

ミシシッピー河の航運改良に就て

交通部遼河治水調査處 大 村 繁 三 郎

(これは捷徑と水路工事の有効なる効果を示す)

現在ミシシッピー河の捷徑は洪水の虞れを著しく少くしたのはたしかである。併しそれか航運にどんなに影響したか。この問題についてクレメンス氏は先づ河の運輸とその問題を論じた、——又水先案内の熟練はマークトワインにより無窮に傳へられ尙ほ益々河で珍重されてゐれ。それから彼は捷徑が流される以前と以後との解の航行時間と容積についての手廣い研究を擧げており、低水と中水時に於ける遊航時間と一般の下航時間とは減少すと云ふ事を示してゐる。

ミシシッピー河の航運は合衆國中央部の發展に影響する重要な要素の一つである。昔の住人達は産物を河を下つてニューオルレアンスまで平底船で運び船と荷物を賣り舊ナツツエズの跡に沿つて陸越しをして歸つて來たのである。蒸氣船が出來たので谷間を下つて綿やその他の産物を運び東洋や外國からの製品を持つて歸る郵便船になつた。その郵便船事業はミシシッピーが激しい海軍の作戦場になつたあの南北戦争(1861—65)に依つて阻止された。河上に砲艦隊を航行させて陸軍の活動力を助長させた。ポーター提督は非常に有名であつた。戦後郵便船事業は再び始まり終りには八十隻の多きにまでなつた。それから鐵道は郵便船からその仕事の大部分を持ち去り河一取引きは非常に衰微してしまつた。

間もなく192)年には復活し1920年から1930年の間には非常に激増した——昔の郵便船でなく曳船にて押される解を使用した——外海の航運での様に曳張るのでなく。河の航運のこの方法は非常に發達し小荷物を運ぶためのみでなかつたが中部溪谷の輸送系での重要な要素になつた。

カイロからニューオルレアンスまでの河を考ふれば荷物を積んだ解や船を約 1,000 哩の開水路を航運

することになる。曳船が流れに遡行したり流れを下つて曳かれる船を導くには流力に打勝つ十分な力が必要である。ニューオルレアンスからカイロまでの總上昇は高水で約 310 呎低水で 270 呎である。斯く航運に影響する重要な要素は流速、航行距離と上昇とである。これらが船を重大な阻止や餘計な遅延せずに進行出来る様に平衡を保たねばならぬ。

カイロからバトンルーヂまでのミシシッピー河に計畫された有効な航運は必要な浚渫や他の方法にての開水路の航運が保たれてゐる様な幅300呎水深9呎水路が適當だとされてゐる。バトンルーヂより下流は35呎の水路が維持出来る。浚渫は築堤がニューオルレアンスで開始された後直ちに先づ試みられた。記録簿によれば最初の堤防は1717年に造られ最初の浚渫は1726年に行はれてゐる。1900年頃になされた一般維持は沈木を取り除いたり最悪の淺瀬を斷續的に浚渫することにより大規模に大きな障害物を取除くことに止めた。1900年の初めに所謂自行塵取り浚渫が發達した。その目的は高水時に出来る淺瀬を低水時に速に開いて水路にするためである。棄土は高水路を形造らない様にすると最も都合よい様に棄てる航運にたいする危険は段々變化する。充分盛土を

してあるが高水の時には屈曲部は常に航運するのは最も難しい即ち流れが速くて高い堤防が急な屈曲部に近寄つてゐると曳船を流れにさかのぼつて行くのに迅い水をさけるのが非常に都合が悪い。低水時に長い浅瀬や短い洲が水路を横切つたり突出してゐる様な浅瀬は非常に困難である。水路は計畫寸法よりも狭かつたり曲つてゐたりするかもしれない。そしてこれらは対策を講じてもむづかしいかも知れない。これは反復短航行と云はれ曳船を二つかそれ以上に分けて困難な地域を切抜けなければならぬことが屢々ある。

階段は一年中變化し年々相當な偏倚をあらはしてゐる。高水の障碍がありはしないかと考へてゐる所の洪水期の長さは零から四箇月以上も続く。しかし1930年から1939の10箇年の平均ではピックスブルグで流量が年唯51日間 1,000,000 立米秒以上になつた。同様に 150,000 立米秒以下の低水期間は各年零から三箇月以上に變化した。同10箇年間には平均唯35日間であつた。この様に高水の障碍は唯その時の約15パーセントしか遭遇せず低水の障碍は約10パーセントでありその時の約75パーセント足らずは流れが150,000 立米秒から 1,000,000 立米秒の間にあり航行には都合が良いのである。1939年と云ふ年は非常に珍しい年で兩極期が長かつた即ちその半年以上に總てが含まれてゐた。

1940年の初期は一月の末から二月の初めの約3週間は氷が航運を妨害した珍しい年であつた。溫度はメキシコ灣海岸のどこの正常よりはるかに低く流水はバトンルーヂの下流ブラクミンにまでも見られた。カルサスビルでは氷ジャムが數呎の高さにまで出來河は全く塞がれ一隻の船も曳船も氷が割れる時はひどく損傷されずには逃げられなかつた。

ミシシッピー河の流速は洪水の或限度では毎秒1

呎以下から毎秒14呎以上に及ぶ。低水時に最も速い流速は浅瀬が交叉點にある。普通の流速は毎秒3呎から5呎であるが勾配が非常に急になるか交叉點が狭くなると時々毎秒5呎から7呎になる。低水の深さが高水の深さより非常に小さい様に勾配は低水流速を大きくしないで相當大きくなる。例へば1哩につき0.8呎から1呎の勾配は低水時の交叉點には珍しくなく毎秒4呎から5呎の流速はこれらの状態で起る。極端な状態では1哩につき2.5呎の勾配が起り毎秒唯の6呎位の流速になる。

屈曲部にては低水流速は一般に小さく毎秒1呎から2呎までである。併しながら段階が上るにしたがつて屈曲部の勾配は増加するそして深さが増すために高水流速は同じ勾配にたいして交叉點に出會す時よりも大變大きくなる。捷徑工事の開始以前には屈曲部に毎秒10呎以上の流速があつた。

流れを遡つて曳船する時に一般に最も大きい流速を避けることが出来る。高水時には深い水路からはなれ砂洲の上を通過するか流速の低い水路や副水路にしたがつてなされる。これらの作業中でマークトワインによつて無窮に傳へられた様な水先案内の熟練や智識や訓練は作業の重要な要素になるのである。經驗ある水先案内は最小の總所要時間で遡航距離を最大にする様な流速と距離との釣合方法を知つてゐる。不練れた水先案内は船がホンノ少々大きい流速のある短い水路を速に通過することが出来るのに永い水路を通つて澤山の時間を浪費したり又もう少し速力を増せば砂洲上のゆるい水にしたがう事が出来るのに本流に這入つて流れをはねるために澤山の時間を浪費する。

