

経済と経営 20-4 (1990. 6)

〈紹介〉

Ralph W. Hidy 教授のグレート・ノーザン鉄道  
社史研究 (Manuscript) —— 1 ——

森 泉

1. 研究の顛末および Manuscript の構成

アメリカ経営史学界の泰斗であった Ralph W. Hidy 教授(1905-77)の業績は、ペアリング商会の社史 “The House of Baring in American Trade and Finance” (Harvard University Press, 1949) と、スタンダード石油会社社史(全3巻)の大部の第1巻 “Pioneering in Big Business, 1882-1911” (Harper, 1955) によって最もよく知られる。ほかに Hidy 教授の名は共著者、編者として多くの書物に見られるし、また教授は、ニューヨーク大学の “Business History Series” の監修者(1950-57)、ハーヴァード大学の “Harvard Studies in Business History” の監修者(1963-77?), Business History Review 誌の編集主幹(1962-65)などであった。1950-62年の長きにわたってアメリカ経済史学会の会長(Secretary of Economic History Association)の職責にもあった。

Hidy 教授は、1950年から57年までニューヨーク大学の Graduate School of Arts and Science の教授の職を務め、そしてこの57年にハーヴァード大学の Graduate School of Business Administration に移っている。つまりニューヨーク大学時代の研究がスタンダード石油会社社史に結実し、この業績によってハーヴァードに招聘されたともいえるのであるが、その後ハーヴァード時代の Hidy 教授の研究のエネルギーと情熱は、最も多くグレート・ノーザン鉄道社史に注がれているということ、私は仄聞していた。しかし教授はその研究成果を公刊しないままに1977年、他界されたのである。当時、アメリカ経済史を勉強しながら個別鉄道の経営史を調べる必要を感じ始めていた私は、Hidy 教授ほどの学者の手による鉄道史研究、しかも最も文献の乏しい大鉄道であったグレート・ノーザンの研究が、従来の研究

水準をどれほど抜くものかと、公刊を心待ちにしていた。それだけに教授の死去のニュースは非常に残念だったが、といて、Hidy 教授の仕事がそれまでにどれほど進捗していたのか、教授の死後それを誰がどう引き継ぐのかなどを調べることをしないまま、近年まで放置してきたのだった。後述するように、実は死のかなり以前に大部の草稿がほぼ完成していたのだったが、そのことも私は知らなかった。Hidy 教授は日本の研究者との交流も多く、特に 1971 年 11 月には日本経営史学会の招きで来日もしている。だからグレート・ノーザン鉄道史研究の次第を直接、教授の口から聞いた日本人研究者がいることも推察できる。だがその日本人研究者が、アメリカ鉄道史研究を自ら手掛ける意欲と関心を持って聞いたという可能性は小さいだろう。そして私は、自分の怠慢のゆえにまったくその点の情報なしに近年に至ったのである。その一方で、私なりにアメリカの個別鉄道の経営史を少し調べることを始めていたのだった。

1988 年になって、Harvard Business School Press から、Ralph W. Hidy, Muriel E. Hidy, Roy V. Scott with Don L. Hofsommer という共著者名をもって、“The Great Northern Railway ; A History” という著書の公刊が予告された。やがて入手したその著書は、1856 年から 1970 年までの 1 世紀余りの鉄道史を 360 頁(文献、索引を含む)にまとめ、しかも中に列車や人物の写真をふんだんに掲げた、つまり多分に一般向け読物ふうのものであった。とても Hidy 教授の積年の研究成果とは信じられなかった。その疑問はしかし、同書のはしがきを読むに及んで解消した。はしがきによれば、研究の経緯と同書のなりたちはつぎのごとくである。

Ralph W. Hidy 教授と Muriel E. Hidy 夫人とが、経営史協会(The Business History Foundation)を通じて、グレート・ノーザン鉄道の John M. Mudd(1907-1979)会長との間に同社の社史を執筆する契約を結んだのは、Hidy 教授がまだニューヨーク大学に在職中の 1950 年代中頃だったというから、スタンダード石油社史の執筆が完了した直後であったろう。鉄道会社側からは、資金の援助、資料の提供とともに、いかなる内容を書くことも自由という保証が与えられた。その後ハーヴァードに移った Hidy 教授は、調査チームを作って膨大な資料を収集し多大の時間を費やして、ついに 60 年代末に草稿を書き上げた。しかしこの草稿は出版するにはあまりに膨大で、かつ専門的に過ぎると鉄道会社側は判断した。Hidy 教授もその判断に同意して、草稿とは別に刊行用のコンパクトな社史の執筆にとりかかった。が、途中で健康を害し、そして 1977 年に他界してしまった。執筆・刊行の仕事は Hidy 夫人と、以前から協力してきた Roy V. Scott の手で継続されたが、その完成

を見ぬまま、1985年にHidy夫人も他界したのである。一方、社史の執筆を依頼したグレート・ノーザン鉄道会社が、1970年、Burlington Northern Railroadによって合併吸収された結果、この時すでに鉄道界からグレート・ノーザンの名が姿を消してしまっていた。そんな事情で社史の最終的な完成も危ぶまれたが、そこに鉄道史家のDon L. Hofsommerが1985年から援軍として加わり、1988年、ようやく刊行にこぎつけたという次第である。

以上の説明でこの書物の刊行のいきさつは了解できたが、私の関心は、Hidy教授が書いたもとの草稿はどうなったかというほうである。それについて、はしがきは、この草稿を複写して経済関係の主要図書館に収納したので、研究者はそれを利用することができる」と記している。そこで私は、Harvard Business SchoolのBaker Libraryに所在の問い合わせと閲覧希望を出したところ、フィルムに撮影したうえで貸与された。撮影状態は必ずしも良好でなく、一部判読がまったく不能なページもあるが、ともあれこうして私は、ようやくHidy教授の遺稿ともいべきManuscriptに接したわけである。

このManuscriptはタイプ印刷で、本文1734頁、注など585頁の計2319頁と、たしかに非常に大部のものである。全体が2部に分かれ、第1部が1862-1916年(1347頁)、第2部が1916-68年(972頁)の期間を扱っている。1、2部全体の著者名として、Hidy夫妻の名前が冒頭に書かれているが、第2部の大部分(おそらく第1-3章以外の全部)は直接Hidy夫妻によってでなく、他のメンバーによって書かれている。他のメンバーの一人として、John M. Budd——グレート・ノーザン鉄道会長としてHidy教授に社史編纂を依頼した張本人である——が最終部分のかなり長文の執筆を分担していることも興味ぶかい。Budd会長の、社史編纂に向けた熱意のほどが伝わってくるようである。

タイプで打たれた草稿の上には、ところどころ筆者の手によると思われるペン字の書き込みがある。また章の標題はあるが内容の記述がまったくない章、冒頭の標題と本文中の標題が変わってしまった章、本文を記述しているうちに追加したらしい章、まだ完了していないように見られる章などが、いくつかある。年代などの明らかな誤りや叙述の重複も散見された。そうした点から見て、草稿じたいがまだすっかり完成したものでなかったこと、Hidy教授は一般向けのコンパクト本の刊行と別に、この膨大な草稿になお手をいれて研究者に供する構想と情熱を持っていたであろうことが窺われるのである。

以上が、Hidy教授によるグレート・ノーザン鉄道社史研究の次第について私が知

り得たすべてである。つぎにこの稿本の編および章の構成を示す。

(章の標題は Manuscript の冒頭に掲示されているものでなく、本文中で実際に用いられているものである。そのため章の数字の重複や欠落した章があるが、本稿の誤記ではない。各章の後に記した数字は、左が本文の頁数、ついで注および地図などの頁数である。)

### The Great Northern Railway

— Manuscript by Ralph. W. Hidy & Muriel. E. Hidy —

[Vol. I]	Part I. Antecedent Lines, 1862 to 1879	
Chapter 1.	The First Ten Miles, 1862	23+18
Chapter 2.	Organization and Construction	34+14
Chapter 3.	Striving for Revenue 1862 to 1870	26+13
Chapter 4.	The Dutch Bondholders and the Railroad, 1862—1870	28+10
Chapter 5.	The Changing Railroad Pattern of the Northwest, 1869 and 1870	22+6
Chapter 6.	The Northern Pacific Interlude, 1870—1873	37+15
Chapter 7.	Legislation, Litigation and Locusts, 1873—1878	43+22
	Part II. A Railroad of Middle Size, 1879—1889	
Chapter 8.	A New Group Seeks Control, 1873—1878	18+8
Chapter 9.	The Association Triumph	32+14
Chapter 10.	Launching a New Railroad System, 1879	18+13
Chapter 11.	The St. Paul, Minneapolis and Manitoba : Men and Organization	35+13
Chapter 12.	Building and Borrowing, 1879—1883	51+19
Chapter 13.	Years of Transition, 1883—1885	37+14
Chapter 14.	Policy Makers and Systematizing Management, 1886—1889	32+14
Chapter 15.	From Butt to Buffalo, 1886 to 1889	47+24
Chapter 16.	Financial Tribulations, 1886—1889	23+8
Chapter 17.	Settlers and Land, 1879—1889	34+21
Chapter 18.	Passenger Travel in the 1880's	16+6
Chapter 19.	Great Northern Railway Prepares to go West	49+16
Chapter 19b.	Construction of a New Transcontinental	29+10
Chapter 19c.	Operating the Railroad, 1890—1896	31+7
Chapter 20.	Great Northern in Eastern Minnesota, 1890—1916	44+19
Chapter 21.	Railroad Diplomacy and Control of the Northern Pacific, 1895—1900	51+11
Chapter 22.	“Our Territory must be Protected”	38+7
Chapter 22b.	Leadership and General Principles	24+2
Chapter 24.	A Quarter Century of Passenger Service	62+21
Chapter 26.	“Leading the Band” of Exploymers	54+15
Chapter 27.	Corporate Structure and Finance, 1890—1916	38+11
[Vol. II]	Part I.	
Chapter 1.	The Heritage	21+4

Chapter 2.	Transition : Private Operations, 1916—1917	24 + 8
Chapter 3.	War Years : Government Operation, 1918—1920	28 + 10
	Part II. (by Ralph Budd ?)	
Chapter 4.	Preparing for the Future	25 + 5
Chapter 5.	Return to Private Operation, 1919—1922	36 + 12
Chapter 6.	Modernizing and Running a Railroad in the 1920's	38 + 12
(Chapter 7.	A Changing Decade in the Passenger Business	
	…標題のみで原稿なし)	
Chapter 8.	Agricultural Development in the 1920's	24 + 9
Chapter 9.	New Lines and a Tunnel : Expansion of the Great Northern 1920—1932	31 + 11
Chapter 10.	Unification of the Great Northern and the Northern Pacific : Attempt and Failure	23 + 8
Chapter 11.	Financial Management in the Twenties	27 + 8
	Part III. (by William P. Kenney)	
Chapter 12.	Reducing Fixed Charges, 1931—1938	34 + 12
Chapter 13.	Cutting Costs	18 + 7
Chapter 14.	Generating Traffic in Adversity	46 + 17
	Part IV. (by Frank J. Genin)	
Chapter 15.	Great Northern in World War II	41 + 14
Chapter 16.	Prosperity under Stress, 1945—1951	45 + 11
Chapter 17.	Labor-Management Relations, 1931—1951	35 + 7
	Part V. (by John M. Budd)	
Chapter 18.	A New Environment and New Problems	33 + 1
Chapter 19.	Governmental Climate : Problems and Promise	34 + 7
Chapter 20.	Three Decades of Developmental Activities, 1939—1966	28 + 9
Chapter 21.	“The Last Spike is Never Driven”	24 + 8
Chapter 21.	Contractual Relations with Employees, 1951—1968	33 + 11
Chapter 22.	Non-Contractual Employee Relations	17 + 5
Chapter 24.	Modern Marketing, 1951—1968	47 + 10
Chapter 25.	The Record of Performance, 1951—1968	17 + 2
Chapter 26.	Merger : Hope for the Future	26 + 6

以下、引用にあたっては、この草稿を“Manuscript”と称する。またコンパクト版として出版された同名の書物のほうを“Publication”として引用する。引用ページの記方については、Manuscriptに全文通しのページが記載されておらず、Chapterごとに、また本文と注のページが別々に1から順に記されているため、本稿では以下のように書く。「Manuscript 1—3」とはChapter 1のpage 3の意味であり、「Note 1—3」というのはChapter 1の注3の意味である。

## 2. 予備知識 —— グレート・ノーザン鉄道の概況

本稿で紹介するのは、Manuscript の前半部分、すなわち 1862—1916 年におけるグレート・ノーザン鉄道を扱った第 1 部である。(一般向けにコンパクト化された刊行本 Publication のほうはもっと早い 1856 年からと、前史をも含めて期間を表示している。しかし Manuscript のほうもこの前史から書き出されており、実際に対象とされた期間は同じである。)この部分を Hidy 教授が自分で執筆しているからというだけでなく、私が当面アメリカ鉄道史にたいして持っている関心も、ほぼこの期間についてのものだからである。第 1 次大戦以降のアメリカ鉄道史は、むしろそれ以前とは異質の研究課題である性格が濃い。おそらく Hidy 教授の同鉄道にたいする関心も、その研究歴からみてほぼ大戦前までの歴史に集中していただろうと思われる。

紹介にあたっては、従来のグレート・ノーザン鉄道の研究史で知られていたことを背後に置き、それとの比較を随所に織り交ぜて Hidy 教授の業績を隅取っていくのが望ましいであろうが、私にはそれだけの準備がない。むしろこの稿本によって初めてグレート・ノーザン鉄道の社史に触れる意味合いが強いのである。上述の簡約された刊行本は読んであり、それとの比較をする機会はあるだろうが、他の文献についてはなまじの比較をひかえて、本稿では Hidy 教授の記述の紹介にほぼ専念したいと思う。ただそれにしても、詳細な事実の検証を紹介していくに先立って、グレート・ノーザン鉄道がどのような鉄道であるのか、どんな意味で同鉄道の歴史を調べることが重要であるのかについて、ごく一般的な知識と問題意識を持つ必要があるだろう。本節ではそれを、以下の 3 点にまとめて挙げておきたい。

1). グレート・ノーザン鉄道は、19 世紀におけるアメリカの、いわゆる大陸横断鉄道のひとつである。アメリカの鉄道建設は、19 世紀の前半から後半にかけて東部に 4 大幹線鉄道を初めとする運輸ネットワークを作りだしたが、そこから 1 テンポ遅れ 19 世紀の中期から末期にかけて、中西部と西部太平洋岸を結ぶ大陸横断鉄道の建設が行われたのであった。おおまかに言えば、グレート・ノーザンが最北の路線で、以下順次、南寄りにノーザン・パシフィック、ユニオン・パシフィック、サザン・パシフィックという配置である。大陸横断鉄道の建設と経営は、資金調達、政府からの土地贈与、労働力の面、またアメリカ国民経済の形成・発展における意義、

ウォール街や外国資本との関係等々において、東部の大鉄道などと異なる固有の特質を持っていると思われる。しかしこれら大陸横断鉄道にかんする個別の経営史研究は、わが国はもとよりアメリカ本国においても非常に手薄の分野だった。あったとしても叙述の殆どが、西部開拓にかかわる気宇壮大、波瀾万丈の物語りふう、あるいは人物史にウエイトをおいたものである。なかでもグレート・ノーザン鉄道の情報は特に乏しかった。大陸横断の各鉄道にかんする、経営史分野の研究業績が出始めたのは、総じてアメリカでもごく最近のこのように思われる<sup>1)</sup>。したがって Hidy 教授の研究は、なによりまず、大陸横断鉄道についての比類のない詳細で包括的な実証としての意義を持つであろう。

2). 上に挙げた諸鉄道のうち、最初の大陸横断の路線を完成したのはユニオン・パシフィックである(1869年、セントラル・パシフィック鉄道路線とユタ州で接合したことによって)。このユニオン・パシフィック鉄道は、最初から大陸横断鉄道を作る明確な意図のもとに会社設立が許可され、連邦政府から土地贈与などの援助を受け、しかもデュラント、グールドらニューヨークの投機家の支配下に入って投機と支配をめぐる抗争に蹂躪され(とりわけ膨大な水増株の発行、建設会社クレディ・モ

---

1) 私がいま知るかぎりでは、大陸横断鉄道にかんする比較的最近の研究書を挙げておく。W. K. Lamb, *History of the Canadian Pacific Railway* (NY: MacMillan, 1977). L. T. Renz, *The History of the Northern Pacific Railroad* (Wa. Ye Galeon, 1980). J. L. Larson, *Bonds of Enterprize ; John Murray Forbes and Western Development in America's Railway Age* (Harverd University Press, 1984). M. Klein, *The Life and Legend of Jay Gould* (John Hopkins University Press, 1986). D. L. Hofsommer, *The Southern Pacific 1901—1985* (Texas A & M University Press 1986). M. Klein, *Union Pacific : The Birth of a Railroad 1862—1893* (NY Doubleday 1987). 実はこれ以上に特筆すべきは、70年代末以降、鉄道史関係の著作・資料の復刻が進められてきていること、そのなかで大陸横断あるいは西部鉄道の資料を多量に入手しうるようになったことである。また80年代になって大部のヒル文書(*The James J. Hill Papers*)や *Southern Pacific* などの第1次資料のマイクロフィルムによる公開も進んでいる。さらに *Unpublished Document* として A. Martin, "Morgan, Harriman and Hill and the First Great Railroad Consolidation Movement" (A symposium held at Omaha, Nebraska, 1985) があるという。

ビリエを利用した詐欺やスキャンダルが有名である), やがてハリマン＝クーン・ローブ鉄道帝国の中核企業として編成されるにいたる。その歴史はいかにも投機と詐欺に彩られた 19 世紀後半のアメリカの支配資本形成史にふさわしい<sup>2)</sup>。といった事情から, 従来, 大陸横断鉄道といえばユニオン・パシフィックの実態が最も良く知られ, ともすればアメリカの全国的な経済圏形成の動脈となった大陸横断鉄道の特質を, ユニオン・パシフィック鉄道のようなものとしてだけ理解する向きがあったように思われる。

