第 一 编

大 不 列 颠

第一章 领土和地理位置

大不列颠的正式国名是大不列颠及北爱尔兰联合王国。它位于不列颠群岛上，即大不列颠岛、爱尔兰岛的北部及许多小岛上。这些小岛计有五千多个（其中约五千个分布在大不列颠岛的西岸一带）。

就其所占面积——24.43万平方公里—— 来说，联合王国小于许多欧洲国家，比法国(54.7万平方公里）小二分之一多，比芬兰（33.7万平方公里）、挪威（32.4万平方公里）、波兰（31.25万平方公里）等国都小。

联合王国包括它的历史核心—— 英格兰本土（即大不列颠岛的南部和中部，通常用英国这个名字称呼整个国家）[①]，十三世纪被英格兰征服的威尔士，十八世纪初并入英格兰的苏格兰以及被保留在联合王国的北爱尔兰即阿尔斯特。北爱尔兰是在宣布殖民地爱尔兰的其余大部分领土先为自治领（1921年），而后（实际上是从1949年起）为脱离不列颠统治的独立的爱尔兰国以后，被保留在联合王国中的。

不列颠群岛位于欧洲海岸的西北部，在北纬六十度五十二分与四十九度十分、东经一度四十六分与西经八度十分之间。大不列颠北端的位置大致在列宁格勒的纬度上，南端大致在基辅的纬度上。

大不列颠岛的面积为22.98万平方公里。从北到南长为900公里，从西到东最宽处为520公里，在英国被称为“黄蜂腰”的最窄处只有60公里。该岛的任何一点，距海最远不超过120公里。

爱尔兰岛的面积为8.38万平方公里，其中联合王国占1.36万平方公里。

赫布里底群岛靠近大不列颠岛的西北部，约有十个相当大的岛和五百个

①整个国家亦称不列颠或大不列颠。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

左右小岛，大部分小岛无人居住。赫布里底海和小明奇海峡把赫布里底群岛分成内、外赫布里底群岛。内赫布里底群岛和大不列颠岛之间是以许多峡长的海峡相隔。赫布里底群岛大部分是山，周围环以断崖。构成群岛的岩石由于受海浪的冲击而破碎，形成了奇异的、有许多窟穴的海岸。其中著名的是，斯塔法小岛上最吸引人的芬加洛山洞。来潮时海水满洞，退潮时水泄洞干。芬加洛山洞不断地引起许多英国和外国游人的兴趣。

外赫布里底群岛以刘伊斯岛最大，内赫布里底群岛以斯凯岛、马耳岛、艾莱岛最大。艾莱岛上的居民从事农业，岛上也有一些工业企业，该岛与大不列颠不仅有海上交通联系，而且也有航空交通联系。

奥克尼群岛约有七十个岛屿，位于大不列颠的东北端，其中一半无人居住。奥克尼群岛也有许多沿海山洞。山洞深处常常一直通到岛屿的表面，形成井穴。在狂风呼啸的日子里，水和泡沫如同烟雾一样缭绕在这些井口的上空。当地居民把这些井叫做炉子。

比奥克尼群岛更北的是约有100个岛屿的设得兰群岛，一部分岛上无人居住，其余的岛上居民也很稀少。

在大不列颠周围的许多岛屿之中，因大而著名的是爱尔兰海中的马恩岛（面积为571平方公里）。每年有50多万人游览该岛，欣赏它的自然美景。离大不列颠南部海岸不远的是怀特岛，在西南端附近的是锡利群岛。在拉芒什海峡，离法国海岸不远的诺曼群岛（即海峡群岛）也属于联合王国。诺曼群岛中以泽西岛（116平方公里）和格恩济岛（65平方公里）最大。马恩岛和诺曼群岛都是大不列颠的独立行政单位。

不列颠群岛原与大陆相连，距欧洲大陆不远，就在大陆架上。由于第四纪末陆地沉陷的结果，该群岛被海峡分隔，沉陷的陆地形成了水下地台，即海底高高隆起的地段，因而从东方和南方环绕不列颠群岛的各海都是浅海。

大不列颠岛以拉芒什海峡（英国人称它为英吉利海峡或简称海峡）与欧洲大陆相隔。海峡宽度在西部达220公里，而在东部著名的帕德加来①（即加来海峡——译者）或称多佛尔海峡只有32公里。拉芒什海峡的平均深度为60米，加来海峡则为30米。

①帕德加来系法文音译，意为“从加来走一步”（加来是加来海峡法国岸上的一个城市）。拉芒什系法文音译，意为“海峡”。

转运火车和汽车的专门渡轮，经加来海峡来往行驶。最近几年，对英国和法国之间的联系，曾提出了若干新的建筑方案，拟在加来海峡地区兴建隧道或桥梁。

通过水下隧道把英国与欧洲大陆联系起来的想法由来已久。最初，这种想法还是在十九世纪初就已产生，以后，在二十世纪形成了各种不同的方案。1876年，在法国一个方案的提出者曾接受过在加来海峡底建筑铁路的租让合同，并且开始了某些工程。但是不久，由于财务和技术上的困难，这些工程也就停止了。

