

第5章 大陸間旅行の発展：帆船から蒸気船へ

大航海時代以来、帆船は構造上の強度や安定性はもちろん、スピードや居住性の改善のための技術革新が絶え間なく続けられてきた。しかし、18世紀までの遠洋航海はいわば乗組員と特別の客だけの航海で、代価を払って不特定多数を乗せる定期客船は存在しなかった。どうしても遠洋の旅をする必要があれば軍艦か貨物船を利用したのだが、軍艦は政府関係者のみ、貨物船は傭船者もしくは大口荷主しか乗せなかったから、一般人の大陸間旅行は帆船の郵便船パケットボートによる定期的航路の開設を待たなければならなかった。

イギリス本土の沿岸諸港とアイルランドやヨーロッパ大陸の主要港をある程度規則的に運航する帆船のパケット・ボートは18世紀から存在したが、19世紀初めまでは定期性を維持するに至らず、旅客や貨物が集まるまで港で待つという状況であった。当時イギリス政府の郵便船パケットボートは小型の帆船で、輸送できる乗客は12名までと定められ、それで間に合う程度の需要しかなかった。

大陸間、とくに大西洋に郵便船を往来させる必要を強く感じたのは、ヨーロッパよりも本国の方を向いて生活していたアメリカであった。帆船による大西洋横断の米英間定期航路を始めたのは、ニューヨークの商人グループがナポレオン退場後の1817年に設立した通称ブラックボール・ラインと呼ばれる船会社であった。事前の広告で「頻繁かつ定期的に貨物および旅客の運送を、1年中、毎月決まった日にニューヨークとリヴァプールを出発する」と宣言し、1818年1月5日ジェームズ・モンロー号がニューヨーク港を、3日遅れてクーリア号がリヴァプール港を出帆した。最初の乗客はニューヨーク発が上等客8人、リヴァプール発が上等客6人と下等客7人であった。アメリカ発は上等客のみで、リヴァプール発に下等客がいたのは移民が乗っていたからである。すでにこの頃には、ヨーロッパからの移民が多数新大陸に渡っており、移民のアメリカ大陸への渡航は、この後海運会社のドル箱になっていく。田中航「蒸気船の世紀」によると、ブラックボール・ライン就航前の1790年から1810年までの20年間に毎年6000人ほどヨーロッパからアメリカへ移住していたが、1819年から蒸気船時代を含む1859年までに、合計500万人もの移民がアメリカに渡ったとされている。

ブラックボール・ライン社が始めた大西洋のパケットラインは、ヨーロッパのパケットラインの管理体制を改善し、優秀な帆船を使ってかなり確実な運航を維持し、就航10年後には、東航は18~26日で走り、西航は風向きが不利で平均38日ほどかかっていた。風まかせの帆船では、これ以上正確な定時運行は困難であった。19世紀初頭以来、旧大陸ヨーロッパと、新興のアメリカ合衆国をはじめ、カナダ、中南米への人や物の往来は増加の一途をたどっていた。これらの需要に対応する交通手段はまだ帆船のみで、積載量も小さく、迅速さや時間的正確性に欠けていたから、大型で海洋向け蒸気船の開発が急がれる情勢になっていた。

1. 汽船による大西洋横断事始め

この時期には、すでに蒸気船が川と湖や湾内などの交通手段として運行されていたが、水面が穏やかな河川や湾内とちがって、大洋を航行するとなると、乗り越えなければならない技術的な壁がいくつもあった。最初の挑戦は大西洋の両岸の間で行われた。大洋に乗り出すには強力な蒸気機関とこれを作動させるボイラーを船体内に納め、船客と船客用の食糧、水、必要な設備・器具類、運送する貨物・郵便のほか、膨大な燃料を積み込まなければならない。とくに燃料炭の問題が大きかった。大西洋を横断する場合途中で石炭の補給はできないから、航海に必要な量の石炭を積むだけで船は一杯になってしまう。また、川蒸気とちがって海洋では強烈な風浪の打撃も受けるから、船体の保護やどのような推進装置を作るかも問題であった。このような課題に取り組み、最初に蒸気機関を使って大西洋横断に挑んだ船は、船史上4隻の船が特筆される。サヴァンナ号、ロイヤル・ウィリアム号、シリウス号、グレート・ウエスタン号である。

最初の海洋蒸気船サヴァンナ号 サヴァンナ号は、1818年にニューヨークとフランスのルーブル間を定期運航すべく、ニューヨークで建造されたアメリカの帆船であった。しかし、完成直前にサヴァンナ汽船会社に買い取られ、蒸気機関を付設されることになった。汽船会社の経営陣の一人でもあった船長の意向によるもので、同船長は川蒸気の乗船経験があり、フルトンのクラumont号の船長をしていたこともあった。同社はこの船を蒸気船としてアメリカ沿岸の海洋を運航させるはずであったが、不況で経営が苦しくなり、いつそこの蒸気船で大西洋横断を成功させ、その評判を売り物にヨーロッパで売却しようと考えた。長さ約33m、幅7.8m余、総トン数320トで、帆はそのまま残されたから、帆と蒸気機関の併用船であった。初めて本格的に蒸気機関で海洋上を走らせようというのだから、様々の工夫がほどこされた。そのひとつが船体のほぼ中央側面に取り付けた外輪車である。10本の放射状のスポークの先端に平らな板をつけ、これで水を掻いて進むのだが、扇子の骨のようにたためる構造にし、外輪車を使わないときは回転軸から切り離して甲板上に引き上げて格納するという仕組みだった。格納は20分で行えるよう工夫された。

1819年5月、サヴァンナ号はニューヨークから本社のあるジョージア州サヴァンナに回航されたが、1300kmほどの距離を走るのに八日半もかかり、その間蒸気機関で走行したのは41時間だけだった。サヴァンナ港で石炭80トほどと、ピッチパインと称する油脂の多い松材の薪を船倉はもとより客室にも一杯に積み込んだ。出発の数日前に《蒸気船として史上初の大西洋横断航海を敢行する》という趣旨の広告を地元新聞に掲載し、1819年5月24日午前6時にサヴァンナ港を後にした。とはいえ、3、4時間後には自慢の外輪車を引き揚げて帆走に移り、風向きの悪い時だけ蒸気機関を使いながらリヴァプールに向かった。大西洋上に出て数日後、アメリカに向かう帆船コントラクト号に出会ったが、この船の連中はサヴァンナ号を見て驚愕した。もうもうと黒煙を噴き上げる様子を見て船火事だと思い、救助しようと接近すると、黒煙は短いマストのようなもの(煙突)から出ており、乗組員にあわてた様子はない。あつけにとられているうちに、黒煙だけ残して視界から消えて

行った。コントラクト号の船長はあれが話題の蒸気船かと思ひ、アメリカに戻って確認して納得したという。さらにイギリス近海に来てからも、煙突で話題を振りまいた。沿岸警備中の英海軍が船火事を起こした商船と誤認し、警備艇を派遣したところ、船は帆をたたんでいるにもかかわらず黒煙を吐き散らして結構なスピードで進んでいく。不審に思った警備艇長は大砲の威嚇射撃を行って船を止めさせた。当時の人々がほとんど蒸気船を見たことがなかったことの証しである。結局サヴァンナ号はリヴァプールまであと 300 マイル (480 km) のところまで来て燃料が底をつき、アイルランドのキンセール港に寄港して石炭、水、食料などを積みこみ、6月20日、目的地リヴァプールに到着した。航海に要した日数は27日、そのうち蒸気で走ったのは約85時間であった。

以上のとおり、サヴァンナ号は蒸気機関だけで走ったのではないが、それでも蒸気機関で海洋を走る可能性をはっきり示すことはできた。蒸気機関は大量の燃料を消費したが、航海中一度も故障を起こさなかった。結局ヨーロッパでの売り込みには失敗し、アメリカに持ち帰って売りに出したところ、買った船長は蒸気機関を取り外して帆船にもどし、しばらくアメリカの沿岸を走ったあと、座礁して船の命を終えている。後年、アメリカが造った初の原子力船（貨物船、1962~1972）にその名前がつけられて、大西洋を初めて渡った蒸気船サヴァンナ号の栄光が思い起こされたのであった。

ロイヤル・ウィリアム号 次がカナダで作られたロイヤル・ウィリアム号である。帆船として作られたサヴァンナ号とは反対に、もともとはセントローレンス川沿いのモントリオール、ケベックなどの都市とノヴァスコシア方面のハリファックス、セントジョンズなどの諸都市へ貨物・郵便・船客を輸送するために造られた蒸気船であった。ケベックの造船所で作られ、モントリオールで蒸気機関と外輪車を装備し、1831年にノヴァスコシア方面への航路に就航してかなりの成績を上げて初シーズンを終えた。セントローレンス河は冬には凍結するので係留して春を待ったのだが、たまたま翌1832年にコレラがカナダ全土に流行し、伝染予防のために船の運航が禁止され、会社は倒産寸前に追い込まれてしまった。そのためイギリスに運航して売却することにし、急ぎよ大西洋を横断することになった。海が静かなはずの8月を選んで出港したのだったが、数日後ニューファウンドランド沖で連日の大嵐に遭って木造船体は浸水し、蒸気機関も一次使用不能に陥った。時化の合間をみて帆を使い、ポンプで排水し、応急手当を施した蒸気機関をだましだまし使いこなして航海を続け、イギリス南部のワイト島で燃料等を補給してようやくロンドンに到着した。カナダを出港して40日後のことであった。アメリカ大陸からイギリスへは、順調に行けば20日くらいで航海する帆船が珍しくなかったから、この実績では問題にならなかった。それでも、黒煙を吐きながらテムズ川を遡航する姿はロンドンっ子を大いに驚かせたという。ロイヤル・ウィリアム号は、嵐で蒸気機関が停まった時とボイラーから定期的に塩分を取り除く間一時的に帆を使ったために、大西洋を蒸気機関だけで航行したとは認められていないが、蒸気力だけで大西洋を渡り得ること、安定航海するにはボイラー内部にたまる塩分除去が必須であることなどを確認した点で意義があった。実際、ロイヤル・ウィリ

アム号の成功を見て、この後イギリスでも大西洋横断の蒸気船会社設立の動きが始まっている。蒸気船が帆船に代わってより大量、より迅速、より正確に定期輸送する手段となり得ることが認められたからであった。

シリウス号とグレート・ウエスタン号 上の2隻がアメリカ大陸側の船であったのに対し、こちらの2隻はイギリスの船である。イギリスでは、1835年から大西洋横断の蒸気船航路開設の動きが具体化する。大洋航海の蒸気船の建造が始まり、1838年に気船会社が同時に三社設立され、同時期に最初の定期便を就航させることになった。ロンドンを基地とするブリティッシュ・アンド・アメリカン^{スチームシップ・ナビゲーション}蒸気船航海会社、ブリストルを基地とするグレート・ウエスタン汽船会社、リヴァプールを基地とするトランスアトランティック汽船会社である。3社ともそのための新船建造に着手していたが、予定通り進捗したのはグレート・ウエスタン号だけであった。

グレート・ウエスタン号は、グレート・ウエスタン鉄道の技師であったイザンバード・ブリュネル設計の木造蒸気船である。鉄道会社の重役会議で、ロンドンからブリストルに至るグレート・ウエスタン鉄道を海上に延長して（同社の船に乗り継いで）ニューヨークに行けるようにしたいとの発言があり、ブリュネルがこれを本気で取り上げて設計を始めたといわれている。グレート・ウエスタン鉄道の開通は1841年のことだから、それより前の話である。全長72m、幅10.7m、1320総トン、2基の外輪車を備えた大きな船で、計画速度は9ノット（時速約16.6km）であった。1日当たりの石炭消費量を33トと想定し、大西洋横断に15日かかる計算で500トの石炭が必要とされたが、ブリュネルは余裕を見て800ト積めるよう石炭庫を大きくとった。また、性能や艤装の面だけでなく、一等客用の船室120室、二等船客200人分のほか、非常時にはさらに100名を収容できる構造にしてあった。一等船室とサロンはピンク色を基調にした贅沢な作りにして、上流階級の船旅を快適にする配慮がなされていた。船は素晴らしい出来栄で、その後もこれだけのものはなかなかできなかったといわれる。同船は1838年3月24日に完成して試運転に出ていった。

対するシリウス号は、1837年にロンドン～アイルランド間を航海する蒸気船として建造されたもので、グレート・ウエスタン号の半分以下の小型船であった。ブリティッシュ・アンド・アメリカン蒸気航海会社が建造中だったブリティッシュ・クイーン号が予想外の事故や失敗で建造が遅れ、グレート・ウエスタン号に後れをとることが明らかになった。このため同社は、建造されたばかりのシリウス号を傭船して代役に立てることにし、1838年3月28日、一足早く40人の旅客と35人の乗組員を乗せてロンドン港を出発した。グレート・ウエスタン号は3日後の3月31日にロンドンを発って旅客の待つブリストルへ向かった。性能の高さから見て、シリウスに充分追いつける差であった。ところがテムズ河口を航行中に機関室で火災が発生したため、鎮火に努める一方で、船長は船を沈没から守るために近くのキャンヴィー島に座礁させた。この時ブリュネルは火災で崩落した梯子に当たって機関室に転落し、重傷を負ってしまう。ブリュネルを下船させ、応急修理をして出発し、ブリストルに着いたのが4月2日、そして4月9日にニューヨークに向けて出港

していった。先を行くシリウス号は、アイルランド南部のヨーク港で石炭 450 トンほかを積み込んで、すでに4月4日ニューヨークに向けて出発していた。差は5日、ここから両船の洋上での競争が始まるのだが、スピードはグレート・ウエスタンがはるかに上である。シリウスは逃げ、悪天候にもかかわらず、アメリカ大陸沿岸付近まで先着した。しかし、予想以上に石炭を消費し、ニューヨーク湾外で石炭を使い果たしたうえ、浅瀬に座礁してしまった。幸い座礁したのが干潮時で、満潮とともに立ち直り、船体に損傷もなかった。グレート・ウエスタン号が追ってくる状況の中で、船長は可燃物をすべて燃やし尽くす決意を固め、ベッドの枠や椅子、机、さらに天井や壁面の板、最後には縦帆の帆桁や予備のマストまで蒸気機関の焚口に放り込んで、かろうじて1838年4月23日朝ニューヨーク港に到着した。グレート・ウエスタン号はまだ到着しておらず、シリウス号はニューヨーク市民から大歓迎を受けた。波止場は集まった観客で押すな押すなの盛況であり、その最中にグレート・ウエスタン号が入港してきた。シリウス号に遅れること4時間であった。

グレート・ウエスタン号は到着こそ遅れたが、平均速力は8.8ノット（シリウスは6.2ノット）で、15日半で航走し（シリウスは19日と10時間）、計画通りの性能を発揮した。設計者のブリュネルも会社の首脳陣も、シリウス号よりはるかに優れた船であることを示すことができ、満足した。グレート・ウエスタン号はニューヨークに2週間滞在し、68人の一等船客、約500個の郵便物、2000部弱の新聞、インディゴ（染料）ほか高運賃が得られる貨物を積んで5月7日にブリistolへ向けて出港した。その後この船は予定通り大西洋定期航路に就航し、8年間にわたって70回以上も大西洋を横断した。故障も少なく、「偉大な船」という声価を得たのち、1848年に売却されて西インド諸島との間の航海に従事し、1857年に廃船となった。

