

### 第三章 北海道鐵道敷設時代(下)

#### 一、殖民地鐵道敷設上の苦心

博士は如何にして此の工事を進行せしめたるか

博士は北海道鐵道敷設事業に着手するや先づ前人未到の天險を征服して、精覈なる測量及び設計案を纏め、次に異常の政治的手腕を發揮して之が實施上の手續を完了した、其の前後の事情は、凡そ前段の記述の如くである。今章を新にし、これより編者をして博士が如何にして此の大工事を進行し、又如何にして此の大工事に専門的創見を加へたるかを明かにせしめよ。然もこれが爲には、先づ北海道の如き荒漠の土地に鐵道を敷設するのいかばかり困難なるかを、次の記述によつて豫め知悉し置くを必要とする。

未開地に敷設する工事のこまゝて、殆ど無人の境ばかりであれば、先づ人夫を養ふべき米糟を始め、建設に要する材料其他は皆豫め冬期中に橇を利用して、現場に運搬して置かねばならぬこまがある。さう仕ないで木なり、草なりが發生した後に運搬仕やうとしたならば、橇の代りに馬背に依らねばならぬから、運賃の高くなるこま、殆ど幾倍を以て數へねばなら

ぬのみならず一旦河水が融けた後ではさうしても運搬の出来ぬこゝさへある。只草こ云つてもまるで樹木かこ思はれる程のものがあり馬に乗つて居る人の頭が草よりも低い位のこゝろは珍らしく無い。

其上建築上困難なこゝは、河線の不確なるこゝである。年々歳々に變更して行くものであるから數年の後、同一場所へ往つて見るこゝ其位置がまるで異つて居るこゝは常に人々の見受けられたこゝろである。それに流水の甚しいこゝ、流水の多いこゝ、殊に出水量……融雪期の出水量の如き、これ程の嵩こなるか……に就ては聞くべき古老もなければ、歴史も無い無人原野のこゝさなれば、これに對する苦心は、なかく尋常一様のこゝではあるまいと思ふ。

斯う云ふ事情があるものゆゑ、測量當時に適當なる橋梁經間を見出す杯こは、思ひもよらぬこゝさ考へる。故に北海道に於ける鐵道の工事方法はさうしても米國の拓殖鐵道流に則つて、敷設工事を二度に區別せねばなるまい、即ち第一回の新線建設の時には、成るべく速く線路を開通させるこゝろである。そして然る後第二回工事、即ちレコンストラクションを施して本工事の各種に着手するのである。實際其年の十一月に出來たものは、翌年の四月末頃まで……即ち雪融けまで云ふものは、雪の中に埋まつて居つて地盤氷結して居るものであるから、土工の施しやうも無い、故に融雪後まで待たねばならぬ。また今云つた通りであるから、橋梁はさうしても初めは假橋に仕て置いて、それから河線の模様やら水量等を知つて、本桁



博士未曾  
有の大洪  
水に會す

鐵道視察に赴き、第二石狩川架橋上にて實習しつゝあつた東京大學學生今津某<sup>(2)</sup>と袖を分つて、札幌に歸らむとした途中であつた。石狩川の水位は俄然として怒漲し、博士一行は危険を冒して辛うじて深川村に到着したが、こゝにても出水のため交通は全然杜絶し、九死に一生を得て、漸く十三日に到つて、札幌に歸着したほごであるから、鐵道の損害程度の甚しかりしことも、意想の外に出たのである。而して斯かる場合に際しては、博士は先づ鐵道の復興工事とともに、食料の輸送方法に全力を盡して、人民救助に當らねばならない。

北海道官設鐵道の創業當時の多難は、概ね此の類であつた。其の職に瘞れし者を弔ふにつけ、博士は轉た一身殉國の涙を吞まざるを得なかつたのである。

(1)博士が北海道鐵道に於ける詳細なことは、鐵道省編纂の日本鐵道史中篇第十一章、第十章第一節第二節、第二節第十、第十三章、第十四章第一節、第二節第十八、第三十五及鐵道一瞥八二頁より八九頁まで、北海道鐵道部の年報報告、明治三十二年工學會誌第二百八卷 *The Railways of Hokkaido, Engineering News, Feb. 23, 1899* 參照。