1960年，一个专门的英法“海峡隧道公司”又提出了在加来海峡底铺设两条平行铁路隧道的修建方案。每条隧道全长（包括引道） 53公里。该隧道规定只通行电气列车，而且在每条隧道里，列车只能往一个方向行驶。电气列车的最高速度每小时可达160公里。至于汽车，在隧道里不自行开动，而要装在专门的平板车上用电气列车转运。用这种方法就可能在一小时内运过近600辆汽车（假设在隧道里通行汽车，那么在一小时内要通过这么多的汽车，就必须排成四排往一个方向行驶），同时也使隧道里不积存汽车排出的气体。在两条主要隧道之间，还计划铺设一条直径较小的辅助隧道，在某些地方与主要隧道连接。

一些英国工程师曾提出了一个建造漂浮隧道的方案。方案规定，在水下约14米的深处按装直径为15米的钢管隧道（这种方法一般是在水下有管道纵横交叉的障碍物的情况下才采用），然后把管道用锚加以固定。在这条钢管隧道内，计划铺设汽车路干线，这条干线能够在一小时内来回通行近一万辆汽车。

在巴黎，组织了一个横跨拉芒什海峡的桥梁设计协会。该协会提出建造一个长度为33公里的桥梁方案。这种桥的跨度长为200—400米，桥梁距水平面的高度为70米。桥梁通车路宽，设计为36米。沿通车路拟铺设两条铁轨，开辟宽为19米的汽车路干线和两条宽各为4米的摩托车等车辆通行道。

在英国，制定了一个建造长约35公里的三层桥梁方案。

为审查提出的方案专门成立的英、法委员会主张建造隧道，因为这是一种比较可靠的建筑物。由于在常有雾和狂风的情况下，桥梁对船只和飞机能够造成威胁。但主要考虑建造隧道的好处是，成本至少要比建桥便宜一半。

1964年2月，大不列颠与法国两国政府终于同意基本上按“海峡隧道公司”提出的方案在海峡下建造隧道。但是，1964年10月执政的大不列颠新政府宣布，由于财政上的困难，拒绝建造隧道，只在不久前又表示同意该项工程。计划在1970年前夕，拉芒什海峡隧道通车。

大不列颠岛东临北海。北海的平均深度为95米,最深的地方达665米。①

北海有一大片浅滩，名叫多格滩，其深度不超过2米。该浅滩以鱼产丰富而驰名，是重要的捕鱼区。

濒临北海的，除大不列颠外，还有六个欧洲国家——法国、比利时、荷兰、西德、丹麦、挪威。对其中某些国家来说，北海是它们唯一的出海通路。经过北海及连接北海和大西洋的拉芒什海峡，直接靠近大不列颠有几条最重要的航线，将欧洲与美洲及其它大陆联系起来。北海是全世界海洋中船只来往最活跃的区域之一。

北海的水面很少平静，几乎经常是波涛汹涌，巨浪翻滚，海水灰暗浑浊。这里不象辽阔的地中海那样诱惑旅行者，因为海面没有那种灿烂壮丽的景色和蔚蓝奇妙的光泽。遥望北海，是一片看不到边际的昏暗，但同时又是异常雄伟，浸染在一种单调的时深时浅的灰色中。

不列颠群岛中，两个最大的岛——大不列颠岛和爱尔兰岛——之间隔着爱尔兰海、北海峡及圣乔治海峡。北海峡的最窄处宽度为20公里，圣乔治海峡平均宽度略多于100公里。爱尔兰海的最宽处（约230公里）在利物浦和都柏林两港之间。

不列颠群岛的地理位置是有过变化的。在古代，直至中世纪后半期，不列颠群岛被认为是居于（当时欧洲人所知道的）世界的边缘。在欧洲人发现美洲以前，地中海是欧洲海上贸易的主要区域。从地中海区域向南，是巨大的撒哈拉沙漠，在撒哈拉沙漠的后面，则是一片几乎无人走过的陆地。往东南，是欧洲人不熟悉的印度洋的辽阔地带。在遥远的东方，是人们都知道的被中亚的沙漠及山脉分隔着的中国，从这里往地中海运出珍贵的丝绸和陶瓷制品。

在地中海区域从事贸易的商人，有时竟组成考察队去不列颠群岛进行考

① 波罗的海的平均深度及最深深度分别为55米和463米，黑海则分别为1150米和2240米。

察，因为还是从腓尼基时代起，人们就知道不列颠群岛是主要开采锡和琥珀的地方。不列颠群岛当时被称为“锡群岛”[1]。商人贸易考察的路线，或者走大西洋，这条路必须经过“黑尔库力士的两大石柱”（直布罗陀海峡的旧称）到大西洋的一望无际的辽阔地带；或者走陆地，这条路线必须经过阿尔卑斯山口，高卢和法兰德斯。

晴天，从欧洲大陆海岸望去，呈现在面前的是大不列颠岛东南岸雄伟的白垩悬崖的景色。因此，罗马人给它一个绰号，叫阿尔比昂（拉丁文“albus”是白色的意思）。这个名称在国外的许多文学作品中，一直保持到现在。

