

會員の頁

第24卷第6號 昭和13年6月

スエズ運河を語る

准員 藤田龜太郎*

Aperir Terram Gentibus: 諸々の民族のために此の地を開く。

ボートサイドの街衢が終つて長い防砂堤が始まる處にスエズ運河の建設者 Ferdinand de Lesseps の像が立つ。西航する船からエジプトの土に向つて最後のカメラを向ける場所。像は地中海を背に南面して永久に運河を見守るかの如くである。

彼の踏まへる石に幾星霜、地中海の寒波とアフリカの熱砂に曝されて、Aperir Terram Gentibus: 諸々の民族の爲に此の地を開く。諸々の民族とは此處から西のそれのみか。否、私は之を世界諸々の民族と讀む。かく讀んでこそ高遠な彼の技術魂を解すると云ふべきであるから。Ferdinand de Lesseps (1805-1894) は佛國土木界のナポレオン、當時佛國技術軍を主隊とする歐洲各國の技術聯合軍を率ひて、満目之荒茫のリビヤ

砂漠に延々 160 餘軒の水路を割して東西の兩洋を通ぜしめた。家名のド (de) の示す如く、由緒ある佛國家門の出、彼の盛名は史上歴代の諸王侯に比肩する。大統領ゾームルグが辭官後スエズ運河會社の重役に納まつたのも故ある哉と云ふべきであらう。

世界情勢の緊迫と共に東のパナマ西のスエズ 2 大運河が識者の重大關心事となつてをる事は會友諸氏夙に御承知の通り、殊にスエズ運河を繞る歐洲國際政界の動きは端倪すべからざるものがある。

然しかゝる消息に就ては政治に門外漢の私輩の與り得ぬところ。最近或る機會にスエズ運河會社本部よりのドキュメンテーションを入手したので其の若干を以下に記載して見たい。

竣成以來今日迄の運河の成長振、建設當時の施工様式やら規模、大戰時を通じての船貨の動き、歐亞連絡

圖-1. 歐亞聯絡海上コースとスエズ運河



* 工学士 目下在パリ

又は世界一周海上通路としての重要性等の一端が此の資料を通じて視へはしなからうかと思つてである。

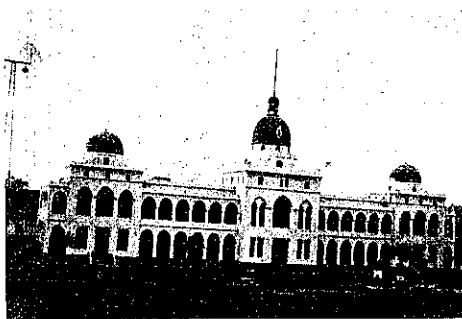
1) スエズ運河はユーラシヤ大陸とアフリカ大陸が切れ相に続く所謂スエズ地峽を殆ど南北に断ち切つたもので、政治的に其の土地は完全なエジプト領である。

最近伊太利が管理参加を提言して關係國間にショックを與へて居るが、現在の處は英佛2國が管理し、實權は完全に英國が握つてゐる。經營機關としてスエズ運河株式會社なるものがあり、世界屈指の巨額且つ高率な収益を擧げて居る會社である。此の重役陣には前掲の故ゾーメルグ佛大統領の如く國際政官界の名士が居る。之は會社が普通の營利會社と異つて、國策的否世界策的なものであるからでもある。エジプトの獨立が完成した時は此の運河の管理もエジプト政府に移行する事になつて居るが、實質的にはどんな時が來ても英國の管理は終るものでない事は明瞭で、之が終るのは英帝國崩壞の時以外には絶対に無い。又此のスエズ運河防備の爲には膨大な空陸海軍が設けられて居る事も衆知の事であつて、此の際防ぎ方は勿論英國、攻め方が伊太利、守る英國はエジプトとシリアの國境線がアカバ灣と交はるアカバに頗る大規模な空軍根據地を設けたが、尙かす伊太利側は伊領ソマリーランドに對抗根據地を構へて居る。

會社の正式な名稱は英語で Universal Company of the Maritime Canal of Suez, 佛語で Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez である。

ポートサイド運河通りの突端には緑色のドームを持つたスエズ運河會社の白亜の建築が偉容を誇つて居る。

圖-2.