(2)今津學生は前途有爲の身な、この大洪水の犠牲となり、遂に溺死の慘を見たのである。博士は爲に旭川に碑を建て、厚く追弔したのであるが、これが鐵道殉職者の建碑の發端となつたもので、近頃鐵道省に於いて毎年見ることの甲魂祭事は、一に博士の主張の實現せし結果に外ならない。

## 二、博士考案の自働聯結機

自働聯結  
機の採用

翻つて北海道鐵道敷設中に於ける博士の創見として、先づ傳へざるべからざるは、<sup>(4)</sup> フォートマチツク、カー、カブラー即ち自働聯結機の採用である。米國に於いてこそ之が採用の例はあるが、それ以外に於いては博士が北海道官設鐵道の際に採用せるをレコードとせねばならぬ。歐羅巴諸國に於いても、これを用ひたるは博士の手を下せるよりも遙かに後年のことであつて、此の機械の取付けには専門的の工夫を要し、博士の考案になれるものゝ成績の最も優良であることは、世界に對し我が國の誇としてよいのである。

機械使用  
に對する  
研究的態  
度

次に傳ふべきは、博士一流の機械の使用に對する大膽にして、眞摯なる研究的態度である。曾つて長等山大隧道掘鑿當時に於いて、身命を賭してシャフト工事を敢行したる博士の意氣は、北海道時代に於いてもまた隨所に迸發して斯界を驚かすに足るものがあつた。此の鐵道工事に於いても、疏水工事の際と同様、博士は絶えず機械類の輸入に不足を感せざるを得なかつたので、常に多大の苦心を要したのであるが、博士は例によつて、嶄新の研究を實地に應用するを怠らず、我が國に於け

エキスケ  
ペーター  
使用の笑  
話

る最初の試みたる土工用掘鑿機械を使用せる如き其の一例に數へてよい。博士が此の試みを行うて後、二十餘年、即ち大正十年に到つて、大阪の大林組が土工用諸機械使用奨勵のため米國にて作製せる活動寫眞を輸入し來り、初めてフィルムの封切りを行つたが、博士が主催者の依頼により、其の席上にてなしたる左のスピーチは北海道鐵道敷設當時に於ける夫子自身の面目を躍如たらしむるものである。

土工用に諸機械を使用するここは最も必要なことで、私は大いに奨勵せられんことを希望して居る。此の際大林組の今日の催は實に結構なことである。之に就いて思ひ出すことがあつたのであるが、皆が其の使用に慣れて居らないので能率があがらない。遂には無理に動かさうとして横倒しにしてしまふなぞ、其の使用は中々の苦心であつた。其の後豫算問題で大藏省へ行つたとき、某局長が「さうで御座います此の頃はヨコスケベーはうまく行きますか」私に問はれた。私は何んの事だか分らない。暫時考へて「あゝエキスケベーターの事です」「か」問ひ返すに、局長が「いゝエヨコスケベーです、あなた御存じ御座いませんか。土工機械が甘くゆかないで横に倒れたので、ヨコスケベーと異名がついて居ります」云はれたのに參つた事があります。其の機械が追々役に立つて來まして、後年淀川改修工事に使用され、今で

は各所に都合よく運轉して居ります。土工機械も使用に慣れない内は面倒ですが慣れ、ば都合よく行きます。故に不慣に懲りないで益々利用される様希望に堪へません。云々

①北海道官設鐵道の鐵道部長たりし博士と、其の部下等の寫つて居る寫眞は米國カーネル大學に額になつて懸つて居つて自動聯結機適用の好例として示されて居る。然るに同大學の教授は、始め其の寫眞中の人物が日本人であることに氣がつかなくかつた。尤も北海道の鐵道部員であつた林清憲氏が、偶、此の大學に留學してこれを發見し、同大學より博士のまゝころへ色々照會が來たこの事である。其の後歐洲でも其の例に倣つて自動聯結機を取付けたまゝころも出來た、勿論これは近頃のこゝである。而して大正八年三月十二日の大阪毎日新聞に左の記事がある。

鐵道院から議會へ持出した自動聯結機採用案通過の曉は、全線の總車輛に取着けて統一する計畫、其費額は千二百萬圓と題し我國交通政策上の大事業として床次鐵道院總裁より提出した、關門海底鐵道敷設並に自動連結機採用の兩豫算案は愈々今期議會に上される運びとなつたが、この自動連結機採用案といふのは鐵道作業上の大變革で之に要する費用も千二百萬圓を計上されてゐる。これが議會を通過する曉は現在運輸取扱上の不祥事とされてゐる連結手の死傷は無くなり作業も非常に敏速になつて列車編成の能率を増し、一方營業費が輕減されること云ふ大利益がある。鐵道院では今後三箇年間に準備を終へて全線一齊に自動連

