

第1章 旅客鉄道の誕生と発展

鉄道は産業革命の最大の成果の一つであり、その巨大な推進力でもあった。最初の鉄道輸送は、1825年に誕生したストックトン～ダーリントン間の石炭運搬を主目的とする鉄道であったが、またたく間に人の輸送が貨物輸送を上まわることになる。

続いて1830年に開通したリバプール～マンチェスター間の鉄道は、すでに存在していた運河と有料道路という輸送手段を超えるものとして計画され、人も貨物も大量に輸送することを前提にした本格的な鉄道であった。また、そうでなければつくる意味がなかった。線路、駅、機関車、車両、必要な付属施設のすべて、ならびに運営・運行する従業員を含む全体をひとつの企業体とする「鉄道会社」が設立された。なお、貨物輸送を主目的で敷設されたストックトン・ダーリントン鉄道も、1833年には人と貨物の両方を運ぶ通常の鉄道に生まれ変わっている。

初の旅客鉄道：リバプール・マンチェスター鉄道

工業都市マンチェスターと港湾都市リヴァプール間の輸送力の増強のために、馬に車両を引かせる軌道を敷設する構想は18世紀末からあったが、これは実現に至らなかった。19世紀に入り、木綿工業の急速な発展によって、1820年の両都市間の貨物流動が日に1000トンを超すまでになり、独占による高料金の運河や大量輸送に適さない馬車輸送だけでは頼れず、蒸気機関車に引かせる鉄道の必要性が痛感されるようになった。1822年に鉄道実現化のための計画づくりが始まり、実地調査も行われた。1823年5月に両市の商人ら有力者によって「鉄道会社」が設立され、1824年秋に鉄道敷設の法案を議会に提出する手はずになっていた。しかし、鉄道に脅威を感じる輸送業の既得権者ら反対派の邪魔が入って十分な測量調査が行われず、そのうえ調査を担当した先駆者の会社が倒産したため、急きよストックトン・ダーリントン鉄道（SDR）を建設中だったジョージ・スティーブンソンにお鉢が回ってきた。ジョージは運河関係者の反対を押し切って調査測量を行ったが充分とは言えず、1824年秋の議会では、反対派議員の質問に何度も立ち往生し、法案通過はならなかった。もちろんジョージは諦めなかった。SDR完成の見通しが立った時点で再調査を申請し、調査陣容も強化して取り組み、1826年の二度目の法案審議では成功した。両市を隔てる約50km間にほぼ直線コースの鉄道を敷くことが決まった。電信のない時代、単線では安全な運行が不可能だったから、当初から全線複線の計画であった。

初の本格的な鉄道とあって、技術面で解決すべき課題が多かった。菅健彦「英雄時代の鉄道技師たち」はとくに技術面の説明が詳細で、当時の蒸気機関では出力不足で上れないきつい勾配では、定置エンジンによるケーブル牽引も想定されていたこと、サンキー架橋の難工事や、泥炭地の底なし沼の上を通す際の危険、トンネル工事の苦労など、技術的な課題への果敢な取り組みぶりが紹介されている。前例がないために、軌道間隔やレールの素材・形状などについても新工夫と試行錯誤の連続であった。工事にかかったころは、まだ全線を定置エンジンでケーブル牽引する案が残っていたくらいで、最終的に全行程を蒸気

機関車で引く運転方式に決定したのは開通予定が迫ってくる時期であったという。一定の条件を付して蒸気機関車を試作させ、1829年10月6日から数日をかけて性能を競わせた。世に名高いレインヒルの機関車試走である。結果はジョージの息子ロバート・スティーブンソンが心血を注いで改良した「ロケット号」の完勝であった。ロケット号は試走コース上を十往復（リヴァプール～マンチェスター間の距離に相当）する課題に挑み、平均時速14マイル（22.4 km）、最高時速29マイル（46.4 km）で完走した。他にそれぞれ態様の違う機関車が4台出場したが、どれも完走することができなかった。

