

外d

別
81-228

法學士佐藤宏著



南洋交通論全

對西伯利亞鐵道策

對西伯利亞鐵道策

發行所 外交時報社

佐藤宏著

序

西伯利亞鐵道に對して吾人の考慮を廻らす可きは、一に其竣工の結果に在り。世人或は該鐵道全通の曉、露國は必ず數十萬の大兵を動かして、東洋に雄飛を試むるならんと思惟し、殊に陸海軍當局者は頻に此事を大聲疾呼して民衆の耳目を聳やかせり。是れ甚た軍備擴張の口實としては、最も恰好なる可しと雖も、吾人は彼等が増兵の方略を以て顯著なる事實を隱蔽する事を欲せざるなり。

抑も實戰上より考ふれば、西伯利亞鐵道の如き單線なる長距離の鐵道を以て、數十萬の軍隊を輸送し能はざる事は章々乎として明なり。而かも該鐵道は別に糧食、彈藥、武器、其他の必需品を轉運す可きの任務を有するをや。いま糧食の一點を以て之を論せんに、西伯利亞地方は氣候凜冽、土壤未だ荒蕪に屬して、五穀登らず、牧畜盛ならず。小麥は之を米國に仰

き、牛は其供給を朝鮮、支那より受く。斯の如く外國より輸入して纔に其需要を充し、未だ食料の獨立を得ざる有様に在りて、露國大兵を動さは、固より海路の交通は敵國より遮斷せらるゝを以て、一に其供給を歐洲の本國より仰ぐの覺悟なかる可からず。而して這般の大兵を輸送し、旁ら又た這般の巨額なる糧食を轉運せんと欲す、吾人は算數上より其の不可能なるを知悉す。故に到底露國は當局者の主唱するか如き冒險的の無謀なる雄飛を爲さざる可きを信す。

然れども露國と境域を相接する歐洲大陸の列國若くは亞細亞大陸の支那に對しては、其形勢は稍々異ならざるを得ず、如何となれば彼邦は陸續、其軍隊を漸次に派遣し得ればなり。而して若し露國にして其意あらは積弱の滿州朝廷を滅ぼすに多數の兵を要せざる可し。蓋し支那の安危は西伯利亞鐵道の有無には關せざるなり。而して惟た其全通は愈、彼邦

の命脈を殆くするに足るのみ。

吾人は西伯利亞鐵道竣工の日、露國か大兵を動かす可しとの説を首肯すると能はず。而して假令へ露國か此鐵道を敷設するの意思如何に拘はらず、吾人は東洋の平和を維持するの上に於て、彼邦をして之を兵事に害用するの兇器とせず、商工の發達に利用するが如く誘導するの責を負ふなり。我邦にして果して該鐵道を軍略上の施設物と見做さず、貿易の發達に利用せば、爲めに東洋の商工業をして益、伸長せしめ、國際間の平和的關係をして愈々親密ならしめ、自然戰爭に陥るゝの虞に遠ざかる事を得む。加之ならず西伯利亞地方の開發するに従ひて、益、我邦の得意先を廣め、産物も盛に輸入せられ、而して愈、彼邦の經營其緒に就て各地の移民増殖するに至らば、歐洲本國より食料を轉運するの困難は、東洋諸國より之を供給するの容易なるに如かさるを以て、我邦の輸出品は甚しく

増加せん。故に西伯利亞鐵道の全通、我邦の對岸に在る大陸の開發進歩は、却て日本の幸福にして決して禍害には非ざるなり。而して若し猶ほ一步を進め、我邦の人民次第に多く彼邦に渡りて其嗜好を探り、益、其需要に應ずるを力むるに至らば、此より生ずる利益は遂に測り知る可からざるものあらん。

然るに吾人にして陸海軍當局者の擧に倣ひ、西伯利亞鐵道を單に軍事上の目的より觀察して、徒に増兵の暴擧に出てなほ、商工業の利益を全く失ふのみならず、彼邦も亦た我邦を睥睨して其讐敵となし、軍備を擴張し、港灣を占領し、砲臺を修築し、兵艦を増遣し、戦争を敢てせされば止まざるに至らん。是れ即ち彼邦の不利とする所にして、亦た我邦の不利とする所なり。露國如何に侵略主義に傾くと雖も、無謀にも經濟上の不利をも顧みずして、猥に大兵を動かすものにあらず。吾人は須らく西伯利

亞鐵道に對しては、禍を轉して福と爲し、貿易上の利益を伸張する爲め之を利用する事を籌す可し。而して夫の鐵道竣工すればとて、徒に之を恐怖するは識者の採らざる所なり。吾人は寧ろ其の速に全通せん事を熱望す。予は日常懷抱したる以上の鄙見を書して佐藤宏君著兩洋交通論の序となさんと欲す。

明治三十二年三月

谷 干城 識

序

今の露國を以て戰國の秦に比するや甚だ當れり。抑も秦か其の虎狼の慾を逞くし周室を窺ふに方りて、夙に四海を囊括し八荒を併呑するの心ありしと雖も、崑崙の關を出入して山東諸侯と鬪ふの間は其志を達する事能はさりき。然れども王翦をして漢水を下り、軍を行り、楚を攻むるに及んで、遂に南方の氣候溫暖にして物産饒多なる大國を亡ぼし、始めて中原を席卷し宇内を包擧する事を得たり。而して河川とし謂は、當時遠征の大道なる事を記憶せざる可からず。茲に於てか知る、遠征には軍隊輜重を輸送する大道を開くを以て第一の急務と爲す事を。

然り而して露國を秦とせば、南方の楚となる可きものは目下積弱の極に陥れる清國ならん歟。若し露國にして彼得大帝の遺訓を遵奉し天下を統一するの意を蓄へ益、圖南の壯擧を展へんと欲せば、其軍實を轉運する

大道を得るは其の最も凱切に感ずる所ならん。彼か百難を排して銳意西伯利亞鑛道を経営するの意豈に他あらんや。故に露國か該鐵道を利用して南侵せんと欲するは、宛も秦か昔日漢水に従て南征したるか如し。而して唯た鑛道と河川との相異あるのみ。左れと其の交通の大道たるに至りては即ち一なり。然らば則ち秦南下して漢水流域の邦土忽ち守を失ひ、楚滅ひて之に隣れる吳越も亦た繼いて倒るゝの命運を免れずとせば、露國益、南に進み、西伯利亞及ひ滿州鑛道の走る處、或は哈薩克騎兵の蹂躪する所となり、清國先づ楚の覆轍を踐み、之と唇齒輔車の關係を有する日韓兩國も大に警戒す可き秋なしと謂ふ可からず。故に吾人は頃刻も此鑛道に對して注意を怠る可からざるなり。吾人か茲に其の軍事上の價値を一考せんと欲するも聊か此微意に出つ。

蓋し西伯利亞鑛道の軍事上の價値を其の未だ完成せざる今日より決定せん事を謀るは、實に至難の業たり。故に吾人は我邦か實驗したる事蹟に徴して少しく推論する所あらん。世には一種の誤見を懷抱するの人あり。軍實を輸送する時間の少きを以て行軍の第一要件とし、此點より狹軌鑛道の遲緩なるを斥けて廣軌鑛道の迅速なるを稱揚すと雖も、實際に於て時間の遲速は論者が想像するが如く軍事上重大なる要件に非ずして、搭載力の多大なるこそ却て其の必須なる要件なれ。吾人は論者と共に其撰を異にせり。而して其施設如何に由りては狹軌と雖も轉運左程に遲緩なるものに非ず。現に日清戦争の時、我邦の狹軌鑛道か軍隊を輸送せしは、却て普佛戦争の時、獨逸の廣軌鑛道か軍隊を輸送せしよりも迅速なりき。是れ戦後の一疑問にして長く解釋を得ざりしが、某武官か歐洲を巡回する際、彼の事實を研究して始めて其の然る所以を知れりと云

ふ。いま其理由を尋ぬるに、有事の日に在りては普通列車を曳くの機關車のみにしては、其數不足なるか故に、貨物列車に使ふの機關車を收用せしも、後者は前者の如く迅速ならず、爲めに前者も其率を減殺して後者と歩調を同くせしより到達の遲緩を致したるなれ。固より軍事上到達の迅速なるは甚た望ましと雖とも、遲緩なればとて想像するが如く不利なるものに非ず。

元來何れの國に於ても外交の關係愈々切迫して兩國干戈を以て相見ゆるまてには必ず多少の時日あり。且つ烽燧の警ありて動員集中始まらば、必ず諸方の軍營に聚合し、附近のものより軍隊の轉運に着手し、次第に次きの軍營のものを繰り出すの方法を採る可きを以て、幾何かの軍隊は間斷なく繼續して戰鬪地に赴くなり。故に決して第一着に鑛道の一方の極端より他方の極端に軍隊を輸送するものに非ず。假りに聖彼得斯堡

或は莫斯科より浦鹽斯德或は旅順口に至るに十五六日を費すを以て之に依り西伯利亞鑛道の軍隊輸送日數を速斷する者あらば、是れ唯た趙括の徒ならんのみ。

而して西伯利亞鑛道も縱し千九百二年頃に完成するとするも、其竣工の當時に在りては、實に粗糲なる鑛道たるを免れず、其のレールは輕くして而かも單線なり。故に二十五露里に一停車場、七露里に「行違」を設け、上下往復の便を謀れり。且つ具加爾湖畔の工事は困難なるを以て漁船に乘移りて水上を渡るの欠點あり。假令へ漁車を乗客貨物と共に其儘特別構造の漁船に搭載し、一方の埠頭より彼岸の埠頭に齎らすとするも其不便は斷崖絶壁の間を縫ひつゝも猶ほ進行を繼續するの比に非ず。露國にして此等の不便に打勝つの困難は恐く名狀す可からざるものあらん。而かも露國にして此等の困難に打勝ち、大兵を日本海并に黃海に

面する地方に輸送せしとするも、十萬の軍隊には之に倍するの人夫馬匹を要す。而して此等の人畜か費やす莫大の糗糧秣草は廣漠たる西伯利亞又は滿州の野より供給するを得べきや。吾人は其の十分なる供給を得る事を疑ふ。夫の目下草創に屬する西伯利亞所在の移住地も未だ食物の獨立を確定するに至らず。礦業地の如き固より然り、聞く、精奇里河附近の金坑には十萬の鑛夫ありと。此等は皆な食物を水運及び鑛道に依りてフラゴヴェチエンスク、ハムロウスク、浦鹽斯德等に仰けり。浦鹽斯德は海運によりて日清韓若くは義勇艦隊より其供給の資を得るなり。若し戰爭破裂して其海運遮斷せられたる曉には、露國は如何にして此等の鑛夫をも飢餓に陥らしめざるを得るや。軍隊及び之に隸屬する人畜をして乏を告げさらしむるは更に前者に超えたる重大にして且つ困難なる問題なり。而して既に外來の食料に依る能はずとせば、凡て其供給には一條

の西伯利亞鐵道に頼むの外なし。然るに此時に於ける該鐵道は殆んど負擔に餘る程の任務あり。彼は軍隊を輸送せざる可からず、又た一旦開通せし東西兩洋の交通をは全く壅塞し能はざるが故に、一日に少くとも一、二回は之を軍事より割愛して普通の交通用に充てざる可からず。而して輜重を轉運するは又た其外に屬すれば、此單線鐵道か實際養ひ得る軍隊の數は能く若干ぞや。一たび此に思ひ到らば世人は必ず豫想せしよりも、西伯利亞鐵道の効力少き事を發見せん。

然りと雖も是れ現今の有様にのみ着眼して論じたるの説なり。若し露國が西伯利亞及び滿州の經營愈々進行し、該地の農業發達して米國の如く食料の大供給地となるに至らば、諸方に星布羅列する軍隊も遂に後顧の憂なく、昔日秦か漢水を利用して楚を滅ぼしたるか如く、露國は此鐵道により南下して滿清の朝廷を窺ふの活劇を演ずるの時なしとせず。夫れ

唇亡びて齒寒し。日韓二國又た其餘波を蒙むるに至らば、是れ由々しき大事なり。況んや露國は我邦を睥睨する數多の理由を有するに於てをや。未だ陰雨せざるに迫て彼の桑土を取て牖戸を網繆す。今にして對露の策を講ずるは猶ほ時に及ふ可し。佐藤宏君其の對露の策を書して將に世に公にせんとす。予聊か其序として茲に西伯利亞鐵道に關する鄙見を拵ふると云爾。

明治三十二年三月

曾我祐準識

兩洋交通論

一名對西伯利亞鐵道策

目錄

第一章 緒論	一
第二章 西伯利亞及ひ滿州一貫鐵道の敷設	九
第一節 西伯利亞鐵道	九
第一項 西伯利亞鐵道の由來	九
ムラヴィヨフの計畫	
英人の馬車鐵道敷設計畫	
米人のイルクートスク、チタ間の鐵道計畫	
ソフロノフのサラトフ、北京鐵道敷設の建議	
ロシヨット氏の計畫	
ホクダノヴァイツチ大佐の建議	
ルニヒンツ氏の計畫	
クルシニツオヴ中將の建議	
政府の採用せし線路	

千八九〇年に於ける既設の三線
西伯利亞大鐵道敷設の基礎

第二項 西伯利亞鐵道線路 一五

五區の線路

各區の工事

第一、西部西伯利亞線

第二、中央西伯利亞線

第三、後貝加爾線

第四、黑龍江線

第五、烏蘇里線

全線の延長と經費

第三項 西伯利亞鐵道附帶事業 一三

附帶事業費

第一、植民

第二、探礦

石炭

銅鐵及其他の諸礦物

金

第三、水路修築及び航路改善

第二節 滿州鐵道 三二

第一項 滿州鐵道の築造 三一

滿州鐵道の由來

外交上の策略

中國東方鐵路公司及ひ其章程

滿州鐵道の利益

第二項 滿州鐵道線路と其連絡線路 三七

I、最初の本線路(浦鹽斯德線)

敷線

海拉爾

興安嶺

齊々哈爾

伯都訥

吉林府

オモソ

寧古塔

II、後の本線路(遼東半島線)
 III、他の重要な一線路(朝鮮半島線)
 此の三線路に對する我邦の位置

第三章

西伯利亞及ひ滿州一貫鐵道竣工の結果……………四六

此鐵道に對する吾人の希望

此鐵道の現状

此鐵道全通後西伯利亞及ひ滿州横斷の日數

此鐵道と航路との比較

- (1) 旅行日數
- (2) 旅費
- (3) 設備

郵便物及ひ貨物に對する此鐵道の影響

軍事上に及ぼす此鐵道の結果

第四章

西伯利亞及ひ滿州一貫鐵道に對する我

邦の經營……………六〇

世界の交通に於ける我邦の天恵

此鐵道に對する我邦の形勝

諸外國の此鐵道に對する計畫

我邦の此鐵道に對して當に爲す可き經營

朝鮮半島線に對する吾人の主唱—京義鐵道買収

第五章

西伯利亞及ひ滿州一貫鐵道平時利用策

並に戰時中斷策……………六七

第一節

京義鐵道買収及ひ滿州鐵道への接續……………六七

北米—横濱—馬關—釜山—義州—滿州線の捷徑

此線に對するニカラグア運河開鑿の結果

平時に於ける露國鐵道の利用

戰時に於ける露國鐵道の中斷

第二節 京義鐵道買收の必要及び利益……………七三

京釜鐵道効用の保全—買收の必要

京釜鐵道に關する合同條約

京釜鐵道線路

京釜鐵道の成否

露國鐵道接續としての京釜鐵道の位置

支那の諸部に至るの新捷路—買收の利益

附言—京元鐵道の敷設

第六章 結 論……………八四

附 録 世界交通一覽……………八九

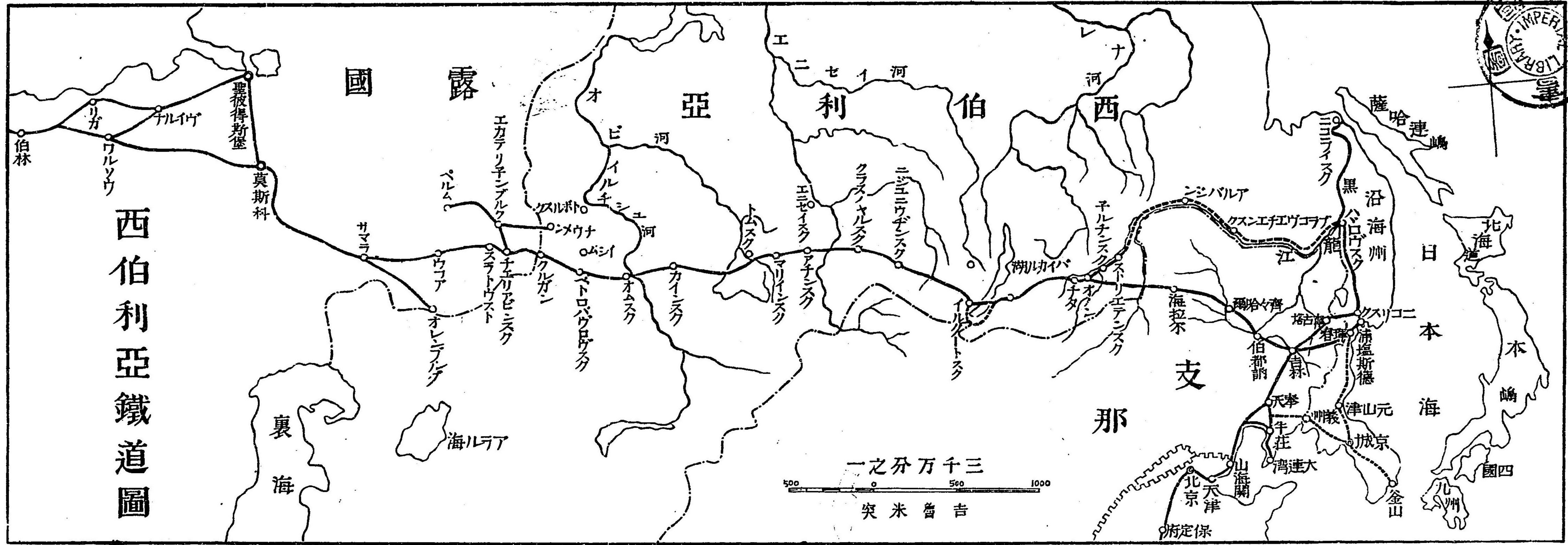
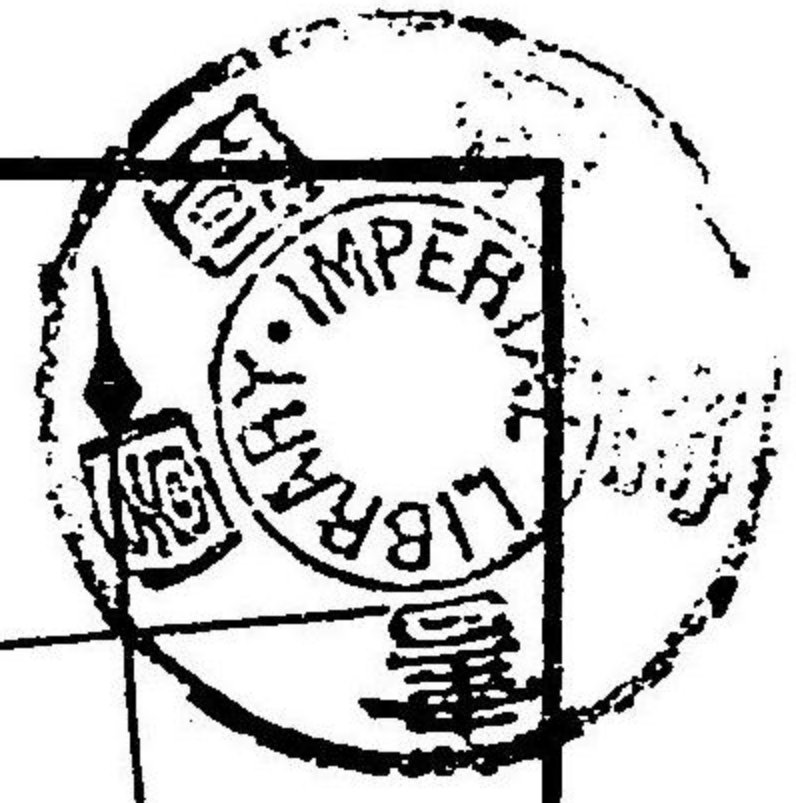
第一、太平洋航路……………八九

第二、北米鐵道……………九四

第三、大西洋航路……………九八

第四、歐亞航路……………一〇三

兩洋交通論 一名對西伯利亞鐵道策 目錄 終



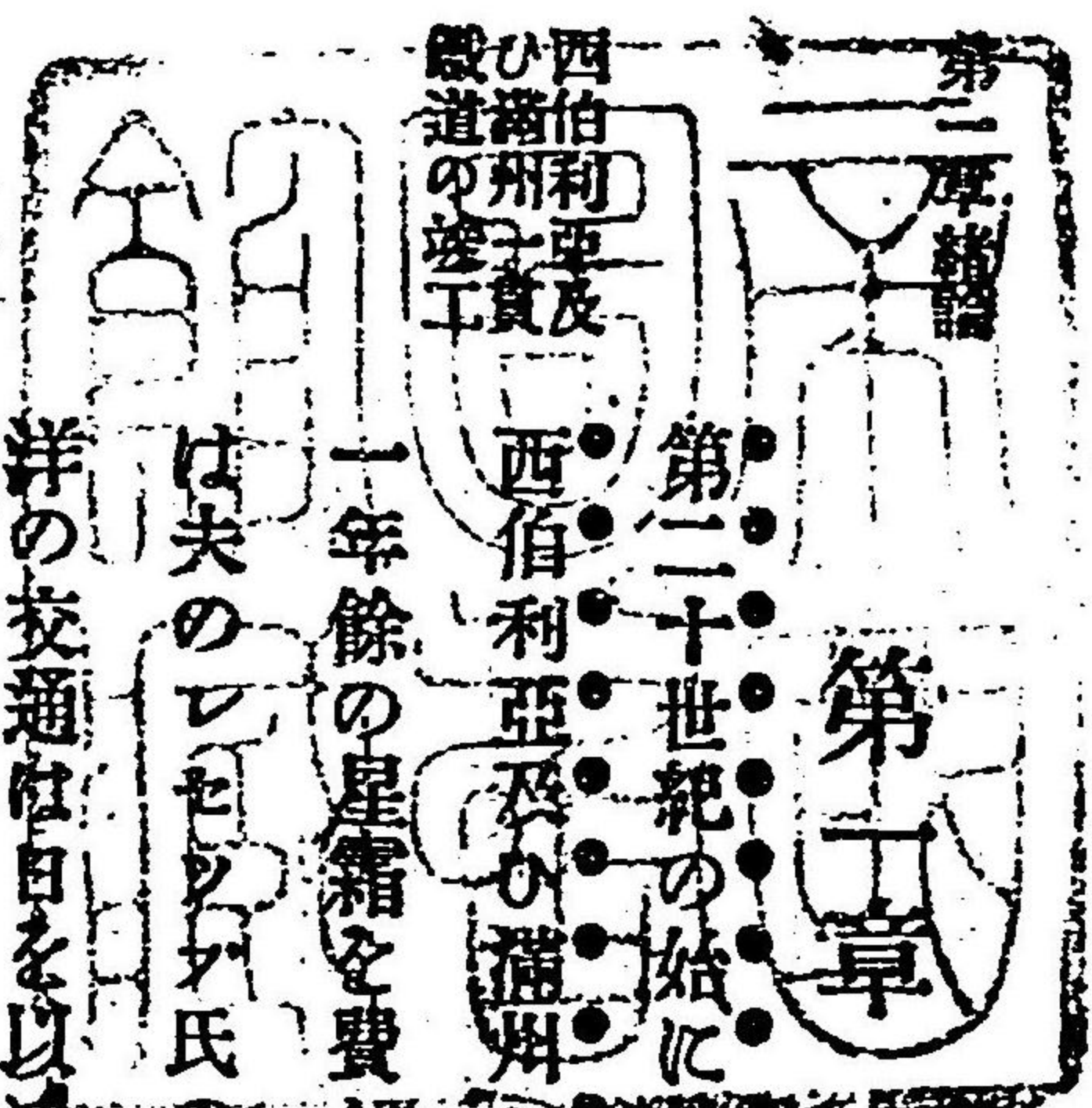
西伯利亞鐵道圖

一之分万千三
突米魯吉

兩洋交通論

一名對西伯利亞鐵道策

法學士 佐藤宏 著



第一章 緒論

第二世紀の始に於て、絶東の形勢を一變し、隨て世界全躰にも一大影響を及ぼす可きものを、西伯利亞及び滿州の貫鐵道の竣工とす。抑も歐洲より遠く喜望峰を廻り二萬哩の波濤を凌ぎ一年餘の星霜を費して漸く東洋に來りし第十八世紀の古はいさ知らず、第十九世紀に到りては夫の「モロゾフ」氏の大經營により蘇土の運河一たひ開鑿せられ、從來月を以て數へたりし兩洋の交通は日を以て算するに至り、一般の人類皆な其餘澤を蒙りぬ。然るに西伯利亞及び滿州一貫鐵道完成して歐亞兩大陸を連絡するに至らば、蘇土運河の短縮したる航行の日數は、更に又た其の三分の一若くは四分の一に減せられ、絶東の清韓日の諸國を取て露獨佛英等の列國の傍に隣比せしむると等しき結果を生ぜん。吾人は最早東方の「コミット、キングダム」

「セレスシアル、エムパイア」を以て悠々自適するに能はず、須らく世界交通の喧囂蒸騰の内
に投して互に輸贏を争ふ可き秋に遭遇せり。然らば則ち吾人は當に此大鐵道に對して如何な
る施設を爲す可きや。是れ吾人か本書に於て講究せんと欲する問題なり。

露國病者の
言(1)

然るに世には單に軍事上より此大鐵道を觀察して其偉力を畏怖する者あり。其言に曰く、
西伯利亞鐵道は禍機を包藏して我邦に來れり。我邦假令一干戈を好まずと雖も、露國は
必ず之を利用して將に我邦を攻撃せんとす、如何となれば遠く樺太の横奪、蝦夷入寇、
對馬の占領等の實例を挙げすとも、近く東洋の平和を攪亂すてふ口實を以て遼東半島よ
り吾人を斥擯したるを以てするも、露國は始終侵略を以て我邦に對すればなり。而して
我邦は常に退讓畏縮、殆んど其の言ふが儘に任し、彌縫塗抹、纔に少康を得つゝ在るな
り。若し露國が旅順口、大連灣を租借せし時、我邦にして之に抗議を呈せば、衝突は到
底免れざりしならん。又た朝鮮に於ても日露協商てふ「第二の天津條約」を以て一時の
姑息偷安を苟もすと雖も、露國が滿州の企圖漸く其目的を達して遂に雜林に手を展はす
の秋に至らば、我邦との衝突は又た免れざらん。露國は已に衝突の機會多きを知り、并
せて我邦の十年計畫、陸海軍擴張の無意味に非ざるを諱る。故に其羽翼未だ成らざるに

先だち、西伯利亞鐵道を敷設し了りて、我邦に致死の一撃を加へんとす。然らざれば何
ぞ彼が如く沍寒を犯して晝夜兼業、築造工事を急ぐの要あらんや。又た我邦に面する沿
海州、滿州等の野に左程多數の軍隊を配置するの要あらんや。聞く義勇艦隊は頻に兵卒
軍器を滿載し來りて、幾んど旅順口の砲臺を修築し、巨礮を裝置し終りたりと。今に於
て缺くる所のものは皆に後援輜重の輸送のみ。而して西伯利亞鐵道の完成は全く其欠點
を補ひ、大鵬をして遂に圖南の壯舉を演せしめんとす。嗚呼、西伯利亞鐵道は實に我邦
を亡ぼすの具なり