結機を採用する腹案ださうだが本機も今回の關門海底鐵道設計を考案した田邊朝郎博士によつて裝置方法を完成され、本家の米國を凌駕して明治二十九年に北海道線各車輛に採用好成绩を擧げてゐるのである。

さて田博邊士の談が載せてある、即ち博士が自動連結機を採用してから二十餘年の後に至り、漸く日本の國有鐵道の全部車輛へ之を取つけることゝなつたのである。

### 三、拓殖政策上の見地

博士が北海道に對する遠大の計畫

博士は右の外、工事に際して、北海道開發の前途に備ふるため、鐵道敷地と停車場敷地とを豫め潤澤に取り置きたるが如き、博士が遠大の計畫(1)の那邊にあるかを窺ふべく、また機關車の形式の異りたるものを種々雜多に混用することが運輸及び工作能率上に多大の損失を生ずべきを慮りて、當年既に之を一定したるが如き、博士の用意の周匝なる思ふべしである。なほ進んで博士が北海道に於ける未開山林より鐵道用材を區別し、これを以つて國家將來の運輸機關完成に便ならしめむとしたりの一事、博士の經濟的眼光の炬の如きものあるを想見せしめる。然も斯かる實着にして、且つ雄大なる政策は、短見者流の喜ぶどころとならずして、折角博士

博士が經濟的眼光の炬の如



きを想見  
せしめら  
る

が此の目的のもとに調査した最も好適の官林は、後に長官園田安賢氏のとくに、一人に拂下げられたといふに至つては、眞に遺憾千萬のことでないか。

博士は、或は又日清戦後虚業の頻出に伴ふ技術者、職工の不足を補ふに新機械の應用を以つてし、或は朝鮮労働者の移入を畫策し、降雪に妨げられ霖雨に惱まされつゝ百折不撓心血を灑ぎ、窮すれば愈通せむとし、又よく通じ得て其の鐵道敷設事業の好成績を擧げつゝある間に、博士が北海道を去るの日は漸く近づいて來た。時これ日清戦後約六年、多事多難なる我が帝國は、到底いつまでも有爲の博士を、北門の鑰鎖に封じ置くを許さなかつたのである。

博士北海  
道を去る  
の日近づ  
く

博士は編者に語つて曰く、私が北海道の鐵道を敷設するに及んで、私の眼には彼の北米合衆國の秩序整然たる拓殖的敷設の光景や、其の國の雄大宏壯なる殖民的設備の印象がばつきりと浮んで居た。私は如何にしても北海道の施設や設備をそれに近いものにした、千年前に古人が作つた奥羽とは大いに相異した北海道を作るべく心掛けた。斯かる理想のもとに私は出來るだけの設計を作り、また基礎を築いて置いたのである。然るに十年後に私は視察に出掛け、見るに盡く無茶苦茶に破壊せられて居た。文化の底に國民を相手にしては如何なる理想も常に空想に終らざるを得ない云々。

博士が北海道在職時代に就き傳ふる者いふ。博士は鐵道職員の共濟組織を立てる基礎

として、旭川にある官有土地を基本としやうと思はれたが出来なかつた。また鐵道用の諸木材の自給をなさむが爲に、鐵道附屬の山林を作る目論見をされたが是も出来なかつた。是等有望の土地山林は或は政黨の操縦か、或は個人の私欲を充たすために取られて仕舞つたのである。なほ機關車勳輪直徑の種別あまり多きは不都合であるので之を整理することを希望されたがむつかしかつた。博士の話に私欲のために、公事が害されるのを残念に思つて、或る日松本作業局長官に其の話をされた時、長官の曰はく「當作業局などには車輪直徑は二十四吋以上毎吋のものがあつた。或る機關車も不合格さし度いと思つたが、某國から申出があつて終に納入した。思ふやうには行かぬものです」。斯くの如きことは潔癖とも云ふべき博士には尠なからざる苦痛であつたに相違ない。

#### 四、在職前後七閱年

願れば博士が東京帝國大學教授として、三十四歳の壯軀を提げ始めて荒蕪たる北海道の鐵道敷設地踏査を行ひてより、四十歳の春を迎へて鐵道部長たる任を解くに到るまで、前後七春秋、人生の行程に於いてまた必ずしも短しといふべからず。