ロバートの蒸気機関車が採用され、開業までに改良型を含め7両が製造された。開業式は1830年9月15日、沿道の人波が見守る中で行われ、時のウェリントン首相をはじめとする要人多数が来賓として招待された。最新型のノーサンブリアン号を先頭に、ロケット号を含む8両の車両が、それぞれ招待客の紳士淑女を満載した特別列車を引いて次々にリヴァプールを出発し、マンチェスターに向かった。ほぼ中間のパークサイド駅で、どの列車も停止して給水する。先頭の列車が27 kmを56分で走破して待避線に入ると、一部の乗客が鉄道会社の制止を無視して線路上に下りてしまった。その中に、リヴァプール選出の国会議員でリヴァプール・マンチェスター鉄道（LMR）の建設を推進した功労者ウィリアム・ハスキソン議員もいた。車内にいたウェリントン首相がハスキソンに声をかけ、客車から身を乗り出すようにして手を差し伸べ（同じ保守党だが保守派の首相と進歩派のハスキソンは政治的に対立していた）、ハスキソンも受け入れて車内に乗り込もうとした。そこへロケット号が牽く次の列車が進入してきた。悲鳴が上がり、ハスキソン議員だけが逃げ遅れて大腿部を轢かれてしまった。汽車のスピードを体感できなかったからだといわれる。開業式は一転愁嘆場と化し、技師長のジョージ・スティーブンソンがノーサンブリアン号に客車1台を引かせてハスキソンをマンチェスター郊外の病院に運んだが、手当のかわがなくハスキソンは死亡した。この時ノーサンブリアン号は平均時速58 km、24 kmの距離を25分で突っ走ったというから、当時としては驚くべきスピードであった。ハスキソンの轢死は鉄道事故の第1号となり、鉄道時代の幕開けを飾るべき当日の悲劇として語り継がれることになる。

開業式は不幸な出来事に見舞われたが、リヴァプール・マンチェスター鉄道（LMR）の経営は順調であった。小池滋「英国鉄道物語」は、1831年3月現在のLMRの時刻表（ビラ）を掲載して当時の運行状況を説明している。これによると、平日はリヴァプールとマンチェスターからそれぞれ両方向、同時刻に1日8便が出ている。そのうち5便が1等のみ、3便が2等のみであった。ちなみに客車の種類と料金を見ると、1等車は馬車の車体を縦に3両つないたタイプの車両で、向かい合わせの4人掛け（6シリング）と6人掛け（5シリング）の2種があった。馬車の乗り降りと同じように横のドアが開くが、客車間に通路はなかった。二等車は窓ガラスと屋根が付いた車両（5シリング）と、無蓋車にベンチを取り付けただけの車両（3シリング）があった。紡績工場で働くベテラン女工の当時の週給が14～15シリング、同じ工場の見習い少年工は週給6シリングだったから、屋根

なし二等客車でリヴァプールとマンチェスターを往復するだけで、少年工の 1 週間分の収入が消えるのだから大変高かった。それでも多数の乗客が利用し、実績は会社の当初予想を大きく上回ったという。

鉄道による交通革命 LMR は線路、車両、関連設備、および車両を走らせるための従業員をすべて一本化した組織として生まれたことは先述した。これは当時としては自明のことではなく、ターンパイク（有料道路）や運河がそうであったように、線路も公共交通路のひとつで、料金を払えば誰が使用してもよいと考えられていた。輸送路とこれを利用する輸送手段（業者）は別ものという認識である。LMR の場合も、1838 年までは鉄道会社以外の貨車（馬が牽くものを含む）などが使用料を払って線路を利用していたのである。

たしかに、運河やターンパイクなら利用者の乗り物が自由に移動でき、必要なら相互に待避もできるが、線路上ではそれができず、輸送業者が線路上に勝手に乗り物を走らせるのは危険であった。それに、蒸気機関を動かすために必要な石炭や水の貯蔵庫などの施設を鉄道会社以外の輸送業者は持たなかった。他の交通路とは違う鉄道会社の特殊性が理解される経緯については、鉄道の社会学的考察で名高いシヴェルブシュ「鉄道旅行の歴史」が詳しく解説している。1839 年になって議会の委員会が、ようやく競合する運送業者たちが同一線路上に車両等を走らせてはならないと通達し、1840 年の「鉄道規制法」によって線路上で実際に旅客輸送を実行している業者の独占権が認められたのであった。

鉄道がいかに画期的であったかを物語るのは、そのスピードと巨大な輸送力である。鉄道以前に両都市間を走っていた郵便馬車と比べてスピードは 3 倍速く、輸送力は駅馬車が全便満員だったと仮定しても 1 日 700 人が限界であったのに対し、鉄道は開通後の 3 年間 1 日平均 1,100 人を実際に運んでいるから、まさに交通革命である。何よりも馬車の旅に比べてその快適性が比較にならなかった。イギリスでは鉄道も民間事業としてはじまり、個別に建設のための法案をつくって承認を得なければならなかった。LMR の成功以来、鉄道は成長産業と見做され、全国各地で雨後の筍のように鉄道会社が設立された。第一次鉄道建設ブームといわれた 1836 年から 37 年にかけて、2,400 km 以上の鉄道新線の建設が議会で承認されている。鉄道以前に産業革命初期の輸送を受け持ってきた運河や有料道路や馬車所有者は、鉄道の建設法にことごとく反対したが、鉄道の實力を見せつけられては成すすべもなく、鉄道の普及とともに郵便馬車と運河は息の根を止められ、やがてさして長かったともいえない役割を終えることになる。

