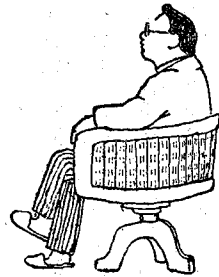


漫 録

北米合衆國の往時の國道

山下生



も近い路を探るものである。アメリカインディアンは、狩獵のためと、戦路のために、自然に、水牛の逕を辿つた。

その後白人が初めて、アレニイ山脈を越えて、「西部行を企てた」時に、最も近い、又最も良い道路は水牛及アメリカインディアン逕であつた。

實際、これらは最初にオハイオ會社が創設された一七四

北米に於ける最初の道路創設者は水牛であつた。鬱蒼と繁茂せる森林の中を、水と新鮮なる雜草を求めて、屢々移棲する時、水牛の體重は數千封度もあるので、高燥な、固い土地を求めねばならなかつた。而して、水牛の本能は最

八年には、アレニイを越える唯一の道路であつた。その十
 三人の社員の中には、かのデョーデ・ワシントン將軍の兄
 弟であるローレンス及オーガستن・ワシントンの二人が
 加はつて居た。一七四九年には、同會社はオハイオ河流域
 の土地五百萬エーカーの拂下けに對する國王の認可を得、
 且、同社員の順次七年以内に、この森林に蔽はれたる曠野
 に植民地を創設することに同意したのである。その第一の
 要件は移住者等がヴァーヂニア及マリランダの諸州から
 アレニイ山脈を越えて、この廣漠たる地域に達する道路で
 あり、第二の要件は新植民地及交易場を保護すべき要塞で
 あつた。而して、同會社は廣大なるオハイオ市を——この
 オハイオ市は現在の繁華なるピッツバーク市の位置に當る
 ——形成するために、アレニイ及モノガヒラ兩河を結ぶ
 一路を築造したのである。

すつと以前より、バルチモア市から、マリランダ
 州のキャンバーランドの位置に築造せられてあつた要塞に至
 る道路があつた。一七五一年に、オハイオ會社は、この道

路の終點よりモノガヒラ河口までの二道路を開拓せんが
 ために、トーマス・クレサップを願備した。同道路は、數
 々の深潭急流を横ぎり、又錯綜せる森林に蔽はれたる幾多
 の急峻岬々たる山脈を越えねばならなかつた。クレサップ
 は賢明にもその親しくせるネマコリンと云ふ一人のデラウ
 エアのインディアンを傭ひ入れた。このネマコリンは水
 牛の運と殆んど同じ一路を選んだのである。この路と云ふ
 のは、ネマコリンが、その水牛の運に沿ふて、樹々に目標
 しをつけた。即ち、戰斧（インディアンの）を以て樹々を傷
 けたのである。これは數年間ネマコリン道として知られて
 居た。

此後直ちに、オハイオ會社の堅固なる丸太の要塞が完成
 し、ピット要塞と名づけられたのである。これは、カナ
 ダ植民地から佛人がアレニイ河を流下して來て、要塞の開
 城を要求した時には、やつと出來上つた許りであつた。こ
 の時佛人は數に於て英人を凌駕して居たので、同要塞は降
 服し、佛人はその名稱をデユクエシユヌ要塞と變更した。

