

支北

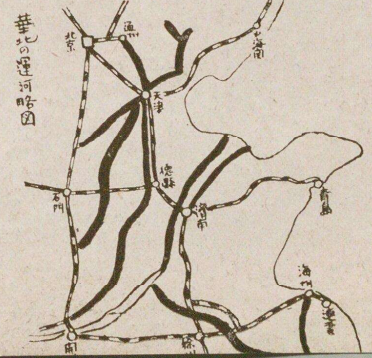
支北 第十八卷 第十八号 一九三九年八月一日發行 (月刊) 定價 十元

現地編輯



運河

北支の河川が、數十万里の耕地を蔽ひ、數百萬の生命を脅かすやうな大氾濫をよくすることは、廣い上流の受水區域に降る夏の暴雨の性格や、それに伴ふ黄土層の洗刷、崩壊、流出による夥しい泥土の運積によるものではあるが、更に氾濫を發生せしめる一因は北支平原の驚くべき平坦性にも歸せられねばならない。一應平原建設の歴史を語り聞かされた者ども、實際に漢々たる北支平原が端的に示す平坦さの中に立つたならば意外といふか、不思議といふか、どうしてかくまで平坦な面の創造が可能であつたかを繰り返して反問せざるを得ない。従つてそこを流れて海まで辿らねばならぬ河流に與へられる勾配は極めて僅かである。一二の處が尠くない。それは一軒流れて十軒か二十軒しか降れないことである。この緩勾配は河に於ける泥土の沈積から天井川の形成となり、決潰溢流の基礎的條件を胎むことは勿論、水嵩一米の氾濫水は上下十料の流域を浸す可能性をも内蔵してゐるのである。併しかゝる河川の緩勾配と平原の平坦さとは古くから航運を發達せしめることともなつた。そこでは自然流路を



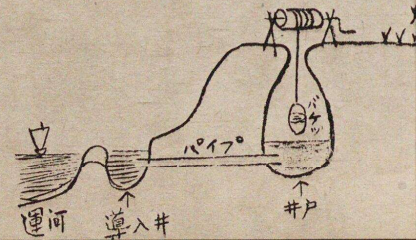
のまゝの利用がまづ盛んに行はれたに違ひない。殊に土地の廣大さから来る輸送距離の増大と泥砂質のために乾濕共に惱まされる平原の道路事情とは、水運への依頼を強めるものである。併し北支の平原では、二つの流域を連ねるやうな水路工作が容易であり、その平坦さに堪ゆるべき治水と乾燥氣候が強要する灌漑工事の必要性が、また土木の大規模起工を興したために、甚だ早期から運河工事といふものが行はれたやうである。

