

三十二年五月初版（一一一〇〇〇）

每冊實售四元五角

編輯者

周安國

發行者

匡一智

印刷者

黃埔出版社

代售處

成都拔提書店

祠堂街一三五號

版權所有

卷頭語

新加坡軍港失陷後，太平洋戰爭展開了一種嚴重的新局面，即是暴日勢必於此伸出兩隻觸角：一方面向西發展，進犯緬甸印度，包圍我西南國境與納粹相呼應；擴大爲印度洋戰爭，一方繼續向南發展，攫取荷印與澳洲；以便囊括南洋豐富物資，鞏固其「大東亞共榮圈」之賊物，所以在目前形勢下，確保澳洲作戰根據地，同時加強緬甸印度之實力與準備，並充分運用我國戰場之聯繫作用，乃是同盟國轉敗爲勝，當前重要的任務，因此，我們對於緬甸印度情況，有詳細加以研究之必要，茲特輯是冊，藉供參攷。

印度與緬甸目次

卷頭語

上編 印度

第一章 緒論

第二章 地理概況

第一節 位置

第二節 地勢

第三節 交通

第四節 商埠

第三章 政治概況

第一節 民族

第二節 宗教

第三節 英印關係

第四節 印度之民族運動

第四章 經濟透視

第一節 物產

第二節 印度與英國之經濟關係

第三節 新與經濟勢力與工業化

第五章 軍備概況

第一節 組織系統

第二節 平時編制及預算

第三節 陸海空軍的擴充

第四節 兵員潛力

第六章 印度與中國

第一節 印度在中國文化史上之關係

第二節 在印華僑情形

第三節 印度與中國抗戰之關係

第四節 蔣委員長訪印與世界前途

下編 緬甸

第一章 緒論

第二章 地理概況

第一節 位置

第二節 地勢

第三節 商埠

第四節 交通

第三章 政治概況

第一節 民族

第二節 簡史

第三節 英緬關係

第四節 緬甸之民族運動

第四章 經濟概況

第一節 物產

第二節 貿易

第三節 工業狀況

第四節 工業前途與綜合調查

第五章 軍備狀況 另案著

第一節 概述

第二節 分佈狀況之交流

第三節 兵員總數 附片

第六章 日寇對緬甸之陰謀

第一節 概述

第二節 政治方面之陰謀

第三節 文化方面之陰謀

第四節 宗教方面之陰謀

第五節 工商方面之陰謀

第六節 日緬協會之內幕

第七章 緬甸與中國

第一節 中緬之歷史關係

第二節 緬甸訪華團之來華

第三節 旅緬華僑概況

第四節 中緬文化之交流

附錄：

(一) 蔣委員長告印民衆書

(二) 中印兩國文化興衰合離因緣
戴院長前訪問印度時，爲國聯大學諸學友作

印度與緬甸

第一章 緒論

印度，他是大英帝國的命脈。

印度，他是歐亞黑暗與光明勢力鬥爭的交叉點。

印度，他現在正立於戰爭的邊緣！

在希特勒席捲巴爾幹半島後，在納粹的觸角伸向到偉大的俄羅斯的南部——高加索以後，而尤其在

軸心的伴侶——日本，向南太平洋爆發更大的侵略以後，印度，他成為了世界上許多最關心的問題中一

個最值人關心的問題；因為，在黑暗一方面，他成為了希特勒——日本會師的目的地，在光明一方面，他乃

是同盟國的軍火工廠的美國，向一國，和蘇聯，源源運輸物資的運卸地。於是，印度是否能够在黑暗最濃

重的時候，露出他的鋼鐵的面容？是否在人類擺脫空前浩劫的前夕，貢獻他的有價值的努力？這些，

都是現在全世界，尤其是作為比鄰的兄弟邦的中國人們，最為關心的！

於是，我們非認識印度本身的力量不可！非了解印度過去的歷史，現在的事實，以便判斷印度將來可

能的努力不可！

在認識日本怎樣威脅印度之先，我們必須明瞭日本在發動攻擊新加坡之前，與佔取新加坡以後之經

過全圖。印度與緬甸

種企圖。

我們知道新加坡是南太平洋上的一把鎖鑰，而印度洋和印度就是鎖在這鎖鑰裏的一顆寶石，現在這鎖鑰既然被敵人打開了，我們且看他所發生的可能的影響。

新加坡處在馬來亞的東端，他離印度的加爾各答只有一六四六哩，去印度南端的可倫坡——錫蘭，一五八五哩，去仰光僅七八〇哩。英之積極修築新加坡，原為打擊自東方而來之敵人，藉以保衛印度，使印度洋成為印度的內海。數十年前，日本為打擊英以此種企圖，曾與泰西協商從克拉地峽方面鑿一運河，由南中國海之暹羅灣而直出印度洋之北古灣，使英國苦心經營之星港，失其控制之效用，種種計劃雖因英國方面堅強之反對而未嘗實現，然亦足以說明日本心中積慮是有囊括印度之野心。

