

686-K i 58ㄅ



1200500750994

686
K.58
ㄅ



始



2780

686
K 58



岸本熊太郎著

鐵道生活の二十年

鐵道青年會出版





者著の時當筆執

この一書を

亡き父母及妻の墓前に

捧ぐ

はしがき

私は明治四十一年の末國有鐵道に入つて、去年の初秋鐵道を去つた。

鐵道を辭する直前三ヶ月間は専ら靜養の爲め湘南辻堂の寓居に引籠つてゐた。これまでの多忙な、繁劇な生活から解放せられ、十有九年の永きに亘り、朝となく、夕べとなく懸命に背負つて來た重い責任が、一時に雙肩からこり落ちてしまつて身輕になつたとき、私はホット一息つくと共に、人生の責務の幾分かを果し終へた心持がした。

悠悠自適の生活を送ることになつてからは、訪ふ人も稀に私の身邊には自づから餘裕を生じてきた。この平かな心境には、默想と、そして今迄顧みる暇もなかつた自分の過去の鐵道生活への回想とが、ヒタ／＼と蘇つて來たのである。

この時私は圖らずも、思師「エル・エフ・ロリー」氏の著「鐵道貨物輸送論」の『はしがき』を思ひ出した。それは彼が數年前外科的疾患により一ヶ月ばかり入院して、身體の自由を制限せられたときその良書の梗概を考へたといふことである。

私には「ロリー」氏の如く鐵道經營に深い經驗も無く、書くべき豊富な材料も持つてゐる譯ではない。しかし私は考へた。坊間書籍を漁れば、具に旅行の見聞や感想を記した大家の紀行文は實に夥しい。さりながら、人生行路上に於ける貴重な生活體驗を述べ、男子の生涯を託した事業の記録を敘事的に纏めたものは比較的少い様である。更に又、私共は一個の人間として常に、審に他人の辿つた行程を察し、絶えず己が既往の事跡を顧み、以て前途の向上と啓發との指針となすべきではあるまいか。

かう考へて來たとき、私は始めて自分のやらうとする企圖に對して、幾分の意

義を見出すことが出來たのである。それは、潜越ながら私の今迄の鐵道に於ける經驗を書き綴つて、それを同じ業務に携つてゐる若き人々の座右に贈り、更に又一般の人々の緜くに委せたならば、業務の参考としても、或は一片の生活記録としても、何程か裨益するところがありはしないかと思つたことである。

この企畫には一面日頃の素志を果すといふ愉快も伴つてゐた。今は十年の一番にもなるが、私の海外留學當時持つて歸つて未だに手をつけずにある多くの書籍、折角蒐集して歸つたが筐底徒らに蝕むに委されてゐる参考表類の如き、さてはその時代の日誌、斷片的の感想録等、當時私としては熱意を込めて書いたもので何時かは整理したいと思ひながら、遂に手を下す時期なくして、心ならずも今日に及んだもの等、これらを片付けたいといふ、久しい間の念願もあつたのである。

その他私が鐵道生活中に此處彼處で斷片的にもしたその時々々の感想等も、此

の際系統的に整理したいといふ宿望も手傳つて、中心を留學時代に置き、その後これらものを配して、大體これを取纏めることに定め、恰かも學生時代の如き清新の意氣をもつて、これに當つたのである。

然るに愈々著手して見れば、相當の年月を経てゐる爲め、資料の散逸して見當らぬもの、或は記憶の判然しないものなどがあつて、はか／＼しく筆も進まず、六月上旬稿を起し、九月三十日秋雨そぼ降る夜半、漸く大略を草し終つたのである。

さて稿成つてから、再びこれを手にして見れば、今更ながらその貧弱であり、粗笨であるのに失望した。併しながら、これまで日々の業務に没頭して他を顧みるの暇なく、とかく後進者の誘掖を忽にして來た私にとつては、此の一本を世に出すことが、在職中の足らなかつたところを幾分でも補ふに役立つこととなり、又これによつて一日でも早く鐵道に入り、そして鐵道を去つた者の責任の一端を

果し得ることの喜悅を感じるものである。それにしても、私に今日偶然にもこの一書を著す好機を與へられた神に對して、私は衷心からの感謝の意を捧げなくてはならないのである。

また氣力未だ衰へざる私が、今後國有鐵道を離れて爲す生活の中に、若し探つて以て参考とするに足るべきものがあつたならば、書き留めて置いて他日増補する積りであるし、尙この小さき鐵道生活の一篇の中には書き洩したものや、記憶の正確でないものもあることであらうから、これらは何れ機を見て補訂することにした。

×

×

×

×

私がこの『はしがき』を書いたのは最早八九ヶ月前になる。その後私の周圍の事情は、私をして永く辻堂に止まらしむることを許さなくなつて、昨年暮から大阪市の厄介になることになつた。そうしてこの書を公にすべきや否やについ

は、暫く考慮を重ねたが、思ひ切つて印刷に附し、漸く世に出すことにした次第
きがしはである。

大阪市天王寺の公舎に於て

昭和三年八月初旬

著者

例言

一、私を中心として描いた關係上、一部は自叙傳の如き體裁となつたが、本書の主意は卷頭に書いてある通りである。然し見方によつては聊か變に思はれる方もあらうから、特に御断りして置く。

一、書中の記事に關係ある人々で現に活動して居られる方に對しては實名を用ひることを遠慮した。若し差支へないと御許し下されば、機を見て實名を用ひたいと思ふ。

例言

一、故人其の他特に實名を用ひることを許して頂けるものと思つた人達のは實名を用ひた。又公然の事實の記載のみを目的とするものは、歴史を記述するが如きつもりで無斷實名を用ひた。

一、私が『國有鐵道』といふ文字を使つたときは、これが「經營せる主要幹部」を指すときと、抽象的に「國有鐵道そのもの」を指すときと、又その中堅たる『現業員の大衆』を指すときとの三様の場合があるから、その時その場合に判断して讀んで頂きたい。

一、私の『現業』といふのは形式的には事務所以下のことを指すのであるが、時には事務所を除いた『驛、庫、所、區』等の意味の場合にも用ひてある。

一、留學中の感想の多くは其のまゝに書いたが、今日より見て餘り無意味なものは削除したので、こゝにある感想は今日も尙私の抱懷してゐるものと御承知願ひたい。

一、私が現業に関するもので、屢々小さい記事に力を入れた節があるのは、殊更小さき記事を描き出さうとするのではなくて、所謂縁の下の方持ちをしてゐる人達の努力が兎角輕視せられ、これらの人々の人格が時に無視せらるゝが如き

ことのあることの改善を促す意味である。

一、電車の運輸關係は、附録にある通り外國に於て調査して歸つたが、これは誠に變遷著しく今少しく新しい材料を蒐集中であるから、この際は書き残して、他日補足するつもりである。

一、附録として留學日誌と旅行地圖とを付けて置いたから、米國留學中の記事を讀まれるときは、豫め先づ附録に眼を通して置いて頂きたい。

一、本書の記事に對し、疑義、御注意、又は批評等があつたら、喜んで拜受します尙研究の爲め假名に對して實名を問合はさるゝ方は、頁數をお示し願へば御通知します。

目次

第一編 鐵道生活の見習

- 一、國有鐵道に入るまで……………一
- 二、私の入つた時の鐵道組織……………四
- 三、五ヶ月間の鐵道管理局の生活……………六
- 四、國府津驛の助役(見習時代)……………九

第二編 鐵道現業生活

- 五、静岡驛の助役(定員内に入りて)……………二
- 六、豫備助役となりて各地を巡る……………三
- 七、大垣驛長となりて……………六
- (一) 赴任當時……………七

目次

(一) 驛務の整理…………… 九〇

(二) 驛務の監察を受けて…………… 九〇

(三) 驛長として感じたこと…………… 九〇

(四) 驛長として感じたこと…………… 九〇

八、運輸事務所の風鈴時代…………… 九〇

九、運輸事務所長となりて…………… 九〇

(一) その時の陣容…………… 九〇

(二) 危く助かつた北海道行(其の一)…………… 九〇

(三) 同 (其の二)…………… 九〇

(四) 刑事々件の特別辯護に起たんとして…………… 九〇

(五) 水害と雪害…………… 九〇

(六) 運輸事務所長時代の感想…………… 九〇

イ、何人も一度はフロントに立たしめよ…………… 九〇、消極と積極…………… 九〇、營業と運轉…………… 九〇

ニ、通信機關の完備…………… 九〇、投書…………… 九〇

一〇、現業生活の應用と留學準備…………… 九〇

(一) 本院運輸局の生活…………… 九〇

(二) 木下局長の片影…………… 九七

(三) 留學の準備…………… 一〇三

(四) 出發…………… 一〇六

第三編 米國留學中の足跡と其の印象 (附錄亞米利加旅行經路圖及滯米日誌參照)

一一、西海岸一走り…………… 一〇九

一二、ペンシルベニヤ州レッディング市の三ヶ月…………… 一〇六

(一) フィラデルフィヤ・レッディング鐵道會社に入る…………… 一〇六

(二) 片田舎の下宿生活…………… 一〇八

(三) レッディング市貨物主任室に於ける研究…………… 一〇〇

○貨物取扱一班…………… 一〇〇

○貨車送狀と車票の利害得失…………… 一〇〇

○貨物取扱設備と天氣豫報…………… 一〇〇

(四) 異境に病む…………… 一〇八

一三、フィラデルフィヤ營業事務所の一年とホワルトン大學時代…………… 一〇〇

- (一) 費府營業事務所内の陣容と執務方の概要……………一〇〇
- (二) 米國の列車運轉の方式……………一三六
- (三) 鐵道の旅費……………一四〇
- (四) 恩給制度……………一四一
- (五) 巡察用機關車……………一四三
- (六) 大仕掛な給料の派出拂……………一四四
- (七) 珍しい制服検査の特別列車……………一四八
- (八) ペンシルベニヤ大學の生活……………一五二
- 一四、カンサス・シチー南部鐵道會社重役室の三ヶ月……………一五二
- (一) 鐵道業務の各部門の責任者訪問と其の所感……………一五三
 - △機關車の煙の排除……………△貨車の滞留に就いて……………△重量公差の制度……………
- (二) 運輸局某課長に宛てた私の手紙……………一六〇
- (三) 故芳賀彌吉氏に宛てた私の手紙(見學中の疑義を質す)……………一六二
- (四) 鐵道會社重役の見る重要表類……………一六六

- (五) 鐵道經營に關する副社長との問答……………一七五
- (六) この頃の私的生活とアラスカの一少年との物語……………一八六
- 一五、巡遊の場所と其の時々の所感……………一八九
- (一) 加奈陀旅行と其の延長……………一八九
 - ポストン……………○モントリオール……………○イリー湖畔を巡る三都(クリアランド、パツファロー、アトロイト)
- (二) 加奈陀に於ける鐵道と運河政策の回顧……………二〇七
- (三) メキシコ灣岸への旅……………二二一
 - 米國中部廣原の壯觀……………○灣岸の三港(ポート・アーサー、ガルベストーン、ニュー・オルレアンス)……………○所謂黒人問題の片影
- (四) フロリダ行……………二三三
 - この旅行の目的……………○南暖の避暑地……………○米國の東南端キー・ウエストに至る沿線の奇觀
- (五) 舩舟運送と貨車渡船……………二三八

イ、米國ニューヨーク州ハドソン河の兩岸……ロ、デラウェア河の兩岸……ハ、デ
ラウェア州チャレス岬とノーフォーク間……ニ、キー・ウエストとハバナ間……
ホ、オンタリオ湖の兩岸

(六) 世界屈指の炭田地方の旅……………二四九
○石炭輸送の系統……○鐵道の石炭輸送……○選炭場とブレイン……○ポート・レ
ッテック石炭停車場

一六、鐵道に關係ある諸名士の傳……………二五七
(一) イー・アール・ジョンソン博士……………二五七
(二) エル・エフ・ロリー氏……………二六三
(三) ジョン・エフ・ムーア氏……………二六六
(四) ローガン・ジ・マックフワソン氏……………二六八

一七、會遊の地の思ひ出……………二七二
(一) 忘れ難きアトランチック・シチーの魅力……………二七三
(二) モーホンク湖畔の眺望とモーホンク會議の思ひ出……………二七五

(三) ワシントンの宿舍生活(アパートメント・ホテル)……………二八三

一八、滯米中に起りし重大なる事件……………二八八
(一) 大統領選舉……………二八八
(二) アダムソン法律成立の由來、並に米國鐵道労働界の變遷……………二九七
(三) 母の訃に接す……………三〇〇

第四編 鐵道の非現業生活

一九、歸 朝……………三〇四

二〇、本院を後に元神戶鐵道管理局へ……………三〇七
(一) 物價騰貴時代……………三〇七
(二) 貨物事務に熱心なる神戸局の従事員……………三〇三

二一、名古屋鐵道局に運輸課長となりて……………三〇六
(一) 鐵道局の創設……………三〇六
(二) 所謂双兒事故事件……………三〇九

(三) 公認運送店問題の發端と合同に至るまで……………三五

(四) 現業委員會の創設と今日に至るまで……………三三

(五) 大正九年の財界恐慌時と鐵道の對策(附其前後に於ける運賃の引上げ) 三六一

(六) 鐵道省の新設迄……………三五四

二三、本省での修養時代……………三九五

(一) 鐵道監察官といふもの……………三九五

(二) 家庭上の不幸……………三九九

(三) 雪中の鐵道作業と北陸の親不知の慘禍……………四〇一

二三、再び本省を出て門司鐵道局の運輸課長となりて……………四一五

(一) 門司局の特長と私の従事した仕事……………四一五

(二) 九州に報ぜられた關東大震火災……………四二五

(三) 現場決裁主義……………四二九

二四、東京鐵道局の運輸課長に轉じて……………四三三

(一) 東京局の所管事務の分量……………四三七

(二) 自動連結器の取付作業……………四三三

(三) 列車乗務員の抜取事件……………四四五

(四) 大正天皇の御大葬儀輸送……………四四七

(五) 複雑なる淘汰の心理……………四五二

二五、再び本省に舞ひ戻つて終に國有鐵道を去る……………四五七

○附 録

亞米利加旅行經路圖……………

滯米日誌……………四六一

— (目次終) —

鐵道生活の二十年

目次

一、序	1
二、二十年の回顧	10
三、鐵道生活の二十年	20
四、鐵道生活の二十年	30
五、鐵道生活の二十年	40
六、鐵道生活の二十年	50
七、鐵道生活の二十年	60
八、鐵道生活の二十年	70
九、鐵道生活の二十年	80
十、鐵道生活の二十年	90

(日大)

第一編 鐵道生活の見習

一、國有鐵道に入るまで

國有鐵道に入るまで

私が京都第一中學に這入つて間もない頃の校長はT先生であつた。その偉大なる体軀とその蠻聲とは泣く子も黙する程であつたが、その心は至つて柔かい、情に脆い人であつた。而も正義の前には何人にも屈せざる古武士的の風があつた。故に故木下大學總長の如きは、眞に氏を知つて使用せられて居たが、斯る性格の持主は、動もすれば時流に遇はずして充分に驥足を延ばすことの出来ない憾みあることは、門下生として遺憾に堪へないところである。私は中學を卒へて高等學校や大學に行つても、弟を其の中學に残してゐた關係もあり、屢々校長を訪づれ

て近況を物語り、御家族とも御心安く願ひ、又種々激勵の御言葉をも頂いたのである。殊に、社會に出る直前一二年は、實に云ふに云はれない御厄介になつたもので、常に深甚の感謝を表してゐる次第であるが、私が國有鐵道に這入るについても、他に一つの偉大なる力はあつたが又このT先生に負ふところが多かつたと云つて良いのである。

何故に鐵道に入つたか——是は何時も鐵道志望者に課せらるゝ月並の質問であるが——私の動機を告白すれば斯うである。

私が京大に在學中、故法學博士石坂先生より外國法として『コザック』の商法を教へられた。先生は獨逸より歸りたての時であつたので、我國の運輸法規について興味を持たれたものか、他の數篇と共に運送篇、特に「陸上運送の項」を原書について講義せられた。之が私には大變面白かつた。先生が獨逸と我國との運送篇を比較し、また獨逸の運輸規程と我が營業法、運輸規程とを比較して講義せられるとき、私の全身の若き血潮は湧いた。學年試験も卒業試験も濟んで、四、五の友人と共に先生のお宅を訪つた。先生は、隅の方に控へてゐる私を見て、「○君、君は僕のあの商法を幾度讀んだかね。」と問はれた。私は「五、六度は讀みました。」と答へた。すると先生は「さうであらう、誰れよりも一番よく思想がうつつてゐた。」と言はれ

た。先生の眼には満足の閃きがあつた。それ以來私は、先生よりのこの簡單なる激勵の言葉に對する研究を實地にする爲めに、鐵道界に入るべく決心したのである。

かくして學窓を出で、その年文官高等試験に應じ、どうにかかうにか及第することが出来、豫て御厄介になつてゐた中學校長のT先生の手厚き御紹介を以て、鐵道に入れて頂くべく、直接に時の遞信大臣兼鐵道院總裁であつたG男爵に面會を願つた。勿論私に關する全部の責任はT先生が負ふといふことであつたので、直ぐ快諾して下さいました。男爵は古くよりT先生を御承知の間柄であつた。男爵のその時の言葉は面白く私の脳裡に印象せられ、その中には私の全鐵道生活を通して絶えず服膺して來たものもあつた。それは「T校長よりの手紙の主意は委細承知した。しかし、自分の主宰してゐるところに自分の紹介で入れれば、他に行くよりも幾分の損があるが、その邊は承知か。又現業の下層より經驗を積むの覺悟があるか。」といふことであつた。男爵の意は、蓋し當時就職者の多くが、兎角紹介者を頼つて職務に勉勵せず、而も早く昇進せむことを望む弊風のあつたのを誡められるにあつたのだらう。又幹部の一員としては現業の智識無くして之を管理することの不可能なるを感ぜられ、若い者を下層より勉強させやうとする御高志に出られたものと思はれる。此の二點共に御尤もなことであるので、拜承の旨

を答へると、更に附言せられて「果して採用するや否やは不明であるが、兎に角秘書課長M氏に面會せよ。」と同氏に紹介せられた。翌日M氏に逢つた。丁度その時、その室に來合されたM氏の友人で當時文書課長であつたD氏にも逢つた。今の様な手嚴しいことは無かつたが、兩氏から口述試問を受けた。二人とも剃刀の様な人だと思つた。大体の見込がついたと見えて、一旦引き取りを申しつけられたが、翌日、中部鐵道管理局に行く様に通知があつた。

二、私の入つた時の鐵道組織

私はこの機會に於て國有鐵道の組織について一言して置きたい。國有鐵道は私の入つたついで先頃迄は官設鐵道と名付けて、新橋(今の汐留)、神戸間及中央線の一部、北陸線、信越線の一部、その出張所の二三があつたのみで、之が作業を爲すに逓信省の下に鐵道作業局なる外局を設けて長官を置いてゐた。又私設鐵道を監督するには、逓信省内の内局として鐵道局(今の監督局)があつて、局長を任命してゐた。それが、明治四十年の末迄に十七私設鐵道會社を買収し終つて、帝國鐵道廳を作つた。本廳の下に本州を十數區に分ち、その區を單位として營業事

務所を置いて、運輸、運轉、經理、車輛等の事務を執らしめ、別に、九州と北海道とは、島國の關係上管理局を置いて作業を集中せしめてゐた。然るに明治四十一年の十二月、即ち私が鐵道に入つた月に、組織は根本から改革されて、本州を中部、西部、東部の三鐵道管理局に分ちその下に運輸、保線、出納の各事務所及工場を置き、業務を遂行することゝなつて、鐵道初まつて以來の大異動があつたのである。そして、古川阪次郎氏を中部に、山口準之助氏—後に長谷川謹介氏を東部に、岩崎彦松氏を西部に、北海道には野村彌三郎氏、九州には植村俊平氏を据ゑた。鐵道管理局は大体に於て管内の鐵道の業務について責任を負ふことゝなり、局長級の人物は殆んど大臣、次官にも匹敵するやうな偉大なる人物であつた。その時の各鐵道管理局の従事員は、意氣昇天の勢で各局共に成績を競つたのである。地方分權なる言葉は、私の知る範圍内では、この時にこそ完全にその實があつた様である。

この大異動の直後、まだ地盤の固まらないとき、二十六歳の白面の一書生は、身に尙ほ校服を纏ひ、恐る／＼汐留なる中部鐵道管理局の庶務課長室に導かれた。師走の廿八日御用納めの前日であつた。課長は世故に長けた白髪の四十歳前後のI氏であつた。一寸眉間に皺を寄せて私を一瞥されたが、(氏は新しい人に逢ふときは斯様な癖があつた。)忽ち温顔を以て淡白に自

分の課に勤めるやうに話があり、辭令も貰つた。そして局長は本日は御用で役所に來られぬから適當な機會に御挨拶すべき様申しつけられ、主務書記のS氏を呼ばれて、私に一般の事務を見習はしむるやう御命令があつた。S氏は萬事呑み込んで、私を自分の座席に連れ、同僚にも紹介し、机の配置まで決められ、來年の(明治四十二年の)一月四日に登局するやうに話があつた。尙ほ「休暇中何處へか行くか」との御尋ねがあつたので、私は下宿屋に居る旨を答へた。後で考へて見ると、旅行すれば乗車證を發行してやらうとの下心があつたのではなからうか。さうであつたら國許の父母をも訪ねたものと、残念に思つた。さりながら「任鐵道院書記級五級俸(四十圓)」の辭令を見ては、人無き處で獨り微笑を禁じ得なかつた。

三、五ヶ月間の鐵道管理局の生活

鐵道管理局の庶務課に入つてからは、毎日型の様な仕事をしてゐた。仕事をしたといふよりも見習をしたといふ方が適當かも知れぬ。初めて入つた人は誰しもさうであらうが、S氏の机の前で、急がない局の文書の内容の審査や、文句の手入や、契約文に違法のものなきやを調べ

特に賠償關係の立案をさせられた。又時には祝辭も書かされた。立案したり、書いたりしたものは、S氏に依つて訂正せられたものであるが、次第に官廳の文例にも馴れて來た。支那留學生の肅君が本院からやつて來て私の隣りに席を占めた。時々同君にも清書して貰つた。工務課の砂田氏はよく來て、私の前の主席のS氏と論議された。賠償の主席の和智氏も、小柴氏もよく來られた。かくて室内は中々賑つた。私の忘るゝことの出來ないのは、本院より屢々影近氏が來られて、種々共済組合關係の六ヶ敷しい説明を局の擔當者にして居られたことである。この共済組合も、獨逸に行はれてゐるものを模倣し、この時始めて我が國に施行されたもので研究の結果、誠に進歩した組織であると思つた。私も乙種組合員として加入しようかと一寸考へた。

この時代に於て課長は種々と御心配下さつて、營業課の庶務の主席の安達氏に指導方を依頼せられ、名古屋運輸事務所、西管湊町に伴はれて行つたことがある。名古屋では今の本省運輸課長のK氏が所長で、先頃去られたS氏が參事として次席であつた。當時所管の變更について名古屋驛の隣なる關西線の舊愛知驛は廢止せられることになつてゐた。そこでS參事は湊町所管に對し、愛知驛の受け取り方につき準備してゐることを落付いて話された。吾々は再轉して湊町に所長I氏を訪ねて引繼の用意をした。安達氏の交渉振りを見ては老練さに感心したもの

である。課長やS氏には自分は現業に出たいといふ希望を豫て話しておいた。課長はいつも營業課のM参事のことを引合せに出されて、M参事が自ら現業の矢面に立つて苦闘せられたことを語られてゐた。私は解らぬながらも手近い目標をM参事に取り、何でもあの人の様になりた
いものと思つてゐた。

遂に私の現業に出づべき時が来た。I課長は會々國府津に行かれたとき、當時の驛長津田氏に私の事を頼んで呉れた、津田氏は眞に眞面目に勉勵する人ならば引き受けようと承知して呉れたから、近々國府津驛に現業を見習に行けとのことであつた。私の管理局庶務課の勤務は僅かに五ヶ月に過ぎなかつたが、課内の人々は皆深切にして呉れた。その庶務課員——特に文書事故賠償係と離れるのは心細かつた。

辭令は下つた。私は營業、運轉、工務、工作、經理、電氣の各課に挨拶に廻り、最後に新橋運輸事務所に平岡所長を訪ねて御挨拶を申上げた。庶務課員二十餘名は私の現業への首途を盛にすべく『いけす』で送別の宴を開いて呉れた。これは後の話であるが、課員の多くの人々はその後思はざるところで助けられもし、又助けもした。美はしきものは友情である。

翌日私は國許より来た父一人を家族として、國府津驛に助役として赴任した。

以上は短かかりし、されど印象深かりし庶務課時代の楽しき追想である。かくて轉々十有九年の後、名は變れども、實は同じ東京鐵道局庶務課の一員に再び舞ひ戻つて、當時の友の残れる者なき淋しさに、移り行く世の有様を眺めつゝ、靜かに私の公の生涯を終つたのである。

四、國府津驛の助役（見習時代）

私の現業生活は、明治四十二年五月、私が國府津驛の見習助役として赴任したときから初まる。當時國府津驛の隣り二宮驛の本案の反對側に小學校があつて、道を距てゝその下に新しい保線助手の官舎があつた。六疊、四疊半、三疊の小さい、併し南面に至極明るい愉快な家であつた。當時保線助手は所管區域の關係で差當りこの家に居住することが出来ないの、私は上長の厚意に依りこの官舎の貸付を受け、父と二人住むことゝなつた。こんな事にも津田驛長が色々と氣を付けて呉れた。さて落ち着く場所は決つた。驛で何を手始にやらうか、先づ驛長の指示を受けた。此處に一寸當時の國府津驛勢の一般を記載しておく必要がある。（驛舎は最近迄舊態を止めてゐたが昨年遂に改築せられた。）

當時は勿論熱海線の開通なく、地方旅客列車は大部分國府津打切りで、箱根湯本の客は小田原電氣鐵道に依つて國府津驛で連絡してゐた。貨物も、電車に貨車を二三輛連結して扱うてゐた。貨物ホームの狭いところに軌道が來てゐて、玩具や材木を運んでゐた。一方小田原の蒲鉾や、烏賊の鹽辛や、その附近で取れた鮮魚や、季節物の蜜柑等は皆この驛に來てゐた。要するにこの驛としては貴顯紳士の來往と、客車の操配と（時としては一時に箱根の方から客が殺倒して來ることがあるので）上り列車運轉整理、それから電車の接續などに、心を痛める處で、貨物の方は夜の鮮魚の輸送に混雜する位であつた。驛長は此處に來られる前に過去十年間も大磯に居て旅客の扱ひには馴れて居られたが虎の巻とも云ふべき古き手帳の中より旅客取扱の心得と規程抜萃を眺めては先づ私に改札掛を爲すことを命ぜられた。その時附言して、『改札掛の仕事は乗車券の改鈔集札などの様な單純な仕事と考へてはいけない。貴方は更に深く研究してこの掛が重大なる使命を帯びてゐることを忘れてはならぬ。』といふ言葉^{レット}を與へて呉れた。重大なる『使命とは何ぞ』……私は一週間之に従事した後、次の如く解決して日記につけておいた。或る時、驛長と茶話をし、この點に關する私の考を述べたが、驛長は莞爾として黙つて點頭してゐたから、答が正しかつたのであらう。それは、かうであつた。

「鐵道の旅客運輸は、改札掛が乗車券に改鈔することに依つて具体的に初まり、改札掛が之を收受することに依つて終了する。この點よりこの掛は鐵道を代表して旅客に接する最初の人であり最後の人であるのである。近來この掛の旅客に接する態度が暴慢で、濫りに旅客を不正者扱にし、事情の如何に關はらず割増金を徴收して旅客の苦情を招き、又旅客待遇の意義を誤解して、割増金を徴收すべく規程が明示してゐる場合でも之を免除するなど、寛嚴度を失する者あるを屢見受ける。改札に於ては乗車券を檢査し、改鈔し、集札することは、不正旅客を防過し鐵道の利益を保護する上に必要であるが、之が改札掛の仕事の全部ではない。この掛は善良なる税關吏であり、更に親切なる案内者でなければならぬ。進んで旅客に周密なる注意と、親切なる指導案内とを與へて、旅客をして愉快に安全にその旅行を終らしむることを最大の任務とすべきである。夫れ迄に注意しても尙旅客の異方向乗車、又は通過列車に通過驛行き旅客を乗込ませる等^レのことがある。更に一層の注意を加ふる必要があると思ふ」

私は今日に於ても同様なことを改札掛諸君に望まざるを得ない。次に私は出札掛になつた。當時の出札掛は勿論男子であつて、相當の腕利きであつた。何故

なれば手腕家でないと缺損ばかりして、一ヶ月も動まらないからである。出札口の内から硝子越しに待合室を右往左往する種々な服装の旅客を靜かに眺めてみると、或る一種の人生觀にうたれるのであつた。

この時驛長は大体方針については特に注意する必要がないと思はれたのか、特に小さい而も重要な處について注意があつた。即ち

- 一、旅客が雜鬧すればする程、落ち着いて切符を賣らねばならぬこと。
- 二、何驛を何枚發賣したといふ乗車券日報を正確に記帳しなければならぬこと。
- 三、毎日の引繼には、乗車券と日計簿との對照をしなければならぬこと。
- 四、現金の保管については、室内を離れるときは必ず鎖錠をせねばならぬこと。

等の外によく出札掛が金を使ひ込むことが多いから、何とか之を防止矯正する方法を講ぜねばならぬと云はれた。私は此處に約一ヶ月を費して親しく出札掛と寢食を共にしたが、私がまだ國府津を去らないうちに、この出札掛は少しの心得違ひより不正なことがあつて諭示免雇になつた。驛長の心配が不幸にして事實となつた。この時代に私が出札掛に對して感じたことは斯うであつた。

