

379
1544

南米事情

- 第一編 巴奈馬共和國
- 第二編 秘露共和國
- 第三編 智利共和國
- 第四編 亞爾然丁共和國
- 第五編 伯刺西爾共和國

緒言

白石元治郎 寄贈



十八世紀の晩年より十九世紀の始めに方り西班牙若くは葡萄牙の羈絆を脱し前
 後相繼いで自治共和の制を南米に建つるもの曰く亞爾然丁曰くポリビヤ曰くコ
 ロンビヤ曰く伯刺西爾曰く「グエネヌエラ」曰く「エクワドル」曰く「バラグアイ」曰く
 「ウルグアイ」曰く秘露曰く智利とす而して輓近に至り「コロンビヤ」國民の一部獨立
 して「巴拿馬」共和國を建設したるは世の普く知る所なり是等南米十一箇國の面積
 を合算れば大凡百十七萬四千方里餘に及ぶも其人口は僅かに三千六百九十萬
 に過ぎず「沃野」到處に存在して未だ未相の跡を見ず密樹深山に鬱蒼して斧斤未
 だ之に入らず鹽鐵の利山海の富擧げて數ふべからざるものあり歐米の人士夙に
 之に着眼し銳意其開發を劃策せるに拘はらず我邦人は頗る少數の外能く之を知
 悉せざる所以のものは地甚だ遠く又其國情を明にする書の徴すべきもの多から
 ざるに由るなるべし是れ余が昨年商務を帯びて歐米を巡遊せし途次南米諸國中
 近き將來に於て我國と密接の通商關係を生ずるならんと思惟せらるる諸國を跋
 渉せし所以なり

本書は蓋し余が見聞の一斑を概述し併せて到る處蒐集したる材料中正確と認め

得べきのを抄譯編纂し又た漫りに私見を加へず若し参考の一助となるを得ば幸
之に過ぎず

然れども編者は素と航路船舶及び之れと相關聯せる事項を調査することを主と
し其他の事項に至ては單に一般の概念を得るに止めたるを以て本書の如きも一
部は稍や精に過ぎ一部は頗る粗に失するの嫌あり是れ編者の目的が此に在つて
彼に在らざるが故なり加ふるに編者は僅々數ヶ月の間に數萬里を踏破し久しく
一地に滞在して其國情の機微を精査するの機會を得ざりしのみならず歸來匆匆
商務に映掌して専ら力を此に用ゆる能はざりしを以て考證或は正誤を缺き時に
柄鑿相容れざるものあるべく校正或は粗漏に失し往々魯魚の誤謬を免れざるも
のあるべし讀者請ふ之を諒せよ

明治三十八年八月

白石元治郎識

南米事情第二版出版に就て

曩きに余が南米事情を出版するや其煩附を請求せらるゝ向意外に多く今や殘餘
僅少にして是等熱心なる希望に應ずる能はざらんとす是に於て業務の傍ら更に
第二版の編纂に従ひ百方校訂努めて記事の正確を期し其所掲統計の如きも最近
のものを擇むに力めたり且つ近時世人の伯刺西爾に注目する者漸く多きを加ふ
るに至りたるを以て本書中亦伯刺西爾の一編を加へて之を上梓することゝなせ
り本書第二版も第一版と均しく幸に對南米起業家の奮起活動を促すの一助とも
ならば豈啻に編者の光榮のみならんや

明治四十年十一月

編者識

凡例

- 一 南米諸國は土地廣漠にして人口甚だ稀少、人跡未だ到らざる所寡しとせず、從て南米諸國の所謂統計なるものは臆測推斷に出でたるもの甚だ多く殆んど其正確なるものを得る能はず、本編掲ぐる所の數字は主として之を最近の政府出版物に採り、其政府出版物の依るべきものなきときは最も信憑し得べき報告書若しくは著書に據る若し相抵觸するものあるときは別に註釋を加ふ
- 一 本書掲ぐる所の記事は政府出版物、公使領事報告書及び最も正確と認め得べき著書に據り便宜のため一々其出所を掲ぐ、其出所を掲げざるものは編者の實地調査に係るものとす
- 一 本書を分つて五編とし編者が編纂の際参考したる諸書目は總て之を各編首目次に掲載す
- 一 本書援用する諸書の外

South American Republics, By Markwick and Smith;

Stanford's Compendium of Geography Central and South America, By A. H. Keane;

London Atlas Map of South America;

南米事情總目次

緒言
凡例

第一編	巴奈馬共和國	一三九
第二編	秘露共和國	三四七
第三編	智利共和國	四四五
第四編	亞爾然丁共和國	五七七
第五編	伯刺西爾共和國	五七七

第一編 巴奈馬共和國

第一編 巴奈馬共和國

目次

第一章	沿革	五
第二章	位置及地勢	六
第三章	氣候	六
第四章	面積及人口	八
第一節	面積	八
第二節	人口	八
第五章	政體	〇
第六章	貨幣及金融	〇
第一節	貨幣	〇
第二節	金融	一
第七章	港灣	二
第一節	港則	二

第二章	諸税諸費	一七
第三章	主要の港灣	一九
第四章	出入船舶	二七
第八章	通信及交通	三一
第一節	電信及郵便	三一
第二節	鐵道	三二
	附参考書類	四一
第三節	航路及船舶	四二
	附参考書類	六三
第九章	殖産	六五
第一節	農産物	六五
第二節	木材及薪材	六七
第三節	礦物	六七
第四節	牧畜	六八
第五節	海産物	六九

第十章	貿易	六九
第十一章	地峽に於ける衛生	七六
第一節	巴奈馬市及運河沿道地に於ける衛生	七六
第二節	「コロン」市に於ける衛生	九一
第十二章	巴奈馬運河	九六
第一節	沿革	九六
第二節	運河豫定線	一〇二
第三節	北米合衆國と巴奈馬共和國との間に締結せられたる條約	一〇四
第四節	運河と勞力問題	一一九
第五節	運河開鑿が世界の商業に及ぼす影響	一二七
	附世界各方面と横濱との距離表	一三五

参考書

書目

Map of Panama Canal (Published by E. G. Beverstock, Washington, D. C.)

Notes on Panama, No. 1, Nov. 1903, Washington Printing Office.
 Letter of the Secretary of War, Dec. 1, 1904.
 Supplement Reports of Major Gen. G. W. Davis, U. S. A.
 Diplomatic & Consular Reports, No. 3292.
 Public Health Reports, Vol. 19, Nos. 10, 12, 16 and 18.
 American Review of Reviews, Feb. 1905 & April 1904.
 The World's Works, Jan. & Apr. 1905.
 Dues & Charges on Shipping in Foreign Ports.
 The Statesman's Year Book 1904, 1905, 1906, & 1907.
 Problems of the Panama Canal. By Brtd. Gen. Henry I. Abbot, U. S. A. Retired, 1905.
 Fair-Play, Vol. XLIV, No. 1150, May 25th, 1905.
 The North American Review, Jan. 1905.
 Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States, Jan. 1905.

N.P.
 S.R.D.
 D.C.R.
 P.H.R.
 A.R.R.
 W.W.
 D.C.S.F.P.
 S.Y.B.
 P.P.C.
 N.A.R.

第一編 巴奈馬共和國

第一章 沿革

巴奈馬共和國は以前コロンビヤ共和國の一縣なりしが千九百三年十一月四日其
 獨立を宣言し同十一月六日北米合衆國は率先して其獨立を承認せり之れより先
 き北米合衆國はコロンビヤ共和國と巴奈馬運河開鑿に關する條約を協商せしが
 巴奈馬州民はコロンビヤ共和國が遷延決せず終に其批准を拒めることを憤り決
 然反旗を翻へし獨立するに至れり而して北米合衆國政府は千八百四十六年ニユ
 ーラナを共和國と締結したる條約の下に獲得したる權利義務を根據として之
 に容喙するの正義なることを認めたり蓋し此條約は合衆國に於て地峽一帯の中
 立を保障し其他之に對してなすことあるべき行爲の報償として「ニューグラナダ」
 共和國が合衆國に平西兩洋間を通じて地峽に於ける通行權を與へたるものなり
 加之此條約に關係なく會て紛擾絶ゆることなき巴奈馬地方に永久の平和を建つ
 るは世界文明の共同利益にして又た世界自由交通の便宜を與ふることの理由より
 文明諸國は一般に巴奈馬共和國獨立の正當を認め巴奈馬共和國は遂に歐洲諸強

國に依て承認せらるるに至れり (S. Y. B. 1905)

第二章 位置及地勢

巴奈馬地峽は南北亞米利加大陸を聯接し東に「キヤリビヤ海」を控へ西に渺茫たる太平洋を負へる一地峽にして通常巴奈馬及「コロン」間の地帯を指す (Z. P.) 實に東洋及び北米合衆國の西海岸より又歐洲の西海岸及北米合衆國の東海岸より南米諸國へ達する交通の鎖鑰なり (P. H. R.)

同地峽の太平洋岸に於ける海岸線は「タレナ」河口及「コロン」間二百四十海里「コロン」及「コスタリカ」間二百三十八海里合計四百七十八海里とす太平洋岸に於ては同海岸線七百六十七海里とす (Z. P.)

太平洋岸に於ける重なる港灣は「コロン」、「アスピンウォール」、「アルミランテ」、「チリキ」、「サンテラス」、「カレドニア」及「ホルト」等にして其他小港二十五箇あり (Z. P.) 太平洋岸の重なる港灣は巴奈馬「サンミケル」、「モンテホ」、「コルフキト」等にして他に三十箇の小港あり (Z. P.)

第三章 氣候

年中殆んど同じく日中は華氏八十度乃至九十度の間に在り唯だ年中乾燥降雨の

雨期に分れ乾燥期は一月より四月迄にして之を夏期と呼び其他八ヶ月間は降雨期にして毎日降雨あり乾燥期には多く北風吹きて塵埃を起し夜間に入り寒涼を覺ゆ市街には塵埃を防ぐ爲め乾燥期中は鹽水を撒布す降雨期中は風なく濕氣ある爲め夜間涼し (P. H. R. Feb. 1904)

巴奈馬運河地方は酷熱にして最も濕氣ある又た最も流行病の發生し易き土地とす間歇熱及び急性熱病流行し時々黃熱病の發生を見ることあり死亡率は甚だ高し (Z. P.)

地峽地方には高山なく唯だ廣大なる林野のみなれば氣候從て暑く降雨亦多し然れども或る地方を除くの外は概して普通熱帶地よりも歐洲人に取り稍や凌ぎ易し (Z. P.)

巴奈馬市に於ける年中の氣候左の如し (Z. P.)

一月、二月、三月 新鮮なる北風吹き天氣晴朗なり

四月 北風漸く減じ日中南風徐徐に來り月末には午後時々雷雨起す

五月 日中には時々南風あり多くは曇天にして風雨時として北東より南東に通過す

六月 降雨期に入り日中南風と驟雨あり夜間は快晴にして月末八、九日間は屢々晴天を見ることあり
 七月、八月、九月 南風と驟雨あり秋分の候夜間南風止まず
 十月 南風と降雨あり
 十一月 南風漸く減じ間々晴天を見る
 十二月 月初には穏和なる南風吹き月末には北風漸く吹き來りて往々晴天を見る
 尙ほ地峽に於ける氣候の詳細に就ては「アボット」氏の「Problems of Panama Canal」を參照せよ

第四章 面積及人口

第一節 面積

巴奈馬の面積は三萬三千八百方哩にして殆んど其半部分のみ土民の住居せるに過ぎず幅員は「ダリエン」山脈より「コスタリカ」國境の「ラ、クルーズ」に達するを最長幅とし其長さ凡そ四百二十哩とす地峽最長幅の部分は太平洋岸「エスクリハノス」河より太平洋岸の「マリヤト」岬に達する所にして其距離凡そ百十八哩とす又た地峽

最狭幅の部分は大西洋岸「サン、ブラス」灣より太平洋岸「チエプエ」河口に達する所にして其距離凡そ三十一哩とす(N. P.)
 巴奈馬市の面積左の如し

- 巴奈馬市の總面積 六百七十四^千四分の一(凡八十一萬五千八百四十坪餘)
- 同舊市街の面積 二百五十(凡三十萬二千五百坪)
- 街衢の總面積 三十九(凡四萬七千九百坪)
- 建物及庭園の面積 五百九十一(凡七十一萬五千百十坪)
- 公園地の面積 二(凡三千坪餘)
- 建物なき空地面積 四十二(凡五萬八百二十坪)
- 市街の平均幅 三十五呎

巴奈馬舊市街の建物は大形の煉瓦、石珊瑚岩、海濱より採集せる多孔石等を用ひ壁は厚く雨期に於ては其建築材料に鹽分を含める爲め濕氣甚し市街の新開地即ち外邊方面に於ては建物の大半は木造にして何れも下水なく又便所なき爲め其周圍は頗る不潔にして不衛生を極む(P. H. R. Vol. 19, No. 8)然れども運河一帯の地方は合衆國に歸してより以來同國は専心之を衛生地となすに勉めつゝあるが如し

第二節 人口

人口大凡三十一萬人にして外に「ダリエン」地方に於ける印度土人一萬六千人あり又目下巴奈馬市の人口は一萬八千人にして其内二割は「ジャネーカ」黑人四割は巴奈馬産黑人五分は支那人其他の三割五分は白人種及佛國人の運河經營中渡米せし外國人とす(H. P. H. Feb. 1904)

第五章 政體

巴奈馬新共和國政府は大統領の外二名の副大統領と及び四大臣より成る内閣とより成り全國を七州に分ち各州に知事を置く

千九百四年一月四日に選舉されたる憲法議定會議員は同月十五日より集會を開き千九百八年に至る第一期間には「ドクトル」マニエール、アマドル、ゲエロ氏を以て新共和國大統領に選舉せり(S. Y. B. 1907)

第六章 貨幣及金融

第一節 貨幣

此國の通貨單位は「バルボア」と稱する金貨にして之を一百仙に分つ「バルボア」は米貨一弗に均しく今は米貨を以て法貨とせり

今日流通せる「コロンビア」國貨幣は早晚之を回收し更に銀貨三百萬弗を鑄造し之に代ふるの計畫にして其銀貨は一弗五十仙、二十仙十仙の四種なりと云ふ(D. C. R. No. 3292)

同國に各種の銀貨を輸入することは禁止され居れり(D. C. R. No. 3292) 目下通用せる銀貨は「ペン」純分九百重量二十五グラム及「ペン」の二分の一五分の一及二十分の一の四種類とす(S. Y. B. 1907)

第二節 金融

地峽に於ける金融機關は頗る良好の状態にあり現今同地方に於ける主要なる銀行を「ヘンリー・エルマン」會社(Henry Elman & Co.)とす此銀行は地峽に於ける最古のものにして又南米汽船會社の代理店を兼ね

此他商店にして銀行業を營むもの少なからずと雖も其最も著しきものは資本金及準備金を併せて金貨七百八十九萬四千四百弗を有する萬國通寶銀行(International Banking Corporation)とす同銀行は近頃又た北米合衆國政府の國庫金取扱を命ぜらる同政府は金貨百五十萬弗を此銀行へ預け運河委員の必要と認めたるときは之を此銀行より引出さしむ

第七章 港 灣

第一節 港 則

運河委員の任命以來巴奈馬鐵道會社は其旨を承け又巴奈馬政府の承認を経て港則を制定せり此港則は巴奈馬「ロロン」「マンロン」及「ソレストバーン」「ロロン」の諸港に一律に適用するものなり其港則左の如し

PANAMA RAILROAD COMPANY.

Port of Ancon, Canal Zone.

HARBOR REGULATIONS.

EFFECTIVE DECEMBER 1ST, 1904.

1. Vessels will anchor in the Harbor and remain there until assigned berths by the Port Captain.
2. No chains are allowed to be used in making fast to the wharves and vessels will be held liable for any damage done to the wharves by unnecessary chafing, neglect, etc.
3. No coal, ashes, offal or rubbish are to be thrown overboard by vessels at the wharves or in the harbor.

4. Masters of vessels will be governed by the directions of the Port Captain in changing berths, hauling to buoys, anchoring in any part of the harbor, etc., and are requested to notify the Port Captain when wishing to haul, and also to give at least six hours notice before leaving port.
5. All vessels to show a light in some conspicuous part of the vessel while at anchor in the harbor at night.
6. Any vessel arriving at this port with gunpowder or other explosives on board will not be admitted to the wharf or allowed to land the same until a report is made to the Port Captain and an arrangement entered into for the immediate disposal of the explosives.

WHARFAGE CHARGES WILL BE AS FOLLOWS:

Steamers landing or receiving passengers only, \$ 50.00 gold per day or any part of a day.
 Steamers delivering or receiving cargo, 80 cents gold per ton.
 Vessels delivering to steamers lying at wharf, 40 cents gold per ton.
 Crannage, 10 cents gold per ton.
 Vessels mooring in Basin of Evolution and for use of channel, \$ 20.00 gold per day or any part

of a day.

Passengers landed from vessels not berthed at La Boca Wharf, 50 cents gold each.

(Signed) J. R. Shaler,

General Superintendent.

右港則中埠頭料なる項目の下に掲げたる率は貨物を積み入港せる臨時船にのみ適用せらるゝものにして定期郵船に應用せらるゝものにあらず定期郵船は巴奈馬鐵道會社と特約の下に一定の額を支拂へるなり即ち巴奈馬灣内に於ける碇泊所より解に依り波止場に於ける荷受主の所在迄貨物を運搬するに對して支拂ふ料金にして荷受主の負擔に屬し通常貨物引渡前若くは船荷證書取消前荷受主より支拂ふものとす然るに桑港墨西哥中央又は南亞米利加諸港より歐洲又は合衆國諸港行の通過荷物に對しては巴奈馬鐵道會社は一種の特別率を課す通常此費用は汽船會社自身に於て負擔し其港内に於ける碇泊地に於て貨物を船内より解へ轉載すると又は「ラボカ」に於ける鐵道會社の棧橋へ碇繫の上荷卸することを問はず其料金は一噸に付金貨九十仙とす尤も棧橋へ碇繫するときは八十仙を棧橋料として十仙を起重機使用料とす

以上料金は貨物積込の際亦同じ
定期郵船以外の船舶が支拂ふ料金は一噸に付金貨一弗七十五仙にして亦た荷主の負擔に屬す

國籍の如何を問はず何れの國の船舶も巴奈馬「コロン」及び「グリストパール」コロンに於て皆同等の取扱を受く尤も前に述べたる通り合衆國政府が其本國諸港と巴奈馬地峽との航海に對し特種の法律を發布したるが如く後日更に現今成立せる状態と相反する法令を制定せる場合は此限にあらず
又衛生に關し運河委員の發したる布告を參考の爲め左に掲ぐべし

WAR DEPARTMENT.

ISTHMIAN CANAL COMMISSION.

Office of the Chief Sanitary officer.

Ancon, Isthmian Canal Zone.

November, 28, 1904.

Circular No. 13.

This circular is handed to each new arrival upon the Isthmus for the purpose of instruction as to how avoid the disease most prevalent in Panama and the Canal Zone—MALARIA. Its cause is now well known and each one, with a little care, can do a great deal toward keeping free from this disease.

It has been proven that malaria is only given to man by the bite of a female mosquito of a certain species (Anopholes). This female mosquito must always bite some human being suffering from malaria before she can become infected. In biting she draws blood from the person suffering from malaria, and in the blood thus drawn, she takes in the malarial parasite. Within a few days, this parasite infects the mosquito herself, and when she next bites a well person she injects her spittle into the bitten place. In this spittle the malarial parasite is injected, and thus the healthy person contracts the disease.

Now, if every one would use a mosquito bar, so arranged that no mosquitoes could get into the bar at night, much protection would be secured from this disease; for, while it may be contracted during the day time, it is not so likely to be. Probably nine-tenths of the malarial cases contract the disease during sleep, because the malarial mosquito is a night biter and the person is quiet at this

time.

Absolute protection from mosquito bites is impossible; but it is known that quinine is a deadly poison to a malarial parasite after it gets into the blood of a human being. If, therefore, every one would take three grains of quinine, once a day, any malarial parasite that has been introduced during the day would almost certainly be killed. The best time probably to take quinine is before going to bed at night.

(Signed) W. C. Gorgas,

Colonel Medical Corps, U. S. A.,

Chief Sanitary Officer.

第二節 諸税諸費

(一) 港 費

巴奈馬及「アンコン」(太平洋海岸に於ける鐵道終點)又「コロロン」及「クリストバル、コロロン」(大西洋海岸に於ける鐵道終點)に於ける諸港費即ち出入港料健康證其他税關より受くべき必要證書類の手数料は比較的頗る少額のものとする其詳細は後に記する所の如し
巴奈馬に於ては同共和國の郵便物を外國へ遞送する汽船に對しては少くも港費

を課せず

(二) 噸 税

目下地峽何れの港に於ても各國の船舶に對して噸税を課せず

(三) 人足費

貨物積卸共一噸に付金貨二十仙乃至二十四仙とす此賃錢は無論荷役に對し船舶其物の有する設備如何により差等あり前記の數字は太平洋郵船會社の諸證書を涉獵して得たるものなれば極めて正確なるものなるを疑はず

目下仲仕賃は灣内にて荷役するときは船内の食事を込めて一時間十八仙五厘の割にて銀貨を以て支拂ふ之を米國金貨に換算せば九仙四分の一に當る而して波止場に繋船して荷役するときは一時間二十仙即ち米金十仙にして此中には食事を含まず

(四) 水

巴奈馬に於ける船用給水は甚だ好良なり太平洋郵船會社は巴奈馬市を距る數哩「ロボカ」島に巨大の貯水所を有す其水頗る純良なりと云ふ二百六十九「ガロン」の一噸に對し金貨二弗四十仙の相場なり

(五) 石 炭

太平洋郵船會社及巴奈馬鐵道會社は米國最良の石炭と稱せらるる「ブハー」ジニヤ産「ボカ」ホンタス炭を使用す太平洋郵船會社は解渡し一噸米金七弗七十五仙の割にて之を巴奈馬鐵道會社より購買し居れり
濠洲炭は今日の相場一噸米金六弗三仙なるも「ボカ」ホンタス炭の方二割五歩方炭質に於て効力ありと云ふ

附言石炭の直段に就ては以下記する所と多少の相違あれども茲に掲ぐる直段は編者が昨年末同地視察の際實地に就て親しく調査せる所なるを以て當時の相場としては其正鵠のものたるを疑はざるなり

(六) 移民税

地峽に來住する外國人は一人に付米金四弗の移民税を課せらる即ち移住民を搭載し來りし船舶の船長に於て該税支拂の義務を負ふものとす(D. C. R. No. 3292)

第三節 主要の港灣

(一) 巴奈馬港

位置 巴奈馬市は北緯八度五十七分六秒西經七十九度三十二分十二秒に位せり

市北三哩半の處に「ナヲス」或は「ベリコ」と稱する碇泊所あり「ナヲス」島及「ベリコ」島を距る北半哩なり

水深 港内の水深は低潮に於て十呎半普通満潮に於て十八呎半最高潮に於て二十三呎四分の三に達す然れども海底泥土を以て蔽はるゝが故に吃水二十呎以上の船舶は干潮の時に於て膠沙を免れず港外の碇泊所は水深五「フアヅム」乃至六「フアヅム」なり

食料品 其價甚だ高きも之を得るに難からず飲用水の如きは「タボカ」島より運び來るが故に其價甚不廉なり

船員の上陸禁止 巴奈馬に碇泊せる船舶の船長は通常水夫の上陸滞在するを禁止す何となれば巴奈馬市は甚だ不健康にして船内に在る方反つて疾病に罹るの危険少きが故なり

荷役 荷物の積卸は小蒸汽船及び汽艇を用ゆ解船料は一噸に付一弗五十仙の割なり三百噸の船舶は干潮の際は棧橋に繋留しながら膠泥するを常とす

「ベリコ」島 灣内「ベリコ」島は太平洋郵船會社の營業所々在地なり

「タボカ」島 同島に太平洋汽船航海會社「バシフキツク」スチーム「ナビグーション」コ

ムバニー)所屬の泛船臺ありて汽船の碇泊に適す碇泊所の水深十「フアヅム」にして海岸より三「ケーブル」を隔つるに過ぎず

内港 港内に更に内港と稱する所あり鐵道棧橋の東一哩にありて吃水十二呎以下の小船は此處に碇泊するを得べし

勞働賃銀 荷役人足一日に付「コロンピヤ」銀貨一弗二十五仙にして別に食物を與ふるを例とす

「バラスト」石「バラスト」は一噸銀貨三弗にて船内に持込ましむるを得

水先及曳船 港内水先の必要なく必らずしも之を用ゆ可き規定なし曳船は之を備ふを得べく料金五哩に付凡そ五磅を例とす

港費 左の如し

水 一噸

十志

Port Agency Fees

七十五弗

Sailing Licence

五弗

Stamp Paper & Stamp Account Ship Working Licence

四弗五十仙

積荷目録

四弗

送状領事證明手數料

千九百年に於ける換算相場一磅に付十二弗五十仙なり(D.C.S.F.P.)