关于克尔特人居住的地方——爱尔兰、威尔士和苏格兰，在当时人们对其地理概念是十分不清的，以致在某些旧的地图中，苏格兰甚至被绘制成单独的岛屿。

在十二至十五世纪，随着北海和波罗的海沿岸新的经济中心的发展，特别是由于汉萨同盟的活动，大不列颠的地理位置就变得越来越有利了。英格兰东南部的一些地区变成了法兰德斯的皮毛供应者，并同阿姆斯特丹、根特、汉堡、卢卑克、格但斯克、加里宁格勒等城市及其他位于波罗的海沿岸的和来茵河、易北河等河口的城市开始了贸易往来。

从十四世纪起，英国的毛纺工业很快得到发展，于是未加工的皮毛出口额下降了。在十五世纪，英国商人在对外贸易方面排挤了外国人，他们组成了对外贸易公司，建立了商船队。

十五世纪末和十六世纪初，伟大的地理发现在国际贸易联系的规模和方向上，带来了根本的变化。主要的贸易通道从地中海区域转移到大西洋，这就使得大不列颠的地理位置变得特别有利，因而促进了大不列颠贸易的扩大及其殖民地的扩张。英国位于最重要的贸易路线上。一位英国历史学家写道：“如果十五世纪前英国仅处在次要的支流上，那它现在是处在主流上了。”

经过长期的残酷斗争之后，英国击败了它的海上对手——西班牙、葡萄牙、荷兰和法国。弗·伊·列宁写道：“旧的分割是根据英国在几百年间打败

[1] 古代康沃尔半岛的锡开采地附近有一个岛屿，名伊克廷，系希腊文译音，意为“锡港”。现有文献证明，康沃尔的锡常经过伊克廷运往欧洲大陆。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

了它先前的许多竞争者。从前同英国竞争的有称霸世界的荷兰，有进行了将近百年的争霸战的法国。英国仗着自己的经济力量，仗着自己商业资本的力量，通过长期战争，确立了举世无敌的世界霸权。”①

在十七世纪，英国发生了资产阶级革命，从而为发展资本主义扫清了障碍。

英国作为一个最大的殖民地强国，在掠夺被奴役人民和剥削殖民地附属国的劳动人民中发了财，因而成为世界工厂、世界运输者及银行主，获得了世界市场的垄断地位。大不列颠由于拥有强大的海军舰队，依靠自己有利的岛屿位置，所以它虽说参加了欧洲战争，但它本身并没有遭到战争的破坏和敌军的入侵。众所周知，拿破仑一世就未能实现企图令准备好了的法国军队，从布伦区域向大不列颠岛登陆。

以后，在十九世纪后半期，由于资本主义国家的经济和政治发展不平衡规律的作用，在地理方面，世界经济和国际贸易路线发生了不利于英国的重大变化。年青的资本主义国家美国和德国在迅速发展。十九世纪中期和后半期，欧洲和美洲的许多国家加紧兴建铁路，其中俄国的西伯利亚铁路干线和美国的横越大陆的铁路线，为大陆国家接近全世界海上贸易航线提供了可能。由于兴建铁路，因而促进了一系列国家内部经济的发展并出现了新的世界市场。二十世纪初，巴拿马运河的建成，形成了新的海上航线，为扩大和活跃大西洋及太平洋各国之间的贸易开辟了广阔的前景。因此，太平洋贸易路线的意义就更大了。

伟大的十月社会主义革命开辟了人类历史的新纪元，世界社会主义体系的形成，苏联经济及政治力量的迅速发展和加强，所有这一切，大大地减少了大不列颠因地理位置而获得的好处。

由于社会主义体系内各国之间以及社会主义国家与资本主义国家之间的经济联系的巩固与扩大，从而建立了新的世界贸易路线。形成了新的世界运输联系。帝国主义列强的殖民体系包括英国在内则日趋崩溃。而解放了的国家的经济结构及其对外贸易方针正在发生变化。所有这些也在削弱着大不列颠的经济地位，并使其失去以往由于地理位置有利而获的好处。如今，英

① 列宁：《战争与革命》，载《列宁全集》第24卷，人民出版社1957年版，第372—373 页。

国已经不处在世界贸易路线的中心。

英国的战略地位也发生了急剧的变化。其岛国位置现在并不能保证它象过去那样坚不可摧。

早在第一次世界大战时期，伦敦曾遭到成群敌机的轰炸。德国的潜水艇击沉了满载原料与粮食运往英国的船只，致使英国遭受很大的损失。

在第二次世界大战年代，由于当时德国法西斯的飞机及其发射的导弹给大不列颠领土造成了破坏，使其遭受到无比的损失。在战争过程中，在英国1200万座建筑物中，就有400万座全部或部分地遭到毁坏。就是现在，在英国首都及其它城市被破坏的痕迹仍然可见。众所周知，德国法西斯当时已经装备了陆战队，企图在大不列颠登陆，然而，这一军事行动并未能实现，其所以如此，只是由于希特勒统帅部决定把自己的主力部队转移到“东线”去进攻苏联。

