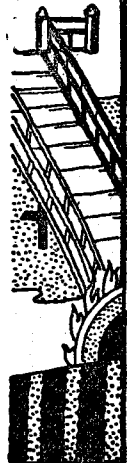


史料



英國道路物語 (九)

——道路の發達史——

山下定文

第四章十八世紀の道路

このように交通諸便宜が進歩したにもかゝらず、十八世紀に於ける旅行は尙甚だ面倒な、且危険なものであつたから、一般の民衆は道路による長途の旅行の決行前にその意志を翻し、又その所用を果たすことは普通のことであつた。ターンパイクの道路には錢取門が多くあつた關係上、旅行費を増加し、乗車賃以外に御者や門番に充分な心付を

やらなければならなかつたから、この時代の旅行は費用の點から云つても容易ではなかつた。その上、特に宿屋は食費並宿泊料として法外な金額を要求して居つたのに加へて旅行に要する日數が永くかゝつたから、多額な臨時費を必要とした。

例へば道路の危険は少くもなかつたし、又相當重大であつた。公道の状態は馬車の扱ひ難く、頭重いことゝ相伴つて、頻々として顛覆して居つたし、又馬車が溝に落ちて顛

覆し車輪が車體から飛び去ると云ふようなことも敢へて珍らしいことではなかつた。このような突發事故の結果として、旅客達は人里を幾哩も離れた淋しい場所に迷はねばならないことがよくあつたし、次の話のような幸運はそうざらにあることではなかつた。それは或る旅客馬車が旅行中或る沼地の真中で運悪く車軸が折れた。ところが一行の中には偉い技師であつたレニーが居つた。そこでレニーは他の旅客の助けを借りて車軸を一、二哩離れた鍛冶場に運んだ。ところが鍛冶屋の親方は外出中であつたから、レニーが自らハンマーを取つて修繕をしたので、馬車は目的地向つて旅行を續けることが出来たのである。このように幸運にも旅客が兎に角危難を免れたとしても、平坦でない道路を重い馬車ががた／＼と進むときの免れ難い絶間のない動搖のあの不愉快さを堪える覺悟が必要であつた。

當時の道路は追剥ぎや、掏摸やごまの蠅が尙ほ横行して居つた。彼等の最も跳梁して居た場所はロンドンから出る主要街道のうちのもの淋しい公有地であつた。特に危険な

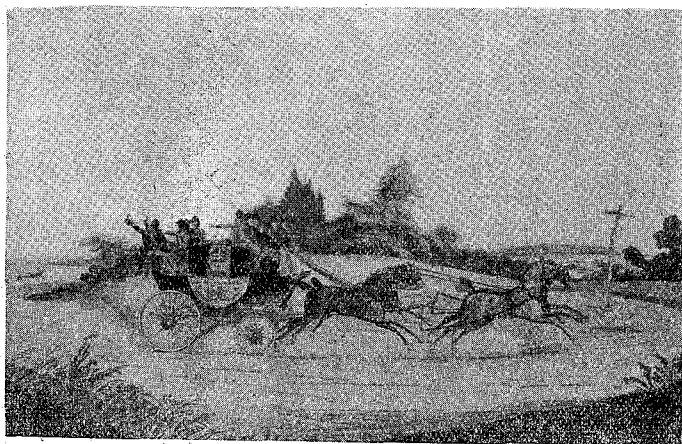
土地として有名であつたのはフィンチリイ公有地、エツピングの森、ガツドレル、ベীগショツトヒース、ハウンスローヒース、ウインベルダン及ヴワゾウオース公有地等であつた。これらの強盜達の活動時刻は何も夜に限つて居なかつた。一七五一年のことホーレスウエルポールは上品に誇大して次のように云つた。「眞晝間旅行に出るのにまで戦ひにでも出かけるような騒ぎだ。」

當時の追剥ぎの中で最も有名だつたのはデイツク・ターピンであつたが、彼は十八世紀の初期に最も勢が盛んであつた。彼は一七〇六年に生れ、年若くして道路上に現はれもう一人の有名な悪漢トム・キングと手を握つて暴れ廻つた。數々の勇敢な手柄話が彼のものとされて居るが、そのうちの若干は誤り傳へられて居る。例へば有名なヨーク乗入れの話などはそうである。この話はデイツクの悪漢の大先輩であるジョン・ネビソンのやつたことである。ジョン・ネビソンは「ニックス」とか或は「隼ニックス」とかの名前で英國では知らぬものもない有名なギャングだが、彼