四弗

石炭 鐵道會社太平洋郵船會社及太平洋汽船航海會社等より之を購入するを得べし買入の方法は石炭百五十噸乃至二百五十噸を積める石炭解より受取るものにして價額は一噸十三弗乃至十七弗とす現にアイワフ號は巴奈馬鐵道會社より每週ホカホンタス炭百噸を一噸金貨九弗五十仙にて購入せし事あり又た此石炭船より直ちに受取るの方法は疫病傳染の危險を減すること著しとす(N.P.)

「ラボカ」棧橋 千九百一年六月十五日附を以て巴奈馬駐在米國副領事の「ラボカ」棧橋に關する報告左の如し

「ラボカ」棧橋は巴奈馬運河口に在りて巴奈馬市を去る二哩半とす此棧橋は千九百一年に竣工せり同棧橋の所在地は潮流満干の差甚だしく且つ「サンフランシ」河より多量の泥土を洗出し來るを以て運河口を浚渫するの困難少からず從て工事中既に同棧橋の失敗を豫想する者多かりしも其困難は極めて之を減少するに勉め且つ碇泊の船舶は直ちに棧橋に密接せず其間に浮渠を隔てし繋留する事としたれば潮流の満干に依て毫も悪結果を來さず又た棧橋の起重機は特種

の構造にて潮流の満干何れにも差支なく自由に荷役をなし得るの裝置なり同棧橋に關する詳細左の如し

棧橋全長

九百八十五呎

同幅

五十四呎

満潮の際運河の水深

四十五呎六分の五

干潮の際運河の水深

二十六呎四分の一

起重機の數

七箇

船舶の碇泊し得べき場所の長

九百八十五呎

附近運河の幅

九十八呎

棧橋に於ける鐵道線の數

二線

棧橋に於ける鐵道線の全長

七百八十七呎二分の一

鐵道貨車の數

三十九箇

既往に於て入渠せし最大汽船噸數

四千六百噸

吃水二十六呎六吋以下の船舶は優に同棧橋に繋留し得べく又た同棧橋起重機七箇中六箇は二噸他の一箇は二十噸乃至二十四噸の重量物を引揚ぐるを得

棧橋所在地の海底は泥土にして船底に對する危険少なければ全長五百呎吃水二十六呎以下の船舶は容易に同棧橋に繫留するを得べし。同棧橋は全體鋼鐵製にして鐵葺の上蓋を設けあり元來巴奈馬運河會社の建設に係るも今は巴奈馬鐵道會社に於て之を使用し棧橋料は通常繫留船舶と其都度契約するを例とせり。

此棧橋の一方は水極めて淺きを以て船舶の碇繫に便ならず故に此棧橋は事實に於て片側のみを使用し得らるゝなり。船主の注意 船主が巴奈馬行石炭の運搬を契約する場合は其契約文中に般船検査の條文即ち検査に伴ふ抑留及費用竝に停滯日數又は検査所に荷物を陸揚する場合は其往來の曳船費用等は一切荷受人の負擔となすの條項を加入し置くの必要あり且つ萬一運搬當事者間に爭議を生ずる場合に於て即決し能はざる爭議は巴奈馬以外の便利且つ費用を要せざる土地に於て之を決定するの權利を船主に保留し置くべし然らざれば船主が收得する船賃は巴奈馬に於ける延滯多費のため全く消耗し盡すことあるべければなり(D.C.S.F.P.)

(1) 「コロン」港

位置 北緯九度二十二分五十三秒西經七十九度五十二度五十八秒の處にありて「リモン」灣(ネビー、ペー)或は「ブエルト」デ「ナラス」とも呼ぶの入口に於ける「マンサニョ」島の西部に位せり同港は巴奈馬鐵道及び運河の大西洋岸に於ける起點と爲て將來頗る重要な地位を占むべき望あり。船舶 吃水二十六呎の船舶は「コロン」港内の棧橋に繫留し十月乃至十二月の北風時期以外は頗る安全なり。

潮水 港内潮水満干の差は十八吋乃至二呎にして風位に従つて差異あり。通過荷物 定期汽船に依り通し船荷證書の下に巴奈馬鐵道を經由する通過荷物は何れも無税なれば「コロン」は殆んど自由港の觀をなせり即ち同港は巴奈馬鐵道と聯絡關係を有する僅々數會社に屬する定期航路船の占有せる港灣と稱するを得可く其吞吐する荷物は重にも太西太平洋兩洋の間を往來する通過荷物とす。勞働賃銀 棧橋に於ける人夫賃銀は「コロン」ビヤ貨二弗二十仙船内に於けるものは同二弗五十仙とす其勞働時間は午前六時より午後六時迄にして其内に食事時間二時間を含む夜間及び日曜日の勞賃は平日の二倍とす。「バラスト」及び水「バラスト」噸に付二弗二十五仙水「ガロン」に付金貨一仙五厘

とす

陸揚荷物 荷物を陸揚する場合は積荷目録送状寫積出港に於ける巴奈馬國領事の證明書を港務監理官に提出す可きものとす尤も此手續は巴奈馬地峽行荷物に限るものにて通過荷物は此限にあらす

船舶の諸税 「コロン」港に入港する一切の船舶は燈臺税を拂ひ又た同港棧橋に繋留する一切の船舶は棧橋税を拂ふものとす又巴奈馬鐵道會社所屬の荷揚機關若くは驛馬を用ひんと欲する船舶は機關使用料として荷役は一日十弗石炭揚卸は一噸に付十五仙を支拂ひ又た石炭揚卸に驛馬を使用する者も同一の料金を支拂ふ可きものとす(D.G.S.F.P.)

石炭 鐵道會社は需要に應じ「コロン」市附近地方に於て波戸場渡しにて英國炭若しくは米國炭を賣捌き居れり併かし其價額は頗る高し或は又た港内に來航せし船舶より直接買入るゝことを得べし其價は比較的低廉とす(N.P.)

「コロン」に於ける石炭の輸入は千九百三年中七千五百五十噸に上り凡べて米國「ボルジニヤ州」ノルフオルク」より輸入せる「ボカホン」タス炭にして巴奈馬鐵道會社の需要に屬す

運河起工に伴ふ器械の運輸には石炭の多額を要すべし若し運賃を低廉にするの道あらんか多大の注文は英國炭に向け爲さるゝに至るべし巴奈馬鐵道會社が從來購買せる石炭は船渡しにて一噸金貨五弗乃至四弗二十五仙の間に在り

「コロン」に於ける石炭船積料は一噸に付金貨六十五仙乃至七十仙とす然れども船積の方法甚だ遅緩にして一日十時間の作業にて二百噸の積入を終るものは好成績の方なりと云ふ(D.C.R. 1903)

第四節 出入船舶

(一) 巴奈馬港出入船舶

千九百三年中巴奈馬港に出入せし船舶は左表の如し

船舶入港表

船舶國籍	汽船		帆船		合計
	船數	噸	船數	噸	
英國	一一〇	六六,六四二	四	五,三二九	一一四
北米合衆國	六六	一一三,一〇三	一	六六	七一,九六一
					一一三,一〇三

船舶國籍	汽		帆		合	
	船數	噸	船數	噸	船數	噸
智利	二六	四四,九八四			二六	四四,九八四
獨逸	二	四,九三〇			四	七,八三〇
那威			三	三,七七六	三	三,七七六
合計	二〇四	二三八,六五九	九	一,九九五	二一三	二五〇,六五四

船舶出港表

船舶國籍	汽		帆		合	
	船數	噸	船數	噸	船數	噸
英國	一〇九	六四,八七八	二	二,四六九	一一一	六七,三四七
北美合衆國	六五	一一一,〇五七			六五	一一一,〇五七
智利	二六	四四,九八四			二六	四四,九八四
獨逸	二	四,九三〇	二	二,九〇〇	四	七,八三〇
那威			三	三,七七六	三	三,七七六
合計	二〇二	二三五,八四九	七	九,一四五	二〇九	二四四,九九四

(二)「コロン」港出入船舶

千九百三年中「コロン」港に出入せし船舶は左表の如し

船舶入港表

船舶國籍	汽		帆		合	
	船數	噸	船數	噸	船數	噸
英國	一一七	二八七,八八一	三三	二,七五五	一四九	二九〇,六三六
北美合衆國	四八	八八,〇七二	五	八五〇	五三	八八,九二二
獨逸	四八	八五,六五九			四八	八五,六五九
佛國	四六	七八,五二三			四六	七八,五二三
西班牙	一三	三〇,四八七			一三	三〇,四八七
以太利	九	二〇,一〇五			九	二〇,一〇五
埃地利	七	一一,五三九			七	一一,五三九
那威	七	五,一七四			七	五,一七四
合計	二七	五二七,七四	三三	三,六〇五	六〇	五三一,三五九

船舶國籍	汽船		帆船		合計	
	船數	噸數	船數	噸數	船數	噸數
合計(一九三三年)	二九五	六〇七、四三〇	三七	三、六〇五	三三二	六一一、〇三五
合計(一九三二年)	二八〇	五六九、〇九四	二八	三、五一六	三〇八	五七二、六一〇
合計(一九三一年)	二九九	六〇三、二七三	二〇	三、五一六	三一九	六〇六、七八九

船舶出港表

船舶國籍	汽船		帆船		合計	
	船數	噸數	船數	噸數	船數	噸數
英國	一一七	二八七、八八一	三三	二、七五五	四九	二九〇、六三六
北米合衆國	四八	八八、〇七二	五	八五〇	五三	八八、九二二
獨逸	四八	八五、六五九			四八	八五、六五九
佛國	四五	七七、二四八			四五	七七、二四八
西班牙	一三	三〇、四八七			一三	三〇、四八七
意大利	九	二〇、一〇五			九	二〇、一〇五
埃地	七	一一、五二九			七	一一、五二九

那威	合計(一九三三年)	合計(一九三二年)	合計(一九三一年)
船數	七	二九四	二八三
噸數	五、一七四	六〇六、一五五	五八五、〇八七
帆船		三七	二八
噸數		三、六〇五	三、五一六
合計	七	三三一	三一一
噸數	五、一七四	六〇九、七六〇	五八八、六〇三

(D.C.R.1903)

第八章 通信及交通

第一節 電信及郵便

(一) 電信

巴奈馬地峽にて電信を發せんとする者は巴奈馬鐵道の電線に依る、去れど其電信料は非常に高く宛名及署名をも含んで巴奈馬、コロン間及アンコン、クリストバル間十語金貨一弗とす之を北米合衆國に於て二百五十哩以上の距離間に發信するに宛名及發信者の氏名を除き十語米貨二十五仙を課するに過ぎざるに比すれば頗る高價なりとす

外國に通ずる電線は二條あり一は中南、南米電信會社 (Central And South American

Cable Co.)に屬し北米合衆國より「カルフネストン」を経墨國中央亞米利加に到り之れより海底電線となりて智利國「バルパライソ」に達し更に南米大陸を横斷して亞爾然丁國「ブエノスアイレス」府に到る他の一線は西印度及び巴奈馬間直通電線 (West India and Panama Direct Cable System) にて西印度の各島及び「キリクネスト」に達せり是等二箇の電信會社は何れも巴奈馬地峽に營業所を有せり (S.P.D.) 無線電信「ボカス、デル、トロ」市に於ける合衆國の一會社は無線電信創設の契約をなせり其線區は第一は「ボカス、デル、トロ」市及「コロン」間、第二は「ボカス、デル、トロ」市及「コスタリカ」國「ポルト、リモン」市間に於て更に「ポルト、リモン」市より中央亞米利加を通じて外國と通信するの組織にして第三は「コロン」及巴奈馬間及び更に進んで南米諸國と通信するに在り「コロン」及「ボカス、デル、トロ」間は契約後一年內「コロン」及巴奈馬間は同十八ヶ月間、巴奈馬及中、南、兩米諸國間は二年内に開通せしむるの條件なり (D.C.R.No. 3292)

「コロン」及巴奈馬間に二條の電線あり一は巴奈馬鐵道會社に屬し一は巴奈馬運河會社に屬せり (N.P.)

(二) 郵便

合衆國へ通ずる郵便物は巴奈馬より鐵道に依り「コロン」に出で更に之を鐵道會社の汽船に移し北米合衆國に送るにあり

中央亞米利加、墨國、桑港への郵便物は太平洋郵船會社船及び其の他の船舶に搭載す

南米行の郵便物は太平洋汽船航海會社及び南米汽船會社の船舶に依り之を運搬す (N.P.)

第二節 鐵道

巴奈馬鐵道は地峽に於ける唯一の鐵道にして千八百四十九年四月七日紐育州の認許を得「アスピンウォル」其他諸氏に依つて計畫せられ種々の困難に遭遇し就中太平洋岸に六哩の沼澤埋立、クレンジラ山丘上の線路敷設等は其最なるものなり千八百五十年の末に起工し千八百五十五年一月に至り竣工を告げたり其工費總額は百六十萬磅にして一哩の工費凡そ三萬四千磅を要せり

同鐵道會社が千八百五十年に「コロンピヤ」政府より得たる許可及契約は千八百六十七年八月即ち鐵道竣工十三年後に於て改定せられたり改正契約によれば同會社は九十九年間地峽に於ける道路の專有權、荒地十五萬八千四百四十四「エーカー」の

讓與租税の免除を享受し之に對し、コロンビヤ政府に代償金として金貨百萬弗外に年々金貨二十五萬弗宛を納付し又た兵士兵器郵便移民を無賃運搬し且つ期限満了後は同鐵道及一切の附屬物を國有財産に移すの條件なりき蓋し同會社の認可條件は巴奈馬地峽に鐵道を敷設し及び其終點より汽船を航行せしむるを得るに在り(N.P.)

巴奈馬鐵道の總株七萬株の内六萬八千八百八十七株を合衆國政府に收得したるの事實は地峽に對する政策上急激の變化を生ずべき新局面を生じたり而して少數株主即ち千百十三株の株主は内外に散在せり

鐵道會社の取締役十三名は株主中より毎年總會に於て選舉せらる若し中途缺員を生ずるときは株主評議員會にて選舉補缺し又た評議員會は其他の役員を選舉す

千九百四年末に於ける營業年報に據れば
資 産
鐵道土地附屬物等價格 一二〇四五二五八三二
汽船價格 五八三四五六八〇

財産(固定)

「コロンビヤ」政府へ補助金前貸

諸般の前貸金貸金預金未經過保險料

合 計

負 債

資本金

社債四分五厘利附

「コロンビヤ」國へ前貸したる補助金金貨公債(六分利附)

各種負債

合 計

差引資産超過

千八百七十六年以來資本金額に變動なく利益配當は千八百七十六年より千九百三年に至るまで左表の如し

年次	配當率	年次	配當率	年次	配當率
一八七六年	一割二分	一八八六年	無配當	一八九六年	無配當
一八七七年	同	一八八七年	同	一八九七年	同
一八七八年	同	一八八八年	二割三分	一八九八年	同
一八七九年	一割三分	一八八九年	九分	一八九九年	同
一八八〇年	一割六分	一八九〇年	五分	一九〇〇年	同
一八八一年	三割四分 ^三	一八九一年	五分	一九〇一年	二分
一八八二年	一割二分 ^五	一八九二年	四分	一九〇二年	四分
一八八三年	一割三分 ^五	一八九三年	無配當	一九〇三年	八分
一八八四年	一割六分	一八九四年	同		
一八九五年	一割	一八九五年	同		

右表中二十八年間に支拂ふたる利益金總額は一千四百九十二萬八千二百弗に上り之を平均すれば株主の所得は七分六厘に當る而して千八百九十年以來株主の平均所得は凡そ二分に當るに過ぎず

巴奈馬鐵道株は數年定期賣買に附せられざるを以て其市價を知るに由なきも過去十四年間に於て八年間無配當を繼續し其配當總高を十四年間に割宛つれば一年の平均配當二分に當るに過ぎざるの事實より其市價を卜定するに難からず千九百三年の年報に據れば同鐵道會社の鐵道及汽船純益は四十萬千〇六十八弗なり而して同年には八分の配當をなして五十六萬弗の配當金を支出せり然るに千九百二年に於ては純益二十九萬五千三百八十四弗の中より年四分に當る配當金二十八萬弗を支出せり

目下巴奈馬鐵道は巴奈馬に於ける唯一の運輸機關なるを以て他日運河竣工を告ぐる迄は米國政府は地峽に於ける多大の商業を此鐵道の全力に一任し大株主たる米國自から荷物の通過運輸の業に盡力せざる可からず換言すれば米國は地峽の商業上積換線路の持主となりたれば銳意貨物の引受に従事し其送達先の如何に拘はらず速に地峽の彼岸に輸送して其指定船舶に積込み且つ適當なる運賃を以て之れが運搬を行ふは即ち運輸機關の持主として適當に爲すべき所なりとす (S. R. D.)

尙ほ巴奈馬鐵道の詳細なる沿革及現狀に就ては "Letter of the Secretary of War" 及び

“Supplemental Reports of Major-general G. W. Davis”を参照せよ

千九百三年中巴奈馬鐵道の運搬せる貨物の總噸數は左の如し

通過貨物 二八一七七八
 「コロン」巴奈馬間の貨物 三五〇二九
 鐵道會社の貨物 三二七三一
 合計 三四九五三八

右表中鐵道會社の貨物を除去したる殘餘噸數を千九百二年中の運搬噸數に比すれば六千九百九十七噸の増加を見る

千九百二年通し貨物積出地及仕向地表

「コロン」より仕向地	數		増	加	減	少
	一九〇三年	一九〇二年				
巴 奈 馬	六三、六九八	七、七四七				
中 央 亞 米 利 加	三一、二一四	二八、三一六		一〇・三三		
南 米 太 平 洋 岸	五二、八四〇	四一、九四三		二五、九八		
桑 港	三七、四四六	三四、五一九		八・四八		

千九百二年 中運搬太平洋岸產物表

東 送 西 送 總 計	合 計	墨 西 哥	桑 港	南 米 太 平 洋 岸	中 央 亞 米 利 加	巴 奈 馬	「コロン」行積出元		増	加	減	少
							一九〇三年	一九〇二年				
							數	量				
							一九〇三年	一九〇二年				
							二、五九八	三、七四二				三〇・五七
							一八七、七九六	一八〇、二六七		四・八		
							三五、二六六	二九、八九六		一七・九六		
							四五、七二四	四一、四三一		一〇・三六		
							四七、七〇二	六二、三七三				二二・五二
							三一、〇五六	三一、一〇七				〇・六
							一九九四	一、六一五		二二・四七		
							一六一、七四二	一六六、四二二				二・八一
							三四九、五三八	三四六、六八九		〇・八二		

品目	量位	數量	
		一九〇三年	一九〇二年
木豆	Bales	三,九八七	二,四六四
豆	Bags	一,六九八	一〇,二四六
カ	〃	二四四,六〇一	一九六,一六二
カ	Bales	七,二一六	八,七四二
珈	Bags	六三〇,八〇五	六五一,七七七
棉	Bales	二二,一七六	三五,二七三
獸	Loose	二三四,四八三	二一六,八二四
護	Bales	一三,四九〇	一八,一六〇
藍	Serons	四,八五〇	四,三九九
沃	Barrels	二,四三九	二,一四三
Ivory units	Bags	一四一,九八三	一三五,八四二
Mustard Seed	〃	五	五三三
鑛	〃	一五,六〇七	九七六〇

砂	糖	一四六,九七九	四六,一〇五
雜	貨	一〇,五三一	六,七五九
煙	Bales	一九九	三三二
葡	Barrels &c.	七六〇六三	七一,八四七

千九百二年中同鐵道の運搬旅客數
千九百三年中同

七萬七千八百六十五人
八萬千八百〇八人
(D. C. R. No. 3292)

參考書類

左は華府千九百五年一月十二日附合衆國軍務卿「タフト」氏より大統領「ルーズベルト」氏に宛てたる書面中よりの抄録なり (Letter of the Secretary of War, P. 11)
新佛國巴奈馬運河會社の資産を購買せしとき合衆國政府は同社の株式總數七萬株中六萬八千八百八十七株を得たり昨年十月地峽運河委員會の委員長は委員會の使用し得べき財産の中より余の承認を経て尙一百株を買へり故に政府の所有せざる株數は一千十三株なり勿論鐵道會社の株中幾部分にても個人所有者の存

在する間は全株主の爲めに最大利益を生ずる様事業を經營せざる可らず又株主の選舉したる取締役は合衆國のみならず其他の株主に對して被信託者の地位に立てるものなるが故に取締役の業務執行方針は亦全株主の最大利益を圖るものたらざるべからざるや明かなり

第三節 航路及船舶

巴奈馬若くは「コロン」を起終點若くは寄航地として航海業に従事せる諸會社及其船舶は以下順次記する所の如し

(一) 太平洋汽船航海會社 (Pacific Steam Navigation Co.)

此會社は「ロイヤルチャーター」の下に組織されたる英國の會社にして千八百四十年の設立に係る而して其の資本金は百四十七萬七千二百二十五磅とす
本社を「リバプール」に置き世界各地に航路を開き殊に智利國「ブハルパライソ」と巴奈馬間には特別の航路を開始し以て本國「ブハルパライソ」間の航路と接続せり
太平洋汽船航海會社が巴奈馬及「ブハルパライソ」間に使用せる船舶左の如し

船名	船種	總噸數	速力
California	双暗車	五、五四七	凡 一四

Guatemala	同	三、三二七	一
Peru	同	三、二二五	同上
Columbia	同	三、三三五	同上
Chili	同	三、二二五	同上
Mexico	同	五、五四九	一四
Santiago	單暗車	二、九五三	一二

前記船舶中最新の製造に係るものは California 及び Mexico の二姉妹船にして兩ながら「ブハルパライソ」桑港間を航行せしむるため特に製造されたるものなり
Columbia, Guatemala, Peru 及び Chili は數年前に構造せられたる比較的新造の姉妹船にして巴奈馬「ブハルパライソ」間の航路に使用するため特に設計されたるものなり

Santiago は老船にして凡そ十二年前の構造に係る

此會社の支線たる巴奈馬「グワヤキル」間の航路は五箇の中間寄航港を有す此航路に従事せる船舶左の如し

船名	船種	總噸數	速力
Mauavi	單暗車	凡一、〇四一	凡一〇
Ecuador	同上	一、七六八	一〇

此會社は此他にも尙幾多の小汽船を有す是等汽船は南部諸港間の沿岸貿易に従事す尤も貨物の有無により進退し決して一定の出帆表の下に航行するものにあらず

此會社は前記沿岸航路の外に「マゼラン」海峡經由「バルパライソ」より「リバプール」に至る遠洋航路を有す二週間に一回の出帆にして往復航共に兩米東海岸の諸港に寄航し時には「フォーク」島に寄港す之を本線(Home Line)と稱す

前記「バルパライソ」「リバプール」間定期郵便船の外此會社は貨物及び二等船客のみを運搬する多數の汽船を有す是等の汽船は郵便船と相前後して「リバプール」を發航し沿岸貨物若くは秘露貨物の積載すべきもの多量なるときは太平洋岸に沿ふて「カイヤオ」迄來ることあり故に此會社船は實際に於て一週間に「リバプール」を發航するなり

又此會社は濠洲までの航路を有す之を東洋航路(Orient Line)と名づく

此會社の利益配當は千九百三年に於て四分とす

尙此會社に關しては亞爾然丁及智利の部に於て記述せる所を参照すべし

(二) 南米汽船會社(西名 Via Sud-Americana Vapores) (英名 South American Steamship Co.)