流れを下る時は逆が眞なり即ち經驗ある水先案内はその曳船を安全に操縦すると共に下航速力を最大にまで増加して流れを充分に利用する。兩終點間の

曳船時間は唯單に勾配、深さの落差や流速の函数であるばかりでなくこれらの要素を利用する水先案内の熟練に大いに依るのであることは明かである。

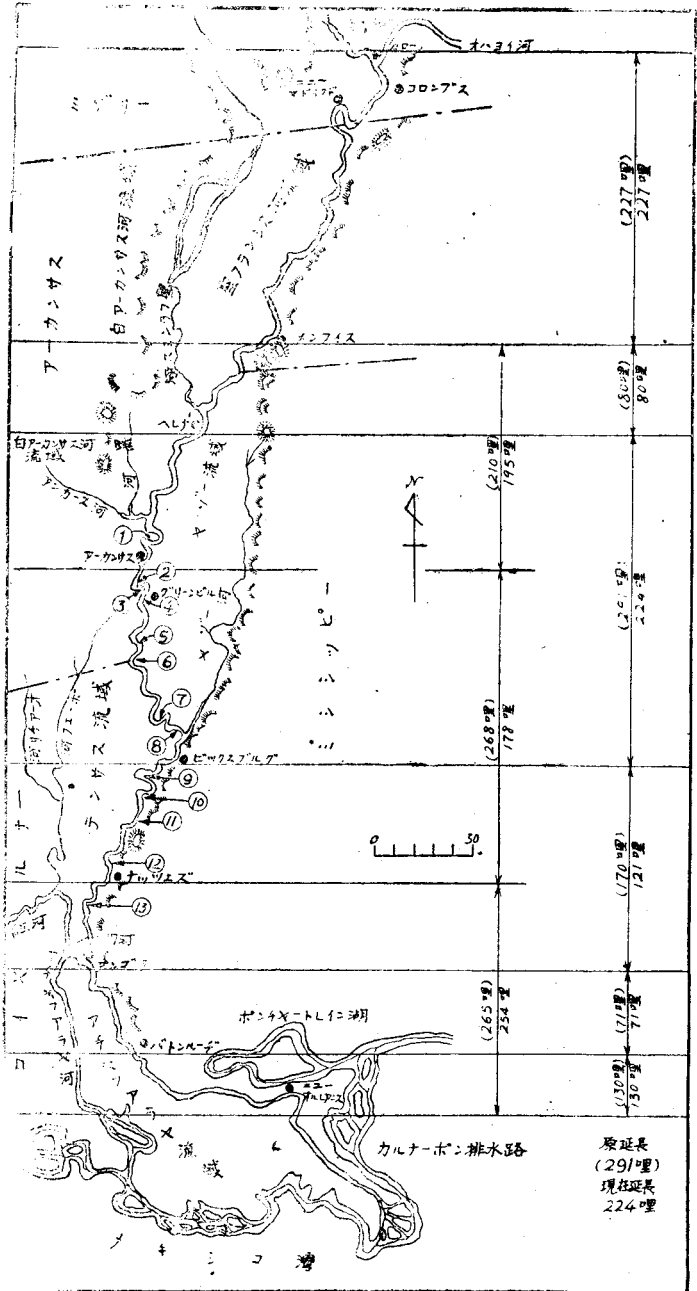
河取引は1930年以來非常に増加した。即ち新營會社が創設されたり事業を擴大し相當數の新曳船が就業した。例へば内海水路組合(聯合綫)は實に1930年から1938年の間週航下航兩運輸をやつた。水上運輸の特効運動も亦物質的增加を示した。これらの最も有名なのは石油産物の週航運動である。此の商品の總運輸は1926年の約175,000噸から1938年の1,160,000噸以上に増加した。1935年から1938年の間に鋼と鋼製品の下航運動が一様に増加した。

澤山の要素が河による取引の増減に影響した。即ち鐵道との競走、世界市場の變化や外部の状態の變化と。局部的終端の便利と同様に適當なる輸送單位や曳船と艇そして満足な仕事をする會社と豫定表は屢々仕事を獲得するのに重要な關係がある。大きな洪水のある年は渴水や參らしい低水の年にあるのと同じ様に航運に特殊な問題が起る。これを調べて毎年毎年行はれる變化を研究してこれらの總ての要素のために適當なる餘裕を作つておかねばならぬ。

1932年の初めにアーカンカスと紅河との間のミシシッピー河のある區間に捷徑工事と捷徑間の相當な工事を含んだ廣範圍の水路改良計畫が開始された。第一圖の地圖は13の捷徑と航運研究に含まれてゐる河川域が示されてある。高水と低水の間には幾分變化はあるけれども捷徑に

よる總短縮は略々120哩以上である。

理論的分解の不確な特性は認めるがミシシッピー河の下流の澤山の主なる曳船組合の實際作業の記録について非常に徹底的な研究が行はれた。持主の航



第一圖 カイロ下流ミシシッピー河、捷徑と航運研究、河川域の示す

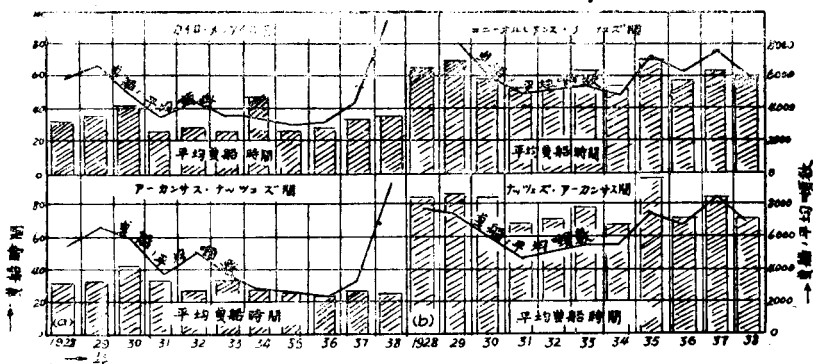
海日誌、作業記録、曳綱の記録や運輸噸數は各特殊會社の綴込みや或場合には船主から得た。斯くして異つた曳船の實際の成績が得られた。作業期間は1928年から1939年までのを考へた。最初の人工捷徑は1933年に開始したそして捷徑は1935年頃に初めて實質的に運河に影響した。

作業記録によると捷船時間は最初に決めた實際に經過した時間でそれから霧や機械修繕や坐礁や燃料積込みのための損失の様なおくれを差引いて出した。それらの損失は船の能力や水路の長所のどちらにも表はれないのである。反復短航海は曳綱が切れたり反復短航海を再びやるのと同様に曳船時間に含まれる。

それ故にカイロからニューオルレアンスまでの全航程を第一圖にある運輸區間に相當する區間に分けて各區間の曳船時間を決定した。捷徑は二つの區間にあり上流側のは水の表面研究により決定してゐる

曳船にたいする平均曳船時間や貨物噸數を含んだ曳船事業である。代表的成果は第二圖にある。第二圖(a)にある様に下航曳船時間は明かにナツエズ區までのアーカンサス部では一般に減少してゐる一荷物は非常に増加してゐるけれども。メンフィス區までのカイロで比較して見ると捷徑の影響がないので一般的傾向は少しも變化を示さない。即ち1934年の不一致はその年のメンフィス地方にある35島にあるむつかしい水路状態によつた。

第二圖(b)の遡航資料を比較して見ると相等しい平均噸數と同様に殆んど等しい流れの年をとる必要があるそれは曳船時間はこれらの兩要素で變化するからである。本質的には捷徑の下流で大きな變化は期待されなかつたがニューオルレアンスより上流ナツエズ區までの匹敵する1930年と1938年をとつて見ると實際に曳船時間には目立つた相違はなかつた。アーカンサス市區々までのナツエズでの同



第二圖 聯合總線、典型的曳船資料
(a) 下航 (b) 遡航

様に捷徑の影響の最上流端ヘレナまで擴がつてゐる。曳船時間を分解すると曳船の大きさと河の流れの様な二三の要素の影響であることが判つた。遡航は下航と別々に約言かれた。

