

クリスティアン・ウォルマー著／安原和見・須川綾子訳

『世界鉄道史 血と鉄と金の世界変革』

大 森 弘 喜

世に鉄道ファンは多い。近年では鉄道を撮影する楽しみが、若い女性にも広がっているらしい。

本書は、鉄道史を専門とするイギリス人ジャーナリストの手になる鉄道の世界史であり、目次にあるように、イギリスの鉄道建設から始まってヨーロッパ、南北アメリカ、ロシア、アフリカ、アジア、オセアニアなど、文字通り世界中の鉄道が網羅的に記されている。その中身は、鉄道建設にまつわるこまごまとした史実と多くのエピソードで満たされており、鉄道ファンには興味が尽きない。だがその詳細を紹介することは紙幅の関係で不可能であり、本稿では、イギリスとアメリカ、ヨーロッパ、インドなどに焦点を絞って内容を紹介し、若干のこ

ントを附したい。というのも、イギリスは鉄道発祥の地であり、アメリカは、合衆国という広大な国家建設に、鉄道の果たす役割がことのほか大きかったからである。またヨーロッパは、絶えず国境線の変更がありうる諸国家対立のなかで、鉄道が英米とは異なる政治的かつ軍事的なニューアンスをもっていたからである。さらにインドは、イギリスの支配を受けて、宗主国の経済的、軍事的な観点から建設されるという特異な歴史を帯びているからである。

鉄道がイギリスで生まれたことは、小学生でも知っている。第一章「世界初の鉄道」ではその辺りの歴史が語られる。では、鉄道の起源はどこにあるのか。それは炭鉱で採掘された石炭を輸送する必要があるから生まれた。重量物である石炭を、効率よく大量に運ぶ手段としてまず考案されたのは、木製のレール上に炭箱つまり運炭車を乗せ、馬匹により運ぶことだった。これが十六世紀のイギリスなどで広く使われた「馬車軌道 wagonway」というものだった。

十八世紀になるとイギリスでは工業用だけでなく、家庭用にも石炭の消費は激増したから、馬車軌道の改善が要請された。その第一弾が木製レールの鉄製レールへの代替である。著者は云っていないが、その背後にはコウルブルックデイルのダービー家による製鉄業の革新、すなわちコークスを用いた高炉製鉄という技術革新があったのである。

もう一方の、牽引する馬匹を機械に代える技術革新が蒸気機関車の発明であった。これも経済史の常識だが、

長い一連の試行錯誤の歴史が潜んでいる。トーマス・ニューコメンの大気圧を利用した蒸気機関がその嚆矢だが、これは専ら炭鉱の揚水ポンプに用いられた。これを改良し小型化したジェームズ・ワットの複動式蒸気機関は、工場用の動力として広く用いられたのであるが、蒸気機関車の開発は別問題であった。これを最初に構想したのがトレヴィシックであり、かれは、一八〇四年にコウルブルックデイルのダービー家の工場で、世界初の蒸気機関車を製造させたのである。だが大きく重すぎたかれの作品は、当時の鉄レールでは支えきれなかったように、普及することはなかった。

言葉の真の意味で「鉄道の父」と呼ばれるのは、ジョージ・ステイヴンソンであった。かれはほとんど独学で機械工学を学び、ノーサンバランド炭鉱で定置蒸気機関の責任者になると、可動型の蒸気機関の開発に専念し、第一号機「ブリュヘル号」を製造した。その後、息子のロバートとともに機関車製造会社を立ち上げ、一八二五年には有名なストックトン・ダーリントン鉄道を開通させた。これが世界初の鉄道だが、これも石炭運搬が主目的であり、旅客は殆んど運んでいなかった。「三三頁」⁽¹⁾

その五年後に、リヴァプール・マンチェスター鉄道が、ステイヴンソン父子の手で開通する。これこそが営業鉄道の嚆矢というべきもので、当初は貨物輸送の需要が大きいと見られていたのに、開通すると旅客がこぞって利用し、一年間の乗客数は実に五〇万人に達したという。「三五頁」ランカシャーの綿工業地帯を貫く鉄道の完成こそ、イギリス産業革命の仕上げにふさわしい事業であった。それに続く十年の間に幹線網が建設され、その営業キロ数は一万kmを超えるのである。

ところで、著者は「軌間」つまり線路の幅を重視する。というのは、軌間は、建設費などのコストと密接に関

わるだけではなく、乗り心地にも影響があるからだ。ステイーヴンスンは、ロケット号の軌間を四フィート八インチ半（一四三五mm）にした。これが「標準軌」であり、その後世界に普及するのだが、ステイーヴンスンはずいぶん中途半端な軌間を採用したのだろうか。私は以前からこれを不思議に思っていたのだが、本書でもこの謎の解明は果たされなかった。残念なことである。

ヨーロッパ大陸における鉄道建設については、第二章「ヨーロッパが走り出す」と、第五章「つながるヨーロッパ」で縷々述べられる。ヨーロッパだけでなく後発諸国における鉄道建設のイギリスとの決定的な違いは、鉄道建設に国家が関与するという事実である。例えばベルギーの鉄道は国王レオポルド一世の強い肝煎りで建設された。というのは、ベルギーは一八三〇年にオランダから独立したのだが、お蔭で運河や水路を利用できなくなったからである。国王は紛争が生じたら直ちに封じ込められてしまうことを恐れて、首都ブリュッセルを軸に東西に走る幹線と、南北を貫く幹線の建設を急いだのだという。「四九頁」

