

新社會科學叢書

〔第七編〕

7

世界經濟地理

一九二九

叻版

樊仲雲編

上海南強書局印行

世界經濟地理

樊仲雲編

新社會科學叢書第七編



上海南強書局印

1929



984399

目次

世界經濟地理目次

第一章 緒論

一 人類與環境

二 歷史與地理

三 經濟與地理

第二章 經濟發展的歷史

一 江河交通時期

1 最初的人類

2 文明發祥地之四大流域

3 江河與統一

二 內海交通時期

1 地中海文明

2 希臘與羅馬

3 統一的破壞

三 大洋交通時期

1 大洋之征服

2 中心的移轉

3 世界之大解放

四 大陸交通時期

1 鐵道之出現

2 大陸之開拓

3 平衡關係的變動

第三章 今日的世界

一 經濟與政治的矛盾

二 國家的新形態

第四章 五大經濟羣

一 美國經濟羣

1 新興的強者

2 富有的經濟資源

3 經濟的侵略

二 英國經濟羣

1 海上霸權

2 印度洋帝國

3 工業的英國之衰落

三 遠東經濟羣

1 中國

2 日本

3 太平洋問題

四 蘇俄經濟羣

1 俄國歷史之地理的影響

2 鐵道與資源

五 法國中歐及北非經濟羣

1 戰後的法國

2 法國在中歐與北非的活動

3 地中海國家意大利

第五章 結論

一 世界平等與帝國主義

二 民族主義與國際智識

世界經濟地理

第一章 緒論

論

一 人類與環境

人類，動物的人類，他是自然環境的產物，他從自然環境中獲得生活資料，質言之，自然環境實是人類的營養環境，這環境對於人類具着決定的影響，故有人謂地球經緯度之高下與海洋，風力，及土壤肥沃的程度，是決定人類民族的特性的。因此，我們如欲觀察人類生活，若離去此與人以極大影響的環境，當然於事爲不可能，正如我們不能離去其原產地以研究北極熊與沙漠地方的仙人掌一樣。不但如此，人類與環境的關係實是非常微妙，其複雜錯綜的程度到底非生物與環境的關係所能比擬，所以考察其所居住的地域，所耕種的土地，所貿易往來

1



的國土與海洋，實為科學的研究人類生活之所必要。

一般的地理書，其所講述的是自然環境的外表，如土地的肥瘠，海洋的深淺，山川之形勝等，這種純粹地理學的智識，固然也是我們所宜知，但是我們為求自身及種族的生存，即為應付四圍的環境，我們還有更應當知道的，這便是地理的環境對於我們人類的關係。

譬如海洋，出產魚類，可以供人生活，故濱海之國有魚鹽之利，其生活情狀與他處人民不同。又如因為氣候的關係，人類在地球表面只能居於某地域內，此外便只能營極不自由的原始的生活。兩極地方，因為過於酷寒，為人類所不能生活。而赤道左右，因為過熱及多雨的結果，森林過密，亦為人類所不易生活。還有如沙漠之地，既無雨水，又不生植物，人類因生活資料的缺乏，亦不能生活其中。質言之，人類所能生活者惟氣候溫和有海流風位為之調節之地。但自文明進步，人類對於此環境的制限，漸漸具有克服的能力，於是由屈服自然，受環境支

配的境地，進而征服自然，利用環境。這樣，人類在地球表面所能生活之地乃漸擴張以有今日之狀態。

譬如沙漠與海洋，在從前同是人類交通的障害，是制限人類的，惟自技術進步，即人類應付環境的方法進步，在海洋方面，以船舶的發明，反爲人類交通之所利賴，而黃沙萬里之地，則以汽車路之開通，亦不能阻害人類了。又如因飛行術的進步，從前人跡所不能至的窮鄉僻壤，甚至如冰天雪地的兩極地方，現在都又飛到了。

但是，此由屈服環境而爲征服環境利用環境的人類生活的進步，決不是一朝一夕之所致，而爲經過長時期的歷史的。所以我們爲明白地理的環境對於我們人類生活的關係，把與人類生活有關的地理，來作歷史的研究，實是必要的。

二 歷史與地理

歷史是人類過去活動的成績，而人類過去的活動與其所生活之地理的環境實有密切的關係。因此，由歷史與地理的研究，我們殊足以互相發明。我們爲明白歷史的變遷，自然，地理的智識與歷史變化上具着重要動力的地理的重要原因的認識是必要。同理，我們惟把地理來作歷史的研究乃能明白與人類生活有關的地理。因爲我們所欲知者，不只地球表面的現象的研究，我們爲謀將來生活的應付，還要知道在特殊的發展階段上地理對於人類的關係。

我們試把埃及來作個例子罷。埃及尼羅河流域是世界古代文明發祥的地方。言其地理的原因是因爲這流域一帶氣候溫和土地肥沃，藉着河流的灌溉，故在最初即能開始與遊牧生活全然不同的定居生活。還有則因爲尼羅河流域的四面都是天然的障壁，北方是海，東西南三面都是沙漠，在古代的時候是不容易通過的，因此，埃及得以自己獨立發展，可不虞外民族的侵襲。這種自然的保護，在文明當「搖籃」期的時候，是有很大的利益的。

但是與外部相隔絕的境地，到底只是在初期時代是有利的，迨至自己的特殊的問題解決了，即自己把環境征服了，此時，因為有沙漠為其障阻的結果，與其他各流域的文明不能接觸，卒致反停頓於舊的文明狀態，不能隨人以俱進，所以埃及文明只是古代文明之一部，一切生活樣式如文學，法律，宗教，習慣，都是定型的。而我們中國文明也如這樣因為山嶺沙漠海洋的阻隔，致數千年間停頓於舊的形態而不能有所改進。

又，我們再把美洲來作個例子罷。當十五世紀末葉，科侖布發現此新世界時，如墨西哥秘魯等一二地方，本亦有相當的文明，不過此文明的程度是很幼稚的，恰當於舊世界五千年前的時代。這是什麼緣故呢？說起來便是因為美洲以東西兩大洋的阻隔，全然在孤立的地位，既無與他種文明相接觸的機會，自惟有停頓於舊來狀態。而因舊世界的人類，雖能打破江河內海的制限，習得交通的方法，然而大洋的交通，則直至十五世紀始可能，故美洲文明卒長在原始的階段而

不能有什麼進步。然而時至今日，以交通技術的進步，東西兩大洋的形勢却一變，由交通之障阻成爲交通的通路。故自舊世界的文明移植於美洲以來，不過數百年，竟急速發展，成爲美國樣的凌駕世界的文明。我們由此可知地理的勢力其影響於人類生活爲如何了。

固然，在數千年的時期間，地球水陸之分布，可說是未有什麼大變，但是我們須知若由人類經濟發展的過程來觀，則地理的勢力其對人類社會生活的影響，却是不絕的在變動着的。所以我們於明白歷史與地理的關係之後，還有應該認識的，便是經濟與地理的關係。

三 經濟與地理

由唯物史觀，決定人類一切活動的是經濟的生產條件，而地理的動力，即因此經濟的生產條件之進化，與人類以不同的影響的。當江河及內海交通時代，經

濟是地方的，那時，海洋是一種障害，迨文明演進達於海洋交通的時代，於是成爲國民經濟，海洋一變而爲交通之通路。故我們如欲研究現在達於帝國主義階段之資本主義，經濟的智識固是必要，以經濟的立場觀察最近世界的地理，亦爲不可缺之智識。因爲今日國際間最重要的問題，言其本質，實多是帝國主義生死所關的地理的問題。

原來近代獨占的資本主義之目的，是在對世界各地施其經濟的侵略。詳細點說，其目的便是在管理其地之一切原料（包括人的勞動力在內）掌握產業上及貿易交通上所必要的水陸通路。例如印度的棉花，在英國資本主義是其棉織工業之所託命，故無論如何須得保持印度，同時爲保持印度，由地中海以至印度洋的交通，英國非置在自己管理之下不可。所以我們如不明白現今獨占的資本主義之本質，——這屬於經濟學範圍——而欲研究此獨占的資本主義的具體的活動，則對於左右此活動的地理的事實與地理的動力，尤其是愈明白愈好。

又，帝國主義所由形成的是國外殖民地與國內無產階級的剝削。我們如欲打倒帝國主義，我們自然得明白帝國主義與資本主義生產的本質，這完全是關於經濟與地理的問題。同時，帝國主義打倒以後，世界的生產與分配問題之解決，使不如資本主義時代之利益為少數人所獨占，而為世界人類所共享。這也完全是關於經濟與地理的問題。

因此，我們單有歷史或經濟的智識是不夠的，同時，單有純粹地理的智識，也是沒有什麼用處的，我們一定得以歷史與經濟的眼光來研究地理，這樣始能認出人類活動的形相。這本小書的目的，便是想把地理來作經濟的與歷史的研究。

第二章 經濟發展的歷史

在前面，我們曾說過沒有地理的智識，不但歷史的理解為不可能，而因地理與人類生活有密切關係，故欲明白的研究地理，殊非歷史的加以研究不可。因為

我們所欲知的不是地球表面的地理，而爲人類在一定的經濟的發展階段上之地球表面的地理。以此，我以後就要本此意旨來簡略的述人類經濟發展史上地理的動力。以地理在人類活動上的關係之變遷，我們可以分爲四個時期：

- (一) 江河交通時期，
- (二) 內海交通時期，
- (三) 大洋交通時期，
- (四) 大陸交通時期，

茲分說如下。

一 江河交通時期

(I) 最初的人類

人類文明最初到底是發生在地球何處，我們現在尙不能明白的知道。但是由

現在人類文明進步的程度最高之地，即人類歷史所形成之地以言，我們却大體可以知道是在溫帶地方。因為在原始的人類，生活的智識與技能是非常幼稚，此時，氣候對於人類實具着最大的影響，雖然據科學家的說法，人類是地球上最富有適應性的有機體，無論何種氣候，他都能夠適應，但卒因為缺乏食物的供給，所以如最荒涼的地方，到底非人類所能生活。至如近赤道的熱帶地方，則因為生活過於容易使人類養成一種怠惰的習性，只是食料的採集者，不能由此更進而為食料的生產者。不但此也，因為熱帶地方，長年如夏，氣候很少變化，對於人類生活，實嫌單調而缺乏刺激，亦不能使之有新的要求，而起新變化。溫帶地方則不然，論氣候則有春夏秋冬之別，論食物則春耕夏耘，秋收冬藏，必須時時先有打算始能生活。個人如此，民族亦如此。故人類以自然的境遇之刺激，乃能兢兢業業，奮力以打開生活的難關而漸次一步步的征服自然。

據十九世紀中葉美國人類學者摩根在其名著古代社會 (Ancient Society) 中

Researches in the Lines of Human Progress from Savagery through Barbarism to Civilization, by Lewis H. Morgan) 所言，人類自原始時代以迄現代文明社會，其中間的過程可分爲三：（一）蒙昧時代，（二）野蠻時代，（三）文明時代。當第一期的蒙昧時代，人類生活方法全在自然的產物之獲得，其所有技術的產品不過是用以採集自然產物的工具；至第二期野蠻時代，人類乃有牧畜及耕作的智識，知以其勞動增加自然產物的生產；迨文明時代，則更知將自然產物加以技術的工事，人類的生活內容，至此始漸豐富。故蒙昧時代，人類生活概爲漁獵，經濟則爲充足其直接欲望之自然經濟。迨野蠻時代始漸進而營遊牧及初期農業生活。從前是只知漁獵的，現在知道馴養動物了，知道播種五穀了。於是遂發生神聖的私有財產權。自然，野蠻時代的農業生活是很低等的，人類大部是以遊牧爲生，順着季節的變化，從一地遷徙至他地，故其所謂社會的單位，組織很小，只是數十百人的部落 (Tribe) 或氏族 (Clan) 各個單體大體都能自給無待外求。單體之內，

一切共有爲『共產主義的』，至對於其他單體，則懷着敵意，絲毫不存感情之念。

野蠻時代以後爲文明時代，其最與前不同者，卽人類至此乃有定居生活，由定居生活，於是益促農業技術與食物生產業的進步，而由此技術的進步，並使其他人類活動上的勞動更專門化，社會的單體亦因之而漸擴大。這樣產生了人類文明的果實。可是此時，地理的條件到底居怎樣的地位呢？則言其最爲定居生活所必要的有：

(一)土地肥沃的程度——如熱帶地方，土地過於肥沃，容易使人養成怠惰的習性，不能促文明的進展。此處之肥沃程度，蓋指其適當者而言，卽對於當初的原始的耕作方法，能夠產生普通以上的好結果的，又此耕作方法若加改良，則其收穫能漸次增加的。

(二)自然地勢之保護——卽不易受掠奪者的侵襲，使定居的人民得各各保

有其所積蓄的財產的地勢，例如前章所述的埃及便是這樣。

(三)恰可以資發展的地域——明白的以山川的形勢所區劃的地域，恰成一地理的單位，內部交通，非常便利，而其面積大小，則適足以容納相當的人口，不嫌狹隘，儘有可資發展的餘地的。

