

研究ノート

アメリカ西部の一鉄道の発達

—Richard C. Overton; Burlington Route;
A History of the Burlington Lines.
Alfred A. Knopf, N. Y. 1965. の紹介—

小 沢 治 郎

1 序

本稿は、アメリカ西部の代表的な鉄道の一つであるシカゴ・バーリントン・クィンシー鉄道（以下CB&Qと略す）の歴史に対する最新の研究である表題の書物の紹介と、それについての若干の感想である。論者は数年来19世紀のアメリカの鉄道の歴史を研究することを目標にしているが、現在日本で史料、特に一次史料が入手困難である条件の下では、かかる緻密な研究を消化することが我々にとって重要な課題ではないかと考える。そして、それに対する我々の批判が全く理論的なものに終るにせよ、現段階ではそれはある程度癖けることのできない情勢というべきではなからうか。

この書物は本文580頁、ビブリオグラフィ、索引併せて83頁で扱われている時期は1847年から1964年にわたるが、本稿においては論者の現在の関心により初期の建設期から70年代末の時期まで⁽¹⁾、即ち、Part I と Part II の一部が対称とされる。紙数の関係もあって紹介の方法はかなり粗雑であることをお断りせねばならない。

紹介に入る前に、バーリントン鉄道を中心とした最近数十年の19世紀の西部の鉄道の歴史の研究を、本書巻末の *Selected Bibliography* によって概

観しておく。⁽⁸⁾

なお著者のリチャード・オーヴァートン氏は、上の文献解題に現われた数点の労作からもわかるように鉄道の歴史の専門的研究家であり、ハーヴァード大学で学位を得られた後、現在ウェスタン・オンタリオ大学の歴史学教授である。

註 (1) 例えば本書の *Selected Bibliography* 中の *Primary Sources* 中の *Manuscripts and Papers* (pp. 603~605) や、*Governments Documents, Newspapers and Periodicals* (pp. 605~609) に記載されている史料は日本ではまず入手できない。

(2) 19世紀末までの重要事項は次の通りである。(Chronology pp. xxv~xxvii)

1847年2月 ハンニバル・セント・ジョセフ鉄道ミズーリ州で特許される。

49年2月 オーロラ鉄道(オーロラ・ターナー間)及びペオリア・オクオカ鉄道イリノイ州で特許される。

2月 ステphen・ゲイル(オーロラ鉄道社長)バーリントン鉄道初代社長に就任。

4月 ノーザン・クロス鉄道(クィンシー・ゲールスブルグ間)イリノイ州で特許される。

50年9月 オーロラ鉄道, 最初の部分(ターナー・パタヴィア間)開通。

10月 オーロラ鉄道オーロラ・シカゴ間開通。

51年2月 セントラル・ミリタリ・トラクト鉄道(メンドータ・ゲールスブルグ間)イリノイ州で特許される。

2月 エリシャ・ワズワス(オーロラ鉄道社長)バーリントン鉄道二代目社長に就任。

52年1月 バーリントン・ミズーリ・リバー鉄道, アイオワ州で特許される

2月 ステフェン・ゲイル, バーリントン鉄道三代目社長に就任。

6月 オーロラ鉄道, シカゴ・オーロラ鉄道と改名。

53年2月 ジェームスF.ジョイ(シカゴ・オーロラ鉄道)バーリントン鉄道四代目社長に就任。

10月 シカゴ・オーロラ鉄道, オーロラ・メンドータ間操業開始。

54年12月 セントラル・ミリタリ・トラクト鉄道, メンドータ・ゲールスブルグ間開通。

55年2月 シカゴ・オーロラ鉄道, シカゴ・バーリントン・エンド・クィンシー鉄道と改名。

3月 ペオリア・オクオカ鉄道, ゲールスブルグ・イースト・バーリントン

- トン間開通。
- 56年1月 ノーザン・クロス鉄道, クィンシー・ゲールズブルグ間操業開始。
7月 CB&Q, セントラル・ミリタリ・トラクト鉄道を合併。
- 57年6月 ジョンV.ノートウィツク C. B. & Q. の五代目社長に就任
6月 バーリントン・ミズーリ・リバー鉄道 (BMI) バーリントン,
マウント・ブリーザント間開通。
- 59年2月 ハンニバル・セントジョセフ鉄道 (HSJ) 全線開通。
- 60年4月 クィンシー・バルミラ鉄道操業開始。
- 63年6月 ペオリア・オクオカ鉄道の一部, ペオリア・バーリントン鉄道と
改名。
- 64年4月 CB & Q, クィンシー・シカゴ鉄道 (元ノーザン・クロス鉄道) を
合併。
6月 CB & Q, ペオリア・バーリントン鉄道を合併。
- 65年7月 ジェームズ F.ジョイ, CB & Q の六代目社長に就任。
12月 CB & Q, シカゴのユニオン・ストックヤードへ初めて乗り入れる。
- 67年11月 カンサス・シティ・カメロン鉄道操業開始, クィンシーの鉄道開通。
- 69年5月 ネブラスカのバーリントン・ミズーリ・リバー鉄道 (BMN) ネブ
ラスカ州より特許される。
11月 ノース・カンサス・シティ——セント・ジョセフ——カウンシル・
ブラフ間開通。
- 70年1月 BMI, イースト・ブラッツマウスまで全線開通。
7月 BMN, ブラッツマウス・リンカーン間開通。
- 71年7月 ジェームズ M.ウオーカー, CB & Q の第七代社長に就任。
- 72年9月 BMN, ケアニーまで全線開通。
12月 CB & Q, BMI と借用契約。
- 75年7月 BMI, CB & Q に合併される。
- 76年3月 ロバート・ハリス, CB & Q の第八代社長に就任。
- 78年5月 ジョン M.フォーブス, CB & Q の第九代社長に就任。
- 80年7月 BMN, CB & Q と合併。
- 81年9月 チャールズ E.パーキンス, CB & Q の第十代社長に就任。
- 82年5月 CB & Q, デンパーまでの操業開始。
- 84年3月 シカゴ・カウンシルブラフ間に急行郵便制度。
- 86年8月 CB & Q, セントポールまで操業開始。
- 94年3月 CB & Q, セントルイスまで開通。

10月 CB & Q モンタナ州ハントレー まで開通, ノーザン・パシフィックと連絡。

- (3) 先づ20年代には Baldwin, W. W.; *Corporate History of the C. B. & Q. Railroad Company and affiliated Companies*. Chicago, 1921. Baldwin, W. W.; *Documentary History, C. B. & Q. Railroad Company*. 3 vols. Chicago, 1928 ~9. Riegel, Robert E.; *The Story of Western Railroads*, N.Y. 1926. Trotter, Nelson; *History of the Union Pacific; A Financial and Economic Survey*. N.Y. 1923. Gillette, Edward; *Locating the Iron Trail*. Boston 1925. 等がある。30年代には Corliss, Carlton J.; *Trails to Rails*. Chicago 1937. Gates, Paul W.; *The Illinois Central Railroad and Its Colonization Work*. Cambridge, 1934. Hedge, Thomas; *Charles Elliott Perkins*. Boston, 1931. Josephson, Matthew; *The Robber Barons*, N.Y. 1934. Quiett, Glenn C.; *They Built the West*. N. Y. 1934. Warren, Paul T.; *The Locomotives of the Chicago, Burlington and Quincy Railroad*. Philadelphia. 1936. の外, Dictionary of American Biography の各項目や Calkins, Earnest Elmo ; "The Genesis of a Railroad," Illinois State Historical Society, *The Transportation for the year 1935*. Springfield, 1936 Peterson; William J.; "The Burlington Comes," *Palimpsest*. Vol. XIV, No.11, Nov. 1933. Wilson, Ben H.; "Burlington Westward," "Planked from Burlington," "From Planks to Rails" *Palimpsest*. vol. XVI. No.10, Nov. 1935等の論文がある。

40年代には Casey, Robert J. & Douglas, W. A. S.; *Pioneer Railroad: The Story of the Chicago and Northwestern System*. N.Y. 1948. Cunningham, E. P. ed.; *Charles Elliott Perkins and Edith Forbes Perkins: Family Letters, 1861~69*. Boston, 1949. Davis, E.O.; *The First Five Years of the Railroad Era in Colorado*. Denver, 1948. Derleth, A.; *The Milwaukee Road; Its First Hundred Years*. N. Y. 1948. Holbrook, Stuart H.; *The Story of American Railroads*. N. Y. 1947. Marshall, James; *Santa Fe : Railroad that built an Empire*. N. Y. 1945. Overton, Richard C.; *Burlington West: A Colonization History of the Burlington Railroad*. Cambridge, 1941. Poor, M. C.; *The Denver, South Park and Pacific*. Denver, 1949. 等の単行本や, Bollinger, E. T.; "Denver West, to Salt Lake," *Railroad Magazine*. Vol. 43, No. 4, Sept. 1947. Brayer H.O.; "History of the Colorado Railroads" in *Colorado and Its People*, Leroy R. Hafen, ed. Denver, 1948. Calkins, E. E.; "Some Early Railroad History," *Wall Street Journal*, July 30, 1943. Davis, Thomas M.; "Building in the Burlington through Nebraska—a Summary View," *Nebraska History*.

