

# 英国人鉄道技師の叙勲

林 田 治 男<sup>†</sup>

明治期の鉄道担当部門は、1870年4月に民部大藏省「鐵道寮」として発足したが、同年12月工部省発足と同時に同省の管轄下に置かれ、「鐵道局」と称するようになった。本稿では、主としてこの工部省時代を扱う。

明治期に来日した鉄道関係の「お雇い外国人」は、述べ200名余にのぼり、そのほとんどは英国（アイルランドを含む）出身者である。彼らは大まかに、月給制の上級職員と日給制の下級職員に大別されていた。本稿ではこの区分にはよらず、来日前後を問わず、「英国土木学会」and/or「機械学会」加入者を「技師」と呼ぶ。もちろん技師の大半は上級職に属する。なお初期には日本の気候、食住、その他生活に関連して健康を損ねる者が多々あり、お雇い外国人の健康問題が焦眉の問題となり、英国人医師も雇われたが、彼らも上級職に入る。

本稿で「技師」に議論を限定する最大の理由は、学会加入時の申請書や追悼記事により、彼らの経歴を追跡しやすいからである。現在利用できる1841年以降1911年までの国勢調査個票（住所、世帯ごとの氏名、世帯主との続き柄、年齢、職業、出生地などが記されている）、「出生証明書」（生年月日、出生地、父親の氏名と職業、母親の氏名と旧姓などが記されている）「結婚証明書」（結婚年月日、場所、両名の氏名、父親の氏名と職業などが記されている）「死亡証明書」（氏名、職業、年齢、死亡年月日、場所、死因、確認者、届け者などが記されている）、および「遺言書」や「遺産検認」では、技能形成過程を垣間見ることがほぼ不可能である。学会「加入申請書」や「追悼記事」には、学んだ大学、彼らが師事した技師の氏名、職務経歴が明記してあり、実務経験を追跡できる。なお前述の資

---

本稿の作成に当たり、匿名の学内査読者から有益なコメントを多々頂戴し、草稿に加筆修正を行った。ここに記して感謝の意を表したい。なお、残存するであろう誤りは筆者の責に帰すことは言うまでもない。

<sup>†</sup>大阪産業大学 経済学部 経済学科 教授

草稿提出日 8月5日

最終原稿提出日 10月15日

料は、この補強材料としては有益である。

来日した総勢24名の技師のうち、既に学会に加入していた者12名、在日中の加入者6名、離日後加入者が6名となっている。参考までに、来日前後による異動を表にした。

これら24名のうち、6名がその功大なるがゆえに叙勲を受けた。また退任時に2名が慰労金を、2名が病死に伴い追償金を賜った。これらから日本政府の選定基準を析出し、彼らの功績を日本側の評価とともに考察していく。なお、来日経験がない在英顧問技師 William Pole と、鐵道差配役だった William Walter Cargill も叙勲されているので、両名も取り上げて功績と評価を補充していく<sup>1)</sup>。

表1. 学会加入と異動

既加入と異動	Student Member (学生会員)	1人
	Associate (準会員)	2人
	Associate → Member	2人
	Member (会員)	7人 (計12人)
在日中の加入と異動	非 → Associate	1人
	非 → Associate → Member	2人
	非 → Member	3人 (計6人)
離日後加入	Member	6人

〔註〕土木学会・機械学会名簿から、筆者が作成した。

## 0. 開業式

1872年（明治五年）10月14日の鐵道開業式に際し、下賜金や叙勲とはやや異質だが、お雇い外国人にも次のような恩賜があった。【『鐵道附録』10～11頁】

開業式は当初、九月九日の「重陽の節句」を予定していたが、雨天のため3日後に順延となった。ちなみに新橋・横濱間4駅、9往復、片道53分、上等運賃1円12銭5厘、中等

1) 明治政府は、明治五年十二月三日を、6年1月1日とし、それまでの太陰曆から太陽曆に改めた。本稿では改曆前を漢数字で示し、以後は算用数字で表すことにする。

引用に際して、冒頭に●を付して明示し、できる限り原文を尊重したが、読み易くするため1873年以降は算用数字を使用し、句読点を補い、また人名は原綴りを用いた。

技師の経歴は、主として *The Proceedings of the Institution of Civil Engineers* (PICE と略す、『土木学会誌』)、*The Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers* (PIME と略す、『機械学会誌』) の追悼記事に拠る。Probate (遺産検認) から、死亡年月日・場所、遺言執行人、および遺産額などを知ることができる (England & Wales, National Probate Calendar, 1858-1966)。また10年毎に実施される Census (国勢調査) の個票などで補充した。

なお1両は後の1円で、1円1ドル、4.8円1ポンドの交換比率であった。

また簡略化のため、土木学会を ICE、機械学会を IME と略す。

75銭，下等37銭5厘であった。【『日本鐵道史』上巻57頁および67頁，以下『日本鐵道史』上巻を『鐵道史』と略す】

- |                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| ① 鐵道差配役；W.W. Cargill          | 蒔繪紙台など292両相当の品   |
| ② 建築師長；シェファード                 | 蒔繪料紙硯箱など185両相当の品 |
| ③ 建築副長；デューイング                 | 蒔繪冠棚など87両相当の品    |
| ④ 運輸長；W. Galwey <sup>2)</sup> | 蒔繪料紙硯箱など108両相当の品 |
| ⑤ 運輸副長；F.C. Christy           | 蒔繪冠棚など98両相当の品    |
| ⑥ 職人頭；ハート                     | 蒔繪手箱など60両相当の品    |
| ⑦ 蒸気頭；アナンド                    | 蒔繪手箱など68両相当の品    |
| ⑧ 医師；パーセル                     | 蒔繪料紙硯箱など140両相当の品 |
| ⑨ 医師；ウィーラー                    | 蒔繪料紙硯箱など140両相当の品 |

Cargill は特別に宮中に召され，明治天皇より直接お言葉を賜った。他に日本人5名が「10月25日，鐵道創建ノ際，首トシテ物議ヲ排シ，遂ニ成功ニ至ラシメタルヲ賞セラレ，參議大隈重信，工部大輔伊藤博文ニ各々劍一口（代金600兩）ヲ賜フ。又鐵道頭井上勝ニ金400兩，白縮緬一匹。鐵道助竹田春風，7等出仕伊東勅典ニ各々金400兩ヲ賜ヒ，其督役ノ勞ヲ賞セラレ」た。【『鐵道史』68頁】

うち Christy と Galwey が本稿でいう技師の範疇に入る。簡単に経歴を見ていこう。

### （1）William Galwey

Galwey は，1828年7月12日北アイルランド Londonderry で生まれた。ともに牧師だった祖父 William，父 Charles と同じく Trinity College, Dublin に学んだ。Galwey は，46年17歳で TCD に創設されていた School of Engineer（工学部）に入学した。最低修業年限は3年だったが，4年をかけ50年に卒業した（同年修了者は19名）。

TCD の入学試験は，ギリシア（モメロスの『イリアッド』，クセノフォン，ルキアノスなど），ラテン（ウェルギリウス，ユウェナリス，テレンティウス，サルススティウス，リウイウスなど）のみであった。一般教養は数学，論理学，ギリシア，ラテンが必修だった。工学部といえども要求されるので，3年で終わるのは並大抵の才能と努力では容易ではなかった。なお成績不良者には，有料で補習があった。授業料は父親の階層などにより異なるが，無料（特待生）半年7ポンド10シリング（自費生），15ポンド，30ポンド（貴族）で，入学金は特待生が5ポンド1シリング3ペンスという以外，半年分の授業料だった。【TCD

---

2) Galwey 表記も散見されるが，彼の ICE 加入申請書，追悼記事とも Galwey と明記しているので，本稿もそれに従う。

の *University Calendar*】

Galwey は、53年～58年インドで従事した以外、アイルランドで鉄道の仕事に携わっていた。

日本には、運輸長 (Traffic Engineer) として雇用され、在職4年目の74年12月31日に辞職した。

- 明治四年二月傭聘セラレ、初建築ニ従事セシモ、五年以來新橋・横濱間ニ運輸長トシテ在勤シ、開業ノ際ニハ恩賞トシテ蒔繪料紙箱手箱ヲ賜ハル。7年新線測量ニ従事シ上越線及飯山、松代、上田ノ線ヲ踏査シ、又大津・長濱間ヲ實測シタリ。同年12月解傭セラル。」【『鐵道史』178頁。】

離日後はアイルランドで75年いっぱい静養に努め、76年3月7日土木学会入会した後、療養のため家族とニュージーランドに渡ったが、9月16日死去した (48歳)。

## (2) Frederic Collier Christy

Christy は、帽子作りのクエーカー教徒 John を父、Sarah を母として、1822年9月9日 Surrey 州 Newington (現在はロンドン市内) で生まれた。

52年に豪州へ移り、55年に鉄道部門で最初の鉄橋や駅舎の鉄屋根の図面を描いた。57年に15年間契約で Victoria 州政府鉄道の Locomotive Superintendent に就任し、車両のデザイン・製造、水道などを手がけた。57年6月以降、車両のブレーキ・ギアなどで特許を4件保有していた<sup>3)</sup>。来日前の年俸は750ポンドであった。【*The Colonial Office List*, 1870年版 (COL と略す)】

71年8月16日より5年契約で来日し、運輸副長続いて汽車監察方 (Locomotive Superintendent) として従事した。76年9月30日満期退職した。

- 明治四年八月傭聘セラレ、新橋・横濱間ニ於ケル運轉及工作ノ主任者トシテ従事シタリ。開業ノ際ニハ恩賞トシテ蒔繪冠棚手箱ヲ賜ハル。9年9月解傭セラル。」【『鐵道史』179～180頁】

COL に拠れば、豪州帰国後 Victoria 州政府鉄道に復職した形跡はない。Royal Society of Victoria 会員であった彼は、在日中の日記をベースに、77年同会で日本のことを発表した。

47年5月土木学会に準会員として入会し、73年12月 Richard Vicars Boyle, England が推薦して会員になった。1909年3月2日、Melbourne で死去した (86歳)。16,239ポンド14シリング3ペンスを妻 Caroline Smith らに遺した。

---

3) National Archives of Australia, Series No. A13150, item barcode : 9032598, 9032599, 9032771, 9039116.

