

鉄道技師；モレルの経歴と貢献¹⁾

林 田 治 男

The Career of Morel and His Contribution to Japan

HAYASHIDA Haruo

Abstract

Edmund Morel was the first Engineer-in-Chief of Imperial Railways of Japan. There are several misunderstandings on his career; when and where he was born, what school he studied, where and what he undertook before came to Japan, and to whom and when he married. Inquiring the original materials in Britain as well as in Japan, I try to resolve these confusions. On the other hand Mr. Morel, who was an Associate Member of the Institution of Civil Engineers, made some important propositions other than his profession to the Japanese Government; it should found the national institution of technology to educate the young talents, and establish the ministry of public works to develop effectively.

In this article, I inquire the background of his contributions at the beginning of Meiji Era, considering his characteristic career.

I disclose, for the convenience of the followers of this theme, the results on my investigation at National Archives especially with reference to Morel in Labuan.

Key Words

- ① The career of Morel
- ② His contribution to development of Japan
- ③ The background of his propositions

鉄道の初代建築師長；モレルは、任務遂行のみならず公共事業の推進や人材育成の建議により、

1) 本稿の作成に当たり、2003・05年度に大阪産業大学産業研究所から分野別研究による研究費の援助を得た。そのおかげで、兩年とも夏期休暇中英国で調査研究を精力的に行うことができた。国立公文書館、土木学会本部、ケムブリッジ大学図書館、新聞資料館などで、興味深い発見が多々あり、英国側資料の複写・収集で充実したスケジュールを送ることができた。さらに06年1月にマレーシアのラブアン島やサバ州を訪問し、現地調査や文献調査ができた。

その折、公文書館などで調査助手を務めてくれた03年当時ロンドン在住の細田安澄さん、土木学会資料室のMrs. Carol Morganの二人には特にお世話になった。二人にはこの場を借りて感謝の意を表したい。

また鉄道開業の榮譽に浴することなく志半ばに夭折したことも加わって、日本では高く評価されている。しかるに、生年、生地、学歴、来日前の実務経験など彼の経歴に関し一次資料に当って探索すると、日本で巷間語られていることにいくつかミスが散見されることが判明した。また調査の過程で、来日前経歴および彼が所属していた土木学会の報告書の存在が彼の日本での貢献や政府首脳への建議の背景を考える上で重要な意味合いを果たしていることが推察できた。かくして、現段階におけるモレル研究の成果として、経歴と貢献の結節点を本稿で提示したい。

キー・ワード

- ① モレルの経歴 ② 近代化の礎を提案 ③ 諸建議の背景

1. モレルの建議と功績

帝国鉄道協会第5回定期総会（1902年、明治35年）に招待された伊藤博文は、講演の中で英国公使；パークス（Sir Harry Smith Parkes）、初代建築師長；モレル（Edmund Morel）、および日本人で唯一鉄道敷設賛成の建白書を提出した京都の町医者；谷暘卿の功績を紹介している。その中でも特にモレルの評価は高い。その紹介文を引用しよう。

英吉利人であつて濠洲に居つて多少建築のことに従事して居つた人であり、これも誠に忠実なる人であつて鉄道建築のことに就ては非常なる経験のあつた人とは考へませぬけれども、先づ日本の少距離の鉄道位築くことに就ては不足はなかつたと考へます、それで此男が日本へ参つて鉄道の計画を始めた²⁾。

1870年4月9日（明治3年3月9日）に来日³⁾したモレルは、1月23日（12月22日）付レイ（Horatio Nelson Lay）による「別項約書」第4項に給料等の待遇面に関して述べられている建築師長（Engineer-in-chief）として、4月12日パークスの紹介により東京で伊達らと面会した⁴⁾。モレルは、1週間後の19日付で大蔵少輔；伊藤に全文8か条よりなる建議書を提出している。その中で当面の課題の東京—横浜間の工事に関してのみならず、第5条で教育の必要性を強調し次のように述べている。

測量科に付数員の助手を要す而して其助手を多くは得学有材の日本人ならん〔日本人の優秀な助手を測量科につけよ；引用者、以下同様〕且助手等信実の務は此芸術を学ぶを以とすべければ〔技術習得が彼等の本務である〕東京鉄道廨舎〔役所〕は兼て

2) 伊藤、「鉄道創業の事歴」、沢和哉編著、『鉄道—明治創業回顧談』、p.47。帝国鉄道協会明治35年第5回定期総会での講演に基く。

なお重要個所に、引用者が下線を施した。

3) 「2. 来日前経歴」【H】参照。

4) 『明治前期財政経済史料集成』（以後単に『明治前期』と略す）10巻、p.18。同日付トローマンの手紙参照。

陸地建築学校となし現場実地に就かざる〔現場での仕事がない〕日は此輩をして理上の学を教導せば智識を添ふる益あらん〔並行してOJTとoffJTを実施していく；晴耕雨読〕僕又欽然これが督学となる〔モレル自身が教育に当たる〕可し⁵⁾

5月28日（4月28日）付では、より体系的な建議を行っている。まず国家主導で公共投資を指揮監督する工部省の設置を薦め、その職務や権限に関しても具体的に提案している。

泰西諸洲英吉利を除くの外各国政府建築の諸務を管轄する為め頗る盛大の局を建て国土生産の物財を以眼前国内人民の幸不幸に干係する事業を起すことなれば其局を置き建築の方法を論ずる何事を捨置とも国家第一の緊務とす……各国政府管轄の建築局を置き広大の制を建恰も金庫会計陸海軍務及び外国事務等の諸局と異なる事なし……鉄道の建築道路の補理海港海岸の造築燈明台礦山等の諸件も亦此局の管轄に属す。

他方、技師養成のため中等・高等教育機関を設立するよう、選抜試験、教育方法、図書館の重要性などを挙げながら次のように強く薦めている。

學術を教導し之を実地に施すこと総て非常の事に臨むの外欧羅巴人の手を仮らずして事を遂るの時期至るべし是に至らんには俊秀の少年を選挙し學術を教導習熟せしめ後年に至り銘々一事業を引受容易に遂る様処置するは極めて切要なり……故に東京或は大阪に於てスクウル、インゼニール〔School Engineer〕建築学校を創立するの切要なる今日の如きはなし⁶⁾。

さらに、会計制度を含めた事務管理組織や組織の運営法も、例を挙げ制度確立を働きかけている。

建築師長として鉄道建設の任務を忠実に果たしたこと以外に、モレルの功績として挙げられるのは上述の項目に加えて、外貨節約・国産品使用〔ひいては国内産業の育成〕のため枕木は日本産木材を使用してもよいという姿勢・判断⁷⁾にあると言われている。モレルを評するに、「誠に忠実な人」という伊藤の表現が無理なく受け入れられる事情は、このようなものにある。

すなわちモレルの功績としては、以下の四つが挙げられる。

- ① 初代建築師長として、鉄道建設に貢献。
- ② 工部大学校（および工技養成所）の創設
人材育成のための教育機関の設立を建議。

5) 沢編著、『鉄道－明治創業回顧談』，p.48。

6) 沢編著、『鉄道－明治創業回顧談』，p.49。

7) 『明治前期』10巻，p.32，1870年9月24日付，伊達宗城，大隈重信，伊藤より東洋銀行(Oriental Bank Corporation，以下OBCと略す)宛書簡参照。

③ 工部省の設立⁸⁾

民間に任せるのではなく、一括して政府主導型で公共事業を推進するよう提起。

④ 国内産業保護・育成

国産品を使用し、外貨の節約を図ると同時に、国内産業の自立発展を促すよう勧告。

2. 来日前経歴

モレルの業績を知るために、彼の経歴を探ってみよう。往時の資料として、以下の8つが入手利用可能である。

【A】「出生証明書」、「結婚証明書」、「死亡証明書」⁹⁾。【別掲資料参照】

「出生証明書」によれば、イタリア商品の卸とワイン商を営んでいた父トーマス(Thomas Anet Lewis Morel)と母エミリー(Emily Morel)の間に、1840年11月17日、No.1 Eagle Place, St. James Squareで生まれ、26日にSt. James, Westminsterでその旨登録された。

出生地は、Piccadilly Circusに近接しておりロンドンの中心街といえる。

「結婚証明書」によれば、1862年2月4日、St. Pancras Churchで、未成年の英国人ハリエット(Harriett Wynder¹⁰⁾)と結婚した。父トーマス、ハリエットの父ウィリアム(William)も既に死亡しており、彼の職業は技師で当時St. George's, Bloomsburyに住んでいた。

「死亡証明書」によれば、1871年11月5日、横浜で死亡した。享年30、これも1840年生まれ説と整合的である。またモレル夫人の「死亡証明書」によれば、11月6日死去、享年25。双方とも8日に届出がなされた。

当時日本で使用されていた太陰暦で、夫々明治4年9月23日・24日ということになる。なお1871年9月23日や明治4年11月5日という交錯した表現は不正確で混乱を生じやす

8) 「明治三年閏十月廿日(1870年12月12日)工部省ヲ創置^{皇城内セラレ}、百工ヲ勸奨スルコトヲ掌リ、嘗テ民部省所管ノ鑛山、鐵道、製鐵、燈明臺、傳信機等ノ事ヲ統括ス。」(『明治前期』17巻の1、「工部省沿革報告 工部本省」, p.5。)

9) 「出生証明書」、「結婚証明書」はロンドンのFamily Record Centreで入手できた。「死亡証明書」は妻; Harriettの分を含めて森田氏の厚意により複写物をいただいた。また1995年4月21日付Milesからの返信の複写も森田氏からいただいた。

10) ここの綴りはHarrietとなっているが、「死亡証明書」やJWMでは末尾の“t”が重複されているので、本稿ではHarriettを採用する。また「死亡証明書」で25歳となっているので、結婚時16歳か17歳の未成年だった。「結婚証明書」の“minor”という表現と整合的である。

ここでEdwardとも記されているが、他はEdmundとなっており、父はThomasなので、単なる転記ミスであろう。

く、避けるべきである。

【B】 Frank R.Miles, compiled by, *King's College School: Alumini, 1831~1866, With Historical and Biographical Notes; A Register of Pupils in the School under the First Headmaster, Dr. J.R.Major, 1831-66* (以下*Alumini*と略す)¹¹⁾, および森田嘉彦氏の問合せに対する1995年4月21日付, 入学身上書の写しを含む Milesからの返答 (私信)。

Milesの説明によれば, King's College School (以下KCSと略す) は勅許を得て1829年 King's CollegeのJunior Departmentとして創設され, 1911年両者の関係を清算するまでその状態が継続した。建物は1897年KCSがWimbledonに移転するまでCollegeの地下にあった。初期には両者は密接な関係があり, どちらが責任を持って教育していたかを確認することは容易ではない。Collegeは当時学位を授与していなかったが, 文学, 科学, 工学, 医学, 神学など広範な課程を提供していた。Collegeには, 通常16~19歳で入学していた。生徒がCollegeとKCSのいずれに属していたかを判別する唯一の方法は, Entrance Form (入学身上書) である。多くの生徒はCollege課程にも学費を払っていた。OxfordやCambridgeを目指しLiterature Departmentに属する生徒達はKCSで古典学の勉強をしていた。

1857年5月4日付, (Collegeではなく)KCSへの父トーマス署名の入学身上書によれば, 誕生日が11月17日で当時16歳, 住所は20 Ladbroke Villas, Nottinghamhillとなっている。Milesの返信によれば57年の第2学期のみ在籍し, 17回以上病欠している。57年秋, The Applied Science Department of the College (以下ASDと略す) に移り, 2年間在籍している。特別に表彰されてはいないが, 品行は良好だった。この入学身上書は, 1840年生まれ説と, 家族が当時Nottinghamhillに転居していたことを示している。

これによれば, モレルは1857年5月にKCSに入り, 第2学期のみ在籍し, 同年秋ASDに移り, そこに2年間在籍した。因みに73年9月~81年1月来日したRymer-Jonesも, 53年第2学期~57年第2学期KCSに在籍していたことが記してある¹²⁾。

【C】 The Institution of Civil Engineers (英国土木学会, 以下ICEと略す) への入会申請書, 1865年5月。ICE整理番号1980, Form A. 135¹³⁾。

彼が師事し, 準会員 (Associate) としてICEに加入する際の提案者クラーク (Edwin

11) 当時のKCSの教育方針, 教師名・担当科目, 在籍者氏名・期間, および校風などがかなり詳細に述べられている。

12) *Alumini*, p.183。またこれは彼の*PICE*追悼記事 (118巻, pp.453~5) とともに矛盾していない。

13) ICE本部 (地下鉄Westminster駅近く) 資料室でマイクロフィルムを閲覧・複写させてもらえる。

Clark¹⁴⁾ が、技師としての経歴を紹介し、入会資格ありと6名の推薦者の署名を添えて推挙している¹⁵⁾。手書の経歴紹介文に興味ある文言があるので全文を再現しておこう。

After serving a regular period of pupilage in my office, he practiced on his own account for about 8 months as a Civil Engineer at Melbourne and engaged for about 5 months as Assistant Engineer to the Provincial Government of Otago¹⁶⁾, New Zealand, and for about 7 months was Chief Engineer to the Provincial Government of Wellington.

