

九州鉄道会社顧問技師 ルムショツテル

我が国の鉄道の建設は明治初期に英国の技術を導入して始まったことはよく知られている。だが、その後は英国だけに頼ったのではなかった。本州の官営鉄道は英国式鉄道となったが、北海道では開拓使の幌内鉄道が米国の技術を導入して建設され、九州では明治20年代以降ドイツの技術を導入して建設された。また、四国でも軽便鉄道として開業した伊豫鉄道がドイツの機関車を輸入した。こうして明治20年代の初めには本州では英国式、北海道では米国式、九州・四国では独逸式というように地域ごとに鉄道の特徴が分かれた。



ルムショツテル

九州鉄道は1883年（明治16）から福岡・佐賀・熊本・長崎の共同事業として計画されたもののため、途中で種々複雑な事態が発生し、創業までに相当難航した。1887年（明治20）に漸く九州北部の幹線網を構想した出願が行われ、正式の会社設立（明治21年8月）に先立ち、プロイセン鉄道監査官の要職にあったヘルマン・ルムショツテル（Hermann Rumuschöttel）を顧問技師として雇い入れた。

外交史料館蔵「独逸人ヘルマン・ルムショツテル叙勲之件」（明治25年）に収められた履歴書及び山中忠雄著『ルムショツテル記』によると、来日までの経歴は次の通りである。

1844年（弘化元）11月21日、プロイセン国トリエルに生まれた。父は郡長であった。1860年から3年間コブレンツ州立工業学校に学び、終業後1年間実習のためコブレンツ市のエルスネル商会の機械工場に働いた。1863年10月ベルリン工科大学に入り3年間学理を修めた。66年から67年まで1年間陸軍に服役後、学術研究のため仏国へ旅行した。帰国後鉄道局に務め、ベルリン府の鉄道布設工事に技師として従事した。1870年の普仏戦争に際し出征し、偉功を立て、鉄十字章を受領した。次いで71年から翌年までザール鉄道布設工事に従事した。その後、ドイツ鉄道建設会社に入社、この間学術視察のため英国へ派遣された。1874年よりベルリン市街鉄道の建設及び営業に従事、76年4月工部省の命により米国鉄道を視察した。1883年プロイセン鉄道監査官（Inspektor）に任命され、鉄道局に勤務、工場長、倉庫課長、技術課長の職を次々と務めた。そして1887年（明治20）11月独逸政府の特別の許可により3カ年の賜暇を得て、九州鉄道会社の発起の人の招聘に応じて来日した（横浜着は11月9日）。聘傭の手続きは通常の個人相対の場合とは異なり、当時の日本の外務大臣とドイツ公使との斡旋に依り、独逸政府が人選に当たった。これは、九州鉄道は私設ではあったが、鉄道事業は国家経済に重大な関係を有するものであったからである。

なお、前記履歴書には、彼は来日前に既に東京の宮城二重橋の鉄橋及び大阪の三大橋をドイツのハルコート製造所において鑄造するに際し、プロイセン工部省の命に依り、その設計を添削し製造の監督をしたことがあったと書かれている。

ルムショツテルは、九州鉄道会社のために採用されたことは彼自身は勿論、ドイツの名誉なので、本国に尽くす精神を拡充して本国の名誉を毀損しないように、日本と九州鉄道会社のために尽くすつもりだと語ったという（明治21年2月16日付『東雲新聞』第23号）。

その言葉の通りルムショッテルは就任以来、5年間九州鉄道の建設に全力で従事、技術面を総括するとともに日本人技師たちを熱心に指導育成した。彼は当時40歳代の働き盛りであった。

ルムショッテルが来日した頃は、九州鉄道は創業早々の時代で本社は博多にあった。社長には前農務省商務局長の高橋新吉（1842-1918）が、技師長に日本土木会社から招かれた野辺地久記がそれぞれ就任した。高橋は薩摩の生まれ。若い頃長崎で英学を学び、明治3年にはアメリカ留学も経験した人だ。高橋とルムショッテルとは馬が合ったようだ。計画では当初明治21年9月までに第1工区（門司・遠賀間）、第2工区（遠賀・博多間）、第3工区（博多・久留米間）及び第6工区（高瀬・熊本間）の4区間とも同時着工になっていたが、各県の共同事業であったことに加え経済界の不況のため資金が予定通りに集まらないために、工事着手の時期や工区の順位を巡って紛糾した。この問題は結局関係知事の調停でおさまり、漸く明治21年9月第3工区から起工することになった。