第二圖第三圖は一般の傾向を示すので非常に澤山の事を知る事が出来なかつた。

聯合總線の資料は1928年から1938年までの各年の

じ二箇年をとつて見ると噸數は實際に同じであつたけれども捷徑が開發されてから後同じ荷物噸數にとつては平均曳船時間は非常に減少してゐた。

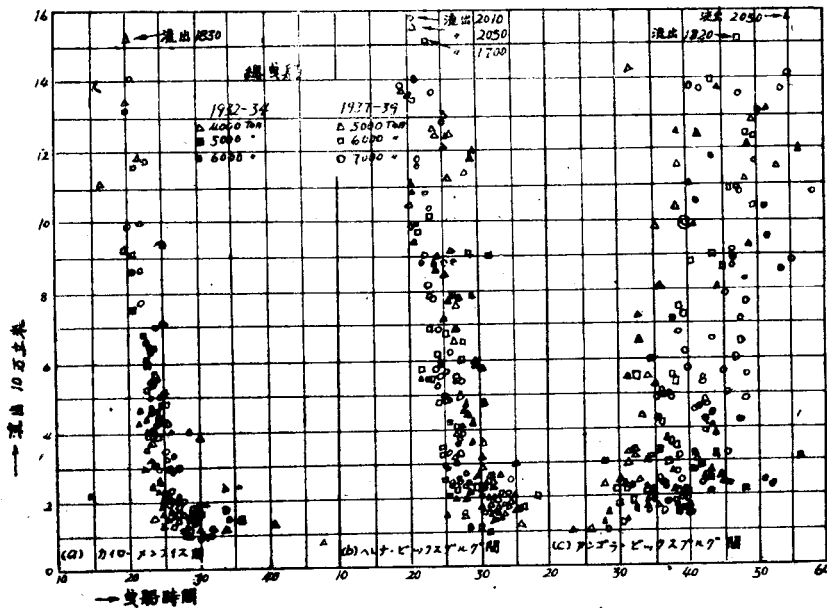
ミシシッピー谷總線はニューオルレアンスとシンシナチとの間に四隻の同じ曳船を動かした。1931年の11月から1939年の11月までの間の各方向の約400回の航海の詳細を抜萃した。これらの研究のために

第三圖の三つの圖が捷徑が作られる前と後の1932年から1934年と1937年から1939年の期間の典型的結果を示してゐる。

一般に第三圖(a)はメンフィス區までのカイロに於ける下航曳船時間に殆んど變化のないことを示してゐる。ピツクスブルグ區までのヘレナでは第3圖(b)にある様に捷徑が約半分行はれてゐたので下航曳船時間は明らかに減少してゐる。遡航時間を説明

常に一樣であつたが遡航では非常にちがつてゐた。

他の作業會社や他の船での記録はちがつた結論を確認した。ユニオンバーヂライン會社はニューオルレアンス區までメンフィスに350馬力の一隻の船を上手に運轉した。中間力の他の船では1935年1936年1937年にくらべて1938年と1939年間はヘレナまでのバトンルーヂとバトンルーヂ區までのヘレナにて遡航下航雙方共秒1,000,000呎以上の流れにとつては曳



第三圖 ミシシッピ谷船線、具ツツ噸敷ト河流 =
マイル四雙) 曳船、平均曳船記録
(a) (b) 下航程 (c) 遡航程

すると第3圖(c)にある様にピツクスブルグまでのアンゴラでは捷徑が有効になつてからは低水時曳船時間は明らかに減少の傾向をたどると云ふことを示してゐる。

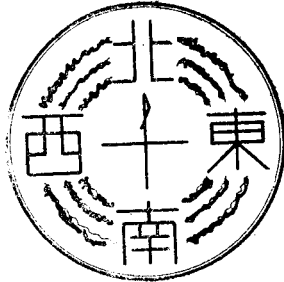
唯資料の一部分は第二圖と第三圖とに表はされてゐる。併しそれらで概しは捷徑を用ふれば遡航下航双方共曳船時間を減少すると云ふ總研究の結論を確論する。

種々のスタンダード石油會社船の船主航海日誌も亦試みた。これらの資料は第三圖に示されたと同じ事實を立證した。併し一般に結果は下航總數では非

船時間は一般に減少するのが判つた。

二三の船や個人持ちの運搬船の記録について研究した結果總結論は1932年から1939年の間にアークansas河から舊河までのミシシッピ河域の全航運が改良されたと云ふことである。捷徑區間を通る遡航時間は低水中水時には著しく減少するのである。高水時重い曳船は通過時間は幾分増加する。流下航海は一般どんな水位の時でも改良されたことになる曳船の大きさと河の水位とを考慮する時には航行時間は實際には減少すると云ふ懸値なしの結果になるのである。(シビルエンジニアリング10巻6號より)

第二回西北滿地土木事業 實施打合懇談會報告



地域的に相關聯性を有する西北滿地區の企業者相集り本年度實施工事の根本方針を定めんとする打合會が今春三月八日齊々哈爾に於て開催せられ隔意無き意見の交換を遂げ協力一致事業遂行上内容の徹底的検討を爲し各々工事着手し諸物資不足の時期にも拘らず各企業者が協調して一路事業の遂行に邁進した結果豫想以上の成果を納めたのであります。之が中間報告懇談會とも云ふべき第二回打合會を去る十月十八日、十九日の二日間に亘り齊々哈爾市公署に於て開催し本年度の實績に鑑み八年度の實施方針並に本年度實施の缺陷等に關し各代表者相集り熱心に討議されたのであります、打合會參加者は西北滿地區企業代表者全員集し交通部より黑田地方工事科長以下五名の職員が出席され合計三八名の集合を見たのであります。尙司會者は前回同様北安省が本會司會者として議事を進めたのであります。以下會議經過の概要を記して参考に供し度いと思ます。

1. 司會者(金山科長)挨拶の概要

出席者に對し感謝の意を表する意味の挨拶があり引續き第一回打合會懇談會に於て本年度實施方針を検討し各々工事を進捗せしめた結果如何なる事柄に支障を生じたか今後より一層圓滑に工事の進捗を速進し更に八年度工事遂行上根本方針に就て懇談致したい旨の挨拶があつた。尙中央より黑田地方工事科長が出席されて居られるので特に中央に對して御願してきたい事或は聞いて置たい事があれば申出でありたいと説明された。以下省略

2. 黑田地方工事科長の挨拶の概要

地方の方々の聲を聞いて中央と地方との緊密な連

絡を計る意味の挨拶あり引續き八年度豫算の大概を説明され、地方工事擔當者の進む可き道に就て自己の體驗に基き現在の立場から押して地方官廳の進む可き道を説かれ、被企業者を自己の手足として使ひ得るや否やに依り事業の成否を決する旨の懇切なる御指示が

あり尙滿洲土木學會創設に關し御説明があつた。以下省略

3. 土建協會、中村顧問挨拶の概要

企業者の理解鞭撻に對し謝意を表され誠心誠意以て期待に副ふ様業者を指導監督して行く旨の挨拶があり、尙企業者に於かれても尙一層の援助指導を仰ぎたい旨の依頼があつた。以下省略

4. 各管内狀況報告(内容省略)

1. 黑河土木工程處 神林技佐
2. 海拉爾土木工程處 辻口技佐
3. 黑河省土木科 細江科長
4. 龍江省土木科 早川技佐
5. 興安東省土木科 徳永科長
6. 興安北省土木科 木津科長
7. 齊々哈爾市工務科 岩城科長
8. 北安省土木科 金山科長

5. 懇談會

主として物資勞力の統制問題に關し懇談し引續き地方より中央に對する依頼事項が各工程處及省より指示され之に對し守屋技佐各々説明さる。

6. 閉會(司會者金山科長)