此會社は始め太平洋汽船航海會社に反抗するの目的を以て智利國に於て設立せられたるものにして其汽船は孰れも智利國旗を懸へせり其本社は「バルパライソ」に在り此會社株式の全部は殆んど智利國人に依て所有せらる而して其資本額は九百二十九萬二千二百四十五弗とす

太平、南米の兩汽船會社は自滅的競争を避けん爲め協定發着時間表の下に一週一回「バルパライソ」「カイヤオ」「巴奈馬」間の航海に従事す其主たる寄航地左の如し

- 「ブエナ・ベンチュラ」(Buena Ventura)「タムコ」(Tumaco)「ヒメラルダス」(Esmeraldas)「ナホ」(Nahiy)「マニタ」(Manita)「カヨ」(Cayo)「ペイニ」(Belentia)「フヤキマ」(Guayaquil)「ムンデス」(Mundus)「ムンデス」(Payta)「テクトラ」(Tectura)「ピメント」(Pimental)「チレン」(Elén)「サカマ」(Pacasmayo)「サラベリ」(Salaverry)「キタキ」(Chimbote)「サトマン」(Sananco)「カスマ」(Casma)「タムネー」(Harney)「スベ」(Supe)「タムチャ」(Huacho)「ライ

ヤオ(Caitao)「セルロマン」(Cerro Azul)「タムギ」(Tumbo de Mora)「ユスコ」(Pisco)「ロヤス」(Lomas)「チャラ」(Chala)「キルカ」(Quilca)「モイエン」(Mollendo)「イロ」(Ilo)「アリカ」(Arica)「イキケ」(Iquique)「トコロイア」(Tocopilla)「アントフ」(Antofagasta)「タルタ」(Taltal)「チャニヤラン」(Chañaral)「カルデラ」(Caldera)「マンヌ」(Husaco)「ロキムボ」(Cochimbo)「バルバライン」(Valparaiso)

同會社は「バルバライン」の南凡二百四十海里に在る「コロネル」若くは「ロタ」炭坑より石炭を購入す其炭質良好なり

太平洋汽船航海及南米汽船兩會社は貨物乗客運賃に付ても亦協定率を用ゆ然れども各社營業上の諸規則は各自其本社に於て隨意に之を定むるを以て大綱の外必らずしも同一のものにあらず換言すれば各社は其營業事務に付ては獨立して自個の汽船を取扱ひ其所得金の總額は全然自個の収入となす但し兩會社の協約に基き乗客の途中滞在を許容したる時は乗客の選擇如何に依り各社孰れの汽船に因るも更に滞在港より仕向地へ續航することを認め又往復切符は各社互に流用し得るものとす

南米汽船會社が「バルバライン」巴奈馬間の航路に使用せる船舶左の如し

船名	船種	船齡	總噸數	速力
Maipo	鐵製單暗車	十六年以上	二、六二一	凡 一一
Mapocho			二、〇五三	
Palena			二、五五三	
Loa	上	凡十二年	二、五六六	" 一三
Tucapel			一、九一七	
Limari	上	" 四年	二、五五三	" 一四
Aconeguna			二、七六一	
	姉妹船	同		
	姉妹船	同		
	姉妹船	同		

其他此會社は多數の小蒸汽船を有す其中には河船もあり是等汽船は太平洋汽船航海會社に於けるが如く貨客の集散に應じ臨時智利沿岸の諸小港を航行す兩汽船會社の汽船が此海岸に於て營める業務は甚だ大なるものにして巴奈馬より南廻りの際には通常巴奈馬「バルバライン」間の諸港に仕向けられたる貨物千二百噸乃至千五百噸を積載す而して其大部分は歐洲より來るものにして紐育船との聯絡あるに係はらず之より受取る貨物は實に僅少なるものとす

巴奈馬、プハル、バライソ間の諸港に於ける海岸と船舶との交通は皆な解船を用ひ之に由りて乗客及貨物の陸揚をなす但し、カイヤオには棧橋の設備あり船舶は之に碇繋して貨物の積卸をなす若し此棧橋を利用せざるときは貨客の揚卸は他港と同く解の方法に依る

(三) 太平洋郵船會社 (Pacific Mail Steamship Co.)

資本金二千萬弗の一大汽船會社にして桑港、香港、定期航路に従事するの外此會社の汽船は巴奈馬、中央亞米利加、墨西哥諸港及桑港間を往復す其航行船は左の如し

船名	船種	船齡	總噸數	速力
San Juan	鐵製單暗車	二十三年	二〇七六	凡
San Jose		同上	二〇八一	〇
City of Para	同上	二十七年	三五三三	〇
City of Sydney	同上	二十三年	三〇一七	〇
New Port	同上	二十五年	二七三五	〇

Acapulco	同	上	三	十	年	二五七二	〇
City of Panama	同	上	三	十二	年	一四九〇	〇
City of Peking	同	上	三	十一	年	五〇八〇	〇
Peru	同	上	十	三	年	三五二八	〇

是等の船舶は紐育より接續船の到着したる後、毎火曜日桑港へ向け巴奈馬を發航し途中中央亞米利加及墨西哥諸港へ寄港す
同會社船の寄港地は左の如し

「Punta Arenas」(Punta Arenas) 「San Juan del Sur」(San Juan del Sur) 「Corinto」(Corinto) 「Amapala」(Amapala) 「La Union」(La Union) 「La Libertad」(La Libertad) 「Acajutla」(Acajutla) 「San Jose de Guatemala」(San Jose de Guatemala) 「Champerico」(Champerico) 「Ocosingo」(Ocosingo) 「San Benito」(San Benito) 「Tonala」(Tonala) 「Salina Cruz」(Salina Cruz) 「Puerto Angel」(Puerto Angel) 「Acapulco」(Acapulco) 「Manzanillo」(Manzanillo) 「San Blas」(San Blas) 「Mazatlan」(Mazatlan) 及び「San Francisco」(San Francisco)

旅客貨物の積卸は彼の南米諸港に於けるが如く巴奈馬を出帆して桑港へ到着する迄各寄航地に於いて一も船舶の繋留すべき棧橋なきを以て總べて解の方法に依る

珈琲時節の間は太平洋郵船會社は中央亞米利加諸港より巴奈馬經由歐洲及紐育の貨物を蒐集せんが爲め特に汽船を増加す然れども一定の時間表の下に航行する船舶は右に列擧したるものとみなり

從來太平洋郵船會社、南米汽船會社及び太平洋汽船航海會社は巴奈馬鐵道會社と一定の契約を爲し地峽經由の運輸を獨占せり即ち他の運輸業者は歐洲或は北米合衆國より墨國、中央亞米利加及南米の西海岸に仕向けたる貨物又は墨國、中央亞米利加及南米の西海岸より歐洲及北米合衆國の東海岸に仕向けたる貨物に對して通し船荷證書を發行するを得ざることとなり居りしが最近巴奈馬鐵道會社は事實北米合衆國政府の手に屬したるを以て華盛頓政府は千九百五年七月十二日を以て前記鐵道會社と汽船會社との間に成立せる特約を廢棄し此線路を自由競争の港となし如何なる會社にても墨國、中央亞米利加及南米諸港より「コロン」と歐洲又は北米合衆國間との航運に従事するものと協定のの上通し船荷證書を發行し

得るものは皆な墨西哥若くは中央亞米利加又は南米諸港に於て貨物を蒐集し之を巴奈馬に運送し孰れも同一の運賃率に依り更に之を巴奈馬鐵道に積換ゆることを得ることとせり是れ事實に於て現今歐洲と南米及中央亞米利加の西海岸諸港間を不定期に航行する「コスモス」會社(Kosmos Line)をして此地方に於ける運輸業を營み得るに至らしめたるものなり既に華盛頓政府は太平洋郵船會社に其巴奈馬鐵道會社と爲したる特約は千九百五年七月十二日以後に於ては効力を失ふ可きものなることを通牒せり之を要するに合衆國政府の此措置は將來歐洲及び北米の東海岸への航運場裡に角逐せんとする者の爲めに巴奈馬鐵道を天下の公道となしたるものと云ふ可し

(四) 「ロイヤルメール」スチーム「バケット」コムパニー」(Royal Mail Steam Packet Co.)

此會社は資本金九十萬磅を有する英國の會社にして同國政府より普通郵船の受くべき助成金を受け居れり

此會社の汽船は毎二週間一回「サウサンプトス」紐育の各起終點より發航し途中西印度諸島及び「コロン」に寄航す此航路に使用せる汽船の重なるもの左の如し

船名	登簿噸數	速	力
Atrato	五、三、四、七	凡	一、四
Tagus	五、五、四、五	同上	同上
Trent	五、五、二、五	同上	同上
La Plata	四、四、六、四	同上	同上
Orinoco	四、五、七、二	同上	同上

是等の汽船は一等、二等及び三等船客又た郵便物及び貨物を運送す
 「リパゾン」ニコロン間を協定發着表の下に航運業に従事せる會社に二あり一を「
 ーランド」線(Leyland)と稱し一を「ハリソン」線(Harrison)と稱す此兩社は會て此航路に
 於て獨立の運漕業に従事したる西印度及太平洋線(West Indian & Pacific)を併合せる
 ものなり

(参考)右兩會社共同代理人よりの書面に據れば兩社聯合の「ニコロン」航路に使用せ
 る船舶は時々變更あるを以て茲に明確に其船名、速力、登簿噸數等を示すを
 得ず唯だ出帆月表により之を知るを得るのみなりと云ふ

茲に所謂出帆月表とは毎月發刊せらるるものにして其月に於ける航行船
 及び寄航地を示すものなり

(五)「ハリソン」線(Harrison Line)

本來「ハリソン」線に所屬せる船舶左の如し

船名	總噸數	船名	總噸數
Actor	一、六、七、五	Craftsman	六、一、九、六
Barrister	四、七、五、〇	Custodian	九、二、二、四
Capella	三、一、九、三	Dictator	四、一、一、六
Chancellor	四、六、三、七	Director	四、九、三、一
Civilian	七、二、四、二	Electrician	二、九、二、四
Collegian	七、二、三、七	Explorer	二、〇、六、六
Colonial	四、五、九、六	Gladiator	三、五、〇、〇
Comedian	四、八、八、九	Historian	六、八、五、七
Councillor	四、九、五、八	Huntsman	七、四、六、〇

船名	總噸數	船名	總噸數
Inventor	二,二九一	Patrician	七,四七四
Logician	四,八七八	Politician	七,二二八
Magician	五,〇六五	Senator	四,六八九
Matador	三,四〇〇	Statesman	六,三三三
Mechanician	九,〇四四	Tactician	七,二八一
Mira	三,二二四	Traveller	三,〇四二
Musician	四,七六四	Wanderer	四,〇八六
Navigator	二,五七一	Wayfarer	九,五九九
Orion	三,二四二	Workman	六,一一六

(六)「リランド線」(Leyland Line)

「リランド線」に所屬せる船舶は左の如し

船名	總噸數	船名	總噸數
Albanian	二,九二〇	Bostonian	四,六六八

Alexandrian	四,四六七	Caledonian	四,九八六
American	二,九八四	Californian	六,三三三
Anglian	五,五三三	Cambrian	五,六二六
Antillian	五,六〇八	Canadian	九,三〇一
Armenian	八,八二五	Castrian	八,七七六
Asian	五,六一三	Colonian	六,四四三
Atlantian	九,三九九	Columbian	五,〇八八
Barbadian	四,五〇一	Cuban	四,二〇一
Belgian	三,六五七	Darien	三,三六二
Bohemian	三,五四八	Devonian	一〇,四二八
Etorian	六,四三八	Nicaraguan	三,六四二
Floridian	三,一五七	Oxonian	六,三〇六
Georgian	五,〇八八	Philadelphian	五,一一〇
Iberian	五,二二三	Tampican	四,八三八
Indian	九,一一一	Texan	三,二五七

船名	總噸數	船名	總噸數
Jamaican	四、五〇一	Victorian	八、八二五
Kingstonian	六、五八四	Virginian	四、一九五
Lancastrian	五、二一〇	William O'H	三、三三二
Louisianian	三、六四二	Winifredian	一、〇四〇五
Mexican	四、二一〇一	Yucatan	二、八二六

以上は此兩會社の總所有船舶及其噸數を表はせるものなり然るに是等の汽船は商界の形勢に伴ひ臨機世界の各方面へ配船さるゝが故に果して何れのものか「ロン」航路に使用さるゝかは正確に言ふを得ず
是等汽船の速力は平均十一節より十二節迄とす

(七)「コムバニー」ゼネラルトランスアトランティック
(Compagnie Generale Transatlantique)

佛國の會社にして「セントナゼール」(St Nazaire)「ハローン」(Havre)「ボルドー」(Bordeaux)の諸港時として「バーセロナ」(Barcelona)に寄港し西印度諸港を経て「ロン」を終點とす

する航路を有す此會社の汽船は佛國航海獎勵法に依て若干の補助金を受く
此會社が此航路に常用せる船舶左の如し

船名	總噸數	速力
France	凡 四、五〇〇	凡 一四
Normandie	同 上	同 上
Canada	同 上	同 上

尤も商機の發展に伴ひ臨機他航路に於ける船舶を引揚げ之を此航路に使用することあり

此航路に於ける船舶は一ヶ年二回起終兩點より發航す

(八)「ハンブルグ」アメリカンパケット、コムバニー
(Hamburg American Packet Co.)

此會社は旅客船を有せず貨物船のみを不定期に航行せしむ其船舶は平均凡そ四千噸にして十二節内外の速力を有す「ロン」航路の需用如何により他航路に於ける此會社の船舶を此航路に回船せしむることあり

千九百二年に於ける此會社の配當率は四分五厘にして千九百三年には同六分千九百四年には同九分とす

(九) 「ラブレネロセ」會社 (La Veloce)

資本金一千二百萬リラを有し以太利より南米の東海岸諸港、紐育及コロン迄延長せる航路を有せる一大汽船會社なり此會社は以太利國政府より僅少の補助金を仰ぐと聞く

其コロン航路に使用せる船舶左の如し

船名	總噸數	速力
Central America	三四七四	凡 一三
Venezuela	三、五〇〇	同上

一等、二等及三等客の運送に従事し臨時必要に應じ他航路に於ける同會社の船舶を此航路に差向くることあり

(十) 「オーストリアン・ブラチリー・コスリヒ」會社

(Austrian Frähhilf Cosulich Line)

奥國の會社にして平均一ヶ月一回位の割合を以て不定期の航海に従事す然れども一定の發着表に依り一定の時に於て一定の場所を航行し居るにあらず貿易の發展に伴ひ隨時諸港へ寄航す其船舶は大抵三千五百噸速力十節内外にして時々同會社の他航路より差繰り配船せらるゝなり常に少數の一等客と多數の二等及三等客の運送に従事す

(十一) 「ロムバニー・トランスアトランチック」

(The Compagnie Transatlantique of Barcelona)

西班牙の一大會社にして其起點は「バルセロナ」なり多數の汽船を所有し世界各地面への運送業に従事す

其「バルセロナ」及「コロン」間の航路に常用せる船舶は左の如し

船名	總噸數	速力
Antonio Lopez	凡 三、七〇〇	凡 一四
Mmanuel Caloc	同上	同上
Catalonia	三、七八五	同上

船名	總噸數	速力
Leon Thirteenth	四、六八六	凡 一四
Montevideo	五、二九七	同上
Buenos Aires	五、三一一	同上

何れも好良の郵船にして一、二、三等客の外に甲板客を搭載し一ヶ月一回起終兩點より航す

此會社の船舶は西班牙國の郵便物を運搬するため同國政府より郵便物遞送料の支拂を受くる外何等助成金を受けず

(十二) 巴奈馬鐵道汽船會社線 (Panama Railroad Steamship Line)

從來此名稱の下に巴奈馬鐵道會社が「コロン」紐育を起終點として經營しつゝあるものなり其所屬船舶左の如し

船名	總噸數	外に四千噸の Segurance を借船せり又運河開鑿工事以來貿易の模様如何に依り時々
Advance	二、六〇五	

船名	總噸數	一二艘の臨時船を運航せしめ居たり
Finance	二、六〇三	
Alliance	二、九八五	

合衆國政府が事實上巴奈馬鐵道を買収したるを以て將來合衆國政府が此儘是等船舶の所有者として此航路を引續き經營するか又は是等船舶を賣却し此航路を諸私立會社の競争線とするかは合衆國政府の未だ決定せざる處なり

(十三) 「ユナイテッド・フルート・コムパニー」 (United Fruit Co.)

此會社が「ポストン」紐育、「フキラデルフキヤ」、「ホルチモア」、「モビル」及び「ニュー・オルレアンズ」より「ジャマイカ」、「キューバ」、「中央亞米利加」及び南米に至る航路を有せる一大會社にして其所屬船舶凡そ七十七艘あり此會社が「コロン」、「ニュー・オルレアンズ」間の航海を開始せしは近頃の事にして之を使用せる船舶は船體小なれども快速にして至極安樂なる汽船なり少數なる一等、二等客を運送すれども主として菓實運搬の目的に設計せしものなり中央亞米利加東海岸に於ける二、三の港に寄港す「コロン」若くは巴奈馬を起終港若くは寄航港とせる諸會社と巴奈馬鐵道會社との間に多年成立せる商業上の締約は本來巴奈馬鐵道會社と是等汽船會社の各本社

との間に成されたるものなるが故に合衆國政府が豫定の方針に従ひ全然是等の契約を廢棄するに至らば以上諸航線は總べて隨意競争の位置に立つに至るを以て是等諸汽船會社は互に交渉の末、海陸接續及び通し運賃率に關し更に一種の協定をなすに至らん

尙此章を終るに當り地峽通過貨物の現行運賃率に就て數言を費さんと欲す目下紐育、桑港間に於ける米國內地産貨物の運賃は重量一噸に付貨物の種類に應じ米金八弗より十二弗迄の間なり又た中央亞米利加及び歐洲より中央亞米利加及南米行通し貨物の運賃は貨物の種類に依り差等あるも一噸米金十八弗乃至二十五弗の間を昇降す尤も紐育、巴奈馬間に於て或る種類の貨物に限りては一噸米金四十八弗の高運賃を課せらるゝものもあり家財、ピアノ及び家事用具の如き此種類の貨物に屬す

以上述べたる運賃率に就ては各會社と巴奈馬運河委員の代表せる巴奈馬鐵道會社との間に目下討議中にして特に調査委員を設け鐵道の運賃を最低率に改訂すべしとは巴奈馬運河委員の明言する所なり若し鐵道運賃にして果して運河委員の明言せる如く低減さるゝに至らば汽船會社に於ても著しく其運賃を低落する

なるべし蓋し貨物の種類若くは其運賃率若くは通し船荷證書の總額如何に係はらず現今鐵道會社と汽船會社との間に總ての運賃を左の如く分割す例へば桑港、紐育間通し貨物に就ては桑港、巴奈馬間の航行に従事せる汽船會社は通し運賃の五割、巴奈馬鐵道は其二割五歩、紐育迄の接續汽船會社は其殘額二割五歩を得、又た太平洋岸より歐洲行通し貨物の場合には巴奈馬行太平洋方面の汽船は通し運賃の四割、鐵道は其二割八歩、コロンに於て接續する太西洋汽船は其三割二歩を得る勘定となり居れり

参考書類

華府千九百五年一月十二日附合衆國軍務卿(タフト氏より大統領ルーズベルト氏宛書面抄録(Letter of the Secretary of War, p. 13))

巴奈馬鐵道會社及太平洋郵船會社の間に成立せる契約に由り太平洋郵船會社は桑港、紐育間の通し貨物に對し、通し船荷證書を發行する特權を有す余は此契約は「コロンビヤ」の法律より見るも又巴奈馬の法律より見るも無効なりと信ず然れども果して其無効なるや否やに拘はらず合衆國政府は道理上又其方針上よりも斯の如き契約の當事者たる能はざるは明白なり故に余は貴下(大統領)の承認を得て

地峽運河委員會の委員へ鐵道會社重役多數意見として此契約の條項に従ひ今より六ヶ月後に此契約を解除する鐵道會社の意見なる旨を太平洋郵船會社へ通す可きことを命じたり

舊契約中より是等異議ある事項を取除き更に太平洋郵船會社と新契約を取結ぶの得策なるや否やは尙ほ熱慮を要す巴奈馬鐵道會社は目下尙ほ大西洋方面に三艘の汽船を有し紐育及「コロン」間の航海業を營む而して此間に於ける貨物の通し船荷證書は紐育に在る巴奈馬鐵道會社の發行するものゝ外承認せられず從て他會社線にて紐育より運搬し來る地峽經由貨物は「コロン」巴奈馬間に於て頗る高率の鐵道運賃を課せらるゝのみならず又た巴奈馬鐵道會社の有する「コロン」の船渠は鐵道會社所屬の船舶に對してのみ特種の特權を與へ敢て之を他會社の船舶に許さざるを以て後者は到底前者と競争することを得ず貿易を自由競争に放任すとの見地よりして是れ果して策の得たるものなるや否や研究すべき問題とす目下巴奈馬鐵道會社の所有する船舶は之を他會社に貸渡すか若くは賣却し後者を以て紐育「コロン」間に適當の運賃を以て一週間一回の航行をなさしむるが如き措置を取るは蓋し策の得たるものなるべく此點に於ては余は「ゼネラル・デービス」

殆んど同意見を有す

第九章 殖産

農、鑛業の開發すべきもの甚だ夥多なるを以て若し道路及鐵道にして普く開通するに至らば今日の荒野、森林は變じて耕地、農園となりん(D.C.R.No. 3292)。良材に富める森林、牧草數哩に涉れる沃野は地峽に遍在し又た頗る「クォール」(Quail) 礦に富めり(D.C.R.No. 3292)。

然れども工業に至つては殆んど見るべきものなく唯だ僅かに氷、石、鹼、燐寸、チヨコレート、鑛水等が小規模を以て製造せらるゝあるのみ(S.Y.B. 1907)

第一節 農産物

此國の地味は甚だ豊饒にして各種の熱帶植物を産す國內總面積中其八分の五は全く荒蕪に屬し其殘餘は唯だ一小部分のみ適當に耕作せられたるを見る(S.Y.B.) 「バナナ」此國産物中最も重要なをバナナとし「チリキ」湖邊一帶の地方に自然に繁茂す同地附近に米國人の設立せる菓物會社あり其菓園廣大にして年々「ボカス、デル、トロ」港より「バナナ」二百五十萬房を輸出し其價額十二萬五千磅に上ると云ふ(S.Y.S.)

護謨の原料(Caoutchouc) 山岳地方に在る印度人の採收せる護謨の原料は年々少くとも百三十噸に上る又た歐洲人が海岸地方に植附けたる護謨樹よりも之を採收す(S.Y.B.)

珈琲 コスタリカ國境附近の「チリキ」州より重もに産出し其量凡そ五十萬俵に上る(S.Y.B.)

新起業 大西洋岸の「コクレン」州に於て千八百九十四年中、獨逸の資本を以て起業せる一大農事企業あり「ココア」七萬五千本、珈琲種五萬俵護謨樹二萬五千本を植附け近時漸く收穫を見んとするの運びに至れり(S.Y.B.)

其他「バルサム」藥材「丁子」等を産す「丁子」は其香氣印度の「セイロン」産に劣らず(N.P.) 又た蜂蜜及蜜蠟の産額頗る多し(N.P.)

此國に産する果物及菜蔬の重なるもの凡そ四十餘種あり又「パーム」(Palm)にも種種あり或は之より酒を取り得るものあり或は之より油を取り得るものあり各種の「パーム」は單に其實の美味なるのみならず之を植ゑて避雷針の用を爲すことを得るものありと云ふ(N.P.)

又た白珈琲を産し「コクレン」地方最も此貴重なる飲料物の栽培に適す(N.P.)

「ココア」は地味の地味に適せるを以て將來其の栽培は非常の盛況を見るに至らん(N.P.)

煙草は良質の品を産すれども未だ内國の需要を充たすに足らず(N.P.)

甘蔗の栽培と家畜の飼養とは「ナリキ」「ロス」「サントス」「コクレン」及「ペラガス」諸州の重なる産業なりとす(N.P.)

第二節 木材及薪材

國內には良材多く南方「ダリエン」地方に之を産す又た東西南海岸に沿ふたる山地にも夥し家具用材として杉に類する良材あり又た優等なる建築用材あり又た其皮及び葉より石鹼を製し得べき植物あり「ローブ」の原料たる「マハガ」植物あり「コルク」に似て木質堅く筏を作り得べき木材あり又た船材となるべき堅牢なる木材あり其他種類擧て數ふべからず(N.P.)

此外染料に供し得べき樹木頗る多し(N.P.)

第三節 鑛物

此國の鑛業は甚だ幼稚の域にあり大西洋岸に於て唯だ二箇の鑛業會社あるのみ其一は英國人の設立に係りて「ダリエンゴールド・コムパニー」(Darren Gold Co., Ltd.)

云ひ他は米國人の設立に係りて「マンガニース、マイニング、コムパニー」(Manganese Mining Co.)と云ふ前者が千九百三年歐洲に輸出せし金の總額は四萬三百八十四「オンス」にして其價格十五萬九千七百〇八磅とす後者は千九百二年六月以降其事業を中止せり(S.Y.B. 1905)

金 「マルカ河」「バルサス河」南方「グリーン」地方より産す其他「コクレ河」「ヘレン河」「インディアス河」及其地方に産す就中最も有名なるは「コクレ河」畔「サンアントニョ」金礦に於て年々四萬弗に價する金を産すといふ(N.P.)

鹽 國內到る處に産し金礦より反て利益多き箇所あり(N.P.)

銅 「サンフェリツキス」附近及び「ダビット」及「ボカス、デル、トロ」間の道路附近に産す(N.P.)

