

アラスカへのルート

ヴィー・ステイファンスン稿

花村哲夫 譯

I

太平洋に於けるアメリカ防備の北方錨地としてアラスカは米大陸防衛上、異常なる戰略的役割を果す運命にある。^{〔註〕}現在の計畫にはアラスカの各地方に於ける陸軍飛行場、海軍航空基地、潜水艦基地及び其他の軍事的設備を設定又は擴張するのに約五千萬弗の費用を必要とする。此の費用の中、陸軍に千七百二十萬弗、海軍に千七百十二萬五千弗、合計三千四百三十二萬五千弗が既に充當された。然しながら、此等の準備も、アラスカが一年中容易に防禦され、利用され得る、頼るべき輸送方法に依り合衆國と連絡されるのでなければ、殆ど無價値に等しいのである。實際に民間であらうと軍であらうとアラスカの居住者に依つて消費される凡ての物資は、現在輸入されてゐる。そして此の状態は少くとも武器、軍需品及び軍需資材一般に關する限り繼續する筈である。わが國とアラスカの交通線を改良し確保するの問題は、従つて最も重要にして緊急である問題の一つ

である。現在合衆國及びアラスカ間の交通は、汎米航空會社に依つてシアトルから、或はユーコン、サザン航空會社に依つてエドモントン及びバンクーバーから運ばれてゐる郵便、貨物及び乗客を除いては凡て海路に依らねばならない。

[註] William M. Franklin: "Alaska, Outpost of American Defense," FOREIGN AFFAIRS. October, 1940, p. p. 245—250.
本紙所載『米國防衛の前哨地アラスカ』參照。

II

アラスカの北海岸は七、八、九の三ヶ月間は航行に適すると考へられる。船舶が七月一日以前にバロー岬を廻る事は一八八九年から五十餘年の中、僅かに十ヶ年位しか出来なかつた。其の上、その中二、三年は氷はバローから全然移動する事が出来なかつたか或は移動が極めて遅かつたがために、船舶は通過する努力を止めて了つたのである。バロー岬からホープ岬に至る西南海岸は、通例、航行時期がもう少し早く來り、閉鎖時期がもう少し遅くなる。

ベーリング海峡の南方に當る西海岸のノームでは普通船の第一便は五月中に到着し最終便は普通十月二十五日と十一月五日との間に出る。然しノームは港外錨地に過ぎない。

ポート・クラレンスの港——合衆國全部の艦隊を收容するに充分なだけ廣いが、灣内の波が屢々高いから餘り

にも廣すぎる事になるのである——はノームより晩く開港し閉鎖は其より小し早い。ポート・クラレンスの奥にあるテラーの素晴らしい小港は、小船舶のみが利用するのであるが、活動期はそれよりもつと短い。それよりずつと南のセント・ミカエルは、追つて述べる特別な方法に依つて利用されるのでなければ、開港期間は殆んどノームと同じである。セント・ミカエルはユーコン河口に最も近い港である。この河は、南の隣河なるクスコウイム河より夏の温度が日蔭で屢々九十度以上に昇り、時に百度にさへ達する所の、其の廣大なる流域で累積した熱の爲に、少々長い時期利用出来る。ユーコン河の三角洲は一般に其の上流の主流が凍る前二、三週の十月の第一週の間に凍結して了ふ。之等の事實は凡て重要である。何となれば、アラスカの北部及び西部の海岸が一ケ年の數ヶ月のみ汽船に依て容易に接近し得るといふ事から觀て、之等の事實はアラスカの大部分に供給する際に伴ふ、重大なる問題を提示してゐるからである。此の困難を輕減する一つの方策は、上に言及した「特別方法」を利用する事である。

ソビエットは氷の状態及び動きを報告する爲に、海を偵察する飛行機と關聯して働く所の、極地海岸に沿つた無數の海岸觀測所の組織を發達させた。アラスカ海面に於ては船舶は同様に、薄い或は弛んだ氷或は氷群の最も航行に適する間隙を利用する様に常に指圖を受ける。北アラスカ海で行はれる交易の時期は斯くして航行の安全性が増大されると同時に擴張される。ソビエットも亦運送船隊に隨行するのに強力なる碎氷船を用ふる。そして此の事實は航行時期を長くし安全を保證するに助けとなる。斯様な特殊船は主としてホープ岬の南に當