由此三個條件，於是乃由農業的定居生活，開始進展，漸次形成今日那樣的文明。可是我們的地球到底是那裏最合於此三條件呢？即我們人類的文明是發生在地球的何處的呢？則請觀下節所述：

(2) 文明發祥地之四大流域

在東半球，爲人類文明之發祥地者有四，即：

- (一) 中國之黃河與長江流域，
- (二) 埃及之尼羅河(Nile)流域，
- (三) 美索不達米亞(Mesopotamia)之幼發拉底河(Euphrates)與底格斯里

河 (Tigris) 流域，

(四) 印度之恆河 (Ganges) 與印度斯河 (Indus) 流域。

我們看這四地方，其所以成爲人類文明之發祥地者，實因爲是具有上述的幾個地理的條件。第一，凡各河流域都是土地肥沃，宜於耕種，而其四圍則有沙漠山脈或海洋的保護。並且，有自然的地理形勢，各成一獨立單位，內部有河流可資交通，往來非常便捷。而因彼此之間，此重要的地理的條件之不同，故各地之文明亦異其發展。

譬如我們中國，北部有戈壁沙漠，西部是高山，東南是大海，在這當中流着洋洋的黃河與長江，我們的文明即發生於其地，但是因爲外面的障阻，所以數千年來，始終是單調的循環着，沒有什麼進展，從前的大海沙漠高山，爲我們文明之保護的，以後反成爲與外國文明交通之阻害。因此，我國文明雖歷時五千年，卒長在江河經濟時代，不能打破山脈與海洋的障阻，而進於海洋與大陸交通的經

濟時代。埃及文明也如這樣，因為沙漠與海洋的障阻，不能遂其發展。但因為埃及的海是內海，所以尙容易與其他文明合流，而我國文明則直至近二三世紀，始有西學的東漸。（其間，以漢代之通西域，有印度文明之輸入，這與我國文明的影響自然是很巨大的。但卒以山川之阻，兩大文明，雖歷時二千年，仍不能合流，而融洽爲一）。

反之，如美索不達米亞，其自然地勢之保護沒有我中國與埃及那樣的完全。海在南方，東西北三面是沙漠山脈湖沼，其間頗多可以侵入的間隙，加以此流域之外，東部與北部間有野蠻民族可以生活的地方。故以此地理的保護之不全，幼發拉底河與底格里斯河肥沃的土地長爲外人覬覦之目的物。而自紀元前二千五百年以來此流域的歷史，遂爲四周各民族謀占領此富饒的中心地的歷史。

美索不達米亞這樣以地理形勢的殊異，故其地的人民亦與我國及埃及不同。

即巴比倫人 (Babylonians) 與亞述人 (Assyrians) 以此之故，到底不能如我們與埃

及人樣依賴自然的保護，而時時須以外族之侵入爲念，故其軍事組織與戰爭技術比我們與埃及人更爲進步。同時，當地的文明雖然是以農業爲基礎而發達起來的，但因與外圍民族有交通之便，所以其基礎乃漸成爲商業的。故我國與埃及文明，以處安全之境而停頓不進，反之，亞述人，米達人（Medians）波斯人則相繼統治美索不達米亞，有『世界上沒有一成不變的事物，一切都是生長不息的』的格言。

(3) 江河與統一

因爲自然的形勢之殊異，所以各流域的文明大異其趣，同時，因爲各文明都是建立在大河流域的，以此地理的條件之相同，故其所受的影響亦相同，質言之，江河在人類文明發展之初實爲與人類之政治的國家以經濟的基礎的事物。

譬如尼羅河流域的土地是因尼羅河的規則的周期的氾濫而成爲肥土沃壤的。在埃及，表示季節的變化的便是此河流的氾濫。這在埃及最初的居民，雖不視爲

災害，至少是一椿討厭的事。因為那時，河水的氾濫實無所用之。迫人既知利用水的氾濫以為灌溉，於是始能發揮土地的能力。不過若欲使灌溉計畫有效，則在廣大的地域，非集合多數人之力不行。不然，彼此以小計畫各自用力，這顯然是不能有效果的。所以若欲使尼羅河的氾濫成為灌溉農田之利，殊非所有的居民共同為此目的而協力不可。當然，要使一般人有此覺悟，是須經過數百年的時間，同時，必有先覺的人，窺知一般人的意思，利用此機會以為締造其勢力與權位的基礎，這樣以此種要求共同協力的心理的感召，遂使廣大的地域內有形成政治的統一國家之可能。所以像我們中國樣，導河是一椿國家的大事，而夏禹治水，千古傳為美談（實際上，禹不過一治河的工程師而已），可知其所由來，實不是無故的。

又，因為江河可利用以為交通機關，故亦為促成社會的並政治的統一之重要因素。因為江河的通貫，沿岸各地的人民乃能彼此往來，江河好像一條繩樣，便

是把他們結合爲一，而謀以共同的問題，與以共同的利益的。總之，江河的意義便是統一，尤其在文明進步的程度尙未有其他優良的統一手段的時候。

二、內海交通時期

(1) 地中海文明

人類當江河經濟時期，交通器具由木筏，獨木舟，及張以皮革的小舟而進爲有二槳的船舶，在農業上則由水之管理與灌溉計畫有種種建設工程。人類文明這樣達到了與此時期相當的技術的與經濟的進步。

人類水上交通的技術既已到此程度，於是由江河而內海，開始了文明之第二步的進展。從前，文明的發達是限制在一地域內的，現在以海的交通，乃傳播於沿海各地。當然，這個發展是開始在地理的條件最優勝的地方。

地中海當非洲大陸與歐亞大陸之間，成狹長形，外與大洋相隔，恰如一個大

湖，至此，以自然的地理條件之適合，遂為繼着江河經濟時期而放其燦爛的文明之花之地。這時期，在人類文明史中要算最長的，自紀元前二千年頃以至紀元後十五世紀，西洋文明的歷史的中心，就是在這地中海上。

中國文明的歷史，因為地理的形勢，東南是大洋，技術的進步既不能由江河一躍而至大洋，所以我們的文明始終停頓於江河經濟時期。但地中海則不然，島嶼棋布，半島海角，又到處皆是，從江河以至海上的航行者，儘可以不至迷失道路，無處着陸，且地中海中又無潮汐，舟楫往來甚為便利，故地中海自始即不是那樣令人驚嘆震駭無法通過的巨大障害。

歐洲文明便是以地中海波濤的孕育而開始其發展的，故歐洲文明自始即為以海的支配為基礎的海上文明。最早的是克利脫（Crete）文明，論年代差不多與埃及文明同樣的古，其住民在最初大概即能以原始的方法解決航海問題。因為克利脫為一海島，他與其他各島嶼及大陸各中心地點的惟一的聯結便是海。當紀元前二

千年至一千年間，克利脫人曾有直接與埃及交通貿易的。同時，他方面則越過小亞細亞的高地以與美索不達米亞流域相交通。此多島海文明之全盛時代，殆在紀元前二千五百年至二千年之間。

克利脫人以外，當紀元前二千年頃，有腓尼基人 (Phoenicians) 爲閃族 (Semites) 之一，最初在美索不達米亞二大河流所注的波斯海灣試其航海術，後以美索不達米亞貿易的發展，西至於地中海岸，建立泰來 (Tyre) 與西頓 (Sidon) 二大貿易港。差不多二千年間，在他們以後所建設的加太基 (Carthage) 未被滅以前，腓尼基人的商船，便是地中海岸各國人民之主要交通機關。他們並由紅海航行於阿拉伯海岸，到處建立殖民地，爲東西文化的媒介。當紀元前一千年頃，腓尼基聯邦雖是舒緩的結合，但尙不愧爲一個統一體。於此有二點值得我們的注意的，即腓尼基人爲一種商業人民而非征服者，他們的聯邦的基礎爲海上權而非土地『地理的單位』之支配。換言之，即其聯邦的構成完全是一種經濟的結合。

腓尼基這樣漸布其文明於地中海各地，他們由地中海東岸而更西航，如現今之意法西及北非海岸，到處撒着他的文明的種子。人類的文明，至此遂相互溝通，非復如前樣的局限於一中心地域了。

(2) 希臘與羅馬

腓尼基人這樣稱霸於地中海，但是地中海的四周，除南部有撒哈拉沙漠 (the Sahara) 為屏蔽外，其餘都是容易受外部野蠻民族的侵入的。原來野蠻民族，當其在磽瘠不毛地方的遊牧生活達到一定階段，以人口之增加，而土地又不能解決其難題，於是遂惟有向他處謀發展。這樣，地中海的歷史，總說一句，實不外是野蠻民族後先侵入，為所吸收同化而成一新文明的歷史。但這也不僅地中海是如此，他如印度及我國的歷史也是這樣的。在我們中國，北方的蠻族，如獯鬻，匈奴，契丹，女真，蒙古等，始終是我國的邊患。因為蠻族的侵入，既有文明一時低落，成為黑暗時代，所以在文明的最初，地理的保護甚為重要。但自

文明的發展既已由中心地域而布於各地，蠻族的侵入固足使文明低落，然亦使停頓的文明，具有新生的機會。以希臘人之侵入地中海而形成燦爛的希臘文明，便是這樣的。

希臘人從巴爾幹半島進向多島海的島上，遂棄其游牧生活，易騎而船，他們在攻破脫羅伊 (Troj)，毀壞多島海文明之後，更進向黑海方面建立皮然丁 (Byzantium) 於其海口地方，一方面則向西發展，植其勢力於意大利西西里。希臘人這樣也成爲商業人民，與腓尼基人立於競爭的地位。因爲希臘的位置，在此古代世界正當歐亞交通的中心，掌握着東西往來的通路，所以當紀元前四五世紀間，希臘文明盛極一時。希臘文明是一種以鐵爲基礎的，與其前之多島海文明以銅爲基礎者不同。因爲鐵的應用，故人類的種種器具與武器，遂來了新的進步。

此時，又有一種蠻族崛起北方，便是馬其頓人 (Macedonians)，其王亞歷山大 (Alexander the Great, 335—323 B. C.) 既服屬希臘，領有埃及，並擊破當時統

治美索不達米亞之波斯，毀壞腓尼基人所建立之泰來商業都市，在地中海東部地方完成了政治的統一。此政治的統一雖以亞歷山大之死，為時甚短，但是地中海東部成爲希臘文明的世界，則依然如故，惟此時文明的中心，則由雅典而移於尼羅河口之亞歷山大利亞 (Alexandria)。

這其間，腓尼基人在地中海西部的，反漸漸得勢，成爲與希臘文明互相對峙的狀態。當紀元前八百年時，腓尼基人在北非地方建立加太基城。其地南部有撒哈拉沙漠的保護，北方有海上交通之利，土地肥沃，適於定居。腓尼基人卽以此爲根據，領有西西里之一部，同時並統治科西加 (Corica) 撒丁尼 (Sardinia) 與西班牙南部地方。但是腓尼基人的勢力，依然是以連結各島嶼的地中海的支配爲其基礎，不以領有廣大的陸地而變。這是與地中海東岸亞歷山大之政治的統一不同的。

當此之時，在介於地中海東西間的地方，又新起了一種民族，便是羅馬。他

與加太基相對峙着，自紀元前二六四年第一次戰事以來，經過了百餘年的爭霸，至紀元前一四六年，加太基卒亡於羅馬。羅馬自此遂繼着加太基，奄有西部地中海，不及百年，勢力及於高盧（Gaul）（即現今法國地方），同時並向東方發展。迨紀元百年，羅馬領土遠及美索不達米亞，亞美尼亞（Armenia），西北方面，則由高盧，渡英法海峽，把英國也列入他的勢力圈內。羅馬這樣繼承先民族的文明，把地中海統一爲一，置於自己的政治支配下。自然，這支配的基礎是有賴於各地方間的相互交通及經濟的相互依存關係的。

同時，使羅馬統一有其可能的，技術的進步也是一個重要因素。這便是陸地的交通，至此有新的進展。羅馬人以其土木技術於一定地點，廣開直線的道路，並於必要之地開鑿運河。是可知當時已有此種聯合爲一的必要了。

（3）統一的破壞

羅馬帝國既統一以地中海爲中心的世界，但是不久，在北方一帶，又有多數

遊牧民族的侵入，哥特人(Goths)，法蘭克人(Franks)，日耳曼人(Germans)，凡達人(Vandals)及匈奴人(Huns)這樣把羅馬帝國分裂為東西兩部。西帝國以羅馬為中心，東帝國則以皮然丁為中心。自此以後，歐洲入於黑暗時代。野蠻民族從其被統治的人民手中，學得一點羅馬的文明，基督教會則順着野蠻君主的需要，布其教化於各地。由這文明與野蠻的混合，於是乃有以土地所有權為基礎的封建制度，這實是合着當時政治的，經濟的並地理的條件而生的。以後，經許多變化乃漸成爲西歐與中歐的民族國家。

於此，又有一種野蠻民族從東南方面侵入地中海的世界，這便是以後稱爲撒拉森人(Saracens)的阿拉伯人。自其教主謨罕默德之死(紀元六三二年)不過百餘年，他們北方越過敘利亞，直抵唐拉斯山(Taurus)，西方則通過埃及，沿非洲北岸，越直布羅陀海峽而深入西班牙的腹地。但是這野蠻民族的數學，天文，醫學等，實比歐人為優。歐洲文明在黑暗時代之保存，阿拉伯人實有不少的功績。

