

157
譯英伯祝

著勒克普

英國的實力

HOW STRONG
IS
BRITAIN

重慶復旦大學文摘出版社發行

OW STRONG IS BRITAIN

力 實 的 國 英

譯 英 伯 祝 著 勒 克 普



行 發 社 版 出 摘 文

中華民國二十九年六月初版

英國的實力

每冊實價

外埠酌加運費郵費

原著者

Count Pückler

譯述者

祝伯英

印刷所

大時代印刷所

發行所

重慶 桂林 香港 上海
文摘出版社
重慶臨江門川鹽三里十號

版權所有
翻印必究

對於左列各問題本書有明晰的答案：

- 一、英國國力，強在何處，弱在何處？
- 二、海上護航制度安全嗎？
- 三、大英帝國能全體一致對德作戰嗎？
- 四、究竟英德協調和英蘇協調的可能性孰大？
- 五、英國的國富在地球的那一角？
- 六、被稱爲「高爾夫球」大臣的農部大臣，對軍需供應的關係如何？
- 七、你相信英國在一九二一年軍用機祇有一架嗎？
- 八、德國爲什麼怕英國？
- 九、爲什麼德國一定說英國懼怕空軍，而至今德國空軍總不出動呢？
- 十、今日之英國是在增強，或在減弱？
- 十一、歐戰勝利究將誰屬？

普格拉伯爵 (Count Pückler)，德國人，在寫作這書的時候，是德意志日報駐倫敦的特派記者。此君在英國作記者很久，對英國情形，研究得特別詳細。他是現在德國外交部長里本特羅甫特別提拔起來的人。他的意見，對德國外交政策的形成，發生相當重大的作用。本書出版之後，英譯本一字不改的風行一時，再版了好多次。英國各大報，如倫敦泰晤士報，每日電聞，觀察報等，一律予以好評，認為這是極公平的觀察，是每一個欲知道英國實力的人，應當熟讀的，特別是英國人應當熟讀。

英國的實力 目次

緒言	英國與新世界	一
第一章	英國經濟制度	三
第二章	英國工業	五
第三章	英國農業	一七
第四章	英國輪船業	二三
第五章	英國——世界的銀行家	二九
第六章	無形的帝國	三三
第七章	英國在變窮嗎	四一
第八章	英國軍力	四七
第九章	英國之負擔與支撐	六五
第十章	英國的人口難題	六九
第十一章	地平線上的風雨徵兆	七一

緒言 英國與新世界

世界上再也沒有比「英國的實力」一問題更饒興趣的政治問題。英國奄有地球面積四分之一。世界上無論發生什麼問題，總是直接或間接和英國有關；在任何政治或經濟的演進及傾向威脅到了原狀的時候，英國對此所採的態度，也具有左右操縱的力量。國際政治，是代表維持原狀或變更原狀的努力的總和；凡是作這種努力的時候，英國總是占着舉足輕重的地位，而且往往總是傾向於維持原狀。

在過去二十五年中，原狀經常地受到威脅，新世界正在誕生。有一次，英國曾注其全力於一方面：即在最有利的條件下，進行世界大戰，這所謂最有利的條件，就是用它的兩種武器，封鎖與金融力來對付一個最經不起這個武器打擊的國家。但英國雖傾盡全力，卻並不能阻止它所欲阻止的事情，即強大統一的德意志的復興。明興會議之後，世界不能再等閒看過希特勒於五年中再建德國，並使其成為較前更強大更統一的國家的

事實。這一過程，是英國所沒有份的。

另有英國無份的變化在發生，這就是從自由貿易到統制經濟制度的轉變。英國靠自由貿易而發財，可是統制經濟卻直接打擊英國的利益。

在這種情形之下，正確的評定英國的實力，是觀察國際事變的要着。可是英國的實力，時常被人們誤解。其原因有二。第一是它對於國際上細小的侵犯行為，往往不出力反抗，好比獅子尾巴上的毛，被人一根兩根拔去的時候，獅子不至於回首咬人一般。第二是英國政府的傳統精神，不願事先明白表示。實際上，這正是英國向其敵人故意掩去其實實意向的手段。

一國的力量，是祇在生死關頭纔能衡量得出的。事前與事後，大半都靠着猜測而得。國力不能用數字公式來代表。但是，國力還是實質，而不是虛影。它包含有許多原素，明確而又具體。它是可根據一定的經濟、政治、和軍事的現實，而加以研究予以確定的。它的國力是可變的，可損的，而且最主要的，還是有限度的。

第一章 英國經濟制度

造成英國國力的許多原素中，經濟力算是最重要的力量。張伯倫先生最近曾說過：「實際上戰爭的勝利不僅靠着軍器與人力，而且還靠着物質儲備和信用資金」。這幸福的島國，曾經買通人家代為喋血，代為擊敗它的敵人。「幸福的英國，所需要做的，祇是付錢」。

由於海軍的卓越，英國統治了海洋，所以它可以封鎖各國，而獨為自己開放。它在海外的投資，使它能夠用那比任何國家更為長期的貸款，去購買別國在戰時需要用現金購得的貨物。它的原料和其他富源之巨大，世界上除蘇聯外，連美國也不能與之相比。這種偉大的經濟力，使英國成為最可愛的盟友和最可怕的敵人。英國人民永遠覺得，本國的財富就是世界政治上的第二條防線。