産業新技術の登場は、旧技術の犠牲の上に成長する。初期には機械導入によって仕事を失う手工業者や労働者が機械を憎み、資本家を憎んで機械破壊活動を行った。こうした抵抗運動は 1811 年から 17 年にかけて盛んであり、ノッティンガムのネッド・ラッドという者が最初に靴下製造機械を破壊したことから、その名をとってラッドイト運動と呼ばれるようになった。ラッドイト運動は最初こそ単なる機械破壊運動であったが、やがて労働者の待遇改善を求めたり、女性や子供を過重労働から保護する活動へと発展し、歴史上、農民一揆から労働運動への転換期を担った運動とも評価されている。鉄道の場合も職を失う

側からの反対運動は激しかったが、国民がその便利さに目覚めるのも早く、反対運動は広がりを見せなかった。

イギリスの鉄道の発展 鉄道は北西部の先進工業地帯の短距離間に始まったが、首都ロンドンとの間の長距離路線の敷設が急がれた。まず、リヴァプール・マンチェスター鉄道(LMR)を南方のバーミンガムを経て首都ロンドンに結ぶ路線の建設がはじめられた。リヴァプールとマンチェスターの中間のニュートンからバーミンガムまでの 132 kmのグランド・ジャンクション鉄道(GJR)が 1833 年に認可され、1837 年に開通した。次いで、バーミンガムからコヴェントリー、ダービーを経てロンドンのユーストン駅まで南下するロンドン・バーミンガム鉄道(LBR)は、ピラミッド以来といわれるほどの大型かつ難工事の末、1838年に全通した。今日のゼネコンのような土木工事を請負う会社はまだ存在せず、鉄道工事を実行する中で育っていった。ともあれ、これによって首都ロンドンと北西部工業地帯が鉄道によってつながったのであった。

自由競争から統合へ イギリスでは、鉄道誕生以前にかなりの程度工業化が進んでおり、他国のように鉄道の敷設が工業化に先んじたのではなかった。それゆえ、LMRの成功以来鉄道建設に必要な資本は全部民間でまかなわれ、国家や地方当局の指導なしに多数の会社が比較的短い区間の必ずしも連絡のよくない路線をつくっていった。この頃のイギリス政府は、自由競争が社会を進歩させ、「見えざる手」によって調整されるのだから、国家は民間の経済競争には干渉しないという方針をとっていた。議会は鉄道についても自由競争を奨励して次々と新路線を認可し、地方ではそれぞれの特色と必要性に応じて鉄道会社が設立されていった。ストックトン・ダーリントン鉄道が認可された 1825 年以降 1835 年までに早くも 43 の鉄道会社が誕生しているが、続く 1836/37 年の第一次鉄道ブームでは 44 社が、1844~47 年の第二次ブームではその 8 倍にあたる実に 330 社が認可されている。

しかし、現実とは逆の方向、すなわち幹線鉄道に整理統合される方向に向かっていく。短距離の独立鉄道では利益は出ないし、そもそもネットワーク化しなければ利用しにくかった。ばらばらに造られる鉄道を統合する方向に最初に踏み出したのはジョージ・ハドソン(1800~71)である。ハドソンはイングランド北部のヨークで服地商を営んでいたが、親族の死によって得た 27,000 ポンドの遺産を、成長産業とみられていた鉄道に集中的に投資した。第一次鉄道建設ブームといわれた 1836/37 年に、イングランド北東部の中小鉄道を次々を買収して傘下に収めていく。いくつもの路線を合理的に運行するための統一基準を設け、1842 年には運賃清算所を設けるなど合理化を図り、1844 年には支配下の線路をミッドランド鉄道の名称のもとに統合した。この時点でハドソンの支配下にあった路線は 1600 km を超え、当時存在した全線路の半分近くを占めていた。その間、1837 年にヨーク市長になり、1845 年には下院議員にも当選して鉄道王と呼ばれる成功者となった。しかし、彼は鉄道を投機の対象としか見ておらず、強引なワンマン経営と、今風にいえば会計法違反に問われて破たんし、1849 年に鉄道界から葬られてしまった。

1840年代の半ばには、認可路線を含めれば、すでに貨客の需要があるところにはほとんど鉄道路線がいきわたる状況となり、ハドソンのミドランド鉄道をはじめ幹線への集約が進む。リヴァプール・マンチェスター鉄道(LMR)はグランド・ジャンクション鉄道(GJR)に吸収され、そのGJRはロンドン・バーミンガム鉄道(LBR)と合併して、1846年にロンドン・アンド・ノース・ウエスタン鉄道(LNWR)となった。1850年には幹線鉄道の敷設は終わり、あとは地方の枝葉路線がつくられていく段階に至っていた。

