

南北戦争と鉄道 I.

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、本号）

まえがき

一般に南北戦争は世界ではじめて鉄道輸送が戦争において本格的な役割を果たした戦争であったといわれる。その直前の時期のメキシコ戦争、クリミア戦争、イタリア戦争で鉄道が若干の役割を果たしたといわれるが、南北戦争に比較すればそれは軽度のものであった。その後ヨーロッパで鉄道を軍事的に利用することに最も熱心であったドイツの軍事研究家たちの書物は、いずれも南北戦争において鉄道が果たした役割を大いに参考にした。(cf. J. G. Laszmann, *Der Eisenbahnkrieg*, 1867. H. C. Westphalen, *Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen*, 1882. Dr. Joesten, *Geschichte und System der Eisenbahnen-besuchung im Kriege*, 1896.)

アメリカにおいても、1840～50年代の大陸横断鉄道についての論議にはつねにその軍事的利用＝国家的利益の観点が含まれていた。ミシシッピ河流域からカリフォルニア地方という、未開発の、経済的不毛な地では、従来の東北部のように私企業によってではなく、国家の費用による建設が不可避と

考えられたことから、鉄道の軍事的有用性の議論がその一論拠となった。また 1850 年代から 60 年代にかけての西部の鉄道にたいする土地付与政策においても、政府が鉄道会社に安価に土地を払い下げる代償として、“合衆国政府の財産や軍隊の輸送”については、原価を償うだけの運賃が規定された。現に当時の西部では、インディアンたちが西進する開拓民たちに圧迫され、両者の間に実力の衝突が生じ、それを処理するために軍事用の馬車道が必要となって各所でそれが延長されていたという背景があり、鉄道建設によってそれが節約されたのであった。

一方南部においても、当時の大農場制による綿花栽培が圧倒的な地位を占めるといふ“特異な”経済体制の下で、それなりに鉄道の時代を迎えていた。北部のものより質的に劣るとはいえ、南北戦争直前にはそれは約 9000 マイルに達していたが、それは綿花搬出を中心とする当時の南部経済に適した性格をもちながら、徐々に南部全体を覆う鉄道網の体裁を備え始めた。この背景には北部に負けない南部の組織的通商網を目指す政治的意図があり、この経済的な北部にたいする対抗意識は、のちに南部連合共和国の大統領になるジェファソン・デーヴィスが南部の大陸横断鉄道を主張して北部のそれと対決したことで有名である。そして北部の鉄道が西部との連絡のため東西の方向が主流となっていたのにたいし、南部では大西洋岸沿いの海上輸送とミシシッピ河輸送が南北の方向を指していたことも原因となって、50 年代の鉄道の躍進期にも北部と南部は鉄道では不十分にしか結ばれていなかった。(南北戦争開始時の連絡はルイズヴィル・アンド・ナシュヴィル鉄道によるものとワシントンの南側が不十分につながっていただけであった。)

南北戦争に至るまで、北部側、南部側ともに鉄道の軍事的利用の準備がなされていたとはい言い難い——これらはあとで見るように戦争が始まってから展開される——が、北部および西部の経済体制と南部のそれとの違いは南北戦争前の時期に鉄道業にもすでに反映されていた。

以後南北戦争開始時の南北の鉄道の内容、戦争勃発後のその軍事的利用

への転換、戦局の展開に伴う推移を順を追って見ていく。参考にしたのは Thomas Weber, *The Northern Railroads in the Civil War 1861-1865*, 1952. Robert C. Black III, *The Railroads of the Confederacy*, 1952. George Edgar Turner, *Victory Rode the Rails, the Strategic Place of the Railroads in the Civil War*, 1953. の 3 冊で、紹介した場所を文の句切りのところに記しておいた。

1. 南北戦争前夜の北部および南部の鉄道の状況

南北戦争勃発時の北部の鉄道業を見る場合、大規模に建設が進んだ 50 年代を見る必要がある。50 年代には小路線を結合してニューヨーク・セントラル鉄道が生まれ、イリー鉄道がダンケルクでイリー湖と結ばれ、ペンシルヴァニア鉄道がピッツバーグと本格的に結ばれ、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道がウィーリングまで延び、ミシガン・セントラル鉄道やミシガン・サザン鉄道がシカゴと東部を連絡し、さらにセントルイスへ路線が延びていたのであった。イリノイ・セントラル鉄道がカイロ經由南部と結ばれ、のちのグレンジャー鉄道がようやくシカゴから西へ延びようとしていた。60 年には西部からの穀物通商は相当の規模になりつつあったし、ペンシルヴァニア州の石炭輸送は 300 万トンに達しつつあった。同じくペンシルヴァニア州の石油運搬も急増中であった。

1860 年の北部鉄道への総投資額は 8 億 9500 万ドルで、これは南部の鉄道投資額 2 億 3700 万ドルの約 4 倍を占めた。1 年間に 100 万ドル以上の収入をあげる第一級鉄道は 60 年に 22 を数え、南北戦争中、これに 5 社が加わって 27 社に成長することになった。路線は単線がほとんどで、4 フィート 8.5 インチののちの標準軌道以外にも 5 インチを始めいくつかの軌道があって、三本レールなどによる調整がなされていたが、一貫輸送はまだ大変困難であった。駅などのターミナル施設はまだ貧弱で、穀物エレベーターなども建設

中のものが多く、機械工場や修理工場も巨視的に見てまだ建設中であつた。当時の機関車は20~30トンの重量で、客車は大型化しつつあつたが、屋根を高めること、若干の換気装置の導入、石油照明に代つてのガス照明の導入、暖房の改良、リンク・アンド・ピン型の連結器、若干の寝台車が登場しつつあつた。貨車も大型化とともに箱型車輛、家畜車、石炭車、無蓋車、砂利用車、ゴンドラ車など専用車化が進んでゐた。速度は貨車が時速10~20マイル、客車が30~33マイルで、客車の場合、南部より若干高速であつた。車輛数は南部の鉄道に比べて圧倒的に多く、三大東西幹線だけで61年に650の機関車、400の客車、8700の貨車をもつており、これにイリー運河を加えると、南部の全綿花輸送を担当できる量であつた。当時の鉄道はまだ地域的輸送の担当者の性格が強かつたが、軌道の相違の問題を克服しながら一貫輸送が工夫され、たとえばニューヨーク、シカゴ間、ニューヨーク、セントルイス間はいずれも三つの路線のうちから選択することができた。成長しつつある都市間の競争は激烈であつた。とくに中西部の都市の急速な人口成長は周辺の土地開発とともに劇的な様相を生みだした。(T. Weber, Chap. I.)

