

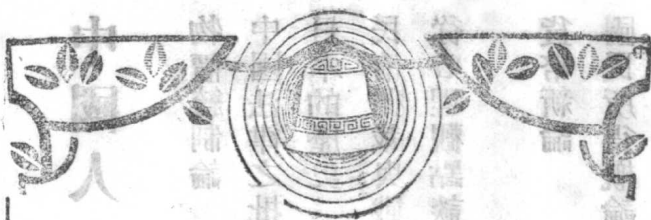
書叢事時

編主社報月事時

河運士彝蘇

任 美 鶚
嚴 欽 尙
編 譯

行印局書中正



版權所有
翻印必究

中華民國三十五年八月初版
蘇彝士運河

全一冊 定價國幣一元二角

(外埠酌加運費隨費)

主編者 時事月報社

編譯者 嚴任美 欽 尚鐸

發行人 吳秉常

印刷所 正中書局
發行所 正中書局

(1402)

編譯者序

蘇彝士運河爲國際主要通路之一，其開鑿歷史有許多偉大的事蹟，可以永垂青史。雷塞布的百折不回、堅毅不拔的精神，也足以給我們抗戰建國的參考，這是我們編譯本書的第一個目的。

近來歐戰的重心已由西戰場移至東戰場，蘇彝士運河爲歐亞間的交通鎖鑰，對英國和意大利的關係極巨，故成爲這次戰爭的重要目標之一。要了解歐洲的戰局，須對蘇彝士運河的國際關係以及管理情形等，有基本的認識。我們編譯本書的第二個目的，即在供給國人對蘇彝士運河的基本知識。

蘇彝士運河的開通，促進歐亞的商務，助成汽船的發展，對世界經濟和世界地理有深切的影響。大學中學中教授世界地理或研習世界地理，對蘇彝士運河自不可忽視。但目前坊間似尙無適當書籍，詳述運河的歷史、現狀、與其在政治經濟各方面的關係。本書對運河各方面均作簡要敘述，可給大學中學地理教師和學生的參考，這是我們編譯本書的第三個目的。

本書大部係根據英人商菲爾德君 (H. J. Schofield) 的蘇彝士運河一書 (Suez Canal) 編譯而成。商君最近曾親至蘇彝士運河地帶考察，參閱運河公司的各種文獻，故其

材料自屬可信。惟原書係供英國人民閱讀，收筆不免稍有偏謾之處，茲酌爲增刪，以適合我國讀者。本書第一、二、三編大部根據原書，第四編則全加改編，增刪甚多，並此附誌。

目次

第一章	蘇彝士運河的歷史	：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：	一
第一節	尼羅河與紅海間運河時代——公元前二〇〇〇年至公元八〇〇年	：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：	一
第二節	西歐諸國爭霸印度貿易時代——公元一五〇〇年至一八〇〇年	：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：～	五
第三節	運河與鐵路抗衡時代——公元一八〇〇年至一八五〇年	：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：～	一一
第四節	雷塞布經營運河時代——一八五〇年至一八六九年	：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：～	一七
第五節	英國購買股票時代——一八六九年至一八八八年	：：：：～：：：：～：：：：～：：：～：：：～：：：～：：：～：：：～：：～	二九
第六節	英德爭霸時代——一八八八年至一九一九年	：：：：～：：：～：：：～：：：～：：～：：：～：：～：～：：～：：：～	三四
第二章	蘇彝士運河公司之組織	：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：：～：～：～	四〇
第一節	公司內部組織	：：：：～：：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～	四〇
第二節	公司的財政情形	：：：～：：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～	四三
第三節	通過費	：：：～：：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～	四八
第四節	疏濬計畫	：：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～	五一
第五節	工程處及運輸處	：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～	五三
第六節	運河沿岸素描	：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～：～	五七

第三章	蘇彝士運河與世界商業之關係	六〇
第一節	通過運河的船隻	六〇
第二節	運河與世界商業之關係	六二
第四章	蘇彝士運河的國際關係	六六
第一節	蘇彝士運河對大英帝國之重要性	六六
第二節	埃及與運河的關係	六九
第三節	地中海問題之癥結——意大利與蘇彝士運河	七三
第四節	意大利對蘇彝士運河的要求	七五
第五節	前途的瞻望	七八