モレルはニュージーランド在住ながら、65年5月に入会誓約書を提出しBuilding Fund 4ギニー（4ポンド4シリング）を払っている¹⁷⁾。したがって当時帰国していたと考えられる。またICE準会員の加入資格は当時25歳以上であったが、提案者クラークは半年足りない事実と関係なく提案している。クラークはそれを承知の上で、彼が遠隔地で仕事していることを勸案し推挙したのかもしれない¹⁸⁾。なお1841年誕生説では、1年半の規定破りになるので、この点でも無理があり採用しがたい。

【D】病気療養申請，死亡を伝える日本側記録。「モレル病死並佐畑他印度行」云々、『鉄道寮事務簿』¹⁹⁾ 第1巻，66号，pp.316～322。本稿補論参照。

1871年10月28日（明治4年9月15日）病気療養申請，31日（18日）インドへの転地療養許可，11月5日（23日）死去，翌6日夫人死去となっている。これらの死亡日は「死亡証明書」と整合的である。

なお『鐵道附録』（補足資料；己）のモレルの死亡日9月24日説は間違いである。

【E】*The Japan Weekly Mail*（横浜で発行，以下JWMと略す）²⁰⁾の死亡記事と追悼記事。

14) ICE名簿によれば、彼は1850年12月にICE準会員，55年4月に会員（Member）になった。なお1870年当時，ICE会員には，Honorary, Member, Associate, Studentという4つのカテゴリーがあった。

15) 会員は30歳以上，準会員は25歳以上が加入条件の一つであった。準会員になるには「会員3人，準会員2人」以上の推薦・署名も必要であった。

16) Otagoはニュージーランド南島最南端の州で，鉄道差配役；カーギル（William Walter Cargill）の父ウォルター（Walter）が開発入植した地区である。彼に因んでInvercargillと名付けられた町もある。モレルとカーギルの接点を想起させる。

17) 入会金は3ギニーであったが，支払証は発見できなかった。

18) この時期は後述のLabuanに行く前で，一連の加入手続きのためもあり英国に帰っていたと推察できる。5月29日付けの「加入誓約書」に署名しているので，モレルが帰国していたと考えられる。

19) 『鉄道寮事務簿』は万世橋の交通博物館でマイクロフィルムにより閲覧・複写できる。

20) 横浜開港資料館で閲覧・複写ができる。

1871年11月11日。

葬儀記事が第1面で、モレルが11月5日30歳で、夫人；Harriettがその12時間後の翌6日25歳で亡くなったことを伝え、7日火曜日の葬儀参列者が多く、カーギルや井上勝も出席したことが載っている。死亡記事は、両名の「死亡証明書」や『鉄道寮事務簿』の記載内容とも整合的である。

追悼記事には次のような経歴紹介がある。英・仏人の父母の間に生まれ、Cheltenham Schoolを経て、独仏で教育を受けた。パリでの逗留を切上げ、Woolwichで学んだ。クラークに3年半師事し、英国を離れた。2年間New ZealandでChief Assistant Road Engineer, 5年間Labuan CompanyでChief Engineerとして働いた。その後南オーストラリアで鉄道の仕事に就くはずだったが、来日を受入れたがためそれは中止となった。他に性格、仕事振り、病気のことを詳しく伝えている²¹⁾。

【F】彼の土木学会誌 (*Minute of the Proceedings of the ICE*, 以下*PICE*と略す)²²⁾ の追悼記事。1872年, vol.39, pp.299-300。

彼の経歴は次のように紹介されている。PiccadillyおよびNotting Hillに在住していた故トーマス・モレルの1人息子で、1841年11月17日に生まれた。King's College, Londonで教育を受け、ドイツやパリのtechnical schoolを経た後、引続きWoolwichで学んだ。58年5月からクラークに3年半師事した。英国を離れ、New Zealand政府で62年Chief Assistant Road Engineer, 63年Wellington地区のChief Engineerに従事した。64・65年は主にオーストラリアで自営し、その後1年半Labuanで提案された鉄道を検討した。67年Labuan Coal CompanyのChief Engineer and Managerとして鉄道建設、〔炭鉱の〕縦坑掘削をした。69年健康を害し南オーストラリアに移動しConsulting Engineerになった。日本で鉄道建設のEngineer-in-Chiefに就任するため、それを辞し来日した。

ここで1841年生まれとなっているのは、その理由は不明だが明白な間違いである。父親がPiccadillyやNottinghillに在住していたことは、「出生証明書」やKCSの入学身上書で確認できる。66年初頭Labuan島に到着し仕事を始めたので、この経歴紹介は1841年誕生説以外、他の資料との矛盾点は特にない。

【G】70年4月11日および18日付*London and China Telegraph* (Londonで発行, *LCT*と

21) *PICE*の追悼記事と酷似・重複している部分もあり、仕事を共にし人柄もよく知っていたICE会員で建築副役 (Chief Assistant Engineer) であったイングランド (John England, 57年準会員, 66年会員, 77年日本で在任中死去。経歴は*PICE*, 53巻, p.283-4の追悼記事参照) がこれらを書いたのではないかと、筆者は推察している。

22) ICEのバックナンバーは、京都大学総合図書館に揃っており、閲覧・複写が可能である。

略す)²³⁾、6月11日付 *JWM* の船の乗降客名簿。

「Mrs. Morelが70年4月16日、蒸気船Ripon号で横浜へ向け、Southampton港を出港した」という記事が *LCT* にある。そして「Mrs. MorelがCadiz号で、5月31日香港発、6月7日横浜着」という記事が *JWM* のShipping IntelligenceのPassengers欄に掲載されている。当時日英間は約2ヶ月間の船旅であったのでこれらの記事に矛盾するところはない。

「結婚証明書」、ハリエットの「死亡証明書」、『鉄道寮事務簿』の電報、*JWM* の死亡記事、およびこの乗降客名簿から、モレル夫人は、旧姓Harriett Wynderという英国人で、夫に遅れること2ヶ月後の70年6月7日に来日し、翌71年11月6日に死去したこととなろう。

【H】1870年4月9日付 *The Hiogo News* によれば、E. MorelとJ. F. H. Trautmannが、上海・長崎からOregonian号で到着し、横浜へ向け出航した。

4月16日付 *JWM* によれば、両名の氏名は記載されていないが、Oregonian号が4月9日に横浜に着いた。

すなわちモレルはトロートマンと同じ便で、1870年4月9日（明治3年3月9日）に横浜に到着した。トロートマンの書簡によれば²⁴⁾、モレルはパークスの紹介により12日に江戸に入り、日本政府高官と面会した。他方トロートマンはお預けを食らった。

4月9日横浜到着の根拠を、田中は『明治前期』に求めている²⁵⁾。確かに12日面会はトロートマンの手紙で確認できるが、「9日横浜到着」はそこに明記されていない。山田も4月9日説だが、根拠が示されていない²⁶⁾。

以上の資料により、モレルの経歴を簡潔にまとめると次のようになる。下線部分は通説への反証事実を示している。

[生年月日、生地]；「出生証明書」による。（森田氏が立証、説明）

父トーマスと母エミリーの間に、1840年²⁷⁾ 11月17日、Piccadilly近くのNo.1 Eagle Place、

23) ロンドンのNewspaper Libraryで閲覧・複写できる。

24) 『明治前期』10巻, p.18。

25) 田中, 『明治維新政局と鉄道建設』, p.205。

26) 山田, 『お雇い外国人④交通』, pp.25, 152。

27) 出生証明者やKCSへの問合せにより、1840年説を初めて立証したのは森田氏の業績である。氏はさらに、出生地に関連してPiccadilly and Nottinghillの謎も解いた。

後述のKCSからの返答の利用や「日本人妻説」に対する疑問もあわせて、モレルの経歴に関し、出生証明書、入学時の身上書、死亡証明書などの第1次資料に立脚した立論も含めて、森田氏から筆者は多大な啓発を受けた。記してここに感謝の意を表したい。

森田嘉彦, 「明治鉄道創立の恩人 エドモンド・モレルを偲ぶ」(『汎交通』97巻2号所収) 参照。なおMorita, "Edmund Morel, a British Engineer in Japan," in *Britain and Japan: Bibliographical Portraits*, vol 2, edited by Ian Nish 1997. も参照せよ。↗

St. James Squareで生まれた。

PICE追悼記事の1841年（生まれ）説は誤りである。

[学歴]；【B】 森田氏の問合せと *Alumini* による。

1857年の第2学期のみKCSに在籍し、病欠が多かった。57年秋応用科学科（ASD）に移り、2年間に在籍²⁸⁾。表彰なし、品行は良好。入学時住所はNottinghamhill。

[ICE加入]；【C】 入会申請書による。

1865年5月、本来未資格の24歳だったが準会員としてICEに加入。

[来日時期]；【H】 乗降客名簿およびトロートマン書簡による

1870年4月9日に横浜に到着し、12日パークスの紹介で、日本政府高官と面会。

[夫人]；「結婚証明書」と【G】による。（森田氏が疑問視²⁹⁾）

1862年2月4日、St.Pancras Churchで、英国人ハリエットと結婚。夫人は、70年4月16日英国を出航し、6月7日に来日。

[死亡]；「死亡証明書」による。（森田氏が立証、説明）

1871年11月5日（明治4年9月23日）、横浜で死亡。享年30。夫人は、12時間後の11月6日死去、享年25。

3. ラブアン（北ボルネオ）での仕事³⁰⁾

【E】では5年近く³¹⁾、【F】では69年健康を害し南豪州に移るまで、モレルはラブアンにいたとなっている。ICEの資料では、66年1月～68年8月の名簿までWellington, New Zealand, 68年1月～7月名簿で単にLabuan, 69年2月～71年4月名簿でThe China Steam Ship Company Co. Labuan（および71年7月Imperial Government Railways,

ㄨ ついでながら、森田氏は輸出入銀行ロンドン支店に勤務中（現在は国際協力銀行副頭取）、日英交流史の観点からモレルに関心を持ったとのことである。鉄道草創期に関連する英国の第1次資料に基いた実証研究の嚆矢となった画期的な貢献である。

28) 【E】【F】によればドイツ、パリ、およびRoyal Engineersの紹介でWoolwichでも学んだとあるが、ASD在籍のままなのか、【E】【F】あるいはKCSのミスなのかは釈然としない。今後の調査課題である。

29) 当時国際結婚が許されていなかったこと、日本人高官と同席したモレル夫妻の行動などの理由から、「日本人妻説」に対し異議を唱えた。

30) National Archives（英国公文書館）所蔵の、モレルーラブアン関係資料を、本稿に附録として紹介しておく。参照してもらえれば幸甚である。

31) 「南豪州に行く予定だったが、日本での鉄道建設の仕事を提示され変更した」とある。

Yokohama, Japan) となっている³²⁾。参考資料として本稿に付した、英国植民地省などの一連の公文書もラブアンにいたことを実証している。

Labuan島は北緯5度、東経115度辺りに位置し、面積は約92平方km、マレーシア・サラワクのボルネオ本島のブルネイ湾に浮かぶ島である。シンガポールと香港の中間にあり、蒸気船時代の19世紀中葉は地政学上、中継地として重要拠点であった³³⁾。Anne Thurston, *Records of the Colonial Office, Dominions Office, Commonwealth Relations Office and Commonwealth Office, HMSO*, 1995.から、Labuanの紹介を引用しよう。

Labuan was ceded to Britain in 1846 by the sultan of Brunei (qv). It was given a nominated legislative council under a governor in 1848, and was a separate colony until 1890, when administration was entrusted to the British North Borneo Company. Its Borneo representative became governor of Labuan with legislative powers, and the legislative council was abolished. In 1906 the governor of the Straits Settlements was appointed governor of Labuan, which was annexed to the Straits Settlements (qv) in 1907 as part of Singapore. It was constituted as a separate settlement in 1912. It was under Japanese occupation during World War II until their surrender in 1945 and in 1946 it was united with North Borneo (qv).