この間ルムショッテルは準備を着々進めた。彼の進言で機関車をドイツのクラウス（Krauss u. Maffei Co.）社、客貨車をファン・デル・ティーペン（Van der Typen）社、資材・洋品をドルトムント・ユニオン（Dortmund Union）社から輸入した。更に彼は職工長ルイ・ガラントと運転手カール・ジウエシングの雇用を社長に建言した。そして1889年（明治22）7月、その二人のドイツ人技師が着任した。ドイツから運ばれた機関車・客車やレールなどは博多湾に到着、はしけに積み替えられた。当時は博多湾全体が砂浜で、埠頭などはなかった。そこで栈橋を一本作り、その先にはしけが着いて、荷揚げされると栈橋を通過して浜に移され、そこから博多駅建設予定地まで線路を敷き、トロッコで運ばれた。

ルムショッテルは単に技術顧問（のち技師長）に留まらず、経営面についても指導的立場にいて、高橋社長の絶大な信頼を得ていた。

明治22年12月11日に博多・千歳川間22キロが竣工、開業した。千歳川というのは筑後川の旧称。これが九州における鉄道の始まりである。鉄橋が架かり久留米まで達するのは3ヵ月後の翌年3月だった。次いで明治23年には赤間・黒崎間が開通、同24年には門司・黒崎間、高瀬・熊本間、久留米・佐賀間が開通し、予定の工事が終わった。

ルムショッテルは九州鉄道会社在职中に四国の別子鉄道の事業にも参加した。そして1892年（明治25）末に九州鉄道会社を辞して上京、日本鉄道の新橋・東京間の高架線設計にも参加した。

なおこの間、ルムショッテルは1889年（明治22）にはプロイセン鉄道参事官に任ぜられ、次いで91年（明治24）には同鉄道部長に昇任した。

九州鉄道がどんな動機でドイツ人技師を招聘し、英米式に代わってドイツ式を採用するに至ったかについては必ずしも明確ではないが、一般には当時、ドイツの鉄道が先進国の英米を凌駕し、特に普仏戦争でドイツ鉄道の優秀さが世界に実証されたためだとされている。いずれにせよ、白羽の矢が立ったルムショッテルは優秀な鉄道技術者であるばかりでなく、普仏戦争に従軍した体験者であることを考えると、その人選は正しかったと言えよう。

ルムショッテルは来日中の数々の功績に対して1893年（明治26）に日本政府より勲四等瑞宝章を授与された。前記「独逸人ヘルマン・ルムショッテル叙勲之件」には逓信大臣黒田清隆が外務大臣陸奥宗光に宛てた、次のような推薦理由書（明治25年11月25日付）が収められている。

九州鉄道会社顧問技師独逸人

ヘルマン・ルムショッテル

右ルムショッテル儀ハ明治二十年九州鉄道会社創立ノ際同社ニ於テ招聘シ布設工事ハ勿論運輸事務ニ至ルマテ鉄道ニ関スル業務ハ挙ケテ之ヲ担当セシメ候処其蘊蓄セル学識ト経験トヲ以テ適當ノ設計ヲ立テ励精之カ工事ヲ董督シ冗費失錯ナクシテ完全ナル鉄道ヲ造出シタルノミナラス誠直勤勉五年一日ノ如ク身心ノ力ヲ尽シテ事業上ニ許多ノ利益ヲ与ヘ其功勞顯著ニ有之候抑々九州鉄道会社ハ私設ニ係ルト雖鉄道事業ハ国家經濟ニ重大緊切ノ關係ヲ有スルモノナレハ其功勞ハ則国家ニ対スルノ功勞ト庭庭ナシト謂フモ敢テ不可ナキ儀ト存度然ル処本人儀ハ来十二月九日傭期限満チ解約ノ上帰国候筈ニ付此際其功勞ヲ表彰セン為メ勲四等ニ叙シ瑞宝章下賜相成候様上奏方御取計相成度尤本人ノ聘傭ノ手續ハ通常個人相對ノ聘傭トハ其趣ヲ異ニシ当時我外務大臣ト独逸公使トノ斡旋ニ依リ独逸政府ノ人選ニ出テタルモノニ有之殊ニ該鉄道会社社長高橋新吉ヘハ社長ノ資格ヲ以テテ普国王冠三等勲章ノ贈与モ有之候次第ニ付國際上ノ礼儀ニ於テモ本人ヘ勲章授与セラルヘキハ相当ノ儀ニ可有之歟ト存候条旁以テ右至急御取計有之度履歷書写相添此段及御照会

彼の人となりについては、前記『東雲新聞』の記事によると、非常に活発な性格で、記憶力がよく鉄道線路の如きは、一度通過した場所は土地の高低から石質・土質まで悉く覚えていて、談話の中で説明したと云われる。また会社のためには特に親切で毎夜深更に及んでも全然退屈した様子も見せず、鉄道線路の測量図面により工事方法や機関車の事などを研究した。元來英仏語に通じ、鉄道に関する知識はもとより各国における経験が豊富で、且つ事務に練達だったので、ドイツ政府も信用し、ドイツ鉄道局において重要な地位を占めていた。