第一章 蘇彝士運河的歷史

第一節 尼羅河與紅海間運河時代——公元前二〇〇〇年至公元八〇〇年

聯絡地中海與紅海間水道的計畫，起源甚古。一般人研究蘇彝士運河的歷史時，祇注意從開鑿迄今七十年間的史事，最多也不過追述開鑿前數十年的情形。蘇彝士運河誠然是在近代方始多事，但回溯史跡，在公元前二千年時，人們實早已知道牠的重要性了。

就地位論，埃及是介於東方和西方之間的要道。在商務頻繁的時候，遠東、波斯、巴比倫、阿剌伯、索馬利蘭、蘇丹、希臘、羅馬、法國南部、北非、西班牙、及地中海諸島的貨物，都匯集於此，交易有無。所以，誰能把持埃及，那麼誰就能掌握世界的市場，而埃及因兼綰戰略和商業的樞紐，就成為歷史上必爭的要地。

埃及東緣有一條狹隘的地帶，連接亞非兩洲，是為蘇彝士地峽 (Isthmus of Suez)，地峽之南，為狹長的紅海，形狀像一舌頭，看去好似要直穿地峽，以抵食地中海的海水。兩

去不遠，尼羅河浩蕩下注，其流向與紅海略成平行。尼羅河下游，分歧爲七八支，經三角洲，注入地中海。其中有一條——貝魯西河（Pelusiac Branch）即緊倚地峽邊緣。一個稍具銳敏頭腦的人，立刻就會想到開鑿運河的計畫，那便是：鑿一條河道連通紅海和尼羅河，順河而下，藉貝魯西河以達地中海。

在希臘和羅馬帝國尚未興起時，自紅海乘船以達西方諸國的商道雖已通航，卻並不怎樣重視。埃及自遠古以來，早就和索馬利蘭（古稱龐德 Punt）有重要的貿易，從東非海岸帶來的黃金、象牙、肉桂等增厚了埃及的財富。當時埃及和波斯灣沿岸各地的貿易，亦極頻繁。因之便有人計畫開濬自紅海直通尼羅河內地都市的航道。

關於開濬運河最早的歷史，已無可稽考。據傳說，謂埃及第十二朝皇帝薛索斯德立斯（Sesostris）已着手此項工程（註）。埃及稱皇帝爲「發洛」（Pharaoh），因此古運河也就名爲發洛運河。運河沿尼羅河支流貝魯西河而南，再向東穿過肥沃的多美啦水草田（Wadi Tumilat），經苦湖（Bitter Lakes），在客來斯馬港（Clysma）入紅海。這條水道在商業上曾沿用數千年之久。

公元前七世紀以前，有一時期，政治很不穩定，握運河之權者亦數經更易，故運河幾全部淤塞。至公元前六二二年，埃及尼古（Necho）在質可渡之役（The Battle of Megiddo）擊敗猶太王欲喜（Josiah），乃重行大加疏濬。他雇用了十二萬個奴隸去服役，但其後因

神人示諭 (Oracle) 的關係，因而停止進行。據神諭所云：「現在開掘的運河，不過是爲便於他日蠻族入侵之用」！果然不上一百年，波斯人大舉入侵，征服了埃及。至公元前五二一年，波斯皇帝大流士 (Darius Hystaspes) 把發洛運河重整舊觀，更加以開寬。從後來發掘出來的紀念碑上，還可以看見他稱頌自己武功的話：「我是一個波斯人，用了波斯的威力征服埃及，我命令開鑿這運河，從經過埃及的波那發河 (Piraya 卽尼羅河) 起，直通波斯海 (卽紅海)……」。

後來大流士不知爲了什麼緣故，把運河的一段搗毀。但繼任的薛西斯 (Xerxes) 又把牠疏通。據希臘歷史家希羅多德 (Herodotus) 的記載，當時河道之寬，可同時通過兩艘用三排划槳的大船。

到託勒密 (Ptolemy) 王朝的費拉台斐 (Philadelphus 公元前二八六年) 和歐蓋德 (Euregetes 公元前二四六年) 時，發洛運河重經疏導，河道亦略有變更。其南方的終點改至阿森諾 (Arsinoë)，卽在現在的蘇彝士城附近，並在那裏建了兩道閘門，以防止紅海海水湧入。費拉台斐更建議鑿一條運河，直接穿過地峽以連通南北二海；但那時，人們以爲紅海水位遠較地中海水位爲高，如開鑿運河後，恐將發生洪水之患，因此，便把原來的計畫打消。這種錯誤觀念，直到十九世紀初葉還未泯除。當時希臘人已遠見開鑿運河在商業上的利益，對鑿通運河的計畫頗爲贊成，而地峽北端地中海岸的貝魯辛港 (Pelusium)，當