る海面に於て有用であり南に行くにつれて有用さは増すであらう。砕氷船は斯くしてユーコン河の南に於て大いに重要であらう。そこでは毎冬、數ヶ月間閉ざされた場所も恐らく一年中航行する事が出来るであらう。

一つの例外を除いて、南アラスカの主なる諸港は、氷に依つて殆んど惱まされない。スカグウェイ、ジュノ、コルドバ、セワードは勿論、パンハンドル地方に於ける諸港に於ては全然困難はない。アラスカの主要なる港、アンカレイヂが氷の爲に冬の數ヶ月間、役に立たないでゐるのは不幸な事である。アンカレイヂは、クック入江の奥に位し、潮流は世界で一番高い部類に入る。此等の潮流は氷を、さうした動搖の状態に置いてゐるので、アンカレイヂの港は一年の殆んど半ばは役に立たない。然しながら、近代的方法を用ふる事に依つて、アンカレイヂは一年中開港し得ると言ふ事を信ずる觀察者がある。

何れにしても、アラスカ灣に臨むアンカレイヂの南八十哩のセワードは、アラスカ鐵道の完成以來、アンカレイヂに代つて冬の港であつた。然しセワードも亦缺點がある。其の丁度北に當る鐵路に沿つて多量の降雪をみる事は、冬に於ける、即ちセワードの港が交通の責務を果さねばならぬ大事な時に於ける由々しい問題である。尙其の上この鐵道線路には陸軍専門家が砲撃又は破壊行爲を爲す時に、破壊し易いと考へられる高い木製構脚橋がある。従つて鐵道及び陸軍専門家は近道の建設を慫慂して來た。最近の報告に依ると、ケナイ半島の東側に當るボーティジ灣をセワードに代る港に、轉換する準備が目下進められてゐる。

然しながら當分アンカレイヂはアラスカに於ける最も重要な市である。丁度其の背後にはアラスカの主要

な陸軍建設物たるリチャードソン堡壘がある。アンカレイヂから國有鐵道は高いアラスカ山脈を横切つて、北へ走り、フェアバンクスのタナナ、ユーコン盆地に達する。そして其處から、バルデスからフェアバンクスに延びる所の、リチャードソン道路に結びつく爲に、マタムスカ谿谷から支線道路が分岐する。

III

此の事は、アラスカの諸港と内陸とを結びつけるのに、如何なる便宜が存在するかと言ふ問題に我々を逢着せしめる。先づ第一に既に述べたやうにセワード、フェアバンクス鐵道がある。其の主要線は四百七十哩の距離を走り、一年中貨物及び旅客運輸をしてゐる。ユーコン流域から海岸に至る迄の運輸に當る外に、其の支線はマタムスカ谿谷農耕地並に數多の炭田に便宜を與へる。

カパー河に沿つたコルドヴァ内陸からの鐵道は一九三八年に運轉を休止したが、再び開通するであらう。更に重要なのは、スカブヱイからホワイト・パスを横切つてユーコン地方のホワイト・ホースに至る鐵道である。ホワイト・ホースから貨物及び乗客はユーコン河をドーソン及びアラスカの廣大なる内陸流域まで船で下る。アラスカ鐵道の様にホワイト・パス線は年中開通してゐる。

海岸からアラスカ内陸に通ずる道路と云ふ名に相應しい唯一の道がある。即ちバルデスからフェアバンクスに至る三百七十一哩のリチャードソン公路である。これは狭い羊腸たる道路で鋪裝してない。公路の或部分は



