



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	ニューヨーク・エリー鉄道の建設
Author(s)	森, 杲
Citation	経済學研究, 38(4), 1-38
Issue Date	1989-03
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/31809
Type	departmental bulletin paper
File Information	38(4)_P1-38.pdf



ニューヨーク・エリー鉄道の建設

森

杲

I. 開 題

アメリカの産業資本と金融資本の形成史に、鉄道業（鉄道建設および鉄道運輸）が他国と同列に置いて論ずることのできない特別の意味を持つこと、そしてそのようなアメリカ鉄道業を検討するのに、全国のトータルな動態を見るだけでは足りず、代表的な個別鉄道別に検討して一種の類型化を行う必要があることを、私はこれまでしばしば強調してきた。本稿は、ボルティモア・オハイオ鉄道、ペンシルヴェニア鉄道、ニューヨーク・セントラル鉄道とならぶ東部幹線鉄道のひとつ、ニューヨーク・エリー鉄道（以下、エリー鉄道と略称する）の設立と建設にかんする事情を調べたものである。

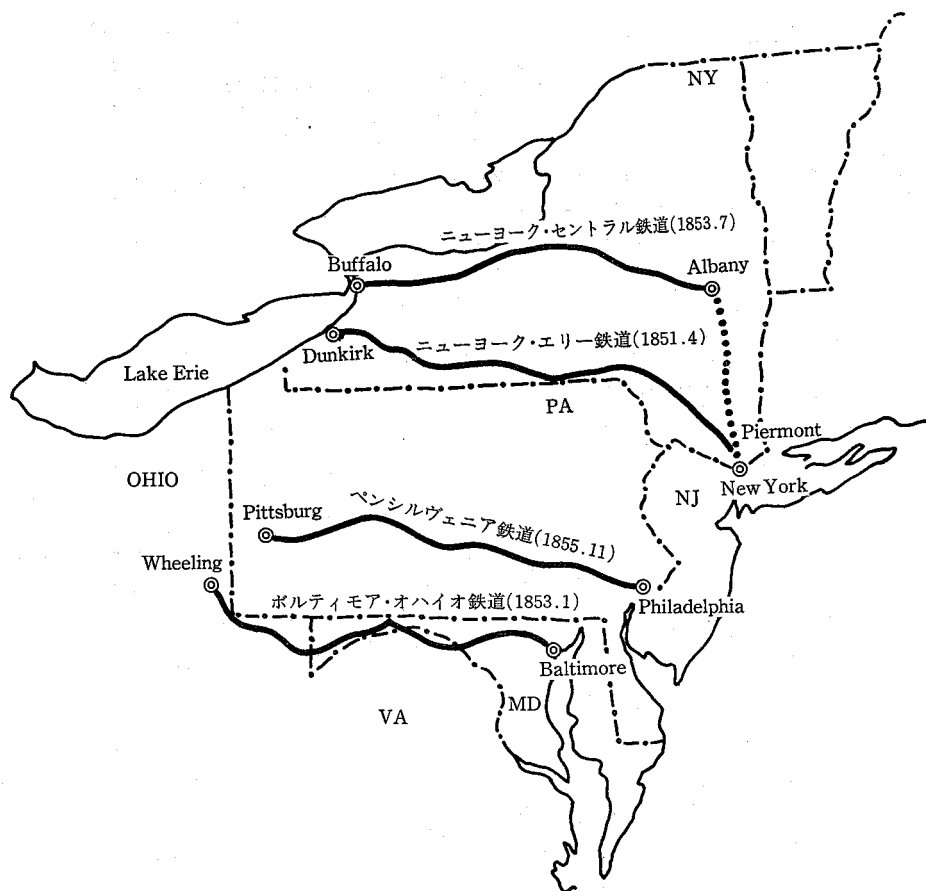
第1図は、1850年代に出現した「東部四大幹線鉄道」の配置図である。各鉄道の路線は実際にはもっと複雑で、支線や他鉄道との連絡ルートを持ち、またそれらによってさらに西方への運輸ルートがすでにあったのであるが、だがここでは、18世紀末～19世紀初頭ころから国家的な課題だったアパラチア山脈を越える東西幹線交通路の創設がエリー運河（ニューヨーク・セントラル鉄道とほぼ並行している）から始まってこの四大幹線ルートへと展開したさまを、おおまかに念頭に置くために、この簡略図を掲げておく。

つづいて第1表によって、エリー鉄道が完成した直後の50年代中期に、同鉄道がアメリカ最大の資産規模を持ったこと、その後に破産や乗っ取りを含む激動を経て会社名も二度にわたり

変更されるのであるが、それでもなお83年に資産規模において全米第一の地位にあったことを見ておこう。エリー鉄道がこのような19世紀の合衆国を代表する巨大鉄道であることが、これを取り上げる最初理由である。しかし私としては、別稿で調べたことのあるニューヨーク・セントラル鉄道とペンシルヴェニア鉄道との対比で、とくに次の点が、エリー鉄道分析にあたっての関心事であった。

まず、エリー鉄道は同じニューヨーク州のニューヨーク・セントラル鉄道と対照的に、鉄道沿線の地域経済の内生的な発展によって押し出されるという性格がまったく希薄で、最初から東西連絡の（当時としては破格の）長距離輸送をもくろんで出発した。沿線経済が未発達なままに長距離ルートの建設を目指すということは、アメリカの鉄道に多かれ少なかれ見られた特質であるが、エリーはそれを代表する鉄道とってよいであろう。そしてそれが建設途上におけるはなはだしい困難、資金調達なさざまな手法を生んだ大きな理由をなしている。第2に、この特質に関連して——これもニューヨーク・セントラルと対照的なのだが——建設に際して州政府と資金上の強いつながりを持たざるをえなかった。その証券の性格はしばしば公債に限りなく近付き、また鉄道自身の公有化が時に論議される、そういう鉄道だったのである。第3に、エリー鉄道の経営史には、ドゥルー、フィスク、グールドらウォール街の大相場師がコミットした。初期ウォール街の有名な事件史に、最も頻繁にでてくるのがエリー鉄道であ

第1図 東部四大幹線鉄道完成時点の概念図



(注) 1. () 内は完成年月。

2. Albany-New York City間の……印はハドソン・リヴァー鉄道とニューヨーク・ハーレム鉄道。いずれもニューヨーク・セントラル・システムに入る。

る。換言すればエリー鉄道はウォール街形成史の特質の供給源であった。第4に、エリーは外国（とくにイギリス）投資家との関係が早くから顕著な鉄道である。これは上の第3点目の事情と併せて、アメリカ金融資本の特質の重要な規定因だと考えられる。

ところで本稿は当初、エリー鉄道の建設にかかわる事情と、建設完了後の経営にかかわる諸問題とをひとつの論文にしようと意図して準備を始めたのであるが、建設途上の興味ぶかい事項が多くて捨てるにしのびず、またそうした事ごとの記載がアメリカ経済史研究にも役立つと

の気持ちが強くなったため、建設事情だけを一論文として発表することにした。したがって上に私が四点の特質を書いた、そのうちの第3、4点目は本稿ではあまり扱っていない。それは次稿で詳述したい。

建設史だけにしぼると、文献はおのずと限られてくる。本稿で最も多用したのは、E. H. Mott; The Story of Erie, Between the Ocean and the Lakes. 1908 である。大判12ポイント活字2段組み500ページ余り、ゆうに通常の書物の2冊以上に相当する大著で資料も豊富である。これにつぐ通史としては E. Hun-

第1表 鉄道の資産コストによる順位

(a) 1855年	資 産 (ドル)	路 線 (マイル)
ニ ュ ー ヨ ー ク ・ エ リ ー 鉄 道	33,439,431	464
ニ ュ ー ヨ ー ク ・ セ ン ト ラ ル 鉄 道	28,532,913	534
ボ ル テ ィ モ ア ・ オ ハ イ オ 鉄 道	22,218,849	382
イ リ ノ イ ・ セ ン ト ラ ル 鉄 道	17,698,099	707
ペ ン シ ル ヴ ェ ニ ア 鉄 道	17,158,495	256
ミ シ ガ ン ・ サ ザ ン & ノ ー ザ ン ・ イ ン デ ィ ア ナ 鉄 道	11,645,208	475
ミ シ ガ ン ・ セ ン ト ラ ル 鉄 道	10,300,147	282
マ サ チ ュ セ ッ ツ ・ ウ エ ス タ ン 鉄 道	9,953,258	155
サ ウ ス ・ カ ロ ラ イ ナ 鉄 道	7,133,848	203
ニ ュ ー ・ オ ル バ ニ ー ・ サ ー レ ム 鉄 道	6,643,189	288
(b) 1883年	資 産	路 線
ニ ュ ー ヨ ー ク ・ エ リ ー & ウ エ ス タ ン 鉄 道	159,155,124	1,026
ユ ニ オ ン ・ パ シ フ ィ ッ ク 鉄 道	157,391,640	1,821
ノ ー ザ ン ・ パ シ フ ィ ッ ク 鉄 道	149,693,520	1,497
セ ン ト ラ ル ・ パ シ フ ィ ッ ク 鉄 道	148,871,325	3,004
ニ ュ ー ヨ ー ク ・ セ ン ト ラ ル 鉄 道	147,804,779	953
シ カ ゴ ・ ミ ル ウ ォ ー キ ー ・ セ ン ト ポ ー ル 鉄 道	146,093,665	4,549
シ カ ゴ ・ パ ー リ ン ト ン ・ ク イ ン シ ー 鉄 道	137,729,911	3,255
シ カ ゴ ・ ノ ー ス ウ エ ス タ ン 鉄 道	135,088,904	3,465
ウ ォ バ シ ュ ・ セ ン ト ル イ ス ・ パ シ フ ィ ッ ク 鉄 道	117,625,082	3,540
ア チ ソ ン ・ ト ベ カ ・ サ ン タ フ ェ 鉄 道	96,629,182	1,821

A. D. Chandler, Jr., The Railroads, The Nation's First Big Business, 1965, pp. 16-17 (Table 6, 7) による。

gerford; Men of Erie 1946 が挙げられようが、これは人物史中心であり、また建設途上の重要な事実についてはほとんど Mott の著作に依拠しているように思われる。それからこれはエリー鉄道に限ったものではないが、H. H. Pierce; Railroads of New York, A Study of Government Aid 1826-1875, 1953 が有益である（この書物はわが国でもしばしば引用されてきた）。Mott の記述の多くはエリー鉄道重役会あるいは財務担当者の記録、またニューヨーク州議会の議事録などによっているが、そうしたエリー鉄道関連の一次資料は今日、Syracuse University Library と、Eleutherian Mills Historical Library, Wilmington, Delaware に保存されているようである（K. L. Bryant, Jr ed., Encyclopedia of American

Business History and Biography, Railroads in the Age of Regulation, 1988 p. 138 による）。本稿ではそうした資料に直接立ち入ることはできなかった。

II 鉄道会社の設立

発 端 東西交通路の幹線として最初の突破口をひらいたのは周知のように1825年のエリー運河の開設であった。これを主導したのは、ニューヨーク州きっての政治家 DeWitt Clinton である。ニューヨーク市長、合衆国上院議員をへて1817年ニューヨーク州知事となった彼は、ただちにこの運河建設に着手した。というより、彼は従来から熱心な運河建設論者であって、その彼を州民が知事に選出したのである。

エリー運河の建設は、州政府による巨額の internal improvement 投資の幕開きとなった。このプロジェクトは建設に1,100万ドルを費やし、そのうち310万ドルを競売税 (auction duties) 収入などの経常収入から、790万ドルを長期借入でまかなった。当初は国内での借入れが主体だったが、建設途中からイギリス人投資家が大量にこの運河債に買い向かって、外国資金が主力をなすにいたる。同運河は開設とともにきわめて好調な経営ぶりを示し、十年にして債務を完済した。エリー運河がイギリス投資家のアメリカ証券投資に画期的な促進動因となって、その後各州の運河建設に外国資金が流入する¹⁾。またこの経験は、やがてニューヨーク州における鉄道建設への州政府のかかわりを議論するさいの原点にもなったのだった。

しかしエリー鉄道とエリー運河とのかかわりには、もっと直接的なものがある。1817年に運河計画が提出されたとき、それはニューヨーク州南部の諸カウンティに動揺をあたえた。当時すでにニューヨーク州内では、北部にたいする南部の発展の遅れが顕現しており、マンハッタン島対岸の Orange カウンティを除きそこから先の州内南部は、ペンシルヴェニアの豊かな石炭地帯からは離れすぎ、これまで頼ってきた木材資源も立地の良いところは枯渇して、景観にこそ恵まれているがただそれだけの貧困地帯になりつつあった。エリー運河の開設で南部が取り残されるのではないかという危機感から、Southern Tier と呼ばれた南部諸カウンティは、結束して州議会で運河建設反対運動を展開したのである。

これにたいして Clinton 知事は、運河が完成したときにはこの運河から南部に接続する支線運河を作るであろうこと、また南部を東西に貫通する幹線道路を州財政の援助で建設するであろうことを力説して、反対勢力を融和し、運

河計画を押し切ったのだった。実際、運河完成の前年(1824年)に Clinton 知事は、議会に勧告して南部ルートの調査を行わせている。しかし運河沿いカウンティの政治家の影響下で行われたこの調査は、南部ルートの建設がナポレオンのアルプス越えよりもっと困難であるとの判断を示し、そして州道建設反対派が多数を占める議会はこの調査を承認してしまった²⁾。

だが Clinton 知事は、たんに南部を懐柔する便法として空手形を出したわけではなかった。エリー運河の成功で彼の名声は頂点に達したが、もともと大統領選挙にも出馬したことのある彼の野心は、ニューヨーク州内にとどまっていなかった。たとえばオハイオ運河の建設にも強い関心を抱いた。そしてアメリカ全土に交通網を作る彼の構想からして、ニューヨーク南部の貫通ルートはやはり不可欠のひとつだったのである。したがって議会に否決されたあとも、彼はこのルート建設に支援の姿勢を持ち続けた。Clinton 知事は1828年、現職のまま死去したが、エリー鉄道計画の前提、および鉄道建設中の州政府・議会との関係の原点が、このようなところにあったことを、まず知る必要がある。

鉄道会議 エリー運河建設の技師としての成果から国民的な信望を集めていた Benjamin Wright は、別の運河ルート調査とのからみで南部の地形調査を行い、南部諸カウンティからエリー湖畔にいたる運河建設が可能であるとの見解を表明した。しかし彼は興りつつあったこの地の鉄道建設の構想にたいしては、非現実的だと斥けている。ついで William C. Redfield が、1829年に Southern Tier に鉄道敷設すべしという内容を含むパンフレットを作成した。Redfield は商人にして科学者。科学者としてはハリケーン生成のメカニズムを解明したこと

1) P. Studenski & E. Kroos; Financial History of the United States, 1952, pp. 102-3, p. 129.

2) E. H. Mott; The Story of Erie, Between the Ocean and the Lakes, 1908, pp. 2-3.
E. Hungerford; Men of Erie, 1946, pp. 4-5, p. 38.

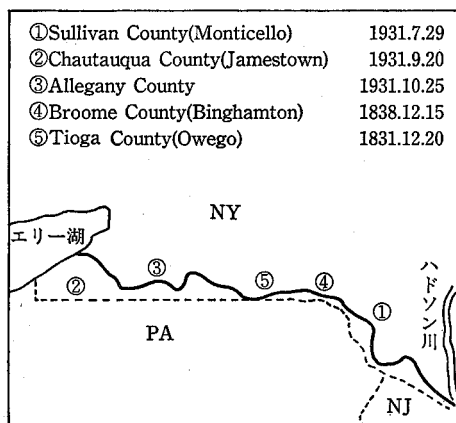
で有名であるが、運河の運送技術の開発にも携わり、さらには鉄道建設にも関心を深めていった。上記パンフレットは、ニューヨーク、ペンシルヴェニアなどから西部諸州にかけての運河・河川網とそれに接続するひとつの長大鉄道の建設を構想し、その鉄道のルートを提言したものであるが、彼はそのルートの探索に自らオハイオ→ニューヨーク間を馬で踏破し、その上で南部ルートの可能性を説いたのである。彼がえがいたルートは、後のエリー鉄道のそれとかなり近いものだったという。このパンフレットは、とりわけ南部、西部の人々に歓迎され流布された³⁾。

Redfield のパンフレットが出たとき、アメリカでまがりなりにも操業中の鉄道のマイル数は9マイルにすぎず、ほかに計画中の鉄道は少なくなかったものの、ハドソン川からエリー湖畔に達するような長距離路線の構想は皆無だったといつてよい。またこのパンフレットが出された1829年は、イギリスで世界最初の蒸気機関車が走り始めた年で、アメリカ製の第1号機関車が走るのはその2年あとなのだから、その意味でも Redfield の構想はけたはずれのものであった。

ニューヨーク州についていえば、1826年のモホーク・ハドソン鉄道の設立特許を嚆矢として、1826-31年に13件の設立特許が議会から付与された。そのうち実際に建設されたのは4件で、1832年始めまでに44マイルの鉄道が操業していたという⁴⁾。また別の資料によると、1831-35年に40鉄道の特許が出され、うち14鉄道が操業に至ったという⁵⁾。この期間のうちでも1831年夏ころからが鉄道熱の高揚期で、32年、ニューヨーク州議会には12件ほどの特許請願が提出された。この請願を出すにあたっては、関連カウンティで鉄道会議 (railroad meeting) がひ

られ、請願決議をするのが常であった。Southern Tier の鉄道建設機運も、まさにこの高揚期に熟し、実際行動を生んだのだった。

第2図 エリー鉄道沿線の鉄道会議



E. H. Mott, *The Story of Erie* 1908, pp. 10-11 の叙述から作成。

Mott の著書から (将来の) エリー鉄道沿線でひらかれた鉄道会議を拾うと、第2図のごとくである。最初のものが①地点であることは確からしい (この会議はハドソン川から⑤地点に近い Elmira までの建設を決議した) が、このほかにも鉄道会議があったかどうかは不明である。西端に近い②地点の会議で初めて、ニューヨーク市から州南部沿いにエリー湖畔にいたる長距離鉄道の建設が決議されたようである。それに要する資本は600万ドルと想定されている。こうした会議を重ねながら、次第に Southern Tier 諸カウンティを結集した大鉄道会議の機運が熟していったわけである。そしてそれが⑤の Owego における鉄道会議に結果したのだった⁶⁾。

Owego 会議の議事録によれば⁷⁾, Southern Tier の13カウンティからの代表者83名とニューヨーク市からの招待者3名が参加している。

6) ④地点での鉄道会議は、Owego での全体会議をひかえてひらかれた、いわば戦術会議の一例である。本文でのべるように、当初から諸カウンティのさまざまな利害対立が予想されていた。

7) Mott, *op. cit.*, pp. 10-11.

