



『観光の世界史』のノートから（２）

鉄道旅行に革命を起こした男 ～ナゲルマケールスとワゴンリとオリेंट急行～

帝京大学観光経営学科
教授 石井 昭夫

旅客鉄道は、1830 年、当時英国最大の商工業都市だったマンチェスターと、港湾都市リバプール間の約 50km に開設されたのが最初である。その後英国はもとより、ヨーロッパ大陸でも北米大陸でも急速に普及したが、鉄道は、車体の構造や形態、ブレーキの構造、ゲージ（軌道幅）、信号システムなど、国によって技術的な相違があるほか、経営形態は同一国内でも私営、国営、王家の所有経営などが入り交じり、ばらばらであった。しかも、鉄道が大発展する 19 世紀後半は、領土や植民地をめぐって紛争が起こり、相互に不信感をつのらせた時代でもあった。現にプロシヤとデンマーク、ポーランドとロシア、フランスとプロシヤ、ロシアとトルコなどでは戦火が交えられたし、その裏には数々の政治的駆け引きが渦巻く難しい時代だった。そんな時代に、寝台車を乗り換えなしに国境を越えて走らせようという途方もない計画を考えつき、様々な障害を乗り越えて実現させたのがジョルジュ・ナゲルマケールス Georges Nagelmackers (1845-1905)であった。

彼のアイデアは時代を先取りし過ぎて一度は挫折するが、やがて国際旅行を快適で楽しいものに換え、オリेंट急行やシベリア特急などを実現させ、平和の象徴としてヨーロッパ全土はもちろん、アジア、アフリカでも、陸上では唯一の直通国際旅行手段として走り続けることになったのである。

まずは、ナゲルマケールスの足跡を追ってみよう。

1. 許されざる恋の代償としてのアメリカ旅行

ジョルジュ・ナゲルマケールスは、1845 年、ベルギーの由緒ある名門銀行一門の御曹司としてリエージュに生まれた。資産家の一族が冶金・鉱山開発の事業に多額の投資をしていた関係で、大学では《一般産業技師コース》を学び、将来の出世は約束されていた。ところが、22 歳になった大学卒業時、いところで年上の女性に熱烈に恋をし、思いつめて両親に結婚を認めてくれるよう迫った。「滅相もない、恥知らずめ！ わが家の名に泥を塗る気か」と父親は一喝する。同族結婚は名家にとってスキャンダルとされていたからである。しかし、思いつめる最愛の息子を見て、「旅だ、旅をさせれば眼もひらけるし、この歳なら過去の恋などすぐに忘れてしまう…。」

かくして、ジャン・デ・カール著（玉村豊男訳）『オリेंट・エクスプレス物語』は、1867 年、アメリカ遊学に出されるナゲルマケールスが、うつろな眼で次第に遠ざかって行くベルギーの陸影を眺めているところから始まっている。結論からいえば、父の思惑は当

たり、彼は恋人のことは忘れ、新世界アメリカから多くを学び、一生の仕事になる鉄道事業を見出すことになった。ヨーロッパ内はもちろん、アフリカを、アジアを駆けめぐって壮大な足跡を残した《ワゴンリ》（フランス語で寝台車の意）の叙事詩は、ベルギー青年のささやかな失恋物語から始まったのである。

2. ナゲルマケールスが見たアメリカの鉄道

時は1867年、日本では明治維新の前年である。アメリカでは、大陸横断鉄道敷設の大工事が国中の注目の下に進行中であった（完成は1869年）。第16代大統領リンカーンが南北戦争（1861-65）さなかの1862年に「太平洋鉄道法」を成立させ、ただちに着工し、ミズーリ川沿いのオマハ（ネブラスカ州）から西に向かってユニオン・パシフィック鉄道会社が、逆にサンフランシスコから東へ向かってセントラル・パシフィック鉄道会社が、途中で握手する形で突貫工事を進めている最中であつた。このアメリカで、ナゲルマケールス青年は、ヨーロッパとは大いに違うアメリカの鉄道に眼を見張った。

大陸横断鉄道にゴーサインを出したリンカーン大統領は、1865年4月、鉄道の完成を見ることなくワシントンで凶弾に倒れたが、このときワシントンから故郷のケンタッキー州へ大統領の亡骸を輸送したのが、ジョージ・プルマン（1831-1897）が1864年に2万ドルの巨費を投じてつくらせた豪華車両「パイオニア号」だった。プルマンが近代的寝台車を開発し、新会社を設立して製造を開始したのは1862年だったが、南北戦争中大量に北軍に買い上げられて事業は順調に拡大していく。お金を手にした彼が「世界で一番重い、世界で一番長い、世界で一番美しい車両を作る」という夢を実現して作ったのがこのパイオニア号だった。内装はミシシッピ川を行き来する豪華客船のキャビンに似ているといわれる大そうなものだった。ところが、出来上がってみると大きすぎて線路上をうまく走れず、使い道がなくて車庫で眠っていた。何が幸いするのか、このパイオニア号を、リンカーン大統領の葬送列車に活用しようというアイデアが出され、話を聞いたプルマンは、「なに、車両が線路を走れない？じゃあ線路を車両に合わせればいいじゃあないか」と言ったと伝えられている。ともあれ、そのための突貫工事が行われ、壮大なセレモニーとともにリンカーン大統領の遺体が葬送されたが、そのことがプルマンの寝台車事業の一大PRになって注文が殺到するという、アメリカらしい成功物語が目の前で誕生しつつあった。

