因爲海外移民之受抑制，歐洲人口在本洲的移動增大。戰後法國的貨幣膨漲，予經濟活動以刺戟，生活水準低下，勞動市場擴大，特別引起各國勞動者的移入（自一九二〇年一月至一九二六年

一月，移入法國的外國勞動者達一百一十萬人。但這些移民者多數是以訂立契約的方法暫時供給的勞動者。今已逐漸減少。

因為人口移動的問題，時會發生國際間之對立。日美間，法比之在中歐，德波間的利害衝突是其最著者。他方面，以協定的方法解決國際間人口移動的問題，未嘗無之。如法國與波蘭，意大利，捷克，比利時，奧國間，又意大利與法國，盧森堡，南斯拉夫在阿爾巴尼亞間關於人口移動的協定，就是企圖以和平方法互相補救人口過剩及勞動缺乏之例。

戰後更有兩種特殊的人口移動：一為希臘與保加利亞及土耳其與希臘間依照條約的人口總括的交換；一為在英國提倡之下的猶太人移返本國（巴力斯坦）運動（Zionism）。這兩者都有關民族問題，容後再論。

世界有人滿之患嗎？

從上述世界人口增加之速度看來，尤其是從移民問題日形嚴重的事實看來，一若世界確有人口過剩之患，馬爾塞斯的人口理論不幸而言中。不過，如從政治地理的觀點加以考察，即使世界人口照著十九世紀以來增加的速率增加，或加速度增加，人口過剩還是許多世紀以後的問題。換一句話說，人類可以生活的地面尙足以容納比現在多許多倍的人口。現在人口密度在些有地方雖然很高，但就全體論之，人口稠密的地方實是不多。據德人 Lantendorf 一九二五年的統計，世界人口密度不同的地域的面積在全地面中的百分比有如下表（12）。

	歐洲	亞洲	北美	非洲	南美	海洋洲	全球
每方公里不足一人	一、八	五、〇	五、〇	三、〇	七、〇	三、五	四
由一人至十人	一三、七	二三、五	三三、五	四四、〇	二六、〇	二六、〇	三三
由十人至六十人	五、一	一〇、七	一六、一	五、六	三、二	一〇、二	一四
由六十至百五十人	一、〇	九、三	〇、廿	一、〇	一、一	—	四
百五十人以上	五、四	五、五	〇、六	〇、一	—	—	二

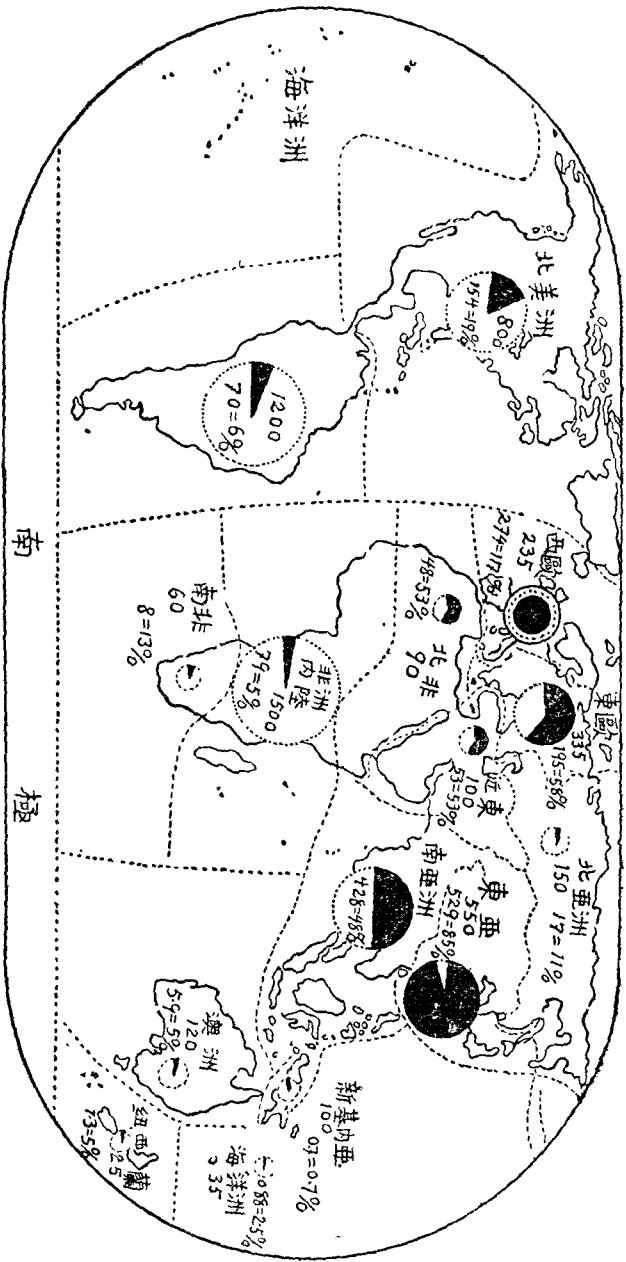
這樣子，居民很密的地面只占全面積五十分之一，有一半的地面殆沒有一個居民。以此為準，各洲尚可容納的人口數如下(13)：

非洲	二二二〇百萬	南美	二〇〇〇百萬
亞洲	一七〇〇百萬	北美	一一二〇百萬
歐洲	六〇〇百萬	澳洲	四〇〇百萬

(參看第六圖)

還有一層，隨着科學及生產技術的進步，瘠地可以化為沃土；農業集約方法之採用，使一定面積的土地可以養活較多的人口，就使對於生育不為人工的節制，世界上人滿之患，也未免言之過早。而且，老實說一句，像現在日本意大利中國等地的人口問題，與其說是人口過剩，不如說是勞動過剩，那是與

圖六第 面的類人活養可



社會經濟組織的關係較深。從社會經濟組織的改良上解決人口問題，才是澈底的辦法吧。

(一)關於中國的人口有種種不同的估計：據一九二六年郵局的估計為四八五，五〇八，八三八人，

據一九三〇年海關估計爲四四四，二二四，三二五人。

(2) 據 R. Hennig Geopolitik 189頁

(3) 據 Commerce Year book 1931

(4) 據 E. Friedrich Geographie des Wethandels und Welverkehrs 1931 Jena

(5) 據 Official Yearbook of the Commonwealth of Australia 1929 新南威爾士和維多利亞兩地的土人的歷年人口數如下：

	一八九一年	一九〇一年	一九一一年	一九二一年	一九二八年
新南威爾士	五,〇九七	三,七七八	二,〇一二	一,五九七	一,一九七
維多利亞	三二七	二五〇	一九六	一四四	一四四

(6) 美國南部黑人頗多，該地政府設爲種種法律，褫奪黑人的選舉權，不予平等待遇。印第安人至一九二四年始全部在法律上取得市資資格。

(7) 據 World: Almanac 1931

(8) 據 A. Dix Politische Geographie 歐戰期間，歐洲人口損失的總數如下(以千計)：德國六，三〇〇；奧匈五，八〇〇；英國與愛爾蘭一，八五〇，法國三，三四〇；意國二，二八〇；比國三七五；保加利亞二七五；羅馬尼亞五一〇；塞爾維亞一，六五〇；歐俄與波蘭一三，〇〇〇

；合計三五，三八〇。

(6) 據 Commerce Yearbook 1931 及其他統計：大倫敦的居民在一九三〇年爲七百八十萬；柏林爲四百三十萬；大巴黎的居民在一九二六年爲四百六十萬，莫斯科爲二百一十萬；上海的人口在一九三〇年爲三百十二萬。

(9) 據 Commerce Yearbook 1931

(11) 截至一九二八年十月止，日本在外的移民共有七十萬九千餘人，其中南滿及關東占二十六萬，美國占一十四萬一千，海洋洲占一十四萬六千人。近年日人之往南洋一帶者，年有增加，租借土地從事拓殖者亦不少。截至一九二九年九月止，日本人在南洋各地租借的面積共達二〇三，八六四公畝。

(12) 據 Hermann Lantensach, Allgemeine Geographie Colha 1926

(13) 據前引 Geopolitik 一八九頁

第五章 殖民地與民族問題

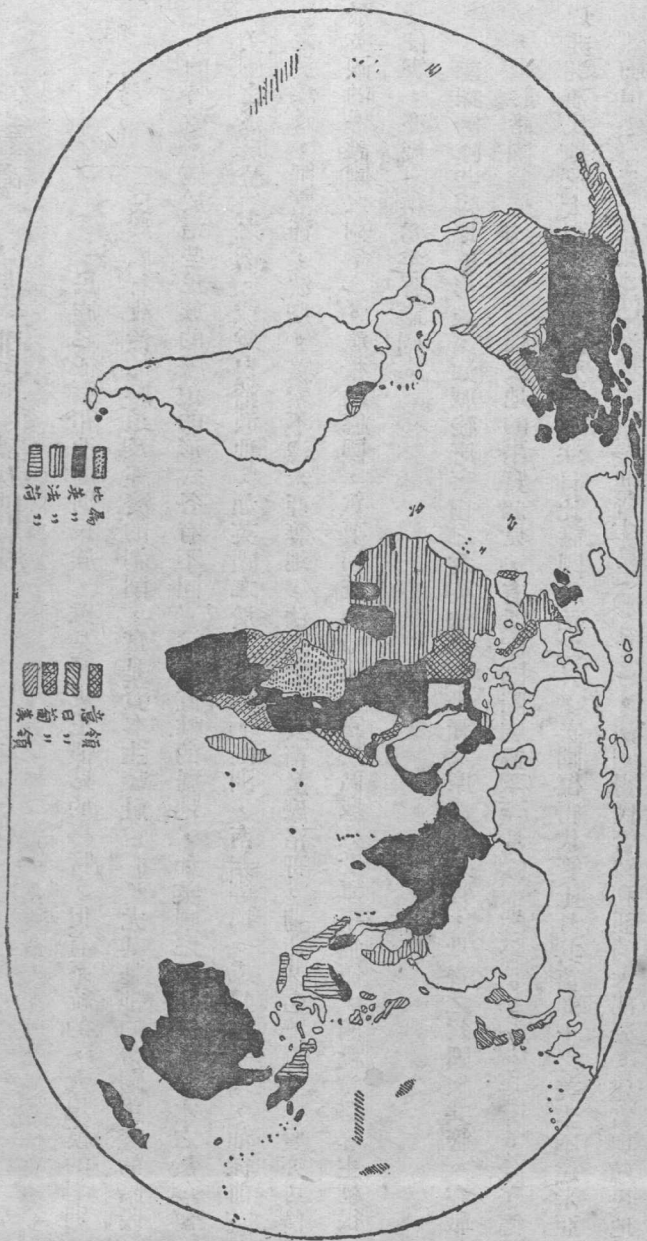
殖民地

一民族之征服和役屬別民族，雖是歷史上慣見的事實，但有系統的事實，大規模的對別民族厲行政治的壓迫及經濟的剝削，實是資本主義社會——尤其是牠的帝國主義的階段——的特徵。施於這些民族的壓迫的形式各有不同。或為直轄的屬地，如英國之於印度，日本之於朝鮮，美國之於菲立賓之例。或為自治領地，如英國之於加拿大，澳洲，南非等地。或為保護國，如從前英國之於埃及，阿富汗，波斯，美索不達米亞等地，法國之於安南及摩洛哥。葡萄牙名雖獨立，實亦可儕於英國的保護國之列（1）。戰後的德國，重要河流國際化，重要區域久受軍事佔領，關稅鐵路等主權很受侵害，亦幾可稱為半保護國。

或採國際共管地的形式，如戰後唐吉爾之為英法意西班牙及摩洛哥共管，丹齊之為國際共管。在戰後，戰勝諸國為掩飾其分割殖民地的事實起見，有所謂國際聯盟「委任統治地」(Mandate)。除了德屬非洲殖民地及太平洋羣島之分委英法日比諸國統治之外，英國復得代管土耳其舊領土之美索不達米亞，外約但(Transjordan)巴力斯坦和塞浦魯士島(Cyprus)，法國得代管敘利亞的大部分。這實與殖民地無異。帝國主義者藉經濟的透入，種種權利讓與，政治的操縱，不平等條約的束縛，及所謂『友誼條約』之訂立，以至武力的干涉，更把許多名義上猶存主權的國家化為半殖民地。中國與拉丁美洲就是最著的

例。但是中國的租界及租借地，西藏東三省已等於殖民地的一部分。拉丁美洲之巴拿馬，古巴，海地，

劃分之地民殖 圖七第



聖多明各諸國財政軍事均不自主，實已等於美國的屬地，與波多力哥無異。綜計起來，全世界的土地及

人口在殖民地及半殖民地的狀態中者占全數的三分之二以上(參看第七圖)茲再將戰前戰後擁有殖民地的國家的殖民地面積和人口與其母國的面積和人口列表作比較，更可得一帝國主義分割世界的明晰的畫圖。

一九一三年殖民地與母國比較表

國名	在面積上殖民地與母國的比例	在人口上的比例
英國	一〇二，七：一	八，四二：一
比利時	八〇，一：一	一，一九：一
荷蘭	五九，八：一	六，一三：一
葡萄牙	二三，五：一	一，五五：一
法國	一九，七：一	一，一五：一
意大利	五，七：一	〇，〇五：一
德國	五，四：一	〇，一九：一
日本	〇，八：一	〇，三六：一
美國	〇，二三：一	〇，一〇：一

一九二五年殖民地與母國比較表

國名	在面積上的比例	在人口上的比例
----	---------	---------

英國	一五〇，一：一	九，二七：一
比利時(2)	七九，五：一	一，五二：一
荷蘭	五九，八：一	六，八七：一
葡萄牙	二三，五：一	一，一二：一
法國(2)	二〇，七：一	一，四五：一
意大利(2)	六，四：一	〇，〇五：一
日本	〇，八：一	〇，四〇：一
美國	二三：一	〇，一二：一
德國	〇：一	〇：一

至於從政治地理的立場看來殖民地與帝國主義者的關係，待說到各國時再為詳論。

民族國家

從民族的觀點說來，國家有所謂單一民族國家 (Nationalstaat) 及複雜民族國家 (Nationalitätenstaat) 的分別，前者的人民殆完全由一人種，文化語言相同的民族構成，

如葡萄牙，荷蘭，挪威諸國。複雜民族國家的人民是由兩個以上在數量上差別不大的民族構成，其中有一民族在政治上以至經濟上占支配的地位，戰前的奧匈，及俄國，戰後的捷克及南斯拉夫便是最極端的例子。更有所謂半單一民族複雜的民族國家。在這些國家內，一民族占絕對多數，而其他民族仍有相當的意

義。例如瑞士由德法意三民族構成，德人占百分之六九，但法人仍占百分之二一，意人占百分之八。茲將戰後（一九二六或一九二七—二八年）各國中主要民族所占的百分比表列出來，可以窺見民族國家的大概（3）。

國別	主要民族在全體人民中百分比	國別	主要民族在全體人民中百分比
德國	九九·五（一九二三年）	冰洲	八八
葡萄牙	九九·五	法國	八七（一九一三年）
荷蘭	九九	立脫蘭	七五
日本	九九	保加利	七四
挪威	九八·五	歐俄	七三（一九一三年）
西班牙	九七	瑞士	六九
丹麥	九六	波蘭	六一
大不列顛	九五	羅馬尼亞	六〇
奧大利	九二（一九一三年）	比利時	五八
意大利	九一（一九一三年）	捷克	四五
匈牙利	九〇	南斯拉夫	三六

瑞典 九〇

由這表可以看見現在差不多沒有純粹一民族的國家，正如沒有純粹的人種那樣。但閱這表，更有一事令我們注意者，就是民族自決的問題。在大戰期間民族自決的口號，甚囂塵上，大戰將終時，美國威爾遜總統且以此相號召(4)。究其實際，印度，菲列賓等民族之仍牢牢地被束縛着，固不消說，即歐洲的民族自決仍屬疑問。誠然，奧匈及俄國的民族成分已比戰前為純粹，因為奧匈已分立了，捷克，波蘭及波羅的海諸州的民族已另立新國了。但是這些新國仍然不是單一民族的國家，也包含許多其他民族在內，而且這些民族也沒有自決之權。其次，戰後的法國，意大利及由塞爾維亞擴充成的南斯拉夫諸國所包含的民族成分更複雜起來。例如一九一一年法國的純法蘭西人與全國人民之比為三八·五百萬與三九·四百萬，一九二一年，法國人口增至三九·六百萬，但法蘭西人只占三六·三百萬(5)。可見民族之不自決在戰後更比戰前為甚呢。

少數民族問題

像上述那樣在主要民族的支配之下的民族，稱為少數民族(National Minorities)。

別的地方不必說，單在歐洲二十多個國家內，有五十多種這樣的民族，人數在四千萬人以上(參看第八圖)。例如南斯拉夫的人口一千三百萬人中，主要民族的塞爾維亞人只占四百多萬，但在牠壓迫之下的，却有大部分的文化較高的哥羅特(Croats)人和斯拉夫人，此外還有意大利人，德人，保加利人，阿爾巴尼亞人，羅馬尼亞人，門的內哥羅人和馬其頓人。捷克的千四百萬人口中，有八

佈分之族民數少的洲歐 圖八第



百萬為被壓迫的少數民族。其中有二百萬為斯拉夫人，三百五十萬為德國人，七十多萬為匈牙利人，五十萬為烏克蘭人。波蘭三千萬人民中只有十八萬為波蘭人，不獨有頗大分領土全為被壓迫民族的居地——如西白俄羅斯，西烏克蘭——

而且還有德人，猶太人，立陶宛人等少數民族。這些新興的國家本標民族自決的口號建國，而結果主要民族自身變成其他民族的壓迫者，亦可謂盡矛盾之極致。在舊的國家中，如比利時的佛蘭米人(Flemens)，西班牙之加達魯尼亞人(Catalonians)和巴斯克(Basques)人，法蘭西的佛蘭米人，瓦隆人(Walloons)，布列敦人(Bretons)，意大利人，西班牙人，及巴斯克人等，英國之愛爾蘭人均屬少數民族。在巴爾幹半島中，有馬其頓人，土耳其人，猶太人，亞美尼亞人，德人等被壓迫民族。有些國家原有一些少數民族，因戰後領土擴充，而成分更增加。法，意，比，丹麥及希臘就是顯著的例。歐洲四千萬的少數民族中，德人占了一千多萬，南歐，東歐和北歐以至蘇聯都有德人的少數民族存在(6)。

少數民族之被虐待，也有種種不同的形式。瑞士的各民族以千百年來彼此的資產階級及利益交錯之故，在政治文化上有相當的平等。但最近法種及意種的瑞士人已有合併於法意的企圖。有些少數民族，在經濟，政治，文化，上的人權均被剝奪，其苛酷之狀，殆與殖民地的人民所受者無異。支配民族慣施於少數民族的經濟的壓迫，為土地的強行沒收或占奪，賦稅之不公平等(如波蘭之施於白俄羅斯人及烏克蘭人，羅馬尼亞之施於土耳其人及保加利亞人，南斯拉夫之施於馬其頓人等)。在市民權及政治權方面，有些少數民族名義實際上均被剝奪，有些是有名無實，或在行使時受種種障礙。在波蘭，捷克，南提羅爾(South Tirol)及巴爾幹各國，重要的官職均在主要民族的人民的手上。少數民族稍有反抗即慘遭大屠殺(如波蘭之施於烏克蘭人，保加利亞之施於馬其頓人)。他們甚或行動不能自由，或強被主要民族

大批驅逐出境（如希臘人藉『人口自由交換的條約』強逼不願意離境的保加利人和土耳其人離開馬其頓），或離境赴鄰近之母國即有生命的危險（如波蘭之烏克蘭人）。在文化方面，「同化」運動強迫進行着，帶有民族意味的學校，文化機關，報紙均遭禁止，甚或有在家內也不能說本族的語言，不能信仰本族的宗教，逼須更改名姓。南的羅爾的德國人，捷克的和波蘭的烏克蘭人，南斯拉夫的斯拉夫和哥羅西亞人，巴爾幹的馬其頓人均遭受這種虐待。安格羅撒克遜人種雖號稱愛好自由者，但英國對於愛爾蘭人的虐待，更是歷史上典型的例（7）即在一九二一年的英愛協約締訂，及愛爾蘭自由邦的建立以後，英國對於愛爾蘭直接和間接的壓迫還不稍衰。

除了上述的事實之外，尚有一事應注意者，即是一民族的一部分為鄰近的民族所隸屬，成為少數民族，因而引起這兩民族間的對立及衝突。這當然與帝國主義者的挑撥離間及分而治之的政策有關。巴爾幹的民族間的糾紛大部分是如此釀成。例如保加利亞一方面與南斯拉夫對立，他方面與羅馬尼亞對立，這因為戰後有百餘萬的保加利亞人強被分隸於後兩國之下。蘇聯與羅馬尼亞的糾紛多年未決，是因為比薩拉比亞人強為後者所役屬。他如南斯拉夫與阿爾班尼亞間，保加利亞與土耳其間，希臘與土耳其間的對立，也都因為彼此對於少數民族的互相壓迫。

少數民族既受主要民族這種種的壓迫，國際聯盟之保護徒托空言（8）以民族自決和解放為目的的政治運動，當然會興起於少數民族間。他們的上層階級每組織獨立的政黨，在國會上鬥爭「如羅馬尼亞的

脫蘭斯麥尼亞(Transylvania)的少數民族政黨，多布魯查(Dobruja)的少數民族政黨等」。但多與主要民族的統治階級妥協，承認後者的統治權。甚或組織成法西斯的政黨，以殘殺本族的下層階級。至於每年在日內瓦開會的少數民族會議，也屬欺騙少數民族的組織。少數民族中的下層階級所受的政治經濟的壓迫最深，故反抗也最烈，往往出之以暴動，他們的解放的鬥爭與反抗帝國主義及本族的上層階級的鬥爭合流。愛爾蘭人脫離英國羈絆的運動，已有數百年的歷史，自新芬運動(Sinn-Fein Movement)發生而更烈，但因為愛爾蘭的上層階級之對英妥協，至今仍不能徹底解放，容後再論。

猶太民族問題

現代的被壓迫的民族中，除了殖民地的民族及歐洲的少數民族之外，尚有一些沒有所謂「祖國」的民族。流浪於歐洲的支波西人(Gipsy)，或者也可以歸入這種民族之內，但最顯著的例就是猶太民族。自猶太滅亡以來，二千年間，猶太人流亡四方，備受居留地的支配民族的逼害。他們以自有其人種，民族的特徵及宗教的信仰之故，雖散居各地，而尚不能完全同化於支配的民族。猶太人有頗大部分為商業資本家及高利貸者，更有一部分為歐洲諸國的財政資本的代表者，反猶太(反閃族)運動(Anti-Semites Movement)的興起，這或為一個原因。不過大部分的猶太人還是小商人及勞動者，他們之所以受虐待排斥，實與其他的少數民族無異。隨着反猶太運動的發展及民族自決潮流的瀰漫，近代性的猶太民族運動——重建猶太國家於巴勒斯坦的運動——便在十九世紀發生。一八九七年在布魯塞爾召集的錫山主義者大會(Zionist Conference)(6)，定下錫山主義者的目的，『企圖在巴力斯

坦爲猶太人創建有公法保障的鄉土」，以後大會隔年開會一次。一九一七年末，英帝國主義者一方面謀買取德奧土諸國內的猶太人的同情，他方面企圖置巴力斯坦於自己的保護之下，乃有巴爾福(Balfour)外相助猶太人建設「民族的邦家」的宣言。戰後，巴力斯坦既成爲英國的委任統治地。英國爲減少該地居民阿拉伯人的抵抗，乃實行移殖猶太人於巴力斯坦從事墾殖的計畫。但是，由一九二〇年至一九二三年，移入該地者只有三萬一千多人，而在同時期移入美國者却有一百多萬了。最近巴力斯坦的人口八十七萬人中，亞拉伯人約有六十三萬，猶太人約有十六萬，僅占全人口百分之十八。但以英帝國主義者在他們中間挑撥離間之故，阿拉伯人與猶太人的齟齬殆無異於印度之印回教徒的衝突。英帝國主義者偏袒猶太人及抑壓阿拉伯人的結果，更引起阿拉伯農民反英運動，至一九二九年的最初而達到極點。

據勒斯青斯基(Leschinsky)的估計，最近全世界的猶太人約有一四、八三一、〇〇〇人。居於故國者實不過百分之一強。居於美國者三、六〇〇、〇〇〇(紐約可稱爲猶太都會)，居於波蘭者二、八三〇、〇〇〇人(占波蘭人口的十分之一)，居於德國者五七五、〇〇〇人，居於英國者二十餘萬，居於法國十五萬。歐洲其他各國均有或多或少的猶太人。猶太人的問題誠爲世界的大問題，卽至最近猶有藉反猶太運動以爲政爭之具者(如德國之國家社會主義黨)。但是近似於烏托邦的郇山主義運動，並非解放猶太民族問題的方法；猶太富豪之早已沒有復歸故國之想更不消說。帶有宗教色彩的汎以色列主義的運動也不過是帝國主義者的工具。只有各國貧苦的猶太人與居留地的勞動羣衆聯合，致力於政治及經濟

的鬥爭，推翻現在的統治的階級，才得到澈底的解放吧。

(1) 葡萄牙對於英國甚為服從，名義上雖有獨立的主權，而實際上可稱為英國的保護國。例如大戰期間在葡萄牙未參戰以前，英國早已自由使用葡領的港口馬狄拉 (Madeira)。葡屬非洲久已名存實亡，英國及其南非聯邦在那裏自由建築鐵路及其他交通機關，如本國領土然。澳門之受英國保護，更是我們共知的事實。

(2) 因戰後割得德奧諸國的土地，故母國的人口及面積增加。

(3) 參看 Hennig: Geopolitik, 二七五頁。

(4) 一九一八年初，威爾遜總統在美國會演說大戰的目的，凡十四點，「民族自決」為最重要的一點。

(5) 參閱前揭 Arthur Dix 所著一書五六六頁。

(6) 據 W. Winkler, Statistisches Handbuch für das gesamte Deutschland, Wien 1927, 德意志人在全世界的分佈如下表：

地 域	德意志族居民數	在全人口中所占百分數
德 國	六四、五〇〇、〇〇〇	
奧 大 利	六、三〇〇、〇〇〇	九四、九

捷克斯拉夫	三、五〇〇、〇〇〇	二五、二
瑞 士	二、八六〇、〇〇〇	七三、九
法 國	一、七〇〇、〇〇〇	四、三
波 蘭	一、三五〇、〇〇〇	四、九
蘇 聯	一、一五〇、〇〇〇	一、三
羅馬尼亞	八九五、〇〇〇	五、八
南斯拉夫	七〇〇、〇〇〇	五、五
匈 牙 利	六〇〇、〇〇〇	七、〇
丹 齊	三六〇、〇〇〇	九五、四
盧森堡	二五〇、〇〇〇	九二、二
立陶宛	一三一、〇〇〇	五、七
立特蘭	七五、〇〇〇	四、〇
意大利	二六五、〇〇〇	〇、六
比利時	一三〇、〇〇〇	一、八
丹 麥	六〇、〇〇〇	一、九

歐洲其他各國	一六三、〇〇〇
歐洲	八四、九八九、〇〇〇
北美	八、七〇〇、〇〇〇
南美	八〇〇、〇〇〇
亞洲	一四四、〇〇〇
澳洲	一四四、〇〇〇
非洲	六四、〇〇〇
全世界	九四、八四一、〇〇〇

(7) 例如由一六四一年至一六五二年間，愛爾蘭人為英國所屠殺者達六十萬人，愛爾蘭人的土地被沒收者下一千一百萬英畝。一六五六年，愛爾蘭人被賣往美洲作奴隸者達二萬人。自十六世紀至十八世紀，一切愛爾蘭人的印刷機關及文化組織均遭禁止（參閱 Pokony, Ireland 六五頁）。

(8) 列強付與國際聯盟以保障少數民族的權利——生命身體的自由，信教自由，語言自由，公私權平等，教育，宗教及慈善之平等——，且戰後有許多條約也列入保護少數民族一項，但事實上這都是紙面文章。例如自一九二一年至一九二九年少數民族呈與國聯的訴願書不下三百五十

件，其中有一半不受理，一百六十件受理而無結果。

(9) 郇山爲耶路撒冷的山名，經以色列人征服後，變爲大衛與其繼位者之王居及聖殿，爲希伯來政教及國民生活的中心，從事復興猶太國的運動者因此名其運動。

第六章 重要資源的分佈與國際政治

資源分佈之
地理的制限

最廣義的資源包含土地，山林，礦物，水產，農業及人口，狹義的資源單指直接依存自然力及自然狀態的礦物儲量，林產水產等。重要資源——如煤，石油，鐵等——對

於國際經濟政治的影響，至現代而更明顯，美國的霸業，日本的侵略政策，德法的關係，近東的糾紛，及帝國主義列強的對立有大部分可由資源的因素說明之。因為各地地層構造的不同，地層的變遷，氣候及其他地理因素的互異，資源在世界上之分佈很不平均。或煤鐵與石油的儲藏並富，如美國之例，或三者俱患缺乏，如日本之例；或有鐵而無煤，如法國之例；或兼有煤鐵而獨缺乏石油，如英國之例；或水力獨富，如瑞士及比領剛果之例。但是，與一國的經濟和政治的力量所有影響的，不單是資源的量的分佈，資源的質的分佈及可利用性亦關重要。例如以煤論，有些地域煤多而質劣，或埋藏地下太深，不易開採，或離海岸太遠不便運輸，則儲量雖多，亦無所用之。此外，一國單是有煤而無鐵，或煤鑛區與鐵鑛區相距太遠，亦有礙於該國的經濟政治力量的發展。

世界煤
的儲量

人類可以利用的最主要的動力資源為煤，石油，瓦斯等天然燃料及水力。就中，煤與石油尤占重要，為近代英美法日列強的爭奪抗持的對象。最近石油與水力之利用雖日見增加，但煤仍不失為最重要的動力資源（一）。煤在地下的儲藏比較別的礦產是最豐富的，而且差不多

在甚麼地域都有，但牠在量上和質上的分配還是很不平均的。關於世界煤的儲量，有種種不同的估計，茲據一九一三年第十二次國際地理學會的報告及一九一七年費勤伊氏的估計，列表如下：

世界煤儲量（深度迄二千公尺，單位百萬噸）

推定儲量	美	洲	亞	洲	歐	洲	海洋	洲	非	洲	世	界
------	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---

石 炭	11,301,701	672,800	640,290	130,157	5,765	3,800,760
褐 炭	2,840,097	22,696	43,031	35,268	1,050	2,907,147
合 計	3,443,968	678,330	651,566	146,355	57,110	4,968,409

其中確實儲量

石 炭	3,303,300	110,100	220,150	11,500	345	531,533
褐 炭	1,141,360	297	24,007	1,560	150	1,167,665
合 計	6,968,146	110,397	269,961	3,135	497	991,968

費勤伊氏的估計

5,376,630	1,270,665	731,408	170,590	57,630	7,364,965
-----------	-----------	---------	---------	--------	-----------

備考：上表合計一項已將褐炭換算為石炭（褐炭一噸等於石炭〇、四〇噸）。

若以百分數算，各大陸的確實煤儲量對於世界總儲量的比例如下表：

大陸別	石 炭	褐 炭	化褐炭爲 石炭合計
美洲	四九、八	九七、八	七〇、四
歐洲	四五、八	二、〇	二七、二
亞洲	三、八	〇、〇	二、〇
海洋洲	〇、五	〇、二	〇、三
非洲	〇、〇	〇、〇	〇、一

由上表所示，煤的儲藏之集中美洲，非洲煤儲最少是無可疑的。美洲的巨量之煤又集中於美國一國（石炭儲量占世界百分之四〇，褐煤占百分之六十五），且美國之煤聚於東方賓斯凡尼亞一帶，與海口相近，尤利於美國的工業化。加拿大所有亦頗重要（石炭占世界百分之六，褐煤占百分之三三），墨西哥與中美所有幾等於零。南美爲產煤最少的地域，稍有煤的地方恰又是在山嶺重疊的哥林比亞，對於工商業不生若何影響，故自然會倚賴美國的供給。歐洲的石炭儲藏幾占世界百分之五十，就中英本國保有二七%，占世界第二位。德國占第三位，儲有一六%。但是，巴黎和約的結果，薩亞爾煤區已劃歸國際管理，西里西亞割於波蘭，德國煤儲因大見減少。據現在所知的亞洲的確實儲量雖居世界第三位，但亞洲的礦產總未經過正確的有系統的調查，這種估計是否準確還屬可疑。關於中國煤的蘊儲，人各異其詞——

估計的差異由二三、〇〇〇百萬噸至一、二〇〇百萬噸——但牠的煤儲占亞洲的三分之二以上，却為一般人所共認。日本儲煤極少，印度和西伯利亞則略有保儲。海洋洲的煤差不多全在英帝國領土內的澳洲——特別是新南威爾斯一地，對於煤礦開採已日漸困難的英國，經濟的價值不少。

煤與國際政治

煤的資源豐富之影響於一國工業發展，已有英，美，德之例為之證明。若使煤的儲藏豐厚，煤區又相近海岸，則煤之輸出貿易，與一國經濟政治力量的發展更有莫大的關係。第一，輸煤海外可以不至空船出海，以煤換別種貨物，重載回來，輸入貨物的運費自減，而國外貿易便由是增加；工業的國家更藉煤以易農產品。第二，輸出煤的國家，其海口自成爲供給船隻煤斤的停站，長途往來的商船不得不羣集其間，因之輸出煤的國家很容易變成一個操縱國際貿易的國家。第三，廉賤的煤的供給，爲航業造船業發達的先決條件，故煤輸出的國家常予航業和造船業以刺戟，而使之發達起來。十八世紀以來英國的海上霸權未始不拜煤之賜。其次，因爲煤的分佈不均，煤資源的支配，實爲資本主義國家侵略的目標之一。法國除在凡爾賽和約勒令德國割讓薩亞爾及年輸送大量的煤於法國外，復於一九二三年強佔德的魯爾煤區，是最露骨的資源的爭奪戰。中國煤儲確數雖未得而知，但現有的豐富的煤礦已爲列強競逐的目標。英國之於開灤煤礦，美國之於河南煤礦，從前德國之於山東煤礦，就是支配中國煤的資源的發端。煤荒爲日本資本主義重要問題，故其對於中國煤礦的佔奪尤爲積極，漢冶萍煤鐵的統制，山東的覬覦，撫順煤礦以至全東三省的奪取，就是這種政策的表現。至於世界煤儲枯竭

一問題，現尙可無虞，可是有些國家（如英國）優良的煤漸漸減少，煤礦漸難於開採，煤荒之患自然會比別的國家來得快，世界工業中心地的位置會因而將轉移，而那國家的工業性質也會有慢慢的變更，其影響所及，全世界的經濟大勢，也會起一波動。不過這還是遼遠的事。目前的問題却是煤的市場競爭的問題。戰後殖民地，半殖民地及歐洲小國的煤產增加不少，而煤的消費却見沈滯，因之在歐洲各煤輸出國會發生劇烈的市場競爭。這亦為國際政治一個重要關鍵。

世界煤油
的儲量

，有如下表：

（單位百萬桶）

地 域	儲 量
美國及阿拉斯加	七、〇〇〇
加 拿 大	九九五
墨 西 哥	四、五二五
南 美	九、二八〇
阿 爾 及 利 亞	九二五
埃 及	

美國產油額常占世界總產額百分之七十；煤油事業為美國數一數二的大產業。美國的產油地最初萃於東部阿利根尼 Allegheny 山脉及密士失比河諸州，但至二十世紀後即見產額衰退，其後在中部及太平洋沿岸陸續發現豐富的大油田，油產更有可驚的發展。一九二九年度的產額竟四倍於戰前（2）。拉丁美洲中，墨西哥，委

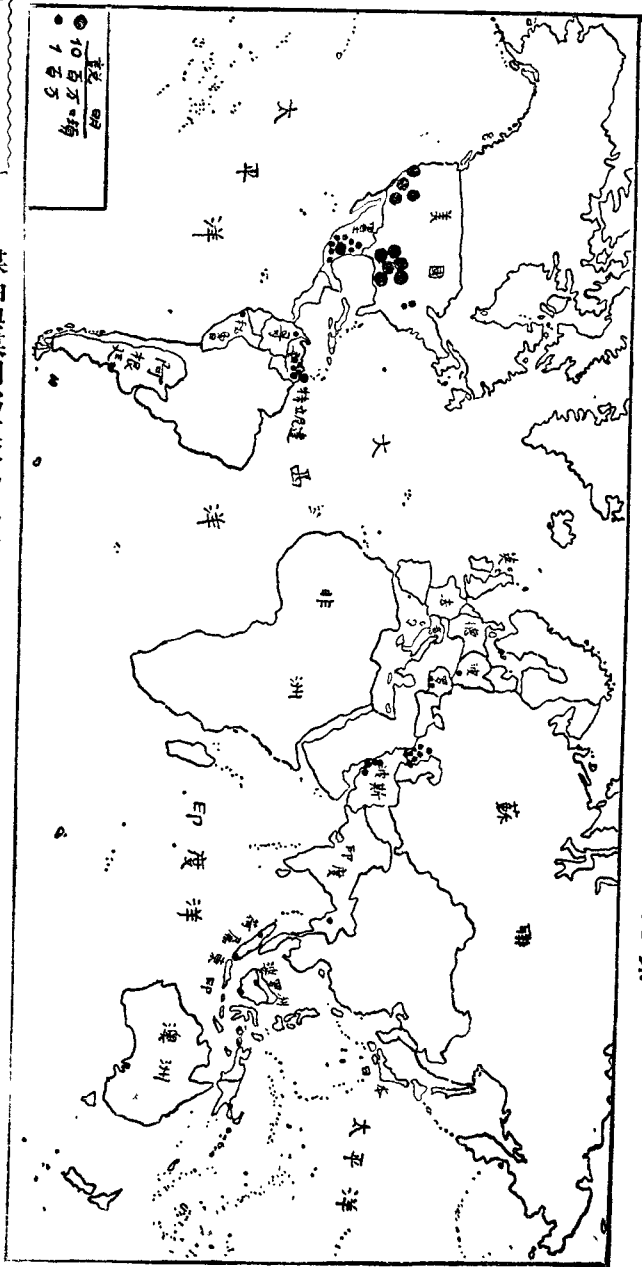
波美索不達米亞	五、八二〇
蘇聯	六、七五五
羅馬尼亞	一、一三五
加里西亞	一、二三五
日本	一、三七五
中國	一、三七五
印度	九九五
東印度諸島	三、〇一五
世界合計	四三、〇五五

內瑞拉，哥林比亞，秘魯，阿根廷為油田萃薈的地方。墨西哥的油產在戰後初年曾稱盛一時，僅在美國之後，近因油田為鹽水侵入，產額大減，將來或有復活希望。在他方面，委內瑞拉的產額近年却見飛躍的發展，一九二八及一九二九年竟占世界的第二位，餘如哥林比亞，阿根廷各地的油產戰後亦有進步，雖以交通未發達及氣候的障害之故發展不無障礙，但已成爲世界資本所屬目的鵠的了（參看第九圖）。

在這表上，蘇聯的煤油儲量雖在南美及美國之次，然據其他估計，及證之蘇聯近年在烏拉山西部，裏海東岸諸地的新油田之發現，蘇聯煤油潛貯量之甲於世界，實有可能性。戰前俄國產油之額常居世界第二位、戰後初年一時減退，五年計畫實施期間即見恢復，最近一兩年且有凌駕委內瑞拉而上之勢。歐洲他部則以羅馬尼亞及波蘭的加里西亞的油田爲最大，德國，意大利薄產煤油，無足輕重。

以亞洲的煤油資源論，首屈一指者當推波斯及美索波達米亞的油田。南部的緬甸，蘇門塔臘，婆羅洲亦頗豐饒。中國的陝西以煤油田著於世，新疆四川等省亦有多少，均爲列強所注目，然尙未開發。日本本部天賦殊膏，所屬台灣及庫頁島則儲量頗厚。

數均平年較比額產的油煤界世 圖九第



煤油在國際政治上
的重要性

煤油與煤同為重要的燃料，工業的基礎。煤油工業的歷史雖只有七十餘年（3），然因為煤油在工業技術上的效率較煤為佳，其重要有日漸超過煤之勢（4）。現在工廠，輪船，軍艦多已改燃煤油（5），飛機汽車更非燃煤油不可。煤油的重要性顯然超出經

濟範圍之外而入於軍事政治的範圍了。可是，在一方面，煤油田的分佈之不均，已如上述，現在世界列強中在本國有豐厚的煤油蘊貯者，只有美國一國，法日意德諸國均須倚賴別地的供給，英國在帝國領土內雖有多少煤油，然亦不足以自給。而且，煤油的枯竭較煤爲易，近年的煤油產額躍進的結果，油田豐厚的美國也不能不顧慮到油源涸竭的問題（6）。蘇聯的未開發的油田至多，但牠現已成爲與英美諸列強劃然對立的國家。在他方面，煤油工業之集中與壟斷又比任何工業爲甚。現在世界上的煤油是操縱於美國美孚公司（The Standard Company）和英國常握的荷蘭皇家殼牌公司（The Dutch Royal Shell Interests）兩敵對的集團之手。近年世界產額三四倍於戰前，生產過剩已成爲重要的迫脅。所以，除了企圖支配，獨占（甚或只統制而不開發）世界各地的重要油田以抵制敵方一問題之外，怎樣推銷以至傾銷煤油，實爲這兩大集團及其政府所苦心焦慮的問題。此外，領土內產油較少或簡直沒有的資本主義國家，爲謀煤油自給起見，又肆其陰謀，俟機攘奪，於是『煤油政治』問題的性質更複雜，範圍更廣大了。

煤油帝國主義

煤油在今日國際政治上的重要，甚於十九世紀時代的煤鐵，遠在往代的金之上。威廉，淮爾（Frederick William Wile）氏說得不錯：『較零碎的問題雖爲世人所論議，但煤

油却已成爲現時重大的國際問題了。現在世界政治家所注意的問題，內幕殆均有煤油暗伏其中。歐洲的政治已成爲煤油政治。內閣總理在其以國家民族的命運爲嬉戲的棋局上，差不多沒有一着不爲煤油所薰染……倘若煤油支配歐洲的外交，則牠之在美國的國際交涉中也不見得略有遜色。自世界大戰

以來美國所取的一切重要外交行動均直接或間接與煤油有關。』(7)如舉實例證明，墨西哥的事件最為顯著。戰前墨西哥的豐富的大部分油田歸美國資本家自由開採，一九一七年，墨政府對於外人開採油田權在憲法上稍加限制，並加重油田的礦稅，美國即提出抗議，因之墨國屢起革命，總統為之數易，其後墨政府卒屈於美帝國主義勢力之下，而與美煤油資本家妥協。委內瑞拉的煤油田亦為美資所支配。在美國的勢力之下，該國政府竟於一九二五年更改憲法，授權總統決定煤油田讓與權，以取悅於美國的煤油資本家。牠的鄰國哥林比亞政府步墨西哥的後塵於一九二八年對於煤油所有權加以取締，即釀成一九三〇年的政變，親美的新總統(E. O. Here)，更改煤油田條例，美國操縱的線索顯然可見(8)。再從舊大陸的煤油政治來說：因為英美爭奪波斯的豐富的油源，而波斯的內閣倒，國會解散，美國領事被刺，美政府震怒而拒絕借款。土耳其舊領的摩索爾油田區域，為引起歐戰的列強競逐之鹿，到了戰後而英美法的爭奪仍未息。所以豐富的油田之存在，對於經濟落後的弱小國家似是一種禍根呢。羅馬尼亞和波蘭的煤油田也是歐洲政治糾紛中的一個因素。歐戰末年，俄國高加索地帶之所以先後為德國及協約國軍隊占領，佐治亞(Georgia)亞美尼亞，(Armenia)和阿塞爾拜然(Azerbaijan)在戰後初年之獨立，為的是那裏有世界列強所垂涎的大油田。俄國革命政府之所以許久才得英法的承認，以及遲遲為美國所承認者，為的是蘇聯政府把英國殼牌公司，法國羅斯賽爾族(Rothchild)資本家和美國美孚公司從前在那裏取得的權利取消，收油田為國有之故。日本之出兵西伯利亞，藉口於廟街日人被殺事件，其實是由於欲攘

奪庫頁島北部煤油的權利，當時美國之所以對日本軍事行動提出抗議，爲的是美國煤油公司向赤塔白俄政府取得的北庫頁油田權，不爲日本所承認之故（9）

因爲煤油資源的競奪，國際間開了好幾回大會。這些會議表面上像煞有介事的解決政治糾紛，而裏面最重要的問題却是煤油的爭議。一九二〇年的聖里謨 San Remo 會議決定英法共同開採羅馬尼亞，小亞細亞（摩索爾），舊俄帝國領土，法屬殖民地，英帝國領土及其他地域的煤油，而屏絕美國於摩索爾油田之外，因惹起美國的不平，而有以後數次的會議。在一九二一年的華盛頓會議裏頭，美孚與殼牌和解，讓美孚在英國的委任統治區域和中亞（波斯）共分油贓。同年的日內瓦會議，英美爭煤油，美法合作以抗英，會議爲之擱淺。一九二二年的洛桑會議，最主要的問題就是摩索爾煤油的爭奪，後來英國許美法各分得土耳其煤油的四分一弱，而後爭議始息。

世界煤油田之爲英美兩大煤油集團所壟斷已有事實爲之證明（10）。牠們更鉤心鬥角，以種種方法攙奪新的油田，合併小的煤油公司，務使世界的油田都歸自己掌握，在這種情勢之下，其他資本主義國家自然感受到一種可怕的威脅，法國之掙扎，力求煤油供給之獨立，已見前述。就中日本尤感覺到這問題的重要。日本海軍占世界第三位，其需煤油之切自不待言。不幸其國內煤油產額一年比一年減少，而消費却年有銳增（11）。日本的油產不夠供給其需要之一半，自然需輸入煤油。但美油路遠價昂，且美日時有戰爭的可能，更不能長仰美油爲活。因此日本一方面試從東三省撫順的頁岩提煉煤油；一方面謀

奪俄屬庫頁的煤油開採權。一九二五年日俄北京條約之結果，北庫頁油田百分之五十讓與日本開採，日本的煤油問題因得相當的解決。

兩大煤油集團的市場競爭實是英美國交時見緊張的一個重要原因。前時也曾慶戰於中國，一九二七年曾慶戰於印度。革命後的蘇聯既收油田為國有，極力增加煤油的生產，復運用其國營的煤油辛狄加，以廉價輸出其所產於國際市場上，法意西班牙諸國對於俄油的倚賴日深，近年尤見俄油在歐洲及東方市場上之活躍(12)，非「傾銷」的詛罵所能制止，其為英美兩大煤油集團的目中之刺自不待言。反蘇聯戰爭之加緊，此亦為一重要原因。要之，煤油在國際政治上之重要已有上述許多事實為之證明。更有一事為我們所不可忽略者，即是德國在前次大戰之失敗，煤油缺乏實為一致命傷，法國以美國的煤油的供給，鐵甲車及軍事運輸得以運用自如，有助於軍事行動不少。在將來第二次世界大戰中煤油供給之亦為一個決定的要素，已為列強所共喻。現在大戰的危機愈逼，怎樣支配，保儲煤油資源，怎樣求煤油供給之獨立等問題當更見逼切吧(13)。

鐵礦的分佈

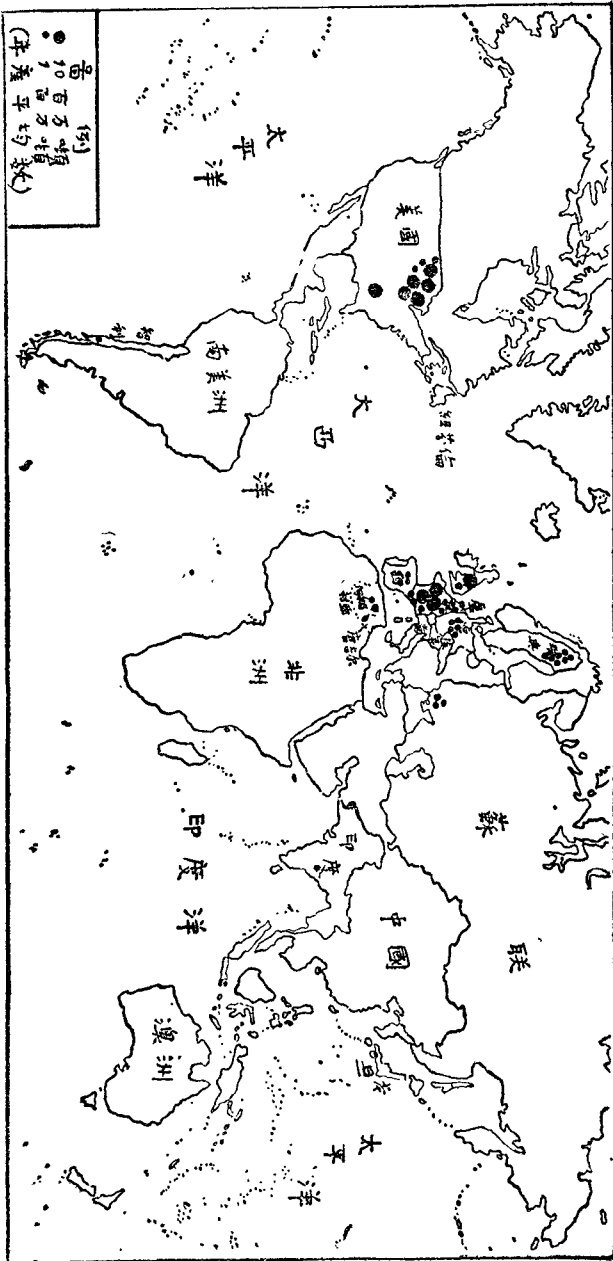
鐵礦石有磁鐵，赤鐵，褐鐵，菱鐵之別，所含的鐵的成分，多寡不同。世界鐵礦的儲量為數頗鉅，約占地球重量的百分之四。各家對於鐵礦儲量的估定，相差頗鉅(14)，但歐美之貯鐵獨富，其他三洲之瞠乎其後，却是共認的事實。下列的發表於一九一〇年的世界地質學會的數字，是最典型的估計(單位百萬噸)

洲別	確實儲量 鐵礦量	含鐵分	推定 鐵礦量	含鐵分
歐洲	一一、〇三二	四、七三三	四一、〇二〇	一一、〇八五
美洲	九、八五五	五、一五四	八一、〇三二	四〇、七三一
亞洲	二六〇	一五六	四五七	二八三
澳洲	一三六	七四	六九	三七
非洲	一一五	七五	—	—
合計	二二、四〇八	一〇、一九二	一二二、六三七	五三、一三六

世界最大的鐵礦位於巴西，可是未嘗開發，次則為歐洲之洛倫。美國鐵礦散處於北部，南部和東北部，合起來却算是世界儲鐵量居第三位的國家。紐芬蘭和古巴的儲量也不少，但均沒有怎樣動過。大不列顛的礦量次於瑞典，而西班牙又在其次。至於中國的儲量約為一萬三千萬噸，佔亞洲儲量的一半，俄國等於中國十分之六，日本及朝鮮十分之一弱，故中國的鐵礦比之世界的地位上雖不占重要，但在遠東的政治經濟上却有頗重大的關係。

鐵礦的散佈，誠也是頗廣，但牠的主要的來源是靠幾個地方——美國之蘇必利爾湖區域和阿拉巴瑪 (Alabama)，法國東北部和盧森堡 (洛倫區)，英國之克利夫蘭 (Cleveland) 林肯郡 (Lincolnshire) 諾坦普吞郡 (Northamptonshire) 和昆布蘭 (Cumberland)，瑞典之歧路那 (Kiruna) 區，以及西班牙北部

之畢爾巴鄂 Bilbao。合計起來，全世界每年所用的鐵礦石（約十五億噸）有四分之三是來自這幾處地
 第十圖 世界的鐵礦



方（參看第十圖）。鋼鐵為機器製造的基礎，生產工業中最重要部門，而又是軍事工業的命脈，鐵礦儲藏之在國際政治關係上的重要自不待說。「煤鐵戰爭」的名詞已先「煤油政治」的名詞出現。帝國主

義的趨勢是隨着鋼鐵工業而發展的。在鋼鐵工業的初期，英國所產的鋼鐵最多，到二十世紀的時候，德國和美國的生產遠出其上，跟着便見英國霸權之就衰。現在資本主義強國均有或多或少的鐵礦資源，但其中有些國家的礦石產額不足以供其鋼鐵工業之消用，更或產額雖豐而礦源將有枯竭之虞，除從國外輸入礦石之外（例如英國每年仍須從瑞典，法國，西班牙諸地輸入礦石），在外國——尤其是在落後國家——的鐵礦的統制，實爲這些國家的急務。洛倫鐵礦的支配是一八七〇年普法戰爭的因素，也是近年德法敵視的主要原因。在戰前德法差不多平分洛倫的鐵礦，戰後全歸法國，法國一躍成爲世界第一位鋼鐵輸出國，雄視歐洲，而牠對於德國的煤的補充之需要因之更大，魯爾的佔領及藉其他方法對德國煤的支配成爲必要。在中國，大冶的大鐵礦爲極缺乏鐵產的鄰國日本所統制，此外南滿鐵道沿線的鐵礦（如鞍山），均歸日本的支配。墨西哥的鐵礦是由美國及西班牙的資本開採。巴西的鐵礦經營是歸美，英和法國資本所掌握。智利的大鐵礦在戰前爲德國辛狄加所經營，今當落在美國資本家的手上。以上這些事實足證鐵的資源的統制在國際政治上的影響，而且隨着先進資本主義國家的鐵的資源的日見枯竭，而更形重要。

其他礦物
資源的分
佈及支配

煤鐵爲比較上遍佈於世界的礦物，而牠們之集中少數地域及爲少數國家所支配，尙如上述。其他礦物資源之分佈大多數更較煤鐵爲不平均。工業國家中雖或有天賦頗厚，重要的礦產幾盡有多少者（如美國），但隨着牠的工業的發展，每有不足之虞；其他天

賦較齊如英國者更無論了。牠們固以國外投資，國際托拉斯之組織，運輸機關之領有，權利讓與條約之訂立，甚或領土之佔奪，及其他商業政治的手段，統制牠們所須的世界上的礦物資源。幸或本國適擁有某種礦物的大部分或全部分則力求本國之獨占。如是，煤鐵以外的礦物資源的集中更爲明顯。例如現在電氣工業的主要原料銅的最大出產地爲美國，此外則爲智利，日本，墨西哥，西班牙，挪威，比屬剛果等地。拉丁美洲和加拿大的銅礦均爲美資所支配，故美國實供給世界以全額四分之三的銅。單是兩個美國公司已統制世界的銅的生產的百分之三十四。鉛與鋅亦以美國爲主要產地，美資所統制的產額佔總產額百分之四十（一九二八年）。馬來聯邦，荷屬東印度，玻里維亞（Bolivia）的錫產占世界總額百分之八五，英國之統制其大部分自不待說。世界的金產有一半以上來自南非聯邦——主要的礦區是脫蘭斯瓦爾（Transvaal）——而三分之二以上是來自英帝國。世界的銀鑛集中於美國與墨西哥，其產額占世界總額的三分二，美國所統制者已占二分之一以上。此外尙有更極端的例：鎳幾爲加拿大所獨占，木灰（加里）集中於斯塔斯福（Stassfurt），及阿爾薩斯，戰前均屬德國，戰後法國始分得一小部分。肥田料及爆炸品原料的天然硝，殆全爲智利所獨有。至於中國所產獨多的礦物，則爲鎢與銻（前者產額占世界總產額百分之五十至八十，後者今占世界第一），重要性略遜。總而言之，鑛物資源在地域分佈之不均，一方面促進國際間的分工與互賴，他方面却引起國際間的商業與政治的統制，以至獨占，甚或釀成戰爭及領土的佔領，亦數見不鮮。

(一) 據 *Die Energiewirtschaft der Welt in Zahlen*, 一九二八年動力總生產額中各項來源的百分比如下：石炭七一·七；褐炭三·四；煤油一六·五；水力八·四。又據同書，世界燃料產出額中煤與煤油歷年所占的百分數如下表：

年次	煤	煤油	年次	煤	煤油
一九一三	九三、七	六、三	一九二七	八三、〇	一七、〇
一九二四	八四、八	一五、二	一九二八	八一、九	一八、一
一九二五	八四、二	一五、八	一九二九	八一、〇	一九、〇
一九二六	八三、八	一六、二			

據美國 *Commerce Yearbook*, 一九三〇年世界各地的水力的已發展之量及潛在量，有如下表（以千匹馬力為單位）。

地別	已發展量	潛在量
全世界	四五、五九一	四四五、七二二
北美	二一、八二五	六八、五五〇
美國	一四、八八五	三八、〇〇〇
加拿大	六、一二五	一八、〇〇〇

南 美 巴 西 歐 洲 挪 威 蘇 聯 法 國 西 班 牙 意 大 利 瑞 士 德 國 亞 洲 印 度 中 國 亞 俄 日 本

九〇二
六四〇
一八、四三六
一、九〇〇
三五五
二、三〇〇
一、〇〇〇
四、八四〇
二、三〇〇
二、〇〇〇
四、〇二六
三〇〇
二
九一
三、五〇〇

四三、七〇〇
一五、一〇〇
五五、一二三
九、五〇〇
八、四二五
五、四〇〇
四、〇〇〇
三、八〇〇
二、一五〇
二、〇〇〇
七〇、七〇〇
二七、〇〇〇
二〇、〇〇〇
八、〇〇〇
六、〇〇〇

非 洲	三三	一九〇、九五〇
比屬剛果	一五	九〇、〇〇〇
法屬剛果	—	三五、〇〇〇
法屬喀麥隆	—	一三、〇〇〇
海 洋 洲	三六八	一六、七〇〇

從上表可知世界中最富於水力的大陸為非洲，但尚未開發。工業國家如意大利，瑞士，日本等以煤及煤油缺乏之故，對於水力的開發最為注意。他如法德那威等國亦有相當的發展。中國的水力資源尚屬豐富，然差不多完全不曾動過。

(2) 美俄委內瑞拉及世界在戰前及近年的產油額如下 (單位千桶)

世界	一九一三年平均	一九二一年平均	一九三〇年
美	三九五	九四四、七七七	一、四六五、二八九
俄	二四八、四四六	六四七、九六一	一、〇〇七、三二三
委內瑞拉	六二、八三四	四〇、三二二	一〇三、〇〇〇
海 洋 洲	—	七、三二三	一三七、四七二
世界	三九五	九四四、七七七	一、四一八、七二三
美	二四八、四四六	六四七、九六一	一、〇〇七、三二三
俄	六二、八三四	四〇、三二二	一〇三、〇〇〇
委內瑞拉	—	七、三二三	一三七、四七二

(3) 煤油只用為燃燈的材料者歷半世紀，至一八五七——一九〇九年間，美國及羅馬尼亞始大宗的生產

煤油，至二十世紀內燃燒機器及 Diesel 引擎發明後，煤油工業便有飛躍的發展。

(4) 參閱註(1)。

(5) 例如英艦在一九一四年可以燒煤油的只有百分之三十，至一九一八年便增至百分之九十五。

(6) 美國於一九二四年設立聯邦煤油保存委員會，保留加里福尼亞，歪俄明等州的油田，及保存科羅拉多州的頁岩。

(7) 據 J. Donaldson: *International Economic Relations* 五〇五頁所引。

(8) 參閱 Robertson *History of Latin American Nations 1932* 五〇四—五頁，五六三頁，六七五頁。

(9) 參閱 Louis Fischer: *Oil Imperialism*

(10) 據 Donaldson 所轉引的一九一七年的估計，該年各地煤油的被支配的狀況有如下表：

生產地	產額在世界中所占百分數	政治上隸屬的國家	實際上支配的國家	支配國所占的百分數
美國	六六、一七	美國	美國	九六
俄國	一三、六二	俄國	英荷	四〇強
墨西哥	一〇、九一	墨西哥	美國	六五
荷屬東印	二、五五	荷蘭	英荷	一〇〇

印度	一、五九	英帝國	英國	一〇〇
波斯	一、三六	波斯	英國	一〇〇
加里西亞	一、一八	波蘭	德國	一〇〇
日本及台灣	〇、五七	日本	日本	一〇〇
羅馬尼亞	〇、五五	羅羅尼亞	英荷	三六
秘魯	〇、五〇	秘魯	美國	七〇
特立尼達	〇、三二	英帝國	英國	八〇
阿根廷	〇、二三	阿根廷	阿根廷	一〇〇
德國	〇、二〇	德國	德國	一〇〇
埃及	〇、二〇	英帝國(?)	英荷	一〇〇
加拿大	〇、〇四	英帝國	美國	八〇弱
委內瑞拉	〇、〇三	委內瑞拉	英荷	八〇(?)
意大利	〇、〇一	意大利	法國	九六

戰後各地石油被支配的情狀略有變更。德國在本國以外的煤油田的支配權完全失掉。美資的支配力頗見增加。例如委內瑞拉的油田美占七成而英支三成，哥倫比亞為美國所獨占，在秘魯則

美占八成。英國支配的波斯及美索波達米亞的油田亦為美資所染指。

(11) 日本在一九一七年的產額為二、五三八、〇〇〇日石，消費額為二、六〇二、〇〇〇日石，至一九二六年，生產額減至一、五六〇、〇〇〇日石，消費額增至四、〇三六、〇〇〇日石。又一九二九年日本出產煤油二、〇七五、〇〇〇桶，輸入一三、六七四、〇〇〇桶。

(12) 俄油在戰前的輸出額約為九十餘萬公噸，至一九三〇年增至四、五八三、〇〇〇公噸。一九二八——二九年俄油對各國的輸出額如下：

英	七二五、〇〇〇	捷克，奧及匈牙利	一二五、〇〇〇
埃及印度	四一五、〇〇〇	意，比及西班牙	九一三、〇〇〇
德	四八四、〇〇〇	土耳其	一八四、〇〇〇
法	三五六、〇〇〇	其他	四一〇、〇〇〇

(13) 例如意大利在戰後儲有多量的煤油，建立煉油的工場，其所儲之量顯超出商業的需要之外（參閱·K. Leith: *World Minerals and World Politics* 1931 頁151）。

第七章 農工業的地理的分工與國際關係

地理環境與地域分工

因氣候，地勢，土壤，河海之分佈，地層之構造及其他地理環境之相異，各地的動植物種類不同，豐富有別，此爲人所共知的事實，亦即地域分工以至今日的國際分工的一個重要原因。不過，由農工業結合自給自足的地域社會，發展爲農業與工業在地域上分化的社會，甚至各地在農業或工業中亦各有其專業的社會，單是地理的因素，還不能完全解釋之。煤鐵的資源不薄的中國至今仍不能發展其重工業，而煤鐵的天賦至吝的日本反漸由輕工業進爲重工業的國家；土壤不適宜于棉花種植的英國，反爲世界中棉紡織最發達的國家；氣候最宜于茶的種植的中國今反居于地理的條件較遜的爪哇錫蘭之後。如此之類的事實證明地理因素必須經由人類社會的生產行程然後對于人類的社會組織發生影響。隨着技術及生產方法的發展，地理的條件反居其次，故天然上缺乏某種工業原料的地域，如在技術及其他經濟上優越的國家，仍可成爲該種工業的專業國，反之，在天然上豐于某種工業原料的地域，只成爲原料供給國，甚或連這種原料的生產也不發達。明白這點然後可以論農工業在地理上的分工。

大的區域農業

農業的生產是最直接施于自然的勞動，雖以科學之漸漸施用于農業，但農業所受的自然的影響仍較工業爲大，較工業爲限于地域。例如甘蔗，香料，橡皮等熱帶植物至今

尚不能移植于別帶。因氣候地土的不同，而有產棉區產麥區牧畜區之別。大體上論之，世界的大農業區域，約有以下諸地：

(一) 遠東 中國日本爲最適宜于耕植的區域，印度爪哇次之。這一地帶在氣候上或溫暖而冬季乾燥，適于米麥豆類及棉花的栽培(中國大部分，後印度的高地及北印度地方)，或溫潤適度，暖季多雨，宜于米茶生絲的生產(如中國東南及日本南部)，或帶熱帶性，富于甘蔗，橡皮，咖啡及其他熱帶植物與米(如爪哇，印度支那及印度一部分)；在地勢土壤上爲黃土，穀類的栽培至易(如中國的黃河流域)或爲大河灌注的肥沃的平野，尤利于水稻的種植(中國的長江及珠江流域，印度的恒河流域)。至于人煙稠密，勞動力供給豐富，得以從事集約的農業方法，又爲此地帶普遍的特色。可是，在這地帶人口較多的地域，食料的銷費自然也很巨，餘剩而輸出別處之量有限，有時還須從外處輸入糧食。不過在主要的食料以外的農產品方面(尤其是豆類，絲，茶，植物油，橡皮等)，這地帶不失爲世界植物性原料的主要供給地之一，因而大部分淪爲資本主義國家的殖民地。

(二) 西歐 英法德及其他西歐國家爲溫潤適中，人口稠密之區，宜于麥類之栽培；耕地的面積雖小，但以方法優良，採用機器及人工肥料，注重牧畜之結果，所生產的糧食之量極巨。不過這地域大部分已有高度的工業化，工業人口的成分甚高，故沒有一國能夠自給，必須由東歐或海外輸入糧食才行。

(三) 東歐 俄國，羅馬尼亞，波蘭，匈牙利諸國氣候雖稍寒，而耕地肥沃，爲歐洲的糧食輸出國

家，就中俄國南部的黑土地帶尤適宜于麥類的耕植。耕植的方法誠是落後，每畝出產很低，然所產的糧食總量却着實不少。不過牠們所輸出者還不夠供歐洲別的國家的消費。

(四) 北美中部平原 北美中部平原，土壤肥美，幅員殊廣，南起墨西哥灣，北至加拿大中部，東起阿柏拉幾山 (Appalachian Mountains)，西至落磯山，共有二百萬方哩。春夏多雨，最宜于耕植；西陲略感不足，而草原廣漠。牠為世界最大的穀產與畜牧區域，玉米，小麥，燕麥與肉類為生產之大宗。南部已入亞熱帶，為世界最大棉花產地。耕種的方法為優良的廣耕方法，應用最新的農業機器。每畝的出產額雖不高，但每人的出產額則極高。其所出產不獨能供美國及加拿大城市居民的食用，且其輸往西歐的食料比那一處都多；西歐對於此地的仰賴，自不待說。

(五) 南美溫帶的平原 溫帶中土地肥沃而人口稀疏者有阿根廷與烏拉圭平原。牠是世界穀類與牲畜的大產地之一。幅員雖小于北美及俄國平原，然以人口稀少之故，消費之外尚有餘裕，為食糧（麥，玉米，羊肉，牛肉）的大輸出地，羊毛皮革也為出產大宗。雨量雖不十分夠，若生產方法能加改良，產額當可倍增。歐洲為該地的最大主顧，美國由此輸出之羊毛皮革也不少。

(六) 澳洲與紐西蘭，澳洲與紐西蘭的生產區域和人口數目雖比上述各地為小，但也是農產品——麥，羊毛，肉和乳酪——的輸出者。紐西蘭的出產為狹小的幅員所限，澳洲則為稀少的雨量所限。

(七) 熱帶 熱帶酷暑而雨量極多，也有牠的大宗出產。牠不能像溫帶那樣產麥或玉米，可是米，

蔗，椰子，咖啡，茶葉等產量殊多。其中南洋，中美，北非洲尤為世界熱帶性植物的主要供給地。

戰後農業地 域的變化

歐戰期中，交戰國的農業既受蹂躪或擾亂，農產品的需要不得不求之海外；他方面，戰時及戰後俄國及東歐諸國所起的政治和經濟的激變的結果，大土地所有細分，從前以大衆的糧食為犧牲的穀類輸出減少。由是，戰前在世界穀物市場中占重要地位的俄羅斯，羅馬尼亞，保加利亞的半封建的國家，完全失其優越的位置；美國，加拿大，阿根廷，澳洲等國受戰時糧食需要的刺戟，而成爲世界——尤其是歐洲——的農產品的主要供給地。這種變遷一方面使歐洲對美國的倚賴愈深，美國易成爲歐洲國家的支配者；他方面使加拿大與澳洲在英帝國中的地位愈形重要，而加澳的經濟發展的結果轉促進牠們脫離英國的支配而獨立的趨勢。

原料供給

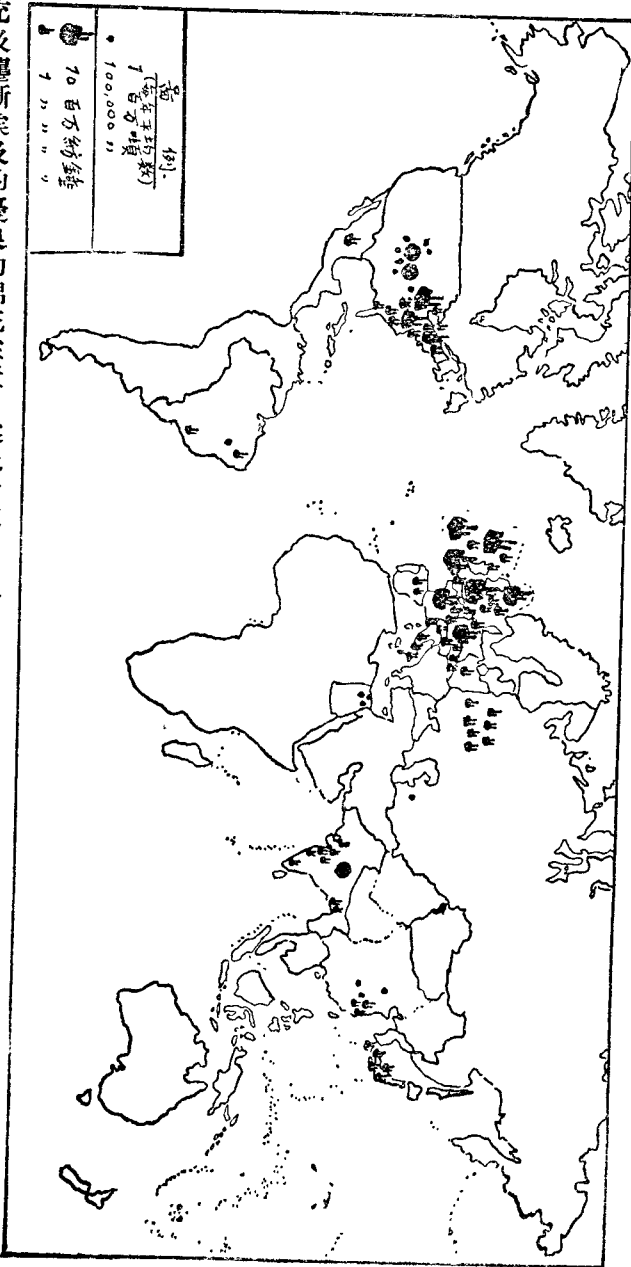
的集中與 國際關係

從上所述，已可見農業在地域上分工的概況；若將各種重要食料及工業原料的供求情狀加以觀察，更可見農產品供給在地域上的集中，及其對於國際關係的影響。例如以重要的食料論，各國差不多均以小麥爲主要的農產品，但供給世界以小麥者，在戰前爲俄，匈，羅馬尼亞及印度，在戰後則爲美國，加拿大，阿根廷及澳洲。一九三〇年世界輸出的小麥及麵粉額爲六千一百餘萬英斗，而由此四地輸出者占五千六百餘萬英斗（百分之九十）。同年西歐輸入之額達四千餘萬英斗，就中單是英國一國占了一半。英國在經濟上——因而在政治上——與此數地的關係之密切，由此可見。中國和印度爲米的最大產地，但有大宗米的輸出者只印度支那半島諸國，中國反要每年

從那裏輸入巨量的米穀。(一九二九年世界米的輸出額爲九、八六二萬磅，暹羅，安南及緬甸三地所輸出者占八、〇〇〇萬磅，一九三〇年輸入中國者爲一千九百八十萬擔)。其他穀類的生產的集中形勢亦與此相彷彿(1)。東三省爲遠東糧食的囤倉，其所產大豆占世界全額的三分之二。滿洲在世界經濟上——因而在政治上——之重要，此亦爲一因。蔗糖生產與供給的集中，已到可驚的程度，近年古巴，爪哇和印度三地的蔗糖在生產上占世界總額的百分之六十左右，在輸出上且超過此數(2)。美國爲古巴糖的最大主顧，那裏蔗田及糖業的所有者，這種關係使古巴牢牢的隸屬於美帝國主義之下，而不能脫去殖民地的地位。爪哇及英荷在南洋的屬地所產的糖爲倫敦市場所操縱。糖的市場的競爭，及近年因蔗糖生產過剩而起的生產制限，使英美間的國交多一暗礁。世界所消用的咖啡有十分之六以上來自巴西(3)而美國爲最大的消費國。美巴的關係當以此爲一個決定的因素。再以纖維原料論，世界輸出的羊毛有百分之八十來自澳洲，阿根廷，紐西蘭，南非，烏拉圭五地，輸出的生絲幾全部來自日本(約占百分之六五)，中國(約占百分之二一)及意大利(約占百分之一〇)。爲日本的出口最大宗的生絲幾全部分爲美國所吸收(4)，故日本在經濟上對於美國的倚賴，實爲對美日衝突的估量中一不可忽略的因素。一方面在農業上國際分工國際互賴，他方面人爲的政治的疆界却使經濟的互賴變爲經濟的互敵，這種矛盾由棉花與橡皮的供給與需求最顯現出來。最近世界的棉花有百分之六十左右產于美國，百分之二十二左右產于印度，埃及和蘇丹(5)。世界最大的棉紡織業國家的英國，在本國內既不能植棉，爲減少對美棉的倚賴

計，一面以印度的農民的口腹為犧牲，把許多印度產米穀的耕地改植棉花，他面繼續埃及的統治，以擴

布芬的業織紡棉及產棉的界世 圖一十第



充及壟斷埃及的優良的棉花生產。埃及獨立至今仍有名無實，此為最重要的原因（參看第十一圖）。同樣，世界最大的汽車製造國家，亦即橡皮消費最多的國家美國在其領土內缺乏橡皮的生產，世界的橡

皮產額有百分之九十以上是來自英屬馬來半島，婆羅洲及其所統制的荷屬東印度等地（6），新加坡即為橡皮轉輸的世界口岸。橡皮價格之漲落，生產之限制對於美國的影響不淺。美國之力求橡皮原料之自給，不減于英國之于棉花。南美之巴西等地的野生橡皮生產既年見衰減，發展非列賓的橡皮種植，及侵入南洋的英國勢力範圍，實為美帝國主義的要圖。美國之不會讓非列賓獨立，由此可以料見。英美兩國的利益衝突，由棉花與橡皮原料的統制與壟斷，亦體現出來。

工業的國際分工

工業區域之形成，及工業在國際上之分工，雖仍與地理的因素有關係，但其關係已不像在農業方面那樣深切。隨着世界資本主義的發展，落後國家及殖民地——尤其是在戰後——的逐漸工業化，誠是事實。就中，加拿大，印度，南非，澳洲，阿根廷及中國諸地曾一度有急劇的發展。但是這些國家所發達的工業是以農產品之改製及輕工業為主，至今仍屬農業的區域。東歐之波蘭，捷克和羅馬尼亞雖割得德國及奧匈的重要工業地；蘇聯的工業化已著有成績，但世界的工業中心仍在于西歐及美國。不過，世界工業國的形勢在戰後亦有頗大的推移。工礦業生產的重心之由西歐傾移于美國，不容為諱；而英國工業的衰退，法國及日本的地位的進展，亦有事實可以證明。例如以產業化樞紐的鋼鐵業論，世界的銑鐵總產額中，美占百分之四四，歐陸鋼鐵協定的集團（即德法比及盧森堡）占百分之三四，英國占百分之八，其他占百分之十四；鋼總產額中，美占百分之四七，歐陸鋼鐵協定占百分之三十，英占百分之八，其他占百分之十五（7）。又如在世界機械的生產上，美國供給百分之五七

，德國退居第二位。電汽的生產，美國比英德法日意五工業國合計之額還多過。世界汽車生產的十分之九為美國所獨占；美國船舶的建造今亦在急起直進中。在化學工業的生產上，美國幾占一半，德國的生產在世界總產額中的百分比，由戰前至最近，由四分之一減至六分之一。以輕工業中最重要的棉紡業論，英國的雖仍占全世界紡錘總數三分之一，但東方國家在這方面確有進展，其中日本的突進，尤予英國在東方國市場以可怕的威脅（8）

工業的國際分工的程度之高，工業品的供給之集中比農產品為甚，以及西歐和美國——尤其是後者——在國際政治經濟上必然占支配的地位，由上所述，可以概見。這些工業國家，一方面為求工業原料及工業人口所需的食料之供給，他方面為其工業商品求市場，化農產品為其領土或勢力範圍成為必要。可是，在工業國間有劇烈的市場競爭，保護關稅牆的高築，使競爭更白熱化。為減少這種競爭計，超國界的國際工業協定或國際加特爾由是產生。據國際聯盟的統計，新近重要的國際加特爾有六十四個，其實尚不止此數。前述的歐陸鋼鐵協定，為最重要的例。不過工業國間競爭反因獨占程度之增進而加烈。多少基于地理環境的關係，而大部分為生產力及生產組織所決定的國際分工，因政治疆界之劃分，而有農業國與工業國之對立，一工業國與他工業國之對立。但是，國際分工的程度愈高，國際互賴的程度也愈高，打破政治的疆界，而根據各地地理及生活的情况，把全世界和諧地組織起來，終會一日實現吧。

(1) 例如一九二九年世界玉蜀黍的產額為四、四六六百萬英斗、美占二，六一四英斗（六〇%弱

(2) 同年裸麥的世界產額、一八三一百萬英斗中，蘇俄占八一八百萬英斗（四四%）。

最近兩年世界蔗糖的生產及貿易的概略如下表：

蔗糖的生產（單位千短噸）

	一九二九——三〇年	一九三〇——三一年
世界	一九二九——三〇年	一九三〇——三一年
古巴	二〇、四六八	一九、一二三
印度	五、二三二	三、四九七
爪哇	三、〇九二	三、五五九
	三、二三七	三、二二六

蔗糖的貿易（單位千短噸）

	一九二九年	一九三〇年
世界	一九二九年	一九三〇年
古巴（輸出）	一三、三五二	九、〇八一
爪哇（輸出）	五、四六七	三、四一八
美國（輸入）	二、六八一	二、四四八
英國	四、八八八	三、四九八
	二、三五一	二、一三六

(3) 一九二九年世界咖啡產額二、六三四、八九二千磅中，巴西占一、八八九、〇三四千磅。此外重要咖啡產地則為哥林比亞、委內瑞拉、危地馬拉等地，至于南洋一帶的咖啡出產已相對上減少。

(4) 一九二九年世界羊毛重要產地的生產及輸出的數字如下：

	產額 (百萬磅)	輸出 (百萬磅)
世界	三、六〇七	二、一三三
澳洲	九一〇	七六五
阿根廷	三二四	二八二
南非聯邦	三〇七	二九六
紐西蘭	二四二	二三四
烏拉圭	一五〇	一一二

從下表可以看出近年日本生絲在世界市場之進展，及中國地位之衰退：

生絲輸出額 (千磅為單位)

	一九〇九至一 九一三年平均	一九二八年	一九二九年
世界	五六、三八九	一〇八、四三三	九八、二七〇

日本	二一、八九八	七四、〇七五	六三、七七一
中國	一七、七二二	二〇、三一六	二〇、五五八
意大利	八、五二四	一〇、六六二	一〇、六四〇

日本生絲的出口，美國常吸收百分之九十以上。

(5) 最近兩年世界重要棉花產地的產額如下表(單位千包)：

	一九二九——三〇年	一九三〇——三一年
世界	二六、三〇〇	二五、五〇〇
美國	一四、八二八	一四、九八二
印度	四、四〇二	四、〇三三
埃及	一、四六七	一、九〇〇
蘇丹	一、九六〇	——
中國	一、三一一	一、八五〇
蘇俄	——	——

美國所產的棉有一半有奇輸出于國外，印度輸出其產額三分二以上，埃棉幾全數輸出。英國每年輸入的棉花在三百萬包左右。

(6) 例如一九三〇年世界橡皮產額為八二〇,〇〇〇長噸，英屬中東占五四〇,四二三長噸，荷

屬東印度及非立賓安南等地占二五九、五七七長噸，巴西只占一四、二六〇長噸。美國在該年輸入四八七、六二七長噸。(以上統計多根據美國一九三一年 Commerce Yearbook)

(7) 據一九二九年國際聯盟統計。

(8) 據美國商業年鑑的統計，世界重要棉紡織業國家的紡錘數如下(以千單位)

	一九一四年	一九三〇年
世界	一四六、三九七	一六四、一七三
英國	五六、三〇〇	五五、二〇七
美國	三二、一〇七	三四、〇二五
德國	一一、五七〇	一一、〇七〇
法國	七、四一〇	一〇、二五〇
印度	六、五〇〇	八、九〇七
俄國	九、一六〇	七、六二四
日本	二、七五〇	七、〇七二
中國	一、〇〇〇	三、八二九

第八章 交通的國際化與國際統制

地理環境 與交通

在人類生產技術原始的時代，自然供給人類以主要的交通手段。有可航行的水道貫注的地方，平原及有山道可通的地方，交通發達起來（自然，這也要相當的技術發展，如舟，車，馴服的負重獸）。內地海的周圍，更見諸民族間的頻繁的來往。反之，茫無邊際的大洋及縱橫萬里的沙漠，成爲當時人類交通的障礙。可是，隨着生產技術的進展，人工的道路及運河之大規模的建築，已爲人類征服地理環境的先聲，羅馬時代的公路，中國在隋時的運河，尤爲顯著之例。近代的汽船的發明，鐵道的敷設，蘇彝士巴拿馬兩運河的開鑿，不特破除地理的障礙，縮短路程，而且變更各國在世界經濟政治上的地位，植下政治經濟世界化的基礎。人類交通最大障礙的大沙漠（如撒哈拉沙漠）今亦因特殊汽車之發明，有越過之可能。航空之發展，更打破地理上的一切障礙，天涯地角有若比鄰，南北極的探險事業亦由是增進。其他的人爲的交通工具，如郵政，電報，電話，無線電廣播等同樣把地理環境各異的各地的人類，聯絡爲一個大社會。在交通上地理因素的影響之大見減少，已成爲無可疑的事實了。茲將世界各地交通的現狀，及其與國際政治關係分述如下。

世界鐵路 的分佈

由驛路馬車進於鐵路火車，那是人類在陸路運輸上征服自然環境可驚的發展。誠然，鐵道的敷設也不能不受多少地理因素的影響，例如綿亘的山嶺及大沙漠常爲鐵路發展

之障礙，不過鐵道建築技術的進步之終會破除這種障礙是可以逆料的。現在雖然還見獨輪車與電汽化的鐵路同時并存，但鐵路網之將包羅全世界，為必然的趨勢。誠以鐵路之敷設，（一）使大宗貨物的長距

