



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	ニューヨーク・セントラル鉄道会社の成立
Author(s)	森, 杲
Citation	北海道大學 經濟學研究, 29(3), 51-138
Issue Date	1979-08
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/31462
Type	departmental bulletin paper
File Information	29(3)_P51-138.pdf



ニューヨーク・セントラル鉄道会社の成立

森

杲

目 次

- I 序——概 観
- II 発 端——The Mohawk and Hudson Railroad Company
- III エリー運河沿いの諸短線鉄道
- IV 競争と協調, 新路線建設
- V 合 同——The New York Central Railroad Company
- VI ヴァンダビルトの支配——The New York Central & Hudson River Railroad Company

I 序——概 観

アメリカ資本主義の成立史に、鉄道業が国民経済の紐帯——交通手段・支配資本・「基幹」的産業——としての特殊に重要な役割をはたしたということは、すでにアメリカ史研究の通説となっている。しかし重要な役割を演じたという点で一致できても、その役割についての理解は一樣でなく、実態の解明もあまりすすんでいるとはいえないのである。

アメリカ資本主義と鉄道業という主題にとりくむ場合、アメリカ全土の鉄道の動向を総体としてみるだけでは足りない。アメリカ国民経済が連邦内諸セクションの複合体だという特性にふさわしく、鉄道もセクションへの帰属やセクション連繫にはたす役割の相違によって、異なる性格を示す。大まかにいって、アメリカの工業発祥地であり独自の自足的再生産構造をもつニューヨーク・イングランドの鉄道、アメリカ国民経済の要の位置につく東部の幹線鉄道、前近代的社会構造を強固に維持していた南部の鉄道、それに最初からセクションをこえて敷設された大陸横断鉄道には、性格、構造などにそれぞれ重要な相違がある。

そのうち、東部幹線鉄道は、ニューヨーク・セントラル New York Central Railroad Co. エリー New York & Erie Railroad Co. ペンシルヴェニア Pennsylvania Railroad Co. ボルティモア・オハイオ Baltimore & Ohio Railroad Co. の4鉄道によって代表される。そしてこの4鉄道も、成立事情、地域経済や州・地方自治体とのかかわり、資本関係（外資依存を含めて）などは、それぞれに異なるものをもっている。私はかつてこの4大幹線鉄道のうちからペンシルヴェニア鉄道の経営史をまとめたことがあるが、本稿ではニューヨークの最大の鉄道、ニューヨーク・セントラルを調査対象とする。²⁾

「ニューヨーク・セントラル鉄道会社は、1853年、ニューヨーク州法のもとにあった鉄道10社の合同によって、単一の企業体として生れた。このうち7社は当時、操業中の路線を所有しており、1社は目下建造中で完成をまぢかにひかえ、のこる2社はルートは設定したがまだ建設にとりかかっていなかった」³⁾。正確にいうと、短線各社の設立から53年合同までの過程は、もうすこし複雑な系譜をもっている。そのことを第1表と第1図とによって大まかに示しておく。第1図にみるように、合同時までに建設された路線は13の経営単位に分かれる。第1表が示すように、ニューヨーク・セントラルの大もとになるのは表の左側にある9社であり、この9社の合同、改組、路線延長、事実上の別会社設立などをもって、合同時点に表右側の10社を用意するにいたったのである。

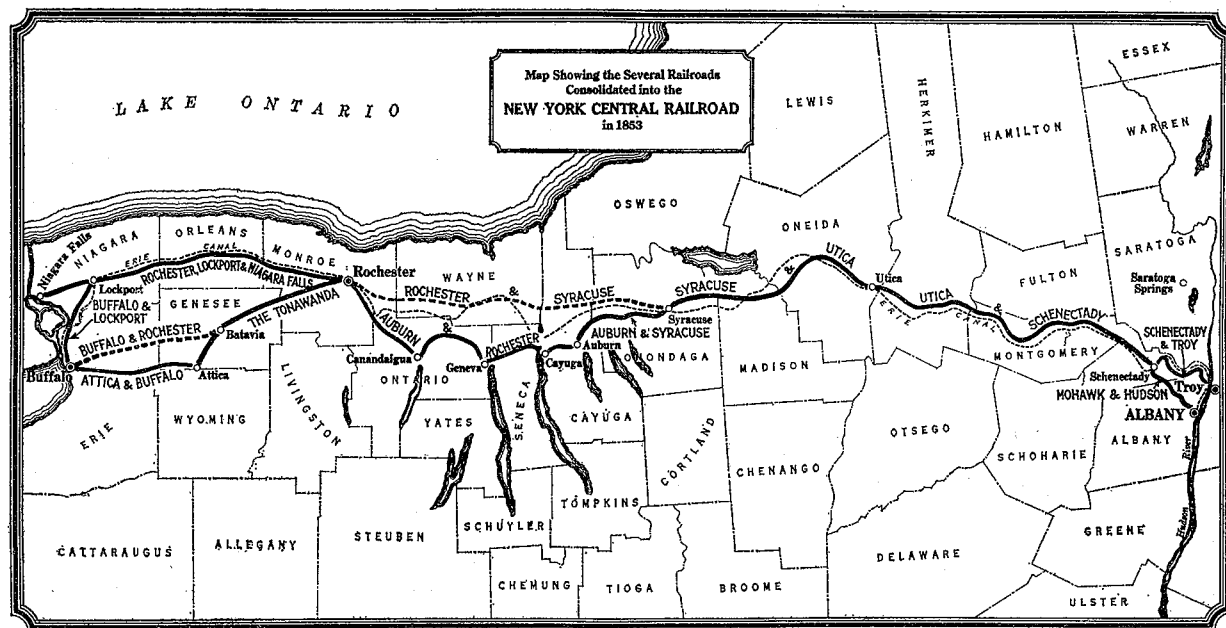
合同成立したニューヨーク・セントラルの路線総距離は約530マイル、図にみるようにそれは、ニューヨーク州の主都オールバニからエリー湖畔バッファローまで、エリー運河とほぼ並行しつつ州東西を横断する幹線鉄道である。第2表が示すように、路線距離でイリノイ・セントラル（建造中）に次ぎ、総資産額はエリー鉄道に次ぎともに合州国2位、収益水準は断然第1位の大鉄道として出現したのである。

アメリカの幹線鉄道という意味でのニューヨーク・セントラルの生成史は、さらにその後の諸方向への拡張をふくんでいる。まず決定的に重要なのは、オールバニからニューヨーク市に達する路線を掌握したことである。すなわ

第1表 ニューヨーク・セントラル鉄道会社の合同成立(1853年)にいたる系譜

設 立 会 社	(設立年) (創業年)	合 同 時 の 会 社
Mohawk & Hudson	1826 — 1831 ——— (社名変更 1847) ———	Albany & Schenectady (操業中)
Utica & Schenectady	1833 — 1836 ———	Utica & Schenectady (操業中)
	└ (新 設 1852) ———	Mohawk Valley (計画中)
Syracuse & Utica	1836 — 1839 ———	Syracuse & Utica (操業中)
	└ (新 設 1852) ———	Syracuse & Utica Direct (計画中)
Auburn & Syracuse	1834 — 1839 ———	Rochester & Syracuse (操業中)
Auburn & Rochester	1836 — 1841 ———	
	└ (合同 1850) — (路線変更 1853) ———	
Lockport & Niagara Falls	1834 — 1838 ———	Rochester, Lockport & Niagara Falls (操業中)
	└ (改組 1850) — (路線延長 1852) ———	
Tonawanda	1832 — 1837 ———	Buffalo & Rochester (操業中)
Attica & Buffalo	1836 — 1842 ———	
	└ (合同 1850) — (路線変更・不明年) ———	
	└ (新 設 1852) ———	Buffalo & Lockport (建設中)
Schenectady & Troy	1836 — 1842 ———	Schenectady & Troy (操業中)

表は F. W. Stevens: The Beginnings of the New York Central Railroad, 1926. の記述にもとづき、筆者が作成した。



F. W. Stevens: *ibid.*, の折込み

第1図 ニューヨーク・セントラル鉄道，合同成立時の路線

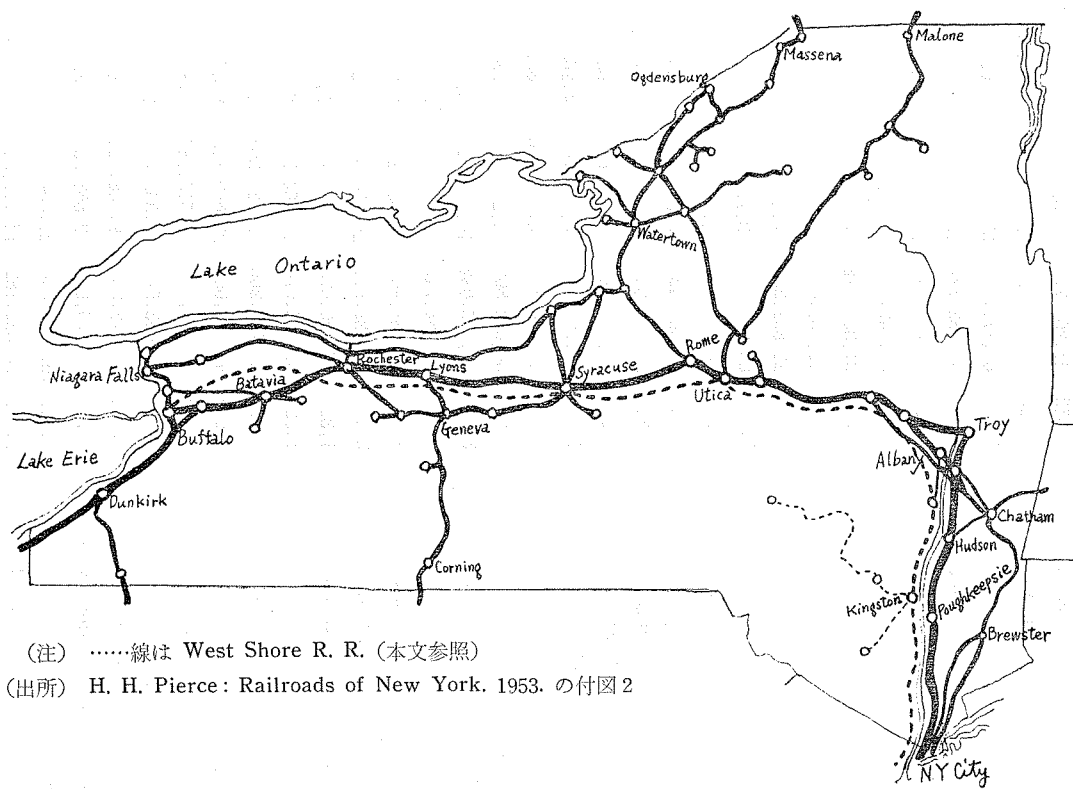
第2表 1855年の鉄道——路線150マイル以上のもの

	路線 マイル	資 産 (路線・設備)	総 収 益	純 収 益
		ドル	ドル	ドル
New York Central	534	28,523,913	6,503,581	3,162,126
Western, Mass.	155	9,953,258	1,763,944	718,703
New York and Erie	464	33,439,431	5,488,993	2,627,118
Pennsylvania	256	17,158,495	3,409,192	1,977,533
Sudbury and Erie	269	2,075,650	建造中	—
Baltimore and Ohio	382	22,218,849	3,711,453	1,601,090
Manassas Gap	165	建造中	—	—
Wilmington and Weldon	162	—	—	—
Wilm'gton & Manchester	171	2,330,877	339,800	151,064
Greenville & Columbia	165	1,999,080	214,865	206,774
South Carolina	203	7,133,848	1,363,008	788,862
Georgia	211	4,416,991	906,694	532,110
Georgia Central	191	3,844,140	1,280,570	645,774
Memphis and Charlest'n	288	3,563,362	176,484	102,016
Mobile and Ohio	527	3,666,991	建造中	—
Miss. Central	188	628,303	建造中	—
New OrL., Opelousas & G. W	350	1,825,812	建造中	—
Nash. and Chattanooga	151	3,843,694	316,000	112,177
Atlantic & Gt. Western	254	613,231	建造中	—
Cleveland and Toledo	200	5,124,629	736,272	396,986
Mad River and L. Erie	205	4,446,661	—	—
Ohio and Penn.	187	5,670,700	1,111,626	662,117
Tol., Wabash & St. Louis	242	—	建造中	—
Cin., Logansport, and Chicago	255	2,080,433	建造中	—
New Albany and Salem	288	6,643,189	645,827	371,402
Chicago and Rock Isl'd	182	5,214,152	建造中	—
Chicago and St. Louis	220	—	1,077,312	—
Chic., St. Paul & F'd du Lac	178	3,625,000	建造中	—
Galena and Chicago	298	5,866,263	1,506,710	942,231
Illinois Central	707	17,698,099	建造中	—
Terre Haute and Alton	173	3,537,424	建造中	—
Detroit and Milwaukee	185	1,966,969	建造中	—
Mich. Central	282	10,300,147	2,215,283	879,656
Mich. South'n & N. Ind.	475	11,645,208	2,410,000	875,000
Green Bay, Mil. & Ch.	155	1,193,765	建造中	—
Milwaukee and Miss.	200	2,704,593	465,051	307,632

ちオールバニ・ニューヨーク間の2鉄道——New York & Harlem と Hudson River Railroad——との接触をつよめ、1869年にニューヨーク・セントラルは後者と合同して、社名も New York Central & Hudson River Railroad と改めるにいたる。次いで重要な延長は主として1870～80年代におこなわれた、中西部諸鉄道——Lake Shore & Michigan Southern (バッファロー・シカゴ間), Michigan Central (デトロイト・シカゴ間), Nickel Plate (バッファロー・シカゴ間), Big Four (クリーブランド・シンシナティ・シカゴ・セントルイス) 等——との、業務連繋や支配の一体化である。むろんこの期間をつうじて既存路線の拡充(複線・複々線化等々、ターミナル建設など)、支線の新設、石炭会社の取得なども進行している。60年代以降のかかる拡大・システム化は、じつはニューヨーク・セントラル鉄道の支配者と資本の大変化、すなわち同社へのヴァンダビルト支配への転換をもって遂行されたのであった。こうしてニューヨーク・セントラルは、19世紀末までに、ニューヨーク市と中西部の主要諸都市を結ぶ鉄道網を掌握し、かかる意味での幹線鉄道になったのである。

第2図、第3表から、19世紀末のニューヨーク・セントラルの路線と規模をみることができるが、これはあくまで企業体としてのニューヨーク・セントラルの路線であり規模であることに注意しなければならない。企業体としての同社は、第2図に示される以上に、すなわちニューヨーク州外にそれほど多くの路線を有していない。しかし上にのべたように、同社は州内外の多数の鉄道と経営・資本で連繋しつつ、「ニューヨーク・セントラル・システム」を形成しているのである。関係ある多数の鉄道のどこまでをこのシステムに含めてよいか、論者により基準は一樣でないが、一例として州際商業委員会の年次報告に挙げられたものを第4表として掲げておく。システムの営業マイル数にかぎらず、その内実において、ニューヨーク・セントラルはペンシルヴェニア鉄道とならび最強、最優良のアメリカ幹線鉄道だったといえることができる。

以上で概観を終え、以下、短線各社の合同によるニューヨーク・セントラ



(注)線は West Shore R. R. (本文参照)

(出所) H. H. Pierce: Railroads of New York. 1953. の付図 2

第2図 ニューヨーク州内のニューヨーク・セントラル鉄道網

第3表 1883年の鉄道——路線500マイル以上

	操業 マイル	資 産 (路線・設備)	総 収 益	純 収 益
N. Y. Central and Hudson R.	953	147,804,779	30,363,991	9,613,397
N. Y., Lake Erie and W'ern	1,026	159,155,124	22,802,247	7,357,664
Pennsylvania	1,314	61,771,025	32,017,813	13,696,400
Philadelphia and Reading	1,077	42,482,722	28,275,973	13,906,168
Baltimore and Ohio	595	54,044,480	11,579,839	5,432,183
Chesapeake and Ohio	512	61,449,814	3,906,792	1,306,858
Norfolk and West.	501	31,334,572	2,812,777	1,103,203
Central of Ga.	730	12,400,000	3,613,856	1,275,332
Mobile and Ohio	527	20,852,281	2,271,059	630,033
E. Tenn., Va. & Ga.	1,025	83,699,918	3,776,754	1,318,284
Nashville, Chatta. & St. L.	554	16,511,912	2,283,523	1,008,668
Louisville and Nashville	746	67,385,426	5,879,116	2,869,686
Lake Shore & Michigan S.	1,340	84,000,000	18,513,656	7,511,803
N. Y., Chicago & St. Louis	523	70,504,635	2,327,684	638,389
Michigan Central	1,468	30,759,378	14,009,767	4,268,128
Chic., St. Louis & Pittsb.	581	40,506,255	4,044,876	837,322
Ohio and Miss.	616	38,668,800	4,250,150	980,321
Wabash, St. Louis & Pacif.	3,540	117,625,082	16,915,121	3,584,195
Chicago and Alton	850	23,584,747	8,810,610	3,930,652
Chicago and Northwestern	3,465	135,088,904	24,081,834	10,009,318
Chic., Burlingt'n and Quincy	3,255	137,729,911	26,116,369	12,613,891
Chic., Rock Island & Pac.	1,381	57,720,673	12,189,903	5,080,087
Illinois Central	1,928	37,475,076	13,064,743	6,069,492
Indiana, Bloomington & W.	697	24,727,266	3,022,366	1,109,692
Chic., Milwaukee & St. P.	4,549	146,093,665	23,659,823	9,881,785
Chic., St. Paul, Minn. & Om.	1,192	49,993,541	5,515,285	1,891,458
Northern Pacific	1,497	149,693,520	7,855,459	2,518,529
St. Paul, Minn. & Manitoba	1,203	44,812,236	9,148,524	4,805,531
Burlingt., Cedar Rapids & N.	702	18,175,635	2,863,555	895,378
Union Pacific	1,821	157,391,640	21,002,542	10,648,002
Atchison, Top. & Santa Fe	1,821	96,629,182	14,117,348	7,369,130
Missouri Pacific	990	39,950,939	9,153,731	4,175,266
Missouri, Kansas & Texas	1,368	66,448,676	7,843,511	3,197,008

	操 業 マイル	資 産 (路線・設備)	総 収 益	純 収 益
St. Louis and San Francisco	735	41,384,219	3,896,565	2,073,436
St. Louis, Iron Mount & S.	905	52,743,550	7,904,683	3,690,120
Galve'n Harrisb. & San A.	746	49,707,720	3,686,767	1,416,721
Houston and Texas Central	522	26,531,095	3,251,876	1,508,105
Internat'l & Gt. Northern	775	27,867,110	3,435,969	954,252
Texas and Pacific	1,487	62,404,552	7,045,652	1,648,007
Denver and Rio Grande	1,559	58,271,089	7,361,546	2,618,434
Oregon Railway & Navig.	550	30,856,995	5,946,363	2,896,930
Central Pacific	3,004	148,871,325	24,744,421	8,094,149
Atlantic and Pacific	605	46,017,320	—	—

A. D. Chandler Jr.: op. cit., p. 17.

第4表 1910年の鉄道システム——路線5,000マイル以上

	操 業 マ イ ル
New York Central	13,079
Atlantic Coast Line	11,423
Chicago Burlington & Quincy	11,305
Pennsylvania	11,080
Atchison, Topeka & Santa Fe	10,184
Southern Pacific	10,027
Southern	9,750
Chicago & Northwestern	9,706
Chicago, Milwaukee & St. Paul	8,914
Illinois Central	8,235
Rock Island	8,038
St. Louis & San Francisco	7,238
Great Northern	7,110
Missouri Pacific	6,852
Union Pacific	6,559
New York, New Haven & Hartford	6,471
Northern Pacific	6,049
Baltimore & Ohio	5,494

Interstate Commerce Commission: Annual Report on the Statistics of Railways in the U. S. 1910, pp. 89—95. (小島基男「独占確立期におけるアメリカ鉄道業の展開」札幌大『経済と経営』9巻3, 4号, 1979年3月より)

ル鉄道の成立の経緯から、順次たちいってのべていくことにする。

- 1) 拙稿「ペンシルヴェニア鉄道会社における資本蓄積の展開」（北大『経済学研究』第17巻4号，1967年12月）
- 2) ニューヨーク・セントラル鉄道史にかんする公刊された文献は、量質ともに恵まれた状態といえない。通史的なものとして唯一、E. Hungerford; *Men and Iron, the History of New York Central 1938* (Reprint Edition 1976) があるが、これは人物史、事件史主体であって、経済分析のためにはまったく不十分なものである。とはいえ本稿は、同書を基準として記述をすすめるをえない。F. W. Stevens: *The Beginnings of the New York Central Railroad, 1926*. は、1853年の合同成立までを書いたものであり、短線各社の実態と合同のいきさつは、かなり詳細にのべられている。なおその点はまた、H. H. Pierce: *Railroads of New York, A Study of Government Aid 1826—1875*, 1953. の一部によっても補足することができる。合同成立後の経営については、上述の Hungerford の著書以外には、アメリカ鉄道史にかんする諸著作からの断片をひろうほかないが、私はそうした諸著作を渉猟したわけでないし、また多少目をとおしたかぎりでは、有益な記述をほとんど得ていない。そのようにかぎられた情報の中での現時点での整理であることを、おことわりしておきたい。
- 3) F. W. Stevens: op. cit., introduction ix.

Ⅱ 発端——The Mohawk and Hudson Railroad Company

1

イギリスで Stockton—Darlington 間に世界最初の鉄道が開通したのは、1825年である。翌26年に、モホーク・ハドソン鉄道 Mohawk & Hudson R. R. が、アメリカ最初の蒸気鉄道会社として、ニューヨーク州法のもとで設立された（これ以前に若干の馬車鉄道が敷設されている）。1828年にメリーランド州法によって設立されたボルティモア・オハイオ鉄道 Baltimore & Ohio R. R. は、30年 Baltimore—Ellicott's Mills 間13マイルにレールを敷設し、モホーク・ハドソン社に先だって営業を開始したのであるが、いずれにしる後年ニューヨーク・セントラル合同の推進役になるこのモホーク・ハドソン社は、アメリカ鉄道史上最古の会社に属する。この節ではまず、同社設立のいきさつを吟味することによって、アメリカ東部に鉄道が生まれおちた状況

をうかがってみたい。

モホーク・ハドソン鉄道を計画しその実現を主導したのは、オールバニにちかい小村 Duaneburg に住む G. W. Featherstonhaugh である。彼は1780年ロンドンに生れ、1806年アメリカに渡り、この地元の名士の娘と結婚し、大地主として上流階級に列した。彼はニューヨーク州農務局の創設者だといわれている。彼はまたロンドン地質学会会員であり、著述、地質調査、探検など幅広い活動家だった。彼はイギリスで成功裡に開業した Stockton & Darlington 鉄道の報に熱中し、地元モホーク谷をこえてオールバニと結ぶルートの鉄道化（そこにはすでにターンパイクが開設されていた）を夢みた。オールバニ居住の最後のバトルーン（ニューヨーク植民地の大所領主）である H. S. Van Rensselaer を説きつけ、この両名によって鉄道設立申請書を提出したのが、1825年の12月末である。

この申請はニューヨーク州議会内でかなりの論議をよんだ——後述するようにそれは、州有のエリー運河の利害にかかわる賛否を含んでいた——が、結局26年4月、99票中反対8票をもって可決された。ニューヨーク州はアメリカ最初の会社法の制定州として知られているが、その法（1811年、“Act Relative to Incorporations for Manufacturing Purposes”）は、紡績、ガラス、金属などの産業、しかも資本金10万ドル以下の規模になお適用が限定されたものである。鉄道会社設立の認可はすべて、特定の会社名を付した特許状＝特別法 Charter によった。設立後も、改良投資、路線の延長や変更から機関車購入にいたるまで、その都度、特別法の修正によって認可されるのである。特別法に記載された同社の資本金は30万ドル、6年以内に50万ドルまでの増資が可能である。その資本は株式の発行によって調達されるが、同法15条によれば、株主および役員会は、会社およびそのエイジェントがむすんだすべての債務に「共同、連帯、個々の責任を負い」、そのための訴訟に対応すべきことを義務づけられている。また17条は、ニューヨーク州議会の判断によって、この鉄道の完成から5年以内に、建設費＋利子から運賃収入分を差引いた額を同社に補償したうえで、州有鉄道に転換させうるものと規定した。¹⁾

このような性格——会社の損失が出資者に出資額以上の債務となり、成功の場合には州にとりあげられるかもしれない、しかもそのさいの補償には営業費の支出部分が一切考慮されぬという——はその後2年以上にわたり株式応募と建設開始を遅延せしめた難点のひとつだったと思われる。²⁾この点にかんしては会社から議会への請願が再三なされ、徐々なる法修正とともに、実質的に有限責任の私企業たる性格がつよめられていくのである。

1) F. W. Stevens: op. cit., p. 10.