其弊見譯云

と。斯の如く西伯利亞及び滿州一貫鐵道を視て以て平和の破壊器となす。嘗て蘇士運河開鑿
の際に於て英國の人士も亦た這般の僻見を抱きたる事ありき。其意に以爲らく、此運河にし
て一たび開鑿せられれば、佛露二國は容易に短時日を以て大軍を印度に送る事を得、大不列
顛の寶庫も將に危殆に瀕せんと。故に陰に土耳其を指嚇して其反對を爲さしめ其計畫を打破
せんとしたりき。然れども後に至りて曩に軍事の目的の爲めに開鑿せらるゝものと誤認した
る運河も、世界の通商貿易の公路となりて、何國と雖もを事の目的に専用し能はざることを
なりぬ。而して何國に限らず好むて戦争を起し此の重要な歐亞交通の大途を壅塞する事あ

らば如何、世界列國は決して黙視せざるなり。縱し政府にして之を黙視せんと欲するも其閉鎖に由りて非常の痛苦を感じる經濟社會は決して其獨占を許さざるなり。西伯利亞及び滿州一貫鐵道と雖も亦た斯の如し。露國にして果して論者の言の如く唯々軍事の目的を以て此鐵道を敷設したりとするも、到底事物の性質上、一國の私し得べきものに非ず、必ずや世界の公用を俟ちて存立し得べきものなり。詳言せば世界の公用を遏むれば到底其存立を保全するに能はざるものなり。故に其築造費は露國の資金より出て、其目的は一に軍事に在りとするも、其維持管理、改善等の諸費に至りては、單に軍事費を以て之に充つるに非ず、鐵道の收入を見積りたるや疑なし。既に鐵道の收入を見積るとせば乗客貨物も歓迎す可し。沿路諸事業も盛にす可し。西伯利亞曠野に於ける植民も奨励す可し。食料商工品等の輸出入も亦た東西兩洋間の轉運も此途に出つ可し。斯の如く百般の關係愈々複雑となり、到る處社會各層の民人其恵に頼りて生計を營むに至らば、此大鐵道が世界の公用を禁するの曉は、渾圓球上到處に永く忍ぶ可からざるの支障を生ぜん。例へば滿州黑龍江等の地方に於ける幾多の鑛山に廢集する數万の抗夫等か一日たりとも一たひ其食料供給の途絶えなば直に飢餓に瀕する事なしと謂ふ可からず、又た新に西部若くは中央西伯利亞に來り漸く粗糲なる假屋にて雨露を

四

凌くの移住民等か長く日用必需品の轉運を蒙らざれば、直に困厄の中に陥るは何人も知悉する所なり。單に此等の點を以てするも露國は此大鐵道の交通を軍事に専用するに能はざる事情あるに、搗て加へて年々莫大なる經費の爲めに、世界の公用を盛にして其收入を多からしめんと欲する事情あるをや。誰か、第十九世紀の經濟的時代に於て、秦の始皇帝が萬里の長城を築きたる不生産的の眼を以て、露國の西伯利亞及び滿州一貫鐵道を視る者ぞ。謬妄も亦た甚しい哉。

露國は決して這般の不生産的の工事を爲さじ。

然るに猶ほ一層謬妄の見を抱く者あり。其言に曰く、

(2) 主觀論者の見

三國干渉以來日露の交情は頗る睽離せり。我邦は臥薪嘗膽の苦を嘗め。今や十年生聚、十年教訓の中に在り。夫の所謂十年計畫、十二師團、二十萬噸の軍艦も唯た會替の恥を雪かんと欲する目的の爲め設けられたり。露國も既に我邦が俱不戴天の敵なる事を知悉せり。東洋艦隊の増遣、旅順口の修築、浦鹽斯德の嚴備、西伯利亞鐵道の速成等、一として劍戟の聲を帯びざるものなし。目下二國は兩々對立し、互に刀櫛を握り、隙を窺ひ、歩一步詰り寄りて、將に一擊を試みんとする者に似たり。而して國家の間も亦た個人の

間の如く、其交情甚しく睽離したる時は、或は喧嘩口論を爲し、或は櫻團を爲し、而して暴風の吹き荒みたる後、月の澄めるか如く、皎々然として平靜なる舊誼に復し、時として却て以前よりは親密の度を増すと齊しく、日露の間には是非とも一戦無かる可からず。是れ即ち日露の交情を温むるの道なり

其無謀短慮

と。吾人は實に其の奇道にして敢て正道に非らざるを危む。試に問ふ、論者の所謂日露戦争に於ては、我邦は必しも最後の勝利を得べき成算ありや。我邦にして伴に勝利を占むるとするも、其精英の縦横せし範圍は如何に廣かる可きや。旅順口を陥れ、浦鹽斯德を破り、遼東半島、滿州、沿海州、黒龍江附近を蹂躪するが關の山なる可し。中央西伯利亞より烏刺爾山を踰え、聖彼得斯堡を擣くが如きはソノキスカンの夢のみ。而して數方の生靈を倒し、鉅億の軍費を烟となしたる結果は如何。露人にせよ又た日本人にせよ、敗後の支那人の如く無頓着なるを得ざるは一なり。故に其の敗者の何人たるに論なく、愈々疾惡怨恨を深くし復仇の念を熾にし再び第二の日露戦争を喚起するの虞あり。之を要するに好んで日露戦争を招くは即ち永久の戦争を招くなり。吾人は既に一回の日清戦争か適切に教えたる痛き、苦き經驗を知れり。心ある者は皆な其過失を再ひす可からざる事を悟れり。然りと雖も讀者乞ふ吾人

(3) 平和論者の

を以て徒に戦争を怯るゝ者と爲す勿れ。吾人は將に國際の關係は戦争以外に施設の途多々ある事を諸君に進言せんと欲す。吾人の言ふ迄もなく戦争は惡徳なり。兇器なり。最後の手段なり。決して事物の目的にあらざり。戦争を口にするは最も拙劣なる外交なり。兩國の關係破裂したる後に非らざれば戦争を口にせず。縱し戦争を口にするも常に茲に至りたるを遺憾とするの意を含まざる可からず。必竟するに戦争の目的は平和なり。而して常時外交の目的が平和に在るは論を待たざるのみならず。國際關係の變態たる戦争に際しても、其の終局の目的は既に平和に在りとせば、吾人は我邦の爲め這般の平和を基礎として百年の大計を定め、之に由りて對露の方針をも決せん。平和論者の言に曰く、

國際の事は固より利害の衝突に由りて親疎の分を爲すと雖も、利害に大小あり、故に一時的の利害を以て國家百年の大計を變する如きは深慮ある國の敢て爲さざる所なり。然らば則ち我邦百年の大計とは何ぞや、曰く、我邦の獨立自衛を固くし東洋平和の保護者となり兼ねて世界人類間の親誼を敦くする事はなり。苟も此理想を抱きて第二十世紀の大勢に應じ、對露の方針を決せんと欲せば、戦争の外に、立脚の地を求めざる可からず。

西伯利亞及
滿州一貫
鐵道の利用

隨て西伯利亞鐵道に對するの策も、亦た往時英國が蘇西運河の開鑿に對したるが如く、一
意之を害視す可きに非ず。須らく之を利用するの謀を廻す可し。而して其利用策は寧ろ
朝鮮半島の我邦に面する極端(釜山歟)より其北部に至るまで鐵道を敷設し、夫の西伯利
亞鐵道に聯絡して、兩洋交通の衝に當らん事を籌畫するに在り。是れ害視を變して利用
となし、破壊力を化じて構成力となし、殺伐の戦争を避けて平和の競争と爲し、世に所
謂禍を轉して福と爲すものなり。

と。而して本書が西伯利亞及び滿州一貫鐵道を利用するの策を講究するも全く此意に出てた
り。若し幸にして這般の策十分に本邦人に由りて實行せられ、遂に此大鐵道を利用するに至
らば、我邦の利權は自ら海外に伸張し、且つ世界經濟上の利害關係漸く此公路に纏綿し來り
て、不識の間に戦争を避くるの傾向を生じ、國際間の親誼を永く保全する事を得む。是れ吾
人か不肖を顧みず、鄙見を擲へ、本書を著して大方の教を仰く所以なり。而して篇中一言夫
の大鐵道戰時中斷の事に及へるは、其鐵道が任務の一として軍事の使命を佩ひたるに對する
結果のみ。讀者之を諒せよ。吾人は以下先づ該鐵道の真相を叙述して、後に其持論を吐露す
可し。

第二章 西伯利亞及び滿州一貫鐵道の敷設

第一節 西伯利亞鐵道

第一項 西伯利亞鐵道の由來

第一項西伯
利亞鐵道の
由來

抑も露國が多年西伯利亞を侵略し、黒龍江、烏蘇里江、及び沿海州等の地方を蠶食し、漸く
絶東に其鵬翼を展はさんとするや、經濟上及び軍事上、本國との連絡を設くる事最も緊要な
る事項となりぬ。而して初めて此間に鐵道敷設の計畫を立てたる者は現露國外務大臣ムラヂ
イヨフ伯の祖父東部西伯利亞總督ムラヂイヨフ、アムールスキ、其人なりとす。同將軍は絶
東の海上を迂回して黒龍江に至るには、種々の障礙其途に横はる事を知悉し、夫の甚た好地
位を占めたるチカステ灣と黒龍江頭ソフィスクとの間に大道を開き、遂に之を變して鐵道と
爲さん事を建議し、一八五七年之に關する調査を試みたりしが、實行の手段なくして空しく
廢止するに至れり。

此時に當り一英人あり、ニシュニ、ノゾゴロットよりカサン及びベルムを経て、太平洋に臨
める一港に至るまで馬車鐵道を敷設するの計畫を爲したりしも、其基礎鞏固ならざりし爲め、

英人の馬車
鐵道敷設計

政府の注意を惹くに至らざりき。

米人のイル
ク、チタス
の鐵道計畫

次いで米人のイルクートスク及びヒタタ間に鐵道を敷設せんが爲めに、株式會社組織の認可を政府に請願せる者あり。總督ムラヴィヨフ將軍は大に此企圖を贊し、其盡力に由りて、遼寧省及び西伯利亞會議に之を提出して其決定を仰くに至りしが、實施に關する精密の調査を缺くを以て、遂に其の顧みる所あらずして止みぬ。

ソフロンツ
フのサフツ
の北京鐵
道敷設の建
議

然るに西伯利亞と露國とを連絡する鐵道の緊要なる事は到底政府の拒否するに能はざる所にして、其敷設の計畫は絶えず、其眼中に映し居たり。且つや他の諸方面よりも亦尤切に其利害を感じ、自ら新なる企圖を生ずるに至れり。即ちソフロンツなる者は政府に一の建議を呈し、サラトフよりキルギスの平野を過ぎ、セミバラチンスク、ミヌシンスク、セレンギンスクを経て、黒龍江に至り、遂に北京に達するの鐵道を敷設せん事を懇願したりしも、政府は又た此事業にも手を出さざりき。

ロシヨット
氏の計畫

一八六二年コ、ロン會社の爲したる計畫は實行の價値を有するものにして其考案はヴォルガ河の船渠とオビ河とを連絡する鐵道を敷設するに在りき、是れ即ち礦山技師ロシヨット氏の案出せるものなり。ロシヨット氏は久しく烏刺爾の工場を監理し、從て此地方の事情に精通

ボグダノフ
イツチ大佐
の建議

せり。茲に於てヘルムよりニツユニ、タホルスク工場を経て、チヌイメンに至るの線路より支線を派してイルピットに赴かしめん事を謀れり。

以前の計畫は實に工場の利害に適切なりと雖も、其方針一變し、政府は遂にボグダノフイツチ大佐の建議を採用するに至れり。一八六四年烏刺爾地方に饑饉あり、六六年同大佐は其の善後の處置を講せんが爲めにヴィアトカに赴けり。出發後二箇月を経て大佐は政府に報告して曰く、予はヘルム及びヴィアトカの扶給に關する困難を除却し、將來烏刺爾地方に於ける饑饉を豫防せんが爲めに執る可き確實なる手段は、内地の政廳よりユカテリチンブルグに至り、更に進んでチヌイメンに達する鐵道敷設に在る事を斷言せんと欲す。此線路は遂に西伯利亞を通じて、支那の境界に達するものにして、軍容上并に國際上極めて重要なものとなる可きなりと。茲に於て同大佐はエルシニコウよりユカテリチンブルグを経てチヌイメンに至る鐵道敷設の調査を命せられたり。

ルニヒノツ
氏の計畫

然るに一八六九年商業家ルニヒノツ氏なる者更に一の計畫を爲せり。其計畫に據れば、ヘルムよりシヤフリンスク、クルガン、ユカテリチンブルグ等の諸市を経て、トボル河畔のクルガンより北方に在るビーヴォセルヌイーエ村に至るを本線とし、此本線中ユカテリチンブル

グより一支線を派し、ニツユニ、タヒルスシ工場を経て、クシユキンスクのクローン工場に達するの計畫なりき。

一二

オヴ中將の
建設

此時に當りて三種の線路問題に上りぬ。三種とは即ちロシヨット、ボグダノヴィツチ、及びルニヒンツ三氏の計畫にして、第一と第二とは共にチユイメンに終り、第三はトボル河に達するものなり。當時の西伯利亞總督クルシユツオヴ中將は最短の線路を擇ぶを以て最も利益ありとし、ニツユニ、ノヅゴロツトよりカサンを経てチユイメンに至るの線路を推し、之を政府に提出して其の迅速なる決定を促したり。去れど以上の計畫は未だ之を特別調査に附して審議するに足る可き根據を有するに至らざりしを以て、更に委員を烏刺爾に派遣し、其工場の利害を謀り、併せて西伯利亞の交通を完うせんが爲めに、一切の決定を之に委任せり。然れども此二問題は一條の鐵道に由りて終結す可からざるに由り、先づ烏刺爾鐵道のみを敷設し、西伯利亞を通ずる線路は、暫く之を放棄せり。

政府の採用
せし線路

一八七二年より七五年に亘りて行はれたる調査に由り別に三個の線路計畫せられたれども、閣議に於てニツユニ、ノヅゴロツトよりカサン、エカチリチンブルグ、チユイメンに至るの線路を採用せり。此時に當りて露國の鐵道線路は漸く東方に延長せられ、七七年には既

にオレンブルグに達し、七八年には烏刺爾線開通せられ、八〇年には夫の採用せしエカチリチンブルグ、トユイメン鐵道の敷設に着手するに至れり。

此等の敷設の實施及び新なる他の調査により、七五年に決定せる西伯利亞線路の目的に適合せざる事を明にし、八五年に及びて更に三種の線路を比較商議するに至りぬ。第一は前に掲げたるニツユニ、ノヅゴロツトよりカサン、エカチリネンブルグを経て、チユイメンに至るの線路、第二はサマラよりウファ、クラスノイ、ウフイムスク、エカチリネンブルグを経てトヒイメンに至るの線路、第三はサマラよりウファ、スラトウストを経てチユリアピンスクに至るの線路、是なり。此等の線路の何れを経營するにも、西伯利亞を横斷すへき鐵道の方向を常に斟酌せざる可からず、而して又た後者の方向を決定するには、軍事上のみならず、經濟上の利害をも終始考慮の中に加へざる可からず。

一八九〇年
に於ける既
設の三線

一八九〇年の末に至り、三條の線路既に東に向へり。一はチユイメンを終點とする烏刺爾線、二はミアスを終點とするスラトウスト線、三はオレンブルグを終點とするサマラ、オレンブルグ線是なり。いき種々の點より觀察し、西伯利亞を貫通して浦鹽斯德に至る大鐵道の線路をば是非共ニツユニ、ウヂンスクを經由するものとせば、チユイメンを始點とする線路はト

ムスクに至らずしてヤルトロツスク、カインスク、マリンスク、クラスノヤルスクを過ぐ可し。其延長は三七〇七吉魯米突なり。此線路は不利なるは敷設に巨額の經費を要する事に於て、一〇〇〇吉魯米突に大約七千七百萬留を投せざる可からざる處あり。ミアスを始點とする線路はクルガン、カインスクより前掲の線路を取りてニツニ、ウヂンスクに達す。其距離二八六五吉魯米突なり。此線路に據れば前者より短きと四八二吉魯米突にして、而かも西伯利亞中人口最も稠密にして土壤最も肥沃なる地方を經過し。本國にては直にサマラ、ストラトウスト線に連絡す可し。オレンブルグを始點とする線路はオルスク、アドバツサル、アクモリンスク、ヒユースク、ミヌシンスクを経てニツニ、ウヂンスクに達し、其延長三六二八吉魯米突に及べり。此線路は政治上並に商業上の中心たる地方を通過すれども、西部に於て一六〇〇吉魯米突間は人口稀薄にして水利の便なく、文化に適せざる曠野を横断せざる可からず、且つや冬季に至らば積雪頗る深く、行旅に危険なり、加之ならず其東部に於ては、山地を踰ゆるを以て工事困難にして莫大の經費を要するを免れず。又其距離の如きもミアスより起るものにして長きこと七六三吉魯米突なり。故に西伯利亞の本線を第二線に決定するは實に至當の處置なりと謂ふ可し。

西伯利亞大鐵道敷設の基礎

茲に於て此第二線を採用する事に決し、ストラウスト、ミアスより更にチエリアピンスクに接続し、此處を西伯利亞鐵道の始點と定めて、之をトムスクに延長す可きや、將た又た他處に向て敷設す可きやに就て調査を施すに至れり。
 一八九一年三月二十九日先帝歴山三世より皇太子ニコラス、アレキサンドロヴィツチ殿下に降りたる勅諭に依りて西伯利亞大鐵道の敷設確定するの基礎を建てたり。時に皇太子即ち現帝ニコラス二世は旅行より歸着せられ、五月二十四日其勅諭を受けて大鐵道起工に親ら手を下したまひぬ。是ぞ即ち西伯利亞の爲め、露國の爲め、歐亞の爲め、廣く言はば世界の爲め、殊に我國の爲めに未曾有の大出來事とこそ謂ふ可けれ。而して其翌年十二月十日同帝の勅諭に基きて西伯利亞鐵道會議設置せられ、線路敷設は則ち着々其歩を進めたり。

第二項 西伯利亞鐵道線路

西伯利亞鐵道は氣候地勢等の種々相異なる地方を通過するが故に、工事上一の原則を適用するに能はず、即ち或る處に於ては經費の節減を計りて簡略に従ふ事を得たれども、他には或は直に然るべからざる處あり。左れと大原則としては「簡略は敷設の善長堅牢を害せず」と

の主義を維持したり。

五區の線路

左に敷設工事の爲め分たれたる五區の線路を擧げん。

- 第一、西部西伯利亞線。チェリアピンスクよりオビ河に至るまで支線を合せて其の長さ一三二八露里(一四一六吉魯米突)。
- 第二、中部西伯利亞線。オビ河よりイルクートスクに至る一七五四露里(一八七一吉魯米突)。
- 第三、後具加爾線。イルクートスクよりミンツスカヤを経てストリエテンスクに至る一三〇一露里(一三八七吉魯米突)。
- 第四、黒龍江線。ストリエテンスクよりパロフスクに至る二〇〇〇露里(二一三四吉魯米突)。
- 第五、烏蘇里線。ハバロフスクよりクラフスカヤを経て浦蘆斯德に至る七二九露里(七七七吉魯米突)。

此中第一區西部西伯利亞線並に第五區烏蘇里線中クラフスカヤより浦蘆斯德に至るまでは一八九一年及び九二年に起工せられ、九三年には第二區中央西伯利亞線中オビ河よりクラス

ノヤルスクに至るの線路、九五年には第三區後具加爾線中ミンツスカヤよりストリエテンスクに至る所謂具加爾横過線と烏蘇里線中ハバロフスクよりクラフスカヤに至るの線路、九六年には第二區の殘部即ちクラスノヤルスクよりイルクートスクに至るの線路工事に着手せられたり。九七年よりは第三區後具加爾線中イルクートスクよりミンツスカヤに至る所謂具加爾湖畔線並に第四區黒龍江線の或部分を起工し始め、一九〇二年に至り全部落成して愈々歐亞交通を啓く等なりき。然れども滿州線を採用し工事困難にして線路の迂回せる黒龍江線を棄てたるより、大に其經費を節減し、距離を短縮して工事愈々迅速に進行せり。

各區の工事
第一、西部
西伯利亞線

第一、西部西伯利亞線はチェリアピンスクを發して東方に向ひクルガン、ペトロバフスクを経てオムスクに赴く。此間深谿大河等汎濫の虞ある地方に於て唯た少しく迂回せるのみ。オムスクにては市街より五吉魯米突を隔りたる處に於てイルチシユ河を渡る。其橋梁の長さ六四〇米突。此より更に進んで、バラピンスクの廣野を遮斷し、カインスクを経てオビ河に達し、クリヴオシユチエコフの側より之を渡る。橋梁の長さ七六三米突なり。而して此線路の通過する地方は土壤膏腴にして氣候又頗る農業の發達に適し、イシムスク及びバラピンスクの廣野の如き開拓して良好の田疇となす可し。工事は甚だ容易にして全線毫も特別

の障礙なく、唯たオビ、イルチシニの二大河を始めトボル、イシム等の諸河の橋梁を架設するに巨額の経費と多少の困難とを見しのみ。而して基址の如き極めて平坦なるを以て、最大の勾配と雖も千分の七十四に過ぎず、又た其彎曲の最大半径も五三四米突に過ぎざるなり。此線は一八九一年に於て爲されたる特別測量に據りて敷設に着手し、九六年十月二十七日に至り、チエリアピンスクよりエカテリヤマンブルクに至る烏刺爾線を接続する部分と共に開通するに至れり。

第二、中央西伯利亞線

第二、中央西伯利亞線はオビ河より東して、マリンスクを經、アチンスクに至り、五八八吉魯米突間、丘陵多き地方を過く。而してトム、ヤヤ、キヤ、チユリム等の四河を超えざる可からず。然れども其勾配は百分の八に至らず、而して最大なる彎曲の半径も五三四米突に達せず、且つ著しき掘土の要なくして此敷設を完うする事を得。然るにアチンスクよりイルクトスタに至る一二七〇吉魯米突は其地勢全く之と異りて頗る險峻なり。且つ皆にチユリム、エニセイの二河并に幾多の支流に橋梁を架するの要あるのみならず、其間に在る分水嶺をも除をさる可からず。而して此等の峯巒は峻険なるアラタン、クレムヤチエツ、エニセイ、サヤン等の山脈の横嶺なるを以て、線路を迂回するも、到底其勾配を減殺すること能はず。故

にアチンスクよりニツユニ、ウヂンスクに至る七五九吉魯米突間、及びウクチユイスカヤ停車場よりボロヰイナ停車場に至る一五六吉魯米突間は、其勾配百分の十五にして彎曲半径三二〇米突なり。去れどニツユニ、ウヂンスクよりウクチユイスカヤ停車場に至るの線路とボロヰイナ停車場よりイルクトスタに至るの線路とは、其の長さ合計三五七吉魯米突にして、勾配百分の九、彎曲半径五三四米突を出てさきき。斯の如き地勢なるを以て著しき技巧的の工事を要し、土堤の高さ十九米突に達したり。元來此間の工事は一九〇〇年を期して落成するの豫定なりしも、一八九四年中の敷設の實績と鐵道附屬材料を受取る可き若干の場所を決定するの便宜とを得たるより、西伯利亞鐵道會議に於ては、其豫定期間を二箇年短縮し、中點クラズノヤルスクよりは東に向ひ、終點イルクトスタよりは西に向ひて、同時に敷設に着手し、工事も案外に早く落成せり。

第三、後具加爾線

第三、後具加爾線は之を細分して具加爾湖畔線及び具加爾横過線の二部とす。具加爾湖畔線はイルクトスタに發しミンツスカヤに終る。イルクトスタ河沿岸は高潮の際水中に没し、三一二露里の處より山間の豁谷内に入る。而して其懸崖は鉛直なる花崗石より成り、急瀉激泉其下を流る。又た流に進めは工事益々困難にして、殊にイルチヤの小川がクルチユシユナ

ヤ河に注ぐ處に於て最も甚しとす。此處に於ては鉛直の懸崖頗る屈折して、彎曲の半径二五六米突の線路を以て之に沿はんとするも得へからず。寧ろ飛瀑の中に築造せざる可からざるが如き奇觀あり。之に加ふるに無數の小流は岩石の間より落ちて線路を犯し、爲めに六六米突の防牆をさへ設けたる處あり。而してクルチエシユナヤ河の具加爾湖に注ぐ處よりピストラヤ停車場に至るまでも地勢は同じく峻峻なり。具加爾湖畔に沿ふて走るの線路は三二二露里の處に來りて稍々其の峻峻の勢を失ふと雖も、尙ほ同湖に近づける山脈を越え、小瀑を爲して奔流する幾多の小河を渉るを要するのみか、往々繁茂せる森林、卑濕なる沼澤を馳するを以て、工事の困難なるは言語に絶えたり。總して此線路の通過する地方はイルクトスク市及び湖畔の村落を除くの外は土壤荒蕪にして氣候酷烈なり。然れども湖畔は渺茫たる滙水あるを以て、窮陰著しく緩和せられ、凍氷他處の如く永久凝結して工事の障礙を爲す事鮮し。具加爾湖横過線は同湖畔に在るミンツスカヤより發し、其岸に沿ふてハマル、ダバンの山脊を繞り、セレンガ河を渡る。其橋梁の長さ二八四米突なり。此よりヤプロノイの大嶺を攀ち、遂に海上千四十米突の高處に達し、即ち太平洋の流域に移る。チタよりストリエテンスクに至る間は、インゴダ及びシルガ兩河沿岸の線路敷設最も困難なり。インゴダの豁谷は狹隘に

して彎曲し、峯巒之に迫りて懸崖を爲し、川中に突出す。而して低潮の際は少しく地面を露出すと雖も、高潮の際は幾んど水中に没す。且つ其幅廣くして道堤を築くの餘地あるは唯た僅に二三箇處のみ。シルガ河の沿岸は略々前者と同じけれども、地勢漸く變し、豁谷の迂回も稍々少く、遂に平坦となる。地勢斯の如くなるを以て此部分の土工は甚だ壯大にして、道堤の側には高牆を積み上げ、ヤプロノイ山脊の鑿開の如き一層困難にして、常に水に浸され、又た凍氷長く凝結して鐵鋤鶴嘴の作用を妨ぐと雖も、此等の障礙を打破して八九米突の深さも掘り下げざる可からず。而してチタ停車場の中央工場より工夫を派遣し頻に其敷設を急ぎ、一旦東部ミトロフアインフよりストリエテンスクに至るまで作業列車を往復するに至りしも、昨年秋季具加爾地方の未曾有なる洪水は、漸く竣工したる線路を破壊して、五百三十万留の損害を醸せり。現時猶ほ其復舊工事の最中なり。聞く本年中には此線路の全通を見る可しと云ふ。

而して以上は鐵道會議に於て決定せし線路なれども、具加爾湖南を廻るの工事は頗る困難なるを以て、其西岸リストウイニチナヤ埠頭より東岸ムイソフヤ埠頭まで汽船を以て列車を搭載し湖上を渡過せしむる筈にて、既に其設備に着手せり。蓋し該汽船は歐洲に於ては丁抹諾

