

〔 紹 介 〕

マーク・サマーズ教授の再建期鉄道論

Mark W. Summers, *Railroads, Reconstruction,
and the Gospel of Prosperity. Aid under the
Radical Republicans, 1865-1877.* 1984.

小 澤 治 郎

はじめに

再建期の南部の鉄道業はかなり説明しがたい。あまりに多様な要素が見られ、どの要素がその発展の方向を決めたかを把握することは困難である。

まずそれは敗戦後という混乱期であった。南部の旧支配者層は従来の権力を失い、戦争責任を追及される立場にあった。黒人たちは政治的には一応解放されながら、その経済的基盤はきわめて薄弱で、新しい形の白人支配に直面しようとしていた。南部急進派が擡頭するが、これは理想主義的な北部急進派と違って現実に混乱状態のなかで政策を作っていかなければならなかった。連邦政府内の対南部政策の不一致もあった。北部資本も南部へ進出しようとする意図はかなり見せるが、南部経済の弱さのために、西部への投資に比べればその姿勢ははるかに臆病であった。外国資本の場合も同様であった。このような諸条件の下で旧支配者層は徐々に勢力を回復し、黒人たちは新しくシェア・クロッパー制に組みこまれていく。そしてこの間鉄道は戦争中の荒廃から救われ、当時の全国的鉄道拡張の波のなかで、南部でも劇的にとり上げられた。そして混乱と喧噪のなかで、それは不安定な、散発的な、そして非効率なものに終わっていく。

マーク・サマーズ教授はこれらの経過を精しく追究している。問題が多く分野、かなりの時期にわたるので、かなり精しく要約する。(なお、時期区分は原著を参考にしながら新設したものである。)

1. 1865—69年の時期

敗戦直後の南部では、農園の荒廃もさることながら、南北両軍に破壊されたサウス・カロライナ州やジョージア州の鉄道と都市の惨状は目を覆わしめるものがあった。ヴァージニア州からジョージア州にかけてレールはひきめくられ、車輛は燃やされ、機関車は解体され、駅すらも姿を消しているものが少なくなかった。橋梁や倉庫も燃やされ、修理工場も満足なものではなかった。4年間の戦争中補修が行われなかったこと、南部では鉄の補給が乏しかったこともその背景にあった。

戦争末期のインフレーションと敗戦による金融の崩壊状態のなかで、多くのプランテーションが売りに出され、連邦政府が黒人救済のために開設した解放黒人局 Freedmen's Bureau へ黒人たちだけでなく、多くの貧困白人までもが救いを求めて押し寄せる状況であったが、平和の回復とともに早くも65年末には各所に最初の復興の兆が見られた。すべての地域が戦場となって被害を蒙ったわけではなかったこと、北部からの木綿にたいする需要は大きく、戦前からの木綿栽培は黒人労働を含めて継続したこと、そして何よりも即効があるものとして公私に渡る北部からの援助があったことがその助けとなった。鉄道の場合、65年8月の大統領令によって北部の鉄道会社から機関車や車輛が安価に払い下げられ、徐々に復旧して、68年にはほとんどの会社が最低限ながら運行を始めていた。

このころ、南部人たちの考え方は大きく変化し始めていた。北部で保護関税、大陸横断鉄道援助、国法銀行制度、ホームステッド法、税法上の改革があったことを知ったかれらは、そのような情勢に“適応 adjust”しなければならないと考え始めた。“新しい南部 New South”が南部人の心のなかに生れ始めた。それは田園生活中心の“古い南部 Old South”のプランターたち、ファクターたち、奴隷たちに代って、銀行家たち、商人たち、工場主、鉄道業者らが主要人物となる社会であった。これは北部型の社会であったが、“第二の北部”であってはならなかった。南部の指導者たち、とくにプランターたちは、当分は北部の援助と指導を認めざるをえなかったが、いつまでもその情勢に甘んじる気はなかった。いつかは、かつてのように連邦政府を牛耳ることはできなくても、少なくとも北部に指図することを許さない南部を作り上げなければならなかった。かれらは北部の資金と知識を受け入れざるをえなかったが、それはなるべく少ない方が良いという屈折した感覚であ

った。移民問題についても、かれらは北部に見ならって受け入れることには賛成したが、その社会的、政治的な見方は受け入れるつもりはなかった。

それにしても当時の南部は資金不足であった。鉄道は一応動きだしたけれどもまだ十分な収入はなく、なかには運行を続けることができず破産状態に陥るものも少なくなかった。運行を続けているものも、負債にたいする利子支払いなどの州政府による援助に頼っていた。このような65—67年の状況のなかで、当時政権を握っていた“保守派 Conservatives”は鉄道にたいする公的援助政策にでた。アラバマ州は20マイルの路線を完成した企業には1マイル当り1万2000ドルの第一級債券の保証をした。ジョージア州は1マイル当り1万ドルを、テキサス州は1万5000ドルを保証した。戦争前から土地付与政策を含めて州政府や地方自治体の援助の伝統をもっていた南部ではこれらの政策はそれほど奇異には感じられなかった。また各州政府は新線を寛大に認可した。テキサス州では2/3の賛成投票で新線が許可され、16の新線が議会を通過した。ミシシッピ州などでは鉄道にたいする州の課税が減免される措置がとられた。アラバマ州などでは負債の徴収を延期する“猶予法 Stay Laws”が制定された。

