

南北戦争と鉄道 II.

小澤 治郎

まえがき

1. 南北戦争前夜の北部および南部の鉄道の状況
 2. 戦争勃発と北部の鉄道
 3. 戦争勃発と南部の鉄道——戦況との関係
 4. 62年段階の鉄道政策 ……（以上、前号）
 5. 63年の戦況と鉄道
 6. 63年の南北の鉄道
 7. 64年の状況
 8. 65年の最終局面
- む す び ……（以上、本号）

5. 63年の戦況と鉄道

1863年に入って、62年の攻勢のちふたび北軍の攻勢が始まろうとする雰囲気であったが、東部方面はノース・カロライナが次の両勢力の対決の場になることが予想された。北軍の海軍は制海権を握り、すでにノフォーク、サフォークから内陸部をうかがっており、次いでウィルミントン、チャールストン、サヴェンナのいずれかが攻撃される可能性があった。一方、ポトマック河方面からラパノック河を越えて北軍が南下する可能性もあり、これに備えてリー将軍はフレデリックスバーグに陣取っていたが、この軍を養っていたリッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック鉄道は1月ごろから軍隊や馬の糧食を充分に運ぶことができないほど疲弊し、混乱

し始めた。またその南のウィルミントン・アンド・ウェルドン鉄道，ノース・カロライナ鉄道なども糧食運搬に耐えられなくなり，リー將軍の軍の一部は食糧不足のためやむなく南下せざるをえなくなり，当時この方面の鉄道輸送の調整の責任者であったウィリアム M. ウォドレイもこの情勢を如何ともすることができなかった。ノース・カロライナではベーコン・米・砂糖などの食糧品が積まれたまま腐っていく一方，近くのヴァージニアでは兵士たちが飢え始めていた。ウォドレイは，兵士になった鉄道従業員たちを鉄道業に復帰させること，また軍事的義務を果していない鉄道を政府が管理することを大統領に進言するが，双方ともに実現しなかった。リー將軍もアトランタやテネシーの牛肉を徴発するため，重要でない運搬を中止し，鉄道沿線の荷馬車を徴発して牛肉の輸送を優先することを兵站局に進言するが成果は見られず，当時ポトマック河周辺にいた北軍のフーカー將軍を先手をうって攻撃したいというリー將軍の希望は実現しなかった。4月にはインボーデンの軍が西ヴァージニアに向うが，鉄道破壊とともに北軍の糧食を略奪することがこの軍の任務であった。5月1日，フレデリックスバーグの近郊でチャンセラヴィルの戦いが行われ，南軍の名将ジャクソン將軍の軍は北軍のフーカー將軍の軍を破るが，そのころには南軍兵士のなかにはかなり壊血病が見られた。このような情勢のなかでリー將軍が局面の打開を計ったのがゲティスバーグの戦いであった。春になって南軍の食糧不足や鉄道輸送も若干元気をとり戻し，リー將軍はふたたび西部とバルティモア，フィラデルフィア，ワシントンを結ぶ鉄道を破壊し，サスケハナ河とポトマック河の間の地域を孤立させて占領することを企てた。6月の初めから動き始めた南軍は3軍に分れ，6月末にはペンシルヴァニア州へ密かに侵入していった。6月27日これに気づいた北軍はフーカー將軍に代ってミード將軍を総指揮官とし，当時オレンジ・アンド・アレクサンドリア鉄道の復旧に当たっていたハーマン・ハウプトをメリーランド州とペンシルヴァニア州の鉄道の軍事的利用管理総指揮官に任命してこれに対するが，そのころすでにバルティモア・アンド・オハイ

オ鉄道とノーザン・パシフィック鉄道は各所で分断されていた。南軍のうち一部はハリスバーグ周辺まで達していたがそこから南下し始め、ゲティスバーグ近辺が戦場となる形勢になった。ハーマン・ハウプトは貧弱なウェスタン・メリーランド鉄道でバルティモアからウィンチェスターまでと、片やノーザン・セントラル鉄道およびヨーク・アンド・カンバーランド鉄道によるゲティスバーグへの補給路をわずか4日間で復旧し、7月3日ゲティスバーグの戦いが最高潮のころ、往路は1日1500トンを越える輸送を戦場へ向って行い、復路は数千人の負傷した兵士をバルティモアへ搬送した。ゲティスバーグでの北軍の勝利後もオレンジ・アンド・アレクサンドリア鉄道やマナサス・ギャップの周辺の鉄道は南軍のゲリラによる襲撃に悩まされるが、ハウプトの指揮下に復旧が進み、8月にはほとんどそれが終了した。

次の重要な戦闘の場はチャタヌーガであった。ここでは北軍の W. S. ロゼクラン将軍と南軍のブラッグ将軍の軍が対峙していたが、南軍は押され気味で、9月6日にはチャタヌーガから撤退する有様であった。この情勢を憂慮したリッチモンドの首脳部はゲティスバーグの戦いから帰還してきた部隊をこの方面へ送ることを決意し、まずヴァージニア・アンド・テネシー鉄道で送ろうとするが、その路線上のノックスヴィルが北軍に占領されたため、南方廻りの大迂回路を使わざるをえなくなった。リッチモンド、ウェルドン、キングスヴィル、オーガスタ、アトランタ経由の行程は800マイルを越え、六つの鉄道会社にまたがるものであった。ロゼクラン将軍の率いる北軍とブラッグ将軍の率いる南軍はチャタヌーガの近くのチカマウガで9月15・16日から決戦に入るが、遠路リッチモンドからかけつけたロングストリート将軍の率いる南軍はちょうどこの戦闘の最中に到着し、南軍は力を得て勝利を収めることができた。このとき運ばれた軍は約1万2000名と推察される。(このうちチカマウガの戦闘に参加できたのは約6000名で、あとは戦闘後に到着した。)この大移動はリー将軍の決断の下に兵站局長官ロートン、鉄道関係の責任者シムズ大佐、その他各地域の鉄道会社が協力して行った作戦



で、一応成功したことからあとで鉄道会社の“愛国心”が讃えられることになったし、北軍のものに比べてかなりの日数を要したとはいえ、それなりに成果を収めて貴重な勝利をもたらしたのであった。(Black, Chap. 14.)