61年6月26日、Labuan Coal Company (以下LCCと略す) が設立された。出資者名簿にOBC関係者が7人おり、その中に頭取；スチュアート (Charles J.F. Stuart) とカーギルが含まれているのが注目される³⁴⁾。62年6月に石炭試掘の報告があり、63年9月にブルネイのサルタンに炭鉱の賃借料が支払われている。65年4月の埋蔵量、採掘量、配送に関する報告を受け、6月鉄道敷設計画が提案された。鉄道はラブアン政庁 (Government Office) のある南部のVictoria Harbor (現在のバンダル・ラブアン) から、島の北部の炭鉱に至る路線が計画された。石炭採掘資材を炭鉱に運び、採掘した石炭を町や港に輸送するために³⁵⁾。

The China Steam Ship and Labuan Coal Company³⁶⁾ (以下CSLCと略す) により、この

32) 年会費の納入、PICEなどの刊行物の送付や連絡のため、会員はICE本部に逐次住所を届けていたと考えられる。ICE本部資料室に保管されている名簿をチェックすると、変更届分がその都度担当者の手書きで修正されていたことが判明する。すなわち、名簿住所録の信憑性は高いと考えられる。

33) 名前は“Pelabohan” (投錨地) に由来する。

34) National Archives (英国公文書館) 資料請求番号 (以下同様) ; BT-31-481/1885 参照。ここにもモレルとカーギル (およびOBC) との接点が窺われる。

35) CO-714-90 参照。

36) 65年2月8日設立。BT-31-1058/1878C 参照。

鉄道敷設計画の管理者兼技師としてモレルが派遣された。65年10月11日付カードウェル (E.Cardwell) からラブアン提督キャラハン (J. T. F. Callaghan³⁷⁾) 宛の手紙によれば、ラブアンに向けてモレルがロンドンを出航したから宜しくと伝え³⁸⁾。66年1月彼はラブアンに到着し、早速測量を開始した。2月に始発駅を港の西側から東側に変更することも含め、延長7マイル強、総建設費用を3万ポンド弱と見積もった³⁹⁾。ところで67年5月18日、CSLC宛手紙で、軌間4フィート8.5インチの標準ゲージの機関車1両を、シンガポールへ船で送ったとある⁴⁰⁾。

モレルは測量の途中に石油を発見したり、労働力の確保に頭を痛め囚人労働を模索したが断念し、中国人苦力の導入確保を要請した。他方、68年頃には治安も悪化したようで、義勇軍ライフル部隊が組織されると参加した。なお彼は熱心に真剣に仕事をしたようで、会社側は高く彼を評価した⁴¹⁾のみならず、提督も信頼していたようである⁴²⁾。

石炭採掘や鉄道建設に要する労働力確保が困難で、ブルネイのサルタンに支払う採掘権料も採算見通しを圧迫した⁴³⁾。モレル在任中には鉄道敷設計画は進展しなかったようだ⁴⁴⁾。現地調査によれば、ヴィクトリア港と北部の炭鉱Tanjung Kubung (以下単にTK) を結ぶ鉄道は、1893年に完成した⁴⁵⁾。英国人技師ウェスト (Arthur J. West) が延長7マイルの軽便鉄道を完成させた⁴⁶⁾。石炭だけでなく、乗客も運んだとあるが⁴⁷⁾、住民ではなく炭

37) *Foreign Office List*によれば、Trinity College, Dublin出身、60年香港政庁の行政長官 (Magistrate)を皮切りに外務省関係に勤務。61年5月領事代理～67年提督とラブアン勤務。81年6月9日死去。

38) CO404-4 参照。

39) CO-352-3 参照。試算書に、£2725が技師報酬として含まれている。1割の報酬となる。

40) CO-44-26 のp.2。これは敷設予定の軌間は標準軌ではなかったことを意味している。

41) CO-44-26 の会社側の手紙参照。

42) 特にキャラハンの報告書には、モレルの名前がよく出てくる。

43) Wright, *The Origin of British North Borneo*, p.90.

44) モレル来日前の1870年初頭までのラブアン島関係資料に、「鉄道建設開始」や「完成開通」を伝えるものを発見できなかったこと、および現地調査による93年鉄道完成ということから、鉄道は単に計画段階までで工事開始や完成には至らなかったと判断した。

ラブアンで鉄道建設を行っていた場合、その経験が日本のゲージ決定に影響したのではないかと筆者は思っていたのだが……。

45) ラブアン博物館 (Labuan Museum)、石炭採掘の往時を伝える最北部にあるTKの煙突資料館 (Chimney Historical Complex) の説明文による。並行して石炭採掘量が増加したことが示してあった。

46) K. G. Tregonning, *Under Chartered Company Rule*, p.56参照。

ウェストはその後、サバ州のバカウ線の鉄道建設を行なった。

47) S. R. Evans et. al., *History of Labuan*, 参照。筆者が現地で複写した際、頁が脱落した。

鉱労働者を運んでいたのではないかと思われる。なお博物館展示の写真からも軽便鉄道であったことが推察・確認できる。1911年石炭採掘は採算が取れなくなり、中止された⁴⁸⁾。鉄道は除去され、道路となった。

マレーシア政府は1990年代に、香港返還による人材流出や資本逃避の受け皿として、ラブアン島の開発を志向した。サバ州から独立させ特別区とした。マリン・スポーツを中心とした観光地、タックス・ヘブンによる金融センターを目指している。ところで1975年1月の政府報告書に石炭に関する調査が載せられている。石炭層が数センチにも満たないくらい薄く、散在し、岩盤が崩れやすく、層が海底に続いていると述べ、採掘の可能性に否定的見解を提示している⁴⁹⁾。現在はガス・石油の採掘を試みている。

ところで、モレルが1866年1月にラブアンに到着したことは確認できたが、何年まで留まっていたかという確たる文書は入手できていない。CO-352-4で1868年3月までいたことはわかるが。また熱帯雨林に過酷な気候と治安問題、および往時の写真に英国夫人が見当たらないことから、筆者は、モレルは単身で（夫人を伴わず）ラブアンに滞在していたと推察している。

4. モレルの経歴に関する諸説

モレルの経歴について、国内の文献では若干のバリエーションがあり、錯綜している。代表的なものを年代順にいくつか取上げて紹介してみよう。ミスの部分に下線を施した。

1942年、土木学会編、『明治以後本邦土木と外人』

「英国に生まれ、新西蘭に於いて鉄道建設に従事し、其の竣功の翌年、即ち明治3年3月吾が国に招聘せられて来朝し」……明治4年9月「24日溘焉として逝去したり。モレル夫人亦看護と心労の為め、彼の死後4日を経て千載不帰の客となれり。」⁵⁰⁾

彼の提言による工部省の新設や、工学寮の設置という功績についても述べてある。

9月24日死亡説は、『鐵道附録』に依ったものと考えられる。他方夫人が4日後に死亡したというのは、その判定論拠が定かでない⁵¹⁾。

48) S. R. Evans et. al., *History of Labuan*, 参照。

49) *A Preliminary Planning Report, prepared for the Federal Government of Sabah*, p.28, p.183 参照。1911年に放棄した理由としても納得できる。

50) 引用は夫々同書, p.89, p.92。引用に際し漢字は新字表記に改めた。

51) 想像を逞しくすると、転地療養許可からモレル死亡までの4日間と取り違えたのかもしれない。

ちなみに石井満、『日本鉄道創設史話』, 1952年も4日説である。

1968年、山田直匡、『お雇い外国人④交通』

「1841年（天保12）11月、イギリスのピカデリー・ノッチングビルで生まれ」……「セイロン島の鉄道建設を完了して来日した。」「1871年（明治4）9月19日、療養のためインド地方へ転地することが許可され、……その4日後モレルが死去した……モレルの看病に尽していた夫人（日本人）もあとを追うようにして同じ病いで死去した。」⁵²⁾

モレルとセイロン島の鉄道との関係はない。田中がレイモレルの書簡を使用して「イギリスへの帰途、レイはセイロン島でモレルと会見し、彼にこの借款における鉄道建設工事の技師長となることを依頼した」⁵³⁾と述べていることからミスリードしたと考えられる。また明治4年9月19日が正確な表示であり、1871年11月1日に当る。当時使用していた太陰暦との交錯した表現は誤解を招く恐れがある。生地に関しては、【F】PICE追悼記事の「父親がピカデリーとノッチングヒルに居住していた」とする文章を取り違えたため誤解が生じたと考えられる。

1972年、『鉄道先人録』

「1841年（天保12年）イギリスのピカデリー、ノッチングヒルにトーマス・モレルの独り息子として生まれ」……「1865年には24歳の若さでイギリス土木学会会員に選ばれ」……モレル夫人については大隈侯爵関係文書に候の綾子夫人付小間使キノという名の婦人で綾子夫人のすゝめによって結ばれたということである。（南條範夫氏「驀進」）⁵⁴⁾。

生地が2ヶ所というのはどう考えてもおかしい。日本人妻説は、二人の「結婚証明書」、ハリエットの1871年11月11日付【E】JWMの死亡記事（ここに“キノ”という氏名は出てこない）、「死亡証明書」、【G】の乗降客名簿と矛盾する。小説を面白くするための“創作”と思われる。

1974年、『日本国有鉄道百年史 通史』

「トーマス・モレルの1人息子として1841年11月17日イギリスのピカデリー・ノッチングビルで誕生、……イギリスの土木学会会員にあげられた。」……「彼が持病の肺患が重くなってインドに療養に行きたいと願出たときには、明治天皇は金五千円の療養費の下賜を伝えたが、病が重くなりインド療養もできず明治4年9月23日亡くなった。彼が亡くなると看病していた彼の妻も後を追った。気の毒な生涯であった。」⁵⁵⁾

52) 同書, pp.152~153。

53) 田中時彦, 『明治維新政局と鉄道建設』(1963年), p.204。

54) 同書, pp.392~394。

55) 同書附録, p.49。

なお50年史に当る『日本鐵道史』では、モレルの日本での功績を詳述しているが、経歴に関しては述べられていない。同書上篇, pp.175~177。ただし、Morellと末尾の“l”が重複し、9月24日病死説を採用している。

誕生日11月17日が明記されている。この記述は基本的に【F】PICEに拠っていると考えられる。『百年史』だけにできるだけ原典に当ろうとしたことが窺える。根拠が曖昧な日本人妻説を採用していないのもその現われと思える。

1977年、沢和哉、『鉄道に生きた人びと〔鉄道建設小史〕』

「1841年（天保12）11月17日、イギリスのピカデリー、ノッティングヒルにトーマス・モレルの1人息子として生まれました。……1865年、24歳の若さでイギリス土木学会会員に推薦されました。」……「セイロン島の鉄道建設完了後、……来日しました。」……「明治4年9月24日病状が急激に悪化し、日本の鉄道開通を見ることもなく、わずか30歳の若さで異国の地においてさみしく死亡しました。」さらに間接的な表現ながら、日本人妻説を採用している⁵⁶⁾。

1841年11月17日生まれ、1871年11月5日（明治4年9月24日）死亡なのに、30歳の若さで亡くなったという計算が奇異である。

1983年、八十島義之助、『Edmond Morel（エドモンド・モレル）』『土木学会誌』68巻、9号）

「天保12（1841）～明治4（1871）年、イギリスのピカデリー・ノッティングヒルで、トーマス・モレルの一人息子として生まれた。……ニュージーランドの土木技師、オーストラリアの鉄道顧問技師を経てセイロン島で鉄道建設に従事していた。明治3（1870）年、セイロン島での鉄道工事が完了したのちに……初代の鉄道兼電信建築師長として来日した。」……「9月24日、病状がにわかに悪化して転地することなく日本で病没した。」「彼は日本到着後わずか40日目に新橋－横浜間の鉄道建設の大方針を伊藤大蔵少輔あてに提出し……」⁵⁷⁾

これは「特集・土木と100人」に掲載された紹介記事である。日本の土木学会が編集したのだから、せめて【F】に従い「ラブアン」と明記してほしかった。高校程度の地図帳にラブアンは掲載されており、索引を引けば自ずから北ボルネオに位置することが判明するはずなのに。日本到着は4月9日（3月9日）、伊藤への第1回建議は4月19日（3月19日）であるが、前者を太陰暦で後者を西暦で計算して「40日目」という誤った数値を導いたようだ。この紹介は『土木学会誌』であるがゆえに、軽率の誹りは免れまい。

1983年、佃實男、『神奈川人物風土記』

56) 同書, pp.22～24。「南条氏本人に紹介した結果、フィクションではなく、題名は忘れたが大隈侯に関する逸話集の一冊にあったとの返事を得た……」……ので、「昭和49年5月「汎交通」第74巻第5号では、「大隈侯爵の奥様づき小間使いキノがモレル夫人であったとして、日本人説をとっています。」（同書p.24）

57) 引用はいづれも同書, p.23。

「1841年（天保12）11月17日、イギリスのロンドン郊外のピカデリー・ノッチングビルで生まれた。……1865年、イギリス土木学会会員となっている。……セイロン島の鉄道建設を完了し、そのまますぐ横浜へやってきたといわれる。」……「来日してからモレルは、日本人を妻としていた」⁵⁸⁾。

1984年、Eiichi Aoki（青木栄一）、Edmund Morel; the Father of Japan's Railway.

