

時事叢書

時事月報社主編

蘇彝士運河

任 美 任
嚴 欽 鐸
編 尚
譯

正中書局印行

編譯者序

蘇彝士運河爲國際主要通路之一，其開發歷史有許多偉大的事蹟，可以永垂青史。雷塞布的首折不回、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。但目前坊間似尚無適當書籍，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. Schonfeld) 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，文筆不免稍有偏護之處，茲酌為增刪，以適合我國讀者。本書第一、二、三編大部根據原書，第四編則全加改稿，增刪甚多，並此附誌。

任美欽
鈞序

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，而埃及因鑿通戰略和商業的樞紐，就成爲歷史上必爭的要地。

埃及東緣有一條狹隘的地帶，連接亞非兩洲，是爲蘇彝士地峽 (Isthmus of Suez)，地峽之南，爲狹長的紅海，形狀像一舌頭，若去好似要直穿地峽，以飢食地中海的海水。西

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 (Belusiac 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 (Somalia) 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。因之便有人計畫開鑿自紅海直通尼羅河內地都市的航道。

關於開鑿運河最早的歷史，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 (Chenis) 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。至公元前六一二年，埃及王尼古 (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 Hytaspes) 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 (Pirava 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 (Arsinoe)，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，可與亞歷山大港相頡頏，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灣整理起來，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，蘇彝土地峽商路斷絕，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，於一九九八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，

朕無任欣悅。撒國盛產肉桂、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）以為交換」。此後四百年，往印度和中國多探道較遠大洋航道，而大西洋沿岸列強如葡萄牙、荷蘭、法蘭西、和英帝霸權，也就用發展新歐洲和東方貿易。

註：據近代研究埃及學者的意見，實則並沒有薩索斯德立斯皇帝。這皇帝的名字恐係將第十九朝的兩個皇帝薩底一世（Seti I）和薩美四斯二世（Ramess II）混淆傳說所致。或說係第十二朝皇帝辛塞斯里二世（Senwosert 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，曾討論過效勸埃及國王閉塞運河的計畫，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（Al-Erdani）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南海聯繫之功。駐在土耳其的法國大使沙佛萊（Savary de Lamoignon）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」。土耳其君主雖為計畫所鼓動，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為關切。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，然後抵遠歐洲，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唯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塌沒落，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，修浚運河的計畫，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，印度好似有黃金獨地的財富，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請政府併吞埃及，但官方行動很遲緩。法國駐埃及總領事莫爾（M. M.）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

缺。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 Wetcher) 已宣稱紅海與地中海水位的差異純屬無稽之談，但仍無法找到確實證據。

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。英法戰爭於一七九三年爆發，越四萬法軍破省將軍致書於戴利郎 (D'Alibon) 謂：「如法人能占領埃及，則擊潰英國之期亦已不在遠矣。」

在拿破崙以前，法駐埃及總領事麥加倫 (Charles Meathon) 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法國，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師和科學家，以負擔修鑿運河的重任，著名的工程師家樓貝(J. M. Leprieux)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，估計此項工程需要一萬萬人，工作四年後始能完成，所費約須二百五十萬鎊左右。

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(Sabah)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，我現在是不能把他完成了，將來土耳其政府或許會完成這件偉業的。」

一八〇二年亞眠(Amies)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

蘇士運河的興起仍始終未泯，不過以後法國各專家的的工作，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賽布 (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視，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，其開發整理實為勢所必然。

當時列強都在注視着埃及的演變。埃及自梅海美阿里 (Mehemmed 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，他自稱為總督。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為自治之邦。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為土耳其帝國的一部。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。法籍專家來埃襄助其建設和開發者，尤為他所歡迎。

埃及在梅氏領導之下，終於從悠長的迷夢中醒過來，成爲世界大局中的一個角色。各國在埃及策動各種陰謀，但這位卓越的總督仍能用以夷制夷的方法，使他們互相掣肘，以保全他個人和國家的權利。同時，希臘自一八二九年訂立亞得利亞條約後，脫離土耳其獨立，又加上其他種種原因，就造成以後列強間鈎心鬪角的近東問題。

英國對於埃及及通印度的大道，確是異常關切，她想支持雄跨歐、亞、非三洲的奧托曼帝國，使之監視歐洲列強利用此道的野心。一八三九年二月，俄王尼古拉一世(Nikolai)曾警告法大使巴郎得(M. Barante)道：「英國早已注視埃及了，她爲要尋覓通印度的新航道，是亟需埃及的。現在她正忙着插足於紅海與波斯灣哩！閣下須設法使她在埃及不能得手才好！」

所以至最後，英國乃確認蘇彝士運河較好望角海道更爲便捷，對英帝國實極重要，但欲控制此路線，必須獲得埃及和紅海。在昔十八世紀時，埃及的省長曾一度准許通過信件，但並未規定有一定班次，歐洲船隻在蘇彝士城寄碇和卸貨亦受禁止。至十九世紀，禁律廢除，大洋輪船在港埠附近自由出入，這對於旅客和郵路是一條最快捷不過的通路。

英國軍官華貢(Thomas Wagborn)最先申述埃及以通印度陸路的利益。一八三七年時，華貢即以爲應由埃及築一大道直通印度。

一八三五年，華貢發出一封富有歷史意義的公開信說：「我在二月八日離英國，搭郵船去馬爾他島。至亞歷山大登陸，抵蘇彝士後，南下紅海，冀於離英七十天後抵達孟買。藉此機會，可代攜任何信件，每件祇須繳付郵費五先令。對於各公司及諸君願經此捷徑之信件，特別歡迎接受。我擬於十一月間返英，以後如可能，將於每年二月由英啓程，經此陸道前往印度」。

一八二九年至一八三〇年間，他從倫敦到孟買，實際行路日子僅有四十天半（休息及等候所須日子除外），但當初他的功績尙未能得大家注意，到後來，英政府鑒於陸道的便捷，乃於一八三七年八月正式開設這道郵路，由亞歷山大，溯尼羅河，取陸道到蘇彝士城，再由海道至孟買。自倫敦至亞歷山大一段海路由大英郵船公司（P&O Peninsular and Oriental Company）承辦，蘇彝士至孟買一段海道由東印度公司承辦，而其中在埃及一段陸路則由華貢負責。

華貢的工作，直接促進蘇彝士運河的建築，雷塞布於運河工程完成後，特在運河入口處，建立華貢的紀念像，像下題字有云：「誓以至誠來追念這位宏大而不幸的偉人，他在毫無與援的境遇中，赤手空拳的荷起繁重的工作和神聖的使命，開闢埃及的郵路，維繫東西交通，目前蘇彝士運河的繁榮實濫觴於此」。

華貢曾和簡施納中校（F. R. Chesney）研究紅海與地中海的水位問題，但測量結果仍

無確定結論。

後來另有許多埃及政府中的工程師，也實地考察過開鑿間接或直接的運河的計畫，其中較著名的如：里南德省長(Linnart Ber)，他在一八四一年已擬定開鑿蘇彝士和貝魯辛間運河的詳細計畫，後來雷塞布的工作，即以此為藍本。他如伽里斯省長(Gallice Ber)為亞歷山大港的要塞司令；摩蓋爾省長(Mongel Ber)為尼羅河水閘的管理者，他們也都參與此項工作。

聖西門會(Saint-Simoniens)適於此時傳入埃及，此會是聖西門地方的亨利伯爵(Henri)所創，以「擔負神聖工作以造福於人類」為宗旨。開鑿蘇彝士運河亦為會中預定工作之一。伯爵於一八二五年逝世，承繼其業者為安方汀(Balthaz)神父，他以全副精神着手此事。一八三三年，聖西門會會員啓程東赴埃及，在那裏前後工作凡四年，後因會中幾位會員相繼病逝，而且開鑿運河亦未獲埃及總督批准，故原來計畫祇得被迫放棄。

聖西門會於受挫之餘，仍在作熱烈宣傳，以闡明開鑿運河的有利。一八四六年，他們促成「蘇彝士運河研究協會」(Societe d'Etudes du Canal de Suez)的組織，其目的，第一即如名稱所示，以里南德省長所擬計畫為根據，研究開鑿運河財政上和技術上種種問題；其次則招募歐洲資本，經營此項事業。總會設於巴黎，資本十五萬法郎，分為三

股，聘請三專家負責主持，奧人倪蓋利（Zerelli）研究運河在地中海方面的入口問題。英人斯蒂芬遜（Robert Stephenson 即發明蒸氣機者的兒子）研究蘇彝士海港。法人戴蘭保（Paulin Talbot）研究中間的一段。

上述運河公司由私人投資，集合各國人才合力經營，實開雷塞布的一國國際蘇彝士運河公司」的先河。奧相梅特涅在當時已看出這種私營公司之難於成功，他曾說：「如果私人所組公司，沒有政府的協助，公私間沒有必需的諒解，則其所計畫的事業，必歸流產」。當時開鑿運河最大癥結所在，還是在開鑿權的取得問題，列強如有確實擔保，總督並非不願允准，祇因列強爭奪的緣故，卽有擔保，亦不可靠，所以使他不願把開鑿權讓給任何一個公司。

梅特涅的話一點也不錯。協會裏的專家都是爲他們自己的祖國打算，每人都想如何制勝他國而握管埃及爲祖國的勢力範圍。協會除了研究之外，再也無法推進別項工作。至於那位埃及總督，儘管受各國領事的威迫利誘，始終未批准運河開鑿權。當時除運河外，英人斯蒂芬遜曾提出建築亞歷山大至蘇彝士鐵道計畫，想迫總督認可。法國安方汀神父對於此事會竭力加以阻撓和破壞。他們兩人都是聖西門會的會員，但一是英人，一屬法籍，結果就背道而馳。

當時英、法、奧三國因運河與鐵道建築權發生劇烈的明爭暗鬪，互相猜忌。英首相柏

麥斯頓 (Pulmarston) 爵士在致駐埃英國總領事莫萊 (Murray) 訓令中謂：「請竭力向總督陳說修運河計畫的不易成功，同時吾國所擬的鐵道計畫比較經濟，且易於實行，許多人爲眩惑總督的觀聽，始想出要開運河」——白洛 (M. Barot) 卽「許多人」中的一個，他是法國駐埃及的總領事，白氏向法政府元首游說 (M. Guizot) 報告他對埃及總督的談話說：「如果埃及真有一天成爲歐洲和印度之間的孔道，則歐洲各國所共同開掘和管理的運河，要比較英國單獨斷的鐵路妥當得多。換句話說，英國之掩飾占領埃及的野心，且提出寬厚條件，不過是想達到其目的的一種詭計罷了」。

但總督的態度卻極冷淡，白氏接著寫道：「他（指總督）自己覺得很高興，因爲他能以夷制夷，用英國的勢力反對運河計畫，又能依賴法、奧的幫助阻止鐵道計畫」。總督在一八四九年逝世，他並沒有陷入任何一種圈套。

繼阿里而任埃及總督的爲艾博 (Aubertin)，他也受歐洲各國駐埃及的外交官員的包圍，英國在他接任以前，已極力拉攏他，所以至艾博就職後，就收到很大的成效。艾博自己宣稱是一個親英者，也就是說鐵路可以修建而運河祇能停頓。從亞歷山大到開羅的鐵路合同順利的簽訂了，至一八五四年艾博死時，鐵路已告竣工。法國對於英國的成功自極嫉忌，兩國駐埃領事間因此也發生摩擦，幸虧後來英法爲從事克里米戰爭，聯合對俄，在埃及危險的局勢始告鬆弛。至下任總督賽德 (S. P. Sedgwick) 就職時，法國也獲得運河開鑿權，以與英國鐵路

相頡頏。

第四節 雷塞布經營運河時代——一八五〇年至一八六九年

如上所述，法國欲修鑿運河，原在為欲求一至印度的新路，以推翻英國在歐洲的商業霸權，所以法國之欲控制埃及，目的在建築運河，但英國為本身利益起見，則竭力防止運河の開鑿，雖然英法兩國有時或暫時聯合同盟，但此種根本衝突仍繼續存在，在十九世紀初期，演為鐵路與運河的鬭爭。

在一八五四年，英人所築亞歷山大至開羅鐵道已經完成，而運河計畫仍遷延未決。艾博已明示鐵路與運河不能相提並論，鐵路可視為埃及國內事件，祇要徵得總督同意便可施行，而運河使世界地理發生改變，乃為國際的問題。阿里和艾博未得列強的同意和土耳其皇帝的訓令，決不能貿然動工。艾博說過：「運河問題取決之權不在埃及，而在君士坦丁堡」。

關於紅海和地中海的水位問題，經過屢次測量，已證明其所傳水位不同，乃完全無稽，這可算是技術上最大的收穫，除此以外，就一無進展。大家相信直穿地峽的運河並沒有不可克服的障礙。不過有些工程家主張運河應取間接路線，因為直通運河容易淤塞。當時惟有英政府因政策關係，還是採取斯蒂芬遜的偏見，以為運河計畫純屬幻想而不能實

行。

欲將蘇塞士運河的理想付諸實現，則主其事者，必須具備耐勞、堅忍、熱忱等德性，同時並須善於應付，目光遠大，能以全人類福利為前提，不斤斤於本國利益之爭奪。雷塞布就是這樣的人物，靠了他，纔能把蘇塞士運河鑿成。