離的廉價運輸成為可能，為工業化的先決條件；

（二）可以破壞社會經濟生活的原始形式——如自

給自足的農村經濟和手工業——而且是資本主義

一國內發展或侵入一國家的先驅；（三）為墾荒

殖民等活動的開路者，美國之開關西部，俄國之

開關西伯利亞，遷殖的人民都沿鐵路而居，是其

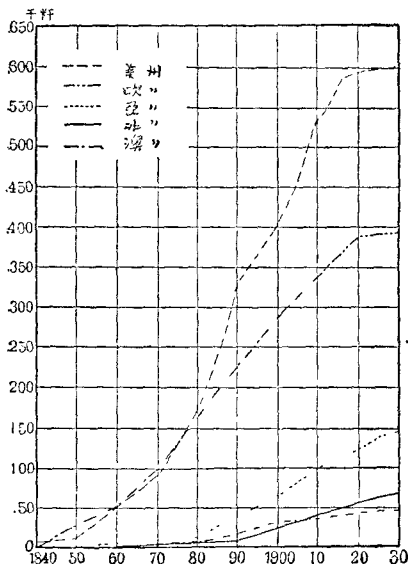
例證；（四）更予政治以直接的影響，因為有鐵

路而軍隊調動至易，政府可以居中統馭，地方隔

闕之打破，國防能力之增進，皆有賴於鐵路，例如德國之統一實拜鐵路之賜。

圖二十第

世界鐵路建築的發展



全世界鐵道的長度，據一九二七年的統計為一、二五〇、一九六公里，各洲鐵路的長度及密度，有如下表（參看第十二圖）：

大陸別	長度 (公里)	全長度的百分比	每百方公里 鐵道長度	每萬人口 鐵道長度
美洲	〇六六、三一六	四九、二	一、五	二五、五

歐洲	四〇五、一七九	三一、三	一、九	八、〇
亞洲	一三三、七八〇	一〇、七	〇、五	一、二
非洲	六五、三九〇	四、九	〇、三	五、六
澳洲	四九、五三一	三、九	〇、六	六四、〇
合計	一、二五〇、一九六	一〇〇、〇	一、〇(平均)	六、七(平均)

鐵道最長者為美國，占世界總里數三分之一（三八八、七八一公里，次為蘇聯，加拿大，再次為印度，德國，法國，阿根廷，英國等國。現在鐵道密度最大的地域為西歐與北美的東南，以一國而論（與面積的比例），比國居首位（每千方公里鐵路三六五公里），次為盧森堡，瑞士，英國，德國及荷蘭。中國現有的鐵道不過一萬二千公里，而滿洲所有已占去三分之一有奇，密度至低。戰後的鐵道狀況，有一件可注意的事實，那就是落後國家的鐵道敷設活動之進展。蘇聯為實現其社會主義的建設，已有偉大的鐵道計畫。一九一三年，俄國全境的鐵道長度為五八，一〇〇公里，至一九二八年增至幾七七、〇〇公里，有二十多條鐵路在建築中，前年完成的土耳其斯坦至西伯利亞鐵道，在蘇聯政治經濟上尤有重大的意義。又例如南非聯邦的國有鐵道里數在一九一〇年為七、五九二英里，至一九三〇年已增至一三、二八四英里。他如加拿大，南美之阿根廷，非洲的比屬剛果在戰後的鐵道建築，均有很大的進步（一）。即中國的東三省鐵道，在戰後完成者已達二千公里。在計畫中及在建築中者尚有不少。

鐵道與國際政治

鐵道運輸在政治上的重要已如上述。鐵道建築之爲落後國家開發的先決條件，尤爲顯而易見的事實。資本主義先進國家，如能在落後國家內握有鐵道建築之權，不特可以在該國內的原料及市場的壟斷，便利其經濟的侵略，且因重要運輸工具的掌握及由鐵道建築所引起的政治權利（如鐵道沿線駐兵權等），進一步可以佔領該國及其鄰近區域，夷爲領土。故落後國家的鐵路建築權的爭奪，實爲帝國主義歷史中一重要的事實。世界大戰前夕德國的三B鐵道計畫，及與之對抗的英國三C鐵道計畫，俄國的二P鐵道計畫，是鐵道帝國主義最明顯之例（2）。三B鐵道由柏林（Berlin）起，經過巴格達（Baghdad）以至波斯灣頭的巴索拉（Basra），爲控制近東，進窺中亞的重要步驟。英國爲使其在東方的帝國在陸路運輸上有充分的聯絡，囊括非洲，鞏固印度及控御波斯，阿富汗諸國起見，擬完成好望角城（Capetown）至開羅（Cairo）的鐵道，以貫通非洲南北，再由開羅越小亞細亞中亞而與至印度的加爾各答城（Calcutta）的鐵道相通。俄國爲佔奪波斯及窺伺印度起見，擬以彼得堡（Petersburg）及波斯灣 Persian Gulf 爲終點，展築其通高加索的鐵道。這三個偉大的鐵道計畫，是帝國主義者間利害衝突的最具體的表現。三B鐵道的積極競爭，且爲歐戰爆發的一個重要導因。現在此種競爭雖已成過去，但三B及三C計畫已有一部分實現。三B計劃中的小亞細亞的鐵道分握在英法帝國主義者的手中。貫通非洲南北的鐵道已有大部分完成。第二個顯明的例子，爲最近三數十年內英法美俄德諸帝國主義者對中國鐵道建築權利的爭奪。除俄國占大部分資本的中東路，日本有特殊權利的南滿鐵道外，因借款或其他關係，

各帝國主義者取得的主要鐵道建築或經營權利如下：

英國——京奉，津浦，滬寧，滬杭甬，道清，廣九，及粵漢川（與德法美合辦）；未設線則有浦信，沙興，寧湘等。

日本——吉長，四洮，吉會（未設線），齊洮，南潯，滿蒙四路（開原，海龍，吉林間，長春洮南間，洮南熱河間，熱洮海港間），高徐順濟路（初屬德國，後歸日本，華府會議決定由國際銀行投資）。

法國——京漢，正太，隴海（比荷亦有債權），粵漢川，未設線之欽渝，同成（與比國共），及南寧經龍州至鎮南關的鐵路。

美國——漢粵川路，未設綫株欽，與四豐鎮寧夏間，寧夏蘭州間，衡州南寧間以及豫州樂會間四鐵路（後移歸新銀行團投資）。

就中東三省的鐵道權利的國際競爭，尤屬政治地理上可注意的事實。東三省爲一大平原，天產豐富而人口稀少，雖有大河流貫注而冰期頗長，且與日屬朝鮮，俄屬西伯利亞接壤。東省鐵道的建築及其統制，實爲謀吞併東省的帝國主義者的最重要的步驟。日俄戰爭以後，俄國只保有北滿的中東鐵路。日本藉其南滿鐵路及其支綫安奉鐵路對東省侵略不遺餘力，復以借款及其他方法取得其他鐵道的建築權（如所謂滿蒙五鐵道），更欲完成吉會鐵道，使朝鮮與滿洲聯爲一氣，爲合併東省的張本。對岸的美國帝國

主義者，在門戶開放的口號之下，提出滿洲鐵道中立案（一九一〇年），但美國至今仍只能在滿洲鐵道上作間接的投資。近年以中國資本主義發展的結果，東省的省有人民有鐵道（如呼海，瀋海，吉海，齊克，打通等鐵道）築成，遂惹起所謂中國鐵道之滿鐵包圍綫及平行綫問題，促成日帝國主義進一步作滿蒙之終極的吞併。餘如法國築滇越鐵路至昆明，英國欲使廣九鐵路與粵漢接軌，自印度築鐵道至於西藏的江孜，均同樣是露骨的領土吞併的準備。在中國以外的落後國家裏，鐵道權利的國際競爭，規模雖遜，而性質則一樣。土耳其的鐵道權利在戰前爲英法德諸帝國主義競逐之鹿，至今有一半仍爲外資所掌握，（3）。因爲法國在戰前從其東非屬地的芝布的 Djibuti 建築鐵道至亞比西尼亞的京城亞的斯亞貝巴 Addis Abeba，而阿比西尼亞的對外貿易有百分之八十經由芝布的出口。意大利爲與法國抗爭計，因於一九二八年與阿比西尼亞訂立建築汽車道由該國內地至意屬自由口岸馬蘇阿 Massaua 之約（4）。南美阿根廷，智利諸國的鐵道同樣爲帝國主義所操縱，例如一九二七年阿根廷的鐵道的外國投資數爲三、〇一七百萬比索士（阿幣名），英占二、八〇〇百萬（5）。鐵道的統制在國際政治上之爲一重要因素，由此可見。

世界海運現狀

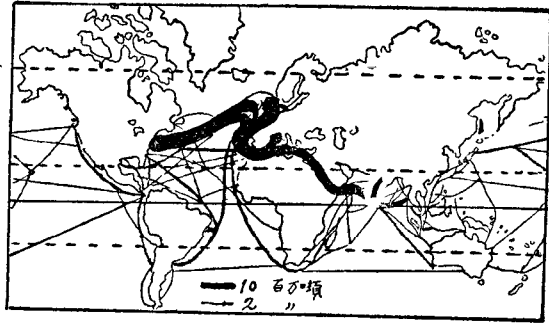
（一）世界的航路自汽船發明以後，占地面十分之七的大洋，成爲人類相互交通的重要手段，海運且遠比陸運爲廉。現在的主要大洋航路起點於亞洲者，由中國的上海分三綫，一東至日本的橫濱越太平洋而至美洲各港，一南至澳洲之新金山，一西沿本洲南岸，渡紅海出蘇彝

士運河，入地中海抵歐洲各港。其起點於歐洲者，由英之利物浦分三綫，一東至本洲大陸各港，一西至

美洲各港，一繞南非洲或經蘇彝士運河抵亞澳各港。海洋航路的頻繁度，與鐵道的密度同樣，與人口的密度和經濟活度的大小有關，換一句話說，航路來往的頻繁或稀疏，與一定地域間的財貨的交通成比例。據上綫的圖表（第十三圖），交通最繁者仍為大西洋及地中海航路。但是隨着中國日本的進步，太平洋航路之凌駕其他航路是可以斷言的。

(二) 兩大運河與海運，未有蘇彝士運河，則歐亞往來之路須繞好望角；未有巴拿馬運河以前，則太平洋與大西洋間的航行須繞合恩岬 (Cape Horn)。自一八六九年蘇彝士運河開通，一九一四年巴拿馬運河鑿成以後，海航乃得捷徑，重要口岸的距離為之縮短，由下表可

圖三十第 世界航路



見：

蘇彝士運河 (航程以公里計)

由倫敦至

繞航好望角

穿過運河

縮短路程 (%)

孟買 (印度)

110、140

133、360

三四、五

哥林坡 錫蘭)	一九、六四〇	一二、一六〇	三八、〇
新加坡	二一、八六〇	一四、九三〇	三三、五
巴拿馬運河			
由紐約至	繞航合恩角	穿過運河	縮短路程(%)
圭雅基爾 厄瓜多國)	一九、二五〇	五、三五〇	七二、六
華爾巴利斯(智利)	一五、四七〇	八、五九〇	四四、五
三藩市(西美)	二五、三〇〇	九、八一〇	六一、二
橫濱	三〇、〇〇〇	一八、五三〇	三八、三
香港	三二、〇〇〇	二一、四一〇	三三、〇
雪尼	二三、六一〇	一八、八一〇	二四、一

大戰初年蘇彝士河的航運遠比巴拿馬河為頻繁，近年以美國在世界經濟上的比重增加之故，來往巴拿馬運河的船隻及噸數已追及蘇彝士運河了。此外尚有德國的基爾運河(Kiel Canal)亦名(Kaiser Wilhelms Kanal)，穿通北海與波羅的海，可省短兩海間的海程二十四小時，但在國際政治上重要性，遠不如前述兩運河之大。

(三)各國的海運狀況 自十八世紀以來，英國即握海上霸權，海運事業歸其操縱。戰後的英國在商

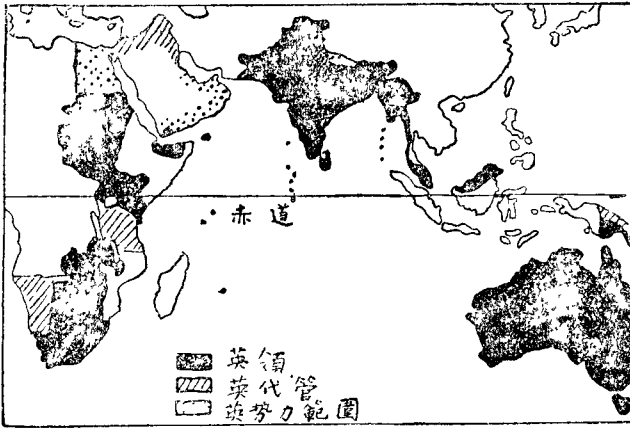
船噸數上雖仍占第一位，（一九三〇年英愛的商船噸數爲二千三百萬噸）但其比重經已激減（戰前英船噸數對於世界全數的比例爲百分之四十，戰後減至百分之三十）。美國隨着經濟勢力的膨脹，以造船的補助及政府直接經營的方法，發展海運，商船噸數一躍占世界第二位（一九三〇年爲一千萬噸），近年牠的商船建造噸數仍在上昇中。日本在南洋，南美等地的貿易既日見增展，商船的噸數亦大爲增加，今爲世界第三位的商船國（四百三十萬噸）。居第四位者今爲德國（四百二十萬噸）。凡爾賽和約使德國幾失去其船舶的全部，然今已復興。法意與挪威的商船勢力略相彷彿。法國爲謀殖民地貿易之確保，及南美商業之發展，極力圖商船之增加；意大利亦有相類的企圖。

海上交通的統制

海洋之爲重要交通手段已如上述。海洋之國際化，在和平時各國商船可自由航行，雖爲國際公法所承認，然爲商業，政治及軍事的目的，海上交通的統制之重要，實不減於鐵路的統制。在戰爭時，海上交通的情勢如何，對於一國的勝敗尤有莫大的關係。欲謀海上交通的統制，第一先要有良好的出海口（6）。俄國的波羅的海口岸大都冰期甚長，出地中海的口岸又爲敵對國所控制，故俄國在帝政時代不惜竭全力以求出海口，牠在遠東的經略，在西方與土耳其的關係，均與此有關。海口的爭奪常爲戰爭的目標，或國際政治關係的關鍵。例如意大利爲取得亞得里亞海霸權，在戰後由和約從奧大利取得特里斯脫（Trieste）港，并強佔阜姆（Fiume），使南斯拉夫國無出海的良港，因而兩國交惡。他方面，意大利在地中海的海港既已加多，其有礙於法國的地中海霸權自不待言，法意地中海

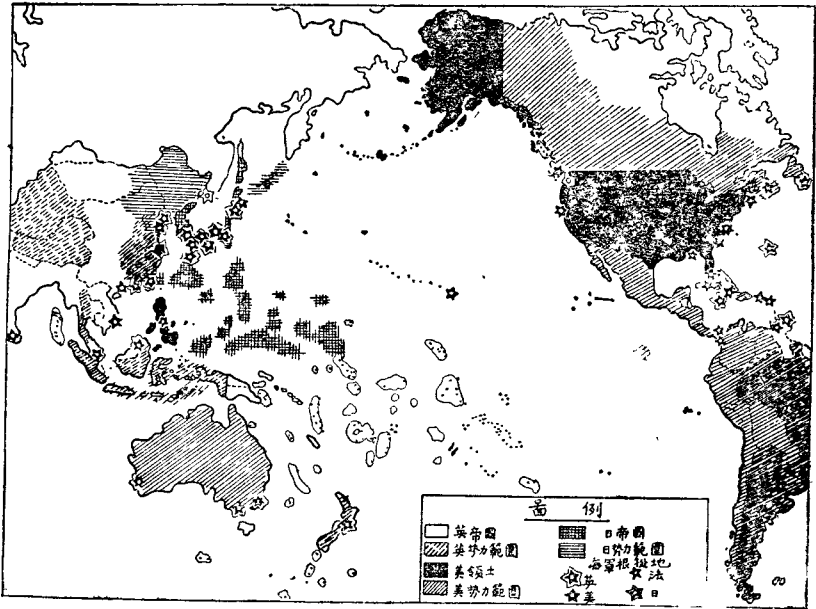
之爭霸也為現在國際關係中的重要因素之一。為應波蘭對於出海口的要求，協約國劃丹齊(Danzig)為自由市，關稅碼頭歸波蘭管理，不啻波蘭口岸。捷克因無直接出海口，只有在和約上訂明借用別國海港之

圖四十第 印度洋—英國帝國內地海



岸，阻塞入巴拿馬運河之道。在美洲極南端，則有法克蘭羣島(Falkland I.S)足以堵塞入太平洋之道。從

權。除了出海口的統制之外，航路要衝，海途中的煤站，油站，艦隊根據地，飛機降落站的掌握，為擁有殖民地大帝國的要圖。英國的殖民地遍於世界，而又離母國極遠，為大洋所隔。欲求帝國的完整，與帝國各地的海上交通的安全的保障，實為先決的條件。美國近代對於海外的侵略及經營都本着這目的進行。大西洋為英國的艦隊根據地所完全統制。在歐洲海岸方面，直布羅陀握入地中海之路。巴得斯特(Bathurst)，自由市(Freetown)，聖赫勒拿(S. Helena)羣島，及西門士市(Simonstown)控制非洲岸及到印度洋之路。在美洲海岸方面，紐芬蘭之聖約翰斯(St. Johns)，百慕大(Bermuda)，牙買加(Jamaica)，巴哈麻羣島(Fahama)，王港(Port Royal)，多巴哥(Tobago)和特里尼答(Trinidad)，可以封鎖北美的海



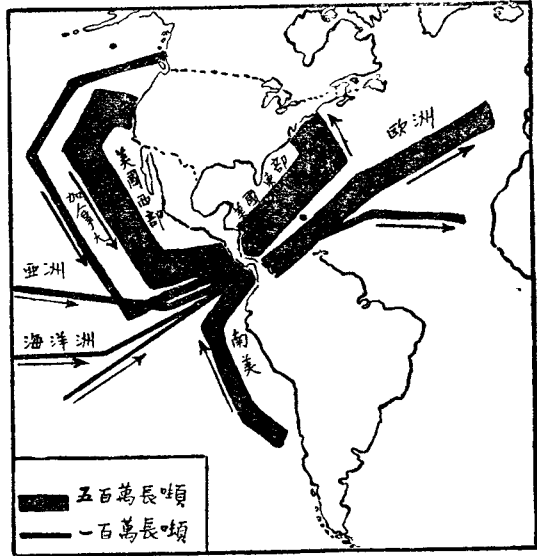
地中海至印度，遠東，澳洲，沿途均有英國煤站，中間站，艦隊根據地，航路的要衝大抵均為英國所控制。在地中海中的直布羅陀和馬爾太的掌握，保障英國到東方殖民地的最短的途徑，且為牠的艦隊主力的根據地。英國在地中海的東西海道橫切法國與其北非殖民地的聯絡，如與意大利聯合則更足以為法國獨霸地中海的障礙。印度為英帝國的寶石，為保障印度計，英國久欲化印度洋沿岸一切地方為英國的殖民地（參看第十四圖）此種企圖在戰後已得相當的成功，縱有葡屬，荷屬及意屬的殖民地雜在其中，但前二者也在英國勢力範圍之內。印度洋的航路的門戶，在西端的亞丁，在東端的新加坡，均在英國手內。印度洋殆成為英帝國的內地海。從印度洋至太平洋的航路，除澳洲及紐西蘭諸海港外，英國握有星加坡

，香港等重要航路要衝。香港爲南中國的門戶，新加坡爲太平洋霸權所繫，故英國尤銳意經營，以阻拒日本及美國的侵略。太平洋是美日，美英及英日帝國主義競爭之場（參看第十五圖）。太平洋的東岸，除加拿大的短促的海岸之外，完全爲美國所控制。布來頓頓（Bremerton），馬利島（Maré Island）兩軍港及巴拿馬運河要塞，爲美國太平洋艦隊的主要根據地。由太平洋至中國海，美國的海上根據地相續。最重要者爲夏威夷（有珠港一軍港）及菲列賓（有卡微退 Cavite 軍港）。此外在日本的海島殖民地中握有關島（Guam），在英國的海島殖民地中握有土土伊拉島（Turkila）。但是日本在東亞（在中國海方面之旅順及台灣），英國在澳洲及東南亞的根據地，實足以妨阻美國獨霸太平洋的夢，美國力圖在澳洲中國作經濟的透入，但太平洋霸權的確立，仍不能不取決於帝國主義的戰爭。

運河與國際政治

運河爲海上交通的捷徑，運河的掌握，在平時可以助進一國的商業運輸，在戰時與軍事行動的遲速有關，爲勝敗的樞紐。現在世界兩大運河，分屬英美兩大帝國主義。來往巴拿馬運河的商船中，美船幾占一半的噸數（參看第十六圖），來往蘇彝士運河的商船噸數中，英船占百分之六十。日俄戰爭時，因英日同盟之故，俄國不能應用蘇彝士運河，以致軍艦須繞行好望角以至遠東，爲俄國慘敗的一個原因。在將臨的世界戰爭中，巴拿馬運河對於美國海軍軍事行動的重要由此也可以想像得到。埃及爲蘇彝士運河背地，爲保障蘇彝士運河，因而保障英國與其東方殖民地的最短的聯絡線，埃及的永久控制實爲必要。故戰後埃及雖已名義上獨立，而實際上仍爲英國的領土，蘇彝士運河的

圖六十第 巴拿馬運河的美國化



巴拿馬同樣淪為美國的附庸（8）。北海及波羅的海間的基爾運河，雖無前兩者的重要，但亦與英德在北海的爭霸有關。戰後基爾運河之成為國際公河，對於德國實一打擊。

河運與河流
的「國際化」

海岸的內陸國家且有很大的關係。不過，不是一切的河對於運輸都有同樣的重要。有些河是淺狹而不足以航行，有些冰期頗長，更有些是注入於冰洋內。故河之利於航行者須河道深闊，流入

安全的保障，叠見於英埃的條約中（7）。美國為奪取巴拿馬運河的建築權而援助巴拿馬脫離哥倫比亞獨立，巴拿馬運河築成而巴拿馬夷為美國的保護國，美國復因保護該運河而力謀化運河的周圍地方為牠的屬地。但是，中美洲中除巴拿馬之外，尼加拉瓜也有開鑿運河之可能。巴拿馬運河未開鑿以前，英國已謀在尼加拉瓜開運河。美國為防止這有可能的第二條運河落在別國之手起見，極力破壞這種計畫，并干涉尼加拉瓜的政治。近年武裝干涉的結果，不特美國的運河開鑿權已經確定，尼加拉瓜且與

暖海，和不結冰。世界上有最長的水道的國家爲蘇聯，次則爲美國（9），但水道最密的國家却爲荷蘭（每千方公里面積有水道一五三公里）。河流的「國際化」爲戰後協約國削弱同盟國的一種手段。貫流中歐七國（德國南部經奧匈捷克南斯拉夫保加利亞，至羅馬尼亞注入黑海）的多腦河，今已全部開放爲國際公河。由捷克流入德國的易北河，同樣開放爲國際公河，俾捷克可由此出北海。萊因河流域爲德國重工業所在地，萊因下流且爲法國新取得阿爾薩斯洛倫地方與德國的界河，法國建立萊因緩衝國的計劃，雖沒有實現，但凡爾賽和約已定爲國際公河，且規定兩岸爲禁設軍備區域。中國與列強所訂立的不平等條約，有內河航行權之規定，最富於航運之利的長江，不啻英日所分有，南滿的河流的航運之利，在一八事變以前已爲日本所獨占。

空 間 交 通 現 況

航空事業至戰後而有極著的進步，飛機之應用由軍事而進於商業。這種交通手段，除須有適當的飛機場，略受天氣變化的影響之外，地理要素的限制甚微；橫越大洋及不着陸飛行已有相當的成功，牠在將來的重要性之增加是可以斷言的。現在地面上的大部分已有空間的飛行線聯絡：全歐洲的大城市間，由西歐至非洲，由英國至印度阿拉伯，由法國至安南，由歐俄至西伯利亞及中亞，北美各大城市間，均有定期的航空路線。英國更企圖以航空聯結其屬地。歐洲的航空以德法爲中心，例如德國在一九三〇年飛行七百萬餘里，每日平均飛行三三、五〇〇哩，其發達情形可以想見。而且商業航空已成爲一種國際的事業，歐洲各地間的航空由法意德英及蘇聯諸國協同經營；在殖民地

及半殖民地國家航空事業的統制，亦為晚近帝國主義的企圖之一。在中國的中美航空及中德航空協定，為一顯著之例。

郵電交通與國際統制

郵電等通信機關，為現代政治經濟及日常生活不可缺的部分，其聯絡遍於世界，為世界社會的重要的物質基礎。有綫電信，無綫電信及電話的發展，使地球的距離在時間上大為短縮。以地上有綫電信論，世界現有七百一十萬英里，足以繞地球二百餘匝，在水中者亦達二十六萬餘英里。陸上電綫之最有名者為沿西伯利亞鐵道的歐亞二洲聯絡綫及沿太平洋鐵路的北美東西貫通綫；海底電綫之最有名者為東西兩洋聯絡綫及大西洋（歐美間）太平洋（美亞間）兩綫，九分鐘間即可繞地球一周。電話今已由短距離進於長距離，有綫進於無綫，技術進步之足以征服地理環境由此可徵。現在世界電話之設置及應用，三倍於戰前有奇。郵遞隨着經濟鐵路航空等交通工具之發展而發展，世界現已有郵局三十三萬所，窮鄉僻壤亦見新式郵遞之透入。此外，無綫電放送為最近的交通利器，漸見廣用。郵電最發達的國家當推美國，次則為德國（10）。

郵電既成為國際交通之網，國際間的協力自不可少。但一國的郵電主權之保障，別國的郵電機關之統制，不獨對於商業有很大的影響，在政治上亦有重大的關係。郵電權利的侵略，實為帝國主義侵略的形式之一，與鐵道建築權內河航行權之取得幾同樣重要。在郵政制度輸入於東方的初期，東方落後國家的郵政管理權歸歐人掌握，後者且有自由設置郵局之權。至晚近然後始見此種現象之消滅。在歐洲大戰

以前，電信界的霸權完全握於英國之手。恰如從腦之中樞派生出無數的神經系統那樣，通信網從世界經濟中心的英國，散放於全世界。到了十九世紀末葉，法德兩國對於英國在通信上的獨占的支配開始競爭，其後美國亦參加進去。意大利，荷蘭，日本等國對其殖民地亦張通信之網，但仍無於世界競爭。以小國而有世界的地位者，僅有丹麥一國。歐戰時，世界的電信網全在英國支配之下，同盟國在通信上殆陷於封鎖的狀態，此事實予協約國的軍事活動以有力的幫助。大戰以來，隨着世界經濟中心之向紐約推移，美國對於英國的電信獨占，大為不滿。凡爾賽條約中關於德領二萬哩電信機關的分配，及雅普島海底電信問題之爭執，已肇兩國爭霸之端。為英美通信爭霸戰直接的舞台者在於南美。南美在這方面為英國的優先地域，牠的大西洋岸全在英國獨占之下，美國僅能在太平洋沿岸張通信之網，因力謀在大西洋方面擴張其勢力。兩國皆企圖以電信事業之集中及國家統制為競爭的手段，美國以技術較進步之故，已得相當的成功（11）。中國的電信權利，尤為列強競爭的目標，陸上電綫雖歸國有，但海底電綫祇徐口綫，滬煙沽綫及由德收回之青滬綫為我國所管理，而外人所造之綫則遍布於沿海各大埠，英國大東公司，丹麥大北公司所取得的海電敷設權，尤有損中國主權（12）。在租界中各國得任意設置無線電台，反之，中國向無直接與國際通信機關，至一九三〇年始有真茹國際無線電台之設立，曾為日機所轟燬。

(1) 加拿大的鐵路長度在一九一三年為二九、三〇四英里，一九二九年增至四一、四〇九英里；阿根廷的鐵路在一九一四年為二萬公里，戰後增至二萬四千公里；比屬剛果在一九二二年為二

〇二八公里，一九二九年增至三四三〇公里。

(2) 參看 Pavlovitch: Imperializm

(3) 土耳其鐵道三、四〇九英里中有一四四三英里爲外國公司所經營。

(4) 參看 Hennig 前揭書七四——七五頁

(5) 據 A Picture of World Economic Conditions in The Early Fall of 1930

(6) 良好港口的條件爲：水深度及海面闊度足容大船灣船，無大風浪之險，有相當直的水道，不爲海流及游沙所阻，冬天不凍冰，與內陸交通便利，位於世界貿易路的要衝。

(7) 例如一九二九年英國與埃及磋商，所堅持的條件中有一項卽爲運河地帶的英國駐軍保護權。

(8) 參看 Karl Hanshofer: Jenseits der Grossmächte 七三頁——七六頁

(9) 世界電話綫長度在一九一三年爲三七、三三八哩，一九二九年爲一二七、七七九哩。

(10) 一九二九年美國陸上電綫里數，爲二、三〇〇千哩，電話綫里數七六、七一六哩、郵局四八、六九五所；同年德國的陸上電綫里數爲三〇四、〇〇〇哩、電話綫一二、四八五哩，郵局五二、四〇六所。

(11) 參看前揭世界政治經濟年鑑二二三——二二四頁

(12) 操縱中國的電政的外國公司，有英國的大東公司，丹麥的大北公司，美國之太平洋公司及從前

之德荷電報公司。一八九九年的中丹協約所承認的海底電綫敷設權，計爲上海長崎間，上海廈門間，上海香港間，上海芝罘間，廈門香港間，芝罘大沽間，并不允許他國敷設沿岸與陸上的互通電綫。至近年，日本，英國及美國的無線電公司又在中國作無線電台建築的競爭。

第九章 國際貿易的地域的分配

戰後世界市場的變更

國際貿易在地域上的分配，雖與地理的因素不無關係，但主要地視乎資本主義發展的趨勢，及各地資本主義發展不均的程度而定。自十九世紀以來，即見歐洲市場之擴大及變化，歐洲以外各地的市場的發展，至二十世紀，世界市場的競爭益烈，卒釀成歐洲大戰。因為戰時歐洲經濟之破壞，美國產業的躍進，及其資本向歐洲輸出的進展，遠東和南美的工業化，俄國向社會主義國家之轉化等事實，戰後的世界市場起劇烈的變革。以各大洲論，歐洲的對外貿易至一九二五年然後恢復其戰前之額，但在該年其他諸大陸的貿易額，已遠超過戰前。戰前以歐洲為中心的經濟活動的一部分，移向太平洋，由下列各大陸輸出入貿易價格比例表，便可徵見。

(世界總計——一〇〇)

大陸別	一九一三	一九二五	一九二六	一九二八	一九二九
歐洲(俄國在內)	六一、六	五四、五	五一、七	五六、二	五五、七
歐洲(俄國在外)	五八、〇	五三、二	五〇、六	五四、九	五四、五
北美洲	一二、四	一六、〇	一七、六	一五、五	一五、九
拉丁美洲	七、六	七、七	七、五	七、二	七、三

非 洲	四、〇	四、三	四、四	四、六	四、八
亞 洲	一一、九	一四、四	一五、六	一三、八	一三、七
大洋洲	二、五	三、一	三、二	二、七	二、六
合 計	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇

大戰以前，每年對外貿易（輸出入合計）總額超過十萬萬美元者只有十國，牠們是英，美，德，法，荷，比，俄，奧匈，意和加拿大。十國中八國位於歐洲，餘為北美國家。至最近數年每年對外貿易總額超過十萬萬美元者，已有十五國，即是除去戰前的奧匈和俄國而加多印度，日本，澳洲，中國，捷克，馬來和阿根廷，太平洋貿易之漸形重要，由此更可證明。

歐洲市場現况

無疑的，歐洲國家的對外貿易額在世界總額中，仍占第一位，但其相對上停滯的狀況，已無可諱言。這固由於戰後生產設備的破壞，生產力的削減，及金融之紊亂（貨幣價值的低落），不過尚有一與經濟政治地理有關的原因，那就是根據凡爾賽和約的歐洲政治地圖的變更。國境縮少，殖民地完全喪失，重要鑛工業區割讓與人的德國，不特失去其在戰前世界貿易上的位置（第二位、一九一三年占世界總額百分之一三、〇九、僅次於英國），而且至今仍未恢復到戰前之額。他方面，奧匈帝國之瓦解和歐洲小國的分立，使從來屬於單一的經濟組織的地域，因政治疆界之故，而支離破裂，市場與生產的關係更多一層疏遠。由是，歐洲各小國——尤其是新興國家——深感經濟自立之

必要。在貿易上採取高度的保護政策，以國境為界的關稅障壁至為森嚴，關稅水準競為增高，歐洲的對外貿易因受一大障礙。歐洲國家中法蘭西，意大利，捷克，波蘭諸國既分得重要的資源和工業地帶，力謀國內的工業化，因極力提高其關稅牆，以保障其國內市場。歐洲農產品的需求在戰後既大部分由海外供給消納食料最多的英國，因欲保持其工業品輸出在英帝國內的優越位置，對其自治領與屬地的農產品之輸入，予以特殊的待遇。因此種種，北歐和在南歐洲的農業國家輸出市場大受阻礙，對於工業品的需求也相當的縮少。英，德，法，意，比諸工業國在歐洲的市場，更因美國的競爭，而蒙相當的損失。就中德國因法國所領導的小協約國之政治和經濟的敵視，多腦關稅聯盟之樹立，在東歐市場上尤受重要的打擊。至於俄國革命及其對外貿易政策的改變，當然是歐洲內部相互貿易停滯的一個要素，容後再論。

英美的消長

英國在世界貿易上雖仍保持第一位，但其比率已相對上減退。擁有豐富的自然資源和廣大的國內市場的美國，隨着牠的海外投資額的膨脹，在戰後的對外貿易有很快的發展。在美國對外貿易的地域分配上也有推移。歐洲市場之於美國已減去其相對的重要性，美國的貿易，今向加拿大，南美，東洋各地增大（一）。美國所需的工業原料品向此方面求之，其輸出口的販路，也向此方面努力。更有一事可注意者，即是大英帝國在其自治領及殖民地的國際貿易領域，也為美國所侵入，使英國不能不加緊注意其與屬地的貿易的聯絡，閱後表便明：

英美輸出貿易比較（百分比）

遠東貿易的新形勢

諸國貿易之進展，由下表可以證明。

一九二五年東洋諸國貿易進展表（一九一三年＝一〇〇）

	輸 入		輸 出		總 計
	一九一三年	一九二五年	一九一三年	一九二五年	
澳洲	一九一三	一九二六	一九一三	一九二八	一九一三
加拿大	一九一三	一九一三	一九一三	一九二七	一九一三
南非	一九一三	一九一三	一九一三	一九二七	一九一三
印度	一九一三	一九一三	一九一三	一九二七	一九一三
美國	一三、七	二四、六	六四、〇	六四、九	八、八
英國	五一、八	四三、四	二一、三	一六、八	五〇、一
歐洲	一九一三	一九二六	一九一三	一九二八	一九一三
朝鮮	一九一三	一九二六	一九一三	一九二八	一九一三
台灣	一九一三	一九二六	一九一三	一九二八	一九一三
馬來	一九一三	一九二六	一九一三	一九二八	一九一三
日本	一九一三	一九二六	一九一三	一九二八	一九一三
菲律賓	一九一三	一九二六	一九一三	一九二八	一九一三

戰後工業化銳進的遠東諸國，在對外貿易額上有急激的增加。在輕工業上固然奪去一部分歐洲的販路，即在重工業品方面，也有一部分自給，一大部分由美國輸入。東洋

錫蘭	二一三、三、	二五三、三	二三五、六
荷屬東印	一八八、七	二七三、三	二三八、八
中國	一九一、三	二二一、八	二〇三、九
暹羅	二〇〇、〇	一八六、〇	一九二、一
俾路支	一四九、二	二五二、四	一九二、一
印度	一三八、八	一八七、〇	一六六、二
世界	一六四、九	一六七、三	一六六、〇

東方國家既有豐富的資源，及潛在的市場消納能力，資本主義國家在東方的市場競爭，至戰後而更烈。英國在東方市場之敗退，已是無疑的事實。歐洲諸國除意大利外，在東方的貿易總額也呈相對衰退之象。美洲，澳洲及其他東洋諸國間的貿易代之發達。美國在此方面之進展遠出其他列強之上。加拿大的輸出亦大見增加。日本輸出貿易的勢力擴大，在紡績品之輸出一方面，奪去英國在東方的市場不少。國際貿易之由大西洋向太平洋移其重心點，誠有事實可證（例如一九一三年太平洋沿岸諸國的貿易額占世界總額的百分之二五，至一九二六年增至百分之三五），因此，近年的經濟恐慌對於遠東的對外貿易的打擊，也不減於歐洲（2）。

蘇聯與國

在革命以前，俄國本供給西歐資本主義國家的工業品以廣大的市場，而西歐國家對

際貿易

於俄國的農產品的倚賴亦頗深。革命以後，這面積占世界四分之一，人口占十分之一的國家，幾與資本主義的世界完全斷絕市場關係者凡數年。蘇聯的經濟雖可自給自足，但技術設備究比德美諸國落後，不能不有賴於國外貿易。自一九二〇年開始與世界各國訂立通商條約以來，隨着國內秩序的穩定化及經濟建設的發展，經常的國際貿易關係便漸見恢復。但國際貿易的發達，比起農工業諸部門的發展時，呈最遲緩的步調。以一九二一——一五年的貿易價值為一〇〇，則蘇聯近年的貿易趨勢如下(3)：

	一九二一——二五	一九二二——二五	一九三〇
輸 入	一〇〇	二六、六	八九、〇
輸 出	一〇〇	二〇、九	八六、八

又俄國在戰前其貿易總額幾占世界總額百分之四，一九二九年只占百分之一強(4)。俄國國際貿易之未恢復到戰前的水平綫，為歐洲貿易停滯的一個原因，也就是歐洲列強力謀推翻蘇俄的一個原因。革命後的對外貿易由國家獨占，在嚴格的國家的統制之下，蘇俄因得調節其輸入輸出之度。蘇俄既力謀國內的工業化，國內市場的發展，一般生活程度的向上，故較少剩餘以供輸出，輸入當然也不能不減縮，非必要品則不輸入。可是自五年計劃開始以後，機器等生產手段的需求既亟，農產及一部分的工業品(如煤油)已有剩餘可供輸出，最近的國際貿易的進展的速度加強。且輸出品中工業製品的成分已比農產

品爲多(5)。煤油的輸出已超過戰前，足以威脅英美，蘇俄麥子的在世界市場的活動，且引起『傾銷』的流言。現在雖尙有不承認蘇聯的國家，但各國都與蘇聯恢復貿易的關係。戰前貨品輸入俄國最多者爲德國，戰後稍見減退，至今尙不承認蘇聯的美國與蘇聯的貿易關係近年反見最密切。輸入蘇聯商品最多者仍爲德國，次則爲英國(6)。

(1) 最近加拿大，巴西，智利，哥林比亞，墨西哥，日本等地的商品有大部分爲美國所吸收，美國的出口商品在加拿大，巴西，智利，墨西哥，非立賓，日本，澳洲及蘇俄占優勢。

(2) 自一九二九年以後，馬來，荷屬東印度，中國，澳洲的出入口額均見銳減。

(3) 由 Commerce Yearbook 1931 所錄的統計製成。

(4) 據國際聯盟 Memorandum on International Trade。

(5) 一九〇九——一三年，俄國的輸出品中工業品只占百分之三〇，至一九二八——二九年，工業製品已占百分之六一(據 Soviet Union yearbook)。

(6) 蘇聯的國外貿易的地域分配如下表(百分比)。

輸 入

國 別	一九一三	一九二六	一九二九
德 國	四七、五	二三、三	二二、五

英國	法國	中國	澳洲	美國	輸出	德國	英國	法國	中國	美國	意國
一二、六	四、二	六、一	—	五、八	一九二六	二九、八	二八、七	二、一	三、一	四、五	四、九
一七、一	二、六	四、六	二、二	一六、一	一九二六	一六、五	二一、九	三、一	四、一	四、四	三、四
五、三	三、六	五、七	二、九	一八、三	一九二九	二三、八	二一、九	四、一	四、一	四、四	三、四

(據國際聯盟統計)

第十章 中國

中國的領土

中華民國位於亞洲東部大陸，太平洋西岸。東濱黃海東海，近接日屬琉球羣島和台灣，遠與美國西部相望；南渡南海，與南洋羣島相屬；陸以滇桂與法屬安南和英屬緬甸相鄰；西南之康藏雲南，毗連印度尼泊爾和不丹；西及西北以新疆與俄屬土耳其斯坦接壤，阿富汗亦屬鄰邦；北及東北幾盡為西伯利亞所包圍；偏東接連朝鮮半島，只隔圖們鴨綠兩水。自鴉片戰爭以後，中國藩籬盡撤，國土日蹙，今日在名義雖仍包括舊設之二十二行省，新設之熱河，綏遠，察哈爾，寧夏，青海和西康省及蒙古西藏兩區，面積估計為一一、一七三、五五八方公里，為世界第四大國（1）。實際上，西藏自清末以來已受英國支配，外蒙已於一九二一年建立獨立共和國，最近東北四省先後淪亡於日本，西康有為西藏吞併之勢，察綏之蒙古王公要求自治，新疆屢經變亂，南疆且有獨立之消息，中國第二次的大瓜分行將完成。如只將外蒙西藏東北四省除外，中國領土只餘七百三十餘萬方公里，減削三分之一有奇，將來結果，更不堪問。

自然條件

以位置論，中國東部既有汪洋浩瀚的太平洋以與新大陸相隔，西南兩部有高山和高原圍繞，北部復為沙漠不毛之地，天然的藩籬頗固，在古代儘足以為文化發展的屏障，而同時又使中國的文化難與外來的新的因素化合。然自現代交通工具發展以後，東越太平洋十二日可

到美國，北出西伯利亞十三日可達歐洲，鎖國時代已成過去。復以年來我國四周的落後國家，以至本國的領土次第化為帝國主義者的殖民地，勢力範圍或海軍根據地，我國便陷入列強包圍之核心，不特民族的前途可危，第二次世界大戰且將以中國為戰場，中國之再度大分割為其先導。

以地勢論，中國大體上算多山的國家，西部高而東部低，大抵高原約占全面積十分之六，邱陵地占十分之三，平原占十分之一。但是高原邱陵之地亦有溢地豁谷，縣巨之沙漠亦有綠洲草原，中部雖邱陵縱橫，亦非不能作為耕植之用。

中國沒有像地中海那樣的內地海，海岸線又只有二千一百餘哩，（並港灣半島岬角之屈曲合計之亦只得五千哩），作大圓弧形，屈曲程度遠遜於日本；且海水不深，河流出口附近多沙洲壅積，故良港口不多，中國實缺乏成為海權國家的地理的條件。何況重要軍港都在列強手內，不特在海上無國防之可言，日美戰爭如爆發，中國沿海便有被占之虞。

中國氣候大體上為大陸性，邊區尤然，以本部論，北部氣候為溫帶性，四季截然不同，中部已帶亞熱帶性，南部更有一部分與熱帶相近。因氣候之各地相異如此，中國的農產物的繁異性，頗足與美國相比。本部的雨量殆全靠季候風的恩惠，而雨量多集中於夏季，於農作物之生長極有幫助。華北雨量較少，冬春尤然，夏雨或愆期，或過多，因易致水旱。不過大體而論，中國本部氣候，尚算適宜，利於文化的發展，天災頻仍，大半仍由於社會和經濟的原因，絕不是無可補救。

水道對於中國的影響之大，非他地所能及。在一方面，牠們予中國以莫大的灌溉和航運之利，他方面，泛濫之害，却著於歷史，至今益甚。中國的重要河流，大抵有以下三特色：（一）河道雖不甚長，然灌域遠非尼羅，幼發拉斯和泰格里斯等河所能及；（二）故在農業上的作用很大；河水高漲時期恰為多雨的夏天，雖增加其在灌溉的效用亦易致泛濫；（三）河水含沙量頗高，黃河在這方面幾甲於世界，所經予植物以資養料，但同時也為其河水日高的一個原因。水道對於中國民生既如是重要，而天然上又有這種缺憾，故人工的水利工程（引水，防水及運河建築）在中國的社會政治史上有決定的作用。即以航運言，中國水道幾全東西流，亦不足工商業發展時運輸之用，西部尤甚。最著名的運河有一部分已淤塞，有些省分雖有灌溉用的川渠之網（如江浙和四川），但亦多失修。怎樣興發水利實為今後經濟發展的大問題。

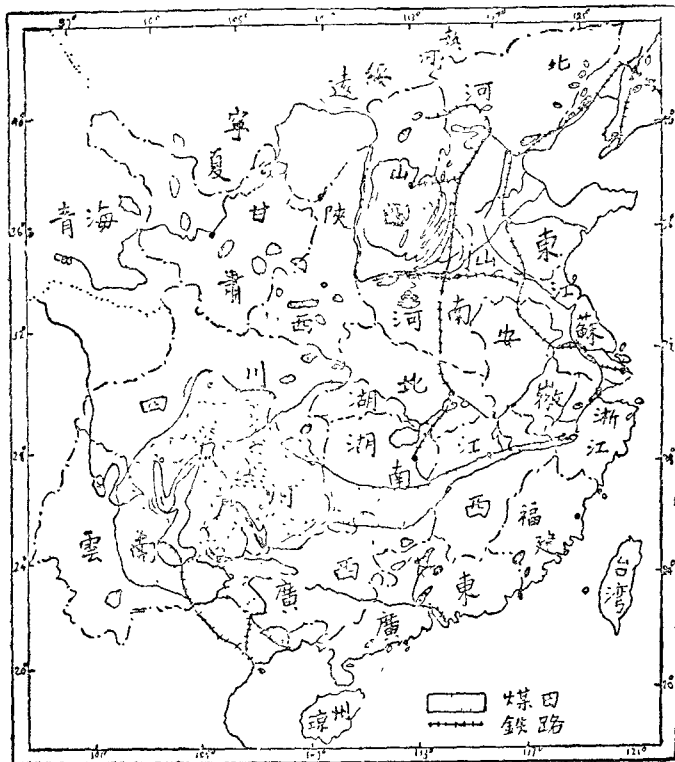
富源的實際

中國的寶藏之富，初經馬可勃維之鼓吹，繼有德人利希陀芬之誇張，中國礦產大為列強所垂涎。然經近年中外地質學者調查的結果，中國富源實遜於美俄，但也不算貧乏，對於日本，尤有很大的重要性。礦物儲量以煤為最多，其他如鐵，銅，錫，鉛，等物亦有相當的蘊貯，茲依次分述如下：

煤 中國煤的分佈頗為普遍，大抵北方集中於山西，河南，河北間，山西煤貯占全體之半以上，南方集中於四川，貴州，雲南，湖南，延至江西，南北滿有廣大的煤田。據一九二六年中國地質調查所的估計，中國（不計蒙藏新疆青海）的煤貯為二一七、六二六、〇〇〇、〇〇〇噸，甲於亞洲各國，等於

美國所貯的十五分之一。若以中國現在的消費率為準（年約二千五百萬噸）則可供八九千年之用，倘若

圖七十第 中國煤田分佈圖



中國的煤的消費率增到像美國那樣，則只可支持三百年。以煤質論，無煙煤頗多，可見品質之良。但現時煤田之用新法開採者還少，重要的煤礦在外資的統制之下，東北淪陷使中國失去撫順鞍山等重要煤礦。煤貯最富的山西與沿海工業區域交通不便，又苦於運費之奇昂，難以轉輸各地，沿海反見外煤之輸入。東南附外各礦所產多不能煉焦，故中國煤礦雖富，在工業上之利用仍成問題。

題。

鐵 中國鐵礦分佈於遼寧，河北，湖北，安徽，江蘇諸省。就國內已經測勘的礦合計起來，約有鐵

礦石六萬七千萬噸，若再加二分之一為鐵礦之未發現者和已發現而未測定者則貯量逾十萬萬噸。約合美國貯量六分之一，英國十分之八，法國五分之一，而十倍於日本和朝鮮。若以現在在中國的鐵的消費額為標準，可支持一千年，若增至像美國的那樣，則只能支持九年。東北之失，使中國鐵貯減削一半，其對於日本之重要可想。

圖八十八

中國礦產遠東中東的置圖



其他金屬 銅礦分佈於川滇吉甘諸地，雲南為最，產額占全國之半，但儲量總額遜於日本，產額僅當世界千分之一。砂金的重要產地位於西部和北部之邊區（黑，熱，新疆南部，川，康和外蒙）北滿最為重要，易採而易

竭，且產量相對上不豐，在世界市場上固無位置，中國幣制如改金本位，本國所產亦不能自給。銀礦甚少，只熱河雲南略有一點。中國礦物現有世界的意義者只為銻鎢鉍錫四種次要金屬，前已述及。銻礦分

佈於長江以南之湘、鄂、贛、浙、滇、黔、粵、桂八省，百分之九十來自湖南，百分之九十五來自湖南的資水流域，現探出者當不及十分之一。錫礦產地為河北，湖南，廣西，廣東，江西諸省。鐵的產量占世界總額百分之十六左右。錫礦的貯量雖不及馬來半島，然也是世界需要的供給地。大錫礦發見於雲南之箇舊（年產量等於全國總額百分之八十以上）。綜上所述可知重要的礦物多產於北方，次要的礦物則多產於南方和西南。東北之鐵，山西之煤，雲南之銅錫，為外人垂涎之目的物。大的礦山每在交通不便的區域，牠們的開發，實以交通之敷設為先決條件。

煤油和水力 中國油田的分佈大抵起自新疆北部，入甘肅，延於陝西，復越秦嶺脈而至四川溢地。陝西煤油曾惹起世界之注目，實則中國貯藏遠遜美國，自一九一四年美美國孚公司開採陝北煤油失敗以後，無再起者。新疆蘊藏頗富，最近南疆之獨立，與英人對該地煤油之垂涎有關。中國水力尚富，居世界第七位。中國雖無大布瀑，然長江黃河的急流間水力甚豐。據最近 Powell 氏估計，單是重慶附近的水力在平流時已可得四百餘萬匹馬力，尚在美國尼亞加拉瀑布之上。龍門亦可有幾千萬匹馬力。此外如廣西之撫河，南甯之伏波灘，廣東北部之潯江，均可用來發電。惜現在水力之已開發者尚不足齒數。

人口的形態

中國人口至今尚沒有相當確實的調查。據一九二八年內政部的調查及估計，中國全國人口數為四七四、七八七、三八六八人；同年郵局的估計（四四七、一五四、九五三）和一九三二年海關的估計（四三八、九三三、三七三）與此數相差不遠。如以此數為準，則中國人口約居

世界總數（二十萬萬）的四分之一弱，當蘇聯三倍，美國四倍，德國七倍，英國十倍。東北四省淪陷的結果，中國失去其總人口的百分之六有奇。

我國的人口雖然衆多，但現時的增加速率，並不算高。由十九世紀初至一九二三年，二十二省的人口每年平均一千人增加三、二二人，比美、日、俄、德諸國爲低，中國生殖率雖然很高，但以生活困苦，營養不足，衛生不適宜之故，死亡率和嬰兒死亡率都在各資本主義國家之上。近年的天災，內戰，匪禍，更使鄉村人口的死亡增多。

以人口的密度論，中國內地的人口問題便呈緊逼之勢。若以全國爲準，每方公里有人口四三人，若只計本部十八省，則每方公里一一三人。中國人口的分佈至不平均，蘇浙魯豫人口最密，而蒙滿新疆西藏等邊地却地廣人稀。蒙新低至每方公里不到一人。大抵中國人口的七分之六集中於三分一的土地。人口最密的地方有五：（一）北部平原之中央部，那裏是黃土沖積地帶，便於耕植，但患水旱，時起飢饉，有人口過剩之患。（二）兩湖至江蘇的長江沿岸，那裏有一部分是工業區域，農業也急劇的商業化，故人口稠密。（三）珠江三角洲。（四）由廣東至上海的沿海狹窄地帶。（五）四川溢地，那裏灌溉發達，凶年甚少，故也是人口集中的地方。

以人口城鄉的分配論，農村人口當然比城市人口多出許多（全人口中百分之六十以上居於有人口二千五百人以下的鄉村），但近年以工商業相當發展及內地戰禍頻仍農村破產之故，城市人口集中，成爲

不可掩之事實。居於十萬人以上之城市的人口約占全人口百分之八。上海，北平，天津，廣州，南京，漢口，杭州，青島八大都市的人口達九百萬人。上海人口增加最速，今達三百一十餘萬。至於人口的職業別向乏統計，農民人數約占百分之七十以上，新式的工業勞動者數，據一九三〇年工商部調查，只有一百餘萬，上海一市占三分之一。

移民問題

因爲內地人口問題的壓迫益以水旱租稅的磨折，自然而然的會引起移民運動。北部人口稠密之區（特別是山東）便向蒙滿以至西伯利亞移動；近年以災荒頻仍，而東省交通開發，移植吉黑者尤多（參閱上篇第四章）。僑國之樹立使中國北部的過剩人口之移植運動受一障礙。閩粵的過剩人口則移植於海外，據最近估計，總數達一千二百八十萬人，以僑居台灣，暹羅，英屬南洋羣島，荷屬東印度爲最多。近年以世界經濟恐慌，失業遍各國，南洋尤甚，華僑復受苛例之束縛，備遭排斥，日本移民之競爭又烈，失業歸國者不少。

境內的民族

中國境內的民族頗爲複雜，雖經過同化運動，然宗教語言的界線仍然存在。漢族占居民全數十分之九，即蒙古滿洲亦已爲漢族所分佈。漢族內部大體上是有一致的文化，然亦有多少特殊的成分（1）。滿族今已大部分同化於漢人，現有二百萬至七百萬，關外的索倫，七姓赫哲等部落則尚存野蠻之風。蒙古族現在人數約在百八十萬以上，嫡崇稱喀爾克，居於塞外草原及沙漠中，別派有額魯將，烏梁海諸族，前者居地爲西蒙古以至青海，新疆，後者則居於唐努烏梁海一帶。內蒙

居民有一部分已同化於漢族，務農爲業，但有大部分仍以游牧爲主。宗奉喇嘛教，而在政治上受蒙古王的封建式的統治。回族的主要居地爲新疆，甘肅，陝西和雲南，有纏回，布魯特，哈薩克和漢回之別，全族人口在一千萬以上。回族在邊地的政治勢力頗強，他們在宗教上的排他性頗強，而漢族外吏，每有欺壓回民者，故漢回的衝突時起。這種種族畛域之見爲帝國主義者所利用更激成巨變，容後再論。藏族居於青海，西藏和西康，人口約二三百萬，多數已定居一地，受喇嘛教的袖權政治所支配。

除上述五族以外，在西南尚有一些特殊民族，名稱頗繁，人數不詳。多漸式微，命運與美國的紅人相類。語其重要者（1）有中原土著之苗族，竄居雲貴，湖南西部和海南，因同化程度之不同有生苗熟苗之別。他們多營農業，生產方法比漢人爲幼稚。（2）傣族以廣西爲最多，此外復分佈於湘南山地及廣東之東北與西南。（3）擺夷或稱掸族散居於雲南廣西，也許是中國南方的土著。（4）獯獯，文化更比苗人爲低，同化漢族者尙少，居地爲川滇桂三省。（5）黎族以海南爲最多，匿居山間，亦有生黎熟黎之別，新近這些民族也呈騷動之勢。

經濟發展的
不平衡與政
治的割據

中國各地經濟發展之不平衡，殆與革命以前的俄國無異。蒙古新疆西藏諸邊地之尙滯留於畜牧的階段，固不必說，即以本部十八省論，同在一河流域，河北與陝西，廣東與貴州，同屬江蘇一省江南與江北，在經濟發展的程度上便迥相懸殊。各地經濟發展的不平衡，當然與自然條件，如氣候，土壤，河流，交通便利與否，距海遠近等等有關；在今日經濟國際

化時代，最後一因素，尤有決定的作用。大抵中國各地可分爲以下的經濟區域！

(一) 工商業發達的區域——或爲沿海的重要商埠及其附近，如上海，無錫，天津，廣州；或爲當鐵道要衝的商埠，如武漢三鎮，鄭州。

(二) 農業發達區域——爲江浙和安徽的大部分，兩湖、江西、閩、粵、四川諸省，均採用集約的經營。

(三) 老的農業區域——華北平原各省。

(四) 新的粗放大農業區域——東北三省。

(五) 落後的農業區域——雲，貴，廣西及西北諸省的一部。

(六) 原始經濟的邊區——蒙古，青海，康藏等地。

中國各地的經濟狀態既有這樣的差別，而交通又遲遲不發展，政治上的統一由是缺乏經濟的基礎，工商業發達的地域在經濟上，因而在政治上控制其背地的數省，（如兩湖皖浙之依賴江蘇，廣西之於廣東）但政治上的割據仍不能免。加以帝國主義者在中國各有其勢力範圍，更助長政治割據，於是今日中國的統治者間遂形成幾個的集團，而統一不易。邊疆諸區，以交通阻塞，鞭長莫及之故，一任那裏的封建式統治之存在及帝國主義者的宰割。

農業概況

農業地帶 中國在農業上可分爲近海地帶與內陸地帶。前者又可分爲四個區域：（

(一) 滿洲有大平原大草原可供耕牧，豆產尤著，北滿更饒森林之利；(二) 華北平原冬雪夏雨爲產麥區，棉豆亦多；(三) 長江流域溫濕多水，爲稻絲區。(四) 珠江流域氣候炎熱，也以稻爲主要產品，絲茶以外，頗多熱帶的產物。內陸地帶的蒙古新疆不宜耕植，但有大草原可事畜牧，只東蒙，漠南和天山北路略適農耕。青海土地肥沃富於水草，耕牧皆宜。西藏地勢過高，尤不宜於耕植。

耕地面積 中國雖爲農業的區域，但以山嶺邱陵頗多，沙漠復占去邊地的大部分，故可耕地不過三十億畝，約當中國全面積百分之二十，現有耕地在十五億至十六億畝之間，以中國農民注意糧食之生產，故農田常占百分之九十，近年荒地增加，據近人的調查，竟達二十億畝。江浙湘粵諸省最患耕地不足。華北土地較多，而地力遜於南方，一般農民亦患土地的飢荒。

各地土地分配的情況 中國農業經營以小農爲最多，次則爲中農，而且有大農漸降爲中農，中農降爲小農的趨勢。北部自耕農較多於佃農，而在閩浙湘粵諸省則佃農多於自業農，即全國亦見佃農日增的傾向，無地雇農也有三千萬之數。

災荒與水利問題 中國在歷史上飢荒頻仍，至今益烈，已成共知的事實。飢荒的天然原因雖有多種，而水旱最爲重要。華北——尤其是西北諸省多患旱災，黃河，淮河，海河流域多患水災，但長江珠江及其他流域亦時遭水患。近年災害之最甚者爲一九二八至三一年的西北旱災及一九三一年之十六省大水災。旱災的天然原因除由於雨量之不調勻外，西北森林之缺乏和林政不修亦有關係。水災之發生更與人

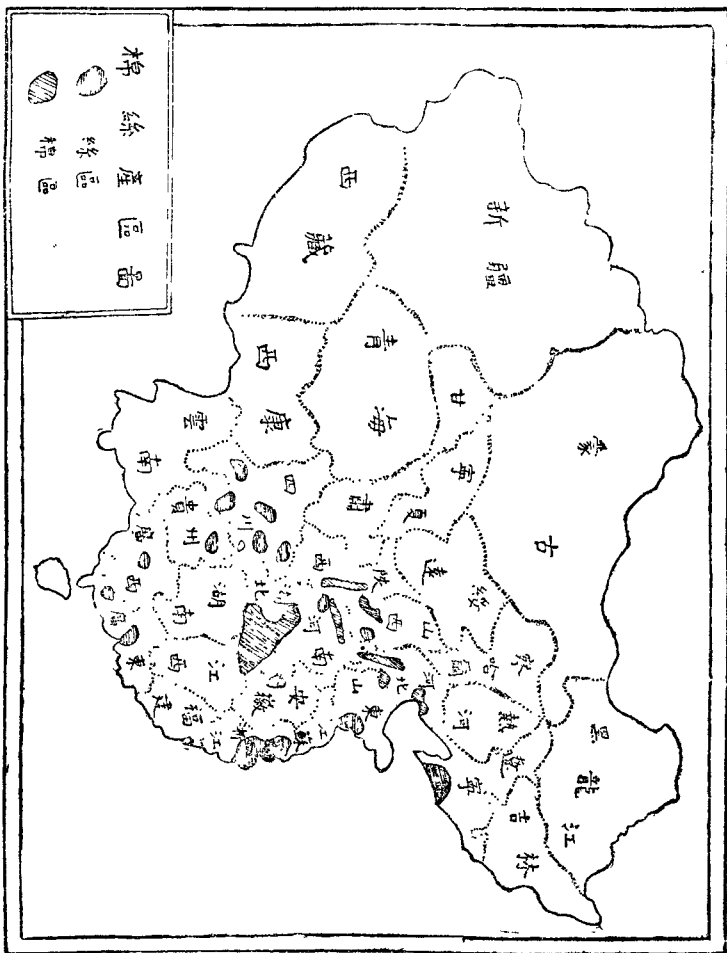
事有關，治河工事之不力，實爲年來水災最重要的原因。近年雖有治黃，導淮，華北水利等委員會的設立，但尙無成效。在灌溉工程方面一般人所豔稱的薩托民生渠（在綏遠）及渭北引涇水利工程，雖表面上似爲中國救災事業的一種成就，但渠未落成以前，兩旁土地已爲當地軍閥官僚化身的大地主所收買，一般的農民經濟，仍無多大補益。

主要的農產品與其問題

糧食生產與糧食問題 黃河流域及以北以小麥或穀子高粱爲主要農作物，長江流域及以南以稻爲主要作物。世界最大的產米區似推中國，世界每年米產一億短噸，中國約占三四千萬短噸。主要的產地爲蘇，皖，兩湖，川，贛，浙，閩，粵，滇諸省。北方產稻區則爲陝西之渭河流域，甯夏河北的一小部分，南滿可種旱穀。近年國內所產，殊不足自給，兩湖安徽尙略有餘裕，西北部所需的米，則須從印度支那輸入，且輸入量有年益增加之勢，一九三三年洋米的輸入竟居第一位，達一億五千萬元。小麥年產二億六千萬擔，東三省產麥最多，可稱北方穀倉。在前時小麥略有輸出，近年因北方的災荒，除由加拿大輸入外，復借美國的麥和麵粉救災，最近的棉麥借款的結果，運入大宗的小麥爲製粉的原料，而華北適值豐收，以交通不便之故不能運出，反致穀賤傷農。大抵中國的糧食生產比起消費量來不敷百分之五。除了墾荒和發展交通之外，根本的救濟辦法，還在於改革土地制度以爲發展農業的基礎。

豆與東三省 中國豆的種類最多，而黃大豆最有經濟上的重要，世界市場對大豆的需求在大戰後激

區產絲棉國中圖九十第



增，至最近以其他植物油之競爭而復略減，中國所產約占世界十分之八，滿州熱河為主要產地。東省年產三千萬擔輸出二千萬擔，占中國大豆輸出總額百分之九十。東省之失，使中國失去一最重要的出口物，而入超更無所抵償。

絲茶與其出口

貿易 養蠶製絲為中國農人的重要副業，仰之為活者尚有數千萬人。蘇浙粵川為產絲（家蠶絲）的四大

中心，而蘇粵尤著，以缺乏科學方法之故，絲質不見改良，生產短少，每年生絲產額不過二三十萬擔，前五十年中國生絲輸出尚佔全世界之半，今則退居日本之後，即在國內市場亦因洋紗和人造絲的捲奪，而一落千丈。茶的產區頗廣，但以浙江兩湖安徽福建為最著；磚茶則產於四川雲南，以漢口為製造及集散中心。中國種茶的土地面積，約有五百萬畝，但種茶類為農人副業，很少有大規模的茶園經營。產額約為四五百萬擔，佔全世界產額之半，但近年輸出的市場已為印度，爪哇，錫蘭以至日本所奪，比前五十年減縮三倍。

棉 中國各省幾無不產棉，但以江蘇，湖北，河北，山東西部，河南為最重要的產區，北省有許多地方且宜於美棉的種植。棉地約有三千餘萬畝，產額次於美印（由七百至九百萬擔）。最近棉花輸出不多，而輸入反逐年增加。（棉花原料，中國所差約為百分之五十）。

其他農產品，如落花生，煙葉，芝麻，等產額頗多，在輸出貿易上也見重要。

畜牧 畜牧為邊地居民的主要產業，內地的農民雖家有牛豕，但不能與美或阿根廷的畜牧業相提並論，養牛地方為滿，蒙，新疆，魯，豫，川，陝，甘諸省。估計約有二千四百萬頭。豕之生產幾遍於各地，約有四千萬頭，豬鬃毛年產十萬斤，輸出上頗占重要。中國有羊二千五百萬頭以上，滿蒙一帶，青海，西藏，甘，晉，綏，察為重要的牧地，羊毛年產六千八百萬斤，然質劣，在出口上不占重要。

林業 森林為建築，製紙等原料的來源，且足以調劑水旱。中國在古代曾有豐富的森林，以不知識

林養林之故，今本部大多數省分到處有童山之患。森林區域首推東三省之長白，興安山間，和圖們鴨綠江流域，以杉松著名，據日人估計面積共約三億六千萬畝，占中國森林面積的大部分。次為福建的閩江流域，盛產杉樟；湖南的沅江流域一帶，餘如甘肅，貴州，廣東北部亦頗有木材出產。滿州森林向握於日人之手，木材近年輸出者頗多，滿州偽國成立以後，日人更大規模投資經營林業。中國內地以運輸不便之故，距產區較遠地所用的木材，仍須由外國輸入。近年進口木材價值年達二三千萬關兩，輸出木材產品之重要者只有桐油和樟腦。

漁業 中國漁業可分為內河與沿海兩種。沿海漁場有二十八萬平方海里，大於日本漁場兩倍有餘，江蘇之崑山，浙江之舟山，甯波，廣東之澳門為漁業中心。中國業漁者為小本經營，捕捉方法又不講求，大都為淺海漁業。年產值一億餘元，政府不加保護而日本漁輪復侵入捕漁，每年損失在一億元以上。進口水產年亦達二千餘萬兩。

礦工業的地 理的分配

工業概況 在機器時代以前，中國手工業頗著於世。現雖日漸凋落，但手工業工人尚約有五千餘萬人。紡織，衣履，美術工業仍採手工業生產方法。除了小作坊和家內工業之外，大城鎮中還有頗大規模的手工業工場；北平之製毯業，南京的絲織業，江西景德鎮的陶瓷業，最為有名。每年陶盜出產價值二千餘萬元，而江西占三分之一。中國工業革命始於前六十年，歐戰期間曾有一度急劇的發展，棉紡織業尤為隆盛，近年以世界經濟恐慌及外國競爭之加烈，停滯不前，且有許

多部門極見衰落。現時新式工業的中心爲上海，天津，漢口，廣州，青島，大連，哈爾濱等地。重工業有煤和鐵工業，在衣服工業方面有紡紗，織布，製絲等業；在糧食工業方面，有麵粉，製糖，釀酒等業；在化學工業方面有製紙，火柴，製革，肥皂，玻璃等業。這些工業的產品雖能替去一小部分的舶來品，然尙不能自給，更談不到在國際市場上的競爭了。

煤鐵礦及鐵工業 中國的重要的新式煤礦所在地爲遼寧的撫順和本溪湖，河北的開灤和井陘，山西的陽泉，河南的焦作，山東的嶧縣和淄川，江西的萍鄉。遼寧產煤最多，次爲河北，山西，山東和河南。據地質調查所估計，最近全國年產量爲二千六百萬噸左右（一九二九——三一年每年平均）雖有輸出，但比起輸入來出超極微。外資所支配者（如撫順爲日資，本溪湖爲中日合資，萍鄉亦有日資關係，開灤，焦作，爲中英合資）竟占中國新式煤業產額的百分之五十以上。

中國現有的新式鐵礦爲湖北大冶的漢冶萍公司鐵礦和象鼻山鐵礦，遼甯之鞍山和廟兒溝，山東之金嶺鎮，察哈爾之龍煙，安徽之寶興公司和裕繁公司鐵礦，但山西，湖南，四川等處仍用土法採鐵。近年礦石產量不過二百餘萬噸，進步遠遜於煤。新式鋼鐵廠之最著者爲漢冶萍公司，漢口之揚子機器廠，本溪湖和鞍山製鐵廠，漢冶萍今已停煉，後二廠年產量在二十五萬噸左右。日本以國內鐵礦缺乏，極力擴奪中國鐵產爲已有，大鐵礦和冶鐵廠幾盡在日本掌握中，中國鐵的消費量很少，差不多鐵礦石和銑鐵的產額的全數輸於日本。

紡織工業 中國工業之發達者爲輕工業，而輕工業之最發展者又爲紡織工業——尤其是紡織工業。現在中外棉紗廠有一百三十三所，錠子四百七十餘萬，（一九三三年），織機四萬餘架，棉花年消費二百餘萬包（一九三二年），勞動者人數二十餘萬。上海爲中國棉紡織業中心，其錠子枚數全國總數百分之五十五，此外如無錫，青島，武漢，通州，天津，鄭州等地亦頗發達。不過比起日印兩國，我國棉業尙瞠乎其後，與英美較更不必說了。且全部錠數中，英日經營者占百分之四十一，日本的競爭尤烈（占百分之三八·八）。最近華廠境况甚困，爲日商收買或將廠抵押於日人者，故外資在棉紡織業之勢力，恐尙比統計所指出者爲甚。

繅絲廠集中於江浙，而上海占其大半（二百三十餘家）。絲廠的經營完全以海外絲市爲轉移。近年國外銷場銳減，絲廠開工者寥寥無幾。中國絲織工業雖有名於世，但規模多爲舊式，近年甚凋落。新式工廠只蘇杭湖州等地略有之，今亦在恐慌時期。餘如麻毛紡織工業不甚重要，略而不論。

麵粉工業 中國的糧食工業中，麵粉工業最爲發達。現在各省都有麵粉廠。東三省是小麥產量很多的地方，故麵粉工廠林立，以哈爾濱長春爲中心。江蘇粉廠最多，上海、南京、無錫、漢口、天津等處有麵粉廠多所。前數年麵粉輸出頗多，近則因東北失陷，日粉傾銷，美粉借入而本國粉的市場滯消，輸入遠於輸出。

其他工業 新式的蔗糖製造廠，閩南曾有之，精糖工廠上海濟南有設立，多爲日資支配。滿洲有甜

榮糖廠亦爲日人經營。豆油製造，哈爾濱大連最盛，次則爲青島，營口，上海，漢口，無錫等地。煙草工業雖曾一度略能與外商抗衡，今則入於困難時期。火柴工業不下百所，散佈於全國各地，青島，天津，重慶，廣州五埠爲最盛，日資開辦者亦頗多。最近不獨患生產過剩，且遭外國火柴的傾銷。造紙工廠在江浙湖北有多所，以原料仰給外國，技術不精每歸失敗。肥皂製造只滬津兩處有規模較大的工廠。近年新興工業中有水泥，橡膠，鹼鹼業等，然最近多見疲弱。

由上所述，可見中國工業發展尙在幼稚階段，既缺乏重工業爲之基礎，而輕工業又在風雨漂搖之中，外國資本之支配，和外之貨傾銷更爲中國工業發展的致命的阻礙。

對外貿易

一九〇〇年中國對外貿易總值不過三億七千萬兩，淨進口值二億一千餘萬兩，出口不及一億六千萬兩，入超五千二百萬兩，此後輸出輸入幾年有增加，同時入超日甚，一九二七年以後，貿易總值幾達二十億兩，輸入常在十億兩以上。最近兩年以國內購買力減少，國外市場凋敝，貿易額縮減，一九三二年僅達十億五千萬兩（二十四億元）爲十年來最低的數目，以輸出極爲不振之故，入超竟達五億五千萬兩，打破以前紀錄。滿洲之失，爲中國貿易數字縮小的一個原因。一九三三年，中國的貿易總值縮至十九億元餘，而入超亦達七億餘。中國的國外貿易總額雖尙不能與小資本主義國家如荷比等比，但在國際市場日益縮窄，英日美在遠東作劇烈的貿易戰的今日，中國的市場實非常重要。

以貿易的性質論，在一九一二年以前輸入以棉紗爲最大宗，次則爲棉布，糖，燈油。自該年以後棉貨躍居第一位，（一九三二——三三年，原棉居第一位）棉紗輸入銳減，米麥麵粉輸入銳增。一九三三年，米穀進口值已遠在棉貨之上，連其他糧食合計竟達二億七千餘萬元。國內農村之破產及沿海居民之倚賴國外糧食由此可見。出口貨物往日以生絲茶葉爲最大宗，自一九一九年以後，大豆漸見重要，一九二八——二九兩年且躍居第一位，最近豆產市場已滯消，滿洲之喪失使中國大豆輸出幾等於零。一九三三年的輸出品中仍推生絲居首。餘如雞蛋及其他產品，煤，桐油，棉紗，牛皮，花生等均爲出口大宗。絲茶市場日縮，仍爲不可掩之事實。一般而論，中國的輸入品中大部分爲製造品——尤其是供消費的製造品，次則爲糧食；輸出品中農產品及原料占總值百分之七十以上，（2）中國的殖民地的性質，從貿易上反映出來。

二十世紀以前，英國以香港爲根據，幾獨占中國的輸入貿易。一九〇〇年由香港，印度，英倫和加拿大輸入的貨物價值猶占入口總值百分之七十。不過自十九世紀末年，日本對華貿易已蒸蒸日上，歐戰期間，日本獨占我們的市場，戰後尙能保持其第一位的位置，對華輸入幾占中國入口總值三分之一。近年美國對華輸入猛進，九一八以後，竟取日本之地位而代之。英國亦恢復到第二位，此外安南德國荷屬東印澳洲等的貨物輸入漸多。以輸出論，一九三三年亦以美國居首位，次則爲日本與香港，（3）一般而論，近年英國香港在中國貿易上的地位確日見低落，而美國則蒸蒸日上。至於日本數字之減縮與抵制日

貨及滿洲喪失有關。不過日本仍積極欲恢復對中國本部之貿易，英國亦乘機重振旗鼓，美日英三國在中國市場的爭奪戰正方興未艾呢。

中國現在對外貿易多遵海道，陸路貿易只有滇桂與安南緬甸間，西藏與印度間，新疆與中亞細亞間，蒙古與西伯利亞間。對外貿易的地帶可分爲東三省，華北，中南部沿海，長江流域，和華南五部。東三省貿易以大連哈爾濱爲大口岸，華北以天津青島爲重要集散地，上海爲中部沿海的最大商埠，也是中國和遠東的最大口岸；長江流域以漢口爲中心，華南以廣州爲中心。近年因英國和香港地位的低落，華南對外貿易在全國所占的成分減少。長江口岸亦因內地農村破產而見衰落。在他方面，上海一天比一天旺盛，其貿易值，常占全體百分之五十。近年大連以對日貿易發展及大豆輸出之故，地位僅次於上海。

交通現狀 與其問題

水上運輸 在鐵道和汽車道還沒有長足發展的中國，水道運輸，仍占相當的重要。中國水道之可通航者約有三萬九千公里，僅次於美國和蘇聯，然以中國面積之大，這實不算多（約每千萬里有水道四里），除長江，黑龍江和珠江下游外，其餘河水頗淺，冬季尤甚。全國河流能航行稍大的汽船者，約占十分之一。

中國向無所謂遠海航業，近海航業固已爲外商所壟斷，以外人有內河航行權之故，即內河航業亦大半操於外商之手，英日合計便占中國航業三分之二（4）。中國現有商船不過三十餘萬噸，最大的中國航業公司——招商局——有五萬餘噸，且在破產的狀態中，遑言與外國競爭。

爲發展中國的水上運輸計，黃河、長江上游，珠江上游及淮、渭、汾、洛、漢、湘、韓江等支流都須加以一番的開浚和整治的工作，使能航行較大汽船，至人工的河道方面，原有運河當把各段浚深和整齊其水道。水道不足的西北，則須開鑿新河，此外復須有改良或新開的海港爲助。現在關於長江的整理，導淮，治黃及建築新港等工程雖已在計劃或進行中，然或成效未見，或逼須中道放棄（如葫蘆島築港，水道的大規模改良 非待政治變革之後不可。至於內河航行權之收回更爲發展中國航業的先決條件，亦須俟之異日。

鐵道現狀與國際關係 關於中國鐵道的現狀，有可注意者數事：（一）由一九一二年至一九三〇年中國鐵路由九千九百餘公里增至一萬七千四百餘公里，共增加百分之八三、五。然以密度論，實算極低。（二）其中國有者一二、九三二公里 百分之七四、二）私有和省有者六六七公里，（百分之三、八）而外國有者却達三、八八九公里（百分之二二、二）。其實完全中資者不過百分之三四，其餘或爲完全外資，或爲中外合資，（以上均一九三〇年統計）英日資最占優勢（5）。現在英國在西藏築路和法國在雲南廣西築路的活動還沒有停止，日本更在滿洲進行其鐵路網之完成（如吉會路），以控制滿洲。（三）中國鐵道的分佈至不平均，西北的陝、甘、新疆、蒙古、青海、西南的川、黔和桂竟無一里的鐵道。東部和中部，鐵道較密，然幹線之略長者亦只有平漢、津浦、隴海、平綏、北甯五路。東三省鐵道最密，共長六千七百餘公里，占全國鐵路里數三分之一有奇。這由於滿洲與日俄接壤，經濟侵略最急之故

。近年東省地方政府和人民已注意到路權的競爭，瀋海，打通，洮昂，吉海諸路次第完成，中國鐵道系統差可與日俄比擬，這爲日本以武力吞併滿洲的重要導因。(四)中國最近通車的鐵道有杭江鐵路，在建築中的重要鐵路雖有多條，然隴海只通至靈寶，粵漢路韶樂一段已完成，其他擬築或在建築中的鐵道都進行很緩。即以現在通車的鐵道論，運費既昂，技術上的缺點又多，因內爭之故，路權復不統一。爲使中國沿海的工商業區與農業和原料區相聯絡，和減輕華北的災荒，中央鐵路系統和東南鐵路系統實有敷設之必要。爲移殖本部過剩人口，鞏固國防開發富源和農業計，東北鐵路必須增築，西北鐵路尤亟宜敷設，西南交通最不發達之區礦產極豐，四川爲中國本部最大最富之省分，故西南鐵路的發展也不容緩。不過這種偉大的鐵道計劃之完成，當然是在政治上軌道以後。

汽車路 汽車路比鐵路較輕而易舉，可補鐵道之不足。中國在一九二一年的時候，汽車道還不到一百英里，近年中央及各省政府爲在內爭上軍事運輸便利起見，對汽車路的建築很爲注意，現有汽車路當在四萬英里左右，廣東、河北、廣西、江浙諸省最爲發達。閩浙公路以政治軍事關係亦在趕築中。

空間運輸 中國商業航空尚在發軔時期，現有的中國及歐亞兩公司爲中美和中德合資的企業。中國航空公司現開行滬粵，平滬及滬蓉三線，此外尙計劃西南航線，聯接雲南。歐亞航空公司本以經由俄國和新疆聯接歐亞爲主要目的，現因新疆不靖，只通至蘭州，此外尙計劃由陝西經漢口至廣州線。在內爭上中國的飛機效用很大，故飛機場已遍於設各省。在將來的遠東戰爭，中國的飛機場當然有破外人佔用

的危險。外國對於中國航空事業的注意，此當爲一因。最近且有美國將在福建建築大規模飛機場的傳說，法國在雲南亦有築場的企圖。

帝國主義 在華勢力 及其競爭

從以上所述，我們已可看見帝國主義者在中國各地和各方面的勢力。清末中國藩屬，領土及權利的喪失已多，最近第二次瓜分的形勢又已開始。茲將帝國主義在華勢力及其競爭略加檢討。

商埠，租借地與勢力範圍 中國現有商埠一百零六個，內七十九個爲條約商埠，餘爲自開商埠。以不平等條約束縛及商埠中多有租界或居留地之故，多一商埠，即多一主權不能行使的地方。此外商埠又成爲外國資本案榨取內地農民血汗的根據地。

海港的租借前已提及，威海衛以重要性已減之故，今已歸還，但劉公島仍在例外，青島雖已歸還中國，而仍受日本勢力所支配。廣州灣仍在法人手內，旅順今更無歸還之可能。此外尚有所謂勢力範圍者，英國取得長江流域，舟山羣島，雲南之孟連江洪地方和西藏的不割讓優先權；日本除已攫得滿洲熱河之外，山東福建亦被認爲其勢力範圍，二十一條款中，且有沿海島嶼不割讓別國之規定；法國也取得粵桂滇不割讓優先權。

列強的投資 據 C. F. Remer 在其新著『外國在華投資』一書的估計，列強對華的投資，合計，在一九一四年只有十六億美元，今則達三十三億美元。其中政府借款占百分之二一·九，商業投資占百

分之七八、一。用於交通事業者最多(百分之二六·一)，次則爲出入口業，政債，製造業。上海吸收外資最多(三四·三%)，次則爲滿洲(二七·一%)，英國投資最多，最近日本當會駕英而上之，此外則爲俄美法諸國(6)，滿洲投資當然以日本爲最多，達十六億元，幾占四分之一，英美投資殊不足述。列強在中國銀行在以前實有控制中國金融的能力，近年以中國的銀行事業畸形地急速發展之故，外國銀行表面上似相形見绌。一九三〇年，中國的銀行一百六十一個，資本達二億八千餘萬元，外國銀行之總行設於中國者共二十八所，資本只四千三百萬元。然外國銀行之總行不設在中國者資本之數當很有可觀，中國人——尤其是軍閥官僚在外國銀行存款極巨，故上述數字仍不能見外國金融資本支配中國的實際。

列強在中國各地之勢力及競爭 清末，列強在華各劃勢力範圍，保持均勢。然自歐戰以後形勢一變。日本勢力突然膨脹，除壟斷南滿，插足山東，統制中國對外貿易和交通礦業一大部分以外，復與英爭長江流域的利益，並謀竊入華南。在北滿排斥蘇聯，更厲行移民於中國內地。九一八以後，形勢又一變。日本囊括滿洲熱河，在華北貿易上固占優勢，(排日運動在華北最爲消沈)，且在政治和軍事上亦處支配的地位，隨時可占領華北，在西北內蒙和福建均有所企圖，新疆亂事亦有日人陰謀煽動的痕跡，容後再論。自九一八以後美國在華經濟及政治勢力潛滋暗長，中國政府前曾有一度親美的表示，但終不能不聽命於日，美國本身雖亦逼須與日暫時妥協，而日美關係仍日在尖銳化中。美國進出的範圍亦爲長江流域，但亦有侵入南華的企圖。英國勢力雖近略恢復，但仍遠不如歐戰以前，因香港的特殊關係，華