毎年―特に峠に於ては―雪で閉ざされる。然し乍ら、近代の除雪機械の使用で道路は疑ひもなく最悪の天候を除いて年中續けて開通する事が出来る。又フェアバンクスからサークル迄はステイーズ公路なる立派な道路がある。雪はアラスカ山脈の南よりも内陸に於ては一層乾燥して居り量が少い。従つてこの理由から南海岸よりもユーコン流域に於て道路を開通させて置く事は一層容易しい。實際にベーリング海及び北極海岸の大吹雪を除けば、アラスカ大吹雪はミネソタ及びダコタ大吹雪の様に夫程我々を悩まさない。多くの道や小徑は内陸森林地帯の各地を曲りくねり通過する。そしてこれらは土地が凍る冬期に開通する。然しながら泥や沼がジェリ―状態になる夏には不通となる。従つてアラスカの大部分が交通機關として頼らねばならぬのは飛行機である。

アラスカに於ては、貨物及び乗客用として飛行機は、カナダ及びソ聯の極北地方を除いて世界の何れの地よりも一人當りより高い比率で利用されてゐる。一九三八年にアラスカ定住の白人のめいめいが購入した飛行切符は約三萬枚に上る。同年にアラスカ飛行會社は合衆國の凡ての航空路が運ぶと同量の貨物を運んだ。アラスカへ飛行するのに三つの方法がある。即ちシアトルからの汎米航空及びユーコン、サザン會社（カナダ太平洋鐵道の子會社）の二つの經路（一つはバンクーバーより、今一つはエドモントンより）がそれである。シアトル、バンクーバーより汎米航空及びユーコン、サザン兩會社は一週七日の―汎米航空に依つて四日はシアトルから三日はバンクーバーからユーコン、サザン會社に依る―定期便を實施する爲に協力する。之等のアラスカ便は時間表を大陸横斷空路と一致させたので紐育からフェアバンクス迄二十時間で達する事が出来る。もう三

時間飛行すれば大小ダイオミーズ島に挟まれたベーリング海峡上の合衆國とソ聯との國境に到達する事が出来る。

一九三九年にはアラスカには約百七十五機の定期運航をしてゐる飛行機があり、閑散な時には其等の多くを借切る事が出来た。然し現在はその數は疑ひもなく増加してゐる。此等の飛行機はアラスカの「大都市」から飛行するのみでなく時々、村落からも飛ぶ。其等の飛行機でアラスカ本土の何處の地にも又近くの島へも行く事が出来る。

メーンからジョージヤの凡ての沿海各州よりも面積が大であるアラスカの内陸森林盆地にとつて、最も重要なのはユーコン河とクスクウイム河の二つの大河である。北米大陸で三番目の大河のユーコン河は六呎迄の吃水を持つた平底の汽船で河口から千六百哩の距離をドーソン迄航行し、そしてつと浅い吃水の汽船では、ホワイト・パス鐵道の終點なるホワイト・パス迄尙三百哩航行し得る。

クスクウイム河はマック・グラスから海迄三百三十哩航行が出来る。兩河とも五月から十月迄汽船の通行が可能である。

交易の動脈としての此等の二つの水路の價值は連水陸路が幅約二十哩、高さ二十呎のベーリング海近くの點で、二つの河が合流する事に依つて増大するであらう。其處ではその様な運河を堀る事は簡單で安價であらう。そして交通の内部線を改良する事に依つてアラスカの防禦に貢獻をなすであらう。

同じ様な目標からイリアマナ湖源がクック入江から計つて二十哩に足らない處を通る道路を廣くし改良する案が提出されてゐる。イリアマナ湖及びベーリング海へ注ぐ其の水路上を走る汽船と共同して用ひられる、斯様な道路は、プリストル灣からアラスカ灣に沿ふ諸點への交通に對する貴重なる短路とならう。

アラスカの交通鎖に於ける最も弱い鏈環は合衆國と海に依つて連結するそれである。パンハンドル地方の諸港へ向ふビューゼット・サウンドからの船は普通内側航行をする。これは英領コロンビヤ及びアラスカの峽灣^{フィヨルド}的海岸に沿つて險阻な島々の迷路を縫ふ様にして通る所の、曲りくねつた素晴らしい景色の航路である。これはアラスカの最も重要な旅行道筋である。アラスカの他の港へ向ふ船は一般に公海を通る。それで戦時には北太平洋で作戦中の敵國海軍部隊に依つて攻撃され易い。内側航行をする船ですら、この深く凹んだ海岸が提供する無數の隠れ場所に待ち伏せてゐる海上或ひは海底からの襲撃者に依る攻撃から完全に、まぬがれる事は決して出来ないであらう。