2) ibid., pp. 10~11.

モホーク・ハドソン鉄道会社は26年に設立されるとすぐ、法の規定にしたがって5人の役員 director をおき、この5人の合議で Rensselaer を社長に、Featherstonhaugh を副社長に選任した。上述のように Rensselaer はオールバニ地方の旧領主であるが、彼は鉄道敷設にとくに熱心なわけではなく、かつぎだされて肩書きをふやしたにすぎぬ感がつよい。株式100株を引受けたが、それも28年には大部分売却し、役員会には顔をださず、鉄道開設の翌32年に社長を辞している。したがって同社の当初のリーダーシップは、Featherstonhaugh がとった。他の3人の役員のうち、L. Cathin はニューヨーク市のマーチャント・バンカー、のこる2人も（うち1名は26年中に死亡し後任者が選ばれたがその後任者も）、¹⁾ニューヨーク市民である。

株式の募集は、オールバニとニューヨークの両市でおこなわれた。社長、副社長と Cathin の3人が募集のための委員会 Commission を構成した。それ以後数年にわたり、彼らの活動のエネルギーの多くが資本調達にさかれた。応募者を得たあとも払込がすすまず、30万ドルの全払込が完了したのは、ようやく1831年6月であった。²⁾全3,000株を引受けた株主数はわずか33人。100株以上を引受けたのは Featherstonhaugh の621株を筆頭に、J. J. Astor ³⁾500株、N. Fish 200株、A. Edmeston 200株など、12人である。この12人の持株数は当初2,321株（全体の77%）であるが、31年9月の鉄道開設の時点には、100株以上の所有者7人、その持株669と減少している。つまり、

それだけ分散した。同社の株式の最初の取引は 28 年 6 月末におこなわれ、31 年 9 月の株主は 61 人、それまでの延べ株主数は 142 人であったという。⁴⁾

大株主——というほどの大量株でないが——はおおむねニューヨーク市の住人だった。株主集会も役員会もニューヨーク市でおこなわれた。会社設立を主導した Featherstonhaugh は、おそらく役員間の内紛から 29 年夏に同社を去り、全株の $\frac{1}{6}$ に相当する彼の持株を処分した。Rensselaer が 32 年に社長の職を辞した時すでに、同社は株主・経営者の構成とも、いちじるしくニューヨーク市民の会社たる性格をつよめていたようである。

- 1) Stevens: *ibid.*, p. 3, p. 8, Hungerford: *op. cit.*, p. 5.
- 2) Stevens, p. 23.
- 3) ここに当時アメリカの最大の富豪だった John Jacob Astor の名がみられることに注目しておこう。しかも彼は 1828—31 年に同社役員に選ばれ、役員会も通常彼の自宅で開催された。もっとも、海運通商で活躍する Astor にとって初期の小鉄道敷設などはして大きな関心事でなかったようである。同社創業 (31 年) 以後、Astor の名は重役名簿にみあたらず、彼の持株も処分されていたようである。
- 4) Stevens, pp. 24, 25.

モホーク・ハドソン会社は、工事開始に先だち、まず特別法の修正請願、運河やターンパイク利害との調整、資本調達、役員更迭などの難問題にとりくみ、他方それと並行して、チーフ・エンジニアに任命された P. Fleming¹⁾ (29 年まで)、J. P. Jervis (29 年以降) の手でルート調査および建設費の見積りをおこなった。そのうえで 30 年 8 月に着工した。Fleming が最初にだした見積りによれば、路線の全長は $16\frac{1}{2}$ マイル、建設費は 275,366 ドルである。1 マイル当り単価 15,532 ドルの内訳は、7,040 ドルのレール費 (compound rail を複線で計算)、2,237 ドルの基面整備費 (Forming the route 25 feet wide at surface)、1,760 ドルのビーム (オーク材)、約 1,000 ドルの枕木・基板類などである。ほかにこの見積りには、機関車 (engine machinery) 10,000 ドルや水運接続のための埠頭建設費 5,000 ドルが含まれている。役員・技師報酬、配当、事務経常費のたぐいは算入されていない。²⁾

しかし操業開始の直後 (32 年 1 月) に同社が州に提出した報告によれば、

それまで支出した建設費は483,215ドルであり、建設完了まであと156,693ドル³⁾を要するとなっている。増加の理由や内訳はあまり明らかでない。

これら建設費の増加は、基本的に増資でまかなわれた。30年8月の着工の2カ月後、同社株式はニューヨーク株式取引所に上場されていきなり110の値をつけ、その後も上昇をつづけて翌31年9月にピークの196 $\frac{3}{4}$ を記録した。一方では上述のように、応募株への払込が遅々としていたのに、株式流通市場では、未だ操業していない小鉄道の株式が投機的に買い向われ、増資への市場条件をつくっていったわけである。31年9月に同社は特別法に認められた20万ドルの増資をおこなった。9月15日～11月18日の間の新旧株式取引の出来高は、下記のごとくであった。⁵⁾

	取引件数	取引株数
旧 株	118	2,740
新 株	157	2,752
計	275	5,492

こうしてみると、全体として開業にこぎつけるまでのモホーク・ハドソン社の状況は、初期鉄道のうちでは順調だったというべきであろう。会社設立をワンマン的にプロモートしてきた Featherstonhaugh が突然会社を投げだしたのに、同社が増資をはたし工事をやりとげ得たのは、なんといってもニューヨーク市の資本の役割が大きかった。揺籃期のニューヨーク資本市場の実情からして、それほど額のとはいえないまでも東部の小鉄道にそこから資本が供せられたというのは、例外的なことといわねばならない。同鉄道の戦略的位置が、当初からたかく評価されたことを示すものといえよう。

- 1) 役員の多くはニューヨーク市に住みついたままであり、また役員会じしんが建設計画をたてたり建設を指導したりすることはなかった。役員の一人、C. C. Cambreling だけが、その任を担当していたが、実質的には、同社と契約したエンジニアの独自性や権威がかなりつよかったようである。役員報酬があつてなきがごときだったらしいのと対照的に、チーフ・エンジニア Fleming の年俸1,500ドルは、同社の最高のものである。Jervis はすぐれた建築技師として全土に知られていた人物であり、同社とは年俸2,000ドルで契約したが、その後も自分の仕事時間の半分（1年のうちの奇数

月だけ)を同社のためにさいたにすぎない。Stevens, pp. 21~22. Hungerford, pp. 6~7.

2) Stevens, p. 16.

3) Hungerford, p. 19.

4) Stevens, p. 26.

5) ibid., p. 25.

2

モホーク・ハドソン鉄道は1831年8月9日、ハドソン河畔のオールバニから西のスケネクタディまでの15.875マイルを、アメリカ製の蒸気機関車 De Witt Clinton 号が1台の薪積車と3輛の客車(1輛あたり6~8人乗り)をひき、名士や着飾った婦人をのせて、オールバニ市民の歓呼のうちに開通した。これはニューヨーク州全体の大ニュースだった。翌月には州長官、州議員、判事らが勢揃いして試乗している。そのさいには、蒸気機関車が客車3輛をひくうしろに、7頭の馬が各々1輛の客車をひいてしたがった。¹⁾このときの記録によれば、12マイルの往路を蒸気機関車で46分、馬で75分、帰路を各38分と68分で走っている。²⁾

モホーク・ハドソン鉄道は、蒸気機関車のみでなく馬を牽引力に併用することを、法にも規定していた。とくに市街では、騒音、煙、機関車の燃えさし投棄、頻繁な停車に不向きなどといった蒸気機関車の難点が大きいため、かなりのちまで鉄道馬車が用いられた。このようにプリミティヴなものだったからこそ、比較的少人数の出資で、ともかく短線の開設にこぎつけ得たといえよう。だがそれだけに、開設後にこそさまざまの技術問題を露呈し、本格的・大量の設備投資とそのための資金を要することになるのである。

当時の同社の設備の水準を、すこしみておこう。まずレールであるが、当初それは木材 wood rail を主体とし車の踏面に細い鉄板 iron strap をうちつけた、いわゆるストラップ・レールだった。それを石材ブロックの道床に並べる予定だった(それがイギリスのやりかたであり、アメリカでも模倣されていた)が、費用がかさむため、頑丈な木の横枕木 cross tie を代りに敷

いた。馬でもひけるように、レールの間は小石を敷きつめた。当然このレールはごく短命で、かつ輸送重量の増に耐えられぬことが、開業と同時に明らかになった。結局ストラップ・レールは、操業後 16 年間に鑄鉄ないし鍊鉄³⁾レールに全面的に置換される。

つぎに機関車について。モホーク・ハドソン鉄道の開通式に使用された蒸気機関車 De Witt Clinton 号は、ニューヨーク市のウェスト・ポイント鑄造工場で製作された。重量 6,758½ ポンド、全長 11 フィート 6 インチ、4 車輪、車輪直径 4½ フィート、それに直径 5½ インチ 10 馬力のボイラーを載せた、考えうるかぎり簡単・小型の機関車である。運転席もブレーキもない⁴⁾。燃料は薪である。

この鉄道は最初からもう 1 台の機関車をもっていた。イギリス製の John Bull 号である。ニューヨーク州最初の列車牽引という栄誉は国産機関車にあたえられたが、De Witt Clinton 号の性能ではながく営業にとどまりえず、35 年には完全に引退した。John Bull (これも全面改修された) および 32 年国産の Experiment 号、輸入品の Mohawk 号と Hudson 号の 4 台が、30 年代をつうじて稼働されたようである。これらも 45 年にスクラップ価格で売却⁵⁾され、機関車の全面的な入替がおこなわれる。

蒸気機関車とならぶ馬の使用についていうと、33 年の在庫統計に 28 頭、40 年に 34 頭が記録されている。39 年統計によれば、蒸気機関の動力コスト 5,728 ドルにたいし、馬の動力コスト (飼料や御者賃金などであろうか)⁷⁾ 10,096 ドルと記されている。

客車について。当初の客車は乗合馬車をモディファイしたものであり、その製造も多くは馬車製造業者がおこなった。だがこれも短時に改良がはじまった。1832 年 4 月 25 日付新聞の報ずるところによれば、モホーク・ハドソン社用に目下製造中の客車は、全長 12 フィート、セパレート・コンパートメント付きの 18 人乗りで、機関車の煙が入らぬようになっている⁸⁾。

車輛の改良と並行して、路線の地形改修もおこなわれた。オールバニとスケネクタディを結ぶ直線ルートは砂質の平地をはさんで双方に登り勾配を含

む。とくにオールバニ側（ハドソン河畔オールバニ・ヒル）の勾配は、のちのちまでニューヨーク・セントラル社の操業上の難物だったところである。当初はケーブルで補助したが、交通量の増大にともないルートそのものの修正の必要がでてきた。傾斜度の問題のみでなく、河川交通との接続や旅客駅の立地との関係からもその必要が生じた。結局 44 年 9 月までに旧ルートは新ルートにすっかりとってかわられた⁹⁾。

1) Hungerford, p. 14.

2) *ibid.*, p. 14. Stevens, pp. 36~37.

3) Hungerford, p. 9. Stevens, p. 36, p. 111.

30 年代のアメリカはまだレール庄延の設備をもたず、鉄レールはもっぱらイギリスから輸入された。ニューイングランドの鉄道がかなり早くに国産レールを用いはじめたが、モホーク・ハドソン社は少くとも 40 年代末まで輸入レールに依存したようである。30 年代初頭の輸入の鑄鉄レールの標準的なものは、全長 16 フィート、頭幅 2½ インチ、底幅 3½ インチ、高さ 3½ インチ、重量ヤード当り 39¾ ポンド、トン当りコスト ￡ 7.10~￡ 8 といった程度であった (D. R. Adler; *British Investment in American Railways. 1834—1898, 1970.* p. 25, 30, 35 など)。

4) Hungerford, p. 11.

5) *ibid.*, pp. 15~16. Stevens, pp. 111~112.

6) 機関車は技術的にみて、国産品が輸入品に劣ることはなかったようである。フィッシュローの推計によれば、アメリカの機関車製造台数は 1838 年 375 台、48 年 1,168 台と成長している (A Fishlow; *Productivity and Technological Changes in the Railroad 1840—1910, 1966.* p. 602) 製造台数の増加とならび、大型化と性能向上がめざましかった。

7) Stevens, p. 38.

8) *ibid.*, p. 55. Hungerford, p. 16.

上のような事情から、モホーク・ハドソン鉄道は、1831 年に一応建設完了してからあとのほうが、むしろ鉄道会社にふさわしい内実をととのえるために、本格的な設備投資を開始したのであった。32 年 1 月までに同社が建設投資に 483,215 ドルを費したことは前述したが、53 年 1 月合同直前の同社の資産は 180 万ドルとなっている。この約 20 年間に、15 マイルの小鉄道が 130

10万ドル以上の資産増をはたしたわけである。

追加建設投資のためにモホーク・ハドソン社は、1840～47年に配当支払を停止し、収益をすべて投資につぎこんだ。銀行からの当座借越 *overdraft* は10万ドルをこえた。役員は自分の資金を会社に貸付け、あるいは私的に保証する会社債を発行させて個人的なついでで売りさばいた。資材購入にあたっては短期ノートが頻繁に用いられた。

とくに1837年恐慌への対処¹⁾、38年にオールバニ市の傾斜地を平坦にする大規模工事の許可がおりたこと、後述する競争線 (*Schenectady & Troy RR. Co.*) の登場などから、1840年前後の数年に資金需要が集中的に昂じたようである。39年2月、同社はこれまでの私的資金のみによる建設の方針を捨てて、ニューヨーク州政府にたいし、35万ドルの貸付と35万ドルの同社社債への発行保証とを求めた。初期の交通手段建設にたいして州が公債 *state stock* を発行して資金援助するのは、当時はめずらしいことでない (後述)。しかし州財政も37年恐慌後、危機に瀕していた。州議会は、モホーク・ハドソン社の要請を拒否した。のみならず、42年には、今後の私企業への州援助全般を禁止するにいたるのである²⁾ (のちに復活するが)。

ところが、州援助が停止されると同じころから、州の下位にある地方自治体の鉄道援助がはじまる³⁾。モホーク・ハドソン社は、結局オールバニ市から支援を得ることになる。まず42年9月、同社はオールバニ市保証付の10年満期社債 *negotiate bond* 10万ドルを発行した。鉄道証券の発行を自治体が保証 *guarantee* するやりかたは、アメリカではこれが唯一のケースだったようである⁴⁾。ついで43年秋、同社はオールバニ市に一括宛てた社債 *bond and mortgage* 発行の形式によって12.5万ドルを借入れた⁵⁾。ほかに市から2.5万ドルの贈与 *donate* をうけ、結局同社はこの期間、25万ドルにのぼる公的援助をうけたのであった⁶⁾。12.5万ドルの借入は、年利5%を付してのちに返済された。上述の10万ドルの社債をふくめ当時の同社社債はすべて株式転換条項付であり、44年から53年合同までの期間にすべて株式化された。そういうかたちで資本金が増えたのである。

- 1) 1837 年恐慌の打撃で、モホーク・ハドソン社の株価は一時 34 まで落ちた。また 1841 年 12 月におこなった 35,000 ドルの社債発行は同社に 25,375 ドルの現金しかもたらさなかった (H. H. Pierce; *op. cit.*, p. 24)。
- 2) Stevens, p. 67. Pierce, p. 62.
- 3) 運輸手段建設の公的援助の主体が、州から地方自治体に移った実態については、C. Goodrich; *Government Promotion of American Canals and Railroads, 1800—1890, 1960*. とくにその第 3 章を参照。
- 4) Pierce, p. 19.
- 5) Stevens, p. 78, 83. Hungerford p. 19. Pierce, p. 24.
この借入れの条件として、鉄道資産が担保に設定されたほか、会社が市の同意なしに鉄道のリースや営業上の協定を他と結びえないという条項が設けられた。
- 6) Pierce の付表 1 による。25,000 ドルの贈与とは、地形改修する土地を市が 25,000 ドルで購入して同社に総額 1 セントでリースしたものようである。(Pierce, *op. cit.*, 巻末注 p. 139 no. 132, p. 146 no. 17)。
- 7) Hungerford, p. 19.

最後に、この間のモホーク・ハドソン社の営業成績を瞥見しよう。州政府が同社の営業報告を義務づける法を制定したのが 1848 年であり、当然ながら創業から合同時までの営業データはいちじるしく不足している。

第 5 表(a)は、役員会議事録に記載されていたものである。同社は創業直後から相当の収益をあげた。旅客運賃は 50 セント (マイル当り 3 セント余)、当初の旅客数は多い日で 200 人台、少ない日で 100 人以下である。冬場には客数が激減した¹⁾。貨物輸送のほうは 33 年に始まったが、収益があがらず、37 年恐慌からの回復もおくれた。33 年の資料によれば、貨物のトン当り運賃は 1.25 ドル (マイル・トン約 8 セント) である。同年のエリー運河の貨物運賃はほぼ半額 (マイル・トン約 4 セント) だった。オールバニ・スケネクタディ間の貨物輸送量は、鉄道 3,000 トン未満にたいし、運河 46,479 トンと、この時点では問題にならぬ差があった。鉄道は旅客輸送に専念すべきものとする観念が未だ支配的だった。

第 5 表によれば、初期の小鉄道モホーク・ハドソン社の営業成績は総じて好調であるが、しかしそのことじたいは必ずしも特記するほどのものでない。当時の設備状況からいって、営業収入が営業支出をかなり大きく上回るのは、

第5表 モホーク・ハドソン鉄道会社の営業状況

(a) 1832—39

年次	運輸収入(ドル)		運輸支出(ドル)		貨物輸送量(トン)	
	旅客	貨物	旅客	貨物	オールバニ か	スケネクタ デーから
1832	51,675	—	27,310	—	—	—
33	69,300	3,708	35,623	1,029	2,096	870
34	68,210	12,734	37,220	13,693	5,282	11,313
35	84,777	26,288	42,944	23,228	10,522	19,762
36	103,470	28,186	54,857	23,993	12,866	18,577
37	97,768	14,429	63,103	19,996	6,331	10,373
38	101,024	19,276	65,000	19,210	8,966	11,549
39	116,664	25,877	59,019	25,422	12,310	14,080
計	692,890	130,498	385,076	126,572	58,373	86,524

(b) 1843—47

12月末の 年次	営業収入(ドル)				営業支出 (ドル)	純収益 (ドル)	営業係数 (%)
	旅客	貨物	その他	計			
1843	49,783	9,215	10,060	69,058	58,780	10,278	85.12
44	66,294	10,060	4,229	80,582	34,041	46,541	42.24
45	79,645	14,781	4,069	98,494	37,367	61,127	37.94
46	92,195	18,322	3,341	113,857	41,777	72,080	36.69
47	110,052	46,592	3,244	159,887	60,310	99,587	37.72
計	397,968	98,969	24,942	521,879	232,276	289,603	44.51

(c) 1850—52

9月末の 年次	営業収入(ドル)				営業支出 (ドル)	純収益 (ドル)	営業係数 (%)
	旅客	貨物	その他	計			
1850	132,208	70,243	6,135	208,585	91,172	117,413	43.71
51	146,650	87,433	5,766	239,848	103,689	136,158	43.23
52	171,753	117,860	6,500	296,113	131,665	164,448	44.46
計	450,610	275,535	18,400	744,545	326,526	418,019	43.86

営業係数は $\frac{\text{営業支出}}{\text{営業収入}} \times 100$

F. W. Stevens, op. cit., pp. 102~103

当然ともいえた。当時の鉄道経営の成否は、新投資・更新投資と債務返済・利払を遂行、継続しうるかどうかのほうにかかっていたのである。前述のように40年代—第5表(b)—のモホーク・ハドソンは、設備投資の必要から金融困難におちいり、47年秋まで配当支払を停止した。43～47年の純益289,603ドルは、配当25,000ドル（47年秋）と社債利子9万ドル余、残る十数万ドルを建設投資にむけたのである。³⁾

50年代—第5表(c)—に、純益はさらに著増しているが、設備がととのうにしたがい営業係数も上昇している。40年代末からの貨物収入の増勢がとくに顕著である。後述するように、この時期同社はすでに、オールバニ・バッファロー間の長距離幹線鉄道の一環たる性格をつよめつつあった。

- 1) Stevens, p. 28.
- 2) *ibid.*, pp. 85～90.
- 3) *ibid.*, p. 102.

Ⅲ エリー運河沿いの諸短線鉄道

1

本節では、モホーク・ハドソン鉄道について企画され、のちにニューヨーク・セントラルに結集する諸鉄道の、設立事情と特徴を簡単に描出したい。まずこの項では、前出第1表の左側に載せた各社についてのべる。各短線の建設は、東（オールバニ側）から西（バッファロー側）に向けて順次進行的なわけではないが、ここでは理解を容易にするため、建設年次の順でなく東から西への順にのべていくことにする。

The Utica & Schenectady Railroad Co.

