

萬有文庫

第二集七百種

王雲五主編

地理環境之影響

(四)

撒普爾著

陳建民譯

商務印書館發行

庫文有具

圖書分類法

編者 鄧世英

電影之環境地理

(上)

鄧世英編

鄧世英編

行發總書評學百

地理環境之影響

(四)

撒普爾著

陳建民譯

漢譯世界名著

第八章 海岸民族

〔海岸爲過渡地帶〕 最重要之地理境界莫如海陸間之境界。就其本質言之，海岸乃海陸間之過渡地帶；具有海陸兩方互相抗衡之力量之痕跡，其廣狹隨不安定之海每一次加強之侵襲與花崗石或多沙之海岸之消極抵抗程度而定。即就其人類地理之意義言之，海岸亦屬一種過度地帶。今則在海岸一帶土地維持生命之力量較弱，而海岸不過海之邊際而已；就岸上居民而論海即食物，衣服，燃料，商務大道與機會也。今則海岸又爲具有生產力之土壤之大力所支配，因而岸外之洋不過一片洶湧之水流與一種綿延之屏障；海岸不過陸地之邊際而已。於此海陸兩棲之地帶一種勢力皆不能排斥其他，因海岸乃可住之陸地與海上之大道間之媒介也。波濤之衝擊與浪花之飛濺劃定界線，人類之住所不能擴至此界線以外；因海岸乃此類住所之極限，正猶曩昔船舶未發明前乃人類擴張之絕對限度也。按歷史上之次第言之，其最初之影響乃一種屏障之影響，而就大部分民族而論至今仍係如此；但自航海術進步而人類活動由陸地渡海而至他國，則海岸又成爲海

陸之門戶——同時爲探險，拓殖及通商之出路與大洋上之人種與思想傳入大陸與島嶼所必經之開放之門戶。由此可知屏障與門戶乃海岸於歷史上所盡之職務也。吾人今日見此兩種職務同時併存。但洋上交通目前雖至盛行，然而地球上大部分之海岸就其居民而論仍不過一種屏障而非一種出路，或至多不過海上冒險之一種根據地，然而此類海上冒險猶時時回顧海岸也。

〔海岸帶之廣狹〕 既係海陸間之地帶，海岸遂成爲一種特別住所留其痕跡於其居民身上。吾人常道海濱地帶，海濱平原，海濱地方，海濱城市；又常道海濱部落，海濱民族與海濱殖民地；而每一名詞喚起一種飽受海洋影響之土地人種或殖民地之影像。舊名詞『海岸線』不適用於此類中間地帶，因此乃一條頗闊之帶也；至於廣狹之程度如何則隨陸地之起伏，海岸之平直或曲折，海岸居民文野之程度與航海術之進步而異也。

在備極曲折之海岸，表示在受潮水道所分隔之海角與島嶼之大地帶上，在河口所切之河岸上，在掩蔽微鹹之淺水湖或鹽澤於沙洲或沙岡之壁壘後且因此形成海陸互相更迭之不確定之境界之低海岸上海陸間之相互作用者，則就自然之意義言之海岸之帶性甚爲明顯。就人類地理

學之意義言之，但觀人類於各地方及各時期分別利用內緣與外緣，則帶之性質亦甚明白也。

〔內緣〕 北海及波羅的海舊日德國海濱城市皆位於河上，離大海六哩至六十哩，恆在海岸帶之內緣。雖大體係通商市鎮，且曾一度合而組織漢撒同盟，此類城市皆樹其基址於堅實之土地之最後突出部分，此最後突出部分則趨於柔軟之沖積土，而此柔軟之沖積土往往有泛濫之虞。蓋土地高而得免河水之泛濫，與此低海岸之潮水，而又堅實可以建築者，不能於直接近海之處求之也。而沙灘或碎岩突出部分之高處面積有限，且日後人口增加之時，必嫌其小。故所有此類臨河之市鎮之舊部分皆建於山上，而新部分則建於木椿或沖積土上之土台。（註一）故烏勒支（Utrecht）之地址亦係一長而高之突出部分，由既高又舊之土地之實地伸入荷蘭浸水之沖積土者。在文化上之技術開始以堤壩征服此共佔荷蘭面積四分之一與荷蘭人口二分之一之兩棲海岸地帶以前，此固此土最重要之市鎮也。（註二）故古倫敦亦於泰晤士河河口旁之受潮平地與荒涼沼澤之內緣標定堅實之土地，正猶羅馬之坎穆洛度嫩（Camulodunum）及其後之科爾忒斯特（Colchester）之於面臨斯道爾海口（Stour Inlet）之沼澤之崎嶇部分標定堅實之土地也。（註三）更