だが一方, グレート・ノーザン鉄道の場合で見ると(この鉄道がグレート・ノーザンという社名をもつようになるのは 1881 年で, その前は Minneapolis & St. Cloud Railroad という地方名をもった鉄道である), ミネソタ州の植民と農地開発, 農産物の出荷などを主眼としたローカル鉄道建設の構想から出発し, 土地贈与は先達の西部大鉄道に比べるとはるかに少なく, たしかにニューヨークの資本も介入したがついぞウォール街投機筋の花形株になるようなことはなく, そして地元ミネソタ州において同鉄道の経営に参加したジェームズ・ヒルの支配するところとなって, 結局, ヒルのもとで(ユニオン・パシフィックよりずっと遅れて)大陸横断鉄道としての実態を備えるにいたった。ヒルの戦略はかなり後まで鉄道事業と北西部の植民・開発とを一体化して推進するところであり, また東部金融勢力の専横を排した独自の勢力圏を築くことにあって, 彼がわりに早くから「帝国建設者」(empire builder)という呼称を与えられたのも, 多分にその意味を含めてである。それでいながら, ついにはヒル＝モルガン鉄道帝国と称せられる, アメリカ最大の鉄道ネットワークの形成にもいたるのである。したがってユニオン・パシフィックなどを典型と見るむきからすれば, グレート・ノーザン鉄道の経営史は意外なほど地味で, ドラマチックな要素や事件を含んでいないともいえる。しかしここにはユニオン・パシフィックの研究ではあまり考慮されなかった種類の, 経済史上の重要な論点が多数こめられているようにも思われる。アメリカ国民経済の形成史に大陸横断鉄道が付与した特質は, グレート・ノーザンにおけるような実態をもおさえて論じられなければなら

---

2) ユニオン・パシフィック鉄道史については, わが国でもすでに, N. Trotman, *History of the Union Pacific* (NY Ronld, 1923) に主として依りながら小島基男「アメリカ鉄道業における独占形成過程の一特徴について」(東北大学「経済学」35 卷 2 号, 1973 年), 鎌田正三『アメリカ企業金融史』第 3 章「ユニオン・パシフィック鉄道会社」(御茶の水書房, 1982 年)などの研究がある。



ないだろう。

3). グレート・ノーザン鉄道の名を、アメリカの独占資本確立期において見かける機会は、1901年の「北部証券会社」(Northern Securities Corporation)設立から1904年の最高裁による同会社の違法判決→解散にいたる経緯の中において最も多い。北西部を地盤とする大陸横断鉄道間の長期にわたる熾烈な抗争——とりわけノーザン・パシフィック鉄道の争奪戦——のあげく、モルガンとクーン・ローブとの妥協を背後に置きながら、宿敵ヒルとハリマンは、グレート・ノーザン、ノーザン・パシフィック両鉄道の株式を所有しさらにそれによってシカゴ・バーリントン鉄道を支配するところの持株会社すなわち北部証券会社を設立したのであった。この持株会社の成立は、北西部鉄道の超独占を意味し、また鉄道史上最大の資本合同であるとも目されて、世論の激しい批判をあびたすえにシャーマン反トラスト法の違法判決によって同社は短命に終わるのであるが、この出来事はたしかに19世紀末以降に新しい段階を迎えた鉄道集中の、いわば極限の成果を示すものであった。つまりこうした出来事に象徴されて、アメリカ全土に及ぶ鉄道システム(6大システムとも7大システムともいう)の版図は、この頃までに確定したのである。その意味で19世紀末以降のヒルやハリマンの鉄道システム支配の手段や態様は、19世紀の4、50年代から華々しく展開された——ドゥルー、ヴァンダビルト、グールド、フィスクらウォール街勢力に主導された、あるいはイギリス資本の導入に決定的に規定された——それとは区別される、新しい段階のものを見なければならない。その特質をどうとらえるか、またたとえば「ヒル＝モルガン・グループ」と呼ばれてきた実態はどのようなものであるかなどが、この時期のグレート・ノーザン研究の大きな関心事である。

なおグレート・ノーザン鉄道は、北部証券会社の解散以後も、ノーザン・パシフィックおよびシカゴ・バーリントン&クインシィとの緊密な関係を維持した。ヒルは1912年に鉄道業から引退し、16年に死去した。その後グレート・ノーザン鉄道の経営を主導した人々のなかでも、Ralph Budd(1919-31年に社長)、John M. Budd(1951-70年社長)親子の役割が最も大きい。そして1970年、グレート・ノーザン鉄道はノーザン・パシフィック、シカゴ・バーリントン、それにSpokane Portland & Seattleの3鉄道と合同して、前述のようにBurlington Northernという名の鉄道に変身した。

### 3. 発端——Minnesota & Pacific Railroad

グレート・ノーザン鉄道の発祥は、合衆国の北中部ミネソタ州にある。州の北はカナダ国境、東はスペリオール湖に接する。州内には1万以上の湖があり、そして州中央部のアイタスカ湖が、遠く南下してメキシコ湾に注ぐ大河ミシシッピの水源をなすという。インディアン保留地を擁する。今日まで世界の穀物庫 (breadbasket of the world) の一部をなす農業地帯であるが、州北東部には鉄の時代の到来とともに最大の鉄鉱石供給源となったメサビ鉱山もある。このミネソタに入植者が渡来しやがて最初の鉄道を敷く機運が育つ、その環境については、Hidy 教授の稿本ではあまり触れていないので、手元のいくつかの著述によって補いながら、簡単におさえておきたい。

19世紀初頭から始まった西部への大移住がオハイオ、インディアナ、イリノイへと進んで、合衆国政府はこれらの地域を州として連邦への加盟を認定するとともに、原住民のインディアンをミシシッピ川を渡った西の奥地に追いやった。ミネソタ一帯は当初、そうしたインディアンが移り住んだ未開地であった。しかし1837年、合衆国政府はミシシッピ川とセント・クロア川(ウィスコンシン州西北)とで画される広大な三角地帯をインディアンから「購入」し、これを契機に、ミシガン、アイオワ、ウィスコンシンへと移民が続々流入していく。その西北端がミネソタ(インディアン語で「空の色を映す水」の意)であった。1849年ミネソタが准州として認定されたとき、その一帯(今日のダコタの一部を含む)の人口は5000人未満だったという<sup>3)</sup>。

すでに1802年、独立戦争を担った東部13州は中西部の土地にたいする各自の権利を連邦に委ねて統一しており、さらに1803年フランス領ルイジアナの購入によって、中西部の広大な土地はほぼ合衆国国有地となっていた。この地域の州や准州が交通路を拓く時に、連邦政府がその地方の土地を売った収入の5%を州に与えて建設費に当てさせる方式がまず生まれ、次いで、連邦政府が州政府に土地を贈与し、州政府がそれを建設業者などに提供する方式が育ってくる。当初、援助の対象となる建設は道路と運河(交通以外では灌漑、学校なども)であり、そこに鉄道建設が紛れ込むことが稀にあったが、鉄道建設目的を明確にうたったものへの土地贈与は、1850年以前には存在しなかった。鉄道建設に土地贈与をとという請願はそれまでにも

---

3) Manuscript, 1-3.

少なからずあったが、その都度、連邦議会で否決された。国有地の贈与は西部一帯を合衆国経済にとりこみ有機的な全体に編入する大義名分でなされたわけであり、当時の鉄道は運河などに比べてなお単にローカルな目的のものと見做されたことが、否決の根拠のひとつをなしたようである<sup>4)</sup>。そうした風潮に転換をもたらしたのが、1850年の、イリノイ・セントラル鉄道建設に向けての国有地贈与だったのである。

イリノイ・セントラルへの土地贈与は、イリノイ州のみならずミシシッピ、アラバマ州をも含むいわば大陸「縦断」鉄道を建設するという修正をへて始めて議会の承認を得た。そうした大鉄道の構想が贈与の前になっただけでなく、このイリノイ・セントラルへの贈与につけられたさまざまな条件<sup>5)</sup>が、その後の諸鉄道への連邦土地贈与の原型をなすものともなった。この鉄道は、必要資金の多くを、鉄道資産と土地(約260万エーカーの贈与を受けた)とを担保にした社債の発行、および土地の売却益でまかない、6年後の1856年9月に完成した。

連邦政府はこれ以後、結局12州の約70の鉄道に土地を贈与したという。1862年までは贈与はすべて連邦から州政府にたいして行い、その州政府から鉄道に付与された(10州、約45鉄道)のであったが、後には大鉄道計画にたいする贈与を連邦政府が直接おこなうようになっていった<sup>6)</sup>。直接贈与の代表的なものが、ユニオン・パシフィック鉄道(1862年法)であり、またノーザン・パシフィック鉄道(1864年法)、サザン・パシフィック鉄道(1866年法)などである。ほかにもカンザス・パシフィック、アトランティック・パシフィック、テキサス・パシフィック等<sup>7)</sup>。見られるように、

---

4) Federal Coordinator of Transportation ; Public Aids to Transportation, vol. II. Aids to Railroads and Federal Subjects. 1938. pp. 10—11.

5) イリノイ・セントラル鉄道にかんして決められたのは、①国有地上の路線幅200フィートの通行権を与える、②路線の両側6マイル幅で画されたセクションを一つおきに鉄道に贈与し残りを国が保有しゆくゆくは国が入植者に売却する(一般の入植者保護のため)、③鉄道は贈与された土地を定められた目的以外に利用してはならず、また工事の進行に応じてでなければ処分(売却)することができない、④鉄道建設が10年以内に完成しないときは、州政府は土地売却収入の全額を連邦に支払い、未売却地への権利を返却しなければならない、等々であった(ibid., p. 11)。

6) ibid., pp. 12—13.

7) 贈与された土地の面積は、ユニオン・パシフィックが約1850万エーカー、ノーザン・

62 年以降はみなパシフィックという名称によって太平洋岸をめざす大陸横断鉄道であることを謳った。それによって連邦政府からの直接土地贈与を受けようという魂胆もあったろうが、またこの“westward ringing word”は当時の鉄道界を鼓舞する不可欠の用語ともなっていた。以上がミネソタ州で鉄道建設の機運が生まれたころの社会状況、環境であった。Hidy 教授の叙述にもどろう。

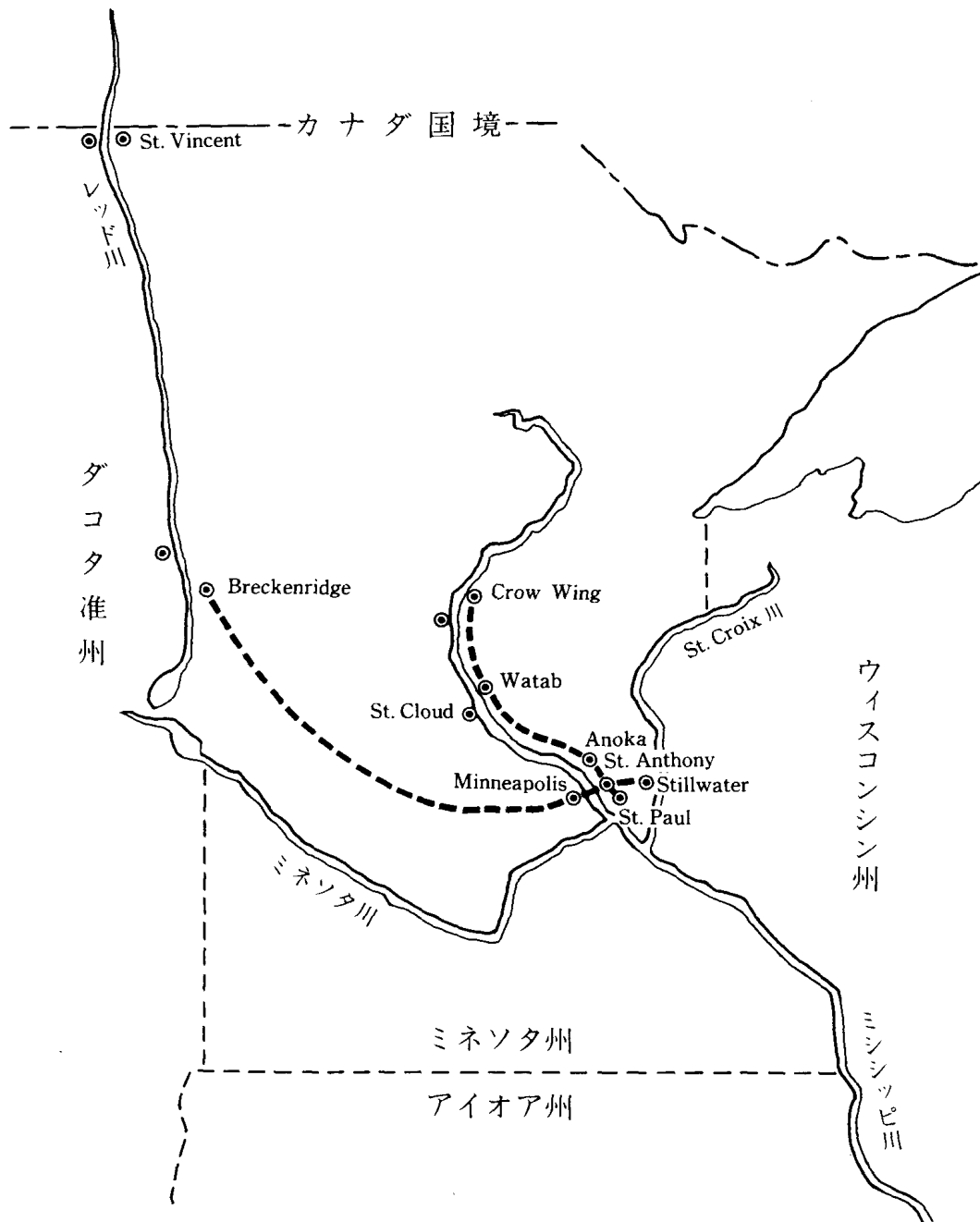
ミネソタ准州は、1853-54 年に 7 件の鉄道建設計画に特許を与えた。その中には、東部資本家が地元名士とともに発起人に名を連ねた大鉄道(それぞれ資本金 5000 万、1000 万ドル)の構想も 2 件、含まれていた。1850 年のイリノイ・セントラルが突破口になった土地取得レースへの思惑がみえみえの企画であり、調査の結果、一旦認められた土地贈与は取り消された。地元新聞はこれを今後のミネソタ州鉄道計画にたいする“death blow”だと書き立てたが、しかしこの頃から加速的に増えはじめた植民を見ての楽観と、相変わらず土地贈与への期待も含めて、鉄道建設の請願はなおも相次いだ。准州議会自身が先頭に立って同地の将来性を連邦政府にアピールするとともに、たとえば 55 年だけで 19 の設立特許を乱発している。Hidy 教授の試算によると、1853-57 年に特許を得た全鉄道が実際に操業していれば、その資本金総額は 1 億 2000 万ドルになったろうという。だがひとつだに操業にいたらぬまま、1857 年恐慌によって、計画の殆どが消滅した。その中で、ともかくも産声をあげた二つの鉄道会社——Minneapolis & St. Cloud Railroad Company(1856 年 3 月特許)と、Minnesota & Pacific Railroad(57 年 5 月特許)——とが、各々の意味で、グレート・ノーザン鉄道の前身をなしている。もっとも前身といっても、前者の鉄道の名がグレート・ノーザン史に再び登場するのはかなり後年になってからである。当分われわれは、後者の Minnesota & Pacific の設立事情を追うことになる。

1857 年に設立された Minnesota & Pacific Railroad Company の特許状は、第 1 図のようにミシシッピ川(その支流 St. Croix River)の川岸にある Stillwater から St. Paul, St. Anthony, Minneapolis をへて西方レッド川沿いの Breckenridge に至る本線と、St. Anthony から北上してさしあたりは Crow Wing までの支線の

---

パシフィック約 4000 万エーカーなどである。グレート・ノーザン鉄道の場合は、前身の St. Paul & Pacific が連邦政府から約 280 万エーカー、Minneapolis & St. Cloud がミネソタ州から約 42 万エーカーの贈与を受けた程度であるから、上の鉄道とは桁違いに少ない(ibid., pp. 110-13)。

第1図 Minnesota & Pacific 鉄道の予定路線 (1857年)



出所： R. W. Hidy and others: *The Great Northern Railway. A History*,  
1988. (Publication) p.2.

建設を規定していた。ゆくゆくは本線が北緯 45° 線上をダコタ准州のミズーリ川まで伸び、支線が Crow Wing から北上してカナダ国境沿いの St. Vincent に至ると、一応は展望されていた。資本金は 500 万ドル。選出された取締役会のメンバーは、

地元の著名な法律家 Edward Rice (彼の弟はやがてミネソタ州上院議員になり、土地贈与などのために奔走する) を社長に、また初代のミネソタ准州知事 A. Ramsey を含めて、いずれも地元の名士を連ねた 15 人であった。ミネソタ州にとってこの鉄道は数年来の悲願を込めたものだったとはいえ、全米規模では変哲のないひとつの地方鉄道にすぎなかった。以下に述べる経緯は、アメリカ西部開拓史における地方鉄道の建設というものの意義や性格を知るのに格好な事例でもあると思われる。

発足時の取締役会の言動、路線調査に携わったエンジニアの報告、地元新聞の報道などを総合すると、この鉄道は建設と操業の条件を次のようにとらえ、アピールしていたようである。まず入植希望者にたいしてミネソタ州は限りなく豊かな土壌と資源を提供する。沿線には森林(とくに松材)、プレーリーと牧草地が果てしなく広がり、水が豊富にある。「農民のパラダイス」である。水力はまた、工業を発展させる条件ともなるだろう。と同時に、ミネソタ州はアメリカ国民経済全体にとっても重要な戦略的位置にあることが強調された。当時、中西部の生産物(毛皮や農産物)の他地域への流通路はミシシッピ川を南下するものが主だったが、セントポールはこのミシシッピ川の北のターミナルとして躍進しつつあった。鉄道はこのセントポールに西北中部一帯の貨物を集める役割を担うはずだった。また Minnesota & Pacific は東部の鉄道および“Pacific Railroad”とも遠からず接続する展望をもち得る。東部の鉄道という場合、1850 年代前半にいわゆる東部四大幹線鉄道が出揃い、さらに 1856 年に Chicago, Burlington & Quincy が合同成立して、東西交易路がミネソタにまで近付いてきたことが強く意識されていたであろう。一方“Pacific Railroad”というのは特定の鉄道を指した表現ではないが、これには当時、連邦議会で論議が始まった太平洋岸を目指す(あるいは太平洋岸から東へ進む)鉄道の建設と、同様にカナダが構想していた大陸横断鉄道とが意識されていた。上に見た、Minnesota & Pacific の支線がカナダ国境に至るといった構想も、カナダ大陸横断鉄道との接続の期待があればこそであった。太平洋岸と合衆国東部を結んで何をするかという点では、中国、日本、ロシアなどの産物をアメリカ東部さらにはヨーロッパに運ぶ交通路をここに作るのだといった展望さえ与えられている。ミネソタがこのように東西と南北の交易路の要所に位置することになるというなら、鉄道建設の意義はイリノイ・セントラル鉄道にいささかも劣るものではない<sup>8)</sup>。

いうまでもなく以上のことは多分にたてまえ、出資者・地元民あるいは連邦政府

---

8) Manuscript, 1-5~1-11.