セイロンで鉄道建設に従事し、……妻は日本人で“キノ”と紹介している。

数少ない英語文献だけに一次資料に立脚し正確を期してほしかった。

1985年6月、武内博、「我が国鉄道創設期に活躍した来日西洋人—鉄道技師E.モレルとH.N.レイを中心に」

「1841年11月17日、イギリスのロンドン近郊ピカデリー・ノッチングビルで生まれた。ロンドン大学キングス・カレッジを卒業後ドイツ、フランスで学んだ。ニュー・ジーランド、オーストラリアおよびセイロン島の各地で土木工事や鉄道工事に従事していた」⁵⁹⁾

1985年11月、武内博、『横浜外人墓地—山手の丘に眠る人々』

「1841年11月17日、イギリスのロンドン郊外ピカデリー・ノッチングビルで生まれた。ロンドン大学キングス・カレッジ卒業後ドイツおよびフランスに留学した。……1865年にはイギリスの土木学会会員に推された。……1870年セイロン島に渡り鉄道工事竣工をまっけて来日」⁶⁰⁾した。

1986年、青木栄一、「人物紹介②エドモンド・モレル」（囲み記事）

「1841年（天保12年）11月7日、イギリス、ロンドン西郊のノッチング・ヒルに生まれ、ロンドンのキングス・カレッジで土木工学を学んだのち、当時の若いイギリス人技術者の多くがそうであったように実地の経験を求めて、ニュージーランド、オーストラリア、ラブアン島などで鉄道建設に従事した。1865年5月、若冠23歳でイギリス土木学会会員に推薦されたことは彼の学歴の高さとともに、すぐれた鉄道技術者としての評価を得ていたことを示している。」……「彼は来日後日本人女性と結婚していた」⁶¹⁾。

KCSでは土木工学のみを学んだのではない。ラブアン島のことには触れてあるが、その位置やそこでの任務に関して全く述べられていない。青木は1984年にはセイロン説を唱えていたがそれが脱落し、ラブアンが登場している。【C】でみたようにICEの準会員への入会申請書の経歴紹介には、学歴や鉄道技術者としての実務経験は全く推薦理由とされていない

58) 同書, pp.134~136。

59) 同書, p.12。

60) 同書, p.162。

61) 同書, pp.25~27。

い。単に土木技術者としての経歴年数と年齢（厳密にはモレルの年齢は半年不足していたが）が条件を満たし、所定の推薦者の賛同が得られ、師事したクラークの提案で入会したのである。ICE入会を過大評価するのは、実像を歪めることになる危険性がある。

1995年、南條範夫、『旋風時代』第1章「驀進」

「明治3年6月3日、鉄道建設の技師長エドモンド・モレルが来日した。」⁶²⁾ ……「英帝国から後進国に出掛けて行って、その国を愛し、その国民の為に全精力を注いだ極めて少数の、ややロマンチックな理想主義的青年の一人であった」 ……「ロンドンのキングス・カレッジを卒業後、ドイツとパリの工業学校に学び、豪州のラフアン炭鉱会社の技師長となった。」⁶³⁾ ……工部省の設立や工部大学校の創設に関し「日本に来てから一ヶ月ほどしか経たぬうちに、モレルは大隈に進言した。」⁶⁴⁾ ……「モレルが最初に大隈邸を訪れ……、綾子の傍らにいたきの〔原文は傍点〕と云う小間使いが、……六ヵ月後、きのはモレルの妻になった。」⁶⁵⁾ ……「11月5日、モレルは遂に生命を終えた。全身のエネルギーを良人の看護につかいつくした幼い妻も、恐らくその間に感染していたのであろう、モレルの死後数時間——数日ではない——後に、その後を追って、息をひきとった。」⁶⁶⁾

先述したが、日本人妻説は小説家特有の脚色であろう。“豪州のラフアン”炭鉱会社という表現は、いみじくも調査不足を示している。

南條氏の小説には、他にもレイの出自や目的や行動について事実とは異なる断定がなされており、研究者は細心の注意を払って読んでいく必要がある。

1995年、武内博編、『来日西洋人名事典』増補改訂普及版

「1841年11月17日、イギリスのロンドン郊外ピカデリー・ノッチングビルで生まれた。ロンドン大学キングス・カレッジで学んだのち、ドイツ、フランスの工業学校でも学んだ。ニュー・ジーランド州の土木技師やオーストラリアの鉄道顧問技師を務め、1865年にはイギリスの土木学会会員に推された。1870年セイロン島の鉄道工事竣工をまっけて来日。」⁶⁷⁾

【B】で明らかにしたように、KCSに1学期間のみ在籍しただけで、ロンドン大学キングス・カレッジには在籍も卒業もしていない。両者を混同した勇み足であろう。

1995年、村松貞次郎、『日本の近代化とお雇い外国人』

「1841年イギリスのピカデリー・ノッチングビルで生まれ、……南オーストラリアの鉄

62) 同書, p.74。

63) いづれも同書, p.80。

64) 同書, p.81。

65) 同書, p.82。

66) 同書, p.84。

67) 同書, pp.502~503。

道についての論文も発表していた。』⁶⁸⁾

山田や武内同様ノッチングビルとなっているのは校正ミスであろうか。【E】JWMの追悼記事を参照した旨述べてあり、そこに報告書（論文）のことが紹介されている。しかしJWMには生年月日や生地に関する叙述はないので、その部分は他からの転用と思われる。なお、日本人妻説を採用していない。

ところで、山田、沢、武内のセイロン説では、モレルはセイロンで鉄道建設に従事していたと明確には表現していない。しかし文脈からは、従事していた鉄道工事が完了したので来日したと受取られる。青木と『PINUS』の武内は⁶⁹⁾、明瞭に「セイロンで従事」と述べているが。

このようにモレルの経歴に関し、原典資料に当り探索すると日本で巷間語られていることにいくつかミスが散見される。これらに対し、森田氏は日英双方の原資料に則り彼の経歴を再構成した実証研究を行なった。森田氏の論点を紹介してみよう。

1997年、森田嘉彦、「明治鉄道創立の恩人 エドモンド・モレルを偲ぶ」

① 生年月日は1840年11月17日である。

「出生証明書」に明記されており、KCSへの問合せと入学身上書の年齢計算から。

② 生地はPiccadilly近くのNo.1, Eagle Place, St. James Squareである。

これも「出生証明書」に明記されている。

ノッチングヒルは、KCS入学時の家族の住所であることも併せて種明かした。

③ KCSに1857年の第2学期のみ在籍し、病弱で休みがちであった。

KCSへの問合せによる。

④ 日本人妻説は無理がある。

Harriett Morelの「死亡証明書」、JWMの死亡記事、および当時国際結婚が認められていなかったことから⁷⁰⁾、日本人妻説に否定的である。これらの手法と主張内容は、まさに実証研究であり高く評価すべきであろう。

モレルの日本への貢献が大きいだけに、「ロンドン大学キングス・カレッジ卒業（KCSに1学期間のみ在籍、それも休みがちだった）、土木学会会員（規約上30歳にならないと会員にはなれなかった）、セイロン島の鉄道建設を完了して（はるかに小さいラブアン島

68) 同書、p.39。

69) 原田や戒田もセイロンでの鉄道建設従事説である。原田、『日本鉄道史』、p.40、戒田、『明治前期における日本の国債発行と国債思想』、p.122参照。

なお戒田の3章〔補〕「レイと外債発行問題に関する年表」は、当時の日英双方の新聞や雑誌の資料を含めて構成した労作である。

70) 当時の国際結婚については、嘉本『国際結婚の誕生』が詳しい。

表；モレルの経歴（諸説の比較）

	土木学会説【F】	日本の通説	森田嘉彦の主張と論拠
生年月日	1841年 11月17日	1841年 11月17日	1840年11月17日 【出生証明書, KCSへの問合せ】
生地	父がPiccaddilly and Notting Hillに在住	ロンドン郊外のピカデリー・ノッチングビル	No.1, Eagle Place, St. James Square (Piccaddillyに近接) 【出生証明書】
学歴	King's College, London ドイツやパリの技術学校 Woolwich	ロンドン大学キングス・カレッジ～独仏の工業学校	1857年の第2学期のみKCS在籍 57年秋, 同校応用科学科に転籍 【KCSへの問合せ】
ICE会員	1865年5月準会員	1865年, 英国土木学会 会員	1865年5月準会員H 【加入申請書】H
来日前経歴	ニュージーランド, 豪州, ラブアン	ニュージーランド, 豪州, セイロン島鉄道建設完了後 86年青木はラブアンと明記	ラブアン島(北ボルネオ)を確認H 【土木学会名簿の住所】H 【英国植民地省文書など】H
来日時期		1870年4月9日 (根拠が不明瞭)	1870年4月9日 【Hiogo News, JWM】H
夫人	記載なし。	日本人(大隈侯爵綾子夫人付き小間使い“キノ”) 日本人妻説に反論したのは森田のみ	旧姓: Harriett Wynderと1862年2月4日, St. Pancrasで結婚 【結婚証明書】H Mrs. Morel; 1870年4月16日英国発, 6月7日横浜着 【LCT, JWMの新聞記事】H
死亡	1871年11月5日 12時間後に夫人が死去 7日(火)葬儀	明治4年9月23日 (一部に1871年9月23日表記がある)	1871年11月5日, 翌日夫人死去。 【夫妻の死亡証明書】妻は25歳。 【『鉄道寮事務簿』】
備考			森田は, 当時国際結婚は不許可, Mが夫妻で日本高官と同席した等の事実により, 日本人妻を疑問視。

- 註：① 表中, □で囲んだ項目は, 誤った説を示す。
 ② 通説の内, ミスが大きいものを記載した。
 ③ 森田氏が主張する論拠の原典を【 】で示した。
 ④ 筆者の補足を“H”で示した。

で現地測量と鉄道建設計画を立てたのみで完成には至っていない) 来日」と脚色する誘引に駆られることは理解できる。また「モレル夫人については大隈侯爵関係文書に候の綾子夫人付小間使キノという名の婦人で綾子夫人のすゝめによって結ばれた」とすれば, 我々は親近感を抱き彼の日本への思い入れを説明できる。しかし冷徹に原典資料に基き実像を構成し, 彼の言動や貢献の背景や動機, および他の技師や異なる分野のお雇い外国人さら

に諸外国のケースとその意味合いを考察していかなければなるまい。

5. 技師の教育と地位に関するICE報告書

ICEは1870年に*The Education and Status of Civil Engineers, in the United Kingdom and Foreign Countries*という約200ページの冊子⁷¹⁾を刊行し、総論に当るはしがき部分で、次のように結論付けている。

フランスでは、政府が制度的にも、財政面でも技師の教育を行い、エコール・ポリテクニクなどでエリート養成を図り、さらに理論を重視した教育内容となっている。またプロシアでは、英仏両国のすぐれた面を取り入れ、年月をかけた理論教育と実務訓練をバランスよく行っている。その他オーストリア、ロシア、アメリカなどの実情も調査し、国際的な比較検討を行っている。しかるに英国では、国の関与協力がなく、さらに科学教育が十分には実施されておらず、その優位性が次第に失われつつあると警鐘を鳴らしている。科学理論教育が不十分で実務教育重視しすぎている、将来展望を加味した国家の指針の提示と財政面での支援がほとんどないと危惧を抱いている⁷²⁾。

調査項目は、選抜方法、教育科目・内容や年限などのカリキュラム全体、教育費（自己負担、公共機関からの補助）、スタッフの充実度、教育の理念や方針など細部にわたりかつ体系的に行なわれた。調査対象の教育機関やその国々は第Ⅱ部に詳述されている。

参考のため以下簡潔に、主目次を再掲しておこう。便宜上番号を付した。

Introductory Memorandum

1. Heads of Inquiry

2. The Status and Education of Civil Engineers in the United Kingdom:

[Part I] Educational Institutions in Great Britain and Ireland, Where Instruction Is Given Bearing on the Profession of Engineering

①King's College, London

②University College, London

③Royal School of Mines, London

④Royal School of Naval Architecture and Marine Engineering, South Kensington

71) 68～70年のICE調査委員会に提出された報告書を編纂した冊子である。

英国国立公文書館で閲覧できる。[ZLIB-21-223](#)

72) ところでこの報告書を提示し、技師の育成法に関し改善を強く訴えたICE自体が、皮肉にも入会資格として（筆者の知る限りでは20世紀初頭でも相変わらず）実務経験を重視し続けていた。伝統的組織の改革回避志向の典型例であろうか。

- ⑤University of Edinburgh
- ⑥Glasgow University
- ⑦Trinity College, Dublin
- ⑧Royal College of Science for Ireland, Dublin
- ⑨Queen's College, Cork
- ⑩Owen's College, Manchester
- ⑪The Royal Agricultural College, Cirencester
- ⑫Whitworth Scholarships
- ⑬Engineering Establishment of the Department of the Public Works, India

3. The Status and Education of Civil Engineers in Foreign Countries:

[Part II] Engineering Education, and the Status of Civil Engineers in Foreign Countries

- ①General Observations on the Polytechnic School of the Continent
- ②France
- ③Belgium
- ④Holland
- ⑤Sweden
- ⑥Russia
- ⑦North Germany (Prussiaなど6領邦)
- ⑧South Germany (Bavariaなど3領邦)
- ⑨Roumania
- ⑩Switzerland
- ⑪Italy
- ⑫Spain
- ⑬The United States
- ⑭Canada