ちなみに、ナゲルマケールスは一人で出かけたのではなく、運よく父の友人の伯爵がナゲルマケールスの幼なじみの青年を連れてアメリカに出かけようとしていたのにうまく便乗したのである。彼ら3人は、ニューヨークを皮切りにフィラデルフィア、ボルチモア、ワシントンから、南部のアトランタ、ニューオーリンズへ、中部のシカゴやバッファロー、さらには、開拓中の西部のデンバーやソルトレークシティから、ロッキー山脈を越えてサンフランシスコにまで、アメリカを縦横に見て回っている。

3. アメリカの鉄道とヨーロッパの鉄道の相違

英国とアメリカでは鉄道の生い立ちが違っていた。英国では、産業革命の進展により、原料や生産物、鉄や石炭など、重くてかさばるものの大量輸送が必要となり、トマス・テルフォード（1757-1834）とジョン・マカダム（1756-1836）による道路舗装法の考案で、

ターンパイク（有料道路）が土地所有者によって至る所に作られ（農業より儲かる）、道路交通は著しく改善されていた。また、平坦地に川が多い地形を利用して川と川をつなぐ運河が作られ、時間はかかるが重量のある貨物の輸送力を増加させていた。実際、18 世紀後半には、ブリッジウォーター公爵なる領主が、リバプールから炭鉱のある自分の領地まで川でつながっていることから、さらにマンチェスターまでを、谷に水道橋を架けるという大工事までして運河でつないでいた。この運河が出来て、小麦は 9%値下がりし、石炭はもっと下がり、運河の所有者である公爵が儲かったのはもちろん、工業資本家も消費者も大いに恩恵をこうむった。このあと運河建設ブームが起こって、4,800km にも及ぶ運河網が英国中に張り巡らされたという（小池滋『英国鉄道物語』）。

鉄道は、さらなる輸送力の増強のためにつくられるわけだから、これら先行する輸送手段より、もっと安く、早く、大量に運べるのでなければ意味がない。そこで、都市と都市を結んで、丘には切り通しをつくり、高ければトンネルを掘り、川には鉄橋をかけて、カーブなしの一直線の鉄道線路が敷かれた。レールを真っ直ぐにしたのは最短コースを目指しただけでなく、カーブをきつくすると車両が曲がれないためでもあった。そして、時代はすでに、物資の輸送だけでなく、都市と都市を結ぶ人の移動もまた鉄道の大きな需要として見込まれるようになっていた。鉄道の開通は、産業革命で豊かになっていた中産階級を旅行に駆り立て、近代ツーリズムを誕生させることになるのである。

これに対し、アメリカはどうであったか。北米大陸は、ヨーロッパ人がやってきた頃、原住民人口総数はわずか 100 万人程度の人口希薄地で、道路はなく、東部に殖民した英国人たちの内陸への交通路はもっぱら川で、川では行けないところから先に道路が作られていった。ヴォルフガング・シヴェルブシュ著『鉄道旅行の歴史』（加藤二郎訳）によれば、「ヨーロッパの鉄道が、産業革命以前の完全に発達した交通体系の後継者であったのに対し、アメリカの鉄道の歴史は、それまで無人の荒野であったところが鉄道によって開拓された」点が違っている。つまり、歩道や山道が出来る前に、荒野を文明化するために鉄道が敷かれたのである。どこに駅が出来てもわからず、投資の見返りは計算不能で資金は集まらず、労働力は初めから不足していた。となれば、大掛かりな土木工事を行うわけに行かず、曲がりくねってもできるだけ勾配を少なくし、線路は粗末でもとりあえず交通できればよかった。あとでいくらでも改善できるのだから、「出来るところから始め、古いものは惜しげもなく捨てて新しいものに換えていく」アメリカ式のやり方である。そのおかげで建設費は英国の 10 分の 1 だったと記録は伝えている。

カーブがきつくて車輪を車体に固定した長い車両は曲がりきれないから、当初は、馬車の車体 1 台分に車輪をとりつけた車両をいくつも短い鎖でつないだ効率の悪い列車を運行せざるを得なかった。それゆえに、車体と車輪を切り離すボギー台車がいち早く考案され（1834）、これによって、長くて大きな車両が運行できるようになり、今日のわれわれの知る大部屋で真ん中に通路がある車両がアメリカの鉄道の基礎になっていく。

