

# 蘇俄修築西伯利亞第二條大鐵路

呂律

世人皆知，蘇俄是我們這個地球上面積最廣闊的一個國家，它的領土佔世界陸地的六分之一；可是，世人同時也知道，蘇俄雖然擁有偌大一塊領土，但是它的北部、東北部和遠東某些地區至今尚未開發，而且尚未具備交通條件，以致渺無人烟。一些不具備交通條件的地區，儘管在地圖上劃在它的版圖以內，實際上是不是等於它的領土，大有疑問。

晚近世界上的交通趨勢，汽車運輸和空中運輸逐漸代替了鐵路，但是，儘管如此，像蘇俄這樣一個佔地球陸地六分之一的國家，鐵路的重要性不但不會減少，而且永遠是存在的。——從列寧格勒到海參崴，大量迫切的貨運和軍運，絕不是汽車和飛機可以辦得到的。

經驗表明，建設運輸的動脈，是加速發展各個別地區和人烟稀少區域的一個極為重要的前提。一個國家的經濟和國防威力的發展，沒有現代技術裝備的有規律工作的運輸業，乃是不可思議的。

現在蘇俄已局部開始建設的西伯利亞第二條大鐵路，其本名是「貝加爾—阿穆爾鐵路幹線」（簡稱：貝阿鐵路），這條鐵路的興建，有可能使貝加爾湖以東的廣大區域澈底改觀，並且對發展蘇俄東部和東北部的經濟和國防具有實質的影響。蘇俄此舉引起廣大的注意，也正因如此。

## 壹

關於蘇俄要修築西伯利亞另一條大鐵路的計劃，是本年三月十五日俄共中央總書記布里茲涅夫在哈薩克共和國首府阿拉木圖舉行的開墾處女地二十週年紀念會上發表「黨和人民的豐功偉績」的演說①時宣佈的。他說：

「……每一個歷史階段都要提出自己獨特的任務，這是由社會和政治的環境、要求和可能性所決定的，現階段也有這樣的一些任務提出來。」接着又說：

「長久以來，一部份由於客觀上的一些原因，而另一部份由於過去的姑息失算，在鄉間積累起來許多沒有解決的問題。」「當然，我們遠遠未達到一切如願以償，社會上有些需要還未全部得到滿足。」很顯然，他以上所說的是他以下要說的引子，重要的不在以上，而是在下面，他說：

「處女地並不因為哈薩克斯坦或阿爾泰的草原而告終結，處女地這是指

西伯利亞的泰加森林（或譯原始森林）、北方的凍土帶、中亞細亞的沙漠。為了更具體起見，我祇說出正在準備中的一個草案，這就是貝加爾—阿穆爾鐵路幹線，這條鐵路越過整個西伯利亞和遠東，建設這條穿過含有無限寶藏的西伯利亞高原的鐵路，將為建立一個巨型的工業地區開闢途徑；沿着這條鐵路將產生一些工人村和城市、工業企業和礦場，當然，也將有一些新的土地供農業之用。」

布里茲涅夫為什麼要選擇這樣一個機會來宣佈這樣一件轟動蘇俄全國、甚至於轟動全世界的重大措施呢？因為這是動員人民羣衆拿出「忘我的精神」流血流汗為共產黨完成一項艱鉅工作的一個典型的範例。

「在五十年代初的時候，蘇俄的糧食情況非常嚴重：穀物的單位面積產量每公頃祇有九公担」。「一九五三年採購的糧食祇有三、一一〇萬噸，而用於民食和其他用途的糧食是三、二四〇萬噸。」②

為了克服困難，被提出來的第一個計劃，就是大大的和迅速的擴充播種

面積——開墾處女地。

一九五三年底和一九五四年初，在俄羅斯共和國和哈薩克及其他共和國舉行的邊疆區和省的會議表明，共產黨員都支持黨的墾荒路線。

一九五四年二—三月間，俄共中央舉行全體會議，總結各邊疆區和各省的建議後，通過「進一步增加穀物生產開墾處女地」的決議，並派布里茲涅夫到哈薩克主持開墾工作。<sup>③</sup>