「僅少な時間に多數の乗車券を發賣して、目的の列車に乗せしめようとするには、その執務方に敏速を要するは勿論である。然し如何に敏速であつても旅客の要求するところと異つた乗車券を渡したり、釣錢を間違へたりなど、仕事が不正確であつたならば、旅客は少からず迷惑する許りでなく、現金の不足の場合は出札掛自身も時々思はざる損失を被ることがある。敏速と正確とは矢張り出札事務を執る上にも最大の要件であるが、何分僅な時間中に忙しい仕事をするには、時に敏速を期し過ぎて言語應對が過激になり、又は昂奮の餘り相手の感情を害するやうなことが無いとも限らない。出札口は旅客が鐵道と接觸する最初の關門である。匆忙の際には、兩者共自然理性を失つてつひ感情に走ることもあるが、かくて鐵道旅行の第一歩に於て悪感を受けた旅客は、恐らくはその旅行中不愉快の念が絶えないであらう。依つて出札掛はよく自制自重して、旅客をして道程の最初より氣持悪くせしめない様注意せねばならない。」

私はこの感想を書きつけて驛長に示したところ、驛長は深い賛意を表して呉れた。私は鐵道を去るまで、この古い主義に依つて出札掛を教養して來たのである。

それから小荷物掛に轉じた。小荷物に來て特に目につくものは少かつたが、この驛では、日の

報（毎日事務所にその日の乗降客數、乗客賃、貨物發著噸數、貨物賃等を電報す）を珍しいものに思つた。

秋風の吹く頃漸く貨物掛に轉じた。當時の狀態は、前にも述べたが、掛員は二人であつた。貨物通知書は百枚位のものであつたが、夜鮮魚の出る時は戰爭の様に忙しかつた。掛員は加藤君と奥田君であつた。兩人共に親切な人であつた。加藤君は文章に口に才氣煥發の方で、奥田君は地味な勉強家であつた。私は此處で貨物等級表、賃率の説明及運賃の盛り方を教へて貰つた。私の始めて使用したのは茶色の小さい貨物運賃等級表であつて、計算した運賃の上に、發著手數料を加へて收受すべき運賃を出してゐた。品目も多くない上に行先地も略定まつてゐたので、哩數も暗記が出来た。新橋四十七哩、何級品百斤幾許と暗記が出来た。或る時は加藤君と或る時は奥田君と夜勤をした。又稀には一方の病氣の時には、一人で貨物運賃の算出や、列車の引繼もした。然し何だか心細くて自信が無かつた。斯んな處ではよく貨物驛夫（荷扱手）の世話役が居て、列車の方は氣をつけて呉れるものであるが、此處でも矢張りさうであつた。何某と云ふ面白い口の巧い古い荷扱手が居て、萬事呑み込んで働いてゐた。或る時は不意に鮮魚を持ち込まれて、キリ／＼舞ひをしたこともある。それから面白くて分らないのが貨物運送日

報であつた。その日の發著使用車、發送整備車、滯泊車等を『コピー・インク』で記載して、一通は控に一通は事務所に出すのであつた。これには構内の操車掛と連絡をとり、一々操車掛よりの報告に依つて對照してゐた。

私が貨物事務に興味を有つ様になつたことはこの兩君に負ふところが多いと同時に、加藤君とは一生離れられぬ腐れ縁になつてしまつた。即ち其後大垣、甲府、新津、直江津各驛に助役として彼の面倒を見た。その後種々の事情で彼を北海道にやつたとき、幾度か内地に歸り度いと申込んで來たが、心強くも今少しく辛抱させやうとした處、私の友人の種田氏が見かねて東京附近に取られた。彼は非常に喜んでゐたが、私が東京に運輸課長として赴任する四、五年前に死んでしまつた。十分働ける人を惜しいことをしたと思つた。先年大震災の直後、國府津で彼の舊情を思ひ、下蘇我に彼の舊居を訪ねて未亡人に逢つた。同時に忘れ形見の一子にも逢つた。この子供が大きくなつたら、鐵道に入る様『岸本』に頼めと死ぬる時に彼は言ひ遣したと未亡人は潜然と泣いて語つた。私も彼と共に働きし大垣の助役時代の楽しさを思ひ出して泣いた。その子供は中學生であつたが、卒業後は鐵道にお世話すると告げて、暇を乞うたことであつた。近頃あの方面より東横濱驛に通勤してゐる人に聞けば、來年は卒業だそうだ。何時でも先約を

果すからと未亡人に取次ぎを頼んでおいた。

さてこの貨物掛時代に於て特に感じたことは、

- 一、貨物の才積扱である。一才(一立方尺)が實斤量七斤(後に十斤となつた)に當るものとして輕量貨物の長さ、巾、厚さを常に計算せねばならない。誠に面倒なこと、思つた。良き方ははないものか。又物に依つては、貸切扱に出すよりも通常斤扱(今の小口扱)に出した方が遙かに安いことがある。藁、秣等の如きである。何とかせねばなるまい。
- 二、貨物の運賃は發著手数料を貨物賃金に加算して算出するもので、これも計算が面倒であつた。しかし理論は誠に學ぶべきものであると思つた。即ち發著手数料は發驛又は著驛の設備の使用料及係員の手数料である。賃金は貨物を運送する距離的移動に對する對價である。之を併算したものが貨物運賃である。
- 三、貨物運賃は安い。殊に一口の最低運賃は非常に安い。例へば五錢の場合の内譯を云へば賃金三錢發著手数料二錢である。(現在は最低運賃は二十錢である)
- 四、貨物の積込取卸は誠に亂暴、亂雜であり、荷傷みもあり、行方不明もある。今少しく科學的の取扱方法の案出せられないものか。

中々貨物の取扱については透徹した考が湧かないものである。これは無理もないことで、その後半生の勉勵と經驗とを経て來ても、尙ほ解決のつかない問題が多いのである。間もなく私は信號掛(當時は信號手)の詰所に行つた。當時信號手であつた小島老人について信號、殊に双針閉塞器の機能を聴取し、實地に試みた。この老人夜中一睡もしないので有名であつた。當時六十歳以上であつたが、今は既に鐵道界を退き、尙ほ健康で暮してゐるとのことである。

それから私は構内の轉轍器や、その方位や、轉轍標識のことなども一通り教はり、一人前の助役らしくなつて驛長室に歸つて來た。この間驛長は何くれとなく教へて呉れ、質問、宿題をも出して呉れて、一生懸命に勉強させて貰つた。又逢ふ上長や、友人に向つて私の事を良く言つて呉れるので、内心ハラ／＼することも屢々であつた。

初冬の頃私は列車扱に没頭することゝなつた。

近頃のハイカラの助役さんが持つてゐるやうな二分目の『ダイヤ』は、用紙が中々我々一般の手に入らない。驛長と主務の助役とだけが組成驛相互間のものを持つてゐた。私達は例の石版摺りの小さい『ダイヤ』に自驛着發の時分を記入した。又機關車と客車の運用とは、この驛の助

役の生命であつて、それを熟知しないと飛んだ目に遇ふ。愈々運轉が亂れたら驛長が出るが大概の事は大島君や(今の程ヶ谷驛長)市川君(この間金谷驛長でやめた)が片腕として引受ける新橋の兵藤君や、大船の紅松君と交渉が初まると、キツト客か又は運轉に面倒なことがあるのである。私は時々宿直した。大島君と市川君と交番に。兩君ともに良い人々であつた。大島君は思慮綿密で、特に運轉を得意としてゐた。私は兩君について列車の一部を引き受けてゐるとき、次の感想を書きつけておいた。

「一日、下り貨物列車が多少遅れて着いた。自驛發の下り貨物が相當にあつた。貨物掛はこの列車を外してはこの方面に送る貨物が半日も遅れるから、亂暴でも積込む。車掌は拒まうとする。さて自分は助役として困つた。然し前途を考ふれば待避にも困難がある。貨物の多少の遅延は思はぬではないが、斷乎として積残して出した。この種の營業と運轉との調和は將來如何にしたらよいか。」

此の思想の上の苦惱は鐵道の一生涯にたうく解決がつかかなかつた。私は鐵道を去つてホツと一息ついた。そして次の様に獨り悟つた。

「この解決策は貨物列車時刻の根本的作り替へだ?」……………」と

思ひ出で多き國府津驛のことは、いくら言つても私には言ひ盡せない。この驛には先輩村井氏も曾て助役を勤められたことがあり、小柴氏亦然り。私の後又續々として來る者があるのであるから、之等に良い模範を残したいものと思つた。

この頃私の私的生活の上にも一變化が起つた。それは永らく父と二人で(母は子供の關係上國許に居た)暮してゐたが、父も歸らねばならなくなつたので、その年の十一月頃、豫て親達も知り、私達も相知の間であつた妻を國許より迎へ、前記の二の宮の小屋に二人限りの生活を續けることになつた。後年この官舎は取壊はされて山手線に持ち行かれたが、裏の手馴れた車井戸の残骸は、つい二三ヶ月前迄残されてゐた。私は二の宮を通る度毎に、その跡を偲んで今は亡き妻の記憶を呼び起したものであつた。

冬が來た。私の公の生活は元氣に満ちて續いた。鐵道では十二月に定期の賞與が下るのが例であつた。私は特に見習の身分であるからと斷つて置いたのに、驛長は申請したらしかつた。俸給は四給俸(四十五圓)に昇つた上に、一ヶ月半のボーナス(金六十圓)を貰つた。その時代は主要驛の首席助役でも一ヶ月半が普通であるのに、見習の身が斯様に貰ふのは相濟まぬ様な感じがした。驛長はその金の半を以て國府津に居た記念として「マント」を作つてはどうかと提

議されたので、驛に出入する小田原の某店で、金三十圓也の「マント」を作った。當時は上等のものであつた。今日迄も着てゐる。多少は褪色したが、まだ型はくづれてゐない、周囲の人々は、これは新調し替へてはどうかと勧めて呉れるが、私は何等の理由をも云はず、まあ〜と延してゐる。人は物惜しみと思ふであらうが、歴史あるものは私には無下に捨てる氣にはなれぬ。

現業の見習も、八ヶ月やそこらでは充分とは云へないが、翌年一月に静岡に轉勤を命ぜられた。當時静岡驛を模範驛にする積りで、種々畫策せられたが、同驛は新橋運輸事務所所管區域西端の分界驛であつたから（當時静岡運事は無かつた）特に此處に力を入れて良くしたいとの政策であつたのであらう。

國府津の驛長初め諸君は、湯本に送別の宴を張つて下さつた。私は諸君に惜しき別れを告げ殊に公私共に御厄介になつた驛長夫妻に深き謝意を表しつゝ、僅かばかりの家財を取纏めて懐しき「二の宮」の里に別れを告げて西の方静岡に旅立つた。

第二編 鐵道現業生活

五、静岡驛の助役（定員内に入りて）

當時の静岡驛は今のとは違つて、客の乗降には便利が宜かつた。本家は今も昔も殆んど變りないが、上りは本屋乗降場、下りは向ひホーム寄であつた。改良工事と云ふものは段々客の乗降には不便になるやうである。この邊は造るものも要求する者も考へねばならぬところであらう。

驛長はつい先頃亡くなつた多島氏で助役は中島君と後藤（幸作）君と私との三人であつた。私は國府津と同じ様に見習役で、鐵道の言葉で云へば定員外であつた。

東海道線で氣候が良く、人氣が一番落ちついたところで、旅客も貨物、小荷物も相當に多い驛であつた。當時乗降人員一日平均二千四百人（今はその四倍強）、貨物發著噸數一日平均約

二百九十噸(今はその三倍弱)であつた。人員は國府津よりも少いが、都市丈に貨物は多かつた。貨物掛も相當多數の人員であつた。小荷物掛の方も優勢であつた。出札掛には女子も居た。貨物の主席の小野君は、數年前新宿驛で死んだ温厚の人で、仕事が生命の人であつた。小荷物の山田君はキビ／＼した人であつた。今は私鐵に行つてゐる。石神君(先頃死去せられた)や、大森君は皆一騎當千の人であつた。車掌諸君とも相當に知り合ひになつた。

爲すこともなく一ヶ月を過ぎた頃、突然首席助役の中島君が茅ヶ崎の驛長に轉勤することになつた。それは前驛長が殉職されたからである。平岡所長は後任を任命せずして私を愈々定員内に入れて、首席助役にしやうと云ふ意圖であつた。驛長は私一人で徹夜して全驛の責任を負ふことを可愛想だと思つたのか、又は不安と思つたのか、それとも決心の程度を聞かうと思つたのか、一日私を物蔭に呼んで次の言葉があつた。

『○○さん、今度貴方を中島君の後に据ゑ、定員内として徹夜勤務して貰ひたい豫定であるが若し貴方が考へて見えずまなければ私から斷つても宜しい。』

私の現業に入つた素志は、親しく現業の辛酸を嘗めることである。今日までは分らなかつた關係もあるが、餘り大切にして貰ひ過ぎた。今方に裸一貫となつて親しく研究すべき秋が來た

のである。G男爵の教訓を果すべき時である。私としては嫌ひどころか嬉しいことである。私は即座に答へた。

『私は現業を親しくやる積りで参りましたので、徹夜勤務は喜んでやります。唯未熟な私故に驛長に種々御心配御迷惑をかけることを心苦しく思ふのみであります。』

驛長も多少危いと思つてゐたのか、私の決心の程を聞いて安堵したらしかつた。

愈々全責任を以ての徹夜勤務の當日が來た。驛長は身を以て貨物列車の編成、連結器の安否等を一々點検して列車を出發せしむる範を私に示された。その夜は驛長と私と構内を歩き廻つて一緒に當直した。翌日は私は非番で、後藤君が當番であつた。そしてその翌日は私の一人の番である。驛長は今晚から氣を付けて貴方一人でおやりなさいと云はれ、夕方六時頃歸られた。宵のうちは旅客列車の發着で忙しいので、何も考へる暇が無い。唯間違の無い様にと心に祈るのみであつた。鐵道の如き大組織の活動体に於ては、自分一人注意したとて、凡ての人々はその積りになつて呉れなければ駄目である。特に信號掛や操車掛に之を頼まなければならぬのである。その時私は、事故を起されたら、事故そのものは別として、後始末にはまだ確信がない。屹度拙いことをやるであらうと思ひつゝ、幸ひに正子十二時を過ぎた。もう旅客は急

行列車のみだ。夜は森々と更ける。助役さんくく」と指示を求める驛員も一休みしてゐる時である。最後に、収入金を持つて来た出札の出納員も立ち去つた。

それは静かな暗い夜であつた。遙かに犬の遠吠も聞えて来る。私は片手に合圖燈を持ちながら要所／＼を廻つて見た。世には「責任が双肩にかゝる。」と云ふ言葉があるが、今夜始めてその意味をしみ／＼と感じた。やがて助役室に歸つて、教へられた通り収入報告や金種別の内譯を作り、現金と對照計算して金嚢に納め、封緘紙で封緘して金庫に收めた。宵に事務所よりの電報も二、三通來てゐるが處理をした。午前五時近くに下關行十五列車(今の二十七列車)が来る。それに事務所からの通達や局公報が来る。局公報は後廻にしても、事務所の通達は早速に處理しなければならぬ。急を要することがあると、開封して持場／＼に通達する——嗚呼案ぜられた一夜も先づ過ぎた。引繼ぎを済まして官舎に歸つて朝湯に入り、食事を終つて休んだ——驚く勿れ、晝食は飛ばして午後四時迄。

來る日も來る夜も馴れない勤務は打續き、家でも同じ事を繰り返した。六ヶ月の間官舎と驛との間を夜と晝、晝と夜、勤めては寢、起きては勤め、驛以外に一歩も踏み出す餘裕が無かつた。然し此の間の苦しき體驗は私の鐵道生活中に於ける貴い收穫であつた。「鐵道現業の徹夜

の眞味」を味はつたといふ確信は、爾來非常なる強味であつた。後年現業委員會に「徹夜勤務者に月二回の公休を與へられたし。」との問題があつたとき、私はどうしてもその理由を否定することが出来なかつた。當時の局長と共に賛成を絶叫した。幸ひ不完全ながら之は貫徹した。この時代に獲たことは少くなかつた。

一、列車に關する構内事故は、多くは構内従事員の打合せ不充分、精神弛緩より起るものである。驛長は常に構内従事員と接觸を怠つてはならない。構内従事員は從來の待遇の低かつたのに辭んでその職責の重大なるを自覺せず、つい取扱方が粗暴となることがある。不道德な事がある。それには構内精神の作興が必要である。構内精神の作興を圖るには、先づ構内作業の重大なることを自覺せしめ、車號、操車掛の協助を計り、構内の整理掃除、轉轍器の掃除を嚴重にすることである。私は之を驛長と相談して、驛長は毎日手帳を持つて構内掃除を點檢し、受持部分の探點をして廻り、又構内縮圖を作つて客貨車の出入滯泊状況を明かにして、車輛の長い留置を防ぐことにした。

二、貨物列車には定期と不定期とあり、定期列車は大体に於て通知が無ければ運轉するに極めてゐるが、不定期列車は事務所よりの命令によつて運轉する。然し自分の驛に於ける貨車の

停滯工合を考へて、その不定期列車運轉の要否を早く決斷し、各所に之を通知する最初の責任者は、組立驛の當番助役であるから、この人が所謂聰明な決斷力の所有者であるか否かといふことは、貨車の中繼時間の短縮を圖り、貨車の移動を圓滑にする等鐵道經濟上に影響する處が重大である。又實際少し位ずるけて、運轉すべきときに運轉の手配をしなくても、實際上監督者には分らない。私は幾度か不定期列車の運轉には成功もし、又失敗もした。併し誰も成功を賞める者も無く、又不成功を叱責する者も無かつた。唯その時々自分の良心の満足不満足があるのみであつた。

私は過去六ヶ月間當番助役として熟々この要諦を體驗した。

三、驛に居ると、事務所員や本局員の威張るのが誠に觸つて仕方が無いものである。殊に忙しい爲めでもあらうが、事務所の若い者の語氣が驛長以下に對しては兎もすれば叱責的人格を無視したかの様な態度のあるのが一層憤慨心を起さしめた。或る時運事の運轉掛員が夜間國府津驛に廻つて來て、市川君の椅子を取つて寝るのはよいが、先生の座布圍迄も取つて椅子に倚りかゝつた。私は憤慨して所長に直接談判をした。又私が當番助役時代に、火藥の中繼に關する運輸事務所の通達が、その列車出發の一、二時間前に著いて、繼送がうまく

ゆかなかつた。それに運事では私に相當書面(手續書又は始末書のこと)を出すことを電話して來た。私は當時の事情を委しく述べ、列車出發時間位に著いてもその不可能なる所以を力説して、どうしても相當書面を出さなかつた。後で聞けばその人こそ反對に所長より叱られて手續書を取られたさうである。私であつたから斯くの如く正當なる權利を主張擁護することも出來たのであらうが、外の人であつたら、まあ事務所に憎まれたら損だと、十分の道理も七分だけ言つて、あとの三分は泣き寝入りにしたかも知れない。後年私は事務所長時代、特に此の點に意を須ひ、部下を飭むると共に、長主任の人格を尊重することに力めた。

然し今日に於ても事務所のこの弊風は全然矯正せらるゝ迄に至らず、到る處で見受られるのみならず、時には出張して泊り込んで酒食を大びらにし、公然醉態を演ずる者すら稀とは云へない様である。

四、驛の經理の事務にも不便なことがある様である。今後何とか改めなければならぬのは收入金の送り方である。十年一日と云はうか、寧ろ五十年一日の如くその送り方が變らない。金櫃輸送の小父さんが(金櫃専門輸送の車掌のこと)無くなつた位のことである。金融機關も完備したのであるから、必ずしも一々(小驛扱を除く)支金庫の在る所迄送るにも當るまい。

又この方面に於て危険無き限り地方銀行の利用をやつたらどうかと思つた。この考は米國の狀態を實見して來た私には今も變らず痛感せられる。

或るとき經理の方から金囊中の現金が足らぬと云つて來たことがある。現金は金種別に内譯を附し對照して金囊に納れたもので、誤算は無い筈と思つたが、辯明したくも證據がない。同じ様な事が又演ぜられた。可笑しいと思つて尙言うてやつたが、要領を得ないので又々辨償したが、斯んな事に泣かされてゐる現業員もあらう。稀には悪い現業員も居るけれども、怪しいのはどちらにもあることが後日發見せられた例もあるから、是も何とか満足を得るやう改良しなければならぬ。總じて計理、現金關係の事務を取扱ふ人々には、固い融通の利かない人が多い。そして驛員には十分に教へない。勿論斯んな事務はあまり融通が利き過ぎでは困るが、今少しく従事員を苦しめない様な方法は無いものかと思つた。これも後年出納事務所が無くなつて、運輸事務所が現金を扱ふ様になつてから、特にこの方面に人情味ある人を用ひ、叱るより教へることを主義とするに至つた。

五、驛員や庫所員は常に同じ場所を預つてゐて、毎日／＼間斷なく働いてゐるが、上局より見られるのは檢簿や細密検査の結果のみである。上長殊に事務所以上の人が通つたとき、或は

列車の内より或は驛に下りて、『どうだ、この頃は？』『元氣が良いね。』とか温情ある一片の挨拶を受けたときは、非常に嬉しくて今迄の苦勞は忘れるものである。よく此處の驛で終列車で事務所の某々技師が下車せられる。その都度『〇〇君どうですか？』と聲をかけて貰ふときと、スット行かれるときとの私の心持は非常に違つてゐた。

私のこの定員内助役時代の目標は、矢張先輩M氏であつた。M氏も此處に來られたことがあつた。又最近にはOK氏であつた。OK氏亦例の綿密さで種々の研究をされた。處が、定員内の助役になつてから二、三ヶ月して、私の刺戟ともなり、屢個人的の忠告も受けたO氏が助役となつて來驛せられた。氏は私とその前年末國府津の助役時代に一度來遊せられたことがあつたが、親しく一驛所に勤めることは初めてであつた。現業事務に就いては私に一日の長あるので種々尋ねられたが、汗顔の至りであつた。氏は矢張り出札事務より改札、小荷物、貨物と順序を踏んで、熱心に眞面目に研究せられた。時々氏と共に語り、例の快活なる口調で豊富なる理想をも聞いた。間もなく氏も結婚せられて家を市中に持たれた。私も遊びに行くし、氏も遊びに來られた。

そのうち私の助役生活が六ヶ月に垂んとする頃、少しく倦怠を覺えた。何となれば毎日同じ

事を繰り返へすのみであるからである。この時思ひついたので、他線の各驛を見て比較研究したいといふことであつた。早速平岡所長に相談した。所長は直ちに賛成せられた。併し旅費を澤山貰ふことは心苦しいから、豫備助役にして貰つて、一日一圓の旅費で研究にやつて貰つた。私の豫備助役巡遊時代が始まつたのである。

六、豫備助役となりて各地を巡る

私の行つたのは東海道の濱松、名古屋、中津川、米原、金澤、富山、魚津（當時は此處迄開通してゐた）であつて、米原一週間、名古屋半ヶ月、中津川一ヶ月の外は大抵二三日の滞在であつて、その他にも大垣、敦賀、津幡、高岡等に一瞥を與へた。六月中旬に出發して八月中旬に歸驛した。

中津川驛を擇んだのは、同驛の前後が四十分の急勾配になつてゐて「スタッフ」と双針閉塞器とを併用してゐる處であつたからである。驛長は——温厚な人であつて、私に充分の練習をさして呉れた。此の驛では暑い處だといふ感じの外、これと云ふ感想も残らなかつたが、唯貨

車の入換をするのに、列車を四十分の勾配に引き上げて切り放して自然に轉線してゐるのを見て「ハハア之は便利だな」と思つた。然し何ぞ知らん、後に鐵道の事情が分つて見れば、之は「ランプ・ヤード」の理を應用したものに過ぎないと合點した。

名古屋では、驛長は有名な飯田氏、首席助役はK君で、列車助役は石川君、古山君であつた。此處で「ヤード」作業や中央線方面の「タブレット」の取扱方や、その他運轉方面を研修したが、驛長が大分危いと思はれた點もあつた。御尤もと思つたが兩助役は熱心に教へて呉れた。大垣の土屋君や、米原の篠原君や、助役の乾君（今の東鐵配車掛長）や、金澤の松原君にも會つて、種々指導を仰いだ。最後に津幡に下車し、驛長の「ヤード」作業及轉轍器掃除に對する主義と實際とを見て感服した。

この三ヶ月の旅行では、未知の線に勤むる、未見の隠れたる現業界の人物に逢つて學ぶことを得たのみならず、自分が他日驛を率ゐる行く場合、如何なる人が良いかといふ人物の型も物色することが出來た。これ等の用意が後に名古屋に運輸課長として、そして局長の補助役として、運輸系統の人事を左右するとき、確信ある仕事をする上に如何に役立つたことであらう。

八月の初旬に暴風雨があつた。私は静岡驛の附近に水害の起ることを豫想してゐたので見學

を中止して静岡驛に歸つて來た。案の定、大水害で、大井川より静岡まで、江尻より沼津迄不通であつた。それ以东では電柱が倒れて東京との通信は一時不能不明であつた。所謂四十三年の大水害で、運轉課長、旅客掛長、工務課長、運輸事務所長等の幹部は静岡に集合し、相當長時間に亘つて評定はしたが、容易に名案が浮ばぬらしかつた。本院からは頻りに開通見込を聞いて來る。京都に旅行中であつた後藤總裁は、晝夜兼行で途中「トローリー」に依り不通區間を突破して歸京の途に就かれる。中々側で見る目も忙しい。O氏と私とは各部門を分けて分擔し私は列車をO氏は旅客扱をやつて相當に面白かつた。午後三時頃總裁は秘書課長松木氏と共に静岡に着かれ、吾々兩人は一人／＼總裁の前に紹介せられ、激勵の辭を受けて面目を施した。

この年の低氣壓は先づ東海道西部を襲つて、漸次東北地方に移動した。東海道方面の假修理が漸く成り、列車運轉を始めた日より東北一帯は水害に襲はれた。

自分は驛の水害の後始末を一應終つてから、豫備助役としては別段用事は無かつた。今度の水害で途中停車、旅客の取扱、運賃の拂戻等の問題には當つて見たが、連絡輸送は無かつた。自分は何だか急に、東北地方に行つて他局に於ける活動振りが見たくなつた。東北線水害視察を豫備助役で願つて見た。事務所でOK氏が骨折つて呉れた結果願意が聽き届けられ、その代

り報告書を直ちに提出することと、眼を開いて然るべきものを見て來ることとの命令を受けた御意の變らぬ内にとその夜旅立つた。

先づ上野から金條入りの赤帽、袖章の細條三本の助役さん(この年の一月から服制の改正があつて細條三本は四級俸以上を表はすものであつた)は東北行きの列車に乗込んだ。驛員はこの若い高級助役の服装をしてゐる私を珍らしそうに眺めてゐた。驛には細々と不通區間の掲示があつた。現今ならば放送局に頼んで「ラヂオ」で「ニュース」として放送して貰ふであらう、途中先づ蕨驛附近に大水害があつて渡船連絡を行ひ、事務所員、驛員その他皆んな眞黒になつて、旅客、手荷物、新聞紙等の整理をしてゐる。郵便物は郵便係員でやつてゐる。鐵道の案内掛は白布を左腕に纏ひ、荷物掛は赤色布、郵便係員は黄色と夫々區別して、非常混雜の場合錯誤しない様に判別し易からしめ、連絡荷物には總て特殊の繪符を附着し、又特別の整理用紙を用ひて引繼を完全にしてゐる。連絡地點の一方に列車が到着し、連絡する人と荷物とが全部他の連絡地點に移り終つたときは、その後から必ず目印か従事員がついて來る。巧い事をやつてゐるなと感心して見た。大宮から北上して又一箇所古河驛附近にも線路の中斷があつた。そして同様なことをしてゐた。福島に着いた。奥羽線赤谷五號隧道が被害の爲め、貨車は直通

せず、その以北の奥羽線行きは東北本線廻しとしてやるとのことであつた。所長谷崎氏は草鞋履きで現場から福島に歸られた處であつた。同所長は偉い所長であるとの評判を現場で聞いただけで、遂に面談の機会を得なかつた。仙臺では當時の首席助役——名は忘れたが非常に綿密な助役——が各職の作業負擔量を計算して之に應じて人員を配置し、實地に試験してゐた。それから鹽釜を経て小牛田に着いた。此の附近一帯幾里の間慘憺たる水害で、見るからに氣の毒であつた。驛が一寸浮き出てゐるのを見るのみで附近は一面水原であつた。渡船であつたが手荷物は取扱はなかつた。

青森で連絡船に乗つて北海道函館に上陸し廣瀬氏（西武鐵道に居る廣瀬君の御父さん）に逢つた。元氣な老人であつた。未だ漸く一面識なのに、恰も十年の知人の如く御土産迄私に下さつた。北海道では所謂自動連結器が目新しかつた。青森には吉田氏（今の東京驛長）が居られて、種々説明を受けた。青函間の船連絡にも不便があると云ふこと、青森の待合所に休憩室や湯殿があるのが新しいといふことを感じた位であつた。こゝから奥羽線を取つて秋田に一泊した。秋田は中村伴九郎氏が運輸の所長であつた。夜晩く着いたので、所長には逢はなかつたが所員に會つた。

