

研究



近東諸國の歴史産業交通の概況

H T 生

本誌は曩に大東亞戰に關聯して「共榮圈内の經濟狀況
と交通問題」と題して各號に互つて連載し、更に引續い
てセイロンとスエズ運河地帯及びマダガスカルとアリユ
ーシヤン・ハワイの兩群島並にカリフォルニア州等に於
ける歴史産業交通等の狀態各般に互つて資料を蒐集して
記載したるは畢竟聊かたりとも時局に關聯して讀者諸賢
の參考の一端ともなれば幸であるとのことに外ならない
のであつた、然るに時局は其後も刻々進展擴大するに從

つて、前記のみを以てしては尙遺憾の點も多々あるべき
との見解の下に茲に稿を改めて、更にアフガニスタン、
ベルヂスタン・イラン等近東諸國の概要を傳ふることに
したのである。

ペルシヤの名稱はイランに代る

楮て筆の順序上イランを先にするが、一體このイランと
云ふ國は從來は一般的に「ペルシヤ」と呼ばれてゐたので
あつたが、この國の先帝レザ・シヤール・パハラヴィは千九

百三十五年に於てイラン曆元旦から「ペルシヤ」に代ふるにイランの名を以てしたのである。これから即ちペルシヤはイランと呼ばれるゝやうになつたのである。先づイランを地理的に觀察すると東部はアフガニスタン及び英領ペルチスタンに接し、西部は今回の獨蘇戰に於て、その向背が世界注視の的となつてゐる。トルコ・イラクと境し、北部は蘇聯領である、トルチスタンと裏海を狭んでやはり蘇聯領のアゼルバイジャンと陸續きになつてゐる。南部はペルシヤ灣を通じてアラビア海に開けてゐる。而してこれを我國

の領土と比較すると大體に於て約二倍半、百六十萬平方料である。國內の地形は西北部のアゼルバイジャンは北方に接するトルコ國境地方や蘇聯領のアゼルバイジャンと共に高峻なる山岳地帯となつてゐる。又アゼルバイジャンからレザイエ湖を抱いて、この國の中央部へ彎曲するザグロス山脈がある。その他アフガニスタン及び英領バハチスタンとの國境地方にも峻嶮なる山脈が横はつてゐる。又この國は沙漠の國とも云はれてゐる位であるが、イランを斜に東

南に走るザグロとエルプールズと東部の國境山脈に圍まれ居た地帯に全イラン地域の約五分の一度度の大きさを占めてゐる。カザイーレ・ナマキの大沙漠が存在してゐる。而してこの沙漠の中にも大小の山塊はあるが、大體地表に白色の鹽分を吹き出してゐる平坦なる地帯であるが、この大鹽沙漠のために南北及び東西の交通は阻まれてゐることが夥しいのである。

今度はこの國の水面關係を見ると、ペルシヤ灣方面は水深淺くして彎曲が少ないために良港も少ない有様であるがバンド・アツバス港の近くにホルモズ小島があつて、こゝには酸化鐵が産出するが、又往昔ポルトガル人の築いた城塞の廢墟がある、又キシム島があつて岩鹽を多量に産出してゐる、更に裏海の海岸線は頗る單調であつて港灣はあるが水深淺く島嶼は東方蘇聯國境の近くにアシヌラデといふ島が一つあるのみである。河川に至つては不斷に流れてゐる河川は殆んど皆無といつてよい程であつて、雨季に至つて流れる所謂間歇的性質の河川である。その内最も主なる

ものはカルン河であつて、エスファンの西部山間に源を發して、アフワズを経て、シャール・エル・アラブ河に注ぐのと裏海に注ぐトルコのエルズルム附近から發生蘇土、及び蘇イの國境を形成するアラス河がある、更に同じく裏海に出るセフイード・ルード河及びホラツサン州のクーチヤン附近から發して、その下流は蘇イ國境を成す即ちアトレク河がある。又ペルシヤ灣に注ぐ河川もあるが何れも概して恒常的に水が流れてゐない有様である。湖沼は最大のものには舊名ウルミア湖と呼ばれたレザイエ湖がアゼルバイジャンの中心都市であるタブリスの西方にあつて南北百三十料、東西の最大幅員五十料深度五米位である、この湖水は海水より遙かに多量の鹽分を含有してゐる、又ダリヤー・エ・ナマキと呼ばれる湖沼がある、この湖は言葉の如くダリヤーは海、ナマキは鹽を意味してゐるから、鹽の海、即ち鹹湖である、全體イラン國の湖沼は全部鹹湖であつて、淡水湖は一箇所もないのは土地そのものが非常にアルカリ性なるがために従つて鹽分を多量に含み旅すると道路傍に