チカマウガの敗戦によってロゼ克蘭將軍の率いる北軍はチャタヌーガで

窮地に陥った。9月23日には救援要請の電報がワシントンのスタントン陸軍長官に向けて打たれた。リンカーン大統領、シュワード長官、チェース長官らの首脳は会議を開き、ヴィックスバーグにいるシャーマン將軍の軍とノックスヴィルにいるバーンサイド將軍の軍を救援に向けるのは得策でないとし、ヴァージニアのポトマック周辺の軍をフーカー將軍に指揮させて向わせることに決定した。翌24日にはサミュエル M. フェルトン、トマス・スコット、ジョン W. ギャレット、ウィリアム P. スミスが召集され、3万の軍をワシントン周辺からチャタヌーガへ輸送するための計画が練られた。バルティモアを出発した軍はバルティモア・アンド・オハイオ鉄道でペンウッドへ運ばれ、そこでオハイオ河を船で渡ってコロンプス経由インディアナポリスへ入り、そこからジェファソンヴィルを経てルイズヴィルに到着し、そこからルイズヴィル・アンド・ナシュヴィル鉄道でブリッジポートへ達するという計画であり、完全武装の歩兵だけでなく、大砲、馬とその飼料を運ぶ大規模な計画であった。翌25日にはすでに第一陣がワシントンを出発し、27日には1万2600名の兵士と貨車33台分の大砲、21台分の馬と飼料がワシントンからペンウッドへ移動していた。沿線の軍隊にはこの輸送を援助するための動員令が下り、なかにはこの輸送以外の輸送を優先させようとして、解任の通告をもってそれを中止させられた將軍もいた。29日には先陣がルイズヴィルに達し、そのころ最後の列車がワシントンを出発しつつあった。リンカーン大統領が命令を発してから11日目にはこの1200マイルの距離の大移動はすべて完了していた。その最初の部分のバルティモア・アンド・オハイオ鉄道や最後の部分のルイズヴィル・アンド・ナシュヴィル鉄道はそのころ修復が終わったばかり、あるいは修復中での輸送であった。そしてこの作戦が終ると、使用された機関車や車輛は整然と鉄道会社に返還され、すぐさま平時の輸送に復帰した。作戦に要した日時の短かさとともに同時期の南部の鉄道とはひじょうに異なる状況であった。フーカー將軍の増援軍の到着はチャタヌーガを安泰にただけでなく、その周辺の鉄道が南軍の破壊活動から守られるこ

とを意味した。北軍は西部方面軍司令官に新しくグラント將軍を任命し、グラントは10月23日にチャタヌーガに入り、シャーマン將軍をチャタヌーガへ移動させ、ハーマン・ハウプトの後継者ともいべき鉄道の技術者 W. G. ドッジを登用して本格的な鉄道の修復作業に入った。ドッジはその後40日間に102マイルの路線と182の鉄橋を修復し、11月にはこの地域で北軍が優勢となり、11月24～25日の戦いに勝利を収めてチャタヌーガ地方は北軍の手中に入った。そしてそのころすでにミシシッピ河流域の南部の諸鉄道は戦乱の洗礼を受けていた。ニューオーリンズ・ジャクソン・アンド・グレート・ノーザン鉄道、ミシシッピ・アンド・テネシー鉄道、ミシシッピ・セントラル鉄道は多くの場所で破壊され、メンフィスからグラナダ、ジャクソンに至る路線は実際上使用不能の状態であった。(Turner, Chap. 21.)

6. 63年の南北の鉄道

以上に見たように両軍とも鉄道の軍事的利用に経験を積んだ結果、鉄道を利用した大作戦が見られるようになったが、南部の鉄道は63年に入って62年以上に荒廃してきた。大作戦以外の日常の軍事輸送にも多くの時間がかかり始めた。チャールストン、ウィルミントン間209マイルの輸送に40時間を要したり、各所で兵士を乗せたままの列車が半日あるいは丸一日停車したまま動かず、兵士が退屈してしまうといった事態が生じ始めた。一般の貨物輸送にも障害が出始めた。荷物を頼んでも乗務員が簡単に引き受けなくなり、リポートが要求されるような例が生じ始めた。軍隊の指揮官と鉄道会社、そして地元の州政府との間の紛争も多発した。ブラッグ將軍とウェスタ・アンド・アトランティック鉄道とのいざこざは有名である。63年3月ブラッグ將軍はアトランタからの軍需輸送が到着しないことを根拠にその鉄道を軍の管轄下に置くことをローランド監督に通告した。ローランド監督はブラウン州知事に訴え、ブラウン州知事はデーヴィス大統領に訴えた。大統領

はブラッグ将軍に命令を撤回させた。11月にもブラッグ将軍は、ジョージア州中央部には食糧が余っているのに自分たちの兵士は飢えようとしていると鉄道を非難し、ブラウン州知事は車輛は不足しているし、従業員は疲れ果てている、どうしようもないではないかとやり返した。機関車不足などから荷物を満載した貨車が側線で放置されるなどの無駄も目立って増えてきた。63年にはまたヴァージニアで食糧不足が生じた。長期間大軍が集中したことがその原因であった。ジョージア州、アラバマ州、ミシシッピ州から食糧を運搬することが計画されるが、各地域内の輸送はかなり順調に行われていたが、長距離の大規模輸送となると困難な問題が多かった。ジョージア州南西部からリッチモンドまでは700マイルあり、6社の路線を乗り継がなければならなかったが、これを通じた大量輸送は長続きせず、たとえばリッチモンド・アンド・ピーターズバーグ鉄道の場合、6月には2283ブッシェルを運んだが9月にはその半量になり、64年1月には500ブッシェル以下になった。海岸沿いの船による運搬も地理的条件と海上封鎖のためにうまく行かず、ウォドレイヤシムズも参加した議論の末、軍需輸送が滞っている地域では乗客輸送を削減する措置が考えられるなど危機的様相を呈し始めた。(Black, Chap. 15.)