當時開墾處女地的地區，包括哈薩克斯坦、阿爾泰邊疆區、克拉斯諾雅爾斯克邊疆區、諾沃西比爾省、鄂木斯克省、伏爾加沿岸一帶、烏拉爾、遠東和蘇俄其他地區。

開墾處女地的先鋒隊和中堅份子，是共青團的團員，根據出差證統計，到達處女地參加工作的男女青年，有五〇餘萬人。

蘇俄國內傳統上以農業見優的地方，都派遣經驗豐富的農民和技術人員前往處女地去參加開墾工作。在開墾出來的處女地上建立了許多國營農場，譬如：「莫斯科國營農場」、「列寧格勒國營農場」、「高爾基國營農場」……都是代表各共和國的成績。

蘇俄一九五四年的墾荒，規模之大，動員之衆，連知識份子、蘇俄的軍人 and 大專學校的學生，都在俄共中央的號召之下，適當的作出響應，或多或少的起了作用。

墾荒工作以一九五四至一九五六的三年爲高潮，前往參加工作的自願份子，多達一〇〇萬人以上。在這三年期間開墾的生荒地和熟荒地達三、二〇〇萬公頃，以致蘇俄的穀物總收穫量從一九五三年的八、二五〇萬噸，增加到一九五六年的一、二、五〇〇萬噸。

總計起來，從一九五四年起陸續投到農業耕作中的土地，達到四、二〇〇萬公頃左右。在過去二十年處女地爲蘇俄提供了三一〇億普特的穀物和其他農產品（每普特等於一六·三八公斤）。現在，新開墾的土地爲蘇俄國家採購提供的穀物，佔二七%<sup>④</sup>。

一九五四年開墾處女地的重大意義，從經濟上着眼，不祇是爲了增加糧食，而是許多部門的工業在這些土地上生長起來了；而是增加了數以十計的城市和數以百計的工人村；而是出現了一些礦場、露天礦場、運河和輸水道……從開墾的第一天起，就展開規模甚大的政治組織工作，這些工作都是由

布里茲涅夫指導所作的。現在蘇俄又面臨比一九五四年墾荒更艱鉅必須得到全國人民、特別是青年的支持不可的工作——建設貝阿大鐵路，布里茲涅夫以識途老馬的姿態作出驚人的一呼，我們相信他有前次墾荒的豐富經驗，在人力物力財力的組織與動員方面，雖然不能完全避免，但多少可以做到不像一九五四年那樣手忙腳亂。

## 貳

現在在東西伯利亞和遠東已展開貝阿大鐵路幹線的建設工作。

這條要將勒納河上的烏斯特—庫特同阿穆爾共青城連接起來的貝阿大鐵路幹線，全長三、一五〇公里左右<sup>⑤</sup>，其中由它連接起來的現有的泰謝特—烏斯特—庫特鐵路和阿穆爾共青城—蘇維埃港鐵路，共計長達一、〇〇〇公里以上<sup>⑥</sup>。

這條大鐵路的路線，通過伊爾庫茨克省、布里雅特自治共和國、赤塔省、阿穆爾省和哈巴羅夫斯克邊疆區，距離北面現有的西伯利亞大鐵路在一八〇至五〇〇公里之間<sup>⑦</sup>。