阿拉伯人這樣奄有地中海的南部地方，他們是信仰回教的，與北部的基督教國家恰在對立的地位，地中海則好似兩者間的戰壕。此時，東羅馬已縮小只限於巴爾幹半島南部與唐拉斯山以西的小亞細亞地方。即如從前的希臘樣，以多島海為其中心。至於西羅馬，則已分裂為無數小王國。惟在此多數小王國之上，有羅馬教王尚掌握着地中海的權力。儼然為支配地中海的一大君主。

意大利的商業都市，就在此對峙狀態中，漸次發展為歐洲商業的中心。威尼斯便是一個地中海北岸的主要都市。但是此時的回教民族，像古代的腓尼基人一樣，實掌握着紅海及東方交通的門戶。因此之故，乃有數次的十字軍，此神聖戰爭的目的，即自異教徒手中恢復聖地，並奪得商業交通的門戶。前後計百五十年間，繼續着戰爭，而威尼斯與日諾亞(Genoa)則日趨繁盛。

三 大洋交通時期

(1) 大洋之征服

在前面，我們已說過歐洲文明以地中海為中心與異教文明相對峙，一方面則以陸路交通與歐洲大陸各國相連結。此時一般人所活動的地域是以地中海四周為限的。但是其後，以航海術的進步，使大洋亦成為交通的孔道，於是人類生活又發生了一大轉變。結果，人類向所視為無論如何無法克服，佔地球表面至四之三的海洋，現在遂可以如其意的加以運用了。並且不但此廣大的海洋，為人類所打開，現在是只要放舟海上，地球各處，人類都可以到達了。而最後的遊牧民族土耳其侵入歐洲的成功，便是促進此大洋的征服的。

當阿拉伯人支配地中海東部之時，亞洲印度與地中海各地間的貿易非常興盛。阿拉伯的船舶由紅海而南，經波斯以至印度；阿拉伯的隙商，則由敘利亞經過阿拉普 (Aleppo) 報達 (Baghdad) 陸行以至東方。威尼斯，日諾亞的橈舟則以歐洲的商品運至地中海東岸諸地，以彼此交易。但因爲如巴勒士坦 (Palestine)

蘇夷士(Suez)埃及等地都在阿拉伯手中，阿拉伯實掌握着東西貿易的樞機。自十一世紀以降，土耳其人從裏海方面南下，改宗回教，至十五世紀中葉，遂代阿拉伯而領有敘利亞與小亞細亞，更侵入歐洲，於一四五三年陷君士坦丁（即舊之皮然丁）。此時，埃及尚為阿拉伯所有，土耳其的海盜時出沒於東部地中海，為歐亞商業的禍害。原來土耳其人與阿拉伯人不同，他是一種好戰的蠻人而非商人。因此，歐洲與亞洲印度的交通貿易，遂幾乎瀕於沒落。然此時的印度貿易，在歐人實不只商人的利益問題，如印度之香料胡椒，已為歐人生活所必需。於是為通印度起見，遂不得不謀新路。

此時，對於大地的觀念，以為四圍盡是大洋，故若繞非洲而航，必可以抵印度。當初以為南行過於一定地點，將觸神怒，其後，乃漸漸冒險試航，綜計前後約百七八十年，始由嘗試而底於成功。

葡萄牙人既遂占據其地的阿拉伯族之摩爾人(Moors)，更進渡直布羅陀以與

之戰。其後爲求黃金海岸 (Gold Coast) 的黃金，於是更進而南航，最後因爲奴隸貿易與象牙胡椒等商品，使葡萄牙人繼續南進。當土耳其人陷君士坦丁之時，葡萄牙人實在還沒有到坎皮亞 (Cambia)，其後三十年，始達剛果河 (Congo) 口。迨一四八六——七年，乃抵好望角。一四九八年，滑士科特加馬 (Vasco da Gama) 始繞好望角，沿東非海岸而至印度之加爾加答 (Calicut)。東航以赴印度之路，至此乃卒告成功。

同時有名科侖布 (Columbus) 的則以葡萄牙的競爭國家西班牙的資助，西航以求至印度。因爲當時有學者以爲地係圓形，若橫斷大西洋，必可以達亞洲之東岸。當然，在大西洋與亞洲之間，還有一個美洲大陸，是自始即未嘗想到的。一四九二年，科侖布行抵中美的一島，他還以爲這就是中國印度的海岸地方。他因爲是由西以赴印度的，因名此島曰西印度羣島。其後二十餘年，有名麥哲倫 (Magellan) 的更繞南美，橫斷太平洋以達亞洲海岸。這樣，由西航以至印度的路亦

發現於世。於是大西洋，太平洋，印度洋，遂俱爲人類所征服，自此以後，開始大洋交通時期。

(2) 中心的轉移

因了新航路之開通與新世界的發見，使歐洲的勢力平衡立即發生影響。現在世界貿易的通路，繞好望角以至印度者，實在葡萄牙人手中。里斯本 (Lisbon) 奧朴多 (Oporto) 成爲船運往來的要埠，昔日地中海商業的中心地如威尼斯，日諾亞都日就衰微，地中海在以後四百年間——直至十九世紀蘇夷士運河開通以前——不過是一個隔絕的內海。今昔的形勢是大不相同了。

此時，在西班牙手中則有至新世界的大西洋航路，其重要實不下葡萄牙繞好望角以至印度的航路。因這兩條航路都是以大西洋爲往來要道的，所以大西洋岸的各國，在地中海中心時代是不甚重要的，現在都成爲貿易的要衝，不列斯托 (Bristol) 亞姆斯丹 (Amsterdam) 等新都市後先的繁盛起來。故以後三百年間的

歷史，質言之，實可說是大西洋岸各國對於大西洋霸權的爭奪史。

初，自科倫布第一次航海歸來，羅馬教王即布告世界平分地球，以西半球屬西班牙，東半球歸葡萄牙。荷蘭與英國，這樣是被視為除外的。因此之故，兩國海員，曾謀繞北美及西伯利亞之北部，以發見至印度的新航路，但卒無效。於是兩國為插足印度與美洲以分得財富起見，乃不得不破壞教王的布告。在十六世紀中葉以前，他們這樣遂脫離教王而改宗新教。在當時，教王的勢力誠然是很大的，但是由地理的經濟的條件以來的人心的變化，到底是無法以控制的。迨十六世紀末，英人擊破西班牙的無敵艦隊，此時，荷蘭已脫離西班牙的支配而獨立，繼着西葡在東西印度諸地，占有重要的地位。羅馬教王向為地中海的大君主，至此遂以地中海的沒落而亦失其喧赫的威勢。

西葡兩國，既趨沒落，於是以後百餘年間，遂為英荷兩國爭奪海上航路的歷史。法國介於其間，時或袒英助荷，時則袒荷助英。荷蘭當十七世紀中，勢力最

盛，既支配東印度，並據有巴西，圭亞那（Guiana）殖民地。在幾尼海岸（Guinea）並隨處有商業上的根據地。扼着印度交通的樞機的開普市（Cape Town）是荷蘭的殖民地，而北美的門戶新亞姆斯丹（即後之紐約）亦在荷蘭的手中。但是到了十八世紀之初，此掌握有大洋航路的衝要地位的荷蘭，却為英國所打倒。英國自此一戰，遂如腓尼基人，希臘人，威尼斯人稱雄地中海樣，闊步於七大洋。這當然不是上帝特別厚視英人之故。可是英人果以何因緣而稱霸世界的呢？則言其原由，實由於地理的優勝。

英國地處海島，一面可以控制大西洋的交通，當北歐內海——北海與波羅的海——入大洋的要衝，而另一面則以海島之故，對於歐洲政事，可以進退裕如，難攻易守，不為人所乘。還有則因為英國的農業與工場手工業，對於冒險事業，都比各國更與以實質的援助。又當十八世紀末終，產業革命之初，英國既富煤鐵，而此等產地又與良港相近，以此使英國的領袖的地位乃更得以久長，為十九

世紀的霸業立其基礎。

(3) 世界之大解放

自十五世紀後三百年間，航海探險之事，繼續不絕，世界七大洋沿岸之地，這樣遂解放於人類。前面曾說英國荷蘭的航海者曾向西北及東北求至亞洲之路，但是雖不成功，他們一方面却開拓出北美海岸，他方面則使英國開始與俄國結通商關係。至周航亞洲海岸的，最初是葡萄牙人，以後是英國與荷蘭。十七世紀之初，葡萄牙人始至澳洲。荷蘭人塔斯曼 (Tasman) 的發見塔斯馬尼亞 (Tasmania) 與新西蘭則在一六四二年。英人科克 (Cook) 在十八世紀中更發見夏威夷諸島 (Hawaiian Islands)。這樣，昔日為一般人所不知之地，現在都明白的知道了。

因這世界之大解放，使各海岸發生了相互接觸的關係，而各國人民則以經濟的相互依存關係，由利益之分配，而有相互的鬥爭。但是雖然如此，以交通之更密邇，經濟關係之更切近，必然的將漸次為全世界的聯合樹其始基，這是可斷言

的。以後，接着是大陸交通之展開，在十九世紀，實更促世界經濟的統一，現在是不但沿海各地，即向與文明隔絕的山鄉僻地，也被引入世界地圖中來了。

四 大陸交通時期

(1) 鐵道之出現

世界各國之經濟的相互依存關係，至十九世紀以機械的陸路交通機關之發展，乃達於最高階段。從前是地方經濟，國民經濟。至此乃一變而為世界經濟。

陸路交通機關，自地中海時代以來，直至十八世紀末葉，可說沒有多大的變化。三千年前侵入地中海地方之蠻人的戰車，與十九世紀初歐洲載客的馬車，其間實沒有什麼本質的差別。實際上，在某一點上，還是退步的。例如羅馬時代的道路，比之以後直至十九世紀後半這時期間所築的，確是遠勝。

大陸交通這個新時代的到來，其最重要的因由，便是蒸氣力之應用。因了蒸

氣機關，乃有不受氣候地理的制限（就比較的言）的獨立的力。可以應用於各種目的。這便是蒸氣機關所以有革命的效果的理由。例如礦山的排水，工場內機器之運轉，隧道之開鑿，家屋之建築，水閘之修造，船貨之起卸，以及大洋沙漠山脈之通過，凡此都以蒸氣機關而有其可能。此蒸氣機關，自一八一五年後，始由英國漸傳於大陸，給人認為交通上之有效動力。以前，因為山脈沙漠之間隔，氣候及距離之制限，不能交通，現在以蒸氣機關之應用，此種現象乃悉被克服。蒸氣機關真是人類征服自然的最大工具呢。

自鐵道之出現，於是陸路交通發生二大變化：一是從前的交通只限於沿江沿海各地，鐵道則更把廣漠的大陸開拓出來，以到達世界統一之最後階段。二是因為鐵道使產業最發達的諸國間發生勢力平衡關係的變動。恰如十六世紀以大洋航路之開拓，而世界中心自地中海移於大西洋岸一樣，現在以鐵道的建設，大陸國家新得了重要性。固然，占有大洋海岸線的地方還是非常重要的，但是這獨占交通

界的形勢，現在到底爲鐵道所打破了。

(2) 大陸之開拓

關於鐵道的開拓大陸，我要舉非洲，美洲，亞洲來作個實例。

非洲差不多直到現代還是黑暗大陸。雖然其北部海岸地方是很早卽爲地中海世界的一部，但是非洲大陸的大部，卽撒哈拉沙漠以南之地，在葡人沒有爲了印度而南航以前，完全是不爲人所知的。其後，以大西洋航路之開通，新世界成爲歐洲各國的殖民地，建立起獨有的文明，其財富與能力，堪與歐洲比並，然而大西洋岸的非洲則依然繼着酣眠。此時的非洲，爲人所知的不過通印度道上的沿海一帶。當一百年前英人獲得好望角殖民地之時，在英人視爲重要的還是印度而非南非。不過文明之所以不能進入非洲內部，實有其物理的地理的理由。

原來非洲是一個巨大的高原，迨到了與海岸相近的地方，始急激的傾斜達於海面。所以非洲的河流，大抵在近河口之地都有大的急湍。本來，河流是使人得

進入內地的通路，但是非洲諸河則不然（除了異其歷史的尼羅河以外）。探險內地者非通過急湍進到台地以上，不能利用河流，泛舟其中。加以非洲的海岸線又少中斷的地方，即無深入內地的港灣。因此，一般人都是沿海航行，很少進入內地。又在未有鐵道以前，非洲唯一的運輸交通機關，便是人力，因為其地有一種蠅，常為馬匹之害，這也是使人難於進入內地。所以千百年來，非洲好像為人類所遺忘的土地似的存在着。