4. 客車の違いに見るアメリカ人とヨーロッパ人の気質

ヨーロッパの客車は馬車の延長（3 台分を縦にくっつけた形）だったのに対し、アメリカのそれは、川を航行する蒸気船（川蒸気）をレールに乗せる発想からきたといわれる。前

述の通り、アメリカの交通手段は水上交通から始まり、川と川、湖と湖を運河でつないだが、蒸気機関が発明されて水上航行が容易になり、次いで鉄道が導入され、ボギー台車が発明されると、自然に川蒸気の客室の形が鉄道の客車として採用されたのである。実際に、プルマンが最初に寝台車を発案したとき、エリー運河を走る郵便船をモデルにしたといわれている。

処女地を切り開いたアメリカ人は、川蒸気の大部屋スタイルで賑やかに旅するのが似合っており、ヨーロッパ人のように馬車の車体と同じ狭い空間に長時間閉じ込められることを好まなかった。逆にヨーロッパ人は、階級無差別の空間に、どこの誰とも知らぬ相客と雑居するのが耐えられなかった。当時のヨーロッパの客車は、馬車に乗るように、個々の車室（コンパートメント）に横からドアを開けて入った。ドアは外に向かって開くから、駅に着いて停車する前に開けたりすると、客にとっても危険だしホームに居る客に怪我をさせるから、駅でドアを閉めて外からカギをかけ、駅に到着後駅員がカギを開けるという方式が普通だった。つまり、走行中は最大 6 人収容の小さな密室に閉じ込められてしまうのである。

車室間を移動できないことはいろいろな意味で不都合が多かった。車室を共有する相手によっては気まずいこともあるし、時には危険ですらある。トイレがないから苦しい思いもする。車掌も通れないから、切符の検札はできないし、何か起こっても対処できない。現に 1860 年のフランスでは、パリに到着した列車から裁判官ポアンソが刺殺体となって発見され、殺人者と思われる相客は消えていたという事件がセンセーションを巻き起こしているし、英国でも 1864 年に車室内でブリッグズなる人物が殺害され、列車内の安全確保の方策が議会で論議されている。しかし、その解決策として、車室相互の間にのぞき穴をつける、警報装置をつけて万一の時にはこれを鳴らす、車両の外に踏み板をつけて係員が綱渡り的に移動する（転落死した例も結構あった）といったことが提案されたが、どれもうまくいかず、そのままの状態が続いていた。

5. ヨーロッパ人はコンパートメント型に固執

アメリカの仕切りなしの車両は、こうした問題を全部解決しており、そのことはもちろんヨーロッパ人も知ってはいたが、それでもアメリカ式の車両を導入しようとする鉄道会社はなかった。アメリカ型車両は、ヨーロッパの諸事情には不向きとみなされたからである。『鉄道旅行の歴史』によれば、これはヨーロッパの旅客の心理に関係があり、英国とフランスで車室問題の調査のために任命された諸委員会は、乗客は旅行中そっとしておいてもらいたいと願っていることを確認し、「もし、旅行者が、かなり長い間、実に様々な騒音、騒ぎ、好奇のまなざし……に曝される大衆車両で過ごさねばならぬとしたら、彼らは苦情を言うことだろう」と報告している。要するに、アメリカ型の車両はがさつなアメリカ人の乗り物だと思っていたのである。同様のことは、トマス・クックが始めたパッケージツアーでも大きな問題になり、ピアーズ・ブレンドン著『トマス・クック物語』（石井昭夫訳）によれば、上流階級は社会階層の混交を性病を恐れるように嫌っており、かなりの間、誰が一緒になるかわからぬクックのツアーに参加すると、上流階級人は批判され馬鹿にされたという。

ついでながら、車内で他人と鼻突き合わせて長時間過ごす苦痛を避けるために、新聞・雑誌や読み物の需要が増大し、英国では駅構内の書店兼貸し本屋という独特の制度が生まれたという。1848年、W.H.スミスなる人物がバーミンガム線での書籍販売の許可を得て、まず、ロンドンのユーストン駅構内に店を出し、まもなくロンドンを中心とした全路線と北西線でも同様の認可を手に入れた。1849年のパディントン駅の構内書店には一千冊の書籍が置かれていたが、おもに小説類だったという。列車が来るのを待つ間、1ペニー払えば店内に入ることが出来、わずかな手数料で旅行中の読み物を借り出し、降りた駅でそれを返却すればよかった。この方式は1852年にはルイ・アシェットによってフランスにも導入された。鉄道の発達は「あらゆる書籍の購買欲を刺激した」のである（『鉄道旅行の歴史』）。