二日間に渡る本會議に於て土木事業遂行上の諸問題に關し熱心に御検討され本會議をして頗る効果的たらしめた各位の熱意に感謝する旨の挨拶ありて閉會す。(文責記者)

出席者氏名(順序不同)

- 1. 交通部地方工事科 黒田科長
- 同 同 守屋技佐
- 同 直轄工事科 關 技 士
- 同 同 信田技士
- 同 同 大和田技士
- 2. 黒河土木工程處 吉村處長
- 同 同 神林技佐
- 3. 海拉爾土木工程處 辻口技佐
- 同 同 片岡技佐
- 同 同 板野囑託
- 同 同 小川技士
- 同 同 泰 技 士
- 同 同 畑山技士
- 4. 黒河省土木科 細江科長
- 同 永峰技佐
- 同 清水技佐
- 同 波田野技士
- 5. 龍江省土木科 夏 科 長
- 同 早川技佐
- 同 田中技士
- 同 滿野屬官
- 3. 興安東省土木科 徳永科長
- 同 中野技士
- 同 田中技士
- 7. 興安北省土木科 木津科長
- 同 池本技佐
- 同 木田技士
- 3. 北安省土木科 金山科長
- 同 川崎技佐
- 同 吉田技士
- 同 柴木屬官
- 1. 齊々哈爾市工務科 岩城科長
- 1. 鮮滿拓殖北安出張所 山地所長

- 11. 滿洲土地開發會社 赤澤五郎
- 12. 滿洲土建協會顧問 中村謙介
- 13. 滿洲土建齊々哈爾支部 柿本支部長
- 14. 滿洲土建海拉爾支部 堀岡支部長
- 15. 滿洲土建北安支部 土肥支部長

以上 三八名

◎ 佳木斯便り

今を去る四十年前頃は松花江沿岸の廣漠たる人影を認ない原野に過なかつた當時、現在、双合長の長々某は吉林より三ヶ月の月日を費して流れ來り住んだ頃は生活必需品を需める爲に己が耕地より産出する麥、粟、野菜を馬車に積込み依蘭迄出向つて物々交換を行つたと云ふ如斯太い歴史を持たぬ佳木斯も三江省の主都として凡ゆる關係から重視され康徳元年都邑計畫指定都市と撰ばれ二年度より事業を開始して既に六年此の間に於ける人口の増加は豫想人口の數倍に達し今日正に拾參萬人たらんとして居り東北滿に於ける中心都市を形成するに至つた。

人家のある處は勿論街の將來、延行く處區畫制理道路を新設して入住者を待つて居る二ヶ年前より排水、道路舗裝、植樹、照明其他公共施設に佳木斯は大童となつた甲斐あつてどうやら街の體面を發起し始め市民は元より一度佳木斯に歩を印するもの其飛躍的發展振に驚嘆せざる者はない唯れしもが二三年前此の佳木斯に來て時折匪賊に見舞はれ自宅附近の散策にすら由斷を許されなかつた。當時の原野が完全な街を構成して昔の面影を止めざるに先づ驚く。

(佳木斯 向井生)

◎ 東安寸感

××東安の香り

八月初旬東安驛に下車した私はホームを出て驛舎の前に出て何處の町へ行つても一度は必ず試みる習慣で一才立ち上り一段高くなつた驛前から眞夏の太

陽を受けて心持煙つた如くに連つた國境の連峰を背景として帶狀に緩かな起伏に沿つて造られた街並を眺めた時新京から一千軒も離れた國境に來たと云ふ感じが出ないのをいぶかりながら街中へと這入つて行つたが一步街の中には入ると路面は凹凸甚だしく其の兩側の側溝(堀放し)は可成の勾配あるにもかゝらず所々に水溜を形成し云ふに云はれぬ息氣を發散して居る。これこそ東安自體の香りではあるまいかと考へた。とある十字路に立ちトラックの通る毎に黄塵を冠りながら私は東安はもう四年も前から都呂計畫事業を實施して居た筈だのにと現實の余りにも粗末さに前後の考慮もなく先人の余りにも爲す所あらざりしを嘆き且つ恨んだ此の様な現實が苟も都なる文字を冠る都呂計畫なるものかと些か心細からざるを得なかつた。

××情勢の變化

然し乍ら謂所社會情勢の變化、即三江省より牡丹江省へ更に高度國防國家への止度なき前進、北邊振興事業の一據點として昨年六月東安省公署所在地として始めて出生し直ちに茲に始めて眞の東安としてスタートを切つたのではないか斯の如くあわただしい變化を受けつゝ其の都度方向轉換を余儀なくせられたつゝある、東安は未だ經濟的にも之等社會情勢の變化に平行し得ざるものがあるのではないだらうか、殊に經濟的問題、勞力問題、資材問題の意の如くならざる時否過去に於て自分の現在要求せんとする社會的施設が要求された事があつたのだろうか、一口に先人の罪と云ふ可く余りにも酷に過ぎるではないか今東安は新興の意氣に燃え建設の雄叫に武者振ひして居るがそこには新舊の相克と云はふか、惱みと云ふか兎に角苦しんで居るのではないだらうか北邊振興の順風に帆は上げたとは云へ一應は風の方には走りつゝある事は事實だが彼岸の遠きを如何

せんと云つたのが東安現在の姿だが彼岸に向つて分秒を争つて急ぎつゝある努力は現はれて居る等と来へ乍ら夕方ホテルへ歸つた。

桔梗咲くかやの野に陽は落ちて

浮かぶかに見ゆる東安の街

(東安省公署 H生)

◆ 東南地區肅正道路の完成

地圖の上にブランクを残した所謂白色地帯のある人跡未踏の別天地、俗に暗黒寶庫地帯と稱されてゐる滿鮮國境に聳え立つ白頭山の麓即ち吉林一間島—通化三省に跨がる面積約九州全土に匹敵する一帯に昨年末以來軍官民が一體となつて匪襲と悪天候とによく打勝ち恰も超人的な努力により、さしも難事業と稱されてゐた、地型的には晝尚暗き一名迷魂地の稱ある白頭山系一帯に亘る樹齡15)年餘になる赤松を筆頭に樅白樺、洋木等の大樹海、及び松花江岸附近の重疊たる山岳、地理的には殆んど無住地帯にして勞力及資材の配充特に後方連絡と食料の補給難等を見事に克復し、硫石に匪團鐵城の聲高かりし本地帯も今や匪影蠢動の余地を與ゆる隙なき迄に、實施延長約一千餘軒、即ち大連—哈爾濱間の距離に相當する大幹線道路を建設し、茲に國內道路建設史上、畫期的な金字塔を打ち建てた、嗚呼、會つては治安肅正上の嶺と稱されてゐた、あの東邊道に今こそ輝かしき黎明が訪づれた。

茲において記念すべきその建設の跡を辿るに總工費實に六百餘萬圓、就役數二百餘萬人を動員しての大繪卷の展開は三月上旬より九月中旬に至る所要日數約200日、此の内、雨天に約50日災された爲、實役日數約150日間に於て、此の大事業は完遂せられた。此の間に於ける従事員の努力は實に涙ぐまきものありと聞く、本地區内に於いて肅正並に道路

建設従事者に對する想ひを本肅正工作以前に駈せば明月溝一安圖線及敦化一大蒲財河線の路傍には數多建國のため尊き犠牲となられた英靈の永久に眠られるを特記せねばならぬ、想ふに花と散りにし英靈も又、渾身勞苦をなめて本道路建設に寄與せられた人々も、やがて來るであらう、本道路が産業道路並に清朝發祥の靈地白頭山麓を巡る觀光道路と化す暁を想定するとき不滅の偉業として追想せられ其の勞苦はむくひられる事であらう。(中村生)

