

愛媛における日独交流の史的研究 ——ドイツから来た坊ちゃん列車——(2)

森 孝 明

阪堺鉄道と伊予鉄道

これまで見てきたように¹⁾日本の鉄道は、北海道に敷設したアメリカ製を除けば、圧倒的にイギリス製の汽車を導入してきた。しかし明治18年、民営第二番目の阪堺鉄道は、釜石鉱山鉄道の払い下げ品を利用して軌間2尺9寸(838mm)の狭軌道鉄道を建設し、払い下げ品のイギリス製機関車が2輛あるにもかかわらず、このとき初めてドイツ製機関車2輛を取り入れた。それから3年後に、伊予鉄道もまた、軌間2尺6寸(762mm)という更に狭軌道の鉄道敷設に際して、ドイツ製機関車の輸入を決意したのである。レールから一切をドイツ製品に頼ることは、全く未知の大胆な冒険ではなかったのだろうか。

伊予鉄道の初代社長小林信近は、フランスのドコービル鉄道よりもイギリス式鉄道の良さを承知していたのに、イギリス製の使用を考えなかったのであろうか。あるいは狭軌道鉄道はドイツ製が優秀であるとの情報でもあったのだろうか。それとも彼は阪堺鉄道と関係があってドイツ製の輸入を決めたのだろうか。ドイツ商品の輸入代理店だった刺賀商会との関係以外に、ドイツ製輸入決定へと小林を動かしたもっとはっきりとした理由はないのだろうか。

実は、伊予鉄道と阪堺鉄道の間には、大きな接点があったのである。というのは、明治19年12月に鉄道敷設の許可を得た後、小林は鉄道会社を株式会社

として設立すべく奔走したが、なかなか資金が集まらず窮地に陥ってしまった。そのとき少なからぬ株を引き受けて彼を救ってくれた恩人たちの1人に、阪堺鉄道の創立者藤田伝三郎がいたのである。『伊予鉄道百年史』によると、山形県から転任して来た県知事藤村紫朗がこの鉄道計画に共鳴し、自ら陣頭に立って大口の株主となってから、事態はにわかには好転したという。

「そのころは予讃一県の時であるから、讃岐金毘羅宮の宮司琴陵宥常が筆頭大株主を買って出、また新居郡市ノ川のアンチモニー鉱山主である大阪の藤田伝三郎、別子銅山の支配人広瀬坦らがかなりの出資をし、ようやく株式申込額 43,150 円の目標に達したのである。」²⁾

上の文中にある大阪の藤田伝三郎とは、東京の岩崎弥太郎や渋沢栄一等と並ぶ関西実業界の大立者と称せられた人物である。その藤田が、四国最初の小さな伊予鉄道株式会社設立にいわば資本参加し、阪堺鉄道に続く第三番目の民営鉄道設立に力を貸したのである。しかも上の文面に寄れば、彼は伊予鉄道とかかわる前に、すでに愛媛と深く関係していたことになる。

関西実業界の大物藤田伝三郎

藤田伝三郎（1841－1912）は、天保12年に長州萩の造り酒屋に生まれた。小林信近より1歳上の同時代人であり、起業熱心な点は小林と共通していたが、そのスケールの大きさは藤田の方がはるかに上だった。彼は明治2年28歳のときに家業を捨てて大阪に出、日本で初めて革靴の製造に成功し、兄弟で藤田組を設立、軍靴その他の用達業と同時に、橋や鉄道、工場などの建設工事の請負業を展開し、明治10年の西南戦争後は、三井、三菱と並ぶ大富豪となった。その後日本一の銅山となる小坂銅山を政府から買って鉱山業に進出し、更には岡山県児島湾の5,000ヘクタールにおよぶ干拓に乗り出す。藤田伝三郎の主な事業を挙げれば、大阪・京都間の鉄道、天神橋ほか大阪の五大橋、琵琶湖

疎水、佐世保や呉の軍港などの巨大工事の施工、また大阪紡績(東洋紡の前身)、日本で第二番目の私鉄阪堺鉄道、山陽鉄道、大倉組との合併による日本土木会社(大成建設の前身)、大阪毎日新聞(現毎日新聞)、北浜銀行(三和銀行の前身)、汽車製造(川崎重工の前身)、宇治川電気(現関西電力)の設立や経営など、枚挙に暇がない。始終関西財界の世話役として活躍し、晩年の明治44年には実業界で初めて男爵の位を授かっている³⁾

上に述べた大阪・京都間の鉄道とは、政府が明治2年に決定した官営鉄道計画のうち、新橋・横浜間及び神戸・大阪間に次ぐ三番目の路線として、明治4年6月に測量を始め、6年12月に工事開始、10年に開通した鉄道である。この工事を藤田は阪神で初めての鉄道請負業者として請け負ったのである。伝記作家砂川幸雄は、彼がこの大仕事を引き受けることにしたのは、同じ長州出身の彼より2歳下の鉄道官僚、「鉄道の父」と呼ばれた井上勝から勧められたためとしか考えられないと推測している⁴⁾次に彼が目指したのは、政府の鉄道工事を請け負うだけでなく、自ら鉄道を敷設する会社を起こすことだった。明治15年7月に彼は大阪と堺の実業家19人に呼びかけて、鉄道会社の創立を大阪府へ願ひ出、2年半後の明治17年12月に「阪堺鉄道会社」を設立し、更に自ら政府に掛け合い、当時廃線になっていた釜石鉄道から機関車、客車、貨車、レールなどを安く買い上げて、明治18年12月27日に阪堺鉄道を開通させた⁵⁾。その同じ12月に、小林は上京して外国人の鉄道事業に通暁した人を探し求めて、横浜のイギリス人ダイアックを訪ねているのである。このとき、阪堺鉄道が開通間近であることを小林が知らなかったはずはない。伊予鉄道が鉄道敷設の許可を得る一年前のことである。

市之川アンチモニー鉱山主藤田伝三郎

ところで、藤田伝三郎は伊予鉄道とかかわる前に、すでに愛媛県との関わりを持っていた。それが先の市之川アンチモニー鉱山の経営者としての藤田である。現西条市市之川にあったこのアンチモニー鉱山は、歴史の古い鉱山だった

が、明治時代になって西南戦争を契機に需要が急速に伸び、採鉱の権利争奪の騒動が生じた。『西條市誌』には、「明治17年に坑法違反の行為があつて没収されるような結果が生じ、愛媛県の直轄となった。県はこの事業を大阪の藤田組に委ねて採鉱したこともあつたが、23年1月には、旧借区人関係者50余名に共同経営させた」⁶⁾とある。砂川幸雄の伝記によれば、藤田はもっと早くからこの鉱山に乗り出しており、藤田組が鉱業へ進出した始まりはこのときだったと述べている。