シリウス号のほうは1週間ニューヨークに滞在したあと18日かけてロンドンに戻り、船長と乗組員は各種の名誉称号を与えられたが、船は契約を解除されて本来の沿岸航海に戻り、1847年に座礁して船の生命を終えた。ブリティッシュ・アメリカン汽船航海会社は、花形船ブリティッシュ・クイーン号が完成（1839年）すると、その初代の船長に大西洋横断を果たしたシリウス号の船長を任命した。

三社のうちのもう一社、トランスアトランティック社は、先陣争いには加わらなかったが、大西洋定期航路用に建造したリヴァプール号が完成すると、予定通り北大西洋航路に参入した。

2. 蒸気船定期航路

グレート・ウエスタン号は、はっきりと蒸気船時代の幕開けを告げた。それまで両大陸間の郵便や人を運んでいたアメリカの帆船群に代わって、1840年代から60年代にかけて、前記三社以外の外輪蒸気船も次々に大西洋定期航路に就航する。大陸間旅行の始まりであり、早いうちから観光旅行に出かけるエリートたちの姿も見え始める。

大西洋航路：キュナード対コリンズ

最初の挑戦者はカナダのハリファックス生まれで、青年期からボストンで海運事業に従事していたサミュエル・キュナード（1787~1865）であった。キュナードはイギリス東インド会社のアメリカ代理店で働いていたが、非効率で質が劣るイギリスの帆船に強い危機感を抱いていた。当時帆船はアメリカ船の全盛時代で、大西洋を支配するだけでなく、東南アジア方面への貿易航海にも、新鋭のアメリカ帆船群が進出しようとしていた。キュナードは、アメリカの優れた帆船に帆船で対抗しても勝ち目がないと考え、1838年、蒸気船会社を設立する目的でイギリスに渡った。折から同年11月、グレート・ウエスタン号の成功を認めたイギリス海軍が、助成金を出して大西洋の郵便輸送を蒸気船会社に請負わせるべく、公開入札することを決定した。イギリスの大陸間国際郵便は海軍が所管することになり、補助金を出して民間に委託することにしたのであった（1860年以降郵政省が所管）。

これに応募したサミュエル・キュナードは、グレート・ウエスタン汽船をはじめとする先発諸社を差し置いて好条件を出し、指定を勝ちとることができた。イギリスからハリファックス（カナダ東部）経由ボストンまで、1840年を開始年として年間20回（夏期月2回、冬期月1回）定期運航するという条件であった。これを実行できれば英政府が5万5千ポンドの補助金を支払う契約が取り決められた。キュナード社は1200総トン、400馬力以上の同型同艙装の外輪船4隻（ブリタニア号、アルカディア号、カレドニア号、コロンビア号）を建造し、ブリタニア号を先頭にほぼ同時期に進水させた。船体は長さ約70m、幅10.5m、深さ約7mの木造船で、中央両舷に2基の外輪車を持ち、補助として3本マストのバーク型と呼ばれる帆装備をつけていた。点検のためにドック入りする船があっても運航に支障が出ないこの船隊方式は、後々まで定期航路の船会社の採用するところとなった。郵便船としての第1号は、1840年7月4日、リヴァプール発、ハリファックス経由ボストンへ向かう航路に出港していった。

このあと大西洋上の蒸気船定期航路は、英海軍から郵便運送契約を得たキュナード一社の独占状態になるのだが、キュナードの対抗馬として現れたのが、それまで帆船で成功していたアメリカのエドワード・ナイト・コリンズ（1802~78）であった。コリンズはキュナードの成功を見て蒸気船の将来性を見通し、1850年スタートの条件でアメリカ政府から高額の郵便輸送契約を獲得して、キュナードに蒸気船の勝負を挑んできた。コリンズ社も同型同性能のアトランティック、パシフィック、アークティック、バルティックという海洋名を船名にした2800トンの級の4隻を投入した。これらの船体規模はキュナード船の2倍の大きさで、スピードも2ノット早かった。大西洋横断のスピード記録を達成した蒸気船には《ブルーリボン賞》が与えられる慣わしがあり（記録達成の船はマストに青いリボンを掛ける榮譽を与えられる）、1843年まではグレート・ウエスタン号が保持し、それ以降キュナードの諸船が勝ち取り、1850年から54年まではコリンズの船がスピード記録を維持して実力を誇示した。キュナードの船はクリミア戦争（1853~56）が勃発すると4隻とも徴用され、大西洋上の蒸気船定期航路はコリンズ・ラインだけになってしまった。しかし、コリンズ社にとって不運なことに、1854年9月リヴァプールからニューヨークに向かっていたアトラン

ティック号が濃霧の中でフランスの小型蒸気船と衝突して沈没し、さらに 1856 年 1 月には、パシフィック号が行方不明となって消息を絶ってしまった。結局コリンズ社はキュナード不在の時期を有利に活用できないまま、58 年に撤退を余儀なくされ、再びキュナード社の天下に戻ったのであった。

大西洋では、間もなくヨーロッパ主要国もそれぞれアメリカ大陸との間に蒸気船による定期航路を開設する。ドイツではハンブルクを拠点とするハンブルク・アメリカ・ライン（以下ハパグ社、1847 年設立）とブレーメンを拠点とする北ドイツ・ロイド社（1857 年設立）が帆船から蒸気船に切り替えてくる。ドイツの 2 社はまだイギリス船に遠く及ばなかったが、ドイツの両港はドイツ人だけでなく、ロシア、ポーランド、オーストリアなどの中・東欧諸国の北米行きの港として利用されたから、これらの通過客のおかげで早くから大西洋に定期航路を始めることができたのであった。

フランスのコンパニー・ジェネラル・トランスアトランティック（CGT、通称フレンチライン）は、1862 年にルアーブルからメキシコへ就航し、ついで 1864 年にルアーブル～ニューヨーク線を開設する。また、イギリスではキュナード社に対抗してインマン・ラインとホワイトスター・ラインが定期航路を開設するなど、競争が激しくなっていた。

船体は木造から鉄、鉄から鋼へと替わり、推進方式も外輪車からスクリュー・プロペラへ、エンジンはタービンからディーゼルへ、そして燃料も石炭から重油へと、船主や技術者の競争によって進歩発展させていくのだが、それら技術的發展は専門書に委ね、大西洋以外の海洋への展開を概観しよう。

インド洋からアジア、オセアニアの海へ

大西洋の定期客船航路は、上述のとおり、1818 年ブラックボール・ラインが帆船によって始め、その 20 年後にグレート・ウエスタンが初の蒸気船定期航路を開始した。大西洋上の帆船パケット・ボートは蒸気船の発展で 1855 年に引退するが、石炭の補充ができない遠距離のインド洋や太平洋では、帆船がさらに進化した姿で活躍する。もともとアジアは産物が豊かで、大航海時代以降もイギリス、フランス、オランダなどの商船が往来していたが、18 世紀にはイギリスが海洋支配権を確立し、イギリスの東インド会社の帆船が、頻度は少ないが、インドを中心に定期的にアジア・極東方面へ運航し、オランダはインドネシアのバタビア（現在のジャカルタ）を拠点に日本、台湾方面へ交易船を運航していた。

19 世紀中葉以降、イギリスから大勢の移民や軍隊がインドやオーストラリア方面に送り出されるようになる。とくにオーストラリアでは、サンフランシスコ（1848 年）に続いて 1851 年に金鉱が発見されてゴールドラッシュが起こり、黄金熱に浮かれた人たちが多数出かけていった。この方面への交通は、昔ながらのケープタウン経由の帆船ルートしかなく、ロンドンからインドまで往復 1 年はかかり、中国までだと 1 年半かかった。蒸気船が大西洋を往来するようになって、距離が 5 倍あるこの航路で蒸気船を使うのはまだ無理であった。途中で石炭を補給できる場所がなく、必要なら石炭自体をヨーロッパから帆船で運搬しておくしか方法がなかった。そのためインド方面への蒸気船の活用は、地中海経由

エジプトへ行き、スエズ地峡で貨客を陸路輸送して紅海側のスエズ港へ出し、そこから別の蒸気船に引き継ぐという方法がとられた。スエズから紅海を南下してインド洋へ抜け、インドから極東やオセアニア方面へと乗り継いで行くのである。

P&O 汽船会社 イギリスと植民地インドを結ぶ蒸気船便は、1835年にイギリスとスペイン、ポルトガルを結ぶ小型蒸気旅客船の就航が端緒となった。それまで英本国とイベリア半島の間には海軍の郵便帆船が動いていたが、風まかせでコーンウォール半島先端のファルマスとリスボン間を行くのに2～3週間かかっていた。ところが、この小汽船会社が、所要日数5日で週1便運航するという計画を海軍省に提出し、1837年から郵便輸送を受託することに成功した。これを機会に社名をペニンシュラー汽船会社と改めたが、これは当時単にペニンシュラーといえばイベリア半島を指す言葉だったからである。次いで1840年にジブラルタル、マルタ島を経由してアレクサンドリアまでの路線が認められ、2年後の1842年にカイロを経由して陸路スエズに抜け、紅海からインド方面へ向かう郵便輸送を託されることになった。これを機に社名にオリエンタル（東洋の意）という語を付け加え、以後その頭文字をとって、P&O 汽船会社の名で親しまれることになる。

アジアへの郵便輸送を受託したP&O社は、スエズ地峡の陸路輸送を大幅に改善し、東インド会社が蒸気船就航に失敗したスエズ～インド間に、2018トン、船客定員150名の新造蒸気船を投入する。この船をスエズ港に待機させておいて陸路運ばれてくる郵便・貨客を乗せ、スエズから紅海を南下してアデンとセイロンで給炭し、マドラスを終着地とするルートを開設した。同社はアデンとセイロンでの給炭に、170隻もの給炭用帆船と3000人の要員を投入して運航業務を果たしたという。終着点をマドラスにしたのは、東インド会社が主要港のボンベイを独占して寄港を認めなかったからで、10年後にP&O汽船がボンベイに寄港できるようになるまでの間、ボンベイに行きたいVIP客はやむなくアデンで東インド会社の帆船に乗り換えたという。1849年にインドからシンガポール、香港、上海に航路を延長し、1852年にはシンガポールから豪州への支線を開き、1859年に上海～長崎線を開通させたのであった。日本では安政の大獄（1858～59）が吹き荒れていた頃のことである。ついでP&O社は日本と郵便輸送契約を結び、上海～長崎～横浜路線を開設し、日本も本格的に世界の定期航路交通に組み込まれていく。

なお、1858年にアレクサンドリアからカイロを経てスエズに至る鉄道が開通し、スエズ地峡の陸送が楽になった。この鉄道が完成したことで、イギリスはフランスによるスエズ運河掘削に反対したことはよく知られている。スエズ運河は1869年に開通した。

希望峰廻りの航路 ケープタウン経由で最初にインド洋へ回った蒸気船は、天才技術者イザンバード・ブリュネルが設計したグレート・ブリテン号である。グレート・ブリテン号は、グレート・ウエスタン号の弱点を改善して建造された船である。画期的だったのは、外輪車を捨ててスクリュー・プロペラに切り替えたこと、および木造では巨大化に限界があるため、石炭積載量を多くするため大型鉄造船にしたことである。鉄造船は小型の船で

は前例があったが、大型船はこの船が最初である。1845年に就航し、大西洋を4度往復したが、5度目の航海で座礁してしまった。ところが座礁したまま1年間放置したにもかかわらず、船体はびくともしなかった。木造船ならばばらばらに解体してしまうところである。結果として鉄で造る船に対するいわれなき不安を払しょくし、鉄造船への信頼を高めることになった。ただし、グレート・ウエスタン社はこの船の建造に巨費をかけたうえ、座礁から引き離すためにも膨大な経費がかかり、その上再生改修費を払える見込みが立たず、船を売却してしまった。

ブリュネルの手を離れて修復されたグレート・ブリテン号は、豪州航路に転用され、1852年8月21日旅客630人、乗組員137人を乗せ、貨物を満載してリヴァプール港を出発した。しかし、南緯24度21分まで南下し、ケープタウンがあるテーブル湾まであと850カイリまで来たところで石炭不足が明らかになった。南からの強い逆風で安全な航海が見込めなかったため、汽走を減らしていったんセントヘレナ島まで戻り、法外な値段で石炭を補給してからケープタウンに引き返した。ケープタウンを10月17日に出港し、メルボルンに到着したのが11月12日だったから、リヴァプール出港後82日間の航海であった。アメリカの誇るオーストラリア行きクリッパー帆船に対抗し得る唯一のイギリス船グレート・ブリテン号の来航はメルボルンで大歓迎を受けた。帰路も同じルートを取り、順調な航海で母港に戻っていった。

この航海で、グレート・ブリテン号といえども、長途蒸気だけの航海は無理であることが明らかになった。そこで、帆と蒸気の併用、それも帆に重点を置く形に装備し直し、以後4分の1世紀にわたってオーストラリア航路に移民を送り続け、合計32航海することになる。それも帰途は南米南端のホーン岬を回るコースを取り、実質的な世界一周航海を繰り返したのであった。

スエズ運河開通 スエズ地峡に運河を掘ることはナポレオン一世も計画したが、地中海と紅海の海面高低差が10mある（偽報）と言われて断念している。1858年にフランス人フェルディナン＝マリ・レセップス（1805～94）が外交官を引退した後、親しくしていたムハンマド・サイドがエジプトの副王になったのを機に運河掘削を計画し、1854年に特許状をもらうことができた。同年「国際スエズ海洋海運会社」を設立し（フランスが過半を出資）、翌1859年に着工、10年の歳月をかけて完成した。開通式は1869年11月16日、ナポレオン3世皇帝妃ウジェニーが乗るヨット「エーグル号」を先頭に、P&O汽船のデルタ号が続き、総勢70隻が通過していった。（このデルタ号を日本が購入して高砂丸となった）

スエズ運河の開通は世界史的な大事件であった。巨大なアフリカ大陸を迂回せずに地中海からインド洋に直接船で出ること、ロンドン～ボンベイ間の距離は喜望峰回りの1万1000マイルから、運河経由で6440マイルへと半減する。地中海の諸港からださらに短縮される。商船航海の記録で見ると、運河開通前にロンドンからシンガポールへ最も早く着いた記録は帆船アイリーン・ラドフォード号の116日であるが、1871年にグラスゴーを出港したシャンタン号という汽船は、スエズ運河経由42日で着いている（「豪華客船の文

化史」 p 50)。いうまでもなく観光の世界史にとっても劇的な進展である。そのことを最も強く感じていたのが、世界を股にかける旅行者トマス・クックであった。

トマス・クックはスエズ運河開通の 1869 年の早春に、初のエジプト・パレスチナ旅行を募集して 40 人のツアー客を送り、自ら添乗している。中東ツアーは以後クック社の通年営業を可能にする冬の売り物ツアーとなっていく。当時エジプト観光はかなり発展していて、イギリス人がカイロに建てたシェパード・ホテルはすでに存在し、ナイル川には英国製の蒸気船が走っていたことは旅行業の項で述べた。このツアーから帰国すると、クックはただちに 11 月のスエズ運河開通式典参加ツアーを募集し、10 名のグループで開通式の記念通過を果たしている。ピアーズ・ブレンドン「トマス・クック物語」からその部分を拾うと、次のような調子である。

