

●おわびします

5月号121頁下欄「中国鉄道史」の筆者名が編集部のミスにより脱落していました。この記事の筆者は田辺義明さんです。貴重な図書の御紹介をしてくださった田辺義明さんに深くおわびします。なお同書は発行部数が3,000部と少ないため入手がかなり困難なようで、念のため中国図書専門書店(亜東書店・内山書店・東方書店)に問い合わせましたところ現在は在庫がなく、入荷の予定もはっきりしないようです。入手御希望の方は事前に書店へお問合せください。

*

中国鉄道史
(1876~1949)

李占才 主編 20人民元
スワトワ大学出版社

1996年1月の神田における中国書の店頭売上げベスト5に、文学書を押しのけて鉄道関係の書籍があがっているのには驚いた。

本書は、中国大陸に鉄道が導入された19世紀の後半から新中国建国にいたる鉄道史のナゾを解き明かす、貴重な資料集である。中国鉄道部の幹部が監修し、執筆には蘇州鉄道師範学院の研究スタッフが当たっている。なお、同校は中国でただ1カ所の歴史専攻科が置かれている鉄道大学である。

章だては、第一章「清朝末期の鉄道構築」、第二章「中華民国北京政府時期における鉄道の緩慢な延長」、第三章「南京国民政府成立後の鉄道建設」、第四章「抗日戦争時期の中国鉄道」、第五章「旧中国の鉄道終結、人民鉄道の誕生」となっている。

序文がレーニン全集の引用から始まっているのは社会主義を標榜している中国ならではであるが、まず第一章から中国(上海)に鉄道が導入された時期の裏話をかいつまんで紹介しよう。当時、汽車は「怖いもの」とされていたことを念頭に置いていただきたい。

「1872年、アメリカ副領事フラッドフォードは呉松口(揚子江沿岸)から上海の共同租界までの陸上交通を便利にするために、普通の馬車道を造るとして用地を確保し路盤を固めた。86年にレールなどの機材を輸入品にまぎれて搬入し、路盤の上に敷設した。その年の6月、共同租界の蘇州河北岸から江湾駅まで一部完成。7月3日に初運転。12月1日に呉松口まで全線が完成した。この鉄道は延長14.5kmで単線、ゲージは762mm、レールは6.5kg軌条、機関車重量15tで、小型の客貨車を牽引し時速は24~32kmであった」とある。実際の記述はさらに詳細なのであるが、このようなものである。

そして中国全土に鉄道網の建設が、列強諸国の中国植民地化の足がかりとして始められる。それが本文の前半を占めているが、後半は日本の「満鉄」に関する事項が多い。それは日本の中国侵略の歴史を如実に物語るものであり、見過ごすことは許されない。しかし旧中国の鉄道に

マレー式(もしくはシンプル・アーティキュレーティッド式)のSLが数形式存在した事実は、評者も知らなかった。軸配置の一覧(1932年)から判明した。鉄道史への関心かマニア趣味からなのか、ともかく気にかかることである。しかし、取り扱われている時代からいっても本書の趣旨からも、SLの走行写真・形式写真などを期待してもらってもそれは無理な話である。

中国を鉄道で旅をするさいには、巻末の付録「全国鉄道の性質、線名沿革、起点・終点、キロ程、建設と開通年代の要覧」が重宝である。路線の歴史が支線の隅々まで記述されている。

本書は3,000部しか出版されていない。早めの入手をお勧めする。入手方法は、亜東書店(〒101 東京都千代田区神田錦町1-4 ☎03-3291-9731)に問い合わせられたい。

ISBN7-81036-017-5 H3 B5版、643ページ、1994年10月刊 2月時点での実勢価格(税込み)2,472円

平塚鉄道の八達嶺の33%急勾配区間で活躍したマレー型SLの1種(1D+1D/1922年製)「中国鉄道百年両冊」から紹介 (編集部)