6. 寝台車、食堂車の登場

プルマンといえば、アメリカでは寝台車の代名詞になっているが、世界初の寝台車を作ったのはプルマンではない。1839年、ペンシルバニア州のカンバーランド溪谷鉄道が、中央の通路を隔てて両側に、進行方向に並行に3段の寝台を重ね、昼間はたためるものを走らせたのが最初とされているが、快適さとは程遠く普及しなかった。ジョージ・プルマンが寝台車を発想するきっかけは、1855年、シカゴからニューヨークまで夜行列車に乗ったときの経験である。「それがひどかった。疲労困憊、埃まみれ、一晩中まんじりとも出来ず、翌日は全身に疼痛。悪夢のような一夜であった」（『オリエント・エクスプレス物語』）。父親が大工で多少の細工の心得があったプルマンは、早速自分で寝台車をつくろうと考えた。彼のデザインによる最初の寝台車は1859年に走ったとされているが、そのときはさほど注目されず、試行錯誤のあとより快適な寝台車を設計し、1862年に会社を設立して寝台車の製造を開始した。プルマンの寝台は、床にカーペットを敷き、シートには詰め物をして寝心地をよくし、ベッドにはシーツ、それに、コーナーには図書室やカード用テーブルを備え、これまでの列車サービスとはかけ離れた快適なサービスを導入した。既述のとおり、北軍が軍用に買い上げることで労せずして事業が拡大し、試作車のパイオニア号がリンカーン大統領の葬送に使われて注目を集めて以来、アメリカの全鉄道に登場する勢いで伸びて行ったのである。

ナゲルマケールスがアメリカにやって来た1867年、プルマンは、キッチン付きダイニングカーをつないだ寝台車《プレジデント号》を投入し、食事内容は当時のアメリカの最上のレストランに匹敵するといわれた。さらに翌1868年には、ニューヨークの著名レストラン「デルモニコ」のシェフを乗せ、フライド・オイスターでも、ローストビーフでも、好みの料理が楽しめる豪華なレストラン・カー《デルモニコ号》を走らせ、「レール上を走るホテル」と形容された。

ヨーロッパの国では、どこでも丸1日走れば国境に突き当たるし、2〜3時間も走れば大きい駅があって食事が出来たから、寝台車や食堂車はそれほど必要とされなかった。だがアメリカは広大で駅と駅は遠く、夜通し、時には何日も走る必要があった。かくてナゲルマケールスがアメリカにやってきた頃、長距離列車にはすでに快適な寝台車や食堂車がつながれていたが、まだヨーロッパにはそのどちらも存在しなかった。彼が接したアメリカの鉄道に比べれば、ヨーロッパの鉄道は「先史時代の代物」のように見えたのである。

7. ナゲルマケールスの企画書

1年半のアメリカ滞在を終えてナゲルマケールスが帰国したのは1869年春だった。遊学帰りの御曹司は、24歳にして三つの会社の取締役役に就任し、何言うことのない日々が始まったはずだが、彼の内面には沸々としたものがたぎっていた。毎日家に帰ると部屋に閉じこもってなにやら書き物に熱中している。失恋の痛手からは立ち直っているようだが、訊ねても「ちょっと計画があるんだ」というばかり。そして、一年がたち、1870年4月彼が手にしていたのは、刷り上げられたばかりのおよそ30ページの小冊子で、「欧州大陸の鉄道への寝台車の導入計画について」というタイトルがついていた。

内容は、アメリカで見てきたプルマンのスリーピング・カーを下敷きにしていたが、彼独自のヨーロッパの鉄道の改善案が随所に示されていた。たとえば、プルマンの寝台は進行方向と並行に両側の窓に沿って並び、中央の廊下とはひらひらのカーテンで仕切られているだけで、人が通ると端が少しめくれ、ヨーロッパ人、とくに女性に嫌がられていた。ナゲルマケールスの案では、寝台の向きを進行方向と直角にし、それをドアのついたコンパートメントに収め、反対側の窓との間のスペースを通路にするというアイデアであった。こうすれば、《寝室》のプライバシーは守られるし、トイレに行きたい人や空気を吸いたい人も、寝ている人を邪魔せずに廊下を通して出て行ける。廊下つきコンパートメントという発想は、これまでの多くの問題を一挙に解決し得る名案であった。ほかにも様々な新機軸があった。車両ごとに金庫を置き、番人がしっかり警備する《金庫サービス》や、車内の清掃や靴磨き、服のブラシかけなど何でもやる《召使サービス》など、きめ細かなサービスを提案していた。

しかし、特筆すべきなのは、これらの寝台車サービス（寝具から人材の供給までの一切）を、鉄道会社とは全く別個の会社（つまり寝台車を所有する彼の《ワゴンリ社》ということになる）に請負わせるというシステムであった。鉄道会社と契約を結び、列車に彼の寝台車を連結してもらうというわけである。そして、さらに瞠目すべきアイデアは、この車両を国境で直接隣国の鉄道の列車に接続すれば、客は乗り換えのために下車したり、荷物を積み替えたりせずに国際旅行が出来るという提案であった。広大なアメリカ大陸を走る列車の長所を導入しようとするれば、ヨーロッパでは当然国際列車にならざるを得ないのだが、そこにこそ彼の狙いがあり、実現の難しさもあったのである。