Vol. XXX, No. 4, Dec. 1949. Jones, C. Clyde; "A Survey of the Agricultural Development Program of the Chicago, Burlington and Quincy Railroad," *Nebraska History*. Vol. 30, No. 3, Sept. 1949. Newton, A. W.; "The Early History of the Chicago, Burlington & Quincy Railroad in Illinois," *Bulletin* No. 74, Railway and Locomotive Historical Society, Boston, Oct. 1948. Overton, R. C. and Budd Ralph; "Chicago Becomes the Nation's Railway Capital," *Journal of the Western Society of Engineers*. 75th Anniversary Edition, Dec. 1944. Throne, Mildred; "The Grange in Iowa, 1868~1875" *Iowa Journal of History and Politics*. Vol. 47, No. 4, Oct. 1949. 等の諸論稿がある。

50年以降現在に至るまでの間には、Bruce, Robert V.; *1877: Year of Violence*. Indianapolis, 1959. Cochran, Thomas C.; *Railroad Leaders, 1845~1890: The Business Mind in Action*. Camb., 1953. Corbin, B. G. & Kerka, W. F.; *Steam Locomotives of the Burlington Route*. Red Oak, Iowa, 1960. Corliss, Carton J. *Main Line of Mid-America*. N. Y. 1950. Donovan, Frank P., Jr.; *Mileposts on the Prairie; The Story of the Minneapolis & St. Louis Railway*. N. Y. 1950. Grodinsky, Julius; *The Iowa Pool*. Chicago, 1950. Grodinsky, J.; *Jay Gould; His Business Career, 1867~1892*. Philadelphia, 1957. Haskell, Henry C., and Fowler, R. B.; *City of the Future: The Story of Kansas city, 1850~1950*. Kansas City. 1950. Lemly, James H.; *The Gulf, Mobile and Ohio: The Railroad that had to expand or expire*. Homewood, Illinois, 1953. McMurry, Donald L.; *The Great Burlington Strike of 1888; A Case Study in Labor Relations*. Camb. 1956. Masterson, V. V.; *The Katy Railroad and the Last Frontier*. Norman, 1952. Overton, Richard C.; *Gulf to Rockies; The Heritage of the Fort Worth and Denver-Colorado and Southern Railways, 1861~1898*. Austin, 1953. Stover, John F.; *American Railroads*. Chicago, 1961. Waters, L. L.; *Steel Rails to Santa Fe*. Lawrence, 1950. 等の単行本以外にBeard, R.S.; "Railroad Regulation in Iowa," *Iowa Journal of History*. Vol. 51, No. 1. Jan. 1953. Davis, Thomas M.; "Lines West! The story of George W. Holdredge," *Nebraska History*. Vol. XXI, No. 1, March. 1950. Hayes, William E.; "The Great Rock Island Route," *Rock Island Lines News Digest*. Vol. 11, No. 10, Oct. 1952. Hidy, Muriel; "The Capital Markets. "and Myers, Margaret; "The Investment Market after the Civil War," and Overton, Richard C.; "The Westward Movement Since the Homestead Act." in Williamson, Harold F., *The Growth of the American Economy*, N.Y., 1951. Overton, Richard C.; "Charles Elliott Perkins, .. *The Business History*

Review. Vol. XXXI, No. 3, Autumn. 1957. 等の諸論文がある。

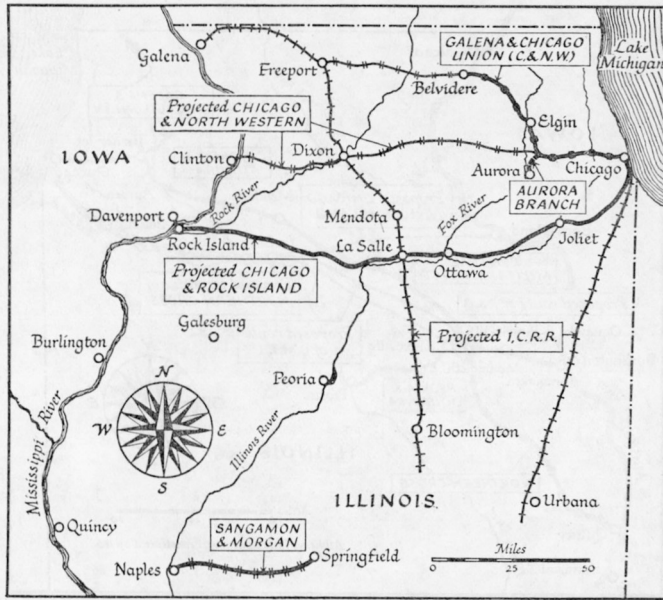
2 南北戦争終結までの時期

注の年表にも見られる如く、シカゴ・バーリントン・クィンシー鉄道の歴史は、1848～49年に計画されたオーロラ鉄道に始まるが、その後50年代初期までに計画され、州の特許を受けたノーザン・クロス鉄道やセントラル・ミリタリ・トラクト鉄道（以後CMTと略す）等が、小規模のローカルの計画の状態から脱皮し、かなりの重要性をもち得たことは、ジョンM. フォーブスらによるポストンを中心とする資本がミンガン・セントラル鉄道への投資から更に一步前進して、イリノイ地方のこれら小鉄道に進出する決心をしたことに最も大きく負うていた。

かかる西部初期の鉄道が、殆んど中古のレール、機関車、その他の設備を使用して、可能な限り安価な建設の方法によって建設費の節約を計ったにも拘らず、その資本不足は決定的で以上のような小規模の鉄道建設でさえ屢々中断される状態であった。例えばノーザン・クロス鉄道の場合、37年に建設を開始しながら42年には破産し、49年にクィンシー市の市民等によって建設が再開されたが容易に進捗せず、かかる小鉄道が生き残る方法の一つは水系路若くは他の鉄道と連絡することによって安定した輸送量を確保することであり、「統合し拡張するか、さもなくば死が待つのみ⁽¹⁾」といった意味から拡張を余儀なくされている一側面があり、東部の大資本が一貫路線を形成し得たところにその成功の一つの原因があった。

そしてイリノイ・セントラル鉄道の建設計画に見られるようなイリノイ地域の農業の発展は、東西通商路の成立やミンガン・セントラル鉄道、ミンガン・サザン鉄道の発展と相いまって、漸くシカゴに商品運搬の中心地としての性格を担わせながら、西部開拓における重要な条件の一つである鉄道の建設を要求しつつあった。それは図Iのような建設計画を生み、例えばペオリ

図I 建設済み及び計画中のイリノイの鉄道 1851



ア・オクオカ鉄道の計画の場合、鉄道通過の候補地ノックスヴィルとゲールスブルグ間に鉄道誘置をめぐる献金競争が起り、またオクオカ市とバーリントン市との間にも主要路線の誘置をめぐる対立が見られ、その誘致運動に敗れたゲールスブルグはCMTの誘置に努力し51年にそれに成功するなどの形となって現われ、(図II参照)一般に各小都市間にかなり激しい鉄道誘置運動が見られた。

以上のような西部の農業及びその集散地である小都市の鉄道に対する欲求や鉄道会社自身の拡張に対する欲求に対し、当時最も顕著にこれを阻害したのは西部の資本不足であった。州の援助や土地授興による援助を受けるにしても、先づその対称となる鉄道を建設することが先決であった。そしてかかる情勢に対し最も希望を抱かせたものは東部の資本であった。例えば1852年の段階ではノーザン・クロス鉄道はラ・サール近辺の建築許可を得たに止