3) Mott, pp. 4-5, Hungerford pp. 5-7.

4) Mott, *op. cit.*, p. 9.

5) F. W. Stevens; *The Beginnings of the New York Central Railroad*, 1926, p. 109.

彼らは弁護士、地主、地元の著名な「市民」などであった。鉄道がどのルートを走るのかという確たるプランも合意もない状況のもとでの集会だから、当初から会議の雰囲気は熱烈というわけにいなかった。とりわけ、彼らは大きな争点がひとつあることを承知して会議に臨んでいた。それはこの路線建設を一社によっておこなうか、二社に分けておこなうか（つまり設立特許状を二つ請願するか）ということである。500 マイルという途方もない長距離の敷設は、かのエリー運河 363 マイルの建設に十年の歳月を費やした現実からみて、単一特許のプロジェクトによっては路線完成がいつのことになるかおぼつかないという気分が、特にニューヨーク市寄りのカウンティには強かった。彼らとてエリー湖岸への貫通はむしろ究極の目的ではあるけれども、それを果たす以前に自分たちのカウンティはニューヨーク市との接続によって恩恵を被る可能性があるかと読んでいたのである。

この構想は、西側を置き去りか後回しにする危険を十分に含んでいたから、当然西側の諸カウンティは強く反発した。会議は冒頭から、この一、二社をめぐる紛糾で、議事が進行できなくなった。二社案支持のほうが数ではやや優勢にみえたが、西側の Allegany カウンティからきている議長の Phillip Church は、そのせんで議決することを拒み続け、ついには議長を辞任して議場を去った。会議は座礁に乗り上げた。そのとき一代議員から一通の手紙が披露された。それはニューヨーク市の実業家（当時 Manhattasn Fire Insurance 社長など）にして知名人であり、会議参加者が政治力を最も期待していた Eleazar Lord ——彼はエリー鉄道の初代社長になる——からのものであった。彼はかつて、第 2 図②地点の鉄道会議に宛てて、二社案を勧める手紙を書いたことがあり、当然二社案支持だと思われていた。ところが Owego 会議に宛てたこの手紙で、一転して一社案を勧め、そして末尾に彼のみならず四人の有力実業家の署名が加えられていた。これがニ

ューヨーク市の実業家の意向だというわけだった。この間、背後で何があったのかは不明だが、ともあれニューヨーク市実業家の視点から同鉄道が明確に東西長距離交通路として位置付けられたのであった。そしてこの手紙が、Owego 会議の結論を強要することになった。Church は呼び戻され、ハドソン川—エリー湖岸の長距離路線を建設する一つの鉄道会社を設立すること、そのため単一の特許状を取得すべきこと、が決議されたのである⁹⁾。

設立特許状 1832年1月、Troop ニューヨーク州知事は、議会に宛てた教書で、同州としては初の鉄道委員会 (Committee on Railroad) を設置してこの問題を検討するよう求めた。五人の議員からなる委員会によって検討が始まったが、その間 Southern Tier 各地から連日何百という請願が上下両院に送付された。と同時に、エリー運河の利益を享受している Canal Ring と呼ばれる地域からの反対圧力も加えられ、議会内の論争に発展した。ニューヨーク市の John Dual 議員の手による特許状原案はおびただしい修正をへてようやく下院を通過し、さらに上院でも修正が加えられて、4月24日、知事の署名をもって特許状は成立した。

特許状 (The Charter) は全文 21 条からなる⁹⁾。各条項がかなりの長文で、細かい条件が延々記載されている。そのかなりの部分が、議会による論議の末に付加されたものである。この条文から、のちに問題になっていく規定を中心に抜き出しておこう。

設立される鉄道会社の名は、The New York and Erie Railroad Company である。同鉄道はニューヨーク市から Owego を経由してエリー湖岸にいたる単線、複線、複々線であり、蒸気機関や動物に牽かれて人および物資を輸送することを目的とする(第 1 条)。同鉄道は法の制

8) *ibid.*, pp. 13-14, Hungerford, *op. cit.*, pp. 11-12.

9) 全文は、Mott, *op. cit.*, pp. 295-297.

定から4年以内に建設を開始せねばならず、それから1年以内に20万ドルを建設に支出せねばならず、法の制定から10年以内に全路線の4分の1以上の操業を行わなければならず、20年以内に全路線を完成してその操業を行わなければならない。上記の条件が満たされないとき、法が同鉄道に与えた権限は無効となる(第2条)。

鉄道会社の資本(capital stock)は、1,000万ドルとする(第3条)。この資本金は100ドルの株券(share)に均等分割され、一株に一票の議決権を付す。株券は個人資産として他人に譲渡することができる(第3, 4条)。

特許状には75名の発起人(incorporator, 第1条)と80名の株式募集のコミッショナー(第4条)の名前が記載されている。彼らはニューヨーク市の実業家、有力者と Southern Tier 各カウンティの代表者である。コミッショナーは法制定から6カ月以内にニューヨーク市およびその他数箇所で株式の募集を開始しなければならない。その後株主総会を開いて17名の取締役(directors)を選出する。取締役が技師などを選任して、地形調査、路線の決定、建設を担わせるが、その全業務を企画する権限は取締役会のものである(第4条)。

株式の募集開始後三日以内に応募が所定の1,000万ドルに達したとき、コミッショナーは応募者に株式を分配する。その場合、応募者は一株につき5ドル以上の現金を払い込まなくてはならない。つまり総額50万ドル以上の現金が集まることが、会社設立の要件である。もし三日以内に全株への応募に至らないときには、それに達するまで適宜再募集を行う(第5条)。

この鉄道は同法の目的に適うかぎり、土地と資産を購入したその贈与を受けることができる(第9条)。またこの鉄道はニューヨーク州議会の同意なくしてペンシルヴェニア州、ニュージャージー州に路線がかかってはならず、またそれらの州のいかなる鉄道とも接続してはならない(第12条)。しかしニューヨーク州 Southern Tier を走る他の鉄道との接続、統合は

可能である(第17条)。

取締役会は事業の進行、支出にかんする報告を毎年作成する。それは州総務局(office of the Secretary of State)において保管される。鉄道完成後も、15年間は料金と支出を明記した年次決算書を州当局に提出しなければならない(第19条)。

鉄道完成から10年後以降15年以内に、州議会とは、同鉄道に要した建設費と運営費の総額に14%の利子を付した金額から運賃収入を差し引いた価格で、州政府が同鉄道を買取り、州有鉄道とするかどうかの判断を行う権利を有する(第20条)。

以上、特許状の内容は長文、詳細であるが、にもかかわらず同鉄道のルートについての記載は、ニューヨーク市から Owego をへてエリー湖岸に至るというだけの、ごく簡単なものである。だから1832年5月9日にニューヨーク市の Merchants' Exchange での設立準備会では、何よりもまずルート調査の必要が話題の中心になった。どこに路線を設けるかを確定しないでは、株式にたいする沿線カウンティからの応募も望めず、株式発行の準備にとりかかれないうのである。

ではその調査に必要な資金を誰が出すのか? まず調査費用を得るための株式発行という手段も提起されたが容易に実現せず、次に考えられたのは、連邦政府に援助を求めることであった。連邦政府は1824年に General Survey Act によって合衆国全土の道路、運河建設のためのルート調査に援助をなしうることを法制化していた。この法には鉄道のルート調査にかんする言及はないが、条文を鉄道に適用することはさして無理でなく、実際これによって1838年の同法の廃止までに61の鉄道ルートの調査援助が行われたのである¹⁰⁾。

このルート調査の申し出をジャクソン大統領

10) Federal Coordinator of Transportation (Publishing after expiration of Emergency Railroad Transportation Act, 1933); Public

は受諾し、1832年6月、軍事省 (War Department) に連邦資金による調査を命じた。ところが調査隊がニューヨーク市に到着し、いざ奥地に向け出発しようとしたそのとき、大統領命令の変更が伝えられた。エリー鉄道側が資金を負担しないかぎり、軍事省の調査は認められないというのだった。これはジャクソンの助言者が、連邦政府のかかる行為にたいして憲法上の疑義を呈したからだと説明された。が、のちのエリー鉄道社長 E. Lord によると、エリー運河利害を中心とする反対勢力の画策があったことは疑い得ないという¹¹⁾。

これは、エリー鉄道がその後何度も体験することになるショックの第一であった。発起人たちはやむなく1832年10月18日、エリー株の最初の発行をもってルート調査の資金調達を策した。これにたいする応募は次のごとくであった¹²⁾。

Eleazar Lord	
(商人, ニューヨーク市)	201株
Rufus L. Lord	
(商人, ニューヨーク市)	420
Micheal Burnham	
(印刷業, ニューヨーク市)	101
Richard M. Lawrence	
(商人, ニューヨーク市)	3
Jeremiah H. Pierson	
(製造業者, Ramapo)	151
その他5人	各 1
計	881

上のように応募者は10人、総株数881であるが、ほとんどが払込み10%であるため、集まった現金は9,880ドルにすぎなかった。この資金をもって上記の軍事省調査隊はようやく出発したが調査はニューヨーク市に近い3カウンティに及んだだけであった。

Aids to Transportation. Vol. II, 1938, pp. 4-5.

11) Mott, *op. cit.*, pp. 16-18, Hungerford, *op. cit.*, pp. 21-23.

12) Mott, *op. cit.*, p. 18.

ここにおいて、特許状の何らかの修正と譲歩なしには鉄道建設どころか会社設立自体がおぼつかないことがはっきりしたのである。州議会の鉄道委員会の手による修正案が上程され、そこでまた運河勢力からの反対があつて紛糾したすえ、1833年2月から4月にかけてそれは両院を通過した。特許状修正の骨子はつぎのごとくである。原特許状では1,000万ドルの資本への応募とその5%すなわち50万ドルの払込みが会社設立の要件となっていたが、まず100万ドルの応募とその10%すなわち10万ドルの払込みがあれば設立を認める。設立された会社はまず全ルートについての調査と路線の確定を義務づけられ、それが完成する以前にいかなる建設にとりかかることも認められない。会社設立以後、鉄道が完成に必要な資金を得るまで、株式の募集を繰り返す。そして鉄道の完成年次は、特許状の記載よりも遅れてはならない¹³⁾。

この修正を得て、エリー鉄道はようやく設立のはこびとなった。1833年7月の9日から11日の三日間、正午から2時まで、ニューヨーク市の Merchants' Exchange において100万ドルの株式募集が行われた。修正法と違うのであるが、一株について5ドルの払い込みで受付がなされた。したがって集まったのは5万ドルだった¹⁴⁾。ついで特許状どおり、17人の取締役が選任された。17人中12人がニューヨーク市の住人で、4人が沿線カウンティから、その他が1人

13) *ibid.*, p. 18, p. 298.

14) この同じ1833年、のちにニューヨーク・セントラル鉄道の一部となる The Utica & Schenectady Railroad Co. (73マイル) が設立され、2万株がニューヨーク市 (5,565株) のほかオールバニ、ユータカ、スケネクタディ、その他の沿線各地で売りに出された (Stevens, *op. cit.*, p. 15)。この株式は各地で熱狂的に歓迎され、申込みは株数の7倍にも達したという (H. H. Pierce Railroads of New York, A Study of Government Aid 1826-1875, 1953, p. 4)。Pierceによると、こうした事例は当時としては例外に属するが、ともあれ、沿線に経済力をもち、また沿線から押し出されたこの鉄道と、そうでないエリー鉄道との違いは当初から歴然としていたのである。

である。1833年8月9日が、ニューヨーク・エリー鉄道会社の設立日となった。当然の成り行きとして Eleazar Lord が初代の社長に選任された¹⁵⁾。

設立されたエリー鉄道は、株式払い込み10万ドルという特許状の要件を満たしていない。そして特許状は、設立後4年以内の建設開始、10年以内に4分の1以上の敷設、等々を義務づけている。だがおいおい述べるように、この鉄道会社が実際に建設の鉄入れをしたのは、設立後2年余りをへた1835年11月のことであった。それまでにすでに、再度の特許状の修正、社長はじめ重役陣の交替を余儀なくされ、そうした生みの苦しみの中から便法として初期鉄道建設のさまざまな方策や技法を作りだすのである。

路線の確定 エリー鉄道会社が設立されたころ、沿線となる Southern Tier 一帯に人口3,000人以上のタウンはなかった。第3図を見ながらハドソン川から西に向かって進んでみよう¹⁶⁾。まず Orange カウンティの Goshen で人口は400人(少し時期は後になるが1840年センサスでもほとんどが農民で、商業では商店数22、被雇用者49人、工業の被雇用者51人となっている)。このカウンティ内の町としては Mid-

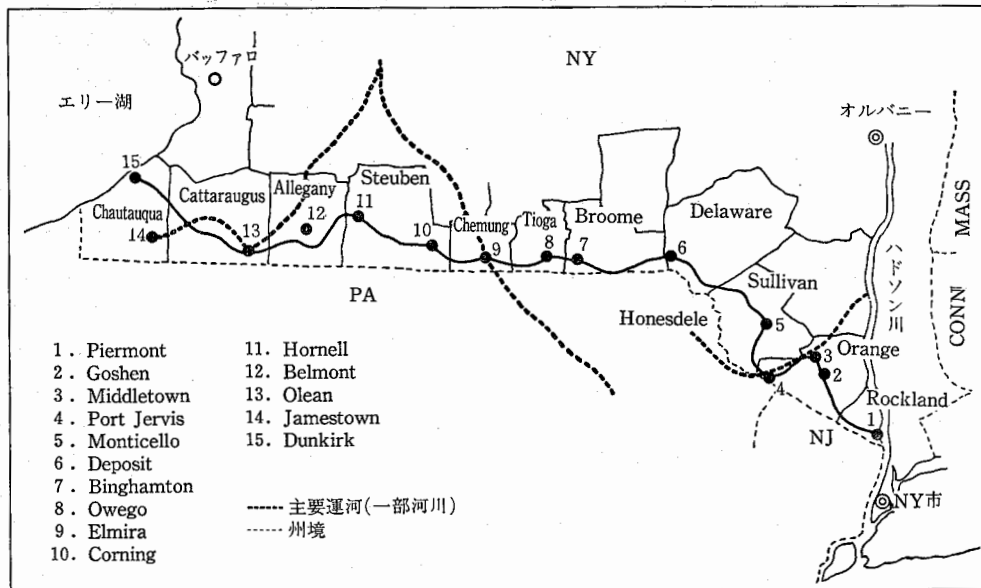
dletown のほうが大きい。この町は当初エリー鉄道ルートとは目されていなかった。Orange カウンティにはハドソン川とペンシルヴェニアの Honesdale を結ぶ運河計画が進行中で、そちらのほうが現実に有望視されていたようである。その西 Sullivan カウンティの Monticello も Goshen をやや上回る程度、そして Monticello から Delaware カウンティの Deposit まではほぼ未開地である。つづく Broome カウンティでは Binghamton が、二つの河川をもつ交通上の利点から、人口2,000人を数えた(職業別内訳は不明)。Tioga カウンティの Owego はエリー鉄道の戦略的ポイントであり、40年センサスでは商業の被雇用者41人、工業は紡績や建築業を中心に347人と集計されている。その西の Chemung カウンティでは Elmira が沿線町のうち最大の人口3,000人を擁し、40年センサスによれば二つの鉄工場が鋳鉄250トンを年産し、それを含めて工業の被雇用者数は201人、商業76人と捕捉されている。Steuben カウンティの Corning はまだ多く森林に覆われ、そこから Allegany カウンティまでは未開の森林地帯、木材伐採の基地が点在する程度である。さらに西に向かうと Allegany, Cattaraugus 両カウンティがアリゲニー山脈とともにあり、山あいをぬって小村がやはり点在する。最後の Chataugus カウンティは、湖岸までなだらかな起伏が続く。その中では Jamestown が南北交通と湖への交通の要所となっている(町の統計は入手できず)。エリー鉄道の終着駅となる Dunkirk はまったくの小村にすぎない。

以上のように、ニューヨーク州内陸部といえども、運河、河川交通の便によってある程度ひらけた地域があり、東海岸から奥地に入るほど未開、貧困の度がたかいたとは必ずしもいえない。しかしいづれにしてもこの Southern Tier は、全体としてニューヨーク州内の最後進地帯であった。産業としては木材の切り出し、製材がいわば地域を特徴づける産業であり、

15) Mott, *op. cit.*, p. 19, Eleazar Lord (1788-1871) はコネチカット州 Franklin 生れ。宗教活動家として人生のスタートをきり、かつまたニューヨークでの名声をかちえた。1819年ニューヨーク市の商人たちから推されて保護貿易運動の代表者として行動。21年 Manhattan Fire Insurance Co. of NY を組織して社長におさまって以降、金融界における自由銀行制度の主唱者として知られるようになった。(ibid., pp. 459-61).