島と陸地との間、米國に於てはグロップ、エリ等の湖上に泛ぶる列車渡過用の涼船を同式にして、既に注文し終りたり。而して同湖の水結季には航路閉塞するを以て、別に碎氷船を具へんとし、目下同湖畔の船渠に於て製作中なり。

第四、黒龍江線

第四、黒龍江線はシルカ河に臨めるストリエテンスクより黒龍江と烏蘇里江との會點なるハッラツスクに至り、五五〇露里間はシルカ河と黒龍江との豁谷を通過せざる可からず。而して後者に架する橋梁は其の長さ六四〇米突に達する豫定なりき。蓋し此線路の西部に於ては其地勢并に氣候等の關係より宛も具加爾橫過線の如く敷設するの要あり。而して全部幾んど貫通し難き森林を過ぎ、水中に没する虞ある點に至りては、又た前者と同じ。故に工事の困難と巨額の經費とを避け、并せて其距離を著しく短縮せんが爲めに滿州線を擇ひて之に代へたり。去ればストリエテンスク以東の線路は最早敷設するの要なしと雖も、後具加爾線并に烏蘇里線よりは支那の境界まで合計凡そ四一九露里の支線を出たさる可からず。而して遺の滿州線を取りたる爲め、短縮せし行程は無慮五、一四露里なりとす。

第五、烏蘇里線

第五、烏蘇里線は烏蘇里江の沿岸を走り、無數の小支流と險峻なるシクタ、アリン等の分水嶺とを越え、南下してサイフアンの豁谷を過ぐ。此邊の勾配は百分の十五に達するものあり。

り。之より浦鹽斯德に達する迄は稍や平坦なり。元來此線路はハッラツスク、クラフスカヤ間の北部烏蘇里線とクラフスカヤ、浦鹽斯德の南部烏蘇里線との二區に分れ、南部は一八九一年より起工して、九五年に至りて全く落成し、北部は九四年より敷設に着手して、九七年九月三日に至り、ハッラツスク、浦鹽斯德間の全部開通せり。

全線の延長と經費

斯の如くして西伯利亞鐵道の始點チエリアピンスクより其終點浦鹽斯德に至る全線の延長七千八百三十三露里に亘り、其敷設の經費は無慮三億七千九百九十九萬九千九百四十七留(西伯利亞鐵道會議の報告)を越えたり。若し此他土工、線路附屬物、電信、停車場、各種の建築物、等に關する豫算外の經費、執務上の經費、及び附屬事業の經費等を悉く加算せば、實に驚く可き巨額に達したるならん。

第三項 西伯利亞鐵道附帶事業

第三項 西伯利亞鐵道附帶事業

西伯利亞鐵道會議の報告に據れば、同鐵道の總敷設費は具加爾湖畔鐵道の分を別として、三億七千九百九十九萬九千九百四十七留にして、既に支出せられたる分三億二千五百九十九萬九千九百四十七留を除き、四千五百一十八萬六千二百二十七留を止めたり。而して該線路の近傍に於ける殖民

附帶事業費

並に西伯利亞地方の商工を振興する爲め、附帶事業費千四百萬留を別に備へたり。此等は西部及び中部西伯利亞線、ニカテリチンフルク及びチエリアホンスタ線、南部烏蘇里線等に配布するものにして、一露里四千留の割合に當れり。一昨年中更に此先例に基き、北部烏蘇里線、後具加爾線、イルクトースクより具加爾湖畔に至る支線、滿州鐵道に對する接續線等の爲めに又た七百九十萬留を追加せり。故に附帶事業費は合計二千九十九萬留にして、其内既に千九十五萬七千三百二十七留を支出したりと言へば、西伯利亞鐵道の副産物として見るに足る可きものある可し。況んや鑛物に於ては地質探險の結果として石炭坑五十四、金坑二十、銀坑二、銅坑四十、鐵坑十五、鉛坑一、黒鉛坑二、其他土中に伏在する無數の寶貨は發見せられ農事に就て言はば、西伯利亞大鐵道七千五百八十八吉魯米突の線路の兩側には百吉魯米突の幅員ある耕地を奄有し、其廣袤幾んど百五十萬平方吉魯米突にして中央歐羅巴の全地方よりも猶ほ濶く、西伯利亞の穀倉とも稱せられたるイシムスク、バラヒンスク及びクルヂンスク等の大野を包括し、オホ、エニセイ、レナ、黒龍江、烏蘇里江等の豐饒なる沿岸と接續し、地味、氣候等も好良にして稼穡を隆盛ならしむるに適するをや。

第一、植民

先づ第一植民の事に就き論ずる所あらん。始め西伯利亞は犯人の流謫所にして兇漢、破落戶の類に非ざれば恐怖して敢て此地に往く者なく、普通の良民は何人と雖も地獄に墮するの思を爲して一步も烏刺爾を踏えて東せんとせざりき。而して政府に於ては寧ろ後者の移住を望み、稍や獎勵の法を設けしと雖も、思はしき結果を見ざるより、西伯利亞鐵道會議中に組織せられたる準備委員會は移住民に關する法令に幾多の改正を加へ便宜の特例を設けたり。之に由りて移住の許可を得たる人民は鐵道の割引切符其他の扶助を得、目的地へ到着したる後は豫備植民地區に住し、或は舊住民の部落に入る事を得べし。此場合には該部落の承諾を得るを要す。此等の手續を踐みたる者は兵役の免除并に成規の扶助を受くるの權あり。任意移住民には這般の特典なし。而して扶助基金を以て醫藥施療の方法を擴張し、教會學校等の設備を爲し、給水工事並に悪水排泄工事を設け、運搬用の涼船小艇を調へ、日常の用品を廉價に販賣せり。斯の如く銳意其振興を謀り經營百端幾んど遺策莫きを以て、人口稀薄なる西伯利亞も漸次文化の域に向ひ加奈多、濠洲の如くなるの日あらん。

第二探險

第二、吾人は西伯利亞の鑛業に就て一顧を煩さるゝるを得ず。此問題は既に一八九三年二月十日に開かれたる西伯利亞鐵道會議に於て慎重に討究せられ、線路の敷設及び修繕等に要する製鐵業、セメント製造業、並に探炭業等を振興し、鐵道附近の地方に於ける生産力の伸張

を謀らん爲め、農務局及び官有地事務局は該會議の指示に従て、地質探險隊を西部及び中央西伯利亞、後具加爾、黒龍江の四區線路の附近地方に派遣したり。而して該探險隊の任務は初年間に將來採掘す可き鑛坑の調査にのみ從事し、次年より更に精密の測量を爲して起業の準備に着手する筈なりき。且つ旁ら地質圖の調製をも兼擔せり。而して第一區即ち西部西伯利亞線に屬する探險隊の受持區はチエリアピンスクよりオムスクまでにして概ね無林の地なり。故に専ら石炭の産地を發見するに力を盡したり。

石炭

抑も工業の要素たる石炭は西伯利亞に於て殆んど到る處に巨層をなして存在すと雖も、其最大なるものはトムスクのクステートスク炭坑にして合炭地積四万平方露里に達し、其質良好にして機關車の燃料たる骸炭を製出するに堪へたり。自他の煤田中、カラガンヂーンスクウクト、チエクの二坑最も著大なり。其外セミバラチンスクに於けるエキバース、ウース、アチンスク近傍のクルバトヴススク、及びキタート河畔の炭坑も亦た將來有望なり。然れども此等の炭坑は其所在地の鐵道線路と相距ると遠きが故に、之を利用するには多額の運送費を要し、爲めに盛に採掘するに由なし。唯た速に利用し得べき炭坑はスードセンキ停車場附近に於て發見せられたる産炭地にして、其質も良好にして、曩に工部大臣が西伯利亞巡回の時の

結果に於て最も瀛車の燃料に適する事を確認し、昨年より愈々採掘に従事する爲め、所要の經費を支出せり。然るに又た此炭坑の外に、クスクンスク、クベコヴスク及びアントロポヴスクの三炭坑を發見したり。而して一八九四年クスクンスクの炭坑より現に二万ブート許りの石炭を採掘してエニセイ河水路探險隊の汽船に利用するを得たり。

又た後具加爾に派遣したる探險隊は具加爾湖畔ムイソウオイ近傍に於て褐炭坑を發見したり。然れども尙ほ學理的調査を爲す必要あるより、其採掘は昨年一時休止し居たり。最後に東部西伯利亞地質探險隊はアングラ河畔のチエレムホヴスク近傍、ペーロイ河岸并にニツエニ、ウチンスクよりモミリテイスクに至る線路の近傍に於て若干の炭坑を發見したり。而して其内最も著しきはチエレムホヴスク炭坑にして、工部省は之を採掘して具加爾湖に備ふる列車渡過用汽船と碎氷船との燃料に充つる心算なり。但し其石炭運送船はアングラ河の水路を下るを以て、其費用多きを要せず。又たマリノフカ近傍の褐炭坑も試験の上其質良好なるを認むるに於ては、乃ち該河の水路に由り、具加爾湖上の汽船に供給する見込なり。之を要するに此邊一帶の地は薪材に乏しき地なるを以て、探險隊は并せて其産地をも調査する筈なりき。而して現に知悉せる此等の炭坑は皆な永年の需要を充たすに足り、猶ほ他に續々發見

せらるゝものある可けれど、鐵道營業に供給して餘ある可しと云ふ。

以上の探險隊は此等の炭坑のみならず、他に幾多の鑛坑を發見せり。即ちムイソウオイ埠頭附近の鐵坑、チルチンスク鐵坑キルギス曠原の銅坑、キンピルカ、ムルマ兩河畔の金坑、キタート、バルサス、キルベス諸河の支流沿岸の金坑、黒龍江畔の黒鉛坑、并に許多の石坑等なり。就中鐵に就ては西伯利亞鐵道は二個の使命を有す可きなり。一は其線路に要する鐵材の供給を之に仰ぎ、他は其の製造せる鐵器を市場に運送する任務を盡す事、即ち是なり。而して從來烏刺爾工場に製出せる鐵器の生産は頗る盛大にして其價も亦た廉なりと雖も、猶ほ西隅に偏して不便たるを免れざれば、從て製鐵場を中央若くは東部西伯利亞に設くるを要し、政府も亦た私人が這般の工場を設くるに對して特別の保護を與へんと期せり。南亞爾泰に於ける鑛物探掘を目的とする株式會社の起りしも豈に偶然ならんや。

吾人は探金業に關しては更に一言を費さざるを得ず。産金地の探險に向ては猶ほ一層遠く人を派遣せり。鄂和達海地方の探險隊は種々の艱苦を嘗め凍冽なる窮陰を犯してカイカチート河畔の最大なる合金地層を發見し、クルーチヤ河畔、ドルーキン地方、ランタール河畔にも亦た産金地あるを知れり。是れ唯た豫定十二箇所中僅に四箇所を踏査したる結果なり。而して

東、察、加、半、島、に、向、ひ、し、探、險、隊、は、昨、年、中、を、期、し、て、其、踏、査、を、終、る、筈、な、り、き。黒、龍、江、及、び、沿、海、州、の、産、金、業、は、古、來、有、名、な、り。其、濫、觴、は、一、八、五、四、年、露、國、政、府、が、鑛、山、技、師、ア、ノ、ツ、フ、氏、を、遣、は、し、て、鑛、脈、を、探、險、試、掘、せ、し、め、た、る、に、在、り、て、六、九、年、ま、で、は、左、程、の、發、達、を、爲、さ、り、し、も、次、第、に、人、の、知、る、所、と、な、り、七、四、年、以、後、に、は、イ、マ、ン、ウ、エ、ル、フ、ネ、ッ、チ、ン、ス、ク、セ、ー、ア、等、の、探、險、會、社、續、々、設、立、せ、ら、れ、チ、エ、ツ、ワ、ン、ク、河、畔、の、如、き、は、「黒龍江邊のカリフォルニア」と稱し、此說一度傳はり起業者群を爲して屬集し、更に幾多の鑛區を發見せり。然るに又た九四年露國探金會社が非常の決心を以て五百萬留の鉅額を投し、黒龍江探金會社より七十八鑛區を買収したるより、忽ち此地方に於ける探險熱を勃興し、投機者流は産出豊富なりとの虚名の下に千金の奇利を射んと欲し、乃ちアルクニ探金會社の所有せる鑛區の近傍に於て廣大なる地面を低價に購ひたり。爾後幾多もなくオレリ及びヒチリ兩湖の近傍に於てステパンフ、シルバトフ、パリアチエク等の金坑發見せられ、繼いでピーチ及びヒチカ兩河の流域、並にニコライスクを溯る六十露里に於ける黒龍江右岸の地に於て夥多の金坑發見せられたり。斯の如く近年此等の地方に於て金鑛の發見せらるゝもの種を繼いで生じ、尙ほ進んで大に探險を遂げなは、更に一層の好果を獲へく、西伯利亞鐵道敷設せられて、交通運輸の便開くるに至らば、此業益々發達し、人口自

増加して將に別乾坤を現出するに至らんとす。

吾人は最後に水路修築の事を洩らす能はず。西伯利亞鐵道附近に横はる夫のイシム及びハラ
ピンスクの曠野に於ける植民地の如き、水理最も悪く、前者は一滴の眞水を湧出せず、之に
反して後者は沼澤多く、開拓頗る困難なるを以て、前者には或は湖水貯槽を設け、或は水道
を導き、或は井戸を鑿りて其不便を除き、後者には乾水工事を施し、或は瀦水を排泄し、或
は無数の溝渠を穿ち、或は川床の位置を變更し、運河の總延長三二六露里に達し、二十萬デ
シヤンの區域を改善するの効を奏せり。又た河川の治水工事に至りては第一着にオビ河の流
域に修築を爲し、同時にツール、トボル、イルチツシユ、トムの諸河に於ける航路を疏通し、
水量潤候所の建設を終りたり。黒龍江の流域はストリエテンスクよりシルカ河を溯り一六〇
露里の處までの航路を修築せり。但し最も工事の必要を感ずる處はシルカ、黒龍江、及び烏蘇
里江の三水路にして、此等には各々管理所を設けたり。而してチュルム河並にアングラ河に
至りては、アチンスク及びイルクートスクに鐵道用料を送る爲め官業航路を開設し、之か爲め
非常の便益を得たり。オビ、エニセイ兩河の水路探險は最も緊要なる事項に屬し、且つ海上と
の連絡上之を踏査するの急を感し、露國政府は英國より汽船二艘を購ひ、之に鐵道用材を搭

載し、カラ海を廻りて同河を溯り、遂にクラスノヤルスクに達する事を得たり。而して其探
險報告に據れば、オビ河は吃水十二呎までの汽船を進航せしむる事を得べく、エニセイ河は
其入口に洲嶼等なきを以て、一五〇〇露里の上流まで遠洋航海船を入る、事を得へしと云
ふ。具加爾湖は西伯利亞鐵道の渡過に必要な水路なり。故に露國政府は其渡過の完全を期
す可き種々の設備を爲すに餘力を剩さしりき。加之ならず西伯利亞鐵道會議は更に技師を派
遣して其全水域に渉るの調査を爲さしめたり。松花江は黒龍江より分派して南方滿州に入る
の大川なり。該會議は可及的鐵道の諸川の航路と競争するの嫌を避け、兩々共に發達せしむ
るの方針を採れり。而して此水域は滿州地方に於ける人口及び物産の最も繁庶なる地方を縱
横するを以て、通商貿易を盛大にするの利便を有す。故に政府は此水域に於ける航業を營む
の民有汽船に對し特別補助金を支出せり。
吾人か西伯利亞鐵道に附帶する此等の諸事業の一斑を説くは、經濟上の眼識なく、徒に該鐵
道を目して軍事上の出現物と誤認する短見者流に一顧を煩さんと欲するに在り。蓋し燕趙悲
歌の士は漫に其全通の日を憂ひ之を待たずして致死の一撃を北熊に加せよと絶叫するを知る
のみ、然りと雖も該鐵道が密に這般の單純なる目的を以て起りしに非ざる事を知らば、豈に

大早計にも俄に喧嘩面となりて、干戈を唱ふる愚を爲さんや。

第二節 滿州鐵道

第一項 滿州鐵道の築造

(1) 滿州鐵道の由來

西伯利亞鐵道中、黒龍江線の距離を短縮し、且つ其工事の困難を避けんが爲めに起りたるものは、即ち滿州鐵道なり。抑も最初計畫せられたる西伯利亞鐵道の線路は、即ちチタを發し、ストリエテンスクに赴き、此處より所謂黒龍江線となり、シルカ河に沿ひ、ボクロナスカヤを經、黒龍江と並行して、ハ、ロツスクに達し、遂に烏蘇里線と合するものにして、ストリエテンスクよりボクロナスカヤに至る迄は、線路概ねシルカ河の狹隘なる谿谷の中に亘り、或は懸崖に攀ち、或は霧々たる山腹を廻り、或は河岸を去る僅に三百サトセン(一サトセンは我が一間一尺餘)に過ぎず、一朝氾濫横溢するに遇はば、其増水量は數サトセンを加ふるを以て線路は全く埋没するを免れず。ボクロナスカヤよりハ、ロツスクに至る間、之と大同小異にして、工事の困難極めて甚し。従て莫大の經費を要し、一露里凡そ八萬七千留乃至九萬留の割合なり。斯の如く技術上の困難と巨額の經費とは勢、後具加爾地方と浦鹽斯德を連絡

するに、黒龍江線を除外し、他に良好なる途を求むるの要を感じ、遂に最初の計畫を一變して滿州鐵道を探るに至りたり。

外交上の策

然りと雖も滿州は固より西伯利亞の如く露國の領地に非されば、自由自在に之を貫通して鐵道を敷設すると能はず。且つ假令、清國の邊防弛廢して滿州も殆んど無主の地の如き外觀を表すと雖も、其東三省は即ち愛親覺羅氏祖宗の龍興の地なるを以て支那政府は容易に其敷設を允して山陵を驚かしむるを肯す可からざるの事情あり。左れば北京に駐劄せる露國公使カシニイ伯は經營百端の末、巧に外交上の策略を弄し、遂に同政府より滿州を經過して鐵道を敷設するの許可を得たり。這裡の消息に至りては其一部を拙著「支那新論」の「喀希尼秘密條約」及び「滿州鐵道」の項中に記し置けり。故に再び茲に之を贅せず。

中國東方鐵路公司并に其章程

斯て露國は滿州を經過して西伯利亞鐵道を延長するの權を得、乃ち「中國東方鐵路公司」を建て五百萬留の株式を募集して之を完成せんと欲すと稱せり。然れども實際は皆な露清銀行にて之を引受け、表面丈は其公司にも支那の名辭を冠らしめ、且つ其營業期間を八十年に限り、其後は全く鐵道を將て清國の朝廷に獻納せんと言ひ居れり。吾人は必しも露國の譎詐狡猾を實むる者に非ず、唯た我邦の政治家が先見に乏くして滿州を窺ふるの明なく、遼東半島

を遷附して北熊南侵の勢を馴致したるを惜むなり。今ま左に同公司の章程を擧げん。其規定に曰く、

本公司設立之故。專爲築造中國東方鐵路。通行火車起見。西自黑龍江省邊界起。迤邐至吉林省東界止。路之兩端。須與俄廷(露國政府)將築之西伯利亞。海參崴(浦蘆斯德)兩鐵路相接。故西渡具加爾湖。東渡烏蘇里江。成爲彼此聯絡之路。其築路之法。遵照西本年

(一九九六年)八月二十七號(日)中國政府與華俄銀行(露清銀行)所訂合同。不稍岐異。

本公司除築路之外。又承中朝(清國政府)特許。應於路工兩旁。查勘五金各礦及煤礦等。

選擇開挖。兼可設工作商務各局。

本公司從此路西至東一律通行日起計。以八十年爲期。招集股本(株式)俄金五百萬羅卜(留)。分爲一千股。每股俄金五千羅卜。即日付足。不折不扣。此係零星需用之餘款。祇許中俄兩民人。得以附股。至於築路造車等款。俟本公司需用之日。計數開呈俄國戶部。填發國家鈔票。由本公司照票付金。合成定數。此票歸俄廷承保。即以保路之利息。

本公司辦理事務衙門。一在中國北京。一在俄國聖彼得斯堡都城。計督辦總辦各一員。督辦請中國簡派。總辦則係俄員(露人)。然非請俄廷簡派也。本公司與股諸人。公舉同在股

中之九人。均請爲董事。即由此九董事。公舉總辦一員。督辦之職。專察本公司所辦之事。與中朝及華俄銀行所訂合同。是否相符。兼掌理奏報中朝文件。總辦之職。專辦本公司一切事宜。董事九人每年必有二人。輪流告退。其初辦之五年內。必須預籌補缺之人。五年之後。即由曾充董事之十餘人中。或拈鬮。或共商。或依告退年分之先後。酌量舉充。總辦及各董事辦公經費。由與股人公同議定。

本公司總辦之下。辦理路工者。有正副測量師。及幫辦數人。專管造橋量路等事。其餘應用各人。或總辦所派。或董事及測量師所舉。皆以必爭衆望爲斷。

本公司八十年期滿之後。全路及車站車輛等類。悉數歸中朝專主。各處及本公司所存之款。倘呈繳俄廷官本後。倘有盈餘。則儘數攤分與股之人。萬一官款繳不足數。俄廷許一律豁免。至路成三十六年之後。中朝亦可付價購歸。所有一切資本。及本公司所負各債。一切悉由中朝付給。且本公司先曾繳還之資本。亦須一律償還。

本公司築路之期。極遲不越西明年(一九九七年)八月十六號。又從自西至東量定路程程日起計。限六年內告成。

斯の如く「祇許中俄兩國民人。得以附股」とありて露清兩國の人民のみ其株式の募集に應ずる

事を得、他國の人民を除外して、大に支那の事大自尊の陋習に諷ふるか如き觀ありと雖も、是れ皆に世上に耳目を飾る所以にして、實際上海に於て華俄銀行は此章程に對し申請的に前後漸く一日間、股本を招集するの眞似事を爲し、支那人の應募を悉く拒絶せり。吾人は今更該銀行の財主を暴露するの要なく、又た滿州鐵道敷設の資金を他に仰くの要なしと言ふにも及はず、左ればとて又た事々しく露國の清國を籠絡するの跡を闡明するの要も莫かる可し。之を要するに落成後三十六年に至らば、支那政府は全線を買収するを得へしと雖も、積弱の餘を受け、分割の目的物となりし清國は、此期間内に、或は外部の抑壓に由り、或は内部の革命の爲めに、業に己に滅亡し終らんやも知れず。況んや全線を擧げて中廷に報効せんとする八十年後の事に於てをや。或は樂天主義の支那人は意外の變あるをも慮らず、遂に無代價にて滿州鐵道を露國より贈與せらるゝ事を喜ぶ者なきにしもあらずと雖も、露人は「清國の物は即ち我が物」と思ひ自國に工事を施したるが如くに心を安し居るなり。无は兎も角滿州鐵道を敷設するに至りたるより自然に生したる利益は、前に掲げたる黑龍江線の工事の困難を免れ、其の巨額の經費を節し得たるのみならず、其距離に於て五百十四里を短縮せり。抑も滿州を經過する線路は後具加爾線中、敖嫩より岐れ、奮士爾扈特に於て

滿州鐵道の利益

清領に入り、海拉示、齊々哈爾、寧古塔を経て、南烏蘇里線中、ニコリスクに接続し、遂に浦鹽斯德に到るものにして、其延長合計一九二〇露里、之を最初の計畫なる黑龍江線に従ひ、敖嫩、ストリエテンスク、ボクロフスカヤ、ハハロヴスクより南烏蘇里線に入り、ニコリスクに達する二四三四露里に比すれば、實に右の如く五一四露里の短縮となるなり、加之ならず滿州鐵道の利益は黑龍江を隔つると南方遠く六百露里に及ぶを以て、氣候頗る融和となり、物産も亦た鮮からず、而かも鐵道が該江の水路と並行して常に其航業と競争するの憂を絶ち、依然其の低廉なる運賃を利用して建築材料を轉輸するの便を得つゝ、一方には其の汽船の營業を隆盛にして該江邊經濟上の發達を促す事を得るに在り。然りと雖も露國が此鐵道を探りたる爲めに得たる眞の利益は支那經營、中國分割の上に存するなり。故に前掲の諸利益の如き、之を圖南の大計上に得たる所に打算せば、實に九牛の一毛のみ。

第二項 滿州鐵道線路と其連絡線路

元來滿州鐵道の線路は一八九五年秋季に於て疾驅測量したるものにして、其調査は精密を缺きしを以て、一八九七年夏季より更に再度の探險に従事し、目下既に確定せりと云へり。

第二項 滿州鐵道線路と其連絡線路

(I) 最初の本線
路-浦羅斯
德線

吾人は昨年該地方を遍歴せしタイムス新聞通信者(モリソン氏歟)の實際觀察し來りたる報告に據りて其線路の經過する諸處の形況を敘述せんと欲す。

敖嫩

海拉爾

後具加爾線中、チタの傍に敖嫩と稱する所あり。西伯利亞鐵道の一停車場にして此處より岐れて清國の境界に近づき、遂に滿州に入る。海拉爾は邊疆に在る寧ろ繁華の一市にして、山西の移民を除き二萬の人口を有すれども、皆な男子のみにして一人の女子を見る事なし。而して人民は羊皮を以て作れる蒙古風の小舎に住し、牛糞を以て燃料とせり。露人は西伯利亞の金を携へ此處に來りて貿易を營み、家畜、麥粉、茶等を購ひ去れり。又た鐵道技師は之を以て其駐屯所となせり。海拉爾より齊々哈爾に至るまでに、有名なる峻險の興安嶺山脈あり。

興安嶺

同嶺の麓は海面を抜くと二七五〇尺にして、更に其高點に達すれば三六五〇尺となる。其工事は非常に困難なりと雖も、是非とも之を踰えざる可からざるを以て、數千尺の大墜道を穿つをも辭せざる決心なりと云ふ。此嶺を越ゆれば即ちノンニ河の沃野なり。此地には廣濶なる五條の川流ありて洪水の患毫も絶ゆる事なく、鐵道の敷設には亦た困難の場所たるを免れず。

齊々哈爾

ノンニ河の東方に、齊々哈爾あり。黑龍江省の首府にして人口三萬を有す。露人の此地に來

往する者夥しく、露國の技師等は市外家屋を建築して居住し、幾んど露都たるか如き觀ありて、露語流行し、露國の貨幣通用せり。ノンニ河より齊々哈爾までは舟楫の便あり、又た夏季は伯都訥、吉林にまで汽船の上航するを見る。而して此地の人民は清國の囚徒たりし者多く、最も嫌惡せらるゝもの、一に數へらるゝと雖も、實際左程に性質不良なりと謂ふに非ず。清兵の數も亦た多し。彼等は古製のライパー銃より最新式の速射銃に至るまで、凡ての精銳なる利器を有せり。然りと雖も鐵道保護を名として頻に入込み來る哈薩克の鐵騎に抗するの餘勇なし。

伯都訥

齊々哈爾よりノンニ河と松花江との交會する深沼を涉りて伯都訥に達す。此間凡そ百八十哩にして全地鋤犁の功を見ざるはなし。蓋し數年以前は不毛澤鹵なりしも、今は移民大に増加し、拓殖の功を擧げ、繁盛の徵を呈せり。然れども此地は海面を抜く尙ほ六百尺の高さに在りて、河水の之に注ぐには五百哩の遠きを走らざる可からず、且つ滿目一木の生するなきを以て、淫雨の候は常に氾濫横溢し、ノンニ、松花の兩江全く相合して一面の湖水となる事あり。伯都訥は目下人口六千餘なれど、其數駁々として増加すと聞けり。