図Ⅱ イリノイ州のCB&Qの発展 1850年～56



まり、ペオリア・オクオカ鉄道もエドワーズへ向って小距離の地ならしを行ったにすぎず、CMTも計画だけは大きかったが資金入手の目算は立っておらず、ただオーロラ鉄道のみが東部の人々がその株式を購入しつつあるということの故に将来性をもつと思われていた。

かくて当時既にアイオワ州南部及びミズーリ州北部においてかなりの人口増加が見られたにも拘らず、その中心地はミシシッピ河沿いのバーリントンやハンニバル、ミズーリ河沿いのカウンシル・ブラフやセント・ジョセフであり、長時間を要する迂遠な河川輸送に依存していたのであり、かかる商業中心地を結ぶ陸上交通はまだ存在しない状態であった。既に以前からミシシッピ河とミズーリ河を結ぶための政府による土地授与への請願は連続的に行われており、大陸横断鉄道への期待を含めてこの間の地域における鉄道の建設は不可癖のものとして認識されつつあった。

かかる鉄道への欲求と資金不足の行きづまり状態の打破は、政府による鉄道会社への土地授与の形を取って現れたが、50年のイリノイ・セントラルへの土地授与に続いて52年はハンニバル・セント・ジョセフ鉄道（以後HSJと略す）へ土地授与が行われ、ペオリア・オクオカ鉄道若くはロック・アイランド鉄道のアイオワ州への延長として計画されたバーリントン・ミズーリ・リバー鉄道（以後BMIと略す）も52年に会社を設立し、アイオワ州各地の鉄道を熱狂的に要望する状態を背景に、政府の土地授与を得るため若干の鉄道建設を始める状態であった。かかる西部各州の鉄道に共通した問題は、やはりかかる鉄道が必要とされる情勢の中での中心的問題である資本不足が、個々の鉄道においてどのように東部資本の進出によって解決されるかということであった。

当時の東部資本の西部への進出については先づミシガン・セントラル鉄道における状態から見なければならぬ。当時ミシガン・セントラルと競争状態にあったミシガン・サザン鉄道は既に51年以来ミシシッピ河に向って建設中であったシカゴ・ロックアイランド鉄道と共同戦線を形成しつつあり、ミシガン・セントラルとしては西部進出のための同盟、若くは先鋒がどうしても必要な形勢⁽⁸⁾にあった。ミシガン・セントラルは先づシカゴに乗り入れるためオーロラ鉄道に投資し、52年に乗り入れに成功するが、〈フォーブス・グループ〉はミシガン・サザンとの対抗を更に全面的に展開し、ミシシッピ河まで一貫路線を形成しようとする方向に向い、前述の小鉄道の資本を迎え入れようとする態勢に呼応して、全面的に出資する姿勢をとった。先づ52年2月、ジョン・ブルックスらがオーロラ鉄道の重役に選ばれて拡張政策に踏み出す一方、3月までにペオリア・オクオカ鉄道のリチャードP・モルガンやCMTのチャウンシイ・コルトンらと〈ミシガン・セントラル・グループ〉との間に話し合いが行なわれ、4月中頃にはシカゴとミシシッピ河を結ぶ一貫路線の計画がかなり具体化し、オーロラ鉄道、CMT、ノーザン・クロス鉄道の株式が〈フォーブス・グループ〉のメンバー達によって購入され始め

た。かかる出資の代償は、例えばノーザン・クロス鉄道の場合、一、重役会の主導権が〈フォース・グループ〉に移動すること、二、東部から出資されたのと約同額の資本が地方市民によって提供されるべきであるとされたことであった。第一の条件は大体支障なく実行され得たが、第二の条件は人口の稀薄な地域ではかなり困難を伴わざるを得なかった。一般に東部資本は自らの出資によって西部人の鉄道建設負担を決して軽減しようとしたわけではなく、東部資本の出資があっても鉄道建設は西部人にとって大きな負担であり続けた。また路線の位置の決定などは全く〈フォース・グループ〉の計画に従ってなされることになったので、一貫路線の形成は容易に実現に向った。

一方フォースは52年頃からHSJに小規模に投資を始めたが、この鉄道も他の場合と同じく資金難で、殊に地元や州政府による株式応募が殆んど現金によらなかったため、53年頃は非常な苦境にあった。フォースは慎重に調査した結果、開拓の進展状況から建設後の鉄道経営は初年度から相応の収益を挙げ得ると判断し、54年から土地授与の土地と鉄道自体を担保に出資する形式で全面的に進出することになった。これまで東部での資金募集に失敗し続けていたHSJのシュアート社長はこれを喜んで受け入れた。またBMIの場合は、ブルックスが既にニューヨーク・セントラル乃至カナダ鉄道ミシガン・セントラル鉄道からシカゴ・オーロラ鉄道、CMTからペオリア・オクオカ鉄道の次に来るものとして一貫路線の一環として計画し、〈フォース・グループ〉からの援助をより確実にするため政府の土地授与を待っている形であったが、53年ロック・アイランド鉄道がダベンポートからカウンシル・ブラフまでミシシッピ・ミズーリ鉄道を建設する特許をアイオワ州から得たことは、一挙に競争の状態を生み出し、〈フォース・グループ〉は直ちに資金援助を申し入れ、BMI側もこれを全面的に受け入れた。

以上の如く50年代初期にイリノイ州の諸小鉄道のみならず、HSJ及びBMIを含めて〈フォース・グループ〉の進出の方向は決定したのであり、地元の鉄道を要求する傾向をできるだけ利用し、政府の土地授与も充分計算

に入れて、一面では他の路線と競争しつつバーリントン鉄道系の形成は進行し、次はその建設と経営の段階に進んだ。建設はエラスツス・コルニングから鉄を購入し、資材の運搬は五湖などの水上運送によって行なわれ、53年10月にはオーロラ鉄道はシカゴ・メンドタ間が開通し、CMTも52～54年に急速に建設を進めた結果、一般労働者の賃金が一日75仙から1弗25仙へ値上りするような有様であったが、フォーブスは強力な資金提供を続け、54年12月にはシカゴ・ゲールスブルグ間が開通した。ノーザン・クロス鉄道、ペオリア・オクオカ鉄道の方はそれ程急速に拡張はしなかったが、55年3月にはゲールスブルグ、ミシシッピ河間が完成し、56年1月にはノーザン・クロス鉄道はクィンシーに達し、同時に四つの鉄道はシカゴ・バーリントン・クィンシー鉄道会社と称することになった。⁽⁴⁾ 僅か29屯の木材を燃料とする機関車、5屯の貨車、40～50人乗りの客車その他原始的な設備であったが、その後急速に石炭の使用や駅施設の改善等が行われ、シカゴの終点もイリノイ・セントラルと共同の大規模なものとなり、56年度のシカゴ・バーリントン線は40万屯の貨物を輸送し、西向きの主要商品は木材、塩、「雑貨物」、シカゴ向きはトウモロコシ、小麦、豚であり、一年間の乗客輸送は約25万人であった。

然しながら続く57年以降の不況はかなり厳しい影響をもたらせ、ミズーリ州、アイオワ州からの貨物は減少し、58年春秋の歳入は前年の67%にしか達せず、58～59年度の乗客輸送は前年度に比し80%であり、巨額の固定費用が変化しないのに対し、操業費率（操業歳入に対する操業費用の比率）が上昇して利潤率が急激に低下し、58～59年度を返済期限とした証書の支払いが困難となった。その結果会社は配当支払を停止し節約財政を行行うが、それでも5百万弗を8%の利子で借入れねばならなかった。そしてペオリア・オクオカ鉄道、ノーザン・クロス鉄道の経営不振はより事態を紛糾させた。60年頃には経営状態もかなり好転し、不況下においても石炭の使用、寝台車の使用、家畜運搬用の貨車の新規採用等は見られたが、機関車や車輛一般の技術的革