一方、北部側は戦争開始の61年には通商は落ちこんだが、軍事輸送の助けもあって62年、63年と通商は拡大していった。その姿を地域別に少し詳しく見てみよう。

まず北東部の場合、ボストン・アンド・メイン鉄道では61年に93万ドルであった総収入は62年には73万ドルに落ちこんだが、63年には94万ドルに回復し、64年100万ドル、65年120万ドルと増え続けた。もっとも戦争後期には人件費が高騰し、レールも戦争開始時の約2倍に、他の資材も50%から200%の値上りを見て、65年には92万ドルの経常費に達したため利潤はひどく低かった。それにしても65年には260万人の乗客を運び、27万5000トンの貨物を運搬して記録を更新したのであった。ボストン・アンド・

オルパニィ鉄道の場合も、62年に150万人の乗客と38万トンの貨物を運んだのが、64年には200万人の乗客と45万トンの貨物に増え、人件費と燃料費・資材費の高騰によってそれほどの収益は得られなかったとはいえ、順調な経営が続いた。ニューヨーク・アンド・ニューヘヴン鉄道の場合は旅客輸送が主であったが、61年に80万ドルに減った総収入は62年には100万ドル、63年には140万ドルと伸張し、機関車の新調や一列車の客車数の延長など設備投資が必要となり、それが人件費や資材費が高騰した状況のなかでなされたため、かなりの出費を見たが、悪い経営状態とはいえなかった。以上の例に見られるように、全体としてニュー・イングランドの諸鉄道はこれまでに見られなかった大量の輸送量と多額の出費を経験した。

より南の、より戦場に近い地域では、より早くから、そしてより大きく軍事輸送の影響を受けた。ニューヨーク州とペンシルヴァニア州中部を結んだノーザン鉄道の場合、61年に全収入141万ドル中36万ドルを軍事輸送が占めるといった軍事輸送の影響を受け、機関車や車輛を増強するが、62年には沿線の石炭・石油輸送の増加によって複線化も進められた。63年6～7月のゲティスバーグ戦で23万ドル程度の被害を受けたが、63年には総収入は300万ドルを越え、機関車と車輛の数は61年の2倍に増えた。フィラデルフィア・ウィルミントン・アンド・バルティモア鉄道の場合も、沿線の輸送量の増加と臨時的な軍事輸送によって着実に経営状況は好転し、輸送量の増加に対応するため燃料を木炭から石炭に切り換えるとともに、一部の複線化と機関車・車輛の増設、鉄橋の新設が続き、諸費用の高騰によって出費の増加を見ながら63年から10%の配当を支払い続けた。

次いで東西幹線諸鉄道の場合を見ると、戦争勃発とともにミシシッピ河通商が閉鎖され、これらの重要性は躍進した。またヨーロッパ、とくにイギリスの穀物不足がアメリカ穀物への需要を生んだこと、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道が戦争の直接的影響を受けて穀物輸送の競争から脱落したことから残る3者の穀物輸送は戦争中激増し、これら3社は順調に発展した。ペ

ペンシルヴァニア鉄道の場合を見ると、61年の純収益は365万ドルでこれは前年の $\frac{1}{3}$ 増であり、そのほとんどは穀物輸送の増加によるものであった。そのためデラウェア河まで路線は延ばされ、47万5000ブッシェルの収容力のある穀物エレベーターが備えつけられ、貨車も増加した。一方軍需輸送も増え、戦争勃発以来8万5000人の兵士が運ばれた。このような状況のなかで輸送量の多い地域で複線化が始められた。62年には輸送量はさらに増加し、10万人を越える兵士が運ばれ、総収入は1000万ドル（うち貨物700万ドル）で純収益は480万ドルに達した。石炭輸送の増加もあって37台の機関車と930台の貨車が新しく導入された。63年の総収入は1180万ドルでそのうち純収益は510万ドルであった。貨物の $\frac{1}{3}$ は石炭輸送で、軍隊輸送は50万ドルの収入であった。このころから徴兵による労働者不足が目立ち始め、とくに熟練労働者が不足し始めた。列車のスピードが増し、機関車が大型化したためレールの破損が激しく、輸入鋼鉄レールの採用が試験的に始められ、燃料も石炭に変わっていった。64年には1470万ドルの総収入で、操業費用が1060万ドル、410万ドルの純収益となるが、この背景には61年に比べて約3倍の物価騰貴があった。65年には終戦の復員兵士の輸送のため軍隊輸送は多く、総収入中の18%を占めた。以上のように、南北戦争下のペンシルヴァニア鉄道の姿は、輸送量増加、価格上昇、労働力不足、技術革新、および若干の装備の劣悪化と要約することができるだろう。ペンシルヴァニア西方の支線ピッツバーグ・フォートウェイン・アンド・シカゴ鉄道の場合は家畜と穀物輸送が主であったが、親会社とほぼ同様の姿であった。61年度130万ドルであった純収益は62年には200万ドル、63年210万ドル、64年300万ドルと増えた。以上のような情勢と軍隊輸送のため一貫輸送が必要となったことから小組織が大組織に吸収される傾向が目立った。イリー鉄道も破産状態が終ったばかりであったのに戦争に入ってから経営は順調で、62年の純収益は350万ドル、63年のそれは400万ドル、64年のそれは460万ドルであった。ニューヨーク・セントラル鉄道は最も戦火から離れた

位置にあってその影響を受けることはほとんどなく、すでに50年代に着実に増加したその運送量はさらに増加した。貨物からの収入は61年466万ドル、62年660万ドル、63年750万ドルに増え、64年には850万ドルへ増えた。65年には旅客、貨物併せての収益は1400万ドルを越えた。

