

# 蘇彝士運河滄桑

陳克誠

## 古埃及的偉大工程

一八六九年完成的蘇彝士運河，使由歐洲到東方及印度的交通線，縮短了四千英里；同時地中海沿岸各國及西半球的經濟生活，開一新紀元。在貿易擴張及經濟外交的世紀中，這一成就為造福人類的大工程，不僅為時代進步的象徵，且為世紀的奇蹟。

由於埃及與以色列的停戰協定的簽訂，這一中斷了七年的交通要道，埃及總統沙達特於三月二十九日晚間宣佈將於本年六月五日重新開放。重開以後，將無疑的使東西雙方均得到經濟上的便利。現在由倫敦到香港的貨運，繞道好望角，航程為三十五天。如經過蘇彝士運河，航程僅二十七天。根據聯合國1972年的研究報告，這一運河的關閉，因航運費的增加，世界貿易的損失，每年達十七億美元。

運河重開以後，地中海沿途商埠如馬賽(Genoa, Piraeus (希臘)及巴塞隆納，均將首先沾到利益，同時，更將使印度洋有關的國家，得到經濟上的利益，因為這些國家，到歐洲市場的貿易，受的打擊最大，波斯灣的石油，更可經由運河直接運到歐洲各國及美國。

但在運河七年的關閉期間，世界貿易方式，已有所改變，新的大型油輪及運輸方式，幾乎使運河的航運，有形成陳舊的趨勢。在運河關閉的初期，船隻最大的噸位，為七萬噸，但今日最大的

油輪，已高達二十萬噸，由歐洲到遠東的最速的貨櫃船舶交通的發展，在沿途建立了許多中間站，(例如在南非)，使蘇彝士運河，減低了重要性，雖然埃及政府，計劃以七十億美元的鉅資，將運河斷面加寬加深并改造沿運河的港埠，以適應大的船舶的通過，但這些計劃，將需數年的時間，方可完成，同時必須加收船舶的通過稅率，方有成功的希望。

現在復航的工作，是由英美海軍單位担任清除運河中的爆炸物，并由打撈公司撈起十五隻大沉船。在美國方面，國防部已付出數千萬美元，動員海軍及工程師五百人以上，從事清除工作。

比經濟情形更重要的是這一運河的歷史，實在是反映世界發展的黑暗面，雖然在十九世紀中，這一條運河象徵了人類的進步。但到了二十世紀，運河區竟成爲中東的戰場。而其問題的嚴重，且有使全世界轉入漩渦之趨勢。運河的重開，只能反映一新的希望：即新的和平，希望較過去的和平，可能持久。

這一運河的構思，爲一很老的歷史故事。在古代的埃及，蘇彝士海灣，展開甚遠，達到大Bitter湖的北端。這一王朝很自然的很敏感的作出一開關運河的計劃。事實上在紀元前的七世紀，已開始一運河的開關，即由尼羅河的支流向東，經過Zagazig附近，大約沿着開羅—伊索馬利亞公路，以到達Heropolis海灣，即今日Bitter湖的頂點。但這一運河，對於當時的埃及王朝，

似乎太小。紀元前的七世紀國王Necto又繼續開掘的工作，達到Bitter湖的南端。這一時期，上述的Heropolis海灣區，已被淤積起來。但工人死亡太多，同時國王Necto預測到：這一運河的開關，也許只能幫助他的東方的敵人，他於是乎又停止了開河的努力。不過他的敵人，波斯人，此時沿着當時世界上人口最多的地區，實際上已戰勝了埃及，他們的統治者Darius，乃將Necto的原定計劃，予以完成。因此由尼羅河到紅海的運河，在遠古時代，即已開始。以後歷經羅馬及阿拉伯國王繼續擴大與修復等等工作。直到第八世紀，這一運河，又一度爲國王Mansour (Bag Ictad 的創始人)所封閉，因爲他希望阻止物資的供應達到他的阿拉伯的敵人，但是直到十九世紀，這一古老運河的一部分，仍然是存在的。不過由於古代商業的衰退，尤其是依索比亞與埃及貿易的停止，運河的利用甚少。換言之，在文藝復興時期，到東方的通道，仍以陸路較爲安全可靠。