16) 以下は Mott, *op. cit.*, p. 24. のほか、Sixth Census 1840 (Reprint 1970, "American Industry and Manufactures in the 19th Century" vol. 4.) の各所を利用した。なおセンサスの地域区分では、Delaware カウンティから西のカウンティはすべて Northern District of New York に入っている。Southern District は、主都オールバニの南、Greene カウンティからニューヨーク市までの東側諸カウンティだけとされている。つまり Southern Tier と呼ばれた地域とはまったく一致しない。

第3図 エリー鉄道沿線のカウンティと町



筆者作成 (E. Hungerford, Men of Erie, 1946 pp. 74-75 の地図その他を参考にした)。

農業もニューヨーク市に近いカウンティに都市近郊農業としての特性がやや見られるほかは、輸送の効率性を強く求めるような商品作物を特に生産していたわけでもない。沿線住民にとって鉄道が敷かれることは地域発展のためにたしかに望ましいし、各カウンティの指導的人物が一時期、熱烈に鉄道を求めたのも事実であるが、しかし具体的に何々のためにぜひ鉄道を、という地元の経済的利害にもとづく要求は、きわめて弱かったといわねばならない。「第I、開題」の項でも述べたように、エリー鉄道はアメリカ初期鉄道のうちでも「地域」の交通手段ができて外に向かって発展するという性格の希薄なものを代表する。最初から金あつめのアピールは、ほぼもっぱら東西を走り抜けるアメリカ唯一の長距離路線という文句に偏っていた。

このような Southern Tier であるから、そのルート調査は、既存の町々を結びながら若干の調整をはかる、といった性格のものにはなりえない。まず未踏の森林にわけいて開拓の難

易を調べ、また鉄道路線にとっての最大の難問ともいべき地形の起伏を克服する可能性を調べるのが大きな比重を占めた。その上でむろん、町々をどう結ぶか、運河計画とのかねあいをどうするかといった要因が考慮される。もうひとつ別の要因もあった。レールを敷設する段になれば、その沿線の土地を入手しなければならないが、それをルート確定前にできるかぎり地主からの贈与によって行いたいというのが Lord 社長の強い意向であった。ルート確定を取引材料にして土地贈与が得られれば、それにこしたことはない。また、土地贈与はそれだけの材料にとどまらない。いまエリー鉄道会社の手元にある資金は、株式の第1次払込みで得た5万ドルだけである。しかも Load 社長は、これを調査費用に使ってしまった後続の資金が入らないような事態への懸念から、つぎの資金計画が軌道に乗らぬかぎり5万ドルに手をつけることを禁じた。つぎの資金計画とは、つまりところ新株をさばくことであるが、その条件づく

りとして彼は、沿線になるはずのカウンティの地主たちに向けて土地または通行権の贈与を求めたのである。そういうかたちでエリー鉄道の資産が増えれば投資家が確信をもって株式を買うだろうし、それは結局あなたがたの利益にもつながるのだ、というわけである¹⁷⁾。

そうした訴えによって、実際にどれだけの土地贈与が得られたかを示す総計の数字はない。湖岸の終着駅に Dunkirk という小村が選ばれたことに、ここで2,000エーカーに及ぶ土地贈与があったこととの関連を見ないほうが不自然であろう。また Allegany, Cattaraugus カウンティをはじめ州西部の最大地主だった Holland Land Company の場合、贈与については拒絶したが、特別の安値での売却に応じた。Lord 社長ら三人の取締役が中心になって50万エーカーを購入し、鉄道が7年以内に完成する条件のもとに5万エーカーを鉄道会社に寄贈した。こういった断片的な記述があるだけだが、ともあれ次節で見るように、贈与と、また土地代そのものが極端に安かったからでもあろう、エリー鉄道の建設費に占める土地購入費の割合は、きわめて小さいもので済んだといっている。

会社がただちにルート調査に入らず、しかもそれに役立つ執行部の不透明なやりとりを見ながら、Southern Tier の世論は早くも会社不信に傾いていった。「会社設立・土地投機ブー

ム＝ニューヨーク銀行家の策動」というイメージが1830年代ころからアメリカに定着しはじめる、その雰囲気も反映しているとも見える。1834年、かつての鉄道会議の議長をつとめた Phillip Church と Allegany カウンティの市民127名は、議会への請願を行った。彼らは設立一年をへてもなおルート調査も始まらない鉄道会社への不信を表明し、自分たちの株式応募分の引き揚げを認めてほしい、ルート調査を州当局の手でやってほしい、州当局が取締役会に入って Southern Tier の意向が会社に反映するようはかってほしい、などと求めた。

皮肉にもこれと期を一にして、Lord 社長名でも、州政府の介入を求める請願が議会に提出された。それは鉄道株200万ドルに州が応募してほしいというものである。この請願をめぐる議会の鉄道委員会の意見は二つに割れた。多数派は反対だった。「州政府はこれまで全建設費の3分の2以上を個人の応募でまかなう確証を示した法人をのぞき、融資や補助を行ったことはない。したがってルート調査さえ行われていない会社は、議会に何かを申し出る前にそれだけの条件を作らなければならない。請願はまた Southern Tier が過疎、貧困地帯である特殊性を強調するが、これも理屈に合わない。エリー運河沿いの諸カウンティは決して州による運河建設のおかげで過疎を脱したわけではなく、繁栄の基盤は住民がみずから築いたものである。しかも最近の南部カウンティはさまざまな運河の利便を活用できるようになっていて、全部が過疎という状況でもない」。これが多数派の言い分である。したがってこの請願は却下すべきだと結論した報告を彼らは議会に提出した。

しかし委員会の少数派もまた別の報告を提出した。彼らはこの地帯に鉄道を敷くことがいかに困難な作業であるかを力説する。また、いま建設が企画されているペンシルヴェニア鉄道との対比を強調した。ペンシルヴェニア州政府は州を東西に横断するルートの設定に十分な配慮

17) 土地贈与への期待は、連邦・州政府にたいしても向けられた。当時、道路や運輸手段の建設に際しての公有地贈与の実績としては、連邦レベルでは運河・ワゴン道路の建設に事例があるが鉄道にはまだなかった。州レベルでは、援助だけでなく州みずからの運輸手段建設が少なくなかったにもかかわらず、鉄道にかんしてはサウスカロライナ州の1833年法が土地贈与を合法化した例がひとつあっただけである。連邦・州ともにそれが広範に行われるようになるのは1850年代以降である (Federal Coordinator of Transportation, Public Aids to Transportation, *op. cit.*, Section A)。ニューヨーク州議会も、エリー鉄道に州有地の贈与をという声 (Southern Tier と会社との双方からあがった) を問題外として斥けた。

をし、州鉄道委員会の手で複数のルート調査に取り組んでいる。そうした慎重な準備があって初めて、鉄道に資金を投ずる人々も生まれるのだ、少数派はこう説いた¹⁸⁾。

数週間に及ぶ熱い議論の末、少数派の主張を一部取り入れた法案が作成された。すなわち、州政府は今やエリー鉄道に与えた特許状を撤回して会社を清算させるか、鉄道の建設にとりかからせるか、いずれかを判定すべき時にきた。その判定のための調査費として、15,000ドルを支出する。つまり、そういう名目で調査費を出してやろうというのである。この金額では予定されている全ルートの調査には足りないが、依頼を受けた Benjamin Wright (彼はエリー鉄道の chief engineer という肩書を持っていた) は、建設の難ルートと思われるところを重点的に調査することで、議会の要望に答えうると判断した。かくして結果的にエリー鉄道の建設に先立つルート調査は、基本的に州資金をもって行われることになったのである。

Wright の調査結果は、1835年1月20日、議会にたいする報告書として提出された。かなり長文の詳細なものである¹⁹⁾。

まず冒頭、Wright はこの鉄道が沿線住民の運輸手段とニューヨーク州の東西貫通路としての両方から、いかに有意義であるかということから説き起す。この地域は良い気候条件と進取の氣に富む住民と豊富な資源を持ち、かつ鉄道が諸運河と接続する条件にも恵まれている。こうした利便と経済性と東西貫通路としての合理性とを勘案してルート設定を試みたが、結果として極めて満足すべき原案を作成することができた、という。続いて、全ルートを6区間に分けて、それぞれの特徴(距離、傾斜とカーブの程度、橋や整地の必要、いくつかの選択肢からなぜそれを選んだか、等々)を詳述している。ルート全長は483マイルとなろう。

そして後段は、建設費用の見積もりである。

見積もりは、全区間を二つに分けて行われた。

i) 整地 graduation (fencing, clearing in timber land, bridge を含む)

ハドソン川—Binghamton間 222¾マイル

ル (マイル当り \$6,668) 1,551,982ドル

Binghamton—エリー湖岸間 260¼マイル

ル (マイル当り \$4,478) 1,165,536ドル

ii) レール (木製および鉄製、単線) および敷設 (マイル当り \$3,400) 1,642,200ドル

iii) 技術者への支払い (建設費用の3%)

130,791ドル

計

4,672,260ドル

Wright は、この見積もりの前提になっている整地、橋がかなり高度のものであること、退避線を1マイルごとに設けていること、蒸気機関のための水の供給所、使用する資材などもたっぷり予定していることを説明し、場合によってはもっと安くあげる可能性もあると示唆している。

エリー運河の建設技師としての Wright の名声はつとに全国に鳴り響いていたが、この報告も、当時としては画期的な質と科学性を持つものとみなされた。船出早々、困難と悪評ばかりに付きまといわれたエリー鉄道に、久々に明るい材料が与えられたかに見えた。しかしこうしてともかくも最小限のルート調査が完了し、ふたたび会社の手には建設の全責任が委ねられたとき、相変わらず会社はそのスタートさえきる力量がないことを露呈するのである。

State Stock Wright の調査報告がでた1835年1月、とかく風当たりの強かった Lord は社長の座から一取締役役に退いて、早くも二代目、James G. King が彼に代わった。King はニューヨーク市において当時最も強力な金融商会だった Prime, Ward & King のパートナーであった。後年(1845年)にはニューヨーク市の商業会議所の会頭に就任する。州議会における議論のなかで、ある議員は「King 社長の州政府にたいする関係はヨーロッパの諸政府

18) Mott, *op. cit.*, p. 23.

19) *ibid.*, pp. 25-30.

にたいするロスチャイルドやベアリングの關係になぞらえるものである」と表現している²⁰⁾。とはいえその King に代わったからといって、彼の商会がエリー鉄道の資金調達のためをみたという記述は、どの書物にも見当たらない。King は5年近い間、社長の地位にあるが、その時期における彼への最大の期待は、金融業界での最高の名声がエリー株の信用を高めるであろうこと、またその名声が政府援助を引き出すのにも有効であろうこと、だったと思われる。つまり資金調達そのものでなく、資金調達の条件づくりの役割である。

新取締役会の最初の仕事として行われた議案への請願の結果、1835年2月につぎのような法案が提出された。州財務長官 (Comptroller of the State) はエリー鉄道にたいして、同社が建設に100万ドル支出したとき50万ドルの株式証書 (certificates of stock) —— 4½%の利付き、年2回の支払い —— を発行して同社に与える権限を持つ。財務長官はその後も同社が100万ドル支出するごとに50万ドルの州株 (State stock) を発行できるが、その総額は200万ドルを越えることができない。この元本と利子の支払い (同社から州政府へ) の保証として、鉄道およびその付帯設備は州にたいし抵当 (mortgage) に入れられる²¹⁾。

上のパラグラフは Mott の記述をほぼ忠実に訳出したものである。これによると、州政府は州株というものを発行してエリー鉄道会社に貸付ける、エリー鉄道は自社の株式は容易に売ることができないが州のいわば保証付きの株式を売って資金調達を行う、州政府とエリー鉄道との間には債権債務関係ができ鉄道側はその債

務に利子を付して返済する、こういう構想であろうと思われる。

Pierce によるとこの方式の発端は、1827年 Delaware & Hudson Company の鉄道建設にたいする50万ドルの州援助だという。「社債 (bond) とも比較可能な、こうした債務の証書 (certificates of indebtedness) は、特定の期間内、通常3カ月以内に会社によって競売 (auction) につけられなければならなかった。この販売からプレミアムが生じたときは、それは州財政に還付され、公立学校経費にあてられた。この援助を受けた鉄道は、減債基金 (sinking fund) を設けて毎年この基金に借入れ (loan) にたいする利子と満期のさいの元本返済に十分な額を払い込むことを求められた。州は安全のために、鉄道資産にたいする一番抵当 (first mortgage) を設定した。」これが Pierce の説明である²²⁾。これを「州株」と(おそらく)公称した所以は、必ずしも明白でないが——次に述べるエリー鉄道援助法の記述を見ると、もう少しイメージが具体化しそうである——この州株がニューヨーク州の一部の鉄道に利用された実態を、Pierce は州財務長官の年報から第2表のように示している²³⁾。エリー鉄道が発行額においてずばけているのは一見して明らかだが、この表の記載順が発行年の順であるのかどうか、つまりエリー鉄道の州株がニューヨーク州としては Delaware & Hudson に次ぐような早いもので、そのあとに諸鉄道が続いたと解してよいのかどうかは、残念ながら確認できない。

さて、エリー鉄道の取締役会からの要請にもとづく如上の法案にたいして、沿線住民の反応

20) そのベアリング商会と King とは、1810年代から終始緊密な事業協力の関係にあった。とくにアメリカの州債と銀行債をイギリス投資家に提供する業務において、King は1840年頃までベアリング商会のアメリカにおける最大の代理店だったようである (R. W. Hidy; *The House of Baring in American Trade and Finance*, 1949, p. 49 以下, p. 199 以下など)。

21) Mott, *op. cit.*, pp. 32-33.

22) Pierce, *op. cit.*, p. 13.

23) 玉村和彦「鉄道会社の資金調達」(同志社商学, 第21巻1号, 1969年, 137頁)には、マサチューセッツ州における州株式の発行事例が記述されている。全米的に州株 (State stock) という呼称がどの程度用いられ、また実際にそれが発行されたものかについては、私はそれを窺う記述に未だ接していない。

第2表 ニューヨーク州政府による州株発行とその所有者分布
(1943年時点, 単位ドル)

鉄 道 名	N Y 州内 での保有	他州内の 保 有	ヨーロッ パの保有
Delaware & Hudson	409,317	17,359	373,324
Erie	2,587,000	251,000	162,000
Tonawanda	86,000	14,000	
Schenectady & Troy	100,000		
Long Island	80,000	3,000	17,000
Catskill & Canajoharie	86,000		114,000
Ithaca & Owego	82,000	12,000	221,000
Auburn & Rochester	188,000	11,000	1,000
Hudson & Berkshire	141,000		9,000
Tioga Coal & Iron	70,000		

Annual Report of the Comptroller of the State of New York (1843).
(H. H. Pierce, Railroads of New York, 1953, p. 7 より)

は一樣でなかった。この法案を通してほしいという請願が相次いだ一方、エリー鉄道会社への不信を背景に、議会在この会社を見放して州自身が建設に取り掛かるべきだとする世論もいよいよ高まった。沿線各地の新聞は、総じて、会社への援助が投機家と富裕な家族を潤すだけだという論調だったようである。また沿線の西側の諸カウンティには、エリー鉄道がこんなやりかたで進むならたかだか路線の半分程度ができるにとどまり西部はおいてけぼりをくうのではないかという、当初からの懸念があらためて強まった。議院内でもエリー鉄道批判の材料は増えるばかりだった。この鉄道は法に定められた授權資本への10%払込みに違反して5%の払込みしかしてこないのに、財務省になんの報告も釈明もしていない。1833年以来今日まで、これこれがないと工事が開始できないといい、それが果たされるとまた次の条件を持ち出すことを繰り返してきた。新社長の King がニューヨーク市の大金融家であるだけでなく、交替した重役4人の中の3人は、エリー鉄道の資金全額をあずかる New York Life Insurance & Trust Company の受託者である。エリー鉄道が求めるような援助を州が行うことは、目下全米を風靡している株式と土地への投機を煽る

だけでないのか²⁴⁾。

この議論は容易に妥協点をみないで、法案の処理は King 社長の強力な議会工作をもってしても、35年中に決着しなかった。翌36年2月になって、下院における何度かのきわどい投票差で通過し、4月に上院を17:12で通過、4月23日に発効することになった、「ニューヨーク・エリー鉄道建設援助法」の内容は、大略次のごとくである²⁵⁾。

同法によって、州財務長官は、エリー鉄道会社が Delaware & Hudson 運河から Chenango 運河 (Binghamton 近く) まで146マイルの単線鉄道を建設したとき (建設コストを1,646,826ドルと見積もる) 60万ドルの special certificates of stock を発行して会社に授与する権限を与えられる。利子4½%は四半期ごとの支払いを要する。ついで Chanange 運河から Allegany 川までの184マイル (コスト見積

24) メンデルソン『恐慌の理論と歴史』(1959年邦訳第2分冊222頁以下)は、1835~36年に土地投機と会社設立ブームがおこり、これが37年恐慌の重要な条件になったとしている。またこの土地投機で主役を演じたのは銀行家であるという。この当否はともかくとして、当時そのように受けとられる風潮があったことは事実であろう。

25) Mott, *op. cit.*, pp. 39-40, p. 299.