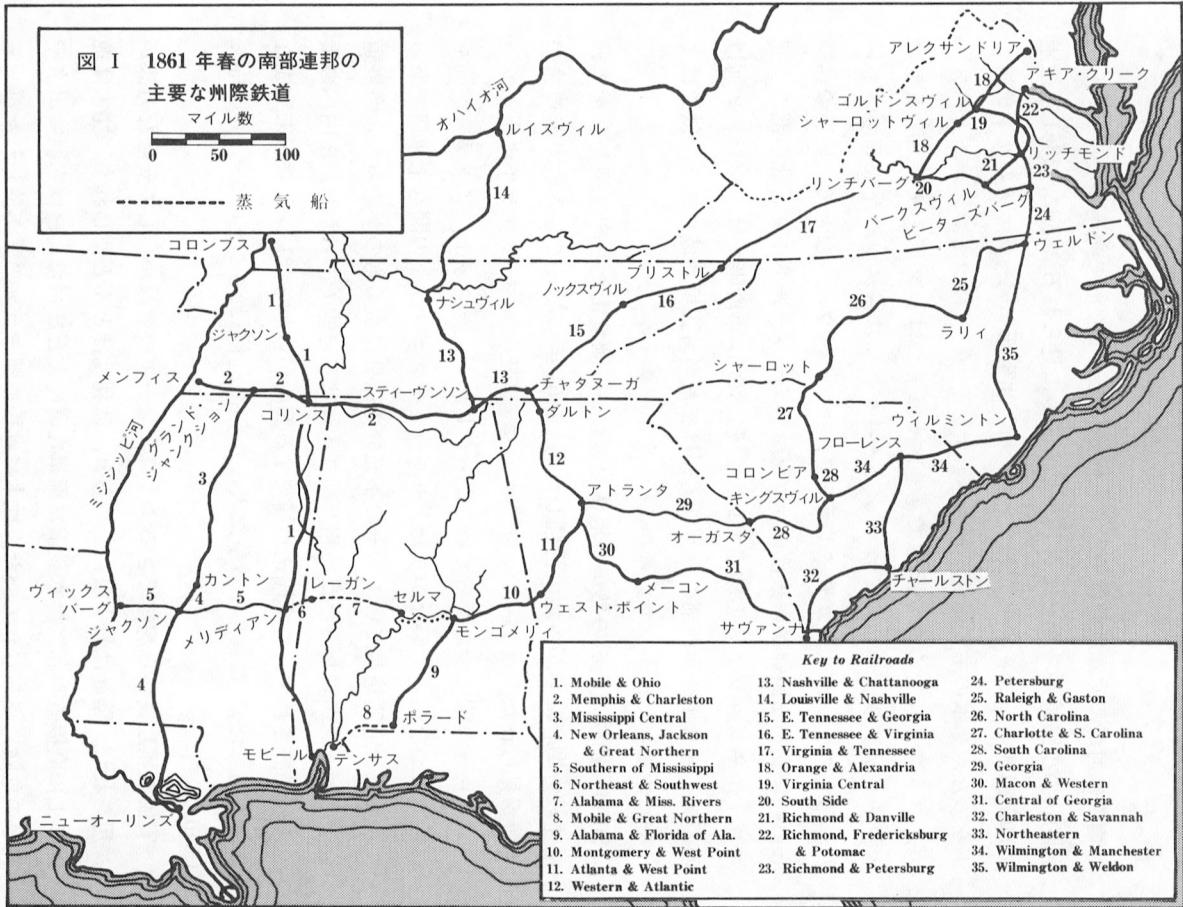
一方、1850年代の南部の鉄道マイル数の伸びは北部のそれを上廻つた。そして1861年1月の全国の3万1168マイルのうち、南部諸州は8783マイルをもつていたが、投資額の面から見ると全国の11億7799万3818ドルのうち、南部は3713万8482ドル、すなわちマイル数では $\frac{1}{3}$ を占めながら、投資額では約 $\frac{1}{5}$ しか占めないという南部鉄道の脆弱さが見られた。これは1マイル当りの投資額が北部に比べて南部の場合は小さかつたことを意味し、沼地が多くて多額の建設費を要したルイジアナ州の1マイル平均4万233ドルや北部に近く、北部式の建設が見られたヴァージニア州の3万8548ドルは例外として、テキサス州は3万1186ドル、ミシシッピ州が2万8841ドル、アラバマ州2万6845ドル、テネシー州2万4000ドルであり、ジョージア州に至つては1万9709ドル、ノース・カロライナ州は1万9161ドルであつた。これにたいし北部側はニューヨーク州の1マイル平均投資額が5万

2000ドル、ペンシルヴァニア州もほぼ同額、イリノイ州が3万6000ドルであった。

南部は河が多く、鉄道はそれらと内陸部をつなぐ形で発達したことから切れ切れの小路線が多かった。しかし、図 I に見られるように、1861 年段階では南西部ミシシッピ州、ルイジアナ州と北東部ヴァージニアのリッチモンドをつなぐ 2 本の主要路線が形成された。その一つはコリンズ、チャタヌーガ、プリストルをつなぐ路線であり、もう一つはモンゴメリィ、アトランタ、オーガスタ、ウィルミントン、ピーターズバーグをつなぐものであった。そしてチャタヌーガやアトランタ、キングスヴィルなどで、前述の路線と直角に交わる路線が南東部のサヴァンナやチャールストンと北西部のルイズヴィルやコロンプスと結んでいた。そして 61 年段階ではミシシッピ河以西のテキサス州や南西部のフロリダ州はまだ当時辺境地域であり、鉄道はようやく始まったばかりであった。

50 年代は鉄道建設の熱が各地域をおおい、測量士たちや技師たちを先頭に建設労働者たちが各地で活躍したが、1861 年になっても各所で未連絡の場所が見られた。ヴァージニア州ダンヴィルとノース・カロライナ州グリーンズボローの間はつながっていなかったし、シャーロット、アトランタ間も直線ではつながっていなかった。セルマとモンゴメリィの間も未連絡であった。また一応連絡していてもその不充分さは目に余るものがあった。各鉄道会社のゲージが異なったため相互乗り入れは不可能であったし、市内への乗り入れが許されず、馬車輸送が補完する箇所が多かったし、鉄橋が未完成な箇所もあった。(これらは戦争に入って連絡が計られることになる。) (Black, Chap. 1.)

安価な建設費から想像できるように、レールの敷設からして安直な方法が採用された。築堤は最小限に止められ、砂利はほとんど使われず、枕木は地面の上に直接置かれ、排水設備は簡単な溝にとどまった。橋は木製で出水や火事の危険にさらされていた。枕木には松や樺やゴムの木が使われたが、築



堤の方法が不充分であったこと、気温が高い地域であったことからその耐用期間は約5年であった。レールは鍛鉄のT型レールが主流で、18~24フィートの長さで1ヤード当り35~68ポンドの重量のものであったが、その耐用年数は10年以内であった。さらに場所によっては木のレールに鉄をはりつける型の“ストラップ型”、U型、輪ぶち型などのレールも残っていた。

61年段階では複線は全く見られず、側線や待避線も少なかった。たとえばメンフィス・チャールストン鉄道では本線の271マイルにたいして側線は20マイル、リッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック線では75マイルの本線にたいして側線は5マイルで、当時の北部の主要路線が本線の $\frac{2}{3}$ あるいはそれ以上の側線をもっていたのとは大きな差があった。機関車はほとんどが4-4-0の車輪の“アメリカ型”で、15~30トンの小型のもので、時速約25マイルの速さで15台ほどを連結して(最大積載量約150トン)運行された。北部と南部の鉄道業の差を鋭く表わしたのは同じマイル数当りの機関車と客車、貨車の数であった。マサチューセッツ州のウェスタン鉄道はモバイル・アンド・オハイオ鉄道の約半分のマイル数しかなかったが、その約倍の72台の機関車をもっていた。ペンシルヴァニア鉄道のフィラデルフィア、ピッツバーグ間に220台の機関車が動いていたが、それはヴァージニア州のすべての機関車を合せたものより多かった。(南部の大鉄道会社でも100台を越える機関車をもつものはなかった。)客車、貨車の場合も最大のサウス・カロライナ鉄道でも849台であったが、デラウェア・ラカワナ・アンド・ウェスタン鉄道は4000台以上、ミシガン・セントラル鉄道でも2500台をもっていた。