战后，大不列颠的战略地位，由于在其领土上建立了美国武装力量的海、空军基地，而变得更坏了。英国在北大西洋军事侵略集团（北大西洋公约组织）国家中，首先得到了美国的弹道导弹，分布在国内，并建立了弹道导弹发射台。这样，大不列颠政府就把自己的国家变成了好象一艘“未被击沉的航空母舰”。

在克莱德河口离苏格兰最大的工业中心——格拉斯哥——30浬的霍利湾，建立了配备有“北极星式”导弹的美国原子潜水艇基地。现在还在继续将该港湾用于军事目的，在这里设有弹道火箭发射基地。

不列颠群岛变成了美国的原子战略基地，这就增加了大不列颠政治上、经济上和军事上对美国的依赖性，从而使其主权遭受严重的损害。

英国人民要求大不列颠政府退出北大西洋公约组织侵略集团，反对危害不列颠群岛的核战略，要求撤除大不列颠土地上的美国空军和火箭基地，从霍利湾及其它地方驱出“魔鬼”①。大不列颠的劳动人民谴责英国内阁的政策，越来越强烈地反对美国统治集团危害英国人民的侵略行动。

① 霍利湾系英文音译，意思是“神圣的港湾”，因此在英国有一种俏皮的说法“在神圣的港湾里出现了魔鬼”。

第二章　自然条件和自然资源

不列颠群岛的海岸线十分曲折。沿岸的许多大小海湾、半岛和海角，是群岛在地质变化过程中发生陆地升高和下沉而形成的，沿岸许多地方都是海岸阶地，这证明海洋和陆地之间的界线经过了多次变化。大不列颠的海岸线由于弯曲度大而十分长，仅在不大的范围内就长达8000多公里。大不列颠岛的海岸线弯曲度近似挪威海岸，其轮廓因为许多地方深入陆地而曲折得象河流和峡湾。

苏格兰和威尔士的海岸线的特点是特别弯曲。这里的山靠近海。关于苏格兰西北海岸，Б.Ф.多勃雷宁写道："很少能看到这样奇异如画的配合：险峻的巨岩，峰峦重迭的山脉，雄伟壮丽的悬崖和海浪不停地冲击着的怪离海角。伸入到山谷的长长的海湾，与湖泊互相交错。两者均叫同一个地方名称'洛赫'①……海岸的形状的细小地方，随岩石的性质不同而各异。其中被海水冲刷的玄武岩构成最奇异的石柱及柱列。"②

大不列颠东部海岸倾斜，地势低，不太曲折。因此岛屿东面的大部分海湾则是被淹没的河口谷地。为使沿海低地不受海浪侵袭，修建了与海岸平行的堤坝。不过，在某些区域早先修建的那些堤，现今已承受不住从北海拥入的大量海水的剧烈冲击。1926和1938年，这里发生过两次大水灾。而1953年2月的一次水灾尤为严重。当时狂风怒吼，巨浪翻滚，造成几百处拦水坝决口，大水涌到了岸上。许多城市和大片农田被淹没。假如及时采取措施，拨付必要的款项来维修防水建筑，水灾造成的严重后果在很大程度上是能够预先防止的。然而这笔款并没有用在需要的地方。由于英国政府支付巨额军费而大大缩减了民用建设的开支。

加来海峡靠英国方面的海岸极其险峻，有白垩山岭紧靠海边，与法国海岸的白垩峭壁隔海相望。

不列颠群岛沿岸，水深很少超过200米，许多地方是一些只有几米深的

① 洛赫——系盖尔语loch一词的音译，意思是湖或海湾。——译者

② Б.Ф 多勃雷宁：《西欧自然地理》，莫斯科，1948年版第347页（Б.Ф.Добрынин,Физическая география Западной Европы,М.,1948, стр,347）。

浅滩。几乎所有的港口都有人造船坞及吃水量很大的巨轮停泊专用区，这些专用区可以保持船只所必须的深度。

海潮经过海湾和宽阔的河口——三角湾——深深地涌入陆地。涨潮[1]在太晤士河下游，以及多佛尔海港、格里姆斯比海港水位升高6米，在默齐河口利物浦港升高8.5米，在布里斯托尔港则升高12米。由于水位上升这一有利因素，离海岸64公里的伦敦，35公里的格拉斯哥，32公里的赫尔以及其它许多离海较远的城市，便成了海港。不列颠群岛的各港冬季都不结冻。

由于陆地沉陷不列颠群岛与欧洲大陆分离。保留在不列颠群岛周围大陆架上的河谷凹地及沙丘地段，证明这些地方是在不久以前[1]沉入水下的。不列颠群岛过去与欧洲大陆的联系，还可以从它们的地质结构、地形及某些植物等方面相似予以证明。东南英格兰——伦敦盆地——与法国巴黎盆地相似，康沃尔半岛与布里塔尼半岛相似，而苏格兰则与斯堪的纳维亚相似。

大不列颠岛的地形分为两种。一种是被剥蚀、风化、严重破碎和受冰川作用的中等高度的山岭，这是由许多地区突出在表面的坚硬的基岩所形成的。它是从前的大山脉的残留物。另一种是由较新和较疏松的岩层形成的低平原。