### （3）Charles Shepherd

Shepherd は「技師」の範疇に入らず、経歴もよく判らないが、知られている範囲で述べておきたい。

「明治四年八月傭聘セラレ、建築副役トシテ専ラ新橋・横濱間ノ建築ニ従事シ、建築師長缺員中之ヲ代理シ、五年開業ノ際、恩賞トシテ蒔繪料紙硯箱ヲ賜ハル。8年8月病ヲ以テ歿ス」と紹介されている。【『鐵道史』177～178頁】

南豪州の Port Augusta 鉄道建設関連の記事に、Shepherd が Morel と調査測量に同行したとある。【69年6月24日号 *The South Australian Register* (SAR と略す)】この人物が、John England と同様に Morel の紹介で来日した建築副役 Shepherd と考えられる。

## 1. 下賜金

外国人叙勲制度が確立されるまで、貢献顕著たるお雇い外国人が日本を離れるときに、ケース・バイ・ケースで金品が下賜されることがあった。下賜金を授与された技師4名を個別にみていこう。

### （1）Edmund Morel

初代技師長（Engineer-in-chief, 当時「建築師長」と呼ばれていた）Morel は、明治三年三月に横濱に到着し、以来新橋・横濱間を中心に精力的に測量～建設を指揮した。

明治四年九月に病状悪化に伴い、インド地方への療養を申請し直ちに裁可され、5,000円が下賜されると決定されていた。しかし出発前に病状が悪化し、九月二十三日（11月5日）に死亡し（30歳）、夫人も12時間後に亡くなった。死亡当事の給料は、850円であった。遺産4,000ポンド弱は、77年に姉 Emily Stilwell が受取った。病気・死亡に伴い、はじめは療養費の名義で申請され、没後は下賜金として授与された。

祖父 Louis の代からワイン商を営む父 Thomas Annet Lewis と母 Emily Elizabeth（旧姓 àBeckett）の長男として、彼はロンドンの Piccadilly で1840年11月17日に生まれた。他に39年10月生まれの姉 Emily と42年9月生まれの妹 Agnes がいた。母 Emily は46年8月に事故で亡くなった（31歳）。50年に Thomas が再婚し、一家は Nottinghill に引っ越した。Thomas は60年11月に亡くなり（52歳）、約2.9万ポンドを3人に遺した。

Morel は57年5月 King's College School に、翌年1月から King's College, London の Department of Applied Science（工学部）に進んだが（いずれも Nottinghill から通っていた）、成績は芳しくなく卒業していない。

58年5月から、Edwin Clark に師事し、技師の道を進み始めた。当時の Clark は専らドックなど水力技師として活躍していた。63年4月に母方の伯父や従兄たちがいた豪州 Melbourne に赴き、Clark 特許の乾ドック建設を薦めたが失敗し、ニュージーランドに転進した。

65年4月に英国に帰り、5月準会員として土木学会に入会した。石炭会社に雇われ、65年12月、北ボルネオの Labuan 島に鉄道を建設するため赴いた。着任早々測量・積算を行い、具体的計画を会社に報告したが、労働力の手配ができず会社も資金を提供しなかったため、この建設計画は中座した。

69年6月から、南豪州 Adelaide の新聞に名前が登場する。Port Augusta 鉄道の測量に携わり、鉄道の規格、工事期間、建設費などを加味してイングランドからの資金呼び込みを画策していた。70年1月に当地の新聞で費用見積もりが甘いなどの点を指摘され、論争となった。その頃、日本の鉄道技師長就任の話が持ち込まれ、その要請を引き受けた。

ところで Horatio Nelson Lay は69年12月、日本政府と契約を締結し、100万ポンドを融資しそれで鉄道建設をすることになった。外国人の雇用、資材の調達、および鉄道の監理権も Lay に委託された。Lay は日本駐在公使 Harry Smith Parkes の紹介で Morel を技師長に採用した<sup>4)</sup>。Lay は英国への帰途、70年2月21日セイロン（現スリランカ）の Galle で Morel と面会し、技師長としての雇用契約を結んだ。この時鉄道の仕様も決定され、3フィート6インチの軌間も Morel の提案で採用された。

以上からわかるように、来日前に Morel は鉄道建設の経験はなかった。

明治三年三月九日に横濱に到着し、十二日には日本政府高官と面会した。二十五日、芝口汐留付近から測量を始めた。また着任早々、新興国日本に対し一括して政府主導型で公共事業を推進する部署の設立や人材育成のための高等教育機関の創設を建議し、明治政府はそれらを取入れた。

彼は、62年2月4日、当時19歳の Harriet Wynder とロンドンの St. Pancras で結婚した<sup>5)</sup>。

---

4) Lay と Parkes の両名には、少年期に香港で中国語を習得し、通訳官として現地採用され、外務省で働くようになったという共通点があった。

5) 『鐵道史』でも175～177頁にわたり、最も行を割いて紹介している。そこでは技師長としてより、アドヴァイザーとしての功績が多く述べられている。ただし、Morell と綴り、九月二十四日歿と誤りがある。

Morel の経歴と貢献は、公刊予定の拙著を参照してもらいたい。筆者は徹底して第1次資料に当たり、誤説を糺し、Morel 像の再構成を行っている。

## (2) John England

John England は、York 州 Kingston-upon-Hull で Attorney（事務弁護士）をしていた非国教徒 John の息子として、1823年6月27日に生まれた。（父は75年12月5日 Hull で死去）

土木学会会長も務めた William Fairbairn に師事した後、ウクライナのキエフで Charles Vignoles の下で Dnieper 川の大吊橋の架橋に3年間従事した。

豪州に移住し、71年1月 Adelaide の新聞紙上で Port Augusta 鉄道に関する論争が展開された際、Morel を擁護する論陣を張った。そして4月下旬日本へ向かった。【SAR 1月11日号，4月23日号】

日本では5月16日から建築副役として雇用され、77年2月 Boyle 退任後、Engineer-in-chief に就任した。しかし9月5日、病氣療養のため6か月間帰国すること（往復旅費と給料の半分を支給）が裁可されたが、9月14日横濱で不幸にも死亡した（54歳）。10月11日に遺族に2,000円が追賞された。【『工部省記録—鐵道の部』（以下『工部省記録』と略す）第1巻141～142頁，第2巻580～589頁，なお工部卿伊藤の太政大臣三條實美宛上請案では、月額600円と記されている】1,500ポンド弱の遺産を Frances 夫人が受取った<sup>6)</sup>。

● 明治三年四月傭聘セラレ、建築副役トシテ新橋・横濱間ヲ測量シ、尋テ大阪・神戸間ヲ測量シ、又関西方面ニ於ケル諸般ノ工事計畫ニ參與シ、8年 Shepherd ノ後ヲ承ケ新橋・横濱間ニ在勤シ、10年9月建築師長トシテ在職中、病ヲ以テ歿シタリ。【『鐵道史』177頁】

75年6月7日に満期を迎えたが、「數ヶ年間、能ク其ノ職ヲ盡シ功績不少、同寮必敵之者」として月給を600ドルから750円に増給し、3か年間の雇用延長が申請裁可された。【『工部省記録』第1巻103頁】

明治三年七月「三十日英国人 John England 等神戸大阪間の鐵道線路測量を開始す。」大阪・神戸間の武庫川他2川の「橋梁は當時の技師長 England の大體設計に基き、英國にて制作したるものにして、技師 Shervinton 監督の下に明治7年其架設を了へたり。」また同様に大阪・京都間の橋梁も England が設計し、英國で製造した。【『明治工業史—鐵道篇』626頁，231～232頁】

---

6) 2010年9月 John England の孫と面会した際、Frances 夫人が子供達を連れて豪州に帰り、日本政府の追賞金もそれほど多くなかったため、その後家族の生活は楽ではなかった、と苦言を呈された。そこで、財政基盤が堅固でなく（地租が歳入の大半を占めていた）、明治以降の最大の内戦である西南戦争の最中であったことを説明した。

### (3) Thomas Robert Alexander Shervinton

1881年4月満期帰国に際し、功労者として巻物一反と1,000円が下賜された。退任時給料は月額600円であった。

本人の功に報いると同時に、他のお雇い外国人に「功多ければ表彰されることがある」というインセンティブ向上の間接的効果にも、明確に伺書の中で触れられている。申請した鉄道局長井上勝が81年4月6日付工部卿山尾庸三に宛てて「他ノ傭外國人奨勵之一端トモ相成可申候間」と述べ、燈臺寮の Richard Henry Brunton の例を引きながら東京在任中であれば、天皇陛下に拝謁し勅語を賜って然るべきである、と表している。【『工部省記録』第5巻434～440頁】山尾は、ほぼそのままの文書を三條宛に4月12日付で提出している。【同第3巻668～670頁】

- 明治6年10月傭聘セラレ關西ニ勤務シ、又京都以東ノ測量ニ従事シ、8年轉シテ新橋・横濱間ノ修築ヲ管理セシカ、10年以後建築師長トシテ京都・神戸間ヲ主管シ又京都以東ノ工事ヲ董理シタリ。14年4月解傭セラル。在職7箇年餘、功ニ依リ巻物竝金員ヲ賜ル。【『鐵道史』178～179頁】

京都・大津間および敦賀線の「鍊鉄製鍛桁は悉く Shervinton の設計したるものにして、英國材料を用ひて神戸工場に於て政策セリ。【『明治工業史—鐵道篇』233頁】

77年5月、大阪停車場内に、工技生養成所が創設されたが、Shervinton は教師も務めた。そこでは数学、測量、製図、力学、土木学一般、機械学、および運輸大要等が教えられた。「其の際、教師 Shervinton の提供せし工技生誘導書なるものは、我が鐵道技術者養成の根柢にして、且當時の事情を回想するの好材料」であった。【『明治工業史—鐵道編』41頁、『同土木篇』1107頁】また教え子で土木学会準会員だった長谷川勤介が、柳が瀬隋道（敦賀・長浜間）の報告を土木学会で行ったが、その要約は Shervinton による<sup>7)</sup>。これらは、Shervinton の功績として加えておくべきである。

なお Shervinton は、Boyle の帰国、England 死去などに伴い、責任と負担が増加しているので給料を上げるよう、Aldrich を通じて要請した。井上鐵道局長から伊藤工部卿に申請され、77年11月1日から貿易銀600円となった。【『工部省記録』第2巻422～424頁】

1903年4月30日、ロンドンの Earle's Court で亡くなり、36,217ポンド18シリング10ペンスの遺産を息子の Charles Robert らに遺した。通常、氏名から Alexander が除かれて

