

大浦で走ったアイアン・デューク号はその後どうなった

長崎史談会 幹事 井手勝摩

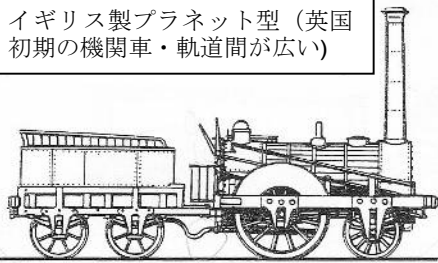
1、経緯

大正の初期、長崎高等商業学校教授(現長崎大学経済学部)の武藤長蔵氏のもとへイギリスの友人から「The Railway Times」の新聞切抜きが送られてきた。武藤氏は綿密な調査、検証により「慶応元年頃、グラバー商会により、長崎の大浦海岸で汽車が運転された。その名はアイアン・デューク号と呼ばれた」ということを講演会で初めて世に発表された。ただ日時や大きさなどは古老たちの記憶のみであった。

それから130年たった平成9年、長崎県立長崎図書館副館長の本馬貞夫氏が、唐津の材木町町年寄平松

儀右衛門が長崎に旅した時の旅日記を発見された。それによると、元治2年(1865)3月17日、知人の勧めで大浦までこの

イギリス製ブラネット型(英国初期の機関車・軌道間が広い)



汽車を見物に行き、かなり詳しく記されている。この資料により、運転された日時と汽車の概略の大きさが特定された。

然しながら、機関車の型式、日本に来た経緯、運転の目的などが不明だったので、当時、東京の交通博物館へ問い合わせ、下記の返事を頂いた。

①アイアン・デューク号の機関車の形式、経緯等、具体的なことはほとんどわかっていない。

②「鉄道ピクトリアル」という雑誌の1960年1月号に小熊米雄氏が書かれた「有史以前の蒸気機関車(1)長崎大浦海岸の蒸気車について」が参考になる。とのことで、長崎県立長崎図書館を調べたが無かったので、全国を調べてもらい名古屋の図書館にあり、コピーもできるとのことで送ってもらった。

2、北京での運転

小熊氏は、武藤長蔵氏の講演記録を下敷きに、中国の鉄道史も視野に入れて検証を進められていた。その一部に「中国の鉄道史を見ると、同治4年7月(1865年8~9月)北京在住のイギリス商人トレント氏が北京内城の宣武門外で、延長1支里(約600m)軌間2'6"(762mm)の小鉄道を敷設し、1両の小型機関車を運転した。

北京市民はすっかり驚いて流言蜚語がでるようになった。治安当局は命令を出して取り壊させた。一説による

と清朝皇帝に献上されたとも言われている。この機関車の仕様は判っていない。」との記事があった。

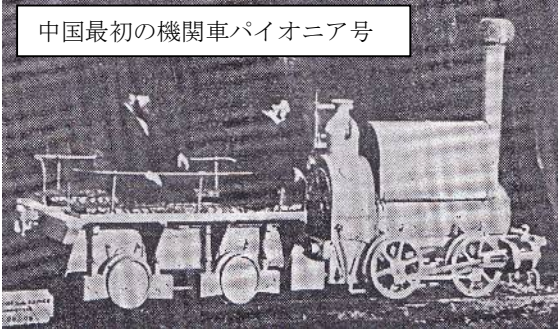
武藤氏の講演草稿に、横浜在住のイギリス人アレキサンダー・クラーク氏の報告として「(前略) 機関車と客車は支那の上海—呉淞間で運転されるためイギリスから輸入されたが、支那で買われなかったので長崎のガラバ商会によって日本に運ばれ、その後は上海に戻された」とある。これについて武藤氏は「中国鉄道の歴史書にはこのことが一言も書いてない、年代も矛盾する(上海—呉淞間の運転は1876年で11年後)」などの理由をあげて、クラーク氏の報告は誤りであるとされていた。

3、上海～長崎～北京へ

しかし、中国の鉄道史をみると1863年には英、米によって鉄道敷設の話があり、上海—呉淞間の鉄道は1865年(大浦で運転された年)にはイギリス商人が既に企画している。住民の反対や資金が集まらなかったので頓挫している。中国の場合、清朝政府の意思とは無関係に外国企業によって鉄道建設が進められているから、鉄道の敷設まではいかないが、事前に機関車などを搬入し、展示や運転のデモンストレーションなどが、行われたことは十分に考えられる。

北京での運転は1865年7月で、同年の3月に長崎の大浦で運転された時から4ヶ月後である。長崎では1日？の運転

中国最初の機関車パイオニア号



で、大阪や横浜で運転したとの説もあり、仮に1ヶ月ほど運転された後に送られた

としても期日的には不具合はない。

一方、平松儀右衛門の旅日記には幅が半間(約90cm)とあり、軌間は762mmと推定され、北京で走った機関車の軌間と同じである。また走行距離も大浦海岸は500m前後で北京の600mと大差ない。

また当時、中国の鉄道敷設に熱心だった英国の商社はグラバー商会とは縁が深いジャデーイン・マセソン商会であることも考慮に入れると、A・クラーク氏の報告によるこの汽車の来歴は十分に尊重できる。断定出来ないまでも北京で走った汽車は、長崎の大浦海岸を走った汽車と同じものではないかと思う。 終