## 法國艷后蒞臨開航

但是在回教王國與威尼斯人最繁榮時期，由地中海直接到紅海的運河理想，仍然時時在考慮之中，尤其是法國路易十四及拿破崙時代，均對這一觀念，發生莫大的興趣。在拿破崙時代，曾經作過一次測量。但其工程師J.M.Le Pelee的估計錯誤，認爲地中海與紅海之間，水位落差甚大：即

紅海在高潮時，較之低潮時的地中海的水面，高出十公尺（即32呎6吋）。因此，他的結論是：開一無閘運河，是不可能的。於是把運河計劃，予以擱置。直到拿破崙死亡以後，他的許多理想又引人注意。其運河的觀念，由教會人士西蒙安（St. Simons）得以復活。西蒙安相信，工業與科學的力量，可以導致新的社會秩序，并希望藉這一運河以及其他國際水道，可使世界得以更生。

西蒙安的門徒之一，曾到過埃及，證明拿破崙時代的測量工作，是完全錯誤的，除此以外，



本文作者年前偕夫人在西德一工業大學講學時留影。

1805年生於凡爾賽的一位法國人雷賽普（Ferdinand de Lesseps）為拿破崙時代駐埃及總領事的兒子，他本人也曾在開羅與亞歷山大港，擔任過領事職務。他的個性與哥倫布一樣，為一探險的幻想家，他沉溺於十八世紀三十年代的觀念，對教會人士的意見，極表同情。

一八五四年塞德（Said）繼任為埃及總督，雷賽普即辭去外交職務，專門從事運河計劃的研究。因他與塞德的私人友誼，不久即獲得租借地并組織著名的蘇彝士運河公司。租借地合約規定：運河開始通航以後，公司有權管理運河九十九年，以後則租借地仍歸埃及所有。

關於運河的計劃，技術的意見，頗為分歧，有的主張：經過海峽最狹處開一海水運河；有的主張在亞歷山大與蘇彝士之間，開一由尼羅河供應的淡水運河；也有人主張在紅海與地中海之間，設計水陸聯運的河道與陸道。雷賽普的研究，是以一八四一年英國人與埃及人擬定的 Uthman Bey計劃為根據，即由蘇彝士經過 Bitter 湖到達 Pelusium 的運河。原計劃的運河長度為 146 公里，吃水 7.6 公尺，運河兩端，各建船閘一座，到一八五七年經研究的結果證明一八三〇年英國 Cheatey 將軍的報告正確，即紅海與地中海之間的水位相差甚微。方改為無閘運河。估計經費為兩億法郎。

運河法案中規定：運河打開以後，對於所有商船，不得歧視。公司對於通過船舶，可收通行稅。埃及政府收取公司收益的 5%。除這一海水運河外，公司并有權由尼羅河開一淡水運河到達蘇彝士運河，以供應新城市居民的需要。

運河公司的行政總處設在巴黎；另在亞歷山大設一辦事處。公司資本定為兩億法郎，擬定招募四十萬股，每股五百法郎。但股票只部分成功：計法國供給資本在一半以上；塞德捐助六千萬法郎；英美未出分文，茲略述工程的進展情形如下：

一八五八年開始淡水運河工作，計在開羅附近的尼羅河，打開一運河到伊斯馬利亞，然後向南到達蘇彝士城，適應小船運輸及灌溉之需，於一八六三年完成；一八五九年運河工程，正式開工。首先在亞歷山大附近開採石料，在地中海入口，擇最深之處，建造石壩護岸工，同時又在波賽製造混凝土塊，建造東西兩防波堤，於一八六八年完成，西部防波堤，即為以後雷賽普銅像的所在之處，於一八九九年揭幕。

一八六六年動員最多時，曾雇用埃及工人，二萬五千人。經改用 3 支挖泥船後，全部動力達到十萬馬力，每月挖土兩百萬立方公尺，將工人數減到一萬人。另雇歐洲技術工八千人。

一八六九年三月，將地中海水引入 Bitter 湖，同年秋季全部完工，總計全部土方為七千四百六十二萬立方公尺；全部費用為四億三千三百萬法郎，超出預算一倍以上；施工期間為十年，超出預計四年；一八六九年十一月十七號正式開航；一八九二年開始有油輪通行。

運河的開航典禮，在法國王后 Eugenie 及其他顯要如奧大利國王，普魯士皇太子，荷蘭皇太子等蒞臨之下，由埃及伊斯麥總督 (Ismael) 主持，似乎使法國控制中東，及到確證：名義上運河由埃及人經營，但其經理及股東，均為法國人。