南仍爲英國的勢力範圍；在長江流域，英國亦保存相當的勢力。最近且有奪取雲南礦產的行動。法國商業雖不如英美日之盛，然因屬地安南與中國西南毗連及據有廣州灣之故，在滇桂廣東南部的勢力也不小，且有滇越鐵路以吸取雲南的財貨，雲南與中國其他各地的交通，亦賴該路。戰後初年，德商在華幾已絕跡，近又捲土重來，歐亞航空公司，德國顧問和德國軍械之輸入均爲中德關係上可注意的事項。他如意，比諸國在中國雖有投資及其他權利，然遠不如前述諸國的關係之密切。中國與蘇聯的國交曾經幾度的破裂與恢復，現在中蘇貿易額仍發展遲緩，蘇聯在東省僅有的投資——中東路，亦在日本的威脅中。日俄的關係如何，戰爭爆發的可能性與中國有極密切的關係。中國邊疆問題的大部分更與之痛癢相關。茲進而論中國的邊疆問題。

最近邊疆問題

東北四省喪失的意義 東北四省之喪失今幾成爲鐵案，李頓調查之後，國聯束手無策，最近滿洲國且改爲帝國。列強政府如德國甚至美國也有承認僞國之傳聞，中國政府態度如何，對於已成事實無足輕重。東北四省在政治經濟地理上對於中國的重要，由以上所述已可見一斑，綜而言之，滿洲和熱河的喪失使中國蒙以下的損失：（一）土地減少十分之一強，人口減去百分之六以上。（二）過剩的勞動——尤其是農業勞動被奪去比較上最適當的收容地。（三）在重要的資源上失去中國最大的「穀倉」大豆產地，和最大的森林區，鐵產的三分之一，煤產的三分之一，最大而多產的金礦區。（四）在工業上失去百餘家的新式榨油廠，十數家麵粉廠和規模冠全國的兵工廠。（五）因大豆及其產品爲

中國輸出大宗之故，滿洲之失使中國在輸出貿易上減去五分二。(六)在交通上，減去鐵道里數三分之一有奇。此外因東四省之陷於日本，華北屏障已失，察哈爾和綏遠亦隨時可爲日人吞併，中國愈陷於被包圍的形勢之中，他方面滿蒙之取得愈促日本對蘇俄和美國作戰，而中國被捲入戰爭的漩渦之可能亦愈大。

西蒙現狀與其問題 內蒙古中之熱河既失於日本，今西蒙之察哈爾和綏遠亦有脫離中國之勢。察綏之重要雖遜於東三省，然在政治地理上實爲外蒙背後地，西北屏障。在經濟地理上，亦爲畜牧要區，河套一帶且有宜於農耕的沃野，煤鐵的儲藏亦不劣。政府之獎勵漢人墾殖內蒙不過始於二三十年前，然荒地之有主者已及一半。惟漢人之墾殖活動當限於陰山南麓，陰山以北仍爲蒙人游牧之場。內蒙雖已改省，然盟旗制度仍存，人民實隸於南重政治管轄之下，漢官與蒙古王公的惡劣政治，使人民過着奴隸似的生活，文化之幼稚更不用說。近年常有水旱兵災之禍，察哈爾且遭日兵蹂躪。中國政府對於邊疆既無措施可言，西蒙的青年黨因有效法外蒙要求自治的企圖。王公中之有野心者主持其事。日本爲實現其滿蒙大帝國及包圍蘇聯的企圖復對內蒙利誘威逼，使其脫離中國。現在內蒙堅持其所提出的自治方案。班禪章嘉等宗教勢力對內蒙已無所施其技，中國政府空言宣慰，當亦無補於事。

新疆的國際關係 新疆爲中國省區中之最大者，面積一百六十四萬餘方里，約當全國面積七分之一。那裏雖然是羣山四塞，沙漠遍地，但可耕之地仍占其面積十分之三，且多宜於棉花之種植。礦貯甚富，由煤鐵，石油以至貴金屬無不具備，金與石油尤惹外人垂涎。新疆地處西陲，離海數千里，與中國本

部之交通困難；且與新疆接壤的地方，爲蘇聯的土耳其斯坦和英屬印度；東北之蒙古和南境之西藏非脫離中國卽形同獨立。加以境內人口稀少，（估計由二百五十萬至四百五十萬）而民族極爲複雜，除漢滿蒙回四族之外，中亞西亞各種民族幾盡有之。回族最佔多數，有纜回（土耳其血統）和漢回（東干回）之別，漢人爲數甚少，多從天津山西湖南四川各地來，最近則有東北軍隊之竄入。回族雖有回酋爲之統治，但漢人在政治經濟上最占勢力。

在帝俄時代，俄國對新疆恣意侵蝕，新疆對外貿易有大部分操於俄人的手上。革命以後，新疆與俄的經濟關係暫時終止，然今已恢復，西伯利亞至土耳其斯坦鐵路之完成，離塔城不遠卽有火車可通，新疆——尤其是北部——與俄關係更爲密切。英人既擁有西藏，對新自存得隴望蜀之心，爲保護印度及包圍蘇聯計，新疆亦有奪取之必要。日本離新疆較遠，表面上似風馬牛不相及。不知日本對蘇聯之進攻，深謀遠慮，滿洲占領以後，牠豈特要使內蒙脫離中國，且還與阿富汗土耳其交歡，使反蘇聯的戰線，由太平洋向西展開直至黑海。新疆當然爲這條戰線的重要的一部分。日本對新疆的陰謀是以煽動回亂爲主。牠爲羈縻土耳其舊王子及新疆回族親貴於東京之外，復接濟反基馬爾的纏回和反中國的漢回。新疆的漢人政府橫征暴斂更予英人以可乘之機，最近漢回之叛亂（馬仲英爲代表）是有日人的背景，南疆之獨立是有英日的背景。蘇聯方面爲防止新疆落於別國手內，致爲本國威脅，亦極力與新疆一部分統治者聯絡，將來英日蘇三國之鬥爭當愈展開，中國政府鞭長莫及，能否不爲滿洲之續，亦極可慮。

康藏問題 西藏有世界秘密國之稱，地廣（九〇四、九九九方公里）人稀（約三百餘萬），交通不便，經濟原始，然富於礦產，宜於畜牧。因鄰近印度之故，對於英國有特殊的重要。西藏的居民大部分為藏族，邊境雜有啓爾吉斯，尼泊爾，不丹，哲孟雄，回族，克什米爾等民族，藏族社會為一種政教相混的社會，貴族及黃教僧侶擁有大土地，為西藏本部及其勢力範圍的統治者。達賴班禪兩喇嘛最尊，分轄前後藏，其下則為農夫牧人少數商賈，階級之別甚嚴。自英滅印度兼併藏印間的小國（哲孟雄、尼泊爾、不丹）後，西藏已岌岌可危。清政府對藏綏輯無方，西藏曾一度欲親俄以拒英。復值日俄戰爭，英國遂派兵入拉薩，強定條約，西藏淪為英國的保護國，後經中國方面之交涉，而英國在西藏的地位仍得與中國同等。民國以後，親英與反英兩派內訌，貴族與僧侶暗鬥，結果班禪見逐，達賴宣布獨立，用英人參與軍政外交，與英締結密約，選送學生留英，向英購械。現英國已由印度築鐵路至大吉嶺，由大吉嶺經喀林奔至春碑築有汽車路，且沿途裝設電報宿舍。西藏軍隊由英人訓練，伯里宗，亞東，春碑，江孜，康馬等地英人俱添設領事，駐守衛兵以為監視。中國與藏交通久已斷絕，商業之為英印獨占，更不必說了。最近達賴逝世，西藏問題實質上仍沒有變化，班禪之不能回藏，及西藏政權之仍在親英者手上自無問題。

西康地較小於西藏，而民族複雜，生活原始，類於西藏，以南鄰緬甸之故，亦為英國覬覦之物。一九一九——二〇年間，英國德惠西藏攻西康（當時名川邊）。事平康藏劃界發生糾紛，久懸未決。新近英

人已由緬甸築鐵路，逼近西康之鹽井縣，一九三二年藏軍迭攻西康，並及於青海，結果有該年年底的停戰協定，劃金沙江爲川藏兩軍的鴻溝。如是，西康大部分便在英藏的手內。四川內亂頻年，西藏實有可乘之機，西康失陷，四川亦隨之危殆。達賴雖死，川康的危機實不因而稍緩。

外蒙近况 外蒙人民共和國的建立，雖不爲中國及列強所承認，然已成事實。因爲外蒙的經濟發展階段有異於俄國之故，政制當與蘇聯稍異。然舊日統治階級之貴族和僧侶已退居無足輕重的地位，其所用土地被沒收，即新入喇嘛之人數亦受限制。牲畜上的集產化亦已推行。從前外蒙商業本在中國人之手，蒙人負漢人債至多，今則由國家統制，取消債務。對外貿易，與蘇俄最盛，與中國商務交通久已斷絕，至最近而後略通。蘇聯助外蒙建立交通，教育及其他文化事業，最近，外蒙牲畜已有改良，與牲畜有關之工業亦已發軔，雖尙沒有鐵路之敷設，但已有汽車路多條，且與西伯利亞有經常的航空聯絡。外蒙與蘇聯關係誠極密切，不過外蒙的政權大體上仍在蒙古人之手。外蒙既介於西伯利亞，滿洲與內蒙之間，日人之進攻蘇聯，占領西伯利亞，必須先占領外蒙。故日人利用白俄及外蒙舊勢力侵擾外蒙，以實現其滿蒙大帝國之企圖無時或已。

(1) 如粵閩的客家，浙閩的畲客，和兩廣水居的疍戶。

(2) 一九三〇年統計中國出入口中各種貨品的百分數如下：

入 口

出 口

食物與飲料 二二・〇

三六・八

原料與半製品 二八・八

四一・六

完成製品 四二・四

一五・三

(3) 一九三三年日美英三國及香港在中國對外貿易上所佔的百分數如下：

入 口

出 口

日 九・七一

一五・六五

美 三一・八六

一八・四八

英 一一・三三

七・九六

香港 三・五五

一九・七五

(4) 一九三二年在中國口岸上落商船共一六〇百萬噸，其中英占六〇百萬噸，日四三百萬噸，美六百萬噸，中國二九百萬噸。

(5) 據一九三〇年統計，鐵路之有英國資本者三、五八九公里，占百分之二〇・六，有日資者三、三七三公里，占百分之一九・三，俄資者長二、三二六公里，占百分之二三・三，法資者長一、七七一公里，占百分之一〇・一。

(6) 一九三一年各國對中國投資估計如下：(百萬美元計)

英	一，一八九·二	三六·七%
日	一，一三六·九	三五·一%
俄	二七三·二	八·四%
美	一九六·八	六·一%
法	一九二·四	五·九%
德	八七·〇	二·七%
比	八九·〇	二·七%
荷	二八·七	〇·九%
意	四六·四	一·四%
斯干的內維亞諸國	二·九	〇·一%
合計	三，二四二·五	一〇〇·〇%

第十一章 日本帝國

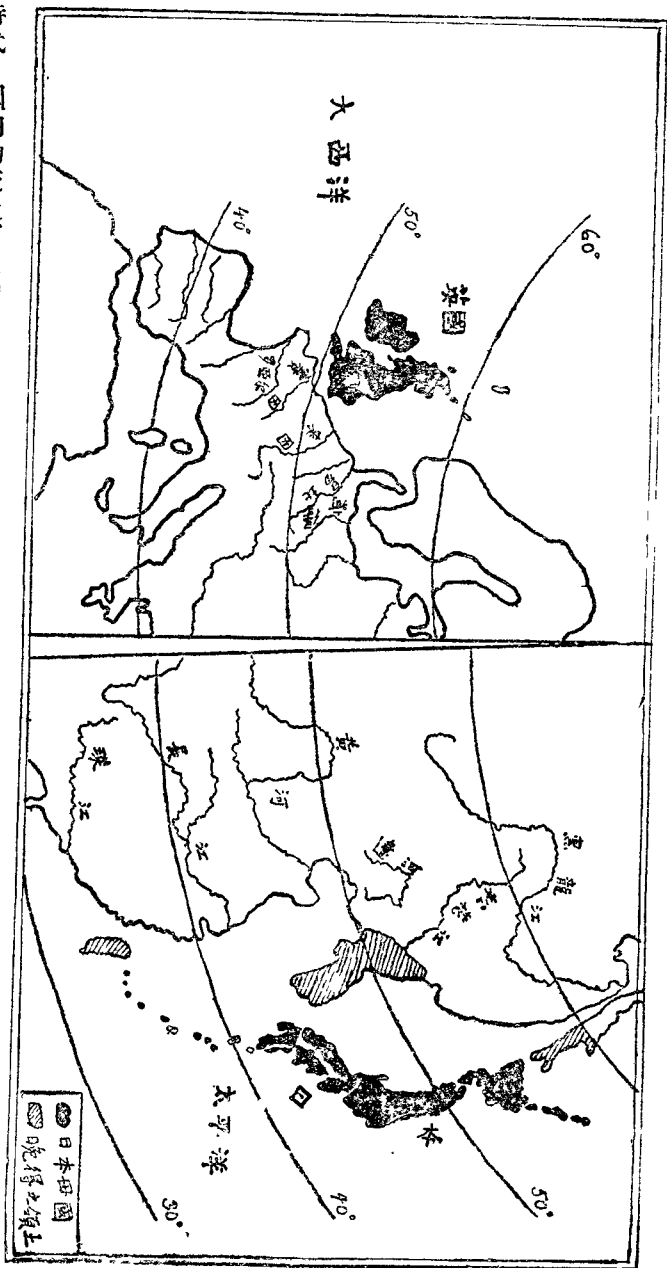
地理上日
英的比較

日本帝國包含本部（本島，四國，九州和北海道）千島，庫頁島南部，琉球，朝鮮，澎湖列島及太平洋北部前德領羣島。牠差不多純粹是島國，只有朝鮮半島與亞洲大陸相連。她本部位於亞洲的東北隅，中隔太平洋，與美國遙遙相對，其位置之優恰與歐洲西北隅的大不列顛島相似。而且，牠所衝對着的亞洲大陸，正是經濟上最有價值的遼河，黃河和長江的大平原，與英國之衝對着萊茵和易北相彷彿（參看第二十圖）。這種位置，在前資本主義時代，使日本成爲海盜式的國家，不斷的向大陸沿岸掠奪，在近代，使牠最先接受西方的資本主義文化，轉而向大陸傳佈，並且使牠成爲海權的國家，太平洋貿易的轉運者，遠東市場競爭中英美的競敵，亞洲大陸的宰割者。她的整個領土，像環練一樣，圍鎖着亞洲的東部，其天然的優越，又非英國所能及。

本部地勢巉巖而多火山，河流比較上短而水流迅急，不利於航行，但可用爲灌溉及發展水力。沒有大的平原，山地和林地頗多，而可耕地少。氣候溫和，早夏多雨，溫度頗高（英國的緯度較日本爲高，但以受暖流影響之故，溫度亦與日本相似）。故以土壤氣候論，日本本部雖宜於農業，但在技術幼稚時代及封建束縛未解除以前，只能爲集約的小農經營。日本的糧食問題因此不易解決。

日本的河流雖有一大部分不能使用，但海岸線很長（合計四五、一七二公里），而且曲折，一至汽船

較北的置位地理國兩英日 圖十二第



時代，國內的交通可以沿岸的航行代內河的航行。良好的港灣很多，很有利於商業的發展，足為海軍的根據地（商港如橫濱，神戶，大阪，長崎等，軍港如橫須賀，吳及廣島，佐世保，舞鶴等）。

以上所述的地理條件略與英國相彷彿，並有一些地方，較優於英國。但是，在天產上，日本實不如英國。日本的資源遠不足為牠徹底工業化的基礎。煤的貯藏不及英國的二十分之一，猶在安南以下，且質劣而開採困難，石油的缺乏，尤為日本帝國發展的障礙。鐵礦僅及英國所有的七十分之一，而質亦不佳。礦產中只有銅稱比較上最多，近年出產較少，也不足本國之用。即以紡織業最重要的原料——棉花——論，日本本部也不能種植，這是與英國不幸相同的地方。朝鮮，台灣，庫頁島或饒於煤油，或有煤鐵，或富於熱帶和半熱帶的農產，中國滿蒙尤饒於煤鐵。故日本資本主義的擴充，不得不靠殖民地的擄取，一開頭即成為帝國主義的國家，東亞供牠侵略的目的。而且，牠接近的東亞，不像是英國所對着的西歐那樣，也是資本主義的先進國家，而是落後的經濟區域，無抵抗地作日本之犧牲。誠然，日本是後起的帝國主義國家，一着手便碰着勁敵。但是，在遠東殖民地競爭上，地理上的優越，大有助於日本；在歐戰時，日本更盡量利用這種優勢，獨霸遠東，至最近逼於經濟恐慌，更乘着歐美列強的自顧不暇和相互的對立，吞併滿熱，攻略華北，以實現牠的「滿蒙積極政策」和「大陸政策」了。

人口問題與
帝國主義

計），其中本部的面積三八二、〇七四方公里，人口六四、四四七，七二四人，每方公里居民一六九人。

日本對中國的侵略和對美國的敵視，向以人口的過剩為詞；而一般的政論家——特別是一些西方的

政治地理學者——也認人口問題是日本帝國主義政策的一個最重要的動力。究竟日本的人口問題真相何若，是否爲日本對外擴充的主因，不可不加較縝密的考察。

日本人口增殖之速是不容否認的，以本部論，近代人口增加的數字如下（以千算）：

一八七七	三四、六二八	一九二五	五九、七三六
一八九七	四三、二二九	一九三〇	六四、四四八
一九一七	五六、三三六		

近年人口增加之速率，約爲每年增加七十五萬人，每千人增加十三至十四人，最近數年增加之數尤爲突進。與別國比僅次於俄德。至於人口密度仍在西歐國家的比，荷，英三國之次，但是以人口和農地面積作比較，日本的人口密度却遠出歐西諸國之上（一）。日本所產的糧食之不能自給，也是不容諱言的事實。詳言之：日本所有的土地尚不足美國的二十分之一，而須供養等於美國一半的人口。有五百五十萬的農戶，而所耕之地不過二千五百萬英畝。單以米論每年不足數百萬日擔，近年輸入的米麥兩項年由六千萬至一萬萬日元。但是，日本糧食之不足和農民大衆之貧乏，主要地與日本的土地所有制度及封建剝削有關。日本的農戶中，經營的土地在一町步以下的小農居全數四分之三。耕地之屬於自耕農者不過百分之四十八，佃農納租過其收穫的百分之五十。在地主的高租壓迫和小農經營之下，實難希冀以改善農作的方法來增加生產力。本國的北海道和奧羽地廣人稀（面積占全國的百分之四五，而人口只有百分

之一七），而農民之移殖其間者極少，這因為移殖須有相當的資本，赤貧的日本小農實無法移殖他地。

誠然，日本向外的移民運動已頗有可觀。最近在帝國外的日本人約有七十五萬餘人，以南滿，美國，巴西，夏威夷，南洋一帶為最多（2）。最近以美國及太平洋其他國家限制移民之故，每年移出口不過萬餘至二萬人。事實告訴我們，日僑之在外國者很少是貧苦的勞工，而多數是中農或商人以上的階級。例如日本所稱為「第一度防衛線」，而現已吞併的東三省論，近年的移民中朝鮮人占九十萬人，而日本人只有二十萬，而且這二十萬人中，南滿鐵路及其他日本機關的職員已占其半。這可見人口問題不過是日本資本家向外侵略的一種口實，向外移殖不過是他們這種侵略的一種手段吧。日本某政治家在一九〇九年曾說，一世代以後，日本的國土如不足供給一萬萬的人口，日本民族便將衰亡。這話與意大利的「不擴充則爆裂」的口號，如同一鼻孔出氣。

經濟發展的現階段

日本的村落不像在歐洲那樣顯與城鎮有別，故很難決定日本城市與農村人口的比例，倘若以居民少過一萬的地方為農村，則日本的城市人口約為百分之三五至四十，而百分之六十至六十五為農村人口。誠然，日本的工業化程度還是遠不如英德，但是工業化的速率之頗高，從城市人口的集中可以證明。據一九三〇年的統計，日本百餘個較大的城市中，有二十八個的人口在十萬以上。在一九二〇年的時候，所謂六大城——東京、大阪、神戶、西京、橫濱和長崎——共有人口五百五十萬，約等於全人口的百分之十，至一九二九年，六大城（無長崎而加入名古屋）的人口增至八百

八十餘萬，約占全人口百分之十四，這可見人口向城市移動和農村破壞的進程之速。大地震以前，東京人口最多，經過地震之後，東京的人口減退，大阪工商業的進步頗快，故大阪人口竟可與東京相比。以職業的分配論，務農者約占百分之四十以上，而產業工人只有五百萬。工人之未與土地脫離者仍很多，近以經濟恐慌之故，都市失業者且有歸農的趨勢。

但是，日本的食料和大部分原料的生產，是不能夠國內的消用。米爲日本主要的農產品，耕地有一半以上種稻，米食之不足已見上述，其他穀類和豆類的生產沒有米那樣重要，但也靠國外的輸入。爲謀糧食的自給，日本因極力開發朝鮮的土地，施行大規模的灌溉，以增加該地的米產。工業植物的生產多不發展，就中最重要的工業原料——棉花——的種植，在本部尤爲不振。朝鮮頗適宜於美種棉的生長，在朝鮮鼓勵棉田之擴充，也爲日本近年的朝鮮開發政策之一。

在日本農業中茶與絲的重要，在前篇已大略說過，（參看第七章）。茶在日本的產量頗巨，爲世界第四位的產茶國（3）。生絲的生產在日本發展至速，五十年內，日本的絲產竟超出中國之上，供給世界的需要額的大半。養蠶戶數達二百二十餘萬戶，占全國農民人口的百分之四十。日本生絲既以美國爲最大的消場，則日本在經濟上之倚賴美國可以想見。

日本是一個大森林的國家，幾可與瑞典相匹。以本部論，森林面積占全面積的百分之四八（瑞典的百分數爲五三），若連屬地計算則爲百分之六五。北海道和本島北部森林叢密，種類頗多。朝鮮台灣亦

富於林木，後者且有樟樹的特產。日本的木材業和紙業自跟着發達。但森林已漸有伐盡之虞，且不足本國之需（日本居宅以木建築，需木材很多），故仍須由蘇聯和加拿大輸入，東三省鴨綠江森林尤爲帝國主義所注目。

日本的水產甲於世界，牠的漁場爲日本領海，高麗海，和鄂霍次克海，北海道附近爲世界三大漁場之一。近來不獨出漁於中國領海，且在俄領海，加拿大和美國加州取得漁權。獨占北太平洋西岸的漁業爲日本帝國主義的一個目的，因與蘇聯發生漁業的糾紛。日本的漁獲物的價值年在五萬萬日元以上，常川靠漁爲生者有七十餘萬人。不過，日人之魚獲，還是多用舊法，生產力不高。且漁人受其資本主的剝削很深，所入亦微。

畜牧業比較上最不發達，廣大平原之缺乏爲一原因。

日本的煤田集中於九州（百分之六十）和北海道（百分之三十），其餘則散佈於本島和四國。主要的煤田與工業區遠隔，有礙於工業的發展。在最近五十年間：日本煤的產額隨着工業之發展而增加頗速。日本煤礦的開採所費殊昂，且有行將枯竭之虞，觀於近年生產額增加之停頓可知（戰後的年產額常在三千萬噸左右）。於是日本不得不增加入口和倚賴滿洲（特別是撫順和煙台礦）的供給。至於日本煤油之不足和對於日本帝國主義的關係，前已論及（參看上篇第六章）。日本所統制的煤油田位於庫頁和台灣，近年產額也無進步，仍須倚賴國外的輸入。且日本的產額中有大部分是來自北庫頁（從蘇聯取得開採

權) (4)。日本本部的鐵的貯量和產量尤遜於煤。朝鮮所貯雖比日本爲多，然日本所倚賴者還是其所支配的滿州，山東和大冶的鐵礦。日本所產之鐵不足供其消費的十分之一，故只有由國外——特別是中國——輸入之一法。銅爲日本資源中之天賦最豐者(5)，但年來日就枯竭，且因國內電汽業發達需銅頗多之故，反要輸入多量之銅。

日本的製造工業的發展爲期不過六十餘年。日本工業的基礎雖淺薄，然以日本勞動力的低廉，保護關稅政策之利用，殖民地之剝削，及幾回戰爭給與日本以特殊的機會之故，而發展極速，躍爲東方第一個工業國家。且在組織上，日本的工業已有高度的集中，受財政資本所支配，故帝國主義的侵略更爲銳進。不過，日本以煤鐵的缺乏，和技術比較上落後之故，仍是一個輕工業的國家。鋼鐵工業在歐戰期間雖有特著的進步，然仍不足供消費，須從美國印度等地輸入鋼鐵。機械工業也是如此。輕工業中，棉紡織業最爲發展，該工業所僱用的工人，占產業工人全數的大半。日本紡錘雖比中國爲多，然遠遜英美，即比起印度來也還不及(6)。日本之所以儕於主要的棉貨生產國之列，其出品在國際市場競爭力頗強者，實以勞動力廉賤，生產費低之故。近年且由棉紗輸出國進爲棉布的輸出國。次於棉紡織業者爲絲紡織業。但日本的生絲還是輸出占大部分。國內只有粗絲的織造業。其他紡織業如羊毛，麻工業都不發達。近年化學，電汽，製糖，製紙，洋灰，人造絲等工業進步頗速。

日本的紡織工業和造船業以大阪，神戶等地爲中心，重工業則以福岡爲中心，八幡製鐵廠尤爲重要

。近年名古屋也躍爲製造業的重地。

日本既倚靠外來的原料和糧食的供給，而國內市場又復狹隘，故海外交通至爲重要。日本航業發展始於中日戰爭之後，日俄戰爭和歐戰期間都有急劇的進步。現在日本所有商船數已超過德法。初時由歐洲買入舊船，繼則多由本國船廠建築，最近又向英國購買舊船不少。

對外貿易的趨勢

日本閉關主義的打破晚於中國（一八五四年），而對外貿易的發展殊速，今已占世界的第六位在意大利和印度度之上。明治維新以來，日本以謀工業化之故，輸入機器和原料頗多，故貿易均衡是入超的。至歐戰期間，日本不特獨占東亞市場，且有餘力供給歐洲協約國之需要，總貿易價值比戰前驟增三倍，輸出並因此超過輸入。戰後歐洲各國在國際市場的能力漸次恢復，日本的輸出貿易減退（入超），故日本不得不限制輸入。至去年（一九三二）日本以勵行通貨膨脹政策之故，對外貿易的趨勢轉佳，由入超又變爲出超。

至於貿易的性質也有變遷，日本初與外國貿易時輸出多爲農產品，輸入多爲製造品，至歐戰之後，日本輸出的製造品（棉貨，化學品，紙料等）大增，輸入的原料和糧食也自然增加。最近（一九三二年），日本輸入的原料品（未製和製成）占輸入總額百分之七十；在輸出總額中，製成的工業品占百分之四四。輸入項中仍以棉花爲最大宗，常占輸入總額的四分一以上，次則爲金屬品，羊毛，木材，機器，米麥等。輸出項中生絲雖仍占總額的百分之三十左右，但近年以美國經濟恐慌，絲價下落之故，已相對

上減退。次則爲棉貨，磁器，紙，水產等。

在地域的分配上，大戰以後，日本對外貿易頗爲國際化：對歐洲的貿易雖停頓，然對美國，中國，印度以至澳洲，非洲，南美各地都增加數倍。美國與日本的貿易關係最爲密切，但近年以生絲跌價，市場縮少之故，不獨對美輸出額大減，卽由美輸入額也見銳縮。

在日本的對外貿易上，中國的地位誠然次於美國。但在中國方面看來，自一九二五年至一九三〇年，日本實佔外國對華貿易的第一位，已駕英國（連香港在內）而上之。自滿洲事變發生以來，日本在華的對外貿易的霸權，已爲美國所奪。在一九三二年一月至九月的中國輸入貿易額中，美國占百分之二五有奇，而日本只占百分之十四。中國及南洋華僑抵制日貨運動在九一八事變發生後不久，頗予日貨銷路以打擊，但該運動後漸緩和，復因日幣暴落之故，日貨在中國市場的競爭力又漸強。在東三省の日貨輸入，因中國已被排去和日本的關門政策，更見激增。

戰後日貨對東方的英國的市場之蠶食，於印度最爲明顯。一九三〇年日貨在印度的輸入額中占百分之七，一九三二年增至百分之十四。但鄂大瓦英帝國會議以後，英帝國間的互惠關稅的設定，使日本的對印輸出受一打擊。他如英屬之海峽殖民地，澳洲，荷屬東印度，以至美屬之菲列賓，近年都見日貨輸入之增加。

日本帝國主義

日本資本主義的發展爲期既晚，而本國的資源和市場均患不足，故日本資本主義一

義的擴充

開頭便帶有濃厚的帝國主義和武裝的性質。幾回的戰爭使日本在資本的積累和原料的供給上得到豐厚的利益。殖民地的榨取實爲日本資本主義生存的條件。國內資本的集中更助進日本對外侵略的兇燄。日本的侵略主義者雖有「南進」「北進」的異議，而「大陸政策」（向中國侵略）實爲日本帝國主義主要的目的，今皆已次第實現。明治維新以後，首向南方進展，取得琉球（一八七二），繼北向換得千島羣島（一八七五）。中日戰爭（一八九五）後，割取台灣，插足朝鮮。再戰勝俄，便攫取南庫頁，分得南滿爲勢力範圍（一九〇五），合併朝鮮（一九一〇）。歐戰以後，日本在滿蒙和山東的勢力擴充，復取得赤道以北的德屬太平洋羣島的代管權。日本帝國主義的野心還不止此，它欲獨占中國，殖民美洲，經營南洋，侵入俄國西伯利亞和北庫頁島。換一句話說，牠欲獨霸太平洋。誠然，日本帝國主義的擴充是走曲線的。山東半島的占領逼於美國的壓力而目的未達，西伯利亞東部一度蟠據，而卒亦撤兵，只取得北庫頁的煤油和煤的開採權。北美洲的移民更遭美國的限制。但是，自一九二七年田中內閣召集的東方會議開會以後，日本的大陸侵略政策更趨積極。其結果便是滿洲的佔領和華北的侵略。

這是日本帝國主義的史的發展的概略。茲從政治地理的觀點，先述日本殖民地的現況及其對日本重要性，然後說明中國與日本的特殊關係，再以日本爲中心探討太平洋間國際的形勢。

朝鮮現況

朝鮮面積二十二萬方公里，幾可與大不列顛相等。人口有二千一百餘萬，其中日本人不過五十萬人。朝鮮與日本同瀕日本海，而南端釜山且密邇日本內地，僅隔一對馬島

。因此朝鮮在古代天然成爲中國文化輸入日本的媒介者，而同時又屢爲日本所征服。朝鮮爲米產的國家，而氣候土壤又可以植棉，富於森林。礦產有煤鐵銅金，雖不是很豐，然也足爲日本資本主義的一助。朝鮮與東三省只隔鴨綠江與圖們江，朝鮮之占領，更可爲進奪滿洲的根據地。

在日本帝國主義的統制之下，朝鮮經濟的發展，已與日本的需要相適應。日本政府以土地收歸國有及其他方法，收奪朝鮮農民的耕地，森林，牧地等。朝鮮農民的土地已有一半在日本人的手內。自一九二〇年以來，日本極力開拓朝鮮的土地，施行大規模的灌溉。結果，朝鮮的米產額增加，而朝鮮人的米消費額反絕對的減少。從一九一四年至一九三一年，朝鮮米產由一千二百萬石增至一千九百萬石，但消費額却由一千一百萬石減至九百三十萬石。朝鮮及台灣每年輸出日本之米，達一千一百萬石，供給日本的消費額的百分之十六。在日本的積極經營之下，朝鮮的礦產開發了，工廠增加了，但是這些礦工業都爲日本的資本所統制。此外人參煙草食鹽三項歸日政府專賣。朝鮮固爲日本的原料的供給者，同時也是日貨的一個重要市場。在朝鮮的對外貿易上，日本是處於獨占的地位。朝鮮輸出日本的貨物額占其總額的百分之八十，而朝鮮居民所需用的工業品又有七成以上仰給於日本。日本爲開發朝鮮計，現正謀延朝鮮鐵路（現有一千英里，欲延長至二千英里）；並趕築吉會鐵路，使滿洲與朝鮮聯爲一氣，真成爲『朝鮮的延長』。但是，朝鮮的民衆除備受政治的殘酷的壓迫之外，且因工資低廉，饑荒，土地被剝奪，及仍然存在封建式的剝削，而日漸貧困化，逼而離去本國。現在朝鮮勞動者之在日本都市與日本工人競爭

者已達百餘萬，移殖滿洲者也有百萬，在荒寒的西伯利亞餬口者亦有不少。

台灣現況

日本許多的企業自台灣占領後然後發展，從這一點已可窺見台灣對於日本帝國主義的價值。自從世界政治中心，漸由歐洲移到太平洋以來，美國銳意經營菲立賓及南太平洋之關島，英國築海軍根據地於新加坡，台灣及澎湖列島（日本海軍根據地）在政治上和軍事上驟形重要。

台灣面積三五、九七四方公里，人口四百五十餘萬（密度每方公里一二七人，一九三〇年統計）。這些居民中有九成以上是屬於中國血統，與福建的居民在言語，風俗上都相同，有百分之二為原始的土著民族（即所謂「生番」），而日本人只有二十萬左右。台灣的直接統治者為負有立法，司法和行政的絕對權限的總督。日本人統治台灣的政策初則純用高壓，繼則輔以懷柔同化的手段，所謂「自治制」之施行，就是後一種政策的表現。漢族血統的台灣人在政治上所受的虐待，在教育上所受的不平等待遇，與朝鮮一樣。而「生番」更與美洲的印第安人同遭一樣的命運，逼處山林間，近年因不堪日本政府的壓迫而發生暴動。

台灣的資源很豐富，熱帶及亞熱帶所出產的物產，台灣多有之，尤盛產蔗糖，米，菸草和茶。森林著密，樟腦，芭蕉和竹尤稱重要。漁獲頗豐，礦產石油也不少。經過日本帝國主義三十餘年的經營，台灣的經濟發展極速。在占領台灣之初年，台灣財政尚由日本補助。自一九一五年至一九二五年間，台灣

的生產價自不及一萬萬日元增至近三萬萬日元，單是砂糖業的利潤年達五千萬日元。

台灣現在還是一個農業的區域，業農者占全體居民的百分之五十八（殆完全為漢族的台灣人）。也像朝鮮那樣，日本人以所謂原始蓄積的方法，把台灣人的土地，強拿到自己的手裏。一方面雖有小數的大地主，但大多數農民僅有很少的土地，甚或失去土地成為佃農或勞動者。台灣的主要工業產品如砂糖，樟腦，煙草，和酒精（與鴉片）同歸專賣。其他生產的大部分多屬家內工業和手工業。大企業的大多數為日本人所經營，而勞工幾全數為台灣人。最重要的大企業，當然是糖工業。這個砂糖王國所支配的土地，約占全島耕地的十分之一，供牠剝削的蔗農約有二十二萬五千戶（占全部農民百分之五十五）。近年世界的農業恐慌——特別是糖業恐慌——予台灣的農民生活以很大的打擊，許多台灣人也像韓人那樣要逃亡到遠方謀生去。

南洋委任 統治區域

舊德領的太平洋海島之在赤道以北者，自一九二〇年由國際聯盟委任日本統治。該委任統治區包含馬里安羣島，加羅林羣島，馬沙爾羣島，面積二千一百方里，人口達七萬人。日本設置南洋廳統治和經營其地，日人之移殖其地者已由數十人增至數萬人。這些羣島的產物有玉蜀黍、甘蔗、椰子、煙草、熱帶果物和水產。現日本銳意培植諸島的椰子林和發展糖產。就中安瓜爾（Angau）島富於磷礦，最近磷礦產年值百五十萬圓。這些羣島在經濟上的價值雖不大，然以其間隔於美屬非列賓及夏威夷之間，有軍事上的重要，足倚之為根據地。其中雅普（Jap）一島介於美屬關島與菲

列賓間，可築軍港，且爲海底電線交錯之中樞，在軍事上交通上與美關係至大。當日本接受該地時與美發生爭執，後日美卒訂妥協的條約，仍屬日有。最近日本藉口國聯處理滿洲事件不公，有退出國際聯盟的聲明，德國方面乘勢作要求退還南洋德領羣島的宣傳。但日本聲言諸島爲C式委任統治區域，成爲受任國的構成部分，在法律上決不能放棄代管權。其實這些島爲將來日美戰爭的要地，日本斷無輕易讓出這些海島之理。（參看美國一章及其插圖）

日本與東三省

帝國主義稱爲「第一度生命線」及「朝鮮的延長」的東三省，在排除去俄國的勢力的大部分之後，今且已脫離中國的名義上的宗主權，不顧美國的抗議，在「滿洲國」的假面具之下，卒歸日本所獨占了。關於東三省與中日的關係，以至與國際帝國主義的關係的沿革，及其經濟上的重要，非這裏所能詳述。從政治經濟地理上的觀點看來，東省與朝鮮之間沒有不可越的天然障礙，而又拊俄屬西伯利亞之背，實爲日帝國主義向大陸發展的必爭之地。東省爲亞洲的穀倉，富於煤鐵森林，單是鐵的貯量已超過全中國貯量的三分之二，對於日資本主義之重要如何已可想見。日本根據其用武力逼脅或利誘中國軍閥而訂立的中日條約——尤其是二十一條件——在滿洲取得特殊的地位。這種特殊的權益約略言之，重要者有六項：（一）關東州（旅順大連）的租借；（二）南滿鐵道經營及鐵道守備兵之駐屯；（三）特定鐵道之受託經營，及特定鐵道之合辦敷設和其經營；（四）若干礦山及森林事業的權利讓與；（五）銀行券之發行及流通；（六）南滿之雜居（包括土地商租權，農事經營權等）。日本有此憑藉

，便以關東州爲出發地，以南滿鐵道會社爲幹部，以鐵道計劃爲武器，向滿州以至東蒙（熱河）肆行其經濟和政治的侵略了。茲分別論之。

關東州租借地面積三千四百里，人口百餘萬。一九一五年的廿一條件更把該地的租借年限延長至一九九七年。日本設關東長官和關東軍司令官統治其地。旅順形勢險要，控扼黃渤二海，在軍事上的重要，雖因蘇聯海軍勢力微弱及英德在華北的海軍根據地歸還，而相對上稍減，但仍不失爲日本在國外的海軍根據地，大連商港以東省近年經濟發展及日本的關稅政策（以大連爲自由口岸）之故，貿易發展額，其對貿易占全東省諸港的貿易一半以上，有時且超過天津。中國方面葫蘆島築港的計劃，如得實現，頗足以奪去大連優越的地位。這爲日本占領滿洲的一個藉口。

滿洲的日本移民雖只有二十萬，而朝鮮却有百萬，合占滿洲全人口百分之四。日本驅使韓人到滿洲來，而日人則移殖於朝鮮。日人和韓人既一方面有治外法權，他方面而又有內地雜居，自由取得土地所有權的權利，韓人與中國居民的衝突自所不免，因此韓人客觀上成爲日本侵略滿洲的前驅。間島及延吉琿春一帶中日的爭端及萬寶山事件由是發生。

在九一八事變以前，日本在滿的投資達十五萬萬圓占其對外投資總額百分之五四，日本的投資大部分投於鐵道港灣及其他運輸業，礦業和林業。金融業的投資雖少，而日本在東省的金融上占操縱的地位。日本在滿洲所支配的礦山最重要者爲撫順（煤），煙台（煤），鞍山（鐵），本溪湖（煤鐵），馬家溝（煤），

天寶山（銀）等，單是撫順一年所產煤占中國外資及合辦經營的總產額中的百分之四十。中國的鐵礦有十分之八歸日本的支配，鞍山與本溪湖的鐵產占大部分。滿洲頁岩且可抽煉煤油，對於日本將來亦極重要。日本在滿洲對外貿易中占壓倒的優越的地位（輸出入均占百分之四十左右）自不待說。滿洲的輸出鐵之九九，煤四成輸往日本。農產品中的豆粕可用爲肥料，也爲對日貿易的一重要項目。關東州的鹽，日本用爲化學原料，也屬重要輸入品之一。

關於日本與滿洲鐵道一問題，在以前已略有論述。這裏我們要注意者，就是日本在南滿鐵道經過的地帶內取得附屬地（二七八方公里），在該地帶內日本有行政權。此外沿路日本得駐屯守備兵達一萬六千人。這種特殊權利爲瀋陽事變的禍根。

以上所述爲九一八以前日本對滿洲侵略的概況。現在「滿洲國」既已爲日本一手製成，爲朝鮮之續。在政治方面，日本承認僞國，與之訂立攻守同盟，發政施令實際均出自日本人，日本復派駐滿全權，以統一以前的所謂四頭政治（滿鐵，領事館，關東軍司令官及關東長官）。在經濟方面，借款僞國，與之訂立特利於日本的關稅制度，實施「關門」的政策。最近更趕修吉會路，欲以強力奪取中東路，使滿洲鐵路盡歸日本支配。這樣子，日帝國主義多年的圖謀經已完全實現。滿洲的獨占和積極的殖民地化固爲美國的一大威脅，且爲自東方進攻蘇聯，吞併外蒙的先聲。

與英帝國主

英帝國主義在戰前初爲防俄，繼爲制德，而聯絡日本，與訂英日同盟。歐戰以後，

義的衝突

英日關係一變。日本與英同爲島國，海軍的強大爲帝國主義生存的要件，但同時卽危及英國海上的霸權及其在東方的殖民地。在華府會議中英國因與美妥協，以限制日本的海軍。而且日本在戰後既攘奪英國在中國的市場，山東的占領，危及英國在華北的勢力，山東半島的歸還，也有一部分出自英國的壓迫。近年日本在印度，澳洲和南洋的經濟勢力日漸增加，新加坡的築港主要的是爲防禦日本侵及英的印度洋帝國而起。在這種對立的形勢之下，英日同盟無再續的可能。但是，新近，英美的衝突日趨惡化，日本又以進攻蘇聯和消滅中國赤化的前鋒自任，英日關係略見親善，因此英國對日本的滿洲和華北的侵占加以默許，甚或贊助，而自己則分割中國的西南。

日美的對立

日美爲太平洋霸權競爭的主角，牠們的對立，首在海軍問題上表現。但是對立的主題，日本勢力屢入菲列賓和夏威夷問題，以及移民問題。先從後者說起，日本在美國的移民集中於加州，雖不如在滿洲者之多（一九二二年共有十一萬人），但加州的農地六二三、七五二英畝中却有四五八、〇六五英畝爲日人所有，或爲日人所租佃，或藉其他方法爲日人所支配。加州真可稱爲日本的突尼斯了。自一八八二年以來，加州政府卽有取締日僑之法令，而戰後更爲厲行。這是日本仇美的一個重要的藉口。太平洋的中間島夏威夷的人口，久以日人占多數（一九二九年夏威夷人口三十六萬中，日人占十三萬餘），而在政治上恰屬於美國，且爲美國的重要海軍根據地。菲列賓與日領台灣和委任統治的南洋

諸島接近，日人在菲者雖不很多，但投資和墾植事業却不讓檀島。日人在那裏鼓吹菲列賓獨立，尤顯然別有用意。美國在遠東的根據地離本國太遠，而反逼近日本，且與日本的太平洋的軍事交通的根據地交錯，與美國利害攸關的雅普島又屬日本，故日本在太平洋美屬地的勢力越膨脹，美國的地位便越危險。

自俄國敗於日本以後，美國即代俄而欲與日本爭滿洲，一九〇七年的新民法庫門鐵道問題，一九〇九年的錦瓊鐵道問題，一九一〇年美國務卿諾克斯（Taft）的滿洲鐵道中立的提案，均是美國的滿洲門戶開放的運動的表現。以日俄一致的反對，美國無從插手。一九〇八年美國與日本所締的協定，雖已承認日本在滿的特殊地位，但美國並未放棄其門戶開放的主張，一九一〇年的東三省幣制改革及實業借款協定是其明證。即經過石井藍辛的協定之後，經濟的門戶開放仍為美國在華府會議所堅持的原則。近數年來美國在華的經濟勢力——特別是貿易——既蒸蒸日上，而日美的對立又加緊。日本因趁美國陷於經濟恐慌，不惶西顧，一舉而占領滿洲內蒙，以為在不久將來與美國戰爭的根據地。美國雖忍而未發，甚或暫與之妥協，但日美戰爭的危機已因此而加深。

日蘇的對立

自俄國革命以後，日俄積年對立的根源不獨沒有消除，而且因彼此社會制度之迥異而加深。往日日俄的對立，由於日俄兩國都有獨占東亞大陸的企圖，戰後帝俄覆滅，但日本席卷北亞之雄心未已，而蘇聯實為日本實現此企圖的障礙。日蘇的對立點，從政治地理的觀點縷析言之，約有下列諸端：（一）中東鐵路問題；（二）北洋漁業問題；（三）北庫頁的石油及石炭利權；（四）蘇

領沿海州與日本領土的地理上的近接。

蘇聯在中東鐵路的投資爲四萬五千萬日圓，該路爲聯結西伯利亞和海參威的重要而敏捷的交通路。對於北滿的農產，林產及礦產資源的開發，橫斷北滿的中東鐵道，實爲不可缺少的手段。該路之有支配滿洲的重要性，從十九世紀末期以來，資本主義諸國的中東鐵路爭奪戰，可以想見。在軍事上，該路是偽滿洲國的所謂「治安維持」（消滅義勇軍）的必要的武器。如在日蘇戰爭的場合，日本軍當據大興安嶺山脈以戰，而軍隊及糧食的輸送惟中東路是賴（日本當由敦賀經朝鮮的清津，沿吉會和吉長鐵路及中東路輸送軍隊）。因此種種，日本占領滿洲以後便不惜向蘇聯挑釁，強行霸占中東路了。

蘇領的北洋漁區由韃靼海峽以至伯令海，爲世界三大漁場之一。日本向蘇聯租得該漁區的漁獲區，投資達五千萬圓，在一九二八年以前，日本幾獨占該地的漁獲。自蘇聯五年計劃施行以後，極力促進並改良北洋漁場的經營，漁獲額有急劇的增加，他方面對於日本經營加以限制，日蘇國交會因是發生糾紛。將來的衝突尙仍未已。

一九二五年日蘇邦交恢復後，日本在曾爲牠一度占領的北庫頁獲得八個利權（Concession），現只存石油及石炭的開採權。北庫頁石油對於日本的重要性前已述過，且海軍所用的煤油大部分靠該地供給（7）。其次，北庫頁的石炭儲量達一萬萬噸，易供採掘者也達五千萬噸。然在蘇聯的權利讓與制度之下，日資本家備受掣肘，北庫頁的吞併，仍爲日本帝國主義所不能一日忘者。

蘇領的沿海州與日本只隔一日本海。日本之欲化該海爲「我們的湖水」(Mare nostrum)，猶意大利之於阿得里亞海然。蘇聯的海軍雖弱，然海參威控臨日本海，蘇聯築有重要塞，自日本看來，實爲牠的軍事上的威脅，在日蘇戰爭的場合，敦賀至清津的輸送線，有爲蘇聯切斷的危險。且已成日本囊中物的滿洲的北境，爲蘇聯的西伯利亞所包圍，如蘇聯設置重兵於遠東，則滿洲亦危殆。故爲確保日本海的交通及滿洲的安全計，日本亦有獲得蘇領西伯利亞——尤其是沿海州之必要。一九二〇年日本之出兵西伯利亞及助謝米諾夫建立獨立國於該地，是這種野心的表現，至今日本猶不放棄此企圖。

此外，蘇聯對於中國共產主義運動和朝鮮獨立運動的贊助，外蒙與蘇聯的接近，均足以使日本有戒心。五年計劃實現後蘇聯的經濟的發展，使日本更不能不以蘇聯爲假設敵，積極備戰，並謀早日傾覆之。滿洲的占領也爲日蘇衝突尖銳化所促成。

法國與日本的正面衝突之點較少，但中東路本有法國的債權，中東路之奪取，必然引起日法間的一種糾紛。且法國亦不能忘情滿洲，由三國逼還遼東之舊事可以徵見，日本在滿的關門主義，當爲法國資本家所不滿。德國與日本有爭山東半島之宿仇，而德屬太平洋羣島的一部分在戰後又爲這東方的普魯士所代管，德國至今對此二事猶不能忽然置之，每欲趁機收復。至於中國與日本的關係，除滿洲方面已有詳細的敘述外，餘在中國一章亦已說明。

(一)每一方公里農地的人口密度的各國比較：英——二二六；法——一〇八；德——一八五；意

——三〇五；荷蘭——二七三；比——三九四；日本——九六九。

(2) 一九二七年，日本之在外國者六十七萬人中，亞洲二七五、〇〇〇，歐洲三、〇〇〇，北美一六六、〇〇〇，南美八四、〇〇〇，非洲八五、澳洲一四一、〇〇〇人。

(3) 一九二九年，印度與錫蘭產茶三萬七百萬公斤，占第一位，荷屬東印度七千五百萬公斤，日本與台灣五千萬公斤，中國不詳。

(4) 一九三一年日本所用的原油的數量中，輸入三百零四萬七千石，日本的產出額為一百七十六萬九千石，輸入額約兩倍於日本的生產額。但日本生產額中却有百分之六三是北樺太(庫頁)石油會社的產品。

(5) 日本一九三〇年精銅的產量為七萬九千八百公噸次於美國，智利和加拿大。

(6) 一九二七年世界重要棉紡織業國家的紡錘數的百分比如下：英——三五・〇，美——二二・七，德——六・六，法——五・八，意——三・〇，印度——五・三，日本——三・五，中國——二・一，以上數國合計占世界總數百分之八四。(根據胡佛委員會報告)

(7) 北樺太石油會社所產的油，有百分之九十賣與日本的海軍部，供軍艦之用。

第十一章 美帝國

美國地理條件的優越

美國的天然條件的優越是不容否認的，以位置論，牠介居兩洋之間，東與工業最發達的西歐相望，西面遙臨人口最多的東亞。在機械時代，兩洋不特不足成爲障礙，而且供交通的環練。這種位置實大有助於美國工商業的擴充。美國嘗藉口其特殊的位置，提出「門羅主義」以避免西歐資本主義國家對牠和美洲其他各國的干涉，在現代，美國則東越大西洋，操縱歐洲政治，西越太平洋作經濟政治的侵略。

美國本國已有七百八十萬方公里的幅員，以密士失必河爲骨幹，緊密而不渙散，地理上自成一單位。他方面，地勢氣候均不一致（一），故天產不致流于單調，經濟上自給自足的可能較大。海岸線雖沒有英日那樣灣曲，但良好的港灣也頗多（如舊金山，波斯頓，紐約等）。且河流如網，湖泊浩瀚，國內水道交通也至利便，灌溉之利自不用說。

不過，美國經濟發展之速，最重要的地理上的原因，在於天產的富饒。工業化的基本條件，依存於燃料和重要金屬——鐵銅等，而美國恰是最富於這些原料。從本書上編所述，我們已知一二了。北美洲煤的儲量占世界總額四分之一，而差不多全數都落在美國。一九三〇年美國的石炭產額占世界總產額百分之四十。美國的鐵礦的儲量（二）（可能的）占世界總量的一半，一九三〇年的產額也等於世界總產額的

百分之四十。且世界的大鐵礦，如巴西，古巴，紐芬蘭所有，又隣近美國，將來可供美國的利用。煤油儲量(3)雖只居世界總量百分之十二，沒有蘇聯之多，但南美中各地的煤油田都可歸其掌握。至其產額則常占世界總額百分之六十至七十。煤油的豐富及煤油工業的膨脹實爲美國繁榮及帝國主義擴充的一個重要的因素。其他金屬的儲藏也至富，銅的生產居世界第一，約等於世界總額十分之五六。金的生產僅次於南非，銀的生產僅次於墨西哥。鉛，鋁，鋅的生產均甲於世界。水力也至豐富，估計約有三千五百萬匹馬力，國內之尼亞加拉瀑布水力，稱世界最大。木材也多，鄰近的加拿大木材可資利用。

煤田位於東北適與鐵礦區域相近，使這地帶很快就工業化；而這地帶與歐洲交通又便：這兩點對於美國工商業發展至爲重要。這地帶西去，沿密士失必河上流，爲美國產麥區，供給世界以四分之一的小麥。更西則爲畜牧區，該地帶的富產不特供給全美以肉食，而且供給到國外市場。南方各州氣候已入於半熱帶，最適宜於種棉，世界的棉花有一半以上由這裏出產。太平洋南岸爲產果區，西北極端爲森林區。如是，美國所需的重要工業原料，幾盡可由本國供給而有餘。甘蔗與咖啡誠非美國本國所能生產，但其重要產地之古巴和巴西均隣近美國，且在美國的直接支配或影響之下。最稱遺憾者就是加里和樹膠之缺乏，前者爲德法所獨占，後者的重要產地幾盡屬英國所支配。不過，本國的重要資源之儘足自給，仍不足以使美國不向外國作原料獨占的競爭，閱後便明。

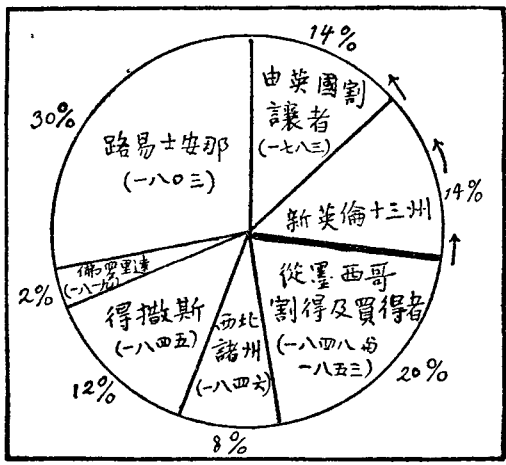
本國領土

美國是一個聯邦的共和國。展開美國的地圖，美國的疆界整然如刀割，而國內各

的擴張

邦的分劃更整齊如方塊。但是美國的領土是逐漸擴充而來的。在美國作獨立鬥爭的時候

第十七年內美國領土的擴張 第十二圖



斯州)，或小如中國之一縣（如長島）。

美國之向西發展及領土擴充，是與鐵路的敷略有密切的關係，前已敘及（參閱上篇第四章）。各州的交通是有賴於太平洋鐵道和牠的支線。由大西洋岸至太平洋岸，五晝夜可達。

人口與移

現在美國的人口已達一萬二千餘萬，僅次於中國，印度和蘇聯。密度為每方公里十

漸向密士失必河以西發展，一八〇三年購路易士安那於法，一八一九年購佛魯里達於西班牙，一八四五年獲得德撒斯，一八四六年得西北諸州，翌二年與墨西哥戰，奪得新墨西哥，加里福尼亞，然後美國的版圖始及為太平洋岸。一八五三年又與墨戰，再割其領土。自一七八三年至一八五三年間每日增加領土二百六十方公里（參閱第二十一圖）。今日的版圖占世界陸地百分之七，當歐洲四分之一，只有蘇聯，加拿大和中國的面積比牠大過。內分一區（哥林比亞區）四十八州，州之大者有如昔日之奧匈帝國（得撒

民問題

六人，遠遜西歐諸國。人口增加的速率頗高，從下表可知：

一八〇〇年	五、三〇八、四八三
一八五〇年	二三、一九一、八七六
一九〇〇年	七七、二五六、六三〇
一九三〇年	一二三、七五五、〇四六

一百三十年內，美國的人口增加二十四倍，不過，我們都已知，美國人口的劇增，不是由於生殖率之特別高和死亡率之特別低；而是由於移民入居美國者之多。從一八二〇年至一九二一年，入居美國者達三千餘萬人（4），歐戰以前每年移民入居美國之數常達二百萬，即在一九一四年也有一百二十萬。據一九二〇年的戶口調查，全人口的百分之十三是生於外國。移殖美國的人有四分之三是從英國，愛爾蘭，德國，意大利和俄國來。猶太，日本人也不少。近年則移入波蘭，捷克和東歐人頗多。單是在紐約一城，波蘭人比在波京華莎為多，愛爾蘭人比在都伯林（愛爾蘭京城）為多，西比利人比柏勒摩（*Baltimore*）西比利的首府為多。美國之為人種的大洪爐由此可見。這些移民多半是年富力強，供給美國以優越的勞動力，為促成美國經濟發展的一個重要因素。移民以競賣其勞動力之故，愈後來者其勞動力愈賤。大戰期間，移殖的川流差不多窒息了，戰後（一九二一年），美國更藉口墾地之缺乏和人種混淆之防止，頒布移民法，定每年入境移民之數不得過一九一〇年之數的百分三，以後續有更嚴格的取締，對於黃色

人種尤有特殊之限制，因此引起日本的反感。

除了移民入境一因素以外，黑奴之「輸入」也為美國人口急劇增加的原因，後段加以說明。

美國的民族問題

美國誠然是一個人種的展覽會，但是白色人種仍占支配的多數，（在九千四百萬以上），其中之屬於英美苗裔者（即所謂 *Yellows*）又達六千萬。這些白色人種多數集中於東北的工業區域及加里福尼亞州。即非英美系的居民，也幾全說英語，用外國語言者只占居民總數百分之十五（5），美國雖號為民主的典型國家，而種族的待遇至不平等。黃種人在美之受歧視，固為我們所習知的事。土著的印第安人，在近二三百年內，以白人的壓迫，行將滅絕，現只存二十萬人，避居於所謂「保留區」內（6），營原始的生活。十八九世紀間，南部諸州為種棉而自非洲輸入大批的黑人，蓄為奴隸。經過所謂「放奴」的南北戰爭之後，黑人在政治和經濟上仍受不平等的待遇（如選舉權之剝奪）。即至現在，在社會上白人仍不屑為伍，地位殆同中國的賤氓，印度的首陀羅等級。不像紅人那樣，這些黑種居民絕對上是增加的。現有的人數達一千萬以上，占全人口的十分一。黑人集中於南部的農業省分，占東南諸州的人口總數之百分之四十，在密士失必州和南加羅連那州，居民的大半數為黑人。這些黑人或為半佃農，甚或形同半農奴，負債而依存於大地主。在大戰和戰後的繁榮時期，黑人由南方跑到北部的工業區來，充當工資勞動者，現在黑人的工業勞動者已有百五十萬。將來美國黑人以至非洲黑人的澈底解放，都有賴於這新興的黑種勞動階級呢。

人口在經濟
上的分配

在十九世紀以前，美國仍不能算是一個工業的國家，現在農業雖還頗占重要，但工業之處於支配地位已很顯然。從人口的分配可以看見。下表指出城市和農村的人口比例的變化（百分比）：

年 分	城市人口	農村人口
一九〇〇	四〇、六	五九、四
一九一〇	四五、八	五四、二
一九二〇	五一、四	四八、六

人口之向城市集中，雖不如英國之甚，然已非德法所能比。據一九二〇年的統計，美國的城市有二十五萬人以上者共有二十五個（一九一〇年只有十九個）住民數為二千一百萬人，占全國人口約五分之一，有十萬至二十五萬人口者共四十三個（一九一〇年只有三十一個），住民有六百五十萬。兩項併作一起算，有十萬人以上的城市的人口約占全國人口的四分一了。城市人口增加之速，由芝加哥城之例更可看見。一八六〇年的時候，芝城居民不及十一萬人，至一九三〇年增加至三百三十萬人，七十年之間增加三十倍。一九一〇至一九二〇年間，全人口增加一千三百萬，而城市人口占一千一百萬。

以職業的分配論，一九二〇年的四千多萬有業的人口，有二千一百萬人從事於工，商，礦和運輸業，而從事農業者不及一千一百萬。

農業概況

美國的氣候土地都適宜於農產，美國自然是一個主要的農業國家。牠之已由農業國進為工業國，誠然由各種統計均可證明，但牠的農業在本國經濟和世界經濟上還占很重要的地位。美國不像西歐那樣地狹人稠，農業發展的機會較多。自一八六〇年至現在，美國的殖邊運動已告終結，全國的可耕的土地幾全已有主。自那年以後美國的農業發展極速。歐戰的刺戟，使美國的農地增加，生產異常的膨脹。然戰後不久便見農業的疲敝和生產之過剩。最近以世界經濟恐慌之來臨及英帝國的關稅政策之競爭，更見蕭條。

美國的農業完全是資本主義化的農業，為市場——特別是國內市場——而生產。自一八六〇年以後，漸見新農業機器的應用和科學耕作的發展。因為耕作地面之廣和勞動者薪資之昂，機器化電汽化的進程頗速。因為同樣原因，粗放的耕作較集約經營為有利，每農夫的生產力很高，而每畝的生產力尙遠在西歐國家之下。

不像歐洲國家那樣，美國的土地制度是所謂「大農」(Large)制度，而沒有封建的殘餘。五十英畝至五百英畝的農莊占最多數，大農莊及大佃農均有增加的趨勢。農場面積以西方為大，東去則漸小。

美國農產品之重要者首推棉花，美棉產額常占世界總額的三分之二，植物產價值，棉花居其半。但是美國的棉花消費額只占世界總額的四分之一，故大部分須以國外為市場，因之，棉花出口價值亦列第一位。穀類和畜產雖比戰前進步，但已遜於戰時。玉蜀黍的產額占世界第一。小麥產額僅次於蘇聯，但

輸出還沒有加拿大和阿根廷多。菸葉，甜菜和米的出產俱見進步，菸葉產額等於世界總額四分之一，兩倍於歐洲。美國的牛品質甚佳，以製肉業的發達——芝加哥城為製肉業的中心——豬的牧養頗占重要。世界畜豬之國首推美國，約占世界三分之一。羊的畜養差不多完全是為取羊毛，但其所煤尚不足供美國需要的三分之二。

美國的森林地占全國面積五分之一。木材種類以硬木松木為大宗。森林之富雖僅次於蘇聯及加拿大，但因林木砍伐將半，快有缺乏之虞，而鄰國加拿大的森林，却可楚材晉用。

工業的特徵

美國工業發展的物質的基礎雖很具備，然工業化的發展，自南北戰爭以後才顯見，至西班牙戰爭時期，工業化的行程已告成熟；至大戰前夜，美國已可與英德相比；經過大戰的刺戟，美國工業進步，登峯造極，遠出英國之上。綜其工業的現狀，有數點可述：

一為企業之集中。只占企業全數百分之五、六的工場，所雇用的工人竟等於工人全數百分之五六、八（一九二五年統計）。獨占資本主義在美國特別發達。美國之有托拉斯始於一八八二年的美孚煤油托拉斯，一八九七年便有八十二個托拉斯，共有資本十萬萬元以上，到一九〇三年增到二三個，資本在六十萬萬元以上。雖有「反托拉斯」的法令，也不能阻此趨勢，戰後，企業的合併運動因國際間競爭之烈而更擴大。工業如鋼鐵，銅業，鉛業，煤油，棉織，汽車，化學，電汽，製肉，鐵道，都集中於幾個或一個托拉斯手裏。就中摩根和洛克弗勒二系在美國經濟上尤握有獨占的支配權，牠們不獨支配金融及

多種的產業，且其支配權是世界的。摩根系的美國鋼鐵公司有資本十四萬萬美元，這公司擁有礦和各種鋼鐵製造的工場，握有鐵路和商船。

二爲生產力之進步：美國生產方法的進步，約有數端，例如機器之廣爲應用（一九二五年所用的原動力約等於一八九九年的三倍半，一個勞動者所使用的原動力增加一倍）；大規模的生產和生產的標準化，發動力之電汽化；特殊加緊工人勞動的協作制度（如 *Conveyor System* 等）。生產方法進步的自然結果，便是生產力增加——產額加多，而工人的數目絕對減少。近年厲行產業合理化，更使人感到所謂「第二次產業革命」之來臨。但是在資本主義制度之下，生產力的進步益使資本主義本身的矛盾暴露，一方面工業資本的利潤銳增（7），他方面生產過剩，失業人數增加，而經濟恐慌遂不可避免，「永遠的繁榮」終於露出破綻來了。

以生產價值論，美國工業之最要者推糧食工業製肉，製麵等），次則爲機器工業（包括運輸具之製造）紡織工業，鋼鐵工業等。近年以來，煤工業及其他重工業漸次不振，新興的工業如自動車，化學，通信等工業漸見抬頭。

美國鋼鐵工業集中於東北部，規模特別宏大，產額不特占世界第一，而且比起和牠競爭的英法德三國合起來的產額還多許多（8）。但美國的鋼鐵產品差不多全供國內需用，國外則以日本爲第一重要銷場。

美國的紡織工業中最重要者爲棉織工業，羊毛紡錘只有五百萬，絲業紡錘三百萬，而棉紡錘在二千萬以上。但以絲織業論，美國亦算最發達的國家，新英倫和中部大西洋諸州爲毛絲紡織業的中心。自十九世紀末葉以後，棉織業漸次發展於南方產棉諸州，故現在美國工業中心幾有南移之勢。不過美國棉業尙瞠乎英國之後。棉貨之輸出者不及其產額十分之一，遠不如英國。

美國的機械工業之發達雖爲時較晚，但現在世界的機械的生產和應用當首推美國了。機械製造業萃於密士失必河流域和大湖一帶。美國的機器製造與英德有不同之點，便是牠所造的機器，量多而且標準化，至於複雜精細的機器製造却還不如西歐。美國機械的輸出頗占重要。標準化的縫紉機器以外爲打字機，自行車，鐘表，農業機器，汽車，紡織機器等。就中農業機器美國最爲廣用，且銳意擴充其輸出。汽車工業是有世界的重要，而且很顯出美國工業發展之可驚。這工業在美國的歷史不過三十餘年，然在歐戰前突然膨脹，車輛產額在近年嘗達到年五百萬輛，佔世界總額十分之八九，雇用工人達四十萬，產品價值四十萬萬美元。汽車工業的中心爲底特律(Detroit)，克里夫蘭(Cleveland)紐約等地，底特律爲福特公司的城，尤有名。美國國內的汽車消用額頗大，平均差不多每五人便有一汽車。其所出品自然幾全售於本國，不像英法的汽車工業那樣，倚賴國外的市場。但年來生產過剩，除縮小生產外，不得不謀國外市場之擴充。世界經濟恐慌對於汽車工業尤有重大的打擊（一九三〇年的產額比前一年少百分之三十八）。銷美製汽車最多者爲澳洲，阿根廷，巴西，加拿大諸國。

美國的交通

鐵道對於美國的開闢及繁榮之重要前已述及。美國鐵道長度三八八、七八一公里，占世界鐵道全長十分之三。但以密度計則不及比，英，德諸國。東北部及大湖地方較為稠密。自大西洋至太平洋的鐵道橫斷線有五條，以紐約，紐俄爾連斯，西雅圖，舊金山為起止點。美國鐵道不像德日那樣，由國家經營，而大部分（約百分之八十五）是由三十個私人公司所支配——特別是為洛克弗勒和摩根財團所操縱。

在大戰之前，美國商船噸數占世界第三位，次於英德，戰後頗見擴充（約增加三倍），幾可與英國相抗衡，太平洋及巴拿馬運河間尤為美國商船的活動範圍。現有商船共一千三百六十餘萬噸。

國外貿易

說到美國對外貿易發展的傾向，有四點要注意：第一，美國對外貿易發展的速率是很大的，二十世紀以前，對外貿易的總額不過二十萬萬元，至歐戰期間漲到六七倍。現在雖稍減，然猶四五倍於十九世紀末年。近年美國的對外貿易額已可與英國相頡頏，有時且駕乎其上（9）。第二，美國是一個出超國，歐戰期間及戰後一二年，美國輸出額銳增，價格飛漲，故出超值最多，近年資本輸出代貨物輸出而增加，故出超額減少。最近以經濟恐慌之故，且見入超（一九二九年）。第三，近年來美國對外貿易趨勢之最足注意者，還在其性質之變更。在十九世紀末年和二十世紀初期，美國是一個未製原料和食料的輸出者，工業製造品的輸入者。漸漸輸入較多的原料，輸出較多的製造品了。戰後的美國已成為一個製造品輸出國，像英德那樣（10）。第四，為地域分配上的推移——由歐洲而轉

移到加拿大，拉丁美洲和遠東去。在戰前的數年，美國對歐洲的貿易額，猶占其總額的一半以上，以後逐漸減少。在他方面，對加拿大，拉丁美洲和亞洲的貿易却大見增加，輸入尤見膨脹，就中加拿大為美國最大的主顧，同時又是最大的供給者。茲將戰前戰後美國輸出入貿易的地域分配列表如下(百分比)：

輸 出

一九一〇——一九

一九二五

一九二八

歐 洲	六〇、二	五一、一	四四、六
加 拿 大	一四、三	一二、九	一七、四
拉 丁 美 洲	二二、四	一七、三	一六、五
亞 洲	五、四	九、六	一一、三
其 他	六、七	九、一	九、二
輸 入			

歐 洲	四六、八	二七、六	二八、六
加 拿 大	六、六	一〇、二	一一、四
拉 丁 美 洲	二四、二	二三、二	二三、六
亞 洲	一四、五	二九、五	二六、七

其他

七、九

九、五

九、七

輸出的產品以原棉爲最大宗，輸於西歐及東亞市場；次爲煤油，市場遍於世界；再次爲機器，最近躍居首位，加拿大日本爲重要主顧，就中農業機械，蘇聯，法國和阿根廷買入最多；麥及麵粉則以英國，南美北部及遠東爲重要市場；銅多輸於西歐；肉類的最大市場也是英國。

入口項中，生絲價值最巨，由日本中國輸入；橡皮，金屬品，咖啡，茶，糖等次之；橡皮由東印度輸入，蔗糖來自古巴，菲立賓和西印度，咖啡來自巴西，委內瑞拉，哥倫比亞。

美國的殖民地

美國帝國主義之出現爲時較晚，牠雖於一八六七年便購得阿拉斯加，但美國之加入殖民地爭奪的漩渦裏，實始自一八九九年的美西戰爭。那一年牠取得保護古巴之權，合併波多力哥，以統制中美，同時又取得菲列賓、夏威夷和孤庵島，以立足於太平洋。後陸續取得薩摩亞羣島（一九〇〇年），巴拿馬河地帶（一九〇四）及威貞島（Virgin Islands）（一九一七）。戰後在領土上却無所得。合計起來，美國的殖民地面積共有一、八五四、六八五方公里，人口一千四百萬。

阿拉斯加位於加拿大的西北隅，面積一百五十萬方公里，美國以七百二十萬美元向俄國購來。氣候雖苦寒，而富於森林，金銅，煤油，水產及皮貨。即在金礦並開闢以前，其輸出值已超出該地之賣價之上。當採金業盛時，萬人以上的城市茁起。一八九〇年時，人口只有三萬餘人，今則增至五萬餘。輸出值年達六七千萬元，以水產爲最大宗。阿拉斯加的經濟價值，誠然還不很大，然一方面該地毗連加拿大

，爲進一步占領加拿大的階梯；他方面阿拉斯加與亞洲蘇聯只隔一白令海峽，美人會有在白令海峽築地道，俾亞洲美洲可以有鐵道相通的計劃。

在美國的殖民地中，菲列賓最爲重要。當美戰西爭那年，美國僞爲贊助菲人獨立運動，而據爲己有，償西班牙二千萬元，以塞西班牙人之口，菲列賓羣島面積二十九萬六千公里，人口一千二百萬。有六百餘萬公頃未耕的沃土，六萬五千方英里的森林，盛產甘蔗，烟草，和其他熱帶植物，大可供美國資本主義的榨取。近年貿易總額年達六萬萬菲幣（約十二萬萬馬克），在輸入出貿易方面，美國均占其大半。尤有一事要注意者，菲列賓的位置，當南太平洋航路的衝要，爲侵略遠東的一個好根據地。美國已築軍港於馬尼拉，爲將來遠東戰爭之用。在占領菲島以後，美國會有不日許菲人獨立之約。一九一六年時，美國宣言一俟菲島有穩定的政府，即交還菲人以政權，但至今終未踐言（口）。

波多力哥的產業雖遜於古巴和菲列賓，但也產蔗糖，咖啡，烟草之屬，可補充美國的需要。威貞羣島是加里比海的鎖鑰，控制中美和兩洋的重要地。一九〇三年，美國煽動巴拿馬脫離哥倫比亞而獨立，以二千五百萬美金與哥林比亞，取得運河的開關權和運河地帶（廣七十公里）。巴拿馬運河之開鑿，不特使航路縮短，加里比海國家成爲投資的新中心，而且使美國在中美南美的霸業完成，對遠東的侵略得一捷徑。

夏威夷羣島爲美國至亞洲和澳洲的半路島，且同時是頭等的海軍根據，美國已在珠港築有軍港，以

防備日本。島內富於芭蕉，波羅密，甘蔗，咖啡等熱帶植物及米。每年貿易額也達二萬萬美元，為美國所獨占。他如南太平洋的孤庵，薩姆亞，都可為海軍的根據地，與菲列賓同為美國侵略遠東，脅制日本的營站。

美國勢力範圍

美國的殖民地雖不及如英法之大，然牠的勢力範圍却不見得比英法小，而且正一天一天以英國為犧牲而膨脹起來，美國的侵略政策的基調，隨時不同。當美國資本主義羽毛未豐的時候，倡「門羅主義」，以防阻西歐資本主義國家之染指中美和南美。然自美西戰爭以後，帝國主義已有根據地，「美洲人的美洲」的「門羅主義」，固事實上已解釋為「美國人的美洲」了，他方面美國更提出「門戶開放」「機會均等」的口號（即所謂約翰海（John Hay）原則），以進行美洲以外——尤其是遠東——的侵略。歐戰以後，美國從前對歐洲政治冷淡的態度，變而為積極的干涉的政策。除拉丁美洲之外，美國勢力範圍，在英帝國內則有加拿大（甚或澳洲），在歐洲則有德國，在遠東則有中國，在近東則有波斯，敘利亞和土耳其，在非洲則有黎比里亞和摩洛哥。美國勢力範圍之取得，或由於「和平的」經濟透入——金元外交，如加拿大，南美的ABC國家，德國，中國之例；或由於政治手腕之運用，如煽動墨西哥，秘魯革命，助巴拿馬獨立之例；或由於武裝的干涉，如對於聖多明各，海地，尼加拉瓜之例。經濟透入的結果，使對方成為美國的經濟殖民地，後兩種手段的運用，日使對方失去自主權（古巴，尼加拉瓜，巴拿馬），甚而淪為美國的保護國，（聖多明各和海地）。

關於加拿大與美國的關係，在英帝國一章將有論述，至於拉丁美洲的形勢，另有專章加以探討，其他的美國勢力範圍的現況亦散見各章。茲轉而述美國的「金元外交」和太平洋中的美國的形勢。

金元外交

美國在歐戰以前還須倚賴外國的資本，在一九一七年尚為負債國。歐戰期間，美國工業膨脹，輸出增加和資本積累的結果，使牠變成世界最富的國家。據一九二五年的統計(12)美國的國富達二千四百萬萬美元，三倍於英國有奇。世界的黃金既集中在美國，資本有過剩之患，而英國在戰後對海外投資取制限政策，於是美資的輸出大增，一躍成為世界最大的債權國。截至一九三一年初，美國的對外投資的地域的分配，表列如下(單位千美元)：

地 別	投 資 額
歐 洲	一二、四六〇、六一七
加 拿 大	四、四三六、〇一一
南 美	三、〇一三、九三五
中 美	二、九八五、一三五
澳 洲	九九五、〇五一
其 他	四九〇、七九〇
合 計	二四、三九〇、三三九

世界各國的大半爲美國的債務國，而歐洲列國差不多全部都是美國的債務國。美國的投資的種類分爲政治投資與企業投資二種。歐洲的投資多爲前者，如戰債，道威斯計劃借款，貨幣安定的借款，戰債一項已占對歐債權的大半（13）。對加拿大及拉丁美洲的投資多爲後者，以資源獨占及工業之統制爲目的，就中古巴的蔗園，中美的煤油田尤爲美國的企業投資的最活動的場所（參看拉丁美洲一章及其插圖）。

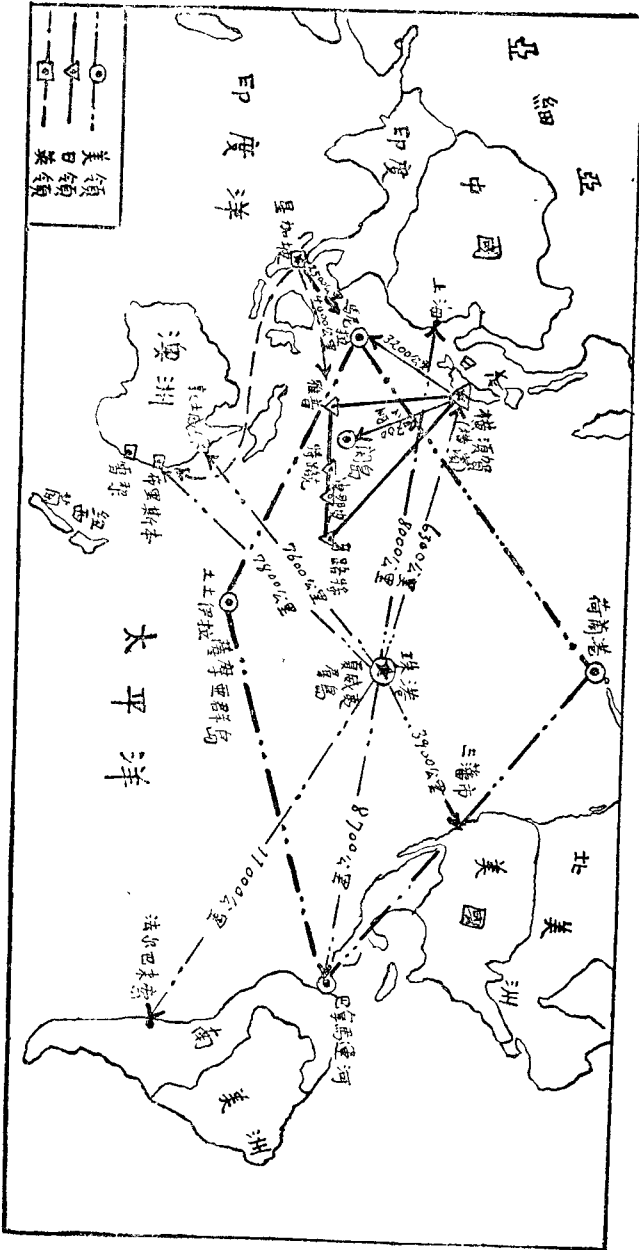
美國在太平洋的形勢

像英帝國之於印度洋那樣，美帝國至現在仍以加里比海爲中心，而聯絡兩洋的巴拿馬運河實爲美帝國向外活動的樞紐。現在巴拿馬運河周圍的中美六國，及控制加里比海的大安提島（古巴和聖多明各）及小安提爾羣島在政治和經濟上都已爲美國所支配，雖尙有英國的屬地（如牙買加，百慕大，的林尼達等）聳入其間已足無慮。加里比海已可稱爲美國的內地海了。但是美國的着眼點，是不局限於此一隅的；高瞻遠矚，還在於太平洋霸權之樹立。

在歐戰以前，美國的目光誠然時而向東，時而向西。但美帝國主義者的實在的利益實在於太平洋。當巴拿馬運河引開開典禮之日，美總統威爾遜的演說，已謂「人類的歷史今已闢一新紀元，太平洋的時代來臨了」，其實這即是說，美國在太平洋的霸權的樹立已有可能了。誠然，美國在太平洋的四周已有牠的軍事根據地，北端有阿留西安羣島（A'nten Islands）的荷蘭港（Dutch Harbour）（在阿拉斯加附近），西有非立賓的馬尼拉港，南有薩姆亞羣島的土土伊拉港，東有巴拿馬運河的要塞，成一四邊形，橫置太平洋間，而夏威夷的珠港恰爲此四邊形的中心（參閱第二十二圖）。巴拿馬運河之開通，更使太平洋與美

國經濟政治的重心的東部緊相聯絡，美國不須在兩洋各置特殊的大艦隊，太平洋之經略易於為力。但是太平洋中的國度，除中國外，均已主，而中國資原豐富，人口稠密，又最適合美國的原料掠奪和市場

勢形的洋平太在國美 圖二十二第



擴充的需要。不過，恰在美國開始其帝國主義的侵略之年，歐洲列強和日本已在中國認定了勢力範圍，爲瓜分的準備，所以在庚子和約之年，美國即提出機會均等，門戶開放的原則，以與歐洲列強，尤其是日本爭中國的支配權，美日的衝突自不可免，美國雖曾於華盛頓會議中使日本屈服（在海軍問題及山東問題上），然而美國之於太平洋西岸究有鞭長莫及之勢，在那裏的屬地轉與日逼近，爲所威脅，在軍事地理上實遜一籌，而在外交上又患孤立；故時而對日本取強硬態度，時而與之妥協。日本之占領滿洲，進攻華北，恰當美國經濟恐慌，歐美對立尖銳化的時候，美國更不敢輕於一戰，而讓日本爲所欲爲。不過，美國在中國的經濟透入已有相當的成功。美國的教士，文化事業和慈善事業，任美國的商品和資本導乎先路。美國對華貿易，今已駕乎英日之上，投資雖還不多，但其可能性之大，已由最近的棉麥借款可窺見一斑了。

美歐的對立

門羅主義是美國排斥歐洲列強的武器，一八八九年發起的汎美同盟，顯然是以美國爲盟主與歐洲列強對立的組織，如希臘時代達羅斯同盟(Delian League)之於雅典那樣。

戰後美國的經濟霸權既已確立，歐洲國家幾盡淪爲美國的債務國，對美的經濟倚賴愈深。由是美國在歐洲以至世界的政治上躍而爲操縱者。由凡爾賽和約，華盛頓會議，道威斯計劃，楊格計劃，不戰條約，歷次的軍縮會議，以至最近的世界經濟會議，都可以徵見美國在歐洲以至世界政治上的支配的地位，同時美歐的對立也流露出來。美國以保持歐洲列強的均勢爲有利，而他方面藉其金元之力，化歐洲爲牠