新は漸時停滞することになった。

HSJ の場合も54～56年は順調に資本が得られ、労働力不足を補うために蒸気掘鑿機を使用するなどして建設が進行する。57年恐慌によって影響は受けるが、比較的急速に建設は進行し、建設請負人ダフとフォーブスとの間に建設方法について意見の相異を見るが、⁽⁵⁾東からは58年5月にベヴィール、11月にはブルックフィールドと建設は進行し、西からは11月キッターに達し59年2月クリーム・リッジで両者は連結した。59年7月には会社は最初の土地事務所を開きイリノイ・セントラル鉄道の例にならって現金販売と信用販売の双方の方法によって鉄道からの距離などを規準に価格を定め、11月までに1万4千エーカーを販売し得た。経営状態は最初はミズーリ河の水系運輸業者が最終的競争として極端な運賃切下げを行ったりしたため必ずしも順調とは言えなかったが、土地売却の利益と併せるとかなりの黒字で、南北戦争の脅威を除いては前途は洋々としていた。

一方BMIの方はHSJよりも沿線の通商が少なかったこと、沿線での資金募集が困難であったこと、土地授与をHSJが52年に受けたのに対し56年まで受けられなかったことなどのために建設が遅れ、58年8月にフェアフィールドに、59年11月に漸くオッツムワに達した。その点までの建設費は2700万弗、一哩約3,400弗で、その中40%が株式応募によるもので早急にこの建設費を補填する利潤を挙げることはできなかったが、土地授与による土地の処分などを考慮に入れるとやはり前途は暗いものとはいえなかった。運搬商品はトウモロコシ、小麦粉、乾草、塩、牛、豚、石炭等であった。以上の二つの鉄道の完成により西部への旅行者が要する時間は驚異的に短縮され、家畜の長距離輸送が可能になりつつあった。

南北戦争がバーリントン鉄道に及ぼした最も直接的な影響は、北部の軍隊や一般市民による食糧の需要が増加し、東向けの穀物、家畜の運搬が増加したことであり、それと共に西向けの木材、雑貨品の運搬も増加し、それに伴い旅客数も増加して全体の輸送量が急増し、それに対し諸設備を改善して

運搬能力を確保することが第一の急務となった。HSJ, BMIにおいてはかかる影響はそれ程明確には表われなかったが、イリノイ州の場合は大きく影響され、例えばシカゴの終点の積換設備の改善は戦争中を通じて行われた。先づ従来はシカゴとターナー・ジャンクション間はガレナ・シカゴ・ユニオン鉄道と共同で路線を使用していたが、バーリントン鉄道単独の線路の建設が62年に始まり、64年に開通した。またシカゴの穀物積換用の敷地は拡充され、プラットフォームは拡張され巨大な貨物倉庫や鉄道用ドックが建設された。主要運搬商品は穀物、木材、家畜であったが、家畜収容所は各鉄道会社共同のものを発展させるか、バーリントン社独自のものを作るかといった問題を含みながらユニオン・ストックヤードを中心に拡充された。次に一時的使用を目的に、中古品等を使って建設された道床やレールが、特に不況中放置されていた事情もあって、より増大した運送に耐えるようにより強固なものに交換される必要があった。砂利床は6インチの深さにされ、木の架台が使用されている箇所は盛り土に変えられ、水に面する場所は石又は鉄を使用し、レールはT型レールに取り換えられたが、戦争中のためレール、枕木共に入手困難で費用は高騰し、線路に対する支出は61~62年の14.6万弗から63~64年の39.3万弗、64~65年の70.9万弗へ増加した。また戦争中に貨物車は倍増し家畜運搬用、穀物運搬用、商品運搬用に分化した。沿線の駅はそれぞれ拡張され、オーロラやゲールスブルグの機関車、車輛工場やレール修理工場は大拡張された。

戦争中は既存設備の改善、拡張に主要な努力が払われ、新路線の獲得は少なかったが、小路線の合併が二例程見られ、従来資金援助を受けていたノーザン・クロス鉄道が64年4月に、ペオリア・オクオカ鉄道（62年ペオリア・バーリントン鉄道と改名）が64年6月にCB&Qに合併され、ここにCB&Qは計400哩に達した。またその経営状況は60~61年は小不況の影響を受けて振わなかったが、62~63年には好転し始め62年11月に5%の当期の配当金とこれまで数年間の分として20%を支払ったが、63年~64年には更に好転

し、64～65年には歳入、純収入共に約50%も激増して20%の配当金が半ば現金半ば株式で支払われた。65年4月末までの一年間に全400哩の営業量は貨物1億700万屯哩、旅客4千300万旅客哩で、550万弗以上の収益であった。株価も140.5弗（額面百弗）に値上りし、61年に株式資本と負債額が殆んど同額であったのが65年には59%対41%と好転し、輸送能力の点でも経営上も極めて健全な状態でCB&Qは戦後の時期を迎えた。

HSJはその位置が南北両軍の交錯した地域にあったため直接戦火の害を受け、土地販売も順調に行かず、破産寸前の状態であったが63年頃から漸く回復に向った。BMIの場合も戦争の冒頭にミシシッピ河が閉鎖されたことから大打撃を受け、CB&Qの重役陣がその拡張政策を決定したり、ユニオン・パシフィック鉄道の計画が本格的なものとなるにつれ、BMIがその連絡線となることになり議会から改めて土地授与を受けるなど明るい材料もあったが、全体としてイリノイ州の鉄道の場合のように技術的改良を行う程の余裕はなかった。

以上の南北戦争前から戦後の時期にかけての〈フォーブス・グループ⁽⁶⁾〉の計画性は高く評価される。彼らは投機的建設に走ることなく、かなりの犠牲を各所で払いながら一貫路線を形成して行つたが、それらの犠牲はいづれも長期的経営に必要なものであり、その多くの方面での発展の中心には西部の発展に対する彼らの確信があった。個々に見た場合ブルックスは技術と経営計画の中心的存在であり、それを助けてイリノイのヴァン・ノートウィック⁽⁶⁾、ミズーリのヘイワード、ハンス・ティールセン⁽⁹⁾があり、交渉や取引にかけてはジョイ、鉄の問題や政治的問題においてはコルニングがあり、その上にフォーブスが総理大臣の如き役割を果して重要な財政的問題や困難な問題についての態度決定、人事問題、ロンドンのベアリング・ブラザーズやボストンの資産家との連絡等を行つた。〈フォーブス・グループ〉は漠然とした組織で決して組合や協会を形成するような規約を持たず、相互の信頼と相互に認め合った原則と習慣に従って柔軟性のある統一行動を取つた。重要人物の多

くは東部に居を構えており、西部との意志の疎通を欠くこともあった。然し全体としてその監督と連絡は驚く程巧みに行われた。

当時のバーリントン鉄道と政治との関係は土地収用権の問題や鉄道が不可辯的にもつ地方自治体との関係を通じてかなり親密なものがあった。ジョイ、フォーブス、パーキンス、ホルドリッジ、モルトン、オルニイ、ブライスらは地方的、全国的政治情勢を注意深く観察しており、自らも時に政治的舞台に登場した。初期の頃ジョイやパーキンスは鉄道を誘置する地方自治体の政治集会や州議会へ屢々招かれており、アイオワ州の土地授与法案の場合や後に登場するケアニーの連絡問題、ネブラスカの最低運賃法案等では彼らの政治的工作は活発に行われた。然し全体としてこの分野では資料不足のため、一般的結論は困難である。

南北戦争中は鉄道の建設哩数は少なく、内容的に充実したことがCB&Qの場合見られたが、これは全国的現象であった。しかしCB&Qが戦争の終結時に向うにつれ急速に輸送量の増加を見たことの背後には、南北戦争が東部工業と西部農業の双方に対して触媒的機能を果たしたこと、豊富な資源をもったイリノイ州以西の西部が漸く現実的に開発の段階に入り、ホームステッド法や大陸横断鉄道の実現と共に国内市場として重要な意味を持ち始めたこと。そして水系路の少ない西部では鉄道の発展が致命的な意味をもち、更にその地理的立場からCB&Qがその中でも中心的役割を背負うことになった事情が挙げられる。そして65年6月ジョンV・ノートウィック社長が退陣するが、その際彼はCB&Q社長の地位が以前と比較にならぬ程重要な意味をもち始めたこと、その今後の課題が激烈な競争という困難な事態の中での拡張という激戦であることを自覚していた節があり、次に社長に就任したジェームスF・ジョイはミシガン・セントラルで20年間の経験をもち、CB&Qでも社長の経験があり、法律的知識に富み政治的手腕と経営学的手腕を兼ね具え、大胆で弁説に秀でた当時の〈フォーブス・グループ〉の第一級の人物であった。

