

ペンシルヴァニア鉄道の歴史 (1)

小澤 治郎

1. 1870年代中頃までの建設と拡張の概要
 - a. 本線（メイン・ライン）の建設
 - b. メイン・ラインの周辺
 - c. メイン・ラインの北と南の組織
 - d. 西方への拡張
 - e. ニューヨークおよびワシントンへの進出

本稿は19世紀末にアメリカ最大の鉄道会社となったペンシルヴァニア鉄道の歩みを辿ることを目的としている。

ペンシルヴァニア鉄道はフィラデルフィア、ピッツバーグ間を結ぶ本線（メイン・ライン）から始まり、ニューヨーク・セントラル鉄道、イリー鉄道、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道と並ぶ幹線鉄道として発達するが、ペンシルヴァニア州が当時の鉄工業および鉄鋼業、石炭産業、石油産業の中心地として発展するにつれて、東向けの農業製品、西向けの工業製品という幹線鉄道型の輸送に加えて、石炭、鉄鉱石、石油、石灰石などの工業原料の輸送、工業化にともなう旅客輸送の発展を見て、地域的にもメイン・ラインの東西南北、とくにピッツバーグ以西のシカゴ、セントルイスに達する支線網を勢力下において、アメリカ最大の鉄道会社に急成長を遂げた。

アメリカ初期の鉄道建設の時期には、一般にイギリス資本を背景にもったボストン、ニューヨークの前期的商業資本が主導的に活躍する時期が見られる¹⁾が、ペンシルヴァニア鉄道は産業資本型の発展をしたといわれる²⁾。

この理由には第一にペンシルヴァニア州が早くから産業資本型の発展をして³⁾いたこと、第二にペンシルヴァニア州ではアルゲニー山脈が急峻であったため、初期の未熟な技術では鉄道を完通することができず、運河やインクライン

ド・プレイン（据付蒸気機関による牽引方式）に頼らざるをえなかったことから時期的にも商業資本的発達の時期とはずれて発達したこと、第三に、第二の問題と関連するが、建設の方法がその時点の技術にひじょうに左右されたため、技術面が何よりも重視され、技師が経営にも責任をもつという当時の風習の面が前面に出て、技師たちが会社の経営に決定的な発言権をもつにいたった事情などが考えられる。

しかし、のちにも見るように、州議会やフィラデルフィア市の果した役割がひじょうに大きいことから、ルイス・ハルツ教授のいう混合企業的⁴⁾性格も強く、さらにペンシルヴァニア州以外も含めて支線の農村部の参画も大きな意味をもったと思われる。以上のような諸問題を、鉄道会社自身とともに、各産業と鉄道との関係を含めて当時の資本主義の発展の背景の最大の公共事業であった鉄道業としての観点から考察してみる。

- 1) 拙稿、「アンチ・ベラム期のアメリカ鉄道業」岐阜経済大学論集，開学記念号。
同，「ニュー・イングランド初期の鉄道——Stephen Salisbury, *The State, the Investor, and the Railroad*. The Boston and Albany, 1825~1867. 1967の紹介」岐阜経済大学論集，第2巻第1号，pp. 175-196。
- 2) 鈴木圭介，中西弘次，「アメリカ資本主義の発展と鉄道業——南北戦争以前の時期を中心に」(1) (2) (3)，社会科学研究，1971。
- 3) この見方は楠井敏朗氏にもっとも断定的に見られる（『アメリカ資本主義と産業革命』昭和45年）が，永田啓恭氏や中村勝己氏らの場合にも濃厚に見られる，かなり広く認められている見解と言ってよいだろう。
- 4) Louis Hartz, *Economic Policy and Democratic Thought: Pennsylvania, 1776~1860*. 1948.

1. 1870年代中頃までの建設と拡張の概要

まず，この鉄道の前史から1874年までの時期を見ることによって，この鉄道の建設と拡張の経過を地域別に見ることにした。のちに各問題別に見るに先立

って、具体的状況を把握しておくことが重要であると考えられる。記述はほとんど前述の Burgess and Kennedy, *Centennial History of the Pennsylvania Railroad Company, 1846~1946*. 1949 によった。その順序は a. 本線の建設, b. メイン・ラインの周辺, c. メイン・ラインの北と南の組織, d. 西方への拡張 (イ. フォートウェイン・システム, ロ. パンハンドル・システム, ハ. 南西部, ニ. ピッツバーグの北方), e. ニューヨークおよびワシントンへの進出である。

a. 本線 (メイン・ライン) の建設²⁾

独立革命後ミシシッピ河による河川交通は徐々に発展し、ピッツバーグ、シンシナティ、ルイヴィルの他、オハイオ州のマリエッタ、インディアナ州のマディソンなどの交易中心地が生れつつあったが、ペンシルヴァニア州の東西を結ぶ山間の“踏み道”はほとんどが馬がやっと通れる程度のもので、1812年ごろは、“フィラデルフィアからピッツバーグまで、5~6頭の馬で2,500~3,500ポンドの商品を運搬するのに、18~35日を要する状況であったが、このような状況の下でも1818年は重量12,000トン、1,800万ドルの商品がフィラデルフィア、ピッツバーグ間を運ばれたとされる。商品100ポンド当りの運賃は5~8ドルで、年間運賃は150万ドル前後に達したとされる。これから計算すると1日40トン前後の、100ポンド当り75ドルの商品が運搬されたことになり、高額の運賃を負担することができる少量の商品のみが運搬されていたことがわかる。

この間、オハイオ州、インディアナ州、イリノイ州、ミズーリ州の人口は漸増し続け、イリー運河の建設などに刺戟されて、ペンシルヴァニア州でもハリスバーグ、ピッツバーグ間、スカイルキル河、サスケハナ河間の運河の計画が生れるが、1820年代後半にはフィラデルフィアとピッツバーグを結ぶ運河は不可能であり、ターンパイクか鉄道によらなければならないことが明らかになってきた。1832年には東側コロンビア、ホリデイズバーグ間と西側ピッツバーグ、ジョーンズタウン間に運河が開通したが、ホリデイズバーグ、ジョーンズ

タウン間33マイルは馬車輸送によった。1834年にはフィラデルフィア、コロンビア間の鉄道と連水鉄道 Portage Railroad が完成し、フィラデルフィア、ピッツバーグ間の一貫輸送 (Main Line と呼ばれた) が開通するが、それはフィラデルフィアからコロンビアまで72マイルが鉄道、そこからホリデイズバーグまで172マイルを運河、ついでジョーンズタウンまで36マイルを連水鉄道、最後はまた104マイルの運河でピッツバーグへ到着するという煩雑なもので、乗り換え、積み換えの手間、冬期の氷結や春の出水、夏の水の減少による中断など不十分な点が多過ぎた。しかし、それにも拘らず東西間の流通量は相当な伸びを示し、ニューヨークやバルティモアと西部通商をめぐって競争する気運が生まれた。バルティモアはすでにチェサピーク・オハイオ運河とともにバルティモア・アンド・オハイオ鉄道によってペンシルヴァニア州南西部の通商を部分的に担当しつつあったが、ペンシルヴァニア州の連水陸路が1835年に約5万トンの貨物と2万人の乗客を運搬したことから、以後両者は競争状態に入っていく。しかし、前述のようにかさばる商品はまだ経済的に運搬できない状況が続くため、西部ペンシルヴァニアの穀物はまだニューオルレアンズ経由のルートの方が安価であり、1839~40年ごろから従来の連水鉄道の途中に設けられていた10の“インクラインド・プレイン”(据付蒸気機関によって急坂を列車を引き上げる装置)を廃止するため、あたらしい路線に切り換える方策が求められ始めた。39年からチャールズ L. シュラッターの下で始められた測量が42年に一応終るが、かれが考えた北廻りルート、中央ルート、南廻りルートのうち中央ルートが、建設費の点からも距離の点からも最善であるとして選ばれた。しかし、40年代前半期は37年恐慌の余波がまだ顕著で、とくに鉄道建設一般が各州の財政困難により危険視されている状態であったため、すぐにはそれは実行に移されないが、42年にバルティモア・アンド・オハイオ鉄道がカンバーランドまで開通し、重要な商業中心地であったピッツバーグとの連絡の可能性がでてきたことが直接の刺戟となって45年ごろからフィラデルフィアで一貫鉄道建設問題が議論され始めた。46年からハリスバーグの州議会でもこの問題は激しく議論さ