企画案を見せられた父親はなるほどと感心した。アメリカ旅行は無駄ではなかった、ひょっとするとひょっとすると考え、鉄道会社の社長や役員の意見を聞くのに協力を惜しかなかった。ナゲルマケールス自身も、新案の寝台車の利点をアピールする手紙を近隣諸国のすべての鉄道会社に送った。ナシのつぶても多かったが、少なくともフランスのレスト（東部）鉄道とレナン鉄道（不詳）から好意的な返事があり、一度パリ～ウィーン間で試走させてみていいということになった。

次は資金の調達である。車両を製造し、人員を集めなければならないから、多額の資金が必要である。彼はその見積額の大きさに圧倒されたが、めげずにあちこちアタックし、六つの銀行と融資会社から資金を借りる約束をとりつけた。さあ、あとは寝台車を製作するだけと意気込んだところで、7月15日、雲行きがおかしかったフランスとプロシヤの間で戦争が勃発し、企画書作成からわずか3ヶ月ですべてがご破算になってしまった。

振り返ってみれば、このままトントン拍子に行かなくて当然だったのかもしれない。国境を越えて寝台車を実際に走らせるには、解決すべき問題が山積していたからである。ひとつは技術的な問題だった。国によって鉄道の規格が何から何まで違うのである。車体のサイズ、ブレーキの構造、車輪の形状、駆動ギアのシステム、信号、そして軌道の幅までバラバラなのに、同じ《ワゴンリ》車をヨーロッパ中走らせるなんて本当にできるのか。

政治的な問題も大きかった。後年、各国ともばらばらに作られた鉄道を「国有鉄道」として統一することになるが、この時点では国有の鉄道、私有の鉄道、王室の鉄道などが入り混じり、それぞれがライバルであって、統一はおろか協力しあうことすらなかった。国どうし、会社どうし、ヨーロッパのいたるところに狭量なナショナリズムと排他的な利己主義が渦巻いている時代背景を考えると、ナゲルマケールスの企画は大胆過ぎるというべきか、それとも無知、無謀、若気のいたりなのか。「それみたことか」「どだい無理なものを強引にやろうしている」という批判が出てくるのも無理からぬところであった。

8. ナゲルマケールスの賭け

1871年、普仏戦争は終わった。しかし、各国の対立や疑心暗鬼が、ちょっとした刺激でいつまた燃え上がらぬともかぎらぬ情勢に変わりはない。普仏戦争におけるプロシヤ勝利の要因は、先端技術としての鉄道を利用して軍隊の行動をスピードアップさせたモルトケの戦略にあったといわれるように、鉄道は軍事施設としての役割さえ担うようになっていた。ゲージの幅をあえて隣国のものと違えるのが、戦時に敵の軍隊や大砲の侵入を防ぐためといわれる時代であった。それでも、ナゲルマケールスの信念は揺るがなかった。むしろ、そういう時代だからこそ、《ワゴンリ》は絶対的中立を守り、お互いに対立している国家や鉄道会社を《ワゴンリ》によってつないでしまい、そのことによって平和に貢献することを真剣に考えていたのであった。

どこから手をつけるべきか。彼は顔の広い父親経由頂上作戦に出た。ベルギー国王に斡旋を依頼したのである。「小国はアイデアが勝負」と考える先進的な思想の持ち主だった国王は、積極的に支援してくれた。国王の口利きはさすがに凄いもので、ナゲルマケールスは一発でベルギーの北海の港町オステンデから、オーストリアのブレンナー峠を越えて、イタリア半島を南下し、長靴のかかとに当る布林ディシに至る国際列車開発事業の権利を得ることが出来た。開発事業といってもまだ何も存在していない時点で、なぜ 1,500km におよぶ超長大路線をいきなり申請したのか。もちろん、彼がアメリカの鉄道を見て以来鉄道新時代の到来を確信し、ヨーロッパでも国境を越える列車の運行が必至であることを見通していたからではあるが、『オリエント・エクスプレス物語』によれば、この路線にはすでに英国からインドへ向かう郵便列車が走っていたからであるという。人の乗らない列車ではあったがレールはつながっている。英国からインドへ行く人は、マルセイユで船に乗るしかなかったが、布林ディシまで鉄道で行ければ大きく時間を節約できるから、利用する人が多いだろうという読みである。

しかし、この路線開発計画もスタート以前に挫折する。同じ 1871 年にフランスからイタリア・トリノへ抜けるモン・スニ峠に初のアルプス貫通トンネルが出来て、オーストリア回りの山越え路線は魅力がなくなってしまったからである。がっかりもしたが、見方を変