大不列颠山区的特点，大多是不高的波状高原。在山区低地有许多美丽的冰川湖，多半是椭圆形。

在大不列颠的北部和西部——苏格兰、威尔士、北英格兰的大部分——山地地形居多。北苏格兰高原占苏格兰领土一半以上，其平均高度海拔460米。这个十分凸凹不平的高原，在东部就变成了低平原，以狭长的带形与海岸线平行伸延。北苏格兰高原的南部与格兰扁山脉相连。北苏格兰高原的最高点，同时也是大不列颠的最高点——尼维斯峰——海拔1343米。

南苏格兰高原位于苏格兰南部。它比北苏格兰高原低（最高点为840米），面积也较小，表面呈波状倾斜，被宽阔的谷地所切割，气候不太寒冷，便于居住和运输。南苏格兰高原的南部与切维厄特丘陵毗邻。[2]

南苏格兰高原与北苏格兰高原一样，贯穿着许多河流，这些河流不大，但由于受山地湖泊的自然调节，水量充沛。它们是大不列颠水能的主要来源。

①这是从地质的角度说的，具体来说，系指第四纪末而言。——译者

②过去在切维厄特丘陵地区曾生产特制的毛哔叽“啥咪呢”，这个名称就是因该丘陵的名称而得。

需要全本请访问 www.ertongbook.com


北海
爱尔兰海
爱尔兰
都柏林
伦敦德里
贝尔法斯特
利物浦
曼切斯特
谢菲尔德
约克
赫尔
纽卡斯尔
南希尔兹
敦德兰
伯明翰
诺丁汉
德尔比
纽瓦克
诺里季
大雅茅斯
洛斯托夫特
北安普顿
剑桥
伦敦
伊普斯威奇
科尔切斯特
牛津
布里斯托尔
南安普敦
朴次茅斯
布赖顿
多佛尔
加的夫
纽波特
巴思
奥尔德马斯顿
里丁
格拉斯哥
爱丁堡
贝尔法斯特
60 0 60 公里

大不列颠

照原图译制

南、北苏格兰高原之间，隔以中苏格兰低平原，该低平原从西部克莱德湾伸延到东部福思湾，并被许多不高的丘陵（大部分是穹形）及一些相当陡峭的高原所切割。中苏格兰低平原是苏格兰最重要的经济区和人口最稠密的居住区。

英格兰境内经线走向的奔宁山脉，与切维厄特丘陵南面相连。切维厄特丘陵仿佛是南苏格兰高原和奔宁山脉之间的纽带。奔宁山脉是整个大不列颠的轴、“脊椎骨”。奔宁山脉通常被称为山脉，其实是古代形成的高地，表面平坦,高度大多为海拔400—500米（最高峰克罗斯山高893米）。由于奔宁山脉石灰岩露出表面，所以遍布各种各样的喀斯特地形，其平坦的波状表面上没有树木，而被泥炭沼泽和荒原所覆盖。奔宁山脉的山坡被美丽如画的深河谷网所穿切，河谷里有许多草地、树林、田地和村落。在广阔的河谷上游，许多地方建造了水库，为下游的工业中心供水。从奔宁山脉流下来的许多河流，在不高的河间地段由运河连接起来。

被伊登河谷与奔宁山脉隔开的坎伯兰高原，与奔宁山脉的西北部毗邻。由于在美丽的谷地上有许多湖泊，因而坎伯兰高原被称为“湖区”。该高原为巨大的穹形,高度为963米，有陡坡，大大小小河流都是沿着陡坡朝四面八方奔腾而去。绝大部分河谷象车轮辐条一样从中心向四周散开。坎伯兰高原由于景色迷人，地形多样而奇异，被称为“英国的瑞士”。

在东部，奔宁山脉地势逐渐低下，变成低平原。在奔宁山脉的南部，是中英格兰（米德兰）平原。

威尔士半岛多山，几乎全部被坎布连山脉所盘踞。坎布连山脉平均高度为海拔400—500米，在许多地方高达1000多米。其最高点是斯诺登山峰（1085米）。晴天，从该山峰可以望见遥远的英格兰低平原、爱尔兰、苏格兰和马恩岛等地区山脉的浅蓝色轮廓。威尔士的山脉，特别是在半岛北部以及海岸附近，气候寒冷，那里的山岩峭壁奇特优美。这些山区吸引着许多英国和外国游客。但坎布连山脉的某些地方比较平坦并有圆顶和缓坡。

构成大不列颠西南端的康沃尔半岛是不高的山原，山脉错综。向南逐渐低下。康沃尔半岛海岸十分曲折，海湾很多，并被许多陡峭的岛屿所环绕。丘陵起伏的地势，丰沛的降水量以及温和的谷地气候，促使这里林木繁茂，适于发展种植业和果园业。只有在最大山岭的平顶上不生长树木，而是一片

