

議を歴史に例證したる書なり。而して、かの唐土にいふ所の扶桑國は我邦にして、三皇五帝なるもの皆我皇孫に外ならずといふ論據に成る所の大扶桑國考を出せるを導火線として、林家のために排斥せられ、其書は絶版に附せられ、天保十五年には遂に江戸より其本藩秋田に歸國を命せられたるなり。

之を要するに、眞淵、宣長の頃は主として其鋒先は儒學に向けられ、篤胤に至りては漸く佛敎に向ても同じく猛烈なる攻撃を加ふるに至りたる傾

向あり。而して其敵味方共、論ずる所は反對論を批評するよりも、互に其根本即ち、國學者側の攻撃する所は、支那の國柄及び聖人其もの、又儒者側の攻撃する所は専ら我神代の社會、儒敎輸入以前の日本の國柄其ものなりしに、末流に至りては、論旨漸く枝葉に走りて、言葉の用ゐる方、てにをばの誤り等を穿鑿して専ら其揚足取りを能事とするか、然らざれば人身攻撃に没頭して、醜狀殆ど見るに堪へざるものあるに至れるなり。(大正八年五月十八日)

西比利亞の河川と北極海との連絡航路(下)

文學士 内 田 寛 一

五

オブ・エニセイ兩河の水路は以上述べたるが如

くであるから、之と北極海航路との實際上の連絡についての問題はカラ海の航路である。

東北航路探險の歴史は暫く措きカラ海航路のみ

を見るも、文書に現はるゝ所では古く十六世紀に溯ることが出来る。即ち十六世紀後半に於て、露西亞の船は年々白海海岸にあるホルモゴリ Knolmogori よりエニセイ河口に至りて、衣服衣料と毛皮類とを交易し冬を越して歸國するを常としてゐた。當時シベリヤ北部に於ては貂・栗鼠・狐等の獵獲せらるゝもの甚だ多く其の毛皮は歐洲に於て極めて高價に賣買せられてゐたから、一六〇一年よりは海上の危険寒氣の凜烈なるを物ともせずして、オブエニセイ、兩河河口附近に航するもの案外多數であつて、オブ灣の支灣と見らるべきタス灣に注ぐタス河の河口にはマンガセヤ Mangasetsya と稱する市場發達し、夏季商人の來り集るもの二千を算し、商船の艘數は二十餘を數ふる年もあつた、といふことである。是等商船の普通に探つた航路は、白海海岸からカラ海峽又はユゴール海峽 Yugor strait を經てカラ海に入り之を横ぎ

りてヤルマル Yamal 半島の中腹にあるムトナヤ Muthaya 灣に至り、それよりムトナヤ河を溯りネイテ Neite 湖に出で、ヤムブト Yambuto 湖セリオナヤ Selionaya 河を通じて、タス灣に達するのであるが、ネイテ、ヤムブト兩湖の間は水路がないので曳船するのである。中にはヤルマル半島を横斷せずして、海路にて北の方ホワイト White 島の北を廻航するものもあつた。

マンガセヤに入來する商人中には、英人其他の外國人もあつて、露國政府は外人の入來を喜ばず、爲に一六二〇年一般商人の叙上航路の航海を禁止し、カラ灣の門戸に當れるベイガフ Vainain 島には五十名の人を配置して船舶を監視せしめた此の事ありてからオブ灣の航海は止み、マンガセヤは廢頓してしまつた。

然りと雖も此の後も諸國の學術探險船や海貂捕獲船などは此の航路を通じて居り後者の中には窺

に土人と交易して利を得るものもあつたやうであるが、十九世紀の中葉までは大體に於てカラ海沿岸の一般通商貿易禁止時代と見て差支あるまい。然るに一八六〇年代に至つては、クルセンステル

ン Krusenstern 氏のカラ海探險一八六〇年并に一八六二年の結果により、諾威の捕鯨船がカラ海に來つて同海の航通上に一新時權を劃した。此の後或は純學術上の目的により或は漁撈の目的により、カラ海を航通するもの其の數を増し、之と共に、貿易又は運輸の目的によるものも現はれて來た。中には英人キップス Wiggins 氏の如きは一