他沒有種族偏見和軍事才能，也沒有狹隘的愛國觀念，所以他能澄澈政局，消釋仇恨，以他純潔博愛的志願，始可感動列強，使他們不採用卑劣的陰謀和手段。

雷塞布 (Ferdinand de Lesseps) 在一八〇五年十一月十九日誕生於凡爾賽。他的父親雷塞布 (Mathieu de Lesseps) 是一位外交家，曾充任過法國駐埃總領事，幫助阿里奪獲政權，總督因此非常感激他。雷塞布承繼父業，歷任副領事總領事諸職，後升任西班牙公使。雷氏早年任亞歷山大副領事時，在輪船上偶而讀到樓貝所著開鑿蘇塞士運河計畫書，他深為此偉大遠見所激動，從此以後，就決心致力研究運河問題。

他在埃及時，備受總督的熱忱歡迎，並和總督幼子賽德 (Sad) 結為至交。他們的友情，就為他後來勳業奠下鞏固的基礎。

一八三七年，他調任鹿特丹 (Rotterdam)，一八四九年，銜命前往羅馬，當時大家都稱他為「為自由和博愛服務的使者」，於此可見其為人的一斑。後來因法國政局變動，被召回國，且受不當的貶責，這事使他非常灰心，以後決計引退。

雷塞布雖在外交界活動多年，對於青年時幻想開鑿運河的計畫迄未忘懷。現在既辭去外交職務，便有充分時間來研究這問題。一八五二年，他把他的結論寫成筆記，寄一冊給他的朋友荷蘭駐埃及總領事路遜南(Ruyssenaers)，請路氏探詢艾博對此計畫的意見。雷氏信上說：「我承認這計畫現在仍爲空中樓閣，但我還是堅信將來決可實現。我不因他人意見相左而作罷，即使祇剩我一人作此主張時，我的態度決不改變」。路遜南覆信告訴他，這時與艾博交涉枉然無功。雷塞布一時燃起的狂熱，也祇能暫時消沉。

二年後，情景改變了，一八五四年九月十五日，雷塞布另致書於路氏道：「我在家中得悉艾博總督逝世的消息，繼任者爲我們早年知友賽德，那時我真驚喜欲狂！我即刻致函賽德慶賀他，並請他告知他到君士坦丁堡覲見後回埃及的日期，以便趨前拜謁。他立刻覆示，並約定於十一月初在亞歷山大城相見，在埃及我們已久經擢別，不久又將重逢，這是件多夠興奮的事，在我未抵埃及時，關於開鑿地峽以修運河的事情，請勿提起爲盼！」

雷塞布抵亞歷山大後，卽受總督熱烈歡迎，招待他下榻於總督別墅，邀他隨往開羅開軍，並贈予駿馬一匹。雷塞布在此時還從未向總督提及開鑿蘇彝士運河計畫，他想利用這次南下往開羅的途中去說動他。一八五四年十一月十五日清晨，行伍露宿於沙漠。雷塞布自己曾盡緻描寫這最值得紀念的日子：「晨曦剛射上大地，西天陰霾中忽見一條燦虹，我深爲大自然景色所感動，聖經說『虹』象徵『聯合』，現在牠將代表東西南大世界真正

的結合，曙光大明就預示我的計畫終得告成。後因總督走進來，我的幻想遂暫時中斷。：午後，總督態度坦率溫柔，攜手領我入休憩室中，與我促膝而坐。幕中只有我們二人，從帳幕隙處，透進落日的餘霞，牠激動我的幻想，促使我提出計畫。當時我對開鑿運河的見解有清晰的想法和主張，認為工程極易實行，同時也必可說服總督。於是我提綱挈領的略述運河計畫，賽德聽了很感興趣，我請他指出他對我的計畫的懷疑或不明之處，他隨即敏慧的提出幾個問題，我一一圓滿回答。最後，他就對我說：「你的計畫很妥善，我可以接受，我們可利用這次旅行的餘暇，討論實施的方法」。他就召集隨從軍官，囑付他們在休憩處前面坐下，向他們複述我們剛纔的談話，探問他們對於「他朋友」（即雷塞布自己）提議有何意見。這許多軍官凝視着我，看他們神氣好似我既是總督的朋友，剛纔又表演過御馬跳牆的高藝，所提計畫也必是準確無疑。總督言語間既已表示同意，他們也就隨聲允諾」。

雷塞布藉個人的信念和人格，與總督舊日的友情，及其高強的馬術，把各國政府紛爭數十年未見分曉的問題，在一天內即行解決，這真是十分可笑！

當時所訂讓與開鑿運河的草約，僅訂定重要事項。埃及政府准許雷氏組織「國際蘇彝士運河公司」，其性質為國際合辦，由雷塞布主其事，且准許鑿通後租借九十九年。一八五六年，改訂正式條約。

總督在領事團中，將這事公開宣布。此項消息，突如其來，好似青天霹靂，使他們毫無發表意見的機會。法國和奧國自然非常欣悅，英國於失望之餘，訓令駐埃及總領事白路士(Bruce)，向總督明白表示英政府不滿此事，認爲此項處置實屬欠妥難行。

雷塞布早知開鑿運河，必須和英國反對勢力作一番劇烈鬭爭，他乘反對者尙未採取有效步驟時，連忙趕到君士坦丁堡，請求土耳其皇帝批准。就當時情勢而論，英法正聯合從事克里米戰爭，雙方在表面上自然不能明白衝突，這確是有助於運河計畫的進行。雷塞布又很機警，說明他並不代表歐洲列強，而祇代表總督本人。但從另一方面看來，土耳其君主可藉混沌的戰局作口實，把批准問題擱置下去，使計畫無從進行。

當時君士坦丁堡的關鍵實繫於英國大使施特萊福博士(Lord Stratford de Redcliffe)，他竭力阻止土耳其政府讓與開鑿運河條約。雷塞布在那裏雖多方設法，但一無結果。雷塞布夙夜圖謀的計畫，仍祇能暫時擱淺。雷塞布於失望之餘，乃以私人資格，致書於英大使道：「我以爲這問題可讓土耳其君主決斷，外人不必多加干涉。我以賽德私人代表的資格說話，認爲埃及的事情，他人不必問津，埃及總督有自由處理之權。這事也直接牽連到英法邦交，閣下素認英法同盟極爲重要，自不會因這問題而使兩國邦交發生隔閡」。

英國大使很奚落的回答他道：「閣下高見在理論上固爲卓論，但鄙人官居此職，沒有個人自由，除處理公務外，對閣下高見實無法加以可否」。

雷塞布不因這阻滯的語調而覺到沮喪，他知道處境困難，再留在君士坦丁堡也徒勞枉然。於是決定返歸埃及回覆總督。不料在他返抵埃及之前，土耳其大臣因受施特萊福特的運動，早已寫了許多信給賽德，勸總督勿激怒英國，也勿投入法國的羅網。並陳述開鑿運河必引起種種惡果，故力勸其將運河計畫打消。

兩件不但不能收到預期的效果，而且反激起總督全力經營運河的決心，奧國公使聞悉函件內容，便向土耳其君主提出嚴重抗議，寫信的人，也祇得被迫辭職。

在這種情形之下，英政府自須立即決定應持的態度，因與法政府商酌，雙方同意停止在君士坦丁堡的外交活動，承認運河計畫純屬雷塞布私人事業。但協議雖然成立，英國還不時阻撓雷塞布，想迫使他放棄計畫；同時法國政府對雷塞布計畫也並不加以鼓勵促進。此時，雷塞布決計採用「不入虎穴焉得虎子」的策略。一八五五年六月他帶了許多重要介紹信親往倫敦。最先去拜會英國首相巴姆斯敦爵士(Lord Palmerston)。

巴氏政策毫無疑問是反對運河計畫的，他希望來謁的雷塞布信服他的主張。他說：「雷塞布先生，我可以向你率直的訴說我的杞憂。我懼怕新航道鑿通各國自由航運之後，將根本顛覆帝國的商業和航業，推翻今日英國所占的優勢。其次，我可向你坦白的承認，我對於法國始終懷着疑懼的態度，目前貴國皇上雖與英國頗相敦睦，但他去世以後，將來又誰能保險？」他的談話雖很露骨，倒表示光明磊落的態度，遠勝於那些假猩猩的託辭。

雷塞布知道無法說動英政府，可是對於英國羣衆——尤其商界，卻仍有機可乘。因此他就努力宣傳，以圖打破難關。尤其對那些在印度有龐大經濟勢力的商人和船主，陳述蘇彝士運河在商業上的價值。當時正是維克多利亞時代中期，商業特別繁榮，商賈有左右政治的權力，故雷塞布的宣傳，甚易奏效。

這時，他必須拿出確實可靠的證據，證明運河確可開鑿。從前埃及總督雇用的法國工程師，曾出有運河計畫報告。後來歐洲各國著名工程師（亦有英國籍的），曾組織一國際委員會研究此事，對從前報告略加補充。

一八五五年秋，委員會正式成立，一八五六年一月，草就報告，送呈總督鑒核，內容謂：「據我們調查所知，歐亞間運河如採取經亞歷山大水道，障礙實在太多。但在貝魯辛灣築港倒有意想不到的容易，所以我們以為解決此問題惟一之道，即從蘇彝士開條直通的運河至貝魯辛灣，以聯絡紅海和地中海。此項工程易於施工，亦可保證成功」。

總督對於報告完全同意，乃依照方案，簽訂新的讓與條約，此項條約自然仍須土耳其政府批准。蘇彝士運河公司章程也經正式訂定。總公司設於亞歷山大，另設辦事處於巴黎，預定募集資本兩萬萬法郎，分爲四十萬股，每股五百法郎，各國均可自由投資。

雷塞布把委員會報告散發出去後，英國許多人士，本來猶豫不決，至此亦確信計畫之可行。一八五七年四、五、六三個月內，雷氏徧歷法國重要工業和航業中心，邀請法國各

界投資，把贊助開鑿者的簽名和題字集成一冊，分送英國國會議員。但是巴姆斯敦仍和古埃及王一樣，還是堅持運河決不能開鑿的主張。

一八五七年七月七日，英國國會開會時，議員勃克萊(B. Cole)曾提出質問，謂：「雷塞布開鑿運河的計畫，已經埃及總督允准，復獲英國各大城港埠的贊同。英政府就今日和土政府的關係，是否贊成此舉？如表反對，又持何種理由？」巴姆斯敦答覆道：「英國政府和土耳其雖有密切關係，但決不能促使土耳其君主批准運河計畫。反之，政府於過去十五年間，在君士坦丁堡及埃及曾作種種活動，竭力阻止此項計畫。我想，這種計畫，不過是騙錢的勾當，不久必將夭折。我堅信此項計畫決不能成功，即成功，亦須耗費鉅大款項，以致得不償失，投資者在將來一定要蒙受慘痛損失。以上所論，並非政府反對該項計畫的主要理由，蓋政府不欲干涉私人投資，因彼等終將自食惡果。英政府以為最有關係的，在運河計畫將促使埃及脫離土耳其而獨立，此實有背政府傳統政策。……雷塞布想在英國募集鉅大資金，利用英國金錢，以完成攫奪英國利益的計畫，這真是出人意料的想法。……總之，雷塞布原擬工程雖決不能全部完成，他們的活動或僅為達到其他特殊目的而已。……」。

尾語的意思，即表示英國政府以為法國和埃及總督秘密協議主要目的，僅在鑿成寬深的壕溝，即煊染的蘇彝士運河，阻止土耳其軍隊經敘里亞進入埃及。這種論調自屬全與事

實相左，可不料時過境遷，在一九一四至一九一八年世界大戰時，英國倒真利用蘇彝士運河抵抗土耳其，保衛埃及！

巴姆新敦在國會中雖對雷塞布個人人格屢次加以誹謗，但英國人士同情運河計畫的熱忱卻不因此稍減。後來印度叛變發生，英政府為迅速派遣軍隊赴援計，不得不取道蘇彝士陸路，這次經驗，使英國深感運河的重要性。「每日新聞」(Daily News)一八五七年十月二日評論此事，有云：「此次印度事件，已證明經蘇彝士的道路最為便捷。過去政府推行的政策，卻依照巴姆新敦和施特萊福特二爵士的意見，彼等即至今日，猶反對該項計畫，此無疑為最大錯誤」。

格雷特新敦(Gresham)亦贊成運河計畫，斥責巴姆新敦的錯誤。他說：「歐洲各國無不宜稱英國所以反對此項計畫，完全為自私自利，他們以為：蘇彝士運河有害英帝國利益，於是藉口保持土耳其主權完整加以反對，此所謂司馬昭之心，路人皆知矣！」同時格氏更主張運河開鑿後對英國最為有利。雖然如此，英國歷迫土耳其君主使勿批准運河協定的政策，還是繼續執行，毫不鬆弛。