博士がこの期間、私生活に於いては、明治三十一年二月二十日を以つて三男多門氏

北海道在  
職前後七  
閱年間

を擧げたるの一事あるのみなれど、蕭索たる土地資源の開發に従ひたる其の公生活は、これを長く後昆に傳へて、其の徳を仰がざるを得ない。明治三十三年二月七日將に官を辭し、札幌を去らむとするや、博士の部下(ウ)に對する告別辭に曰く

博士の北  
海道告別  
の辭

明治二十七年六月、當時ノ北海道廳長官ヨリ本道鐵道事業ノ調査囑託ヲ受ケ八月現場ニ出張シテ先ツ空知太旭川間ノ線路ヲ實查シ其他各線ノ調査ヲナシタルハ小官ノ北海道鐵道ニ關係セシ始メニシテ明治二十九年ニ於テ空知太旭川間ノ線路豫算可決シ北海道鐵道敷設法成リ明治三十年ニ至リ第一期線ノ豫算モ亦可決ス空知太旭川間ハ明治二十九年ヨリ第一期線ハ明治三十年ヨリ着手セリ小官ノ本道鐵道調査ニ從事セシヨリ七年度年ヲ闕セリ其ノ實地工事ニ着手セシヨリ滿四年ニ近シ今ヤ官設開業線ハ空知太ヨリ旭川ヲ經テ和寒及上富良野ニ至ル八十三哩ニ達シ既成線ニシテ未タ開業セザルモノ和寒、士別間及上富良野、空知川間合計二十八哩土工等ノ工事落成シテ融雪後直ニ軌條ヲ布設ス可キモノ空知川ローマソラチ間ニ二十六哩ニ達シ又旭川ニ工場ヲ設置シ其運轉ヲ始メ爰ニ北海道鐵道事業ノ創業ヲ了レルト雖モ第一期線ノ完成ニ至ル迄ハ尙ホ九年ノ長日月ヲ要シ實ニ容易ノ業ニアラス退テ過去ノ事ヲ考フレバ明治二十七年事業ノ調査ニ從事シテヨリ未開山野ノ測量ニ猛獸害蟲ヲ拒ギ雪上ノ踏査ニ苦寒ヲ忍ビ時ニ出水ニ會ヒテ歸途ヲ失ヒ時ニ食糧供給ノ途絶エテ轉々困頓セルモ諸君ハ皆能ク艱難ニ堪ヘ線路測量ニ從事シ今ヤ漸ク其大體

ヲ終レリ明治二十九年工事着手ノ時ハ所謂戰後經營ニ忙シク工事ニ要スル職工人夫ニ缺乏シ會々從事スルモノハ内地ノ高價ナル給料ニ誘ハレテ去テ歸ラントシ囚徒ヲ以テ人夫ニ代用セントセバ三十年ノ初メニ大赦アリテ極メテ少數ノ囚徒ノ外用ユル事ヲ得ズ工事進行上幾多ノ困難ヲ經三十一年ノ夏ニ於テ空知太旭川間及第一期線ノ一部工事落成ヲ告ケ開業ヲ爲スニ至レリト雖モ天未タ事業ニ幸ヲ與ヘズ同年九月北海道未曾有ノ大水害アリテ線路ヲ破壊シ人畜ヲ損害シ耕地ヲ荒蕪セシコト夥シク線路復舊迄二ヶ月餘ノ日子ヲ費シ爲メニ工事ノ進行ヲ害スルコト甚ダ多シ然レドモ遂ニ能ク前記ノ竣功ヲ得タルハ聊カ以テ安ンズ可シ且ツ三十一年二月事業熱ノ反動ニヨリ政府ニ於テ一時各事業ヲ中止スルノ已ムヲ得ザルニ至リシモ本道鐵道ハ創業時代ニ一時事業ヲ中止スルノ或ハ全ク組織ヲ破ルニ至ランカノ憂アリテ當事者ノ辨明ト盡力トニ依リ北海道ノ鐵道事業ハ依然進行セシムルコト、爲レリ工事費ニ就テハ明治二十九年以來物價ノ騰貴ニ伴ヒ請負人ノ逃去ニ次テ供給人ノ契約不履行アリ乃チ直接ニ囚徒人夫ヲ用井ル等種々ノ盡力ニヨリ大凡壹哩三萬三千圓ノ豫算ヲ誤ラズ落成ヲ告ゲタリ即チ明治二十九年度ヨリ同ク三十二年度ニ至ル四ヶ年度ノ敷設費合計凡四百二十萬圓ニシテ既成線百十一哩ノ内ニ於テ第二回工事ノ工費ヲ要スルモノ及未ダ軌條布設ヲ終ラザル線路二十六哩ニ要スル工費ヲ合セテ三十萬圓トシ合計四百五十萬圓トナリ前記百十一哩及二十六哩合計百三十七哩ニ壹哩ニ付三