モホーク・ハドソン鉄道の創業後、ニューヨーク州全体に鉄道建設の気運が高揚した。州議会は1831～35年の5年間に、40鉄道会社の設立特許状を¹⁾発した。もっともこの40社のうち、創業にこぎつけたのは14社にすぎない。この気運の中で、31年10月（モホーク・ハドソン創業の2カ月後）、シラキューズで「鉄道集会」Railroad Conventionが催された。集まったのはエリ

一運河沿いの住民たちである。集会は23の郡(カウティ)から69人の委員を選出し、モホーク・ハドソン鉄道に接続するスケネクタディ・パッファロー間長距離鉄道の敷設申請を申し合わせた。その後の経緯はあまり明らかでないが、各カウティ要求の寄せ集め以上のものになりえなかった委員会は、長距離鉄道を一挙に実現するだけの体制をつくれなかった。²⁾それに代って、地域別にローカル短線を敷設せんとする気運が、現実化していくのである。

ユーティカ・スケネクタディ鉄道会社は、如上の長距離鉄道の一環に将来なるべきことと、モホーク・ハドソン鉄道への接続を最もつよく意識して、まず名のりをあげた会社である。1833年制定された特許状によれば、同鉄道はスケネクタディ・ユーティカ間73マイルに敷設される。同社役員13人のうちには、この路線が通過する諸カウティの代表が少なくとも1人ずつ含まれなくてはならない。株式の募集は、特許状に記名された21人のコミッショナーによって、ニューヨーク市、オールバニ、スケネクタディ、ユーティカの4箇所でおこなわれる。コミッショナーはその配分を、ニューヨーク市5,565株、オールバニ5,000株、スケネクタディ2,500株、ユーティカ5,500株、その他州全域1,435株(総計2万株、資本金200万ドル)³⁾と決めた。

出資者総会が33年8月オールバニで開催され、役員13人を選出した。そこからさらに社長に選任されたのは、オールバニの代表的商人及び鉄工場主 E. Corning だった(Corning については後述する。彼はのちのニューヨーク・セントラルの初代社長である)。副社長はユーティカ出身の A. Munson、ニューヨーク市からも2人の役員がでており、しかもその1人がモホーク・ハドソン鉄道で当時最強の指導者と目された C. C. Cambreling だったことは注目される。⁴⁾ Corning は20年にわたって(合同まで)同社の社長をつづけたが、彼はその間俸給を一切受けなかった。1850年に記念品として銀の食器を受けとっただけだという。⁵⁾

2万株の発行株式はそれぞれの地方で熱狂的に歓迎され、申込みは株数の7倍にも達したといわれた。⁶⁾ もっとも当初払込は1株(100ドル)当り5ドルにすぎず、1840年まで19回におよぶ払込コールによってようやく180万

ルまでの出資を得たのである。⁷⁾

こうした出資状況にたいして、建設支出の方はつぎのごとくであった。36年6月（創業の2カ月前）の報告によれば、その時点まで同社は建設費116万ドルを支出しており、なお創業までに32万ドルを要すると見積っている。計148万ドルにたいし、36年までの株式払込も約150万ドルである。数字の比較だけでは確言できないが、同社の資金ぐりの好調ぶりがうかがえるのである。報告にある116万ドルの支出内訳は、土地取得費・隣接地へのフェンスなどに27万ドル余、土地の整備・路盤づくりに40万ドル余、木材（レール用材、縦・横枕木など）12.5万ドル、鉄材（ストラップ・レール用）15万ドル、橋梁6万ドル余などが主なものである。このルートは、かつてターンパイクや運河を建設した当時から、河川の激流の制御、高架や橋の必要など、難地形をもって知られたところで、そのせいか土地関係の出費がかなり大きい。⁸⁾だがその努力が報いられたというべきか、この時選択されたルートはその後修正されることがなかった。

こうして200万ドルの発行株式、150万ドルほどの建設投資をもって創業（1836年）にこぎつけたユーティカ・スケネクタディ鉄道は、やはり創業後に大規模な設備投資を強いられた。合同時（1853年）までに同社の資本金は450万ドルに増えている。とくに重要な設備投資は40年代後半に集中した。49年には鉄製T型レール heavy iron rail への一斉置換がおこなわれた。その資金は株式転換社債の発行でまかなわれた。このさいのレールはニュージャージー州の国産品（トン当たり71.75ドル、ヤード当たり65重量ポンド）が用いられた。同社は heavy iron rail を複線に敷設した世界最初の鉄道といわれる。¹⁰⁾

営業状況について。同社の創業は株式と同様に沿線各カウンティから熱狂的にむかえられ、営業成績も最初から好調だった。1836年8月（創業）から40年までの総運賃収入は1,490,640ドル、営業支出は551,958ドルであり、旅客数は36年45,391人から39年95,776人まで年々著増した。¹¹⁾その後の状況は、第6表が示すところである。これを前節のモオーク・ハドソン社の状

第6表 ユーティカ・スケネクタディ鉄道の経営状況

	営 業 収 入 (ドル)				営業支出 (ドル)	純 収 益 (ドル)	営業係数 (%)
	旅 客	貨 物	そ の 他	計			
1843	277,164	—	40,244	317,407	128,850	188,557	40.59
44	306,279	—	29,580	335,859	132,838	203,020	39.55
45	351,810	—	15,490	374,300	147,558	226,742	39.40
46	347,536	65,297	15,564	428,396	167,821	260,575	39.17
47	509,782	153,102	35,831	698,715	234,243	464,472	33.52
1850	595,472	255,668	72,285	923,426	308,174	615,252	33.37
51	560,524	251,600	45,496	857,619	281,303	576,316	32.80
52	619,904	361,657	48,214	1,029,775	305,004	724,771	29.61

第5表と同じく 1843～47 は各年12月末、1850～52 は9月末の年次（第7表以下もおなじ）

Stevens: op. cit., pp. 138～139.

況と較べていうと、ユーティカ・スケネクタディの方がはるかに路線が長く（約4倍）資本金規模が大きいのであるから、収益額も大きいのは当然として、後者の方が営業係数が良好であること、年1割の株式配当を持続したことなどが、経営のいっそうの好調ぶりを示している。この好成績は、モホーク・ハドソン社より創業の5年のおくれが、エリー運河沿いに急成長していた地域社会の鉄道により有利な条件を与えたことと、同社が最初からモホーク・ハドソン社と協調してニューヨーク市・オールバニ市の重要運輸路に接続したことの、両面に拠るといえよう。スケネクタディにおける同社の停車場は、モホーク・ハドソン社と共同出資で建設された。最初から両社の時刻表の調整や乗り継ぎ旅客の料金支払の簡素化もはかられている。¹²⁾

他面において同社の営業条件は、モホーク・ハドソン社より不利なものも含んでいた。同社の路線は完全にエリー運河沿いであるだけに、運河利害との抗争はよりきびしかった。貨物輸送は全面禁止され、特許状における料金規制はきびしい。ルート of 排他的独占条項は特許状にいれられなかった（実際そのことが、のちに競争線敷設の気運を生む）。既存のターンパイク会社である Mohawk Turnpike Co. にたいしては、「鉄の馬」の登場でこうむる

損害を補償する——ターンパイク会社株を1当り22.5ドルで購入して改修に供する——ことが義務づけられた。同社はこれらの障碍を一步步のりこえて成長をつづけた。とくに貨物輸送禁止の規定は、まず37年連邦政府の郵便業務の分担によって撤廃への歩をふみだし、44年には運河航行が不能になる冬期間の貨物輸送を州に認めさせるという画期を得た。このさいにはしかし鉄道運賃に付加して州に支払う運河通行料 toll が課せられた。51年によく、この鉄道は全季節にわたり、かつ州への運河運送料の支払なしに、貨物輸送ができることになるのである。

- 1) Stevens, p. 109.
- 2) Hungerford, pp. 22~23.
- 3) Stevens, p. 15. Hungerford, p. 24.
- 4) Stevens, pp. 116~117.
- 5) *ibid.*, p. 136.
- 6) H. H. Pierce; *op. cit.*, p. 4.
- 7) Stevens, p. 136. なお Pierce によると、この中に一人の外国人株主—Two Sicilies 市民 B. Ingham の669株—が含まれていた。これはニューヨーク・セントラル路線の諸鉄道が、合併時まで擁した唯一のめばしい外国人株主だったという (Pierce; *ibid.*, p. 6)。
- 8) Stevens, pp. 126~128.
- 9) アメリカ初期の鉄道建設は一般的にいて、(たとえばイギリスに較べて) 土地取得費が建設費に占める比重のきわめて小さいことを特徴とするといわれている。
- 10) Hungerford, p. 28.
- 11) Stevens, p. 137.
- 12) *ibid.*, pp. 104~106.

¹⁾ The Syracuse & Utica Railroad Co.

ユーティカ・スケネクタディ鉄道の創業を目前にひかえた1836年5月に、ユーティカからさらに西方シラキューズへ53マイルの鉄道を敷くために、シラキューズ・ユーティカ鉄道会社が設立された。授權資本80万ドル、額面50ドルで16,000株の発行である。株式は沿線カウンティ4箇所のほか、ニューヨーク市の銀行 Farmers' Loan and Trust Co. で募集されたが、各地への配分は不明である。社長に就任し合同時までその職にあった J. Wilkinson

は、シラキューズ住民であり、同鉄道の設立は、彼をはじめひとつの村にすぎないシラキューズの住民全体の熱意によるところが大きい。

同社は設立から創業まで3年を費やしたが、それはひとつにルート選定に手まどった——当初の企画に同地の重要カウンティたるロームが含まれていなかったことが問題になった——ためであり、また37年恐慌の影響をこうむったためであった。創業後の同社の営業成績は第7表のごとくである。47年同社は、ユーティカ・スケネクタディと同様 heavy iron rail への全面置換を複線でおこなった。同社もまたターンパイク会社 Seneca Road Co. への補償を義務づけられた。

第7表 シラキューズ・ユーティカ鉄道の経営状況

	営 業 収 入 (ドル)				営業支出 (ドル)	純 収 益 (ドル)	営業係数 (%)
	旅 客	貨 物	そ の 他	計			
1840	178,510	1,636	14,727	194,872	66,527	128,346	34.14
41	190,829	2,341	6,343	199,514	66,696	132,818	33.43
42	155,225	1,620	12,590	169,435	59,971	109,465	35.39
43	147,353	2,120	14,228	163,701	66,796	96,904	40.80
44	176,342	3,457	9,428	189,227	71,069	118,158	37.56
45	182,485	12,947	8,859	204,290	82,379	121,911	40.32
46	229,709	19,624	8,305	257,637	106,390	151,247	41.29
47	285,942	52,494	11,744	350,180	124,632	225,548	35.57
1850	366,077	90,879	15,820	472,776	202,728	270,048	42.88
51	371,936	111,090	15,222	498,248	212,009	286,238	42.55
52	409,308	192,744	14,866	616,918	240,893	376,025	39.05

Stevens: op. cit., pp. 157~158.

この鉄道の完成にともない、シラキューズは150マイル東方の主都オールバニと9時間、300マイル彼方のニューヨーク市と19時間で結ばれることになった。²⁾

1) 以下の叙述は Stevens, op. cit., Chapter III による。

2) Hungerford, p. 33.

The Auburn & Syracuse Railroad Co.¹⁾

オーバーンはニューヨーク州北部における農作物集産地のひとつであり、関連工業も栄え、30年代までシラキューズを上回る人口を擁していた。相応する政治勢力もあった。ところがエリー運河の開設は、運河に直結しえないこの町に裏目にでた。この地の鉄道建設計画には、かかる事態へのまきかえしの志向がつよい。すなわちオーバーンから運河沿いシラキューズへのローカル線をつくるのがさしせまった要求であり、この要求に付帯して、州横断長距離鉄道の路線からはずれてはならぬという長期の構想があったように思われる。

オーバーン・シラキューズ鉄道会社の設立は1834年であり、東側のシラキューズ・ユートイカ鉄道より2年早い。路線は全長26マイルの単線である。資本金40万ドルで、株式はほとんどオーバーンとシラキューズの住民により応募された。その点でもローカル線という性格が濃い。

だがこの鉄道の開通は、会社設立5年後の39年まで遅延した。最大の原因は資金問題である。株式は地元で引受けられたと書いたが、その当初払込は1割の4万ドルにすぎず、再三の払込コールにもかかわらず、37年まで18万ドルを集めたにすぎなかった。しかもその間に地元住民が株を手離しはじめ、株はニューヨーク市に流れた。そこへ37年恐慌がきた。同社は資材費と賃金が支払えず、手形決済ができずに破産に瀕した。その後創業にこぎつけるまでの同社の歴史は、財務担当重役 Th. Y. How のなりふりかまわぬ資金対策で埋めつくされている。ニューヨーク市での株主めぐり（払込の懇願）、銀行借入などとともに、ニューヨーク州政府の貸付20万ドル（1840年、State Stock 付与の形態）を得たことを特筆すべきであろう。²⁾ エリー運河開設いらい、オーバーンの政治勢力の不満をぶつけられていた州議会は、この貸付を宥和の手段ともかんがえたようである。同社には貨物の輸送が認められた。38年から同社は、郵便運送会社と契約して、開通していない路線上を馬車で細々と操業しはじめた。39年に、ようやくそこに蒸気機関車が加わるのである。

第8表 オーバーン・シラキューズ鉄道の経営状況

	営 業 収 入 (ドル)				営業支出 (ドル)	純 収 益 (ドル)	営業係数 (%)
	旅 客	貨 物	そ の 他	計			
1339	34,600	354	13	34,967	10,697	24,270	30.59
40	53,899	4,653	4,920	63,473	39,796	23,676	62.70
41	67,910	11,673	3,476	83,059	36,911	46,148	44.44
42	65,593	10,965	5,650	82,208	37,515	44,694	45.63
43	67,651	14,590	4,050	86,291	38,531	47,760	44.65
44	80,553	12,810	3,375	96,738	44,194	52,544	45.68
45	79,500	15,578	4,725	99,803	44,326	55,477	44.41
46	98,052	16,886	4,100	119,038	46,164	72,874	38.78
47	123,848	28,794	4,467	157,109	61,209	95,900	38.96

Stevens: op. cit., p. 180.

創業後の同社の営業状況は第8表のごとくである。同社はローカル線から長距離接続線への発展過程で、ルートの変更と企業合同という事態に遭遇するのであるが、その点は後述する。

- 1) 以下の叙述は Stevens; op. cit., Chapter IV による。
- 2) 同社は付与された州株 20 万ドル (5%利付) を市場で 2,097.50 ドルのプレミアム付で売却して現金を入手した (Pierce; op. cit., p. 24)。

¹⁾ The Auburn & Rochester Railroad Co.

この鉄道は、上のオーバーン・シラキューズと似た状況の中で生れた。オーバーンからロチェスターにいたる通路は、従来ニューヨーク州北部の主要横断ルートの一環をなしてきた。この通路上の諸コミュニティ——Seneca Falls, Waterloo, Geneva, Canandaigua ら——もその恩恵を享受してきた。エリー運河がこれらのコミュニティから 10~12 マイルも北よりに開鑿されたことが、状況を変えたのである。だから鉄道敷設計画は、運河の恩恵を満喫し州内の最も肥沃な穀倉地のセンターになりつつあった (“Flour City” と呼ばれた) Rochester との直結を、第1の目的にしてたてられたのである。通常の鉄道特許状はルートの上の両端の町の名を定めるにとどめるものであるが、オーバーン・ロチェスター鉄道会社の特許状には途中町の名がすべて記

載されている。この鉄道路線は、奇妙な屈曲をえがきながら町々をぬって建設されていった。

途中町の中でもキャナンダイグワが建設に最も熱心で、ここから社長 J. D. Bemis と最も多数の株主が出、本社もここにおかれた。

この鉄道は約 70 マイルの単線、資本金 200 万ドル (額面 100 ドル, 2 万株) である。1836 年 8 月に募集を開始したが、株式発行業務は難航した。37 年 3 月までの応募者 541 人の内訳は、キャナンダイグワ 85 人 (1,921 株), セニカフォールズ 62 人 (813 株), ヴィクター 34 人 (263 株), ジェニーヴァ 33 人 (930 株) などが主である。オーバーンはもうひとつの鉄道 (オーバーン・シラキューズ) の方の資金問題に悩んでいた。ニューヨーク市の応募者は 1 人 (20 株) にすぎない。いずれにしろオーバーン・ロチェスターは、合同時まで 1,000 余の人々が 5~6 株ずつ所有する完全に沿線住民所有型の鉄道でありつづけるのである。

しかし沿線住民の出資だけでは同社は創業にこぎつけることができなかった。オーバーン・シラキューズ鉄道とならんで、同社も 1840 年に州政府か

第 9 表 オーバーン・ロチェスター鉄道の経営状況

	営 業 収 入 (ドル)				営業支出 (ドル)	純 収 益 (ドル)	営業係数 (%)
	旅 客	貨 物	そ の 他	計			
(1)							
1840	9,578	292	—	9,870	4,219	5,651	42.74
41	79,988	1,110	113	81,211	22,628	58,583	27.86
42	152,264	5,950	21,335	179,550	52,971	126,579	29.51
43	170,413	4,434	14,846	189,693	100,201	89,492	52.82
44	215,247	7,808	14,612	237,667	85,660	152,007	36.04
45	214,143	17,128	7,789	239,060	96,985	142,075	40.57
46	253,073	20,202	16,896	290,171	110,353	179,817	38.03
47	334,711	47,471	13,586	395,768	154,614	241,154	39.07
48	358,471	83,137	13,114	454,722	188,028	266,694	41.35
49	408,425	111,580	7,859	527,864	201,842	326,021	38.24

(1) 9 月 19 日以降。

Stevens: op. cit., p. 197.

ら 20 万ドルの貸付を受けることになった。州から付与された州株のうち最初の 10 万ドルは順調に捌いたが、つづく 10 万ドルは容易に売れず、止むをえず同社はこの株を抵当にして銀行借入をしたのち、ようやく 42 年秋に大幅な額面割れで売却した。(販売総額 182,990 ドル) この点州株をプレミアム付で売却したオーバーン・シラキューズと同じようには行かなかったのである。

41 年創業時点の同社の建設費は 144 万ドル、それが 48 年末までに 264.5 万ドルに増加している。この間ストラップ・レールが大部分、鉄レールに置換されている。それらの資金がどう調達されたかについての記述はえられなかった。創業後の営業成績は第 9 表のごとくである。

1) 以下の叙述は Stevens, op. cit., Chapter V による。ほかに, Hungerford, pp. 49~51. Pierce, op. cit., p. 8, p. 12, p. 16 などを利用した。

The Tonawanda Railroad Co.¹⁾

初期の短線鉄道はほとんどみな路線の両端にある町の名を会社名にしているが、Tonawanda はアッティカからバタヴィアに流れる小さな川の名がその会社名である。前掲第 1 表でわかるように、同鉄道はニューヨーク・セントラル線の中ではモホーク・ハドソン社に次ぐ早い時期に会社を設立し、他のローカル線との接続がないまま、州西の田舎の短線として 3 番目に走りだした。ロチェスター・バタヴィア間 34 マイルの創業が 1837 年、さらにバタヴィアからアッティカへの延長 12 マイルの創業が 42 年である。

同鉄道建設は、すぐれてロチェスターのイニシアティブによるものだった。ロチェスターが “Flour City” として急成長しつつあったことを上述したが、鉄道敷設はかかる地位のいっそうの上昇を狙いとしていた。

同社の発足は 32 年 4 月であるが、資本金 50 万ドル (額面 100 ドル, 5,000 株) の募集は事情があっておくれ、1 年後の 8 月 4 日に開始された。しかし全株が 1 日で、96 人により引受けられたという。社長・副社長をはじめ経営執行陣はロチェスター在住の名士が占めた。

設立から創業まで比較的長い年月を要したのは、出資払込みの問題もあっ

たかもしれないが、峡谷をむすぶ地形の整備がかなり大きい問題だったようである。創業直前（37年6月）の記録によると、路線建設支出は37.5万ドル、他方株式払込みは1株70ドル全35万ドルとなっている。この鉄道もまた、創業後に数次の大建設支出を要することになった。上述アッティカへの路線延長（41～42年）、ルート修正（44年）、鉄レールへの置換（47～49年）などである。それらを終えた段階で建設費用は総額1,150,968ドルと計上されている。ルート修正のさい、同社は10万ドルの州株発行による政府援助をうけている。49年時点で95万ドルの資本金、15万ドルの社債を擁していた。

同社の営業成績は第10表のごとくである。

1) 以下の叙述は Stevens; op. cit., Chapter VII Hungerford, pp. 41～47 による。

第10表 トナワンダ鉄道の経営状況

	営 業 収 入 (ドル)				営業支出 (ドル)	純 収 益 (ドル)	営 業 係 数 (%)
	旅 客	貨 物	そ の 他	計			
1843	59,663.02	11,750.66	4,813.34	76,227.02	43,606.04	32,620.98	57.21
44	92,639.06	15,722.00	5,816.22	114,177.28	38,311.93	75,865.35	33.55
45	89,896.98	20,311.12	6,462.50	116,670.60	37,006.12	79,664.48	31.72
46	111,583.09	23,779.97	8,455.14	143,818.20	45,184.49	98,633.71	31.42
47	157,738.28	27,684.15	9,743.40	195,165.83	55,719.90	139,445.93	38.55

Stevens: op. cit., p. 219.

¹⁾ The Attica & Buffalo Railroad Co.

この鉄道についての記録は、はなはだ少ない。設立資本金は35万ドル（額面50ドル、7,000株）である。37年恐慌の影響で建設業務は40年頃からはじまり、42年に単線31½マイルの創業にこぎつけた。創業時までの建設投資は20万ドル余、45年にはそれが33.6万ドルとなっている。47年以降、heavy iron rail への置換がおこなわれた。

営業成績は第11表のごとくである。

1) 以下の叙述は Stevens; op. cit., Chapter VIII による。

第11表 アッティカ・バッファロー鉄道の経営状況

	営 業 収 入 (ドル)				営業支出 (ドル)	純 収 益 (ドル)	営業係数 (%)
	旅 客	貨 物	そ の 他	計			
1842				報告なし	報告なし		
43	42,836.88	3,061.67	—	45,898.55	19,149.80	23,748.75	41.72
44	64,339.97	5,592.74	3,315.43	73,248.14	25,215.05	48,033.09	34.42
45	58,975.93	6,602.16	4,719.45	70,297.54	30,974.67	39,322.87	44.06
46	72,405.55	8,185.64	5,025.37	85,616.56	33,564.98	52,051.58	39.20
47	104,010.22	15,000.00	4,800.00	123,810.22	49,000.00	74,810.22	39.58

Stevens: op. cit., p. 226.