4. Suggestions and Extracts:

[Part III] Suggestions and Extracts

6. 経歴から浮かび上がる貢献の背景と日本赴任の動機

伊藤博文は、モレルが「濠洲に居つて多少建築のことに従事して居つた人」で「鉄道建築のことに就ては非常なる経験のあつた人とは考へませぬけれども、先づ日本の少距離の鉄道位築くことに就ては不足はなかつた」と語っていることから、ラブアンという小さな島で測量と鉄道建設計画を立案した経験しかないということ、伊藤自身が知っていたのではないか。先に引用した文章はそう示唆する内容である。

工部大学校や工部省の設立を建議したのは、ドイツやフランスでの教育を受けた体験で感じ取られ、オーストラリアやニュージーランドおよびラブアンでの実務経験に肉付けされ、前節で紹介したICE報告書で体系化されたものとして解釈できるのではなからうか。さらに、会計制度を含めた事務管理組織や組織運営法についての助言は、その重要性につ

いてCSLCの出先機関だったラブアンでの体験が寄与したものと推察される。これらの建議こそ、モレルにしかできなかったことなのではなかろうか⁷³⁾。

またラブアンでは、労働者の手配のみならず彼等の能力や意欲にも問題があった。ライフル部隊の組織化が必要なほど、治安もよくなかった。確かに当時の日本でも攘夷思想が残存していたが、横浜には外国軍隊が駐留しており安心感があった⁷⁴⁾。鉄道敷設予定路線も約10kmという程度ではなく、当面の新橋－横浜、大阪－神戸にしても、レイ借款にいう東京－大阪・敦賀への延伸にしる、桁違いに規模が大きくやりがいのある仕事だった。ラブアンでは石炭採掘用鉄道建設であったが、日本では近代国家建設のための鉄道敷設であった。ラブアンはロンドン本社現地出先でしかなく意思決定にも影響力が限定されていたが、日本は独立国家であり、技師長としての意見も正当性があれば直ちに採用してくれた。

日本赴任の動機⁷⁵⁾は次のようにまとめることができよう。生活や健康面での不安、要求される仕事の幅が広くレベルが高い、自然環境面での日本特有の諸困難、契約期間限定という日本側の条件は、いずれも消極的な要因である。

一方、仕事の幅とレベルや日本特有の困難性は、イギリス本国では十分に仕事をさせてもらえない、能力を存分に発揮できない、OJTの機会に恵まれず技能を磨くことができないともいえる。英国では不可能な仕事を、日本では要求され任せられる。日本での仕事・成果が具体的に残り、政府や国民から感謝されるという点では技術者の職業意識・プライドを刺激する。さらに、経験科学・技能として、専門技能がブラッシュアップする。実利としてのスキル向上は、実務経験としてICEでもフル・カウントされる。

かくして彼の行動は、「専門家としての仕事上の責任感や充実感、職業倫理など金銭面以外の要素をも含んだ合理的判断に基づいていた」と解釈できよう。単に普遍的ヒューマニズムや私生活を含めた日本への愛着(その極端なのが日本人妻説)という要因ではなく、*Noblesse Oblige*という強い責任感、学会でのステータス向上という名誉と、日本での厳しい要求をこなせる高度の専門家能力の開発、および高い給料などの楽しみという実利も大きく作用したと。

73) 年長で経験もより豊富な上に、ICE会員であったイングランドへの優位性はここにあったと推察している。

74) 妻；ハリエットを2ヵ月後に日本に呼び寄せたことが何よりも如実に、モレルの心情を語っていよう。

75) 鉄道技師全般の動機については、拙稿「土木学会のステータスと英国人鉄道技術者の動機」を参照してほしい。

7. 補論；病氣療養申請～死亡時の日本側の対応

病状悪化による転地療養の申請書と死後の対応を示す資料を提示して、日本側がモレルを高く評価していたことを傍証としよう。これらにより、彼の貢献と評価を窺い知ることができよう。鉄道草創期に関心ある人々が、悉く彼を褒め称える事情が那邊にあるかを克明に物語っている。なお原文に読点を補い、適宜〔 〕内に引用者註を加えた。

「モレル病死並佐畑他印度行」云々、『鉄道寮事務簿』第1巻，66号，pp.316～322。

[本文；甲]

別紙之通，鑛道建築師長モレル氏ヨリ療養之為ニヶ月之暇ヲ乞候ニ付，カーギル氏トモ談話致候處，右ハ肺病ニテ寒冷ヲ憚忌致候症故〔肺結核を患っていた〕，印度地方ニ趨キ嚴寒ノ冬季ヲ避ケ度旨ニ有之〔暖地への転地療養〕，尤其職掌之建築方ハ是迄自分任使所致ノ副長己下皆能従事熟練之者ニ有之候故，任務為致候而遺憾無之様兼テ同人構意有之義ニ候間〔モレルがいなくとも鉄道建設は支障がないようにしてきている〕，右願ノ通御聞濟可然存候，尤同人病状之原由ハ素鑛道之創業ニ不熟之工夫ヲ指揮シ齟齬多端日夜多忙之處，銳意勉勵成功ヲ促シ候為，雨露ヲ冒犯シ不自由ノ内地ヲ跋涉シ候ヨリ相釀シ候義ニ可有之存候〔病状悪化の原因は，日夜を問わず職務遂行に没頭したから〕，且後事遺託ノ師長雇入候得ハ多分ノ失費ニモ可相成ノ処，其義ニモ不及候様取斗候哉ノ趣〔後任の技師長を雇うとかえって費用も嵩む〕，右前後萬端注意ノ志ヲ考量致シ候得ハ，同人今般療養ノ旅行印度迄ノ往返旅費並滞留中手當トシテ，洋銀五千枚許臨時ニ投賜相成候様致シ度存候〔旅費滞在費として約£1000支給して欲しい⁷⁶⁾〕，就テハ同人印度行致候ニ付テハ，右地方鐵道之組立並瀛車運轉之法立等篤ト熟覽為致可申，且於御国将来益必用之義ニ付，幸イ同人教導トシテ別紙人員之者同行，鑛道之實地運輸之機務習熟為致度候〔これを機会に，モレルに随行させインドノ鉄道事情を視察學習させたい〕，何分ニモ瀛車轉走乗客荷物諸驛発着休停食用等取扱之義ハ従前之火船操練ヨリハ一層重大之事業ニ有之候間〔鉄道の運行は蒸気船よりはるかに難しい〕，以来右目撃親炙ノ者任用不致候テハ不便ニモ有之，第一機関轉車ノ過失ノ懼モ有之候間，右同行熟見為致度存候

右相伺候 辛未九月十八日〔1871年10月31日〕

76) 約半年分の給料である（当時月額850円）。イングランドの死亡追償金（1000円）やカーギルの任期満了帰国に伴う償金（2000円）に比べて，絶対額および比率とも甚大であることが分かる。モレルの評価の高さを表している。

[付属文書；乙]「モレル氏願書譯文」

謹而請「今予ニ二ヶ月ノ暇ヲ賜ヘ〔2ヶ月の療養を申請〕，従前十八ヶ月奉職中焦思盡力セン處，結局大ニ健康ヲ損スルニ至レリ，因テ此ニ医家ノ容躰書ヲ封入シ，以テ貴下ノ之ヲ政府ニ啓シテ垂仁ノ勸弁アランコトヲ希望ス

千八百七十一年第十月二十八日〔九月十五日〕 建築師長 モレル 於横浜
鑛道支配人 カーギル君エ

[付属文書；丙]「死亡通知電報」四字三十二分発着信

モレロ，今日時計一字ニ死ニマシタ⁷⁷⁾〔午後1時死去〕。

葬礼ハ明後日異人通御座候，此段お知ラセ申シ候

工部省御中 明治四年九月廿三日

[付属文書；丁]「モレル夫人死去」

サクジツ イチジハン モレロウジ アイハテ ソノイライ トヲニシ ニヨヲボラ
シヤクヲ ニサンド ヲコシ ツイニ サクヤ イチジスギニ アイハテ ソロム子
ジラルジ モウシソロ〔モレル死後，夫人が2～3回，癩を起し⁷⁸⁾，ついに昨夜1
時過ぎに死亡した旨⁷⁹⁾，ジョージ（使用人か？）が伝えた。〕

九月廿四日

[付属文書；戊]

佐畑鉄道権助，松田鉄道中属，水谷鉄道中属，瓜生鉄道中属
右四名之者，過日当省雇入英人モレル氏印度行ニ同行被仰付候處，同氏儀去ル廿四日⁸⁰⁾
死去致シ候ニ付，四名之者印度行御免之辞令書御渡シ相成候様致シ度，此案申進候也
〔佐畑など4名，モレルに同行して印度へ行き，同地で鉄道の視察を行なう予定も，
モレル死去に伴い沙汰止みとなった〕

[補足資料；己]『鐵道附録』，「工部省 鐵道」，p.25。

「建築師長モレル氏ニ資金ヲ賜フ」，「建築師長モレル氏病死」

77) 夫人の分も含めて，前述の「死亡証明書」とも矛盾がない。葬儀は，1871年11月7日火曜日午後，井上勝やカーギルも参列して行なわれた。JWM, 11月11日号参照。

転地療養申請提出（10月28日）から死去（11月5日）まで，8日間だった。急激な病状悪化により，その願いも叶えられなかった。

78) 『広辞苑』には，「種々の病気によって，胸部・腹部に起る激痛の通俗的総称」とある。

79) JWM死亡通知欄の，モレルの12時間後に死亡したとの記事と整合的である。PICE追悼記事も12時間後と述べている。

80) 次の『鐵道附録』の相当部分を含めて，単純なミスと考えられる。「死亡証明書」，[付属文書；丙]，JWMの11月5日（9月23日）説が正しいと，筆者は解している。

九月、英人建築師長エトモントモレル肺疾ニ罹リ、療養ノ爲メ印度地方ニ往カンコトヲ請フ、乃チ左ノ命アリ

昨庚午ノ夏、我政府ノ徵ニ應シ來リシヨリ、以來工部建築ノ事ニ從ヒ夙夜勉勵怠ラス、故ヲ以テ東京横濱及神戸大阪間ノ鐵道殆ト落成ニ至リ、建築ノ學科モ亦隨テ開ケ、我人民將ニ永世ノ洪益ヲ受ントス、是單ニ汝カ勤苦ト才能トニ是レ由ル〔努力と能力を高く評価〕、其功少シトセス、今ヤ不幸ニシテ疾ニ罹ル、我政府ニ於テ甚タ之ヲ憂ヒ切ニ其回復ノ速ナルヲ望ム、因テ

天皇陛下ノ命ニヨリ、療養ノ資トシテ金五千兩ヲ下賜ス、

九月十九日、工部大輔、後藤元燁達之

鐵道權助佐畑信之、鐵道中屬松田金次郎、水谷六郎、瓜生震ノ四名、印度地方ノ鐵道組立方並ニ瀛車運轉方ヲ實視ノ爲メ「モレル」エ隨行ヲ命セラル、尋テ廿四日「モレル」死去（誤り）、四名ノ印度行ヲ罷ム

廿二日、瓜生震ヲシテ造船頭肥田爲良ト共ニ歐米各國ヘ派遣セラル⁸¹⁾（瓜生震歐行中、六年五月一日工部省留學生ヲ命セラレ、七年六月九日歸朝、全年六月廿二日鐵道三等技手ニ任ス）

参考文献リスト

- 青木栄一、「人物紹介②エドモンド・モレル」（野田・原田・青木・老川編、『日本の鐵道—成立と展開』、日本經濟評論社、1986年所収）
- 石井満、『日本鐵道創設史話』、法政大学出版会、1952年。
- 伊藤博文、「鐵道創業の事歴」、帝国鐵道協會明治35年第5回定期總會での講演。（沢和哉編著、『鐵道—明治創業回顧談』所収）
- 大内兵衛・土屋喬雄編、『明治前期財政經濟史料集成』10巻、1963年。
- 戒田郁夫、『明治前期における日本の国債発行と国債思想』、関西大学出版部、2003年。
- 嘉本伊都子、『国際結婚の誕生』、新曜社、2001年。
- 川上幸義、『新日本鐵道史』、鐵道図書刊行会、1977年。
- 沢和哉、『鐵道に生きた人びと〔鐵道建設小史〕』、築地書館、1977年。
- 沢和哉編著、『鐵道—明治創業回顧談』、築地書館、1981年。
- 反町昭治、『鐵道の日本史』、文献出版、1982年。
- 臺灣總督官房調査課、『英領北ボルネオ要覽』、1926年。
- 武内博、「我が国鐵道創設期に活躍した来日西洋人—鐵道技師E.モレルとH.N.レイを中心に」。（『PINUS』15号、雄松堂、1985年所収）