鐵 「セルロ、デ、サン、クリストバル」附近及び「アヌエロ」舊跡地方に産す(N.P.)

石炭 「ラス、ボカス、デル、トロ」附近及「ドルセ海」に産す(N.P.)

鑛泉 「サンデアゴ」コロン地方其他地方に産す(N.P.)

白堊及び石灰 國內各地方に多く産す(N.P.)

第四節 牧畜

牧畜は「チリキ」「ロスサントス」「コタレ」「フェラグワズ」等の諸州に於て盛に行はる(N.P.)千八百九十八年に於ける家畜の數は牛十六萬五千頭、馬三萬五千頭、豚八萬五千頭、山羊一萬二千頭と算せらる(S.Y.B. 1905) 驪馬の産出又た多し(N.P.)

第五節 海産物

眞珠 巴奈馬灣内の眞珠諸島(Archipelago de las Perlas)及び西部「ロイヤル」島に於て眞珠の採收に従事す其採收額は未詳なるも千九百三年に於て英國及佛國へ輸出せる眞珠の總額は五十七萬封度其價格凡そ一萬四千磅に達せり(S.Y.B.) 龍甲 其輸出甚だ多し(S.Y.B.)

第十章 貿易

此國の商業は地方的商業及び通過的商業の二種に分つを得可く又た通過的商業は更に對北米合衆國及び對歐洲の二種に分つを得(N.P.) 千九百三年下半年を除くの外は過去四年間、巴奈馬港に輸入したる英國及其他外國の商品數量を確むべき統計なし是れ同地峽に於ける三年間の内亂及び千九百三年六月同港監視署の記録庫焼失したるに依りてなり(D.C.R. 1903)

地方的商業の輸出品は護謨年々減少の傾あり、砂金、獸皮、アイブ、オリー、ナッツ、マシガン、貝殻、煙草、コロポロ、堅材、鼈甲、フハニラ、香料、鯨油、サルサバリア、藥草、ココナツツ、果物等なり(N.P.)

南米より巴奈馬通過貨物の重なるものは木皮、棉花、ココア、護謨等にして中央亞米利加よりの重なる通過貨物は珈琲、砂糖、藍等とす(N.P.)

巴奈馬港は名義上自由港なれども煙草、罐詰及び貯藏肉、葡萄酒、火酒、エール、麥酒、ジンジャー、ビヤ、サイダー、鹽等には輸入税を課す、近時の報告によれば總べて商品には關稅一割五分を課し、火酒類には其以上を課すと(N.P.)

國內、ボカス、デルトロ市を除きては別に商業上の要地なし、巴奈馬及コロン兩市が經濟上合衆國に合併せられたる以上は此れ事實に於て米國人をして此國の經濟的主權者たらしめたるなり、而して合衆國の商品を運河地帯に輸入するときは凡べて之を無税とし、外國の商品は合衆國關稅率に依り輸入税を課すべしとの最近の決議は運河開鑿に要する器械其他物品を可成的合衆國にて購買せしめ、合衆國に於て産出せざる物品以外に於ては決して外國をして競争の餘地なからしむるを以て目的とせしものに外ならず(D.C.R.No. 3392)

米國陸軍卿タフト氏は巴奈馬官吏に命令し、總べて巴奈馬地峽への輸入品は巴奈馬及コロン兩港の稅關を通過せしむべき旨を以てせり、去れど最近運河條約中には斯く貿易を舊時の商線内に束縛すべき條項なくして、凡べての商業は自由に其天然の通路を求め得べき等となり居れり(W.V. April, 1905, By Lindon Bates).

(一) 輸入

千九百三年下半年六ヶ月間に於ける輸入總額は十七萬千五百九千磅にして之を千八百九十七年の輸入總額三十萬三千五百二十二磅に比すれば大に差あるを見る、其輸入元を國別すれば左の如し

北米合衆國	六五、九六六	英國	五〇、三七九
獨逸	一一、三六九	香港	九、三六二
佛國	七、一四三	其他外國	二六、三七一

又た其重もなる輸入品の種類を國別すれば左の如し

北米合衆國、車荷車、セメント、麥粉、小麥、ハム、護謨製品、獸脂、罐詰、燒、石油、蓄音機、樹脂、ターペンタイン、油、ダイオブライター、

獨逸 陶器、切地、木棉衣、刃物、藥品、瀨戸引鐵器、雜貨、家具、吳服、鐵器、毛織物等

佛國 切地上等木綿、小間物、靴、足袋類、女帽子、葡萄酒及火酒類

香港 支那製商品

其他諸國 濠洲炭一萬〇三百八十四磅、サルブ、ハドル、砂糖三千二百五十五磅、中、南兩米より珈琲千五百八十四磅、以太利商品五千二百六十三磅、西班牙商品二千九百三十二磅、白耳義商品千四百六十三磅等にして總輸入品價額の凡そ一割五分に當る

以太利製柔帽の販路極めて廣く皆な英國製の商標を附せり北米合衆國及佛國より麥藁帽子の輸入あり

從來英國は「ロープ」の輸入を獨占せしが今は北米合衆國よりの輸入多く英國及獨逸は唯だ其小部分を輸入するに過ぎず

以上輸入貿易に關する數字は主としてD.C.R.No. 3292に依る

(二) 輸出

輸出品の重なるものは地金、木材、藥品、獸皮、護膜、アイブ、オリ、ナッツ、眞珠、眞珠貝等にして千九百三年中に於ける輸出總額は十七萬四千六百四十三磅にして之を千八

百九十七年の輸出總額三萬四千四百九十四磅に比すれば實に十四萬百四十九磅の増加なり然れども千九百三年の輸出品中金の輸出額十六萬百八十九磅を引去れば殘額一萬四千四百五十四磅とす之を千八百九十七年の輸出總額に比すれば實に二萬磅の減退を見る斯く金以外の産物の輸出著しく減少せし理由は全く當時戰亂の結果に歸せざるを得ず(D.C.R.No. 3292)

金の輸出 千九百三年には金塊四萬〇三百八十四「フランス」此價額十五萬九千七百〇八磅を産出し之を歐洲に輸出せり(D.C.R.No. 3292)

貴金屬に對する輸出税は從價の二分にして普通鑽石は一噸に付き二弗なり(D.C.R.No. 3292)

「バナナ」の輸出 巴奈馬地峽に産する「バナナ」の毎月輸出さるゝ數量は凡そ三十萬房にして「バナナ」國は廣大にして數哩に連れり而して其輸出業は全く米國人の手に獨占せらる(D.C.R.No. 3292)

「バナナ」の産地「ボカス、デル、トロ」より千八百九十六年中に二百二萬九千〇二十一房の「バナナ」を北米合衆國に輸出せり其輸出港に於ける價額總計米貨四十萬五千八百〇四弗とす又た「バランキヤ」は「バナナ」の大市場にして千八百九十八年に於ける

其輸出額は米貨九百二十八萬三千五百五十六弗五十三仙に上り之を千八百九十七年に比すれば總額に於て六十七萬三千三百三弗五十七仙の増加とす(N.P.)

(三) 巴奈馬、コロン、南港間通過貨物

千九百三年に於て巴奈馬鐵道に依り運搬せし通過貨物は左の如し(S.Y.B. 1905)

西行貨物 十八萬七千七百九十六噸(重量噸)

東行貨物 十六萬千七百四十二噸(同上)

巴奈馬地峽を出入通過する貨物の數量は各種の積荷目録其他信據すべき材料に
より一年凡そ三十餘萬噸に上る此中巴奈馬地峽に於て需要せらるるものは各種
の商品を合算して一ヶ月平均凡そ二千噸内外なるべきを以て自餘の商品は總へ
て歐洲及北米合衆國の東海岸より太平洋の西海岸へ輸出せらるるものと太平洋
の西海岸より歐洲の西海岸及合衆國の東海岸へ運搬せらるるものとを算したる
ものに外ならず然るに巴奈馬地峽に於ける需要は運河開鑿工事の進捗と共に長
足の進歩をなしつつあるが如きを以て或は終に月々七千噸乃至一萬噸位の需要
を見るに至らんか現に合衆國政府が三百萬呎の材木を「ビュゼット、サウンド」より
巴奈馬へ運搬すべき運送契約を「コスモス」汽船會社と締結したるが如き其一例と

なすに足る

輓近華府に於て制定せし法律に據れば合衆國より運河開鑿地へ及び運河開鑿地
より合衆國への貨客運搬は合衆國政府の所有する船舶若くは合衆國々旗の下に
航走する船舶に依り爲されざるべからざることとなれり然れども此法律は東洋、
墨西哥、中央亞米利加又は南米若くは歐洲と運河開鑿地との間の運送事業に効力
を及ぼすものならざるを以て是等諸方面より巴奈馬地峽への運送は其の運河開
鑿用のものたるに否とに關せず如何なる國籍の船舶にても之を爲し得べきもの
とす

巴奈馬と世界各國との貿易に就ては重もに運河工事用の材料を世界各方面より
巴奈馬地峽へ輸入するに止まり巴奈馬より世界各方面への輸出は殆んど皆無と
云ふも可なり

巴奈馬に於ける或る有力者の説に巴奈馬地峽に於ける支那貨物例へば雜貨、絹物
等の賣れ行は近時非常に盛大に赴けり蓋し地峽通過の旅客、地峽在留の土民、及任
期満了後本國へ歸任せんとする地峽在留の合衆國官吏等が好奇心に驅られて盛
んに之を購買するに由る故に企業心に富める日本人にして其の店舗を地峽に開

き南カイヤオ及プハルバラインまで手を擴め以て東洋製雜貨品を中央亞米利加及南米方面に紹介せば終に盛大且つ利潤ある商業を建つるに至るや疑を容れず云々と地峽人士にして亦た同一の説を懐くもの頗る多し

第十一章 地峽に於ける衛生

第一節 巴奈馬市及運河沿道地に於ける衛生

巴奈馬及コロン間は其距離四十七哩にして鐵道線路に沿ふて村落點在し又た沿道停車場は總て十八箇所あり是等村落の人口は一萬五千なり(P. H. R. March, 1904)住民と衛生 住民は殆んど全く黑人及支那人にして村落は頗る不潔を極め雨水、河流の外は上水なく又た下水なし衛生制度は全く行はれず汚物は市街に散亂して唯だ雨水の之を流し去り烏若くは豚の之を喰ひ盡くすに任せり(P. H. R. March, 1904)

蚊と病氣 蚊は其數夥しく且つ到る處に發生す従つて「マラリヤ熱流行し肺病」リ「ウマチス」脚氣病は普通にして又た天然痘、黃熱病は其原因存在するときは何時にても發生し且つ傳播す(P. H. R. March, 1904)

運河の敷地 運河開鑿の豫定線路地は「コロン」より八哩の處まで又た巴奈馬より

五哩の處までは何れも一帯卑濕の地にして其他にも到る處卑濕の地點在せり而して間々丘陵をなして良好の宿舍を造るに適せる所には運河會社に於て會社用の舍營を構へ居れり舍營は總數二千六百戸ありて一萬五千人を收容するに足り排水の便亦備はれるが故に若し蚊の發生を防ぎ上水供給の方法を完ふし汚物排除の設備さへ具はらば居住者は別に健康を害せらるゝこと無かる可し該舍營中「クレブラ」の舍營は最も要區に當り運河に於ける勞働者の十中八九は此處に生活す舍營の氣候は「コロン」若くは巴奈馬に比し遙かに善良なり(P. H. R. March, 1904)

下水 巴奈馬最初の移住者は雨水排泄の爲め石造の地下水道を設けたりしが此水道は後ち下水に利用せられ又た是等水道を設けざりし市街は其土地所有主に於て下水を作り海濱若くは前記水道溝まで汚水を排泄せしめたりされど是等水道中より汚水及び瓦斯は附近の土地に漏出し殊に乾燥期に至りて汚穢最も甚だし又た海濱に遠き新市街の家屋は水道に隔たること遠き爲め全く下水の設けなきものあり又た便所の設けは市内家屋に稀れにして多くは便物溜瓶を用ひ便物の充溢するに及んで夜間之を海濱に棄つ(P. H. R. Feb. 1904)

上水道の施設は未だ備はらず故に降雨期中、屋上より滴下する雨水をタンクに貯

へ上水の代はりに之を使用す是等タンクの設けなき家屋は井を穿て水を得尤も乾燥期中は何れの家にて井水を使用す斯く水量拂底且つ飲料として危険甚しきにも拘はらず腸質扶斯の流行甚だ稀なり(P.H.R.Feb.1904)

市場 品物を集散せる市場は巴奈馬市より附近地に向け若くは附近地より市内に向け流行病を傳播せしむる媒介物と謂ふも不可なり(P.H.R.Feb.1904)

衛生状態 住民の風習は一般に最も不潔にして衛生行届かず黄熱病及急性熱病は殆んど風土病となれり其死亡率は確知し難きも疾病は期節の變遷時に於て最も多く風位と疾病の關係少からざるが如し即ち北西風は健康にして東南風は之に反す降雨期中は穏和なる風吹けども空氣濕氣を帯びて人意を悶鬱せしむ此期中の最高温度は華氏百二度最低温度は華氏六十六度とす(Z.P.)

病院 佛國運河會社の病院は市外アンコン丘上に在り市街塵埃の地を離れて其構造清雅なり院内は七百人を收容するに足り慈善婦人會の婦女は其看護に當る同地病院中患者の爲に蚊帳を備ふるもの唯だ此病院あるのみ(P.H.R.Feb.1904)

市内には市立サントマス病院あり兵士警官消防夫貧困者の患者を收容す院内患者三百五十人を收容するの設備あるも平常入院患者は九十人乃至百名とす(P.H.R.Feb.1904)

R.Feb.1904)

病患率 巴奈馬市住民一萬八千人中年々の病患率は百分の五十六・五三を示せり即ち住民の半數は常に病床にあるの割合なりとす(P.H.R.Feb.1904)

最も流行する病症 マラリヤ、疫黄熱病、赤痢、脚氣、肺炎、肺炎、腸質扶斯、下痢等にして死亡者千二百七十人中七百四十九人は上記疾病の爲めに倒るゝを見れども能く衛生の方法を講せば之を豫防するを得べし而して是等豫防の道を盡せば死亡率は其半ばに減少するを得べけん(P.H.R.Feb.1904)

癩病 巴奈馬市内鐵道に沿ふたる村落其他地方に行はれ市内のみにて患者二十二人あり巴奈馬市の外端に癩病院あり該病患者の需めに應じ之を收容す(P.H.R.Feb.1904)

脚氣 大に流行し千八百九十七年以來殊に甚だしく鐵道沿道地方及巴奈馬市の流行病となれり而して唯だ支那人及び黒人が之に罹るのみならず白人も該病に罹るものあり(P.H.R.Feb.1904)

天然痘 近頃まで流行せしが今は内地村落を除くの外殆んど該患者なく一般種痘の執行は頗る好結果を呈せり(P.H.R.Feb.1904)

病 症	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合計	死亡
肝 臟 腫 脹														
象 皮 腫														
便 毒														
爪 圍 腫 瘍														
腎 臟 病														
Blenorrhagia														
尿 道 癭 管														
鞘 頓 包 莖														
Archie's														
水 腫														
子 宮 出 血														
Metritis														
子 宮 疝 痛														
出 産														

八十四

諸 病	老 病	負 傷	痒 疹	Pemphigus	濕 疹	潰 瘍	惡 性 瘰 疽	膿 腫	癰 疽	脫 疽
一六九		三				二				
一三三						六				
一四三		二	二			三				
一六〇						二				
一六九		六								
一八五		二								
一六八		三				二				
一五八		二				六				
一七九		二								
一八二						三				
一七二		三								
一〇九		三								
一七九										
一九六										
六六五		三〇	二			三六		五	二	
三四五										

(P. H. R. Apr. 1904)

巴奈馬運河沿道の疾病 同地には運河會社の使用人を收容する病院あるのみにして一般住民を容るべき病院なき爲め流行病及び死亡數に關し十分の統計を得るに由なし醫師の説によれば死亡率は甚だ高く各種の「マラリヤ」疫病流行す而か

八十五

も適當なる治療を施さず且つ豫防薬として機那鹽を用ひざるため其發生は殊に頻繁なり疫病中最も流行せるものは「マラリヤ」疫にして病患者中七割五分は該病に罹れるものにして其他脚氣「リウマチス」肺病、痲病等普通なり尤も古來黃熱病の同地に流行せし例なければども這は其媒介物なきに因るならん天然痘は絶へず發生し千九百三月には大に流行せり(P. H. R. Apr. 1904)

左の數表は、ドクトル、ブル、クロイセード氏の報告に係る
自一八九八年佛國運河會社使用人疾病及死亡表

年次	運河會社役員及使 用人の總數	疾病者數(其割合)	死亡者數(其割合)
一八九八年	三、四〇〇	一、四二九 四割二分	六九 百分ノ二、〇三
一八九九年	二、五〇〇	六四〇 二割五分、六〇	五九 百分ノ二、三六
一九〇〇年	二、〇〇〇	五一一 二割五分	六五 百分ノ三、二五
一九〇一年	二、〇〇〇	五〇九 二割五分、四五	三五 百分ノ一、七五
一九〇二年	一、四五〇	一四一 九分、七五	三三 百分ノ二、二〇
一九〇三年	九四〇	二〇〇 二割一分、三〇	三三 百分ノ三、五〇

千八百九十八年中風土病患者表

病	症	患者數
普通熱病 (Paludic Fever)		三九六
惡性熱病		一
間歇熱		四
Bilious Haemoglobinuric Fevers		一
壞血病 (Paludic Cachexia)		六一
Bilious Inflammatory Fever		一
合計		四六四

千八百九十八年中死亡者表

病	症	死亡者數
風土病		九
普通の急性病		八
普通の慢性病		三八

病 症	患者數	死亡數	病 症	患者數	死亡者
肺 臟 充 血	—	—	負 傷	二六	—
胃 痛	—	—	「リウマチス」	—	—
消 化 不 良	—	—	破 傷 風	一八	—
胃 腸 炎	一	—	合 計	一五四	—
腸 加 答 兒	二	—			一〇

千九百三年中同上病院收容患者國別表

(P. H. R. Apr. 1904)

白人種(外國人)

一五

西印度其他黑人

一一八

「コロムビア」人

二一

(P. H. R. April 1904)

千八百九十八年以後千九百三年に至る六年間に於ける佛國運河會社の使用人員は平均二千〇四十八人にして疾病者は其二割七分九〇に當り又た死亡者は百分の二三八に當れり(P. H. R. Apr. 1904)
 又た前表の示す如く千八百九十八年中運河會社役員及勞働者總數中疾病者は其

四割二分に當るも之を六年間に平均すれば二割七分九〇に當るに過ぎず其疾病率が「コロムビア」及び巴奈馬の疾病率に比して其數低きものは蓋し運河會社に從事する人々即ち前記表中に數へられたる者は何れも壯齡の丁年者なれば其疾病率の少きは當然なり且つ比較的衛生上の設備、注意、治療等も行届きたるの點あるに因る故に前記表を以て直ちに運河沿道に於ける村落住民の疾病、死亡の割合を指示せるものとするは誤れり(P. H. R. Apr. 1904)

巴奈馬市を改良して健康なる熱帶地と爲すの方法は上水、下水の設備を完全にし蚊の發生場を滅却するに在り上水の供給は同市を去る十二哩なる「ファン、デヤス」河より導き得べしと云ふ(P. H. R. Mar. 1904)

第二節 「コロムビア」市に於ける衛生

「コロムビア」市は北緯九度に在りて氣候酷熱なり日蔭を除くの外は年中の暑氣一律にして變化なれども降雨及濕氣多きため大に暑氣を和ぐるの効あり(P. H. R. March 1904)

乾燥期は一月より四月に至り降雨期は殘餘八ヶ月に渉る乾燥期中の最低溫度は華氏八十五度乃至九十度にして空氣中の水分は百分の七十七とす此期中は夜間

涼氣を覺ゆるが故に感冒に罹らざる様注意すること必要なり又た戶外に於ける温度は殆んど華氏百四十度に上る降雨期中の温度は日中日蔭に於て凡そ華氏八十五度にして夜間に於ても殆んど同じ空氣中の水分は百分の八十六以上なり此期間は降雨多量にして毎日降雨あり(P.H.R. March, 1904)

給水 降雨を貯へて飲用水に充つ乾燥期に於ては黑人及び土人は鐵道會社が「モシキ」岡の貯水場より供給する水を買ふて飲料に充つ(P.H.R. March, 1904)

下水 二箇あり一は巴奈馬鐵道會社に屬して新式の下水構造を用ひ他は巴奈馬運河會社に屬して其構造甚だ不完全なり(P.H.R. March, 1904)

病院 「コロン」市に二箇の病院あり一は巴奈馬鐵道會社に屬し他は巴奈馬運河會社に屬せり(P.H.R. March, 1904)

流行病 「マラリヤ」疫最も普通にして甚だ悪性のもの行はれ脚氣病赤痢肺病「リウマチス」等常に流行す又た黃熱病は此地に特發すれども之を巴奈馬に比すれば其發生少しとす(P.H.R. March, 1904)

蚊 市内に夥しく唯だ巴奈馬鐵道會社の附屬地たる海岸には少し是れ蚊を發生せしむる場所なきが爲めなり又蚊は降雨期に於て比較的少し(P.H.R. March, 1904)

流行病と病患率 「コロン」市の流行病中「マラリヤ」疫は最も恐るべきものにして其流行期は五月より八月に涉り九月より十二月に涉る四ヶ月間は該患者少く一月に至りて俄かに増加し又た二月より四月に至る間は患者減少す五月より八月に涉り同疫病の流行するは其原因降雨期と相伴ふものたることを確認し得べきも一月に於て病勢の猖獗を見るは其原因明かならず多分降雨期より乾燥期に移るに際して汚物の溜滞が蚊の成育を助け延いて病勢を増すに因るならんと思はる(P.H.R. March, 1904)

各種流行病中百分の七十五は「マラリヤ」疫とす其他黃熱病も發生し赤痢肺病「リウマチス」も普通なれども是等流行病の八割若くは其以上は能く其方法を盡くせば十分豫防し得べしと云ふ(P.H.R. March, 1904)

病症表 左に掲ぐる病症表は「コロン」市に在る巴奈馬鐵道會社附屬病院にて治療したる病症の類別を示すものにして千九百三年一月より翌千九百四年二月に至る十四ヶ月間の總類別なり

病 症	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	一月	二月	合計	死亡
「マラリヤ」疫	八	三	七	五	一〇	一〇	一〇	五	四	三	七	一	八	一	八二	三

病 症	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	一月	二月	合計	死亡
黄熱病																
天然痘																
肺炎																
「リウマチス」																
脳充血																
神経痛																
心臟病																
鼻炎																
氣管支炎																
胃病																
肝臓充血																
脾臓充血																
淋巴腺肥大																

慢性腎臓炎	膀胱炎	睪丸炎	膿腫	潰瘍	濕疹	負傷	直腸下垂	合計
								二六
								三
								二四
								二三
								二五
								三
								二三
								八
								八
								八
								三
								四
								二七
								七
								一五九
								九

(P. H. R. Mar. 1904)

「コロ」を健康地となすの問題は重大にして且つ技術を要するものなり一言にして之を盡せば全市内に良水の供給と下水の構造を完備し且つ黒人の棲居せる家屋の大半を取除きて衛生的家屋を建築し普く衛生法を勵行するに在り尤も良水の供給は同市を距る十一哩の「サンタケタ」より導き得べしとの説あり(P. H. R. Mar. 1904)

又た一説に「コロン」は到底健康地と見る可からず又た住居に適せずと云ふものも
あり殊に冬期の初め即ち降雨期に於ては熱帯性疫病最も盛に流行す且つ同市の
周囲には池湖多く従つて内地より吹き来る風は常に「マラリヤ」細菌を送り來りて
病毒の臭氣鼻を衝くの感あり而して其中に生棲して獨り愉快の生命を保つ者は
蚊にして晝夜人邊に迫り來る其不快言ふべからずと(N.P.)