的勢力範圍。故不主張極力削弱德國（這一點與英國相同，故共同阻止法國占領萊茵河地帶），而轉助德國經濟復興（當然也是爲戰債起見），并同時化德國爲美的附庸。威爾遜總統的「民族自決」的原則也是分裂歐洲的一種手段。歐洲與美國對立，戰債問題，當然爲一最重要原因，也是美國要挾歐洲之最重要的武器。在軍縮問題方面，美國至今不能與歐洲列強成立妥協，英法於此且常聯合以抗美（如一九二八年的英法海軍協定）。最近在遠東（中國）問題上，歐洲的帝國主義者均袒日本，甚或與以實質的贊助，即英法主持下的國際聯盟亦作有利於日本的處置。美歐在經濟方面之衝突，更有多端。美國的獨占資本與歐洲的獨占資本之對立（如美孚系煤油集團與英荷的殼牌煤油集團，美國鋼鐵公司與歐陸鋼鐵加特爾，美國銅托拉斯與歐洲製銅托拉斯等等之對立，他如在汽車，化學，電汽等工業歐美的市場競爭同樣的激烈），美歐間的關稅牆之高築，尤使美歐間的利益有同水火。誠然，對於革命及蘇聯的態度，歐美是無二致的，但歐洲帝國主義者爲自己的利益起見，對於美國的咄咄逼人之勢，無時不思反抗。國際聯盟本爲美國所發起，而美國反不參加，今爲英法所操縱。拉丁美洲諸國本爲會員，但其爭端多轉就汎美聯盟或美國解決。法國以國聯仍爲一散漫的組織，因有歐洲聯邦的建議，與汎美聯盟針鋒相對。自美國的「永遠繁榮」的經濟大露破綻以後，歐洲對美的反抗愈形露骨，戰債之拒付是其一端，最近「四強公約」之成立更是歐洲聯邦的一形相。

歐洲國家間與美國衝突最利害者當然爲英國。除上述的原因之外，英美世界霸權之角逐實爲主因。

美國之到處制勝英國，有許多事實可以證明。例如(1)在加拿大的美國資本已把英資急速不斷地驅逐；(2)在中美的英國資本幾已盡為美國所逐，在南美國家中，英國勢力可與美國抗衡者只有阿根廷智利兩國。(3)在遠東及中國市場上英國之退却；(4)在波斯及小亞細亞的英國煤油利權逼須分割與美國。(5)美國資本和商品侵入澳洲和印度。不過，自英鎊跌價以後，英國商品在世界市場上的競爭力加強，美國的輸出貿易為之縮減，故英美的衝突更為利害。

(1) 以地勢論，東西岸有狹長的阿柏拉幾與科爾忒勒(Cordillera)等山脈，南北間大平原，南北風都可以直吹進去，寒熱的傳播至快，故天氣變化很速。各地氣候不一致，而沒有極寒酷暑。東南以有大西洋和墨西哥灣的貿易風之故，雨量頗多；西去則雨量漸少，落機山與加斯塔山之間，簡直乾燥到像沙漠一樣，但以利水工程之助，該地已成爲沃土。

(2) 世界鐵礦可能的貯量爲一六七、六六三百萬噸，而美國占八三、八七二百萬噸(據Geog. an. hisch. statistische Tabellen 1932)。

(3) 關於美國煤油的貯量及分布請參閱本書上篇第六章。

(4) 據 R. Hennig 的 Geopolitik 183頁，美國自一八二一年至一九二七年，移民入境之數如下：

一八二一——三〇 一四三、四三九 一八七一——八〇 二、八二二、一九一

一八三一——四〇 五九九、一二五 一八八一——九〇 五、二四六、六一三
 一八四一——五〇 一、七二三、二五一 一八九一——一九〇〇 三、八四四、四二〇
 一八五一——六〇 二、五八九、二二四 一九〇〇——一〇 八、七九六、三八六
 一八六一——七〇 二、三二三、八二四 一九二〇——二七 三、二三九、八二九

前世紀九十年代及最近數年移民數目之驟縮均因移民限制法令之故。

(5) 最不肯放棄本國語言者爲斯拉夫及匈牙利的移民。

(6) 一九〇〇年印第安人的保留區共有面積三一五、一〇〇方公里，一九一九年減至一四三、六六四方公里，今當更日蹙。

(7) 由一九一三年至一九二五年，美國的企業者利潤由八兆美元增至十六兆，增加兩倍有奇（據胡佛的 *Recent Economic Changes 1929*、七六七頁）

(8) 例如一九二九年，美國的粗鋼的產額爲五七、三二九、〇〇〇噸，而英法德三國的產額合計也不過三七、七二二、〇〇〇噸。

(9) 在輸出貿易上，美國已超過英國多年（最近却見退縮），即以貿易總額，一九二九年的美國亦在英國之上。

(10) 輸出貿易中各類產物的百分比如下：

類 別	一九一三	一九二七——二八
未製原料	三〇、四八	二四、六〇
未製食料	七、四九	七、七〇
已製食料	一三、二三	九、六〇
半製造品	一六、八三	一五、〇〇
完成製品	三一、九七	四三、二〇

(11) 一九二七年美國國會對於菲列賓的獨立曾有部分的實踐一九一六年之約的決議，但為哥列治總統所否決。最近美國國會也有同樣的決議，也為胡佛總統所反對，美國會這種決議當然只是對菲列賓的一種欺騙手段。

(12) 關於美國國富的估計，有許多不同的數目，此根據 *Handwörterbuch der Staatswissenschaften* IV Anfl. Bd. 8 七六八及七八四頁。

(13) *Varga* 的經濟年報，協約國欠美國的戰債現為六、八七八百萬美元，英國最多，次為法國，意大利，比利時。

第十三章 英帝國

第一節 大不列顛

英國霸權的
地理條件

在近年世界經濟恐慌中，英國資本主義的衰退最顯而易見。十八，九世紀間在世界市場上最大的帝國，在國際政治舞臺上還是最主要的角色之一。我們要知道英國的政治和經濟的霸權怎樣興起，和怎樣零落，英國的自然條件的研究，可以給我們以一種解釋。

(一)位置 大不列顛(英倫、威爾士及蘇格蘭合稱)與其姊妹島愛爾蘭，位於歐洲的西北隅，是歐洲在大西洋的最前站，為歐洲大陸與洋海間的門限。大不列顛的經濟上和軍事上的優越，已為地理學者及政治學者所艷稱。但是，在古代和中古初期，英國以僻處一隅，離那時的文化中心——地中海——太遠之故，反遠比希臘法意諸地為落後。島國的位置雖云足以保障國內安全的發展，然大不列顛以太逼近歐洲之故，反致不絕有大陸的民族(如羅馬人，諾曼族等)侵入其間。至漢薩城市興起，北海和波羅的海漸成為商業的航政的時代，英國才有貿易的可言，然猶無關輕重。直至新航路和新大陸發見以後，而世界的形勢一變，西歐成為國際政治經濟的中心，而英國地理位置之有利始顯露出來。第一，英國橫在西歐的門戶之前，適與西歐的萊茵和易北兩重要河流相對。(參看日本一章及其插圖)『像臥在大廈的門限上

的一條看門的狗，或一所在大城的繁盛的郊外的通衢上的百貨店那樣——這有幾分是英國在北海中的位置。』〔一〕

第二，英國適當大西洋通北海和波羅的海之衝，而與美國的距離比歐洲任何國家都近，從中歐和東歐到大洋的貿易和行旅，必須經過英國。故一入洋海時代，英國的商業顯見優勢，因商業的發達而刺戟到工業革命的最先發生。他方面，島國孤立的位置，到這時得有相當的海軍力量的保護，便可以不畏歐洲的國家的侵擾（如拿破侖時代，英國獨不受蹂躪之例），也成爲經濟發展的有利的條件。

（二）海岸 大不列顛島海岸線長而繞曲如齒，往往深入內地數百哩，故港灣半島至多，島內沒有離海一百二十公里的地方。各河口每有良港，（例如泰晤士河口的倫敦，克列得河(Firth of Clyde)的格拉斯哥，恒比爾河(Humber)口的赫爾(Hull)港，麥爾西河(Mersey)口的利物浦海港），沿海島嶼頗多。這均足以有助於英國航海及工商業的發達。

（三）氣候 大不列顛的緯度在北緯五十至六十度間，然以位於海濱，氣候直接受大西洋的氣流所影響，而帶海洋性。西南風帶來的墨西哥灣暖流，使英國的冬季不大寒冷，而溫度至高〔2〕。夏天的西北風帶來較高緯度的爽氣，使不至熱氣薰蒸。土壤爲沼澤性，雖不宜於穀類的種植，然與溫和潮濕的氣候結合起來，却極利於畜牧。島內終年草綠，實一天然的畜牧之場，牧羊尤宜。爲英國資本主義的出發點的羊毛工業發達之早，與這種地理條件顯然有關。其次，潮濕的氣候又宜於纖長的棉紗的紡織，英國的棉織品的獨占世界市場多年，也有一部分得力於天然條件。此外，暖流的洗沐使英國的海港冰期極短

，與同緯度而半年冰凍的黑龍江河口，堪察加及拉伯拉多(Labrador)（在加拿大）諸港相較有如天壤。這有助於英國的海外交通不少。他方面，因為穀類種植之不宜，牧場占地遠比耕地為多〔3〕，糧食不足，海外貿易不獨是英國發展的途徑，而且是自存所必須。

（四）資源 西班牙和葡萄牙與英國同在大西洋之濱，位置雖不如英國，而也曾一時稱雄於海外，商業的發達且在英國之先。但牠們現在的國勢却遠不如英國，在地理上重要的原因可於天然的富源——特別是煤鐵——的差別求之。英國煤貯雖不算極多，然牠的煤礦却有幾個優點。第一，大多數的煤礦位置，非瀕近海岸，則當河流運河之衝，便於運往工業區域和輸出海外。第二，煤質優良，多為無煙石煤，適宜於熔鍊金屬之用，比起德國煤量雖多，而多褐煤，便占便宜。第三，煤礦離鐵礦不遠，甚或同在一區，不像歐陸那樣，鐵要經過政治和經濟的障壁以就煤。鐵礦的蘊貯雖遜於戰前的德國，戰後的法國，然因為上述的理由，至十九世紀末猶為產鐵獨多的國家。煤的豐富使英國的海外貿易易於侵展（參看上編第六章）；煤鐵的結合奠下英國的紡織工業，重工業，造船工業的基礎，英國的海軍勢力亦藉之完成。其他金屬如錫，鉛，銀銅的蘊貯及原始森林，現雖告竭，從前亦有多少。因此種種，英國的物質基礎甚佳，遂得以發展其工商業，握世界政治經濟的霸權，以至於大戰。

至於英國人二十世紀以後之漸呈衰退之象，與地理有關的原因的最重要者：（一）為本國的良好煤礦之漸竭，開採較難，（二）煤油今已蔚為重要的燃料，英國本國缺乏油田，在海外雖攫有巨量的煤油田，

但爲時較晚。(三)因太平洋諸國的發達，英國的位置的優越也不如前了。此外，英國的鐵礦貯量本只世界百分之三，在十九世紀末年已不足供英國的鋼鐵工業之用，今英國所消費的鐵礦石有四分之一以上倚賴西班牙及阿爾及里亞的供給〔4〕。鐵礦的涸竭，對於英國將來的經濟和政治的地位，當有很大的影響。

人口及其問題

大不列顛的面積二十二萬九千餘方公里，尙比中國的廣東爲小。人口四千四百九十萬人，其中英倫一地占三千七百餘萬。在十九世紀的時候，人口的增加頗快，一百年內人口增加三倍〔5〕。戰後英國經濟的蕭條在人口增加的速度上也反映出來。最近大不列顛的人口增加率，尙在法國之下，幾爲歐洲各國中的最低者〔6〕，威爾士且見人口的絕對減少。

蘇格蘭一地尙有頗大部分爲農業區域，人烟較稀疏（每方公里六三人）；人口實集中於工業區域的英倫和威爾士（英倫每方公里二八七人，威爾士一二五人），而英倫東南的泰晤士河流域及英倫中部，以氣候溫和，接近富源，交通便利之故，尤爲人口薈聚之區。英國是典型的資本主義的國家，城市人口之畸形的發展，已是十九世紀以來的事。一九〇一年，英倫和威爾士的城市居民在全人口中的比例爲百分之七七，農村人口爲百分之二三。一九三一年城鄉人口的比例爲八十與二十之比；蘇格蘭的城市人口亦占百分之七七。過十萬人以上的城市有五十餘，就以倫敦一地論已幾占全大不列顛的人口之五分之一（一九三一年大倫敦的人口爲八百二十萬人）。

戰後英國海外的經營的不振，從移出人口的減少，也可以窺見。一九一三年移殖海外的人口幾達三十萬，今則只有不及三萬人，多以加拿大和美國為目的地。

英國工業的發展，一開始便以農業為犧牲，英國的農業除畜牧外，在英國經濟上不占任何的重要地位，只見農業人口的減少和耕地的減少。英國所產的麥，只足供其人口四分之一的消費。英國既須以工業品換取海外的糧食，給養其工業人口，對外貿易，航路的掌握，屬地的榨取和海軍的保障成為必須。

英人與愛爾蘭人之對立，已為我們所熟知。在大不列顛島內的居民雖由凱爾特，羅馬人，盎格羅撒克遜及法蘭西人混合而成，至今仍有語言和宗教的區別，但以多年同化及經濟上的關係密切之故，已泯滅民族的限界。猶太人亦有三十萬，但不能算是少數民族了。

產業與其地
域的分佈

英國最初發展的工業為毛紡織工業，其後以棉紡錘和織機的發明，棉織業變成英國經濟的中心。自從一八八〇年以後，以熔鐵和鋼鐵製造技術的進步，鋼鐵機械工業代紡織工業而為英國經濟的樞紐。至於煤業自工業革命至於現在仍為英國霸權的基礎。

英國的羊毛工業的中心初在東安格里亞 (East Anglia)，後移至約克州，里子 (Leeds)，貝拉德福 (Bradford) 和胡敦費爾 (Huddersfield) 諸域為該工業的重鎮。戰後該工業以美德法的競爭，和澳洲自己發展其毛織業，漸呈衰退停頓之象。

棉業以蘭開夏為中心，十九世紀末是英國棉織業極盛時期，自由黨就是代表牠的利益，主張和平的

侵略政策，與代表伯明漢的鋼鐵工業資本家利益的保守黨有異。入二十世紀，英國棉業景况已不如前，戰後更因美日諸國競爭之故，棉貨市場大受打擊，紡錘之數雖略增加而在世界總額的百分比中已見銳減。不過在世界市場和英國經濟和政治上仍占很重要的地位。

重要的煤區有三：(一)在蘇格蘭，由福斯河口的淮夫郡(Fife-shire)經拉罕爾克(Lanark)至克列得河口的亞爾郡(Ayrshire)。(二)分佈於北英倫的扁尼內山脈間，從達刺謨(Durham)和諾森伯蘭(Northumberland)經西約克郡而至斯塔福郡；(三)包含威爾士的南岸，與肯德(Went)的礦脈相連。煤在英國像磁石那樣，把原料，人口和商船攝引過來。煤自應用為燃料之後，英國工商業中心由東南移至西北。蘭開夏的棉織業，約克郡的毛織業，斯塔福的陶業，克列德的船業都與煤田接近；利物浦和紐喀斯爾因為煤輸出口岸而蔚成工業要區。煤的生產戰後大減，居美國之後〔7〕，輸出占其產額的五分一，仍居世界第一位。

英國的鐵礦散佈於南威爾士，英倫的南部中部和南蘇格蘭。最大最好的鐵礦是在克里夫蘭，這裏與及亞爾郡和拉罕爾克郡均是煤外有鐵。英國鐵礦石的生產不足，前已提及。鋼鐵工業以伯明漢為最重要的中心，在戰前數年已相對上呈衰老之象，戰後熔爐減少，生產額竟退居美，法，德，俄之後〔8〕。

以上為英國的基本老工業，機器工業(包括軍械業)及造船業亦屬於此類工業之內。前者以伯明漢，設佛爾德(Steffield)，紐喀斯爾，和格勒斯哥為重心，造船業的要地則為倫敦，紐喀斯爾，利物浦，

格拉斯哥，及北愛爾蘭之貝爾法斯特。

英國的新興工業——電汽，摩托車，人造絲，化學等工業——恰與上述的基本老工業相反，技術進步，資本較為集中，戰後有急劇的發展。這些工 大都建立在電汽化的基礎之上，而無須乎與產煤之區相近，由是倫敦及米德蘭 (Midland) 成爲新工業區，牛津成爲汽車城，可與美國的底特律 (Detroit) 城相比。英國的經濟重心漸由北部礦區移至南部——特別是倫敦及泰晤士河流域，人口也跟着南遷，失業者之數北多於南 (9)。從前由美國至歐洲的航線交通最繁密者爲紐約——格拉斯哥——利物浦之線，今則有改爲——紐約——普里茅斯 (英倫南端)——查爾堡——勒哈佛 (兩者均法國港)——巴黎一線之趨勢。由此可覘英國經濟之推移。

交通現况

英國是最先建築鐵路的國家，現有鐵路三二、八六〇公里，密度僅次于比國。英倫和威爾士的鐵道最密，以倫敦爲中心，分佈於各地。商業航空甚爲發達，與歐陸各地，埃及，南中非洲，近東及中亞有定期的飛行。一九三〇年的飛行里數達一、四三七、〇〇〇公里。國內河流雖短小，而運河頗多，水道之密勝於法德諸國。但國內交通，大部分倚靠沿岸的航行，可與鐵路競爭。英國海外交通之密，一方面由於自然地理的特殊的優越 (位置及海岸形態)，他方面由於境內產業的發達。在海外航業上，英國仍占世界第一位，商船噸數幾及世界總額的百分之三十。商港以倫敦利物浦兩港爲最，次等商港則爲紐喀斯爾，掃桑波敦 (Southampton)，加的福 (Cardiff)，格拉斯哥，赫爾，曼

徹斯特等。英國的海外轉運不是像德國那樣集中於一二地方，而比較上分散於許多海港間。大抵倫敦和格拉斯哥爲一切種類貨物的出入口岸，利物浦和曼徹斯特可稱爲紡織物口岸，其餘海港大半爲煤鐵口岸。至於英帝國的交通及海上航路的控制前已略爲說及，容後再分別論之。

國 外 貿 易 趨 勢

英國的糧食及主要原料既有賴於海外的供給，而國內主要工業差不多全靠國外的銷場，故海外貿易對於英國的重要性，比那一國都利害。自十八世紀末年以來，英國漸由世界工業的中心變爲國際貿易的壟斷者；殖民地的攫奪和帝國主義的活動與國外貿易同時發展。至大戰前一年，牠的對外貿易達於極盛時期。戰後不獨見貿易額相對上的衰退，而且絕對上減少〔10〕。輸入雖仍占世界第一，輸出近兩年已退居美德之後〔11〕。英國向爲巨額入超的國家，但有很可以自誇的「無形輸出」（如殖民地政府的收入，投資利息，航業利潤等），以前足以抵償入超之額而有餘。近年竟有虧至一萬萬鎊的現象〔12〕，足見英國所受的經濟恐慌打擊之深。輸入物品當然以原料及食料占大部分（約百分之七十），而輸出品中製造品占百分之六十以上〔13〕。以地域的分配論，近年輸出入與歐洲的關係相對上比戰前爲密切，與美洲和亞洲的關係比戰前爲稀疏。最大的主顧在戰前爲印度，次爲德法美諸國，今則愛爾蘭自由邦接納英貨最多。

（一）引 Dr. Ziegler, W. 在 *Einführung in die Politik*, 1929 一書第六頁所說的話。

（二）例如牛津的每年平均濕度爲八十度，夏減而冬增。英國向以多霧著名於世，冬季尤甚。

(3) 英倫的面積三三、〇三四、〇〇〇英畝中，粗放的草場三百五十餘萬英畝，永久牧場一千三百餘萬英畝，耕地不及九百萬英畝（一九三一年統計），畜牧產品的價值常占農業生產總值的百分之八十，而種植不過百分之二十。

(4) 一九三〇年產鐵礦石一一、六二七千噸，輸入四百一十萬噸，多由西班牙及阿爾及利亞輸入。

(5) 一八二一年大不列顛的人口只有一千四百萬，一九一一年增至四千零八十八萬。

(6) 由一九〇一至一九一〇年英國的每年每千人增加率為一一、八，一九二一——三〇年為六、二，一九三一年為三、五，（關於法國人口增加率參看後頭第十四章）。

(7) 一九一三年英國的煤產額為二八七百萬噸，一九三一年只為二二〇百萬噸，美國是年為三九〇百萬噸。

(8) 一九二七年的熔爐尙有一六八所，一九三〇年只有二三所。

(9) 可由塞沒河 (Severn) 經斯塔福德，高峯 (High Peak) 至斯卡波洛 (Scarborough) 畫一線可把大不列顛畫分為南北，在一九二九年北部的失業人數占全體百分之五十二，南占四十八。

(10) 一九一三年英國輸出值五二五百萬鎊，一九二八至三〇年平均為六七四百萬鎊，一九三一年只得四五三百萬鎊。

(11) 一九二九，一九三〇年美德英三國的輸出值列後（以百萬馬克計）

	一九二九	一九三〇
美	二一、六五九	一五、八五一
德	一三、四八二	一二、〇三五
英	一四、八七七	一一、六二七

(12) 一九三一年的入超爲四一百萬鎊，無形輸出爲三〇一百萬鎊，故虧一一〇百萬鎊。

(13) 一九三一年輸入英國商品八六二百萬鎊中，原料值四一六百萬鎊，食料一七三三萬鎊，製造品值二六一百萬鎊，輸出四五三百萬鎊中製造品占二九〇百萬鎊。

第二節 英帝國鳥瞰

英帝國發展概略

英國的殖民地發展的歷史始於十七世紀之初，那時北美東岸及印度漸有英人的踪跡。然英人商業資本發展既遲，殖民活動爲時較晚，在美洲西班牙和法人已先英而至，在亞洲則有葡，荷，法人捷足先登。到了十八世紀，美國雖離英獨立，英國却漸把印度，加拿大，非洲各處殖民地奪過來，並經略海洋洲。以英人治理和榨取之術強，故荷西葡等帝國相繼崩壞之後，而英帝國反漸臻鞏固。拿破崙戰役告終，英領殖民地大增，印度大部分已在東印度公司勢力範圍，非洲沿岸及印度洋中多得許多屬地；且開始在地中海取得席布羅陀和馬爾太島，印度洋與大西洋間航路之要衝歸其

掌握。拿破侖戰役以後，一時間雖曾有反殖民運動的傾向（1），帝國的建築仍在發展中。在非洲由沿岸而深入內陸，在遠東則占領星加坡（一八一九年）以掌握南太平洋的鎖鑰，割得香港以窺中國（一八四一）。印度全境直接歸英政府統治（一八五七）；加拿大統一（一八六七），至一八六九年蘇彝士運河開闢而英帝國的建築便大告成。在歐戰以前，英帝國的面積大抵每五十年便增加三倍。歐戰告終，德土屬地被分割，英國所得又為最大分，而且分得之地或富於英國所最缺乏的煤油，或為保障英帝國海道交通的衝要之區，對於英帝國殊有價值。茲將英帝國戰前戰後的面積和人口表列於後：

年 分	面積(千方哩算)	人口(千算)
一八〇〇	一、五〇〇	二〇、〇〇〇
一八五〇	四、五〇〇	一六〇、〇〇〇
一九〇〇	一一、三〇〇	三九〇、〇〇〇
一九三〇	一三、七〇〇	四九七、〇〇〇

帝國的地理
上的形勢

英帝國是世界上最大的帝國。牠的面積占全球陸地面積的百分之二六，三倍於歐洲，兩倍於南美，四倍於中國。比起牠的母國來竟大至一百五十倍。由大西洋經地中海，紅海而至太平洋皆有英國的屬地。這帝國殆完全在歐洲以外：在美洲者占全體百分之三二，在非洲者百分之二七，在澳洲者百分之二四，亞洲者百分之一六，在歐洲者只有百分之一。這帝國的居民也是以

係容後說明），英國的屬地像環練一樣繞着印度洋。從澳洲起，經北婆羅洲，馬來半島，前後印度，錫蘭，美索不達米亞和巴力斯坦，英屬東非以至南非聯邦，都是瀕臨該洋，星羅棋佈於該洋的海島更不可勝數。這一羣屬地成一弓弦形，以東南角的紐西蘭——今有「少年的英倫」之稱——為最遠之一端，與大不列顛恰成一對角線。印度位於這弓柄的中間，殆如項練上的最大的寶珠。這是英帝國的地理形勢的大概（參看第二十二圖）。

帝國的政 治的區分

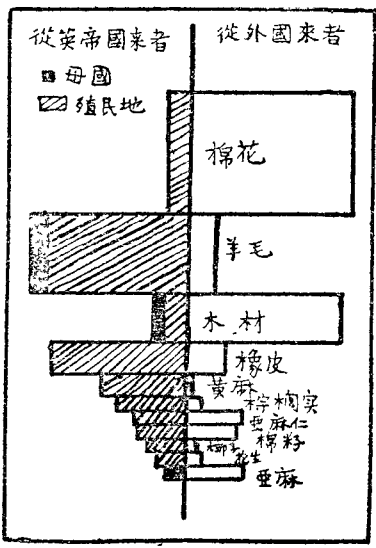
英帝國的成分不特在地域上散居於全球，在種族上是千差萬別，而且在政治上也地位互異。大體上可分為五類：（一）母國（大不列顛與北愛爾蘭，合稱聯合王國）。（二）為自治領地（Dominions），即加拿大，澳洲，南非聯邦，紐西蘭，紐芬蘭及愛爾蘭自由邦，居民多為來自英國的白人，享有自治之權。（三）直轄殖民地（Crown Colonies），土人居多而無自治之權，如錫蘭，西印度，海峽殖民地，更有所謂保護地「如不丹，尼泊爾，北婆羅洲，烏根達（Uganda）」，共管地（如蘇丹為英埃共管），及隔離的海島，口岸，煤站（如香港，馬爾太，席布羅陀等）亦可歸入此類。（四）印度，政治地位今介居於自治領地和直轄殖民地之間，而且正在演變之中。（五）為代管地，歐戰後始有，其實也無異於直轄殖民地，如巴力斯坦，美索不達米亞，舊德屬非洲等。英帝國這座政治建築物誠然是五花八門；但是我們要知道帝國的分子地理的環境既不同，經濟發展的階段又有差別，且英帝國不是一旦築成的，而是逐漸重疊加添起來，英國的殖民地統治政策較富於彈性，演化的結果便產今日各分子的

參差的政治的形態。不過，英帝國的建築，大體上是有計畫可尋，而這計畫的中心，就是印度的保障，即在戰後，英帝國主義的活動仍以此為樞紐，容後再加說明。

屬地對於英國的重要

英國的屬地雖散處於全世界，離母國很遠，然以其狡滑而有強力的統治政策（對於直轄殖民地）及富於彈性的適應政策（對於自治領地）的實施，雄厚的海軍為之保護，密相銜接的口岸要塞為之聯成一氣，故至今在政治上英帝國仍為一對外的單位——至少形式上是如此。

第二十四圖 英國原料來源



在經濟上，英帝國的內部是互相倚賴的：英國輸入殖民地以資本和製造品，而後者輸出原料和糧食於英國。自治領地與母國在稅關上復有優先待遇的條件。

英國從牠的屬地所得的利益，當然很多。第一就是屬地供給英國以食料和重要的原料。（參閱第二十四圖）英帝國物產富饒，幾可自給（不足的重要原料為煤油，棉花，銅，錳，硼砂，磷，硫，水銀，碘，白金，肥田料，絲等，食料為咖啡和糖）。重要原料和食料之來自本帝國者的百分數約略如下：

麥——五〇

乾酪——八〇

錳——四五

羊毛——八〇

牛油——五五

石棉——六〇

橡皮——七五

鎳——一〇〇

石鉛——四五

錫——六〇

黃麻——九〇

英國本國的煤鐵的貯藏雖不少，然英屬地的未開發的煤鐵却遠比母國為多〔2〕，至於英帝國的重要原料的生產在世界的生產中的百分比可約略表列如下〔3〕：

	母國	英帝國		母國	英帝國
煤	二〇	三〇	錫	二	四三
煤油	—	三	鋁	五	一三
鐵礦石	八	一〇	鋼	九	一〇
銑鐵	八	一〇	棉	—	八
銅	一一二	六	橡皮	—	五五
鉛礦石	—	八	糖	—	五五
鉛	—	二〇	麥	一、五	二五
鎳	—	九九	羊毛	四	四五
鋅	四	一一			

英帝國在世界的重要原料的生產上的地位及其在這方面對於英國的價值，由此表可以窺見一斑。

第二就是貿易下所得的利益。英屬地的貿易很盛，例如一九二二——二三年，全世界殖民地的國際貿易約共值二十五萬萬至三十萬萬鎊，而英屬佔四分之三。這些貿易之大部分由英國商船的轉運自不待言。但最可注意者還是英國在其屬地對外貿易上占上風一事。英國每獨占其殖民地的原料供給，而殖民地又供給英貨以良好的市場，看下表可知其梗概：

英國在其屬地對外貿易所占百分數表

年 分	屬地出口總額中 輸出英國百分數	屬地入口總額中 英貨所占百分數
一九九五	四九、〇	五二、〇
一九一三	四一、二	四四、二
一九二七	三六、八	三六、一

第三樣就是投資的利益。一九一一至一三年英國投資在她的屬地的資本佔對外投資總額的百分之四二，一九二七年佔百分之六七，利潤之厚自不待說，填補入超的「無形輸出」實以此項收入及殖民地政府的收入為大宗。

第四是容納過剩人口的利益。英國屬地大部分是位於溫帶，而人口遠比母國為稀疏（英帝國的人口密度每方公里不過十三人，而母國為一九〇人），而加拿大和澳洲尤為世界上有名的人烟稀少的地域，

適於移殖「過剩」人口的目的。戰前母國人口之移往各屬地嘗年達四十萬，自一九〇〇年至一九二六年，英人之移殖於其屬地者共有三百九十二萬九千人，佔移殖國外人口的總數百分之六十一。就中以移殖加拿大，澳洲和紐西蘭者爲最多。但近年英人之移殖海外帝國者已銳減（一九三一年爲二萬七千人）。

第四，在戰時，屬地可供給英國以巨量的戰士。印度固爲英帝國的兵營；在前次大戰時，英國的屬地均出兵助英戰。即人口稀少的紐西蘭也有十萬人參戰（佔其人口的百分之七）。

從上頭所述，已可知道英國屬地對於英國在世界上的政治和經濟的霸權的關係如何重要。在現在英國國內工業衰敗，國內市場縮窄的時候，殖民地的剝削和自治領地的維護，更成爲英資本主義的續命之湯。英帝國以後能否保持牠的完整，實是英資本主義的生死問題。讓我們把英帝國在戰後的形勢及其問題加以論述，便可測知其前途了。

戰後的形勢 及其問題

英帝國之離母國太遠，和散處三大洋之間，實爲一種對英不利的地方。以環印度洋的半個帝國論，蘇彝士河的開闢及埃及之歸英掌握，使英國與印度洋之交通得一捷徑，並有保障。但是開羅至好望角之間阻於德領的非洲屬地，不能貫通；印度與非洲英屬地的聯絡，又有阿拉伯半島及中東諸國所分隔，形勢如戰後的波蘭走廊。凡爾塞和約，色佛爾條約及戰後初年的發展，使英帝國這兩種缺憾都可以補填（3）。德國殖民地的代管使英國在非洲的屬地聯爲一體。即在中東方面，英國也如願以償。巴力斯坦和美索不達米亞固劃歸英帝版圖，阿拉伯半島亦在英帝勢力範圍之內。同時

波斯有成爲英保護國之勢，卽高加索亦爲英兵所占領，土耳其已接受色佛爾條約。一時間，印度與非洲間的「走廊」已打通。三K線（卽好望角經開羅至加爾各答）已不是若斷若續，「中東帝國」亦行將實現。一九一九——二〇年間所說是英帝國登峯造極的時候。然這年以後便看見英帝國在這方面的着着失敗了：先見英兵之區須退出高加索（一九二〇），繼見土耳其之復興（一九二三），波斯之復興（一九二五），益之以埃及（一九二四）和印度的不靜。在他方面，愛爾蘭的獨立運動醞釀成熟（一九二二），加拿大南非等自治領地的離心傾向越見明顯。怎樣保持印度洋間的帝國，固仍屬英帝國主義的關鍵的問題，而怎樣維持母國與自治領地間的經濟和政治的密切關係，也是戰後英政治家同樣焦灼的事。

英帝國的自治領地的地位之顯與直轄殖民地有異，已是我們共知的事實，英政府另設自治領部，以別於與殖民部，戰後，自治領地在外交上且有相當的獨立。英政府之應付自治領地，實比應付完全獨立的小國爲棘手。大抵自治領地對母國的態度視乎牠們與英的經濟關係如何而定。在英帝國對外貿易上，戰後有一顯然的一般的趨勢，就是母國的輸入的增加不如其屬地之多，母國的輸出反見減少。這即是說：英國的對外貿易比起其屬地的貿易是相對上衰退。至於英帝國內的貿易的新近的趨勢尤可注意。一方面看見英屬地在其母國的對外貿易中的重要性增加，由帝國輸入的貨物比外國者增多，對帝國的輸出減退之數沒有對外國輸出之大，由下表可以證明：

年 分

英國入口總額中屬地貨物所占百分數

英貨出口總額中輸往屬地者所占百分數

一九一三

二〇、五

三七、二

一九二七

二七、〇

四三、二

他方面，英地屬的原料從前輸往英國者今有一大部分轉輸於外國，製造品之原靠英供給者今有一部分從別國購買，前兩頁的表已可證明。如是，英國在對外貿易上對帝國的倚賴愈深，他的屬地却愈見離心的傾向，自治領尤其是如此。自治領中，除愛爾蘭以在地理及歷史上的特殊關係對英的經濟倚賴特深之外，紐西蘭和南非與英的貿易關係較為密切，次則為澳洲，最後為加拿大。以自治領地債務論，英債在南非的債務中所占的百分率最高，次則為南非和澳，加拿大的百分率最低〔5〕。由是紐西蘭和澳洲較忠於英，加拿大在地理和經濟上與其說屬於英國，不如說是屬於美國。常提出「加拿大居先」的口號以應付其母國。南非因為民族較複雜之故，對英的態度內部不一致，而對英的忠服也很可疑。現在母國對於自治領地的原料供給及人口移植事項已不能自由支配，一九三〇年的帝國會議以後，自治領地的總督也不一定要英人充當。經濟的合作是英國可以期望於自治領地的唯一的事。但關稅的優先待遇，也以不侵犯自治領的國內工業保護原則為限界。越經一次的帝國會議，便越見自治領地的勢力的增加及英國對牠們讓步。老大的英國為免除帝國內部的分裂及苟延本國的經濟上的殘喘故，不得不在長成的兒子之前屈服了〔6〕。

為保持印度洋的英帝國——尤其是印度——計，除了鎮壓東方一般的民族革命運動，及阻遏蘇聯亦

化的企圖以外，保障英國至印度洋交通的安全仍爲英國所不能或忘的事。在這一條航線英屬的要塞煤站誠然相望相續，最重要的蘇彝士河及其背地——埃及——事實上仍握於英人之手，但是，英國如與其他帝國主義者戰爭，這一航路的安全殊不易保，臨近地中海的意法兩國如結合起來與英對抗，則更可危。地中海與印度洋的交通一斷，雖有在新加坡的強固的海軍根據地，遠東的屬地很容易落於美或日本之手——假如牠們也是與英爲敵的話。所以英國在外交上還要親意以制法，對日仍不得不取拉攏的態度（縱然後者在印度南洋的勢力日漸膨脹）。

英帝國的 勢力範圍

在政治的外表上不隸屬於英帝國，而事實上形同英國的保護國，或在經濟上歸英國勢力所支配者，還有許多地方。埃及，阿拉伯半島諸邦，西藏等地便是前者之例；在東方的荷蘭和葡萄牙的屬地，南中國便是後者之例。戰後英國勢力範圍之日蹙，無可諱言。南洋的非英國屬地已爲日本所侵入，以拉丁美洲論，只在智利，阿根廷尚保留有相當的勢力，餘均爲美國所支配。波斯雖仍屬英國的勢力範圍，但從最近英波對於煤油問題的衝突，可見波斯脫離英國經濟束縛之掙扎。葡萄牙之仰英保護，前已述過，斯干的內維亞半島諸國以地理上與英接近及經濟上對英關係密切之故，幾同英之附庸。希臘在戰後曾爲英國壓迫土耳其的工具，在地理上牠可爲英國在地中海航路的掩護地，至今仍與英保持密切的關係。

英美兩帝

英美兩帝國主義者之同受世界經濟恐慌的打擊，而日漸衰退，已爲世人共知的事實

國的比較

，英國衰敗的程度較美為嚴重也無可諱言。從政治及經濟地理的觀點看來，英美兩帝國雖互有優劣，然一般而論美帝國形勢似較勝英。(一)以幅員論，英帝國的面積雖四倍於美，然加拿大之誰屬，殊屬可疑，假如把加拿大改隸於美(至少在經濟上)，則英帝國的面積不過倍於美而已(7)。以人口論，英四倍於美，而美的人口却集中於本國，與非英國人種在五分四以上的英帝國自較優越。(二)以位置論，英國雖帖近歐洲，而領土散渙，不如美帝國的領土的團結；美國位於歐亞及拉丁美洲之中，在今日尤有特殊的優越。(三)美帝國以阿里比海為重心，英帝國以印度洋為重心，巴拿馬河之為美帝國交通的鎖鑰及軍事的要地，猶如蘇彝士運河之於英帝國然。在戰時英帝國交通保持之不易，至今日而更顯；在地中海尤易為其敵對國的法國所遮斷。不過，美帝國與其遠東殖民地——斐立賓的聯絡亦不完備，前已敘明。(四)以重要的礦儲及原料的供給論，美國富於資源，只缺乏熱帶植物。英本國的煤鐵之就竭，雖有英帝國的未開發的蘊貯可供利用，然為量不比美國為多(8)，而且與母國的距離太遠(例如紐芬蘭的鐵)，時間，運費等關係，使英國不能經濟地利用之，即可利用，在大戰時的供給仍屬困難。世界煤油田之歸英統制者雖比美為多，但只有一小部分在英的政治統屬的範圍內。植物性的原料及食料的供給，雖有很大部分可倚賴帝國，然以距離過遠之故，總不如美帝國之取給於國內那樣有利。

(一)因為那時節英國的國際貿易正在壟斷時期，故提倡自由貿易，殖民地的經營所費不貲，因反以

爲贅瘤。

(2) 英的煤貯占世界總額的百分之四、三，而英帝國合計占百分之一七，英的鐵貯占世界總額百分之三、七，而英帝國占百分之一五。以銅貯論，英國幾等於零，而帝國所有占世界總額的百分之二四、二。

(3) 據 Roosevelt: *America and England 1930*

(4) 英國的南非總督羅德斯 (Cecil Rhodes) 曾有打通開羅和岬城一線的計劃，外相寇遜 (Lord Curzon) 曾有貫通開羅和加爾各答的企圖。

(5) 據 A. Siegfried: *England Crisis 1931* 的紀載，各自治領地輸往英國的貨物在其出口值中所占的百分數如下：紐西蘭七八、九，南非五四、四，愛爾蘭九六、八，澳洲四〇、七，加拿大三五、四。

至於對英債務在各自治領的總債務中的百分數如下：

南非六一，紐西蘭五六，澳洲四八，加拿大一。

(6) 在一九〇七年的殖民地會議中決定今後會議名爲帝國會議，每四年召集一次，以英首相爲議長。戰後一九二一年的會議承認自治領的外交的自主權。此後自治領便與英本國立於同等的地位，英帝國常稱爲英聯邦 (*British Commonwealth of Nations*)。最近的帝國會議 (一九三二年)

的結果，自治領地的食料原料在母國取得可以抵制外國的特惠關稅，英貨在自治領地也得相當的特惠關稅，但仍不能與各自治領內的工業品競爭。

(7) 英帝國除去加拿大只有三千萬方公里，而美國添上加拿大則有一千九百萬方公重。

(8) 參看美帝國一章及本節註(2)。

(9) 據一九二〇年倫敦金融新聞(London Financial News)的宣稱，英國所控制的煤油田，已占世界全體的百分之七五，然此數之真確與否，殊屬可疑。

第二節 印度帝國

地理環境

印度帝國包含印度半島(即所謂前印度)及印度支那半島的緬甸；尼泊爾及不丹兩保護國亦算在內，連錫蘭島(直轄殖民地)合計，稱英屬印度，面積共有四百九十九萬方公里。印度三面既為海所包圍，南部的德干高原和橫亘北部的喜馬拉耶山脈及西藏高原，均為印度的天然的屏障，故在古代的歷史上印度是一個相對上自封的文化單位。但西北角仍有道可通中亞細亞，自阿利安種至蒙古人的侵入均由此道。西藏與印度的東北境犬牙相錯，西北境毗連阿富汗和波斯，這三地的控制為印度安全的保障。帝俄佔領土耳其斯坦後，印度便有受俄國威脅的危險，怎樣防止蘇聯赤化中亞，因而赤化印度，為英帝國所不能忽視的問題。以地勢論，恒河(及其支流)和印度河的一部分構成的中部

平原，地土肥沃而多雨，爲印度農業的中心區域，古代文化的搖籃，非緬甸的伊洛瓦底江流域所能比。隨地勢及雨澤的不同，印度各地的農作物亦異，例如偏北的旁遮普平原以雨量希少之故，可種麥類，德干高原可兼事畜牧。孟買附近的地土爲火山熔岩的噴出物，性甚肥沃，可以植棉。但是，一般而論，印度的雨澤集中於六月至十月間(1)，如季候風吹來較晚，或帶來雨量過少，則成旱象，南部的河在旱時簡直沒有水，往往發生大飢荒。故人工的灌溉工程(運河，池塘及井)的施設，在遠古即爲印度居民的公共事業。英國政府在征服印度的初期，忽略了這種設施，飢荒屢見。近年英人爲財政上的利益及農產物——尤其是棉花——的榨取，對此很加注意(2)。

以農產論，印度不獨饒於熱帶性的植物，亞熱帶及溫帶的產物兼而有之。下緬甸和印度平原之米，印度半島東岸及錫蘭之茶，西南的棉花，南部的蔗糖，錫蘭的橡皮，均爲印度的重要的富源。森林爲熱帶性，富於貴重的木材。畜牧亦頗發達，牛產尤多。以礦產論，在煤鐵的貯藏上是可以自給的，水力和緬甸的煤油更有世界的重要性。

印度對於英國的重要

英國之經營印度始自一六〇〇年東印度公司之成立。一七六一年以後，法國在印度的勢力肅清，一八五七年東印度的壟斷權取消，印度歸英政府直接統治。同時英國爲保障英國到印度的航路及印度的邊疆計，陸續把帝國擴充。保障和擴充互爲因果，初時爲目的者，後變爲手段，初時是手段者後變爲目的，由是帝國便積累起來。馬爾太(一八〇〇)，海峽殖民地(一八〇六)

，亞丁（一八三九），丕甯島（Perim）（一八五五）塞浦路斯島之占領（一八七八），是保障英印航路的重要步驟。錫蘭（一七九五）和星加坡的占領則為保護印度本身出海之路。在他方面，為使印度的陸地的邊境安全，英國便進攻俾路芝，置為保護國（一八七六），由俾路芝及於阿富汗，惟屢次侵伐未達目的。取得緬甸（一八八六）以鞏固東北邊境之後，便圖雲南及西藏。為使航路——尤其是通印度的海上捷徑的蘇彝士河——的在陸地方面得充分的保障，便蠶食波斯南部（一九〇七），占據埃及（一八七八），取得美索波達米亞和巴力斯坦（一九一九）。

印度的面積既二十倍於英國本國，人口幾占世界全體的五分之一，到現在仍是英國一切屬地中之最富饒和最有價值者。近年英人從印度所得的俸金，債款和投資的利息已年達三千萬鎊，若連其他的利得計算起來，則達一萬四千萬至一萬六千萬鎊。印度的物產至為豐富（每年的生產總值達一百億美元）。米（年產三二百萬噸）和黃麻的生產甲於世界，蔗糖（年產三百萬噸），茶，棉花（年產約六百萬緞），菸草的生產占世界第三位，小麥占第三位，煤的貯量占世界第九位，鐵占第十位，煤油占第六位，錳占第二位，水力的供給占第四位⁽³⁾。其餘如油籽和橡皮的生產也居重要的地位。英國所消費的黃麻，全由印度供給，茶的百分之九十，米的百分之六十，棉花的一部分來自印度。印度的人口既多，生活程度復低，自可供廉價勞動的剝削。印度貨物之輸出英國者雖只占其全體的四分之一，而輸入貨物中，英貨却占百分之四十左右（一九三〇——三一年）。印度是英國最大的主顧（尤其是棉貨），美國還在其次⁽⁴⁾

。雖然印度平均每人消用英國貨物的價值算是屬地中的最低者，但印度人口這樣子多，故若每人平均的消費稍為提高，英國的輸出貿易便大可增加。印度的地理上的位置和衆多的人口，自使印度成爲英帝國的重要的兵營(5)。戰前印度兵幾達十六萬人，由印度派兵至亞洲和非洲至爲便利，例如英國對於阿富汗西藏的侵略，便是利用印兵。歐戰時印度出兵百萬，死去十萬人。由此可見印度在平時和戰時對於英帝國有同樣的重要。

英國統治下的印度經濟現况

英國之握有印度已二百餘年。英人侵略印度的政策隨着英國資本主義的發展而變化，大抵可分爲三個時期：在東印度公司時代，英國對印度施行直接的榨取。自十八世紀末葉至於歐戰，英國視印度爲其工業品——尤其是棉貨(6)——的銷場及原料和食料的供給地；開闢海港，建設鐵路以開發印度的國內市場，破壞原有的農村及手工業（尤其是紡織業），而極力抑壓民族企業。最後當歐戰期間，英國視印度爲投資區，英國的財政資本家把企業移到印度來，以收役使廉價勞動之利。他方面，英國需對印度的資產階級讓步以保持印度，不得不許印度以某程度的保護關稅，印度的工業化才有急劇的發展。

在英國的高度榨取及政治的壓迫之下，印度居民並沒有因經濟開發而生活改善。死亡，飢荒，貧窮是英國統治印度的指數。英國自誇在印度的鐵路(7)及水利的建設，雖有助於英國的榨取，而無補於印度人民的福利。印度人的平均壽命幾短於英人兩倍，且比前世紀爲短促(8)。故印度人口雖達三萬五千

萬，而人口之增加在二十世紀反比十九世紀爲慢。印度人平均每年的收入幾爲世界中的最低者，近年雖有增加，然遠不如物價增加之速。由是每人棉貨的消費額在戰後轉比戰前爲低（9）。

國際聯盟列印度爲世界八大工業國家之一。誠然，印度的工業化在緩緩進行中，從各種統計却可以看見。例如在一九一一至一九二一這十年間，城市人口的百分比由九、五增至一〇、二，工人的總數增加百分之廿五。現在人口過十萬的城市有三十五個，工業產品價值三億美元。但是印度的人口還是集居於鄉，事農業者只全體百分之九十。工業人口低過歐洲落後的國家西班牙。且工業之確有明顯的發展者只爲紡織工業，印度的重工業的發展程度尙低（10）。所以現在印度還是一個以農業爲主的殖民地國家。

占人口百分之九十的印度農民是在繁重的地租，田賦高利貸和居間商人的重重剝削下過活。這些吸血鬼奪去了農人收穫的百分之八十，單是國家的徵稅便常占農人收穫百分之六十。農民的土地所有狹小破碎，一方面地主之增加，他方面農民之淪爲佃戶及雇農者增加，地主對農民仍取一種封建式的榨取。在這種的土地制度及剝削之下，英國雖在印度敷設了甚麼水利工程，而農業生產力反至低，耕地荒廢，重以鴉片政策及產米穀地強迫改植棉花之故，印度糧食時患不足，飢荒仍然迭見。農民之入不敷出者亦居其五，有一萬萬以上的農民終年不得一飽。

政治現況

在印度的英國人不過十一萬至十二萬人，一個英國人實際上支配三千印度人。印度的居民因人種，語言，宗教及等級（Caste）之差別，而渙散分裂，是昭著的事實。以人

治（參閱第二十五圖）。英人復利用印度人在宗教方面不相容的弱點，挑撥印回教徒的衝突，破壞印國民衆的團結。

印度的政府組織很爲複雜，爲專制主義及「民主主義」獨特的混合。文武兩政的統轄者爲英國派來代表英皇的印度總督。在總督之下設置參議院及立法院，英籍議員設有定額，此外復有選舉和指派之分。立法院的權限受總督的限制，形同諮詢機關。地方行政則採兩頭統治的形式，地方立法機關所選任的印度人事務長官與總督委任的長官協同治理。自戰後印度的民族運動勃發以後，英國知高壓政策無濟於事，因與印度的資產階級妥協，有一九一七年以來的疊次改革印度憲法的宣言和方案，西門委員會的任命，和兩次的英印圓桌會議。按照西門委員會的建議，印度廢除二頭政治，樹立責任政府，設聯邦議會以代立法院，擴張州選舉權。但是西門委員會的報告書和第一次圓桌會議仍不滿印度民族主義者之意，反英運動不稍殺。現在第二次圓桌會議已告結束，英國對主張自治的印度資產階級雖又稍讓步，但印度的地位仍與加拿大等自治領地有異（ii）。英國的約翰遜·喜克斯勳爵（Sir Johnson Hicks）曾說過（一九二七年），『我們之征服印度不是爲印度人的福利。我們之征服印度，視同大不列顛的市場。我們以劍征服印度，我們也將以劍保有之。』現在印度革命運動誠然是再接再厲，日美的經濟勢力也漸侵入印度，但英帝國主義者之不肯輕易放棄印度，由此數語可以窺見。

（一）六月至十月間的雨量占全年雨量的百分之八十八，在孟買竟占百分之九十九。

(2) 一八七八年至一八八〇年，人工灌溉的耕地有二九百萬英畝，一九二二年增至五五五百萬英畝。

(3) 據 Hubners 出版的 Geographisch-Statistische Tabellen，印度的煤貯量七八、四六九百萬噸，鐵礦貯量三、三二六百萬噸。水力的供給二七、〇〇〇、〇〇〇匹馬力。

(4) 在印度的輸入中各國的百分比：

國名	戰前平均	戰後平均	一九二七	一九二八
英本國	六二、八	五七、六	四七、七	四四、七
英帝國合計	六六、七	六五、二	五四、六	五四、一
日本	二、五	六、九	七、二	七、〇
美國	三、一	八、五	八、二	六、九
德國	六、四	二、八	六、一	六、三
中國	一、一	一、二	一、八	一、七
外國合計	三〇、三	三四、八	四五、四	四五、九
在印度輸出中各國的百分比				
英本國	二五、一	二四、二	二五、〇	二一、四

英帝國合計	四一、一	四一、四	四〇、一	三五、五
日本	七、五	一三、三	八、九	一〇、二
美國	七、五	一二、〇	一一、一	一一、八
德國	九、八	四、九	九、九	九、六
意大利	三、二	三、六	三、九	四、四
中國	三、九	三、六	一、四	二、八
外國合計	五八、八	五八、六	五九、九	六四、五

(5) 印度的軍費常占總收入的三分之一。

(6) 印度的入口貨中，棉布及棉製品占四分之一，近年因為日本及中國棉貨在印度市場的競爭，英製品被驅逐不少。

(7) 印度現有鐵道六六、七五八公里，居世界的第四位。

(8) 印度人的平均壽命在一八八一年為三〇・七五歲，在一九二一年只有二三・五歲，而英人平均壽命為四五歲。

(9) 一八八一年每人平均收入二七盧比，一九二一年為七四盧比，但在這時期物價指數由一〇〇增至三七八。戰前每人棉布平均消費額為一三・五碼，戰後一二碼。(均據 Sozialistische Mon-

atshette 雜誌中 Reginald Reynold 的論文 Die Wirtschaftliche Ausbeutung Indiens durch Eng-land)。

- (10) 印度的真正產業工人不過一百七十萬，但棉紡織業工人占四十萬，麻紡織業工人占三十萬。
(11) 據最近印度圓桌會議的結果，印度除外交，國防以外，財政亦仍不得自主。

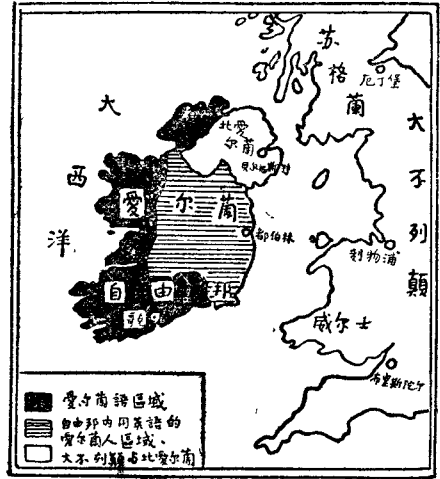
第四節 自治領地之愛爾蘭與加拿大

愛爾蘭 自由邦

大不列顛的姊妹島愛爾蘭，面積八二、四五九方公里，人口四百二十三十萬。愛爾蘭的西岸也有優良的港灣，適宜於海航。然以英人對愛爾蘭人的嫉視之故，利用其統治權力阻礙愛爾蘭的海外航業和貿易的發展，故愛爾蘭只有沿岸的海航，而海外航業和貿易幾等於零。愛爾蘭多雨，南部尤然，草場終年常青，有綠島之稱。資本主義萌生時代英國地主把愛爾蘭農人的土地收奪之後，因改爲牧場。除牧畜外，農作物的種植以馬鈴薯，燕麥，甜菜和麻爲較適宜。礦物的天富遠較大不顛島爲富，煤只都伯林之西南略有之。

自十二世紀英人征服愛爾蘭以來，愛爾蘭人備受政治的壓迫及經濟的剝削（參看第五章註7），因不斷發生反抗英人的運動。愛爾蘭供給英人以農產品和充當軍隊的人丁。以新芬黨爲中心的愛爾蘭的獨立運動隨大戰勃發而具體化。英國雖在一九一四年許以自治，而實施無期的延期，因發生一九一八年至

圖六十二 愛爾蘭的割裂



英國軍隊人數之比如愛爾蘭人口與英國人口之比)。而且，厄爾斯他被劃出愛爾蘭自由邦以外，對後者實大不利。愛爾蘭自由邦仍為農業國家，雖有保護關稅，而工業仍不發達。北愛之貝爾福斯本為英國船業一中心，而以產麻及貼近蘇格蘭煤礦之故，麻紡織業亦極盛，英國細麻布的輸出大部分產自北愛。愛爾蘭一島而劃分兩個政治區域，固使愛爾蘭自由邦在經濟上不得不倚賴大不列顛和北愛爾蘭。自由邦的入口貿易額中，英國（及北愛）占百分之八十，多半為工業製品，輸出額中英國占百分之九十，以牲畜及酒類為大宗。在金融及資本供給上，自由邦也受倫敦的支配，故嘗希望美法的投資。但格於英國、無從實現。

一九二〇年的武力反英的鬥爭，終於成立一九二二年十二月的平和條約。據此條約，南愛爾蘭二十六州（面積六八八、九五方公里）成立愛爾蘭自由邦，地位儕於加拿大等自治領地。而北愛爾蘭六州——厄爾斯他省（County Down），另設議會於貝爾斯福（參閱第二十六圖），但在外交，經濟關係上仍屬於大不列顛。愛爾蘭自有執政，但仍擁戴英皇；在外交上可有加入國聯的資格，但愛爾蘭海岸暫仍由英國艦隊防守，本邦軍隊不得超過定額（與

愛爾蘭全島的人口在十九世紀中葉時本有八百餘萬，因英國的虐待及經濟的剝削之故，人口絕對減少，大批的逃往北美，現在北美的愛人有九百餘萬，兩倍於本國。到近年愛爾蘭的海外移民雖比前減少，但生殖率仍低（幾等於蘇格蘭的一半），至最近人口猶少於戰前。現在愛爾蘭自由邦人口約有三百萬，幾全為回教徒。北愛居民一百二十餘萬，多為蘇格蘭人，信仰新教。北愛爾蘭以經濟利害關係，本為英帝國主義壓迫愛爾蘭的前線，重以新舊教的不相容，關稅壁壘之樹立，南北愛易起衝突。這也是英帝國主義對殖民地分而治之的政策的實施。東部的愛爾蘭人本說英語。愛爾蘭獨立運動勃發以後，在文化上也求獨立的發展，提倡愛爾蘭固有語言不遺餘力。舊的愛爾蘭語已成爲國語，勢力且伸及於蘇格蘭。

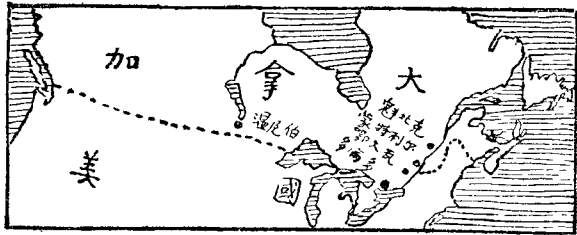
最後，我們要注意者，就是愛爾蘭的地理上的位置與英帝國主義的關係。愛爾蘭島正當著大不列顛的出海之路，愛爾蘭的統制爲英國在歐洲霸權的一個根據。愛爾蘭的完全獨立或落別國之手，則英國所受的威脅之大自不待言。因此，在歷史上與英國抗爭的國家，每謀奪取愛爾蘭，以爲進攻英倫的根據地，一五七九——一六七年的西班牙，一六九一年，一七九六——一八〇三年的法國，及一九一五——一七年的德國，進攻英國的策略都是如此。他方面，英國之極力壓制愛爾蘭的獨立運動，及至許以自治領的地位，而仍保留其防守愛爾蘭海岸的權力，分割愛爾蘭爲兩個政治區域，都是爲控制愛爾蘭，以保持其霸權起見。愛爾蘭自由邦之建立，誠然有賴於美國的同情。美國不讓斐立賓獨立，而贊助愛爾蘭人的獨立運動，削弱英國勢力的用意，昭然若揭。但以華盛頓會議英國對美讓步之故，美國對愛爾蘭之援助便

歸沈寂。

加拿大與英美的關係

英國在北美的重要屬地爲加拿大與紐芬蘭兩自治領地。加拿大的面積幾四十倍於英本國，比美國還大百餘萬方里（1）。加拿大的地位遠處北半球的北端，氣候寒冷，且有大部分爲冰原，然南部氣候尚適宜於耕植，可墾植的土地約在五萬萬英畝以上，小麥生產居世界第三位，輸出居第一位；森林的面積約有八萬萬英畝，超過美國所有。漁獲亦占世界重要的地位。以礦物資源論，只在美國或蘇聯之次。煤貯僅亞於美國，惜無烟煤較少。鐵礦貯的確知者不很多，而可能的貯量尤多於歐洲（2），且接近的紐芬蘭島一地已有四億噸，可資利用。金和鋁的生產，現居世界第二位，銀和白金居第三位，鉛和鋅居第四位，而世界所用的鎳幾全部來自加拿大，水力供給的豐富，在歐洲各國之上。加拿大這樣豐富的資源，對於糧食和許多金屬和重要原料都需倚賴國外，即煤鐵亦虞涸竭的英國，怎樣重要自不待說。但是，加拿大是在英帝國的重心——印度洋以外，與母國遠隔大洋，而又不像印度那樣途中有彼此相銜接的根據地。在戰時，加拿大與母國的斷絕很有可虞，在平時，煤鐵等原料以運費，保險費等關係，亦不能經濟地供英國的利用。反之，與英國爭世界霸權的美國却在近隣，除大湖外，與美國沒有天然的界線，（參閱第二十七圖）。而且，加拿大的經濟重心是集中在沿南境一狹長的地帶，貫通加拿大東西部的鐵路，是密接地與加美的邊界平行，東部的工業中心——同時也是政治中心（鄂大瓦，蒙特利爾，多倫多等城）及偏西的農業中心（如安大略，溫尼伯）均在五湖附近。真的，加拿大

線界的國美與大拿加 圖七十二第



和美國的交通，比牠國內東西兩部的交通還方便。大湖固為聯絡兩國的天然廉價交通工具⁽³⁾，而美國北部的鐵路網與加拿大的幹路已有許多處相接，準備隨時將加拿大的產物經美國鐵道轉運，由美國的港口輸出海外。因此，在地理上與其說加拿大屬於英帝國，不如說屬於美國。

加拿大在一七六三年以前尚為法國的殖民地，故法國人之留居加拿大者頗多。在戰前，加拿大對於入境移民沒有限制，加拿大為歐洲和黃種的過剩勞動人口的收容地。據一九二一年的統計，在加拿大的英人（英倫人和蘇格蘭人）只占全人口的百分之四十二，法人占百分之二十七。此外愛爾蘭人也占頗大部分。法人和愛爾蘭人均宗羅馬教，加拿大的法國人雖不能稱為少數民族，然與英人在政治上發生齟齬的事，亦非罕見。例如大戰時，因法人反對全民兵役制而一時有發生內戰之勢。

自一九〇〇年橫過加拿大的鐵路築成，西方開關以後，礦業，林業和工業漸次發達，促進對外資的需求。在歐戰以前，投資於加拿大者當然以英國為最多，超出美國兩倍以上。到歐戰發生的時候，加拿大的農工業受戰爭刺戟而驟然膨脹，需要外資更急。英國既自顧不暇，加拿大便不能不乞靈於華爾街的銀行家了。此後美國投資一年一年的增加，直至現在，其投資額已倍於英國⁽⁴⁾。隨着金元勢力的膨脹

，美國在加拿大設立的工場超過七百，大工業——尤其是製紙，自動車，鋁工業——的三分之一，已開的礦約三分之一，大部分的森林，水力和土地，歸美人的掌握。此外加拿大的地方政府的債券也有三分之一在美人的手中。

以對外貿易論，一九二九——三〇年，加拿大的輸入總額中，有百分之六一·七來自美國，百分之十五來自英國；貨物之輸往美國者占輸出總額的百分之四十六，而輸往英國者只占百分之二五。

加拿大的將來的發展，有三條路。(一)仍舊屬於大英帝國之內；(二)完全獨立；(三)與美國合併。茲分別論之。

英國在加拿大的經濟勢力雖已讓美國後來居上，但加拿大的鐵路，土地，銀行，保險等企業仍為英國資本所操縱。且加拿大的穀物（小麥）和木材已為英國所不可缺的入口貨。英國當然不肯輕易放棄加拿大，而謀以特惠關稅及其他的讓步，聯絡加拿大，和限制美國在加的勢力。最近（一九三二年）的鄂大瓦帝國會議便是這種表現。

自大戰至此次世界經濟恐慌以前，加拿大的小麥生產，礦業，製紙，自動車等工業均有急劇的發展，加拿大的大資產階級勢力增加，他們之欲完全脫離英國束縛，立於對等地位，自屬意中事。近年的加拿大政府因有「加拿大第一，英帝國第二，其他各國第三」的口號。在鄂大瓦帝國會議中，加拿大顯有領袖英帝國其他自治領地以逼脅英國之勢。

不過，英國對於加拿大實鞭長莫及，加拿大的離心運動，當與英國資本主義的向下的趨勢成正比，而加拿大已在美帝國主義的經濟勢力範圍之下，完全獨立斷非近隣的美國所能坐視。美國與加拿大在地理上本爲一經濟的單位，加拿大的主要物產雖有各種與美國相同，而也有多種可以補美國所不足。在美國資本家的眼中，美國國內的麥產，在數年之內，將不足供美人的食用，而加拿大的麥田便不可少。美國的木材已有缺乏之虞，正好取材於隣國。加拿大的煤質雖不大佳，然對於時慮煤源將竭的美國仍不減其重要，合起紐芬蘭的鐵來，很有利於美國的重工業。鎳和鋁的貯藏之大有裨於美國更不必說。誠然，加拿大的民族工業資本家也未嘗不想獨立地發展，但是加拿大的工業——至少重工業——是不能與美國競爭的。最近加拿大提高進口的美國貨的關稅，美國實行報復，美加的貿易額爲之大減，而工農業的生產也見衰退。故加拿大脫離美國的掌握，實非易事。名義上獨立，而實際上爲美的附庸，像古巴那樣，恐怕是加拿大最有可能的前途吧。

其他的自治領地除在本章第二節已作一鳥瞰之外，澳洲和紐西蘭將另闢一章加以論述，南非聯邦則在非洲一章中作較詳細的敘明。

(1) 加拿大面積九、五四三、〇三八方公里，人口（一九三〇年）九、九三四、五〇〇，每方公里一人強。

(2) 加拿大煤貯量估計約有六六五、八四二百萬噸。可能的鐵礦貯二〇、〇〇〇百萬噸，確定者

二四四百萬噸。

(3) 介在加拿大和美國間的五大湖面積二四四、四〇〇方公里，幾等於戰前的意大利，經由聖羅倫士河下注大西洋，爲加美交通的要具。一九一四——一五年，美國商船航行此諸湖的噸數，等於航行大西洋者一半有奇。該湖附近爲加美的工礦業區，尤增進該湖的重要。

(4) 一九一三年英國在加拿大的投資爲一八六〇百萬美元，而美國投資只有七五〇百萬美元（據Dunn及“Wirtschaftsdiensst”），一九三〇年末，英國在加拿大和紐芬蘭的投資估計有五二七、六百萬鎊，合美元二、五〇〇百萬美元，而美國投資約爲五、〇〇〇百萬美元（據世界政治經濟年鑑）。

第十四章 法帝國

法國地理環境的特質

法國一部分是海洋的，西歐的國家，一部分又是地中海的，南歐的國家。西班牙亦爲南海所沐浴，然以夾處兩海之間的陸地，山陵起伏，交通不便，遠不如法國之平原沃野，構成一有機的地理單位那樣優越。但法國同時也有一部分屬於中歐，牠的國境自五百年以來逐漸在東部向中歐（法蘭德爾 Flander）和萊因蘭（Rheinland）擴充，最近且有代德國而樹立中歐帝國之志望。

法國的自然藩籬很固。在南部有比里牛斯山的屏障與西班牙隔，東以阿爾卑斯山與意大利爲界，汝拉山脈（Jura）與瑞士爲界，窩斯日（Vosges）山脈與德國爲界，沒有山脈的地方則有大西洋和地中海爲阻。惜西北與英倫只隔一海峽，距離最近的地方不過六十公里（多物爾峽 Strait of Dover），與英人以侵入的便利（十四世紀的百年戰爭）。此外毗連比國的地方，也缺乏自然的險阻，歐洲大戰時德國攻法便取此一途。

法國在歐陸上雖不如德國之位居衝要，然既與西歐及中歐的重要國家接近，交通便利，商業的關係自密。海岸線共長三千一百餘公里，濱臨之大西洋，英倫海峽和地中海均屬世界主要的航路。灣曲之度不如大不列顛，而略勝西班牙。港灣之較重要者爲臨地中海之馬賽和土倫（Toulon），大西洋岸之波都（

Bordeaux)、濱英倫海峽之哈佛利 (Le Havre) 和瑟然堡 (Cherbourg)。然水道的供給頗好，長七千餘公里，最重要者為龍河，賽因，羅亞爾河，日倫大河，賣士河等，即上流也多可航行。復有運河近五千里，貫通其間。法國河流的系統，不是像德國那樣互相平行，而是互相銜接，巴黎適居這水道網之中心，提綱挈領，有助於法國政治的中央集權。萊因河之在法國者只一小部分，但全河的航行權却為法國所掌握，法國且欲盡據萊河左岸為己有，以該河為東北境的自然疆界。

以氣候論，南部的地中海區和受大洋海影響的北部不同，但大體上均溫和宜於人居，利於耕植。且地勢平坦，土壤肥沃，甲於鄰近諸國，故為農業——穀類、甜菜、葡萄、果樹——發達的國家。

在歐戰以前，法國的工業發達反比後進的德國為慢，重要工業資源之相對上缺乏，實為一重要原因。法國煤油之缺少，固不消說。煤的貯量百八十億公噸，尚在波蘭捷克之下；散處北部和中部山脈間，與鐵的產地不近，且質劣而難於開採。未得回洛倫以前，法國雖有鐵礦頗大——貯量三十三億公噸——然仍不足供鋼鐵工業之充分發展。彌補這種缺憾，為法國經營非洲及參加歐戰的目的。現在法國這目的已完全達到，惜煤油資源的奪取，格於英美，仍無大成就。

戰後的變遷

法國在歐戰中所受的生命財產的損失，僅次於德俄，而法國資本主義從凡爾賽和約所得的利益獨大。除巨額的賠款之外，法國獲得阿爾薩斯，洛倫二州。該地面積雖不大，而富於煤、鐵、加里、並有多少石油資源，且以鋼鐵，紡織等生產設備著名，由是法國的天然的缺憾

得以補償。該地之鐵礦山本為歐洲第一良礦，戰後法國因成為歐洲第一位鐵礦石生產和輸出的國家。該地之煤使法國的煤產額增加百分之二十。此外又取得德國的加里的六分之一。因該地之獲得，法國的紡織業增加紡錘四分之一，織機三分之一，羊毛工業增加百分之二五，他如食料品，自動車，機械，被服，化學諸工業，農業，商業的利益均有不少的增加。而且薩爾地方事實上歸法支配，豐富的煤田，大有造於法國薩洛二州的重工業。法國在殖民地方面之獲得，誠然不如英帝國之厚。但喀麥隆和多哥的委任統治權之授與，使法屬西非洲益土四十餘萬方公里，人口二百餘萬。敘利亞之掌握，使法國在地中海東端得有根據地，包圍地中海的計劃又實現一步，而近東的侵略亦有前站。

新近人口的形態

法國是帝國主義的國家，而所患却在人口增殖率之過低，恰與意大利相反，這可見帝國主義的動力不是由於人口過剩。

歐戰以前（一九一一年）法國領土為五三六、四六四方公里，人口為三九、六〇四、九九二人，人口密度為每方公里七四、二人。戰後法國面積增加至五五〇、九六七方公里，而人口以傷亡之故減少了百分之五、四，每方公里只有人口七、一人（一九二一年）。

法國在十五世紀時已有人口一千二百萬，為歐洲人口最多的國家，但自十八世紀以後，人口的增殖便見相對上緩慢，幾有停頓之勢，固不自戰後始（1）。法國城市人口晚婚，而婦女不願育兒，節制生育，故生殖率低，而死亡率率高，至近年而更甚，有時死亡率還超過生殖率（2），最近法國人口已略見增加

，增殖率且略比英國爲快。一九三一年，法國人口爲四一、八三四、九二三人，密度增到每方公里七五、九人。

法國人口既無過剩之患，而在戰後以工業發展之故，需要廉價的勞動，故人口的移入比移出爲多。故法國內的外國移民幾達三百萬，每十三個法國人中便有一外國人，爲戰後第一個收容外國勞動者的國家。移入法國的外人中，以意大利，西班牙，波蘭人爲較多，且有有色人種。但自經濟恐慌波及法國以後，移入之數已見銳減（3）。

戰後經濟的發展

在戰前，法國大體上是農業的國家，戰後已突進於工業國；但農業和工業比較上還平衡。事農業的人口在戰前占百分之四二，事工商運輸業的人口占百分之四七。戰後的農業人口占百分之四一、五（一九二一年）。在同時期，城市人口的百分比由四四增至四六；十萬人以上的城市有十七個，這可見法國工業化的程度還在英德之後。

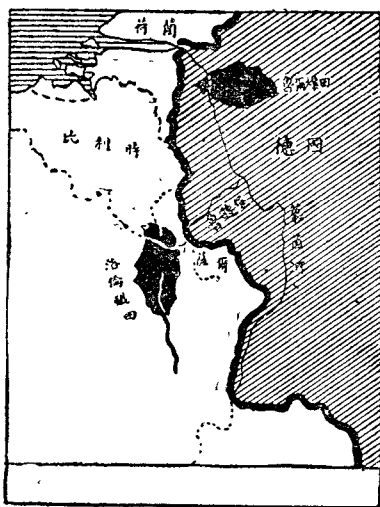
法國的氣候土壤，適宜於農業，非英德所能及。全國面積有一半以上可供耕種之用。農作規模以小農制占支配地位，與英德有異。地力雖富，法農人雖戮力田畝，以不能充分利用機械和科學之故，農業生產力不高。

農產品以小麥，燕麥，馬鈴薯，甜菜爲大宗，南部宜於葡萄的種植，產額甲於世界。然法國農業生產尚不能自給，纖維工業的原料尤患缺乏。近年法國農業勞動且感缺乏，逼須招致大批外國——尤其是

波蘭——的勞動者來法。加以牛馬供給不足，法國農業生產的增加實難。

法國工業的發展本早於德國，然在歐戰以前，法國只以藝術和奢侈工業著稱，手工業占國民經濟中重要的地位，近代的基本工業却墮乎德國之後。這種情況之與自然條件有關，前已敘明。歐戰之後，法

圖八十二第
和鐵的倫洛，煤的爾魯
界國的們牠



國既得有多量之煤鐵，而為戰爭破壞的各種工業又急須改建，故對於鋼鐵和機器的需求增加。因此重工業有發展的機會。但是熔鐵有待於焦炭，薩爾的煤不能煉焦，凡爾賽和約也沒有規定德國送焦炭給牠。只有魯爾的煤合於製焦炭之用。故法國鋼鐵資本家有進佔魯爾的需求（參看第二十八圖）。然以英美之反對，魯爾一度占領而終需撤兵。鋼鐵工業的

發展，使法國政治為工業家所支配，備戰益急，帝國主義的侵略愈形露骨，而重工業——軍械工業便愈發達。

法國的重工業以洛倫為重心，中南部煤區附近亦有之。紡織業——棉、羊毛、絲紡織業——則以里昂和巴黎為重心。造酒和絲業在法國國民經濟上頗見重要，機械，自動車和化學工業近年亦甚為活躍。法國戰前對外貿易有兩種特點：（一）法國算是一個資本輸出國，其資本家及小有產者的積蓄多投出

國外，至於在貿易方面，牠的輸入却超過輸出。(二)輸入以糧食，機器及輕工業的原料爲大宗，輸出多爲精製的絲棉織品及化妝品酒類。歐戰以後，法國重工業有非常的發展，且以法郎低跌，各樣出口工業得膨漲的機會，有數年出超之數不少。在輸入方面，糧食和原料——尤其是煤和紡織原料——劇增，而製造品減少；在輸出方面，糧食減少，而製造品——絲織品，棉貨、鋼鐵、汽車——大爲增加。但在貿易的總額上仍在德國之後。在法國的輸入貿易方面，英國占第一位，次則爲比國和盧森堡，德國。美國購買法國的貨物最多，次則爲德國及英國。

非洲的帝國

法國是世界殖民地分割競爭的舞台上老角之一。即在十七世紀中葉，法國在世界各地已霸占得很重要的地土。法國的屬地遍於全球。在東西印度，西非的海岸和印度洋中佈有法國的殖民地。橫貫北美，由密士失必河口，環經大湖，以至哈遜灣，整塊土地構成法屬加拿大。但是到現在這一切領土在地圖上都已變色，改隸他國了。不過，新的法屬殖民地帝國却代之而起，且比前者爲更廣漠。路易十四時代的殖民在地理上頗爲渙散，這或爲終於不能保持的一個原因。而現在的帝國則比較上集中非洲一隅，頗爲團結。

法國的屬地殆全部分是最近四十年間的收穫。而重要的屬地，如阿爾及利亞和突尼斯(一八八二年)，法屬剛果(一八八四年)，法屬蘇丹和塞內加耳(一八八二——九四)，安南(一八八四——九一)，馬達加斯加島(一八九六)且是十九世紀末十年間掠奪的成績。自此以後，法國在非洲的殖民地的經略，以英

國的阻梗，無大發展；由西非洲起貫通中非以至芝布的的計劃，不能實現。法國因集中全力以經營西北非洲，二十世紀初年的摩洛哥的奪取和慘淡經營也不過是使西北非洲帝國金甌無缺的一着。戰後德領屬地喀麥隆和多哥之代管，使法非洲帝國更得完成。

這個鄰近法本國，在地中海彼岸的帝國，對於法國的政治和經濟有三種意義：（一）牠在地中海的控制上有軍事地理的重要；（二）牠是法國軍隊的補充地；（三）牠是法國的原料的未來供給地和未來的市場。

地中海之控制無疑的是法國入侵北非洲的一個重要動機。阿爾及耳（Algier）（一八三〇—三二）
，突尼斯的佔領，上埃及的經略（一八九八年，以英國之阻梗而失敗），摩洛哥和敘利亞的攫取，均屬法國實現這種企圖的步驟。試展開北非洲的地中海岸的地圖加以考察，便看見法國幾已全達到這個目的。
非洲北岸從突尼斯至於西屬摩洛哥以東，均在法人的手上。

其次，法屬非洲的人口共有三千六百餘萬，幾與本國的人口相等，法國利用之以補充其軍隊。歐戰時，有十七萬的阿爾及利亞人和六萬的突尼斯人爲法帝國主義者驅於西部的前線，而在後方當苦工任運輸者更不止此數。即在平時，法國的五十餘萬軍隊中也有近十萬人來自北非（約五分之一）。

最後，法屬非洲現時的經濟雖略遜於英屬非洲，然遠比意大利在非洲的屬地爲勝。法屬蘇丹可供給法國以棉花橡皮；亞爾及利亞爲生活資料及礦物的供給地；馬達加斯加盛產米和熱帶植物。摩洛哥的農

業，畜牧和礦產均有發展的可能。例如阿爾及利亞一地每年產穀物二千餘萬公石，等於意大利所產的三分之一以上。該地和突尼斯的鐵礦生產年達二百餘萬噸，超出印度之上。法國在摩洛哥，阿爾及里亞，馬達加斯加等地的貿易，都居於獨占的地位。法屬非洲既人口衆多，故年銷法國的貨物不少，法國的出口貨之以法屬非洲爲目的地者尤多於對英的輸出。

安南及其 他屬地

法屬印度支那爲大的產米區，面積大於法國，人口有二千餘萬，且可栽植棉花，茶，橡皮等熱帶植物。東京且有煤貯，年產百餘萬噸。法屬安南誠然是在法帝國中心之外，但法國得此除有重要的經濟價值之外，且藉爲遠東的根據地，進窺中國的西南。敘利亞位於地中海東岸，又爲歐洲至近東和中東的陸路的重要衝，故法人之覬覦敘利亞已有數十年。且境內有油，能種棉花，地土頗宜於農業，絲業亦盛。此外，法國在美洲，海洋洲均有多少屬地，然無甚重要。總計法國的屬地共一千零八十八萬方公里，人口六千餘萬（內非洲占九百八十萬方公里），爲世界第二個殖民地擁有的國家。

法國的屬地是在法國政府的直接統治之下的。法國對於殖民地的管理，沒有英國那樣狡猾，而同樣利害。經濟的榨取和政治的壓迫無所不用其極。阿爾及利亞，西非洲和印度支那雖派有所謂議員出席於法國國會，而只屬點綴品。像英屬南非那樣的「自治」，也非法國屬地所能想望的。近年敘利亞（一九二五——二六年）和摩洛哥（一九二六年）有大規模的民族運動，經法國以殘忍的高壓手段遏止，而暫時

地中海

法帝國的中心。法國與非洲的聯絡是很重要的，欲使法本國和屬地打成一片，非握地中海的霸權不成功。地中海之於法帝國殆如印度洋之於英帝國。法國雖是世界第二等的海軍國家，然在地中海的控制上已有相當的根據地和準備。在北岸築有吐倫軍港，有堅固砲台，爲法在地中海的海軍根據地。在非洲則有畢塞爾太(Biserta)和阿蘭(Oran)兩要塞，與吐倫成三角形(參閱第二十九圖)。法國空軍力量甲於世界，尤有助於地中海霸權的保障。美中不足者，就是握大西洋入地中海門的直布羅陀既屬英有，對岸之唐吉爾又屬國際共管，即濱海的摩洛哥地方也劃歸西班牙，故法國地中海的根據比之英國之在印度洋仍遜一籌，但在距離上密邇本國，比之英國與印度洋相距萬里者又占優勢。

法英的對立

單獨政治地理的觀點說來，法英兩帝國主義者的衝突是多方面的。最顯著者爲：(一)非洲方面；(二)由英國經地中海到遠東的海路上。法英同分割得非洲土地的大部分，但法國所有大部分爲沙漠不毛之地；英法曾一度共管之埃及，今單獨爲英所操縱；進略上尼羅河，打通法屬索謀利蘭與西非洲的計劃又爲英所阻，不能實現。英國在非洲的殖民地，既北自開羅，南至好望角，打成一片，復藉其在葡屬殖民地支配權和在比屬剛果的資本透入，有包圍法的非洲帝國之勢。

密邇英國，而陸上和空間戰備最強固的法國，在戰爭技術進步的今日，足以使英國海島的位置不能成爲保障，和危及英國海上的霸權，固不必說；而且英國通印度的海路，處處爲法國所威脅。英屬的直布羅陀的險要，因法國在摩洛哥的勢力而減色，在西地中海的英印航路爲法國的海軍根據地吐倫和畢塞

爾太所控制。蘇彝士運河爲附近的法國代管地敘利亞所逼脅（而且至印度的陸路也隨時有爲法國從敘利亞截斷的危險）。在紅海出口之流淚門間，有法領的索謀里蘭（Somaliand）海岸，正對着英國的海軍根據地亞丁和不寧島。在馬達加斯加島的北端，法國建立要塞，在戰時亦可從旁進擾印度洋的航路。從遠東通印度的海路，又爲法國在安南的軍港——海防和在中國的租借港——廣州灣所威脅。

誠然，英國與西地中海的另一國家西班牙已有相當的聯絡，東地中海的國家希臘且形同英帝國的附庸，法國一國之力也不能把地中海完全控制，但法國一與地中海的另一強國意大利聯合，則英印的聯絡便可完全破壞。故英國必須阻撓法意這種關係的建立，究以英意的利害衝突的地方較少，法意却勢不兩立，英國因聯意以制法。

法意的對立

法意爲同屬拉丁系的隣國，然以利害關係不同之故，彼此的對立日益尖銳化。法意利害衝突的重要所在地，除了地中海和非洲之外，尚有中歐和東歐。法意均欲占有地中海的沿岸，以控制地中海。意國所垂涎的地帶——如突尼斯——却爲法國所占有，意人所居的科錫加島隸於法國。在他方面，意大利獨占阿得里亞海，包圍法國的與國南斯拉夫，間接即危及法國在地中海的利益。故阜姆事件發生時，法意國交幾至破裂。法國人之移居非洲殖民地者常不及其他外人的一半，而外人中又以意大利人爲多，意國覬覦已久。近年意大利在利比亞的極力經營和法西斯的武力政策，爲南境法領非洲的和平的威脅。法意爭爲中歐以至歐陸國家的盟主，甚至我們可以說歐陸在戰後已分爲附法

和附意的兩個敵對的營壘。法國在歐洲既與英意兩強國爲敵，頗患勢孤，除巴比國爲附庸之外，因拉攏奧國，造成小協約國，包圍意大利的與國匈牙利，並同時威脅意本國。意大利爲對抗計，除置阿爾巴尼亞於其卵翼之外，復交歡英德，操縱希臘，密與匈奧相結納，甚至謀把羅馬尼亞拉到自己方面來。這種縱橫排闔的局面，至今仍在開展變化中（參看意大利一章及其插圖）。