北部の鉄道は燃料を石炭に切り換えつつあったが、南部の鉄道は当時まだほとんど木材を燃料としており、50マイルから60マイルおきに見られた木材補給所へは近隣の山から木材が積みだされた。しばしば鉄道会社が森林を買い占めた場合もあった。このように木材は地元で供給されたが、鉄製品はほとんどが北部およびイギリスからの輸入であった。レールはアディロンダ

ック製、機関車はニュージャージー州製、潤滑油の鯨油はニューベドフォード製、ボイラー管はピッツバーグ製といった様子であった。

もっとも例外はあった。リッチモンドのトレデガー鉄工場は有名で、ここでは40台以上の機関車が造られた。オーガスタのフォレスト・シティ鋳造所では車輪が生産され、アトランタ圧延工場ではレールが圧延された。そして各鉄道会社は沿線に修理工場をもち、ここでも若干の機関車、車輛が生産された。しかしこれらは全体の中では小部分を占める存在でしかなかった。大部分の鉄製品は北部からの輸入に頼っていた。(Black, Chap. 2.)

当時の南部の鉄道会社で働いた人々をまず上層部から見ていくと、代表的な経営陣にはブランターなど南部社会の貴族出身者が目立っていた。オレンジ・アンド・アレクサンドリア鉄道の社長であったジョン S. バーバー Jr. はジェファソン家やマディソン家やリー家などと親交があったヴァージニアの貴族であったし、ヴァージニア・セントラル鉄道社長のエドモンド・フォンテイン、リッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ボトマック鉄道社長のピーター V. ダニエル Jr., シーボード・アンド・ロアノーク鉄道のジョン M. ロビンソン、ノース・カロライナ州のウィルミントン・アンド・ウェルドン鉄道のウィリアム・シェパード・アシェ、ジョージア・セントラル鉄道社長リチャード R. カイラーなどがこれらの人々であった。

一方、立身出世型の経営者たちもいた。ノーフォーク・アンド・ピーターズバーグ鉄道のウィリアム・マホン社長、ニューオーリンズ・ジャクソン・アンド・グレート・ノーザン鉄道のユダ P. ベンジャミン、サザン・レイルロード・オヴ・ミシシッピ鉄道のウィリアム M. ウォドリィらであった。

また北部からやってきた鉄道人も多かった。前述のウォドリィもそうであったが、ヴァージニア・セントラル鉄道の H. D. ホワイトコウム、ウィルミントン・アンド・ウェルドン鉄道の S. L. フレモント、ニューオーリンズ・オペラウサス・アンド・グレート・ノーザン鉄道の G. W. R. ベイリィなどが北部出身であった。一般労働者で北部からきた人々は職人的で会社の間を移り変

るタイプの人々が多かった。かれらは北部の鉄道労働者と同じように職種による階層制を作った。

南部鉄道業の特色は黒人労働の利用であった。南北戦争直前、ナッシュビル・アンド・チャタヌーガ鉄道は黒人奴隷の購入に 12 万 8000 ドルを費していたし、1861 年にラリー・アンド・ガストン鉄道は 12 万 5000 ドルを支出した。1859 年末にサウス・カロライナ鉄道は 90 人の奴隷を所有し、その帳簿価額は 8 万ドルを越えた。ヴァージニア・アンド・テネシー鉄道やリッチモンド・アンド・ダンヴィル鉄道はつねに 300 人以上の黒人奴隷を雇傭していたし、ヴァージニア・セントラル鉄道でも 100 人以上が働いていた。新聞にはしばしば黒人奴隷の求人広告が見られ、鉄道会社と奴隷所有者の間の契約は細部の点にまでおよび、食物、住居、衣服の内容などがとり決められて州の公共労働局へ報告された。奴隷が病気や事故で死亡した場合は鉄道会社が奴隷所有者へ補償した。黒人たちの大多数は激しい、賤しい肉体労働に従事させられ、線路工夫などが主な仕事であったが、技術的な、責任をもたなければならない仕事をしたものもかなり多かった。ブレーキ係や火夫が多く、機械工も多かった。かれらは肉体労働に従事する黒人の 2 倍の給与を得た。(Black, Chap. 3.)

南部の鉄道の最大の運搬物は木綿であった。梱包された木綿を数百積んだ貨車が内陸部から海岸へ向ってゆっくりと走る姿が南部の各地で見られた。1859 年 4 月 1 日までの 1 年間にジョージア鉄道は 21 万 9000 ベールを運んだし、サウス・カロライナ鉄道はチャールストンへ 31 万 5000 ベールを運んだ。木綿が「王」であった南部経済では鉄道の最大の顧客は木綿であった。しかし、木綿以外の運搬物もす早く現れた。セントラル・オヴ・ジョージア鉄道では羊毛、獣皮、紙、獣脂、皮革、タバコ、ベーコン、木材が運ばれたし、ノース・カロライナ鉄道ではこの他に^{ふすま}穀、リンゴ、羽毛、蜜ろう、酒類、じゅうたん、塩、銅、機械類、糖蜜、小麦、小麦粉が運ばれた。木材が多量に運ばれた路線もあったし、石灰石やグアノが運ばれた路線もあった。一般

に貨物からの収入が旅客からの収入をはるかに上廻り、北部の鉄道と違って人間の移動の少ない南部社会の性質を反映していた。貨物運賃は北部に比較してかなり高額であったばかりでなく、地域によってかなりの差があった。旅客運賃も1人1マイル当り4.5セントと割高であった。1860年には南部でも主要地点間の通し切符を買うことができるようになったが、中断して水路に頼らなければならない場所や馬車による連絡が必要な場所もあった。

鉄道の経営自体は南部人によって行われている場合が多く、経営陣の中に北部人の名前が現れることは少なかったが、資本の出所は北部、ヨーロッパの比率が高かった。それらの資本の導入は州政府が仲介する形をとった。ヘンリー・クレイらが唱えた“アメリカン・システム論”は南部型の公政府＝企業一体論を鉄道の分野で生みだしていた。これは市町村や地元の個人の出資を背景としていた。最も投資額の多かったヴァージニア州では州が鉄道投資の $\frac{3}{5}$ を担い、1861年には鉄道会社に390万ドルを貸付けていた。州の公共事業局は各鉄道会社の経営を管理し、鉄道会社は半ば公的機関の様相を呈した。ジョージア州のウェスタン・アンド・アトランティック鉄道も州有鉄道の趣を呈したし、ノース・カロライナ鉄道も同様であった。州の役人が経営陣に参加することは珍らしくなく、なかには都市が鉄道援助からさらに踏みこんで経営に参加した場合もあった。

この傾向の背後にあったのは市町村の鉄道援助の出資であった。たとえばチャールストン市は1856年までにナシュヴィル・アンド・チャタヌーガ鉄道とメンフィス・アンド・チャールストン鉄道に100万ドルを投資し、この年までのこの市の全鉄道にたいする投資額は350万ドルを越えた。その競争相手であったサヴァンナは59年までに300万ドルを鉄道に投資していたし、ニューオーリンズも戦争勃発時まで400万ドル、モビール市も62年までに100万ドルを投資していた。田舎の各都市はそれぞれ自分名義の特別債券を発行し、それを鉄道会社に譲渡した。鉄道会社はそれを時価で売却して資金を得た。この債券の資金源が北部ないしヨーロッパである場合も多かった。