### 英國企圖控制運河

遠在通航以前，英國人的態度，除船公司以外，對運河的開闢，都是表示反對的。理由很簡單，他們懷疑法國人的意向。但因時代的進展，後來漸漸轉變，又發生濃厚的興趣，尤其是總督伊斯麥財政上的失敗，給英國人一大好機會。伊斯麥本人有雄心而無經營的才能，以致他的龐大的公共工程的計劃，摧毀了他個人并窮因其祖國

，結果出賣財產：計公司股票十七萬六千六百〇二股，一八七五年由英國政府收購，只付出四百萬磅，使英國成爲除法國以外的最大股東，保持公司50%的股權。不久英國在當時全部三十一人的董事會中，佔有十位董事。（以後埃及董事略有增加，但到一九五五年的分配爲：埃及五人，法國十六人，英國十人，荷蘭一人及美國一人。

自是以後，英法兩國連同其他有船通行的國家，聯合起來，使運河增加在政治上的重要性。對英國言，很自然的，運河爲供應英國與印度間的重要航路。所以在維多利亞及愛德華時代，英國軍隊及行政人員，均得利用船舶往來的通行於運河之上，致在十八與十九世紀時代，通行運河的噸位，四分之三，均屬於英國。其中一半以上，是行駛到英國的港埠的，其餘則到達歐洲港埠。

藉運河的經營，使英國形成在埃及的政治地位，第一步是收拾總督的財政；繼而奪得行政權；最後於一九一四年，正式成爲保護國的地位。一八八二年英國軍隊首次開到，以維護其利益；名爲暫時的，但事實上則駐留直到一九五六年爲止。在名義上，埃及於一九三二年已成獨立國，但英國利用軍力，稅關，警力及社會服務等單位，直到一九三六年仍發揮作用。即在一九三六年以後，英軍仍然駐紮在開羅；在亞歷山大，仍有海軍基地；全部運河區，均在英人控制之下。在這一期間，運河名義上是在一國際公司管理之下，但主要的仍爲英法所壟斷。在兩次大戰期間，既無德國船，亦無土耳其船通過其間；在美西戰爭期間，亦無西班牙船隻通過；但在一九〇五年日俄戰爭期間，俄國船可以通過；一九三五年意大利侵略埃索比亞時，也許英法畏懼莫索里尼的威威，意大利船也被准許通過運河的。

事實上在一八八八年的君士坦丁堡的會議上，

曾經通過一條議決案：無論商船或戰船，均可自由通過。根據這一議案，在一九一四到一九一八年及在一九三九到一九四五年，英國禁止德國船通過運河的措施，是違反國際規定的，不過事實上也許在這一期間，英國的敵人，并未作通過的嘗試。

對於許多英國人而言，無論蘇彝士城或運河的名稱，都不甚注意，唯對於一九五六年七月，埃及將運河收爲國有後，引起的危機，則記憶猶新。危機的發生，是在美國鼓勵之下，英國保守黨政府將英軍撤離運河區以後。雖然當時的英國，并無軍事力量以控制運河區，使船隻可以自由的通過，但運河對英國以及對歐洲的重要性，仍然是在繼續增加的。例如一九五五年通過的一萬四千六百六十六隻船中，英國船佔四千三百五十八隻，總噸位高達一億一千五百萬噸。除此以外，雖然印度已在一九四七年正式獨立，英國對印度的供應線的重要性，業已減低，但英國與歐洲所仰賴的中東石油，大部分是經過運河輸送的，其數量且日益增加，因此一九五六年英國首相艾登曾宣稱：運河爲英國的生命線；自一九一四年英國將中東土耳其手中解放以後，中東對英國的重要性，遠較一八九九時代，更爲重要，所以一九五六年埃及的行動，使英國在整個中東的地位，大受威脅。全部歷史一齣悲劇。

在一九五六年時期，有一新的因素，當爲新興的以色列國。國際上有人認爲英國人支持猶太人復國的動機，即是希望在接近運河區內，有一永久的親善力量。當然這一說法，并無事實的證明，但以色列的誕生，確使原已複雜的形勢，更趨混淆。遠在一九四八年以色列成立之初，埃及即已居於敵對地位，他們認爲在道德上，有理由禁止以色列船隻通過運河。