東部鐵道管理局管内は、御承知の通り、舊日本鐵道を中心とした鐵道である。會社線の常として、人數を切り詰めて仕事をさせてゐた。さうして大体のことは自治に委ねてゐた。この趨勢に馴染せられてゐる關係上、中心がいつも従事員同志に在る。各「グループ」は互に切磋琢磨して各個人を良くし一團となつて他に當らんとする氣風を養つてゐた。そこで作業局系統であるこの秋田の所長は、この氣風を逆に利用して、組合を組織し、各組合内の大體のことは組合で處理せしめ、事務所の手を煩はさない様にし、各組合には組長（事務所を命ず）を有し、各自驛を檢查して自ら缺點を改め、長所を發揮せしむるやうにしてゐるので、活氣の兆が見へた。現業に對する事務所の世話が行届いてゐる當時の新橋運輸事務所より斯る處に行つて見れば多少頼りない様な感じもするが、その歴史から察すると、是亦一法かと感心した。今日に於てもこの方針を加味せる運輸事務所長がある。先の新橋所長のT氏の如きはこの風に染んで居た。秋田を辭し、急行して静岡に歸り、十日間の出張の報告を出した。報告中秋田運事の管理方法が大變幹部の氣に入つたと見え、私が後に長野の運輸事務所に風鈴として居た時代に、この復命書の一節を抜萃して、こんなことを試行するやうにといふ本局よりの命令が來た。私は内心微笑んだ。

静岡に歸つて暫くすると、九月の初旬、私は大垣驛長の辭令を受け取つた。種々御教導に與つた多島驛長と畏友の氏に別れを告げ、模範驛の完成を希ひつゝ、妻子（女の子供が七月に生れた）を引き具して大垣に赴任した。

私は静岡を去るについて系統は違ふが、二人の同僚のことを書き洩らす譯にゆかない。二人とは機關庫助役山口建得君と日比野君である。山口君は江戸ッ見でべらんめえ式で、竹を割つたやうな性格の持主であつた。不定期運轉の通知が少し遅くなつても憤つて來るのだつたが、その癖正直熱心で、部下従事員のことを非常に思ふ人であつた。君は驛の後藤君と同じ泊り番であつた。日比野君は圓満な才物で事務家であつた。不定期作業でも中々困つたと云はず、多々益々辯ずるの氣概があつた。年少な私に何くれと注意して呉れて、機關庫と驛とは仲好くやつた。機關庫のことは大抵此の二人に任されてゐたから、主任と折衝することは稀であつた。此の仲好く働いた友僚の上に將來幸多からんことを祈りつゝ静岡の地を去つたのであつた。

七、大垣驛長となりて

(一) 赴任當時

私の如き年少者が（年少者と云つても最う廿八歳であつた）主要驛の驛長となつたのは先づ國有鐵道初まつてのことだらう。確かに上長の英斷であつたが、果然舊驛長の留任運動が起つた。

當時大垣町では有志者が連署して前驛長の留任を希望し、未知の年若い驛長の來驛を阻止しようとして運動した。當時の驛長は老練なるT氏で、運輸事務所長は跡田氏であつた。跡田氏が來訪した町の有志者に對して爲した答辯は左の様であつたと聞いてゐる。

「まあ後の者のやり方を御覽下さい。鐵道としては今更變更することは出來ませぬ」

來訪有志は此の挨拶にすゞ／＼歸つて行つた。經驗に乏しい私は、取り敢へず引繼に行く途次、名古屋運輸事務所に立寄つた。しつかりやれと激勵せられた。小膽なる私には多少の不安無きを得ないのであつた。然しどうにかなるであらうと、少し捨身で單身大垣に行き旅館玉屋に泊つた。主人は永田といつて、驛と關係ある「すし」商賣をやつてはゐるが、戸田藩の士族で町の消防隊長をしてゐる人格高潔の老人であることを探知し得た。當つて碎けて見ると、宿で夕食を濟ましてから、永田君に座敷まで來て貰つた。

「永田君、僕は今度命ぜられて此の大垣驛に来ることになったのだが、御承知の通りまだ學校を出たばかりの世間知らずで、對外的に色々行き届かないことが多いと思ふ。君を見込んでのお願ひだが、一ツ僕の爲めに親となり兄となつて種々注意と助言とを頼みたいが如何であらう。」

と切り出した。老人はたまたま、直して、シゲくと粗野な私を眺めてゐるが、

「宜しうございます、承知致しました。」

と凜とした同情深い面持で承諾して呉れた。

「前驛長の留任運動が盛に行はれたといふ話であるが、どんな程度でしたか。」

「いや、あれはTさんは當驛で満足して居られるし、土地の人との折合も宜しかつたので、それに轉勤先が大船でありますし、御本人の御心持を察して、有志者が騒いだのであります。後任の驛長に何等恩怨ある譯ぢやありません。所長さんからも色々聞いて歸りました。町の有志者としては、今となれば前驛長に對する義理もこれで済んだ心持であります。此の點についての御懸念は御無用かと思ひます。明晩の送迎會にも御出席下されば、町の主なる人々に御紹介致しませう。」

「そうですね、何分宜しく。」

と頼んで別れた。彼の言ふ事が本當であらう。やれ／＼これで一安心と、その夜は深き眠りについた。

(二) 驛務の整理

さて愈々驛長になつて見れば、毎日出勤して常務を型の如くやつてばかりゐる譯にはゆかない。七八十人の人々を使ふには統制ある率ゐる方しなければならぬ。訓練が第一である。それには驛員一人／＼の個性を知らなければならぬ。判任級は助役二人と貨物主任の古山君と三人であつた。首席助役の和田君は矢張り戸田藩の土族で、鷹揚な人格者であつた。今一人の助役の森君は土佐の人、精悍なところがあつて俐巧な人であつた。古山君は名古屋驛で私の先生であつた。私の旅行中手帳につけておいた一人である。君が偶然此處に居られたのは甚だ嬉しい事であつた。三人の個性はすぐ分つた。その他の雇員以下については、私は業務のかたはらに一人／＼私の處に呼んで色々聞いて見たり、勤務時間内に質問に答へさせて見たりして、大抵一ヶ月位のうちに皆んな分つた。そこで先づ

一、構内の整備を爲し、轉轍手に受持轉轍器を綺麗に(必ずしも磨いて光らせなくてもいゝ)し

て機能の發揮を十分ならしむるに力むること。

ロ、車輛の解結作業を敏活ならしむる爲め、連結手をして車輛の行先を素早く見分けることに習熟せしめ、その他作業に當つては軍隊式に規律を守つてやる様にする。

ハ、操車掛は豫め連結手に作業順序その他を告ぐる等打合を綿密にしておくこと、及び入換作業に際し用ふる入換合圖の外に、簡易なる合圖、呼稱の約束を作つて用ふる。

ニ、車號掛は操車掛と連絡を十分にして一体的に活動すること。

等構内従事員の協力主義——構内一體の原則を鼓吹すべく努力した。若い連結手や、轉轍手の中には喜んで此の方針に共鳴し、献身的にやつて呉れる者も多かつた。雨の日も風の夜も暇ある毎に「ヤード」を廻つて見た。従事員諸君の活動が涙ぐまらるまで敏捷で正確であつた。

又所謂内部の事務については、驛長は一事務員として仕事の一端を受け持つた。即ち團體の乗車に關する手續、事務所交渉の計理事務、構内營業、驛勢調査等をやつた。その他は先例に依り助役に分擔させた、各掛の事務は、驛長が形式的に見ても能率は擧らぬから、各掛の首席者の方で十分調べて貰ふこととした。然し時には實狀を質し、抜き検査をやることを言渡した。仕事の分擔も個性検査に依つて多少變へたが、長所を延ばさせ、短所を他の者の注意によつて

補はしむる様にして、全體として大した變動を爲すことを避けた。

陣容は整つた。何れも若い經驗少き驛長の前途の出世に支障ある様な事故を起してはいけないと、協力一致、意氣衝天の勢があつた。

この頃は未だ養老への鐵道は無かつた。私は熟々考へた。驛勢調査の爲には寸暇をも利用し各所を實際に見聞して廻らなければならぬ。それには自轉車を用ひるのが便利だと思ひ、自轉車の積古を思ひ立つた。心安い人に意圖を述べ、僕の様な不器用なものでも覺えられるかと聞いて見た。そして先づ休みの日に教へて貰つた。一日半位の練習でどうか、かうにか乗れるやうになつた。だん／＼面白くなつて来て、やがて市内をも乗り廻せるやうになつた。或る時は川の中へも落ち込んだことがある。後に赤阪にも遠乗を試みた。又四、五の驛員と二、三里もある養老に行つて、歸りに「ブレーキ」を掛け損なつて田の中へ轉け込んで顔面に怪我をし、翌日繃帯して出勤したこともある。

口の悪い町の人が、

「驛長さん御怪我はいかがですか。」

「有難う、大したことはありません。二、三日したら元の通りになりませう。」

「どうして御怪我をなさつたのですか。」

「いや、つい歩いてゐて轉びましてね。」

と苦笑した。問ふ人も答ふる人も真相を知つてゐるのである。世の中にはこんな事が多い。和田君や古山君は自轉車にはついて來なかつた。留守役の形であつた。若い者はついて來た。若い人々の素行をよくする上にも、旅行は多少効果があつた様である。

當時運轉信號取扱手續が改正されたので、米原驛の例に倣ひ、その機會に俱樂部で新規程の講習會を開いた。講義者は古山君であつた。講習生は徹夜従事員であるから、明け番に晝一眠りしてから、夜間一、二時間やるやうにした。私の列車運轉の知識は大部分この時代に養成されたものである。

精神講話の希望が直接に基督教からも佛教からもあつた。少し亂暴の様であつたが、私は斷つた。「私は驛員を教化するには、驛長が自ら陣頭に立つて範を示さなければ不可であると信ずる。又その時間についても考へねばならぬ。自分は多少の教育を受けてゐるので、此の目的に對しては適任者であると信じてゐるから、私がやつて尙足りないところがあれば、又お願いします。」と繰り返してゐた。事務所員にもその事を通知した。上局に於てもそれ程迄に驛長が

言ふのを強ひて外部から講話せしむる必要も無いと思つたかその儘となつた。が兎に角大垣では私の在勸中、私が無言のうちこの重大任務を果すべく自分で引き受たのであつた。

昇給や賞與の調べが五月末及年末にはやつて來る。この取調は最も公平であらねばならぬ。静岡では首席助役として驛長から意見を徴された。しかしその結果はよく有り勝な、向ふ番のものが昇給が良かったとか、賞與が多かつたとか言ふ蔭口も聞いた。自分にはどうであつたか分らないが、偶々そんな事があつたとしたらそれは向ふ番の方に優秀な者が多かつたからであらうと思つてゐた。私は驛長多島氏を信じてゐた。こんな蔭口は一々氣にしてゐても仕方がないことだ。さてこの公平觀念の表はし方は事實上非常に困難である。「百日の説法屁一つ」で實行が伴はねば驛員の信頼は零である。兩番の助役にも充分意見を聞き之を尊重した。各掛の首席者の意見も聞いた。そして八釜しい主張者の意見を抑へ氣味に、溫和なる主張者の意見を擧げ氣味に、事の理路、業績を緯とし多少の地位、政策、感情をも加味して驛長の新機軸を現はすことを經とし、縦からも横からも辯明のつく様にして、一人の嫌惡者も一人の特賞者も作り出さない様、ひたすら公平を旨としてやつた。

事務所では一筆も加へず具申通りを承認し、又部下にも不公平を云ふものは一人もなかつた

私は常に考へてゐる。一旦公の立場になれば、自分の意に副ふ者も副はない者も一視同仁でなければならぬ。自分の好きな人は私的生活に於て可愛がれば良いではないか、公私は判然區別したいものだ。

或る夜貨物驛夫（荷扱手）が貨物列車の後部に觸れて死んだ。報告を受け夜中飛び起きて行つて見ると、頭部を打たれて即死してゐた。これを見て驚き慌てる驛員を怒鳴つて、湯呑所に擔ぎ込ませ、醫師に見せたが、勿論息はきれて還らなかつた。翌々日和田君と相談して鄭重に葬つた。處が此處に問題が起つた。この貨物驛夫には二人の妻があつた。一人は十年以前から別居してゐる現在は何等交渉が無いが、今に一人で貧乏に暮してゐる。又子供も無い。現在の妻は内縁關係であつて、一人の子供を有つてゐる。規定上の救済金の受領主と事實上の受領主と違ふこととなる。救済金の分配方に困つた。双方共善人であつた。本省からも中原氏が見えた。結局一二ヶ月かゝつて私が仲裁して七分三分とし、七分を現在の妻に、三分を前の妻に取らしむることとし、名義上の受取人は前の妻とした。後妻はまだ若かつたので、いらぬ心配をし、全部貯金通帳にして驛で預つてゐた。間もなく規程が改正せられて、内縁の妻でも受け取れることとなつた。

(三) 驛務の監察を受けて

當時朝鮮鐵道局が一寸鐵道院の所管になつた。朝鮮から岡氏が参事となつて内地に歸つて來た。そして各局の現業を監察することとなつた。私共の局、事務所、驛も監察を受けることとなつてゐた。その監察振りや、監察要領や、叱られたこと、賞められたことなどが櫛の齒を引くが如く、或は事務所より、或は驛より、或は知人より知らされて來て、監察員の行動は驛に於て手に取る如く分つた。何と云つても初めての制度で、現業員にとつては青天の霹靂であつた。一時的にもせよ、緊張したものであつた。私は別に慌てなかつた。平素よく氣をつけて置けば良いのである。併しつまらない缺點を見出されない様にと、内部の事務については助役から各掛首席者に一應注意は促しておいた。満を持して待つてゐた。監察の日は來た。岡氏は老練な人であつた。隅々まで見られたが、内外共に小言は頂戴しなかつた。御得意の轉轍器の作用について多少の御注意があつた。先づ普通の成績であると思つた。後で岡氏は驛長として心得べき種々の問題について善意の指導的の御注意があつた。私は感謝に堪へなかつた。岡氏に従つて來た友人の清水氏（此の間和歌山縣知事で廢めた）が矢張り友情に満ちた態度で立ちがけに、名古屋運事管内では、成績は先づ白眉であると云つて去つた。後で聞けば岡氏は事務所や本局

に行つても口を極めて我が驛を賞揚して下さつたさうである。内に若年の私を指導して下さつて外に對して賞めて下さつた御深慮、御厚志に對しては、茲に更めて深謝の意を氏が地下の靈に捧げざるを得ない。

(四) 驛長として感じたこと

驛内の人の和は充分得てゐる。心配した外部關係も永田君や佐久間君(運送店)その他和田君の幹旋によつて豫想よりも圓滿に進んだ。業務關係に於ては何等の蹉跌が無い。監察の結果は宜しい。他驛よりも見に来る。處が當時一方に於て驛の組合を作ることになつてゐて、運事のF參事が中心となつて驛團を組織することゝなつた。團長には米原の篠原氏がなつた。米原、枇杷島間の驛長の集會で私に副團長になつて呉れと頼まれた。私は固辭したが、聞き入れられずたうとう引受けることになつた。併し「敗事多因得意時」私の失敗の一つがこの得意の時に胚胎してゐたことを知る由も無かつた。

首席助役の和田君は最う五級である。何處か驛長として分家させなければならぬので、事務所に行つて關係の向へ意見を述べてきた。國府津の加藤君と一緒に勤めたいと言つてゐた。これも何とかしなければなるまい。年末の異動が行はれた。和田君か御油驛に榮轉せられ、その

後に森君を据え、その後に加藤君を貰つて來た。益々皆んなよく働いて呉れた。従つて何れの部下にも心を許し、殊に驛長書記には心を許してゐた。年の暮に自分も副參事に任ぜられた。驛員は非常に喜んで呉れたが、長く此の驛に止まるまいと私語してゐた。翌年(明治四十四年)一月中旬私は突然に長野運輸事務所勤務を命ぜられた。

大垣驛長時代は僅々六ヶ月であつたが、自分が鐵道に入つてから始めて責任を以て一部所を引き受け仕事をやつた初舞臺であつた。周囲の人々は刮目して見てゐる。事務所員の多くを初め、同僚驛長の誰れ彼れも、同情よりも寧ろ批判的態度を以て注視せられてゐた節が窺はれる。この間にあつて、跡田所長やF副參事や運轉の杉山氏等が新しい私を庇護して呉れたから、過失なくして去ることが出來たのである。又平岡氏が新橋の果から陰に聲援を與へて下さつたのや局長初め、I課長の指導に負ふところ大なるものがあつた。驛員のみを集めて袂別の辭を述べらるに際し、情に脆い私は涙滂沱として止まらないのであつた。驛員中にも涙を催してゐた者が數人あつた。外部の地方の人々へも別れを告げて來た。轉任して來た時とは違つて、知るも知らぬも去るを惜んで呉れた。私は後任驛長村田氏と完全なる引繼をすまし、一時長野に赴任して借家その他の手配をすまし、更に歸驛して二月初旬小雪降り來る夜、驛内外の人々に見送

られて東京へ向け出發した。本局へ立寄つて、二、三時間關係の向に挨拶して廻り、その足で長野に赴任した。F局長は局に居られなかつたが、偶然同一列車で降雪の狀態視察かたぐし長野に行かれるのであつた。同一車輛で私の子供が泣くので、隣室に妻を移しヒヤ／＼してゐた。その日の午後局長のお伴をして長野に着き、完全に赴任した。

私は私の驛長時代の記述を止めるに當り、數個月間私の相手であつた機關庫主任や、保線區主任の事につき一言を費したい。

機關庫主任は久保田氏で高工卒業の人、保線區主任は經驗を主とせる人、共に申し分なき人格者であつた。私生活に於ても隣りが久保田氏であつた。ところがその頃の官舎は機關庫の煤煙で殆んど困つてゐたのである。

「久保田君、吾々の官舎はどうだ？ 殆んど住まはれないではないか。保線のと餘りに懸隔があり過ぎる。」

「さうだ、先のT君の時代より修繕を少しもやつて呉れず、それに煙は入るし全く非道いよ」

「伊藤保線區主任を煩はすのも誠に氣の毒であるが、僕は所謂建白書を書いてこの官舎を出して貰はうと思ふが君はどうだ。」

「僕も出ようと思つてゐる。君案文を作らないか。」

「僕が作るから兩人連署でやらう。」

と商議一決してから、私が筆を起して官舎の沿革を述べ、どうしても家族を住まはせることの出来ない程不衛生の理由を述べて、官舎以外に自費で居住を願ひ出た。運輸、保線兩事務所長は困つた。保線の所長はI氏であつた。致し方なく他に居住を許すと共に官舎の改築に取りかゝつた。新官舎は轉任の發令一週間前に完成した。私自身は這入れなかつたが、後任者は仕合せをし、久保田氏も感謝してゐた。しかし伊藤主任はよくやつて呉れた。兩氏共今は鐵道を去つてゐる。御健在を祈る。

驛長時代の私の感想は隨所に於て述べてあるから、今茲に纏めて述べないが、要するに一驛庫を統率して行くには、各員をして手をぬかさない様にすることが第一義である。その方法は統率者の考により各御得意とするものがあるであらう。近頃云ふ能率増進も宜しい。併し一般にこんな抽象的なことは言葉の上のみで、各人の頭に實際的の響を與へない。すぐ頭にひびく手近い實例を捕へて刺戟を與へ、又弛緩したときに引き締めるのが監督の要諦ではあるまいか、これ等の實際的方法は各人が自ら考へ、自ら工夫して編み出すより外ないことと思ふ。

私のやり方は私流のやり方で、今から考へれば多少亂暴な處もある様であるが、一生懸命にやつただけは、保證しておく。

又思ふ、「下の人は上の人の心を以て仕事をし、上の人は下の人の心を以て命令せねばならぬ」そうしなければ命令は徹底せず、仕事の効果は擧らない。現場の長主任は恐らくこの點にも同感であらう。私は後年屢々驛長會議を主宰したとき、各驛長の言ふところによつて、現場の統率者としての思想の片鱗を窺ふと共に、假令その所見は誤つてゐても、全部を否定せずして常に多少の餘地を存して置いた。これは長主任たるもの、面目を慮つたものであつて、長主任は會議終了後靜かに自分の所説と會議の空氣、殊に上長の意見とを比較するとき、翻然として悟られるところが必ずあることを私は確信してゐたからである。こんな點は、所謂餅は餅屋、てなければ分らないと自惚れるのではない。唯の呼吸である。人を使つて苦心した者の經驗である。

八、運輸事務所の風鈴時代

吾々の運輸事務所時代(所長ではない)を「風鈴」と云つてゐた。蓋し風鈴とは風のまに／＼動

くと云ふ意味から、責任も軽く、仕事も自動的には與へて貰へぬといふ髀肉の嘆に堪へない不滿時代の寓意である。營業主任とかいふ名義でも實質は無かつたのである。殊に所長が老練な事務官で、而も獨斷的にやる人である場合には、風鈴は殊に痛ましい稼業である。私もその例に洩れず、この時代の悲哀を味つた一人である。所長は淵本氏、所謂老練家であつて、今迄營業庶務方面は一人で直裁せられてゐた。その中に今度新に私が割り込んだ譯である。多少の白眼もあつたかも知れないが、今から考へれば主として私の僻みであつた。兎に角四面楚歌の中に立つて誠にやり辛かつた。

私はこゝで當時の長野運輸事務所々管の大略を述べておく。

今の信越線の大部がその所管區域で、北は新潟より南は輕井澤で、北陸線が直江津より富山の方面に向つて、七、八哩と岩越線が新津より若松に向け矢張り七、八哩あり、新津から新發田迄は工事中であつた。碓氷峠の險は上野運輸事務所に譲り、中央東線は甲府運輸事務所に割いてゐた。之等は舊の長野營業事務所時代の領地であつた。中央線は當時將に開通せんとしてゐたが、大體に於て管内は袋線であつた。又到る所山岳があり、四十分の一の急勾配の長いのが多く、越後平野の一部を除いては一体に鬱陶しい線路である。温泉はあるがまだ開發されてゐな

い。管内を巡回するにも、信濃の山路から明るい日本海面に出れば、ほつと一息つくのであった。そればかりでなく、夏は水害、冬は雪害の特別景物があつて、事故が多く、貨車は不足勝ちで、牽引力は餘裕少く、どう見ても割のよい方の事務所では無かつた。併し従事員は理屈は多いが輕薄の弊風なく、大体に於て統御し易い方であつた。

所長室で、所長とM技師と、私の三人机を並べて相談してやつて行くが、所長と私とは心持が何となくシツクリ合はない。そのうち大垣時代の失敗が現れて來た。私の大垣時代には驛長書記が無かつた。事務所には前々驛長時代よりも申請しておいたが、「中途はんば」で置いて貰へなかつた。七、八十人を擁する驛にこれを置いて貰へなければ、驛長は殊に苦しいものである。前驛長も驛夫の内より手の綺麗な者を抜きあけて書記の仕事をしてゐた、私も八釜しく事務所に頼んだが容れられなかつたので、己むなくその驛夫を使つてゐた。若い者に有り勝なことではあるが、——そして私の注意も足りなかつた爲めでもあるが——身を持ちくづして金策に窮し、私の末期と新驛長の初期に亘り、同僚の印鑑と驛長のそれとを盗用し、拂戻承認の處に驛長の印を押捺して、同僚の郵便貯金を引き出して費消した。それが愈最近發覺した。私は何の陳辯の辭もなく手續書を出して不明を謝した。

本人は諭示免備であつた。私共に對しては、先例によれば譴責であるが、本人が費消金を全部辨償したのと、定員不足の關係をも考慮せられたのとで、罪一等を減じて訓告を頂戴した。私は自分の經驗からこの點に於て日勤驛長に同情してゐる。印鑑については他にも注意すべき幾多の事例を有してゐるが、之は私の經驗談の一である。

さて中央線の開通につれて、我が運輸事務所の所管區域は擴大せられて木曾福島迄持つことゝなつたことや、開通後この方面に事故の頻發したことや、引き続き水害のあつたこと等で私の仕事は充分あつた。この時に曾ての東北水害の視察が大變役に立つて、自身に見聞した處を實地に試み、發明するところが多かつた。漸次日を経るにつれて所長も私を理解せられ、所員も昔とは異つて來た。

その後營業と運轉とに分れ、M技師と兩人して所長室を出て行く段取となつてから、實質上今日の營業主任の仕事をする様になつた。嬉しかつた。これ迄の七八ヶ月間は實に嫌であつた。殊に大久保彦左衛門式の庶務主任の篠原君の眼鏡越しに見る様子と、所長の言を金科玉條と心得て一步も譲ることなき頑固な態度には恨み骨髓に徹してゐた。併しいゝ修養にはなつた。役所が既にこんな風であつた。こんな時は得て家庭にも故障が起り易い。静岡で生れた一人の子は

病弱で風邪や皮膚病で母親を悩ます、母親又急性腎臓炎で危い、入院させねばならぬ。知人は無し國許から母親を呼ぶ、所長は深切に老婆を頼んで下さる。ヤット一ヶ月半許りで難關を切り抜けたが、その夏は直江津附近の郷津にやつて、私は下宿住居をした。冬も岡山の私の宅に歸して、尙私は一人で暮し續けた。

この時代、甲府には、静岡で一所だつたO副参事あり、名古屋には舊知F参事あり、金澤にはK副参事あり、新橋にO技師があつた。何れも所謂風鈴時代で、風鈴會なるものを催して、氣焔を擧げるべく朝比奈運輸課長の肝入りで、第一次の會合を新潟でやることになつたのであるが、惜しや何かの都合で取り止めとなつてしまつた。

名古屋のF参事が私に手紙を寄越して冗談に「僕は今飛ぶ稽古をしてゐる。」と云はれたが、この人長く稽古せられた丈あつて、鐵道界に於て今や高く冲天の勢で飛んで居られる。

私は思ふ、責任者はどこまでも責任者として立てねばならぬ。しかし又若い者の云ふことも時々聞いてやらなければならぬ。その意味に於て驛長會議の外に、風鈴會の様な驛助役會も一年に一回位やる必要があるだらうと思つてゐた。

さうするうちに、その年の冬が來た。この運輸事務所は雪害の難所を二ツ持つてゐた。即ち

上越の直江津を中心とする三方面十二、三哩間(柿崎——直江津、能生——直江津、柏原——直江津間)及下越の塚山を中心とする附近との二ツである。日本海の水蒸氣が北風に煽られて南進し、山脈に遮られて凝結して、雪となつて降り敷くのである。下越はシト、ノとした雪、上越は稍カラ、ノとした雪が降る。(カラ、ノ)と云つても北國北海道のそれの如くでは無いが)。そこで降雪に先だつて通信線の完備をした。列車の携帯電話の用意もした。機關車の前頭に附ける雪掻臺スクリューの用意も出來た。雪垣を立てる處も立てた。各驛の雪圍や線路上の雪覆の修理もやり、列車が止まるかも知れないから、幼児や荷物をなるべく携帯せぬ様にと、信越通過の旅客への注意も濟んだ。

私は只夢の様に所長や技師や保線の方の人のやり方を見てゐた。何となれば私には今迄これ等に關する少しの經驗もなかつたから。

しかし皆と一緒に藁靴を穿き、直江津を中心として田口や關山に行き、埋れた列車の客扱もした。雪酣なるとき、局長から「スキー」を鐵道に應用することの研究に對する電命があつた。當時「スキー」は我國には珍しかつた。雪深き地にある高田師團では、軍隊の雪中行軍に之を利用する必要を感じたものか、長岡師團長は「オーストリヤ」の「レルヒ」中佐について師團の

人々に「スキー」の操縦方を練習させた。土地の有志者も練習に従事した。機熟したと見えて大日本スキー倶楽部の發會式を兼ね、廣く官民一般を師團に招待し、尙ほ競技を高田市外金谷山に於て舉行された。運輸の所長は所用で差支へ、私に行く様に話があつた。そこで平素兄の如く敬事せるY保線所長に向つて、

「スキーと云ふものは見たことはありませんが、幸ひ招待状を受けてゐますから行つて見ませうか。」

「よからう、明日は一緒に早く高田に行かう。」

長靴が無い。「まゝよ」と編上げて出掛けた。その日の冷たかつたこと！師團では凡て軍隊式に規律整然として、來賓に案内應接するものも夫々分擔が定められ、例の陸軍獨特の「プラン」で各自の席も定められてゐた。

説明も済み、演習場の練習も終つた。少し早かつたが、晝食を御馳走になつた。その折りの「薩摩汁」——の美味しかつたこと、今に忘れ得ない。それから一同揃つて金谷山の裏の眺望の良い處に行つて、「スキー」と「カンジキ」との競技を見た。「カンジキ」は御承知の通りの形で、草鞋の周圍の廣い様なもの、之れで雪を踏みしめつゝ歩行するのである。

スキー、カンジキ、スキー、カンジキと交互に整列して總体二十人位のもものが、銃聲によつて馳出すのである。「スキー」は下りは壯快であるが上りは蟹の横匍ひの様だ。平地は五分五分である。「カンジキ」は下りには轉んで行くが、上りは早く、二ツ三ツの谷を越え兩者は後になり先になつて進んでゐたが、結局第一著は「カンジキ」で、第二以下は五、六人「スキー」組であつた。後の方で、「矢張り日本は蟹が良いなあ」と言つてゐた老人もあつた。さて競技も終つた。實物も特に穿いて見た。然るべき専門家の話も聞いた。局への報告の要點は、「雪深きとき線路工手その他が人夫を集め或は外部との交渉に行くとき、又は車掌が列車停止の際外部に救助を求めに行くとき等には多少スキー利用の効果あるべきも、目下の處鐵道としては實用に立ち難い。」としておいた。

今は冬の屋外遊戯として年々旺盛になつて民衆化されて來たが、その初めはこんなものであつた。

私の風鈴時代に對する考もその初めと終りとして變つて來た。初め面白くなかつたのは、誰しもあるやうに、未知の周圍に初めて赴任した當座に起るべきものであつた。それを征服して大いに國有鐵道を愛し、吾が運輸事務所を愛すると云ふ勇猛心を振起して進めば、漸次仕事も手

につき愉快にもなつて来るものである。

かうしてその年(明治四十五年)五月淵本所長は巡察員として本局に引き上げられることになり思ひ出多き長野を去られ、私がおのの後を襲ふことゝなつた。淵本氏は身を一電信掛より起し恪勤勵精、遂に運輸事務所長まで進み、長野時代大患に罹られた際は、一時その死を傳へられてゐたが、幸ひに恢復せられた。而もこの時代が氏の得意の絶頂であつた。その後鐵道を退かれ、暫く東上鐵道に關係を持たれてゐたが、令夫人をも先立たせ淋しき晩年を終られた。