以上のように、北部やヨーロッパの資金やプランターを始めとする地元資金が州を代表とする公的資金の形でまとまったのであり、これら公的資金が全鉄道株の55パーセントを占めたといわれた。

50年代に南部の鉄道はそれなりの収益を挙げた。とくにジョージア鉄道、セントラル・オヴ・ジョージア鉄道、メンフィス・アンド・チャールストン鉄道、リッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック鉄道などの古い、優良な鉄道の経営は良好であった。新しい会社のなかには経営状況が良くないものもあったが、新しくてもヒューストン・アンド・テキサス・セントラル鉄道、ラリィ・アンド・ガストン鉄道、アトランタ・アンド・ウェストポイント鉄道などは立派に配当金を支払っていた。

このような情勢のなかで、若干の会社の統合も見られ始めた。セントラル・オヴ・ジョージア鉄道とサウス・ウェスタン鉄道、ジョージア鉄道とアトランタ・アンド・ウェストポイント鉄道、ウィルミントン・アンド・マンチェスター鉄道およびウィルミントン・アンド・ウェルドン鉄道、チャールストン・アンド・サヴァンナ鉄道などの間に資本の提携が始まった。しかしこれらは端緒的なもので、北部の場合のような大組織の形成には程遠かった。したがって各鉄道会社間の競争や争いも小規模なものにとどまり、物理的構造および財政的基盤のいずれの面から見ても南部の鉄道業は北部のそれに大きく後れていた。(Black, Chap. 4.)

2. 戦争勃発と北部の鉄道

1861年4月15日、開戦とともに陸軍長官サイモン・キャメロンは各州の州軍にたいして出動命令を下すが、マサチューセッツ州のアンドルー知事にたいしては鉄道による軍隊の出動命令を下した。マサチューセッツ軍はニューヨーク、フィラデルフィア経由バルティモアに向うが、キャメロン長官はフィラデルフィアからバルティモア経由ワシントンに向う軍隊輸送の鉄道の監

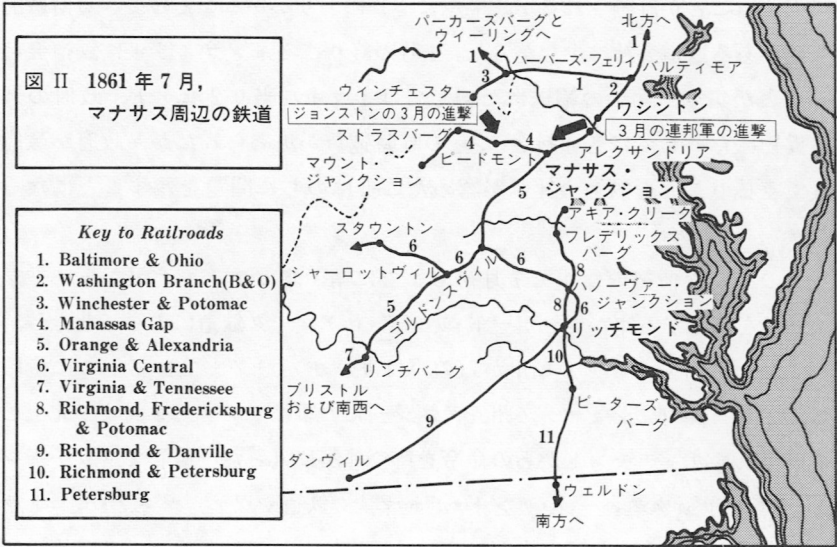
督をペンシルヴァニア鉄道の J. エドガー・トムソンとトマス A. スコット、そして同じくペンシルヴァニア鉄道の勢力下にあったフィラデルフィア・ウィルミントン・アンド・バルティモア鉄道のサミュエル M. フェルトンの3人に任せた。さて、バルティモアはジョン F. ギャレット社長のバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の根拠地であり、この鉄道は当時ペンシルヴァニア鉄道と激しい競争状態にあり、そして陸軍長官キャメロンはバルティモアからハリスバーグに向う、これもペンシルヴァニア鉄道の勢力下にあったノーザン・セントラル鉄道の経営陣に属していたという事情があった。一方、バルティモアが所在するメリーランド州は境界州として、当時北部に味方する雰囲気と南部側に味方する雰囲気が拮抗しており、北軍がバルティモアに到着するのを喜ばない市民も多かった。4月18日西部ペンシルヴァニアからの軍隊が到着し、乗り換えるため市内の駅と駅の間を行進し始めると群集が集って軍隊の行進を嘲笑し、野次をとばし、不穏な気配となった。翌19日マサチューセッツ軍が到着するにつれて暴動状態に発展し、十数人の死者と数十人の負傷者が出たため、事態を憂慮したメリーランド州知事ヒックスはバルティモア市内への軍隊の流入を中止する命令をだし、ギャレット社長はこれを受けてノーザン・セントラル鉄道とフィラデルフィア・ウィルミントン・アンド・バルティモア鉄道をバルティモア市の北端で破壊させ、列車の運行を停止した。かくて4月20日にはワシントンは北部諸都市との連絡を断たれ、ワシントン政府はその対応に迫られることになるが、武力占領を主張するキャメロンらの強硬主義にたいして、メリーランド州を懐柔して北部側に立たせようと考えたリンカーン大統領は穏和な政策に出ることに決定し、21日には北軍はバルティモア周辺から姿を消した。スコット以下の鉄道輸送の責任者たちは迂回路を求めてフィラデルフィア・ウィルミントン・アンド・バルティモア鉄道のベルヴィルからアナポリスまで船便が利用できることに着目し、アナポリスからはアナポリス・エルクリッジ鉄道でワシントンとつなぐ路線を開発し始めた。この周辺においても住民たちの親南部的風潮は強

く、妨害工作も現われたので、陸軍省はワシントン、アナポリス・ジャンクション間に軍隊を派遣してこれを防衛した。これが合衆国戦時鉄道組織 (the United States Military Railroad System) の始まりとなった。4月27日にはトマス A. スコットの指揮下に、助手のアンドルー・カーネギーが監督してワシントン、アナポリス間は3日間で修復され、4月29日にはこのルートが開通するが、キャメロン陸軍長官の影響下に、この部分のバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の資産がペンシルヴァニア鉄道のスタッフたちによって管理される事態となった。——このあとスコットは陸軍大臣補佐として政府の管轄下にあるすべての鉄道、電信を管理することになった。片やバルティモア・アンド・オハイオ鉄道本線の開通も半ば軍事的圧力の下に促進され、5月13日にはノーザン・セントラル鉄道が開通し、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道の運行も徐々に復旧していった。この背景には鉄道の中断によってバルティモア市の経済活動に大きな支障が見られたこと、ヴァージニアの石炭の搬出が中断して海軍の燃料不足が心配されたことから、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道がいつ南軍の手におちるかわからなかったにも拘らず、とりあえず運行を再開させることが必要であったという事情があった。

この間北部の諸鉄道は出動命令に応じて出征しつつある兵士たちを定められた集結地に運び、そこから南部との国境地帯へ運びつつあった。そのなかでバルティモアと似た騒動が起きたのはイリノイ・セントラル鉄道の南端のカイロであった。この周辺にも親南部派の住民が多かったため、北軍を運ぶイリノイ・セントラル鉄道の鉄橋を破壊しようとする動きが見られ、これを守るためイリノイ州知事の命令の下にシカゴから州軍が派遣され、360マイルにわたる路線が警備された。のちの数多くの鉄道警備の一つの始まりであった。(Turner, Chap. 4.)