バルティモア・アンド・オハイオ鉄道は戦争勃発後まもなく戦火に見舞われることになった。ハーパーズ・フェリーの東西の約100マイルの路線が61年5月南軍に占領され、それを指揮したジャクソン将軍は、6月に撤収する際14台の機関車と36マイルのレールをもち去った外、42台の機関車と386台の貨車、23の鉄橋を破壊して去った。その結果62年3月までバルティモア、ウィーリング間は列車は通過できなかった。その後も9月にリー将軍の軍がアンティエタムの戦いに進撃したころには各所で路線は中断され、63年に入ってもリー将軍が5月～6月にカンバーランド周辺を占領した際に各所で破壊され、これに反撃した北軍側も戦況によっては鉄橋を破壊した。8月以降平常運転が続き、この年は6カ月間しか開通していなかったが、それでも450万ドルの利益が得られた。64年には長期中断はなかったが、絶えず敵軍の接近におびやかされ、軍隊の保護のもとに修復工事が行われた。64～65年には南軍の出没は減り、65年にはグラント将軍やシャーマン将軍の軍を運ぶためこの鉄道は大活躍をし、しばしば1日に1万人を越える軍を運んだ。軍隊輸送は大きな収益をもたらしたため、この鉄道は政府に補償してもらおうことなく、自ら南軍による破壊箇所の修復をしたが、他の鉄道会社ほどの好況は見られず装備の劣悪化はよりひどかった。

シカゴ周辺の諸鉄道も大体同じ傾向を示し、穀物輸送の増加による増収、車輛の不足、費用の高騰、装備の劣悪化が一般的な姿であった。デトロイト、シカゴ間のミンガン・セントラル鉄道の場合、60～61年は旅客も減り、軍隊輸送も小規模なものであったが、62年には純収益は30万ドル増えて約120万ドルに達し、63年には旅客輸送は23%増え、貨物輸送も56万トンに達した。65年には労賃と資材費の高騰に悩まされたが、174万ドルの収益を

挙げた。

イリノイ・セントラル鉄道は土地付与を受けた会社であったので、一般鉄道会社のトン・人・マイル2セントにたいし、1.8セントしか徴収できず、軍需品輸送にたいしては他の鉄道が10%引きで運搬したのにたいし $\frac{1}{3}$ 値引きで運搬しなければならなかったにも拘らず、61年の130億ドルの純収入は62年には183万ドルへ、63年には240万ドル、64年には286万ドルへ増加した。この背景には移民などの流入によってシカゴの人口が60年の11万2000人から70年の29万9000人へと急上昇しつつあったことに代表されるこの地域の発展があったのであり、同様の傾向は初代シカゴ市長ウィリアムB.オグデンが社長をつとめたシカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道の場合にもいえた。この鉄道の場合も、63年の純収入は62年よりも20%増えて51万ドルに、65年には210万ドルに達し、この間64年にはミシシッピ河に架橋し、62年に32台であった機関車は65年には123台に、同じく19台しかなかった客車は79台に、630台だった貨車は2773台に増えた。

以上のように、東部、西部を通じて北部の鉄道経営者たちはまず戦争勃発時にはかなり不安な状況であるが、輸送量が増え、収益が増えるにつれて安心し始めた。そのうち物価が上昇して実質収入が減り、装備の価値が目減りするにつれてふたたび不安になっていったというのが大体の傾向であった。

(Weber, Chap. 4, 5, 6.)

7. 64年の状況

以上に見てきたようにすでに開戦前からあった南北の鉄道の実力の差は63年段階にはかなり明白になってきた。北部の鉄道は50年代からの隆盛を続け、その工業力は南軍による破壊を修復することができた。一方南部の鉄道は北部およびヨーロッパからの補給を絶たれて日常的な運行すら維持することが困難になり、軍事輸送も規模と速度を失いつつあった。戦況はすでに

南軍に不利であったが、64年段階でも南軍はその鉄道を極力利用しなければならなかった。北側の鉄道の軍事利用の能率が上るにつけて、それに対抗するためには、貧弱な鉄道を最大限に利用する以外に途はなかったからである。

64年には南部のインフレはもはや常軌を逸したものになっていた。レールの価格は戦前の10倍になっていたし、車輪の価格は30倍になっていた。ヴァージニアの潤滑油の価格は戦前の50倍に達していた。テキサスではもはや機関車を補充することができず、牛で車輛を引っ張る会社も現われた。運賃も値上りしていたが、これに見合うものではなかった。

人的不足も進みつつあった。ヴァージニア地方では黒人奴隷の逃亡や北軍による解放が目立った。熟練労働者の涸渇はより重要であった。徴兵局も兵士の数の不足に悩み、このころ徴兵局が50歳までの労働者を徴兵することを決めたため、各鉄道会社は困り、鉄道会社間で労働者の奪い合いも生じた。(結局徴兵局は65年に5000名余りの鉄道従業員を徴兵免除にした。)この労働者不足で確かに鉄道労働者の賃金は上昇したが、食料品価格が60から80倍に上昇したなかでは決してそれに見合うものではなかった。

このような情勢のなかで、鉄道会社は運賃を上げ、サービスを切り下げる以外に方法がなかった。61年にはモンゴメリィ、コロンプス間の80マイルは半日で行けたが、今は丸1日を必要とした。64年3月、ノーフォーク・アンド・ピーターズバーグ鉄道では塩1袋を36キロ運ぶのに5ドルを要した。同鉄道では旅客輸送は1マイル当たり20セントであった。軍事輸送の運賃も引き上げられた。64年4月のコロンプアの鉄道会議で貨物運賃は50%値上げされ、旅客運賃は1マイルにつき6セント引き上げられた。

64年には南部の鉄道諸会社は数字上は大きな利潤を挙げた。たとえばアトランティック・アンド・ノースカロライナ鉄道という小会社は、63~64年にかけての1年間に10万720ドルの操業費を必要としたが、帳簿上の純利益は2万5000ドルに達し、ジョージア州のサウス・ウェスタン鉄道は100万