「明治13年(1880)2月、藤田伝三郎商社は愛媛県大生院村の市之川鉱山に資本を投下するとともに、ここで生産されるアンチモニーの委託販売を引き受けた。この鉱山を経営していた河端熊助と堀田喜八郎に頼まれたからで、販売は外国だった。(…)先に資本を投下していた市之川鉱山も、鉱石のアンチモニーが結晶が美しく大きいことから世界の称賛を受け、ヨーロッパへの輸出は好調だった。そのため、坑区を手に入れようとする者が殺到し、あまり広くない谷間に三十ほどの坑区が入り乱れて紛糾した。そこで政府は全山の経営を向こう十五年間藤田組に委ねることにした(明治19年)。藤田組は愛媛県御用達の形で経営し、新しい精錬法で硫化アンチモニーを月に120トンから240トン産出して輸出した。しかしその後、地元民が旧来の関係を申し立てて紛糾したため、藤田組はやむなく坑区を政府に返上した(明治22年)。」⁷⁾

藤田と市之川鉱山の関係はここで途切れたが、鉱山業への彼の意欲はこれを契機に高まり、やがて小坂銅山を手に入れてこれを日本一にまで育てることになる。

いずれにしても、小林信近が鉄道建設の資金集めに奔走していた明治19年始めから20年9月の会社設立までの間、藤田が市之川鉱山を経営していたことは事実であり、小林が資金難に困り果てていることを藤田が耳にした可能性は大いにありうる。というのも、藤田は新設会社の創立や資本参加、経営参加

にも力を注ぎ、なかでも鉄道事業には強い関心を抱いていたからである。

例えば、彼は阪堺鉄道を軌道に乗せた後も、神戸と下関を結ぶ山陽本線の敷設を考えて創立委員長として情熱を注ぎ、明治21年4月資本金1,300万円の山陽鉄道会社を設立した⁸⁾。このとき工事を請け負ったのは、当時の建設業者で最も実力のあった東京の大倉組商会と大阪の藤田組が明治20年4月に合併して作った「有限会社日本土木社」(取締役藤田伝三郎)である。この新会社は日本で初めての法人組織による建設会社で、鉄道はもちろん、道路、橋梁、堤防、水道、築港、建築などあらゆる工事を請け負い、施工のみではなく測量から設計に至るまで引き受けた。鉄道関係の工事は、官営鉄道のほか、民営鉄道も請負い、山陽鉄道(神戸・明石間開通 明治21年11月)、讃岐鉄道(丸亀・琴平間開通 明治22年5月)、九州鉄道(博多・千歳川間開通 明治22年12月、久留米・熊本間、鳥栖・佐賀間の大部分)を手がけている。しかもこの会社は、最高水準の建築及び土木技術者を数多く雇い入れたため、建設業界に一時技術者不足が起こり、当時各地に設立された民営鉄道は日本土木会社に技術者の出向を仰ぐしかなく、山陽鉄道、大阪鉄道、九州鉄道、讃岐鉄道に技師長や主任技師等が出向したといわれている⁹⁾。しかしここに伊予鉄道の名前は無い。

少し先走るようだが、伊予鉄道の敷設工事及び三津停車場建築を請け負ったのは地元業者の越智組、松山及び三津口停車場の建築を請け負ったのは小疇組で、明治21年6月に起工した。しかし小林の言葉によれば、「建設事業に着手したるが、当時は未だ技術者に乏しく、殆ど滑稽に属すること少なからざりし」¹⁰⁾有様であった¹¹⁾。それ故なのかあるいは予定通りのことなのか、伊予鉄道も外部から具原達三という技師を招聘しているのである¹²⁾。この技師の着任は、ドイツからのレールの三津港到着(6月23日)¹³⁾と符合しているので、レール敷設工事にかかわる技術者だったと考えられる。しかしこの技師がどこから派遣されて来たのかは不明である。この点に関してひとつ腑に落ちないことがある。それは、鉄道工事の完成を祝って行われた盛大な落成式(明治21年10月23日)の様を伝えた『海南新聞』の記事の中に、宴会中の余興として

花火の打ち上げや餅撒きや踊り、町の有志や越智組からの寄付の品や色々の贈り物と並んで、「技師具原達三氏より寄付せし相撲」が報じられていることである¹⁴⁾ 雇われた一技師がそのようなものを寄付するものだろうか。もしこの具原技師が藤田伝三郎の経営する日本土木会社から派遣された人間であるとするならば（さきに述べたような当時の状況からありうることであろう）、伊予鉄道に資本参加している藤田が、この技師を通じて落成の祝いを出したとしても、なんら不思議ではないと思われる。

さて、井上要の言葉を借りれば、「小林翁のこの事業において終始誠に惨憺たる苦痛を満喫した」という「資金難の一事」は、すでに触れたように、時の県知事藤村紫朗の援助によって好転した。「知事は権勢頗る大なるものあり、その睨み方一つで相当の利目があった」と井上は言い、更に「穿ってこれを考えれば小林翁の熱意に動かさるよりも、或いは藤村知事の睨みが利いたためであると言ってもよかろう」とさえ書いている¹⁵⁾ 藤田伝三郎は自ら小林の困難に手を差し伸べたのか、あるいは小林の熱意に動かされたのか、それとも知事藤村の睨みに応じたのか、いずれにせよ、阪堺鉄道の創立者藤田伝三郎が伊予鉄道会社設立に株式投資をし、小林の窮地を救ったことはまちがいないことである。そうであるならば、小林は藤田と会っていると考えられるであろう。明治20年9月の伊予鉄道会社設立総会までに、彼は多分大阪に出向いて藤田を訪ねているはずであり、更に小林がその年の11月7日に刺賀商会へ発注するまでに、ドイツ製の汽車について情報交換をする機会を2人が持ったことは十分考えられることである。釜石鉱山鉄道からの払い下げだったイギリス製機関車よりも、新しく輸入したドイツ製機関車のよさを、藤田が小林に詳しく語ったとしたら、日本で経験のない軌道鉄道敷設への小林の不安が、ドイツ製機関車の導入によって安心へと変わったかもしれない。ドイツ製車輛の経験者藤田の話が小林の心を動かさなかったとは、考えられないであろう。

関西の実力者であり愛媛とも関係のあった藤田伝三郎の株式投資という資本参加によって、伊予鉄道は阪堺鉄道と確かにつながっていたのである。初代社長小林信近が、そして伊予鉄道会社が、なに故にドイツから汽車を輸入したの

か。その謎に関しては、もちろん小林の熱心な研究に基づく判断があったであろうが、その決断に彼を向かわせたのは、最初に縁のあった東京の刺賀商会からの情報、ドイツ人ハーゼなる人物からの情報、そしてドイツ製機関車を最初に使用した阪堺鉄道の藤田伝三郎からの情報によるところが大きかったのではないだろうか。

ところで、幕末に日本に接近していたフランスはいったいどうなったのであろうか。ここまでの日本の鉄道史には、ドコービル鉄道のこと以外にフランスの姿が全く見えないままである。ひとつ考えられるのは、まさに日本が鉄道建設に乗り出していた明治3年(1870年)に、フランスがプロイセンと戦争をし、敗北を期したことである。翌年ドイツは念願の統一を果たしてドイツ帝国を樹立し、日の出の勢いを得る。ドイツの統一国家の出現はヨーロッパのあらゆる分野に変化をもたらした。その結果は新国家日本にも大きく影響し、明治の留学生の留学国の変化に結びついた。明治8年の最初の頃は米国が最も多く、9年には英国が首位であるが、13年度からはドイツが大体首位になり、明治の後半には、留学生がドイツにだけ留学する傾向が一層著しくなるのである。¹⁶⁾ フランスは国力の低下した自国の建て直しに時間を費やさなければならなかったのであろう。