は一六七六年某月某日のこと、グールドヒルで強盜を働いたと主張した。

後不在證明をつくるため長驅してヨークに乗入れたのである。彼の鹿毛の牝馬は一五時間に一九〇哩の長い道程を突破したと云はれて居る。ドイツクラーターピンにその天罰の下つたのは一七三九年のことであつた。

此年、彼は黒牝馬略取の罪名でヨークに於て有罪と決し、次いで死刑を宣告された。冷笑的の意味で彼は會葬者として絞刑人の荷車の後に隨伴せしむるため五人の男を傭ひ各人に三磅一〇志宛を支拂つた。彼は從容として死に就いた。彼の經歷は一般の人々の頭に印象深かつたので、モツブが解剖のため外科醫の元に運ばんとせる彼の屍體を奪還し、之を基督教徒として埋葬せよ



ブルドン間の道路を根城とした。公判並處刑に際して彼の

ドイツクラーターピンと同時代の追劊ぎに通稱ブルースキン事ジョセフ・ブレイクと、ニューゲート監獄脱監成功者として一般に知られて居たジャック・セバードの二人であつた。然し、ジャックは一七二四年に再び逮捕せられたとき、當局は監視を嚴重にしたので、そのときは脱走しなかつた。彼がほんとうに絞刑執行せられたのを見るために二千以上の人々が集つた。

十八世紀の後半に於ける追劊のうちでも、最もロマンチックであつたのはジェリアバーショウであつた。彼はキングストン及びウイム

洒落な態度は彼は人々を驚かした。判事が彼に死刑を宣告しようとして黒帽を被つたとき、彼も亦それを真似ねて被ぶつた。死を俟つて居る間、櫻坊の汗で獄屋の壁に自分のこれまでの數々の危険な仕事の繪を落書きをしたりした。それから愈々ケンニングトン公有地の絞刑が執行せられるに及んで、彼は花を唇に咬へ、高らかに笑つたり、戯談口をたゞいたり、又群衆の中に居る知人等に別れの挨拶をしたりしながら、死に就いた。

第五章 テルフオード及マカダム時代

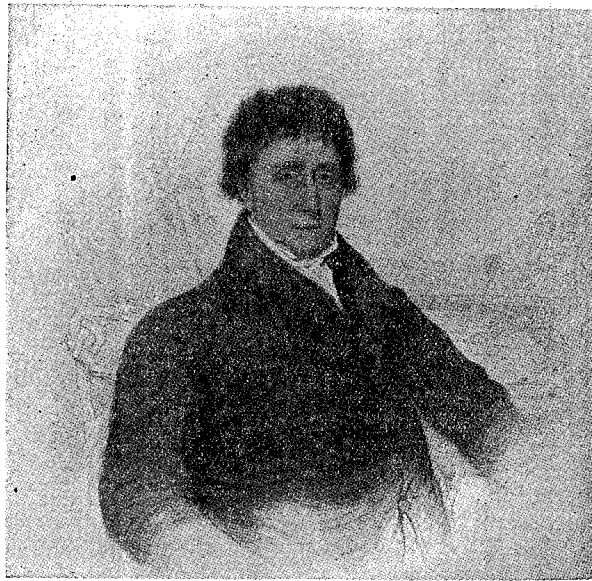
十九世紀に入るとともに、殆んど目には着かなかつたが道路問題に對する一般の態度が明らかに全く一變した。前世紀に於てはこの問題に就いて世間は非常に冷淡であつたが、十九世紀になると、道路改良の要望は非常に大きくなつた。而してこの要望は道路の改良が相當な程度に實行出來得ると云ふことが廣く一般に認識せられるに及び益々熾烈となつた。このような信念は夫々の行政制度の新たなる

變革を原因として、愛蘭並蘇格蘭に於ける道路が截然と優秀になつて來た事實に依り愈々刺戟せらるゝに至つた。愛蘭に於ては、勞役法の廢止が改革に向つての第一歩に他ならなかつた。一七九八年に愛蘭のターンバイク制度は次の如き一法令に依り一新した。即ち同法令の規定するところに依ると、トラストはその構成員の中から三名の理事を任命し之にトラストの經常事務一般を處理せしめ、主體は單に最終財政管理權のみを保留することになつて居る。斯くして遂に全制度中の最大缺陷である責任があり多數に分割せしめられて居た點——これがため事務能率は著しく阻害せられて居たのだが——除去されることになつた。