フランスは絶対王政期に立派な国道幹線網が整備され、馬車交通が発達したせいもあって、また初期のパリサンジェルマン線で脱線と火災による死亡事故が起きたこともあって、鉄道建設では後塵を拝したのだが、それでも七月王政期に鉄道憲章ができて、鉄道ブームが生まれた。ロスチャイルドなどいわゆる「金融貴族 Haute Banque」は、このうまみのある事業を見逃すはずもなく、鉄道会社の設立に投資して大きな利益を上げた。その代表例が、パリと北部の鉱工業都市リールを結ぶ「北部鉄道」である。

一八五二年に皇帝となつたナポレオン三世は、殖産興業・富国強兵政策の要に鉄道幹線網の整備を置き、中小鉄道会社を統合させて六大鉄道をつくり上げた。前記の北部鉄道のほか、東部鉄道、西部鉄道、南部鉄道、パリ・オルレアン鉄道そしてパリ・リヨン・地中海鉄道（PLM鉄道）である。なかでも、パリ・リヨン・地中海鉄道（PLM鉄道）は、日本の東海道・山陽線に相当する経済的・軍事的に最重要路線であり、ナポレオン三世が重視したので、別名「皇帝路線」と云われる。「一六四頁」付言すれば、フランス最初の新幹線TGVが建設されたのもこの路線である。

ヨーロッパ大陸における国家の鉄道政策は、国が鉄道会社に用地を貸与し、路線建設の費用については補助金を与えるか、利子保証する、その見返りに貨物や旅客運賃に課税する、料金は、公共サービスという観点から比較的低額に统一的に設定される、という特徴を備えていた。「一五六頁」著者の云うように、鉄道会社と国との間に長期的な関係が構築されていたのだが、著者の説明ではやや物足りなさを覚える。フランスを例にとり若干のコメントを付け加えるなら、国は、民間の鉄道会社に、九九年間の「営業権 concession」を与え、これが過ぎればその鉄道を「買い戻す」ことができるとしたのである。買い戻しは、期間満了でなくとも、鉄道会社経営が不振に陥り存続が危ぶまれる際にも、発動されることがあるとされた。その例が、本書で述べられるヴァンデッドで、支線を建設・運行していた同社が赤字に陥り、一八七八年に国有化されたのである。一般的には、一九三〇年代になり期間満了に伴い民間鉄道会社の「買い戻し」が行われ、フランス国鉄SNCFが成立するのである。フランスでは公共輸送手段として鉄道が重視されていたと云える。

国民国家の統合に鉄道が大きな役割を果たした事例はドイツであろう。そのことをいち早く見抜いていたの

は、他でもないフリードリッヒ・リストであった。かれは一八一七年には早くも政治的分裂と貧困、そして飢餓を克服する手段として鉄道が最も有意義であると主張した。かれはアメリカから帰国すると、鉄道建設に最適な地方としてザクセンを選び有力者に働きかけた。ザクセンは石炭や鉱物資源に恵まれた分邦であり、鉄道の効果が期待されたからである。一八三五年に、英国の技術と資材を導入してライプツヒ・ドレスデン間の建設が始まり、五年後に完成するのだが、稀有な大なる夢を描いたリストは、著者によれば「大した役割も与えられず、……僅かばかりの報酬を支払われたきりで、幻滅し貧窮に陥り、数年後には自殺をして果てた。」という。「六〇頁」

とはいえ、リストの夢は一八四〇年代以降の断続的な鉄道ブームで実現したと云える。鉄道の建設は分邦の国境線を次第に意味のないものにし、政治的統一を進めた。一九世紀初めに三九を数えた分邦は、一八七九年には一つの帝国に統一されたのである。また、鉄道の波及効果で近代的製鉄業が誕生したことも見逃せない。かつての木炭による製鉄が、コークス高炉製鉄⇨パドル精錬ないしは転炉精錬⇨圧延という近代的製鉄業に転換し、レールなど鉄道資材を安価に大量に生産できるようになった。後発国における鉄道建設が、産業近代化を促す契機になるという典型事例がここにある。

イタリアでは、初期には鉄道建設は民間資本の手で進められた。フランスのロスチャイルドが、ロンバルディアを東西に貫く幹線鉄道に多大な投資をなしたが、その後の国家統一の動きのなかで、「国を束ねる手段として」鉄道が重視されたという。「七一頁」

ヨーロッパの大概の国はステイヴンソンの標準軌を採用したが、スペインは、フランスの侵攻を恐れてステイヴンソンの説得にも耳を貸さず、標準軌を採用しなかった。代わりに五フィート六インチ（一六七六mm）と

いう広軌を採用したために、後々臍を噛むことになった。建設費が高んだだけでなく、フランスなどからの乗り継ぎに多大な苦勞が生じた。ひいては、ヨーロッパ主要部の発展から取り残されたのである。「七二頁」「ピレネーから向こうはヨーロッパではない」とまで云われるのはこのためである。