政府の干渉 政府は自由放任主義の立場をとってはきたが、やはり交通分野は公共事業の側面が強く、鉄道事業が進むにつれて、鉄道敷設の審査と許可だけでなく、否応なしに公の干渉を必要とする局面が出てくる。その最初の行為が1844年の「鉄道規制法」であった。これは主として鉄道事故に対応するもので、鉄道会社に事故対策を立てさせるとともに、事故調査員制度を設けて事故後の調査を行わせることにした。上述のLMRのレール上の独占もこの法によるものであったことは既に述べた。

次の行動は1844年にグラッドストーン商務大臣によってつくられた「鉄道法」である。この法には要点が3つあった。

- 1) 鉄道の運営に関して政府の直接管理を増やす。
- 2) 将来鉄道全線を買収する権限を政府に与える。
- 3) 最低運賃の客に対しても最低限のサービスを保証する。

法案が提出されると、鉄道事業者や一般世論の風当たりが強く、「鉄道強奪法」などというニックネームまでつけられた。しかし政府は、適用を今後新設される鉄道のみ限定すると妥協してこの法律を成立させた。1)と2)については、しばらくは成り行きに任せたが、3)は鉄道会社にも利用客にも、直接的な影響が及んだ。この法によると、3等の運賃は1マイル当たり1ペニーを超えてはならず、3等車を連結する時速12マイル以上の各駅停車列車を1日1列車以上運行し、3等車にも必ず座席と屋根を付けることが義務付けられた。この義務も新設鉄道のみが対象ではあったが、新設鉄道がこれに従ってサービスを改善すれば、既存の鉄道も同じ基準を導入せざるを得ず、事実上全鉄道に適用されるのと同じ効果をもたらした。

この結果、貧乏な人も鉄道を利用する権利を保証され、1日1回3等車両を連結して各駅に停車する列車は「議会列車」(パーリアメンタリー・トレイン)と呼ばれ、同法施行後鉄道利用客が激増した。荒井政治「レジャーの社会経済史」は、鉄道が労働者を含む一般市民の生活をドラスティックに変え、鉄道を利用する行楽が流行するようになったことを数字によって紹介している。1844年法成立前の1843年と5年後の1848年の鉄道利用客を比較した表によると、1843年に3等客は客数では1等客より多かったがマイル数ではほぼ同じ、2等客数の半分程度だったものが、1848年には客数でも旅行マイル数でも3等客が1位になり、庶民の足として定着した様子がうかがわれる。鉄道会社側は法に強いられて仕方な

く早朝などの不便な時間帯に3等客車だけの各駅停車列車を1便だけ運行し、急行などの優等列車はほとんど1, 2等客車だけの編成にしていた。

鉄道が本格的に民主化したのは、1868年にミドランド鉄道（MR）がロンドンに独自ターミナルのセントパンクラス駅を設置して直接乗り入れた後、1872年に全列車に3等客車を連結して人々を驚かせた時からであった。さらに、2年後には1等を廃止して1等運賃を従来の2等運賃（1マイル1.5ペニー）に引き下げるという英断を行って他社をあわてさせた。他社の1等相当に2等運賃で乗せ、2等には3等運賃（マイル1ペニー）で乗せることにしたからである。ライバルのロンドン・アンド・ノース・ウエスタン鉄道（LNWR）やグレート・ノース・オブ・イングランド鉄道（GNR）はMRを脅したりすかしたりしてやめさせようとしたが効果がなかった。小池の「英国鉄道物語」は次のように書いている。

…ミドランド鉄道は時代の流れが変わりつつあることを敏感に察知したのである。労働者階級の賃金や生活水準が向上し、彼らが旅行をレジャーとして楽しむという、それまで考えられなかった傾向が現れたのだ。1870年には義務教育制が導入されて一般国民の教養程度も上がってきたし、文化的生活を求める意欲も強まってきた。これまでのように3等客を軽蔑し、《乗せてやる》式の態度ではなく《乗って頂く》ほうがそろばんに合うことによりやく気がついたのである。

なお、英国鉄道の統合について、英国政府は初めのうちは成り行きに任せ、弱肉強食の結果を待つという伝統な（見方によってはずい）姿勢をとっていた。事実19世紀末のグレート・ブレティン島の鉄道は、イングランドの12社とスコットランドの5社にまで整理され、第一次世界大戦後の1923年に政府の指導によって主要4社に統合され、第二次世界大戦後の1948年に英国国有鉄道に一本化されたのであった。