も鹽を噴いてゐるところが多いのには驚く位である。若し夫れイランの氣候に至つては五月から十月の半迄は夏期であつて、十一月の末から四月の半迄は冬期である。その間に頗る短期間の春と秋がある。

さてイランの生産方面を見ると、石油は何んと言つてもこの國の資源中での首位を占めてゐる、而してイランの石油の位置はバクーからイラクのモスール・キルタツク油田と一聯の巨大なる油田群をなしてペルシヤ灣岸へと彎曲に發展しつゐる。この石油問題に付ては、千九百〇九年に彼の石油界では有名なるアングロ・パーシヤン・オイル・コンパニーといふ二百六十萬磅の資本金を以て英國政府がその全機の一五二%を所有して英國の實權にある所謂半官半民の會社が設立されたのであつた。彼の第一次世界大戰に於て英國の印度洋阿佛利加及び地中海の各艦隊へ重油の補給をなして重要な役割を演じたのも亦この會社であつた。更に英國は石油資源に付いてはイランに於て其の後も着々として確固なる政策を行ひ、現在にては年産額約一千

萬噸を突發すると云はれてゐる。又シャト・エル・アラブ河口のアバダン島には巨大な精油工場が出来てゐる。油田は二つに分れて、カルーン河上流のマスヂエデ・スレイマン並にメイダーネ・ナフターンとハフト・ケルとであるが

何れの油田からも油送管が走つて石油を通してゐる、アフズで、ポンプ・ステーションに依つて調整されて、アバタンに送られるのである。又イラン國境の近いハネキン南部に油田があり、又セムナンにもあるが、バグダート道路とマシハツド道路の沿側に當るこの油田は現在蘇聯が管理してゐる。而してイランは石油以外の礦物資源に關しては未だ十分な調査もしてないから従つて見るべき何物もないやうである。更にイラン國は穀物に於ては大體自給自足が出来るのであるが、他の農産物としては棉花位である。棉花の産額は輸出額二萬一千噸であるから相當の産額を有つてゐるやうに思はれる、又阿片、煙草、葡萄酒等も産するが左程たいしたものではない、前皇帝は、織維、煙草、陶器、砂糖、マツチ、セメント等の輕工業を先づ發達せしめ

やうとして各地に工場を建設して銳意努力して來たので、この方面には稍や見るべきものがあるがまだ、前途は遠の感がある。併し乍らあの世界的に有名なるベルシヤ絨緞だけは見事なものが出来るのである。

翻てイランの貿易狀況を見ると、千九百三十九年から同四十年の統計は輸入六一二、一六三、九二二「リアル」輸出八〇三、八八八、一七四「リアル」差引出超一、七二四、二五一「リアル」となつてゐるが、輸入品の主なるものは、食料品、飲料、糸纒、布帛、金屬、同製品、應用化學製品等であり、又輸出品は植物、粗製及び半製植物材料、食料品及び飲料、生動物、粗製及び半製動物材料、布帛、毛皮、毛皮製衣服及び同製品と價格の順に見るとかやうになつてゐる。而して貿易額に於ては蘇聯が常に第一位を占めてゐたが、千九百三十八年に蘇伊通商條約が失効して其後千九百四十年に新通商條約が成立したが實績は思はしくないやうである。我國との關係は我國よりの輸入は各種純綿織物、茶、陶磁器、燐寸、硝子製品等であつて、イラン

からの輸出は棉花、アドラガント、護謨及び其他の植物性ゴム、英イ石油會社の石油等であつたが、我國からの輸入は約九千六百萬「リアル」イランからの輸出は約五千三萬「リアル」であつた。