泥炭沼泽和石南属灌木丛。

英格兰的中部和东南部，大部分是低平原，象宽带一样沿东岸延伸，沿西岸的比较狭窄。那里只有一个大的低平原——兰开夏——与众不同。

中英格兰（米德兰）低平原位于英格兰本土中部。它是被许多河谷所穿切的宽阔而微有波状的平原。由于这些河谷和许多山谷的谷坡上常常呈现红的色彩，所以米德兰也被称为“红色平原”。

在大不列颠岛东南部，沿太晤士河两岸，是一个椭圆形的锅状低平原，称为伦敦盆地。

伦敦盆地往南，白垩岩露出表面，构成两条不高的山岭——南当兹、北当兹。这些山岭北面，向着伦敦盆地方面骤然中断，造成悬崖峭壁。在南面向着拉芒什海峡，形成了东南英格兰高高的白色陡岸。

大不列颠位于温带，气候湿润，是典型的海洋性气候。大不列颠的气候较之和它处于同一纬度上的堪察加、阿拉斯加、拉布拉多等半岛沿岸要温暖。大不列颠的气候特点（降水量大，冬季温暖，夏季日照少，风大，多雾）是因为受北大西洋暖流的影响，和从海洋上吹来的温暖湿润的西南风以及该岛基本上平坦所形成的。诚然，最高的山脉构成了一些屏障，阻挡了温暖湿润的风，所以该岛东部气候条件较之西部略微寒冷。

大不列颠气候的另一特点是冬季和夏季的气温差别不大。英格兰东南部，年温差平均为14度。西部和西南部地区，年温差更小。

大不列颠岛一月份的平均气温是从东北部3°C（地势高的地方较冷）到最西南部的7°C之间（意大利的里符耶腊一月份的平均气温也是这样）。伦敦一月份的平均气温为4°C。①

大不列颠一般降雪期较短。西南部平均地面积雪的持续时间为5天，而在东北部则为25天。在伦敦，一个冬天平均降雪为五次左右，一般为十二、三天。只有该岛最高的山脉长期被积雪覆盖。英国冬季突出的特点是降雨比降雪多。

但是，大不列颠有的冬季一连数天是大风雪，大风雪吹积的雪堆，高达几米。近来，在1953年、1956年、1963年的冬季就是如此。据气象学家说，

① 仅从1962年10月，英国才开始用摄氏温标测量气温，不再用华氏温标。

象1963年那样寒冷多雪的冬季，在英国是百年不遇的。当时火车、汽车运输中断，直升飞机沿着公路飞翔，寻找被大雪埋住的汽车。为陷入途中的小汽车、公共汽车的旅客和司机分运食物。在许多地区包括首都在内，由于电线结冻折断而停止供电。

大不列颠的春天大多是漫长的。春天一般有大风，并常有微冻现象，这对农作物的播种和果树及灌木林的生长很不利。

夏季，这里比较凉爽。七月的平均气温是从南方17°C到最北部13°C之间。伦敦七月的平均气温为17.5°C。但位于同样纬度的萨拉托夫，平均气温则为23°C。夏季在东部和东南部，比西北部温暖。

大不列颠的秋天，常刮大而寒冷的西风。大风阻挠木本植物的正常生长。特别是西部，刮得大树枝干成弯曲形状，小树不易生长。大风有时把地里的庄稼吹倒。为了防风，农庄主围绕自己的田地培植许多树木。

大不列颠一年中日照时数不多：在东南部为40%，在西部为30%，有时甚至为20—25%.

年平均降水量为1000毫米。在该岛西部，降水量特别多。在西南部，降水量平均为1500毫米，而在西苏格兰北部，年达2000——3000多毫米（在西苏格兰一周七天平均有五天下雨）。在大不列颠西部，大多是阴天，而伴随着风的阵雨往往变成暴风雨，常常引起严重的水灾。 1962年秋，汹涌的洪水给苏格兰西部、西北英格兰和威尔士造成了巨大的损失。在某些地方，水深达到一米。一些道路被淹没。座落在低洼地上的房屋浸在水中，与周围地区隔绝。许多城市的整条街区遭难，大面积的庄稼被毁坏。

多雨也是南英格兰气候的典型特征。朴次茅斯港口的城市居民，一面从堤岸上张望位于海湾中的怀特岛，一面开玩笑地说：“如果能望见怀特岛，就是说要下雨，如果看不见，就是已在下雨。”

N·爱伦堡是这样描写中英格兰的天气的：“在曼彻斯特，晴雨表是不动的，谁也不谈论天气。这里，雨不是令人苦恼的小事，不是季节的客人，不是‘一年有多少雨天，的问题，‘曼彻斯特，本身的概念就意味着雨……这里，夏天和冬天，早晨和晚上，每天都下雨；无论是交易所的嘈杂声或是机床的轰隆声，无论是婴儿的尖叫声或是数万人濒死挣扎的喊叫声，都压不住雨的独白。雨，永远在下……。

由于与灰渣混合在一起，雨水变成了黑色脏水，在泥泞的石块上不停地流着。人们从来不脱下雨衣，甚至在夏天，当地的美人——长着略带棕黄色头发，表情忧郁的小姐——也穿着高筒靴子。

