

仙 石 貢 君 に 就 て

野 村 龍 太 郎

私は東京大學在學中仙石君と同じく寄宿舎にゐた。仙石君は明治十一年東京大學理學部土木學科の第一回卒業生（其時の土木學科卒業生は君と石黒五十二君、三田善太郎君の三人であつた）として學校を出られ、直に東京府土木課御用掛に就任せられたが、私も亦明治十四年同大學を卒業し、東京府土木課に就職した。其時には仙石君は既に鐵道局の方へ轉勤されてゐた。其後明治十九年に私が亦鐵道局に轉じ、東海道線の建設に從事することになつたが、仙石君は東北線の建設に從事されてゐたので、會合する機會も稀であつた。其後仙石君は甲武鐵道會社の新宿八王子間線路の委託工事を擔任されたが、間もなく歐米へ出張を命ぜられたので、私が其後任を命ぜられ、同線の工事を完成するに至つた。

仙石君が歐米より歸朝された後は全國鐵道線路調査并に運輸方面に努力された。其頃同君の考案されたる線路地形表及經濟表の様式は今日まで線路の優劣を定むる基準として重用されてゐる。

明治二十九年鐵道局を辭し筑豊鐵道會社の社長となり、次で九州鐵道會社の社長となられ、其後筑後鐵道其他を九州鐵道に合併し、

九州の私設鐵道を統一せられた。鐵道國有に際し會社を辭し、猪苗代水力電氣會社を創立して一大水力事業を起された。其後鐵道院總裁、鐵道大臣、又最後に満鐵總裁となられ、我邦の技術界に貢献されたる偉大なる功績は永く青史に傳ふべきである。

仙石君はあくまで技術家であつて決して政治家ではない。仙石君の讀書力と精力は餘りに強大であつたが爲に、稍もすれば技術家以上に鋒鎌を現はしたものであらう。豪放の中に綿密な處があつて、仕事に忠實であつたことは仙石君の技術家としての特性であつた。

特に仙石君の世人に知られない美德は、人情に厚い點であつた。唯面會すれば無口で無表情な人であつたが、先輩や友人や部下に對しては何處までも親切で面倒を見て世話をしたものである。

仙石君の剛強な性格の一面には、斯うした人情に厚い點があつたことは、世人の餘り知らない様であるが、土佐人として同郷の人は實に仙石君を、慈父の如く慕つてゐたのであつた。

今や此偉人を失つたことは洵に痛惜追慕の念に堪へざる所である。

仙 石 貢 博 士 に 就 て

古川阪次郎博士の追憶談

老年益々頑健である古川阪次郎博士は、僚友仙石貢氏を失つて暗然として故人を語られる、十一月七日帝國鐵道協會にて小卓を圍み乍ら。（一記者）

朝鮮の鐵道調査

日本鐵道會社の東北線建設工事が政府に委託され、私は大宮から栗橋間を擔當する事に

なり、増田禮作氏が主任で現場に出てゐた。それは明治十八年頃だつたと思ふ、恰度栗橋から先を仙石君が擔當してゐたので、其頃初めて仙石君の名を知つた。私は虎の門にあつた工部大學出身であるし、仙石君は東京大學出身であつたから、同じ工部省に居ても顔を

合す機會は少かつた。

明治二十二年に私は當時の鐵道長官井上勝氏と意見が合はないで九州鐵道會社へ轉じた

明治二十七年に井上勝氏が鐵道を辭めて引退したので、私は再び政府の鐵道に戻る事になつた。恰度其頃に日清戰爭が起り、鐵道敷設の役を引受けた仙石君と私とが戰地へ行く事になつた。先づ朝鮮に往つて、京城と釜山との間を踏査した。一行は仙石君と私と他に測量班を加へ、我々は乗馬で旅行した。踏査した處は部署を定めて夫々の地へ測量班を残して置ながら、我々は仙石君と二人で京城へ歸つた。其間約二ヶ月程の旅行であつた。

鐵道工事としては先づ京城と仁川との間を起工する事になり、其準備中であつたが、遂に平和になつて、鐵道も一時見合す事になつた。然し此間に京城、釜山間の測量は完成した。而して今日の京釜線の基本となつたものがそれである。

京仁線起工の時は仙石君が、時の朝鮮公使井上氏に種々と交渉して、漸く起工しようと云ふ事になつたが、中心線を測量して杭を入れると、翌日は其杭が全部無くなつてゐる、實にケシからんと云ふて朝鮮の役人に強硬な談判をした結果、測量杭を抜盗つた者は死刑に處すと言ふ布告を掲示した様な事もあつた。

井上長官を引退さす

話は前後するが、明治二十五年頃から、日本國內の鐵道事業熱が次第に起つて來た、時の鐵道長官井上勝氏は、何でも手でも自分一人でやらうと云ふ。之に對して或部分は民間でやらうと云ふ者もあるが、井上氏は中々きかない、そこで仙石君は、井上の様な量見の小事では日本の鐵道は發達しないと云ふので、遂に鐵道長官井上勝氏を引退させようと云ふ事になつた。其頃仙石君の上に松本莊一郎や、原口要、増田禮作などと云ふ先輩が居たが、誰も井上にズツつかるものがない、何うも陰險なやり方をしてゐるものが多い、そ

こで何時も問題になると仙石君一人が井上氏にズツつかる、仙石君は元來、井上氏に引立てられたのであるが、主義としては之に反対だと云ふので堂々と井上長官に當つて行く、遂に井上氏も鐵道長官を引退して松本莊一郎氏が代る事になつた。而して明治二十六年に全國に五千六百哩の鐵道幹線を調査すると云ふ根本方針を定めた。

明治三十八年、松本莊一郎氏が作業局長官時代に仙石君は運輸局長をしてをつたが、松本は仙石を充分に使ひきれなかつたらしく、二人の間がシックリと行かなかつた。そこで仙石君は二十九年に一度辭めて、九州の筑豐鐵道會社長になつて行つた。其後私は暫く接する機會がなかつた。

日本の鐵道廣軌論者は仙石君が初めだ、仙石君は何うしても廣軌にせねばならんと云ふので添田君が總裁の時に種々調査が出來てゐたが遂に其案は止になつた。

京濱間の電化で失敗

國有鐵道法が實施されて後に、仙石君が鐵道院總裁になつて、私が副總裁になつたので爰に朝鮮以來再び机を列べる事になつた。

其當時大失敗をやつたよ、それは東京横濱間を電化して十二月二十日に開通した處が、試運轉が不充分であつた爲に故障が續出してうまく行かない、年末の事で、交通の頻繁な京濱間ではあるし、世間でも八景しく云ふ、そこで仙石君と私は現状を視に行つた結果、一時中止して充分に試運轉をしようと云ふ事になつた。一月早々ではあつたが仙石君の大英斷で遂に中止し、一ヶ月間程試運轉をして、やつと改めて開業した。

技監制度を廢す

其時に電氣の方には玉木君がをり、技監としては石丸充美がをつたが、十二月の議會の忙しい際に、遂に鐵道院の官制を改革する事にして技監の制度を廢止した。此時の仙石君の意見は、今日の鐵道は土木家ばかりのものではない。若し技監を置くとすれば機械も電