ドルを越える利益を挙げた計算になった。しかしこれはインフレと設備の悪化を無視した紙の上の計算で、“61年1月と同じ条件で考えるならば……実際は大きな損失”なのであった。しかしこの“紙の上の”利益で各鉄道会社は政府の債券を買いこみ、それは当時は“愛国的”行為として讃えられたが、敗戦とともにこれは全く無に帰する運命にあった。このような“利益”は想像上のものであったが、鉄道の安全性の低下は現実のものであった。装備の劣悪化の結果、毎日のように鉄道事故が起り始めた。あまりの衝突事故の多さから、64年の12月にはアラバマ州では“他の鉄道とのすべての交叉点の50フィート手前で全列車が一時停止し、古い鉄道会社の列車に優先通行権を認める”ことが決められたほどだった。旅客たちは多くの不便を耐え忍ばなければならず、速度も馬車とほとんど変らなくなった。そしてしばしば途中の駅で数時間待たされたりしたのであった。乗客たちの風紀も乱れ、窃盗などの犯罪も増加した。

このような情勢のなかで、とにかく軍需輸送を運行し続けるためには、政府による鉄道管理が必要であるという意見があらためてでてきた。シムズ中佐はひき続いて軍需輸送の調整責任者の地位にあったが、だんだん任務を遂行するのが困難になってきており、ロートン兵站局長官やセドン陸軍大臣も何らかの方法で鉄道輸送の管理をより強化すべきであるという考えに傾きつつあった。しかしデーヴィス大統領はこのような政府による鉄道管理の強化は州権主義に立つ南部の体制を危険におとし入れると考え、このような情勢下でも陸軍省の統制による政策にでるのを控え、諸鉄道間の“協力”を中心とする方法を継続した。他方で鉄道会社と郵政局の間に争いが生じてきた。これは列車が時間を守れなくなり、郵便物の輸送が滞り始めたことが原因であった。郵便料金の問題も含めて南部の輸送体系は破綻の兆しを見せ始めた。

このような情勢のなかで、いやかえってこのような情勢であればこそ、軍需輸送を始め最低限の輸送の重要性はむしろ逆に高まりつつあった。北方や

西方の地域が北軍の勢力圏内に入り、南部の勢力範囲が縮まるにつれて、これまで延び延びになっていた連絡が計画された地点で、まだ工事途中であった場所の連絡の重要性が浮び上ってきた。ダンヴィル、グリーンズボロー間の連絡は、ノックスヴィル、チャタヌーガ間の路線が失われた今となってはなくてはならない輸送路になった。不十分な設備しか備えていないものであったが、64年の末にその連絡は完成した。セルマ、メリディアン間も鉄橋が一つ未完成であったが、人手不足や資材不足を切り抜けて開通した。その他ノース・カロライナのファイエットヴィルとサウス・カロライナのフローレンス間やウィルミントンのケープ・フィア河の鉄橋などが計画にのぼるが、全部が完成したわけではなかった。

その他にもシムズ大佐が指揮した鉄道局 Railroad Bureau は64年に入って多くの機能を果たした。2月には1万2000名の北軍の捕虜をヴァージニアからジョージア州のアンダーソンヴィル収容所まで運ぶ仕事で各鉄道会社を指導した。南軍が撤退する場合は兵器や備品、レールなどを前もって後方へ輸送する仕事があったが、64年の春にはミシシッピ州やアラバマ州から東方へかなりの移動があった。その他鉄道局はトレデガー・アイアン・ワークスなどで少数生産された機関車や車輛、部品などの分配も手がけた。これらの活動もあと数カ月で終結する運命にあり、北軍の進攻につれて南部の体制は崩壊に近づきつつあったが、残った地域の輸送は最後まで守られなければならなかった。その一つは磨耗していくレールの補充であった。すでに鉄委員会 Iron Commission があまり重要でない路線を選んでそのレールをより重要な場所に廻すという非常手段が認められていたが、これはレールをはがれる側の路線の強い抵抗に遭った。かなり代表的な例となったアラバマ・アンド・フロリダ鉄道の場合、社長の O. M. アヴァリィは裁判にもちこんでこの決定に反対した。それでもレールははがされていったが、各所で問題は混乱し、春から国会でも議論されたが、結論はでないまま各地で紛糾は続いた。

(Black, Chap. 18.)