向けの能書きであるが、同時にまた発起人たちが自らを鼓舞して画いた構想でもあったろう。その鉄道名に“Pacific”と入れてはいるが、さすがに自力で太平洋岸まで路線を敷こうというのではなかった。しかし澎湃として起こりつつあるアメリカ大陸全土の鉄道建設の動きにどう対応するかがイリノイ州全体の浮沈につながるという認識が、彼らを結集させたのである。そうした事情を除いて客観的にみれば、計画されているのは北辺の低開発地帯におけるローカル鉄道にすぎなかった。

Minnesota & Pacific 鉄道会社の設立から間もない 1858 年 5 月、ミネソタ州は 32 番目の州として合衆国に加盟が認められた。急成長しつつあるとはいっても、当時は首都セントポールの人口が 1 万人、州全体で 15 万人程度。人口の多くが州の南部にあって、鉄道が予定している路線上の大部分は人家もめったに見当たらずの地帯であった。Minnesota & Pacific 鉄道の取締役会は建設のコントラクター(S. Chamberlain)、チーフ・エンジニア(D. C. Shepard)との間で、1858 年 10 月までにまず St. Paul-St. Anthony 間 10 マイルの路線を完成させる、その後年間 30 マイルのペースで建設を進め特許状に記載されたタイム・リミットである 67 年 3 月までに全線開通、という契約を結んだ。地ならし(grading)、路盤(roadbed)、軌道(track)を含めてレール敷設直前までの費用としては、Stillwater-St. Anthony 間でマイル当たり 2 万 2000 ドル、St. Anthony から Crow Wing までの草原地帯は 1 万 3000 ドルという見積が残っている<sup>9)</sup>。建設総領の見積やその内訳は不明のようである。一方、収入のほうでは資本金 500 万ドルに対応する株式発行の引き受けは 58 年 3 月までに 60 万 4000 ドルにすぎず、しかも分割払込み(5%)だったため集まった現金はわずかに 2 万 7955 ドルだった。こういう場合、州政府が建設費を援助したさまざまな前例が他州にはあるが、しかしミネソタ州憲法はいかなる個人・企業への貸付をも禁じていた。残る可能性は連邦と州から贈与される土地を抵当とする社債発行しかないが、折しも 1857 年恐慌の渦中にあったアメリカの金融界で社債が消化される見通しは殆どなかった。こうして鉄道は、会社発足早々、資金難のために倒産に瀕したのである<sup>10)</sup>。

しかし州政府と住民が、そう簡単にこの Minnesota & Pacific を見捨てることができなかつたのは、ミネソタ州内の数ある鉄道計画のなかでもセントポールを本拠とする最も有望かつ必要性の高いものだったからであろう。このことはまた、その

---

9) *ibid.*, Note 1-18.

10) *ibid.*, 1-9~1-12.

後も含めてセントポールを特別視することへの州内他地域からの非難を生むものになったのであるが、ともかく大議論のすえに、58年4月、ミネソタが州に昇格する1カ月前の准州住民投票で憲法が修正され、連邦からの土地贈与を受けた鉄道にかぎり州政府からの資金貸付ができることとなったのである。つまり制度的には対象を Minnesota & Pacific に限定しないで、州政府は上の資格をもつ鉄道に貸付けるため総額 500 万ドル以下の州債発行を用意した。貸付はつぎのように行われる。政府は 7% 利付きの「州鉄道債」(state railroad bond) を発行して、これを鉄道会社に貸付ける。鉄道会社は貸付けられた州債と同額の第 1 抵当社債を発行してそれを政府に預託する。贈与された土地がこの社債の抵当として設定される。州債の貸付は建設の進行に伴って——10 マイル毎に 1 万ドル、操業準備がととのった時さらに 1 万ドルと——小刻みに行われ、そしてその総額は 1 鉄道で 125 万ドルを越えることができない。州債が社債を証券代位することによって市場性を得ようとするこの方式は、一時代前から東部の鉄道建設でしばしば採られていたものである。

この条件で、建設工事は開始にこぎつけた。コントラクター(Chamberlain)が、当面の工事費(重量 55 ポンド/フィート・レールのコストを含めて)をマイル当たり 2 万 3000 ドルと見積もり、うち 2 万ドルを上州債で、3000 ドルを会社自身の社債で受け取ることに同意したのだった。58 年中に会社は約 90 万ドルの社債を発行し、うち 60 万ドルを州債の見返りに政府に渡し、30 万ドルをコントラクターへの支払いに充てた。Rice 社長はニューヨーク、フィラデルフィアまで赴いてこの証券の販路を作ろうと努めたが、しかし社債はもとより、州債の方すらはけ口はきわめて乏しかった。

工事にほぼ全権を委ねられたコントラクターは、乏しい資金の効率性を考慮して、支線の建設を優先する方針をとった。本線沿線のほうが支線より人口密度が薄いという事情のほか、第 1 図からもわかるように本線の建設には St. Anthony-Minneapolis 間を流れるミシシッピ川に架橋する大仕事があったからである。特許状で本線の出発点となるはずだった Stillwater さえも、当初計画から外された。こうしたことは、とりわけセントポールにつぐ都市である Minneapolis からの激しい批判を惹起した。糾弾する者は「汚職」「浪費」「私益」を口にし、当初は州内全体にあった建設の熱気や合意は急速に萎んだ。リパブリカン優勢の州議会は 59 年知事選挙での勝利を機に、先に述べた州憲法の修正条項を削除し、あまつさえ、これまで Minnesota & Pacific に貸与した 227 万ドル余りの州鉄道債をも、これを州債と認定することを拒否するにいたった。それでも 59 年中はコントラクターたる Chamberlain



の好意(?)で工事が続けられ、60年早春までに支線62.5マイルの路盤が作られたが、3月ついにChamberlainは資金不足でこれ以上の続行が不能と判断し、工事を投げ出した。6月、州政府は抵当権行使(foreclosure)を宣し、この鉄道を接収した<sup>11)</sup>。

建設工事の休止状態はその後1年余り続くが、その間どのような折衝があったのかは知らない。全米的な景気回復が実感された1861年春になって、州議会は区間毎の新しくかつ厳格なタイム・リミットを設け、証拠金1万ドルを預託させたうえで、工事再開を認めた。取締役会は15人から7人に減員されたが、いずれも地元住民、しかも多くはこれまでも取締役だったメンバーであり、依然、E. Riceが社長である。Riceは金策のために東部に行き、そこで東部幹線のひとつペンシルヴェニア鉄道のJ. E. Thomson社長との間で建設保証と将来の業務連携にかなり具体的な話をしたようである。だがこの構想は協定に至らぬうちに南北戦争の勃発でうやむやになってしまう。東部にでかけたRice社長が立ち寄ったもうひとつの先はオハイオ州であり、彼はここで3人のいわばベンチャー・キャピタリスト(Winters, Harshman, Drake. Wintersは銀行家の肩書をもつ)との間で、鉄道所有地を抵当に、最初の10マイルの建設請負契約を結ぶことに成功した。この3人はすでにオハイオ州の諸鉄道に関与していたが、後にはミネソタ州の他の鉄道にも手を伸ばすことになる。3人は金策ばかりでなく、Minnesota & Pacific建設のゼネラル・コントラクターをも差し向けてきた。新しいチーフ・エンジニアの指揮下で工事が再開された。

工事は数カ月、順調に進み、ミシシッピ川を溯ってレール(45ポンド)や機関車、車両も搬入された。しかし順調だったのは数カ月間だけで、そこでまたこの鉄道は州内の政争に翻弄され、工事続行が危うくなる。批判者の疑念の最たるものは、この鉄道が政府から本線・支線ともかなり長距離、広範な路線設置の認可を受けていながら、現実に目指しているのがSt. Paul-St. Anthony間10マイルだけの建設であり、St. Anthonyが終着駅となる可能性さえあるという点だったようである。60年のforeclosure処理に関する法律上のゴタゴタが続いており、それが社債の販売を困難にしたという事情もあった。61年9月から始まったレール敷設は1カ月後1400フィートを敷いたところで中断され、再び鉄道操業の見通しがなくなった。

おそらく資料の関係で、Hidy教授のManuscriptにはその後の工事再開から操業までの叙述は比較的、簡単である。工事再開に先立って、この鉄道会社、Minnesota &

---

11) *ibid.*, 1-13~1-18. Note 1-27. 1-29.

Pacific は翌 62 年の 3 月、解散して消滅した。そして 3 月 10 日の州法をもって新会社 St. Paul & Pacific Railroad Company が設立され、この新会社に旧会社の一切の財産と 57 年特許状に盛られた諸権利が移管された。取締役会のメンバーにも(大きな?)変更はなかった。したがって新会社への移管は殆どが形式的なものであるが、ただひとつ旧会社の一切の債務(obligation)を引継がないとしたことが、最大の意味を持っていたようである。一見それははなはだ無茶な話であるが、社債の殆どが州政府および特定の個人の手にあったことからして、これについては別の操作が採られたものと思われる。また州鉄道債の方の処理については、上述のように 59 年に議会がこれを州の債務と認めることを拒否したわけであるが、それを不当とする債権者が州政府を相手どって裁判所に告訴し、係争中であった(この裁判が和解をもって終結するのはずっと後、1881 年のことである<sup>12)</sup>)。しかし新会社設立の動機そのものがこのような債務処理にあったのかどうかは不明である。

新取締役会は改めて上に述べたオハイオ州の 3 人の金融家との、最初の 10 マイル建設にかんする契約を結んだ。会社は 3 人にたいして 8% 利付、19.5 年期限の社債 12 万ドルを発行するが、この社債は第 3 者保管(escrow)とし、工事成就後に引き渡される。代わりに、というべきか、3 人は鉄道会社から 120 セクション(7 万 6800 エーカー)の土地を取得した。

かくしてミネソタ州最初の鉄道は、新法が設定した 1862 年 9 月 1 日のタイムリミットより 2 カ月以上早く St. Paul-St. Anthony 間 10 マイルの建設を達成し、当初の予定とはちがう St. Paul & Pacific という社名をもって、6 月 28 日から操業を開始したのだった。多くの鉄道史は創業時における地元のお祭り騒ぎ、名士を連ねたセレモニー、地元新聞の称揚文などを伝えるのが普通であるが、この時点にかんする Hidy 教授の叙述に一切それはない(その叙述が見られるのは 1864 年になってからである)。この鉄道の経営者たちは休むことなしに路線延長の仕事に取り掛かったのだった<sup>13)</sup>。

---

12) 1881 年の和解の内容は、州政府がこの債券額面の半額と 23 年分の利子を支払うというものである (Note, 1-36.)。

13) *ibid.*, 1-18~1-23.

#### 4. “The First Division” と Litchfield

支線独立周知のように、19世紀の合衆国の鉄道業は建設・操業路線の距離においてのみならず、鉄道会社の数も千数百と、およそ他国とは桁違いに大きな数値を示している。むろんその中で少数の幹線鉄道が他を圧して成長を続け、また19世紀末までに鉄道業界はいくつかの巨大システムに統括されるわけであるが、それで夥しい群小鉄道が大鉄道の中に吸収されて姿を消したかというところではない。形式的にはなお個別の企業体として存続しながらシステムに編入されたものが多かったのである。鉄道業においてとりわけこうした傾向が顕著な理由としては、鉄道会社の設立と各種の特権が州政府からの特許状によって規定され、会社の判断だけで容易に身売りできるような条件を持たなかったことがすぐに考えつくが、ほかにも競争の性格、資金上の問題など考慮すべき事情が多々あるだろうとも思われる。St. Paul & Pacific 鉄道からグレート・ノーザン鉄道に向けての発展史には、それを見るのに好個の事例がたくさんあるが、本節をその最初のケースとして読むこともできるであろう。

St. Paul & Pacific 鉄道は、資金不足に悩み政争の具として翻弄されながら、ともかくも最初の10マイルの操業にこぎつけた。この1862年時点、ミネソタ州には他に鉄道がなく、また政府から土地贈与を含む会社設立の特許状を取得した者も St. Paul & Pacific 以外にはまだ会社組織さえ作っていなかった。当然この唯一の鉄道に地元の信頼がそれなりに集まり、批判者の矛先は鈍った。そうした雰囲気も反映して、60年代、州議会はこの鉄道に新しい路線建設の特許を追加し、政府がさらなる土地贈与を約束し、免税措置を講じ<sup>14)</sup>、特別の株式発行権限を付与していく。それはまた Rice 社長の、州政界への影響力ならびに企業内におけるリーダーシップのたかまりを反映したものだ。Rice 社長はそうした権限を背後に、自らの判断で鉄道建設のための金策に最大のエネルギーを費やすことになる。そのために彼はシ

---

14) 当初(1857年)の特許状によれば、この鉄道会社は総所得(gross income)の3%を税金として納めるほか、一切の州税を免除されることになっていた。1865年3月の法修正によって、最初の30マイルの操業から3年間はその税率を1%、その後の7年間は2%に軽減することとなり、また鉄道の所有地は売却するまで無税という条項が追加された(ibid., Note, 2-6)。

カゴ、ニューヨーク、フィラデルフィア、ワシントン、さらにイギリスへと精力的に旅を重ねた<sup>15)</sup>。

Rice 社長のそうした金策努力の最大の成果が、ニューヨークの Litchfield をこの鉄道に引き込んだことだといえよう。Electus B. Litchfield(1813-1889)の名は、“railroad builder and merchant”の肩書で最近刊行された「アメリカ・ビジネスリーダー人名辞典」にも載っている<sup>16)</sup>。それによると、ニューイングランドで商業を興し著名な政治家にもなった父をもつ Litchfield はニューヨークにでて弟たちと共に鉄道会社の法律問題および鉄道建設事業にかかわりを深めていった。とりわけ 1816 年に未完成の Michigan Southern Railroad を仲間と共同でミシガン州から買い取ったのを皮切りに、彼は主に中西部の多数の鉄道に利権をもつようになる。たとえばそのうちのひとつ、Chicago and Rock Island Railroad はイリノイ州を横断してシカゴとミシシッピ川の水運とを結ぶ路線である。彼がこの川の上流にあるミネソタ州の鉄道建設の動向に関心をいただき、やがて手を出したのも、自然のなりゆきであったろう。

Hidy 教授の方の記述では、ニューヨークの Litchfield 一族は、“financial middlemen”と表現されている。彼らの主たる活動は、資金調達のための社債を(一部は他の金融商会を通じて)市場に出すこと、および鉄道建設にかんしてコントラクターとの協定を行うことだったという。E. B. Litchfield に Rice 社長が接触し契約を得たのは、上述の 10 マイルが操業を開始する直前、1862 年の 3 月だった。Litchfield はこの鉄道会社のゼネラル・コントラクターとなり、彼のニューヨーク商会が St. Paul & Pacific 鉄道に今後 80 マイル(ミシシッピ川沿い St. Anthony-Watab 間)の建設とその設備調達にかんする保証(guarantee)を与える。その代価として鉄道会社は、Litchfield にこの 80 マイルだけのために発行される特別株(special stock)を引き渡す。これが当初の協定内容だった。やがてロンドン商会をもつ弟からの資金援助、別の弟による法律面での協力が加わり、また E. B. の息子は一時期ミネソタに住んで鉄道経営陣に参加するなど、Litchfield 一族のこの鉄道との関係は全面的なものになってゆく。彼らの名前は後年、グレート・ノーザンの駅名に二つ残されることになった。

---

15) *ibid.*, 2-1~2-5.

16) J. N. Ingham, *Biographical Dictionary of American Business Leaders*, Greenwood, 1983. pp. 806-807.

Litchfield と契約してから最初の 2 年間、鉄道建設の進捗は必ずしも思わしくなかった。恐慌の余波を受けて資金調達が容易でなかったこと、南北戦争の勃発でチーフ・エンジニア始め多数の労働力が戦線に向け去ったこと、同じ理由で原料・労賃の価格が高騰したこと、数年にわたってミシシッピの水位が下がり資材運搬に支障をきたしたこと、インディアンへの抵抗が高まり、とくに 62 年の有名なスー族の蜂起では白人数百人の死者をだすに至ったことなど、悪材料が重なったからである。それでもともかく、Litchfield のリーダーシップのもとでこの 2 年間、新たに 17 マイルの建設が付加され、ミシシッピ川沿いの路線は St. Paul から Anoka にまで達した。この 27 マイルの建設をまって、1864 年 1 月 18 日、盛大な開通式が行われたのである<sup>17)</sup>。

ところで特許状にもられた St. Paul & Pacific 鉄道の路線は本線と支線との 2 本からなるが、実際に建設が進行したのは支線のほうである。前述のように本線の建設には、ミシシッピ川に架橋する特別の工事と資金が必要で、また沿線は豊饒な地味をもつとはいえまだ人家がまばらといった悪条件があった。セントポールと対岸のミネアポリスとは、やがて一括して Twin Cities と呼ばれる都市圏を形成することになるが、それだけに新興 2 都市はことごとくに競り合い牽制し合っていたから、建設には政治的な難題が伴いがちだった。おそらくそうした諸事情も考慮して、27 マイル建設という実績をふまえた Litchfield は、Rice 社長にたいして、当初の約束どおり建設区間にかんする特別株の発行・引渡しと、さらに自分が建設を請負った区間への全面支配の保証を求めた。つまり、この支線部分の別会社への切り離しを要求したのだった<sup>18)</sup>。

---

17) Manuscript, 2-6~2-10.