れ、各地からの陳情書が山積し始めた。地域によってはバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の乗り入れに賛成するものも多く、フィラデルフィアには既存の運河に損害を与えるという意見や、巨額の出費を危険視する意見も多く、全体として地域的対立の様相を見せたが、46年4月に中央鉄道建設案は僅少の差で州議会を通過した。その内容はハリスバーグ、ピッツバーグ間の鉄道建設のため750万～1000万ドルの株式発行を認め、20年ごとに州が鉄道を買上げる権利をもつこと、必要な乗物をもった個人は誰でも通行の許可を与えられること（この点は運河方式が採用されている）の他、運賃の最高額、3月～12月の運河の開通期間にはトン・マイル当り、0.5セントの“トン税”を支払うべきことなどであった。株式発行については、最初の株式応募によって100万ドル弱が販売されたあとフィラデルフィア市がどれだけ引き受けるかについて議論されるが、11月になってまず3万株（1株50ドル）、のち建設が進むにつれて2万株、計250万株をフィラデルフィア市が支出することが決定された。これに続いてふたたび株式応募がより綿密に展開され、1戸1戸勧誘が行われた。47年までに全部で60,570株（約300万ドル）が販売されたが、このうちフィラデルフィア市による3万株を除く30,570株は2,634人の個人や団体によって応募された。従って平均応募株数は11.6で、大量応募者は少なく、100株を超えるもの22人、100株が56人であった。応募の方法は10パーセントの現金を支払い、あとは60日以上の間隔で10パーセントずつの分割払いであった。47年3月株主総会が開かれ、サミュエル V. メリックを初代社長とする13人の重役陣が選ばれた。

この鉄道の建設において、とくにハリスバーグ以西においては高度の技術が必要とされたため、最初から技術陣の役割が重視され、47年4月の第2回の重役会で早くもジョン・エドガー・トムソンを技師団長 Chief Engineer とする技師陣の採用が決められた。トムソンはカムデン・アンド・アンボイ鉄道、ジョージア鉄道などで十数年におよぶ鉄道技師生活を経験し、このとき39歳の働き盛りであった。また、イリー鉄道出身のエドワード・ミラー、ペンシルヴァニア州の従来組織出身のウィリアム B. フォスターが、トムソンを助ける

Associate Engineer として任命された。かれらはジュニアタ溪谷ルートを最善として選び、測量を始めた。(この当時の鉄道技師は単に技術面だけでなく、経営の面にも責任をもつのが一般的であった。) この測量は広く、かつ詳細に1849年まで続けられた。本線が完了するまで従来の連水陸路を使用し続ける方針がとられ、シュガー・ラン・ギャップを通るコースに決定された。その後も研究が続けられ、1852年に建設に着工するころには、東側では最も急峻な場所でも直線のところで1マイル当り95フィート、カーブのところで1マイル当り82フィートの上昇に押えることができることになり、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道の116フィートを下廻ることになった。有名な馬蹄形カーブをふくむこの計画は、その後トムソンの名を高めた当時としては出色のものであった。山頂から西側のルートはいくつかのコースが可能であった。そのため地域間の鉄道誘致運動もおこり、建設費の問題、ピッツバーグまでの到着時間の問題などもからんで、やはり2年半後の49年末にグリーンバーグ・コースに決定を見た。

東西の両端での鉄道建設は47年に始まっていたが、ピッツバーグ側は工事費の問題をめぐって紛糾があり、工事は中断した。東側の建設はハリスバーグの近くのサスケハナ河の架橋が難事であった。それは幅3,680フィートで橋脚22を要し、当時としては難工事であった。ハリスバーグ、リューストン間は49年9月に開通した。同時にペンシルヴァニア鉄道会社はハリスバーグ・ランカスター鉄道と契約してその線の車輛を買い上げ、通行料を支払う形で操業権を獲得した。またこのころ車輛の購入が始められた。最初に購入された3台の機関車は72インチの動輪をもち、重量47,800ポンドであった。またこのころレールが不足したが、海外よりの輸入よりもペンシルヴァニア産のレールを使用する方針がとられ、デヴィッド・リーヴス社と15,000トンの契約が結ばれるが、このトン当り60.50ドルの価格は海外からのものより10ドル安価であった。リーヴス社はランカスター郡に製鉄工場を建てて将来の注文に備えた。(その後当分、實際上全部のレールがこのリーヴス社によって供給された。)

49年9月にメリック氏に代ってウィリアム C. パターソン社長が就任する

が、その時点で消費された費用は310万ドルで、50万ドルが留保されていた。未徴収の募金は190万ドルで、48年にアルゲニー郡が100万ドルの株式募集を郡議会で決議し、フィラデルフィア市も次の50万ドルに応募した。

建設は進み、1850年6月にハンティンドン（ハリスバーグから97マイル）まで、同年9月にはホリデイズバーグ（ハリスバーグから137マイル）まで開通して連水陸路と連絡した。西側では同年中に連水陸路との連絡点であったジョーンズタウンの東のビッグ・ヴァイアディクト（ピッツバーグから85.5マイル）までの契約が結ばれるが、労働者集団間の争いなどのため工事は後れ、連水陸路との連絡が完成したのは52年12月であった。ここに連水陸路によるフィラデルフィア、ピッツバーグ間の連絡ができ上がった。

その間の建設費と株式応募の状況は、51年末で、

市、郡および各地方自治体……………	\$ 5,750,000
個人および私的会社……………	\$ 2,356,000
	<hr/>
	\$ 8,106,000

であったが、52年2月の株主総会におけるトムソンの報告によれば、“総額1,250万ドルの総建設予定費にたいして、無条件投資は833万ドル”で、他に一定の応募額に達したときに追加される条件つき投資が、フィラデルフィア市75万ドル、ノーザン・リバティ地区25万ドル、その他25万ドル予定されたが、それらを計算に入れても約300万ドルが52年、53年に不足する状況であった。そこで、6月には Chief Engineer のエドワード・ミラーが、ロンドン、パリ、アムステルダムで社債の引受業者を打診するなどの工作をしたのち、52年9月にロンドンのチャールズ・エドワード・フィッシャー商会に、100ドルにつき3.20ドルの手数料で300万ドルの社債の販売を委託することになった。

52年には複線化が始まり、必要な2万トンのレールは引き続きリーヴス商会にトン56.50ドルで注文された。54年2月には山頂部門も一応開通し、その後の工事を55年6月までに終了するが、55年末の総建設費は1,848万ドルに達し、複線化による費用の増加を考慮に入れても、トムソンの計画を200万ドル上廻

る支出となった。(これはやはり山岳部の建設困難がその主要な原因であった。) 53年以降はトムソン自らロンドンに渡り、T. ウィッギン商会などと交渉して社債販売の努力をし、54年には以前の300万ドルに加えて約150万ドルを販売したが、54年にはあらたに二級抵当で1,000万ドルをウィッギン商会によって販売することが決定された。しかし、このころはカリフォルニアの金産出というプラス要因があったが、クリミアの状況の悪化、各地の鉄道建設ブーム、西部の穀物不足などのマイナス要因が重なって社債の大量販売は不可能な状況であったので、会社は複線化の工事をおくらせることにし、54年の社債販売は100万ドル以下にとどまった。この間ペンシルヴァニア州議会は漸時追加の株式発行を許可し、55年5月には40万株(2,000万ドル)の発行を許可していたが、56年1月までに実際に応募された額は1,235万ドルにとどまった。株価の推移も53年、54年には額面価格(50万ドル)近くであったが、54年末には40ドルまで下り、55年には45~48ドルの間であった。56年1月1日の段階で複線化136マイル、車輛は機関車118台、客車119台、貨車1,635台であった。

b. ³⁾メイン・ラインの周辺

ピッツバーグ以西については、48年から始められたオハイオ・アンド・ペンシルヴァニア鉄道の建設が51年オハイオ州のセイレムまで82マイル進んでいたが、51年9月ペンシルヴァニア鉄道の重役会はこれに25万ドルを出資することを決定した。さらに、52年にニューヨーク・セントラル鉄道が形成されたことに刺戟されて、53年にはマリエッタ・アンド・シンシナティ鉄道に75万ドル、オハイオ・アンド・インディアナ鉄道に30万ドル、スプリングフィールド、マウント・ヴァーノン・アンド・ピッツバーグ鉄道に10万ドルの出資が決定された。また、54年にはストイベンヴィル・アンド・インディアナ鉄道に50万ドルの出資が決定され、シンシナティやシカゴとの連絡が指向された。