ポートサイドに偉容を誇る運河會社の建築

2. 運河は 1859 年 4 月 25 日に起工して、1869 年 11 月 17 日に竣工した。工期 10 年 6 ヶ月餘で運河全

長 162 km。

建設工事土工數量は附屬諸港灣に對するものも含んで 74 142 000 m³ であつた。

3. 運河は竣工以來今日迄多くの改良、擴張、保守等の工事を加へられて來たが、之等の諸工事で今日迄に扱つた土工の累計總量は 319 051 000 m³ 建設土工量の 4.3 倍強、其の年度内譯は

1889~1907 迄は毎年平均 6 000 000 m³

1908~1927 迄は毎年平均 13 000 000 „

1928~現在迄は毎年平均 8 800 000 „

4. 建設工事は前記の如く今から 77 年以前に着手されたものであつて、我が明治維新に先だつ事十數年の昔である。當時又はそれ以後運河の維持、擴張に用ひられた施行機械(と云つても殆ど土工機械である)を擧げると、

i. Pouton-Pilon-dérocheur.

之は岩石掘鑿船とでも云ふべきもので、鑿岩用の鋼棒を備へた浚渫船である。會社は現在之が完全な模型を保存して居り、其のメーカー ネーム プレートには、MM. Lobnitz and Company, Renfrew, Écosse 1912 とあり、即ち蘇格蘭ランフリュウ町ロブニツ商會 1912 年作成である。

諸性質は

船体全長 30.30 m

船体最大幅 10.67 „

吃 水 2.74 „

鑿岩鋼棒 (pilon) 2 本を有し、各全長 17 m 其の重量 20 000 kg。

ii. 31-型 Aspirateur-Refouleur

直譯すれば土砂吞吐船などと云ふ異様な怪物に思はれるが、砂質又は粘土質河底に用ひられたものである。

MM. J & K SMit's, SCHEEPWERKEN, Kirderdijk, Holland であり和蘭スミツ造船所のもの、因みに SCHEEPWERKEN は造船所を意味する蘭語で獨の Schiffwerken と同流である。

船体全長 44.00 m

船体最大幅 9.50 „

吃 水 3.00 „

作業能力 400 m³ of soil/40minutes

出 力 1 200 IP.

iii. Drague à Godets refouleuse.

掘鑿をバケットでやり、土捨をポンプと圧力管でやる。

Ste. ANME Forges et Chantiers de la Méditerranée と云ふ長い名の佛國系製作所のもの、比較的新しく 1928 年竣工。

- 船体全長 58.95 m
- 船 幅 12.40 ,,
- 掘鑿能力 最深 15 m
- 掘鑿用馬力 450 IP
- 土捨ポンプ 600 ,,
- バケット容量 850 l

iv. Drague marine Porteuse à Godets peluse.

掘鑿はバケットでやり、且自身で泥土の搬送をもやる。之は主として港灣に用ひられる。

- 前記のロブニツ商會製
- 船 体 全 長 90.22 m
 - 船 体 最 大 幅 14.52 ,,
 - 吃 水 6.15 ,,
 - バケット容量 850 l
 - 掘 鑿 深 度 14.00 m
 - 全 出 力 1600 IP
 - 速 力 8 not/h.
 - 泥土槽 1 箇容量 1200 m³

v. Porteur de débris de 700 tonnes.

700 t 型泥土運搬船 1906 年和蘭ヴェルトグスト商會製。

- 船 体 全 長 55.00 m
- 船 体 最 大 幅 9.50 ,,
- 吃 水 3.90 ,,
- 泥土槽容量 400 m³
- 載荷時速度 9 not/h.

5. 歴次の運河断面擴張 (表-1. 参照)

表-1.

期 間	断面形	a	β	S
1870 - 1900		22.00 (m)		3.04 (m ³)
1900 - 1915		33.00		4.59
1915 - 1936		40.00	45.00 (m)	7.43
1936 - 現在		42.00	60.00	10.53

根: S = 平均水面下断面積

6. スエズ運河に依り短縮せられたる航路

i) ロンドン起點 (表-2 参照)

表-2.

目的地	ボ ン ベ イ	横 濱
スエズ運河	6307 哩	10870 哩
喜望峯	11257 ,,	14556 ,,

iv. マルセイユ起點 (表-3. 参照)

表-3.

目的地	タマターザ (佛領マダガスカル)	サイゴン
スエズ運河	5100 哩	7955 哩
喜望峯	7168 ,,	11989 ,,

7. 通過船舶の大きさの記録 (表-4 参照)

表-4.