吉林府

伯都訥より南下して吉林府に至る。此間は土壤膏腴にして人家稠密なり。而して此地に産す

る收穫物は四邊數十哩の需要を充たし、其妻は又た世界の市場に於て競争するに足れり。同府は滿州の大都にして人口二十萬を有し、生活の度他に比して數等の上在り。露國は此地を以て滿州鐵道の首部と爲したり。是れ旅順口、大連灣を以て同鐵道の一終點となすに最も主要なる位置を占むると、水路露領に通ずるの利便を有すると、四隣の富源を以て西伯利亞及び滿州に在る露兵に供給するを得るの三事に由れり。而して富源の豊なる一例は材木にして、滿州鐵道の用料を十分に辨して餘あり。且つ石炭の如き一噸の價僅に四圓を出てず。左れば露人は此處に於て鐵道敷設の旁ら探礦に従事し、一切の機械を輸入し、無制限に内部の川流を上下し、思ふか儘に振舞ひ居れり。然れども清人は毫も之を意に介せず、法外の賃銀を得るを喜びて却て之を歡迎し、其頭使に服して恥づる色なきのみか、自ら進んで露語を學び、其の命する所を待つ者の如し。彼等は實に國家的の思想なき四大假合物なり。

吉林府よりは松花江を涉り、東に走ると百二十哩にしてオモンに着し、此より東北に轉し百哩を経て寧古塔に達する豫定なり。此間小白山脈あり、ハルカの平原あり、又たヒリト湖あり。工事は寧ろ困難に屬す。而して線路に沿ふて二十哩毎に守備隊あり。移民はオモンに近づくに隨て次第に其數を増加せり。オモンは人口二萬、駐屯兵百六十人を有せり。抑も滿

オモン

州に於ては多數の質店を有するを以て重要な市府と爲す、如何となれば此等の質店は土人の恃み得る唯一の倉庫なればなり。然るにオモンに於ては一個の質店でもあるなし。其の重要な市府に非ざるや知る可し。オモンより寧古塔の間に有名なる石湖あり。即ち礮石を以て掩はれたる廣漠の原野にして、車輛其上を過ぐれば鞭轆の聲遠く聞ゆ。

寧古塔

寧古塔は瑚爾哈河畔の明媚なる一小都にして人口一萬を有せり。浦鹽斯德等より輸入する貨物亦た多く、鹽其最を占む、是れ清國の關稅を脱せんか爲めなり。寧古塔よりは露清兩國の境界を越えてニコリヌクに至り、南烏蘇里線を接続して浦鹽斯德に達す。此間は羊腸たる山腹を走り、千四百尺の堅道を穿つの要あるのみか、瑚爾哈河、モリリンホ河、綏芬河等を渡り、此等の間に横はる幾多の溝渠と沼澤とを越えざる可からず。工事は亦た頗る困難なりと謂ふ可し。

ニコリヌク

斯の如く敖嫩——海拉爾——齊々哈爾——伯都訥——吉林——オモン——寧古塔——ニコリヌク——浦鹽斯德を以て滿州鐵道を完成し、而して西伯利亞鐵道に連絡し、其の歐洲の始點をチニリアヒンヌクに置き、遠く聖彼得斯堡、維也納、伯林、巴理、倫敦に連り、其の東方に於ける終點を浦鹽斯德に定め、後者をハ香吐口とし、北米の大陸より來る航路を悉く吸收

して、東西兩洋交通の大遠を斷し、其鎖鑰を握り、巍然天下に號令せんと欲するの計畫なりき。然れども浦鹽斯德は冬季氷結して數箇月間天然の鎖港となるの缺點あり。故に露國は常に其終點を一層南方の海岸に求め居たるが、北京に於ける外交の成功は遂に多年の宿志を果して旅順口、大連灣に他の一最端停車場を得るに至れり。而して今日に及びては此方却て真正なる西伯利亞鐵道の終點として世人に認めらるゝに至れり。

(II) 後の本線路
遼東半島

再言する迄もなく、西伯利亞鐵道の第四區黑龍江線に代りたる滿州鐵道の最初の線路即ち吾人が假に浦鹽斯德線と稱するものを別として、更に南方に一個の線路を得、遂に遼東半島に顔を出すに至りたるは、露國外交上の成功なり、而して露國外交上の成功は我邦が外交上の失敗を意味するなり。蓋し我邦をして遼東を清國に還附せしめし露國の干渉に對する報酬の一として喀西呢秘密條約を締結し種々の特典を彼に與へたるは何人も皆な知る所ならん。其條約の第三款及び第四款に曰く、

三。中國現有火車道。擬自山海關。續造至奉天盛京城。由盛京接續至吉林。倘中國日後。不便即時造此鐵路者。准由俄國備資。由吉林城代造。以十年爲期贖回。至鐵路應由何路起造。均照中國已勘定之道。接續至盛京並牛莊等處地方止。

四。中國所擬續造之火車道。自奉天及山海關。至牛莊。至蓋平。至金州。至旅順口。以及至大連灣等處地方。均應仿照俄國火車道。以期中俄(清露)彼此來往通商之便。

斯の如く二道の線路は露國に允されたり。一は吉林——奉天——山海關に至る所謂關外鐵道にして、露國は其の代造の權を得たるなり。又た一は奉天——牛莊——蓋平——金州——旅順口、大連灣に至る遼東半島線にして、其敷設は依然清國の手に在りて唯た露國の方式に依るのみなり。二者共に自己の物として敷設所有するの地を爲すものたり。果せる哉。露國代理公使ハヅロッフ氏の虛嚇恫喝相繼ぎて起り露國は遂に旅、大を租借して遼東半島線敷設の權を其掌中に收め得たり。去年三月二十七日總理衙門に於て締結したる巴布羅福條約第八款に曰く、

中國前於一千八百九十六年。准造鐵路一條(喀西呢條約第四款參照)。經亞西亞鐵路軌道。接至大連灣。現准即行開辦。所有築造詳細情形。悉照中國滿州鐵路章程。并准添造支路。從營口即牛莊。鴨綠江中間。接至濱海方便之處。其如何築造及勘定地址。悉由中國使臣。在俄京聖彼得斯堡。與東方鐵路公司督辦會商妥協。俄國築造鐵路。不准格外侵佔中國地方。

茲に於て大連灣は西伯利亞及び滿州鐵道の一終點となり、旅順口は遂に露國が東方經營の根據地となりぬ。而して其鐵道の縱斷する遼東半島は我が國辱の紀念物として終天の恨を寄するの處にして、臥薪嘗膽の苦も之に由りて生じ、十年經畫、陸海軍の擴張も之か爲めに起れり。吾人豈に平時には彼等の價値を減し、而して戰時には其要害を陥るるの策なからんや。所謂關外鐵道は支那の中原に出て、東、津鎮鐵道と連り、西、北京より蘆漢鐵道に接するの中繼線にして、吾人は西伯利亞及び滿州一貫鐵道を論ずるに當り、常に關聯して考慮の中に加へざる可からざるものたり。

(III) 他重要な
朝鮮半島
線

吾人は次に滿州鐵道に關聯する他の重要な一線を講究せざる可からず。并は他に非ず、即ち朝鮮半島線、是なり。此線は滿州鐵道の一stationより分派して義州より朝鮮の境に入り、平壤を經、京城に達し、益々南下して釜山に終る。滿州のstationより義州に至るまでは其敷設の地點未だ確定せず。蓋し露國の物ならん。義州より京城に至る迄は佛人某其築造權を得たり。而して京城より釜山に至るまでは我邦の權内に屬せり。斯の如く各國の所有相交はる。而かも其線路の連絡する、一國の專有に歸す可き事情あり。故に滿州鐵道の利益を十分に擧げんと欲せば露國の有となす可く、又た京釜鐵道を無効に屬せざらしめんと欲せば我邦の物とな

此の三線路
に對する我
邦の位置

す可し、元來釜山は朝鮮半島の南端に在りて、將來太平洋航路の船舶を出入せしむるの要港たる可く、其地勢は恰も伊多利半島のフランドシの如く、又た加奈多のソックス、ユシア半島のハリファックスに似たり。此を憶ひ彼を念はば、此線を專有して、永く西伯利亞及び滿州一貫鐵道の中樞を占む可きものは當に何れの國なる可きや、最早言を費す迄もなし。之を要するに西伯利亞及び滿州一貫鐵道の東洋に於ける終點は、之を北にしては浦鹽斯德にして、之を南にしては大連灣なり、而して之を中央にしては釜山なり、三處の太平洋航路の船舶を受くるは、皆な我邦の地點に觸れざる可からず。即ち米より浦鹽斯德に行くには、津輕海峽を通過せざる可からず、旅順口には馬關海峽を、而して釜山に到るにも亦た同處を經ざる可からず。斯の如き要衝の地に在るは、我邦の天惠なり。此天惠を利用して、東西兩洋交通の關門を守り、我邦の安寧を破る西伯利亞及び滿州一貫鐵道に對して殺活自在の機を有せんとするは、吾人が本論を草する目的の一なり。

第三章 西伯利亞及滿州一貫鐵道竣工の結果

此鐵道に對する吾人の希望

西伯利亞及滿州一貫鐵道は、單純なる軍事上の目的を以て敷設するものに非ざる事は、最早言を費やす迄もなし。左れど其の經東の經營上、清國の運命を危くし、我邦の安寧を脅かし、戰時に方りて恐る可き大作用を爲すは、到底争ふ可からざる事實にして、何人も否認し能はざる所ならん。然りと雖も吾人は夫の恐露病者の如く、此鐵道完成せば、日本は必ず北熊より致死の一撃を蒙るものなりと速断すると能はず。露國と雖も決して這般の焦燥無謀なる妄動を爲さざる可し。唯た吾人は若し日露交戦にして、將來殆んど恐く可からざるの勢ならん、成る可くは該鐵道の未だ竣工せず、本國より十分に軍隊を輸送し能はざるの日に乘し、彼に對して乾坤一擲の快擧を試みんと欲するに在り。是れ恐らく我邦上下一般の輿情ならん、去れど若し何の爲す所なくして其完成を許さば、少くとも戰時には其の之を敷設したる目的を無効に屬せしむるの策を講じ、後援を遮断し、輻重糧食の途を絶ち、平時に在りては我邦天惠の好地位に乘し、此鐵道を利用して、露國に代りて却て東西南洋交通の鎖鑰を握

此鐵道の現狀

抑も此鐵道中、歐洲の起點チェリアヒンスクよりオビ河に至るまでは既に竣工し、定期運轉を開始したり。然れども一晝夜間僅に三回の發車に過ぎざれば、政府は七回乃至十回の發車に爲さんと専ら其準備中なりき。又たオビ河より貝加爾湖までは昨年中に竣工の豫定なりき。此間唯たオビ、エニセイ兩河の鐵橋竣工せざるのみ。西伯利亞遍歴者の言に據れば、同錢橋は嚴冬に際し劍の山なせる結氷の中を犯して猶ほ夜業をなし電燈の光煌々として之れに反映し、旅客の目を驚かすの奇觀ありしと云ふ。貝加爾湖に注ぐセレンガ河の鐵橋も同様夜業を繼續せり。斯の如く氷點以下數十度の窮陰の中にあり、暖爐を設けてセメントを氷結する事なからしめ、手指皆な墮つるも厭はず、凜冽なる寒威を驅逐して、工事を急ぎ、鐵材取扱の如きは、手套なくして之を持たば、火上の鐵把に魚肉の焼付くか如き凍傷を生すと云ふ。此等の困難に加ふるに尙ほ衣食住の不自由を以てし、殆んど想像す可からざる艱苦を凌ぎて一意此鐵道の速成を期す。露國は將に此の艱難困苦に對する報酬を何處に求めんとする乎も亦た講究す可き一問題たり。貝加爾湖は涼船を以て其連絡を謀れり。其涼船はアイムストロンク、ホイットワース會社に於て請負ひたり。貝加爾湖より滿州境上に向ふの線路は一昨年

大洪水に由りて全く破壊せられ目下其復舊工事最中なり。滿州に入りてよりは其線路を三區に分ちて築造に着手し、毎區四萬人以上の工夫を役して工事を急ぎ居れり。聞く始めには工夫にも賃銀の低廉なる支那人を使用する豫定なりしと雖も、露國労働者の移住する者益々多きを加へ、自然之を雇ふの場合となり、食料とても日々麵包三封度、牛肉一封度を給し、賃銀も亦た二哥宛多く與へ居れり。且つ無盡蔵なる可しと思ひたる彼の地方の森林より所要の木材を得る能はず、英國船に依りて北米より之を輸入するに至り、又た運搬容易なる可しと信したる敦流の大河も思はしく利用する事を得ず。其計畫稍々齟齬したる觀あれど、是れ唯た多少敷設費を増したりと謂ふに過ぎずして、遼東半島線は殊に必死となりて築造し、今春は六輛の機關車の運轉を開始する筈なり。而して露國か第一の注文に係る機關車は其數七十輛とかにして、其内二十五輛の強力なる機關車及び若干の貨車用機關車は旅順口に、二十五輛は浦鹽斯德に送附する筈にして、其他は悉く牛莊に向くると云ふ。其の餘りに多數なるを以て吾人は露國の深意を疑ふと雖も、露國は頗る其異心なきを辨解し、滿州の如きは、機關車に破損を生したる場合に近傍にて之を修繕する工場なきが故に、豫備機關車を備へ置くの必要あると、又た一は速度遅緩なるが故に、自然多數の機關車の必要を見るなりと言へり。

此鐵道全通
後四伯利亞
及滿州
斷の日數
積

而して大連灣に於ける停車場は其北西岸に在り。是ぞ即ち西伯利亞及び滿州一貫鐵道の東端の停車場なり。假に歐洲より發車し、此鐵道に乗して東に向ふとせん、其東端の停車場たる大連灣若くは浦鹽斯德に達するには、當に幾日を費す可きや。之に對する答は各人區々に分れたり。如何となれば皆な想像を基礎とし、事實に憑據せずして推論すればなり。然りと雖も吾人も亦た其全通に先ち正確に些の誤謬にも陥らざして此間に對へんは最も困難を感ずる所なり。西伯利亞遍歴を以て有名なる佛人アントール、ルロフ、ボオリウ氏か「ルジイウ、ヂウ、モン」に寄せられたる計算に依れば、曰く、浦鹽斯德及び大連灣に達するの距離は、聖彼得斯堡より莫斯科を経て九、三六二吉魯米突、伯林より一〇、一九三吉魯米突、巴里より一一、二七一吉魯米突、倫敦よりドヴァ及びオステンドを経て一一、三六七吉魯米突なり。若し之を歐米に於ける大急行列車を以て走らんか、一週間に於て更に大なる路程を通過す可しと雖も、西伯利亞及び滿州に於ける鐵道の速度は大に遅緩なるを以て、全通後隔日に發車す可き極東急行列車は二十七吉魯米突以内を馳する事とし、倫敦又は巴里より十五日間に於て浦鹽斯德若くは大連灣に達す可し。而して此鐵道にして加奈多鐵道の如く百般の設備齊頓するに至らば、

蓋し十五日以上を費す事なかる可し。斯の如く倫敦或は巴理より十五日にして西伯利亞及び滿州を横断し得べしと云ふと雖も、吾人は尙ほ多くの日子を費さん事を思ふ、如何と云れば浦鹽斯德ハ、ロヴスタ間の既設鐵道に依りて見るも、總躰速力の平均は一時間十五露里十分の七(十七吉魯)にして、停車時間を除くも僅に十九露里十分の三(二十一吉魯弱)を走るに過ぎず、到底二十七吉魯米突を走らん事覺束なし。現にノヴォエ、ヴレミアの記者が西伯利亞中央の首府トムスクより露都に上るに七日を費し、又九新嘉坡ストリート、タイムス新聞發行者アルノット、レイド氏の一行が貝加爾湖の西方に在るイルクートスクより露都に上るに十二日を費したり。然るにトムスク及びイルクートスクの間に在るクラスマヤルスクより露都までは、(西伯利亞線二十五露里半并に歐露線三十四露里の割合にして)六日半にて到着する豫定の所なり。然れども實際は豫定の如く進行せざるものと見ゆ。是れ又た營業草創の際無理ならぬ事なり。抑も此鐵道は石炭の欠乏より或は松薪を燃料に使用する事あり、又た複線敷設するの資なきを以て、七露里毎に上下列車の行違ひを作りたり。而して其のレールとても僅に十八磅に過ぎざる頗る輕き鐵材を使用し、地基の築造堅牢なりと謂ふ可からず。這般の不完全なるレールの上に這般の遅緩なる機關車が這般の熱度高からざる燃料を以て進

此鐵道と航路との比較
(1)旅行日數

行す、况んや其路程中には涼船の中繼あり。吾人は十五日にては到底倫敦若くは巴理より絶東に來り能はずと思惟す。蓋し尙ほ一二日の日子を加ふるならん。斯の如く倫敦若くは巴理より十六七日を要すとす。西伯利亞及び滿州一貫鐵道の開通に由りて、天涯地角の思を爲したる歐亞兩大陸は俄に接近して比隣の如き感を生ずるは疑もなき事實なり。曠昔に在りては何人も這般の縮地術演せられんとは夢想にも及ばざりし所なる可し。今ま若し涼船に搭し倫敦を解纜して大連灣に向ふとせん、地中海、蘇士、紅海、印度洋、支那海等所謂歐亞航路の途を取らば、其距離凡そ一萬海里、四十六日間(馬耳塞四十日)波瀾に漂ふを免れず、又た最も迅速なる大西洋航路に出で、最も迅速なる加奈多太平洋鐵道に由りて北米大陸を通過し、又た最も迅速なる加奈多太平洋洋氣船を驛り水煙を飛ばして絶東に來るとも猶ほ少くとも三十二日を要す可し。此間に於てすら鐵道開通の爲め旅程の短縮せらるゝと十六七日乃至二十八九日なり。而して日子の經濟は又た旅費の減少を意味するなり。抑も此鐵道の乗車賃は既に開通せし聖彼得堡イルクートスクの五、二〇〇露里斗りの間にて上等六十五留、中等三十九留、下等二十六留位の豫定なりき、而して既設烏蘇里線にて徵收する割合は一露里に付き上等三哥、中等二哥半、下等二哥四分の一なりと聞きぬ。故に

(2)旅費

(3)設備

飲食其他の雜費を加ふるも倫敦より支那の北部に達する旅費の全額は上等にて三十磅もあらば事足りぬ可し。然れども航路を取らば、七十餘磅を要す可し。斯の如く半額程の低廉なるが上に、年を経るに従ひ、鐵道の營業益盛大に越き、速力愈増進するに及ばず、其旅費の如き更に減少するの傾あり。加之ならず露國政府は一意客車の構造に注意し、旅行者の便利を謀るの設備を齊整するに怠らず。現に先頃其新案に由りて作りたる客車は一列車各五輛より成り、内二輛を上等とし、二輛を中等とし、其他を食堂車及び手荷物車等とす。此列車には浴室あり。理髮師には多少醫術の心得ある者を擇へり。運動室には體操器械を備へ、又た据付自轉車ありて其運動の時間と距離とを示すの裝置を爲せり。圖書室には各國の書籍地圖及び樂器等を具へたり。中等室には暗室ありて途上直に寫眞を仕上ぐるを得るの組織なり。上等室には蒸氣を以て三分間に水を煮立たしむるの裝置あり。厨房の便利なるは言はずもがな。煙草は電氣を用ひて直に火を點ずる事を得べく、車掌は能く露英獨佛の語を操りて前に使令せり。尙ほ各室共に小牌ありて、自ら次驛の名を現はし、五分以上停車する場合には、其休憩時間をも表す。最後の客車は即ち觀望車にして三面を開放し、旅客の展望に供す。吾人は唯だ其設備の齊頓して、長途の旅と雖も、左程の倦厭を催さずして安全に之を爲し得

郵便物及び貨物に對する此鐵道の影響

るの一斑を茲に示さば足れり。成程汽船の航路も亦た六七千噸の巨艦海上の浮城の如く、滔天の怒濤を凌ぎて尺寸の動搖を感せずと稱すと雖も、舟に馴れざる者は猶ほ眩暈を覺え、嘔吐を催し、飲食喉に下らず、煩悶呻吟するを免れじ、而かも印度洋、支那海の如き風暴く浪高き天險を犯す時に於てをや。之を平々坦々として毫も這般の苦痛を感せざる愉快の鐵道旅行に比すれば、何人も前者を捨て、後者を取らんや。故に西伯利亞及び滿州一貫鐵道竣工の曉は、西より東に往き、東より西に往くの旅客は概ね航路に由らずして此途を行く可し。郵便物は速達を望むより自然此鐵道に依るは、固より言を待たざる事ぞかし、其他の貨物も亦た旅客及び郵便物の如く此鐵道に由る可きや、是れ一個の疑問なり。蓋し這般の遠距離なる陸上の運賃は、到底海上の運賃の如き低廉なるを得ざるは、固より其處ならん。アントール、ルロア、ポオリウ氏曰く、若し此鐵道に依り貨物を送るとせば、上海より發するものは、先づ汽船を以て大連灣に送らざる可からず。此間の運賃を暫く計算外に措くも、鐵道を以て獨、佛、英に送るの運賃は一噸四十法以下ならざる可からず、如何となれば四十法以上に昇らば汽船に依る方却て廉價なればなり。斯の如く假に一噸四十法の貨物大約一一、〇〇〇吉魯米突の鐵道を以て送るとせば、一吉魯米突の運賃は僅に〇、〇〇三六法、即ち一噸に付き一吉

魯米突の運賃は、一參の三分の一となる可し、然れども現今世界に於て最も低廉なる鐵道の運賃と雖も、尙ほ此の二倍なり。故に斯の如き低廉なる運賃にては到底其費用をたに償ふ事能はざるを以て、此鐵道は一層高價なる運賃を請求せざる可からず。是に由りて之を觀れば此鐵道は到着の遲速より寧ろ運賃の高低に重を置く可き貨物に對しては、幾んど影響及ぼすと能はず、當に涼船の獨占たる事今日と異ならざる可し。然れども或種の貨物、殊に積量の大ならざる貴金屬、寶石類、小荷物、絹布、精製せる茶等の如きは一に其の吸収する所となる可し。いま露清貿易の重要品たる茶に就て之を例せんか、漢口より歐羅巴に送るハ黒海の濱、オデッサを經由するを最も便利とせしむ、其航路甚だ長くして一フートに就き三十三留六哥の運賃を費し、陸路恰克圖を經由するものは二十六留九十一哥、ニコライスクより黒龍江を溯り、ストリエテンスク、イルクートスクを經由せしものは二十六留十八哥を要せしむ、此鐵道開通の曉、大連灣を經由するものは最も低廉にして二十六留前後を拂ふに過ぎずと云ふ。而かも前三路は或は屢積卸の手續を行はざる可からざるものあり、或は水路連絡の方法不定全にして終航期に間に合ひ難きものあり。或は隊商を組織し護身の具を携帶して千里の絶漠を渡る可きものあり。孰れも途上に方外の日數を要せざる可からず。然るに此鐵道に依

軍事に及ぼす此鐵道の結果

れば速達の利益あり、商機を誤らざる事を得べく、又た幾多の仲買人、取次人の手を經る事なく、附帶の諸費を省くを得へし。殊に露國の其筋の人々は國境を除きて滿州地方へ輸出する無稅貿易の發達を望み、其要衝には倉庫を建築して貨物の管理に便にし、稅關の監視を全く廢止して、通商の繁盛を謀らんと企圖あり。若し露國が斯の如く地方的ならず、尙ほ一層大々的の規模を以て世界の貨物を引受け、其運送を敏活にして貿易の進歩を謀らば、西伯利亞及び滿州一貫鐵道が天下の通商に及ぼすの結果は、實に測り知る可からざるものあらん。吾人は更に一步を進めて、此鐵道の軍事に及ぼす結果を講究せざる可からず。然れども世には此結果を藐視する者あり、又た過大視する者あり。前者は一種の樂天家にして後者は一種の恐露病者なり。佛國のフレホルド中佐の如き亦た前者の系統に屬す。其言に曰く、西伯利亞大鐵道にして完成せば、兵路上の一大利便を得べきと固より言を須みずと雖も、世の政治家等が噉々として軍隊輸送の驚く可き所以を説き、戰爭の目前に迫るが如く思惟するに至りては、吾人は其の失當なるを信するなり。抑も鐵道開通後十數年間は單線にして粗糲なると勿論なり。夫の獨逸及び佛國の如き齊頓せる鐵道を以てするも、猶ほ獨逸政府は一八七〇年より七一年に涉りて軍隊の輸送を爲すに、鐵道に由るよりは普通

の道路に依る方却て一層利便なるを認め之を實行せしに非ずや。且つ人ありて露國の内
地を旅行せば其鐵道線路傾斜して枕床往々腐朽せるを見、所謂紙製鐵道の頗る不完全な
る所以を解せん。其歐洲本國に在るものすら猶ほ斯の如し。況んや草創なる西伯利亞の
鐵道に何程の信用と價値とを置くを得べきや。之を要するに此大鐵道が數万の大軍隊と
之に伴ふて要する兵器彈藥輜重馬匹等を七千哩の遠距離に向て輸送する事の實際上不可
能に屬せん事を吾人は斷言して憚らざるなり。彼の露國立處に絶東に向て堅甲利兵を出

さん事を恐れて常に愛心仲々たるの徒は少しく意を安して可なり

と。一應尤なるが如し、然りと雖も假令へ此鐵道は世人の想像する程大軍を動かし能はざる
にもせよ、吾人は斯の如く之を無効視するに能はざるなり。吾人固より軍路に對しては一介
の門外漢たるの誹を免れずと雖も、軍事の専門的智識と異なり、軍略は敢て軍人の獨占物にも
非ざるを以て聊か論ずる所あらん。請ふ始めに當て、此鐵道完成せざる中に（但し萬々之れ
なしと信ずれども）、日露兩國戦争を開始せりと假定せよ、露國は義勇艦隊若くは他の涼船を
雇傭して黒海の軍港オデッサよりボスフォラス、ダーダネルの二海峡を過ぎ、蘇士運河、紅
海、印度洋、支那海を經、我が新領地臺灣の傍を駛せて、北方旅順口に到らざる可からず。

此間一萬海里に近し、而かも露國は先頃紅海の入口ラヘイタに貯炭場を得たる事にて、其
設備も未だ齊頓せず。餘は全く第三國の供給を仰かざる可からざるも、米西戦争の時に於け
る英國の如き解釋を採り、露國に好意を表して其需要を充たす可きものは唯た佛國あるのみ
にして、其領地懸隔、風馬牛も相及ばず、而して途上に點綴する寄航地の主人たる肝心の英
國は喜んで左程の交誼を盡さざるのみか、或は百年の仇讐なるを以て、全く其供給を拒絶せ
んも測られず。而かも歐露の本國を接続してより一回も石炭を積み入るゝ事なくして遠般の
長程を航行し來らんものは、長材逸足なる一等巡洋艦、ロシア號位に過ぎざる可し。其とて
も漸く印度洋の狂飈を逃れ支那海に入りし後、我邦南海の重鎮たる臺灣澎湖島の傍に於て如
何なる運命に遭遇せんやも未だ知る可からず、故に先づ海上より後援を輸送するの途は全く
壅塞せられたりと云ふも差支なかる可し。茲に至りて吾人は西伯利亞及び滿州一貫鐵道の効
用を確信するなり。