しかし実のところ以上のような政策を支える財政力が当時の州政府にあったわけではなかった。税金を引き上げるところか、貧困にあえぐ人々の援助を求める声が溢れていた。当時の指導者たちは連邦政府に援助を求めざるをえなかった。ミシシッピ河沿岸諸州は必要不可欠であった堤防修復を訴え、失業者救済、農民救済、木綿税の猶予、南部大陸横断鉄道案などが連邦政府へ打診された。北部政府は冷たかった。当時の南部の保守派はあまりにも非協力的だと当時の北部政府は考えた。当時の南部の貸付金の要求は、北部の新聞によれば、“欲がからんだ愛情”であり、“金銭ずくの忠誠”であった。

このように荒廃した戦後の情勢と冷淡な連邦政府を前に、保守派の地に付かない政策は成功しなかった。67年ごろには南部の楽観主義は姿を消し始めた。春にはミシシッピ河は堤防を越えて氾濫し、木綿価格の低迷もあって農村の窮状はアイランド飢饉にたとえられ、都市の経済も停滞して建設事業も中断されて失業者が町に溢れていた。終戦直後の65年以上に絶望的な雰囲気は拡がった。

67年に入って連邦政府によって正式に黒人に選挙権が与えられ、再建法が次々と発布されて旧勢力が力を失っていくなかで、南部にも保守派に代って新しく“共和派”が生れた。もっとも保守派は政界、新聞界、法曹界に勢力をもち続けたし、

共和派の急進派がたのみとする新しく選挙権をえた黒人たちは経済力に乏しく、脅迫や買収に弱く、また旧主人への忠誠を続けるものもいて必ずしも信頼できなかった。サウス・カロライナ州、ルイジアナ州、ミシシッピ州では黒人人口が白人人口を上廻ったが、テキサス州、ノース・カロライナ州では白人人口が黒人人口の2倍、アーカンソー州では3倍で必ずしも黒人が決定的要素とはなりえなかった。旧奴隷支配者層は黒人を対等に扱うことは不可能な精神的状況であったし、白人貧民層は黒人たちを競争相手として憎んでいた。例外はあったが、大勢として人種平等は形式であった。急進派でさえ学校や墓場での差別は当然のこととして問題にせず、投票権でさえ、それを黒人に与えることが白人の反感を招き、党勢を削ぐことを心配する有様であった。戦争中北軍に味方したユニオニストたちも、戦後は政府の要職につくなどしてかつての闘争心を失っており、あまり急進派の助けにはならなかった。

急進派はプランター層を攻撃した。プランターたちは戦前、少額の税しか払わず、自ら働くことなく、工業の発展、小農民、個人の尊厳を犠牲にして繁栄したのであった。かれらの“貴族制”が、南部を戦争に追いこみ、貧乏人たちに死と負債と破壊と兵役とをもたらしただとし、労働の神聖を説くことによって、黒人たちと白人貧農層の支持をえようと急進派はつとめた。

南部急進派は“進歩”とすべての階層が政治に参加する新しい社会とを唱えた。その進歩とは、南部の小さな町や小農民のそれではなく、北部型の繁栄する都市、ほほえむ野原、花咲く谷、ぶどうの丘の“進歩”であった。かれらは工場を建て、鉄道を建設するための北部の資本を歓迎するとともに、工場を経営するための知性、精力と企業精神を学ばなければならないとした。かれらは木綿税に反対する点や南部大陸横断鉄道を求める点では保守派と同意見であったが、保守派が連合 Union とは離れた南部だけの工業化を考えたのにたいし、急進派は連合に復帰しないことは南部がたち後れることを意味するとして、北部型の、工業を中心とした社会を目指すことを唱えた。移民を受け入れることについても、プランターたちが黒人奴隷に代る労働力を考えたのにたいして、急進派は北部型の独立自営農民や資本をもった人々を考えた。急進派はしばしば聖書の「至福千年」などの言葉を引用し、進歩、前進を宗教的情熱をこめて説いた。

しかし、プランターたちの土地を没収してそれを解放奴隷たちに分け与えるかというプランターたちにとってもっとも厳しい問題について、心情的にこれを支持す

る急進派は多かったが、現実には私有財産権を認めるかれらにはこの政策を遂行することはできなかった。現実にはかれらは土地没収がありうることをほのめかせて、保守派の政治力を封じるのに利用しただけであった。

急進派が保守派ともっとも違っていたのは、かれらが連邦議会の再建計画を受け入れた点であり、南部の再建は北部の援助なしには不可能だと考え、南部の連邦復帰を再建の第一歩と考えた点であった。当時の南部の窮状から見て、北部と提携しない場合は南部は破滅、絶望への途を辿るであろうとかれらは唱えた。

このような急進派の主張にたいして保守派はあまり抵抗しなかった。その結果生れる社会の姿については両者は異なっていたが、北部からの援助を望む点では共通していたし、過去2年間の政権担当の結果、自分たちが失敗したことを保守派は認めていた。ただ重要であったのは、保守派が経済問題を最重要な問題とは考えていなかったことである。かれらにとってもっとも重要であったのは人種問題であった。しかし、この時点では人種問題はある意味でそれほど尖鋭ではなかった。保守派も経済的利害を理由に急進派を支持して投票する情勢が見られた。つまり黒人選挙権問題は、その時点では、連邦政府が決定権を握っていることが明らかだった。