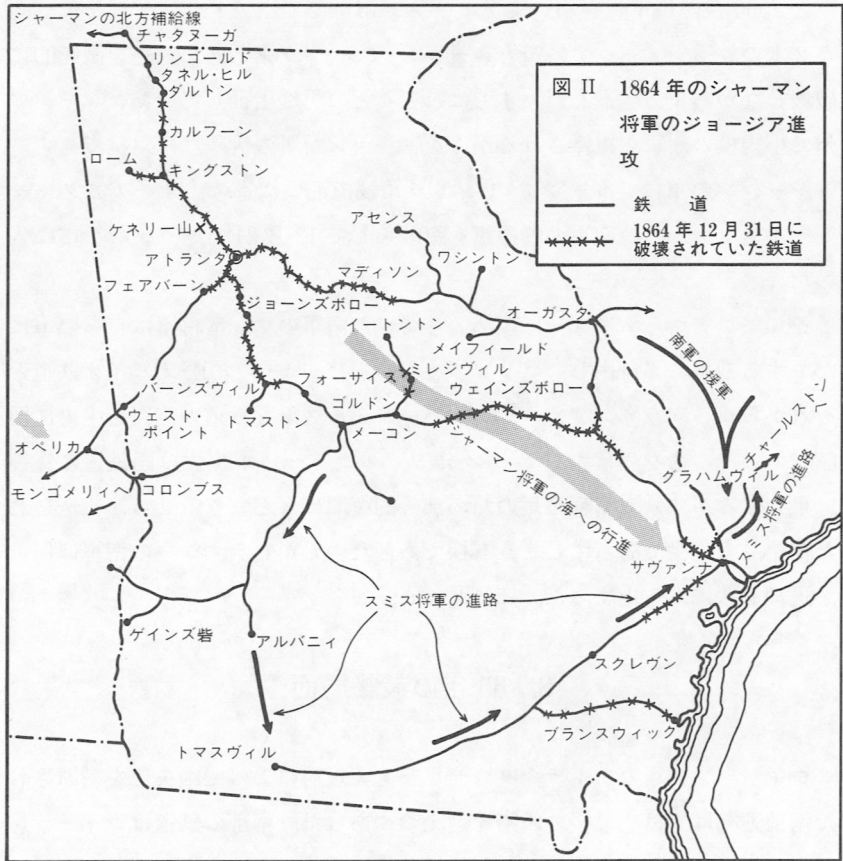
64年の戦況を見ると、グラント将軍が北軍の総指揮官に任命され、次の進攻の重要場面であったミシシッピ軍の司令官には W. T. シャーマン将軍が任命された。かれらの目標はリー将軍に率いられたヴァージニアの南軍とジョンストン将軍に率いられたアトランタであった。前者はグラント将軍が、後者はシャーマン将軍が責任をもつことになった。シャーマン将軍がチャタヌーガから南へ進攻する前に、補給路を確保するため、より北のナシュヴィル、チャタヌーガ間の路線の復旧が必要であった。東部からイリー鉄道のマッカラムが呼ばれ、ヴァージニアの鉄道の修復の方法が導入された。マッカラムはレールの修復にとり組むとともに200台の機関車、3000台の貨車を導入した。ナシュヴィル、チャタヌーガ間ではまだ南軍の奇襲が見られたが、北軍の警備はそれを上廻った。それでも民間輸送は中断され、将来の出撃に備えてナシュヴィルに食料、武器弾薬が蓄積された。5月4日にグラント将軍の命が下り、シャーマン将軍は10万の軍と250門の大砲を率いて出撃した。ジョンストン将軍は4万5000の軍でダルトンの南レサカでこれを迎え撃つが、3日で支え切れなくなり、カルフーン、アデアズヴィル、カシヴィルと鉄道線路沿いにそれを破壊しながら後退していった。シャーマンの軍はそれを修復しながら進むが、鉄道修復を指揮したのはヴァージニアでハーマン・ハウプトの部下として活躍してきた E. C. スミードであった。シャーマンは巧みにジョンストンとの決戦を避けて迂回しながら進み、鉄道が修復される時間をかせぎながら、6月半ばごろマリエッタまで進んだ。スミードの鉄道建設隊は長さ780フィート、高さ90フィートのチャタフーチー河の鉄橋を4日半で作り直すなどの離れ技でシャーマン軍の前進を援けた。アトランタに近づくと、シャーマン軍の先遣隊が先廻りして、アトランタから東のオーガスタへ延びるジョージア鉄道、南西のオペリカへ延びるアトランタ・アンド・ウェストポイント鉄道、南方へ延びるメーコン・アンド・ウェスタン鉄道のそれぞれを破壊して実際上アトランタは孤立し、9月2日にシャーマンはアトランタを占領した。アトランタ攻略は3年間におよぶケン

タッキー州，テネシー州，ミシシッピ州，アラバマ州，ジョージア州にまたがる鉄道路線の獲得戦での北軍の勝利の一道標であり，これが南北戦争の主要な局面を決定したことはいふまでもない。(Turner, Chap. 22.)

ヴァージニアではグラント將軍の軍がリー將軍が率いる南軍との間によりやく対決のときを迎えていた。12万の大軍を率いたグラント將軍は5月5～6日にワイルダネスの戦い，続いて5月8～21日にかけてスポッツルヴァニアで激戦を南軍との間に展開したあと（双方とも1万人を越す死傷者をだした），リッチモンドを視野に収めるところまで進出しながら一つの遭遇戦で敗れてその意図を挫かれ，あとはリッチモンド後方の鉄道連絡を断つことによってリッチモンドを孤立させようとする長期戦に移った。この間リッチモンドからの要請を受けてカロライナ，ジョージア，フロリダから南軍が北上するが，その軍隊輸送はかつての速度と活気に欠け，しかもすでにピーターズバーグやジェームズ河に北軍が進出してこれらにも妨げられた。そして年末には北軍がゴルドンスヴィルに進出するなど徐々に南軍の勢力は衰えていった。(Black, Chap. 19.)

アトランタを占領したジャクソンにたいして，その南で南軍のフッド將軍の軍がこれと対抗し，9月から10月にかけてフォレスト將軍の援助も得てアトランタの背後のウェスタン・アンド・アトランティック鉄道を攪乱しようと試み，レサカやダルトン附近では路線の破壊に成功するがそれは決定的なものにはならなかった。続いてフッド將軍は勇敢にもアラバマ州北部からテネシー州を奇襲し，ナシュヴィル，デカトゥール間の路線の破壊に成功するが，重要なナシュヴィル，チャタヌーガ間は北軍の警護が厳重で歯が立たず，シャーマン軍の補給線を崩すことはできなかった。11月に入ってフッド將軍の軍はナシュヴィル近くで優勢な北軍につかまって打撃を受け，反撃の勢いは衰えた。

シャーマン將軍はアトランタに陣取って，フッド將軍の反撃を部下のトマスやショフィールドに迎え撃たせ，自らは東方への進撃を狙っていた。その



ころからかれは南軍の活力の源であった穀倉地帯ジョージアを荒廃させる戦術をとった。かれはすでにウェスタン・アンド・アトランティック鉄道を徹底的に破壊する方策をみだしていた。レールは枕木などを燃やして熱した上ねじ曲げることによって修復不可能な状態にし、駅や鉄橋は焼きつくし、機関車や車輛は粉碎する方法であった。同じ方法をかれはアトランタ市にたいしても採った。建物を始め、市内で戦争に役立ちそうなものはすべて燃やされ、破壊された。アトランタ市は廢墟と化した。11月16日、かれは6万の

軍と 2500 台の馬車隊を率いてアトランタ市をでて、アトランタから東へ向う 2 本の鉄道ジョージア鉄道とメーコン・アンド・ウェスタン鉄道を徹底的に破壊しながら東方へ進んだ。すでにほとんどの男は出征していたジョージア州で小規模の州軍が組織されるが、シャーマン將軍の大軍には対抗できず、シャーマンの軍はジョージア・セントラル鉄道沿いに進み、オーガスタやチャールストンからの南軍の増援軍も蹴散らして 12 月 21 日サヴァンナ市に入った。