もり1,322,989ドル)にたいしては70万ドル, Allegany 川からエリー湖岸までの79マイル(640,547ドル)に30万ドル, ハドソン川から Delaware & Hudson 運河まで77マイル(1,664,156ドル? 1,064,156ドルの誤記ならん——森)に40万ドル, 最後にハドソン川からエリー湖岸までの複線の完成(1,857,000ドル)にたいして100万ドルを発行しうる。[つまりここでは総建設費5,274,518ドルと見積もり, うち300万ドルの州株の発行を認めたことになる。]財務省が株式を発行するさい, 会社は株式受取証書(certificates of acceptance of stock)を発行して財務省に提出する。この証書は, 州株の元本と利子の保証として会社資産の抵当(lieu)を意味する。財務省から付与される株式は「ニューヨーク・エリー鉄道株」と印字され, 各々1,000ドルを越えない額面を持つ。それを鉄道会社の要請があるごとに, 財務長官が指定するニューヨーク市内の銀行あるいは議会が命ずるその他の場所で鉄道会社の勘定に移される。この株式額は発行から20年以内に州に返済されねばならず, また利子は毎年1, 4, 7, 10月の1日に支払わなければならない。会社は株式を受けとってから3カ月以内に財務長官の指示のもとでニューヨーク市内で競売(auction)に付される。その販売でプレミアムが生じたときには, その部分は州の公立学校資金に充てられる。額面価格での販売が困難なとき, 財務長官の同意と助言をえて適当な時期まで販売を延期することができる。会社は株式の返済と利払いを確実におこないうるよう, 運賃などの収入から必要な経費を支払ったあとの収益をもって減債基金を設ける。会社は財務長官による保証と司法長官の同意とがなければこれ以外の株式を発行することができず, また会社資産を優先ないし累積抵当に入れることができない。もし会社が株式の元本および利子の支払いに失敗したときは, 財務長官は議会の同意をえたるうで, 6カ月の予告期間をへて鉄道会社を競売に付すか, それと同額で州自身が買い取る

ことができる。

この法の制定にたいする沿線諸カウンティの住民の反応には, 州政府のこうした後ろ盾をえて会社もいよいよ建設事業にとりかかれるだろうという歓迎と, 州政府が結局こういうかたちで自ら建設の責任を負うことを避けたという失望との双方があった。地元新聞の論調では, 総じて後者のほうが強かったようにも見える。ともあれ会社は, この州株付与をめぐる議会の論議を背景としながら, 1835年4月15日以降ふたびエリー鉄道株300万ドルの公募を行い, 今回は2,662,100ドルの応募をえた。しかし払込みの殆どは5%で, 諸経費を引いて118,105ドルの現金をえたのである。久々に会社に活気が蘇り, いよいよ地面にくわを入れる段取りとなった。

III. 建設開始

最初の公式報告 エリー鉄道建設のくわ入れは, 1835年11月7日, 政界, 財界, 地元名士の参加をえて, 援助法の条件に従い沿線をやや奥に入った Delaware カウンティの Deposit 付近で行われた。そこから東に向け, Sullivan カウンティの Callicoon Creek まで約40マイルの路盤(roadbed)づくりの契約がなされていた。この区間がさらに44の工区, 26の契約に細分化された。契約金総額は313,572ドル(マイル当り7,742ドル)であり, 最終のレール敷設までに366,286ドル(マイル当り9,040ドル)かかると思われていた。この時点で会社にあった現金は196,409ドルである。上述の応募株式への追加払込みが順調に進むことが, 頼みの綱であった²⁶⁾。

1836年1月12日, エリー鉄道会社の最初の公式報告(official report)が議会に提出されている。それは1835年一年間の事業活動報告であ

26) *ibid.*, p. 36, Hungerford, *op. cit.*, pp. 43-45.

る。要約して示すと²⁷⁾、

[収 入]

◇1835年4月15日～9月1日、	
株式23,621株への5%払込み	118,105ドル
◇同11月2日、5%の追加払込み (21,131株が応じた)	105,655
◇預金利息 (銀行、生保の二機関)	2,604
計	226,364ドル

[支 出]

◇調査およびその関連 (技師給与を含む)	24,012ドル
◇土地購入費	5,052
◇給与 (会計係、事務員)、事務用備品、事務室賃借料等	3,954
◇会社外諸機関からのサービスへの支払い	2,777
◇文房具、用紙代	1,928
◇旅費、その他	999
計	38,622ドル
差 額	187,742ドル

若干付記すると、チーフ・エンジニアの B. Write には年俸3,000ドル、彼のチーフ・アシスタント J. Seymour には2,000ドルが支払われた。社長、財務、経理などの担当役員は原則として無給である。収支差額の18.7万ドルは、六つの金融機関 (中でも Phoenix Bank of NY と、NY Life Insurance & Trust が大きい) に預金されている。取締役会はこの報告書においても、全工費が車両費用50万ドルを入れて600万ドルで済むであろう、その路線は少なくとも40トンの重量に耐え、ハドソン川—エリー湖間を40時間で走る能力を保証するであろう、それは資金手当てさえつけば技術的には5年後に完成できる、といった確信を述べている。

27) Mott, *ibid.*, p. 38. 年報の数値はセント単位まででているが、ここではドル単位にとどめ以下を四捨五入したため、末尾の数字だけ原書と異なる場合がある。

前述のように36年4月に発効したエリー鉄道援助法は、州株の最初の60万ドルを会社が受け取るためには先に約165万ドルの建設支出をしなければならないと条件づけている。取締役会は36年以降、株式への追加払込みを再三にわたって求めていくが、その結果ははかばかしくなかった。King 社長は37年1月、ニューヨーク市長を議長とし同市の名士を集めた会合を主催し、他都市が大西部への運輸ルートを目指してしのぎをけずっている今日、もはや鉄道建設はひくにひけない課題であることを力説した。そして300万ドルの株式公募を完遂するための39人委員会が設けられた。だがその結果は、惨憺たるものだったというべきであろう。詳言を避けて、ここでは各年次の報告を第3表にまとめておく。

この第3表については、さしあたり次の5点ほどに留意しておきたい。

1. まず資金調達については、先にみた1935年からこの表の38年まで、先細り一途である。株式の分割払込みの遅々たるさまが歴然としている。37年末の状況でいうと、全3万株中の25,832株が消化されたが、払込みのコールに応じて15%まで払込みを終えた株は24,987 (約32.5万ドルの払込み) であった。

2. King 社長は当時ニューヨーク最大の金融家の一人であるが、これまで彼はこの鉄道建設事業を自分の生業 (King 商会の活動) の外に置いてきたように見える。実はそれを十分に証明できないのであるが、少なくとも社史や年報によるかぎり、(後述する1839年9月の貸付けまで) 彼や彼の商会がエリー鉄道株を大量に扱った記述は皆無である。

3. 1837年収支表から、工事契約者への支払いに小切手、手形など現金以外のものが入ってくる。やがては同社の株式による支払いが加わるわけである。

4. 土地の取得費というものは、非常に小さい部分しか占めていない。前節でも少し見たが、州政府から同鉄道への土地贈与はなく、沿線各

第3表 エリー鉄道の建設収支 (1836—38年)

(ドル)

	1836年	1837年	1838年
収 入			
前年からの繰越金	187,743	10,450	1,007
株式への払込み	22,123	80,025	20,330
預金利息	6,969	1,387	1,483
社屋(ウォール街)駅舎などの一部賃貸	740	371	450
技師助手の道具購入費前貸の返済	360	298	—
臨時借入金	—	—	24,500
計	217,934	92,531	47,770
支 出			
工事契約者への支払い	125,939	60,177	28,204
技師への支払い(給与, 調査費等)	65,714	22,422	9,131
事務員給与, 事務経費, 燃料等	5,317	4,856	4,268
土地の購入, 賃借, 通行権料等	4,735	496	617
沿線コミッショナー, 代理人へ	2,661	639	2,752
契約者への支払手形の利息	—	794	757
文房具, 印刷, 広告等	1,195	754	319
技師助手の道具購入費前貸	1,080	1,083	—
旅費, 法律費用等	718	274	478
郵送費	126	80	64
計	207,484	91,525	40,589
次年への繰越	10,450	1,007	1,180

注 各年とも1月1日から12月31日まで, またドル単位以下(セント)を四捨五入したので合計数字の末尾が合わないことがある。

出所 Mott, *op. cit.*, pp. 41—42, 43, 46 から作成。

地の地主からの贈与はある程度あったようで、それに全体として土地をかなり安く購入できたことが窺える(むろん、まだ工事にかかっている区間は、土地取得の段取りにかかっている所が少なくないと思われる)。鉄道建設に与っての土地の問題はアメリカでも鉄道会社と時代によってさまざまで、取得費が安かったという特徴だけを挙げて済ますわけにいかないが、それにしても、イギリス初期鉄道建設が大きな土地買収費に悩まされた²³⁾こととの対比は、しておく必要があるだろう。

5. 第3表のもとをなす財務記録について一言すると、当時は会計基準のごときものは存在せ

ず、また企業が経理の内容を外(株主など)に公表する義務も必要もなかった時代であるから、とにかくこれだけ包括的な収支明細を作り保持しているのはめずらしいといわねばならない。いうまでもなく、エリー鉄道が州からの援助の条件として議会に正確な財務報告の義務を負ったからこそである。こうした19世紀前半の鉄道会計が、次第に複雑化しながら全産業に普及していくわけである。

工事中断(1837—39年) 財務状況の見通しはいっこうに好転しなかった。King 社長は贈与を受けた土地の売却で資金を得る提案をしたこともあるが、否決された。Southern Tier の住民のエリー鉄道にたいする冷淡と非難は昂

28) 湯沢威『イギリス鉄道経営史』日本経済評論社、1988年、21—22, 65, 68頁など。

ずる一方で、土地の新聞には、King が土地投機で地域を食物にしたのだとか、議員に土地贈与をして議会工作しているのだといった事実無根? の記事もでる始末だった。ニューヨークのナショナル・リパブリカンの一人 Francis Granger は、エリー鉄道を「現代の最大のペテン」と呼んだ²⁹⁾。

折しも1836年、イギリスの貨幣市場の逼迫などをうけてアメリカの証券市場全体が低迷し、そして「イングランド銀行がアメリカの有価証券を市場に投げ出した1837年の4-5月には、貨幣恐慌はもっとはげしくなった」³⁰⁾。この37年春、エリー鉄道の保有現金は底をついて、全工事がストップしてしまった。以後38, 39年と、工事の一切が放棄されたのである。

King は、この恐慌下、金融界全体の代表者としてイギリスに渡りイングランド銀行からの通貨供給を要請するなどおおわらわであって、エリー鉄道の社長としての職務を最優先するような状況にはとてもなかった³¹⁾。そして事態は刻々悪化し、役員の辞任が相次いだ。ついに King 社長は、(イギリスにあって) エリー鉄道の建設事業を民間会社の手で行うのは不可能だとの結論に達した。以前から Southern Tier の

人々が要求してきた州有鉄道の要求に自らも加担しようというのであった。

だがそのとき、今は一取締役にすぎない前社長 Eleazar Lord が再び前面にでてきた。彼は King よりはるかに強い執念をこの鉄道に持っていたといえる。つまり彼は、あくまで現会社の手で建設を遂行する道を求め、そのために州議会に援助法の修正を求めようというのだった。かくして建設を州自身の手で行うよう求める King 社長の要請と、援助法修正を求める Lord の要請との二つが、会社からでて議会に持ちだされたのである。King 社長からの議会工作の任を負ってオルバニーに赴いた S. P. Lyman が、その任に背いて Lord のために行動し、ついには辞任にいたる一幕もあった。

Lord の要請を受けて38年1月に議会に提出された修正案の要点は二つあったといえる³²⁾。一つは、エリー鉄道が建設に10万ドル支出するごとに同額10万ドルの州からの貸付け (State loan とここでは表現。しかし State stock といっても同じことである) を求める。つまり現法が165万ドルの建設支出があったとき60万ドルの州株を付与するといった規定になっていたのを細分化して、小刻みに州株を得るようにし、かつ州株の量を独自の建設支出と同額にまで引き上げたわけである。もう一つは、工事の開始地点を変更して、予定路線の最東端、ハドソン川に面する Piermont から10マイルと、最西端エリー湖に面する Dunkirk から10マイルとの2点にまず取り掛かるという案である。この修正が何を意図していたかは必ずしも明らかでない。Lord が Piermont 一帯の大地主であり、また Dunkirk の大地主 Walter Smith がすでにエリー鉄道来に土地贈与をしていた事実からして、これが建設実現の有利な条件と考えられたことは、想像できる。もっと進めて、Lord がいちはやく Piermont を東のターミナルに設定したことが彼の私利を肥やす意図によるという批判が後年まであり、この修正をそれ

29) Hungerford, *op. cit.*, p. 29.

30) メンデルソン、前掲邦訳 227 頁。なおメンデルソンは「1837年の恐慌は鉄道建設にはあまり影響しなかった」ともいっている (同 230 頁)

31) Mott, p. 42 以下, p. 460 などは、King が金融界の代表として渡英し、彼の努力のおかげでイングランド銀行はアメリカにおける正貨支払いの再開を可能にするような貸付けに同意したことを書いている。Hidy の "House of Baring" (*op. cit.*,) も King とイングランド銀行との長い縁に各所でふれている。一方、Hungerford, *op. cit.*, p. 48 は、King 社長がエリー鉄道の資金づるを求めてイギリスにまで渡ったが、イギリスの投資家はすでにアメリカの恐慌状態を承知しており、King は、「イギリスから殆どあるいは全く助けを受けることができなかった。彼は憂鬱と落胆のうちに帰国した」と書いている。エリー株がいつ頃からイギリス投資家の投資対象になったかを知るのにこの叙述は見逃せないのであるが、真偽の程度は不明である。

32) Mott, *ibid.*, pp. 43-44.

に関連づけることもできなくはないだろう。また後述するように、Lord は州東西の両端から工事を始めることで長距離横断鉄道の建設への真の意欲をアピールし、あらためて沿線住民の支援と出資に期待したようにも考えられる。

この法案が比較的議論なしに1838年4月に議會を通過してしまったことについても、その雰囲気は Mott や Hungerford の著作からは十分伝わってこない。ともあれ、修正法は成立した。King 社長は5月にイギリスから帰ったが、もはやエリーの取締役会は Lord 支持に固まっており、この法にもとづく建設再開案の作成にとりかかっていた。その後も一年以上 King は社長の地位にあるが、実権が Lord に移っていたことは明らかである。(ただし King と Lord の間に対立があったとするような記述は見られない。) 1839年9月25日、King は社長を辞任し、Lord が帰り咲いた。

資金調達の方法 1838年から40年頃にかけて Lord のイニシアティブで行われた資金調達への取り組みは多様であり、また理解しがたいやりくりもあるが、私が理解しえたかぎりのことを3点に整理しておきたい。

1) Lord は Piermont と Dunkirk からの各10マイルの工事契約を済ませると、続いてすぐ取締役会にたいして、Piermont 路線に接続する Tappan からの10マイルの契約に入ることを提案した。その際彼は次の権限を自分に求めた。工事が行われる Rockland, Orange 両カウンティの住民が州株と同額まで株式に応募するように、次のような方式をとりたい。まず応募の払込みを月割りにして、工事契約者が入金に不安を持たないようにする。この応募者にたいし会社は“special certificates for the stock” (special stock と表現) を発行する。この証書は利付きであって、最初の10%払込みには利子がないがその後5%を払い込むごとに6%の利子を保証する。その利子はエリー鉄道の全路線が完成するまでの期間にかぎり、

当該地域の部分操業からあがる収益をもって支払われる。取締役会はこの提案をいわば黙認した。そしてこの方式は結果的に大成功だった。両カウンティの名士たちが続々引き受けに参加し、Orange カウンティの委員会が自ら5万ドルの引受けを保証した。そして1838年の末までに、州株10万ドルを受ける条件である10万ドルの株式販売を達成したのである。この後 Lord は、同じ方式を矢継ぎ早に次の区間、次の区間と適用していった。それが総て成功裏に進んだとは到底いえないが、全路線におよぶ工事契約の締結にかなり大きな役割を果たしたように思われる。Dunkirk からの10マイル、Piermont-Goshen間 47マイルにかんするかぎり、「その建設のすべてはニューヨーク市の株主の1ドルの援助、あるいは同市の市民の何の思いやりももらわずに、(沿線の出資と州株だけによって)行われた」と Lord は述べている³³⁾。

2) かくしていよいよ州株 (State stock) を発行する条件がととのった。1838年12月3日、第1回目の州株10万ドルが財務長官 Bates Cook によって会社に向け発行された。それにたいして会社は4½%利付の証書を財務長官に渡した。会社はこの州株を販売するわけだが、法によればそれは額面(100ドル)以下の値段で売り出してはならないことになっているので、これを会社の代理人などが形式上額面価格で購入し、それから売り出したようである。第1回目の場合、39年1月2日に Nevins Townsend & Co. (NY) に名目的に89セントで売却され、ついで King 社長の商会 (Prime, Ward & King Co.) が会社へ60,500ドルの前貸しを行ない、その担保として州株を受け取り、そして39年9月1日に82½でその株は「誠実に」売却された、とあるが、これが上の額面どおりの売却とどう整合するのか、この取引でたとえば King の商会が利益を受けたのかどうか、などはわからない。

その後会社は条件をみたして1839年にもう3

33) *ibid.*, p. 44, 50, 319.