此種野心，吾人可由田中義一的奏摺中更為明白，田中曾說：「如欲征服世界，必先征服支那，倘支那被我征服，其他如中小亞細亞及印度洋羣島異族之民族，必畏我而降我，俾世間知亞洲為我之亞洲」。日本的軍閥唱着一句最口頭禪的話：「我們的海洋線在外南洋」，所謂「外南洋」，就是指的印度，緬甸，泰國，馬來以及荷屬東印度而實。換言之，南洋外側的，海洋，——印度，——是日本軍閥心目中所以認為的「生命線」。

事實上，日本為便利對印的「軍事進攻」，早已發動其「政治進攻」。印度是佛教發源地，日本是信奉佛一個最普遍的國家，「東亞佛教協會」及「佛興會」等佛教團體，便是日本對印度佛教徒作「政治進攻」之工具。此外印度信奉佛教者甚多，日本國內雖無一信奉佛教的人民，但他却經常設有「斯蘭文化協會」，大日本回教協會；一九三八年五月且於東京落成了一個規模宏大批設非常約「回教禮拜堂」。

，落成之日，并舉行了一個盛大的成立會，恭請印度以及其他同教國的僑民同民赴會捧場，并特約親日派的同教徒向外廣播，表示日教頗為尊從回教，而該禮堂落成後的主持者，乃是所謂「日本神道」的僧徒陸軍大將前內閣總理林銑十郎。近年以來日本各地，常見有親日反英派的印度足跡和刊物，日本就利用這些刊物作她對印宣傳的媒介；頻年以來印度國內政治之不安，歐戰起後印人反戰運動的澎湃，日本從中的推波助浪，也是一個重要的原因。

就經濟方面觀察，日本是一個資源缺乏的工業資本主義國家，而印度實為日本資本主義之搖籃。且看近年來日本蠶食印度市場的詳情。一九二九年印度入口貨物，日本僅佔百分之七，至一九三八年，歷時不過九載，日貨之傾入印度，竟佔印度入口總額百分之二十二，佔日本出超總額五分之三。

通常佔日本洋貨進口總額的四分之一的棉線花在日本自印度輸入的物品中，其地位尤遠勝於一切。印棉在日本棉花進口中，不但所佔的百分比為最高——一九三九年印棉估量佔百分之三三點六，而且價格亦最低，其他，如雲母，印度通常供給日本這項輸入品的百分之九十，生鐵的進口，就一九三六來看，印度是日本生鐵進口的最大來源，一九三九年自印輸入的生鐵雖較前為少，但也幾佔日本平時生鐵進口三分之一。

基於上述之事實，故日本於既攻佔新加坡之後，日本軍部機關報國民新聞，就高呼不以攻佔新加坡為滿足，而主張攻佔新加坡大砲保護我們根據地，它說：「兩各答，孟買，錫蘭與亞丁均應在經濟上與軍事上完全歸吾人控制，吾人右翼應伸至亞丁，必如是，始有在印濟上及軍事上與歐洲盟相啣接之希望」，而東條出席慶祝攻佔新加坡之產業工會上更說：「全面戰爭尚未達到，除之近日日本潛水艇在

印度洋面活動及四月七日轟炸馬德拉斯之事實，吾人自可曰：企圖會師印度在軍事上更大的陰謀。

於是，吾人試以最警覺之感覺來相儼：假使西邊納希特勒能以雄獅搏兔之姿，攻土耳其破伊朗，而出印度；東方之敵人更自攻佔新加坡後，而能席捲荷印兩部，使日本艦隊活動於印度洋洋面上，阻止向盟國海上之交通，則將蒙受其苦難者，不僅為印度本身，不僅以印度為其生命綫之大英帝國，而如遠期待美國與援之蘇聯，與在抗戰中之鄰國中國，都有不堪其煩惱之苦。