抑も此鐵道は假令へ單線なるにもせよ、粗糙なるにもせよ、又た如何に不完全なるにもせよ、
其通過する所は露國自身の領地なり、滿州とても幾んど第二の故郷にして、清人は之に打撃
を加へんとするの餘勇なし。我邦にして其後援を遮断せんとせば、東亞大陸に遠征軍を出さ

る可からず。是れ又た容易の業にあらじ。左れと露國は此方面に於ては左程の妨害に逢はずして軍隊を輸送する事を得べし。吾人は必しも彼が本國より軍隊を輸送するの數を日子等を計算するの迂を爲さざる可し、如何となれば彼は本國より輸送せずと雖も、遼東半島は勿論、滿州一面より沿海州、黒龍江、イルクーツク、オムスク諸地方の管轄區に十分の軍隊を配置したればなり。故に宣戰の布告あるや否や、此等の軍隊は一週を出てずして我邦の對岸に來る事を得べし。旅順口、浦鹽斯德に在る十萬の貔貅は直に邊陲を脅すの具とならん。吾人は此鐵道全通の結果を侮ると能はず。

吾人は切望す、我邦は當に西伯利亞及び滿州一貫鐵道の効用を寧ろ過大視し、戰々競々として之に對する鞏固なる防禦の策を仗て、若し出來得べくんば有事の日に方り、十分なる打撃を加ふるの軍略を廻らさん事を。嗚呼此鐵道は實に二箇の異りたる方面を以て吾人に來れり。平時には其東端の停車場の口を我邦に向て開き、通商及び交通に之を利用するは、吾人の意の儘にして、既次第に其富源を吸收するを得べしと雖も、一度戰時に至らば、頗る畏怖す可きものとなるなり、吾人は聊か此兩方面に向て我邦の當に採る可き措置を論じ、以て大方の教を仰かんと欲す、唯た一言以て之を蔽は、平時には經濟上に此鐵道を利用し、而して戰

時には此鐵道を中斷して、滿州、西伯利亞、果ては歐露の本國より來る後援の途を絶たんとするのみ、其策の如きに至りては、請ふ之を下章に見よ。

第四章 西伯利亞及滿州一貫鐵道に

對する我邦の經營

然らば則ち平時には西伯利亞及び滿州一貫鐵道を利用して東西兩洋交通の鎖鑰を握り、而して戰時には此鐵道を中斷して露國の軍隊及び輜重輸送の途を絶つる策は如何。吾人は之を論ずるに先立ちて、此鐵道に對する我邦の形勝と世界の交通に於ける我邦の天惠とを説明せざる可からず。

世界の交通
に於ける我
邦の天惠

吾人は先づ世界の交通に於ける我邦の天惠を説明し、次に此鐵道に對する我邦の形勝を論ぜん。抑も世界の交通の途にも亦た大遠と徑路と在り。而して五洲の大陸は濠洲を除き、其他は皆な扇を半は開きたるが如く、スエヒロの部分は北半球に在り、カナメの如く尖りたる部分は南半球に在るを以て、其極に當れる喜望峯、ホルン岬の如きは敢て航路開けざるに非ざるも、寧ろ東西兩洋交通の徑路に屬して、列國の角逐場より遙に遠かれり。而して其交通の重要なる大遠は皆な聚りて、亦た北半球に在り。則ち世界の此方面には主腦なる航路は勿論之を連絡する大鐵道も悉く蟬集せり。而かも歐米間に於ては、此等概ね英國に中心を求め、米亞

間^〇に^〇於^〇て^〇は^〇一^〇に^〇我^〇邦^〇を^〇燒^〇點^〇と^〇な^〇せ^〇り^〇。斯^〇の^〇如^〇く^〇此^〇二^〇國^〇東^〇西^〇相^〇并^〇ん^〇て^〇樞^〇軸^〇の^〇地^〇位^〇に^〇在^〇る^〇は^〇、豈^〇に^〇至^〇厚^〇なる^〇天^〇惠^〇に^〇非^〇ず^〇や^〇。然^〇る^〇に^〇英^〇區^〇は^〇此^〇天^〇惠^〇を^〇棄^〇て^〇す^〇、十^〇分^〇に^〇之^〇を^〇利^〇用^〇し^〇て^〇、歐^〇米^〇交^〇通^〇の^〇鎖^〇鑰^〇を^〇握^〇れ^〇り^〇。試^〇に^〇見^〇よ^〇。北^〇太^〇西^〇洋^〇の^〇航^〇路^〇は^〇幾^〇ん^〇と^〇百^〇を^〇以^〇て^〇數^〇ふ^〇。然^〇り^〇と^〇雖^〇も^〇英^〇國^〇最^〇も^〇其^〇の^〇多^〇數^〇を^〇占^〇め^〇、北^〇米^〇よ^〇り^〇倫^〇敦^〇、グ^〇ラ^〇ス^〇ゴ^〇ー^〇、リ^〇ッ^〇ア^〇プ^〇ル^〇、サ^〇ウ^〇ザ^〇ム^〇フ^〇ト^〇ン^〇の^〇航^〇路^〇は^〇、佛^〇國^〇の^〇ハ^〇ー^〇ヴ^〇ル^〇、荷^〇蘭^〇の^〇ア^〇ント^〇ウ^〇エ^〇ル^〇プ^〇、ポ^〇ツ^〇タ^〇ー^〇ダ^〇ム^〇、獨^〇逸^〇の^〇ブ^〇レ^〇イ^〇メ^〇ン^〇ハ^〇ー^〇フ^〇エ^〇ン^〇、漢^〇堡^〇の^〇航^〇路^〇を^〇壓^〇して^〇顔^〇色^〇な^〇か^〇ら^〇し^〇め^〇、三^〇千^〇海^〇里^〇の^〇波^〇瀾^〇を^〇僅^〇々^〇六^〇日^〇間^〇に^〇飛^〇過^〇す^〇て^〇、漢^〇堡^〇米^〇國^〇航^〇路^〇の^〇如^〇き^〇も^〇直^〇接^〇に^〇漢^〇堡^〇(獨^〇逸^〇)と^〇新^〇約^〇克^〇と^〇を^〇連^〇絡^〇す^〇る^〇に^〇非^〇ず^〇、實^〇は^〇サ^〇ウ^〇ザ^〇ム^〇フ^〇ト^〇ン^〇(英^〇國^〇)と^〇新^〇約^〇克^〇と^〇の^〇最^〇短^〇距^〇離^〇を^〇走^〇る^〇に^〇非^〇ず^〇や^〇。英^〇國^〇は^〇實^〇に^〇歐^〇米^〇交^〇通^〇の^〇衝^〇に^〇當^〇れる^〇形^〇勝^〇の^〇實^〇績^〇を^〇舉^〇げ^〇て^〇幾^〇ん^〇と^〇餘^〇蘊^〇なし^〇。之^〇に^〇反^〇して^〇米^〇亞^〇交^〇通^〇の^〇幾^〇ん^〇と^〇唯^〇一^〇の^〇輻^〇輳^〇點^〇たる^〇我^〇邦^〇は^〇如^〇何^〇。能^〇く^〇其^〇の^〇天^〇惠^〇の^〇地^〇位^〇を^〇利^〇用^〇し^〇つ^〇て^〇在^〇り^〇や^〇否^〇や^〇、又^〇た^〇世^〇人^〇は^〇能^〇く^〇其^〇真^〇意^〇を^〇解^〇せ^〇ず^〇して^〇我^〇邦^〇を^〇「東^〇洋^〇の^〇英^〇國^〇」な^〇り^〇と^〇揚^〇言^〇す^〇る^〇に^〇慣^〇れ^〇た^〇れ^〇ども^〇、彼^〇の^〇敏^〇活^〇、遺^〇利^〇を^〇止^〇め^〇さ^〇る^〇に^〇對^〇して^〇忸^〇怩^〇たる^〇事^〇な^〇か^〇ら^〇ん^〇や^〇。吾^〇人^〇は^〇聊^〇か^〇我^〇邦^〇の^〇天^〇惠^〇を^〇蔑^〇に^〇す^〇る^〇を^〇嘆^〇せ^〇ず^〇ん^〇は^〇非^〇ず^〇。請^〇ふ^〇之^〇を^〇事^〇實^〇に^〇徵^〇せ^〇よ^〇。抑^〇も^〇我^〇邦^〇よ^〇り^〇米^〇國^〇へ^〇の^〇航^〇路^〇は^〇七^〇線^〇あ^〇れ^〇ども^〇、其^〇中^〇唯^〇た^〇二^〇線^〇のみ^〇我^〇が^〇會^〇社^〇の^〇有^〇なり^〇。又^〇た^〇歐^〇洲^〇へ^〇の^〇航^〇路^〇は^〇猶^〇ほ^〇一^〇層^〇發^〇達^〇せ^〇ざる^〇有^〇様^〇に^〇在^〇り^〇て^〇、總^〇計^〇九^〇線^〇中^〇我^〇が^〇會^〇社^〇の^〇有^〇する^〇もの^〇漸^〇く^〇一^〇線^〇のみ^〇。所^〇詮^〇此^〇有^〇様^〇に^〇て^〇は^〇到^〇底

自然の形勝を十分に利用せん事覺束なし。若し夫れ形勝の點より論すれば、我邦は英國より更に好地位を占むるなり。いま其理由を陳へんに、歐米航路は概ね英國の四邊若くは英國海峽に來れども、又た毫も英國の管内に入らずして直接に他國の港灣に入るの途なきに非ず。佛國のフランス、ポルト、葡萄牙のリスボン、伊太利のセノア等の如き、是なり。然れども我邦は英國の如く二島抱合して一國を爲すに似ず、北は千島の端より南は臺灣の末まで、斜に、細く、長く、連亘して東亞大陸の日に向ひたる表をば、幾んど掩蔽し盡すより、米亞航路は勿論、歐亞航路と雖も、一として我邦の區域に入りて往來せざるものなし。夫の米亞航路は北米より來りて先づ横濱に寄航せん。是よりは歐亞航路と其行徑共に相同しく、神戸に入り、瀬戸内海を經、馬關海峽を過ぎ、玄海灘を越えて、黃海に出づ可し。馬關海峽は實に我邦の中門なり。東亞より歐洲に往復するの船舶は是非とも臺灣海峽を上下せざるべからず。臺灣海峽は即ち我邦の南門なり。數年の後歐亞を横斷する大鐵道を完成して浦鹽斯德と北米とを連絡するの計畫（但し既に二三の計畫あり）を實行するに至らば、途を津輕海峽に求むるや必せり。津輕海峽は言ふ迄もなく我邦の北門なり。而して對馬海峽は日本海と黃海とを境する我邦の側門なり。人或は地中海のシラルタル、マルタ、サイプラス、

此鐵道に對する我邦の形勝

諸外國の此鐵道に對する計畫

蘇士等を拉し來りて此等に擬すと雖も、全然酷肖するものに非ざれば、吾人は其鑿に倣はじ。唯た茲に我邦か此四門を擁して四通八達せる東西兩洋の大遠の中心に在るを證するのみ。西伯利亞及び滿州一貫鐵道竣工せば、其吞吐口は皆な我邦に向て開けん。北は即ち浦鹽斯德にして南は大連灣なり。若し中央に一線を延長して、滿州より義州に來り、朝鮮半島を一申するに至らば、其極端停車場は即ち釜山なり。此三處共に我邦の掩蔽する蕭牆の中に在りて、一に吾人の之を利用するを待てり。若し之を利用せざんば吾人は則ち自然の形勝に負くなり。然るに我國ならぬ諸外國は既に此鐵道に對し種々の連絡計畫を爲して頻に其利用策を籌し居れり。吾人の知る所を以てするも、猶ほ其數四五に上れり。况んや其完成の期に臨まば、猶ほ幾多の企圖は雨後の筍の如く勃起す可きをや。いま吾人の知れる重要な二三を擧ぐれば、第一は有名なる加奈多太平洋鐵道會社の計畫にして、イムプレス諸號の如き迅速なる大積量の汽船を以て晚香坡より函館を經て浦鹽斯德に達せんとするものなり。第二はカリフォルニア汽船會社の計畫にして米國サンチアゴより布哇、及び我邦を經て浦鹽斯德と連絡せんとするものなり。第三は獨逸北ロイド會社の計畫にして桑港と浦鹽斯德の間を走らんとするものなり。第四は中國東方鐵路公司（露清鐵道會社）自身の計畫にして、方向は異なれども

我邦の此鐵道に對して當に爲すべき經營

大連灣と長崎、上海等の東亞の諸港へ新航路を開かんとするものなり。他に猶ほ協議中に屬して其計畫の未だ發表せざるもの蓋し鮮からざらん。露人ユム、シヤニヤーフスキー氏は曰く、西伯利亞鐵道にして太平洋の航路と密着の聯繫を有せざれば、這般の偉業に汚點を印し、功を一篋に欠き、大成の光輝を昧了するものなり。固より此等の航路を我が國內に包括して、一時に海陸の利權を占むるは、吾人の切に望む所なるも、鐵道開通の當時に在りては、二者を兼有するを許さざるの事情もあり。旁々其の特色なる速達と低廉の運賃との二者を利^用して、自家に直接の利益を及ぼす可き地點だけにて連絡して、以て諸外國の競争を脱し、毫も他の羈絆を被らず、横行濶歩して將來の進歩を謀らざる可らず。而して先づ自家に直接の影響を最も著しく及ぼすものは、蓋し日本の要港并に支那上海漢口等に向ふの航路に外ならざるなりと。吾人は露國が斯の如く手廻らざるに乘じて先鞭を着け、連絡航路を獨占し、逸早くも西伯利亞及び滿州一貫鐵道を利用し、彼邦をして幾んど施すの術無からしめん事を期す。而して此事は我が國民の覺悟次第に由りて實績を擧ぐるに難からずと信じて疑はず。

現に日本郵船會社は北部は浦鹽斯德より、中部は朝鮮の元山津、仁川等の諸港、芝罘、牛莊、天津等の渤海灣上の諸港、及び南部は上海に至るまでの航路に於ては、全く他國の汽船會社

を壓して優勢を占めたり。上海を溯りて長江一帶漢口に至るの航路には大阪商船會社の年々政府より補助金を得て之に従事する在り。故に浦鹽斯德若くは大連灣より我邦の要港并に支那上海漢口等に往くの航路は、少しく奮發だにせば、或は我邦は他國の競争に打勝つ事を得ん。然りと雖も浦鹽斯德若くは大連灣より北米を聯繫す可き太平洋航路に至りては、未だ俄に上位に昇る事能はざるなり。蓋し昨年暮には東洋汽船會社の三隻の新造船も廻航し來りて桑港線に使用せられ、日本郵船會社のシフトル線と並行して業を營むに至りしと雖も、兩社共に此航路に就ては年處を経ると未だ久しからず、鉅額なる補助金を得る優勢なる外國汽船會社ありて暗に之と競争するの必要もあり、中々目下西伯利亞及び滿州一貫鐵道を使用する計畫を爲すの餘裕もなし。然りと雖も其東端の停車場浦鹽斯德及び大連灣よりは、共に我邦の地點に觸れずして、北米と聯繫を求むる事能はず。我邦とても亦た此の天恵の形勝に對して之を等閑視す可からざる位置に在り。孰れも國家の隆替に關する大事なれば、多少の補助金を惜まずして、我が汽船會社をして此重任に膺たらしむるは當に焦眉の急たり。吾人は航海獎勵金よりは寧ろ補助金を若干年間賦與するの却て好果を得べきを知る、如何となれば前者は歲月とともに自ら其額を遞減すれども、後者は定額あり、確實の豫算を立て得べきを以

朝鮮半島線
に對する吾
人の主張
京義鐵道買
收

て、會社をして鞏固なる基礎の上に經營を爲さしむるの利あればなり。
殊に吾人が力を極めて主唱せんと欲する事は、西伯利亞及び滿州一貫鐵道より分岐し、朝鮮
半島を一申して、釜山に極端の停車場を有す可き一線に對する我邦の計畫なり。吾人の鄙見
に據れば此線と即ち伊太利半島のナリンドンシ、若くはノヴスコシヤ半島のハリフアックス
の如く、米亞交通の最短なる捷徑とならん。其理由は吾人詳く之を下章に論せん。而して其
の自然の結果として吾人は京城より朝鮮國境義州に至る鐵道敷設權を佛人より買收するの一
大必要を見る、如何となれば釜山より京城までの鐵道築造は我邦の既得權なるが故に、資金
だに得ば、之を敷設する事は容易なれども、所謂京義鐵道を買收せざれば、之を延長して西
伯利亞及び滿州一貫鐵道に接続する能はざればなり。而して何が故に此措置が平時には經濟
上に露國の鐵道を利用し、戰時には其後援を遮斷し得るやは、吾人實に之を説明するの義務
を有す。

第五
章
西伯利亞
及滿州一
貫鐵道平
時利用策
及戰時中
斷策

第五章

西伯利亞及び滿州一貫鐵道平時利用策

并に戰時中斷策

第一節 京義鐵道の買收及び滿州鐵道への接続

吾人は京義鐵道の買收を主唱せり。其の第一の理由とする所は朝鮮半島線は東西兩洋交通の
最短捷徑なればなり。抑も現今の狀態の儘にて、太平洋航路及び我邦の鐵道に就て論ずるも、
米亞間を駛す最も迅速なりと稱するイムプレス諸號に搭して、加奈多より西伯利亞及び滿
州一貫鐵道東端の口岸たる大連灣に到るには少くとも十七日半以上(晚香坡横濱間は往航十二日、來
航十四日なれども、吾人は其中
を採り十三日とし、之に横濱大連灣間の海路四日半以上を)を費やし、又た浦鹽斯德に到るには十四日半乃
加ふれば、即ち十七日半以上なるの計算なり。附錄參照。又た浦鹽斯德に到るには十四日半乃
至十六日を要す。然るに同號によりて横濱に來り、東海道及び山陽等の鐵道幹線に乗り移り
て馬關に至り、但し露國の鐵道完成までには我が山陽鐵道も三田尻より馬關まで敷設し終る
や必せり、對島海峽を飛過して、彼の大鐵道の中央の極端停車場たる釜山に達し、此より我
邦の是非とも築造せざる可からざる京釜鐵道に搭し、佛人の所有する京義鐵道を經、其の延

第一節
京義鐵道
及滿州鐵
道への接
続

長線に由りて滿州の野に出で、遼城邊にて遂に露國の鐵道に接続するに、乗り移りの時間を十分に積るも十六日半斗り（晚香坡横濱間は前の如く十三日とし、横濱にて上陸し東海道鐵道にて神戸に登り、道鐵道の既設分最も少數なる三十三回停車にて十二時間四分、之に釜山より馬關に至る見積時間一時間四分を加ふれば十三時間四十分となる。馬關釜山間は海路一二〇哩にして大約十時間を要し釜山津より京城、漢州を経て遼城邊の滿州鐵道接続點に至るまで、我邦内地の極めて遅緩ある軌道にて走ることを假定せば凡そ三十八時間半計りを要す。故に横濱より滿州に達するには二日三分の二乃至三日にして、乗替の時間を見積るも三日半位にして足れり。左れば晚香坡より我邦及び朝鮮を貫きて滿州に至るに、附録參照）にして足れり。而して此の晚香坡—横濱—東海道及び山陽鐵道—馬關—釜山—京釜鐵道—京義鐵道—滿州に至るの途に十六日半を費すと言はれ、一見晚香坡—浦鹽斯德線の十四日半乃至十六日に比して左程の相違なきが如しと雖も、其の日子を短縮するの餘裕あるは後者に非ずして却て前者にあり。如何となれば後者は目下最も迅速なる汽船の速力を以て計算せしと雖も、前者の如きは朝鮮半島の鐵道及び我邦の鐵道の速力を計算するに、現行狹軌の頗る遅緩なる率を以てし、而かも東海道三十八回停車、山陽三十三回停車（但し共に現行最少の停車なれど郵便飛脚船の連絡には道般の頻繁なる停車を須みず）の割合を以て數へ出だしたればなり。故に早晩博覽會的古物なる狹軌を棄て、せめて我邦の幹線には新式の廣軌を用ゆるに至り、未設の朝鮮鐵道の幹線には遠からざる般鑑に省みて始めより此邊の注意を爲し、迅速なる大急行列車を以て其上を駛すに至らば、猶ほ一日乃至

一日半の短縮を爲し、十五日以内にて晚香坡—日本—朝鮮—滿州の横斷を爲し得べし。而かも夫の浦鹽斯德は北に偏せり。西伯利亞地方に往くの旅客を誘ふのみ。又た夫の大連灣は曠漠たる遼東半島の一端に在りて四邊の風光物産一も行人を惹くものなし。然るに山水明媚、到る處に舊跡に富み、燦爛たる美術は雅客の心を慰むるに足り、新進勃興の勢は絶東問題の解釋に對して政治家、經綸家の注意を傾ぐる我邦と、支那に繼いで將來絶東折衝の目的物となる可き隱憂國たる朝鮮を經由するの大遠は、海上茫茫變化なき景色に飽き果てたる漫遊者を引き寄するの魔力ありと思惟す。且つや速達を望む郵便物、小荷物等の西若くは南に往くものは、故らに北に偏したる浦鹽斯德に向はん様もなし。而かも同港は冬季幾んど三四箇月間は結氷密閉して天然の鎖港となるの不便あるをや。假令へ碎氷船偉大の功を奏して能く一條の水路を開き、四時汽船の出入を許すと雖も、不凍港に比して其便否如何ぞや。故に歐亞の聯契は唯だ釜山よりする朝鮮半島線と大連灣よりする遼東半島線との競争となる可し。吾人は現に一日以上の速達を得、早晚改善の上は二日以上先の先着を得るの利あるより、又た他に種々の長處あるより、愈々前者の捷徑にして開通する事あらば、却て後者即ち露國鐵道の本道は其が爲めに壓せられん事を確信するなり。

此線に對するニカラグアの運河開鑿の結果

然りと雖も世界交通の方法は日進月歩せり。今や猶ほパナマ地峽は南北亞米利加の兩大陸を
接続して、未だ一の切斷口を得ずと雖も、早晚蘇士運河の如く開鑿せられて、太西、太平洋
洋の連絡を見るの日なくんば非ず。殊に米國政府は鋭意其事業に熱中し、自らニカラグア運
河の開鑿に着手せんと欲し、一八九七年六月二十四日ニカラグア運河委員を任命し、海軍中
將マヨン、マー、ウオルカー氏を長として、其測量設計を爲さしめたり。而して其目的の中
には「マリタイム、カナル、コムパニー」の曩に爲したる設計の検査をも含有し居るなり。此
等の委員はニカラグア及びコスタリカ兩國政府より厚遇款待を受け非常の便宜を與へられた
り。而して先頃の大統領敎書中にも此事に言及し、近々中に其復申を報告せん事を期せり。
斯て同政府は一方に於ては這般の運河開鑿の際は英米之を共有せんと豫め誓へるクレイト
ン、ペルワー條約に關して英國と妥協し、他方に於ては佛國巴拿馬運河會社が半ば成りたる同
運河を購買せん事を請ふの申込を峻拒して一意ニカラグア運河の竣工を希へり。蓋し巴拿馬
運河は失敗の上に失敗を重ね、財政困難の極に陥りて捲土再來も殆んど覺束なかる可しと思
へども、ニカラグア運河は若し英米主となりて其資を出し、ニカラグア、コスタリカの二小
國名計りと雖も之に加はりて、事業に着手せば、吾人其開鑿の功を全うせん事を信ず。然り

平時に於ける運河の利用

而してニカラグア運河開鑿の曉、東亞との聯契を求めば、布哇は太平洋上の中樞所となりて、
横濱は其の表門となりん。浦鹽斯德及び大連灣は奥深く裏に潜めるクハリ門なり。釜山は當
に正玄關と謂つ可し。斯の如き部署とするは、我國の形勢を利用せば自然に來るの結果なり。
吾人豈に此天惠を輕す可けんや。
抑も西伯利亞及び滿州一貫鐵道と雖も、鑄造し終りたる上は、則ち勸誘の者も往き、雜兎の
者も行かん。決して露國の專有物に非じ。若し他に速達の途ありて、旅客を惹くの利便と誘
惑とを具へなば、何人か敢て此途に由らざらんや。且つ先着を望む郵便物及び小量なる高價
の荷物等亦た水の低に就くが如く自ら此途に來る可し。茲に於て吾人は愈々横濱—東海道—
及び山陽鐵道—馬關—釜山—京釜及び京義鐵道—滿州線の有望なるを確信す。更に亦た我邦
現行の狹軌を廢し、本島の幹線(朝鮮半島の幹線も共に)悉く廣軌となりて、郵便飛脚船連絡
の大急行列車が目下我邦の鐵道の如く蟲の匍匐する十七哩七〇(急行列車の平均速度)より
一轉して、埃甸四十二哩七五、伊四十二哩三四、荷四十四哩七三、白四十五哩〇四、佛四十
九哩八八、獨五十一哩二五、英五十一哩七五、遂に米五十三哩七八の率に至らば、頗る妙な
り。(但し現行の狹軌を廣軌に改むるには非常の困難ありとせば狹軌の儘にて其速度を早むる

戦時に於て
露國鐵道
の中断

の方法はくちもあり然らば則ち平時夫の露國の大鐵道を利用するは皆に座上の空論にあらじ。誰か京義鐵道買收の得策なるを疑ふ者ぞ。

次に何が故に戦時に於て此の朝鮮半島線は西伯利亞及び滿州一貫鐵道を中斷し得べしと謂ふや。抑も不幸にも日露兩國干戈を交ゆる事ありとせば、陸軍の第一戰場は滿州か若くは朝鮮半島ならざる可からず。英國が嘗て佛國と相闘ひしは一韋帶水を隔てたる歐洲大陸上白耳義とウオスターールの野に於て之を爲しき。日清戦争も亦た之と同じく第一着に東亞の白耳義と稱す可き朝鮮の牙山に於て輸贏を決しき。將來の日露戦争には朝鮮は先づ其争衝地となる可し。露國は前に南下して朝鮮を占領し、我が西邊を犯すの根據地を作らん。然れども我が陸軍の進退より考ふれば、朝鮮を敵に委するは不利益の甚たしきものにして、吾人は敵に先ち、京釜并に京義兩鐵道を擁護し、此の半島の往來を自由にして、横に滿州の野を掃き、遼東と歐露本國との聯契を絶たざる可からず。是れ西伯利亞及び滿州一貫鐵道を中斷する唯一の途なり。如何とされは我兵にして仁川より上陸せんとすれば旅順口艦隊の攻撃を蒙むるの虞あり、黄海より真向に遼東に向は、其の強大なる艦隊を打破し、而して後大連灣及び旅順口の砲臺と鐵火を交えざる可からず、又た浦鹽斯德に向ふも同様の困難なり、只た對島海峽

第二節
京義鐵道買
收の必要及
ひ利益

の制海權のみは同砲臺と佐世保艦隊との擁護に由りて安全にして、運送船も敵の襲來を蒙るの虞なく、先づ思が儘に軍隊を釜山にのばせ、朝鮮内は其京城政府の微力なるより、吾人は意の如く途を茲に假りて、宛も自國の領地を行くか如く些の障礙も無くして其中を縱横し得へければなり。且つ外交上の葛藤糾紛し兩國の關係切迫してより宣戰布告若しは實際戦争の開始に至るまでは多少の日子もあり、日清戦争の如く我邦は先づ着々軍隊を繰り出し、京釜并に京義兩鐵道に由り、精英を滿州の境に聚め得らる可きを以て、彈煙砲雨飛ぶや否や、直に疾走長驅して滿州鐵道を破壊し、西伯利亞若くは歐露の本國より來る後援を絶ち、糧食輜重の途を壅塞し、大連灣及び旅順口の兵士并に艦隊をして懸軍孤立するに至らしむ可し。之を京義鐵道買收并に滿州鐵道への接続より生ずる軍事上の効用の一なりとす。