55年11月にメイン・ラインが完成したと報告されたとき、ハリスバーグ、ピッツバーグ間245マイル中136マイルが複線でその東ハリスバーグ、ランカスタ

一間は、ペンシルヴァニア鉄道の勢力下に入ったハリスバーグ・ポーツマウス・マウントジョイ・アンド・ランカスター鉄道、続いて州有のフィラデルフィア・アンド・コロンビア鉄道(81マイル)によってフィラデルフィアと結ばれたが、この路線には欠陥があり、ハリスバーグ以西のそれとはゲージも違っており、とくにフィラデルフィアのターミナル施設が不十分で一部は馬によって牽引されなければならなかった。

フィラデルフィアの東では、のちにユナイテッド・レイルローズ・オヴ・ニュージャージーとなる路線がフィラデルフィアとカムデン・ジャージ・シティ鉄道をつないでいた。しかし、当時はペンシルヴァニア鉄道はこれと連絡していなかった。南ではフィラデルフィア・ウィルミントン・アンド・バルティモア鉄道がフィラデルフィアとバルティモアをつないでおり、北側ではレディング鉄道がレディングからポッツヴィルに達していた。またジャーマントウン、ノリスタウン、ウェスト・チェスターもフィラデルフィアと結ばれていた。

ハリスバーグでは、ペンシルヴァニア鉄道はカンバーランド・ヴァリィ鉄道によってチェンバースバーグ、ハガーズタウンと連絡し、ノーザン・セントラル鉄道がバルティモアへのびていた。これより西はピッツバーグまで連絡路線はなく、ピッツバーグではピッツバーグ・アンド・コネルスヴィル鉄道があり、アルゲニー・ヴァリィ鉄道がキタニングまでのびていた。またその完成は南北戦争後までもち越されるが、ストイベンヴィル・アンド・インディアナ鉄道、オハイオ・アンド・ペンシルヴァニア鉄道、オハイオ・アンド・インディアナ鉄道などもアルゲニー河の鉄橋の完成を待っていた。フォートウェイン・アンド・シカゴ鉄道も組織されて資金を待っており、クリーヴランドとピッツバーグを結ぼうとするクリーヴランド・アンド・ピッツバーグ鉄道もピッツバーグに向けて建設中であった。以上が55年段階のメイン・ライン周辺の状況で、フィラデルフィア周辺の不整備とピッツバーグ以西の爆発的な、多様な建設計画がその特徴であった。

以上の各方面の74年までの発展を跡づけてみると、まずフィラデルフィアの終点設備については、運搬物資量の増加、とくに58年のアルゲニー・リバー・ブリッジの完成以後はその改良の必要性が痛感され、石炭、木材、鉄、家畜の運搬増加に加えて、缶詰工場、製粉工場をも併せもつデラウェア河へのペンシルヴァニア鉄道の出口となる路線の建設計画となった。投資家の意見が求められ、ワシントン・アベニューにその終点をおく計画が59年の年次大会で承認され、60年にはスカイルキル河鉄橋の測量、設計が始まり、それは61年に完成し、62年には穀物エレベーターなどのターミナル施設、石炭運搬路線の建設などがすすめられた。これらの費用は62年末までに511,000ドルにのぼったが、その後も石炭積出埠頭の建設などが続けられた。この他、レディング鉄道やフィラデルフィア・ウィルミントン・アンド・バルティモア鉄道との連絡が必要であったので、60年から測量を始めてジャンクション鉄道が計画され、その北の部分は63年に、残りも66年に完成していった。

ニューヨーク・セントラル鉄道の場合と同じく、ペンシルヴァニア鉄道においても運河関係利害の反対を緩和するため鉄道貨物にたいするトン税が設置されていたが、その後自由化の動きによって、また鉄道運搬貨物量の増加にともなってそれは廃止される方向に向う。ペンシルヴァニア鉄道の場合、61年にトン税減免にともなって、ペンシルヴァニア鉄道が州内の短路線を85万ドル（税の減免によって生れたとされた額）の限度内で援助することになった。これはCommutation Lines（税減免鉄道）と呼ばれたが、それはピッツバーグ・アンド・ストイベンヴィル鉄道、ウェスタン・ペンシルヴァニア鉄道、ティロン・アンド・クリアフィールド鉄道、フィリップスバーグ・アンド・ウォーターフォード鉄道、ティロン・アンド・ロックヘヴン鉄道、ミフリン・アンド・センター・カウンティ鉄道、エベンズバーグ・アンド・クレソン鉄道、チャーティヤーズ・ヴァリィ鉄道、ベッドフォード鉄道、ファイエット・カウンティ鉄道、チェンバーグ・アンド・アルゲニー鉄道であった。これらのうち4社は消滅したり、他会社の勢力下に入ったが、残りのものはペンシルヴァニア鉄道の援助

第1表 税減免鉄道(1873)

会社名	操業マイル数	額面価格		貸料
		株式(ドル)	債権(ドル)	
ボールド・イーグル鉄道	76.0	184,100	129,100	A
ベッドフォード・アンド・ブリッジポート鉄道	49.2	308,950	1,000,000	B
サウスウェスト・ペンシルヴァニア鉄道	24.3	275,000		B
ティローン・アンド・クリアフィールド鉄道	52.0	508,800		B
ウェスタン・ペンシルヴァニア鉄道	89.6	972,650	1,358,000	\$69,600
イースト・ブランディワイン・アンド・ウェインズバーグ鉄道	18.1		116,500	C
ルイスバーグ・センター・アンド・スプリング・クリーク鉄道	10.5		1,500,000	B
ミフリン・アンド・センター・カウンティ鉄道	12.4		200,000	B
エベンズバーグ・アンド・クレソン鉄道	11.0			B
ニューリィ鉄道	1.0			B
サンベリィ・アンド・ルイスタウン鉄道	43.4			B
ペンシルヴァニア・アンド・デラウェア鉄道	38.6			B
ウェスト・チェスター鉄道	9.4			D
チャーティヤーズ鉄道	22.8	325,000	35,000	B
ピッツバーグ・ヴァージニア・アンド・チャールストン鉄道	30.0	405,000	500,000	B

- A. トン税を差し引いた総収入の40%
 B. 貸主は費用を超える収入を受けとる。
 C. 総収入の33.3%
 D. 1873年末、ペン鉄道へ賃貸されていない。