18) この間のいきさつについては、Manuscript (2-5, 2-11) と、Publication (pp. 6-8) との記述にややニュアンスの相違がある。前者では Litchfield が切離しを要求した直接の理由には触れずに私がまとめたような状況がその前後に書かれてあるが、後者では「リッチフィールドはそれまで建設費用を支払われておらず、この時、追加保証を求めた。一方、セントポールにおける土地所有をめぐる議論が鉄道会社を悩ませていた。その社債はまだ市場を見付けていなかった。こうした財務問題を緩和するため取締役会はライス社長にたいして、フランチャイズの指定部分にかんする特別株を発行し、建設請負者にその路線部分の支配権を与える権限を認めた。」と、ほぼ財務上の理由に絞って説いているように読める。

ミネソタ州議会は先に述べた政争のあと、今後はいかなる会社設立にも州政府の特許状を付与しないと決議し、それを憲法に明文化していた。ただしこの憲法発布以前の准州時代に与えた特許状を修正することまでは法文は禁止していない、という論拠によって、この会社分離案は議会を通過した。Rice 社長の政治力が大きく働いたようである。64 年 2 月、この修正法のもとで支線独自の会社組織が作られて、これを First Division と称することとし、社長 G. L. Becker, 副社長 W. B. Litchfield 以下 7 人で構成する独自の取締役会が選出された。そしてこの法によって、会社は Litchfield に、これまでの建設にたいし “special and preferred stock” 3500 株 (額面 100 ドル)、今後さらに延長する路線建設のために同じく 5000 株を発行して支払った<sup>19)</sup>。こうして Litchfield は名実ともに First Division の最大株主にして支配者となったのだった。

しかしながら、この First Division がどの程度、独立した会社だったかという点、それを今日の法形式で説明するのは難しい。設立特許状はあくまで St. Paul & Pacific のものひとつだけで、First Division の諸権限はすべてこの特許状全文のなかにあった。St. Paul & Pacific の主要株主は、望むならば株式を First Division のそれと交換することができ、実際、Litchfield を除いてほぼ同じ株主名が両会社の名簿に記載された。その Litchfield も、けっして First Division の経営と金策だけに活動を限定したわけではなかった。しかも First Division は独自の組織というたてまえとうらはらに、営業にさいしては St. Paul & Pacific という名前をかかげて行ったのである<sup>20)</sup>。そして本線の建設が進行する途上で、本線であっても操業している部分を First Division の営業に含めて処理しており、つまり両社の関係はあたかも持株会社と現業会社のそれでもあるごとく、上位・下位の名称ともなっていた。やがて本線の操業マイルが伸びるにしたがって、経営の実態はむしろまた単一の鉄道に戻っていくのであるが、たとえばその途中に生じた同社の Receivership については、その指定を受けたのは St. Paul & St. Pacific という会社だけで First Division は含まれないとする見解と、現業会社たる First Division もまた Receivership の下

---

19) Manuscript (4-1 ~ 4-2) には、Litchfield がその後も「しばしば現金を前貸しし、特別株の発行をもって代価を受け取り、鉄道の将来の発展で元をとることにかけた。」とあるが、その証拠として注 (Note, 4-2) に挙げられているのは、1863 年、69 年の 2 件である。

20) *ibid.*, 2-5. 2-12. Note, 2-24.

にあるとする見解とが併存するような、そういう曖昧な内実だったのである。

**操業の状態** ともあれこの新しい組織の経営成果は、64年の発足早々から、なかなかのものであった。南北戦争の影響は当初はマイナス効果のほうが大きかったが、すぐに軍隊の輸送、郵便の取扱い、そして雑多な貨物輸送需要と、急速な積載量の増加となって現れた。貨物の内容では、木材の積出しが断然首位で、次いで穀物、小麦粉、毛皮など。木材は州内消費も大きかったが、水運に接続して州外に出ていく輸出商品としても小麦と並ぶ主力であった。他方セントポールから州内各地に向けて、植民者用およびインディアンとの交易用に実に雑多な商品が運ばれた。そのなかにはむろん州外から輸入された農機具、建築用材始め多様な工業製品も含まれていた<sup>21)</sup>。

このほかに最初の10マイル操業当時の記録としては、往復に1時間を要する旅客列車が1日3便(往復に約1時間を要した。1日80~90人程度の旅客と若干の郵便物を運んだがそれでも営業そのものは黒字だったという)走り1カ月で547ドルの収入があったが、ミネアポリスが開通した67年には旅客用が6便、貨物列車が14便走っていた<sup>22)</sup>、移民シーズンには移民用の特別列車が仕立てられた、等々という程度の断片的な資料のほか、あまり多くを得られないようである。1871年になってこの鉄道は(後述するような鉄道批判の高まりを受けて)初めて前年の営業成果にかんす

21) *ibid.*, 3-4. 4-24.

22) *Publication*の方に1866年11月の時刻表が載っている。始発 St. Paul から当時の終着 St. Cloud まで75マイルの行程は、たとえば次のようである(*ibid.*, p. 7)。

St. Paul	10:00 AM	
St. Anthony	10:45	(St. Paul からの距離)10マイル
Manomin	11:15	17
Coon Creek	停車なし	23
Anoka	12:00	28
Itasca	12:25 PM	34
Elk River	12:45	39
Big Lake	1:25	49
Clea Lake	2:20	64
St. Cloud	3:00	75

る報告書を公開し、この年からまとまった操業記録が得られるようになった。したがってここではやや時期的に先の記録になってしまうが、60年代の操業の帰結を窺う意味で、この70年時点の営業成果を見ておこう。まず第1表。上にも述べたこと

第1表 First Divisionの営業収支  
(1869-70)

	本 1869	線 1870	支 1869	線 1870
貨物収入	67,754ドル	125,728ドル	116,828ドル	134,633ドル
旅客収入	49,305	77,220	124,123	78,346
1870年の収益 (Earnings)				
	本	線	支	線
総収益	210,439ドル		267,026ドル	
支出		179,692		128,998
純収益(利子支払前)	30,747ドル		138,028ドル	

出所：Note, 4-60.

であるが、この時点ではすでに本線の操業部分も First Divisionの管区長 Delanoの管轄下にあり、したがって報告書に一括して記載されている<sup>23)</sup>。

当初の鉄道会計は単純なもので、建設中の路線の収支を“Construction & Equipment Account”で処理し、路線が完成して操業に入るとその部分を“Operation Department”に移すだけのことであった。だが Delano 管区長のもとで、「そのラインの真のコストと価値とを記録するために」、新たに加わった建造物、車両、その他設備は操業ライン上のものか否かにかかわらず同一勘定で処理するようになっていった。操業の収入は貨物、旅客、郵便・速達の3種に分けられ、一方、支出は13項目に分類された<sup>24)</sup>。第1表によれば、貨物収入と旅客収入とは69年にはほぼ拮抗、

23) 後に述べる理由によって、ミネソタ州は1871年に最初の Railroad Commission を任命し、この Commission が鉄道に年次報告を求めた。そうして作られたのが第1回の報告書である。

24) Superintendence & Office ; Advertising, Stationary & Printing ; Repair of Road ; Repairs of Locomotives ; Repairs of Cars ; Oil and Waste ; Fuel ; Train & Station Supplies ; Damage to Persons & Property ; Train & Station Men ; U. S. Government taxes ; State of Minnesota taxes ; Miscellaneous expenses (Note, 4-46) がそれである。



70年は前者が圧倒しているが、これは趨勢というより当時の年毎のはげしい変動を反映したものであろう。輸送料金は、旅客については1等、2等、移民用の3クラスの車両があることからして、これを基準とする料金体系があったと思われる。貨物料金は、第2表のごとく輸送のタイプと距離とによって体系づけられていた<sup>25)</sup>。運

第2表 First Divisionの貨物料金体系

輸送距離(マイル)	トン/マイルの最高料金 (1871年)				
	1等料金	2等料金	3等料金	4等料金 (穀物)	5等料金 (石)
5マイル未満	32セント	28セント	24セント	24セント	16セント
5～15マイル	26	20	16	16	8
15～30 "	20	15	12	10	5
30～50 "	16	12 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	4
50～100 "	15 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$
支線全距離	11 $\frac{1}{9}$	9 $\frac{1}{9}$	6 $\frac{1}{9}$	4 $\frac{1}{9}$	2 $\frac{1}{9}$
本線全距離 (Breckenridgeまで)	10 $\frac{1}{10}$	7 $\frac{1}{10}$	5 $\frac{1}{10}$	3 $\frac{1}{10}$	1 $\frac{1}{10}$

出所：Note, 4-25.

輸設備としては、19台の機関車、171両の貨物車、22両ほどの客車・郵便車などが報告された<sup>26)</sup>。当時としてもまだかなり小規模な設備である。当初、車両はすべて合衆国東部から購入されミシシッピの水運で運びこまれたが、60年代末セントポールにも鑄造工場ができ、やがて鉄道会社自身の工場もできて、修理のみならず簡単な車両の製造をもおこなうようになっていく。

25) この1870年時点まで、料金の設定に州政府は「公正な運賃」を要求する以上の介入はせず、実質的に会社が独自の判断で決めていた(Publication, p. 18)。1872、73年頃からManuscriptの叙述にも料金設定にたいする州政府介入の叙述が出てくる(おそらく上のRailroad Commissionの設定とも関係するだろう)が、具体的な内容はわからない。

26) 車両の区別は実はもっと細かくて、以下の12種類に分けて台数を示している。Locomotives ; Passenger Cars, 1st class ; Passenger Cars, 2nd class and emigrant ; Baggage, Mail and express cars ; Box cars ; Flat cars ; Caboose ; Hand cars ; Ditching hand cars ; Iron Track car ; Snow Plows ; Wrecking car (Note, 4-44).

第3表 First Division の経営組織と報酬体系

(1870年)

	月 報 酬 額
I. 本 社 部 門	
社 長 (President)	500 ドル
管 区 長 (Superintendent)	300
法務担当 (Attorney)	250
総務担当 (Secretary)	200
財務担当 (Treasurer)	150
輸送担当 (General Freight Agent)	150
機械技手長 (Master Mechanic)	150
購買担当 (Purchasing Agent)	150
管区長補佐 (Assistant Superintendents. 2人)	100
事務員 (Clerks. 5人)	75
移民担当 (Emigrant Agent)	50
II. 保 線 部 門	
保線技手長 (Roadmasters. 2人)	87.50
38セクションの職長 (Bosses. 38人)	45
労働者 (Laborers. 105~225人)	[日給] 1.50
III. 営 業 部 門	
駅 長 (Railroad Agents. 25人)	60
構内主任 (Yardmasters. 2人)	75
ポンプ係 (Water Pumpers. 17人)	40
転 轍 手 (Switchmen. ?人)	[日給] 1.75
事務・電信係 (Clerks and Telegraph Operators. 22人)	50
車 掌 (Conductors. 8人)	75
荷 物 係 (Baggagemen. 5人)	55
制 動 手 (Brakemen. 12人)	45
機 関 士 (Engineers. 14人)	82
かまたき (Firemen. 11人)	44

出所：Note, 4-21.

経営組織は第3表から大要を知ることができる。セントポールに本社が置かれ、そこに社長、管区長以下20人足らずがおり、それに路線の西端にいるもう一人の管区長補佐を加えて、彼らが最高経営執行部を構成した。保線部門には、保線技手長が本線、支線上に各1人おり、さらに路線が4~6マイル毎のセクションに分けられて各セクションに1人、総計38人の“boss”が配置されていた。保線部門、営業

部門とも表示されている報酬額は平均額であって、熟練度に応じて幅があった。機関士、かまたきなどの報酬だけは走行距離に応じて支払われた。

営業部門は29駅と7信号所を持つが、1カ所に多くても3～6人、普通は1人だけが配置されていた。そして信号手などは置かれていなかった。したがって一応、職務の名称はついているが、彼らに要求される仕事の幅はかなり広がったようである。総管区長 Delano は、雇い入れに際して、「要求されるどんな仕事でも即座に積極的にやる性格と能力を持った男」を求めた<sup>27)</sup>。このように組織そのものはまだかなり幼稚なものだったが、それでも最高時速30マイル程度の当時の操業からして事故は多くなかったと書かれている。

しかしながら、1860年代のこの鉄道への評価は一に路線延長の工事の持続にかかっていた。上の操業状況にしても営業収入そのものより、操業が入植者を誘引する力になった、また営業の好成績が建設資金の捻出に良い影響を及ぼした、といった面に多くの意義が認められるのである。ところで Litchfield に渡された special stock は、ゼネラル・コントラクターとして建設を請負った彼にたいするいわばギャランティであって、それで建設費用の支払いに充てたというようなものでない。実際の路線建設を持続させる決め手は、ひとつに区間延長毎に得られる土地贈与の処分と、もうひとつ土地などを抵当にした社債発行の成否であるはずだった。その各々にかんする Manuscript の叙述を以下に見よう。

**贈与地処分の問題** First Division には「土地部門」(Land Department)が置かれて、土地にかんする実務を扱った。入植者を募集して土地を売り付けること、土地の売上代金を受託者の下に留保し土地抵当社債の償還を保証すること、という二面の機能を土地部門は担った。この部門の活動との関係がいまひとつ読みとれないが、First Division の Becker 社長が、St. Paul & Pacific 全体の“Land Commissioner”に任命されており、彼が上の受託者と応接するほか、財務担当重役(treasurer)と二人ですべての土地契約にサインする権限・責任をもった。入植者を募集する仕事はミネソタ州政府が設置した専門部局と共通するところが多く、鉄道と州政府のどちらが多く成果をあげたかを判ずることはできないほどである。どちらも大量の土地販売のポスターやパンフレットを、英語だけでなく数種類の言葉で作し、アメリカ東部およびヨーロッパ各国のエージェントを通じて撒いた。また各国のライ

---

27) Publication, p. 13.

ターにこの地の紹介を依頼した。Publicationのほうに当時の宣伝ポスターの写真が載っている。古ぼけて判読しがたい部分がある実物の写真なので、そのまま転載するのは止めて、意識とともにトレースしたものを掲載する。第2図は150万エーカーの販売広告であることからして1867年のものだと思われるが、これを参照しながら60年代の土地販売の実際をもう少し立ち入ってみよう。

まず1864年に、First Divisionは支線の沿線30万7200エーカーの販売を公示した。代価の支払条件としては、現金、鉄道社債による支払い、ローンによる支払いの3種類が提示された。1エーカー当りの代金は一般に路線に近いところで高く6~12ドル、そして最低は4ドルと定められたが、部分的にそれ以下の価格での販売もあった。というのは、建設の進行が遅れているうちに無断居住者(squatter)が沿線に住みついてしまい、結局そうした農民にはエーカー2.5ドルでの販売を設定することになったためである。ローンの制度は現金払いができない入植者によって利用されるはずであるが、これを利用すると利子(7%)だけでなく土地価格そのものが現金払いよりエーカー当たり1ドル高くつく。会社はまた貧しい入植者を対象に、鉄道建設工事で働いて蓄財したうえで土地を買い農民になる道をも提供した。工夫の日給は単独では1.75ドル、チームで雇った場合は1人4ドル。当時は賄い付きで1週間4ドルで生活できたからこれで金を溜めて農民になった者もいた、とManuscriptは書いている<sup>28)</sup>。

First Divisionによる販売広告は最初、支線の沿線に限られていたが、次第に本線沿いの土地にも広げられていった(第2図参照)。本線沿いの魅力を買手に示そう

---

28) 1860年代のこの沿線への入植者を出身国別にみるとドイツとスカンディナヴィア諸国からの者が最も多い。そのうちたとえば多数のスウェーデン人が、鉄道建設作業に従事した後、沿線の先住スウェーデン人社会に加わって農民になったという証言がある(Manuscript, 3-13~3-15)。なお、周知のように連邦政府は1862年にホームステッド法を公布し、満21歳以上のアメリカ市民が5年間その土地を耕作するという条件をつけて160エーカーまでの無償交付を定めた。当然60年代の鉄道の土地売却はそれと競合したわけである。ミネソタ州の場合、地図とManuscriptの若干の叙述とから推測するかぎり、首都セントポール周辺とそこからミシシッピ川沿いに北上するルートと、セントポールから西へ向かう農業地帯はSt. Paul & Pacificが押さえているが、アイオワ州に接する南部一帯はこの鉄道と直接の関係なしに入植が進んでいったようである。その程度のことしか、今はわからない。

第2図 贈与地の販売広告



THE FIRST DIVISION  
of THE  
ST. PAUL & PACIFIC RAILROAD CO.

森林とプレーリーと牧草の土地  
150万エーカー 売ります  
鉄道沿線、両サイド20マイル (上図参照)

- 代金は現金で1エーカー当たり4ドルから12ドルまで、7%利付の長期ローンもあります。
- 現金支払の場合はローン価格より1エーカー当り1ドルお安くなっております。
- 別にタウン・ロットはロット当り50ドルから300ドルまで。

お問合わせは当社の土地コミッショナー Hermann Trott 宛

出所： Publication, p. 15.