私の事務所の風鈴時代に當時鐵道に新に入られた伊藤、戸田、富永、豊田の四氏が某參事に引率されて漸く長野迄來られたが、その參事は急に所用で歸京せられた。私は後を引き受けて北越線を案内し、夜新潟に着いたことがある。一行は我が管内の従事員の規律正しいのを賞賛してゐた。そしてこの時彼等には新潟が初めてであつたらう。一行中伊藤氏は今は仙臺鐵道局長として規律正しいこの地の従事員を大切にして頂いてゐる。

九、運輸事務所長となりて

(一) その時の陣容

大藏氏が私より一ツ年上の卅二歳で新橋、私が卅一歳で長野に同時に、所長に任命された。所長と言つても、若者では危かしいといふ論が本院あたりでもあつた様で、兎に角局長の責任に於て試みにやらして見るといふ形で心得の二字が餘分についてゐた。今より見れば誠に可笑しい事であるが、致し方がない。併し心得でも所長の権限を行ふのに遠慮が無いことは勿論である。

小さい様でも事務所員全部を自分の手足の様に働かしめなくてはならぬ。先づ所内の陣容を整へる必要があつた。私の慾目か、僻目か、昨日に變る所員の私に對する態度の心地よさ。之を移り易き人心と怪しんではならぬ。彼等は無形の所長そのものを中心として獻身的に執務してゐるのである。いや少くとも私はかく信じて特に敵意あることが明らかでない限り所員の執務は全部舊來の儘とし、執務上の經驗を保有利用することに力めた。前所長から特に目をかけて居た一所員をこの際東京に連れて行き度いと希望もあつたが、私は、その人は出來る人であつたので、なるべく自分が成り替つて面倒を見たいと申出た。前所長は安心して東京に行かれた。かくて勢揃も、大體濟んだが、技師と庶務主任については少なからず頭を悩ました。

私に茲に技師M氏の性格を批評することを許して貰ひ度い。

君は東京高工出身で、工場より出張所に、更に長野運事の運轉に來られて、已に三、四年も経つてゐた。頭腦は緻密で、資性温良、業務にも練達し、私の相談相手には持つて來いの人であつた。併し一方より見れば年齢も私より七八歳も長けてゐられ、官等も一等上であつた。故に順序から云へば、或はM氏が所長となるのが普通であつたかも知れないが、又他方より見れば私も現業に於て最も長く二ヶ年の勞苦を嘗め、驛長の経験も積み、事務所でも準備を了へてゐる故、必ずしも「青二歳」とのみも云はれはしないであらう。この任命には上局も困られたであらうが兎に角に幸運にも私に所長の命が下つたのである。

M氏は口には云はれないが、さぞ内心一時は不平であつたであらう。併し惻愍な人であるから直にそんな氣配は見えなくなつて、よく私を助けて下さつた。私は氏の立場を理解して、大体その意見を尊重してはゐたが、世の中には水をさすものもあつた。上局の中、或は周圍には種々と二人の中を取沙汰した。年下の私には最初は中々苦勞の種であつた。

庶務主任の篠原君を月且する。君はもと稅務署に勤めてゐたが、營業事務所時代に會計に來た人である。會計の篠原といへば、中々利かぬ氣の頑固な正直一片の人として通つてゐた人で

あつた。後營業の方に廻つて貨物の經驗を踏み、今庶務の主任をしてゐるのである。忌憚なく云へば、私の副參事時代には誠に嫌ひな人の一人であつた。その意思の強さを表はす口の引き締り方と、猫の眼の如き眼光の視線が眼鏡の上を通つて人に當るとき、意地悪る爺との反感を先づ起さしめた。議論は周密な論陣を張り、諤々として中々そうだ宜しいと云はない。先例古典に拘泥し、進歩を妨ぐるものがあつた。以上はこの人の表面的の缺點のみを言ふたのである。彼が情誼に脆く、先輩を侍すること頗る厚く、後輩を率ゐること頗る深切に、人事に公平で、事務に精勵し、精力の旺盛なることは、その比を見ない程であつた。侃諤の硬論はするが、一度定められたら、それを實行するには些の不平もなく、何人が所長であらうとも、無形の所長の位置に居る人に忠實なのであつた。

私は所長として一ヶ月彼と共に親しく仕事をして見て、始めて彼の長所を悟つた。鐵道以外何物もない誠意無比の人を今迄正解しなかつた私は實に若かつた。私が長野時代に大過なくして本院に去ることを得たのは、全くこの篠原君ありし爲めである。同君も已に閑地にある。今日此の頃恐らくは私の時代を最も楽しかつた思ひ出として居られるであらう。こんな人を高等官として一ヶ月でも働かせたかつた。私は鐵道に入つて鐵道を去るまで又かくの如く野心なき

献身的な人士に逢つたことが無い。

間もなく營業主任も揃つた。前には老練な温厚なM君、後には元氣のよい常識の發達せる日本鐵道出身のS君であつた。

保線事務所長には矢張りY氏が居られた。工場は哲人N氏が主腦者であつた。共に私は兄事してゐた。時々駄々を云ふ弟分の無理な注文も聞いて貰つた。これを要するに仕事關係はよくやつて頂いた。所管區域は益々尠大になる。中央線は曩に述べた様に、木曾福島迄、北陸線は糸魚川迄、越後路は遠く津川の郷や新發田迄、全延長約三百八哩、長野營業事務所の昔を偲んで、今のこの盛況を祝福した。

此の時代に、鐵道内部の事務としては、出納事務所が廢止されて、現金事務は繰替拂命令官を含めて、大部分運輸事務所の司るところとなつた。そして部下の數も大分増加した。この時現金事務引繼の打合の爲め、上京の途を岩越未成線を経て福島に採り、先輩谷崎氏を訪つて教を乞うたことがある。

この時代に、外部との接觸が頻繁であつた。先づ木下淑夫氏が岩越線を通つて歸られ、貨物方面について御注意を受ける。木下氏は當時本院の旅客貨物主任であつた。又杉浦宗三郎氏（東

管の運輸課長）は谷崎氏と共に信越を一走してその紀行文を下さる。又北海道管理局長の野村彌三郎氏は東海道から北陸線に未成線を突破して、直江津に一泊せられる。この時田中耕三氏が御供をせられてゐたが、共に鐵道組織について局長の御意見を拜聴した。次いで中川正左氏（鐵道院人事主任）は越後鐵道の開業式に參られた。（この鐵道は昭和二年十月一日買収せられた）それから大園榮三郎氏は西管經理庶務課長時代に中村伴九郎氏や吉田氏（門鐵局長）と直江津經由北陸線で歸られた。この時車中で一寸挨拶した。是等の人々には將來偶然にも厄介になるやうになつた。

その後床次總裁や、我が古川局長や、次に我が野村局長やの巡視もあり、夫々所管事務について、或は車中、或は宿泊所で説明し、或は御尋ねに對して卑見を申し上げた。その時は今と違つて妙に惡びれなかつた。所管内の運輸の大小の出來事については、事務所長よりより能く知つてゐる人は無い、又あつてはならぬと確信してゐたのと、どうせ先方は千軍萬馬の勇將である、間違つた處は直して貰ふ迄だといふ勇氣もあつたからである。

運送店問題は、今日は大體合同して大凡目鼻がつかけた。そしてその成績効果は寧ろ今後にありといふ状態にあるが、私達の事務所に於てもこの事について面白い問題に逢着したこと

がある。これらの事情を知悉してゐたら、公認運送業者も第一回の中央會の總會に於て、あの様な不手際をやらすにすんだであらうと思ふ。その問題といふのはかうである。

舊北越線が主となつて作つたもので、信越運送組合といふ計算組合があつた。勿論私の所長時代も續いてゐて、鉢崎の村山氏がその牛耳を採つてゐた。中央線長野方面を中心としては、通運の取引店が勢力があり、長野の松平氏が通運の支店長格で統轄してゐた。信越組合と云ひ通運と云ひ、私には一視同仁である。總會を長野に開かれる場合に關係深い吾々は招待を受ければ進んで注意を申上げ、又苦情を聞いてゐた。この方面の門戸閉鎖主義は私が開いた。しかし主宰する人の性格の如何によつては、之に接する心持が違ふのは當然である。率直に云へば長野のM氏は磊落なうちに周密な用意があり、智もあり策もある奥底の深い人であつた。鉢崎のM氏は古武士の風ある竹を割つた様な正直な性格の持主で、理智には富んでゐるが、又一面人情に厚い處があつた。只多少押しが強過ぎる傾向はあつた。私を見るところでは、二人の性格がそんなに正反對であるから、二人同時には會はないやうにした。又心持も變へねばならなかつた。一方に對しては周到なる用意を以てし、他方に對しては開放的態度を以てして押しの強い處を巧に轉換した。何時の間にか鉢崎のM氏とは意氣投合した。同氏の住んでゐる鉢崎を

過ぎれば、必ず名刺を置いて訪ね、彼も東京に来れば、必ず私の處へ立寄つて行かれた。後大患に侵されて元氣が少しく衰へた様であつたが、好漢願くは自愛せられんことを。

前述第一次の中央會の總會の時は前の二人が相反對の立役者であつたので大紛擾を起した。さぞ困つたであらうが、又一面面白かつたことであらう。

(二) 危く助かつた北海道行き(其の一)

北海道の鐵道發達の模様は全く知らなかつた。唯函館で一寸その片鱗を覗つたに過ぎない。従つて、只北海道は良い處、雪の多い處と云ふ位の感じを持つてゐるに止まる。而も萬一北海道に轉ぜねばならぬやうな運命に立至つた場合、私には一層考へねばならぬことは、當時妻が病後で、とても北海道の冬には堪へられないであらうと云ふことであつた。處が、N北管局長が北陸線視察の途次、直江津の『いか屋』に一泊して、運輸事務所長の管理局に對する感想を私に聞かれた。私は、『當時局には各課が分立してゐる結果、命令が兎角二途に出るから運輸運轉は併合すべきものであり、又局に大小の人が澤山居て事務所長を指導することは有難いが、兎角之をせずして批評がましいことのみを言つて來て困る。少くとも我々は局長の御爲めならば何でもやるが、大きな問題でも御存じないものがありはせぬかと思はれる節がある。』と若氣の

簡單なる組織論をしたものである。

北鐵のT氏や同運轉課のO技師等はかたはらて苦笑してゐた。局長は我が意を得た様に大きく肯定されてゐた。その夜は四方山の話で遅く寝た。

四五日して本局に行き食堂に通つた。F局長とI課長の間に北管のN局長が居られたが、態々座を外して末席の私の處へ來られ、

「先日は御厄介になりました。」

の一言が如何に私に嬉しく響いたか。

その後二週間程して、北海道から官房人事課へ、「私を札幌運輸事務所長に貰ひたい。」といふ交渉があつた。當時札幌は缺員で、適任者を物色中であつた。私の厄介になつてゐる局のI課長はF局長と相談して、私には相談もなく斷られた。知らぬ間に起つて、知らぬ間に消えた北海道行きは、この通りであつたが、次の北海道行きは私が覺悟してゐた事であつた。

(三) 危く助かつた北海道行(其の二)

大正二年春私が本院に來る前に、内閣が交迭して親しみ深かりしF局長は本院の榮職に就かれ、後には相識の北海道のN局長が据ゑられた。I課長は北海道の局長心得になられた。當時

中管に於てはI氏を中心として若い者が可愛がられた。この中にはO、F、T、N、K氏等もあるが、そのI課長の主宰してゐる課に入り一番面倒をかけたのは私である。そこで私は考へた。「今その恩人が一人北海道に赴任される際に、吾々のうち一人位はこの人の前途を見届ける者が無くてはならない。而してその人は私を措いては外にあるまい。一家の事情から云へば前述の通り不都合である。けれども人間は義に生きなければならぬ。妻子は一時國許へ歸すとしても、單身北海道に渡つて、盡さなければならぬ。」かう考へた私は一家の議を纏めて上京し、I課長に會つた。留學から歸朝されて本院に入られたM參事にも遭つた。果然話はI課長より切り出された。

「都合によれば、北海道に行つて貰ひたいが、どうか?。」

「宜しうございます、何時でも参りませう。」

話は唯それだけであつた。固より覺悟の前である。充分の心の用意はしてある。處が、M參事と入れ替りに、本院よりY副參事が北海道へ行かれることゝなつた。私は失望もせず、寧ろ義務を果して精神爽快であつた。I課長は私を失はれたが、久しく使つて居られたS氏を(私の先生)引具して北海道に行かれた。

(四) 刑事事件の特別辯護に起たんとして

今日の鐵道業務に於て重大なる職責を有し、而も一番刑事制裁を受け易い氣の毒な地位にあるものは機關手である。それに檢事の多くは鐵道の實際を知らないから、唯抽象的に過失ありや否やの一點によつて訴追され、辯護する人も鐵道智識が足りないので、被疑者の口述を受け賣する傾向がある。裁判所は不公平では無いが、矢張實際上の智識に缺けてゐるから、時に専門家から見ると遺憾な判決を見ることがある。従事員が何かの機會を捉へて、鐵道審判所の設置を絶叫するのは頗る同情に値するものがある。素より鐵道省と司法省との交渉があつて直ちに現場より拘引しないことにはなつてゐるが、時にはこれさへも破られることがある。辯護士をつける費用には金額に制限があつて、第一審に限り鐵道が出して呉れる。しかし過去に於ても、現在に於ても、鐵道が今少しくこの方面に力を入れなければならぬと思はれる。今日の私に若し他に適當な仕事が無ければ、是等可憐なる人々の爲めに辯護士として一肌ぬぎたい考が無いでもない。

それは兎も角、長野時代に於ても老機關手の爲めに努力したことがある、彼は直江津在勤で毎日貨物列車を牽引して直江津を出て、新井、柏原間の四十分の一の急勾配を上りつめ、更に

下つて長野に行き引き返してゐた。上り勾配の中間に二本木驛と關山驛とがあつた。

或る曇天の日であつた。彼の貨物列車が通過した後、二本木驛を去る僅かの沿線で、機關車の飛火が原因して、火災が起り、小さい家を焼失した。その民事上の賠償は別問題としても、高田區裁判所の檢事は機關手を起訴し、裁判所は罰金百圓を科した。その理由とするところは「列車が勾配に向つたときは、機關手は手心して火粉を出さない様注意すべきである。然るにこの注意を缺ぎし爲め民家を焼失せしむるに至つたもので、責任がある。」と云ふ意味であつた。實情に疎いものにも程がある。四十分の一の勾配では盛に石炭を投入して蒸氣を多量に作らなければ上れるものではない。若し火粉が出て悪るれば、火粉止を改良するか、又は石炭の質を選択し且燃燒法を工夫するか、線路の兩側に火災防止の方法を講ずるかしなければ駄目である。これは主として鐵道當局や地方自治体のすることである。假にこんな事が怠られたとしても、それは老機關手の關知するところではない。餘り馬鹿くしいので、新潟地方裁判所に控訴せしめ、私は特別辯護に立たうと思つてゐた。しかし新潟に行つて辯護士をも頼んでやつたところ、辯護士の意見では勿論無罪で、特別辯護をして頂く程の事はないとの事であつたから、私は公判當日、本人の心強い様に傍聽人として出廷した。愈々公判が開かれた。審問の前に檢事

が論告をした。私は驚いた。検事は前判決の誤れることを指摘して無罪を主張し、附言して曰ふには、『若し本件機關手の如きが罰せらるゝに於ては、將來機關手たる者は無きに至り、國家の交通上由々しき大事である。』と。

判事からは、型の如く、初め本人について事實の審問があつた。中途機關手は上氣してゐたと見えて、一段と聲を張り上げて、『本件につきましては、本日私の敬愛する所長殿がこの席に見えて居りますから、御不審あらば所長に御尋ね下さい。』ときた。再び私は驚いた。裁判官は苦笑して、徐ろに訊問を続け、辯護士は長々と無罪を主張した。数日の後無罪の言ひ渡しがあつた。老機關手の喜びは更なり、機關庫主任、その他機關車関係の者全體が喜んだ。こんな馬鹿らしい最初の判決、新潟裁判所検事の無罪論告等、全く振るつた事件であつた。高田區裁判所では嫌な感じがしたのか、當事者は間もなく變つた。併し榮轉では無かつたらしかつた。

(五) 水害と雪害

所管區域が尨大になると、水害雪害等の事故の數、及び損害額の多くなるのが普通であるが夏期及び秋期には河川の氾濫が想像以上に頻發した。大屋驛、屋代驛附近や田口驛附近の氾濫、姨捨附近、西條明科間の山崩、脇野田、矢代田附近の水浸箇所等が二ツ三ツ一時に突發するこ

とがあるかと思ふと、又信濃川が上流の屋代附近を荒して漸く治まりかけたころに下流の下越地方が又荒されるといふ様なことが屢であつた。

今日では大河津分水工事が出来て、溢水を寺泊方面に落す様になつたから、幾分状態を異にするであらう。雨が長く降ると、私は運輸事務所の物品掛の加藤君を呼んで、『加藤君、少し雨がひどい様だ。例の品物の用意をして、驛長とその送り方について相談しておいて下さい』と命ずるのが常であつた。これだけで加藤君は萬事を承知し、關係の驛長諸君と相談して、發送列車を定め、或は假ホームのことについて旅客掛及保線事務所と打合せるのであつた。『例の品物の用意とは』、曩に私が東北方面水害視察の時に見て來た處に、所員の意見や私の意見を加へ、『水害應急連絡用具』を入れた用心籠を數個準備して置き、いざと云ふ場合運び出す様にして置くのである。姨捨麻績間、西條明科間の山崩の如き、所謂定例のものについては、庶務主任の篠原君が掛りで、『篠原君亦例の處がやられそらだ。派遣員は何時でも出られる手配は宜しいですか。』と云ふと『宜しうございます』と答へるのであつた。是等の點につき所員の用意の周到なる、機を見るに敏なる、神の如く、風の如く、命令一下、忽ちに準備は整ひ、不通後幾時間ならずして連絡は出来るのであつた。西條明科間以外の箇所にあつては、その被

害の程度場所は時によつて異つてゐるが、連絡用具が先送してあるので大層便利であつた。吾々の蒙つた水害中今も記憶に判然と残つてゐるものは、田口柏原間に於ける「關川の氾濫」である。私が所長になつて間もない頃であつた。七月下旬數日來降り續いた豪雨は、遂に關川の上流を浸し、滔々として流下し、水勢急に増大してその橋梁を壓し、橋脚の大部分を流し、兩端の築堤を深く破壊して、線路は百足の如く河上に吊り下りつゝ、兩端に支へられてゐた。流石のY保線事務所長も、雨が止み天氣となるまで、一日二日待つより外施す術がなかつた。晴天になると濁流の水勢も稍衰へかけた。私は現場の報告により、連絡運輸の途を講じようと取調べをしたが、同川の上流に小橋を架け、國道を田口に向ふ方法を考へて、これを交渉すべく柏原側より徒歩で關川の北岸に著いた。見れば向ふ側にY所長が居られる、大聲に呼んでも聞き取れない。一方線路上を見れば線路工夫は枕木の上を輕げに向ふ側に渡つてゐる。危いとは思ひつゝも、急を要するの靴を脱いで素足となり、軌條に近く全身の中心を取りつゝ、注意しながら一歩／＼對岸に向つた。丁度橋の真中程であつた。私が踏んでゐる枕木から重心を前方の枕木に移した瞬間、後の枕木は外れて濁流の河中に落ち込んだ、私はハット思つて暫く軌條を捕へて考へたが、今度は匍ふ様にして軌條にすがりつゝ、向側に渡り著いた。私はすん

ての事河底の藻屑と消え果てるるところであつた。誠に危い綱渡りであつた。

吾が心ゆるみし折にさゝやけり

底の藻屑と消えし關川

Y氏とは豫定の通りの連絡設備の打合をし、翌日から先づ晝だけの連絡を始めた。それから當時あつた新潟の遞信局に電報して、一時遞信省の電柱に鐵道用の電線を架設することを許して貰つた。尙便宜田口驛加鳥屋を鐵道本部とする關係上、此處に一時鐵道電話を附けることの了解を得て、その日のうちに通信施設は完備した。その後一週間位は戦場の様であつた。本局からも和智君、M君が來て呉れて大いに助かつた。頑健なM君と二人でよく關川の河原を歩いた寫眞が今も手元に残つてゐる。酒さへ無くばこの人は過なく立派に働ける人である。尤も水害に來られた時は禁酒してゐた。忘れもせぬ卅日の夜半、けたたましき電話で客舎の夢を破られた。事務所の宿直よりの電話で、局長よりの至急電報を読み上げた。

「テンノウヘイカゴフレイノトコロダイマホウギョアラセラルマコトニドウツウシンキ
ヨウクニタヘズ」

愕然と驚き、在宿の所員一同と共に東の方遙かに皇宮に對し肅然として禮拜したのであつた。

時を経て橋梁の修理竣工、試運転を終へて吾々は引き上げた。事務所に歸り、私は共済組合の加入について考へた。「現場員は危い仕事に遭遇することがある。よくこれ迄も判任官驛長、助役が不慮の災害に遭つて死傷し、義捐金の募集があつて応募したことがあるが、若しこれらが生前乙種共済組合員として加入しおくと、掛金は少し高いが、遺族又は本人に救済金が貰へて後顧の憂無く働けはしないだらうか。』或る保健課長が、自身模範的に乙種組合員となつたのは斯んな心掛で判任官の加入を奨励してゐたのであらう。』——「自分はこれ迄はそれ程迄に感ぜなかつたが先日關川の事故のとき、その身の危険を體感した。そして一ツには私の不慮の死後に備へる爲め、二ツには私の加入を動機として私と同様な考を持つてゐる判任官も加入する様になつたら、その人自身の奉公の精神を益々鞏固にすると共に、加入奨励の上局の意志にも副ふ所となる。』などいろいろ考へた。そして乙種共済組合に加入の決意をしてその手續をした。勿論その時代は、後に我が身を助くる共済組合の年金制度などが起らうとは夢にも知らなかつたのである。

水害の話はこれで打切り雪害のことに移る。

雪害には二度遭つた。四十四年から四十五年にかけての降雪も相當にあつた。

新潟發上野行き列車が鉢崎に四十八時間も止まつて、今の長野運輸事務所の瀧田君などは當時同驛の助役として困難したものである。この冬明け後、本局運輸課長松野氏の發意により北海道に使用してゐる「雪搔車」を直江津、柏原間に使用すべく、その取扱についてM技師をその年末に北海道に出張せしめた。北海道の雪は本土より早いから、早く見學して、一月中旬位には必ず長野に歸つて貰ひたいと云うてやつた。大正元年から二年の初めにかけての冬は老練なM技師を失つて私一人で冬の半ばを過すことゝなつた。心細かつた。保線ではY所長が例年よりは少し早くそれ／＼要所／＼に設備をせられた。電線も検査した。携帯電話の練習もした。運轉系統の亂れた場合の現場指導者も指定した。旅客扱の責任者も定めた。通信設備は特に意を用ひたが、濫順な通信區主任の高崎君がゐて、凡てを命令通りに十二分にして呉れた。M技師は不在であるが、機關車掛や車輛掛にも老練な人が居り、又機關庫主任が凡て練達の士であつた。今でも直江津庫の若林君や、長岡庫の故瀧澤君の奮闘振りが目に見える様である。その外直江津には、驛長初め、例の加藤君（加藤君は大垣より甲府に行き、其の後私の處に勤めて貰ふことにしたのである。）が勉勵してやつて呉れてゐる。列車掛には、少しは激しいが、頭の

良い野口君が居つて、準備は整へられてゐた。所謂満を持して大自然に立ち向うた。十二月に入つて降雪はあつたが大したことはなかつた。ところが一月になると、直江津附近は一帶の吹雪で列車が停つた。下越の地方も塚山附近で止つた。その他郷津直江津間、柏崎鉢崎間と、故障は頻發する、事務所は篠原君に任せて、私が急遽直江津に飛び出した。營業主任は私よりも先にやつてあつた。ところで、大抵の小脱線事故で原因の疑しいのは、雪にそれを轉嫁する。雪こそ迷惑なことであらうが、さうしなければ納りがつかない。直江津高田間にBの機關車を六臺まで雪に埋れさせたのはその時である。本局の某技師は、後で無駄なこと、話して笑うて居られたが、現場は慾目もあり、そんな冷靜さでは仕事はやれない。或る點は拙速を尊び、行き當りばつたりでやつて見ねばならない。危険なことではなければ、拙劣の責任は一人で負うてもよいと、心を定めてやれば面白いものである。慌てず大膽に、雪の浅い處は思ひ切り手薄にして、大なる雪害のところを集中した。間もなく故障は除去せられた。二月に入つてから何事も無かつた。M技師も北海道から歸つて來た。毎年雪時になるとF局長は視察に來られるのであるが、生憎局長の巡視のときは雪が少いので、何時も大氣焔であつた。この冬も二月末に視察がある筈であつたのが、延びくになつて、三月上旬雪の後の雪害防止設備その他を批

評する積りで來られた。長野に著かれた頃から小雪が軽く風に交つて降り出した。御一泊後田口關山を経て直江津に向はれたが、降雪御視察の目的に叶ふたことをY氏、私、M君は喜んだ。忘れもせぬ三月十二日、吾々が夕方直江津に着いた時から、天候がいやが、上に險惡となり、列車救援運轉に關する電話は引きも切らずやつて來る。三、四時間の間、局長は直江津驛の構内で右往左往する庫所區驛員の活動振りや、急報電話による報知と處置とを見て居られた。線路は遂に雪に埋もれて、新井高田間、直江津郷津間、直江津黒井間は不通となり、直江津は全く交通杜絶の中に陥つた。かうして局長はよく雪害視察の目的を達せられたが、吾々は眞に火の出る様な忙しさであつた。F局長は大體の指揮をせられて夜九時頃、旅館「いかや」に引き取られた。小さい故障ではあるが、中々復舊せぬ。吹雪が強い最中に山(田口—新井間)で脱線があつたから、列車の運轉が途切れる。その間に雪が積つてしまつたのである。何でも雪が降り続けば、機關車を絶えず走らせるに限ると痛感した。私共も後をM技師に頼んで「いかや」に行つた。それは強ひて沈著ぶりを見せる爲めでもあつた。

F局長も心配と見えて、二時間おき位には狀況を尋ねられる、進捗しない。かうなつては吾々も居堪らぬ。Y氏と二人して夜中、驛に來て指揮した。午前五時頃にM技師が高田から機關

車で歸つた。完全に此の方面が開通した。その他の方面も漸次開通し、不完全ながら晝頃より列車を運轉した。

局長は金澤の方に行かれた。

その年はこれが降り納めてあつた。

いつの間にもやら心得が取れて真正の所長になつてゐた。大垣で習ひ覺えた自轉車で方々を乗り廻す。信號所や中間驛を驚かしたことも一再でなかつたことを御詫びする。F局長が本院に行かれてからは、N局長が來任せられ、一度管内を御案内申し上げたが、そのとき信越の急行列車の必要を説かれたのを、私は先見と思つたが、その後事實となつた。書記任用試験も意見を尋ねられたから、「大体に於て宜いと思ふ。」と申上げたが、これも實施された。北海道で御自慢の主任制度（營業主任や運轉主任に對し辭令を發行すること）は私は餘り乗り氣しなかつたがそれはその儘となり、つい最近まで東鐵では辭令は出さなかつた。

かゝる間に先輩のM參事より書面が來た。「本院の運輸局に然るべき若者が入用であるが、君を推薦しておいたので、どうなるかも知れぬ、その含みでゐて呉れ給へ。」との事であつた。私

は驚いた。本院などは何等の經驗も無く、又偉い人々の集りであるのに、私の様な野武士でよく勤まるかどうか、確信が無かつたので、直に『私ではとても出來まいと思ひます。』と云ふ意味の御斷りの手紙を出しておいたが、返事は來なかつた。併し話は進行してゐるらしく思へてならなかつた。否、事實進行してゐたのである。蟲が知らずか、私は俄かに信濃川の沿岸に沿うて、八箇峠を越えて、廿日町十日町を経て長岡に出て見たくて仕方がなかつた。二、三日旅行の許可を受けて、部下の吉田君と共に自轉車を引き出し、豊野より先づ中野に至り、野澤温泉に行つた。野澤温泉を出て信濃川の溪谷に沿ひ、自轉車を走らしてゐたが、夕方とある村外れに一軒の安宿を見付け、その二階に泊つた。桑名川と云ふ處であつた。食べるものが無いので、罐詰を買つて來て貰つて共に食つたことを覚えてゐる。翌朝早く疾走を續けたが、八箇峠にかゝると水害の爲め山頂に通ずる道路が破壊してゐたので、途中で途を失ひ各自、自轉車を負ふて荆棘を分け入り、艱難辛苦して漸く下り本道を見出して廿日町に至り、更に十日町を出た時は既に夕闇が立ち罩めてゐるが、平垣砥の如き道を月明を頼りに小千谷迄走りつけた。腰は痛くて仕方が無いが、更に勇を鼓して強行軍を續け、豫定の通り來迎寺の宿舎に到着した。時に午後九時半。これが私の長野時代の最後の冒險旅行であつた。今も吉田君と共に當時のこ

とを語草にしてゐる。

長野に歸つてから二、三日後、果然N局長よりの招電に接して局に行き、先づ局長に面會して指示により本院運輸局に木下主任（當時は課長を主任と云つてゐた）に會つて、愈々御返事を申し上げ、M參事にも會つて御挨拶をして、廿三日に轉任の辭令を受けた。

