

榎本武揚の 流星刀製作と「流星刀記事」シベリア横断旅行と『シベリア日記』

榎 本 隆 充**

Two Topics of Takeaki ENOMOTO: The Making of *Ryusei* Swords from Shooting Star and the Report of the *Ryuseito* and Transcontinental Trip Across Siberia and the " *Diary of Siberia* "

Takamitsu ENOMOTO **

1. 流星刀製作と「流星刀記事」

流星刀は、武揚が隕石を材料にして作った刀剣である。武揚は長崎海軍伝習所、オランダ留学を通じて専門の蒸気機関学や船舶運用術とともに、広範な科学技術の習得に努めていたが、中でも鉱物学と製鉄技術には強い関心を持っていた。ロシア全権公使(明治7~11年)としてペテルブルグ滞在中にも砂金その他の金属と、併せて隕石の調査研究もしていた。当時アレキサンダー 世所蔵の星鉄刀をツアルスコエ・セロー離宮で初めて見て興味を持ち、いつか機会があれば自分も作ってみたいとの思いを抱くようになった。たまたま明治二十八年農商務大臣時代に富山県白萩村で隕石が発見されたのを知り、それを購入。それ以来、この隕石を材料にして刀剣を作る研究に取り組んだ。

明治31年12月には「流星刀記事」をまとめた。その内容は、星石の意義、我が国と世界各国に落下した隕石の実例、所有している隕石の由来と定量分析の結果、等である。また、刀鍛冶国吉国宗と相談しながら作った刀剣の特質についても併記されている。これは我が国で隕石に関する最初の科学的論文といえる。

この時大刀二振と小刀三振が作られた。そのうち大刀一振は大正天皇が皇太子の折、丁子の御祝に献上された。現在筆者が把握しているのは小刀二振であるが、持参したのがその内の一振である。尚、『地学雑誌』明治35年1月号に「流星刀記事」の抜粋が載っている。

以下は、持参した流星刀の写真と「流星刀記事」の内、分析成績報告書である。

「分析成績報告書」

一、星鉄	
定量分析成績	百分中
鉄	89.467
ニッケル	9.303
錫	0.011
コバルト	0.827
燐	0.064
硫黄	0.001
炭素	0.219
不溶残渣	0.027

右分析者 小寺技師

右之通候也

明治31年3月3日

「注」本硯力未タ予力手二入ラザリシ時、近藤氏力本硯

** 株式会社榎本光学研究所

** President, Enomoto Optical Laboratory Co. Ltd.

本稿は2002年12月20日に行われた講演の主要部をまとめたものである。



ノ一部分ヲ削リ取テ分析シタル表ニ抛レバ、鉄 93.52。「ニッケル」5.52「コバルト」0.20 トアレドモ本文ノ分析ニ用ヒシ原量ハ近藤氏ニ比スレバ十倍以上タレバ全礦ノ定量分析ハ本文ノ票ヲ持ッテ精確ト認メザル可ラズト思考ス

2. シベリア横断旅行と『シベリア日記』

武揚は北方領土帰属問題解決のため、明治8年8月「千島樺太交換条約」の締結に成功したが、その後ロシアとトルコの間には戦争が起こり、その報告とヨーロッパの情勢分析のために、明治11年まで当地に在住していた。その間の公的な記録は外務省大日本外交資料で明らかであるが、そのほかの資料として宅状、家族宛の書簡が114通見つかった。その中には当時武揚がロシア皇帝（アレキサンダー 世）及びロシア高官に好ましく思われていた様子が窺える手紙も含まれている。

皇帝には宮廷主催の晩餐会、舞踏会に度々招待を受け、また、ロシア政府からは、ペテルブルグ近郊のクロンスタット軍港で、軍艦や軍備などの施設等の視察も許されていた。このように人的関係が良好だったことが、シベリア日記の内容にも反映している。

シベリア大陸横断の旅はペテルブルグ～モスクワ間の鉄道によって始まるが、「シベリア日記」の書き出しには、

汽駅ニハぼしえっと氏（運輸大臣）ノ命ニテ鉄道掛ノ上官出迎イえきすとらわごん（特別車両）一両ヲ予ガ為ニ出セリ

とある。また内務卿より各県令、鎮台などへ通達があり、各宿場、駅などに公使が着くと当地の警察署長などが出迎えに来ており、各地の調査、見学には護衛が付き、宿舎の玄関口には番兵が立っていた。また、馬車の旅では、各宿場に乗り継ぎの馬が常に用意され、旅はスムーズに行えた。

特に各地の工場、軍隊の施設等の調査が包み隠されることなく行われたことは、この旅行の大きな成果であった。

1) 旅行の目的

当時の日本人は、必要以上にロシアを恐れており、10月1日付の書簡には、こうした日本人のロシアに対する偏見を正したいとある。また、日本政府もそれを望んでおり、山県陸軍卿もすこぶる注目している旨の記述もある。武揚は、当時の日本政府が特に注目していたロシアの軍隊配備の状況について調査し、更に生涯を通じて開発に関係