ドイツ製機関車・客車の到着

さて、資金問題の難関を乗り越えて伊予鉄道会社設立に成功した後、小林が東京の刺賀商会を通してドイツへ発注した機関車その他の製品は、約5ヶ月後の3月30日にドイツのハンブルク港から郵船に積み込まれて出発し、¹⁷⁾ およそ3ヶ月後に神戸経由で無事松山に到着した。伊予鉄道の社史『我社の三十年』によれば、

「同年(明治21年)六、七月の頃何れも到着したが、機関車は四輪連結タ
ンクエンジン重量七トンのもの二輛、客車は定員十二人乃至十六人のもの

六輛、その外緩急車、貨車、転車台等一式であった。而して機関車は到着の上組立てたものであるが、客車や緩急車は当時我国に於いて製作も組立ても容易でないと見て取り、ドイツのオーバーハウゼン市グーテ・ホフヌングス・ヒュッテ製造所より組立てたまま大箱に入れて送り来たった」¹⁸⁾

また、『伊予鉄道百年史』には、当時の報告書からの引用として、

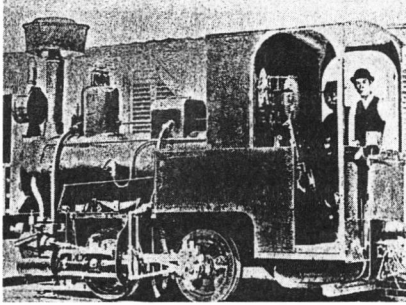
「明治21年6月、刺賀商会へ注文せしレール及び付属品到着、神戸において受け取り直ちに三津が浜へ回漕、7月2日陸揚げせり、また機関車及び諸車も到着、8月9日陸揚げせり」¹⁹⁾

とある。レール及び付属品はともかく、機関車及び諸車の陸揚げは大変な作業であったらしいが、それらを格納する停留場の建築も遅れていたようである。明治21年8月11日の『海南新聞』の2面にはこう報じられている。

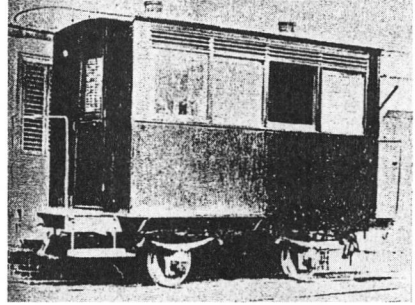
「伊予鉄道会社松山停車場の新築工事は余程取り急ぎ居り、一昨日より工夫を増し、目下地均し中なり。且また一昨日は三津港より汽車機関等牛車数十にて送り来たり、ためにその近傍はなんとなく賑わしき様なりしとか」

到着した機関車の製造元については、ここでは何も触れられていないが、ドイツ語で書かれた1号機関車の設計図²⁰⁾及び日本語で書かれた図面²¹⁾から、ドイツのミュンヘンにあるクラウス社製であることがあきらかである。阪堺鉄道が輸入したドイツ製機関車はホーエンツォレルン社製であったから²²⁾伊予鉄道はこれとは別に、おそらく刺賀商会の薦めによって、機関車はミュンヘンのクラウス社製(写真1)を、そして客車はオーバーハウゼン市のグーテホフヌングスヒュッテ社製(写真2)を購入したのであろう。

欠陥車でなく安全に機能しさえすれば、どこの国のどこの会社が製造したものであるかなどは、論じる必要のないことかもしれない。しかし、はるばる海



(写真1) ミュンヘンのクラウス社製 輸入当時の1号機関車。陸揚時の記念撮影といわれている写真(『坊っちゃん列車と伊予鉄道の歩み』より)



(写真2) オーバーハウゼンのグーテホフヌングスヒュッテ製鉄所製(『坊っちゃん列車と伊予鉄道の歩み』より)

を越えて日本へ到着し、文明開化の汽笛を響かせて松山市民の生活を揺さぶり、そして「坊っちゃん列車」として市民の足となり親しまれていったこの機関車と客車の故郷を知ることは、単なる物の交流ではなく、松山とドイツの何か人間的な文化的な出会いを、あるいは結びつきを生むのではないだろうか。

ドイツの鉄道状況

世界の鉄道史をごく常識的に概観するなら、まずイギリスにおいて、1804年にトレヴィシック(R. Trevithick)が実用的な蒸気機関車(歯車式)を製造したことから始まる。次に1825年スティーブソン(G. Stephenson)の造った機関車ロコモーション号によってストックトン・ダーリントン鉄道の開業(ただし旅客運輸ではなかった)があり、そして1830年にスティーブソン父子の製造した機関車ロケット号によるリヴァプール・アンド・マンチェスター鉄道の創業によって鉄道時代が幕開けする²³⁾

アメリカでは、1830年にウェスト・ポイント鑄造所によってアメリカ最初の機関車ベストフレンド号が製作され、同じ年のヴァルチモア・アンド・オハイオ鉄道の開業によって、鉄道時代が始まった²⁴⁾そして鉄道会社が次々に設立され、1840年には約3,500 km、50年には約1万4,400 kmの鉄道網が出来

上がった。

ヨーロッパ大陸では、1832年にフランスのリヨン・サンテティエンヌ間が開通し、35年にドイツのニュルンベルク・フルト間及びベルギーのブリュッセル・マリーヌ間が開通、更に37年にはオーストリア、38年ロシア、39年イタリアと、各国に鉄道が開通した。日本に鉄道時代が始まる40年も前である。

さて、以下ドイツの鉄道について見ていきたい。それは完全にイギリスの模倣から始まっている²⁵⁾

イギリスのトレビシックが1804年に歯車式蒸気機関車を初めて作ってから10年後の1814年に、2人のイギリス人(John BlenkinsopとMatthew Murray)が更に改良した歯車式蒸気機関車を製作した。これを直接目にしたドイツ人クリーガー(Johann Friedrich Kriger)が翌1815年に、プロイセンのベルリン王立製鉄所(1789年創業)でその模造品を造り、更に1817年にもう1輛、もう少し大きい機関車を製造した。これら2輛がドイツで最初に造られた機関車であり、同時にヨーロッパ大陸で造られた最初の機関車でもあった。

ドイツ最初のニュルンベルク・フルト間の鉄道は、1833年3月にニュルンベルク・フルト間蒸気機関車鉄道設立協会の立ち上げによってスタートし、2年後の1835年12月7日に開通した。このとき走った機関車「鷺号」(Adler, ゲージ 1,371 mm)は、イギリス製の輸入車であった²⁶⁾しかし3年後の1838年にユービガウ機械工場株式会社(ドレスデン)の製作した機関車(ゲージ 1,435 mm)は、イギリス製機関車を手本にしたとはいえ、初めての使える機関車であり、これは実際上のドイツ最初のライプツィヒ・ドレスデン鉄道会社で採用された²⁷⁾またザクセン機械製造株式会社(ヒュムニッツ, 1822年創業)は1839年に2輛の機関車を製造し、1輛はライプツィヒ・ドレスデン鉄道へ、もう1輛はマグデブルク・ライプツィヒ鉄道へ納入した。このライプツィヒ・ドレスデン鉄道会社は1835年に設立されたが、その資本はたった2日間のうちに調達されたという。そして1835年から1837年の3年間に13の鉄道会社が株式を募り、すべての会社があつという間に資金調達に