斯様にイランの殖産工業はまた、發達の區域に達してゐないからイランの交通状態も殆んど他の文明國に比しては見るべきものゝないのは勿論であるが、先づ首都テヘランからラシト・バルダン・パハラヴィを貫通する行路は最も重要な蘇聯邦とイランとの連絡路である。而して、バルダン・パハラヴィからカスピ海東岸のバクーまでは這般英蘇軍の侵入前までは一週に二回位の定期船が往復して居たやうであるから歐洲とイラン更に我國とイランを繋ぐには最捷路の一つであつた。又テヘランから百五十軒のところにカズインと稱する約人口六萬を有する街がある。即ちここからバクダード路と分れて、セフイード・ルードの川に沿つて北にエルブルズの山脈を縦斷して、イラン高原を裏海の海岸に下る路線がある。然してテヘラン・ラシト

間は三百四十軒テヘランからバルダン・パハラヴィまでは約三百八十軒程ある。而してイランを旅行するものは一般に山國であるとの感が深いやうであるが、これは即ち山脈を出て高原に入つて數時間曲折のない平野の道路を自動車でも走つても山を見ないことが無いからである。そうして何處に行くにも峠の一つや二つを越さなければならぬのみならず、國境は凡て山脈である。都市は千メートルから二千メートルの間にあつて、首都テヘランの如きは千二百七十メートルの高さのところにある。テヘランとマンハツド間の道路やテヘランとキルマン間の道路は前記したカヴィーレ、ナマキの大沙漠の周邊を辛くも通つてゐる有様であるから時々沙漠から強い砂暴風に襲はれて路線も何もかも砂風のために埋められて仕舞ふことがある。これに關してこの大沙漠地帯を實地視察した一獨逸人は。

イランのカヴィーレ・ナマキは純粹の沙漠で風が吹けば全く砂風に變じて、砂丘が所々に移動し、キアラヴァンの人間も荷物も駱駝も皆な砂丘の下に埋めて仕舞うので

ある。この砂風の小さいのに自動車の旅で出會うと、ヘッド・ライトを點じて在處を示して、砂風の終るまで停止してゐる、さもなければ方角も全く分らず、亦動きも取れない、砂風の餘風がテヘランまで襲はれることもあるが、その時は馬車も人間もバズも皆な塀の陰や、軒端に風を避けて道路には唯も姿を見せない有様である、家々はあわてゝ窓や戸を閉めて砂塵の入るのは防ぐのであるが、この時は多くは物凄いい電と雷鳴が伴ふて来る。

と云つてゐる。首都テヘランから南方のエスファンに達する路面は丘陵を通つてエルールブルズ山脈と別れるところの低地の中に黒や赤の岩石の山の狭間から銀色に輝くのが即ちダリヤー・ナマキの湖面である、この低地を自動車で一直線に走ること約二時間餘にしてユムの寺院に達するのであるが全體イランの交通は河川も餘りに利用は出来きないが、石油國であるだけに重油機關車は運轉してゐる、併しこれらたいした輸送力を持つて居らず只だ自動車、馬車等による道路上の交通は行はれてゐるが、路面は相當廣い

ところもあるが、ペルシャ灣にある一貿易港のブシエルからテヘラン間の約千二百杆は乗用自動車で三日も要し又ホルムシヤハルから鐵道驛のアフワズ迄は約二百杆の自動車道路があるが雨期の際には泥濘のため殆んど用をなさず又アフワズとテヘラン間は汽車で二十時間餘もかかる有様である。従つてイラン國內の交通は生産や、貿易、即ち經濟的に結び付けて考へることはまだ前途遼遠の感がするのである。

こゝにイランと時局交通關係の問題を見ると今回の世界大戰に際して英蘇の目的は必要なる地域を軍事的に占領して、先づ活躍してゐた獨逸人を、捕虜となし、更にこれを追放して、全樞軸國家の活動をイランに於て完全に封じて更に進んで對蘇援助ルートを確認することにあつたやうである。更ればイランよりする對蘇ルートを見ると、英領ペルチスタンのノックデイまでは鐵道を利用し、これより國境ミルヂヤヴェー・マシハツド・クーチャン・バヂギランからアシハバードまでは道路を利用して自動車に頼るユー