えれば、こうしてアルプスをも突き抜ける鉄道トンネルが出来るということは、さらなる鉄道の発展を約束するものである。行くべき方向は間違っていない。翌 1872 年、奔走の結果再度パリ～ウィーン間の路線の営業権を獲得し、数人の友人の資金協力を得て、10 月 1 日 *Compagnie Internationale de Wagons-Lits*（国際寝台会社、以下ワゴンリ社）を設立することが出来た。資本金は 50 万フラン、所有する車両は 5 両のみというスタートだった。定款に、事業内容は「鉄道会社との契約によって欧州の鉄道に寝台車の導入利用を図ること」と書かれてはいるが、実際は、いつでも鉄道会社側が一方的に契約を取り消すことができるという不平等なものだった。要するに、鉄道側はこうした事業に乗り気ではなく、うまくいくはずはないが一応試してみて、ダメなら手を引けばいいというスタンスであった。常識的にみれば、極めて不利で勝目の乏しい賭けのように思われた。

会社設立の 1 ヶ月後、フランス、ドイツ、オーストリア 3 国を結ぶワゴンリの試走が行われた。結果は思いがけないほどの成功だった。新聞はいっせいにワゴンリの素晴らしさを書きたててくれたのである。

- 眠っているうちに目的地に着く、ビジネスマンにもツーリストにもぴったりの画期的な汽車旅行！
- 便利で安全な廊下つきコンパートメント、4 人用寝室二つと 2 人用寝室二つをもつ走るベッドルーム！
- 車内の一隅にはビュッフェがあつて、よく冷えたワインも飲め、冬でも温水による暖房がほどこされ、ちゃんと男女に分かれたトイレも付いている！

といった具合。シートその他が新しく清潔で、車内係りのサービスは行き届き、ドアとカーテンを閉め切ってしまうと裸になっても安心、というヨーロッパ式個人主義に合わせたナゲルマケールスの配慮は大いに歓迎された。国境を越え、路線や鉄道会社が変わっても、乗り換えも荷物の積み替えもなく、眠ったままでいけるという発見は驚きだった。

ワゴンリは、単なる改良ではなく革命であった。実際に走ってみれば良さはよくわかった。いくつもの鉄道会社から新規契約の申し入れもあった。このままうまく滑り出せばよかったが、そううまくはいかなかった。同年 12 月、ドイツの四つの鉄道会社と契約しようというときになって、新たに 4 台の新車両を製造することに出資者の友人たちが反対したのである。資本はまだ足りないのに運行の出費は大きい、今また大きな投資をするのはリスクが大き過ぎるというのだった。しかし、会社を発展させるには、多くの車両を投入し、いたるところでワゴンリを走らせる以外に道はない。ナゲルマケールスの懸命の説得にもかかわらず、まさに飛躍しようというそのときに友人たちが手を引いてしまったのである。

9. 新しい出発

1872 年末、会社発足 3 ヶ月で倒産しかけていたナゲルマケールスのもとに奇跡のように現れたのが、謎の人物といわれるアメリカ人ウィリアム＝ダルトン・マン大佐なる人物であった。このマン大佐は、詐欺師とも事業の天才とも呼ばれる経歴の持ち主で、奇抜なア

アイデアで大儲けしたり、騙したり持ち逃げしたりして姿をくらました挙句、南北戦争で輝かしい戦功をたて、実際に大佐に任じられている。かき集めた金をプルマンに対抗して鉄道に投資するが、これが意外なことに、ナゲルマケールスが提案したのと同じ、進行方向に直角のコンパートメントによる寝台車だった（通路はなかったが）。結果はプルマンとの勝負に負けて会社を売り払い、この時期英国に来ていたのである。詳しくは『オリエント・エクスプレス物語』に譲るとして、資金に詰まって破産寸前のナゲルマケールスと、ヨーロッパ大陸の事情にうとく、鉄道経営の実務にはさして関心はないがカネはしこたま持っているマン大佐が組むことになるのは自然の成り行きであった。

窮地を救われたナゲルマケールスは、マン大佐設立の「マン・ブードワール社」“Mann Boudoir”に吸収される形にはなったが、対等の共同経営者としてベルギーに車両製造工場を建設し、実質的成功への道を走り始める。年が明けて 1873 年、少しは安心できるかと思いきや、今度はプルマンがヨーロッパでの事業経営に乗り出してきて、両者の間で寝台車戦争と呼ばれる厳しい戦いが始まってしまう。そして、戦況はワゴンリ社に有利に展開しつつあった 1875 年夏、突然マン大佐が経営をナゲルマケールスに任せて引退してしまうというように、物語は忙しく展開する。

最初のワゴンリの試走から 50 ヶ月後の 1876 年 12 月 4 日、31 歳になっていたナゲルマケールスは、ようやくマン大佐所有の全ての資産を買い取って、自前の国際寝台車株式会社 Compagnie Internationale des Wagons-Lits を設立した（最初の会社とは《寝台車》に複数定冠詞がついただけの相違）。この時点で鉄道会社との契約は 22 件、保有車両数は 53 両になっていた。