…船会社の予約に自信が持てないため 10 人分しか募集できなかったが、何としてもスエズ運河開通の瞬間に立ち会おうと決意を固めていた。実行は 1869 年の秋も遅い時期であった。クックと彼の観光客一行はベニスで、今度の旅のために浮かぶホテルとして特別装備したレヴァント・ライン社の外輪船アメリカ号に乗った。11 月 16 日深夜ポートサイドに着くと、現地は興奮状態にあり、到着した貴頭の士を歓迎する銃砲が鳴り響いていた。トップに立つのはフランスのナポレオン皇帝妃ウジェニーであった。あらゆる建物がガス、油、蝟燭を用いた照明で赤々と輝き、クックはこの情景を「夢幻的な効果を出すよう工夫された照明や、カラフルに燃える火によって覆われていた」と書いている。…翌朝皇帝のヨット《エーグル号》を先頭に 70 隻の船が長い行列をつくり（アメリカ号は 36 番目）、威風堂々と煙を上げて運河を進んでいった。夜の間停泊した後イスマイリアに到着した。…4 日後（運河通過に 3 日かかった）、ほとんどの船が紅海に船出していき、観光客の多くは鉄道でカイロに帰った。

運河の開通はヨーロッパとアジアの距離を半減させた。このことは欧米人の旅と観光を大きく進展させたのだが、他方、ヨーロッパ帝国主義の支配を急速に進めるきっかけともなり、この後アジアは一段と強化された植民地支配に呻吟することになる。

太平洋航路

太平洋に蒸気船の客船航路が誕生するのはインド洋よりずっと遅く、1867 年である。アメリカの太平洋岸地域がメキシコから合衆国に譲渡されたのは、1846~48 年のアメリカ・メキシコ戦争末期の 1848 年のことであり、それ以前にはアジアとの間に郵便輸送の需要自体が存在しなかった。「蒸気船の世紀」によると、ゴールドラッシュが始まる 1848 年 4 月までの 1 年間に、東海岸からホーン岬を回って太平洋にやってきた帆船はわずか 4 隻だったのに、続く 1 年間では実に 775 隻が来航したという。陸路幌馬車を連ねて砂漠と山岳地帯を通り抜けるのは難儀であり、インディアンの襲撃があるかもしれず、海路のほうが安全と考える人が多かったのであろう。サンフランシスコに行くための高速帆船がどんどん

作られ、カリフォルニア・クリッパーと呼ばれたこれらの帆船群はサンフランシスコで金鉱探したちを降ろしたあと、バラストを積んで太平洋を西進して中国に行き、茶を積んでインド洋と大西洋を経由してニューヨークやボストンに帰った。1849年にイギリスの航海条例が廃止されて、アメリカ船が茶をイギリスにも輸送できるようになると、さるカリフォルニア・クリッパー船は香港で積んだ1600トンの中国茶をロンドンに運んだ料金だけで建造費を相殺してしまったという（「蒸気船の世紀」）p142。クリッパーとは高速帆船を指すが、イギリスはアメリカのカリフォルニア・クリッパーやチャイナ・クリッパーに対抗する帆船が造れず、この航路はアメリカの独壇場であった。当時の蒸気船は、まだこれらの快速クリッパーに太刀打ちできなかつたのである。船でニューヨークから太平洋に出るには、ホーン岬を回るより喜望峰を回ってインド洋経由行く方が楽だったし、途中で交易できる寄港地も多かった。当時、太平洋は《極東》のさらに東の無の世界だったのである。太平洋に行く船といえば、ラッコの毛皮を買うか、クジラを取るための船くらいであった。それに、アメリカの当時の工業力では、大洋を横断する大型蒸気船を建造する力はまだなかった。

1848年にカリフォルニアにゴールドラッシュが起こると、カリフォルニアの人口が1852年にはいっきに20万人にまで急増して州に昇格する。また、アヘン戦争（1840~42）によって香港がイギリスに割譲され、マカオはポルトガルの支配下に入った。広東州からは中国人が鉱山労働や鉄道建設のために大挙して人手不足のアメリカに渡るようになり、日本はペリーの来航（1853年）によって開国に転じていた。機は熟したのである。

パシフィック・メイル・ライン こうした状況を受けて、アメリカ合衆国は1865年、香港方面とハワイ諸島向けに、蒸気船による郵便輸送業務を民間汽船会社に委託すべく公募した。これに応じたのはパナマからカリフォルニア、オレゴンへの連絡蒸気船を運航していたパシフィック・メイル（PML）1社だけであった。同社は1848年にニューヨークの商人たちが設立した汽船会社で、合衆国領になったばかりのカリフォルニアへ向けてパナマから農産物を輸送することを主目的に設立されたのだったが、直後のゴールドラッシュによってカリフォルニアへの人と物資の輸送需要が激増して予想外の成長を遂げていた。太平洋定期航路の公募に応じられるのは事実上PMLだけだったし、そもそも、専門家は5000マイル（約8000km）以上離れたアジアへ蒸気船で航海することは無理だと考えていた。大西洋での経験から、当時の造船技術を総動員して蒸気船を作るとして、2500トクラスの木鉄構造の補助帆付き蒸気船が精いっぱい、片道に必要な石炭を積むだけで満杯になってしまう。しかも、当時の状況では帰途に石炭を補充することも無理であった。

それでもPMLは「サンフランシスコ～香港の定期航路の運航を3000トン以上の船で年間12回以上航海する」という内容の契約を合衆国政府と結んだ。同社は契約を実行するために、1866年にグレート・リパブリック号、アメリカ号、ジャパン号、チャイナ号の4隻の蒸気船の建造を始め、サンフランシスコ、横浜、香港を結ぶ太平洋横断の定期航路を開設した。ただし、第一船はパナマ～サンフランシスコ間に就航していた当時の同社最速船コ

ロラド号（1864年建造、3728ト）で、1867年1月1日正午、市民多数の歓呼や停泊艦船の汽笛、陸上砲台からの祝砲などに包まれてサンフランシスコを極東に向けて旅立った。22日後に横浜に到着、28日には最終港の香港に着いた。託されたニューヨークからの郵便や新聞は、スエズ地峡の接続ルートより2週間も早く到着した。帰途は横浜から軍艦を受け取りに行く徳川幕府の小野友五郎一行（二度目の福沢諭吉も乗船）を乗せて3月20日に帰着した。大西洋と違って競争相手はなく、スクリュー・プロペラ船が登場するまでの約10年間、PMLの船はマイペースで運航した。所要時間はサンフランシスコから横浜が大体24日、逆方向はこれより1日多いくらいであった。田中 p159 野間 p56

カナディアン・パシフィック・ライン 次に登場したのはカナディアン・パシフィック鉄道の海運部門であるカナディアン・パシフィック・ライン（CPL）である。アメリカ合衆国の大陸横断鉄道（1869年開通）より18年遅れて、1887年モントリオール～ヴァンクーバー間にカナディアン・パシフィック鉄道が開通した。このカナディアン・パシフィック鉄道が、アジアに至る太平洋への蒸気船定期航路開設のために、イギリス政府に郵便輸送補助金を申請した。イギリス政府は極東方面への郵便輸送はP&O社に委託していたため、重複するとして補助金の供与を断ったが、CPLの社長は単独で定期航路の開設に踏み切り、1887年6月13日、第一船のパーシア号が一等船客22名、中国人労働者（スティアレージといった）80名を乗せ、香港から横浜を経由してヴァンクーバーに向かった。一等船客はほとんどがニューヨーク行きで、ヴァンクーバーでカナディアン・パシフィック鉄道に乗り継いで行った。横浜からニューヨークまでの所要日数は21日、さらに英インマン・ラインのシティ・オブ・ローマ号に乗ってロンドンまで行った客は、横浜からロンドンまで29日しかかからなかった。スエズ運河はすでに開通していたが、P&Oの北大西洋・スエズ運河経由横浜への航路より日数が短く、英政府もP&O一辺倒を改め、カナダ政府と協議した上でCPLへの郵便補助の話がまとまったという。

日本も世界の海へ かくて幕末期から明治維新时期にかけての日本は、西方からインド洋を経由してヨーロッパと結ばれる航路と、太平洋経由でアメリカに渡る航路によって世界とつながっただけでなく、長崎、神戸、横浜、函館などの国内線にも外国の船が就航した。

日本独自の国際航路の始まりは三菱商会による横浜～上海線の開設（1875年）であった。外国船は船員が外国人ばかりで日本語が通じず、そのために日本人が軽んじられがちであったのに比べ、三菱船はサービス部門と下級船員に日本人を採用したうえ（高級船員はまだ外国人ばかり）、日本食や日本風のサービスを提供したから日本人にはいたって好評であった。まずこの航路でPMLと対等に競争し、1896年（明治29年）3月に三菱と共同運輸が合併してできた日本郵船によって極東～インド洋～欧州航路が開設され、次いで同年8月に太平洋航路（香港～日本～シアトル）、10月には豪州航路にも就航する。日本も列強に伍してアジア航路で活躍する時代となったのである。

豪華客船の時代

19世紀の後半から、工学や医学などあらゆる科学技術の進歩が相互に関連しながら飛躍的にスピードアップする。船舶関連に限っても、船体の材質（鉄から鋼へ）、燃料（石炭から重油へ）、エンジン（レシプロタービン、そしてディーゼルへ）、電信の実用化と海底電信ケーブルの敷設、電話（1886）、電灯、などなどである。船は大型化し、居住性も快適になり、浮かぶホテルと形容される豪華客船の時代が到来する。

19世紀の最後の4分の1世紀には、イギリス、フランスが主導してきた世界経済にも新しい勢力が台頭する。ヨーロッパでは普仏戦争（1870~71）に勝利して国家統一を成し遂げたドイツ帝国が登場し、ヨーロッパ外ではアメリカ合衆国が大きく発展して、国際交通においてもこの両国が一大勢力になってくる。そして、アジアでは日本が海運国として急成長を始めていた。

巨船化と高速化の競争 1870~80年の大西洋上の客船市場は、イギリスのキュナード、インマン、ホワイトスターの三大汽船会社がスピードと快適さを競ってきたが、普仏戦争で地下資源の多いアルザス・ロレーヌ両州を獲得して急速に近代工業国家に脱皮しつつあったドイツ帝国が、二大汽船会社ハパグ社と北ドイツ・ロイド社を奨励して、巨船化とスピードアップ競争に参加してくる。

まず、1888年にインマン&インターナショナル汽船が、初のツウイン・スクリュウ船シティ・オブ・ニューヨークとシティ・オブ・パリという姉妹船を投入する。シティ・オブ・パリは大西洋を6日間で横断してブルーリボン賞を獲得し、一躍注目を浴びた。この船は長さ174メートル、総トン数10,500ト、乗客定員1740名という巨船であった。これ以降、列強による国威をかけた定期船の高速化と巨大化の競争が加速する。1889年にはホワイトスター・ラインがテュートニック（9,984ト）を投入したが、これは有事には仮装巡洋艦に変身できるよう設計された最初の客船であった。観艦式にドイツ皇帝ウィルヘルム二世が出席し、これに劣らぬ艦船をドイツも作るようドイツの海運会社にハッパをかけた話は船史上よく知られている。1892年にキュナード社が全長189メートル、総トン数12,900トンのカンパニア号を造ると、北ドイツ・ロイド社はこれを上回る全長200メートル、総トン数14,000トの新船カイザー・ウィルヘルム・デア・グローセ（KWGDG）号（1897）を作って対抗するという具合であった。

20世紀に入ると、タービン・エンジンが使われるようになり、船の巨大化と高速化、設備の豪華さが一段と進む。1902年にアメリカの金融財閥モルガン社がインターナショナル・マーカンタイル・マリーナ（IMM）社という持ち株会社を設立した。同社は豊富な資金に物をいわせてアメリカ系の汽船会社はもちろん、英国系のインマン・ラインやホワイトスター・ラインをも傘下に収めてしまう。ドイツの二社もIMMと4分の1の株式を相互に持ち合う提携を結んだため、完全に独立している大手船会社はキュナードとフランスのCGTだけになってしまった。イギリスはキュナードまでIMMの傘下に入ったのでは有事の際の補助艦隊の動員に支障をきたすことを心配し、イギリス国籍を離脱しないことを条

件に、船の建造と運航費を補助して船隊の強化を図ることを決めた。かくして、政府の補助を得たキュナード社が1907年に建造したのがルシタニア号とモーレタニア号の二隻の同型姉妹船で、ともに32,000トンの巨船であった。これ以前のキュナード社最大の船が2万トン未満の初代カロニア号とカルマニア号であり、また当時世界最大の客船がホワイトスター・ラインの2万トン余のセルティック号（1901年建造、20,904トン）だったから、それらの1.5倍もある未曾有の巨船の出現であった。1907年5月1日、ルシタニア号が1959人の乗客を乗せてリヴァプールを出てマージ川を下って行くと、港沿いの街路には巨船を見るために20万人もの群衆が詰めかけたという。僚船のモーレタニア号は北大西洋横断最短期間記録を樹立し、10年ぶりにブルーリボン・ホルダーの名誉をドイツから取り戻した。

ところが、同じ1907年に24,500トンの巨船アドリアティックを完成したばかりのWSLが、IMMの支援を得て直ちにもっと大きな客船の建造を決定する。ルシタニア級をはるかに上回る巨大客船3姉妹、オリンピック、タイタニック、ブリタニックである。完成はオリンピック（45,324トン）が1911年、タイタニック（46,329トン）が1912年であった。タイタニック号は1912年4月10日、サウサンプトンから処女航海に出て、4月14日深夜に氷山に衝突、1503名もの乗客・乗務員の犠牲者を出して沈没したことはあまりにも有名である。結局、このタイタニック号の事故でブリタニックの工事が遅れているうちに第一次世界大戦が勃発し、ブリタニックは完成と同時に病院船として働くことになる。

ドイツも負けていなかった。ハパグ社の巨船3姉妹、インペラトゥール（1912年完成、52,117トン）、ファーターラント（1914年完成、54,282トン）、ビスマルク（1914年進水、56,000トン）の建造である。しかし、インペラトゥールとファーターラントは完成して間もなく第一次世界大戦が始まって客船運航が停止となり、インペラトゥールはハンブルグ港、ファーターラントはニューヨーク港に、それぞれ停泊港に係留されたままとなった。第3船のビスマルク号は、進水はしたものの、艤装が終わらないまま造船所につながれて戦争終結を迎えることになる。

第一次世界大戦中、豪華客船は軍艦や軍需輸送船に転用されるなど様々な運命をたどった。中でもよく知られる例がWSLのルシタニア号の運命である。ルシタニア号は1915年5月1日、1959名の乗客を乗せてニューヨークを出港した。5月7日、大西洋をほぼ渡り終わりアイルランドの南岸にさしかかったところで、獲物を狙って徘徊していたドイツの潜水艦U-20の魚雷を受けてあっという間に沈没し、1198人の犠牲者を出してしまった。イギリスはもとより、中立国もドイツ潜水艦の攻撃を激しく非難した。当時中立国だったアメリカ人乗客も多数犠牲になり、それまでドイツ人移民が多くいてドイツに好意的でさえあったアメリカの世論がいきなり反ドイツに変わった。さらに1917年2月、ドイツ海軍が潜水艦による無制限の攻撃を宣言するに至って、ついにアメリカが参戦することになる。アメリカの参戦によって、中立国だったアメリカの港にいたドイツ船は全部接収された。その数は巨船インペラトゥール等客船8隻を含め35隻に上った。接収されたドイツの客船は、対ドイツ戦の兵員や物資の輸送に使用されるという皮肉な運命をたどり、敗戦時にド