と、Becker 社長が率先してそこに自分の大農場を開設した。ただし鉄道会社にたいする土地の実際的な贈与は当初まず 120 セクション、その後、建設の進行に応じて政府から順次、権利証書 (deeds) を受け取ったのであり、だから第2図の斜線部分 (150 万エーカー) にはまだ鉄道会社が本当に手に入れていない土地が多く含まれているのである<sup>29)</sup>。会社がまだ現実取得していない土地については予約購入制 (future

29) 本線沿いの贈与地 117 万 8000 エーカー、支線沿い 44 万 8000 エーカー。それに将来

contract)が設けられており、予約者は将来の土地をいま設定されている価格で買うことができる。ローンで買った場合には、買手は会社はその土地を入手するまで毎年、利子だけを支払った。そこに土地投機が起こるのを避けるため、買手は「この土地に移住し開墾する」こと、一定期間内に一定面積に柵を設け開墾・耕作にとりかかることの誓約をさせられた<sup>30)</sup>。

第2図にも書かれているが、このほかにタウン・ロットの販売ということがあった。後述する本線工事が開始(1867年)されてからのことであるが、会社は沿線にたとえば100エーカー、150エーカーといった規模のタウンの設置を予定した区画を設け、町毎の青写真を提供した。タウン内の一部を自社所有地とし、一部を教会や学校のために寄付(またはリース)し、残りを特別の“town site account”で売りに出した。そこでは1エーカーの土地がさらに5つの「ロット」に分けられており、工業、商業の用地となるべく予定されていた。通常その価格は1ロット当り50ドル程度と、かなり高い。

こうした贈与地の販売政策が60年代にどれだけの成果をあげたかといえは、土地販売にかんする資料が少なく断定はできないが、総じて売行きは遅々たるものだったようである。そもそも建設の進行の遅れのために、政府からの贈与したいが1871年末までで85万8558エーカーにとどまった。そして70年末までに売却済みとなったのは、わずかに10万556エーカーである。そのすべてが実際の移住者による購入だと判断できるが、それだけに多くがローンによる購入であり、鉄道の現金収入にはならなかった。売価は平均して、本線沿いの土地は1エーカー当たり7.25ドル、支線沿いは4.93ドルだった<sup>31)</sup>。

---

の St. Vincent までの延長で200万エーカーを加え、州内で362万6000エーカーを得ようというのが、60年代当初の鉄道会社の思惑だった。ちなみにミネソタ州政府は、州内の鉄道全体に996万5500エーカーの土地贈与を予定していた(Note, 3-39)。

30) Manuscript., 3-11~3-12.

31) タウン・ロットの60年代の売行きもかんばしくなく、1870年末までに売れたのは417ロットにすぎなかった。その平均価格は54.75ドルだったという(ibid., 3-14)。一方、農業希望の入植者への販売では、1872年夏、Beckerのあとを継いでFirst DivisionのLand CommissionerとなったHermann Trottは、販売促進のため新政策を導入した(これは後述するようにノーザン・パシフィック鉄道の販売政策に張り合っ

以上の実態と過程をふまえて、土地贈与が1860年代にこの鉄道に及ぼした効果として、Hidy教授は次の5点を挙げている。①土地販売は多くがローン付きで販売されたため現金収入の面ではさしたる額を加えることにはならなかった。むしろLand Departmentの運営経費のほうが大きかったようにさえ見える、②しかし最初の贈与120セクションは現実にはオハイオ州の3人の金融家をひきつけ10マイル建設の契約を結ぶ材料になったのだから、これは路線建設にたいする直接の寄与であった、③その上、間接的に、この贈与地が社債発行の抵当になって外国人投資家の資金を誘引した意味がある、④またこの抵当物件たる土地が売れた場合には、販売からの収入が社債の償還のために積み立てられることになった、⑤だが他方、鉄道にとって土地販売のマイナス効果もあった。贈与地を得よう、そのためには路線を延長しなければ、というわけで経済性や資金状態を無視した建設が行われがちだった<sup>32)</sup>。

また、この鉄道の土地政策がミネソタ州の経済に及ぼした効果について、「さまざまな問題を惹起したにせよ、一般的に言って、この鉄道の移民政策と土地政策は…、1860年代のミネソタ州の開発を大いに刺激した。多数の新入者がホームステッドや先買権で入植し、彼らが沿線人口を増やした。彼らがまず当面の輸送需要を生み出し、次いでさらなる入植者を誘引した。後からきた者は1870年頃は本線沿いの孤立した農場よりも入植が進んだ地域を選好した。鉄道は土地を持つことで、さまざまな理由によりホームステッドや森林伐採の許可を政府から得る資格のない入植者を誘きつけた。60年代の成長は当時のオーバーな報告ほどのものではなかったにしろ、それ以前までのTwin Cities(セントポールとミネアポリスを指す)から北方への発展速度と比べれば、めざましいものだった。鉄道がそれを可能にしたのであっ

---

とである)。これによると、エーカー当たり平均単価を6ドルに下げ、そして購入者が地所に柵を巡らし開墾の実を示し地所のうち40エーカー分に鉄道が無償供与する種または苗木で植林した場合という条件つきで、3年半は支払いを求めず、しかも不払期間にも利子を科さない。この好条件で「一人で数セクションを入手することもできるし、4人以下がまとまって1ないし数セクションを耕作することもできる」、われわれは「投機家や理屈屋でなく、実際を知る人々が最低5000ドルを持って」買い手になることを望む、というのであった。(ibid., 6-10. Note, 6-40. Publication, p. 21)

32) Manuscript, 3-16.

た。」と、Hidy 教授は総括している<sup>33)</sup>。この総括の冒頭にある「さまざまな問題」の中に、地元農民や州議会からの鉄道土地政策への批判が強まり、当時の大きな社会問題になったことが含まれているのは明らかであるが、その点については後述する。

**社債の発行** First Division にとっても Litchfield にとっても、総合的な資金計画といえるようなものは最初の 80 マイル建設には存在しなかった。建設の進行に伴って社債がかなり場当りの発行され、それが少しずつ整備されるという過程をたどる。その過程を追ってみよう。

この鉄道会社(といっても First Division として分離される前の会社である)の最初の社債発行は前節に見たオハイオ州の 3 人の金融家に向けた 12 万ドル——1862 年 3 月——であった。これは初めの 10 マイル(St. Paul-St. Anthony 間)建設保証にたいして現金の代わりに支払われたもので、期限がきた 1881 年に償還されている。

次いで同年の 6 月に、St. Anthony-Watab 間 70 マイルの建設を目的とする社債 70 万ドルが発行された。これにたいしては、この 70 マイル区間の資産にたいする第 1 抵当権(mortgage)と先の 10 マイルへの第 2 先取特権(lien)とが設定された。これは先の 12 万ドルの社債とは、財務的に別々の組織が発行したように処理されたという<sup>34)</sup>。そして 70 万ドルの社債は公募とコントラクターほかへの支払との双方に用いられた。公募の方はもっぱらアメリカ国内に市場を求めた。他方、現金に代わる支払の手段としての利用は、この社債の場合、イギリスからの鉄レール輸入の代金に充てたケースと Litchfield がイギリス金融市場で行った短期借入の保証に社債を渡したケースとが挙げられている。当時、この鉄道は鉄レールをさまざまな業者から購入したが、代金として社債を受け取ってくれるかどうか購入の前提になることが多く、したがってレールの形状も品質もまことにまちまちであった<sup>35)</sup>。こうして引き渡した社債を、鉄道会社は、その利払いも元本償還もロンドンにおいて行う、その際 1 ドル：4 (英国) シリングの固定レートを適用する、と保証した。南北戦争勃発後のインフレによるドルの価値下落が海外投資家の躊躇を生んだことへの対応である。

ロンドン市場で短期借入金と社債を組み合わせて利用するうちに、Litchfield は

---

33) *ibid.*, 3-17.

34) *ibid.*, 4-1.

35) *ibid.*, 2-17. 4-3.



アムステルダムの銀行家 Lippmann, Rosenthal & Co. との関係を深めた。それは、やがて First Division の証券がイギリスよりむしろヨーロッパ大陸に流れ、ひいてはオランダ人社債所有者が St. Paul & Pacific 鉄道への実権を掌中におさめる端緒であった。

この 70 万ドル社債の公募分はアメリカ市場を対象としたものだったが、南北戦争のさなかに西部小鉄道の証券を国内でさばくのが無理なことは最初から明らかだった。そこで会社は、Litchfield の外国での金融活動の実績に依拠しながら、70 万ドル発行と同じ 62 年 6 月に、外国市場に向けて別に 120 万ドルの社債を売り出すことを決意した。これには支線部分にかんする土地贈与分 30 万 7200 エーカーが第 1 抵当に設定された。(さらに最初の 10 マイルにたいする第 3 lien, 次の 70 マイルにたいする第 2 lien をもこの社債に設定した。)

とはいえこの社債も容易には捌けなかった。発行から 2 年をへて、売れたのはおよそ 3 分の 1 程度に過ぎなかったようである。むろんそれも大幅な額面割れ価格での販売だった。この頃ミネソタ州議会は地元鉄道の外国資金導入策に、たとえば次のような法改正をもって協力している。これまでの法は会社の取締役会におけるミネソタ州市民の一定比率を求めていたが、64 年にその条項は除去され、取締役全員が外国人であることも可能、取締役会をロンドンなど外国で開催することも可能、さらには社債所有者に取締役選任の議決権を与えることさえ可能、と改正されたのである<sup>36)</sup>。

65 年初頭には、発行済み社債へのロンドンでの利払いが不能に陥ったこともあって、Litchfield にたいする St. Paul & Pacific 重役の信頼は崩れ、一時は険悪な関係にさえなった(ほどなく修復される)。だがこの頃から、状況は少しずつ好転していく。南北戦争の終結(勝利)を境に植民の新しい波が興り、また鉄道は建設の進行に伴った新しい土地贈与(Watab まで)を受けた。この条件を踏まえて、First Division はこれまでの社債をすべて 1 種類の新社債に統括する Consolidated Bond の発行計画を立てるにいたった。

この Consolidated Bond の発行は、当時の地方鉄道会社の金融の事例として、あるいは土地と証券との関係を知るのに、とくに興味深い。計画によると、その発行総額は 280 万ドル。このうち 202 万ドルは既発行債(12+70+120 万ドル)との交換に充てられる。したがって純増分は 78 万ドルということになる。この Consolidated

---

36) *ibid.*, 4-4.

Bond 発行の利点は次の点にあると考えられた。これによって支線は1種類だけの社債をもつことになり、抵当には支線全体の資産が充てられて、その性格と質がはるかにわかりやすくなる。ひいてはそのことが、78万ドルという新発行分の成功を保証するであろう。外国投資家がとくにそうした明快さを求めていた。実際、Lippmann, Rosenthal & Co. がこの条件で社債の売り出しを引き受け、これ以降、本格的に First Division の証券を扱い始めるのである。

発行にあたっては次のような点が投資家向けに宣伝された。①この280万ドルは支線80マイルのすべての財産を抵当(mortgage)として背後に持つが、その財産は、80マイル建設に要したコスト325万ドル、肥沃な土地51万2000エーカーの価格見積もり額400万ドル、St. Paul-St. Cloud間の財産40万ドルの総計、じつに765万ドルと評価される価値物である。②社債の額面は1000ドル(200ポンド)であるが、売出し価格は3割引の700ドル(140ポンド)とする。また、はなはだしく減価した既存の社債を交換のために提出する者は10%のプレミアムだけを支払えばよい。③この証券を買うことを、土地の購入と考えていただくことも可能である。鉄道会社は相当する社債の償還なしに土地の権利証書(deed)を入植者に引き渡すことをしないからである。たとえば土地が売れてその資金などで満期以前に社債を償還する場合には、額面に10%のプレミアムをつけた価格で償還する<sup>37)</sup>。上の3点の中で最も強調されたのが抵当としての土地のすばらしさであり、農地として肥沃、水と木材が豊富、気候が“attractive”，したがって人口の急増が展望される、こうした条件からこの鉄道の経営環境はイリノイ・セントラル鉄道のそれを凌駕するものだと、宣伝された。

Litchfield が先頭に立ち、オランダ銀行家 Lippmann, Rosenthal & Co. が呼応したという意味で、この社債の発行態勢は First Division としては考えられるかぎりの強力なものだったが、それでも完売するには至らなかった。売れたのは113万4000ドル分で、会社はそこから35万4000ドルを旧社債の償却にあて、78万ドルを新建設の資金にまわした。結局 Consolidated Bond はすべての社債を統一するに至らず、既発行の3種類166万6000ドルを残すことになったのである。

かくして財務問題は依然、窮状を脱しないまま推移した。1868年、First Division はこの支線独自の資本金が法定されていないことを利用して、今度は株式発行による資金調達を試みた。8%の収益を保証する新株20万ドルの発行というのだから、

---

37) *ibid.*, 4-6~4-7.

優先株と解してよいであろう。Litchfieldの弟(E. D.)がその販売エージェントとなり、それを販売するか、あるいはそれを質に借入れして、入手した資金をイギリスでの利払いに充てるよう任務づけられた。この発行によって支線の株式発行額は146万8600ドルと記載されるに至ったが、その大部分はLitchfield一族の所有に属した。オランダをはじめ外国でもかく売ることができたのは社債だけであって、株式が売れるという状況はまったくなかった<sup>38)</sup>。

## 5. 「世界一の小麦畑」の鉄道

本線の西漸 First Division と区別される St. Paul & Pacific の本線(前出第1, 2図を参照)上に待望のレールが敷かれ始めたのは、1867年である。一般的にこのラインは、平坦な地形からいってそれほど困難な工事にならないと予想され、入植者がまばらなため通行権も得やすく、鉄道所有地内に作るタウンの青写真も自在にレイアウトできる、などの利点を持っていた。しかしそうした利点は人住まぬ渺渺たる大草原の存在を言い換えたにすぎず、当面でなく将来性にかけるしかない鉄道建設の典型を示していた<sup>39)</sup>。当然、利点より不利な点のほうが大きかったのである。そのうえこの本線は、州内のリーダーシップを競うセントポールとミネアポリス両都市の深刻な反目、ミシシッピ川への架橋、さらに路線の若干の修正といった、固有の重い問題をかかえこんだ。

この1867年は、St. Paul & Pacific 鉄道にとって、本線レール敷設が始まったという以上の意味を持っていたと思われる。まずこの年のミシシッピ川に9万ドルをかけた木製の橋が完成し、ミネアポリスの各新聞がこぞってその達成を歓迎し、ひいてはこの鉄道への支持にまわった。ミネアポリス(やがて St. Anthony を併合して

---

38) *ibid.*, 4-8~4-9.

39) オランダから来てオランダ人向けの土地販売とオランダ人社債所有者の利益代表としての活動に従事した J. H. Kloos は、この本線上の土地について次のように報告した。「本線が走る一帯には殆どいかなるビジネスもまだない。…(この鉄道は)土地贈与の恩恵と、この地域すべてが開発のために鉄道を必要としているという確信の上に建設されているのだ。ここでは鉄道は、自分自身の運輸需要を作り出さなければならず、移民を連れてこなければならず、一帯の資源開発を自らやらなければならない。」(*ibid.*, 2-19~2-20.)

一つの都市となる)は単にセントポール始発列車が走る途中駅ではなく、その立地からしてミネソタ州南部に連絡する鉄道のターミナル機能を果たすことが予想された。セントポール＝ミネアポリスは従来の確執を越えて「双子都市」Twin Citiesという、今日まで用いられている通称の実態の形成に歩を踏みだし、St. Paul & Pacificは明確にこの州首都圏に拠点を置く交通機関たる位置についたのである。第2に、60年代のイリノイ州(Chicago, Burlington & Quincy RR. など)、ウィスコンシン州(Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry. など)の鉄道の伸長の結果、この年に、St. Paul & Pacificから鉄道だけの交通手段でニューヨークまで行くことが可能になった。こうして、この鉄道の輸送ルートとして、ミシシッピ川を南下する水運、エリー運河から5大湖の水運を経てミネソタ州の鉄道に積み替える東西ルート、それに鉄道だけによる東西ルートの三つが出揃ったのである<sup>40)</sup>。60年代はそれでもまだミシシッピ川の水運が貨物輸送の主力を維持してはいたが、この鉄道にとってのみならず、やがて「世界の農場」の一端を担うミネソタ州経済にとって東西ルートの開設が持つ意味は限りなく大きいものであった。

本線の建設工事は1868年末、St. Anthonyから西へ44マイルまで進み、69年末にはTwin CitiesからBreckenridgeまでの全行程のほぼ中間点にあたるWillmarまで104マイルを達成した。こうして「世界一の小麦畑」(greatest wheat field of the world)の呼称を掲げるKandiyohi郡に鉄道が開通した<sup>41)</sup>。もっとも無人の野に敷設されたこの鉄道路線は、考えられる限りの簡易なものだったようである。地ならしの幅は狭く、随所の小さな溝や起伏は木材を使って乗り切り、バラストが足りないのでほんの上面だけに敷いたり、代わりに「石だらけの土」で間に合わせた。最初の15マイルは安いベルギー産のレールを使ったが、これはミネソタ州の苛烈な冬にもたないことが1シーズンで明らかとなり、すぐイギリス鉄への転換を余儀なくされた<sup>42)</sup>。

しかしこの本線建設の資金不足は、支線の経験を上回って深刻、慢性的だった。資金調達の手段はむろん社債発行しかない。支線=First Divisionが上述のように

40) *ibid.*, 2-26. Note, 2-70.

41) *Manuscript*, 2-25. *Publication*, p. 10.