英國的財富，還有其間接的作用。它擁有重要的工業原料，使它更便於運用經濟制

裁的武器。

而且，因為它富，所以它自己就是世界各地許多國家的最寶貴的顧客。阿根廷、坎拿大和丹麥的農民，南非、瑞典、西班牙、摩洛哥的礦工和礦主，美國工業的廠主，法國的裁縫和香水廠主，卻把貨物賣給英國。此外，全世界不少的出口商人，雖不賣東西給英國，卻利用倫敦做買賣結帳場。這一來，那些工業家，廠主，雇主，農民，牧童，苦力和商人，必定齊聲唱和着願意英國的繼續富裕和強大。

英國的海外投資，其數目特別衆多，這使它獲得巨大的收入，使它能夠輸入多於輸出。可是，它的經濟力的根基，還在其工業和農業的生產。工業生產愈多，則它愈有蓄積，可以把資金投到海外。此外，還有輪船公司和銀行的經營，也在英國支付的平衡上發生重要的作用。

工農業生產的價值，航業收益，金融服務上所獲的利益和佣金，海外長期投資的收穫，連同用舊日積疊的贏餘再向海外投資的所得，匯合一起就形成了英國的財富和經濟力。這必須分別予以考察，纔會知道現狀究竟如何？是否正在變化？是變好還是變壞？

第二章 英國工業

英國是全世界最老大的工業國家。英國工業，是英國經濟制度的脊骨。自一八一五至一八七一年，它在工業能力上是遠超於其他國家。當時，它本國生活程度低下，所以能够創造出巨額資金，向海外作大規模的投資。投資的價值，是與世界各國的工業，國際貿易的擴張，和原料要求的增加俱進的。普法戰爭之後，他國先後爬上國際舞臺，這一新環境的出現，對於英國國力便逐漸發生了影響。十九世紀之末，英國犧牲着農業，養成了少數的大工業，來統治全世界的市場。因為進口大批的食糧之故，英國成為依賴外國的買賣者，於是它必須開始其國際市場上的競爭。所以，它在國際市場上的獨佔地位，單純是由於它工業發達的時間碰得巧。

英國工業發展的傾向，大致是如上述。現在再分別敘述其各部門的情形。

煤礦工業，在其時間性和重要性上，都佔着英國工業的第一位。它發軔很早，是英

英國工業之父。大半英國重要工業，都建立在煤礦附近，煤的供給，特別便利。

十九世紀初葉，英國年產煤一千萬噸，到戰前的一九一三年，則已出產達二億八千七百萬噸。英國工業最興旺的一八七〇年，英國每年煤的出口是一千萬噸，到一九一三年，它出口了九千八百萬噸，約佔煤產的三分之一。英國的煤礦，很得力於幸運的環境的幫助，因為礦穴大致靠臨海岸，中間還有位於海底的礦穴。

在戰前，全世界三分之二的用煤，是來自英國的。大戰後，英國的煤業，再也達不到一九一三年的生產和輸出的高度了。一九二九年的繁榮頂峯的年代，煤產祇達二億五千八百萬噸；而一九三七年的頂峯年，祇產煤二億四千一百萬噸。

當我們追究英國煤業於大戰後這樣衰落的時候，我們發見特別顯明的原因，亦即英國工業其他部門所共有的原因，其總和就根本削弱英國的工業。英國煤業發達之早，使它較其他國家更有巨大的優先利益，但是結果，也使許多煤礦，設計得非常不經濟。實際上之缺乏競爭，使英國煤業主人可以出售其產品，而不從事於合理的生產方法，結果是許多小礦局以至極小單位，依舊存在。工業中這種的破碎性，本來是由自然條件所養

成，卻也正合於英人嗜好個人經營的天性。

大戰以後，這種缺點就加倍感到嚴重。美國煤礦大罷工和法國佔領魯爾，曾經造成對英國煤的變態要求，而毋須合理化其生產。一九二五至二六年政府曾又津貼煤業。但是此後，對於繼續的打擊和縮退，卻再也無法阻止。

外國煤的競爭加緊，而本國消費卻因採用較近代生產的方法而減少。成為動力的褐煤，水力，以至最重要的油，逐漸代替了煤的位置。蒸汽機既受燃油機的驅逐，煤的大消費者鐵路，也遭遇公路運輸競爭的打擊；海軍用燃油而不用煤；甚至在商船中燒煤也繼續減少。目前祇有百分之四六·五的海洋輪船燒煤。舊式的英國劣等煤礦業，禁不起這些困難。在歐戰前，英國煤產每年平均為二億五千七百萬噸，到一九二四至二五年，已僅產二億二千一百萬噸，那時英國因為恢復金本位，英鎊價值還很昂貴。合理化，聯合出售，和政府統一管理煤礦財產權等舉動雖被採用，可是其傳統的精神，依然足以阻延其進步。而煤儲質地和種類之各異，也就是共同實施合理化經營的障礙。英國煤礦工業是否能夠填補這些缺憾，實在可疑。