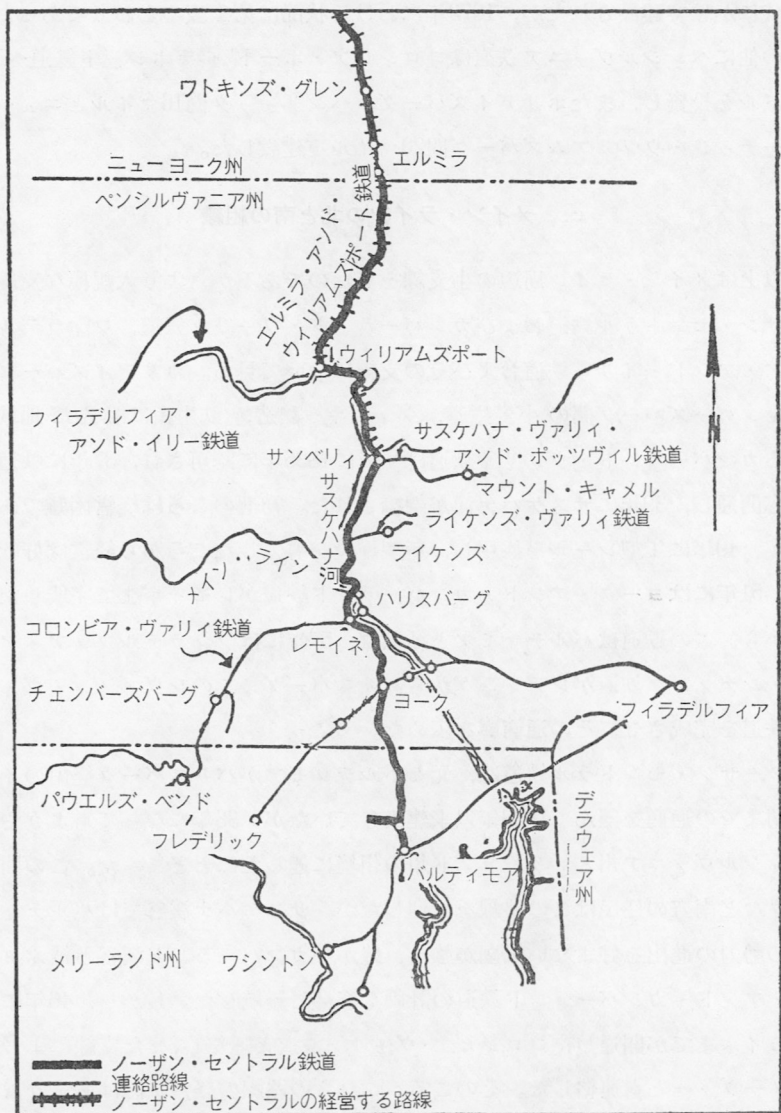
を受け、その後その組織に入っていくことになった。これらは50年代末から60年代にかけて建設されたが、1873年における状況は第1表のとおりであった。この他にペンシルヴァニア鉄道はコロンビア・ポート・デポジット鉄道へ100万ドルを投資し、またホリデイズバーグ、ヘンリェッタ間16マイルとニュー・ポーテッジ・ウィリアムズバーグ間20マイルを建設した。

c. ⁴⁾メイン・ラインの北と南の組織

以上はメイン・ライン周辺の小支線を見たのであるが、より大規模な支線ノーザン・セントラル鉄道およびカンバーランド・ヴァリィ鉄道、フィラデルフィア・アンド・イリー鉄道およびその支線について見る。ホリデイズバーグ、チェンバースバーグ間の小麦生産、ウィスキー醸造、鉄生産に富んだ地域を通るカンバーランド・ヴァリィ鉄道はすでに1835年に認可され、37年に鉄道は一応開通し、39年にサスケハナ河が架橋された。初期のころは経営困難であったが、49年にT型レールを採用し、新型施設を導入したころから経営は好転した。51年にはヨーク・アンド・カンバーランド鉄道がレモイネまで完成したことから、この鉄道はバルティモアと結ばれ、57年にはフィラデルフィア・アンド・レディング鉄道がレディングからハリスバーグまでのレヴァノン・ヴァリィ鉄道を完成させてその通商圏を広めた。

ノーザン・セントラル鉄道は、元々バルティモアがハリスバーグ経由のイリー湖までの通商を望んで1828年以来建設していたが、38年になってもようやくペンシルヴァニア州とメリーランド州の州境に達したにとどまった。この間ヨークなど南方の住民はこの路線を歓迎したが、サスケハナ渓谷ではバルティモアの勢力の進出を好まない風潮が強くなり、豊かなカンバーランド溪谷と結ぶヨーク・アンド・カンバーランド鉄道の計画も議会で難航した。しかし、46年にはレモイネまでが開通し、コロンビア・ヴァリィ鉄道と連絡し、また支線によってハノーヴァーとも連絡した。そのころ、これらの路線の経営状態はあまり香ばしくなかったが、さらにサスケハナ河を遡ってサンベリィまで延長する計画が

〔第2図〕 ノーザン・セントラル鉄道とその連絡路線 (1874)



でき、イリー運河に奪われた通商の回復をめざしてイリー湖との最短の連絡を志向するサンベリィ・アンド・イリー鉄道との連絡を志向した。その背景にはライケنز溪谷やシャモーキン溪谷の無煙炭生産がようやく増加し、炭坑とサスケハナ運河が短い鉄道で結ばれるようになっていたという事情があった。これらの小鉄道を統合することはバルティモアおよびフィラデルフィアとこれらの地域を連絡することを意味した。かくてサスケハナ鉄道、ヨーク・アンド・カンバーランド鉄道、ヨーク・アンド・メリーランド鉄道、ライツヴィル・ヨーク・アンド・ゲティスバーグ鉄道が、経営状態の不振という条件の下で54年ノーザン・セントラル鉄道会社に統合されることになった。

その後サンベリィまでの路線の充実、バルティモアの海岸までのカントン線の建設などに多額の資金を要したため、運搬量の激増にも拘らずこの路線の財政状況は悪化し、60年にはメリーランド州が債務支払不履行で告訴することになった。そしてそれまでかなりの出資をしていたバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の首脳陣が所有していた株式を手離し、ペンシルヴァニア鉄道のエドガー・トムソン社長が61年にそれを買い入れることになった。63年にもペンシルヴァニア鉄道はその株式を購入し、その33.75パーセントを所有することになった。南北戦争中この路線はいくどか戦火にさらされ、各所で破壊されるが、貨物量の増加もいちじるしく、64年の総収入は60年の3倍に達し、その後かなりの部分の複線化や車輛の導入に加えて6～10パーセントの配当支払いが72年まで可能となった。この間ペンシルヴァニア鉄道はこの沿線の炭田を買い占め、シャモーキンやポッツヴィル地方、ハズルトンやワイオミング地方などに400万ドルを超える投資をした。ペンシルヴァニア鉄道はこの鉄道を自らの組織に合併はしなかったが、多額の資金の投下、沿線の開発によって75年以降は実質的にこの鉄道を支配していった。

フィラデルフィア・アンド・イリー鉄道の場合もイリー運河との競争のうちに発展した。イリー市はペンシルヴァニア州の西北端に位置して五大湖への入口をなしたが、イリー運河の開通以後その商業圏にくみこまれた。1836年ニコラ

〔第3図〕 フィラデルフィア・アンド・イリー鉄道
アルゲニー・ヴァリイ鉄道 (1874)



ス・ビドルやサイモン・キャメロンを含む204人の代表がウィリアムズポートに集り、サンベリイ、イリー間の鉄道建設を決議した。37年に資本金300万ドルで新会社は設立され、同年にアルゲニー・ヴァリイ鉄道も認可された。39年に合衆国銀行が正貨支払を停止したことから資金集めが困難になり、紆余曲折を経て真の建設は52年を待たなければならなかった。この年サンベリイ、ウィリアムズポート間の建設資金応募のあたらしい試みがなされ、各地域の勢力獲得と資金投下の思惑が錯綜するなかでフィラデルフィア市の200万ドル、イリー市30万ドルの応募を中心に各地域、各鉄道会社からの応募が見られ、サンベリイ、ウィリアムズポート間は55年9月に開通した。57年には会社は経営状態が困難になり、会社が発行していた100万ドルの一級抵当債も売れ行きがはかばかしくなく、残りの路線の建設はおぼつかない状況になったので、州議会が援助にのりだし、700万ドルのあたらしい抵当債の発行を許可したが、この売れ行きもはかばかしくなく、59年には会社はふたたび経営困難に陥った。61年にも州議会は援助にのりだし、これを機会に会社名がフィラデルフィア・アンド・イリー鉄道に変わり南北戦争が始まるが、状況は変らなかった。このような状況の下で、この会社は従来からニューヨーク・セントラル鉄道との連絡を指向してこの鉄道を獲得したがっていたカタウィッサ鉄道の勢力に屈するか、ペンシルヴァニア鉄道に併合されるかいずれかの方法をとらざるをえなくなった。ペンシルヴァニア鉄道としては、この路線の沿線がまだ開けておらず、またその主要運搬品が材木や石炭など運搬利益を挙げにくい商品であることから、決して好収益を望みえないことは明らかであった。しかし、一方、61年にノーザン・セントラル鉄道の組織を入手して、サンベリイ、フィラデルフィア間、さらにバルティモアまでの通路を獲得していたペンシルヴァニア鉄道としては、これをさらに延長することは望ましかった。また結局ペンシルヴァニア鉄道の利害を支配していたフィラデルフィア市は、大局的にニューヨーク・セントラル鉄道、イリー運河などのニューヨーク勢力と対抗しており、この鉄道建設如何によって左右されるペンシルヴァニア州北部の通商を自らのものにしておきた