42) *Manuscript*, 2-27. *Publication*, p. 11. 当時の契約を見ると、Darwin-Breckenridge間150マイルの建設について、マイル当たりの建設費を2万1000ドル、鉄(iron)レールはマイル当たり4670ドルという見積額がある(*Note*, 2-62)。

1862年に数件の発行、そしてそれをまとめる Consolidated Bond(280 万ドル)を 65 年に発行したのにたいして、本線側は、64 年、まずアメリカ市場向けの 150 万ドル (St. Anthony-Big Stone Lake 間 150 マイルの第 1 抵当を予定)を発行したが、引き受ける金融機関がないまま鉄道会社がこれをかかえこむことになった。同年、これと別に贈与地 56 万 7000 エーカーを抵当とする 300 万ドルを発行した。取締役会はこの 300 万ドルを、ロンドンで金融商會を営む E.D(Darwin) Litchfield —— E.B. Litchfield の弟 —— に一括渡し、彼の裁量でレールの代金や短期借入金の支払いなど多様な利用に委ねた。

68 年、本線は新たに 600 万ドル(7%利付、30 年期限)という大発行を計画した。この抵当として贈与地 76 万 8000 エーカー(土地の一部は上の 300 万ドルの抵当と重複していた)に加えて、先に発行し金庫に眠っている 150 万ドルの社債をこの 600 万ドルへの collateral として受託者に預けた。つまり本線が持つ土地と資産のすべてを差し出して発行した観が強い。

Litchfield はこれを、First Division と同じオランダの金融商會 Lippmann, Rosenthal & Co. のところに持ち込んだ。このオランダ商會は Litchfield に好意的ではあったが、しかし First Division の Consolidated Bond の売れ行きさえはかばかしくなかったのだから、これの扱いは大きな危惧をもった。Lippmann, Rosenthal はまず J. H. Kloos(注 39 参照)に現地の調査報告をさせ、次いでいくつの変更を求めた。その結果まず E. B. Litchfield が所有する First Division 株(当時 40 万ドル以上とみられる)がすべてロンドンの弟 E. D. のもとに移管された。E. B. の息子 W. B. がこの鉄道の副社長を辞任した。かくして、E. D. Litchfield が本線の終点 Breckenridge までの“general financial contractor” となって兄より前面に立ち、その後の証券(株式と社債)発行に最も大きな裁量権を持つことになる。營業收入、土地の売れ行き、建設の進行状況は毎月 Lippmann, Rosenthal に報告されることになった。E. D. はまた支線の營業純益を利払いにあてること、600 万ドルの社債から得られる資金をすべて本線建設に用いそれで Breckenridge までの建設を完了(70 年末までの期限付)することの保証にも同意した。そして最後に E. D. は兄から受け継いだ株式一切を Becker 社長に預託した。こうして最大株主の E. D. Litchfield, First Division 社長の Becker, そしてオランダ金融家の代表者として取締役会に派遣された Leon Willmar の 3 者による「共同支配」joint control の体制が作られた。支配者が交替したというのではないが、この鉄道にとっては大きな変更だったといえよう。この変更をまってオランダの金融商會は本気で本線の証券を売り出す態勢

に入ったのだった<sup>43)</sup>。上に見た Willmar までの建設は、以上の対応によって達成されたものである。

しかし一見順調な建設も Willmar までであった。70 年の元旦に Becker 社長は工事の継続にさらに 175 万ドルの社債が必要であると断じ、これを新発行して Litchfield に渡した。年末までの工事完了というタイム・リミットにせかされながら、Litchfield は社債をヨーロッパ市場で売るべく奔走したが、額面の 40~60% まで減価しながら、なお大量に売れ残った。この年末までに St. Paul & Pacific 鉄道の本線、支線を合わせた社債発行残高は 1100 万ドルに膨れあがったという。これに短期の負債が加わり、利子負担額は営業収益をもって支払いうるようなレベルのものではなかった。とって利払いのためにさらに社債を発行する従来の方式は、Breckenridge までの予定路線と沿線の贈与地がすべて抵当に入ってしまった今、もはや踏襲する余地がない<sup>44)</sup>。そこに鉄道批判が再燃し、St. Paul & Pacific 鉄道の苦境は加速されていくことになるのであるが、その後の話をしばらく措いて、ここで先に、やがてこの鉄道を支配しさらにはこれを大陸横断の大鉄道グレート・ノーザンにまで仕立てあげる立役者、ジェームズ・ヒルの登場に触れておきたい。彼とこの鉄道とのかかわりは、本節の主題である西部農業地帯に鉄道を敷くということの特性をよく反映しているからである。

**貨物輸送と J. ヒル** 1860 年代後半から貨物輸送量が漸増するにつれて、First Division にとってその取扱設備——大規模穀物倉庫 (elevator)、一般倉庫 (warehouse)、荷下ろし設備 (dock)、埠頭 (levee) 等——の不足ないし欠如が深刻な問題になってきた。たとえば貨車でセントポールまで輸送されてきた穀物は、蒸気船に積み替えなければならないが、終着駅から船着場までには広い砂州と湿地があって、そこを馬車で運ぶ困難な作業が要求されていた。そのために穀物は専用貨車に直接でなく布袋に詰め込んで運ばれた。積載量は限られ、馬車はしばしば横転して積荷を地面に放り出した。この運送路の欠陥は 60 年代末には鉄道自身の手によって急速に改善されていくが、しかし倉庫類についてはこの鉄道はかなり後年まで自分で建造して操業あるいはリースする途をとらなかった。かわりに W. B. Litchfield が 1866 年、鉄道会社との協定で路線上の穀物輸送にかかわるすべて(受取、貯蔵、移動、

43) Manuscript, 4-9~4-14.

44) *ibid.*, 4-14~4-15.

積替)の単独・排他的特権を得た。彼は Twin Cities の要所 3カ所に穀物の取扱施設を設けたが、特にセントポールに作った大倉庫(エレベーター)“Delano”は、15万ブッシェルの容量を持つ、当時としては最大級のものだったという。

Litchfieldは68年にこの事業を、ミシシッピの蒸気船業者であり他の鉄道の倉庫業をも兼営していた W. T. Davidson に委ねた。Davidsonは短期間にこの鉄道の本線・支線の沿線上に3ダースからの1万ブッシェル規模エレベーターを設けた。当時、ミネソタ州の同種の事業者は穀物を買って自分の倉庫に納めるのが普通だったようだが、Davidsonは保管だけを請負って穀物取扱業者から1ブッシェル当たり4セント(のち2セントまで下がる)の料金をとる倉庫業者であった。その料金は、鉄道が穀物取扱業者から運賃と一緒にとって、Davidsonに渡したのである<sup>45)</sup>。

LitchfieldがFirst Divisionとエレベーターの協定をしたと同じ66年3月、総管区長Delanoの要請を受けて取締役会は、セントポールで陸運、水運の“transfer agent”, “freight agent”, “general transportation agent”などとして急速に事業を広げていた若い実業家、ジェームズ・ヒルと鉄道・河川の貨物取扱いにかんする協定を結んだ。その後の約10年間、ヒルはFirst Divisionの貨物エージェントとして機能しながら、この鉄道との関係を深めていくことになる。Litchfieldもまた、ヒルの倉庫(warehouse)建造に融資し、短期間ではあったが一族の E. S. Litchfield が J. J. Hill & Co. のパートナーになったりといった関係を結ぶ。

James J. Hill(1838. 9. 16-1916. 5. 29)はカナダのトロントの西50マイルにあるRockwoodに生まれた。両親は1829年にアイルランドから移住して農業に従事。しかしヒルが14歳の時、父が死に、ヒルは地元の商店で3年間働いて数百ドルを貯め、合衆国に渡った。最初ニューヨークに出たが折からの1857年恐慌で職が得られず、機会を求めて西へ向かい、やがてセントポールに住みついた。その地で最初、彼は水運業者に雇われてクラークとして働き、次いで先物取引、手数料取引などの商会のパートナー、毛皮・木材などの州外輸送のエージェント、ミシシッピ川の蒸気船会社やミルウォーキーの鉄道のエージェントといった経歴を重ねていった。27歳になった1865年、彼は初めて自前の手数料エージェント commission agencyの店をセントポールに開設し、みるみる事業の手を広げていく。複数の鉄道会社や水運業者と協定して、何度かの積み替えを要する遠距離貨物輸送を迅速に果たして依頼者から手数料をとるというこの事業で、「有能、精力的、率直、にこやかさ、

---

45) *ibid.*, 3-20~3-21. Publication, pp. 17~18.

指導性」など多くのヒル伝に書かれている彼の特性が最初に発揮されたのだった。彼は次第に手数料をとってするエージェントとしての活動以上の仕事を協定相手のために行うようになっていき、それを自ら general transportation agency と称して宣伝した<sup>46)</sup>。

60年代にヒルは熟達した蒸気船船長 Alexander Griggs と組んで、主に Hill, Griggs & Co. の名で活動するが、この商会によってヒルと First Division 業務との連携も急速に強まるのである。60年代末までにヒルは自分が扱っている貨物の30%が First Division 関係だと推定するほどになった。First Division の貨物をスペリオル湖、ミシシッピ川の水運に接続して東部に連絡する経路に加えて、Hill, Griggs & Co. は70年代に入るとすぐ、ミネソタ州西端を北上してカナダに至るレッド川 Red River の水運にも自らの蒸気船によって本格的に参入し、これがまた川沿いに伸長を企てる鉄道との関連を深めさせる。また69年、Hill, Griggs & Co. は、貨物輸送だけでなく、5年の契約で鉄道が用いる燃料(まき)の供給を始めた。さらには、この鉄道が各駅に木材ヤードを設けて町の人々に薪を販売する、その事業をも請負うようになった<sup>47)</sup>。

こうして、鉄道会社が貯蔵場所、側線、車両を用意し、Litchfield=Davidson が穀物倉庫と付帯設備を提供し、ヒルが荷下ろし・積替えをはじめ倉庫業一般をも担い general transportation agent となる関係が、60年代にできていたのである。ただし Litchfield が建造した倉庫設備については、鉄道は66年の協定から5年間を経たのち1年の予告期間をもって、この協定を終結させ建造コスト+20%の価格で倉庫設備を買い取る権利を保有していた<sup>48)</sup>。

## 6. 協調＝競争時代の開幕

大陸横断北部ルート構想——(1)“International Railway” 1860年代末の St. Paul & Pacific Railroad Company は——1857年 Minnesota & Pacific の名で設立されていらい——自ら太平洋岸に乗り込む大陸横断鉄道になることを目指して行動したことはなかった。第3節(121頁)で述べたように、東部の鉄道および

46) Manuscript, 3-19~3-23. Publication, pp. 17~18.

47) Manuscript, ibid., 3-23. 6-11.

48) ibid., 3-24.



“Pacific Railroad”と接続することによって大陸横断路線の一部に編入される展望を表明してはいたが、実際のところ現業面では、ミネソタ州内の農業地帯にローカルな輸送路を作り植民を推進すること、そこで生ずる輸送需要に対応するため東部、南部への水運・鉄道と接続することにほぼ全エネルギーを投入してきたのだった。しかしこの点で1869年から70年にかけての1年あまりは、St. Paul & Pacificをとりまく環境に一大変化が加わった時期であった。まず69年5月にセントラル・パシフィックとユニオン・パシフィックの両鉄道がユタ州で結合して、合衆国に初めていわゆる大陸横断鉄道が実現した。南北戦争以前から論議を呼んできた大陸横断のルートの中の中央ルートが生まれたわけであり、当然、北部ルートと南部ルートの敷設の計画にも、現実味と熱が高まった。

このうちミネソタ州の鉄道に関係するのは北部ルートであるが、このルートの判定には実は、カナダの歴史を画する重要な政治問題がからんでいた。すなわち、1867年「イギリス領北アメリカ条例」(後のカナダ憲法の基本法)が發布されて、「カナダ自治領」の名のもとに全カナダの連邦政府ができたのであるが、この政府の実態はなお脆弱で、とりわけカナダ西部(“Canada West”)が将来的にカナダ連邦内に留まるのかアメリカに併合されるのかといった問題が、70年代に入るまでカナダ・アメリカ両国の関心事として残っていた。カナダ政府は、統一の実質を作る課題に没頭したが、なかでも50年代以来計画にのぼっていた大陸横断鉄道の実現が連邦達成のいわばシンボルと目されたのであった。官民一体の悲願はのちにカナディアン・パシフィック鉄道(Canadian Pacific Railway Company)の創設をもたらすのであるが、合衆国の北部ルート構想に、こうしたカナダ鉄道の実現性如何が強く作用したのである。

まず、カナダ鉄道が建設されてもなおかつカナダ西部の経済が合衆国に実質的に帰属するのであれば別に大陸横断北部ルートを作る必要はない、ミネソタ州の鉄道もそれとの接続を目指すのが最も現実的だ、だがカナダが完全に自前の鉄道を作りその国民経済の統一性が強まっていくのであれば合衆国独自の北部ルートが必要だ、という認識が当然に合衆国内にあった。一方、カナダに大陸横断鉄道を作るといっても、苛烈な冬、起伏のはげしい地形、入植地との遠い距離などの条件からして、太平洋岸から国境沿いに東へ進むカナダの鉄道がヒューロン湖、スペリオール湖の北沿いのルートをとって東海岸にまで達するのは得策でないし現実的でない、結局ミネソタ、ウィスコンシン、ミシガン地方を走る合衆国鉄道との適宜の接続を組み込むことにならざるをえないだろうとする判断、これは合衆国にもカナダ側にも

あった。そのひとつとして、ミネソタ州北西端の St. Vincent から一旦ミネソタ州内を南東へ走りスペリオル湖に達するルートが有望に見えたのである。

こうした状況を最も明快に描き出したのがジャーナリストにしてミネソタ州の名士や実業家との親交も厚い James Wickes Taylor であって、彼は西部の鉄道計画への評言を盛んに書き立てただけでなく、鉄道関係者や実業家に会って計画そのものを提言した。とりわけ 1869 年から 70 年にかけてが、彼の提言と行動が重要な役割を果たした時期であるが、それは大きく二つの方面で、われわれが主題にしている Minnesota & Pacific 鉄道にかかわる。ひとつは、上にのべてきたカナダ鉄道との関係の問題であり、もうひとつは次項にのべるノーザン・パシフィック鉄道との関係である。

カナダ鉄道の実現性とそのルートにかんしては、2 世紀にわたって北米大陸の毛皮貿易を制覇していたイギリス系会社「ハドソン湾会社」Hudson's Bay Company が重大な関心を抱いた。カナダ西部に鉄道が敷かれたらそれがハドソン湾会社の実質的支配下に入る可能性も十分あった。そこに着目した Taylor は、著名な毛皮商にしてハドソン湾会社のセントポール・エージェントだった Norman W. Kittson —— 彼はかつてのセントポール市長であり、のちには J. ヒルのレッド川蒸気船事業のパートナーとなる —— に熱心に勧めた。カナダの鉄道計画のなかに、ミネソタ州に現存する First Division の路線を組み入れて、“International Railway” を建設すべきだというのであった。これは既設の First Division を利用すべきだという意味と、もうひとつ、St. Paul & Pacific が設立特許状に持つ路線の一部権利を Chicago & North Western 鉄道に委託(entrust)していた、そのルートがシカゴを起点とする大陸横断に好都合だという判断とを含んでいた。

こうした動きにもおそらく促されて 69 年夏、カナダ政府の要人 H. J. Howe がミネソタ州を訪れ、鉄道関係者らと会談したが、その中には St. Paul & Pacific の Rice 社長、First Division の Becker 社長も含まれていた。Howe は Rice に、St. Paul & Pacific 鉄道が St. Vincent まで路線を延長する可能性を質した。もしそれをやるのならカナダ政府としては国境を越えてカナダ側の土地 70 マイルを貴社に贈与することができるかもしれない。さらにその鉄道はカナダ大陸横断鉄道にたいする利権をも与えられるであろう。Taylor もまたこれを受けて Litchfield に会い、First Division が St. Vincent までの建設特許をとることを熱心に薦めた。

同じころ、First Division の Becker 社長は Taylor に宛てた手紙で、「私達は自社ラインの建設で世界の商業を変革しようとは思っておらず、また将来に向けての野

心的計画を持っておりません」と、一旦いわば Taylor の熱意をやんわりとかわしている。これは後述するノーザン・パシフィックとの大同団結の薦めにたいしての回答でもあって、Becker の真意は、資金難から建設続行が危ぶまれていた(本稿 143-144頁参照) St. Paul & Pacific が弱い立場で合併交渉を臨むことを避けながら、当面の課題遂行に自前で全力をつくすということであったろう。それを書いたのは 69 年の 7 月であったが、12 月、彼はやはり Taylor に宛てて、今度は「大陸横断の事業を西部の人々の手に入れまた展開するチャンスがあるなら、私はそれが実行され得るものと確信します。…もしわが国がそんな鉄道を求めるのならば、議会は First Division を担っているわれわれに取り組みのチャンスを与えるでしょう。…」と書いている。実際の鉄道経営を担う彼の立場から、大陸横断鉄道への展望が否応なしに表明されたわけであった<sup>49)</sup>。

Taylor の “International Railway” 構想 (“International Pacific Railway” と表現された) じたいは、そのままのかたちでは実現に向かわなかった。しかしカナダの大陸横断鉄道とミネソタ州の交通路との接続・連携は、これと類似の構想にしばしば凝縮されるようなかたちをとって、ミネソタ州の鉄道計画全体をその後も強く規定することになる。問題を St. Paul & Pacific 鉄道との関係に絞っていえば、後述する “St. Vincent Extension” への取り組み、J. ヒルによる 70 年代末からの Canadian Pacific System 建設への取り組みは、まさに 60 年代末に浮び上がった構想の延長上にあった。また Taylor の行動は、もうひとつ直接の重要な結果をもたらした。Taylor に誘われた N. W. Kittson がこれを契機に St. Paul & Pacific への関与を深め、やがてヒルらとともにこの鉄道の支配に乗り出すからである<sup>50)</sup>。

**大陸横断北部ルート構想 —— (2) “Northern Pacific Railroad” 1854**  
年、太平洋岸ワシントン准州知事であった Isaac Stevens が、5 大湖と太平洋を結ぶ北部ルートを求めて、初めて調査を実施した。のちに合衆国上院議員となったそ

---

49) Manuscript, 5-14 で Hidy 教授は、Becker 社長が 1869 年末になって、①初めて自前で大陸横断鉄道の建設にとりかかる展望をちらりと見せた、それとともに、②カナダ国境まで北上するか、あるいはミズーリ川まで西進するか、③ダコタ准州に First Division 路線を延ばしそれをノーザン・パシフィックに提供して協同するか、という三つの選択肢を想起したと解している。

50) *ibid.*, 5-2~5-8.