灌漑



新設された灌漑溝

運河の水を利用する井戸の断面

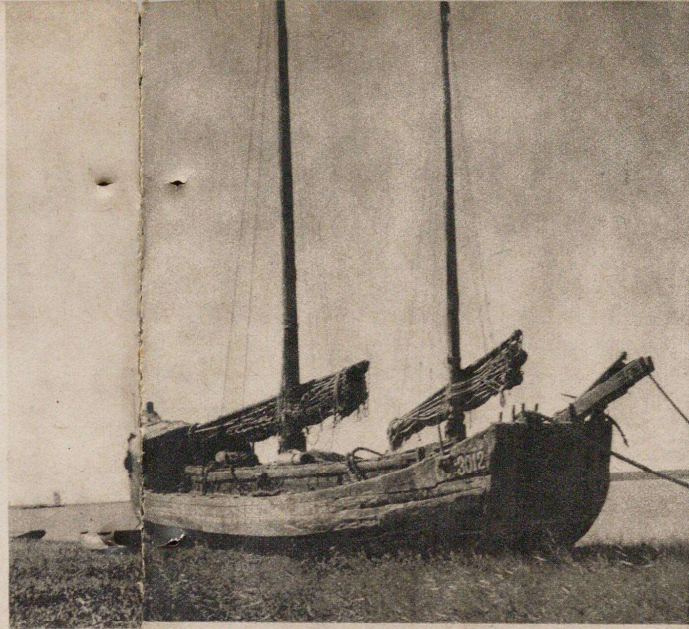


運河の水揚げ場

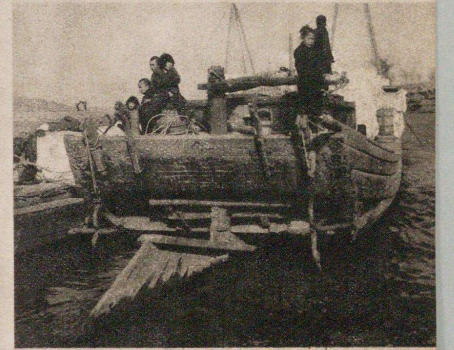
民船



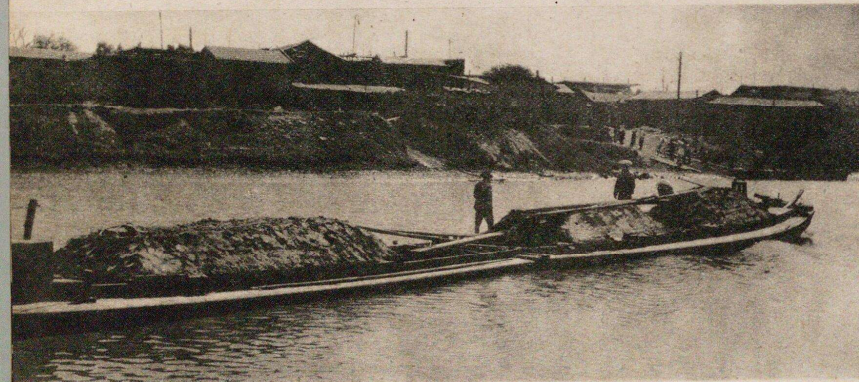
渡し船、これは大小種々あるが、何れも扁平なのは車馬等の運搬に便するためである



帆



民船の艦部



河運子の代表的なもの

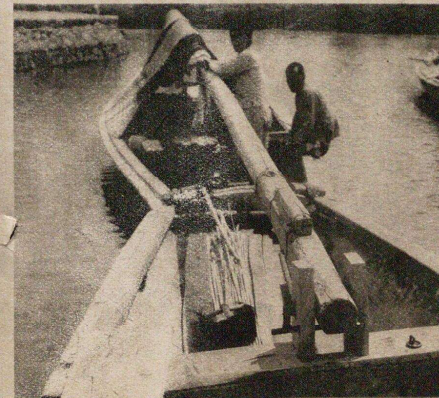


家庭用カヤートと云ふべきが、これは沿岸の住民が向う岸との往來に使用する

船の長さ曲流激しい場合はこれに制限を受けることがある。そこで北支では同型の船を二隻連結して航漕することが多い。この型を「對槽」といひ、水路の極端な屈曲部に來ると切り離せる様になつてゐて、そこを通過するに便利だし、日頃は連結しておけば、管理と航漕にも經濟的である。これは、淺い水路に遭遇した折にも便利で、一隻つゝ荷を軽くして通したり、積み換へを行つたりして器用に扱われる。

北支の諸運河に集斂する民船は、その自らが頼つて航るべき水の性質と、更にまた負ふべき荷物の種類に應じて、様ざまな型がある。詳しくいへば、その技巧の傳統や材料の差異なども益々型の變化を來たしてゐる。帆の有無や帆の型、船室の有無その型、軸や櫓の變化、櫓と櫓の使ひ別け、吃水の深淺、幅と長さの差等注目してゐたら實に多様であり、各々特有の名稱で呼び別けられてゐる。併しこれの中、南支の民船に比へたら問題にならない。彼は遙かに多種多様であり、また形態と彩色が佳美で、奇矯に近いものさへあるのに對して此は何といふ素朴さであらう。形態は曲線美に乏しく、色彩は油色の一色である。このことは海洋を航する民船についても同様のことか云へる。一般に北支の内河民船は軸から艀にかけての反りが淺く、船の面は殆ど平らである。また幅員も中央と端との差が小さく、中央の膨らみは極めて僅かであつて、殆ど長方形に近い。そして支那全體にさうであるが軸は龍骨がなく箱型になつてゐる。長さ幅との比は概して小さく、づんぐりして居る。著しい例は黃河の渡船の様に幅廣いものがある。併し灤河の様に可成りの急流部をも航して、熱河高原にまで達しようとする水路では甚だしく細長いものもある。

對槽子と稱する民船、列車のやうに二つ連結することも、また切り離すことも出来る、航往は自由に倒して櫓などがくまされるやうになつてゐる



柳漕用小型民船



造船・修理

概して浅い水路に適應するために、支那全般として民船は平底にして浅吃水に作られる。従つて、水を切つて行くのでなく、水上を這つて行く方である。この船日本の船と根本的に違つた機構で航行するわけであるが、岸は遠浅であり、水中には洲の多い處であるから、接岸の上からも、又葦一坐洲した場合の處置を容易ならしむるためにも、この平底が有利である。そして内



修理

華北交通の便用す新製船の造船作業——山東省史各莊造船所にて



運河の 經濟的意義

北支の河川や運河は古くから拓かれ産業文化の源泉となり、或は交通の根幹となつて現在の北支を創る基をなした。

これらの河川の流域や背後地は、農産、鐵産をはじめ頗る豊富な資源を擁してゐて、所謂冀中、冀南の穀倉を形成し石炭資源はこの二つの平野地帯に於て僅に三十億噸の埋藏があると稱せられ開墾、集作、中興、聚莊炭礦等はその主なるものである。

北支の河川に於ける民船の輸送力は年間約三百萬噸である。

かくの如く河川の流域に於ける富源の開發は水運に俟つところ多く、他の輸送機關が普及してゐないだけに水運の急速なる擴充強化は現下の急務である。だからこそ華北政務委員曾建設總署がその建設を推進し華北交通が當面の採算を無視して強力運営を爲す意義もまたこゝにあるのである。

船から汽車へ



地では想ひもかけぬ程の浅い河をも上流まで溯り得るのである。かくて北支の内河民船は北支の内水に適應した發達を遂げては來たが、惜むらくは近代的な速度を獲ち得てゐない。これに對して現航汽船を配して民船數隻を曳かす、この曳航民船輸送の集團を編成せれば、そのまゝ水上列車とも言ふべき形態がとれる。華北交通が機械化集團輸送と稱するのはこれであり、目下曳航能力の増強のため新船の建造と船型の改良研究が進められてゐる。