八七六年にはエニセイ河口に、一八七八年にはオグ河口に航海し一八八七年より一九〇五年までの間に於て殆ど毎年英國とエニセイ河口間を航通して、貿易をなし、多大の利を占めた。ことはよく人の知れる所である。キップス氏の外にも民間の貨物船がエニセイ河口に至つた主要なるもの

に一八七九年には六艘、一八九七年には十一艘ありオグ河口に至つた主要なるものは一八九八年には六艘ある。十九世紀末葉から廿世紀初葉にかけては、オグ、エニセイ兩河下流地方に測候所其他官署の建設せらるゝものもあつて、建設材料や、糧食日常品等を運輸するため、露西亞政府の船舶で此の方面に至るものも現はれて居り、一九〇五年の如きはオグ河口に航したるもの二十二艘に及んでゐる。其の一部は明治三十七八年戰役の軍需品を運搬したるものかとも思はれる。

以上述べたるが如く十九世紀後半に於ては歐洲とオグ・エニセイ兩河口地方との間に於ける純經濟上の航海に一新時權を劃してゐる。當時露西亞政府に於ても海路の輸入品には輸入税を課せずして、海路の發達を保護してゐた。カラ海を始め其の航路の探險も進歩し通信機關も多少備はつてゐるから、カラ海に於ける航海の困難も以前に比

すれば輕減されて來た。

現今オブ・エニセイ兩河河口地方は十六世紀後半に見たるが如くに毛皮の產出が多くはない。尤もオブ河下流の地方は栗鼠の捕獲せらるゝことの多きは西北利亞第一に位してゐる又エニセイ河下流のツルハンスタ地方に毛皮の產出の多きは前に述べた所である。けれども、是等の毛皮のみを目的として、此の地方に航路を開き、數多の船舶を動かすには當らぬ状態である。それ故に近時此の方面の航海貿易に着眼する人々にありても、オブ・エニセイ兩河河口地方の天產物は副次的目的とすることがあつても主目的とはしてゐない。彼等の眞の目的は叙上兩河の河口よりそれぐ更に深く内地に溯り洋航汽船の航行極限地に於て、それより上流を交通する汽船と連絡し、以て西北利亞南部の豊富なる天產物を積取り、又其の地方に勃興せる農業牧畜、工業等に要する器械器具建築材料

其の他日用雜貨等を差向けんとするにあるのである。此の目的に向つて活動せるものには個人も少くないが、一九一二年、露國人やスカンヂナビヤ人等の資本によつて成つた西北利亞會社の如きは特筆すべきものに屬する。露國政府に於ても亦大いに此の方面に注意し、一九一三年にはエニセイ河河口に向けロンドンより鐵材八萬布度の輸入試驗をなし、益々此の航路を利用せんと計劃せる矢先、今次の大戦亂によりて北海の航海危險となり英佛等とカラ海方面とを連絡して露國北部のみならず西北利亞より食料其の他の軍需品を運搬することの適切にして必要なることが認められたる爲叙上の計劃は促進せられ、英國とエニセイ河中流との間に少くとも數回の航海行はれて、西北利亞の小麥其の他と英國のセメント鐵材其の他とが出入したのである。之より先露西亞政府は、ヤルマル半島のモラサレ Mora-Sale エール海峽、ベイガ

フ島などカラ海沿岸の各地に無線電信局を設置して、航海の難易を豫告せしむることにしたが、其の後航路の利用進むに伴ひエニセイ河河口には燈臺、無線電信局等を設置するの計劃を樹て、益々航海の便を計らんと努めてゐる。

六

今やオプエニセイの兩河の水路と北極海の航路とは既に實際上連絡したのである、然らば其の將來の盛衰は如何。これには交通上、第一カラ海の航路、第二オプ河筋と露西亞本國の北極海方面とを連絡する鐵道の計畫を考へて見なければならぬ。

カラ海は叙上連絡航路の是非とも通過せねばならぬ所であるが、年によつて夏季流水の量に多大の差があつて其の少き時は航海が自由であるが多き時は到底航海することが出来ぬ有様である。されば流水の難によりて不幸の運命に遭遇したるも