法德的對立

法帝國除南向非洲侵略之外，復以萊因地帶爲擴張的目的，這自然以德國爲犧牲。歐戰和約使法國這種欲望已達到一部分，但石炭和德國重工業精華所在的萊因河上流地方，仍屬德國所有。萊因左岸合併於法國和萊因地帶另立國家的主張，以至一九二三年魯爾的占領，都是法國貫徹這目的的步驟。

阻遏德國使不能再起——即所謂『安全保障』是法國戰後外交政策的基調。波蘭和捷克兩國家之形成，不獨縮小德國的版圖，而且陷德於被包圍的形勢。對德軍備的限制，法比的軍事同盟，萊因中立地的設立，以至小協約國的密切的結合，均屬法國對德的軍事防禦的佈置。但是，法國對德還惴惴然有戒心。不過意國既不滿於法，而與德親善，英國復藉口維持歐洲的勢力均衡，對德不爲已甚，爲敷衍法國計，因有一九二五年的羅加諾條約。法國雖在法律上得到安全保障，但德國的秘密增加軍備仍非一紙條約所能取締，故世界的裁軍會議至今仍成僵局。

法國與歐洲

「安全保障」和德國的抑制，不過是法帝國主義的消極方面的方案。積極的目的是

聯邦計劃

獨霸歐洲——至少也化中歐和東歐爲牠的勢力範圍。但是英國不會因其島國的位置，而挈然忘懷。除了葡萄牙，斯干的內維亞諸國，波羅的海諸小國歸入英國的勢力範圍或利益圈之外，英國在中歐之波蘭，匈牙利亦有相當勢力，巴爾幹半島之希臘和保加利亞且受英國的支配。意大利在中東歐更與法國有正面的衝突。法國爲達執到歐陸政治牛耳的目的，有以下三方面的進行：

(一)合縱連橫的方法 除了法比的軍事同盟之外，法國與波蘭有密切的結合。兩國在外交政策取協同的行動，在外敵攻擊時互相爲助，同時由互惠的低率關稅謀兩國的經濟的接近。三角軍事同盟的「小協約」顯然是在法國的斡旋之下產生。一九三三年小協約國的再進一步的團結(4)，也是由法國在意德匈三角同盟成立的空氣之下促成。藉這種機構之助，波蘭、捷克、南斯拉夫和羅馬尼亞四國便成爲法國的衛星。最近且有以波蘭爲中心成立波羅的海諸國同盟的醞釀，也與法國的陰謀有關。但這是英國不能容許的，恐無實現的希望。

(二)經濟的透入 法國在中歐和東歐的貿易上，仍落德英之後。但法國自戰後以來，以德國賠款及工業發展之故，集有巨額的資金(5)，可供投資。戰前爲法國投資最大市場的俄國既已不承認一切債務，而海外的投資市場多半爲英美所壟斷，法國因投資歐陸諸國，且藉此以統制債務國的政治。自一九二三年至一九三一年，法國的國際投資達六、二二三、六五六、〇〇〇法郎，而投在歐陸者占百分之九十七以上；就中以投在波蘭，羅馬尼亞，南斯拉夫者爲多(6)，且帶有政治和軍事的性質——例如一九二

三年貸與南斯拉夫及波蘭之款，是充兩國的軍備資金。最近法國且與英國貸巨款於瀕於破產的奧政府，以拉攏奧國，破壞德奧的聯合以至德奧關稅同盟。

(三)「歐洲聯邦」的計劃 歐洲在戰後由二十三國增為三十九國；在經濟上有數萬里的關稅牆，在政治上有戰勝國與戰敗國的對立，在民族上有支配民族與少數民族的齟齬。這種支離破碎的狀態，當然是歐洲政局糾紛的原因。但是，在資本主義制度之下，數國甚或整個大陸的國家的合併，不是和平主義者的幻想，便是帝國主義者的一種雄圖，或所謂「大國主義」的表現。汎美洲和汎亞洲運動是美日帝國主義的把戲，已為我們所習知。至於汎歐洲運動，始於奧人寇丁和夫公爵 (Craf Condethof) 之著書提倡 (一九二三年)，一九二六年遂有第一回的汎歐會議(7)至一九二九年法外長白里安在國聯提出的汎歐聯合案而更具體化。戰後歐洲政局的佈置本出自法國之手，歐洲現狀的保持為法國目的之一，而且國際聯盟可供法國支配歐陸政治的工具，似無另組歐洲聯邦之必要。但是，我們要知道，法國在歐洲的霸權尚阻於英意，不能為所欲為，故法國欲造成此機關，以鞏固法國在歐洲的領導權。其次，歐洲各國的關稅牆之高築和最近的經濟恐慌，使法國的附庸波蘭，羅馬尼亞和南斯拉夫瀕於破產，並不得不在德奧找尋市場。歐洲國家經濟的穩定，是歐洲政治現狀維持的先決條件，故法國不得不有歐洲經濟合作的要求。歐洲聯盟還有一重大的作用就是全歐反蘇聯戰線的形成。蘇聯的基礎既日漸穩固和強大，與土耳其又有頗密切的結合，為反蘇聯盟主的法國，因增強反蘇聯的戰線，以免共產主義西侵，擾亂歐洲的安寧。

歐洲聯盟提案之把俄土除外，用意所在昭然若揭。至於以歐聯與美帝國，英帝國和日本提倡的汎亞洲運動對立，也是法國的目的之一。不過，法國這種提案既遭意國的反對，英國亦持冷淡的態度，終於擱置，在資本主義制度之下，當無實現的可能了。

(1) 根據 W. yinsky 的 *Die welt in Zahlen 1925* 一書，法國自十五世紀以來的人口增加數如下：

年 分	人口數(以千計)	年 分	人口數(以千計)
一四八〇	一二、六〇〇	一七八〇	二五、一〇〇
一五八〇	一四、三〇〇	一八八〇	三七、四〇〇
一六八〇	一八、八〇〇	一九二〇	三九、二一〇

(2) 最近數年法國人口的增殖率(每千人中出生超過死亡之數)如下：一九二八年——一·七，一九二九年——減〇·三，一九三〇年——二·四。

(3) 法國人口移出入表：

年 分	移 入	移 出
一九二八	九七、七四二	五三、七五九
一九二九	一六四、〇五八	三八、八七〇
一九三〇	二二一、六一九	四三、七八九

一九三一

九三、六〇七

九二、九六一

(4) 一九三三年二月十六小協約國在日內瓦所訂的「組織」協定的要點如下：(一)各締約國互相保障其領土的不可侵犯；(二)一締約國非得其他兩國之同意不得與別國訂立條約或進行磋商；(三)在關稅，交通及經濟方面彼此合作。

(5) 最近世界的金子總額百億美圓中有二十五億集於法國。

(6) 戰後法國的國際投資表：

國 別	年 度	金額 (以千計)
羅馬尼亞	一九二三	一六、五〇〇鎊
比利時	一九二三	四〇〇、〇〇〇法郎
奧大利	一九二三	一七〇、〇〇〇法郎
保加利	一九二三	四〇、〇〇〇法郎
德 國	一九二四	三、〇〇〇鎊
匈 牙 利	一九二四	九六、〇〇〇法郎
波 蘭	一九二七	二、〇〇〇鎊
保加利	一九二八	一三〇、〇〇〇法郎

羅馬尼亞	一九二九	五六一、〇〇〇法郎
德國	一九三〇	二、一五六法郎
智利	一九三〇	一七二、〇〇〇法郎
芬蘭	一九三〇	三〇〇、〇〇〇法郎
波蘭	一九三〇	二五、〇〇〇法郎
羅馬尼亞	一九三一	五七五、〇〇〇法郎
南斯拉夫	一九三一	六七五、〇〇〇法郎
波蘭	一九三一	四〇〇、〇〇〇法郎

(7) 第一回汎歐會議開會於維也納，有歐陸二十六國代表參加，蘇聯及英國沒有列席。

第十五章 意帝國

地理條件的影響

意大利是純粹地中海的國家(1)，地中海的控制對於意大利有利莫大的重要。較接近斯，威匿思等壟斷東西的貿易。好望角航路的發現對意大利商業予以打擊，而蘇彝士運河的開闢又有助於意大利的海外貿易之復興，但已不能恢復其原有的獨占的位置。意大利與巴爾幹半島只隔一阿得里亞海，最近的距離只七十三公里；南境的西西里島與北非洲之法屬突尼斯相對，距離只一百四十三公里。意帝國主義之欲伸張勢力於巴爾幹諸國和覬覦法屬北非洲，為自然的趨勢。

意大利的溫帶和半熱帶的氣候適宜於耕植，但以多山及沼澤之故，可耕之地有限(2)，所產糧食不足以供給本國人口。且所產的主要農業品——如葡萄，棕欖油，橘子等與地中海沿岸國家所產者相似，故與隣近國家的貿易亦有限制。

不過，意大利地理條件最大的缺憾還是在於重要資源的天賦之膏。小量而粗的鐵礦散在於南部及其他各地，鋼鐵業的原料大部分要從德法等地輸入。燃料之極端缺乏，更予一般經濟發展以致命的影響。煤的貯藏額不過一萬八千萬噸，年產額不過數十萬噸，等於英德一二日所產，而且多為低度的褐炭。石油同樣的缺乏，有賴於英美及蘇俄的供給，即木料亦不足用。金屬如銅鉛鋅之類略有之，但殊不能自給。

較重要的礦業爲大理石，花崗石(3)，硝酸鹽及硫黃(4)等。以這樣薄弱的資源，意大利工業化的行程大受障礙，因之資源之攫奪成爲意帝國主義的急切的志望。但是，意大利的急流很多，水力豐富，水力之已開發者占百分之六十以上(5)，動力之由水電供給者占百分之四十。電汽化發展的影響使工業漸移於北部急流多的區域。

人口問題

意大利本土面積三一〇，一三七方公里現有人口四千一百餘萬(一九三一年統計)，密度每方公里一三三人，以北部之里古里亞(Liguria)藍巴地亞(Lombardia)及南部之坎尼亞(Campania)三區爲最密。恰與法國的趨勢相反，意大利近代人口增加之較速誠爲不可諱的事實，每佩年人口增加常在四五十萬左右。歐戰對於意大利人口的影響尙微，由一九一四至一九三一年，人口增加了六百五十餘萬(由領土擴充而新得的人口算在內)。人口之移出爲戰前顯著的現象，自一八八一年以來，意大利每年移出的人口由三十萬至五十萬，目的地如地中海沿岸和德國，北美及南美(6)，現意大利人之在國外居住者占本國人口的四分之一。然自一九二四年美國的移民律頒布以後，加拿大和澳洲步其後塵，即英法亦加限制(7)，故近年意大利每年移出的人口竟減至十餘萬人，甚或數萬人(8)。不過，人口的過剩(不如說是勞動力的過剩)，不是意大利帝國主義擴充的原因，而只是牠的口實。慕沙里尼說：『不擴張就爆烈。』但同時法西斯的意大利又極力謀增加國內的人口，一九二七年五月慕沙里尼的演說，宣稱要提高意大利居民的生殖率，俾在一九五〇年可有六千萬人，并有人口增殖種種獎勵方法。由

這種矛盾可以知意大利人口的問題真相了。

經濟現況

意大利爲城市最先發達的國家，意人多居於小城鎮，故城市人口占全人口的百分八十八，但人口過十萬以上的城市只有二十，占全人口百分之二十六。大體上意大利仍爲農業國家，農業人口與工商業人口爲六與四之比。農業經營爲小農經濟，多採園圃的形式，南部且須要人工的水利。農產品之有市場價值者爲米，絲，葡萄，棕攪及其他亞熱帶的果物。意大利爲歐洲產米的第一個國家，葡萄酒產占歐洲的第二位，絲產占歐洲總數百分之八十，果品輸出值嘗占總輸出值的一半，自十九世紀意大利統一以來，以經濟上的保育政策之勵行，意大利漸由純粹的農業國而走上工業化的道上，至二十世紀初有急劇的發展。工業集中於北部；然以煤鐵及金屬缺乏之故，重工業無足述者，最發達的還是紡織工業，——尤其是絲紡織業。戰後，人造絲和摩托車爲意大利新興的工業。人造絲的產額甲於歐洲，僅次於美國，摩托車的生產在美英法德之後。最近以生產過剩，競爭激烈，兩者均見衰退（9）。

意大利現有鐵道一萬七千公里，與中歐東歐諸國均可相通。商業航空亦相當的發達。意大利有八千公里的海岸線，良好的港灣。他方面國內市場狹隘，原料缺乏，爲擴張貿易計，不得不致力於海外航業的發展。意大利的商船噸數，以政府的援助之故，現已兩倍於戰前（一九一四年爲一百四十萬噸，一九三一年爲三百三十萬噸）。熱內亞，拿波爾，威匿思和特利思脫四港爲海運的中心。

意大利的輸出貿易以絲紡織物爲最大宗，次則爲棉貨和果類。意大利的糧食現不能自給，需輸入大宗的穀類，工業的原料如煤，鐵，煤油和其他礦物，棉花，羊毛當然也屬輸入品中的要項。隨着工業化的進展，全製品在輸入貨物中的百分率較戰前大減，在輸出貨物中增加。不過，意大利仍屬入超的國家，每年入超之數常達五六十億里拉（意幣），移民匯回國內的款項，游覽者收入，和船舶收入，仍不足以補償這種虧空。在輸入方面，意大利與美國的關係最密，次則爲德國，英國，法國，阿根廷；在輸出方面，德國爲意大利最大的主顧，次則美，法，英，瑞士，阿根廷等。巴爾幹和中歐本爲意大利貨物所欲支配的市場，然以國際間的敵視及關稅牆的高築之故，意大利在這方面的輸出大受障礙。

政治的特質

一八六一年意大利統一，爲君主立憲的國家。當大戰的直後，意大利破產，產業蕭條，社會運動日趨激烈，引起資本家的有組織的對抗運動，同時意大利的戰勝的獲得不如初時所期望，使小資產階級發生國家主義的狂熱。在這種經濟和政治的環境之下，法西斯主義乘時而興，「進軍羅馬」，樹立獨裁的政治。法西斯政治的特質如下：（一）形式上有議會的存在，而議會的權限縮小，執行機關的權力擴大，總理大臣的地位尤爲至高無上，慕沙里尼一人身兼五部長以上。（二）議會爲代表職業團體（Corporation）的職能議會，議員由國家認可的十三個職業團體選出，俾易於爲法西斯黨所操縱。（三）撤廢地方自治，鞏固法西斯的中央集權。（四）國家經由職業團體以統制經濟，「施一勞資合作」及節制勞工運動。

在慕沙里尼的獨裁之下，意大利王形同虛設，但羅馬教皇仍有相當勢力，一九二九年法西斯政府因與教廷訂立妥協的條約，教皇承認國家在地上的支配權，而意政府承認宗教在教育，文化及風俗方面的勢力和活動。

法西斯主義本為資本主義的鬥爭的組織，而深染狹隘的民族主義的色彩，故法西斯主義政權樹立於意大利以後，意大利的帝國主義更為露骨，且藉口民族問題以施行牠的侵略。

意大利的民族問題

意大利人之不在本土者既盈千萬，而有大部分恰在於意大利的敵國——法國——的統治之下。意人之居於法國邊境之尼差(Nizza)和薩甫瓦(Savoie)兩區，科錫加島及其他地方者在五十萬人以上，近年且有增加。在法國的意人保持其語言和習慣，不與法人同化。法國為防止南境的意大利化及杜意人仇法的口實起見，因限制意人之移入。更足以威脅法人者就是突尼斯的形勢。突尼斯現與意國的西西利島接近，意人目為該島南部的延長。意大利之侵略該地先於法國(10)，在那裏的意人達十萬，為數遠在法人之上。即在阿爾及利亞的居民有三分之二的歐洲種居民為意大利人和西班牙人，法人不及意人之一半。意人既不肯同化，而法屬北非洲又不能長久同時為法國的屬地和意大利的移民地(11)。這是法意衝突的一個重要原因。此外住於瑞士忒辛州(Tessin)的意大利人有十餘萬，該地為意大利帝國主義覬覦的目的物。在戰前，奧領土的南提羅爾(Südtirol)之特稜提諾(Trentino)，本為意人所居。戰後南提羅爾全省割歸意大利，於是三十萬的德意志人改隸意大利的統治。同時，伊斯的里亞

(Istria) 的獲得，使十餘萬的南斯拉夫人爲意大利的屬民，南斯拉夫與意大利的衝突固以此爲藉口。這些少數民族在語言文化上均受意大利的壓迫。

意帝國主義 與其問題

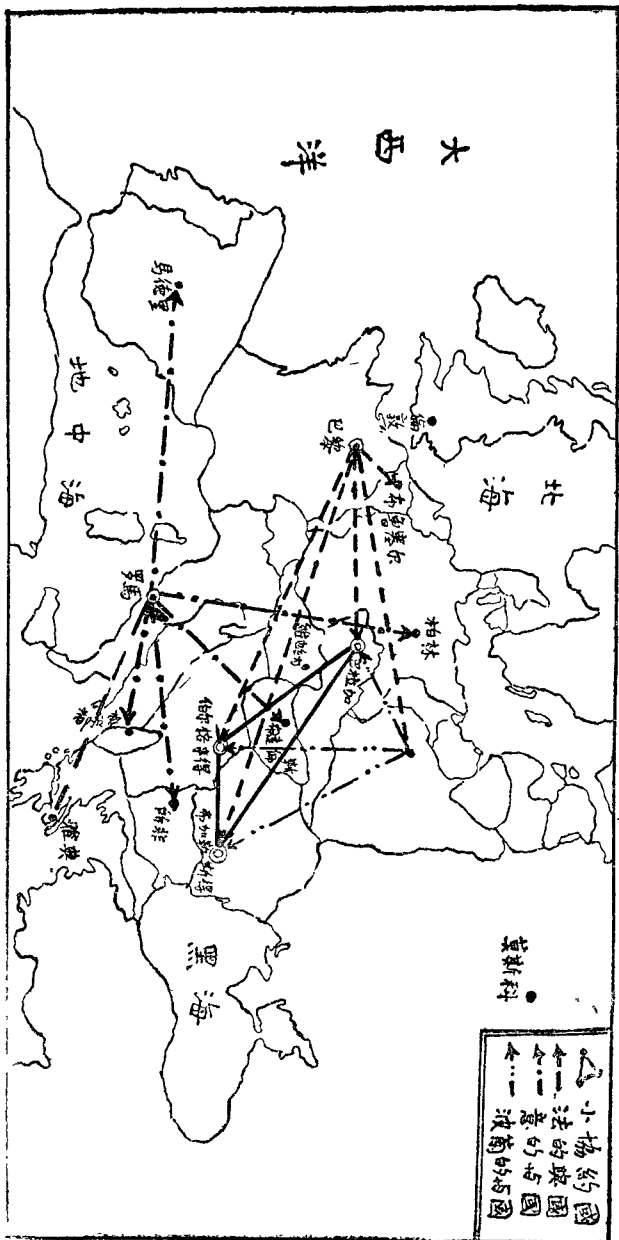
由上所述，可知原料市場的奪取，爲意帝國主義的逼切的問題，而人口過剩和意大利在外的民族的解放，不過是這種侵略的藉口。當西歐諸國開始作殖民競爭的時候，意大利尙四分五裂，未成爲近代的統一的資本主義的國家，故殖民地之奪取爲期較晚。現在意大利的殖民地面積有一百八十餘萬方里，六倍於本國，但人口只有二百餘萬，相當於本國人口的百分之五。意大利的殖民地幾全部位於非洲，在東非者爲以里特亞(Eritria)和索謀里蘭，在北非者爲利比亞(Libya)的黎波里(Tripoli)和息里內易卡(Cyrenaika)的合稱。戰後意大利又取得土耳其的羅得羣島(Rhodos und Dodekanes)。利比亞的之獲得，對於意大利地中海的霸權，有很大的影響，東非的意屬地又成爲意大利侵略阿西比尼亞的根據地。但是殖民地國家中，除丹麥外，意大利所擁有者，比較上最小而且最貧瘠。既有密集的人口(12)，又缺乏天然的富源(輸出品物只有畜產，果物等)，不足供意大利以市場和牠所需的原料。且地處沙漠性不宜於白人居住，故意人之移住其間者甚少(不過三四萬人)。一九二四年，英國曾贈意大利以周巴蘭，(Tubaland)，然貧瘠不宜人居與原有的意屬殖民地無異，意大利因逼須移入印度和中國的苦力，以開闢之。最近數年，意大利極力開發利比亞，綿花，咖啡，穀物的生產已有多少希望，然無補於意大利資本主義的需要，仍是明顯的事實。

爲解決原料和市場的問題，近代意大利的對外侵略有三個主要的方向：(一)在地中海沿海取得新的海岸；(二)占奪鄰近阿得里海海岸，進一步侵略巴爾幹；(三)向北伸張至伯倫尼隘(Benent)。意大利之參加歐戰，以此爲目的。歐戰的結果，意大利益地二萬三千餘方里。南提羅爾歸意統治，第三種方向已達到。在地中海東岸確定羅得羣島的占有權，藉之進窺小亞細亞的南岸（土耳其屬的阿達里亞），但是意大利雄據地中海的大欲仍未得償，牠欲攫奪較富於農產和礦物資源的突尼斯爲己有，并獨占唐吉爾國實際共管地，以掌握地中海西端的門戶。至於意大利對阿得里亞海和巴爾幹的侵略，在戰後也得到部分的實現，伊斯的里亞的獲得，使意大利占有舊奧國在阿得里亞海唯一的良港——脫里斯脫，而奧大利對於帝國主義的經濟的倚賴加深。戰後所得者復有逼近南斯拉夫之薩拉(Nara)和刺果斯太島(Lagora)。鄧南遮一度佔領的阜姆(Fiume)終屬意有。爲意大利和南斯拉夫緩衝的阿爾巴尼亞國，在一九二七年與意大利訂立條約，幾已淪爲後者的保護國。南斯拉夫在阿得里亞海的地位更受威脅。但是意大利意猶未足，牠還企圖取得南斯夫在阿得里亞海岸的達爾馬提亞(Dalmatia)，俾該海完全成爲意大利的內海。援助該地匈牙利人的反南斯拉夫運動，是意大利這種陰謀之一步驟。一九二三年慕沙里尼更欲取得希臘所屬的哥爾福(Gola)島，以控制阿得里海進出的門戶。

『神聖羅馬帝國』的重興，爲法西斯意大利的夢想，而化地中海爲(Mare Nostro)(我們的海)，實是這夢想實現的第一步(13)。但是，意大利在地中海之獨霸，是法帝國主義所絕不能容忍的(14)。意國海

軍軍備之增加，無疑地足以危害法國與其對海的殖民地的聯絡，突尼斯和其他非洲殖民地（如摩洛哥和阿爾及利亞）更不容意大利染指。此外，意大利與中歐和巴爾幹國家間的關係，又足以使意法間的對立愈惡化。南斯拉夫因民族問題已與意大利齟齬，益之以亞得里亞海的良港均為意占，阿爾巴尼亞歸意勢力範圍，南斯拉夫沿岸已為意大利所包圍，故仇意最深。意大利既不得逞於凡爾賽和約，藉和約修改的美名，密與奧匈（尤其是後者，甚至予以軍事上的援助）相結納，自一九二七年以來意大利與保加利亞的關係日益密切，除訂立伏有攻守同盟的用意的友好條約之外，復慫恿保加利亞取回馬其頓，而保開放窩爾拿（Varna）為自由港，以便意保之通商，許意國在保境以自動車販賣的獨占權。一九三〇年，意大利復與土耳其成立經濟的同盟，意大利貸款與土，而土耳其許意開拓阿美尼亞的棉花地，和開放美新拿（Merina）為商埠。小協約國（捷克，南斯拉夫和羅馬尼亞的同盟）本為戰後法國壓迫意大利的一種武器。近年意大利極力與羅馬尼亞拉攏，企圖離間小協約國的團結。最近，德匈意三國秘密軍事同盟甚囂塵上，小協約國為對抗計，因謀進一步的團結，於一九三三年二月訂立新的盟約。意國法國間，意國與小協約國間的關係愈趨惡劣，歐陸戰爭或將因此而爆發。南提羅爾問題為意德國交的一個礁石。在和約修改的口號之下，意德親善以對抗法國是可能的。但是意大利尚欲與大利在其羽翼之下，德奧合併也是意大利所不能容許的。總而言之，意大利帝國欲實現其羅馬帝國之夢，獨霸地中海，和伸張其勢力於中歐和東歐，擴充殖民地，必然的與法國衝突。歐洲政局的不定，以此為最重要的原因（參閱第三十圖）。

衝進雜合的國各陸歐 圖十三第



(一)意大利的海岸線共長七、九四五公里，均位於地中海。法國在大西洋的海岸線長於地中海的海岸線兩倍有奇。

(2) 在阿爾若 (Arno) 和地伯爾 (Tiber) 兩河流域的大平原和山谷間，土地肥沃宜於耕植，但不生產的礫确之地也有二百餘萬赫台爾。

(3) 羅馬的文明與意大利的大理石礦貯和工業至有關係。現代意大利雕刻之盛也建築於大理石工業上，石類的輸出至今仍為一大宗。

(4) 因意大利 (西西利島) 多火山之故，硫磺的貯藏占世界五分之一。

(5) 意大利的水力共有三、八〇〇千匹馬力，已開發者二、三〇〇千匹馬力。

(6) 近代意大利的人口移出數如下 (以千計)：

一八八一—一九〇〇	一、八七〇	一九一九—二二	一、三九二
一八九一—一九〇〇	二、八三四	一九二八	一五〇
一九〇一—一九〇九	五、三七五	一九二九	一五〇
一九一〇—一九一四	三、四二九	一九三〇	二八〇
一九一五—一九一八	三六三	一九三一	一六六

移往美洲者較歐洲及地中海沿岸為多。美國居民之為意大利種者約占全體百分之八。即在戰前，三千五百萬的巴西居民中有一百萬為意大利人，阿根廷的八百七十萬居民中有六一八、〇〇〇為意人，烏拉圭百五十萬居民中，意人占十萬人，故有「沒有意大利旗的意國殖民地」之

稱。

(7) 一九二四年以後，意大利移入美國的人數不得過七千人。英國因失業太多之故，也不大許意大利人久居。法國則在護照等事多多留難。不過一九二五年意人之在法國者尚有八十萬人。

(8) 一九二七年移出者只有六七、〇〇〇人。

(9) 一九三〇年意大利產人造絲三千萬公斤，汽車三萬六千輛。

(10) 一八八一年意大利便與突尼斯的土酋(Che)訂立不平等的條約。

(11) 一九一八年九月法國首與意訂約保證在突尼斯的意人的優良待遇。該約期滿不特沒有延長，法國且於一九二一年下令予在突尼斯的意人以入藉的便利，俾意人同化。

(12) 如與荷蘭比較，則相差很遠，荷蘭的本國有人口七百餘萬，而屬地五千萬。

(13) 一九二六年，慕沙里尼游的黎波里時的演說曾有這樣的話：『我對這海(地中海)的兩岸說，這會爲羅馬的海，且再度將爲羅馬的海，不是沒有深遠的意義。』

(14) 這樣誇大的宣言和威嚇即在法國海軍部長(Lorge)在上議院的演說中得到反響。他說：『這海之大是足以容我們兩國(法意)。只要戰爭絕不爆發。但是，假如這樣的故事發生，於是軍艦和海上飛機有莫大的重要。這海必須自由無阻。誰也沒有權利這樣說：「這海屬我所有」。』

第十六章 德國

自然地理 的情況

德意志位於歐洲大陸的中部，而偏西北，雖有一千七百餘公里的海岸線，然國境的大部分位於內陸。而且牠瀕臨的波羅的海和北海在世界交通上比較不占重要的位置，在海上地位的優越，因遠不如大不列顛，也比不上法國與荷蘭。德國資本主義發達較晚，此為一因。然自鐵路及航空發達以後，德國的位置助牠成為歐洲的陸路以至空間交通的中心。

在歐戰以前，與德國接壤的國家，只有八國（荷蘭，比利時，盧森堡，法蘭西，瑞士，奧匈，俄羅斯和丹麥），戰後增至十一國，東有新興的波蘭和立陶宛，使與蘇聯相隔，使西歐的赤化較難。丹澤自由市與波蘭走廊又使東普魯士與德國他部懸隔。東南與捷克和奧大利為鄰。西南則以萊茵河與法國新得的洛倫阿爾薩斯省為界。波蘭的包圍和波蘭走廊，實是戰後法國控制德國的一種策略，德法接壤使法國有戒心，而有在萊茵沿岸設立緩衝國的企圖。

德國的重要河流，如萊茵，威悉（Weser），易北（Elb）荷得爾（Oder），多腦諸河，幾可全通航行，冰期不長，為國內交通要具（一）。就中萊茵河灌流區域最廣，沿岸土地肥沃，富於礦產，尤為重要。但是德國諸河流彼此之間幾成平行的形態，在往代不足為全國交通之助，故國內市場的發展，政治的統一及歐陸霸權的奪取還有待於鐵路時代的蒞臨。

德國中部南部爲高原；北部爲平原，面積占全國之半，爲萊茵，威悉，易北及荷得爾四大河沖積而成。但一般而論，德國的土壤不大肥沃，須施相當的人工。以溫度論，因北部與東北爲冷風所侵襲，南有阿爾卑山爲障，使暖的氣流不能至，頗不利於農業。但濕度尙適中，北部尤多雨。

德國的天賦的資源最豐者爲煤與加里。煤的貯藏以魯爾區爲最，據估計，深至一千公尺，有五百五十萬萬噸的蘊貯。法人之曾一度占據，實由於此。次則爲薩爾——今仍屬法國管理——及上西里西亞的西部。褐煤的貯量甲於歐洲，吐林根及薩克遜兩邦所蘊最多。加里的獨占大有助於德國農業生產力的進步及化學工業的發展。鐵的蘊貯因洛倫之割讓而更不足。煤油田的缺乏爲德國工業基礎的一弱點，故國外——尤其是俄國巴庫——油田的奪取，爲德國發動歐戰的一個重要目的。德國戰敗也以煤油缺乏爲一原因。林地約占全國土地面積百分之二六，南多而北少。德國對於護林及造林的注意，向見稱於世，故木材出產尙富。

戰後國土與人口的損失

戰後德國的面積爲四七〇、六六五方公里（不計薩爾區則只有四六八、七五三方公里），人口共六千六百一十萬人（不計薩爾只有六千五百三十餘萬，均一九三三年統計）。因戰時及戰後人口出生率的減低，死亡率的增加，陣亡人數幾達二百萬，由割地而失去的人口又六百六十萬，故到現在尙不達到戰前的人口數。凡爾賽和約的結果，使德國失去一三・〇五%的領土，九・九七%的人口，農業地面積一四・三%，煤一九%，鐵七四・五%（均以量計），熔爐二六・七%。單

由這幾項數字已可見德國在經濟上所受的損失之大。此外，德國還失去面積比本國大六倍（以現在領土計）的殖民地，德國的國家主義者至今尤不能忘懷。薩爾區今仍在法人手中，至一九三五年然後由人民投票決定牠應隸屬何國。

人口的形態 及其移動

以全國人口的密度論，每方公里平均一三七人（一九三〇年），比不上比荷英諸國。若不計城市，則政治區域中人口最密者為薩爾區，次為薩克遜邦，萊因省。若以經濟區域論，人口最密者為萊茵—衛斯法楞區（每方公里一千五百人）。山林之區，東普魯士，梅格稜堡—施德勒支（Mecklenburg-strelitz）邦諸地人煙較稀疏，故近年德國政府常有促進人民墾殖東普魯士的計劃。德國現在的居民在種族上雖已比戰前為純粹，但是雜居德國內的外族尚有九十餘萬人，波蘭捷克人最多，說波蘭語者占五十餘萬。不過德國的國內民族問題，以反猶太運動為較嚴重。以宗教的信仰論，德人宗基督新教者倍於羅馬教。舊教勢力最盛的地方為南部的巴威略和巴登兩邦。舊教徒自有其政治的組織（2），普魯士邦與巴威略邦在政治經濟上利益的衝突，因宗教的對立而更明顯。

自一八七一年以來，德國的人口向城市集中的趨勢至為急亟。農村的人口不獨相對的減少，而且絕對的減少。最近城市與鄉村居民之比為六四對三六，恰與一八七一年相反。這當然由於普法戰爭後，德國獲得洛倫阿爾薩斯的煤鐵，工業化猛進之故。工業化的結果，使德國的工商業人口占全人口的大半，雇工也達百分之五九。由是，人口集中於城市。現在德國的十萬人以上的城市有四十五個，那裏的居民

占全體百分之二六·八。在德國以外的德國人達二千萬（不計奧大利的德人，參閱第八圖）。戰後德人之向外移殖者仍不少（一九二三年貨幣膨漲尤促進德人之移出，美國雖有限制移民的法令，德人移入美國者最多）。

德國行政區域的渙散

德國是聯邦的國家，包含十七個行政單位（邦及特別市）（3）。過去德國各地地理上的差別，語言宗教的不同（如南方的 *Plattdeutsch* 與北方的 *Hochdeutsch* 的不同，羅馬教與新教的對立），誠然是德國政治統一的阻礙。但現在德國政治區域的渙散却是過去帝政和封建政治的遺留。這樣的政治的不統一，使德國政黨的化分更易，而政黨的分歧又使國內的行政更不統一，每有中央與邦對立，邦與邦對立的現象。普魯士邦面積及人口均占全國的大半（4），在歷史上向占支配的地位，在經濟上為工業最發達的一邦。南部諸邦則以巴威略為最大，農業的利益占優勢。故普魯士邦與巴威略常易發生齟齬。行政的支離破碎，實有礙於經濟的發展。德國的大資產階級因有取消十七個自治行政區域及劃分普魯士的要求。自法西斯黨執政後，這一要求已一部分的實現。

德國產業及其地域的分佈

德國是歐陸工業最發達的國家，從上述城市與鄉村，農業與工商業的人口的比例，已可證見。但德國農業仍占相當的重要（農業收入約占全體收入百分之二十），與英倫有異。德國四十七萬方公里面積中，農業用地約百分之六十三有奇。農業區域為普魯士東部及國境南部的巴威略。西普魯士和寶山（*Posen*）本為穀食剩餘之區，可供四五百萬人口的糧食，這兩

區地方的割讓，予德國農業以一大打擊。德國的土壤雖不很肥沃，然以大規模經營——尤其是在東普魯士地方——占支配的地位，機械及化學肥田料（加里）的應用之故，生產力之發達僅次於荷比丹麥諸國。農業生產物中，馬鈴薯及甜菜占世界第一位，大麥占第二位。小麥雖有培植，以氣候不大適宜，生產不多。牲畜的生產也不占重要。德國的農產額自不足供養其工業人口。工業所有的重要原料及熱帶產物尤有賴於輸入。

以德國的工業論，不獨技術最爲進步，而且生產最爲集中（5）。凡爾賽和約誠予德國工業以重大的創傷，然德國不數年便幾恢復其戰前的地位。但最近的世界經濟恐慌却使牠的工業在極端疲憊的狀態中。德國工業以煤鐵礦業，鋼鐵製造業，機械製造業，化學，電氣，製紙，製筆，水泥等業最爲發達，但在戰後多已屈居美國之下，德國的重工業集中於西部的萊因河區域。那兒的厄森（Essen）和多特蒙德（Dortmund）爲煤礦業的要區；杜塞爾多夫（Düsseldorf）和科倫（Köln）兩城爲鋼鐵及機械工業的中心。因此，萊因河的重工業家在德國政治上有舉足輕重之勢，與普魯士東部的大地主“ Junker ”的利益時相衝突。他如化學工業則以梅因阿（Main）旁的佛郎克福（Frankfurt）及路易士哈芬（Ludwigshafen）爲重要所在地，電氣工業以柏林爲中心。工業上比較不發達的地方則爲國境的東北部及南部。

德國的對外貿易，今仍占世界的第三位，前已提及。在輸出總值中，製造品占百分之七十七弱，在輸入總值中，原料及食料占百分之八十（6），均爲工業國的特徵。與德國貿易關係最密者首爲歐洲，

次為美洲。德國製造品的主要銷場，為英國，荷蘭，美國，法國及東歐的農業國家。食料及原料則取給於美國，阿根廷，荷蘭，蘇聯，印度諸地。德國工業既有高度的發展，而國內市場有限，重要的歐洲市場以關稅的障壁高築之故而不能任德國商品的馳聘，國內農業家與工業家利益的衝突，使德國的對外貿易政策常受掣肘（7）。德國的對外貿易額在現在的經濟恐慌中固日益減縮。怎樣奪取及鞏固德國商品在世界市場的地位，實為德國產業一最重要的問題。

交通現況

德國的鐵道幾全為國有，長五三、八四四公里，以柏林為中心，像網般分佈於全國，與歐洲各國均可相通。德國的河流雖幾可全通航運，但除多腦一河外，四大河均自南而北，故聯絡諸河的運河之開鑿實為必要。現有的運河長一千六百餘公里，聯絡北海的波羅的海的基爾運河的交通最繁。萊因，多腦，易北，基爾運河在戰後均開放為國際公河，萊因航業且為法國所操縱，戰後航業的恢復雖頗迅速，商船的噸數四百餘萬噸（一九三二年統計），仍居英，美及日本之後。波羅的海的海港以斯德丁（Stettin），基爾，羅斯多克（Rostock）諸港為較重要，但波羅的海的交通遠不如北海之繁密。北海諸港以漢堡為最重要，實為德國對外航路的中心。次則為不來梅（Bremen）及厄姆登（Emden）。空間交通的頻繁，雖不如美國然已甲於歐洲，總而言之，德國國內交通設備的進展，殆已破除一切地理上的障礙，現在的問題只在於技術之更加改善（如鐵路之電汽化）及航空之更加發展而已。

戰後德國

德國的自然的地理條件，如工業基本資源的煤鐵的豐富，化學重要原料的獨占，及

的政治地理的問題

其地理上的位置——接連歐洲各地的市場——本有助於德國資本主義的發展及帝國主義的形成。大戰失敗的結果，疆土的削減使德國失去其地理上的優越的一部分，而且幾陷

於殘廢的狀態。即使人工所修改的地理因素——如運河，海港等——也不能盡情利用，甚或不能利用。在他方面，戰後中歐及東歐的政治地圖的變更，及隨之而起的政治的敵視及經濟的壁壘，不獨使德國在市場上受一打擊，而且有四面為敵國包圍的危險。凡爾賽和約的束縛，道威斯計劃及楊格方案的規定，使德國淪為協約國——尤其是法國——的半保護國。最近德國應付的賠款雖表面上減輕，但凡爾賽和約給予他的傷痕仍然存在。還有一層，戰後德國經濟的復興，國內市場的局限，及其對協約國的負擔，使他不能不作帝國主義的擴充。但戰敗的結果却不容牠有此可能。這樣的經濟力量及政治力量的不相侔，逼使牠一方面隨和其他帝國主義，他方面又欲藉蘇俄以自重。茲再將戰後德國的重要的政治地理問題分述如下：

西境的問題

德國在戰後所受的最重大的疆土的損失，當為阿爾薩斯，洛倫之割讓。不獨失去一萬四千五百方公里的土地，及一百八十萬的人口，而且失去歐洲已開發的鐵礦中之最大者及一部分的煤和加里。德國的鋼鐵工業現在不能不仰賴國外的礦石的供給，他方面，法國的重工業及軍事工業因而有急劇的發展，備戰益急。那裏的居民有百分之八十以上為德意志人，尤予德國以爭回的藉口。

薩爾面積爲有名的煤區二千方公里，居民六十五萬，全爲德意志人。法國既得洛倫之鐵，而煤患不足，藉口戰時在法國北部破壞煤礦及賠款保障，定薩爾爲國際共管區，期間十五年。但薩爾的管理及開發的實權操諸法人手中（7），關稅貨幣均採用法國制度。近年薩爾年產八百萬噸的煤，二百萬噸的鋼，一百萬噸的生鐵，裨益法國資本主義不少。

德國的資源及產業精華既萃於萊因河流域，法國爲使其重工業獨占西歐的煤鐵的資源計，原欲長久盤據萊因河左岸——在一九二一年曾一度駐兵右岸——或化該地爲緩衝國（參閱第一圖），并會實行佔領魯爾，以英國的阻梗，萊因區的協約國駐兵終於一九三〇年撤盡，魯爾的占領的計劃亦只曇花一現。不過法國分割萊因河左岸的野心仍沒有息。而且凡爾賽和約所規定的萊因河地帶（左岸全境及右岸五十公里範圍內）盡撤軍備的限制今仍有效，法國所憂慮的「安全」的問題，得一保障。此外，萊因河的管埋也爲法人所支配，對於法國亦有實益。

於此，英國對於德國西部邊界問題的態度，也與政治地理有關。英國贊同法國得回洛倫，因爲法國的鋼鐵工業愈膨脹，煤便益缺乏，英國的過剩的煤便增銷路。牠之極力阻撓法國長久佔領德國的煤區——無論是薩爾或魯爾——也正因爲這個緣故。

割讓與比國的歐盆，馬爾底蔑地方有居民六萬，其中有五萬爲德國人，餘爲瓦隆人（Wollonisch）。那裏的德人現在都沒有享受少數民族的保護。占有洛倫鐵礦一部分和重工業頗發達的盧森堡大公國（8）

，在戰前本與德國訂立關稅同盟，南部鐵礦且多德人資本。形同德國保護國。一九二〇年加入比國的關稅同盟，是德國重工業的一大損失。

波蘭走廊問題

波蘭「走廊」Polish Corridor 爲戰後德波爭執——因而亦即德法爭執——一重要問題。波蘭走廊爲西普魯士及寶山的一部分（參閱第一圖），面積共計四百餘萬赫台爾，人口約三百萬。多爲斯拉夫及普魯士的混血種。在十八世紀以前本爲波蘭領土，漸歸德人統治。戰後法國力謀削弱德國，因予該地與波蘭。該地劃歸波蘭的結果，不獨使德國東部失去四分之一的土地，三分之一的人民，三分之一的農業和四分之一的工業生產力，而且使東普魯士與德國其他部分隔絕，西利西亞和蓬麥倫（Pommern）省形同半島，鐵路雖有聯運，而交通比前困難。波蘭的交通政策注重南北的交通，德國東普魯士的交通因有衰退的趨勢。其次，東普魯士的商業因有波蘭的競爭也受很大的打擊。德國與東歐的貿易品深感不便。住居該地的德人——尤其是農民——又受波蘭政府種種的苛待。在波蘭方面，藉口該地居民波蘭人多於德人之外。最主要的理由，就是謂大國須有出海之路，而波蘭通海之河只有經流西普魯士維斯杜拉河（Vistula），故不能不割取該地，取得領土權，以保障交通的安全。聯運之約及海上的交通可使東普魯士與德國他地有聯絡，但德國恢復該地之心至今未已。最近的法西斯政府有贊助波蘭奪取烏克蘭而向波蘭索回走廊之議。

丹齊自由市也爲德波間重要爭端之一。丹齊自由市的設立，爲予波蘭以出海的便利起見。據凡爾賽

條約的規定，丹齊居民有自治權，但丹齊的外交由波蘭代理，內政則受國聯委員會的統治與保護。在自由市內，波蘭的一切經濟活動，丹齊不能干涉。故丹齊實無異於波蘭的領土。波蘭與丹齊的德人的衝突屢次發生。波蘭人在丹澤附近建築基里亞(Gdynia)新埠，以準備將來丹齊人民投票復歸德國時，與丹齊競爭，尤引起丹齊人的不滿（參閱第八圖）。

殖民地問題

國內市場的有限及煤油，植物原料和熱帶產物的缺乏，使高度工業化的德國不得不爲帝國主義的擴充。戰敗之後，奪取南俄，印度之夢，固已成泡影，原有的三百萬平方里千二百萬人口的非洲殖民地及南海諸島，亦改隸英法比日的統治。德國的殖民地雖比不上英法的殖民地的價值，然對德國亦可補充一部分的原料及食料。例如托哥蘭(Togoland)產棉花和棕櫚油，喀麥隆產橡皮，可及貴重的木材，德屬西南非洲有貴金屬和金鋼鑽的蘊藏，東非洲的重要產物有咖啡，椰子和西沙爾麻。南海諸島除在遠東有軍事的重要外，且產磷酸鹽，和熱帶食料。除西南非洲外，居留舊殖民地的德人很少。在戰前德國與其殖民地的貿易，常占百分之七十以上，今則在百分之十左右。德國要求歸還殖民地的呼聲，常可在國際會議及德國的報章中聽見，只厄於協約國的壓制，至今還未得實現。

(1) 德國重要河流長度，可通航行的里數及冰期長短表列如下：

河名	長度(公里)	可通航公里數	冰期(以日計)
荷得爾	七七六	七一一	六三

易北	七三八	七三八	四七
萊因	六九六	六九六	二一
多腦	六四七	三八七	二七

(2) 與天主教有極密切關係的政黨為中央黨及巴威略人民黨，現均遭法西斯黨解散。

(3) 即是普魯士，巴威略(Bayern)，薩克森(Sachsen)，符騰堡(Württemberg)，巴登(Baden)，黑森(Hessen)，梅格稜堡許威林(Mecklenburg-schwerin)，梅格稜堡施德勒支(Mecklenburg-strelitz)，吐靈根(Thüringen)，鄂爾敦堡(Oldenburg)，不倫瑞克(Braunschweig)，安哈忒(Anhalt)立貝(Lippe)，紹模堡立貝(Schaumburg-Lippe)十四邦，漢堡，不列梅和律伯克三特別市。

(4) 普魯士邦的面積(不計薩爾)二九二，七四七方公里，人口三九、六〇五、二三〇人(一九三一年調查)。

(5) 德國的顏料托拉斯及聯合鋼廠，為世界有名的獨占組織。一九二五年，德國的大工業營業數只占全體營業千分之二弱，而所雇工人占全體百分之五五。

(6) 一九三二年，德國輸出及輸入品的分類表列如下：

類別	輸入(以百萬馬克算)	輸出
食料	一、四九三	一一〇三

原料及半製品 二、四一二

一、〇三二

製造品 七二七

四、四八九

合計 四、六六七

五、七三九

(7) 德國的大農業家要求高度的農業保護關稅，以限制東歐及北歐的農業國家的食料進口，而工業家則以此種政策足以使這些國家少買德國的工業品，妨礙德國工業品的銷場而大加反對。

(8) 盧森堡面積二、五八六方公里，人口二九九、九九三人（一九三〇年調查）。

第十七章 西班牙與葡萄牙

西葡的今昔

西葡所在的伊伯利安半島面臨地中海和大西洋，西北越比里牛斯山與歐洲內陸相連，南與非洲隔直布羅陀海峽相望。這種地置使這半島在古代已列入地中海世界之內，先後成爲腓內基人和加大基人的殖民地。到中古初期，西哥特人自歐陸侵入其地。在七世紀時，曾一度征服歐洲的阿拉伯人被逼西南走，復征服其地。阿拉伯人支配伊伯利安半島者近六百年，并傳播回教的文明，至今在建築，藝術上仍留遺跡。然自十一世紀以後，西班牙人及葡萄牙人不斷作反抗運動，至十五世紀腓迭南王和伊莎伯拉后時代，伊伯利安半島的居民始完全脫離阿拉伯人的羈絆。

葡萄牙人在十二世紀中葉時已另立王國，西班牙人雖常欲合併牠爲一國，但常失敗，只在腓迭南王時伊伯利安半島曾一度戴一共主。葡萄牙以位置較利於海航之故，殖民事業最先發達，在十六世紀初年在非美亞三洲已佔有殖民的根據地。西班牙緊隨葡人之後，從事新地的發現及殖民地的征服。不久兩國在南美便發生鬭爭，以羅馬教皇之調停，平分兩國的勢力範圍。葡萄牙擁有南洋的殖民地，非洲一部和巴西，而西班牙擁有巴西以外的南美洲和墨西哥。自一四九五年至一五五七年，西葡兩國爲世界的帝國，美洲及其他屬地的金銀統入伊伯利安半島。西班牙在當時竟有日不沒國之稱。

英西戰爭（一五五九）以後西班牙逐漸衰落。十六七世紀時，葡萄牙的南洋屬地的大部分歸荷蘭所

奪。誠以這兩國雖擁有廣大的殖民地，但在國內只有原始的工業和落後的農業，故對於殖民地盡量的剝削，務求金銀之向母國流入，而無力開發其地。一方面易引起被征服者之反抗，他方面一當工業先進的殖民國家興起時便不能抵禦。

西班牙在其殖民地方面所受的創，比葡萄牙為深。在拿破崙戰爭時，中美南美大陸的屬地脫離西班牙的羈絆。一八二九年，西班牙在其統治歷三百年的美洲大陸已無一寸領土。一八九八年，美洲海島屬地和菲律賓又失於美國，南太平洋海島出售於德。於是，西班牙在歐洲外的領土由千餘萬方公里縮至十四萬方公里，限於非洲西部和西北部（里夫，里俄特俄羅，西屬幾內亞及一些海島），而大半為荒瘠的沙漠地，居民只有一百萬。當西班牙的繼位戰爭（一七〇一——一四年）時，西班牙在歐洲的大國的地位，及其在歐陸的領土（荷蘭，米蘭大公國，南意大利）亦失去。以面積論，西班牙雖不失為歐洲國家中的第三位（五〇五、〇〇〇方公里），但以富強論却屬第二三流了。那一回的戰爭連本國的門戶——直布羅陀——也奉給英人。西班牙近年不惜武力，雖仍保有對岸的摩洛哥地帶，但軍事上的意義也因英人之據直布羅陀而大減色。何況該地的最良的海岸和最重要的根據地——唐吉爾——又成為國際共管呢。（參看第二十九圖）

葡萄牙之在歐洲人於小國之列（九二、九三〇方公里）。牠的宏大而有價值的殖民地陸續喪失。一八六二年，巴西脫離葡萄牙而獨立。但牠的屬地到現在尚有二百萬方公里，位於非洲（葡屬幾內亞，安

哥拉，葡屬東非洲及一些海島）和亞洲（如印度之臥亞，帝汝島西部及澳門），大部分在經濟上可以發展，人口達八百萬。葡萄牙在歐戰時參加協約國的結果，使牠在戰後從德屬東非取得一些地方。以殖民地的面積論，在歐洲中葡萄牙居第四位。但是牠的實際的政治的意義却不與其面積相稱。以經濟落後之故，葡萄牙本身及其屬地自十八世紀以來已在英國的羽翼之下了（一）。

地理環境

伊伯利安半島除西北隅外均為海所包圍。比里牛斯山脈為西班牙與法蘭西兩民族的分界，半島與歐洲其他各地的交通，殆全由山脈兩端的通津進出，海岸線欠曲折而難於設防，利於交通的港灣很少。在自然的形勢上，半島自成一世界。以地理的構成論，一方面該半島似歸歐非兩洲特色的混合物，越南去則越近似非洲。在他方面，內地與瀕海地方在地勢氣候上顯然有別。中部高山橫亘，冬寒，夏炎熱乾燥，春秋多雨。但雨量究嫌不足，農業自古賴人工的灌溉。沿海區域各地不同。但以近海之故，漁業商業易於發達，除東南一隅外，雨量豐富。植物較內地為饒。礦產之蘊貯及交通之利便又使礦工業也在沿海為發達。葡萄牙只由沿海區所構成，故地勢氣候比西班牙為一致。

河流多隨山勢而東西分流，一方面因河身傾斜太甚，他方面因森林缺乏（2）而水量不豐，除瓜達基謬爾（Guadalquivir）外，多為急流，不便舟楫，內地交通專恃陸路。

西葡的居民

半島的居民，共有二千九百餘萬（西班牙二千二百七十萬，葡六百六十萬）。以血統論，除土著之外，尚雜有德意志人，法蘭西人和阿拉伯人的血。北部的巴斯克人為比

較上最純粹的土著民族的遺裔（爲數達一百五十萬），與居於東北沿海地方的加達魯尼亞人（二百萬），同爲小數民族，時謀脫離加斯的爾人（卽西班牙人）的支配而自治。

以宗教論，羅馬舊教在西葡均絕對支配着，葡萄牙自改爲共和以後，政教分離。在一九三一年革命以前，西班牙舊教仍爲國教，寺院僧侶至多，在經濟爲民衆的大負擔（3），至革命以後，反宗教運動興起，政府且利用民衆反寺院的情緒，沒收其產業，并以移轉階級鬥爭的主要目標。

以語言論，較不一致，葡萄牙自有其語言，西班牙則有四種語言（除西班牙語外，巴斯克人操拉丁語，加達魯尼亞人自有其語言，北部有一部分操葡萄牙語。文盲者之百分數甲於歐洲（西班牙——百分之四六，葡萄牙百分之六三）。

以經濟落後之故，西葡兩國的人口密度較歐洲許多國家爲低，而內地人口尤比沿海地方爲稀。故葡萄牙的人口密度（每方公里達七十一人）較高於西班牙（四十二人）。同時，北部略有工業，小農制盛行，人口較大土地經營之南方爲密（4）。西班牙的西北省分和葡萄牙的北區，人煙稠密，移民海外者頗多。自一九二四年至一九三〇年，葡萄牙人之移出者年達三萬，西班牙之移出者略少。這些移民多以南美爲目的地（5）。葡人之移植本國的殖民地者反極少。移民雖多死亡率雖很高，但人口的增加仍很快。

經濟現況

西葡同爲農業的國家，後者的工業尤爲落後。卽以農業論，亦均不發達。葡國的土

地有百分之四十三仍爲不生產的荒地；西班牙的五千萬公畝的土地中，墾耕者不到二千萬公畝。除了黍和米之外，穀類的每畝收成殆爲歐洲國家中之最低者。故每年穀物的輸入頗爲大宗。但葡萄酒，棕欖油，醃魚，却爲剩餘的農產品，可供輸出。此外西班牙的橘子，葡萄牙的木塞的輸出，甲於世界。兩國的農民久在政治的壓迫和半封建的經濟榨取之下，爲國家及大地主所掠奪。農業的發展，恐非土地制度的全般改革之後，不易爲力。

西班牙富於礦產，鐵的貯藏居歐洲國家中的第六位，汞的出產爲世界冠，鉛則甲於歐洲，銅的生產在歐洲中僅次於德國（6），他如鋅，錫，銀之屬亦有之。但是西班牙的礦業多半爲外資尤其是英資——所支配。因爲礦區多位於沿海之故，礦石易於輸出，而很少在國內加以製煉。但是畢爾包（Bilbao）一地以煤鐵礦連之故，已見鐵工業之發達，成爲經濟一中心，與那紡織和機械工業所在地的巴爾塞羅納（Barcelona）并重。本國的煤產不足，故輸出英國以鐵礦石，而從英輸入煤。近年西政府的高度保護關稅政策的結果，已使牠的工業有一部分能自給，但機械仍爲輸入大宗。

葡萄牙的工業，最重要者爲農產加工一部門——醃魚，製酒及製木塞。金屬，玻璃及紡織業次之。一般而論是遠比西班牙爲落復。

交通之不便也是伊伯利安半島經濟落後的一個原因。河流既天然上不利於航行，而地勢的崎嶇復使公路和鐵路之修築不易。西班牙鐵路長一六、三一七公里，以京城馬德里爲中心，集中之勢頗強，殆爲

政治和軍事的統制之故。葡萄牙鐵路長三、三八〇公里。

兩國的經濟既如此落後，國外貿易額相對上也小（一九三〇年西班牙輸入值一、九八二百萬馬克，輸出一八六二百萬馬克）；同年葡萄牙輸入值四五二百萬馬克，輸出只值一七七百萬馬克）。除大戰繁榮之年外，兩國均為入超國家，葡萄牙的輸出尤遠落輸入之後：一九三〇年的輸出值竟不及總貿易值百分之三十。除英法德之外，西班牙與其美洲舊屬地和非列賓的貿易關係頗為密切。葡萄牙與其屬地的貿易，因特惠關稅之故，在本國的貿易中頗占重要。但其輸入却有四分之一以上來自英國。至於西葡兩國間的貿易關係，因彼此出產相類之故，異常的冷淡。從一九二四至一九二八年，平均兩國的貿易額只占葡國貿易總額的百分四，西班牙貿易總額百分之一·六而已。因此，兩國間的轉運交通也很稀疏。

葡萄牙瀕臨世界第二重要的航路，其海港里斯本又為至南美，西非和地中海的要站，但一九二八年經過葡國海運的載重不過五千二百萬噸，而且十分之九是由外國的商船轉運。葡萄牙的輸出品無多，故牠的口岸只為通過的口岸。商船的噸數只等於世界總數百分之〇·四。西班牙的情況較佳，本國的商船略多（噸數等於世界總數百分之一·八），而南方和東部的口岸多為終點的口岸。

政治的特徵

西班牙自一八一二年以來為君主立憲的國家，向為大地主階級所統治，而教士與軍人也占勢力。自一九二三年至一九二九年的里維拉將軍的獨裁即歸軍人干政的結果。自由主義與專制主義鬥爭，軍人與僧侶互鬪，使西班牙的內爭疊起。近年以工業發展之故，一方面資產

階級的反帝制的運動發生，他方面帶有無政府色彩的工人運動蔚起。一九三一年四月的革命的結果，西班牙成爲共和國，政權握於民主黨和社會黨之手。但復辟運動和無政府主義運動仍使西班牙的政局不寧。巴斯克人和加達魯尼亞人的自治運動使政情更爲複雜。

葡萄牙既由沿海一區所構成，國內分裂的運動無從發生，但其他政治的沿革却與西班牙大略相似，自一九一〇年以前葡萄牙尙爲王國，自改建共和後，封建式的統治仍然存在，內亂不斷發生，歐戰的參加雖救回葡國的屬地，但財政却因而瀕於破產。一九二六年的政變的結果，葡國也樹立獨裁的政府，直至現在。

對外問題

伊伯利安兩國在地理和歷史上既有密切的關係，政治上的合併久已有人主張。西班牙人資產階級的一部分嘗抱伊伯利安聯邦的理想，以葡萄牙和加達魯尼亞同爲聯邦自治的單位。葡人雖也有響應此種主張者，但大多數却加以反對。自兩國均建立獨裁以來，彼此關係較爲親善。不過，西葡的關係不獨是伊伯利安半島內的事，而且與歐洲的政局有關。英國爲貫徹其數百年來的及西班牙的政策，贊助葡萄牙人保持其獨立的主權。且葡萄牙既瀕臨英國通印度，英屬非洲和澳洲的航路，當然不容葡國在他人的統制之下，在戰前英人已自由使用葡領的港口，在戰後英艦隊且曾一度訪里斯本港（一九二八年）。西班牙改建共和後，法國在西班牙的勢力較強，英國更不能讓葡也隨西班牙之後，淪爲法國的附庸。

西班牙的政變對於地中海的國際政治亦有關係。里維拉的獨裁使西班牙與意大利接近，而英倫亦贊助西班牙改良其海防的計畫，俾法意在地中海衝突時，西班牙得保持其中立。但是，西班牙的獨裁推翻以後，西法關係又轉密切。

西班牙和葡萄牙既為積弱之國，只得以保持現狀自足。直布羅陀的收回和唐吉爾之歸西班牙單獨支配，只要一天地中海門戶的控制為英帝國的生死問題，一天西班牙便不能作此夢想。法國在摩洛哥的經略已顯比西班牙為成功，西班牙能保存里夫已屬僥倖。葡萄牙的屬地雖不小，然在經濟上却為英國的支配（如東非之為英國 Charter Company 的資本所支配），仰英國的保護，欲保持其屬地和驅逐外資的勢力，實戛乎其難。拉丁美洲以在壓迫之下，那裏的居民及西葡人曾有發為汎伊伯利安聯盟之想者，然亦止於夢想而已。

(1) 參看上編第五章註(1)。

(2) 西王腓立第二為建築其「無畏艦隊」也伐去木材不少。

(3) 卽至一九三一年，西班牙有五千所的寺院，九萬七千的僧侶。

(4) 西班牙的耕地中有百分之六七為二萬三千五百戶的大地主(每戶所有土地在一百公畝以上)所有，而五百萬戶的小農每戶有地不過一公畝，甚或沒有土地。故西班牙的土地革命已在暴發中。

(5) 近年阿根廷和巴西對於移民也有限制，故西葡移民的數目日減。

(6) 一九三〇年，西班牙的重要礦物的產額如下：銑鐵八〇〇、〇〇〇噸，銅一六、〇〇〇噸，鉛一二一、〇〇〇噸，汞二四七六噸（一九二九年，世界產額五五七二噸）最近兩年，世界經濟恐慌的打擊，使西班牙的礦產縮減。

第十八章 荷蘭與比利時

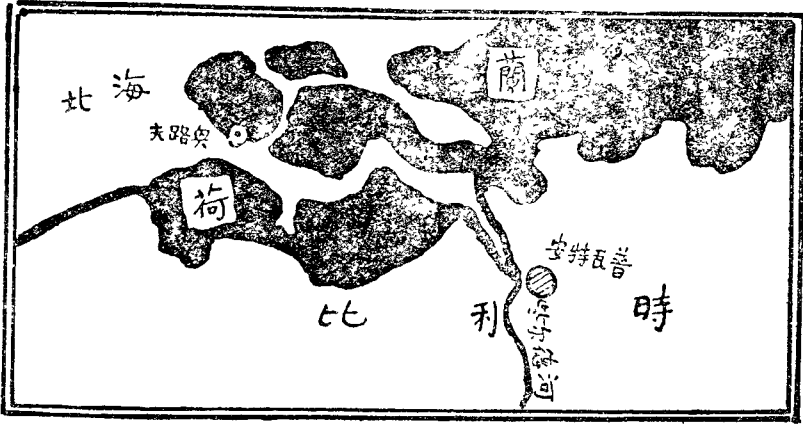
荷比的地 理環境

荷比在地理上相依，而又曾有共同的歷史故合論於此。

荷蘭大體上實爲萊因河口之區，特別是由該河的三角洲（買士河由此出海）構成，但有小部分却爲些爾德河的三角洲。在地勢上，荷蘭爲水道縱橫的低地（南部高出海面三百公尺，但沿海地方多有低過海面者，荷蘭既爲「水國」，水對於荷蘭的重要，沒有一國可與爲比。牠一方面供給荷人以灌溉，水力之利和交通之具，他方面易於成災，使荷人不能不爲人工的設防。由是，荷蘭的防水，排水和引水的工程便著稱於世界。與水的鬥爭對於荷蘭民族性及其社會生活都有深刻的影響。全國所築的堤凡二千五百公里，並於沿岸排水漸次填爲陸地（今約有三千七百萬方公里）。運河之多（長三千餘公里）亦可與堤堰相比。此外復有風車及引水機器千百，從地吸水注於運河，以供舟楫。須德海（Zuider Zee）在十三世紀以前本爲沼澤地，後沈爲海，今有一部分亦在填築中。以氣候論，雖位置偏北，以有墨西哥暖流調節之故大體尙屬溫和。潮濕多霧，利於畜牧。

比利時介居德法之間，其地理的構成大體上亦分德法的餘勢。東南爲阿丹尼山地（Ardenes），一部分爲森林所蓋，一部分爲沼澤不毛之地，不宜人居。西北去逐漸傾斜，沿海之地亦有低過海面者。從北邊起，沿賣士河及森布利（Sombe）河流域至法國境，有大煤田，人口亦集中於此。中部平原，爲新沖

第 十三 圖 地 爾 德 河 與 荷 比 的 關 係



積層，土壤甚為肥沃。海岸線只長六十五公里，無大出入，亦築有堤防。在些爾德河畔的安特瓦普 (Antwerp) 為比國的第一良港，但河口的三角洲却屬荷蘭，恰堵着安特瓦普的出海的門戶 (參看第三十一圖)。

政治的沿革

荷蘭與比利時在歷史上合稱為尼德蘭 (低地之意)。在中世紀初期，該地分裂為許多公

侯的小國，後與布根地 (Burgandy) 合併，繼改隸西班牙。十六世紀初年，威廉一世據崇奉新教的北部七省抗西班牙，經八十年之鬥爭，卒脫西班牙之羈絆，而建立荷蘭共和國。南部舊教諸省仍隸西班牙，後改由奧國承襲其地，荷蘭獨立以後，不久即成為商業，海權和擁有殖民地的國家，富甲歐洲，至十七世紀末年然後讓英國突居其前。拿破崙一世夷兩地為法國屬，稱巴達威共和國，拿破崙傾覆以後，改稱荷蘭王國。然兩地血統，宗教，言語不同，法國又利於比利時之與荷分離，王國終於一八三一年分裂。比利時的經濟漸發達起來，成為高度工業

化的國家，十九世紀末年且取得剛果爲殖民地。歐戰時爲德所蹂躪，戰後割得德國的歐益和密麥爾地方及非洲的一部。荷蘭的工業發展雖遜於比，但不失爲重要的商業和海運的國家；其屬地尤有經濟上的價值，不過已爲英資所支配，須仰英國的羽翼。

荷比的居民

荷蘭面積三四、二二二方公里，居民七、八三二、一七五人（一九三〇年統計）。以血統論，荷人爲德意志族，由法蘭克人、撒克遜人和非里斯人（Frisons）構成，法蘭克人尤居多數，而非里斯人則多居於沿岸及海島。以語言論，荷語是統一的，介居於英德語之間。以宗教論，信新舊教者殆各半。

荷蘭在十九世紀之初，人口只有二百餘萬人，後以工業化之發展及農業之集約化，人口有急劇之增加，一百年間人口已增至幾八百萬。人煙之稠密，居世界第二位（每方公里二二九人）；居於二萬人以上之城鎮的人口幾達全數之一半。荷人之移出者每年不過數千，大半以荷屬東印度爲目的地。近年以世界經濟恐慌打擊，東印度商業凋敝，荷人移出者驟減（一九二九年尙有八千人，一九三〇年減至三千餘人）。

比國面積比荷尤小（三〇、四四四），人口恰更多——八、〇六〇、〇三三人（一九三〇年）。一國的平均人口密度之高，以比國爲最（每方公里二六五人）。比國的人口雖增加頗速（最近一世紀間增加兩倍有奇），密度極高，但移出海外之數不足輕重，每年由法國鄰近區域移入的法人且比移出者爲多。

這當然一方面由於比國農業生產力之高，而工商業之發達更爲一重要原因。

構成比國居民的主要民族有二，一爲日爾曼系的法蘭米族 (Flemish)，與荷蘭人相近，而操法蘭米

語，一爲法蘭西系的瓦隆 (Wallonen) 人，操法語。

前者多居於中部平原和些爾德河流域，人數最多，有

三分之一以上居於布魯些爾，安特瓦普和塘特三大城。

後者居於賈士河流域和山地，人數等於居民全體八分

之三 (參看第三十二圖)。此外尚有居於歐盆和密麥

爾的德人。法蘭米人與瓦隆人雖同奉舊教，但彼此是

在對立着。瓦隆人在政治經濟和文化上爲支配的民族

，近年法蘭米人鬥爭的結果，兩族的語言在公共生活

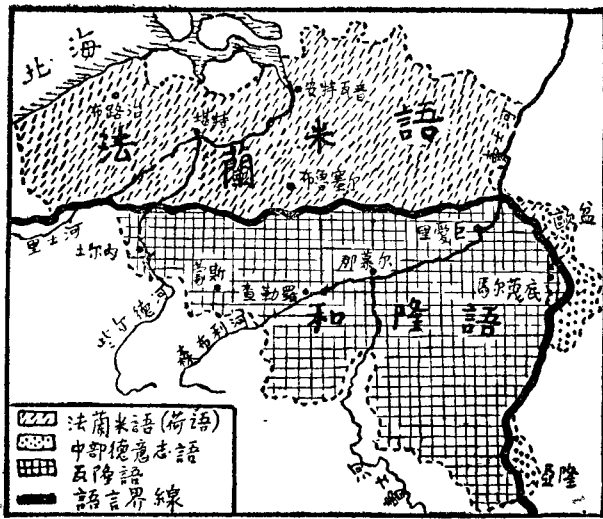
上處於同等的地位。但兩族的支配階級在經濟上的利

害關係頗爲密切，故法蘭米人不欲脫離比國而獨立。

歐戰時，德國煽動法蘭米人的自治運動；戰後，此種

運動備受壓迫，但兩族的芥蒂至今未泯。

比國的民族 圖二十三第



經濟現况

荷蘭地狹人稠，而土壤肥美，易於灌溉，故農業以園藝式的集約經營爲主。穀類的

每畝生產力之高甲於世界，而仍不足供本國的消用，但蔬菜花卉之屬却為輸出大宗。畜牧業的高度發展亦足與其種植業相副，肥美的草場供牛羊以優良的飼料，乳酪產品之輸出著於世界。畜產相對上之多（與領土面積的比較）沒有一國可與為比（每方公里有牛七十頭）。漁獲在往代為荷蘭最重要的富源，在十七世紀時曾與英國爭北海的漁權，阿姆斯特丹港的繁榮，有人謂建築在鯀魚的漁獲的基礎上。荷人航海之術初亦有賴於遼海之出漁。即在今日水產仍為荷蘭收入的一大宗。在十七八世紀間，荷蘭握世界貿易海運事業的牛耳，西方與遠東的貿易為所壟斷，商船之數亦甲於世界（1）。至十八世紀後在這方面始讓英國後來居上。到現在，荷蘭的商船仍有三百十餘萬噸，居世界第八位。荷蘭的礦貯較缺乏，故工業除紡織，農產加工，玻璃和一些藝術工業及造船工業之外，不甚發達。荷蘭的對外貿易雖非復往代之盛，然與其人口相比，則其貿易額之大尤在英國之上（2）。荷蘭為入超的國家，賴海外投資，航業收入及殖民地的收入以為抵償。輸物品中畜產居第一位，次為菜蔬之屬及織物。入口貨以穀物及礦物金屬品為最多。與荷蘭貿易關係最密者為德國，次則為英，比及本國的屬地。近年德國對於農產品——尤其是乳酪產品——的高度課稅，予荷蘭的輸出貿易以重大的打擊。

比國平原的西部為穀物菜蔬的栽種之地，東北部為沙土，近年以人工灌溉及施肥之助，已化為沃土。農業生產力可與荷蘭相伯仲，而糧食更不能自給。畜牧乳酪業亦發達，然在國民經濟上却沒有荷蘭的重要。比利時的法蘭米人在中古即以紡織及其他工藝馳名，英國十八世紀紡織業之發達，實有賴於流亡

於英國的法蘭米人之助。比國豐富的煤的貯藏之開發，始自比國脫離荷蘭獨立以後，不久，比國即成爲高度資本主義的國家。以煤礦的開發初時完全在瓦隆人的居地內，故瓦隆人在經濟上得成爲比國的支配者。現在比國每年產煤二千餘萬噸，銑鐵及粗鋼各四百萬噸。戰後盧森堡之加入比國關稅同盟，使比國在鐵的供給上易於補充。但比國以工業發達之故，本國的煤仍患不足，須從國外輸入。除鋼鐵，機械等重工業外，毛麻紡織，汽車，人造絲等工業亦頗盛。比國交通技術至爲發達，運河的水閘與鐵路工程以完善著稱於世。可航行的水道共有一千八百公里，鐵道五、一〇〇公里，密度爲世界冠。以工業區的地勢爲深狹的山谷之故，狹軌鐵路初最發達，卽意大利，東南歐洲，波蘭以至中國的鐵路之爲比資建築者，也屬此類。比國海岸線短促，形同大陸國家，商船實無足述。對外貿易總額（與盧森堡合計）略遜荷蘭，而輸出則超居荷蘭之上。出入口貨的性質類別，與其他工業國家一樣。從法國輸入最多，次爲德荷，比貨則以英國爲最大主顧，次爲法荷。

荷屬東印度

荷蘭的殖民運動始自脫離西班牙的羈絆以後。當其全盛時（約在一六四二年左右），北美東岸的紐約波斯頓一帶，小安提爾羣島的一部分，南美之圭安那，巴西海岸的一部分，非洲的塞內加爾之一部，黃金海岸，好望角，亞洲的錫蘭和印度東岸麻達拉斯一帶，麻六甲，巽他羣島的大部分，以至台灣。然自英國的航海條例頒佈以後，荷蘭的海權漸不振。經過與英國的戰爭，荷蘭在北美的屬地已不能保，拿破崙戰爭時，英國乘機久據錫蘭，好望角，及圭安那的一部分不歸，且經營

星加坡，以控制遠東的航路。荷蘭雖一蹶不振，其在遠東的經營亦處處雖仰英國的鼻息，但現仍保留有荷屬東印度及西印度的殖民地，面積達二、〇四一、九〇〇方公里，人口達六千一百萬。

荷屬殖民地中，東印度當然是最有經濟上的價值者。牠包含爪哇和馬都拉（在政治區畫上稱本部），蘇門答臘，婆羅洲的大部分，小巽他羣島，西里伯，摩鹿加羣島，和紐畿內亞（稱外部），面積共一、九〇〇、一三四方公里，人口六千零七十萬。爪哇開闢最早，土地肥沃，人口稠密，為荷屬東印經濟的中心。耕地中幾有一半種稻，米產之豐，在中國，印度，日本和安南之次。此外則盛產甘蔗，茶，烟草，香料，及熱帶的植物。爪哇的蔗糖產，幾占世界總額的五分之一，僅居古巴之次，茶產亦占世界第三位，在輸出上近年且躍居中國之前。外部諸島在農業上不如爪哇之發展，且有大部分的土地未加開闢，然富於礦產和林產。蘇門答臘和婆羅洲的煤油最可注意，歸英荷殼牌公司採取，年產額居世界第七位。他如煤錫之數亦頗豐富。荷屬東印與英屬馬來同為橡皮的有名產地，產額常占世界總額百分之三十。荷屬東印經荷人的經營，成為遠東一重要原料供給地，貿易額因頗不小。一九二九年，輸入額為一、七七四、九〇〇、〇〇〇馬克，而輸出額竟達二、四三四、二〇〇、〇〇〇馬克，幾可與我國相比。但輸出的大部分須經過英（新加坡，印度和香港）之手。

荷屬東印度的居民大部分為馬來土人，荷蘭人不過二十萬。荷人之經營東印，收奪土人的土地，役使土人為半奴隸式的大農場的經營。這幾千萬的農民和苦力便在土人地主的榨取和荷蘭政府的政治和經

濟壓迫之下呻吟着。中國辛亥革命之年，土人的解放運動取參政權運動的形式，一九一八年以後，荷政府雖予以一部分的參政權，土人的解放運動漸趨激烈，至一九二六年爆發為大革命運動。這運動因荷政府高壓而失敗，但至今未已，最近軍艦土人船員之叛變，可為明證。此外尚有較溫和的純粹民族運動和帶有回教色彩的民族運動，以「爪哇人的爪哇」為口號。

中國與荷屬東印（爪哇）在古代已有交通，明代與之關係尤密。現在中國人之在該地者達一百餘萬人，在爪哇者多經商，在婆羅洲者多業農，在蘇門答臘者多為苦力（契約勞動者）。荷屬東印的開發，得華僑的力不少，但荷政府却設為種種苛例，以限制華僑的生業。近年日本在南洋的拓殖事業擴充不遺餘力。日人之在荷屬東印者雖不過三千餘人，但其租借的農地面積達十一萬公畝，投資達二千餘萬圓。故荷人對日本時有戒心，而不得不藉英國的保護。自近年橡皮和砂糖跌價，荷屬東印經濟大見蕭條，不獨土人日趨於貧窮化，荷人歸國者甚眾，即華僑亦受打擊。

荷屬西印度，由南美的圭安那的中部，南美北岸的三數小島及小安提爾羣島中一些小島構成，產石油，蔗糖及一些熱帶植物，人口二十餘萬。近年庫拉索島精煉石油之業甚盛，原油多自委內瑞拉及墨西哥輸入，故貿易額頗大。

比屬剛果

比屬剛果面積二百四十萬方公里，人口八百四十萬（一九二九年）。初由比商人斯丹黎（Stanley）探險據之以奉比王。一八八五年的柏林會議，列強決定該地歸比利時領有

，並定爲永久中立國。比國之所以得保有該地者實因列強均垂涎該地，而英國以該地介居於英埃蘇丹和英屬南非之間，不欲該地爲大國（法或德）所有，致爲英梗。該地爲一溢地，有剛果河及其支流貫注其間，有一部分可以舟行，有一部分則水勢湍急，水力之豐甲於世界（九千萬匹馬力），但幾全沒有開發。境內氣候炎熱，森林密布，不宜居人，地多未開發。然除熱帶產物之外，東南部卡坦加（Katanga）的銅和金礦，饒經濟上之價值。近年在南部且發現大銹礦。比國經營剛果之最初二十餘年，只願採取自然存在的產物——橡皮和象牙——役使土人（班圖 Bantu 族黑人）甚於奴隸，即僞善的列強亦藉此以爲攻擊比國之口實。該地經比國四十餘年的經營，發展甚慢，從前比政府從該地的收入且不敷其支出甚巨。但是，該地的潛在的經濟價值是很大的。自歐戰以後，該地的交通有頗急劇的發展，與安果拉，南非，東非以至上尼羅河地方都有鐵路或汽車路相通。由戰前至現在，白人由六千人增至二萬五千餘人（比人約有一萬七千）。銅礦之開採始至一八九一年，今該地已成爲產銅的重要國家，產額（一九三〇年爲十四萬噸）次於美國和智利。在卡坦加區域，且有煉銅工業，水泥工業的樹立，但多爲英國資本所支配。貿易額年有增加（一九二九年輸入二二七百萬馬克，輸出一五九百萬馬克），出口貨以銅、椰子、寶石及棉花爲大宗。比國在其貿易額中所占的成分，在百分之五十左右，英國與剛果貿易關係之密在比國之次。戰後，比國復取得德屬東非之路安達（Ruanda）和烏隆的（Urundi）爲代管地，益地五萬四千方公里，增人口四百五十萬。

政治問題

荷比兩國間的關係，前已略為提及。於此最重要的問題有二：一為些爾德問題；一為法蘭米民族問題。

安特瓦普為歐陸名港，貨運之繁可與利物浦和漢堡相伯仲。比國嘗有「安特瓦普的背後地」之稱，可知該港的重要。然而該港的出海之路必須經過與比國在商業上競爭的鄰國的境內，且荷蘭在西些爾德河岸的夫路與（Vlissingen）築有要塞，以控制些爾德河，尤予安特瓦普以威脅。比國久謀獲得些爾德河下游地方（即荷蘭的西蘭省），至少也企圖把該河下游國際化。凡爾賽議和時比國曾有此提議（3），但沒有為列強所接納。誠以這問題與英法有密切的關係，荷比的鬥爭間接引起英法間的國交的緊張。些爾德河口正與英國的倫敦遙遙相對，拿破崙第一曾稱安特瓦普為「準對着英倫心胸的手槍」，故在一八三九年的倫敦和議時，英國故意的堅持這種不自然的疆界，俾安特瓦普在其所卵翼的荷蘭的控制之下，不能被法國利用為威脅英國的軍事要塞。因此些爾德問題之解決，實無可能。

法蘭米人為比利時的多數民族，而為小數的瓦隆人所支配。近年法蘭米人的要求平等的鬭爭，引起荷蘭方面的大尼德蘭（大荷蘭）人的運動，對於其「南方的兄弟」予以贊助和同情。不過因為法蘭米人在經濟上不能脫離比國而歸荷，國際關係亦不容許。在他方面，如荷蘭的西蘭省如歸比國，比國在軍事經濟上固很有利，然已居多數的法蘭米人更為增多。但瓦隆人已不計及此，反視些爾德問題為「民族的」問題而提出要求呢。

荷比均小國，其繁榮有賴於外國的購買力，故不欲牽入國際政治的糾紛，比國且號為永久中立國。荷蘭在歐戰時保持中立已不易易。牠的殖民地，在英國的勢力範圍內，與日本接近，與本國相隔既遠，而又無強大的海軍和聯絡的港站。一當大戰發生，不特母國與屬地的交通易於斷絕，屬地且易為交戰國所占奪收用。故荷蘭不得不仰賴英國的保護。煤油資本之融合和東印橡皮輸出之由倫敦市場操縱，更使荷蘭在經濟上也成為英國的附庸。

比國介居於世相為敵的德法之間，為德國通法的軍事上最平坦之道，歐戰時比國的中立因為德所破壞。歐戰期法比在軍事經濟上緊相合作，戰後比國藉法助而擴充領土，獲得德國賠款，法比的關係更為密切。一九二〇年訂立法比軍事協定，以共同防禦德國。在經濟上比國與法國財政資本關係甚深。故在歐陸政治舞台上，比國實為法國的助手。

(1) 一六九九年世界的商船共二五、〇〇〇艘，荷人所有者不下一六、〇〇〇艘（據Colbert致Marquis de Pomponne的信）。

(2) 例如一九二九年英國平均每一人口的對外貿易額為八六一馬克，而荷蘭却為一〇二五馬克。

(3) 在該和會時比國又要求荷蘭歸還其舊地稜堡(Lindes)（該地煤礦頗豐），也為荷蘭所拒絕。

第十九章 瑞士

的地理特性上

瑞士位於歐洲的中部，爲純粹內陸的國家。阿爾卑斯山與其分裂出來的旁脈——汝拉山之間的高原，即爲瑞士的本部。西歐的兩大河流——龍河和萊茵河——的水源出其西南和東北。此外，在阿爾卑斯山之南坡爲意大利的坡河的支流發源地，東坡爲多腦河的支流發源地。在地理上，瑞士實爲法德意諸國往來的通路和交錯的地方。瑞士國小（四一、二九五方公里）而四圍皆爲強大的國家。對於瑞士的進攻雖不易，但牠的向外的發展，實無可能。故最爲瑞士之利者，就是其四圍的大國能保持勢力的均衡。否則牠便有被侵犯的危險。

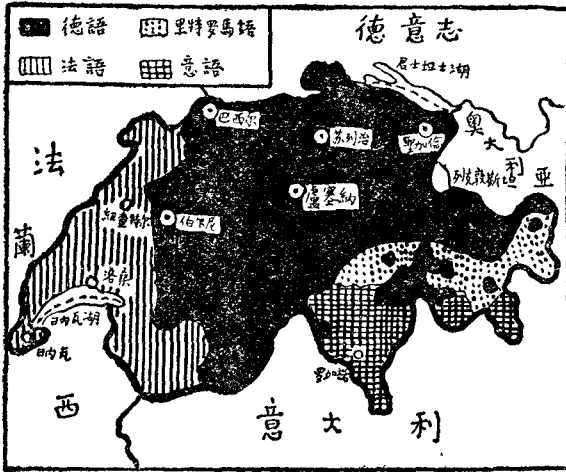
政治上的沿革與現狀

瑞士古爲凱爾特族居地，曾爲羅馬所統治。民族大遷徙時，日爾曼人入居其地，後歸法蘭克王國，王國分裂後隸德意志。十四世紀時，奧大利大公欲收爲己有，因瑞士人之反抗而不成，其後布根第大同樣的企圖，也歸失敗。在一六八四年的威斯法楞和議，各國承認瑞士的獨立，後爲拿破侖所征服。一八一五年巴黎會議，各國承認其爲永久中立國。瑞士中立的保持，誠然是歐陸和平的一個因素。但是自近年法國蔚成歐洲的霸主以後，歐洲的均勢已動搖，瑞士的政治外交已受法國所操縱。且據國際聯盟的規章，凡屬會員有保持相當的軍備的義務。瑞士的中立現也只爲武裝中立的性質。當瑞士加入國聯，日內瓦成爲國聯的會址之後，法國隨即有「國聯軍隊」得過瑞士境的提議