この事件並にその他の佛人の活躍の報告がヴァーヂニア州

以前に、佛軍がワシントン軍を逆襲するために、前進中であるとの報告を受けた。ワシントン

の總督のもとに達したので、同總督はデョーチ・ワシントンを司令権を

有する陸軍少佐に任命して、百五十

人の壯丁を徵集せしめ、アレニイ山

脈の彼方に派遣し、オハイオ地方か

ら佛人を撃退せしめんとした。この

少数の軍隊を率ひたるワシントン少

佐は、一七五四年に、これら諸命令

を履行するために、ネマコリン道を

通過して進軍した。大砲はこの險阻

なる山地を人力で牽き上げられた。

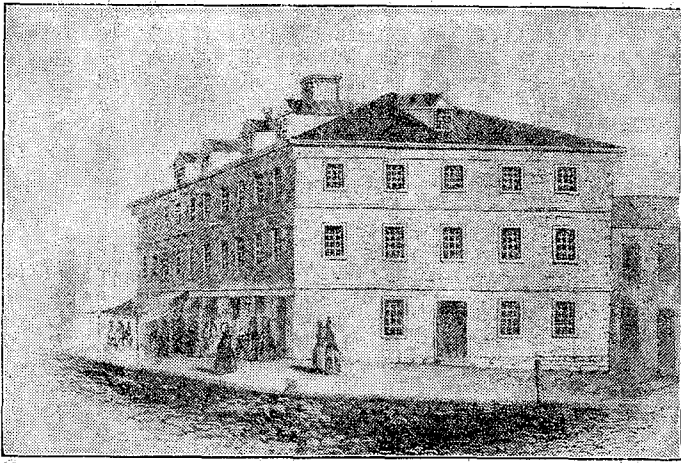
かくするためには、この道路を擴張

する必要があつたので、軍隊の前進

に先だち、六十人の伐木隊を樹木や

藪や蔓草類を切り拂ふために先發さ

した。だが、ワシントン軍がデュクエシヌ要塞に達する



堂事議會國の年九十七百七千

あるとの報告を受けた。ワシントン
は急に、ネセシチイ要塞と彼が
命名した丸太の防柵を造つた。そ
こで彼の少数の軍隊は襲撃され
て、もろくも降服したのである。

若し、佛人をオハイオ谿谷から放
逐しなければならぬのであつた
ならば、可成りな軍隊が派遣され
ねばならなかつたのである。その
ために、一七五四年の後半に、エ
ドワード・ブラッドック少將を司
令官とする一千人の英軍が米國に
派遣された。この派遣軍はその當
時、植民地に於ける最重要都會の
一なりしヴァーヂニア州のアレキ

サンドリア市に駐屯して居た。同地に於て、この派遣軍は

植民地軍の約一千と合併したのである。この戦役中、ワシントン少佐はブラッドック少將の幕僚であつた。この軍の編成には、百五拾臺の馬車と二千の馬匹が必要であつた。

ペンシルヴァニア州の總督は、アレニイ山脈を越ゆる道路を創設する様に命令されたのである。創設さるべき唯一の道路は、勿論、ワシントンが一年前に通過せし道路であつた。然し、これはブラッドック軍の如き軍隊の進軍には未だ十分な廣さでなかつたので、六百人の伐木隊を先發せしめて樹木や、藪を切り拂ひ、道路の幅員が十二呎になるまで切り拓かした。この新開の通路を通過する光輝ある軍隊の前進は遅々として進まず、又困難であつた。軍隊に同行した或る人が次の如く書いて居る。「急峻峨々たる諸山脈を攀ち登り、又急坂を下らなければならなかつた。その急坂を大砲や馬車は滑車や複滑車で引きおろされた。派遣軍はなか／＼デユクエシユヌ要塞には到着出来なかつた。ペンシルヴァニア州のブラッドック市の地點では、十二呎道路附近の森林、岩石、藪の背後から、佛軍に襲はれた。戦死者が

多く續出し、ブラッドック將軍は致命傷をうけ、軍の殘部は同山地の東方にある英植民地に蒼黄として退却した。

然し、この不幸なりし戦役は、西ペンシルヴァニアまでの一道を開いた。この道路を意志の強固な、冒險心に富んだ開拓者等が、馬の背に、又は幌馬車にうち乗つてその後五拾年間旅行し、又その道を新植民地からの歸途の商人が通過したのである。これはブラッドック道路として知られて居た。ブラッドックの敗北の地點より、オハイオ河までは七哩あつて、これをはるばるやつて來た多くの移住者等は住み良い土地を求めてオハイオ河を下つたのである。

二

ブラッドック敗北後五拾年、エベネザー・ゼーンとその兄弟が西ヴァーヂニア州のホイーリング市を建設した。彼等は自分等が要害の地點を選んだのであると云ふことに恐らくは氣附いて居なかつたのである。然し、その地點は河流が低いので、オハイオ河舟運の中心地であり、又後年西