萬三千圓ヲ乘ズレバ四百五十二萬圓トナル工費ノ豫算ヲ誤ラザリシコト斯ノ如シ而シテ右四ヶ年度間ニ幾多ノ困難アリシト雖モ毎年度平均ノ落成線二十八哩土工事業ノ落成セシモノ凡七哩トスレバ毎年度一百万圓ノ工費ニシテ壹哩三萬三千圓ノ平均工費トシテ毎年凡三十哩ヲ落成サス可キ豫定ト大差ナキヲ知ル可シ營業ノ收支ニ至テハ右ノ如ク單純ニ説明スル事能ハザルモ亦當初ノ目的ヲ誤ラズ又運輸營業工場運轉會計事務ノ整理今ヤ全ク緒ニ就キ北海道官設鐵道ノ創設事業ハ満足ナル結果ヲ得タリ明治二十九年鐵道組織ノ初メニ於テ之ニ從事スルモノ極メテ少カリシニ今日判任待遇以上ノモノ三百人ニ近ク業ニ從フモノ總數二千ニ垂ントス此間政變一ニシテ足ラズ長官ノ交迭四回ニ上リ種々ノ困難ニ遭遇セシト雖モ鐵道組織斯ノ如ク進捗シ來リ未ダ嘗テ部員ノ動搖センコトナク不統一ヲ來セシコトナキハ實ニ諸君協同一致ノ致セル處ナリ小官事ニ任ジ前後七閏年誠心誠意驚鈍ヲ盡スシ得タルハ一ニ諸君ノ賜ニ非ズシテ何ゾ茲ニ職ヲ離ルベニ臨ミ諸君ニ望ム所ハ協同一致ヲ失ハズ職務ニ忠實ナルコト從前ニ異ナラズ以テ事業ヲシテ益々進歩セシムルニ眼勉セラレンコト是ナリ國家ニ對シテハ唯事業ノ遂行アリテ復タ他アラズ今ヤ本道鐵道事業ハ僅ニ創業ヲ終リシノミ前途尙ホ遼遠諸君ノ責ヤ大ナリ唯ダ國家ノ爲メニ自愛シ國家ノ爲メニ堅忍シ國家ノ爲メニ盡瘁セラレヨ

明治三十三年二月七日

と。博士はこれより北海道官設創業史の全班を説き去り説き來つて、現在の狀況に及び、従事員將來の發奮勉勵を望む、一字一句、博士の至誠に出で、眞摯の氣人の胸臆を打たずんば止まざる慨があるでないか。

博士の北海道を去るに際して、部下の人々は大いに別れを惜んで記念の品を贈らうと申込んだが、博士は餞別に貰ひ度いものは品物ではなく忠言である。私が在職中面白くないと思はれた事は此の際充分に述べて頂き度いと申出られたこのことであつた。しかし部下の人々は切に博士に請うて其の許しを得、博士が歐洲へ出發の間に、博士の當時の銅像置物と、部員の寫眞帖とを贈呈したのであつた。

## 五、鐵道敷設上の卓見

北海道鐵道の創業を了れり

「爰に北海道鐵道事業の創業を了れり謙虛なる博士が、自家の事業を説くに此の一語を以つてしたる、意味や深長といふべく、前後七ケ年の努力によつて、博士が國家社會に貢獻せしところ如何に大なりしや、何人もこれを察知するに苦しまぬであらう。その上、なほ特に逸してはならないのは當年北海道に於いて、一般に重要視