。現瑞士知其「永久中立」不可特及國內之多故，已增加軍備（在軍隊中法國將校很占勢力），軍費已占其歲出十分之一以上了。

瑞士素以自治制度著稱於世。一八四八年以後，瑞士成爲聯邦的國家，各州 *Kanton* 在財政，教育及司法上有自主權，而聯邦政府則主持軍事，經濟政策及交通的一部分。政權出自上下二院，大總統由

第 三十三 圖 瑞士的民族



議會產生。但是，資本主義發達的結果，民主制度的破綻漸露，瑞士自非例外，各階級政黨之對立與其他資本國家一樣的明顯。「和平之鄉」和政治犯的「安樂土」也是瑞士向足以自傲的美名。故國際間的集會多以瑞士爲會址。但是，最近軍士和工人的喋血已見於國聯所在的日內瓦，政治犯的保護的法律已亦取消，瑞士也是帝國主義制度中的一環了。

瑞士的居民

瑞士居民四百萬，密度每方里九十餘人。全人口中德語者占百分之七一，多居於北部及中部，法語者占百分之二一。五，多居於西部的日內瓦和洛桑一帶，意語者占百分之六。二五，居於阿爾

卑斯之南山（參看第三十三圖）；東南山谷間復有操里特·羅馬語（Rhaeto-Romanisch）的民族（占百分之二五）。此外，外僑約有三四十萬。用爲數百年來各語言不同的居民間的共同利益的交錯，尙不發生多數民族壓迫少數民族的問題，各民族得自由應用其語言，信奉其宗教。近年在強鄰的壓力之下，意語的瑞士與意大利合併及法語的瑞士割歸法國的呼聲頗高。

經濟現况

瑞士的土地中有四分之一爲礮礮不毛的山地，五分一爲林地，能耕種的土地不足五分之一。煤鐵雖缺乏，而迅急的河流予以豐富的水力。本國的糧食不足以給養其人口，工業化成爲必要。十九世紀以後，外國資本大宗流入瑞士，益之以在外傭兵（多備於法國）及遊客的收入，瑞士的資本頗爲豐富，別國的戰爭轉予瑞士以工業發展的機會。前世紀中葉以後，瑞士工業大爲發展，成爲世界高度工業化的國家。數十年間，人口增加幾兩倍，但工商業的人口尤見增加。一八六〇年間瑞士的農業和工業的人口猶保持平衡。現在以農業爲生者只占總人口的四分之一，而且其中大半所從事者是準備工業製造的乳畜的牧養。其他的四分三從事工商業和交通。工業中以機械，鐘錶，紡織等爲最重要，蘇黎治和巴西爾爲工業中心。但是本國的市場狹隘，只能消受其工業製造品之三分之一，三分之二必須輸出，故瑞士對於國外市場的倚賴甚深（1）。一九二九年，瑞士的出口貨中，製成品占百分之七十七，入口貨中食料及原料占百分之五四。入超由游資及國外的投資補償。瑞士的風景旣佳，足以招致遊客，復爲德意間，法國與東歐間交通的孔道，鐵道四達，故每年吸收之游資頗鉅。瑞士不獨爲國際資本

的集中之點，且本國亦參加國際的投資，常與法國共同投資於中歐東歐的法國附庸的國家內，瑞士資本家獲利甚豐，而瑞士與法國的關係因之更密切。

在戰前，瑞士的出口貨中有四分之一輸往德國，在戰後德國仍保持第一位，但已相對上減少。此外，英法也為大主顧。輸入的德貨現占瑞士入口總額中四分之一有奇。在戰後法國貨只在瑞士市場中有急劇的進步。近年世界經濟恐慌的影響，對於瑞士亦無例外，百數十年來以經濟穩定及失業極少著稱的瑞士，也見劇烈的勞資的鬥爭了。

(1) 瑞士的六大部門工業的產品中輸往國外的百分比如下：

機械業	五〇	絲業	九五
可可糖及煉乳業	七五	編織業	九五
化學業	九〇	鐘錶業	九八

第二十章 北歐與波羅的海諸國

概論

這裏所論者包含挪威，瑞典，芬蘭，丹麥，愛沙尼亞，萊多維亞及立陶宛七國。這七國占地一百三十七萬方公里（一），在地理的條件及其經濟政治的構造，自有其特性，但也有其共通之點，使其可共成一集團，別於歐洲的其他部分。這七國的位置都在北歐，幾全在北緯五十五度以北，冰河的作用對於其地理的構成均有影響。整個區域富於湖澤，或構成肥沃的「石堆」地，或構成不毛的礫地。這種天然的條件，使這區域的經濟早帶有單調一致性，在諸國內，林業和畜牧業均占重要。因物產相類之故，彼此在經濟上互相補充的可能很少。瑞典外的六國均屬歐洲小國。除丹麥外，牠們均患人口之過少（二）。內部殖民殆均有很大的可能。牠們的政治上支配的民族有統一的語言，宗教和血統，然同時也有宗教，語言或文化不同的少數民族，不過為數不多，對於全國無多大影響。這七國均分得波羅的海的一部，當然多寡各有不同；且除立陶宛外，牠們的京城均位於波羅的海之濱。在波羅的海門戶的周圍近海地方不獨是政治的重地，而且多為重要的海港，以至軍港（如哥平哈經，希爾幸基（Helsinki）和勒佛爾（Revel），這可見波羅的海對於牠們的意義。牠們間相互的交通，海道較稀疏的陸路交通工具為重要。聯絡挪威的大西洋岸與瑞典的鐵路只有兩綫：由德倫的英（Tondhien）至斯德哥爾摩，及由納爾維克（Narvik）至魯勒（Lule）。北部拉伯蘭為人跡稀罕的荒野；至大戰期間然後芬蘭與

斯干的內維亞始有鐵道相通——由瑞典北走，沿海岸經多尼俄(Tonio)南達芬京。可是，波羅的海冬天結冰，其在世界交通上的地位只可比於黑海，哥平哈經是波羅的海的君士坦丁，而不是直布羅陀。波羅的海間只有一短時期有大國崛起，然不久復行分裂，一三九七年，斯干的內維亞三國在丹麥統治之下聯合為一國，歷一百二十六年而復分裂。中世紀末期，德意志的漢薩同盟的經濟勢力支配着這一區域，波羅的海的愛沙尼亞，里窩尼亞和庫爾蘭，且在十三世紀為德人所征服。但到十六世紀中葉，德人的勢力盡行喪失。十七世紀中葉，瑞典崛起，蔚為波羅的海大國，歷一世紀而復衰。此後這一區域的國家在歐洲政治的舞台上，均退居於閒角地位，以地近英國之故，均對英國有或多或少的倚賴。

對於俄國，波羅的海沿岸不是海的周邊，而是陸地的盡頭。波羅的海東岸的吞併為舊俄帝國積年的勢力之結果。至一八〇九年兼併芬蘭以後，俄國的目的完全達到，至歐戰時猶保有與俄國宗教，語言和文化不同的波羅的海國家的東半。

以上所述已把北歐諸國作一鳥瞰，茲再把各國的現狀及其問題分述如下：

丹麥現狀

丹麥的光榮的時代久已逝去了。一八一四年，挪威從聯合王國分離而獨立；一八六四年與德國的戰爭，又失去什列斯威好斯坦(Schleswig-Holstein)一區域。一九一六年，牠的唯一熱帶殖民地維真羣島售與美國。至於北方的屬地，丹麥謀以隔離，貿易獨占及同化政策保持之，而不計及其本地文化和經濟之發展。丹屬冰島至十三世紀中葉，猶為獨立國家，後歸丹麥。一九

一八年，該地獲得與英自治領地同等的地位，內政已得自治，但仍戴丹王，外交仍由哥平哈經主持。這裏有十萬的居民，漁業和農業現頗有急劇的發展，一九四〇年間可以完全獨立，為冰島居民所抱的希望。

離母國不遠的發俄爾(Faroe)羣島的居民在文化及語言上與丹麥人有異，為一少數民族，而丹麥不承認；他們的自治運動也日漸加強。居有一萬五千的伊斯基摩人和混合種的格陵蘭，丹麥也是以隔離，獨占和同化的政策統治着。不過丹麥的主權只在西岸不發生問題，東岸已屬於挪威的勢力範圍。

丹麥在大戰時守中立，但在凡爾賽和會裏從德國取回北什列斯威，增加土地近四千方公里。該地人口十六萬中有四萬為德人，在荷耶爾(Hoyer)桐德尼(Tonder)諸城德人且占多數。德丹兩國人雖只語言不同，然這少數民族之存在可為兩國齟齬之端。

丹麥本由為德國北部平原之續的日德蘭半島及波羅的海間諸島合成，故在地位上實是中歐與斯干的內維亞半島的橋梁。哥平哈經不獨是丹麥一國的都會，而且同人時是瑞典南部口密集的城市的外郭。在歐戰期間，丹麥的經濟頗為興盛，戰後大受通貨收縮的經濟危機的打擊。牠的國民經濟以畜牧及乳酪的製造為主，穀食及芻秣之輸入成爲必要。牛奶，牛油，雞蛋及肉製品之屬輸往英國者最多，故在經濟上倚賴英國最深（在輸出貿易上英國占百分之六十）。

挪威現況

挪威與瑞典在歷史上曾有數度的離合，一九〇五年，挪威離瑞典而獨立，以至於今

日。挪威的人口雖有一半居於與瑞典地勢相似的荷色羅(挪京)的周圍，但是在歷史上爲挪威人活動的場所者却是大西洋岸的峽灣之區。這裏因受墨西哥灣暖流的影響，海灣終年不冰，挪威人的航海之術易於養成。在這裏漁夫舟子之族與大自然苦鬥着，復因內陸土地貧瘠，不得不致力於海上生涯，向外發展，如是，從八世紀至十一世紀，海盜維京(Wiking)的黨徒及諾曼人便橫行於德法及愛爾蘭的海岸，殖民冰島(八七四年)以至格陵蘭(九八二年)，發現斯匹次培根(Spitzbergen)(十一世紀末)，且在哥倫布以前至少有六次發現北美的東岸。到現在，海仍爲挪威人的活動之場。本國附近的羅福定羣島(Lofoten Islands)及芬馬爾根(Finnmarken)沿岸的漁場，較遠的冰島和佛俄爾的漁場，東格陵蘭海和北冰洋的鯨魚和海狗出沒之區，供給挪威人以生計。挪威所有的商船之數，如與其人口比，實甲於世界。即其絕對數現仍占世界第五位(四百萬噸)，足供本國之需要而有餘，故有大部分租與英國行駛。挪威的輸出有四分之一以上以英國爲目的地，故對英國的經濟上倚賴也很深。

經過長期的交涉，挪威才於一九二五年取得北極斯匹次培根羣島的主權，該地富於煤貯，但開採虧本，對於缺乏礦產的母國，尙沒有補益，最近已租與蘇聯開採。挪威的土地有百分之七十二爲不能生產的礫地，故國貧而人稀(只沿岸略可墾植)，在世界政治經濟中無多大的位置。交通的不便和國內各地之散渙及自然的割裂，固爲政治上的弱點，經濟也蒙其影響。例如挪威最大的鐵礦位於拉伯蘭的東北角，已近芬蘭的北冰海，交通之困難可想。挪威的最有經濟價值的富源，只爲水力，廉賤而且便於利

用。挪威的水力之富爲歐洲各國冠（九百五十萬匹馬力），牠的利用有急劇的發展（一九一〇年：四五〇、〇〇〇匹，一九二七年：二、三五〇、〇〇〇匹）。水電之輸出或者可以填補連航業收入也不能抵償的入超。挪威的輸出，現在仍是以未製原料（畜牧，漁業，礦業及林業的產品）爲大宗，只紙類爲已製品。新近斯大文吉爾（Stavanger）地方的製漁工業也漸發展。

瑞典近况

以領土的面積論，瑞典爲歐洲第五大國，但是自十八世紀以後，牠在歐洲政治中不起任何大的作用，在戰後也無多大的變更。不過在北歐諸國中，瑞典是比較上最富強的一國。瑞典的工業與農業的發展，尙稱平衡，林產，礦產和畜產誠然爲出口的大宗，但入口貨內，製成品已不多。紡織，製紙，製糖，鋼鐵，製木等工業已入於成熟時期。重工業，火柴工業且甚集中，托拉斯的組織已帶國際獨占的性質（如最近失敗的火柴大王）。

更有一事須注意者，瑞典的經濟重心已慢慢的向北部的諾爾蘭遷移，政治重心當亦隨之。瑞典諾爾蘭爲國內森林最豐富，水力最饒（可用者有百分之八十），水道最多（可以浮木筏者）之區。那裏鐵礦質地優良，有十二億噸的貯量。在諾爾蘭中部，已見製造工業之插足，在沿岸的錫木場附近，已有木纖維，製紙和鐵工廠的設立。復因那裏土地肥沃之故，移此墾植的農民也日見增加。北諾爾蘭雖以林業爲主要產業，但農業的發展，也有可能。瑞典已有兩個礦業城市——Kiruna 和 Gällivara 及一個水電站（Porjus）入於北極圈內，北瑞典的工業化程度由此可知。

但是，諾爾蘭的內地有大部分保留爲拉伯蘭人（黃種的游牧人）的居地及冬天的牧地。自經濟政治的重心漸向北移以後，拉伯蘭人的游牧生活常受障礙。一八四三年，瑞典挪威已設委員會處理拉伯蘭人的問題。芬蘭的一千五百的拉伯蘭人仍事游牧，挪威的一萬八千拉伯蘭人已有十分之九定居，但瑞典的七八千拉伯蘭人仍有一半過游牧的生活。新近挪威雖已許瑞典的拉伯蘭人夏天應用其牧場，然在瑞典境內，日漸增加的墾植北部的農民與馴鹿也漸增加的游牧人的衝突，仍不能免。

瑞典的大主顧爲英國，次則爲德國，輸入則以德貨爲多。與這兩國的外交關係最密。瑞典人之在芬蘭者有三四十萬，爲少數民族，但因芬蘭與瑞典的統治階級有共同向鄰國侵略的傾向，瑞典對於其國外同胞的自治運動不加援助。戰後，瑞典會要求合併亞蘭羣島（Åland），列強恐瑞典得之足以控制波羅的海，因予芬蘭，劃爲軍事中立區，故瑞典之於芬蘭仍有不協。

芬蘭現况

芬蘭位於斯干的內維亞半島和俄羅斯之間，數百年來爲日爾曼的北歐和斯拉夫的東歐共逐之鹿。在十二三世紀時芬蘭受瑞典的支配，始漸歐化。在帝俄統治之下百餘年，雖名爲自治，然備受壓迫，但終沒有俄維斯化。一九一七年俄國二次革命後許其獨立，一九一八年發生共產革命，以德軍之干涉及蘇聯之自願不暇而旋即失敗。英法諸帝國主義者欲使俄國的波羅的海諸省及芬蘭成爲俄德間的緩衝國，屏障中歐，故芬蘭與愛沙尼亞等三國得以存在。近年芬蘭且已成爲法西斯化的國家，與蘇聯正相對立着。

芬蘭的人口，瑞典的少數民族占百分之十一；他們仍保留瑞典的語言，在軍隊及工商業中很占勢力。然自十九世紀中葉的芬蘭民族運動勃興以來，他們在社會中優越的地位漸次失掉。一九二二年的法令承認瑞典與芬蘭語言在公文中有同樣的效力，但其在公共生活中的使用已不如前之多。

農業為芬蘭的國民經濟的基礎，居民百分之六十五以農業為生。但是土地問題是芬蘭的嚴重的社會問題：農村人口（占全人口百分之八三）中有三分之二是沒有土地而無產階級化的農民，近年雖有土地之改良，但不能根本把這問題解決。芬蘭森林廣大，工業以與林產有關的工業為最重要。林木產品之輸出常占總輸出額百分之八十。但近年木纖維之生產似患過剩，而木材工業又敵不過廉價的蘇聯木材之競爭，煤炭及其他礦產之缺乏使芬蘭工業的擴充不易。在一九〇〇年以前，俄國在芬蘭的對外貿易中占支配的地位（占總額五分三），現在蘇聯所占的成分很少，德國躍為芬蘭的最大的供給者，英國成為芬蘭最大的主顧，故芬蘭對英國的倚賴與其西鄰諸國相似。

芬蘭的國界在十數年前已確定。與蘇聯所訂的多爾巴得(Dorpat)和約使芬蘭獲得波特薩摩(Petsamo)地方(一萬零四百方公里)，因有走廊以通冰海，今已築有汽車路與芬蘭鐵路網的終站相接。但是他方面芬蘭承認蘇聯在東加勒里亞(Karelia)的主權，那裏住有二十萬的芬蘭人，但崇奉與芬蘭不同的希臘教，今該地已成爲俄羅斯聯邦中的一自治邦。但芬蘭的民族主義者仍認該地爲芬蘭的天然東疆，謀欲奪回。阿蘭羣島的居民本與瑞典接近，該地在波羅的海的軍事地上頗爲重要。國聯舉以與芬蘭，在內政

上爲自治的區域，在軍事上爲中立地帶。

芬蘭本爲法英所造成的包圍蘇聯的戰線的重要之一環，自帶有法西斯和反共產主義色彩的芬蘭國防團運動發生，這種作用更爲顯明。一九二二年，芬蘭，愛沙尼亞及立脫維亞在波蘭（法國）的領導之下有四國同盟之組織，一九二五年在里加也有同樣的醞釀，但終以各國間不能一致，無大成就。最近各國咸患經濟恐慌，而蘇聯地位日臻鞏固，更不得不與蘇聯委蛇，訂立互不侵犯條約。

愛沙維亞與
萊多維亞

波維的海三小國的成立，實是列強把這地巴爾幹化的結果。愛沙維亞居民百分之九十二爲與芬蘭人同種同語言的愛沙尼亞，萊多維亞的支配民族的萊多維亞人（占全人口十分之八），則爲高加索種的波維的海一系。在中世紀時日爾曼人在那裏的勢力很強，繼屬瑞典及俄國，到十九世紀則成爲帝俄的直轄省分。俄國革命後，先後獨立。愛沙維亞有俄人（百分之五），德人（百分之二、六），萊多維亞的德人較多（百分之三、七），波蘭俄人亦有多少。在戰前，德人之在波維的海諸省多爲大地主及富豪，占支配的地位，戰後因該地的民族運動之興起，德人之移出，他們的大土地有一部分被沒收等等，他們的勢力比戰前略減。愛沙尼亞的德人在文化上已獲得自由，萊脫維亞的德人所組的政黨且爲該國第三的大政黨。

愛沙尼亞的土地比較上最不肥沃，萊多維亞則頗富森林，亦有優美的土壤和適於種麻的土地。兩國居民均以農業爲主要的生計。在帝俄時代，萊多維亞本爲大工業所在地，戰後因俄國市場之喪失，只中

小工業尙發達。波羅的海諸國的大都會的里加城在經濟的地位及人口的數目上均不如前。爲謀本國工業的振興，不得不與近鄰的蘇聯修好。萊多維亞一九二七年與蘇聯訂通商條約，一九二九年輸往俄國之貨已達總輸入額百分之十四有奇。這兩國在一九二三年曾訂立軍事政治的同盟，一九二七年曾有關稅同盟之議，但未成功。萊多維亞與蘇聯關係較好，而愛沙尼亞則傾向英國和波蘭。

立陶宛 的問題

立陶宛與波蘭本有多年的聯合，彼此宗教相同（羅馬教），立陶宛也有波蘭人的少數民族（占全人口百分之三、二）。自一九二二年波蘭人入占維爾納城，合併維爾納全境（面積二八、九四八方公里，人口一百二十萬），兩國遂入於交戰狀態，國際聯盟以維爾納予波蘭，兩國國交仍斷絕，至一九二八年兩國開始直接交涉，但無結果。波蘭所持的理由，謂維爾納的居民以波蘭人占多數（波蘭人占百分之五三），立陶宛則認該地爲其舊領土，至今仍認維爾納城爲其國都「現以考那斯（Kaunas）爲臨時國都」。彼此相持不下，惡感甚深，爲波羅的海諸國同盟不能實現的一個重要原因。

不過立陶宛失之東隅，却收之桑榆。一九二三年，牠從德國取得密麥爾區，牠從萊多維亞換來的一點海岸便擴大了。該區的居民有百分之四十爲德人，而立陶宛人只占四分之一。該區在名義上雖爲自治，但立陶宛對於德人之壓迫却屬事實。立陶宛的政府現也爲法西斯黨所支配，但以不得志於維爾納，轉而與蘇聯訂立仲裁保安條約，蘇聯亦承認其在維爾納的主權。

立陶宛的產業狀況頗不發展，交通也不足述。占全人口百分之九十的農村居民從事耕植，畜牧和林业。森林不很豐富，近年以採伐太濫之故，林地銳減。礦產及工業不足輕重。在對外貿易上與德國關係最密（在輸出德國占大半，輸入德占一半）。輸出物以畜產及林產爲大宗。

(1) 各國的面積如下（以方公里算）：丹麥四二、九三一；挪威三二二、七九三；瑞典四四八、四三九；芬蘭三八八、二一七；愛沙尼亞四七、五四九，萊多維亞六五、七九一；立陶宛五五、六七〇（不計維爾納）。

(2) 諸國的人口（以千算）及其密度（每方公里人數）如下：丹麥三、五五一（密度八三）；挪威二、八一〇（八、七）；瑞典六、一二〇（一五、七）；芬蘭三、六三四（九、四）；愛沙尼亞一、一一八（二四）；萊多維亞一、九〇〇（二九）；立陶宛二、三六七（四三）。

第二十一章 中歐與東歐諸國

動盪的中歐和東歐

德國的東疆和蘇聯的疆西間，波羅的海和黑海間的地方，向爲歐洲的多故的地帶。中歐的波蘭，捷克，奧大利和匈牙利及巴爾幹半島諸國都包含在這地帶內。西歐國家間的疆界大體上已確定，但這裏的國界却不斷在變遷中，舊的國家淪亡，新的國家勃興。歐洲列強愈欲伸張勢力於該地——尤其是自土耳其在歐洲的支配權一蹶不振以來——該地便愈有火及歐洲的危險。歐洲大戰的前史之與該地的事務緊相關連（如兩次的巴爾幹戰爭及最後奧國斐迭南大公被刺事件），已是共知的事實，即戰後的戰雲也屢在此醞釀。

這一地帶從經濟地理的觀點看來，雖并非一大單位，但是，大體上可說同是農業的地帶，多腦河流域諸國及巴爾幹半島諸國尤切須經濟的合作。但是，在政治上和在民族上，這一地帶却支離割裂，眇域森嚴。這種矛盾實爲中歐和東歐的重要原因。

但是，帝國主義對於這一地帶的關係，我們是不能忽視的。該地經濟的發展較爲落後，封建的殘餘尚多，正好供西歐資本主義國家以原料和糧食，資本和工業品的市場，或政治的直接支配。在大戰以前，英法德俄奧諸國在該地角逐着，奧俄競爭尤烈；而該地的大部分且在德，俄，奧匈三帝國的統治之下。德國占得瀕近不冰的波羅的海的維斯杜拉河口一帶，奧匈擁有多腦河流域，俄國則支配着波羅的海北

岸至黑海北岸一帶。經過一場大戰，這裏的地圖變色了。奧匈瓦解，俄國在這裏的勢力盡失，德國且須賠波蘭以本國的領土，新的國家誕生。但是，數百年來的民族問題依然沒有解決，且愈加複雜。舊的支配勢力已死，新的支配勢力又生，法國和意大利已代奧俄而興，競爭中歐和巴爾幹半島的霸權。戰爭的危險一樣的存在着。這地帶的國家的研究，誠然是政治地理上最饒趣味的一章。茲先將該地的民族問題作一鳥瞰，繼論該地的政治的疆界與自然的疆界的衝突，然後分述諸國的現狀。

民族的 十字街

中歐及東歐既大部分爲平原，適於人居，而又近控諸民族的搖籃地之中亞（巴爾幹半島），在過去數世紀受北方和東方民族的侵入，該地遂呈「民族十字街」的奇觀。在同一地方，比較狹小的地域之中，有血統，宗教，語言，傳統相異的數種民族，或分存或混在（參閱第八圖）。少數民族問題由是發生。戰前的奧匈爲十種民族所構成，便是最著的例。戰後的新國境線，雖云基於民族自決的原則，然事實上波蘭、捷克、奧匈、南斯拉夫、羅馬尼亞、保加利亞、阿爾巴尼亞和希臘九國的一萬萬人口之中，至少有二千五百萬爲少數的民族。奧匈今已成爲少數民族比較上最少的國家，捷克和南斯拉夫的民族的地圖，却恍如戰前的奧匈，支配捷克的捷克人與斯洛伐人合算，才在本國的諸民族中占多數。少數民族如散居在各處，則民族間的衝突和緩；如聚居一地，又與同族支配着的國家爲鄰，則齟齬最易。如波蘭的四百萬的烏克蘭人和一萬萬的白俄羅斯人，羅馬尼亞的匈牙利人，俄人和保加利亞人便是如此。南斯拉夫的民族地圖，很爲複雜，該王國雖云由塞爾維亞人，哥羅特人及斯拉

夫人共戴一王而成，但實是由塞爾維亞人單獨支配。該民族在本國諸民族中僅占多數。馬其頓的保加利人，該國也認為塞爾維亞民族，其實他們是民族意識頗強的保加利人，自有一部分徙出以後，至少也有六十萬人。此外阿爾巴尼亞邊界的阿爾巴尼亞人，匈牙利邊界的馬扎兒人和羅馬尼亞邊界的羅馬尼亞人，均屬與塞爾維亞人不能和協的民族，哥羅特和斯拉夫民族問題仍是一個與南斯拉夫內政有關的問題。在意大利戰後佔領的區域內的哥羅特和斯拉夫人之受壓迫，也是民族問題上的一個禍根。希臘也有馬其頓的保加利人，住於希保邊界，戰後有大部分被逐回保國，以讓地於與土耳其交換回來的希臘人。至於這地域的少數民族之怎樣受壓迫，和怎樣因國界之變遷，少數民族問題由內政問題成爲外交的問題，在上編第五章已有敘明茲不再贅。

政治疆界 的不自然

戰後中歐和東歐的國家的政治的疆界不獨與民族的疆界大有出入，而且成爲經濟地
理上的單位的地域之割裂，比戰前更甚。一多腦河流域而歸七國所分有，而這七國至少
分屬兩個敵對的營壘，經濟的合作與政治的敵視不相容，小協約國的締訂，和奧匈的局部合作的醞釀，
仍不能對於這種矛盾有多大的補救，全體多腦河國家同盟之成立，在目前的政治形勢上實不可能。波蘭
走廊之破壞德國的經濟，前已說明，即波蘭的東疆也是割去蘇聯的烏克蘭經濟區域的一部分，羅馬尼亞
之強取比薩拉比亞，也是使蘇聯的特尼爾斯河流域分割爲二。此外，伊斯的里亞之歸意，使奧國沒有出
海之路，西塞里斯之歸希臘，使保加利亞在愛琴海方面亦無出口。

中歐和東歐既大體上爲農業的地帶，工業的基礎較西歐爲缺乏。這裏的國家欲建立其民族的資本主義，不能不高築關稅的壁壘，一方面國內的消費者付高價，他方面因各國互在關稅報復之故，這裏的農產品的國外市場備感困難。所謂「歐洲的經濟復興」至今尙束手無策。其次，中歐和東歐的國界在戰後增加近二萬公里，國防比前更不易，重以民族之軋轢，經濟的競爭，使各國不得不競增軍備，軍費的負擔爲從前所未有。然一國之力究薄，或比附強國，或互相締結同盟。於是中歐東歐的縱橫排闔的局面成立。然所聯合者多是地理上民族上都不相屬的國家。大抵在歐戰戰勝的國家都附於法，戰敗的國家則附於意。這種政治疆界之矛盾和不合理，歐洲列強并非不知，但這裏大國的出現，非西歐帝國主義者之利，分裂和互相敵視正好供帝國主義者之利用。縱有幾國的聯盟爲帝國主義者所建議（如多腦同盟，奧匈聯合等）或一手製成（如小協約國），也只是爲帝國主義者本身的利益起見。故這種矛盾的消滅只能俟諸現存的政治經濟制度的推翻以後。

新興的波蘭

波蘭在中古時本爲獨立王國，後爲德俄奧三國所蠶食，至一七九四年，三國對波蘭的分割終結，波蘭的大部分歸於帝俄。但是，波蘭滅亡以後，波蘭人沒有與統治的民族同化，民族的意識很強，屢謀獨立。因俄德奧三帝國之傾覆，及協約國和同盟國爭欲結納波蘭以弱敵之故，波蘭遂有復興的機會。威爾遜總統的十四項原則中曾有許波蘭建獨立國家於波人居地，及予以出海之通路之約。但是凡爾賽，聖西曼（一九一九年奧國與協約國所訂）和里加三和約（最後一和約是一九

二一年波蘭與蘇聯戰爭後所訂），及列強對於上西里西亞和東加里西亞的處置，實已超出威爾遜所許的在民族的居地內建立民族的國家的範圍之外。維斯杜拉河走廊之劃歸波蘭及丹齊自由市之成立與歸波蘭保護，亦非出海自由的本意。波蘭由與蘇聯戰爭而取得的烏克蘭人和白俄羅斯人的居地，一方面使蘇聯與立陶宛隔絕，他方面使波蘭增多五百餘萬的少數民族。這種國界之形成，實拜英法列強削弱德俄及隔絕這兩國的聯絡的企圖之賜。波蘭因此便蔚成東歐的大國，擁有三十九萬方公里的土地和三千一百萬的人口了。

波蘭名爲共和國，實已成爲法西斯獨裁的國家。波蘭既曾分屬三國，這三個行政上，立法上，習慣上不同的地域的統一，已非易事，而八百餘萬的少數民族之統治，尤爲內政上之一難題。少數民族的保護雖爲波蘭新領土獲得應履行的條件，但波蘭不會因此而減除其對俄，德，猶太，立陶宛等少數民族之壓迫。例如前數年間，波蘭逼逐猶太人的運動不減於最近德國所爲。波蘭在西烏克蘭和西白俄羅斯對於農人的經濟，政治和文化上的壓迫，引起他們的武裝的暴動。

波蘭本爲東歐大平原的一部，可生產的土地占百分之八五，而維斯杜拉河流域尤適宜於農產。農作物以馬鈴薯和裸麥爲大宗，有些土地也可產甜菜。波蘭煤貯有一千五百億噸，在歐洲中僅遜於德英，大部分集中於上西里西亞，鐵礦也位在那裏。煤的輸出在歐洲市場上已有地位。此外東加里西亞有煤油田，每年略有出產。森林豐富，故木材爲輸出大宗。波蘭的工業——重工業，紡織工業最重要——大部分

不是自己創成，而是由占領上西里西亞而取得。且外國資本在牠的工業中的勢力很強，加里西亞的煤油田屬於法國，上西里西亞的重工業爲英法資本所操縱。即財政也受美國所挾注。

波蘭的人口之百分之六十以上從事農業，波蘭實仍爲農業的國家。人口的大部分仍居於農村，過十萬人以上的城市不過十二個。戰前波蘭人移往美國者頗多，戰後數年有大宗波蘭的勞工移往法國，近多已歸國。

波蘭領土之擴大，既由略取鄰國而得，與鄰邦之不睦自不待說。立陶宛與波蘭爭維爾納的糾紛至今未解。最近希特勒的德國對波蘭雖暫妥協，及有退還走廊與德而予東烏克蘭與波蘭的提議，但難成事實。波蘭對丹齊的處置（如加兵保護等），使德波關係時現緊張。蘇聯與波蘭最近雖與訂立互不侵犯條約，但這決不是解決蘇波糾紛的根本辦法。波蘭的建國最拜法國之賜，一九二二年更與法訂立軍事同盟，法國予波蘭以種種軍事上的援助，而波蘭任法進攻蘇聯，壓迫德國的前驅。波蘭藉法國之助，有領袖東北歐洲的小國之概。但波羅的海諸國的同盟仍因彼此利益之不一致而未實現。波蘭在外交上雖與德不洽，但貿易的關係却很密切。德國在波蘭對外貿易上的位置，遠超出英法之上，約占其總貿易的四分之一有奇。

新興的捷克

新興的捷克斯洛伐克的國境，也與民族自決權相衝突。捷克斯洛伐克的主要民族爲居於波希米和摩拉維亞一帶的捷克人（也屬斯拉夫族），波希米自十六世紀後便屬於奧

。當大戰期間，奧匈帝國未傾覆時，捷克民族領袖之在國外者已宣佈捷克之建國，得協約國之承認。在「歷史的疆界」的藉口之下，捷克除恢復波希米和摩拉維亞的舊地之外，復從奧國割得西利西亞，從匈牙利割得斯洛伐克和喀爾巴阡俄羅斯。於是捷克斯洛伐克的幅員達十四萬方公里，人口一千四百萬。

捷克的西部溢地和東部原野均爲肥沃之土，溫帶的農產物甚豐，且可畜牧。以前奧匈的甜菜糖產區今已大部分屬於捷克，捷克蔚成世界甜菜糖產的第二位國家。煤的儲藏只略遜於法國，鐵亦足暫供本國之用，煤油及金略有之。捷克經濟的中心，實在於波希米和摩拉維亞和西里西亞，那裏是前奧國工業精華之區（一），金屬工業（尤其是斯科達砲廠），紡織工業，造紙工業，製糖工業，釀酒工業等不獨足以供給本國的消費，而且有很大部分輸出外國。斯洛伐克和喀爾巴阡俄羅斯，爲斯洛伐人，羅色尼亞人，匈牙利人的居地，大部分爲農業區，捷克視同殖民地，但新近也在那裏建立軍事的工業。捷克經濟上有一缺點，就是純爲內陸國家，但根據和約，可利用德國的易北河及多腦等河出海。

捷克在外交上是倚賴法國，有「法國在東歐的警察」之稱，與德奧匈三鄰邦自然不睦，即與波蘭也因邊界糾紛無大好感，且彼此爭東歐的領袖地位，互相嫉妒。捷克的地位既居衝要，而又爲新興國家中經濟之最發展者。柏拉加（捷克）實爲小協約國的重心所在，最近小協約國進一步團結，也以捷克爲活動最力。其他兩國的軍械有很大部分由捷克供給。捷克有排斥德國而握中歐霸權的野心，奧國之加入該集團較有可能。不過捷克在地理上本屬於中歐多腦河流域的國家，與奧匈的關係實比南斯拉夫和羅馬尼

亞爾巴爾幹國家爲密切，由對外貿易的數字可以證明，小協約國與奧匈的對立使捷克的經濟感受困難。故最近意法兩國都有中歐國家經濟合作的提議。其次，捷克在政治上雖倚賴法國，而在經濟上却與德國關係很深，德貨輸入捷克者占其總額四分之一有奇，在輸出方面德國亦爲捷克的最大願主。而法國在捷的輸出入貿易上均不足輕重。經濟合作與政治膨脹之矛盾由此可見。

戰後的奧國

『七百萬的人口位居於八萬四千方公里的土地上，單是京城一帶已集有二百萬的居民，而所有的土地貧瘠而多山，四周沒有出海之路，工業缺乏煤炭及一切重要的原料，農業不足自給，戰債高積，財政破產，在外交上却要周旋於法意德之間』——這是戰後奧地利的國勢。

奧地利亞自十三世紀便蔚爲大國，以後雖經過多次的盛衰離合，然至十九世紀上半期仍屢爲德意志諸邦的盟主；然自該世紀中葉以後與法意普前後的戰爭失敗，不獨失去廣大的土地，而且普魯士因得以代執德意志諸邦的霸權。奧國轉而與匈牙利聯合，稱奧匈帝國，國勢復興。在歐戰前的領土，即不計匈牙利及新占領的波斯尼亞和黑塞哥維那兩州，也達三十萬方公里，人口在二千八百萬以上。凡爾賽和約雖削去德國一部分有價值的領土，和加以種種束縛，但德國仍不失爲歐洲大國（至少在經濟上），復興不難。聖西曼條約的結果，奧國不特失去其領土的百分之七三（參看第二圖），人口的百分之七七，然且所失者恰是奧國的精華之區。奧國的工業缺乏原料，尤其是燃料，煤炭今須從捷克和西里西亞輸入，雖

有頗豐富的水力，然開發者只一小部分。鐵礦誠然不多少（位於斯的里亞省的北部），但鐵鋼工業的繁榮已屬過去。因為缺乏焦煤之故，不得不將礦石輸出。鐵的生產額只及戰前百分之六十。紡織工業情況較佳，但不足供國內的消費。其他工業均不到戰前的水平線，戰前占世界第二位的甜菜糖工業今幾消滅。奧國既土地狹小，人口雖不密，而土地不適宜於耕種。小麥，裸麥和馬鈴薯的出產尚不足供國內消費的百分之三十。如是，奧國在工業和糧食上均須倚賴鄰近的德國，捷克，匈牙利諸國，財政的破產和金融的不穩又使奧國不能不時乞援於法英列強。新近奧國的工業——尤其是奢侈工業——雖略有起色，形勢大體上尚無變更。奧國的政治上的獨立雖僅得保持，但經濟上的獨立實無可能。巨大的入超額，使奧國無從補償；借債為奧國唯一的度活的方法。

可是，奧國政治上的獨立，於對歐洲政治是很重要的，奧德之不容合併見於戰後的和約。誠以奧國位於歐洲中部，介居於法意德三強之間，地位衝要。奧國的獨立破壞，則歐洲列強的勢力的對比便見動搖。德奧種族，語言和文化相同，德奧之合併本為自然的趨勢。德國的右派政黨無一不標德奧合併的綱領，以增厚德國的勢力。在奧國方面看來，與德合併似為挽救奧國的疲弱的經濟的唯一辦法，故在近數年奧國的政黨也無有反對之者，大德意志黨主張尤力。但是，德奧聯合的障礙，不是在於普魯士歷史上的齟齬和德奧宗教之不同（德國居民大部分為新教，而奧人百分之九十宗羅馬教），而在於法意列強之反對。德奧聯合之於法不利，是不消說的，即意大利也不欲歐洲多一強大的國家，與本國競爭。德國自法

西斯黨執政以後，更謀使奧國法西斯化，吞併奧國，在法意庇護下的天主教社會主義政黨的奧國政府因極力反抗，至今德國此種企圖仍未實現。在他方面，奧國自特里斯脫和阜姆兩海口喪失以後，輸出貨物大部分雖經意大利出海，對意的經濟倚賴加深，意大利更極意與戰敗諸國聯絡。在意大利的暗示甚或公然主張之下，奧匈聯合復建帝國之說，時引起歐洲政治的緊張。奧匈經濟關係之密切，是無庸諱言的，奧匈的復合雖仍不能使其恢復舊日的強大，但如其在意大利的羽翼之下，這一集團便足以與法國的工具——小協約國相抗。小協約國所包圍着的匈牙利如因與奧合而與意大利在地理上打成一片，實為小協約國的威脅。故法國只主張多腦河或中歐國家的經濟合作，而不容奧匈聯合帝國的實現。

戰後的 匈牙利的

匈牙利人本為亞洲東北的韃靼族(匈奴)，在九世紀未建國於班諾尼亞(Pannonia)的平原，漸與歐洲民族同化，除曾一度為土耳其人所征服之外，至戰前仍為該地的支配者。十七世紀隸於奧國，一八六七年奧匈分治，但仍共擁一主，外交，軍政及經濟政策由聯合政府主持。在戰前的匈牙利領土內本有不少的少數民族(百分之五二)。匈牙利力謀使非匈人同化的結果，使居於羅馬尼亞和塞爾維亞邊界的居民起而反抗，作大塞爾維亞的運動。奧匈聯合帝國瓦解及提里安難(Triانون)和約的結果，不獨使匈牙利失少數民族所居的土地，而且失去本族所居的土地。匈牙利的領土由三十二萬五千方公里縮至九萬三千方公里，人口由二千萬減至八百六十萬(一九三〇年)。在捷克，南斯拉夫和羅馬尼亞都有匈牙利的少數民族。

在戰前，匈牙利也有重要的金屬工業和紡織工業，戰後工業的資源盡失，今已成爲殆純粹的農業國家。匈牙利平原土地肥沃，適於穀類，馬鈴薯，甜菜的種植，畜牧亦頗發達。故匈牙利的經濟尙不至如奧國那樣零落。在戰前，匈牙利爲小麥的重要輸出國，現在小麥及麥麵的輸出且比前略有增加，爲匈牙利對外貿易的最大宗。

匈牙利在戰後初行共和制，繼而就發生共產革命，以美國之財政和糧食上的援助，及羅馬尼亞兵之入援，蘇維埃政府傾覆，改爲君主國。但君位久虛，由攝政代理。現在的匈牙利政權也在法西斯黨之手。垂涎王位的貴族頗多，帝制主義者各有擁戴。然王位之繼承與外交有關，且亦非法西斯黨所喜，故至今仍沒有君主。在外交政策上，匈牙利是以恢復失地爲鵠的，修改提里安難和約的呼聲甚高。但是，匈牙利的三面均爲斯拉夫族的國家——小協約國所包圍着。和約的維持和對匈牙利的防禦，正是小協約國成立和進一步團結的目的。戰後匈牙利的國界的劃分，誠然是不公允，但和約的修改便是戰爭。匈牙利可資爲助者是法國和南斯拉夫的生死敵人之意大利，自一九二七年以來匈意的關係漸密，匈意訂友好仲裁條約，意許匈以在阜姆自由出海的權利。近年意匈軍事同盟及意助匈以飛機軍械的消息甚囂塵上。匈牙利與德國在貿易的關係上亦頗密（在匈牙利的輸入上德占第二位，在輸出上占第三位），希特勒執政後，匈德國交更接近。匈意德一集團的形成自有其可能，其對於歐洲政局之影響却非淺鮮。

南斯拉夫

現在的南斯拉夫王國是由前世紀末脫離土耳其束縛的塞爾維亞擴大而成。塞爾維亞

在土耳其的統治之下凡五百年，但塞人的民族意識很強，一八五三年便在土耳其帝國內取得局部的獨立，越二十餘年經過柏林會議，遂完全獨立。在兩次的巴爾幹戰爭，塞爾維亞已在馬其頓獲得保加利人和阿爾巴尼亞人的居地。奧匈帝國邊境的大塞爾維亞運動的發展，更是歐戰的導火綫。戰後，牠的領土增加幾三倍（戰前爲八百八千方公里，戰後二十五萬方公里）。但是牠的國家的外部構造已有變更，爲塞爾維亞，克羅特和斯拉夫三民族聯合的王國，改稱南斯拉夫。但是黑山國（門的內哥羅）之合併，已是由強力所致，三民族之平等亦只有名無實，政權的支配者仍爲塞爾維亞人。在這新興的國家內民族，宗教，文化，經濟均不統一（斯拉夫人的語言與塞人不相通，希臘教與羅馬教的勢力幾可互相頡抗，此外尙有回教，奧匈區域與舊塞爾維亞區域的文化相異）。

南斯拉夫大部分爲山地，中部土壤肥沃，北部爲多腦河平原，大體上爲純粹農業的國家，鄉居人口占百分之八十以上。塞爾維亞舊地仍多未開發，新獲的阿得里亞海沿岸，則因與內地缺乏聯絡之外，也未多利用。在對外貿易上，塞羅尼加自由港最爲重要。京都伯爾格來德，因其國土已北伸至匈牙利的平原，由近邊界的位置而進於中央的位置，發達很快。農業物以小麥，玉蜀黍，忽布等爲主要，森林之多甲於巴爾幹其他諸國。故輸出以穀類和木材爲大宗。工業（輕工業）不足輕重，煤貯較羅保兩國爲多而質劣，也須從英德波蘭諸國輸入。南斯拉夫的礦業，交通，和銀行爲英法比的資本所控制，法國的勢力尤強。

南斯拉夫的外交情況比內政爲尤困難。伊斯的里亞之歸意，使那裏十餘萬的南斯拉夫人在意大利的壓迫之下，此爲意南對立的原因之一；南斯拉夫曾與意爭阜姆，而阜姆終歸意有，此爲原因之二。此外意大利欲獨霸亞得里亞海，佔有沿海要港（參閱意大利一章），聯結與南斯拉夫有邊界糾紛的匈牙利，保加利亞和阿爾巴尼亞三國，以與之爲敵。保加利亞因其民族居地馬其頓之被占，與南斯拉夫尤不能妥協。希臘因防南斯拉夫奪其海塞羅尼加，而亦與意結納。故南斯拉夫已陷於四面包圍之境。牠所賴以對抗者厥爲與法國的聯盟及小協約國。在對外貿易上，輸入捷克奧德三國的貨物最大，但出口貨反以意大利爲最大的主顧，奧國次之。

保加利亞

保加利亞人於七世紀中建國，後爲希臘人所征服，第二次建國不久，又陷土耳其人的羈絆之下凡五百年。一八七八年藉俄之助得脫離土耳其的統治，旋成爲獨立國家。在兩次的巴爾幹的戰爭和歐洲大戰中，保加利亞藉德奧的援助，取得巴爾幹半島的霸權，而結果不獨失去其舊日奪得之馬其頓，據大戰後的渥宜（Neuilly）條約，牠還要以純粹保加利亞人的居地予南斯拉夫（西境斯特魯密柴（Strumitza）等四區），希臘（愛琴海沿岸之地），羅馬尼亞（多不魯甲南境之地），在東地中海方面已無海岸，成爲純粹黑海的國家。整千整萬的保加利亞人從塞爾維亞和希臘被迫逐回國，國內的經濟恐慌更爲加深。在保加利亞境內尚有五十餘萬的土耳其人，但在民族和宗教上已比南斯拉夫爲統一。

保加利亞爲巴爾幹山劃分作二部，北爲多腦大平原，南部面積較小而土地肥沃。本爲中小農的國家，戰後經過土地的改革，地權更分散。耕地之種穀物者不如羅塞兩國之多，玫瑰油及煙草爲最重要的農產。南境一部分地方幾全植玫瑰，油產全輸出外國，但最近的輸出却以煙草爲最大宗（占五分之一以上）。礦產無足述者，煤礦質劣，差足自給。故工業發展可能不大，只南境水力尙可資利用。現有的輕工業也由外資掌握。

在外交上，保加利亞與占有其民族領土的南，希，羅三國的關係很爲緊張。馬其頓的保加利亞人更謀把那分屬三國的馬其頓復合起來。保加利亞近年與意大利有密切的聯絡，前在意大利一章，已有敘述。但是，意大利對於保的財政困難，無餘力爲助，只有坐看法國金融的勢力在保之發展。

羅馬尼亞

羅馬尼亞在中世紀爲大公國，隸波蘭和匈牙利，後與巴爾幹諸國遭同樣的命運，爲土耳其所統治，至柏林會議後獨立。在戰前羅馬尼亞已有不少的匈牙利人，德人，和烏克蘭人。中歐帝國的傾覆和俄國革命的結果，使羅馬尼亞的國境更遠超出其民族居地以外。牠由匈牙利取得七堡和巴拉特(Banat)，由奧取得布哥維那(Bukovina)，由保取得多不魯甲。至於比薩拉比亞之併有，雖經協約國之同意，却至今未爲蘇聯所承認。

羅馬尼亞有喀爾巴阡山和達郎西瓦尼亞山脈綿互中央，羅馬尼亞舊境與新從奧匈取得之地統合爲一，殊不易易。在羅的少數民族沒有自治權，但是，除比薩拉比亞一地外，少數民族之受壓迫沒有巴爾幹

其他國家之甚。

羅馬尼亞的人口有百分之八十務農，以地勢多為邱陵故，農業用地占全面積百分之五九。穀物有玉蜀黍，黍，燕麥，小麥等。生產方法幼稚，戰後經土地改革後，生產反減，小麥在歐洲市場上消售之數不如戰前之多，此外畜牧及林業尙未有充足的發展。在巴爾幹的國家中，羅馬尼亞是最富於礦產的國家。該國有金銀鐵煤油等礦產，而煤油最為重要。喀爾巴阡山脈的東南有蔓延十二萬公畝的煤油田，在戰前產額幾二百萬噸，一九三〇年達五百七十萬噸（占世界第六位），大半輸出。戰前的煤油工業幾全為德資所支配，戰後依據聖里謨條約分歸英法資本經營，屬於羅馬尼亞本國者只百分之二十。其他新萌芽的輕工業，交通，銀行也大部分握在外人之手。在對外貿易上與德奧關係最密。

羅馬尼亞為小協約國一分子，受法國的操縱。因疆土問題與匈，保和蘇聯的惡感很深。近年羅曾一度與意大利接近，後因意匈德聯盟之說起而仍與南捷相結納。比薩拉比亞的吞併使羅成為反蘇聯的一個前鋒。最近始與蘇聯商訂互不侵犯條約。

希臘與阿爾巴尼亞

關於已為我們所習知的希臘古代的歷史，這裏不必再贅。牠先後為馬其頓和羅馬所征服，其後復為土耳其人所統治數百年。一八二一年起希人有大規模的民族解放運動，奮戰七年，得英法俄之承認，為半獨立國。在當時希臘的領土只有伯羅奔尼撒（Peloponnesus）半島，其後逐漸向北部及阿得里海和愛琴海的海島擴充，至大戰前夕，經過兩次的巴爾幹戰爭，希臘幾已把舊地

完全恢復，馬其頓的東南南部和愛琴海羣島（除維得島屬意外）均歸希有。歐戰時加入協約國，戰後得西塞拉斯於保，愛比力斯（Epirus）於阿爾巴尼亞。更繼續向土耳其進攻，幾逼至君士坦丁的門前，佔有士麥拿的周圍一帶，猶以爲未足，席捲小亞細亞的企圖，終因一九二二年爲土耳其所敗而不能實現。

希臘共和國既有領土一三〇、〇〇〇方公里，雖已超出古代希臘人的居地，然仍屬小國（略等於福建省的面積）。希臘既由數半島，許多海島，無數小島所構成，山陵又多，自古已爲統一的障礙，至今尚然。夏季的乾燥使希臘不大宜於人居。現在那裏只有六百二十萬的人口。磽瘠之地多而肥沃的土壤少。向來的農產物爲帶地中海性的植物，如棕欖，葡萄，無花果等。今日則以菸草爲較重要（占輸出總額的大半）。礦產有鉛，鐵，金，銀等，略可爲國民經濟之補助，然缺乏煤。工業發展的可能很少，內地交通乏鐵路的聯絡，多靠沿岸的海上航運。希臘人爲長於經商殖民的民族，今猶如此，東地中海和黑海的商業有大部分握於希人之手。

現代的希臘人已雜有土耳其人和阿爾巴尼亞人的血統。因本土不足以養活其人口之故，向已殖民於東地中海沿岸以至黑海，近代移往美國者亦不少。戰後與土耳其訂立交換小亞細亞的希臘人之約（君士坦丁堡的希人除外），歸國希臘人達百數十萬，土耳其人雖希者達五十萬。與保加利亞也有同樣的協定。但是希臘現仍有數萬的土耳其人。

希臘自一九二四年以後改帝制爲共和，但黨爭甚烈，政變時起。希臘與土耳其的最後決鬥的結果所

產的國界，使兩方面均不滿足，希臘向小亞細亞方面無再膨脹之可能，實視乎列強的均勢如何而定。希臘人殖民的羅得島在意大利的手上，意大利已在那兒建立海軍和飛船的根據地。希臘人占居民之八十的塞浦路斯島是英國的直轄領地，兩者均為控制土耳其的前站。塞羅尼加海港及其他北愛琴海海港的背後地逼近保加利和南斯拉夫，經濟發展的可能頗受限制，塞羅尼加自由港地帶之構成雖可使希臘在此方面稍得舒展，然仍慮該港為南斯拉夫所占。不過南保因馬其頓的對立，使希臘所受的兩國的迫脅不致太大。希臘既為海所決定的國家，而又弱小，故對於海權強國的倚賴頗深，大戰時已靠英國的保護，英國的資本和商品在希臘都占重要的地位。希臘以法國在土希戰爭時袒土，故對於法國沒有好感。希臘意大利的關係雖曾因一九二三年意占科福島事件而一度緊張，今則因同反南斯拉夫之故而頗相結納。

阿爾巴尼亞夙隸土耳其，建國於第一次巴爾幹戰爭之後，為列強外交的人工的產物。面積二萬七千方公里居民一百萬，大部分為阿爾巴尼亞人，東部有小數的苦特人，多奉回教。全國殆全為山地，居民事農業，畜牧，經濟落後，至今尚無鐵路。大戰時英法意會私結密約瓜其分地，故一九一七年意軍入據其地，置為意大利的保護國。一九二〇年意軍遭阿軍的攻擊而撤退後，始恢復其獨立。阿爾巴尼亞實為南斯拉夫與意大利的緩衝國，為防制南斯拉夫的吞併，托庇於意，一九二七年與慕沙里尼所訂的友好條約，使阿爾巴尼亞仍淪為意國的勢力範圍。

(1) 那裏有全國紙工業百分之六十，礦業，玻璃，瓷器工業的全體，紡織工業的十分之九，金屬

工業的四分三，煤油生產的五分三，褐煤貯量的五分四，鐵礦貯的三分一，金銀礦的全體，此外復有數百萬公畝的森林，大半的穀物生產，可貴的甜菜產地。

第二十二章 戰後近東的新形勢

概論

近東——小亞細亞和阿拉伯半島——諸國在自然狀態和居民的構成方面雖彼此不一致，然實是東方和西方，西南亞洲和東北非洲間的橋梁，在政治地理上成一單位。這一區域的東西交通，多賴海道，由波斯灣，經阿曼灣和阿丁而至紅海；南北交通則多遵陸路，由雙河流域，經敘利亞和巴力斯坦而至埃及。此外陸路經波斯，海路經阿拉伯海，由這區域可達印度以至中國。西歐至此地的通路，則沿多腦河東下，至巴爾幹半島，渡博斯普魯斯海峽，然後橫穿小亞細亞，越圖魯山，或趨巴格達而抵巴索拉，或經巴力斯坦而至埃及或西阿拉伯。

在地勢上這區域可分為兩部分，北部安那多里亞以至波斯為多山的高原，與中亞相近似；南部則平原，高原和沙漠相錯，與非洲的地形相似。在氣候上，南北兩部亦相異，北部略帶地中海性，但冬季受北方寒風的影響，有相當的雨量；南部敘利亞以至阿拉伯的氣候帶薩哈拉沙漠的性質，長苦乾燥，雖有一部分地方適於種植，而水利甚為重要。

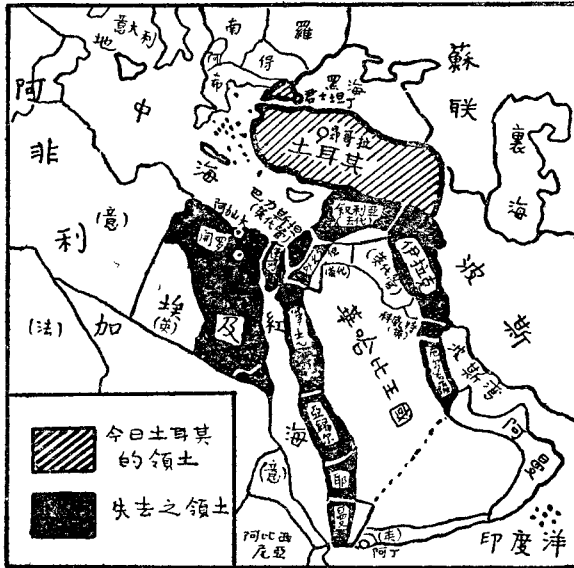
安那多里亞不乏川流，有頗廣大的可耕之地，以供定居的農民用之，然在其他乾燥的土地上，牧畜仍占重要。敘利亞和巴力斯坦的生活的自然條件比較上仍不算壞，在中部的沙漠的礫地兩旁，尚有可事耕種的土地。在美索波達米亞和伊拉克，幼發拉底斯和第格里斯兩河的兩岸，自古已為耕植之區，

至今猶然。在阿拉伯內地，耕植殊不足輕重，只在綠洲及有水的山谷間略見之。在廣大的草原沙漠間，游牧民族從事馬，駱駝，羊等的牧養，並時見隊商的綜跡。

近東既爲回教的區域，回教的搏合的能力尙比國民的意識爲強，並可以融化種族的畛域，故在民族和文化上，這裏似給人以一致之印象。誠然，在宗教上的完全融洽也非真相，正統回教徒 *Sunnites* 與 *Schites* 派回教徒的對立（伊拉克），回教徒與猶太教徒之齟齬（巴勒斯坦），回教徒與基督教徒之不睦（敘利亞和阿那多里亞），便是最著的例。不過，無論如何，回教之支配似能掩蓋着這種的種族的紛歧。這裏的居民在種族上大體可分爲兩部分，一爲阿那多里亞的土耳其人，一爲南去的阿拉伯人。但是，即在土耳其境內，西阿那多里亞有巴爾幹的歐洲人，東阿那多里亞有希臘人，更東去則有阿美尼亞和苦特人（*Kurd*），後三者與土耳其人時發生糾紛。在敘利亞和巴勒斯坦沿岸則有西方種的羅馬教徒雜居其間。阿拉伯的內地誠然以阿拉伯人爲支配的民族，但在西部和北部的邊境則雜有猶太人，在伊拉克則有苦特人，阿美尼亞人和波斯人，而南端更有頗強的黑人的混血。

當十九世紀之末，歐洲帝國主義在近東的影響不斷地增強，這裏的民族意識便漸漸萌芽。歐洲大戰更促進這種由宗教結合到民族結合的過渡，西方式的民族國家於此出現。在土耳其見民族的革命，阿美尼亞人和苦特人亦努力民族的解放，汎阿拉伯運動由中阿拉伯的草原，蔓延至西北農業之區。郇山主義者（*Zionist*）且作重建母國於巴勒斯坦之夢。

東近與其耳土的後戰 圖四十三第



第二十二章 戰後近東的新形勢

但是，這種民族運動一方面由西方帝國主義者所激起，同時也為後者所多方壓迫，或利用。誠以近東為東西方交通——陸上，海上（特別是蘇彝士運河）及最近的空間交通——的要路，西方帝國主義者侵略東方的前站，重以煤油的關係，帝國主義者對於近東的民族獨立運動斷不會放過，而且要施以新的束縛。法國之代管敘利亞，意大利之謀從其非洲殖民地以里特里亞伸足於耶曼（阿拉伯西南角），英國之欲擴充其在近東的勢力範圍，都是戰後帝國主義者的彰彰的活動。因近東為印度洋與地中海的橋梁，該地全境對於英帝國有莫大的重要。自尼羅河至幼發拉底和第格里斯河，自敘利亞和巴勒斯坦的海岸至於印度洋，歸英統治，是英國的目的。經過歐戰之後，英國的目的殆已完全實現。土耳其在阿拉伯的帝國已四分五裂，阿拉伯的北半——蘇彝士運河地帶，巴勒斯坦，外約旦以至伊拉克——已確實的在英國支配之下；南端由阿丁，哈達拉毛，以至阿曼和巴寧島，也唯英命是聽。即為中阿拉伯的華哈比（Wahabi）王國（內

志)和南岸的天然緩衝的大沙漠，也不能為英國勢力的障礙。此外，英國支配着紅海和波斯灣的一切門戶，貝比拉，阿丁和不寧島為西南的根據地，阿曼，查斯克(Daschak)以至科威特(Koweit)為東北的根據地(參閱三十四圖)。英國如能保持這種地位，則印度可不虞來自西面的侵襲。故研究近東的政治者特別須注意近東與英帝國的關係。

新興的土耳其

土耳其曾於十五世紀滅東羅馬，鐵蹄踏至奧國，疆土跨歐亞非三洲，十六世紀末國勢漸衰，十九世紀經過俄土巴爾幹的四次戰爭，歐非二洲領土喪失大半，乃為德帝國主義效忠於東方；然歐戰失敗的結果，初訂色佛爾條約，不但須放棄阿拉伯，而且要割塞利斯和士麥拿與希臘。幸凱末爾所領導的民族革命，得蘇聯之助，乘法意與英之不協，戰敗希臘，結洛桑之約，雖仍失去有二千萬居民的二百五十萬方公里的領土，任英法代管，或其設立新的傀儡國，但塞里斯和士麥拿已可保存，帝國主義的種種束縛，亦漸解除。

新土耳其的疆土由小亞細亞的高地及歐洲巴爾幹半島的東南一隅所構成。面積七十六萬方公里，人口一千三百萬。在歐洲部分的土耳其不過二千四百方公里，對於土耳其的國民經濟上雖不如前的重要，但在國際政治和軍事地理上的重要性却仍不減。由西歐至巴索拉的鐵路(即三B鐵路的一部分)，即經由此。當土耳其擁有巴爾幹半島全部的盛時，以君士坦丁為領土跨三洲的四教帝國的國都，是很適宜的。今日歐洲的領土既只餘一隅，土耳其已成爲殆純粹的亞洲的國家，回教教主的位置已廢，君士坦丁已不

適於定都。國都之內遷，對於君士坦丁誠爲一打擊，但以該地握黑海至地中海航路和東西交通的要衝，其重要仍不容忽視。現在該城仍有七十萬的人口（戰前一百二十萬），歐人占大部分。新都昂哥拉位於安那多利亞的中部，其建立誠與防避帝國主義的干涉有關，但在位置上頗能控制全國，居民現只有七萬。

土耳其各地地勢氣候既殊，物產亦異。黑海沿岸地屬亞熱帶，產物有煙草及南方果品，地中海南岸則頗宜於棉花的種植。東境山地爲亞美尼亞人及苦特人所居，多從事畜牧。安那多利亞的中部和東部則農業較爲發展，可種植穀物，果類，菜蔬，菸草以至棉花。重要的新式工業尙未發展，舊式的手工業以氈織絲織爲較重要。在戰前富於煤油，今因摩索爾之讓歸伊拉克而無足述。輸出品以菸草爲最大宗。

新興的土耳其鑒於舊帝國的政治的分裂，及爲求經濟的開發起見，對於政治統一和經濟發展的先決條件——新式交通之敷設大爲注意。以前亞洲的土耳其本已有德人所建築的巴格達鐵路和法人所建築的士麥拿鐵路。現凱末爾政府更擬築兩大幹線，一就原有的斯庫台里（Skutarı）至昂哥拉之線延長，經西瓦斯（Sivas）埃爾斯倫（Eisernun）以至近俄境的喀爾斯（Kars）。現在該路已築至西瓦斯，埃爾斯倫至喀爾斯一段原有軍用鐵路通俄境，不日兩段可以相續。第二條幹路是由士麥拿經馬尼薩（Manıssa），阿芳喀拉希薩爾（Afion Karahissar），哥尼亞（Konia），亞丹納（Aana），馬拉提亞（Malatia），哈爾甫特（Charput）的爾倍克（Diarbekr），馬爾丁（Martin），以至尼息濱（Nisbin）。該線已可通車至馬拉提亞

。從尼息濱有汽車路可通至摩索爾和伊拉克，但鐵路則因礙於英國軍事上的顧慮不能建築。從亞丹納本有鐵路經法屬敘利亞之亞勒坡 (Aleppo) 至尼息濱，但在軍事上也不能供土耳其利用，故有別築鐵路之必要。此外土耳其當有些鐵路在計畫建築中，土耳其西境的鐵路在戰前已相當的密，現在較注意者却為昂哥拉以東的鐵路的建築。交通的發展與民族文化之提高實為凱末爾政府最可紀的成績。

直至歐戰，亞洲土耳其的種族問題頗滋糾紛。在西部北部沿岸住有希臘人；亞美尼亞人不獨居於東部山地，且在各城市均有不少。最後，在安那多里亞的東部和東南部則住有苦特人。戰後土耳其的民族情況已不如前之複雜，亞美尼亞人在戰時備受土耳其的壓迫，從前數十萬的亞美尼亞人，今只有數萬，多數避居君士坦丁堡。在戰前的一百七十萬的希臘人，經過一九二三年所訂的避難民交換條約之後，希人大減，今只有十餘萬。人數最多的小數民族為苦特人（一百二十萬），不甘受土耳其人的束縛，重以英帝國主義者挑撥其間，兩民族時發生武裝的衝突。建立苦特民族國家於伊拉克與土耳其間，為英帝國的一種企圖。此外尚有保加利亞人，阿爾巴尼亞人，猶太人，比較上不大重要。

土耳其雖幸免於瓜分之禍，得達到民族之解放，但牠的今後的發展，仍繫於其帝國主義者及蘇聯的關係。列強對於土耳其的注目，主要的不是因為土耳其可供給牠們以廣大的市場和原料，而是因為土耳其在東西交通和黑海與地中海交通上的位置。其次，土耳其既與蘇俄隣近，且與之曾有一度的密切關係，怎樣使土耳其不赤化，以免危及整個近東，以至中東，印度和巴爾幹，實為帝國主義者一個極關切

的問題。當希土戰爭時，英國力助希臘，土耳其因結好俄法。久經紛爭的摩索爾油田終歸於英的附庸伊拉克，土耳其對英現已屈服，而英以慮及其帝國內回教民族的聯合反抗及其競爭者法意的漁人得利，故對土耳其亦已妥協，力求其疏蘇聯。法國在近東的分贓中雖得有敘利亞，而心仍未足，故半途退出協約國助希進攻土耳其的戰線，新興土耳其對法因較為親善。意大利在戰後從土耳其占得阿達里亞和羅得島，但前者終因凱末爾的勝利和法國的壓力而放棄。近年意大利與土著意親善，從土取得許多權利，在意大利一章經已敘明。土耳其的民族解放運動本深受俄國革命的影響，且得蘇聯實力的援助。但土耳其的革命為資產階級所領導，而經濟基礎的薄弱又使其不能實現其民族的資本主義的建立，故漸對帝國主義妥協而疏蘇聯。不過蘇聯與土耳其的國交仍比他國為密，土耳其最近且力為蘇聯與蘇聯的西隣諸邦斡旋，訂立『東歐的公約』。

伊 拉 克

伊拉克國包括幼發拉底和第格里斯河的中游和上游的草原地，面積三七一、〇〇〇方公里，人口二百八十萬，因戰後土耳其之拒絕色佛爾條約而產生。一九二一年，國聯決議予伊拉克為英代管地，英國為緩和阿拉伯人的反對計，乃立前漢志國王胡賽因 (Husein)，之子費薩爾 (Faisal) 為王，與訂同盟之約，許以將來的獨立。土耳其以大煤油田所在的摩索爾被劃入伊拉克範圍，起而與爭，並訴於國聯，但終訂一九二六年妥協的條約，摩索爾屬伊，而英允於廿五年內待伊拉克加入國聯後讓其獨立，並予土以該區煤油收入的百分之十。

伊拉克的領土由美索不達米亞平原（即古代的亞敘利亞）及伊拉克阿拉伯本部的濕地（即古巴比崙）所構成，而爲幼發拉底和格里斯西河所聯貫。兩河與尼羅河不同，兩河的高漲不在於夏季而當冬季融雪之候，雖無泛濫之虞，而水之導引一樣爲該地農業的極切要的問題。前數世紀，該地先後爲阿拉伯人，蒙古人和土耳其人的征服，水利不修，古代的繁榮已不可復。出產的羊毛，棗，皮革物等，尙不足以交換其必須的日用品。如發展該地的棉花和穀物的種植，英國對於水利必須加以注意。

不過，英國之攫奪伊拉克，當然主要地不是基於這種難期的經濟未來之發展。掌握至印度的通路實爲英國最先的主要着眼點。德人築巴格達鐵路（三B鐵路一部分）以窺印度，爲英國痛恨德國的一個重要原因，故戰後便欲收該地爲己有，英印航通的發展，該地更成爲中間的航空要站，英國現在摩索爾，巴格達和巴索拉三地已築有航空的根據地。除了交通的因素之外，煤油是對英國最大的吸引力。隣南波斯的煤油田早已在英國的英波公司之手，摩索爾油田之有政治上的重要却始自大戰前夕巴格達鐵路之開通，當時英德訂立協約瓜分該地的油田開採權（英四分三而德四分一）。大戰後英法爭奪該煤油區，英許法以承受德國的分額，而須法國放棄該地的領土權的要求，同時美國也思染指，紛爭久不決。一九二五年然後三國妥協，美法各得四分之一。然煤油如何輸於境外的問題又後發生。英國在印度洋帝國境內的煤油之需用已有波斯煤油爲之供給。供給地中海的商船和軍艦以煤油，對於英法都屬重要。爲應這種需要，由美索不達米亞裝置地下輸油管，穿過沙漠以達地中海岸的計劃發生，經英法的磋商，決定由基爾

庫克 (Kerkuk) 裝置油管至西南的哈的大 (Hadhra)，然後分爲兩支，一至法代管敘里亞之的黎波里口岸出海，一至英代管的巴力斯坦的海法口岸出海。

如是英國既在伊拉克擁有重要的富源，此外復從伊拉克設立汽車和航空的路線，與埃及，巴力斯坦，外約但聯絡，伊拉克重要驟增。但是阿拉伯人的獨立運動仍在掙扎着。中阿拉伯的內志王之窺伺，南部游牧民族的威脅，常使英國不寧。即伊拉克本國的人民也極力謀脫離英國的束縛。誠然，伊拉克的居民在種族上是不一致的。居民中定居者只有五十萬，而其餘二百餘萬爲游牧部落。二百萬阿拉伯人之外，復有五十萬的苦特人，不少的猶太人和基督教徒，在摩索爾地方，苦特人且比阿拉伯人爲多。但是伊拉克人的抗英運動仍不會因民族的紛異而戢息。英國爲緩和這種運動計，因於一九二七年與伊人訂友好條約，把代管期限縮短至一九三二年。然這只是一種欺騙的手段。一九三二年，伊拉克已得加入國聯爲會員，但是，英國實際上支配如故，英國的顧問保留，伊拉克的政策仍須與英一致，英國在伊拉克的航空根據地及駐兵權不能取消。故伊拉克的真正獨立，還有待於伊人的奮鬥。

敘利亞

自安提阿 (Antioch) 經阿勒坡至巴格達有天然的通道，自古已然。如近東爲地中海與印度洋間的橋梁，則敘利亞實爲這橋梁的進口。在地理上牠不能與美索波達米亞相分離。英國已有見於此，故在聖里謨會議時(一九二〇年)力與法國爭該地的代管權。但是法國垂涎敘利亞已久，藉其文化的侵略，法語已成爲敘里亞人的重要通用語言。法人力爭的結果，一九二二年國聯終委

任法國統治。法國取分而治之的政策，把敘利亞分裂爲（一）敘利亞邦（ii）黎巴嫩邦，（iii）拉達基（Latakia）自治區及（四）杜魯西亞（Druze）自治區。面積共一四八、八二一平方公里，人口二百六十餘萬。

法人之佔有該地不特以其在交通上的重要，且亦欲作經濟的榨取。敘利亞的東部及內地地土較瘠瘠，種植只限於有水的地方，越東去則畜牧越比農業爲盛行。西部沿岸雨量豐足，土壤肥沃，土地殆全已開墾，宜於農業，產物有穀類，南方果物，葡萄酒，棕櫚，煙草，羊毛，蠶絲等。阿勒坡附近爲小麥種植的中心，大馬司寇則以手工業著名。敘利亞的農業發展誠有希望，但其所產與法國南部和法屬北非洲相似，故敘利亞的輸出品以美國，埃及和巴力斯坦爲大主顧。在輸入上法貨占第一位，但仍不能排除英美意土等國的競爭。敘利亞現有的鐵路有數線：一由阿立坡經亞丹納至斯庫台里，一由阿立坡至尼息濱；一由阿立坡經大馬司寇至吉達，最近又新築一線由貝魯特經的黎波里至幼發拉底河，經濟政治上均屬重要。

敘利亞的居民中有一百八十餘萬爲回教徒，其中又分許多派別，此外復有五十餘萬的基督徒和數萬猶太人。法國取分割支配的政策，謀使諸宗教種族間的敵對關係激化。但是敘利亞人的民族獨立的意識却已非宗教和種族的畛區所能限制。法國對敘利亞的侵略激起一九二五年以來敘利亞各地的武裝反抗運動。一九二五年八月，黎巴嫩山南部的杜魯西亞族先揭獨立的旗幟，這騷亂繼續至一九二七年，全國響應。這運動雖終爲法國的大砲飛機所遏服（大馬司寇城遭砲轟幾全燬），但其影響已及於阿拉伯諸邦

。英國初時欲援助該暴動以驅逐法國的勢力，後窺知這實為阿拉伯民族整個獨立運動的一部，而與法國張共同的戰線抑壓革命運動。現在敘利亞人還是掙扎着，致力於民族解放。但是，敘利亞既為法國在東地中海的重要軍事根據地（法國已在那裏的貝魯特和的黎波里建築兩軍港及在他地建築航空站），復富於原料和廉價勞動力，法國實不能放棄。為緩和該地的革命計，法國師英國對付伊拉克之故智，有與敘利亞另訂條約之議。該條約的內容有數點：（一）敘利亞獨立；（二）敘利亞要償付法國代管該地的一切用費；（三）法軍仍駐該地以資保護軍費由敘擔負（四）；以敘利亞關稅為償付代管用費的保證。這種條約顯然是仍使敘利亞束縛於法帝國主義之下，已引起敘利亞人的反對。

巴力斯坦

敘利亞越南去，則砂礫低地愈多，且有低過海面者（死海）。雨量稀少，水利之重要，古今皆然。巴力斯坦的北部及中部有人工灌溉的地方則可事種植，產小麥、黍、果物，葡萄、油籽之屬，其餘土地則可用為牧場。南部已同沙漠，只為游牧之區。

巴力斯坦雖為耶教聖地所在，久已屬於土耳其。在大戰期間，英國占領該地，後取得該地的代管權。在一九一七年間，英國的外交部長巴爾福卿曾宣稱英國願意助猶太人恢復建國家於故鄉，以博世界的猶太財閥的同情。但是，英國之不肯輕易放棄該地，是無可疑的。該地面積雖小（二萬六千方公里），經濟上發展的可能雖不大，然對於英帝國的軍事和交通，却有非常的重要。巴力斯坦為蘇彝士運河東岸的掩護地，如埃及的獨立運動一旦成功，武力保衛該河便有賴於巴力斯坦的掌握。其次，敘利亞既為法

國所有，伊拉克的出海之路只有經由巴勒斯坦，牠已成爲摩索爾煤油輸出管及計畫建築的海法——巴格達鐵路的最終站。最後，巴勒斯坦是英帝國海上和空間交通——由英倫至印度——的樞紐和重要根據地。現在巴勒斯坦已建有飛機場（迦薩（Gaza）和海法），倫敦至印度的定期航空（每星期一次）固以此爲中間站，即此地也有航線通希臘，埃及，敘利亞以至中東非洲。故巴勒斯坦實爲英國在商業上和政治軍事上控制前亞洲的鎖鑰。

英帝國主義者在助猶太人建國的飾詞之下，置巴勒斯坦爲代管地了。但是這種掩飾事實上反使英國發生許多困難。猶太人之墾殖巴勒斯坦，始至一八七〇年，自巴爾福宣言以後，郇山運動驟見發展，萬千的猶太勞動者及小有產者抱着滿懷希望，跑回故鄉從事墾殖，而結果却不得不使他們失望。那裏的稍優良的土地久已爲阿拉伯的農民或早來的猶太人所占有，水和資源的缺乏使工業的發展困難（1）。土地的承墾既患阿拉伯人的競爭，工業的開發雖可賴國外的猶太富人的投資，但境內市場的狹窄和歐美的競爭使這種夢想無從實現。猶太人之返居巴勒斯坦者，經過一度高潮之後，已年漸減少（2），而移出者頗多。且入居巴勒斯坦的猶太人中，有百分之八十居於城市，只百分之二十居鄉，墾殖事業之發展更是夢想。阿拉伯人之入主該地已有數百年，對於驟然湧至足以危及他們生計的猶太人從始已不歡迎，重以英人之相對上袒護猶太人，更惹起阿拉伯人的反感。巴勒斯坦一百萬居民中，猶太人只占百分之一八、九，而阿拉伯人占百分之七一、四，猶太教徒占百分之一六、九一，而回教徒占百分之七三、四二（一九

三二年統計)。自一九二〇年以來，耶路撒冷，雅發等地屢次發生阿拉伯人反英和反猶太人的暴動，至一九二九年便風靡全國，經英國之高壓而後平息。誠然，英國之利用猶太人與阿拉伯人的對立的關係，恍惚在印度之挑撥印度教徒與回教徒的惡感那樣。猶太民族的國家之實現與否，並非英國所關切之事。英國所急者是巴力斯坦——近東控制的鎖鑰——的掌握。非在回教民族運動的迫壓之下，英國不會自願放棄巴力斯坦，自可斷言。

外約但

英國的代管地巴力斯坦初時是包括今日的外約但區。至一九二三年，伊拉克王費沙爾的兄弟建立王國於此，與巴力斯坦分離。一九二八年與英訂約，歸英保護，英國的駐外約但的委員主持該國的外交，及為該國政府的顧問。一九二五年，外約但從中阿拉伯之內志國奪得馬安 (Maan) 省，便有口岸 (亞喀巴 Akaba) 通紅海，但與內志國却發生糾紛。牠與伊拉克的疆界也未確定。面積八萬六千公里，人口三十萬。該地經濟上的價值不大。砂礫低地之外間有頗富雨量的高地，可事耕植。東部為含鹽分的草原，居民只事游牧。

英國之插足該地，也因交通和軍事地理的關係。該國領土擴充至亞喀巴，使英國從此地也可以控制紅海的海路。尤重要者，外約但領土的向東北伸展，使英國越過敘利亞沙漠有走廊通伊拉克。自外約但的支配權獲得以後，英國在近東的重要勢力範圍便打成一片；汽車和航空路線，基爾庫克至海法的煤油管，計畫建築的海法至巴格達的鐵路——一切英國事業，均可在自己的勢力範圍中自由建設，且外約但

之歸英保護，同時又使英國獲得一大部分的漢志鐵路歸其支配，政治上的意義也頗大。

內志與耶曼

十八世紀中葉阿拉伯中部有清淨派回教(Wahabism)運動發生，初只為純粹宗教的性質，勢力漸蔓延至紅海及地中海沿岸，但歸其支配者只中阿拉伯之內志一帶。與西歐勢力接觸的結果，使該派教徒漸由純宗教運動而進為政治的運動，抱阿拉伯整個民族獨立建國之想。大戰期間，他們在紹德會(Ibn Saud)的領袖之下，助英攻土耳其，英國未加壓制。其後，內志人逐漸伸張其勢力，在北方略取海爾(Hail)約佛(Dschof)諸城，已足為英國計畫建築的海法——巴格達鐵路的障礙。一九二四——二六年，內志人更向西岸發展，終滅漢志，紅海沿岸由亞喀巴經回教兩聖地以至南部之阿錫爾均落其手中，忠於英國的漢志王胡賽因逼須出走。內志國的版圖擴充至一百五十萬方公里，人口一百五十萬，且有通紅海之路，而麥加和麥地那兩聖地之掌握對於汎回教的運動尤有重大的意義。這種發展予英國在近東的利益以頗大的打擊。但英國恐怕對於內志的高壓更激起全回教民族的反抗，只有暫事容忍。一方面讓外約但割取馬安一省，使英國在紅海東岸仍有控制的港口，他方面擁護漢志王的二子為伊拉克及外約但王，利用他們與內志的敵對關係，以分裂阿拉伯民族的統一運動。現在內志王國在英國勢力包圍之下，誠無多大發展，但近東的阿拉伯民族運動的根蒂已非英國所能剷除。且內志為草原及沙漠之地，較富於農產和原料的外約但，巴力斯坦，敘利亞和美索不達米亞之區，為阿拉伯獨立國家經濟發展所不能缺者，故阿拉伯民族與英法帝國主義之衝突方興未艾。

耶曼既爲阿拉伯獨立部落所居，位於阿拉伯半島之西南隅，爲阿丁的背地，與意屬厄立特利亞（非洲）隔一紅海相對。面積六萬二千方公里，人口約一百萬。一九二六年與內志的劃界，只爲暫時的狀態。該地畜牧甚盛，且產咖啡等熱帶植物。內志國並非不欲合併該地，但意大利久欲收爲勢力範圍，英國以阿丁的關係，更不容該地落於內志國之手。

總而言之，阿拉伯各地的民族運動已植根甚深，土耳其和波斯的民族的抬頭，更使這種運動勃發，英法帝國主義者欲長久使該地殖民地化已不可能。

(1) 據英方報告，可耕之地有一二、二三〇方公里，等於全面積的百分之四一·九；內平原六、〇二三方公里，可施灌溉者三、〇九八方公里。巴力斯坦的輸出以橘子及肥皂爲大宗；新興工業有肥皂，榨油，水泥等工業。

(2) 由一九二一年至一九三〇年，猶太人之入居巴力斯坦者達十萬，一九二五——二七年最多，今則每年只有數千人。但由一九二五至三〇年，移出的猶太人也有二萬。

第二十三章 亞洲的三緩衝國——波斯阿富汗與暹羅

概論

在中國和阿拉伯半島之間一大地域，地理學向稱爲中東，俄屬土耳其斯坦和印度亦屬其內。那裏是中國，印度和阿拉伯文明的錯綜之所。自近代英滅印度，帝俄的勢力南侵，其餘的國家先後淪爲帝國主義者的屬地（如俾路芝，不丹，尼泊尔，布哈爾，浩罕等），或半殖民地（如阿富汗和波斯）。除印度以外，這地域大體上由伊蘭高原所構成，地土廣漠（單是波斯，阿富汗，俾路芝三地已有一百五十萬方公里），而人口稀疏（二千餘萬）。高山，沙漠，礮礮之地多，而肥沃之地少，氣體爲大陸性，雨量不多，不宜於農耕，而畜牧盛行。在古代此地雖曾發生高度的文明及大帝國（波斯），但在近代實爲經濟和文化落後的國家。波斯阿富汗諸國既在俄國與印度之間，爲印度的屏障，同時也逼近中國的西疆，向爲英俄兩勢力角逐之場。經過大戰之後，俄國革命成功，回教民族的獨立運動興起，帝俄對印度的窺伺雖已成過去，但中東一帶以至印度的赤化可虞。如何的緩和中東諸國的民族運動，不獨使其就範，而且反可用爲包圍蘇聯，實是英帝國主義者所關切的問題。其次，波斯灣的控制對於英帝國的交通亦殊爲重要，波斯北部正與俄國的富於煤油之外高加索相通，而且波斯本身也爲重要煤油產區。故英國對於中東的注意也不減近東。