の Stevens がニューイングランドの資本家と組んで活発な請願活動をした結果、1864 年 7 月に連邦議会はノーザン・パシフィック鉄道(Northern Pacific Railroad Company)の設立特許を与えた<sup>51)</sup>。この鉄道会社に贈与が約された国有地 4000 万エーカーという数字は、連邦政府から鉄道への土地贈与のなかでも飛び抜けて大きなものである<sup>52)</sup>。

しかし、土地贈与だけではこの鉄道の建設は始まらなかった。実際に建設資金が用意されたのは、1869 年、南北戦争時代の公債販売で名声と巨利を得て大金融商会にのしあがったジェイ・クック Jay Cook & Company がこの計画に参加してからである。建設は 70 年 2 月スペリオル湖岸に近い Carlton から西に向けて開始され<sup>53)</sup>、軌道(track)は 73 年までにミネソタ州西端の Moorhead を越えてノースダコタ州の中部にある州都 Bismarck にまで達した。最初から大陸横断を謳い大金融商会がコミットした鉄道建設であるから、西進の進行速度と社債発行の速度は早かったが、まさにその理由によって、73 年の大恐慌でジェイ・クック商会の経営が破綻したときこの鉄道建設構想も中断し一旦放棄されてしまう。ノーザン・パシフィックが(Northern Pacific Railway と改称し)新たな利権のもとで再編されて建設が再開されるのは 5 年後の 78 年のことである。そして 83 年、太平洋岸までの路線建設を達成する。この鉄道の建設および営業は、60 年代末から 20 世紀に入るまで、グレート・ノーザン鉄道の競争と協調の最大の相手として、その社史のなかに絶えず

---

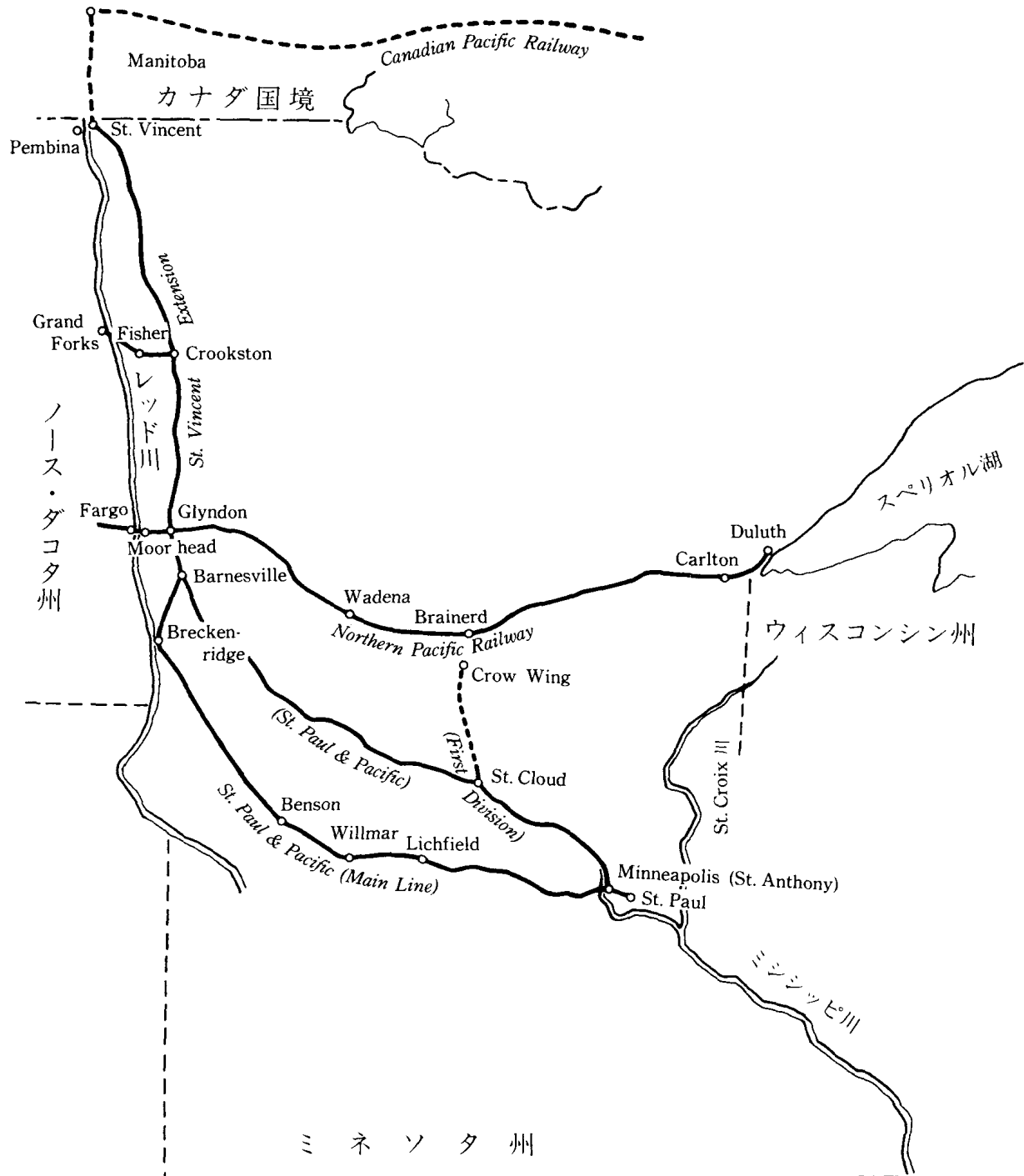
51) ノーザン・パシフィックの社長となった J. G. Smith は、ヴァーモント州の著名な政治家にしてまた Vermont Central Railroad の社長。彼は Vermont Central と計画中の Canadian Pacific とこのノーザン・パシフィックとを連結した大陸横断鉄道を構想したようである (ibid., 5-5)。

52) 本稿の注 7 に書いた資料では 4000 万エーカーとなっているが、近年刊行された Encyclopedia of American Business History and Biography の “Railroads in the Nineteenth Century” (Facts On File. 1988) p. 287 では「6000 エーカー近く」となっている。本文でも述べたように、贈与を受ける権利と実際に受けた贈与地とにはズレがあるが、それを示すものであろうか。

53) この建設はじつはノーザン・パシフィックの名で始まったものでなく、ミネソタ州法のもとで設立された Lake Superior & Mississippi Railroad として開始された。この鉄道がノーザン・パシフィックに路線をリースすることが最初から決まっていた。今後いちいち断らない場合があるが、大鉄道の建設史にはこうした事例が非常に多い。

登場することになるのである。

第3図 St. Paul & Pacific Railroad Co. と  
他鉄道の路線の配置 (概念図)



出所：Manuscript. chapter 7 の末尾にある1879年時点の路線地図から抜きだして筆者が作成した。

話をすすめるに先立って、ノーザン・パシフィックと St. Paul & Pacific 鉄道の路線の位置を第3図によって見ておこう。「概念図」と断っておいたが、これはじつは70年代末に St. Paul & Pacific が改組されて St. Paul, Minneapolis & Manitoba Railway Co. と改称したあとの路線を写したものである。70年代初頭にはまだ実現されていない部分を含んでいるし、First Division と書いた部分はこの70年代初頭に従来の予定路線(・・・印)から修正されることになる。しかしいま話題にしている二つの鉄道の関係を理解するには、この図で間に合うだろう。

ノーザン・パシフィック鉄道は上述のように Carlton から建設を開始したが、東のターミナルはスペリオル湖岸の Duluth と定められた。そこから出てミネソタ州中部を横断し、西端 Moorhead で渡河してダコタ地区に入る。この路線はスペリオル湖の水運と接続して東と結ぶのに最も有利である。が、この鉄道はほかに Lake Superior & Mississippi Railroad という名でのミネソタ州内特許を利用してこの州を南下し、St. Cloud に至ってそこから西に向かう(つまり図では St. Paul & Pacific の路線になっている)ルートをも考慮していた。これは多少の迂回にはなるが商業中心地のセントポールへの乗入れと、またスペリオル湖、ミシシッピ、レッド川という三つの水運を鉄道で結ぶシステムの形成を可能にするであろう。したがってノーザン・パシフィックは当然、First Division 路線をそのシステムに組み込む構想を(すべての主導者がではないが)早くから持っていたのであった<sup>54)</sup>。

これにたいして St. Paul & Pacific 鉄道のほうは、東の始発駅セントポールがミシシッピ川水運の北ターミナルでもあり、またここでシカゴから西進してくる鉄道との接続がある。しかしもうひとつの東部接続ルートだったスペリオル湖水運の利用は、ノーザン・パシフィックの出現によって強く制約されることになった。またこの鉄道の西端は、70年代初頭はまだ Breckenridge までも到達できずに苦しんでいたわけであるが、いずれその先、St. Vincent まで北上してカナダ鉄道に接続する構想が最初からあった。だが後述するようにこの St. Vincent Extension にはノーザン・パシフィックのほうも無関心ではなかった。一方、St. Paul & Pacific は、ノーザン・パシフィックと同じく西のダコタに入ってミズーリ川水運に接続する構想を持っていなかったわけでない。それほど強調されたことはなかったにしろ、最初から同鉄道の計画中にそれは含まれていた<sup>55)</sup>。

---

54) Manuscript, 5-8~5-9.

55) 1857年の Minnesota & Pacific が得た特許状にそれが展望されていたことは前述

ノーザン・パシフィックと St. Paul & Pacific の間にあった以上の関係は第3図からほぼ理解できると思われるが、両鉄道は路線がこのように接近していただけでなく、ほかにも、共に同様な立法を得るべく画策していた、その贈与予定地には大きな重複部分があった、同じ種類のヨーロッパ投資家を当てにしていた、などの事情があった。だから1869年にノーザン・パシフィックが建設を開始したとき、この鉄道が St. Paul & Pacific との関係はどういうかたちで収束するのかということに、大きな関心と懸念が持たれたのも当然だった。

ここでも Taylor が乗りだしてきて、両鉄道の関係者と対話しながら、根気強く両者の仲介に努める。69年夏にジェイ・クックとノーザン・パシフィック社長の J. G. Smith とに会見した Taylor は、大陸横断鉄道の建設速度を上げるためにはミネソタ州の既存鉄道を利用するにしくはない——それによって贈与地の速やかな売却が可能になり、ダコタ准州中部を流れるミズーリ川の水運との接続が早まり、運輸量が増え、社債所有者へのアピールも強まる、と力説した。自前のミネソタ州横断鉄道を考えていたジェイ・クックは、この薦めに消極的な態度を見せたが、それでも協議の余地だけは容認した。この後、ジェイ・クックのパートナーである W. G. Moorhead がヨーロッパに渡って E. D. Litchfield および Leon Willmar (オランダ銀行家の代表) と会談し、この3人はノーザン・パシフィックによる First Division の買収について、原則合意に達した(69年12月)。ところが事態がここまで進んでから、ジェイ・クックが買収への明確な反対を表明した。ノーザン・パシフィックがまだ連邦政府から必要な権限すべてを得ておらず、またヨーロッパでのアメリカ証券の売行きがはかばかしくない現状のもとで、そうした取引はジェイ・クックの資金負担を過度に重くするからというのであった。ノーザン・パシフィックの取締役会にはせっかくの合意をなんとか纏めようという動きがあったが、ジェイ・クックに反対されてはどうにもならず、結局この時点、買収は不成功に終わった。ただし水面下で、Taylor を仲介者としての合併条件の探り合いがその後も続いた<sup>56)</sup>。

---

(119頁)した。1868年の社債発行にあたっては、抵当としては Breckenridge までの資産が設定されたが、発行趣意書に路線そのものはミズーリ川まで伸びるものと書かれてあった (ibid., 5-10, 5-13)。

56) ibid., 5-9~5-10. ノーザン・パシフィック経営陣から見て、この買収はまた、①オランダの投資市場に参入する絶好の機会になる、② First Division はなんといってもミネソタ州で最も政治力のある鉄道で、これを利用することができる、という利点もあった (ibid., 5-21)。

ノーザン・パシフィックとの協議が破綻したことで、First Division の取締役会は、あらためて自力での路線延長とそのため資金調達の構想にとりかかった。社債所有者に新たな保証を提供するために取締役会は二つの延長ルートを検討にのせた。ひとつは上にも触れた、St. Paul & Pacific 本線をノーザン・パシフィック路線にほぼ並行して北緯 45° 上に西進させ、ダコタ准州内のミズーリ川に到達するというルートである。もうひとつは Breckenridge から北上してカナダ国境に至る、周知のルートであった。Becker らは当初、むしろ前者を優先するほうに傾いた。というのは、西部鉄道が自らの大陸横断の意向を示さないではヨーロッパの投資家にアピールするのがむずかしい時代に入ったからであり、またこれによってノーザン・パシフィックへの交渉力が強まるという読みがあったからである<sup>57)</sup>。だがこれには St. Paul & Pacific 社長の Rice が反対した。またオランダ銀行家の Willmar も、彼は買収交渉でのジェイ・クックのやり口に立腹してはいたが、それでもノーザン・パシフィックとのコンフリクトは好ましくないと Becker に忠告した。こうした意向を受けて、Becker は熟慮のすえ後者の北上ルートを優先することに決めた<sup>58)</sup>。彼の判断によると、このルート選択には三つの利点がある。第 1 にレッド川流域の開発は国策上の重要性からして連邦議会の好感を呼び土地贈与を受け易くする、第 2 にノーザン・パシフィックとの摩擦が少ない、第 3 に計画中のカナダ大陸横断鉄道との接続が容易になる、というのだった。

70 年 1 月以降の Becker は、Breckenridge から北へカナダ国境までの国有地の贈与を直接、連邦議会から得るべく奔走した<sup>59)</sup>。その実現の展望を含めて一時期、

---

57) *ibid.*, 5-11.

58) しかし Becker は西進ルートを断念したわけではなく、なおもワシントンの友人を通じてミズーリ川に到達する路線沿いにノーザン・パシフィックなみの土地贈与を受けられる可能性を追っていた(*ibid.*, 5-12)。

59) すでに述べてきたように、St. Paul & Pacific 鉄道はこれまでミネソタ州政府を通じて土地贈与を受けてはきたが、他の大陸横断鉄道のように連邦議会から直接、土地を得たことはなかった。Hidy 教授は、70 年に Becker が連邦議会に請願活動を始めたとき、そのことにかんする彼の哲学には特段ユニークなものではなかったと述べて、Becker の Taylor 宛書簡から次の引用をしている。「土地贈与についていいますと、私達のように外国から資金を導入してできた会社の場合、土地の贈与は決して贈り物(gift)といった性格のものでないといわざるをえません。なぜなら私達は工事や設備に 1000 万



First Divisionの立場はこれまでになく強いように見えた。贈与地は鉄道が売却するまでは課税の対象としないという連邦議会の決定も、好材料となった。Taylorをつうじての合併交渉がどう進行していたのかは不明であるが、当時 Beckerは Taylorに宛てて、First Divisionがすでにオランダ投資市場を開拓しているのにノーザン・パシフィックは未だヨーロッパで社債が売れずに苦しんでいることなどを挙げ、自らの強い立場をしきりに強調している<sup>60)</sup>。

しかし、その強気も3月までだった。例によって資金の逼迫がすべての希望を制圧し始めた。一方、前月に開始されたノーザン・パシフィック建設の進行——連邦議会から必要な法を受け取り、これを受けてジェイ・クックが社債販売に最終的に合意して、大陸横断の大鉄道の建設がいよいよ現実のものとなった——が、早くも重圧となって感ぜられた。Beckerは意を決してフィラデルフィアに赴き、ノーザン・パシフィックの重役およびジェイ・クックに会見したが、その結果は“fruitless”であった。Beckerの見るところ、ジェイ・クックは、われわれがノーザン・パシフィックとの摩擦を避けてこれだけ努力してきたことをまったく評価せず、自分のことしか頭にない男だった。

Beckerはミネソタに帰って懸命に働いた。しかし7月、本線の建設がBensonまで達して中断されたとき、オランダ人社債所有者たちの彼にたいする不信が表面化した。一方、この前後の時期に、Riceがノーザン・パシフィックのSmith社長に、St. Paul & Pacific株の3分の2にあたる彼の持株を売り渡し、代価としてノーザン・パシフィック社債を受け取るという行為を専行してしまった<sup>61)</sup>。

こうした状況を見たうえで、ようやくジェイ・クックがFirst Divisionの買収に腰をあげたのである。70年秋までに、ジェイ・クックとノーザン・パシフィック経営陣との間にFirst Division買収にかんする合意が成立した。これを受けて11月末、MoorheadがヨーロッパからきたWillmar, E. D. Litchfieldとニューヨークで会談した。このときWillmarは、オランダ銀行家の立場から次の4点を条件にだし

---

ドル近くを費やし、それによって無価値同然の土地の上に交易や事業のための新しい地域を開き、さらには鉄道沿線にある国有地(我々が入手する10倍もの面積を有する)に真の市場価値を与えるのですから」(ibid., 5-12)。つまり、これが鉄道側の通常  
の言い分であった。

60) ibid., 5-14~5-15.

61) ibid., 5-17.

た。① First Division の取締役会における自分たちの発言権を認めること、②懸案の Breckenridge までの路線建設を達成すること、③ First Division の既発行社債に利払いする資金計画をたてること、④ St. Vincent Extension を達成するために、St. Paul & Pacific が持つフランチャイズを(ノーザン・パシフィックでなく)First Division が利用し、それによってオランダ社債市場に新たな保証を用意するような計画をたてること、というのであった。この要求は容れられた。オランダ銀行家はこの時点、ジェイ・クック商会と提携することで社債の販売が有利になると踏んだようである。Lippmann, Rosenthal & Co. はこの条件が容れられたのをまって、First Division の新社債発行にとりかかった。

一方 Litchfield は、これまでコミットしてきたミネソタ州の鉄道建設のドラマの成り行きにいささかうんざりして、もう心は決まっていた。彼は所有する First Division 株式をノーザン・パシフィックに提供し、その代価として、50 万ドルを 2 年払いの現金で、150 万ドルは新発行される予定の First Division 第 2 抵当社債で受け取ることに同意した。そして会談の内容を聞かされた Becker も——彼が First Division に留まりうるかどうかは微妙だったが——彼年来の主張であるミズーリ川へ向かう路線と Breckenridge から北上する路線との 2 ルートについて今後の議会对策が話し合われたことを知って、歓迎の意を表明した。こうして 70 年の暮れも押し詰まったところに、First Division はノーザン・パシフィックに「買収」されたのであった<sup>62)</sup>。

しかしながら、ノーザン・パシフィック、St. Paul & Pacific、First Division の 3 鉄道は、合同してひとつになったというのではない。どういう関係になったかについて、見かけを概括すると、まず St. Paul & Pacific と First Division の多数株式がノーザン・パシフィックに連なる数名の個人の手に預託された。ノーザン・パシフィックの取締役会から数名が、二つの会社に派遣された。だが反面、Becker は依然、First Division の社長の地位の留まり、また当面は Litchfield と Willmar もその取締役の肩書を保持していた。言え換えれば二つの被支配会社は、支配会社とは異なる金融利権の影響をなお保持していた。そして多分に従来と同じ建設の課題を追及(もちろんノーザン・パシフィックの承認の下にであるが)していったのである。今日の観念でいえば、二つの会社がノーザン・パシフィックの「子会社」になっ

---

62) *ibid.*, 5-21~5-22.