スペインと同じく標準軌を採用しなかったのがアイルランドだった。第三章「英国の影響」では、このアイルランドとインドが取り上げられている。

アイルランドにおける最も早い鉄道は、ダブリン・キングスタウン鉄道だが、それは例外的に標準軌を採用した。ところが、その後の鉄道建設では軌間はまちまちであった。不思議なことにステイヴンソンも標準軌を強くは勧めなかったという。それゆえ、幹線路線では五フィート三インチ、支線では三フィートという誠に「アホな軌間の選び方」「八三頁」がなされた。アイリッシュ海を渡るフェリーの乗客は、乗換の不便を強いられたが、アイルランド全体の経済発展も損なわれたことは間違いない。ところで、著者はその「アホな軌間の選び方」の理由を明らかにしていない。またアイルランドの鉄道建設は、英本国のような民間主導ではなく、本国政府の補助金によりなされたのであるが、これも著者はその理由を述べていない。思つに英本国の不在地主の利害、あるいはランカシャー綿業経営者の利害が、背後にあつたのではないかと思われる。十九世紀のアイルランドは、事実上イングランドの植民地だったからである。

さて、イギリスの影響が最も大きかったのはインドであった。インド最初の鉄道はボンベイに導入されたが、

それはアメリカの綿花不作を心配したランカシャー綿業経営者が、デカン高原の綿花を輸入せんとしたためである。²⁾

インドの鉄道は用意周到に計画され建設された。その中心にいたのがインド総督ダルハウジー卿であった。これは英本国のような場当たりのな鉄道建設では効果がないと判断し、主要な海港都市を基点とする路線網を描いた。一つが「インドの門」と云われるボンベイであり、もう一つがベンガルのカルカッタである。かれはインドの地形と気候、とくに暴風雨を予想して標準軌よりも幅の広い五フィート六インチ（一六七六mm）を採用したという。お蔭で、イギリス軍の将校、ビジネスマン、旅行者は、不似合いなほどの警沢でゆつたりとしたコンパートメントで鉄道旅行を満喫できたという。

インドの鉄道建設の資金は専らロンドン金融市場（City）で調達されたが、これを容易にするために鉄道会社の経営状況に関わりなく、配当率5%が投資家に保証された。経営が赤字の時はインド政府が赤字を補填するのだが、その原資はもちろんインド人民の膏血であった。それゆえ、シテイの繁栄はかなりの部分はインドの鉄道建設に由来すると云っても過言ではない、と著者は云うが、その通りである。イギリスからインドに入ったものは、建設資金だけではなく、鉄道関連物資、建築資材であり、インドからイギリスに還流したのは、配当収入、海上輸送船舶収入と海上保険収入であった。

インドでの鉄道建設は困難を極めたようである。とくにボンベイ路線の延伸には、急峻な西ガーツ山脈が立ちはだかっていた。急な勾配を乗り切る工夫と技術が必要だった。当時の蒸気機関車の限界斜度は三七分の一だったから、この限界を超えないように、ヘアピンカーブとスウィッチバック方式が採用されたという。さらにイン

ドの気候も建設労働を苛酷なものにした。雨季を除く期間は酷暑で、後述のパナマ鉄道と同じように、労働者の間にコレラやマラリア、チフスなどの伝染病が流行り、四三千人の労働者のうち二五千人が病死したという。「九五頁」このような犠牲のうえにダルハウジー卿の描いた路線網は一八九〇年代に完成した。但しそれはイギリスの利害に沿うような路線配置であつた。

アメリカは今では自動車の国だが、一九世紀後半から二〇世紀初頭は鉄道王国のひとつだつた。第四章「アメリカ式」と第六章「アメリカを横断して・・・」では、アメリカという国民国家の建設に、鉄道が如何に大きな役割を果たしたかが詳述される。

アメリカの鉄道は何もかもスケールが違うという。確かに多くの路線は標準軌だが、高さはイギリスのそれよりも三フィートも高いし、客室はコンパートメントが嫌われオープンスペースだつた。機関車はイギリスのそれと違う特徴をもつていた。一つは薪を焚いた火の粉が飛散するのを防ぐために、先の方が膨らんだ煙突を備えていた。二つは、機関車の全部に「牛捕獲器 cow catcher」を付けていた。牧場に放し飼いにされた牛が列車に轢かれて死ぬことが多く、それが損害賠償の係争事件になつたからである。第三の工夫は、ボギーカーである。これは「機関車の前輪に二軸の台車が採用されて」「二三頁」、安定走行が可能となつたという。しかしこの説明では正直理解できなかったし、その註、「アメリカの鉄道は誕生から半世紀、車輪配置四・四・〇が主流だつた」「五〇五頁 注二」を読んでも、余程の鉄道マニアでなければ理解できないだろう。ボギーカーは、台車の上に

車体に乗せ、車体を自由に回転させ、曲線通過を容易にし、動揺による脱線を回避する装置だったらしいが、もう少し読者に分かるような説明と挿絵などがほしい。^③

さらにアメリカの鉄道で発明されたものに、「砂箱」があった。元はバッタの大量発生で車輪が滑ったことへの対処だったが、やがて先頭の動輪の先に少量の砂をまく砂箱が設置されて、車輪の滑りがなくなった。また一九世紀末には全車輛に作用する「貫通ブレーキ」の発明と普及も見られた。これらは鉄道事故を減らすのに貢献したという。