北至窩士河，而窩士河當羅馬時代深入內地之澤地，則劍河上之劍橋，能河（Nen）上之韓廷頓（Huntingdon）與斯坦福（Stanford），威森河（Witham）上之林肯——皆係臨河之高埠——即標定此闊而且低之海岸之內緣。同樣，恆伯河海口之潮水與鹽澤之向陸方面亦由半圈之英國及羅馬市鎮如頓卡斯德（Doncaster），卡斯特福特（Castleford），托特卡斯德（Todcaster）與約克（York）爲之劃定。（註四）在扁平或捲旋之西非海濱地方以闊三十哩至七十哩之地帶沿基尼之長海岸者，近海之沙灘或澤地即無人居住；土人常分佈於水深之處，而在此處船舶航行之源有商埠在焉。（註五）

〔內緣爲海上航行之源〕 雖無論如何在低海岸地方內緣有標識內地向外移殖之界限之勢，然爲河上海洋航行之源內緣又係海外地方向內移殖之目標。依據近代海上拓殖之歷史通常移民之目標與純粹商人有所不同，一方面儘量侵入陸地，同時仍保持其與海之接觸，因而亦保持其與母國之接觸。汽船航行以前之小船即定此內地之界線，而令海岸帶較今爲闊且有一種有規則之輪廓。以殖民地時代之美洲而論，此內緣適與大西洋諸河『下瀉線』（“Fall Line”）相符，而在

此下瀉線即有多數通商口岸；或與潮水之內地界限相符，而潮水之內地界限在聖羅倫司河上適在魁伯克之上，在哈得孫河上則在奧爾白尼（Albany）之上。

〔內緣之移動〕 自頃汽船盛行，即有兩種完全相反之影響發生。就大多數情形而論，內緣以商埠為標識者皆向海移動而至深水，於是海岸帶縮小矣。濱海之維基尼阿之每一種煙草農場各有其碼頭之時代業已過去，而煙葉今皆從諾爾福克（Norfolk）與巴爾的摩爾（Baltimore）輸出。塞維爾（Seville）之海上商務盡歸加的斯，盧昂之海上商務盡歸哈佛爾（Havre），而多德勒喜特（Dordrecht）之海上商務則歸洛特丹（Rotterdam）。就其他情形而論，則於外緣或外緣近處設第二口岸專供大舟之用，而海岸帶依舊保存其原有之闊度，但同時內港則浚深其水道以改善其與海之交通。此所以有雙生口岸之現象，例如布勒門與布來墨哈文（Bremerhaven），但澤（Danzig）與紐法瓦塞爾（Neufahrwasser），斯丁（Stettin）與賽因蒙特（Swinemünde），波爾多與波伊拉克（Pauillac），倫敦與替爾堡（Tilbury）。或原來之港口特於淺水之處開鑿運河或淺水湖或海灣以保持其利益，例如聖彼得堡之藉班的洛夫運河（Pantloft Canal）以通喀琅

斯塔得灣 (Kronstadt Bay) 之淺水；或哥尼斯堡 (Königsberg) 之藉其船舶運河經二十五哩越佛里舍湖 (Frisches Haff) 而至波羅的海 (註六) 或南特之藉羅亞爾船舶運河 (Loire ship canal)，此河於一八九二年開鑿，以便爲其舊鎮奪回最近爲羅亞爾口之聖那塞爾 (St. Nazaire) 外口岸所截之商務。(註七) 在北方寒冷地方，外口岸之處波羅的海一類之內海盆地者每遇冬季特佔勢力，因內口岸爲冰所封也。非然者則外口岸必因內口岸與大海間之交通業已改良而頓告消沈。漢堡時常浚深其易北河之通路，結果外口岸喀克斯哈文 (Cuxhaven) 無緣發達，而只用作臨時口岸；同時在威塞爾河，則布勒門與布來墨哈文迭爲海上領袖。(註八) 是故德意志全部海岸與俄國波羅的海曾見內外口岸之海上重要互爲消長也。