約言すればアラスカへの交通及びアラスカ國內の種々なる交通の便はアラスカ在住七萬の白人及び土著人の平和時の要求には充分であると言へよう。然しながら戦時状態の場合の要求に備へる爲には悲しいながら不當である。太平洋に於てアメリカ海軍が敗北を喫する場合にはアラスカと合衆國との交易は絶たれ、飛行機で脱出出来る者を除いてアラスカ人は、アラスカ國內で囚人となり、取り残された者は餓死するであらう。何となれば、アラスカの食料品生産能力は殆んど増大してゐないから。かうした事實は、出来るだけ可能の時期に

西カナダを横切つてアラスカ内陸に至る近代的公路の建設の必要なるを證明するものである。

III

この豫定主要公路には種々の經路が提案されてゐる。一番議論された經路は四つであり、A、B、C、D經路と命名されてゐる。四つの中で最も宣傳せられてゐるのは、A經路であり、シアトル及びバンクーバーから北へ走り、プリンス・ジョージ及びヘーズルトンを通つてホワイト・ホース及びフェアバンクスに達するものである。シアトルからヘーズルトンに至る此の道路の約三分の一は既に出來てゐる。然し其の一部だけが近代戦争の頻繁なる陸軍の交通をなすに適した状態にある。

A經路は旅行者にとつて多くの魅惑があり景色がよい。然し其の峻しい勾配と多くの彎曲は比較的多額の建設費用を必要とする。そして北太平洋の濕つた風に依つて蓄積した多量の雪から免れる爲に、一般にずっと内陸を通つてゐる。従つて冬期間開通させて置く事は斯くして比較的容易であらう。然し海岸に近いから、多くの支線道路が海岸から合する事が出来る。この事實は寧ろ單に終點からでなしに、同時に幾つかの中間點から道路を建設せしめ得るであらう。其に依つて建設の時間と費用を輕減する事になる。道路が完成すると此等の支線道路上の交通に燃料及び他の供給品を提供するのを一層容易ならしむるであらう。そして其等は今や海に依つてのみ接近し得る海岸都市に對する出口として役立つであらう。

A 經路の主たる提案者たるマクドナルドは二千五百萬弗の費用で十八ヶ月に六十の中心點から出來ると言ふてゐる。アラスカ選出代議士たるアントニ・ジェー・デイモンドは費用を三千萬弗と見積つてゐる。其等の數字は双方共時間及び價格の限度を、戰艦を建造する費用の僅か三分の一に匹敵すると看做してゐる。そして公路唱導者は戰艦は時々岩礁に乗り上げ、どの道十年も経てば使ひ物にならなくなるが、之に反し道路は戰時に於ても平時に於ても常に價值と重要さに於て増加すると言ふてゐる。然し或る批評家は其が海岸に近い事は A 經路の軍事上の致命的弱點であると主張してゐる。何となれば其は北太平洋からの空襲に道路を曝し、若し合衆國が假令一時的であらうと此等の海域に於ける制海權を無くする様な事があれば、敵軍勢に依つて遮斷されるだらうから。之に對してマクドナルドはこの經路に沿つて既に建設中の一鏈の飛行基地がある上に、陸軍部隊がしようと思へば容易に其の公路に沿つて駐屯する事が出來ると答へてゐる。

B 經路は北のプリンス・ジョージ迄 A 經路と同じである。其處から B 經路はずつと内陸經路をとる。A 經路よりも峨々たらざる地區を通るので A 經路の特徴である海岸支線路がないので、建設には一層時日を要するのであらうが費用はより安くあがる。尙この支線道路を缺く事は其が完成した曉にも、B 公路に沿つて燃料を供給する困難を増大するであらう。