ドイツが所有していた艦船はほぼ全て賠償などで戦勝国にとり上げられ、ドイツ海運は壊滅した。インペラトゥール号はキュナードのベレンガリア号となり、ビスマルク号は戦後に完成して WSL のマジェスティック号となり、ファーターラントは新たに設立された US ラインズの大西洋客船となった。

第一次大戦後：豪華客船の全盛時代 さて、前述の WSL の豪華客船建造計画は、それまでのようなスピード第一主義をとらず、むしろ航海の快適性の方を重視することによって、巨大かつ真に快適で贅沢な豪華客船時代の幕開けを告げることになった。第一次世界大戦で客船事業は中断したが、遠距離海上輸送の需要はますます高まっており、戦争終結とともに急速に復旧し、繁栄に向かう。客船保有に余裕があったイギリスが大戦後の客船航路をリードし、フランスが後述のパリ、イル・ド・フランス、ノルマンディーの 3 船を投入して観光立国ぶりを誇示し、ドイツも急速に復興してオイローパ号、ブレーメン号を建造して客船航路に復帰する。さらにアメリカと日本の新勢力も参入して、豪華な船旅を競った。この時期から第二次世界大戦勃発に至る期間が豪華客船の黄金時代である。

第一次世界大戦前までのフランスは、大型船といえば CGT のフランス号(1912年、23,666 トン) 一隻があるのみで、その他は 1 万トン内外の中型中速船を運航していた。その後フランス～アメリカ間の郵便輸送は自国船で行うべしとする世論の高まりのもとで、海運増強の方針が打ち出された。計画の第一船パリ号 (34,569 トン) は 1913 年に起工されたが、大戦勃発で工事が遅れ、完成は戦後の 1921 年となった。第二船イル・ド・フランス号 (43,153 トン) も遅れて 1926 年に完成した。その後、1929 年のニューヨークの株式大暴落に始まる大恐慌期、海運も大きな痛手を蒙る中で工事を進めてきたフランス最大の巨船ノルマンディ号が 1935 年に完成する。とくにイル・ド・フランス号は大戦後に建造された最初の豪華客船で、「ギャングウェイ (乗船通路) を渡ったらそこはフランスです」というキャッチフレーズどおり、フランスならではのエスプリをきかした構造や装飾によって人々を驚かせた。フランスは 1910 年に他国に先駆けて政府機構の中に観光の名を冠する行政組織オフィス・ド・ツーリズム (政府観光局) を設置して対外観光宣伝を始めており、観光客誘致の方針に沿って、イル・ド・フランス号はアルトゥーロ・トスカニーニ、モーリス・シュヴァリエ、ウィル・ロジャース、グロリア・スワンソンなどの著名なアーティストや映画俳優が多く利用し、どのライバル客船より多くの一等船客を運んだといわれる。また、多くのアメリカ人が兵士として第一次大戦中に祖先の国ヨーロッパを訪れてフランス文化に触れ、大戦後に世界第一の経済大国となっていたアメリカでは、国民の間にフランスを訪れたいという雰囲気醸成が醸し出されていた。フランスの客船はその風潮のフォローを受けて、素晴らしいデビューを果たしたのであった。

急速に復興を遂げたドイツは、一から海運業を立て直した。まず、建造中だったため賠償からまぬがれた NDL のコロンブス号 (32,354 トン) が 1923 年に完成し、大西洋航路に就航した。同船の人気も上々であったが、先行するイギリス、フランスに対抗するにはもっと大型の船を造る必要があると考え、アメリカ資本の支援を受けて、1929 年にブレーメン

号（51,656 トン）、翌 1930 年にオイローパ号（49,746 トン）を投入した。ブレーメンは処女航海でシェルブール～ニューヨーク間を 4 日 17 時間 42 分で航行してブルーリボン賞を獲得したが、オイローパ号はさらにそれを 36 分短縮して実力を見せた。ほかにイタリアもレックス号（1932 年、51,062 トン）を建造して競争に参入している。

太平洋ではアメリカが新しい客船隊を登場させたほか、新興の日本も次々新造船を投入して海運大国への道を歩んで行く。

1920 年代は、かくして多くの客船が客を奪い合う最盛期を迎えるが、1929 年に始まった世界恐慌は客船事業にも大きな影響を及ぼし、定期船旅客の激減への対策として、船会社は観光クルーズを積極的に展開する。富裕な国際観光客の落す観光外貨の力が強く意識されるようになり、これを機会に外客誘致競争も活発化するのである。

大恐慌の不況期に完成した上記の豪華客船はとくに苦境を強いられたが、1934 年には景気が上向きに転じ、それ以後は、第二次世界大戦勃発まで華やかな客船全盛時代を謳歌したのであった。

定期客船航路の終焉 第二次世界大戦勃発とともに観光交流は一瞬にして途絶し、観光とは縁の薄い年月が過ぎる。1945 年に大戦が終わると、開放感に溢れた市民たちは、貧しい中をレジャーに、観光にと飛び出していく。戦争中に大きく発展した航空機が急速に遠距離国際交通の分野で使用されるようになり、戦時中に大量に製造された航空機はチャーター航空機となって観光の分野で大活躍し、マスツーリズム時代の航空観光を発展させることになる。

1960 年にはジェット機が空を飛び始め、航続距離とスピードが飛躍的にアップする。さらに 1970 年には、ジャンボ機と呼ばれる B747 が投入され、航空運賃の大幅団体割引が生まれ、遠洋定期航路の客船は太刀打ちできず、1960 年代から徐々に、70 年代に入るとほぼ完全に消滅する。戦前および戦後間もなく建造された豪華客船の多くは、戦後の急速な経済成長の中で、観光クルーズの分野に新しい需要を見出していく。とはいえ、新しい時代の本格的な専用クルーズ船が登場するのはもう少し先のことになる。

以下、これらの客船を利用して船旅に出た人々が残した記録などをもとに、第二次世界大戦前までの、客船による世界観光旅行の発展の足取りを概観しておきたい。

3. 世界観光の時代へ

19 世紀中頃の大西洋上の蒸気船定期航路の開設以来、順次アジア、オセアニア、太平洋へも客船が就航し、スエズ運河（1869）とパナマ運河（1914）も開通して海洋の交通は容易、かつ安全になっていく。《世界観光》時代の到来である。陸上に鉄道が出来て観光が大きく発展したように、客船定期航路の普及は大陸間の観光を誕生させ、発展させる。豪華客船の時代には、官僚やビジネスマンのみならず、富裕層や著名人の観光目的の旅行に使われて、華やかな存在となっていく。また、旅の動機が観光目的でなくても、エキゾチック

クな港々に寄港して行く客船の旅は自由時間も多く、ゆったりと行程を楽しむことができた。実際にこの時代に多くの著名人が客船による旅の記録や紀行文を残している。

しかし、同じ船旅でも定期路線を利用する旅と観光目的のクルーズでは全く違う。クルーズは「船による観光」であり、交通手段としての定期路線とは相いれない概念からしか生まれ得ない。定期航路を路線バスに対比するなら、クルーズは自由に回る観光バスである。バス会社が余剰バスを観光利用に回したように、汽船会社も定期路線がある程度普及したあと、余剰の船を使用してクルーズを始め、定期路線とクルーズ兼用の客船が登場し、航空機が出現して定期旅客船が廃止されたあとには、観光専用の豪華なクルーズ船が登場してくるのである。

定期航路の船旅

帆船の時代 最初に、定期路線の船旅の記録から見てみよう。1818年にブラックボール・ラインが帆船による定期航路を開設すると、先駆的な旅行者の往来が始まる。初期の旅行者では、たとえば、1815年から1822年にかけてアメリカからヨーロッパへ旅をし、その間に「スケッチブック」の小品を雑誌に連載して人気を得たワシントン・アービング（1783~1859）がおり、1827年には逆にイギリスからアメリカに渡って、「アメリカ人の家庭におけるマナー」（1832）で辛辣なアメリカ人評を発表した女流作家フランシス・トロロープ（1779~1863）らがいる。アービングは、スケッチブックの第2話を「船旅」と題し、アメリカ人がヨーロッパに渡ることがどういうことであるのかを次のように書いている。

ヨーロッパを訪れようとするアメリカ人は長い航海をしなければならないが、それがまたとないよい準備になる。浮世の煩いや雑用がしばらく全くなくなってしまふので、新しい鮮やかな印象を受け入れるのに最適な精神状態が出来上がる。ヨーロッパでは、ほとんど気づかぬうちに一つの国の地勢や人種が別の国のものと混ざり合っているのだが、この場合はそういうふうだにだんだんと移り変わっていくのではない。あとにした陸地が見えなくなった瞬間からすべてが空虚になり、それがかなたの岸を踏むまでつづき、そこで突然新奇で騒々しい別の世界に上陸するのだ。

……海の旅はいろいろ瞑想するにもってこいのものごとで充満している。だが、それは、あるいは深海の驚異であったり、あるいは大空の不思議であったりして、人の心を世間的な俗事から切り離そうとするものだ。風いだ日にはわたしは好んで船尾の手摺にもたれかかったり、メインマストによじのぼったりして、静寂な夏の海に抱かれて数時間もずっと物思いに沈んだものだ。……船はまさに人間の発明力の栄えある記念塔ではないか。このように世界の果てと果てをつないだのだから。

……（難破船のマストが漂うのを見て）この難破船はあきらかに数か月も漂流していたのだ。貝殻がいくつもこびりついていたり、長い海藻が両側についてゆらゆらしていた。だが、乗組員たちはどこにいるのだろうと私は考えた。……故郷の家の寂れ

果てた炉端でどんなに祈りが捧げられたことか。恋人が、妻が、母が毎日の新聞をなんべんも読み返して、どれほどこの大海原の放浪者の消息を探し求めたことか。……嵐は夜とともに激しくなった。海は怒り、狂いに狂った。恐ろしい陰惨な音を立てて波濤が突進し、砕け散った。雷は狂乱する大海原にとどろきわたり、山なす波にこだまして、殷々と鳴り続けた。この轟々と響いているほら穴のような波の中を、よろめき、水に突っこむ船を見ていると、それが平衡を取り戻し、浮力を保っているのが奇跡のように思われた。

…太陽がきらきら輝くある朝、「陸だ」というあのわくわくする叫びがマストの上から聞こえてきた。アメリカ人がはじめてヨーロッパをのぞみ見たとき、その胸にどんな甘美な感情がおし寄せるか、身をもって体験したものでなければ思いもおよばないものである。ヨーロッパの名を聞いただけで、次から次へと連想がいっぱいになるのだ。そこは希望の国であり、幼年時代にきいたことや、勉学の年を重ねている間に熟考したことが、すべて満ちているのだ。(吉田甲子太郎訳)

ワシントン・アービングは多くの旅をし、旅から着想を得て多くの作品を書いた。アービングのイギリス滞在中に友人となり、アービングに強く誘われてイギリスからアメリカに渡ったのがチャールズ・ディケンズであった。

ディケンズのアメリカ紀行：汽船旅行の旅事始め チャールズ・ディケンズ (1812~70) は、1842年開設されて間もないキュナード社の定期航路の客船ブリタニア号で大西洋をアメリカに渡り、その見聞を「アメリカ紀行」**American Notes** (伊藤弘之他訳) にまとめている。祖先の国を訪れるアメリカ人とは反対に、本国人あるいは旧宗主国の人間として見た変動期のアメリカ観察の記録である。手厳しい指摘も多く、面白いルポルタージュであるが、上記のフランシス・トロロープが批判された側のアメリカ人に嫌われたように、ディケンズのアメリカ評は時にアメリカ人を傷つけ、親友アービングとも疎遠になる原因となった。しかし、読んでみれば、ディケンズはアメリカで監獄や社会福祉施設などを精力的に見て回って自国と対比し、新世界アメリカを賛美しているところも多い。どちらも伝統に満ちた旧世界の知識人の当然の反応であり感想だったのであろう。描かれた長文のアメリカ体験の内容も面白いが、旅行に関する部分も最初期の大西洋横断の船旅の記録として興味深い記述が多い。

シリウス号とグレート・ウエスタン号が競って蒸気船として大西洋を初横断したのが1838年4月、キュナード社の定期航路第1便がリヴァプールから出発したのが1840年7月であったから、大西洋上を蒸気船が走り始めて間もないころの旅である。1841年9月にディケンズはアメリカ行きを決意し、クリスマス前後に出発すると決め、周到な準備をして年明けの1842年1月4日に乗船した。乗船した船は新鋭船ブリタニア号(1200ト)で、真冬の航海であった。ディケンズの作品はどれも細部の描写が巧みだが、遠洋航海が初めてのディケンズにとって、すべてが物珍しかった。

まずは、待望の乗船である。彼は入り口の狭さに驚き、船室へと通り抜けてきた細長い部屋が《大食堂》と知らされて愕然とする。案内された船室の余りの狭さにあっけにとられるが、間違いなく《チャールズ・ディケンズご夫妻様用特別室》と書いたメモが置かれていた。上下になった寝台は、これより小さい寝る場所といえば棺桶以外になく、部屋そのものは幌付二輪馬車ほどしかない。どうして長時間こんなところにいられるのかと疑った……。それでも、部屋の設備はすべてが物入れを兼ねていて、整理すると広く見え、すぐに慣れた、というより、気に入ったと彼は書いている。1月3日に乗船して荷物などを運び入れ、その日はディケンズの友人が経営するリヴァプールのホテル・アマルフィに泊まり、翌1月4日午後に出港した。出港後3日間海は穏やかだったが、次の朝妻の金切り声で目を覚ますと、冬の海は大荒れであった。

……水差しがイルカのように飛び跳ねている。靴は絨毯地の旅行用バッグの上のうち上げられている。突然そのバッグが空中に飛び上がるのを目にし、壁に釘で打ちつけられているはずの鏡が天井に張り付いており、ドアは姿を消し、新しいドアが床で開く。そこで私たちの特別室が逆さまになっていることがわかり始める。……荒れ狂う大西洋の険悪な冬の夜、蒸気船の揺れがどういうものかを想像するのは、いかに溢れる想像力をもってしても無理だろう。船は横倒しになった状態で波間に投げ込まれ、マストが波に浸かる。また、再び元の位置に跳ね上がり、今度は反対側にのたうち傾き、荒れた海が百丁の大砲の轟で船体を打ちつけ、後ろへ放り投げる、……すべてが壮大で、すべてが身の毛がよだつほど恐ろしい、と言ったところで何の意味もない。それは言葉では言い表しようがないのだ。

乗客一同が、よろめき、せり上がり、飛び跳ね、縦に揺れ、横に揺れ、前後に揺れる中で生きた心地がしないのに、平気で通り過ぎる給仕をつかまえ、「いったい何事なんだ、こんな事態を君たちはいったい何と呼ぶんだ？」と問うと、「少々荒れた海、でございませうか、それと、向かい風、でしょうか」と平然としている。出発前に船の安全やら乗り心地などについて、乗客の不安を和らげるためにいろいろ安全で楽しい話ばかりを聞かされた時には彼らもマユツバだとは思ったが、想像をはるかに越える凄さだった、というわけである。

さて、ディケンズはボストンに上陸すると、かのトレモント・ハウスに宿泊する。「とても立派なホテルで、今思い出せないほどの、あるいは読者が信じがたく思うほどの回廊、柱廊、広場、それに通路があった」と述べている。当時はまだ、イギリスにこんな大きなホテルはなかったのである。