这个美好城市的居民——工程师或者演员，织布工或是投机商人——的手指象枯朽的树枝一样，骨节粗大而弯曲。人们在睡梦中也擤鼻涕，音乐会上不断地发出打喷嚏的声音，药房从早到晚出售水杨酸。而雨仍在下着、下着。”①

东英格兰，特别是东南英格兰，西部由于湿润的风，略被山地所阻挡，因而降水较少（一年为600到700毫米）。这里晴天较多，平均一周七天中，只有三天下雨。在伦敦，年平均降水量为500—600毫米。这里一般下雨时间持续不长。常常一日之间雨天就会变为晴朗天气。

大不列颠西南沿海一带气候非常温和。有利的气温条件和较多的晴天，促进了西部和南部沿海疗养区的发展。这些疗养区设有海滨浴场、公园和许多公寓、上等旅馆以及高级餐厅。

东南部具有发展农业最有利的气候条件，因为这里比大不列颠其它许多地区干爽得多。

气候的特点是多雾。雾，基本上是由于从海洋吹来的大量暖空气与岛屿上空较冷的气团相遇所致。雾的形成还因为北大西洋区域较暖的水与不列颠群岛区域较冷的水接触之故。伦敦多雾尤为突击，一年平均有50天下雾（通常从10月到1月底这一时期）。在伦敦，许多工厂的烟筒和无数传统的英国壁炉冒出的烟，造成极浓的烟雾，能见度降到零。这些烟把雾染成了灰黄色，并大大增加了雾的浓度（根据一些统计，每天散落在伦敦的烟子约有200吨）。这种雾有时浮在城市上空2—5天。人们称它为“豌豆汤”或者“斯莫格”（这是由两个英文词——“smoke”（烟）和“fog”（雾）组合而成）。大雾使呼吸困难，常常是伤风感冒的病源。С·奥勃拉佐夫在描述伦敦的烟雾时写道：“城市的一切活动停止了。不仅是乘车，而且连步行也不可能。人们在城里遇到‘豌豆汤’时，几乎都迈不开步，只好一只手摸着栅栏和墙壁，另一只手伸向前面，以防自己的脑门撞到柱子、信桶或者停着

① И·爱伦堡：《英格兰》，莫斯科1931年版，第46页（И.Эренбург,Англия,М.,1931,стр.46）。

的公共汽车上。”①

流传着这样一个故事：雾天，有一个外国人惊慌失措地站在伦敦街道的一条人行道上，不敢冒险横过马路。突然，他发现一个人相当沉着地开始横越行车路。于是这个外国人就抓住他的手，象最后得救一样拉住他，跟着走到对面的人行道。走上人行道后，他轻松地缓了一口气，询问自己的向导，是如何这样好地在雾中确定方向的。“很简单，——向导回答，——我是个瞎子。”

整个说来，大不列颠的天气常年变幻无常，这也是其自然条件的一个特点，因此，美国作家马克·吐温俏皮地指出，在英国一般没有气候可言，而只有天气。

大不列颠具有相当致密的河网。由于经常下雨，河流水位很高，但是因为国家面积不大，所以河流不长。一般说，河水不深。在许多河口因受海潮影响水位很高，能通行大船。由于海潮的作用，许多河口扩大，成为漏斗形，并变成独特的海湾（漏斗湾），这些海湾中淤积的泥沙，经常被海潮所清除，不少海港就座落在许多河流的漏斗湾上。河间地区不高不宽，使得能够用运河把流向大不列颠东、西海岸的河流连接起来。

由于温和的海洋性气候，境内的河流都不结冻。不列颠群岛的地势决定了河水下落相当均匀，水流平缓。仅在苏格兰和威尔士山区，河流石滩多，水流急。国内潜藏的水力资源不多，具有水力资源的主要是山区的河流。

大不列颠的河流用作航运的意义不大。其通航部分全长约2500公里。东部沿海一带最重要的河流有：太晤士河、恒比尔河、特伦特河、提兹河、泰因河、福思河。太晤士河长332公里，其中通航的部分为280公里。在伦敦，太晤士河宽200——250米，而在形成漏斗湾的河口处，宽度则扩大到16公里。伦敦和著名的大学城牛津就座落在太晤士河两岸。恒比尔河长60公里，都能通航，而特伦特河全长274公里，能通航的部分为188公里。

西部沿海一带最重要的河流有：塞文河，长390公里，是国内最长的河流②（其通航部分为280公里）；默齐河，长112公里，其中100公里通航；

① С·奥勃拉佐夫：《关于我两次伦敦之行所见所闻》，莫斯科，1957年版，第175页（С.Образцов,О том что увидел,узнал и понял во время двух поездок в Лондон,М.,1957, стр.175）。

②苏联伏尔加河不大的支流利斯特罗河长378公里。莫斯科河长502公里。

克莱德河，长170公里，有35公里适于通航。

在苏格兰和西北英格兰的“湖区”，有许多面积不大的冰川湖泊。某些湖泊，捕鱼业发达，具有地方意义的水运。大不列颠岛上最大的湖泊洛蒙德湖和内斯湖在苏格兰境内。洛蒙德湖面积70平方公里，内斯湖面积56平方公里，是喀里多尼亚运河的组成部分之一。