（六）運輸事務所長時代の感想

短き期間に於ける私の事務所長時代の記述を終らんとするに方り、今も記憶に新たなる二、三の感想を綴つておきたい。

イ、何人も一度はフロントに立たしめよ。

事務所長時代は大抵の人の得意の時代である。年齢から云つても三十歳から三十五、六歳か、又は四十歳を超えた位で分別盛りの時である。如何なる人もその位置に於ては或る程度までの仕事をやつて行くものである。併し運轉主任や、營業主任や、庶務主任の位置で、その人々の價値を判断し、そのみで直ぐに悪評を放ち、又は進んで葬むつて仕舞ふことは考へものである。どんな人間でも必ず一度は信賴して、之を「表面」に立たしめることである。そして後、尙いけない様であつたら、亦他の方法に出でたら良いだらうと思ふ。私の如きも、營業主任時

代は持ち前の遠慮深い性質で、兎角何事も思ひ切つて爲し得なかつたから、多分多くの人々からは「鈍い」と見られたに違ひない。併し一度所長となつて思ふ處を實行させて貰つたことは幸であつた。當時本州に於ける四所長として東北に谷崎氏、長野に私、新橋に大藏氏、名古屋に平岡氏と、人々の蔭口に載せられて居たのは、良くてか悪くてもか自分の知る所ではないが他の三氏の如き優秀練達の士と並べ數へられたことは、私としては満足である。

ロ、消極と積極

事務の執り方に於て、若い人、経験の少い人は兎角積極に過ぎ易い。古き人、経験に富む人は、忠實ではあるが、兎角消極に陥り易い。要は中庸に在る。故に、所長が若ければ、庶務主任營業主任に成るべく古い誠實なる人を配し、反對に所長が老練な人であれば、幾らか養成の意味をも含めて、補助者には若い元氣ある人々を以てする方が宜いと思ふ。かくて若い事務所長の私には良い參謀長が入用であつた。而してその參謀長として、誠心誠意の消極の篠原君を得たことは甚だ幸ひであつた。篠原君の私に對するのは丁度運輸課の庶務に居た安達君が時の運輸課長朝比奈さんや、庶務掛長の種田氏に對するが如き役目であつた。安達君と云ひ、篠原君と云ひ、消極的ではあるが、我が國有鐵道の爲めには誠實に働いた人である。今少しく待遇し

なければならなかつたのである。

往々にして若い者は老人を疎んじ、或は敬遠する傾向がある。私も危く之に陥らうとして、僅かに反省を以て喰止めた。心すべきことである。私の後任たる〇所長が、篠原君が私に重用せられたのと、餘り同一管内に長いので、誰かの忠言に迷はされ、彼を新橋に轉勤せしめたが間もなく彼の眞價を見出し、再び新津に連れて行かれた事實は、以て篠原君の眞面目を證することが出来よう。繰返して云ふが、後來安達、篠原流の人物は國有鐵道の現狀に徴すれば、恐らくは出ないであらう。悲しむべきことである。

以上は若い人と古い人とを比較したが、これは概論であつて、必ずしも年齢のみによらない場合もある。然しそんな場合でも、消極と積極との適當なる按配は、失敗を防ぎ、業績を擧げる上に必要且有効なことである。

ハ、營業と運轉

營業と運轉とは離るべからざるものである。外國の様に各鐵道で競争して居ると、營業事務が非常に發達してくるが、國有となつて統一されると、大体に於て固有の意義に於ける營業ツラフイックの部類は少くなり、フラスポートレション運轉の部類に入るのである。故にこの二者を我が國有鐵道で嚴格に

區別するのは無理である。是等の詳細は他日の組織論に譲るとして、特に所長として困つたことは上局からの指令が往々二途に出ることであつた。

運轉では、運轉哩を減じてその成績を擧げようとし、營業では、車輛の使用効率を良くしようとする。營業で旅客の輸送を圓滑にしようとして臨時列車の運轉を要求すれば、その成績は果して良いものかと運轉はつめ寄せる。所長は何れを探つてよいか分らぬ。結局は各場合の總價値と對外的干係とを考慮して決するが、表向に持ち出して一々解決しない首題もあつて困つて居られるのは何れの所長も同じことであらう。

斯うするうち知らず／＼所長は營業の方に引きずられて行く。何となれば、本局の營業課長（運輸課長）は、局に居て現場の多數の驛を直接監督することが到底出來難いので事務所長の手腕に訴へ、之を鞭撻して先づ所信を行はしめて、その結果を監督する方法を採る。即ち地方、分權主義である。然るに運轉の方は、機關庫も少數であるから、局集中に適してゐる關係上、干涉の程度も多少強くなつて來る。こんな場合、組織を考慮せずに、直接技師に命令して來る場合がよくある。そんなときは事務家出身の所長は氣持が悪い。元來所長の頭には、出身の如何を問はず、營業運轉の雙面に亘り現場に命令する權限を賦與せられてゐるといふ意識が働

く。故に若し運轉系統が集中主義を露骨に現はして來ると、組織を破壊するものとして局長に進言することが必要であらう。私の所長時代はこの主義の徹底的擁護者であつた。聰明にして大度なるM運轉課長に職務上よく反對したものである。誠に相濟まなく思つてゐる。

營業運轉兩課が併合されてからは全くやりよくなつた。尤も大正九年に再び營業運轉が分れたが、この際はこの點に幹部も苦心して、課長の人選を嚴にしたと云ふことである。兎に角このことは將來考ふべき組織上の重大問題である。所長に營業出身の者がならうと、運轉出身の者がならうと、それは時の勢である、運である。その經歷、官等、年齢の如何を問うて不平を起してはならぬ。この點につき、F局長より、事務出身の私と、技術のM技師とに、又お隣りの事務所の技術出身のK所長と事務出のK君とに夫々懇々御訓諭があつた。爾來私はF局長の御言葉を擴充して、假令他日同輩が自分の上に来よう、又後輩を自分の上に据ゑられよう、常にその天職を楽しみ、仕事を唯一の生命として今日に及んだものである。

ニ、通信機關の完備

私の所長時代には、通信區は運輸事務所の下にあつた。従つて小工事の命令は私の権限に任されてゐたものである。尤もこの點につき本局が集中主義を採つてゐたことは明らかであるが

所長としてもよく分らぬながら文句を言つてゐた。こんな経験があつたからでもあらうが、すつと後年迄通信に興味を持ち、色々通信にうるさい注文をしたものである。併し通信設備ほど費用が少なくて而も能率に影響あるものはあるまい。鐵道業務が迅速に秩序立つて行はれて行く爲めには、この通信網の完備に俟つもの甚だ大である。何を措いても通信線の保守と増設とには努力しなければならぬ。管内が相當に廣くて、運轉の中斷、その他風水害事故の多かるべき處に於ては殊に然りである。

この意味に於て自分は通信線の保守は勿論、増設、取替等に充分骨を折つたので、管内のそれは大變よくなつたが、又これについて随分意地の悪い悪戯をやつて關係者を嫌がらせたことがある。

私は所用あつて主要驛長を呼ぶのに、交換電話にかゝると、面倒であり且時間が取れるので性急な私は我慢が出来ず、遂に通信區主任に命じて試験的に（特にこの字を挿入しておく）一時所長室内の私の机の上に挿し込みの小交換臺を作り、獨りて回線に繼いで話をしてゐた。否試験してゐた。無駄な話をしてゐる者を取締るにも良い方法であつた。本局の某技師や互技手が出張に來る。通信區主任は泣く様にして一時その交換臺を匿す様に歎願して來る。私は試験

的だと云へば宜しいと云ふ。けれども後の祟りが恐しいとて、再三懇願する。老人を心配するものも氣の毒と一時取り除ける。間もなく所長室に夫等の技師技手が來られる。來訪する者も知つてゐるわざと云はず、來訪を受ける人も平氣で話をする。お互ひに不知として濟んでゆく世の中には斯様な「大目に見る」事も澤山ある。

ホ、投 書

鐵道が國有になつた當時より今日迄、鐵道業務に對する公衆旅客の苦情註文は口頭に依るもの、書面によるもの、數へ盡せない程ある。鐵道が過去五十年間に相當に進歩改良されたのも一面旅客、荷主、即ち國民の鞭撻に負ふものが少くない。こんな申告や投書ならば、當局者は喜んで受ける。亦受けねばならぬ。現にあまり利用はされないけれども、各停車場その他に申告簿を備へ付けてある。住所姓名の明らかなるものには辯明や回答もする。規定に依らなくとも、記名の書面又は口頭で申告があれば満足のゆく様に相當の處置をする。處が無記名のものになると、これには假想犯罪の摘發や、私行の通知や、人事關係が多い。多少でも職務に關係があれば取調べない譯にはゆかず、調べて見ると十中九分九厘迄は事實無根で、何等か含む人の仕業である。而も相手は卑劣にも實名を秘してゐるから、結局悪口の書かれ損になる。そして

摘發された人物は、多くはその性格が一本調子で、何か相手の感情を害した位が常例である。所謂應接が拙づかつたか、部下に對する上手が足りなかつたかである。又如何なる人物でも、私行まで撥かれたら、聖人で無い限り必ず缺點がある。これを言ひがかりにせられては誠に困ることが多い。結局摘發せられると、少くともその疑があれば、そのまゝにしておく譯にはゆかぬと云ふ上長の考もあり、さてある機會に轉勤とでもなれば、投書者は吾が事成れりと喜ぶ。事務所長時代に、年少氣鋭の私は、そんな無記名の投書は凡て參謀長の篠原君に任せ、職務上のもので眞實らしい重大なものゝみを見せて貰つた。その主意は見るのが邪魔臭いのではない。田舎の事務所が己にこれであるから、東京大阪附近の局や事務所と來たら話にならない。之は後の話であるが、中には初めより「その悪口」を口實として威嚇してかゝるが如く感ぜらるゝ外部の人もあつた。所謂「だに」と稱する寄生蟲である。而も之に訪問された人は大抵は喰ひつかれる。或は面白半分にこれを利用して、他人を陥れようとしてゐる内部の人も皆無とは云へぬかも知れぬ。

何とかこれらを一括して防止する方法は無いものか。この點について、先の鐵道次官のN氏

が運輸局長であつたときに、部下を集めて云はれた一節に正に金言とすべきものがある。

「諸君、私は諸君の中の或る人の善い行のあることを耳に入れて頂きたい。悪い事を耳に入れて下さるのを餘り喜ばない。……」と。

他人を抑へて各自の自己宣傳の流行する今日、確に時弊を看破されてゐると感服した。而して私自身もお蔭で屢々上局への投書の目的物となつた。その初まりは已に長野時代にあつた。「所長は專斷過ぎる。」との投書であつた。投書者は部下の一員であつて、大抵見當はつてゐるが、少しも復讐的なことはしなかつた。安達君が本局から来て、篠原君を取調べ、事實無根との報告をしたことが後で分つた。本局も、取調べるなら堂々とその方法もありさうなものだと可笑しくもあり、不愉快でもあつた。

要するに「投書」や「公開状」や「新聞記事」に今の人はあまりに神経を悩まし過ぎる。正義の士はこんな事に屈托せずして、所信を断行すると共に、上局も餘りに重きを置かれぬ様にしなければならぬと信ずる。

へ、水害についての感想

日本の鐵道の線路障礙の重なるものは水害である。是は ホトノシヨシレベカ 路面を高くしたり、橋梁の長

さを増したり、切取を擴大したりして防ぎ、復舊の時にも將來を考慮して改良せられんことを望んで止まない。改良費も、線路停車場關係で年々數千萬圓を使用するものであるから、列車の圓滑なる運行を第一にして頂き度いものである。

それから事務所長時代に起つた感じは、水害事故を未然に防止する様な徹底した方法を案出して欲しいといふことである。それと同時に材料を運ぶのに、思ひ切つて保線に便宜を與へ、一時間も早く開通して呉れなければならぬと考へた。

連絡運輸の如きは、水害事故の場合は、工事の進捗上面白くないところがあらうけれども、四、五日も不通のまゝで打過ぎるのは公衆の蒙る不便利の少くないことを考へねばならぬ。一概に工事の進捗のみを考へる譯にはゆくまい。要するに理解ある保線の人々を相手としたい。このことより考へて、私は今も兄分のY氏の共助を感謝せずにはゐられない。雪害になると、水害と違つて寒地に限られて發生するものであるから、暖地の人の到底想像出來ないところである。併し又想像して云ふほど堪へきれないと云ふべきものでも無い。北國に慣れた人は多少は習慣となつてゐるせいもあらうが、雪はあまり氣にしない。尤も昨年より本年（昭和二年）にかけての様な大雪は特別として、雪害については、この後監察官としての私の経験、又

暫らく本省で災害豫防委員を務めた時の感想もあるので、それらは別の機会に於て改めて述べることにしよう。

一〇、現業生活の應用と留學準備

(一) 本院運輸局の生活

順序から云へば事務所から局、局から本院(本省)へと行くのが順當であらうが、私は事務所から一足飛びに本院の運輸局にはいつたから、その當時は「河童が陸へ上つた」様な心地で何をして宜いか見當がつかなくつた。それでもM参事の補助として命ぜらるゝまゝに働いてゐた。事務所より舞臺が広いだけ、此處に包擁してゐる人材も多い。周囲を見れば皆一人／＼働いてゐて、他人のことは我關せず焉で、長野時代に経験した様な熱と深切氣が少い感じがした。午後四時が来ればサツサと歸り、残るのは課長と庶務の人位である。それでも實際仕事が出来て來てゐる。取調べたものを見れば相當のものである。どうも不思議である。後に調べて見れば、それには相當の先例も材料も平素準備してあるからである。事務所では各掛即ち首席者が單位であつたが此處へ來れば課長が單位である。

自分はこゝで貨物賃金や特定、特約のこと規則の解釋のことや改正にも與つた。何しろ全國的關係であるから影響するところ廣大で、常にどんな問題でも統計その他充分の材料を蒐集し、調査を周密にすると共に判断を正確にして、確たる立論の根據を有つてなければならぬ。さうでないといふ各課に行つて通らない。よし通つたとしても、文書の佐々木氏の處へ行けば、氏の精密なる論調と算盤とで崩れる。經理局長のM理事と佐々木氏とが私には鬼門であつた。問題が六ヶ敷くなるとM参事が行かれM参事で尙困難なれば木下局長が行かれる。併し木下局長などは豫め局長會議その他の機會に於て大體その方面の了解があるから宜しい様なものゝ、下役の者は時には嫌味も云はれ、又ほじり廻はされることもある。現業の實際に就いては一步も退けないが、理論で押され氣味のとき實際はさうはゆきませんと逃ぐる苦しさ。私の運輸局の二ヶ年の前半はM参事の下にあつて、貨車の加藤君と共に、貨物賃金關係の各種の立案や調査をやり、運送店問題にも多少手を染めた。

當時は特約萬能の時代から特定の時代に移りかけの過渡時代であつて、私設公使で後に名の賣れた西原亀吉氏の如きは、尨大なる建白書によつて、「日本商品殊に綿絲布の滿洲輸出奨励は目下の急務であつて、國策としてなさねばならぬものゝ一つである。」と、熱心に主張した。

當時は安東税關三分の一、減税の行はれた最初でもあり、日本商品の滿洲獨占、均等主義の打破を夢に見たものであつた。この時は彼の主宰せる共益舎の全盛時代であつた。

當局に於ては昔より鮮滿行貨物については破格の割引をしてゐた。尙今度の三分の一減税を期とし、滿洲行に對しては荷造の改善を條件として、綿絲布の運賃の特約をなし、且運送店協調をなさしめ、鮮滿の開發に資するやうにした。

國際連絡に於ても、旅客は東支、西伯利の各鐵道を通じて西歐諸國との連絡運輸が出来たのみならず、貨物に於ても日滿の連絡が出来、後に日支旅客連絡も實現された。殊に横濱よりの生糸は敦賀浦鹽を經由して莫斯科迄二週間で到着してゐた。次に尙この日滿の貨物連絡を一層擴大して、丁度生絲の如く露西亞全体と連絡しようとしたのが日滿露貨物連絡であつた。それには大連、朝鮮、浦鹽の三經路あつたが、實際は露西亞行きものは敦賀、浦鹽經由が多かつた。この時代は即ち國際連絡運輸の創始時代であつて、吾々は「國際貨物」なる車票を附した貨車の東海道を西へ下つて行くのを見て心躍り、國運の發展に資すること多きを祈つてゐた。然るに不幸世界大戰はこの方面の交通運輸を杜絶せしむるに至つた。最近旅客のみは再び復活されたが、貨物運輸は依然開始せられない。十四、五年前の状態に迄復するのは何時頃

であらうか。斯ういふ國際運輸の方面については、木下局長、村井、守屋兩課長が努力せられ鶴見氏、大江氏、金井氏、私などが多少の御手傳をした。

運送店問題についても當時已に行き詰つてゐた。天秤棒一本で運送店が營める關係でもあらうが、運送店の數が激増した。不正なものは、或は品名を詐稱して運賃の逋脱を圖り、又は斤量等を誤魔化してゐたものもあつた。

床次總裁が、大阪に於て運送業者に對し「鐵道は線路上の運送はやるが、小運送迄も直營しようとは目下考へて居らぬ。諸君は安心して業務に精勵せられて確實なる店舗を作らねたい。」と云はれたとかである。この問題の解決は焦眉の急に迫られて來た。鐵道當局としても先づ不正者を取締らうと云ふので、運輸規程第八十五條に第二項を追加して惡辣な運送業者に一大鐵鎚を與へ、その後の様子を見た。幾許かの効果は認められたが充分でなかつた。

そのうち通運會社の横暴に對し日本運送會社（後に國際運送會社）が出来た。そしてそれが明治運送と提携し、業界の二大系統の下準備が出来た。そこで局長は纏つた對策を書き綴るべく、一夏を輕井澤に引き籠つて書かれたのが「運送取扱業の現況と之が解決策」である。

この論文は局長の遺稿の中に見當らないが、當時内閣總理大臣初め、總裁、副總裁等に差上げ

られたものである。私はM参事と共に、一夜木下局長の宅でその内容につき論議した關係上、内容の大体は左の如く膝掛けに記憶に止まつてゐるが、素より正確を保し難い。

「一定の金額(巨額)の信認金を提供せしめてその運送店を公認運送店となす。

公認運送店の數は一瞬何店と限定せざるも、信認金提供の關係上、全國に數系統の運送店を見ることゝなるべし。

計算の統一は漸次施行するとしても、先づ是等の系統により進行すること。

公認運送店の特典としては、運賃後拂の外、信認金の額により無賃乗車證を交付す。』であつた。

貨物運賃制度については私が来る前に改正せられたのであるが、更に改正に着手してM参事が主として指導せられてゐた。私は第三者の立場から見ると、木下局長の思想とM参事の思想とは根本的に異つてゐて、とき／＼御意見の相違があつた様に見受けられた。これは互に個人的の偏見ではなくて、主義の相違であつた。

木下局長は英米で研究された方である。而して旅客貨物輸送の實際が當時英米を標準として行はれてゐた。そして我國の鐵道も、國有以前には範を英米に採つた會社が多かつた。舊日鐵

會社は旅客の型を英國に採り、(留學三上参事)貨物の型を米國に學び、(留學金子参事)官線は旅客貨物共大体に英國に則り、殊に山陽鐵道の旅客貨物は共に英國を模倣し、小口扱貨物の集配を直營せるが如きは顯著なことであつた。

貨車運用については小型貨車を用ひてゐたが、その運用は漸次日本特有のものに發達してきてた。併しまだ米國風が加味されてゐた、こんな状態で、いま迄の旅客貨物取扱の實務が英米式になつてゐたのであるけれども、根本の運輸規程は獨逸式であり、建設、運轉、信號規程等も亦さうであつた。吾々にとつて大切な運轉ダイヤ、その他列車取扱の實際方式は何れも歐洲式であつた。

かくの如く誠に混亂時代であつたが、畢竟我が國情に適合したやり方が案出せられなければならなかつたのである。前述の通り木下局長は、英米の私營主義を基本とし、之に官業主義を加味して、國民經濟に裨益しようとなつた。

一方鐵道が國有となつてから、我國の少壯官吏で獨逸に留學するものも少くなかつた。M参事S参事の如きである。これらの人々は現在のやり方に嫌らず、國有鐵道が公平の觀念より國民全體に無差別平等の取扱を爲すべきことを絶叫し、凡て規程を作り變へて公表せんことを

要求した。この主義の経過、得失については別の機会に筆を採ることとし、當時は木下局長のやり方が主となり實際に適合して、實行せられ、M参事の御意見が多少加味せられてゐた様であつた。殊に特約の廢止説については當時若い者の間に議論があつたものである。

私は今より考へると、運輸局へ來たのは大體の事を覚えさせて、最近の機会に留學させる様努力するといふことの了解がM参事と木下局長との間に出來てゐた様に思はれた。従つてM参事は兄分として先づ自分のやつて居られた岩倉鐵道學校の教師を私にやる様にお話があつた。終りの一ヶ年半の間、教科を受持つてその後を今官房に居られるO氏に引渡した。

又その頃N副總裁に技監を中心とした業務巡閱制度なるものが始まつた。つい先頃廢止せられた監察官の如きものである。營業の方面は、研究所長であつたS技師のお供をして私もその一半を受け持つた。S氏の圓滿なる常識と、高所より見たる作業の批評と、現場に同情ある指導的態度とはS氏を公平無私なる人格者として散服せしむるに至つた。後年私は監察官として同氏のやり方に私淑した點も多々あつたものである。この巡察は仕事の餘暇に出掛けるものであるが、愈々出掛けようとするれば、仕事を抛つて行かなければならぬので、M参事や木下局長の機嫌が悪い。S氏は「どうだ」と云はれる。一寸困つた場面がときどき描き出された。私の運輸

局の後半は現今の總務課長の如き役目であつた。尤も職名はなかつたが、貨物にも旅客にも專屬しないものをやつてゐた。

O氏は國際専門で、今の新井氏のことをやつて居られた。貨物にはB氏が入り外國からK氏も歸りI氏も局に來られた。研究所長のS氏は運輸局勤務となり、顧問格で重要なことについて木下局長と相談されてゐた。その他副格としては生野氏があり、伊澤、芳賀兄弟、橋本、佐藤(英)、中川、佐藤(敬)、梨本、齊藤、飯島の諸君なども居られた。

運輸局はよく人材を網羅してゐた。その年の慰安會は新築のステーションホテルの食堂でやつた。私は準備委員長、加藤君が副委員長となつて、多くの屬の人々と共に忙殺せられたが幹部としては局長の外村井、三上、古川(豊)各課長杉浦、生野兩氏等も見えて盛會であつた。

(二) 木下局長の片影

木下局長の手腕を振はれる時代がこれより初まつて數年に亘つた。

私は總務課長格として、又局長の秘書役として滿一ヶ年間働いたから、茲に同局長の風貌の一端を偲ばねばならない。

しかし局長の性格及事業の大體は木下淑夫遺稿「國有鐵道の將來」に詳しく出てゐるし、又

その末尾に同局長の先輩にして、親しかりし前副總裁古川博士（私の鐵道に入つた時の局長）によつて書かれてゐるので、それ以上附加することは出来ないが、唯私の感じたところでは、局長は友情に厚くして後輩を指導訓練されることに意を須ひてゐられたことである。

私の如きも特に恩顧を忝うした一人で、種々の御注意を受けたが、一々適切で、誠に反省せしめらるゝものがあつた。同僚の一人は「局長に叱らるゝのは氣持が良い」と言つて居た。實に其の注意が實際に適中してゐたので、執務上及處世上の指針となるものが多かつた。又或る難件があると、皆をして考慮を廻らさしむるに時間を與へ、一々その結果を叮嚀に聽いて下さつてゐた。かく下僚の如何なる人の意見をも疎かにしない雅量を持つてゐられたのである。

併し私に思慮を練らしめやうとてか、よく御自分にも分つて居ない事の一端を口早に話されて、事件を下命されることも一再に止まらなかつた。私は自分の席に歸つて局長の命令全體をじつと考へて見るとどうしても譯が分らぬ。どうしていいか見當がつかぬ。が、その片言をよく考へ、同僚にも相談し、成案を得て持つて行き説明すると、笑つて受け容れられてゐた。

私は何時の間にかこのやり方に馴れてしまつて、知らず識らず部下に自分の思想が纏らなくつても（局長のは或は纏つてゐたかも知れぬ）命令して困らしたことが澤山あつた。

局長は酒を嗜まねなかつた。故に人の云ふ如き日本流の解脱くわだつの人では無かつたかも知れない。従つて何事にも西洋趣味を幾分採り過ぎられたかも知れないが、私の如き者にはその一方向きの方が秘書役として却て勤め易かつた。

局長は頭腦の頗る明晰な又思慮の周密な人であつた。立案にかけては、M參事の如き吾々系統の中では最も周密なる人であつたが、モノによると局長の方が更に大局に着眼せられて、觀察の周密な點が往々あつた。併し双方何れでも宜いときは下僚の立案を認めて居られた。私は始終から、かははれてゐた。「君の理屈は感心せぬが、あまり熱心だから印形を押し置く。」と。私を一瞥して笑ひつゝ、捺印されることがあつた。

又局長は頭腦緻密なると同時に、一面メスの如く鋭い所があつた。御友人のS氏とはその行き方が異つてゐた。S氏は常識的に正々堂々の論陣を張つて進撃されるが、木下局長は問題の一角に隙を見出して、脱兎の如く進まれる機智のひらめきがあつた。従つて對話者の頭に何を有つてゐるかを直に洞察せられて機先を制せられてしまふことが多かつたが、この豊かなる天稟が外部の人々と接觸せらるゝに當り、非常な異彩を發揮せられた。後年西伯利鐵道共同管理會議に出席せられ、日本代表として重きをなされたのも實にこの天稟の閃きが働いたのであら

う。

局長は亦決断が早く、実行力に富んで居られた。局長が總てを聽いてから少し口をとがらせ氣味に、「やらうてはないか……」と云はれたら最う大丈夫、萬難を排してでもやられてゐた。やり方についても自身が出てゆくべき處と部下をしてやらしむべき處との境界を明らかに付けて居られた。この點は最近やめられたの運輸局長と好一對であつた。

局長の残された事業の殆んど總てについては、前述の通り古川博士の序文のうちにあるが、茲に一ツ記すべきことは、私が局長の下にあつて運輸費、汽車費等の豫算關係の仕事を手傳してゐたとき、局長は「英國には人噸哩の制がなく米國にはあるが、自分はこの人噸哩の統計を我國に採用すべく且之を以て豫算編成の根本資料となすべく努力した結果今日の如くなつた」と話をせられたことである。吾々は鐵道豫算編成上に於ける同局長の卓越せる功績を認めねばならぬ。

名古屋に鐵道局が出来、私がM氏のお供をして行つて間もなく、垂井の重大事に逢著した。そのときには東京鐵道局長室より一文を草して私等を慰問激勵して下さつたこともあつた。

私が監察官となつて、最後に須磨にお伺した時には局長は鐵道を退いて居られたがこの時に

も種々一身上の御話も出て、尙出來得るならば私に他の監察官以外の職務に就く様にとの御注意もあつた。

私がK氏の招きに應じて九州に轉任するときも、一寸御知らせした處、態々長文の手信を寄せられて、九州に於ける知友の二、三氏を御紹介下され、且運輸課長として心得べき數項をも指示して頂いた。震災の當時、神戸の荒木運輸課長より木下氏の逝去を聞き、「米國の方の知人には君より御知らせして呉れ。」と依頼されたときは眞實に驚いた。早速門司市長の吉川氏とも相談して、東京に行先不明の門鐵局員を探る用務があつたから、兼ねて一課員を御宅に送つた處、途中令兄と同船して多少の御世話をしたことを聞き、少しはその甲斐のあつたことを喜んだ。

私の故人に受けし恩は何人にも劣らない。その哀悼録に一文を草するの機會を與へられなかつたことを深く憾みとし、茲にこれを述べて故人の片影を偲ぶ譯である。

x

x

x

私はこの時代について今一ツ書き残さなければならぬことがある。大正四年の春、まだ私が留學の命を受けない以前、政友會内閣が瓦解して憲政會内閣となり、仙石總裁が就任せられて

後、暫くして局長級にも異動があつた。技監は廢官となり、石丸氏も退めることに定まつてゐた。尙北海道のI局長も辭任せしむる前提として招電を發してあると云ふ噂があつた。私は或る方法を以て確めた處、どうも眞實らしかつた。私は鐵道に入るときにI課長の下に入つた。又あるときは前途を見届けんものと覺悟した。然るに今私は木下局長の下に晏如として可愛がられてゐるが昔を思はなければ人情に缺ける。早くこの事をI局長に知らせておけば、同局長も總裁、副總裁に應接されるにつきその覺悟があらうと、其の夜は大森の自宅に早く寝ね、翌朝五時、稍暗かりし頃、省電を山手線にとつて赤羽に馳け着け、大宮迄行つて列車中にI局長を迎へて來意を告げ、相擁して泣いた。私はI局長の旅舎で局長と分れ、何くはぬ顔で直に出勤した。その後I局長が再び世に出られ、神戸鐵道局長となられたとき、一日奈良に於て二人づれて清遊を試み、當時の面白き記憶を呼び起して再び交情を温めた。

I局長の北海道に連れて行かれたS氏(私の先生)は其後北海道で任官せられたが、I局長辭任の雲行を見るや、私は萬一を豫想して同氏を本土に引き揚げさせる計畫をしておいた。幸ひそれが實現して、舊先生に對する舊恩を報ゆることの出來たことを感謝した。が、世情は廻る、私が神戸にありし時、或る意味に於てS氏に亦助けられた。

古い文句だが、「雨降つて地固る。」で、鐵道大異動の後、仙石總裁は本院並に東京鐵道管理局の高等官全部を精養軒に招待せられて、鐵道の經營、組織等に關しお話があつた。始めて鐵道の經營組織に「縦斷」と「横斷」との主義の別あることを聞いたのは、その時であつた。それ迄は何人よりもこんな主義を聞かなかつた。道に總裁は實務家たるの外讀書家で、研究家であると思つた。私が米國の各處に於て鐵道組織についての見聞を細やかにする様にした動機は、正にこの時の總裁の御言葉の刺戟によつたものである。歸國後鐵道協會雜誌に、「米國鐵道の經營組織について」の一小文を公にした。