81) 兩名とも明治4年11月、岩倉使節國の一員として、横浜を出航した。

- 同、『横浜外人墓地—山手の丘に眠る人々』, 山桃社, 1985年
- 武内博編, 『来日西洋人名事典』増補改訂普及版, 平凡社, 1995年。
- 田中時彦, 『明治維新政局と鉄道建設』, 吉川弘文館, 1963年。
- 佃實男編, 『神奈川人物風土記』, 昭和書院, 1983年。
- 逓信省鐵道局, 『鐵道附録』, 1899年。
- 鐵道省編, 『日本鐵道史』全3卷, 1921年。
- 土木学会外人功績調査委員会編, 『明治以後本邦土木と外人』, 1942年。
- 中村尚史, 『日本鐵道業の形成』, 日本經濟評論社, 1998年。
- 日本国有鐵道, 『日本国有鐵道百年史 通史』, 1974年。
- 日本国有鐵道総裁室文書課, 『鐵道寮事務簿』。
- 日本交通協會鐵道先人録編集部編, 『鐵道先人録』, 1972年。
- 日本史籍協會編著, 『陰陽曆対象表』覆刻版, 東京大學出版會, 1978年。
- 林田治男, 「土木学会のステータスと英国人鐵道技術者の動機」, 『大阪産業大學經濟論集』, 6卷1号, 2004年。
- 原田勝正, 『日本鐵道史 技術と人間』, 刀水書房, 2001年。
- 村松貞次郎, 『日本の近代化とお雇い外国人』, 日立製作所, 1995年。
- 森田嘉彦, 「明治鐵道創立の恩人 エドモンド・モレルを偲ぶ」(『汎交通』97卷2号, 1997年所収)
- 山田直匡, 『お雇い外国人④交通』, 鹿島出版會, 1968年。
- Aoki, Eiichi, "Edmund Morel; the Father of Japan's Railway." in *LOOK JAPAN*, Dec. 10, 1984.
- Bruce, Chales, *Twenty Years in Borneo*, Cassel and Company Ltd.,
- S. R. Evans, A. R. Zainal, R. W. K. Ngee, *History of Labuan*, 1995.
- Forbes, F. E., *Five Years in China; from 1842 to 1847. with an Account of the Occupation of the Islands of Labuan and Borneo*, Richard Bentley, 1848.
- Hall, Max, *Labuan Story; Memoirs of a Small Island*, Chung Nam Printing Company, 1958
- Frank R. Miles, compiled by, *King's College School: Alumni, 1831-1866, With Historical and Biographical Notes; A Register of Pupils in the School under the First Headmaster, Dr. J. R. Major, 1831-66*.
- Morita, Yoshihiko, "Edmund Morel, a British Engineer in Japan," in *Britain and Japan: Bibliographical Portraits*, vol 2, edited by Ian Nish 1997.
- The Institution of Civil Engineers (ed. by), *The Education and Status of Civil Engineers, in the United Kingdom and Foreign Countries. 1870*.
- Sabah State Railway, *Sabah State Railway ; 100 Anniversary, 1896-1996*.
- Anne Thurston, *Records of the Colonial Office, Dominions Office, Commonwealth Relations Office and Commonwealth Office*, HMSO, 1995.
- K. G. Tregonning, *Under Chartered Company Rule*, University of Malaya Press, 1958.
- L. R. Wright, *The Origin of British North Borneo*, Hong Kong University Press, 1970.
- Foreign Office List*.
- The Hiogo News*.
- The Japan Weekly Mail* (横浜で発行).
- London and China Telegraph* (Londonで発行).

Minute of the Proceedings of the Institution of Civil Eengineers. (英国土木学会誌)
A Preliminary Planning Report, prepared for the Federal Government of Sabah, 1975.

ラブアン関係の第1次資料

本論の補強材料として、また今後この分野を渉獵する研究者の参考のため、相当のスペースを要するが「ラブアン-モレル関係」の第1次資料を採録しておこう。なおここに掲げた資料のうち手書きの部分に関して、筆者には何箇所か解読できなかったこと、および解読に誤りが残存しているかもしれないことを、予め断っておきたい。小生の解読ミスや不能部分について、忌憚の無い意見をいただければ幸いである。

□枠内の記号は、National Archives (英国公文書館) 資料請求番号を示す。

BT-31-481/1885, Labuan Coal Company Ltd. の約款, 株主一覧。1株£10, 10,000株, 資本金£10万。

1861年6月19日, 住所が69 Lombard St. から41 Threadneedle St.に変わっている。(OBCの近く), William Walter Cargillも株主に名前を連ねている。

BT-31-1058/1878C, China Steam Ship and Labuan Coal Companyという名称。

65年2月8日設立申請。1株£20, 25,000株, 資本金£50万。Londonに本社。

BT-31-1065/1914C, 株主一覧にW.W.Cargillの名前がある140株。

London市内で住所を2回変更。1906年10月清算申請, 07年3月清算。

BT-31-1314-3394, Labuan Companyの約款。1866年12月28日登記。1株£5, 80,000株, 資本金£40万。

第7項に, 鉄道敷設をうたっている。

BT-31-4635/30445, China Steam Ship Company, 1897年6月特別清算。

BT-41-339/1954, Labuan社の約款と整理宣告書。1866年12月28日設立。

CO-144-24, War and Colonial Department and Colonial Office; Labuan, Original Correspondence Despatches, Office and Individuals, Original Correspondence- Secretary of State.

65年4月8日, Construction of a Railway from the Coal Mines to the Port Victoria.

5月8日付書簡で, Labuanの地理的な戦略上の利点を縷々述べた後, 鉄道敷設により季節・天候によらず恒常的に石炭の採掘・配送ができるようになると主張している。

10月2日, Departure of Mr. Morel to survey Line of proposed Railway. 【文面再現】

I beg to inform you that Mr. Edmund Morel C.E. leaves London this evening for Labuan, with the view of surveying the line of the proposed Railway from the Mines of Coal Point to the Harbour of Victoria and reporting thereon as it was not possible to obtain a passage direct for Mr. Morel, he proceeds to Bombay en route to Singapore. I now beg to acknowledge receipt of your letter of the 28th ultimo: and to request that you will instruct Governor Callaghan to afford Mr. Morel every assistance in his power. I have given him a personal introduction to His Excellency and I trust his report will enable the Company to proceed with the works of no distant period.

I have the honour to remain. Sir

Your Most Obedient Servant, Hickie, Chairman

To Mr. Secretary Cardwell, Colonial Office

10月11日付, Callaghan提督宛, Morelが出発したから宜しく頼むという趣旨の手紙。

[CO-144-25], War and Colonial Department and Colonial Office; Labuan, Original Correspondence Despatches, Office and Individuals, Original Correspondence- Secretary of State. 1866年 【文面再現】

[1866年 3月 6日 発信] p. 9。

Gentlemen

I am directed by Mr. Secretary Cardwell to transmit to you, for your information. The copy of a despatch from the Governor of Labuan reporting the arrival of Mr. Morel, a Civil Engineer sent out by the Labuan Coal Company to survey the line of the proposed Railway from the Mines at Coal Point to Victoria Harbour, and also communicating further intelligence respecting the Mines.

[1866年 3月 6日 発信] p.10。

John Hiekie Esq. chairman of the China Steam Ship and Labuan Coal Company Ltd.

With reference to your letter of the 2 nd October last, I am directed by Mr. Secretary Cardwell to transmit to you, for the information of the Directors of the China Steam Ship and Labuan Coal Company Ltd. The copy of despatch from the Governor of Labuan reporting the arrival of Mr. E. Morel CE and communicating further intelligence respecting the Mines at Coal Point.

3306 [1866年 2月15日 発信 Labuan 4月 5日 受信] pp. 41~48。

原文は各パラグラフが1文章づつとなっているが、ここではページごとに改行した。

To the Right Honorable Edward Cardwell, Colonial Office, London

I have the honor to transmit an extract from a letter received from Mr. Morel CE with reference to the proposed railway. The length, I believe, will be a little more than seven miles and a half and it will be seen, he estimates that cost of everything it will not exceed £ 30,000.

I have walked over the greater part of the proposed line accompanied by Mr. Morel, and I know the course the remainder of it is to take, and there do not appear to be any serious engineering difficulties. According to the letter of the Chairman of the company forwarded in your despatch No.12 of the 26th April 1865, it appears it was originally contemplated that the line should terminate on the west side of Victoria Harbor.

The line now proposed terminates on the Eastern side as will be seen from a tracing made by the Colonial Surveyor, a copy of which is enclosed. Victoria Harbor may be said not to extend on this side beyond "Ramsay Point", [島の南東部にある英国人が最初に上陸した地点；筆者] the side of the flagstaff, up to which there is good well sheltered anchorage.

The ground adjoining the "flagstaff road" has hitherto been reserved for Government purpose and for town lots, it being expected that if the Colony were to improve to town would extend in that direction. Most probably the construction of the railway would greatly tend to promote this result, and I do not see any objection to the line being carried out to the Eastern side of the Harbour as proposed. Mr. Morel has not given me any definite information as to

the quantity of the ground the Company will request permission to occupy in this quarter, but from trial he said I should suppose that no large space will be required.

I do not think it desirable that the Company should be allowed to occupy or purchase, much ground in this quarter – and having regard to the limited extent of ground possessing harbour frontage – I consider that the quantity allowed of this description, should be restricted to what may be absolutely necessary.

Mr. Morel expressed a wish that the Company should be permitted to purchase a certain breadth of land along each side of the proposed line of railway. I informed him that in my opinion, this should not be done according to the lease. In reference to this subject I may observe that it is provided by the lease, that all applications by the Company for permission to purchase land, are to be made to the Secretary of State.

With regard to the question put in Mr. Morel's letter as to whether there would be any objection to bringing the line nearer to Government House than in the proposed plan. I have not yet been able to obtain sufficient information to enable me to form an opinion. Mr. Morel informed me that owing to his immediate departure he would not have time to make the necessary examination of the ground to enable him to furnish this information, but that the Colonial Surveyor would be able to do all that was necessary – and that he would abide by his report on the subject.

It is quite possible it may turn out that there will be no objection to bringing the line nearer to Government House as suggested. If any question arises, as it is a subject which in some slight degree, may concern myself personally – I should prefer to submit the facts for your decision. I have directed Mr. John to undertake the matter at once.

Without entering into much detail in reference to the proposed line – perhaps it may be desirable that I should make a few general remarks concerning it. As marked in Mr. Morel's plan – which will probably be laid before you, the line crosses the main road from Victoria Harbor to Coal Point three times – and two other public road once.

It comes inside the Government House enclosure – and passes through four lots of private property, terminating, as I have already observed in the Government reserve on the East side of Victoria Harbor. It is not expected that the Company will have any difficulty in arranging with the proprietors of three of these lots, but there may, it is thought be sane, in bringing the owner of the fourth (a native of India) to terms.

In the event of this man objecting to have the line carried through his land – I am not aware that the company with their existing powers – can compel him to submit. The Grant of this land was made previous to 25th of December 1860. However in the case of a person holding land under a grant made subsequent to that time – for example under the lease for country lots, at present in force in Labuan – a copy of which is enclosed – it does not appear that the Company would have a right to enter his property against his will – merely for the purpose of carrying a railway through it.

Perhaps this view may not be correct, and as questions may possibly arise on the subject. I should be glad to receive your instructions covering it. Some of the circumstances connected with the proposed railway are peculiar, and as I have no experiences whatever in such

matters, I should also be glad to receive your instructions as to what it may be necessary for the local Government to do – in connection with such an undertaking.

If it be necessary to pass an ordinance, it would probably save time to have a draft sent out prepared as neat as possible in the form desired – and any alternation that it might require could easily be made if an intimation were given as to what points, involving local experience, it would be desirable to have settled by the Legislative Council. Mr. Morel asked me whether I thought the Government would favorably receive any proposal to bring a large number of convicts to the Colony and to have them employed in constructing the railway.

From previous correspondence with reference to the convicts at Labuan, I think it will be sufficiently clear, that a project of this nature would be attended with most serious difficulties, and as it is far too wide a question to enter upon in a despatch already, I fear, too long – I shall now merely submit the matter for your consideration.

Doubtless there will be several matters of detail concerning which questions will hereafter arise – I do not however see any objection, on public grounds, to carrying – the line of railway, as marked in the plan submitted to me by Mr. Morel.

I have the honor to be Sir Your Most Obedient Humble Servant
T. F. Callaghan Governor

[1866年2月3日発信 Labuan] Dated Labuan 3 February 1866 pp. 49

原文は各パラグラフが1文章づつとなっているが、ここではページごとに改行した。

Extract a letter from Mr. Morel CE to the Secretary to Government Labuan

His Excellency the Governor having expressed a wish for information as to the probable cost of the proposed railway from Coal Point to Port Victoria. I have the honor to state that the outlay will not exceed £30,000. The items composing this total have been roughly estimated by me and I have allowed a large margin for contingencies.