連絡が必ずしも十分でない鉄道の乱立は、鉄道発展の阻害要因であった。揺籃期には各鉄道が個別に時刻表を作成し、旅客は個別に運賃を払い、路線ごとに乗り換えて旅をし、あるいは貨物を輸送したが、鉄道はつながってこそ威力を発揮する。それらを連絡させ、使いやすくするためには、いくつかの阻害要因を克服していかなければならなかった。以下その経緯を見てみよう。

鉄道清算所の設置 鉄道が増えて複数の会社を利用するようになると、第一に問題になるのが運賃の精算であった。揺籃期には運賃に関する協定が存在せず、個別に徴収されていたが、相互乗り入れによる直通運転を導入するには、貨物でも乗客でも、出発地から目的地まで複数の鉄道を乗り継ぐ通し運賃の設定が必要で、そのために利用距離をベースとする清算機能が生み出された。イギリスでは1842年に鉄道清算所 Railway Clearing House がユーストン駅のそばに設置され、これが最初の鉄道会社間の協力事業となり、鉄道統一へ向かう第一歩となった。清算所は鉄道をひとつのネットワークとして機能させる基本的な存在であり、わずか6人で始められて鉄道の生成期に重要な役割を果たし、第一次世界

大戦前には 3000 人を擁する大所帯となっていた。その後鉄道の統一合併が進み、最終的に第二次世界大戦後の国有化によって役割が終わり解散した。

ゲージ戦争 鉄道がネットワークとして機能するには線路の軌道幅（ゲージ）を統一する必要がある。英国の鉄道ゲージは、ジョージ・スティーブンソンがリヴァプール・マンチェスター鉄道で 4 フィート 8.5 インチ（1.44m）を採用して以来、その後の鉄道会社の多くはこのゲージを採用し、標準軌としての地位を固めつつあった。しかし、天才技師イザンバード・ブリュネル（1769～1849）の指導下に、1841 年にロンドン～ブリストル間に開通したグレート・ウエスタン鉄道（GWR）は、7 フィート 4 分の 1 インチ（約 2.13m）という広軌を採用した。日本が採用した狭軌の 2 倍もある超広軌である。

ゲージ戦争は最初に鉄道を導入したイギリスならではの問題であったが、ゲージの統一は避けて通れず、政府が介入し、最終的にすでに圧倒的に路線延長が長かった標準軌を採用することで決着した。

標準時と時刻表 鉄道開通が人々の生活に大きな変化をもたらした一つが標準時の採用である。初期のロンドン・マンチェスター鉄道（LMR）でさえ特急郵便馬車の 3 倍のスピードで走ったから、鉄道は空間を隔てる人々の距離感を大きく変えた。「鉄道旅行の歴史」は当時の人々の驚きの声を紹介している。鉄道以前、空間の隔たりは多くの旅ないし輸送の時間を必要としたが、この距離が突然何分の一かで踏破される事態に直面し、距離とは人が移動する速度に比例して短縮するものだという発見が強烈であった。1839 年のクォーターリー・レビュー誌の論説は「鉄道誕生とともに、これまで存在していた空間の距離は 3 分の 1 に縮小し、全都市が相互に従来の距離の 3 分の 1 にまで近づいた。移動のスピードが速まれば、やがて唯一の首都の大きさにまで収縮するだろう」と書いている。現代のわれわれが体験した航空機による地球の縮小という現象以上に、これが当時の人々には衝撃的であったらしい。かつては距離によって隔てられ、閉じられた社会として存在した諸都市が、鉄道による時間の抹殺によって都市が輪郭と特色をなくしていくと嘆く声さえ現れる時世になったのである。

このことに関連するのが時刻の表示法である。当時の人々は子午線の位置による地方時で生活していた。ロンドンの時刻はレディングより 4 分、バーミンガムより 7 分、グラスゴーより 17 分早かった。こうした時差は、交通がゆっくりしていた時代には、移動の間に自然消滅していたが、鉄道がそれを許さなくなった。鉄道のネットワークが次第に密になり、乗継ぎ乗換えが増えれば、出発時刻だけでなく到着時刻も重要になってくる。地方時による出発と到着の時刻表示はその地方にしか通用しないから、超地域の時刻表をつくるためには時間の統一が不可欠であった。英国では 1840 年代から鉄道会社が率先して統一時刻表示の試みを始める。電信のない時代で、個々の地域が標準時を知ること自体が難しかったから、一時は「毎朝、英国海軍本部の使いが、ユーストン駅からホーリーヘッドに向かう郵便列車 Irish Mail の当番役人に正確なロンドン時刻（グリニッチ標準時）を示す時