(三) 留學の準備

私の運輸局時代の末期が近づいて來た。

五月末木下局長が日支聯絡會議で出張の留守中私は米國留學の内命を受けた。支那に在る局長に御知らせすると同時に、私は高久氏を介して英語の日常會話についての教師を某外人に頼んだ。朝一時間づつ、お宅を訪づれてゐた。往復文の書方については高久氏に直して貰つてゐた。私の先生はエル・ビー・ハリマンと云ひ、ジャバン・アドバイザー紙の女記者で、年の頃三十二、三歳位であつた。明快な流暢な英語で會話を教へて貰つた。同先生の女らしい肯定

「イエース」と長く引かゝる音がいまだに私の對話に出て仕方がない。先生の遺物である。私の後任には木下局長とM参事と相談して矢張現業の経験あるM氏を新津より迎へられた。私は常務を氏に譲つて専ら準備に熱中した。氏は今西都附近を管理せらるゝ局長である。當時芳賀彌吉氏は最近に於ける米國最初の留學生として、(留學生の初めは木下局長)米國より歸朝せられ、そして運輸局に勤務せられてゐた。同氏とは中管時代より相識の間柄で常に往き來してゐた。従つて米國に於ける氏の話を書くことを楽しみとし又先輩として種々の注意を仰いでゐた。木下局長は支那より歸られて留學を最も有効ならしむべく、出發の初めに行先を定めよとのことであつた。私は米國の歴史や地理を取調べ、且鐵道の發達の模様をも多少研究して、尙芳賀氏の最近の知識をも加へ、大體の計畫を作り局長に見せた。行程には同意を得たが、局長は高久氏に命じてジョンソン博士に書面を送られ、費府に於けるペンシルベニヤ鐵道以外の鐵道會社に入れて貰ひ、「デスク」を與へて見學を爲さしむる様盡力方を頼むと共に、尙自身が留學時代と同じ様に、その他の鐵道の業務や社交上の方面のことについても、御指導を願ふと云ふ手厚い御依頼をして頂いた。ペンシルベニヤ鐵道以外を採つたのは、同鐵道は御自身が曾て見學された處であるから、他の異つた特長のある處で研究せしむるのを有利と認めら

れたからであらう。一月半位して博士から、「レデック」鐵道の專務取締役を訪ねて了解を得ておいたから、その積りできて呉れ、尙その他の依托は承知した旨の返信があり、且つ「ジョンソン夫人は私の來米を待つてゐる」と附記せられてあつた。

私の後任M氏も直に局務に慣れられて私は何時抜け出しても差支ない様になつた。留學の命を同時に受けた誰、彼は已に出發した。自分も行き度くなつた。その時偶然珍客が來た。それは米國紐育市の中央鐵道の秘書役の息パーデー氏が親父よりの床次、井出、芳賀三氏に宛てた紹介狀を持つて來朝せられたことである。床次氏退き、井出氏去つて、芳賀氏のみ鐵道に残つてゐる今日主として幹旋の勞を採られたのは木下局長であつた。そして私は選ばれて同氏の案内役となつた。これ一ツには語學練習の爲め、二ツには私がこれから行かうとする米國への心利いたる友人を作らしむる深き用意より出たのである。私は、日光、松島、仙臺から關西を連れて廻るうちに親しくなり、必ず紐育て待ち受けるからと云ふて八月初旬に彼の支那行きを送つて横濱で別れた。

木下局長の前以て照會して下さつた中の一、二の外國人から、或はシャトル阜頭で逢ふとか或はシカゴで逢ふとか云ふ返事の來てゐるものもあつた。紹介網も完成した。

私は恐らく留學生中の最も幸福なる便宜と用意とを以て、大正四年九月廿二日の横濱出帆の安藝丸を待った。

局長は特に私の爲めに汐留の官舎にT氏、K氏、等の私の先輩と共に一夜送別の宴を催し下され、大森の私宅でも私の爲めに御家族と共に小宴を張られてこの行を盛にして下さった。私は出發に先だつてG男爵をお訪ねして事の次第を報告した。同男爵は十分健康に注意して戶外運動すべきことを御注意して下さいました。

(四) 出 發

私は少しくこの際私の家庭のことを書いておかねばならない。私は長男であつた。次男は私より九歳年下で、東京の人M家の請に任せ養子にやり、この時東京の法科大学一年生であつた。M家は相當の家柄であつて、今は亡き當時の鐵道の大官との親戚であつた。然し私はその大官には近寄る機會もなく、又訪ねても行かなかつた。

私の家には妻との間に静岡で生れた長女と、長野の雪の中で生れた雪子と云ふ次女と、この年の三月に生れた長男の三人があつた。國許には老父母があつた。妻の家も國許に近くあつた。私の出發と共に大森の借家を片付けて、家族を一時國許へ歸し、一先づ私の家に落ちつき、實

家との間を自由に往來すべく命じておいた。國許より私の父も來た。明日は愈々出發と云ふ時になると、それでも約二ヶ年の間——それは今年延期して貰ふ下心があつた——決して短いといふ月日ではなかつたから、或はその間に父母の身の上に異變があるかも知れない。又子供やその他の身上にも異狀が起らぬとも云へない。又旅行中の自分自身の上にもどんな變り事が起らないとも豫測し難い。それ故こんな場合に於ける處置と心得とを妻に申し聞かせ、如何なる事があつても留學中は歸國しないからと云つておいた。が内心では繊弱な妻故果して留守中この重任に勝へ得るかどうかが心配で堪らなかつた。

この機會に於て恥かしながら我が家の生活の根據を説明しておく要がある。國許にある財産としては、二、三段歩の畑と一段歩にも足らない山林と、祖先の土藏造の家一棟、之が私等全部の財産であつた。そして若い吾々には勿論、父母にも貯へは甚だ乏しかつた。故に留學中の三分一の俸給では普通にしては家族を養つて行けないから、家族を國許に送り返し、俸給を折半して半分は妻に、半分は父にあける様にして置いたのである。

出發準備は凡て整つた。私は單身東京驛より多くの先輩や友人に送られて出發した。F副總

裁も、木下局長も、同局長の御家族も見送つて下さつた。横濱の岸壁についてから、私は國許にある母に宛てて左の電報を送つた。

「コレカラシツパツイタシマス ナニトゾ ゴブジニテオクラシアリタシ」

これが永遠の別れとならうとは神ならぬ身の知る由もなかつた。

父や、妻や、弟や、弟のお母さんや運輸局の友人等に送られて船はしづく／＼出て行つた。忘れもしないその夜は満月であつた。馴れない舟路と、い、方行く末を考へて碌々に眠れなかつた。海外へ初めて旅立つ多くの人々は恐らく皆んな私と同じ思つてあつただらう。

第三編 米國留學中の足跡とその印象

(附録米國主要鐵道地圖
及滯米日誌參照)

一一、西海岸一と走り

私は十月七日にシャトルに着いて直ぐに考へた。再び西海岸を通つて日本に歸ることは萬々あるまい、恐らく歸りは大西洋を通つて、歐洲に廻ることにならう。又自分でもその希望である。故にこの機會に西海岸を北から南に通つて行きたい。この舉は一面將來日米移民問題の理解の端にもならうと思つた。で、シャトルに止まること一、二日の後、バンクーバーに行つた。この旅行には現在東京の教育家として有名な岸邊福雄さんと一緒であつた。そこに着いたのが恰度晝飯頃であつたので、早速ある飯屋へ飛込んで御飯を注文したが、いくら待つても持つて来てくれない。催促すると、「この家では貴下方の御注文に應ずることは出来ません。」といふ返事、自分の口から言ふのは可笑しいか知れないが、私達は共に相當な身なりもして居り、尙そ

の頃は我國は英國と共同戦線に立つて居た時であるにも關らず、吾々を遇することかくの如き有様であつた。思はず赫としたので、二人は物をも云はず飛び出して、外の處で御飯を喰べた。それにしても今朝C・P・Rの停車場で朝食をとつた時は、頗る上品な「ウエートレス」が親切に給仕をしてくれたので、流石に英國は殖民地でも氣持が良いなあと思つてゐたのに、それはほんの束の間、こゝてこんな侮辱を受けたことはそれから約二ヶ年間の滯米中、私の頭から離れることの出来ない深い印象を刻み付けた。

こんな譯で、バンクーバーは領事に一寸會つただけで、早々にして、シヤトルに歸つた。シカゴに行かれる池邊氏を送つた後、餘り氣がムシヤ・クシヤするので、晩に活動寫眞を見に行つた。その筋書きは若い男女が互に迫害を受け、色々苦勞した後、目出度夫婦となつたといふので、險しい山途ヤマミチを夫婦が手を携へ上つて行く處で終つてゐる。その時の文句ウイトルを今でもはつきりと覚えてゐる。

(人生の行路險難なりとも愛は常にこれを凌いで行く)

Path of life is steep and precipitous, but love finds its way.

タコマ、ボートランドを経て桑港に向ふ途中、豫てから相知のジヤバン・ツーリスト・ビュ

ローの佐藤君へ試験的に間送電報ナイトレター(夜間を利用して)を打つて置いたが、成績は良かったさうである。桑港は流石、排日の本場だけに、餘りに氣持の良い處ではないが、それでも當時開かれた。パナマ・インターナショナル博覽會に日本も相當の出品をしてゐたのと、上流の人も澤山來てゐたので左程氣に止めるやうなこともなかつた。それよりも反つて日本人相互の間に排斥し合つてゐるやうな傾向が見えてゐた。

私は博覽會の出品監督の用件も附加して頂いたので、留學期間の外に半ヶ月位は悠々と博覽會場内でビュローの見張もやつたりして暮して居た。その間には桑港市内やその附近も見えた。又大抵の名所は博覽會内に各鐵道が大模型を造つて出品してゐて、それに詳しい説明も附いてゐるし、活動寫眞なども催されたので、居ながらにして天下の美景に接することが出来た。殊にユニオン・パシフィック鐵道ではイエロー・ストーン國立公園のホテルの模型を造つて、その内で一般の人達に食事を提供してゐた。このやうにその宣傳は非常に盛んであつた。かうした博覽會等の際色々な方法で宣傳することは我國でも大分盛んになつてきたやうであるが、多くの人が集まるだけ有効であるから、今少しく目新しいことをやつたらどうかと思はれる。ユニオン・パシフィック鐵道の人々には色々迷惑をかけた。殊にその市内營業所主任のブー

ス氏とは初めから意氣投合して、屢々往來した。迷惑の懸けついでに、同氏の勧めもあつたので。南方に下つてロスアンゼルスに行つた。此處は米國の樂園と言はれてゐる處で、附近には遊びに行く處も澤山あり、氣候もよし、海岸には例の活動寫眞の野外、屋内の大規模の撮影場がある。又日本人の經營になる農場が澤山あつて、皆自主的に實行して居り、各自の懐具合は可成豊富らしかつた。市内には模範的な第一、第二の市場があり、農産物は此處に持合つて、互に卑俗な言葉を使つて、競賣してゐる。それが終ると、直に市場内に引込まれてゐる驛の貨物側線に依つて、大量に東部地方へ送り出すことになつてゐる。私は青物市場としては理想的な設備であると思つた。

それから國許からこの地へ來て居た一友人と一緒にローウエ山に上つた。この山は我が國で言ふと六甲山、筑波山といった程の山である。麓で名前を聞かれたので何のためかと思つてゐると、山上のホテルで二三時間休んでゐる内に新聞（マウント、ローウエ新聞）紙上の往來欄に、私と友の名前が出てゐるのを見て、その機敏さに驚かされた。又山頂には鐵の望遠管があつた。この方向は何處、彼の方向は何處と親切な文句を附けて、何人でも自由に見得るやうに設備されてゐた。かうした設備は我國でも望ましいことと思ふ、例へば姥捨の停車場に据ゑつ

けて停車時間中に旅客が、信州川中島や上田屋代等の方向を見ることが出来る様にしたならばその旅行はどのやうに興味深いものにならうかと思はれる。この感想を書くときも、（昭和二年）今度出来る富士山麓鐵道には是非この思想をとつて頂きたいと思ひながら筆を馳せた。

さて、市内及郊外の電車の經營方法については、京都市より特に依頼があつて、色々取調べた。賃金は、今は多少上つてゐるが、私の行つたときはどの都市も五仙均一であつた。歐洲諸國に行はれてゐる區間制は、この西海岸は勿論、亞米利加全體何處にも行はれて居らない。その理由は、従事員側としては一々行先を聞いて、適當な切符を短時間に發行せねばならぬし公衆の側としても米國民は大まかな處があるから、そんな面倒な事は國民性に會はないのだと桑港の市營電車の當局は言つてゐた。

これらは改めて述べる時があるから茲にはロスアンゼルスの電車に就いて一言することにしよう。ロスアンゼルスでは市内交通と郊外交通との連絡が非常に巧く行つてゐる。市内電車の軌道を共用して、黄色、赤色の郊外電車が往來してゐる。普通の市内電車は行先表示の外極落ちついた車体の塗色で區別してゐる。市の中心へ郊外電車を乗り込ます方法は相當あるが、こ

の方法も市の理事者の考へ如何に依つては可能性があるものと思はれる。我國ではさうした場合にはやれ輸送の密度がどうの車の設備がかうのと言つて、よし出来たにしても、乗り入れを許すことは困難ではあるまいかと思はれる。電車關係に就いてはロスアンゼルスで中々學ぶ處が多かつた。その時に貰つて歸つた乗換券や規則などの色々な材料は、今でも大切に保管してゐる。又西部地方に就て特に感じたのは、都市が小山を開拓して作られてゐる關係からか、市中の勾配が相當にあつたことである。殊にシヤトル、桑港等はさうであつた。従つて、或る處にはケーブルを使用してゐる處もあり、そのために相當經費を要するだらうと思はれた處もあつた。

西海岸を一走りして考へたことは、陸と海との連絡である。太平洋の汽船と米大陸の鐵道との連絡は相當に緊密であるが、自衛上特に親密を保つ必要があるのである。加奈陀太平洋鐵道會社は航路を所有してゐて、優秀船を以てバンクーバー、横濱間を十日間で航行する。郵船會社は大北鐵道とシヤトルで貨客、殊に貨物を事實上直送してゐるし、大阪商船會社はタコマでシカゴ・ミルウォーキー鐵道と協定して貨物の直通輸送を圓滿にしてゐる。その外桑港に於けるパシフィック・メールのサザン・パシフィック、ユニオン・パシフィック兩鐵道の如き、又

東洋汽船（今は郵船に大部分合併されたが）同上の兩鐵道に於けるが如きは皆親密の關係を保持して自己の路線に旅客、貨物が通るやうに力めてゐる。將來日米の交通が盛になればなる程各自の特異の等差（Differential）を認めてその各路線の利用者相互の便利を計らねばならぬ時代が來ると思はれた。それにしても、その時の私達には日本郵船の一割五分の割引（留學生）は大したものであつたから、私達は大抵郵船に乗つたのである。

私は十一月上旬印象の深かつたロスアンゼルスを後にし、蜜柑の密林を離れ、砂漠の如き廣漠とした原野を斜に東北へソート・レーキへと進んだのであつた。そして今一度愉快だつた都市のことを考へて見た。あのやうに愉快だつた原因が何處にあつたかを吟味してみた。或は私の案内者が良かつたのが一原因ではなかつたかと思つて見た。その後一年程経つて、友人今泉氏が歸郷の途この地に立寄られて、書を寄せられた中に、「大兄の心地宜いと言はれた當地も小生には感興稍薄く候」とあつた。まさか氏が私のバンクーバーの轍を踏まれたものでもあるまいが、兎に角我々日本人に對する人氣は左程良いとは言ひ得ないやうに思はれた。よし桑港程ではなくとも——

（注）Differentialの意味については後の記述（ポストン、モントリオル等の旅行記事）に

よつて自ら明かなることと思ふ。

一、ペンシルベニヤ州レツデング市の三ヶ月

(一) フイラデルフィヤ・レツデング鐵道會社に入る

私はその年十二月の初め、豫めジョンソン博士の肝煎りて入れて貰ふことになつて居たフイラデルフィヤ・レツデング鐵道會社へ同博士に連れられて行つた。博士は同會社の専務取締役エー・チー・ダイス氏に私を紹介して下さつたが、氏は更に支配人格のユイニング氏に私を引合して、私の見學に對する總ての指導をこの人から受けるやうにと話された。

この會社は北海道の鐵道の前身である炭礦鐵道の成立と同じくペンシルベニヤ州の石炭地方から源を發して、同地方の石炭を輸送するのが目的であつたが、漸次附近の小鐵道を併合、買収、管理して、現今では約千二百哩の線路の延長と、外に旅客航送船、貨車航送設備を有し、費府よりデラウェア川を渡つて對岸カムデンに行つてをる。そして旅客、貨物の鐵道輸送は費府を中心として相當の密度を有つてゐる。故に私の研究するには大き過ぎも小さ過ぎもせず、

所謂手頃な鐵道であつたばかりでなく、ニューヨーク市へ行くには C. R. of N. J. 鐵道を通つて行けばよいので、この鐵道は會社は違ふがレツデング鐵道會社の支配を受けてゐた關係上、ニューヨーク市の状態を探りに行くのにも大變都合がよかつた。

費府にはこの外に有名なペンシルベニヤ鐵道の本社がある。これとレツデングとの二つの鐵道が費府を中心とする二大系統であつて、私をこの一方の鐵道へ見學に入れるやう世話して下さつた木下氏に對し感謝せざるを得ないのである。

入社後二、三日経つて、支配人ユイニング氏は、私に先づこの會社の全線を視察することを勧められ、五つの事務所長その他への紹介状と、尙全線一ヶ年通用の定期乗車證を呉れ、出来る丈け早く出掛る様にと勧められた。で、その翌日費府に暫くの別れを告げ、先づこの會社の運轉の中心である「レツデング」市に赴き、驛の貨物主任のゼンケン氏を訪問し、支配人の紹介状を出して色々話した處、そのきびくした説明振に引き込まれてつい二、三日その地に滞在して厄介になつた。その間私はかう考へた。「これからいくら各地を廻つて見ても、亞米利加の鐵道といふものに、實際の知識が少ない私には、得られるものは只通り一遍の設備に對する外觀上の知識に過ぎまい。尤も亞米利加の鐵道の優れた處は勿論設備が思切り立派なことにも

よるが、それよりも所謂實業的精神に依る事務の執り方ではあるまいか。それには先づ此處に落ちついて、下層から研究を始め、且社會そのものにも接觸する必要があるはしまいか。又當市は人口十萬内外の處で、土地には日本人が一人も居らない關係上珍しくもあらうし、殊に貨物主仕及び之を取巻く人達は親切な人達らしいから、此處でゆつくり鐵道貨物取扱の實際や、術語や慣用語等を覚えるのも宜しからう。尙又下級現業員の心理状態を研究するのも一興であらう。』と。そこで俄に豫定を變へる考になつたが、誰に相談することも出来ない。自分に尋ね自分に答へながら貨物主任ゼンケン氏にこの希望を話した處、早速その承諾を得たので、支配人ユーイング氏にもその旨を通じた。

さて職務上の落付き場所は定まつた。

(二) 片田舎の下宿生活

次に下宿を求めなければならない、成る可くなら家族の一員として素人の家に止宿したい。その爲めならば経費が高んでもよいからと周旋方を貨物主任に依頼して置いた。處が、恰度その主任の部下で、貨物掛兼操車掛を勤めてゐるデー・ダブリュー・ロングと云ふ二十五歳位の青年があつた。その青年は氏の示すやうな英國人の血を受けた者で、昨年父を失ひ、家には母

親と姉(三十歳位)との三人暮しで、家も豊かな方ではないから、然るべき人があるなら世話してもよいといふ話があつたので、一週間十弗といふ約束で、三度の御飯付、三階の間で友達への訪問や、その他貨物などへも一緒に連れて行つて呉れること、食後多少の世間話も聞かして呉れるといふ條件で此處にきめた。そして私は米國や本國の友人に一先づ下宿をきめたことを通知した。

始めはその母親が警戒したものと見えて、私への第一番の質問は「貴方はお酒を呑みますか」であつた、私は事實下戸だから、「ノー」と答へた。途端に母親の面には稍安心の色が見えた。又初めの二三日間は二階の自分達のゐる部屋を鎖錠してゐた。(二階に便所があるので、其所に行くときに直ぐ分かる)が、その後直ぐその警戒も解かれた。

毎朝七時頃になると、母親が階下から「朝食が出来ました」と二度許り呼ぶ。私はねむい目をこすりつゝ、「ハイ宜しい。」と答へ、約二十分位の後、下に降りて行つて、母親と姉と三人で食事をとるのが例であつた。私が好きだといふので、朝には「ベーコン」や鹽魚をよく取り揃へてくれた。ロング青年は午前六時に起きて七時にはもう出勤してゐた。日曜以外の平日は午前七時より午後六時迄十一時間の勤務である、尤も三十分位は晝休の時間があつた。

朝食を済ませてから、新聞を一寸見てゼンケン氏の役所に行き、午後零時になるとロング青年と一緒に驛から五分ばかりの家に歸つて、晝の御飯を喰べる。私の好きな野菜スープが食膳にあるのが例である。午後一時頃再び役所に出掛けて、五時半になると主任と一緒に役所を辭する。歸つて夕刊を見てみると、青年が歸つて来る。一緒に一家族が相集つて一日中一番の御馳走のある夕食に預かる。食事中今日の出来事を御互に話し合ふ。食後談話室に退いて雑談をしてゐる間に母親や姉は臺所の後片付けにかゝるが、十五分位で切上げて来て談話に加はる。それが終ると青年と一緒に散歩するか、友人の來訪を受けるか、又は私一人で散歩することもあつた。歸つて来ると又一寸話をして、大抵九時頃には『御先へ御免下さい。』と暇を貰つて自分の部屋に歸る。そこで日記をつけたり、手紙を書いたりして床に就くのが私の毎日の習慣であつた。

(三) レッデング市貨物主任室に於ける研究。

ゼンゲン氏の役所は貨物上屋の二階にあつた、その狭い室の中に私の机を入れて呉れる、會社の貨物運送取扱手續や東部貨物等級表等が参考として渡された。ゼンケン氏の手許に發着する文書も見せて貰ふ。内部の従事員が絶えず命令を受けにくる。外部の荷主が書面を寄越す。

また自分でやつてくる。電話がかゝる。市内營業所の主任が来る。時々は檢簿員も来る。中々忙しい。主任が留守には私が電話にかゝる。答は「主任は今役所に居りませぬ」との一點張である。

貨物取扱一般——私は先づ貨物輸送の初めから研究することにした。第一に小口扱に就いて述べやう。

この託送は貨物と共に運送狀(インボイス又はシッピングオーダー)に白色の貨物引換證(ストリート)とその控(メモランダム)の二種の書類を添へて(通常は驛から貰へること我國に同じ)驛に提出する。貨物掛は檢斤して必要事項を記入し、驛主任のサインを押し、添へられた二種の書類は受取りの代りに返し、運送狀は之を保管し、之に依つて、貨物積込みの準備を完了してこれを製表掛に送る。製表掛は之に依つて、貨物の等級を決定し、運賃表に依つて賃率を定め、運賃を盛つて、一車に纏まつた貨物ならば先づ一括して貨車を開封する處に宛て、區間代用又は緩急車積ならば車掌に渡す。殆んど我國と同じ取扱である。否我國のは米國の實際を模倣したのである。只異なる處は我國の通知書甲片の代りに白色貨物引換證及その控が荷主に與へられることである。荷主はその内一つを自己の控として、他を荷受人に送つてやつて

も宜しい。しかし白色貨物引換證は我商法に所謂貨物引換證ではない。眞の貨物引換證は黄色貨物引換證（オーダー）であつて、之は我國のと同じく中々轉々流通し、引渡しにも特に注意してゐる。

前の一車に取纏められるものに對しては車掌は別に貨車送狀を貨物室で作つて貰ひこれを引繼の用に供する。何となれば通知書は既に着驛に送られてをるからである。我國のやうな車票は大體に於てつけてゐない。凡てこの貨車送狀が行先を指示する役目を勤めるのである。

貨車送狀と車票の利害得失——貨車送狀と車票とは同一の役目をするものであるから、その何れかを我國情に應ふやうに進歩させなければならぬ。この兩者には各長短がある。

○貨車送狀の利益ある點

- 一、貨車を代表せしめ得るを以て、車號掛の記帳を簡易ならしめること。
- 二、牽引定數の計算（車掌又は機關手の運轉報告用の）便なること。
- 三、暗夜又は風雨雪激しき時の作業に便なること。

○貨車送狀の不利とする點

- 一、相當の記載事項あるを以て、之を作成するに多少の手續を要すること。

二、時には送狀を失ふこと有り易きこと。

○車票の利益とする點

- 一、記載事項簡易なるが爲め、誰にても作成に便なること。
- 二、貨車に附着せるを以て、紛失の恐れ少なきこと。尙壹枚宛貨車の兩側にあるを以て殊にその恐れなきこと。

三、大操車場に多くの貨物列車の入りしときは、貨車送狀のみにては整理困難にて、矢張車號帳を作成し之に依らねばならぬこと。

○車票の不利とする點

- 一、從來の車號掛の仕事は鐵道開始以來何等進歩せず、雨雪、暗夜等に現在の儘にて車號をとらしむることは効率を上げ得ざるのみならず、保健上有害であること。
 - 二、牽引定數計算、その他作業及統計上、車號制度は貨車送狀に劣ること。
- 私自身としては折衷的の意見を持つてゐるが之が議論は他日に譲りたいと思ふ。
- さて、こゝでは各驛間の代用車も作れば、一驛宛の締切も作る。貨車が豊富であるから、處に依つては積込専門の代用と、取卸専門のものと區別してゐる。特に二驛三驛の積合せは見受

けなかつた。貨車封印は我國でも幾度か試みられたが経費が高いので中止せられた。然るに此處では一本五厘位の展金のもが用ひられてゐる。蓋し運送距離も長く、荒漠な地域を通ることが多く、且貨物取扱の本場だから、殊更この封印が必要なのであらう。

貨車は日本の標準十五噸車に匹敵するものは五十噸車である。だが單位は噸ではなくポンドで、荷重何萬ポンドとあつて、讀むのに苦しい。又その最低重量は品名に依つて異なつてゐてこれらは我國が目下採用しようとしてゐるものと同じである。

貨物取扱設備と天氣豫報——小口扱を取扱ふ「ホーム」では、發着中繼共に夫れく手押車を盛んに利用してゐる。丁度神戸あたりの海岸の倉庫に行つたやうな具合である。之は「ホーム」がコンクリートだからであらうが羨しい限りである。我國でも在官中私の前任者伊澤氏が特に力をこの點に注いで製作の基を開き、私が中途から畧之を完了して後任者に引繼いで置いたのだから、經費節約の際でも、之は生かしたいものである。

中繼の方法に就いても進んでゐる。「郡山驛」や「品川驛」や「梅小路驛」等は先づ似てはゐるが尙及ばざるものである。「ホーム」の幅も廣々として線路が兩側に多いので自由に貨車渡りが出來便利なのが多い。この處には器械設備は應用の餘地はない皆使つてみて失敗したといふ。

併し大中繼設備の完備を誇るよりも、出來得るならば中繼設備は必要の限度に止め、小中繼設備を隨處に作つて、貨物の速達を計ることも考慮せねばならぬ。殊に貸切扱の中繼設備について、特にこの感を深くする。

發着驛に貨物側線の多いのは驚くべき程である。鐵道沿線の工場には大抵ある。一車扱の貨物は大抵この側線で取扱はれるから、一車積貨物の一般の積込取卸場は地積が狭くつても宜い。亞米利加の鐵道のプランを見たものが本邦鐵道のそれに比較して先づ驚かされるのはこの點であらう。現在鐵道だけとして小運送費低減に寄與し得べき最有效の方法はこの側線の奨励であらねばならない。併し如何に側線が發達したにしても、倉庫工場の總てが側線を持つことは不可能であらうし、その他その設備のない處へ行くべき荷物も相當あらうから、道路の改良や小運送器具の改善も矢張必要なことは勿論である。

話が横途に外れたが、貨物が運送狀と共に著驛に著くと、現拂でない限り、會計掛に運送狀が廻されて、其處で運賃請求書が作成される。到着の通知が發せられる。信用厚き一定の荷受人以外は運賃引替に荷物を引渡す。信用ある荷受人は大抵月に二回、而も「チェック」で仕拂を許されるのである。即ち公認店の後拂の如きものである。

その他この三ヶ月間に私の書きつけた感想録は約二百頁もあらう。よくもこんな根氣があつたものだ、今から思うて我ながら呆れて居る。

序に『米國の貨物運送手續』に就いて一言したのは、我國のやうに『貨車』と『貨物』とを少しも區別してないことである。この手續も貨物主任に對する實際上の指示を標準としてゐるから、それを見れば貨車關係であらうと、貨物關係であらうと、實際問題は解決されるやうになつてゐて、六ヶ敷い當然なことが書いてなくて頗る實際的である。我國有鐵道のものと比較して頗る異様な感を深くする。我國に於ても、今少し『ビジネスライク』にする要がある様に思はれる。

此處に居る頃、貨物主任に連れられて、ベスレム製鐵所に行つて見た。製鐵工場の設備に就いては事新らしく云ふ必要もないが、特にこの事業に於て考へられてゐるのは、運送設備である。原料も重いし、製品も重い。故にこの事業にはどうしても運賃を安くして運送費をかけるに様にするのが一大眼目であらねばならぬ。ある本を見ると、製鐵工場の設置位置に就ての原則として、第一に水運に便利な、川か海に沿ふこと、第二に停車場より程近く側線を有すること、即ち水陸の運送設備が第一要件であると書いてある。誠にこの通である。八幡製鐵所の

如きも然りである。更に又一步進んで研究すれば、何れの事業にせよ運送設備は勿論貨車の供給の過不足等をもある程度迄考慮し、斯業の發達に益する様な、これらの便利ある處に、適當なる産業を起すやうにしたいものであると思ふ。