第二節 京義鐵道買收の必要及び利益

京義鐵道の買收は平時に於て西伯利亞及び滿州一貫鐵道を經濟上に利用し、戦時に於て之を中斷する爲めに必要なるのみならず、京釜鐵道の効用を全せんが爲めには非とも必要なり。而して若し此買收の擧なくんば、後者は皆に利益なき京城釜山を連絡するのみにして、臺灣

鐵道の如く、到底成立するの見込なからん。

抑も京釜鐵道は日清戰爭の際、暫定條約に由りて其敷設權を得、昨三十一年九月八日其細目を協定せり。而して此細目協定は一時頗る其交渉に困難を極めたりき、其故は韓廷の當局者等大皇帝陛下に忠義立てし、日本を目して俱に天を戴かざる國母の仇敵と爲し、百方之を阻格せしに由れり。蓋し其實は此請求あるに乗し、許可の報酬として多額の金錢若くは有價物件を得んどの慾情ありしに因るならん。然りと雖も此等の障礙は我が談判の前に避易して自然に屏息し、獨立協會も我に好意を表するものから、左程の反對も爲さず。又た外國公使等も夫々自國の人民の爲めに或は鐵道、或は鑛山、或は森林に就て種々の利權を獲たる揚句なりしかば、敢て之を妨害す可き辭柄もなく、圓滑に落着せんとする矢先に當りて、大勳位伊藤侯爵が渡韓の舉ありしを以て、韓廷も其意を迎合し、侯が參内謁見の敷時間前に合同條約を我が公使館に送致せり。而して其合同條約は朝鮮の外部交渉局長及び農商工部通信局長と我が京釜鐵道會社の代派人たる第一銀行京城支店支配人及び五十八銀行支店支配人との間に締結せられたり。其全文は左の如し。

京釜鐵道合同

第一。韓政府將自漢京起、至釜山浦間、開設鐵道、承續行用之事、及經江川鎭橋之權、准許日本人京釜鐵道會社發起人與其代派人、辦理事務條款、開錄于後。

第二。該鐵道作線及該江橋建築之方便、須從京釜鐵道會社或其代派之人擇定機師測量妥占、而江橋宜高容使舟隻無碍往來、若之高不能如此、則須作開闢橋、每日幾個時定期。又於橋之左右、別作步行之路。往來各定其路、勿使行人一路相觸事。

第三。鐵道尺量依開國五百年勅令第三十一號國內鐵道規則第二條、各地方鐵道務歸均一、可以通行無碍。鐵道廣狹必照京仁鐵道。其所占地段及停車場、貨倉、工場、轉轍器、側軌等件、所需地段、自韓政府准施、以便開設機路、而該會社管轄該鐵道之年限及韓政府買得該鐵道之前、該地段許屬於該會社、而韓國軍物、兵丁、郵遞、及郵遞領率人員之往來、並不償車費。至韓政府辦買該鐵道之時、並將會所許屬之地段、還納于韓政府。鐵道開設之處遇有人塚、宜遷迤作路、無犯該塚。且若於鐵道之要、遇行路橫亘處、則必從地形、量宜作路、以便行人及車馬之平易往來事。

第四。停車場一置於京城、一置於釜山浦、餘外停車場、隨宜列置、而該場不准外國人居留事。

第五。凡鐵道所需機器及各樣物料、其自外國運來者、海關稅、與鐵道所管基址一切地稅、及該鐵道所管各樣利益、并許免徵事。

第六。韓人及外國人、皆可招雇。工作惟遵監督之意、而必優用韓人。至於土役雇人十分之九用韓人、而役務旁午之時、若值韓人雇價漸高、設有該會社別將他國人由外國招來、而必於該鐵道竣役之後、即將該他國人遷送該國、而該他國人進港出港之時、應由海關照名查驗、勿許一人仍留。木料用韓地所產。如不合所需、用日本木料事。

第七。該會社發起人、或其代派人、爲此事項組合會社、股聚本錢、訂立約條、而於轉運鐵道、開張之所需、及其地所需各料、該會社可得主張。該鐵道所關基產、認於自己所有、辦理一切事務。亦准鐵道會社例行之權利事。

第八。該會社發起人或其代派人、確算幾多應費之款、鳩聚籌辦、而韓政府、除其前錄所明地段之酌償、外更無所給事。

第九。倘於其他地方、添設支線、除韓政府及臣民自行敷設外、不准外國政府及臣民敷設事。

第十。自此約所定日起、限三年內、從速組合會社、始役開工、而此期限內、若未起工、則

非更約外、將此約爲廢紙。該會社緣有不得止之事、如戰爭之事及其他各種不虞之故、有所妨害、而遲延開工、則重寬混然、而始役後十年內、不能竣役、則此約條、仍行廢止、但十年之間、遇有交戰及不虞之事故、計其事故月日、延充限期事。

第十一。日後若有鐵道所管難辦之處、韓政府與該會社、各派一人、爛商妥辦。若遇有相歧之事、二人共請局外人一人、斟酌裁定、而惟以此人之所決爲結事。又或該局外人不欲自斷、則該局外人及政府所派與該會社所派員共議、更請局外人二人、合席商妥事。

第十二。鐵道竣工後、十五年之終、韓政府若有專占該鐵道之意、別由上項三條人員、公平估價買入、而若值不能准買、則更以十年延期、又於十年終、韓政府未能買得、更退十年、每以十年爲期事。

第十三。不拘何時、尙值韓國政府財政整頓、至可得經紀該鐵道之境、該政府將該鐵道作爲韓日間之共同事業之主眼、更與該公司、妥經商議、可得釐正該合同事。

第十四。大韓國公司或臣民、不拘何時、可得成爲該鐵道公司之股主(株主)、而該股主、當得享有與他均一之權利事。

第十五。該鐵道公司、不拘如何之境、自非韓日兩國之政府及臣民、則不得將該分股、讓

與他政府及臣民事。

以上特許各款、保其確實、互相署名鈐印、以照憑信事。

大韓光武二年九月八日

京釜鐵道線

而して京釜鐵道線路は去る二十七年十二月頃一と通りの踏査を経たるものにして、釜山より京城に至るに二線あり。一は釜山より大邱を經、烏嶺の險を踰え、忠州を過ぎて京城に至るの線路にして、他は釜山より尙州を過ぎ、化寧の高原を迂回し、清州より水原を經て京城に達するの線路なり。前者は日本里程にして百二十里、後者は百三十餘里あり。而して烏嶺線は敷設困難なれども豊富なる産業地を經過する事多く、化寧線は工事平易なり。二線共に沿道の市區二百五十個もありと云へば、停車場の如き最初の計畫にては二十五驛程築造する豫定なりき。聞く其全軌の工事の豫算は一千五百萬圓内外なりと云ふ。

京釜鐵道の成否

元來京釜鐵道は濫澤、前島、尾崎、大三輪等の諸氏に由りて企圖せられたるものにして、其シンダケートの基礎未だ鞏固ならず、資金猶ほ餘裕なく、實測十分なりとも思はれず、又た百難を排しても是非とも之を完成せんと決心なりとも見受け難し。故に此合同條約に據りて愈々工事に着手するの場合とならば隨分面倒を見る事あらん。而かも露國は一時異議なき

旨を辨解し來り、暗に其敷設を慫慂するが如き有様にて、第二の日露協商の中にも「露西亞帝國政府ハ韓國ニ於ケル日本ノ商業及ヒ工業ニ關スル企業ノ大ニ發達セルコト(中略)ヲ認ムルヲ以テ、日韓兩國間ニ於ケル商業上及ヒ工業上ノ關係ノ發達ヲ妨碍セサル可シ」と誓ひしと雖も、可及的朝鮮に於ける我邦の經營を妨碍せんと欲すること、却て彼邦の眞意なる可ければ、將來此工事に對して露國は如何なる態度を取る可きや未だ知る可からず。而かも我邦今日の如く國內の事業を擧ぐるに、自ら其費を辨ずると得はず、資を外國に仰くの窮狀に陥り、新領地の經營に必要な臺灣鐵道すら敷設し能はざるの時に當りて、焉ぞ京釜鐵道に鉅額の金を投するの餘裕あらんや。且つ該合同條約には自ら築造の年限ありて、其締結後三年間に起工せされば、其條約は廢紙となり、起工後十年間に完成せざれば又た同様無効となりて、折角の計畫も水泡に屬するをや。剩さへ假令千辛萬苦を凌ぎて此鐵道を築造せしむるも、京釜間の連絡のみにては、到底其資金に相當するの利益を得ん事覺束なし。故に政府にて非常の補助を爲すに非ざれば、敷設の功を了る可しとも思はれず。故に現在の有様の儘にては、京釜鐵道は餘りに有望なる鐵道とも謂ひ難し。然るに此鐵道は外國シンダケートより資金を得るの約調ひ去る二月二十六日發起人某は技師と共に渡韓したりと云ふ處ふべき

第五卷

西伯利亞及び滿州一貫鐵道平時利用策并戰時中斷策

七九

露國鐵道接
續線として
の京釜鐵道
の位置

次第なり。

然りと雖も西伯利亞及び滿州一貫鐵道連絡線としての京釜鐵道の位置は這般の有望ならざる有様より一變して、必要不可缺の大途となるなり。若し一たび世人にして此鐵道が所謂平時には露國の鐵道を利用し、東西兩用交通の衢に當り、戰時には北艦の後援を遮斷するの途ある事に思ひ到らば、一千五百萬圓位の經費は惜むに足らず、政府にても亦た民間にても是非とも之を完成す可き所以を悟らん。茲に於て吾人は愈々京義鐵道の買收は、即ち京釜鐵道を廢紙より轉じて活用せしむる爲め必要なりと確信す。

支那の諸部
に至るの
捷徑として
の利益
買收

斯の如く京義鐵道の買收は京釜鐵道を活用せんが爲めに必要なるのみならず、滿州鐵道と連絡せし上は、支那の諸部に到るの鐵道に接続して、貿易の一新捷徑を得るの利益あり。試みに、京義鐵道を延長して遼城邊にて滿州鐵道に聯繫すと假定せよ、然らば則ち清國が現に築造しつゝある關外鐵道に由り、山海關に出で、此より既設鐵道によりて天津、北京に至る可し。北京より南すれば、東には獨逸の山東鐵道あり、海岸には英獨シンヂケートの貸取したる津鎮鐵道あり、中央には大幹線たる蘆漢鐵道あり、又た西には絕東の威爾斯たる山西に通ずる柳太鐵道あり。而して津鎮鐵道は長江の滬甯鐵道を始め、浙江の繁榮なる諸市府に亘り、

我邦勢力の範圍なる福建線に由りて、遠く香港廣東に到らん。又た蘆漢鐵道も南方の大幹線たる漢粵鐵道を経て同處に達せん。而して同處に達したる後は遂に佛領東京鐵道と連絡するなり。若し雲貴の邊陲に於て滇緬鐵道築造せられ、漢口に接続せば、遂にブラマントラの水源を下りて、英領印度に通ずるを得ん。而して東京より巴蜀へ走るの鐵道は半途にて之を横斷す可し。然らば則ち京義鐵道は此等の諸方に到りて盛に亘市通商を營むの足懸りにして、遠く利益を巴蜀、滇緬、印度、東京等に求めずとも、近く北京にても非常の影響あるや知る可し、如何となれば白河の結氷期に至らば、我邦の警備艦は常に塘沽に冬籠りして、海上の交通全く壅塞し、貿易は勿論、北京の政界急を告ぐる事ありと雖も、一船を派する事能はざるなり。然るに此鐵道北京に連絡して四時不塞の途を通し居らば、百般の措置に於て利益を得る所幾何ぞや。吾人は是等の利益に面して、愈々京義鐵道の買收を主張せざる可からず。

附言！京元
鐵道の敷設

序ながら吾人は一言せざる可からざる事あり。我邦政府は何故に他國に先じて京城より元山津に到る鐵道築造の許可を韓廷に請求し、其敷設權を留保せざりしやと。朝鮮駐在獨逸領事は自國の世昌洋行の爲めに、同鐵道の敷設を韓廷に要挾せり。其提議の條件に曰く、「貴國政

府は既に京仁鐵道を米人に准允し、而して京義鐵道を佛人に准允したり。故に此例に倣て我が世昌洋行に京元鐵道を向ふ十五年間を限り准允せられん事を」と。獨逸が此要挾を爲したるは、實際眞面目に此鐵道を築造せんと欲するに非ず、唯た之に由りて絶東問題に容喙するの發言權を得んと欲するに在り。獨逸は實際其の自ら好んで指を染めたる膠州灣の地だに持て餘したる氣味なり。焉んぞ朝鮮半島に迄も手を展はし、其關係至て薄き京元鐵道を作るの力あらんや。然るに此鐵道に對して第一に痛痒を感じるは露國なり。其次は我邦なり。而して露國は滿州より浦鹽斯德に到る鐵道より一線を分派し此鐵道に連絡して朝鮮半島を經營する踏臺を作らんが爲め、又た我邦は此鐵道を延長し朝鮮境上琿春邊にて滿州鐵道に接続し、平時には黑龍江省、沿海州等と貿易を營まんが爲め、而して戰時には露國軍隊の根據たるボシネット灣の要塞を背面より攻撃し、横に浦鹽斯德を擣かんが爲め、此鐵道を熱望す。而かも琿春よりボシネット灣に至るの一線は滿州鐵道の諸比較線と一括して西伯利亞鐵道會議に於て講究せられたるものなれども、此線一たび開通せば遂に浦鹽斯德の繁榮を奪ふの憂ありとて却て一時拋棄せられたるものなり。詳言すれば無用なりとて拋棄せられたるに非ず其結果怖る可しとて拋棄せられたるなり。斯の如き價值を有するものなるを以て、吾人は亦た

之に就ても大方の一顧を煩はざる可からず。

第六章 結論

八四

巨額の買収

世人或は曰はん、西伯利亞及び滿州一貫鐵道を平時に利用し而して戦時に断する爲め、京義鐵道買収の得策なるは既に命を領す。然りと雖も之を買収するには鉅額の資金を要す可く、又た思はざる筋よりの故障もあらん。今日我邦は内國の事業を擧ぐるにだに、外資を輸入せされは着手すると能はざる程の困厄に際するに、到底海外の事業にまで指を染むるの餘裕なし。且つ成る可く外國の交渉を避けて、苟且偷安、徒に小康を貪る現在の當局者に向て、這般の難事を請求するは、殆んど無理なる注文なりと。吾人は此言を以て我國の政府を輕視し、併せて某國の勢力を過大視したるものと爲す。其故何をや。

買収の先例

讀者、知らずや、我國政府は大隈内閣の時に於て、端なくも我邦の利権を擁護伸張するの必要に遭遇し、非常の英斷を以て京仁鐵道を買収せし先例あるを。世人其買収の形跡曖昧にして疑似の點あるを怪み、邑犬群吠、頻に非難の聲を擧げ、辭を違憲に藉りて攻撃を試みしと雖も、吾人は其手續の當否の問題を第二に措いて、先づ其處置の性質如何を問はんを欲す。借問す、議會に諮詢して機宜を失ひ、京仁鐵道をして他國の掌握に歸せしむると、又た多少

京義鐵道の現狀

專擅の嫌ありと雖も、敏活たる方法を以て買収を爲し、機先を制して以て他國の覬覦を塞ぎ、自國の利権を失墜せざると、孰若ぞやと、而して先づ此一言に答ふれば此問題は自然に落着するなり。然りと雖も吾人とても敢て百八十萬圓の費途の不明なるを是認する者に非ず。兎んや殘餘工事に猶ほ七十五萬圓を要すると云ふに於てをや。此を思ひ彼を憶は、隨分不廉にして且つ不都合なる買収なりき。吾人は之を追究せず、窺に我邦の横濱東京間に比す可き朝鮮の仁川京城間の重要なる交通權を獲得したるを喜ぶなり。

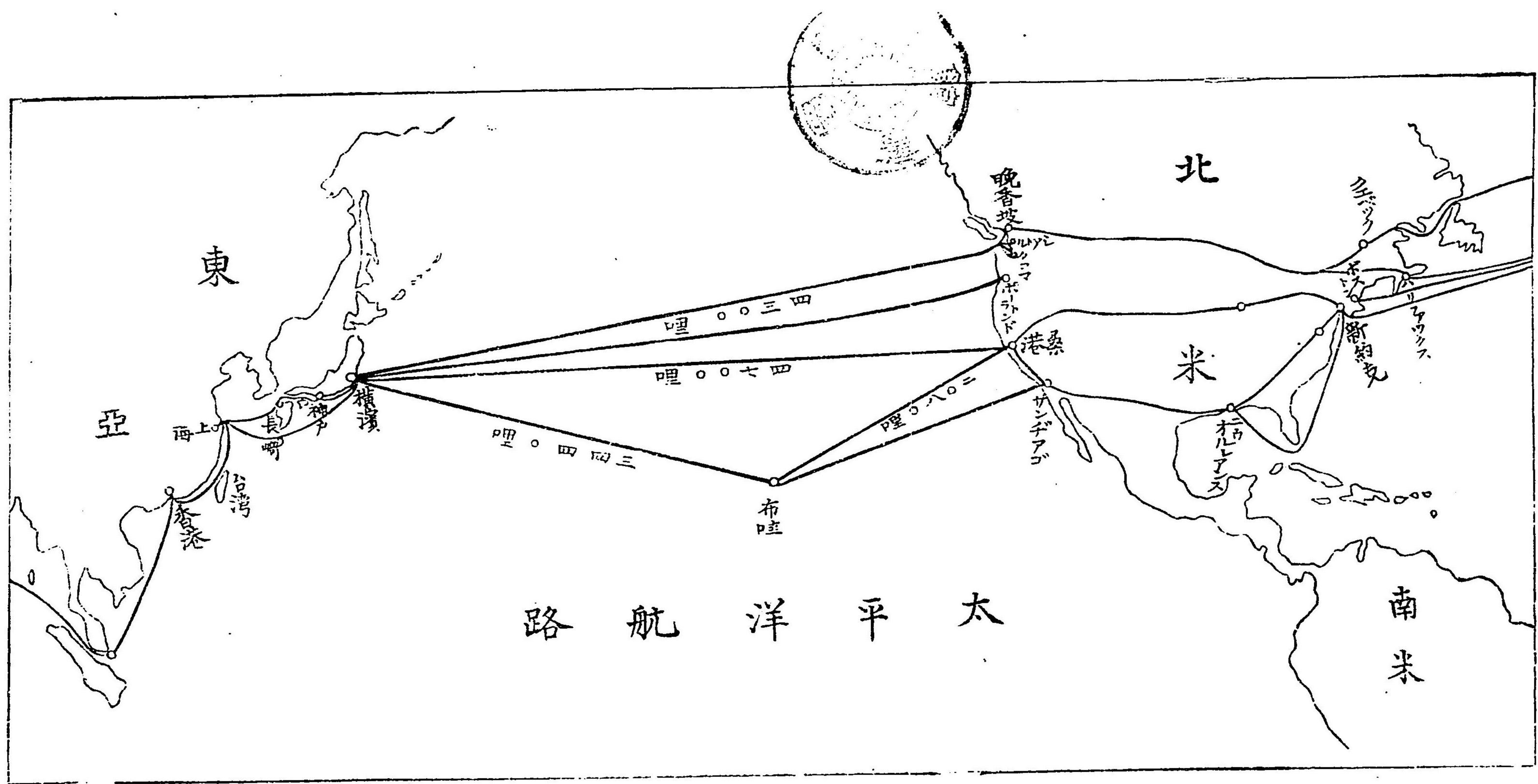
抑も京仁鐵道は勿論重要なる線路には相違なきも、嘗に朝鮮の開港場と首府とを連絡せりと謂ふに過ぎずして、毫も世界交通の大途には關係なきなり。然るに京義鐵道は之に反して其大途の中間に在りて東西南洋に往來するものは是非とも之を經過せざる可からざる要衝に當れり。我邦にして世界交通の燒點たる天惠を顧みず、八荒に雄視する意思なければ則ち止む。然ども苟も我邦の形勝を利用して交通の鎖鑰を把らんと欲せば、必ず此鐵道を買収せざる可からず。而かも此鐵道は佛人某、朝鮮政府より其敷設權を許可せられてより、多く年處を経しと雖も、未だ何等の施設する所もあらず。去る一月二十三日漸く外人十名、韓人十數名京城を發して、其線路の測量調査の途に上りたるを聞きしも、軍事鐵道の速度を以て急に之を

築造する計畫なりとの風説は少しく信じ難き咄なり。兎に角現状を以てすれば京義鐵道は未だ工事に着手せず、唯た其敷設権を買収するを以て足るが故に、決して鉅額の買収費を要せざるや明なり。吾人は柱膠彈琴、徒に牙籌を弄して其價格を算定せんと欲する者にあらじ。彼の買収は唯だ我邦をして東亞大陸に手を展はし世界の大舞臺に翱翔するの足懸りを得るものなれば、數百萬圓を投するも敢て惜むに足らずと謂ふのみ。然りと雖も彼の敷設権を保有せる佛人の背後には如何なる魍魅罔兩の潜伏するや測り知れざるを以て、案外にも我邦の着手せざるに先ちて既に他國の染指する所となり、或は幸に其程進行し居らすとも、談漸々熱さば、意外の邊より妨害の來る事を豫期して緊揮一番せざる可からざる事情あらん。兎に角京義鐵道買収の協議は急なるを要し又た密なるを要す。若し一たび露國の爲めに我邦の機先を制せらるれば、百年の大計は遂に敗れん。

京義鐵道買収國內の施設

然れども假令へ京義鐵道を買収すとすも、我邦現今の海港並に鐵道の有様にては、到底世界交通の中繼たるに適合する資格なし。須らく百般の施設を之に準して改善齊頓せざる可からず。試に、考一考せよ、我邦には大洋の飛脚船を送迎するに足る可き海港は一箇所として無きに非らずや、人皆な神戸を良港と稱す。然れども歐米人の眼より見れば自然の儘に拋棄

せらたる片田舎の一碇泊場のみ。之を名にし負ふ港と爲さんには長大なる一文字の防波堤を築かさる可からず。馬關、長崎未だ共に語るに足らず。纔に漸く港らしく港とならんものは築港後の大阪ならん歟。横濱の如き太平洋の汽船を容るゝ第一の門戸なるに、其築港工事たるや狹隘にして小人島の舟がしりと悪口する人あるも一概に斥く可きに非じ。現に吃水深き船隻は數艘同時に港内に入ること能はず、縦し入るとするも十數町の沖に投錨し、棧橋の傍に來ること能はず。而かも貨物を授受するの設備も具らず、旅客の便宜を謀るの方法も全く闕如せり。吾人は多くの缺點を擧げずとも、彼の港が飛脚船をも埠頭に横づけにすると能はず又た涼車をも其埠頭の端まで走らすと能はざるの點を以て世界的の港に非らずと斷言するに躊躇せず。故に地球上重要な航路を馳行する船舶の出入する我邦の諸港は更に經費、各ますして大規模の築港工事を施さざる可からず。又た横濱より馬關に至る鐵道大幹線とても亦た然り。現今の如き蝨蟲の匍匐するよりも猶ほもどかしき狹軌鐵道にては兩洋交通の中繼線として幾んど顔色なし。近時政黨者流は頻に幹線國有を主唱す。其主唱は決して悪しきに非ざれども何ぞ一步を進めて迅速なる廣軌改造の説を稱道せざるや。而して吾人は後者こそ却て我邦の爲め焦眉の急務なりと思惟す。故に先づ差當り幹線の狹軌をば廣軌に改造す可し。

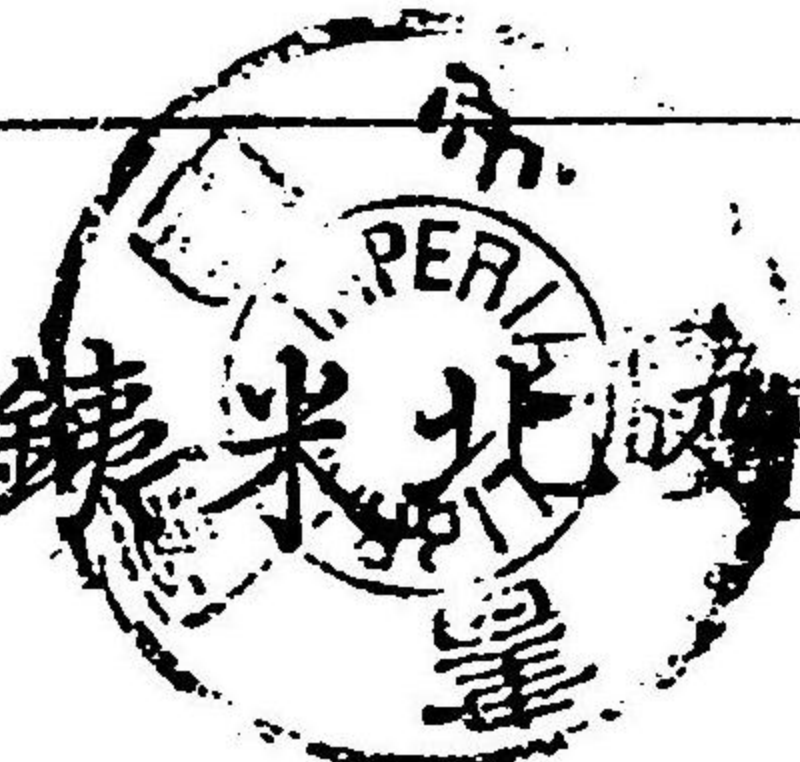


興起憤發

乘替の方法を簡易にす可し。其方法簡易ならざれば、旅客貨物は皆な煩雜を避け多少の延着を忍んで船中に留らん。又た此改造に附隨して食堂車、睡眠車、娛樂車、觀覽車等の設備を爲し、涼車の旅行を愉快にす可し。現今の如き不愉快なる腰掛つめにして、漸く折詰の冷かなる辨當に飢を凌ぎ、粗糲なる泥臭き土瓶の赤き茶に渴を醫やす有様にては到底世界の漫遊者を多く誘はんよしもなし。之を以て吾人は京義鐵道買収と共に國內の海港及び鐵道の設備の具らんことを切望して已まざるなり。