- 註 (1) Aurora Branch Railroad, *Original Record Book*, p.21. Overton, p. 13.
- (2) 元来はミシガン・セントラルもミシガン・サザンも州の経営によるものであったが、40年代の中頃州は破産状態に陥ち入り、両鉄道を買却した。その後ジェイムス F. ジョイ、W. ブルックスらがミシガン・セントラルの経営にあたるが、資金不足に悩んでボストンの貿易商人ジョン M. フォーブスに出資を依頼し、フォーブスがこれを受け入れ、自らの親戚であるフォーブス一族、パーキンス一族やジョン・エリオット・タイヤー、ジョシア・クィンシー Jr., ウィリアム F. ウェルド、等のボストン商人やサレムのデヴィッド A. ニール、オルバニーのエラスマス・コルニングらと共に出資し、その経営に参加したのであった。いわゆるフォーブス・グループの形成である。cf. 拙稿「アンチ・ベラム期のアメリカの鉄道について」、岐阜経済大学論集、第一巻、第一号 166~175頁。
- (3) 元来鉄の販売にたずさわっていたコルニングは、フォーブス・グループの一員として鉄道に投資し始めてからレールの生産を始めた。cf. Irene D. Neu, Erastus Corning, *Merchant and Financier, 1794~1872*. 1960. Chap. IV~VI.
- (4) ペオリア・オクオカ鉄道、ノーザン・クロス鉄道の正式合併はまだ後の問題で全線の最終合併は64年になる。また当時シカゴ・ガレナ・ゲールスブルグ・バーリントンを結ぶ線を「シカゴ・バーリントン線」と称した。
- (5) ダフは経営が順調に行かない場合すぐ売却できるような安価な鉄道の建設を主張し、フォーブスは長期の運送に耐えるような堅実な建設を主張したもので、ここにフォーブスのこの鉄道の経営に対する態度の一端がうかがわれる。
- (6) 当時の指導者たちはフォーブス、ブルックス、コルニング、ペーカー、ジョイトとされる。
- (7) ペオリア・オクオカ鉄道、ノーザン・クロス鉄道の経営不振を克服した資金援助、労働力や資材の値上りを押し切ったの拡張政策、シカゴの終点設備の整備、将来の発展を期待してミズーリ州、アイオワ州へ進出したことなど。
- (8) 57~65年までバーリントン社長。
- (9) 元ミシガン・セントラルの技師で BMI の計画と建設にたづさわった。

3 南北戦争後の時期

ジョイが C B & Q 社長に就任した頃の西部の鉄道の発達の状況を先づミズーリ州から見てみると、ミズーリ州北部には既に H S J があり、ミズーリ河沿いの南北の路線がセント・ジョセフを中心に計画されつつあったが、その

南のカンサス市の鉄道に対する期待は烈しく、ミズーリ・パシフィック鉄道によって65年10月にセント・ルイスと結ばれるが、一方HSJのカメロンをめざしてカンサス・シティ・カメロン鉄道の計画を持っていた。またその直ぐ北のレヴェンワースもHSJとの連絡を希望していたが、ジョイは調査の結果、カンサス市がミズーリ河架橋の計画を持っていたことも考慮に入れて、66年カンサス・シティ・カメロン鉄道を援助し、それをHSJ——CB&Qの支配下に入れることにした。このようにカンサス・シティ——シカゴ間の一貫路線形成は進行するが、クインシーでミシシッピ河の架橋が企てられ、68年に完成したがこれは150万弗を要した。既に67～68年にHSJのCB&Qへもたらず通商は年間60万弗を超え、南西方面への進出の成功を示していたが、鉄橋建設後最初の一年間にCB&Qとクインシー以西間の通商は更に倍加した。またカンサス市におけるミズーリ河の架橋は69年7月に完成し、カンサス・パシフィック鉄道やミズーリ・リバー・フォート・スコット・ガルフ鉄道等とHSJが連絡しHSJの通商量は急速に増加し、その土地の販売も南北戦争終了後69年までに35万エーカーを超えた。

次いでアイオワにおいてはその西部の人口が未だに稀薄で、西部に向う鉄道は何れも途中で建設を中止していた。(図Ⅲ参照)BMIもオッツムワで停止していたが、64年議会から改めて10万エーカーの土地を授与されたことや、それによってCB&Qが60万弗の株式を負担したことなどから、65年総監督に就任したチャールズE.パーキンスの下でチャリトンに向って建設が始められ、ジョイもBMIの社長になってかかる拡張に協力したが、競争相手のノース・ウェスタン鉄道は既に67年初にはカウンシル・ブラフへ乗り入れていた。67年にはジョイやナサニエル・タイヤーによってセントジョセフ・カウンシル・ブラフ鉄道が計画され、68年8月にはバーリントンでミシシッピ河が架橋され、69年11月BMIはグレンウッドに達し、70年1月にはイースト・ブラッツマウスとカウンシル・ブラフに連絡した。開通の結果会社の株価は急騰し、沿線の人口は急増し70年の会社の収益は67年の3倍半に

図Ⅲ ミズーリ州及びアイオワ州 1865



達した。そして既に建設中のパーリングトン・ミズーリ・リバー鉄道（以後BMNと略す）とプラッツマウスで連絡することによって一貫路線を更に延長したのであった。

ネブラスカのBMNの建設に対してはブルックスは反対であった。その論拠はその地方には水、燃料の石炭がなく、ユニオン・パシフィック（以下UPと略する）の如く政府からの援助もない。そしてUPと競争せねばならないし、シカゴまでの遠距離の穀物運搬は採算が取れないといった諸点であった。これに対し68年頃から調査したパーキンスは、ネブラスカはアイオワより小麦栽培に適していること、沿線の政府の土地は既にかなり売れていること、若し鉄道建設を決意すれば、通例の連邦政府による土地授与の他に州が連邦政府から授与された4万エーカーの土地授与を期待できること、既に沿線の郡や個人から25万弗の株式応募は確実であることなどの理由で建設に賛

成した。その結果フォーブス・グループはBMNの建設を決定し、大部分の資本を出資して69年建設を開始した。フォーブスはジョージW. ホルドリッジ、トマスE.カルバード、A.E.トゥーツァリン等の若い人材を登用し、70年5月にアシュランド、7月にはリンカーンに達した。71年頃には土地は平均1エーカー9.5弗で販売され、多くの移民の進出を見て会社は更に増資し、72年9月ケアニーでUPと連絡した。その後の重要な問題は土地の販売であったが、HSJで経験を積んだジョージS.ハリスがBMI、BMN両社の土地販売の衝に当り、アイオワではロック・アイランドと、ミズーリ以西ではカンサス・パンフィックやUPと、全国的にはノーザン・パンフィックやサンタフェ鉄道との競争状態の中で決定された条件は、普通の原野が10年の信用払いでは6%の利子、普通の土地及び森林地が2年の信用払いで10%の利子、現金ならば長期信用売りの場合より20%安であった。そしてハリス案によれば長期信用売りの場合購入者は少なくとも年に10%以上の土地を開拓せねばならず、土地の値は土地の種類、鉄道との距離、水や木材の有無によって決定された。

フォーブス・グループの「土地」を重視する方針に従ってBMNに授与された245万エーカーの土地は多面的な方法で売り出された。イギリスのみならずスキャンディナヴィア、ドイツ、フランス、ボヘミアにまで広告が行われ国内には約100、イギリスにも10以上の事務所が開かれた。バーリントン市とリンカーン市には無料移民宿泊所が開かれ、土地の販売者には特別運賃が許可された。かかる諸活動に対する地元の態度は、例えば一地方紙によれば⁽⁹⁾「人々は鉄道会社に対して不平を言いたいかも知れない。然しそれは時代の必要物である。なされねばならないことは鉄道を妨害したり、それに対し偏見をいただくことでなく、法律によってそれを統制しその仕事を助けることである。実は民衆と鉄道の利害は一致するのであり、関係あるものは総てこれ信じなければならぬ」といったものであった。BMNは71年に25万弗の利益を挙げ、翌年にはそれは倍増した。ブルックスの予言に反してシカゴ