大不列颠多半是灰化土壤和棕壤。国内东部和南部，中央平原地区以及英格兰西部谷地，威尔士和东苏格兰的某些地区都是比较优良的农业土地。有许多现在大部分干涸无水的沼泽地。沿海地带的土壤特点是砂土地，而苏格兰、威尔士及北英格兰山区多半是多石地。由于农业技术的高度发达，大不列颠的土地已成为熟化地，尽管按其成分来说，大部分土地并不很肥沃，但产量仍然很高。

大不列颠的湿润气候促进了草地多汁植物的生长。在低地，大多是碧绿的草原（自然的和种植的），整个说来，这些草原在全国占据的面积比起谷物及经济作物所占面积大得多，它们是畜牧业良好的饲料基地。由于气候温和，在大不列颠的许多地区，几乎整年都能在山麓下放牧牲畜。

山区的特点多为荒野，它在大不列颠约占650万公顷。帚石南、蕨纲及欧洲越桔丛生的荒野是良好的牧羊场，也是作为打猎的地方。帚石南荒地和泥炭沼泽地占苏格兰领土三分之二，占威尔士三分之一，占英格兰本土十分之一，占北爱尔兰六分之一。在山区沼泽扩展很广，大都是泥炭沼泽，部分是苔草沼泽。沃什湾周围很大的面积是称做焚风的干涸沼泽地，其特点是土地十分肥沃。

过去，在中世纪早期，在国内大面积土地上生长着茂密的森林，在北部主要是针叶林，在南部则是阔叶林。以后，特别是从十五世纪开始，由于正在发展中的工业需要木炭和木材造船，致使林区遭到严重的毁坏。同时，在十六——十八世纪，当牧羊的牧场面积扩大时，滥汜采伐树木的状况对毁灭森林也起了很坏的作用。大不列颠现有的大部分森林是人工种植的。

第一次和第二次世界大战时期，大不列颠的林业受灾很重。在第二次世界大战以后的几年里，大不列颠又重新种植了40多万公顷森林。现在，森林面积约占全国土地的6%。大不列颠依靠自己的森林资源，只能满足其木材需要量的15%，其余85%要依靠进口。树线上限为200——300米，任何地方也

未达到600米以上。在不列颠群岛的西部，由于风大以及土壤过分潮湿，妨碍着林木生长。东部森林较多。混有它种阔叶树（山毛榉、榛属、有时是桦属和榆属）的橡树林占优势。苏格兰和威尔士的山上多林，大都是松树，杉树和落叶松。在英格兰的东部和南部也能遇到松林。在低地，林木主要生长在河谷地带，且常常是些小树林和大地主公园的树林。人们可以看到一些古老的橡树、榆树、或者枝杈横生的丛状树冠的山毛榉，这些就是从前茂密森林的残迹。

尽管联合王国森林所占土地面积不大，但当你熟悉这个国家时，你会认为它是一个多林的国家。关于这点英国地理学家斯坦普和比维尔曾写道：“当你走遍大不列颠，特别是走遍英格兰低地，苏格兰南部、苏格兰山区和威尔士的各地，你得到的印象是这个国家十分多林。但是，这个印象是一种错觉……。大不列颠低地的特点是耕耘地段不大，通常被绿篱所分隔。沿着这些绿篱，几乎经常可以见到一些稀疏的树林。这些树林是从前某时遗留的森林残迹，多半是圈地（用暴力圈起农民的土地据为己有——译者）时期栽种的。远望绿篱和许多公园种植的树，你就会得到森林很多这种错误印象。”①

路边和居民点周围，有木本植物组成的篱笆，这也使得从有道路通达的岗顶上望去，在观察者的眼前展现出一片多林的景象。往往路两边，在农庄主土地的围墙上，挂着小木牌，上面写着：“私人所有”，警告禁止通行。

有时路过最热闹的地方，突然出现引人注目的广告牌，招揽人们给汽车加英国“壳牌”石油公司或美国“埃索”石油公司的汽油，购买“邓禄普”橡胶公司的汽车轮胎，畅饮“吉尼斯”啤酒。

目前，大不列颠的动物相当贫乏。在英国野兽几乎没有得到保存。在某些地区的森林中，经常遇到赤鹿、扁角鹿和獾。上述动物和狐狸都是专门为狩猎繁殖的。也可以捕捉到貂、伶鼬、白鼬。在森林和公园里常见到松鼠。鸟禽（无论是岛上的常居鸟，还是候鸟）比较丰富。

大不列颠周围的海，鱼产丰富，品种繁多。特别是多格滩这个北海浅滩的鱼产尤为丰富。鲱、鳕鱼、比目鱼、靖鱼具有最大的工艺价值。江河里有鲑鱼（淡水鲑）。而在有船只来往、两岸有许多工业企业的河流中，河水污浊有毒，致使河中鱼虾绝迹。

① Д.斯坦普和С.比维尔：《不列颠群岛》，莫斯科，1948年版，第132页（Д.Стамп и С.Бивер, Британские острова. М., 1948, стр.132）。

需要全本请访问 www.ertongbook.com