A 及び B 經路は太平洋に南の終點を持つてゐる。そして多くの觀察者にとり之は重大なる缺點である。何となれば公路に依つてユーコン地方及びアラスカへ運ばれる製品の大部分——特に防禦機械——は南カナダの工業地

帶及びミシシッピ河の東の州で生産されるから。若しこの公路がA經路かB經路に沿つて建設されるならば、例へばデトロイトからフェアバンクス迄廻送する貨物自動車は三角形の二邊を廻らなければならぬだらう。此の事は或る評者が公路はシカゴから雙子都市（セントポール、ミネアポリス）、ウイニペグを経て北極近く迄、ロッキー山脈の東に沿ひつゝ大草原を横切つて、北西の方へ眞直ぐに走る事に依つて東部工業中心地とアラスカ間に直線を作るべきであると考へる理由の一つである。

V

實際其の様な直線道路に對しては二つの提案がある。即ちC及びD經路である。此等の二つ共、エドモントンから出發し其處で南及び東に放散する既設公路と連絡するものと考へられる。其等はピース・リバーの町までエドモントンから北へ同じ經路をとる。こゝで二つは分れて、C經路はフォート・セント・ジョン及びフォート・ネルソンを経由し更に西の經路をとる。讀者は此處に載せた地圖から氣附かれる様に、フォート・ネルソンから先は二つの道筋が示唆される。一つはフランセス・レークでB經路と連絡するもの、他はA經路とホワイトホースで連絡するものである。

此の二つの經路の中、何れを採るにしても、C經路は可なり眞直ぐで一層平坦な地域を通るので、A又はB經路と比較して建設費用の節約となり、又アメリカの東部諸都市とアラスカ内陸との間の哩數に於ても、大な

る節約となるのである。此の提案の支持者達は、C経路はアルベルタ地方に於ける油田地域を―そして恐らく英領コロンビア油田地域をも―通過するので之は恐らく燃料の問題を大いに簡単にするであらう。油は多年カルガリの南及び東の油田で産出されて來た。一方エドモントンの北二百五十哩で近々精製工程に入る豫定のマツクマリ近くのアバサンド石油會社の工場はディーゼル油、自動車用ガソリン及び道路舗装用材料を「必要量はどれだけでも」生産するであらう。この油田の油砂は一千億バレルの油を含んでゐると見積られてゐる。

然しながら、C経路はB経路と同じ様に支線道路がないので、費用が掛り時日を要する方法ではあるが、道路を長く區分する事に依つて建設せねばならない。従つてD経路と言ふ譯になる。C経路より少し長いが―ピース・リバーに於ける軌條頭からフェアバンクス迄計つた、恐らく千三百哩に對し千四百哩であらう―D経路は嘗て示唆された他の如何なる公路よりも建設は急速に安價に出来る機會がもつとある。其の理由に就いては追つて説明するであらう。

ピース・リバーからD経路は起伏する低い丘の分水嶺を横切つてヘー河流域迄北に走る。それからグレート・スレーブ湖出口から丁度下流のマッケンジー河畔のプロビデンスに至る。此のD経路は未だほんの僅かの部分しか開發されてないが、カナダに於ける最も良質の小麥生産地方及び混同農業地方の一つを通過する。土地及び水路が冬期に双方共凍つた時、使用する爲の重貨物自動車道路はノティクウイン―ピース・リバーの北四十哩の年中開通公路の終點―からグレート・スレーブ湖の西端迄、此の部分を通じて二年前に完成された。

プロビデンスから先D經路は、北米で二番目の大河なるマッケンジー河に併行して、ノーマンから上流へ約三十哩なるキール河口迄下る。此處でマッケンジー河はアラスカ・ユーコン道路系の最も近い點たるメーヨから丁度一直線に三百哩以上である。キール河及び其の支流に隨つて、幾分沼地の高原を横切り其からスチュワート河の分岐點に沿ひメーヨ迄下るD經路は、實際登山問題と云へるような問題は起きない。何となれば何の點でも三千呎以上の高度のある所は無いから。キール・スチュワート經路の上を飛んだ或る知名の飛行家の報告に依ると、深い峡谷は問題にはならないが、徒歩でなされた旅行の有力なる報告に依ると、深い峡谷は具合が悪い相である。然しながら凡ての權威者は此の地方に於けるマッケンジー、ユーコン分水嶺は低くて格別に高低があると云ふ譯ではないと云ふ點で意見の一致をみてゐる。