回州株を受け取った(売出価格は85, 78, 90)。第4回目の発行は5½%利付証書との交換となり、その後は6%に上がっている。煩を避けて詳述しないが、議会ではもうひと荒れあったすえに会社からの要請に基づいて1840年4月に再び法修正を行い、今度は会社が建設に5万ドル支出するごとに10万ドルの州株を与えることとした。利子率の上昇はこの修正に対応している。

規定によって会社は、州株の売却からえた資金を建設に支出した証拠を財務長官に提示しなければ、次回の州株を受け取ることができない。しかしこの点では、無数の操作が行われたことが後に明らかとなった。たとえば工事契約者に手形で支払っていきながらすでに現金を支払ったかのように領収書をそろえる、まだ伐採もしていない材木を契約者が会社に取り渡したように装う、等々といったことである³⁴⁾。

3) エリー鉄道株は総計3万株のうち1837年段階で約23,000株の応募があったといえる。しかしその後応募の進行ははかばかしくなく、しかも追加払込みの要請に応えず脱落した部分があって、1840年末時点には約21,000株、払込み15%で33万ドル程度の現金が会社を集まっていた。

1841年3月、会社は5%の追加払込みを求めたが、それに応じた株主はいなかった。そこで3月27日、取締役会は“Consolidated Resolution”として知られることになる次のようなプランを決定した。当会社のオリジナルの株主(約17,000株)は4月10日以前に5%の追加払込み、その後2.5%の払込みを要請される。これを払い込んだ者は(5%だけの者も)、彼が応募した全株式を会社の財務担当役員の手に移転(transfer)する権利、そして代わりにこれまでの払込み額を100%払込みとして計算しうるだけの新株の証書(full certificates of stock)を受け取る権利を与えられる。

つまりこういうことである。100株を所有しこれまで15%(1,500ドル)を払い込んだ者は、さらに追加の5%(500ドル)を払い込むと、旧

株100株を差し出して総額2,000ドルに相当する新株20株を受け取ることができる。こういう操作がなぜ株主を引き付けるかを理論的に説明するのはむずかしいかもしれないが、Mottは株主がこれで全額払込みの株を持つことになり、100ドル払い込むという契約義務を解除され、今後会社がどんな要求を出してくるかという不安からも解放された、という説明をしている。

たとえばニューヨーク市の富豪 W. B. Astor は75株を持っていたがこれに追加払込み5%をした上で、その払込み総額1,500ドルに相当する新株15株を受け取った。最大株主は Lord 社長の4,020株であったが、彼はそれに5%払い込むことで(総額8万400ドルになる)、804株と交換した。結果的に263人の株主が17,041株のうち3,420株に5%払い込みを行ったと記載されている。この方法によって会社は、約17,000ドルの現金を手に入れ、そして受け取った旧株の一部は工事契約者への支払いに、他を新しい購入者に向けての販売にあてたのである。Mottはこれをエリー鉄道株の“First Manipulation”と呼んでいる³⁵⁾。

Lord 社長の退陣 Piermont に東側ターミナルを置きそこから建設を開始したこととい、上に見たような資金調達といい、Lordのやりかたはまことに強引であり、それだけに Southern Tier からの、また議会内におけるエリー鉄道会社批判は Lord 一人に集中する観を呈した。いわく、この鉄道が Lord の私利で企画され動かされている、契約者にたいする支払いがまったく彼の恣意でおこなわれている、彼が Rockland, Orange カウンティで金を集めたやりかたは一種の買収である、集めた金の州政府への報告は明らかに過大である、(上述の)株式交換によって誰よりも Lord が大儲けした、等々。議会内にはこれを調査する特別委員会も二度にわたって設けられたが、そこで不正の発見はできなかった。

34) *ibid.*, pp. 318-19.

35) *ibid.*, pp. 319-20.

1840年は Southern Tier の請願を受けて議院内でこの鉄道の州有化運動が強力に進められた年である。と同時に、この年ころからニューヨーク州財政は目立って窮迫していった。州政府がエリー鉄道に与えた州株などは州債の直接発行とおなじく州財政の債務として記帳されることになるが、その州債務累計額は1837年の700万ドル未満から42年の2,700万ドルまで急膨脹し、財政危機がしきりに取り沙汰された³⁶⁾。こうした窮迫のなかでの州有化運動は時期も悪かったといえよう。しかしそれだけでなく、38年に Lord 案を容れて法修正をしてしまった州議会としては、その後に Lord が次々うつ資金調達手法を黙認しながらその線での進行にいま少し期待をつなぐのが、当然の成り行きでもあった。King 社長時代(38年)に出された「株主が払い込む1ドルごとに3ドルの州株を発行してほしい」という会社からの請願を激論の末斥けた³⁷⁾議会が、40年に再び法修正をして5万ドルの建設支出に10万ドルの州株発行を認めるにいたったのも、Lord の基本線を容認した議会の姿勢を反映している。

したがって、公平にみて Lord の指導力、政治力なしにエリー鉄道建設の工事再開と事業の継続は不可能だったかもしれない。だがそれゆえにまた、この建設の背後にある不安定やうさんくささへの非難は Lord 一人に集中しやすかったのであって、Lord を社長にいただいたまま鉄道が開設することはエリー鉄道のイメージのためにも決して望ましくはなかった。州有化論、40年修正法、特別委員会による不正調査と、エリーをめぐる対立と論議がたかまった1840年をしのいだ上で、部分操業を目前にした1841年5月28日、Lord はつめ腹を切られる形で二度目の社長辞任をもってこの鉄道を去った。

エリー鉄道にたいする州株の供与は1840年50万ドル、41年200万ドル、42年1月20万ドルをもって規定の上限300万ドルに達した。Lord の

辞任時点まででいうと10万ドルを11回にわたって受けとっている³⁸⁾。この300万ドルの売却は、時に22%もの額面割れを余儀なくされたが、総額として会社に2,599,515ドルをもたらしたという³⁹⁾。州株が発行されたことは、それに対応して会社株への払込みもそれなりに進化したことを物語るが、それには上述の“Consolidated Resolution”のような操作が大きな役割を果たしたわけである。

IV. 最初の部分操業 → 倒産

部分操業 Lord 辞任のあと、ニューヨーク市の富裕な名士にしてそれまで副社長だった James Bowen が社長に昇格した。工事は Lord 方式をもって各所で順調に進んでおり、Lord 辞任の1カ月後の1841年6月末、Piermont-Ramapo 間20マイルが開設のはこびとなった。当時の鉄道開設式がどこでもそうだったように、政財界の名士を集め飾りたてた列車への試乗と各地のにぎやかなパーティが行われ、この鉄道の洋々たる前途が称えられた。この年が暮れようというとき、エリー鉄道は全路線477マイル中、410マイル分の契約を済ませていた。Goshen-Middletown 間は地ならし(grading)がほぼ完成に近付いていた。Callicoon-Deposit 間40マイルには30日以内にレールが敷かれるであろうと会社は報じた(これはまったくのでたらめだった)。一方、Dunkirk 側からの工事は、16マイルが路盤上工事(superstructure)が終わってレールを敷くだけになっていた。残る管区でも地ならしが進んでいた。ここまでの工事に450万ドルが費やされた⁴⁰⁾。

この41年9月末からは、Piermont-Goshen 間46マイルを、毎日4本の列車(一週6日操業、2本は客車、2本は貨車)が定期的に走った。

36) Pierce, *op. cit.*, p. 16.

37) Mott, *op. cit.*, pp. 46-47.

38) *ibid.*, p. 59.

39) Pierce, *op. cit.*, p. 16.

40) Mott, *op. cit.*, p. 335.

第4表 エリー鉄道1844年の営業状況

操業レールのマイル数	53マイル
営業に従事する被雇用者	209人
機関車, 車両の保有 (機関車 5, 1等客車 6, 2等客車 2, Baggage, Milk, Mail Car 等 4, Freight Car 25)	
建設支出総額 (州株の売却損※は無視する)	4,750,000ドル
旅客輸送収入	46,179ドル
貨物輸送収入	79,842ドル
営業経費支出	66,945ドル
〔純利益〕	59,075ドル
全線乗客数	11,977人
(その収入)	(15,572ドル)
途中乗下車乗客数	68,044人
(その収入)	(30,606ドル)

※ "omitting loss on State Stock" とあるが、額面割れの販売を意味するのであろうか。

出所 同社の Annual Report. (Mott, *op. cit.*, p. 73, 483. から)

平均時速は15マイル程度。Piermont からニューヨーク市内にはハドソン川を蒸気船で接続し、これもエリー鉄道が営業した。その9月末から12月末までに、約12,000人の乗客（東行きと西行きの乗客数はほぼ同数）を運び15,165ドルほどの収入を得た。運賃はマイル当り2.8セントくらいになる。同期間の貨物収入は14,523ドルである⁴¹⁾。

創業以降のもう少し長い期間をとってみると、1841年秋から42年9月末までの1年間の純収益 (net earning=運賃収入などから営業経費を差し引いたもの)は31,732ドル、つづく43年9月末までの1年では43,215ドル、44年9月末まで59,075ドルと、着実に増加していった⁴²⁾。エリー鉄道は1844年から毎年の年報 (annual report) を作成するようになった。この1844年一年間の営業状況を示したのが第4表である。

第4表では、特に次の事実に注意しておきたい。ここでは貨物収入が旅客収入をかなり大きく上回っている。これはミルク・バター、穀物

や野菜、家畜（や、その肉）をニューヨーク市に近郊カウンティから運んだのが大きな内容となしたようである。Southern Tier 諸カウンティの農産物は、鉄道が敷かれる前、frighterと呼ばれる運送屋が馬車で Newburgh まで運び、そこから蒸気船に積み替えてニューヨーク市内に持ち込むというのが通常のルートになっていた。鉄道開設と同時に frighter は鉄道会社から車両を借り受ける契約を結んで、ほぼ完全に輸送を鉄道に切り替えていった。またミルクについては、長時間輸送の困難からそれまでニューヨーク市内に飼われる牛によっていた。鉄道開設とともに近郊からのミルク輸送が急増し、エリー鉄道にとってもミルク輸送であげる収益は1845年の全貨物収益の5分の2近くに達したという⁴³⁾。

しかし、そういう事情だけではない。エリー鉄道の営業収益に占める貨物と旅客との開きは、一時期だけ接近するが、全線開通後は急速に広がっていく。そして完全に貨物輸送中心の収益構造となる。その詳細は次稿に回すが、たとえば1860年の数字では旅客収入118万ドルにたいして貨物収入は388万ドルと3倍以上、それ

41) *ibid.*, pp. 61-62, p. 484 による。マイル当り、2.8セントというのは、一等旅客運賃である。旅客運賃は始めから一、二等に分けられたが、初年には二等旅客は極めて少なく、300人程度である。

42) *ibid.*, p. 484.

43) Hungerford, *op. cit.*, pp. 96-99.

が1873年では365万ドル対1,500万ドルと4倍以上になっていく。

いまこうした数字や趨勢を挙げたのは、さしあたり2点の比較を念頭に置いてのことである。ひとつは、このように最初から貨物収入が大きな比重を占めたのが、同じニューヨークの幹線鉄道であるニューヨーク・セントラルと対照的であるということ。後者は圧倒的に旅客輸送中心の鉄道として始まったのである⁴⁴⁾。もうひとつは、国際比較にも多少及ぶ。今日まで総じて、イギリスの鉄道は産業資本の発展に要請されて自生した度合いが強いため最初から貨物輸送中心であり、一方そうした資本主義的な関連が弱いアメリカでは旅客輸送の比重が大きいところから出発して産業資本の発展に伴い貨物輸送にウエイトを移して行く、と理解する傾向があったように思われる⁴⁵⁾。私はこれに異をとなえようというのではないが、少なくともエリー鉄道はそうでなかった、だからニューヨーク・セントラルとエリーという対照的な二大鉄道を擁するニューヨーク州の総計数字で何かを論ずるのはかなり問題ではないか、というくらいのことを考えている。さらに最近の湯浅威氏の書物によると、イギリスでも1840年代は全体として旅客収入がやや優勢で、50年代半ばから貨物収入が一貫して旅客収入を上回るようになる。だがそれでも1870年代で6:4くらいのものである⁴⁶⁾。エリー鉄道のように貨物収入が旅客収入の数倍にもなる大鉄道というものは、英米を問わずそう多くなかったかもしれない。

ともあれエリー鉄道の部分操業時代の営業内容は、決して悪いものでなかった。つまり、ひとたび鉄道を建設しさえすれば、営業収支じたいはほぼ一貫した黒字が期待できたのである

44) 拙稿「ニューヨーク・セントラル鉄道会社の成立」(北大「経済学研究」第29巻3号, 1979年)を参照されたい。

45) たとえば鈴木圭介, 中西弘次「アメリカ資本主義の発展と鉄道業(Ⅲ)」(東大「社会科学研究所」第23巻2号, 1971年)63頁以下。

46) 湯浅, 前掲書205頁以下。

(実際エリー鉄道も19世紀全体を通じて純収益がマイナスになったことはない)。しかし第4表でいえば, 475万ドルの建設支出, これの継続とこれに関する元本・利子の支払いこそが鉄道会社の命運を決める。上に見たいわゆる収益勘定と, 建設にかかわる資本収支勘定とを区別する, 鉄道会計に特有な「複会計制度」⁴⁷⁾は未確立であるとはいえ, 営業収益を資本収支に持ち込んだり, 両勘定の収益や費用配分を意図的に操作することができるほどその規模は接近していなかったから, おのずから両勘定は分離せざるをえなかった。そしてこの, 資本収支勘定の方でエリー鉄道会社は, 再びどうしようもない危機状況に追い詰められたのである。

倒産 1841年11月15日の取締役会でBowen社長は, これまで得たState loanを使い果たして, 当面, 契約者に支払いができないと報告した。その翌月, 州株(6%利付で受け取ったもの)の市場価格は93から78にまで下がり, 資金の逼迫はいっそう厳しさを増した。41年11月~42年1月末の90日足らずの間に州株80万ドルが付与されたのは, この事態にたいする緊急措置でもあったろう。州株は300万ドルという上限に, あとわずか10万ドルを残すのみとなった。その最後の10万ドルを受け取ったのが3月末であり, そしてその6日後の4月1日は, 会社が州政府にたいして300万ドルの州株への利子を支払う第1回目(41,000ドル)の予定日であった⁴⁸⁾。

その日を待つまでもなく, この利払いが不可能であることははっきりしていた。それにたいして打たれた唯一の方策は, またまた州政府への援助要請である。42年1月20日, すでに新たな援助請願が出されていた。この年は秋に中間選挙をひかえていたこともあって, 援助を支持するWhig党(議会少数派)と反対するDemocrat党(多数派)との対立の図式が鮮明

47) 同上, 120頁。

48) Mott, *op. cit.*, p. 57, 59.

に現れたようである⁴⁹⁾。

また今回は、議論の主たる舞台がニューヨーク市で繰り広げられた。援助支持者は、いまニューイングランドの鉄道 Western Railroad がボストンからオルバニーへのルートを築き、エリー運河を利用しながら西部運輸を奪取せんとしていることを熱っぽく訴えた。エリー鉄道支援の鉄道会議が市内の各所でひらかれた。当時の州知事 Seward は、1840年に Whigs と Southern 地域をバックにして当選したいきさつがあり（もっとも彼は州上院議員時代エリー鉄道への援助に一貫して反対だった。Democrats たちはそのことを衝いた）、またエリー鉄道の Bowen 社長の友人でもあった。知事は議会にメッセージを送り、州政府がここで鉄道を見限れば州民の少なからぬ投資の無駄であり、また大量の失業を生むであろうとの見地から援助を訴えた。Bowen 社長は改めて議会に長文の切々たる請願を書いて、この事業が株主や私的企業家のものではなく偉大な公的事业であることを力説した。

だがこうした運動も、今回はついに功を奏しなかったのである。援助法案は議会で否決された。1842年4月9日、エリー鉄道の取締役会は会社の破産を宣した。会社はただちに管財人の手に移管された。

4月1日を期限とする州株への利子41,000ドルは全額未払いのままである。そして契約者になりたい資材代金などの支払いが約60万ドル残っている。州株についていえば、会社には一株もなく、439,000ドル分が契約者などへの支払い（1840-42年に110万ドルが支払われ、未払いを385,908ドル残していることが確認された）の抵

当として預託されていた。会社にある現金は、201ドルのみ。すでに操業に入っていた東部管区だけは管財人のもとで営業を続けたが、その他の区間の工事は全面ストップしてしまった。その状態が以後4年近く続くことになる。

エリー鉄道の特許状の規定によれば、州株の返済と鉄道の建設が予定どおり進行しないときは、州政府が会社を接収して売却しなければならないことになっている。その日限は1842年12月30日である。その日がくることは誰がみても必至であるが、しかしそれは政府と議会にとっても大めいわくな話である。容易に買い手がつかはずもなく、だからといって州有化にはいっそうのトラブルが伴うであろう。当面議会がなしうる方便は、なにか口実を設けて接収の期日を一寸伸ばしにすることである。同年8月に特別議会が招集され、Whigs の要求を容れるというかたちをとって、議会は接収を6カ月延期することを決めた⁵⁰⁾。

倒産時点のエリー鉄道会社 エリー鉄道が数次にわたって州政府の援助を請願したこと、とりわけ倒産に瀕した1842年春、鉄道事業の実態を詳細に議会に提示して援助を求めたことなど、この鉄道特有の事情が、幸いわれわれにかなり詳しい記録を残してくれることになった。それらの記録と、別の若干の資料とによって、アメリカのごく早い時期の鉄道事業というものの一例を、ここでまとめて見ておきたい。

1) 建設資金。エリー鉄道は結局、42年の倒産時点までに州株300万ドル（これは会社の借入金金の部に入る。第3表からその他の臨時借入金があったことがわかるが、短期債務の報告は得られない）、それに自己資本（株式払込み分）約150万ドルを建設に投じたことになる。もっともこの数字にかんする報告はない。すでに見たように、この鉄道を建設する気運が生まれた30年代初頭には、建設資金は600万ドル（マイル当たり12,000ドル）と見積もられていた。州政府

49) Democrats はジャクソン大統領を擁立し、第2合衆国銀行の特許更新拒否など、大株式会社糾弾に力を注いでいた時期である。一方、これに対抗してアダムスを大統領候補に押し立てたナショナル・リパブリカンが、Democrats の脱退者とともに1834年、Whig 党を結成した。したがってこの党は、アメリカ独立革命当時の Whigs とは関係がない。

50) Mott, *op. cit.*, pp. 65-66, p. 335.