3. 戦争勃発と南部の鉄道——戦況との関係

戦争が始まったころの南部の鉄道の戦争準備体制は北部のそれほど活発ではなかった。一般に軍隊の集結が北部におけるほど迅速ではなかった。たとえばロバート・ヘンリーの南北戦争史 *Story of Confederacy* は「北部には連隊の野営地があったのにたいし、南部では中隊のキャンプ地が点在したに過ぎなかった。村の法廷や学校、道路の交叉点などが徴兵センターになり、各郡に一ないしそれ以上の中隊が生れた。片や燕尾服、ふち取りしたズボン、かざり帯、帽子、ヘルメット、金箔のボタン、白い手袋などの制服を身につけた古い兵士たちと片や若い法律家たちや大農場主たちや商人たちが指揮する、制服も着ない、銃ももたない、しかし戦う情熱に溢れた新しい兵士たちの群があった。」としている。ハーパーズ・フェリィやノーフォークなどの軍事的要地を除いては北部の場合のように列車の長い列が兵士たちを運ぶ光景は見られず、政府の鉄道動員令もだされなかった。ただヴァージニア方面軍の指揮官に任命されたリー將軍は、戦争前の北部での経験からこの戦争における鉄道の重要性を予想していた。61年の4月段階でノーフォーク周辺とハーパーズ・フェリィ周辺が両軍の戦略的要点と考えられたが、ノーフォークについてはかれはその背後のノーフォーク・アンド・ピーターズバーグ鉄道を警護させ、ハーパーズ・フェリィについてはその地域の指揮官トマス J. ジャクソンを通じてバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の機関車を大量に強奪する機会をうかがった。ポトマック河周辺では鉄道中心地マナサス・ジャンクション周辺に州軍を派遣し、またリッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック鉄道も警護された。ただマーティンズバーグからグラフトンに至るバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の西部地域では、その地の住民を刺戟しないため軍隊の派遣が控えられるが、一面その地で南軍に応募してくる兵が少なかったため、十分な警護陣を作ることができず不安が残った。



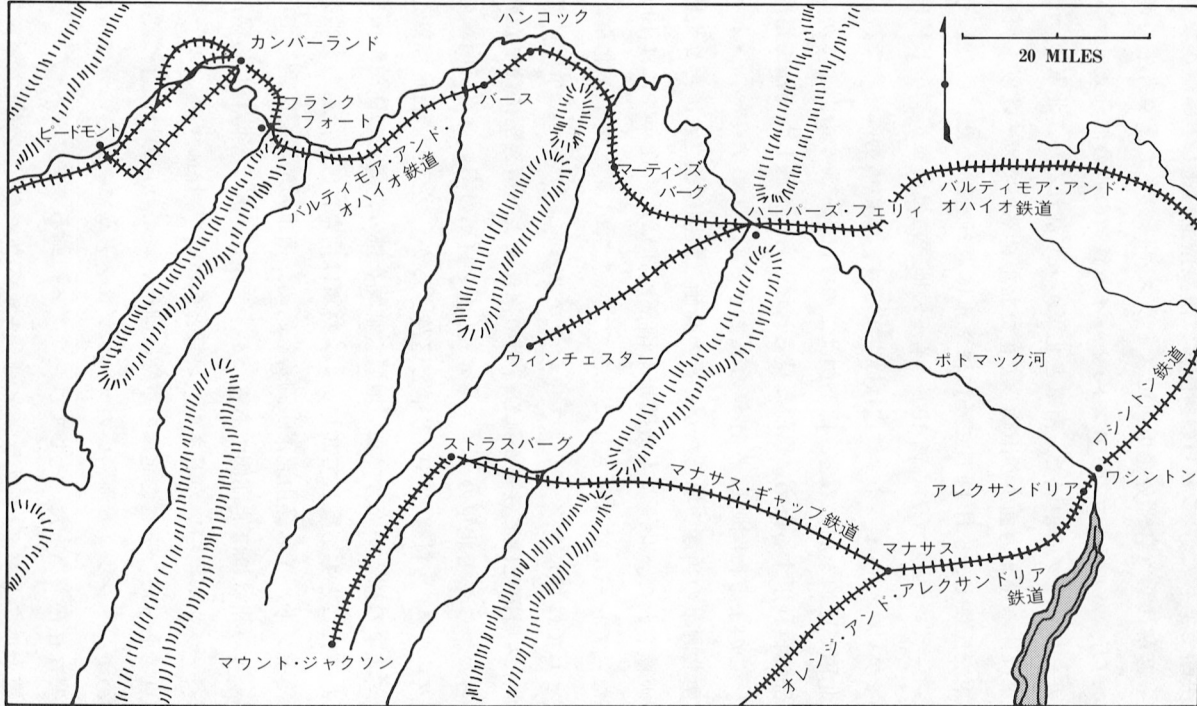
5月に入って鉄道の重要性が南軍首脳の間で認識され始め、北軍が侵攻してきた場合には鉄道を破壊して撤退することが議論に上ってくるが、5月24日北軍がアレクサンドリアに進攻してきたとき、リー將軍はハットン大佐に命じてアレクサンドリア・ルードン・アンド・ハンプシャー鉄道のすべての鉄橋を破壊させた。この間南部各地で徴兵が進み、州権主義が強かった南部の徴兵は自州を守ることを主目標としていたが、徐々にヴァージニア州が決戦の場であることが認識され、ルイジアナ州のような遠くからも南軍の移動が始められた。これとともに南部の鉄道組織の弱点が曝露され始めた。リンチバーグ、サヴァンナ、オーガスタ、シャーロット、ラリイ、ピーターズバーグのような重要な連絡地点で他社線間の連絡がなかったので、兵士や装備品や供給品は一度列車から降ろし、荷馬車で他社の駅まで運ばなければならなかった。大量運搬が始まるや否や車輛、とくに機関車の不足が目立ち始めた。重量運搬のための貧弱なレールは破損し始め、チャタヌーガ、リンチバーグ間の鉄道の場合とはとくにひどかった。連絡不良の地点を連絡したり、

補強することが計画されるが、早急にそれにとりかかることのできる財政的余裕がある鉄道会社は少なかった。4月の終りごろモンゴメリに鉄道会社の代表が集り、兵士の輸送にたいしては1マイル当り2セント、政府の運搬貨物にたいしては普通料金の $\frac{1}{2}$ の戦時運賃が決められたが、政府が政府債で支払うことを鉄道会社側が認めたことはのちに問題を残すことになった。

このような情勢のなかで7月初めまでに南・北カロライナ州からノーフォークを補強する軍がシーボード・アンド・ロアノーク鉄道によって北上し、ルイジアナ州やミシシッピ州からの軍はリンチバーグまできてそこに待機し、アラバマ州、ジョージア州、テネシー州の軍はロアノーク河まで北上していずれもリッチモンドからの命令を待つ態勢に入った。そしてリッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック鉄道やヴァージニア・セントラル鉄道によってそれらは北上し、オレンジ・アンド・アレクサンドリア鉄道によってマナサスへ運ばれた。軍隊だけでなく、武器弾薬や食糧品もリッチモンドや深南部から運ばれ、7月21日のブル・ランの戦いの準備をしたのであった。この戦いで南軍が勝利を取ることができたこと背景には、鉄道輸送を効果的に利用することができたという背景があったのであり、このころの南部の鉄道の軍事的利用は一応成功を取っていたといえる。