した北海道と気候風土の似ているシベリアの状況視察も併せて行った。

2) 調査の内容

1. 自然地理, 人文地理的なもの

当時シベリア地方に関する出版物はほとんど無く, 先ず, 地形, 土壌の様子, また, 農作物, 植物, 産業の分布等。

2. 工場とその施設

ウラル山脈地方の冶金業を中心とした工場群, また, シベリア地方全体の砂金工場, それ等の技術, 経営状況の調査。

3. 貿易問題

ロシア人は元来お茶好きであり, 清国から輸入していた。道中いたる所で馬の背にお茶を積んだキャラバン隊に会う。バイカル湖のそばのキャプタ(清国との国境)では3日を費やして貿易状況を調べ, ロシアとの貿易の可能性を計る。

4. 軍隊の動向

各地で軍隊の招待を受けるが, 兵員, 動員力,

志気などを調べる。また, ロシアだけでなくアムール川中間にあるブラゴヴェンシチェスクでは, 対岸の愛琿に行き清国側の軍隊配備も調べる。

5. 異民族の分布

シベリアには色々な民族が混在しており, タタル人, プリアード人などの顔つき, 言葉等を調べる。

6. 物価

広大なシベリアでは各地で値段に差があり, 道中宿泊地でパン, 牛乳, 卵などの値を調べ, 物価表を編む。

3) 旅の経路(地図参照)

公使には3人の同行者がいた。公使館通訳, 市川文吉。銅板技術を学んでいた大岡金太郎。留学生の寺見機一である。

7月26日にペテルブルグを出発して, 9月29日にウラジヴォストークへ到着するまでの一行の詳細な日程は省略する。

移手段は, 鉄道, 汽船, 馬車の三種類の交通



機関で、ロシアの東端ペテルブルグから、西端ウラジヴォストークまで 10,579 ヴェルスタ（露里。1 ヴェルスタは 1 km 強。km 換算で 11,288 km）を 66 日間の旅であって、各行程は次の通りである。

- ・鉄道：ペテルブルグ～ニージニイ・ノヴゴロド 約 1,000 km，東京 博多に相当，全体の約一割
- ・汽船：ボルガカマハニージニイ～ベルミ，バイカル湖，アムール・ウスリイ川，等 約 4,600 km，約四割
- ・馬車

5,650 km，五割強

4) 旅の困難

汽車，船の旅に比して大変だったのが馬車の旅である。公使一行（4 人）はタラントスという二人乗りの馬車を購入，二台に分乗して全行程 66 日のうち 40 日を費やした。6 頭だての馬車で宿場ごとに馬を替えた。

一番長い所は 8 月 9 日～15 日にわたるチュメーニ～トムスク間で，6 日間は昼夜兼行で走った。全体の 1/3 に当たる 23 夜は，同様であった。

シベリアの旅は冬の方が楽だとされている。これは雪で地面が平らになり，川や湖は凍るので一直線にソリで走れるからである。公使一行より 90 年前に大黒屋光太夫がイルクーツクからペテルブルグまで旅をしたが，往復とも冬であった。その時は一昼夜に 200 km 走った，との記録がある。

しかし，路面舗装などのない当時の馬車の旅は，前走車の轍が深く刻まれているために困難を極め，旅の前半では

車中ノ動揺八実ニ言語ニ絶シ，少シモ眠ルヲ得ズ。...

此ノ動揺八頭ヲ打ち尻ヲ叩キ，中々大風浪中船ニ駕スルヨリモ体八疲レリ。（8 月 4 日）

たらんたす八真ニ拷問道具ニシテ，我等一同既己ニ厭ヲ生ジタリ。（8 月 7 日）

と記述されている。

馬車に劣らず悩まされたのが，夏のシベリア名物ブヨ，蚊，蠅等であるが，特に「ワンドロイス」（オランダ語・南京虫）には防虫剤など，色々な対策を講じたが通用せず，夜ゆっくり寝られないという事態に「敗北セリ」との記述がある。

5) 『シベリア日記』の文学性

前述のような種々の困難の中で日記はつづられ，時には馬車に揺られながら書いた。しかし，その割には筋が通っている。文章が美しい。何よりもリズムがあって読み易い。例えば自然描写には，「四方ヲ眺望スルニ絶エテ山無く，只雲樹ノ茫々トシテほりぞんと（地平線）ノ陣頭ニ達スルヲ見ルノミ」8 月 8 日

等とあり，全体が漢文調になっている。シベリアでは，景色の良いバイカル湖の辺りでは，

「甚ダ好景ナリ」

「景色畫ノ如ク殆ンド筆スベカラズ」

「道路ハ甚ダ雅致アリ.....風景絶佳」

また，風景に心を打たれるだけではなく，チュメーニの商人の家で宿を取った時は，人の美しさについて，

家婢ニめりトイウ美人アリ。年 19 バカリ。シベリアヲ経過セシ人ハ皆是家ノ家婢ノ美シサヲ盛稱ス。予ガ部屋ニハ男ノがるそんニテ露語ヨリ外国語ニ通ザル者付キ添イ居レリ。而シテ彼ノ美婢戸外ヨリ折々室内ヲ秋波シ去ルノミ。不幸ト謂ウベシ。呵々