〔以人爲方法推廣內緣〕 海岸之闊度不但因開浚與鑿通運河而不至縮小，且可擴大。既已浚深水道矣，聖羅倫司河之主要商埠即由魁伯克移一百八十哩至蒙特利奧，而克來德之主要商埠由格拉斯哥埠移十六哩至格拉斯哥自身，是故今日汽船寄碇之處即五十年童子於退潮時涉水之處也。雖然，此種人爲改變并不常觀，蓋只有富源非常豐富或海岸與內地之交通又甚優良，始有

理由糜費鉅款；不過此類改變最後必以船舶運河再行擴張海上航行至於內地向無水道之處。而曼徹斯特船舶運河與威蘭船舶運河（Welland Ship Canal）卽其例證。威蘭運河利用聖羅倫司河與大湖使海洋大船得入芝加哥。雖吾人於定義之中區別海上航行與內地航行，然在實際上并不受公式束縛，且遇河、湖，運河深可航行海船之處并不承認此基本上之區別也。

海上航行之源之向陸伸入此類有利地方自因其最大之闊度與最小之闊度間之不同而增加海岸帶內緣之不規則性。雖然，此亦僅限於少數文明國家，且限於少數文明國家之少數地方。但其存在則可證明下列事實，卽海岸帶之隨文明之進步而演化可以表示此內緣之永久的重要云。

〔最初僑居中之外緣〕 當航海，海上拓殖，與原來僑居之初期，外緣之意義最大。不過此種重大之意義只有在崎嶇之海岸或無平地可以耕種而又與內地之牧場或獵場隔絕者始能持續；只有在太平洋之多數珊瑚島與火山島其外緣有最肥沃之土地而且產生繁茂之棕櫚而其有限之地方僅足以維持一半之人口者始能持續；只有在北極與亞北極地方經濟上之發展爲嚴酷之氣候狀況所限制者始能持續。就此類地方而論大海必須供給居民之食物，是故此輩居民不能不與海

接觸。在多山之提厄刺得者翥哥，其森林茂密之斜坡高出於海，不過此處或他處有多石之海濱，則西海岸與南海岸之土人亦傍海岸。海峽供給其所需之一切食物，且乃其饑餓不安之漂泊之大道。
(註九) 崎嶇之斜坡與稠密之森林使人不能向陸地發展且迫居民常居獨木舟中。南阿拉斯加多山之海岸之特臨頤德族印第安人即於平滑廕庇之海濱建築鄉村，房屋成行而向海，獨木舟即繫於岸前。彼等於選擇地址之時顯然注意食物之供給與夫受攻擊時之保護。在卡地阿克島 (Kadiak Island) 與附近之阿拉斯加半島之無樹海岸，愛斯基摩人之選擇鄉村位置專為便於蓄積浮木，近於食物供給之來源與船舶碇泊之處。是故愛斯基摩人贊成伸入海中之陸地或砂嘴，或隔離鹽水湖與大海之砂礁，阿留申羣島只注意接近海濱之介類與其遠洋之漁獵；而此種動機影響庫斯柯克溫河口 (Kuskokwim estuary) 之愛斯基摩人如此之甚，馴致彼等之茅屋離通常之高潮不過數哩而時有泛濫之虞。(註一〇) 只有在烏康三角洲之大潮水道彼等始散佈於全部廣闊之海岸帶，甚至達於內緣焉。

西伯利亞東北海岸朱克察人即於北冰洋與此苔原岸旁之淡水湖之砂壘間建築天幕鄉

村。此種位置便於漁獵海上動物，同時又得免北極河流夏季之泛濫。(註一)在格林蘭之全部西方，自極北之烏柏尼維克(Upernivik)至南方之法爾威爾角(Farewell Cape)，所有愛斯基摩人與丹麥人之殖民地幾全在島或半島之尖端，而其所以擇此種位置者即因接近溫暖之洋流與食物之供給也；雖挪威海殖民地之遺跡則見於富有夏季植物之多蔭流域，離外海岸約二十哩。(註二)凱撒發現古代之威內提人(Veneti)——布勒塔尼南岸之一種民族——即於海角各處建築市鎮，蓋海角既便於與海接觸，又得免受陸地方面之攻擊，因海潮之升降每掩匿中間之低地也。(註三)此處高原之內地不毛，彼等不得不於海上求一部分之生計，又因原始小國之部落互乘干戈，不得不以此四圍皆海之海角爲其避難所焉。