以蒸氣時代的到來，帝國主義顯現了他的倩影。此時，工業發展的各國，為求領土，求原料，求市場，於是竭力向世界各處冒險開拓。當一八六〇年頃，歐洲人的非洲地圖，還不過是注着地名的海岸線一帶，當中像白紙樣，只是由想像所繪出的山川。然自八十年代以降，列強各國，開始非洲的分割。在一八八〇至九〇年間，非洲大陸之一半——五百萬平方哩——為歐洲各國所併吞，迨至十九世紀之終，而非洲乃分割以盡。非洲地圖，自此遂染上了歐洲各國的各種顏色。

此分割的競爭，大概都在鐵道未設以前，但是此分得的殖民地的保持開發，全賴鐵道之完成。以鐵道之建設，於是屏於文明圈外的非洲大陸亦被圈入為世界經濟之一部。

至於南北美洲，當鐵道沒有修築以前，則亦不過是一條海岸線地帶。美洲的河流雖比非洲為便於內部交通的，但如北方的加拿大，一年之中，其河川實有一半的歲月是在冰結狀態。美國的河流因為多是南北流的，如密蘇里·密士失必河系 (Missouri-Mississippi)，所以對於橫斷大陸的交通，亦沒有什麼效用。至於南美，則其大河，正常赤道之內，其氣候的條件，在白種人是最困難的。

初時，廣大的加拿大，在英國是不視為資產的，加拿大經濟的富源在英國實是出於夢想以外。當時法國的殖民地在聖羅蘭士 (St. Lawrence) 河口一帶，英國則在哈特孫灣 (Hudson Bay) 四周，取道哈特孫海峽以為往來之路。至其西往馬尼托巴 (Manitoba) 沙斯加起凡 (Saskatchewan) 阿爾倍太 (Alberta) 之路，則亦

以取道哈特孫灣，由此再轉乘獨木舟爲便。因爲從美國陸行，或自東部加拿大西進，在那時，到底困難得很。然自加拿大太平洋鐵道告成，加拿大既東西溝通而爲一，昔日的海道亦無所用之了。而因鐵道的關係，使加拿大與美國的關係日益密接。

美國當一七七六年對英宣言獨立時，其所謂十三州便是大西洋與阿來加尼山 (Alleghany) 間的一帶地方。大陸內部零星散着的是法國沿聖羅蘭士河，在密士失必河及其支流上所建立的堡壘。此時所謂美國，只是大西洋岸的諸州。迨十九世紀前半，美國始由密士失必河，而落機山 (Rocky Mountains) 以至太平洋岸。由此政治的統一，造成了彼此經濟的相互依存關機的基礎。但是此經濟的相互依存，惟以鐵道之溝通而始可能。韋爾斯 (H.G. Wells) 在歷史大綱中說，『在繼續向西擴張的美國，鐵道的意義便是統一，因爲要這樣大規模的保持其統一，除了鐵道到底是辦不到的』。

同樣，因為鐵道，亞洲北部的大平原，本來是遊牧民族的家鄉，也終於開拓出來。西伯利亞大鐵道，橫貫此平原，把歐洲俄羅斯與太平洋岸連結了為一。還有如高加索橫斷鐵道，裏海橫斷鐵道之建設，把大陸的中心也開拓了出來。因為鐵道的建設，於是舊來的氏族制度遂漸被破壞，而進向工業化。又如小亞細亞，美索不達米亞及近東諸國，則以報達鐵道而漸成為被榨取掠奪之地。而我國則以資本主義之到來而工業化，以工業化乃益促鐵道之建設。

(3) 平衡關係的變動

上節曾說因了鐵道，從來與世界相隔絕的大陸，現在解放給人間，同時如美國，則以鐵道，造成了他的偉大的經濟的基礎。可是其對於歐洲各國的影響怎樣呢？則最使我們注目的便是各國勢力的平衡關係之變動。

當十九世紀之初，在歐洲可說是經濟的強大國家的惟英與法，然而到了十九世紀之末，像德俄那樣中世的國家，也一躍而為近代國家。這完全是由於鐵道。

因為兩國的海岸線都是甚短，且俱為內海的海岸線，故以陸上交通的困難，頗不容易發展。俄國又因缺乏石塊，不能建築道路，故更難發展。因此，兩國比之西歐諸國，實在不利的地位。但是因為鐵道却改正了此不利。兩國都因鐵道乃能集合大資源如煤鐵之類，並分配食料於各地。這樣，德國成為中歐各國的商品分配者，陸路運送者，而俄國則以鐵道，在港灣冰期時亦得有其出路。

英國因為其海上交通的利便，在一八七〇年以前，從北歐以至地中海的運輸事業是獨占在他的手中。但是自此以後，其大部却由陸路經過德國。故若由漢堡(Hamburg)以至波斯灣頭的鐵路，再一旦造成，德國偉大的中歐計畫成為事實——因為大戰這到底被破毀了——英國由地中海以通過蘇夷士的航路，怕要大受打擊了罷。

因了鐵道的貫通，使德國內部分裂為數十的境界卒以打破，像美國與印度一樣，德國因此，其政治的統一有了物質的基礎。俄國本是一個未開的中世國家，

使其能夠有政治的統一的，則也是鐵道。質言之，德國中央的位置，俄國廣漠的地域，其所以能夠發展利用者，實全由此新技術的進步與陸路交通之擴張。

我們今日的世界，便是像上面所述似的變化來的。現在是可說地球之上已無一處不屬人類活動的範圍，不是從前那樣四周是未發見的地方，且易受野蠻民族的侵襲的文明之『島』了。並且，我們回顧幾千百年來彼此交通日益頻繁，經濟的相互依存關係日益密切的成績，由江河流域進而為內海交通，大洋交通，以迄於現今之以大陸為中心，經濟的關係是已把世界搏而為一，然而政治的關係却仍舊國與國的分裂着。這個矛盾的現象，怎樣解決呢？這是我們最值得注意的問題了。

第三章 今日的世界

一 經濟與政治的矛盾

今日的世界，比之以前任何時代，其最值得我們注意的便是經濟的依存關係。以大洋航路與鐵道，現在是地球之上沒有一處不相互聯結起來了。不論何地，爲了求得食物原料或燃料等生活的必需品，必然的與其他地方有多少的依存關係。像封建時代那樣自給自足的事，現在是沒有了。譬如就我們日常的用品來說罷，紙是日本或瑞典來的，墨水與筆是美國來的，案頭的時計是瑞士造的，又如我們的衣服，若問其來源，實很少是我國自己織造的，我們甚至一日三餐的米，雖然我們是農業國，有時也吃西貢或暹羅的了。這種經濟的相互依存關係的造成有二個原因：

- (一) 是由於四百年前由大洋航路之開拓以來的海陸交通上的進步；
- (二) 是由於特殊原料與土地之地理的位置。

關於(一)是我們在前而業已說過，關於(二)，即經濟的資源之地理的分布，我們研究今日世界的國際問題，這是不可缺的智識，我以後就要來簡單的加以敘述。

第一我們要明白的，地球上經濟的資源如煤鐵橡皮煤油等等，不是像日光與空氣樣，到處都充溢着。此等事物的出產是有特殊的地域的制限的。如有些地方出產某種原料超過其自己的消費量，於是以前所餘的輸出給其他必要的或不足的地方。世界的經濟組織便是以此生產物之相互交換為其基礎。現在是不論世界的那一地，若與地球的其他部分隔離，就立即會生活標準低下，且其產業之一部歸於衰敗。

但是，我們明白的可以看到，此種經濟的相互依存的关系，在世界的政治組織上却沒有何等反映。譬如羅蘭(Lorraine)之鐵，若無魯爾(Ruhr)煤礦之煤是比較上沒有什麼用處的。但是現在雖然有水路與鐵道把鐵礦與煤礦聯結着，人

爲的政治的境界線却把此分隔爲二。這種境界線，大部分是設定於從前自足的農業國家時代，自然，當此工業時代，在原料產地與工業中心之間，在生產者羣與消費者羣之間是阻礙發展的障害了。

現在的支配階級——金融資本家與產業資本家——他們爲更求富裕，於是利用昔日政治的分離與所謂愛國觀念。這種在獨立的自給自足的地域內所漸養成的國家觀念，本來是與經濟的相互依存關係相矛盾的，因了與近代經濟的必要毫不相關的而設定的政治的境界之利用，於是其與經濟的相互依存關係之矛盾乃更增大。如奧大利匈牙利帝國，就政治言雖有改革的必要，但是本已結合成經濟的統體的，因了這次大戰，却彼此分離，都成爲不具者。固然，國民的感情在現今還有存在，如我國的國民革命，即是此種感情的表現，但是二十世紀國民的抱負，要當以能適合於經濟的現狀纔是。因此，像以農業爲主要產業，以馬匹爲惟一的陸上交通機關時代那樣物質的基礎的愛國觀念，在煤鐵及鐵道交通時代，究

不免是時代錯誤的。而現在一切國際問題的由來，便是因這世界經濟上的時代錯誤，即政治的進步不能與經濟的發展有同一的步調，而在先後相牽制矛盾的狀態。

二 國家的新形態

但是以經濟的發展——即以富裕的支配階級要求富強的動機，乃更增強的傾向——勢必至非衝破政治的障礙，有多少的進步不止。列寧在帝國主義論 (Imperialism: the Last Stage of Capitalism, by N. Lenin) 曾說「資本主義的帝國主義之殖民政策，在其成爲問題的同時，我們應當注意下的事實。即金融資本與其相應的國際政策，結果固造成強國間爲世界之經濟的政治的分割之鬥爭，同時，亦造出許多國家的從屬之過渡形態。如殖民地所有國與殖民地這二個基本的國家形態，實不是此時代的惟一的特徵，我們須知還有各種形態的從屬國家。這種從屬

國家，只是形式上是獨立國，實則被包在財政與外交的從屬的網中。」換句話說，以經濟的發展到了帝國主義階段，有些國家在法律上形式上雖是獨立國家，但在經濟上則受產業的強大國家之支配而為其屬國。

自二十世紀以來，各國產業間有一種傾向，即「托拉斯化」，這個傾向，到了歐戰以後乃更明顯擴大成為國際的。此種聯合的關係，在形式上固未必受政治的制限，例如葡萄牙始終沒有正式加入英帝國，但由冷酷的事實，葡萄牙却是一個屬於英國經濟羣的國家。此外則有以煤或資本，或製造品，或海運事業而從屬於英帝國的。故我們觀察英帝國，在其經濟羣中，自確實歸併的領地——殖民地——以降，尚有屬國，勢力範圍，委任統治領地，保護國，以及舊的同盟與國等等。

47

這樣的經濟羣，在現今的世界是不一其數，都是受各產業強大國家的支配的。大概各羣的成立，以竭力謀自立與自給自足為目的，即求次之各事能置於直

接或間接的管理下爲目的：

(一) 一切不可缺少的原料如煤，鐵，銅，煤油，橡皮，棉花，小麥等之充分的供給；

(二) 銷售製品的市場與使其金融資本家得以輸出資本的未開發地域；

(三) 原料，製品及貨物的分配所必要的海陸交通。

這三項，便是現在世界經濟地理所研究的主题。同時，我們要注意的，此種經濟羣，並不是從前獨立的國民的國家，這是許多政治的單位所合成的經濟的集體。

在現今的世界，大概可分爲五，即：

(一) 美國經濟羣，

(二) 英國經濟羣，

(三) 遠東經濟羣(中國與日本)，

(四) 蘇俄經濟羣

(五) 法國中歐及北非經濟羣。

於此，我們要注意的，現在的國際政治，即由此等經濟羣各欲自己富強，或彼此欲削弱他人的爭鬥所造成的。還有，各羣的政府（除蘇俄）是都在資本家的手中，如所謂美國政府，實際便是美孚煤油公司或摩根商會，英國政府則或為大鋼鐵業者，或為 Royal Dutch-Shell 公司，或為五大銀行與金融資本家，而法國的外交政策，則與其說是為的法蘭西，寧說是『製鐵委員會』的。

第四章 五大經濟羣

一 美國經濟羣

(1) 新興的強者

自今以往，百年後的歷史家怕要這樣的寫了。即以十九世紀末葉，英國艦隊

之擊破西班牙無敵艦隊爲始之一章世界史題曰英國稱霸世界。這章歷史到一九一四至一八年的大戰告一終結。因爲以後，另有一新興的強者出現於世界舞台，這便是百五十年前爲英國海外領土之一的美利堅合衆國。不過我們要知道的，美國的繼起稱霸，並不是由於世界大戰那樣偶然的事。質言之，卽無大戰的毀壞，美國也是早晚要抬頭的，因爲其客觀的條件已完成了。這種客觀的條件，便是其巨大的天然資源與優勝的地理位置，還有是與其面積財富相適應的大規模的產業的發展。

美國，就其面積言，已是大陸的國家。但此實不過南北美兩大陸之一部，然而却是產業發展到最高而重要原料最豐富的部分。故我們在前面把這兩大陸列於美國經濟羣。這兩大陸，在地球表面的陸地中，可說是二大島之一，所以就全部言，此經濟羣確是比其餘的成爲一地理的單位。東西兩邊是茫茫的大洋，這在古代爲交通的障害，現在却是與舊世界往來的孔道。在從前，美國之所以重要，是