部から商人のアレニイ地方に至る關門であつた。オハイオ地方の最良の農耕地は、その中央部であるが、インディアンの危険があつたために、最後に移住されたのである。併しこれは一七九四年にその地方のインディアンを克服するまでのことであつて、その後には安全に移住が出来なかつたのである。その當時、エヴネーザ・ゼーンは中部オハイオ地方を貫通する一道路の必要を覺り、議會にこの道路の建設を自己に委任されんことを請願した。これは聽許されて、一七九七年の夏に、彼は他の數人と共に、ホイーリングからケンタッキー州メイスヴィルに至るまで、晝尙ほ小暗い數多の森林を貫通する一道路の踏査の途についた。多くの場合、その道路はインディアン達の從つたのである。白人等はこれ以前にこれらの逕を通つては居たのだが、これらの多くは流血の會戰の遺跡である。所謂ゼーン道はオハイオ州のゼーンズヴィル市の地點に至る略眞西に、又そこからケンタッキー州のメイスヴィル市に至る北西にまで擴張された。大きな樹木や、深い藪は道路をつくるの

に非常な妨害となつて、如何考へても馬車道ではなかつたが、不屈不撓の開拓者達は、西へ西へと住み良い場所を見付けながら、又その大輪の幌馬車の前に一群の牛や羊を逐ひながら、絶えず前進して、次第にその道路を擴張したのである。低地では、丸太を次から次へと横たへて、所謂丸太道路を造つたのである。

冬期は殆んどケンタッキー州のメイスヴィルから、マリランドのヴァルチイモアまでは通過出来なかつたけれども、ゼーン道はブラッドツク道と聯結されて、一道路となつた。

三

十九世紀の初期には、現在オハイオ州と呼ばれて居る森林中の開拓地に幾千の小屋が建設された。又西部に至る溪谷中に數百もの小屋が建てられて居た。これらの東部諸州から意志強固なる開拓者等はアレニイ山脈を越えて、オハイオ河に至るブラッドツク道を辿り、又オハイオ河を流下

し、若くは、ホイーリングからオハイオの低地に至るゼー
ン道を辿つたのである。幾度か、幌馬車の車輪が沼澤の
中に、轂までも没入し、急流を徒渉する危険を敢へて冒し
又時々、牛や羊が、熊に脅かされて、森林中に逃げ込ん
で了つたり、又は、マラリヤや、チブスがこの道に潜んで
居たのである。大抵の場所は、泥濘が非常に深いので、日
に三哩しか進めなかつた。然しながら、これら勇敢なる開
拓者等はあくまで旅行を續けて、邊境の植民地を維持し得
ることを示したのである。

小屋を建設し、數エーカーの森林を開拓した後に、切株
の間に生長した作物を幌馬車に積んで、ブラッドツク道を
通つて、東部諸市場に運び、鹽、砂糖、ウイスキー、チ
ン及必需製造加工品をこの邊境の商人のために持ち歸るの
であつた。オハイオ河からアレニイの東方の諸川に達する
道路の改良に關して、常に囂々たる不平の陳情が絶へなかつた。その結果、オハイオ州を合衆國に加入し、又その州
會の開會を認めて、「同州の國有土地の賣上高の一パーセン

トを、同州に至る、又は同州を貫通する道路建設に使用す
ることを得」と規定せる法案が、國會を一八〇二年に通過
した。同法令は後にはミシシッピーに至る道路にまで擴張
適用せんと企圖せられた。

大藏大臣アルバート・ガラティンが國道を建設するの案
を創出し、ヘンリー・クレイは、國會に於て活動中、常に
その改良並に擴張に對して、最も偉大なる教父であつた。

ペンシルヴァニア及マリイランドを貫通する道路の選擇
は重大なる事件であつた。國道として、選ばれたのは、
ブラッドツク道であつたが、然し、ペンシルヴァニア州では
新道路はワシントン及ユニオンタウンの主要なる植民地
に達せねばならないことを明記したので、多くの地點で、
その道路はブラッドツク道を横ぎり、僅かに數哩間、ブラ
ッドツク道路と一致して居たのみである。