〔初期航行中之外緣〕就初期航海史與探險史而論，海岸外緣之顯著特徵，例如海岬與海角，皆屬重要之海上目標。阿陀斯山(Athos)之海角於赫勒斯滂(Hellespont)與帖撒利(Thessaly)之海岸間高出海面六千四百呎而投其影遠至勒謨諾斯(Lemnos)之市場者即係北愛琴海水手之指南。(註四)就古希臘人而論，馬里亞海角(Cape Malia)久係西地中海寂無人知之荒海

之界石，正猶日後直布羅陀之爲入大西洋陰暗之海之門。又意卑里亞半島之神聖海角（Sacred Promontory）——聖芬森海角（Cape St. Vincent）——亦爲希臘人與羅馬人明定可住世界之西南端。（註一五）若干世紀以後葡萄牙人始以『嫩角』（Cape Non），次以巴耶多爾角（Cape Bojador），最後以威德角（Cape Verde）標識其沿非洲之西岸而下之航行焉。

就沿岸航行言之，小海岬與近岸島嶼皆屬可以遵循之地點；當海上初次拓殖目的專爲商業上之利益之時，各該地方即係最宜建設商站之地方。腓尼基人在其母國即喜僑居於小海角，例如西頓（Sidon）與拍里塔斯（Berytus），或近岸之小島，例如太爾與阿拉達斯（Aradus）（註一六）且無論在西西里（註一七）西班牙，或摩洛哥（註一八）之海岸皆選同樣之地址爲其殖民地與通商之驛站。迦太基即在於突入迦太基灣之小山頂角。環抱此海口之兩海角邊上皆有殖民地，而北海角尤多，北海角即抱猶提喀（Utica）與喜坡（Hippo）（註一九）喜坡即在近代法國海軍軍糧站比塞大（Bizerta）之地址也。

〔外緣與海賊〕 在此古代希臘世界，當希臘海權最弱之時，因恐懼海賊城市多離岸數哩；但自

海賊之禍漸弭，則多選岸上與島上之地址，因便於通商也。^(註二〇)而此類較近海岸之市鎮各於當地設置口岸。故吾人發現古代成雙之都市，例如亞各斯 (Argos) 與諾普利亞 (Nauplia)，特羅厄森 (Troezen) 與波貢 (Pogon)，邁錫尼 (Mycenae) 與愛洪尼斯 (Eionae)，科林斯 控制愛琴海 上薩倫尼克灣 (Saronic Gulf) 之桑策 (Cenchrae) 以奪亞洲 之商務，且藉一一哩半長之牆與勒策安 (Lechaum) 聯絡，而勒策安 固科林斯灣 上便利意大利商務 之第二港口也。^(註二一)屬於此一類者爲雅典 與其拜里厄斯 (Piraeus)，墨加拉 (Megara) 與佩給 (Pegae)，拍加馬斯 (Paganus) 與厄累 (Elea)。^(註二二)此類古代雙生城市可以標識海岸帶之兩端。有似上文所述之近代雙生城市，其歷史上之發展表示自內緣而至外緣，雖其原因各有不同。雖然，德意志波羅的海 與北海諸鎮 位置居後，至少有一分部不受海賊之攻擊，蓋當中古時代海賊多半侵擾海岸也。^(註二三)律伯克原 較今日近海，且屢爲海賊所毀，最後則退至特刺夫河 而重建焉。^(註二四)日後特拉夫蒙德 (Dravemunde) 之商埠卽位於此小河口。