蘇格蘭に於ける道路の改良は多分、例のウェード將軍の軍事道路に端を發するものであらう。これらの道路も最初は、戰術的理由より排他的に建設せられたものではあつたが、旅行並運輸はこれらの道路に依つて非常に容易に且つ便利となつたから、政府並民衆の兩者共に當時蘇格蘭に存在したこれら軍事道路以外の道路はまことに恐るべきもの

であつたと云ふ事實に氣付き、改良せられたる交通制度の整備の有益なることを知るに至つた。ダー及アパークロムビイの經驗は道路建設に科學的理論を採用せる點に於て、更に蘇格蘭政府當局が啓蒙的政策を取つた行政の點に於てどんな成果を得ることが出来たかを示して居る。大多數の州に於ては道路管理權を擴大する新計劃を樹立したので密接なる協力を與ふることが可能となつた。總括的管理權は州自身の手に收められ各地方に居住するトラスト構成員は居住地隣接の道路に對して責任を有せしめられた。これ以上の上の二つの改革が同時に行はれた。その一は勞役法を廢止し土地課税を採用せることであり、その二は終身有給道路

測量師を任命したことである。一八〇三年の法令は委員會を設置し、之に道路改良費の一半を地主側より徴收することを條件として、公有基金からその半額を支出するの權限を附與した、委員會は直ちにトーマス・テルフ・オードに新道路建設の全權を委ねた。依つて彼はこの目的の爲に一八〇二年に蘇格蘭の全地方の測量を始めた。



トーマス・テルフ・オード

トーマス・テルフ・オードは最初の眞正なる専門的道路技師であつて、且又多分英國道路史上最も傑出せる人物であつたが、彼は一七五七年蘇格蘭

のレスカデールに於て生れた。最初、彼の未だ幼けなかりし頃この世を去つた彼の父の職業である牧師を襲ぐべき

であると考へられて居つたようであるが、然し彼は望の大きい若者であつたので、大きい幸運に恵まれる他の職業に入ることを有してくれるように懇願した。それで、彼はラングホルムの片田舎の都會にあつた石工に年期を入れることになつた。彼は非常に速かに中世の眞の意味の職人氣質に染まつて行つた。この中世の職人氣質とは自分の仕事に烈しい稍々並外れた誇りを有つて居ることである。一七八〇年に、もつと廣い經驗を積もうと熱望して、彼はエヂンバラに行き、當時建築中だつたニュータウンの美麗な建築工事に於て職を獲た。彼は此處に二年留まつて居つたが、この間暇を見付けては自己の修養に餘念なく、オールドタウン及エンディンバラ附近に於て發見することを得た。古代建築の最も美麗なる見本に就いて細かく研究し、又何んでも手當り次第に濫讀し、時には自ら詩を書くこともあつた。

この時代の末期に當つて、彼は倫敦に行かうと思ひ立つた。運は彼に恵み、彼の故郷エスカデルの近隣の地主で

あるサー・ゼームス・ジョンストンが倫敦に居る自分の家族の一人に馬を送り度いと熱望して居たので、喜んでテルフォードがそれに乘つて倫敦の彼の家族に届けることを承諾した。倫敦では、彼は石工としてサモア・セットルハウスの新建築場に於て働いた。彼の仕事は非常によかつたので、彼は漸次大きい責任の地位に就くようになつた。この新地位こそ建設と設計に對する彼生來の才能を發揮する機會を彼に與へたのである。

一七八六年にシユロップシャーの州測量師に選任せられた。彼は既に建築を實際に行やつて居つた。彼はシユルースベリイに居る間に二三の寺院とカウンティ・ゴールを設計した。然し最も彼の性質に合つた仕事は道路の改良及橋梁修繕に對して意見を述べるところの仕事であつた。而して道路橋梁界に於ける彼の例外的天才は可成りな技術的熟練を要する種類の新規事業を完成するためには彼を煩はすようになつた。彼は鑄鐵の使用範圍を橋梁及水路橋にまで擴大した最初の人であつた。彼が英國に於て最初に實