ここまでがワゴンリ社の前史であり、1876 年 12 月 4 日がワゴンリ社の正式の設立記念日となり、新しい歴史が始まる。

10. オリエント急行への道

マン大佐との縁が切れ、ナゲルマケールスが自由に腕を振えるようになって、ワゴンリ社は急速に発展する。各地にワゴンリを走らせる路線が増え、それまでなかなか首を縦にふらなかつたパリ＝リヨン＝マルセイユ（PLM）鉄道がついに寝台車の導入に踏み切り、パリからリヨン、マルセイユ経由、地中海岸のマントンへ南下する路線が旅行客の人気を呼び、のちにコート・ダジュールと呼ばれることになる美しい地中海岸の避寒リゾート開発を大きく促進した。次いで豪華でゆったりしたサロンカーを導入し、1880 年には軽食を供する食堂車も投入した。

そして、国際列車飛躍のきっかけになったのが、パリからウィーン経由バルカン半島を経てコンスタンチノーブル（イスタンブールの旧名）へ直行するオリエント急行の開業であった。第 1 便は 1883 年 10 月 4 日、パリのストラスブール駅（現在の東駅）を出発した。編成は先頭の蒸気機関車と炭水車、続いて寝台車が 2 両と食堂車が 1 両、最後に 2 両の荷物車が連結されていた。『オリエント・エクスプレス物語』には、この第 1 便の旅の様子が詳しく描かれている。当時、まだ鉄道は全線開通しておらず、ルーマニアの寒村でワゴンリを降り、汽船でドナウ川を渡り、対岸からローカル鉄道で 7 時間かけて黒海沿岸のヴァルナへ行き、そこで汽船に乗り換えてコンスタンチノーブルまで行くというものであった。

まことに大変な旅程であるが、なぜこの時点でそこまで…という疑問がわく。実際、政情不安のバルカン半島に直行便を運行するなど馬鹿げた話だという批判の声が高かったし、「当時、パリからコンスタンチノーブルまで鉄道で行くというのは、空を飛んで月へ行くというのと同じくらい非常識な話だった。」(『オリエント・エクスプレス物語』)。そんな状況だから、ナゲルマケールスは、この壮大なアイデアを実現するために、関係者全員の説得のために東奔西走している。小国ベルギー出身の彼としては、利害対立していつ戦火を交えるやもしれぬヨーロッパであったからこそ、ささやかでも《友好と平和の象徴》として、「国境を越えて走るワゴンリのネットワーク」を作りたかったのである。それこそが彼の当初からの理想であったことは、会社設立の翌年 1877 年には、早くもロシアの首都を訪れて、ペテルブルグへの乗り入れの交渉をしており、その時すでにペテルブルグからリスボンに至る寝台特急ネットワークの青写真を示し、ロシアとスペインとの間にあるゲージの違いを解決する腹案まで持っていたという事実からも明らかである。実際にこれらが実現するにはまだまだ長い年月がかかることにはなるのだが。

ともあれ、オリエント急行第 1 便に乗車したジャーナリストを含む特別客たちは、ただただ感嘆し、成算に乏しいはずの実験は大成功をおさめ、発展の飛躍台となった。同じ 1883 年には、カレー＝ニース＝ローマ路線に第 2 の長距離豪華特急が走り始め、年末の株主総会では、名称を国際寝台車・欧州大陸特急株式会社 *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens* と変更し、これ以降ワゴンリ社の寝台特急は全欧州を縦横に走り回ることになる。

1898 年には、さらに野心的なシベリア特急を試み、イルクーツク近くまで建設が進んでいたシベリア鉄道(人はまだ乗せていない)にワゴンリの第 1 便を走らせている。しかし、さすがにシベリアはあまりに遠く、客は集まらなかった。その対策として、かのエッフェル塔がつくられた 1900 年のパリ万国博覧会に豪華車両をデンと展示し、ロシア料理を食べながら、刻々と見慣れぬ風景に変わっていくシベリアの窓外風景を 45 分間の動くパノラマ写真で見せるなど、エキゾチズムをふんだんに撒き散らし、シベリア特急の大宣伝を行って参観客の度肝を抜いている。その甲斐あってか、シベリア特急にも次第に乗客が増え、1904 年にはついに定期運行にこぎつけた。しかし、ナゲルマケールスはこの頃から過労がたたったのか健康を害し、1905 年、シベリア特急の延長による「東京急行」の実現を夢見つつ 60 歳の若さで亡くなってしまう。

11. 繁栄から衰退へ

ナゲルマケールスの死後も、ワゴンリ社は彼の敷いた《線路》上を順調に走って発展を続け、第一次大戦勃発前夜の保有車両は 1,724 台に及び、競争相手はなく、国境をこどもなげに越えて行くことのできる国際列車はワゴンリのみであった。だが、その繁栄も、サラエボの銃弾に始まる第一次世界大戦で中断する。各国とも鉄道輸送は軍事優先になって民間輸送はずたずたになり、ワゴンリ社の車両もドイツや革命ソビエトによって差し押さえられ、大きな被害を蒙った。

