

で九州と連絡するのが下関駅の使命である以上、門司駅（現門司港駅）の対岸でなければならぬからだ。

ということとは、戦前「開かずの踏切」で知られた竹崎の踏切から、列車は東へカーブを切り、頭を東京方面に向けて駅に入ったわけだ。

長府からなら、壇ノ浦を通る経路が合理的なのに、そうはせず、山間部経由としたのは、軍の強い要請があったからだ。敵の艦砲射撃にさらされる危険を恐れたのである。

だが海峡は避けても、幡生からは日本海に近づく。こちらの方が外海である分、危険ではないのかといいたくもなるが、長州人を中核とした陸軍にはトラウマがあった。元治元年（一八六四）、四国連合艦隊下関砲撃事件の消しがたい記憶である。

その一年前の文久三年五月、長州藩は「攘夷」を実行した。海峡で疑わしい行為をとったアメリカ商船を砲撃、ついでフランスとオランダの軍艦と砲戦を交えた。すると翌年七月、その報復という理由を掲げて、英、仏、蘭、米、四カ国の

軍艦十七隻が関門海峡に來襲した。砲戦の末に陸戦隊が上陸、前田地区一帯の砲台をすべて破壊した。

それは英国公使オールコックが主導して、賠償金獲得を目的とした行動であった。艦隊遠征費全額の弁済、下関市街を砲撃で焼かなかった点の考慮と慰藉料までを加えて、三〇〇万ドルという高額な賠償金を要求した。

この賠償金は幕府が支払った。半額まで払い込んだところで幕府は倒れ、明治政府が受継いで事件から十年後に完済した。しかし、この恐喝じみたやりかたには、事件当時から英国世論は批判的だった。艦隊中一隻だけを渋々参加させただけで償金の四分の一を得ることになったアメリカでは、議会が償金を不当利得として返還を決議した。

返還は明治十六年（一八八三）に実行され、日本政府はその金を横浜港の整備に投じた。「メリケン波止場」の命名は、その名残りである。

だが、いずれにしる長州藩は惨敗だった。このときフランス軍に持ち去られた砲の一門は、一二〇年後の昭和五十九年、

下関市に返還された。いまそのレプリカは、みもすそ川公園内、松本清張が少年時代の一時期をすごした海岸の借家跡のそばに展示されているが、屈辱と恐怖の思いを抱きながら見る人は、もはやいなさう。

しかし明治後半期は違った。さすが骨がらみの合理主義者中上川彦次郎も、軍と長州人の深刻なトラウマには勝てなかったのである。

鉄のアルバム ②



現在地に建っていた懐かしい三角屋根の下関駅は昭和17年(1942)11月15日開業、平成18年(2006)1月7日未明焼失。屋根越し(西口)に下関大丸がのぞく。撮影=昭和35年(1960)頃。



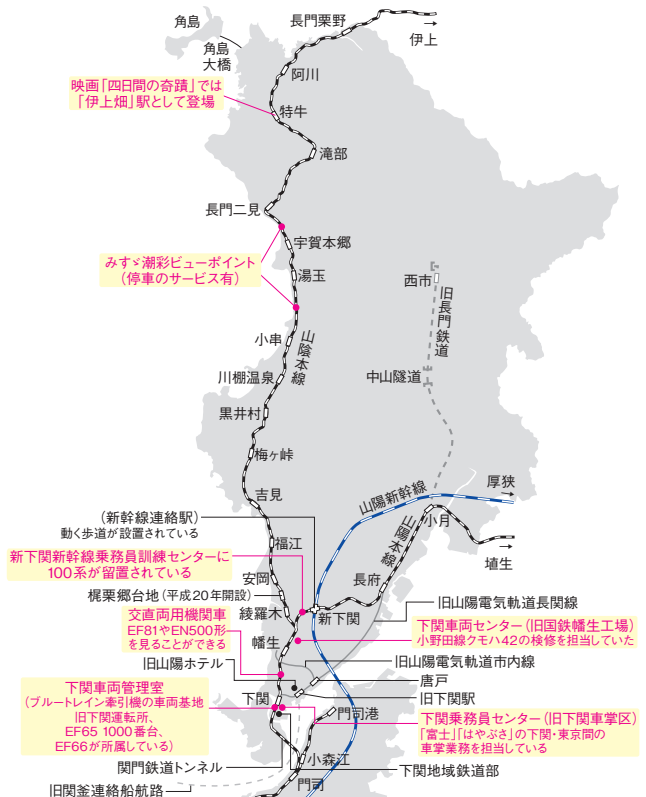
今では骨董品ともいうべき振鈴を手にする下関駅長の酒谷芳郎さん。重さは3キログラム以上ある。

当時、列車の発車は「振鈴」で知らされた。下関駅の名物である。あえて遠くまで聞こえるように大きな音を響かせ、近所から苦情が出るほどだった。平成十八年の不幸な駅火事で、大切に保管されていた「振鈴」の木製の持ち手と箱は焼けたが、現在は復元されている。三四郎もその音を聞いたかと思えば、感慨を抱かざるを得ない。

日清戦争の講和交渉は、阿弥陀寺町の春帆楼で行われた。小高い丘の上からは

海峡が見わたせる。そこをつぎつぎ通過して遼東方面へ向かう輸送船を清国全権に見せるためであるが、かりに日露戦争に日本が敗れていたなら、と考えてみる。その場合ロシアは、対馬と佐世保、それに下関を強引に租借しただろう。その三カ所をおさえれば、ロシアは日本海を自国の内海とすることができるのである。そのうえロシアには、一度獲得した土地は手放したがない性癖がある。思うだけに怖いことだ。

◆下関、鉄、分たつぷり地図



歴史のトラウマによる経路迂回

鉄道好きとして不思議に思うのは、山陽線が下関に入ってくるときの経路、線路の敷き方である。長府から山側に入つて幡生に出る。そこから日本海に接近、下関市街へ至る。

昭和十七年(一九四二)に関門トンネルが開通したとき下関駅は現在の場所に移されたが、それまで下関駅(当初は馬関駅)は西細江の海岸にあった。連絡船