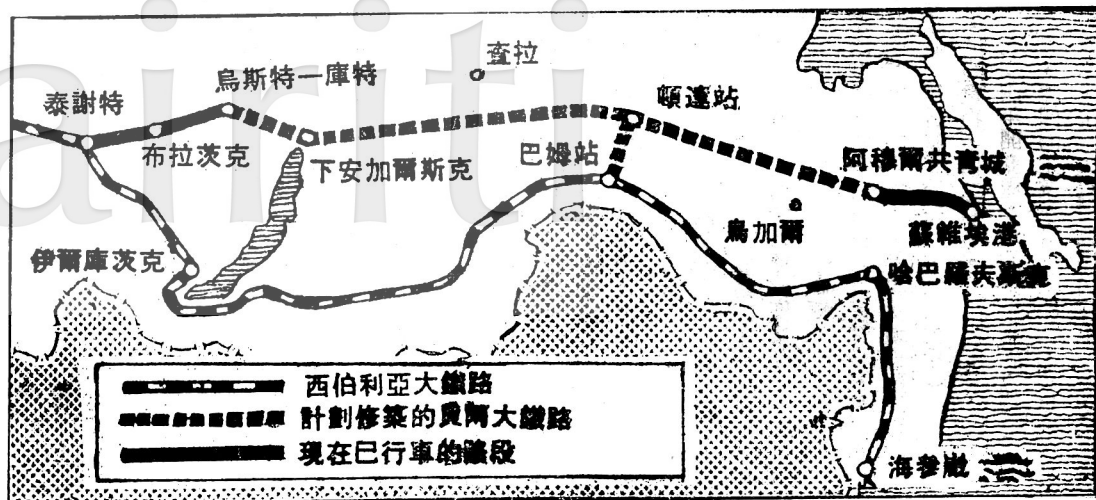
在這條路上的支撐點是：烏斯特—庫特、下安加爾斯克、查拉、頓達—烏加爾和阿穆爾共青城<sup>⑧</sup>。

預定從烏斯特—庫特到阿穆爾共青城，在最近十年內建成，而各段何時開工，當視準備的情況而定。

這條大鐵路所經之處，自然條件非常複雜，它要在永不解凍的地區走過不算短的一段，而在若干地方還遇到陡峭的斜坡、沖壞的河岸、石岩、滑坡、冰丘和濃霧。全線都在山嶺和凍土帶上通過。大部份要開發的地帶，都必須在山嶺和三公里半的高原上。

新鐵路線要經過七個山嶺，其中有幾個要建築隧道，其中最大的隧道是：貝加爾隧道、北穆伊斯克隧道和卡達爾隧道。而杜司—阿林納山嶺在五十年代就已建了隧道，今後祇須添做排水和其他的工作了。

貝阿大鐵路要經過許多河流，爲了通過這些河流就必須建築跨度達三〇〇公尺以上的橋樑，以及在隘口和峽谷建築大量的排水溝。這些河流現在大多數是不能行船的，石灘很多，在冬季差不多都有冰丘。在這條路線上建橋，乃是一個嚴重問題，因爲建橋的地方都是由嚴寒所主宰的地方。在這種條



件之下，需要保證有高度堅牢的鋼筋混凝土的結構和金屬的結構。

這條路要在下安加爾斯克、頓達、澤宜斯克和烏加爾建築四個基本機車庫⑨。下安加爾斯克機車庫距布拉茨克水電站和烏斯特—伊里姆水電站不遠，將來有可能是一個電化的段，而且這裏的自然條件好，適宜居住。頓達機車庫位於一個樞紐站上，這個站將這條大幹線分為兩個部份，距離平均。澤宜斯克機車庫，可能供調車用的車頭作修理基地。設在烏加爾站的機車庫，是因為這個地區出產煤。

從有關的資料看來，蘇俄建築這條大鐵路困難重重，世所罕見。

大鐵路行經的地區，是寒風刺骨的大

陸氣候，在某些段上，冬季最冷的時候，可達到零下六〇度。不過，寒冷的氣候並不是困難，困難發生在路基方面。凡是遇到地形、地質、土壤凍結條件複雜之處，就要設計支撐的牆和水利技術設備等等。不僅如此，這條路有些地方有高度的雪崩的危險；鐵路幹線的西部，有些地區有七至九級的地震；在差不多長達三分之二的鐵路線上，都要遭遇永不解凍的土堆；有些地方，特別是在山嶽地區，鐵路要適應極為複雜的工程地質個性，沿着永不解凍的土壤敷設，而所謂複雜的工程地質個性，就是：容易變動的礫石坡地，山上河水沖出來的砂石圓錐體，細粒的粉狀的沙子，有可塑性的粘土。