Earthwork 180,000 c yds @ 6	4500
Tunnel through range	1400
Ballast at 60 cents per yard	2000
Ditching including benches this swamp	320
Shapers at Y'z each	380
12 feet culverts (12) @ £40	480
Bridge over Gangarra	600
Sagnman	200
Other Bridges	200
Clearing Jungle	700
Jetty and Lift	4000
	£14780
Permanent way and Rolling Stock	10000
Contingencies	2478
	£27258
Engineering Supervision 10%	2725
Total	£29983

His Excellency was also good enough to express a desire that I would inform him of any point concerning which I might be in doubt and I therefore beg to submit the following questions to his consideration. Would there be an objection to bringing the line of railway nearer to Government House than it is at present shown on the Plan? By following the route which would bring the line some 100 yards nearer to Government House it would be possible to effect a considerable saving.

3310 [1866年2月19日発信 Labuan] pp.57~61。

原文は各パラグラフが1文章づつとなっているが、ここではページごとに改行した。

The Right Honorable E. Cardwell MP The Colonial Office

Sir

I am not aware whether it was ever officially reported that shortly after the establishment of the Colony Petroleum was discovered to exist on the Island in a deep hollow in the jungle about two and half miles from the Coal Mines. The Petroleum appears floating on the surface of three small pools which are apparently filled from one spring of water above them, from which the Petroleum also seems to come. A string smell of it pervades the atmosphere in the neighbourhood.

Shortly after my arrival in the Colony I visited the spot and also lately accompanied by Mr. Morel. There are reports of existence of Petroleum in various parts of the opposite coast of Borneo, and I am informed that Deutinant Gordon when engaged in surveying along of the coast of Labuan discovered a spring of Petroleum bubbling up from the sea, about four miles to the North of the Island. Nothing has yet been done in the way of examination to ascertain in what quantity the Petroleum exists in Labuan. About three weeks ago, I received a letter from Mr. Fenwick requesting permission to erect some works in the jungle "for the purpose of proving the position of the oil springs."

This permission was at once granted accompanied with a request that every care should be taken that no injury should happen to the property. I may observe that previous to this, Mr. Morel had several times spoken to me on the subject and I had told him that I was anxious to take advantage of the opportunity of his presence in the Island, to have some examination made as to the Petroleum, in order that it may be conducted with his assistance and advice. Shortly after the receipt of Mr. Fenwick's letter I went with Mr. Morel over a portion of the proposed line of Railway - and in the course of conversation I remarked to him that I was glad Mr. Fenwick was ready to set to work about the Petroleum. He replied that Mr. Fenwick was going to undertake the matter himself - and as I understood him - would not allow him to have anything to do with it.

I informed Mr. Morel, that when I gave Mr. Fenwick permission to make the proposed examination, I was fully under the impression that the work was to be carried on under their joint superintendence, and that as it was a matter requiring a great deal of care and which might be attended with considerable risk - I should if he (Mr. Morel) were not allowed to assist in it - postpone having anything done until a more favourable opportunity, and that as soon as we got to Coal Point I would speak to Mr. Fenwick on the subject.

We arrived there shortly after - and upon my mentioning the matter to Mr Fenwick he

told me that he had no objection to have Mr. Morel associated with him in the proposed examination. I mentioned this to Mr. Morel who then expressed the most decided unwillingness to join in any undertaking in which Mr. Fenwick took a part. When making further enquiries I ascertained that that the proposed examination – instead of taking a week or ten days – as had been represented to me – would probably take several months, and I then informed Mr. Fenwick that having regard to all the circumstances, I was of opinion that it was desirable to postpone the examination of the springs until I received your instructions on the subject. Mr. Fenwick at once expressed his willingness to be guided by my wishes in the matter.

On further consideration I am strengthened in this opinion – I believe it will be much more satisfactory that some arrangement should be come to with regard to the property in question, with the Coal Company or others – before any operations are commenced. Whenever they are I trust that they will be conducted under the superintendence of some person specially acquainted with the working of Petroleum – and provided with suitable appliances, which I do not believe are at present in the Island – so that all necessary precautions may be taken. There will probably be no difficulty in arranging with the Coal Company – and I presume a Royalty will be imposed on the quantity of Petroleum raised. I should suppose that the expense of proving whether the springs are valuable or not – will not be considerable, and I hope that some examination will before long be made.

In the conclusion of Mr. Morel's letter on the subject of the proposed Railway on extract from which is given in another despatch – the following passage occurs. "Would his Exulting object to any informing the direction on the Coal Company of the reasons given by him in the presence of Dr. Sverlthard – which led him to withdraw the permission of the Company to examine the Petroleum Springs?" Mr. Morel was informed that I intended to submit the reasons which induced me to postpone the examination of the Petroleum Springs for your consideration – and that I had no objection to his informing the Directors of anything I had said to him in reference to the matter.

From what I had already observed of the relations subsisting between Mr. Morel and Mr. Fenwick, I feared that the drift of the question put in Mr. Morel's letter in some way bore upon this disagreeable subject, and when he subsequently called upon me I drew his attention to the passage. He replied at once that his object in writing it – was to elicit some expression of opinion from me as to the capacity of Mr. Fenwick for his position, and upon my reminding him that I had never given him any opinion upon that subject, and that I could not at all enter upon such a discussion with him – he commenced to express himself strangely in very disparaging language about Mr. Fenwick on this very point – and I favoured some difficulty in restraining him.

I regret troubling you with these disagreeable details – but I have thought it desirable that you should be acquainted with them, in case any further attempt should be made to miss me up in the unfortunate difference which appears to exist between these two gentlemen.

I have the honor to be Sir

Your most obedient humble servant

T. F. Callaghan, Governor

[CO-144-26], CSLC関連で、モレルの手紙が活字印刷されて収録されている。

1867年5月18日, 5月24日, 6月18日, 6月25日。

6月8・10日, 6月21日, 7月4日付けのPriceの手紙にモレルのことが述べてある。

[CO-144-27], 1867年12月31日, モレルがPitmanと連名で, LabuanのTanjung Kubungから手紙
翌68年1月1日の返信。

68年2月1日, モレルからCody宛手紙。

2月2日の返信。

[CO-352-3], Labuan Register of Correspondences. 1860~67年

1865年7月5日付のCallaghan書簡, Proposed Railway to be Constructed by the Labuan Coal
Company.

66年1月9日付のCallaghan書簡, 【文面再現】

States that Mr. Morel the new manager of the Company arrived on 13th, Dec. and has reported favourably on the feasibility of the projected railway. The yield of Coal is still small though a slight improvement has taken place in the state of affairs of Coal Point since last deep on the subject. The Company's Agent has reported that 100 Chinese Coolies and their families are about to be imported into the Colony and that the arrears of Rail for the Mourru Mines are about to be paid to the Sultan of Brunei.

2月15日, モレルが, 鉄道建設費用; £3万と見積もった。始発駅を, 港の西側でなく東側を提案。

2月19日, Projected examination of Petroleum Springs, Difference between Mr. Fenwick and Mr. Morel

8月2日, Proposed Railway from Coal Point to Victoria Harbor

Refers to previous Despatch No.4 of 15th, February and transmit a Report by the Colonial Surveyor suggesting a new Line, in preference to that proposed by Mr. Morel. Considers it-desirable that before commencing the construction of the Railway the Company should direct a further survey to be made.

9月22日, The proposed Railway to be constructed by the CSLC.

1866年12月から, Callaghan提督に代わりLowが提督代行となる。

1867年2月1日, Embarrassments of LCC-State of the Coal Mines in Labuan.

モレルの名前が出てくる。シンクレアから£100の損害を被った。(日付記載なし)

[CO-352-4], Labuan Register of Correspondences. 1868~77年。

1868年1月1日, Formation of a Volunteer Rifle Corps. モレル参加とある。

3月27日, Appointment to the Commission of the Peaceにモレルの名前がある。

1869年5月26日, 【文面再現】 Site for Railway terminus and plan of Victoria

In reference to Governor's dispatch, No. 25 of 27 March states that a site has been decided upon for the Railway terminus and the various buildings required by the Coal Company. Details at length the particular of the arrangements made, and remarks upon certain improvements suggested in reference to Victoria Harbor, of which a plan is enclosed. Fears

that until more Convicts are received the Railway works cannot be assisted by that kind of labour.

5月27日、ヴィクトリア港が東洋最高の港と自讃している。喫水線、台風回避など。

[CO386-111], Mediterranean, Ceylon, Hong Kong, Labuan, Falklandからの報告書

1865年4月13日, CSLCによる鉄道建設に言及

[CO-386-147], 1869年3月, LCCやCSLCからOriental Coal Companyへの譲渡書。

[CO-404-4], Entry box of correspondence, Labuan, Nov. 1863-Dec.72.

1865年4月24日, E.Cardwell からCallaghan提督へ

Labuan社が, 炭鉱とヴィクトリア港間の鉄道を計画していると報告。

65年10月11日付, E.Cardwell からCallaghan提督への書簡 【文面再現】

Sir,

With reference to previous correspondence on the same subject, I transmit to you a copy of a letter from CSLC stating Mr. Morel C.E. has left London for Labuan with a view of surveying the line of proposed Railway from the Mines at Coal Point to Victoria Harbor. I have to request you to afford Mr. Morel every assistance in you power towards the projected work.

[CO700], the Map of Labuan and Borneo

[FO572-2]にあった地図と類似。1906年Edward Stanford作成の地図。北部の炭鉱とビクトリア港を結ぶ鉄道が建設中とある。シンガポールと香港へ海底電信も記入されている。

[CO-714-90], Labuanからの報告書一覧

1850年Edwardes総督, 61年7月に総督代理Callaghanが62年総督に。

63年2月Lowが総督代理に, 63年12月Callaghanが総督に復帰。

1860年10月28日, 石炭会社にHunter, Head Viewer, 10 Europeans到着という報告。

62年2月27日, LCCのManager; Sinclair到着。

6月20日, 石炭試掘報告

63年1月13日, H.M.Shipへの石炭の供給不足

9月1日, LCCブルネイのサルタンに炭鉱の賃借料を支払う

65年4月28日石炭の埋蔵量, 採掘量, 配送に関する報告

6月5日, LCCによる鉄道敷設計画の提案

66年1月9日, モレルが到着

2月15日, 提起されている鉄道の見積もり

2月19日, 石油発見の報告

8月2日, ヴィクトリア港と鉱山を結ぶ鉄道の提案

9月11日, 石油試掘せず

9月22日, China Steam Ship and Labuan Coal Companyによる鉄道敷設計画

[FO12-34A, B], 1864~65年, 69年のLabuan関係外交文書

石炭採掘に関し, 悲観的見解。Sultanに年\$3000支払うことにコメント。Consul General Pope Hennessy, Vice-Consul Marten, Consular Domestic, Jan.-Dec. 1868

[FO 572-2], Confidential Print, Brunei, Sarawak, and British North Borneo Company

[FO 572-38], Part 29 Further Correspondence respecting the Affairs of Borneo, 1904 No.18, 24にConsul HewettのReport on North Borneo Railwayの報告あり。

No.86-88, Labuanの吸収・統合に関するコメント。

FO 572-39, Part 30 Further Correspondence respecting the Affairs of Borneo, 1905
1905年5月17日植民地省宛Lucasの提案；Labuanの統治を海峡植民地管轄に移行する。
6月10日外務省から植民地省へ，5月17日提案を通告。

MPG-1-824, Labuanの町づくり計画地図，鉄道予定線の記入あり。

[資料1] モレル出生証明書

CERTIFIED COPY OF AN ENTRY OF BIRTH

GIVEN AT THE GENERAL REGISTER OFFICE



Application Number W183555

REGISTRATION DISTRICT St. James Westminster

1840 BIRTH in the Sub-district of St. James Square in the County of Middlesex

No.	Columns:-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		When and where born	Name, if any	Sex	Name and surname of father	Name, surname and maiden surname of mother	Occupation of father	Signature, description and residence of informant	When registered	Signature of registrar	Name entered after registration

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
15 November 1840	Edmond	Male	Thomas Smith	Emily Bevil	Stationer and Engraver	Stationer and Engraver	Mr. W. L. Morel	Twenty-seventh of Queen's Road	1840	J. Roberts	J. Roberts

CERTIFIED to be a true copy of an entry in the certified copy of a Register of Births in the District above mentioned.