しかし、戦争が終わってみれば、国際旅客輸送の需要は高まるばかりで、ワゴンリ社は第二の、そして最後の黄金時代を迎える。オリエント急行はもちろん、スカンジナビア半

島を駆け抜ける北国特急、マドリッド、リスボンに繋がる南国特急、新に加わった通称ブルートレインの南仏特急、などなど、鉄道による国際旅行はワゴンリ社の独占のまま、上は王族から下は一般市民に至るまで、お金と身分に応じてワゴンリで旅をした。

ナゲルマケールスが常識破りのアイデアと実行力によって実現した国際特急は、英仏間の小旅行でさえカルチャーショックであった時代に、西欧では未知の世界に等しかった東欧からイスタンブールへ、北欧へ、シベリアへと、異文化接触の連続である旅を可能にした。ワゴンリで旅をする人々は、列車に揺られながら、国家というもの、文化というものを改めて考えざるを得なかった。そのことは、様々な文学や随筆に数限りなく表現されている。アガサ・クリスティーの『オリент急行殺人事件』（1932）や、グレアム・グリーンの『スタンブール特急』（1934）などは日本語に訳されて、ヨーロッパ人にとって、ワゴンリが、オリент急行がどういうものであったかを教えてくれる。

だが、繁栄の絶頂期はおよそ 20 年、第二次世界大戦によって鉄道はまたしても寸断され、破壊された。戦後に復旧はされたものの、長距離国際列車は戦争で大きく発展した航空機に少しずつ道を譲り、豪華客船とともに交通手段としての役割を終えて引退して行く。

12. 結び

2001 年、ワゴンリ社の協力により、パリのフラマリオン社から出版された、ワゴンリ社とオリент急行の歴史の書 “Le Goût du Voyage: De l'Orient-Express au Train à Grande Vitesse (TGV)” は、華やかなりし頃のワゴンリの様々な写真で飾られて、ノスタルジーを掻き立てている。賓客となった王侯貴族、大統領や首相、その他のセレブ、映画に登場したオリент急行と俳優たち…。

ナゲルマケールスの面目躍如だった狭義のオリент急行（パリ～イスタンブール線）は 1977 年に廃止された。かくてオリент急行は、長距離交通手段としての役目を終わったが、定期航路の豪華客船が観光のクルーズ船に変わったように、オリент急行という名前がもつノスタルジーか、当時の車両を復元し、あるいは華やかだったイメージを重ねて、ヨーロッパやアジアでオリент急行の名をもつ「観光列車」が走っている。

交通機関は、それ自体は旅の目的ではあり得ず、あくまで手段に過ぎないのだが、馬車であれ、鉄道であれ、客船であれ、多くの時間をその中で過ごすとき、旅の経験の中の大きな部分として残る。それは、航空機のようにあつという間に目的地についてしまう効率優先の手段より、むしろゆっくりした地上交通機関のほうが豊かであり、オリент急行が時代を共有した人々の間に強い郷愁を残しているのは当然であろう。

「プルマン」は寝台車の普通名詞としてその名を辞書にまで残しているが、同等もしくはそれ以上の功績を残した「ナゲルマケールス」の名を知る人は少ない。しかし、のちに多くの人々が追い求めることになる「ヨーロッパの統一」というテーマに誰よりも早く取り組んだ栄誉は彼のものである。『オリент・エクスプレス物語』からの孫引きであるが、フランスの著名な社会学者アンドレ・シーグフリードは、次のようにナゲルマケールスの先駆者としての行動を称えている。

「ナゲルマケールス……。この偉大なる先駆者は、国家の時代がやがて大陸諸国間の時代へと移行し、さらには真の国際的時代へと進んでいくであろうことを理解していた。言

い換えれば、20 世紀が始まる以前から、すでに、国家による問題の解決は何の意味も持たず、大胆にもヨーロッパ大陸諸国間に問題解決の場を求めなければならないことを理解することにほかならなかった」（『オリエント・エクスプレス物語』 P198）。

多くの革新は、既存の業界人や既存の勢力の中からでなく、予見と熱情を持つしがらみのない部外者が生み出すことが多いというが、ナゲルマケールスはまさにその典型のような人物であった。

主要参考文献：

1. 『オリエント・エクスプレス物語』 ジャン・デ・カール 著・玉村豊男 訳（1982）
中央公論社
2. 『鉄道旅行の歴史』 ヴォルフガング・シヴェルブシュ 著・加藤二郎 訳（1995）
法政大学出版局
3. 『英国鉄道物語』 小池滋 著（1992） 晶文社
4. 『Le Goût du Voyage : De l'Orient-Express au Train à Grande Vitesse, Histoire de la Compagnie des Wagons - Lits』 Jean - Paul Caracalla 著（2001）Flammarion