鐵道貫通  
前の北海  
道

釧路の位  
置

せざりし釧路を擧げて、東部鐵道の起點としたる博士の卓見、即ち之である。

鐵道貫通前の北海道にては、その東部と西部と交通するに、唯函館小樽よりする航路に據るの外はなかつた。それゆゑ、北海道は宛ら東西分立の二島嶼であるかの如き觀をなしてゐたのである。而して愈、東部より鐵道を敷設するに當つて、其の基點の設定は、可成り重大なる問題とせられ、根室は嘗つて縣廳を置かれた知名の地、厚岸は灣形の良好なるを稱せらるゝところであるが、釧路はこれらに比すれば、第二位に置かれて居た土地に過ぎない。博士の記録に曰はく、

釧路は受負人佐野孫右衛門の專領せる海産場で、當時は弊舎が海邊に散在せしのみであつたが、明治十三年干場の所有權が武富氏に移つてから、漸時進歩して十八年に郡衙の設置あり、余の行つた二十九年六月の末には、五ヶ町人口三千五百の小部落であつた。近傍に牧場も小農場があり又硫黃山から標茶まで輕便鐵道が敷設してあつた。標茶釧路間は舟運が出来、此鐵道は明治三十年八月に北海道鐵道敷設法に據つて買收され、其の機關車も車輛もは旭川方面へ輸送して、建築用として大いに役立つたものであつた。

博士は又大正五年に人に語つて曰はく

余の初めて釧路へ來たのは明治二十九年八月の十四日で、厚岸で日蝕皆既を見た翌日であ

明治四十  
年釧路旭  
川間全通  
式を擧ぐ

つた、夫から十勝各地を巡廻し襟裳の岬を廻り、サル、山道を通つて西に去つた。

當時郡長であつた桐野氏に依頼して土地の有力者を集つて貰つて種々の話を聞いて終に此の地を起點と決定したので、今日此の盛大を見るのは實に愉快である。前年郡長のミコロを訪づれたミキ、取次をして呉れられた書生さんが今日の支廳長吉井氏である。こゝは奇遇である。

―北海道鐵道一千哩祝賀に際し博士の講話の一節―

博士が以上の功業を收め部下の諸員より師父に別るゝ如く惜まれつゝ、京都帝國大學教授に轉任したる後七年、即ち明治四十年には、博士の計畫に基き釧路より起工した鐵道線は、愈、旭川に達して、その年九月八日、盛大なる全通式の舉行を見た。

九月八日はあやにく雨降りであつた式は正午十二時に始り、第一鈴職員着席第二鈴來賓着席、庶君が代奏樂、三宅建設事務所長工事報告及一場の挨拶あり、平井鐵道廳總裁式辭を野村北海道管理局長代讀、遞信大臣告辭を野村鐵道廳建設部長代讀次に河島長官、前北海道廳鐵道部長田邊朔郎、松方釧路支廳長、秋元釧路町長の祝辭あり、了つて奏樂第三鈴を以て三宅建設事務所長閉會の辭、夫より一同降雨のため俄かに列車内に設けたる食堂に入り、酒食の饗應、及記念品の贈與を受け、數十名の紅裙其間を斡旋、餘興アイヌ踊り、飾り物等を巡覽し、各自思ひ思ひに退散した。



一九月十一日小樽新聞所載

石狩より  
十勝へ通  
ずる鐵道  
線選定上  
の苦心

博士が式場に於いて當日朗讀せる次の祝辭は、當年の線路設定の事情を明快に語つたものであつた。即ち石狩より十勝へ通ずる鐵道を如何に敷設すべきかに就き、博士は多大の苦心を拂ひ明治二十九年に於いて所謂雪上踏査を試み、鹿の越すてふ山越えの方面を狙つたのであるが、これは不成績であることが明かとなり、更に三十年には北方のサポロの裾の方を目當にし、三十一年に漸く現在の線を見附け出したのであつた。村も字もないところなので、博士は石狩と十勝との兩國の名をとつて、國境に穿つたトンネルを狩勝隧道と命名した。此の隧道を出て東方を遙に見れば即ち鐵路如糸連天際。左に載する博士の祝辭に所謂山水の偉觀を賞するを得るところである。

鐵路如糸  
連天際

北海道旭川釧路間鐵道全通式に於て其席末に列するの榮を得、欣喜に堪へず爰に謹んで一言を呈す。

抑も本線は明治二十七年北海道幹支線鐵道線路調査に起因し同二十九年に北海道鐵道敷設法の發布を見、翌三十年に至り第一期線の豫算確定するを得たり、石狩方面は直ちに工を起せしむ雖も釧路は三十三年に及んで始めて工事に着手するを得たり、此間國家多事、外日