④ 大東港水道短信

第一期給水量一日三十萬噸(總一日給水量百三十萬噸)を目標とせる本水道工事は、昨年より着工してゐるが、目下其の大動脈たる導水本管の埋設に鋭意從事してゐる。

導水路線は工場地域の中央配水場である安子山配水場まで、鑿河水源より三十軒、鐵甲村貯水池より十八軒の二線であるが、現在は鐵甲村貯水池よりの導水管布設をやつてゐる。内徑一二〇〇耗のヒューム管で一本の長二十二米五十纏、重量二噸二である。今年中に四軒半布設を終る豫定である。

尙、給水量一日一千噸の應急假設水道は完成して十一月二十九日に通水式を擧げた。之で將來の中央大停車場前大通から、大東港建設局現地事務所、滿鐵築港現地事務所、航路工事其他の船舶用水の給水が可能となつた。(大東港 田村生)

④ 國境河川を征く

七月十八日 晴

とんとん音がするので目を覺ますともう五時だ成る程昨夜の談では明朝は六時出帆だと船長が言つた事を思ひ出した。出帆の準備だらう中甲板のベットから起出て上甲板の洗面所へ行く、江上のすが

すがした気分は何とも言へぬ氣持だ、昨夜友人の宅で御馳走になつたウイスキーの酔が未だ残つて居るのが此の朝の冷氣で一遍に醒めた。

昨日虎頭の丘の上から眺めたイマンの街は見えないが灌木の林で覆はれた中洲を隔てて向ふが蘇聯だと思ふと

射たれた仕ないかな?なんて氣もするが然し緑色の平和な野原には豪末もそんな氣配は感ぜられない。

水深を測る水夫のリヤンミーターウ(二米五〇)リヤンミーターリウ(二米六〇)と間の伸びた聲が連続して聽こえる「虎頭の淺瀬」と言ふ船員の説明で成程と思つたが一番淺い所で一米六〇纏と言ふ水夫の報告を聽いた。側輪船でない此の船のスクリューが引つ掛りやせんか等餘計な心配をしたが船は次から次と現はれる航路標識を目あてに右へ左へと自由自在に舵を取つて行く、滿洲側の標識は白、蘇聯側は赤と面白い對照だ虎頭を出て三十分位で行違へたラオマオズと言ふ蘇聯の客船(側輪船)の煙突も赤色に塗られてゐた。

「赤の國」の徹底した表徴だと感心させられる。

望遠鏡で窺くと丘と言ふ丘には築城でも仕て居るのだらう。

遮蔽の樹木が枯れて褐色に成つてゐるのが如何にも目に着く六時四〇分グニャジエフスキーの部落一部落といふても家が十五軒位のもの一を見乍ら北へ北へと進んで行く時速二十軒弱だと言ふ。

部落の汀にゲペウのスマートな監視船が繋いてある之がしつこく付き纏ふさうな。

岸に近い屋根の上に望樓があつて監視船がこちらを眺めてゐる仲々念が入つて居る。

低い電柱に二つの曲柄碍子が見える程度の通信線ではあるが確へり建てられである。

家も石と木材とトタンではあるが満洲側の泥の家とは比較にならぬ、赤い法被を着た威勢の良い漁師が二人満洲領の岸を小船で上つて来る聞けば北海道から此の夏を漁に來てる連中だと言ふ「赤の法被」は一寸お向ふの看板見た様だ。

八時朝食、八時半ダルトツウスの入江に砲艦程度の蘇聯の軍艦が碇泊してゐる側を通り過ぎる岸の浅瀬に出来る丈背を伸ばして丸で床の置物の様に微動だもしない五位驚がくつきりと水面に突立つて居る、九時四十分標高二一六の丘が河に迫つて居る邊りで蘇聯の監視船(モータボート)と行違ふこちらで汽笛を鳴らしても應答もしない只白い旗だけ振つたのが合圖であらう、

甲板に背の高い黒服の男がにこりともしず怒つた様な面でこちらを睨んで通る船との間隔が三十米位だらう奴さんの立てゝ行つた波がこちらの船側に打つかつて飛沫を立てる。

此の船は哈爾濱航務局所屬の興亞と言ふ作業船で噸數六三噸しか無いがエンジンも中々立派だし河船としては相當立派なものだ勿論電燈もついてゐる、火炮や小銃も備えつけてある。

抑々私が此の旅を思ひ立つたのは何時だつたか榎本武揚子の明治十一年モスコウを發つて西伯利亞横斷をされた當時の日記を讀んだ事があるが、黒龍江を下り烏蘇利河を遡り興凱湖の南岸で上陸=コリスクを経て大綏芬河を下り浦鹽經由日本へ還つた記事が實に詳細に沿岸の風景やら地理を記述してある。夫れに引かされて何時か一度烏蘇利河と黒龍江を見たいと思ふてゐた念願が漸く叶つて此の行を起したのだが大正七、八年西伯利亞戰役當時は専ら鐵道に由る作戰だつたので烏蘇利河の實體を見る暇がなかつた只烏蘇利の鐵橋を修理した當時河に魚がうんとゐて兵隊さんが跣足で河に入る入のを氣味悪がつ

てゐたことを思ひ出す虎頭の向側がイマンで饒河の向側がピキンであるのもなつかしい思出である。

濕地許りの四時間航程は一寸飽きが來た十時頃から漸く兩岸共山が見えて來た、樹は鬱蒼と茂つてゐるが針葉樹は見えない皆柏の様な闊葉樹ばかりだ十一時=ジキミハイロスキーの部落を通過する露人の子供が汀に遊んで居る漁師町一と言ふても高々三十戸位の部落だが一らしく小舟が十艘繋いである薄汚い洋装のおかみさん達が畑に野菜の手入をしてゐるのが見える十二時カリユバキンスキーの山の鼻を廻る比高百米もあらふか。

頂上の背に成つてゐる所に大きな兵營らしきものが建築中であり其の前面に河を見下して陣地らしきものが出來てゐる、河岸には船から下された儘のセメントが五六十袋野積にして板で覆をして居るのが見える、虎頭の對岸イマンを取り捲く様に沿岸十軒の間に丘地は勿論平地にもトーチカらしき物が點々と相當多數見えたが夫以來此處迄は軍事施設らしきものは一切無かつただ此處に來てぼつんと一つ此の山の上に陣地を見る。此方の岸は無人の低地である、何の爲の陣地かサムールスキー山(標高千米)が背後に黒く天を摩して聳えてゐる。其の西南の裾にチャルビナの兵營がある、住宅らしきものを合して五軒建つてゐる、兵隊が二十人ばかり晝の休か呑氣に砂濱に腰を卸してこちらを眺めてゐる、何かお祭でもあるのか兵營の玄関には國旗を交叉して飾等も見える様だ北西の裾にボクフスキーの部落がある、戸數にして四、五十戸何れも木造でトタン屋根が二棟ある以外は皆板葺で見ると寒村の様だが牛が十頭程放牧してゐる夫れでも子供は相當居る所から見ると此の村も大に多産なのかも知れない或は奥の方に更に部落があるのかも知れん、此の邊の河巾は一千米以上もあり大河らしくなつて來た。午後二時