時勢至此，雷塞布另想辦法，決定把運河公司股票公開發售。認購股票者極為踴躍，歐陸人民此時常以購買運河股票，以表示反對英國官方態度，格雷特新敦的意見，畢竟是很對的。

雷塞布於募集基金之後，即計畫推進工作。雷塞布以爲運河與鐵路一樣，亦可視爲埃及國內事業，不須更得土耳其君主的批准，故於一八五九年春季，即開始動工。

埃及總督對於此舉甚表驚訝，英國政府更盡力設法破壞。但環境儘管惡劣，開鑿工作仍照常進行。後因處境日艱，連絕對抱樂觀主義的雷塞布，也覺得如再不得到援助，工程必無法完成。因爲那時公司財政，已陷入山窮水盡的境地了。

假如法國政府當時能立刻挺身而出而支持此項計畫，則英國各種陰謀或可停止，總督搖動的信心，亦可復行堅定，可惜法國政府仍採袖手旁觀的態度，土耳其君主復訓令總督阻止運河工程進行，賽德祇得遵從命令，公司情形遂更形困難。

此時，雷塞布祇得回國向法皇拿破崙第三求援，現在運河的成敗，全視拿破崙三世態度而定。法王問雷氏道：「雷塞布先生，許多人民都反對你經營的事業，這究竟是怎麼一回事呀？」他稟答說：「陛下，這完全是因爲他們認爲陛下不會幫助我們的關係」。皇帝考慮之後說道：「請你釋念，今後你可憑賴我的資助與保護去完成你的計畫」。

難關因此得以平安渡過，土耳其政府的訓令，後來自動撤消，條約中規定應由埃及當局供給本地勞工亦見諸實現。於是工作繼續進行，到一八六二年十月十八日，運河已由地中海通至鐵門柵湖。

運河鑿經枯旱的沙地，爲解決數萬工人飲水問題，乃先開一條淡水運河，自尼羅河

起，導河水入鐵門湖，由此北達地中海濱的賽德港，賽德港爲開鑿運河新建的港埠，全爲填門柴萊湖(I. Menzleh)沼澤地而成。

工作進行甚速，英國政府更形嫉忌，多方阻止，希望此項工作中途夭折。她無時不在催迫君士坦丁堡當局，採取更有效的步驟，以阻礙運河工作進行。土耳其君主乃出而干涉，其理由是：條款中議定把埃及一部分領土畫爲運河地帶，租與公司，實有礙主國主權，且強徵六萬人民，以從事開鑿運河，把有用人工作此項工作，亦屬欠當。法國駐土大使對於土耳其的舉動，曾提出嚴重抗議，但土耳其君主毫不爲動，於一八六三年四月六日，發出訓令兩道，一致土國駐英及駐法大使，另一件致送埃及總督，說明必須索還運河地帶，和革除強迫工役，土國政府始能承認運河條約。

一八六三年一月十八日，賽德逝世，幸虧繼任總督伊斯美(Ismail)亦極踴躍成運河事業，他對雷塞布說過：「如果我不能像你一樣的成爲倡導運河者，則我之任埃及總督將毫無意義」。

總督的英豪氣概，號不倒土耳其君主。一八六三年七月，土皇又提出訓令，限六個月內，公司必須履行上述兩項條件（卽歸還領土，廢除工役），否則土耳其將用武力強迫公司停止工作。在此種情形下，欲求運河工程繼續進行，自必須另想辦法。

一八六四年一月六日，公司呈請法皇出來居間調停，藉口保障公司中法國的大量投

資。拿破崙三世同意此事，三月中敕令組織一委員會查察此事。

四月十五日，調停辦法經公司和總督雙方代表同意簽字。公同方面代表爲雷塞布，總督方面代表爲牛柏都督 (Nubar Pasha)，六月，將調停辦法，稟呈法皇。七月六日，由法皇正式核准。

調停辦法大意如下：埃及本同意徵發工役，今工役既不由埃及供給，埃及須賠償公司損失三千八百萬法郎。關於土地問題，埃及亦須賠款，公司則應將地峽區域十八萬畝土地歸還埃及，但運河兩岸狹隘地帶仍租與公司，其總面積約爲三萬畝。供給淡水的運河大部已交還埃及及政府，但因自鐵門柵湖至蘇彝士一段，大運河尙在興築，在運河尙未完成以前，埃及政府應仍許公司任意利用淡水運河。總計埃及政府應給公司賠款約三百萬餘鎊，規定十五年内還清。

此項調停辦法經法埃雙方同意，且土耳其政府所提出的廢除工役歸還領土兩項要求，至此亦完全做到，以後土耳其自然再無反對藉口，故至一八六六年三月十九日，土耳其政府終予以批准，於是英國再也無所施其伎倆，以阻止運河的進行。

雷塞布持有忍耐、有恆、和不可動搖的信心，終戰勝一切困難，政治家伯運河成功，所以說它純屬幻想，現在，蘇彝士運河的實現，將成爲鐵的事實，聖經中說過：「赤忱破除恐懼」，運河計畫即是一個著例，偉大的理想終廓除了一切障礙。

運河工程既無土國政府反對，遂得突飛猛晉。後更採用機器，替代勞工。運河同時從鐵門柵湖南濬，和從蘇彝士北濬，雙管齊下，故至一八六九年夏季，南北兩段終在鐵門柵湖相聯，運河乃全功告成。

運河開放典禮於十一月十七日舉行，許多顯官貴爵均參加盛典。全歐輿論，一致認揚蘇彝士運河所獲得的成就。典禮中，六十七艘船隻排列成行，由法皇快艇鷹號（*Le Condor*）領導，法皇后歐興妮（*Orléans*）和雷塞布都在這船上，從賽德港魚貫而入，在鐵門柵湖和苦湖過夜，至十一月二十日晨十一時安抵蘇彝士。

運河的完成，實現了聯絡紅海和地中海水道交通的理想，雷塞布的功績，將永垂萬世！

第五節 英國購買股票時代——一八六九年至一八八八年

運河既成，英國祇能一反過去態度來慶賀運河的完成。外交大臣克拉倫敦伯爵（*Clarendon*）致函雷塞布，譽謂：「全球對於蘇彝士運河的完成，均深感愉快。鄙人謹代表英政府及全國人民祝君成功。君與貴國及貴國政府抱堅毅不拔之精神，卒能克服一切困難，開闢東西航道，世界政治與經濟均將深蒙其惠」。英皇后特賜雷氏大十字勳章，並在宮中設筵招待。

稱道與歌詠始息，紛擾與困難又起。股東們原以為投資運河立刻有利可圖，不料結果大失所望。開鑿運河費用，超過預算一倍以上，虧欠之數，一部分已獲得賠款補償，但尚餘一萬萬法郎巨債沒法彌補。一八六七年至一八六八年，公司在法國所舉借款，雖已能彌補虧空，但日常流動資金仍無着落。公司原預算可收到大宗通過稅，以抵付日常開支及股票利息，可是許多輪船公司並不立刻採用新航道，運河落成後第一年間，通過運河的船隻不足五百艘，所收通過稅僅四、三四五、七五八法郎。

財政問題後來逐漸嚴重，許多人都認為蘇彝士運河公司一無成效，恐行將破產。此時！公司惟有增加股本，新股票於一八七一至七二年發售，以埃及總督所核准船隻每噸加徵一法郎附稅為擔保，但所增新股亦僅足以勉強渡過難關。

此後，因計算船隻噸位問題又發生困難，一八七三年土耳其君主召集會議於君士坦丁堡以解決這問題，該會在十二月發出報告，決定公司應用莫遜 (Morse) 法計算船隻噸位，但附稅得再增加十分之四。一八七四年春，公司將會議規定辦法付諸實施。

當時一般人民見運河公司財政入不敷出，便想到如果公司一旦破產，必將引起種種嚴重問題，運河將入何種狀態？運河主權究竟誰屬？運河是否可以出賣？

蘇彝士運河聯絡兩海交通，關係世界大局，其前途當然深為國際人士所注意。英國想利用機會，收買運河公司，據說埃及總督頗贊成此議，如此議果見諸事實，則運河主權將

由一國獨掌。

雷塞布仍在財政難關中掙扎，他反對英政府單獨掌握股票，建議總督，以爲運河祇能由歐洲各海航國家集資公買，使運河永遠可由國際共管，維持中立狀態。

土耳其君主則認爲運河是埃及的財產，埃及有處置運河的全權。他明白指出：「出賣運河，組織國際團體來管理運河，都爲土國所不許。運河在土國統治的埃及境內，雷塞布僅有開鑿權，關於出賣等問題，實無權過問。蘇赫士運河公司在埃及領土中，故必須受土耳其帝國法律的約束」。

一八七四年，英杜培博士(Dr. Duple)在貴族院中聲稱，贊同組織國際性的公司管理運河事務。同時英國商會會長法列(Fraser)亦認爲運河管理權如謗諸私營公司，則糾紛將永無消弭之日。

一八七五年英國狄士累利(Disraeli)代英政府購得埃及總督伊斯美所有的運河股票一七六、六〇二股。原來總督在過去十年之內，因浪費過甚，每年負債約達七百萬鎊，借款利息奇苛。一八七五年秋季，總督迫於債債，而苦無的款，他最有價值的資產，要算運河股票。他當初想藉此作爲抵押以便向銀行借款，但法國許多財政專家卻勸他直接出售，總督也就聽信他們的話。這事爲英駐埃總領事史坦敦將軍(Stanton)所悉，乃電告政府，十一月十七日，政府回電囑他轉告總督，說明英國願購其股票。磋商之後，於十一月二十七

日成交，代價一萬萬法郎（四百萬鎊）。

此事自然由狄氏竭力促成，至少他認為總督股票非轉入英人手中不可。狄氏購股票巨款，乃向羅斯吉公司 (Rothschild) 借得，未得國會同意，至一八七六年二月，國會開會時，此事曾引起相當反對，但不久舉國上下都認識此事對帝國極有裨益。同時歐陸諸國輿論，也對此事表示贊同，雷塞布亦認為滿意，他說：「英國對於開鑿運河當初曾竭力反對，結果坐失其利。現在她既購得股票，將來英法資本必能互相合作，對公司本身實是一件莫大好事」。

英國既購得運河公司半數股票，從前兩國在埃及的對立，自形消滅，故一八八二年七月，克利滿梭 (Clemenceau) 在法國下院申說英法的利害，有二個共同之點，即保持蘇彝士運河的自由通航與維護埃及秩序。當時埃及總督揮霍仍極過度，至一八七六年春，伊斯美向英法舉債總額達九千一百萬鎊，財政陷入極度紊亂狀態，國家收支大權操諸英法手中，結果成爲雙重帝國主義控制的局勢。一八七九年，伊斯美被迫遜位，由其子杜菲克 (Tewfik) 繼任，國內財政仍由英法管理。

是時，埃及國內民族主義漸漸抬頭，人民對於外人操縱財政，深感不滿。埃及軍隊首先發難，經艾拉秘將軍 (Ahmed Arad) 領導，軍政各界反對英法運動極爲劇烈，他們豎起反對總督的旗幟，英法乃被迫出面干涉。

一八八二年六月十一日，亞歷山大發生暴動，歐人被害者，達五十以上。土耳其君主不欲派兵赴埃，英法乃直接自行採取有效步驟。艾拉秘為阻止外人侵入，乃增強亞歷山大城防務。英法令叛衆投降，然彼等置之不理。

當時法國除書面抗議外，不欲取更進一步的行動，英國乃祇得單獨進軍。七月十一日，英海軍由上將賽磨（Seehou）率領，砲擊亞歷山大要塞，二十四日，英軍登陸，占領港埠。

當時埃及國民軍威脅蘇彝士運河的自由通航，埃及總督授權英軍占領地峽地帶，以確保運河的完全。艾拉秘此時已發出暫行破壞運河命令，英軍到達卻在實施破壞以前二十四小時，實可稱幸運。自台愛開堡（Tel-El-Kheir）戰役後，埃及國民軍崩潰，英軍遂占領埃及。

在此役中，法國行動失當，在埃及的地位乃完全喪失。自此以後，埃及名義上屬於土耳其，事實上已成英國的保護國。

此役對運河方面亦發生三種影響。第一，英國增購運河公司股票，在公司中乃漸占重要地位。英國購得總督股票後，公司原來董事共二十四人，英董事僅占三席；事變之後，董事會雖增至三十二人，而英董事卻增至十席。

第二，各國均默認英國代埃及負守衛運河之責。當事變期間，雷塞布宣稱英軍進抵蘇

蘇士有礙運河中立地位。不過一八五六年巴黎會議通過的議案中有：「外國軍隊在未得埃及政府同意前，不得開入運河南岸」。而在此次事件中，英軍的進占運河地帶，原由於總督的要求，但戰事停息以後，此次先例自然聯帶的引起劇烈爭執的問題，即英政府僅獲得埃及同意，是否將來會利己損人？是否就可單獨管理運河？

第三，英國深望能和其他列強共同訂約，保證各國船隻在任何環境下均可自由通過運河。但英國希望在她占領期間，有防衛埃及保護運河的權力。

各國對英國要求均不同意。一八八八年，各國共同磋商結果，決定採取法國建議，互相成立諒解辦法，由各國駐埃領事組織一委員會，使可監督運河事務。各國在運河地帶，享有治外法權，但運河宗主權仍屬埃及。