計を届けに来た。この時計はホーリーヘッドでキングストン船会社の役人に手渡され、役人はダブリンにこれを運んだ。そして逆の道を辿り、時計はユーストン駅で再び英国海軍本部の役人に手渡された。」などという時期もあったという。

ともあれ鉄道旅行は乗継ぎ乗換えに分秒を争うことがあり、本数が少ないから遅刻は重要な損失となり得る。ゆえに、鉄道は独自にロンドン（グリニッチ）標準時を採用して時刻表を作成するかたわら、政府に標準時採用を繰り返し働きかけたが、実際にこれが公認されたのは、鉄道が実質的に標準時を採用してから40年もたった1880年2月であった。

ちなみに、グリニッチ標準時とは、1675年にグリニッチに設置された王立天文台の時間である。これが鉄道の標準時に使われるようになるのだが、元来は17世紀に拡大した海上交通の要請によって生まれたものである。グリニッチ標準時は揺れや温度差で狂わないようにクロノメータに入れて運ばれたが、当初は標準時を知るためではなく、経度を知るのが目的であった。やがて蒸気船による定期航路が始まって、これが世界の標準時として使われるようになるのである。1884年に国際子午線会議が開催されてグリニッチ標準時が世界の標準時として採用され、日本は1886年（明治19年）に標準時を採用した。

ブラッドショーの時刻表 大小さまざまな鉄道会社によって列車が運行されていた時代、人々が全国の鉄道の発着時刻を知ることは不可能であった。その課題に最初に挑戦したのがジョージ・ブラッドショー（1801~53）である。彼は彫刻師として訓練をうけたのち、地図製作者となった。最初に手掛けたのは運河中心の地図で、鉄道はまだ脇役であったが、1839年に時刻表入りの全国鉄道地図を制作した。

全国時刻表の必要性が感じられるようになるのは、グランド・ジャンクション鉄道（1837年7月）とロンドン・バーミンガム鉄道（1838年9月）が開通して、工業地帯と首都が結ばれ、遠距離の鉄道旅行が可能になってからである。それまでは各社が自社および系列の鉄道と、一部他社の時刻表を入れた時刻表を作っていたのみで、全国の鉄道を網羅した時刻表の作成を発想したのはブラッドショーが最初である。いくつかの試行を経て、全国の鉄道時刻表を一冊にまとめて刊行したのが1839年であった。まだ小型で季刊ないし不定期であったが、1841年12月1日発行のものから版を大きくして表紙を付け、月刊とした。以後一度も欠けることなく月刊発行を続け、創刊号以来ページ数が広告を別にして分量が40倍になったにもかかわらず、1915年まで6ペンスという安価を維持し続けた。

さらにブラッドショーは、1847年から国内線の時刻表とは別に、大陸諸国時刻表の発行も開始した。誌名は「ブラッドショー大陸鉄道・汽船・交通機関案内、全ヨーロッパ大陸旅行者便覧」というものであった。1873年からは、国際旅行者トマス・クック社がヨーロッパ大陸の鉄道時刻表の刊行を始めるが、同社は旅行業の拡大の方に力を入れ、伝統あるブラッドショーと張り合う構えを見せなかったこともあって、ブラッドショーが市場を独占的に支配していた。しかし、第一次世界大戦勃発によって大陸版ブラッドショーは休刊を余儀なくされ、戦後復刊したが、第二次世界大戦によって大陸版は歴史を閉じた。英

国版のほうは 1961 年 5 月号をもって廃刊となり、その後は 1974 年に英国国鉄が年刊の全国時刻表を発刊を始めている。(小松芳喬「鉄道時刻表事始め」 p 146)

ヨーロッパ大陸諸国の鉄道

リヴァプール・マンチェスター鉄道 (LMR) の成功以来、ヨーロッパ大陸諸国はもちろん、北米大陸はじめ各地の植民地にも急速に鉄道網が広がっていった。

フランスとドイツ フランス初の蒸気機関車による鉄道は、1832 年、中部の工業地帯サンテチエンヌ〜リヨン間 58 km に貨物輸送用として開通した。ほかにいくつかの炭鉱付近で石炭や水の輸送用に企画されたが、旅客鉄道としては、1837 年にパリと郊外のサンジェルマン・アンレイ間に敷設されたのが最初である。次いで 1841 年にストラスブールからスイス・フランス国境までの 143 km が開通するが、方針がなくばらばらであった。ナポレオン戦争の後遺症で全般的に巨大投資の体制づくりが遅れていたこと、運河と水運が発達していて鉄道の必要性への認識が低かったことなどから、1840 年初頭まで、フランスの鉄道建設はイギリスはもとより、ドイツ、ベルギーにも後れをとっていた。しかし、1842 年にフランス幹線鉄道建設法ができ、この時から官民共同による鉄道建設が加速する。パリを中心に放射線状に延びる 7 本の幹線と 2 本の地方路線が幹線とされ、政府の指導と支援のもとに建設が始まった。1860 年にはこの大枠のネットワークが完成し、その後地方の支線が逐次建設されていった。英国のブラッドショーに相当する鉄道時刻表はシェックス CHAIX である。この名前は、印刷工から身を起こしたナポレオン・シェックス (1807~65) が 1845 年に時刻表を印刷して以来、フランスの鉄道時刻表の代名詞となった。CHAIX もそれ以来ずっと刊行され、1970~74 年にパリの日本政府観光局に勤務していた私にとって、慣れ親しんだ鉄道時刻表だったが、1976 年に廃刊になった。