當然，這條大鐵路的重要性是大的不得了，非用羣衆的偉大力量不可，但是，在東西伯利亞和遠東建築一條大鐵路，不能與一九五四年蘇俄在東部地區開墾處女地相提併論，不但是工作的性質不同，主要是施工的地區不同，兩個地區的自然條件相差太遠。在墾荒時期對於作為中堅的共青團男女青年和來自各共和國人的生活條件，可以與墾荒工作同時併行，甚至於可以馬虎一點，但是修築貝阿大鐵路的地區與自然條件，却不能允許蘇俄黨政當局再用以前的生活服務方式，必須嚴格的採取因地制宜的辦法。

首先為配合氣候條件，必須採取措施及時的和充分的保證工人、工程技術工作人員都有特殊的衣著和制服。

其次，特別要顧到的是，建設人員和鐵路員工的公共伙食，保證他們有工業品和通訊工具可用，有報紙、雜誌和其他定期刊物可以閱讀。

若是着眼於地區的個性和特殊的自然條件，比前述兩項更重要的是住的問題。在這裏，既不能在開工以後再蓋住屋，也不能一面施工一面蓋房子，必須先將住的問題解決了再開工。貝阿鐵路關於住宅的設計雖然是第一流的，有自來水、下水道、中央系統的暖氣的設備，各工人村和居民點都有商店、公共食堂、文化生活和醫療機關、幼稚園、學校、俱樂部、電影院……；但是這不可能在短時期以內就辦到。鐵路是迫切需要的，施工有時間規定的，所以初期解決住的問題，最佳不過是就地取材構築粗糙的圓木式俄國傳統的農舍，不接近森林的地方，祇有利用蓬帳。

如何將工程建設人員的生活條件安排好，固然是一個重要的和困難的問題，而如何取得和供應鐵路的建築材料，如果這個問題得不到解決，這將是一個根本的困難。構築一條大鐵路所需要的建築材料是形形色色的，我們知

道蘇俄無法在東西伯利亞和遠東就地取得，因為這還是未開發的地區，有資格供應此項材料的地區，是它的西部和中部，可是供求是不是能够配合得恰好，即使說蘇俄通過內部的生產和對外貿易的途徑，擁有足夠的材料，下一個嚴重問題是，如何運到工地？運輸和施工能否銜接得很好？

總之，貝阿大鐵路已在長三、一五〇公里和寬三〇〇—四〇〇公里的廣大領土上開始了它的初步工作。將來劃到貝阿鐵路的領土面積，可能高達一〇〇萬公里，也就是蘇俄全國總面積的五%<sup>⑪</sup>。

這條鐵路線，為蘇俄通往太平洋水域打開第二條出路。它不祇是對於東西伯利亞和遠東具有極大的經濟意義，而且也是蘇俄全國性的一條直達的重要幹線。這條鐵路一旦通車，將可以將貨運軍運的里程縮短，與現有的西伯利亞大鐵路相比，可以減少數百公里<sup>⑫</sup>。同時在與其他運輸形式的協助下，可以大大改善堪察加、庫頁島和遠東其他地區的聯繫，這將發生重大的國防意義。

## 叁

將來劃入貝阿大鐵路的廣大地區，到目前為止還是一個未完全研究好，而且是蘇俄至今尚未開發的一個擁有豐富天然資源的一塊領土。要在這裏發展國民經濟各部門（其中包括基本建設）和移民，沒有交通是不可能的。貝阿鐵路的重要性，對於開發蘇俄東部廣大天地中的天然富源來說，很難加以評估。首先貝阿鐵路為開發沿線的許多礦物資源創設了可能性，因為這條鐵路是沿着一條在礦物原料方面最令人動心的地區通過，以地質勘探見長的蘇俄，要大力廣泛的展開地質工作，自屬意中之事。

蘇俄的地質學家們調查研究蘇俄北部各地區、伊爾庫茨克省、赤塔省、雅庫特南部、哈巴羅夫斯克邊疆北部的礦物資源，已不止一個十年了<sup>⑬</sup>。他們發現許多礦層，研究過一系列大型礦產地，對於東西伯利亞和遠東礦物原料的遠景作過廣泛的評價。