一八八八年十月二十九日，英、法、德、奧、匈、意、俄、西、土、荷諸國代表集議於君士坦丁堡，簽訂條約，後又經各該國政府批准。其中第一條為：「無論在平時抑在戰時，蘇彝士運河永須保持自由通航的狀態，各國商船或戰艦均可自由通過，各國不得任意干涉或封鎖」。

第六節 英德爭霸時代——一八八八年至一九一九年

一八八八年君士坦丁堡會議，實際仍不如想像那樣足以解決蘇彝士運河的紛爭，因為

運河是埃及問題的一部分，埃及又是地中海問題的一部分。問題激結所在，乃由於歐洲列強嫉視英國勢力的增加。

法、俄二國——尤其是法國，極不滿於英國長期占領埃及，英國雖屢次聲明占領埃及僅屬暫時現象，實則她已日漸替代土耳其地位，掌握埃及大權。法國盼望有一天復能插足埃及，以補償艾拉秘事件中喪失的權利，不過實際亦極不易，於是法國乃用各種外交手段，促使土耳其君主加強統治埃及。土耳其主便命令埃及撤退西奈半島 Sinai Peninsula 即紅海北端毗鄰運河的半島），並且據謔還預備建築一條鐵路，橫貫西奈半島，直達蘇彝士灣。英國認爲土耳其舉動直接威脅埃及和運河的安全，立刻提出警告，同時派遣艦隊開抵埃及領海，以壓迫土耳其使之就範，土耳其見此情勢，只得被迫放棄原來計畫。

一九〇六年，歐洲諸國形成兩大集團，一面爲德、奧、匈、意國同盟，一面爲英、法、俄三國協商，公開和秘密外交活動之盛，爲以前所罕見。就地中海區域而論，英國與法、意成立諒解。英國同意法國在摩洛哥 (Morocco) 和意國在特黎波里 (Tripoli) 及賽倫奈加 (Cyrenaica) 的要求，同時，法、意也承認英國在埃及的特殊地位。

德國係後起之秀，當其爭取殖民地時，爲期已屬過遲。她深感缺乏原料和沒有擴張殖民地餘地，加以工業突飛猛晉，軍備極度擴張，愈使她對現狀難以容忍，要求擴張。

英帝國對於德國各種擴張計畫著表反對，控制東西孔道的海上霸王——英國，就成了

德國最畏懼的死敵。德國欲完成其企圖，必須使英國屈服，於是德國政策，決定迅速建立強大海軍，開鑿基爾運河（Kiel Canal 聯絡波羅的海和北海的運河），並向東伸展經濟勢力及於奧托曼帝國。

抵制英國控制蘇彝士航道的的方法，祇有恢復數世紀前馬可李羅等所取的北方陸路。德國如在柏林與報達之間修築一條鐵路，直通波斯灣，就可以出奇制勝。如報達鐵路系統完成，土耳其亦能復興，聽德國指揮，最後不難驅逐英國勢力，恢復土耳其的在埃及的政權。

一九一一年德人魯柏博士（Paul Rohrbach）著報達鐵路一書，詳述此計畫的意義，謂：「從歐洲取陸路攻英國，使她受致命傷唯一的方法，即為攻擊埃及；英國失去埃及，不但將顛覆在蘇彝士運河的霸權，切斷她至印度和遠東的交通線，而且其中非和東非的領地亦將喪失。回教國土耳其復興，征服埃及以後，英國統治下的六千萬印度回教徒必將引起叛亂。土耳其欲征服埃及，必先建立小亞細亞和敘利亞鐵路系統，延長至報達，始可抵禦英國攻擊美索不達米亞。在未來英德戰爭中，如土耳其與德國站在同一戰線上，則土耳其國勢將日益增強，而英國危機則隨之愈深」。

一世紀前，英法帝國主義利益衝突，拿破崙想攫取埃及，以傾覆英國的霸權，至二十世紀初，許多情形又和從前相似。埃及因占有重要地理位置，在歐洲帝國主義的爭鬥中，

受幾次的蹂躪守。

歷史傾向於重演。英國最初並不覺得報達鐵路足以危害英國利害，威脅蘇彝士運河交通線，所以起初她還願意與德國合作，共同完成鐵道計畫，直到最後纔發見牠對英國利益有重大不利。但當時英國已無法阻止鐵路計畫的進行，所以祇能伸展勢力於美索不達米亞南部以封鎖報達鐵路通波斯灣的出口。此後數年，英德間仍廣攤談判，最後同意定巴索拉(Bassora)為鐵路終點，鐵路公司董事會中亦准英國占有兩席。以後鐵路如欲延長至波斯灣，則須得英國政府允許。

當時歐洲風雲日漸緊張，運河亦難免不受浩劫。惟運河公司仍在專心從事濬深拓寬工作，並減輕運河通過費。一九〇八年，公司方面又擬投資巨款，改善計畫，因此向埃及政府要求准予延長租借期限。

此時，運河租借期限本尚餘六十年，公司方面提議更延長四十年，即租借滿期的日期從一九六八年十二月十七日延至二〇〇八年十二月三十日。埃及政府對於公司要求不表異議，但埃及輿論卻表示堅決反對，他們認為延長租借期限無異延長外人（尤其是英國）干涉埃及內政的時期，因之議論紛紜，莫衷一是。後交國會決定，國會特另組委員會審議此事，一致反對，一九一〇年四月，國會亦全體反對，於是延長租約議案即行打消。

大戰既至，各國把運河將來的問題都暫置一邊，目前最關切的是如何維護現狀。

埃及在英軍占領之下，沒有自由意志，被迫勉強參加聯軍反抗德國。當時埃及親德總督赫爾密（Abbas Hilmi）適在君士坦丁堡，其首相代秉政權。一九一四年八月十五日，埃政府發出禁止敵國船隻通過運河的命令，以防敵船在運河中自行擊沉，阻絕交通。又當時德國船隻賴運河國際共用條約的保護，廢棄運河港埠以免被俘，至此亦由埃及政府下令押送出港。當時英法艦隊有控制東部地中海和紅海的實力，德國要用海軍擊毀運河的計畫，毫無實現可能。但由陸上進攻運河，比較容易實現。一九一四年十月，土耳其在德人監督之下，在西奈半島修建公路。察其用意，德國似將促動土耳其襲擊埃及，以嘗試其切斷蘇彝士運河的戰略。詳察當時土耳其情形，就知道這計畫極為可笑，遠征埃及，必須經過缺乏水源的沙漠，當時土耳其交通工具很不完全，遠征實難實現。土耳其軍事總監德人宋德將軍（Limant von Sanders）率直指出此項計畫不過是紙上談兵的幻想，但德國參謀本部仍堅持原議，授命李瑪爾都督（Diegel Pasha）率領第四軍遠征埃及。

在英國向土耳其宣戰（十一月）以前，土軍遠征埃及計畫早已積極籌備，但實際進攻直延至一九一五年二月始行發動。土耳其預料土軍一經出現於埃及境內，埃及國家主義者將相率奮起景從，以擺脫英國束縛，李瑪爾想藉此義舉和奇兵，以獲得勝利。但事實上，埃及國家主義者並沒有起而響應，奇兵的消息又早傳入守衛英軍耳中了。

土耳其既為英之敵國，英國便宣稱埃及為她的保護國，在該地集中軍隊。赫爾密總督

被迫去職，繼任者爲其弟赫遜(Hessan)，加稱埃及皇帝，英國駐埃總領事亦去職，而以軍事總督代之。至此，土耳其在埃及保護權遂行告終。

當時土耳其進攻準備固早已完成，但同盟軍抵禦策略亦早經決定。運河本身作爲防禦線，英法軍艦駛進運河，駐防於鐵門欄湖和大苦湖，運河西岸，軍隊雲集。

土耳其軍隊順着路略橫過沙漠，荷槍枝，負浮橋，在一九一五年二月二日至三日晚間抵達運河東岸，先佯攻伊斯美，但主力則集中土城(Tousoun)和蘇拉坪(Serapeum)之間。戰事繼續至三日中午，土軍損失慘重，土軍曾架設三座浮橋橫過運河，然不久都被俘獲，故土軍攻勢全告失敗。次夜，土耳其收軍退卻，聯軍也並未追擊。

此後，運河迄未再罹危殆。昔日彈痕洞穿的土軍浮橋，今仍架存在伊斯美公園中。

一九一四年至一九一八年大戰期間，中立國船隻仍自由通過運河，一如平時，不過因德國在地中海採取嚴厲潛艇政策，所以通過運河船隻也大爲減少。

歐洲大戰給運河一個寶貴的教訓，卽運河如妥爲設防，並不如一般人想像那樣易受攻擊而被切斷。

戰事告終，英帝國在名義上正式取代土耳其地位，成爲埃及保護者，而蘇彝士運河的自由通航亦由英國予以保證。

第二章 蘇彝士運河公司之組織

本章敘述蘇彝士運河公司內部情形，第三章說明運河與世界商業之關係，著者爲糾正一般通俗讀物上常發見的謬誤起見，乃搜集各種有關運河的事實和數字，讀者細加探究，必可獲得明確之概念。

第一節 公司內部組織

國際蘇彝士運河公司由各國合股經營。一八五四年十一月三十日，埃及總督與雷塞布簽訂開鑿草約之後，公司遂告成立。一八五六年十月五日，草約易以正式條約。一八六六年三月十九日，獲得土耳其君主批准。公司創辦於一八五八年一月至十一月間，共訂章程七十八條，後雖屢經修改，而重要原則迄未變更。

總公司設於埃及，在開羅駐有全權代表，以便與埃及政府及各國代表取得密切的連絡。全權代表且兼任伊斯美運河管理處主任。

公司內部分管理、運輸及工程三處。爲求管理便利起見，乃將運河分爲三段，賽德港

至坎他拉 (Canton) 爲第一段，坎他拉至大苦湖爲第二段，大苦湖至杜菲克 (Duffek) 爲第三段，運輸處和工程處在各段內各設分處。每段有一負責人主持，分駐賽德、伊斯美及杜菲克三港。

公司總辦事處設於巴黎，董事會及股東大會均在該地開會。總經理及祕書長爲總辦事處主要負責人。英國因通過運河船隻的繁多，英政府又持有大量股票，在董事會占有十席，故公司特設辦事分處於倫敦，而另有經理及職員負責。

巴黎及倫敦的辦事處和埃及的管理處性質完全不同，前者處理公司一般業務，後者負責運河管理事宜，兩者各有專責，而並不混淆重覆。

(一) 巴黎總辦事處

依照章程二十四條至三十六條之規定，董事會爲公司最高機關，由董事三十二人組織，代表與事業有關的主要國家。

自一八五八年十一月至一八七四年十二月，董事會中共有董事三十五人，其中法籍三十二人，其他國籍十三人。一八七一年八月二十四日，股東大會決議董事減少爲二十一人，其中法籍十七人，其他國籍四人。一八七四年，全部董事純屬法籍，當時公司股票亦大部在法人手中。一八七六年六月二十七日，股東大會鑒於英國從埃及總督處購得大量股票，乃決議將董事人數增爲二十四人，即除原有二十一位法籍董事外，另增三位英籍董

事。一八八四年五月二十九日，股東大會決議恢復章程中三十二人之規定，當時分配辦法如下：法籍二十人，英籍十人，荷籍一人，比籍一人。一八九八年，比籍董事改由德人充任。一九一五年大戰時，德籍董事由法人遞補。現任董事係一九三七年所產生，其中法籍十九人，英籍十人，埃及籍二人。

董事由股東大會選舉之，任期八年，連選得連任。董事如因逝世及辭職有空缺時，則在下屆股東大會之前，其缺額由其餘董事另選適當之人補充之。

董事至少須持有股票一百股，在其任期內，所有股票不得轉讓，必須存放於公司。一八七一年以前，董事薪給占公司淨利百分之三，以後減為百分之二。

董事長及副董事長由董事互選產生，董事會每月至少開會一次。董事會職權如下：任免高級職員、使用活動資金、推進各種計畫、訂立有關契約、買賣公司資產、通過每年預算、討論稅則增減、分配公積金及職員酬金、以及處理股票債票等事宜。

董事會如有重要問題需要討論，則在開會前一月，必先通知離任董事前來參加，董事如不克到會，則在開會前可向董事長以書面提出意見。

依照章程三十七條至四十二條之規定，公司除設董事會以外，另設管理委員會，由董事長及代表四人組織之，每星期至少開會一次。

依照章程四十三條至五十八條之規定，股東須持股票二十五股以上，始有參加股東大

會之資格。大會法定人數至少須在四十人以上，到會股東之股本不得少於公司資本百分之五，否則，大會必須延期。股東持股票二十五股者，給予一選舉權，每一股東所得投的票最多不得超過十張。

章程規定每年五月一日至八月一日為股東大會會期。股東在開會前五天，須持票至公司辦事處領取大會入場證。股東大會職權除選舉董事外，更討論公司各種大計，如修改章程、清查賬目、增加資本、及發行債票等事項。每次開會時，公司特製銀質紀念章贈送與到會股東，如股東不需徽章，可另得現金二十法郎。

