

55-1

滿
洲
鐵
道
建
設
概
況
(上)

浙鐵道建設秘話

李鴻浙鐵道株式會社



卓
書
技 精 通 神



勉而致

昭和己卯夏日

冲洲題



智仁勇

嘉明



鐵道五訓

一至誠奉公

融和一心

規律嚴守

研究鍊磨

質實剛健

序

人類の歴史は鬭争の歴史であり犠牲の歴史である。勝利の勝鬭は常に先人の尊き屍を越えて擧げらるゝものである。この勝鬭を擧げた一群は、尊き犠牲に感謝を捧げつゝ、更に次の鬭争に移り、其處に自らを犠牲として、次に來る者への大道を開いて行く。

今私達は三十有余年の滿鐵史に、奥深く埋もれた幾多の犠牲を越えて、滿鐵連營鐵道一萬杆突破の盛儀に臨む光榮に浴し、勝利の勝鬭を擧げつゝ、此處に其の側面史たる建設秘話を編纂し、先人への感謝の微意を表はさんとした。

寔に時宜の企である。

日露の役、十萬の英魂と血涙は、在滿權益の具象者滿鐵の大礎石であるが、更に幾多の人柱がこの礎石の上に樹てられたであらう。滿洲鐵道を護つた皇軍將兵、社業を守つた社員、持場こそ異れ、等しく邦家のため護國の鬼と化したる者幾千人であらう。命を全うして滿洲の土と化したる者又幾萬であらう。こ

れこそ眞に私達に「今日の勝鬨」を與へた尊き人柱である。

私達は一萬杆突破の勝鬨を聲高らかに擧げよう。と同時に、先人の英魂に對つて、度み深く感謝の默禱を捧げよう。

併し稱達は瞬時として停つてはならない。次の勝鬨を擧ぐる一群への贈物として、先人の後を逐ふて光輝ある滿鐵史に更に生彩を加へ、次の勝鬨が地域的にも、工程にも、より以上の大きさを以て擧げるべき大道を開かねばならない。本書の上梓に當つて、需に應じ、所感を述べ序とする。

昭和十四年九月

鐵道總局長 佐藤應次郎



序

周知の如く滿鐵は滿洲事變次いて滿洲國の創始を契機として、所謂「第二創業期」としての歴史的一時期を劃せり。即ち滿洲の開拓と國防とを樞軸とする鐵道網の構築と鐵道の經營とは擧げて滿鐵に委託せられ、茲に會ては一干餘年の經營に冒濤する地歩より、今日に於ては一萬軒を越ゆる鐵道及其他の部門の一元的總攬者として飛躍的轉換をなし、兼ねて滿洲國の諸經濟の先驅者として貢獻し來れり。

其の間、七年餘にして三千百餘軒の鐵道建設の實績は、齊しく中外の讃仰と陸目を買ひしは、これ正に滿洲發達の一指標なりと言ふべし。

惟ふに鐵道の建設は其の顯はるる處の華々しき成果の蔭に、一層の顯れざる苦心經營と犠牲の介在するを常とし、殊に滿洲に於ける開拓鐵道の建設に拂はれたる勞苦と、犠牲の逸話、佳話は到底筆舌の盡す處に非ざるべし。

或は草創時、兵匪逆徒の横行の中にありて、或は先人未踏の叢林中に、日夜



に邁進する先驅者たるの精神を以て終始一貫、此の國策的大任の遂行したる所以にして、滿洲鐵道一萬杆を突破するや、宜なる哉、其記念として、特に先輩同僚に求めて其の苦心と秘話の執筆を乞ひ、建設秘話として上梓さる。是眞に滿洲開拓史の一章を飾る滿洲鐵道建設側面史として、一は其業務に參ぜし者の相互省察と新しき前進に資し、且は後進者座右の指針とならん。

余、昭和六年末以來、鐵道建設の衝に在りて、今日に及び感慨盡きざるものあり。茲に蕪辭を草して序となす。

昭和十四年九月

建設局長 田邊利男

序

山を穿ち谿を埋めつくろがねのみちは滿洲野をおほひぬるかな
君が血と我が肉をもてはくくみし鐵路は萬里いまださかゆく
ともどもに秘めし思ひ出綴り合せなき我が友の靈に供へむ
銃とるもとらぬも命捧げつつ國をまもりの鐵道つくろかな