黒人の初の選挙参加を背景に、一部の保守派の支持もえて、ほとんどすべての州で急進派は勝利を取めた。もっともこの勝利はか弱い背景をもっていた。保守派の協力は経済的理由だけであったし、黒人の投票率は高いとは言えなかった。その派手な“約束”と“展望”に拘らず、67年から68年初頭にかけて共和党は慎重な態度を余儀なくされた。経済問題よりも人種問題を重要視していた保守派は、黒人たちが急激な変化を提案していないのにも拘らず、かれらの政治参加と社会的進出にたいしては極度の警戒心を抱き、すでに法律の目をくぐってリンチなどの形で黒人を迫害する形勢が濃厚に出始めていた。このような風潮を刺戟しないためにも、急進派は急激な政策の変化は避けなければならなかった。そして当時の財政難の状況の下では、かれらの唱える北部型社会へ進むための現実的政策を見出すことは不可能であり、片や憲法修正第14条や再建法をめぐっての北部の大統領と国会急進派との対決や、それにたいする南部各州議会の対応の様相からもかれらは慎重な行動を余儀なくされた。その結果農業的、経済的に急進的な——すなわち現実に負債を軽減させる法案や黒人、農民を救済するような——法案はほとんど出されなかった。目立ったのは、地域的重要性をもつもの以外は、企業認可と国内開発に関するものであり、経済的改革というよりは経済発展的性格のものであった。

以上のように民主党保守派は連邦政府の圧力下にあつて強い態度に出ることができず、片や共和党急進派も隠然たる勢力をもつた保守派をあまり刺戟しない政策を余儀なくされ、ここに“再建期政治連合”と言へる妥協の体制が生れた。

さて、以上の体制の下で盛り上ってくる南部の鉄道熱の背景には当時の全国的な鉄道ブームがあつた。66年には全国で1716マイルの鉄道が敷かれたが、南部11州とケンタッキー州では209マイルが新設されただけであり、カンザス州だけで200マイル、ペンシルヴァニア州だけで369マイルの新設と比較すればその貧弱さがわかる。その翌年の数字はさらにひどく、アーカンソー州、ルイジアナ州、ミシシッピ州では65年から68年にかけて1マイルも新設はなかつた。このような立ち後れた情勢のなかで、当時の南部では鉄道が経済発展の第一の前提と考えられた。機械工場や機械工場が生れるためには、北部の工場が利用しているのに劣らない安価さで原料が運ばれてこなければならぬ。原始林の木材は購買者の手許まで運ばれなければ利益を挙げることはできない。移民たちはそこまで運ばれなければ荒野に定住することはできない。農産物が市場まで運ばれなければ農民たちは土地を開拓することはできなかつた。当時南部でまだかなり利用されていた水運では不充分であつた。蒸気船は不定期であつたし、夏には水位が低下した。河川、運河のない地域は多かつた。そのため地域によっては消費物資の価格は高かつた。ノース・カロライナ州でイリノイの小麦が3倍の価格で売られていた例もあつた。河川や運河に比べて鉄道は多くの階層の人々が利用することができた。プランターたちは鉄道開通によって自分の土地の価格が上昇することを期待し、市の商人たちは自分たちの商業が周辺の土地まで拡がることを期待した。また鉄道は北部型の考えと北部型の生活様式を備へた多くの人々をもたらずと考えられた。鉄道は“古い南部”の復活を夢見る人々と、“新しい南部”を目指す人々の双方を満足させるものであつた。貧しい層の人々だけがこのような動きを疑いの目をもって見ていたが、かれらの声はまとまつたものにはならなかつた。

急進派の政策に啓発されて鉄道熱は急速に拡まり始めた。しかし南部には銀行も少なく、北部のように資本をもつた投資家も少なかつた。それに当時は負債を背負っている人々が多かつた。北部の資本を導入するにしても、鉄道を建設し終り、その経営が軌道に乗るまでの保証が必要であつた。どうしても州政府が資金援助をするか、保証をする必要があつた。各州政府にはその地域の計画があつた。アパラチャ山脈の東の諸州は中西部との連絡を欲した。ミシシッピ河以西の諸州は太平洋岸

および西部諸州と連絡したかった。アラバマ州は自州の石炭と鉄鉱石を開発したかったし、ミシシッピ州は新たに木綿栽培地を拓げて、ナッチェスやヴィックスバーグなどミシシッピ河沿いの諸都市を發展させたかった。ジョージア州はまだ鉄道がない州内南部や西部へ鉄道を拓げたかったし、フロリダ州は東西線を欲していた。

会社設立認可も各州政府の仕事であったが、一般に運賃規定まではせず、5年以内の建設終了を義務づけた程度でそれほど厳しい規制はしなかった。地方自治体の援助はモンゴメリやモビールのような大都市で50万ドル、小都市で1万ドル程度が多かった。州政府の場合ルイジアナ州で660万ドル、テキサス州600万ドル、アラバマ州200万ドルが決定されたが、一般には直接援助よりも州の信用によって建設費を融資する方法がとられ、鉄道債を裏書きするか、州債を社債と交換し、会社が販売する州債の元利双方にたいして州が責任を負うが、最終的には鉄道会社が両方を支払うという方法だった。金額は1マイル当り4000ドルから1万6000ドルまで州によって違った。最後に土地付与と税金免除の方法もあった。前述の援助方式で最後に州の資金が回収されない場合よりは、この方法の方が処理が容易であった。