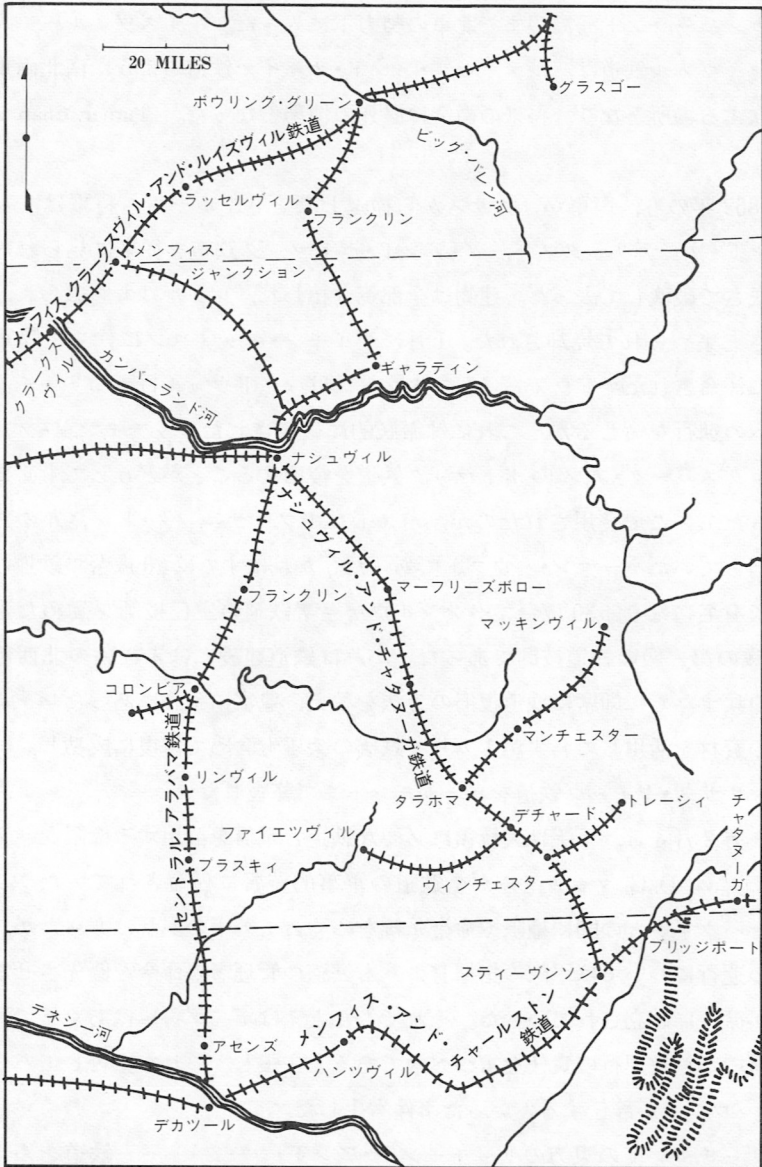
ハーパーズ・フェリーの周辺では、5月ごろに周辺の住民が、最初の親南部的傾向から親北部的傾向へと変りつつあった。この地域で戦闘を展開することによって地域住民の反発を招くことを恐れて穏やかな占領を続けようとしたリー将軍の政策に従って、ジャクソン将軍はハーパーズ・フェリーを占領し続けたが、北軍の脅威が感じ始められるにつれて、5月の中ごろから占領地域を拡げ、また徐々にバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の運行に干渉し始め、5月22～23日にかけて突如列車の運行を停止させ、56台の機関車を強奪した。いつまでもこの地域を占領し続けることはできないという判断と当時の南部の機関車不足を緩和させるためという二つの要因を解決するた

図 III シェナンドアおよび北部ヴァージニア



めの決断であった。(これらの機関車は直接南部へ通じる路線がなかった
ので、一度解体して各部分を馬車でストラスバーグまで運ぶ方法で運搬され
た。)一方、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道の西の部分グラフトンから
パークズバーグの地域でも南軍と北軍が入り乱れるが、北軍のマククレ
ン將軍はオハイオ方面より出動してきた北軍を率いてガーネット將軍が率
いる南軍を圧倒し、6月11日ごろには南軍は退却を始めた。しかしその後も
ハーパーズ・フェリィから西100マイルの地域には南軍が居残り続け、バ
ルティモア・アンド・オハイオ鉄道は操業できず、この情勢は冬まで続いた。そ
して北軍が圧迫を加えると、南部側はこの度はレールをも引きはがし、それ
を南部で再利用するために以前に見られなかった徹底した方法で路線を破壊
した。このように開戦以来61年の末までバルティモア・アンド・オハイオ鉄
道は南北両軍の角逐の場となり、その高価な鉄橋は壊され、再び架橋され、
再び破壊された。レールも機関車も南部へ運ばれ、61年冬には100マイル
にわたってレールははがされたままであった。61年に南軍と北軍が接した
場所としては他にミズーリ、テネシーがあった。ミズーリ州では当時セン
ト・ルイス周辺だけに鉄道が延び、州の南部および南西部にはまだ延びてい
なかった。ここで北軍のナサニエル・リオン將軍の率いる軍が南軍のスター
リング・プライス將軍の率いる軍を追跡するが、プライス將軍は鉄道の便が
なく、北軍の補給が充分でない地域で戦闘を挑み、周辺の住民が南軍に好意
的であったことも影響して8月リオン將軍は南軍に破れ、自らも戦死した。
その後セントルイス経由北軍が到着し始め、南軍の勢力を圧倒していく。ケ
ンタッキー州はほぼ北部側であったが、テネシー州は当時むしろ南部側で、
カンバーランド河沿いのドネルソン砦とテネシー河沿いのヘンリー砦が南軍
の拠点であった。そして北軍の軍艦は河伝いにこれらの砦に近づくことがで
きたので、ミシシッピ河沿いのコロンプスとともにこれらの砦は南軍にと
って重要な存在であった。そしてコロンプスに到るメンフィス・アンド・オハイ
オ鉄道とボウリング・グリーンを通るルイズヴィル・アンド・ナシュヴィル鉄

図 IV ナシュヴィル地方の鉄道



道によって南軍は補給を受けていた。9月から北軍の南下が始まり、年末にはカンバーランド河周辺まで北軍の勢力下に入った。ルイズヴィル・アンド・ナシュヴィル鉄道はバルティモア・アンド・オハイオ鉄道のように南北両軍が対立する場所となり、将来の衝突は必死の情勢となった。(Turner, Chap. 5, 6, 7, 8.)