成功した。こうしてドイツ中にたちまち鉄道ブームが起こった²⁸⁾

これに呼応して機関車製造会社も急増し、1839年には三つの会社が、1840年には二つの会社が、1841年には四つの会社がそれぞれ機関車製造に乗り出し、猛烈なスピードで成長する鉄道網とともに、それまで別の業種で仕事をしていた会社が機関車への急速に高まる需要をカバーするために、その製造へ参入していったのである。それらの製造業の多くが製鉄業界であったところに、ドイツの特徴と強みがあったとって良い。即ち、ドイツの場合、1840年代以降の本格的な鉄道建設の過程は、同時に重工業中心の産業革命が進行していく時期であった。鉄道ブーム開始期の1842年の蒸気機関車の供給状況は、245輛中イギリス製が166輛(67.8%)を占め、ドイツ製はわずかに38輛(15.5%)のみであった。しかし、1851年には1,085輛中ドイツ製が679輛(62.5%)、イギリス製が281輛(25.9%)というように蒸気機関車の国内自給体制は急速に確立していくのである²⁹⁾

更にドイツの鉄道建設において益々増えていったのが、野外軌道(簡便に敷設できる狭軌の軽便鉄道 Feldbahn)の導入であった。そのような機関車はすでに非常に早くから鉱山や土木用に使われ、ハイルブロン機械製造協会やダルムシュタット機械工業が製造に専念していた。ところが、日本で小林信近が知ることになったあのフランス人ドコービルの考案した軽便鉄道蒸気機関車の多様な可能性が知らされるや、更にドイツに幾つもの製造所が新たに誕生していったのである。伊予鉄道が創業した1888年頃には、ドイツ中におよそ43もの機関車製造会社が製造をしていた。もちろんこの中に伊予鉄道が関係を持つ2つの会社も含まれていたのは言うまでもない。

ところで、1871年まではもちろん統一国家としてのドイツはなかった。ナポレオンの率いるフランスを打ち破って統一ドイツが期待されたにもかかわらず、戦後処理を行った1815年のウィーン会議の結果、ドイツはプロイセン、オーストリアを含む35の独立小国家と4自由都市からなるドイツ連邦になってしまったのである。これに対して知識人の心には不満と統一への思いが沈殿していた。

「ドイツのターレルやグロッシュェンが全国で同一の価値を持つために、統一してほしいよ。私の旅行鞆が全部で三十六の国を通るたびに開かれないで済むように、統一してほしいな。ヴァイマール市民の市発行の旅券が隣の大国の国境官吏によって一人の外国人の旅券として扱われ、不十分などと剣突をくうことがないように、統一してもらいたい。ドイツの国々の間で、国内だとか国外だとか、もうこれ以上言わないようにしたいね。さらに、度量衡や商業貿易においても、ドイツはひとつにまとまりたい。その他、同じようなことは無数にあるが、いちいち言うまでもないだろう。」³⁰⁾

これは、1828年10月23日に、詩人のゲーテ（1749-1832）が秘書のエッカーマンに言った言葉である。これがドイツの現実であった。しかし、ここでゲーテを持ち出したのは、彼がこの直前に言った言葉に注目しておきたいからである。ゲーテはこう言っているのだ。

「ドイツが統一されないという心配は、私にはない。立派な道路ができて、将来鉄道が敷かれれば、きとおのずからそうなるだろう。」

ドイツに鉄道が走る5年も前のことである。ゲーテはこのときすでに鉄道の持つ力を見抜き、ドイツの将来への明るい展望を達観していた。彼のこの予言はやがて現実となり（1871年ドイツ帝国樹立）、ドイツ国内だけではなく、今ではヨーロッパの国境もない時代を迎えるまでになったのである。もう一人、ゲーテの次の時代を生きた詩人ハイネ（1797-1856）の言葉を紹介しておこう。ハイネは1830年以降フランスで亡命生活を続けていたのであるが、鉄道開通からほぼ10年後に、「アウグスブルク一般新聞」への記事として、鉄道出現の驚きを体験的にこう述べている。

「鉄道の出現は、生活スタイルをがらりと変える新しい変化を人類に与える天命とも言うべき出来事だ。世界史の新しい一章が始まりつつある。

(…) 空間と時間という基本概念さえ揺らいだ。鉄道によって空間は死滅し、辛うじて時間が残っているだけだ。』³¹⁾

ミュンヘンのクラウス機関車製造株式会社

さて、伊予鉄道がドイツから輸入した第1号と第2号機関車は、ミュンヘンのクラウス社製であった。この「クラウス機関車製造株式会社」(Lokomotivfabrik Krauss & Comp.)は、ゲオルク・クラウス(Georg Krauss)によって1866年7月17日に設立され、ミュンヘン中央駅近くのマルスフェルトで操業が始められた。1870年にドナウ河畔のオーストリアの町リンツに支社工場が設立され、1872年に合資会社から株式会社変わった。³²⁾

クラウス社は設立の翌年1867年に第1号機関車を製造し、オルデンプルク国立鉄道へ納入している。この会社はドイツの機関車製造会社中設立順位が33番目にあたり、いわば「新入り」(“Neuling”)としてスタートしたが、当時坑内軌道や工場専用鉄道のための機関車需要の急上昇時期にあって、クラウス社は非常に早くからそれに対応していった。即ち、この会社はおよそ116種類ものレール幅(ゲージ)の蒸気機関車を製造しており、それほどレール幅は全国各地の鉄道によってバラバラの状態だったわけである。クラウス社はこうした様々なレール幅の機関車製造を巧みにこなしていったのだ。これらはほとんどすべてのドイツ語圏に提供されたほか、外国への輸出も積極的に行い、ボスニア、フィンランド、ユーゴスラビア、ハンガリー、ポーランド、スペイン、ギリシャ、イタリア等多国に渡っており、この中に日本も入っていたのである。この会社が創業から1931年までに造った機関車は7,186輛にもものぼる大量の数であった。³³⁾

クラウス社のこうした特徴を知ってみれば、小林が研究の末に決定して求めた「2尺6寸(762mm)」という狭軌道の機関車は、この製造会社によれば、最も得意とする造り慣れた製品であったということが出来るわけで、伊予鉄道がクラウス社から機関車を輸入したことは、実に妥当な選択だったのである。

伊予鉄道が2輛の機関車をクラウス社から購入し、その後も続けて1907年製造車まで10輛も同じ会社から輸入したのは、それだけクラウス社製の機関車の性能が良かったということを証明していると見てよいのであろう³⁴⁾