鉄道援助方式が一度できると、はずみがついて拓がっていった。一つの会社に援助を与えれば他のすべてにも適用しなければならぬ面があった。68年までに多くの州政府は鉄道会社の株式を取得したが、共和党は路線を中途半端な状況におくよりも、むしろ州の投資を処分する方向に進んだ。たとえばニューオーリンズ・オペラウサス・グレート・ウェスタン鉄道は69年に売却され、ルイジアナ州、ニューオーリンズ市は260万ドルを失った。ニューオーリンズ・ジャクソン・アンド・グレート・ウェスタン鉄道は461万ドルで売却されたがこれは市価の約半額であった。このように当時の“鉄道ブーム”には後の世代には理解しがたい、無責任で大雑把な面があった。鉄道建設の実態も、法文上は一応決まっていたが、それは必ずしも順守されなかった。レールの重量は少なくとも1ヤード50ポンドはあること、暗渠は石造にすべきこと、鉄橋、陸橋は永久的性格のものであるべきことなどは決められていたが検査はなされず、鉄道会社の報告は形式的に処理され、発行された債券の会計処理すら不完全であった。監督すべき地位にあった州知事やプロモーターたちさえもが鉄道建設や債券発行の細部を知らない場合もあり、一般に所定のマイル数が建設され、経営が順調に行われれば小さな違反は見逃された。行政部においても経験と知識不足が見られた。行政部で鉄道法案の細部までを作り上げることが

できず、鉄道会社にこれを依頼するが多かったし、議員たちも専門的知識がないため、議長の場合そのまま採択するが多かった。共和党は一般に鉄道援助に賛成し、民主党保守派は無投票、もしくは賛否に分裂する投票を行った。注目すべきは、一部の共和党員が安易な鉄道助成に反対の態度をとり続け、このなかに黒人議員が多かったことである。

鉄道熱が昂まるにつれて各地域間の競争、嫉妬、言い争いが激化した。サヴァンナ対アトランタ、ヘレナ対メンフィス、モンゴメリ対バーミンガムなど是有名であるが、地元出身の議員たちは自らの政党の方針に逆らっても議員団を組織して地元のために投票した。テキサス州の場合のように、州内の東西の地域が対立した場合もあった。フロリダ州でもペンサコラ地域の特殊性が問題になった。以上のような自分の地域の利益を優先する地方根性が全体的組織の形成を妨げ、共和党の鉄道育成政策に害を与えた。

以上の傾向と並んで陳情運動、議案通過運動が展開されたが、これにともなって買収、賄賂などの腐敗が横行した。議員たちは路線を通る町を選ぶ権限を、法律作成者たちは種々の鉄道規制を決める権限をもっていた。たとえば有名であったウェスタン・ノース・カロライナ鉄道のミルトン・リトルフィールドは片や議員たちを訪れて自らの鉄道会社の喧伝をし、片や市民たちの間に署名を集めて廻り、また新聞を買収した。またかれは州議事堂の近くに酒場を開き、議員たちに酒と煙草をふるまった。またこれも鉄道ブローカーとして有名であったジョージ・スウェプソンは議員たちが給料を実質価値の少ない紙幣で受け取っていたのを、自分の銀行で実質貨幣と交換してやることによって議員たちの便宜を計った。この背景には、後述のように急進派共和党議員に貧しい人が多かったという事情があった。またかれは法律家たちが州債に投資した際、その価格を吊り上げる操作をしたこともあった。鉄道会社は議員たちに無料パスを発行し、政治的集会にたいしては割引切符を発行した。このような悪習は再建期に入って1年ほどで拡がったが、これを阻止する要素もあった。第一にこれは信用が置けない方法で、賄賂を贈ったからといって議員たちが必ずしもそれに見合う働きをするとは限らなかった。第二に、建設費すら不足している状況では、余分の金額をそれほど融通することはできなかった。その金額はときに10万ドル単位になったが大抵は数万ドルどまりであった。それにしても鉄道助成と腐敗行為は切り離せなくなった。

保守派はこのような腐敗の横行を急進派のせいだとした。黒人たちに選挙権が与

えられたが、無智な黒人たちが金銭ずくの政府を選び、北部からきた連中が黒人たちに悪習を教えこんだのだとした。この説明はいくつかの点で不備であった。第一に黒人たちは腐敗とはほとんど関係がなかった。かれらは鉄道会社のなかでそのような高い位置にいたことはなかった。第二に保守派も腐敗行為に参加していた。第三に、共和党内にも腐敗行為にたいする反対派はいた。元来再建政策は清潔な理想から始まったが、その態度を維持し続けた人々は多かった。とくに黒人指導者たちのなかに腐敗活動の批判者が多かった。第四に、カーベット・パガーズと呼ばれた北部人のなかに腐敗行為に参加したものもいたが、スウェプソンを始め南部人で参加した者の方がはるかに多かった。