1862年の春、南軍がマナサスから撤退したとき、ホームズ將軍はリッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック鉄道を従来に見られない徹底さで破壊して去った。建物は全部焼き払われ、レールはもち去られ、枕木さえ集められて焼却された。1月にサイモン・キャメロンに代って陸軍長官に任命されたエドウィン M. スタントンはマクドウェル將軍にリッチモンドへの進行を命じるが、これには徹底的に破壊されたリッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック鉄道を復旧することがどうしても必要であった。ここで登用されたのが、ボストンでフーサニック・トンネルの建設に当たっていたハーマン・ハウプトであった。かれはすでに20歳台で鉄道の建設で有名になり、30歳台でペンシルヴァニア鉄道の主任技師を勤めた当時46歳の第一級の鉄道技師であった。かれは鉄道建設には未経験の北西部出身の兵士たちに即席に鉄道復旧の方法を教え、豊富に手許にあったレールなどの資材を活用してわずか1カ月で鉄橋の架橋も含めて修復に成功し、ついでマナサス・ギャップ鉄道をピードモントまで修復した。

一方2月4日、下院は大統領に必要な鉄道と電信を徴用する権限を与え、11日にはD. C. マッカラムが全鉄道の軍事的監督に任命されていた。これらとハウプトとの間に権限や命令系統をめぐる若干の混乱はあったが、鉄道の運行については軍隊の指揮官よりも鉄道の管理者の命令を優先させる慣行が徐々に確立されていった。それでもたとえばポープ將軍はあくまで配給係將校が鉄道運行の責任をもつべきであると主張し、これを拒否してハーマン・ハウプトが辞任するといった事件も生じた。

リッチモンドの東方のリッチモンド・アンド・ヨーク・リバー鉄道をめぐっ

てリー將軍とマククレラン將軍の間で対立が続き、双方から奇襲や夜襲によって破壊と建設がくり返され、ここでは少数ながら南軍の列車砲も登場し、また負傷者を収容する病院車も登場し始めた。オハイオ河周辺のナシュヴィル近辺でも鉄道をめぐる戦いが工夫され、北軍の一部が敵中深く潜行してメンフィス・アンド・チャタヌーガ鉄道の鉄橋や電信施設を破壊する侵攻作戦が展開された。

62年の半ばごろ、北からはシローの戦いに勝った北軍がコリンスを占領し、海軍が河からメンフィスを占領し、同じく南方ではニューオーリンズやバトン・ルージュで北軍が勝利して、全体的にミシシッピ河周辺で北軍の進攻が始まるが、コリンスからメンフィス・アンド・チャールストン鉄道に沿って、チャタヌーガへ向って北軍の一部は破壊された鉄道を修復しながら進み始めた。これを迎えた南軍は、先兵のフォレスト將軍がすでに北軍の勢力下に入ったナシュヴィル・アンド・チャタヌーガ鉄道に出撃してこれを破壊する間、主力のブラッグ將軍はモバイル・アンド・オハイオ鉄道のチュペロにいた大軍をチャタヌーガに廻す作戦を執行し、直接連絡する路線がなかったため、軍隊は一旦チュペロからモバイルへ移され、そこからオベリカ、アトランタを経てチャタヌーガへ大迂回して移動した。北軍のミシシッピ河方面軍司令官に任命されたグラント將軍は、フンボルト、メンフィス、グランド・ジャンクション、コリンスをつなぐ路線に兵を配置して警護し、次の決戦に備えた。南軍のモルガン將軍の率いる軍が北上して8月ごろルイズヴィル・アンド・ナシュヴィル鉄道をボウリング・グリーン周辺で妨害することに成功し、アラバマ州北部にいた北軍のビュエル將軍の軍は補給を断たれることになった。ブラッグ將軍の反撃が予想されたが、9月中もこぜり合いに終始し、10月8日のベルヴィルの戦いは南軍に大量の死傷者をだしてブラッグ將軍の動きは止まった。(Turner, Chap. 14.)

ヴァージニアではワシントン、リッチモンド間で再び両軍が対決し、8月末第二のブル・ランの戦いとなった。鉄道の重要性を認識していたリー將軍

の命令によってジャクソン將軍は北軍のポーブ將軍の背後の鐵道をまず襲撃して補給路を断った上、戦闘に入った。北部側も再びハーマン・ハウプトを長に立て、復旧と軍隊と装備、糧食の運搬の確保に全力を尽すが、この度も結末は南軍の勝利に終わった。しかしこの間、南軍の鐵道の復旧と利用は貧弱になっていくのにたいし、ハウプトを中心とする北軍の鐵道利用の研究は進み、ハウプトは 1. 実際の必要が生じるまで補給品を前線まで運ばないこと、それも早急に処理できる量にとどめること、2. なるべく早急に車輛から荷を降し、車輛を送り返すこと、3. 列車の出発時間を厳守することの三原則を軍隊の指揮官や鐵道の従業員たちに徹底させていった。リー將軍の巧みな戦略のため、このころ南軍はまだ優勢でバルティモア・アンド・オハイオ鐵道の北まで進出し、9月初旬にはアンティエタムの戦いが行われ、双方に1万人を越す死者がでた。この戦いには鐵道は直接関係しなかったが、ハーパーズ・フェリィ周辺のバルティモア・アンド・オハイオ鐵道、その北のノーザン・セントラル鐵道の支線のカンバーランド・ヴァリィ鐵道、ヨーク・アンド・カンバーランド鐵道周辺にも北軍が溢れ、今や准將に任ぜられたハウプトはこれらの諸線を修復し、軍事輸送を継続的に確保しなければならなかった。その後南軍は南下し、再びマナサス・ギャップ鐵道やオレンジ・アンド・アレクサンドリア鐵道、リッチモンド・フレデリックスバーグ・アンド・ポトマック鐵道が対立の場所となり、北軍は自軍が撤退するとき破壊した路線を再び修復しながら南軍と対峙することになった。

9月から10月にかけてのテネシー州からアラバマ州北部にかけての情勢は、北部側がルイズヴィル・アンド・ナシュヴィル鐵道などの修復に力を入れたのにたいし、南軍のスミス將軍やモルガン將軍が各所を襲撃し、破壊していくのであるが、北部側は南軍が破壊するより早く車輛を建造することができるよう思われた。そして南軍のブラッグ將軍は、ナシュヴィル・アンド・チャタヌーガ鐵道など、まだ自軍が利用すべき鐵道を、北軍の進攻に従っていつ破壊すべきかのタイミングを注視していた。両軍はジャクソン、グラン

ド・ジャンクション、コリンズの周辺で一進一退をくり返すが、北部側の鉄道修復能力の優秀さはグラント將軍の戦略展開を有利なものにし、かれはさらにミシシッピ・セントラル鉄道沿いに軍を南下させ、グラナダを目指してホリィ・スプリングまで占領し、北のコロンブスからジャクソン經由前線までの補給路を守備する態勢に入った。南軍のヴィックスバーグ方面軍のペンバートン將軍は鉄橋を破壊してこれを阻止しようとするが、北側の修復力は充分これに対抗した。南軍のフォレスト將軍は深く北上し、ジャクソンからユニオン・シティにかけて路線を破壊する奇襲に成功するが、これも部分的な意味しかもたなかった。(Turner, Chap. 12-17.)