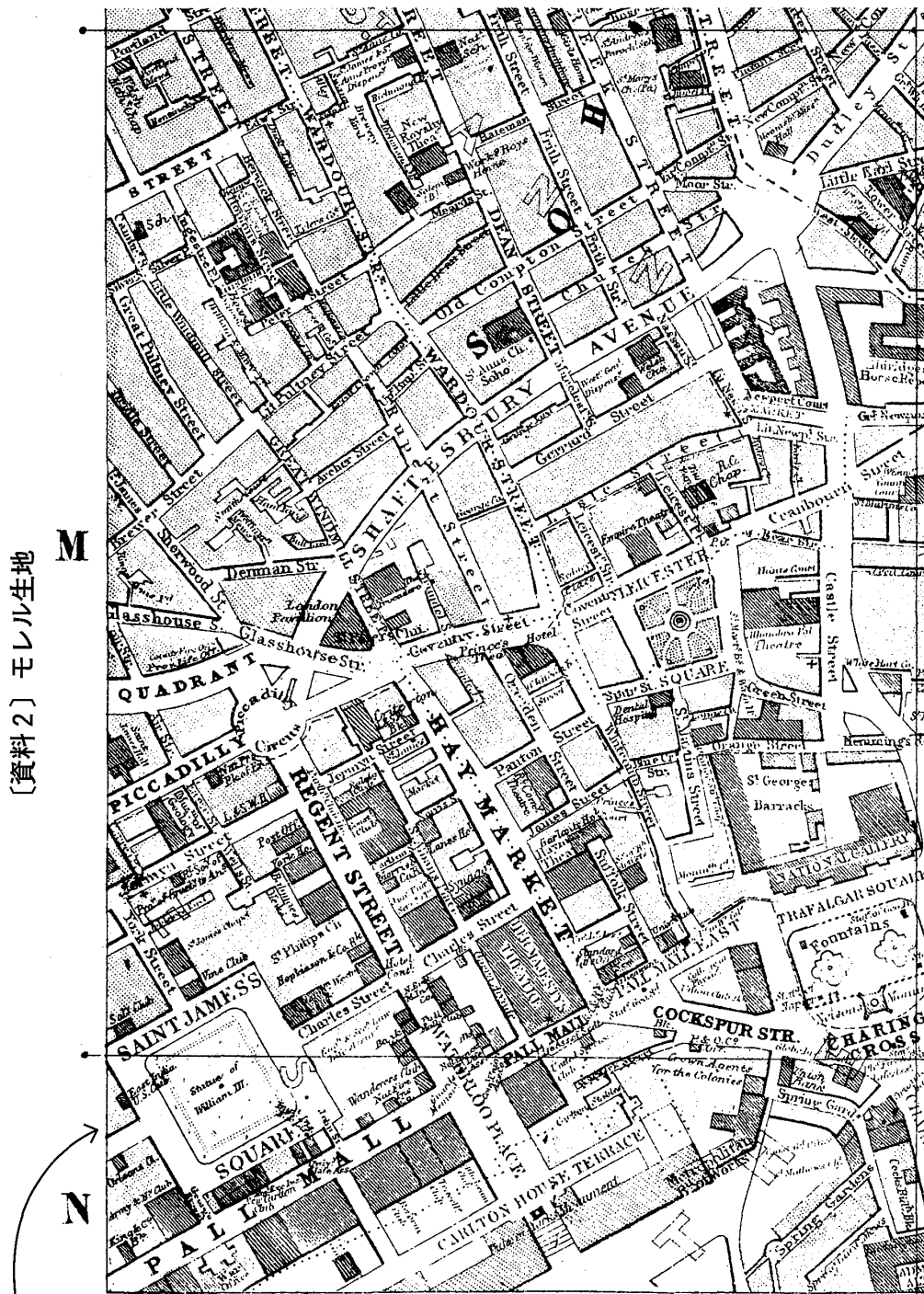
Given at the GENERAL REGISTER OFFICE, under the Seal of the said Office, the 27th day of August 2005



BXCB 241029

CAUTION: THERE ARE OFFENCES RELATING TO FALSIFYING OR ALTERING A CERTIFICATE AND USING OR POSSESSING A FALSE CERTIFICATE ©CROWN COPYRIGHT WARNING: A CERTIFICATE IS NOT EVIDENCE OF IDENTITY.

036563 9200 0405 SPSL 010606

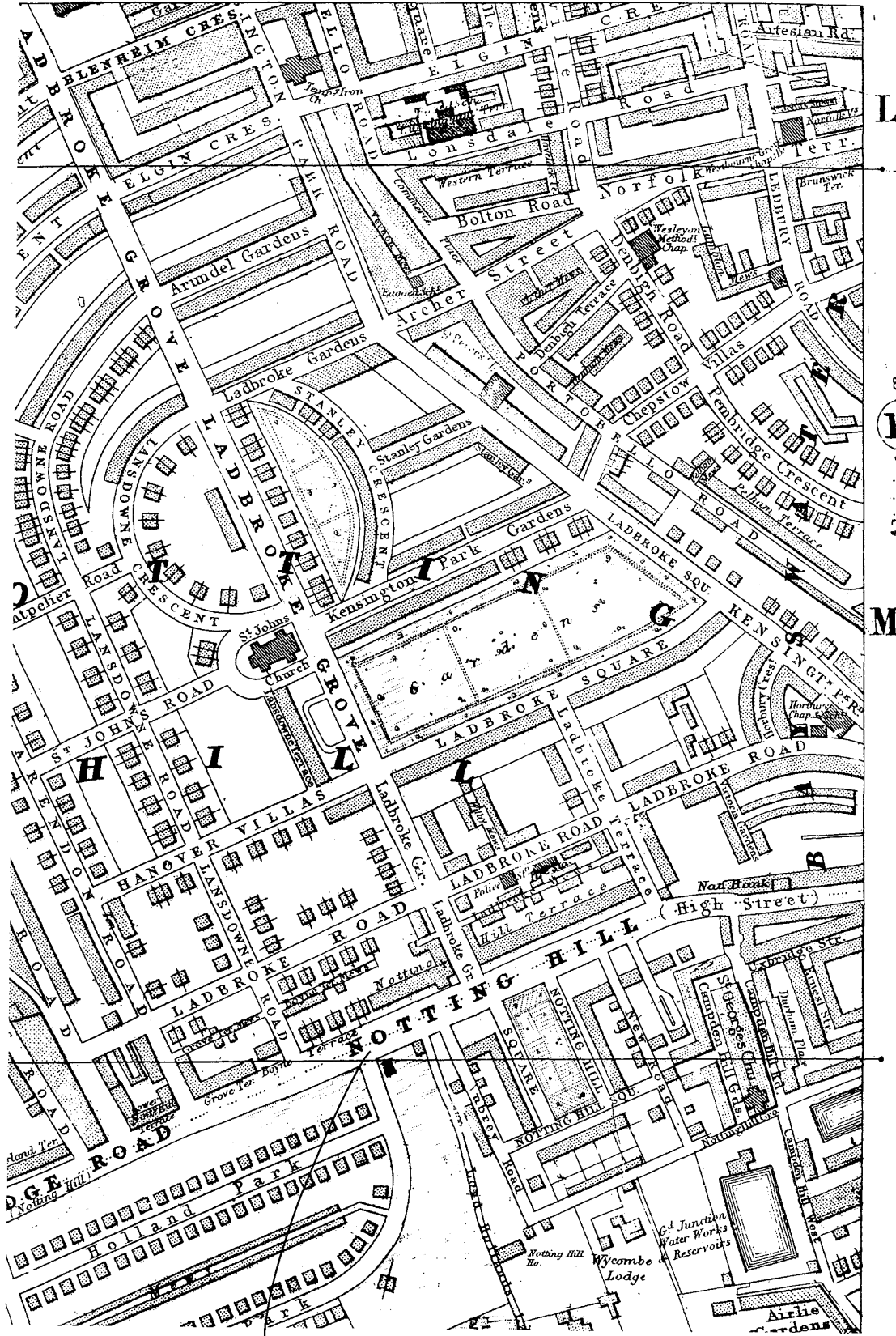


〔資料2〕モレル生地

G.W. Bacon, ER.G.S. 127 Strand, London.

St. James's Sq.

〔資料3〕 KCS 入学時住所



Adjoining Sheet

13

Notting Hill

[資料4] 結婚証明書



CERTIFIED COPY OF AN ENTRY OF MARRIAGE

GIVEN AT THE GENERAL REGISTER OFFICE

Application Number G274226

1862 Marriage solemnized at *St Pancras Church* in the *Parish of St Pancras* in the County of *Middlesex*

No.	When Married.	Name and Surname.	Age.	Condition.	Rank or Profession.	Residence at the time of Marriage.	Teacher's Name and Surname.	Rank or Position of Teacher.
8	February 24	<i>Edward Marcel</i>	<i>Full</i>	<i>Bachelor</i>	<i>Civil Engineer</i>	<i>St Georges Bloomsbury</i>	<i>Thomas Morel</i>	<i>Quond</i>
		<i>Harriet Popender</i>	<i>Minor</i>	<i>Spinster</i>		<i>St Pancras</i>	<i>Marian Popender</i>	<i>Quond</i>

Married in the *Parish Church* according to the Rites and Ceremonies of the Established Church, by *License* by the

This Marriage solemnized between us, *Edward Morel* in the Presence of us, *Henry George Pennington Harris* and *Harriet Popender* *Elizabeth Popender*

CERTIFIED to be a true copy of an entry in the certified copy of a register of Marriages in the Registration District of *Pancras*
 Given at the GENERAL REGISTER OFFICE, under the Seal of the said Office, the *27th* day of *August* 2005

This certificate is issued in pursuance of section 65 of the Marriage Act 1949. Sub-section 3 of that section provides that any certified copy of an entry purporting to be sealed or stamped with the seal of the General Register Office shall be received as evidence of the marriage to which it relates without any further or other proof of the entry, and no certified copy purporting to have been given in the said Office shall be of any force or effect unless it is sealed or stamped as aforesaid.

MXC 220753

CAUTION: THERE ARE OFFENCES RELATING TO FALSIFYING OR ALTERING A CERTIFICATE AND USING OR POSSESSING A FALSE CERTIFICATE. ©CROWN COPYRIGHT

WARNING: A CERTIFICATE IS NOT EVIDENCE OF IDENTITY.

086503 0108 0406 SPSL 00604



CAD

[資料5] モレル死亡証明書

CERTIFIED COPY of an ENTRY OF DEATH
within the District of the British  at Kanagawa Japan
British Sensuwaiz Application Number 095.1611

DEATH within the district of the British Sensuwaiz at Kanagawa Japan

No.	When and where died (1)	Name and surname (2)	Sex (3)	Age (4)	Rank or profession (5)	Residence at the time of death (6)	Signature, Japanese and residence of informant (7)	When registered (8)	Signature of certifying officer (9)
143	<u>Yokohama</u> <u>5th November</u> <u>1871</u>	<u>Edmund</u> <u>MORRELL</u>	<u>Male</u>	<u>30</u>	<u>Civil Engineer</u>	<u>Yokohama</u>	<u>John Pitzer</u> <u>Yokohama</u>	<u>8th</u> <u>November</u> <u>1871</u>	<u>Russell</u> <u>Robertson</u>

CERTIFIED to be a true copy of the certified copy of an entry in a Register of Deaths in the district above mentioned
Given at the GENERAL REGISTER OFFICE, under the seal of the said Office, the 14th day of May 1995

This certificate is issued in pursuance of the Births and Deaths Registration Act 1953 (as applied).
Section 14 provides that any certified copy of an entry purporting to be sealed or stamped with the seal of the General Register Office shall be received as evidence of the facts therein stated in relation to the death of the person named in the entry, and no certified copy purporting to have been given at the said Office shall be of any force or effect unless it is sealed or stamped as aforesaid.
CAUTION—It is an offence to falsify a certificate or to make or knowingly use a false certificate or a copy of a false certificate, knowing it to be so, or to procure or attempt to procure the procurement of any person, or to procure a certificate purporting to be so, false without lawful authority.

Cons FA 002972

[資料6] モレル夫人死亡証明書

CERTIFIED COPY of an ENTRY OF DEATH

within the District of the British Consulate at Kanagawa, Japan
 Application Number ORS-39



DEATH within the district of the British Consulate at Kanagawa, Japan

No.	Where and when died (1)	Name and surname (2)	Sex (3)	Age (4)	Rank or profession (5)	Residence at the time of death (6)	Signature, description and address of informant (7)	When registered (8)	Signature of an officer (9)
144	Yokohama 6th November 1871	Harriett MOREL	Female	25	—	Yokohama	John Pitman Yokohama	8th November 1871	Russell Roberts

CERTIFIED to be a true copy of the certified copy of an entry in a Register of Deaths in the district above mentioned
 Given at the GENERAL REGISTER OFFICE, under the seal of the said Office, the 16th day of October 1915

CONS FA 003031

This certificate is issued in pursuance of the Births and Deaths Registration Act 1953 (as amended).
 Section 34 provides that any certified copy of an entry purporting to be sealed or stamped with the seal of the General Register Office shall be received as evidence of the birth or death to which it relates without any further or other proof of the entry, and no certified copy purporting to have been given as the said Office shall be of any force or effect unless it is sealed or stamped as aforesaid.
 CAUTION—It is an offence to falsify a certificate or to make or knowingly use a false certificate or a copy of a false certificate knowing it to be accepted as genuine to the prejudice of any person, or to prevent a certificate knowing it to be false without lawful authority.