要するに目下地峽に於ける一般事業の狀態は良好にして將來に於て益々多數の
人口が此處に流入するに従ひ一層其狀態を新たならしむるに至らん尤も衛生的
狀態は今尚ほ不完全にして何れの國民も往々黃熱病及「マラリヤ」熱の感染を免れ
ずと雖ども今や衛生委員は最も力を之が豫防方法に勉めつゝあるが如し運河地
帯知事「ゼネラル」デ「ビス」氏の報告に曰く現今衛生委員の爲しつゝある盡力は數
箇月の内に此傳染熱病の大部分を鎮壓すべく一年を経ずして現狀態の四分の三
即ち七割五歩を改善して地峽を一層健康地たらしむるに至らん云々と亦以て現
時地峽に於ける衛生狀況一斑を窺知するに足らん

第十二章 巴奈馬運河

第一節 沿革

南北亞米利加を聯結せる地峽に運河を開鑿して以て太西太平洋の間に捷航路
を開かんとするの舉は遠く第十六世紀の始めに計畫せられたることありしも其
實際之に着手するに至りたるは蘇士運河の開鑿を以て有名なる佛人「レセツ」氏
を以て始めとす氏は千八百七十八年運河開鑿の准許を「コロン」ビヤ共和國より得
千八百八十一年運河會社を組織し苦心慘愴開鑿の實を擧げんことを勉めたるも
技術的研究の十分ならざりし結果として資本の缺乏を來たし此會社が千八百八
十六年六月三十日迄に収集したる資本金高は實に七億七千二百五十四萬五千四
百十二「フラン」に上りしも開鑿の竣工するまでには尙ほ殆んど此倍額を要するこ
とを發見せり(S.Y.B.1905)千八百八十九年三月に至り同會社は遂に破産の悲境に陥
り次で千八百九十四年十六ヶ年間に運河の開鑿を竣功すべき豫定を以て更に新
運河會社の設立を見るに至れり同會社の千八百九十九年の年報に據れば運河は
凡そ一億弗の費用を以て千九百十年に竣工せらるべきものとせり然るに當時北
米合衆國に於ては「ニクワラ」グ運河開鑿の計畫着々其歩を進め居たりしが千九
百二年に至り新運河會社と北米合衆國との間に協商相整ひ合衆國は「ニクワラ」グ
運河開鑿の素志を諷へし巴奈馬運河開鑿の免許權及一切の既成工事を此新運

河會社より購入することとなり是に於てか合衆國は更に進んで「コロンビヤ」共和國と運河開鑿に關する條約の談判を開きしが「コロンビヤ」共和國は遷延決せず千九百三年末に於ける同國議會は遂に條約批准の決議を爲すに至らずして閉會せり然り而して「コロンビヤ」國會が此條約の批准を拒みたる結果は遂に同年十一月三日巴奈馬州民の革命となり同州民は直ちに巴奈馬共和國を建設するに至れり北米合衆國は率先して此新共和國の獨立を承認し同時に之と條約を締結せり(S. Y. B. 1905)

此條約は千九百三年十一月十八日巴奈馬及北米合衆國間に調印せられ千九百四年二月二十三日批准せられたり蓋し同條約の精神は巴奈馬運河の開鑿及保持に對し利便を與ふるに在り巴奈馬國は同條約に依り北米合衆國に對し永久に運河線の兩側を通じて各五哩宛即ち全幅十哩に渉る地帯の使用權を許與し且つ其地帯内に於ける警察司法衛生其他の目的に對する獨裁權をも併許せり且つ運河防備のため上記地帯の海岸地及巴奈馬灣内の諸島をも讓與せり但し巴奈馬及「コロン」の兩市は上記地帯内に位すと雖も新共和國の管轄に屬せしめたり唯だ兩市に於ける警察其他の制度不満足なるときは北米合衆國は進んで之を統治し得るの

條件あり而して是等の讓與に對し北米合衆國は該條約批准と共に一千萬弗を巴奈馬國に支拂ひ且つ契約後九年目より年々二十五萬弗を支拂ふの義務を負へり(S. Y. B. 1905)

又該條約に依り巴奈馬市は實際貿易港を有せざるに至れり何となれば從來同市の船舶碇泊所たる「フランメンヨ」及び「ポート・アンコン」棧橋を合せて巴奈馬港と稱せしが是等の場所は皆な該條約に依り運河地帯内に編入せられたればなり又該條約の結果「クリストバル」港も所謂大西洋岸の地帯内なるものゝ内に自ら含まるゝに至れり而して巴奈馬及び「コロン」の兩市は實際同地帯の兩端に包含されたる二小地點に過ぎざれば兩市商業の運命は一に地帯の盛衰に聯關し且つ兩市關稅規定の履行さへ實際爲し能はざるに至る(S. D. C. R. No. 3292)

千九百一年十一月十八日調印の同年十二月十六日北米合衆國により批准せられたる英米間の條約には太平、太西兩洋を聯接せる運河は何れの方面に開鑿さるるとも其運河は常に中立の態度を維持すべきこと及び各國の船舶は同一の條件の下に之を使用し得ることを規定せり又千九百六年六月運河は水閘式を取るに決せり(S. Y. B. 1907)

合衆國が現に計畫せる運河の底幅は二百呎にして深さ四十呎とす彼の蘇士運河の平均底幅百十五呎にして僅かに吃水二十七呎十時の船を容るゝに過ぎざるは運河として稍や小に失するものと云はざるべからず即ち英國新造戰艦は之を通過するに頗る危険を感じ大西洋航業上最も利益ある巨大の荷物船は積荷の儘之を通過する能はざるの憾あり又東洋行獨逸の大汽船も屢々運河の兩岸に接觸して航行の困難少からざるが如き其實例とす巴奈馬運河は之に比して確かに一層巨大なる船舶を通過せしむるに適せりとす「リンドン・メンロー」氏が「World's Work」April 1905の紙上に論ずる所とす

運河の詳細なる Sections に就ては「ブレット」氏所著 Problems of the Panama Canal を参照せよ

合衆國政府は千九百四年三月に於て

- Rear Admiral John G. Walker, U.S.N. Retired;
- Major General George W. Davis, U.S.A. Retired;
- William Barclay Parson, of N.Y.;
- William H. Burr, „ „ „ „

- Benjamin M. Harrod, of Louisiana;
- Carl Ewald Grunsky, of California;
- Frank J. Hecker, of Michigan.

の七氏を巴奈馬運河委員に任命せしが千九百四年四月三日之を解散して更に新たに七氏を委員に任命せり

- Theodore P. Shonts, Chairman;
- Charles E. Magoon, Governor of the Canal Zone;
- John F. Wallace, Chief Engineer;
- Rear Admiral M.T. Lindcott, U.S.N.;
- Brigadier General Peter C. Hains, U.S.A. Retired;
- Colonel Oswald H. Ernst, Corps of Engineer, U.S.A.;
- Benjamin M. Harrod.

然るに技師長 J. F. Wallace は其後辭職し John Stevens 代つて技師長となりしも規定改正の結果技師長は委員中に列せざるべしとなれり
尙ほ巴奈馬運河工事に就ては The Panama Canal and its Problems, By John Barrett.

(The American Monthly Review of Reviews, Feb. 1905); The Panama Commission and its Work, By Walter Wellman (The America Monthly Review of Reviews, Apr. 1904) 等を参照せよ。

第二節 運河豫定線

太平、太西兩洋間を貫通す可き運河の豫定線は先づ「コロン」を起點として「チャグレス」河畔の「ガトン」までは其距離凡そ五哩半にして平原の間に「ミンデ」及「ケプランチヤ」山脈系の丘陵起伏し山脈高き處水平二百呎丘陵多くは同五十呎位にあり「ガトン」より「ボヒヲ」間は凡そ九哩にして豫定線は「チャグレス」溪に沿ふて走り東に「ダイガー」・「ヒル」・「ライヨン」・「ヒル」等を望む「ボヒヲ」に至つて溪間逼迫して水閘を設くるに適し更に之を過ぐれば抜いて「タベル」・「ニア」平原となり地勢次第に高く傾斜状をなす此邊一帶湖水を設け一方には「ボヒヲ」に水堰を設け其以西凡そ十三哩なる「ラビ」・「スボ」まで舟路を開かざる可からず而して「ボヒヲ」を距る凡そ七哩「サン」・「パブ」の以西丘陵相接近する所に湖水の支溝を造り之に「チャグレス」河の河水を注入せしむるを要す然れども洪水の爲め屢々氾濫の恐れあるを以て水源たる「アル」・「ハフ」・「エラ」に於ける湖水に水量制限の方法を設けざる可からず「ラビ」・「スボ」より「クレブラ」迄七

哩之れより地勢は「リヲ」・「グランド」溪に降るに従つて次第に低く而かも其傾斜の大きさは前記「チャグレス」溪に三倍して「ラ」・「ボカ」港に及べり其間凡そ八哩なり(P.P.C.) 「ボヒヲ」湖より太平洋に下るに方り太平洋潮水の高(十六呎四乃至二十呎九の間を高低す)に妨げられざる目的を以て水閘を建設すべきの地は「ベド」・「ロ」・「ミ」・「グ」・「メル」及「ミラ」・「フロ」・「レス」等最も適當とす茲に運河の爲め最も喜ぶべきは太平洋岸に於ける潮水の高(低)は甚だ僅微にして零呎六乃至二呎一の間にあるが故に別に此潮水の高(低)に對して何等の設備を要せざるの一事にあり若し水平式運河を開鑿することを得策とするも太平洋岸附近に一箇の水閘を設くるの必要は免る可からず「ラ」・「ボカ」より「イス」・「レ」・「ナ」・「ヲ」・「ス」繋船所までは距離三哩にして運河は「巴奈馬」灣内を掘鑿して其間を通せり(P.P.C.)

要するに太平、太西兩洋間の運河豫定線は凡そ四十六哩にして沿道の地方は多くは森林鬱茂し其間丘陵連綿として起伏せり(P.P.C.) 運河の全延長四十六哩内、太西洋側に於て凡そ十五哩、太平洋側に於て凡そ七哩半、即ち相合して殆んど全延長の半ばは水平準を保たしむ可く而して其内十八哩即ち全延長の凡五分の二は既に竣工したれば一度浚濬を加ふれば直ちに使用する

に足る故に大西洋側の「ボヒラ」及び太平洋側の「ミラフローレス」の間二十三哩半を以て將來開鑿すべき最要地となす又た豫定線に當て二箇の良港を使用することを得べく且つ巴奈馬鐵道は運河の豫定線と相沿ふが故に工事十分に其運搬力を利用するを得べし而して將來此工事の爲め増加すべき労働者の宿營所等の設備も既に各所に建築せられたれば起工の曉には其利便一層莫大なるべし(C.P.P.C.)

第三節 北米合衆國と巴奈馬共和國との間に締結せられたる條約

合衆國と巴奈馬共和國との間に締結せられたる條約は巴奈馬運河の開鑿を實行するに至らしめたるものにして千九百三年十一月十八日華盛頓に於て調印済の上千九百三年十二月二日巴奈馬共和國の批准を経次で千九百四年二月二十三日更に合衆國元老院に依り批准されたるものなり其條約左の如し

北米合衆國及巴奈馬共和國は巴奈馬地峽を通じ太西太平洋兩洋を連接せる運河を開鑿せんことを希圖し又北米合衆國議會は此目的を達せんが爲め千九百二年六月二十八日大統領の裁可せる法律を通過し同國大統領は之に依り適當の期間に於て「コロンビヤ」共和國內に必要な土地を得るの權能を得而して巴奈

馬共和國は前記土地に對し事實上主權を得たるを以て兩者は茲に其目的を達せんがため相互間に條約を締結することを決定し北米合衆國大統領は國務卿「ジョン・ヘイ」(Secretary of State, John Hay)を「巴奈馬共和國政府は其國の Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary たる Philippe Bunau-Varilla を全權委員とし左の條々を合意せり

第一條 合衆國は巴奈馬共和國の獨立を保障し及び之を維持すべし

第二條 巴奈馬共和國は合衆國をして開鑿さるべき運河の中央線より五哩宛兩側へ即ち全幅十哩の地帯及水面下に於ける土地を運河の經營維持工作衛生及び保護に供するの目的を以て永久に使用占有及管轄せしむることを承認す而して茲に所謂地帯とは普通干潮の際に於て地面を去ること三海里キヤリビアン海に始まり巴奈馬地峽を横截して普通干潮の際に於て地面を去ること三海里の太平洋に終る但し巴奈馬及「コロン」の諸市及び其附近の諸港は假令此地帯の境域内に含まるゝも此割讓中には含蓄されざるものとす

巴奈馬共和國は又合衆國をして前記の地帯外に茲に所謂運河及附屬運河若くは該事業の經營維持工作衛生及び保護に必要且便宜なる作業を經營維持

工作衛生及び保護するに必要且便宜なる他の土地及水を永久に使用占有及管轄せしむることを承認す

巴奈馬共和國は又前同様運河地帯境域内に在る諸島及び巴奈馬灣内の「ペリコ」「ナオス」「キユレブラ」及び「フランメンコ」と稱する諸島嶼を永久合衆國に割譲することを承認す

第三條 巴奈馬共和國は此條約の第二條に記載説明せる地帯内及び同第二條に記載説明せる一切の附屬地域及水域内に若し合衆國が是等土地及水の所在せる領土の主權を有せしならば所有及び行使するなるべき一切の權利權力及權能を合衆國に與ふべきことを承認し全然巴奈馬共和國をして此處に此の如き權利權力若しくは權能を行使せしむることを許さず

第四條 前記の割譲に隨伴せる權利として巴奈馬共和國は河川湖及び其他の水が茲に所謂運河の經營維持工作衛生及び保護のため必要且便宜なるときは航行給水若しくは水力の供給又は其他の目的のため該河川湖及其他の水を永久使用するの權利を合衆國に承認す

第五條 巴奈馬共和國は「キヤリビヤン」海と太平洋との間に於ける土地を横截

せる運河又は鐵道に依り如何なる種類の交通と雖ども獨占之を經營維持及び工作することを永久合衆國に承認す

第六條 茲に掲げたる割譲は此條約の或る條目の規定に因り合衆國に割譲せられたる前記地帯又は其他の土地若しくは水に於ける私有地又は私有産所有者の權利に効力を及ぼすべきものにあらず又前記地帯又は其他の土地若しくは水を経過して通ずる公道に於ける通行權にして合衆國に割譲せられたる權利と抵觸せざる限りは何等の影響を之に及ぼすべきものにあらずと雖ども若し其合衆國に割譲せられたる權利と抵觸せる場合に於ては後者の權利を優先のものとする」此條約に掲げたる割譲又は合衆國其代表者若しくは其官吏の作業又は前記運河又は茲に規定せる衛生及保護のための工事の經營維持工作衛生及保護の結果として私有地又は各種私有産の所有者に損害を蒙らしめたるときは合衆國及び巴奈馬共和國兩政府の任命せる共同委員に於て之を評價決定すべきものとする而して此共同委員が此損害に對し下したる判決は終審にして又其決定に由る損害賠償金は唯り合衆國の支拂ふべきものとす」然れども前記運河若しくは巴奈馬鐵道若しくは之と關聯し且つ此條約

の條項が命じたる各種附屬の作業に對する工事は前記損害の調査手續に依り若くは其手續中毫も妨礙遅延若くは沮滯さるゝことなし。前記私有地及私有産の評價及び之に對する損害金の評定は此條約の日附前に於ける價格を標準とすべきものとす。

第七條 巴奈馬共和國は合衆國に巴奈馬及びコロン兩市及其附近諸港の區域内及び其附近地域内に於て購買又は土地收用權(Right of Eminent Domain)の作用に依り運河及び合衆國が前記運河及鐵道の經營維持工作衛生及保護に必要且便宜と思惟する前記巴奈馬及コロン兩市に於ける下水の集配及上水の分配の如き各種衛生上の作業を經營維持工作及保護するに必要且便宜なる土地建物水權若くは他の財産を獲得するの權利を承認す。巴奈馬及コロン兩市に於ける下水の集配及び上水の分配の如き衛生上一切の作業は合衆國の費用を以て之をなすべきものとす而して合衆國政府其代表者若くは其指名人は上水及び下水の料金を一定し之を徵集するの權能を有す此料金は五十年間之を徵收するものにして前記工事に費やしたる金員の元利に充當するに足るものならざるべからず而して五十年を経過したる後は下水及上水に

關する造營物は夫れど、巴奈馬及コロンの所有に歸し前記下水及上水の運用及び維持に必要な水量を除くの外、巴奈馬及コロン市民は自由に水を使用し得べきものとす。

巴奈馬共和國は巴奈馬及コロン市が其禁示的のものなるを療養的のものなるを問はず合衆國の命する一切の衛生法規に永久服すべきことを承認す。若し巴奈馬政府が巴奈馬及コロン市をして合衆國の衛生法規に服せしむる能はざるか又は之に服せしむる義務を怠るときは巴奈馬共和國は之を履行するの權利及權限を合衆國に承認す。

右の權利及權限は巴奈馬共和國が公共の秩序を維持する能はずと合衆國の思惟したる場合に於て此の如き秩序を巴奈馬及コロン市及其附近の土地及び港灣に維持するため合衆國に承認さるゝものなり。

第八條 巴奈馬共和國は其現今所有する若くは巴奈馬地峽に於ける主權がコロンビヤ共和國より巴奈馬共和國へ移轉したる結果新巴奈馬運河會社及び巴奈馬鐵道會社の財産として獲得せらるゝことあるべき一切の權利を合衆國に與ふることを承認し又其權利特權財産及び准許并に巴奈馬鐵道及該鐵

道會社株式の全部若くは一部を合衆國に讓與すべきことを新巴奈馬運河會社に命ずべきものとす然れども此條約第二條に掲げたる地帯以外に在る公有地にして目下前記諸計畫に對し巴奈馬共和國が合衆國に與へたる准許中に含まるるも運河の開鑿若くは運用に必要なならざるものは巴奈馬若くはコロン若くは其港灣若くは終點域内に於て現に前記諸會社の所有若くは占有する財産を除き總て巴奈馬共和國に返還すべきものとす

第九條 合衆國は運河の兩入口に於ける諸港及水巴奈馬及コロン市が間接若くは直接に本運河の經營維持工作衛生及保護若くは附屬工事に關聯して運河を使用若くは通過する船舶又は合衆國に屬する若くは合衆國の使用する船舶又は此船舶の貨物乗組員若くは乗客に對し關稅噸稅碇繫稅燈臺稅棧橋料水先案内料又は檢疫料若くは其他諸掛又は諸稅を賦課若くは徵收せざることを承諾す但し運河及び他の作業物の使用に對し合衆國の賦課することあるべき通航稅及び諸掛り及び巴奈馬共和國が自國に於て消費する目的を以て輸入する貨物及び運河を通過せしめてコロン及び巴奈馬港に寄航する船舶に對して賦課することあるべき通航稅及び諸掛りは此限りにあらず

巴奈馬共和國政府は巴奈馬の他の部分へ輸入せらるる貨物に對し稅金を徵集し以て密輸入を防遏するに必要と認めたる建物をコロン及巴奈馬市及び其港灣に築造し及び此に見張番を附するの權利を有す
合衆國は碇泊地修繕所又は運河通過貨物若くは運河用及び運河に附屬せる他の工事用の貨物を積卸藏入若くは轉載する場所として巴奈馬及びコロンの市及港を使用する權利を有す

第十條 巴奈馬共和國は運河鐵道及附屬造營物運河用曳船及他の船舶納屋工場公舎勞働者溜所各種の製作所倉庫棧橋機關及他の建物運河若くは鐵道及附屬の造營物又は其役員若くは使用人に屬する諸般の財産にして巴奈馬及コロン市域内に存在するものには之に對して國稅市稅縣稅若くは其他如何なる名義の租稅をも賦課せざるものとす又た運河及鐵道及其附屬造營物に従事する役員使用人勞働者及び其他のものに對して何等私的の醜金若くは掛り金を賦課せざるものとす

第十一條 合衆國は運河用に建設され公私業務に使用さるる電信電話に依り巴奈馬共和國の公信を合衆國官吏より徵收する率よりも高からざる率に

依り發送すべきことを承諾す

第十三條 巴奈馬共和国政府は前記運河及附屬工事に關聯し契約の下に或は他の方法により職業を得んとするものに其國籍の如何を問はず其家族と共に各種使用人及職工の運河所在地及其工場及其附屬造營物へ移住し及び自由に入出入することを許すべし而して是等は總べて巴奈馬共和国の兵役を免除するものとする

第十三條 合衆國は何時にても關稅輸入税、租稅若しくは他の諸掛りを課せらるることなく又無制限に諸種の船舶、汽機、列車機關、工具、爆裂物、材料及び前記運河及附屬造營物の經營、維持、工作、衛生及保護に必要且便宜なる他の物品及び諸般の糧食品、藥品、衣類及び合衆國に備用せらるる官吏、使用人、職工及び勞働者及び其家族に必要且便宜なる他の物品を前記地帯及附屬地に輸入することを得し若し是等物品が合衆國に割讓せられたる地帯及其附屬地外而かも共和国の領土内に於て使用せらるべきものなるときは巴奈馬共和国法律の下に輸入せらるる物品と同様に一定の輸入税若しくは他の税金を賦課せらるべきものとする

第十四條 此條約により巴奈馬共和国が合衆國に割讓したる權利、權力及特權に對する報酬の價として合衆國政府は此條約批准交換の際、合衆國の金貨一千萬弗を及び前記批准交換の日附後九年目より此條約の期間内年々同金貨二十五萬弗宛を巴奈馬共和国に支拂ふことを承諾す

此條約の規定は此條約の下に巴奈馬共和国に保證されたる一切の他の利益と併立すべきものとする

然れども本條若しくは此條約の或る他の規定に關し遲延若しくは意見の相違あるも全體に於て決して此條約の運用及効果に影響を及ぼし若しくは之を沮滯せしむるものにあらず

第十五條 第六條に記載したる共同委員は左の如く之を選定す
合衆國大統領は二名を指定し巴奈馬共和国大統領亦た二名を指名し判決は此四名に依て爲さるべきものとする然れども委員の決定相一致せざるときは(兩説同數なるが爲め)兩國政府は一名の仲裁人を選定し之をして判決をなせしむる委員若しくは仲裁人死亡、他行若しくは無能力なるか又は爲すべき行爲を怠り若しくは拒み若しくは行はざるときは上に記したる方法により更に他のも

のを選定して此任に當らしむ」委員の多數に依る判決若しくは仲裁人のなしたる判決は總て終審とす

百十四

第十六條 兩政府は前記地帯外に於て重罪若しくは輕罪の犯罪をなしたるものを前記地帯又其附帶地内に於て追躡捕縛監禁拘留及び之を巴奈馬共和國の有司に引渡すべきこと及び前記地帯及其附帶地内に於て重罪若しくは輕罪の犯罪をなしたるものを前記地帯外に於て追躡捕縛監禁拘留及び之を合衆國の有司に引渡すべきことを向後合意に依り適當の規定をなすべきものとす

第十七條 巴奈馬共和國は運河工事に使用さるる船舶の爲め及び運河を通過若しくは通過せんとする船舶にして途中遭難し共和國の一港に避難せんとするものゝ爲めに共和國內の諸港を避難地として商業に開放し之を使用することを合衆國に承認す」巴奈馬共和國は此の如き船舶に對して碇泊料及噸税を徴收せざるものとす

第十八條 開鑿後に於ける運河及び其入口は永久の局外中立地として千九百一十一年十一月十八日合衆國及英國兩政府間に締結せられたる條約第三條第一節に規定せる各項に依り又此條約に附隨せる一切の約款に従ひ開放さるべ

きものとす

第十九條 巴奈馬共和國政府は如何なる種類の税金をも支拂ふことなく運河を經由して其船舶を航走せしめ又其船舶に軍隊及軍需品を搭載し運河を通航せしむるの權利を有す」此免稅は共和國官吏若しくは前記地帯外に於ける公共の秩序を維持するの任ある警察員及び其手荷物軍需品及び糧食品を附屬鐵道に由り輸送する場合にも援用せらる

第二十條 巴奈馬地峽の領土に關し現在成立せる或種の條約に依り巴奈馬共和國は承繼すべき義務を有し之が爲めに兩洋交通に關し第三國政府若しくは其市民若しくは其臣民に或種の特權若しくは准許を與へたる場合に於て其條約中現條約の條項と相容れざるものあるときは巴奈馬共和國は適當の形式を以て此の如き條約を取消し若しくは變更することを承諾す此目的を達するたため巴奈馬共和國は現條約の日附より四ヶ月以内に必要の通告を前記第三國になすべきものとす若し現在成立せる條約中に其變更若しくは取消を許すの箇條を含まざるときは巴奈馬共和國は現條約の約款と抵觸せざる形式に於て前記條約の變更若しくは取消をなすべきことを承諾す

百十五

第二十一條 前條々に依り巴奈馬共和國が合衆國に許與したる權利及び特權は従前存在せる一切の負債、留置、信託若しくは義務又は他の政府、法人、シンデケート若しくは私人になされたる准許若しくは特權に依り束縛せらるるものにあらざるが故に若し現存の准許及特權若しくは其他に基き或る請求の生じたるときは請求者は巴奈馬政府に向て損害賠償若しくは和解を要請すべく合衆國に向つて之を要請すべからざるものとす