清兩國隙を開くあり内政變屢々にして北海道長官の交迭四回に涉り天災も亦重て到り此創業七たび年を闊するの間小官之に任じ驚鈍を盡すを得たるは一に諸君の協同一致職務に忠實なるの賜に外ならざりき。

白駒矢の如く爾來七年有餘の歲月を経て今や釧路旭川間の鐵道全通を見るに到れり此間諸君の困難に遭遇せられしこゝ創業時代に譲らざりしならん創業の當時本道人口僅かに七十萬を出でざりしが今や其倍數を算するに至る石狩十勝兩國間は雪上一回の通過も亦容易の業にあらざりしが今や汽笛を耳にし語るに拓殖の進歩を以てし座ながら其山水の偉觀を賞するを得。

嗚呼拓殖の事業は一に鐵道の成否にかゝる諸君の責や大なり諸君の功や偉なり云ふべし然れども本道鐵道未だ全く成れるにあらず諸君希くは國家の爲に自愛せられよ聊か祝詞と共に蕪辭を呈す

旭川釧路間百九十二哩の鐵道が以上の如く開通した結果釧路は益隆盛となり明治四十二年には築港工事に着手し大正十一年八月市制を布き現在の殷賑を呈するに至り博士の卓見は事實上明かに證據立てられた。今日釧路の市民が博士を德とするの厚きはもとよりそのどころであらう。

釧路の隆  
盛と博士  
の卓見

博士が函  
館小樽間  
の線路測  
量

これよりさき、政府は北海道交通機關としての唯一の幹線たる函館小樽間の鐵道は之を會社に許可することとなり、明治三十年四月に假免許狀が下附され、三十一年から實測に着手した。是また博士の力を煩はせるや謂ふまでもない。函館の兩地其の他二三 除くの外は概して未だ曾つて斧鉞入らざる森林、急峻攀ぢ難き山岳、荆棘叢生せる原野、又は渡渉し易からざる沼澤等である。故に博士は夏季踏査に便ならざる地は、之を嚴冬、互寒の候に於いて辛うじて行ふ等、旭川以東の線のそれにおさく譲らざる困苦を嘗め、三十三年迄に之を終了し、愈本免許狀の下附を受け、實際着手のことゝなつたのであるが、博士は其の建設には工學博士南清氏を推薦して當らしめた。而して此の間凡そ百六十哩の線は、明治三十八年に竣成したのであつた。

大正五年  
五月鐵道  
一千哩全  
通祝賀式  
舉行

斯くて大正五年に至り、博士が多年の理想は全く實現の期に達した。博士の慘憺たる刻苦になりし設計案は愈成功して、全道に亘る蜿蜒たる鐵路一千哩の全通祝賀式典は、其の年の五月、札幌に於いて舉行せられた。博士の欣快想ふべしであるが、不幸にして式典には招待を受けながら列するを得なかつた。それは京都帝國大學の小兒科教室が、祝融の災に會うたからで、博士はこれに直接の關係はなかり

暑中休暇  
に北海道  
を視察す

しも、工科大学長であつたところから、豫算編成上の事で手が離せなかつたからである。爲に暑中休暇に入つて後、北海道に赴き、全通せる鐵道を視察して官民と其の喜を分ち、また博士は舊山河に對し、轉た當年の感懷を新にしたのであつた。

## 六、鐵道記念塔の計畫

偉人の一  
生は凡俗  
百千の生  
涯に勝る

古人謂はずや、偉人の一生は凡俗百千の生涯を集めしものに勝ると。博士が處世の行程を按ずれば、眞に古人我を欺かざるを證して餘りありとすべきである。編者は第一編に於いて琵琶湖疏水工事を述べ本編に於いては以上博士が第二の大事業たる北海道官設鐵道工事の次第<sup>(4)</sup>を叙したが、更にこれより續いて博士が第三第四の功業に筆を進めねばならぬ。即ち今博士の部下として北海道に於いて事業に當りし人々の芳名を録し、なほ博士が大正五年、北海道鐵道一千哩全通祝賀式の行はれし年の北海道視察と、彼の地に於ける記念塔建設計畫に關して、當時の新聞紙の傳へし記事を左に掲げて、以つて筆を新にするであらう。