クラウス社は1931年に、同じバイエルンの機関車製造会社マフェーイ (J. A. Maffei, 1838年創立) と合併してクラウス・マフェーイ株式会社を設立し、本社をミュンヘンに置いた。その後幾多の変遷を経て、第二次大戦後に、プラスチック技術関係の部門を設立し、1986年にこれをクラウス・マフェーイ・プラスチック技術株式会社に独立させた³⁵⁾ 一方機関車製造はその後もミュンヘンで続けられていたが、1999年からはドイツの大会社ジーメンス・コンツェルンの傘下に入り、社名も「ジーメンス・クラウス・マフェーイ機関車製造株式会社」(Siemens Krauss-Maffei Lokomotiven GmbH) となり、現在も健在である。

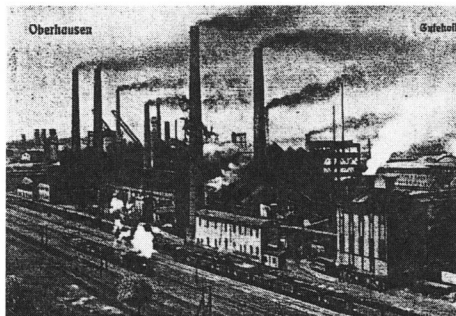
オーバーハウゼン市のゲーテホフヌングスヒュッテ製鉄所

伊予鉄道の購入した客車がオーバーハウゼン市にあるゲーテホフヌングスヒュッテ製鉄所の製品であったことは、すでに見たとおりである。ではオーバーハウゼンとはいったいどこにある町なのだろうか。地図でいえば、北ドイツのデュッセルドルフの北部、エッセンとドゥイスブルクの間にある町で、ここはドイツ重工業地帯の中心、いわゆるルール地方の中心地である。1847年にオーバーハウゼン鉄道駅が建設され、ここがこの町の発展の中心かつ出発点になった³⁶⁾ 1854年にはオーバーハウゼン鉱山が開始され、そして1861年にプロイセン国王の命により、幾つかの郡の合併によって「オーバーハウゼン」の名が付けられたのが町の始まりである。伊予鉄道が1887年に客車を注文して接触したのは、この時代の町である。その後1901年には「市」に昇格したが、更に1929年に地域再編をめぐる運動の中で、それまで三つの市であったオーバーハウゼン (Oberhausen)、シュテルクラデー (Sterkrade) 及びオスターフェルト (Osterfeld) が合併し、人口110,958人の新しいオーバーハウゼン市が誕生し

た。この市の歴史は、150年に及ぶライン・ルール工業時代の歴史そのものであり、鉄道と石炭と鉄鋼がオーバーハウゼンの顔を特徴付けてきたと言っている³⁷⁾

さて、この市の製鉄所グーテホフヌングスヒュッテ (Gutehoffnungshütte とは「良い希望の製鉄所」の意味。通常頭文字で GHH と記す) は、1781年にグーテ・ホフヌング製鉄所建設の認可を手に入れ、翌1782年にシュテルクラード地区に製鉄所を設立したのが始まりである。オーバーハウゼンの市よりも古い。その後この製鉄所は1808年に他の二つの製鉄所と合併し、これによって後のグーテホフヌングスヒュッテ・コンツェルンの原型を作った。(写真3) しかしこのとき合併した「聖アントニー製鉄所」(St. Antony-Hütte) は、1758年にはすでに操業しており、ルール工業の揺り籠と言われる、ルール地方の最も古い製鉄所であった。従って合併後の GHH は、ルール工業地帯最古の製鉄所という名誉ある地位を担うことになった。

このような歴史を持つ GHH は、その後1814年に蒸気機関の製造を開始し、1839年には、第1号蒸気機関車(軌間1,435 mm)を製造した。ドイツの蒸気機関車製造会社としては6番目に古い製造所に位置付けられている。機関車の製造はその後1855年までに8輛造ったと記録されているが、客車の製造については資料が特にな³⁸⁾ しかしながら、伊予鉄道が1887年に輸入したあの小さな客車は、実に歴史的な由緒ある製鉄所で製造されたものだったという



(写真3) グーテホフヌングスヒュッテ製鉄所

ことが、これで明らかになったであろう。

1929年に三つの市が合併して大オーバーハウゼン市が誕生した時、グーテホフヌングスヒュETTE社も装いを新たにした。旧オーバーハウゼンにあったGHHの製錬工場と事務本部、シュテルクラデーにあった加工工場、そしてオスターフェルトにあった鋳業が、再び新しい市の中で一つになったからである。この両者は切っても切れない絆に結ばれており、今この市は、「グーテホフヌングスヒュETTEの市」オーバーハウゼン(“Gutehoffnungshuettestadt” Oberhausen)と呼ばれているのである。

ドイツから来た「坊っちゃん列車」

明治21年(1888年)10月28日、伊予鉄道は松山・三津浜間(6.8km)の運転を開業した。これに先立つ10月23日に行われた落成式の模様は、当時の『海南新聞』(10月25日付)に次のように報じられた³⁹⁾

「一昨日二十三日午後一時より、伊予鉄道会社の松山、三津間鉄道工事落成の式を行いたり。先ず予定の時刻となると、斎しく式場なる松山停車場(ステーション)東南の広場に於いて、神官鄭重なる祭式を行い、それより野村書記官は白根県知事に代って祝辞の朗読あり、鉄道会社長小林信近氏これが答辞をなす。終わって午後二時、四百余名の来賓を順次汽車に乗せ、数回往復し三津口停車場に至り休憩中花火を揚げ、撒餅を為し、三津停車場に至りても、同様のことなり。それより来賓を、松山停車場に乗せ帰りて祝宴を開く。」

更に、宴会中の余興として花火の打ち上げや、相撲、撒きもち、手踊りなどが行われ、種々の寄付や贈り物も出されたことが記され、そして一般市民の反応としては、

「また港町は国旗、門提灯、球燈を掲げ、末広町にも同じく国旗を掲げたり。右等の有様なれば、見物人遠近より昼夜とも、老若男女幾万人ともなく集い来たり、立錫の余地だになかりき。三津口及び三津の停車場前にも、同様見物人山を築けり。」

と報道され、松山市民の関心の高さが示された。それから5日後、いよいよ汽車が発車するや、『海南新聞』には(10月30日付)「遂に開業、予想外の盛況」の見出しで、

「一昨日(10月28日)正午より汽車の運転を始めたり。折柄、松山練兵場に於いて、戦死者招魂祭行い、遠近より来集せし人非常に多かりしにより、乗車する者極めて多く、乗客を一度に載する能はずして、空しく一往復を待ちし者も少なからざる盛況」

とあり、開業3日後の状況については、「乗客一日平均二千人を突破」の見出しのもと、

「なお一昨日までの景況は、乗客平均一日につき二千人に余り、先を争うて乗らんとする有様なれば、その混雑言う様なく…。これに反し、人力車夫は、自己の車の軽きを歎けり。松山市街及び三津、道後市街の人力車数はおよそ八百余ありとのことなれど、ほとんどその半分は車夫の健脚なるを以てするも…回転すること能はざる由、誰か能くこれを回転するの力あるか、また方法あるかと、車夫は歎息しつつあると言う。」