饒河を通過する饒河の街は南に小高い丘を控へ其の北側の河傳に約六百米許りの間に建並んで居る。

家は皆木造だが露西亞風の造りが気に入った街の北一軒位の所に開拓園とも覺しき家を造り掛けてゐる赤煉瓦や木材が澤山運ばれである、一面の平野で耕地も相當得られさうだ。滿洲建國以來度々匪襲を受け縣參事官以下多數の犠牲者を出した饒河は夏季舟運に依る以外に何處とも交通の出来ない不便な土地である夫だけに同情に堪えぬ。饒河を過ぎピキン河の合流點ワシリエフスカヤの部落は可成り大きい様だ河から見える部分だけでも五、六十戸はあるし家屋も仲々確り出來て居る。

此の邊から蘇聯側は山が急に峻しく河岸に屹立してゐる。

三時四排（五十萬地圖上にはパンヌイと書いてある）の集團部落を通過する、戸數二十戸位のものでせうでも防禦圍壁や望樓等小ぢんまり整備されて居る、虎頭を出てから饒河迄滿領側には一軒の人家もない。

饒河以北にはボツボツ部落も見える烏蘇利河は銜の本場であるが中でも饒河四排間が最も多い、九月頃の漁期には大した賑ひだと言ふ三時三十五分コスロフスカヤの部落を過ぎる南端の山上には陣地を構築した跡が見える三十戸許りの部落だが大きな教會堂の鐘樓が河岸に聳立つて居る、家は荒廢した儘で牛小屋に充てられて居る、神様を追出し牛を繋ぐ蘇聯人の心持は何としても吾々には解釋が出來ぬ無信仰を通り越し神を驅逐する様な國民が何うして榮えることが出來やうか。四時入浴する。河の水程には濁つてないが少々赤過ぎる然し石鹼は良く利く湯上りのさばさばした気分は何とも言へぬ。浴衣懸で船の上から蘇聯を眺めつゝ旅行する呑氣さも正しく王道樂土の賜である。

コースは兩岸を交互に縫ふて通るのだが彈丸等は一つも飛んで來ない航路標識設置船と言ふ有難さをつくづく感じる。四時半ロンチャコーウの部落を過ぎる、六、七十戸位の部落でせう南端に河を睨めて三棟の兵舎が建つてゐる部落の西北三軒位の所にある、本當のロンチャコーウから少くも十五米幅の道路が通じてゐる此の邊は烏蘇利鐵道と最も近い箇所である、道路は鐵道まで通じてるでせう山腹を縫ふて赤褐色の道路がスマートな路線を畫いてゐる更に六、七軒東北に西陽をまともに浴びて堂々たる市街がくつきりと岡のいに浮出て居る恐らくロゼンドルトフカの停車場附近でせう虎頭の對岸イマンの市街を見てから始めての街らしい街だ。煙を上げて南へ走る汽車を見て如何にも文化に浴した氣持になつたゲベウの監視船に逢つた愈々今晚の碇泊地東安鎮の部落が見えて來たとボカリ一雙の汽船が現れた。

段々近付いて來ると夫が佳木斯虎頭間の定期船三江丸であることが判つた。重たさうに側輪で水を掻いて居る東安村は五十萬分地圖の船營子といふ部落の位置である後に山を背負つた滿領には珍らしく河邊に突出した山の裾の百戸許りの船着場である煉瓦造の二階屋が立並んで居るが二階等は丸で空屋でもある様に硝子の窓が破れてゐる。

一昨年戰死された日野少將が滿軍の部隊長として此處に駐屯せられ赫々の武勳を樹てて然かも此の地で戰死をされたのである。

背後は濕地で何處へも連絡が出來ぬ此の東安村の護りは全く背水の陣である滿軍將士の意氣や洵に感ずべきではないか。

船は緩く圓を畫いて舳を上流に向けて投錨する。六時三十分だ朝から十二時間餘走つてゐる。二百十軒といふから平均時速十八軒餘でせう流速四軒とすれば船の速力は七四軒位じゃないか知ら夕食を濟ま

して甲板に出ると十四夜の月がまん丸と東の空に出て永久のれを流照らしてゐる。

「月は宵から」の歌詞を其の儘に東部國境を照らしてゐる。空は青々と何と澄んでる事よ。今宵は安らかに眠に着けるでせう。船は晝間の勞を癒やして居る様に岸間近に錨を下して物音一つ發てない。

街の燈が微かに漏れて來る寢床に入つたのは十一時頃だつたらう、涼しくて實に良い氣持だと思つてゐる内に何時しか眠に就いた。

東安村の南で撈力河が本流に合する撈力河が撫遠縣と饒河縣の縣境に成つてゐる隨つて東安村は三江省撫遠縣内なのである。

七月十九日 曇後晴

起きための五時一寸前だが空は雲が低く垂れて今にも雨が降り出しさう一昨夜はあんなに好いお天氣だつたのに一今日は撫遠水道を明るい内に通過しやうといふので五時ちよつきり出帆木の葉を散らした様な漁船を避けて北へ北へと進む、十分程で對岸のシユルメチエウ部落(五十戸程)を通る、茲にも蘇聯米の漁師がしきりと張繩を手繰つてゐる張繩は二置位に鉤を垂れて餌など無論付けず空鉤に魚が引懸かるのだと聞いて如何に魚が多いか想像に難くない薪を積み來たらしいソ聯の來多が部落を出外れて一曲りした所に繋留されてゐる。

速力を落して徐行する水夫の水深報告は一米七〇と聞き取れた。六時半ケトロワーヤの部落を過ぎる。百戸程集つた可成格好の良い家屋が森の中から點々顔を出してゐる。曳船らしい小蒸汽船が一隻碇泊してゐる。赤色旗がマストに高く翻つてゐる。愈々雨が降つて來た。通り雨らしい。東安村を出てからこちら側には山の姿など見度くともない。之に反しソ聯側は高くはないが丘陵が河に沿ふて連続してゐる。然も皆鬱蒼とした森林に覆はれて。

七時朝食同行の門奈君のスケッチブックが大部重さうだ。昨日一日の收穫を見せてもらふ事にした。茲で一吋門奈君の事を附記しておく。同君は目下哈爾濱航務局局員であるが若い時から繪が好きで其の技倆は女人の域に達してゐる。それで航務局長が案内旁々江上の風景を畫紙に收めるべく特に此の行に加へられたのである。或程スケッチは堂に入つたものである。

何時の間にやらデツキの椅子に倚りかゝつて地圖を開いてゐる。筆者の横顔などちやつかり物にしてゐる。

八時過左岸蒿同の部落と相對してゐる右岸のブタコーフスカヤの前に差懸る。前者は二十戸程の純滿洲式家屋後者は木造の露西亞造りで粗末な家が三十戸程ある。中に嚴めしい兵舎が二棟斷然光つてゐる。牧畜を業とするらしく澤山の牛や馬等が放牧してある。此の邊からソ聯の山も段々低くなつて九時半クレーウオの部落(戸數四十位)を外れると最早丘も少くなり滿洲側と同じく低地になつて見えるのは河岸の灌木のみである。クレーウオの河岸に最も近い突端にゲベウの廠舎があり屋上の望樓には監視哨がクツキリと天空に映じてこちらを睨んでゐる。廠舎の入口に四五人程兵士が立つてゐるが服装など仲々きらんとしてゐる。此の村も牧畜が盛だと見えて牛の放牧が可成多い、汽笛に驚いてか犢が渚から丘の方へ走つて行く姿がをかしい、曇つてゐるせいか、デツキに出ると肌寒い、門奈氏のスケッチも今日は抄取らぬらしい。坦々たる平野で見渡す限り灌木の林より他に何物もない恐らく繪になる景色に乏しいせいもあらう。