北海道鐵  
道一千哩  
全通式と  
博士

野村彌三郎、大塚要、三宅次郎、田中不二太、江連俊彦、粟野定次郎、三浦鍋太郎、江田重人、佐藤勇、小

野德太郎、小野常一、中里眞喜司、鶴飼賢一、筒井彌一、坂岡末太郎、其の他諸氏

大正五年八月二十三日釧路新聞所載

### 千歳の後本道鐵道史を物語るべき記念塔

京都帝國大學工科學長工學博士田邊朔郎氏は十九日終列車にて來釧翌二十日築港を視察し、更らに昨日午前六時より吉井支廳長、林田町長、松岡營林區署長、及び豐島庄作、福富甚吉、中戸川平太郎氏等の案内にて釧路公園を視察し、同八時四十分發の一番列車にて歸途に就けり。而して同博士今回來道の目的は本道鐵道一千哩を記念として鐵道建設の記録を永遠に保存する紀念塔を自費を以て建設するにあり。其結果狩勝國境其の他を調査の上釧路を以て最も好適地なりとし、昨日公園地視察に際し其の候補地として茂尻<sup>モウシ</sup>競馬場<sup>キョウバ</sup>、本多博士設計の附近の高臺、及び中學校通り營林區所苗圃附近の高臺に選定、且つ塔の設計を始め建設等は博士自ら其の衝に當る筈にして既にこれが建設に關する正式の手續を前記案内の諸氏に依頼して退釧せり。同塔の高さは設計の上ならざれば明らかならざるも少なくとも一千年以上を保存せんことをなれば極めて堅牢を要する爲めセメント其の他にて築造し、保存の記録は先づ銅製の箱に收めて空氣の流通せざる様密閉したる上桐の箱を以て蔽ひこれを塔中深く藏置し、塔の表面に文字を刻すべき石は最も堅牢なりと稱せられ數百年間雨露に曝されたるも何等減損せることなしと云はるる物を遠く諾威より輸入し、以て後世永く傳へんことをするものなり。而して建設並に釧路に地を撰せる理由は同博士會つて

本道鐵道部長たるこゝ五年間釧路線を始め選定並に建設せる線多く本道鐵道に最も緣故を有し居るを以て本年の一千哩を記念とし事歴の散逸せざる今日諸種の調査をなして記録を作り後世に残さんとするにあり而して釧路に位置を選定せる所以は由來斯かる記念塔は歐米に於て亦少からざるも其の位置を中央都市に置くときは火災其の他の事故に依り比較的早く缺損するを以て寧ろ僻陬の地にあり其の結果寧ろ狩勝國境の絶頂を好適地とせざるも其の保管に就て明らかならず隨つて保存困難なるより止むなく之れを斷念したり然るに博士と釧路とは少なからざる緣故あり鐵道部長として在官せるは二十餘年前にして當時本道の東西兩地は狩勝國境を以て二分され恰も相離れたる島嶼の感あり隨つて此の兩地を如何にして連絡せしむ可きか更に東部北海道の鐵道基點を何れの地に求むるか、最も重大なる問題なりき或は廣尾或は大津或は厚岸更に根室等を數へ釧路に向つて着眼するもの少なかりしが博士は二十九年自ら來釧調査の結果釧路を以て最も好適地とし且つ將來有望にして鐵道線路は恰も旭日の昇るに際し發する彩光の如く三線四線を通ずる地なりと看取して其の起點を釧路と決し且つ狩勝の線路を發見して今日の基礎を作れり即ち今日の釧路あるは主として博士が鐵道線路の基點とせるにありと云ふも不可なく且つ博士も釧路を以て我が養育せる子の如く思ひ居るより斯かる重大なる意義を有する記念塔建設を釧路に決せるものなりと。

因みにこの記念塔は、土臺は既に出來上つて居つて、其の塔の表裏に掲げる額石は、博士が特に北歐諸威國より取寄せた名石エメラルトパールで、一面は博士自ら之を揮毫し、他の一面はブランクとして、其の後の事を記載する用意に充當するのである。其の額石は目下釧路公開堂に保存されて居つて、塔の完成を待つて居るのである。

(6)なほ博士は北海道在職當時帝國鐵道協會の成立につき盡力するところあり、推されて評議員となり爾來毎回の改選に必ず當選して現在に至る。

其の他博士の功業として、北海道に於ける小樽室蘭其の他の築港事業にして博士の説明により政府當局を動かして決定せしもの、尠くない。