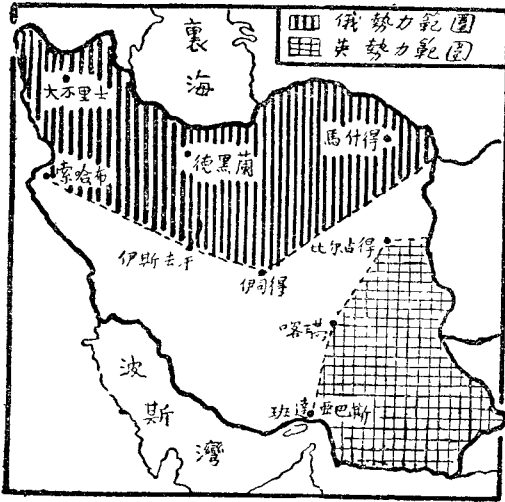
其次，暹羅在自然地理上雖與波斯和阿富汗兩國沒有聯繫，然以其介於英屬緬甸和法屬安南之間，

為英法兩國帝國主義間的緩衝，正如中東兩國之於英俄然。該國幸能保存名義上的獨立，國勢漸振，又與波阿兩國相似，故合論於此。

新興的波斯

在古代曾一度蔚為大國，勢力侵至地中海和尼羅河的波斯，自經過馬其頓人，阿拉伯人之蹂躪以後，國勢日衰。至十九世紀，遂為英俄德三國角逐之場，英俄競爭尤烈，

圖五十三第
分劃之圍範力勢的斯波在俄英年七〇九一



西部之阿美尼亞且為俄所占。一九〇七年英俄協商把波斯三分，北部——伊斯法汗 (Isfahan) 和伊司得 (Yezd) 以北——屬俄國勢力範圍，東南部——比爾占得 (Birdland) 喀瑞 (Kermān) 和班達亞巴斯 (Bander Abbas) 以東——屬英，而兩者之間的地方為中立地帶(參閱第三十五圖)。俄國革命，放棄波斯的權利，旋承認波斯的獨立，波斯全境在英國的勢力之下，一九一九年八月逼波斯訂立的德黑蘭條約，欲化波斯為英的保護國，但為波斯人所不承認。在俄國革命的影響和蘇聯的援助之下，里察汗所領

導的國民革命勃發，終於推翻為英國傀儡的波斯政府廢除英波條約，里察汗樹立獨裁的政治。這新興的

波斯一方面刷新內政，他方面與蘇聯及新興的回教兄弟國——土耳其和阿富汗——聯絡，先後訂立永久和平及中立條約。一九二八年與英國訂立的通商條約，且有關稅自主的規定。

波斯現有領土一、六四七、〇〇〇方公里，人口約一千萬，每方公里六人。人口十分之八爲波斯人，但土耳其人，阿拉伯人，苦特人亦不少。古代的波斯教今已式微，宗回教者十分之九。波斯以地勢氣候的關係，只在人口灌溉的條件之下，農業始可發展。近代灌溉制度崩壞，只能事極粗放的農業。農產品有果物，棉花及一些穀物。畜牧頗盛，馬尤著名，事游牧者約占全人口的四分之一。新式工業無可言者，但舊式手工業所產的波斯氈，爲輸出一大宗。可是，在礦產——特別是石油——上，波斯的經濟價值很大。波斯和美索不達米亞一帶是世界有名的大煤油田所在地（儲量共約五十八億桶），且大部分位於波斯的南部之波斯灣頭。一九〇九年英國的英波煤油公司取得波斯全境的煤油開採權。俄國之爭奪，德國的窺伺與英國對波斯煤油的獨占大有關係。波斯革命以後，煤油權利仍在英波煤油公司之手。自一九二一年至一九三〇年，波斯的油產由二百二十萬噸增至六百萬噸，居世界的第四位。煤油的出口值占波斯的出口總值的三分二。這一富源對於英帝國主義和對於波斯的國民經濟的重要可想。一九三二年，里察汗的政府取消英波煤油公司的開採權，大觸英國之怒，幾至武力干涉；後波斯卒與英妥協，將此爭端交國聯處理。

波斯既爲緩衝國，交通的發展可以便利敵國的軍事運輸，故在戰前，波斯除德黑蘭京城附近一極短

的鐵路外，便無鐵路，交通只恃駝馬。今各地漸有長途汽車相通，鐵路已有四百五十公里。從大不里士至外高加索一線已通車，德黑蘭至巴格達的鐵路已有伊拉克方面築至魁斯利什倫。

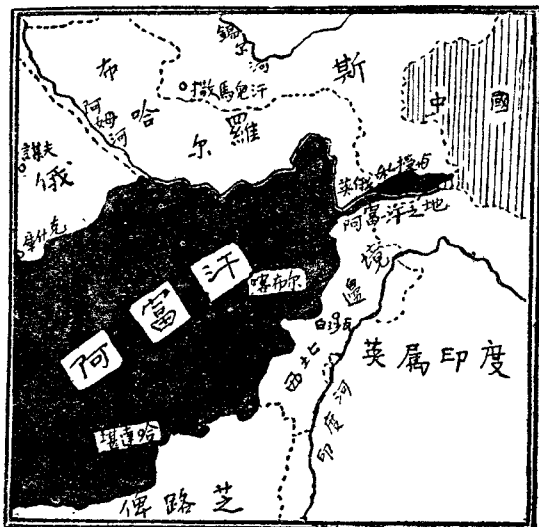
除煤油外，波斯在交通地理上的位置，也使英國不能甘心讓波斯獨立發展。波斯灣久已成爲英國的海灣，其西岸的重要口岸（如巴索拉，巴寧島）均已爲英掌握，成爲英國的海軍和航空的根據地。東岸及東北岸雖名義上屬波斯的主權，但恰在英波煤油公司的開採區域內，英人除自置警察之外，且深與該地的土酋相結納。革命後，波斯與美法親善（聘美法人爲顧問），美國尤可爲英國之勁敵。英波煤油之爭，實與英美兩帝國主義的對立有關。但英國所最忌者還是蘇聯。蘇聯與波斯的接近，會爲中東，近東的英國勢力範圍——尤其是印度——的威脅，故英國在波斯作種種的宣傳，使波斯加入反俄的戰線。

阿富汗

阿富汗面積六十五萬方公里，人口一千二百萬，密度略比波斯爲高（每方公里十九人）。居民大部分爲阿富汗人，有一部分爲波斯語的大食人，均宗回教。該地的地勢氣候與波斯相似，物產亦無異，但礦產却不如波斯之豐。阿富汗之爲英俄的緩衝國，更比波斯爲明顯。英國久欲兼併其地，前世紀中葉曾兩度兵侵阿富汗，阿富汗因親俄與英抗。

我國在清代的疆域本達帕米爾高原及巴達克山，一八九五年英俄私訂約，以巴達克山及帕米爾南部之地予阿富汗，俾爲英俄東部的緩衝地帶（參閱第三十六圖）。一八九六—九八年間，俄國築軍用鐵路自謀夫（Mony）至阿富汗邊之庫什克（Kushk），以控制阿國要鎮侯拉特（Hrat），英國即有由基

英俄之間阿富汗 圖六十三第



對於阿富汗還是不甘放棄的，乘阿馬努拉王的急進的歐化政策惹起保守派，回教僧侶和地方會長反對之際，便助那遮爾汗驅逐阿馬努拉（一九二九年）。於是阿富汗漸由親近蘇聯而變為親英了。故阿富汗的徹底的民族解放和革新，尙有待於阿人的努力。

暹羅

暹羅地當印度支那的中部，馬來半島的北部，東以湄公河界安南，西北界緬甸，南與馬來聯邦相接。暹羅之不陷安南緬甸之覆轍，幸存至今，實因其當兩地的緩衝，英法

特 (Gueita) 經查曼 (Chaman) 至堪達哈 (Kandahar) 的鐵路計劃，以與俄對抗。自俄國為日本所敗後，英國在阿富汗的勢力驟增。一九〇七年宣布阿富汗為英國的保護國。大戰爆發時，英國恐阿富汗加入西北印度回教民族的反英運動，曾許以獨立，俄國革命之後阿王阿馬努拉 (Amanullah)，與蘇聯接近，在蘇聯的援助之下，於一九一九年宣布獨立。旋引兵向印度前進，征服與英親善的邊界的部族，雖後為英所敗，然已能漸脫離英國的勢力。一九二一年與蘇聯訂友好的條約，一九二二年英亦承認其完全獨立。但是英國

各不欲其競爭者獨據爲己有之故。一八九三年法侵暹羅，暹羅逼須割老撾及廣埔寨以與法和，即西岸二十五公里以內地方亦不得設軍備，於是暹羅的重要河流的下游便在法屬安南之手。暹羅名義上雖獨立，然在政治上備受英法的壓迫。近年歐化的結果，不平等條約及領事裁判權經已取消。但英法在遠東的殖民帝國仍存在，暹羅的獨立發展仍成問題。

暹羅面積五一八、〇〇〇方公里，大體上由湄南河的河域構成。居民一千一百五十萬。雖大部分爲暹羅人，而其中有百分之四十爲中國的血統。即在今日華僑也有一百餘萬，此外尚有印度人，馬來人等。暹羅爲著名的佛教國，錫蘭，緬甸，南洋一帶的大乘佛教派，以暹羅爲護法。暹羅地當熱帶，受貿易風的恩惠，雨量甚豐，中部湄南河平原富於水利，土壤膏腴，爲東亞產米的重要區。該地米的產額雖不如中國，印度，日本等地之多，但爲米輸出數一數二的國家，年產四千萬公石中，輸出約一半。米出口值占其總出口值的百分之六十有奇。他如柚木，錫礦，畜產也爲輸出的重要項目。碾米業和鋸木業大部分在華僑之手。向來華僑之移入頗爲自由。近年暹羅政府對於華僑在該地的教育和華僑的入口均加限制。與暹羅貿易關係最密者爲星加坡與香港，但香港來往的貨物大部分由中國輸出或轉輸於中國。新近日本與暹羅的貿易額幾可追及中國了。

第二十四章 列強支配下的非洲

第一節 非洲的鳥瞰

地理上的特徵

阿非利加洲是歐洲門前的熱帶大陸。地中海最狹處的直布羅陀海峽（闊十五公里）分隔西班牙南岸與摩洛哥的里夫海岸；西西里的靴尖正指着突尼斯灣（古迦太基國的中心）；東北以蘇彝士地頸與近東相聯繫；最後阿拉伯的西南端與非洲隔巴布厄爾門得海峽（流淚門）相望。雖然是這樣，在十九世紀以前歐洲人對於非洲大陸歷數百年也沒有多大的經略。即至十六七世紀，歐人的帆船沿非洲海岸東趨印度的時代，非洲亦只為達到往遠東一目的之手段。歐人之殖居非洲者寥若晨星，而且只在沿海之地。因為欲保障印度的航程的安全，便不得不在非洲沿岸有根據地。但非洲內陸依然不動，歐人所不知，故有黑暗大陸之稱。

這種事實當然一方面與非洲的特殊的地理的形態有關，他方面是可從歐洲當時的生產技術的發展的階段尋求解釋。以非洲地理的特徵論，海岸線的簡直，為最顯而易見的缺點。如將海岸的長度與大陸的面積相比，非洲的海岸線的形態之劣，為各大洲冠，吸引船隻的良好海灣和半島，在這裏真是鳳毛麟角。雖然南半球的大陸都有此缺點，但總不如非洲之甚。比這缺點為更重要者就是乾燥的氣候和沙漠的土地。本洲的陸地之四分之一位於熱帶；夏季乾燥，氣候帶地中海性的地帶只占全體百分之一。三；熱帶

的森林和草原的地域占百分之三八·六；沙漠的地帶則占百分之四六·七；其餘——尤其是在東南非洲——則爲近於溫帶的過渡的氣候，夏季多雨。非洲雖大半位於熱帶，然因有撒哈拉沙漠橫亘北部之故，氣候乾燥，與其他熱帶地域——中南美洲，南洋——有異。這種氣候不適衛生，在醫學不發達時使白人望而生畏。撒哈拉沙漠恰把北部的地中海岸與中部非洲隔絕，在交通工具尙未發展的時代，這大障礙實無從飛越。其次，非洲的大河流雖不少，但除尼日爾河外，大抵皆急流，雖富於水力（甲於其他大陸），但實爲航行之阻；且除尼羅，尼日爾，和剛果河外，河口均淤塞。故內陸之探險益困難。

居民

非洲的居民現有一萬四千萬，密度比南美和澳洲爲高（每方公里五人）。因爲沙漠的驅逼之避居於山林澤藪之中。有時各不同的民族安然並處，有時血統的混雜頗爲利害。現在的非洲居民大體上可分爲三種；（一）爲南非的布西曼人，霍屯督人和班圖黑人；（二）爲熱帶中非洲的班圖和蘇丹黑人及矮小的最原始的黑人；（三）爲北非的常雜有閃族血統的含族。黑人占最多數（約八千餘萬）。此外尙有馬來人居於馬達加斯加島，印度人居於南非和毛里求斯島，阿拉伯人居阿比西尼亞一帶。新來的歐洲人只有三百餘萬，大都集中於南非和北非，散居中部非洲者甚少。

非洲的分割

非洲的氣候既不適於人居，而地勢河川又不便於交通，在技術未充分發展的十九世紀以前，非洲內陸的經濟的開發實無可能。卽非洲內陸的土人亦因地勢氣候不適宜於農

業的發展之故，多停滯於極原始的經濟階段，即有農耕（如霍屯督人和班圖黑人），亦屬幼稚，遠比印度馬來，中南美洲的土人爲遜。市場的開發因土人生活太簡單之故無甚希望，即勞動力的榨取反不宜於在本洲爲之。故在非洲侵略的初期，除象牙的輸出外，黑奴的輸出最爲大宗。歐洲人或經由阿拉伯人或自己從非洲掠奪黑奴，而運至美洲，以開發那裏的資源。

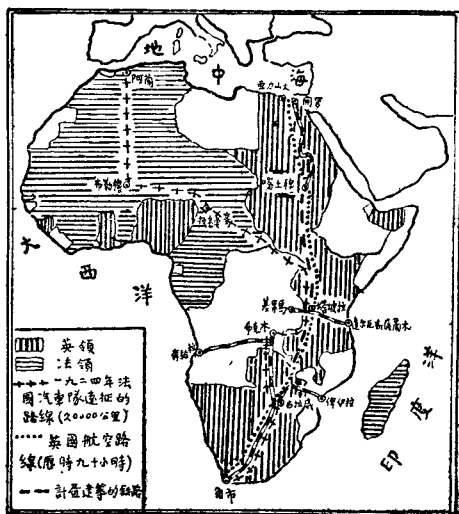
非洲的開發——因而非洲的分割——實始於十八世紀之末，十九世紀之初，隨着交通技術的發展，非洲探險事業大爲進步，十九世紀間，李溫斯敦 (Livingston) 斯坦利 (Stanley) 等已遍達中非南非各地。他方面地面上的優美的殖民地，如東西兩印度，南北美洲等分割殆盡。英國自一七八三年承認美國獨立以後，更銳意謀得補償。由是歐洲列強的視線轉集於非洲，同時，因資本主義生產方法發展的結果，奴隸勞動制度已不適宜，黑奴的販賣漸無利可圖，對於非洲的榨取不能不改絃易轍，由人的掠奪進爲原料的掠奪及市場的開發，交通，通訊技術及醫學的進步又使這種榨取方法有可能，並且促進之。於是以前的零星的拓殖，進爲大面積土地的拓殖和佔領，百數十年之內，全洲殆皆爲歐人所據有。

非洲的分割的歷史，非這裏所能詳溯，至於大戰所引起的非洲的領土權的轉移，待後頭分論時再爲細述。大抵戰後非洲的地圖，可從下列數語窺其梗概。

除利比亞，阿比西尼亞及埃及之外，非洲全土均爲歐洲國家的殖民地。

非洲全境中，英屬非洲的面積占百分之三三，法屬非洲占百分之三五（參閱第三十七圖）。該洲的

圖七十三第
勢形通交其及立對之力勢的洲非在法英



德屬西南非洲為代管地，且益之以畿內亞海岸的重要種植區域。

大體上說，英國是支配着東南非洲，而法國則支配着西北非洲，但同時也可以說，英國的勢力範圍以非洲南北兩端為重心，而法國的屬地大部分位於中非洲。地中海的南北兩岸久已在政治地理上打成一片，占有一岸的強國便把對岸也收為掌握。故在十九二十世紀間，西，法，意三國都在北非得有根據地；英國則以至印度航路的關係，亦伸張其勢力於尼羅河流域。這些國家都企圖從地中海岸的非洲屬地向南擴充，不獨至撒哈拉的邊緣，而且盡可能的越沙漠而深入內陸。西班牙以國勢萎靡之故，早已放棄

土人人口的全體中，在英屬地者占百分之三八，在法屬地者占百分之二六。該洲的鐵路之屬於英領非洲者占百分之五八，屬法領非洲者百分之二三。最後從非洲出口的貨物的全體中，來自英屬者占百分之七十，來自法屬者只百分之二三。如是，英法兩國幾可以說把非洲的支配權瓜分了，但是這分割決不是平均。法屬非洲在面積上雖略比英屬為大，但在人口的經濟的價值上不能與英屬相比。英國擁有差不多東非的全部及印度洋的西岸，此外不獨占有

此企圖，法國在西部，英國在東部均已達到目的，而意大利現在猶謀在兩者之間擴張其領土至於乍得（Chad）湖。英法之外，意大利的屬地便算最大，但領土不相連續。次為葡萄牙，亦分散於各地，再次為比利時，西班牙的屬地最小。

如是，非洲經已分割殆盡，名義上獨立的埃及仍屬英國的事實上的保護國；其他的兩獨立國也為英法意美的角逐之場。經過戰後的一度重新分割，帝國主義中之不滿意者仍大有人在。意國尤汲汲謀擴充，一方面欲吞併阿比西尼亞，俾其舊有的東非兩屬地打成一片；他方面欲從意屬利比亞向南擴充，以法領西非洲為犧牲；此外突尼斯領土權的要求，仍不放棄。法國有重新分配西北非洲之議——從西班牙的屬地割取一部分與法，而法以唐吉爾的法國的權利讓渡於西——俾北非洲法西的團結更鞏固，以對抗英意。最後，德國索還非洲屬地的呼聲，因法西斯黨之得勢而更高，德國的要求如實現，或英或法總須犧牲一部，而兩者均不願意。總而言之，非洲的重新分割又漸成為帝國主義者所考慮的問題，牠的能避免與否只視非洲及世界的反帝國主義運動之成功與否而定。近年埃及的獨立和反英運動屢屢起，里夫民族的革命雖一度失敗而仍在醞釀中，他如利比亞，法屬非洲，蘇丹，尼日利亞，烏根達的黑人的武裝暴動時有所聞。南非的黑人勞動者和農人爭取與土生白人平等的地位。世界黑人會議自一九一九年起有定期的召集；在進步的美洲的黑人勞動者的領導之下，非洲以至全世界的黑人作國際的鬥爭已開始了。

非洲區域
的劃分

非洲在政治地理上大抵可以分爲四區：(一)爲西北非洲，法國最占勢力；土人供法國軍隊的補充，但對於歐人的反抗甚強；在地中海沿岸意法人已有頗多植居其間，因氣候之適宜，農業已有相當的發展；撒哈拉沙漠仍爲交通及政治勢力擴充的阻礙；在這裏意法因爭突尼斯對立着，英法因爭物產豐饒的畿內亞海岸也在對立着。(二)爲東北非洲，英國支配着；埃及爲蘇彝士運河的掩護地；尼羅河爲自地中海岸通過撒哈拉直達赤道非洲的天然的交通之具；利用尼羅河之水，埃及和蘇丹都宜於棉花的種植，故英人在這裏經營甚力；但移植的歐人比西北非洲爲少。(三)爲南非洲，奔給拉(Benguela)和三比西河以南屬之，南端好望角附近，歐人之移植很早，頗爲荷人所據，後屬英人。也像北非那樣，歐人從此向北部熱帶非洲擴充，此地雖也有沙漠(喀刺哈里)，然面積小，不能爲阻，兩邊濱海洋，交通亦較易。南非洲的居民種族較複雜(荷蘭人，英人，德人，黑人，印度人)，故民族的對立頗尖銳化。除了畜牧(南非的羊毛)和農業之外，礦業(金，鑽石，銅，白金等)有高度的發展，勞動因有缺乏之虞，而從中部非洲尋補充。(四)爲中部非洲，羅多爾夫(Rudolf)湖及周已(Dschuda)河以南，三比西河以北屬之。中非的氣候物產(熱帶)與前三區有異，而政治的統屬亦有不同，在西半大部分由剛果盆地及其周緣的原始森林所構成。在初開發時，黑奴，象牙和野生橡皮爲輸出大宗，其後則爲棕櫚，椰子及一些棉花，人植橡皮之屬；最近則以富於銅錫等礦產著稱。東半的大部分在戰前屬於德國，沿岸爲熱帶植物的種植園所在，內陸高地則可事農業及畜牧。除土人及白人之外，阿拉伯人舊爲東非的

支配者，今尙有不少，新近又有印度人的移入，故民族問題亦很複雜。

第二節 西北非洲

利比里亞 共和國

利比里亞共和國（面積九五、四〇〇方公里，人口二百萬）位於畿內亞灣，大部爲熱帶的蒸濕的森林所蔽，只沿岸已有開發。該黑人國建立於一八二〇——二二年，初只爲由美國解放出來的黑奴的殖民地，至一八四七年始脫離美國而成爲獨立的國家。該地交通尙未發展，物產以棕櫚油，棕櫚實，咖啡爲最重要，此外樹膠，象牙略有之；可貴的桃花心木則因該地原始林的運輸不便而無從利用。今日的輸出值不過年一百五十萬元，遠比英領甘比亞爲遜。利比亞之幸存，是因列強對於該地的競爭相持不下之故。一八七九年，法國已謀攫之爲屬地，但因美國對該國有特殊的利益之故，而不敢進行。一九〇〇年已有該國要求華盛頓保護之說。戰後美國對於利比亞的經營尤力。照該國的憲法，只黑人取得土地及政治上選舉之權，但這不能妨阻牠的獨立之破壞。美國藉口利比亞政府借美款不能還，逼其立約，予關稅和其他政府收入的管理，公共事業，衛生，農業等等交給美國經營，軍隊交美人訓練。英美的橡皮戰爭的結果，使美國的汽車大企業家（Firestone）在利比亞投下大資本，闢六萬英畝的土地以栽植橡樹，現在樹膠落價及利比亞交通之困難，雖使美國這種經營失望，但美國在利比亞的勢力日愈增加。一九三〇年該國總統（True）之被逼於美國而退位，更證明該國事實上

是美國的代管地。

葡領畿內亞

葡領畿內亞（面積三六、一二五方公里，居民三四四、〇〇〇）爲畿內亞海岸最富饒之地，雨量豐富，宜於熱帶植物之栽植。境內河流可資航行，河口又爲良好的海港。但葡萄牙在政治及經濟上的無力經營此地，事實上屬英的勢力範圍。

西班牙在畿內亞海岸的屬地莫尼河區尙未開發，但附近的西領的海島法蘭多，及葡領的聖多馬島和勃寧息斯島，以土壤肥沃，氣候溫濕之故，盛產可可，咖啡等熱帶植物，頗有經濟的價值。

西屬里俄特俄羅

該地爲薩哈拉沙漠的西端濱海的一部，以酷熱，多沙漠風及沒有良好海港之故，殊難開發。二十八萬五千公里的土地中住有三萬餘的人口，大多數爲游牧的摩爾人，西班牙現已無力開發此地。在一九三一年之初，意大利有從西班牙購買該地之說。但此事當爲法國所反對。在航空交通的時代，這經濟上無價值的里俄特俄羅對於法國却很重要，牠爲法國由地中海岸至非洲西端的達喀爾（Dakar）的航空路線的必經的中間站。故法西磋商互換屬地之說，實有原因。

唐吉爾

唐吉爾國際中立地是西北非洲中今日列強爭執最烈之區。當非洲的殖民在本身不是目的，非洲的大規模的分割尙未開始的時候，英國相信直布羅陀之掌握便可控制西地中海的門戶。及至十九世紀後半，法國西班牙及汲經路摩洛哥之後，英國便決不讓這非洲的直布羅陀——唐吉爾——爲他國所據有。當一八五九年西班牙合併該地時已爲英國所反對。及至一九一一——

二年在摩洛哥紛爭中里夫區域爲西班牙所得，而摩洛哥其餘地方歸法的時節，英國便強從西班牙取去唐吉爾，而置於國際共管之下，今由英法西意四國領事管理。西班牙對此處置最爲不滿。唐吉爾的七萬居民中有一萬爲西班牙人，里夫區域中沒有一地在交通，經濟和軍事上比唐吉爾爲重要。里夫民族革命時，軍火便由該口岸輸入，故西班牙的獨裁者里維拉氏曾有最少也置唐吉爾爲西班牙保護地的要求。英國利用法西的利益的衝突，使西班牙的夢想難以實現。沒有唐吉爾，西屬里夫的前途實屬黯淡。至於整個摩洛哥一地，西班牙既無力開發，而該地的民族運動又日烈，故西班牙嘗有放棄該地，待善價而售之意。但英國却欲保持現狀，因爲該地如改屬意或法，唐吉爾的爭執又要發生。

法屬西 北非洲

法屬西北非洲是包含阿爾及利亞，突尼斯，法屬摩洛哥，法屬西非洲，多哥和喀麥隆兩代管地，及法屬赤道非洲諸區，面積九百二十萬方公里，人口三千一百萬。西北非洲的法帝國是法國在最近四十年內逐漸的有計劃的各部分的經略的合成，前在法國一章經已提及。即在今日，法國仍竭力使這互相異的各部分在政治上成有一個統一的有機體。拿破崙在法國對岸建立大帝國的目的誠然今已達到，但法國曾一度欲擴充其帝國至紅海岸，席捲自尼羅河區域，剛果以至阿比西尼亞。歷史上有名的法紹達 (Fashoda) 事件，即是法國向這方面最急進的一着，然因英國態度的強硬，法國終於妥協，放棄此種企圖，而把北非劃爲英屬的東半與法屬的西半。

關於法屬西北非洲對於法國的意義，前已略有所陳，今再稍加補充。在經濟上，西北非洲的物產很

有裨益於母國的經濟。阿及里亞的葡萄酒，穀物，煙草，棕欖油，鐵，鋅和磷，皮革之屬的輸出，很有助於法國。一九二九年該地的出口貨（價值四十億法郎）之輸往法國者竟達全體百分之七三，入口貨有百分之七七來自法國，大部分為紡織品，金屬製品，機械，糖，煤等，對於法國的製造業是一大主顧。突尼斯的出入口貨的種類也與阿及里亞相彷彿，同年法國在其出口貿易上占百分之四六，入口貿易上占百分之六五。法屬摩洛哥所產以穀物，畜產及磷為大宗，法國在其輸出貿易上占百分之四四，輸入貿易上占百分之五六。法屬西非洲以產物論可分為兩部，東部的蘇丹除產皮革，椰子，花生之外，棉花最為重要。法人有計畫欲化該地為法國棉紡織業的原料供給地，輸入印度支那的苦力從事種植。蒸熱的畿內亞區的輸出以棕櫚實和棕櫚油為大宗，次則為可可，芭蕉等。法屬熱帶非洲在內地為草原地，在沿岸則富於原始林，後者的出產在輸出上較為重要。

歐戰期間法屬非洲的土人之強為法國驅往前綫效死及任苦工，大有助於法國之戰勝，前已述及。法國人口生殖率既低，本國人民的力量已不足供維持帝國所需的軍役。故非洲三千萬的人口對於法國的軍力補充至為重要。誠然，非洲土人的軍隊如不能快捷地安全地從非洲的地中海岸運至法國，則亦無所用，故同時法國不得不注意非洲的交通和通訊設備之發展，及地中海海軍力量之擴充。現在法屬西北非洲的鐵路已有一萬四千里，電綫五萬五千里，但是，軍事上和經濟上最需要的交通建設，還是撒哈拉沙漠之越過及其與蘇丹的聯絡。法國汽車公司之建築汽車路由地中海岸越過該沙漠至尼日爾河畔的計畫（參

看第三十七圖），自有很大的作用，引起世界的注意。最近更有橫渡沙漠的鐵路的計畫。一九三一年初，法國向英比意徵求合作，建築橫渡撒哈拉鐵路。最有實現希望的一綫，就是從阿及利亞的南部起，越過陶里特（Taurin）和阿德拉爾（Adrar）至尼日爾河畔之綫，由此可與畿內亞海岸的鐵路相接。這鐵路如得實現，法國在西北非洲的地位當大加鞏固，蘇丹的貨物可以不經由畿內亞的海港而直由地中海運出；不獨北非的土人，連蘇丹的土人也易於供法國軍力的補充。

足以危及法國在非洲的勢力者，誠然為英意兩國，意大利與法爭地中海的霸權，尤為法國之患。但是西北非洲的土人的民族解放的運動也漸足為法國之威脅。不特有十萬的非洲人置身於法國軍隊中，年往法國作工的非洲人亦有十萬。況回教運動與其產主義的宣傳同樣在非洲土人中有顯著的影響。單純的自治自決已不能滿非洲的被壓迫者之意。何況現在法屬的西北非洲中，如阿及里亞只有財政上的自治，突尼斯，摩洛哥等地連名義上的自治權都沒有，除法國的榨取之外還受封建土酋的剝削呢，像治理安南那樣，法國還欲把西北非洲的土人在語言，文化上法蘭西化，然土人決不會因此而消沈其民族的思想。法人在一九三〇年的殖民地博覽會中，盛誇其殖民地榨取的成績，但法國殖民地的前途還未可樂觀。

意屬和英屬
西北非洲

法國的非洲帝國，自地中海岸，感受意大利的威脅，自畿內亞海岸感受英國的威脅。意大利的屬地利比亞為帝國主義在非洲的最晚出的經營。該地只有沿岸一小區得地中海的氣候的恩惠，內地則為草原及沙漠，經濟上的價值不大。意大利於一九一一年以武力取得利比亞，

但一九一四年即見連續的回教徒的反抗運動，其後，意大利以賄賂及高壓同時並用政策，運動始漸平息，意大利并將該地分爲的黎波里與息里內易卡兩區。慕沙里尼執政以後，經營該地不遺餘力。收爲國有的土地由九三一三公畝增至二〇〇、〇〇〇公畝，水利亦略有建設。海產，小米，棗，皮革，菸草等輸出比前增加頗速。在交通方面，除建築汽車路外，并改良的黎波里海港，有航空路線聯絡羅馬與的黎波里和班加席 (Bangasi)。但是，利比亞之占據究其竟不是目的，而只是向其他地方擴充的手段。法西斯政府更明顯地把這種用意表現出來。意大利由此擴充循兩方向，一向南伸張至乍得湖，甚或至幾內亞海岸；一向西沿地中海伸展至少到突尼斯和阿及里亞之邊界爲止。這種企圖必然與法發生重大的衝突；一覽地圖，便可了然。意大利認蘇丹的貿易從前大部是由乍得湖運至北部經由的黎波里輸出，此路遠比經由法屬地的路綫爲短。如意大利得到乍得湖附近區域，則意大利屬地的口岸的貿易當大增加。法國當然不會讓意大利的企圖實現。因爲該地在政治地理上很爲重要，如歸意手，則法國自地中海岸經由剛果和西非至阿比西尼亞之路將爲切斷。法國於一九一九年割與意大利的加達米斯 (Chadames) 和添謨 (Tunmo) 兩區，并不是表示法國把該地全境讓與意國。此外意大利更有伸張勢力於幾內亞岸，購買西屬幾內亞屬地之意，如得實現，則意大利便可由南北兩方壓迫法國的乍得湖畔的屬地，使法國不能不讓出該區，俾意大利得有走郎穿過北非洲。不過這只是意大利一方的夢想。至於意謀突尼斯之急，前已敘，茲不再贅。

英屬西非洲殖民地對於法屬西北非洲帝國的威脅，屬於經濟的性質爲多。英屬西非——尼日利亞，黃金海岸，塞拉勒窩內，甘比亞，西喀麥隆和西多哥兩代管區——面積共一二七、七三〇方公里，人口二千三百萬。這些屬地均在幾內亞，沿岸蒸熱，富於熱帶的植物，內地則屬於蘇丹草原地的一部，可事畜牧，及棉花的種植。輸出價值每年共約三三百鎊，植物油和可可爲最大宗，不獨出自歐人的種植園，而且大部分出自土人的栽培。英國在西北非洲所擁有者適是人口最密集及經濟上最有價值的地方的大部分，且益之以良好的港口（如拉各斯（Lagos），阿克拉（Accra）自由市等），使法國出幾內亞灣的門戶只限於三兩口岸。且英國在西北非洲擁有最良好的河流——尼日爾河，又輔之以頗多的鐵路（單是尼日利亞已有二千八百餘公里），因奪去法屬地的貨運不少。法國爲與英國競爭計，只有自己趕緊發展交通，從尼日爾河中游建築鐵路與沿岸的達喀爾，科納克里（Konakry）各地相接。爲補救阿及利亞海港的損失，橫越撒哈拉鐵路之建築更爲重要。

第三節 東北非洲

埃及與英 帝國主義

埃及自古爲歐洲與亞洲的交通的要路。自十八世紀英帝國重心移於印度以來，爲印度洋與地中海間的地峽的埃及，對於英國的重要日增。拿破侖會征埃及以窺印度，在軍事上雖失敗，但法國對埃及的和平的透入却有急劇的發展。一八六九年，蘇彝士運河且由法人雷賽普之

手開鑿。當時英國雖已據有亞丁和巴布厄爾曼得海峽（即流淚門），但決不肯讓埃及和蘇彝士運河落於法人之手。一八七九年，英人乘埃及王財政的困難，以廉價收買運河的股票，置運河於英國的支配之下。其後更藉口阿歷山大城的埃人的「排外」運動，英法初共同派兵鎮壓，以法國之中途而退，英國單獨行動，以武力樹立英國的獨占的支配（一八八二年）。繼因埃及蘇丹的暴動，代埃平亂之後，建立英埃的共管。一九一四年乘埃及的宗主國土耳其加入同盟國之際，宣布埃及為英國的保護國。

埃及對於英國不特有軍事上的重要，而且有重大的經濟上的價值。埃及面積九九四、三〇〇方公里，居民一千四百餘萬，人口之密甲於非洲（上埃及每方公里四六二人，下埃及三〇三人；開羅有一百萬的居民，阿歷山大五十七萬，塞得港十餘萬）。可耕的土地雖只限於尼羅河兩岸的狹幅，而至為肥沃，利於穀物之種植。英人除在埃及作交通的建設之外（埃及現有鐵道四六二五公里），尤注意水利的工程，發見埃及可種優良的棉花之後，更使英國致力於耕地的開闢。由一九一四年至一九三〇年，種棉的土地的面積由九八七、七三五埃畝（Feddans）增至二百萬埃畝，每年棉花的產額達三億六千萬公斤。埃及的棉花有百分之九九以上供輸出，英國吸收百分之四十至五十。一九二九年，埃及的總輸出值中棉花及棉子等占百分之八二·五。英國從埃及買進大宗的棉花，而輸入埃及以工業品，今日埃及的輸出貿易中英國仍占百分之三四，輸入貿易中占百分之二一。埃及因棉花之故，經濟上不得不倚賴英國，因而政治上也要倚賴英國。其次，埃及也像印度那樣 棉田之擴充，是以種糧食的土地為犧牲。現在埃及每年要

輸入大宗的糧食，單是麥子和麵一項已占輸入總值的百分之五。

英國既以武力取得埃及的支配，於色佛爾條約中又逼土耳其承認這久已成爲事實的英國對埃及的保護權。但是埃及民族的覺悟因英國的高壓而覺醒了。大戰期中英國駐兵的蹂躪徵斂，使埃及人認識英帝國的眞面目，而土耳其革命之成就，印度的騷動，使埃及的民族運動不能遏止。以柴魯爾爲領袖的獨立國民黨于一九二〇年宣告埃及之獨立，英國對於當時風起雲湧的民衆的反抗加以鎮壓，終怯于東方一帶形勢的嚴重，而於一九二二年宣告保護之撤消，埃及成爲獨立的立憲王國。但是英國之讓步是有條件的，埃及的完全獨立離事實尙遠。英國要求埃及與英締結所謂「永久同盟」，其條件是（一）英國軍隊仍駐埃及，保護該國的交通和聯絡；（二）英國代埃及防禦外人的侵略；（三）外人及少數民族的保護由英任之；（四）英單獨支配蘇丹。英埃對這條件的爭執已有十年的歷史，雖曾經有兩度妥協的可能，終以國民黨及民衆的反對而破裂。近年英國以埃及反英運動的高漲，對於條件稍加更改，英兵只駐運河區域，但仍堅持以下的條件：（一）在戰爭發生時埃及必須與英一致行動；（二）埃及不許與別國締結有妨害英國利害的邦交；（三）英國永遠武力支配運河地帶；（四）埃及蘇丹由英單獨統治。總而言之，英國以蘇彝士運河及棉花的關係，對於埃及和蘇丹的支配是決不肯輕於放棄。現在埃及的國民黨雖已分裂，埃王及貴族雖願意與英妥協，但民衆反英運動的強烈，仍使妥協不易。最近因經濟恐慌，棉花落價之故，埃及的民衆的反英運動隨經濟的打擊而加強。埃及的完全獨立實視這種運動的力量及國際的形勢而定。

英埃蘇丹

英國除力謀保持埃及的支配權之外，還極力經營蘇丹。蘇丹面積二百六十萬方公里，人口五百四十萬，地廣人稀正好爲人口過剩的埃及的移殖之區，但英國却利用之以爲牠的棉紡織業的原料供給地。英國爲發展棉花的種植，引用尼羅河及其兩源——尤其是富于水量的青尼羅河——之水，設置水閘和建築人工的川渠，以施行灌溉。數十年經營的結果，使略土穆(Matruh)以南的平原成爲沃土。蘇丹現在每年的輸出價值六百五十餘萬埃鎊，而棉花和棉子占百分之七八（一九二九年）。在蘇丹的輸出貿易中，英帝國顯然居於獨占的地位（一九二九年占百分之八十）。

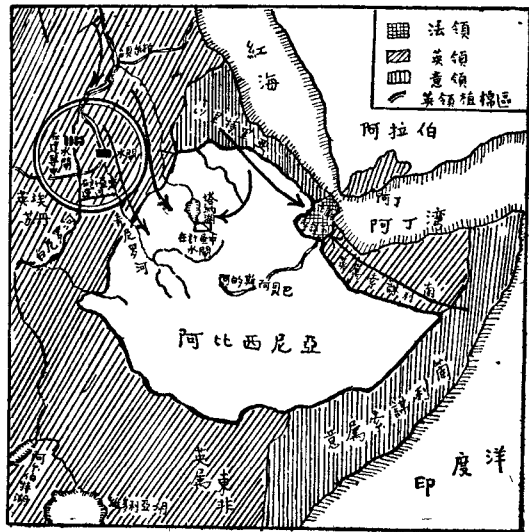
蘇丹的開發只爲英國之利，對於埃及並無裨益。爲預防埃及萬一獨立起見，英國更加緊蘇丹的經營，和使蘇丹在經濟和交通上也離埃及而獨立。英國在蘇丹建築的鐵道今已有三一八四公里，由尼羅河至紅海岸的蘇丹港和蘇亞金(Suakin)的鐵路，使英埃蘇丹也可通東方出海，而不必倚賴埃及。這兩港今已成爲紅海中蘇彝士港以外的重要轉輸口岸。誠然，因爲尼羅河之故，埃及與蘇丹成爲自然的和經濟的單位。但是蘇丹位於尼羅河的上游，英國在那裏設置水利工程，可以操縱尼羅河下游的水，握着埃及農業的命運，使埃及在經濟上反須倚賴蘇丹。故蘇丹之爲英國開發對於埃及不特無利而且有害。英國控制蘇丹，同時即可控制埃及。埃及的完全獨立還有待於蘇丹人的共同奮鬥。

阿比西尼亞

阿比西尼亞國爲青尼羅河源所在地，地勢高峻。該國既與英法意三國在紅海和阿丁灣的屬地接壤，牠因得以倖存，同時也屬英法意三國的脅迫。粗略地說來，英國爲尼

羅河的水利之故，而欲取得青尼羅河上源及塔納湖(Tanae)一帶的高地；意法則從東方侵略，均欲吞併

第三十八圖 英法與阿比西尼亞



阿比西尼亞的中部和東部，(參閱第三十八圖)俾其沿岸屬地有廣大的，氣候良好的和經濟上有價值的內地。英國往往助意以抗法，若不是因為彼此相持不下，則一九〇六年預定的瓜分阿比西尼亞計劃早已成爲事實了。

阿比西尼亞與埃及同爲非洲古國，面積一百一十二萬方公里，人口約一千萬。東西南部在地勢氣候和居民上都不同。西部地勢高峻，地土肥沃，雨量豐足，故夏天尼羅河之水有大部分從此來。東部爲平原，土壤和雨量均不及西部之佳。黑人和黑人

的侏儒族，從前二三千自尼羅河下游遷來的含族，自紀元前四世紀從南阿拉伯侵入的閃族，以及南徙的猶太人，逐漸的移抵西部高地，殖居其間，互相廝爭，互相混合，阿比西尼亞人便由這樣的混血構成。黑人大抵曾一度佈於全區，今則只避居於極西和西南部偏鄙之地。即在後至的含族和閃族中，其弱者亦被逼大部分居於索謀里蘭的乾燥蒸熱之區，從事游牧。可定居和耕植之地只爲多雨的高地，在那裏人

口稠密，有多少的大城市。而其他低地則人口稀疏，經濟更不發達。阿比西尼亞的本部（高地）因地勢峻峭崎嶇，復多叢林之故，攻入不易，意大利人爲阿比西尼亞所敗（一八九六）有一部分即以此故。但同時該國因爲許多山谷所分裂，統一不易，割據之局至今猶然。

這種地勢使阿比西尼亞的交通極爲困難，經濟的發展有賴於新式交通的敷設。現在阿比西尼亞的鐵路只有自京城阿的斯阿貝巴（Addis Ababa）至法屬芝布的一段（長七八三公里，而有九十公里在法屬地），通訊的建設只在開始。阿比西尼亞爲意法的殖民地所隔，不能通海，有非洲的瑞士之稱，但沒有像瑞士那樣的萊茵河。其地理特徵又頗像玻里維亞，但其糧食（小麥，玉蜀黍，黍，畜產）可以自給，而羊毛，棉花，皮革之產品可足供本國居民的衣着，現在阿比西尼的年有增加的輸出以咖啡爲最大宗，次則爲皮革，象牙，蠟等。大抵三分一經由芝布的出口，四分一經由意屬以里特里亞，其餘則經由英屬蘇丹出口。阿比西尼亞的經濟的發展可能頗大，種植棉花，穀類，樹膠的土地，若更加以人工的灌溉則大可擴充；畜牧也可改良，此外更有金，銅和鐵的貯藏。尙未開發。法意所據的索謀里蘭沿岸既爲礮瘠之地，其對於阿比西尼亞之覬覦，自不待說。益之以久謀掌握尼羅河水源的英國，阿比西尼亞遂處於四面楚歌之中。英國在一九〇二年時已藉口阿比西尼亞會堰青尼羅河上游之水以窘埃及，逼該國訂約，以後非得英國之同意不能在上游設水閘。但是，蘇丹的水利越發展，英國便愈欲進一步自己在塔納湖設置水閘，及吞併附近地域。然阿比西尼人及法國却力持反對。戰後英國再提出此要求。阿比西尼亞得法之助加入

國聯，而英國則與意大利訂密約以謀得意之助。英國除許意大利一些商業的利益之外，并讓其從該國西北築鐵路至意屬索謀里蘭和以里特里亞；而意大利則同意英國在塔納湖自由建築水利工程。這密約的洩露，引起阿比西尼亞人的反對，而英意不之恤。英國資本乃乘機加入競爭，與阿比西尼亞計劃塔納湖水開工程的建築，取得之水引送蘇丹和埃及須付代價。然這計劃終因英國之強硬反對而不能實現。如是，尼羅河水之競爭已伸張到阿比西尼亞境內了，英國一天不放棄控制尼羅全流的企圖，則阿比西尼亞的西境一天仍有喪失之虞。

東北非其他殖民地

緣着阿比西尼亞的北部和東部有兩個歐洲的殖民地——意屬和英屬，索謀里蘭。意屬索謀里蘭（面積四九〇、〇〇〇方公里，人口一百萬，內意人一千四百）於一八八九年爲意大利所占，一九二四——二五年根據倫敦條約（一九一五）復從英國取得東周巴蘭之地。該地全部爲荒瘠的乾燥地帶，畜牧盛行，而農耕則須有人工灌溉然後有可能。南部周巴河流域已有水利的建設，意大利計劃在此發展棉花的種植。該地輸出以皮革，棉花等爲大宗，由南部的乞斯馬由（Kismayu），慕加的蘇（Mogadischu）諸港出海，輸往意大利者占總出口的五分之三。意屬索謀里蘭的經濟中心既在南部，故意大利亟從此建築鐵路，穿過阿比西尼亞而與以里特里亞相通。

英屬索謀里蘭（面積一七六、〇〇〇方公里，人口三十餘萬）自一八八四年以來屬英保護。該地包含丁灣南岸的大部分及索謀里蘭的台地。酷熱乾燥，地土礮礮而人口稀疏，在經濟上發展的可能不大。

小量的輸出中也以皮革爲大宗。位於西北岸的賽拉港 *Solila*；昔曾一度爲阿比西比亞的輸出港，今其地位已爲法屬芝布的所奪。但是，該屬地對於英國是有軍事的重要，據有牠則丕寧，阿丁，索哥德拉島 (*Sokotra*) 對於紅海南部門戶的控制更爲完滿。

法屬索謀里蘭的價值 (面積二萬二千方公里，人口八萬五千) 本也在於其對於世界重要航路中的位置。拿破崙之占領該地，目的在於建立一與阿丁對抗的口岸，而支配紅海的交通。此外尙想由此向西擴充，席捲阿比西尼亞，埃及以至尼羅河蘇丹。然自蘇彝士運河轉歸英國，法紹達事件發生以後，法國的雄圖已成畫餅。一九〇六年英意同意以阿比西尼亞中部至阿京爲法國的勢力範圍。法國遂從芝布的築鐵路達阿京，阿比西尼亞有出海的捷徑之後，芝布的遂發達起來，蔚成紅海的重要口岸。但法國終格於英意的聯合，不能在阿比西尼亞更進一步的發展。

意大利既爲法英所阻梗，不能合併法屬索謀里蘭和置阿比西尼亞爲保護國，只能從其屬地以里特里亞對阿比尼亞作「和平的透入」。以里特里亞 (面積一一九、〇〇〇方公里，人口四〇〇、〇〇〇)，由紅海岸起，經阿比西尼亞高地的北端，直至尼羅河蘇丹。產業雖以畜牧爲主，但高地的山谷如有水利，仍可事農耕——特別是棉花的種植。在十九世紀之末，意大利以爲阿比西尼亞可以垂手獲得，但進攻的結果，却因法人助阿人軍械財力，而有一八九六年的慘敗。法人居功，索得通芝布的的鐵路的建築權，及阿比西尼亞商運的壟斷權。假使非有法紹達事件發生，則阿比西尼亞久已入於法國之手。英國既得蘇

丹，便加入阿比西尼亞的競爭，助意以抗法，一九〇六年三國妥協，把阿比西尼亞各畫勢力範圍。意大利所得者為阿京以西的毗連以里特里亞的地段。意大利遂從以里特里亞修鐵路汽車路至阿邊。英意密約洩露雖予意國以打擊，然意仍不甘放棄此企圖。據一九二八年的意阿友好條約，阿許意大利從紅海岸之阿沙伯 (Asab) 修汽車路至阿比西尼亞內地，而阿沙伯開放為阿人的自由口岸。該路的實現，可分得芝佈的貿易的一大部分。此外意大利從阿比西尼亞輸入勞工，以發展其棉花的種植。現在以里特里亞輸出品已日有增加，咖啡，皮革，棉花等為大宗。意大利的企圖雖已有一部分的實現，但牠的打通以里特里亞和意屬索謀里蘭的計劃，仍為法國所梗，無實現之可能。

第四節 南非州

概論

南非以為印度航行者的中站之故，而出現於西方歷史之上。牠為沙漠及原始大森林所障，而與非洲北半的文化之區相隔絕。在內部為高台地，向南則漸低。沿海略有狹小平原。氣候大體上溫和乾燥，適於人居，惟西岸因雨過少而成為沙漠地及草原。境內的土著居民原為從事狩獵採集的布西曼人，繼至者有雜有含族血統之霍屯督人，從事畜牧，驅逼前者避居於喀拉哈里的沙漠區域中。其後更有班圖黑人徙居於此，已知從事農業。自達伽馬繞航好望角（一四九七）之後百餘年，荷人插足南非，建立角市。在一八〇〇年以前，南非為荷人所掌握，各地逐漸開發，土人漸為所逼逐

，或漸與荷人混血。一八〇六年英人佔領角殖民地，其初只爲保護印度的航路起見。荷蘭農民之北移者先後建立拿塔爾，橘河，脫蘭斯瓦三共和國。一八四三年英國又佔拿塔爾爲其殖民地。其餘的荷蘭人兩共和國逐漸爲英人新從土人奪過來的屬地所包圍。十九世紀中葉以後，南非的鑽石（慶伯利和比勒陀利亞）和金礦（脫蘭斯瓦）的大量的發現，使歐人如潮湧至，土人的土地被占領，土人自身被逼爲奴隸式的礦工。於是英國對於南非的估價與前大異，富於礦產的荷蘭人的共和國在勢不能倖存。一八七九年德國宣布西南非洲爲其保護地，英國更虞荷蘭人的所有地落於德國之手。一八九〇年間英國又據得南北羅德西亞，荷蘭人共和國之圍已合。經過一八九九——一九〇二年的波爾（荷蘭農民之稱）戰爭，強者勝利，橘河和脫蘭斯瓦二地終轉爲英國的殖民地。一九一〇年，這兩地與角殖民地和拿塔爾聯合，成爲南非聯邦。歐洲大戰的結果，德屬西南非洲也移歸南非代管。

南非聯邦

英帝國的自治領地南非聯邦與其保護地和代管地合計，共有面積二百八十萬方公里，人口九百餘萬。南非聯邦那的本部爲非洲中經濟最發展的區域。在畜牧上，西班牙種綿羊最爲重要，好望角羊毛向以優良著稱。在輸出上，羊毛的地位僅次於金（一九二九年羊毛輸出值一千四百萬鎊），在世界市場上，非洲羊毛居第四位。巴蘇陀蘭（Basutoland）保護地及角殖民地東部則盛畜安哥拉種羊，其所產毛供給世界的需用額的七分一。此外尚有牛，馬，驢和駝鳥的畜養，乳酪及肉產不獨可供本地需要，且亦有輸出。近年養羊已患過多。以農業論，沿岸產葡萄及南方的果物；冬天多雨之

區則以小麥爲主要的農作品，東部和東北部的溫暖之區則盛產玉蜀黍，亦有輸出。脫蘭斯瓦中部尙可種植棉花；溫濕的拿塔爾宜於甘蔗的種植，今日南非的糖產已有供輸出。但是，南非的產業之最重要者還是礦業。南非之成爲世界金產第一位國家已近四十年，產額超過世界全體的一半，亦已有十數年。脫蘭斯瓦的金礦之富，世界殆無一地可與爲比。自一八八四年至一九二八年，南非聯邦產金共二二九百萬安士，價值九七二、七二一萬英鎊。一九三二年所產價值四七百萬鎊。暫時尙無枯竭之虞。除金以外，其他金屬品（銀、鉛、鋅、鈮、銅、鐵等）只占次要的地位。近年有大白金礦的發現，該地所產已占世界的第三位。南非的鑽石產額向占世界產額的大半，今已略減。煤產可以自給，戰後且略有輸出。在歐戰期中及歐戰以後，南非的工業有急劇的發展，工廠數由三九〇八增至七七三〇，工業品價值由四千萬磅增至一一二百萬磅；工人數由十萬增至二十萬。雖主要的工業尙屬於農產加工及輕工業之類，但化學工業和重工業亦已發軔。大抵在出口貨物中，農產仍占百分之二〇、五，礦產占百分之七一、八（一九三二年統計），就中金的輸出幾占全額的百分之四十。在輸出入上，英國向占優越的地位，今已不如前。一九一〇年英貨輸入南非者占該地輸入總額的百分之六十，一九二九年只占百分之四十。但在輸出上，英國仍占百分之七十。南非聯邦的交通之發達也爲非洲冠。除了二萬一千公里的鐵道之外，尙有許多汽車路和航空路線，大抵東南爲鐵道較密的區域。隨着交通和經濟的發展，大城市之數增加（有十萬人以上的城市，今有約翰納斯堡（Johannesburg），角市和都爾班（Durban），後二者同時也就是南

非的大商港)。

南非的資本主義的發展一方面使其漸有生產過剩之虞，他方面却引起境內被壓迫的種族與白種人對抗。南非聯邦的白人不過一百八十萬，而班圖黑人便已近六百萬，此外還有住在角殖民地的霍屯督人，馬來人及黑人的雜種五十萬，集中在拿塔爾一帶的印度人十餘萬。白人與黑人之比實爲一與四之比，近年白人之移入者也爲數甚少（一九二四——二八年移入多過移出之數不過八千六百餘人。但是，南非的統治階級却屬於這在人口上占少數的白人。白人與有色人種間的界限極嚴：白黑人間不能通婚，居住，游樂，白人不與黑人共，高等教育非爲黑人而設，在政治的權利上，黑人在角殖民地和拿塔爾所受待遇較橘河和脫蘭斯瓦爲佳，但是聯邦議會的議席還是白人獨占。在經濟上，黑人當然更是被剝削的階級。土人的土地被掠奪殆盡，六百萬的黑人只有可生產的土地的十分之一，而一百數十萬的白人却擁有十分之九。每個白人的農業者平均有土地一八六英畝，而每個黑人只有二英畝。失去土地的黑人如不能在城市或礦區中爲苦工，則逃匿山林或流亡遠方。這種土地掠奪的過程使南非的礦業有豐富的廉價勞動力，礦業勞動者中黑人占三十餘萬人，而白人不足四萬，但兩者的工資有很大的差別（白人勞動者共得工資一千萬鎊，而幾十倍於白人的黑人只共得九百萬鎊）。隨着黑人的無產階級化，黑人的社會運動，反抗白人和英帝國主義的運動發生。雖尙沒有大規模的革命爆發，然爲期當已不遠。

印度人的問題也相當嚴重。印度人本是從一八六〇年以來爲種甘蔗而移入的勞動者，繼至者多，初

則集居拿塔爾，後則分佈於角殖民地及脫蘭斯瓦，漸成爲農人，小商販以至小地主。他們的廉價的勞動，力足與白人競爭，白人漸加以壓迫，初剝奪其政治權，繼則禁止印人之新移入，而特課人頭稅的結果，竟引起印人的劇烈的反抗（甘地時爲領袖）。其後雖經妥協，並遣送許多印人回國，但印人仍有續至者。一九三〇年南非聯邦遂頒移民限額之律，雖兼限東歐的猶太人及中國人，但主要地是爲印人而設。這種不同人種的勞動者間的競爭，當隨經濟恐慌之加深而更烈。

誠然，白人中荷蘭人裔與英人的舊裂痕仍未泯滅，但此爲嚴重者却是南非的資產階級中對母國和英帝國的態度之相異。跟着南非資本主義的發展，南非的民族主義者漸露頭角，與親英派對立。後者主張與英國在經濟政治上有密切的合作，注意英國的利益。前者雖不主張馬上脫離英帝國，但要側重本國的獨立的發展，主張不爲英帝國所縛束。近年民族主義者已占優勢，南非語已獲得與英語同等的地位，他們且要求南非總督要選南非人充當。故南非對英帝國之離心，雖不如加拿大之甚，然亦日漸明顯了。

巴蘇陀蘭（南非東部），斯瓦細蘭（Swasiland）（拿塔爾北）及貝專納蘭（Bechuanaland）（喀刺哈里沙漠北）均爲英保護地，而歸南非總督所管轄。地方雖非富饒，但南非聯邦以其與南非關係密切，久欲併入聯邦之內，而英國則慮南非將來之獨立，而不同意。德屬西南非洲也是南非聯邦所欲合併者。該地面積八十三萬方公里，南部有大鑽石礦，北部高地產銅，鉛和鋁，農牧業頗盛。故南非得之可以

大有裨益。境內黑人與白人的比例恍惚南非，德人居此者尚有數千，但仍不如荷人之多。自歸英代管後，黑人之受壓迫雖不如南非之甚，自經一九二三年土人的暴動以後，壓迫加嚴。南非即不能合併其地，也不欲英國合併之。因如是則英國可以把貝專納蘭與西南非可聯成一氣，與南非對立。南非現已開發西南非洲的倭爾維斯灣 (Walvis Bay) 建築海港，謀兩地的經濟的密切的合作。此外，更獎勵南非人之移入其地，以為將來合併該地為省的藉口，該地如完全屬南非，則又得有藉口以分割葡屬安果拉。

南羅得西亞

舊德屬地在西北對於聯邦的意義，正如南羅得西亞在東北。該地為英國直轄屬地；面積三八六、〇〇〇方公里，人口一百萬有奇（黑人九十六萬，白人四萬五千，印人近四千）。在地理上該地本為脫蘭斯瓦的延長。農業（玉蜀黍煙草等）和畜牧，在林坡坡河 (Limpopo) 以北頗為發展。土人的土地也像南非那樣大部分為白人所掠奪（白人占五千萬英畝，而土人只得四千萬）。南得羅西亞也是金礦的要區，向已著稱。現在牠的輸出占總輸出值的百分之三十左右。此外石棉，銻，煤炭亦為輸出一大宗。但是，南非聯邦之欲合併該地，尚另有兩種用意，如得該地，則葡屬東非洲的南部，便為聯邦所包，將來瓜分該屬地時，聯邦便可以以有詞分得一瓣。其次，聯邦得此還可進窺富於礦產的比屬剛果。由角市到剛果已為南非帝國主義者的口號。南得羅西亞的資產階級以為合併後，可以通海，成爲一較強的經濟單位，亦頗贊成，但格於母國，這大聯邦的夢仍未能實現。

第五節 中非洲（馬達加斯加島附）

葡屬中非洲

熱帶中非洲大體上包含葡屬安果拉，葡屬莫三鼻給（Mozambique），比屬剛果，和現歸英屬的舊德領的東非。法屬熱帶非洲地理上本亦屬此，但因政治關係，已在上節述過，茲不再另論。

西非的安果拉自十六世紀末葉以來便為葡萄牙所有。該地面積一、二五六、〇〇〇方公里，人口二百五十萬。沿岸為蒸熱的低地，內地則大體上為高原，氣候轉趨溫和，適於人居。該地的土著為班圖黑人，以四周天然保障頗佳之故，尙能防禦外來的侵犯。然自葡人占領該地，厲行奴隸的貿易三百年的結果，使該地的人口減少。即在現代，葡人猶大宗的輸出土人於幾內亞羣島，以為契約勞工。此外，軍役和苛稅的壓迫，也使土人無法生活，而整千整萬逃往鄰近英屬和比屬區域。因此，安果拉的白人種植園，農耕及畜牧事業均有勞動力缺乏之患。在這種情形之下，葡屬安果拉的經濟相對上是在停頓中。輸出有咖啡，玉蜀黍，鑽石，糖，椰子，皮革等，輸出口岸為羅安達（Londanda），奔給拉（Benguela）及羅比陀（Lobito）。由這三地有鐵路通內地，但均為英國資本所建。奔給拉鐵道且直至剛果，與東非和好望角至開羅的鐵路相通。

當葡萄牙失去巴西以後，葡政府企圖打通安果拉和莫三鼻給，把兩地之間的地方據為己有。英國威

到其在非洲的骨幹——好望角至開羅的鐵路——受葡國的威脅，固有一八八八——一八九九年占領羅得西亞之舉。其後，英國便力謀置葡萄牙及牠的屬地於其控制之下。自羅得西亞的經濟一年一年的發展，比屬剛果的礦產發現，安果拉北部的鑽石礦開發以後，英國更有建築鐵路，使中非的物產得從大西洋的口岸運出的計畫。葡領安果拉便供英國這種計劃之用。奔給拉和俾伊拉（Beira）鐵道（長四七〇〇公里）築成之後，葡領西非已在英國的掌握，只待一種法律上的手續，便可正式易主。英國當獲得奔給拉鐵路及其以北的地，而南非聯邦則或可合併以南之地。

莫三鼻給自十六世紀之初便為葡人所占，戰後更取得德屬東非一些土地，今共有面積七七二、〇〇〇方公里，人口三百七十萬。在地勢上沿岸低而內地高，沿岸為熱帶氣候，多森林。那裏的班圖黑人也像西非洲那樣受葡人的掠奪，壓迫，以至出賣為奴。在經濟上，白人所經營的種植園占重要的位置，輸出有糖，落花生，芝麻，玉蜀黍，椰子，西沙爾麻等。該地的首府洛林梭馬貴斯（Lobrenço Marques）和俾伊拉（Beira）為東非的頗重要的口岸，這不是因為本境的經濟發展之故，而是因為英國自其屬地築鐵路至兩港，前者便成為脫蘭斯瓦的門戶，後者成為羅得西亞，尼亞西（Nyasaland）等地的門戶。葡屬東非雖因這些鐵道之建築而繁榮增進，但英國的政治的支配便隨之同來。一八九八和一九一三年，英德已作瓜分葡屬東非（及安果拉）的磋商，莫三鼻給的北半至三比西河歸德，而南半及其鐵路歸英。這企圖因歐戰爆發而不能實現。現在英國和其南非自治領地已視該地如本國領土，自由的在那裏作交通的建設。現

在他國之染指已不成問題，如南非與其母國得到妥協，則南半歸南非聯邦，而北半歸英。

英屬中非洲

英屬中非洲爲由好望角至開羅一線的中段，以代管的舊德領東非爲中樞，其他英屬的熱帶殖民地——北羅得西亞，尼亞西，桑塞巴爾和奔巴兩島，干尼亞和烏根達均屬此範圍。面積共二、六二〇、一四〇方公里，人口約一千四百萬。該地在地理的位置上甚爲重要。牠位於印度洋岸，戰後德領東非之奪取，使非洲的印度洋岸幾全爲英國所支配，而印度不再感到這一方面的威脅。同時，英埃蘇丹——干尼亞——烏根達及羅德西亞——南非之間的空缺，今已填滿，由開羅至角市打成一片的政策，今已實現。其次，該地包着比屬剛果的東疆，剛果本爲英資的市場，英國更可藉由英領中非至葡屬安果拉的鐵路，以作經濟的透入，和造成勢力範圍。最後，英得德領東非之後，葡屬東非便完全爲英屬地所包圍，加以更嚴重的壓迫，使這葡萄牙名義上的宗主權也岌岌難保。故英屬中非洲——尤其是前德領東非——對於英帝國有非常的重要。以地勢論，近海有狹小的平原，內地則爲高地，與非洲他地相類，但大湖很多，對於交通和氣候都有良好的影響。境內多火山，地土肥沃。沿岸酷熱多雨，內地高原氣候較溫和，雨量亦減。故沿岸多熱帶森林，而內地則爲草原。

境內的居民以班圖黑人爲主，但蘇丹黑人和含族的遊牧民族久已從北方侵入。此外尚有阿拉伯人和印度人。白人之數不盈四萬。被壓迫的土人對於白人時有反抗的暴動。在白人未入主非洲以前，東非一帶本爲阿拉伯人所支配。自英德佔領東非以後，阿拉伯人不獨喪失從前的地位，且幾淪於黑人之列。他

們於是領導黑人以反抗這新來的壓迫者，自一八九〇年，英占桑塞巴爾以後，阿拉伯人殘留在非洲的勢力已一掃而空。在政治上阿拉伯人的問題已不足為白人所憂慮。至於這裏印度人的問題與南非相類。在該地的印度人數達八九萬，其移入雖較晚（十九世紀後半和二十世紀初年），但以勞動力廉賤及善於經商之故，為白人的競爭，故白人力圖禁止印人之移入。因為境內氣候比較上溫和之故，白人之移入從事農業者不少，土人土地之掠奪的過程也日漸加緊。

英屬中非的經濟上的價值，首在於牠為熱帶產物的供給者。北羅得西亞離海較遠，方在開始開發中，畜牧農耕（煙草，玉蜀黍，棉花，小麥等）均有發展的可能。此外富於礦產（金，銀，銅，鉛，鈳），銅和鉛比較上重要，為輸出大宗。尼亞西地方雖小，但氣候良好，人口頗密，物產以煙草，茶和棉花為主要。桑塞巴和奔巴兩島素以丁香馳名，其輸出值占全出口貨的百分之五十左右。桑塞巴爾航線四達，更為東非的重要的海港。舊德屬東非的物產，沿岸與內地高原不同；在前者椰子與西沙爾麻占重要，在後者的產業以畜牧，咖啡的種植，棉花和穀類的栽培為主。現在該地的貿易已為英國所獨占，德國所占之分額比前銳減。干尼達和烏根達的棉花和咖啡的種植，穀類和畜牧的生產甚盛，棉花尤為重要，產量可與英埃蘇丹比。輸出入貿易額之大，為英屬中非各地之冠。英屬中非的主要的鐵道為由剛果的卡坦加（Katanga）經北羅得亞至俾伊克線，坦加（Tanga）及蒙巴薩（Mombasa）至維多利亞湖之線，及由達爾斯薩蘭木（Darassalam）至坦高尼喀（Tanganika）湖之線。由最後之線利用該湖及剛果河之水，便可通西

岸之波馬 (Boma)。

英屬中非的政治問題中以種族問題——白人壓迫者與其他人種的被壓迫者之對立——為最嚴重。像在其他非洲殖民地那樣，黑人土地之被沒收，政治權之被剝奪，勞動之強迫，護照的苛例，固不必說，此外還重徵黑人勞動者以人頭稅和家屋稅（例如一九二四年干尼亞的每個黑人勞動者年納一·七鎊的稅，這即是說要勞動七八個月才能繳納）。這種壓迫榨取的結果，使黑人的口減少（例如干尼亞的人口在二十五年內由四百萬減至二百九十萬）。一九一五年，尼亞西曾發生土人的暴動，德屬東非在近年亦時有騷動，汎非洲運動的種子已在散布中。在最近的將來，黑人問題當成為英帝國主義者很大的威脅了。但在現在，印度人的問題似較為緊逼。在德屬東非，烏根達，干尼亞各地，印人之數遠比白人為多。因為他們為白人的經濟上的競爭者，白人除禁止他們的新移入外，還限制他們的居地，剝奪他們的參政權。而印人則組織團體以相抵抗。干尼亞的印度人問題雖因英人之讓步（一九二三年），而暫告一段落，但兩方均不滿意。戰後初年英國為市恩於舊德領東非的印人起見，曾宣稱特以該地為印人的殖民地，及許印人以廉值領得所沒收的德人的土地。印人在該地的勢力驟增，其後終因英人的新壓迫（禁止印人用印度文簿記），而引起印度商販的大罷業（一九二三年）。英國既欲擠印人於黑人之列，印人與黑人聯合以抗英，自屬意中之事。

此外更有一嚴重的問題，就是如何把英屬中非在政治和經濟上團結鞏固的問題。南非聯邦因本國資

本主義的發展已有疏英而獨立及向外發展之勢。英國對於南非，不得不謀對付之策。今日英屬中非的重要已不在於其為進攻非洲其他各地的中樞，而在於其為防遏南非的砥柱。但英屬中非既有種族間的對立，而政治上又不統一，在現時實不足當此任務。故前數年英國有楊格勳爵 (Sir Hilton Young) 委員會之設立，謀使英屬東非和中非有較密切之結合。但最重要的德領東非只為代管地，英國一時不能合併為屬地。英屬中非合組自治領地的計劃恐難實現。

比屬剛果的問題

關於比屬剛果的自然地理的狀況，資源，開發的概略，及其與諸帝國主義者的關係，前在比國一章已有說明，茲只欲對於比屬剛果的問題略加檢討。

比屬剛果初只為橡皮及熱帶植物的種植之區，至一九〇五年卡坦加的大銅礦發現以後，帝國主義者對於剛果便有新的估價。卡坦加的銅產在一九一一年只有一千噸，至一九三〇年便達一三八、九〇〇噸，已超加拿大（一三七、六〇〇噸）而上之。此外該地尚有錫，金和鈷之屬，白金，鉛和鈾亦有希望。因銅礦事業的發達，卡坦加區遂成剛果的中心，伊里沙伯鎮 (Elisabethville) 成為重要的城。為剛果經濟發展的障礙者有兩問題——燃料問題和交通敷設問題。從前該地所用的煤及焦炭全靠南羅得西亞及南非聯邦的供給，新近本境所產者已差足自給。在大銅礦發現之初，鑛區附近尚無鐵路，至一九一〇年間，英國的非洲鐵道網，築至該地，剛果鑛產便可由俾伊拉出海。比國為防範英國勢力之過大，決從鑛區築鐵道北上，至法蘭克 (Franqui) 埠，與剛果河的航運相接，至洛玻德鎮，再轉鐵道至波馬海港。但是

該道轉接既多，運費不賤，且英國又於最近從大西洋口岸奔給拉築鐵路到該礦區，與上述之路線競爭。該線既較近和較直接，比有鐵路自難與之為敵。

在政治方面，土人問題和外國勢力問題最可注意。該地居民九百萬，大多數為班圖黑人。強制勞動，護照苛例和鞭笞的刑罰為比國帝國主義對待土人的方法。但是，因為來自母國的勞動力不足供開發之用，故有許多技術或管理方面的位置，也讓土人充當。比國這種政策有一部分出自對於外人勢力之恐懼。法屬地雖亦與剛果接壤，但離東南的礦區至遠。故比國所慮者不是法國而是英國。十九世紀末年南非總督羅德斯已有占領南剛果的企圖，其後英國在剛果南部的經濟勢力日愈增加，至近十數年而益甚。在土地的墾殖上，英資已占重要的地位，礦區的開發更倚賴英國的資本。在卡坦加那兒，英國商人，工程師，工頭較占優勢，英語較法語為普遍。意義尤重大者就是英國鐵路的侵略，除前述者外，英得德領東非以後，剛果的東部也為該地的中央鐵路所支配。如是，比屬剛果經濟上實在英人的掌握。不過，英人之合併該地尚須有待，南非聯邦與其母國對此地之競爭實為一重要原因。該地的豐富的礦產，使南非欲先取得羅得西亞和葡屬東非之南部，以為進窺剛果之地步，前已敘及。英國之延奔給拉鐵道至剛果礦區，實有與南非所支配的俾伊拉鐵道相競爭之意。故在英國與其南非自治領地未妥協以前，比國在剛果仍可保持其名義上的宗主權。

馬達加

馬達加斯加島在非洲東南，與大陸隔莫三鼻給海峽，最狹處亦隔三百九十里，故

斯加島與大陸的關係不密切。面積六二五、一五〇方公里，爲非洲第一大島。中央高山隆起，四周爲平原；雨量東部豐富，西去則漸少。因此，東岸佈滿熱帶的森林，而內地則爲草原地，三百七十萬的居民由馬來人及黑人所構成，而前者尤占多數。馬來人自十六世紀入居該島，便成爲該島的支配者。他們大部分居於可以種稻之東部，而漸散佈於內地。土著的黑人一部分淪爲馬來人的奴隸，一部分徙居於西部氣候乾燥之區。在物產上，馬達加斯加東西亦相異。在前者除有菁密的原始森林以外，可以栽植稻，甘蔗和玉蜀黍。新近則種丁香，香草和可可。米和其他熱帶性的穀物，以至煙草，花生等之種植，隨着馬來人之內徙，而亦見於內地的山谷中。西部雖有原始的農耕，但畜牧却爲黑人的主要的產業。白人統治以後，該島的礦產始被開發。石墨和金之輸出已頗重要。

馬達加斯加及其附近的科摩羅(Comoro)和留尼汪(Réunion)羣島之占有，使法國添一富饒的熱帶殖民地。現在那裏的法人約有二萬餘人，大半爲官吏，商人及採金者，而從事種植者少。土人土地的掠奪不如其他非洲屬地之甚，但是嚴厲的強迫勞動的法令(一九二一和一九二六年)，却引起黑人的騷動，法國除高壓之外，且設法挑撥馬來人與黑人的惡感使不能聯合以抗法。除此之外，馬達加斯加還有一個嚴重的問題。該島位於英國的印度洋中，四周皆爲英屬地所包圍。除了英屬東非和南非之外，英領的亞美蘭特(Amirants)，塞設勤(Seychelles)，羣島和毛里求島都在該島的附近。在英國的「內地海」中，而有其勁敵的屬地屢入，英國當然視爲美中不足，而一有機會便思擢爲已有。拿破侖戰爭時英國之強占該

島事的實，可證明。故法國該島之北端已築有要塞，以對抗英國在毛里求島所築的要塞。

第二十五章 拉丁美洲

第一節 總論

拉丁美洲
的範圍

以支配的居民的人種的統屬爲標準，亞美利加洲大體上可分爲兩部分：（一）爲盎格爾撒克遜族的美洲，北美合衆國，加拿大，紐芬蘭，中美的英屬宏都拉斯，加里比海的巴哈麻羣島，牙買加島等，南美英屬的圭安那。（二）爲拉丁美洲，除上述外，南美中美及西印度羣島都屬此部分。原來中南美洲自十五世紀爲西班牙發見以後，大部分爲西班牙人的殖民地，小部分爲葡人所支配，至十九世紀，此地的獨立運動接踵而起，中經許多波折，至於現在，形成二十個「獨立」共和國（墨西哥；加里比海之古巴，聖多明各和海地；中美的危地馬拉，宏都拉斯，薩爾瓦多，尼加拉瓜，哥斯德黎加和巴拿馬；南美的委內瑞拉，哥倫比亞，厄瓜多爾，秘魯，玻利維亞，巴拉圭，烏路圭，阿根廷，巴西和智利）。但是拉丁民族的文化，風俗，及血統等仍大部分存留，西葡語至今仍爲該地最流行的語言，故有拉丁美洲之稱。現在這二十個共和國與美國成立汎美同盟。

地理上
的特性

拉丁美洲面積約在二千萬方公里以上，兩倍於中國有奇，人口却在一萬一千萬左右，密度極低（每方公里五、二九人）。人種複雜，有大部分爲拉丁族與印第安人或黑人混血的產物。巴西爲葡萄牙人的國家，海地爲黑人國，但爲法人苗裔所支配，其餘均爲西班牙人支配的

國家。在前世紀黑奴在古巴尚占大多數。有些國家紅人頗多（如玻里維亞），有些幾全為白人的國度（如烏路圭）。

在地勢上拉，丁美洲各國至不整一，有為島國，有為大陸國，有平原國，高原，山地國之分，而大體上富于河流利於灌溉。可稱遺憾者南美大陸海岸欠曲折而少良好的港灣。在氣候上分屬熱帶和溫帶，除智利一部分沙漠性的土地外，雨是不患缺乏。在中美，南美北部，西印度羣島為熱帶森林及熱帶植物生長之區，咖啡，蔗糖等有很大部分由此出產，南美南部的高原宜於畜牧，平原則適於穀物的生長。以礦物的貯藏論，煤油最為著稱，貯量在北美（或蘇聯）之上。他如巴西古巴的鐵，智利的銅和硝石，墨西哥的金和銀，哥倫比亞的白金，玻利維亞的錫也屬特產。最可惜者，煤礦甚為缺乏，有礙於工業的發展，使在供給上不得不倚賴北美。

經濟發展的趨勢

拉丁美洲的產業大體上言之，有以下的特性：（一）在戰前及戰後，產業依然以農業及礦業為主，現在尚在於原料生產和資源開發的階段。（二）戰前及戰後見海外需要之增大，生產方法之機械化，若干工業已勃興。（三）產業的經營多為列強——特別是英美——資本所支配，本國的富源和勞動力供外資的榨取。故「墨西哥富墨西哥人貧」的歎聲，隨處可聞。最近的世界經濟恐慌，使土著的大地主和資本家破產，而土地和產業更集中於外國金融資本家之手。（四）土地和產業既集中於外國財團及本國大地主和資本家之手，為實施資本主義大量的生產起見，便採取「單一耕作」或「單一

「產業」的原則。巴西的咖啡的栽培面積占全耕地面積三分之一，是最著的例。

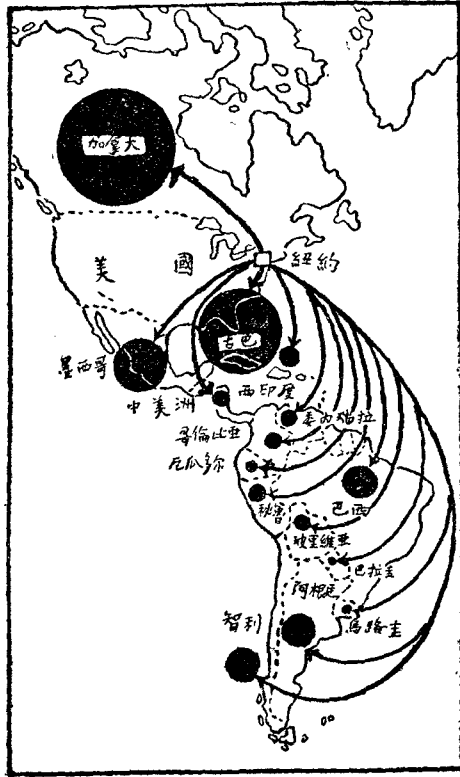
戰後拉丁美洲的農業和礦業的生產（如咖啡，砂糖，石油，硝石等）大為增加，容後逐一說明。一般而論，南美洲的生產指數，由一九一三年至一九二五年增加了百分之三十。以對外貿易額論，由一九一三年至一九二九年，增加之數為百分之七一·二八（一）。在戰前，巴西，巴拉圭，宏都拉斯及巴拿馬四國為入超國，在戰後則只有巴拿馬和尼加拉瓜為入超國。

英美勢力的消長

拉丁美洲之為資本投下的領域，在資本主義國家之前，已呈現多年。自西葡的勢力減退後，列強競向這廣漠的經濟分野，作資本的投放。然其中壓倒別國，在那裏築好地盤，互相爭霸者，厥為英美兩國。在大戰以前，拉丁美洲赤道以北之地以美資占優勢，赤道以南之地則英國資本支配着（尚有一部分德國和法國資本）；然大體上說來，美國的經濟勢力遠遠在英國之後。在大戰時期及戰後，美國的投資有急劇的增加，在中美固不必說，即在南美也直追英國的堡壘。德國的資本則因戰敗而銳減。以拉丁美洲的全體論，在投資額的絕對數上，英國誠然仍比美國為多——五十八億餘美元對五十五億餘美元（2），然在增加率上，英國遠不及美。從一九一三年至一九二九年，英國投資在南美增加的百分數為一六、九五，中美二二、二八，全體一八，一八；而美資的增加的百分數却如下：南美一、二二六、一三，中美二〇八、七五，全體三四九、八八。美資在南美的增加率為英的七十二倍有奇；在中美，在絕對數上也遠駕英國之上（三十三億與十四億之比）。中美諸國在地理上已易受美國

的支配，為美國的「外庫」，但從來被認為英國的經濟領域的阿根廷和智利，今亦為美資躍進的侵蝕。英

圖九十三第 美國的金元勢力



資在南美國家中顯有增加者只為玻利維亞一國，近年玻利維亞之多故，當與此有關。現在美國在拉丁美洲的投資等於其總投資額的四分之一以上（參閱第三十九圖），英國在那裏投資與其總投資額的百分比也不下於美國，故英國即在失敗中也不輕易罷手。

除了英美以外，歐洲諸國的投資額遠不及上述二國。至於投資的對象，英美也略相異。在大體上，英國在鐵道，電車，瓦斯等公共事業方面有鞏固的地盤；而美資則在礦山，石油，砂糖等方面活動。當然，這只是比較的言之，在同一事業上每見列強資本的交錯。石油事業便是如此。

以貿易論，亦以英美二國關係為最密。戰前到戰後兩國對拉丁美洲貿易的消長的形勢亦與投資相類。如將一九一三年與一九二九年比較，英國對拉丁美洲貿易額增加的百分數為二六，〇三，而美國則為

一一八、三二。英國在拉丁美洲形勢既甚狼狽，爲聯絡南美，以謀恢復起見，一九三一年初英太子有訪問南美六國之舉。

移民與日本

拉丁美洲地廣人稀，本可爲移民的尾閭。在前世紀以該地社會狀態之不安，海運之未甚發達及美國的門羅主義，該地的移民事業不甚發達。大戰時及戰後，因美國移民制限加嚴，海運有顯著的發達，及拉丁美洲大部分國對移民表示好意的態度（但一九三〇年起已有制限），南歐諸國，德國及日本人之移入該地者頓見增加。近年日本對於拉丁美洲——尤其是南美——實思染指。日本在拉丁美洲的投資雖不足數，但在那裏的移殖事業很可注意。在一九二〇年，日本人之居拉丁美洲者不及五萬人，現在却增至十三萬人（3）。多買入或租借土地，從事種植事業。日本以巴拿馬爲美國的樞紐，除在巴拿馬的邊區施行移民政策之外，復在墨西哥作巴拿馬運河撤消軍備的宣傳。最近復借款秘魯，以助其與親美的哥倫比亞戰爭。

政治的地位及特徵

如上所述，拉丁美洲的二十個共和國只是在政治上形式的存在，實際上沒有能確保其完全獨立者。中美以地理上的關係，最直接的受美帝國主義的支配，與殖民地無異，固不必說，即南美的ABC強國（阿根廷，巴西和智利）也不能脫英美的資本勢力的影響，而成爲牠們的半殖民地。

阿根廷，巴西，委內瑞拉和墨西哥四國爲聯邦共和國，而其他均爲單一共和國。政局的不安，革命

的流行爲拉丁美洲政治的特色，這當然與經濟的落後（由是軍人的獨裁政治，財政的失敗，復因交通不發達而易養成割據）有關，但是在各種政治勢力的背後英美資本的爭霸，實爲最主要的原因。從前墨西哥和中美諸國的紛亂，都或多或少的與美國有關，甚至惹起美國的武力干涉，現在中美諸國的執政殆全部爲親美派之人，反美政府的出現殆完全絕望。革命政府非得美國的承認則無存在的可能。但是南美諸國尙未完全就範，隨着世界經濟恐慌的加緊，革命接踵而起。一九三〇年可稱爲拉丁美洲革命潮流高漲之年，革命的波濤先向南美洶湧，並及於中美。政府顛覆者有玻利維亞，秘魯，阿根廷，巴西，聖多明各和巴拿馬；海地，古巴，尼加拉瓜，烏路圭，厄瓜多爾和智利均見政治不安之增大。除上述的共同原因外，特殊的原因隨國而異，容後加以說明。

