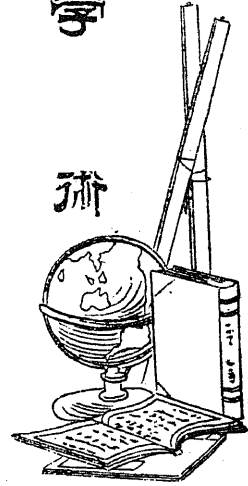


學

術



鐵道の話

(承前)

菊亭

英國に於ける線路貨車機關車の發達沿革は前に述べた通りであります、以上此等の諸機關を以て運輸事業をなせし起源は何鐵道かと申しますと、ダーリントン及びストックトン間の鐵道であります、之が世界中最古の鐵道であります、勿論これ以前にも鐵道と申すべきものもありましたが、機關車を用ひて今日見るが如き鐵道運輸をしたのは

これが始めてであります。この鐵道はジョージステフエンソンが技師長に推されて、萬事設計に従事しましたもので、千八百十八年に至りその設計が出来まして英國の議會へ線路敷設を請願いたしましたところ、兩度まで否決せられましたが、千八百二十一年遂に敷設許可を得、越へて千八百二十五年九月二十七日に開業いたしましたものであります、この次に出来ましたものがリアップル及びマンチエスター間の鐵道であります、此鐵道もジョージステフエンソンを技師長に仰ぎまして開業は千八百三十年九月十五日であります、第二に開業した鐵道ではあります、世人の注意をひきましたことは一通りではありませぬ。また實際前の鐵道よりも重要な鐵道でありました、よりに名稱をグラントブリチッシュエクスベリメン

タル レールウユー (大不列顛國試驗鐵道) と命
 じた位であります、この名稱は確かに當時鐵道と
 いふものに左袒したのもあれば、また反對の位
 置に立つものもあつたことを證明して居ります。
 いつれの國にても最初鐵道を敷設するには、直接
 利益關係を持って居りますもの、外は大概反對した
 ものであります。英國もまたその例にもれず反對
 者が澤山ありました。その理由は只今よりいへば
 御笑の種であります。空中をかける鳥が死ぬとか
 草木がかれるとか、火災がおこるとかいふことが
 反對の理由であつたさうです、故に前にも申した
 通り、六ヶ敷名稱をつけて第二の鐵道を敷設し、
 其結果いかにと待ちかまへたであらうとおもひま
 す、然るにこの鐵道はジョージ ステフェニソンの
 設計になれる機關車を用ひて、至極好結果を奏し

たから遂に鐵道といふもの、利益が認められたの
 であります、加之此鐵道の有名となつたについ
 ては、商工業上に大功績を現はしたのも大原因で
 あります、爾來英國に於てはたれもかれも鐵道敷
 設に着手して盛大を來すことになりました。
 英國に於ける鐵道の起源は前述の通りでありま
 すが、我が國の起源如何にと調べますと、これ
 また随分議論のあつたものであります、我國最初
 の鐵道は明治五年五月七日、横濱品川間の鐵道を
 開業し、次に同年九月十二日品川新橋間を開業し
 茲に京濱間を全通したのが起源であります。明治
 の初年鐵道敷設の議論あるや、當時は攘夷の聲の
 まだおさまらぬ時でありましたから、随分頑固連
 中も多くその反對の激しかつたとは、かの英國に
 て最初に鐵道を敷設せんとしたときよりも一層甚

しきことであつたさうです、その中にも最も有力なる反對の理由は、横濱の如き外國人の多數居住する地と、御膝元なる東京との間に鐵道を敷設するは、其危険なること累卵の如し、一朝事あれば如何にして皇城を守護するぞといふのがありました、中には斯る計畫をなすものは、畢竟賣國の輩のすること、實に奇怪千萬、言語同斷の次第なりなど、激烈に反對論を唱へた人もあつたさうです、當時の大藏大輔大隈重信氏即ち今の伯爵並びに大藏少輔伊藤博文氏即ち今の候爵の如きは、群議を排して鐵道は文明の利器なることを反覆説破せられて遂に敷設することになりました、よりに資金を倫敦東洋銀行に仰ぎ、英國人エドモンドモーレルを聘して建築首長となし、明治三年四月十二日を以て起工し前に申しました如く五年に至

りて京濱間鐵道の開業をなし、同年九月二十五日天皇陛下には開業式に臨仰せしめし、大隈伊藤兩氏に各御劔一口を賜ひて物議を排して廟議を賛決せし功勞を嘉賞あそばされました、京濱間鐵道の起工と同時に東海道の西部にも鐵道敷設の議を決せられました、第一着に明治三年十一月神戸大阪間鐵道の起工をなし、七年五月十一日この阪神間の開業をいたしました。以上申上げましたところも、我國官設鐵道の起源でありませす、かくて京濱間の鐵道は西に向つて延長し、阪神間の鐵道は東に向つて延長し、十二年七月一日に至り東海道線全線を開業いたしました、この後におきまして官設鐵道は高崎直江津間の信越線、敦賀富山間の北陸線、青森より日本海岸に沿ふて南するところの奥羽北線、また福

島より米澤山形を経て奥羽北線に合せんとする奥羽南線名古屋八王子間及篠ノ井鹽尻間を連絡せんとするところの中央線、さては北海道の官設鐵道等とついで申上げますれば限りもありませんから、これは他日申上げることとしてこゝには御預りにいたしておきます。

次に私設鐵道は日本鐵道會社が十七年六月二十五日上野高崎間を開業しましたのを始めといたしまして阪堺、兩毛、伊豫、甲武、水戸、大阪、讃岐、北海道炭礦、關西、山陽、九州等四十有餘の私設鐵道會社が出来まして今日では線路の延長四千哩に達しました、泰平の御代とはいひながら、誠に盛大なることであります、今日では尙以て足れりとせず、鐵道の發達頗る遅緩なりとて多年帝國議會にはいろいろと名論が出ます位ですが三十年前

を願みれば、激しく反對せられて之を敷設するものは賣國奴など、まで痛罵せられたところの鐵道であります、思想の變化といふものは實に甚しいものであります (未完)

夢のはなし (承前)

東 基 吉

夢は畢竟、不隨意的の想像作用である、別に自分からは想像しようと思はないで居て、併も寢て居る中に種々な想像が起るのである、吾人の心が活動いて居る有様を稱して、心理學の上では、意識的狀態、といふが、夢は尙心が活動して居るのであるから、夢の間吾々の心は、尙意識狀態にありといはねばならぬ、併しながら通例目醒めて居る時の意識狀態と違ふと云ふ點は、夢中の