因爲對於歐洲在大西洋的彼岸。同樣，在將來，美國或者因爲對於亞洲在太平洋的一邊而成爲重要。質言之，美國的重要，便是因爲在太平洋與大西洋的兩岸。以此，故以太平洋交通時代的到來，實使美國對在四百年前以大洋航路之開拓而興盛的西北歐洲各國，處於優勝的地位。正如四百年前由地中海波羅的海移轉於大西洋似的，從此領袖的地位又將西向移轉。而現在則爲太平洋在海權舞臺上與大西洋尙在角逐的時候。我們看英國許多年來掌握在手中的世界海上霸權，現在以美國之控制着左右兩大洋，並支配着通兩洋的要路——巴拿馬運河，而感到威脅，就可明白了。

美國之所以這樣造成霸者的地位，地理的優勝與資源之豐富這二個重要原因之外，在最初使之能夠走上發展之路者，與數千百年前促歐洲的發展的原因相同，是因其位置在氣候最好的溫帶。歐洲各國在最初殖民的時候，卽於此立其根基。當十九世紀以前，殖民地是在從聖羅蘭士河口以至墨西哥灣的大西洋岸一

帶。西部隔着山脈，以新英蘭 (New England) 與本雪耳凡尼亞 (Pennsylvania) 之鐵與水利，漸漸建立起產業的基礎。所以雖在大陸交通時代尙未到來之時，此大西洋岸的殖民地已具有經濟的獨立，以此經濟的獨立，故可以宣言政治的獨立而無所憂懼。

迨鐵道時代到來，美國於是着着向西進展，最後乃達於太平洋岸。昔爲阿巴拉既安山脈 (Appalachian Mountains)，爲南北流的大江河所遮斷的東西交通，現在遂以鐵路而結合爲一。這樣，把煤區與鐵礦結連了起來。山脈以西之五穀產地與密士失必河西岸之放牧地域，這樣並得以輸送其產物食料至東北之工業地方與南部之絲織物產地。迨十九世紀末葉，北起大湖地方南至墨西哥灣，東自大西洋岸西抵太平洋畔，美國是整個的組織了起來，開始向外發展。

一八九八年之美西戰爭，這表示美國從此加入了大帝國主義的工業國家之林。自此一戰，古巴實際上等於美之保護國，並併有了波多利科 (Puerto Rico)。

掌握「美洲的地中海」——墨西哥灣與加利比安海 (Caribbean Sea) 的支配權。這意思便是美國從此要南向發展了。並且同時，美國更於援助菲律賓的獨立運動以後，併菲律賓入自己的版圖，佔據瓜姆 (Guam) 及夏威夷羣島，這表示美國現在是更着眼於太平洋。自後，更援助巴拿馬的反叛以抗科倫比亞共和國 (Colombia)，這樣成爲此新國巴拿馬的監督者，獲得其運河地帶，掌握了戰略的支配中美地峽的權利。美國又以在尼加拉瓜 (Nicaragua) 確立了等於保護權的財政的支配，獲得其國的運河線路，以補巴拿馬之不及。當大戰中，美總統威爾遜對於歐洲各國堂皇的發布擁護德模克拉西與自由的議論，但是在美洲却以軍隊解散海地 (Haiti) 的議會。

總之，自一八九八年以來，美國在中美及加利比安海一帶獲得了人口約九百萬，占地十五萬平方哩的地方之直接的政治的支配權。同時，在太平洋方面則占有十二萬平方哩的土地。其間，美國的資本家並着着的在巨大的地域如拉丁美洲

(Latin America) 及北方之加拿大逞其平和穩定的金融的侵略。

(2) 富有的經濟資源

在前節我們曾說過美國的地理的優勢，以此乃得向各處恣其發展，惟在講述其與各地的關係以前，我要把美國資源之富，略記一番。因為由這豐富的資源，所以美國纔能在新世界確樹其霸權呢。

就世界已知的煤的貯藏量而言，四分之三是在北美，而其大部（即世界全數之半以上）則在美國。美國在一九二〇年，其所生產實占世界產額百分之四十六。南美方面，幾不產煤，全賴美國。至世界之鐵的貯藏則有三分之一以上是在美國。古巴的鐵礦在世界實位列第四。一九二〇年，美國產鐵居世界產額百分之四十。（世界惟一最大的鐵礦在巴西，惟因不產煤，而從他處運來，則運費甚高，故未曾開採。至與鐵礦最相近者實為美國的煤，故將來巴西之鐵如欲製鍊，就非用美國的煤與資本不可。）惟於此有須注意的，則北亞洲方面煤鐵的貯藏量，

從來不曾有過精確的計數。故此所述，係不算在內。

當一九二〇年世界煤油產額之三分之二係美國所產。自一八五三年以至一九一八年間，美國所產實居世界全產額的五分之三。但據一九二〇年估計，美國的煤油貯藏量，實不過世界的八分之一，因此，美國與具有世界第二油區的墨西哥，及常美國的入口的南美加利比安海諸國，有特別的利害關係。

至小麥與肉，美國所產不但足供自己所需，還有莫大的剩餘可輸出國外。若棉花的出產，美國早已是藍開縣 (Lancashire) 的最大原料供給者，並且以自己的棉花，現在還向着大棉織工業之道而進展。

美國以此富有的資源，故能爲其世界霸權立確定的基礎。但美國若欲進而掌握此霸權，則非加入美洲各國的資源不可。因此，美國對於此各方面的關係，也是我們應該注意的。

美國在美洲方面的政策是孟羅主義 (Monroe Doctrine)。1世紀前，美國因為反對歐洲各國之干涉美洲事務，所以有此宣言，在那時可說是對歐洲的，然而今日則成爲一種惟美國有干涉美洲弱小國家，侵略美洲弱小國家的特權。把中美與加利比安海地方的油井，阿根廷之小麥與肉類，智利之硝石，秘魯之鑛產，都視爲應當歸入美國資源的一部。但是這樣，就要在阿根廷方面與英國發生衝突，因爲英國在那裏投了不少的資本，實際上，阿根廷是英國的勢力範圍。不過英美的衝突，不止阿根廷方面，在加拿大也是很厲害的。

加拿大在政治上是英國的領地，但是經濟上却是美國的一州。美國與加拿大間，現在是除了地圖上的色彩以外，沒有什麼不同的地方。而其彼此間的往來，又至美國比至英國爲近，且關係亦較爲密切。如英領科倫比亞 (British Columbia) 與安太利 (Ontario) 的貿易，比較上還是至加里福尼亞爲便。且由威尼倍格 (Winnipeg) 至哈利發克斯 (Halifax) 或梵古華 (Vancouver) 亦以至支家谷爲

近。故以這樣相互交通密邇的現代，加拿大以後能否長保其政治的分離實爲一問題。

又，加拿大爲英國世界交通——自大西洋經加拿大太平洋鐵道以至於太平洋——的一環，這是事實，但是此路在英國沒有自地中海經蘇夷士以至印度那航路的重要，亦爲事實。所以我們若假定英國是以後者重點的——實際上是如此——那末加拿大實不過一隔離的單位。即其以空中交通，可自英國取道北極以至加拿大，這樣，彼此距離可以大減，但也不及美國的密邇。美國與加拿大因爲地理的形勢，江河川流都是南北向的，加以湖沼的錯綜，實是整個的。況且加拿大的煤礦，煤油，小麥與紐芬蘭之鐵，華爾街 (Wall Street) 的主人正垂涎欲滴。所以若假定美國要侵略加拿大，加拿大是無論怎樣抵抗不住的。

美國爲保持其對拉丁美洲的支配，巴拿馬是一個戰略的地位，同時，有巴拿馬運河在他的掌握，美國乃能控制兩大洋，而進向遠東。總之，無論從怎樣的見

地，巴拿馬運河在美國的發展上是非常重要的。因為兩大洋的溝通，美國的海軍這樣便二倍了軍力。同時使兩洋的海岸得以接近，減少了大陸橫斷鐵道的重要性。並且這樣，從美國的工業中心以至南美西部的距離，可以減少至一半。如從紐約繞合恩角 (Cape Horn) 以至華爾巴拉沙 (Valparaiso) 計程不下九千哩，若由巴拿馬，則不過五千哩。而以巴拿馬之成功，此等新國對美國工業中心的交通遂遠比至歐洲為近。而這樣由美國工業中心以至亞洲各埠間的距離亦大縮減。本來，由蘇夷士運河，自紐約以至上海與橫濱是比從里佛普動身遠二千哩。然自巴拿馬運河開通，自紐約至橫濱為程九千八百二十五哩，而自里佛普至橫濱則依然有萬一千六百四十哩，而至上海則紐約與里佛普的距離相等。質言之，巴拿馬運河實是美國經濟的侵略上之一條重要通路。

美國經濟羣這樣以其地理的優勝，資源的豐富，實為他國所不及。而美國則

以世界的大工業國支配此經濟羣，南北美兩大陸是無論政治上經濟上都在他的勢力下，然而不但如此，在太平洋上，美國亦抱極大的野心想確立其支配太平洋的地位，所以設立許多海軍根據地，橫斷太平洋以至亞洲海岸，成爲一遠投線。美國實是這樣準備着與英國及日本在遠東的霸權挑戰的。他想以其巨大的資源再加上我國未開發的無限的蘊藏，以延長其資本主義的生命。

二 英國經濟羣

(1) 海上霸權

英國經濟羣——英帝國與其附屬國家——之最值得我們注意的是其組織，比任何經濟羣，都不成爲一地理的單位。在世界七大洋中，英國到處散布着他的領地，英國與其領地的唯一的連結，便是海洋。所以質直的說一句，英國的基礎實在海上。在這彼此立於對峙地位的帝國主義的世界，英國惟有掌握海上霸權，始

能保其整個的集團組織。可是這個領土遍於各海洋的現狀是怎樣造成的呢？則我們最好來看英國的發展史。

英國之成爲世界強國，完全是在十六世紀大洋航路開拓以後，而爲其基礎的是英國恰在歐洲大西洋岸的有利的地位。以後在十七世紀，英國掌握了全世界的交通運輸，於是於世界各地設置商業根據地與港口。英國的目的，便是在保有此商業交通——即英國商船轉運貨物的通路。廣大的領地，實在還是不必要的。至英國之所必要，則爲於重要的航路的要口保有支配權。所以如西印度之二小島，在十八世紀的一般商人視爲比全部加拿大還要重要。這是因爲西印度諸島，在帆船交通時代，是支配着從歐洲至美洲諸港的主要航路。從歐洲出發，因爲貿易風的方向，於是西南行至西印度，然後由此沿海岸或南行，或北行。在西印度羣島中，英國最先獲得的是加買牙 (Jamaica) 巴勃陀斯 (Barbados) 等。此外，還有一條航路，便是繞好望角而東的，因爲是至印度的路，所以頗爲重要。實際

上英國之所以能領有廣大的土地，即獲得印度與加拿大，是爲的要於其地建立商業根據戰勝了他的敵人法國而來的。故爲鞏固其地位起見，不得不有廣大的面積。當十八世紀之末，英國所有的陸地，即此二地與北美殖民地——這只因爲是船舶材料之所出，在英國覺得重要。

迨至十九世紀，英帝國始由此等商業根據地與港口逐漸成長。自一八〇〇至一八五〇年，英國面積計增加三倍。至一九一九年（即大戰後）再增加三倍，全面積計千三百七十萬平方哩，人口四億七千五百萬，居世界陸地與人口之四分之一以上。但是此可驚的增加，實由輪船出現於世之時，英國是支配大洋的大部的國家所致。正如美國與俄國，本質的是鐵道國家，而今日之英國則如韋爾斯所言爲輪船帝國。

自然，因英國的各部是這樣散布在各地，所以不論人種上，宗教上，政治上，商業上等問題，在英國內部都是異常的錯綜複雜。如就人種言，全人口四億

七千五百萬中，三億一千九百萬爲印度人，數百餘萬爲非洲人，英國的白色人實不及美國所有的白色人。故不論地球何處，若發生事件，對於英國都不免發生影響，與之有間接的利害關係。質言之，英國經濟羣全部的興亡，實繫於海上霸權與大洋交通。這是英國生命存亡之所關。

(2) 印度洋帝國

英帝國之組成，由便宜上大概可分爲下之數部分：

(一) 五自治領地——即加拿大，澳大利亞，南非聯邦，新西蘭，紐芬蘭，他們都是資本主義的國民，他們自身的利害殊未必與帝國相一致。除南非外，土人實居少數，無論資本家與賃銀奴隸都是白人。故由此經濟的發展，各自治領地頗有獨立的傾向，一九二七年五月之把皇帝稱號改成“George V. by the Grace of God of Great Britain, Ireland (以前爲 The United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the seas, King,

Defender of Faith, Emperor of India.”即可窺見其含義的一般。

(二)印度，埃及，蘇丹，東非，及美索不達米亞等，稱爲領土，保護國，屬國，委任統治領地等者。英國管理其種種文明程度之人民。如在印度與埃及，其自身亦有資本主義的諸體系及資本家階級之發生。