一方、共和党の政治家たちが鉄道へ投資をした場合も多かった。数千ドルから数万ドルの少額の場合が多かったが、鉄道集会で賛成して、なぜ投資してはいけないのかといった素朴な議論で、公私混同という警戒心は少なかった。鉄道プロモーターたちは、政治家たちが投資家に加わることは鉄道に威信を与えることであり、政治家が理事になることは会社に信用を与え、州が企業の背後にあることを非公式ながら表明することであるとして歓迎した。実際に議員が経営陣に名を連ねておれば、その同僚たちの質問はどうしても好意的になる傾向があった。このことについて、公私混同であるとか、不道德であるとかの議論はなされず、印刷して公表され、政治家が地域の繁栄に協力している証拠とされた。この政治家たちの経営への参加は鉄道従業員の縁故採用に関係した。この権限は保守派にとってよりも経済力をもたない人が多かった急進派の政治家たちにとってより重要であった。上は州知事が鉄道社長、鉄道法律家を選ぶ権限をもっており、下は車掌の助手の採用に至るまで縁故主義が見られ、しばしば才能のない人物が採用された。この人事権は政治家たちにとってかなりの魅力であつたらしく、これが急進派ののちまで鉄道経営に加わりたがった根拠の一つであった。そして鉄道従業員たちは共和党に投票することを強要され、ある鉄道では黒人たちを投票場に運ぶため、特別列車を仕立てた。このような、とくに急進派の極端な鉄道経営と政治との結びつきは、全体から見れば少数派であったが、それでも鉄道援助政策にたいする疑問を生んだことは否定できなかった。とくに裁判官が鉄道経営に参加していたことからいくつかの州で問題が生じた。公私混同の点で保守派と急進派を比較すると、保守派が経済的利益を挙げるために政治を操作したのにたいし、急進派は自らの政治力を伸ばすために鉄道を利用する傾向が強かった。いずれにせよ、この傾向は将来、鉄道援助政策を失敗

させる一つの原因となった。

2. 1870—72年の時期

1870年の南部を見ると、全体的にまだ戦争の影響は残っていた。木綿の生産量はまだ戦前に復せず、都市にはまだ閉めたままの商店が見られ、経済のどの指標を見ても北部より劣っていた。しかし、戦後の復興の兆は各所に見られ始めており、とくに目立ったのは69年、70年の農作物の好収益と共和党指導下の鉄道建設であった。鉄道建設は都市を活気づけただけでなく、田舎にも商業と仕事をもたらした。鉄道建設自体が建設労働者に仕事を与え、木材を始めとする各種の需要を生んだ。鉄道建設は商業の中心地としての都市を確立した。ウィックスバーグ、モビール、ナッチェスなどの港町がさびれる一方、80年に人口4千を超える39の都市のうち38は鉄道都市であった。工業化しつつあるアラバマ州北部や新しく開かれつつあったテキサス州を代表に、鉄道が敷かれた地域の人口増が目立った。80年には木綿栽培も鉄道輸送に依存するようになっており、そのほとんどが鉄道か河川に近い地域に限られてきた。しかし、80年段階では多くの地域で鉄道運賃はまだ河川運賃より高価であった。

65年に8336マイルであった前南部連合諸州の鉄道は70年末に1万1015マイルに躍進した。約1/4増であり、ニュー・イングランドや北東部のこの時期を上回る率であった。再建期初期、保守派は鉄道援助政策は政府を破産させ、北部資本は黒人の政府の証券を拒絶するだろうと警告した。70年段階ではこれは当てはまらなかった。保守派が支配していたヴァージニア州やテネシー州の債券が額面1ドルにたいして50セントでしか売れなかったのに、共和派が支配したジョージア州では90セントで売れていた。アラバマ州やサウス・カロライナ州でも好調であった。数年先に元金の支払期日がくれば納税者たちの負担が増えることは明らかだった。しかし、この時点では共和派の政策は安定していた。保守派の支持もえるという“再建期政治連合”もこの時点では成功していた。このような友好的雰囲気の中では保守派も人種問題を忘れていくだろう。もう一度選挙で共和派が勝利を治めれば、自然に黒人問題は改良されていくだろう。以上が70年の共和党の政情判断だった。

しかし、一面では鉄道援助政策は楽観を許さないという見方があった。71年には、主要新聞は共和党の経済政策は税金や負債が危険な水準まで増加していること

から見て行き詰りつつあるという見方で一致し始めていた。民主党は鉄道援助自体は攻撃しなかったが、漠然とその不明朗性、不法性を非難していた。そして、70年、71年の選挙で共和党の後退が見られた。ジョージア州、アラバマ州、ノース・カロライナ州で保守派が議会と州知事を獲得した。ミシシッピ州、テキサス州でも急進派は後退した。この背景には各地で黒人たちにたいするテロと脅迫が激化し、連邦議会がクー・クラックス・クラン抑圧法を出しているという情勢があった。黒人たちが共和党を支持し続けたのにたいし、白人票が68年と違って民主党に流れ始めた。しかし、70年の経済が好況だったので、共和党の優勢はまだ崩れなかった。

再建期の計画は堤防修理、移民招致、負債者の救済、公的教育、表現の自由、黒人問題などを含んでいた。そのなかで鉄道は“万能薬”として、すべてのものに役立つ前提条件としてとり上げられたが、それは資金を食い過ぎて、他の問題の解決を妨げることになった。