---

7) “The Yanagase Yama Tunnel on the Tsuruga-Nagahama Railway, Japan”, (Paper No. 2193) PICE 第90巻248～251頁。「明治17年4月、……2等技手長谷川勤介ヲ歐洲ニ派遣シ、各國鐵道工事及外國品購取等ヲ實地ニ就キ調査セシム」。【『鐵道史』167頁】



いるが、「結婚届」には明記されているので、それに従った。ところで妻 Anna Maria が直前の3月20日に死去していた。

#### (4) Edmund Gregory Holtham

1882年2月辞職帰国に際し、Shervintonの例に倣い、1,000円が下賜された。【『工部省記録』第6巻380～382頁】。退任時給料は月額550円であった。

Holtham は、呉服商の父 Herbert と母 Sarah の間に41年1月20日、Brighton で生まれた。父は不幸にも50年に死亡し、母が校長を務め子供たちを育て上げた。母は89年12月8日80歳で亡くなった。

55年6月～61年6月、Frederick Dale Banister に師事し、その後主としてイングランド南部で鉄道建設に従事していた。

- 明治6年9月傭聘セラレ、中山道及尾張線ノ測量ニ従事シ、又神戸京都間

表2. 褒賞された鉄道技師

氏名	生年月日 没年月日	来日年月 離日年月	「追悼記事」掲載雑誌名：巻－頁
A.S. Aldrich	1840年11月14日 1908年10月18日	四年十二月 30年3月	PICE 第179巻369頁
R.V. Boyle	1822年3月14日 1908年1月3日	五年七月 10年2月	PICE 第174巻372～374頁 <i>Engineering</i> —1908年1月10日号
F. Christy	1822年9月9日 1909年3月29日	四年八月 9年9月	
J. England	1823年6月27日 1877年9月14日	三年四月 10年9月	PICE 第53巻283～284頁
W. Galwey	1828年7月12日 1876年9月16日	四年二月 7年12月	PICE 第49巻259～261頁
E.G. Holtham	1841年1月20日 1907年2月21日	6年9月 15年2月	
J. McDonald	1844年3月16日 1906年9月15日	6年6月 33年11月	PIME—64巻947頁
E. Morel	1840年11月17日 1871年11月5日	三年四月 四年九月	PICE 第36巻299～300頁 <i>Japan Weekly Mail</i> —1871年11月11日号
C.A.W. Pownall	1848年10月11日 1920年4月30日	15年3月 29年2月	PICE 第118巻453～455頁
T.R.A. Shervinton	1903年4月30日	6年10月 14年4月	PICE 第153巻337～338
F.H. Trevithick	1850年7月23日 1931年4月18日	9年9月 30年3月	
R.F. Trevithick	1845年12月11日 1913年2月13日	21年3月 37年9月	PICE 第192巻332～333頁 <i>Engineering</i> —1913年2月28日号
W. Pole	1814年4月4日 1900年12月30日	70年12月 77年12月?	PICE 第143巻301～309頁 <i>The Times</i> —12月31日, 1月3日

〔註〕各証明書、「追悼記事」などを基に、筆者が作成した。

ニ駐在シ。10年 England ノ後ヲ承ケ、新橋・横濱間ニ建築師長タリシカ、14年 Shervinton ノ後ヲ承ケ再ヒ神戸・大津間ヲ主管シタリ。15年2月解備セラル。【『鐵道史』178頁】

彼はまた、大阪の工技生養成所で教鞭をとった。【『明治工業史—鐵道編』41頁、『同土木篇』1107頁】

79年1月、Boyleら日本関係者4名が推薦者に名を連ね土木学会会員になった。メキシコの水道橋や鉱山鉄道に関する報告を行い、93年に Telford Premium を受賞した<sup>8)</sup>。また83年に在日中の経験をまとめた *Eight Years in Japan*, Kegan Pall を出版した。

1905年2月21日、生まれ故郷の Brighton で心臓発作のため突然亡くなった(64歳)。

## 2. 叙勲

1883年法令が整備され、お雇い外国人も叙勲を受けられるようになった。これにより、在任中の功績が大きい場合に、勲章を授与され終身年金の給付を受けるという、名誉と実利双方の恩恵に浴することができるようになった。

鉄道関係の叙勲者をまとめてみよう。『明治期外国人叙勲史料集成』(以下『叙勲史料』と略す)から、鉄道関係の英国人を抽出して次の表を作成した。ところで W.H. ストーンは、電信局関係で、J. ホールと W.F. ページの2名は、英国土木学会や機械学会に入会していない。

叙勲に伴う終身年金額を示しておこう。年金額は、1877年(明治10年)7月25日の「勲等年金令」で以下のように定められた。

1等 840円, 2等 600円, 3等 360円, 4等 180円

5等 120円, 6等 84円, 7等 60円, 8等 36円

時系列的に受勲者の経歴を述べていこう。叙勲申請書も併せて紹介する。

### (1) William Pole

① Pole は1814年4月4日 Birmingham で生まれ、愈々世紀も押し迫った1900年12月30日ロンドンの Hyde Park で死亡した(86歳)。遺産は32,897ポンド6シリング9ペンスであった。

---

8) "The Chinipas Aqueduct and Mineral Railway, North-West Mexico," PICE 第113巻261~275頁。

なお島崎藤村は『夜明け前』第2部13章で、Holtham が明治12年初夏、中山道の予定線を測量したと述べているが、『工部省記録』や『日本鐵道史』にはそのような記録や記述は見当たらない。

表3. 叙勲者一覧

氏名	年月	勲位	任務、理由
A.S. Aldrich 83年 ICE 準会員	83年4月 89年10月 97年1月	勲4等旭日小授章 勲3等瑞寶章 勲2等瑞寶章	鐵道局書記官兼會計長 鐵道局雇書記長兼會計長 通信省鐵道局雇
W.W. カーギル 地理学会会員	83年4月	勲3等旭日中授章	元鐵道事務弁理役
J. ホール	94年7月	勲6等瑞寶章	通信省鐵道局雇
J. McDonald 92年 IME 会員	94年7月 00年11月	勲6等旭日章 勲5等瑞寶章	通信省鐵道局雇 鐵道作業局雇
W.F. ページ	87年3月 94年7月	勲4等旭日小授章 勲3等瑞寶章	鐵道局雇（74年から奉職） 通信省鐵道局雇
W. Pole 56年 ICE 会員	83年4月	勲3等旭日中授章	在ロンドン建築審査役
C.A.W. Pownall 78年 ICE 会員	89年10月	勲3等瑞寶章	鐵道局雇顧問工師
T.R. Shervinton 67年 ICE 会員	89年10月 99年6月	勲3等瑞寶章 勲3等旭日中授章	元工部省雇建築師、当時倫敦にて 当局顧問工師兼購買品検査方
F.H. Trevithick 87年 ICE 会員	89年10月 97年1月	勲4等瑞寶章 勲3等瑞寶章	鐵道局雇汽車課長 通信省鐵道局雇
R.F. Trevithick 85年 ICE 会員	94年7月 04年4月	勲4等瑞寶章 勲3等瑞寶章	通信省鐵道局雇 鐵道作業局雇

〔註〕『叙勲史料』を基に筆者が作成した。

Pole は40年に土木学会会員となり、85年から12年間土木学会の Honorary Secretary（名誉幹事）を務めるなど重鎮として活躍した。59年から8年間土木工学教授として、University College, London（以下 UCL と略す）で教鞭をとった。

また Pole はオルガン奏者としても著名で、67年には Oxford 大学から音楽博士の学位を授与された。音楽関係の論文も執筆し、Royal Musical Society の創設時からの会員で、本人は同会副会長を長年務めたことを最も誇りとしていた。Robert Stephenson, I.K. Brunel, William Fairbairn の伝記の一部、および W. Siemens の伝記も執筆し、その面でも有名であった。まさに八面六臂の活躍をしていたと言える。

② Lay は George Preston White に Consulting Engineer（在英顧問技師）を委託していた。初めは White が技師長の Morel と軌間を含む仕様確認、資材購入や製造業者の選定などを行っていた<sup>9)</sup>。しかし Lay 契約破棄に伴い、White の役割も終わり、新たに Pole が顧問技師となった。同時期に UCL 化学教授だった Alexander William Williamson の紹介で就任した可能性が高いと考えられる。Williamson は伊藤や「鉄道の父」と称される井

9) 契約締結から解約に至る経過は、『明治前期財政経済史料集成』第10巻「九分付外國公債紀事」参照。

上勝ら長州藩留学生5名の世話をした。Pole と日本を結び付けるのは、Williamson – 伊藤・井上と考えられるが、残念ながら確証がない<sup>10)</sup>。顧問技師 Pole は、購入資材の手配、橋梁設計、技師の募集と採用に当たっていった。

技師の選任を委託されていたことの証として Boyle の例を挙げることができる。71年11月 Morel が亡くなった後、John England ら2名の副役が職務を代行していたが、後任としてすぐれた能力と豊かな経験を有する正式な技師長招聘が必要となった。そこで日本政府は、Oriental Bank Corporation（日本では東洋銀行と称す、以下 OBC と略す）の同意を得て、Pole に選任を要請した。72年7月、Boyle が選出され、10月26日横濱に到着した。【『鐵道寮事務簿』第4巻】そして山尾は六月十二日、同内容の「鐵道建築技長一名後雇入之儀ニ付伺書」を正院宛に提出した。【『工部省記録』第1巻49～50頁】

● 元鐵道建築技長 Morel 氏去秋病死。以後在來助長二名ノ内技長之事務御委任ノ義、其職業不分ノ者ニテハ得失容易ニ難相決ニ付、兼テ英國ニ於テ鐵道建築相談役〔Pole〕御抱之者江打合ニ及候處、同人之見込モ有之、且鐵道用達ヲリエントラルバンク社中ヨリモ同様申出、右ハ格別實功ノ者ニ無之テハ難致委任事件ニ付、更ニ一名御雇入ニ相成候方可然、イツレ此往建築モ是迄取掛ノ分ノミナラス至大之御仕トニ候エハ、十分其任ニ堪ヘ候人物、先3ヵ年之期ヲ以御雇入相成候様イタシ度、依テ此段相伺候也

壬申六月九日（72年7月14日） 井上〔勝〕 鋏道頭

山尾〔庸三〕 少輔殿

橋梁設計や資材購入については、次の事例がある。Boyle 技師長の提案で、六郷橋の木製から鉄製への付け替えに伴い、カーブの曲率や勾配の変更も行った。その時、Boyle と Pole がこの橋脚を設計し、Pole が Hamilton Windsor 社に指示して鉄材を作らせた。【PICE 第68巻219頁】