第二種應考察的工業是重工業，它和煤業有關，但和煤業不同。

在鋼尚從無磷礦中提煉的時候，大陸諸國完全依靠這擁有巨量無磷礦儲的英國出口的供給。但是約在一八八〇年，當德國發明從羅蘭磷礦中煉鋼的時候，英國鋼產大跌，到一九一三年德國鋼的出產已兩倍於英國。一八九〇年之後的美國，和一九〇五年後的德國，銑鐵生產都超過英國。英國乃不得不限於出產特別適宜於礦儲的酸素鋼，可是鹽基鋼卻又已漸次代替它的位置。

直到現在，英國還是很慢的去適應已變的條件，和新技術的發展，而且很少改組其推銷和行政的機構。第一次大戰中英國重工業曾一度擴展，但這是暫時性的，不久就成為金融上的重負。英鎊價值隨着金本位的恢復而昂騰，更使重工業不能在國際市場上競爭。因為這許多原因，英國並不能像其他國家那樣，於一九二五年，享受鋼鐵業的復興。到一九二九年世界經濟恐慌爆發的時候，英國重工業逼直走到破產的路，在一九三〇和一九三一年間，銑鐵和鋼的生產，跌至一九二九年之半。重工業出口貿易的發展，也進到同樣的遭遇中。

在這種緩進衰落的衰落中，突然繼似最近極卓越的復興，如一九三七年的產量，兩倍於一九三二年的水準，甚至較一九一三年最高的記錄還更高。原因有兩種：英政府慎重干涉，推進並鼓勵重工業；以及除建築業和一般經濟活動復興外的擴軍，大量地增加鋼的需求。第一種原因，即政府的干涉，及其組織鋼鐵工業的結果，對於重工業發生了決定的作用。

一九三二年三月，政府決定徵收百分之三三又三分之一的鋼鐵進口稅，將稅收用於促成英國鋼鐵業的現代化。於是政府委定進口稅顧問委員會，監督現代化的設施；如遇鋼鐵業主忽視責任，就用降低稅率壓迫之。業主又自動組成英國鋼鐵業聯合會，同意不變更價格，不建新廠，並商討共同利益的諸種舉措。

所以，英國的鋼鐵工業過去在壞年頭縱沒有取勝的機會，但在有了這樣伸縮性的組織，價格的調節，卡德爾的協定，生產的集中管理，和進口稅等之後，就也一定能渡過壞年頭。何況經常擴軍的英國，總需要遞增的鋼鐵供給？

在原料來源方面，英國有許多礦儲，都在開採。在過去十年中，英國進口的鐵苗，

達總量的三分之一，但一九三九年的進口則已較一九一三年爲少。不過就外來鐵礦進口的現狀來說，卻不很妙。本來英國自西班牙進口一半的鐵礦，後來北瑞典的輸出也佔重要地位；但是德國卻是它的對頭。北非及帝國屬領的供給，也多少趨減。這些國外供給，都在變化。

工程工業也比其他國家爲古老。它的盛衰史多少和英國其他工業相仿。美德兩大工業國，對抗着英國，也出現於工程領域。英國在這方面，又不能跟上現代技術的發展。世界的要求，開始愈趨轉向新產品：蒸汽機大半被內燃機和電力摩托所排擠。結果，英國失去了舊式機器的廣大市場，它的製品多供本國消費，很少輸出。

英國工程工業中最重要的領域，當是輪船業。十九世紀末，當英國其他工業開始遭遇國外競爭時，英國輪船業卻爭得絕對統治全世界的地位。在上世紀九十年代，全世界建造的船隻，五分之四是在英國船塢下水。但個人主義經營對他種工業雖是那麼無利有害，然卻符合英國的特性，結果，卻與慣於承接顧客個別定造的船業，毫無害處。但是戰後，英國造船業的重要性，和外國造船廠相較，則在絕對的和相對的兩方面都在減

退。

英國造船業，是從兩方面依賴國際貿易的：第一是外國向英國船廠的定造船隻數，第二是全部國際貿易所決定的船隻需求。國際貿易因一九二九年的大恐慌而大減，英國造船公司就不得不因無法維持而停歇。一九三〇年二月成立了一個聯合會，將一百六十家的船廠，予以關閉。這等於每年減少英國造船能力約七十萬噸。

一九三七的頂峯年，英國船塢內有船一百十萬噸，較之一九一三年的約二百萬噸爲少。若在一九三二年，則僅有二十二萬五千噸。一九三七年中，全世界僅有三分之一的噸位在英國下水。自然，海軍的擴充，可以大量增加其噸位。

但是，海軍是英國軍備中最易受損的一節，空軍的迅速進步，增加了商船在公海上航行的危險。英政府大致必須藉其強力的手段，在和平時期中維持巨大的造船業範圍，庶幾它的能力，足以應付戰時的一切需要。

摩托製造業是工程工業中另一重要的部門。它的發展特別值得注意，因爲它在先並未受到時間上的利益，後來也沒有受古舊技術設備和組織構造之害。到一九一三年爲