が300万ドルまでの援助を規定したのも、この見積もりに基づいて1:1原則を行使したのだった。ついで1835年に Wright がたてた見積もりは467万ドルだった。しかし倒産時点、1842年の請願に書かれた鉄道完成までの総経費見積もりは900万ドル（マイル当り19,000ドル）にはね上がっている。この増額の理由を会社は、輸送量の増加と輸送手段の発展にともない石造橋の強化、トラックの拡幅、重量に耐えるレールの敷設、などによると説明している⁵¹⁾。

株式がどの程度的人数によって購入されたか、ニューヨーク市内と Southern Tier 住人との株式比率はどうだったか、大株主はどの程度所有したか、取締役会のメンバーは株式をどのくらい持っていたか、などにかんする資料は、残念ながら、これまで断片的に紹介した以上に得られていない。取締役会の多くのメンバーがニューヨーク市の富豪であり名士であり、また証券取引所にかかわる者であったことはいって

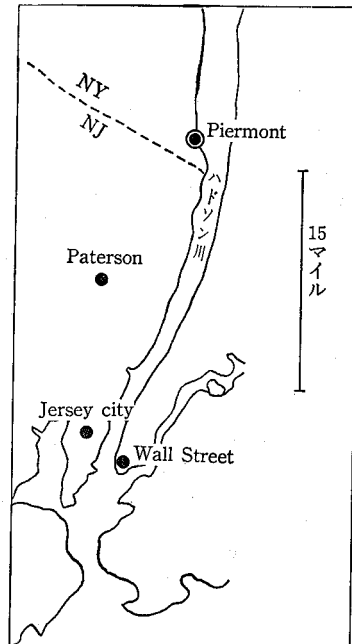
51) S. Thompson, *Short History of American Railways* 1925, pp. 75-76 によると、初期鉄道建設にどの程度のコストがかかったか、信頼できる総計の資料はないが、1840年時点の全米1,727マイルに約5,794万ドルという一応の測定があり、これだとマイル当り33,500ドルということになる。むろん鉄道ごとに相当の違いがあり、Boston & Lowell は56,600ドル、New York & Harlem にいたっては137,500ドルとなっている。一方、南部の鉄道にはマイル当り15,000ドル以下がめざらしくないという。この著書では、エリー鉄道の建設コストが、機関車だけのぞく一切の設備投資でマイル当り43,333ドルと書かれている。部分操業時代のことであるから、分子と分母にいかなる数字を置いて計算したのか、われわれには窺いえない。

J. H. White, Jr., *A History of the American Locomotive* 1968, p. 3 によると、アメリカの鉄道が1830-60年代にマイル当り2~3万ドルといていたとき、イギリスは平均でマイル当り179,000ドルと、けたはずれに大きい建設費を投じていた。その理由の一部は、土地の値段の高さによる。もうひとつ、アメリカの鉄道がとにかく安あがり操業にこぎつけることに熱中したのも大きいと White はいっている。そのため後年、巨額の更新投資を要する破目になり、イギリスよりも操業費が非常に高つくことになったというのである。

よいと思うが、この時点ではまだ、彼ら個々人の事業とこの鉄道株との関係は見えないのである。

2) ターミナル。アメリカ最大の東西幹線であるエリー鉄道が、東側に Piermont, 西側に

第4図 ターミナル Piermont の所在地



Dunkirk という、いずれも小村を終着駅に選んだことについては、とりわけ Piermont の一帯が Lord 社長の所有地であり、彼の強い意志でターミナルと決まっただけに、後年までよく非難の材料になった。Piermont の位置は第4図のごとくであって、ニューヨーク市内の商業中心地から約20マイル離れ、蒸気船で連絡しなければならない。41年の部分操業の時の例でいうと、朝8時、州知事や名士を乗せてニューヨーク市を離れた蒸気船 Utica 号が、Piermont に着いたのは10時30分である。幹線の全路線が完成した1851年の記録では、朝6時にニューヨーク市を発って7時45分 Piermont 着となっている。乗換時間を含めてかなりの時間ロスであることは、いうまでもない。

だが Piermont をターミナルに選んだのを Lord 社長の私利のためとだけ見るのは、誤りである。むしろエリー鉄道の立場からいうと、特許状が他州への乗り入れを禁じていたことこそが、ターミナル問題の最大の難題だったといっているであろう。エリー鉄道のルートからすればニューヨーク州境に沿ってハドソン川に出ると、必然的に川を渡ってニューヨーク市内に降りていかなければならないが（そしてその地点としては Piermont はそう悪い場所ではないのである）、市内に降りていくルートはすでにニューヨーク・ハーレム鉄道、ハドソン・リヴァー鉄道などが特許を持ってひしめいていた。やがてこれらの鉄道はニューヨーク・セントラルと提携するのであるが⁵²⁾、エリー鉄道としてはこの鉄道に接続するよりむしろニュージャージー州に入り、Paterson, Jersey City をへて対岸のニューヨーク市内にフェリー（のちにトンネル）で渡るのが最も合理的だった。実際、ニュージャージー州に鉄道が敷かれるとエリーの乗客はみな途中でそれに乗り換えてニューヨーク市内に向かうことになった。当初エリー鉄道はなんとかして Piermont 経由の時間をスピードアップして対抗しようとし、その努力に疲果てた後に、特許状の修正を求めた。エリー鉄道がニュージャージー・ルートに転換したのは1852年である。Piermont は一日一便が通う閑散たる支線駅に過ぎなくなった。この転換が元社長のLord を激怒させたことは、いうまでもない。ともあれ、かくしてエリー鉄道の東側ターミナルは、最終的に、Jersey City に建設されることになったのである⁵³⁾。

3) レールの軌間問題。1838年に Lord が社長に復帰したとき、彼の提案でエリー鉄道の軌道幅（ゲージ）は6フィートと決定された。当時はまだ世界的にゲージの統一幅ができておらず、たとえば先行するイギリスの鉄道にも

Great Western の7フィートなどというのがあった。だがその当時でも大部分の鉄道が4フィート8½インチ幅を採用したのは、伝統的に馬車の車輪幅がそうだったからで、当初の鉄道は馬車そのものがレールの上を走るか機関車が馬車のワゴンを引いて走るかだったという事情が作用したという説がある⁵⁴⁾。

アメリカでは、ニューイングランド、ペンシルヴェニア、ニューヨーク州の鉄道の多くがイギリスの多数派にならった軌道で建設を開始したが、しかし一方、ゲージの幅が広いほど運送を大量、高速で行いうるとか、広幅の鉄道がアメリカに向いていると考えた技師がかなりいたようである。そこから、Albany & Schenectady の4フィート9インチ、Camden & Amboy の5フィートといったヴァリエーションが生じた。イギリスの鉄道は高い土地代をなんとか節約し、また運送の効率をよくするため自然の障害を切削してルートをできるだけ直線に近付けようとするが、アメリカのそれは、安い土地代、高い工夫賃金、そして線路をできるだけ早く敷設しようとの意図から、「…河の流れの様式で、障害を迂回しながら敷かれてゆく」⁵⁵⁾。この事情が両国の車両の構造などにも作用するのであるが、また広幅が安全有効という信念にも作用したのである。

エリー鉄道の新しい主任技師 H. C. Seymour も、そうした信念の持ち主だった。Lord 社長は彼の意見を採用したわけであるが、実は

54) イギリスでは1830年に議会がレールの内幅は4フィート8½以下であってはならないという規定だけを設けた (Thompson, *op. cit.*, pp. 76-78)。その後現実にはその下限の軌道と7フィートの広軌道とが出現して、いわゆる「軌間戦争」をもたらした。1846年、議会に軌間委員会の設置にいたる（湯沢、前掲書193-196頁）。なお湯沢氏は4フィート8½インチの軌間は、「G・スティーヴンソンが鉱山で広く利用されていたものをそのまま採用したところに起源をもつ」との説を紹介している（同196頁の注2）。

55) ヴォルフガング・シベルプシュ著、加藤二郎訳『鉄道旅行の歴史』（1979年、邦訳は1982年、法政大学出版局）122頁。

52) 前掲拙稿「ニューヨーク・セントラル会社の設立」120頁以下。

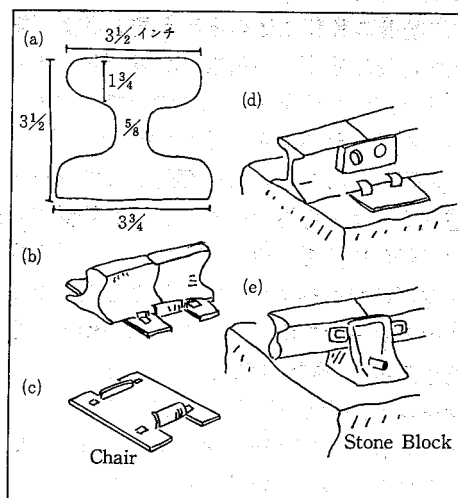
53) Hungerford, *op. cit.*, pp. 128-134.

Lord にはその先の読みもあった。すでに少なからぬ鉄道が西部を目指している状況から、エリーが4フィート8½インチというスタンダード・ゲージを採用すれば、他鉄道との接続が容易になり、エリーが独自にニューヨーク州を越えて西部に乗り込む余地が狭まる。Lord は多くの鉄道が接続協定を結び、また旅客や積み荷を奪ったり奪われたりする、そんな状況の中にエリー鉄道をおくことを好まなかった。あくまで突出した大鉄道を構想したのである⁵⁶⁾。

後年、エリー鉄道がまだ Middletown までしかレールを敷き終わっていない1845年のことであるが、イギリスから帰った主任技師の T. S. Brown が、イギリスでも4フィート8½インチ以外の軌道が敗退しつつあることを報告して、エリー鉄道の方針の再考を求めた。取締役会でも、まだレール代金は25万ドルしか支出していないのだから変えるのに遅くはないという意見もでたが、Lord は頑としてこれを受けなかった。エリー鉄道はその後40年近くただ一社6フィート幅を守り、その矛盾が極限まできてスタンダード・ゲージに総転換しなければならなくなる。その費用は7,500万ドルを要した。このゲージ問題と Piermont ターミナル問題は、しばしば Lord の二大愚行として言い伝えられていった。

4) レールの輸入。最初のレールは、縦に並べた角材の上に薄い鉄板を打ち付けた“strap rail”であるが、これがいかに実用に適さないかは、実用と同時に明白になった。技術者のさまざまな模索から生まれたのがT型レールであり、またそのヴァリエーションとしてのH型レールである(第5図)。もしエリー鉄道の工事が1835年から中断しないで円滑に進行していれば、まず strap rail が敷かれることになったかもしれない。しかし工事が40年に再開されたときには、それは完全に過去のものになっていた。そしてエリー鉄道は、イギリスから輸入の

第5図 初期T型(H型)レールの諸形状



(a) はエリーが1840年にイギリスから購入したレールの断面図(筆者作成)。

(b)～(e)は S. Thompson, Short History of American Railways 1925, p. 49, 56, 57.

T型レールを、縦に並べた木製しきい(sill—長さ16フィート、幅10インチ、高さ8インチ)の上に chair で据え付ける、このしきいの幅を一定に保つために横木(cross-piece)を置く、というやりかたでレール敷設を始めた。

このレールを購入するために、1840年初夏、エリー鉄道の西部管区の建設を担当する技師 T. S. Brown は取締役の H. L. Pierson とともにイギリスに渡った。これが同社としては最初のレール買付けだった。その記録によれば、買付けは次のような次第であった⁵⁷⁾。

買付け先は British Iron Company。買付け全量は5,000トン。3,600トンを10月5日までに積送し、400トンを11月1日まで、1,000トンを翌年4月までと、三段階に分けて協定したのは、製造が追い付かないからである。たとえばこの鉄工会社の Abersychon 工場では、週産280トン、Ruabon 工場で170トンとメモされている。だがエリー本社からの督促を受けて、Pierce らは当初割高で問題外と見ていた Staffordshire

56) Mott, *op. cit.*, pp. 44-46.

Hungerford, *op. cit.*, pp. 50-52.

57) Mott, *ibid.*, pp. 328-330.

鉄の購入も含めることになった。

鉄工場側の記述によると、製造には良質の銑鉄 (pig) が選ばれ、それがよく精練 (refine) され、攪練 (puddle) され、ついでハンマーで入念に鍛造される。その上で棒鉄 (bar) に圧延 (roll) される。これを再加熱してレールへと圧延するのである。総ての部分が均質で、歪みや傷がない第1級の鉄製品である。購入者は検査官 (インスペクター) を指名しえ、このインスペクターは工場の製造工程にいつでも自由に立ち入って検査することができる。

レールの形状は、長さが大部分を18フィート、ごく一部を12, 15, 16フィートで作る。断面は第5図に示したような寸法からなる。レールの重量は、買付け交渉のメモには2,000トン分がヤード当たり50ポンド、3,000トンが55ポンドと書かれているが、同社年報では一律56ポンドのレールを使用したように記載されている。

価格については、まず工場渡し価格が、
Staffordshire 工場 (900トン)

トン当り 10ポンド

〃 (900トン)

トン当り 17, 0s, 6d

Ruabon 工場 9, 15s

Abersychon 工場 9, 0s, 5d

なおこのレールのほか、rail chair 300トンの購入契約も同時に締結された。各ポンドの重量のものをトン当たり7〜7ポンド5sの価格である。

これに、イギリスでロンドンの Palmer, Mckillup, Deny & Co., と Fletcher, Alexander & Co., の両商会にコミッション2½%, ニューヨークの代理業者に1%を支払い、さらにニューヨークで支払金 (on disbursement) 2½%とある。合計6%である。

輸送費は、トン当りで、リヴァプールからだと10s〜17s6d、ニューポートからは25s〜27s5d、ブリストルからは27s6dと書かれている。20シリングが1ポンドだから、これでレール価格の1割という見当になろうか。

レール (chair を含め) の代金総額はコミッションを含めて231,250ドルとあるが、これを5,000トンで割ると、トン当り46ドル余りという計算になる。エリー鉄道会社はそのうち75,000ドルを同社の株式で支払った。しかもそれは株価を額面どおりで評価してたとある。この記述からは、さまざまな疑問が湧いてくる。まず40年代初頭の時期にエリーの株式がどの程度イギリスの投資家に買われていたかの資料をわれわれは持っていない。買われたとしてもまだ極めてわずかだろうと思われる。しかも当時のエリー株は大幅に額面割れしているはずであって、本当に75,000ドルという大金を額面どおりの株で受け取ったとすれば、そこに何かからくりがなければならぬ。そこでひとつ考えられるのは、先に見た Staffordshire 工場からの900トン分の二度目の値段だけがトン当り17ポンド以上というけたはずれの高さに設定されているのが、この株式での支払い分に相当するのではないか、ということである。また Pierce の著書では、もう少し後の時期 (44年以降) のことであるが、「(エリー鉄道の) 額面割れした証券がしばしば1ドル当たり40, 50セントの率で、借入れの抵当に差し出されるか、サービスや資材の購入とりわけイギリスからのレールの購入——会社はこのレールを通常価格以上の値段で引き取ることを余儀なくされた——と引き換えられた」⁵⁸⁾ といっており、証券による支払いを含むことで鉄の価格が全般的に高く設定されたとも考えられる。エリーに限らず初期の鉄道がレール代金の一部を鉄道証券で支払った⁵⁹⁾ ことには極めて興味深い問題が含まれてお

58) Pierce, *op. cit.*, p. 23.