第2表 フィラデルフィア・アンド・イリー鉄道資産状況

	1861年12月31日	1869年12月31日	増加額
	(単位 1000ドル)		
路線建設費	10,874	19,759	8,885
オイル・クリーク・アンド・アル ゲニー・リヴァー鉄道株式		2,050	2,050
普通株	4,523	6,004	1,481
優先株		2,400	2,400
株式総額	4,523	8,404	3,881
社債総額	4,644	12,598	7,954
資本金総額	9,167	21,002	11,835
当座負債	1,259	201	-1,058

第3表 フィラデルフィア・アンド・イリー鉄道経営状況 (単位 1000ドル)

年	歳入	ペンシルヴァニア鉄道側			フィラデルフィア・アンド・イリー鉄道側		
		歳入の 分け前	費用	ペンシル ヴァニア 鉄道の 損失	歳入の 分け前	固定費用	P. & E. 鉄道の 純収入
1862	413	291	204	-87	122	130	-8
1865	2,074	1,475	1,746	271	599	432	167
1869	3,263	2,307	2,368	61	956	850	106

かった。以上の状況の下で議論がくり返され、結局62年にペンシルヴァニア鉄道がこの鉄道を999年間リースする契約がまとまった。その内容はペンシルヴァニア鉄道が総収益の70パーセントをえ、残りの30パーセントでフィラデルフィア・アンド・イリー鉄道が債券利子、減債基金の分割払い、配当金などを

支払うという内容であった。64年一応全線は開通するが実態は駅施設や修理工場もたないみじめな状況で、その後も投資は続けられた。61年と比べた69年の社の資産状況は第2表の通りであり、その経営状況は第3表の如くであり、ペンシルヴァニア鉄道の一つの負担となり、この状況はその後も続く。さらにドリフトウッドとウォレン間は標高の大きい山岳地帯で軽量の機関車しか通ることができなかったこと、また地域的な小投資に影響されて石炭や木材資源の乏しい地域を通ったこと、そして従来からのニューヨークへ向って商品が流れる傾向を阻止することができなかったことなどからこの鉄道は低運賃政策を続けざるをえず、赤字路線の枠を脱することができなかった。

アルゲニー・ヴァリィ鉄道は元々ピッツバーグ・キタニング・アンド・ウォレン鉄道としてピッツバーグ側からニューヨーク・セントラル、イリー鉄道と連絡することを志向して計画され、52年に認可され、56年にピッツバーグ、キタニング間が開通するが、60年代に入ってペンシルヴァニア州北西部の石油採掘が伸長するにつれて原油、精製油の輸送が増加し、68年にはヴェナンゴ・シティまで延長された。65年から69年の間に貨物収入が5倍増、乗客収入が倍増する盛況であったが、このころフィラデルフィア・アンド・イリー鉄道のドリフトウッドとこの線を連絡しようという計画が本格的にもち上った。この、のちに“ロウ・グレード・ライン”となるコースはすでにピッツバーグ・アンド・サスケハナ鉄道として計画され、標高の小さい建設の容易なルートとして認められていたが、この時点でフィラデルフィア・アンド・イリー鉄道の交通量を増やすためと、ペンシルヴァニア鉄道本線を補うものとしてペンシルヴァニア鉄道の主導下に本格的に計画されることになった。ここにアルゲニー・ヴァリィ鉄道、フィラデルフィア・アンド・イリー鉄道、ペンシルヴァニア鉄道およびペンシルヴァニア州議会の間にとり決めが交され、ペンシルヴァニア鉄道がアルゲニー・ヴァリィ鉄道の株式を入手することを含めてペンシルヴァニア鉄道の主導下に建設することが68年に決定され、74年に一応路線は完成した。その総費用は1,290万ドルで、ペンシルヴァニア鉄道が1,000万ドルの一級抵当

債を保証し、州が350万ドルの二級抵当債を発行した。しかし、60年代後半の輸送増加の原因となった石油輸送が70年を境に減少し始め、イリー鉄道系のアトランティック・アンド・グレートウェスタン鉄道との本格的な競争が始まるにつれて経営状況は悪化し、“ロウ・グレード・ライン”，アルゲニー・ヴァリィ鉄道の両者は75年以降84年までそれぞれ年間約60万ドルの欠損を計上し続けることになった。

d. 西方への⁵⁾拡張

イ. フォートウェイン・システム

すでに若干出てきたように、50年代半ばのピッツバーグ以西の状況は、シカゴへの連絡を志向するオハイオ・アンド・ペンシルヴァニア鉄道やオハイオ・アンド・インディアナ鉄道などのフォートウェインの路線とシンシナティへの路線を志向するピッツバーグ・アンド・ストイベンヴィル鉄道、ストイベンヴィル・アンド・インディアナ鉄道の二つの組織がその中心であった。これらは当時いずれも資金不足の状況で、まだ地域的輸送しかもたず、ピッツバーグとの連絡の鉄道ももたず、貧弱な施設を抱えて大きな改良とそのための資金を必要としていた。そこでオハイオ・アンド・ペンシルヴァニア、オハイオ・アンド・インディアナ、フォートウェイン・アンド・シカゴの3組織は56年にエドガー・トムソン・ペンシルヴァニア鉄道社長を重役に加えてピッツバーグ・フォートウェイン・アンド・シカゴ鉄道に合併した。その後2年間若干の拡張とアルゲニー河の架橋、新車輛の購入によって競争力を強めるが財政状況はますます逼迫した。さらに競争力を強めるため、58年からエドガー・トムソンを主任技師として、ペンシルヴァニア鉄道の種々の援助の下にシカゴまでの建設をすすめ、59年には不十分ながらシカゴ、ピッツバーグ間が結ばれた。しかし、財政難は依然として厳しく、副社長を中心とする一部の債権所有者たちが破産申請をして会社は破産宣告を受けた。ここで元シカゴ市長の B. オグデンやサミュエル・ティルデンが活躍してあたらしい株主団が組織され、また南北戦争

〔第4図〕 1870年ごろのオハイオ州の鉄道



の勃発によって南北の商品流通が東西に転換したこととバルティモア・アンド・オハイオ鉄道がかなり操業を停止したことなどから61年から輸送量が増加して経営状況が好転し、あたらしい“ピッツバーグ・フォートウェイン・アンド・シカゴ鉄道会社”として再生した。61年の会社の資産状況は第4表のとおりであったが、以上の状況に加えて一貫路線の完成によって貨物量の増えたこの会社の南北戦争中の躍進はめざましく、収入は61年の303万ドルから65年には850万ドルに増え、その収入の剰余が投資された結果、その道路、施設に投下された資本額は

第4表 ピッツバーグ・フォートウェイン・アンド・シカゴ鉄道資産状況 (1861)

資 産		
路 線 建 設 費		17,736,353
現金および他鉄道からの出費		1,225,673
雑 資 産		306,015
損 益 勘 定		183,671
		19,451,676
負 債		
株 式		5,709,592
社 債		12,935,173
他 社 へ の 負 債		44,623
雑 負 債		36,651
当 座 支 出		413,238
再 建 委 員 会 へ の 支 出		312,399
		19,451,676

61年の1,770万ドルから65年には2,320万ドルに増加し、64年からは10パーセントの配当金も出された。

この鉄道の支線としては、まずクリーヴランド・アンド・ピッツバーグ鉄道は、従来オハイオ州のクリーヴランドからアライアンスを通る鉄道であったが、50年ペンシルヴァニア州内への建設を認められ、56年にロッチェスターまで延長し、フォートウェイン鉄道と連絡した。そして62年にフォートウェイン鉄道とリースを結び、フォートウェインが73.5パーセント、クリーヴランド・ピッツバーグが26.5パーセントをえる取り決めをして相互の競争関係を解消した。