際に鐵を使用して橋梁を建設した人ではなかつたのではあるけれども。最初に建設した人は鐵工場の主人であるジョン・ウイルキンソンであつて、彼が將來の家屋や船舶の建造には鐵を使用するに至るであらうと云ふ豫言をなしたのであるが、彼は苦心を同時代の人々から一笑に附されたのであるが、彼は苦心の末コールブルクデールに鐵橋を架けたのである。テルフォードはこの嘲笑者の一人では無く、反つて、彼の橋梁並水路橋に對する鐵使用の成功は結局ウイルキンソンの夢は幻想的のものではなかつたと云ふことを立證したのである。

かくの如くして、一八〇三年には彼は蘇格蘭道路改良の任務を負はされた。これ以來二十六年間彼は殆んど一千哩に垂々とする道路の建設とそれに附隨する様々の型體の夥しい數の橋梁の建設との設計並監督に従つた。これらの橋梁のうち最も有名なのは高地地方への關門であるヅンケル下に於けるものであつた。田舎への開通は産業の發展及交通の改善とに對し最も迅速な最も驚歎すべき効果を及ぼ

した。一八〇六年に於てはバース以北には一臺の驛傳馬車も無かつたが、一八一一年になると、同地方の重要都市間には驛傳馬車の定期運行の制定が確立して居つた。内陸交通の擴充の必然の結果としてテルフォードは亦港灣事業の改善並カレドニオン運河の建設のために招聘せられた。

この時代の後半には之に加へて彼の最大の事業たるホリイヘツド道路の建設に従事し、その上尙餘暇を見付けては數々の教會の設計を引受けて居つた。この人は實際天才であつたのであつて、彼の友人であつた詩人ロバートサウシイが彼に愛稱としてつけた「道路の巨人」とか「司祭長」とかと云ふ渾名はよく彼の功績を物語つてゐる。

蘇格蘭及愛蘭の道路の優秀さは英蘭の民衆に道路は改良することを得ると云ふ信念を植を付けたには違ひなかつたが、然し道路を改良すべしと云ふ要望は當時の道路が明らかに當時の交通状態に適應して居なかつたと云ふことに依つて多分に促進せられたのであつた。當時既に全國に涉つて定期に運行して居る公共用馬車の完全な制度は確立され

て居たのである。ニューワーク・オン・トレントに關しては歴史家は一八二〇年に於けるニューワーク町の住民に利用されたこの便宜に就て迎へて居る。「七臺の馬車がロンドン・ニューワーク間毎日往復して居る。將來の世紀に於てこれは珍奇な事實となるであらうから、これに關して特別に細説することは多分不適當ではなと信ずる。」七臺の馬車は各々名前があるので、それを擧げると、ユニオン號、ロツキングハム號、ネルソン號、ウエリントン號、ハイフライヤー號、エヂンバラ郵便號、グラスゴイ郵便號等である。車は日曜日以外は毎日ノツチンガムへ、それからリンドン及マンチエスターへは一週三回走行して居た。然しながら、考慮に入れて置かなければならないことはニューワークは大北道路の沿線にあつたから、多分、小都會としては例外的に重視せられたのであると云ふことである。商業的運輸も又増加し出した。能率的な郵便制度の確立は内國商業を刺戟し、商業の擴大は當然に重量運輸を増加した。

永い間、政府はアサーヤング及其一黨の率直は攻撃に對して全く馬耳東風であつたし、彼等が再三再四繰り返した道路改良の提案に對して容易に御腰を上げようとはしなかつた。然しヤングの最も熱心な弟子の一人であるジョン・シンクレア卿が道路問題を非常に有力ならしめ得る或る官職に任命せられてからは、敵の牙城を取つたのである。一八〇六年、農務委員會委員長として卿は下院に道路行政の全部的改善に關する法案を提案した。この議案は時期尚早とされはしたが、多大の關心を喚起し、下院内に特別委員が任命せられ、本問題に關し討究して報告することとなつた。この委員會はこの以後二十五年間に涉り度々組織せられた同種委員會の最初のものに過ぎなかつた。これら委員の最大價値は、これら委員會が外部からの新しい考へを注入し得る容器として役立つたことにある。最初、この委員連は次のような迷論を頑強に固執して居つた。即ち、道路の利用は獎勵し又は發展せしむるものにあらずして反つてこれを制限すべきものであると。車輪と重量に關して