2

以上、前節の Mohawk & Hudson にはじまり、Utica & Schenectady, Syracuse & Utica, Auburn & Syracuse, Auburn & Rochester, Tonawanda, Attica & Buffalo とつづく7鉄道の設立事情をみた。この7鉄道を地図に画くと、ニューヨークの州都オールバニから州の西境バッファローまで300マイル余を東西に横断する鉄道路線が1842年までに生まれたことになる。しかしこの路線はあくまで7短線であるから、経営上も技術上も未だ不統一、不連続なものである。それがどのようにして州横断の幹線鉄道という名実にちかづくかが次節の課題になるが、ここでは以上の諸短線の設立事情からうかがえるかぎりでの初期鉄道の特徴を概括しておきたい。

(1) これらの鉄道はローカル線であると同時に、建設当初から単なるローカル線とはみなされなかった。

シュムペーターは、「どこでもそうであったように初期の鉄道は地域的なものであり、背後地を開発する意図から、海岸あるいは航行可能水域に面した重要都市の実業家が発起した。モホーク・ハドソン鉄道はエリー運河とハドソン河間の中継貿易からトロイをきりはなすためのオールバニの革新企業であった¹⁾」とのべている。たしかにモホーク・ハドソン鉄道は、オールバニ市民のための鉄道だというつよい観念を、一貫して地元にあたえていた。だが実際に建設を担い営業を主導したのは、多分にむしろ当面直接利害のない

ニューヨーク市のビジネスマンたちであった。役員陣しかり、株主たちもしかりであり、役員会、株主総会とも原則としてニューヨーク市でおこなわれた。シュムペーターの記述は、多少の誤解をあたえかねない。

もっともニューヨーク市のビジネスマンがこれほど肩入れしたのは、7短線中モホーク・ハドソンだけである。ニューヨーク市の初期の鉄道投機は、州内の小鉄道よりも西部遠隔の長距離鉄道構想の方に向いていた。しかし、たとえばシラキューズ・ユートイカは最初から隣接するモホーク・ハドソンと経営陣、設備を共有する一方、モホーク・ハドソン以上に株式を広域に捌いた。シラキューズ・ユートイカ、オーバーン・シラキューズなどの株式もニューヨーク市に一部流れている。各短線計画に先立ってスケネクタディ・バッファロー間の長距離鉄道構想にもとづく「鉄道集会」が開かれた事実が示すごとく、いかなる短線も多かれ少なかれ将来の長距離貫通路線への展望をこめて建設されていったし、また州政府や実業家もそのようにみなしたのであった。

むろんその理由は、当時のアメリカ経済の発展構造の中における地理上の位置に依ることが明らかである。エリー運河の開通(1825年)がフロンティアの西漸と東西交易に画期をもたらししたのは周知のとおりだが、それをニューヨーク市(あるいは同州)の観点からいえば、エリー運河によって大西洋岸からアパラチア境界をぬけるルート競争²⁾には勝ったものの30年代の州内経済の西端はオールバニからあまりでておらず、また運河沿いに発展しはじめた諸地域経済を州経済にまで集結させる体制もきわめて未成熟だった。またハドソン河とエリー運河をつなぐ水路のうちでも、とくに州都オールバニとスケネクタディの間は岩の多い曲りくねった困難な箇所であり、旅行者はそこで耐えがたい時間を費すのであった。これらの意味で、モホーク・ハドソン鉄道は、州経済および東西交通の発展に多くの可能性を秘める戦略点の鉄道として、最初から特別視される性格をもった。そしてこれに次ぐもの、準ずるものとして、他の短線鉄道もローカル性をこえる位置を与えられていたのである。各社の設立事情を具体的にみると、——実証以前に当然予想し

えたことでもあるのだが、——どの短線もローカル性と長距離路線の一環という二面性をもちながらも、西方へすすむほどローカル鉄道としての側面が濃くなるということが歴然としているのである。

- 1) J. A. Schmpeter: *Business Cycles* 1939. 吉田昇三監修『景気循環論』有斐閣、1959年、第Ⅱ巻 435頁。
- 2) 連邦政府が1808年に作成したいわゆるガラティン報告 (Gallatin Report) には、アパラチア境界をぬける東西幹線交通路として五つのルートがのべられていた。①ニューヨーク州横断ルート(サスケハナ川によってペンシルヴェニアにも接続)、②ポトマック川から発する連邦計画ルート(メリーランド州、ボルティモア市に主として関連)、③ジェームズ川、カナワ河ルート(ヴァージニア州)、④アパラチア山脈南部の裂け目からテネシー川上流に達するルート(サウスカロライナ州およびチャールストン市の主導)、⑤南端におけるジョージア州ルートがそれである。ニューヨーク州議会は当初この提案ルートの開設に必ずしも積極的でなかったし、エリー湖への直通路を作るという冒険的事業には連邦政府や他州との共同が必要だとの意向がつよかった。しかし連邦政府の財政は英米戦争の出費などで極度に苦しく、ニューヨーク州議会はついに1817年3月、エリー運河開鑿を州単独でおこなうことに決定した (Goodrich: op. cit., pp. 51~52)。

(2) エリー運河沿いの初期鉄道の建設にあたっては、運河利害との関係に格別の配慮がはられねばならなかった。

エリー運河(全長363マイル)は700万ドルにのぼるニューヨーク州の公的資金によって建設された。建設資金は特別税と州債発行と運河通行料¹⁾によって調達された。さまざまな危惧をよそに、運河は工事完了前に早くも100万ドルの通行料収入を稼ぎ、その好調が州債にも活力をあたえるなど、資金状況は総じて円滑だった。エリー運河成功の刺激をうけて、州内だけで20ちかい別の運河計画が相ついでたてられた。1835年にはエリー運河じたいの拡張案(4倍の建設費を予定)²⁾が議会で可決された。そのような時にモホーク・ハドソン鉄道計画、ついでエリー運河沿い諸鉄道の建設計画が続出したのであるから、州当局や議会の判断も揺がざるをえなかったのである。議会内には二つの委員会が設置されて鉄道規制と運河利害との調整を審議したが、委員間の利害対立もあって容易に統一した結論を得ることができなかつ

た。結局、鉄道ごとにケース・バイ・ケースの規制が加えられることになったのである。

鉄道と運河利害との調整の中心点は、貨物輸送の問題だといってよい。各鉄道は創業後ほとんどただちに運河から旅客を奪った。運河廻船はその後もう³⁾っぱら貨物向けに設計されるようになった。Stevens のまとめによれば、上の7鉄道に Lockport & Niagara Falls を加えた8鉄道への貨物規制にかんする条項は、1鉄道が貨物輸送の全面禁止、1鉄道は運河輸送が困難な冬期間にかぎり貨物輸送を許可、1鉄道は貨物輸送を年中認めるが運河と競合するシーズン中は貨物の運河通行料 toll を鉄道にも課する。1鉄道は貨物輸送は可だが年中 toll を課する、残る4鉄道は貨物規制なし、という状況であつ⁴⁾た。一般にその規制は、西方の鉄道ほど緩かったといえる。

ニューヨーク州の初期鉄道が他のいかなる州の鉄道よりも、旅客輸送を主体にして生成したということは、エリー運河が貨物輸送の大宗を担った事情に対応する特徴である。⁵⁾⁶⁾じつは上のような規制がなかったとしても、初期鉄道のレールが耐えうる重量や貨物車の容量からいって、運河に対抗する力は弱かったといわざるをえない。もっとも運河の方にも、冬期5カ月の航行が氷結によって阻害されるという決定的な難点があり、鉄道の貨物輸送への要請もつよまっていった。エリー運河沿い諸鉄道の貨物輸送の増大は、それらの幹線鉄道たる実体への接近と相伴ってすすむ。前掲5～11表の営業収入の内訳の推移にそれが反映されている。

ともあれ上にみた諸鉄道は、運河およびターンパイクという既存の州内運輸手段との利害のからみや抗争を伴いつつ建設されたのであった。その点ペンシルヴェニア鉄道やボルティモア・オハイオ鉄道のごとき、地域実業家の一致した要請をうけて出発した幹線鉄道とのちがいがあられると思われる。

- 1) 運河における船の運航そのものは私企業が運賃 charge をとって営業するが、州はそれに通行料 toll を課する。
- 2) C. Goodrich; op. cit., pp. 54～56.
- 3) H. H. Pierce; op. cit., p. 146 の注 27.
- 4) F. W. Stevens; op. cit., pp. 266～269.

- 5) アメリカ全体としても、アメリカはイギリスとちがって初期に旅客収入の比重がたかかったことが特徴である。産業革命や国民経済にとっての鉄道の関係のちがいを反映しているといえよう。それにしてもニューヨーク州の初期鉄道の旅客収入の比重が群をぬいてたかかったことは、下表にも歴然としている(表の出典は、A. Fishlow; *Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy*, 1965, p. 323. を鈴木圭介、中西弘次「アメリカ資本主義の発展と鉄道業」(3), 『社会科学研究』第23巻第2号, 1971年, 65頁より)。

主要州の鉄道収入内訳 (1839年) (1,000ドル)

	旅客収入	貨物収入
マサチューセッツ	696	338
ニ ュ ー ヨ ー ク	977	61
ニ ュ ー ジ ャ ー ジ ー	661	272
ペンシルヴェニア	739	618
メ リ ー ラ ン ド	430	283

- 6) 旅客輸送の中でもアメリカ的特性を示す一つは移民輸送であるが、ニューヨーク・セントラル線諸鉄道は、早くから、その業務に優位と特性を発揮したようである。各社はヨーロッパに代理店をおく移民会社との契約にもとずき、ランクの低い移民用車輜をもち、これに移民をつめこんで半額運賃で輸送したという (Pirece: op. cit., pp. 64~65 p. 146 の注28)。

(3) 鉄道業はアメリカにおける初期株式会社の性格を典型的に示すものであるから、その点から上の諸鉄道の特徴をまとめておこう。

アメリカは伝統的に純粹私企業の国だということになっており、実際今日でもめばしい公企業が存しない点は、ヨーロッパ資本主義国と対照的である。しかしながら初期鉄道にかんするかぎりには、事態はある意味で逆の性格を示している。イギリスでは運河の大部分と鉄道のすべてが公的補助なしの私企業により建設されたのに対し、アメリカでは運河の大部分が公共施設として建設されたうえ、鉄道にも州や自治体のつよい関与があった。¹⁾ 特許状に建設と操業にかんする細目が規定され、基準運賃が州によって決められ、またたとえばモホーク・ハドソン社の場合、州の判断次第で州有鉄道に移管する可能性をも残していた。設立された鉄道会社は、一面において地域のコミュニティそのものだったともいえる。だからこそ会社名も地名以外に考えられな

かったのである。社長以下の役員陣は（モホーク・ハドソン社はややちがう²⁾が）おおむね地方の名士であり、しかも彼らが鉄道経営の収益の分配を目的にして役についた例はあまりみられない。彼らは各々自分の生業をもっており、鉄道経営は所詮彼らの生業の「外」の事業だったのである。大株主であるが故に高い地位につき権力を行使する、という関係も明瞭ではない。ユーティカ・スケネクタディ社長の E. Corning が例外的に大口投資家たる社長であったが、彼はオールバニの金物商、鉄工場主から発して多数の銀行、鉄道、土地会社の設立と経営に参加し、かつオールバニ市長（1834—37）、州上院議員（1842—45）、連邦下院議員（1857—59, 61—63）を歴任した、ニューヨーク州の代表的実業家であって、ユーティカ・スケネクタディ社長職は、多分にそうした彼の社会的地位にもとづいたものであった。

当時の各社には取締役会 board of directors のような組織や業務執行権の序列は確立していなかったようで、特定の役員に全権が集まったり、建設、法実務、資金調達などの必要に応じて委員会 committee が構成されたりした。役員たちが資金調達や議会工作に力を注いだのにたいして、建設や操業の実務面では chief engineer, conductor, superintendent などと呼ばれる役職者が、役員会（重役会）から相対的に独立したリーダーシップを行使する傾向があったようである。一般の私企業と異なる、州特別法にもとづく「法人組織」であればこそ、そのようなことが可能になったといえる。かりに資金がその地域の外から調達されたり、役員が外から入るようなことがあっても、そのことが即、その鉄道会社のローカル・コミュニティたる性格の喪失を意味したのではない。先に問題にしたシュムペーターの記述は、その意味では必ずしも間違っていないのである。

このことからまた、鉄道会社の証券はしばしば公債と不分明であった。鉄道証券は運河債とならび、多分に自治体債、州債に準ずるものと見做されて取引された。

それを最も端的に示すのは、州から鉄道への資金援助の方式としての州株 state stock 発行である。この方式は、公共運河建設→私的資本による運河

建設への州援助→鉄道建設への州援助の過程をとって生れたものである。鉄道への資金援助といっても、州政府は州株を鉄道に交付したのであって現金を支出したのではなかった。鉄道はこの州株を売って資金を得るのであり、額面以上の値で売ればその部分を州財政に戻す。州は鉄道資産に1番抵当権を設定する。州株といってもそれには各鉄道の名が記され、鉄道ごとに利率や支払条件も異なったのであるから、公債であると同時に鉄道債でもある（未だ株式と社債の区別も必ずしも明確でない）⁴⁾ という2面を備えていた。

もっとも上述の7鉄道のうち州株の交付を受けたのは3鉄道、総額50万ドルにすぎない。これにモホーク・ハドソン社のオールバニ市保証付社債発行10万ドルを加えても、総建設投資に占める比重は小さい。この援助が各社の命運にかかわる重要な時点におこなわれたことを、軽視してはならないのであるが。対照的なのがエリー鉄道であって、たとえば同社の1844年時点の資金源は、自社株発行150万ドル、州株発行260万ドル（額面300万ドル）と記されている⁵⁾。運河システムの恩恵の少ない地方を走るエリー鉄道が、運河沿い鉄道と異なる待遇を州から受けて、⁶⁾ ともに幹線鉄道へと成長していったのであった。

1) C. Goodrich; op. cit., pp. 6~7.

2) モホーク・ハドソン社の株主や役員陣がニューヨーク市民によって占められるようになったことは前述したが、この役員はめまぐるしく交代した。同社設立から合同までの27年間に、役員を最少時で5人、最多時で9人、のべ70人擁したが、彼らの在任期間は3人が1年以内、17人が1年間、13人が2年間、13人が3年間、9人が4年間であり、社長の交代は11回におよんだ (F. W. Stevens; op. cit., p. 114)。

3) E. Corning の経歴と企業者活動については、豊原治郎『アメリカ商品流通史論』1971年、未來社、が1章をあてて詳しく紹介している。

4) 州株とその各州における利用の状況については、玉村和彦「鉄道会社の資金調達」同志社商学第21巻1号、昭44年、の第3節を参照。1838年、45年の記録によると、州債の発行高はペンシルヴェニア州が第1位、ニューヨーク州が第2位である。州債の内訳はこの両州とも運河目的が圧倒的に多い。鉄道目的の発行ではイリノイ州が最も多い。南部諸州の場合には銀行業のための州債発行が最大量を占めている (D. R. Adler; op. cit., p. 10 および p. 14 の注 61)。

5) C. E. MacGill & others; History of Transportation in the U. S. before

1860. 1971 p. 317, (玉村上掲論文 138 頁, 図表 3 より)。

6) Goodrich; op. cit., p. 56.

(4) 当時の鉄道設備および技術のなかにアメリカ的特性 (のちのいわゆる American System of Manufacturing) の反映がみられるかどうかはひとつの関心事であるが, 1840 年代までの鉄道設備は世界的にごく幼稚で, 重要な国別の相違を示すところまではいっていないように思われる。モホーク・ハドソン社が創業時の国産 De Witt Clinton 号について使用した国産機関車 Experiment 号は, いくつかの点で世界の最先端技術を有したといわれている。アメリカのエンジニアは, イギリス的基準からみればラジカルにすぎるような試みを, つぎつぎ採用したという記述もみられる¹⁾。旅客中心の運輸という事情からきた客車の急速な改良, 運河と鉄道の接続にあたって急勾配の運行, 橋梁技術などにもみるべきものがあつたようである²⁾。だが全体的にいて, 機械工業の水準・規模がイギリスに遠く及ばなかったことから, 初期鉄道の設備の輸入依存は小さくなかったようにみえる。

とりわけレールのほとんどが当初輸入に依存していたことは, アメリカ鉄道史研究にとってすでに周知のことである。とはいいいながら, 40 年代までのレールは, 木材を主体にしたストラップ・レールにしろ, 鉄製ではあるがごく軽量の輸入レールにしろ, 未だ貧弱なものであつて, コスト面でも鉄道建設費の大宗を占めるようなことはなかった。アメリカの鉄道建設を他国に較べた場合, 設備投資のなかのレール投資の比重がきわめてたかく, またレール・マイル数によって鉄道の序列がそのまま示されるという特質をもつのであるが, そのような特質が顕現するのは 40 年代末になってからのことである。

上にみた諸鉄道の, ストラップ・レールから鉄レールへの置換は, 1847~49 年の間にほぼ集中しておこなわれている³⁾。47 年 5 月, ニューヨーク州は鉄道建設にかんする一般法 general law を公布し, そこで「現在トラックの全部または一部に蒸気機関車の flat bar rail を用いている鉄道は, そのレールをヤード当り 56 ポンド以上の heavy iron rail に置換する目的で株式また

は社債を発行することができる」と規定した。つまり特許状の枠にとらわれぬ証券発行が可能になったわけで、この規定（あるいはこの規定を生んだ状況）が一斉置換への引き金になったものとみられる。47～49年に置換されたレールは、ヤード当り重量 56 ポンドから 70 ポンドまでさまざまであった。全国的に国産の鉄レールは輸入レールの $\frac{1}{10}$ 程度の量にすぎず、この期を境にイギリス鉄レール輸入が急伸し、かつそのレール代金の鉄道債券による支払い→アメリカ鉄道証券のヨーロッパ市場での取引、という経路もひらけるわけであるが、⁴⁾上にみた諸鉄道の場合にその点の状況はどうだったのか、残念ながら資料が得られない（やはり輸入レールに依存せざるをえなかったはずだが、しかしニューヨーク・セントラルは後年までイギリス資本への依存が最も小さい部類の鉄道であった）。

ともあれ、これら諸鉄道のレールの重量、形状（T型、H型など）はさまざまだった。最初から複線で建設されたものと貧弱なローカル単線との差もあった。レール軌幅はイギリス標準ゲージの 4 フィート 8 $\frac{1}{2}$ インチが多かったが、より広幅の部分もあったようである。ニューヨーク・セントラルに合併した後にも、そうした多様性は一部残された。ニューヨーク・セントラル鉄道のレールが質・形状ともに真に統一せられたのは、合併からさらに 10 年以上後にベッセマー・スチール・レールへの置換によってであったと思われる。

1) E. Hungerford; op. cit., pp. 15～16.

2) そうした各部分の設備・技術の水準については、J. L. Ringwalt; Development of Transportation Systems in the U. S. 1888 (reprint 1966) p. 83 以下にやや詳しい。

3) 後述する Schenectady & Troy R.R. のみが創業 (1842 年) 時から 56 ポンドの heavy iron rail を採用した。

4) D. R. Adler: British Investment in American Railways. 1970. p. 18 以下、および同書 Chapter II. を参照。

(5) この項の最後に、ニューヨーク・セントラル沿線の初期の経済状態をうかがうに役立ついくつかの表を掲げておく。

1830年代、40年代は、ニュー・イングランド諸州にたいするニューヨークの優位——単に規模のみでなく国民経済形成の中枢としての——が顕現した時代である。以下の表は、当時の統計水準からいって十分な信憑性をもつものでないが、目安を得ることはできるであろう。第12～14表は、1840年時点のニューヨーク経済の比重を示すために掲げた。本稿の主題からいって、この表はたちいった分析なしに、掲げるにとどめておきたい。

第15、16表は、エリー運河沿いの鉄道建設を発起した町や地域の状況を示す。全体としてこの地帯は、ニューヨーク州における最も豊穡な農業地帯であった。またシラキューズは、塩泉からの製塩を中心として町を作った。ロックポートは、エリー運河建設のさい労働者町として出発した。いずれの町・地域ともエリー運河開鑿を機に躍進を開始する（前述のように運河によって相対的に後れをとった部分もあったが）。しかし表からうかがえるように、その発展は特定産業に特化する傾向よりは、諸カウンティそれぞれの自足的性

第12表 有業人口の産業別構成(1840年)

(1,000人)

	農	業	商	業	工	業	計
ニュー・イングランド	414		18		187		619
中 部	809		50		334		1,193
北 西 部	891		22		145		1,058
南 部	1,606		27		126		1,760
全 国	3,720		118		792		4,629

G. Tucker; Progress of the U. S. in Population & Wealth. p. 137. (宮野啓二『アメリカ国民経済の形成』1971年、59頁より)。

第13表 産業別生産額(1840年)

(1,000ドル)

	農	業	工	業	商	業	鉱	業	林	業	漁	業	計
ニュー・イングランド	74,750		82,784		13,529		3,809		3,361		9,425		187,657
中 部	213,628		100,161		40,680		27,259		6,860		1,970		390,558
(うちニューヨーク)	(108,275)		(47,455)		(24,312)		(7,408)		(5,041)		(1,316)		(193,806)
西 部	114,802		30,822		17,289		5,579		2,958		39		170,990
南 部	251,708		26,069		26,223		5,712		3,655		562		313,929

出所は第12表に同じ。宮野上掲書62、66、68頁による。

第14表 大西洋岸諸州の外国貿易取扱い(1840年)

(1,000 ドル)

	輸 入	輸 出
メ イ ン	629	1,010
マ サ チ ュ セ ッ ツ	16,514	6,268
ロ ー ド・ア イ ラ ン ド	275	203
コ ネ テ イ カ ッ ト	277	518
ニ ュ ー ヨ ー ク	60,441	22,677
ペ ン シ ル ヴ ェ ニ ア	8,465	5,736
メ リ ー ラ ン ド	4,911	5,495
ヴ ァ ー ジ ニ ア	545	4,770
ノ ー ス・カ ロ ラ イ ナ	253	387
サ ウ ス・カ ロ ラ イ ナ	2,059	9,981
ジ ョ ー ジ ア	491	6,863
ル イ ジ ア ナ	10,673	32,998
ア ラ バ マ	575	12,855
フ ロ リ ダ	191	1,851
ア メ リ カ 全 体	107,142	113,896

J. L. Lingwalt; Development of Transportation Systems in the U. S., 1888 (reprint 1966). p. 109.

格を濃く保持し、そのカウンティの中核としてタウンやシティを押し上げるような性格を示している。ロチェスターがそうした性格を代表するといえよう。ロチェスターは1803年入植から17年に村となり、運河開通によって周辺穀倉地のセンターにのしあがった。農業との関連濃い製粉、皮革から工業化もすすみ、やがて製靴あたりからカウンティをこえた工業品販売もはじまるのである。オーバーン・ロチェスター鉄道、トナワンダ鉄道などが、附近の農業地帯をセンター都市たるロチェスターに結ぶ目的をもって企画されたことは、前述したところである。ニューヨーク州西端の市バッファローは、のちにはメサビ鉄鉱や西部穀物加工などで工業化する都市であるが、40年時点には未だ狭い自足的共同体としての性格をのこしている。東側の市、トロイ

第15表 主要駅になった町の経済規模⁽¹⁾ (1840年)

	市 町 名	所属カウン ティ(郡)	鉱 業		商 業 ・ 運 輸										製 造 工 業																				
			鉄 鉱 ⁽³⁾		採 石		商 会		日 用 品 ・ 食 品 ・ 雑 貨		貯 木 場		内陸 運輸	屠殺・精肉出荷		機 械		金物・刃物		小銃・ 大 砲	貴 金 属		そ の 他 金 属		花 崗 岩 ・ 大 理 石		れ ん が ・ 灰		木 綿		毛 織 物				
			雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	外国 貿易	コミ ン シ ョ ン ハ ウ ス	投 下 資 本 (ドル)	商店数	投 下 資 本 (ドル)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇用 (人)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇用 (人)	生 産 (ドル)	雇用 (人)	生 産 (ドル)	雇用 (人)	雇用 (人)	生 産 (ドル)	雇用 (人)	生 産 (ドル)	雇用 (人)	生 産 (ドル)	雇用 (人)	生 産 (ドル)	工場 (人)	雇用 (人)	生 産 (ドル)	工場 (人)	雇用 (人)	生 産 (ドル)
①	Albany ⁽²⁾	Albany					47	650,000	976	975,000	115	391,000	1,195	173	152,000			25	15,000	35	28	45,000	173	270,000	58	52,000	85	55,000							
②	Schenectady ⁽²⁾	Schenectady							26	36,250	4	5,000				50	16,000			1							12	4,000	1	100	28,000				
③	Troy ⁽²⁾	Rensselaer	254	279,000			44	13	2,274,621	270	944,963	50	206,000	1,159	70	1,080,300	11	17,000	135	925,400	3	7	10,000	73	89,200			18	17,400	7	880	253,200	1	36	30,000
④	Utica	Oneida	34	59,000			2	3	58,000	188	1,678,595	7	41,000	98	20	12,900			103	166,555	6	12	28,800	13	29,000			21	9,000						
⑤	Auburn	Cayuga	16	13,000	37	12,600				59	341,447	7	8,800		20	12,000	52	36,400			6			21	18,500	25	3,000	20	10,100	1	150	80,000	1	100	70,000
⑥	Canandaigua	Ontario								26	112,300	69	2,000								2							4	2,500				2	4	1,000
⑦	Rochester ⁽²⁾	Monroe			116	7,600	1	1	15,100	266	1,238,890	8	30,000	404	71	156,900	53	48,000	25	2,000	10	14	8,600	75	95,900	4	5,000	49	14,015	1	80	40,000	4	69	59,000
⑧	Batavia	Genesee	3	4,000				2	12,000	20	114,900	50	...								2							14	1,540				1	3	1,800
⑨	Lockport	Niagara			88	16,400		1	500	65	209,830						18	12,700				4	800	8	4,500	2	2,200	5	1,250					10	...
⑩	Buffalo ⁽²⁾	Erie								7	35,400	3	2,500				6	5,000			1							10	2,725				1	16	15,000
N. Y. City			56	23,000			417	918	45,918,200	3,620	14,648,595	2,606	731,500	328	128	648,780	1,419	1,150,000	145	135,300	20	542	932,760	798	1,087,800	472	403,850	18	27,000	18	290	150,700		248	20,000