(二) 運河地帶管理處

設立運河地帶管理處之目的，在謀與埃及政府取得連絡，管理處處長負責有關運河地帶各種事宜。關於該管理處的詳情當於第四章第二節中另述之。

第二節 公司的財政情形

公司財政，可分四方面而述之：(一) 股票債票 (二) 股票市價 (三) 經費收支 (四) 淨利分配 (五) 股票紅利

(一) 股票債票 公司最初預定將股票均分西歐諸國，但結果大失所望，如非法國及埃及政府的支持，股票將無法售出。表一列舉股票在各國預定銷售數和實際銷售數。

表一

實際 數售銷	定預 數售銷	府政及埃
177,642	64,000	共耳土
750	42,000	及斯尼
998		
1,714	60,000	國亞利及爾阿
207,160		
728	80,000	國他爾
0		
85	40,000	國奧
163		
174	24,000	國俄
20		
1	30,000	威那及典瑞
7		
460	士蘭	丹瑞
2,616		
578	牙利	比西
4,161		
5	20,000	牙國
2,710		
25	20,000	國
0		
400,000	400,000	意希美總

一九二四年六月二日，股東大會年會議決將股票每股拆分為二，但總資本並不增加。故目前公司共八十萬股，每股二百五十法郎，其中英政府占有三五三，五〇四股，其價值在戰前約合英金三千九百萬鎊。

股息五釐，每年於七月一日與一月一日支付一次。股息之外，另提淨利百分之七十一為股票紅利。公司近年因業務發達，所以正在逐漸收回原來股票，其辦法為：公司除償還票價股本之外，另發分紅股票，持有分紅股票者雖不能領取股息，但仍能分享紅利。公司

定每年十二月十五日爲收回原來股票日期，次年一月一日爲另發分紅股票日期。至現在爲止，原有股票八十萬股，已經收回六分之一。

股東大會已屢次決議發行債票以擴展公司業務和推進疏濬計畫。第一次發行債票七三、〇二六張，每張五百法郎，年利三釐，自一八八五年起，規定在五十年中陸續收回，此項債票至一九三四年已全部清償。第三次發行債票二三八、九六四張，規定自一八八七年起陸續收回，至一九六二年全部清償。第三次發行債票七五、〇〇〇張，規定一九〇九年以後陸續償還，至一九六一年全部清償。最近在一九一五、一九一六、一九一八年間，又先後曾發行債票二五二、六五五張，年利增爲五釐，規定至一九四五年全部清償。

(二) 股票市價 運河公司在成立初年，因開鑿費用浩大，所收通過費爲數不多，公司財政極爲支絀，股票市價也隨之慘跌。一八七〇年，五百法郎的股票市價僅值三七二法郎，次年竟跌至二〇八法郎以下。直至一八七五年，市價與票價始形相埒。以後，則日漸上漲。表三列舉最近三十年內每年股票平均最高市價及最低市價。

(三) 經費收支 現在公司每年總收入約達九百餘萬鎊，其中大部爲通過費，一小部爲運河地帶之地租、房金、及活動資金投資所得的利潤。支出方面，付息及其他雜費占總收入百分之十九，經常費及修濬費占總收入百分之二十。

運河在通航後第一年中，所收船隻通過費僅有四、三四五、七五八法郎（約值一七

表二（倫敦證券交易所市價）

年份	平均市價 (高市價)	平均市價 (低市價)	年份	平均市價 (高市價)	平均市價 (低市價)
1910	188 ^{1/8}	140	1920	145	123
1921	122	106 ^{3/4}	1921	122	106 ^{3/4}
1922	120	115	1922	120	115
1923	124 ^{1/4}	101 ^{1/2}	1923	124 ^{1/4}	101 ^{1/2}
1924	98 ^{1/2}	54 ^{1/2}	1924	98 ^{1/2}	54 ^{1/2}
1925	118	92	1925	118	92
1926	108	76	1926	108	76
1927	132 ^{3/4}	107	1927	132 ^{3/4}	107
1928	171	140	1928	171	140
1929	215	154	1929	215	154
1930	152	130	1930	152	130
1931	158	116 ^{1/4}	1931	158	116 ^{1/4}
1932	107	130 ^{1/2}	1932	107	130 ^{1/2}
1933	257	180 ^{1/2}	1933	257	180 ^{1/2}
1934	267	242 ^{1/2}	1934	267	242 ^{1/2}
1935	260	227	1935	260	227
1936	265	250	1936	265	250
1937	256 ^{5/8}	157 ^{1/2}	1937	256 ^{5/8}	157 ^{1/2}
1938	176 ^{1/4}	109	1938	176 ^{1/4}	109

二、四一〇鎊），旅客通過費二六三、五五二法郎（約值一〇、四〇〇鎊）。最近十年內收入統計如表三。

（四）淨利分配 依照章程及租借條約的規定，淨利分配辦法如下：埃及政府百分之十。修鑿人員酬勞費百分之十。董事薪給百分之二。職員卹金百分之二。股東紅利百分之七十一。

埃及政府最初本享有公司淨利百分之十，但一九〇〇年以後，埃及政府將此項利益讓與法國勞賽銀公司（Crédit Foncier）以償還埃及總督向該公司借貸之大宗款項。後勞賽銀公司又將其轉讓於「公共協會」（Société Civile）。

表三

年 份	結算通 過 費(鎊)	旅客通 過 費(鎊)
1929	8,871,500	119,050
1930	8,257,630	111,710
1931	7,934,470	106,110
1932	8,790,550	132,000
1933	9,918,180	135,080
1934	10,980,710	153,730
1935	11,548,160	309,830
1936	10,906,920	405,060
1937	10,538,310	268,530
1938	9,522,650	136,020

修整人員酬勞費給予經埃及總督認為開鑿運河有功的人員，估計這稱有功人員約一百六十人，酬勞費共占淨利百分之十。最初此項酬勞費分為一百分。一八五九年以後分為一千分。一八八〇年以後分為十萬分，即每分可分得淨利總額的百萬分之一。

(五)股東紅利。表四列舉二十年内每股分得的紅利，惟須注意者：(一)一九二四年以後每股由五百法郎拆為二百五十法郎，故每股所享紅利前後不能比較。(二)一九三〇年年底以前，全部紅利均經法政府徵稅，一九三一年起，除在法國境內須行納稅外，在他地一概豁免。(三)一九三八年以後，埃及政府徵收百分之七的所得稅，以後將增至百分

表四

年份	純 利(先令) (士便)	毛 利(先令) (士便)
1919	3	5
1920	7	16
1921	0	13
1922	0	10
1923	1	2
1924	0	14
1925	10	16
1926	11	7
1927	4	13
1928	3	2
1929	5	5
1930	11	7
×		
年份	毛 利(先令) (士便)	純 利(先令) (士便)
1931	11	15
1932	9	18
1933	5	13
1934	9	0
1935	6	9
1936	3	5
1937	5	0
1938	4	15

(×一九三〇年以後，除在法國境內須經徵稅外，他在地一概豁免)

第三節 通過費

公司所訂通過運河的費用，最為船主、旅客及海航國家所關切，運河在通航初年，因收費所引起的爭執，數見不鮮。最初章程中有船隻每噸與旅客每人通過費不得超過十金法郎的規定。公司最初因通過船隻不多，財政窘迫，不得不設法加徵附加稅以資彌補，一八七三年國際船舶噸位會議開會於君士坦丁堡，核准通過運河船隻每噸加徵附加稅三法郎，

且規定以通過船隻每增加十萬噸，附加稅須遞減五十生丁（一百生丁合一法郎），至通過船隻達二百萬噸以上，附加稅須全部取消。至一八八四年，此項附加稅已經停徵。旋因通過船隻增加，收入漸旺，每噸十法郎的正稅亦予減低，如一九一三年祇收六·二五法郎，一九二八年祇收七法郎。

表五列舉一八八四年以後通過費數目，船隻每噸通過費與旅客每人相同。三歲至十二歲幼童的通過費與裝腳船隻（即空船）每噸通過費相同。不足三歲的嬰孩及經船主證明的水手，均可免費。

公司所公布的「航運規約」第二十二至三十二條中規定徵收通過稅的辦法。附錄中載有一八七三年國際船隻噸位會議所訂「計算噸位辦法」，並附已為公司所承認之減稅表。

運河地帶不但徵收通過費，而且尚有其他特稅。如入港船隻停泊，時間超過二十四小時以上，則須另納停泊費。船隻一進賽德港，不管是否通過運河，均須繳納領港費。需拖曳之船隻，須另納拖曳費。至於賽德港與伊斯美港間的短距離交通，則收費另有優待辦法，又如船隻祇通航運河的半段，則祇須繳納通過費的半數。

各船在通過運河之前，必須先在埃及、巴黎或倫敦將通過費及特種費繳清。通過費按照各船「淨噸位」計算，其測定手續，由各國管理船舶噸位的當局，依照君士坦丁堡會議所規定辦法執行之。測定後，即發給照會（即蘇彝士運河證明書），以便憑此完納通過費。

船隻如無此項證明書，則由公司派員測定，以便納費。

表五

噸通過費		貨船每噸		通過費		徵日期	
法郎	生丁	法郎	生丁	年	月	日	
7	50	10	—	1884	1	1	
7	—	9	50	1885	1	1	
6	50	9	—	1898	1	1	
6	—	8	50	1908	1	1	
5	25	7	75	1906	1	1	
4	75	7	25	1911	1	1	
4	25	6	75	1912	1	1	
3	75	6	25	1913	1	1	
4	25	6	75	1916	4	1	
4	75	7	25	1916	10	5	
5	25	7	75	1917	1	1	
6	—	8	50	1917	7	1	
8	50	8	50	1918	1	1	
6	—	8	50	1920	3	1	
5	75	8	25	1920	10	1	
5	50	8	—	1921	10	1	
5	25	7	75	1923	3	1	
5	—	7	50	1924	1	1	
4	75	7	25	1925	4	1	
4	50	7	—	1928	4	1	
4	40	6	90	1929	1	1	
3	32.5	6	65	1930	9	1	
3	—	6	—	1931	11	15	
2	87.5	5	75	1934	4	1	
先令	便士	先令	便士				
3	9	7	6	1935	7	8	
3	6	7	—	1936	7	1	
3	—	6	—	1937	4	1	
2	10.5	5	9	1918	12	15	

君士坦丁堡會議規定辦法如下：船隻毛噸位（即總容量）包括上甲板以下全部空位，以及上甲板內所有空位。毛噸位中減去船員水手的辦公室，臥室，機器房，鍋爐間，儲煤房，及航運器具儲藏室，即得該船淨噸位。檢查員祇須檢查各國照會公司的證明書及上船

除外諸空位內是否堆藏貨物，故辦法簡單易行，而沒有因檢查而致延誤紛爭的事情。船主必須向公司報告運藏貨物的性質，產地、及銷地，東西商業情形藉此也得到極有價值的統計。

第四節 疏濬計劃

運河自開放以來，公司無時不在努力推進疏濬計畫，以適應世界航業之需要。其中尤以發展賽德港，改善碼頭、擴展河站，疏濬河身，裁改河道曲度為其主要工作。

運河全長一〇一哩，北起賽德港，南至杜非克港。運河總長雖迄未變更，但南北兩端堤岸已大為展長，北端堤岸自一、三哩展為四哩，南端堤岸自〇、七哩展為二、三哩。

運河最初深二十六呎；河底闊七十二呎。全段分設八站，河站附近河底闊八十九呎，船隻在此可以交錯通過（在鐵門柵湖及大苦湖中亦然）。

河面與海面等高，故不需船閘。全段作直線者八十七哩，彎曲處祇有十四處。一八七六年修濬計畫之目的，在擴展河站，改良河道曲度，將苦湖至蘇蘇士城一段運河拓寬至九十二呎。紅海海潮乃溯運河而上，速率有時達每小時三哩，有使船與堤相撞的危險，故加廣運河南段實甚切需。運河北端，地中海海潮漲落較小，故無開寬運河的需要。

一八八四年，公司決定第一次疏濬計畫；一八八七年動工，一八九八年完成。公司特

聘請歐洲各國專家十二人，組織「國際運河工程研究委員會」，以備公司諮詢，此後該委員會例於每年十月在巴黎開會。

(一)一八八四年計畫

本計畫之目的，使河深二十六呎處寬度爲一二一呎，運河深度則第一步濬深至二十八呎，第二步濬至二十九呎。一八九八至一九〇八的十年中，公司仍在不斷工作。河站處河寬拓爲一四八呎，河深濬至三十三呎。

(二)一九〇八年計畫

本計畫在使河深三十三呎處拓寬達一四八呎，河深濬至三十六呎。此計畫至一九一四年已全部告竣。

(三)一九一二年計畫

二十世紀初，因海船噸位加大，故在一九〇八年計畫尙未完成以前，即已擬定此項計畫。後因大戰發生致耽擱若干年月，然終於一九二四年全部告成。本計畫之目的在使長七二〇呎、寬九十二呎及吃水三十三呎之船隻可自由通過運河，同時對賽德港蘇彝士城及各河站的碼頭亦須加以改進。