年 度	1870	1900	1915	1936
客 船				
船体全長(m)	117.00	170.90	199.67	230.39
船体最大幅(m)	13.50	22.90	23.20	32.05
噸 數(t)	444	13403	18685	42762
貨物船噸數(t)	3002	9515	13573	26531

即ちスエズ運河を通過した船舶中 1936 年迄の最大記録は 42762 t であつて、大西洋航路に 70000 t のクキーンメリー號、50000 t のノルマンディー號はじめ 4-5 萬噸級の巨船が普通に往復してゐるのに比べれば歐亞航路が第二流に残されてゐる事が解る。之を大西洋航路に比肩させる責任は我が海運界に依つて擔はるべきではなからうかと考へられる。

8. 通過船舶噸數の年次累計概數 (表-5 参照)

表-5.

年 度	累計噸數 (1 年間の通過噸數)
1870	500 000 t
1912	20 000 000 ,,
1917	8 300 000 ,,
1929	38 500 000 ,,
1932	28 200 000 ,,
1935	32 000 000 ,,
1936	32 000 000 ,,

此の數字は世界大戰が海運界に及ぼした影響を如實に示してゐる。

9. 通過貨物の年次累計記録

茲ではスエズ運河を通過して南から北に又其の反対方向に運ばれる主要貨物を取り上げ、各貨物に就てそれ

1. 北行貨物 (表-6 参照)

表-6.

貨 物	量 (1 年間に運ばれた總量)	年 度
鐵 油 類	5 000 000 t	1934
穀 類	4 500 000 ,,	1912

植 物 性 油	4 500 000 t	1920
礦 物 金 屬	2 300 000 ,,	年度不詳
砂 糖 類	1 000 000 ,,	1920
鐵 礦	数量不詳	年度不詳

ii. 南行貨物 (表-7 参照)

表-7.

貨 物	量 (1 年間に運ばれた總量)	年 度
煤 油	2 300 000 t	1913
	8 500 000 ,,	1920
諸 油	1 600 000 ,,	1922
鉄 道 資 材	850 000 ,,	1911
	850 000 ,,	1914
	900 000 ,,	1927
食 鹽	500 000 ,,	1920
	500 000 ,,	1928
石 油	800 000 ,,	1935
	500 000 ,,	1911
	500 000 ,,	1913
人 造 肥 料	850 000 ,,	1929

が現在迄の中に何年度に於て最も多く運ばれたか、そして其の量はどの程度かと云ふ事を概數で示した。

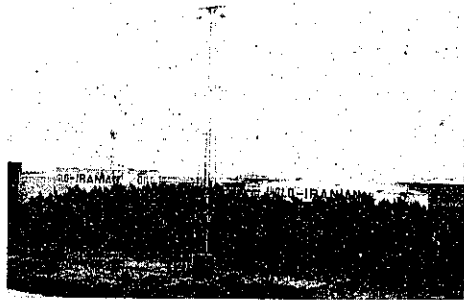
茲に同一貨物に對し2箇以上の數量と年度が示してあるのは特に表示の年度に於て其の通過量が著増して居る、即ち數學的な言葉を借りれば著しい極大値を示して居るものに對してである。

10. 運河沿線 (図-2, 3, 4, 5)

此の運河はエジプトに取つては文化の培養線と云ふ事が出来る。抑々建設に際しては運河ルートはスエズ地峽に散點する數個の湖水を繋ぐ様にして定められたのであるから運河途中には之等の湖水が其の儘残つて居る。主なるものはスエズ側から順に小湖、大湖、ティムザー湖であつて、之等の湖水の中にあつては航路を割るに浮標を以てし、勿論此の部分は必要な深度を維持されて居る。沿線の都市の主なるものはスエズ (スエズの對岸を Port-Thewfik と云つて行政的には別個の市街をなしてゐるが普通旅人は之をも含めてスエズ港と心得てゐる様である) 小湖入口の Généffé、小湖と大湖の境目にある Kabret、それから Ismalia、Kantara、最後にポート サイドであるが、運河は Kantara