59) ただし D. R. Adler, *British Investment in American Railways*, 1970, p. 12 は、「このような支払いの仕方 (エリーが75,000ドルを株で支払ったことを指す——森) は、1850年代によく見られるようになったものの、30年代などにはまだ一般化していなかった」とのべている。エリーの事例は、先駆的な、当時としてはけたはずれに巨額のものであろうと思われる。ところでレール代金をエリー鉄道株式で受け取った British Iron

り、これについては従来研究がないわけではないが、立ち入った記述に私は接していない。ここでのエリーについての記述もおおむねわからないことが多いが、一応の紹介にとどめておきたい。

5) 国産レールの購入。strap rail 時代に鉄製品としてのレールは merchant bar の一部であるに過ぎず、レールという特別の生産物として区別されていなかった。だがT型レール時代には、専用のレール工場が不可欠になる。最初のレール工場は40年代半ばに建設され、その後ペンシルヴェニア州を中心に広まっていった。しかし50年代後半まではなおレールの輸入が国産レールを大幅に上回る。というのが、アメリカ全体についてわれわれが入手しえていいるおおよその実態である⁶⁰⁾。

エリー鉄道の場合、上に述べたイギリスでの買付けの例は、同鉄道の東部管区のためのものであった。その後、他の管区でも輸入レールを用いたかどうかは明らかでない。そして一方、初期の国産レール購入について Mott の著書には次の記述が見られる⁶¹⁾。

1841年にニュージャージー州に住む G. W. Scranton という男が、ペンシルヴェニア州のラッカワナ峡谷の石炭、鉄鉱石の埋蔵に目をつけ、広大なその一帯を購入した。そして小さな鉄工場をひらいた。あたりはまだ荒野で、市場からも遠いために、経営は苦闘を余儀なくされ、46年頃には破産の淵に立った。このとき Scranton は、エリー鉄道がレール調達でさまざまな困難を強いられていることに目をつけた。イギリスからの鉄購入は、引き渡しに常に遅れ

不安定で、工事の進行を妨げていたからである。もしT型レールをつくる専用工場を作れば、立地的にもエリー鉄道沿線の各ポイントで鉄の供給ができて、時間的にもコスト的にも極めて有利なはずだ。Scranton はそういって、その鉄工場を抵当にし、レール生産契約を結ぶことを条件に、エリー鉄道に10万ドルの借金を申し入れた。しかしエリーには到底そんな金はない。だがそのとき、エリーの取締役の一人 W. E. Dodge がこの話に強い関心を示した。彼は自己資金とその他を集めて Dodge に渡し、かくして Dodge はT型レールの製造設備を購入すると同時に、エリー鉄道と12,000トンの販売契約を結んだのである。トン当りの価格は46ドルと決められた。

レールは1847年春から引渡しが始まった。最初のレールは、Otisvill から Shawangunk 山系を越えて Port Jervis に至る路線に敷かれることになった。鉄工場からレールを運ぶのに、まず四頭立ての馬・ラバの何十組というチームで Delaware & Hudson Canal Co. の鉄道がある Archbald (ペンシルヴェニア) まで曳いていき、そこから Carbondale まで鉄道で運び、そこからさらに粘着鉄道 (gravity railroad) が Honesdale (ペンシルヴェニア) にある運河まで、そして運河を曳船で Cuddebackvill (ニューヨーク) までいき、船を降りた地点から再び馬とラバのチームが Shawangunk 山系越えて建設現場まで運ぶという、たいへんな行程だった。船を降りてからチームで曳く距離だけでも、長い場合60マイル以上になった。これに用いる人夫の数もその労働も膨大、過酷なものであった。

にもかかわらず、この契約は期間内に実行され、その事業で Scranton 一族の事業も確立した。これがアメリカ鉄鋼大企業の一つ、Lackawanna Iron & Coal Co. の創設物語なのである。またアメリカ鉄道業からいうと、これが最初の大規模な国産T型レールの使用例となっ

Co. は、エリーの破産による株価の暴落で当然ながら大損失をこうむった。この鉄工企業は1845年のエリー鉄道再建にあたり新しい出資によって旧株を新株と交換できるという条件を拒否し、その所有株をくず籠に捨ててしまった。結果的にエリー鉄道は、最初のレールをその分だけ安く入手したことになる。

60) A. D. Chandler, Jr. ed., *op. cit.*, pp. 32-33. 鈴木・中西前掲論文(Ⅲ)96頁以下。

61) Mott, *op. cit.*, pp. 90-91.

た⁶²⁾。

6) 機関車, 車両。初期の鉄道が機関車をイギリスからの輸入で始めたのは当然として,むしろ注目すべきは,それが驚くべき早さで国産に転換したことである。アメリカの機関車輸入は1829年の4台を皮切りにして,29-41年間に120台が海を渡ってきた。しかし輸入の趨勢は36年以降早くも低下し始めているのであって,41年がその最後の年となった。この時点で全米で稼働中の機関車の約25%がイギリス製であった⁶³⁾。アメリカでの国産第1号はニューヨーク州ウエストポイントで作られた。イギリスの機関車が鉄道の付属工場で製造されたのと違って,アメリカでは最初から機関車製造の企業がそれを担った。1840年には約10の企業があり,それが50年ころまでに40社に増えたが,57年恐慌で半分以上が倒産して,以後20社を越えることがなかった。この過程で Norris, Baldwin, Rogers がビッグスリーの地位を固めた。だがこの大手企業を含めて機関車製造業はかなりリスクと投機性に富むもので,販売にあたっては熾烈な入札争い,分割払い,証券での代金受け取り,旧車両の下取りなどが常識になっていたという⁶⁴⁾。

エリー鉄道の場合,1841年の Piermont-Goshen 間の操業にあたっては,その前年,使用を予定した3台の機関車を Rogers が1台9,000ドルで製造しようと申し出た。だがそれを知った Norris が,1台8,000ドル,しかも代金24,000ドル中の9,000ドル分をエリー株で受け取る条件を提示して,これが勝利した。契約日から8カ月たった41年の1月に, Eleazar Lord 号, Piermont 号, Rockland 号の3台が会社に引き渡された。この直後にできた第4号車の Orange 号は,アメリカで初めての機

関車 (cab) を持ち,全天候型,高性能の機関車で,これを運転する機関士 J. W. Meginniss は沿線の子供たちの最高の英雄だったという。

機関車以外の車両については,旅客車4両(各8個の車輪を持ち,全長36フィート,幅11フィート,高さ6フィート,座席数30)がマサチューセッツ州 Cambridgeport の Davenport & Bridge 社に各2,000ドルで発注された。ここでも入札の勝利は,価格そのものとともに,価格の25%を株式で受け取るという条件によっていた。このように車両の購入費用の一部を株式で支払うことが,いわば不可欠の条件の一つであって,41年の操業当時に支払った車両費15,750ドル中の3,900ドル(24.7%)が株式による支払だったという⁶⁵⁾。このことと,エリー鉄道が当初からレール以外のすべてを国産でまかなった(しかも多くの場合,国際水準からいっても最も豪華高性能のものを揃えた)ことを,以上から確認しておきたい。

7) 建設技師。これまでも技師 (engineer) にしばしば言及してきたが,当時,鉄道建設技師(また運河建設技師を含めて)の社会的地位は極めて高く,かつユニークなものであった。彼らはその個人的名声を武器に鉄道から鉄道へと契約にしたがって転々したから,大きな鉄道の歴史にはしばしば同一人物が登場する。建設を計画し人を集め指揮する彼らの権限は,取締役会から相対的に独立していたし,会社で最高の俸給を受け取るのは取締役ではなくて彼らだった。だが彼らの中にはやがて,建設完了後にその鉄道の管区長などとして管理者の一員になっていく者もでてくる。

1841年のエリー鉄道における技師団の編成と俸給は第5表のようであった。

62) Hungerford, *op. cit.*, pp. 76-77. なお Hungerford はここで,エリー鉄道は一切イギリスからのレール輸入を行わなかったと書いているが,私にはその真偽のほどが明らかでない。

63) J. H. White, Jr, *op. cit.*, p. 7.

64) *ibid.*, pp. 23-24.

65) 以上, 機関車, 車両については Mott, *op. cit.*, pp. 397-398, Hungerford, *op. cit.*, pp. 94-95, 100-101 によった。

第5表 エリー鉄道建設技師団の編成 (1841年)

〔本部〕 (ニューヨーク市) ⁽¹⁾			
Chief Engineer	E. Miller	年俸	3,000ドル ⁽²⁾
General Comissioner	S. P. Lyman	〃	3,000
〔東部管区〕			
Division Enginner	H. C. Seymour	〃	2,500
Resident Engineer	A. D. Green	日給	4
〔Delaware 管区〕			
Division Engineer and Acting Commissioner	A. C. Morton	年俸	1,500
〔中部管区〕			
Division Engineer and Acting Commissioner	G. E. Hoffman	〃	1,500
Resident Engineer and Acting Commissioner	A. U. Conover	日給	3.5
Resident Engineer	T. A. Starkey	〃	3
General Agent	J. Rogers	〃	3
〔Susquehanna 管区〕			
Commissioner	T. A. Johnson	年俸	1,500
Division Engineer	C. B. Stuart	〃	1,500
Assistant Engineer	T. G. Pomeroy	日給	3
〃	J. Spaulding	〃	3
〔西部管区〕			
Associate Engineer and Commissioner	T. S. Brown	年俸	2,800
Resident Engineer and Commissioner	S. Seymour	日給	3.5
〃	C. R. Paxton	〃	3.5
〃	L. S. Stancliff	〃	3.5
Principal Assistant and Superintendent of Construction	L. D. Hodgman	〃	3.5
Land Agent	G. A. French	〃	4
〃	W. Chester	〃	3.5

注(1) 本部にはほかに秘書と製図技師が各1名いる。

(2) Miller の年俸は1840年まで、4,000ドルだった。

出所 Mott, *op. cit.*, pp. 330-331.

V. 建設再開→完成

議会の対処 エリー鉄道の倒産という事態に、Southern Tier の怒りはきわまり、またその怒りはエリー鉄道のみならずウォール街とニューヨーク市のビジネスマンに向けられた。世論の糾弾を受けた取締役は1842年10月一斉退陣して、この破産会社の取締役会は始めて沿線 Southern Tier の代表者たちにとってかわら

れたのである。Elmira 出身の Maxwell を社長に選び、取締役会もニューヨーク市内ではなしに Elmira で開催した。これはエリー鉄道の歴史のほんの短い一時期だけのことであるが、しかしこの鉄道の延命、再建にとってはなほどうまい対処だったともいえる。議会にたいする救済請願が、ニューヨーク金融家ではなく Southern Tier の住民によるという趣を濃くしたからである。

前節では、1842年8月の特別議会が同鉄道の

没収、売却のとりあえず6カ月延期を決めたところまで述べた。その後の経緯をかいつまんでいうと、取締役会が総入れ換えしたあとの43年1月、建設続行のために300万ドルの政府貸与を求める請願が議会にだされた。同2月、議会はエリー鉄道会社の資金状況の詳細報告を求める決議を行った。3月、エリー鉄道を州有鉄道として建設を続行する法案を(上院)21:5で否決。4月、会社からの請願に基づき300万ドルを貸与することにかんする法案を、(下院)72:25で否決⁶⁶⁾。

この動きと並行して、議会では次のような議論の進行があった。一つは、エリー鉄道の始末をどう決めるにしろこれは極めて重大な事項であるから、議決の3分の2の多数を要する、いわゆる3分の2法案とすべしという議論である。結局、この主張は通った。もう一つは、ここまでの叙述では煩を避けて省いたが、実はこの過程で3月以降、上院議員フォークナーが、エリー再建策に関して何度かの法案を出している。法案は度々否決され手直しされながら、議会の合意を少しずつ増やしていった。その揚句、1843年4月18日、つまりエリー鉄道破産のちょうど一年後に、エリー救済にかんするフォークナー法案が議会で成立した。その内容は次のごとくである⁶⁷⁾。

同鉄道の売却を1850年7月4日まで停止する。その間、今後2年以内に建設を再開すること、可及的速やかに資金を調達して7年以内にハドソン川-エリー湖間の単線とその付帯設備の建設を完了すること、が義務づけられる。会社は300万ドル以内の社債(bond)発行を認められる。その社債は200ドル以下の額面であってはならず、元本は発行日から8年以内に償還せねばならない。この社債の発行には、州政府の鉄道コミッショナー(知事が任命する)が副署(countersign)し、その写しが財務省に保管される。社債は鉄道全資産にたいする1番完

全先取特権(lien)を有する。だが一方、州政府はこの社債の支払いに責任を持つものでないことを、社債に明記する。鉄道が完成してから2年以内に、州政府は、建設費用に7%の利子を付した額から州株300万ドルと鉄道の営業収入とを差し引いた金額で、会社を買い取って州財産とすることができる。もし州議会がこの買い取りの決定を行わないときには、鉄道会社は州株300万ドルとその利子にたいする債務を免除される。鉄道コミッショナーは、工事の進行状況を監視し、社債の発行に承認を与え、社債の販売から得た資金が適正に使用されているかどうかを見、すべての支払いの証拠書類を審査して、毎年1月、州運河委員会に報告する。コミッショナーの連署がなくては会社は200ドル以上の契約をなすことができない。この連署の有無にかかわらず、州政府はいかなる契約にも金銭的な責任を負うものではないけれども、会社が社債所有者に定められた支払いを行わないときには、所有者が社債を州財務長官に提出し、財務長官は担保にされている鉄道資産の売却を行うことができる。

見られるように、フォークナー法の眼目は、州株にかえて今度は始めて社債(bond)の発行をもって建設資金を調達させようというものであったが、その社債にたいする州政府の関係は州株以上に曖昧模糊としている。その一方で、鉄道コミッショナーを通じての州の監視態勢は、従来より格段に強まることが予定されていた。

このような条件で当面の接收、売却を免れたわけであるが、しかしこの程度のことで、到底、エリー鉄道建設の再開はできなかったのである。会社には当面何かを始めるための資金が1文もなかった。1年以上放置された資材の多くが使い物にならなくなっていた。T. S. Brown がチーフ・エンジニアに起用されたが、彼の見積もりによると鉄道は完成までに300万ドルどころか、もう700万ドル要するというのだった。

66) Mott, *op. cit.*, pp. 302-303.

67) *ibid.*, pp. 302-304.

こうして無為のうちに月日が過ぎていった。フォークナー法から1年をへた44年4月になって、会社は600万ドルの新株発行を策して奔走したが失敗に終わった。その間にも経営陣が頻繁に交替し、誰もが自信を喪失した。そして万策つきて44年10月23日、取締役は総辞職した。そしてここに Eleazar Lord が三たび登場してくるのである⁶⁸⁾。

新執行部の構成をみると、16名中13名がニューヨーク市の住人であり、沿線諸カウンティからの代表者が早くも総退陣、ほぼ完全な入れ換えであることがわかる。これ以降もエリー執行部の交替は何度もあるが、もはやニューヨーク市の金融家のウエイトが落ちるということはない。

Lord は意気軒昂、ただちに独自の方針を出していった。彼によると鉄道の完成にはあと600万ドルを要する。うち300万ドルは州から付与された社債発行権の行使をもってまかなう。あと300万ドルは、どうしても新株の発行が必要である。現時点を総括すれば、ニューヨーク市の住人はこれまでエリー鉄道株に40万ドルの現金を提供したにすぎず、貧しい Southern Tier が120万ドル出したのに比べて、あまりにも冷淡であった。彼は Southern Tier からあと100万ドルの応募を得る確信を述べ、したがってニューヨーク市民は200万ドルに応募すべきだと説いた。彼はまた同年12月に、整地と敷石工事の一部を再開するための契約資金を友人間で調達した。そしてなによりも、この新株発行と契約再開の動きを示しながら、議会にフォークナー法のさらなる修正を求めていったのである。詳細は省くが、その修正は1845年4月8日に成立した⁶⁹⁾。

この45年法をエリー鉄道史からみて、まず注目すべきは、「この法の制定の日から6年以内

にハドソン川ーエリー湖間の単線を完成することを条件として」ではあるが、これまでの会社の州政府にたいする債務、つまり州株への返済義務の全額免除を明記したことであろう⁷⁰⁾。そしてこの、300万ドルの新株発行にたいし、旧株主は2:1の割合で新株と交換する（交換しなければ今後の法の対象にならない）。払込率は同一とみなして変えないから、結局これまで150万ドル払い込んだ旧株主は、新株との交換で75万ドルの払い込みとみなされることになる。新株300万ドルにたいして発行1年半以内に25%以上払い込みの見込みがあったとき、フォークナー法にある社債300万ドルの発行が認められる。こうした条件は、会社の資産価値をたかめ、株式の発行条件をいちじるしく有利にするものと見られた。

この法には、資金問題だけでない重要な修正がなお2点含まれていた。一つは、これまで路線が自分の町を通る期待から会社を支持してきた Newburg 住民が、路線からはずれると知って支線の建設を求めてきたのを容れた修正であり、もう一つは、路線が特許状の規定に違反してペンシルヴェニア州境を一部越えることが地形上、必至となったのに対応した修正である。これは当時としては、ある意味では上の資金問題以上の大問題で、議会の議論もこちらがむしろ多くの時間を費やしたようである。ともあれこの審議の過程で、倒産前に Lord が沿線からの資金集めのため路線にかんする無責任な口約束をあちこちで振り撒いていたことが暴露された。

70) Pierce, *op. cit.*, pp. 15-17, p. 193 によると、ニューヨーク州は1827-78年の50年余の間に、16鉄道の建設にたいして10,308,845ドルの援助・貸付などを行なった。そのうち最初から贈与されたのが118万ドル程度。913万ドルが貸付であったが、実際に回収されたのは7鉄道157万ドルにすぎなかった。中でもエリー鉄道がずれた債務額だったのはいうまでもない。エリーの債務を免除する45年法が通ったあと、議会はこれ以上私企業への貸付けを禁ずる法を46年に制定した。しかしこの法は抜け穴だらけで、ともかくもこれが実効をもったのは46年一年間だけであった。

68) 以上のいきさつは主として *ibid.*, pp. 67-72 による。

69) 1845年法の成立過程とその内容は、*ibid.*, pp. 79-80, Hungerford, *op. cit.*, pp. 67-68.