まず移民招致について、鉄道会社はその沿線に住みこんで輸送量を増やしてくれる住民を増すため北部の鉄道会社の先例に従って移民特別運賃制やホテルの格安料金によって若干の成功を取めるが、鉄道建設そのものの出費が思うにまかせない状況であったため、北部の規模からは程遠かった。堤防修理も、当時の南部の土木技術が北部よりかなりおくれていたこと、問題が地域的であったことその他、鉄道建設に資金が廻ったため不十分な結果に終わった。解放黒人や白人貧民層が強く必要とした教育問題でも、資金は鉄道建設に廻ってしまったし、土地付与でもどうしても鉄道用地が優先された。土地問題では共和党がやろうと思えば実現できたいくつかの方法があった。低利子の資金を黒人に貸与して土地所有を奨励することはできた。税制を改めて大土地所有者に農耕に適さない土地を売らせることもできた。サウス・カロライナ州で若干の試みがなされた程度で、ほとんどの州でこれらの方策はとられなかった。この第一の理由は“再建政治連合”の一基盤であった保守派の白人の支持をえるためであった。第二は小農民たちがあまりにも貧しかったことであり、第三はこの政策が工業的南部を作ろうとする共和党の政策にそぐわない面があったことであった。解放黒人を独立農民にしてしまうことは労働の供給源をなくすることを意味した。工場主たちも労働力の源を失うだろうし、鉄道建設すら労働者に不足するだろう。

結局、共和党の土地政策は木材会社、河川改良計画、鉄道会社に土地を与えただけだった。鉄道会社は沿線を開発するために比較的安価にその土地を売りに出した

ことは事実である。しかし、全体としてもっとも土地を必要としている貧困者層には土地は解放されなかった。大土地所有者の政治力と穀物先取方式に支配されていた解放黒人たちの生活は、部分的な変化はあったにせよ、実質的にはほとんど戦前と変らなかつた。税制は会社、とくに鉄道会社にはゆるく、小農民や小作農民に厳しかった。当時の一部の共和党員も指摘したように、鉄道援助を中心とした共和党の経済政策は、共和党の主たる構成員であつた解放黒人には直接的にも、間接的にも恩恵を与えなかつたのであり、サウス・カロライナ州の人口の半分以上を占めた解放黒人の住居は犬小屋や豚小屋にたとえられる状況であつた。

以上の経過は共和党自身にも矛盾をもたらした。元来、精神的浄化、政治的純化の理想主義であつた共和党の政策は今やかつての謀反者たちのごきげんをとり、黒人問題を犠牲にする現実主義になつてしまった。また鉄道政策の意味も変り始めた。新しい経済秩序、工場や鉱山に頼る社会へ至るための道であつた鉄道は他の多くの問題をふみつぶし、そして腐敗、地方根性、無能さ、浪費などの弊害が噴出し始めた。

連邦政府との関係を見ると、鉄道援助の他、河川や港の浚渫、堤防、内陸部の水路の改良などあらゆる計画に南部は援助を求めた。そのなかで本格的援助が与えられたのは大陸横断鉄道だけであり、それも現金援助はなく、土地付与にとどまつた。その一つの原因は当時北部でも鉄道援助政策が終ろうとしていたことであつた。南部大陸横断鉄道はトマス・スコットのテキサス・パシフィック鉄道にまともなつていくが、各地の利害が交錯し、この時期には完成の見込みはなかつた。全体として連邦政府の援助は南部人に満足を与えず、むしろ北部の冷淡さが強調された。

北部資本の導入ははるかに重要な意味をもつた。実質的あるいは名目上の連絡係としてカーベット・バガーズと呼ばれた人々が登場した。ニューヨークのミルトン・リトルフィールドはノース・カロライナ州とフロリダ州の鉄道を舞台に建設や乗り取りや合併をめぐる活躍した。コネティカット州のハンニバル・キンボールは四つのジョージア州の鉄道の社長をやつた。かれらは自身の資本金はほとんどもたず、かなりきわどい商法もやつたが、かなり長期にわたつて経営を続けた。より本格的であつたのはトマス・スコットであつた。かれはペンシルヴァニア鉄道の勢力を背景にサザン・セキュリティ・カンパニーの名で、前述のテキサス・パシフィックを含めて、73年に2131マイルの13の路線を経営した。またイリノイ・セントラル鉄道のH.S. マッコムはミシシッピ・セントラル鉄道、ニューオーリンズ・ジャクソ

ン・アンド・グレートノーザン鉄道によって南下し、77年にそれらを勢力下に治めた。南部は北部資本を必要としながらも、それにかかなりの抵抗を示した。北部資本家はほとんどが共和党員で保守派は賛成する気にならなかったし、北部人の経営の本拠が遠方にあり、地元の事情にうといことから生じる障害は大きかった。北部大資本が地元の計画をふみにじる場合は多く、とくに小鉄道の統合、合併の場合、問題は複雑であった。全体として70年代初期の北部資本はまだ少数派であった。45の鉄道のうち社長が北部人であったのは7にすぎず、400人の重役のうち北部人は81人にすぎなかった。