ボストンからローウェルまで鉄道で日帰り旅行をしているが、アメリカの鉄道とヨーロッパの鉄道の違いを大いに珍しがって長々と描写している。ヨーロッパのコンパートメント型ではなく、日本も採用した真ん中に通路があり、両側に4人ずつが向かい合って座るタイプの車両で、初体験だったからである。また、鉄道そのものもさりながら、車掌が制

服を着ていないとか、婦人用車両があつて、この車両には夫人同伴の紳士とご婦人だけが乗っている、冬のことで真ん中にストーブが赤あかと燃えている、といったことも興味を引いたようである。

サッカレーの地中海紀行 時系列的にはディケンズのアメリカ旅行の2年後になるが、観光目的の船旅の最初期の記録のひとつに、小説家ウィリアム・メイクピース・サッカレー(1811~63)の旅の記録がある。彼がP&O汽船の招待を受けて地中海を旅した見聞を出版したものである。P&O社は1840年に英海軍からエジプトまでの郵便輸送を受託し、1844年から客船サービスを開始した。同年、宣伝を兼ねてこの定期路線と支線を利用する観光旅行^{エキスカージョン}を募集したが、すでにヨーロッパ大陸への旅行記などを発表していたサッカレーがこの航海への招待を受け、1846年にNotes on a Journey from Cornhill to Grand Cairo(「ロンドンからカイロへの船旅の記録」)を発表した。使用された船はサウサンプトンからジブラルタルまでが1842年建造の新船レディ・メアリー・ウッドLady Mary Wood号、ジブラルタルからコンスタンチノーブルまでがテガス(テージョ川)号、コンスタンチノーブルから聖地(ヤッファ)まではイベリア号というように、定期客船を乗り継いで行った。

乗船に至る事情は、序文によると、ティトマッシュ氏(サッカレーのこと)は1844年8月20日の夕刻、自分を待つ運命などつゆ知らずに、ロンドン市内(コーンヒル)のさるクラブに出かけて行った。たまたまそこに彼の友人がいて、問題のエキスカージョンに旅立つジェームズ氏(数年後ロンドン・シティの市長になるサー・ジェームズ)と送別のディナーをとっていた。話が弾み、二人はティトマッシュ氏に航海への同行を勧めた。旅はオデュセウスの10年におよぶ放浪の旅を2か月で回ろうという地中海一周の旅である。何という魅惑的な申し出か! しかし出発は8月24日で、準備時間は36時間しかない。ジェームズ氏はめったにない機会だから自分の家族の一員として参加しなさいと言い、P&O汽船の友人が同意することは請負うという。サッカレーは旅の魅力に抗しかね、ワインの力も手伝って思い切って参加を決意する。胸躍る旅立ちである。

154ページの同書の電子版が最近無料で公開され、全文を読むことができる。第1章から第15章まで、各地の魅力や船での生活ぶりを鮮やかな筆致で描いている。彼が乗船した1844年は、上述のとおりP&O社が地中海経由アレクサンドリアへの客船サービスを開始した年であり、大西洋ではキュナード社が定期航路を開始(1840年)してまだ4年目であった。蒸気船の船旅の記録として最初期の記録の一つであることは間違いない。サッカレーのこの本が出たおかげで、富裕階層の間に船旅志願者が急増したというのも頷ける内容である。各地の観光紹介と旅のエピソードは省略して、ここでは最後の結びの言葉を抄訳して紹介に換えることにする。皮肉屋といわれるサッカレーにしては、これ以上ない旅の礼賛である。

……帰途のマルタ島で検疫のために17日間も足止めされた。一種の牢獄であるが静謐な17日でもあった。8月23日から10月27日までの2か月の間、観光に次ぐ観光に

明け暮れた日々の後では、むしろ快適でさえあった。(中略) われわれはこれだけの時間で多分他の誰よりも多くの町や人々を見たことを誇っていいと思う。リスボン、カディス、マルタ島、アテネ、スミュルナ(現イズミール)、コンスタンチノーブル、エルサレム、カイロ…。人はかくのごときツアーによって得られた新鮮な体験と目にした光景のどれほどの量を、楽しい記憶として永続的に心にとどめておくことができるのだろうか。病気にかかっても治れば忘れてしまうように、旅の体験の不愉快な部分は全部忘れ、楽しいことだけを覚えているものだ。私の場合も、日記には船酔いの苦痛が多々残ってはいるが、今では船酔いがどういふものかさえ忘れてしまった。同じように、泥のように濁ったビールがまずかったとか、コックがコンスタンチノーブルで逐電してしまったあとの料理は後任が慣れるまでひどかった、などということもあったが、そんなことは時を経てみんな忘れ、楽しかった思い出だけが人生の終わりまで残るのだろう。青空の下に輝くパルテノン神殿の列柱を見たわずか2日間の体験は、これ以上ないほど印象的であった。カディスの白亜の家並みと紺碧の海の対照を眺めたのはたったの1時間だったが、なんと強く記憶に刻まれていることか、市場に溢れる果物の中でギターを奏でていたジプシーたちの姿ともどもに！ また、世界一美しく華麗なボスフォラスの景観、ジブラルタルの聳え立つ岩壁、テージョ川を遡航しながら見たマフラ宮殿の重厚な姿、これらをどうして忘れることができようか。今これを書きながら、私の脳裏にはロードス島の城塞と砲台を取り巻く真つ青な海と澄んだ空気が想い浮かび、暁のバラ色の光の中シャロン平原を馬で行くアラブの人々の姿が横切っていく。ベタニアに向かう途中のモスクから眺めた不気味なモアブ山とその前面に輝く死海を、今も眼前に見る思いがする。オリーブ山の中腹に残るゲッセマネの黄色の城壁跡と山麓のごつごつした黒い樹林もしかりだ。

しかし、数々の懐かしい思い出の中でも、最も素晴らしい思い出といえば、船上のデッキで過ごした夜の時間であったかもしれない。頭上には無数の星が輝き、時を告げる鐘が時刻ごとに鳴り響き、想いは遠く故郷に飛んだ時間帯であった。コンスタンチノーブルに停泊中、朝日が昇る頃に「祈りのために出でよ」というミナレットからの声が澄明な空気の中に響き渡り、うずくまって祈るアラブ人たちの姿を見た。他方ユダヤ教のラビが祈祷書に屈みこんでトルコ人とユダヤ人の創造主に祈る姿も見た。

今ロンドンの我が家でこの本の末尾をしたためながら、平穏な休息の海に行くわれわれの船の幻影とともに、彼らの姿がくっきりと脳裏に浮かぶ。それぞれがそれぞれのやり方でこうべを垂れ、人類すべての父なる造物主を賛美し祈っているのだ。だから、わがきょうだい達よ、仮に隣人の声がわれらと同じではなくとも嘆くまい。彼らの言葉も等しく誠実であり、その心は素朴で感謝に満ちているのだから。

初の大西洋横断パック・ツアー ホテルの項で、1840年代以降アメリカでは鉄道もホテルも急速に整備され、観光旅行が一種の流行にさえなっていたことを述べた。1860年代中頃にはすでにヨーロッパ域内の国際旅行に精通していたトマス・クックは、南北戦争が終わ

るのを待って、1865年の夏期旅行シーズンが終わった11月に、シティ・オブ・ボストン号という小型汽船に乗ってアメリカ・ツアーの下調べに出向いて行った。船にはゴキブリがそこらじゅうを這い回り、風呂はまだなかった。当時は大西洋横断旅行でさえまだ危険とみられ、もちろん快適とは言えず、観光目的の団体旅行など問題外と思われていた。この頃1年間にアメリカからヨーロッパへ4万人ほどが旅行していたが、反対方向へ向かうイギリス人ははるかに少なかった。大西洋横断の船賃はまだ人を尻込みさせるほど高かったし、高額な船賃を払える人も、船旅の苦痛を考えて二の足を踏んでいたのである。トマス・クック自身、船酔いに大いに苦しめられながら、なんとか乗り切ることができた。ちなみに彼がこの時に乗った船は4年後の1869年に行方不明になっている。

クックはアメリカの税関で、自社の宣伝用パンフレットにしこたま税金をかけられるという辛い経験をした後、4000マイル(6,400km)におよぶアメリカ大陸視察の旅に乗り出した。ニューヨークからカナダに入り、モントリオール、トロント、ハミルトンと回った後、ナイアガラの滝を見物して大感激している。そこからデトロイト、シカゴ、スプリングフィールド、セントルイスとまわり、リンカーン大統領ゆかりのスプリングフィールドでは、この年4月に暗殺されたリンカーン大統領に哀悼の意を表している。さらに東部のフィラデルフィア、ジャーマンタウン、ボルティモア、ワシントンと見て回る。アメリカの旅行事情をつぶさに見ることができて収穫の多い旅であったことはもちろん、クック個人にとっても刺激が多く、性に合った楽しい旅であった。

アメリカは、1825年頃国内観光が始動して以来、この頃すでに外国人にとっても快適な旅行目的地になっていることを確認できたのがクックは嬉しかった。何よりも1863年に導入されたプルマンの鉄道客車に感心し、どの地のレストランでも食卓で氷入りの水をサービスするアメリカ式が気に入った。各地で宿泊したホテルの豪華さにも満足した。そういう次第で旅行者にとってアメリカの交通や宿泊の施設・サービスは問題なかったのだが、クックのような旅行業者がツアーグループを率いて観光旅行するとなると話は別であった。

トマス・クックは訪米旅行でアメリカの鉄道会社から有利な条件を引き出せたので、帰国して2か月後の1866年春、早くも息子のジョン・クックを添乗につけて初の北米9週間のツアーに送り出している。ところが、ツアーはスムーズな運行とは程遠かった。ニューヨークに到着してみると、トマスが確保していたはずの鉄道会社の割引等の契約は何の進展もしていなかった。アメリカにはまだ旅行業者に提供する観光団体割引というコンセプト自体が存在しなかった。そこは若くても臨機応変の才豊かなジョン・クックのこと、一から手配をやり直し、一日の遅れも出さずにツアーを進行させることができた。ジョンは、アメリカ滞在中に100人もの鉄道会社の係員と会ったり手紙のやり取りをするかたわら、荷物だ、予約だ、切符だと旅の細部を取り仕切り、さらに60人ほどのツアー参加者を相手にガイドとして、哲学者として、友人として接し続けるという超人的な活躍をしたのであった(「トマス・クック物語」p187)。

この北米ツアー自体は成功したが、やはり旅行会社の主催ツアーとしては時期尚早であり、この後7年間ツアーを送ることができなかった。トマス・クックは「船会社の競争意識や代理店のジェラシーが私の計画を痛めつけ、私の大切なアメリカの子供は乳児のまま呼吸困難に陥り、1867年に苦しみながら死んだ」と嘆いた。死んだアメリカの子供の復活は、クックがアメリカ人のパートナーを得て、「われわれに英国人旅行者を西方に送り出す力が充分にあることを実証し、……合衆国とカナダのほぼ全域をカバーするネットワークを作り上げる日まで待たなければならなかった。」

世界一周観光

1869年にスエズ運河が開通し、同じ年アメリカ合衆国の大陸横断鉄道が開通したことによって、観光客による世界一周旅行の可能性が見えてきた。どちらか一方が無ければ、世界一周はまだ冒険のレベルにとどまり、楽しみのための観光旅行には不向きというしかなかったであろう。時間がかかりすぎるし、旅行者の安全に責任をもたねばならない旅行業者がパッケージ・ツアーとして催行するのは無理であった。期せずして両者が同じ年に開通し、それが現実性を帯びてきた時、真っ先に試みたのはやはりトマス・クックであった。

トマス・クックの世界一周ツアー 25,000 マイルを踏破する世界一周観光団は、1872年9月26日、ホワイトスター汽船のオセアニック号(2200ト、1870年建造)に乗ってリヴァプール港を出発した。参加客は8人(他にアメリカからも参加予定)、添乗員はトマス・クック自身が務めた。出発の直前、彼は旅の間に見てきたいものを次のように書いている。

……果てしなく広がるアメリカ大陸の鉄道事情を実体験し、汽船の乗継状況を調べ、われわれが向かう方向に他の人々を誘えるかどうか、その実行可能性と安全性をチェックしてきたい。……故国を去ってモルモンの新天地(ソルトレーク市を指す)にやってきた何千人もの同胞が置かれている状況を自分の眼で見たい。荒くれ者の土地と伝えられるカリフォルニアを何とか無事に通り抜け、自由と真実への道を歩み始めた日本の状況を見聞するのは、万里を越えて行くだけの価値がある。中国人を彼らの国で観察し、彼らが英国人の居留民や貿易商人と港でどのように共存して暮らしているのかを垣間見るのも楽しみだ。英領インドは英国人旅行者にとって多くの魅力を備えている。われわれは英国国教会やわが国の政府がもたらした変化、キリスト教の教えや慈善事業などが、カルカッタやボンベイその他のインド諸都市に、どのような影響をもたらしているかを見たいのだ。

クックの観光団はニューヨークからデトロイトを経て、ナイアガラの滝を楽しんだ。次いで、前年の1871年10月の大火で全市焼失の後不死鳥のように復興中のシカゴを見て感銘を受けた。そのあとクック自身も初体験の大陸横断鉄道でソルトレーク・シティへ向かい、みなが大西部の景観にすっかり満足した。プルマンのオープン型の車両は気に入ったが、初体験の寝台車については、「赤の他人も性別もおかまいなしの扱いは、英国人客にと

って不快である」と言っている。170時間の汽車の旅のあと、サンフランシスコに着いて西部の新しい野天の^{いちば}市場を歩き、「さくらんぼ、りんご、なし、すもも、などなどの美味で豊富な果物に溢れているのを見て、冬のカリフォルニアにいるのが信じられなかった。」

サンフランシスコからはパシフィック・マイル汽船のコロラド号で横浜に渡る。魅惑の帝国日本は、クックの世界一周旅行で最大の褒め言葉をもっている。ブレンドンから引用する。カッコ「 」内はブレンドによるクックの言葉の引用である。

……最大の理由は、日本が彼の眼からすれば、反文明的な鎖国政策を捨て、西側の文明、中でも自由なキリスト教国イギリスをモデルに国造りにいそしんでいるところにうたれたからである。横浜で彼のグループ（この時点で10人）は《純英国風》のホテルに泊まり、故郷を出てから《最も美味しい牛肉》を食べた。英語の表示もいたるところにあり、鉄道でも英語が十分通用した。しかし、クックは日本の伝統文化にも魅了されている。芝の仏教寺院と江戸時代の將軍達の廟（外国人にだけ訪問が許される）にグループを案内したが、「その彫刻、金箔張り、装飾類の豊かさはどこで見たものよりも素晴らしかった。」このほかクックは、二年前ならヨーロッパ人は護衛のエスコートなしに歩くのさえ危険であった江戸で、友好的なもてなしを受けたことを大いに喜んだ。彼は妻に次のように語っている。われわれが人間の力で引っぱり13台のリキシャ（日本人の新発明でクックはこれを二台買って国に送り、一台を息子のジョンに贈っている）を連れて街を走ると、「レスター市のグランビー通りを13人の日本人が行列をして通ればかくやというというセンセーションを巻き起こした。」……大阪でも長崎でもクックのツアーの面々は同じ歓迎を受けている。

神戸を発って長崎へ向かう途中の瀬戸内海は、《島と山々が散りばめられた湖のような海》という知識からクックが予想していたいかなるイメージをもはるかに超える美しさだったと言い、次のように書く。