英美資本在幕後的活動不獨助成拉丁美洲各國的內亂，而且煽起牠們間的交訌。例如今年便見拉丁美洲戰雲的瀰漫，玻里維亞與巴拉圭戰，秘魯與哥倫比亞戰，巴西，厄瓜多爾，智利，阿根廷等各助一方，均秣馬厲兵，躍躍欲動，此外，秘魯與墨西哥的國交，阿根廷與烏路圭的國交，均告斷絕。牠們間的利害關係之不同，糾紛的真相，容後敘明。

(1) 據前引世界政治經濟年鑑頁八〇一。

(2) 據Max Winkler, Investments to United States Capital in Latin America Pp. 1040—41

英美對拉丁美洲的投資之增加如下表：(單位千美元)

	美 國		英 國	
	一九一三	一九二九	一九一三	一九二九
哥斯德黎加	七,000	三,七〇〇	四〇,〇〇〇	三,三〇〇
危地馬拉	二〇,〇〇〇	三六,三三三	九,一一一	三,三三三
宏都拉斯	三,〇〇〇	三,三六七	三三,一二三	一五,七二六
尼加拉瓜	三,〇〇〇	一四,〇〇〇	二〇,〇〇〇	六,一六六
薩爾瓦多	三,〇〇〇	一五,三三〇	四〇,〇六七	一一,二二四
巴拿馬	五,〇〇〇	三六,三六一	六,七三三	七,四〇〇
古巴	三三〇,〇〇〇	一,四三三,九〇〇	五五,三三三	三三,七六一
海地	四,〇〇〇	三〇,七三三	六,六六六	—
墨西哥	二〇〇,〇〇〇	一,五〇〇,〇六六	九,三三三	一〇,三三三,六六六
聖多明各	四,〇〇〇	三三,九〇〇	四六,六六六	—
以上中美計	一,〇六六,〇〇〇	三,一五三,二二二	一〇六,〇七	一,一四八,四四四
阿根廷	四,〇〇,〇〇〇	六二一,四七四	一,〇三三,六六六	三,一四〇,一〇四
玻利維亞	一〇,〇〇〇	三三三,三三三	一,三三三,三三三	三,三三三,三三三

增加率%

減一七八一

一〇,四四

六二,〇六

減三,一三

減二,三三

—

一〇,七

—

—

—

—

—

—

巴西	50,000	456,040	853,088	1,261,500	1,413,589	133,433
智利	15,000	395,333	2,664,888	331,691	389,749	17,500
哥倫比亞	11,000	300,333	1,323,677	34,470	37,870	9,666
厄瓜多爾	10,000	15,000	150,600	14,505	33,683	56,366
巴拉圭	3,000	15,250	408,333	15,598	18,276	17,331
秘魯	35,000	15,889	331,111	133,293	140,897	5,711
烏路圭	5,000	64,333	1,166,933	339,737	27,273	減9,337
委內瑞拉	3,000	161,555	5,231,177	41,350	91,141	133,833
以上南美計	117,000	3,294,333	1,336,133	3,844,933	4,445,093	16,955
總計	1,243,000	5,567,494	3,399,888	4,983,330	5,888,353	18,888

(3) 據日本拓務省統計要覽(昭和六年一月) 日人居留拉丁美洲的人數如下:

古巴	一九二〇年	一九二九年
	一九一	七八八
墨西哥	二、二八四	四、八五七

巴·拿馬 一七〇 二一六

阿根廷 二、〇二七 三、八八八

玻利維亞 八五一 四六三

巴西 三三、四五六* 一〇三、一六六

智利 四二九 七一三

哥倫比亞 | 五〇

巴拉圭 七 五

秘魯 五、九一〇 一八、四〇一

烏路圭 九 二〇

委內瑞拉 | 一一

第二節 南美三大國——阿根廷，巴西和智利

ABC 國家

ABC 國家——阿根廷，巴西和智利為拉丁美洲國家中最大的一集團。阿根廷和智

利位於南美的南端，而巴西則偏於東北。但牠們相類之點也頗多。牠們中心區域都位於亞熱帶和鄰近的外熱帶。這種適宜的地位使牠們在南美成爲經濟上最強的國家。牠們與美國隔離稍遠，

故美國勢力的南漸爲時較晚。反之，牠們却同受英國資本勢力的支配，在英國的影響之下，而較相接近，構成所謂ABC集團。一九一四年，這三國會聯合調解墨西哥和美國的爭端，表示牠們對於拉丁美洲問題的團結一致。隨後復有倍諾斯，愛勒（阿根廷的京城）的仲裁條約（一九一五年），謀以和平辦法解決三國間的爭端，更是牠們的聯合的具體的表現。但是這三國間的利害衝突，決不能因此而泯除。英美資本勢力的傾軋更必然引起三國間關係的惡化，由最近玻巴（巴拉圭）戰爭所惹動的南美戰雲，可爲明證。

阿根廷

三國中阿根廷雖非幅員最廣（面積二、九七八、五九〇方公里）而却是經濟上最強的國家。牠的領土北起查科原野（Gran Chaco）南至火地島，由外熱帶經亞熱帶而達於南溫帶的極端。南部的巴他峨擎台地（Patagonia），野草怒長爲天然牧羊之區。北去則爲巴姆巴斯草原（Pampas），雨量略少之區可爲牛馬的牧場，雨量充足之區則土地肥沃，宜於穀物的種植，爲阿根廷經濟的中心。更北的查科原野森林菁密，爲野獸及印第安人的窟穴，尙未開發。西部爲安達斯山綿亘之區，成爲高原。京城倍諾斯·愛勒位於東岸的中央，拉巴拉他的河口，附近爲大平原，足以控制全國。

阿根廷的人口不多（一九三〇年爲一一、一九二、七〇二人），密度很低（每方公里四人），都古曼（Tucuman）一地人口較密，餘則甚疏。大體上，人口集中於經濟中心地的巴姆巴斯平原，那裏的居民占總數四分之三，而其中幾有一半居於五大城市（一）。阿根廷還不是一個均勻墾殖的地方，前代西班牙的隔離政策當有關係，自一八六〇年起，始見外人移入的川流之強大，藉着鐵路敷設之助，國內殖民運動也

開展起來。一八五七至一九二四年間移入阿根廷的外人達五百四十餘萬，但移出者也幾及一半。移民中以意大利人爲最多（四七·三六%），次爲西班牙人（三二·二七），此外則爲法，俄，敘利亞，德，奧等國人。近年東歐人之移入者不少。居民大體上殆純爲白人，蓋以阿根廷地居亞熱帶，適於歐洲人的宅居之故。西班牙人種仍居主要的地位，然在沿海及沿河城市中，意大利人每倍於西班牙人。黑人很少，紅人則遍處於查科原野（約有五萬）。

阿根廷的經濟結構和性質，也較巴西爲多受歐人的征服和移入的影響。大土地所有制和佃耕制盛行，土地的集中也爲移殖事業發展的一障礙。亞熱帶的氣候和廣漠的草原，因重要的作物和牲口的移殖，使阿根廷成爲一個亞熱帶和溫帶的農業國家，世界的穀倉和宏大的牧場。倍那斯·愛勒今已是芝加哥以外最大的穀物集散地，有時且可影響世界的穀價。重要的農產物如小麥（一九三〇年產六四百萬公石，占世界第五位），玉蜀黍，燕麥等，畜產則爲牛皮，羊毛和肉類。今已有一部分加工然後輸出，由是巴姆巴斯的沿海城市便見這種農產加工工業之發展。西北和西部的肥沃之區有一部分產熱帶的植物（如甘蔗），有一部分爲亞熱帶的經營（葡萄園和棉花）。安達斯山一帶頗富礦產（金銀銅煤等）。巴他峨峯廣養綿羊，新移殖其間者漸多。阿根廷的羊數僅次於澳洲。近年煤油的開採亦日見增加，成爲阿根廷一重要財源。大概言之，阿根廷是一個粗放的農業國家，即有工業，也爲近於農產品加工的工業（如製肉，砂糖，麵粉，釀酒等）。

鐵路之多甲於南美（三八、二二二公里），以京城爲中心，通隣接諸國。內河航路通巴拉圭烏路圭境，沿海航路也以京城爲總匯。

阿根廷爲聯邦共和國，由十四個自治省構成，總統由其選民選出；此外復有中央政府的直轄區幾占全國領土的一半，但對於中央政府的組織却無干涉之權。聯邦主義者與中央集權論者之對立，至今未已。近年世界經濟恐慌的影響，更使社會階級間的衝突緊張。

當阿根廷醞釀獨立的初年，英國已謀攘取阿根廷，而不得如願。獨立成功之後，阿根廷却欲其領土伸至巴拉圭，烏拉圭和玻里維亞。烏拉圭的獨立雖被承認，但在阿根廷與巴西戰爭之年（一八二五—二七）猶爲這兩大國的競逐之鹿，其得以保存，實賴英國之力，後來阿根廷仍干涉這兩個緩衝國的內政。經過一八四五—五二年阿根廷，巴西和烏路圭對巴拉圭的戰爭，阿根廷與巴西和巴拉圭間的國界始劃定。但是與智利的疆界爭執，至二十世紀初年才告一段落。法克蘭羣島本爲阿根廷所有，今爲英占，至今雖不滿意，亦無如之何。阿根廷與巴拉圭的關係比較上最爲親善，阿根廷與巴西兩大國各不相下。玻里維亞之欲占領查科區，使阿根廷助巴拉圭而不直玻。

阿根廷之外資仍以英國所投者爲最多。牠的輸入貨物中有四分之一以上來自美國（大部分爲農業機械），其餘則來自英德諸國。但最大的主顧也推英國（輸英貨物約占出口額三分之一，大部分爲小麥和肉類），次爲德荷。英國資本在阿根廷的鐵路，工業和養羊業中，根深蒂固，美國欲驅逐之，殊不容易。一九三

○年阿根廷的革命即是親美派給予親英派的大總統伊利果仁 (Hipólito Irigoyen) 的打擊。

巴 西

巴西的幅員(八、五一、一八九方公里)占南美的一半，即與阿根廷比較，亦如大巫之見小巫，除蘇聯，中國和加拿大外，世界國家無有出其右者，巴西的廣漠既如大洲，其各都的地形，氣候及物產自不一致。最大未開發之區爲阿馬遜河流域，有二百萬方公里的野生橡林和其他熱帶性森林，但以與外頭交通困難之故，開發不易。東北隅氣候介居於內外熱帶之間，森林稀少，爲白人最初移植的地方；然以雨量少之故，除近海地方可以耕植之外，只宜於畜牧。然近代巴西的經濟的中心，與阿根廷同樣，是在於中部(略偏南)。那裏氣候已在外熱帶，東半爲咖啡，可可，棉花，煙草，甘蔗繁殖之區，西半則以畜牧和礦業爲生業。南端沿海和內地產物也有不同，但氣候已入亞熱帶，德人移民多居其地。

巴西海岸線長(七九二〇公里)而簡直。牠的內陸疆界綿亘近萬里，與智利和厄瓜多爾以外的南美各國均接壤，邊界的爭執自所不免。

巴西人口四〇、二七二、六五〇，占南美居民的半數，但與其面積比較，密度亦至低(每方公里四·七人)。阿馬遜河流域每方里人口常在一人以下。漸近海則人口漸密，尤以東北角和中東部爲人口薈集之區(前者面積占全體百分之十九，而人口占全體百分之三七，後者面積占全體百分之十二，而人口占全體百分之四五)。鐵道的分佈正與人口的分佈相當、阿馬遜河流域殆完全沒有鐵道，前述兩區鐵路

較發展，但彼此尚無聯絡，只中東部有鐵路通南部及烏路圭以至阿根廷而已。

人種遠較阿根廷爲不一致。阿馬遜河流域殆全爲紅人的居地，內地及沿海亦有紅人踪跡，爲數約居全人口十分之一。白人與黑人和紅人混血的人種尙較純粹白人爲多。紅白人的混血種多居於北方和內地，黑白人的混血種則居於東北角之南部和南巴西（二者與白人合計占全體三分之二），純粹的黑人亦頗多（十分之二）。所幸者南美的人種畛域之見並不如北美那樣利害。

在殖民地時代，入居巴西者殆全爲葡人。自一八二〇至一九二五年移入巴西的外人達四百萬，以意大利人爲最多，次則爲葡，西，德，俄等國人。黑人之輸入到近代仍有很大的經濟上意義。近年日本人之移入者頗多（一九二九年入境移民十萬人中，日人占一萬七千，僅次於葡人）。以現在論，巴西爲移民最大的收容所之一。

以經濟論，巴西實以熱帶的產物爲主，大種植園的經營方式支配着；此外畜牧和採礦都有經濟的價值。自開發至於今日，巴西的政治和經濟的地位常依存於一兩種的植物。在殖民地時代，單一的產業爲甘蔗栽培，其後爲野生橡皮的採取，到今日則爲咖啡的種植。咖啡的栽培面積占全耕地的三分之一，大部分集中於聖寶羅省，該地所產已足供世界消用額之半。現在巴西的經濟的繁榮和衰落全視乎咖啡的生產及其市場價格而定。爲預防這種單一耕作的危險，常欲進於多方面的耕作，多種菸草（產額居世界第三位），可可（產額居世界第二位），棉花，米，甘蔗等，及致力於工業化，但與咖啡較，經濟上的價值仍

墜乎其後（一九二九年咖啡輸出價值佔全體百分之七十一）。巴西工業更比阿根廷爲落後，不過巴西的潛在的工業發展可能是很大的。牠的鐵的貯藏占世界總量十分之一有奇（或估計爲百分之二三）。煤油田隨處都有發現，此外，復有硝石，錳礦，金剛石。木材各種均有之；水力不下三千萬匹馬力（開發者只七十五萬匹）如交通改善，益以充足的資本，則巴西經濟發展的可能未可限量。

巴西獨立以後尙爲君主國，至一八八九年革命始改爲聯邦共和國，由二十自治州構成。巴西土地廣漠，經濟落後，交通不便，從來已有地方割據主義的傾向；因人種的差異及政治的分權過程而加深。全人口四分之三爲文盲；從來支配聯邦國的政治者爲在人口及經濟上占優越地位的聖寶羅州和米那宅賴斯州（Minas Geraes），其他諸州殆立於從屬的地位，施政常陷於寡頭政治之弊，因此內亂時起。近年因美國資本的策動，世界經濟恐慌，咖啡跌價，所引起的階級鬥爭之加緊，而政局更爲不寧。

巴西獨立之後不久，其自治省息斯柏拉廷納（Capitania）亦獨立，成爲烏路圭共和國。後來巴西雖加干涉，亦不能復合。前世紀五十年代會與阿根廷參加巴拉圭戰爭。國界的爭端至近年才完全解決（與阿根廷立界爲一八七三年，委內瑞拉一八八四年，玻利維亞一九〇三年，從玻買得橡皮產地阿克爾（Acce），厄瓜多爾一九〇四年，哥倫比亞一九〇七年，秘魯一九〇九年，巴拉圭一九二七年）。

在ABC國家中，巴西與美國的貿易關係最密（在輸出方面，美國占總額百分之四十以上）。所產咖啡大部分輸於美國，但是英國資本却爲咖啡園的支配者，此外英國資本尙投於鐵路，芭蕉園，蔗園，

煤油，電汽等事業。美國資本起而與英爭的結果，便發生近數年巴西的內亂。現在帝國主義者已在巴西認定勢力範圍，將有瓜分之勢。美國垂涎富於畜產和煤的南里約果蘭的 (Rio Grande do Sul) 及饒於橡皮和煤油的北部；意大利謀在聖寶羅州取得利權；法國欲取得毗連法屬圭安那的阿馬柏 (Amapá) 地方；日本在聖寶羅州的伊瓜普 (Iquape) 和加拿尼亞 (Cananea) 頗占勢力，在極北地方也獲得利權。

智 利

智利位於太平洋岸，安達斯山之西，自亞熱帶伸至寒帶性的溫帶，一如阿根廷，而地形狹長如帶。面積七十五萬方公里，為ABC國中之最小者。北部為乾燥少雨的山地，但富於硝石和銅礦；中部氣候濕潤，是農業墾植之舊區（產葡萄甘蔗等），為智利經濟的中心；近年南部亦已闢為農業地。在殖民地時代，智利的經濟發展至為落後，形同孤島，即其獨立運動也賴阿根廷之助。一八七九——八四年與秘魯和玻利維亞戰爭（即所謂「硝石戰爭」），從前者割得安多法果斯大 (Antofagasta)，從後者割得大克那 (Tana) 和塔拉柏沙 (Tarapaca)，然後經濟逐漸發展，成為礦業的國家。世界的硝石的貯藏有十分之九位於智利，銅產占世界第三位，銅和硝石的輸出值，竟占總值的百分之八十以上（一九二九年），此外金銀煤鐵亦頗豐富。

以人口論，智利遠落前述兩國之後。一九三〇年，人口四百二十七萬，密度每方公里不及六人。中部人煙較密，南北均稀疏。移民的入境較阿根廷為少，大部分來自西班牙，德意志和意大利。硝礦區域頗多秘魯和玻利維亞人。人種的主要成分為西班牙人，十分之三四為純粹白種人，十分之六為紅白人混

血，紅人尙有十萬，黑人則絕少。

智利由十六省兩特別區構成，較阿根廷和巴西爲統一。但大地主與無土地或小土地的貧農的對立却很爲明顯。大克那·阿里加 (Tacna-Arica) 一地的爭奪爲智利外交最重要的問題（參看第四十圖）。一

第十四圖
南美洲諸國的疆界爭執



利硝石有失去其獨占地位之虞，故智利現已注意農業的發展，俾其國民經濟對於世界市場的倚賴不至太

深。

- (1) 五大城市，除京城外爲羅沙里河 (Rosario)，拉巴拉他 (La Plata)，都古曼，及聖大非 (Santa Fe)。

(2) 據一八八三年智利與秘魯的和約，秘魯割大克那和阿里加兩省與智利十年。屆期由當地居民投

票決定兩省誰屬。然過了三十多年居民投票迄未舉行，至一九二九年，兩國訂友好和約，以大克那歸秘，智利仍保留阿里加，但償秘魯六百萬美元。

第二節 南美其他國家

烏路圭與
巴拉圭

在南美東南部，巴拉圭他河下游，介居於阿根廷和巴西之間，有兩小國，在其歷史和今日的地位上，均可稱爲上述兩國的緩衝國。即在殖民地時代，兩地居民已爲政治的解放而掙扎，在今日牠們是秘魯，玻利維亞和智利外南美戰爭頻繁的地方。

烏路圭幅員雖小（面積一八六、九二六方公里），但以其人口及經濟的價值論，在南美頗占重要。地勢大體上爲平原，氣候全屬亞熱帶。海和烏路圭河爲天然的疆界。經濟構造及情況殆爲阿根廷的縮影，牛羊的畜牧，在國民經濟上最稱重要，羊毛，肉類和皮革的輸出（價值占出口總值百分之八十以上）在世界市場上頗占位置。居民的大多數爲白人成分很強的混血種，純粹的紅人和黑人略有之。人口二百零三萬，平均密度之高在南美其他國家之上（每方公里十一人），但有四分一左右的人口居於京城蒙得維多（Montevideo），烏路圭脫離巴西而獨立，實賴英國之斡旋，以後因介居兩大之間，其存在亦藉英國的庇護。英國資本支配着烏路圭的鐵路及其他產業。英國同時又是烏路圭最大的主顧；在輸入上則英在美之下，美資的透入也增加頗快。烏路圭與阿根廷有鐵道聯絡，關係密切，然在經濟上實爲競爭的國家，

也時起糾紛。對北方巴西的關係，至今仍很惡劣。巴西藉口烏路圭爲其南部經濟區域的延長，而常思吞併之。他方面烏路圭又常爲巴西的敗北的革命黨人的逃亡藪，因而也是巴西內亂的策源地。

巴拉圭爲拉丁美洲兩內陸國家中之一，須經由阿根廷而後能出海。面積二十五萬方公里，但巴拉圭認其領土應包括查科原野，共得四十五萬方公里。巴拉那河與巴拉圭河之間爲平原，有肥沃的農地，大林地和牧場，殆已全經墾植，爲耕植和畜牧的主要區域。巴拉圭河以東屬於查科原野之一部，爲乾燥的森林帶，只能事林業，居其地者多紅人。居民集居於河東。在巴拉圭人的構成上，紅人的血統成分頗強，從一六〇二年至一七五九年間，耶穌會教士爲混種的居民建立國家，紅人與白人尙相安無事。西班牙統治以後，紅人備受榨取，或逼而逃匿林藪中。

巴拉圭昔曾因邊界問題與巴西和阿根廷大戰。戰後因交通地理及經濟上的關係對阿根廷倚賴頗深，輸出入貿易均由阿根廷決定，此外在輸入上英美德尙占有地位。但交通和其他重要產業却爲帝國主義——尤其是英國——的資本支配着。巴拉圭與阿根廷邊界的爭執雖屬於次要，但比爾科馬岳 (Pilcomayo) 邊界的糾紛至今未決。與巴西的關係時見緊張。但隣國中與巴拉圭齟齬最烈者却爲玻利維亞。查科原野之爭端由來已久，玻利維亞既不得志於太平洋方面，因力謀向東擴充。新近因查科地方的煤油田之發現，使在美英兩國支配下的玻巴兩國，復起糾紛，以至宣戰（參閱第四十圖）。在查科爭端中，阿根廷祖巴拉圭，而ABC集團的其他兩國則助玻利維亞。

玻利維亞

阿根廷和利智雖也分得安達斯山一脈，然安達斯山只構成牠們的邊區；玻利維亞，秘魯，厄瓜多爾，哥倫比亞，委內瑞拉五國則不然，其中心區域爲安達斯山脈所綿亘，故可稱爲安達斯國家。茲將該五國分述如下。

玻利維亞本爲秘魯之一部，一八二五年獨立，只在一八三五——三九年間曾暫與秘魯合併。幅員一百三十三萬方公里，幾可與新疆相比。自一八七八年與秘魯攻智利失敗後，割沿海之地與智利，遂淪爲內陸國家。西部爲高原，氣候失之乾燥。東部爲炎熱多雨的平原，與阿馬遜河和巴拉圭相接。在溫暖的低地號有熱帶植物的栽培，但玻里維亞大體上是以礦業爲主的國家，與其他的安達斯國家不同，而與智利反相似。出口貨十分之九爲礦產，銀產在十七世紀時大宗的流入西班牙，至今仍占世界的第七位，錫產僅次於馬來，此外尚有銅銻之屬。國內農產不足，糧食須賴國外的供給。因地勢的關係，交通不便，東部在經濟和交通上尙爲未發達之區，以人口的人種構成論，玻利維亞可稱爲紅人之國。人口二百九十九萬中，紅人占一半有奇，三分之一弱爲紅白人混合種，白人只占七分之一而已。平均人口密度很低（每方公里二·二人），東部低地尤甚，政治上的支配者爲白人，紅人備受壓迫，時起而反抗。太平洋岸之復得，在目前已無希望，阿克爾之歸還巴西亦已成鐵案。周圍的較弱的國家只有巴拉圭，故向該方面擴充。仍支配玻利維亞的財政，礦業，橡林，以及未來的煤油田者爲美國資本。一九二二年的美國借款更加苛酷的條件於玻利維亞的身上（監督國家銀行，以鐵路和國庫收入爲抵押）。玻利維亞之積極向巴拉

主進攻，置國聯調停于不顧，自因背後有美國煽動之故。此外英國資本投于鐵路，法資投於銀行及礦業，德資則以商業和礦業為活動範圍。在貿易上，英國為最大的主顧，輸入美貨最多，次則為英貨。

秘魯

秘魯的領土可分為沿海，高地，及平原三區。秘魯為古印卡帝國的舊地，文化及經濟的發展較早，故西班牙的南美屬地也以秘魯為中心。但是建國時的秘魯的幅員已不是往日的印卡帝國之舊，玻利維亞之分離（一八三九年）更使秘魯的版圖縮小。秘魯的面積與玻利維亞相當，人口六百一十八萬，密度每方公里五人。沿海地方和高地人口較密，東部低地則人煙稀疏。高地及山谷間適宜於耕植，沿海則為熱帶農業（蔗糖和棉花）和煤油產區。東部富於林產，亦略已開發。秘魯的礦產除煤油外（年產一百六七十萬噸），銀產居世界第三位，銅，鉛，汞之屬亦頗重要。居民有一半以上為紅人，三分之一為紅白混血，白人只占八分之一。我國人僑居秘魯者在以前頗不少，後受秘政府的限制而減少，今尚有四萬五千人，而日人則新近日見增加。秘魯自戰敗於智利後，版圖更縮，到一九二九年才從後者得回大克那州；但在智利和巴西方面却無擴充之可能。秘魯在歷史上與玻利維亞關係尚善（例如曾聯合攻智利），然亦有爭端（一九一〇年爭提提卡卡 Titicaca 湖地方）。最有擴充之可能者為東北之厄瓜多爾和哥倫比亞，故與這兩國的關係甚惡。美國在秘魯的對外貿易——尤其是輸入方面——上占首席。近年秘政府向美借款甚鉅，因而許多利權讓歸美國，美資支配着礦業交通，在煤油田的開發上尤為活動，北部煤油田盡屬美國，稅關收入也受美國銀行所支配。但英國也是秘魯的大主顧，而

英資的勢力亦可與美資相頡頏。近年秘魯的內亂（例如一九三〇年）便因英美兩勢力背後的互相傾軋而發生。與哥倫比亞之爭勒提西亞（Leticia）也與英美煤油權利之爭有關。

厄瓜多爾

厄瓜多爾既與秘魯有領土之爭，且有一些地方爲後者所占，故厄瓜多爾的幅員之確定殊難。厄瓜多爾自稱領土有四十五萬方公里，全國可分三區：（一）沿海區域，南美良港圭雅基爾（Guayaquil）卽在於此；（二）安達斯山橫亘的中部高地，爲國都基多（Quito）所在地；（三）西東部林野，地處熱帶，大體雨量甚豐。高地物產以草帽爲最著。沿海爲種植區域，可可，咖啡爲出口大宗，新近煤油的開採亦頗活躍，但其經營大部分均在外人手中。可可之於厄瓜多爾，殆如咖啡之於巴未。在戰前，厄瓜多爾供給世界以其需用額的三分二的可可，今則在世界可可的生產上退居第五位（黃玻海岸居第一位），因此厄瓜多爾的國民經濟的基礎大爲動搖，卽力謀由單一耕作進於多方面耕作亦尙未能復原。居民一百七十餘萬，高地人口最密，沿海較疏，東部低地更爲人煙稀少之區。厄瓜多爾也像玻秘兩國那樣可稱爲紅人的國家，因爲居民幾有一半爲紅人，百分之三十爲紅白混血，黑人占百分之十四，白人只占百分之八而已。不過在政治上占支配的地位者也爲白人及其混血種。厄瓜多爾於一八八二年獨立，與哥倫比亞合併，稱大哥倫比亞帝國，越十年而分立。在合併時，秘魯所爭的美那斯（Manas）和給哈斯（Quichas）兩州本屬大哥倫比亞，自分立以後，該地之能否爲厄瓜多爾所保有便成問題。秘魯殖民和駐兵該地，衝突不斷發生。在厄瓜多爾方面，不獨認該地爲應屬本國，且欲伸張其領土至馬拉寧

(Maranon) 河以南久爲秘人殖居之地。在他方面，哥倫比亞又認馬拉寧河應爲其南方的邊界，故情形益爲複雜。經過幾次的交涉和訂約，仍不得解決，但秘魯事實上占得之地已不少。厄瓜多爾西去不遠有加拉巴哥斯 (Galapagos) 羣島，屬於該國，以位置關係對於巴拿馬運河有軍事上的重要，當爲美國所注目。厄瓜多爾的對外貿易大部分是倚賴美國，在輸入上英國略可與之爲敵。在投資上美國亦壓倒英國。

哥倫比亞

哥倫比亞爲南美中濱臨兩洋的唯一國家，其東北部已伸入加里比海——美國的地中海。然這種地理上的位置，只使牠未受其利先受其害，巴拿馬便因是而與哥倫比亞脫離了。一八一九年獨立的大哥倫比亞國本包括委內瑞拉和厄瓜多爾，越十年而相繼分立，本國更名新格拉大，至一八六三年始改今名，爲聯邦共和國。地勢較其他安達斯山國家爲複雜，山地平原相錯。大體也可分爲東北沿海區，中部高地及西部屬於蘭若斯 (Llanos) 原野的平原。種植園的經營伸及於中部高地，咖啡和芭蕉爲最主要的市場農產品。此外該區域復有礦業和畜牧業，哥倫比亞爲世界白金的產地，煤的生產近年增加頗速，現居世界第八位。哥倫比亞的人口與其廣大的領土不相稱，只有七百八十萬，每方公里只六人，高地與沿海地方人口較密。紅人較上述三國爲少，白人略多。混血種居百分之四七。哥倫比亞的外交問題較爲簡單。美國勢力之侵逼比在上述南美諸國爲甚。因爲保障巴拿馬河之安全故，巴拿馬強由該國分立。即在經濟上該國亦受美國的支配。在對外貿易上美國占絕對優越的地位，近年因煤油田之新發現，油產增加，美國在哥的投资銳增。英國與哥倫比亞的貿易關係遠不如美國之密切，投

資亦然，在他方面，英國煤油資本在秘魯的尋掘失敗，哥倫比亞與秘魯相爭的地方，適為英國煤油公司在尋掘着煤油的勒提西亞，殊非偶然。

委內瑞拉

委內瑞拉臨里比海，面積一百零二萬方公里，北部為安達斯餘脈所綿亘，東部沿海區因之不大；中部為平原，屬蘭若斯原野；西部科羅(Coro)半島及馬拉開波(Maracaibo)湖間為煤油田蒼萃之區，對於委內瑞拉的經濟最為重要。高地和山谷有熱帶植物——咖啡和可可的栽培，蘭若斯原野則為大牧場。但是近年煤油的產額那樣突增，使該國躍居世界第二位，其他產物除咖啡外都不占重要了（一九二八年出口總值中，煤油占百分之七三強，咖啡占百分之十三）。人口約三百一十萬，密度也以高地及沿海地為高。居民的人種構成與前述的安達斯國家有異，黑白的雜種人較多（百分之九十），殆與巴西相近似，委內瑞拉之獨立與阿根廷同時，從大哥倫比亞分立後，成為聯邦國家，內亂也常發生。與隣國的邊界糾紛今已盡行解決。牠與帝國主義者的關係，因地理上的位置及油田之故類於哥倫比亞，在經濟財政上是隸屬於美國，在石油方面，美資占十分之七，而英資占十分之三。即政治上亦受美國的干涉。牠的地位殆與墨西哥及中美諸國無異了。在輸入貿易上美國占第一位，但在輸出上，以提煉煤油的關係，荷屬庫拉索羣島居美國之上。

第四節 中美及西印度諸國

中美六國

中美洲爲太平洋大西洋間的地峽，最狹處不過六十餘公里（巴拿馬地峽），地勢高而多山；森林菁密。太平洋岸曲折多港灣，他岸則較簡直。全境都在熱帶內，土地肥沃，盛產咖啡，可可，甘蔗，芭蕉，及熱帶木材。在這五十餘萬方公里的中美洲內，却分爲六國及一屬地。危地馬拉、宏都拉斯、薩爾瓦多，尼加拉瓜及哥斯德黎加五國脫離西班牙後初附於墨西哥，繼而組織中美聯邦，一八四九年後分裂爲五國。在英法荷美的屬地包圍之中，尤其是在美國的虎爪之下，政治上的分裂實爲必然之勢。巴拿馬之由哥倫比亞分裂出來，更顯然是美國一手製成。居民的人種的構成，各國不一，紅人最多之國爲危地馬拉（百分之六四），紅白混合種最多者爲巴拿馬，薩爾瓦多，宏都拉斯及尼加拉瓜，白人最多者爲哥斯的黎加。政治經濟的支配權均在白人及混合種人之手。

巴拿馬在中美地峽上占特殊的地位。領土不過七萬五千方公里，人口不足五十萬。山林遍地，在經濟上的價值不大，且土地多未開發，主要產物只有芭蕉和可可。因交通阻隔的關係，在未獨立以前已有與哥倫比亞分裂的運動，美國更利用而促成之。一九〇一年，美國乘英國從事南非布爾戰爭，不遑西顧，從哥倫比亞取得巴拿馬運河的開鑿權，及至爲哥國會否決之際，美國便進一步而助巴拿馬的獨立黨起事（一九〇三年），哥倫政府派往鎮壓的海軍，爲美國所阻，二十四小時之內，新政府便爲美國所承認，隨簽運河開鑿權及運河地帶之約。事實上巴拿馬已成爲美國的保護國了。一九二六年更與美國訂同盟之約，在戰時美國得駐兵該國。由是，巴拿馬在內政和外交上已完全失其獨立的地位了。

科斯達黎加面積五萬八千方里，人口略等於巴拿馬，而密度較高。主要產物爲咖啡，芭蕉，可可，玉蜀黍，以致甘蔗和豆類，農業較巴拿馬爲發展。但是美帝國也是牠的支配者。重要的種植園是落在美國的聯合果產公司的手內，即鐵路和大西洋岸海港也屬於牠。不過最大的主顧爲英國，美國只在輸入上占首席。

尼加拉瓜對美國的關係與科斯的黎加有異。後者地形雖亦狹長，略如巴拿馬，但以高山貫過全境之故，在交通地理上沒有誘人注意之力。尼加拉瓜則不然，其低平的南部爲便於交通的湖——馬那告 (Managua) 湖和尼加拉瓜湖——所穿插，只西岸略有山脈而又有聖周安 (St. Juan) 河通大西洋，在地峽處正好開鑿運河，故尼加拉瓜久已成爲運河計畫的對象，北部爲地形不一的高地，其東岸莫斯給多區 (Mosquito) 曾爲英國保護地，至一九〇五年才隸於尼加拉瓜。該國面積十一萬八千方公里，人口七十五萬。西南低地爲人口集中之區，北部高地森林菁密而居民稀少。在對外貿易上的最主要產物爲咖啡，次則爲芭蕉和硬木。尼加拉瓜在經濟上對美國的倚賴甚於科斯達黎加，輸出入貿易均由美國獨占，在財政和企業上爲美國銀行家的附庸。但是牠的命運的決定者還是牠的軍事地理上的位置。英國在前世紀四十年代時已有於尼加拉瓜開鑿運河之意，雖格於門羅主義，亦悍然不顧，曾助莫斯給多區的紅人脫離該國獨立，并認聖周安河口之城應隸屬莫斯給多，不惜用兵助其實現（一八四八年），時美國已取得該地運河建築權，一時間英美衝突幾有化爲戰爭之勢。其後雖訂妥協之約（一八五〇年），共認將來的運河

爲中立的性質。但是一八八〇年開始的運河建築不久停止。迨至代替巴拿馬的第二條運河的重要日漸顯露時，美國重新實施其尼加拉瓜計畫，美國對於尼加拉瓜的壓迫侵略，中美國家除巴拿馬外無可與爲比。自一九〇九年，以至今日美國不斷的煽動該國內亂，以武裝干涉內政，除取得財政的監督權外，終於確立其運河建築的權利，尼加拉瓜并租借運河路線的東端的小島與美國九十九年，期滿得續約。如是，尼加拉瓜已變爲第二個巴拿馬了。

薩爾瓦多爲中美最小之國（三萬四千方公里），但人口都很密（一百四十萬，密度四十二）物產也以咖啡爲主要，此外則爲其他熱帶植物。牠與美國的關係不如中美他國之密切，但在貿易及投資上，美國同樣占支配的地位，即稅收之權也由美國監督。

宏都拉斯幅員較廣（十五萬方公里），但其與尼加拉瓜和危地馬拉間的邊界尙未確定。以地勢多山之故，人口稀少（八十六萬）。物產以芭蕉爲最重要，次則爲其熱帶植物及銀礦。美國在對外貿易上的獨占及其他方面的勢力，決定該國的對外關係。邊界糾紛之較重要者爲與危地馬拉的爭端，至今未決。

●危地馬拉比較上爲中美最強大的國家。牠的領土（一〇九、七二四方公里）可分爲太平洋沿岸，南部山地及北部斜坡地三區。最重要的出海之口爲大西洋岸之宏都拉斯灣。因爲地勢大半高峻之故，北部和東部縱爲原始林所蔽塞，人煙尙屬稠密。牠的人口數也居中美第一位（二百五十萬）。牠的輸出額中大半爲咖啡，芭蕉亦略有輸出。牠之在貿易和產業上爲美國所支配，與巴尼兩國以外的中美國家無

異。

西印度諸國

西印度羣島中之古巴，海地和聖多明各三國（均屬大安提耳羣島），位於中美東北，扼墨西哥灣口，爲加里比海與大西洋之界限，巴拿馬運河之門戶。氣候土壤適宜於熱帶植物之繁殖，甘蔗咖啡之產尤盛。因爲這種關係，美國在這裏的經濟和政治的勢力特別強。茲將三國的情況分述如下。

聖多明各占海地島的東部大半，其五萬方公里的領土爲高山所橫貫。人口一百二十萬中，黑人占四分一，黑白混合種占一半，其餘則爲白人。物產以蔗糖爲最大宗（其輸出值占總值之大半），次則爲可可，咖啡。牠的脫離西班牙的運動受海地的影響，早於其他拉丁美洲諸國（一七九一），但後復爲西班牙所短期占領。一八二二年海地攻佔其地，與海地合成一邦，至於一八四三年然後分立。自美帝國主義勃興以來，聖多明各共和國的完全獨立已成過去，美國總統格蘭氏曾公然主張吞併該國：『如計及該島的地理的位置，聖多明各之獲得是可求的。牠控制着到加里比海之門戶和中美地峽的貿易通津。牠確有極肥沃的土地，優良的海港，宜人的氣候，有價值的森林，農礦的產物，爲西印度羣島之冠。如我們領有其地，大宗的沿海貿易當會勃興……如與別國戰爭，則我們處於得控制西印度一切島嶼的地位，因而可阻止敵人在帖近地方集合。』聖多明各及其他兩國的運命的歸趨，已由這幾句話注定了。美國對於聖多明各的財政的透入始於一八九三年，一九一一年起更見內政的干涉，一九一六年且有美兵的登岸，軍事

的支配延續至一九二四年，然後訂立限制該國主權之條約，使該國事實上成爲美國的保護國。在貿易上輸入美貨最多，但英國從聖多明各輸出者爲額兩倍於美國。

海地爲拉丁美洲國家中最小的一國，而人口却最密（全數二百四十萬，每方公里八十三人）。牠的物產也以咖啡爲大宗。牠的居民的人種構成與古巴和聖多明各相近，而與拉丁美洲他國不同，黑人占人口百分之九十，餘爲黑白混合種，自一八〇〇年以來便是如此。西班牙人讓該地與法國。一七九一年的法國革命潮流且捲至這熱帶的島內，引起黑奴的暴動，雖經遏止，卒於一八〇四年脫離法國統治而獨立。不過即在戰前牠的獨立却時時爲美國及其他帝國主義者（尤其是法國）所危害，一八四七年，美國已謀在海地沿海建築軍港，一八九一年美國曾與海地交涉該事，未得成功，後十數年而美國便另用別的方法實現其企圖。係施諸聖多明各那樣，美國先爲財政的透入，隨即藉口防止別國（德法）占據該地，作軍事的占領（由一九一五年至一九二九年）。結果逼須與美國訂立條約，許美國干涉其立法行政之權，太子港和海地角成爲美國海軍的根據地。在輸出貿易上法國占第一位，但輸入以美貨爲最多。

古巴是安提耳羣島中最大的一島，幅員一十一萬四千方公里。牠的天然的環境使牠成爲最富的熱帶海島，世界的「糖碗」。人口三百六十萬中，白人雖占多數，但帶有很強的黑人血統。古巴雖大而富，但其命運却無異其隣近兩小國。古巴既逼近美國，而經濟和軍事地理上又極重要，美國之覬覦古巴，由來已久。自美國的版圖伸張至墨西哥灣海岸，古巴的命運便已決定。古巴若在弱國如西班牙者之手，美

國猶可容忍，及至一八二五年西班牙出賣古巴與法國，及法艦隊在古巴出現的消息傳來（一八二五），美國便根據門羅主義要求法國撤退兵艦，此後美國嚴行注意古巴的對外關係。一八四三年英國攫奪古巴的企圖也同樣的格於美國而不能實現。一八四八年美國購買古巴的提議又遭西班牙拒絕。十九世紀後半古巴土人的反抗西班牙的暴動，均由美國有計劃的贊助，甚或有美國義勇軍參加其間，一八九五年的暴動終於引起美西的戰爭。美兵軍事占領古巴不久之後，讓其獨立。但是根據古巴的憲法和其與美國訂立的特別條約，古巴非得美國之同意，不能與別國聯盟或更改其國內的根本大政。古巴事實上已不是獨立國了。而且美國在後來還不斷的加以武裝的干涉，以保護其日愈膨漲的投下的資本。由一八九八年至於最近，美國投資增加數十倍，蔗園糖廠占美資的大半，其餘則投於鐵路築港等事業上頭。對美國的輸出亦增加十數倍，占其總輸出額的四分之三。如是古巴名義上雖為主權受限制的國家，而實際在經濟和政治上却為紐約和華盛頓所主持。

第五節 墨西哥

土地與居民

以幅員論，墨西哥（一百九十六萬方公里）為拉丁美洲第三大國。地為多火山的高原，東西南岸及與西岸平着的下加里福尼亞半島均為山脈所綿亘。墨西哥也為熱帶的國度，而北去則漸入於亞熱帶。近岸的平原酷熱多雨，不宜人居，為原始林，咖啡，甘蔗繁殖之區，高地

溫涼，可植溫帶的穀物和果木。因為有大部分地方已離熱帶之故，在美洲未發見以前，墨西哥久已有高度的文化（亞的克帝國 Aztecan Empire）。當時的人口很多，自為西班牙征服以後始銳減。但現仍有一千六百四十萬的居民，次於巴西。墨西哥也像祕魯那樣，是西班牙的美洲殖民地的本部，故在居民的人種構成上，白人的影響很強，然多與土人混血。據官方的統計，白人占全人口百分之九〇。八，紅人占百分之二九。一六，混合種占百分之五九。三三。在西班牙殖民地時代，擁有大土地的白人征服者，與土地被剝奪的紅人對立着，到現在還是如此，但下層多了一些工資勞動者及中間插進了小農和小市民，社會問題益為複雜。

政治與對 外關係

墨西哥的政體會幾度變更。像巴西那樣，脫離西班牙羈絆之初（一八二一—二二）也為君主國家，然曇花一現即改為聯邦共和國，由二十八自治省，兩地方，一直轄區構成。一八三七——四六年會取消聯邦制。一八六四——六七年經一度之復辟。今日仍為聯邦共和國。

墨西哥既逼近富強甚驟的北美，牠的外交很早已受美國的影響。往日墨西哥的北部——即今日美國的得撒斯，新墨西哥，阿里桑那和加里福尼亞諸州——地廣人稀，與墨西哥本部的聯絡不大密切，而美人力日增，終於一八四八年為美國所割去。東南部的於加丹（Yucatan）半島亦與本部欠聯絡，十九世紀中葉曾兩度獨立，至二十世紀初然後與本部復合。前世紀後半期的連年內亂，使法英西諸國得有藉口干涉墨西哥的內政。拿破崙第三更乘美國南北戰爭的機會，助馬克西米連（Maximilian）大公在墨建帝制

，卒以美國戰後的嚴重反對而失敗，此後墨西哥只成爲英美兩國資本爭霸的戰場。

以富原論，墨西哥是拉丁美洲數一數二的國家。農產有玉蜀黍，豆類，可可，蔗糖，棉花，西沙爾麻等物。礦產甚爲富饒，銀產佔世界第一位，金產佔第五位，鉛汞亦頗多，而煤油在尤經濟上佔重要地位。墨西哥曾產過一萬萬餘桶的煤油，一九二〇年的產額多過美國以外世界各國產額的合計。至最近牠的地位才退居委內瑞拉之下。因此，英美在墨西哥之競爭，及墨西哥內亂之頻仍，是無足怪的。

在地亞士(Díaz)總統統治的三十年，外國資本開始大宗的投入，煤油投資的競爭也漸發生。因地亞士欲親英以制美之故，他便爲美國所贊助的馬對洛(Madero)氏所傾覆(一九一一年)。其後馬對洛與衛塔(Huerta)兩派之爭也就是美英之爭。衛塔勝利以後，美國復助卡藍薩(Carranza)，對墨西哥施行財政的封鎖以至武裝的干涉(一九一四)。因爲一九一七年墨政府在憲法上有限制外人開採煤油田的規定，美國復煽動墨西哥的內亂，墨西哥終於一九二七年屈服於美國政府之下。現在墨西哥的美資已超出英資之上。墨西哥的國家財產有三分之一在美國的手內，煤油田的百分之七十三(價值二十億美金)，礦業百分之八十(價值百三十億美金)也屬於美國所有。此外美人復擁有五千四百餘萬英畝的土地(一)。以對外貿易論，美國所占的成分遠超出其他國家之上。後墨西哥縱不像巴拿馬，尼加拉瓜及西印度三國那樣之成爲美國的事實上的保護國，然其地位比諸南美諸國又差一籌了。

(一) 據 Sozialistische Monatshefte, Juni, 1927, 四七九頁。

第二十六章 澳洲與紐西蘭

由殖民地到
自治領地

英人之插足澳洲，始於一七七一年，至一七八八年，以北美獨立，改以澳洲爲罪犯流謫之所，當時殖居之地只限於新南威爾士之雪梨一帶。越五年而後始有自由的移民之入居。以後逐漸開發，至一八二九年，英國宣告全洲屬其所有。一八五一年金礦之發現使移殖驟盛，農牧等業日漸發達。新南威爾士，維多利亞，塔斯馬尼亞，昆斯蘭（Queensland），南澳大利亞及西澳大利亞亦殖民地先後取得自治之權。至一九〇一年該六地聯合組織澳大利亞聯邦，北部地方歸其統轄，成爲英帝國的六大自治領地之一。戰後，德屬紐幾尼亞歸澳代管。紐西蘭之爲英人占領略比澳洲爲早（一七七九），初亦爲罪犯殖民地，土人屢起反抗，至一八四〇年全島始歸英掌握。曾一度隸於新南威爾士，其後分立；紐西蘭參加波爾戰爭之後，便得到自治領地的地位。戰後德屬薩摩亞羣島歸其代管。

地理上
的特性

澳洲面積七、七〇三、三五〇方公里，爲大陸中面積之最小者。以地理條件論，在許多方面與北美合衆國頗相彷彿，牠的地形如倒翻過來之美國；在氣候上大部分同位於溫帶；自然富源的賦與，澳洲雖遜於美國，然亦相類，雖有大部分的礫确之地（澳爲百分之四五，美爲百分之三五），但也同爲世界的穀倉和畜產的供給地；在煤鐵的貯藏上，澳洲至少可以自給，而金產却不讓美國。彼此同屬地廣人稀之地，爲移民的收納的尾閭。但是澳洲在地勢上爲一高原性的大陸，平原

以東南部較爲廣大，在這方面不如美國之優。澳洲的水道網雖亦頗豐富（莫萊 *Murray* 河），然冬季有乾涸之患。不過，澳洲地理上最不能與美國相比之處，就是牠的位置。美國位置之佳，前已言及。澳洲則僻處東半球的東南隅，與舊大陸隔離極遠，非世界的航線所經之地。雖與人口稠密的東印度近接，然爲森林菁密的紐幾尼亞島所隔，本洲北部與南部亦阻於中央的沙漠地而不能相通。本洲原始居民之稀少，文化之落後，英人侵入以後至於二十世紀以前，仍不爲世人所注意，在世界的政治經濟上沒有何等的地位，有很大部分與其地理上的位置有關。然自太平洋時代蒞臨以後，澳洲的位置已不如前的冷落，大戰期間本洲的農業和工業上的驟然的發展，使牠在英帝國和在世界上的比重增加。一方面澳洲聯邦有漸離英帝國而獨立的趨勢，他方面，美國和日本都以牠爲其在太平洋方面擴充的目的。故澳洲今亦爲太平洋問題中一個重要因素。紐西蘭由兩島合成，面積二六八、二六四方公里。北島的北部爲平原，南部爲山地，南島則中央爲高山帶，四周爲平原。氣候溫和，土壤肥沃，適於耕植和畜牧。

人口與 其問題

澳洲，紐西蘭兩自治領地的人口共有八百萬，不及倫敦一城之多。那裏的黑人，自英人侵入以後便急劇地減少（參看第四章），至到現在只餘十五萬至二百萬，且被驅逐居於荒瘠之地，飢病交迫，生活困難，有行將全體消滅之勢。居民中有百分之九十六爲英人的苗裔，但因地理條件與母國之相異及隨着本境的資本主義的發展，已自蔚成一特殊的澳洲民族。澳洲的內地既大半爲砂礫荒瘠之地，只能從事粗放的畜牧，北部地屬熱帶，氣候蒸熱，不宜人居；只東部及西南端有膏

腴的土地。人口的分配由是不同。內地人煙稀疏，人口的百分之九十五居於由亞得來得 (Adelaide) 至布里斯本 (Brisbane) 一帶。但是即東南人口最密之區也不過是每方公里三人，其他地方更不必說。人口的百分之五十集中於大城市，從事工商業者比農業為多。雪梨，美利賓 (Melbourne) (即新金山)，布里斯本，亞得來得，伯斯 (Perth) 等各邦都會及工業城市紐喀斯 (Newcastle) 為人口集中之所。人口與經濟之過於集中大城市，為澳洲一特色。紐西蘭的人口百五十萬中，亦有大部分集中於威靈吞，奧克蘭 (Auckland) 及教堂市 (Christchurch) 諸城。澳洲於金礦發現時首見人口的急劇的增加，至一八五八年便超過一百萬，一八八七年超過二百萬，一八八九年超過三百萬。人口之增加，誠然由於移民之入境。但是，「白色人的澳洲」之提倡及近年移民限制的政策，使澳洲到今仍為人口過低的地方 (平均每方公里不足一人)。現在每年移入的人口不過一二萬人。僑居澳洲的外人，以英德人為最多，有色人種不過三數萬 (中國人不足二萬)。有色人種的勞動力既低廉，澳洲白人懼其競爭，又恐膺至的有色人種 (尤其是日人) 漸在政治上支配其地，故有白色人的澳洲之口號。但是熱帶地方非白人的勞動力所能開發，澳洲資本主義的充分發展便有勞動力缺乏之慮。這是澳洲的發展的一大矛盾。

經濟近况

澳洲雖有大部分為砂礫不毛之地，但以外的土地却很肥沃，可以不施肥料，設置水利，一年有兩造的穀物的收穫。歐洲的穀類，澳洲均能栽植，小麥最為大宗，大戰的刺戟，使農產增加。例如以小麥論，一九〇九至一三年平均年產二四、六二九千公石 (每公石一百公斤)

，至一九三〇年增至五千五百萬公石，占世界的第六位。其輸出在世界市場上及本國的國民經濟上均占重要（輸出占世界第四位，一九二八——二九年小麥和麵粉的輸出值占本國全體輸出的百分之一九・二。小麥以外，甘蔗和果物也屬重要的農產品。澳洲與紐西蘭為世界羊毛最大的供給者，前已述及。兩地養羊不下一萬三千餘萬頭，羊毛的輸出值占澳洲總輸出值的百分之四四・六（一九二八——二九年），占紐西蘭輸出值百分之二八・四。除羊毛外，皮革，乳酪產品及製肉均為輸出大宗。紐西蘭的肥沃的土地不多，畜牧遠比農耕為重要，畜產品占輸出的總值的百分之九十左右。澳洲的金礦曾為吸引移民的磁石，自一八五一年至一九二〇年，澳洲的金產價值一百三十億馬克。不過近年澳洲的金產已相對上減其重要（誠然一九二九——三〇年的輸出值仍占總輸出的百分之二十以上）。在國內的經濟上，煤鐵的重要增加。東部沿岸有豐富的煤礦，近年產額已達千萬噸以上，東岸的紐喀斯成為重工業的中心，有澳洲的魯爾之稱。高度的保護關稅為澳洲聯邦的重要政策之一，藉此澳洲便有一些農產加工的工業，紡織業，煉礦業，和在發軔中的鋼鐵工業。大戰以來因產業的發展，吸收大量的外資，而近年以世界經濟恐慌，羊毛和小麥的價格銳落，使澳陷於財政及經濟的危機之中，農民和工人的生活均受威脅。澳洲的鐵路長四萬二千餘公里，紐西蘭所有長五千四百公里。也像人口那樣，澳洲的鐵路線集中於幾個城市，以新南威爾斯和維多利亞為最密，東西橫斷線（自雪梨至伯斯）已築成，南北橫斷線（自亞得來得至達爾文）尚未完全相接。海外航運東以雪梨和美利賓為中心，與亞美二洲往來最密，西以伯斯為中心與非洲及南亞

有航路往來。出入口的商船貨載共約一千一百萬噸，英船占其大半。紐西蘭的航運的密度約當澳洲的十分之四。

內政與外交問題

澳洲的工業雖還沒有高度的發展，但從事工，礦，商和交通業的人口的比例甚高（百分之六三，農林業人口只得百分之二二），且集中於數大城市，故澳聯的勞工黨在政府很占優勢，厲行「白人的澳洲」及保護關稅的政策之外，注重高度的工資及其他社會改良的政策，因有「社會主義」的國家之稱，其實去社會主義尙遠。此外尙有農民黨及商人和公務員組成的民族主義黨，但勢力不及勞工黨。澳洲聯邦的各分子在語言，文化，法律，貨幣制度等都相同，對於母國的態度雖彼此略有參差，然大致無異，且同樣的反抗外國的勢力的侵入。不過各邦之團結仍有不少的困難。各邦的開闢並不同時，彼此曾有一個相當的時期獨立發展，彼此間之關係沒有其與母國關係之密切。且地域廣大，彼此距離很遠，且中間有許多天然的阻隔。各邦雖各有鐵路，但鐵路的敷設在以前也是各不相謀，軌道廣狹既相參差，而又不均勻的發展，西部阻於半沙漠性的荒原，而與其餘各部相隔離，特殊的落後，至大戰期間因小麥生產之發展，然後繁榮起來。但在一九一七年以前，西南隅在陸路上尙不能與東部相通。北部地方的開發初歸新南威爾斯經營，後歸南澳大利亞，終以耗費太大而歸聯邦政府管理。各邦的經濟上的矛盾亦所不免：例如維多利亞（美利賓）主張保護關稅，而新南威爾斯（雪梨）贊成自由貿易，聯邦卒納前者之議；美利賓與雪梨又爭為聯邦政府的所在地，後卒於兩地之間的坎培拉（Canberra）。

Ita) 設立新的首都。又例如紐西蘭以地處熱帶，曾雇用一些的海洋洲人和馬來人，格於「白色人的澳洲」的政策，終須遣送回國。不過，各邦經濟利害關係一致之處比其相異之處多。羊毛和穀物的輸出之增加，有賴於各邦之團結，各邦的工業均有賴於關稅的保護，乳酪產品，肉類，果物，皮革的輸出的獎進，亦各邦所同關心之事。故各邦在經濟上有團結合作之必要。其次，澳洲之向外擴充，如對於幾內亞之兼併，附近羣島之支配，久已為澳洲各邦共同的覬的，而母國在這方面不能充分主張澳洲的利益，有待於各邦之團結。他如太平洋的政治的參加，對日本的防禦，均非有團結一致的政治單位不為功。故聯邦的締結雖稍經挫折，醞釀三年，卒底於成。隨着資本主義的發展及本洲地位的增進，民族主義且已形成。

英帝國的自治領地之漸有不受母國支配和干涉的趨勢，在澳洲和紐西蘭兩地也可表現出來。不過，紐西蘭的經濟在一般上較澳為弱，而且較畸形的發展，故其「帝國」的觀念較強。紐西蘭的貿易為英帝國所獨占，商運的船隻幾全屬帝國的旗幟。牠的出口貨有百分之八七·五輸往帝國各地，但在輸入上不能缺少美國的來源，故貨物之從帝國各地輸入者占全體的百分之六七·二，來自美國者百分之一八（一九二八——二九年）。澳洲對外貿易的情況便與紐西蘭不同，羊毛和金的消場不限於帝國各地。澳洲的出口貨只有百分之五三輸出英帝國各地（一九二八——二九年）比戰前無大增減；但入口貨的來源的百分比却大有出入，由一九一三年至一九二八——二九年，英帝國在澳洲輸入貿易的成分上由百分之六一·

五減至百分之五六。英帝國各地的經濟關係之日漸鬆懈已成爲不可掩的事實，倫敦距離澳洲既遠，實有鞭長不及之勢。不過英國與澳紐兩自治領地，仍保持相當密切的關係。這兩地除爲英國的原料的供給地及製造品的市場以外，尚有軍事地理上的重要。英國欲保持其在太平洋上的位置及印度洋東岸的安全計，實有賴於這兩地的掌握。澳洲也感到英國這種需要，而每持此以挾制英國。英國不得不予以澳洲的羊毛及其他農產品以優先待遇，不得不接濟牠的新興工業以資本。在他方面，這兩自治領地也有仰仗英國之處。牠們國勢仍弱，對於美日的軍事的防禦，不能不賴英國之助。卽黃種人及馬來種人之「和平的透入」，雖有「白人的澳洲」一政策之抵制，但其實施，也有藉於強國爲之護法。因此，澳洲及紐西蘭暫時仍不能與母國完全脫離。

英國以外，對於這兩自治領地最注意者爲日美兩國，彼此之間已發生劇烈的競爭。日本航行海洋洲的商船，以勞動力廉賤之故，已把其敵人的勢力驅逐，日本在這兩地的輸入貿易所占的成分已日漸增加，且駕德法而上之。美國商品在澳紐的勢力遠勝日本（在澳洲占其輸入的百分之二五），但澳洲貨物只有百分之四輸往美國，澳美兩地的農產品大致相類，爲一原因。美國的汽車和煤油產品爲澳洲入口貨的大宗。此外，澳洲在大戰期間和戰後所需的資本，因倫敦不能充分挹注之故，而轉向紐約募集，美國在澳的投資已達十億美元。美日的屬地既逼近澳洲，而和平的透入更使英國危懼，而歷次的帝國會議不得不籌在經濟上防禦之策了。

第二十七章 蘇維埃俄羅斯聯邦共和國

地理的條件

蘇聯佔有歐亞二洲的大部，是一個大陸的國家，幅員比中國美國大數倍，而也像牠們那樣團結而不渙散，成爲一地理上的單位。牠的中心地離邊境至遠，故屢經外敵的入侵而猶能轉敗爲勝（十九世紀時的拿破侖遠征及革命後協約國軍隊和白俄的內犯都半途失敗）。可是，牠不能不與外頭的世界相通，故俄國在近世期不斷的力謀出海之路。一方面北進既分得波羅的海的一部分，俄國遂成歐化；一方面東進直至太平洋，以窺遠東；更一方面南下，企圖握由黑海出地中海的鎖鑰，而遂捲入歐戰的漩渦。

俄國既爲歐亞兩洲的大部分構成，以往歷史帶東方的色彩頗濃，至資本主義輸入以後始行歐化。但是，牠的這種地理上的位置，使牠在歐亞兩洲的國際關係中有很大的作用。在帝俄時代，牠在西方與奧匈德法爭東歐和巴爾幹的支配權，在東方與英國爭中亞的霸權，與英日爭遠東的霸權，甚至威脅印度。革命以後，其西鄰東歐諸國社會革命之爆發及東鄰中國，波斯，印度等國之赤化，又成爲帝國主義者所焦慮的問題。故俄國左右世界的影響，因其地理位置而更顯現。

蘇聯地勢爲一大平原，山嶺高度不足與歐洲者相比，即分隔西伯利亞與歐俄的山脈亦不很高。但是牠的幅員既這樣遼闊，國內交通不能藉賴洋海（海岸大部分位於北冰洋，波羅的海海岸線只長一八三

公里），雖有深廣緩流而長的水道（全長爲一七三、〇〇〇公里），而冰期很長（1），多流入冰洋或內地海，夏天常患乾涸。故俄國的國防，內地的聯絡和統一，以及經濟的發展，不能不靠鐵路的系統。待到鐵路時代的來臨，然後俄國的自然、封建的經濟才漸漸打破，趨於資本主義經濟的建立，然後國內的富源才漸漸開發和利用。即現時的社會主義建設及對資本主義國家的防禦，也非密織鐵路的網不可。

蘇聯位於寒溫二帶，氣候大體上爲大陸性。北部已入北極圈，只生苔蘚灌木之類，漁獵爲唯一可能的生業。黑海附近的地方竟入於亞熱帶（2）。歐俄東南部雨雪少，遠東則濕度頗高。土壤大抵可分爲二大類，東南爲黑土帶，西北爲非黑土帶（3）。黑土帶之肥沃，已爲世人所共稱。此外西伯利亞的草原帶亦適於耕種。

蘇聯既幅員廣漠，氣候紛異，其在資源上比較上能夠自足，自不足怪。牠的能力，資源的貯量殆可占世界第一。以煤的蘊貯論，據俄人一九二四年的估計，占世界總貯量百分之六·六二，居世界的第四位（此估計與第五章所舉的估計有異）。據最近的估計，且達六千萬萬噸。尤可注意者蘇聯的煤貯多爲石炭，適於工業之用。煤油的蘊貯尤爲豐富，以最近的油田的發見爲根據的俄人方面的估計，竟謂蘇聯油貯甲於世界（占世界總量百分之三五·三），這自然更使英美煤油大王的饑涎欲滴。蘇聯的水力潛在量亦不後人（參看第五章註1），資本主義國家中只有美國超過牠。這種自然的賦與很有助於社會主義的發展，我們只有 *Dnieprostoj* 水電工程的成功便可知。蘇聯有西伯利亞無盡的大森林，木材貯

藏之遠出別國之上，實無可疑（約占世界總額百分之三二）。以礦產論，鐵的存貯，照舊的估計，占世界總量百分之二；最近的發現且證明此估計之過低。端內資的鐵礦久已為西歐列強所垂涎。銅及貴金屬亦不患缺乏。新近在烏拉山各地發見的加里（木灰）貯藏，足為化學工業的基礎。蘇聯黑土帶所產的穀類，足以供給北部及工業區的消費而有餘。以棉花論，歐洲諸國均要倚賴美國，印度或埃及，而蘇聯的土耳其斯坦的氣候和土壤，特適宜於棉花的種植，現在那裏的棉田發展很快，蘇聯已可不靠外來的棉花。蘇聯所缺乏者為熱帶的植物，但熱帶植物中最重要之橡皮，蘇聯現已極力作移植的試驗，有相當的結果（4）。由此看來，工業化所必須的天然資源，蘇聯大都不患缺乏，甚或有餘。故蘇聯一國之能否為社會主義的建設，於此亦可得一肯定的答案。

戰後面積人口的變更

由莫斯科大公國逐漸膨脹起來的舊俄帝國面積二二、二二三、〇〇〇方公里。歐戰後，芬蘭，立陶宛，愛斯芬尼亞等波羅的海小國及波蘭脫離俄國而獨立，比薩拉比亞（Bessarabia）為羅馬尼亞所強佔，只餘土地二一、三五三、一〇〇方公里。面積仍占世界六分之一，僅次於大英帝國，幾等於歐洲其他各國，全美國及加拿大之和（二二、四〇〇、〇〇〇方公里）。在全面積中，亞俄約占五分之四（一六、七七〇、七五〇），歐俄約占五分之一。蘇聯現有人口一萬六千萬，約當全球人口的十二分之一，等於英法德及捷克的人口之總和。居於歐俄者在四分之三以上。人口密度為每方公里七·四人，亞俄地廣人稀，每方公里不過一·二人，歐俄稍密，每方公里二四·五人；烏克蘭為

肥沃之區及工業地帶，人口最密（每方公里六四・二人）。蘇聯近年人口增加之速，甲於世界，已見前述（參看第四章），每年增加率為百分之二・三（帝俄時代為百分之一・六），增加實數約為三百五十萬，三倍於西歐各國的增加率（5）。由一九二〇年至一九三〇年，蘇聯的城市與農村的人口之百分比，由一五・七對八四・三，進至一九・一對八〇・九。在五年計畫期間內，城市人口增加一千八百萬，其數殆等於羅馬尼亞全國的居民。在帝俄時代，俄國似患「人口之過剩」，俄人每年移殖國外者為數甚多。現在俄國不特無剩餘的人口移殖國外，且容納許多來自舊資本主義國家的熟練工業人口。這是一個很值得注意的人口現象。

政治區域與
民族問題

「民族自決」為俄國革命所標的綱領，革命後俄國領土的變遷及政治區域的分割，均以這綱領為根據。蘇聯之所以認可波羅的海諸小國及波蘭的獨立，而斷斷與羅馬尼亞爭比薩拉比亞者，實因那裏的居民大半不是羅馬尼亞人。構成蘇聯的不同的民族，達二百之數，茲將較大的民族人數的在蘇聯全居民的百分比列表如下：

民族名稱	百分比	民族名稱	百分比
大俄羅斯人 (Russians)	五〇・六	日爾曼人	〇・八
烏克蘭人 (Ukrainians)	一一〇・三	粗瓦士人 (Chevachs)	〇・七

白俄羅斯人 (White Russians)	三〇・一	達色克人 (Tadzhiks)	〇・六
烏斯白克人 Uzbeks	二・五	波蘭人	〇・五
韃靼人	一・九	啓爾茲斯人 (Kirghisians)	〇・五
猶太人	一・七	土克門人 Turcomens	〇・四
喬治亞人 (Georgians)	一・二	加爾穆克(Kalmuks) 巴里亞特(Bariats) 雅割特(Yakuts)	〇・四
土耳其人	一・一	阿斯提亞克人 Ossetians	〇・三
阿美尼亞人 Armenians	一・〇	其他	一三・四
摩得溫人 (Mordvians)	〇・九		

這許多不同的民族包含有許多不同的人種(6)，說一百四十餘種的語言(7)。在帝俄時代，政府對大俄羅斯人以外的民族不特採取強逼同化的政策，而且在經濟上視同殖民地，恣行榨取，在文化上加壓迫。蘇聯政府予這些民族以自由加入和退出蘇聯，以及自由平等地發展其經濟和文化的權利。革命後，烏

克蘭，白俄羅斯和外高加索曾一時獨立，不久成爲社會主義共和國仍加入蘇聯。舊俄在中亞的附庸的基發 (Khiva) 和布哈拉 (Bokhara)，革命後也建立社會主義共和國，後且成爲土耳其克門及達色克共和國之一部。高加索區有十數不同的民族，說七十種的語言，民族關係最爲複雜。沙皇政府採離間的政策，使彼此相仇視，俾分而治之。經過社會革命之後，那裏成立一聯邦，各民族之間絕無勃谿發生。總而言之，蘇聯的政治區域，根據各民族自決及自由平等地發展其經濟文化的原則而劃分。蘇聯現由七個蘇維埃社會主義共和國構成，在這些共和國內更有自治邦及自治區，俾較弱小的民族亦得自由施政。各民族本來的語言，文字及風俗絕不阻礙其發展。現在雖仍有煽動烏克蘭等地獨立的陰，謀但蘇聯各邦團結如故。茲將蘇聯的政治區域及各該面積列表於後：

	自治邦數	自治區數	面積(方公里)
俄羅斯蘇維埃社會主義聯邦共和國	一一	一三	一九、七八七、五七七
烏克蘭蘇維埃社會主義聯邦共和國	一	—	四五一、七六七
白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國	—	—	一二六、七九二
外高加索蘇維埃社會主義聯邦共和國	二	二	一八五、七七六
烏斯白克蘇維埃社會主義共和國	—	—	一六四、八七三
土爾克門蘇維埃社會主義共和國	—	—	四九一、二一六

經濟的區域

蘇聯既是建築在氣候紛異和人種複雜的廣漠的土地上，各地的生產的自然條件——因而產業的性質——的相異，經濟發展階段的參差自屬當然的事。烏克蘭為俄國工商業發展最先的區域，與那裏土地之肥沃和對外交通的便利實有關係。蘇聯最重要的端內資鐵礦即在其地，向為煤鐵，製糖及製革工業的中心，在革命前為西歐資本所支配。革命初年，帝國主義者因極力煽動烏克蘭之脫離蘇聯而獨立。此外蘇聯的工業區域尚有列寧格勒工業區及莫斯科工業區（中央工業區。前者為鋼鐵及金屬工業的中心，後者為輕工業的中心）。烏拉山一帶饒於礦產（有煤油，煤，鐵，銅及金），最近亦蔚成重工業要區。南高加索為煤油的最大產地。土耳其斯坦患穀類之不足而為蘇聯棉花的唯一供給地。西伯利亞南部，由阿爾泰山以至遠東，頗富礦產，尤饒於金。北部則大半為森林區。林漁與畜牧為西伯利亞主要產業，但中南部亦為農業要區。白海及茂滿海沿岸則以漁業著名。革命以後，蘇聯根據各地的這種自然的經濟條件之差異，復參酌種族的區別，有於政治的區域之外，復劃分為經濟的區域的計劃。現分為二十一個單位（8），俾各地的產業能適合其自然環境，得最大的發展。各單位有剩餘產物則與他單位有計劃的交換。這計劃雖未完全實現，也屬一個值得注意的企圖。

五年計畫

經過大戰，革命和內亂，以至農工業完全破壞的蘇聯的經濟，自改行新經濟政策以

下的蘇聯

來，已漸見恢復，至五年計劃實行以後，更見飛躍的進展。怎樣使農業社會化，怎樣使農業和工業得到和諧，怎樣工業裏頭的社會主義成分占支配者的地位，和增加工業——尤其是重工業和機械工業——的生產力和生產——這些是五年計畫的最重要的目標。五年計劃在實施的第四年（即今年度）大體上經已完成。以農業論，革命後分得小土地的二千六百萬的落後的農戶，今已大多數在進步的技術基礎之上為集體的經營了。最近，播種地之社會化者（即是採蘇維埃農場，集體農場及合作經營的形式者）已占百分之八二，機械化者已占百分之五三（一九三二至上半年統計）。蘇聯今已成爲農業經營規模最大的國家，一個蘇維埃農場的面積之大者竟大於歐洲的一國。工業各部門的生產多超出原計劃之上，煤油的生產尤見進展，鋼鐵的產額且超過英，法，德諸國。依照經濟地理的情形而計劃建築的數十處大電汽廠，已大多數完成或在建築中。有計畫的技術進步及工業發展的結果，使蘇聯的經濟的結構已煥然一變：第一，蘇聯已由農業國進爲工業國（9）；第二，生產手段的生產和重工業在蘇聯的經濟上的重要性已比消費手段的生產及輕工業相對上增加；第三，在工業的生產上——尤其是大工業的生產上——社會主義的成分已占絕對支配的地位，在農業上，社會主義成分的重要性亦見相對的急劇增加（10）。因此，在世界經濟恐慌的洋海中，蘇聯却像孤島一樣，屹然不爲波動，其爲世界資本主義的巨大的威脅，自無足怪。誠然，這不是說，蘇聯的社會主義建設已是一無阻礙達於成功之門，蘇聯的難題正多（11），但牠之努力走上社會主義之路，却是不能否認的事實。

交通問題

鐵路在以前俄國經濟發展和現在社會主義建設的重要，前頭已略為提及。俄國地大物博，只有鐵路的交通便利然後天然的資源才能盡量開發；沒有完備的鐵道網，農業產品市場之擴充，工業原料的利用，都成爲不可能。怎樣把北部和南部的糧食輸於全國，怎樣把北方的木材，端內資和西伯利亞的煤鐵，土耳其斯坦的棉花連到工業的中心，怎樣把高加索的煤油輸於國外，這完全是鐵道建設的問題。其次，在沙俄時代，鐵路敷設爲經路遠東及中亞的根據；現在，爲對資本主義國家的防禦戰，也不能不偏佈鐵道的網。革命以後，俄國鐵路破壞不堪，但在五年計畫開始之年，不特舊有的鐵道已恢復原狀，而且增築到七萬六千公里。但是，這些鐵路之仍不足以供經濟建設的目的，故五年計畫有增築一萬八千公里的企圖。已完成或在建築中的新路線的規畫，注意到落後區域與經濟及文化中心的聯絡。最可注意者有以下諸線：(一)馬格尼多哥爾斯基——古斯奈茲克線 (Magnitogorsk-Kuznec'sk)，使前者的鐵產和後者的煤產結合起來；(二)土耳其斯坦——西伯利亞線，聯絡西伯利亞南部和蘇聯的棉花中心產地，使前者的穀物可以迅捷地輸入後者，和使後者的棉產完全發達起來，該線已於一九三〇年完成。(三)西烏拉線，由白爾摩 (Perm) 經烏發 (Ufa) 至鄂倫堡 (Orenburg)，聯絡烏拉的農業及工業區，使烏拉的木材，人工肥料，金屬及穀類的生產可以轉輸到窩爾瓦流域和中亞。(四)中央工業區與伯紹拉 (Pechora) 森林區聯絡線。(五)沙拉多夫至密爾洛窩 (Saratow-Milerowo) 線，聯絡南烏拉與窩爾瓦流域及阿速夫海口岸，對於穀類輸出有重大的意義。(六)黑海線，縮短高加索共和國與工業中心聯絡

的路程。至一九三一年，蘇聯的鐵路網已增至九五、九五九公里，但牠的發展的速度仍趕不上牠的工業的發展，却是不容爲諱的事實。

俄國雖有很長的水道，但河運交通在革命以前很不發展。蘇聯於此已進行改良的計劃。最可注意者有二。一爲於丹尼普河的石灘間建築水閘，使該河的上下流得以通行無阻。這計劃已開始實施，牠的完成，將使白俄羅斯及烏克蘭得有便利的水道，波羅的海有與黑海交通的可能。一爲聯絡窩爾瓦河與頓河的運河的開鑿，亦在實施中。這計畫的目的方面使偉大而流入內海的窩爾瓦河可與黑海相通，他方面使農產豐富的窩爾瓦河流域與工業中心的端內資有廉價而敏捷的運輸之路。宏大的公路網之建築亦在進行中。蘇聯地域廣漠，東西交通即以快車亦須旬餘始能達，故航空之發展亦甚重要。蘇聯航空已有相當的進步，路線之最足注意者，爲莫斯科柏林間，莫斯科德黑蘭（波斯）間，莫斯科海參威間諸線。

蘇聯的政治 與對外關係

十月革命以後，除社會主義的經濟建設之外，教育的發展，宗教勢力的衰微，婦女地位的提高，新的社會心理的形成，均爲可注意的現象。然在政治地理上較饒興味的問題，則爲蘇聯的政治及其對外關係。國家組織之仍然存在是無疑的事實。蘇聯的政制在民族方面基於寬大的民族自決的精神；但在階級方面却採嚴格的無產階級獨裁制度，蘇維埃政權建築於廣大的工農羣衆聯合之上，而以先進的無產階級的政黨執行這種政權。所謂「民主集中」，實是蘇維埃制度的特色。由這種政權所頒行的法律及實現的政治和經濟的設施，均以剷除剝削制度，進而泯滅階級的差別爲目的。

第十四圖 蘇聯東境之被包圍



推行的結果，勞動者的地位已提高，富農及新商人的勢力日趨衰微，即黨內有派別之爭，蘇聯的政權已隨經濟之發展而日臻鞏固。社會主義國家與資本主義國家對立的形勢愈益明顯。

俄國在革命以前一方面為帝國主義的國家，西向東歐和巴爾幹，東向中亞及中國侵略，他方面俄國又為西歐國家的市場，工礦業受後者資本所控制。革命以後，社會制度的變革，使蘇聯對外的關係更形複雜。蘇聯對於沙皇外債的否認及一切外人權利的沒收，對於中歐的社會革命種子的散播，東方的民族運動的煽動，均使英法美日諸國感到威脅，因而有革命初年經濟封鎖，及干涉蘇聯的戰爭。這種種企圖失敗以後，一方面資本主義國家仍需要蘇俄的市場，他方面蘇俄有待於外國資本及技術之助，蘇聯大多數與資本主義國家的經常關係漸次恢復，但中斷的危險仍時時存在。法國在舊俄投資最多，蘇聯的存在，為法國的歐洲霸權的最大的威脅。法國因聯結波羅的海諸小國及波蘭羅馬尼亞諸國，組織包圍蘇

俄的戰線（參看第四十一圖）。但新近德國之法西斯化，使法國轉與蘇聯接近。除了煤油權利及經濟的原因之外，蘇聯在其鄰邦土耳其，波斯，印度及中國的赤化勢力的進展，使英國感到不安，牠之反俄實不減於法國。最近英國對新疆的陰謀，尤使蘇聯的東疆感到威脅而謀對抗。不過，蘇聯與英國的貿易關係頗密切，故雖屢經絕交，而不久仍然復交。美國與蘇聯的經濟關係一天比一天密切，但至今始行承認蘇聯。美國為現代資本主義制度的典型的國家，這實不足怪。德國與蘇聯的經濟關係向來也很密切，且曾藉聯俄以自重，以要挾英法諸國，但反俄的趨勢也日益顯現出來。「東向」發展，更為法西斯政府所標的政策。日俄的實際利害關係最深，除了堪察加的漁業，庫頁的煤油與森林，滿洲的鐵道為日俄的爭執的癥結所在。其實，日本對西伯利亞且有領土野心，革命初年日本之出兵西伯利亞及最近之屯兵北滿均可為證。最近日本有進一步占奪中東路的企圖，蘇聯在勢不能與日本戰，不得不對之讓步。蘇聯在這種包圍的形勢之下，除對外仍繼續進行世界革命及國內社會主義的建設之外，一方面與資本主義國家及近鄰土耳其，波斯，巴爾幹及波羅的海諸國訂立互不侵犯條約，他方面仍不能不謀國防之鞏固。現在的紅軍及其航空化學的戰具的設備已不是革命初年可比了。謂蘇聯為現在國家中的最穩定者，恐非過譽吧。

(1) 例如烏拉河冰期一五五天，勒那河冰期二〇三天。

(2) 在歐俄北部每年平均溫度在攝氏寒度以下，亞俄極北的平均溫度更在零度下十餘度；但南部克

里米地方每年平均溫度在十三度左右。

(3) 黑土帶與非黑土帶分界爲由波蘭之稜堡 (Lemberg) 至基輔 (Kiev) 東北走，經都拉 (Tula)，尼什尼諾甫哥羅得 (Nizni-Novgorod)，喀山 (Kazan)，白爾摩 (Perm) 至烏拉山脚北去之線。

(4) 蘇聯現已培養一種橡樹，其液汁可製樹膠。參看 (Remmel: Die Sowjet Union

(5) 同

(6) 斯拉夫人種占百分之七八·一，土耳其及韃靼人占百分之一一·六，高加索人占百分之三·二，芬蘭人占百分之二·二，閃族占百分之一·九。

(7) 其中說俄文者占八千四百餘萬人。

(8) 這二十一個單位 (Rayon) 爲(1)西北(2)東北(3)西部(4)中央工業區(5)微特路加——瓦特加區(6)烏拉(7)西南(8)南部礦區(9)中央黑土區(10)窩爾瓦河中部流域(11)窩爾瓦河下流(12)高加索(13)西伯利亞西部(14)葉尼塞河流域(15)庫斯尼克——阿爾泰區(16)勒拿——貝加爾區(17)雅庫次克(18)遠東(19)西基爾吉思(20)東基爾吉思(21)土耳其斯坦。

(9) 第一次五年計畫的結果使蘇聯的各部門工業在世界的重要性增加：占世界第一位者有農業機器製造業和泥炭工業，占世界第二位者有一般機器製造業，銑鐵工業和煤油業，占第三位者有電

汽工業，占第四位者有煤工業和化學工業。

(10) 一九二七年七月時從事集體經營的農戶只占全農戶數百分之〇・三，一九三二年七月便增至百分之五七・一，最近更有增加。

(11) 如近年蘇聯各地仍時患糧食之缺乏，牲畜之短少，及富農之怠工和反抗。

國政參考書目

(1) 地理

- Horabin, Outline of Economic Geography, London, 1925
- Hennig, R. Geopolitik, Leipzig, 1931
- Dix, A. Politische Geographie. München, 1921
- Fairgrievie J. Geographie und Weltmacht. Berlin 1925
- Wittfogel, K. A., Geopolitik, Geographischer Materialismus und Marxismus (譯) Unter dem Banner des Marxismus 雜誌, 1929 年)
- Ziegler, W., Einführung in die Politik, Berlin, 1927
- Semple, Influence of Geographical Environment
- (1) 梁繼
- Bowman, J. The New World, 1929
- Moon, Imperialism and World Politics.
- Winkler, W., Statistisches Handbuch der europaischen Nationalitäten, 1931

- Reinhard, R., *Weltwirtschaftliche und politische Erdkunde*, Breslau, 1925
- Sapper, K., *Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrs-geographie*, Leipzig, 1925
- Leith, C. K., *Minerals and World Politics*, 1931
- Donaldson, J., *International Economic Relations* 1928
- Eckel, Coal, Iron and War.
- Fischer, L., *Oil Imperialism*, 1926
- Denny, *We Fight for Oil*
- Hubners, *Geographisch-Statistische Tabellen*. Wien, 1932
- Dresdner Bank, *Economic Forces of the World*, 1930
- 世界政治經濟年鑑 東京政治研究所編(1931年)

(三) 分論

- Kjellen, R., *Die Grossmächte vor und nach dem Kriege*, Leipzig 1930
- Hanshofer, K., *Jenseits der Grossmächte*, Leipzig 1932
- Wittfogel, K. A., *Wirtschafts und Gesellschaft Chinas*, Leipzig 1931
- Haushofer, K., *Japen, unk die Japaner*, Leipzig, 1923.

- Haushofer, Geopolitik des Pazifischen Ozeans,**
Nearing, S., American Empire
Nearing and Freeman, Dollar Diplomacy, 1925
Siegfried, A., Les Etats-Unis d'aujourd'hui, Paris, 1930
Siegfried, La Crise britannique au xx siècle
Taraknath Das, Indien in der W ltpolitik, 1932
Denny, Amerika schlägt England
Smith, D. H., Economics of Empire Trade, 1930.
Dewey; The Dominions and Diplomacy, 1929.
Siegfried, Das heutige Frankreich.
Mc Guire, Italys Internatiotal Economic Position, 1927
Rohde, H., Italien und Frankreich in ihren politischen, militären und wirtschaftlichen Gegensätzen, 1931
Wirtschaftskunde des Deutschen Reiches 1932
Lémanon, E., La Nouvelle Europe Centrale, Paris, 1931

Hofmann, W., *Sudost-Europa*, 1932

Kohn, Hans, *Die nationalistische Bewegung im Orient*

Remmele, H., *Die Sowjetunion*, Bd. 1-2, Berlin, 1932

Clark, F., *Economic Rivalries in China* 1933.

Remer, C. F., *Foreign Investments in China*, 1933.

Woodhead, *China Year-Book*, 1933.

Manchurian, *Year Book* 1932—33.

申報年鑑 一九三三年