踏査は一八〇六年に初められて、オハイオ河までは、勾
配をつけた碎石鋪道が一八一八年に完成した。この完成は
非常なる歡喜と祝典とで迎へられ、その名稱をナシヨナル

バイク(處々ニ錢取門ヲ設ケアル有料國道)に變更した。

驛車道が直ちに建設され、弓狀に幌を張つた六頭又は八頭立のスプリングの無い大型馬車が定時にこのバイクに沿ふて、バルチイモアまでの各地點間を往復して、農産物と工業製品との交易をなし居た。

バイクは次第に西方へ伸びて行つて、オハイオ州のゼーンズヴィルまでは、その道路は殆んどゼーン道と一致して居た。そのバイクのその部分を踏査した記録は少しもないので、エベネザーゼーンの最良道路に關する判断は謬つて居なかつたものと思はれる。

この全道路は、直ぐに普遍的になつて來て、一日のうち二十臺の驛馬車がどの道路をも通過した。この道路を通



有名料國道の舊新の州名柱

モンロー、ウイアム・ヘンリー・ハリソン、タイラー、ボーク及ジョン・クインシー・アダムス等がよく通過した。勿論、これらの人々の通過は大事件であつたので、驛馬車、馭者或は旅舎の設備は、その地方では最良のもの

のが用意せられて居たのである。

驛車の馭者は、ナシヨナル・バイクの人氣者であつた。彼等は常に約十二哩を驅つてゐたので、彼等は里程標とし

て、旅行者等にその名を知られて居た。兒童等は誰でも角笛を吹き鳴し、巧みに六頭の馬を馭して、がらくと騒音をたて、搖れながら過ぎゆく驛馬車を見て、その英氣爽壯たる馭者姿にあこがれない者はなかつた。諸宿場はその厚遇と上等な食事とで有名であつた。初期の宿場の多くは、丸太造りであるが、後期のは石造である。屢々七十人も多くの人達が、焼豚や、熊肉や、湯氣の立つて居るポテトや、温かい玉蜀黍のパン等の潤澤なる夕食のテーブルにつくこともあつた。その賓客等は、實業家、國會議員、驛馬車の馭者等で、又よく荷馬車の御者も同席してゐた。驛馬車の中や、全へてが一諸に食事しなければならぬやうに、この邊境のデモクラシイが命ずるところの宿場の平民的食卓に就て、永い時間を過ぎねばならない時位、有益な意見を交換するために設けられたやうな機會は他には恐らくなかつたのである。

四

馬車のスタンドは——御者等の使用する宿場がかう呼ばれて居たのであるが、——約一哩許り離れて居た。こゝでは一番早く到着した者が、寢臺を占領し、自分の馬を丸太造りの、若くは石造の厩舎につなぐので、百匹以上もの澤山の疲れた馬は、重い毛布にぐるまれて、一夜を馬車置場に過すことがよくあつた。馬に飼秣を與へ、手入れをすますと、マットや枕や毛の包束を宿場の酒部屋に運んで室の隅の他の同様な包束の上に積むのである。天氣の良い日には、ランニングやジャンピングの競技に、暗くなるまで耽つたものである。冬期には、酒部屋の大圍爐裏をかこんで御客等が集つた時に、バイクで起きた事故や變災は夕刻の雜談を賑はした。

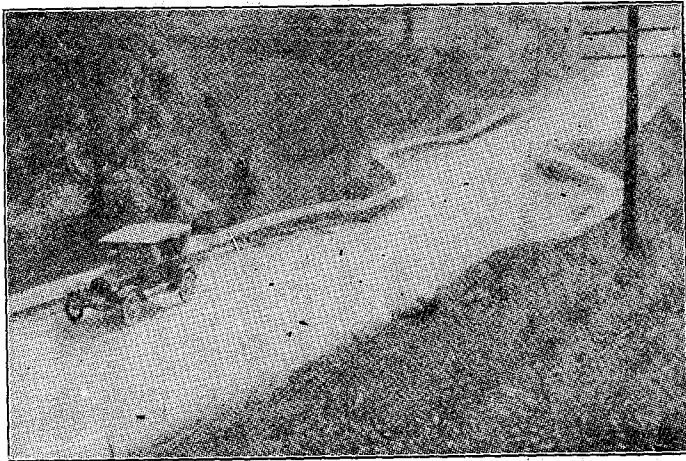
大低の荷馬車の御者は、装具の曲棒に附屬した細長い鐵製の半圓から、食事用ベルに形の似た小さいベルを下けて居た。若し、ある御者が荷物を牽いて、坂を越える時、他の御者の助けを借らねばならない時には、ベルは救助する者に取り上げられて了ふもので、一組の馬の力はその帯び