實施方案爲使河深濬至三十九呎，大小苦湖至蘇彝士城一段運河拓寬至一九七呎。土城以北，河站附近河寬開拓至一九七呎。同時又改良鐵門柵河站及河道曲度。

(四) 一九二二年計畫

本計畫目的在使載重四萬五千噸吃水三十六呎之船隻可以自由通過。擬將河深三十三呎處之寬度，自一四八呎增至一九七呎，同時將深度潛至四二呎。此計畫業於一九三三年竣工。

一九三三年以後，公司仍在繼續改進運河工程。現在運河寬已達四百至五百呎，吃水三十四呎輪船可通行無阻。過去通過運河船隻吃水沒有超過三十三呎的，如英國皇后號，吃水為三十三呎（載重四二、三四八毛噸），就船長及船闊的記錄而論，巡洋艦榮譽號，長凡七九四呎，航空母艦鷹號，寬一〇五呎，均先後通過運河。以目前世界船隻需要上說，運河在最近期間已不需拓寬及潛深。

關於改進賽德港計畫亦不能忽視。自前賽德港水面面積凡六五〇畝，約五倍於最初的面積。港西防波堤展長至三三、〇〇〇呎，東面防波堤長八、四〇〇呎，亦於最近完工。現在碼頭長度較一八六九年增加四倍，碼頭向地中海開展處寬約二千呎。

第五節 工程處及運輸處

前已述及，公司為管理便利起見，乃將運河均分三段，工程處及運輸處在各段內各設分處。每段都有一負責人主持，分駐賽德、伊斯美及杜菲克三港。

(一) 工程處

工程處負責下列各項事宜：

(一) 修整運河、潛深賽德港。運河北鄰沙漠，風沙為患至烈，疏濬工程終年不輟，每年掘出泥沙約有三百萬至四百萬立方碼之鉅。

(二) 改建堤岸。船隻通過時，堤岸受波浪衝擊極烈，故其壽命平均僅十五年至二十年，須時加改建。

(三) 維護公司道路，管理伊斯美港及杜菲克港。

(四) 公司雇用船隻甚多，如駁船、垃圾船、裝油船、救生船、機器船、挖泥機船，及起重機船等，須時常修理。運河地帶最大修船廠設在富德港。伊斯美及杜菲克亦有小規模修船廠。諸工廠設廠周全，技術精巧，儲積工程材料亦足備一年之需。

(五) 給水工程。公司設立三自來水廠以解決運河地帶及通過船隻的給水問題，一廠供給賽德港及富德港，一廠供給伊斯美港，一廠供給蘇彝士城、杜菲克港，及伊伯拉享港 (Ibrahim)。淡水導自尼羅河，經各種過濾、消毒手續後，始行分發各用戶。

(二) 運輸處

運輸處管理船隻通過事宜。一八八七年以前，船隻祇准在日間通過。即至一九三四年，裝載石油及危險性貨物的船隻，仍不許在夜間航行，但目前各種船隻已可在運河日夜

通行無阻。

一八七〇年，船隻通過運河時間共須四十八時五分，其中停留時間占三十時五十七分，實際航行時間僅為十七時八分。一九二八年，停留時間減至十五時九分，實際航行時間減至十三時七分。現在停留時間為十三時二十三分，實際航行時間僅為十一時三十一分。航行時間最快記錄為十一時十一分。平常船隻通過運河時的速率規定為每小時七哩。

伊斯美總管理局總攬通過運河的一切事宜。船隻在未抵運河港口時，即以無線電向公司報告該船名稱、國籍、目的地、是否將寄碇運河港埠，可能抵達運河及在運河地帶停留的時間，是否攜帶危險性貨物等事項。當船抵達賽德港或蘇彝士港，該地便以電話報告伊斯美總管理局。管理員接得通知後，即計畫各船啓航及通過各段的時間，決定來往船隻應在何處相遇。為明示實際情形起見，運輸處特製有水道圖，上繪船隻在任何時間所在的地點，俾可按圖索摸求得最迅速的辦法。

船隻通過運河時須互相等候，一船須等待對方諸船，但有時諸船或須等待一船。領港船、裝載易燃性液體船隻，及郵船等則有先予通過的優先權。蘇彝士運河沿岸共有河站十四處，船隻駛近河站時，須懸掛信號，指示該船以後是否可以繼續前進，抑將暫時寄碇。目前船隻寄碇河站時，不需停靠碼頭，因運河沿岸每距八十碼，已豎有繫船柱桿，以備船隻暫時寄泊之用。伊斯美與十四個河站間均有電話相通，故總管理處對於全河情形實際

若輩指。

一九二一年疏濬計畫告成後，船隻通過運河極感便利。但巨輪在河道彎曲處及船隻停泊處通過時，仍須特別謹慎。航行遇着急灣時，亦須鎮靜與經驗。運河因管理得宜，故船隻通過失事甚少。且公司在賽德、伊斯美、杜菲克三港均駐有三千馬力的拖船，船只在運河中發生困難，拖船即可前往救助。

五百噸以上船隻通過運河須有三位領港引導。一位負責進出賽德港。一位負責賽德至伊斯美一段。一位負責伊斯美至杜菲克一段。公司共雇有領港一百二十名，其中在蘇彝士城者三十五人，在伊斯美者四十五人，在賽德港者四十五人，在各碼頭供職的又有青年領港三十人。三分之一的領港為英國籍。每一領港專任某一段，當船隻抵達該段終點，另有下段領港接替，卸職領港則搭車返歸原地。

公司航行規約第三條規定船長與領港之關係如下：領港僅供船長之諮詢，全船責任仍由船長負責。船長如為行駛便利起見，准許領港直接發令，則此項命令仍視為由船長發出，由船長直接負責。

夜間航行時，船頭須備有探海燈，因兩岸浮筒上，裝有反射器，利用反射強光作航行指標。在河道曲度較大的地方，兩岸浮筒上特別裝備紅綠燈光。

茲假設船隻從地中海下紅海。當該船將抵賽德港時，船上即發出訊號請求公司派領港

上船引導。領港登船後，即以運河航行規約繳呈船長，且請船長填寫領港證。船駛進賽德港後，即寄碇於公司指定的停泊處。船舶桅桿上必須懸掛信號，表示該船的性质及其他諸事。

船抵港後，船長即向運輸處報告該船噸位、載客數目等，並繳呈各種證件，以便照章納費。

船隻通過運河，無論在晝夜，均不准搶先。遇前方迷糊不辨路徑時，必須立刻停駛。經過河站，與其他船隻相遇，以及駛抵正在修理中的堤岸時，均須緩行。如遇天氣惡劣時（如大霧及風砂），沿岸公司有無線電台與船隻保持密切連絡。該電台呼喊為 S. U. Q. 波長為七五〇公尺。

自賽德至伊斯美約六小時，在伊斯美另換領港，以達紅海。

第六節 運河沿岸素描

船舶自地中海進抵賽德外港，旅客視線將集中於防波堤一端的雷塞布紀念像。該像係一八九九年所建，像基高三十四呎半，像高二十二呎半，右手指向運河入口處，像下刻雷塞布的名字，再下有一石刻花圈，中刻有「溝通歐亞，造福人羣」的題詞。

船稍南進，前見燈塔，運河即以此為計程的起點。入賽德內港後，兩眺賽德，東陽富

德，均歷歷在目。溯運河尚未修建之時，此地祇是門柴來湖一片荒涼的沼澤，和今日賽德港繁榮景象相較，真不可同日而語。賽德港市街係築港時挖出的泥土填塞而成。公司在賽德的辦公處大廈，因係圓頂，所以很容易辨認。該處百貨商店（GODOWN）亦馳名全球。賽德與富德之間，輪渡每隔十分鐘來往一次。富德港位於運河東岸，係一九一一年新建。

離賽德港前進，這一段運河是濬深門柴來湖所成。南下，河東的坎他拉城遂映入眼簾。此地爲巴勒斯坦鐵路的終點，故設有海關。除此等碧綠區域外，左岸風景，全爲大片荒涼沙漠。鐵門柵湖稍北處爲小丘地帶，高處幾達五十呎，河道稍作彎曲。入鐵門柵湖後，可東眺樹木掩映的伊斯基，這可愛的城市，完全依靠運河而存在。公司總管理處即設在此地。從前雷塞布經營運河時所住的房屋仍保存迄今，室內佈置簡單樸素。伊斯基扼多美噠低地的出口，低地西去，至開羅附近與尼羅河相交。運河地帶所用淡水即由尼羅河順此道引至伊斯基。

鐵門柵湖以南，又入邱陵地帶，上有尖塔兩座，爲紀念一九一五年防禦土軍渡河之役而築。復進，在離河不遠處（船上不能瞥見），有一神廟，阿刺伯人每年必前來頂禮一次。據說神主是拿破崙部下的士兵，他死在埃及而葬於此地。

鐵門柵湖和大苦湖間爲邱陵區，運河在土城附近乃作曲折。大苦湖湖水浩蕩，中間長

十哩半，寬五哩半，湖水甚深，可供大洋輪船自由通航。在運河未開以前，大小苦湖曾乾涸數百年，小苦湖之西有發洛運河的古河床，河底枯乾，祇有薄層鹽鹼掩覆其上。

小苦湖深祇數呎，自不能和大苦湖比較，船隻通過時，兩岸石膏結晶，受陽光照耀，閃爍奪目，冰瑩可愛。復南，爲開羅與麥加間的隊商大道渡運河處，蘇彝士與開羅之間的鐵路沿河西山麓而築。

再南行，東向眺望，蘇彝士即入眼簾，但運河實際上並不經蘇彝士城。運河南端爲杜菲克港及伊伯拉享港，至此，出最後浮標，船即入紅海，目前景色又大爲開朗。

第三章 蘇彝士運河與世界商業之關係

第一節 通過運河的船隻

本章旨在說明運河的意義，即運河對於世界商業的貢獻。本節先列表六說明通過運河的船隻。

大概言之，在戰爭期間因航運危險及經濟緊縮，通過船隻噸位銳減，如一九一七年第一次歐戰時，即為一例。但意阿戰爭則為例外，蓋意國在作戰時，全賴運河作為供應路線。

一八九〇年以後，自南往北船隻噸位常大於自北往南的船隻。就通過船隻的大小而論，當以載重六千噸（毛噸）至八千噸者為最多，八千噸至一萬噸者次之，四千噸至六千噸者又次之。超過二萬噸者，最高紀錄的一年僅三十艘。通過運河的戰艦和運輸則以一九二〇及一九三六年為最多。

以通過船隻的國別而論，英國占絕對多數，常占總噸數一半以上。茲以通過船隻的多

寡，順序列表七：

表六

年份	徵費船	位	隻	噸	噸	客位
1870	486,609			483		26,778
1881	3,057,422			3,026		101,551
1890	6,899,094			3,989		161,353
1900	9,798,152			3,441		282,511
1910	16,581,898			4,533		284,320
1920	17,574,657			4,009		500,147
1930	31,608,759			5,761		305,202
1931	30,027,939			5,366		270,657
1932	28,340,290			5,082		261,774
1933	30,076,672			5,423		253,910
1934	31,750,892			5,663		262,122
1925	32,310,968			5,992		522,465
1936	32,978,883			5,877		781,929
1937	36,491,332			6,635		697,810
1938	34,418,187			6,171		479,812

表七

一八七〇	一八八〇年	英、法、荷、意、德、挪威。
一八八〇	一八九〇年	英、法、荷、德、意、挪威。
一八九一	一九〇〇年	英、德、法、荷、意、挪威、日。

一九〇一	—	一九一〇年：英、荷、法、荷、日、意。
一九一	—	一九二〇年：英、德、荷、法、日、意。
一九二	—	一九三〇年：英、荷、德、法、意、日。
一九三	—	一九三八年：英、意、德、荷、法、日。

蘇彝士運河對於英國固然裨益非淺，而對於法、意亦有重要關係。法、意等地中海沿岸國家，對世界交通本較不便，自運河鑿通以後，乃居東西交通之大道。荷蘭因和東印度有密切的商務關係，所以在運河交通中亦居重要地位。

第二節 運河與世界商業之關係

運河完成之後，東西交通路程大為縮減，表八以普里茅斯(Plymouth)為出發點，將經過運河航道和繞好望角航道作一比較：

表八

起	訖	點	普里茅斯至孟買	普里茅斯至新加坡	普里茅斯至香港	普里茅斯至雪梨埠(Sydney)
(哩)			六、二〇〇	八、一〇〇	九、五〇〇	一一、二〇〇

經好望角航程(哩)	一〇、五〇〇	一一、四〇〇	一二、八〇〇	一二、三〇〇
縮短航程(哩)	四、三〇〇	三、三〇〇	三、三〇〇	一、一〇〇
縮短航程占新航程的百分率(%)	六九·三	四〇·七	三四·七	九·八

新航程既縮短航程，又減短航期，從倫敦至孟買，運河航道較好望角航道減少三個星期。且新航道沿途天氣較佳，又有許多煤站及停泊港埠，對帆船改為汽船，亦頗有助益。

運河屢經改良，且不斷減低通過費，因之乃成為歐亞間郵船和商船最捷的航道。一九一〇年通過船隻噸數較一九〇〇年約增加一倍，由此可見運河業務的發達。

歐美至澳洲的海運本亦以取道蘇彝士運河最為便捷，但自巴拿馬運河開通以後，蘇彝士運河乃遇一勁敵。如自利物浦至雪梨埠，取道巴拿馬運河航程僅較經蘇彝士運河增加三十八哩。但蘇彝士運河航道仍為英澳間最便捷的途徑，倫敦市場上所需要的畜產品，均取道於此。

