時事新報

第千一[illegible]號

明治十九年四月一日 木曜日

舊丙戌二月廿七日（辛卯）

（西暦一千八百八十六年）

時事新報定價

一枚金三錢〇一箇月前金六十五錢〇三箇月前金一圓八十錢〇六箇月前金三圓四十錢〇一箇年前金六圓五十錢〇郵便税一箇月金廿六錢〇一箇年金三圓十二錢〇左ニ掲タル各地ニ於テハ該地賣捌所ヨリ配達料ニテ配達費（但本社ヨリ直接郵送スルモノハ此限ニアラズ）

横濱、横須賀、浦賀、神奈川、王子、小田原、新潟、大阪、京都、大津、岡山、和歌山、廣島、高知、下ノ關、長崎、前橋、高崎、四日市、津、松阪、山田、仙臺、福島、二本松、白石、函館、青森、弘前、宇都宮、八王子、千住、草加、杉戸、幸手、久喜、粕壁、寒川、佐倉、東金、市川、八幡、船橋

其他同地在留ノ賣捌所ハ同レタ配達料不申受候

時事新報廣告料（前金）一行ニ付

一行廿四字詰	一日限	二日以上六日迄	七日以上十五日迄	十六日以上
五行以下	十錢	八錢	七錢二厘	六錢八厘
五十行迄	九錢	七錢	六錢三厘	五錢九厘五毛
二十行以上	八錢	六錢五厘	五錢八厘五毛	五錢五厘

時事新報

日本國の鐵道事業　十四

狹軌道は廣軌道に如かず

鐵道建築術の上に於て本位軌道と四英尺八寸五分と定めたるは如何なる原因と基にあたるものかと問ふに必すしも深き學理に出でたるにも非ず唯英國最初の鐵道にての四尺八寸の軌條を用ひ夫より尋で其他の諸邦までもこれに倣ひ特に一旦この軌道の線路を作る上は機關車、客車、貨車等亦これに應じて大小相當の構造を要するゆゑ外に甲の線路と乙の線路と互にその軌條の廣狹を異にするときは列車の行通全く成らざる不便もあり一國内の鐵道線條ハ總て同一の幅員を有すべきこと大切なるあり左れど場所に由り都合に由りては其幅を五英尺以上にするも苦しからず現在英國大西鐵道會社に於ては七英尺又荷蘭の或る會社に於ては六英尺の軌道を築造せし例もあり次に狹き軌道の例としては嘗て米國のメイン州に於て二英尺以下の軌道を作りたる事實もありて幅員の廣狹は一ならずと雖ども鐵道世界全般の經驗に據へば彼の四英尺八寸の軌道ある最も工合克く、最も便利多き爲に本位軌道の名を冒しく西洋文明の諸邦概ね此の線路に採用せざるはなしと云ふ歐羅巴に於ても例ば瑞典、諾威の如き國に於ても曾て彼の狹軌道の鐵道と建築し又英國にてもフエスチオツク鐵道又普魯西にてブルーンメル鐵道、墺地利にてラムバツヒ、グムンデン鐵道並に露國の二三鐵道に於ては孰れも狹軌道の線路を布設したることもありしが今日にては此等の狹軌道線は追々廢棄して漸く迹を絕つの有樣とはなりたり

[illegible]狹軌道線路の利益なりと云ふ次第を述べんに第一[illegible]建築費の低廉なりと云ふ一條なり狹き軌道なれば[illegible]片端とるの儘に利用してこれと布設するとも出來易き道理にして或は地方の狀況により鐵道の[illegible]はあれども資金に不足なるより遂にこの狹軌道[illegible]もあり現はこの線路は本線に非ずして延長數[illegible]僅々五里十里間を限り他の一般の[illegible]の場合あれば幾分[illegible]にて不可無かるべきも方今の文明世界に[illegible]の交通器具は追々生存と得ざる[illegible]に至るは自然の數なるが如し例へば[illegible]の線路と築きたるときの考へにて

途中海を渡るの關門ありて外國より來る鐵道列車ハ其儘に國内に入込能はず、其所にて一旦荷を下し客を下して更に對岸に舟渡りして鐵道の乘替を爲すと實際已む可らず左ればこの先の新線をば狹軌道にして差支も無からんと斯くてまさに決せしかれども文明器具の鋭利なる、今や人類進步の途上に横はるべき天爲の山も又川も見ざる勢にして一帶の海峽架するに鐵橋と以てせざるとも運送渡船の便あらばろの儘列車と對岸に送るあと容易なるが故に彼た從前の如く荷物の積替、旅客の乘替に途上無益の手間費用と潰すと須ひず隨て彼岸の線路ありとて狹軌道になまま置ては不便不都合も極まるにより是非これを廣軌道に變せざる可らず即ち今日歐洲の諸邦に狹軌道線路の次第に減縮し追て全滅の運びとなる所以なれども若しこれに反對し土地徒らに廣漠にしてその全國に列車交通の脈絡通するほどの必要もなく、加ふるに人口稀少にして旅客の數乏しく運送貨物とて多量に非ず又急速とも要せざるが如き未開國新開地に在ては一時の機道より狹軌道を用ゐるの例もあるあり即ち亞米利加にても南米或は中米の邦國若くば印度内地の鐵道、濠斯太利諸殖民地幷に露國内部の或る地方に於ては今も尚は狹軌道の線路と使用すると云へり