ところでアメリカの鉄道はイギリスに輪をかけて民間主導であり、一旗揚げようという投機家たちの夢の実現手段でもあった。最初の鉄道はボルティモア・オハイオ間に造られたが、一九世紀前半は馬車の時代であり、また五大湖周辺は舟運の盛んなところでもあって、鉄道が質の良い運輸手段としては評価されなかった。だが、次第に鉄道の将来性が認められるようになり、北部沿海部から内陸に向けて鉄道が延伸した。その起点はボストンであり、差し当たりの終点がイリノイ州の州都シカゴであった。一八五〇年には僅か三万人であったシカゴの人口は、十年後に百五十万人に膨れ上がったのである。この都市の膨張を促した要因はもちろん鉄道だけではないが、イリノイ・セントラル鉄道が果たした役割も軽視できない。この鉄道会社は、連邦政府による公有地の無償払下げを受け、それをヨーロッパからの移民に売却し、多大な利益を上げて鉄道建設資金に充てた。かくして一八六〇年にシカゴには十一もの鉄道路線が集中したのである。

アメリカでは、プロモーターが好き勝手に鉄道路線を選んで建設することが目についたが、その当然の帰結として軌間はまちまちになった。概して北部では標準軌だったが、南部では五フィートが一般的だった。このため

乗り継ぎの不便や事故も多発したという。そこで国民国家の統合の観点からも軌間の統一は必須の条件となった。これに最初に着手したのは東北部のニューヨーク・セントラル鉄道だったが、南北戦争の勃発でこの動きは中断した。

しかし南北戦争は鉄道統合の観点からは大きな意味を持っていた。軌間の統一はこの戦争を経て本格化したのである。さらにこの戦争は鉄道の意義と役割を決定的に変えた。

鉄道の軍事的役割にいち早く気づいた北軍は、大規模な兵員輸送と大砲などの銃器と弾薬輸送に軍用列車を編成し、南軍を圧倒した。グラント將軍が率いたテネシー州チャタヌーガでの戦いには、遥々ボルティモアから二個軍団二五千人の兵員と大砲と軍馬がこの地に送られ、勝利に貢献したという。「一四五頁」ちなみに、ボルティモアからチャタヌーガまでの距離は一九〇〇km、日本で云えば実に青森から東京を経由して博多に至る距離である。

他方アメリカ南部は、綿作などが盛んな農業地帯であり、交通運輸手段としては、ミシシッピ河の舟運と、ニュー・オーリンズからの大西洋海上輸送に頼り、この港から綿花が主にリヴァプールに運ばれた。鉄道建設では北部に後れを取っていた。これが勝敗を分けたと云える。

ところで著者は面白い逸話を披露している。この戦争のさなかプロイセン軍の將校たちが、グラント將軍の先作戦を見物していたという。かれらは鉄道の軍事的役割を認識し、帰国するとこれを実践した。それが一八六六年の普墺（プロイセン＝オーストリア）戦争であった。サドワの戦いに、プロイセン軍は五つの鉄道路線を使って大量の兵員をボヘミアの前線に送りこみ、勝利したのである。この戦争を指揮した參謀総長モルトケは、勝利

は鉄道のお蔭だったと断言したという。「一四六頁」

アメリカ鉄道史で特筆されるのは一八六九年開通の大陸横断鉄道であろう。これも南北戦争と密接な関連があるのだが、その前に本書ではパナマ鉄道が語られる。なるほどこれもパナマ地峡とはいえ「大陸を横断した」鉄道であり、しかもその最初の事業であった。

パナマ鉄道の建設を促した要因は、西部の開拓、とりわけカリフォルニアにおける金鉱の発見、つまりゴールド・ラッシュと郵便事業であった。僅か七六kmの狭いパナマ地峡だが、建設作業は困難を極めた。熱帯特有の高温多湿の気候、野生動物の生息するジャングル、ずぶずぶと首までつかる泥地で作業に当たったのは、中国人とアイルランド人労働者であった。中国人労働者は驚くことにすべてがアヘン中毒者だったという。かれらはアヘン吸引を許されず、禁断症状を呈して自殺する者が絶えなかったという。アイルランド人労働者は、この労働現場でも蔑視されるのが常だったが、ここでも酷い待遇を受けたようで、コレラ、赤痢、マラリヤなど熱帯特有の疫病や、労災で死亡するものが少なくなかった。また、一八五二年にはアメリカ人専門技術者五〇名が送り込まれたが、半年後に生きていたのは僅か二名だったという。「一九七頁」 著者は、この路線建設では、一マイル当たり二二〇名の死者を数えたという。

苛酷な自然条件と労働条件のために、パナマ鉄道は当初予想を遥かに超えて五年の歳月と七〇四万ドルを要して一八五五年に完成した。この鉄道は飛びぬけて利益率が高く、パナマ運河が開通する一九一四年までの半世紀余、世界一利用率の高い貨物路線だった。投資家は年二四%もの高配当にほくそ笑んだ。それは、畢竟アメリカ

西海岸へ到達するルートが渴望されながら、この鉄道以外には適当なものがなかったからである。

アメリカ大陸横断鉄道には、A・リンカーンが重要な役割を果たした。前述の如く東海岸から伸びた鉄道は、アパラチア山脈を越えて西に向かったが、ロッキー山脈にぶつかるまでの最大の難所がミシシッピ川であった。イリノイ・セントラル鉄道は、州政府の支援を受けて、この大河に鉄道橋を架ける計画を実行した。ミシシッピ川の水運業者らは猛反対し、旅客船を橋に衝突炎上させて、橋を破壊した。この事件は裁判となり、鉄道会社の弁護士として登場したのがリンカーンであった。かれは、事故の原因は水先案内人の過失と如才なく認めて、さらに広大な国土の植民には東西に行き来する鉄道という手段が必要であると主張した。最高裁の判決も、鉄道橋は河川交通の障碍にはならないと、鉄道会社の主張を認めた。