またピッツバーグとイリー湖を結ぶ目的で建設中であったニューカッスル・アンド・ビーヴァー・ヴァリィ鉄道は、最初からフォートウェイン鉄道の勢力下にあったが、ニューカッスル周辺の鉄鉱石の産出とこの地の鉄工業の発展は、64年のイリー・アンド・ピッツバーグ鉄道の完成によってイリー湖とむすばれたこととあいまって、フォートウェイン鉄道にかなりの通商をもたらせることになった。次いで65年にクリーヴランド、ザネスヴィル・アンド・シンシナティ鉄道の名でフォートウェイン鉄道に購入されたいわゆる“アクロン支線”は、69年にはペンシルヴァニア鉄道の勢力下に増資し、ハドソンからコロンプスまでの路線を完成させた。その他若干の短小路線を加えてフォートウェイン組織はニューヨーク・セントラル組織と競争しながらオハイオ州北部の通商を担っていった。

ロ. パンハンドル・システム

1854年オハイオ州東端のストイベンヴィル・アンド・インディアナ鉄道会社の50万ドルの抵当債をペンシルヴァニア鉄道が引き受けるが、当時コロンプス、シンシナティ間はコロンプス・アンド・クセニア鉄道とリトル・マイアミ鉄道によって結ばれていた。57年には一応連絡ができるが、少量の地域的輸送しかなかったためストイベンヴィル・アンド・インディアナ鉄道は破産寸前であった。その最大の障害は49年以来ピッツバーグ・アンド・ストイベンヴィル鉄道がピッツバーグ、ストイベンヴィル間を結ぼうとしていたにも拘らず、その間にウェスト・ヴァージニア州が突き出ており、その間の路線認可が容易でなかったこと、オハイオ河やアルゲニー河の架橋が容易でなかったことから紆余曲折を経なければならず、ようやく68年にペンシルヴァニア鉄道がパンハンドル鉄道、ストイベンヴィル・アンド・インディアナ鉄道、ホリデイズ・コーヴ鉄道の3者を合併してピッツバーグ・シンシナティ・アンド・セントルイス鉄道会社を組織することによって193マイルの一貫路線が完成した。(この鉄道はその後“パンハンドル”の名で呼ばれ続ける。)

このころコロンブス以西では、68年にコロンブス・シカゴ・アンド・インディアナ・セントラル鉄道が形成され、コロンブスとインディアナポリスを結び、さらにシカゴとの連絡を志向した。またインディアナポリス・ヴィンセンス鉄道も建設中であったが、すでにウォバッシュ鉄道がトレドからイリノイ州クインシーまでのびてアルトン経由でセントルイスと連絡しており、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道もミシシッピ河までのびており、この時点でこの南西部ではペンシルヴァニア鉄道は劣勢な状態にあった。

一方、フォートウェイン組織は、ペンシルヴァニア鉄道の援助と支配を受けながらも独立会社として継続していたため種々の不満が生じるようになった。その東への出口がペンシルヴァニア鉄道のピッツバーグだけであったことから、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道との連絡をも求める声がこの鉄道の投資家の間から出始め、ピッツバーグ・アンド・コネルスヴィル鉄道を強化してバルティモア・アンド・オハイオ鉄道との連絡を実現することが要求された。またこの鉄道は南西部にたいしても進出の欲望をもち、ピッツバーグ・アンド・ストイベンヴィル鉄道にたいするペンシルヴァニア鉄道の援助と支配に反抗する気運が生じてきた。そこへ68年にイリー鉄道の社長となったジェイ・グールドがアトランティック・アンド・グレートウェスタン鉄道を支配下に治めてオハイオ州デイトンまで進出し、実質上シンシナティとの連絡を獲得した。そして69年にはコロンブス・シカゴ・アンド・インディアナ・セントラル鉄道の支配をめぐるイリー鉄道とペンシルヴァニア鉄道が競争することになり、これはペンシルヴァニア鉄道の勝利に終り、この鉄道はパンハンドル鉄道の支配下に入った。ついでグールドはフォートウェイン鉄道の買い占めを始めた。フォートウェイン鉄道は重役改選手続きを改更してこの攻勢をかわし、ペンシルヴァニア鉄道もあわてて69年この鉄道とリースを結んで経営の責任をもつことになった。

またグランド・ラピッツ・アンド・インディアナ鉄道は50年代に土地付与を受けて建設されたインディアナ州とミシガン州を結ぶ鉄道であったが、これも

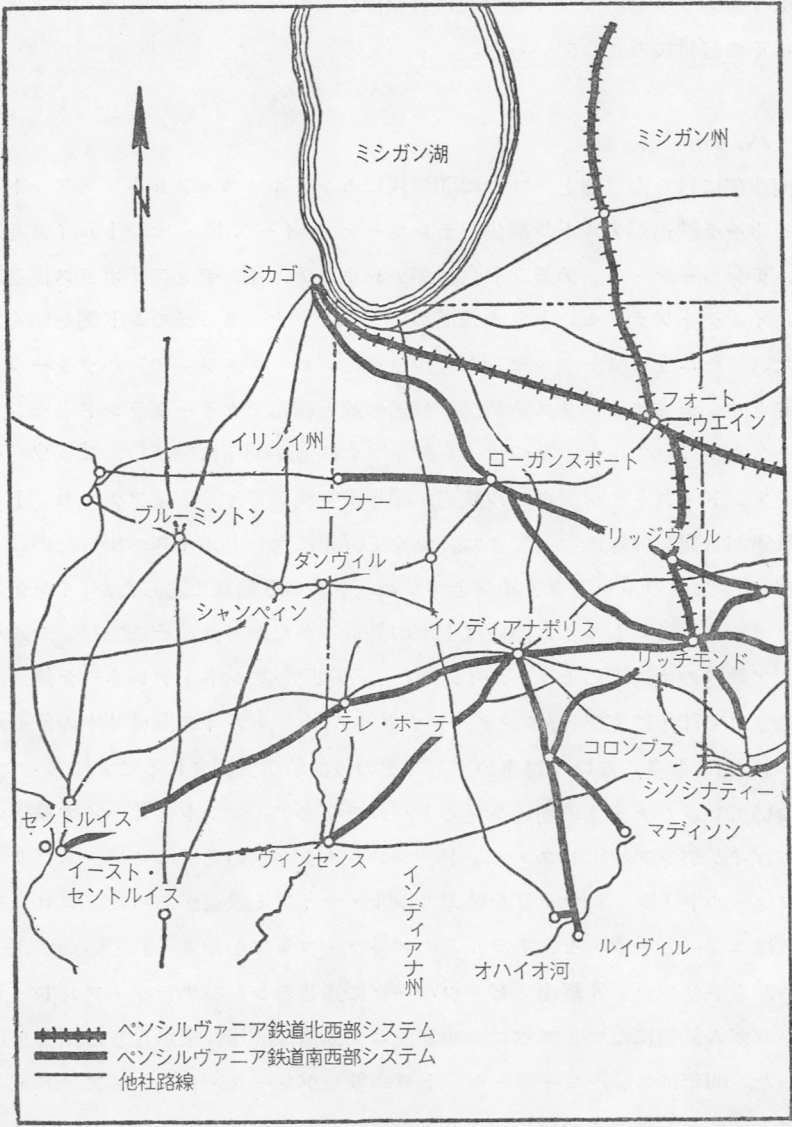
経営難で建設がはかばかしくなく、土地付与の条件を満すことが危くなつたので68年からフォートウェイン会社の首脳陣がこれを援助し、路線をのぼすとともにその経営に参加していった。

ハ. 南西部

南西部に目を向けると、すでに50年代にセントルイス・アルトン・アンド・テレホーテ鉄道がアルトン経由でテレホーテとイースト・セントルイスを結び、テレホーテ・リッチモンド会社がテレホーテ、インディアナポリス間を結び、インディアナ・セントラル鉄道がインディアナ、リッチモンド間を結んでいた。またニューヨーク・セントラル鉄道の“ビッグ・フォア”がクリーヴランドとインディアナポリスを結び、前述の線と結んでクリーヴランドとセントルイスも結ばれていた。その後インディアナ鉄道が63年に完成し、ピッツバーグ・アンド・ストイベンヴィル鉄道が65年に完成してインディアナ・セントラル鉄道が重要な幹線になってきた。かくて67年にセントルイスへ集つたのはビッグ・フォアとフォートウェインとパンハンドルの3路線であったが、インディアナポリス、セントルイス間には1本の鉄道しかなかった。そこでペンシルヴァニア鉄道の主導下にセントルイス・ヴァンダリア・アンド・テレホーテ鉄道が組織されて70年に完成し、インディアナポリス、セントルイス間に2本の鉄道が敷かれ、あまり多くない輸送をめぐってその後競争が展開されることになった。