PICE 第144巻301～309頁「追悼記事」に拠れば、Pole は執務室に日本の地図を掲げ、そこに既設・建設中・計画路線を記入していた。

③ Pole は、このように多大なる貢献があったがゆえに、83年外国人叙勲制度の発足と同時にその榮譽に浴した。だが、来日経験がなく『鐵道史』174～182頁にある「功労者」には、記載されていない。申請書を掲げておこう。古稀に近いという高齢も理由に加えら

10) 顧問技師契約書が日本にはない。就任の経緯を探るべく、Pole の自伝に当たったが、ほんの少ししか日本関係は触れていない。また Hove (Brighton に隣接) 市図書館や Cambridge University Library に寄贈された書翰類は時代が違っていった。井上『黎明期日本の経済思想』30～35頁参照。

れている。【『叙勲史料』第1巻328頁】

● 在英京龍動〔London〕建築審査役〔Consulting Engineer〕

英國音樂學士兼學術會員工學會員

英國人ウィリアム、ポール

当省鑛道局ニ於而需用ノ諸機械物品ヲ海外ヨリ購入スルモノ実ニ夥多ナルニヨリ、若シ其購賒ノ道ニ於而闕遺ノ點アラハ、爲メニ損耗ヲ蒙ルノ度モ亦非常ナルベク、其上工事經營ノ障害トモ可相成ニ付、明治四年英京龍動ニ於而建築審査役ヲ置カレ、前全人儀有名ナル學術優等ノ建築師ニテ、該役ニ最モ適当ノ人物ニ付、即徵用相成候處、爾來十有餘年ノ久キ、其購入ノ事ヲ辨理セシモノ値既ニ數百万円ノ巨額ニ上リ、其間常ニ我政府ノ便益ニ注意シ、細大擇ハス斡旋周知諸般ノ措置其宜キニ適フテ、事皆満足ヲ與エ其功勞實ニ不少候。然ルニ全人儀追テ老年ニ及候ニ付、鑛道局元雇建築師長 T.R.Shervinton ヲ以テ、右審査役ニ襲職為致度見込モ有候間、右ドクトルポール儀、前文功勞ニ對シ相當ノ勲等ニ被叙候様致度候〔1行省略〕

16年1月29日 工部卿佐々木高行

賞勳局總裁 三條實美殿

ところで、Pole との契約は、77年12月15日に満期を迎えた。【『工部省記録』第2巻425～426頁】逆算して、顧問技師契約は70年12月15日に7年間として締結されたと考えられる。ちょうどLay との示談が成立した直後である。Pole との契約期間終了の件もAldrich が申し立てており、彼のモラルと有能さを証している1例といえる。

● 「倫敦相談役ウイリアムポール氏満期ニ付 Aldrich ヨリ申立ノ件」

今般倫敦府相談役ウイリアムポール氏之傭期相満候委細之儀ハ、過日 Aldrich 氏ヨリ差遣同府鑛道用達ヨリ之書翰其他ニ而御承知可有之ト存候。右ポール氏満期後之義ハ、同氏之申立ニ基キ處分可致候様用達江申遣度、右ハ今後鐵道延線之期遠近ニモ係リ旁此段相伺候也

10年12月15日 井上鐵道局長（印）

伊藤工部卿殿

しかし実際に、Pole との契約を終了したという文書は未見である。また Pole の叙勲申請書に「爾來十有餘年ノ久キ」との表現があり、次を引き継いだ Shervinton の叙勲申請書に81年「歸國スルヤ、直ニ本國倫敦ニ於テ當局顧問工師兼購買品検査方ヲ委託」したとあるので、77年12月で契約を打ち切ったのではなく、81年までは Pole が顧問技師を務めていたと考えられる。

Pole は、定評ある人名事典 *The Oxford Dictionary of National Biography* (ODNB と

略す)に載っている。

## (2) Arthur Stanhope Aldrich

① Aldrich は1840年11月14日 Suffolk 州 Orford で、William Wogan を父に、Dorothy Lucy Mingay を母として生まれた。Aldrich 家は代々聖職者一家で、64年11月に亡くなった父 William、64年6月に亡くなった兄 Pelham Stanhope も牧師だった。

Aldrich は59年に London の鉄道清算所 (Railway Clearing House) に入った。当時の鉄道清算所は、鉄道会社間の乗継運賃の配分、荷物の積み替え業務基準と料金の配分にとどまらず、信号の統一化など運行面での標準化を行っていた。

続いてアイルランドに移り、Dublin and Drogheda Railway で会計監査を来日するまで行っていた。その間、63年10月17日に結婚した。

● 明治四年十二月傭聘セラレ、Galwey ノ後ヲ襲キ、新橋・横濱間ノ營業事務ヲ兼掌シ、Cargill 歸國ノ後ハ傭外國人ノ中央部トシテ萬般ヲ綜理シ、局長、長官ヲ輔ケ、功勞尠カラス。16年3月勳四等ニ叙セラレ、同年運輸事務兼攝ヲ解カル。18年11月公務ヲ以テ英國ニ出張ス。後22年10月勳三等ニ叙セラレ、29年12月勅任取扱ト爲リ、30年1月勳二等ニ陞リ、在職20箇年餘 ニシテ同年3月解傭セラル。爾来日本政府ヨリ恩給年金ヲ受ク。【『鐵道史』181頁】

PICE 第179巻「追悼記事」の表現を借りると、72年に Chief Account その後 Secretary になり、そして20年間鉄道部門の General Adviser and Manager として活躍した。83年12月4日、日本の鉄道関係技師10名の推薦で (他1名は Brunton)、縁遠い経理・管理部門ながら、土木学会準会員となった。

② Pole らと同時に叙勲されたが、その申請書を再現しておこう。【『叙勲史料』第1巻327頁】

● 明治16年3月

工部省鑛道局雇英國人オールドリッチ叙勲議案<sup>11)</sup>

右ハ明治四年中、我政府ノ徵ニ應シ職ヲ鑛道事務ニ奉シ、能ク其任ヲ盡シ鑛道創業ニ與リ頗ル力アリ。且爾來外國關係ノ事件ニ至テハ、能ク其心力ヲ竭シ國益ヲ謀ル少カラス。精勤11年餘ニ至リ、其功勞少小ニアラサルヲ以テ、工部卿叙勲ヲ申請ス。依テ勳等ヲ擬ス左ノ如シ

11) 『叙勲資料』で、「オールドリッチ」「オールドリッチ」表記が併用されているが、原文のままとした。

勳四等旭日小綬章

ところで、9%利付き関税を担保とした100万ポンド公債は、約定通り82年8月に完済され、鉄道の監理と資材購入に関するOBCの権利が消滅した。それを受けてAldrichは、82年7月7日付で次の提案を、井上鐵道局長に行った。【『工部省記録』第6巻、279～282頁】

- (イ) OBC理事員の命で、Malcom Blunker社（以下MBと略す）が「在倫敦代理之事務ニ従事」していた。日本政府の委任ではなく、OBC「理事員之爲メニ用弁」していた。
- (ロ) 資材購入代金の手数料を、日本政府はOBCへ2.5%支払っていた。しかし直接その任に当たっていたMBは1.5%しか受取っていなかった。
- (ハ) 79年頃は購入資材が減少していたが、近年他線建設の支払手数料が増加している。
- (ニ) 節約のため、OBCをはずしMBと1.5%の手数料で直接契約を結びたい。MBには70年の建設開始時から12年間の実績があり、問題はないと考えられる。

井上局長はこれを受けAldrichと数回相談し、完済後の9月11日付で建議をそのまま実行するよう彼に指示した。つまり、お雇い外国人Aldrichは職務を忠実に遂行し、母国企業OBCの利益より雇い主日本の利益を優先している。雇用契約に遵った行動といえ、モラルと能力の高さを、換言すれば近代的テクノクラートの職業倫理を物語る具体例でもある。「能ク其心力ヲ竭シ國益ヲ謀ル少カラス」の文言はこれを指すと考えられる。

6月1日午前10時に（本来は大礼服だったが持ち合わせがなく）燕尾コートで、皇居に参内した。

③ その4年後に東海道本線全通を機に、Shervinton, Pownall, F.H. Trevithickが叙勲された。Aldrichも同時に勲位進級の荣誉に浴した。【『叙勲史料』第2巻280頁】

● 當局備書記長兼會計長 勳四等 英國人

アーサー、スタンホープ、オールドリッチ

右Aldrich儀、元工部省備入以來、前記ノ職ヲ奉シ、16年6月勳四等ニ被叙候處、爾後倍忠誠職ヲ奉シ、殊ニ東海道鑛道布設ニ際シ、事務多端ノ折柄、夙夜勤勉、其功勞不尠ニ付、今般兩京間鐵道竣功ノ期ヲ以テ、勳三等ニ昇叙セラレ度候。此段及具申候也

明治22年9月25日 鑛道局長官 子爵 井上勝

内閣總理大臣 伯爵 黒田清隆殿

④ Aldrichは1897年3月31日で解雇されることになり、「勳等進級ノ儀、遞信大臣子爵野村靖ヨリ申立」られ、96年12月26日外務大臣大隈重信から内閣總理大臣松方正義に申請され、翌年1月20日裁可された。【『叙勳史料』第3巻257頁】

● 遞信省鑛道局備英國人勳二等瑞寶章

勳三等 アーサー、スタンホープ、オールドリッチ

右ハ明治22年10月勳三等ニ陞叙セラレ瑞寶章ヲ賜リ、爾來引續キ鑛道事務ニ關スル書記長兼會計長ノ職ニ在リテ、諸備外國人ノ上位ニ立チ、外國人ト交渉ノ事務ヲ掌理シ、又ハ鐵道材料ノ購入及其計算ニ係ル事務ニ當リタルノミナラス、一般鑛道事務ノ顧問トシテ、諸規程ヲ起草シ又ハ事務執行ノ順序ヲ立ツル等、拮据勉勵能ク其職務ヲ盡シ、一般鑛道事業現今ノ發達整理ヲナスニ至リタルハ、同人ノ與リテ大ニカアル所ニ候

⑤ ニュージーランドに移住した Aldrich は、ウェリントンで日本の名誉領事をしていた。しかし、年2回恩給を受け取りにシドニーの領事館に赴く必要があり、その往復に20日間15ポンドを要した。そこで98年8月16日付の書簡で「年金各半期分ノ変換ハ、六十日拂手形ヲ倫敦へ御振込ミ下候様致度」と要望した。日本政府は直ちにその願いを聞き届け、98年以降の分から Aldrich が指定したロンドンの銀行口座に振り込むよう計らった。そして Aldrich は、99年5月5日礼状を送った。【外務省記録「自明治二十一年 至同三十四年」『外國人恩給關係雜纂 第一巻』。】