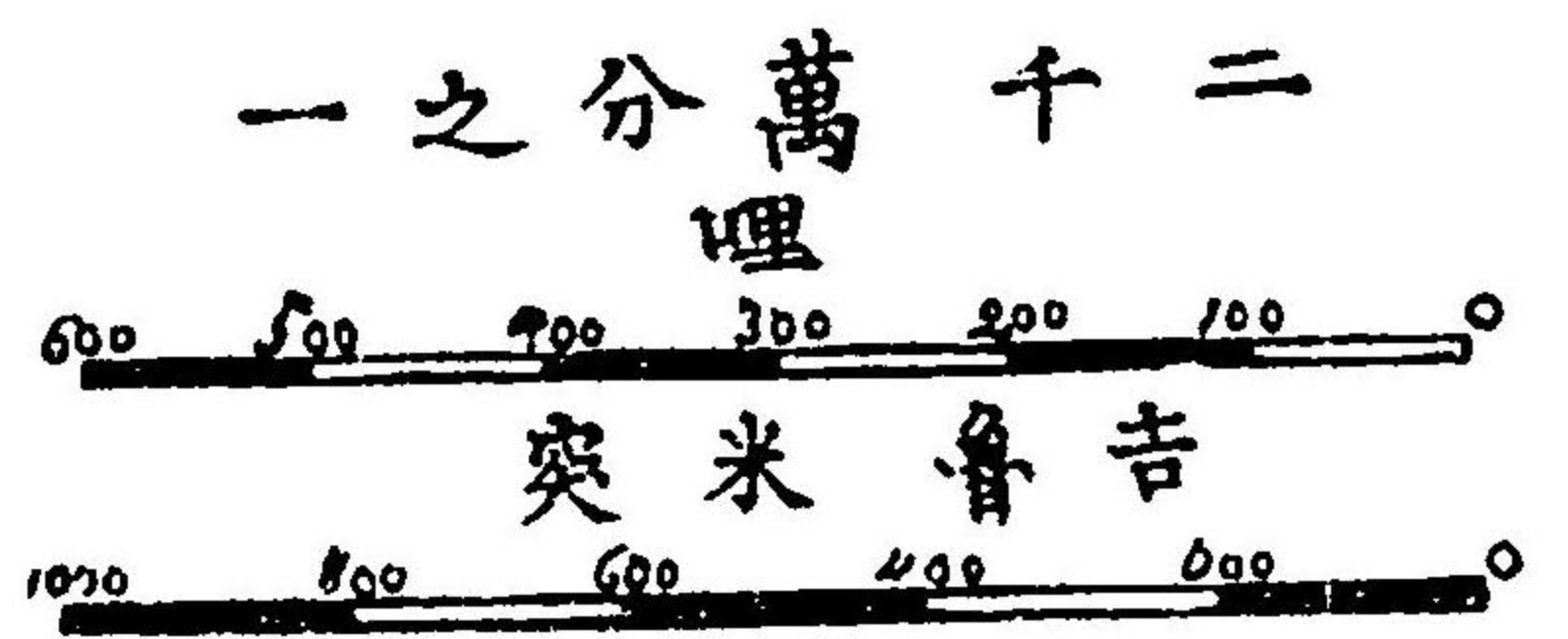
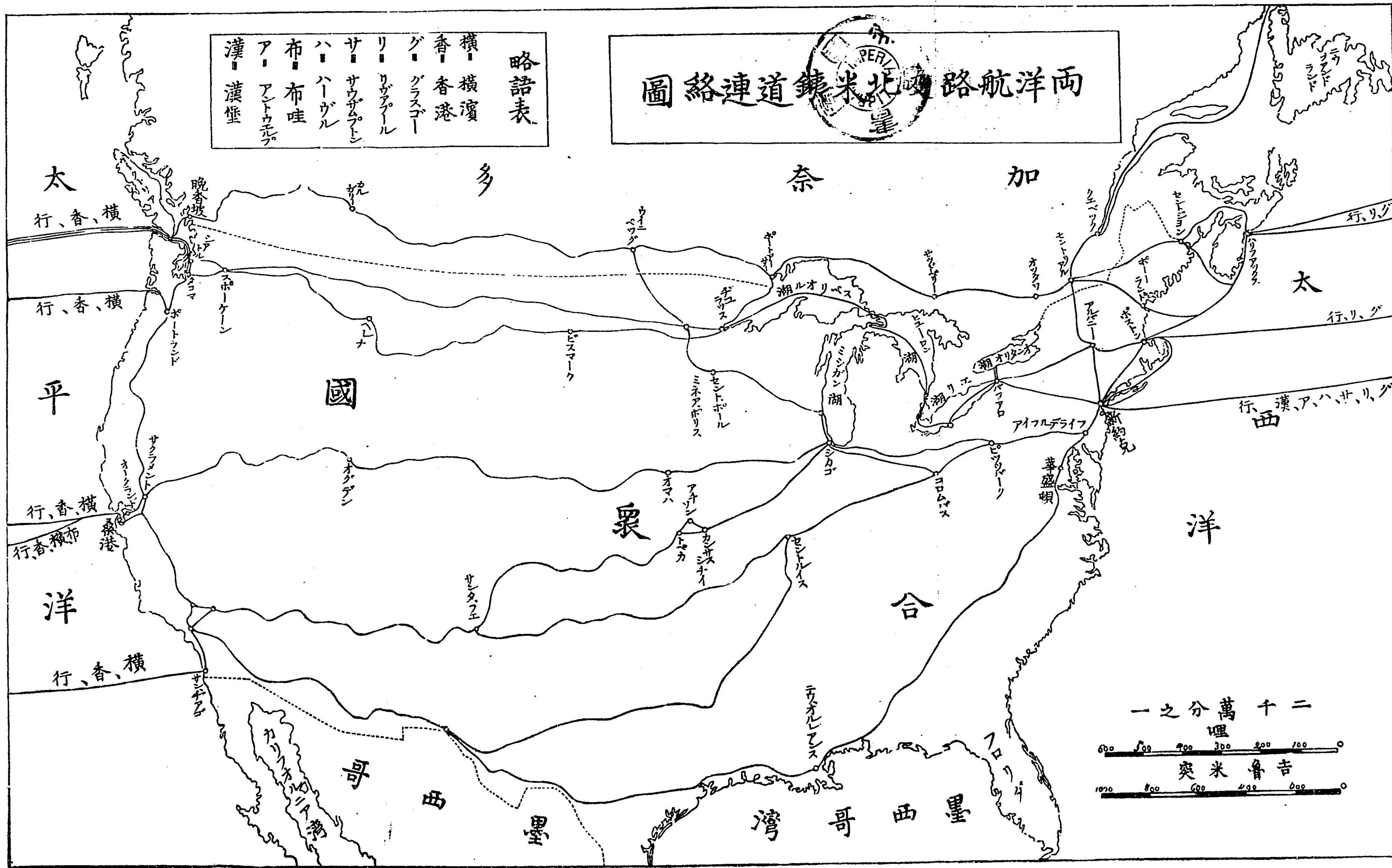
之を要するに吾人をして幸に京義鐵道の買収、西伯利亞鐵道利用の策を畫せしむるも、此等の設備にして具はらざれば、折角の企圖も水泡に屬せん。今日は最早國內の小事に齟齬として蝸牛角上の争を爲す可きの秋に非ず。須らく眼孔を大にして海外の大業に従事す可きの秋なり。若し因循姑息、這般の利用策をも實行すること能はず、我邦の對岸なる東亞大陸に於て、露國の爲すか儘に任せ、彼に滿州及び遼東半島の經營を全うせしめば、京義鐵道の如きは言ふに及ばず、朝鮮支那までも遂に其領土とならん。吾人は我邦の無能を世界に表白して天下の笑を招くを欲せざるなり。四千餘萬の同胞たるもの、對露の措置に於て宜しく發憤興起する所あれ。

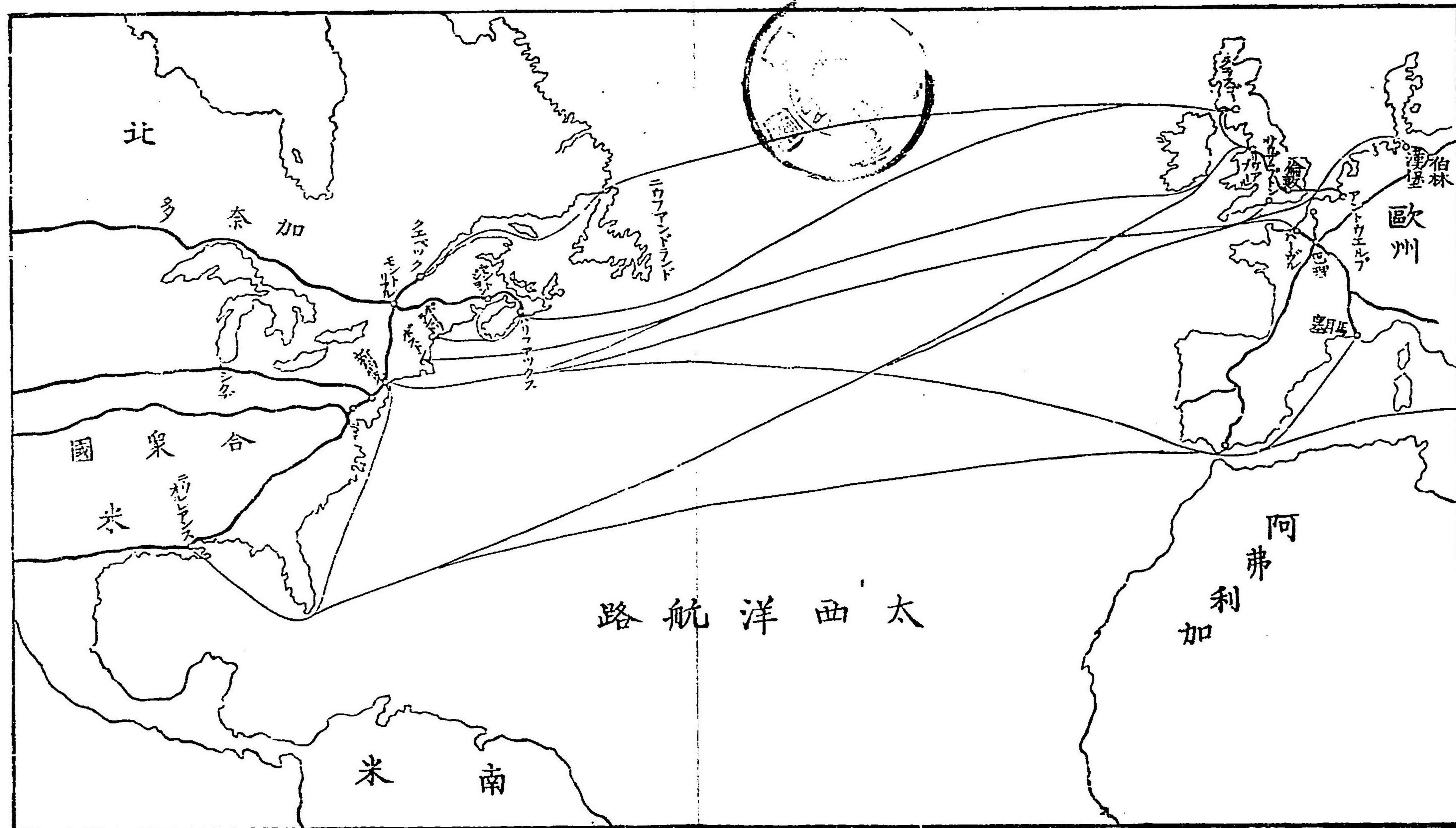
兩洋航路北米鐵道連絡圖

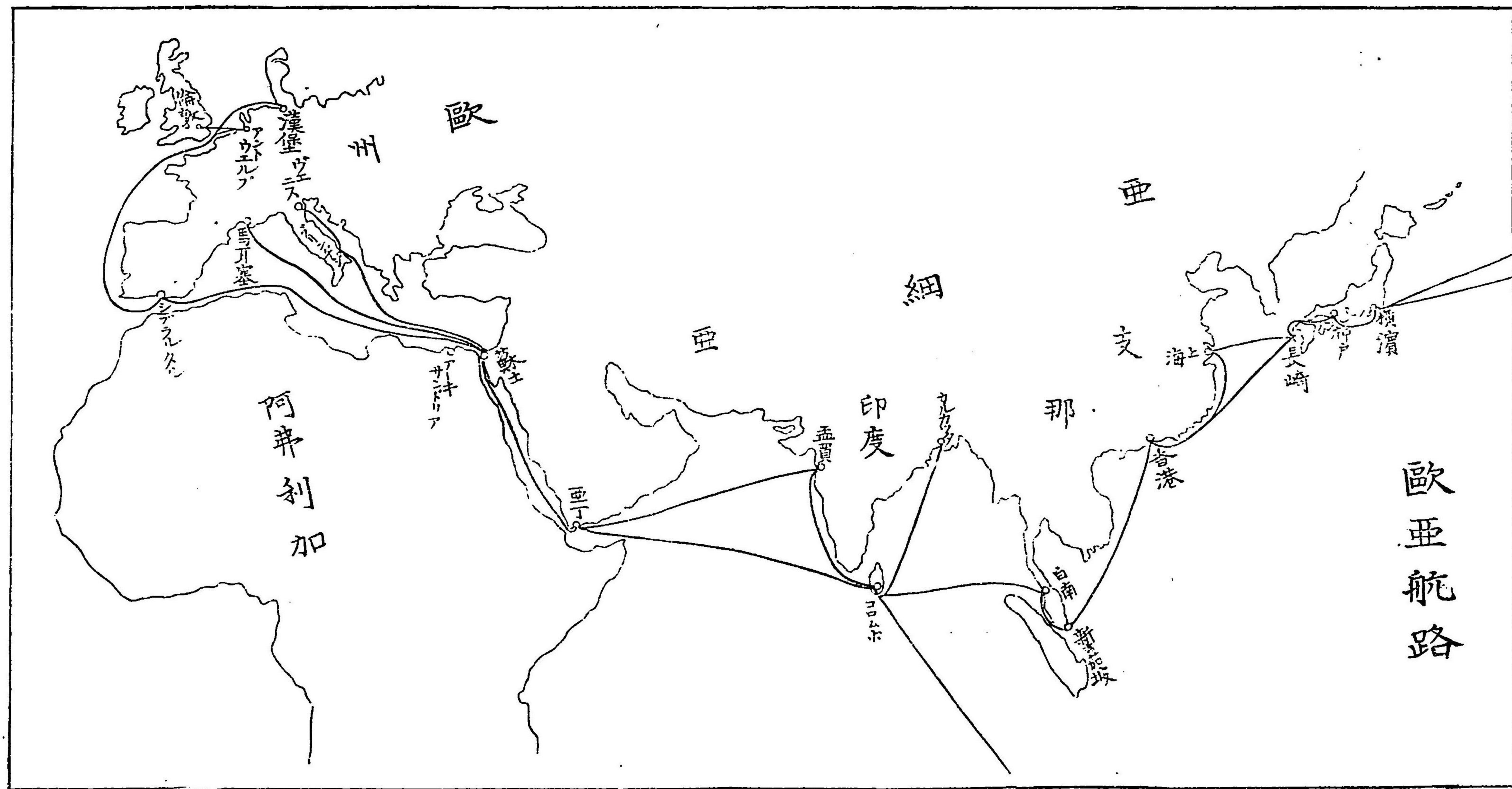


略語表

橫濱	ヨコハマ
香港	ホンコン
グラスゴー	グラスゴー
リヴァプール	リヴァプール
サウサンプトン	サウサンプトン
ハーバー	ハーバー
布哇	ブワ
アトウエラ	アトウエラ
漢堡	ハンブルク







歐亞航路

附 録

世界交通一覽

第一 太平洋航路

太平洋航路は數多の競争線を有す。其競争線には晚香港、シアトル、ヴェイクトリア、タコマ、ポートランド、桑港、サンチアゴ等の諸線あり。二個の内國汽船會社及び五個の外國汽船會社之に従事す。他に桑港布哇間にはオセアニック汽船會社あり。又た夫のクロンダイクの金鑛熱冷却せしより、北米沿岸に航海せる船舶の布哇に向けられんとするもの鮮からず。シチー、オヴ、コロムビア號此等の先鋒となりて昨年八月二十七日タコマを解纜せし由を聞きたるも其後の成績を知らず。兎に角此等は太平洋を横斷する航路に非ざるを以て暫く之を省かん。

いま左に以上諸會社の船籍、船隻、航路の始點及び終點、横濱より北米に到るの發着日數、接続鐵道等を表出せん

船名	船籍	船隻	始點	終點	發着日数	接續鐵道
加奈多太平洋鐵道會社	英國	イムブレックス、オヴ、ジヤパン、イムブレックス、オヴ、チャイナ、イムブレックス、オヴ、インナア	香港	晚香坡	往航十二日 來航十四日	加奈多太平洋鐵道、新約克中央及ハドソン河鐵道
日本郵船會社	日本	旅順丸、金州丸、山口丸 (三隻)	横濱	シアトル	十六日	大北鐵道、湖水汽船
北太平洋船會社	米國	オヤマヒア、モンマス、シヤイア、ケレ、ケル、コロムビア、ウイクトリア、タコマ、レノック (七隻)	香港	ワイクトリア、オクタ、コマ、ホラン	往航十四日 來航十五日 至十七日	北太平洋鐵道、ウイスコンシン中央鐵道、イリノイス中央鐵道
西洋及東洋船會社	英國	グーリック、コブチック、ドーリック (三隻)	同	桑港	往航十七日 來航十九日	南太平洋鐵道、ユニオン太平洋鐵道、シカゴ、ミルウォーキー、アンドン、セントポール鐵道、ペンシルヴァニア鐵道
太平洋船會社	米國	チャイナ、シチー、オヴ、ベキン、オ、テ、ジャイロ (三隻)	同	同	同	同
東洋船會社	日本	日本丸、亞米利加丸、香港丸 (三隻)	同	同	同	同
加里福尼亞及東洋船會社	米國	カリフォルニア、シチー、カールセン、シヤイア、バルジアン、キンク (三隻)	同	サンチアゴ	...	アチソン、トベカ、アンドン、サンタフェ鐵道

第一、加奈多太平洋鐵道會社の晚香坡線は英國政府より年々巨額の補助金を得、迅速なるイムブレックス諸號に由りて業を營み、大太平洋競争線中最も設備の整頓せるものにして又た最も發着日數の短縮せるものなり。然れども此等の汽船は一朝有事の日は豫備巡洋艦となりて其任務を盡す可きものにして、昨年渤海邊に於て英國軍艦の露國に對する示威運動を爲せし時も、香港に於て大砲等を装置し戰鬪準備を調へたりとの風説高かりき。故に其船隻の如きは優に他會社の船隻を壓して海上に雄視するに足れり。而してイムブレックス號は三隻とも皆な姉妹船にして一八九一年パローのチヴァル、コンストラクション、アンドン、アーマメント會社の製造に係り、装甲鋼鐵、二個推進器、三重機關にして長さ四八五呎、幅五一呎、高さ三三呎一、積量五九〇五噸、一〇、〇〇〇馬力にして一時間十九節なり。然れども通常の航海には十三節位を出すのみ。

第二、日本郵船會社のシアトル線は現今特定航路と爲りたるものにして、旅順、金州及び山口の三隻を以てシアトルと横濱との間を連絡し、而して毎月一回米亞の兩處より各々解纜す。其の實際の速力は十節半位にして、其船隻の性質は左の如し。

船名	船甲	推進器	機関	長	幅	高	噸數	馬力	速力	製造年度	製造者
旅順丸	鋼	單噴車	三聯	長〇、五〇	四七、〇〇	三、五〇	四七、七六	公稱三、〇〇〇、實三、〇〇〇	十三	一八九二年	英國
金州丸	同	同	同	長七、〇〇	四三、〇〇	三、五〇	四三、九七	公稱三、〇〇〇、實三、〇〇〇	十四	一八九一年	同
山口丸	同	同	同	三〇、〇〇	公稱三、〇〇〇、實三、〇〇〇	同	一八九〇年	同

而して同會社は從來唯だ航海獎勵金のみを得て、以て他の競争線と顔顔し、我が利權を展べんとせしも、外國航路の如きは其船隻を撰擇し且つ發着の時日を嚴守して、貨主の信用を博す可き必要あり。故に年々歳々其額を遞減す可き獎勵金にては確乎たる基礎の上に事業を進行する能はざるを理由として、定額の補助金を得んとし、遂に其目的を達したり。

第三、北太平洋汽船會社は三千噸乃至四千噸計りの船を以て香港及びツイクトリア、タコマ、ポートランド間を走すと雖も、其船隻の速力は比較的遅緩にして、往々雇船を使用する事ありと云ふ。

第四、西洋及東洋汽船會社(オー、オー會社)、太平洋郵船會社、及び東洋汽船會社の三者は先頃其營業を合併して、共同計算の下に存立するに至りたるものなり。而して此合併の結果として、太平洋郵船會社の汽船二隻は他線に廻され、西洋及東洋郵船會社のペルマツク號は太

西洋の有名なるホワイト、スター、ライン(白星線)に向けられたりと聞きぬ。
 オー、オー會社船隻の種類左の如し。

船名	長	幅	高	登録噸數
グレイツク	四二〇呎	四二呎	二九呎	四、三、〇〇噸
コブナツク	四三〇呎	四二呎	同	四、五〇〇噸
ドーリツク	四四〇呎	四四呎	同	四、七〇〇噸

太平洋汽船會社のチヤイナ、シチー、オヴ、ベキン、シチー、オヴ、リオヤチイロ三隻の内、最後の者は一八七八年チエスタアのツエーローチ、アソド、サン會社の製造に係り、裝甲鐵にして三重機關、長さ三四四呎、幅三八呎、高さ二八呎九、三五八噸なり、又東洋汽船會社の所有に屬する日本丸、亞米利加丸、及び香港丸の三隻は共に大同小異にして、昨年の新造に係り。其内日本丸は長さ四四〇呎、幅五一呎、高さ三三呎、六〇五〇噸、七五〇〇馬力、速力一七哩なり。其餘の二隻も亦之に上下するものと見れば大過なし。

第五、加里福尼亞及東洋汽船會社は昨年十一月下旬頃より漸く其營業を開始したるものにして、香港サンチアゴ間の航海に當り、毎月一回宛兩處より抜縮する豫定なり。其船隻はカー

サツスル、シチー(三、〇〇二噸)カールセンシヤイア(二、九二九噸)、及びベルマアンキンク(三、三七九噸)の三號にして合衆國の南部より棉花、麥粉等の貨物を積載するの利あり。之を要するに太平洋航路は横濱晚香坡間四二二〇乃至四三〇〇哩、横濱桑港間四五三〇乃至四六〇〇哩、横濱布哇間三三九〇乃至三四四〇哩、布哇晚香坡間二三四〇哩、布哇桑港間二〇八〇哩ありて、發着日數は横濱晚香坡間、往航十二日、來航十四日、横濱桑港間往航十七日、來航十九日、布哇北米間は概ね七日なり。而して其航路に就て言はば、横濱晚香坡間は往航には北緯四十九度を穹窿としたる大圓航路(グレート、サークル、ルート)に従ひ、來航には夏季は北緯五十一度の邊に上り、アリウシアン列島の南方を通過し、遂に金華山地方を指して航行し、冬季も大約前航路を取り、色古丹島の東南凡そ五十哩の沖を駛す。横濱桑港間は、往航にはフェラロン列島まで大圓航路に由り、其後直航してゴルデン、グレートに入り、來航には舵を西南に轉し、北緯三十四度の邊より、東京灣近傍までは其緯度を保ちて直航す可なり。

第二 北米鐵道

北米大陸には東西兩洋の交通を連絡する鐵道の大幹線數條あり、先づ英領加奈多には之を横斷して加奈多太平洋鐵道あり。合衆國の境に入り、殆んど之と並行に大北鐵道及び北太平洋鐵道あり。二線共に殆んど相接す。而して少しく離れて南太平洋鐵道及びユニオン太平洋鐵道あり。更に南に偏してアチソン、トベカ、アンド、サンタフェ鐵道あり。而して此等の鐵道は各々其特質と旅客及び貨物を惹くの具とを有す。

第一、加奈多太平洋鐵道は加奈多太平洋汽船の連絡するものにして、西方晚香坡よりカルガリー、ウイニベックを経、スベリオル湖畔を走り、サッドベリー、オッタワを過ぎて東方モントリアル、クエベック及びセントジョン、ポートランド、ハリファックス等に到り、大西洋航路に接続す。而して列車の構造より百般の設備に至るまで齊順せるは此鐵道を以て巨臂とす。

距離に就て言はば、晚香坡よりモントリアルまで二九〇六哩、クエベックまで三〇七八哩、ポートランドまで三一九二哩、セントジョンまで三三八七哩、ハリファックスまで三六六二哩なり。而して發着時間に就て言はば、晚香坡よりモントリアルまで六日一時間、クエベックまで六日六時間半、ポートランドまで六日十三時間、セントジョンまで六日十八時間、ハ

リヲアツクスまで七日三時間なり。

而して此鐵道より新約克に赴くの大遠はモントリアルと新約克とを連絡する新約克中央及びハドソン河鐵道にして其の「帝國急行列車」は十二時間四十分にて此間を電馳す。

第二、大北鐵道は日本郵船會社の航路を連絡するものにして、シアトルを始點としてセント、ポールを終點とし、湖水航路に乗り替ゆるものはデユラッスより漁船に搭す。而してシアトルよりセントポールまでは一八二七哩にして三日二時間を要す。デユラッスに往くも亦た之と大同小異なり。此鐵道に接続する湖水航路は北方漁船會社の營業に係り、長さ三八六呎、幅四四呎、高さ三四呎、五〇〇噸、七〇〇馬力、上等旅客五百名、中等五十名を容るゝに足るの大汽船を以て之に従事す。其の主なる寄航所はデユラッスを始點としてソールト、ステ、マリイ、マキナック島、デトロイト、クリイヴランドにしてペフアロを終點とす。而して其の途上の風景佳良なるより此に出づる者多し。其行程二日十八時間半なり。ペフアロより新約克に行くには、鐵道線路幾んど數十を以て算ふ。其の主要なるものを擧ぐれば、エリ湖鐵道、大幹線鐵道、ミシガン中央鐵道、西岸鐵道、新約克中央及びハドソン鐵道等にして、其距離大約四一〇哩乃至四二五哩、十一時間を要す。

第三、北太平洋鐵道は北太平洋洋船會社の連絡線にして、ポートランド、タコマよりスポウインに至りて大北線と相觸れ、東に向て走り、ヘレナ、ヒスマックを経て、セントポールに到る。此よりは大北線と同じく湖水航路に接続する事を得、或はウイスコンシン中央鐵道及びイリノイス中央鐵道にも接続する事を得。而してポートランドよりセントポールに到るの距離は二〇五六哩にして二日廿二時間半を費し、又タコマよりセントポール迄は一九一二哩、二日十七時間なり。

第四、太平洋洋港線即ちオー、オー會社、太平洋郵船會社及び東洋漁船會社の連絡する鐵道は一會社の所有線路を以て、合衆國を横斷するに非ず。諸社の線路相連續せり。即ち桑港よりオクシアンまでは南太平洋鐵道なり。オクシアンよりオマハまではユニオン太平洋鐵道なり。オマハよりシカゴまではシカゴ、ミルウオーキー、アムド、セントポール鐵道なり。而してシカゴより新約克まではペンシルヴァニア鐵道なり。

此の合衆國の大幹線中、南太平洋鐵道は其行程八九五哩にして一日十四時間四分の一を要し、ユニオン太平洋鐵道は一〇三一哩、一日九時間半、シカゴ、ミルウオーキー、アムド、セントポール鐵道は四一〇哩、十四時間、ペンシルヴァニア鐵道はフオイト、ウエイン線に

して九二哩、一日一時間、ハンブル線にして九五哩、一日十時間半なり。而して合計四日十四時間半なれども、此時間は休憩、停車、乗替等の時間を計算の中に加へず、始終走りつめの時間なるを以て、合衆國の横断には加奈多と同じく少くとも六日位を要す可し。新約克ホストン間は最も迅速の涼車を以て駛行し、新英蘭鐵道、新約克、ニウヘヴン、アソド、ハートフォート鐵道等あり。通常列車は七時間三十分、急行列車は五時間を要す。其距離は凡そ二二〇哩なりと云ふ。