舊くさい議論が果しなく續けられて、多くの時間が浪費され、禁壓的取締規定の設定に依つて道路から運輸を追拂ふと云ふ考へが尙ほ固執されて居た。然しながら、除々に道路を改良しなければならぬと云ふ考へが地歩を占め始めた。思ひもかけなかつたような明敏さを以て一八〇八年委員會は宛かも委員會自身が新しい發見でもしたかのように聲明を發した。かくの如き大なる國民利益の淵源を今日迄等閑に附し居たことは誠に奇怪に堪えぬことである」

ジョン・シンクレア卿は一般民衆から道路問題に關して意見を聽く最初の、聰明な便法を採用した。専門家や素人から、又天才的のや、稍々警句めいたのや何れの投書も注意深く考察が下されて居つた。幸にも、彼の網の中に飛込んでくる無数の雜魚のうちに、ジョン・ラウダン・マカダムからの覺書の形を取つた吞舟の魚があつた。マカダムはテルフォードと同じく蘇格蘭人であつた。彼は獨立戰爭中アメリカに在つて可成りな財産を貯え、當時蘇格蘭に歸つて居つた。そうして、蘇格蘭に於ては彼は地方的タイン

バイクの被受託者の一人として、道路並道路行政に關するあらゆる事項に就て多大の興味を持ち始めて居つた。十八世紀の末期頃、彼は西部英蘭に移轉したが、尙ほ彼の道樂には關心をもち、道路の建設、修繕並維持、及行政のあらゆる方面に關する問題の徹底的研究に没頭して居つた。かくして彼の經驗は運輸を道路に適應せしむべきにあらずして、道路は運輸に適應するよう造らるべきものであると云ふことを基本的公理であると宣言せしむるに至つた。

シンクレアはマカダムの覺書に非常に感銘したので、これを抜粹して印刷し、委員會の報告の附録とした。これは非常なセンセーションを巻き起し、之以後、マカダムは委員會毎に常に専門的權威として出席せしめられた。彼に取つて、道路の維持並管理に關する數々の全く新しい理論を以て立法院に出席することを得るのは名譽に他らぬ。勿論、時には彼の考へは没却されることもあつたに違ひないが、又これら理論は非常に一般的に認められたので一定の法令中に具現化するを得たのである。

マカダムの主要なる目的は運輸増大に對する一般的に有力であつた敵意を粉碎するにあつた。彼は車輪並重量に關する論争を一笑に附し、あらゆる種類の運輸にも適應するが如き道路の建設の可能なることを聲明し、且實際に於て最初に考慮せらるべきは運輸の性質に就てよりは寧ろ道路の性質に就てであることを指摘した。彼は適切に質問して曰く、「現行道路建設制度の善惡を究明すべき時にあらずや」と。

能率的な管理を行ふために彼が主張した理論と云ふものは完全な常識に基礎を置いてあつた。最初に、事業はこの種工事を理解する者等のみ委任すべきであると彼はして居る。測量師は教區により選出せられて居る無智な又輕い素人の代りに、腐敗に超然たり得る身分と實質とを有する有給の専門的官吏とすべきであつたし、又熟練せる専門労働者を以て勞役法に依つて獵り出された不熱心な地方民に更ゆるべきであつた。

當時盛んに論争せられて居つた道路の全國的統一に就て

はマカダムは次の如き理由の下に強硬に不賛成を稱へて居つた。即ち、政府は最も重要な公共事業として道路の存在を見ずして反つて財源として道路を利用するが如き結果を多分招來するであらうからである。然し、地方當局の權限の全部的に剝脱し、之を政府統制下に置かんとすることに反對して、彼は單獨に助言又は警告を發する權限を有する中央官廳の設置に焦慮した。

これらの提案の明白さはその新奇性を蔽ひかくすことが不可能であつたし、又直ちに之等を受け入れられることを望むことは慾張り過ぎて居た。マカダムは自己の獻策が大體に於て熱心に注目せられて居ること、及び注意が道路を利用する運輸によるむしろ道路に向けらるべきだと云ふ彼の理論が一般に受けいれられて居ると云ふことを知つて自ら満足せねばならなかつた。(この章續く)