Aldrich は、日本の名誉領事としての任務を遂行しながら、ウェリントン郊外に広大な牧場を有し悠々自適の生活を送っていた。そして退任後11年半後の1908年10月18日に亡くなった(67歳)。送金手配済みだった08年11月分以降09年6月分までの恩給は返還された<sup>12)</sup>。【外務省記録「自明治四十三年 至大正六年」『外國人恩給關係雜纂』】

### (3) Shervinton

Shervinton は、帰国後 Pole の後を継ぎ在英顧問技師に就任した。1889年東海道線全通を契機に、長年の功績に対し叙勳されることとなった。【『叙勳史料』第2巻279頁】

---

12) 日露戦争の戦費調達のため発行した外債の利払いと償還に苦しんでいる時で、功勞のあった Aldrich に贈る余裕すらなかったと考えられる。

筆者は Aldrich の子孫と接触できた。会計・事務管理部門で彼が果たした役割を知りたいと考え、資料の閲覧を申し入れた。しかし残念ながら、自宅が全焼しほとんどが灰燼に帰したことを伝えられた。なお名誉領事の正装などはウェリントンにあって難を逃れ、現在は寄贈されている。



- 元工部省備建築師當時倫動ニ於テ當局顧問工師兼購買品検査方ヲ委託ス  
英国人トーマス、アール、ショルビントン

右 Thomas R. Shervinton 儀、明治9年〔6年のミス、引用者〕9月ヨリ14年4月マテノ間、工部省備建築師トシテ當局鐵道大津線、敦賀線、名古屋線等建築ニ際シ、或ハ計畫ヲ立テ或ハ實業ニ就キ、皆忠誠職ヲ奉シ、且ツ當局技術員其養成ニ係ルモノ不少等成績顕然タリ。其雇ヲ解ヒテ帰國スルヤ、直ニ本國倫敦ニ於テ當局顧問工師兼購買品検査方ヲ委託セシニ、工事ノ質疑ニ對シテハ毎ニ明解ヲ與ヘ其検査ヲ經タル物品ハ毎モ精良廉價ナルヲ得、以テ今日ニ及ヘリ。其功勞洵ニ尠少ナラサルニ付、先般 Cargill 等叙勲ノ例ニ倣ヒ、此度兩京間鐵道竣功ノ期ヲ以テ、勲三等ニ被叙候様致度、此段及上申候也。

明治22年9月25日 鐵道局長官 子爵 井上勝

内閣總理大臣 伯爵 黒田清隆殿

そして99年6月19日、外務大臣青木周藏から内閣總理大臣山縣有朋に宛てて旭日中綬章への進級が申請された。【『叙勲史料』第3巻400頁】

#### (4) Charles Asheton Whately Pownall

Pownall は「明治15年3月傭聘セラレ、Holtham ノ後ヲ襲キ、建築師長トシテ神戸ニ在勤シタリ。20年4月賜暇歸省シ、翌年3月歸朝ス。後22年東京ニ轉勤シ、同年10月勲三等ニ叙セラル。在職14箇年ニシテ29年2月解傭セラル」と紹介されている。【『鐵道史』179頁】

Pownall の特筆すべき功績は、橋梁設計にある。前任者 Shervinton が20呎30呎の鍊鉄製鍛桁の基本設計を行っていた。「明治15年 Pownall 來朝するや、40呎及び50呎の基本桁を設計し、尚ほ從來の70呎連續桁に變更を加へ、次いで明治18年5月60呎桁を設計し、同時に70呎に對しても新設計を用ひ、茲に20呎乃至70呎の鍊鉄製鍛桁を完成したり。是れ本邦に於ける一揃せる基本設計の嚆矢なり。」【『明治工業史—鐵道篇』235～236頁】これらは「Pownall 型」と呼ばれた。また、碓氷峠線の建設でも貢献が大きかった。【同197～203頁】

叙勲申請書には、次のように記されている。【『叙勲史料』第2巻279頁】

- 當局傭顧問工師英國人 チャールス、アシトン、ホアットレー、パウネル

右 Pownall 儀、明治15年3月元工部省傭入以來、當局西部線路主任技師トシテ常ニ罷勉事ニ從ヒ、就中名古屋線及東海道線布設ニ際シ、三百哩ニ渉ルノ長途ニ於テ、大河高岳其間ニ横タハルモノ數ヶ所、之ヲ貫通布設スルノ工事困難枚擧ニ違アラス、渠顧問ノ職ヲ盡シテ能ク其難題ヲ開闡シ良計ヲ翼畫セリ。且西部線路ノ工事ニ於ケ

ル畜ニ計畫ヲ立ルノミナラス、親シク實業ヲ督シテ良好ノ線路ヲ成功スル等、其成績拔群ト確認ス。依テ今般両京間鑛道竣功ノ期ヲ以テ、其功勞ヲ被賞勲三等ニ被叙候様致度候此段及具申候也

明治22年9月25日 鑛道局長官 子爵 井上勝

内閣總理大臣 伯爵 黒田清隆殿

1896年辞職したが、退任時の給料は月額550円だった。帰国後、Shervinton の後を継ぎ3年間在英顧問技師を務めた。

Pownall は48年10月11日 Leicester で生まれた。78年2月に土木学会会員となり、下賜休暇中に日本の橋について、彼が設計した碓氷峠の橋梁についても学会で報告した<sup>13)</sup>。

1920年4月30日、Kent州で亡くなり(71歳)、6,363ポンド8シリング4ペンスをDora Bourne 夫人らに遺した。なお、彼の子息Henry Royds は英国陸軍の将軍となり、ODNBにも載っている。

## (5) Francis Henry Trevithick

彼の場合は、祖父や父のこと、日本人女性と結婚したこと等いくつかの項目に分けて紹介する。

① F.H. Trevithick の祖父 Richard Trevithick (1771~1833年) は、イングランド西南端のCamborne で生まれ育った。18世紀後半にCornwall の諸鉱山でも蒸気機関が用いられていたが、石炭産地に遠くまた価格も高いという難点があった。さらに蒸気機関そのものも高価で、鉱山の経営を圧迫していた。他の鉱山に運搬して使用するためには、蒸気機関の小型軽量化が求められていた。Richard Trevithick は高圧機関を開発することで、それに応えた。

その応用として、世界で初めて蒸気機関車を製造し改良を重ねていった。そして1808年、ロンドンのEuston Square 駅近くで、見世物として「誰も追いつけない位に早く、馬車にも勝る」という意味を込め“Catch Me Who Can”を運行した。時速約20kmで走り、1シリングで人を乗せていたが、レールが破損するなどのトラブルにより2~3週間で中止せざるを得なかった。“Catch Me Who Can”をはじめ、いくつかのレプリカが

---

13) “Government Railways of Japan, Bridges Recently Built”, (Original Communications. 2277, 「OC」) と略す。これらはPICEには掲載されず、手書き原稿のままである) 1887年, “The Usui Mountain Railway, Japan” (Paper No. 2822) PICE 第120巻43~53頁, “Mountain Railways. Second Metropolitan Engineering Conference,” PICE 第138巻372~374頁。

Kensington の科学博物館で展示されている。

機械を動力として、軌道上を定期的に運行し、人や荷物を運ぶという鉄道の定義に合致していないので、往々にして彼の名前が取り上げられない。しかし、定期的に人や物資を運んだわけではないが、「鉄道前史」では最も偉大な功績を挙げた人物といえよう<sup>14)</sup>。

Richard の息子 Francis (1812~77年) は、19世紀中葉 London and North Western Railways の Crewe 工場で、Locomotive Committee の委員長を長く務めていた。この時に、後年来日した Richard Francis や Francis Henry の兄弟が生まれた。Francis はそこを辞した後、最西端の終着駅 Penzance に移り、父 Richard の伝記を執筆したりして余生を送った。

② F.H. Trevithick は、1850年7月23日 Crewe 工場にほど近い Nantwich で生まれた。

彼は、68年9月~72年2月 Husband に師事し、Camborne と Penzance の中間にある Hayle の町にあった祖母方の Harvey and Co's Works で修業を重ねた。72年3月から1年間、Crewe 工場の組立・蒸気倉庫工場で働いた。73年5月から1年余、ウェールズ北西端の Holyhead 地区で職長を務めた。その後76年まで様々な職長を経験した。

そして「汽車監察方〔Locomotive Superintendent〕Francis Henry Trevithick ハ、初明治9年9月汽罐方頭取トシテ傭聘セラレ、神戸ニ在勤セシカ、轉シテ新橋ニ在勤シ、汽車監察方助役ト爲リ、尋テ監察方ト爲ル。後30年1月、勳三等ニ叙セラレ、同年3月解傭セラル。」【『鐵道史』180頁】

日本でも専ら機械畑の仕事をしている。東海道本線全通を機に、在職13年をして叙勲申請がなされた。【『叙勲史料』第2巻280頁】

● 當局傭汽車課長 英國人 フランシス、ヘンリー、トレヴィシック

右 Trevithick 儀、明治9年9月20日、元工部省傭入以來前記ノ職ヲ奉シ、鑛道車輛器械ノ製作及日常汽車運轉ノ事ヲ監督シ、多年ノ間忠誠益々勤メ、其功勞不尠ニ付、今般兩京間鑛道竣功ノ期ヲ以テ、勳四等ニ被叙候様致度候、此段及具申候也

明治22年9月25日 鑛道局長官 子爵 井上勝

14) 息子の Francis の *Life of Richard Trevithick* や、Burton の著作参照。

筆者は、2010年8月 Camborne を訪れ、Trevithick Society の会長 Philip Hosken 氏らの好意により、所縁の地をくまなく案内してもらった (Marazion の町から、モン・サン・ミッシェルの Cornwall 版 St. Michael's Mount も眺めた)。併せて Cornwall の概況や Trevithick 家の人間関係など貴重な教示を戴いた。記して感謝の意を表したい。なお残念ながら、同協会は Richard Trevithick 関連の資料などはほとんど有していないとのことだった。余談だが、毎年4月下旬 Camborne で Trevithick Festival が開催される。往時の機関車が街を走り、様々な蒸気機関がパレードする。