第五、アチソン、トベカ、アソド、サンタフェ鐵道は加里福尼亞及東洋涼船會社の連絡線にして、其位置少しく南に偏し、東西兩洋交通の競争線としては、他線の後に隆若たるの有様なるを以て、茲に其詳細を擧げざる可し。

第三 大西洋航路

大西洋航路は世界の航路中最も發達したる者なり、其の涼船の構造の點に於て、其の迅速なる點に於て、又た百般の設備の整頓せる點に於て。……而して其航路は佛國ポルドー、葡萄牙リスボン、伊太利ゼンア等の南に往くものあれど、其多數は皆な英國の四邊に集中する

を以て、北米より此處に至るの航路を示さんに加奈多英國間は夏季にはクエベックよりベルファイル海峡若くはカルボット海峡を経てクラスゴー（前者の距離二七三五哩、後者は八十哩長し）、リツアプールに來り、冬季にはクエベックの代りにハラフアックス（大約二六二五哩）を以て起點とす。合衆國英國間は數十の航路を有すれども、之を概括すれば、一月より七月までは南航路を取り、七月より一月までは北航路を取る、其行程凡そ三〇二五哩乃至三一四〇哩（新約克里ツアプール間）、而して通常三〇六二哩位とす

加奈多クエベック	英國リヴァプール	九日
同國ハリフアックス	同	同
合衆國新約克	同	八日
同	同國サウザムプトン	六日
同	同	九日
同	佛國ハーヴル	九乃至十日
同	獨逸ブレメルハーフェン	十二日
同	同國漢堡	十一日
同	荷蘭ゴッターダム	十一日

第三 大西洋航路

同……………同國アントウエルン 十二乃至十三日
 若しパナマ運河或はニカラグア運河の開鑿せられたる時は、東西兩洋の航路に非常の變化を來すを以て、吾人は參考の爲めパナマ運河の入口に當れるコロン港と歐米の諸要港との間に、現在往復する汽船の發着日數を掲ぐ可し。兎に角夫の地峽開鑿後は、現今の如き速力遲緩なる汽船を用ゐず、次第に頭等飛脚船を用ゐるに至るべきを以て、其の航路日數の短縮せらるゝ事も、亦た記憶せざる可からず。而して現行の實況に據れば

- 同……………英國リヴァプール 二十二日
- 同……………同國サウザムプトン 十九乃至二十日
- 同……………佛國馬耳塞 二十九日
- 同……………獨逸漢堡 廿九乃至卅二日
- 同……………合衆國紐約 七 日

なり。吾人は又た序ながら此の二運河より東亞に來るの航路を計算すれば、其行程同處より布哇まで四〇〇〇哩許りにして、而して布哇より東亞までは世人の熟知する所なり。若し現時の桑港線の汽船と同率の汽船を以て此間を駛すとせば、同處より布哇までは十二日を要す可し。故に東亞の表門とも謂ふ可き我が橫濱に到るには二十二日乃至二十四日を要する割合

なり。

開は暫く措き、大西洋航路に立戻りて論ずれば、此間の營業線は其數實に夥しきなり。いま之を表出すれば左の如し。

線名	始點	終點	船隻
アラン線	一點、クエベック 及ヒモントリア 他點、ハリフア クス及ヒボート ラ	英國リヴァ プール	八隻
ビーヴァ線	一點、クエベック 及ヒモントリア 他點、ハリフア クス及ヒボート ラ	同	五隻
ドミニオン線	一點、クエベック 及ヒモントリア 他點、ハリフア クス及ヒボート ラ	同	七隻
フーチス線	ハリフアックス 及ヒセントジョン	英國倫敦	三隻
アメリカン線	新約克	同國サウザ ムプトン	六隻

漢堡 アンメ 線	新 約 克	英國 サウ ザ ム ト ン	四 隻
新 獨 逸 ロ イ ド 線	同	同	六 十 八 隻
ア ラ ン 、 ア ン ド 、 ス テ ー ト 線	同	同 國 グ ラ ス ゴ ー	五 隻
ア ン カ ー 線	同	同	六 隻
キ ユ ナ ー ド 線	同	同 國 リ ッ ヅ	十 三 隻
白 星 線 <small>本 ロ イ 、 ス タ ー</small>	同	同	二 十 隻
太 西 洋 ト ラ ン ス ポ ー ト 線	同	同 國 倫 敦	五 隻
ウ イ ル ソ ン ス 、 ア ン ド 、 フ ア ー チ ス 、 レ イ ラ ン ド 線	同	同	同
ア ン カ ー 線	同	伊 太 利 セ ノ ア 若 く は 埃 地 利 ト リ エ ス ト	九 隻
荷 蘭 亞 米 利 加 線	同	荷 蘭 ロ ッ タ ム	十 一 隻
レ イ ラ ン ド 線	同	英 國 リ ッ ヅ ア ブ ー リ ッ ジ	五 隻

ウ イ ル ソ ン ス 、 ア ン ド 、 フ ア ー チ ス 、 レ イ ラ ン ド 線	同	同 國 倫 敦	...
ピ ニ ー リ タ ン 線	同	荷 蘭 ア ム ス テ ル ダ ム	...

新約克以南の航路は皆之を省きつ。之を要するに新約克とサウザムントンとの間を連絡する漢堡アメリカン線は大西洋航路中最短のものなり。

第四 歐亞航路

歐亞間の交通には陸路と海路との二つあり。陸路は即ち西伯利亞鐵道にして、既に本篇に於て之を詳論したれば茲に之を省きつ。海路は吾人の所謂歐亞航路にして、中には絶東に到らずして終極するものあり。又我が横濱まで來るものあり。吾人は先づ前者を擧げ、次に後者に及ばん。

第一、歐洲より横濱に到らざる半途に於て止まる航路は左の如し。

線名若くは社名	船隻	解纜	始點	終點	寄航地
アンカー線	十三隻	二週間毎	リッヅアブー	孟買及びカラチ	マドラルタル、ポルトサイド、イスマリア、蘇士

第四 歐亞航路

クレン線	海峽及東洋船會社(彼阿會社)	佛國郵船會社(エム、エム)	日本郵船會社(俗稱丸)
一番	十五番	九番	
クレン、フアルカ、クレンノール、クレンシキール、クレンアルトニイ、クレンロチイ、クレンターレット、クレンガリ、クレンナウオン、クレンスク、クレンニアン (十一隻)	インゲア、オースタラア、アルカチア、ローム、ヒマラヤ、バララット、コマンデル、ハルラマツタ、チニサン、ベンガル、スマトラ、上海、ジャバ、マラツカ (十四隻) (此等盡く來航せずコロムボ) 及び香港にて中繼せらる	インゲア、ユス、イヤルラ、トシキン、サガリアン、ジュア、ドレド、ス、アゾウル、ゴダウエリイ、クアドル、キヴァイル (九隻)	讚岐丸、因幡丸、博多丸、佐渡丸、河内丸、丹波丸、若狭丸、土佐丸、神奈川丸、鎌倉丸、常陸丸、備後丸 (十二隻)
一月毎	隔金曜日毎	一月毎	二週毎
倫敦	同	馬耳塞	倫敦
橫濱	同	同	同
蘇士、ペナン、新嘉坡、香港、上海、長崎、神戸、	シアラルタル、馬耳塞、ボートサイド、コロムボ、ハナン、新嘉坡、香港、上海、長崎、神戸 (來航十五日、往航四十八日、乃至至十四日)	ボートサイド、蘇士、ガビエチ、コロムボ、新嘉坡、四頁、香港、上海、神戸 (來航往航共廿九日)	(來航) アントワエル、フミッドル、スゴロ、サウザム、トシキン、ボートサイド、新嘉坡、香港、神戸 (四十六日) (往航) 橫濱、神戸、下關、香港、新嘉坡、ペナン、コロムボ、蘇士、ボートサイド、馬耳塞、倫敦、至る(六十一日)

右記の表中、ペン線、シヤイア線及びクレン線の三者は皆な共に貨物船にして乗客を取扱はず、而して其發着も亦た定期なるに非ず。

歐洲より絶東の諸港に到るの距離は各會社の航路に由て異なれり。彼阿會社は倫敦橫濱間一、九二四哩、馬耳塞橫濱間九、九一一哩なれど、エム、エム會社は後者の行程一線は一〇、五八七哩にして他線は一〇、二二六哩なり。日本郵船會社は未だ確定したる哩程を示すに至らず。而して此間を彼阿會社(倫敦)は來航四十五日、往航四十八日乃至五十四日、エム、エム會社(馬耳塞)は來航往航共に三十九日、及び日本郵船會社(倫敦)は來航四十六日、往航六十一日を費せり。

斯の如く遠船の航路に依らば歐洲と絶東との交通に短くも三十九日、長くは六十一日、而して平均四十五六日を費すに、西伯利亞鐵道一旦竣工するに至らば、倫敦若しくは巴里より十六七日にして第二十世紀の政治の舞臺たる東亞に來るとを得べし。而して這般の驚く可き縮地術の結果に就ては、吾人屢に論せしを以て世界交通一覽は先づ此處に筆を擱きぬ。(完)

兩洋交通論

(一名對西伯利亞鐵道策)終

跋

一日佐藤宏君予の居を訪ひ、其著兩洋交通論を示して予の跋を求め、并せて予の西伯利亞鐵道に對するの意見を書せん事を望まる。予乃ち其書を一覽するに、露國の死力を盡して敷設したる西伯利亞鐵道を利用し、而して我邦天然の形勝に乗じて東西兩洋の鎖鑰を握らんとするものゝ如し。予大に其策を可なりとして曰く、

抑も國家は戰勝の歴史を有する事を要す。戰勝の歴史は人民の意思を興奮し元氣をして旺盛ならしむ。米國か幾んど二世紀間、堅甲利兵なくして雄を天下に稱し、列國毫も之に對して鼎の輕重を問ふと能はざりしは、獨立戰爭に於て犁鋤耒耜を以て英國の艦艦を破りたる餘威のみ。又た獨逸が隆々として朝暉の登るか如き勢力を有するは、一千八百七十年の普佛戰爭に凱旋したるの結果なり。戰勝の歴史は斯の如く國家の元氣

を振作すると雖も、戦敗の歴史は之に反して人民の勇氣を挫折し、次第に萎靡衰頹の中に陥らしむ。支那の積弱遂に死に瀕するの運命に沈淪するに至りたるは、日清戦争の時に始まりたるに非ず、遠く阿片戦争に其萌芽を發し、爾後常に外國との交渉に敗を取り、其間清佛戦争の如き偶勝を得たるもの無きに非ずと雖も、遂に全局の大勢を挽回すると能はずして以て今日の有様に陵遲せり。又た米西戦争後の西班牙も蓋し同じ非運の下に服せむ。而して戦敗の歴史は斯の如く國家の意氣を銷沈せしむと雖も、挽回す可からざる外交上失敗の歴史も亦た人民の元氣を沮喪するに足れり。軍備擴張、外交政策に失敗せし伊多利の如く、又た鍊血宰相ピスマーックに籠絡せられたる壞地利の如し。彼等は毫も撼天動地の大事を爲す事を得ず、唯、歩一步衰滅の域に降るなり。三國干涉、遼東還附後の我邦も亦た聊か此觀なしとせず。其際我邦は幸にも戦争には勝られたれど

も、外交には全く敗れたり。故に一時各般の事業皆を膨脹して大規模となりたるも、此蹉跌より端なくも收縮して、一旦大陸的、世界的と成りかけたる日本國民は又た再々小人島の住民となりぬ。而して此悲劇の張本者が露國なる事は吾人の記憶に存する所なり。

予は常に我邦の露國に對する交渉の歴史が失敗の歴史なる事を遺憾とす。而して其結果自然に我邦の國民は彼に對して畏怖の念を生じ、此の北方の巨人とは到底比肩する事を得ずと自暴自棄するに至りたるは一層惜む可き事に屬す。彼等自ら以爲らく、我邦にして露國と外交上に折衝せば必ず彼の策略の爲めに破られ、若し又た彼と戦争を敢てせば我邦は到底粉齏せらるゝ事を免れずと。這般の速斷は我邦上下の人士を驅りて所謂恐露病(ルツツフォビア)の弊竇中に陥らしめたり。恐露病は失敗の歴史より自然に感受したる疾病なり、此疾病を全治せんと欲せば其病

根を絶たざる可からず。而して其病根を絶つには外交上失敗の歴史を變して成功の歴史となすを以て第一とす。外交家、政治家等か一意努力す可きは當に此點に在りて、國家の元氣を作興するも此途を措いて外に無し。夫の伯林會議に失敗したりし露國は爾後君臣心を一にし、精銳治を圖り、遂に近東及び絶東に於て潜轉默移の間に非常の成功を爲せり。而して彼の外交上の成功は過去一世紀間に成功したる軍事上の侵略よりも猶ほ大にして、且つ其光彩は燦然たり。而して一だひ成功したる上の經營は万事破竹の勢を以て截斷する事を得へけん。我邦の如きも世界に雄視せんと欲せば、先づ日清戦争後に於ける外交上失敗の歴史を一變して成功の歴史となし、國民の沮喪せる意氣を振作するの必要を益深く感ずるなり。而して其一策として彼の西伯利亞鐵道の如き、徒に我邦を亡ぼすの兇器なりとして之を畏怖せず、却て其利用を籌畫するも、亦た

禍を轉して福となし、東隅に失して桑榆に收め、三國干涉には敗れながらも却て平和の大企圖に於て成功するものに非すや。予は此點に於て佐藤宏君の策を贊し、其結果偶恐露病を醫やして、我邦上下の意思を健全ならしめ、眼孔を濶大にするの効ある可きを信ず。

果して同君の説の如く京義鐵道を買收し、朝鮮半島を縦斷して線路を敷設し、之を延長して滿州鐵道に連絡せば、其より生ずる良好の結果は枚擧するに違あらず。

第一、自然に露國か朝鮮に對する覬覦を壅くの保障となる。

第二、露國の貿易閉鎖主義を破るの武器となる。

第三、日本の文明を直接に清韓二國へ注入するの途となる。

第四、渤海灣結氷の際、北清より支那の中原に前往するの大道となる。

第五、紡績糸、其他我邦より北清地方へ向て輸出する貨物の捷徑となる。

第六、歐洲より西伯利亞鐵道に依りて來る旅客貨物を我邦に吸収するの具となる。

第七、東洋に於て利害を同うする日英米三國同盟して清韓の現状を維持するの一大勢力となる。

前述するが如く此鐵道買收の結果は、直接に對露の經營たるのみならず、間接に清韓二國を保全し、其文明を誘掖し、其通商を盛大ならしむる事を得べし。而して其買收及び敷設の資本の如き、我邦にて辨すると能はざれば、外國より之を借入るゝも豈に可ならずや。而して借入るゝ對手國を擇ふとせば、予は將來當に艱難相救ふの關係を生ず可き英米等に於て之を募集する事を慫慂せずんば非ず。如何となれば是れ日英米三國

を近接して外交上一種の關係を生ず可き聯鎖となる可ければなり。

然れども現今の如き金融逼迫の際に方り、數千万圓の金を投して目前利益なき海外の鐵道を買收せんとす、一時甚た不經濟の觀あり。然れども古代の埃及人はピラミット、スフィンクスを建立し、現代の佛人はエツフェール塔を築造し、我邦の古人も亦た能く奈良の大佛を作れり。是れ皆な當代の意匠經綸を發表し國運の隆昌を炫耀したるものなり。此等は無用の長物に似たりと雖も、皆な人心を潤大するの効あり。由來我邦の人民は眼孔豆の如し。何ぞ小人島の根性を捨て、世界的大規模の壯圖を爲さざる。實に京義鐵道の如きは國家將來の大計上實益權勢を收むるの公道にして亞細亞の暗雲を掃蕩す可きの光明なり
と書し終りて佐藤宏君に其稿を與ふれば君乃ち首肯して去れり。乃ち以て跋となす。

大石正巳識

跋

那破翁一たび崛起して歐州を蹂躪し、列國を鐵火の中に投するや、列國は懸倒の末、遂に維也納會議を開きて、其防禦の策を講し、并せて歐洲の平和を維持し、國利國權を伸張する方法を採れり。此時よりして歐洲の思想は一變し、從來の侵略主義を棄て、平和の維持并に國利國權の伸張てふ一大主義を唱道するに至れり。而して此主義は幾んど第十九世紀の過半を支配し、之に由りて歐洲の大勢も確立したり。且つ此主義は始めは暴力に對して防禦的に主張せられたるものなりと雖も、漸次に積極的の態度を取り、廣く世界の文化を増進するの方針に向へり。抑も文化を増進し、四海同胞の幸福を謀るは、人生天賦の義務たる事、論を待たずして明なり。然らば則ち何をか文化と謂ふや。曰く、能く政界の組織と社會の秩序とを維持し、其弊害を矯正し、輓近科學の進歩を利

用して、漸次に其改善を謀るに在り。茲に於てか之を基礎として世界列國間の外交政策も定り、此主義を遵奉して、文化を増進し、平和を維持するを以て、正理に合ふものとなし、然らざるものをば、不義非道となすに至りぬ。

我か日本の如き、鎖國攘夷の古はいさ知らず、苟も開國の廟謨に則り、廣く天下に交はるに至るや、東洋の平和を維持し、文化を増進するを以て己の任となせり。殊に日清戦争以後は其責務一層の重を加へたり。吾人は東洋の全局に對して、此責務を果し、我か天職を遂行し、人類本然の大道を盡す爲めには、難に當る事を辭せずして、何處までも貫徹するの覺悟なかる可からず。而して此平和主義に順ふものは則ち我か友邦にして、之に逆ふものは則ち我か敵國なり。

人或は露國を目して怖る可き侵略國となし、其の西伯利亞鐵道の敷設を以て、東洋の平和を脅かすものと爲せり。予の見る所を以てすれば、露國か夫の大鐵道を築造するは、其遠征に之を利用せんと欲する故に非ず、却て軌近科學の進歩に乗して西伯利亞并に絶東の文化を増進する爲めに外ならざるか如し。果して然らば其精神に至りては、人類の爲めに頗る嘉みす可き事にして、吾人も敢て之を疾視せず、寧ろ之を觀迎して可なり。況んや我か日本にして善意に西伯利亞鐵道を敷設する趣意を解釋し、平和的に經濟上之を利用する事あらば、吾人の東洋に對する外交の方針を遂行するにも亦た意外の便宜を得るに於てをや。故に吾人は這般の觀察を寧ろ我か同胞に愆憑せずんは非ず。然りと雖も萬一露國にして禍心を包藏し、此大鐵道を害用して東洋の均勢を破る事あらば、吾人も亦た更に再考を煩はさざる可からず。而して此場合の事に至りては、深く此處に論せざるを以て可なりとす。

2/10/1900

兩洋交通論跋

佐藤宏君は予と同郷なり。曩に「支那新論」の作あり。今また「兩洋交通論」の著あり。而して予に西伯利亞鐵道に對するの意見を需めらる。予乃ち此短文を書し跋として君に送る。

明治三十二年三月

稻垣滿次郎識

四

明治三十二年五月廿九日印刷
明治三十二年六月一日發行

定價金三拾錢

著者兼
發行者

佐藤宏

東京市本所區橫網町二丁目九番地

印刷者

佐久間衡治

東京市牛込區市ヶ谷加賀町一丁目十二番地

印刷所

秀英舎第一工場

東京市牛込區市ヶ谷加賀町一丁目十二番地

發行所

外交時報社

東京府豊多摩郡戸塚村六百四十七番地
東京專門學校内

賣捌所

有斐閣

東京市神田區一ツ橋通町

副嶋伯序 陸實君跋 在大學院國際法學士佐藤宏君著

再版 支那新論

本書の特色は北京政變後に出版せられたる當國情勢なる最近の材料を網羅するに在り餘は之を贅せず
（外交時報評）此書は極東外交に於ける未曾有の有益なる賜として余等の歡迎する所なり
第一章支那最近の形勢中には陸軍、海軍、財政、商工、農、礦業、及び運送航業並に領土に關する有益の
事實を網羅し、第二章には中央政府の權限及び朝鮮野の諸黨派を叙し、第三章には舊新の諸政社即ち
議會の主義動作を採り、第四章に至り清國政定の必しも望なきに非ざるを論じ、第五章以下は諸國の
で滿州、キヤンタ、伊犁、パミル方面よりする諸國の侵略、英國の經營、德意、佛蘭西、合衆國の態度
を示し、我邦の過去に於ける對清政策を批評し將來の方針を説き、以て一篇の局を結べり、敘事
的なる推論者々事實に惹き及ぶ之を一部の論策として見るも之を事實の集録として見るも重大の價
値あるものなり

發兌一元 東京 邦協會
大賣捌 東京 八尾商店 東京 東京堂 東京 有斐閣
銀座 東京 橋區 堀山町 東京 邦協會

紙二百四十頁 價四角 郵費六錢

●豫約出版廣告● 申込期限五月二十五日限

法學博士 鳩山和夫君 法學博士 穂積陳重君 法學博士 富井政章君
 法學博士 戶本寛人君 法學博士 岡村輝彦君 帝國大學教授 レーノナルム君 批評
 法學博士 梅謙太郎君 法學博士 青池武夫君 法學博士 土方 章君
 獨逸伯林大學教授 ハイノ、ヒ、ア、マン、ア、ル、ヒ、原、著
 法學博士 中村 適午 法學博士 瀬田忠三郎 法學博士 古川 弘五郎 共譯
 陸軍教授 山口 弘一

獨逸民法正文

附 獨逸民法正文 定價金八圓

全部四冊菊版 三千五百餘頁 青銅金文字入 上等製本

獨逸民法は歐米先進國の法律中最も完全なる者にして法理の精進に達し理論に備せず實際に倚らざる者中庸を得たる者と稱せらるる我新民法は其基礎多し獨逸民法は故に我新民法を以て研究せんとす其者勢の獨逸民法を明かにせんとす可からず又近世民法の進歩の趨勢を察せんとすは獨逸民法の研明はバングクテンの據るの外

近世民法の一般原則を闡明して

發行期日 第一卷 八月一日 第二卷 八月一日 第三卷 八月一日 第四卷 八月一日

預約價金 六圓 減價金 五圓 五拾錢

郵送料 第二卷金十六錢 第三卷金十六錢 第四卷金二十錢

豫約申込所

東京牛込區早稻田 東京專門學校出版部

東京神田一ツ橋通有樂園 京橋銀座二丁目服部 芝罘月町丁百軒
 芝罘三丁目目黒馬場 目黒四丁目目黒部屋 本郷切通南江堂 名古屋
 本町片野 本郷光寺通東坂 大阪橋筋町香取 神戶元町吉岡

豫約取次所

取次所々在地居住者にして取次所へ申込者は送金料を要せず

●送本は申込の順序による ●取次所へ申込なる分も本校より直接に送本す

●取次所々在地居住者にして取次所へ申込者は送金料を要せず

六頁刊

壹ヶ月定價金貳拾貳錢

千代田新聞

政黨政派に關せず天下の公道に由り自然の正理に従

かひ不偏不黨獨立特行天地間唯一の新聞なり

論説 小説 講談 雜報 醫事 商況

侃々諤々光焰萬丈天を衝の概あり矣
 婉轉麗曲奇想天外より落るの趣あり
 有名なる赤穂義士四十七士傳の筆を掲ぐ
 うき世の出來事細大溥すとなし迅々速
 有名の國手筆を採て毎紙衛生談を記す
 水野年方の筆に成れるもの流麗婉媚
 精密機敏寸刻を争へる實業家の指導たり

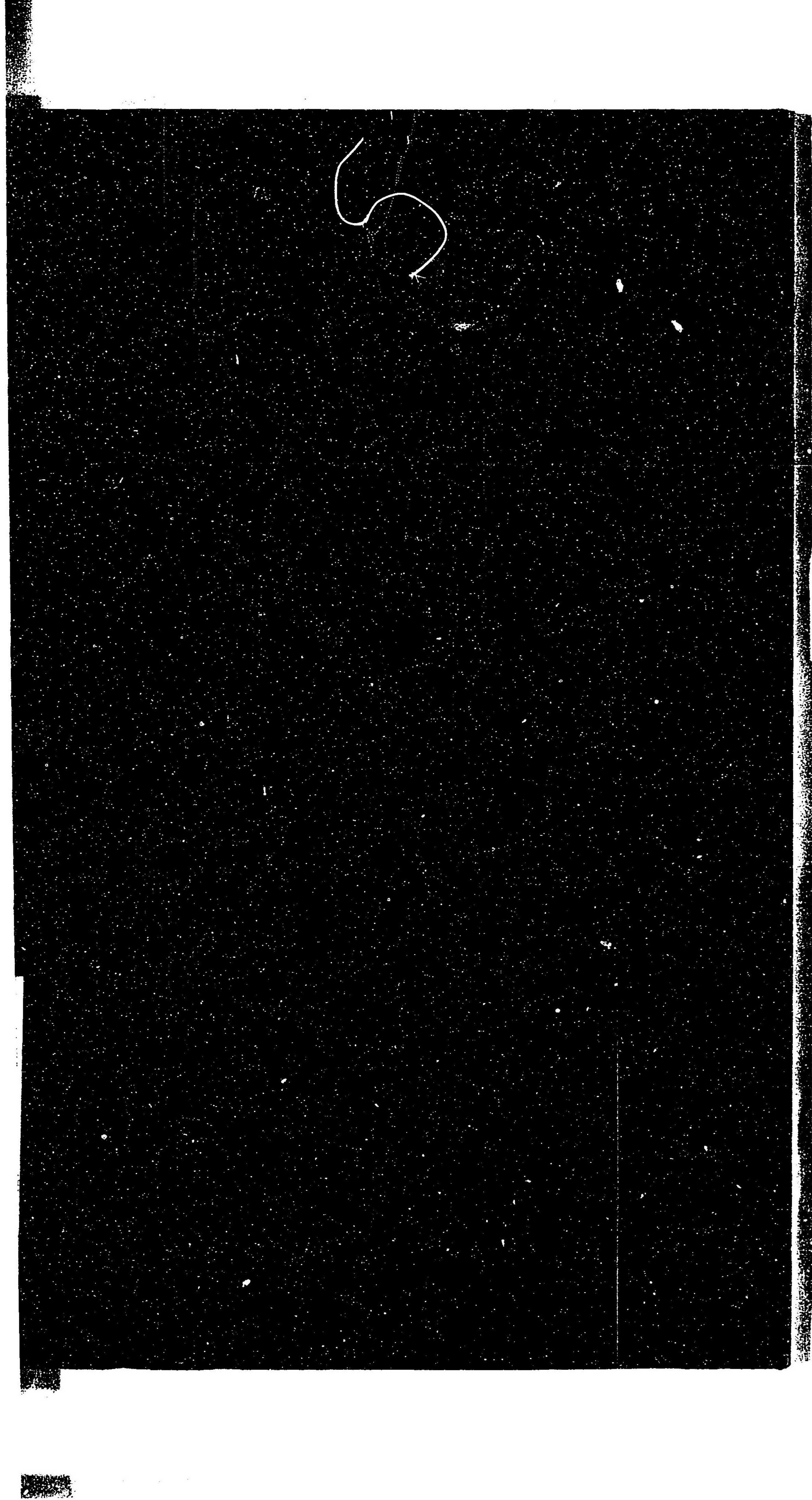
東京、橋區本町一丁目十二番地
千代田新聞社

右至急御購請弊社へ御注文の程希上候也
總發行所 東京橋區新富町

⊗

81

228



045355-000-6

81-228

兩洋交通論

佐藤 宏/著

M32

BDP-0659