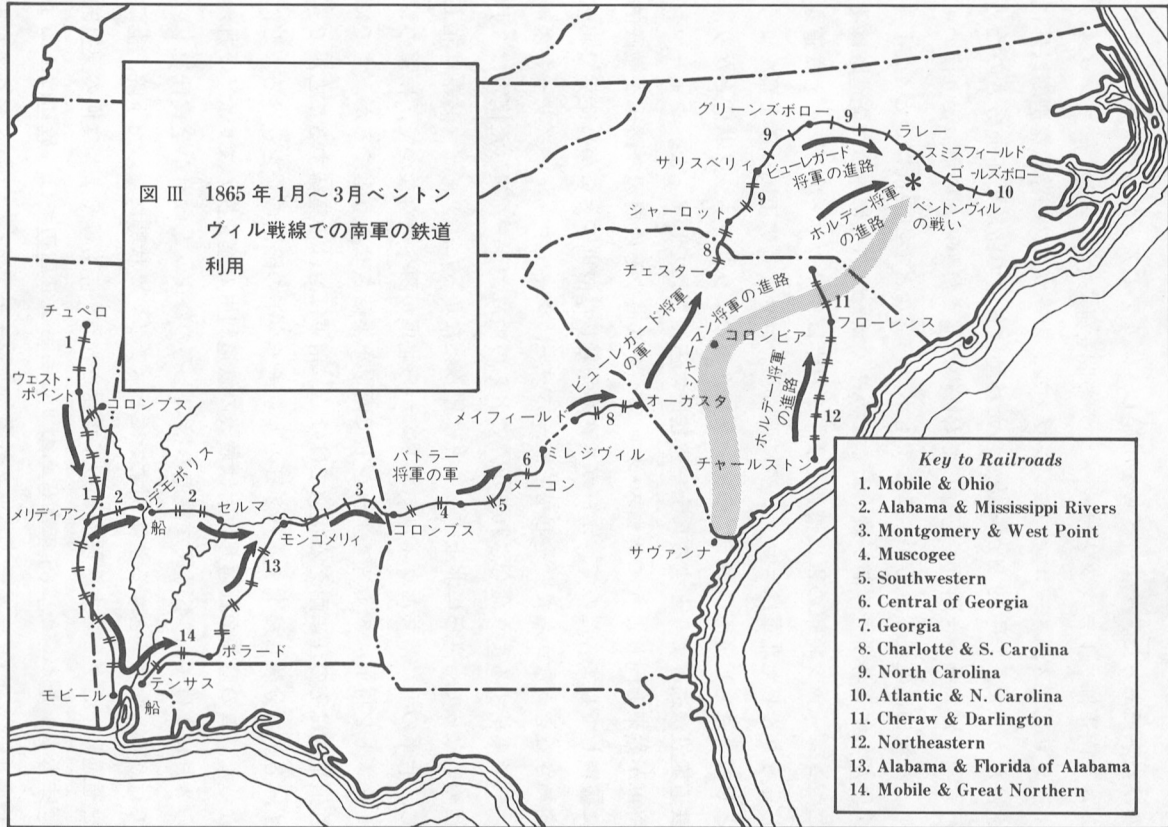
ジョージアからテネシーに攻め入っていた南軍のフッド將軍は自らの軍にたいする補給に不自由し、コリンズまでのモビール・アンド・オハイオ鉄道とそれから東へ向うメンフィス・アンド・チャールストン鉄道の修復を中央に要請して、その命を受けたジョージ・ホワイトフィールド少佐は両鉄道の修復に尽力するが、鉄や車輛不足のため部分的復旧にとどまり、せっかく送られた補給品も途中で滞ってしまう有様であった。しかしテネシーの南軍は何とか退却せずにふみ止まった。(Black, Chap. 20.)

8. 65 年の最終局面

シャーマン將軍のアトランタ、サヴァンナ攻略によって中央部を横断された南部連邦はもはや最後の段階を迎えつつあった。南部の鉄道はシャーマン將軍の徹底した破壊作戦が及んだ地域を復旧することはもはや望むことができず、それ以外の地域で態勢をたて直そうとして、サウス・カロライナ州のコロンビア、オーガスタ間、ジョージア州のトマスヴィル、オルバニ間などを連絡しようという計画がでるが、鉄不足と他の重要でない場所からレールを移転することの困難さのゆえにそれも実行は難しかった。

サヴァンナではシャーマン將軍の軍が氣勢をあげ、ヴァージニアではピーターズバーグの塹壕で南軍が徐々に力を失いつつあり、テネシー方面でも南軍が半ば分裂状態にあった情勢の下では、南軍は勢力の集中を計る以外に途