時亦頗繁榮，可與亞歷山大港相並，可惜因錯算了水位，否則真正的蘇彝士運河在二千年前就完成了。

羅馬帝國征服埃及之後，改發洛運河爲圖拉真運河 (River of Trajan)。公元後九八年，羅馬皇帝圖拉真又把古代河漕整理起來，新運河在開羅城附近的巴比倫城 (Babylon) 與尼羅河主流相溝通，以供給其水源。新運河直維持到公元後三世紀。至君士坦丁大帝統治時代，始又廢弛。

七世紀阿剌伯人征服埃及，六四一至六四二年冬季，運河復經疏濬可資通航，直到八世紀末葉猶能利用。當時有意於地狹中的鐵門柵湖 (Lake Timsah) 修建運河，以通地中海，但因恐怕反使基督教國家航行受其便利，故亦作罷。

八世紀以後，東西二方經埃及的商業日趨衰落。十三世紀和十四世紀時，馬可孛羅和其他旅行家，東往印度和中國的途徑，都是經北方道路的。後來土耳其崛起，蘇彝士地峽商路斷絕，而握有商業霸權的威尼斯和熱那亞商人也就日趨衰落。

因此，西歐諸國亟欲找一可避去土耳其障礙的新航路。於是有哥倫布西航，發見美洲。航海家伽馬，復沿非洲西部海岸南下，繞好望角，於一四九八年五月二十日到達印度。伽馬在印度逗留六個月，仍循舊路而回里斯本。帶了馬拉巴 (Malabar) 在印度西南海岸) 酋長給葡萄牙王的一封信。上面說：「貴皇室皇族伽馬 (Vasco da Gama) 幸臨敝國，

朕無任欣慰。敝國盛產肉桂、丁香、生薑、胡椒及多種寶石。朕甚望能自貴國獲得黃金、白銀、珊瑚、及猩紅（染料）以爲交換」。此後四百年，往印度和中國多採這較遠大洋航道，而大西洋沿岸列強如葡萄牙、荷蘭、法蘭西、和英帝國等，也就相繼壟斷歐洲和東方貿易。

註：據近代研究埃及學者的意見，實則並沒有薛索斯德立斯皇帝。這皇帝的名字恐係將第十九朝的兩個皇帝薛底一世（Sed I）和藍美西斯二世（Rameses II）混淆傳說所致。或說係第十二朝皇帝辛華斯里二世（Senwosri II）之誤。

第二節 西歐諸國爭奪印度貿易時代——公元一五〇〇年至一八〇〇年

一五〇四年，威尼斯的十人會議中，曾討論過敦勸埃及國王開鑿運河的計畫，但不久就消聲匿跡。後來有一位土耳其駐埃及總督艾歐治阿里（El-Eudi-Ali）曾上書其國君，申奏開鑿運河，不但貨物運輸得以暢通，而且土耳其艦隊可收兩海聯繫之功。駐在土耳其的法國大使沙佛萊（Savary de Lancosme）把這事詳告法王亨利三世（Henry III），他說：「這可驚的計畫曾激起他們（指土耳其）攫取印度財富的野心」。土耳其君主雖爲計畫所鼓動，卒因缺乏大宗款項，和其他困難，未曾進行。

在當時，歐洲諸國中，法國在東部地中海實居有領導的地位，對舊時經埃及通印度的商道最爲關切。英國和荷蘭取道好望角以通遠東，已無他求，但法國如要繁榮其南部海岸，必須使馬賽成爲重要商港。就貨物運費而論，從印度載貨駛往蘇彝士，換駱駝隊到開羅，經運河抵亞歷山大港，然後抵達歐洲，轉折太多，不能和繞好望角的海道相競爭。當時法國有人曾把解決這問題惟一的辦法告之法宰相李希留（Richelieu），他說：「若步古埃及皇帝的後塵，鑿一直通蘇彝士與開羅之間的運河，則土耳其國富將特增，威尼斯將復興，馬賽將握世界之牛耳，而昔日與阿比西尼亞之貿易亦將復盛。紅海與地中海一經連接，西班牙在地中海的地位將趨沒落，其他友邦則必日益強盛」。