就目前而言，在將來貝阿鐵路線所經過的地區上所作的地質工作，雖然還說不上規模很大，但是已發現東西伯利亞和遠東是各式各樣地質構成的一個總體。貝阿鐵路有半條路線通過地質的構成，地質學家稱為寒武前紀（在地質學上的年齡達到三〇—三五億年），根據世界和蘇俄本身的實踐表明，

### 蘇俄修築西伯利亞第二條大鐵路

與寒武前紀有關的大型礦產地是：鐵礦（佔大部份）、有色金屬、金、稀有金屬等等<sup>⑭</sup>。

在所有鄰接這條鐵路幹線的各地區中，已被熟知的和在經濟方面業已開發的一個地區，是南雅庫特。衆所週知，本（一九七四）年六月三日蘇日之間簽訂一項總協定，蘇俄以南雅庫特的煤供應日本，而日本以機器、設備、材料和其他商品供應蘇俄，以便用於開採南雅庫特的煤，而本年六月廿六日蘇俄對外貿易銀行與日本進口銀行又簽訂一項貸款協定，貸款額為四五、〇〇〇萬美元<sup>⑮</sup>。南雅庫特地區包括阿爾丹區和奧列克明斯克區的南部。

阿爾丹是南雅庫特工業的初生子，直到現在它是貴重金屬的提供者，這裏有開採雲母、煤和其他有益礦物的企業。據最近的報告，阿爾丹發現大型的鐵礦和煉焦的煤礦。據說這裏的鐵儲藏量有一五億噸，礦質甚佳，含鐵量達到四〇%<sup>⑯</sup>。不久以前在阿爾丹的中部又發現一個大型的作礦肥原料用的磷灰石礦產地，據初步估計儲藏量絕對有幾十億噸<sup>⑰</sup>。此項發現之所以被認為重要，因為西伯利亞沒有另外一個項目擁有如此大量的磷灰石，而西伯利亞已在扮演蘇俄的大穀倉角色，足夠的礦質肥料是不可缺少的。專家們認為阿爾丹的金礦聯合企業擁有的原料基地，有可能增加貴重金屬的產量。除此之外，阿爾丹之聞名於世，是因為它有數十個雲母產地，其中某些部份正由「阿爾丹雲母聯合企業」開採中。

據專家們的一致意見，南雅庫特是貴金屬有益礦物集中的一個地區。這裏發現的煉焦煤預測儲藏量達四〇〇億噸，距離產煤區向北八〇—一〇〇公里，沿貝阿公路阿爾丹鐵礦區的塔耶日、畢奧涅爾、西瓦格林三個礦產地，預測有二五—三〇億噸的儲藏量<sup>⑱</sup>。

最近幾年，在雅庫特自治共和國區域內最了不起的一項發現是，查羅—托克欽斯克和奧列克莫—阿姆金斯克鐵礦區，這些鐵礦區的儲藏量，預測有四〇〇—五〇〇億噸，現已開始開採<sup>⑲</sup>。

雅庫特北部的重要性在烏多坎斯克，這裏的礦產地包羅萬象。地質學家現在在烏多坎斯克這個礦產地的兩側發現最有遠景的一部份—銅。烏多坎斯克型的銅礦，通常是一大片一大片的，因此今後蘇俄對於銅礦的開採，已不是烏多坎斯克一個地方了，而是東西伯利亞地區的巨型銅礦區了<sup>⑳</sup>。

貝阿鐵路的建設，給雅庫特自治共和國和伊爾庫茨克省展開勘探石油和

瓦斯開創了優良的遠景。據預測這裏的石油和瓦斯儲藏量大得很。除了雅庫特勒納河和維呂河地區已經探出一些巨型的天然瓦斯產地外，現在正在形成良好的條件，在伊爾庫茨克省的北部和雅庫特南部勘探石油和瓦斯<sup>20</sup>。

遠東管理局的地質學家們，已經開始在貝阿鐵路經過的哈巴羅夫斯克尋找有色金屬，他們正對於哈巴羅夫斯克北部近年來所發現的磷鈣石礦區進行評估，初步鑽探的結果，使地質學家們相信，這裏也許有一個擴及整個烏德斯克——謝列津斯克地區的農業礦物的大倉庫<sup>21</sup>。