私の居つたレッツデングの貨物停車場の入口には計重臺がある。これは荷車なり貨物自動車なりをその儘かけるもので、ワゴン・スケールと言つてゐた。こうしたものは我國には一つもないが、新に出来る汐留驛などには是非設けたいと思つた。又ホームの尖端にはウインチ・クレインや、計重臺の横に十噸位のオーヴァヘッド形のクレインがあつて、共に鐵板の積卸や中繼に使用されてゐる。

又地方の測候所からは『荷主に注意』と題して、その日の晩と翌日の天候及び寒暖を早く紙片に書いて報告してくるから、これを荷物扱所の前に張りつけてある。今日我國のラヂオで漁業天候を知らせるのと同じである。私は鐵道に於ても今少しく機敏に天氣豫報を利用したならば、鐵道自身の爲にも、又公衆の爲にも益する處が多からうと常に思つてゐる。然るべき人に進言したこともあるが、未だその域に進んではゐない。

實際問題に就いて、研究すべきことはあれやこれと未だ澤山あるが、これ位で打切つて少し

く家庭生活上の變つた事柄を書き添へて見よう。

(四) 異境に病む

正月元旦にはこの地方には妙な迷信が行はれてゐて、「新年の初頭に訪れる者が髪の毛が黒い方ならばその年はこの家には幸福が来る。これに反して白い方の人がかれば災難がある。」と言つてゐる。たま／＼隣の小母さんと私がかつた家の小母さんが仲よしで、何かと互に往來してゐるが、新年に屹度朝早く小母さんがくるであらうが、その小母さんは白髪なので、家中の人達が、隣のミセス・ストローサーが來ない前に誰か戸を開けて家に入つて貰いたいのだと、色々額を集めて相談の結果、私の髪が黒いので（日本人としては黒い方でもないが）朝の五時頃に起されて、牛乳が門前にあるのを取りに行かされた事がある。今から考へると、馬鹿々々しいが、それでもその家の人は眞劍であつた。そうしてその日にロング氏一家の人々と一緒に田舎へ遊びに行つたが、雪が降つて非常に寒かつたので、私はとう／＼風邪を引いてしまつた。まさか元旦の牛乳取で厄男となつたのでもなかつたらうが、それから一週間許りも寝た。熱は四十度にも上つた。お主婦さんは親切に介抱して呉れた。醫師に見て貰つた處が、醫師が次の部屋でお主婦さんに「外國人の事だから一應警察へ届けて置いた方が宜しいてせう。」と小さい聲

て言つてゐるのが聞える。お主婦さんは心配した。私の處へきて、便所にも行つてはいけな自分でもとつてやると仰しやる。私はすっかり觀念して、國許とニューヨークにゐたS君の處へ宛てた手紙を書いて自分の寢床の下に入れ、萬一の場合の跡始末を依頼して置いた。

藥はタブレット形のもので、一緒に清水を澤山飲ませて呉れた。誰一人側そばに居てくれる者ではない異國の空で、かうした親身も及ばぬ介抱の御蔭で、私は間もなく快方に向つた。私がお主婦さんを第二の母とも思ふ様になつたのは斯様な譯があつたからである。

こゝに滞在中も一ヶ月に一度位はニューヨークに行つた。歸りにはいつも森村商會あたりで何か日本品の珍しい物を買ひ求めて役所と宿とへ御土産にしたので、ニューヨークに行くとき云ひ出すと宿は勿論、役所の人達もニコニコものであつた。年末には役所の人々全部に「クリスマス」の贈物として日本製の「スリツパー」を進呈した。今でもまだその時のことを云ふて手紙を呉れる人がある。

米國の生活にも馴れ、又語學の知識も多少豊富になつた。これなら今少し眼界の廣い處へ出て大丈夫と云ふ氣持になつたから、時分はよしとフィラデルフィヤ營業事務所へ見學を願ひ

出て許された。

一三、フィラデルフィヤ營業事務所の一ケ年と

ホワルトン大學時代

(一) 費府營業事務所内の陣容と執務方の概要

私が費府に來たのは、一方には鐵道の現業の實際を見學しながら、他方にはそれ等の理論を研究しようと云ふ考へからであつた。そして實際の方面はその地、レッディング鐵道の營業事務所の主席書記の傍に机を置いて、所長の仕事の全部を見させて貰つた。理論の方面はジョンソン博士に御願して毎週水曜と金曜の二日づつ、ペンシルベニヤ大學へ、初めは聽講生として、後には正式に大學院の學生として、ジョンソン博士並にヒューブナー博士の水陸交通に關する講座に通つた。中部地方カンサス市鐵道に居つた三ヶ月間や、その他旅行に要した日數を除いては、留學期間の滿つる迄この様な調子で費府でその日を過した。

先づこの營業事務所の大略を記述して見よう。この事務所はこの會社に於て一番輸送密度の高い事務所で、所管二百五十哩の殆んど全部は複線で、三線四線五線の處も二、三十哩はあつ

た。水陸連絡の大操車場を二つ、他の鐵道との接續所兼操車場を一つ持つてゐた。又前に述べたやうに、デラウエア川には旅客航送船や貨車渡船を浮べてゐた。尤も費府を中心とする構内は、例の終端事務所があつて、別箇にこゝで管轄してゐた。日本に於ても將來は東京や大阪を中心とする事務所も必要であらう。しかし右の終端事務所は亞米利加のは出来る限り小さくする方針らしく、所長の如きも各所中必ずしも第一流の人物ではないやうであつた。

さて、所長は五十三、四歳の偉丈夫で、經驗深い人であつた。所長室には秘書兼速記タイプストとして一名の若い才氣走つた男子がゐた。別室に主席書記以下が居た。毎週月曜日午前中は事務所内外の幹部が集まつて相談する。集まる者主席書記、保線長、列車長、車輛長、會計掛主席、規程掛、機關車監督及び所長次席の七、八名である。従事員の取締について罰俸、減給の程度のは所謂個人の利益を害することになるから、特に本人の希望に依つては呼び出して、立會の上この席で取調をなし、所長が決定して、言ひ渡すのが常例である。その他は常務を相談するのである、主席書記はこの會議の記録をつくる。かうした會議は頗るよい事である。殊に私が愉快に堪へないのは、協力一致して各相手方の論議を尊重し、而も所長の裁斷は流れるが如きものであることである。いつも私は喜んでこの會議に列席した。

所長の出す書類も矢張相當にあるから、假令秘書はあつても全部一人でやる譯には行かぬ故これ／＼だけは各掛に委任するといふことをやつてゐる。殊に主席書記は木版らしい所長の印を保管してゐて、往復文書に押しつけてゐた。私は毎日の各通信文や諸表類に就いても、研究の題目を捕へては尋ねてゐた。晝飯時になると、主席書記と共に二、三隣隔つた基督教青年會の食堂に行つて食事をした。歸りに列車掛の處に立寄つて、今日の列車の状況をきいてくるのが常であつた。又時には所長次席の處にも行つた。このツレインマスターと云ふ役目は列車に關する従事員の全部、即ち機關手、機關助手、車掌、制動手等の身分を第一次に支配するものであつて、所長の不在のときはこの人が代理をするのである。日本で云ふと、車掌監督兼機關庫主任と云ふべきものを今少しく大きくして、事務所と密接な關係を持たせたやうなものである。この人の下に補助ツレインマスターが數人あつて、旅客列車、貨物列車と各職務を分擔してゐる。ツレインマスターは六十歳位の元氣のよい人であつたが、昨年（昭和元年）亡くなつたと云うてきた。

又規程掛と云ふ掛があつて毎日運轉従事員を試験してゐる。これは従事員を訓練して常に規程に習熟せしむる組織である。此處では新らしい者に教へるばかりでなく、鐵道に經驗ある者

でも一定の年月を経れば、新に試験をする。又運轉事故を起した者が再び職につくときにも適當に教示し、又試験もして、再び規程を無視したり、或ひは機械類の取扱方を誤つて、戰慄すべき事故を繰り返すが如きことのないやうにするのである。これ本人への爲めのみならず、又會社の爲め延いては社會公衆の爲めである。その試験場に私は屢々行つて見た。主任はセラールと云ふ極めて深切な老人であつた。

運轉に關する相當の職——例へば車掌に一人欠員があるとする。これにする人を募集する。習慣によれば制動手の最古參者が最適資格者である。この資格者に一定の用紙を與へる。それは運轉に關する規程の問を印刷して、答を入れる空欄のあけてある用紙である。受験者は自ら規程を見て、その答案欄に必要な答を書き埋めて四、五日の中に試験官に差し出す。セラール氏は一々之を檢閲し、間違つた答案は直して受験者に返す。二、三日して本人を一々呼び出して、今度は用紙を見せずに用紙にかいてある質問をして答を口頭で述べさせる。かくて成績のよかつたものが車掌に任命せられるのである。

又機關手、車掌、機關助手、制動手等は一旦その資格を取つて職務についてゐても、勉勵せなければ規程は忘れ勝ちであるから、一ケ年の後には再び試験をする。方法は前と同様である。

故に毎日若いものが二、三人宛試験室に来てゐる。これを聞きに行くのも楽しみであると同時に私は我國でもこのやうにして規程に習熟させねば實際に徹底的でないと感じた。

事務の執り方については、我國では別に原則はないが、この事務所では下に要求するものは發送後一週間で受取り、上に上申するものは命令を受けてから十日間に發送することを原則として、その趣旨で書類の迅速處理を促してゐる。即ち仕事、早い。(その一)

重大なことでも面談の時に口頭で定めたり、電報や電話で用を済ます。至極簡單であるなど考へてゐると、後で先に片つけた事件の確認の書面が来る。所謂簡單にして、而も要を逸し、ない、又あるときには承知の返事を要求する。(acknowledge receipt) (その二)

照會の文句が美麗で丁寧である。受けとつたものも心持がよく、自然に上長の教を守る様になる。大體に於て日本の役所よりは所員が柔順である。(その三)

凡て仕事の仕方が行き届いて注意が周密である。英語のソーローリー (thoroughly) と云ふ言葉が文字通りに當てはまる。上申文書を見ても、關係の箇所に一々交渉して些の脱漏もなく、上長は其の文書を見れば直に裁斷することの出来る様になつてゐる。(その四)

諸表類の作成方については、特に意を用ひてゐる。即ち一見して解り易いのを本意としてゐる

るが、一時限りではなく、後日の参照に便なる様によく考へて作つてゐる。例へば表の各欄の兩側に 1・2・3・4 と打つて、見る人をして横行を誤らない様に注意してあるのみならず、大切な集計の處は横線を太くして見よい様にしてある。又出来るだけ略符號は數字で表はしてゐる。これは電信略符號や貨報や時としては統計の計算上の便利の爲にも使つてゐる。例へば『各驛出デ』の電信略號が No. 56 『承知シタ』が No. 13. 或ひは『各電信線引キ込メ』(即ち一時普通の通信を中止して緊急の運轉上の命令をなす場合) が No. 14 と云ふが如く、極めて覚え易い數字符號を用ゐてゐる。鐵道線路に建てた電柱に數字番號を打つて哩數を表はすことに代用しているが如きはその利用の一斑である。(その五)

業務用電話の應答の迅速なこと、例へば電話がかゝると受けた處で「こちらはピーチさんの役所であります」(ピーチとは所長の氏である)と先づ名乗る。話が終れば「さよなら」とつける。若しピーチ氏が不在のとき先方からピーチ氏は居られるかと尋ねられると「彼は只今不在です、留守の者ですが、代つて承つて宜しくば、承ります」と丁寧なものである。私は歸朝後鐵道部に極力之を宣傳すること十年であるが、今や都會ではこの方法が一般に行はれる様になりかけたのは喜ばしいことである。(その六)

以上述べた數項は互に重複する處もあるが、兎に角これらは米國流の實業的の事務の探り方の一端の現はれであらうと思ふ。

(二) 米國の列車運轉の方式

米國の列車運轉の方式は我國のと多少趣を異にしてゐるから餘り参考にならないかも知れないが全然ならないこともあるまいと思ふので、次に少し述べることにする。

列車を分つて二つとする。職員に示すと、公衆に示すに論なく時間表に記載してある列車(定期列車)と、記載してない列車(臨時列車)とである。

定期列車は旅客列車が主なもので、貨物列車ではミルク列車(多くは混合)や市場列車がその部類に入る。臨時列車とは主として貨物列車であつて、臨時旅客列車も含むのである。この列車の運轉は我國と同じく臨時列車の前頭が普通のと方式が變つてゐる。大体米國では貨物列車は時間表にないのが原則で、單に列車の速度を定めてこれに依つて進行してゐるのである。又中間各驛では止まること少く、日本で水害等の時に運轉して行くやうに現時刻でやつて行くのである。

以上は理論上の區別であるが、實際上はそう正確に行き兼ねて、兩者の中間と見えるものも

ある。即ち兩終端驛の發着時間のみを定めて、その間(大抵百哩内外)を地方列車が往復一回乃至二回中間驛の荷物の都合がよさうな、日中の時分を見計つて運轉してゐる。これを豫定列車と言つてゐて代用車や中間驛發着の貨車を多く連結し、中間驛の輸送を主としてゐる。終端驛の發着時間のみを抑へてゐるから、その中間百哩位の間では行きあたりばつたりで、用事のある處には幾何でも居るし、用事のない處は直ぐ發車する。夜は十時以後に終端驛に到着し、朝は五時頃引返すこともあるから、緩急車内に宿泊することもある。因つて車内にはベッドの設備もある。又この列車の乗務員は他の直通列車に乗務するよりも俸給が高い。

貨物の臨時列車は我國の不定期に當るものであるが、それより四、五年前迄は時刻表に記載して置いて不定期運轉とし、愈々運轉する時に通知することにしてあつたが、どうも輸送に緩急高低が甚だしく、それに天候の關係もあり、今日は三百車あつて、明日は五百車あり、殆んど豫想がつけられない。(尤も亞米利加の如く各鐵道が交錯しる處では一系統とならない限りは統一ある通知方法が困難であらう)だから私の行つた時には、臨時列車制度に改正されてゐた。そうすれば營業の量に應じて人を使ふことになるから、乗務員の給料が非常に經濟である。何となれば、時間給だからである。不況時代に應ずる方法としては誠に然るべき事である。

故に貨物列車の乗務員を二つに分けることが出来る、「豫定行路に乗るもの」「臨時行路に属するもの」の二種である。臨時行路に乗るものは、歸驛後別の交番板に自分の札を裏返して自己の宿所に歸り、先着順に呼び出されるのを待つて、復乗務を始める。それであるから、運轉、配車掛又は主要驛に於ける當事者は常に目を光らして充實したる輸送をなすと同時に、果して輸送上の停滯がないかに注意する。殊に分界驛に對しては一生懸命になつて取調べてゐる。早く手配をしないと、會社としては準備が遅れる。従つて押しかけの鐵道會社との契約に依り何時間以上滯泊せしめたら一車につき幾何といふ遅滯料金を仕拂はねばならないから損失が大きくなる。

我國の現状はどうであるか、現在は左程でもないが、つひ過去の時代を考ふれば、この點に於て云ふに忍びないことが多くあつた。貨車を自管内に受けようとする積極的の氣分の旺盛なる彼の地（しかし之が普通である）とこれを受けまいと消極的に云ひ譯を作るに腐心する様な氣分あるこの地とを比較するのは餘りに馬鹿々々しい感じがした。時としては見るに見かねて、「受けよ」と強行命令を出したこともあつた。しかし考へて見れば、これは根本に於て給料制度が異つてゐるのと（彼は時間給之は日給又は月給）今一つは國有統一の悪い傾向の一つである。

る。

本線、殊にそれが他の會社と競争の立場にある本線に於ける主要旅客列車の運轉時分の遅延は、會社主腦者の大いに氣に病む處の様である。毎日主要列車全體の遅延、而も何れの區間でまた總體何分の遅れであるかその原因は何であるかが専務取締役迄供覽に付せられる。（私は後にこの式を名古屋鐵道局開局の際に實行して成績を収めた）

私が此等を研究してゐた時である。本國に於て東北本線古間木の重大事故があつて死傷が相當あつた。これが東京電報としてこの地の新聞に出た。この事故は全く運轉従事員の過失より起つたもので社會に對して申譯のない事である。併し私が常に遺憾に思ふのは事故の跡始末の遅延である。救援列車（私の云ふ應急列車）の仕立が常に遅れるのである。國有鐵道に於ては申譯ないとあやまつて置いてはまだ濟むが、米國鐵道の様な競争線の澤山ある處では、旅客は何時間も止められる線路には待つてゐて呉れない。前途の拂戻を受けて完全に運轉してゐる他の線に移つて行く。本線を八、九時間も杜絶すれば、損害は莫大なものである。そこでこのやうな重大事故の起つた場合に努めて跡始末を早くやることを研究すべき動機を東京電報に依つて與へられた。私はこゝに應急列車（Wreck train）に關する一文を草して本國の運輸局に送つた。

その主意は、本線不通時間を成るべく短縮する爲に平素に於て組織を定め、復舊作業の行程を研究し、非常用クレーン車、道具車等を準備し、急に應じて敏活に處理する様に於ける施設をなす必要があることを述べ、それには米國に於けるが如く、應急列車レックツレインの組織が必要ではあるまいかと附言したものである。十年後の今日に於てもこの思想に於て變りはない。

(三) 鐵道の旅費

我國の官界では田舎の役人でも「月給は少ないが旅費が相當あるから」とは嫁貰ひの仲人の口から時々聞かされることである。府縣のやうな自治体は別問題として、我國有鐵道でも監督者側の旅費は決して少なくない。然らばこの米國の營業事務所員等はどうかと云ふに、

この會社では旅費をパーソナル・アカウントと云つてゐる。詳しい意味は自分自身にのみ、鐵道會社より特に費用支拂勘定の許しを貰ふてゐるといふ意味であらう。故にこの特別勘定座を貰つてゐる人は多くはない。所長、保線長、所長次席トレンスマスター、會計掛主席位なもので、大体この人達のを合せて一ヶ月、僅かに四十弗乃至五十弗である。所長でも一ヶ月七、八弗である。それは殆んど宿泊することは少いからで、この會社全体の一ヶ月の旅費が總額五千百弗である。それも會社線外に出張させてある營業課員の旅費から購買の検査の旅費迄含むのである。我國有

鐵道で新橋運輸事務所だけで、運輸、汽車の執業費の旅費が昭和元年度が一ヶ月約五千圓であるのに比較して如何なる感じがするか。又一ヶ年の國有鐵道全体の執業費の旅費が建設改良費中のもの約六萬圓を加へて約百萬圓であるのを（昭和元年度決算）見て如何なる感がするか。近來調査に托して無暗に遠出をし、旅費を浪費する傾のあるのは遺憾であると私はやめる時に痛感したが、考へて見ると、今少しく上長に何かの勘定座アカウントを持たせて、部下が遠方に出て行かなくとも相當のことをしてやれる様にして置くべきではあるまいか。

「旅費は俸給の少い官吏の役徳」と心得る觀念を去らしむるには、先づ會計規則を運用する人の化石的な取扱を止めねばなるまい。これらに對する反感もあつて眞の節約の出来ない場合もあるあらう。又ある時は人を使ふ上に於て大目に見るときもあらう。所謂人情味を以て徐々に引締め行くことが必要である。要は官吏全體殊に下級官吏のこの方面に於ける觀念の立て直しを要するものがある様に思はれる。

(四) 恩給制度

この鐵道會社に於ては他の鐵道と同じく恩給制度がある。従事員が三十年以上勤続して七十歳になれば、所謂停年に達したものととして、特別の技能を持つてゐる者以外は退職させる。こ

の制度に依つて退くものがこの會社では毎年五人位ある。これ等の人達はその勤続年數に平均月額給料の百分の一を乗じたものを恩給として毎月支給せられる。例へば過去十年間の平均月額給料が六十圓として四十年勤めてやめたと假定すると、

$$0.60 \text{圓} \times 40 = 24 \text{圓}$$

即ち二十四圓を月々會社で支給するのである。但しこの計算に於ては過去十年間の平均月額を根本としたが多くは勤め初めの時よりの平均である。又六十五歳以上六十九歳迄に職務に耐へない様になつた時には希望に依り、又は強制して退職させ、前記の率に依つて恩給を給する。米國に旅行した人は先づ旅客車掌の老人の多いのに驚く。前に述べた様に我國とは訓練の仕方が違ふので、長く同一職に勤めてゐるから熟練の域に達したものととして一般から推賞されるのが例である。誠に然りであるが、彼等と雖も六十歳以上となれば、全部が全部働きたいことはないであらう。働かねばならぬ生活難と、働かして呉れる會社があるからであることを記憶せねばならぬ。我國に於てはどうか、一方に於ては恩給亡國論を唱へ、之を解決するに年限の延長給與の整理を以てしてゐるが、然し老練者優遇の語をなすものゝ少ないのは不思議である。眞に國家の爲を思ふならば、正直に働き、悪い事をしない者は少なくとも六十歳位迄は置いて働か

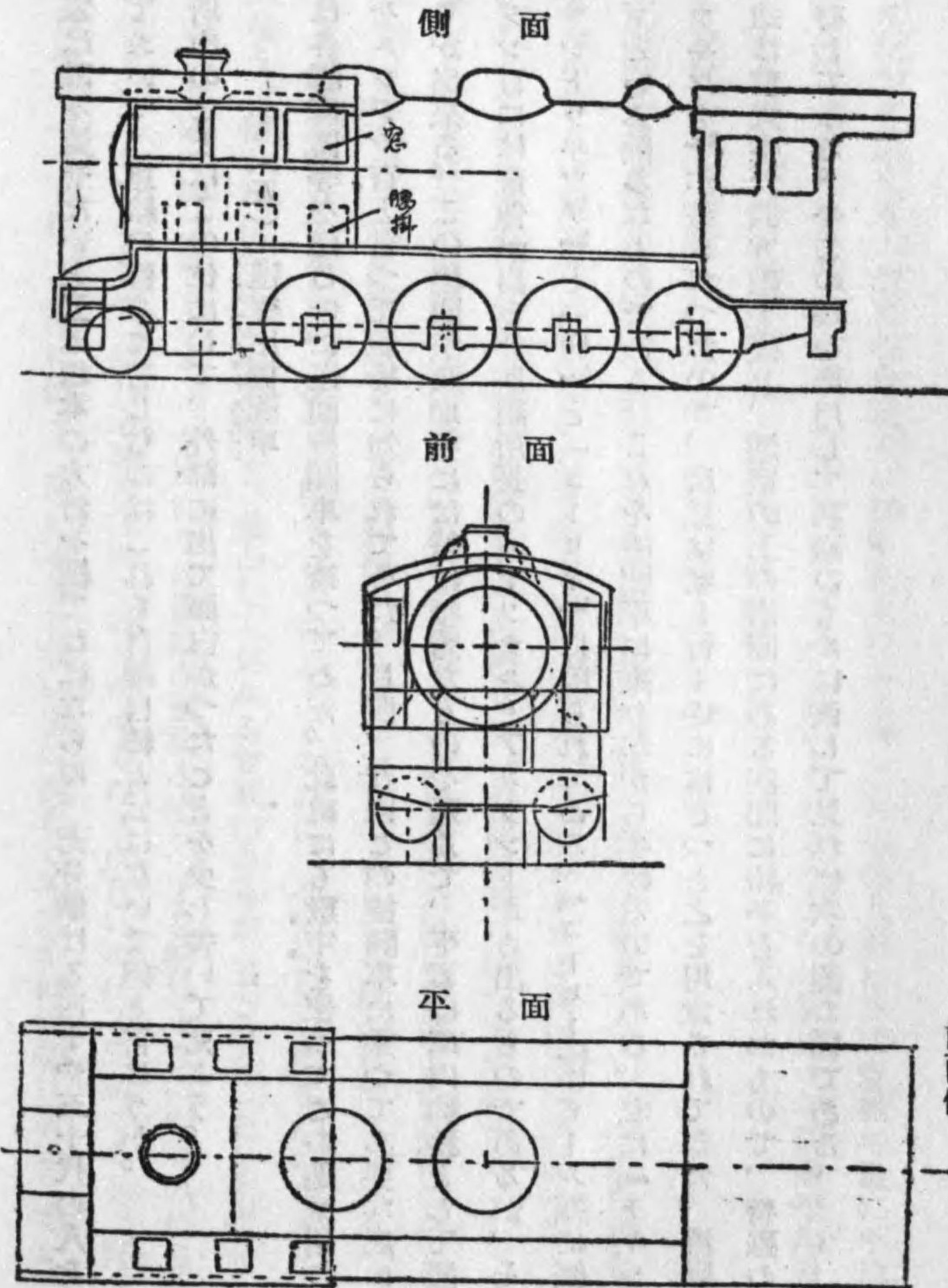
し、國家は職を免ぜないと云ふ根本の方針を樹てねばならぬ。充分働ける四十や五十代の人を整理しておいて、恩給の夥多に苦しむのはこれを自繩自縛と云はないで何と言はうか。

事務所内のことはこの位にして、外部に出て面白かつたことを少し書いて見よう。

(五) 巡察用機關車

所長は各驛庫區等を廻るのに巡回機關車を持つてゐた。此處にも數字を使つてこの巡察用の機關車をエンジン百と言つて現場に知られてゐた。月四、五回この機關車に乗つて必要な處に行き歸りが出来る。この機關手及助手には特に優秀なものを選んで、平素は庫内勤務として置くエンジン百には晝飯が出る。所謂所長のパーソナル・アカウントから出るものであるが、それは「サンドウキツチ」と「卵」と「コーヒー」に限られてゐる。「コーヒー」はビール瓶に紙製コップといふ簡易なものである。これを機關車に乗りながら平げるのである。私は「チキンサンドウキツチ」が好きだつたので、所長は私と行く時にはきつと之を用意されてゐた。機關車の構造は前大半が四方硝子張り、煙室の上の兩側にある空間に椅子を入れたもので、特殊の構造を有してゐる。今この理を應用して我國のものに直して見れば次の圖の様である。

巡察用機關車の見取圖



このやうに、前後左右が良く見える。特に前頭の信號が良く見えるので、復舊工事も見れば各驛の検査にも行かれる。實に便利なものである。私はその後監察官をしてゐた頃、仙臺鐵道局を監察したことがあつたが、その時、事務所の管區と作業監督方法に就いて大臣へ報告した一節に次のやうに記した。

「由來列車回数少き線路にありては、事務所長がその管内を巡視すること容易ならざる爲め中間驛等には數箇月、甚だしきは一箇年の長きに亘りて之に臨まざるが如き場合も少なとせず、この種の缺陷を補はんとせば、宜しく監督専用の列車を運轉し、適當なる停車時間を定めて、この時間内に實地に指導監督を爲すを可なりとす。而して當該列車は米國に於けるインスペクション・エンジンの如き特殊の構造のものを以てし、監督者は機關車の前頭に座乗し、前途を展望し、諸般の作業を直接監督することとし、一日の走行哩と監督作業時間とを定めて運用せば、極めて有効に現場監督の實を擧ぐるを得ん。この種の機關車は一局一臺又は二臺位を備へて、運輸、保線事務所長にこれを循環使用せしむることとせば可ならん。」
 これはこの米國見學時代に獲た思想の流である。現在のガソリン・トロリーも宜しいが、音が大きいので、雨天には困ることが多い。

(六) 大仕掛な給料の派出拂

我國有鐵道に於ては現場従事員に給料を支拂ふには所謂派出拂の仕組で簡單である。これが又可笑な事には、この會社等ではなか／＼大層な仕掛である。先づ一箇月に二度位は仕拂用特別列車を出す。一ヶ月に二度仕拂ふのは州法に依つて定まつてゐるので、二週間分位を一度に仕拂ふことになつてゐる。この特別列車に乗り込むものは派出拂の主任及補助者一名、事故掛二名（警護のため）その他三、四名である。事故掛は大きなピストルをぶら下げてゐる。派出員も各ピストルを窓口の内に供へてゐる。現金は銀行のない處への従事員の仕拂に持つて行くが、大抵の處は會社のチェックを渡す。これで充分流通する。成程従事員、殊に線路工手の補助や貨物驛手の補助、炭水方の補助等の臨時人夫の中には眼付きの如何はしい奴が居る。とても國家の警察力の薄い處であると思つた。チェックは便利であるが、外のことは日本に輸入したくないことだ。

(七) 珍らしい制服検査の特別列車

特別列車と云へば、今一つ乗つて見た。それは制服検査の特別列車である。それに乗つて、制服着用の要ある旅客に接する従事員の制服が身体に合つて、そしてきちんとしてゐるかどう

かを檢べるのである。この検査は春秋二回ある。制服は二十弗位であるが、洋服屋と會社で特約してゐるから、十三弗五十仙セントで出来る。自分持ちである。二度検査に不合格なものは、注意して早速手入する様にして許すが、三度とは許さない。米國の旅客に接する従事員の服裝が奇麗であるのは又故ある哉と思つた。旅客に接する従事員といふのは、驛長、助役旅客列車の車掌、制動手、電信掛、出札掛、改札掛（大驛）等である。制服に勤務年數を表示することも會社に依つて行はれてゐる。この會社では左腕に五年毎に一條を加へ、二十五年以上は星印をつけてゐる。他の會社では我海軍のやうなへを五年毎に入れてゐるものもある。

貨物列車の車掌や機關手の詰所を見に行つたことがある。大きな掲示板に名札を裏、表、縦横、斜のやうに置いて、その置き方に依つて、呼びにやつてあるとか、今歸つたのであるとか、今度の出勤順序であるとかが判るやうに工夫してあるのも實際的で面白い。各自携帯の授受簿その他職務上のものは内に持つて歸れないから、詰所の二階に各預ける場所があつて、そこに預けられてあるが、これが頗る整然としてゐる。照會が來た場合、假令その當務の車掌その他が居なくても、内勤車掌で返事が出来るやうになつてゐる。