ついでシンシナティの周辺を見るとバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の外に、インディアナポリス・アンド・シンシナティ鉄道とクセニア、スプリングフィールドとシンシナティを結ぶリトル・マイアミ鉄道があった。コロンプスにはニューヨーク・セントラル系のビッグ・フォアが乗り入れていたが、モローからトリンウェイ経由でピッツバーグに通じるシンシナティ・アンド・マスキングム鉄道にたいしてペンシルヴァニア鉄道は60年代末かなりの出資をしていた。69年にニューヨーク・セントラル鉄道がレーク・ショア・アンド・ミシガン・サザン鉄道を組織してクリーヴランドとシカゴを結んだことは、その

第5図 1870年のインディアナ州とイリノイ州の鉄道



他イリー鉄道やバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の勢力に囲まれていたリトル・マイアミ鉄道をしてペンシルヴァニア鉄道の支配下に入る決心をさせた。この契約によってペンシルヴァニア鉄道はコロンプス、デイトン、リッチモンドの路線も同時に入手することになった。

ルイヴィルについては、ペンシルヴァニア鉄道は70年にジェファソンヴィル・マディソン・アンド・インディアナポリス鉄道を自らの支配下にあるピッツバーグ・シンシナティ・アンド・セントルイス鉄道がリースする形でインディアナポリスと結んだ。またこれとともにマディソンまでの支線、ニュー・オルバニーまでの支線とともにペンシルヴァニア鉄道の支配下に入った。

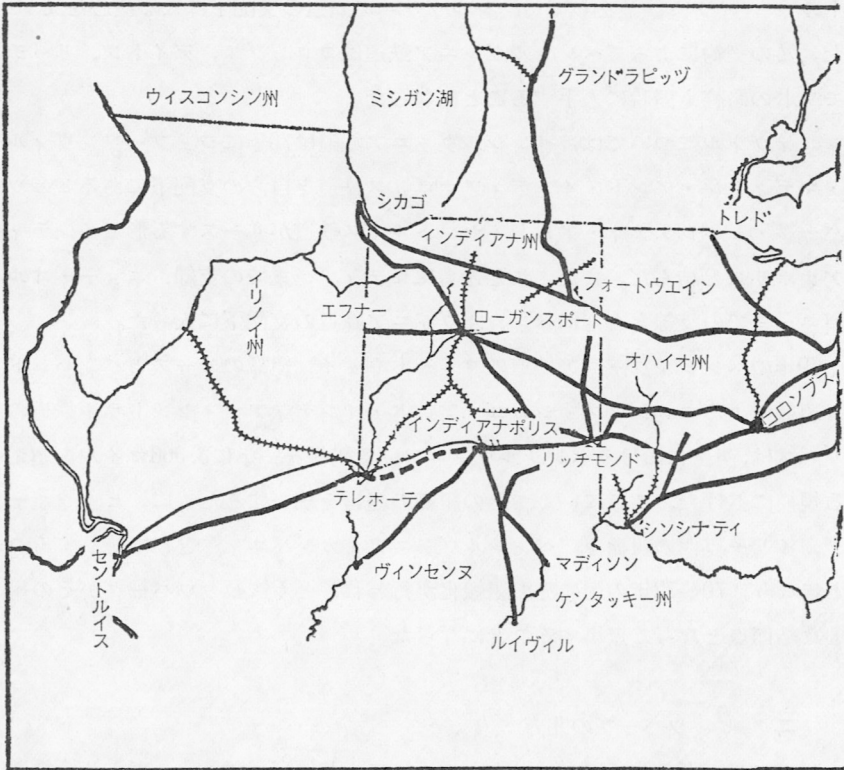
69年のペンシルヴァニア鉄道のフォートウェイン組織のリースとパンハンドル組織によるコロンプス・シカゴ・アンド・インディアナ・セントラル鉄道のリースは、西部におけるペンシルヴァニア鉄道組織を一挙に3,000マイルを超える規模に広げた。ここにいくつかの組織の経営を統一するために、ピッツバーグ、イリー以西の組織を“ペンシルヴァニア・カンパニー”として統一することになり、70～72年の間にその組織化が行われ、とくにピッツバーグがその重要な結節点となって登場することになった。

二. ピッツバーグの北方

ピッツバーグの北ではニューカッスル・アンド・ビーヴァー・ヴァリィ鉄道がホームウッド、ニューカッスル間を結び、ローレンス鉄道がヤングスタウンまで結び、イリー・アンド・ピッツバーグ鉄道がニューカッスル、イリー間を結び、アシュタブラ・ヤングスタウン・アンド・ピッツバーグ鉄道がヤングスタウン、アシュタブラ間を結ぶことになった。イリー・アンド・ピッツバーグ鉄道は70年にペンシルヴァニア鉄道にリースされ、73年恐慌中は沿線の熔鉱炉の多くが閉鎖されたことにより打撃を受けるが、シューピアリア湖周辺の鉄鉱山地域の開発とともにその沿線は鉄鋼業地域として重要な意味をもってきた。

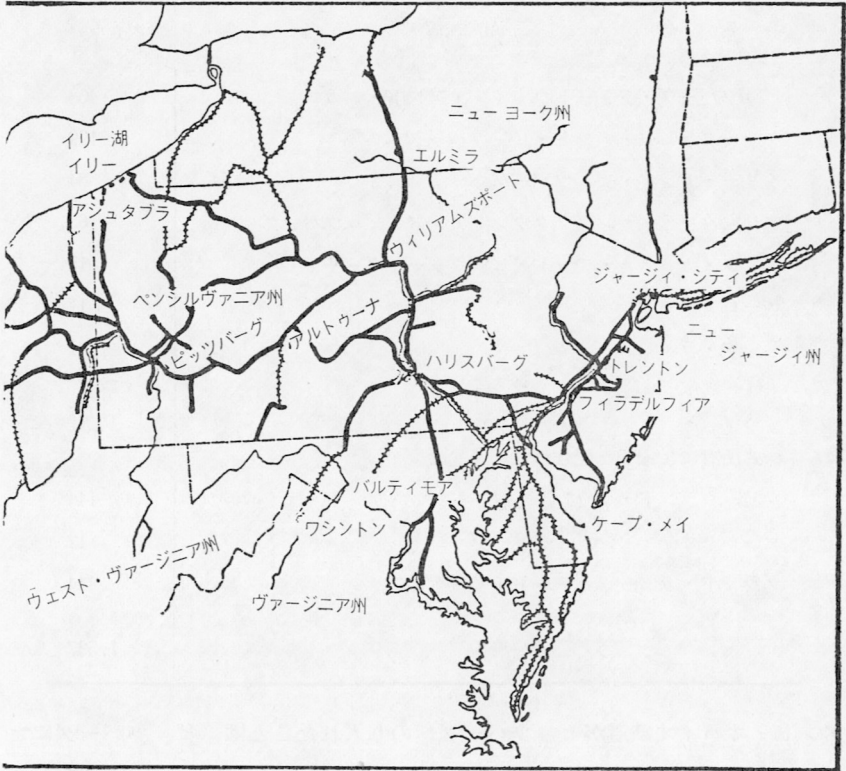
アシュタブラ・ヤングスタウン・アンド・ピッツバーグ鉄道は71年以降グラ

〔第6図〕 1873年当時のペ



ニット・インブルーヴメント・カンパニによって建設され、73年以降ペンシルヴァニア鉄道にリースされた。またマンスフィールド、トレド間が71年以後マンスフィールド・コールドウォーター・アンド・レーク・ミシガン鉄道によって結ばれた。またクリーヴランド、コロムブ間がミラーズバーグ経由でクリーヴランド・マウントヴァーノン・アンド・デラウェア鉄道（通称アクロン・ブランチ）によって結ばれ、フォートウェインの組織下に入った。かくて1873年末の北西部の組織は第5表の如くで1,537マイルに達した。またその時点で