另一重要之點，爲法國在這一區域的地位。在過去二十年中，英法對中東問題，并不一致。

但到法國感覺埃及納塞的國家意識，將對其在阿爾及利亞的殖民地發生影響以後，法國曾經秘密的增加與以色列的頻頻接觸。

蘇彝士運河的歷史，似乎爲一悲劇。英法決意維持運河的國際性的地位，雖用武力，亦在所不計；美國與其他盟國，雖然曾經同意不讓埃及獨佔運河的管理，但并無意使用武力，以維持其國際性，同時一九五六年英國的選舉年，當時國務卿杜勒斯相信，一旦英國勢力離開中東以後，美國不難與該區域內的新興國家，維持友好關係，以確保美國進口石油的便利。但英法面臨納塞的抗拒（顯爲蘇聯所支持）以及美國的和平高調，乃決意單獨行動，增加軍力。當時杜勒斯似乎相信，他已得到足夠的支持（埃及與蘇聯除外），可以組織蘇彝士運河使用國的聯合陣線，保證以國際力量，解決紛爭。在聯合國方面，當時哈馬亞祕書長，在若干方面似乎也取得英法及埃及間的同意。

### 破壞銅像大鯊風景

但在美國與聯合國背後，英法似乎與當時的以色列政府有默契。先由以色列發動對埃及使用武力（英法以空軍支援），隨情勢的發展，英法仍可調用軍力。名義上爲分散戰事，實際是保證運河的控制。這一計劃，雖已付諸實行，但由於英國首相艾登的遲疑，結果完全失敗。

在衝突期間，英國軍隊雖已佔領波塞（Port Said），以色列并將埃及大部分驅出塞萊（Sinai）半島以外，但此激怒美國，拒絕予英國以經濟的支持，蘇聯并以使用飛彈相威脅，致英國前進部隊，當未能到達Gentara（見附圖）；法國亦無法單獨前進。結果由聯合國支持停火，以結束這一糾紛。不久以後，艾登退休；一年以後法國政府改組，戴高樂上台，一方面抱怨美國阻止運河區的軍事行動，同時亦深恨英國未能反抗

美國的干擾。在這一心理之下，擬定其法蘭西新政綱：那就是：寧為西歐的雞口，不作美國的牛後，與美國貌合神離；英國方面，對內表示其行政效率太低，對外與以色列的短期祕約未能繼續有效，所以在中東的地位，迄未恢復。同時在運河以內，因埃及沉了許多船隻，所以運河航運亦行斷絕。

但在埃及主持之下，在一九五七年運河的航行，即告恢復，不過在商業上雖告恢復，因事實的需要，油輪的噸位日益增加，運河的斷面太淺，其運油的重要性，已大受限制，直到一九六七年以來的七日戰爭以後，運河成爲兩國的前線，運河封閉已達到七年半之久。

運河全部長度爲162.5公里。除原有湖面外，開挖段爲148公里。其中約十四公里，是利用Bitter湖，用堤岸使水面抬高，不用挖土。全部土方爲七千四百六十二萬公方；施工十年（一八五九年四月二五日開工，到一八九九年十一月十七日開航），第一次開航時，有一小段，在低潮時水深僅七公尺；最小寬度爲二十二公尺。以後陸續擴寬，到一九六三年最小寬度爲五十五公尺；在靠岸處深度爲十公尺；河的中部最淺處爲十二公尺。除Bitter湖部分以外，河的兩岸，均有護岸工，以免行船的冲刷。經常用挖泥機行駛河內，維持河道十二公尺的吃水。最大行船速度爲每小時十四公里；但過河時間，年有改善，計歷年平均，在開始時爲四十八小時，到一九六七年減爲十五小時。

一八五八—一六三年由尼羅河的Buteg地方（近開羅）到伊斯馬利亞（Ismailia）再南向到蘇彝士市完成一淡水運河，便利在伊斯馬利亞工作的進行。

運河在地中海入海處，兩側均有砌石牆；一八六八年完成兩大防波堤，其西部突出的防波堤，即爲一八九九年揭幕的雷賽普銅像所在處，一

九四〇及一九四七筆者兩度經過，均會瞻仰一番，可惜一九五六年埃及接管運河後，竟將銅像破壞，可謂大煞風景。

在開航初期，波賽與伊斯馬利亞之間，曾用小客船行駛。爲避免妨害大船的行駛，一八九一年埃及政府授權運河公司建造一狹軌鐵道，以運送遊客、郵件以及日用供應品，一八九三年小鐵路通車。一九〇二年鐵路延長到開羅；一九一七年更延長到Al Firdan，而且軌道倍增。