リンカーンはさらに南北戦争のさなか、南部の議員の不在をよいことに、一八六二年に太平洋鉄道法案を議会に諮り通過させた。かれは民間の鉄道会社を競わせて大陸横断鉄道の完成を企図した。まず鉄道建設費を融資した。工事の容易な区間は一マイル当たり一六千ドル、西部の乾燥地帯では三二千ドル、ロッキー山脈では三倍の四八千ドルと定めた。さらに、沿線の片側一〇マイルの土地が会社に無償で払い下げられるとした。もちろん先住民（インディアン）にはいかなる権利請求も認めないとした。これは、著者は述べていないが、一八六二年のホームステッド法の鉄道版であった。そこに著者のいう「高貴さと下劣さの奇妙な混合」あるいは、「途方もない犯罪行為」「二〇二頁」の萌芽が胚胎していたのである。

大陸横断鉄道の建設は東西からそれぞれ進められた。東から建設を進めたのがユニオン・パシフィック鉄道であり、カリフォルニアから東に歩を進めたのがセントラル・パシフィック鉄道である。一足先に建設を着手した

のは西海岸のセントラル・パシフィック鉄道であった。これを起業したのは「狂気と紙一重の執念」をもつジューダという野心家であった。かれは資金の調達のために地元の商人や市民にネヴァダの銀鉱山のもうけ話をし、融資を誘った。これにに応じて出資した小商人の四人「セントラル・パシフィックのビッグフォー」は、これで巨万の富を得ることになる。まさしくアメリカン・ドリームの実現者であった。

それはともかくシエラネヴァダ山脈超えは難工事であった。急に標高がきつくなり、夏の暑さ、冬の寒さは尋常ではなかった。地元では労働者を募集できなくなり、ここでも中国人労働者が大量に雇用された。かれらはアメリカ人の予想を遥かに超えて優秀であり、かつ熱心に働いた。一八六二年にはその数一万人にも達した。

同じようにユニオン・パシフィック鉄道も、西に延伸工事を開始した。だが当初は工事が停滞した。これを救ったのもと北軍の將軍グレンビル・ドッジという人物で、かれは軍隊式に作業を組織した。まず「路線調査隊」を派遣しルートを定め、次に「地ならし隊」が軌道を整地した。堤をつくり、岩を発破をかけて破壊し、橋を架けた。最後に「レール敷設隊」が来て両側から枕木を置き、その上にレールを敷設し別の班が犬釘で固定した。

二つのパシフィック鉄道は無駄な競争をして、同じ場所に少し離れてダブって路線を敷設するという愚行を犯したが、グラント大統領の裁断で、一八六九年五月十日、ユタ州のプロモントリ・ポイントで二つの鉄道線路が繋がった。ここにアメリカ大陸は東西が鉄道で結ばれたのである。翌年にボストン商工会議所が仕立てた周遊列車がここを初めて走行した。だが、実際の旅はあちこちで乗り換える必要があつたので実に八日も要したという。

この大陸横断鉄道が先駆けとなり、アメリカには一九世紀末までに五本の大陸横断鉄道が建設された。ヨーロッパやアジア系の移民は、この移動手段で西部に、あるいは北東部の工業地帯に新天地を求めて動いた。中西部の広大なプレーリーは、世界有数の小麦栽培地となり、その収穫物がこの横断鉄道によりシカゴ經由でニューヨークへ、そこからは海上輸送でヨーロッパの港に運ばれていったのである。

アメリカの鉄道建設には「高貴さと下劣さが混合していた」というが、それは次のようならくりで連邦政府から補助金を不当に獲得したからである。親会社の鉄道会社は、資材などの供給と線路の敷設を請け負う子会社をつくる。子会社は出来るだけ長いルートを選び、しかもマイル単価を水増しして親会社に請求し、親会社は赤字の補填を政府に求めるのである。ユニオン・パシフィック鉄道もセントラル・パシフィック鉄道も、それぞれそうした子会社をつくって不正経理を行い、投資家にたんまりと配当を与え、経営者自身も私腹を肥やしたという。疑惑はかなり濃厚であったが、セントラル・パシフィック鉄道の子会社は、鉄道完成後に帳簿を「誤って」破棄してしまつたから、捜査の手掛かりはなくなり訴追されることはなかつた。

同じくユニオン・パシフィック鉄道の子会社「クレディ・モヒリエ」フランス第二帝政期にナポレオン三世が創設した、産業金融のための銀行と同じ名前を冠したのには、どんな訳があるのか知りたいところだが、著者のコメントはない。一八六七年には株主に一〇〇%の配当を与えた。この子会社は、技術者が一マイル当たり五万ドルと云つてきた見積もりを六万ドルに引き上げ、できるだけ長い平坦なルートを描かせた。前記のように、連邦政府が出す補助金の路線建設単価は、平坦地でマイル当たり一六千ドルだから、実に四倍近い水増し単価であった。