て居るべルの數で示されて居たのである。大きな重いコネ

バイクの近くに居住せる人々の生活は、バイクを中心と

ストガ馬車は、真中が低くなつて居て、各の端の方が上方にゆるく上つて居て、弓形に張られた布で蔽はれて居るのだが、この馬車はバイクの船で、これに依つて、大西洋岸の西方の人々は五十年間、その農産物を市場に送り、商品を持ち歸つて來たのである。

その當時、バイクは絶えざる活動の場所であつた。朝から晩まで、大氣は、驛馬車の角笛の叫聲や、御者の鈴の音や、急行馬車の騒音や、又幾百の牛や羊群の蹄音で充されて居た。バイクは宛かも大都會の大通りの様に見えたが、然し、そこから一哩も距たないところは未斧の大森林であつた。



梁橋るたれらけ架に角直し對に流河

して居た。若い少年等はバイクの修繕を手傳つた。彼等は成長すると、道路請負人、若くは、驛馬車の馭者となつた。中年には、彼等の貯金で宿場を營み、その老年はその道路の初期の歴史の逸話を物語つて、日を送つて居つたのである。

交通が非常に繁かつたので、絶えず修繕を要し莫大なる費用が投ぜられた。鐵道が一哩も敷設されない時には、聯邦政府は、ナショナル・バイクのために、八百萬弗を支出したのである。これらは政策的支出となつた。ある若干の道

路は國家の費用で本質的發展をしたが、他の道路はそう

ではなかつた。このことに抗議せる人々は、マーチン・ヴァン・パレンの如くに、これら道路沿線の住民等のひどい悲哀を十分に理解してゐた。

パレン氏がバイクのある地方を旅行して居た時に、氏が乗つて居た驛馬車の車軸が二つに折れて、最も泥濘深き箇所にて、壊れ落ちた。

遂に、バイクは、その貫通する諸州に引渡された。美しいアーチ型の石造の橋梁等の堅固な石造物や巨大な石、若くは鐵の里程標は、バイクの建設者等が數世紀の間使用に堪へると期待して居たことを十分に立證するものである。

その人氣は、鐵道がアレニイ山脈を横斷した千八百五十二年まで續いた。それは、イリノス州のヴァンダリアまで踏査され、長日月の間計算され、論議された後に、國會は馬車に依るよりも、鐵道の方が運送費を軽減するといふことに決定したので、バイクの擴張に對する支出金は中止されたのである。その人氣は減退し、その後すぐに、單に地方的目的のために使用さるゝに過ぎなくなつた。然しそ

の道路の最も利用された五拾年間に、上ミシシピイ溪谷地方は、曠野から、後には多くの都會を發生せしむるに至つた豊穰なる農業地方に變つたのである。而して、その生産地方は合衆國市民が居住して、永久に諸外國民の侵略の憂なからしめたのである。驛馬車路が放棄せられ、運輸が鐵道に奪はれたので諸宿場は閉鎖された。宿場の經營者や荷車の御者等はバイクの近所に農園を購入して、悲しげに又往時を追懷しながら、その衰頽を見守つて居た。次第に道錢の徴收は等閑に附せられ、修繕は廢止され、バイクは荒廢に歸した。そして唯過去の一記念物とせらるゝに至りある著者は、千八百九十八年に、バイクをローマ人のアビイアン道に比した。