と報じられている。この記事からは、一方では、明治文化の先がけとして明治3年に東京の日本人の手で発明されて瞬く間に全国に広がり、翌明治4年の暮れに早くも松山に持ち込まれて市民の足として普及した人力車が⁴⁰⁾外国から突然やって来た大量輸送力を持つ汽車の前に、成す術もなく打ちのめされてい

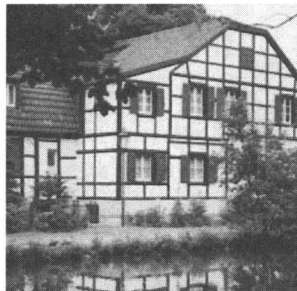
る姿が見られるのだが、他方住民にしてみれば、怖いもの見たさが募ってか、あるいは四国はもちろん中国九州にもまだない「陸蒸気」への貪欲な好奇心からか、予想以上の興味を抱いて殺到し、この文明の利器を大胆に日常生活へ取り入れた様子が伺える。しかしながら、この巨大な鉄の塊が遠いドイツの地から届いたことは、『海南新聞』のニュースにもなっていないし、ましてや機関車を最初に運転したのがドイツ人だったかどうかなど関心もなかったらしい。そのことは新聞にも伊予鉄道「社史」のどこにも記されていないからである⁴¹⁾。誰もが鉄道そのものに目を奪われていたのであろう。会社設立時から参加して三代目社長となった井上要も、この鉄道の大成功を予想外のこととして、以下のように記しているのみである。

「いよいよ開業してみればこれはまた意外の成績である。当時の乗客賃金は全線三銭五厘、貨物賃金は五貫まで一個一銭、それに一銭の貸座布団を借って敷けば安々と往来することができる。安くて速い便利なものと始めて鉄道の機能を知るに従って乗客はしきりに増加し、随分強気の小林翁さえ乗客は予算の五割以上も多いのに驚くほどであった。」⁴²⁾

新しい出会いと真の日独交流、域際交流へ

夏目漱石の小説『坊っちゃん』（明治39年）の中で「マッチ箱」のようだと書かれた、12人乗りと16人乗りのいとも小さい客車は、ドイツ重工業地帯ルール地方の最も歴史と伝統のある町で製造されたものであった。明治21年にこの町で組立てられ箱に入れられて届いた小さな客車、その中に乗った松山の市民たちは、この北ドイツの古い鉄鋼の町の香りを感じたであろうか。ミュンヘンからやって来た機関車が、オーバーハウゼンで造られた小さな客車を引っ張って走る姿を見て、小林信近社長は何を思ったであろうか。ドイツの二つの町に思いを馳せることがあったであろうか。100年を超える長い時間の中で、この二つの歴史的な町はいつか松山と出会いがあったのだろうか。

伊予鉄道との縁で知ることになったこのオーバーハウゼンの町について、もう少し見ておきたい。150年以上にわたってヨーロッパの他の地域にないドイツ重工業地帯として誇ってきたルール地方は、今から40年ほど前に深刻な変化が始まり、紡績、鉱山業、鉄鋼のようなかつての華やかな産業が重大な危機に陥った。1970年代には産業建築物の多くの消滅を見るに至り、ルール地方の多くの産業が育ててきた歴史的遺産を保存する運動が起こった⁴³⁾その結果誕生したのが、「ライン工業博物館」(Rheinisches Industriemuseum)である。この博物館は、ラインラントの6つの個別博物館郡から成っており、すべての博物館はかつての様々な工場建築物を利用して造られており、種じゆの工業部門の歴史的発展を示している。そして、これら6地域の博物館郡を束ねている責任機関は「ラインラント地域連合」(Landschaftsverband Rheinland)という組織であるが、この本部がオーバーハウゼン市に置かれているのである。この市には、亜鉛工場跡地の大ホールの中に、ライン・ルール工業地帯の製鉄・鉄鋼工業の歴史展示物が、1997年以来常設されているが、オーバーハウゼンはやはりなんと言ってもゲーテホフヌングスヒュッテとの縁が深い。というのも、一つには、ゲーテホフヌングスヒュッテ製鉄所の前身と言っている最古の「聖アントニー製鉄所」が1758年に所長住居兼事務所として建築した木造の建物(写真4)が、今日まで保存されていて、ここには「ライン工業博物館オーバーハウゼン」として、ゲーテホフヌングスヒュッテ製鉄所とその後のコンツェルン



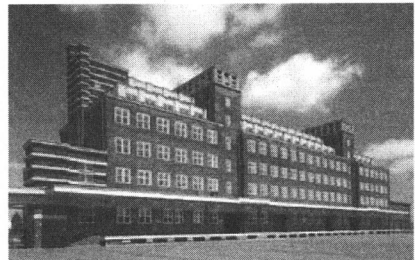
(写真4) 聖アントニー製鉄所の所長住宅兼事務所

の文書館の貴重な資料が保管展示されているのである。12,000枚のガラス板ネガ、歴史的な青写真、古い工場やその内部や製造過程の膨大な写真類が、グーテホフヌングスヒュッテの歴史を映像に記録しているのである。また定期的に、聖アントニー製鉄所の文書館の展示も行っている。もう一つは、ここオーバーハウゼンには、ルール工業地帯が工業化し始めた1846年から、ドイツ最古の労働者専用住宅団地アイゼンハイムが造られたことである（写真5）。この団地も、後のグーテホフヌングスヒュッテ製鉄所によってその労働者のために建てられたもので、およそ7ヘクタールに及ぶ広大な土地に、幾つかの建築段階を経て、様々の形の住居郡が建設された。家畜小屋と小庭園のあるレンガ作りの一階半建て住居が多かった⁴⁴⁾この歴史的価値の高い住居団地は、保存運動によって辛うじて僅か39戸が1991年に文化財保護下におかれた。そしてここに保存されている以前の共同洗濯場建築物がライン工業博物館の分館「アイゼンハイム民俗博物館」となっており、最古の労働者住宅団地における労働と住居と生活の波乱に富んだ歴史を記録し、展示している。また団地住宅の一戸が見学できるように開放されてもいるのである。

更にもう一つ付け加えなければならない。グーテホフヌングスヒュッテ・コンツェルンは、1925年に著名な設計家ペーター・ベーレン(Peter Behren)の手になる7階建ての中央保管庫本社ビル「ペーター・ベーレン・ビル」(写真6)を建造したが、このビルはおよそ70年でその役目を終え、1993年に「ラインラント地域連合」にこれを委譲した。そして1998年からは「ライン工業博物



(写真5) アイゼンハイム労働者専用住宅団地



(写真6) ペーター・ベーレン・ビル

館」6地域全館の所有する収集品の保管所として、この建物は新たに機能しているのである。

この市は今、このように「ラインラント地域連合」が管轄する六つの「ライン工業博物館」の中心地として、長い歴史と共に生きている。もちろんそのような工業都市としての顔ばかりではない。一千年も古くから存在し、様々の時代に建て増しされ、今は後期ゴチック様式の「フォーデルン城」(Burg Voderen)もある。またオーバーハウゼンは、1897年にドイツ最初の路面電車が走った街としても知られている。1996年には、28年ぶりにこの電車が復活した。松山とオーバーハウゼンの町。この歴史への旅が、二つの町の新しい出会いを生み、新しい日独交流、域際交流への出発となることを期待したいものである。