ドイツでは、イギリスから輸入したロバート・スティーブンスンの蒸気機関車 (アドラー号と命名された) を使用して、1835 年末にニュルンベルクと隣町フルトとの間の 8 km が開通したのを手始めに、1842 年には総延長 2,000 km、55 年には 8,000 km へと延びた。しかし、当時のドイツは多くの王国や公国で構成される分邦国家であり、鉄道は王立鉄道や私鉄が混在し、規格も運営形態もまちまちであった。それでも、鉄道事業者相互間の直通運転も行われ、ケルンとアントワープ間に国際列車も走らせている。1866 年の普墺戦争でプロシヤが勝利し、さらに 1870 年の普仏戦争に勝ってドイツは統一国家となったが、それでも鉄道は一本化されず、第一次世界大戦まで帝国を構成する王国や公国ごとに運営されていた。この間ドイツの鉄道技術は大きく発展し、戦時の軍事輸送に鉄道が威力を発揮したこともあって、鉄道の規格や車両の統一が図られ、第一次大戦敗北後の 1920 年にドイツ国有鉄道に統合された。

観光国スイス スイスでは鉄道建設が遅れた。ドイツのニュルンベルク〜フルト間の鉄道開通の報はスイスにも届き、1837 年にはバーゼル〜チューリヒ間に鉄道建設計画が作成さ

れた。しかし、スイスでは道路網や郵便馬車制度の整備が進んでいて、鉄道によって既得権益を失う層が多かったこと、地形的に工事難航が予想されたことなどのほかに、カントン（州）どうしの対立があつてすぐには実現しなかった。1841年に国境まで来ていたフランスのアルザス・バーゼル鉄道が1845年にバーゼル市まで延びてきて、バーゼル市駅がスイス初の鉄道駅として建設された。スイス自身の鉄道は、その2年後の1847年にチューリヒ〜バーデン間25 kmが開通したのが最初である。スイスは1848年に紆余曲折を経て22の州と3つの準州による連邦国家となり、1852年になってやっと鉄道法が成立した。同法は鉄道を各州の所管とし、州の許可を得て民間が建設する体制となった。これ以降、州と民間が競って鉄道を敷設し、人気観光地スイスへの観光客が一段と増えていく。やがてアルプスにトンネルが開通する頃になると、私鉄の割拠の非効率・不合理が目立つようになり、やはり統合へと向かう。1872年には10社にまで減少し、大半の鉄道は四大会社に統合された。1887年には、延長15 kmのサンゴタルド・トンネルを含む2500 kmの鉄道ネットワークが都市間をつなぐようになり、鉄道国有化は1898年に実現した。

スイスの鉄道といえば、アルプス山岳地にいち早く登山鉄道を開発したのが特筆される。1869年6月ルツェルン州議会がカトル・カントン湖畔のヴィツナウからリギ山の頂上(1797 m)に登山鉄道を敷設することを決議し、1871年に開通した。しかし、鉄道の敷設許可は州の権限であり、最高地点のリギ・クルムまでの1.8 kmの建設には隣のツーク州の許可が必要であった。ゆえに、全線の開通は3年遅れて工事がスタートしたもう1本のアルト・ゴルダウからの登山鉄道が、合流地点のリギ・シュタツフェルホーへまで開通する2年後まで待たなければならなかった。リギ山鉄道によって一般人の登頂が容易になると、次々に他の山頂にも登山鉄道が企画され、このあとの40年間に、スイスの山岳地に60もの登山鉄道が建設された。

ちなみに第1号となったリギ鉄道の山頂駅付近には、1816年にリギクルム・ホテルが建てられており、登山鉄道が開通するはるか前から、文人や王侯貴族が一度は行くべきアルプスのメッカとされていた。リギ山は平地に聳え立ち、日の出・日の入りが絶景だったからである。登山需要が先にあり、対応して登山鉄道が後から造られたのであった。鈴木光子「世界歴史紀行スイス」の説明はこうである。