のは古來其の數甚だ多い。此の海通過が東の方チエリユースキン岬の廻航と共に東北航路の二大難事とせられてゐるのも偶然でなく。又叙上連絡航路が永く行き惱んでゐたのも此の爲であつた。

人若し年々此所に確實なる航路を開かんとせば夏季に於ける流水を尙調査するの必要がある。

上に述べたる西比利亞會社は其の成立の年北極海探險者として名高きナンセン Nansen 氏に囑してカラ海航路を探險せしめた。ナンセン氏は實地探險の上過去三百數十年に亙り、カラ海航海の歴史に徴し、カラ海に於ける夏季の流水を以て海流又は風によつて、北方より運搬せられたるものとせずしてカラ海其のものの海水の温度の變化によるものと考察してゐる。そして、此の海に注入する河川の水量が多く冬季海水の上に積る雪の量が少ければ、寒流の影響を受くること多くして、カラ海の水は多くなり、之に反すれば少い。それ故に

冬季寒氣峻烈にして、雪量少き年の翌夏には、それよりも寒氣緩和にして雪量多き年の翌夏に比して、流氷が多い。又秋季海上に残りの氷少き時は海水上部は温度が比較的高いから氷點に達するに永き時間を要し、又結氷も風に妨げられる。

之に反して秋季残りの氷多き時は海水上部は温度が比較的低いから、結氷も速である。この事はオプトルスク Optorsk 測候所の四十餘年間の氣温の記録に現はるゝ所とも一致してゐる。

カラ海と航路との關係を見るには、尙、同海の氷が風や海流でいか程迄いかに分布されるか、又海水の深度と流氷の多寡など、今後精密なる調査をも要することは勿論であつて、ナンセン氏は此の目的の爲に數多のモーターボートを使用し、成るべくは飛行機を使用して、カラ海附近の無線電信局と連絡を保ちて調査報告せしむべきを主張しかゝの施設は西比利亞開發上に與ふるカラ海航路

の影響を思へば寧ろ當然のことであるとの意見を陳べてゐる。然りカラ海の航路は其の開通八、九、十の約三ヶ月に過ぎないけれども、可なり重大なる意義を有するものだけに河海連絡航路は必ずや將來更に發展するであらう。西部西比利亞の輸出入品、西比利亞鐵道の運輸能力のみを見ても此の航路の必要は明かである。況や、兩河沿岸の開發を計るに於ておや。

七

叙上の連絡航路の將來を考ふるに當つて更に鐵道計劃を一瞥するの要がある。オブ河筋と露西亞本國の北極海方面の連絡を目的とする鐵道計劃線には、オプトルスクよりメヂンスク Metchinsk に至るものがある。之はカラ海交通の困難なるが故に、此の海を避けオブ河の水路と北極海の海路とを連絡せしめんが爲、露國政府にて計劃したるもので

ある。一九〇七年には測量も了し、諸般の敷設準備も整ひたりと傳へられ、一九一四年には既に工事に着手したる由、半官半民の出版物に記載してある。さりながら他方に於てエカテリンブルグ Ekaterinburg よりウラル山脈の東側を北上せる既設鐵道アルハンゲルとを連絡するシベロアルハンゲル Sibero-Archangel 鐵道を敷設してアルハンゲルをして一面西比利亚に對する北極海方面の門戸とするの計劃があるから、之が事實に現はるれば、叙上の計劃線の價値を下げ、又カラ海航路に影響を及さぬとも限らぬ。但又一方に於て、オムスク政府が列國に承認せられて、露西亞本國より獨立することとならば、是等の鐵道よりも却つてカラ海連絡航路に熱中するやも計り難い。オプ・エニセイ兩河と北極海との連絡航路の問題は將來益々興味を加へるであらう。そして其の影響は東部西比利亚にも及ぶことは疑なき所であつて、レナ河と北極海との連絡航路計劃の消長の如きも亦之と終始するであらう。

(五月廿四日稿)