上からつづき

	製 造 工 業 (つづき)																																			
	タ バ コ		帽 子		皮 革			石けん・ろうそく		蒸留・発酵酒		薬・染料		ガラス・陶器		砂糖・チョコレート		製 紙		印刷・出版・新聞		馬 車		製 粉 ・ 製 材				造 船		家 具		住 宅 建 築				
	雇用 (人)	生産 (ドル)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	皮なめし 工場	靴		その他皮製品 投下資本	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇 用 (人)	投下資本 (ドル)	工場	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇 用 (人)	投下資本 (ドル)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	工 場 数				建造額 (ドル)	雇用 (人)	投下資本 (ドル)	雇 用 (人)	建 築 額 (ドル)		
						雇用 (人)	投下資本 (ドル)																			小麦	製粉	植物油	製材						雇用 (人)	投下資本 (ドル)
①	95	162,000	725	650,000					45	122,000	120	257,000	15	20,000	35	18,000	27	16,000	...	10	3,000	125	145,000	175	115,000						45	42,000	1,079	259,000		
②					3	22	19,000	4,350			9	12,000	2	100							5	3,000	35	6,500	1				1	3,000	6	2,500	10	7,600		
③	15	13,500	154	46,700	7	64	91,000	463,150	18	19,000	41	110,000			6	1,500			3	38	88,000	48	23,200	131	170,850	13			2	59	374,000	109,000	83	45,700	115	190,430
④	19	20,000	73	40,300	6	38	103,000	12,500	11	12,000	16	20,000	7	2,100			3	2,000	1	4	4,000	72	61,900	86	40,200	1	2		2	6	3,000	74	19,110	298	253,000	
⑤	34	27,000	52	21,000	1	23	52,000	14,700	4	5,000	13	15,000	5	2,500	2	100	4	3,000	1	2	2,000	26	14,300	29	19,200	4			2	22	189,800	112	30,000	57	38,300	
⑥			20	8,600	1	51	4,000	19,200			3	2,000									11	1,800	20	4,000				2	1	3	6,000		90	36,409		
⑦	58	73,000	196	23,625	3	165	128,500	50,725	11	33,500	37	60,300	21	45,500	5	1,500	16	6,750	2	27	22,500	82	32,500	84	35,900	22		1	8	256	945,600	74,200	284	113,400	418	401,270
⑧			5	3,005	1	3	3,500	6,595	6	975	3	5,000									8	3,600	14	1,950	2	3		2	10	26,000	13	4,660	60	14,250		
⑨			20	2,500	3	33	12,500	10,950	3	4,000	9	21,000	5	1,500	1	600					10	6,350	12	1,800	3	1		9	44	145,060	11	7,200	62	24,505		
⑩	24	22,000	69	24,600	3	68	32,000	19,900	26	16,000	25	31,400	5	2,000	4	1,500	13	6,000				73	24,400	23	4,200	4	1	2	2	35	204,000	205	63,000	178	125,800	
N.Y. City	209	187,700	1,361	444,300	1	507	20,000	545,730	229	277,600	274	575,076	293	648,650	116	56,000	327	425,706	1	51	27,900	2,029	1,285,320	297	90,950		2		8	63	146,800	354,000	1,319	826,150	4,033	1,889,100

注(1) 沿線主要駅のうち Syracuse (Onondaga 郡) については、町としての資料を得られない。

(2) 注(2)を付した町のみが市 (City) である。

(3) 鉄鉱業は鉄工業を含む。

Sixth Census 1840. (Reprint 1970. "American Industry and Manufactures in the 19th Century" vol. 4, pp. 88~126 により作成)

第 16 表 主要駅が所属するカウンティの農業生産 (1840 年)

カ ウ ン テ ィ 名	家 畜 (1,000 頭)					穀 物 な ど (1,000 ブッシェル)						そ の 他	
	馬・ らば	畜牛	羊	豚	禽家 (1,000 ドル)	小麦	大 麦	燕 麦	ライ麦	とうも ろこし	じゃが も	粗 糖 (1,000 ポンド)	羊 毛 (1,000 ポンド)
Albany	10	26	57	49	(25)	21	156	654	149	127	541	24	109
Schenectady	4	11	18	13	(11)	13	101	217	52	63	241	4	38
Rensselaer	9	32	135	28	(30)	21	9	810	248	329	759	31	296
Oneida	16	93	177	67	(38)	238	99	658	6	364	1,574	287	321
Onondaga	15	46	160	62	(21)	656	385	539	4	401	800	179	316
Cayuga	13	46	188	63	(23)	578	81	527	3	568	687	207	336
Ontario	12	34	172	47	(20)	770	117	462	6	246	396	183	366
Monroe	17	35	133	59	(27)	1,075	62	524	3	407	722	181	265
Genesee	17	55	154	49	(25)	912	86	692	5	233	608	531	308
Naiagara	8	21	41	28	(14)	455	48	216	—	158	289	44	82
Erie	11	40	41	37	(16)	207	14	424	6	179	556	334	122
計	132	439	1,316	502	(250)	4,946	1,158	6,262	479	3,025	7,173	2,005	2,559
上の11をふくむNY州北 部44カウンティの総計	393	1,604	4,494	1,409	(728)	11,609	2,490	15,834	1,460	7,859	26,447	9,973	8,645
NY市をふくむNY州南 部14カウンティの総計	82	307	625	491	(425)	678	30	4,842	1,519	759	3,677	75	1,200

出所は第 15 表とおなじ。

とオールバニはすでにそうした局地性をこえつつあることがうかがえる。この二つの都市の経済力は拮抗しており、かつ諸カウンティの結集や連繋への主導力においても競り合っていた。そのことが後述するように、両市の鉄道ルートをめぐる抗争をもたらすのである。

エリー運河沿い諸短線鉄道の建設を発起したのは、かかる各カウンティの地域経済・地域社会である。つまり多分に自生的な局地的社会の州・連邦との連結、外延的發展への志向が、これらの鉄道を生んだ動力である。と同時にすでにのべたように、これらの鉄道は最初から、エリー運河と同じく東西交通の要路、連邦内諸セクション連繋の幹線となるべきことを予定して建設されていた。諸短線を統合して一つの鉄道にするといううごきは、他のどこよりも自然に容易に生じたのであった。

Ⅳ 競争と協調、新路線建設

1

1842年、アッティカ・バッファロー鉄道の創業によってオールバニ・バッファロー間ルートに鉄道が出揃ったところから、これらを繋げようという声は、いかに現実味を帯びてつよまった。

出揃ったとはいっても、前述のように各鉄道のレール重量・形状、複線・単線の別、軌幅などは一様でない。同じ町に乗り入れてはいても駅が別々に離れ、その間を馬車で連絡せねばならぬのがふつうだった。各鉄道の平均時速は15マイル前後であるが、定時につくことは減多になく、旅行者は接続時間の計画をたてることができなかった。切符や荷物運搬のサービスもさまざままで、乗換えの乗客に非痛な思いをさせた。(列車運行の統一だけでなく)鉄道会社の合同まで考えにいれるなら、さらに財務構成の相違——州資金依存の存否、ニューヨーク証券取引所との関係、株価——や賃金体系の相違なども大きな問題になるはずであった。

しかしながら、路線統一にとってのこれらの難点の存在こそ、路線統一へ

の要請をいやが上にも強める要因だったわけである。各社がそれぞれの思惑をこめて、この問題に手をつけはじめる。具体的にそれは、短線各社の部分的な業務提携、より効率的なルート建設のための提携・合併からはじまった。

42年11月、シラキューズ・ユーティカ鉄道役員会は、1等運賃(1マイル3セント)から移民運賃まで段階づけられた統一料金表作成を各社に呼びかけた。2ヶ月後オールバニでひらかれた各社代表(23人出席)会議では、この統一運賃協定には達しなかったようであるが、かわりに各社の時刻表の調整——バッファロー・ロチェスター間6時間、ロチェスター・オーバーン間6時間、オーバーン・シラキューズ間2時間、シラキューズ・ユーティカ間4時間、ユーティカ・オールバニ(またはトロイ)間7時間、計25時間、つまりハドソン河畔とバッファローをほぼ一昼夜で走行しうよう各社の時刻表を調整作成する——が決議された。¹⁾ この決議にもとづき、43年から毎日2本の長距離列車が走りはじめた。同一市内の2社の駅と駅にも接続線が敷かれた。49年までには、全線にわたり置換された heavy iron rail 上を毎日3本の長距離列車が乗換なしに15時間で走行するようになった。²⁾ 全社レベルの具体的な業務協定は、ここから先にほとんど進まなかった。進むのは、以下のような隣接各社の部分的な提携である。

第1に、モホーク・ハドソン社とユーティカ・スケネクタディ社は、最初から同一株主と兼任重役を擁していたこともあり、最も早くから車輛交換なしにオールバニ・ユーティカ間を運行する営業協定を結んだのをはじめ、多面的な営業協定が円滑に進行した。

第2に、オーバーン・シラキューズ社とオーバーン・ロチェスター社の合同(1850年8月)がある。これは2社の路線の全面変更を含む故に、会社新設に匹敵する出来事だった。

前節でのべたように、この2社はエリー運河の恩恵から外された町々をぬうジグザグ路線であり、設備も劣悪な単線だった。2社が合同して敷設することになった路線は、シラキューズ・ロチェスター間をほぼ直線で結ぶ84マイル(旧路線では96マイル、前掲第1図を参照せよ)、複線である。長距離

貫通鉄道の利害・志向が、地域利害を上回ったといえよう。もっとも旧路線は支線として残ることになった。

合同会社名はロチェスター・シラキューズ鉄道会社 The Rochester & Syracuse Railroad Co. である。資本金 420 万ドル。旧会社株主には旧株 1 に対し新株 1.15 で交換した。この追加 15 % の根拠を合同協定は、「両社の建設費用が発行株をこえていた分を株主に支払うもの」と説明している。³⁾この時までオーバーン・ロチェスター株発行高は約 220 万ドル、オーバーン・シラキューズ株発行は 62.4 万ドルの計 282.4 万ドル、それに 15 % を加えて 324 万ドル余りの新株が旧株と交換された。したがって新線建設の資金調達のために発行しえた新株は 100 万ドル足らずだったわけである。実際に開業までの新線建設コストは 200 万ドル余を要したので、その差は転換社債や増資で埋められることになった。ともあれこの新会社はニューヨーク・セントラル結成の 1 ヶ月前 (53 年 6 月) 創業にこぎつけ、ニューヨーク・セントラルの幹線の重要・優良な一部を提供した。

第 3 に、同じく 1850 年トナワンダ社とアッティカ・バッファロー社が合同してバッファロー・ロチェスター鉄道会社 The Buffalo & Rochester Railroad Co. となった。資本金 182.5 万ドルで、新株はすべて旧株と 1 対 1 で交換された。この鉄道合同も、路線短縮を大きな狙いにしていた。前掲第 1 図にみるように、新路線はバタヴィア・バッファロー間に敷かれた (建設費 61.3 万ドル)。これにともない不要となった旧線のうち、アッティカ・バッファロー間 23 マイルは他鉄道——Attica & Hornellsville Railroad. 同社はのちにエリー鉄道の支線になる——に売却されたが、アッティカ・バタヴィア間 12 マイルは売却できぬまま、操業なしで後年までかかえこむことになった。⁵⁾

1) E. Hungerford; op. cit., pp. 59~60.

2) ibid., p. 65.

3) F. W. Stevens; op. cit., p. 199.

4) Stevens, Chapter VI. Hungerford, p. 66.

5) Stevens, Chapter IX. Hungerford, p. 48.

業務協定の進展と並行した上の合同によって、前節までにのべた7鉄道会社は1850年時点で5鉄道会社になったのである。だが丁度その時点から、各社の競争や思惑を背後におきながら4つの新鉄道会社があわただしく企画され、または建設を開始した。すなわち以下のごとくである。

第1に The Mohawk Valley Railroad Co. 同社の設立は、エリー運河沿い鉄道に生じた競争の顕著な1例であるから、ややたちい^りてのべよう。

前述のようにユーティカ・スケネクタディ鉄道は短線各社中、最も好調な経営を示していた。しかし同社はその特許状において、ルートの排他的独占権を得ていない。そこに目をつけたのが、オールバニ市に対抗心をもやすトロイ市であり、オールバニ市民の鉄道モホーク・ハドソン社と競合しつつ西方ルートに野心をもっていたスケネクタディ・トロイ鉄道であった。1846年、スケネクタディ・トロイ社はユーティカ・スケネクタディと平行する独立会社の設立を議会に申請した。議会ではげしい攻防がつづく。大幅な路線修正のうえトロイ・ユーティカ鉄道会社 The Troy & Utica Railroad Co. の設立が認められたのは、ようやく1853年である（この路線は結局建設されない）。他方オールバニ市の側は、上の計画に反対するだけでなく、自らも新線建設を対抗企画し、51年1月に特許状を得た。それが（旧）モホーク・ヴァーリー鉄道会社である。ユーティカ・スケネクタディ鉄道がモホーク河（エリー運河）北岸沿いを走るのに対して、新会社は同じ区間を南岸沿いに路線建設するというふれこみであった。資本金は200万ドル。しかしそもそも同社は競争線新設を抑える目的で設立されたのであるから、建設には手がつけられず、株式もほとんど売捌かれぬまま、特許状の有効期限がせまった。その対策として52年12月に同名の新会社が新たな特許状を得て設立され、そこに旧会社を合併させたのである。この時、同社がユーティカ・スケネクタディ社の身代りであることが一挙に明らかになった。新役員陣のほとんどが、ユーティカ・スケネクタディ役員で占められた。彼らはユーティカ・スケネクタディの株主に向って新会社株への応募を呼びかけた。53年の記録によれば、モホーク・ヴァーリー株主数は586人、ユーティカ・スケネクタディ株主

は 687 人、そのうち 533 人は双方の株主である。新会社株主に対してユーティカ・スケネクタディ社は、自社と同一時、同一場所、同率の配当を保証した。新会社の資本金 157.5 万ドルで建設費用が足りないときには、ユーティカ・スケネクタディ社が不足分を提供することも保証された。

かくして結局、この新会社はユーティカ・スケネクタディがモホーク河南岸ライン敷設のための別会社という位置につくことになったのである。そしてその建設にとりかからぬまま、ニューヨーク・セントラル鉄道に合体するのである。

第 2 に The Syracuse & Utica Direct Railroad Co.。既成のシラキューズ・ユーティカ鉄道は、ユーティカからロームに北上し、そこからエリー運河を横ぎって南下するという地方町尊重の路線を敷いたため、もし直線ラインにすれば 6, 7 マイルは短縮されるはずだった。シラキューズ・ユーティカ鉄道がシラキューズのイニシアティブで作られたのに対し、直線ラインを企画したのはユーティカの名士、実業家たちである。52 年 9 月、資本金 100 万ドル、46 マイルの新会社が設立されたが、株式の引受けはまったく低調だった。他方シラキューズ・ユーティカ社も競合線の設置を上申した。結局双方の協定が成立し、新会社シラキューズ・ユーティカ・ダイレクトの 13 人の役員中、9 人をシラキューズ・ユーティカ役員が占めることになった。新会社の株主 374 人中、359 人まではシラキューズ・ユーティカ社株主でもある。ニューヨーク・セントラルへの合同時、新会社は未だ調査費 1 万ドルを支出していたにとどまる。³⁾

第 3 に The Rochester, Lockport & Niagara Falls Railroad Co.。同社の前身 Lockport & Niagara Falls Railroad は当初、本稿でみてきた 7 鉄道のオールバニーバッファロー間ルートからはずれて、エリー湖畔ナイアガラ・フォールズとロックポートの間 23 マイル、穀倉地帯を走る独自の小鉄道として操業していた。1841 年、同社はロチェスターまでの 54.7 マイル東進する特許を得、ここで州横断ラインに加わる可能性を得たのである。120 万ドルまでの増資が認められ、49 年から工事を始めたが、建設は遅々として捗ら

ず、50年6月、遂に同社は競売に付されるにいたった。かくして50年12月に改組して誕生したのがロチェスター・ロックポート・ナイヤガラ・フォールズ鉄道会社である。改組会社による建設はほぼ成功裡にすすんだもよう²⁾で、52年9月の同社の年報によれば、資本金167.5万ドル、うち応募済み144.8万ドル、債務は71.1万ドル、それが53年6月の報告では資本金214.2万ドルが全額払込み、債務は38.9万ドルとなっている。新建設の総費用は234万ドル余を要して、52年7月から創業した。創業後の営業成績もほぼ良好である。

第4に The Buffalo & Lockport Railroad Co. 1852年4月設立され、バッファロー・ロックポート間25マイルの建設を開始した。資本金60万ドル、26人の応募者があった。内訳はロチェスター住民5人(11,200ドル)、ロックポート住民12人(6,700ドル)、バッファロー住民4人(4,500ドル)などである。株主の多くが上に挙げたロチェスター・ロックポート・ナイヤガラ・フォールズ鉄道の株主を兼ねており、両社は緊密な協定を結んでいた。ニューヨーク・セントラルへの合同時に、同社は未だ建設途中であったが、開業を目前にひかえていた。⁴⁾つまりロチェスター・バッファロー間に二つのルートができようとしていたのである。

1) F. W. Stevens; op. cit., Chapter XIII.

2) ibid., Chapter XIV. E. Hungerford; op. cit., p. 69.

3) Stevens, Chapter X. Hungerford, pp. 52~53.

4) Stevens, Chapter XI.

エリー運河沿い短線鉄道が出揃ってから以後の主な動向を上に見た。この動向をつうじて、路線統一＝長距離幹線化の実体が熟してくるわけであるが、その動向を推進したのが、運送業務上の要請とともに、もうひとつ鉄道資本相互の競争・協調の展開であったことを一部うかがいえたのである。

しかしじつは私は、鉄道合同（ニューヨーク・セントラル鉄道成立）の前

史の中で鉄道資本間の競争が演じた役割のうち、とくに重要な2点にこれまで故意にふれなできたのである。ひとつは如上の諸鉄道の業務提携に対するスケネクタディ・トロイ鉄道のデスペレートな抵抗である。この抵抗・闘争のすえ、スケネクタディ・トロイは力尽きてニューヨーク・セントラル合同に加わることになる。もうひとつは、1850年代初頭までにペンシルヴェニア鉄道、ボルティモア・オハイオ鉄道、エリー鉄道といった東部幹線鉄道、それにカナダのグラント・トランク鉄道が完成し、組織上ニューヨーク・セントラルがやや遅れをとったこと、それがいやおうなしに各社を合同に向わせたことである。その2点をここでややたちいってのべておきたい。

オールバニ市とトロイ市の宿敵関係は、ひろく知られていたところである。¹⁾最初は州都オールバニが優位にたっていた。1825年エリー運河の完成とともに、トロイ市が運河の東部ターミナルに選ばれたことから、状況は変った。少なくとも商業的にはトロイがかえって優位にたつたとみられた。オールバニ市民によるモホーク・ハドソン鉄道の建設には、多分にトロイ市との競争が意識されていたのだった。むろんトロイ市の側も対抗上、いろいろな鉄道(Troy Union, Rensselaer & Saratoga, Troy & Boston, Hudson River 等)に肩入れした。なかでもここでとりあげるスケネクタディ・トロイ鉄道は、トロイ市が完全に公的資金によって建設した鉄道であり、²⁾トロイ市にとって戦略的に最重要の鉄道だったのである。

スケネクタディ・トロイ鉄道はわずか20マイルの短線ながら、最新のT型鉄レール、平坦な地形、ハドソン河に架かる東西交易要所の橋をもつなど、施設面では最優良の鉄道と目され、遠からずモホーク・ハドソン鉄道を駆逐するのではないかとさえみなされた。モホーク・ハドソン側はきびしい経費削減政策をとり、地形の大改修をほどこす(第2節参照)とともに、なにより隣接するユータカ・スケネクタディ鉄道との業務提携をつよめることでトロイ鉄道に対抗しようとした。結論的にいえば、この2鉄道の業務提携(さらにはより長距離接続線への進展)を打破れなかったことこそ、トロイ鉄道敗北の決定要因になるのである。ニューヨーク州を代表する実業家にしてユ

ーティカ・スケネクタディ社長である E. Corning が、この闘いで果たした役割は大きい。まず彼は移民会社と協定（トロイの鉄道を利用する移民にチケットを売らない約束と引換えに特別割引運賃を認めた）し、西方の鉄道へ投資することで契約上の有利な地位をつくっていった。トロイ鉄道は運賃戦争を挑むが、それはいっそう諸鉄道を結束に追いやった。合州国の郵便物輸送契約を得ようとしたトロイ鉄道の努力も、政治力が及ばず挫折した。モホーク・ハドソン鉄道的大幅な改修が完了したあと、トロイ鉄道の営業赤字が累増していった。

トロイ市とスケネクタディ・トロイ社はことあるごとにオールバニ・ライン（モホーク・ハドソン社とユーティカ・スケネクタディ社）の競争上の不当行為を訴えた。1847年5月、州議会は競合ラインの一方が平等の要求をなしうる権利を定めた法を通過させた。トロイはただちに法にもとづき提訴した。州の小委員会は調査のうえでトロイの主張を正当と認め、諸鉄道がオールバニ・ラインに対すると同じ処遇をトロイ鉄道に与えるよう裁定した。裁定の合法性は47年末、州の高裁で確定された。しかしこの裁定はトロイ市民が期待した実利をもたらさなかった。トロイに多少とも好意的なのはシラキューズ・ユーティカ鉄道のみであった。

シラキューズ・ユーティカは当時 Corning の影響力の及ばなかった会社である。トロイはここに目をつけ、スケネクタディからシラキューズまで、シラキューズ・ユーティカ鉄道と並行する独自ラインの建設を目論んだ。これに対してオールバニ側がはげしく反撥、自らも建設計画中のモホーク・ヴァーリ社を手中におさめたことは前項でのべたとおりである。トロイはここでも敗北を喫するのである。

スケネクタディ・トロイ鉄道の赤字が累増していることは、当初トロイ市民にかくされていた。50年3月、市長が赤字累積額を公表し、赤字補填と路線改修のために市が5年にわたり年15,000ドルを充たせねばならぬと提案したとき、トロイ市民は驚愕し、ついで責任の所在、鉄道の存在意義をめぐってはげしい議論がおこった。1842～50年にトロイ市の租税率は2倍になり、

その増加の半分以上が鉄道債の利払いにあてられてきたのである。鉄道はそれに見合う利益をわれわれに与えたか？反対者たちは増税反対とともに、もはや市が鉄道を維持する能力なしと断じ、売却を主張しはじめた。その世論は急速にふくらんだ。市議会は R. Sage を長とする 10 人委員会をつくってこの問題を審議しはじめた。

これに目をつけたのが、ニューヨーク市とオールバニ、トロイとを南北に結ぶ路線を建設し終えたばかりの 2 鉄道——The New York & Harlem RR. と The Hudson River RR.——である。この 2 鉄道は後年ニューヨーク・セントラル鉄道と合体または提携する鉄道であるから、紹介は後節にゆずるが、曲折をへてトロイ鉄道はハドソン・リヴァー鉄道に身売りすることをえらんだのである。ハドソン・リヴァーの方をえらんだ理由の中には、同社社長 E. Morgan にたいするトロイ市の委員長 Sage の信頼や、Morgan が、身売り後もトロイ市代表 5 人を会社役員として参加させる案をのんだといったことがあったようである。

トロイ市民は彼らの鉄道が Hudson River の系列会社となり、ニューヨーク市—トロイ市—スケネクタディを結ぶ重要ラインを構成することになったと信じていた。これによってトロイ市経済は救われるかもしれない。ところがニューヨーク市から流れてきた噂によると、Corning とオールバニ勢力が Morgan をたててトロイ鉄道を買いとったというのであった。この噂は必ずしも正確でないが、でたらめでもないことが次第に明らかになった。1853 年、ニューヨーク・セントラルへの合同案が出されたとき、新たにニューヨーク・セントラルがハドソン・リヴァー鉄道と接続するターミナルをオールバニに設定することも公表されたのである。トロイ市はむろんこの合同につよく反対したが、合同法案が議会を通過するや、態度を変えて自らも合同に参加できるよう Morgan に泣きついた。Morgan はその斡旋を二つ返事で引受けた。あたかもそれが最初から予定されていたかのごとくであった。

トロイ市はハドソン河の東側にある。ニューヨーク市から北上し西に折れる際、トロイ市だけがハドソン河を鉄道で渡れる橋をもっていた。合同に参

加すればこの橋が物を言うところでは期待したようである。ところが合同が成立するや、ニューヨーク・セントラルはオールバニ市に直結する橋梁の建設計画を州議会に提出したのである。トロイ市の再三の異議にもかかわらず、オールバニ橋法案は56年に成立する。悲憤の極に達したトロイ市議会は、州議会にたいしニューヨーク・セントラル合同の全経緯を再調査するよう請願した。州議会は請願を拒否した。かくしてニューヨーク・セントラルは、スケネクタディ・トロイ線を1支線に格付けした。以後1世紀以上これを支線として操業することになるのである。