内閣總理大臣 伯爵 黒田清隆殿

そして97年3月31日、Aldrich と同時期に雇用期間終了が迫っていることを主たる理由として、大隈外務大臣から勲位進級が申請され、裁可された。なお解雇時は月給450円であった。【『叙勲史料』第3巻257～258頁】

● 遞信省鑛道局傭英國人勲三等瑞寶章

勲四等 フランシス、ヘンリー、トレヴィシック

右ハ明治22年10月、勲四等ニ陞叙セラレ瑞寶章ヲ賜リ、爾來引續キ瀛車監督並ニ機關ニ係ル顧問ノ位置ニアリテ、車輛器械ノ製作及瀛車運轉等ノ極メテ繁劇ナル事務ヲ擔任シ、其製作ノ設計材料ノ撰擇施工ノ監督等刻苦精勵シ現今製作事業ノ好結果ヲ得タルハ、多ク同人ノ經營ニ出テタルモノニ有之候

F.H. Trevithick は、79年12月に土木学会準会員、87年5月に会員となったが、その折の推薦者の多くは日本関係者であった（Boyle 等5名）。87年に学会発表を行い、94年にはアジア協会で報告した<sup>15)</sup>。

③ F.H. Trevithick は、日本人女性奥野ヨシと結婚し、2男2女があった。

帰国後は Penzance に住んでいたが、1907年日本を再訪した。3月24日初の常陸丸で日本に向かい当分日本に滞在する予定なので、6月支給分から日本で受け取りたいという要請があった。【外務省記録、自明治三十五年 至全四十二年『外國人恩給關係雜纂』】

● 明治40年4月29日接受

半公信 人事課 6488號

在英國本邦恩給受領者 Francis Henry Trevithick、明24日當地解纜常陸丸ニテ當分滯留ノ目的ヲ以テ、日本ニ向ケ出發スヘキニ付、本年6月全人ノ受領スヘキ恩給金600円ヲ日本ニ於テ受領シ度キ旨申出候ニ付、御差問無之限り可然御取計相成度。尚ホ全人本邦滯留期間ノ如何ニヨツテハ、自然12月受領スヘキ分ニ関シテモ同様ノ儀申出候ヤモ難計、同人本邦着ノ上ハ貴官ヲ訪問スヘキ様申居り候ニ付、右後含置ノ上可然御取計相成度、此段申進候 敬具

明治40年3月23日 在倫敦 坂田総領事

そして8月29日には、軽井沢の万平ホテルから外務次官宛に礼状を出している。

滞在中の12月に、麻布から書面で以降のどこに移動するかが未定なので、年金は英国

---

15) "Railways in Japan, Northern Section" (OC2279) 1887年, "English and American Locomotives in Japan" (Paper No. 2908) PICE 第125巻335～346頁。"History and Development of the Railway System in Japan; 3'6" Gauge", *Transactions of Asiatic Society of Japan*, 1894年第22巻115～257頁。

Southampton 在住の兄 R.F. Trevithick 宛に送付するよう要請した。

いつ英国に戻ったかは不明だが、1911年国勢調査個票に拠れば、31歳の奥野ミニ（峰子）と20歳の技師奥野タメジロウ（爲次郎）と、Crewe で同居しており、2人は奥野ヨシとの間に生まれた子供であろう。1907年に来日した際、父母が子供たちを夫々引き取ったと考えられる。姉は1940年10月に、弟は64年9月に亡くなったが、夫々遺産額は数万ポンドあった。

F.H. Trevithick は1931年4月18日 Birmingham で亡くなった（80歳）。25,180ポンド19シリング4ペンスを奥野姉弟が相続した<sup>16)</sup>。

## （6）John McDonald

McDonald は、1844年3月16日 Glasgow で生まれ、8歳の時家族とともにイングランド東部の Norwich に移住した。そこで成長し、Great Eastern Railway の機関車部に入り、その後急速に昇進していった。

やがて、極東行きを決意したが、鉄道システム導入で、赴任した最初の英国人といえる。在任期間は73年6月～1901年。様々な能力を発揮し、諸部門の管理者となった。

「汽車運轉方兼造車方 John McDonald ハ、明治6年6月傭聘セラレ、新橋ニ在勤シ13年以來職工長トシテ工場ニ勤務セリ。後33年11月勲五等ニ叙セラレ、在職27年餘ニシテ34年解傭セラル。」【『鐵道史』181頁】彼は、採用時には再婚した母に倣って Gray と称していたが、84年11月に実父の姓に復するよう Aldrich を通じて申し出た。【『工部省記録』第8巻210～211頁】

叙勲申請書を見ておこう。【『叙勲史料』第3巻69頁】

● 同〔遞信〕省同局雇 英國人

勲六等瑞寶章 ジョン、マクドナルド

右ハ明治6年6月雇入以來、工場小頭ノ職ヲ奉シ、主トシテ車輛器械等ノ製作ニ従事シ、殊ニ工科大學雇英國人 John Milne ノ創意發明シタル汽車運轉上震動ノ程度及進行時間等ヲ自記スル器械ノ構造上ニ関シ大ニ盡力致シ候

そして1901年の解雇に先立ち、外務大臣から勲5等への進級が申請された。なお解雇時の給料は月額280円であった。【『叙勲史料』第3巻509頁】

● 鐵道作業局雇英國人ジョン、マクドナルド儀ハ、去ル明治27年7月叙勲六等以來今日ニ至ル6箇年餘、車輛器械ノ製作ニ關スル設計及工場ノ工事監督ニ従事シ、

---

16) 日本に残った奥野由太郎は、日本郵船所有で日英間の貨客船「照国丸」の船長をしていた。

毫モ怠リタルコトナク忠實勤勉能ク其職務ヲ盡瘁シ、我國鐵道事業上ニ裨益ヲ與フコト尠ナカラス、其勤勞成績顯著ナル者ニ有之候處、來明治34年3月限り解雇致候ニ就テハ、右功勞ヲ御表彰被遊勳五等ニ叙セラレ瑞寶章下賜ノ義、通信大臣ヨリ申立有之候間、該勳章被下賜候様仕度、此段謹テ奏ス

明治33年10月27日 外務大臣 加藤高明

McDonald は、92年に機械学会会員となり、帝国大学の地震学の泰斗 John Milne と共同発表し、単独でも学会報告を行った<sup>17)</sup>。

帰国後、彼はロンドン Putney の自宅を、日本の思い出として Shimbashi Uchi と称していた。1901年国勢調査や遺産検認で確認できる。1906年9月15日、そこで死亡した(62歳)。6,771ポンド19シリング6ペンスを Elizabeth 夫人に遺した。

### (7) Richard Francis Trevithick

F.H. の兄である R.H. Trevithick は1845年12月11日 Nantwich で生まれた。

64年9月から3年間、Harvey and Co. で機械技師の徒弟をした。67年11月から2年半、Crewe 工場で組立・蒸気倉庫工場で働いた。

その後、南米に赴き(祖父 Richard はペルー、エクアドル、ニカラグアで仕事をしたが)、71年1月から11年半 Central Argentine Railway の Locomotive Superintendent を務め、エンジン・車両のメンテナンス、蒸気機関倉庫・車両修理工場・塗装工場の設計などをしていった。83年10月ベネズエラに行き、機関車部門の仕事をした。後、セイロン政府鉄道の Locomotive Superintendent になり、そして来日した。

88年3月から1904年9月まで、15年余日本で働いた。日本での彼の功績で特筆すべきは、神戸の鷹取工場で、国産初の機関車の設計製造を指揮したという点である。93年5月の0-6-2型機関車、95年11月の炭水車2-6-6型、96年12月の炭水車2-6-4型、1900年5月の炭水車2-8-6型、04年4月の2-6-2型夫々の写真、2-6-6型と2-6-2型それぞれの設計図、および試験運行のデータが英国機械学会に保管されており、閲覧可能である<sup>18)</sup>。

94年6月以下のような叙勳申請がなされた。【『叙勳史料』第3巻68頁】

---

17) "On the Vibratory Movements of Locomotives, and on Timing Trains and Testing Railway-Tracks" (Paper No. 2468) PICE 第103巻47~67頁, "Note on a Pneumatic Balanced Slide - Valve" (Paper No. 2689) PICE 第117巻302~304頁。

18) "Locomotive Building in Japan." PIME 第48巻298~307頁。

「之が設計には森彦三、松尾種次、太田吉松等參來與し、工場に於ける修繕の餘暇を以て明治25年10月起工し、同26年6月竣工せり。」【『明治工業史—鐵道篇』277頁】機械学会保有の R.F. Trevithick 設計図で、実際に図面を描いた太田吉松の名前がここに見られる。

● 同〔遞信〕省同局雇 奏任取扱 英國人

勲4等瑞寶章 リチャード，エフ，ツレヴィシック

右ハ明治21年3月雇入以來，汽車監督ノ職ヲ奉シ車輛器械ノ製作及汽車運轉等監督ノ業務ニ従事シ，殊ニ鐵道事業ノ漸次擴張スルニ随ヒ機關車ノ需用頗ル増嵩シタルモ，從來本邦ニ於テ製造スルモノナク皆外國ヨリ購入シ其不便不利尠ナカラサリシカ，客歲ニ至リ鐵道局ニ於テ始テ機關車ノ製造ニ着手スルヤ，同人ハ其設計ヲ規畫シ親シク職工ヲ指揮監督シ刻苦經營遂ニ良好ナル機關車ヲ製作スルヲ得タリ。是レ實ニ本邦ニ於ケル機關車製造ノ嚆矢ニ有之候。

解雇前の1904年4月に勲位進級の申請が行われた。【『叙勲史料』第4巻125頁】

● 鐵道作業局雇（身分取扱奏任5等以上）

勲三等瑞寶章 英國人勲四等リチャード，フランシス，ツレヴィシック

右ハ明治21年3月雇入以來，機關車其他車輛製作ニ關スル設計及工事ノ監督ニ従事シ勤勞尠カラサル，廉ニ依リ去明治27年7月勲四等ニ叙セラレ瑞寶章叙賜被仰出候處，爾來殆ント10年間引續キ該業務ニ従事シ，忠實勤勉克ク職務ニ盡瘁シ，本邦鐵道事業ニ貢獻スル所鮮少カラス。然ルニ本年9月限り解雇可致ニ付，此際多年ノ勤勞ヲ御表彰被遊頭書ノ通り勲等進級被仰出度旨，逋信大臣大浦兼武ヨリ申立有之候間，該勲章被下賜候様仕度，此段謹テ奏ス