私が毎晝事務所の主席書記と、終端驛のオフィスから二三驛離れてゐる小驛の附近に食事に

行つたことは既述の通りであるが、その都度車掌や制動手の驛名の喚呼（この國では列車乗務員だけ）がハッキリとしてゐて、我國のものと比較にならないやうな気がしてならなかつた。右は發聲學上の理論を應用してゐる様で、外國人にも凡て明瞭に聞きとれる。我國でも今少し科學的、専門的に研究して、多くの人が呼ぶ必要をなくし、ハッキリと専門の人が呼ぶやうにしたいものである。國に歸つてから、この根本の研究を勧めて見たが、充分徹底しなかつた。今少し熱心にやつたならば屹度成功するに違ひない。高聲機の如きはそれから遅くないのである。

その他従事員の勤務方や、驛の等級や、定員等のこともずつと調べてゐるが、外に専門の報告も出てゐる様であるから略する。

要するに、外公衆に對して「良きサービス（奉仕的に完全に仕事をする事）」を提供すること、内に於てはこれを經濟的になすことが米國鐵道作業の根本義であるのを看取した。

(八) ペンシルベニア大學の生活

一方ペンシルベニア大學のホルトン・スクールの方は豫定の如くに通つた。御承知の如くペン大學は綜合大學で、財政經濟の部はホルトン・スクールと言つてゐた。學長は始めは他

の人であつたが、私が去つた直後にジョンソン博士がなられた。恥かしい話だが、私には外國の大學の講義はハッキリと了解し難い。ジョンソン博士やヒューブナー氏等のは良く解る方であつたが、そんな事では仕方がない。語學の素養が充分でない人が外國に行つて理論的事を研究するのは考へものである。私もその例に洩れず誠に弱つた。故に日々の講義を豫め所定の教科書に依つて下讀をして行く。すると少々言葉が聞とれなくとも、大體は解る。私は言葉で理解するよりも、内容を頭で理解するので、語學の力で讀むのではない。「頭で洋書を読むのである。併し『習ふより慣れよ』で、私のやうなものも、段々呼吸が分る。用語は一定する。全體の七割か八割位は解るやうになつた。氣を落ちつけて居れば、皆解ることもある。教授中には、講義の要領を印刷した紙片を學生に持たして説明し、解らない處は後で聞くと参考書を示してくれる人もあつた。誠に詳しく教へて貰へる。私等の大學の講義よりも、より實際的であることを感じた。私も或る時日本の鐵道に就いて科外報告を命ぜられたので、携帶して來た我國有鐵道の参考書から引出して、英譯し、前後を流暢に行く様に前以て暗誦して置いて覺束な氣に喋つたこともあつた。併し最初の内は聽講生として、只教授の許を得て講義をきき、に行つたに過ぎなかつたが、大正六年に入つてから、正式に卒業生の級、即ち大學院とでも言ふべ

き級に編入して貰つた。そして水陸運送を責任を以て研究することになった。總長からの正式の許しでその時から學友會費、圖書館費等を納め（月謝は免除された）營業事務所よりは寧ろこの方に多く通つて、放課後も圖書館に詰めてゐた。

勉強に倦きると何時も綠色の芝生を散歩して廻つた。時々は練習會ギムナジウムで報告をする、又批評をする、男女十二三名の人が（その中に大阪高商の二教授が聴講生で居られた）代るくやるのである。私は數年前に起つた鐵道爭議に對する米國大審院の判決に就いて、批判報告をやつた。圖書館の圖書の整理方のよいこと、机の配列がよくて勉強するのに氣持のよいこと、教授と生徒と連絡が良くとれてゐることなどは羨ましい程であつた。圖書館は吾が東西帝國大學の圖書館と同じであるが、机の配列はペン大學の方が良く、且雜誌に特に良いものが集まつてゐるやうで、學生が世界の大勢を知るには恰好な材料であつた。

鐵道に相當長く勤めてゐる人は、轉宅の度毎に古い書類の取片づけに小一週間位骨を折つてゐる。殊に私などは米國留學後未だ持歸つたまゝ一度も見直さない書物があつて、今度やつと名前だけでも見ることが出來た。これらは鐵道圖書館の完全なものが出來たなら寄附しても宜いと思ふ。但し必要な時には行つて見せて貰はねば困るしまあ鐵道協會のやうな處で一般の會

員のために、このやうな事業を完成されることが最も必要なことであらうと思ふ。

餘計な様ではあるが、鐵道協會も今度増築されたのであるから、この機會に於て鐵道圖書室の完全なものを作られ、専任の圖書主任ライブラリアンでも置かれて立派にせられたらどうであらうか。現在では米國あたりのY・M・C・Aの附屬圖書館にも及ばない氣持がする。そして會員の手紙を書く處の二、三ヶ所位は設備して、用紙も事務所へ云へば頂ける様にした。勿論この位のことには已に當局者は考へられて居ることであらう。が、思ひ浮んだまゝの希望を述べておく。

一四、カンサス・シチー南部鐵道會社重役室の三ヶ月

この鐵道はカンサス市から一直線にメキシコ海岸ポート・アーサーに至る約八百哩で、支線は極僅である。資本の多くは白耳義及和蘭に分配され、資本金約一億弗、一ヶ年總收入約千萬弗、經費（税を差引き）と總收入との割合（營業率）六一%内外であつて、税を入れると六六%である。米國の鐵道としては成績の稍良好な方であるが、何分前身が放漫なやり方をしてゐた會社であつたから、引受けた人は整理に骨を折つて居る。

現重役長は私の私淑するエル・エフ・ローリー氏 (L. F. Loree) 氏、ニューヨーク市に住んで居る。社長は先年本邦に來遊したイ・エフ・エジソン氏で、現場に居る。その下に副社長としてエ・エム・カフーン氏が居て、丁度私が行つたときは、カフーン氏は未だ社長附秘書といふ格であつたが、色々世話してくれた。一兩年前に昇進して副社長となつたのである。エジソン氏は近來耳を痛めてゐるから、事實上はカフーン氏が他の幹部と相談して切り廻してゐること、思ふ。カフーン氏は丁度種田氏が師事して居たハーバード大學教授カンニングハム氏がボストン・メイン鐵道社長附秘書であつたのと同じ地位にあつた關係上、鐵道作業に就いては流石に兩氏共互に一隻眼を有してゐると私は思つた。本項の最後に私とカフーン氏との對話三四を掲げてある。

この鐵道の収入は貨物が三分の二以上であつて、大量輸送貨物の内石炭、石油、木材等は多く北行きて、麥、麥粉、石油等は輸出の關係上灣岸に行くから南行きが多い。全體としては北行が南行よりは少しく多い關係から、空車は常に南に走るのである。

管内は三管區に分られてゐて、カンサス市を中心とする終端事務所、北部事務所及南部事務所としてゐる。この事務所は我國の運輸事務所に當り、保線事務、その他は凡て直轄である。管

内はミズリー州や、家畜の相當に出るカンサス州や石油田で名高いオクラホマ州、沃野千里のテキサス州である。丁度越後路の信越本線の海に沿はない部分（柏崎新潟間）の如き感じのする處である。この様な鐵道に來て、私の研究したいことは、もう鐵道現場の實際でも、設備の如何でもない。この手頃な鐵道を自分が經營監督する心持、即ち鐵道管理方法の全般について研究しようとするものである。従つて營業運轉の業務を復修するのは勿論、各部門に亘つて質問研究を進めた。

(一) 鐵道業務各部門の責任者訪問とその所感

先づ配車課長に就いて貨車配給や、動力分配（機關車配置）の方針や、社外貨車の取締法や機關車哩、列車哩、噸哩、その他貨車作業の能率増進について聞いた。即ち現場から如何なる報告を取り、如何に命令を出し、又如何にその報告を利用し、彼がこれらの報告に基き毎月社長に如何なる報告をなすやについての事情を知るために、半月許り彼と一處に居た。

次に旅客課長や貨物課長に就いて、旅客誘致の方針や貨物運賃制定の方法等を尋ね、尙現場から取つた旅客の集散狀況の報告や、主要貨物運賃、數量、輸送哩等の月毎の報告並にその利用方法に就いて研究した。

工作系統に就いては、今でも絶えず文通してゐるジ・エフ・ヘス氏がその長で、その会社の最も大きな工場長兼務であつた關係から、その工場へも時々行き、工作作業パイプラインに就いて一通りの觀察をした。氏は仔細に説明を聞かせてくれたが、私は工作關係を本國で勉強しなかつたので、外國に來てその説明を聞くのを氣恥かしく思つた。

運轉は別に費府以上の研究を必要としないので、只その經費關係の取締法と、安全施設及取締方法に就いて多少の調査をした。保線系統に就いては質問すべき材料と知識が缺乏してゐるので、格別保線課長には逢て見なかつたが、工事材料の處分方並に豫算執行の方法に就いて、その筋の人に面會して説明を聞いた。

この鐵道の會計掛は只金を正當の權利者に支拂ふだけであるから、研究する要はないと思つて省いたが、調査アカウンティング部門には行つて調査の仕事に就いて質問應答した。我國有鐵道の調査課は米國のアカウントングの一部分、即ち收入調査を擔當し、會計課が支拂の調査と現金支拂とを兼ねて行つてゐる様に思はれた。而して豫算又は費用の取締責任者は各部門の長であつて米國鐵道の調査課（又は我國有鐵道の會計課）は只形式上支拂勘定の書類に依つて、各部門の費用の項目に入れ、月々にその狀態を各部門の長や社長に知らしめてゐるだけである。併して

これらの統計表は、先月分が翌月十一日には屹度出來てゐるので誠に感心した。この會社では事故賠償掛が調査課の下に付いてゐる。多分運賃の過不足納の仕拂、又は徵收關係から置かれたものであらう。普通は運輸の方についてゐるのである。この掛は事故の原因を取調べて一般に豫防すると同時に、賠償を早く仕拂ふことを眼目としてゐる。一件五十弗以下の支拂は一等驛長に委任してある。

購買課長に會つた。石炭の購買については石炭の種類が大體きまつてゐるが、社長が定めるのださうである。契約をした後の受取（檢收）及配給は燃料課に任すと云つてゐた。倉庫掛はこの購買課の下に付いてゐるが、これは變體である。この課長は種々の雜誌その他に依つて、常に一般物價特に石炭、木材、鐵等の價格に就いて注意を怠らないやうであつた。倉庫掛長にも敬意を表して訪問して見た。相當大きな鐵道會社では副社長が主腦者であつてその下に購買と材料保管とが獨立して各一課をなしてゐるものである。この掛長の下に支倉庫が二、三ヶ所（工場、保線區、機關庫の所在地）ある。「貴下は何に一番重きをおかれますか」と問ふた處が、「私の格言としてゐることは、常に過不足なく貯藏すること、即ちkeep it up and keep it downで貯藏を常に手許ヤブにある様にし、而も成るべく之を少なくして資本を固定しない様にするのであ

る。」と答へた。又曰く、「兎角他の掛の人は、その掛の成績のみを擧げやうと、所謂分科的的精神に捕はれてゐるが、倉庫掛は之が大禁物で、寛容なる精神に基いて、その配給せられ、使用する課、又は掛の利益成績の擧るやうに心掛けて仕事をせねばならぬ。」と。私は我國有鐵道の各分課に立籠る實弊を痛感してゐた關係上、この一言は深く私の頭に響いた。

又燃料課長の處へ行つた。中部地方では、東部地方と異なつて、石炭の價が高いので中々細かく、選炭や檢量を嚴重にしてゐる。その報告（選炭）も要領を得且成績を擧げてゐる。これらは我國では運轉課と購買第二課との共同の事務であるが國有鐵道の様な一ヶ年三百萬噸も消費する大世帯の處では、確かに燃料課を獨立させて、之によりて消費を節約すべきである。

種々と各分科を研究巡禮してゐる間にも、矢張自分が運轉運轉出の者である關係から、その方面が兎角目に付いて書きつけられ易い。

△機關車の煙りの排除

之は今日の東海道線の様に電化して行けば問題無いが、全部さう云ふ譯には行かない。煤煙問題は大都市に於て將來必ず起つてくる問題であらうが、現にシカゴに於てはこの頃問題になつてゐた。同市の煙の二八％は鐵道の機關車又は之に似たものからのものであるといふこと

ある。今日、上野附近を通ると當時と同じ考を抱く。

△貨車の滯留に就いて

荷主の荷卸遅延の爲に生ずる貨車の滯留については、之が鞭撻を必要とするが、(1)貨車を中繼の場合又は(2)大都市組成驛に於て荷卸線に入れる場合にも非常に時間を要する。この二點を殊にこの會社は喧しく言つて、種々の監督方法を設けてゐる。ロリー氏の「鐵道貨物輸送論」を後に讀んだがこの點を非常に力説してゐる。私はこの當時の思想に附加して見たいのは、我國に於て短距離行貨物が虐待せられてゐることである。之は徒らにヤードの設計について亞米利加を模倣し、大きな組成驛を作り、何でも之を経由して中繼せしめねばならぬ様にした結果ではあるまいか。宜しく地方的列車を組成驛を通過せしめて設定する要があるといふのでその調べをしてゐたが、近距離運送に就いて何とか考へなければ、近廻りの郵便が遅れた時に起る苦情と、同じものが早晚起るであらう。のみならずこのやうなものは、自動車に奪はれてしまふ様に思はれる。勿論自動車運賃が安くて速達するならば結構であるが、まだ日本の道路状態ではそこ迄進むのも程遠からうから、鐵道としても今少しくこの方面のサービスを良くして所謂無策の譏を免れ得なければならぬ。

貨物の輸送量が季節に依り不平均でない様になれば、輸送力も之に應じて能率を十分に發揮することが出来るのである。一、二月と七、八、九月は貨物の少ない季節である。之を他の季節と平均に送る様にするといふことは六ヶ敷しいことである。併し運賃政策か何かの方法で、その様なことが出来るならば有益だと常に考へてゐた。殊に我が國のやうに乗務員の時間給でない處では、一年を通じて最も忙しい時の人員を用意して置かねばならないから、この感が一層深い。尤も夏枯れ時季には、東京附近などでは、貨物に於て節約し得た乗務員を臨時旅客列車に使用することが出来るが、どこでもさうとは限らない。この鐵道では、石炭に限つて夏期の送越輸送に對しては保管料を見込んで運賃を割引低減してゐる。一寸面白いと思つた。この國の鐵道の貨車記録を見ると、社外貨車の動靜に就いては非常に嚴重に調べてゐる。それはその筈で、社外貨車が自分の線内に居ると一車につき一日四十五仙の遲滯料を拂はねばならぬからである。又發送の多い處と到着の多い處とは空車を要求し、又は排出して、中々社外貨車の授受に苦心してゐる。この爲に配車本來の仕事に使ふべき頭腦をその方面に使つてゐるらしい。寧ろ鐵道會社の上に貨車共通局でも出來て、各線の運轉の状態を考へ、この線は貨車何輛作成を要すと各線毎に製作すべき貨車を割當て、運用は共通にして貰ひたいと言つてゐた。

我が國の私設鐵道に對するこの方面に於ける監督側のやり方は、從來この點に研究が足りないのではあるまいかと思はれる。

私は矢張各線の状態を取調べて、少くとも幾何の貨車製作を命ずることが必要であらうかを調査し命令することゝしたら、恐らくは何時も私設會社から苦情を云はれる迎車の問題も一部分は解決せられることであらうと思ふ。

△重量公差の制度

貨幣の硬貨の重さに公差があり、秤量器にも公差があつて、それ丈は違つても差支がないものとしてある。然らば貸切扱の貨物に就いても公差といふものがなければなるまい。事實はそう標記噸數通り積めるものではない。吐られたり、過量積に増運賃を支拂はされたりで、常に以内々々と心得ては折角の利用も十分でない。又安全の點から見ても少し位の過積には堪へないこともなからう。この國では貸切扱で普通のもの五百ポンド、石炭、砂利の如きものは千ポンドの公差を認め、木材には公差は認めないが、五百ポンド迄の添木をして支柱としても宜しいと規定してある。誠に然るべき規定と思ふ。我國にも荷主公衆の爲めに貨車相當の公差を判然と認めて公表してはどうだらうか。

本年（昭和二年）七月、辻堂の寓居にゐると、上り旅客列車が停車場外線路の中間で短急汽笛を鳴らしたので、行違の下り貨物列車が止つたことがあつた。どうしたのかと表へ出て見たら旅客列車はその儘上つて行つたが、貨物列車の前後部車掌が、材木を積んである貨車の上に乗つて、積付を手直して居る。後で驛に行つて見たら、添木は誠に貧弱で、綱の懸け方も制規ではないやうだつた。若し添木の運賃を免除してやつたらこんなこともあるまいと思つた。

（二） 運輸局某課長に宛てた私の手紙

私はこれらの分科を見學してゐる間に、次のやうな手紙を本國の運輸局の某課長に出した。

拜啓（前恒例文略）

私は費府に居るときから豫感して居りましたが、こゝに來まして一層之を直感するに至りましたので、書き綴つて御高覽に供したいと思ひます。それは

電報取扱の改善と貨車其他列車運轉に關する報告の速達との二つであります。前者が改善せらるれば、後者も亦自然に改良せられるであらうと思ひます。

電報取扱の改善といふことを申しますのは、我が國有鐵道に於て年々電報通數が遞増の傾きがあるのと、その送達に時間を要するからあります。

この意味に於て、私は米國に於て使用せるが如く「型式通信」^{アラジフワイツシグナル}の制度を設けたらどうかと思ひます。これはきまりきつた電報の報告事項に對しては、電報の受信用紙と發受信者の事務處理用紙とを兼ねた特殊の用紙を設けて置き、尙その用紙にはこれを簡略に表示する適當な番號を付けて、通信上に用ふるのであります。例へば事故報告シグナル五六、貨車報告シグナル五九、運轉報告シグナル二、といふ具合であります。そこで發信驛に於てこの種の電報を送信しやうとするときは、受信驛に向つてその番號を通告すれば、受信驛では電報用紙の代りに、この特殊の用紙に直接受信して提出するのであります。即ちこれによつて受信者が電報翻譯をして處理用紙に轉寫する手数を省くのであります。例へば貨車報告についていへば、事務所々在驛の電信機は所定の時刻が來ると、各線に向つてシグナル五九を連呼する。各驛は之に應じて送信するのを、電信掛は特殊用紙に記入して（内容にイロハと畧符號があること我國の貨報と同じ）配車掛に出す。十分か十五分間に十數驛は濟むやうであります。故にこの會社では、午前八時現在の貨車分布状態が、その日の朝十時には已に配車課長の手許に集約した形で提出されてゐる。短かいと云うても、所管八百哩の状態を一時間半や二時間の間に上長の眼前に提供する手際には、學ぶべき點がある。貨車報告の内容について

は、我が國有鐵道のもものが進歩してゐて、他の追隨を許さないが、その速達には尙考へる餘地がある様であります。

從來我が國有鐵道の電信を監督する人達は、從來簡易なる電報略號の制定に腐心し、尙これが使用を獎勵して無用の用語を使用することを嚴に抑制して來たので、これらの方面に於ける効績は確かに認むべきであるが、一步進んでこの電報取扱の手續を省く點についても努力を望んで已まない。尤もこれは先づ電報を使用する側に於ても充分考へねばならぬことであるかも知れませぬが。

(大正五年十月二十三日夜半手記)

(三) 故芳賀彌吉氏に宛てた私の手紙(見學中の疑義を質す)

前の書面と少しく後れて、故芳賀彌吉氏に宛てた書面に依つて、この時代に勉強が進むにつれ私が相當迷つてゐたことが知られると思ふから次に載せる。

拜啓

その後は御疎遠に打過ぎ誠に相済みません。小生無事にカンサス市に只一人踏み止まり、見學致して居ります。四、五日の内に南下して貴下の第二の故郷たるニュー・オルレアンスよ

りヒューストン、ガルベストンを経て、オクラハマ州の石油地帯及米國人の所謂世界一の(亞米利加人は馬鹿にこの語を使ひます、實に氣障でありますが試に使用して見ませう)硫黃礦山に一日を費し、この會社線の南端のポート・アーサーに(何だか滿洲に行つたやうですが)又一日を費やしまして一日當カンサス市に引き返し、尙氣候溫暖ならば南の方テキサス州の棉花の中心ダラスに赴いて後費府に歸る積りであります。小生がこの地に於て見學した件について多少の疑義を懐いて居ります點を先輩たる兄に質して、此後の見學の便に資したいのであります。兄幸に惜み給はず御教示を垂れ給へ。

米國に於ける運輸關係の仕事はよき「サービス」を高唱する點を除いては、大體に於て我國には應用し難いものであるから、これを研究するは勞多くして効少しと感ぜられます。その理由は、

一、小生は運輸を目的物より區別し、先づ旅客と貨物とに區別して考へて見るのが至當と思ふが、又見方によつては

イ、勸誘事務

ロ、運賃料金等の設定改正其他日常の業務

との二つを出でない。殊に「ロ」の場合に於て他線との競争に堪へ得る様に自線内の運賃を
 按排し、又は自線の沿線に起り、又は起らんとする産業を助長する爲めに、低廉な特定運
 賃を設定することは大切なことであらう。

二、さて之を今少しく吟味して仔細に考へて見ると、

旅客については、我國に於て現在別段に米國に學ぶやうなことは少ない。只鐵製客車が少
 ないこと、客車の座席が今少しく悠くりしてありたいことと、速度が今少しく早くあつて
 欲しいと思ふだけである。(しかしこれらは旅客待遇上、實は大問題であるが、速度の點を除
 いては、現在漸次改良せられつゝある。) 旅客運賃の構成には、遠距離遞減法(これは旅客
 賃の制定の理論に叶ふや否やは別問題としても、旅客には便利には相違ない)を採用し、且
 定期券の如き、米國鐵道にないもの迄も歐州より採り入れて現在施行してゐる。旅客列車の
 時刻は我國のものは正確で到底米國の及ばない處である。旅行者が米國鐵道の現業員(車掌
 や改札、出札)に直接、旅行の経路や連絡時間、場所等を尋ねようものなら、それは専門外
 として案内所で御聞きなさいと逃げられる。さすがに案内所は發達してゐる。故に旅行者は
 必要上前以て案内所について、その経路、時間、賃金等の研究、即ち旅行計畫を樹てねばな

らぬ。(我が國でも漸次この習慣を養ひたい。(二、八、十六)

旅客の誘致については、競争の關係上力を竭してはゐるが、廣告術の巧妙なことは誠に感服
 する。しかしあれ丈の費用を使へば、我國でも必ずしも劣るやうなことはあるまい。要之、
 旅客方面に於ては、設備の點を除いては左程我國の學ぶ處は少ないやうに感ぜられる。

貨物については、鐵道でそれ／＼數多の賃率規則を作つて現業員に配つてゐるが、肝心の
 貨物等級は別に鐵道とは獨立した等級制定委員會の制定に依頼してゐる。又所々に聯合委員
 會を置いて、各線共通の利益を保護し、共通賃率規則を出してゐる。故に貨物課の仕事の重
 要なるものは、前に述べたる如く、特定運賃を設定變更することである。即ち一つは他線と
 の競争に對應する爲めに、二つには自線の沿線に發達し、又は發達せんとせる産業を保護、
 助長する爲めに、更に進んで新産業を植ゑつける爲めに、この運賃を制定するのである。而
 して之によつて動く貨物の數量は、全數量の七割以上である。而してこの運賃の設定の方法
 は所謂「出貨に影響を及ぼさない程度に於てその貨物の負擔力に依る」(ホワット・ツラフィ
 ク・ウキル・ペヤー)の原則を極端に應用して、別に秩序立つた方法はないやうである。根
 本は矢張り我國に採用せるが如き類似の遠距離遞減法に依つてはゐるが、品種々々について

調べて見ると必ずしもそうではない。ホワット・ツラフィック・ウキル・ベヤの原則の匂ひのする處が多い。彼等は常にこう云うてゐる、「抑も産業を保護助長してその販路を見出し、人口の疎なる處を密にし、未開の土地を工業化し、消費の中心ならざるものをその中心となすのは、距離比例を根源とせる遠距離遞減法のみでは充分でない。必ずホワット・ツラフィク・ウキル・ベヤの原則の應用に限る。」と、それではその實際に適用する方法はと問へば「これらは多年その衝に當つた専門家の判斷力に依つて決する。」と云ふ。

翻つて、我國の現状を見れば、第一、品種に於て亞米利加に於けるが如き粗大又は重量大なる運送品は石炭木材等を除いては少ない。従つて大量貨物に對する運賃の設定方につき、米國のコンモチチ・タリフをその儘に應用することは出来ない。

第二に、昔から水運の便ある土地に都會が發達してきてゐるから、北海道や朝鮮は別として一般には鐵道が人口を植ゑつけ、又は新しい物資の輸送を創造することは難しい。

第三に、如何に工業動員を行つたとて、國內が狭いから、鐵道輸送に於て販路を見付けてやるなどといふことは到底困難である。

私に言はしむれば、先づ從來の習慣によつて産業の狀態が殆んど固定してゐるから、原料品

に低廉なる運賃を設定して、その産業を助長するか、専用側線の敷設につき便利を與へ、又之を助長するか、抑も亦極く、稀な場合、例へば鮮滿行の商品の販路擴張を助長する爲めに割引をなす位のものであらう。

(尤も我國に於ては、運賃の商品の價格に及ぼす影響は極少ないから、これに低下した運賃を課することは、却て中間商人を利するのみで、産業助長にはならないことが多い。輸出入品だとして、一概に割引が國家の産業保護の趣旨に叶ふと斷定することは出来ぬ。場合と品種によつて決せらるゝものと思ひます。)

第四に、産業狀態が米國と異なるのみならず、貨物の運送距離が短いから、勢ひ運賃設定の根本方針は距離に比例して之を定め、遠距離に行くに従つて遞減する賃率規則 (Tapering Rate) の設定方法を採用するより外ないであらう。然らば勢ひ、各都市が各定まつた配給勢力範圍を有し、農産物、工業品は各限られたる距離内に動くこととなるであらう。而して國有鐵道としては常に専門家をして世上の一般物價を取調べしめ、何より第一に消費せられつゝある貨物の價格を精密に取調べて特定賃率より運賃を調節し、又は等級を調節することを方針とせねばなるまい。

要之、米國の現在行はれてゐるトラフィック・ウキル・ペヤーなる觀念はその根本主義は多少我國に輸入する要はあるが、これを採用すればとて大なる利益を我國に與へるものとも思はれない。故に私は矢張距離を以て運賃設定の重大な要素となし、短距離は相當に高く、遠距離に行くに従つて相當に安い整然とした運賃表を作るのがよいと思ひます。

これに對する貴兄の御批評を御伺ひして、私が貴府に歸つたとき、この抱いた疑問に對して向ふ所の羅針盤としたいと思ひます。

終りに臨んで、年末に際し、何かと御多忙の御事と存じますが、遙に一書を呈して茲に貴下の御健康を祈り併せて年末年始の御挨拶に代へます。敬具。

大正五年十二月一日

カンサス市ニテ

岸本熊太郎

芳賀彌吉様

(四) 鐵道會社重役の見る重要表類

私は各分科を歴訪して目的の社長室に腰を据えた。この會社では、社長若しくは重役が、重要記録として會社の經營上最も必要と認むる項目に就いて、その數字を月別又は年次別に記録してゐる。これを永久保存記録と云ふてゐるが、この中重なるものは

(イ) 純剩餘金 (一ヶ年一表)

純收入の中から、諸税、社債其他借入金の利子、賃借料、優先株の配當等を差し引き、更に改良計畫に對する費用を差引いて、残つたものを月々に割り當て、累計を定めて行く。

尤も純收入を月々の割宛てにひき直し、又差引くものも月々の割宛てにひき直して、過不足の計算を明かにしてゐる。

(ロ) 總收入の分類、その比率。 (一ヶ年一表)

收入の項目を貨物、旅客、超過手荷物、郵便物、旅客雜收入、入換その他雜收入、總計、の各項に分ち、月別に前年の収入と比較する。

又總計を一〇〇として、各項目の収入の比率を表す。

(ハ) 作業費の分類、その比率。 (一ヶ年一表)

保線(建物の保存を含む)工作、營業、運輸運轉、總係費雜費及總計等の項目につき、

月別に區別して示し、尙ほ比率は費用總計を一〇〇として各其の比を示す。運輸運轉の費用は更に細分して詳細を記載する。

營業の費用は、我國の運輸費の中についていへば、専ら旅客貨物の勸誘案内に對する費用である。例へば、東京、名古屋、大阪の鐵道案内所の如き費用である。米國では、競争上自分の線路と離れた都市に駐在員を置き、自線に旅客貨物を誘引するから、この費用は相當額に上つてゐる。

(三) 作業統計各種。

A. 機關車哩、列車哩（旅客貨物に分ける）、貨車哩（盈空に分ける）、客車哩。これらは月別一ケ年宛の表にしてゐる。

B. 噸哩統計（月別で八ケ年位の年次を比較する。）

總噸哩（貨物について）

貨車の積載噸數に風袋の重さを加へ、所謂皆掛の重量に走行哩を乗じたもの。

空車は風袋のみの重量を計算す。

純噸哩（貨物について）

我國の噸哩に當る。

收入噸哩

これは社用品、無貨物の輸送のものを除いた營業用のものである。

C. 收入の單位、經費の單位、その他一般作業單位の解剖。

これは月別にして八ケ年位の年次をとつて比較してゐる。

一、營業一哩當りの貨物總收入。

二、營業一哩當りの貨物の經費。

三、貨物一列車哩に對する貨物總收入。

四、貨物一列車哩に對する貨物の經費。

五、貨物一列車當り盈空車の數。

これらは分かり易いもの二、三を抜き出して書いたのに過ぎないが、その根源は調査課で作成する詳細なる費用單位の統計表と、配車課に於て作る作業報告中より重要な部分を抜萃したものである。

その他月報、週報、日報等に依つて經理、工作、保線方面よりも重要なものを集めてその數實に四十餘種に上つてゐる。苟も一つの會社を經營するには、主要事項の統計監督の必要なる