鐵道の事業論中その議の最も紛紜たるは右廣狹兩軌道の得失論なり其趣を喩へて言はゞ貨幣に金銀の兩本位ありて或者は金と是とし或者は銀を可とせるが如く双方の議論を別々に聞くときは双方の中ず所孰れにも一理ありて容易に打消し難しと雖ども議論は暫く擱きたゞ單に世界通貨の大勢より論ずれば文明諸邦は金と使用し未開諸邦は銀と使用し、金銀通貨の區別に由りて其國と左右に併ぶるときは金國は文明國にして銀國は未開國なると事實の上に爭ふ可らざるの觀あるが如し中には國によりて金銀兩貨を併せ用ひてこれと複本位など稱すと雖ども事の大体より觀るときは金國に於ては銀を補助となし銀國にては又金と補助となすの實あると免れざるなり今の西洋諸國の鐵道も亦これに均しく一般廣軌道と稱して本位軌道とはなすなれども或る特殊の事情と限りて臨時に狹軌道の線路と補助鐵道となすこともあり廣狹の兩線必ずしも一に歸して一を廢すべしと斷言し難しと雖ども近時學者の言葉にも其鐵通貨の金より銀たるは國の營業の模樣と表し鐵道軌條の廣たり狹たるは國の交通の程度と示すとありて我日本國將來の鐵道も之と廣軌道に變更するか將た今日の儘、他の未開諸邦と同じく狹軌道に依然安息して日本國中の脈絡とこれに托さんと欲するかに至りては日本文明分け目の大事業にして當局者も大に愛に注目する所無かる可らざるなり我國の鐵道事業が此十五年間に僅に三百英里足らずの捗取をなしたるは國の文明の爲め先に甚ざ慨嘆の至りとい思ふあれ共現在の狹軌道と變更してこれを廣軌道に改むる點より言へば申さバ不幸中の幸にして一[illegible]くあれ三百里と廣軌道とあらし而して今日以後新に着手せんとする本線幾千英里の鐵道と擧げて本位軌道となすと謹し亦無造作ならんのみあり區々たる三百里の既成鐵道は誤まられて將來に全國幾千里の鐵道までもこれと狹軌道となさんあると云ふ如きは最小新事の爲めに文明永遠の大事業と誤るものと評すべきなり

（未完）

官報

○内閣總理大臣の達　昨三十日元老院議官官等年俸改正に付儀勅令相成りたるに付き從前一等官及二等官相當議官は勅任一等三等官相當議官は勅任二等と心得べき旨内閣總理大臣より元老院議官一同へ達せられたり

○農商務省令第三號　府　縣

明治十八年當省第四十一號達蠶絲組合中央部ハ本年四月三十日限リ設置セシムベシ

明治十九年三月卅一日　農商務大臣伯爵西郷從道

○農商務省令第四號

鑛山借區税怠納又ハ一箇年以上休業及ヒ試掘期限經過ノタメ證劵引揚處分ヲ受ケタルモノニハ同一村内ニ於テ新ニ試掘又ハ借區ヲ許可セズ

明治十九年三月卅一日　農商務大臣伯爵西郷從道

○辭令

朝鮮國京城公使館在勤被仰付（三月廿五日内閣）　交際官試補　赤羽友春

東京教育博物館長兼東京圖書館長　箕作秋坪

非職被仰付（三月二十九日文部省）

○外國領事復任　長崎在留英國領事ゼー、ゼー、エンスリー（J.J.Enslie）氏一時不在中同國公使館員ゼー、シー、ホール氏館務を代理せし處エンスリー氏復任せしに付き右代理を解きたる旨同國公使より外務省へ通報ありたり

○所屬替　文部省に於ては一昨二十九日東京圖書館東京教育博物館と總務局の所屬となせり（文部省報告）

（以上六件本年三月三十一日官報）

雜報

○吾妻橋の鐵橋工事　昨年の出水にて押流されたる吾妻橋鐵橋工事は模樣と聞くに該橋は街路鐵橋にては本邦未曾有の堅牢宏大なる鐵橋にて長八十二間幅八間、其中央四間を車道とし兩側を人道と設く川中に橋柱二箇ありて全橋の長路を三間に分ち一間の渡り各二十七間半、人車道の境界に設る釣桁の高さは橋詰に於て二十五尺、中央に於て二十尺あり橋臺は堅石及び煉瓦を以て築造し川中の橋柱には基礎として直徑十四尺なる煉瓦造の圓柱二箇と沈めてこれと水面下凡八十尺に達せしめ其上に煉瓦及び石とを以て之と築くの計畫なり又縱横の橋桁は都て錬鐵にして其總量凡三百四十噸となる、此鐵材は外國より買入る、都合なれ共製作法は都て内地に於て之を爲しむる筈なり又橋桁の耐力をを實地此橋上に聚べき最大重量橋面一尺平方に付八十斤即全橋上に百八十八萬九千二百八十斤（八百十三噸餘に當る）假定計算せり是人馬橋上に充滿し立錐の地あるに至る時殆ど此に達するの重量もなるべければあり然れ共橋材は此量の五倍を支ふるに足るべき耐力と有せり、其釣桁の形は稍々墺國の高橋に類するものなれども彼と緩に幅三間、渡間は渡り二十間に過ぎざれば此吾妻橋の工事はこれに比して其結構の堅牢ある幷に各部の宏大なる彼に三四倍なるべしと云へり此事業は東京府御用掛少技長原口要氏が專ら擔任して最も慣量を加へ監督中のものあるが本邦未ざ此の如き工事の類例少きが故に之に任ずべき經驗ある諸負人に乏しく隨く新規に涉る部分は原口氏自身に万雇人夫職工等と指揮して之を爲さしめざるを得ずとありその工事の