への穀物積出しも成功し、71年末までに30万エーカーの土地が平均7.5弗で販売され、69年の建設開始後2年間半の間にBMNはフォーブス・グループの活動の重要な一分野を占めるに至った。

65年の戦争終結時から73年の恐慌開始までの時期にCB&Qの全体の哩数は4倍に増加したが、この間の発展は特にイリノイ州でめざましかった。戦争終結時のイリノイのCB&Qは約400哩の路線、105の機関車と約二千台の車輛を使用し、65年の運搬量は貨物1億7千屯哩、旅客4千3百万旅客哩で東向きは豚、牛、穀物、西向きは木材、商品、石炭、塩、建築材料を運び、貨物は東向きが西向きの約2倍、旅客は双方約同数といった構成であった。所が69年頃から急速な拡張が行われ、戦後の10年間に輸送量は四倍に、歳入は2.5倍に激増した。その原因の一つは輸送の性格が変化したことで、67年頃は殆んどが地方的輸送物から成っていたのが68年以降より西方からの貨物が激増し、70年には全体の $\frac{1}{4}$ を占めるに至った。更にイリノイの支線網が発達し、アイオワのBMIが加わってから全体の $\frac{3}{4}$ がかかる一貫輸送で占められるに至った。ここにシカゴ・バーリントン間、ゲールスブルグ、クインシー間の幹線が補強されねばならなかった。これは鉄のレールを交通量の最も激しい所から鋼鉄レールで置き換えるという形で始まり、最初は実験の方法がなかったが、71年頃には少なくとも10倍は鋼鉄レールの方が強いという確信を首脳部が抱き、72年までに134哩、75年までに389哩が鋼鉄レールに変えられた。もう一つの方法は複線化でこれは75年に250哩に達した。その他木の鉄橋が鉄に代えられ、駅や倉庫も拡大された。オーロラ、ゲールスブルグその他に煉瓦倉庫や機関車庫、鑄造工場が作られ、クインシー、バーリントンなどに家畜収容所が作られた。一方、車輛は常に不足で74年には15万弗以上の車輛の賃借料を支払っており、75年にこれが3万5千弗になって操業費率（操業歳入に対する操業費用の比率）が72年4月に至るまでの1年間の65.39%から75年には54.53%に改善された。輸送量の増加はめざましく、65~73年に穀物は231%、豚は179%増加し、西向きの木材と雑貨品は約倍増

し、かかる輸送量においてCB&Qはシカゴに集まる12の鉄道のうち小麦を除く殆んどの商品において第一位であった。一方、かかる設備の改善と拡張は73年CB&Qがイリノイの全線を抵当に入れて3千万弗を借り入れることを余儀なくさせた。

以上のような傾向の原因の一つは、戦後各鉄道会社間の競争が激化してその利益率が減小しつつあったことにある。CB&Qの場合何れの路線もフォーブス・グループの株式所有によっており、それなりの統一行動は取られたが、やはり各路線間の競争という現象が各所でおきるのは止むを得なかった。例えば70年の段階ではイリノイのCB&QとBMI・HSJ、及びカンサス・シティ・セントジョセフ・カウンスルブラフ鉄道は別会計であり、例えばUPと連絡する際、BMIとHSJは自動的に競争相手となり、カウンスル・ブラフ線はBMIとHSJの何れとも通商し得る地位に立った。かくてジョイ、ブルックス、パーキンス、ハリスといった各社首脳の間で必ずしも意見の一致しない面も生じた。然し最初のかかる衝突の可能性は平和裡に解決された。69年末BMIとロック・アイランド鉄道がカウンスルブラフまで開通し、ノースウェスタン鉄道とUPの輸送をめぐって対立が生じるやに見えた時、70年夏にアイオワ・プールが形成され、3社が旅客運賃の45%、貨物運賃の50%を取り分とし、残額は共同計算して3社間に平等に分配することになった。この協定は予想以上に成功し以後14年間にわたって続した。(図IV参照)

然し前述の如き微妙な対立は外部との競争をもめぐって現われ、例えばカウンスルブラフ鉄道経由の輸送がHSJとBMIの何れのコースで行われるかという問題は、一応フォーブス・グループ内でセントルイスとの通商はHSJ経由で、シカゴとの通商はBMI経由で行われるべく協定されたが、71年11月にHSJの株式がかなりジェイ・グールドに買い占められていることがわかった。当時はまだCB&Q勢力とジェイ・グールドとの間に激しい競争状態が展開されてはいなかったが、以後HSJはCB&Qの政策に従って

図IV ミズーリ州及びアイオワ州 1870



行動することはできなくなった。そしてかかる外部資本による買い占めという脅威も影響してBMIとCB&Qの合併の計画が進み、72~73年に両者は事実上合併し、CB&Qは更に四百哩を増加することになった。またその頃ネブラスカではアチソン・ネブラスカ鉄道がアチソンとリンカーンを結び、それはジョイが70~71年にBMNに合併するが、もう一つのセントジョセフ・デンバーシティ鉄道がセントジョセフとヘースティングズを結び、これらがウォバッシュ鉄道、ミズーリ・パシフィック鉄道によって南方通路を形成し、UPがこれらの通路を利用する可能性が生まれ、かかる場合はカウンスルブラフ鉄道とBMNとの内紛に発展する可能性を生みつつあった。即ち、UPには南方通路に連絡することによってアイオワ・プールに圧力を加えるという手段が生れた訳で、これを防ぐためにジョイはアチソン・ネブラスカ鉄道にUPの貨物を運ぶことを禁止するが、これはBMNのパーキンスにとっ

て反対せざるを得ない情勢であった。そして結局はアイオワ・プールがUPにより大なる取り分を与えることによって問題は一時的には消滅した。しかしパーキンスはUPが連邦法に反してケアニーの通商連絡を自由に解放しなかったことから、遂にBMNをデンバーまで延長してUPと競争しようとする姿勢を示した。一方、BMNはCB&Qとの間のミズーリ河畔での連絡においてイースト・ブラッツマウスでCB&Qに全部の貨物を積み換えるか、オマハでアイオワ・プールの三社に平等に与えるかの選択権をもつことになった。これは1年半にわたるパーキンスとCB&Qとの交渉の末に73年CB&QがBMNに旅客、貨物双方に対し一定の払い戻し金を支払う条件でBMNの全貨物をCB&Qで運ぶことになった。以上のようにCB&Qは外部においても内部においても競争の激化を経験し始めたのであった。

一方かかる競争の激化は鉄道各社の運賃政策において商品別の差別運賃政策、非競争地域での高運賃政策、大規模運搬に対する低運賃政策等の差別制を激化させることになり、無力な一般農民はかかる政策に翻弄される形となり、鉄道会社の重役の多くが東部に居住していたことも原因となって反鉄道感情が悪化し、70年代初期のいわゆるグレンジャー法時代を迎えた。例えばイリノイ州は71年の法で鉄道関係委員会を選出し、それに最高旅客運賃と距離比例制貨物運賃を規定する権限を与え、73年には最高貨物運賃表を作成する権限を与えた。CB&Qは73年の年次報告で初めてこれに対する態度を示し、ウォーカー社長は「かかる立法が極めて有害な性格をもつであろうことが考えられていない。」として、「州は人民の平和、秩序、健康、慰安、安全に関しては統制する権限をもつであろうが、運賃規定等の会社の特許権を縮減する権限はないと信じる。」^(a)とした。74年にはアイオワ州で、連邦土地授与法案によって運賃決定権は州政府に保留されているとする法案が通過した。ウォーカーはこれに真向から反対して同法を無視する態度を明らかにした。下級裁判所が州議会側の判決を下したので、会社は直ちに最高裁判所に控訴し75年頃に両者の対立は一層激化するが、一般にCB&Qの首脳陣の態度は