第二十二條 巴奈馬共和國は目下新巴奈馬通河會社に屬する Union N.B. Wyse としたる讓與契約の第十五條に依り得たる將來運河より生ずる利益の配分權及前記讓與より生ずる若しくは之と關聯せる又は巴奈馬鐵道會社になしたる讓與より生ずる若しくは之と關聯せる其他一切の金錢上の權利若しくは請求又は其權利若しくは請求の延長若しくは變更を合衆國に許與す又之と同様に巴奈馬共和國は前記當事者及び會社に許與せられたる若しくは其保有せる讓與九十九ヶ年の期間満了の際、若しくは前巴奈馬に當然屬すべき前記讓與中に留保せられたる一切の權利及び財産及び巴奈馬共和國が前記讓與若しくは其他に依り前記諸會社が保有し而して合衆國が新巴奈馬運河會社より若しくは

其手を経て獲得し若しくは獲得すべき土地、運河、工場、財産及權利に對し現在有する若しくは將來有することあるべき一切の權利及利益と前記 Wyse 譲與に依り巴奈馬運河會社、巴奈馬鐵道會社及新巴奈馬運河會社となしたる或る契約若しくは讓與契約に由り時の経過、沒收若しくは他の方法に依り將來巴奈馬共和國に復歸することあるべき財産及び權利とを併せて之を現今及將來に合衆國に許與することを茲に言明す

前項に掲げたる權利及財産は巴奈馬の現在若しくは復歸的利益又は請求に束縛せられず又束縛せらるるものにあらず合衆國が新巴奈馬運河會社より購買したる結果として合衆國の得たる權利は此條約の下に特に規定せる共和國の權利を除きては巴奈馬共和國に對しては絶對的のものとする

第二十三條 若し運河若しくは運河用の船舶若しくは鐵道及附屬工場の安全若しくは保護のため軍隊を使用するの必要するときは合衆國は何時にても任意に其目的を達するため其警察及陸海軍を使用し若しくは砲臺を築造する權利を有す

第二十四條 巴奈馬共和國政府若しくは其法律及條約の變更は合衆國の承諾あり

るに非ざれば現條約の下に於ける若くは此條約の綱領に關し現在成立せる若くは將來成立することあるべき或る條約約款の下に於ける合衆國の權利に影響を及ぼすべきものにあらず

若し巴奈馬共和國が將來或る他の政府に併合し若くは或る他の合衆國若くは聯邦に加盟し其結果として其主權若くは獨立權が此の如き政府合衆國若くは聯邦に併吞さるゝことあるも此條約の下に於ける北米合衆國の權利は爲めに消長さるゝものにあらず

第二十五條 克く此條約の條項を遵守し運河の保護を確實にし及び其中立を維持せんがため巴奈馬共和國政府は共和國の太平洋岸及び「キヤリビヤン」海の西海岸に於て海軍根據地若くは載炭地として適當且必要なる土地を合衆國に賣却若くは貸渡すものとす但し其場所は合衆國大統領と協定せらるゝものとす

第二十六條 此條約は當事者雙方の全權委員に由り署名されたるときは兩國の政府に依て夫れ／＼批准せらるべく批准は成るべく速かに華盛頓に於て交換さるべきものとす

(Letter of Secretary of War, Dec. 1st, 1904)

第四節 運河と勞力問題

運河開鑿のために供給せらるべき勞力の問題は合衆國に取り最も緊急の問題にして而かも運河委員の最も苦心する所のものとす

「リンドン・ペーッ氏は本年四月發行の「World's work」に論じて曰く初め佛國が運河開鑿を企てたる時は重もに「ジャマイカ」より黒人勞働者を輸入せしが佛國運河會社が破産するに至つて彼等數千の勞働者は空しく地峽に放置せられ何れも皆「コロン」市に集り同市は殆んど「ジャマイカ」都會の觀を成せり彼等は歸國するにも資財なければ徒らに巴奈馬富籤を買ひ其萬一を僥倖して以て歸國の資に充てんとの空想を夢みつゝ生活するのみ往時運河工事の盛況は十六年前の過去に屬し當時輸入せし黒人勞働者も此長時日間に次第に勞働の良習慣を破却して「クレゾラ」に在る彼等の或る者の如きは雨後の勞働を厭ふて止まず之を監督せる亞米利加人は此惡習を脱却せしめんため全力を盡しつゝあり例へば天氣晴朗の日午前十時半頃彼等相集つて自己住屋の前面に安座して愉快に喫煙せるを見ん這是早朝に於て半時間の驟雨ありしがため雨後の勞働に出づるを好まず其日全く休業せ

るの状なり故に降雨期に於て蝙蝠傘は黒人最要の携帶品にして降雨を厭ふの状宛かも狂するに似たり去れば將來運河開鑿に要する勞働者は之を何れの地に求むべきやは實に緊要問題にして非律賓、ポート、リコ、中央亞米利加、支那其他米國南部諸州等より勞働者を募集せんとの説は多々あれども未だ一も満足なる解決を見るに至らず尤も其筋の意見は可成的機械を應用して未熟なる勞働者の僱使を避けんとするに在り云々と

運河委員の一人なる「ダビズ」氏 (Major-General George W. Davis) 謂へらく巴奈馬運河開鑿の爲め最も効力ある而かも最も經濟的の勞力を得んと欲せば支那苦力を僱用するに如くは莫し契約勞働者として支那人を僱用することに就ては或は政治的反對の意見を挿む者あらん然れども事實上白人は此種の勞働に服する能はざるが故に「ジャマイカ」黒人か又は此支那苦力か兩者の一を選択するの外なし而かも其効力の點及自身衛生に注意するの點に於ては支那苦力は遙かに「ジャマイカ」黒人に優れり云々 (American Monthly Review of Reviews, Apr. 1904, "The Panama Commission and its Work, By Walter Wellman")

又 Letter of the Secretary of War 曰く勞働者問題は實に一難問題とす佛國運河會社

は其工事の大部分を「ジャマイカ」黒人の手を借りて爲したり而して今日委員の雇入れたる三千の夫の多くは「ジャマイカ」人なり然れども將來所要の人數を悉く「ジャマイカ」勞働者を以て充たさんば容易の事に非ず或は恐らくは「ジャマイカ」勞働者は招かずとも大舉して此地峽に來るならん何となれば「キングストン」と「コロ」ンとの間には二直航路ありて其運賃一人に付き僅かに五弗にして運河工事にて支拂ふ賃金は「ジャマイカ」に於て得る所のものに倍すればなり同島太守の余に語りし所に據れば毎年凡そ六千餘の「ジャマイカ」人は巴奈馬及中央亞米利加に於て働く爲め其本國より出稼すと又「ポート、リコ」に於て良好の勞働者を得らる可きを以て試験の爲め一千の「ポート、リコ」人を地峽に送らんことを運河委員長に推薦したり又「ポート、リコ」太守「ビークマン、ウインスローブ」氏 (Beekman Winthrop) は「ポート、リコ」の勞働者は良好なるものなりと考へ之を運河委員に推薦するに就て研究中なりと云ふ又た所要の人數を得る最良方法を判断せんが爲めに一千の支那人及同數の日本人の雇入契約を爲しては如何と委員會へ多數の提案ありたり

“Supplemental Report of Major-General George W. Davis, Governor of the Canal Zone” 曰く運河委員の最も苦心する問題は勞力の一點にして今尙ほ未だ解決に至らず千九百四

年九月三十日に於て地峽運河工事に従事せる傭人及労働者の總數は左の如し

機 關 部	金貨にて俸給を支拂ふ傭人		銀貨にて俸給を支拂ふ労働者	
	總數	割合	總數	割合
機 關 部	二一八	—	一、九四八	—
會 計 部	七	—	衛生部	二八
警 察 部	八七	—	其他各部	九七
				三四
				九
				二六五
				四五三

九月三十日後其増加二割五分に及び現今三千五百人の使用人あり

労働者缺乏の結果は鐵道政府個人の間に自然労働者を奪ひ合ふの姿となり従つて其勞賃次第に騰貴しつゝあり然れども同地に來りて職を求むる労働者は一般に不良にして經濟的ならず目下同地に從業せる労働者は殆んど黑人にして其半は西印度土人若くは「ジャマイカ」人等なり

然れども是等の勞力は餘り有効ならず或人の説によれば巴奈馬に於ける一日銀貨一弗五十仙の勞賃は米國に於て金貨一弗五十仙乃至二弗を支拂ふに比し實際高價なりと云ふ

佛國運河會社が盛んに工事を營みたる當時に於ては凡そ一萬五千人の労働者を

使用したりと云ふ

運河を開鑿するは人力に依るよりも寧ろ器械力を用ゆべしとは技師長の意見なれば比較的労働者を要すること少かる可しと雖ども運河工事の開始前豫め多數労働者を契約し置くの必要あり然れども多額の費用を抛つて合衆國より労働者を輸入するも其労働者が一旦地峽に入りたる後高率の勞賃を收得し得るが爲め相率いて南米に去るが如きことあらば失策之より甚しきはなし故に多數労働者を得るの道開けざれば運河の工事をして迅速なる進歩をなさしむることは不可能に屬す

地峽に白人労働者を使用して土工に従事せしむるは容易の業にあらず殊に泥雨の間に於て戸外的苦役に就かしむるが如きは殆んど不可能の事なり何となれば斯かる苦役に就くべき白人労働者を得ること能はざればなり唯だ合衆國南部に居住せる黑人を地峽に輸入することは稍や望ありと雖ども彼等は從來地峽に生棲せる黑人との間に競争若くは軋轢を生じて到底圓滿なる結果を得る能はざるべし況んや合衆國より輸入せる黑人に合衆國通貨を以て勞賃を支拂ひ地峽の黑人には地峽通貨を以て勞賃を支拂ふは到底爲すべからざる事なるに於てをや故

に勞力問題の解決を速かならしむる爲め適當の所置を執るは最も緊要なりとす
巴奈馬運河開鑿工事が北米合衆國大統領の任命せる地峽運河委員の手に歸して
より今や一年有餘地峽に於ける衛生的改良に關する豫備工事は既に着々其歩を
進めたりと雖ども地峽を完全なる健康地となす迄には尙幾多の施設を要す而し
て遅くも本年末に於て適當なる排泄工事を全地峽に施し、コロシ市を現在の水平
よりも地上げし以て運河開鑿工事に従事する者をして其生命健康の安全を得せ
しむる程度に諸般の衛生的工事を竣了すべしとは地峽衛生委員及合衆國海軍醫
員の竊かに信する處なり唯今日迄の經驗に徴し是等の設備を始めし運河開鑿
の大工事に對し一大阻碍をなすものは勞力の缺乏とす從來西印度諸島并に中央
亞米利加諸共和國より其供給を得んことを勉めたるも其得たる所僅かに三千人
に過ぎず然るに最も之を控へ目に計算するも開鑿の工事が實際開始せられたる
曉には少くとも一萬乃至一萬五千人の勞力を要するなるべし最初「ジャマイカ」よ
り此勞力の供給を仰ぎ得る考へなりしも同島の耕作主は恐慌の餘り同島より地
峽への勞力輸出を殆んど不可能ならしむるが如き法律を發布することを同島政
府に勧誘せり是に於てか眼を亞細亞的勞力即ち日本及支那の勞力に注ぐに至り

目下華盛頓に於て試験的に千人の日本勞力と三千人の支那勞力とを地峽に輸入
し以て開鑿工事を開始せんかを大に研究中なり現今勞力に對して支拂へる賃銀
は一日に付「コロシ」銀貨一弗五十仙即ち合衆國金貨七十五仙に當る
技師長の主張する所に依れば多數の勞力を要する第一の用途は巴奈馬鐵道増設
の爲めなりと即ち運河を開鑿するに従ひ其採掘したる多量の土塊を「コロシ」若く
は巴奈馬へ運搬し去るため現在の鐵道線路を凡そ四百哩程延長するの必要あり
而して開鑿は多く器械を以て爲さざるが故に一たび勞力の供給を得たる後は間
斷なく一定の勞力供給を得ざるべからず時を隔てて突然一艘若くは數艘の船舶
より其滿載せる勞力の一大團體を供給せらるゝが如きは其望む所にあらず蓋し
種々の方面に適當の勞力を配置するの必要あるが故に一時に多數勞力の充溢す
ることを避けざるべからざればなり

運河は之を水平となすか將た之を水閘付のものとなすかは實に一大問題にして
委員の未だ決定せざる所とす若し之を前者の組織とするときは少くとも完成迄
に凡そ十五ヶ年を要し若し之を後者の組織とするときは十ヶ年間に之を竣工す
るを得尤も晝夜兼行開鑿に従事せしむること實際に行はれ得べしとせば恐らく

は八ヶ年乃至十ヶ年間に之を落成し得んとは斯道に明かなる技術家の控へ目に計算する處なり

合衆國の運河開鑿工事の豫算は當初一億四千四百二十三萬三千三百五十八弗にして千九百十四年を期して之を落成せしむるの計畫なりしも其後調査を重ねるに従ひ漸く其豫算の誤れることを發見するに至れり而して運河落成迄に要する工費は金貨一億六千萬弗より三億弗の間ならんとは一般信せらるゝ所なれども或る信據すべき向きより竊かに聞く所に依れば若し之を水平運河とするときは工事に要する費用は或は五億弗より七億弗の間に達し之を落成する迄には殆んど二十ヶ年間を要するなるべしと云ふ今日迄技師長并に地峽運河委員のなしたる豫算は總て舊佛國會社のなしたる豫算に基きたるものにして其豫算の誤れることは既に證據の徴すべきものありと雖ども現時の状態の下に果して如何なる數字が正確なるが若くは正確に近きかは茲に豫言することを得ず本年四月に至り北米合衆國大統領は運河委員を改選し更に七名の委員を任命せしが實際に於ては其内三名に殆んど全權を委ね他の四名には夫れ／＼一定の權限職責を與へたり其委員の姓名は前述の如し

又た聞く處に據れば運河を水平式となしたる場合に要する勞力の數は少くも二萬を下らざるべしと云ふ抑も運河開鑿に對する總ての豫算は一般に低く見積られたるも政治上の理由のため未だ之を公表するの機を得ずとは合衆國軍務卿の會て人に語りたる所なり從て茲に所謂二萬なる數字も果して正確のものなるや否や斷言し難しと雖ども此數字の出所より判斷して其殆んど正確のものに近きことは蓋し疑ふべからざる所なり

第五節 運河開鑿が世界の商業に及ぼす影響

運河開鑿が世界の商業に及ぼすべき影響に就ては Atherton Brownell 氏が本年一月出版の "World's Works" に於て "New Ways about the World" なる表題の下に論究せる所頗る要領を得たるが如きを以て茲に之を抄譯して以て讀者に紹介せんとす

巴奈馬地峽の開鑿は必ず貨物運送上の經濟的通路に一大變化を與ふるなる可し此變化たるや將來に於て或は目下甚だ重要ならざる港灣を必要なるものとなし或は現時重要視せらるゝ商港を萎靡振はざるに至らしむることもある可く爲めに全世界を通じて現在成立せる貿易通路に一大革新を生せん加ふるに距離短縮の結果は非常に遠隔せる地點間に更に新たなる商業關係を開くに至

るならん

此點よりして巴奈馬運河の開鑿は蘇士運河の開鑿に比し大に異なる状態に在るものと云ふを得べし蓋し蘇士運河は單に既存の商路を短縮し特種貨物の運送を迅速ならしめ運賃の低落に依りて遠隔地間の商業を増加せしめたるのみ其影響する所固より偉大なりしと雖も之がために商業の通路に重大なる一般的變化を與へたるものと云ふべからざるを以て吾人が巴奈馬運河に就き豫期するものは到底比較するを得ざるなり

今左に運河開鑿の曉に於て商業の通路に來たすべき重大なる一般的變化の一例を示さん

米國の棉花産出地方はフロリダ及南カリフォルニアに於て肥料に必要な燐石を有せり而して之れと同効力ある硝石は南米智利國に多量に産出し從來商品として外國へ輸出され居れり今日南米中重要の硝石輸出港たる「イキケ」より「マゼラン」海峡を経由し大肥料製造者の集れる南カリフォルニア州「チャールストン」まで直航するときは其距離九千五百五十六哩とす然るに此商業は實際英國商人の手裡に在るが故に従來南米より輸出する硝石は殆んど皆な最初英國に輸送せられ

たる後更に北米合衆國へ輸送さるゝなり而して「イキケ」「リバプール」間の距離は九千五百九十一哩にして「イキケ」「チャールストン」間の距離より少しく長し若し巴奈馬運河にして一朝開鑿せらるゝに至らんか「チャールストン」は此商品供給地より僅かに三千六百三十八哩に短縮し又「リバプール」迄の距離は六千七百六十哩となる素より此距離の差異のみを以て現今の硝石輸入通路を變更し得可しとは言ひ難きも運河開鑿後に於ける硝石産地及「リバプール」間の新通路は北米合衆國の大西洋海岸に近接するを以て將來此商品の幾部分が直接米國に輸入され又前述の如き迂路を取らざるは蓋し確實ならん之れが爲に肥料製造費の減少は南方諸州をして棉花産額を激増せしむるに至るならん加之日本及支那に於ける米國産棉花の需用は日々増加し棉花は其産地より陸路太平洋に出で太平洋沿岸より汽船便にて東洋へ輸出さるゝか或は又其産地より大西洋岸に輸送され蘇士を経て東洋へ輸出さるゝか目下兩者の一に依り産地より需要地へ輸出され居るなり而して此兩者とも商路としては長く且つ不經濟のものと云はざるべからず今日「ニュー・オルレアンス」より蘇士經由横濱迄は一萬四千九百二十九哩なるも運河開鑿の曉には「ニュー・オルレアンス」「横濱」間は桑港を經

由するも其距離九千二百三十四哩となる今ま硝石の一塊が南米の原産地を出て商品となりて遂に消費さるゝに至るまでの経過を想像せんに運河開通の及ぼす可き影響の頗る大なるを認識するに足らん現今「イキケ」より「リバプール」まで「グープ、ホルン」を回航して凡そ九千海里あり「リバプール」より更に大西洋を横断すること三千海里餘にして米國へ渡來し磷酸鹽の原料と調合せられて始めて人造肥料となり更に再び外國へ輸出さるゝものなり即ち此人造肥料の形式に於て喜望峰を経て海路凡そ一萬五千海里濠洲の羊毛産地へ運搬され同地に於ける牧場の肥料として消費されたる後更に其形式を變じ濠洲産羊毛となりて市場に現はる而して合衆國製造者の需要を充たさんが爲めに此羊毛産地の濠洲より蘇士運河を通過し海路凡一萬二千哩にして先づ世界の一大羊毛市場たる倫敦に出で更に大西洋を横切りて紐育或は「ポストン」に到達するには尙ほ海路三千哩の行程を要す即ち一塊の硝石より變じて羊毛となり終に製絨所へ來る迄には少くとも凡そ四萬二千海里の長距離を旅行せざるを得ざる勘定なり

此一點より見るも巴奈馬運河の與ふる効果の偉大なるべきは動かす可らず蓋し新商路に依れば「イキケ」より三千六百三十八哩にして「チャールレストン」に達し肥料に製造せられ更に「シドニー」に輸出の爲め「チャールレストン」より鐵道にて「ユト、オルレアンス」へ持行き之れより「シドニー」に輸出す此行程巴奈馬運河を経由して産地より仕向地まで全體に於て九千二百五十一哩なり而して後ち羊毛となりて九千八百五十二哩の旅程の後ち更に紐育に歸來す此全旅程前後通じて二萬二千七百四十一哩即ち現今の里程の二分の一を少しく超ゆるのみ吾人の蒙りつゝある距離上の不利益は此運河開通に依りて全く除去せられ爲めに大に吾人の利益となるなり此利益を若し哩數にて示すとせば支那諸港の場合を除き少くとも二千哩乃至三千哩を利益するを得べし蓋し支那諸港は此運河開通後にも蘇士運河を取る方「リバプール」へ近距離なればなり然れども東洋より米國への輸入品は多額なる米國よりの輸出貿易と共に最直商路を優れりとするが故に現今成立せる商業の通路は終に一變するに至らん其實例として最も信じ得べきものゝ一は米國に於て消費さるゝ羊毛は總て歐洲の羊毛市場を経過することなく直接東洋より輸入せらるべし果して然らば今日の紐育及「ポストン」は更に一層大なる羊毛市場となるならん此事實は唯り羊毛に止

まらず東洋への輸出、東洋よりの輸入は皆此輸を履むるべし斯くの如くにして將來歐洲及東洋間貿易の大部分は巴奈馬運河を経由するに至るならん何となれば「リバプール」又は其他の歐洲諸港にて荷積したる船舶は途中紐育又は合衆國太西洋岸の南部諸港に寄港し東洋行貨物を蒐集し而して後ち更に太平洋沿岸諸港に寄港し現時日本及支那との間に米國人が盛んに經營しつつある穀物及材木の貿易に指を染むるを得なければなり

例へば米國「キヤリフォルニア」産「レッドウード」は太西洋沿岸諸國に巨大の需用を有す然れども「ケーブ、ホルン」を回航する歐洲行の帆船に依るも一噸十五弗八十五仙を要す之に反し若し運河を通過するにせば少くとも此運賃の二分の一を減せしむるを得べし其他「キヤリフォルニア」産葡萄酒及生果乾果の大商業は目下米國大陸を横斷して歐洲に輸出さるゝか或は巴奈馬鐵道に依り或は其幾部分は「ケーブ、ホルン」を回航して而して後ち歐洲へ輸出さるべく而して是れ皆巴奈馬運河の開通を切望するものにあらざるはなし現に千八百九十九年に於て「キヤリフォルニア」「ワシントン」の三太平洋沿岸諸國より歐洲へ千三百三十五萬四千呎、亞爾然丁へ三百十四萬九千呎又た他の南米へ千五百九千

四萬四千呎の木材を輸出せり而して其總額は殆んど「ケーブ、ホルン」を回航したり又同年に以上の諸國より歐洲へ輸出したる小麦は合衆國に於ける全産額の七分の一とす其他歐洲醸造家の多量に使用する「ホップス」は合衆國に於ける全産出額の殆んど七割五分を是等諸國に於て産出す而して「ホルン」回航の商路に依らずして新たに開通せらるべき運河に依るものとせば是等輸出品は總て歸り荷物の大部分として頗る有利のものたるは疑を容れざるなり

即ち此運河の開鑿は在來の商路に一大變化を與へ更に新商路を開始し併せて新市場の設立、新商業の發達等總て文明の一大革命力たらざるはなし其米國に與ふる巨大の利益は唯だ豫想し得べくして豫言することを得ざるなり

又た運河及び其影響に就ては「フレデリック、シー、ペンフィールド」氏(Fredric C. Penfield)が本年六月發刊の「The North American Review」に於て「蘇士及び巴奈馬」と云へる論題の下に此兩運河を比照し且つ巴奈馬運河の將來商工業に及ぼすべき結果等を論述せり其全文は譯して三十八年七月の東京日々新聞に掲ぐ亦た以て參考となすに足る

運河に關する參考の書擧て數ふべからずと雖ども就中北米合衆國農商務省の出

版に係る "Monthly Summary of Commerce and Finance of the United States, Jan. 1905" の如きは運河に關する研鑽の材料として頗る有益なるものたるを失はず即ち同書中世界の大運河を題する項は巴奈馬運河を現在世界に存在する大運河と比較對照し頗る綿密なる數字を統計し併せて是等諸運河の經濟上に於ける價值を詳論せるものなるを以てなり

要するに巴奈馬運河の與ふる利益は殆んど世界的にして其北米合衆國自體の利福を増進するは論を俟たず又蘇士運河と相對峙して將來世界の商工業を無限に發達せしむるに至るや毫も疑を容れざるなりペンフキールド氏の所謂『大西洋及び墨西哥灣諸港を起終點とするときは巴奈馬及び蘇士兩運河の引力を分割する處は蓋しシンガポアなるべし即ち東經百五度以西各地行の貨物は自ら地中海及び蘇士運河を経由するなるべくシンガポア以東の地は到る處往々巴奈馬行貨物を堆積するに至るべし』麗たる支那帝國の沿海諸州日本東印度濠洲ニュージランド及び菲律賓群島は巴奈馬運河開鑿の餘慶を享けて必らずや將來世界の貿易市場に雄飛するなるべし今や覺醒したる東洋國民は殆んど無限に米國の産物を需む可きを以て是等東洋諸國に於ける商業の三分の一は之を米國の市中に收

むること甚だ難からずとす現に米國の經濟學者は米國が英國に輸出する棉花は一旦英國に輸入されたる後ち變じて綿布となり更に一轉して多數東洋人民の衣服の資料となり居ることを忘るべからずと言へり云々』とは蓋し能く巴奈馬運河の將來を卜し得たるものと謂ふべし