滿洲事變直後、新線建設業務の開始せられた當初から二箇年有餘の間、此の輝かしい業務の一端に携はつて來たが、當時程愉快な事は私の滿鐵二十年の生活中未だ嘗て無かつた。而して恐らくは今後と雖も當時程の感激を得る事は先づ無いであらう。誠に鐵道技術者としての教育を受け、又實地修業をした者にとつては千載一遇の機會であり、斯かる好機に廻り合せた自分は何と謂ふ幸福者であらうと感じた。

其昔我々の大先輩は日本の北門の鎖鑰と謂はれた、北海道の開拓鐵道建設に同様の感激を覺えた事と信するが、當時の仕事と今日本の生命線と謂はれる滿洲の新線建設とは其意義と規模に於て格段の相異があると思ふ。而も此の二つの事件の長い期間には、斯くの如く日本の鐵道技術者の血を沸かす様な兩者を備へた仕事は無かつたと思ふ。勿論我滿鐵創立當時の經營の苦心及安奉線建設を輕ろんする譯ではないが、今の新線建設業務とは比較にならないと考へられる。

況や現今の新線建設は日支事變の勃發及其後のソ聯の動向等に依つて、滿洲事變直後の情勢よりも更に一層重大なる意義を持つ事になつたのであるから、此の仕事に従事する者は、土木技術者としては日本一の果報者と謂つても、敢へて過言で無いと信する。

此日本一の果報者達が鐵道一萬杆の記念に當つて過去三十年の間最も愉快であつた事、苦しかつた事、或は又痛憤に堪へなかつた事等、種々の思ひ出話を此處に綴り合はせ、先づ以て之を不幸にして中途に落れたる僚友の靈前に供へ、次で之を各自一生の記念と爲し、尙他日更に一大飛躍を爲すべき時の參考に資し、又以て不幸にして此の果報に恵まれなかつた人々に感激の御裾分を仕様と謂ふ事は、誠に時宜に適した有意義な企であると思ふのである。

昭和七年四月に自分は「滿洲の鐵道網は取敢へず第一期として一萬二千杆を必要とする」と謂つたのである。夫れは當時滿洲の國情を考へて交通幹線のみを鐵道とし、其他の補助線は建設費の低廉な自動車路に依るべき主意から割り出したのである。當時滿洲には六千餘杆の鐵道が現存して居たから、残りの六千杆を建設するとして當時の日滿兩國の財政力及工事能力等から見て毎年平均三百杆、金にして年約五千萬圓位が適當と見て、六千杆を建設するに二十年の歳月を要するものと考へて居た。

然るに建設業務開始後僅か七年有餘の今日に於ける實績は、既に三千七百餘杆を完成して遂に合計一萬杆に達し、尙引續き多數の路線の建設工事を行つて居て、今後數年を出でずして自分の豫想の一萬二千杆を突破する勢に在る。勿論彼のアメリカ大陸に於ける所謂ゴールドラッシュ時代に十年間に十萬杆、年平均一萬杆の鐵道を建設した記録に比つては桁が違ふのであるが、日本の國力及日本人の能力としては、眞に前代未聞の偉業であると信じて疑はぬものである。

嘗て私が鐵道建設局に勤務して居た時分、或る日當時の佐藤建設局長の机の前に立つた時、局長の机の上には一枚の世界大地圖が擴げられて居た。而して局長は私の顔を見るや、「君、中央亞細亞に鐵道を延ばす時には建設材料の輸送はどうしたらよいと思ふかね。」と謂はれた事がある。

突然の事ではあり、何と返事の仕様も無かつたのであるが、然し其時「成る程之れ有る哉」と心中秘かに思つた。即ち當時佐藤建設局長は目前の滿洲の新線工事の指揮に忙殺され乍も、思を遠く中央亞細亞の空に馳せ、あの果てしなき大沙漠、峻嶒極りなき大山脈、扱はそれ等の間に横はる大小の溪谷を横斷して世界の屋根と謂はれる中央亞細亞に至る、數千杆の大鐵道の建設計畫を頭に畫いて居られたのである。