たわけであるが、私がかつて別稿で考察したように<sup>63)</sup>、当時の鉄道株式会社支配のしくみのなかで多数株所有という手段は今日のように明確でも決定的でもなかった。むしろ要するに、どういう手段であれ実際に支配する者が会社を支配した時代である。当時の新聞はこの「子会社」をたとえば“St. Paul & Pacific Division”などというふうにも表現した<sup>64)</sup>。とすると、あたかも First Division が「親会社」たる St. Paul & Pacific にたいしてそうであったごとく、この“Division”がノーザン・パシフィックにたいして持つ関係も、必ずしも被支配＝支配の一方的関係だったわけではなかったのである。時がくれば新しい対立関係が主側面として浮かび上がってくる、そういう性格を内包していた。両鉄道のこの対立と協調の関係は、St. Paul & Pacific がグレート・ノーザン鉄道という大鉄道システムに成長するまで、あるいはその後にはさえない、さまざまに形を変えて展開されるのである。

**St. Vincent Extension** 3社の協調関係が達成されたことで、1870年代初頭のミネソタ州鉄道界には大きな楽観気分がみなぎった。折しもこの時期は、セントポールを中心とする州内の人口と経済の急成長期であって、各鉄道ともに乗客・貨物が顕著に増大した。St. Paul & Pacific 鉄道の路線にも、商店、製粉工場、木工場、馬具製造、鍛冶屋、穀物倉庫、鉄道修理工場ホテル、新聞社、教会、などを備えたタウンが次々と現れた。そして1871年末、本線は多年の念願だった Breckenridge(セントポールから214マイル先)についに到達した<sup>65)</sup>。この建設と操業の経過のなかでは、たとえば First Division があらためてダコタ乗入れ権を議会に申請

---

63) 拙稿「ウォール街 初期の証券」(札幌大学「経済と経営」第20巻2号 1989年9月)。

64) Manuscript, 6-5.

65) *ibid.*, 6-2~6-3. 6-13~6-14. Breckenridgeの町づくりは過去2度の歴史を持つ。最初は1857年、鉄道の到来を見越した投機家が国有地を買って、ホテル、製材所ほかの建物を建造し、入植者に向けての宣伝を始めた。が、62年、インディアン(スー族)の反乱で入植者は逃げ、建物は焼き払われた。次に1866年、商人が木材置場、タウンロット販売エージェントなどの計画を伴って再来し、若干の入植者がそれに続いた。彼らは、この地が鉄道の西ターミナルになるのだと宣伝し、自らもその期待で住み着いていた。実際に鉄道路線が通じた少し後の1873年の町の実態は、ホテル4、商店5、酒場3、住民数300という「繁華なヴィラ」であった(6-14)。

(71年1月)したが成功しなかった、土地の販売をめぐるノーザン・パシフィックと First Division が競ったなど、鉄道間に若干のコンフリクトもあったが、大事には至らなかった。

こうして First Division が Breckenridge からその先、カナダ国境へ向けて北上する計画の機が熟してきたかに見えた。そこから当然、正確な路線の確定や資金調達の実際問題が出てくるが、それに先立って、これには法律上の処理を含むやっかいな問題があった。まず、すでに第1図を掲げて説明しておいたように、設立特許状で想定されていた St. Vincent へのルートは、支線 (First Division) の建設目標であった Crow Wing から延長して行くというものであった。しかしそのルートで北上すれば必ずノーザン・パシフィック路線と交わることになり、ひいてはその路線を一部使用して進むことになる。当然それはノーザン・パシフィックにとって好ましい。だがそうすると、St. Vincent Extension のための土地贈与が予定より大きく削減される恐れがあった。とくにこのことを銀行家の Willmar が懸念して、Breckenridge からレッド川沿いに北上する、まったく違うルートを要求したのだった。この変更については、土地贈与を決める連邦議会と特許状を出したミネソタ州議会との承認が必要であった。(なおこの変更に関連して、Crow Wing を目指すこれまでの支線建設計画そのものが、もはや時代に沿わないと考えられた。この計画はミシシッピ川沿いに出来るかぎり北上しそこから西のレッド川に向かう、あくまで水運中心の発想だったからである。当初の First Division の計画路線が第3図にみるように St. Cloud から西進するコースに変更された背景には、そういう事情もある。)もうひとつの問題は、そもそもミネソタ州議会から将来 St. Vincent までの延長を含みにした特許状を得ていたのは St. Paul & Pacific であって、これと区別される会社である First Division ではなかったことである。ノーザン・パシフィック傘下で二つの「子会社」が別々のものと扱われた以上、実際の建設を First Division がするのであれば、その権利(フランチャイズ)を St. Paul & Pacific から得なければならないと考えられた。

まず前者にかんして、1871年3月、連邦議会が St. Paul & Pacific の路線変更に許可を与え、これを受けてミネソタ州議会も同鉄道の特許状の修正に同意した。ただし Crow Wing から北上するルートは完全には放棄されず、ノーザン・パシフィック路線上の Brainerd までの建設が義務づけられた (Brainerd Extension という。) St. Vincent までの建設完了の時限は2年後の73年3月と規定された。このいわゆる St. Vincent Extension は、St. Cloud から St. Vincent まで全長300マイル。こ

これは通常、さらにノーザン・パシフィック路線と交差する Glyndon から St. Vincent までの北方部分と、St. Cloud-Glyndon 間すなわち First Division の修正路線にあたる南方部分とに2分して検討されることになる。前者の北方部分はやがて、ノーザン・パシフィックが自身のカナダ鉄道との接続を構想したことによって新たな戦略的意義を持たされる。

後者の問題にかんしては、St. Paul & Pacific の Rice 社長と First Division の Becker 社長との会談が何度となく交わされた。Becker は「両社は利害も目的も同一なのだから」、役員陣を同一に整備し、贈与地とフランチャイズすべてを現業会社たる First Division に移動すべきだと説いた。Rice がこの主張に反撥して、一時両者の間に険悪な雰囲気があったのであるが、ノーザン・パシフィック代表者を加えた折衝をへて、71年初夏までに次のような合意に達した。①建設予定の348マイル (St. Vincent Extension と Brainerd Extension) とそれに伴う贈与地とにたいして St. Paul & Pacific 取締役会が設定(execute)した抵当(mortgage)を保証として、First Division が1500万ドルの社債を発行する、②アムステルダムの Lippmann, Rosenthal & Co. がその社債のヨーロッパにおける販売を引き受ける、③ First Division はこのラインの建設を遂行し、それをノーザン・パシフィック鉄道に99年間のリースに付す<sup>66)</sup>。

St. Vincent (および Brainerd) Extension 計画の速やかな進行のために、ノーザン・パシフィックは3人の委員からなる委員会を設置した。その委員長に W. G. Moorhead が任命された。オランダ銀行家の立場からすると、これまで Litchfield が務めてきた仲介者の役割をこの Extension にかんしては Moorhead が担当するこ

---

66) *ibid.*, 6-15~6-22. Publication, p. 22. この間のいきさつは込み入っていて理解しにくいので Publication の記述をも参照したが、後者はやや違う力点をもって書いているように思われる。Publication のほうの記述では、St. Vincent と Brainerd の二つの Extension を構想し推進したのはもっぱらノーザン・パシフィック経営陣で、しかし彼らはこの権利を直接入手することも、二つの子会社の合同を議会に認めさせることも難しいと考え、代わりに本文のような仕方で1500万ドルの社債発行と路線のリース権をアレンジしたのだという(なお Publication は Extension の全長を438マイルと書いているが、これは間違いであろう)。このほうがノーザン・パシフィックと他の2会社との支配=被支配の関係がすっきり説明できることは事実であるが、私には Manuscript の込み入った記述のほうが実態に沿っている感じがする。

とになったわけで、彼らはそれを歓迎した。ところでこの Moorhead の立場というのは、Litchfield のようには単純でなかった。彼は、第 1 にジェイ・クック商会のパートナーであり、第 2 にノーザン・パシフィックの取締役、第 3 に First Division の取締役、第 4 にノーザン・パシフィック建設委員会の長、第 5 に上の 1500 万ドル社債発行の抵当 (mortgage) の第 2 受託者 (second trustee, 第 1 は Becker) であった。実際に計画が動き出すと、彼はしばしば Becker 社長に替わって建設契約にサインしたり、レール購入のエージェントとして振る舞ったり、手形に裏書もするようになった(彼はそれを general contractor としてではなく抵当の受託者としての資格で行った)<sup>67)</sup>。

First Division の主要なエネルギーがなお本線建設のほうに注がれていたのと、オランダ銀行家との細部の協議が長引いたのとで、St. Vincent Extension の建設契約が整ったのは 1871 年の秋であった。コントラクターの De Graff & Co. は、Becker 社長の Moorhead への推薦にもとづいて選ばれた。建設工事そのものにはさしたる障害がないと見られ、開始直後のめざましい進行速度からして、一時は 72 年中に完了するのではないかとさえ予想された。が、その成否を握る鍵はここでも社債販売の成り行きであった。

多くの法的な手続きを終えて 1500 万ドルの社債がヨーロッパに持ち込まれたのは 71 年の秋である。Willmar も引受け商会の Lippmann Rosenthal & Co. も、当初これには大乗気で、大々的な販売キャンペーンをはった<sup>68)</sup>。

まず、600 万ドルが比較的速やかにさばかれたと報じられた。ところがその代金はなかなか合衆国に送られてこなかった。オランダ銀行家たちの説明によると、実はこの 600 万ドル分は“under-syndicate”の手に渡ったので、現金の回収にはまだ時

---

67) Manuscript, 6-22~6-23.

68) Lippmann Rosenthal & Co. が投資家向けに説いた、この社債の魅力は次のような点であった。①ミネソタが(人口および開発面積の増加率などから見て)合衆国のいかなる他の州よりも急成長している州であること、② First Division が計画している 348 マイルのきわめて高い戦略的位置、③鉄道資産と 222 万 7000 エーカーの豊かな土地にたいする第 1 抵当権の魅力、④社債の流通性が、鉄道保有地の販売可能性によって、またその売却益を 10% のプレミアムで社債に投ずるという会社計画によって、強化されること、⑤この社債の 7% 利子の年々の支払いに当たっては、1 ドル = 4 シリングという為替レートを保証すること (ibid., 6-27)。

間がかかるといのであった。under-syndicate とは、いわば主幹事である Lipmann Rosenthal の下に組織されたアンダーライター群のことでもあろうか。それならば社債はまだ売れてはいなかったわけである。そしてそのすぐ後、71年12月から72年1月にかけて証券市場は沈滞し、銀行家たちは価格支持のために一部の社債を買い戻さねばならなかった。その後しばらく、ゆるやかなテンポで社債は売られていったが、6月にはもはやアメリカ証券全体のスランプが決定的となった<sup>69)</sup>。

ここから当事者たちの非難と責任のなすり合いが始まる。それは次節に見る1873年恐慌のなかでの経営破綻→清算→再建過程を通じて延々続くやりとりの序曲であった。Becker 社長はノーザン・パシフィックの傘下に入ってから鬱屈した気分を爆発させた。「ノーザン・パシフィックの経営はビジネスなどといえるものでないのです。その点でも、またその帰結がどうなるかについても、私の意見は何ら変わっていません」と、彼は Taylor 宛ての手紙に書いた。Willmar はまた Becker に宛てて、貴方の遅鈍のゆえに社債売出のタイミングが悪くなったのが売行不振の原因だ、また社長たる貴方がそもそも First Division に健全な財務体質を作り上げていたら、「われわれ皆にとって不利益なノーザン・パシフィックとの協定など受け入れずに済んだはずだ」などと非難して書いた。オランダ銀行家の代表としての Willmar は、はしかにノーザン・パシフィックのやり口に腹をたてていた。たとえば、St. Vincent Extension 社債が「わが社のエージェントによって売りにだされている」といったノーザン・パシフィックの言い方、First Division の路線を走る車両にノーザン・パシフィックの名を貼り付けたり、その路線を自社の路線地図に含めたりといった横柄さに、我慢がならなかった。First Division の「自主性(autonomous character)はこの社債が全部償還されるまで」保持されなければならない、と彼は Moorhead に書き送っている。その Moorhead が Brainerd Extension の延期説に傾いていったことも Willmar は不満だったし、さらに Moorhead が Willmar にあてつけるがごとく Becker 支持にまわっているのも不快だった。

問題がこの程度のことなら、まだ良かった。最も深刻な不和のもとになったのは、ノーザン・パシフィックの東西路線のために認められた土地贈与と、St. Vincent Extension に認められた土地贈与とに何十万エーカーにも及ぶ重複部分があるのがわかったことであった。1857年の St. Paul & Pacific 特許状と1864年のノーザン・パシフィック特許状とをふまえて作られたはずの1871年修正法は、両社のその重複

---

69) *ibid.*, 6-27~6-28.

に言及していなかった。連邦政府の鉄道にたいする土地贈与にそうした杜撰さがあったということであろうし、通常なら先に建設を遂行した鉄道のほうが結局その贈与を得ることになったろう。しかしノーザン・パシフィックと First Division の関係、あるいは St. Vincent Extension の場合にはそれが簡単に当てはまらないのである。この問題は以後 20 年にわたって法廷で争われることになるが、70 年代初頭の時点には、そのことが 1500 万ドルの社債を支える抵当地の不確かさとして、ただちに悪影響を生んだのであった。たとえば、もし訴訟でノーザン・パシフィックが勝って土地の権利を得るようなことになったら、この社債の運命がどうなるかはおのずと明らかだった<sup>70)</sup>。

Moorhead は、土地問題では最終的にノーザン・パシフィックが勝つだろうと確信していた。しかし彼にとって St. Vincent Extension はどうしてもやり遂げねばならない任務である。任務を果たすためには、土地係争に決着がつく以前に社債を売り切り、また St. Vincent Extension を完成させなければならなかった。彼は懸命に Becker を督励し、また不本意ながらレールの購入・輸送代金として自分の資金を立て替え、あるいは手形に裏書した。

だが、資金ぐりは一向に好転しなかった。1872 年の秋口には、Duluth とニューヨークに代金支払を得られぬ大量のレールが山積された。コントラクターの DeGraff & Co. はもう何か月も現金を受け取っていなかった。地元銀行からの借入れはとうに限度を越していた。貸金さえ不払いが続いて、労働者の間に不穏な雰囲気がかたまっていた。フィラデルフィアにいた Moorhead もこれ以上の前貸は不能と判断し、躍起になって Lippmann, Rosenthal & Co. に打電を繰り返したが、しかしこのオランダ商会も社債販売にかんしてすでに応分の前貸をしているとの理由で支出を拒絶した。

そしてついに 1872 年 10 月 5 日、Moorhead は工事の中断を命じた。St. Vincent Extension は北方、南方の二つの工区とも完成しておらず、Brainerd Extension のほうはまだ地ならしさえ殆ど行われていなかった<sup>71)</sup>。

1500 万ドルの社債がどうなったか、その調達資金がどう使われたかを、まとめておこう。やがてオランダから合衆国に社債の売上分が送金されてきたが、成果はみじめなものだった。約 3 分の 2 にあたる 1063 万 5000 ドルが、平均して額面の 70%

---

70) *ibid.*, 6-29. 6-32.

71) *ibid.*, 6-33.



の価格で販売されたことになっていた。大部分はオランダで小口単位で売られ、一部がイギリス、ドイツでも売られていた。ただし売残りの社債も、何らかの借金の質に入っているものが少なくないと報告された。売上のうち額面の20%に相当する額がこの3年の利払い分として、5%が諸支出・コミッション<sup>72)</sup>・為替差損などとして天引され、結局、鉄道の手に入ったのは1500万ドルの35%に相当する522万5000ドルである。First Divisionはそこから150万ドルをBreckenridgeまでの路線を完成するのに当て、123万2000ドルを既発行社債の利払いに流用した(発行の当初からFirst Division経営陣はそういう流用を含みにしており、このBreckenridgeまでが完成しないで新社債の市場化は不可能だと主張していた)。

St. Vincent Extensionに用い得た資金から最も多く(おそらく半分近く)支出されたのは購入レールの代金である。それまでにもFirst Divisionはでき得るかぎりレールを大量一括注文(job lots)で購入してきた。すでにレールの形状を標準化していたため、発注から(St. Vincent Extensionの場合3万3000トンものレールを)入手するまでに多大の時間がかかると判断してのことである。ところが当時レール需要の増大に伴いイギリス産レールの価格は上がり、製造業者は社債での支払いを拒み強気で現金払いを要求するようになっていた。このことが鉄道社債のはげ口をいっそう狭め、現金需要の圧力を増す一因になっていたのである。この支出を差し引いてMoorheadがSt. Vincent Extensionの建設費用に充てるべく受け取ったのは188万6044ドルだったとManuscriptにはあるが、これでは上と計算が合わない。ともあれ彼が受け取ったのが建設の資金需要からみて問題にならぬ金額であったことは疑いえない<sup>73)</sup>。

こうして、1872年秋までにFirst Divisionの経営は苦境に陥った。そこに1873年恐慌がくる。First Division, St. Paul & Pacific, ノーザン・パシフィックがそれぞれに財務の暗礁に乗り上げ、かくして3社の「協調」は終焉を告げるのである。

[未 完]

---

72) 社債販売のコミッションは額面の3%、実際販売額の2%であり、Lippmann Rosenthalは総額1,044,054ポンドを得た(Note, 6-106)。

73) *ibid.*, 6-34~6-35.