一九一六年在運河上有一旋轉橋，使鐵路列車可以跨運河，以到達 Palestine，但一九一八年橋被拆除，鐵路列車，即以輪渡過運河。一九五四年在 Al Firdan 又建一旋轉橋，使列車可達 Gaza。但橋間距離過狹，一九六四年改建一新橋，使航行寬度保持一百四十八公尺。

一九五六年以後，埃及原有擴大運河斷面的計劃，使二十萬噸油輪可以通行，但因一九六七年的戰事，停止進行。

自運河開航以後無數的旅行家，發表日記，通信以及回憶錄，記載他們的見聞。計有：在波賽港口有雷賽普的銅像；龐大的燈塔；公司辦公室及稅關的建築，均爲旅行家參觀的對象及愉快的經驗。

沿運河的全部航程中，每五公里即有一里程標柱，爲各種美麗的飛禽如塘鵝，白鷺，紅鶴等棲息之所；Mangala 湖面，風光明媚；東岸 Qantara 景象特殊，爲一有興趣之場所，該處并有一座大橋，爲運河穿過歷史上由埃及到達敘利亞的駱駝大道。

此外塞萊沙漠的景色·El Giza 的山地，均可供遊人賞玩，但同時也會經是雷賽普所遭遇的工程最艱難的所在。

運河打開的南端，爲淡藍色的 Tinsah 湖，湖的西岸，即爲新建的城市：伊斯馬利亞，在開河期間，爲工作中心地帶。

再南爲碧綠的 Bitter 湖。兩岸爲平坦的砂地與古代的 Serapeum 打通（見附圖）（一九七三年十月戰爭期間，以色列 Sharmat 將軍，即係經此進入埃及的）。由湖中遠眺，可以看到 Gebel Giza 山上紅色石灰石，爲運河區主要建築材料的來源。

此外在波賽市，英法的銅幣及希臘的銀幣，當時均可通用；到處可見小孩子售賣東方紀念品，但多數爲歐洲製造的腐品，并不可靠，也許是旅行中最不愉快的經驗。

運河最南端達到 Tau fig 港埠，爲一以人工築成的石碼頭與蘇彝士市相連。港埠爲一頗爲粗俗的現代城市，市內有七個回教寺院，有大的船塢，工廠及貨棧，向南即進入紅海。

### 重開以後是禍是福

運河本身的經營，是非常成功的。例如一九一二年，其收益爲一億四千萬元法郎，其開支僅爲四千八百萬元法郎，即淨收益達九千萬元法郎以上。對於原有投資言，利潤甚高，每年達25%。英國的投資，僅有四百萬磅，償還之數，幾達十倍以上。

以一九四五年爲例，英國所持有的股權，計值三千二百萬磅；其餘的股票，大部分爲法國的保守的家族所持有。對這些家族言，運河股票不僅利潤甚大，而且心理上的重要性，即令法國的船隻，在通航的總數上，僅佔極少的成份；對埃及而言，在其總督售出股票以後，他們唯一的希望，是在一九六八年，將全部運河收歸他們所有，但當時英國有軍隊駐守區內，這一希望甚微，在一九四九年時，埃及政府僅收到總收益的2%，最低時，收入僅爲三十五萬磅。茲將一九一三、一九三八、一九五五、一九六五及一九六六各年的船運情形，列一簡表於下：

運河障礙的清除工作，在英美法海軍人員協助之下（蘇聯亦負責清除蘇彝士海灣口外的俄製炸彈工作），一九七四年底以前，可望大體完成。如無意外發生，再有三個月左右的清理工作，一九七五年夏季，航運可以正式恢復。唯最近埃及聲稱：航運的恢復及是否讓以色列船舶通行，必須視和平的進度來決定。換言之，必待在塞萊的以軍再度撤後以後（現時的以軍離河岸的距離為十二哩）。理由是：一八八八年的君士坦丁堡會議，雖有各國船隻均可自由通過的決議，但一九六七年聯合國的二四二號決議案，並要求以軍退到一九六七年戰前之線，以確保該區各國的安全。在埃及方面，除現時正忙於沿河各城市街道及房屋的修理工作外（以蘇彝士市為例，破壞後幾無一完整的建築物），在長期計劃中，仍需要建