明治37年4月4日 外務大臣 男爵 小村壽太郎

彼の退任時の給料は月額675円であった。

R.H. Trevithick は75年に機械学会会員として入会し，1907年12月に退会した。他方，土木学会には85年5月に会員として入会した。

弟と同じく R.H. Trevithick も日本人女性と結婚し，90年頃に生まれた娘 Ivy（日本名はツタと考えられる）と，1911年の国勢調査時点では Southampton で同居していた。そして13年2月13日同地で亡くなった（67歳）。遺産20,529ポンド12シリング4ペンスを弟 F.H. Trevithick らに託した。Ivy は1958年2月 Hove で亡くなった（67歳）。遺産額は1万ポンド余だった。

### 3. 補足

日本政府による叙勲基準を探るために，まず William Walter Cargill の功績と叙勲理由を見ておこう。次に第2代技師長として活躍したが叙勲の対象とされた Boyle を取り上げる。

## (1) William Walter Cargill

Cargill は技師ではなく銀行家、政治家だが、鉄道草創期には重要な役割を演じ高く評価されていた。彼は Lay との契約解消、OBC によるその継承、および鉄道差配役 (Director) 就任以降いくつか功績があった。1877年、期間満了・英国帰還に際し、賞与金2,000円が支給された、加えて彼が住んでいた家も5,038ドル39セントで買い上げられた<sup>19)</sup>。

Cargill は、新橋・横濱間の開業に際し「馬車1輛、馬2頭ヲ献上シ、依テ金2,500兩ヲ下賜」され、「10年2月ニハ、京都ニ於テ拜謁仰付ラレ御品ヲ賜」った。【『鐵道史』175頁】

工部省から申請があった際、Cargill は「曩ニ同氏帰國之節物品金員等賜ハリ候」(2,000円)と、賞勳局主事平井希昌から明治16年3月9日に問合せがあった。そして次のような (Pole や Aldrich の分も含めて) 消極意見が出された。

## ● 「賞勳議案第115号」

英人 Cargill 叙勲之儀ニ付、先般御上申之趣ハ他之比格も有之、同氏之資格ニ而者到底三等ニハ難被叙局議ニ有之。且又同氏歸國之節、既ニ貳千圓之御賞与も有之儀ニ候得者、若シ四等ニ而者本人之意ニ不充分トノ御見込ナレハ、寧口不可被叙方却テ妥當とも被存候。

又 Pole 儀モ先年賞与之儀履歴書ニハ不相見候處、事實賞与無之候ハ、同シク四等 Aldrich 儀ハ五等にて相当ト被存候。此段内儀候条至急御回答有之度候也。

明治16年3月12日 賞勳局副總裁 大給 恒

工部卿 佐々木高行殿 【『工部省記録—鐵道の部』第7巻118頁】

賞勳局から、Cargill は帰国時に2,000円を下賜されているので、そもそも叙勲に値するのか、叙勲するにしろ勲4等で充分ではないか、という消極的返答があった。他の部署の受勲者とのバランスから、Pole と Aldrich も1等級下げるのがよいという意見であった。

## ● 「甲第130號」

英人 Cargill 他二名叙勲ノ義ニ付、先般及上申候處、御局議ノ次第縷々御内議之趣逐一致了承候。抑 Cargill 氏ハ頭初ヨリ我國鐵道一切ノ事務ヲ綜理監督シ、創業ノ際ニ在テハ内外困難ノ場合モ有之候へ共、同氏一身ニ引受擔當調理其宜キヲ得、終ニ一ツノ障碍ヲ見ス事業速カニ進歩シ、實ニ我國今日ノ鐵道アルハ全ク彼ノ偉勲ト言モ亦過稱ニ非ルヘシ。故ニ其在勤中ノ俸給及ヒ歸國ノ節賜金等モ巨額ヲ給與セラレシハ、全ク其功蹟ノ偉大ナルカ爲メナリ。且同氏曩ニ本國ニ在シトキハ、國會

19) 居宅買い上げの件は『工部省記録』第2巻446～454頁。また天皇から拝領した物は、Cargill からの申し出により帰国持ち帰り時に無税扱いとなった。【『工部省記録』第2巻219頁】

Cargill の経歴および功績については、拙著『日本の鉄道草創期』第7章2節参照。



議員ノ位置ヲモ有シ、其資格ト云ヒ其功蹟ト云ヒ、共ニ三等ノ叙勲ハ尤モ、以テ至當ト存候。

又トクトル〔Doctor〕 Pole 氏ハ、遠ク英國ニ在テ當省ノ工事顧問ヲ奉務セルコト茲ニ10數年。而シテ我國鑛道ノ工業上ニ裨益ヲ興セシコト少小ナラス。殊ニ同氏儀ハ、彼國大博士ノ學位ヲ有セル人物ニ付、是亦三等ニ叙セラレス候テハ、必ラス不都合ト存候。

猶又 Aldrich 氏ハ、右 Cargill 氏貴國ノ后ハ、氏ト同様内外周旋百方盡力鑛道ノ事業ヲシテ順次擴張ニ趣カシメ、其功蹟少カラズ。之ヲ我國ノ書記官ニ比スレハ、最モ上等ノ者ニ有之候ヘハ、勿論四等ニ被叙候方相當ト存候。

前文陳述ノ通、3氏ノ功蹟ハ孰レモ顯著拔群、大ニ我國ノ洪益ヲ興セシ者ニ付、最前上申候通、夫々叙勲ノ典ヲ舉行相成候様、今一應篤ト被尽御局議度、此段及御廻答候也。

明治16年3月15日 工部卿 佐々木高行

賞勳局副総裁 大給 恒殿

追テ、當省工部大學校元御雇都檢 Dyer 氏モ、先般御詮議ノ上已ニ勳三等ニ被叙候處、本文カーキル及ヒ Pole 両氏ノ功蹟ハ、右 Dyer 氏ニ數等ヲ超越スルモ敢テ其下位ニ在ラサルヲ以テ、是非三等ニ被叙候様致度此段申添候也。【『工部省記録—鐵道の部』第7卷118~119頁】

賞勳局の基準は厳しかったが、工部省側も鉄道の役割、それへの貢献という正論のみならず、Cargill の場合は下院議員経験者、Pole は学位を有す重鎮、Aldrich は日本の諸機関との比較を持ち出して、原案裁可を強く要請した。最終的には、工部省側の意向が貫徹したが、Cargill や Pole の肩書が物々しくなっているのはその名残りといえる。

3名の叙勲に関する工部省と賞勳局とのやり取りは、『工部省記録』第7卷110~131頁に詳述されている。双方の議論により、鉄道関係者の叙勲選定基準がほぼ確定した。

## (2) Richard Vicars Boyle

第2代技師長として数々の功績があり、叙勲の榮譽に相当するとも考えられた。まず『日本鐵道史』の紹介を掲げておこう。なお彼は、東海道よりも中山道線を推奨していた。

● 前ニ印度ノ鐵道ニ從事シ、其功ニ依リ帶動者タリ。明治五年七月 Morel ノ後任トシテ傭聘セラレ、九月着任シ、爾來神戸ニ在勤シ、技術全般ヲ統督シタリ。7年5月自ラ中山道ヲ踏査シ、8年9月再ヒ之ヲ踏査シ、又尾張線、信越線等ヲ調査シ、基礎計畫ヲ定メ、其功勞鮮カラズ。職ニ在ルコト凡5箇年、明治10年2月ヲ以

テ解備ト爲レリ。【『鐵道史』177頁】

彼は、開業式時には着任後1か月にも満たなかったので、恩賞を賜うことはできなかった。他方 Pole ら3名の叙勲を聞き及んだ Boyle が、日本における自分の業績を考えると、その榮譽に浴するに値すると思え、遺漏あるやもしれず、としてロンドンの公使館に問合せした。【『工部省記録』第8巻64～65頁】

● 外務省庶務局第二號

元御省鐵道局雇、英吉利國地理學會員 William Walter Cargill 氏、及同國音學博士兼ローヤル學術會員工學會員 William Pole 氏叙勲之儀、客歲貴官ヨリ其筋へ御申牒之末、右両氏へ叙賜之勳章ハ、在英森〔有禮〕全權公使ヲ經傳達致候。然ルニ同國人 R Vicar Boyle 氏ナル者、其頃我公使館ニ來リ、自分へモ勳章下賜之達シアリヤトノ問有之。森公使ニ於テハ承知セサル旨相答候處、同人大ニ失望シ、自分儀日本鐵道架設之事業ニ付而者深ク盡カシ他人ニモ劣ラサルト自身致居候處、今般 Cargill 氏其他之者叙勲之恩榮ヲ辱フセシ趣ヲ傳聞シ、定メテ自分へモ御沙汰アルベシト希望致居候處、其儀無之ハ實ニ遺憾之至リ、日本政府へ報告有之度旨申出候趣、今便同公使ヨリ申越候間御心得迄ニ申進置候也

〔明治〕17年1月18日 外務卿代理 伊藤博文

工部卿 佐々木高行殿

これに対し、起案者の工部省から、在勤中の功績と及びその在任期間によると選考基準を確認し、Boyle の問合せに答えた。

● 總務局主事

送第四五号 本日回答

當省鐵道局元雇英國人 R Vicar Boyle 氏叙勲之儀ニ付、同人ヨリ在英森全權公使へ申出候趣ニテ云々、御申越致承知候。然處同人儀ハ、當省奉職之年數モ久カラス、且 Cargill 氏杯トハ其功勞モ大ニ懸隔致候者ニ付、叙勲之申立不致儀ニ有之候間、右様御承知有之度、此段及御答候也

明治17年1月21日 工部卿 佐々木高行

外務卿代理 參議 伊藤博文殿

Boyle の問合せに対する答えて、日本政府の選考基準が明確に示された。以降の功勞者も5年未満では対象とならなかった。なお在職8年半だった Holtham が叙勲対象とならなかったのは、77年9月 John England 死亡前は、技師長ではなかったためと解せる。

Boyle は22年アイルランドの Dublin で生まれ、C.B. Vignoles に師事して技師となった。主としてアイルランドで鐵道建設に従事していたが、52年スペインに赴き、53年に結婚後、

英国人鉄道技師の叙勲（林田治男）

インドに転進し「セポイの乱」に遭遇した。ロンドンで引退生活を送っていたが、請われて日本の技師長就任を引き受けた。地理学会会員だったこともあって、余生は旅行を楽しんでいた。