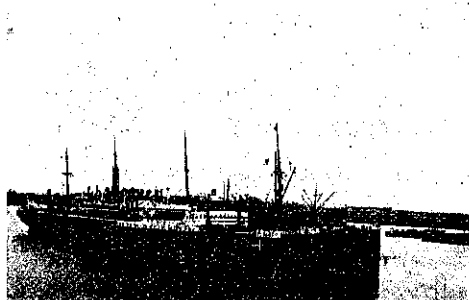
以後は直線をなし、大湖と Ismalia の間に溢水池 (de-versoir) がある。以上諸都市の人口はスエズ港 53 000、Généffé、Kabaret は一寸したモダン部落程度、Ismalia 41 000、Kantara 16 000、ポート サイドはずつと大きくなつて 136 000、歐洲白人が東方亞細亞を睨んで設けた第一鎮臺の感が深い。

図-3.



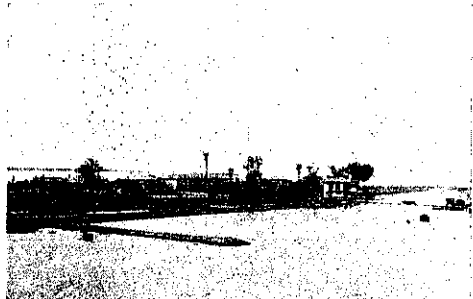
ポート サイド海岸通の石油タンクの一部

図-4.



ポート サイド港内で行き違つた南行船、砲弾よけに豎いた船腹の國旗で東洋航路船と解つた。

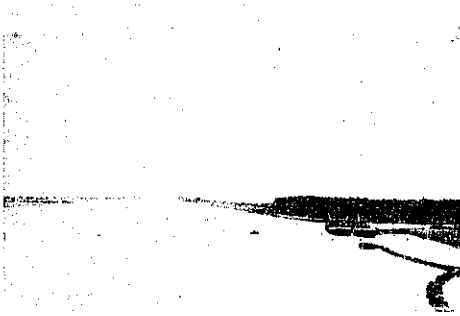
図-5.



スエズ運河小湖入口附近寫眞はアフリカ大陸側。建物は運河監視所の一つで、之と大湖小湖のものが 6, 7 km. の距離をおいて運河全線に配置されて居る。

最後に此の運河と並行して垣々たる鋪裝自動車路と標準軌間のポート サイド スエズ 鉄道が走る。いず

図-6.

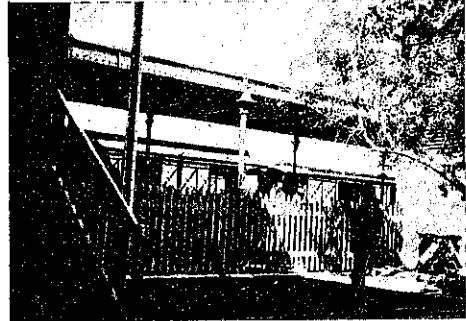


スエズ運河、向つて右がアフリカ側、右隅は護岸修理現場。船が此の邊りを進む頃は水上を行くよりも砂原を滑る氣持がする。

れもエジプト國營のもので、日本を離れて以來、香港、シンガポール、コロンボ、ジブチ等と寄港はしても何時も山林鉄道よろしくの汽車しか見ずに來た船の旅でスエズ運河に這入つて、鼻の先の堤上を走る華麗なポートサイド。スエズ急行列車を見ると、1月振りて文化世界に戻つた氣がして暫し開化の有難味を噛みしめる事である。此の運河の所要通過時間は普通商船で12時間が標準、時速10km一寸、驅逐艦等の比較的小型の艦艇と雖も之の倍の速力即ち20km/hで走る事は難かしからうと想ふ。進行する船の放射する波で護岸がもたぬのである。アフリカからの強熱風に備へて

西側堤上には見事な防風樹帯があるが、それでも4、5月頃か8、9月の候にかけて運河通過中に此の熱い砂漠の戀風を見舞はれた日には密閉したトランクの内側迄に染まるとの話、風神に乗つて來る細微なアフリカ砂の悪戯である。序でに紅海の紅く見えるのも此の砂の襲來した時の話で、あれは年中は紅くはないのである。支那の黄海は事實水が黄色なのから紅海の水も紅いと想像し又は見聞談としてしか説く人があるとの事それこそ正に紅海奇談と云ふべき歟。

図-7.



ジブチーアガス アベバ鉄道起點たるジブチ停車場、棚内には恰度アガス アベバから木岡に歸還する伊太利武裝勞働者が群集してゐる。