十一時トリョーフスウヤツチテレ——と海清鎮の間を縫ふて中洲の澤山ある所へ出る。

トリョーフスウヤツチテレの北端には新兵舎が見

える。アルグンスキーには兵舎のみで部落はない。ヂャチェンコフスキーは牧畜の村で五十戸程ある。南端に兵舎がある、流木が多いらしく河岸に拾ひ上げて積んである、ネウエーリスコイは航路を外れて居るので中島の間から覗いた所では純農村らしい標高九四三の高地が半以上雲におほはれて後に屹立してゐる。

撫遠水眞の道正面にあるカザケウイチェワは兵營の町とでもいほうか。二階建の兵舎が軒をならべて建てられ軍艦が二隻それから修理中の汽船が一隻見える。

四時の出帆と言ふので未だ明けやらぬ内から其の準備を始めたらしい。夢現に聽いて居たが何時か又眠に就いて眼を覺ました時はもう七時になつてゐる。デツキに出て見れば空はどんよりと暗く際限もなく擴がつてる水と芦草だけが目に入る。水に映つてる遠方の芦の影は丸で唇氣樓を眺めてゐる気分である。船は朝からもう三時間も走つてゐるので昨夜の假泊地などとうの昔に見えなくなつて居る。

八時朝食、十一時半頃、泰得利の部落の前を過ぎる。珍らしくも此の附近に来て山らしきものに目出逢つた。部落は山合になつた西向の裾に防禦圍壁を繞らした三十戸程の部落であるが望樓もあり。如何にも整頓した感じの村である。船長の話では昨年茲を襲撃した共産匪百五十名程が其の足で直ぐ撫遠を襲ふとの噂があつたが撫遠には行かずに海清鎮(昨日通つた烏蘇里河沿岸の部落)へ行き丁度烏蘇里河を下江して來る定期船新京丸を掠奪して堂々と撫遠の乗込むつもりだつたらしいが來合せた新京丸が岸に着ける爲に部落の下流を大きく旋回しやうとしたのを寄港せず下航するとでも思つたのか突然發砲したので船は驚いて其の儘下航した。言はゞ匪賊の早呑込から船も撫遠縣城も難を免れたと云ふ奇話に關

聯を持つ泰得利(土語ではチンクリーと發音する由)の防禦施設は一見した所整備せられて居る様だ、午後二時撫遠水道西口より一九〇軒、ウイスクレセンスキー附近に達す。小高い岡の集團の東斜面に大きな兵營がある。演習でもしてるんだらう。紫や赤や黄色など各種の發煙彈や光彈を打上げてゐる、岳の周圍には可なり廣い正面に互り陣地が構築されて居るものと見えて其の遮牆に使つた樹木が枯れて殊更構築物の存在を知らしめて居る。河岸には重量物の陸揚にでも使つたと思はれる木造棧橋の殘骸が横たはつて居る滿洲國側の河岸には崖から採取した碎石が澤山積んである。同江附近の護岸に使ふ石の採り場がないので此の邊から運んでると聞いたが大型の圍平船二隻着いてゐるた曳船で持つて行くにしても同江まで恐らく十時間位は掛るだらう。三江省も佳木斯以東は濕地帯で山がないので土木工事をするにも石材の採取には困る事と思ふ、泰得利から河岸に沿ふて約五十軒程で山は切れる、其の切れた西端から約二軒程の處に街基の部落がある。十戸程の寒村で河岸が水に洗はれて段々潰けて行つてもう危ない處まで來て居る。茲から航路は蘇聯のミハイロセノフカヤに向つて北折する。大きな筏群を曳いた蘇聯の汽船が通りすぎる、幅三〇米、長さ二百米位の筏である。ミハイロセノフカヤとウエルフは一軒程離れて共に河岸に建てられた軍都であつて前者は陣地を主體とし後者は兵營が主體の様に見える相當立派な街である後方十五軒、大チュルキー山脈の南麓にある。チュルキーの市街との間には飛行場があると見えて今日も三機編隊の蘇聯機が飛んで居た、眼鏡に映つたチュルキーの市街は可なり大きい倚麗な街の様である。勿論山手の高い處しか見えないので低地の方にどれ位擴がつてゐるか判らない、ミハイロセノフカヤの陣地の前端は河岸から幾らも離れてゐな

いし中には遮蔽もなく丸出しの物もあるので船からも良く見える、チュルキーウエルフ一間の道路を可成のスピードで走つて居る自動車が埃も立てない所を見ると舗装でもしてあるんぢやなからうか。デツキに立つて西陽を眞ともに受けると可成り暑い。日光浴と許りに成る丈デツキに出てる時間を多くしてるせるか此の三日間で相當好い色に焼けて齒の白さを笑はれる程度になつた。

船はウエルフ一を後にして南西の方向に走つて行く滿洲國側にはもう山は見えない蘇聯側は河岸から相當離れては居るがチュルキー山脈の分れであるタウル連山が河と略ぼ並行して走つてる様に何處迄も續く。下航して来る蘇聯の客船に逢ふ大部乗客がある様だ。船長らしい黒服に白の日覆をした帽子の大きな男が最上の甲板からこちらを眺めて居る。多勢の乗客も物珍らしさうにこちを見て居る子供たちの廊下を走り廻つてゐるのが特に目につく。八時一寸前黒龍江と松花江との合流點莫洪口を過ぎて松花江に入る、北岸の蘇聯の島には一面に鐵條鋼を廻らした中に數々の軍事施設が有る様だ。合流點での河幅は松花江も黒龍江も差はない。寧ろ見た所では松花江の方が廣さうだ。

八時四〇分船は同江に到着、茲に錨を下ろす、同江は同流點より約十軒上つた所で河の右岸にある同江縣廳所在地である汽船が一隻外に來多や帆船が十隻程着いて居る、岸壁は水面上五米程の高さに護岸されて居るが根の方が大部洗掘されて居る。船は岸に殆んどすれすれに着いても底のつかへる心配のない丈の水深はある。本日の航程百九十軒、内黒龍江百八十軒、松花江十軒、所要時間十六時間半として平均時速十一軒半といふ事になる。今夜は生憎曇つて月も見えない。河岸の家から微かな燈が見える。蘇聯國境から僅かに十軒の隔たりしかないがそれで

も國內河川の中に碇泊して居ると言ふ安心した氣持は船員の何れも同様であるらしい。國境河川と國內河川、水の流れに變りはないが往來する人々の心境には大きな違ひのある事は否定出來ない。今夜は手足を伸ばしてのんびり寝る事が出来るだらふ。

七月二十一日 晴時々雨

午前四時肌寒い朝霧を衝いて船は遼航を始める之からは全く國內河川である風が少し出て來た。波が少々高い然し流速は黒龍江より少ない様に思ふ。

午前八時朝食、河岸の柳の中に一本航務局の旗が立つて居る、勿論邊には人家など一軒もないどうしたのかと船員に尋ねると點燈夫の小屋があるんだと言ふ其の點燈夫の生活がまた振つてゐる一人の點燈夫は四ヶ所位の航路標識に毎晩點燈するのが役目なので一隻のボートと點燈用の材料を渡され船の通ふ間つまり五月から十月まで半年間臨時傭人として航務局に傭はれてゐるのである。毎年春になると點燈夫(防諜上警務廳の斡旋で身元確實なものを縣公署で推薦する)を最寄の船着場に集め初航の作業船に依つて之を所要の個所に配置する、根屋になる安平と骨組の木材とを數本渡してあとは所在の草や泥で掘立小屋を自分自身で作らせる。食料として麥粉と鹽を一ヶ月分位宛補給してやる、澤山一度に渡すと匪賊にとらるゝ恐れがある、斯くして彼等は月に一度訪れて來る、作業船の外には全く世間と没交渉に點燈の貴重な任務を克明に遂行するのである。十月末終航の作業船が收容に來らるゝまで、それで解傭する一日の給料は昨年迄は八十錢であつたが今年は一圓とした、食料六十錢を差引くと四十錢である。それを六ヶ月分纏めて解傭の時に本人に渡してやる。尤も傭入の時に幾らか前借をするので解傭時彼等の手に持つて行く金は高々五十圓を出る事はない北支方面から遙々滿洲まで毎年出掛けて來る苦勞の