當時在政治上還是困難重重。德國哲學家來布尼茲（Leibniz）曾上書法皇路易十四以爲法國如欲占據東方市場，必先獲得埃及。此事爲法外相所阻，但法人仍組織一利凡得（Levant）東部地中海公司，得土耳其帝皇的許可（當時埃及仍爲土耳其所轄），獲得運輸獨占權，和紅海通航權（以前紅海不准基督教國家的船隻通航）。

十七世紀討論蘇彝士運河最重要的文獻，要推法人易戈沙佛萊（Jacques Savary）所著的十全的商人（The Complete Merchant），易戈是一位愛國的商人，他深知欲增高法國貿易額，必須開闢和控制埃及商路。他確信這路要比繞好望角海道省時間，少危險，與之抗衡，勝利可操左券。他竭力主張鑿一條直穿地峽的運河。他也曾深切的考慮過各種困

難，如紅海水位高出地中海等，但他堅信法帝國對於這些技術上的困難，必能設法克服。從此以後，修濬運河的計畫，不僅爲外交家所注意，商人和工程家也同樣加以密切注意。

十八世紀中，印度和西歐的貿易額突飛猛晉，在歐洲一般人的心目中，印度好似有黃金遍地的財富，致使英、法的印度公司，發生劇烈的政治和經濟的鬭爭。自法國喪失加拿大，英國喪失美洲殖民地以後，兩國都移其目光於亞洲。英法在印度的七年戰爭，結果英國獲得勝利，法國欲建立印度帝國的野心爲之粉碎。領土問題暫告一段落，而經濟鬭爭卻並未因之稍弛。因爲遠東遠處數千裡外，商業上的勝利，須視誰能控制最迅速最安全的航道而定。

歐洲無論何等強盛的國家，假使不能利用東方的富源，那麼她還是一無基礎。因此，英國必須擴充海軍，維護好望角道路，成爲海上霸王，而法國爲對抗起見，亦努力整理埃及商道，以奪取好望角海道的貿易。當時英法在商業上鬭爭日趨劇烈，法國在埃及的商人不時懇懇政府併吞埃及，但官方行動很遲緩。法國駐埃及總領事莫爾(Mirol)曾說：「自紅海經埃及的古代河道，僅須疏導其中一段，即可通航。自歐洲往印度如取此道，實遠較繞好望角的水道爲省時，經濟，且減少生命的犧牲，其運輸發展可指日而待。」

但法國政府卻不因這些報告即計畫兼併埃及。政府當局所要求的，祇是埃及政府須對

法國商人貨運往來，給予特別便利。但此種活動，已引起英人的注意。英國利凡得公司職員包爾溫（George Baldwin）報告政府說：「法國如占據埃及，就掌握了世界貿易上最重要的鎖鑰，加以法人對於航海術和經商的嫺熟，她將使埃及變為世界的大市場，予東方以莫大的威脅。法國占有埃及，則可隨其所願，在任何時間內迅速派兵攻擊印度，因之英國在印度的地位，必將蒙受威脅」。

英國政府因為這個報告，乃復在埃及設置領事。她同時亦得到埃及當局的保證，享有和法國同樣的運輸權利。在當時英人心目中，以為祇要能維護繞好望角的海道，就足以應付任何事變。他們從未想到英印間的交通會受到法國的威脅。

一七八五年，英國東印度公司的郭布上校（James Copper）在一七八五年著了一書，竭力鼓吹蘇彝士運河的重要。郭布指出某一交通路線雖甚繁榮，但如發見另外更好的路線，則舊日航道即將被廢棄。所以如將國家命運全依賴這種路線，實在極為愚蠢。過去許多列強就是這樣的喪失了他們的霸權。他主張英國必須先發制人，先去利用蘇彝士交通線，可惜這獨到的見解，並沒有被政府重視。

注意這問題的人們都深知如土耳其仍把持埃及，紅海與地中海間交通極費周折，則舊日商道恐將無法恢復。但當時土耳其在埃及政權已日趨衰落，祇要新起的埃及政府態度較佳，或受西歐任何一國的控制，則修建運河，即可成為事實。至於運河路徑，或直穿地

峽，或恢復自紅海至尼羅河的路線，都可採用。

當時法國無時不在想取得運河修建之權，關於這項工程的各種計畫都經深切考慮，從當時情形看來，如法國有一天真能占據埃及，則其最重要的工作，必首在修建運河。是時，法人巴龍（Baron de Walder）已宣稱紅海與地中海水位的差異純屬無稽之談，但仍然無法找到確實證據。