(三)直布羅陀，亞丁 (Aden)，新加坡等海軍根據地與戰略上的要塞。此外還有政治上不屬英國，而在經濟上却屬英國經濟羣的，如葡萄牙與其殖民地，阿根廷，以及由 Royal Dutch-Shell 煤油公司以與英國相連結，由英國新加坡與澳洲而戰略上被支配的荷領東印度等，亦應該附在其列。又如諾威，不但地理的地位上，且由海上交通的利害，亦不得不與英國結合。而在地中海方面，則希臘以擁護英國的利益，而得英國的眷顧。

不過英國的土地雖是這樣的散漫，但亦有其利益的中心，即印度洋，而其政策的目的是，即在維持此從歐洲通印度洋的海道。當四百年前，印度洋是葡萄牙的

湖泊，現在則一易而為英國。英國由大戰以後領土的獲得，差不多完成了環繞印度洋的英國領土之連環。非洲東岸，除二地域（其一為葡領）外，現在都是英國所有。過去一點是紅海門戶的亞丁，阿拉伯及由美索不達米亞以通波斯的波斯灣，再過去便是英國領土中最可寶貴的印度，緬甸，及通香港與東印度^{海峽}的海峽殖民地，而最後則為澳大利亞。英國實是個印度洋帝國呢。

在印度洋，英國集中他的海軍力，可說是一種獨占的形勢，與太平洋大西洋之須與美國平分者不同。但是，英國在印度洋的勢力集中，顯然具有一弱點。即此等地方，距離產業上金融上的中心的英國，遠至數千哩，惟藉着遼遠的海道以為聯絡。因此，英國欲支配印度洋地方，保有其原料之富及生產物的市場，此海道的支配，實為存亡所關的重要問題。

這海道，不消說便是地中海——蘇夷士——紅海航路。在經過了四百年以後，地中海以開通蘇夷士地峽的技術的發明，又復見重於世界。這航路在英國是

非常重要的實爲英國國際政策之所繫。如因爲此路須受德國之柏林報達鐵道——即由西北歐洲以至印度洋岸的陸路——的壓迫，所以當戰後歐洲的『決算』(Settlement)之時，英國以必要乃使奧土分裂爲諸小國，並擴大希臘的領土，不管這種辦法在實際政治上是非常困難的。還有在『近東問題』上表示着英國死活所關的，即波斯與美索不達米亞的煤油與此航路的保護。在英國，把此航路側面的土地，直接或間接的置於自己的支配下，實是必要。如君士坦丁若爲他人所得，這在英國實是關係非常重大的問題。爲什麼呢？因爲君士坦丁是地中海門戶之一，英國到印度的航路是經過地中海的。而埃及的獨立，其意義也如這樣。因爲埃及的地位足以制此航路的交通。正如巴拿馬運河的一岸，若爲日本所據，美國是決不能默爾而息，英國這樣也決不許他國在埃及作根據地。

此外爲保護地中海航路，如直布羅陀與中途的要塞馬耳他(Malta)島，在英國也是非常重要，因此與法國立於衝突的地位。因爲法國要保其歐洲與非洲領地

的聯絡的安全，地中海霸權之掌握實爲必要。這樣，東西走的英國的地中海通路，恰好與南北行的法國的通路在交叉的形勢，因這交通要路的交錯，於是兩國的利害亦彼此交錯。

由經濟地理的形勢，俄國也是與英國相對立的。俄國惟一的政策是想出海，從大陸跑到大洋中來。他想從黑海出君士坦丁，但這是英國地中海交通要路之所關，他更想從波斯阿富汗以南下，但這是英國爲保持印度的安全亦無論如何不能輕易看過。俄國實是這樣到處被英國阻抑着的。至英國與日本的衝突，則在我國有勢力範圍經濟利益之爭，而日本的勢力着着進展，因南方是英國的澳洲及其經濟從屬荷領東印度，東向是英領加拿大地方，所以英國亦與之立在對抗的地位。至英國與美國在南美的衝突，我們在前面業已述及，茲不贅說。但英國與美國的衝突，實不只南美，如波斯與美索不達米亞的煤油利權的衝突，以及世界各地商業上與金融資本上的衝突，關係是一天天的銳化，質言之，這還是現今世界最大

的衝突呢。

(3) 工業的英國之衰落

溯自產業革命以來，英國不但是世界商品的轉運者，並且其自身還是世界的主要商人。英國以其船舶，轉運其煤與製造品至海洋所通的各地。英國不但具有煤的巨大資源，並且煤的出產地又與海岸相近，便於轉運。這在大陸交通器具未完成以前，比之煤礦區域深在內地各國，英國實是在優勝地位。十九世紀是英國勢力達於極頂之時，故當時的英國資本家，掌握着此資源，海運與商業通路的支配權而為的要確立英國霸權於各地，因要求自由貿易。

這在一方面，英國國內，自然是工業日益發達，把農業的英國，一變而成工業的英國。於是人口集中於礦業及工業地域，而食料之供給遂不得不仰給於海外。綜計英格蘭之農業勞動者，不過百分之六，比之法國的百分之四十，俄國的百分之七十二，殊未免令人覺得可驚了。所以摩根在所著新世界 (The New Wo

「Fid,」 by Morgan) 中說：「英吉利諸島的人民成爲濃厚的凝塊而生活着，而與煤鐵鋼及航路之自由結其福利」。

工業的英國之基礎是煤鐵，英國因爲具有此巨大資源，故能以產業的發展，而稱霸世界。但是近頃以來，英國煤鐵的供給相對的減少了。當大戰前數年，英國煤鐵之出產，降至爲世界第三位。雖其出產之數原未減少，但他國之出產，實巨量增加。關於英國的煤的貯藏量，據愛克爾 (E. O. Hoyle) 的估計，爲九千億噸，就世界貯藏量言，美國居百分之五十，中歐百分之十而其大部直接或間接受法國的支配，若英國則不過百分之四餘。且此殘存之煤礦亦非如前之易採，故其價亦不能不昂，而因煤之出產困難，於是鐵之出產亦發生影響。英國所有的鐵礦雖尙富足，但以煤價之增加，同時，輸出市場又趨狹小，於是遂成爲非常嚴重的問題。煤之輸出，是英國產業的基礎。英國以此易原料與食料之輸入，使出入能夠保其均衡。今乃如此，不能不說英國的優勢是已相對的衰落了。

至於食物，英國似能自給，因為他由輸入可以供給其巨大的工業人口所需的食物至三分之二以上。這都是其領土之所產。但若對非領土之食物輸入，英國沒有不利的關稅制度以為制限，則到底是很困難的。因為英國領土地理的不統一，運費不免甚貴。故此問題在英國內政上為一大問題。

惟關於煤油的供給，大戰以後，英國地位比較改進。但是到處受美國的競爭，仍不能說是可恃。當大戰以前英國的煤油，是以墨西哥，俄國，羅馬尼亞的金融的支配與美國的輸入為主。一九一七年時，英國在自己領地的煤油，實不過世界產額之百分之二。但自獲得了波斯與美索不達米亞之油田，英國始彌補了多年的缺憾。因為波斯與美索不達米亞的油田，在世界上怕除了加利比安的，要算蘊藏最富而將來最有開拓的希望的了。

大戰以後，英國的產業頗為不振，這是因為市場的喪失，在歐洲大陸，資本主義的世界崩潰了俄國的一角，同時，各國都因經濟困難，購買力大減，關稅障

壁提高，外貨輸入頗受限制，而在殖民地方面，則自己亦漸有工業之發達，加以德法美等國的競爭，比前更有勢力。所以英國現在惟一的出路，殊惟有在自己的領域內擴充市場，但此市場到底是與英國相距甚遠的。這是英國永久的不利。

二 遠東經濟羣

(一) 中國

自十八世紀開始以來，歐洲各國以其優秀的技術，侵略世界，或併吞其地以爲領土，或造成勢力範圍以爲獨占之謀，所以到了現在，世界地圖到處染遍了歐人的顏色，惟東亞一大片土地，尙未有所染，這便是中國朝鮮與其鄰近的日本諸島。

中國文明的發達，以其大河流域之沃地，與尼羅河，底格里斯與幼發拉底河之文明同時，而也與其他文明一樣，是以農業與園藝爲基礎的。惟以其地東爲大

海，西南兩方則爲崇山，由這天然的障蔽，故數千年來，獨自遂其文明的發展，不受外部世界何等的影響。以此之故，像古代的埃及樣，發生文明停滯不進的弊病。申言之，就是在自然所課的特殊問題，既完全解決以後，既無外部的刺激以促其向新方面而展開，又無與困着他種問題而謀所以解決的其他民族相接觸的機會，結果遂造成單調而停頓的狀態。其間，雖曾有北方蠻族侵入肥沃的中國，征服其地，自建王朝，但其人數比之此耕作以生的巨大人口究屬甚微，不足齒數，所以他們的侵入，對於中國的社會生活與經濟生活仍是沒有什麼影響。

又，因中國的特殊的地理事實，亦使之不能有躍進的發展。原來中國的江河，其水流所注都是大洋，不如尼羅河與美索不達米亞二大河之爲內海，因此，中國人民由江河交通進於大洋交通，實非常困難，不如前者地方的人民之由江河而內海而大洋其勢順。所以中國海岸之最初航行者爲具有大洋航海的技術與科學的，在地中海上受有訓練的西方海員，而更遠涉重洋，發見西方的新世界的，亦

爲西方海員，而非具有高等的文明程度之中國人民。

十六，七，八世紀是葡萄牙，荷蘭，英吉利，法蘭西之商船彼此互爭以與我國通商的時候，那時我國的外國貿易是嚴重的制限着的。直至十九世紀前半，輪船交通時代到來，我國的外國貿易還是制限着的。至打開我的閉關主義者，實爲世界的運送業兼貿易業者，英國。英國於鴉片戰爭（一八四〇年）後，以香港爲根據地，利用印度鴉片貿易之獨占，造成了與我國的一切商品貿易的基礎。其間，我國每次爭戰，除喪師割地外，並開沿江沿海一帶爲外人互市之場。日本本來與我國同爲閉關主義，迨一八五四年，亦放棄其鎖國政策，開放門戶與外人通商。

在最初，歐洲諸國所抱的目的便是和我貿易通商，因爲在他們看來，我國廣土衆民，實是個很有望的市場。但自資本主義達於帝國主義之階段，他們覺得我國之可注目的還是巨大的礦產，鐵道的建設與各種產業。我國的煤礦，除美國外

比任何國爲遠過，占世界全部資源約四分之一。並且此種煤礦，又品質都甚優良，加之有許多出產豐富的煤礦，地近江海，是非常便於輸出的。

煤礦以外，我國產鐵，亦非常豐富。據“World Atlas of Commercial Geology” (U. S. Geological Survey) 謂『山東半島有鐵礦自五千萬噸至一億噸平均含鐵百分之六十五』。還有我國產錒在世界爲第一，而錫鉛煤油之蘊藏亦極豐富。棉花，在世界上，我國是出產最多的第三國。這都是帝國主義者所垂涎的。還有，我國低廉的勞動力，也是帝國主義者所欲利用以開發產業的。

但是我國畢竟因爲太廣大了，帝國主義列強，誰也沒有獨占我國的能力，加以他們彼此之間又未能一致，所以我國得以保其殘喘，而亦以此故，各國都只有於我邊境，或其鄰近地方，努力建立勢力範圍或根據地，而得寸進尺的向我肆其侵略。法國既以數次的合併，占有我南方的安南全部，英國則由上緬甸更進而窺我西藏。北方，俄國逞着他的野心越黑龍江而南下。還有美國則自美西戰後，獲

得菲律賓，以爲伸其勢力於我國的根據地。我國便是這樣，在列強的環伺中偷生着。

(2) 日本

正當歐美列強向遠東方面恣其侵略的時候，於此，有一國却從此競爭場中，排萬難而崛起爲雄，這便是日本。日本以明治維新，走上了資本主義發展的路，一切設施，都模倣歐西資本主義國的組織。至前世紀之末，日本一戰勝我，於是朝鮮爲保護國。日本這樣獲得了走上大陸的門戶，可以向我滿洲發展了。因此，由地理的形勢，在這帝國主義者互相角逐的世界，朝鮮獨立問題之不可能，其性質實與埃及相同。因爲朝鮮的地位與日本實大有關係。朝鮮若爲獨立強國，則日本將不斷的受其威脅；反之，朝鮮若弱無能爲，則實啓日本以支配大陸的野心。

中日戰爭的結果，我國於喪失朝鮮之外，並割台灣及澎湖列島於日本，這

樣，日本遂可以控制我的海岸，而成爲綿亘三千哩像蛇樣繞着東亞海岸的國家。自此以後十年（卽一九〇四至五年），日本又一戰勝俄。因爲俄國在滿蒙的發展，對於日本之保有朝鮮是直接的威脅，所以因利害之衝突卒出於戰。結果，日本繼承了俄國在我南滿的權利，並承租旅大的俄國租借權。