マッケンジー河からメーヨに至るD公路の部分は建設するのに一番困難であらう。何となれば其は二つの終點からのみ建設が可能であるからである。然しながらD公路がマッケンジー河に合する點から南の方は、多くの點から同時に建設する事が出来る。何となれば殆んど何處でも鐵道や間に合せ荷車道路或は航行出来る河に平行してゐるから。建設材料は斯くして、此の公路が他の三つの提案された道路の何れを完成するのに要するよりも、一層短い時日で完成出来る様に、必要な場所には何處にでも置く事が出来る。尙又、公路は建設するのに費用が少くて済む。アルベルタ州の土木長官のW・A・ファローは千二百萬弗と費用を見積つて居り、他の提案者は千五百萬弗と計算してゐる。

建設中及び建設後の燃料問題も又重要である。D公路はC公路の様に南アルベルタ及びマック・マレーで産出する油を利用するであらう。其の上に、D公路の北の部分はノーマン附近のマッケンジー河下流のカナダ・イムペリアル石油會社の工場から供給を受ける事が出来る。同石油會社は一九二〇年にノーマン油田に最初の油井を掘つた。然し一九三六年迄、其の地方の需要生産を割の合はぬものにした。其の年に蒸氣蒸溜塔は、最近十年間にグレート・ベヤ湖地方に於て、素晴しく發展した金、ラジウム及び他の鑛業に用ひられる大きな機械や川蒸氣船に依り地方的に消費される普通のガソリン及びディーゼル油を供給し始めたのである。一九三九年には原油を一日八百四十バレル生産し、ガソリン、輕ディーゼル油、重ディーゼル油及びバンカー油を生産する能力を持つた近代設備が整へられた。此の設備に依れば四エチール鉛を用ふる事に依つて八十オクタンより少々良質の航空用ガソリンを製造する事が今や可能である。一九四〇年には八十七オクタンのものが輸入された混合液體で作られて居つた。

一九三八年にはイムペリアル石油會社はノーマン附近で二萬七千六百九十七バレルを生産した。本油田はマック・マレー濱の様に、世界最大の一つとして數へられては來なかつたが、面積に於ては大であると知られてゐる。それで二、三年間充分な資本を投じて活氣に満ちた鑽孔をすれば、少く共ユーコン地方及びアラスカ内陸の商業的、軍事的必要を満足せしむるに充分な量、年産數百萬バレルの量を精油するに足る原油を供給出來ると云ふ成算が半ばあると云ふ印象が存してゐる。

D公路に關する限り、ノーマン油田の油は道路を迅速に安價に作るのに役立つのみならず、完成の上は其の交通に手近の安い燃料の源を絶えず供給するのである。尙其の上に、マッケンジー河からドーソンに至る其の北方の支線道路に依つて、C公路はユーコン地方及びアラスカに其の地で建つ時價よりも、ずっと安い値段で油を供給し續ける事が出来る。D經路の擁護者は、アラスカの油の供給は——全然海路に依つて合衆國本土から來るのであるが——戰時に於ては進取的敵國に依つて切斷されるか大いに削減されるであらうと指摘してゐる。ノーマン近くのフェアバンクスからマッケンジーに至る良道の建設はアラスカを防禦的にせしめる最も主要なる段階の一つであると彼等は主張してゐる。尙又ノーマンからユーコン河系の航行の極點迄、送油管が敷設される事が出来ると示唆してゐる。

勿論D經路は他の三つの經路のどれよりも太平洋からの攻撃に曝される事は少い。又雪に依つて起る困難の度合は大洋から内陸へ行くに従つて減ずるから、冬期に容易に交易杜絶になる様な事はない。この點に於いて、困難さはA經路に於て最も大であり、D經路に於いて最も少い。後者に關する限りシカゴからピース河に至る數千哩はピース河からフェアバンクスに至る範圍より雪に悩むだらう。何となれば太平洋に吹溜りを生ずる強風が北方森林地に於いては起らないからである。