十八世紀末葉，歐洲政治形勢驟然改變，埃及問題亦益趨尖銳化。英法戰爭於一七九五年爆發，越四年，拿破崙將軍致書於戴利郎（Talleyrand）謂：「如法人能占領埃及，則擊潰英國之期，已不在遠」。

在拿破崙以前，法駐埃及總領事麥加倫（Charles Magallon）早已向政府陳說埃及在東西商業上的重要性，今麥氏又奉命來巴黎供政府諮詢。戴利郎根據麥氏的意見，向法政府建議謂：「法國在埃及樹立政權將使歐洲商業頓形改觀，對英國可予以極大的打擊。她在印度的霸權將被傾覆，而她今日所以能雄視於歐洲者，全靠印度為其基礎！蘇彝士運河復航後，將使好望角航線廢棄，正好像十六世紀時，好望角海道開通，使熱那亞威尼斯受致命打擊一樣。法國因其地理位置的優越，必可得受商道變遷之惠。吾人須切記古今諸國中，誰能操縱印度的商業者，當為富強之國。法國如成為開羅和蘇彝士的主人翁，則好望角海道的控制權屬於何國，實乃無關重要」。

於是法國政府即決定由拿破崙率遠征軍出征埃及。當時法軍的戰略爲：「以東部方面軍，略取埃及而確保之，再占領蘇彝士地峽，更採取必要步驟，使法國得確實占領紅海……」。

拿破崙的大軍，在亞歷山大港上陸的時候，英國極爲震驚。法國遂即占領埃及，依照預定計畫立刻修鑿運河，以達遠征最主要的目的。拿破崙遠征軍中帶有許多工程家和科學家，以負擔修鑿運河的重任，著名的工程家樓貝(J. M. Lebecc)便是其中之一。

拿破崙對於運河計畫亦深感興趣，他親自率領測量隊從蘇彝士北上，冀尋覓尼羅河與紅海間古運河的遺跡，時隔千載，世事浮沉，遺跡已湮沒難覓，重行修建工程自極艱鉅。

測量工作在艱苦中完成了，樓貝的報告書中，反對開鑿運河直接連通兩海，因爲他亦深信紅海水位較地中海高出三十多呎。他贊成恢復古代運河，估計此項工程需要一萬工人，工作四年後，始能完成，所費約須一百五十萬鎊左右。

關於水位問題，亦有人與樓貝意見相左的，不過這錯誤觀念仍舊存留，直到十九世紀中葉始行消除。後拿破崙在尼羅河與安步哥(Aboukir)兩戰役失利，被迫離開埃及，開鑿運河的計畫就又經長期擱淺。他對隨從他的工程專家說：「運河工程是偉大的，我現在是不能把牠完成了，將來土耳其政府或許會完成這件偉業的」。

一八〇二年亞眠(Amiers)和平會議把法國在埃及的領土慾打消了。但法國對埃及和蘇

蘇士運河的興趣仍始終未泯，不過以後法國各專家的工作，完全從商業上着想，沒有政治上的野心。拿破崙死後，他未竟之志——開鑿蘇彝士運河的計畫，終被他最偉大的後繼者雷塞布(Ferdinand de Lesseps)所完成了。

第三節 運河與鐵路抗衡時代——公元一八〇〇年至一八

五〇年

自拿破崙時代以後，亞歐諸國都對埃及命運加以注意。是時，列強雖已承認土耳其在埃及的統治權，但因埃及的重要，列強對土耳其的虐政已不能坐視無觀，當時適值工業革命前夕的十九世紀，埃及扼東西交通的要衝，其開發整理實爲勢所必然。

當時列強都在注視着埃及的演變。埃及自梅海美阿里(Mehemet Ali)崛起之後，內政上起了重大的變化。梅氏本是阿爾巴尼亞叛衆的首領，具有敏銳的眼光和果幹的能力，統治埃及後，他自稱爲總督。名義上，他是對土耳其皇帝負責，實則他儼似埃及的君主。在他統轄下的埃及就成爲自治之邦。僅在外交事件和對外關係上，總督的權力確受到限制，所以我們仍可視埃及爲土耳其帝國的一部。梅氏又是一位個性堅強、野心遠大的開明元首，他稔知如能吸收歐洲資本採用歐洲技術，則對經濟開發和公共事業必至有裨益。他籍專家來埃襄助其建設和開發者，尤爲他所歡迎。