私はイングランド、スコットランド、アイルランド、スイス、イタリアの湖という湖をほとんどすべて訪れているが、ここはそれらのどれよりも素晴らしく、それらの最もよいところだけ取って集めて一つにしたほどに美しい。奇妙な形をした山や丘陵のいくつもの集合は、どれも藪や茂みや樹木で豊かに覆われて、光り輝く緑の絨毯のような空隙地と調和を保ち、それらのたたずまいが間を縫って走る狭い水路や湾や入り江をあまりにも魅力的に見せ、もっと奥を見たいという誘惑に耐えるのが容易ではなかった。われわれはあまりにも豊かな自然の恵み、次々と移り変わって終わることを知らない景観の美しさに呆然としてしまった。

これ以上ない絶賛である。対して、中国は日本とは悲しむべきコントラストを示しており、上海はあまりにも狭く汚く、嫌悪の感覚が強くて散歩もできなかつたと書いている。香港、シンガポールと旅を続け、ペナンに立ち寄ったあと、《ユールブロックなし、雪なし、

スケートなし、バカ騒ぎなし、ツリー以外にクリスマスを思わせるものが何もない》聖夜を、ベンガル湾で横浜から乗ってきた P&O 汽船のミルザポール号上祝ったのであった。

元旦にはインドのマドラスに寄港した。新年を祝う行事をやっていたが、クックは気に入らず、さっさと船に戻っている。次いで当時インドの首都だったカルカッタに上陸し、5 日間を観光で過ごした後、1870 年に完通したインド横断鉄道を利用して国内を観光して回った。それも寝台、トイレ、浴室付きの車両一両を 3 週間借り切りにし、2300 マイルの長旅の間、好きなところで繋いだり離したりして利用した。しかし、後年インドの観光魅力として人々を惹きつける文化遺産にはほとんど関心を示さず（タージマハルだけが例外）、もっぱらキリスト教の布教状況とか禁酒運動の展開といったことばかり書き綴っている。かくしてベナレス、アグラ、デリーを經由してボンベイに至り、P&O 汽船の豪華客船ハイダプス号で紅海を北上してスエズに至る。スエズからは鉄道でカイロに行く。ここまで来れば手慣れた観光地で、クック自身の添乗の必要がないのでグループから離れ、クックは多忙を極めるエジプトとパレスチナ観光の仕事を手伝って帰国が遅くなった。そのあとコンスタンチノーブル、コルフ島、トリエステ、ヴェネチアからパリへと辿り、カレー経由で 1873 年 5 月 6 日ロンドンに帰り着いた。トマス・クックにとって約 7 か月半、222 日かけた大旅行であった。

トマス・クックはこの世界旅行で山のような旅行情報を仕入れてきたし、世界中のあちこちに自社のエージェントや代理人の指定をしてきた。アメリカの E.M. ジェンキンズというパートナーも得た。その上クックは、宿泊費を含む世界一周旅行を 300 ギニーで販売できるよう、交通各社と割引運賃の交渉までしてきていた。だからこそ、世界一周という大ツアーを、その後クック社のレギュラーツアーにまで仕立てあげることができたのである。この時代に世界一周という面倒なツアーがルーティンのように実施されることは考え難いことだったのだが、その背景にはほとんど時を同じくして連載されたジュール・ヴェルヌの空想物語「八十日間世界一周」の熱狂的な人気に支えられたおかげと言われている。「トマス・クック物語」によれば、初の世界一周からトマス・クックの死（1892 年）までの 20 年間に、20 グループ以上、合計約 1000 人がクックの手配で世界一周旅行に出かけたと推計されている。

世界一周旅行の催行は、事実上トマス・クック & サン社の独占に等しかった。というよりも、世界旅行の細部の手配が可能なのは事前調査を徹底し、各地に支店や代理人をもつトマス・クック・アンド・サン社以外には無理であった。世界一周旅行を行なうとすれば、現地手配をクック社に委託するほかなかったのである。手配もなく行き当たりばったりの旅に客を連れて行くのでは、立往生する危険が大だったからである。実際、あるフランス人がクックを真似て自前で世界一周旅行を試みたが失敗し、結局クックのニューヨーク支店で切符を買う羽目になっている。クックも認めている唯一の成功例は、ドイツの旅行会社カール・シュタンゲン社がクックの 6 年後の 1878 年に一度だけ催行しているが、二度目はなかったという。

ジュール・ヴェルヌの「80日間世界一周」 同じ時期にジュール・ヴェルヌの「八十日間世界一周」が刊行されて人気を呼んだことは上述した。物語のあらすじは、イギリス人の裕福ではあるが謎めいた紳士フィリアス・フォッグが、ロンドンのクラブで、新聞で紹介された最新の交通手段（後掲）を利用して80日で世界を一周できるかどうか仲間と議論した。行きがかりで賭けをすることになり、フォッグは《出来る》方に2万ポンドの大金をかけ、自ら召使いのフランス人パスパルトゥと二人で実証の旅に出かけるという話である。旅はまことに波乱万丈であり、結果は1日多くかかって賭けに負け、全財産を失うところだったのだが、日付変更線を通じたことによって80日の計算がロンドン時間より1日少なくなっていたため、かろうじて賭けに勝つ、というオチで終わる。

スエズ運河とアメリカ大陸横断鉄道がともに1869年に開通したとき、世界一周の観光旅行が可能になったと考えた人は結構いたらしい。フランスの「マガザン・ピトレスク」誌は1870年にヴェルヌの主人公が辿ることになる旅程を示して、短時日で世界一周旅行が可能であることを紹介している。また、アメリカ人実業家のジョージ・フランシス・トレイン（1829~1904）は、1870年、実際に世界一周旅行を敢行して新聞各紙に大々的に取り上げられている。彼がフィリアス・フォッグのモデルであるという説もある（トレインは4回世界一周旅行をしている）。この時期すでに「地底旅行」（1864）、「海底2万マイル」（1870）、「月への旅行」（1870）など、多数の空想旅行小説を書いて人気を得ていたヴェルヌが、こうした話題に刺激されたことは想像に難くない。ちなみに、小説の中でモーニング・クロニクル紙に紹介されている世界一周の最短所要時間というのは、

- * ロンドン～スエズ：鉄道でモンスニ峠經由プリンディシへ行き、プリンディシで汽船に乗り継いで7日
 - * スエズからボンベイ：郵便汽船で13日
 - * ボンベイからカルカッタ：鉄道で3日
 - * カルカッタから香港：郵便汽船で13日
 - * 香港から横浜：郵便汽船で6日
 - * 横浜からサンフランシスコ：郵便汽船で22日
 - * サンフランシスコからニューヨーク：鉄道で7日
 - * ニューヨークからロンドン：郵便汽船で9日
- 総計 80日

これは最新の交通情報を入れた最短コースである。モンスニ峠のトンネルが開通したのは前年の1871年だし、ボンベイとカルカッタが鉄道でつながったのは1870年3月であった。ちなみに、モーニング・クロニクルという新聞は確かに存在したが、この時期にはなくなっていたので、本当にこういう記事が載ったのではなく、ヴェルヌの創作であろう。

相次ぐ交通手段の開通と相互の連絡の改善は、旅行の時間と距離を著しく短縮するが、理論的に可能であるということと、一定の制限時間内に世界一周旅行を具体的に組み上げることとは別のことである。汽船や鉄道の所要時間や道中の諸々の描写を現実に即して構

想しなければ作品にはならない。その意味で、トマス・クックの世界一周ツアーの募集広告（1872年5月に募集開始）が、小説を書く直接のきっかけになったという指摘は正しいであろう。ヴェルヌの伝記作家にして姪で、家族の私的資料を自由に見ることができる唯一の人であるマルグリット・ド・ラフェュエは伯父がパリのブールバールを散策していてトマス・クック社のリーフレットをたまたま目にしたことを証言し、次のように書いている。

新しい交通手段のスピードと国際間の時刻表のつながりのおかげで、今日では地球を完全に一周する旅行がせいぜい3か月以内で出来る休暇旅行になった。このアイデアはたちまち作家ヴェルヌの中で形をとりはじめ、クックや他のツアーの汽車や馬車や汽船が彼の頭の中を駆け巡り、ノンストップの世界一周旅行の描写を始めていた。

ヴェルヌの「八十日間世界一周」はフランスの日刊紙『ル・タン』の1872年11月6日から12月22日にかけて連載された（単行本の出版は1873年）。一方、トマス・クックの現実の世界一周旅行は、同年9月6日にリヴァプールを出発しているから、半分くらいはヴェルヌの空想物語と同時進行していたわけである。クックの方もイギリスのタイムズ紙に定期的に寄稿して旅の進行状況を読者に提供しているし、クック社の広報誌エクスカーショニスト誌も頻繁に取り上げていたから、読者はリアルタイムで両者を読み比べることができ、これによっていやが上にも人気をあおった。この頃のニューヨークでは、ヨーロッパから船が着くと、二つの旅行がどう進んでいるのか知りたがり、情報を求められたという話が伝わっているほどである。

ただし、トマス・クック社のツアーはイギリスから西回りでアメリカ、アジアと回ったが、「八十日間世界一周」は逆に地中海からアジアへと東廻りで行っている。当時の人々にとって、地中海からインド洋に抜けるコースのほうが親しみやすかったと思われるが、ヴェルヌのプロットが日付変更線を越えることで1日余裕が生まれるというオチを前提にしているから、西回りなら話を変えなければならなかったであろう。

その後の世界一周旅行 クックに続いて、カール・シュタンゲン社というドイツの旅行業者が1878年に世界一周の観光ツアーを催行したことはクックの資料でもはっきりしているが、内容まではわからない。次いで、1891年にカナダ太平洋鉄道が、同社系列のカナダ太平洋汽船（CPL）のエンプレス・オブ・インディア号以下の3隻の姉妹船を利用してヴァンクーバーから太平洋、インド洋、スエズ運河経由ロンドンまでを受け持ち、アメリカ大陸の陸路は自社の横断鉄道、そしてカナダ東海岸からヨーロッパへは英国船でつなぐ「600ドルの世界一周ツアー」を売り出している。欧米人にとって観光の旅が地球規模になってきたのであった。

ちなみに、パナマ運河が開通し（1914年）、第一次世界大戦が終わったあとの1924年には初の世界一周定期航路も誕生している（クルーズの世界一周は1922/3年の冬に始まった）。アメリカのダラー汽船（APLの前身）が始めたもので、プレジデント・ハリソン号ははじめ7

隻の船で2週に1回のローテーションで運航した。サンフランシスコ起点の西回り航路で、定期寄港地はホノルル、横浜、神戸、上海、マニラ、シンガポール、ペナン、コロンボ、スエズ、ポートサイド、アレクサンドリア、ナポリ、ジェノヴァ、マルセイユを経て大西洋に入り、ボストン、ニューヨーク、ハバナ、クリストバル、バルボア、ロサンゼルスなどであった。1927年当時の世界一周運賃は、航海日数110日、22寄港地を前提に最低運賃が1000ドル、バス付1260ドル、スイートは3500ドルからであった。この世界一周の乗船券は2年間有効で、途中下船や同社の別船への乗換も自由であったから、海外駐在のアメリカの軍人、外交官等公務員およびその家族をはじめ、業務渡航者、留学生、一般旅行者が希望に応じて種々の区間を自由に乗船した。1924年から第二次世界大戦勃発まで15年間運航され、予想以上の好成績を収め、年平均38万ドルの利益を計上したという（「タイタニックから飛鳥へ」p57）。

4. クルーズの発祥と発展

同じ世界規模の旅行でも、定期航路を乗り継ぐ旅行とちがい、クルーズは百パーセント観光の旅である。定期航路の汽船は決まった航路に決まった時間に運航する公共交通であるが、クルーズは自由にコースや日数を決めて客を募集し、観光目的地での観光という付加価値をつけている。乗合バスと観光バスの関係と同様に、定期航路の船を臨時に観光クルーズに転用して効率的な使用を図るが、やがて専用の船が作られるようになる。

早過ぎたクルーズ観光事始め

クルーズは寄港地を自由に選べるが、採算が取れるだけの乗客を確保しなければならない。寄港地での観光経費が別にかかり、長期のクルーズに参加するには高額な資金が必要であるから、船旅を望み、長期の自由時間を有し、かつ対価を払える有閑階級という潜在市場がなくては成り立たない。

これを最初に試みたのは、ニューヨーク在住のチャールズ・ダンカンというアメリカ人で、1867年のパリ万国博訪問を含む地中海沿岸諸国を訪れるクルーズ旅行として売り出した。予定では6月8日にニューヨークを出港し、アゾレス諸島を経てジブラルタルに停泊し、地中海のスペイン海岸を北上してマルセイユに寄港する。パリで開催される万国博覧会を鉄道で見物しに行く往復時間がとってある。次のイタリアは鉄道で行くもよし、船で寄港地中心に見物するもよし。次いでアテネ、コンスタンチノーブルを経て黒海に入り、10余年前のクリミア戦争の戦跡を訪れ、トロイ、スミュルナ、エフェソスと見て、いよいよ聖地パレスチナを周遊する。アレクサンドリアに寄港してエジプトを観光し、マルタ島、サルディニア島、マジョルカ島という地中海の島々に寄港したあと、さらにスペイン東海岸の各地に寄港しながら南下してジブラルタルに戻る。ジブラルタルでヨーロッパに別れを告げて、バーミューダ島を経てニューヨークに帰着するという日程である。

まさに旧世界を一度に見て回るフルコースのツアーで、所要日数は約5か月である。料金は大人1人1,250ドル、その他にパリ万博の見物や寄港地での観光経費が別に750ドル

ほどかかるから、合わせて 2,000 ドルは必要である。当時キュナード汽船でニューヨーク〜パリを往復する運賃が 200 ドルだったというから、いかに高額かわかるであろう。もっとも、上の予定はあくまで予定であって、実際はコレラの流行で寄港できなかったり、船長の独断で寄港を取りやめるなどのハプニングがあって、予定通りではなかったが、概ねこのコースを辿っている。

使用する船はクエーカー・シティ号という。1854 年にフィラデルフィアで建造され、Hargous & Co. という船会社がカリブ海方面に就航させていたが、南北戦争時に連邦海軍が借り上げて（後に買い上げ）軍艦として使用し、大活躍した船であった。戦争終結後オークションで売られ、商船として使われていたのを、ダンカンがクルーズ用にチャーターしたのであった。

この初のクルーズの詳細がわかるのは、参加した「トム・ソーヤーの冒険」の作家マーク・トウェインが *Innocents abroad* 「赤毛布旅行記」（新訳は「地中海遊覧記」）を刊行し、その冒頭に募集パンフレットの内容を転記してくれているからである。パンフレットの最後には、「旅行は延ばすことも航路を変更することもできるが、それは船客の満場一致の評決によらなければならない」とあって、まさに傭船のクルーズであることが強調されている。このクルーズは初の遠洋クルーズであっただけでなく、空前絶後と言ってよい大変なクルーズであった。まずは「地中海遊覧記」によって、その内容を見てみよう。

マーク・トウェインの「赤毛布旅行記」 無一文に近かったマーク・トウェイン（本名サミュエル・クレメンズ、1835~1910）が超高価なクルーズに乗り込むに至った経緯は、自身が旅行記の冒頭で詳しく語っている。