注

- 1) 拙論『愛媛における日独交流の史的研究—ドイツから来た坊ちゃん列車—(1)』愛媛大学法文学部論集人文学科編 第12号(2002年2月)81-105頁参照。
- 2) 『伊予鉄道百年史』伊予鉄道株式会社編 1987年, 23頁。
- 3) 砂川幸雄著『藤田伝三郎の雄渾なる生涯』草思社 1999年, 2頁以下参照。
- 4) 同上書, 51頁。
- 5) 同上書, 115-116頁。
- 6) 『西條市誌』西條市役所発行 1966年11月, 797頁。
- 7) 砂川幸雄, 同上書, 132, 136頁。
- 8) 同上書, 137頁。
- 9) 同上書, 120頁以下参照。
- 10) 北川淳一郎著『小林信近』関洋紙店印刷所 1958年, 66頁。拙論, 3頁。
- 11) ちなみに、越智組の工事は明治21年6月1日に開始されたが、松山萱町一丁目付近の鉄道線路に測量違算が生じて、二百三十間の再測量を行ったり(『海南新聞』明治21年6月21日)、鉄道工事の遅れを取り戻すために夜業をも始めたり(同新聞7月24日)と、不慣れな困難な作業であったことが知られている。
- 12) 明治21年6月24日の『海南新聞』第2面に、「松山鉄道会社へ聘したる技師具原達(三)氏は過日来松せしとぞ」と報じられている。

- 13) 明治21年7月6日の『海南新聞』第4面に、「松山鉄道会社に買い込みし軌道(レール)は去る23日帆前船にて三津港に着したりという」と報じられている。
- 14) 明治21年10月25日の『海南新聞』
- 15) 井上要著『伊予電鉄思い出はなし』伊予電鉄社友会刊 1932年, 11~13頁参照。
- 16) 渡辺實著『近代日本海外留学生史上』講談社 1977年, 35頁。
- 17) 『海南新聞』明治21年6月2日の5面参照。
- 18) 『我社の三十年』伊予鉄道電気株式会社発行 1919年, 6頁。
- 19) 『伊予鉄道百年史』26頁。
- 20) 『伊予鉄道百年史』参照。
- 21) 『我社の三十年』19頁参照。
- 22) 『阪堺鉄道経歴史』付録設計図1参照。(野田正穂ほか編集『明治期鉄道資料』第2集第3巻 日本経済評論社 1980年) ついでながら, このホーエンツォレルン機関車製造株式会社は, 1872年デュッセルドルフに設立された会社で, 1874年から1929年の間に4,666輛の機関車を製造し, クラウス社と同様に, 日本を含めた世界各国に輸出していた。
- 23) 小池滋著『英国鉄道物語』晶文社 1979年, 20-22頁参照。
- 24) 岩崎磯五郎著『汽車と鉄道』春秋社 1942年, 53-54頁参照。
- 25) 以下の記述に関しては, 特に断らない限り, 「ドイツの機関車製造史」のホームページ <http://www.merte.de/eisenbahn/lokbau.htm> を参照した。
- 26) <http://www.lokomotive-online.com/bayern.htm> 参照。
- 27) この会社は更に1840年に2台目の機関車をやはりライブツィヒ・ドレスデン鉄道のために製造している。
- 28) Vgl.: Die Eisenbahn in Deutschland. Hrg. von Lothar Gall u. Manfred Pohl. Verlag C. H. Beck München. 1999. S. 19.
- 29) 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編著『日本の鉄道-成立と展開-』日本経済評論社 1986年, 52頁。イギリスでは1836年以後第一次鉄道建設ブームが起り, 1836年から翌年にかけて1,500マイル以上の鉄道新設が議会で承認され, 更に1843年には第二次の大規模で熱狂的な鉄道投資ブームが生じている。小池滋, 同上書, 29頁及び45頁参照。
- 30) J. P. Eckermann: Gespräche mit Goethe in den letzten Jahren seines Lebens. Insel Verlag 1955 S. 629f. (エッカーマン著(山下肇訳『ゲーテとの対話』(下)岩波文庫 235頁)
- 31) Die Eisenbahn in Deutschland. Hrg. von Lothar Gall u. Manfred Pohl. Verlag C. H. Beck München. 1999. S. 17.
- 32) 第1号機関車の設計図(ドイツ製の原図)の左上隅に, "Locomotivfabrik KRAUSS & COMP.

- München & Linz”と記されていることから、当時製造工場がミュンヘンとリンツにあったことが読み取れる。この設計図がどちらで作られたかは不明。
- 33) Vgl. <http://www.merte.de/eisenbahn/lokbau/km.htm>
- 34) 『坊っちゃん列車と伊予鉄道の歩み』毎日写真ニュースサービス社編 伊予鉄道株式会社刊 1977年、30頁参照。
- 35) Vgl. <http://www.krauss-Maffei.de/deutsch/k1-3.htm>
- 36) Werner Bergmann: Oberhausen Ein verlorenes Stadtbild. Wartberg Verlag 1994 S. 6.
- 37) 以下のオーバーハウゼン市及びグーテホフヌングスヒュッテ製鉄所に関する記述は、<http://www.oberhausen.de> に基づいている。
- 38) Vgl. <http://www.merte.de/eisenbahn/lokbau/>
- 39) 木原良一著『新版伊予明治史』上巻 愛媛県文化財保護協会刊 昭和42年、24頁。
- 40) 木原良一、同上書、28頁。
- 41) 筆者の調べた限りでは以下の2点のみである。才神時雄著『松山収容所一捕虜と日本人一』（中公新書1969年）の中で、「機関車も客車もドイツから購入し、ドイツ人が指導運転した」（14頁）と書いてあるのと、『文化愛媛』第31号（1992年10月、財団法人愛媛県文化振興財団発行）の中の「座談 愛媛に根付いた国際文化 鉄道物語」において、元伊予鉄道経営企画室課長野本和夫氏の発言に、「機関士も機関助手もドイツ人。缶焚きは日本人を訓練して機関助手にしたようです。」とあり、司会者の質問「最初はドイツ人が運転していたのですか。」に対して、野本氏が「そうです。」と答えている。（16頁）ただし筆者が野本氏に直接問い合わせたところでは、文書に残っているわけではなく、社内の先輩からの言い伝えによるとのこと。また会社にある「創業当時の機関車」の写真に写っている帽子を被った二人の男がドイツ人らしいとのことである。（写真1を参照）しかし才神氏の言葉がどの程度根拠のあるものなのか不明である。当時の『海南新聞』に目を通して見る限り、ドイツ人の関係者が松山に来たとの記事は見つからない。当時の新聞には、外国人の松山訪問者はかなり詳しく記事にされていたように思われる。例えば、明治21年10月30日の『海南新聞』には、「米人来松」との見出しで、「米国合衆国マサチューセツ州レキシントン府のポルタ氏は去二七日神戸在留の同国人アッキンソン氏と共に来松し三番町城戸壘三郎方へ投宿し翌二八日夜小唐人町壱丁目基督教会堂に於いて一場の演説をなし昨日午後松山を出発し琴平及び高松を経て神戸に至り…」と報じられていて、他にも散見される。もし伊予鉄道の機関車運転手がドイツ人で松山へ来ていたならば、必ずや新聞に報じられるものと思われる。
- 42) 井上要、同上書、15頁。
- 43) Vgl. <http://www.lvr.de/>