自由競争と需要供給の法則のみが有効な統制をなして来たし、またなし得るのであるというものであった。

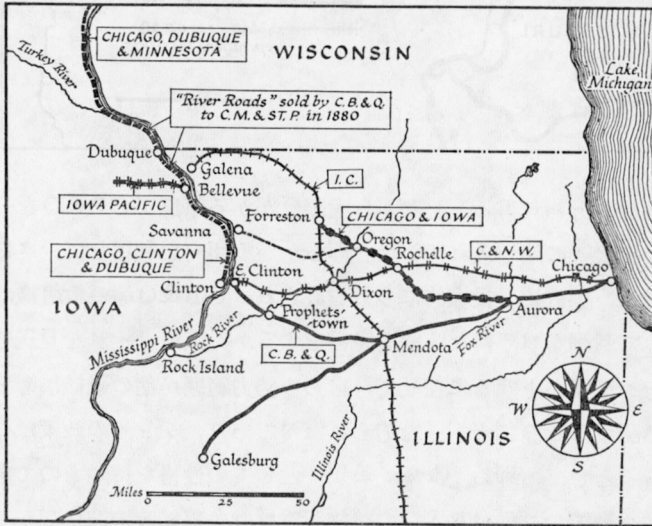
73年9月のジェイ・クック商会の倒産に始まる恐慌の鉄道界に対する影響は大きく、74～77年の間に2万哩以上の鉄道、全国の $\frac{1}{4}$ 以上が倒産した。かなり堅実な経営方法により地理的に有利に位置したCB&Qも、73年末には短期資金を導入せねばならず、67～72年に200弗～124弗であった株価も73年11月には78弗に下落し、全線の拡張が停止された。然し、CB&QとBMI、BMNの一貫路線の位置が戦略的に優れていたこともあって、かなりの不可欠な通商を確保していた。その結果一株当りの収益が以前の11.60弗から74～77年の11.22弗に値下りした程度の被害、換言すれば65～73年の急激な成長が中止され現状維持の状態に入った程度の被害であった。むしろ恐慌の影響を受けたのは土地の販売の面で、人口稠密なアイオワではその沈滞期が75～79年であったのに対し、ネブラスカはもっと早かったといった相異はあったが、一般に土地の値段は下落し、開拓奨励金は増額され現金販売の割引額も増額された。また長期信用販売の未払金が増加したが、「これらの滞納された契約を負担する方が、土地が住われ改良されて会社のための通商を生むであろう。豊作があれば延滞金は支払われるであろう。」⁽⁴⁾として、アイオワ・ネブラスカ地方の恐慌からの打撃を軽減する政策が指向せられた。

南北戦争後四年間は、西部へのめざましい拡張に対してイリノイ州内部の支線の拡張はあまり行われなかったが、その間イリノイ州内部の鉄道建設による通商圏獲得の競争が激化しつつあり、69年ジョイは「現状のまま停滞することは不可能である。若しわが社が近隣の地方の欲求を満しその発展を援助しないならば、必ず他組織が現れて競争路線を建設し、われわれの利権を侵害するだろう」⁽⁵⁾という論拠の下に支線拡張政策に入り図Vに見るような諸線が建設された。ジョイはかかる拡張政策による会社の多額の出費を究極においては会社及び株主の利益になるものと説明し、また当時のイリノイ州では地方自治体が鉄道を誘置するため多額の援助をすることによって鉄道

は820哩に達し、その建設費用は約1025万弗と計算された。そしてその拡張の結果勿論操業収益総額は増加したが、71年から73年はかけて1株あたりのC B & Qの収益率は14.55弗から10.62弗に低下した。これには競争の激化の結果貨物平均運賃がこの時期に15~20%低下した事実も考慮に入れられねばならないが、拡張による負担は大きく、フォーブスも「ルーズな鉄道建設の時代は終わった。」として収益率の回復を期待したが、そこへ恐慌が訪れたのであった。

そしてC B & Qは「75年の革命」といわれる試練を迎えつつあった。これはかなり複雑な多くの要素を含んでいるが、簡単に説明するとジョイはC B & Qが、HSJやBMI、BMNの方向へ発展したのと同じように北東の方向へも発展すべきだとし、イリノイ州の支線拡張の一環としてシカゴ・デュブク・ミネソタ鉄道とシカゴ・クリントン・デュブク鉄道というミシシッピ河沿いの鉄道の買収に71年に乗り出した。(図VI参照) 所がこの両鉄道はまだ建設中⁽⁶⁾で、従ってその建設会社と契約することになった。所がこの建設会

図VI いわゆる「リバー鉄道」、1869~75



社が《insider》(内部建設会社)⁽⁷⁾で、これとジョイ、S.バートレット、J.W.ブルックス、J.A.バーンハム、J.N.デニソン、N.タイヤー等のCB&Qの重役達が、途中で建設中止となっても建設会社は後の責任は負わないという条項を含んだ契約を、フォーブス以下の他の重役に対しては秘密の裡に結び、数回にわたりCB&Qの株主の出資を受け、結局鉄道は一部しか完成せず73年恐慌の影響もあって破産状態に陥り込んだ。73年末かかる秘密の契約がフォーブスら他のCB&Qの重役の知る所となり、調査、攻撃が始められるが、ジョイは必ずしも自らの非を認めず、両鉄道をCB&Qに合併することによって事態の解決に押し切ろうとしたため、フォーブスらはジョイ派を重役会から追放する作戦を樹て、75年の株主総会でこれに成功した。⁽⁸⁾この事件には不明の点も多いが、70年頃から一般に競争状態が激化したこと、建設会社制度などの不品行な商業慣行が投機的鉄道建設を一層混乱させたこと、フォーブス・グループの団結も必ずしも強固とは言えない面があったこと等を示した。

その後75年7月にCB&QとBMIの合併が行われ、76年3月はロバート・ハリスが社長に就任した外は重要な出来事はなかったが、75年11月にはアルヴィア・ノックスビル間を、また同じ頃クインシー、アルトン、セントルイス鉄道を合併するが、これらは決して重役会が好んで行った合併ではなく「競争状態の故止むなく取った行動」⁽⁹⁾であり、「シカゴ以西の鉄道は極端に必要なまではこれ以上建設は中止し、そのような必要が生じた場合も、お互いに理解をもって現存の路線に自然的に属する地域を公平に分割すべきである」⁽¹⁰⁾というのがその真意で、以後10年間の会社の基本方針となった。そして特にロックアイランド鉄道、ノースウェスタン鉄道に対して以後10年間協調的政策が取られた。そして76年にCB&Qがセントルイス、ロックアイランド、シカゴ鉄道やミッドランド・パンフィック鉄道を合併した際には、ロックアイランド鉄道はケオク・デモイネ鉄道に勢力を伸して均衡を保つように協定された。76年には10%の配当が支払われ、アイオワとネブラスカ

の土地の販売が不調であったが、全体としてCB & Qの経営状態は好調であった。

一方州による運賃の統制等の動きについては、CB & Qは表面的には政治に対して不干渉の姿勢を取りながら現実には種々の働きかけを行ったが、77年からマン対イリノイ州の件など最高裁のグレンジャー立法に対する判決が州側に有利な内容で下り始め、CB & Q対アイオワ州の件でも最高裁判所長官ウェイトは会社の商業権はアイオワ州議会の規制に従わねばならないとしCB & Qの通商は州際通商であるとの反論に対しても、それはアイオワ州内で行われるから州の問題であるとした。ウォーカー社長は判決があった以上は従わねばならないが、かかる法は早晚廃止されるであろうと予言した。そして翌78年アイオワ州は貨物運賃に関してはこの法を廃止し、代って鉄道行政局制度を開始した。

75年ジェイ・グールドがUPの支配権を握った。フォーブス・グループに比べて略奪的、破壊的なグールドは、CB & Qに対して何とかその弱点を見出して脅迫し、侵略しようとした。これに対しフォーブス・グループは前述の平和的政策の態勢で、而も一歩も譲らずこれに対抗した。76年にはCB & Qは既にセントラル・パンフィック鉄道に対し、若しCB & QがオグデンまでUPとの競争路線を伸張した場合、中立的立場を取ってくれるかどうか打診している。当時グールドはアイオワ・プールを解体させるべく、ロックアイランド鉄道、ノースウェスタン鉄道に対しCB & Qを孤立させるべく提案していた。CB & Qはこれに対しケアニーの通路を法律通り解放するよう議会に働きかけた。77年にはグールドはロックアイランド鉄道、ノースウェスタン鉄道の株をかなり入手し、それと共に戦略を変更し、ケアニーの通商を解放しない代りに、BMNをUPの勢力下に置くことを提案した。フォーブス、パーキンスらを除いてCB & Qの重役会もこの休戦提案に同意しようとしたが、フォーブス、パーキンスらの反対によって三つのアイオワ・プール鉄道、UP・BMN間で交渉が長びく間に、グールドはアイオワ・プールに