…1816年には頂上にリギクルム・ホテルが開業し、開業の年の宿泊客は294人で、うち半分はイギリス人だった。1827年に1,489人、(登山鉄道開通前の)1870年にすでに4万人に達していたという。彼らは徒歩や馬、駕籠などでこの光の祭典、すなわち日の出と日の入りの景観を鑑賞するために登ってきた。頂上には物見やぐらが建てられ、日の出・日の入りの時刻表が配られ、朝早く番頭が部屋を叩いて回り、寝ぼけまなこで毛布にくるまって見物に飛び出すというパターンが評判を呼んだ…。

こうした見物客の中には、ヴィクトリア英女王を筆頭に、ヴィクトル・ユゴー、メンデルスゾーン、ウェーバー、マーク・トウェインなど知らぬ人のない著名人が数えきれぬほ

ど名を連ねている。かつては自然美を知らなかったヨーロッパ人の大いなる変貌であった。この中で、1878年に登頂したマーク・トウェインの体験が彼の「ヨーロッパ放浪記」に詳しく紹介され、トールテールと呼ばれる面白おかしい語り口で楽しませてくれる。

アルプスの鉄道トンネルと国際列車 各国に鉄道が敷かれるようになると、当然のことながら、大陸の中南部に横たわるアルプス山岳地の通過が問題になる。国と国を結ぶアルプス縦貫鉄道が発想され、1867年8月にオーストリアからイタリアに抜ける古くからの街道で高度が比較的低い(1370m) プレンナー峠に、トンネルでないアルプス縦断鉄道が開通した。アルプス山脈を貫通する最初の鉄道トンネルは、フランスとイタリアをつなぐモンズニ峠トンネルで、1857年に工事が始められ、1871年に全長12km(のちに延長)が開通した。アルプスの国スイスでは、どこに縦貫鉄道トンネルを通すかについて激論があったが、最終的にサンゴタルド峠にトンネルを掘ることに決し、1872年に工事を開始して177人の犠牲者を出す難工事の末、1888年、全長15kmのトンネルが開通した。スイスのブリークからイタリアのドモドッソラに抜けるシンプロン・トンネルは、スイス国鉄になってから工事が始められ、1905年に開通した。シンプロン・トンネル(19.8km)は、上越新幹線の大清水トンネル(22.2km)開通(1982年)で抜かれるまで世界最長のトンネルであった。

アルプス縦貫鉄道によってフランス、イタリア、スイス、オーストリアが結ばれ、これらのトンネルを通じてヨーロッパ諸国間の旅はずっと容易になった。そこで新たに生じる課題は、乗り換えなしで行ける国際直行列車の運行である。しかし、線路はつながっても事は簡単ではなかった。国によって鉄道は、車体の構造や形態、ブレーキの構造、軌道幅(ゲージ)、信号システムなどが違い、さらに経営主体も私営あり、国営あり、王家の経営ありで利害は一致せず、相互に協力しようとする姿勢に欠けていた。それに、鉄道が大発展する19世紀後半には、領土や植民地をめぐるヨーロッパ各国の国際紛争が次々に起こり、相互不信感が募っていた時代であったから、国際間の交通手段の展開には後ろ向きであった。鉄道は軍隊移動のための軍事施設でもあり、一朝事あれば敵の侵入路になる恐れもあったから、列車の国際直行運転など誰も発想しない時代であった。

アメリカの鉄道に学んだヨーロッパ

これに徒手空拳で挑んだのが小国ベルギーの一事業者ジョルジュ・ナゲルマケーレス(1845~90)であった。ナゲルマケーレスは22歳でアメリカ視察の旅に出かけ、広大な国土を走るアメリカの鉄道のヨーロッパとは全く異なる姿に感激する。3~4時間も走れば国境に達してしまうヨーロッパの鉄道と違い、国土は雄大で駅は少なく、必然的に食堂車や寝台車が開発され、車両の中も馬車の延長のような窮屈な客車(コンパートメント型)と違い、《川蒸気を線路に乗せたような》開放的な空間であった。帰国後ヨーロッパの鉄道の弱点を改善する一方、米大陸でのように国境を超えて乗り換えなしに直行する国際寝台車の導入に全精力を投入した。1870年には国際寝台列車会社「ワゴンリ」社を設立し、数々

の難題を克服し、鉄道の華《オリエント急行》を含む国際寝台列車をヨーロッパ中に走らせることに成功する。(ジャン・デ・カール「オリエント・エクスプレス物語」)

ナゲルマケーレスのアメリカ旅行、アメリカの鉄道とヨーロッパの鉄道の相違点、国際寝台列車の導入の物語は、国際観光情報」2008年4月号「鉄道旅行に革命を起こした男」に詳述した。