除了上述的重要發現之外，沿着貝阿鐵路勘探到規模甚大、品質優良的長纖維的蛇紋石綿。由阿穆爾共青城向西北，在貝阿鐵路線上有兩個巨型的錫礦。蘇俄的東部地區素以產金著稱，特別是在外貝加爾和阿穆爾省，這些地區所產的是砂金，現在因為貝阿鐵路的興建，今後蘇俄將更加具備了這些地區生產砂金的前提。在北貝加爾，靠近下安加爾斯克，不久以前在查伊斯克和貝加爾發現一些硫化銅和鎳礦；由貝加爾湖向北，又發現一些大型的層狀的多金屬的礦產地，其面積甚廣。沿着貝阿鐵路的幹線往東，在查拉河和奧列克瑪河的河谷裏，發現一些大型含鐵的石英岩地帶，其中有一部份就在將來貝阿鐵路通過之地；查拉河和奧列克瑪河鐵礦區，據預測鐵的蘊藏量不下於一〇〇億噸<sup>22</sup>。這條鐵路的東部新生的火山現象很發達，也正是因為這一點，此處的有色金屬綜合體也很發達，現時在馬加丹省已發現強大的有色金屬礦產地的火山帶，沿着鄂霍茨克海，從楚克特卡到海參崴。在烏斯特—庫特到加札林斯克，在勘探石油和瓦斯的時候，蘇俄也注意到氣酸鉀的可能性，因為西伯利亞直到現在，還沒有生產礦質肥料的礦產地。

大鐵路的路線，是沿着許多大森林地區通過，在這個基礎上可以使蘇俄的木材加工業、森林化學工業、紙漿造紙工業得到大大的發展。森林區，特別是高品質的，集中在基連科河流域的伊爾庫茨克省、雪列姆德河流域的阿穆爾省和阿姆昆河流域的哈巴羅夫斯克邊疆區<sup>23</sup>，也正是貝阿鐵路所通過的主要地區。

這條鐵路幹線也將有助於擴展農業和新的土地資源的開發，如基連格河谷、上安加爾河谷、維緹姆河谷、澤雅河谷、謝列姆德治河谷，阿姆昆河谷和查拉爾斯克盆地，都可以作為農業基地產生一些居民點，而在貝加爾湖地區可以形成一些全蘇的觀光中心。

## 肆

根據一系列有關貝阿鐵路的報導，我們知道蘇俄是按第一流的鐵路標準設計和建築這條大動脈，不祇是用新式的機車，裝備最新式的營運工具，而且建立中央調度所。

將來的貝阿大鐵路，不論在技術庫裏所有的，還是在鐵路營運的組織方面，都將以「完全是先進的」為目標。這條鐵路開始使用時，將先用內燃機，以後再逐漸向電氣化過渡<sup>24</sup>。

貝阿大鐵路為東西伯利亞和遠東的開發創造了條件，現在和今後的東西伯利亞和遠東，由於建設這條鐵路的關係，將要成為蘇俄各工業發展的新地區，首先展開的工作是地質勘探，能够及早的廣泛的進行一切有益礦藏的勘探工作，原料資源的報告提出來的時間愈早，對於配置生產力的設計愈為有利。

不過，因為鐵路的修築，開礦企業、金屬冶煉工廠、工人村和城市的建設，需要種類複雜和數量很大的建築材料，過去蘇俄在這裏并未進行過建築材料礦藏的勘探，臨渴而掘井，勢必要發生緩不濟急，工作不能進行太快的現象。

儘管這條鐵路的修築工程已經開始在建巴姆<sup>25</sup>——頓達——別爾卡琪特長四〇〇公里的鐵路，這條鐵路將來要納入貝阿鐵路幹線之內，這條線定於一九七八年行車，而全部完成將在一九七九年，現在已敷設了七六公里<sup>26</sup>，又規定全線在十年內完成，可是我們深知蘇俄的基本建設工作一向是計劃歸計劃，行動歸行動，從預定的完成期限拖上兩三倍，已司空見慣。