思に比ぶれば往復の旅費も要らず同じ郷里の近邊で働けるのだから幾分氣樂には違ひないが半年の間全く孤獨の生活を續けて行ける彼等の性格は一寸日本人には眞似が出来ない。

十時過頃から富錦の町が見え出した。富錦の下流約六籽の地點に露支戦争當時露西亞が支那軍の江上進撃を阻止する目的で、航路の真中に船を沈めて閉塞して仕舞つた之が爲航行の船舶は非常に困つてゐるが何しろ砂で埋れて居るので引揚も容易でなし現場にはブイを設置して其の位置を明示してゐるが流れが強い爲かブイが見え隠れしてゐる。

十一時三十分富錦に着く船員の食料積込の爲船を岸壁に繋ぐ富錦は佳木斯の東方水路にして一〇七籽丁度哈爾濱とハバロフスクとの中間に位し露西亞の帝政時代は勿論の事遂最近まで松花江沿岸では哈爾濱に次ぐ商港として幅を利かしてゐたのであるが。茲二三年の間に隣隣の佳木斯にすつかりお株を奪はれて仕舞つた朝鮮から眞直に引かれてゐる鐵道が物を言ふので鐵道のない富錦は此の點お氣の毒である。

然し寶清同江、綏賓など隣縣に對する物資の集散地であり。富錦縣其のものが豊饒の地なので昔からの富豪が澤山居るし其の名の如く「富錦」の實力は決して衰へては居ない。製粉工場も盛んに繰業をしてゐる外油房其の他の工場も大部あるので林立した煙突からは盛に煙を吐いて居る。此の地には嘗て飛行機で來た事があり街は一通り歩いた事はあるが河より見るのは初めてである。素々河の爲に開け今も尙此の河のお蔭で發展して居る街なのであるから河及び船に對する設備は完備してゐる。つまり都市の重點を松花江に置いてある事に間違はない。新京、西京三省等の客船を始めとし大小の汽船帆船等岸一帯に泊して居る。カトリックの寺院の塔や鐘樓など目に着く、嘗てアメリカ人の大々的に農場を經營し

て居つた事があり明治十一年榎本武揚氏も特に寄港せられた所である。航空路も同江、寶清、羅北、佳木斯と連絡して居り、寶清、佳木斯、哈爾濱へは毎日便がある。午後一時出帆十籽程上つた對岸に綏賓がある。綏賓縣の所在地である。黑龍江岸の羅北へは此處から道路に依るのが一番近道なのである。上り下りの定期船は此處にも寄港する街は富錦とは比較にはならないが近年段々開けて行くのは背後の農地開發に負ふもの尠しとしない。富錦附近から河は漸次淺瀬が多くなつて船は其の淺瀬を避けて右へ左へと舵の操作が忙しい。航路を維持する爲淺瀬船の活動や制水工事等河川工事が所々に見える上り下りする船も頻繁になつて來た。富錦、哈爾濱間は滿洲國でも航行船舶の最も多い所だけに河川工事にも相當力を入れてゐる將來も亦然るべしと思ふ。

午後六時半黑龍江との合流點より上ること百三十五籽の島蔭に錨を下して今夜は茲に假泊することにした。毎日暗くならなければ泊らないのに今日だけはまた陽のある中に錨を下したわけである。襲雨一過空はからりとほれて氣持がよい。夕食をすまして甲板に出ると丁度月が上る所である。

今日は無線電信員を頼んでラヂオのニュースを聴かしてもへたら、近衛内閣組閣の景況を初めて聴いたわけである。米内内閣總辭職のニュースを十六日牡丹江出發の際に聴いた儘五日間新聞も見なければラヂオも聴かない、今日は何日やら指折り數へて繰へて見なければわからん様な船の生活も呑氣でたまにはよいと思ふ。本日の航程百二十五籽 (鈴木生)

◆ 高等官試験と本誌

此間技術高等官登格の追試験があつた。受験者は一人であつたが試験官は本部の司長、科長總計10數名であつた。主として常識問題であつたが中には専門的公式に就て追求する人もあつた。其受験者は案

外専門的なことはすらすらと答へた。然し豫算だとか事業の名稱なんかには就ては答辯が鈍つた。あとで試験官の2,3、と話合つたことであるが其人の即答し兼ねたやうな問題は此の「建設」を叮嚀に見て居る人には何んでもない事が多かつた。

こんふ點でも「建設」は大いに利用價值があることを感じた。(黒田)

◆ 4 萬圓で360 軒の道路を造る

滿鐵主催の自動車耐寒試験の一行に加つて關東軍の中島少佐と共に新京から哈爾濱迄走つて見た。車が吉林省の九台縣に入つたら道巾も廣く路面も滑かで快走した。同乗の吉林省の人に聞くとこれは第一種道路でないと言ふ。九台縣公署で庶務科長と高桑土木股長に聞いて始めてこの道路は今年の冬から今年の秋迄に縣民の手に依つて出来上つた道路の一つであることが判明した

高桑君の説明に依ると斯うである。

本年度省から貰つた土木費の補助が總計4萬圓これは全部約20名ばかりの縣の土木職員の俸津辦公費とした。約1年間に縣内で動員された部落民は120萬。馬車が60萬台。これだけで縣内の隅々から縣城に通ずる本6の道路約360軒の道型と砂利敷を完成したが山バラスの採集場で82名の死傷者を出し内5名は即死であつたと言ふことである。縣の人口は53萬であると言ふから1人當り約3.4日間出役したことになる。相當過大な數字だが農民はうらんで居るだらうと尋ねたら「イヤ喜んで居る」と言ふ答であつた。其爲には副縣長以下總出で道路の効用を説いて宣撫したと言ふことである。下九台から榆樹縣に行く途中で絡驛としてつゞく特産運搬の馬車夫に試みに聞いを見た。

彼等は一様に「道が好くなつたので今年の運搬には半分の時間もかゝらない」と喜んで語つたので成

程と思つた。

勿論此の道路には普通の大車が通行して居たがバラスの入つて居るのと凍結して居るので路面は案外損傷して居なかつた。定期バスの方でも修繕費が3分の1もかゝらなくなつたと言つて喜んで居る相である。

此事は我々に色々な意味で考へさせられる事である。當面の問題になつて居る地方建設機構刷新強化に就ても大きな示唆を與へて居る。

あり餘る金を與へられて物を作ることは市井の1技術者でも出来る。少くとも行政の1員として存在して居る技術官としては時の政治、經濟、産業あらゆる部面に就て其動きを見極めた上其把握して居る技術を極度に利用して最大の効果を収めることが眞に職責を果す所以であらう。茲にも亦行政と技術の渾然一體化を稱へられる一部面が存して居る譯である。(黒田)