スト、ペルシヤ灣のプシエルまでは船舶に依り、これからイランを南北に貫通してエスファハン・テヘラン・カズヴィン・バンドル・パハラヴィよりカスピ海を船にてバクー港へと云ふべきコースと、更にホラムシヤハルまで船に依つて、それからアフワズへ道路を利用して自動車によるのとバンドル・シャープールまで船にて夫れよりアフワズからテヘランへ等々のコースがあるも、要するにイランを南北に繋ぐ總ての主要道路を利用する次第である。而してイランのこの何れの道路を辿つても、イラン縦貫鐵道に依る以外は千五百料以上の山岳地帯を貨物自動車をも以て突發せなければならず、従つて道路との關係上大した輸送力は望まれないのであろう。一體イランの鐵道は開通後間もなく従つて料數に比して運轉材料に乏しく現在のクルップ製であるが、近時英國側では貨車機關車を輸入したやうである。而して輸送される貨物の内容は蘇聯行等を含んで飛行機の部分品、タンク、食糧、被服、彈藥等であると言はれてゐる。而して英國は輸送力強化のために一會社を新設して、

以前のシヨダ支店現在のイラノ・ホエツク會社や鐵道建設をなした瑞典、丁株系の會社を動員して、即ち前記の自動車道路を擴大したり、橋梁を修築して以て輸送能力の増強に一層力を致してゐるやうである。現に最近米國のスタムソン陸軍長官は米國陸軍の配備狀況其他につき發表したところによれば。

米國陸軍航空部隊は英國空軍とともに歐洲大陸並に地中海に於て爆撃に参加してゐる外北阿でも船舶と軍事施設の爆撃に協力してゐるペルシヤ灣方面では輸送部隊は英國の輸送部隊と協力してコーカサス方面の赤軍に對する物資の輸送を促進するためにイランの南北を聯絡する主要道路の強補をなしつゝ、以て蘇聯に必要な軍需品等の物質を輸送しつゝある。

とあるといつて居るが要するにイランの主要道路は益々軍用専用道路の性質を多分に帯びて米英の蘇聯援助の一動脈線となつてゐるかが窺はれるのである。

イランは大體以上のやうな國であるか、然らばこの國の

持つ歴史はどうであるかと云へば文献に依ると古き歴史を
持つてゐる。即ち西曆紀元前五百五十九年のシルス二世の
即位に始まるのであるが、當時は現在のイランの西半分は
オクスス河地方から來たイラン人の二つの分派に依つて占
めてゐたのであつて、北部では現在バグダートとテヘラン
間の道路にあるハマダンにメデア人が數世紀に亘つて都
として國を建て、居たのに對して南部には其後ペルシヤ人が
渡來してゐたのであつた。然るにメデア人はアツシリア
人と接觸を保つて種々の物を知り、高き文化を有してゐた
ので自然ペルシヤ人に優れてをり、ペルシヤ人に進貢を要
求したのであつた。ペルシヤ人はこれ等の不愉快なる勢力
關係を漸次改進して以て、アケメニア王朝になつて急に強
力のものとなり、遂に紀元前五百五十年に於て、シルス二
世はメデアの王アスタガスを破つて二つの國家を統一
して、茲にイラン國の基礎を築いたのであつた。其後イラ
ンは幾多の波瀾曲折を経て今日に至つてゐる。こゝに面白
いのは彼の蒙古の一大英雄成吉思汗がその孫に當る忽必烈

時代にイランは一時蒙古軍の蹄に蹂躪されて、其の支配下
に置かれたことである。當時の記録に依ると、

蒙古軍の過ぎるところ、總ての都市は荒廢して、千二百
五十八年にはバグダートは土砂の山と化し、アツバス朝
カリフの一黨を虐殺した蒙古の遠征軍がイランを通過し
たので無數のイランの美術文學の寶庫は失はれたのであ
つた。この蒙古人は千二百五十六年から千三百三十六年
の間約八十年に亘つてイランを支配したのである。

當時大蒙古の一英雄が精悍なる軍隊を率ひてゴビの沙漠
を疾驅して渡つて遠く歐洲まで遠征したる壯圖が忍ばれる
のである。イランは十六世の始めから十八世の頃までに再
び民族的王朝に統治されて、サファヴィ朝を建設したので
あるが、その創設者はアルダビルの有名なる聖者から出
てゐる、シャーイスマイルである。彼は千五百二年西方にト
ルコマンの統治者を破つてイランを救ひタブリスに都を定
めたのであつた。而して彼の版圖はオクスス河からペルシ
ヤ灣に至り又アフガニスタンからユーフラテス河にまで延