図 III 1865年1月～3月ベントン
ヴィル戦線での南軍の鉄道
利用



はなかった。65年1月にテネシー軍のヴァージニアへの移動が試みられたのは当然であった。チューペロを出発し、メリディアンからヴァージニアに向った南軍はアトランタとサヴァンナの間を通らざるをえず、モンゴメリ、コロンブス、メーコン、ミレヅヴィル、オーガスタの路線を選ぶ以外に途はなかった。1月19日から始まった移動は各地で路線の不充分さのため行き詰った。セルマ附近でどうしても修復が進まなかったため、より南のモバイル経由に変更されるが、ここでもポラードなどでの混乱はひどく、1月末になっても各所で停滞が続いた。ようやくオーガスタに達した先遣隊はそこでシャーマン將軍の軍に遭遇した。2月半ばにサウス・カロライナ鉄道をじゅうりんした北軍はコロンビアに迫った。コロンビア市民は市を棄てようとしてコロンビア市はかつてのアトランタ市のようなパニック状態となり、鉄道施設は逃げようとする兵士や避難民に占領されてしまった。シャーマン將軍が従来と同じようにサウス・カロライナ鉄道やその周辺の路線を徹底的に破壊してしまったので、オーガスタへ到着した南軍はそこから徒歩で北へ向わざるをえなかった。そして、チェスター、シャーロット、グリーンズボローで集結するよう命令されるが、これらの地によりやく集った南軍は3月初めになってもさらに北上することは望みえなかった。シャーマン軍は北上し、北軍の手に落ちたウィルミントンから北軍が西へ進むなかで、南軍のジョンストン將軍はスミスフィールドで南軍を集結させようとするが、すでに鉄道輸送はその任に耐える状態ではなく、南軍はもはや集結することができず、各地で分散したまま4月2日のリッチモントの陥落の報を受けることになった。この直前南部連邦政府は最後の鉄道利用の途を探していた。2月から3月にかけて、“不可欠な鉄道の接収とその修復”を政府が全責任をもって行うことを骨子とする法案がすでにヒステリック状態になった下院、上院を通過し、デヴィス大統領によって承認されるが、もはやこれは何の実質的意味ももたなかった。65年はじめのリッチモント周辺では、最初はリッチモント・アンド・ピーターズバーグ鉄道、リッチモント・アンド・ダンヴィル鉄



道が一応まだ健在で、リッチモンドへの糧食輸送はまだ続いていたが、それも徐々に困難になりつつあり、すでに敗戦が誰の目にも明らかになりつつある状況の下で、すでに1月初めからは旅客輸送が禁止されている状況であった。シェリダン將軍が率いる軍がシェナンドア河から攻撃してきて、ヴァージニア・アンド・セントラル鉄道、リッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック鉄道は北軍の手に落ちた。4月1日のファイヴ・フォークスの

戦いのあと、北軍はピーターズバーグに迫り、2日にはリッチモンドが陥落した。4日にはパークスヴィルが北軍の手に入り、4月8日リンチバーグからきた4輛連結の補給列車がアボマトックス駅という小さな駅でシェリダン將軍の騎兵隊に襲撃されたのが事実上南部の鉄道の組織的な軍事利用の最後の場となった。その後ポラードでモバイル・アンド・ノーザン鉄道が攻撃され、北軍の鉄道破壊部隊ジェームズ H. ウィルソンの率いる軍によってセルマも襲われ、その他モンゴメリ・アンド・ウェストポイント鉄道やモバイルが北軍の手中に入り、あと南部で組織的に残っているのはテキサス州の鉄道だけとなり、4月末のジョンストン將軍の降伏とともに南北戦争は終わった。(Black, Chap. 21, 22.)

む す び

戦争終結時の南部の鉄道は悲惨な状態であった。たとえばニューオーリンズ・ジャクソン・アンド・グレート・ノーザン鉄道の場合、1861年には45台の機関車、37台の客車、10台の手荷物車、503台の貨車があったが、65年にはわずか3台の機関車、3台の客車、1台の手荷物車、18台の貨車しか残っていなかった。モバイル・アンド・オハイオ鉄道の場合は184マイルが廃墟と化していた。これらの鉄道会社は州債や国債をもっていたが、その市場価値は無に近かった。セントラル・オヴ・ジョージア鉄道がサヴァンナからメコンまで開通したのは1866年6月であった。ウェスタン・アンド・アトランティック鉄道では66年の冬になってもまだ鉄橋は架けられておらず、プランスウィック・アンド・オルバニィ鉄道は68年になってもまだ破壊されたままだった。カロライナ州やヴァージニア州の場合もウェスタン・ノース・カロライナ鉄道やヴァージニア・アンド・テネシー鉄道はひどい状態が続いた。

一面、北部連邦政府が戦後、戦時鉄道軍事利用の備品を安価に払い下げたり、北部の資本が流入したりして南部の大鉄道会社のなかにはかなり急速に

復興していったものもあった。シーボード・アンド・ロアノーク鉄道やレイ・アンド・ガストン鉄道などがそれであった。そして鉄道経営者のなかにもオレンジ・アンド・アレクサンドリア鉄道のバーバーやノーフォーク・アンド・ピーターズバーグ鉄道のマホンのように戦後成功していくものもあるが、これらは例外であった。それらは次の再建期の話題である。

全体的に見て、北部に比べて、1. 南部の鉄道マイル数は少なく、しかもその位置は戦術的に適当な場所になかった。2. あまりにも未連絡の場所が多く、ゲージの相違が北部以上に大きな障害になった。3. 南部の鉄道備品の製造能力が小さかったことが戦争による破壊が進むにつれて決定的に重要な意味をもった。4. 北部に比べて鉄道の所有者、経営者、従業員ともに自らの個人的利益を犠牲にしようとする熱意に欠けていた。5. 南部連邦政府が戦時に要求される交通政策を充分に実施しなかったことなどが考えられる。

要約すると、北部の工業化が自生的・本格的であったのに、南部のそれが表面的・形式的なものであったことが基本的な相違であった。北部の鉄道の背後にあった工業化は繊維工業、鉄工業を中心に自立的段階に入ろうとしていたし、鉄道もレールの国内生産がようやく本格化して生れつつある国民経済の上に立つものであった。それにたいし、南部の鉄道は主に50年代に、北部に対抗する政治的意味から、いわば根のない、接木の性格のものとして建設されたのであった^(註)。これはレールの生産ができないことに端的に現われるが、その他鉄道経営者の非近代的性格、破壊を修復する際の技術の不足、そして政府が思い切った、統一的な鉄道の軍事的利用ができないという形で現われた。年月を経るとともに、これらの実力の差が目立ち始め、63年段階ではその差は決定的になった。南北戦争は鉄道が大きな役割を果たした最初の戦争であったと同時に、背後の工業力が大きな意味をもつ現代型戦争の嚆矢でもあった。その両面における南北の差を示したのが戦争中の南北の鉄道であった。

(註) 拙稿「南北戦争前のアメリカ南部鉄道業」『岐阜経済大学論集』第15巻第1号，昭和56年3月，を参照されたい。