圧力をかけるつもりでUPの貨物をカンサスシティ・セントジョセフ・カウンスシルブラフ鉄道及びHSJを通じて輸送したが、これはアイオワ・プール諸鉄道にグールドが南方通路を活用する意志があることを悟らしめることになり、この「五社協定案」は消滅した。その後フォーブスはCB&QとBMNの関係を強化し、カンサスシティ・セントジョセフ・カウンスシルブラフ鉄道に対する支配を完全にしてグールドの進出に備え、UPとBMNの間に漸時静隠が訪れた。

77年には初めて全国的な鉄道ストライキが見られ、それはCB&Qにも波及し、ハリスとパーキンスの間に対労働者政策について意見の相異が見られた。パーキンスが全く需要供給関係から賃金は決定されるべきであるとし、ストライキに対しては全線封鎖を唱えたのに対し、ハリスは貨物列車のみ運行を停止し、労働対策には1～2年間の契約方式を提案した。しかしストライキ自体は連邦軍の出動を見なければ解決しなかった。

78年には種々の点でのハリス、パーキンスの意見の相異を始め、一般にグループ内部の対立が表面化し、フォーブス自らが社長に就任せざるを得ない状況となった。そしてフォーブスが東部の、パーキンスが西部の責任者として東部での既得勢力の保持、西部での特にグールドと対決しながらの勢力伸張を主軸として80年代を迎えることになった。(図VII参照)

- 註 (1) cf. Burlington and Missouri River Railroad in Nebraska, *Annual Report*, 1873. p. 6. Overton, p. 102.
 (2) the Saline County Post, Richard C. Overton: *Burlington West*. p. 340. Overton, p. 103.
 (3) Chicago, Burlington & Quincy Railroad, *Annual Report*, 1873, p. 24. Overton, p. 114.
 (4) BMN, *Annual Report*, 1876, MS., pp. 28—9. Overton, p. 115.
 (5) CB&Q, *Annual Report*, 1869. p. 20. Overton, p. 117.
 (6) 一般に The River Roads と呼ばれた。
 (7) 建設会社 construction company 制度, 内部建設会社制度については拙稿, 前出「アンチベラム期の鉄道について」, 173 頁参照。

- (8) 必ずしも全員が追放されたわけではなく、バートレット、ブルックスらは後に復歸した。
- (9) CB&Q. *Annual Report*. 1875. p. 19. Overton, p. 149.
- (10) CB&Q. *Original Record Book*. Vol II. pp. 411, 441. Dec. 2. 1875. Overton, p. 149.

若干の感想

1950年代までの19世紀アメリカ西部の特に鉄道に関する文献は序文の注に列挙したが、その後の主要なものとしては Goodrich, Carter ; *Government Promotion of American Canals and Railroads, 1800~1890*. Grodinsky, Julius ; *Transcontinental Railway Strategy, 1869~1893*. 1962. Decker, Leslie E. ; *Railroads, Lands, and Politics, The Taxation of the Railroad Land Grants, 1864~1897*. 1964. Johnson, Arthur M. and Supple, Barry E. ; *Boston Capitalists and Western Railroads, A Study in the 19th Century Railroad Investment Process*. 1967 等がある。これらの研究はそれぞれの角度から鉄道問題を検討しているが、それ以前の Cochran, Thomas C. ; *Railroad Leaders, 1845~1890. The Business Mind in Action*. 1953 や、東部の鉄道を扱った Salisbury, Stephen ; *The State, the Investor, and the Railroad, The Boston and Albany, 1825~1867*. 1967. (拙稿「ニュー・イングランド初期の一鉄道」岐阜経済大学論集, 第二巻, 第一号, 参照) やこのオーヴァートン氏の著書を含めて、一般に経営史学的方向からの研究が多く、鉄道会社の経営状況を中心とし、種々の問題をそれに焦点を合せて歴史的に観察して行く態度が共通して見られるように思われる。そしてかかる方法は研究方法としてかなり有力な方法であろう。アメリカの鉄道が純私企業的に発達した以上、鉄道の発達をめぐって現われた諸条件はその鉄道会社の利益になるように作用したか、或いは不利益になるように作用したかの二者に截然と区別され得るのであり、例えば数学の座標軸の如く複雑な諸問題をプラス・マイナスの二者に区分し得るからである。そしてその方法は鉄道会社の

比較的研究という問題において効力をもつ。例えばA会社はある条件に対してかかる政策を取ったためにかかる結果になった、一方B社は別の政策を取ったために別の結果が出たといった形の解釈が可能であるし、地域的な条件の相異、自然的条件の相異のような諸問題も経営に対するプラス・マイナスの観点から割り切ることができる。そして更にかかる方法は、会社の経営陣の行動様式と同次元の思考方法であるため、鉄道会社の行動をそのまま理解し跡づけることができるという利点がある。鉄道会社の経営者達の思考方法に関する面の研究は深められ、鉄道会社の行動の最大の決定要素である経営陣の態度を通じて考察することは、過去の時代をヴィヴィッドに再現することを可能ならしめる。そしてオーヴァートン氏の著書においても経営面に敘述の中心がおかれたことから、以上の長所が見られると共に当然ながら資本の出所、鉄道会社間の競争についての詳細且つ一貫性のある敘述を得ることができた。各会社の Annual Report を資料とした〈フォース・グループ〉の行動についての具体的事実の展開は、最近みられつつあるグローディンスキイやジョンソンやサップルの研究と相いまって、東部資本の西部への進出の実態という極めて興味もたれる問題を体系的に明らかにしつつある。そしてそのような東部資本が、鉄道業の経営を通じてどのような形で競争を展開して行ったか、特にその戦術についての詳細な記述は、グローディンスキイの研究に加えて本書において得られた大きな収穫であると言えよう。

しかし、かかる方法で鉄道の発展を考察することにはそれなりの欠点がある。例えば産業革命において鉄道の果たす役割、各産業の発展と鉄道の関係、土地問題との関係、金融資本の成立におけるその役割等の諸問題は部分的注意しか引かないことになり、それが経営の収支、新線の拡張などに重要な意味をもつ場合しか考慮されないことになる。このオーヴァートン氏の著書の場合もかかる不満は各所に感ぜられ、農業の発展との関連の問題においても土地の販売が会社の経営にどのように反映したかといった問題を除いては、鉄道が〈触媒 catalyst〉としての南北戦争において果たした役割、鉄道の〈通

風筒, funnel》としての機能といった表現はみられながら、一般に当時の西部農村の政治状態を含めて農業及び牧畜業の発展との関連は殆んど触れられていないといって良い。また東部工業の製品が西部にその市場を見出す場合どのように鉄道の発達の影響を受けたか、また鉄道の発達がどのように西部の工業化に影響したかについても、鉄道関係の工業の出現についての若干の説明以外には触れられていない。そしてグレンジャー運動や77年のストライキの問題が、極めて簡単に扱われていることもその基本的視角からみて当然といえよう。しかし以上の諸点が鉄道の発達と関連して考察され、両者の発展が相互に関連づけられて論理的に解明されることなしには、当時の西部の発達がアメリカ資本主義の発達に対してもった歴史的役割、その中で鉄道の役割を明確にすることは不可能ではないだろうか。

そして初期の鉄道研究（例えば、Riegel, Robert E., *Story of Western Railroads*. 1926 など）や現在でも概説書の記述に多くみられるように、以上にみられる諸問題が簡単に、殆んど独断的に結論づけられる傾向、鉄道の果す役割を地域別、年代別の区別もなく、一様に数量的結果から結論を引き出そうとする傾向などから生じる理論の不毛の状態が、本書を含めた最近の諸研究の成果によって再検討されることを期待したい。

最後に、各所に見られるユニークな事実やその解釈はオーヴァートン氏の長年の研究の成果であると思われること、ピブリオグラフィーに見られるように実に広範に史料が蒐集されていることに敬意を表してこの評を終らせていただくことにする。

（なお本稿は43年度文部省科学研究費の補助による研究の一部であることをお断りする。）