4. 62年段階の鉄道政策

まず南部の場合、61年末には戦場がヴァージニアに限られないことが明らかになってきた。すでに61年にダンヴィル、グリーンズボロー間、ローマ、ブルー・マウンテン間、セルマ、メリディアン間などなど連結を必要とする重要箇所の建設計画が大統領のもとにだされ、議会で承認され、予算化されたにも拘らず、レールの不足、労働力の不足、各鉄道会社の利害の不一致などのためにいずれも早急に建設は進まなかった。そのなかでも重要な計画であったダンヴィル、グリーンズボロー間が64年に至るまで完成しなかったのは象徴的であった。

政府の鉄道の軍事的利用の統一的指導もはかばかしくなかった。61年7月マナサスの戦いの準備中にデーヴィス大統領はウィルミントン・アンド・ウェルドン鉄道社長ウィリアム・シェパード・アシェを兵站部将校に任命し、ヴァージニア方面軍の鉄道輸送を管理させた。アシェは熱心に計画を作り、活動を開始したが、南部の州権主義と結びついた地域のエゴイズム、各鉄道会社の自己中心主義、軍の指揮官たちの鉄道輸送にたいする理解のなさがかれの仕事をきわめて不効率なものにしてしまった。すでに見たようなレールや

車輛の不足、不十分な設備が戦時輸送によって酷使されている状況のもとではかれのイニシアティブも実現できず、たとえばわずか6台の機関車でさえも最高指揮官のかれが調達できない有様であった。62年に入ってからかれは鉄道会社の協力も得られず、軍隊のなかでも発言力を失って4月に半ば自発的に辞任した。中央の指導がうまく行かなかったため、テネシー方面ではナシュヴィル・アンド・チャタヌーガ鉄道の V. K. スティーヴンソン社長が戦闘の状況に応じて各社間の車輛の調達役をつとめたりするが、北部のように統一のとれた、計画的なものとはいえなかった。従来の連絡が充分でなかった場所の連絡や各都市内の各会社の駅の間をつなぐ工事も、各地の情勢に従って個々別々に行われ、なかにはほとんど進捗しないものもあった。

各鉄道会社は戦争の開始によって通商に大きな影響を受けた。北部との通商の途絶によって収入が減った会社が多かった。また北軍海軍の海上封鎖の成功とともに棉花輸送が中断し、収入が激減した会社も少なくなかった。一方軍隊輸送や軍需品輸送の増加が収入増をもたらした。とくに戦闘地域に近い場所の鉄道では多量の運搬のため多忙を極め、営業係数が急上昇した。しかし軍隊関係の運賃は61年4月のモンゴメリィでのとり決めにより、一般乗客のその半額であったので、その程度の収入増しかもたらさず、しかも一方通行の輸送が多かったので、平時の段階までは収入は増えなかった。各社は支払う給料を減らし、設備維持費を節約し、配当の支払いを減らして対処しようとした。モンゴメリィ協定では収入が低すぎるとされ、61年10月には改めてチャタヌーガ協定が結ばれて若干運賃が引き上げられた。鉄道従業員のうち志願兵となるものがかかりでて、とくに熟練従業員が不足し始めた。61年末にはレールの不足が目立ち始めた。戦争勃発時、各社は数十トンのレールの予備をもっていたが、これが底をつき始めたのであった。機関車も従来のように北部から購入するわけにはいかなかった。バルティモア・アンド・オハイオ鉄道やナシュヴィル方面の鉄道から略奪してきた機関車——全部で20輛ほどに達した——や貨車、ひきはがしてきたレールが小さ

からぬ意味をもった。潤滑油は従来北部から輸入していた鯨油に代えて、ペーコンから油をとるなどして自給自足体制に入るが、鉄の代用品は見つからなかった。軍事輸送の増加とともに事故も増え、戦争勃発によって北部資本家が姿を消したことから財政的混乱に陥った会社もあった。62年に入ると鉄道がうまくいっていないことは誰の目からも明らかであった。軍部は鉄道会社を非難し、鉄道会社は軍部を非難し、両者が政府の兵站局を非難した。アシェラの調整も形式的なものになり、62年の始めごろには地方の兵站部将校と地方の鉄道会社の協力と努力によって諸問題が処理されていた。62年3月にかなりきびしく鉄道利用を規制する内容の法案が下院に提出されるが、各地方選出議員の“州権主義”的議論のなかでその内容は骨抜きにされ、結局は議会で承認さえされなかった。その他政府が鉄生産工場を建設すべきであるという計画や、あまり重要でない路線を陸軍大臣が指定して、それを廃止し、車輻やレールをより重要な地点にふり向ける案もでるが、いずれも実行されず、結局従来通りマイヤー大佐の率いる兵站局の管理下に各地域ごとに問題が処理されていく61年の情勢が62年を通じてくり返された。

北部側では、62年2月に必要な場合には鉄道施設を大統領が徴用することを議会が認め、D.C. マッカラムが合衆国軍事鉄道局 U.S. Military Railroads の長に任命され、ヴァージニアやテネシーの戦いはこの体制下で戦われたが、この体制の背景には北部の鉄道が誠実に、効果的に戦争のために経営されている場合は政府はその内部には干渉しないという原則があった。もし何かの理由で、その鉄道が急速、かつ効果的にその軍事的義務を果すことができない場合に、復旧や修理や路線の保護などの援助を政府が行うのであった。これは私企業としての鉄道会社の経営を尊重しながら、戦況に応じて政府が援助できるという実際的な、柔軟性に富んだ方法であった。これにはリンカーン大統領、スタントン陸軍長官ともに以前に鉄道会社の弁護士の経験があり、鉄道会社の内情をよく理解していたという背景があり、一般に北

部鉄道が鉄道の軍事利用に自信をもって現実的に取り組むことができたことを示していた。

直接戦闘の場面となったのは境界諸州にあったルイズヴィル・アンド・ナシュヴィル鉄道とバルティモア・アンド・オハイオ鉄道で、前者のジェームズ・ガスリー社長は周囲の情勢に従って元は親南部派であったが、62年段階には完全に北部派となり、北軍の作戦に協力した。バルティモア・アンド・オハイオ鉄道のギャレット社長も元は親南部派であったことと、61年中はトマス・スコットを始めとするペンシルヴァニア鉄道派が政府の鉄道政策の要職を占めたこともあって、キャメロン陸軍長官がバルティモア・アンド・オハイオ鉄道を冷遇した。すなわち、鉄道の軍事利用にも鉄道会社間の競争が反映されたという風評も聞かれたが、キャメロン長官に代ったスタントン陸軍長官は新しくピーター H. ワトソンをスコットと同列の副長官に任命し、これまでの仕事をワトソンに任せ、スコットを西部方面の責任者に任じることによってこの問題を政治的に解決した。(スコットはまもなくこの職を辞してペンシルヴァニア鉄道へ復帰した。)

62年は北軍が南軍から最も多くの路線を奪いとった年であった。それはヴァージニア方面ではマナサス・ギャップ鉄道、オレンジ・アンド・アレクサンドリア鉄道、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、ヨーク・リバー鉄道その他二、三の小路線と、西部ではメンフィス・アンド・オハイオ鉄道、テネシー・アンド・オハイオ鉄道、メンフィス・アンド・チャールストン鉄道、セントラル・アラバマ鉄道、ミシシッピ・セントラル鉄道、ルイズヴィル・ナシュヴィル鉄道、ナシュヴィル・アンド・チャタヌーガ鉄道などであった。南軍はこれらの多くを一度は奪い返したが、62年の終りにはそのほとんどを北軍が奪い返していた。そして北部の工業力は戦闘で荒廃したこれらの路線を修復していった。そして63年の決戦期を前に、北部側の、南軍と接する地域の諸鉄道は、物理的にも、財政的にも健全な状態にあり、当時すでに果していた軍事的役割を越える仕事にも充分耐えること

ができる姿勢を示していた。政府部内でも自信に満ちた発言が聞かれた。
(Turner, Chap. 18.)