びた宏大のものであつた。又彼はシーア派をイランの國教とすることに成功して夫そが現在まで其の儘であつて、最近のイラン憲法にも採り入れられてゐる。盛大なりし、サファヴィ王朝も千七百三十六年に至つて幼少なる最後のアツパス三世が土耳其系のナーデルシャーに篡奪されて仕舞つたが、ナーデルシャーが弑されたあとのイランはクルドの首領カリム・ハーン・ザンドが一時シラスからイランの大部分を統治したこともあつたが、千七百八十六年に至つてトルコ系トライヴのカヂヤールのモハンマツド・アガが再びイランを統一して、茲に首都をテヘランに移したのである。而してカヂヤール朝で最も有名なる人物は千七百七十八年から同九十六年までに現出したるナーセロツデイン・シャーに依つてイランは歐洲化の段階に入つたのであるが、千九百六年のマヂレスの選舉に表現された近代思想はカヂヤール朝が第一次世界大戰に依つて、起つた幾多の困難なる問題と事態を收拾するの實力を缺いで遂に同朝は倒れるの始末に終つたのである。次いでイランの危機

は現代の傑物レザイーハンによつて救はれたのである。彼は最初軍隊から身を興して千九百二十六年には遂にレザイー・シャー・パハラヴィの名稱を以てイランの皇帝即ちシャーの位に即いたのである。而して彼がこゝまでの経路を見ると、千九百二十一年二月にイランのコサツク師團が彼の指揮下に入ると、彼はそれを率いてテヘランに入城し、一時この師團の力を背景に獨裁者が現はれたが、忽ち政權を彼の手に奪取して、其後五年には皇帝たることを宣言してから即位したが、千九百四十一年八月に英蘇兩軍の侵入に依つて退位して、同年九月には皇太子のモハンマツト・レザイー・パハラヴィが即位したのである。而して先帝であつたレザイー・パハラヴィは印度のボンベイを経てチリに亡命するの豫定であつたが英國に依つてマダガスカル島の近くのモリス島に幽閉さるゝの悲運となつたのである。其後モリス島から加奈陀へ轉ぜられたともいふ説も生じたが實際は今尙先帝は不明の有様である。

偕て最後に今次世界大戰に於けるイランの位置を觀測す

ると、イランは蘇聯の占める北部の地域と英國の占める印度の地域との中間に位して、所謂陸橋と呼ばれるのも茲にあるのである。更ればイランの持つところの西南亞細亞に於ける地理的中心點から觀察して英蘇連絡の最短徑路であると共に特にイラン南部にペルシヤ灣を持つてゐる事は英國をしてイランを通過して蘇聯と聯絡する輸送路として選定せしめたのであると思はれる。而してペルシヤ灣を英國は掌握せない限りに於ては英國はエヂプト・パレスチナ・イラク印度への生命線は切斷されるのである。茲にペルシヤ灣は意義重大である印度洋は今や印度問題と共に英國にとつては悩み抜いてゐる、此大洋の制海權は漸次我國の手に完全に掌握せらるゝであらう、さすれば自然ペルシヤ灣の向背も自然決定を見るに至る事は明である。やがて東京と伯林を結ぶ海洋路と空路とが實現された曉にはイラン……ペルシヤ灣共に一層要衝の地となつて來る。亦陸路に於てはパミールを越え、西南亞細亞諸國の首都へ更に羅馬伯林に快走列車の開通も敢て夢物語とは思へないのである

若葉吟社詠草

嚴島二句

新刊を寝て讀む蚊帳の別れかな	農
燈籠にほのと宮居や宵の闇	同
新涼や燈籠廊を遠らして	同
月更くる宿直の窓や茶立虫	同
山門や木犀香る月の寺	同
小僧掃く木犀の庭や朝晴る	同
茶立虫さやけく鳴きて灯の障子	同
峠越へて木犀の香滿つ悲史の村	同
舟を家とし遊べる子等の花火かな	同
岸に近くカンナに映えて汽船窓	同
七夕や天神様の杉高く	同
隣家より木犀薫る書齋かな	同
○ 剪りに行く七夕竹や晴れを祈る	野狐禪
星祭る娼家賑はし相寄りて	同