このようならくりによって、親会社の経営者は巨万の富を不正に得たという。先のセントラル・パシフィック鉄道の「ビッグフォー」は、合わせて六三〇〇万ドルを着服し、九〇〇万エーカーの土地を取得した。この金の一部が、名門スタンフォード大学の設立資金となったという。アメリカ横断鉄道の成功に刺戟されて、カナダでも同じ試みがなされたが割愛する。

第七章「そして別の大陸へも」では、シベリア横断鉄道とアフリカ大陸におけるイギリス帝国の野望 カイロからケープ植民地に至る稀有壮大な横断鉄道 が描かれるが割愛する。

また第八章「鉄道の侵入」では、一九世紀最後の四半世紀に鉄道建設が世界中に波及した様が、中南米諸国、アルゼンチン、ブラジル、キューバなどについて、さらに極東についても叙述される。極東の鉄道建設では日本と中国が話題になっているが、我々日本人からすればその記述はあまりにも粗雑で、素直に納得できない。

第九章「鉄道革命」は、一九世紀に鉄道が建設された国々で、鉄道によってどのような劇的な変化が生じたのかを考察している。話題は多岐にわたり、その一つ一つが論文のテーマになるぐらいの中身をもっている。この書評ではとてもすべて扱えない。経済や社会に限って紹介しよう。

イギリスに誕生した鉄道は、それに先行する産業革命の集大成であったことは経済史の常識だが、逆に鉄道が資本主義を発展させたことも間違いない。鉄道建設には多大な初期投資が必要とされるが、それがイギリスなど先進国では民間から調達された。これに対し後発工業国では、国家が鉄道建設を起爆剤として工業化を進めたの

である。鉄道を建設するには、鉄、石炭が十分に供給されねばならないし、心臓部の機関車には蒸気機関が不可欠である。すなわち近代的製鉄業、炭鉱業、金属機械工業が必要不可欠であること、云うまでもない。鉄道はこれらの工業を生み落しただけではなく、専門職をつくりだした。工学技術、法律、会計、調査測量などの専門家が輩出されたのである。鉄道により社会的分業が飛躍的に展開したと云える。

世界の鉄道は初期にはまさしくイギリスの独壇場であった。後発国は、イギリスの資金を借りて、イギリスの蒸気機関車やレールを購入し、イギリス人の鉄道技師らの助力で鉄道を建設し、イギリス人機関士を雇い入れて走らせた。第一次大戦前夜、イギリスが所有していた鉄道は、世界一九カ国、百十三もの鉄道会社にもものほつた。〔三三三頁〕

鉄道はそれまでの人々の活動領域を一挙に拡大した。移動空間は格段に広がった。その最初の表れがイギリスで開催された万博であろう。世界初のロンドン万博にはイギリス中から人々が見物に押し寄せた。もう少し長い目で見れば、鉄道が都市化を惹起したことは疑いを容れない。都市化は現在も進行中である。人々は仕事、芸術、学問、政治、享楽を求めて都市を目指した。それまで生まれた村や町から出たことのない人々が、鉄道で都市に行くことになった。

物流も鉄道で変化したことは見やすい。これまで頻繁に生起した飢餓は、食糧の鉄道輸送により起こりにくくなった。著者は一九世紀後半のフランスの事例と二〇世紀前半の中国における飢餓克服の事例を紹介している。

生鮮食料品が都市住民の手に入るようになったのも、鉄道のお蔭であった。ニューヨークとロンドンでは、新鮮な牛乳が鉄道便で届けられるようになった。お蔭で乳牛飼育で不潔になっていた街はきれいになった。概して

云えば、鉄道便により地方の特産品が大都市に輸送され、市場を拡大したのである。さらに鉄道の恩恵を受けて、国際市場を形成する商品も登場してくる。初期のころは、嗜好品や贅沢品が富裕層の多い富裕国に運ばれた。キユーバの砂糖やブラジルのコーヒーがその典型である。一九世紀末には、前述したようにアメリカ中西部の小麦など穀物が、そしてアルゼンチンの食肉・酪農製品が鉄道で輸出港に運ばれ、そこから海上輸送でヨーロッパに運ばれたのである。

鉄道は誰にでも手軽に乗れるという民主的な面の裏面に、階級性を備えている。昔の日本にも一等車から三等車まであったらしいが、多くの国では旅客の支払い能力に応じて客車に等級があつた。著者は、シャーロック・ホームズはしばしば専用の客車を借りていたと、博識ぶりを披露している。

鉄道が観光業を生み出したことも見逃せない。リヴァプール・マンチエスター線は、当初の見積もりを裏切つて貨物より旅客を運ぶようになったが、沿線の住民はこの足を使って、二つの都市に出かけ、都市の楽しみを覚えた。日曜学校の生徒も遠足旅行を楽しんだという。富裕層は鉄道を利用して避暑地や避寒地に向かった。イギリスのスカーパーラやブラックプール、フランスのディエップやオンフルール、そして現在でも富裕層の集中するコートダジュールが賑わうようになった。アメリカではロッキンフェラー石油会社の経営者ヘンリー・フラグラールが、巨費を投じて寒村だったフロリダを観光開発し、その足としてフロリダ東海岸鉄道を建設した。