日本這樣，在中國貿易與中國所蘊藏而未曾開採的豐富的資源之競爭場上，比之歐洲諸國與美國是在地理的優勢的地位。日本的根據地既與我國密邇，而其諸島形勢又足以控制亞洲海岸。而日本之領有朝鮮與旅大，比之英國之以香港及新加坡爲根據地，美國之以菲律賓爲根據地，實更占戰略上的優勝地位。當歐洲大戰中，各國忙着戰爭，無暇東顧，日本卽乘此機會，利用其優勢的地位，既以二十一條相威迫，復占有我山東的利權。山東，不但在戰略上是非常重要的地位，其礦產資源之富，也是具有決定的重要性的。

但是就他方面言，日本的地位殊未見鞏固，尤其與美國來作比較的時候。第

日本礦產的資源非常缺乏。現在日本的煤雖尚有輸出，但資源甚少，鐵則更爲貧乏。生產尚不足供本國的需要。所以在日本，中國的煤鐵之支配是一個關係存亡的問題。而以此故，日本遂不免與美國發生衝突。爲什麼呢？因爲美國對於煤鐵雖無更事他求的必要，但因其煤鐵之分布，全在大陸東部，近於大西洋方面，故欲謀太平洋產業之發展，煤之供給，舍由大陸橫斷鐵道或巴拿馬運河外無他道，然這樣則所費必甚貴。因此，美國欲求我國方面的供給，蓋以我國低廉的勞動，生產費大可減低。同時，我國這樣廣大的銷納剩餘製品的市場與剩餘資本的投資地，在美國正是所尋求着的，若以日本勢力的進展而爲所獨占，這是美國之所大不願，故美國非提出『門戶開放』的口號以爲反對不可。

(3) 太平洋問題

太平洋問題者，質言之，便是不許人染指遠東而由己國唱霸太平洋以遂其獨占的野心，由此所發生的問題。原來入我中國的路，除惟一的陸路外，其餘都爲

海道。陸路在北方，即由滿蒙南下以窺我黃河流域諸省，此路數百年來，便是北方蠻族入寇我中原時所屢次經由的，而現在的俄國即由此路以侵我，日本則由滿蒙與山東並進，簡直是欲席捲我北方諸省。惟日本若欲在我國遂其獨占的侵略，則非確立在太平洋的霸權不可，而欲掌握太平洋之霸權，則第一當謀太平洋交通要路之管理。因此，日本在我國的行動，處處須受與太平洋有利害關係的英美二國之監視。美國與日本的衝突，我們業已說過；英國與日本，直至戰後，尙是彼此同盟，然自一九二一年華盛頓會議，日英同盟卒以解約，我們可知其內幕的意義了。

太平洋的二個主要門戶，即新加坡爲由印度洋入太平洋之門戶，在英國的掌握，巴拿馬爲由大西洋以入太平洋之門戶，在美國的管理下。此外還有二路，都是非常迂回的，一由澳洲南岸以入太平洋，一由法克蘭羣島 (Falkland Islands) 經合恩角以入太平洋，這二路俱在英人手中。故我們觀察太平洋的形勢，可以想見

這實與十七八世紀英國努力以把印度洋與大西洋置之自己支配下的情狀相彷彿，惟欲支配太平洋，則諸國非爭有爲太平洋門戶的諸島不可。因爲此等島嶼，控制輪船的交通與海底電信，形勢上是非常重要的。日本以戰後的決算，獲得戰前德領赤道以北的太平洋島嶼的全部，這實使在太平洋正中之夏威夷與菲律賓間的美國橫斷太平洋的通路，爲之切斷，使日本有戰略上的優勢。

因太平洋的霸權究將誰屬非一時所能決定，故對我國的支配亦不能決定屬於何國，而爲一種互相競爭的局面。我們在表面上雖保有名義上的政治的獨立，而實則一天天的殖民地化。我們以帝國主義列強的競爭，故名義上雖號稱統一，而但見干戈侵尋，內亂未已。美國某著作家——（“America's Economic Supremacy”, by Brooks Adams）——曾說『未來世紀的經濟的霸權，將以中國運命之如何而決』。這便是說能支配中國者，卽能掌握未來時代的太平洋的霸權，世界的經濟的霸權。但是，這還只知其一，不知其二，若我國而能發奮爲雄，不受帝國主義

列強的播弄以自相殘殺，則太平洋當然不成問題，世界經濟霸權，怕還要舍我其誰呢。

四 蘇俄經濟羣

(1) 俄國歷史之地理的影響

蘇俄經濟羣爲一個形成歐亞兩洲的北部地方的大平原，故就地理的形勢言，是統一的，是成爲一單位的。同時，我們應注意的，其內部的政治與經濟的組織，以最近的革命，是與其他經濟羣不同的。蘇俄的統治勢力，不如其他各國樣是掠奪階級，而爲由勞動者農民及兵士所組成的政府。

俄國在以前的時候，因山脈之隔斷，把歐亞俄羅斯分而爲二，同時因海岸線的缺乏，而國內諸大流域之所流注是在交通隔絕的長年結冰的海洋，故在大陸交通的鐵道時代未至以前，俄國是在一種被阻止着不能發展的慢性狀態，不能算是

一個歐洲國家。

在一九一四年大戰的時候，俄國在歐洲的土地居歐洲全面積之半，約當世界陸地面積的七分之一，而若就整個的俄羅斯帝國言，則為四分之一。從俄國的歐洲國境，以至太平洋岸，其距離實與英國至西部澳洲相等。這是何等巨大的一個國家！故若此大國而與美國一樣有面對着大洋的海岸線，則其歷史的發展當然大有不同。然而俄國修長的海岸線，却在終年為冰所封的北冰洋岸，在歐洲雖有二個海口，則又是在隔絕的海岸，即黑海與波羅的海。因此之故，此廣大的平原之內部發展，不但是滯滯不進，且是在一種與外部交通幾於完全斷絕的境地。我們觀察俄國歷史，這種根本的地理的影響，實到處可以明白的看到。

俄國文明最初的中心地是南部的基輔 (Kiev) 與北部的諾夫哥羅德 (Novgorod)。

這兩個地方完全恃着與外部中心地的交通而存在，外部中心地一旦衰落，則此兩地亦隨以衰落。如基輔是十一世紀至十二世紀間盛極一時的內地國家，這

是因爲由得倪普河 (Dnieper) 黑海可以至皮然丁 (即君士坦丁) 與東羅馬帝國相聯絡。基輔這樣模倣皮然丁的宗教，藝術及建築。迨土耳其人崛起爲雄，破壞了彼此的聯絡，於是基輔又回復到野蠻狀態。北部的諾夫哥羅德，在中世紀，以與漢斯同盟 (Hanseatic League) 貿易乃臻於繁盛。當大洋航路未開以前，可說是最盛的時候，然自商業貿易轉移至大西洋岸，諾夫哥羅德遂急激衰落，成爲內海地方的北方之一部。

其間，在十三世紀時，以蒙古勢力的西侵，此綿亘我中國北部以至歐洲俄羅斯的大平原，算暫時隸於一勢力之支配下。我們要注意的，此支配的基礎是全恃着當時最有效力的陸上交通手段，馬匹之巧妙的使用與操縱。真的，像成吉思汗樣，以席捲之勢，囊括此廣大的平原而置之一勢力之統治下者，實惟此時而已。蒙古帝國，不久即趨分裂，但是其後三百年間，蒙古的諸侯王，仍統治歐洲俄羅斯之大部與亞洲之北部及中部。

以後，歐洲平原的中央，莫斯科周圍的人民起而驅逐此蒙古遊牧民族，於是乃產生了莫斯科公國，爲後日俄羅斯帝國之核心。此等人民，先北上向北冰洋方面，當十六世紀以前，他們以阿察格耳 (Archangel) 爲唯一港口與英國通商。其後一世紀，大彼得時代，俄國始與歐洲有更直接的交通，把俄國改變爲歐西組織的國家。他這樣擊破了當時稱霸波羅的海兩岸的瑞典，使俄國得領有波羅的海的海岸，於是自莫斯科遷都彼得堡。

自茲以降，直至於今，俄國的歷史，可說便是爭求海口，卽因與海洋交通相隔絕，於是竭力想打破此自然的不利的地位。十八世紀間，俄國在波羅的海方面的海岸線擴張了不少，同時在黑海方面，則南向壓迫土耳其。至俄國的東向發展，可說是俄國的可薩克人 (Cossacks)，移民，毛皮商人與蒙古遊牧人民的戰鬥。在十六世紀之末，俄國已越過馬拉山脈 (Ural Mountains)，其後一世紀，可薩克人更東向建立根據地於貝加爾湖 (Lake Baikal) 畔。後復以茫茫無盡的大陸

地平線的誘惑，使俄國更向東進，而卒達於太平洋岸。故此種勢力的擴張，實不止是現實的戰爭事件，而為敵對的二經濟組織——定居的農業與往來的遊牧間的鬥爭。蒙古的遊牧人民，這樣一步步的由東而南被驅逐入阿爾泰山中，而自馬拉爾以至太平洋之六千哩的大平原，於是遂夷為斯拉夫民族的殖民地。然而這發展的趨勢，似乎直至現今，還沒有終止呢。

最近俄國革命的成功與俄國的地理亦大有關係。俄國因為面積之廣大與陸地交通機關之不充分，所以在革命的初期階段，這還是一種保護。如各國為企圖推翻革命，當時曾把俄國封鎖起來，並援助白黨反革命的軍隊，但都失敗。因為俄國的面積巨大，其主要的中心地與邊境間距離甚遠，對於軍事的侵入，實是最好守的守備。先前使拿破崙的勝利歸於失敗者便是這到莫斯科的長遠的距離。革命政府也這樣收了地理的優勝。當反革命的敵人，從東南西北四面迫來，但在未達莫斯科以前，因通過此長距離而卒為所擊破。高爾恰克 (Kotichak) 之越烏拉爾山而

進軍，但尼金 (Dobrynin) 之由黑海而北上，其所以失敗，都坐此故。同時，因這地理的事實，封鎖亦不成功。固然俄國因缺少海口，比較的容易封鎖，但是俄國因上述理由，其自給的狀態實比一般高度的工業能夠久長，所以革命以後，卒能辛苦的維持着。

(2) 鐵道與資源

在以前，統治俄國的是歐化的官僚政治，但言其國家組織則仍為中世的國家。勞動者是與土地相連結的農奴，其農業方法也是非常原始的。自十九世紀中最初有鐵道的敷設，始把其巨大的資源有了組織與統一，表現出偉大的勢力。這在以前是麻木了的。但是直到二十世紀戰爭勃發的當時，俄國還是比較上產業落後的國家。這是因為其鐵道的建設還是不充分的緣故。

但是，自有了鐵道，俄國到底已發展了不少了。從前的農奴因此成為自由農民或賃銀勞動者，到處都有工業的興盛。帝國各地的交通始不論季候都有可能。

（因為俄國的河流，冬時全部結冰，其南部近地中海方面者，則每年亦兩月以上。）這樣，俄國黑土地方的五穀可以運至食糧不足的北方森林地帶，而北方的燃料木材則可以運至產五穀的地方。總之，因了鐵道，俄國從前彼此隔離的散漫的地域，現在統一而成爲一經濟單位。

但這實不僅歐洲俄羅斯方面是這樣，烏拉爾山脈東部之大平原及廣大的草原地方（*steppe*）也是同樣。即當十九世紀之末，實現了一個偉大的鐵道計畫，便是莫斯科與太平洋岸之海參崴，以六七千哩之距離，現在有西伯利亞橫斷鐵道之聯絡。俄國這樣遂具有出海的港口，而同時西伯利亞偉大的富源乃得爲有組織的開發。

不過俄國的鐵道交通到底是不充分的，俄國爲謀社會主義的建設，這實是當面的一個重大問題。因為俄國於此運輸交通的手段，若有了充分的發展，那末所有工業農業都可發達起來，實儘足以供俄國或歐洲的需要。又若有了此交通機

關，那末一地方的饑饉就可以他地方的剩餘來救濟，很容易解決。而俄國內部的交通問題若得到解決，那末即遇到世界的封鎖，俄國可以南部與東部的小麥，北部的木材，杜乃池河域（Donets）與西伯利亞之煤鐵，巴庫（Baku）之煤油，以自己維持而無虞缺乏了。

至在西伯利亞方面，則此運輸交通問題比歐洲俄羅斯更爲重要。因爲西伯利亞的面積比美國還大，而關於其經濟的資源則到現在還沒有明白。如欲謀開發，當然交通運輸之利是一個先決條件。如西伯利亞沿葉尼塞河（Enisei）之北方河域，有世界最大的煤礦，這區域比杜乃池河域還要大四十倍，據說比美國最大的煤礦要大三倍。但是此煤礦區域距河至百哩與百五十哩，而此煤礦區域之五百哩以內，實未有鐵道。大陸橫斷鐵道是只有一條，南方雖有二三支線，北方則一條也沒有，所以鐵道交通之建設實是必要，須知這樣，俄國的社會主義纔以產業之開發而具有物理的基礎呢。