44) Werner Bergmann の同上書, 41 頁。

鉄道関連年表(1) 世界の鉄道

- 1804 年 イギリス人 R.トレヴィシックが実用的な蒸気機関車（歯車式）を製造。
- 1814 年 2人のイギリス人 (John Blenkinsop, Mathw Murray) が更に蒸気機関車（歯車式）を製造。
- 1830年 イギリスの鉄道開通（リヴァプール・マンチェスター間。ステイーブンソン父子製造の機関車ロケット号ゲージ 1,435 mm。（これが欧米の標準になる）鉄道時代の幕開け。
アメリカのウェスト・ポイント鑄造所でアメリカ初の機関車ベストフレンド号の製作。
アメリカの鉄道開通（ヴァルチモア・オハイオ間）。
- 1832 年 フランスの鉄道開通。
- 1835 年 ドイツの鉄道開通（ニュールンベルク・フルト間）。ベルギーの鉄道開通。
- 1837 年 オーストリアの鉄道開通。
- 1838 年 ロシアの鉄道開通。
- 1839 年 イタリアの鉄道開通。
- 1864 年 イギリスのフエスチニヨ鉄道（ゲージ 600 mm）蒸気機関車により旅客運輸開始。
- 1875 年 フランスのドコービル（Paul Decauville 1846－1922）が狭軌道鉄道を考案。

鉄道関連年表(2) ドイツの鉄道

- 1758 年 ドイツ・オーバーハウゼンの「聖アントニー製鉄所」が操業。（ルール地方の最初の製鉄所）
- 1782 年 オーバーハウゼンのシュテルクラデー地区にグーテ・ホフヌング製鉄所創立。
- 1808 年 聖アントニー製鉄所とグーテ・ホフヌング製鉄所がグーテホフヌングスヒュッテ製鉄所へ合併。
- 1814 年 グーテホフヌングスヒュッテ (GHH) が蒸気機関を製造。
- 1815 年 ドイツ人クリーガーがプロイセンのベルリン王立製鉄所でイギリスの模造品を製造。（2年後にもう1輛製造）これが最初のドイツ製機関車。同時にヨーロッパ大陸における最初の機関車。
- 1835 年 12月7日 ドイツのニュールンベルク・フルト間鉄道開通。ゲージ(1,371 mm)。イギリス製機関車「鷲号」。
- 1839 年 オーバーハウゼンの GHH が蒸気機関車(ゲージ 1,435 mm)を製造。ドイツで6番目。

愛媛における日独交流の史的研究

1866年 7月 ミュンヘンのクラウス機関車製造会社創立。翌年1号機関車製造。

鉄道関連年表(3) 日本の鉄道

- 1866年 フランス駐在幕府代表フリューリー・エラルが徳川幕府に鉄道建設を建言。幕府は断る。
- 1867年 アメリカ公使館員ポートマンが幕府へ江戸・横浜間鉄道建設願書提出。
- 1868年 (明治元年) 1月 幕府アメリカに許可状を渡す。新政府はこれを無効とする。
- 1869年 12月7日 駐日イギリス公使パークス (Sir Harry S. Parkes) と政府首脳部との鉄道に関する非公式会談。イギリス指導による日本の鉄道建設開始。ゲージは3尺6寸 (1,067 mm) とする。
- 1870年 4月 イギリス人技師ジョン・ダイアック日本に到着。ただちに測量開始。
- 1872年 (明治5年) 日本の鉄道開業 (新橋・横浜間)。ゲージ1,067 mm。機関車10輛, 客車58輛すべてイギリス製。
- 1874年 大阪・神戸間開業。機関車12輛, 客車83輛すべてイギリス製。
- 1877年 (明治10年) 京都・神戸間開業。(外国人技師たちが最も多く120人ほど。)
- 1880年 (明治13年) 京都・大津間開業。日本人技師たちによる最初の建設。(以後外国人技師はほとんど解雇されていく。)
- 北海道幌内・手宮間鉄道開業。官営。ゲージ1,067 mm。アメリカ製機関車6輛と客車使用。
- 釜石・釜山鉄道開業 (官営。ゲージ838 mm。イギリス製機関車3輛。83年まで。)
- 1883年 最初の民営鉄道 (ただし資本金以外は敷設・運営とも政府) の日本鉄道会社 (1881年設立) が上野・熊谷間開業。
- 1885年 民営2番目の阪堺鉄道 (大阪・堺間) 開業。ゲージ2尺9寸 (838 mm)。ドイツ製機関車 (2輛) と客車を使用。(残り機関車2輛はイギリス製。ただし釜石・釜山鉄道の払い下げ品)
- 1888年 民営3番目の伊予鉄道が松山・三津間 (6.8 km) 開業。

鉄道関連年表(4) 伊予鉄道の歴史

- 1841年 藤田伝三郎 (1841-1912) 長州萩に生まれる。(阪堺鉄道の創設者)
- 1842年 小林信近 (1842-1918) 松山に生まれる。(伊予鉄道株式会社初代社長)
- 1843年 井上勝 (1843-1910) 長州に生まれる。(初代鉄道局長)
- 1884年 頃 小林「ドコービル鉄道略説」を読み研究。「吾が地方の小運輸に最も適當の良機」と判断。

森 孝 明

- 1885年 (明治18年) 6月 小林信近他二名上京。東京の「刺賀商会、高田商会等」に設計と見積書を依頼。鉄道局へ願書を出す。関県令は却下。
12月 小林上京。横浜でイギリス人ダイアック (John Diack) に会い、ゲージを「2尺6寸 (762 mm)」に決める。帰松後設計の変更。
- 1886年 再度願書提出。「軽便小鉄道布設方ノ儀ニ付キ願イ」(1月23日付)
10月 小林上京。鉄道局に出向き、技師松本莊一郎に直談判。
12月28日 「小鉄道建設並ニ営業許可」下る。
★この年「松山鉄道株式会社創立ノ趣旨」を作成。この中に「ドイツ人ハアアゼ」の名前あり。
- 1887年 (明治20年) 5月18日 「私設鉄道条例」公布。
9月14日 伊予鉄道株式会社設立。社長小林信近。
11月7日 刺賀商会を通してドイツ製汽車一式をドイツへ注文。鉄道建設を開始。
- 1888年 7月 ミュンヘンのクラウス社より機関車到着。陸揚げ後組み立て。
オーバーハウゼンのゲーテホフヌングスヒュッテ製鉄所より客車その他を組立て箱詰めして到着。
10月28日 民営鉄道3番目の伊予鉄道が松山・三津間 (6.8 km) の営業開始。ゲージ762 mm。日本最初の「軽便鉄道」。ドイツ製機関車と客車使用。
- 1906年 (明治39年) 夏目漱石が小説『坊っちゃん』を発表。(坊っちゃん列車の由来)