もう一つ見逃せない鉄道の効果は「時間の標準化」である。それまでイギリスの鉄道会社は、その土地の経度に基づいてばらばらの時間を採用していたが、鉄道網が発達するとその不便さが誰にも感じられるようになった。そこで一八四七年にイギリスの鉄道会社はグリニッジ標準時を採用することにした。これはやがて世界の標

準時になってゆく。広大なアメリカではもつと極端に、いろいろな時刻が共存していた。例えば鉄道の集結地ピッツバーグでは、六つの時計が別々の時刻を指していたという。「三四二頁」その不便さと厄介さはこの上なく、ようやく一八八三年に国を四つに分け、それぞれに標準時を設定することになった。アメリカの時間帯は鉄道の時間合わせの必要から生まれたのである。

第一〇章「つねに改善」では、実用一点張りだった鉄道が、乗客のサーヴィスを考えて少しずつ改良された様子が描かれる。無蓋の列車はすぐに天井つきの列車に改造された。アメリカの鉄道車輛では中央に通路を設け、座席に背もたれをつけ、暖房を入れた。またアメリカでは乗車時間が長いこともあって、早くからトイレと食堂車が、さらに寝台車も用意された。この方面で有名なのはジョージ・ブルマンで、かれは豪華な寝台車を設計し、さらに軽食がとれてサロンのように寛げる「ホテル・カー」を設計して、鉄道会社に売りつけた。

ブルマンの開放的な寝台車は、ヨーロッパとくにフランスでは不評で、代わってベルギー人ジョルジュ・ナールマーケルスの考案した、ドア付コンパートメント寝台車が好まれた。これを搭載したのが、「ペニンシユラ・エクスプレス」と「オリエント・エクスプレス」であった。

ペニンシユラとは「半島」の意味であり、イタリア半島の先端、長靴のかかと辺りにある港町プリンディジを指していた。もとは「インド郵便急行線」としてベルギーを出発し、夜中にフランスを突っ切り、一八七一年に開鑿されたモンスニ・トンネルを抜けて半島を南下し、プリンディジに至る路線だった。この列車には郵便物と至急の貨物が載っていたのだが、「ワゴソリ国際寝台車会社」が旅客を運ぶためにナーゲルマーケルスの寝台車

を採用した。これがペニンシュラ・エクスプレスと命名され、ロンドンを金曜の午後三時十五分に出発し、パリの北駅を経由して、日曜の午後四時にプリンデイズに到着した。著者はコメントしてないが、ジュール・ベルヌの『八十日間世界一周』で主人公が最初に乗る列車がこのペニンシュラ・エクスプレスである。

オリエント・エクスプレスもこの豪華寝台車で編成され、一八八三年、パリの東駅を出発しウィーン、ブダペスト、ブカレストを経由してコンスタンティノープルに着いた。アガサ・クリステイの小説ですっかり有名になったオリエント・エクスプレスだが、著者によれば殺人事件が起こったという記録はないという。それはともかく快適なコンパートメントには、確かに外交官や豪商や王侯貴族が乗って贅沢な旅を楽しんだ。

二〇世紀に入るころには鉄道の速度も飛躍的に向上した。ヨーロッパではフランスがその先頭を切っており、毎日二〇本の急行列車が運行され、国際特急も編成されつつあった。アメリカも特急列車が盛んに運用され、「アメリカの鉄道は世界一」と自慢するまでになった。

ところで、鉄道駅舎はその国の美意識や価値観をよく反映しているようだ。とくにターミナル駅には壮麗な駅舎が相次いで建造された。その代表例はイギリスのユーストン駅、パリの東駅であろう。広大な車庫空間をもつ駅舎は、ロンドンのセント・パンクロス駅がその筆頭であろう。この駅に付属するゴチック様式のホテルと併せて、「一九世紀における世界一豪壮な駅」というのも頷ける。私も数年前に初めてユースターでこの駅に降り立ち、圧倒され珍しくも写真に収めたくらいである。

概して、ヨーロッパの主要ターミナル駅の駅舎はどこも立派で、それぞれの国の美意識を余すところなく表現している。アントウエルベン中央駅の駅舎も「当時の美術工芸の最先端を見せつけるかのよう」に「建造された」。

パリのオルセー河岸駅は、一九〇〇年パリ万博開催に合わせてフランスの威信を示すように、古典様式で絢爛豪華に造られた。いまではそっくり美術館として利用されている。これらの記事を読み、また私のヨーロッパ旅行の経験を重ね合わせて思うに、なぜ日本ではこれに匹敵する立派な駅舎が造られなかったのだろうか。辰野金吾博士が設計した東京駅は例外ではない。上野駅には僅かだがその意思が感じられるが、新宿駅はどこが正面なのかさえ判然としない。日本では機能一点張り、この新しい乗り物に美意識をもたせようとは考えなかったのだろうか。

次の第十一章では「変わりゆく列車」と題されて、二十世紀の半ば以降、鉄道の動力が蒸気機関からディーゼル機関や気動機関へ、さらには電気機関へという転換が、苦しみを伴いながら進行してゆくさまが描かれる。それは同時に、航空機と自動車という新たなライヴァルの出現する時代でもあり、アメリカに典型的に示されるように、鉄道の衰退の始まりでもあった。確かに第二次世界大戦は鉄道の軍事的威力を再認識させ、著者の云うように第十二章「衰えるとも倒れず」であったが、退勢は覆いようもなかった。各国は退勢挽回に鉄道の電化を検討するが、それはこれまでの技術を反故にし、新たな技術と装置を導入するのに初期投資が高むので、なかなか踏み出せなかった。