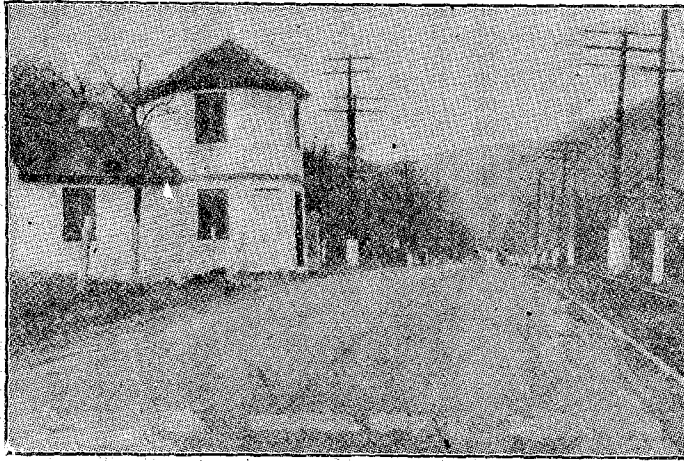
然し、その様な状態は僅かに五拾年續いたにすぎなかつたのである。二十世紀は旅行の新様式の普遍化を助成した自動車は早くも殆んど一般的に使用さるゝに至つた。次の段階は踏査であつた。現代的開拓者は、その意志強固なりし父祖等の如く、現在は、西部の代りに、東部を踏査する

ために良き道路を必要とした。この必要の結果として、ナ
シヨナルバイクはその貫通せる諸州
に依つて、再造され、路面を強固に
された。其後、それはナシヨナルロ
ードとして知られるに至つた。

二十世紀の測量技師等は、數例を
除いては、百年以前のこれらの道路
をそのまま採用した。若干の場所に
於ては、古代の碎石鋪道が、初期建
造者の忠實なる職人氣質の沈黙せる
記念物として、今日まで残存して居
る。低地地方では、近代道路築造機
が丸太道路の遺跡がある表面に持ち
來たされて居る。

その道路を出來得る限り短時に
完成するために、初期の橋梁は、河

流に對して直角に架けられた。これは、橋詰に於て、急カ



錢取門の石造柱と其の家の屋

疾走せる自動車は多くこのカーブを
まわり得ないで、低い欄干を超え
て、河床に突入した。石造物は一
世紀前からそこにある程に、頑丈
に出來ては居るが、これらのカー
ブの最も危険なるもの、若干は、
眞直になほされつゝある。

自動車は、頑強な馬がかつて勞
苦せる長いうね／＼とした坂路を
易々と登攀する。自動車愛用家は
現今使用する様な再興した古代の
石造馬車スタンド及宿場を見出
し、かつて多くの疲勞した馬が一
夜を過した庭の中に自分の自動車
を整列させ、古人がランニングや、
ジャンピングの記録をその隣人と

がかつて、床の上にマットにくるまつて眠つた古風な酒場で夕食をとる。丸太を鋳で荒削りした厚い外側扉を珍らしが、一世紀も経つた里程標が旅行を助けてくれる。荒廢せる錢取門の家屋は、その道路が今は無料であると云ふことを思ひ出させる。

自動車の愛用家は兩洋聯絡古代國道の東部地方を旅行して居る。水牛や印度人の逕、デョーヂワシントンやエドワードブラッドドツクや、エベネザーゼーンや他の勇敢なる開拓者の道は未だに、アレニイ山脈を越えて、西方ミシシピイに至る最良の最も近い道である。

以上は、最近、米國の一雜誌上に發表せられたるダーヴィン氏の所説であるが、讀んで見て、非常に興味深く感ぜられたので、譯出して見たのである。

米國のナショナル、バイクは、その交通上の性質から思惟するも、往時の我が國の諸幹線道路、例へば、東海道、中仙道、北陸道、山陽道と云つた様なものに、甚だよく類似して居るのであつて、その差異は只だその有料と無料の

點である。

我が國に於ても、明治初年、汽車の開通發達とともに、これらの往時の諸道路は衰微したのであるが、最近、交通機關の發展は自動車の出現となり、その利用は益々盛んでまことに日進月歩の勢である。而して、これらの古代道路も、亦、自動車道路としての重要性を帯びるに至り、又その價値は、今後益々増大するはもとより理の當然である。この時期にあるので、我が國に於ても、又東海道道中記其他の古文書にあらはるゝ往時狀況に對比して、現在に於ける道路の狀況、竝にその使命を研究せるものを興味深く見るのである。それと同じく、米國のナショナルバイクに關する一文をこゝに譯出せることは、敢へて徒勞のことではないと信する次第である。