そもそも Lord が三度目の社長復帰したときすでに、彼にたいする経営陣の心からなる服従は殆どなかったように見える。それでも Lord 以外にエリー再建の糸口を付ける者がいなかったから、彼らは服従していたのである。また企業外からのエリー批判が Lord 批判という形をとるのが最もやりやすいという性格も、さらに強まっていた。Mott や Hungerford などエリー史の著者がそう書いているわけではないが、私には、そうした雰囲気を読まえて、そして再建の糸口が Lord のリーダーシップによってついたのを見極めて、ニューヨーク市の金融家グループは、Lord を切り捨てたように見える。取締役会内部から糾弾の先頭に立ったのは、ニューヨーク市の著名な商業資本家 Benjamin Loder であった。そして出資者集団の中に、反 Lord のブロックが形成され、彼らは Lord がエリーを去らぬかぎり新株の募集に応じないことを言明した。Lord は、300万ドルの新株応募が達成されたら私は辞任してもよいとねばった。反対派は Lord が辞めたら、その新株全部についての応募を保証しようと応戦した。そうしたやりとりの後、1845年7月、Lord はついに辞任した。彼はその後 Piermont に隠遁（といっても悶々だったようだ）し、1871年に83歳の生涯を終えるまで、再びエリー鉄道に戻る事がなかった⁷¹⁾。

新たな資金調達方法(1) 1845年夏、Benjamin Loder のもとにつくられた取締役会は、J. Harper (出版業者)、D. S. Miller (食糧雑貨商)、H. L. Pierson (金融・商業)、Jacob Little (金融)、S. C. Marsh (商業)、H. Suydam jr. (食品、ワイン卸) など、ニューヨーク市の多彩な実業家を擁しており、14名中13名がニューヨーク市民である。鉄道沿線からは、Elmira の A. S. Diven がただ一人参加しているにすぎない。上のメンバーの中でも注目されるのは、この時点でウォール街最大の

証券投機業者 Jacob Little がエリー重役会に登場したことであろう。すぐ後で述べるが（それに続く詳細は次稿にまわす）、これはエリー証券がウォール街の、ひいてはロンドン市場での、花形投機証券になる前触れというべきことだったのである。

新執行部の最初の仕事は新株300万ドルの公募であるが、これに関連して Loder 社長はエリー鉄道の現状を次のようにまとめ、公衆にアピールしている⁷²⁾。

われわれの鉄道がエリー湖畔までの単線を完成するには、総額735万ドルの資金を要するであろう。これは今後トン当たり65ドルのT型レールを用いたマイル当たり2万ドルの路線建設と、機関車、車両の購入費とを、これまでの建設分に加えて積算した推定である。実際の建設コストはマイル当たり28,000ドルかかるのであるが、州政府の寛大な措置(300万ドルの債権放棄)と旧株主が株式払込み150万ドルの75万ドルへの減価を甘受してくれたために、2万ドルで済む計算になるのだ。これまで投下した実質500万ドルからの資本が、上の措置でわずか135万ドルとして新会社に引き継がれることになったのだから、新会社の資産内容は極めて充実している。しかも今操業しつつある路線の営業成果をみれば、全線完成のあかつきにこの鉄道が高収益をあげ、ひいては高配当を保証できることは殆ど確実である。

Loder がたてた株式発行プランによると⁷³⁾、①応募とともに5%（1株5ドル）の払込みを求め、この払込み額にたいして全線（および Newburgh までの支線）完成までのあいだ年6%の利子を支払う、②3万株全部の引受けが完了するまでは追加見込みの請求は行わず、また1年以内に25%を越える払込み請求を行わず、2年以内には30%を越える払込み請求、3年以内には45%を越える払込み請求を行わない、③25%を越えたとき45年法に基づく社債発

71) Mott, *op. cit.*, pp. 77-85, pp. 459-460.

72) *ibid.*, p. 87.

73) *ibid.*, pp. 86-87.

行の権利が発効するが、この社債を購入した者はいつでもその金額分の株式と交換することができる。つまり、ここで発行される新株は路線完成まで配当ならぬ利子が支払われる株式であり、そして社債は株式転換社債である。

この案をもって Loder 社長は、ニューヨーク市の最も富裕な人々22名に招待状を出してニューヨーク・ホテルに集まってもらった。彼は上のような状況と条件について熱弁をふるったあと、自ら全財産と称する25万ドルすべてをエリー株購入に向けることを言明した。隣に座った木綿商人の百万長者 Stephen Whitney は Loder の袖を引き、いくらなんでもそれはひどい、君は破滅するぞと小声で諫めた。しかし Loder は毅然としてその意向を繰り返した。参加者たちは感激して、みるまに Loder が求めた全額が応募された。これを引き金にして1カ月の内に300万ドルの新株はすべて購入されてしまったのである⁷⁴⁾。これはエリー鉄道の正史が誇るエピソードの一つである。

条件が満たされて、社債300万ドルも45年中に発行された。当時、株式と社債とが資金調達手段として一般的にどのように使い分けられていたかは興味ぶかい問題であるが、確たることは私にはまだわかっていない。たとえば1850年代までイギリスの投資家はアメリカ鉄道の株式をほとんど買わず、社債ばかりに向かったと統計は示しており、それは投資家層が投資の安定の方を志向したからだ、一般には解されているようである。しかしそれ以前でもたとえば鉄レールの購入代金として支払われ海を越えた鉄道株は、いったいどんな運命をたどったのだろうか⁷⁵⁾。また Adler によれば、1850年代までは

bond の売手も買手も、固定利付の社債は鉄道の建設を行うための臨時の資金手段とみなし、建設が終わって営業が始まったら社債は償還されて利潤の配当が株主に戻ってくるものと考えていたという。その意味ではイギリス人も鉄道を投資対象として選好したときには bond でなく株式を望んだ。しかし株式は、それだけではあまりに危険性が大きい。そこで現状では株式でないが、やがて株式に接続していけるような証券——転換社債に落ち着いたのだ、というのである。そんな意味を含めて初期の鉄道には転換社債が多かったようで、どうも単に安定志向だけで説明するのは不十分のように思える⁷⁶⁾。

エリー鉄道に話をもどすと、この転換社債から、エリー証券もロンドン市場でかなり大量に取引されるようになったようである。それを物語る一つのエピソードであるが⁷⁷⁾、先に名が出たウォール街きっての大投機師 Jacob Little がエリー株にたいして大規模な空売りをしかけた。だが買いのグループが必死に買い向かい、また時も彼に味方せず、株価が全般に急騰していった。売り手が現物を差し出す期限がせまり、Little の大損必至と思われたとき、彼はひそかにイギリスに渡り、転換社債を買占めて戻った。それを株式に転換して、無傷で事態をしのいだ、というのである。

新たな資金調達方法(2) 1848年12月27日、
レールの敷設工事は Binghamton に到達し

76) Adler, *op. cit.*, pp. 18-19 (note 95), 52-53.

77) E. C. Stedman, *ed.*, The New York Stock Exchange 1905, p. 102. Little がロンドンで、エリー転換社債をどれ位の値段で入手したかはわからない。Pierce, *op. cit.*, p. 8 では、「1840年代末から50年代初頭にかけて、イギリス人投資家はエリー社債を額面の半分以下の値で買っていた」と書いている。一方エリーの年報によれば、ウォール街のエリー株価は1848年以降(52年頃まで)最安値のときでも58½であり、建設完成が近づくにつれ90台まで上げていく(Mott, *op. cit.*, p. 485)。だがこの両方の記録を較べて Little の操作の成果を云々できるかどうかは確信が持てない。

74) *ibid.*, p. 463.

75) 統計がまだ外国人によるアメリカ鉄道株式の所有をごく低くしか示していない1853年に、エリー鉄道株1,000万ドル中の300万ドル、社債1,920万ドル中の700万ドルが海外で所有されていたという(Pierce, *op. cit.*, p. 6)。すでに株の3割が外国にあったというのである。なおアメリカ鉄道株の外国人所有統計を検討したものとして、Adler, *op. cit.*, pp. 23 以下を挙げておく。

た。前掲第3図でわかるように、ようやく全行程の半分である。会社設立の特許状がでて16年がたっており、完成の期限まで3年余を残すにすぎなかった。これまですでに800万ドル余りを費やして、そして会社の金庫はまた空になりつつあった。堅い岩を削り、急流や土地の割れ目に橋をかけ、丘陵その他の障害を除去してきた、それらは初期鉄道建設史の中でのかがやかしい技術的勝利だったが、それだけに消費も予定を越えてうなぎ登りに増加したのだった。

Elmira からただ一人、沿線の取締役として参加している A. S. Diven は、財務問題を主に担当してきたが、ここに至って一計を案じた⁷⁸⁾。彼は Elmira の J. Arnot, ニューヨーク市の何人かの事業家、それに彼自身の出資を含めて、いわば“construction syndicate”とも称すべき一企業を設立した。この企業が、エリー鉄道会社との間に、Binghamton から Corning にいたる77マイルの路盤と軌道作り(レールの敷設は除く)の契約をする、その代金としてエリー鉄道会社は所得証書(income certificates)と称する手形で支払う、というのである。この所得証書なるものは、路線を敷く Corning 以東の鉄道運輸業務であげる所得から独占的に支払われ、6, 7, 8, 9, 10年目と分けて完済される。彼らが作った construction syndicate の方がどうやって金を工面し工事契約をしたのかということとはわからないが、ともあれ彼らは鉄道の営業そのものは確実に利益をあげている現実から将来をみこして、こういう金融手段を考えたのであろう。

ところがその後、Corning から西に向けての工事が当初よりスピードアップできる見通しが生まれたことから、エリー鉄道とこの企業との間で契約は修正され、所得証書はすべて回収され破棄された。その代わりに、7%利付、10年満期、2番抵当権付の転換社債400万ドルを発行して、上の破棄分をこれと交換したのであ

78) Mott, *ibid.*, p. 92-93. Pierce, *ibid.*, p. 5.

る⁷⁹⁾。鉄道会社はこの発行によって、契約企業に支払うだけでなく、現在かかえている短期負債833,833ドルの返済資金も調達し、さらに Corning から西 Hornellsville まで路盤を伸ばそうとたくらんだのだった。これによってエリー鉄道の債務総額は980万ドル余となった。

情勢がエリー鉄道に味方したことなどは、これまで一度もなかったかのごとくであるが、今回はそうでなかった。1849年のゴールドラッシュを境に証券市場の高揚が始まり、またヨーロッパでもアメリカの公債に代わって鉄道証券の進出が始まって、エリー鉄道証券はかつてない好環境のなかに置かれたのである。上の方式で Corning まで建設が達成されると、会社は同じ手口で一気に終着地 Dunkirk まで169マイルも建設できると見通した。まずその建設費用が375万ドルと見積もられた。取締役会は、今度は350万ドルの7%利付き5年償還の“income bond”を発行した。この返済保証として、1851年7月1日以降の全鉄道所得から(既発行の抵当債の利払い額だけを取り去って)120万ドルまで積み立てる。この新たな社債はかなりの額面割れの価格ではあったが、ともかくも発行され、最終段階の建設費にあてられたのである。

1851年2月、建設は Allegany カウンティの Cuba まで達した。Dunkirk まであと77マイル。この時点で取締役会は株主にステートメントを発し、鉄道の現状と今後についての次の数字を示した。51年にこの鉄道は資本金600万ドルにたいして8%相当の営業利益をあげた。これは52年14.5%, 53年17%と、確実に高まるであらう。一方、現在の債務の方は、1番抵当社債300万、2番抵当社債400万、income bond 350万ドル、それに短期債務が約299万ドルと、会

79) 2番抵当権の転換社債というものが、当時他にもあったかどうかはわからないが、Adler, *op. cit.*, pp. 18-19 (note 95) は、初期鉄道の転換付社債は通常、1番抵当社債について行われた、しかし転換社債の人気が出るに従い、さらに低次の社債にも及んだ、「エリー鉄道の例がそれである」と述べている。

社再建前の旧債務証書の引き継ぎ50万ドルを加えて、総計13,988,045ドルである。しかし取締役会は、洋々たる前途を展望しながらにこやかに、この鉄道がさらに350万ドルを要すること（それは短期債務の支払い、必要な機材と機関車、車両の購入にあてる）、それを7%利付き20年満期4番抵当の転換社債の発行によって調達することを告げた。そしてこの社債も大幅の額面割れながら発行され、負債の山の標高をまた押し上げたのであった⁸⁰⁾。

完 成 1851年5月、ハドソン川からエリー湖畔に至るエリー鉄道会社の全路線の建設が完成した。会社の設立特許状から19年余の後、建設のくわを入れてから再三の中断をはさんで16年後のことである。

この鉄道の完成は、アメリカの鉄道建設史上、最も重要な出来事の一つだった。のちの東部四大幹線鉄道のうち、ペンシルヴェニア鉄道はまだアリゲニー山脈の東部だけを走るローカルラインに過ぎなかった。ニューヨーク・セントラルはまだできておらず、その沿線に（のちに合同する）諸短線鉄道が操業していた。ボルチモア・オハイオ鉄道は、アメリカにおける幹線のパイオニアであり、ミシシッピ川水運に抗してボルチモアの交易を守るべく奮闘していたが、まだ重要な西部接続を果たしておらず、そしてなんといっても東西交易の幹線としてニューヨークを本拠とするラインには較ぶべくもなかった。合衆国の東西を結ぶ真にナショナルな鉄道輸送経路をひらいたのは、エリー鉄道だったというべきであろう。そしてこの時点でエリー鉄道は世界最大の鉄道であった。

5月14-15日の開通式には、合衆国大統領フ

- 80) 建設の最終段階における、この社債（しかも転換社債）の乱発をみるにつけても、社債購入者を総じて保守的・安定志向という面だけからえがくことには疑問が残る。少なくともこの時期、社債が証券市場を拡張する先頭に立ったのは、鉄道完成後の株式への転換を含んでいたからこそであつたろう。

イルモア以下、政財界の錚々たるメンバーが参じ、ニューヨーク市から終着 Dunkirk まで二日がかりの旅に連なった。主な駅ごとに花火があがり式典や祝賀会が持たれ、その都度、大統領をはじめ要人がこの鉄道の画期的意義をたたえるスピーチをおこなった。長年エリーを格好の苛責り材料にしてきたジャーナリズムも、手の裏を返した礼賛記事を載せた。

エリー鉄道の建設を調査対象とした本稿の課題は、一応これで終わることになる。最後に、全線開業から半年ほどをへた52年当初の状態をまとめて、本稿のむすびにかえたい。

第6、7表をみよう。企業会計制度が未熟な時代で、財務諸表などもまったく不十分であるから、おおよそのイメージを得るためのものである。たとえば鉄道の資産の部には土地の価格が計上されていない。これまでの総工費はMott によると約2,279万ドル、マイル当り43,333ドルとなり、1834年の当初見積もりの6倍であった。あるいは最終段階の1850年に執行部がおこなった見積もりをも308万ドル上回っ

第6表 エリー鉄道の資本と資産 (1852年始め)

〔資 本〕			
株	式		6,000,000ドル
社	債		14,000,000
短	期	負	債
	計		3,080,000
			23,080,000
〔資 産〕			
レール	(複線、支線を含む, 525マイル)		20,150,000ドル
機 関 車	(132台)		1,118,152
客	車	(72両)	178,291
貨	車	(1,505両)	864,986
はしけ	(4), 蒸気船	(2)	101,141
機 械 工 作 所	(2)		195,381
棧	橋		10,427
社 屋, 倉 庫			80,677
木	材		197,824
資材, 通信線, 現金, 受取手形			170,000
沿 線 の 給 水 所			511,823
Buffalo & State Line RR. Co. 株			250,000
	計		23,787,916

Mott, *op.cit.*, p. 112 による。

第7表 開業6カ月間の営業収支

〔収 入〕	
営 業 収 入	1,755,285ドル
〔支 出〕	
営 業 支 出	738,656ドル
蒸気船船賃(エリー湖)	90,000
そ の 他 支 出	9,600
計	838,256
純 収 入 (net revenue)	917,029ドル

Mott, *op. cit.*, p. 112.

ている。

全線開通後6カ月の純収入は表によると917,029ドル。このうちから債務への利払い604,722ドルが差し引かれ、剰余金 (surplus) は312,307ドルである。そこから株主に、財務上初めて4%の配当 (dividend) が支払われた。前述のようにそれまでは、株主にたいしては払込み金額に6%の利子 (interest) を支払うものとして処理してきたのである⁸¹⁾。

1852年1月にエリー鉄道は、またまた300万ドルの転換社債を発行 (額面を12~15%割った値で) する。支線の建設、ニューヨーク市内との連絡ルート、他鉄道との接続 (6表にある Buffalo & State Line などその一つである) と、建設の課題はまだまだ続くのであるが、本稿はそれに立ち入らない。

エリー鉄道は、とにかくレールを敷きさえずれば、運輸業としての営業成績そのものは順調だったことを表は示している。では20年におよぶ建設途上の、あれほどの苦難の根本原因はどこにあったのだろうか。沿線に十分な資本蓄積がないというのは、アメリカ大鉄道のいわば宿命である。その大鉄道の中でもとりわけエリー鉄道の苦難が大きかったのは、沿線があまりに貧しかったという、程度の問題に帰着するのか、それともこの鉄道があまりに早く計画されすぎたからで、もし10年か20年遅れて計画されればもっと順調に進むはずの客観的な位置にいたということなのか。また建設途上の困難が生み出したさまざまな操作や便法が、開設後、一見順調に経営している鉄道会社に引き継がれているのかいないのか。やがてウォール街を震撼させる「エリー戦争」、イギリス資本の投資動向にも最もはげしい変動要因となるエリー証券、これらは建設時代の問題とどうかかわっているのか。本稿を閉じるにあたって、そういった疑問や関心があらためて筆者をとらえる。その関心を次稿につなげてゆきたいと思う。

〔追記〕

というわけで目下、続稿を執筆中であるが、筆者の勤務先大学が変わるため、続稿は本紀要に掲載されないことをお断わりしておく (森)。

81) 株式にたいする「利子」の支払いは、1848年143,147ドル、49年291,585ドル、50年391,855ドルとなっている。51年以降の配当額は、51年346,859ドル、52年416,434ドル、53年252,660ドル、54年700,605ドル、である (Mott, *op. cit.*, p. 484 の note)。