VI

合衆國とアラスカ間の航空路はシアトルからデヌノー、ホワイト・ホース、フェアバンクス及びノーム迄―ペセルへ支線あり―汎太平洋航空に依つて確保されてゐる。ホワイト・ホースに於て汎米航空はバンクーバー及びエドモントンに走るユーコン、サザン空路と連絡してゐる。尙又マッケンジー河を下つてエドモントンからアクラビクに於ける其の河口迄、カパーマインに至る支線と共に定期航空路がある。然しながら此等の民間會社に依つて使用されてゐる飛行場、格納庫、修繕工場等は防禦目的には殆んど無價値である。従つて陸海軍は獨自の基地を建設中である。例へば海軍はシトカ、コディアク島及びグッチ・ハーバーに哨戒機基地を増強してゐる。一方陸軍は内陸に入る南の門戸たるアンカレイヂに其の最大飛行基地の一つを、そして寒氣飛行に特に適した前進基地をフェアバンクスに造りつゝある。

そこで陸軍航空隊の必要とするものは陸軍自身必要とする所のものと云ふ事になる。即ちカナダ横斷経路である。航空隊にとつて此の事は、望むらくはロッキ―山脈の東に一つ又はより多くの廣大な充分設備の整ひ、防禦された一鏈の飛行場を作る事を意味する。カナダ及びアメリカ兩政府共、今や大規模の軍交通を行ふ事が出来る様に現在飛行場の或るものの地上設備を改良中である。爆撃機に就いては問題は簡單である。何となれば彼等は合衆國で離陸しアラスカの目的地に無著陸で飛ぶ事が出来るから、其の航續距離の短いが爲、問題となるのは戦闘機である。

實際にカナダ航空大臣のC・G・パワーは昨年二月中旬にカナダ政府はエドモントンとホワイト・ホース間に

七つの飛行場を建設するのに九百萬弗を使用する、そして一九四一年の夏に完成の曉には、此等の飛行場は合衆國の民間及び軍用飛行機の爲に提供するであらうと申明した。一ヶ月後の三月十五日にカナダ航空大臣及び交通省は共同聲明を出してエドモントン及びバンクーバー双方より北上する一鏈の飛行場建設工事は既に開始せられたと發表してゐる。この發表はグラント・プレーリー、フォート・セント・ジョン及びワトソン・レークにある現存飛行場―其等の凡てはC公路の爲に提案された経路より、もつと南に沿つてあるのであるが―は軍交通をなす爲に充分改良されるべきであると言ふ事を意味する様に思はれる。其の二線が會するバンクーバー、及びフォート・セント・ジョンの間では、飛行場はカムループス、ウィリアム・レーク、プリンス・ジョージ及びプリンス・ルパートに至る道筋のスマイズに造られつゝある。想像するに此等の飛行場に對する工事はフェアバンクス及び恐らく終りには、ノームに至る鏈鎖を完全にする爲にホワイト・ホース、ドーソン及び他の飛行場を擴張する事に依つて補足されるであらう。

報告に依れば目下建設中の此等の飛行場は長さ四千呎、幅五百呎の細長き着陸地、夜間飛行に對する完全なる照明設備及び如何なる種類の天候下に於ても、飛行機を導くに必要なるラジオ機械總てを持つであらう。冬期にアラスカ迄戰鬪隊を動かす事は簡単な企てであらう。何となればまさかの時には、車輪のついた飛行機は丁度商業用飛行機が時折する様に湖水や河の氷の上に着陸する事も出来るから。丁度述べて來た飛行場が擴張され、完成した曉には、カナダ及びアメリカの戰鬪隊を冬と同様に夏に於ても容易に活動させる事が出来るであらう。

（本稿は「フォリン、アフエアズ」誌一九四一年七月號所載、尙筆者は北極探險家にして “The Northward Course of Empire,” “Unsolved Mysteries of the Arctic,” 等の著書あり。）

〔完〕