- 1) 以下、スケネクタディ・トロイ鉄道の挑戦、闘争、敗北のいきさつは、H. H. Pierce; *Railroads of New York*, Chapter 4. pp. 60~81 による。Stevens や Hungerford の著述には、このことはごくわずかしかふれられていない。
- 2) もっとも、最初からこの鉄道に公共投資が予定されたのではない。36年設立当時には株式の公募をはかったが、エリー運河の存在から収益見込が小さいこと、直後の37年恐慌のおかげで、遂にトロイ市が同社株を買いとり、また市債発行で建設資金を調達することになったのである。そのため、建設開始が40年、創業42年と、かなりの遅れをきたした (ibid., pp. 60~61)。

アメリカ鉄道建設の地域分布をみると、1840年代はマサチューセッツ、ニューヨーク、ペンシルヴェニア州の新建設がとびぬけて多い。50年代にはもっと全州に拡散し、かつ中西部州にウエイトが移っていくのであるが、ともあれ1850年時点は、大西洋岸と西部をつなぐ東部幹線の素地ができあがった時期である。エリー運河のためにかつての外国貿易首位の地位をニューヨークに奪われたフィラデルフィアは、全市的なバックアップで鉄道建設にとりかかり、1852年ペンシルヴェニア鉄道を完成させた。ボルティモア・オハイオ鉄道は1853年ホイーリング市に到達し、オハイオ川交通路に接続した。エリー鉄道は1851年、エリー湖畔ダンカークに到達し、ニューヨーク州横断ルートを完成した。カナダのグラント・トランク鉄道（アメリカにも路線を有する）は、東海岸のボストンおよびポートランドから西漸する路線を建設し、1850年に一部、53年に全体を完成した。ニューイングランド鉄道のうちでは、ボストン・ウースター鉄道とウエスタン鉄道とがボストンとオールバニ

を結んで東西交易を志向した代表鉄道であるが、50年頃から競争路線が出現して再編、合同の気運が生じつつあった。²⁾

エリー鉄道はニューヨーク州南部を横断する幹線であるが、南部とはいつでも、ジャージーシティ附近からエリー湖畔に向うその路線はいわば西北方向に走っているわけであり、ロチェスター、アッティカ、バッファロー等の町はすでに、エリー運河沿い路線だけでなくエリー鉄道の路線にも一部接続しはじめていたのである。たとえばロチェスター市はすでにのべたトナワンダ、オーバーン・ロチェスター、ロチェスター・ロックポート・ナイアガラフォールズの3鉄道の発着駅として、これらに恩典を与えてきたが、同市の有力実業家の一部は、別にジェネシー（穀作地帯）およびペンシルヴェニア炭田につながる新鉄道 The Rochester & Genesee Valley RR. Co. を計画した。この鉄道の軌幅を定める段になって、株主間に対立が生じた。⁴ フィート $8\frac{1}{2}$ インチの標準ゲージを採ってニューヨーク・セントラル系の一員となるか、より広幅にしてエリー鉄道との接続を志向するかの選択をせまられたのであった。結局この鉄道はロチェスター市の有力な実業家・政治家 F. Clarke の主導下で、エリー鉄道の側につくことになるのである。³⁾

このように東部幹線鉄道の相貌がみえはじめ幹線相互の闘争の胎動が感知されはじめたことこそ、ニューヨーク・セントラル大合同への基盤である。かかる状況のなかで、各鉄道も州政府も、単に業務提携にとどまらぬ合同に向けて動きださざるをえなかったのである。この合同の実態を、次節において検討しよう。

- 1) 参考までに、1850年時点の各州の鉄道マイル数を上位のみ掲げておく（次頁）。マイル数とともに建設費の規模をあわせて比較すべきであろう。ニューヨーク州はマイル数にして合州国全体の16%余、建設費にして22%を占めている。
- 2) ウェスタン鉄道とボストン・ウースター鉄道は67年に合同して Boston & Albany RR. となり、ニューヨーク・セントラルと協調して東西交易の一端を担うようになる。そのいきさつについて、小沢治郎「ニュー・イングランド初期の一鉄道」(岐阜経済大学論集、第2巻第1号、1968年11月)を参照。
- 3) H. H. Pierce, op. cit., pp. 27~28.

1850 年末、各州の鉄道マイル数

州 別	マイル	所要建設費 (1,000ドル)	州 別	マイル	所要建設費 (1,000ドル)
ニ ユ ー ヨ ー ク	1,403	65,456	ニ ユ ー ・ ハンブシャー	465	14,774
マサチュ ー セ ッ ツ	1,036	47,887	コ ネ チ カ ッ ト	413	13,990
ペンシル ヴ ェ ニ ア	822	41,683	ミ シ ガ ン	342	8,946
ジ ョ ー ジ ア	644	13,273	サウス・カロライナ	289	7,526
オ ハ イ オ	575	10,684	ヴ ァ ー モ ン ト	280	10,801
ヴ ァ ー ジ ニ ア	515	12,585	合 州 国 全 体	8,590	296,660

J. L. Ringwalt; Development of Transportation Systems in the U. S., pp. 116
～7. より。

V 合同——The New York Central Railroad Company.

1

鉄道時代にむけて各州の主要鉄道が東西交通の主導権をうかがいはじめると、ニューヨーク州はとりわけエリー運河沿い鉄道の処遇についてのジレンマにたたされた。この路線はほんらい、地形上も運河や都市との接続上も、他の大鉄道より有利なものをもっていた。しかし前述のように、貨物輸送についてのやかましい規制があった。長距離輸送の割引料金も、運河利害と各地元との反対で、他の幹線鉄道のような割引率を実施できない。つまり、運河の擁護、幹線建設への志向、ローカル鉄道を作りだした地元の意識、の3者が絡みあって種々の鉄道政策を要求したのである。しかしながら、全体の流れは幹線化に向けてすすまざるをえなかった。各社への貨物輸送制限は1847年までに撤廃され、運河通行料の鉄道からの徴集も51年に廃された。47年10月のユーティカ・スケネクタディ社役員会の席上、オールバニ・バッファロー間の鉄道統合にかんするニューヨーク州上院鉄道委員会からの手紙が読み上げられ、議論のうえで返書については社長に一任した¹⁾との議事録がある。詳細は不明だが、この時すでに議会で統合問題が論議にのぼっていたことがうかがえる。

ユーティカ・スケネクタディ社長の Corning は、51年2月の各社社長会

議で鉄道合同を州議会に上程する準備のための委員会結成を呼びかけ、可決された。合同を認める特別法(オールバニ・バッファロー間にある2以上の鉄道会社は株主の $\frac{2}{3}$ 以上の同意があるとき合同を認める)が議会を通過したのは53年4月であり、それまでの2年間に、合同への条件づくりが進行していたのだと思われる。特別法が制定された時点には、各社にとっても株主にとっても、問題はもはや合同の当否でなく内容についての細目だった。数日のうちに各社代表28名からなる委員会が結成され、この委員会はさらに細目案を作成する専門委員会(各社代表1人による10名)を設置した。²⁾

委員会による議論内容は省くが、約1ヵ月後(53年5月17日)に合同協定案は完成した。これは全文24頁半におよぶ長文、詳細なものであり、一般協定と22カ条の細目とからなっている。³⁾以下に、この合同協定の要点を紹介し、これに若干の説明を付す。

1) F. W. Stevens, op. cit., p. 351.

2) ibid., pp. 361~364.

3) ibid., pp. 391~396 に巻末付録として協定各条項の要約がある。

(1) 一般協定 general agreement によれば、エリー運河沿い各鉄道会社は、The New York Central Railroad Co. の名称のもとに、500年の年限で統一する協定に合意した。

(2) 合同時点における各社の証券発行の状況は第17表のごときものと認められた。

表における発行株式のうち、モホーク・ヴァーリとシラキューズ・ユートイカ・ダイレクトの2社(いずれも未だ計画中)は額面100ドル当り10ドルしか払込まれておらず、またバッファロー・ロチェスター社にも未払込分718,750ドルがあった。この払込みが完了するまでは、これらの会社の株式は新株と交換できない。会社の株式と転換社債の総計は23,085,600ドルであるが、合同法は新会社の資本金がこの総計額を超えてはならないと規定している。したがって新旧株の交換はすべて旧株1:新株1の比率でおこなわれねばならない。

第 17 表 合同前の各社の発行証券

(ドル)

	株 式	転 換 社 債	固 定 負 債
Albany & Schenectady	1,535,800	86,000	226,824
Schenectady & Troy	650,000		100,000
Utica & Schenectady	4,500,000		
Mohawk Valley	1,575,000		
Syracuse & Utica	2,700,000		126,000
Syracuse & Utica Direct	600,000		
Rochester & Syracuse	5,606,700	2,000	756,000
Buffalo & Rochester	3,000,000		200,000
Rochester, Lockport & Niagara	2,016,100	139,000	476,000
Buffalo & Lockport	675,000		
計	22,858,600	227,000	1,884,824

F. W. Stevens, op. cit., pp. 391~392.

操業中の各社の株式は、スケネクタディ・トロイ社以外はすべて額面を上回る価格で取引されていた。額面以上の株価分を調整・補償する方式として委員会が考案したのは、新旧株交換のさいに新株に添えて“certificate”を株主に付与することであった。各社別付与率の評定こそは委員会の論議の焦点であるが、¹⁾ 論議のすえそれは第 18 表のごとくに決定された。certificate と称する証書は 500, 1,000, 3,000, 5,000, 10,000 ドルの 5 種からなり、端数は新会社から現金で支払われる。総額 900 万ドルちかこの certificate は、新会社の社債の一種として受け継がれ、6 % 利付で 1883 年までに償還される。

各社の固定負債については、①その利払いは 53 年 5 月まで各社がおこなう、②州株の部分は減債基金の積立てがあるかぎりはそれで償却する、③負債のうち合同前に各社が清算すべきものを区分けする、という処理をしたうえで、新会社に約 196 万ドルの負債を引継ぐことを予定した。

1) 評定は日々変動する株価だけを基準にしえないから、実質資産価値、収益力などの判断をめぐって虚々実々の争いとなった。シラキュース・ユースティカへの最初の査定は 45 % だったが、同社代表は 55 % を主張してゆずらず、論議のすえ 50 % で妥協した。

第18表 各社の株式にたいする certificates の比率

	比 率	金 額 ¹⁾
Albany & Schenectady	17%	(ドル) 275,706
Schenectady & Troy	2)	—
Utica & Schenectady	55	2,475,000
Mohawk Vally	55	866,250
Syracuse & Utica	50	1,350,000
Syracuse & Utica Direct	50	300,000
Rochester & Syracuse	30	1,682,610
Buffalo & Rochester	40	1,200,000
Rochester, Lockport & Niagara	25	504,025
Buffalo & Lockport	25	168,750
計		8,822,341

1) 各社の株式に比率をかけて算出

2) 同社株は額面割れのため、旧株主は交換にさいし、1株当たり25ドルを払込んで新株と交換する。

Stevens, op. cit., pp. 394~395.

ロチェスター・シラキューズも30%の査定にたいし35%を主張してねばったが、成功しなかった。スケネクタディ・トロイ株の処遇も最後まで問題になり、旧株主がぎやくに現金を付加することで折合ったのである (Stevens, *ibid.*, pp. 366~368)。

(3) かくして、新会社ニューヨーク・セントラル発足時点における資産・資本構成は、第19表のごとくなるべきものと協定された。各社の資産評価額(3,077万ドル)は、客観的・個別的に計算されたというより、株価、収益力や投資実績から帰納された趣をもつから、その正確性はいささかうたがわしい。とはいえその評価が、現実資産にたいして故意に過大あるいは過小化されたものだったとはいえないだろう。

(4) 特別法には新会社の重役 director は13名以上23名以下と規定されていたが、この合同協定は13名を指定した。それは沿線各地の代表に按分されることになっており、オールバニ3人、シラキューズとロチェスター各2人、そしてトロイ、スケネクタディ、ユータカ、オーバーン、カナンダイガ、バッファローから各1人を選出した。ここにニューヨーク市の代表が

第19表 合同による新会社の資産・資本

資 産		ドル
現 金	Mohawk Valley 株の未払込分の払込	1,559,319
	Syracuse Utica Direct 株の未払込分の払込	589,794
	Buffalo & Rochester 株の未払込分の払込	718,750
	Schenectady & Troy 株の額面割れ分の払込	162,500
		3,030,363
州株減債基金	Rochester & Syracuse (州株 40 万ドルに対し)	71,652
	Buffalo & Rochester (州株 10 万ドルに対し)	24,348
		96,000
各社の評価資産		30,772,803
計		33,899,166
資 本・負 債		
株 式		23,085,600
certificates		8,857,091
負債 (引継ぎ)		1,956,475
計		33,899,166

Stevens, op. cit., pp. 381~382.

入っていないことに注目すべきである。ニューヨーク・セントラルはあくまでオールバニとバッファローとの間の鉄道の結集したものというたてまえで、協定が作成されたのである。

選ばれた 13 名の名簿は第 20 表のごとくである。彼らは 7 月 7 日の重役会 (取締役会) において、互選で社長、副社長、総務・財務担当の取締役を選出した。社長にえらばれた Corning は前述のごとくユーティカ・スケネクタディの社長であるとともに、ニューヨーク州を代表する実業家・政治家であって、単に地方の名士ではない。財務担当の取締役になった Pruyn はモホーク・ハドソン、ユーティカ・スケネクタディの役員を歴任し、当時はモホーク・ヴァーリ社の社長の地位にあった。彼は法律家であり、合同案の細目の作成に指導的役割を演じた。彼の記述によれば、彼は新会社の重役会にニューヨーク市とボストンの代表を各 1 名入れることを主張し、これに Corning も賛成したが、Gibson らが強く反対したため断念したという¹⁾。オールバニ

第20表 合同時の重役構成

	役 職	出 身
Erastus Corning	president secretary treasurer	Albany
John V. L. Pruyn		Albany
Ezekiel C. McIntosh		Albany
Russel Sage		Troy
Alonzo C. Paige		Schenectady
David Wager		Utica
John Wilkinson		Syracuse
Horace White		Syracuse
John H. Chedell		Auburn
Henry B. Gibson		Canandaigua
Joseph Field		Rochester
Azariah Boody	vice president	Rochester
Dean Richmond		Buffalo

Stevens, op. cit., pp. 374~375.

的観念と西方のローカル鉄道勢力の思惑とのちがいがはからずも露呈されたわけだが、当面は上にのべたためてまえて行くことになったのである。

1) Stevens, op. cit., pp. 374~375. Hungerford, op. cit., pp. 73~74.

(5) 合同時の各社の株主数は第21表のごとくである。この表には、まだ創業にいたらないモホーク・ヴ

第21表 合同時の各社株主数

アーリとシラキューズ・ユー	Albany & Schenectady	277
ティカ・ダイレクトの株主数	Schenectady & Troy	1
は含まれていないが、前述の	Utica & Schenectady	687
ように前者はユーティカ・ス	Syracuse & Utica	424
ケネクタディの株主と、後者	Rochester & Syracuse	947
はシラキューズ・ユーティカ	Buffalo & Rochester	262
の株主と、ほとんど重複して	Rochester, Lockport & Niagara Falls	317
いる。スケネクタディ・トロ	Buffalo & Lockport	36
イはトロイ市が株式全部を引	計	2,951

Stevens, op. cit., p. 352.

受けた市営企業であるので、株主数1名とあるのは名目的なものである。21表の株主総計2,951名中にも重複分があり、それを考慮して合同時の新会社の株主数（旧新株を交換する者）は2,445名であろうと推定された。¹⁾

1) Stevens, *ibid.*, p. 352.

この合同協定は1853年6月末に、各社の株主総会で批准された。株主の投票結果は第22表のごとくであった。株主の議決権の行使は、群小株主が多いロチェスター・シラキューズをのぞきほぼ7割以上の水準を示しているが、ここにはすでに委任状による投票が含まれているから、株主出席の実状はわからない。しかし株主の批准投票で反対投票が皆無にちかかったことや、総会の雰囲気をつたえた報道などから判断して、合同にむけての各社株主の熱気が、最終的にかなり昂進したようにみえるのである。

第22表 合同協定の株主批准

	賛 成	反 対
Albany & Schenectady	12,125	0
Schenectady & Troy	6,499	0
Utica & Schenectady	30,801	0
Mohawk Valley	11,940	0
Syracuse & Utica	21,391	0
Syracuse & Utica Direct	4,857	0
Rochester & Syracuse	9,406	0
Buffalo & Rochester	39,297	0
Rochester, Lockport & Niagara Falls	13,950	6
Buffalo & Lockport	5,143	0

Stevens, *op. cit.*, p. 396.

2

合同法の制定（1853年4月2日）、合同協定の作成（5月17日）、株主総会での批准（6月末）、そして重役会における社長以下の執行体制の決定（7月6、7日）によって、ニューヨーク・セントラル鉄道会社は発足した。

ニューヨーク・セントラルは、発足と同時に資本金 2,300 万ドル余をもってアメリカ最大会社のひとつとなったが、この頃の同社の組織はそう複雑なものでない。経営における Corning の発言力はぬきんでいてワンマンの声たかかった。彼は 13 人の重役陣から自分を含む 5 人の常務会 executive committee をつくって日常の経営を指揮した。¹⁾財務・経理の実務面では、標準的な財務諸表もない当時の状況のもとで、法律と会計に明るい Pruyn の力が圧倒的である。彼の下に主任クレークとして、弱冠 25 歳ながら銀行の会計係として経験をつみ、事業をつうじて Corning と知りあっていた E. D. Worcester が配された（彼は以後 50 年間ニューヨーク・セントラルにあって、同社の重鎮となる）。列車業務そのものは、上の執行陣から相対的に独立して、Chauncey Vibbard を総監督 superintendent とする全線統一の運行体制がつくられた。Vibbard の年俸は 4,000 ドル、これは重役会のメンバーよりも高額だったようである。²⁾

執行部のもとでおこなわれるべき第 1 の仕事は、新旧株の交換を完遂することであった。この業務を掌る委員会が設置された。委員会はオールバニ、ボストン、ニューヨーク市に事務所をおき役員 officer を配した。株主たちはこの役員に旧株の所有証書 certificates of stock を差し出し、新株証書を受け取るとともに登録簿に役員・株主の連署 countersign をおこなう。³⁾この方式は公正で、株の過剰発行などが混入する余地がないため、公衆には好感をもってうけとられた。しかし手続きが煩雑だとするニューヨーク株式取引所のブローカー、理事会はこの方式に反対し、これを改めぬかぎり取引所への上場は認めないとの態度にでた。ニューヨーク・セントラル側の委員会は株主の支持を足場にしてこれに屈せず、かつイギリス金融業者の支持まで得るにおよんで、ついに 55 年 12 月、取引所理事会は 42 票中 40 票の賛成をもって、セントラル株の上場を決定した。この経緯はむろん、セントラル株への株主の信頼を大いに昂めることになった。

この実務とならび、ニューヨーク・セントラルは合同直後から巨額の新投資を日程にのせねばならなかった。技師長 chief engineer の所見によると、

鑄鉄レールの多くはすでに劣悪であり、座鉄 chair も同様に悪く、まくら木と橋梁の更新も必要である。シラキューズ西側は未だ単線であるので、早急な複線化がのぞまれる。

同社は合同後2年間(55年9月まで)に72 $\frac{1}{4}$ マイルのレールを敷き、貨物倉庫・機関車車庫・旅客駅など10カ所余りの建造物を作った。機関車(15〜32トン・エンジン、薪燃料)は合同時の139輛(うち2輛を廃棄)から190輛へ、手荷物車 baggage car は48から62、貨物車 freight car は1,028(うち3輛廃棄)から1,852、客車 passenger car は159(うち13輛廃棄)から222へと、それぞれ増加・整備されている。州当局への報告によれば、同社はこれらの投資のために53年9月〜54年9月に3,862,845ドル、54年9月〜55年9月1,453,356ドル、55年9月〜56年9月2,425,661ドル、3年合計7,741,843ドルを費した。この投資資金の一部は、同社が合同で引継いだ現金300万ドル余をもってあてた。⁴⁾しかしなお4.5百万ドルは、別途調達せねばならぬ。いかなる諸方策で各いくら調達したかは不明であるが、たとえば合同直後の同社がロンドンでかなり大量の転換社債を発行したとの報がある。⁴⁾Hungerford は、この大投資のコストは主としてその後の同社の貨物収入の増加によって埋めあわされたとのべている。⁶⁾

1) 5人とは Corning, Richmond, Chedall, Paige, McIntosh である。

2) E. Hungerford, op. cit., p. 85 その他から推定。

3) ibid., p. 89.

4) F. W. Stevens, op. cit., pp. 354〜356.

5) 1852〜53年頃から、アメリカ鉄道証券のヨーロッパでのポピュラリティは一挙に昂まった。1853年にアメリカ財務省が222鉄道に対して行なった質問への回答によると、彼らの $\frac{1}{4}$ 以上が証券の一部を外国に持っている。100万ドル以上の証券が外国にある鉄道は10社であるが、この中にエリー鉄道、ペンシルヴェニア鉄道、ポルティモア・オハイオ鉄道も含まれている。そして54年恐慌のあとロンドンが55〜56年に再びアメリカ鉄道に関心を向けはじめたとき、最も注目されるにいたったひとつがニューヨーク・セントラル株であったという(D. R. Adler, op. cit., p. 56. 66)。

6) Hungerford, op. cit., p. 95.