世界各方面と横濱港との距離表

現今世界各方面と我が横濱港との間の距離と巴奈馬運河開鑿後に於ける世界各方面と我が横濱港までの距離とを比較對照して表示すれば次の如し(表中の里程は千九百四年倫敦出版の "Philip's Mercantile Marine Atlas of the World" に據る)

地	名	「コロン」までの距離	巴奈馬間	巴奈馬間	巴奈馬運河經由横濱迄新道路	蘇士、喜望峯、若しくはマゼラン經由横濱迄新道路
「アムステルダム」		四八一八	四七	七七〇二	一一二五六七	一一二二六
「アントワープ」		四七八二	〃	〃	一一五三一	一一一九〇
「バルチモア」		一八九六	〃	〃	九六四五	一一三二七
「ベルファスト」		四五四三	〃	〃	一一二九二	一一一三五
「ボルドー」		四六〇七	〃	〃	一一三五六	一〇八四〇
「ポストン」		二一七三	〃	〃	九九二二	一一八五三

地名	名	「コロン」までの距離	コロン間	巴奈馬間	巴奈馬運河經由 横濱迄新通路	蘇士喜望峯若くはマゼラン 經由横濱迄新通路
「ブレメン」		五〇三二	四七	七七〇二	一一七八〇	一一四三九
「ブリストル」		四五〇七	〃	〃	一一二五六	一〇九九七
「ブエノス・アイレス」		五三一八	〃	〃	一三〇六七	一一一〇五
「ケープ・タウン」		六四一〇	〃	〃	一四一五九	八三六〇
「カーヂフ」		四四八七	〃	〃	一一二二六	一〇九七七
「ゴベンハーゲン」		五二〇九	〃	〃	一一九五八	一一六一七
「ガルブエストン」		一五〇〇	〃	〃	九二四九	一四五八六
「ゼノア」		五一八四	〃	〃	一一九三三	九三六三
「ジブラルタル」		四三三六	〃	〃	一一〇八五	九八四三
「グラスゴウ」		四六二五	〃	〃	一一三三四	一一二一七
「ハリファックス」		二二三八	〃	〃	一〇〇八七	一一五〇八
「ハンブルグ」		五〇四九	〃	〃	一二七九八	一一四五七
「ハバナ」		一三八〇	〃	〃	九一二九	一三八九〇
「ハル」		四八五八	〃	〃	一二六〇七	一一二六六

「リバプール」	四五三〇	〃	〃	一一二七九	ス	一一一一三
「ロンドン」	四七四二	〃	〃	一一四九一	ス	一一一五〇
「マルセイユ」	五〇二六	〃	〃	一二七七五	ス	九四四三
「モンテ・ビデオ」	五二〇三	〃	〃	一一九五二	キ	一一九九〇
「モントリール」	三一四三	〃	〃	一〇八九二	ス	一三〇三一
「ネーブルス」	五三〇六	〃	〃	一一三〇五	ス	九〇五〇
「ニュー・カッスルス」	四九四八	〃	〃	一二六九七	ス	一一三四五
「ニュー・オルレアンス」	一三八〇	〃	〃	九一二九	ス	一四三八六
「ニュー・ポート」	一七七二	〃	〃	九五二一	ス	一三二〇三
「ニュー・ヨーク」	一九七二	〃	〃	九七二一	ス	一〇〇四二
「フキラデルヒア」	一九三八	〃	〃	九六八七	ス	一三一七四
「ブリマウス」	四四四五	〃	〃	一一一九四	ス	一〇八八七
「ポート・セイド」	六二三六	〃	〃	一一三九五	ス	一七九三七
「クエベック」	三〇〇八	〃	〃	一〇七五七	ス	一三八九六
「リヲ、デ、ジャネイロ」	四二二八	〃	〃	一一九七七	キ	一一五八〇

第二編 秘露共和國

地	名	距離	巴奈馬	巴奈馬	巴奈馬	蘇士	蘇士	蘇士
「ロツテルダム」		四七九四	間	間	間	山	山	山
「サウサンブトン」		四五六三	〃	〃	〃	〃	〃	〃
「サンダーランド」		四九三五	〃	〃	〃	〃	〃	〃

注意 *印は蘇上經由、キ印は喜望峰經由

第二編 秘露共和國

目次

第一章	沿革	一四五
第二章	位置及地勢	一五〇
第三章	氣候	一五二
第四章	面積及人口	一五三
第五章	政體	一五六
第六章	貨幣金融及度量衡	一五七
第一節	貨幣	一五七
第二節	金融	一五八
第三節	度量衡	一五九
第七章	港灣	一六三
第一節	海軍規則	一六三
第二節	諸稅諸費	一六七
第三節	主要の港灣	一六八
第四節	出入船舶	一八〇

第八章 通信及交通

第一節 郵便電信附電話

第二節 鐵道附道路

第三節 航路及船舶

第九章 移民

第十章 殖產

第一節 農業

第二節 工業

第三節 礦業

第十一章 貿易

附錄

秘露國產業便覽

秘露國經濟界の一斑

參考書

書目

History of Peru, By G. R. Markham.

一九〇
一九一
一九四
一九八
二〇三
二一五
二二五
二二九
三二三
三三八
三三九
三二七

略號
H.P.

History of Peru, By W. H. Prescott.

Trade & Travels in South America, By Fred Alcock (1903).

The Emancipation of South America, By Gen. Don. B. Mitre;

Translated by William Pilling.

T.T.S.A.

Dues & Charges on Shipping in Foreign Ports.

Statesman's Year Book, for 1904, 1905, 1906, & 1907.

Hand Book of Peru for Investors & Immigrants (Official Publication.)

Map of Peru (1903). Published by Immigration & Colonization Office.

Peru, Interoceanic Communication Across the Peruvian Andes, Etc., 1903,

(Official Publication.)

Immigrants' Guide to Peru, 1902, (Official Publication.)

Gun Industry in Peru, 1908, (Official Publication.)

Diplomatic & Consular Reports, on Trade of Peru for 1901, 1902, & 1903,

By Foreign Office of Great Britain.

Mines & Mining in Peru, 1903, (Official Publication.)

M.M.P.

- Memoria del Sindicato de Alcoholes del Peru, (1904).
 Peru, By Bureau of the American Republics, Washington, U.S.A. (1892).
 Almanaque de El Comercio, 1904. A.E.C.
 Contrato Celebrado entre el Supremo Gobierno y la Empresa del Muelle.
 y Darsena del Callao, (1903).
 Reglamento de Comercio y Aduanas del Peru.
 野田公使商米及中央西米利加觀察復命書明治三十三年)
 Daily Consular Reports, Washington, March 1905. D.Y.C.R.
 Great Argentina, By Francisco Seeber, 1904. G.A.
 Boletin del Ministerio de Relaciones Exteriores, Año I. Num. I., Lima, 1904. E.C.E.P.
 Estadisca del Comercio Especial del Peru, 1904. M.M.H.C.
 Memoria que el Ministro de Hacienda y Comercio, 1904. M.S.V.R.
 Mensaje que el Segundo Vicepresidente de la Republica, 1904.
 Reseña Industrial del Peru, Lima, 1902.
 Lays of American Republics relating to Immigration and the Sale of Public Lands. L.A.R.

- By Bureau of the American Republic, Washington Bulletin No. 53.
 Merchant's Handbook, By Browne, 5th. ED. B.M.H.B.
 The World's Work, March, 1905. W.W.
 History of South America, 1854-1904, By C. E. Akers. H.S.A.
 History of Chile, By A. U. Hancock. H.C.
 Boletin de la Sociedad Nacional de Agricultura, Lima, Peru.
 Reglamento Consular del Peru. R.C.P.
 Reglamento de Comercio y Aduanas del Peru. R.C.A.

第二編 秘露共和國

第一章 沿革

第十六世紀の始め西班牙人が南米征服の壯圖を企てし頃、南米には「インカ」帝國と稱せる一大帝國ありて現今の秘露共和國も當時實に其一部分なりき。千五百三十五年西班牙の志士「ピサロ」は「インカ」帝國を滅ぼし新たに都府を「リマ」ク河畔に建つ是れ現今の「リマ」府の基礎を成したるものにして秘露共和國の濫觴とす。

西班牙政府が其南米の一大版圖を統治せしは第十六世紀の始めより第十九世紀の初めに至る迄凡そ三百餘年にして此間同國政府が其南米各地に於ける領土の統治者として任命せるものは多くは暴戾貪慾の徒にして土民は始終苛征重斂に苦しみ殆んど其奴隸に異ならず慘憺の狀往々見るに忍びざるものありたりと云ふ而して土民の革命を企つるもの時に之れなきにあらざりしこと雖も一も其目的を達せざりしが第十九世紀の初め「ボリバー」「サンマルチン」の諸名士大に志士を糾合して到る處西班牙軍を撃退し「亞爾然丁」「プエネスエラ」「エクトワドル」「ボリビヤ」

「コロンビヤ智利秘露等の諸國陸續其獨立を宣言するに至れり而して秘露國が其獨立を宣言せしは實に千八百二十一年七月二十八日とす千八百二十三年三月に至りバクエロ氏を秘露共和國大統領に擧げ次で千八百二十八年始めて憲法を制定せり其後大統領カスチーヤ氏(同氏は千八百四十四年擧げられて大統領となる)の如き銳意國是を確定し國債を整理し航海を奨励し鐵道を布設する等平和的事業に熱心なる名士なきにしもあらざりしと雖も西班牙との葛藤は結んで未だ解けず同國政府は千八百五十三年秘露の獨立を承認したるに係はらず機の乘すべきあらば再び秘露を自國の勢力範圍に復せんことを謀りたるも千八百六十六年五月遂に兩國の間に平和の調印を見るに至れり然るに其後に至り權力の爭奪は絶へず同共和國政治家の間に行はれ暗雲悲風國內に充てり大統領バルタ氏は有爲の士にして其治績見るべきものあり彼の有名なる「オロヤ鐵道の如きは蓋しバルタ氏治世の間即ち千八百七十年に起業せられたるなり次で千八百七十二年「ドン・マヌエル・バルド」新たに大統領となる亦た頗る有爲の政治家にして「ポリビヤ」を攻守同盟の條約を締結し千八百七十四年又た清國との通商條約に署名せり蓋し氏は秘露國開發の爲めに支那人移民を輸入するの必要を認めたるに依る其

他學校を起し軍備の必要を認め始めて統計を編纂する等其功績甚だ寡なからざりしが不幸にして暗殺の厄に遭へり後ち幾くならずして秘露は千八百七十九年四月智利と戦端を開くに至れり此戦争に於て秘露は全く敗れ千八百八十四年四月四日遂に智利と頗る不利なる條件の下に平和條約に調印するの已むを得ざるに至れり而して秘露國は「タラパカ郡を智利政府に割譲し硝石産出地方一帯を永久智利國の所屬とし又た「タクナ」「アリカ」の二郡を十ヶ年間智利國に於て占領し其期間満了後秘露智利兩國の孰れに屬すべきやは其地の住民の投票に依て之を決すべきこと等此條約の重なる條項とす有名なる「アンコン」の媾和條約即ち是なり

秘露に於ける戦後經營の策未だ其緒に就かざるに政治家は依然自家の私見を貫徹せんとするに餘念なく國內騷擾相踵ぎしが千八百八十六年「カセレス」將軍大統領に選ばれ専ら意を戦後の經營に注ぎ陸軍を縮少し教育を振興し又た當時外債の爲め殆んど破産に陥らんとせる秘露の財政を整理せんため英國及び智利と交渉を重ね千八百八十九年十月二十五日に至り米國紐育の「マイケール・グレース」が會て秘露國外債々券所有者を代表して大統領「カセレス」に建白せる秘露國財政整

理案を承認せり之に依て秘露は全然外債より生ずる一切の責務を免るゝを得たるを同時に同國政府は悉皆の國有鐵道を無料にて六十六年間使用すること、モイ、エンド、ビスコ、アンコン、チムボテ、バカスマヨ、及、バイタ諸州に於ける礦山を自由に採掘すること、チ、カ、湖に於ける自由航海の權、チンチャ島にあるものゝ外、秘露國に存在せる鳥糞參百萬噸を限り採取すること及び三十ヶ年間毎年八萬磅宛を下附すること等を同國外債々券所有者に許與せり是に於てか是等債券所有者は相寄りて千八百九十年四月倫敦に於て「ペルーピア、アン、コーボレーション」と稱する會社を起し債券所有者は悉く其株主となれり斯くの如くにして同國の財政は漸く其緒に就けり(History of Peru by Markham; The Emancipation of South America, by Mire; 室田公使視察復命書唯だ彼の「アシコン」購和條約の第三條に基き「タクカ」及び「アリカ」兩郡の向背は千八百九十四年其住民の投票に依て決定さるべかりしに故ありて果さず更に之に關し兩國協定する所あり千八百九十八年四月十六日兩國全權委員は「サンチアゴ」に於て條約書に署名せしが條約の解釋上兩國其意見を異にし二年を経て遂に智利國代議院の否認する所となり今に至て尙未だ兩國間に満足なる解決を見ず其他「エクワドル」と境界線に關する爭議ありしも既に仲裁に附せ

られ又「ブラジル」國との境界線に關する爭議は若し千九百五年七月十二日前に解決せられざるに於ては之を亞爾然丁共和國大統領の仲裁に附すべきこととなれり(S. Y. B. 1905)

今や秘露に於ては革命の時期既に經過し去り憲法に準據して大統領の選舉を執行せること過去五任期に及びり秘露に於て鐵道の必要を感じ居るは毫も智利に於けると異ならず蓋し國內無盡藏の天富たる鑛業を無限に發達せしめんことを普く鐵路を國內に布設し以て交通運搬の便を計るに如くは莫きに依る而して百八十箇の公共學校は更に國內に新設せられ又た新たに體育學校を「リマ」府に設け且つ「サン、マルコス」大學校には五十萬弗を投じて増築工事を施し癡癲病院も亦た殆んど同額を投じて新築されつゝあり其他勞働者をして餘暇に通學せしむる夜學校は國內各市に開校さるゝに至れり(W. W.)唯だ因襲の久しき社會的德義の標準は尙ほ幼稚にして國民は一般に衛生を重んぜず加ふるに彼の西班牙系統民族の通有性たる耽酒の惡癖は深く國民の發育に入る或は其弊害を自覺するもの寡からざるも未だ斷然杯を抛つて奮起するの徒甚だ多からざるは實に悲むべき現象なりとす而して此等諸種の原因は一として將來に於ける此國の發育を阻碍す

るものにあらざるはな。(H.S.A.)

第二章 位置及地勢

位置 秘露國は南米の西岸に横りて南緯二度二十九分及十九度十三分、西經六十九度及八十二度二十分の間、に介在す。西は太平洋に臨み、北は「エクワドル」に界し、北東は「コロンビヤ」に接し、東は「ブラジル」、南東は「ポリビヤ」、南は智利に境せり。(H.P.I.; P.I.O.; I.G.P.; H.P.; "PEUR")

區分 全國は之を海岸地方、高山地方及び内部地方の三區に分つを得べし。(Peru Map.)

海岸地方 海岸は地味豊饒なれども同地方を貫流せる河水乏しき爲め灌漑の方法を用ゆるの要あり(Peru Map)北部の「ツンベス」は一帶の荒野なれども石油坑脈に富み、其他の部分は鳥糞及岩鹽等に富む

海岸地方の植物生産力は水量の供給更に多量ならんには一層著大なるべしと信せらる而して灌漑の便を圖る爲めに資本の必要あり其企業費の如きも既に調査を了せりと云ふ

高山地方 「アンデス」山脈一帶の地方を指すものにして此地方の概観は悉く山岳

にして草木乏しと雖ども礦物に富み金、銀、銅等到處に遍在す(Peru Map.)

「アンデス」山脈は秘露の背部を貫通し其海岸を去る距離は二十哩乃至百哩とす其間の土地は砂原にして山間より流出せる河流の灌漑を受くる場所のみ地味豊饒にして農産物の大半は此處に産す(H.P.G.I.)

内部即ち森林地方 此地方の森林は頗る繁茂し且つ其間を縫ふて流るる幾多の河流は即ち世界最大河として流域四千哩、河面二百二十三萬方哩を有せる「アマゾン」河の源流にして何れも船舶を航行せしむるに足る此地方の地味は意外に豊饒にして各種の花果珍樹、奇草等野生し且つ木材、藥草其他の植物無盡藏にして護謨樹亦た頗る夥し

此地方は現今住民稀少なり是れ交通の困難と此森林を開拓して道路を通ずるの多費を要する事實とに基けり即ち此地方の幅員は百萬方キロメートルに及ぶも住民は僅かに十萬人に達せざれば此地方への移民は大に歓迎せらるべく従つて移住上非常の便益を得べし

海岸線 此國の海岸線は延長凡そ千三百哩に亘る(Peru Map.)

第三章 氣候

秘露國は熱帶的氣候より年中積雪の絶へざる寒帶的氣候を併有し其地勢に従ひ亦た之を海岸、高山及森林の三氣候に區分するを得べし(P.I.O.; Peru Map.) 海岸地方は概して温和にして西部に赴くに從ひ其氣候は益、良好、四時恰も春の如し一年中殆んど降雨なきも太平洋より間断なく吹き來る西南風は此一帶地方をして頗る爽快ならしむ(P.I.O.; Peru Map.) 毎年十二月より三月に至る夏期に於ては其温度通常攝氏二十八度を上らず又六月より九月に至る冬期嚴寒の候と雖も攝氏十四度を下らず(P.I.O.; G.I.P.)

高山地方へは鐵道なれば六時間にて達し得べし此地方一帶の氣候は乾燥にして人をして神氣快活ならしむ海岸地方より「アンデス」山脈に至る迄の間は土地に依り氣候に相違あるも寒暖は攝氏の十一度と二十八度との間を昇降す(P.I.O.) 森林地方即ち「アマゾン」及其支流の流域地方は護謨(Caoutchouc)木皮(Peruvian Bark)及び貴重なる木材の原産地にして降雨多く樹木繁茂す氣候は一般に温和にして健康に適す(P.I.O.)

要するに此國の氣候は南米諸國中最も外國人に適するものにして加ふるに虎疫

黒死病及其他曾て東亞、歐洲及び時として北亞米利加に害毒を傳播せしめたる流行病及黃熱病等の如きは此國に於て未だ曾て知らざる所なり從て住民は一般に健康且つ強壯にして若し此上一層秩序的な生活と衛生とに注意することあらじれば此國在住の人民は一般に長命的生活を享受することを得るならん或る人士中此國の風土に關し誤りたる觀念を懐くものあるは蓋し全く此國の實況を知悉せざるに因る(P.I.O.)

第四章 面積及人口

「リマ」地學協會の調査に依れば千八百九十六年に於ける此國の總面積は六十九萬五千七百三十三方哩とせり(S.Y.B. 1907)

秘露國の全面積は現時尙ほ智利の占領せる「タラパカ」州を除き之を歐洲の地域に比すれば英佛、西葡の四國を湊合せるに均し(Peru map.) 人口の統計に就ては近時の調査に係るものなし唯だ千八百七十六年の統計表は人口を二百六十六萬〇八百八十一人と算じ(H.P.P. 及 H.P.I.I.) 等には千八百七十六年の政府統計を人口二百六十六萬九千九百四十五人とせり其内、一割三分八は白人種一分九は黒人種五割七分六は印度人、二割四分八は「メスチン」雜種(Mestizos=Cho

Los and Zambo) 一分九は亞細亞人種重もに支那人とせり而して千八百九十六年の統計は全國の人口四百六十一萬九千九百九十九人とせり(S.Y.B. 1907) 首府リマ府の人口は千九百三年の統計に據れば十三萬人にして「カイヤ」港の人口は一萬六千乃至二萬なりしが最近調査によれば三萬一千人に上り著しき増加なり「アレキバ」は三萬五千乃至四萬「クスコ」は同一萬乃至一萬五千「イキトス」は一萬二千とす(S.Y.B. 1907)

千八百九十六年に於ける此國の人口總計四百六十萬九千九百九十九人にして之を千八百七十六年の統計に比すれば著しき増加なり此人口の計算は「リマ」地學協會の調査に係るものなり然れども此調査の確否は今尙ほ疑問中に在り多くは此國に於て人口が斯く増加せしかを疑へるものゝ如し現に此國政府は目下の人口を三百萬以下と稱し倫敦株式取引所は人口凡そ四百萬と計算せり 千八百九十六年の統計に據れば一平方哩に於ける人口は六人六の割に當る(S.Y.B. 1907)

之を歐洲諸國及び日本に於ける人口稠密の度に比較せんに其一平方哩の割合は左の如し(H.P.I.I.: I.G.P.)

瑞 西 露 國	西 班 牙	葡 萄 牙	佛 國	獨 逸	以 太 利	英 國	和 蘭	白 耳 義	日 本
二五、九〇	四一、四四	八五、四七	一六六、四八	二五二、三三	二八四、九〇	三二〇、八〇	三九三、六八	五八〇、一六	三二五、九八

(H. P. I. I., I. G. P.)

尙ほ参考のため「Great Argentina」に基き南米諸國(伯刺西爾、亞爾然丁、秘露、智利、ボリビヤ、ウルグアイ)及び「パラグアイ」の七ヶ國に於ける白人、印度人、黒人及混成人種の總數を比較對照すれば左の如し

國 別	白 人		印度人種	黒 人 種	混 成 種
	羅 甸 人 種	獨 逸 人 種			
伯刺西爾	二、三八〇、〇〇〇	三、三〇〇、〇〇〇	一、三〇〇、〇〇〇	二、四〇〇、〇〇〇	五、〇〇〇、〇〇〇
亞爾然丁	九〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	五〇、〇〇〇	八、五〇〇	多 多
「ウルグアイ」	五二〇、〇〇〇	二、四〇〇	未詳	多 少	多 少
智利	一七〇、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	乃至一〇〇、〇〇〇	+	多 多
秘露	一七〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇	九〇、〇〇〇	九六〇、〇〇〇
「パラグアイ」	五、一〇〇	二、五〇〇	一三〇、〇〇〇	多 少	多 少
「ボリビヤ」	八〇〇、〇〇〇		八七〇、〇〇〇	多 少	三〇〇、〇〇〇

備考 南米に於ける黒人の總數は大約二百五十萬人と算せらるる前表に顯はるる數字を加算し此總數より引去りたる殘數は「ウルグアイ」「パラグアイ」「ボリビア」の諸國に散在せるなり(S. Y. B. 1905)

第五章 政體

秘露は政治上二十一縣(デバルトメント)に分れ更に九十九郡(プロビンス)に區分し又た之を七百七十八村に小分せられ縣には知事あり郡には郡長あり(Peru Map)現今の憲法は千八百五十六年十月十六日制定せられ更に千八百六十年十一月二十五日に至り改定せられたるものなり(S. Y. B. 1905)政體は共和政治にして立法の權は上下兩院に在り兩院議員は人民の直接選舉せるものにして現今其數上院議員は四十八名下院議員は百八名とす議會は毎年七月二十八日に開會され其開期九十日間とす首府に大審院あり諸郡に裁判所あり何れも司法の機關たり大統領は行政上の主腦にして内閣を統理す内閣には總理兼内務商務軍務大藏外務司法兼文部の六大臣あり(S. Y. B. 1905 Peru map)大統領の任期は四年にして二任期繼續せる重任を許さず副統領は二名あり大統領が死去し若しくは其職に堪へざる場合に於て之に代る

(S. Y. B. 1907)

第六章 貨幣、金融及度量衡

第一節 貨幣

千九百一十一年十二月十四日發布の法律により金貨本位制を採用し其質、大さ、及量に於て全然英貨一磅に均しき Libra Peruviana (Peruvian Pound) と稱する金貨を鑄造し之を貨幣の本位とせり而して補助貨としては銀貨、銅貨あり何れもソブラの分數なり銀貨の單位を Sol と稱す即ち秘露弗にして其質、大さ、及び量に於て全く佛貨五法に均し而して十ソールを以て一ソブラとす

一ソールの外に二十仙、十仙、五仙の補助貨あり一ソールの十分の一は即ち十仙にして之を Real と稱す十仙、二十仙共何れも銀貨にして五仙は銅貨なり

英貨磅及び半磅は共に秘露國貨幣、ソブラと同様の法貨として此國に通用さるべきことを法律に依り規定せり

千九百一十一年十二月發布の法律は一口の支拂百ソール迄は銀貨を以て支拂ひ得ることとせり

又此國政府は金貨本位制を維持するため銀、銅貨を此國へ輸入することを禁止す

此國には紙幣なし又た銀行券なし蓋し銀行券の發行は法律の禁する所なり(D. G. P.; Peru Map; H.B.P.I. I.; D. C. R. May 1902; P. I. O.; S.Y.B. 1907)