五 法國中歐及北非經濟羣

(1) 戰後的法國

歐洲大戰，把德國打敗了，滿以為軍國主義將從此消滅，然而代之而起的法國，其陸軍却是世界無匹的。戰前，德國之所以強大，為其基礎的是由於煤鐵。然以和約，鐵之大部割讓於法。因此，戰後的法國，其政策之一貫的目的，即在求得製鐵所不可缺的煤。羅蘭之大鐵礦，戰前是由法德兩國分配的，因此德國自己所出，在鐵之供給上可占百分之七十五，但今則全部為法國所有。法國現在是支配着供給歐洲用途的最廉價的鐵礦。故就重工業的基本原料言，法國是在比從前之德國更有力的地位。

於此我們要注意的是支配今日法國的資本家是重工業的資本家。戰前的法國有小自耕農頗多，實際上(除煤外)，故可說是自給的，而從外交問題言，則為借

錢與人的國民——此等自耕農與小資產階級的貯金，以借與俄皇政府及其他政府而生利。但是戰後的法國，則如德國樣，是建築在煤鐵的更近代的基礎上的。所以此煤鐵的主人——即製鐵委員會——實指導着現今法國的政策。他們之掌握政權是在求羅蘭的獲得。這個機會，便是因法國戰後，全部經濟組織有再建的必要。法國的軍國主義，不過是他們的工具而已。

所以戰後法國工業的發展，實含着充分的近代的意味，但是若缺乏了煤，工業就不容易發展。我們觀法國工業史雖與德國同時開始——即當十九世紀中葉始建設鐵道之時，然以德國產煤頗富，法國除此利時境者以外，非常稀少，故法國沒有偉大工業，而為分散於地方的小工業組織。

一八七一年以後，羅蘭之未割於德而殘留於法的部分，產鐵頗多。但是鐵礦之產出雖有增加，因法國自己無鍊鐵之焦煤，不得不將鐵礦輸出國外。至一九一三年以前，法國實是世界最大的「原料」鐵礦輸出國。因之，法國近代之基本工

業，比之英德美，不過是「殖民地」原料之源泉。

由一九一九年的和約，法國鐵礦之貯藏量，加了二倍。法國還是依舊繼續爲原料輸出國呢？還是從此開始製鐵的有利的事業呢？則此問題須視其所能得的煤礦多少而定。因此，在和約中，把薩爾流域（*Saarl*）的煤礦給與法國。但是薩爾煤礦所產的焦煤，德國用以製鍊羅蘭鐵礦，爲數只百分之十五，其餘三分之二以上則來自魯爾。因此之故，法國迫於必要有強佔魯爾之舉。因爲鍊一噸鐵需煤數噸，故爲價值低廉計，與其運煤至鐵產地，寧運鐵至煤產地。羅蘭之鐵，若無魯爾之煤固無所用之，然若由魯爾地方輸入焦煤，以鍊羅蘭之鐵，則利益究未免減少。因此，爲計之得，還如將羅蘭之鐵運至魯爾。而以此故，魯爾地方有實際支配的必要。質言之，像這兩地之政治的分隔，究竟是時代錯誤的，而德法比的鋼鐵托辣斯的組織，可說是爲的適應時勢與需要而成立的一種國際間經濟的團結。

法國的政策，其目的便是想包括中歐各國，聯結北非殖民地而成一大經濟羣。德國自經大戰，其主要工業地域為法國所佔領，其全部領土，則法國時時可以進兵佔據。所以若受法國唆使的萊茵共和國一經成立，殘餘之德國，實很容易成為將被法國或俄國經濟羣吸收的小國，因為其殘餘的惟一煤礦的大部，即上部西勒西亞 (Upper Silesia) 之大部已為波蘭所併合了。

波蘭是山和約所造成的一個新國家，實為法國的勢力範圍。而戰後獲得廣大的領土的羅馬尼亞，也如這樣。羅馬尼亞與捷克斯洛伐基及南斯拉夫為小協約之三國，受法國的卵翼。法國之目的是想在此謀經濟的支配，一方面則確樹其勢力於巴爾幹，繼德國的偉大計畫，由此以通小亞細亞，而在那裏，法國已把敘利亞置於自己的勢力下了。此外還有比利時也是法國經濟羣的一員，因其煤礦之貯藏，在此經濟羣中是非常重要的。

除羅蘭之鐵與魯爾之煤外，法國在歐洲尚有許多資源，舉其最著要者，如比

坦及爾 (Tanger) 則因無法解決，由國際管理。照法國的意思是想置之自己的支配下，但英國與其附庸國西班牙則反對之，於是以坦及爾後面及東方約二百哩之海岸爲西班牙地帶，即不許法國窺伺此地中海門戶。又，在東部地中海，則英國利用希臘，法國援助土耳其。法國有敘利亞的委任統治權，英國則有巴勒斯坦的委任統治權以鞏固地中海門戶的蘇夷士。

(3) 地中海國家意大利

最後我們要略述意大利，這是一個不屬於上面任何經濟羣而保着獨立值得我們的注意的國家。

但是意大利的獨立實不過外表，因爲意大利本國沒有煤礦，因此爲補其不足的供給，他是必然的非屬於其他經濟羣不可。倘若地中海的霸權，在英法之間一有決定，那末意大利的獨立能否長此保持，實是個疑問。意大利現在之所以能於地中海占有特殊的地位，便是利用英法二者衝突關係的結果。但由地理的事實，

意大利究不過一內海國家，故即假定其有煤的蘊藏，若沒有足以支配地中海與其門戶的力量，在此大洋交通時代，意大利到底只是第二流而已。因為地中海的時代業已過去，現在是具有大洋海岸的國家得利的時代了。

故近年以來，以慕沙里尼的執政，意大利在國際政局幾蓬蓬勃勃不可一世。實則時至現代，軍人的熱情既不能為煤的代用物，正如慕沙里尼自己所言，『戰鬥艦的蒸汽力是不能用歌聲來發動的』。

第五章 結 論

一 世界平等與帝國主義

我們在前而算已大略的把數千百年來，人類由孤立狀態而進結相互的經濟的依存關係之事，有過一番敘述。我們由交通技術的進步，知道一個空前的大規模

的經濟依存關係已有其存在。但是現今的世界，在我們所曾述的經濟羣間，有政治的對立與分離。此敵對的帝國主義的經濟羣，正以謀分割世界未盡的地域，彼此明爭暗鬥，使世界經濟生活發生擾亂。現在世界的各部分，固然是經濟的與他部分有不可分的依存關係，但是帝國主義者却不顧這些，把這世界，部分的加以政治的分隔，使之相互的在敵對狀態。如英國需要俄國的五穀，俄國需要英國的機械，而兩國現在則以政治的阻害，交通非常不便。又英國的工業，以中歐之貧窮無力以購英國貨品，陷於不振的境地，同時中歐向爲一經濟單位，其各部分以專事某種產業與其他部分結依存關係，然今則分裂爲多數的敵對國家，彼此間，設着高率的關稅障壁。由此可知使世界經濟不能有圓滿的進展的，其根本實由於資本帝國主義。

同時，由資本帝國主義，人類之不平等爲以前所未有，在一方面有資產階級與勞動階級的對立，勞動階級以牛馬樣的勞動而生活則常在飢寒之中，資產階級

既掠奪其經濟的利益，復掌握着政治的權力，可以恣意壓迫；在他方面，則有弱小民族與資本帝國主義者之對立，弱小民族以經濟與武力之不如人，受盡了剝削，弱小民族的土地爲帝國主義者之勢力範圍及殖民地，弱小民族的人民則爲帝國主義者之勞動者及原料生產者。而以帝國主義者間利益的不同，輒發生爭鬥，勞動階級與弱小民族這樣常是爲資產階級的利益而犧牲其生命於戰場的兵士。我們看，這是何等不平無理的世界！

一一 民族主義與國際智識

我們爲解除自身的壓迫，因應起而推翻帝國主義之統治，同時，爲謀正義平等的實現，也應打倒帝國主義。我們的立場因爲是民族主義的，故於帝國主義既倒之後，不致有如國家主義那樣對他民族的壓迫，我們知道世界經濟的發達，既已彼此都有依存關係，只有立於平等的互助的地位，經濟關係始能圓滿無缺。

爲着正義與人道，我們反對勞動階級受資本家無理的剝削，又，因爲資產階級對勞動階級之統治，若愈強大有力，卽其對於弱小民族的壓迫，亦將愈爲酷烈，故我們爲謀資本帝國主義之迅速崩壞，亦反對勞動階級受資本家之掠奪。

因爲經濟關係已發達而爲世界的，資本帝國主義的勢力的統治，現在也是世界的，故我們爲求對資本帝國主義的鬥爭之有效，亦應當擴大戰線爲世界的。我們應不分國家的畛域，聯結一切被壓迫的弱小民族與勞動階級。惟欲謀此世界的大團結，則對關於世界事情與世界問題的國際智識，我們應當有充分的理解與認識，以爲此大團結的基礎。我們惟這樣始不爲資本主義的觀念所迷惑，始不爲國家主義的思想所動搖。本書之編，卽想於這點上，稍有助益。原書“An Outline of Economic Geography”爲英國平民教科書第四冊，由其勞動者教育機關『平民同盟』(Pleb's League)出版，本書卽摘譯此書，並參考其他所著編成。

——四，八，二九年。

社會問題大要

施復亮編

實價三角

這是一本研究社會問題的很好的入門書，他告訴我們什麼是社會，什麼是資本主義社會，什麼是階級，階級的發展，資本主義與農民，工會，農民協會，無產政黨，社會主義等。先讀了這本書，再去詳細研究社會問題，就不致茫無頭緒了。

政治學概論

鄧亞蘇著

實價三角

很奇怪！任何大學的政治經濟科，都有政治學這一門功課，然而在中國出版界很少，一套可看的政治學。本書站在正確的社會科學立場，一掃政治學界之空想胡說，雖僅寥寥三萬字，實開中國政治學界之新紀元。

上海南強書局出版

經濟學概論

英國平民同盟編纂
丁振一譯

實價陸角八分

本書的序論說：『經濟學是把科學從天上移到地下——工作場，食桌——的學問。經濟學的定義，普通想做是一關於財富的生產和分配的科學，』但所謂財富的意義，若不想做是穿在我們身上的工衣和穿在腳下的靴子等一類東西，就不充分。爲什麼縫工裁衣，織工織布，紡工紡紗呢？那寫遠地方的大陸產出的棉花羊毛等所以在這裡對於上衣而有效的理由，究應當怎樣說明呢？若干千萬人所以那樣協作的理由又是怎樣？這就是經濟學所要解答的問題。』據這幾句話看來，就可以知道這本書的內容了。

藝術論

蒲列哈諾夫著
林伯修重譯

實價六角

本書包含三篇論文，爲蒲列哈諾夫用唯物史觀從事研究藝術的最初的著作，也是基礎的著作。他用著嚴正的方法，賅博的證例，把藝術依存於生產力之狀態和生產方法，生產技術與藝術的影響等等，闡發得非常透闢。有志從事新藝術及研究新藝術理論者，對於這類基礎的名著，當必以先睹爲快。

上海南強書局印行

經濟史

馬哲民著

實價三角

經濟史以各種原因，到現在還不能成一很成熟的科學；然作者能以很簡略的文字，由原始社會生活，到近代經濟制度，作有系統的敘述和論列；並且能將每個經濟階段及其制度之起原，發展，崩潰，與其形態，特質作扼要的說明，綱舉目張，有條不紊，確是青年良好的讀物和參考材料。

社會進化史

馬哲民編

實價三角

這本社會進化小史，在以淺顯流利的文字，述敘人類社會之起源及其進化的事實。注意在對於社會進化的各個階段之經濟關係；同時毫不忽視政治文化及宗教等過程的交互作用及其形態。尤其按年代的前後，順次紀述使，讀者得到社會進化之史的系統知識，這是本書的特色。

上海南強書局出版

新社會科學叢書出版廣告

最近幾年以來，國內讀書界對於社會科學的研究，確是普遍起來了。但是就目前的趨勢看，從前的社會科學，已不適合大部分讀者的需要，而新的社會科學，又正在建設的時期中，因此出版界還未能供給相當的著作物，來滿足一般讀者的要求。本書局有鑒於此，特約請許多對於新的社會科學確有研究的人，編輯新社會科學叢書，期以短小精幹文字，編輯下列各書，務使讀者讀一本即能獲得一種科目的明確觀念。現在先出十四種，茲將書名及編輯人姓名，列舉於下。

- | | | | |
|---------|-----|--------|-----|
| 政治學概論 | 鄧亞蘇 | 社會進化史 | 馬哲民 |
| 社會思想 | 熊得山 | 社會問題大要 | 施復量 |
| 法學大要 | 寧敦武 | 民族問題 | 李達 |
| 中國封建社會史 | 陶希聖 | 經濟地理 | 樊仲雲 |
| 各國革命史 | 程希孟 | 各國政黨 | 黃惠民 |
| 國際政治現勢 | 許楚生 | 社會運動史 | 錢鐵如 |
| 經濟史 | 馬哲民 | 藝術概論 | 劉士元 |

上海南強書局印行

中華民國十八年四月廿五月初版

世界經濟地理

實價大洋叁角

所有權版

新社會科學叢書第七編

編者	樊仲雲
發行者	南強書局
印刷者	南強書局
經售處	各省大書坊
總發行所	上海南強書局