本稿第1節の第2表にみたように、合同成立したニューヨーク・セントラ

ルは、一躍アメリカ第2位の路線距離をもつ鉄道になったのである。1位のイリノイ・セントラルは、外資と連邦政府初の土地贈与とで一挙に長距離ラインを敷設しつつあった、当時としては特異な鉄道であり、路線距離だけは長い多くの脆弱性をかかえていた。対照的にニューヨーク・セントラルは、55年までにほぼ全線を複線化し、資金構造も総じて良好であり、積送率たかく、総合的にみて合州国第1位の幹線鉄道として成立したといって過言ではないのである。

幹線鉄道としての業務は、必然的に貨物輸送とりわけ長距離貨物輸送の比重増加としてあらわれる。ニューヨーク・セントラルにかぎらず、1850年時点は合州国の大鉄道がこぞって貨物輸送主体の構造をつくりあげたときである。¹⁾西部への移民輸送の大宗を担ったセントラル鉄道は、幹線のなかではなお旅客輸送の比重が大きき方であった。それでも同社の長距離貨物の増勢はめざましいものがあり(第23表がその一端を示す)、ついに1856年、²⁾貨物収入は旅客収入を超えるにいたったのである。

第23表 オールバニ・バッファロー間の鉄道貨物輸送水準の推移

年次			1マイル当りトン数	年次			1マイル当りトン数
			t/m				t/m
1850.	10—51.	9	19,325,457	1853.	10—54.	9	81,186,080
51.	10—52.	9	42,220,294	54.	10—55.	9	99,615,836
52.	10—53.	9	51,029,810	55.	10—56.	9	145,733,678

E. Hungerford; Men and Iron. 1938. p. 95.

このことから、ふたたびエリー運河とセントラル鉄道との利害対立が間歇的に取り沙汰されたが、もはやその議論は大きくならなかった。複数の東西幹線がひらけ競り合う状況のもとで、エリー運河とセントラル鉄道とは利害対立のみでなくエリー＝セントラル・ルートとしての共同の優位を、他幹線に対して示しえたともいえるであろう。第24表にみるごとく、鉄道時代の到来によってもエリー運河の貨物量は減少したのでなく(1880年代まで)増えつづけたのであり、西→東輸送では長い間、鉄道にたいする優位を保持した。しかも留意すべきは、この過程でエリー運河の運ぶ貨物とセントラル鉄

道が運ぶ貨物の種類に、自ずから分化が生じたことである。運河が穀物、木材、鉱産物など比較的に安価、大量の運搬を担ったのにたいし、鉄道は製造工業品、家畜、畜産品、小麦粉などを多く輸送した。かかる分業による共存³⁾

第24表 西部から東部沿岸への貨物輸送

(トン)

	エリー運河 經由	ニューヨーク・セントラル 經由	ニューヨーク・イリー 鉄道經由	ペンシルヴァニア 鉄道經由	ボルティモア・オハイオ 鉄道經由	合 計
1836	54,219					54,219
37	56,255					56,255
38	83,233					83,233
39	121,671					121,671
40	158,148					158,148
41	224,176					224,176
42	221,477					221,477
43	256,376					256,376
44	308,025					308,025
45	304,551					304,551
46	506,830					506,830
47	812,840					812,840
48	650,154					650,154
49	768,659					768,659
50	773,858					773,858
51	966,993					966,993
52	1,151,978	48,000	48,000			1,247,978
53	1,213,690	70,000	70,000	38,837	21,024	1,413,641
54	1,092,876	117,000	77,161	53,825	90,368	1,438,880
55	1,100,526	147,500	113,331	106,407	72,779	1,532,993
56	1,212,550	172,781	202,682	88,707	145,598	1,822,323
57	919,998	179,647	157,820	94,905	126,323	1,478,693
58	1,273,099	229,275	224,886	141,268	171,084	2,039,611
59	1,036,634	234,241	171,206	129,767	135,127	1,706,775
60	1,500,000	293,520	300,000	150,000	149,651	2,393,171
合 計	16,768,816	1,495,923	1,367,086	803,716	912,533	21,348,085

G. S. Callender, Selection from Economic History of the U. S. 1909. p. 342 (原典にあたれなかったが、この表を引用した邦語文献は多い)。

が一定期間つづき、それがかえってこのルート of 繁栄をもたらしたとも考えられるのである。

- 1) 鈴木・中西前掲論文「アメリカ資本主義の発達と鉄道業」(3), 68~71 頁の年次比較表を参照。
- 2) E. Hungerford, *op. cit.*, p. 95.
- 3) 鈴木・中西上掲論文(2) 81~82 頁。

3

東西交易の要路を競って東部幹線鉄道が出揃った 1850 年代は、必然的にこれら幹線鉄道間の競争戦の序幕であった。¹⁾

最初それはむしろおだやかに始まった。ニューヨーク・セントラルの成立をひかえた 53 年 6 月 10 日、バッファローにおいて、大鉄道間の営業協定にむけて初の「鉄道会議」がもたれ、ここにはニューヨーク・セントラル、エリー、ボストン・オールバニを始めとする東部主要鉄道の代表者が参集した。翌 54 年 9 月ニューヨーク市における 2 度目の鉄道会議には、ペンシルヴェニア、ボルティモア・オハイオ両鉄道も参加している。会議が当面実現したのは、ニューヨークを起点とし中西部諸州の鉄道に引き継ぐまでの区間にかんする一等車旅客運賃および貨物運賃の協定であった。

鉄道会議が公表した高い調子のコードはしかし、ほぼ半年で失効しはじめた。それはエリー鉄道の協定破り=運賃ダンピングに端を発する。そしてその影響を直ちに直接にこうむったのが、ニューヨーク・セントラルである。セントラル重役会は 55 年 6 月、2 人の使者をたててエリーとの調整にあたさせたが、結果は失敗だった。その時点からセントラル鉄道も協定料金のダンピングにふみきった。虚々実々のかけひきがつづき、その中で 57 年春、58 年夏と、ひときわ激しいダンピング合戦が展開された。むろん協定料金無視は、2 鉄道にとどまらなくなる。58 年 6 月、18 鉄道会社による 2 度目の鉄道会議は不調に終わった。エリー鉄道代表は、会議途中から退席した。翌 7 月、クリーブランドで再度の鉄道会議がもたれた。ここで、エリーが正常運賃に

復さぬかぎり今後エリーとの接続切符を各社が扱わぬことが提議された。ニューヨーク・セントラルから出席した Corning は、エリーが正常運賃に戻すまでセントラル側もダンピングを停止しないという条件つきで、この議案に賛成すると表明した。他方、東部幹線鉄道との多様な接続線をもつ中西部諸鉄道は、この決定によって業務が拘束され、特定路線に依存・従属することになるのではないかとおそれた。結局クリーブランド会議も、ほとんど成果を生まずに散会した。幹線鉄道間の競争は小康と動揺をくりかえしながら、1860 年代の、ヴァンダビルト、ドルー、ジェイ・グールド、ジェームズ・フィスクら、ウォール街相場師、金融勢力による介入・主導という新たな局面に推転していくのである。

1) 以下の叙述は主として E. Hungerford, op. cit., pp. 109~116 による。

VI ヴァンダビルトの支配——The New York Central & Hudson River Railroad Company

1

ニューヨーク・セントラルは、オールバニ・バッファロー間を貫通するアメリカ最大規模の鉄道会社として（前掲第 2 表参照）、1853 年に合同成立した。しかしながら、この鉄道が東部幹線のひとつとして十分機能するには、オールバニからさらに大西洋岸との連絡路、とりわけニューヨーク市・オールバニ間 140 マイル余との接続を支障なくこなすことが、決定的な条件である¹⁾。このルートは当初もっぱらハドソン川の水運に依存したが、鉄道時代の到来とともにここにもさまざまな短線建設が企画され、その中でニューヨーク・ハーレム鉄道とハドソン・リヴァー鉄道の 2 社が、オールバニとニューヨーク市との鉄道路建設を成就した。時を経ずしてこの 2 鉄道はいずれもヴァンダビルト支配の下に伏し、そのことによってまた、ヴァンダビルトはニューヨーク・セントラル支配への足がかりを得るのである。結局 2 鉄道のうち、ハーレム鉄道はニューヨーク・セントラルへの協調会社としてセントラル・

システムに構成され、ハドソン・リヴァー鉄道は1869年にセントラル鉄道と合同するにいたる。前出第2図に掲げた路線図の中で、ニューヨーク市とオールバニを結ぶ2線のうち、東側の細い路線がハーレム鉄道で、ハドソン川沿いの太い路線がハドソン・リヴァー鉄道である。本稿が主題とする東部幹線鉄道としてのニューヨーク・セントラル鉄道会社の「成立」とは、69年のハドソン・リヴァー鉄道との合同時点までを含んでかんがえるべきであろうと思う。最終節において、この最後の合同成立過程をみることにしたい。

1) 太西洋岸との接続には、もうひとつオールバニからボストンに至るルートがある。

このルートの主要鉄道は、ボストン・ウースター鉄道（ボストンから西方ウースターへ40マイル、1831年設立、32～35年建設）とウエスタン鉄道（ウースターから丘陵をこえてオールバニまで、1833年設立、37～41年建設）であり、この2鉄道は1867年に合同してボストン・オールバニ鉄道となるわけである。アメリカ国民経済の形成過程でニューイングランド経済がどのようにどの程度外延化しえたかという経済史上の問題の一環としては、このルートの検討は興味ぶかいものがあるが、ニューヨーク・セントラル鉄道の形成史にとっては副次的な意義しかもちえないから、本稿ではこのルートでの業務提携問題にはたちいらない。

ニューヨーク・ハーレム鉄道 The New York & Harlem Railroad Co. は、ニューヨーク市マンハッタン島の北部にある新興村ハーレムと市中心部とを結ぶ目的で、1831年資本金35万ドルをもって設立され、37年までに建設を一応完了した。主な出資者は、ニューヨーク市の住人たちという以上に定かでない。鉄道といっても、市内を蒸気機関車が走ることは市民や馬車業界の反対がつよく、また地形上の困難もあったために、かなり後年まで市内にканしては馬車で運行することになった。

このようにハーレム鉄道は当初ニューヨーク市の短線として企画され成立したのだったが、創業とともにハーレム川をこえて北方に伸びる構想が生じた。ニューヨーク市からオールバニまでの路線建設については、The New York & Albany Railroad Co. が1832年に建設の特許を得たが、この会社は資金も資産もないまま消滅しかけていた。ハーレム社はこの会社を接收して特許権を取得し、遅々とはあるが建設にとりかかったのである。52年1

月に Chatham まで 130 マイルのレールを敷設し、この地でニュー・イングランドの鉄道 The Boston & Albany Railroad Co. との接続をはたした。そしてこの年に一気にのこる 50 マイル余の建設を遂げた。

しかしながら、長距離化したことでハーレム社の経営が向上したかといえ、状況は多分に逆であった。ニューヨーク市から外へでれば、近郊にはさしたる資源も人口もない。ハドソン川の河川交通は、当時最も強力な水運であって、貨物のみならず長距離旅行する旅客も船の方を選好した。そしてこの鉄道に決定的な脅威になったのが、ニューヨーク市・オールバニ間に計画されたもうひとつの鉄道会社——ハドソン・リヴァー鉄道である。しかも二つの都市を結ぶ将来の幹線ルートとしては、ハドソン川にびったり沿って北上するハドソン・リヴァー鉄道の有利が明らかである。ハーレム重役会は対抗上、複線化計画を一旦たてたが、到底その資金を得る見通しがなかった。そして 1857 年恐慌によって同社の額面 100 ドル株が 3 ドルにまで暴落し、その後も容易に回復しなかった。危機状況にあるこの鉄道にたいして、投機家筋やいくつかの鉄道が狙いをつけはじめた。ニューヨーク・セントラルもそのひとつであり、同社はハーレムの危機の進行をみながらじっと機会を待っていた。しかしそこにヴァンダビルトがのりだしてきて、セントラル鉄道の野望を絶ったのである。

ヴァンダビルト Cornelius (通称 Commodore)²⁾ Vanderbilt が水運業でなした産をもって鉄道界に投資したのは、1840 年代末、ドリュー Daniel Drew と共同した The Boston & Sonington Railroad が初めてだったようである。この投資は彼の船舶輸送との接続を目ざしたもので、後年のようなウォール街の金融巨頭としての投資とやや異質である。

1854 年、彼はハーレム鉄道社債 100 万ドルを 93 (つまり 93 万ドル) で購入した。これはおそらく彼の鉄道投資家としての活動の、最も初期のものである。当時のハーレム役員会と大債権者ヴァンダビルトとの間に経営の評価をめぐる 3 年にわたる不和が生じたが、57 年 5 月両者は妥協し、ヴァンダビルトはハーレム普通株 1,001 株を購入するとともに同社重役に選任される

にいたった。重役会にはドリュエも選ばれた。

折しも57年恐慌が勃発し、ヴァンダビルトとドリュエの財務面の威力はいやが上にも高まった。この間ヴァンダビルトは着々ハーレム社債の所有をふやしたが、62年になるや同社の株式に買い向った。³⁾ 株価は62年初頭の9から同年末27へ、翌年4月に50まで回復した。そしてこの63年4月の株主総会で、ヴァンダビルトは同社の社長に就任した。かくして彼は、はじめて鉄道会社の社長という地位についたのである。すでに彼69歳である。これは彼の事業活動の新しい段階を画しただけでなく、アメリカ鉄道史に新しい章をおくものでもあった。

当初多くの人はこの事態を、ヴァンダビルトがもっぱら投機目的でハーレムにのりこんだのだと解した。そう解されるほどに、すでに彼はおびただしい数の鉄道会社に投資をおこない、ウォール街最大規模の資金を駆動していたのである。たしかに彼はハーレム株の株価動向を最大限に利用した。⁴⁾ ハーレム普通株の全発行額は420万ドル余であるが、ヴァンダビルトはこの程度の株はそっくり買えるだけの運転資金を常備していた。彼が社長に就任した年の8月、株価は179(同年の高値)を記録した。翌64年、同社は社債の転換により資本金を300万ドル増加したが、ヴァンダビルト・グループはこの300万ドルにほぼ相当する27,000株を買いとったという。6月に株価は285を記録したが、市場にハーレム株は払底し、9月までほとんど取引がなかった。そして9月にヴァンダビルトは一挙に売りにでた。株価は65に下った。ヴァンダビルトはこの売買で200万ドルを儲けたといわれ、⁵⁾ 他方このことでドリュエは50~100万ドルの大損害を被ったと推定されている。64年の株主総会でドリュエは重役会を追われた。

こうしたわけでヴァンダビルトのハーレム株所有は必ずしも絶対多数でなく、むしろ浮動していた。しかし持株は着々増勢をたどったといえる。⁶⁾ また彼は64年4月の総会で、彼の息子ウィリアム William Vanderbilt を同社の副社長に据え、鉄道経営の実務にあたらせた。これがウィリアムの鉄道界への最初の登場である。もはやハーレム鉄道は、ヴァンダビルトにとって単にひ

とつの投機対象以上のものになってきつつあった。ヴァンダビルトの主導でハーレム鉄道の経営はみかけ上いじりしく向上したが、運輸そのものの内実は必ずしもそうでない。ニューヨーク市内の通勤者輸送では盛況を示したが、長距離輸送面では地形上複線化がむずかしく、ハドソン・リヴァー鉄道への劣勢を露呈しつつあった。ヴァンダビルトの目は、そのハドソン・リヴァー鉄道にむけられることになった。

- 1) 以下の記述は主として、E. Hungerford, op. cit., Chapter 8. および W. Lane; Commodore Vanderbilt, an Epic of the Steem Age. 1942. Chapter 9. による。
- 2) Cornelius Vanderbilt は1794年5月24日、オランダ移民の子として、ニューヨーク湾 Staten Island 島に生れた。海運・水運業に身を投じ1817年、自分の蒸気船を入手し、やがて多数の所有船とリース船によりニューヨークを起点とする海洋・河川交通の最大勢力にのしあがった。1837年 Journal of Commerce 誌が彼を“將軍 Commodore”と称んだのがおそらく発端となって、それが彼の通称となり、彼自らこの通称を使用するようになったのである。
50年代末が彼の水運業者としての活動のピークであった。すでに彼は合衆国最大の実業家であり、政界・各産業に僚友を配し、水運以外への投資に手をそめつつあった。南北戦争を境にして彼は水運業者としての活動をすっかり止め、船舶を売り払い、その巨額の資金（一説によると4,000万ドル）をもって鉄道界にのりだしたのである。（W. Lane, ibid., Chapter 1~8 による）
- 3) 彼が社長に就任した63年4月時点のハーレム株所有は、全発行約42,000株中ヴァンダビルトじしんの8,801株、彼の配下として重役会に入った H. F. Clark の1,350株、それにブローカー名義での若干が彼の手にあった。彼は最大株主でなく、重役の一人 A. B. Baylis が19,970の議決権を行使した（Lane, ibid., p. 192）。
- 4) 彼の社長職の報酬は無給であった。重役会にもほとんど参加しなかったようである。彼がハーレムから得るものは、配当と、そして株取引の利益のみである。
- 5) Lane, ibid., pp. 198~99.
- 6) 64年4月株主総会時点にヴァンダビルトの持株（議決権行使）は29,607、Clark のそれは5,700と、総発行の5割ちかい。他方、最大株主の Baylis は31,994株である（ibid., p. 199）。

ハーレム鉄道がニューヨーク市内交通を目ざしてニューヨーク市民により発起されたのにたいし、ハドソン・リヴァー鉄道 The Hudson River Railroad Co.¹⁾ は、Poughkeepsie はじめハドソン川流域の町々の実業家によって

企画され、1842年から地質調査が開始された。そもそもハドソン川沿いに鉄道を敷設することは、岩盤のけわしい障害を随所にもつ地形からいっても、繁栄する河川交通との競合上も、無謀にちかい事業と当初見做されたようである。46年資本金300万ドルをもって設立されたこの会社は9月から株式公募を開始したが、応募者は少ない。翌年3月にニューヨーク市側から建設にとりかかったがそれは遅々として進捗せず、49年末ようやく全路線の中間に満たない Poughkeepsie に到達した。ここから水運に乘換える方法で翌年から操業を開始した。

51年10月、同社はニューヨーク市・オールバニ間のレール敷設を完了し、52年春から1日6本の列車を走らせた。ニューヨーク・セントラル鉄道会社成立の前年である。これによってニューヨーク市・バッファロー間を鉄道だけで18時間でつなぐにいたったのである。ハドソン・リヴァー鉄道は誕生の苦しみを人一倍なめたが、しかし開業後の営業成績は総じて好調だった（むろん貨物輸送は未だ圧倒的に水運によっていた）。

当初からこの鉄道の経営陣は、強い主導勢力なしの寄りあい世帯であった。何時からかは不明だが、ニューヨーク・セントラルを代表する4人(Corning, Wilkinson, Mills, Beach)も重役会に加わっている。彼ら4人の魂胆はむろんハドソンをセントラルのために利用することにあったから、重役会での彼らの立場は独自のものであり、しばしば摩擦も生じている。1855年の株主総会でニューヨーク市の勢力が伸長したことにより、セントラル系4人は重役会から排除されるにいたる。

だがこの鉄道も、57年恐慌と南北戦争の数年間に重大な経営困難におちいる。そして、おそらくきっかけは同鉄道社長 Sloan の要請をうけてであったが、1863年からヴァンダビルトがハドソン・リヴァー株に買い向ってきたのである。ヴァンダビルトと Sloan はそれ以前から友人関係にあった。

ヴァンダビルトはこの年、ハーレム鉄道の社長になったばかりで、ハーレムの複線化計画などを練っていたのだから、競争会社ハドソンの株を買い始めたときには、ハーレムの方を主としつつハドソンの処置を構想していたも

のと思われる。しかし長距離幹線としてのハドソンの方の優位性を確認するや、彼の態度は急速に変わった。64年の重役選挙で彼は、友好関係にあったTobinをSloanにかわる社長として推し、さらに配下の3人（Clark, Banker, Schell）を重役会に送りこんだ。²⁾

そして翌65年の選挙で、C. ヴァンダビルトは議決権の過半を制してついに自らハドソン・リヴァー鉄道の社長に就任した。ここでも息子のウィリアムが副社長に据えられた。かくして、ヴァンダビルトはハーレム鉄道とハドソン・リヴァー鉄道の双方を掌握し、ニューヨーク市・オールバニ間路線を独占するにいたったのである。両鉄道は65年競争を停止し、時刻表・広告・料金を統一し、路線の一部を共用するにいたった。

ハーレム鉄道とちがいハドソン・リヴァー鉄道は、ヴァンダビルトが支配を得た時点の経営状態はすでにより回復していたから、それだけにヴァンダビルトの金融支配が決定的なものとなりにくい性格があった。³⁾ ヴァンダビルトはハドソン・リヴァー鉄道の重役会には積極的に出席し、鉄道経営そのものに実権を行使したようである。この鉄道は147マイルの路線中の大部分が複線で、70ポンドの重量レールを敷き、石炭燃料をいち早く使用し、さらに建設投資をつづけて内実をたかめ、次第に貨物輸送でも船舶と共存しうるまでになっていった。

- 1) 以下の叙述は主として、E. Hungerford, op. cit., Chapter 9. および W. J. Lane, op. cit., Chapter 10. による。
- 2) 64年選挙で Tobin・Jeromeはヴァンダビルトと旧重役グループ双方からの支持で50,433票を得、ヴァンダビルト派は39,902票、旧重役グループは10,531票を得た。Tobinはしたがってヴァンダビルト派ではない。Sloanはヴァンダビルトの意のままに動くことを潔しとせず、自ら引退した。翌年まで重役会内部に確執があったようである（Lane, *ibid.*, pp. 210~11）。
- 3) 社長になったヴァンダビルトが、どれほどのハドソン株をもっていたかは定かでないが、67年上院調査委員会における息子ウィリアムスの証言によると、総発行69,000株中、彼名義で17,000株、ほかに必要とあらば稼働しうる株があるという（*ibid.*, pp. 219）。

2

幹線鉄道としての実体がととのうにつれて、ニューヨーク・セントラル鉄道にとっても、ハドソンおよびハーレム鉄道にとっても、互いに相手の存在が自社経営の成否に決定的にかかわるものとなってくる¹⁾。

ヴァンダビルトがその一方を制した60年代前半まで、双方の路線の業務提携は、不安定要因をはらみつつも何とか維持されてきた。それはセントラル側の優位のまま推移しえたからこそだったともいえる。当時のセントラルは、旅客、貨物ともなおハドソン川の優良な水運を多く利用しており、冬期のぞけばハドソン鉄道路線をむしろ副次的にのみ利用するという強みをもっていたからである。

セントラル鉄道とハドソン・リヴァー鉄道の協定にもとづき、バッファロー・ニューヨーク間の長距離鉄道輸送の料金は、双方の路線距離(300マイルと150マイル)に比例して2:1で配分されてきた。しかしヴァンダビルトが社長になったハドソン・リヴァーは、これに公然と不満を表明しだした。ハドソン・リヴァーは85台の機関車とそれにみあう多数の車輛を保有しているが、1年のうち9カ月はその半分しか稼働しない。川が凍る冬期間だけ、セントラルが集中的にハドソン・リヴァー鉄道を利用するために、これだけの車輛が必要なのだ。そのことを考慮して、運賃の2:1配分のほかに、セントラルはハドソンに年10万ドルのボーナスを支払うべきである。ヴァンダビルトはさらに、ニューヨーク市内の輸送コストが割高につくことへの保障など、細目をふくめてセントラル鉄道に要求した。

ハドソン・リヴァー鉄道社長に就任した時のヴァンダビルトは、じつはすでにニューヨーク・セントラル鉄道株をも所有し、のみならずセントラル重役会に名をつらねていたのである。彼がいつからセントラル株をもったかは不明であるが、当初それは純然たる投機目的であったろう。ハドソン鉄道やハーレム鉄道とちがって、セントラル鉄道株(2,500万ドル)はあまりに巨額でかつ分散しており、ヴァンダビルトの資金力をもってしても市場でセン

トラル株に買向うようなやりかたで支配に近づくことは無理である。そこで彼は、セントラルの Corning 体制を積極的に支持する策にでた。セントラル鉄道の成立まで Corning の支配体制に揺ぎはなかったが、セントラル鉄道の幹線化の進展、ウォール街での声価のたかまりにつれて、同社の重役会内部はそれほど調和的でなくなってきた。Olcutt に代表される反 Corning 派が形成されて、彼らは Corning が民主党に偏した役員構成や経営を志向しているといったたぐいの批判をあびせつつ、Corning 体制のきりくずしをはかったのである。もともと Corning は、ヴァンダビルトと不仲の存在だった。しかし彼は、ヴァンダビルトが Olcutt 派につくことをおそれてヴァンダビルトと協調する道をえらんだ。³⁾かくして 1863 年、セントラル重役会の名簿にヴァンダビルトの名が登場したのである。同時にセントラル側からハドソン・リヴァーへの重役派遣がおこなわれた。Corning が自派の勝利を見きわめた上で 64 年社長職から退いたあと、Corning の僚友 Richmond がセントラル社長に就任し、双方の鉄道間に小康状態がつづいた。

しかし 66 年、Richmond 社長の急死とともに、セントラル鉄道におけるヴァンダビルトの立場が一挙に陰悪化した。それは前年 65 年にヴァンダビルトがだした如上の 10 万ドル・ボーナス要求に端を発する。Richmond 体制下のセントラル重役会は、一旦この要求を容れる決定をした。しかし重役会内部における不満は、ただちに株主に波及した。株主から重役会への抗議が続出した。この反ヴァンダビルト感情を利用しつつ、重役会内部に H. Keep (ウォール街取引業者)⁴⁾ W. G. Fargo (バッファロー出身の陸運業者) の勢力が抬頭した。66 年 12 月の株主総会での選挙は、ついにこの“Keep・Fargo 派”が制するところとなり、⁵⁾Keep の社長、Fargo の副社長就任とともに、ヴァンダビルトはセントラル鉄道重役会から排除されるにいたったのである。新執行部はハドソン・リヴァー鉄道への 10 万ドル・ボーナス支払いを取り消し、そしてハドソン・リヴァーの競合路線として企画中の Hudson River & Saratoga Railroad Co. の建設に肩入れしはじめた。つまり公然とヴァンダビルトの意に抗することを宣したのである。