鉄道建設とその後の経営、およびその周辺を見ると、建設費は1マイル平均約2万5000ドルであったが、1万ドルほどで建設された場所も多かった。建設費の約2/3は道床作りに費やされたが、地面の状況、石材や木材の入手が容易であるか困難であるかによって大きく変化した。建設完了後収益が挙がらない路線が多く、建設後2,3年で1マイル当り4万-5万ドルの負債を背負っているものが多かった。この計算違いはA.建設費を最低値で見積ったこと、B.州や地元の財政援助を過大評価したこと、C.社債が額面通りで売れると期待したことであった。Aについては、建設業者のなかには詐欺的なものもいた。労働力も不足気味で、収穫期には黒人は使えず、移民労働者はしばしば逃げ出した。天候や連絡不十分で多数の労働者が遊ぶ場合もあった。Bについては、納税計画は決して計画通りにはいかなかったし、南部人の場合個人的投資は少なかった。予定した投資の1/20しか集まらない例もあった。Cの問題については、一般に南部の債券は売れなかった。北部資本は南部より西部を選んだし、ヨーロッパ資本も70年ごろから南部資本を警戒し始めた。重役会は銀行から借金をするために債券を担保にしたが、しばしば現金は半額しか入らなかった。ヨーロッパ資本を導入した場合もひどい例があった。ジャクソンヴィル・ベンサコラ・アンド・モビール鉄道がニューヨークのホプキンズ商会に2800株の社債の販売を依頼した。後者はそれを1株138ポンドでロンドンのジョン・コリンソン社に売り、鉄道会社には1株66ポンドを支払った。その結果フロリダ州は280万ドルの債券を鉄道会社に与え、コリンソン社は193万ドルを支払い、ホプキンズ社は60万ドルを鉄道会社に支払うという結果になった。そしてこのうち請負業者が本当に建設と装備に支払ったのは17万5000ドルにすぎなかったと言われる。ミルトン・リトルフィールドが関係した以上の例は極端であるが、一般に社債が割引かれ、ブローカーが利益を得たあとの社債ははるかに減価するのが普通

であった。そして当時のウォール・ストリートの投資業は恥知らずの時代であった。ダニエル・ドリリュウに代表されるかれらは一儲けできるなら恐慌をも引き起しかねない連中であり、虚言によって株価を操作し、法律で許された以上の株を発行した。したがって社債保有者たちは疑わしい株はなるべく早く処分した。南部の鉄道債のような弱い社債は買い叩かれる運命にあった。

当時の南部では木綿以外の大量運搬物は少なかったし、新線の建設は古い路線の市場を荒らすことになった。アラバマの場合など石炭や鉄鉱石の運搬を目指した路線もあったが、工業は急速には変化しなかった。予定した連絡路線の建設がおくれた場合、他の路線は運搬物を受けとれなかった。経営が悪化し、破産状態に陥った会社の訴訟が流行し始めた。

再建派の弱点も目立ち始めた。再建派の議員に選ばれた人々は、戦前のプランターたちに比べれば貧しい人々で、州政府が支給する給料に頼って生活した。かれらは新聞を発行することもできず、州政府が援助しなければならなかった。あれやこれやでかなりの負債を負った州政府が続出した。このような情勢下で、途中で辞職した州知事が69—72年の間に6人にのぼった。一方各所で白人テロリストたちがとくに黒人たちを暴行、殺害したり、選挙も詐欺や脅迫の結果かなり無法化していた。このような政治的、経済的不安定のなかで71年には州政府の側に、税金を集め続けることができるかという不安が生じてきた。まずサウス・カロライナ州で銀行が証券の扱いを停止する騒ぎが生じた。鉄道債の価値は下落し、1ドルにたいし33セントになった。責任追及の声が上った。急進派州政府の他、北部からきた急進派、北部の銀行家たちが槍玉に挙げられた。しかし、南部自体の体制に重大な欠陥が潜んでいることは誰も否定できなかった。

72年には共和党内部の分裂が心配される状況となった。戦後の共和党が白人急進派と黒人たちの同盟という、歴史も浅く、脆弱な基盤しかもっていなかったうえ、スキャラワグと呼ばれた白人急進派は周辺の地域住民に悪意をもって監視されている状況であったが、この微妙な情勢のなかで財政問題を中心に指導部批判が現われ、ノース・カロライナ州やアーカンソー州では州知事が攻撃され、サウス・カロライナ州やフロリダ州では共和党の分派が民主党と組んで在職議員と対決することになった。一般に鉄道援助政策は、腐敗や営利主義の面が強調されて人気を失い始め、かなりの共和党員が議席を失うことになり、民主党が復権してくることになった。

3. 1873 年以降

73 年には、すでに南部の商業の将来にたいする楽観論は姿を消していた。納税者も、鉄道プロモーターも、農民も、商人も、保守派も急進派も皆何かうまく行っていないと感じていた。鉄道は建設されたが、約束された豊かさは生れそうになかった。急進派が予想した社会的安定と政治的ヘゲモニーは生れず、党派間の争いと財政の無力さが目立った。73 年恐慌が始まる数カ月前から共和党自身から鉄道援助政策のとり消しや改革の声が出始めていた。地方根性の衝突はますます激化して“政治連合”は重要構成員が欠けることによって崩れ始めた。北部資本にたいする反感、鉄道会社がそれほど収益を挙げているのに鉄道企業家たちが高収益をえていることへの攻撃、南部社会が貧しいままであることの指摘から、政治家たちも尻込みし始め、各州で鉄道援助政策からの後退が見られた。72 年から始まった援助計画を縮小する傾向は 73 年に強まった。急進派内部では社債の州による保証を規制すべきだという意見が昂まり、民主党内では急進派の政策を無視する立場から債務支払停止説が生れた。73 年中頃の南部人が鉄道問題にたいして懐いたのは疑いと恐怖の念であった。