一九五四年的東部大墾荒，可以靠男女青年和各共和國派遣的人力的熱情，以熱火朝天的衝力如期完成或提前完成，修築貝阿大鐵路的工作，空有熱情是行不通的。這一點，素以深謀老算著稱的布里茲涅夫不會比我們知道的少，他不會像黑魯曉夫那樣衝動，增加自己的困擾。

總之，蘇俄在西伯利亞建築的第二條大鐵路已經開工了，這條大幹線儘管限於許許多多想得到和想不到的困難，絕不會在短短十年內完成，然而既經開始，終有完成的一天。這條鐵路一旦通車，不但使東西伯利亞的經濟條件和國防作用根本改觀，而且解決了一個從來解不了的移民問題，將來的東

西伯利亞和蘇俄遠東區再已不是蘇俄渺無人烟的荒涼地區了。

### 附註：

註①見蘇俄「經濟報」(一九七四年三月第十二期)。

註②③④同註①。

註⑤G·E·契良耶夫：「貝阿鐵路與雅庫特」(「經濟報」一九七四年八月第三十二期)。

註⑥K·凱德羅夫：「貝阿大鐵路」(「經濟報」一九七四年六月第二十四期)。

註⑦⑧同註⑥。

註⑨A·謝爾傑耶夫：「貝阿大鐵路是第一流的鐵路」(「經濟報」一九七四年七月第三十期)。

註⑩同註⑥。

註⑪A·V·席多連科院士：「貝阿鐵路與天然富源的開發」(「經濟報」一九七四年九月第三十六期)。

註⑫同註⑥。

註⑬同註⑪。

註⑭⑮同註⑤。

註⑯同註⑪。

註⑰⑱⑲同註⑤。

## 認識中南美洲

著者王建功

本書係採用中南美洲最新資料，自一九六六年開始至一九七一年所先後在本刊撰寫的論文彙集成輯，凡卅萬言。無論在政情方面，或國際關係方面，以及國際共黨在拉丁美洲的滲透與顛覆方面，均有周延而精闢的分析。現已在台灣商務印書館出版。

平裝一冊 定價新台幣五十四元

總經理 台灣商務印書館

台北市重慶南路一段 郵政劃撥一〇五號

蘇俄修築西伯利亞第二條大鐵路

註⑳㉑㉒㉓同註①。

註㉔同註⑥。

註㉕俄共第廿二次代表大會通過的新綱領規定，鐵路要向最進步形式的機車過渡；現時蘇俄使用電氣化機車和內燃機車的貨車，已達到九四·四%。

註㉖「巴姆站」是現有的西伯利亞大鐵路的一個站名。

註㉗同註⑤。

——上接第33頁——

封鎖，亦不一定就是美、古關係正常化的前奏。不過，自本年二月「墨西哥會議」以來，季辛吉致力於開創美洲國家新關係，可能由於古巴問題而遭阻力。

註①參閱問題與研究第六卷九期，拙作「美國拉丁美洲政策與東浦高層會議」一文。

註②美聯社一九七三年四月六日及路透社七日華盛頓電。

註③May 14, 1969, "Le Monde: Le President Nixon et l'Amérique Latine."

註④一九七〇年三月經美洲洲廿三國批准的「美洲國家組織新憲章」已將「進步聯盟」的美洲國家委員會(Inter-American Committee)改組為美洲國家組織所屬經濟與社會理事會的常設理事會。

註⑤Sep. 2, 1974, U. S. News & World Report, "Where Chronic Inflation Brings Bewildering Results."

註⑥美聯社一九七三年五月卅日電。

註⑦Ricard J. Barnett, "The Nixon-Kissinger Doctrine And Meaning of Chile." The Transnational Institutes Conference on Chile, Amsterdam. 23%, 1974.

註⑧May 2, 1974, Christian Science Monitor.

註⑨Mar. 30, 1974, Le Monde.

註⑩Feb. 21, 1973, Le Monde, "Washington et l'Amérique Latine."

註⑪合衆社一九七四年八月廿八日華盛頓電。

(一九七四年九月廿日脫稿)