54年1月に土木学会準会員として入会し、60年2月に会員となった。82年に六郷橋の付け替えを中心に土木学会で発表を行った<sup>20)</sup>。

1908年1月3日ロンドン Hyde Park の自宅で死去した（85歳）。遺産は14,039ポンド17シリング6ペンスで、Eleanor 夫人が受取った。

なお来日した鉄道技師の中で、唯一 Boyle が ODNB に載っている。

### (3) OBC 倒産

表4. OBC 倒産時の預金残高：鉄道技師と造幣局技師

氏名	預金残高ドルと給料との比率	雇用期間	1884年5月当時の役職名
Arthur Stanhope Aldrich	1527.94 (約3か月分)	72～97年	書記長兼會計長
John McDonald	9583.31 (約95か月分)	73～01年	主に車輛器械等の製作に従事
Francis Henry Trevithick	11719.77 (約42か月分)	76～97年	汽車課長
Anthony Challans	2903.79 (約33か月分)	79～85年	線路敷設工
Robert Rayner Horn	13027.60 (約87か月分)	76～85年	運転方監督
Walter Finch Page	6998.50 (約17か月分)	74～00年	運輸長
87年勲4等旭日小授章 94年勲3等瑞寶章			
Mortimar Smith	5954.95 (約43か月分)	79～85年	汽車運転方
William Gowland	8384.94 (約13か月分)	72～88年	化学兼冶金師試験分析方
83年勲4等旭日小授章 88年勲3等旭日小授章			
Robert MacLagan	2996.79 (約7.5か月分)	72～89年	機械局長
83年勲4等旭日小授章			

〔註〕 OBC 預金者名簿などから、筆者が作成した。なお日給の場合1月25日働くとして月給を算出し、預金残高をそれで除して比率を計算した。

インドを中心とした銀貨低落に伴う経営不振と不動産金融への深入りにより、隆盛を誇った OBC も1884年（明治17年）5月2日にあえなく倒産した。預金者も89年2月までに新 OBC に預金を継承することで98.75%の保証を得た者、それ以前に85%の回収で合意した者、および日本政府のように90%回収で妥結した者といくつかに分かれた。新 OBC は10ポンドの株式を20万株発行して発足した<sup>21)</sup>。OBC の経営に Cargill が登場し、昔の誼で日本を再訪問するなど曲折はあったが、日本政府は横濱正金銀行が80年に営業を開始し

20) “The Rokugo River Bridge and Foundation of the Tokio-Yokohama Railway, Japan.” 1882年 PICE 第68巻216～228頁。

21) NA 請求番号:BT31/14774/20069。日本関係では、Boyle が10株、Claude William Kinder が8株（上海の海関）、McDonald が40株出資した。

ていたこともあって、新 OBC との取引は拒絶した。新 OBC も経営がうまくいかず、結局92年に破産した<sup>22)</sup>。

OBC 倒産に伴う彼らの実損を日本政府が配慮して、雇用期間延長を容認した可能性がある。なお彼らが新 OBC にそのまま預金を引き継いだのか、あるいは85%で絶縁したのか不明なので、被害額は確定できない。しかし上述の表から、預金残高の多寡および給料に対する比率を見ても、OBC 倒産後の雇用期間の長短の関連性を読み取ることはできない。したがって、日本政府が技師の実損を補うために、雇用期間を延長した可能性は極めて低い。すなわち彼らの雇用期間終了すなわち日本人技師への代替は、日本側の技術者育成が如何に拠っていたと結論できる。

ところで日本在勤者で、次の3名が横濱支店に相当の預金残高を有していた<sup>23)</sup>。比較のために、技師の範疇にはいない4名、および叙勲を受けた造幣寮技師2名の分も記しておこう<sup>24)</sup>。

余談ながら、上述の9名のうちから遺産額が確定する3名分を表にした。おおよそ年収の半分を貯蓄できたと言われているので、それに基づき倒産後の貯蓄可能額を算定してみた。

OBC 倒産時の預金残高に、貯蓄可能額を加えても遺産額には到底達しない。したがって彼らは OBC への預金以外に相当の資産を有していたと考えられる。傍証として、先述した Aldrich が恩給をロンドンの口座に送金するよう要請したことが挙げられる。さらに Horn や McDonald の預金残高と給料比から、彼らは日本政府から支給される給料以外に相続などにより既にかかなりの資産を保有していたと考えられる。

表5. 遺産額と OBC 残高の比率

氏名	遺産額	OBC 残高との比率	倒産後の貯蓄可能額
J. McDonald	6,771ポンド19s. 6d.	3.4倍	4,121ポンド
F.H. Trevithick	25,180ポンド19s. 4d.	10.3倍	7,170ポンド
W. Gowland	17,414ポンド10s.	10.0倍	3,007ポンド

〔註〕「遺産検認」から筆者が作成した。なお為替レートは、1ポンド4.8ドルで計算した。

22) OBC の概略史は、石井寛治「イギリス植民地銀行群の再編—1870・80年代の日本・中国を中心に」を参照してもらいたい。

23) OBC 倒産に関連して、預金者氏名と金額が National Archives of UK (英国国立公文書館、略称 NA) の請求番号 CO30/2135~2141に載っている。うち横濱支店は、CO30/2139, 2140にもあるが主として CO30/2141である。なお Shervinton は、ロンドン支店に412ポンドの預金残高を有していた。

24) MacLagan は、75年機械学会加入。

## 4. まとめ

これまで叙勲者に関連する事項をやや詳しく述べてきた。これらの事実から、鉄道技師たちの功績と日本側の評価を総括的に述べていこう。

### （1）叙勲基準と日本側の評価

① 叙勲申請を行う鉄道局側は、在任中の功績が大きいことを最大の基準にして選考した。退任時の恩賞は、功績の優秀さを示すものであり、叙勲基準から相殺されるものではない（Cargill と Shervinton の例）、と鉄道局側は論じた。加えて在任期間も加味された。

これらの基準は、1883年の Pole ら 3 名の申請時に確立した。賞勲局との交渉、および第 2 代技師長 R.V. Boyle からの問合せにより、明文化された。かくして、1873年 9 月から 8 年半、技師長などを務めた Holtham や 68 年 2 月から 76 年 3 月まで燈臺寮技師として貢献のあった Brunton は、選から漏れた。なお北海道の鉄道建設を指揮した Joseph Ury Crawford (1842～1914 年) は、81 年に勲 4 等旭日章を賜った。しかし彼は開拓使雇用であり、開拓使から叙勲申請がなされたので、この範疇には属さない。

② 顧問技師は 3 名とも勲 3 等として叙された。また Shervinton と Pownall は技師長経験者である。

③ 差配役もしくはその代行者（Cargill と Aldrich）も申請裁可された。

④ 管理部門の長は手厚く、機械技師はやや評価が辛かった。F.H. Trevithick は 13 年経って勲 4 等として賞された。兄 R.F. Trevithick は、国産初の機関車の設計製造を指揮したことが評価され、6 年目に叙勲されたが、やはり当初は勲 4 等であった。両名とも退職に際し、勲 3 等瑞寶章に進級した。McDonald の場合は、やっと 21 年経って勲 6 等旭日章、30 年で勲 5 等瑞寶章にしかならなかった。

### （2）外国人サイド

病気療養や死亡見舞金は、健康を害した場合の何がしかの保証として、あるいは死亡時に遺族の生活の糧になるという意味合いも有していた。いずれも、少しでも後顧の憂いを小さくして仕事に励むことができるという条件整備の一つであった。

日本への貢献が顕著であれば、下賜金や叙勲をもらえる場合もあった。必ずしも上級職員のみが対象とされたわけではないので、お雇い外国人のインセンティブを刺激する効果が大きかったと推定される。

《参考資料・文献》

*The Colonial Office List.* (COL と略す)

*The Proceedings of the Institution of Civil Engineers.* (PICE と略す, 『土木学会誌』)

*The Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers.* (PIME と略す, 『機械学会誌』)

*The South Australian Register.* (SAR と略す)

Burton, Anthony, *Richard Trevithick –Giant of Steam*, Aurum Press, 2000.

Trevithick, Francis, *Life of Richard Trevithick*, 1872.

『外国人恩給関係雑纂』外務省記録 自明治三十五年 至全四十二年。

梅谷溪編『明治期外国人叙勲史料集成』思文閣, 1991年。

大内兵衛・土屋喬雄編『明治前期財政経済史料集成』1962~64年。

大蔵省造幣局編『造幣局百年史』大蔵省造幣局, 資料編は1974年, 本編は1976年。

逓信省鐵道局『鐵道附録』1899年。

鐵道省編『日本鐵道史』全3巻, 1921年。

日本国有鐵道總裁室文書課『鐵道寮事務簿』

日本国有鐵道編『工部省記録—鐵道の部』全10巻, 1962~1980年。

明治工業史編纂委員會編『明治工業史 鐵道編』日本工学会, 1971年再版(初版は1926年)。

明治工業史編纂委員會編『明治工業史 土木編』日本工学会, 1970年再版(初版は1929年)。

ユネスコ東アジア文化研究センター編『資料 御雇外国人』小学館, 1975年。

石井寛治「イギリス植民地銀行群の再編—1870・80年代の日本・中国を中心に」『経済学論集』

東京大学, 第45巻第1号 pp.19~60, 第3号 pp.17~46, 1979年。

井上琢智『黎明期日本の経済思想』日本評論社, 2006年。

山田直匡『お雇い外国人④交通』鹿島研究所出版会, 1968年。

## The British Railway Engineers Decorated by the Japanese Government in the Meiji Era

HAYASHIDA Haruo

**Key Words :** 1. British Railway Engineers. 2. Appreciation by Japanese Government.  
3. Decoration.

### **Abstract**

At the beginning of Meiji Era, more than 200 foreigners came to Japan (as so called “Oyatoi”, hired foreigner) in order to build the railways. Almost all of them were the subjects of the United Kingdom. In this paper I define an “Engineer” as any person who was a “Member” (including those registered as an Associate Member, or a Student Member) of the Instituion of Civil Engineers and/or the Instituion of Mechanical Engineers.

24 Engineers were engaged in the Imperial Railways of Japan, and because of their excellent contributions the Japanese Government decorated 6 of them. I intend to describe how and whom the Government selected, by tracing their careers and accomplishments in Japan.

Both William Pole and William Walter Cargill were decorated. Pole, the Consulting Engineer in Britain, never visited Japan, and Cargill, the Director, was not a member of either one of the Institutions mentioned above. The examining the reasons for rewarding these two will help to clarify the Japanese Government’s criterion for selecting the awardees.