というようなユーモラスな記述もある。

そして漢詩も随所で詠んでいるが，9 月 6 日チタのエラウ地方で和歌を一首吟じている。

故郷ノ雪ヨリ寒シシベリアノエラウノ原ノ秋ノ夜ノ月半月ノ懸かっているところを馬車の幌を上げて即席で詠んだものである。9 月初頭でも当地では既に寒く，「此時寒暖計を見るに氷点下半度」とある。

以上の様に，この日記は単なる視察報告書ではなく文学的にも評価出来，一般的に認められている武人，政治家，外交官，各種科学者，言語学者としての武揚の人物像に「文学者」という新たな一枚を加えては如何であろうか。

6) 旅の費用

費用の合計は 3,286 ループリ 61 コペイカ，これは邦貨で 1,968 円 3 銭に相当した。この当時，1 円は 1 ループリ 67 コペイカという換算率だったのである。

汽車と汽船ではいずれも一等が 1 人分，二等が 1 人分と計上されている。武揚と市川は別れて乗った。大岡と寺見は別勘定だった事になる。馬車は

二台買い入れたが、この計算書にはいずれも半額ずつ計上されている。

交通費は2人分と荷物の運搬日を合わせて、ペテルブルグからモスクワを經由してネージニイまでの汽車賃が159.88ルーブリ、汽船代はヴォルガ～カマ航路で51.40ルーブリ、シルカ～アムール～ウスリー航路で237.05ルーブリだった。

これに対して馬車購入のための費用は335ルーブリ、宿つぎの馬を雇うために合計829.14ルーブリを支払わなければならなかった。

ごく大雑把に言って、汽車と汽船の場合は1人が1キロ移動するのに5コペイカ要しただけなのに、馬車の場合はその2倍以上の12コペイカかかった。馬車の修繕代、食費、宿泊代などの付帯費用をすべて加えれば、この差はさらにひろがるはずである。馬車の旅は時間だけでなく、経費も余計にかかったことがわかる。

宿駅で提供される馬には官有馬と私有馬の別があった。ペルミからチュメーニまでは私有馬で、料金は馬1頭1ヴェルスタ走らせるのに4コペイカであった。官有馬ならそれが1コペイカですんだ。しかしシベリアを東に進むと料金は高くなり、クラスノヤールスクから先は官有馬でも1ヴェルスタあたり3コペイカの料金を要求されている。

いずれにしても、旅行費用の半分は乗車代と乗船代、それに馬車代と馬代のために費やされたのである。その他の大きな費用の一つは宿泊代であった。ペテルブルグを経てウラジヴォストークに到着するまでに宿泊したのは13箇所であるが、そのうち料金を支払ってホテルに泊まったのはモスクワ、ネージニイ・ノヴドロゴ、エカチュリンブルグ、マルコフスカヤ村、トムスクだけで(費用は合計221.71ルーブリ)、ペルミならびにチュメーニから先はすべてそれぞれの町の大商人が無料で部屋を提供した。これは僻遠地に賓客を容れ

る設備を持った旅宿がなかったせいかもしれないし、あるいは都塵をはなればはなれるほどホスピタリティーの心が篤くなる証拠かもしれない。

食料の購入に要した費用は合計で300ルーブリほど、アムールを挟んでブルゴヴェシチェンスク対岸にあるアイグンで清国政府代表者を表敬訪問したときと、ウラジヴォストークでの会食費が合わせて155ルーブリかかった。ウラジヴォストークではおそらく長旅が無事終了したことを祝い、ロシア人を招いて盛大な祝宴を張ったのかもしれない。ちょっと驚かされるのは馬車の馭者をはじめホテルの召使や料理人や番卒や送迎の兵士たちなどに与えたチップが支出項目の数としては最もおおくて、その総額が420ルーブリにのぼっていることである。これは費用総額の13パーセントにあたる。二、三の例を示せば、ペルミからエカチュリンブルグまでの馭者には12ルーブリ、エカチュリンブルグからの「附添羅卒小頭」へ3ルーブリ、「同附添羅卒共」へ3ルーブリ、「馬車扱荷物番卒」へ1ルーブリといった調子である。チュメーニの例の「美婢」のいる商人宅では「召供共」へ12ルーブリをはずんでいる。

むろん、ロシアの風習がそれを命じていたし、一国を代表する公使としては、酒手を惜しむことができなかったにちがいない。

武揚が通過してから14年後に福島安正がネルチンスクをおとすれた。福島は武揚と同じブーチンという裕福な商人の邸宅に宿を与えられた。主人は武揚のことを懐かしそうに語ったという。武揚は同胞のためにも後を濁してはならなかったのである。

武揚の『シベリア日記』に付された「費用計算書」は単なる数字の羅列とはいえ、多くの興味深い事実をわれわれに教えてくれる。