マーク・トウェインは、知られる通りミシシッピ川に行く川蒸気の水先案内人を務めていたが、南北戦争でミシシッピ川流域も戦場となり、河川運輸が途絶えて失職してしまう。1864 年にサンフランシスコへ行き、新聞記者をしながら短編小説を雑誌に発表したりしているが、荒っぽい風土の西部特有の大げさな漫談調の語り口（トール・テール tall tale）を会得し、彼の物書きとしての才能が開花する。

旅行を題材に記事を書く仕事の最初は「ハワイ通信」であった。これは彼が 1866 年 3 月〜7 月サンドイッチ諸島（当時ハワイ諸島はこう呼ばれていた）に滞在して、サクラメントの「ユニオン紙」に記事を送ったものである。たまたまハワイ滞在中に帆船ホーネット号遭難事件というのがあり、彼のスクープが大評判になった。ホーネット号が太平洋上の赤道付近で乗組員の不注意から火災を起こし、ボートで脱出した乗組員の一部が 43 日間漂流の末、ハワイ島のヒロに漂着したという事件である。トウェインは救出された乗組員に直接取材し、特ダネとしてユニオン紙に書き送った。この記事がサンフランシスコで評判になって彼の名前が知られ、ユニオン社からボーナスをもらうことができた。海外に滞在して見聞を記事にまとめるという経験は彼のその後の成功の伏線になった。ハワイでの見聞がこの後彼の「めしのタネ」のひとつになり、各地でハワイ旅行を題材にした講演を行って講演料を稼ぐようになったのである。ラジオもテレビもなかった時代、講演は演劇と並んで人々

の重要な娯楽だったから、彼のユーモアたっぷりの講演は大いに人気を博した。人気の題目を持つ講演者は1回の講演で50ドル、100ドルを稼ぐこともあった。当時の平均的工場労働者の年収が300~400ドルほどだったから、結構な稼ぎになり、数人の講演者を抱えて各地を回るプロモーターもいたという。

さて、トウェインは1867年1月31歳でニューヨークに出るのだが、新聞に掲載された署名記事はあっても単行本はまだなく、途方に暮れていた彼にもたらされた耳よりの話が、上述の地中海クルーズの募集であった。正規の客となる金を持たない彼は、旅行中に記事を書き送る契約でサンフランシスコのデイリー・アルタ・カリフォルニア紙から旅費を出してもらうことに成功する。参加者の審査があるとされていたから、主催者からOKの返事を待つまで祈るような気持ちだったと冒頭に書いている。首尾よく参加したこの大クルーズ旅行の体験記を送り、1869年に新聞掲載記事を書きなおして出版した「赤毛布旅行記」（新訳では「地中海遊覧記」）が大当たりして作家の仲間入りすることになった。一説によると出版後6ヶ月で3万部を売り、3年で10万部も売れたという。当時アメリカの人口は4000万人ほどで、本を読む人口が多くなかったことを考えると、大ベストセラーとっていい。

この時のクルーズは当時からみれば前代未聞の試みで、主催者兼団長兼船長であるチャールズ・ダンカンが、150名の定員を埋めるために、企画の段階から宣伝効果を期待して数名の有名人に名を連ねてもらっていた。南北戦争の英雄シャーマン将軍を団長に担ぎ出し（インディアンとの戦争が起ってキャンセル）、ブルックリンのプリマス教会の牧師で奴隷解放の闘士としても有名なヘンリー・W・ビーチャー（「アंकル・トム的小屋」のストー夫人の実弟）を後援者とし、著名な舞台女優マギー・ミッチェルも参加を約束してくれていた。ところが、有名人はそれぞれの事情で全員が参加を取りやめてしまった。とくにビーチャー牧師の不参加が痛かった。というのは、このクルーズの後援者であった彼の不参加ゆえに、プリマス教会関係者のうち45名がメンバーから抜けてしまったからである。結局参加者数は団長のダンカンを除いて74名になり、採算上ぎりぎりの数であった。

原題の *Innocents Abroad* というタイトルは、「お上りさん外国に行く」といったニュアンスである。乗り合わせた乗客は有名人こそ参加を取りやめたものの、大金を払える富裕階層や高級軍人ばかりである。トウェインのような文無しは誰もいなかったが、結果として、乗船記を書いたことによって彼が最大の著名人になったばかりか、史上初のこのクルーズを記念碑として観光史に残したのであった。わくわくしながら乗船を待つ期待多き1か月から始まって、お上りさんらしい船上での見聞や体験が面白おかしく語られる。読み始めると止まらなくなる大変面白い旅行記で、洗練された文体で表現も控えめなサッカーの旅行記とは大違いである。ガイドブックを見ればわかる観光対象に関する蘊蓄はほとんどなく、自分たちの行動や感想が中心であるほか、当時の旅行事情が実によくわかる内容で、観光史の研究者にとってまことにありがたい記録である。

初クルーズの実態 まずは、彼が乗船したクルーズの実態である。クルーズ旅行といっても今日のクルーズとは違い、寄港地での観光は何も手配されておらず、気の合った者が適当に上陸して適当に見て回るだけである。今日の自由行動のみのツアーを考えれば理解しやすいだろう。要するにクルーズは交通手段だけを提供しているに過ぎなかった。船の寄港地に予定時間までに戻ってくればいいから、皆がばらばらに行動する。ヨーロッパの最初の寄港地であるジブラルタルで、トウェインはスペインを経由して陸路フランスに入る7~8人のグループに誘われてぎりぎりまで迷う。結局ジブラルタルでの下船はやめて対岸のモロッコのタンジールを観光し、そのエキゾチスムを絶賛することになる。こんな調子である。

……われわれは徹底して、まぎれもなく異国風なもの — 頭のとっぺんから爪先まで異国風なもの — 表も裏もなにもかも異国風なもの — 中心部から周辺まで異国風なもの — 白日のもとで見ても、他のいかなる国民、いかなる国土も思い起こせないようなものを望んでいるのだ。なんということだ、それをタンジールでみつけたのだ！ 写真を除けば、ここにはこれまで見たことのあるものは何もなかった（中略）。写真は誇張され、実物よりずっと珍奇で空想的なものだと思っていたのに、写真は真実の半分でしかない。タンジールこそまさに異国と呼ぶにふさわしい街だ。この街の真髄を伝える書物はアラビアン・ナイトを置いてほかはない…

写真がまだ珍しい時代であり、トウェインがどこで、どんなタンジールの写真を見たのかと興味がわいてくる。74人の乗客の四分の三は年齢が40台から70台、平均年齢は55歳、外国旅行の経験者は一人もいなかった。乗客の中の8~9人とは大変親しくなり、寄港地ごとにその中の2~3人で行動している。マルセイユからパリへは3人であった。パリへ向う800kmほどの汽車の旅は、車窓の風景の描写も面白いが、独特の語り口でフランスの列車の実情を報告してくれるのがうれしい。研究書などで知識として知っていることが生き生きと描かれている。少しだけ引用しよう。「…客車は8人が定員のコンパートメントで出来ていて、客室の中は4人ずつが向かい合わせに座る。座席と背当てには詰め物がしてあって快適である。…ところが、列車が発車する前に車掌が客室に外から鍵をかけてしまうのである。客室には水も飲み物もない。…極めつけは、くたくたに疲れて眠りたいときにもきちんと座って足を窮屈にかがめながらうたた寝するしかない。…フランス中どこを探しても慈悲と人間愛の極致といえる寝台車がないのだ…。」途中の食事については、フランスでは昼食時には30分停車するから、ゆっくり食事ができることを大いによしとして、体験的に説明してくれる。

もうひとつ面白いのがガイドのサービスである。最初の寄港地のジブラルタルから、ガイドの絶えざるお喋りには辟易し、全行程でガイドを褒める言葉は皆無である。フランスの最初の停泊地マルセイユでは、自分たちだけで街へ繰り出すが、英語は通じず、下手なフランス語はまるでわかってもらえず、大変な目にあってしまう。翌日からホテルで紹介

してもらったガイドの案内で市内観光をするが、行った場所の半分も思い出せず、何を見ただかも覚えていないという状態。ものごとをきちんと観察しようなんて気はさらさらなく、フランスの息吹を満喫するためにひたすら歩きまわればよかったのだ、と彼はいう。

パリでは本書のホテルの項で紹介した最高のグランド・ホテル・デュ・ルーブルに泊まる。万博のせいでいつもは沢山いる専属ガイドが3人しか残っておらず、面接して一番よさそうな一人を選んで出かけるのだが、その面接の様子も面白い。町に出てからは、絹製品の土産物を買わせようとするガイドと彼ら3人の傑作なやり取り、自分がいなければどうしようもないとガイドに足元を見られ、食事の度に同じテーブルでご馳走する羽目になっていく話しも愉快である。イタリアでは、あまりにもしゃべり過ぎるガイドを黙らせる方法というのを説明してくれる。あれもミケランジェロ、これもミケランジェロと指さして興味のない説明をするのにへきえきして、古代ローマの遺跡を見ても、近年の物を見てもミケランジェロか、ミケランジェロかと問い続けて呆れさせ、説明する気を失わせるというものである。

さて、パリでは初日に大いに見物して歩き、カフェでゆっくり夕食をとって、ホテル・デュ・ルーブルの部屋に戻って翌日の予定を考えようとする、資料を読みたくても薄暗いロウソクしかないことを知って嘆く。最後に彼は三行詩のようなものを書き残している。悲しいかな／市街全域に、ガス灯が満ち溢れているのに／われらには、ひとつもなし。

とはいえ、彼は「われわれは寸暇を惜しんでパリ見物に明け暮れた。毎晩くたくたになって眠りこけてしまった。もちろん、かの有名な大博覧会にも、パリ到着後3日目に行った。そこには2時間ほどいた」と書いている。どうせ沢山見る時間はないと考え、展示されているものよりも、ここに集っている人間を観察するほうが面白いと例によって天邪鬼な言い方もしているが、それでも南洋の原住民が展示されていて驚いたり、数百年前の自動拳銃に夢中になったりしていたが、フランスの皇帝妃が館内にいると聞くと、他のものはそっちのけでどんな人か見に行き、また、軍楽隊の音楽が聞こえてきて何事かと訊くと、ナポレオン三世と来訪中のトルコ皇帝が凱旋門で25,000人の兵士を閲兵するというので見に行ってしまった。万国博にはわずかな時間しか割かなかつたが、パリのサイトシーイングには多くの時間を割き、多くのページを割いている。ルーブル宮から始まって、ノートルダム寺院やペールラシェーズ墓地、そしてヴェルサイユまで足を伸ばしている。中でもカンカン踊りにはさすがにびっくりし、フランス人の道徳に驚き、かつ敬意を表している。

聖地では さて、このクルーズのメインの行程であるパレスチナへの旅は、9月10日のベイルート到着によって始まる。スミルナ（現イズミール）を出ると、船中では早くも聖地観光の準備で皆わくわくしている。聖書やガイドブックや旅行記などを読み、気心の知れた者どうしが6つか7つの班に分かれて別行動することに決まる。トウェインはバルベックを經由してダマスカスに抜け、そこからパレスチナ全土を縦断するという長旅グループに参加した。ただし、ベイルートからダマスカスまではフランス人が運行する乗合馬車を当てにしていたのに、馬車の定員は12名で1日1便しかないことがわかり、多くの人はダマ

スカス行きを諦めた。トウェインは例によって諦めず、8人の仲間と自力で行く算段をする。交通事情が厳しいことは前もって分かっていたから、事前に電報でベイルートのアメリカ領事館に支援を依頼してあったので、なんとか手配ができた。シリアとパレスチナをめぐり、死海なども訪れて、3～4週間後（実際は2週間）に沿岸のヤッフアに出て船に戻る予定である。出発の日の午後3時にそれぞれが乗馬を選んだのだが、トウェイン一流のしょぼくれた馬の描写があり、6時に荷運びの一行が到着してびっくりする。少し引用しよう。

…驚くのもまったく当然のことだった。8人の人間しかいないのに、19人の使用人と26頭もの荷運びのラバを抱え込んでいた。…われわれはいったいどうしてこれほどの大装備を必要とするのか首をかしげざるを得なかった。…外出から戻ってくると、驚いたことに立派なサーカス用のテントが五つも張られていたのだ。テントの内側は青や金や深紅色で光り輝き、あらゆる種類のすばらしい装飾が施されていた！ 私は言葉を失った。それから彼らは小さな鉄製の寝台を八個運んできて、それをテントの中に据え付けた。それぞれのベッドにやわらかいマットレスと純白のシーツを二枚敷き、その上に枕と質のいい毛布を置いた。つづいて中央の柱のあるあたりにテーブルを据え付け、白蠟製の水差し、タライ、石鹸、純白のタオルを乗せた。これは各人にワンセットずつ配られたもの。それから使用人たちはテントのポケットを指さして、小物類をそこにに入れて下さいと言った。…それからすぐにベルが鳴って、「大広間」に案内された。私は先ほどからテントが一つか二つ多すぎるのではないかと思っていたが、少なくとも余分なテントの一つがこれだった。…他のテントと同じで、キリンの一家が住めそうなほどの高さがあり、内部は実に美しく、清潔で、色合いも明るいものだった。八人のためにテーブルが一つと、ズックの椅子が八脚あった。テーブルクロスの上と立派さといったら、大型汽船の中で使い慣れたものなど嘲られ、軽蔑されるほどの代物だった。ナイフとフォーク、スープ皿にディナー用平皿、それらのいずれも様式美を誇るものだった。…メニューはといえば、ロースト・マトン、ロースト・チキン、ロースト・グース、ポテト、パン、紅茶、プディング、リンゴ、おいしいブドウなどであった。食物はわれわれがここ数週間に食べたどんな料理より上手に調理されていた。…すでに真夜中になっていたが、朝の6時にテントをたたむということだった。

その晩ぐっすり眠り、通訳が5時半にベルを鳴らし、たっぷり豪華な朝食をとってコーヒーを飲みながら「…ちらっと眼をやると、驚いたことに白いテント村は魔法のようにすでになくなっていった！」。かくして、大部隊はバールベックからダマスクス、さらにバニアス（現在のカイザリア・ペリポ）、ガリラヤ湖、マグダラ、タボル山を経てナザレ、そしてついにエルサレムに到着する。ベイルート以来どこもかしこも聖跡だらけで、さすがのトウェインもうんざりして、「名所旧跡が群れをなして襲ってくる」と感想を漏らすほどであった。

エルサレム滞在中に死海まで足を伸ばし、他の観光客たちと一緒に彼も海に入り、何もしなくても水に浮く不思議な体験を楽しんだ。

聖地観光の後はエジプトで、ピラミッドにも登っているが、エジプトはあまり気に入らなかつたようである。アレクサンドリアから帰途についたが、寄港予定だったマルタ島、サルディニア島、アルジェ、そしてスペインのマラガまでもがコレラのために上陸できなかった。地中海に別れを告げ、バーミューダを經由してニューヨーク港に接近する頃には、全員が重いホームシックにかかっていた。

語り口は独特かつユーモラスで、外国旅行に行ったことのある人もない人も喜んで読んだであろうことは想像に難くない。他の文人たちの旅行記と違って、トウェインのは外国にやってきた弥次喜多道中みたいな誇張した漫談調で、徹底して読者を面白がらせようという趣である。