72 年からアメリカの鉄道業界に暗影を投げていたのは、ヨーロッパからの対米鉄道投資が縮小し始めたことであった。これは経営基盤の弱い西部や南部の鉄道に厳しい影響をもち始めるが、その一つはウォール・ストリートの金融業者の動揺であった。南部の鉄道に投資していた有力業者であったヘンリ・クルーズが倒産した。コリス・ハンティントンやトマス・スコットも規模は小さいが同様の経験をした。かなりの大幹線アラバマ・アンド・チャタヌーガも破産状態になった。そして 9 月 17 日のジェイ・クック商会の倒産から生じた不況の影響は深刻であった。丁度木綿の収穫期に不況がきたため、木綿は安値で投げ売りされた。75 年には都市には失業者が溢れ、競売される家が増えた。プランターたちは前渡金を断られ、黒人たちは西の州へ逃げ出した。鉄道の状況は悲惨であった。クック商会倒産から 1 カ月後に倒産していた会社数は 16 であったが、1 年後には 26、76 年には 45 と増えた。76 年には全鉄道の 43 パーセントが倒産していた。トマス・スコットのサザン・セキュリティズは 76 年に半分の規模まで縮小した。一般的に南部人が経営していた鉄道の方が北部人が経営した鉄道よりも経営は良かった。しかし、倒産した鉄道はどう

しても北部人の手に移った。急進派が後退したあと南部で投資するものはおらず、州政府も安価にでも社債を売り払って負債状況を解消する方を選んだ。自然に北部人に経営は移っていった。

すでに恐慌前から税金の高さを民主党が攻撃していた。州税、郡税、町税の他、学校税そして投票税が重なって、インフレの影響もあったが戦前の10倍ほどの額になっていた。恐慌の結果、収入は減ったが、税は変らなかつた。競売に出される土地の数が増え、各所で納税者集会が開かれ、負債支払中止論が勢いをえた。各州政府は負債支払を減らす方法をとった。いわば部分的な支払拒否であった。同時に各州は州の信用を私的、あるいは会社のために利用することを禁じる法律を制定した。その結果これまで年間100マイルの単位で増えていた各州の鉄道マイル数は10マイル単位に減った。かつての鉄道援助政策に劣らず、節約が“万能薬”になった。そして73年から76年にかけて“再建政治連合”の代りに“納税者、テロリスト連合”が登場することになった。見たところこの政治的变化に鉄道問題は関係がないように見えるが、鉄道援助政策の失敗、それが各州に財政的損害を与えたこと、それから生じた黒人たちの無力感、そして保守派が経済発展の教義を受け入れたこと、これらが節約と人種問題への転換を用意したのであった。つまり民主党は共和党のこの失敗を利用した。白人にたいしては黒人が政治に不適当なことが証明されたと訴え、黒人たちにたいしては黒人たちの貧困を共和党の政策のせいにした。民主党は経済政策でも、人種政策でも必ずしも一致していたわけではなかつた。しかし、以上の情勢のなかで民主党は勢力を増した。鉄道会社そのものが民主党支持に廻り始めた。急進派による債務不履行のため、その不誠実を怒る社債保有者が多かったのである。経済政策で失敗し、今後の見通しをもたない共和党は無力であった。そして過去の鉄道政策の良い加減さ、とくに腐敗行為は内外の信用を失墜させていた。連邦政府でさえ、急進派政府にたいする不信から、黒人を迫害する白人たちを抑えることをためらった。“再建政治連合”は崩壊した。74年にはアラバマ、アーカンソー、ノース・カロライナ、ジョージア、フロリダ、テキサスの各州が共和党を離れた。ミシシッピ州やルイジアナ州も危なかつた。

むすび

以上のサマーズ教授が描く1865年から77年にいたる南部再建期の鉄道の姿は、

南北戦争による荒廃という要素を考慮に入れても南部社会ではまだ鉄道を維持していくことができる社会経済情勢が生れていなかったことを示している。戦後の73年恐慌にいたる時期は東部、中西部では、戦前に建設された路線が地域経済のなかで定着し、各地域の“鉄道化”が商業、工業、社会生活のなかで進行し、西部では新路線の躍進が進んでいた時期であった。南部の場合はこれらの地域の活発さ、安定は見られない。むしろ鉄道建設を“万能薬”とする近代化への志向だけが突出して、それを支えるべき経済、社会の発展がともなっていない状況が見られる。同じような状況は西部の未発達な地域、とくにノーザン・パシフィック鉄道の沿線などにも見られるが、南部の場合は一応の歴史をもった社会が存在するだけにこのうまくいかない鉄道建設は複雑かつ屈折したものとなった。戦前の場合と同様、北部の近代化におくれをとるまいとする競争心、あるいはあせりも一つの要素であった。結局、南部は1837年恐慌後に全国的に見られた鉄道建設ブームの破綻の状況を再びくり返したのであった。農業、商工業を含めての南部社会の立ち後れ——非近代性——がその主な底流であると考えられる。同時に、この時期は鉄道化も含めて、南部の屈折した近代化への出発点でもあったのだ。このわかりにくい時期について解明してくれたサマーズ教授に謝意を表してこの紹介を終る。