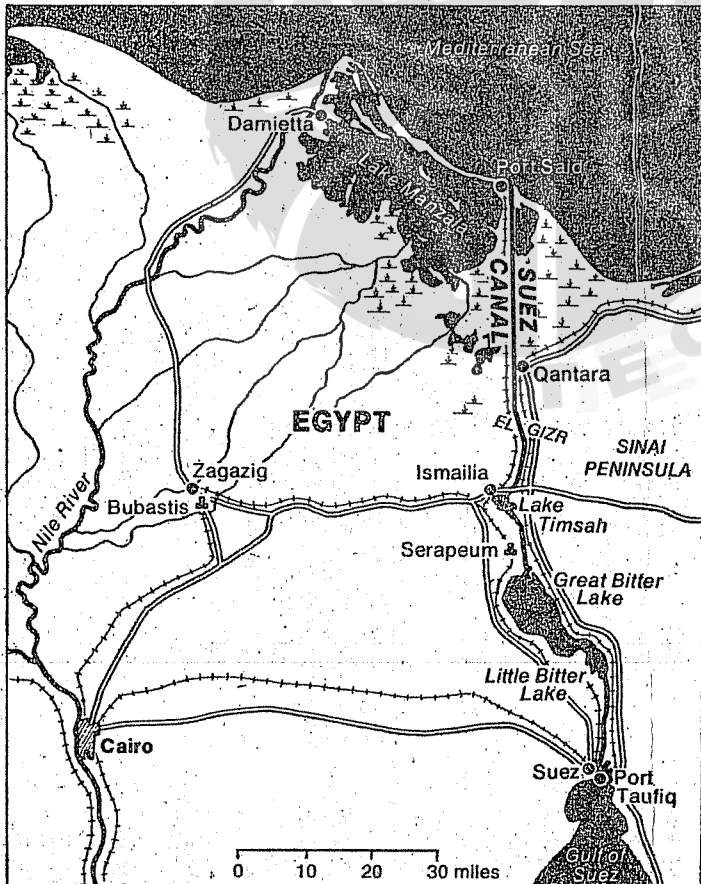
船及貨	1913	1938	1955	1965	1966	1967
通行船數	5085	6171	14666	20289	21250	在六月以河封在六日後全部全開
噸位 (以000計)	20033	34418	115756	246817	279331	
貨物 (以000公噸計)		28779	107508	225442	241900	
備註	到一九六六年止，最大船隻的噸位為六萬噸；年收益達一億九千七百萬美元。					

設新城市，以發展工業及促進觀光事業，但估計費用，至少在六十億美元以上，大部分仍仰賴西方各國及產油的阿拉伯國家（主要的沙地阿拉伯及科威特）的支援。

運河重開以後，對這一地區，在政治上及軍事上，均將有重大影響。因在運河關閉期內，波斯灣各國，南部阿拉伯各國以及非洲的各國教國，在地理上，可以說與中東的危機，形成隔離形勢。一旦運河重開，至少在理論上，阿拉伯各國的統一，勢將加強。同時軍事形勢，亦將大有改變，埃及在紅海上的海軍，可望加強。

受運河重開的利益最大的，當為蘇聯。現在

蘇聯的黑海艦隊繞道好望角到達波斯灣，航程是一萬○四百哩；運河打開以後，航程將縮短為三千三百哩；由地中海到印度洋，更為容易；同時就戰略地區言，蘇聯到伊朗及波斯灣的海路；到亞丁海灣，到 Bab



蘇彝士運河區現況圖

et Mandeb 海峽以及沿岸產油最富的國家，使其在其現在的航空活動區域中，又將加強其海軍的活動。如何應付這一情勢的發展，在表面上看，現時的美國似乎無能為力。

另一受影響最大的國家，似為伊朗。由於近年來龐大的軍事預算，使伊朗成爲在以色列與印度之間的重要軍事強國，似乎頗有能力以防禦 Hornuz 海峽（爲波斯灣石油運到阿拉伯海的通道）。但在美國方面，認爲在蘇聯海空強力干擾之下，伊朗能否確保這一海峽的開放，頗表懷疑。因此運河重開以後，對世界和平的影響，究竟是禍是福，只能且待事實的證明了。