因此，為印度本身，為中國，為全體同盟國着想，我們都盼望印度能以其無窮盡之人力與物資，在決定今後人類之命運戰爭上表現其特殊的努力。

據日本海軍省最近發表之報告，日本海軍在印度洋之活動，其目的在於：一、佔領印度洋之交通綫；二、佔領印度洋之資源；三、佔領印度洋之島嶼。日本海軍在印度洋之活動，其目的在於：一、佔領印度洋之交通綫；二、佔領印度洋之資源；三、佔領印度洋之島嶼。

據日本海軍省最近發表之報告，日本海軍在印度洋之活動，其目的在於：一、佔領印度洋之交通綫；二、佔領印度洋之資源；三、佔領印度洋之島嶼。日本海軍在印度洋之活動，其目的在於：一、佔領印度洋之交通綫；二、佔領印度洋之資源；三、佔領印度洋之島嶼。

據日本海軍省最近發表之報告，日本海軍在印度洋之活動，其目的在於：一、佔領印度洋之交通綫；二、佔領印度洋之資源；三、佔領印度洋之島嶼。日本海軍在印度洋之活動，其目的在於：一、佔領印度洋之交通綫；二、佔領印度洋之資源；三、佔領印度洋之島嶼。

第二章 地理概況

第一節 位置

印度 (India) 的名稱，解釋不一，或說得名於印度河，因梵語印度爲河，古代印度人發見印度河，名之曰 Sindhu，乃大水之義，傳至希臘，訛爲 Indus，遂以名河東之地曰 (India)。或說由婆羅門教的神名印德拉 (Indra) 而來，或稱印都 (Intu，月之義)，我國古時則稱爲身毒或天竺，即是印度的轉音。現在我們所說的印度帝國，爲合英屬緬甸，俾路支，亞丁等地方的一個總稱，若僅言印度，祇是指印度半島而言。本篇所述，就是印度，而非印度帝國。

印度爲亞洲南部三大半島之一，經綫取東約至九十餘度，最西約至六十餘度；緯綫最南約至五度，最北約至三十餘度，形如三角，以喜馬拉雅山脈爲其底端，而其銳角則南向突入印度洋中，北以喀喇崑崙山 (Karakoram) 及喜馬拉雅山與我國新疆、西藏、西康爲界，并與不丹、哲孟雄、尼泊爾接壤；東與緬甸爲界，北連阿富汗，西隣俾路支，南臨印度洋，西南控阿泊海，東南爲孟加拉灣，誠如玄奘入唐西域記上卷說：「五印之境，週九萬餘里，三垂大海，北背雪山，形如半月」。

印度面積，比之亞洲，固覺微小，然與歐洲相較，則除俄國不計外，且觀該洲全部尙大，南北長幾二千哩，東西最寬之處，亦約與相等，約計一百八十萬五千三百餘方哩。

試把一張印度的地圖置於歐洲地圖的上面，把喀喇崑崙放在倫敦上邊，印度的西邊將突出入大西洋，其東邊將在莫斯科以東約一百哩的地方，柏紹華 (Peshawar) 將在挪威的中部，孟買將觸到了瑞士及

與澳大利的邊境，而半島南端的多摩林角（Cape Comorin）將在西印度羣島和突尼斯之間的地海內中。

第二節 地勢

印度不僅是一個廣闊浩瀚的大陸；同時也是一個廣闊浩瀚的兩極端。這裏，有世界上最高的山，最廣大的平原，最焦灼的熱，最急驟的雨。

他東北有終年積雪的喜馬拉雅山，綿亘一千五百哩，其高峯絕非爾斯（Everest）爲世界第一高峯，其他高峯逾二百萬呎者數以百計，山巔計雪，終古不消，故梵語謂爲「雪居」二字之意。

西北部有著名的蓋底（Khyber base）通至阿富汗，中南部的地勢，南部一帶，概屬高台，爲三月的半島，稱爲德干高原（Plateau of Deccan），其地理上之形勢，顯與河畔平原及喜馬拉雅山分絕。蓋現代之印度洋，在古代與非洲之大陸相接壤，德干高原，乃其殘遺。約言之，德干高原乃多有山嶺，而不相連接之地，易於成立若干獨立之小國，不易統一，故在英人未佔領印度以前，此都從未嘗統一過。

中部爲布拉馬普特拉河（Brahmaputra R.）即雅魯藏布江的下游與恆河（Ganges R.）及印度河（Indus R.）流域的平原，或簡稱爲河畔平原，在地質時期中之遠古時代，喜馬拉雅山脈尚未凸起時，牠原是一個內海；及後地殼變動，諸山漸形高聳，河水下流於凹低之處，逐漸積而成一平原，此工至今未已。恆河，灌溉區域達四十五萬三千七百方哩，印度河亦達三十二萬二千方哩，且以定期泛濫，積淤甚肥，故物產豐饒，人口稠密，爲印度最富庶之區。