その後クルーズは長らく行われることがなかつたから、トウェイン自身も定期航路を利用しての旅をすることになる。1878年にヨーロッパに家族旅行した時の見聞をまとめた「ヨーロッパ放浪記」（1880刊）や、借金を返す必要もあつて高齢にもかかわらず1895/96年に実行した世界一周の講演旅行の見聞をまとめた「赤道に沿って」（1897年刊）も、同じ語り口で読む人を引き付ける。

早過ぎたクルーズ 最初のクルーズはマーク・トウェインが乗ったクエーカー・シティ号の5か月余のクルーズであったが、クエーカー・シティ号のクルーズはいくつかの点で特殊な例外であった。第一は、クルーズが船会社主催でなく他者のチャーターによるものであったこと、第二はチャーターラーが旅行業者ではなく、プリマス教会の後援があつたとはいえ、一個人（チャースル・ダンカン）が船をチャーターし、自ら乗船客を募集し、同行したこと、第三に、交通手段は提供したが、寄港地でのエクスカージョンは客任せであつたこと、である。このようなクルーズは、その後知り得る限り二度と行われていない。ダンカンが傭船したクエーカー・シティ号という船は、海軍が買い上げて南北戦争でこき使ったあと売却され、商船として使われていた時に借り出したもので、2年後の1869年には廃船になるいわばオンボロ汽船であった。定期路線の船会社が、自社の現役船を第三者に長期に貸すような時代ではなかつた。クエーカー・シティ号のケースは後世の遠洋クルーズのコンセプトを先取りしたクルーズではあつたが、先駆性が際立つ一方で、陸地の観光は乗客まかせだったから交通手段の提供にすぎず、全行程で観光の手配を提供する後年のクルーズとは異質のものである。クエーカー・シティ号のクルーズは、マーク・トウェインが乗り合わせて「赤毛布旅行記」を書かなかつたら、おそらく他の多くの事例と同様記録として残らず、歴史の中に埋没していたであろう。

初期の観光クルーズ

船会社が自社の定期船を臨時に観光目的のツアーに転用する形のクルーズは、蒸気船が登場して以来いろいろ試みられているが、小さな船によるごく短い距離のクルーズばかり

だし、クエーカー・シティ号のクルーズのように細部の内容がわかっている例はない。年代的に最も古い例とされるのは、1833年に両シシリア王国時代のイタリア籍のフランチェスコ一世号（1831年建造）という船が、事前に希望者を募って行なった地中海クルーズである。ナポリを出発してシシリア島、マルタ島、コルフ島、デルフィ、アテネ、スミルナ、コンスタンチノーブルと回り、ヨーロッパ各国から集まった王族・貴族が船旅を満喫したとある。しかし、この船が帆船か汽船かも不明だし（帆船の可能性が高い）、これ以外に情報は見つからなかった。

日本語の文献では、竹野弘之「タイタニックから飛鳥Ⅱへ：客船からクルーズ船への歴史」がクルーズの始まりについて書いている。竹野は1843年にP&O社が外輪蒸気船テガス号を使って地中海から黒海へのクルーズを行なったのが最初としているが、内容は紹介されていない。翌年P&O社が定期航路を利用するエクスカーション切符を販売し、これに招待されたサッカーの乗船記が好評で、船旅を希望する富裕階層が増えたという事例の枕詞として書かれているに過ぎない。クエーカー・シティ号より前のクルーズとして竹野が挙げるもう一例は、1858年にハパグ社が新造船ボルシア号とサクソニア号をハンブルクからフランスのシェルブールに娯楽就航と銘打って配船した例であるが、これも内容は書かれていない。竹野も、初期のクルーズの一例としてクエーカー・シティ号のクルーズを挙げているが、主催者も船会社も書いていない。一般にクルーズに関する文献は船会社OBの手になるものがほとんどで、観光運航の付加価値がどのようにつけられたかを説明しているものはほとんどない。クエーカー・シティ号のクルーズに関する専門書の扱いは冷淡で、竹野は「マーク・トウェインが乗船記を書き、紀行作家として有名になったクルーズ」と一行書いているだけだし、野間恒「豪華客船の文化史」は「マーク・トウェインが乗ったコリンズ汽船のクルーズ」と、やはりひと言で片づけているが、この時点（1867年）でコリンズ社はすでに倒産しているので何かの間違いであろう。もしクエーカー・シティ号にトウェインが乗っていなかったら、このクルーズの実績も忘却の彼方に葬られていたであろうとの思いを強くする。

フィヨルド・クルーズ 竹野によると、客船を遊覧（観光）に繰り返して使用するクルーズの最初は、ノルウェーのフィヨルド・ツアーである。ベルゲン汽船とノルデンフィエルドスケ汽船という二つの汽船会社が1883年に始めている。夏に定期船や臨時便で英国からクリスチャニア（現オスロ）やベルゲンにやってくる英国人観光客を対象にフィヨルド遊覧を提供したのが好評で、毎夏行われるようになったという。これは目的地内で提供される遊覧船で、性格的には川や湖で行われる遊覧船の規模の大きいものといっていいであろう。実際フィヨルドは船による観光が最適で、自然観光の王者の一つと言ってよい。

これに刺激されて、イギリスから発地型クルーズを配船する船主が現れた。スコットランドのノース汽船で、1886年夏にセント・ロンヴァルド号（984ト）でフィヨルドへの試験的な観光周航を実施した。これが現代クルーズの嚆矢である。一等船客のみ90名を乗せてベルゲンに寄港し、雄大なフィヨルドを周航してイギリスに戻る9日間のクルーズで、

料金は 10 ポンドであった。比較的期間が短く手ごろな値段だったので中産階級の人気を博し、同年のシーズン中にさらに 3 航海を実施したという。定期船のクルーズ船への転換に成功した同社は、次いでクルーズ専用船としてセント・サンニヴァ号 (864 トン) を新たに建造した。専用船となれば当然仕様が異なる。客室は一等のみにし、手荷物と食料などの船用品以外の運送貨物を積むスペースをなくしている。旅客定員は二人部屋、四人部屋合わせて計 142 人であった。船尾に 132 人が同時に食事できるダイニングルームがあり、その他のパブリック・スペースとして、スモーキング・ルームとレディイズ・ルームが設けられた。照明には電灯が使用され、サロンにはピアノが置かれた。10 日間のクルーズ料金は二人部屋で 10 ポンド 10 シリング。その後ノース汽船はスカジナビア諸国の首都をめぐる北欧ツアー、イギリス列島一周クルーズなどを行い、さらに地中海方面へのクルーズにも進出していく。

イギリスに次いでクルーズに進出したドイツでは、1890 年に北ドイツ・ロイド社がブレーメン発、3 週間のフィヨルド・クルーズを試みたのが最初とされる。新造のカイゼル・ウィルヘルム II 号を臨時に投入した 1 等客のみ 215 人のクルーズであった。

地中海クルーズ ヨーロッパのクルーズといえば、やはり観光魅力に満ちた地中海が本命である。先駆的国際観光はいずれも地中海から聖地、黒海に方面へ航海している。フィヨルドは船旅の遊覧としては魅力的だが、ローカルで SIT (スペシャル・インタレスト・ツアー) の世界であるのに対し、地中海クルーズは国際観光クルーズの正統派である。

1889 年に英国のオリエント・ラインがプレジャー・クルーズと銘打ってガロンヌ号 (3800 トン) を地中海に配船した。1 等 60 人、2 等 100 人、3 等 320 人の合計 480 人の定員であった。ロンドンから地中海各地を巡って戻るコースで、航海日数は 1 か月程度と比較的短く設定された。3 等船客の定員を多くしていることから見て、すでに観光クルーズが中産階級にも浸透してきたことを示している。オリエント・ラインは 1895 年から姉妹船ルシタニア号を配船して、大西洋を横断する 60 日間のカリブ海クルーズも始めている。

このようなケースで、寄港地の観光を誰が手配したのか現時点では不明である。船会社が独自にアレンジしたのか、現地の機関が支援したのか、トマス・クックなどの旅行業者が支店や代理人を使って手配したかのいずれかであろう。ちなみに、日本に来航するクルーズや世界ツアーなどの手配では、トマス・クック社が初の日本来訪 (1872 年) 時に契約代理人を置き、支店の設置は日本政府が長らく認めなかったため 1894 年ようやく横浜に支店を設置している。1912 年にジャパン・ツーリスト・ビューローが設立されてからは、日本の観光はビューローが斡旋するケースが多かった。(「日本交通公社七十年史」)。

ドイツの 2 社も地中海に進出する。ヨーロッパからアメリカへは多くの移住民が渡航していたが、北大西洋は冬場荒れることが多く、渡航客が減少する。このためオフシーズン期間へ対応策として、定期路線の船をクルーズに回す方法がとられた。発案者はハパグ社の中興の祖とされるアルベルト・バーリンで、冬場に暖かい地中海にクルーズを実施するローテーションを定例化した。最初のクルーズは新鋭定期船のアウグステ・ヴィクトリア

号（7661ト）による58日間の地中海・オリエント・クルーズであった。1891年1月出発の日程で募集したところ、予想以上の希望者が殺到した。結果は214名の1等船客のうちドイツ人が192名とほとんどを占めたが、67名の女性客の大半はイギリス人だったという。このクルーズはトマス・クック社と共同で行われ、エジプト、パレスチナ、コンスタンチノーブル、ギリシャ、イタリア、アルジェ、スペイン、リスボンなどを回り、各寄港地でエクスカージョンを実施して成功した。トマス・クックと組むことによって寄港地でのツアーを提供でき、集客も容易になった。トマス・クック社は1868年以来エジプト、パレスチナへのツアーを催行していて、この方面の旅行事情に精通していたから、寄港地でのエクスカージョンの重要性を考えれば、当然の行き方といえるであろう。

ハパグ社は1905年に、中東ツアーを催行した経験のあるドイツの旅行業者カール・シュタンゲン社を吸収して旅行社ハンブルク・アメリカ・ライン社を設立し、対抗する北ドイツ・ロイド社のほうは、トマス・クック社と提携して旅行業者ウェルト・ライゼビューロー・ユニオンを設立した。観光中心のクルーズの催行には旅行業者のサービスが必須であることを認識した結果である。こののちドイツの2社は、定期航路の船を冬場は地中海またはカリブ海に、夏場はフィヨルドまたはバルト海の北欧各地に臨時に配船し、年間を通じてクルーズを行うようになっていく。

世界一周クルーズ

1872年から73年にかけてトマス・クック社が初の世界一周ツアーを実施して以来、世界中が観光旅行の対象地として視野に入ってくる。1879年にクック社はオーストラリアとニュージーランドへもツアーを出し、大英帝国の版図のどこへでもツアーを送り出す力を備えるようになっていた。

世界4分の3周クルーズ パナマ運河が開通する1914年までは、さすがに同一船で世界一周するのは無理であったが、その前段階として、ハパグ社が世界一周ならぬ《世界4分の3周》クルーズというのを始めている。1909年12月、同社のクリーブランド号（16,960ト）がアメリカ人世界一周客650人を乗せてニューヨーク発ヨーロッパへ向かい、地中海からスエズ運河を通過してインド、日本を経由し、サンフランシスコに行くコースである。サンフランシスコからは大陸横断鉄道でニューヨークに帰るという設定であった。サンフランシスコで航海を終了する船は、ハンブルグへの帰途に西回りの世界一周客を乗せて日本、中国、インドを経てスエズ運河、地中海を通過してニューヨークに戻るという、いわゆる振り子型クルーズであった。この時のパンフレットによると、船内で体験できるアピール・ポイントは《電気仕掛けの乗客昇降機》や《全船に最新式の照明と換気設備》であり、《汽船の安定感、安心感、安楽感》が売りものであった（「豪華客船の文化史 p227）。航海は赤字であったが、ハパグ社は第一次世界大戦勃発まで毎年このクルーズを続け、その中で、日本観光は主要魅力の一つとされて毎回寄港していた。

クリーブランド号利用の世界一周旅行団については、設立間もないジャパン・ツーリスト・ビューロー（1912年設立・JTBの前身）が幹旋記録を残している。これによると、クリーブランド号はアメリカの旅行業者フランク・クラーク社のチャーターしたクルーズであり、ニューヨークから大西洋、インド洋と回ってきて、1913年1月4日神戸に入港した。ここから300人が10日間のオーバーランド・ツアー（寄港地と寄港地の間の陸上ツアー）で京都、奈良、箱根、東京、日光、鎌倉などを回り、横浜から出港してサンフランシスコに向かっている。この船はサンフランシスコで客を降ろした後、ハンブルグへの帰路コースに500人の新しい観光団を乗せて2月に横浜に入港し、逆のコースで10日間の日本観光を行い（JTBが添乗員を派遣するなど幹旋）、神戸港から出ている。

パナマ運河開通後の世界一周クルーズ 1914年にパナマ運河が開通すると、同一船による世界一周も可能になる。たまたま運河開通が第一次世界大戦勃発後だったため、最初の世界一周は大戦終結後の1922年末から翌年年始にかけて行われた。ニューヨークを出港地とし、パナマ、スエズ両運河を通過する世界一周ツアーが、英、独、カナダの3社の4隻によって一斉に実施された（「タイタニックから飛鳥へ」）。国土に大戦による被害がなかったうえ、戦時中の著しい工業発展で豊かになっていたアメリカが最大のクルーズ市場であった。

第一船はキュナード社の新造船ラコニア号がアメリカン・エクスプレス社にチャーターされ、1922年11月400人のアメリカ人観光客を乗せてニューヨークを出港し、西回りでパナマ、スエズ両運河を通る初の世界一周旅行に出かけて行った。帰港予定は翌年の3月で130日間のクルーズであった。キュナード社は戦後の1921年、1922年に続けてサイシア、サマリア、ラコニアの3隻の姉妹船を定期船、クルーズ船兼用船として建造したが、戦争直後の不況期に当たり、新造船の配船先に苦慮した結果、ラコニアとサマリアを長期の世界クルーズに配船したのであった。ニューヨークを発った後のラコニア号の寄港地はハバナ、コロン（パナマ運河）、サンフランシスコ、ヒロ、ホノルル、横浜、神戸、大連、天津、上海、基隆、香港、マニラ、ジャカルタ、シンガポール、ラングーン、カルカッタ、コロombo、ボンベイ、ポート・スーダン、スエズ、アレキサンドリア、ナポリ、モンテカルロ、ジブラルタルの24港を巡って帰港する日程であった。それぞれの寄港地でショア・エクスカーションやオーバーランド・ツアーが行われたことはいうまでもない。サマリア号のほうは、同時期に逆回りにニューヨークを出て東廻りに世界を一周し、これが東廻り初の世界一周航海となった。

次はハパグ社のレゾリュート号という船である。この船は第一次大戦前に着工し戦後に完成した船で、オランダに賠償として与えられたが、これをユナイテッド・アメリカン・ラインが譲り受け、共同運航という形でハパグ社が運航する世界一周に配船された（後年ハパグが取得）。1923年1月、船客375人を乗せてニューヨークを出港し、南太平洋の英領フィジー諸島や米領サモアなども回る世界一周を行った。傭船者はアメリカの旅行業者レイモンド&ウィットコム社であった。三番手はカナダ太平洋汽船のエンプレス・オブ・フラ

ンス号 (18,481 トン)。フランク・クラーク社による備船で、やはり 1923 年 1 月にニューヨークから世界一周に旅立っている。

かくして、世界一周クルーズは富裕な客を乗せて毎年行われるようになる。もはや未知への挑戦という要素は薄く、高額である代わりに普通の人が行けないようなエキゾチックな場所を訪ねることに特徴を見出していく。