るべき大事業であると信ずる。之は嘗て我敬愛する松岡前總裁が、滿鐵の社族をベルシヤ灣頭に押進めむと説かれた事と、全く符節が一致して居るのである。



滿洲に於て日本人の手に依つて初めて鐵道を運営したのは、日露戰爭酣なりし明治三十七年七月十八日當時の野戰鐵道提理部で、大連・後革鎮堡間に三呎六吋の鐵道を完成した時であると聞いて居る。其時から數へて滿三十五年、此處に滿洲鐵道一萬杆の記念式が舉行せられる事は、我々にとつて誠に無量の感慨を催させるものがある。

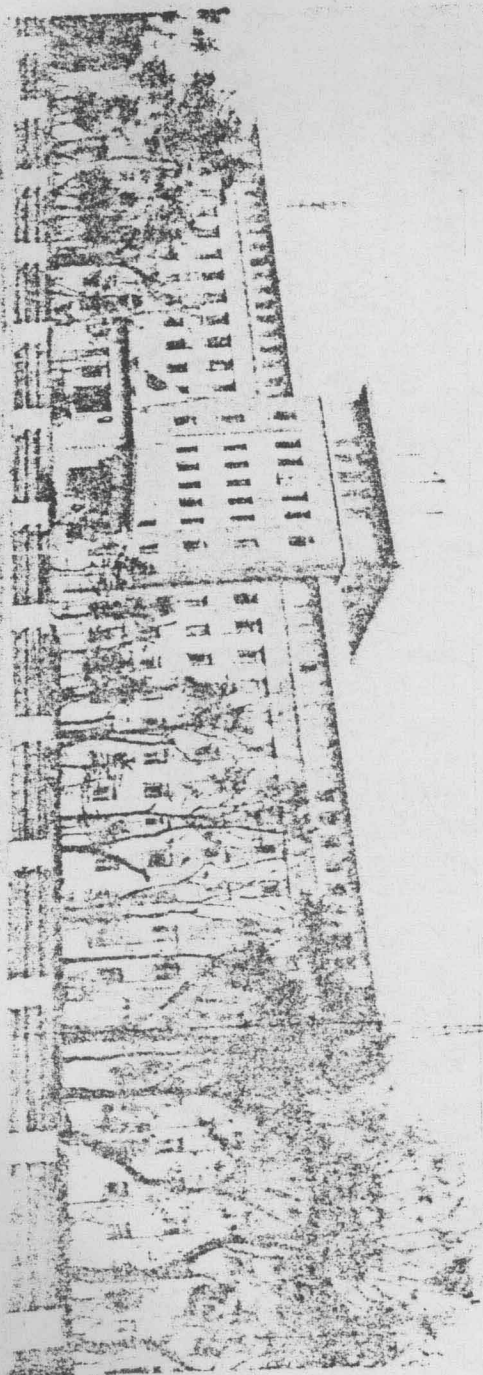
然し乍ら此の次の三十五年には如何なる大事業が日本人の手に依つて行はれるであらうか。勿論誰にも豫言は出来ない。併し中央亞細亞の高原に滿鐵の測量旗を樹て、ベルシヤ灣頭に社紋入りの機關車が黒煙を吐く様な世の中が、次の時代の鐵道技術者の手に依つて現出されないとは斷言出来ないと思ふ。

其時には又此の一巻よりは更に立派な「亞細亞鐵道建設秘話」を編纂せられて、其頃には既に地下に眠つて居るであらう處の自分の墓前にも、是非一本を供へられん事を次の時代の鐵道技術者諸君に、今から御願致して置く次第である。

此の拙筆を以て序とす。

昭和十四年九月

工務局長 西川 總 一





満鉄は歌

東より

(一)

光は来る光を載せて

東亞の土よ使いな我等

我等の使命見よ

北斗は星の著きか如く

輝くを

曠野 曠野

萬里 曠野

歴代の総裁



初代 後藤新平伯



五代 國澤新平勲氏



二代 中村是公氏



七代 早川千吉郎氏



三代、六代 野村龍太郎氏



八代 川村竹治氏



四代 中村雄次郎男



氏一卓村大 裁總現



裁總副現
氏郎一謙木々佐



裁總副現
氏郎次應藤佐



伯哉康田内 代二十



氏郎一伴廣安 代九



伯郎太博林 代三十



氏郎太榮本山 代十



氏右洋國松 代四十



氏貫石仙 代一十

(日十月八年四十和略)
(濟可許部令司署要願旅)