印度雖是一個大半島，但沿海之灣曲綽綽有餘，無大良港，全長不過八千餘哩。東方一帶，自最南端的科摩林角（Comorin Cape）至東北端的奇斯特納河（Kistna R.），稱爲科摩曼德海岸（Cannical

西方一帶。由科摩林角至西北海岸的科亞 (Goa) 稱爲馬拉巴爾海岸 (Malabar)。海灣的重要者，僅有西岸的開拉灣 (Gulf of Cutch)、康姆拜灣 (Gulf of Cambay) 和寶灣 (Gulf of Bombay) 東海岸的智爾加 (Chikla) 灣澤而已。屬島除錫蘭外，以辣略代夫 (Laccadive) 及馬爾代夫 (Maldivae) 爲有名。

第三節 商埠

印度最著名之商埠曰孟買，次之即爲加爾各答，海得巴拉，新德里等地。孟買在印度半島西岸之孟買島上，當亞航之通，港灣深廣，適於船隻停泊，爲印度第一良港。印度西部貨物輻輳集之地；輸出以棉花，小麥，咖啡，鴉片爲大宗，輸入以棉布絹，布紗，糖，煤爲大宗。工業如紡織，製革，染料，皆極發達，紡織業尤冠亞洲爲世界三大棉市場之一。

加爾各答位恆河之三角洲上，本一荒村，一六八六年，東印度公司之工場移設於此，其後更成爲英人經營印度之中心，一九一二年，印度總督府且設立於此，故日臻繁盛。以地當印度平原之門戶，水陸交通，皆頗便利，印度實工業之中心，是東部輸出入貿易之總樞。

新德里，位於贊木納河右岸，其莫臥爾帝國之故都，一九一二年印度總督府由加爾各答遷移至此，定爲印度帝國之首，改曰新德里。當時莫臥兒帝國之皇宮，極爲宏壯偉麗，今猶存在，英王與印度皇帝位時，曾在此行加冕禮。在莫臥爾帝國時，人口曾多至二百萬餘，今存不及六分之一而已。(凡至十餘萬人) 海得拉巴爲德干高原中部同盟之大藩邦首府，鐵路四通，爲印度內地之貿易中心，人口凡四十萬餘。因海得拉巴爲回教國，故其地回教寺院極多，無數尖塔，聳峙碧林，無詭美觀。

第四節 交通

交通對於一個國家，好比人體上的動脈管一樣，動脈輸血靈活，則精神強健。近代人常以交通發達與否來評判一國之勢的強弱與文明程度之高低，印度是一個殖民地國家，統治者爲求其統治上之便利，對於交通自異常設法改進，以故英國自經營印度以來，即注意於此方面。

印度之鐵路，自一八四五年以來，即着手建設。尤自一八四九年大賀胥(Mariness of Dalhousie)爲印度總督以來，更爲加速架設。原自十八世紀，葉西克戰役及阿富汗戰役俱告終結後，內憂外患，一時俱靖，大賀胥鑒於交通之重要，乃創立郵傳部(Postal Department)設郵局，立電報，併倡議建築鐵路。——努力從事東印度鐵路，大印度半島鐵路，及麻打拉薩鐵路三大幹線之建築。進行甚速，是以在一八五七年開之鐵路僅有三百哩，迨一九二四年至一九二五年之末，鐵路數已達三八、二七〇哩；而在一九二二年至一九二三年，日本所有鐵路才長九、九七四哩，中國鐵路才長七、七五五哩耳。

印度今日之鐵路集中於恆河平原以及西北邊緣與西藏隣接處一帶，此外加爾各答，麻打拉薩，孟買與德里，都有大幹綫以相連絡。在一九二五年三月，印度帝國所有之路線達 七、三二五哩；各土司所有者爲四、七〇三哩；印度半島鐵路亦於一九〇〇年收爲國有。此外并有大印度鐵路之計劃，以圖聯絡加爾各答與麥勒(Manday)，然後更由此以達與雲南毗連之緬甸邊境。此線雖未建成，然在孟加拉省，則由加爾各答有鐵路以直達大吉嶺；在印度極東北之阿薩姆省亦已鐵路縱橫，與加爾各答，德里皆可直接相通。英國在印度之交通政策，其用意不外專與商業二端，每年英國商人因鐵路之運輸，貨物銷售甚暢，