二〇世紀後半に鉄道は再生する。第十三章「鉄道の再生ルネサンス」の主旨は日本である。すなわち、高速鉄道による鉄道の革新と再生をもたらしたのは、日本の新幹線であった。新幹線については贅言を要しないので、

二、三の要点のみに留める。この高速鉄道路線は、従来の軌間三フィート六インチではなく、標準軌四フィート八インチ半を採用し、急角度のカーブや踏切を排し、車内信号を用いた。トンネルと橋梁を多用したので、トンネル内で二本の新幹線がすれ違つと、気圧のせいで耳が痛くなるといふ不具合が生じたが、車内に与圧する工夫でこの問題はクリアされた。

一九六四年の東京オリンピック開催に合わせて運行を開始した新幹線は、東京・大阪を時速二百kmの高速で走つた。鉄道の新時代を切り開いたのである。僅か三年で日本の人口に匹敵する一億人がこれを利用した。この成功に刺戟され日本国有鉄道は、東海道新幹線を福岡博多まで延伸し、さらに東北、上越、長野の各新幹線を建設した。その後国鉄が民営化されてJRとなつてからも、九州新幹線が造られた。この原稿を書いている二〇一五年三月一四日には、北陸新幹線が開業し、東京から長野を経て金沢まで、二時間四〇分で行けるようになった。

新幹線を模倣する動きは一〇年後にフランスで生じた。フランス版新幹線 *Train à Grande Vitesse*、TGVである。ただ日本と違つるのは、フランスではもともと標準軌であつたために、主要駅に入線するときには在来線を利用したことである。だが、TGV南東線つまりパリ・リヨン・マルセイユに至る路線の大部分は、かつてのPLM線とは別のルートを選んだので、線路などは別途建設された。この路線は、日本の東海道・山陽新幹線に匹敵する最重要路線であり、フランスの威信と誇りの源泉であつた。

このお手本に牽引されて、ドイツ、スペイン、中国、台湾などが高速鉄道の建設に乗り出した。この高速革命に乗り遅れているのがイギリスとアメリカだと、この著者は書いている。だがこの原稿を執筆している二〇一五年初春、イギリスの鉄道会社が日本の日立製作所から新幹線の車両を購入するというニュースがあつた。イギリ

スでも高速鉄道の時代に入ろうとしている。

新幹線以外でも、大都市における電車網や地下鉄網の建設がここかしこで見られるし、アフリカ諸国やブラジルなどでは、本格的な鉄道建設がはじまったという。先進国でもかつての「鉄道悲観主義」が消えて、のんびりとした鉄道旅行のよさが見直されているという。鉄道は、ライヴアルの自動車、航空機とうまく棲み分けて補充しあいながら、二二世紀には新たなステージに入ったと云えそうである。

「鉄道のおよそ二〇〇年に及ぶ歴史を一冊に纏めた本書は、鉄道建設に絡むエピソードが随所に散りばめられ紹介しなかったが、レーニンがドイツ皇帝の画策でスイスからロシアに送り込まれ、革命を誘発するときなどのような鉄道ルートを探ったかなど、読み物としても面白い。学術的に読むとやや突っ込み不足と感ぜられるところも幾つかある。その顕著な例が、先述した軌間の選択に関わる叙述である。なぜステイヴンソンが最初の鉄道で中途半端な四フィート八インチ半の軌間を選んだのである。これは今後の研究で解明されるに違いない。最後に、翻訳の日本語は読みやすく、誤訳も殆んどないようである。二人の訳者の労を多としたい。

(河出書房新社 二〇二二年 五〇九頁 三三〇〇円＋税)

註

(1) M・W・サンドラ 著『図説大西洋の歴史』の次の記述は、事実とは異なる。つまり一八二五年にこの路線を走った

ロコモーション号は、初走行で五百人以上の乗客と、石炭など三十トンの貨物を、全部で三十八輛の車輛で牽引した、

『世界鉄道史』

その平均速度は三三kmであつたと記述している。「三〇一頁」これは一八三三年刊行のジョン・サイクスからの引用であるが、過大評価した誤りであらう。

- (2) この点に関して著者が次のように云つのは正確ではないように思える。「インドに鉄道をもたらしたのは英国東インド会社である。この会社は英国政府の事実上の通商部門であり、一九世紀後半までインドを支配していたのだ。」「八五頁」

周知のようにイギリス東インド会社は、一八一三年にはインド貿易の独占権を失い、さらに一八三三年には中国貿易を含む一切の貿易活動から身を引いて、インドの統治機関となつたが、一八五七年のシパーヒーの叛乱(インド大反乱)の責任を取つて解散する。右の鉄道建設は一八四六年に始まり五三年に完成するというから、衰退途上の東インド会社が重要な役割を果たしたのか疑問である。というのは、本文にもあるように、主な出資者はランカシャー綿業経営者だからである。つまり自由貿易を望む産業資本家らは、東インド会社そのものを今や邪魔者扱いしていたのである。

- (3) これについては、『世界史を変えた五〇の鉄道』に少しばかり説明があるので、参照されたい。

(二〇一五年三月一九日脱稿)