運河在通航初年，英印間的貿易遠超過遠東其他各國之上。後歐洲與中、日的商務蒸蒸日上，幾有駕凌印度之勢。波斯灣沿岸諸地居第三位（兩行貨物以石油為主）。表九為一九三八年度來往蘇彝士運河以東各地的船隻淨噸數。

表九

英領印度東部(包括緬甸錫蘭)	五、九五四、〇〇〇噸	紅海及亞丁灣	二、六三二、〇〇〇噸
英領印度西部	二、七八〇、〇〇〇	東非沿岸諸地	二、三五九、〇〇〇
中、日、西伯利亞、及菲列賓	七、〇三三、〇〇〇	澳洲及新西蘭	二、二六八、〇〇〇
波斯灣沿岸諸地	五、七三三、〇〇〇	法屬印度支那及暹羅	一、五七一、〇〇〇
海峽地帶	三、七四三、〇〇〇		

就東、西貿易的貨品而論，歐洲輸往東方的以製造品及機器為主，東方輸往歐洲的，則以原料品及食料為大宗。近年歐洲各國因高築關稅壁壘，東方原料品的輸出乃受嚴重打擊。其中尤以印度小麥，及中、日兩國生絲受影響最巨。同時，若干原料，因歐洲需求增加，輸出大增。蘇彝士運河運輸統計常可代表世界經濟的趨勢，說明世界物產供求的變動，茲將通過運河的重要貨物數量，列為表十：

表十 自北往南(即自歐洲至遠東)的貿易情形 (單位千噸)

年 份	1910	1920	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
水 泥	109	216	552	343	270	313	402	524	571
肥 料	33	112	676	702	459	441	457	502	563
煤	1,004	118	450	255	178	177	144	540	216

鐵路材料	714	423	425	229	126	160	437	275	244
	X								
紙及紙漿	—	133	368	387	430	443	480	514	530
石油類	279	283	368	367	513	627	636	759	767

(×無統計數字)

自南往北(即自遠東至歐洲)的貿易情形 (單位千噸)

年 份	1916	1920	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
發 額	3,282	1,587	2,154	2,840	2,441	2,477	2,760	1,972	2,270
減 額	92	787	4,082	3,310	3,825	4,933	5,136	4,283	4,126
金 屬	1,192	1,017	2,689	1,316	1,059	1,204	1,416	1,500	1,512
植 物 油	3,060	1,378	3,577	3,847	3,822	4,024	3,807	2,588	2,754
紡 織 品	1,854	980	1,745	1,520	1,304	1,769	1,619	1,832	1,530

由上列各種統計，可知蘇聯土運河的完成，使世界商業大為改觀。公司所徵通過費，僅等於貨物價值的百分之二至百分之三，與所省運費及各國所受利益相較，實是微乎其微。運河原來的發展交通、便利萬邦的目的，至今可謂全已實現了。

第四章 蘇彝士運河的國際關係

第一節 蘇彝士運河對大英帝國之重要性

如第一編所述，目前英國實際已成爲運河的保衛者，對運河的安全特別關切，這完全因爲運河對大英帝國有特殊重要性的緣故。

蘇彝士運河對英國的重要性，分析起來，約可分爲兩方面。第一是運河在帝國航運上的重要。蘇彝士運河爲西歐通東方的捷徑，自西歐各埠至印度遠東，取道蘇彝士運河，較由好望角，可省卻很多航程（參觀第三章第二節），例如自倫敦至孟買，如繞道好望角，海程約增加四十天，至香港或新加坡則海程須增加十一天。因爲蘇彝士運河以東諸國，大部爲英國的自治聯邦和屬地，與英國的貿易向甚重要，故通過運河的船隻以英國爲最多，常占半數以上，如一九三八年度，達二千七百餘萬噸。這大量的貨物如繞道好望角，因航行日期的增加，運輸上必需的船隻和燃料等亦須增加，就英國與印度間的交通而論，其增加約爲五與九之比，即目前經蘇彝士運河至印度，所需船隻如爲五艘，改道好望角，則須九

艘。英國平時或戰時的海運業因此必將成重大的不便和不經濟。但就英國整個的對外貿易看來，其與印度、緬甸、馬來等地的貿易僅占貿易總額百分之八左右，為數尚少，一旦蘇彝士運河阻絕，對英國整個運輸或尙不至有嚴重影響。此外，英國與澳洲、新西蘭的貿易約占總額百分之十二左右，蘇彝士運河阻絕後，可改由巴拿馬運河運輸，因為自英國利物浦至澳洲雪梨，取道巴拿馬運河比由蘇彝士運河航程只增加一百五十哩。波斯的石油為通過運河的大宗貨物，運往英國，為數頗巨，一九三八年度達二百六十六萬噸，占那年英國石油總入口量的百分之二十，如戰時蘇彝士運河交通阻絕，英國所需亦可改由美國或南美取給。所以僅就純粹貨運的立場而論，蘇彝士運河對英國實並不如想像中的重要。

蘇彝士運河對英國的重要性，尤在其戰略上的地位。赫登(Hutton)說，「大英帝國由武力造成，但靠威信來維持」。自英國經蘇彝士運河至印度，新加坡、澳洲的海道，沿途所經港口全屬英國領土，稱為大英帝國的「全紅航線」(All-Red Route)。這條航線的維持關係帝國威信甚巨。而且蘇彝士運河不但是帝國海運的樞紐，且又為帝國各部分交通網的聯鎖，自英國至遠東的航空路，也經過運河地帶。英國至東方的海底電線網，至埃及後，由陸上電線通至紅海，陸上電線分兩路，一路由賽德港至蘇彝士城，一路由亞歷山大港經開羅至蘇彝士城，故運河地帶亦為帝國電信網的重要聯鎖。英國最重要的屬地，如印度、緬甸、馬來以及東非的領土，都位於運河以東，賴運河與英國本部相聯絡，假如運河

一失，不但英國與這些屬地間的聯絡勢將發生困難，且其統治權恐亦將動搖。所以為保持大英帝國的完整，英國必須全力維護蘇彝士運河的安全。

這些情形早為英國政治家所熟知，勞合喬治(D. Lloyd George)稱運河為大英帝國的動脈。一九二四年，麥唐納(Ramsay Mac Donald)也說：「蘇彝士運河的安全問題，無論在平時或戰時，對英國均有重要關係。英國船隻無論在戰時或平時，必須能在運河通行無阻，這是大英帝國整個國防計畫的中心。這種重要交通線，英國當須全力保護，在任何情形之下，決不能放棄」。最近，一九三六年十一月艾登(Archonby Eden)在國會中亦稱蘇彝士運河為帝國交通的主要孔道。運河對英國的重要性，由此可見一斑。

蘇彝士運河的安全直接依賴埃及和巴勒斯坦，間接則東地中海沿岸諸國（如敘利亞、土耳其、希臘等）均有關係。所以要維護運河的安全，英國尤須在埃及和巴勒斯坦保持優勢的地位。從前拿破崙曾經說，埃及是世界上最重要的國家，因為埃及的安全與運河最有密切關係，目前埃及為歐亞與歐非航空網的中心，又為大英帝國電信網的樞紐，且運河地帶的淡水來源亦取給於埃及，故埃及的安全，直接影響到運河的防禦。因此，一九一九年以還，埃及雖屢次要求獨立，英國終遲遲不肯放手，直至一九三六年纔訂立英埃條約，允許埃及獨立（詳見第二章）。巴勒斯坦至第一次歐戰以後，成為英國的委任統治地，其東面比鄰的外約旦(Transjordan)則實際為英國的保護國，該區西南角適在紅海阿蘭巴灣

(Gulf of Aquaba) 的頂端，自地中海至紅海，除經蘇彝士地峽外，當以取道巴勒斯坦至阿蘭巴爲最近，故將來萬一蘇彝士運河發生障礙，這也是一條代替的出路。

近東和蘇彝士對大英帝國國防之重要性，已如上述，但這一帶的人民全爲回教徒，民情強悍，難於統治，從前各處回教徒已有以政治目的，企圖團結，反抗英法諸國的統治，如大土耳其主義 (Pan-Turkism)，大回教主義 (Pan-Islamism) 等。近來意大利和德國更暗中鼓動近東一帶的回教徒，使其起而與英法搗亂，想用內部的紛擾，削弱英法在近東的地位，破壞英帝國的主要交通脈蘇彝士運河，一九三七年，墨索里尼自稱爲世界回教徒的保護者，其目的何在，不問可知。一九三六年以後巴勒斯坦的紛擾，法屬西北非洲的叛亂等，皆實由於意德的煽動。這次歐戰，東戰場的爭奪亦以蘇彝士運河爲主要目的之一，意大利參戰後，第一步即併吞東非洲的法屬吉布底 (Djibouti) 和英屬索馬利蘭，以威脅紅海的出口，繼續由利比亞進兵埃及，由阿爾巴尼亞東攻希臘，其最後目的實在切斷蘇彝士運河，使大英帝國各部分首尾不能相顧，而分離瓦解。

第二節 埃及與運河的關係

蘇彝士運河係在埃及的領土，運河公司亦爲一埃及公司，故運河與各國的關係，除英國外，當以埃及最爲關切。

因運河的開鑿，埃及政府在財政上和物質上都得到許多實惠。在運河未開鑿以前，運河地帶南北百哩間，完全為荒涼的沙漠，其北端沿地中海岸，則為大片不毛的沼澤。目前除運河本身外，又有一淡水運河，在運河之西，而與之平行。淡水運河兩岸，賴河水灌溉，成為肥沃的水草田，今已房屋錯落，鐵路與公路貫通，把從前的荒蕪，一變而為沙漠中的樂園。在運河未開通以前，運河地帶本祇南端紅海頂上有一小港，叫做蘇彝士港，今則運河地帶已有五個現代化的港埠市鎮，這完全是運河公司的努力的結果。

在北端地中海沿岸，賽德港 (Port Said) 與富德港 (Port Faid) 遙相對峙。賽德港除港埠設備由運河公司管理外，其市政係歸一市政委員會管理，委員由埃及政府任命，但公司在市政委員會中派有代表兩人。富德港為一風景區域，十二年前始行落成，市政由埃及政府與公司合組一委員會管理之。

運河中段鐵門欄湖沿岸，有伊斯美城 (Ismailia)，風景秀麗，林木葱鬱，有一埃及的碧玉山之稱。該城旅館，游泳池，電影院等設備都極現代化。伊斯美城全由公司管理，城中電力給水等亦均由公司供給，祇有治安警察方面，由埃及政府負責。

運河南端紅海口上，有蘇彝士港與杜菲克港 (Port Tewfik)，亦為一雙子港 (Twin Ports)，杜菲克港係運河開通後始行建立，歷史較新，由公司直接管理。

除以上五個大港外，運河地帶又有十一個河站，其目的本在與來往船舶互通信號，以

利航行，但目前各河站附近，亦均田園錯落，成爲市鎮。河站的名稱，自北至南爲：Ras-el-Ech, El Tineh, Le Cap, Kaniara, Ballah, El Ferdane, Toussoum, Le Deversoir, Kabret, Genette, Chalouf.