千八百九十八年より千九百三年に至る六年間に於ける此國の貨幣鑄造高は總額五十二萬七千九百九十四磅十六志に上れり其内金貨は四十二萬二千七百一十一磅にして銀貨は十萬四千九百八十三磅十六志百〇四萬九千八百三十八(ソール)なり尤も是等銀貨は「ソール」以下の小銀貨にして銀貨「ソール」の鑄造は千八百九十八年以來停止されたり(S. Y. B. 1905)

第二節 金融

千九百三年十二月三十一日の調査に據れば秘露國內の重なる銀行は左の如し

銀行名稱	拂込資本及積立金	資本金及積立金	預金
Banco del Peru y Londres	二七五、九〇〇		
Banco Italiano	一三九、二八三		
Banco Internacional del Peru	一一六、五〇〇		
Banco Popular		八六、三八五	

Savings Bank			一〇〇、〇〇〇
--------------	--	--	---------

第三節 度量衡

佛國式度量衡を採用し居るも尙ほ一般に西班牙舊式を慣用せり即ち新舊兩式の比較左の如し

尺度舊式稱呼	新式換算	英國度換算	日本度換算
「ヴァラ」(Vara)	〇、八三三、五九〇六	三三、九〇九、七一三三	二七、五八四、九
「パエ」(Pie)	二、七八〇、三五一	一〇、九四六、二七三三	〇、九一七、五一
「プルガダ」(Pulgada)	二、三二一、一九六	〇、九一四、一五八二	〇、〇七六、六二
「リネヤ」(Linea)	一、九三四、二六	〇、〇七六、一五二〇	〇、〇〇六、三八
「プント」(Punto)	〇、一六一、二四	〇、〇〇六、三四八〇	〇、〇〇〇、五三

里程舊式稱呼	新式換算	英國哩換算	日本里換算
「レダア」(Legua) 海陸共用	五、五五五、五五六	三、四五二、三八	一、四一四、六〇九
「ミイヤ」(Milla)	一、三九三、〇〇〇	六、九二四、一	一、〇七六、九三
「エスタダル」(Estadal)	一、六七二	六、五八二、六	五、五二七、六

里程舊式稱呼	新式換算	英國哩換算	日本里換算
「パス」(Paso)「キ」(Pie)「パン」(Pan)「サ」(Pie)同陸地用	一、三九三 〇、二七八	四、五七〇 一、〇九四	四、五九六 〇、九一七
面積量舊式稱呼	新式換算	英國量換算	日本量換算
「ユガダ」(Yugada)	三三一九四七 三三、五〇〇	三、八五〇 三、八五五	九、七三九 〇、〇〇八
「フアナガダ」(Faregada)	六四三、八九〇 二七〇	七、七〇〇 八、六三二	一、九四七 七、六八〇
「セニン」(Celenn)	五八六、五七八 五〇	七、〇一五 四、二〇二	一、七七七 四、三九九
「エスタダ」(Estadal)	一一、一七九 六六	一、三三七 〇、〇六〇	三、三八一 八、四〇〇
「バラ」(Vara cuadrada)	〇、六九八 〇、七	〇、八三四 八	〇、二一一 一、六六
「サハ」(Pie)	〇、〇七七 六五	〇、〇九二 八八	〇、〇二二 四、八九
「プルガダ」(Pulgada)	〇、〇〇〇 五四	〇、〇〇〇 六四	〇、〇〇〇 一、六三
「トポ」(Topo de 500)	三四九、三九五 〇〇〇	四、一七八 七、二九六	一〇、五六 九、一八〇
「ワラス」(Varas cuadrada)			

容積量舊式稱呼	新式換算	英國量換算	日本量換算
「トネラダ」(Tonelada)	一、五一六 〇、八	一、九八二 九六	五、四四八 三、四七〇
「バラ」(Vara cubica)	〇、五八四 九七	〇、七六五 二二	二、〇二二 三、八〇
「ピエ」(Pie cubica)	〇、〇二二 六三	〇、〇〇二 八二	〇、七七七 三、一七
「プルガダ」(Pulgada cubica)	〇、〇〇〇 二二	〇、〇〇〇 一六	〇、〇〇〇 四、四九二

穀量舊式稱呼	新式換算	英國インペリアル、ブッシェル換算	米國ブッシェル換算	日本量換算
「カイス」(Cabiz)	六六六、〇〇一	一、八三三 一、二三六	一、八八八 八、九四九	三、六九二 〇、〇
「フアナガ」(Fanega)	五五、五〇〇	一、五二六 〇、二	一、五七四 一、二	三、〇七六
「アルトル」(Almud)	二七、七八〇	〇、七六三 八、三	〇、七八七 九、一	一、五三九
「クアルチイヤ」(Quartilla)	一三、八九〇	〇、三八一 九一	〇、三九三 九、五	七、六九
「セレメン」(Celemen)	四、六二二	〇、二七二	〇、二七二	二、五六
「クアルチイヨ」(Quartillo)	一、一五六	〇、〇三二 七、八	〇、〇三二 七、八	六、四

液量舊式稱呼	新式換算	英國ガロン換算	米國ガロン換算	日本量換算
「マヨ」(Mazo)	二五八、二二六 九六	五、六七八 一、四七	六、八一五 五、九六	一、四三〇 九、三

液量舊式稱呼	新式換算	英國ガロン換算	米國ガロン換算	日本量換算
「アルロバ」(Arroba or cantara)	一五、一三三、九〇	三、三二八、八五	三、九九五、六九	八三八、八
「クアルチイヤ」(Cuartilla)	四、〇三三、三三	〇、八八七、二〇	一、〇六四、九三	二二三、五
「アスンソ」(Azumbre)	二、〇一〇、六一	〇、四四二、三八	〇、五三〇、八八	一一二、四
「クアルチヤ」(Cuartillo)	〇、五〇四、一五	〇、一〇九、〇〇	〇、一三三、一一	二七、九
「ロン」(Copa)	〇、一一六、〇四	〇、〇二七、七二	〇、〇三三、二七	六、九
重量舊式稱呼	新式換算	英國量換算	日本量換算	
「トネラダ」(Tonelada)	九、二〇一、八六二、〇	二、〇二八、六六〇、九〇	二、四五三、八二九	
「キンタン」(Quintal)	四六、〇〇九、三一	一、〇一四、三三〇、四	一、二、二六、九一	
「アルロバ」(Arroba)	一一、五〇三、三三	二、五、三五八、二四	三、〇六、七二	
「リブラ」(Libra)	〇、四六〇、〇九	一、〇一四、三三	〇、一、二二、六	
「ランサ」(Onza)	二八、七五五、八一	四、四三、七六九、八九	七、六六、八二	
「アダルト」(Adarria)	一、七九七、三三	二、七、七三、五四、九	〇、四七、九二	
「グラノ」(Grano)	〇、〇四九、九二	〇、七、七〇、三八	〇、〇一、三三	

藥量舊式稱呼	新式換算	英國グレイン換算	日本量換算
「リブラ」(Libra)	三、四、五〇、六九	五、三、二五、二七、七九	九、二、〇一
「ランサ」(Onza)	二、八、七五、五九	四、四、三、八一、九一、三	七、六、六
「ドラマ」(Drama)	三、五、九四	五、五、四、六三、八九	〇、九、五
「ラチャブ」(Ochava)	一、一、九八	一、八、四、八七、九六	〇、三、一
「エスクルポ」(Escrupulo)	一、四、九〇	二、三、九、九四、二一	〇、三、九

(A. E. C.; B. M. H. B.)

第七章 港 灣

第一節 海事規則

秘露國が其領事制度を改革せる結果、同國領事は其費用を自辨する事となり従つて外國港より秘露に入港する船舶に對し該港駐在秘露國領事の手續を要する事と定め之に關する手数料を領事に納附せしむることとせり此規定は通商を沮害するものなりとて不平の聲高きも政府は此規定を以て密輸を防遏するものとし銳意之を履行すべきことを決意せり左に該規則中秘露に對する輸出業者の注意

すべき各項を舉ぐ(D. C. S. F. P.; B. C. P. R. C. A.)

一、各船長及び船舶代理人は其國籍の如何を問はず秘露に向て外國港より貨物を積出さんとするときは秘露領事若しくは其代理に適當且つ精確に左の事項を記載せる積荷目録を提出すべし

一、船舶の種類、國籍、名稱、噸數

二、出發港、入港すべき秘露の一港若しくは數港

三、荷主及荷受人の名稱又は船荷證書が指圖式なるや否

四、荷物各箇の記號、箇數、種類、各荷主發送貨物の總重量若しくは總容積

五、荷主各自の發送荷物箇數、及び積荷目録に記載せる貨物總數

此積荷目録の書式に二様ありて第一は秘露諸港へ積送るべき貨物を同一の積荷目録中に區別して記載するものにして此場合には積荷目録は各仕向港税關へ一通宛外に秘露外務省宛のもの、秘露領事館へ保存のもの、荷主へ渡すべきもの、各一通宛を作成するを要す、第二は各港各別の積荷目録を作成するものにして此場合には總計四通を作成するを要す

二、秘露の港へ貨物を積送らんとする者は凡べて積出港に駐在せる秘露領事若

しくは其代理に該貨物の送狀四通を提示すべし其送狀には左の事項を記載するを要す

一、荷主の名稱、積出港、荷受人の名稱、船荷證書が指圖式なるや否、仕向港及び

船の名稱

二、貨物各箇の記號、箇數、種類、荷物各包の内容、總重量若しくは總尺量

三、各荷物の内容を示すには其商品の名稱、分量、種類及び品質

四、送狀記載貨物の總價額、荷物各包の價額を記するを要せず

五、送狀記載貨物の箇數は船荷證書記載の箇數と一致するを要す

三、仕向地を異にする貨物を同一積荷目録及送狀中に記載するを禁ず若し荷主が之を犯すときは領事は第一に記載されたる港を以て該貨物の仕向地と定む

四、秘露に向て積出す貨物にして一度外國港に於て他船に積換をなすべきものは當初積出港に於ける秘露領事に該貨物の送狀及特別積荷目録を提示すべし該書類には成る可く積換をなすべき船の名稱を記入し置くべし又た外國港にて積換へたる商品を運搬する船舶の船長は其出發港に於て積入れたる

貨物の積荷目録に前記外國港にて積換へたる積荷目録を添へ税關に提出すべし若し或る事情の爲め領事證明の書類に記載したる船舶と異りたる他船に積換をなしたるときは船長若しくは船舶代理人は當初積出港の駐在領事が積換を證明し之を税關に提示せしむべき爲めに作成せる封書を積換港の駐在領事に提出すべし積換港の駐在領事は積出港より持來れる此積荷目録に積換船變更の旨を記入すべし

五、(バラスト)積船舶の船長は駐在領事の目前にて書面を以て宣誓せば領事は其提出に係る一切の書類を承認すべし

六、若し豫知すべからざる出來事の爲め秘露に向け航行中の船舶が其積荷目録中に記載せる貨物の一部を外國港にて陸揚したるときは該外國港に於ける秘露領事は是等陸揚貨物に關し積荷目録に記載の事項と相違なき旨の證明を請求せらるゝ場合は之をなすべし

領事の手數料は領事館内に掲示しあるものとす
健康證書 秘露國の衛生制度に準據せる健康證書を所持せずして秘露の港に入港する船舶は科料に處せられたる上五日間檢疫所に停船せらる可し

第二節 諸税諸費

秘露國に於ける諸税諸費左の如し

噸税 登簿噸數一噸に付銀貨二十仙宛六ヶ月毎に之を納む普通は一航海毎に徴收さるゝ場合多し

病院税 同銀貨四仙宛同上

燈臺税 同銀貨二仙宛入港の度毎に之を納む

以上は秘露國何れの港に於ても同様に課せらるゝ税率とす

繫船税(Darsena Dues) 登簿噸一噸に付十二仙船舶入港の度毎に之を支拂ふ(カイヤ)港

「バラスト」船渠内渡し 一噸(Spanish ton)に付一弗五十仙(同上)

同 船渠外渡し 同 二弗三十五仙(同上)

同 荷役人足 同 二十仙(同上)

同 醫師來診料 同 四弗五十仙(同上)

同 地方健康委員 同 五弗(同上)

同 健康證書登録料 同 五弗(同上)

「グロリー」手数料 入港のとき三十弗、及出港のとき二十弗

(D. C. S. F. P.)

第三節 主要の港湾

秘露國に於ける貿易港は左の如し

「パイタ」「エテン」「バカスマヨ」「サラベリ」「カイヤオ」「ビスコ」「モイエンド」「イロ」及び「アマゾン」河岸の「イキトス」をす而して此内最も重要なものを「カイヤオ」港とす「ビメンタル」港は貿易港中より除かれ「ツムベス」港も亦た貿易港中より除かれたるも外國港より到着せる捕鯨船は上陸交通を許さる(D. C. R. No. 3281, Sept. 1904)

棧橋 此國の諸港湾に於て棧橋の建設あるもの左の如し

「カイヤオ」港棧橋 佛國「シンデケート」の經營に係る

「ウアチヨ」港棧橋 木造にして長さ百七メートルなり

「アンコン」港棧橋 木造にして長さ百七メートルに達し秘露會社(Peruvian Corporation)に屬せり

「バカスマヨ」港棧橋 長さ七百四十二メートル七二にして前記秘露會社に屬せり

「イロ」港棧橋 長さ四十六メートル三〇にして同港税關の所屬なり

「チャラ」港棧橋 同港税關の所屬なり

「モイエンド」港棧橋 長さ百一メートル幅二十メートルの木造にして前記秘露會社の所屬なり

「エテン」港棧橋 構造は「ミツチエル、マイド」式(Mitchell Mide's system)に據り長さ百七十五メートル幅十メートルにして橋柱四百二十本の鐵棒より成る棧橋の端尾に起重機六箇ありて荷揚の用に供し又た重量二十噸を揚ぐべき起重機一箇あり

同棧橋は「エテン」及「フェレナブエ」間鐵道會社の所有に屬す

「スベ」港棧橋 長さ百三十三メートル七七にして木造なり

「ビスコ」港棧橋 千八百五十九年の建設に係り長さ六百六十六メートルにして水深六メートル燈臺着光十哩に及ぶ

「カイヤオ」港

位置 南緯十二度四分西經七十七度十五分に位し横濱を去る海上距離八千四百三哩なり

鐵道 港内防波堤を起點として二條の鐵道あり同港と首府リマ府の間其距離八哩を接続す

水先 水先は強制的にあらず

棧橋 港内數箇の棧橋あり船舶の荷役に便なり

石炭積入 干潮二十四呎の水深を有する時にても船舶は棧橋に繋留したる儘石炭を積入るゝことを得又石炭船よりも之を積入るゝことを得べし

船内供給品 各種の船用供給品即ち新鮮なる食料品野菜并に果物等は多量に之を購入するを得べし

清水 清水は之を得ること甚だ便利にして防波堤に次げる水道鐵管より管を引いて直ちに船内に供給するを得べし又た水船より唧筒にて清水を船内に酌入ることもなし得べし其水代は一噸一弗半なり

木材 木材は稀少にして多くは輸入に係り其價額高し

船用倉庫品 凡べての種類を購入するを得べきも其價額は低廉ならず

人口 約二萬六千八百人なり

(D. C. S. F. P.)

浮船渠 "El Comercio"に據るときは此浮船渠の詳細は左の如し

外部長さ三百呎

外部幅百呎

深さ三十三呎三吋

内部長さ三百呎

内部幅七十六呎

深さ二十九呎三吋

船渠内龍骨上架面より船渠の最高縁までの高さ二十六呎三吋にして吃水二十一呎の船舶を入渠せしむるに足る鐵製の船渠なり又船渠は五千噸の重量を揚ぐるに足る從來同船渠に入渠せし最大汽船は英國會社の汽船ルシタニヤ號にして其噸數四千三百五十噸とす

此浮船渠への入渠料左の如し (El Comercio)

帆船 初日一噸に付銀貨五十仙

二日目より一日に付同二十五仙

汽船 初日一噸に付銀貨一弗

二日目より四日間は一日に付金七十五仙

其後は一日に付同二十五仙

諸手数料の割合は左の如し

一貨物手数料

二分五厘

一運賃取立手数料

二分五厘

百七十一

一 歸荷産物買入手數料

二分五厘

一 税金及立替金手數料

一分

船用石炭代價 汽船用石炭は貯藏多く其價額は變動少からず一噸一磅十志乃至三磅の間にあり

「カイヤオ港に於ける税關規則一斑」

「カイヤオ港に入港する船舶の船長は精確に其積荷の箇數及び記號を積荷目録に記載するを要す入港の際往々船長は取急ぎて船内に於て税關吏に積荷目録を渡す場合に實際積込める荷物數より餘計の數を積荷目録に誤記する例多し之れより一時間後船長陸上に赴き荷受人をして之を訂正せしめんとするも税關は之に應せず左の條文を厲行すべし

若し船長が實際船内に搭載せる貨物數より以上の數を荷積目録に記入すると

きは其誤記に係る貨物が無税品たるを否かを問はず誤記に係る貨物箇數に對し船内貨物中の最高税率を課すべし云々

例へば船長が無税品たる器械の一面を實際數以上に誤記したる場合に其際船内に輸入税百弗を拂ふべき「ピアノ」一箇を搭載し居たらんには誤記に係る器械の一

函に對しても亦た百弗の輸入税を拂はざる可からず現に某船の如きは船積證書に記入せる種板(Shoek)が實際數より四十五箇多かりしため四千五百弗の科料に處せられたり

Muelle y Darsena Dock Company (Empresa del Muelle y Darsena del Callao)の秘露政府との關係

「カイヤオ港を修築するの舉は大統領バルタ氏の時代に始まり氏は千八百七十年「カイヤオ港の一部を浚渫して長さ四千五百二十呎に亘る防波堤を築き以て三十艘の大船を碇泊せしめ又た之に對する諸般の設備を完成するの目的を以て新たに「Muelle y Darsena」なる企圖を起せり(Markham's history of Peru)次で千八百七十七年五月「Empresa del Muelle y Darsena」はDreyfus會社が會て「カイヤオ港棧橋及船渠に關し所有せし權利を承繼し更に之に關して秘露政府と新たなる契約を締結せり而して此契約は千八百八十七年十月十八日秘露國議會の承認を歴たり其詳細は「Comodoro celebrado entre el Supremo Gobierno y la Empresa del Muelle y Darsena del Callao, Lima 1903」に就て見るべし

此契約は始め三十六條に亘りしが後ち多少修正せられたる點あり其全文は擧げ

て前記小冊中に在り今此契約の主要の條項を擧ぐれば左の如し(D. C. S. F. P. R. C. A.)

- 第一 船渠會社はカイヤオ灣に入港する登簿噸税二十噸以上の凡べての船舶を荷役せしむるの特權を二十五年間保有するものとす
- 第二 契約締結の日より三ヶ年内に船渠會社は其埋立地に廣大且つ適當なる倉庫を建築し貨物及商品を之に保管し擔保貸金をなすの設備をなすべし
- 第三 容量は一立方メートル、重量は一キログラムを一噸に計上し左記料金を課す
- 第四 貨物陸揚の料金として一般外國商品は銀貨二弗(五志十片)石炭は銀貨一弗五十仙(四志四片)普通木材は一弗五十仙(四志四片)を支拂ふべし
- 第五 貨物積込の料金として凡べての商品は銀貨一弗(二志十一片)を支拂ふべし
- 第六 貨物積換が船渠以外に於て行はるゝ時は無料なるも船渠に繋留後は船渠會社の手に依らずして商品の積換を行ふ能はず
- 第七 貨物積換料は左の如し
- (一) 積換すべき船舶が一定せる場合に八日以内に積換を終りたるときは銀

貨一弗

- (二) 八日以内に積換を爲す能はざるときは銀貨二弗
- (三) 積換すべき船舶なきか又は船渠會社の過失にあらざる原因に由り一定の期間内に積換を爲す能はざるときは陸揚及び積戻の例に依る
- 第八 繋船料は登簿噸一噸に付き十二仙なり
- 第九 本契約締結後五ヶ年の終りに於て此料金率を改正し且つ必要の場合は商業上の希望に適應する様改正す可し
- 第十 船渠會社に船舶の荷役を依頼せば一日に最低額六十噸の割合にて作業するを得べし
- 第十一 物品注文の爲め若くは海難に遭遇して入港する船舶に對しては本契約規定の料金を課せらるゝことなし
- 然るに最近の同國駐在米國領事の報告に依れば秘露政府は在來船渠會社との間に成立せる契約を解除し更に之と新契約を締結し以て一層公衆の便益を計らんとするものと如し其報告は左の如し

千九百五年一月一日秘露政府は佛國シンドケート(Société Générale de Paris)と更に

新契約に調印せり同「シンデケート」は過去十數年間「カイヤオ港」に於て *Empresa del Muelle y Darsena del Callao* なる名義の下に成立し船渠防波堤事業に従事せり千八百八十七年中同「シンデケート」は「カイヤオ港」に於ける現在の石造船渠及附屬設備を建設し政府は同港に於ける船舶の貨物積卸をなすべき専有權波止場附近の土地所有權等を之に許與せり而して是等諸權利に對する報酬として幾年の後は此船渠を政府の所有に歸せしむべき契約なり

此「シンデケート」の建設は商港として「カイヤオ港」を衰微せしむる端緒なるべしとは屢々唱道せらるゝ所なり何となれば智利及び英國の二大汽船會社「智利會社」は「スード」アメリカナ、デ、ブ、ハ、ボ、ル、ス會社英國の會社は「バシフキツク、スチーム、ネビゲーシヨン」會社なりは忽ち其營業所を「カイヤオ港」よりも港費の點に於て著しく寛大なる智利國「ブ、ハ、ル、バ、ライ、ソ」港に移轉せしのみならず「カイヤオ港」及び「リマ」府の輸入品は碇泊棧橋、貨物運搬等種々なる項目の下に窺からざる費用を佛國「シンデケート」に徴收せらるゝ結果として其價額漸く騰貴の勢を現はじ來りたればなり元來秘露國に於ては間税を通例とし商人若くは仲買人は國稅の取次人たるの觀ありて是等貪慾なる商人は機に乗じて實際佛國「シンデケ

ト」に支拂ふべき費用以上に輸入品の小賣價額を騰貴せしめたり

新契約の條項に依れば舊契約の下に秘露政府が一定の年限の後ち船渠其他附屬設備の所有權を獲得し得べき權利を拋棄し該棧橋は永久佛國「シンデケート」の所有に留まるものとなすも此契約により公衆の利益すべき諸點左の如し

(一) 從來 *Empresa del Muelle y Darsena* が「カイヤオ港」に於ける船舶荷受に關し享受せる專有權の撤回せらるゝ事

(二) 從來「カイヤオ港」に入港する船舶及び商品が課せられたる租税を免除せらるる事

(三) *Société Generale de Paris* は現在若くは永久に左記貸金に對する金錢勘定を受取るべき權利を拋棄する事

千八百八十五年四月 二十四萬三千五百弗

同 年十月 三十六萬五千二百五十弗

千八百八十七年五月 十二萬千七百五十弗

(四) 秘露政府は佛國「シンデケート」が自己の費用を以て建築せる船渠及附屬設備等を所有し且つ營業する權利を許容するも従前の如く專有權若くは或種の

特權を之に許さず又た政府は同「シンデケート」に一定の土地を所有する權利を承認する事

(五) Empresa del Muelle y Darsena は契約締結後一ヶ年内に「Malecon Grau」に沿つて現在の船渠を擴張するの工事を開始すべき事

此新約は時日を経るに従ひ次第に航業上の企圖をカイヤオ港に吸収するに至るべきは一般に信せらるゝ處なり蓋し同港東洋間の航路を開始せんとすの計畫は屢々噂さるゝ處となりしも何れも「ダルセナ」契約の結果各種の費用を課せらるゝため同港を以て該航路の起點若くは終點とすることは該計畫者の思考せざりし所なればなり(D.C.R. Mar. 1905)此案は既に同國下院を通過せり又異議なく上院を通過するならん

「カイヤオ」港に於ける一千噸の汽船及び登簿噸數

九百一噸の船舶諸費

一千噸の汽船の諸費用は左の如し

燈臺税	五〇〇
積荷目録及印紙	二一八〇

印紙附用紙(四弗)出港免狀(三弗)

檢疫費

病院費用

税關吏及船渠書記へ贈與

港務長手數料(五弗)健康證書(五弗)

碇泊税(三十仙宛)

繫船税(Darsena dues)十二仙宛

代理店手數料

合計

登簿噸數九百一噸の船舶の諸費用左の如し

積荷登録及印紙(二十一弗八十仙)印紙附用紙(四弗)

燈臺税(十八弗二仙)病院費用(三十六弗四仙)

醫員臨檢費

出港免狀(三弗)税關吏手數料(五弗)

港務長手數料(五弗)健康證書(五弗)