ペンシルヴァニア鉄道の組織



の南西部組織は1,732マイルに達していたので、ピッツバーグ、イリー以西でペンシルヴァニア鉄道の勢力下の鉄道は3,269マイルに達した。この時点で第6図に見られるようにペンシルヴァニア鉄道の大体の姿はほぼでき上がった。

ニューヨーク・セントラルも69年にハドソン・リバー鉄道を統合し、バッファロー、シカゴ間を統合し、その後インディアナ州、イリノイ州へと進出した。バルティモア・アンド・オハイオ鉄道も68年にセントルイスに達し、69年にはサンダスキに達し、74年にはシカゴへ達する。また71年にバルティモア・

第5表 北西部の組織 (1873)

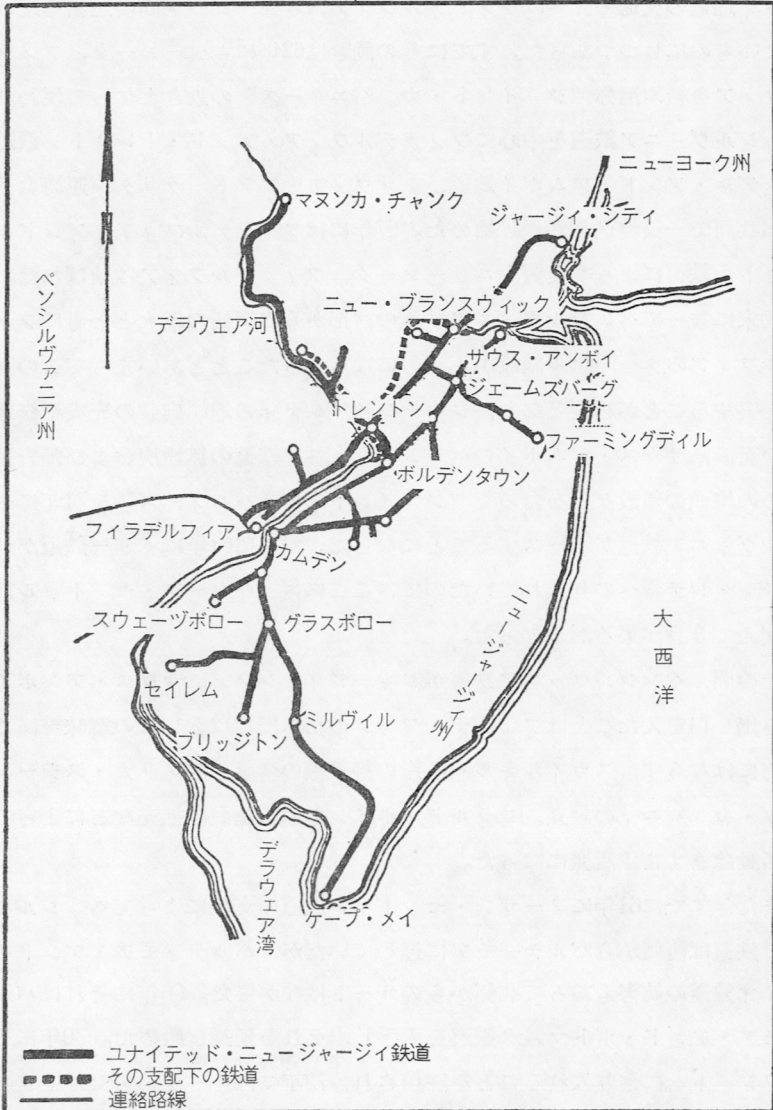
会 社 名	マイル数
ピッツバーグ・フォートウェイン・アンド・シカゴ	468
クリーヴランド・アンド・ピッツバーグ	199
イリー・アンド・ピッツバーグ	84
アシュタブラ・ヤングスタウン・アンド・ピッツバーグ	63
ニュー・カッスル・アンド・ビーヴァー・ヴァリイ	15
ローレンス	17
トレド・ライン	91
	937
株式所有によって支配された	
クリーヴランド・マウント・ヴァーノン・アンド・デラウェア	144
マッシュリオン・アンド・クリーヴランド	12
グラント・ラピッツ・アンド・インディアナ	444
	1,537

アンド・オハイオ鉄道がピッツバーグへのり入れたことは、ピッツバーグにとっては利益であったが、ペンシルヴァニア鉄道にとっては大きな打撃であった。

e. ニューヨークおよびワシントンへの進出⁶⁾

一面においてニューヨーク・セントラル鉄道およびイリー運河、ペンシルヴァニア鉄道、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道がすでに58年ごろからかなりの運賃競争を展開し、ニューヨーク、リヴァプール間の距離に比べてフィラデルフィア、リヴァプール間の距離は大きく、さらにバルティモア、リヴァプール間の距離が大きいことが鉄道の運賃競争にも反映して、ペンシルヴァニア鉄

〔第7図〕 ペンシルヴァニア鉄道傘下のニュージャージー路線 (1871)



道は意識的に低運賃政策をとらざるをえない状況にあったが、一方ニュージャージー地域の交通の充実がフィラデルフィア、ニューヨーク間の連絡を避けられないものにしつつあった。すでにその動きは62年にニューヨーク、フィラデルフィアを結ぶ通称“ジョイント・カンパニーズ”の動きとなって現われ、ペンシルヴァニア鉄道を中心にフィラデルフィア・アンド・トレントン鉄道、カムデン・アンド・アムボイ鉄道、デラウェア・アンド・ラリタン運河会社などが共同で一貫輸送を計画し始めた。67年にはフィラデルフィア・アンド・トレントン鉄道によって実質上ニューヨーク、フィラデルフィアは結ばれた。60年代末になってペンシルヴァニア鉄道の西部からの通商の増大とともにフィラデルフィアのターミナル施設が不十分になってきたこととあいまってこの路線を充実することが必要となり、ジャージー・シティの埠頭施設の充実や修理工場の新設、サウス・アムボイのペンシルヴァニア鉄道の無煙炭および瀝青炭のための埠頭の新設などを含めて“ジョイント・カンパニーズ”を71年にペンシルヴァニア鉄道がリースすることになった。すでに61年にイリー鉄道がジャージー・シティへのり入れていたので、ここにニューヨーク・セントラル鉄道を交えて3者が集る形となった。

その間、ペンシルヴァニア鉄道がジャージー・シティ、サウス・アムボイに積み出し口をえたことはフィラデルフィアの積み出し口としての意味を減じることにはならず、スカイルキル河沿岸の揚穀機の増設やアメリカ・スチームシップ・カンパニーの設立、ジラルド・ポイントの新施設の拡充などによってその活動はますます活発になった。

また、すでに61年にノーザン・セントラル鉄道の支配によってペンシルヴァニア鉄道は西側からバルティモアに達していたが、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道の妨害もあって北側からのルートはなかった。66年にそれはバルティモア・アンド・ポトマック鉄道を入手し、それを延長し始めた。70年にそれはワシントンに乗り入れることを許可され、73年にはノーザン・セントラル鉄道と連絡した。またそれはフィラデルフィア・ウィルミントン・アンド・バル

ティモア鉄道とも連絡することによって、ここにフィラデルフィア、ワシントン間、すなわちニューヨーク、ワシントン間の路線をペンシルヴァニア鉄道は獲得した。

- 1) Burgess and Kennedy, *Centennial History of the Pennsylvania Railroad Company*. 1946. は、森杲氏が「ペンシルヴァニア鉄道における資本蓄積の展開」、*経済学研究*, 17の4, 1967でかなり精しく紹介されているが、金融、財政に重点がおかれ、建設や勢力拡張の点でかなり抽象化されているので、重点を異にしてあらためて要約してみた。
- 2) この部分は *Centennial History*, p. 1~p. 73 までの要約である。
- 3) この部分は *Centennial History*, p. 74~p. 122 までの要約である。
- 4) この部分は *Centennial History*, p. 123~p. 145 までの要約である。
- 5) この部分は *Centennial History*, p. 146~p. 232 までの要約である。
- 6) この部分は *Centennial History*, p. 233~p. 281 までの要約である。