目前運河地帶人口共約二十萬人，其中祇有一小部分是公司的職員，因運河的開通和公司的努力，運河地帶目前已甚繁榮，埃及由貿易稅收獲利甚巨。

又運河地帶兩旁新墾土地，除直接爲經營運河所必需者外，已由公司交出，作爲公司和埃及政府的公共財產，由公司和埃及政府各派代表兩人管理之。這些土地或售予商人，或暫時租出，所得利益，由雙方公分，到目前爲止，埃及政府從這一項所得款項已達六百萬法郎以上。

以上是埃及政府與運河的經濟關係。在政治上，英國是運河的保護者，埃及是運河的原主，公司則爲運河的管理機關。一九一九年以還，民族自決的潮流瀰漫世界，埃及亦想收回運河，由她自己管理保護。那是埃及國家黨在柴魯爾(Naghib Pasha)領導之下，聲勢盛甚。戰後，埃及本爲英國的保護國，但因柴氏的奮鬥，終於一九二二年三月十五日宣告獨立，富德(Sultan Ahmed Fuad)正式稱爲埃及皇帝，而柴氏則爲內閣首相。但這次埃及獨立仍是有名無實，因爲埃及的國防仍由英國代爲負責，而大英帝國在埃及（包括運河區域）的交通線亦由英國自行保護，故英國仍在埃及駐軍，英國的駐埃長官則爲埃及政府

的顧問。

此後，雖埃及國家黨屢有抗議，但英國以本身利害所在，始終不肯放手。一九二四善黨英國工黨組閣，是年秋，柴氏親與麥唐納會晤，提出五項要求：（一）撤退英國駐埃軍隊；（二）撤退英國駐埃財政顧問和法律顧問；（三）英國政府對埃及政事（尤其是外交）不得干涉；（四）英國須放棄其保護在埃外僑及少數民族之權；（五）英國須放棄其保衛蘇彝士運河之權。爭議多時，也毫無結果。

考英埃爭執的焦點，尤在英國在埃及駐兵問題。埃及國家黨自然不願英軍駐在埃及，而且英國在埃及的軍隊以開羅為大本營，假如英軍的目的僅在保衛蘇彝士運河，則何不即移駐該處。最後至一九三〇年，雙方在倫敦會議，決定英軍移駐蘇彝士運河西岸，以伊斯坦附近為中心。但後來雙方因蘇丹問題，相持不下，故對駐兵問題仍未有確定解決，直至一九三六年，英埃條約正式簽定，此事始告一段落。

一九三六年的條約正式承認埃及為獨立國，英國現為埃及的同盟國，而非埃及的保護者。但英國軍隊暫時仍得留駐埃及，直至埃及軍力增強，足以保衛其國土的安全時，始行撤退。至於運河地帶，則英國仍有駐兵權，英國在開羅的駐軍至運河地帶新兵營落成，運河地帶至開羅的公路網完成後，即可撤退。英埃間的多年爭執，至此始圓滿解決。

第三節 地中海問題的癥結——意大利與蘇彝士運河

除英國外，歐洲列強與蘇彝士運河最有利害關係的當推意大利。墨索里尼說，地中海對英國僅是一條交通要道 (Vital)，但對意大利言之，則為一條生命線 (Vital)。原來意大利經濟資源極為貧乏，不但煤、鐵、石油等重要工業原料須賴海外輸入，即羊毛、棉花糧食等也不能自給。所以意大利的國家經濟依賴進口原料和食糧極為殷切，但意大利的進口貨百分之七十以上來自地中海以外的國家，地中海的東西兩個出口（即蘇彝士與直布羅陀）均為意大利所必爭，英國封鎖這兩個隘口，在經濟上已足制意大利的死亡，故意大利有地中海的俘囚之稱。一九二六年西比哥 (Count Antonio Cippico) 著地中海問題癥結之意大利一文 (Italy, the Central Problem of the Mediterranean)，謂：「法國和西班牙兩國海岸線祇有一半在地中海上，如地中海被英國封鎖，法、西兩國尙可由大西洋與外間相通，不至受嚴重影響。但意大利則不然，意大利半島橫互地中海中部，僅賴地中海與外間相通。意國的交通自由和立國生命的大權均操諸於英國，英國不但扼直布羅陀和蘇彝士兩大要隘，且又領有馬爾他與塞浦路斯島 (Cyprus)。如英國突然封鎖地中海的東西出口，則在數星期內，四千萬以上的意大利人民均將有饑餓之虞。」

蘇彝士運河對意大利尤關重要的是東非的交通，因為意國的東非殖民地，如意屬索

馬利閣·厄立特里亞 (Eritrea) 以及最近併吞的阿比西尼亞，其與本國的聯絡都以取道蘇彝士運河最為便捷。一九三五至一九三六年，意大利侵入阿比西尼亞時，其軍隊的運輸，軍需的接濟，都必須經過運河。至阿比西尼亞戰事結束以後，意國在阿駐軍的給養，開發阿比西尼亞必需的物資材料，其運輸路線亦須蘇彝士運河是賴。故在一九二一至一九三〇年間，各國經過運河的船隻噸位，意國僅占第五位，一九三一至一九三八年，一躍而居第二位，僅次於英國。如一九三八年度，通過運河的船隻英國占百分之五〇·一三，意大利占二三·五。意大利本部與其東非殖民地間的聯絡，如不經運河，改由陸路，則由利比亞至阿比西尼亞，中間須經過英埃蘇丹，不能直接通達。所以蘇彝士運河可以說是意大利帝國交通的生命線。

因為上述這些原因，所以近來意國對非洲領土的要求，有「吉布底，突尼斯 (Gibuti, Tunisia)」，而對蘇彝士運河尤為注重。安白洛西尼 (Aberghani) 說：「意國自兼併阿比西尼亞以後，尤賴蘇彝士運河為交通孔道，運河對意大利的重要性較之英國，實有過之而無不及。因此，意大利對運河的自由通航極為關懷。」馬提里 (George Mitchell) 說：「意國進口貨大部須經過直布羅陀，突尼斯與意國領土比鄰，又為意國移民的尾閘，故西班牙和突尼斯對意國均極重要。但與蘇彝士運河比較起來，則意國對西班牙和突尼斯的要求均退居次要地位。屬索里尼可以讓英國封鎖直布羅陀海峽，也可以放棄他對突尼斯的要

求，但要他放棄阿比西尼亞，則比登天還難」。意大利因在東非擁有廣大殖民地，所以對蘇彝士運河終是野心勃勃，想爭取運河的管理實權，以保護她戰時交通的要道。

第四節 意大利對蘇彝士運河的要求

近年來，意大利因欲爭取運河的管理權，故作種種宣傳，以爲運河的計畫與建築，大部均應歸功於意人。其實這種宣傳，捏造事實，無中生有，全與事實相左。如一九三九年，米蘭(Milano)的報紙曾謂：「從前以爲地中海與紅海水位不同，至意人蓋地尼(Gaetano Chedini)始證明其爲錯誤。運河建築計畫由倪蓋利(Nerelli)草擬，運河興築由柏萊喀巴(Pietro Palocopa)監工指導，而其中最困難的一段工程則由蓋阿亞(Edoardo Gioia)一手經營。以上諸君都是意大利人。此外，陶西里(Ulivi Toselli)在報章雜誌上極力鼓吹，排除異議，亦爲運河的功臣。……總之，運河的倡議計畫，投資建築，以及實際施工監造，宣傳鼓吹，均以意人之功勞最多」。這種論調可以代表意大利的一般輿論，想把運河建築的大功從雷塞布轉到意人身上，其實稍加細察，這種論調的不符事實，昭然可見。

地中海與紅海的水位差異問題，十八世紀時，華爾納(Baron de Waldner)已斥爲荒謬，後經英、法人士的實地測量，證明確與事實不符，其經過歷史，已詳見本書第一編，至於意人蓋地尼，則根本未聞對水位問題有任何貢獻。

倪蓋利是奧國人，並非意籍。倪氏寓居維也納，任奧國鐵路總監。他在一八五八年六月十日致英國史蒂芬遜（Robert Stephenson）函中亦自稱爲奧人。意國報紙認倪氏爲意人，實指鹿爲馬。

柏萊喀巴一八五五年爲意國工務部長，曾代表意大利出席當年的國際委員會，但至一八五九年四月二十五日運河開土時，幾已完全失明，對運河工程未有重要貢獻。這在柏氏一八五八年十一月十九日致雷塞布信中，可以證明。此外蓋阿亞僅爲巴 C. E. R. 段的總工程師，陶西里則根本對運河宣傳並無重要貢獻。

至謂運河資本大部由意國供給，更與事實完全相左。運河公司股票共四十萬股，意大利承購的只有二、七一九股，僅占總額千分之五而已。

以上爲意大利自行表彰的宣傳，我們現在試略一檢討，意國對運河管理方面的種種要求。分析起來，意國的要求，約可分爲三項，茲分述於下：

（一）公司應增添意籍董事 意國要求公司董事會中應有意籍董事兩人或兩人以上，因爲根據公司組織法第二十四條的規定，「公司董事會由董事三十二人組織，代表與事業有關的主要國家」。按意人的解釋「與事業有關的主要國家」係指與運河交通航務有關的主要國家，而非投資公司的主要國家。所以意國要求公司中各國董事的名額應與各國通過運河船隻的噸位成正比比例，意國通過運河船舶噸位現占世界第二位，僅次於英國，故公司

中白應增添意籍董事。

但按諸實際，運河公司本爲一商業組織，董事的選舉自以股票投資爲基礎，所以在開辦初期，董事大部爲法國和埃及籍，現則大部爲法人和英人。而且董事的人選以個人爲單位，並非代表國家，意國這種要求與公司組織顯然不相符合。

而且意國通過運河船舶的增加大部爲軍艦、運輸艦和軍隊的各種給養，供意軍在阿比西尼亞作戰之用，並非代表意國實際商務的增加。按一九三四年度，意國通過運河的船舶僅居第四位，占總數百分之六·六（英國爲百分之五四·三）。至阿比西尼亞戰事發動以後，意國所占百分數驟形增加，一九三五年爲百分之十八·五，一九三六年達百分之二〇·二。但至戰爭結束以後，即突然減小，一九三七年意國所占百分數爲一六·一，一九三八年減至一三·五。所以意國在運河交通上所占的重要地位可以說完全是暫時的。這種事實又可從另一方面來觀察。意大利通過運河的船舶既大部爲戰時裝載軍隊，故一九三五和一九三六兩年，公司的旅客通過費收入大爲增加，如表十一所示：

表十一

一九三四年	一九三五	一九三六	一九三七	一九三八（十個月的統計）
一五、五〇〇鎊	二五四、九〇〇	三三三、八〇〇	一七二、五〇〇	一五一、七〇〇

(二) 減低運河通過費 意大利要求公司減低運河通過費，其目的實為減少其阿比西尼亞戰爭的戰費。其實意大利之所以能征服阿比西尼亞，完全是靠賴運河的運輸，而其所付運河通過費僅占全部戰費百分之一而已。就運河公司一方面來說，運河通過費近年以來實已減少很多，一九一九年，船舶每噸通過費為八、五金法郎，一九三四年四月一日，減至五、七五金法郎（約等於英幣七先令六辨士）。一九三六年減至七先令，一九三七年六先令，一九三八年底又減至五先令九辨士。至於旅客每人通過費，亦於一九三七年四月一日自十二先令四辨士減至六先令。

(三) 運河由國際共管 一八八八年君士坦丁堡國際會議規定運河的安全由埃及負責保護，無論在戰時或平時，各國軍艦商船均得在運河自由通過，不得歧視。後來英國實際成為運河的保護者，條約上雖規定運河公司應保持絕對中立的態度，允許各國船隻自由通行，但意國因運河關係本國與其東非屬地間的交通重大，恐怕一旦英意間發生衝突，運河或有被英國封鎖的危險，故主張運河應由國際共管，以削弱目前英國在運河地帶的勢力。

第五節 前途的瞻望

蘇彝士運河的開鑿已對世界商業發生極大影響，目前運河為歐亞間交通孔道，在世界貿易上占有重要地位。因航空運輸的發達，將來或使一部旅客改由空運，但東西的交通

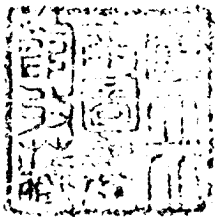
貨運大部仍將依賴運河，則無庸置疑。近來雖也有人主張在蘇彝士運河以東，另鑿一條運河；但地中海通紅海的阿闊巴灣，但路線較長，建築費過鉅，絕少實現的可能。

目前運河管理權操諸商營的蘇彝士運河公司，公司與埃及政府的關係為租借人與地主，純屬商業性質，這在目前實是一種最妥善的方式。如代以國際共管，埃及政府以地主的資格，自將出而反對，因為運河地帶為埃及領土，國際共管有損埃及主權。同時公司因投資及利益所在，自然也不肯輕易把運河拱手讓出。當初雷塞布因環境困難，也有國際共管的主張，終以土耳其政府的反對未成事實，後列強於一八八八年在君士坦丁堡會議，共同擔保運河的自由通航，於是這問題遂行解決。蘇彝士運河由公司管理，在過去尚稱妥善，並無流弊，例如在阿比西尼亞戰爭時，意國軍艦商船仍能自由通過運河，沒有留難。在最近的將來，運河的管理，恐仍以由原來公司主持，比較方便。

但公司租借運河的條約，將於一九六八年滿期，滿期以後，運河是否將由埃及政府收回自營，這都要看將來國際局勢的演化來決定了。

蘇士蘇運河

八〇



中國人文科學社叢刊

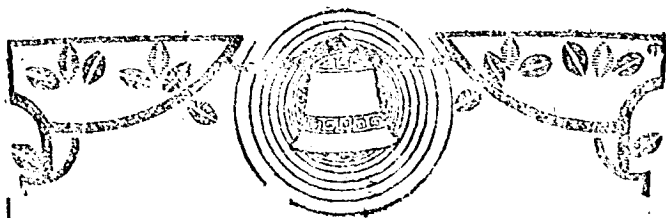
- | | | |
|------------|-------|------|
| 物價統制論 | 伍啓元編著 | 一元一角 |
| 中國法律之批判 | 蔡樞衡編著 | 八角 |
| 日本的歷史 | 王迅中編著 | 一元六角 |
| 民治獨裁與戰爭 | 王贛愚編著 | 六角 |
| 從心理觀點談人事問題 | 陳雪屏編著 | 七角五分 |
| 貨幣新論 | 滕茂桐編著 | 一元一角 |
| 國民所得概論 | 巫寶三編著 | 一元五角 |

◎書用學大科各版出◎

◎張紙其文種各造自◎

正 中 書 局 印 行

總局 重慶 中山路二四二號
全國各大都市 分支局



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

全一册 定價國幣一元二角

(外埠酌加運費函費)

發 行 所	印 刷 所	發 行 人	編 譯 者	主 編 者
正 中 書 局	正 中 書 局	吳 秉 常	任 嚴 欽 美 尚 鐸	時 亨 月 報 社

(1402)



44

41

圖書雜誌審查處圖字第一六六七號審查證