当時の九州にはドイツ語が出来る人は未だ少なく、特に会話の出来る人は殆どいなかった。ただ、ルムショッテルは佐賀の病院にドイツ語の出来る医者があり、よくこの医者のところに通ったという。山中忠雄は、この医者は佐賀病院・好生館館長の池田専助（1847-1908）のことだろう、と言っている。専助は大学東校に学び、中途退学後はヨンゲハンとデーニッツに従い研学した人である。それでドイツ語は出来たと思われる。だが筆者は、そうではなく池田陽一（1858-1937）ではなかったろうかと考える。陽一は佐賀の人、東大医学部の出身で、学生時代からドイツ語の出来ることで評判だった人だ。当時福岡医学校教諭で、同校廃止（明治21年）後は福岡県下の寺院や学校又は診療所に出張して教育と診療に従事していた。その頃ルムショッテルと知り合ったのではあるまいか。のち佐賀に戻り産婦人科医院を開業した。だが、これとても筆者の想像に過ぎない。専助か陽一か、これは今後資料を調査して確認したい。

お雇い外国人は大なり小なり食事には悩んだが、彼も鶏の蒸し焼きとビールを毎日の食事とした。趣味として日本滞在中に日本の古美術品、特にブロンズを収集した。後年、ベルリンに彼を訪問した邦人技師は部屋にそれらの品々が飾られていたのを目撃している。

1894年（明治27）帰国、エルフルト鉄道の材料局長と機械監督を務めた。だが1908年（明治31）にはドイツ国有鉄道を退官した。その後はベルリンにあって中欧自動車協会副会長、ベルリン機械工業会社の重役等に推された。この間日本から出張した鉄道技師や留学生の世話もよく見た。例えば、明治31年鉄道技師野村竜太郎（1859-1943）が鉄道輸送に関する諸規定の調査

のために出張した際、ルムショッテルは当局への紹介、資料蒐集はもとより、日本の国情に合うように自分の意見を添えて周到な助言を行った。また、野村の次に、明治34年に彼を訪ねた鉄道技師那波光雄（1869-1960）は、次のように回想している。

「ルムショッテル氏はその頃官をやめてベルリン機械工業会社の重役をされていた。アパートで簡素な生活をされていたが、部屋には鎧やカブト、太刀などを飾り、壁には錦絵の額が掛けてあった。書棚にはぎっしり専門の本が並んでいた。60代半ばとは見えぬ若々しい風貌で、私はベルリン滞在中公私共に非常にお世話になったが、よく気をつく人であった。研究の面で参考になりそうなことがあるとすぐ知らせてくれ、関係箇所への連絡までこまかに指示して下さい。先生は特に、橋梁や高架鉄道に深い造詣を持っておられたので、自分にとって啓発されるが多かった。その時はまだ独身でおられたがまもなく結婚されたと聞いている」（山中忠雄『ルムショッテル記』）。

ルムショッテルは1903年（明治36）枢密建設顧問官（Geh. Baurat）に任命された。この榮譽は日本の鉄道関係者に喜びを以て受け止められた。そして1905年（明治38）5月には日本国鉄資材購入の顧問となり、我が国の鉄道に貢献するところ大であった。しかし、第一次世界大戦の勃発のために1914年（大正3）この顧問の役目は解消になった。なお、国鉄関係者で最後にルムショッテルに会ったのは、明治43年にドイツに出張した工作課長の島安次郎（1870-1946）と技師の朝倉希一（1883-1878）あたりであったろう。OAG会員名簿（1914）によると、彼はベルリンのフリードリヒ・ヴィルヘルム街21番地に住んでいた。

ルムショッテルは第一次大戦の末期、国情騒然たる中、1918年（大正7）9月22日、74才で世を去った。

ルムショッテルは、「九州鉄道建設の恩人」と呼ばれ、鉄道88周年の1960年（昭和35）に彼のレリーフが制作された。それは現博多駅のコンコースの柱に飾られている。だが、彼はひとり九州鉄道だけでなく、我が国鉄道全体にとっても恩人である。特に、日本人技師の指導・養成に尽くした功績は特筆すべきものがあつた。

彼は、鉄道関係のお雇い外国人第1号のモレルと並んで功績のあつた人だが、その割には知られることが少ない。現在、日本の鉄道技術は世界のトップクラスにあるが、その基礎は明治のお雇い外国人に負うところが大きいことを忘れてはなるまい。ルムショッテルについても今後、本格的な研究書なり伝記が書かれてしかるべきだろう。

外交官・吉田作彌

明治初期の熊本には三人の傑物三兄弟がいた。吉田泰造、吉田義静、吉田作彌である。三人を育成した父・吉田如雪は吉田家第14代に当たり、晩年、肥後藩主の令息細川建千代（のちの細川第15代藩主護成）の教育掛になった人である。長兄の泰造は、明治5年実学党の人とともに新学制により春日小学校を創設し、33才でその校長となり、近代教育を始めた。次いで熊本師範学校舎監となり独自の新教育法を行うなど熊本近代教育の祖師であつた。上熊本駅に近い