一方ヴァンダビルトは、敢えてこの動静に逆らわずに重役の座をおりた。彼は本格的な寒気の到来まで報復の機会を待った。ハドソン川が凍りはじめた1月14日、突如ハドソン・リヴァー鉄道は1月17日を期してセントラルとの業務協定を破棄すること、ニューヨーク市からバッファローまで乗換えなしに旅行しうるルートは、今後ハドソン・リヴァー—エリー鉄道の接続のみとなるであろうことを宣した。

セントラルとハドソン・リヴァーとの接続が絶たれれば、ハドソン川をこえてオールバニに達する鉄道はなくなる。人々はオールバニ対岸で下車して吹雪の氷上を徒歩で渡らねばならない。公衆から怒りの合唱がまきおこり、新聞がそれに和した。州上院議会は調査委員会を設置し、業務協定の破棄を禁止する法案を作るべくうごきだした。

ニューヨーク・セントラルとの業務協定を絶っても、ハドソン・リヴァーは好調なローカル輸送である程度やっていける。それに較べて、すでに長距離鉄道としてエリー、ペンシルヴェニア、ボルティモア・オハイオ鉄道としてのぎをけずっているセントラルが、ニューヨーク市への鉄道輸送路を絶たれて蒙る打撃ははかりしれぬほど大きい。ハドソン川の水運から鉄道輸送に比重を移しはじめた矢先である。しかもおそらくセントラルのこの苦境を一契機として、この年の秋ぐちからセントラル、エリー、ペンシルヴェニア鉄道間に何度目かのはげしい運賃ダンピング合戦が勃発した。ヴァンダビルトのとった戦術は、最も的確だったわけである。調査委員会に喚問されたヴァンダビルトは、抽象的な鉄道経営の理念をぶつばかりで、ぬらりくらり一向に対立の実体に言及しなかった。世論はヴァンダビルトにきびしいが、しかし如何ともなしがたい。同時にヴァンダビルトは、市場で着々セントラル株を買い進めていたようである。再び冬が近づき、調査委員会が3度目の活動に入ろうとしていたとき、委員長はセントラル鉄道からの電報をうけとった。それによるとセントラルとハドソン・リヴァーとの協定は継続される。委員会は何がおこったのかと訝しんだが、やがて真相を知った。セントラルがついにヴァンダビルトに屈したのである。⁶⁾

1867年12月12日の選挙で、ヴァンダビルトは約20万の議決権行使のうち187,948票を得てニューヨーク・セントラル社長の地位についた。旧重役会メンバーは1名(H. Baxter)をのぞいてすべて更送され、新重役会はヴァンダビルトの配下と鉄道経営の熟達者たちとの2グループでかためられた。ヴァンダビルトの女婿 D. Torrance が副社長に就任し、ウィリアム・ヴァンダビルトも重役会に入った。ニューヨーク・セントラルは今やヴァンダビルトの「ワンマン鉄道」と称せられるにいたった。⁷⁾

ニューヨーク・セントラル株価は、ハドソン・リヴァー株、ハーレム株と相並んで堅実な上昇をみせた。セントラル鉄道の水運への接続は急減し、ハドソン・リヴァー鉄道はもはや夏期に大量の空車をかかえることがなくなった。業績はたがいに上昇した。セントラル鉄道株の年配当率は、これまでの6%水準から8%に引き上げられた。

その後の2年間、ニューヨーク・セントラルとハドソン・リヴァーは別々の会社として操業しながら、業務、人事などに密着の度をふかめていった。ついに1869年10月末、両社は合併してニューヨーク・セントラル&ハドソン・リヴァー鉄道 The New York Central & Hudson River Railroad Co. と⁸⁾なった。これが20世紀にいたるまでのセントラル鉄道の正式の名称である。

- 1) 以下の叙述は主として E. Hungerford, op. cit., Chapter 10~13 および, W. L. Lane, op. cit., Chapter 10. による。
- 2) 州上院調査委員会における「あなたはいつからニューヨーク・セントラル鉄道株をもっているのですか」の問いにたいして、ヴァンダビルトは「私にもわかりませんが、新執行部が成立する前から量の多寡はあれ、ずっともっていました」「私は他の多数の鉄道に対すると同じようにセントラル株をもっていたのです。私は投資にならぬような種類の株を買ったことがなく、セントラル鉄道株も他の鉄道株もすべて投資対象として買ったのです」と答えている (Lane, ibid., pp. 119~120)。
- 3) 63年の選挙で Corning は124,800票を得た。反対勢力の代表者は最高で6万票程度だった (Hungerford, op. cit., p. 191)。
- 4) Henry Keep (1818—1869) は、鉄道専門のウォール街取引業者として名声を得ており、1861年に Michigan Southern 鉄道の重役、財務担当者に就任していた。つまり、ニューヨーク・セントラルの西端バッファロとの接続路線の支配者としてセントラル重役会にのぞんだのであり、東側の支配者ヴァンダビルトと好対照である。Keep

がおそれるように、やがて Michigan Southern もヴァンダビルトの軍門に下って、1869年4鉄道の合同による Lake Shore & Michigan Southern に編入されることになる (E. C. Stedmanedit; The New York Stock Exchange. 1905. reprint 1966. pp. 190~191)。

- 5) Keep・Fargo 派は 188,000 株の投票中、175,000 票を得て圧勝した (Hungerford, *ibid.*, pp. 206~207)。
- 6) 直接の契機を示すものとして、1867年11月12日付、ヴァンダビルト宛の手紙がある。この手紙は「E. Cunard, J. J. Astor, Jr., Benkard and Hutton, J. Steward ほかニューヨーク・セントラルの株式 1,300 万ドルの所有者一同」として書かれ、「下記のセントラル株主は、当社の管理体制の変更とそれに応じた経営の刷新によって株主により多くの配当が支払われ、公衆の利益をも促進するであろうことを確信する。したがって貴下がきたるべき選挙で下記株主の委任状を受け、重役会に参加されることを要請する、云々」というものである。ヴァンダビルトは翌 13 日、返書を送り、この委任状を受理すること、「私は自分の所有株にもとづく投票行使に加えて」それを使用するであろうとのべた。ここにおいてヴァンダビルトの勝利は確定した (Lane, *ibid.*, p. 223)。
- 7) C. ヴァンダビルトは、ニューヨーク・セントラル鉄道の経営そのものには、その後ほとんどたちいらず、息子のウィリアムと女婿の D. Torrance がこれを指導した。
- 8) New York Central & Hudson River RR. Co. は、1914年に Lake Shore & Michigan Southern RR. Co. と合併して、再び New York Central RR. Co. という簡単な社名に戻った。この新会社にはセントラル系の数社も吸収されて、6,911 マイルの路線を単独で擁することになった (Hungerford., *ibid.*, pp. 410~411)。

3

合同成立したニューヨーク・セントラル&ハドソン・リヴァー鉄道会社は、ニューヨーク市・バッファロー間の幹線 450 マイルを中心に、740 マイルの路線を擁する。うち 662.5 マイルが複線である。レールの品質はヤードあたり 58~70 ポンドの重量鉄を用いている。機関車台数は 408、客車 445 輛、荷物車 132 輛、貨車 9,026 輛 (1870 年の数字)。1869~70 年の 1 年間に 704 万人の旅客と 7.7 億トン・マイルの貨物を運んだ。その後 70 年代をつうじて、同鉄道のマイル数には特別の変化がない。79 年度の旅客数は 813 万人、貨物は 23 億トン・マイルと、この間、貨物輸送においてとくにいちじるしい伸長を示した。¹⁾ほかに 70 年代には、ニューヨーク市内に世界最大の鉄道駅が建

築され (69 年 11 月着工), オールバニ・バッファロー間に世界最初の複々線が敷かれ, 諸ローカル短線が支線として構成され, 75 年以降全路線が 3 事業部門に分割された。²⁾ こうしてアメリカ最大, 最強鉄道としての実をととのえていったのである。

本稿のこれまでの検討が示すように, ニューヨーク・セントラル鉄道の成立史は, 明白に三つの階段をもっている。第 1 にローカル短線の集合体という性格を主とし, しかしそこに常に長距離幹線化への志向をはらみつつ, 鉄道建設・経営が拡充していった段階。第 2 にニューヨーク州幹線鉄道としての地位が確定し, 基本的に Corning 体制によって経営がおこなわれた段階。しかしこの時すでにセントラル株はニューヨーク株式取引所の主力株のひとつとなっており, ウォール街金融勢力の影響を直接, 間接に受けはじめてい³⁾る。第 3 にヴァンダビルトの支配下に入った段階。ここにおいてニューヨーク・セントラル鉄道会社は, ウォール街支配勢力の, あるいはその勢力抗争の中心企業のひとつとなった。

1) E. Hungerford, *op cit.*, p. 242.

2) 3 部門とは Hudson Division (New York-Albany 間), Middle Division (Albany-Syracuse 間), Western Division (Syracuse-Buffalo および Suspension Bridge 間) であり, 各部の距離はほぼ等しい。各々に異なる最高指揮者がおかれた。この区分の組織や実態は管見のかぎり明らかでない。

3) Corning が引退し, Richmond が死亡し, Keep・Fargo 派が勝ったとき, ヴァンダビルトとともにオールバニから出た 2 人の重役 (Pruyn, Martin) も重役会を去った。Hugerford は, ヴァンダビルト支配に先立つこの時点に, ニューヨーク・セントラルにおける “Albany Regency” が完全に終わったと評している (*ibid.*, pp. 206~207)。

したがって 1870 年代以降のニューヨーク・セントラル鉄道の発展構造は, 上の第 3 段階の発展構造として, それ以前と異なる特質をもっているであろう。それはひとりセントラル鉄道にとどまらぬ, アメリカ鉄道史における新たな段階の問題でもある。その内実を検討することは, 本稿の主題たる「成立」から先の課題であるが, ヴァンダビルト支配下でニューヨーク・セント

ラル&ハドソン・リヴァー鉄道会社が合同成立したところから顕現する4点の特質をここに書留めて、今後の検討への展望にかえたい。

(1) ニューヨーク・セントラルがヴァンダビルトの「ワンマン鉄道」になったということは、同時にヴァンダビルトがすでに大きな利権をもっていた Lake Shore & Michigan Southern Ry. (バッファローからエリー湖南岸沿いに西進してシカゴにいたる一団の鉄道の合同したもの。ヴァンダビルトは 1873 年、自ら社長になった) と、 Michigan Central RR. (シカゴ・デトロイト間 269 マイル。ウィリアム・ヴァンダビルトが 1879 年社長に就任) との業務の緊密な一体化を実現したことを意味する。すなわちニューヨーク州をこえて、東部海岸から中西部を貫通する太い幹線を実現したのである。その後もヴァンダビルトは、Canada Southern (バッファローから北回りでシカゴへのルート、同社は 1882 年 Michigan Central に合体される)、Nickel Plate (正式の名称は New York, Chicago & St. Louis. バッファローからシカゴ、クリーブランド、セントルイスへ。1883 年ヴァンダビルトの手中に)、West Shore (第 2 図にみるように、セントラル鉄道ラインにぴったり沿いながらジャージーシティ・バッファロー間。セントラル鉄道との激烈な闘争のすえ 1885 年セントラル鉄道傘下に)、Big Four (正式の名称は Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis RR.。一団の鉄道の合同で 70 年代に成立。同時にヴァンダビルトの株の取得が始まり、シカゴからイリノイ州南部にわたるルートとしてセントラル鉄道と提携へ)、Beech Creek RR. (セントラル・システムの石炭供給源を確保するため、ペンシルヴェニア州中部の炭鉱持株会社の設置と同時に 80 年代にそのラインの建設)、等々と、その支配網を急速にひろげた。

70, 80 年代のニューヨーク・セントラル鉄道の発展は、セントラルじしんの経営の発展よりも、同社の歴史上最も積極的な外へ攻め出る政策によって、「セントラル・システム」を形成したことを第 1 の特徴とする。大西洋岸から中西部一帯にかけての鉄道網の形成、すなわちアメリカ国民経済の最も重要な紐帯の形成が、そうした紐帯そのものの必要によって着々実現されたと

いうのみならず、同時にウォール街最大の投機業者たるヴァンダビルトの多分に手当たり次第の投資・投機活動に牽引され、その結果「システム」として実現されたということは、十分に留意さるべきである。アメリカのいわゆる証券資本主義的性格の一部をなすものといえよう。

(2) ニューヨーク・セントラルが外に攻め出る政策を基調にして発展・システム化した70, 80年代は、セントラル鉄道のみならず他の幹線鉄道の同様なシステム化の時代でもある。ここにおいて、ウォール街投機業者間の利権争いに彩られた鉄道戦 Railroad War が本格的に展開されることになる。セントラル鉄道はその鉄道戦で、多くの場合主役級の役割をつとめる。

幹線鉄道間の大鉄道戦は1868年のいわゆるエリー戦争 Erie War に始まる。それはエリー鉄道の社長職にあったJ. グールド（およびこの度はグールド側についたドルー）とヴァンダビルト（および彼を支持しかつロスチャイルドのアメリカ代理店としてセントラル証券のロンドン市場取引を仲介していた August Belmont）との激突を軸に展開された。⁵⁾ その後の大鉄道戦として、1875～76年、1881年のそれが代表的である。これらはニューヨーク・シカゴ間の運賃ダンピングを中心に展開された。このルートの運賃は、旅客・貨物とも5割以上の割引となり、また特定の顧客にたいするリベート支払いによる差別運賃が横行した。ロックフェラーがまさにこの差別運賃の利用によって石油独占の足がかりを築いたことは周知のところであろう。大鉄道は子供のけんかのように所かまわず叩きあっては、幾度か和解—運賃プールに達し、旧運賃への回復を宣した。とみるや競争はスピード争い、食堂・寝台などの設備面に転化し、差別運賃を潜行させ、それがつると再び公然たる運賃競争を招来する、といったことがくりかえされた。ニューヨーク・セントラルの事例でいっても、上述の競争線の吸収・システム化はいうにおよばず、オールバニ・バッファロー間復々線化、大鉄道駅建設をはじめとする内部投資じたいが、鉄道戦の対応策だったという面を軽視しえないのである。²⁾ 70, 80年代は鉄道旅客数・貨物量とも著増したが、輸送収益は必ずしも順調な時代でなく、大規模化につれてかえって不安定要因を増幅さえしていった。こ

の時代の、ウォール街金融勢力の抗争と幹線鉄道経営間の激しい競争との絡み合いを全体としての的確に描くことはそう容易でない。鉄道史研究の今後の大きな課題であろう。

- 1) ヴァンダビルトは1859年にエリー鉄道社債数百万ドルを購入しており、60年にはエリー重役会の一員に選任されてさえている。しかしヴァンダビルトはエリー証券をもっぱら投機対象として扱っていた。エリー証券は当時最も投機色の濃い花形証券であった。だがヴァンダビルトがニューヨーク・セントラルを支配した前後から、彼はエリー支配然らざればエリー打倒を目論みだした。運賃闘争とならび、エリー株の買占め合戦が始まったが、同証券は国内外に分散(5,000万ドル以上が外国人の手にあったと推定されている)しており、グールド対ヴァンダビルトの闘争は、一面でグールド対エリー株主ロンドン委員会の対立となり、また司法当局の様々の、ときには矛盾する規制を生んで、否応無しに大規模化していったのである。このエリー戦争についてのべた文献は比較的多い。
- 2) E. Hungerford., *op. cit.*, pp. 249~250.

(3) ヴァンダビルト支配下のセントラル鉄道の財務政策をよく特徴づけるもの、また多くの論議を呼んだものは、合同時のいわゆる水増し株発行をふくむ積極的増資政策である。それは後年アメリカ金融資本を特徴づけることになった、トラスト形成にさいしての水増し株発行の嚆矢ともいえるものである。

そのような行為をヴァンダビルトはまず、ハドソン・リヴァー鉄道においておこなった。¹⁾1867年、彼は同鉄道の新貨物駅と複線化のため、資本金696万ドルを1,393万ドルへと倍額増資することを宣した。ところがこの新株はすべて、旧株主の持分に応じて額面100ドルのところ50ドルで販売する。つまり696万ドルの増資によって得る現金収入は、半額の約350万ドルにすぎない。ヴァンダビルトの説明によると、この差額分はじつはすでにハドソン・リヴァーの収益によって資産化され、また債務返済によって自己の資産が増えた部分にみあうのであって、架空の水増しではない。要するに、実質資産価値が発行済株式によって表示する資本額以上のものになったのを、事後的に資本化するだけだというのである。かかる増資後もハドソン・リヴァー

ーが8%配当を継続しえていることこそ、その証拠だと、後年彼はのべている²⁾。

たしかにハドソン・リヴァーの如上の増資を、単純に過大資本化＝水増し株と規定してしまうのは問題であろう。しかし、これに味を占めたヴァンダビルトがついでニューヨーク・セントラルで行なった同種の増資は、明らかに現実の資産を背後にもたぬ増資³⁾だとして、同社の史上かつてない議論と非難をまきおこしたのである。

1867年にヴァンダビルトが支配を得た時点のセントラルの資本金は28,537,000ドル、固定負債1,200万ドルであった。68年12月19日、彼は突然、株主にたいして持分の各80%に相当する特別証券(“80% certificates of indebtedness”)を交付する旨、公表した⁴⁾。特別証券の総額は約2,300万ドル、それは将来株式に転換されることが明示されている。この報に接して市場でのセントラル株価は急騰しはじめた。69年1月2日、州高裁は株式に連動した証券 certificates 発行の差止めを命じ、1月14日より審問が開始された。じつはこの時までにはすでに、2,000万ドル以上の証券が、株主の手に渡ってしまっていた。裁判所での問題は2段階に分れた。ひとつは会社が独自の判断で株式配当(現金配当にかわる scrip 配当)をなしうるかであり、もうひとつはその scrip にたいして現金配当を支払えるかである。裁判所の判断は結局、前者についてはいかなる形態の配当を行なうかにかんする法規制はないとして会社の政策を容認し、後者については新しい法律の制定なしに scrip に配当を支払えない(すなわち scrip を増資と認めない)としてこれを否認した。この判定をうけて会社は、残る certificates の配分を完遂した。と同時に新特許制定に向けて議会工作に入った。2月2日州下院に特別委員会が設置され、世論と議会内の論議の中で5月、セントラル鉄道の80% certificates を株式に転換することを認める法案が、下院を84対35、上院を20対12で通過するにいたったのである。6月9日、セントラルの株主総会がほぼ満場一致で株式転換を決定した。重役会はただちに、この新株にたいする4%の配当(旧株は8%、この2種の配当率が当分の間継続する)を公

表した。

これがニューヨーク・セントラルの有名な“80 % certificates”の概要である。ヴァンダビルトの行為は完全に合法と認められた。新セントラル鉄道はかくして資本金9,000万ドルの巨大会社として歩みだすことになった。ある著書によれば「同社のニューヨークからバッファローまでの路線は1マイルごとに5万ドル以上の水増しが行なわれている。⁵⁾」その推定の当否はともかく、これほどドラスチックな財務の方策で増資をやり果せた大鉄道はかつてなかった。これはただちに多数の鉄道の模倣するところとなった。

1) E. Hungerford., *op. cit.*, p.219.

2) ハドソン・リヴァー鉄道は、翌68年さらに210万ドルの新株発行を（これはほぼ額面で販売）おこない、計1,600万ドル余の資本金でニューヨーク・セントラルとの合併にのぞんだ。

3) Hungerford., *ibid.* p. 216. W. J. Lane, *op. cit.*, pp. 232~3.

4) 公表文の主要箇所はつぎのごとし (Lane, *ibid.*, pp. 229~230)。

「当社はこれまで、当社の収益をもって鉄道の路線・施設の建設および運輸力増強のための固定資産などの購入にあててきた。そのような部分は当社の株式資本の80%に相当する。当社株主は、かかる支出の証しを得る権利、および将来の適当な時期その還元を受ける権利を有する。それ故、ここに当社社長と財務担当者によって署名され決定をみた certificate は株主にたいして、彼らが有する株式額面の80%までそれを受けとること、この決定下でオプション付で発行された他の証券と同様、将来の収益から配当が——当社株式にたいすると同率、同時点での配当が——支払われるだろうこと、当社はこの certificate の株式資本への転換に相当する額まで資本金を増加する権限を有することを、宣して発行されるものである。」

5) C. F. Adams, Jr., の著書である (Hungerford, p. 220. Lane, p. 232)。

(4) ニューヨーク・セントラル鉄道株は1855年くらいニューヨーク株式取引所に上場されたが、同じ頃からロンドン市場でも投機対象になり始めた。前にのべたように、合同成立直後ロンドンで大量の転換社債を発行したことなどに、その契機をうかがうことができる。ヴァンダビルト支配の下でセントラル鉄道が行なった複々線化の大投資の資金源は、同社が1873年ロンドンで発行した1,000万ドルの社債に依っている。D. R. Adler は、1878年以前にロンドン取引所で常時相場がつけられ活発に取引されたアメリカ鉄道は、つ

ぎの6社にすぎなかったといっている。¹⁾ Erie, Illinois Central, New York Central, Pennsylvania, Philadelphia & Reading, Central of New Jersey (Reading の子会社)。

とはいってもニューヨーク・セントラルは、たとえばエリー鉄道などにくらべて、あるいは資本規模にたいする比率からいっても、決して外資（イギリス資本）に対する依存の大きな鉄道でなかった。ヴァンダビルトという強力な金融勢力の支配に引き継がれただけに、そうした性格を維持しえたともいえる。しかしながら取引所の発達、大鉄道戦の展開につれて状況は徐々に変った。Adler によれば1879年はアメリカの多数の鉄道会社株がロンドン取引所に登場しはじめた画期だというのであるが、ニューヨーク・セントラルにとっても1879年はその面での画期となった。この年の11月、ヴァンダビルトは彼が所有するセントラル株40万株のうち25万株を、ロンドンのJ. S. Morgan に売却した。ヴァンダビルトはこれを120でモルガンに売ったといわれ、したがって600万ポンドがアメリカに移送されたと推定されている。モルガンはこの株式を翌80年1月、137.5ドル（27.3.0ポンド）の値で市場に提供した。³⁾

それ以後、ニューヨーク・セントラルの経営に、あるいはもっと大きくアメリカ大鉄道の動向・角逐に、イギリス・マーチャント・バンカー出身のいわゆる投資銀行家が関与する下地は徐々に成熟していくのである。1870年代以降ニューヨーク・バッファロー間のセントラル路線に沿う別の一鉄道 West Shore が企画されたが、建設がすすむにつれてそれは West Shore を背後で推すペンシルヴェニア鉄道とニューヨーク・セントラル鉄道との対立の色彩を濃く帯びてきた。83年に新たな鉄道戦が開始され、それは翌年の West Shore 破産に帰着した。ところが85年、ここにモルガン J. P. Morgan が乗り出してきた。7月モルガン所有のヨット Corsair 号にペンシルヴェニア鉄道とニューヨーク・セントラル鉄道の代表者が招かれた。洋上で何が話されたのかはわからない。しかしその翌日、新聞は West Shore がセントラル鉄道に売却されることになり、また South Pennsylvania RR. (セントラル系)

がペンシルヴェニア鉄道に売却されることになったと報じた。²⁾これがアメリカ鉄道史上、“West Shore deal”として知られる事件である。こうして、ヴァンダビルト、グールド、ドルーらの支配と角逐に象徴されるアメリカ鉄道史の一時代は、イギリスからの資本輸入の媒介を基盤におく投資銀行支配の新たな時代に移っていくのである。

1) D. R. Adler, *op. cit.*, p. 153.

2) *ibid.*, p. 155 の注 75.

3) *ibid.*, pp. 179~181.