〔拓殖中之外緣〕 初期海上拓殖史大體表示兩個地理時期：其始佔據海岸之小島或海岬之

邊際——日後則進至海岸之內緣，或更進至內地。而由初期轉爲後期則純視移民之社會的與經濟的發展程度而定，而移民之社會的與經濟的發展程度可於移民對於土地所爲之估價見之。第一期——賤視土地價值之結果——最可以腓尼基與初期希臘殖民地爲代表，其目的多爲商務，且只求一類易入之海岸地方能供給地中海與鄰近各海大道之最優商站者。初期希臘殖民地，例如構成小亞細亞西南端之的黎奧比安（Triopium）海角，卡爾息狄西（Chalcidice），退色斯之刻尼索茲（Chersonesus），加爾基敦（Chalcedon），拜占庭（Byzantium），黑海之赫刺克利亞（Heraclea），與西諾坡（Sinope）之殖民地，皆在於半島或海岬，便於寄碇者；或又如敘拉古（Syracuse）與密替利尼（Mitylene），在近岸小島之上，不久即告人滿，而城市即由此處展至附近之內地。此類地址好處在於便於通商而又可免懷抱敵意之內地陌生部落之攻擊。就商民族之以大利與中間人暫時之勢力自滿者而論，則此類理由亦已足矣。雖非洲之腓尼基商站點綴海岸之外緣，地帶之內緣則有利比亞與愛西屋皮亞之市鎮，而內地居民即於此處以象牙皮革之屬與太爾交換。（註二五）故第一世紀與第十世紀阿剌伯人之向非洲東岸發展商務也即奪贊稷巴，

奔巴 (Pemba) 馬非亞 (Mafia) 離岸諸小島，拉穆 (Lamu) 與蒙巴薩 (Mombassa) 近岸諸小島，以及赤道以南至羅甫馬河 (Rovuma River) 河岸之外緣。(註二六) 贊穆巴 之蘇丹 承繼此海岸地帶者在十年前未曾推廣之，因彼此時且不得不棄其大陸上之土地也。

〔殖民地之向內地推廣〕 但當民族感悟拓殖乃國家與商務之擴張之出路而新地方人種與商務之永久繁榮端賴佔據較大之土地與開發地方財源以爲交換之根據時，其殖民地即由海岸之外緣展至海岸之內緣，甚至展至內緣之外，但使有沖積土之平原與河道誘之向內地發展。此乃後期希臘殖民地與迦太基殖民地之歷史，(註二七) 尤其係近代移民運動之歷史，因此類運動無不重視土地之價值也。

跋涉大西洋之長途後，美洲海岸之外堡自係初期歐洲旅客之休息地，但因面積有限與生產力薄弱即被放棄，或又變爲內地擴張之根據地。南馬薩諸塞外之卡提漢克 (Cuttyhunk) 小島乃一六〇二年哥斯諾爾德 (Gosnold) 拓殖未成之地方，正猶一五八五年刺里 (Raleigh) 於刺溫諾克島 (Roanoke Island) 上之企圖與日後波柏罕 (Popham) 在卡斯科灣 (Casco Bay) 東

海岬上之企圖。旅客一憩於科德角 (Cape Cod) 之極端，再憩於卡拉克斯島 (Clark's Island)，始能決定卜居普里穆斯灣 (Plymouth Bay)。緬因海岸外之蒙希干 (Monhegan) 乃初期英國商站之基址，但此站只由一六二三年歷至一六二六年（註二八）安角 (Cape Ann) 上之漁場與商場亦起訖於此時，日後則移往薩倫港 (Salem harbour)。瑞典人之僑居美國也初在得拉瓦灣之入口之亨洛盆角 (Cape Henlopen)；但七年後僑居之地則移至得拉瓦河之河口。故就近代移民而論海岸之外緣不過陸地之門戶而已。由此門戶進而開拓內地，但使內地財源豐富，土壤肥沃，其工作有相當之報酬。

〔海陸之相互侵入〕 所有海上移動既發源於陸地，所有海外遷徙既傾向於陸地，故海陸間之相互關係多視二者之間之接近程度而定。而接近程度又視地塊之關節 (articulation) 而定，無論如非洲或印度之呈現一種接連不斷之輪廓，或又如歐洲或挪威之於附近海洋中安置一系列半島或許多島嶼。與海距離甚遠，則國家即不能與海接觸；而洋上脈管伸入大陸中心，則此中心即感遠而不見之海岸之生活脈搏。波羅的海之入口使離西歐八百哩之聖彼得堡成一高埠，於是大西