

Manly wade Wellman, Fastest on the River

(Henry Holt and Co., 1957)

榊原 胖夫

ミシシッピ川ほどアメリカ人の詩情をそそぎてきたものは少ない。誰がいはじめたかわからぬいい伝え、スザンナのような古い歌、ニューオルリーonzをめぐる海賊のはなし、マーク、トウエーンがえがく風景風物、これらはみな、アメリカ人がこの川にそそいだ深い愛情を端的にあらわしている。実際アメリカ人は、イデアンが「ミシシッピ」(大いなる川)と呼んだこの川についても魅せられ、この川について歌いつづけ、この川とともに生きてきたのであった。

歴史的にみても、ミシシッピほど興味のある川は少ない。ミネソタの源からメキシコ湾のスワンプ地帯までアメリカを縦断しているこの川は、またアメリカ史をも縦断して流れている。ミシシッピ川を航行した最初の舟は、もちろんインディアンのカヌーであったであろう。しかし一五四一年には、ヘルナンド・デ・ソトがミシシッピ川をわたり、その地方一帯のスペイン領たることを宣言した。一六七三年から八三年にかけて、ラ・サールはその細長い船でミシシッピ川を航行し、この地方一帯をルイジアナと命名し、フランスの領有たることを宣言した。その後この地方をめぐ

ぐる植民地同士の戦いがあり、この地をめぐって多くの兵士が死んだ。新生国家アメリカは、ミシシッピ川の自由航行権、特に荷揚げの権利を主張していたが、ジェファソン大統領のとき、突然ナポレオンからミシシッピ以西の土地、すなわち、ルイジアナを購入することを得た。一八〇三年のことであった。そのころのミシシッピを航行する舟は、多くフラット・ボートという筏にへりを付けたようなかたちのものであり、鹿皮獵人や、ガラス玉や、ウィスキーをもつインディアン商人が主な乗客であった。アメリカにおける鳥類の研究家で有名なオデュボンや、ハミルトンと決闘することとなったアロン・バアもそれを利用したことがあった。まもなく上流に多くの移民が居住するようになって、彼らの製品、毛皮、小麦、豚肉、たばこなどが、川を下るようになり、ミシシッピはアメリカ経済の大動脈となった。これらのフラット・ボートは、上流でつくられ、ニュー・オルリーonzまで一月ないし六週間の旅をすると、そこでこわされ、木材としてたき売られるのであった。金をつかんだ水夫たちは、ニュー・オルリーonzの酒場で陽気な数日を送ると、徒歩で帰る用意をする。逆行にはキール・ボートがあったが、ニュー・オルリーonzからピッツバーグまでは少くとも四ヶ月はかかり、費用も莫大に要するのであった。

それから蒸気船の時代が来た。一八一一年、フルトン・リヴィグストンが蒸気船ニュー・オルリーonz号(三七一トン)をピッツバーグで建設し、ニュー・オルリーonzまで廻航した。それが

ミシシッピに蒸気船の黒煙がたなびいた最初であった。つづいてエンタプライズ号が建設された。その後蒸気船の数は急速に増え、一八一七年までには一七隻(三、二九〇トン)、一九二〇年には六九隻(二、三、八九〇トン)、一八五五年には七二七隻(一七〇、〇〇〇トン)に達するのである。フラット・ボートの数も一八四六年ごろまで増大しつづけるが、すでに一八三〇年ごろには蒸気船がその輸送量においてミシシッピの支配的な交通機関となっていたのであった (George R. Taylor, *The Transportation Revolution*, p. 63 ff, p. 158ff.)。

そのころの蒸気船は今とはすっかり形がちがっていた。二本の大きな不調和なほど長い煙突が両側にそびえたち、両側ないしうしろには水車のような権がついていた。色はたいがい白くぬらされていたようである。今からみれば怪物のようなこれらの船も、当時の若人たちの眼には、ロマンティックなものとつり、冒険心に満ちた少年たちはこれらの船のオフィサーや水夫になることを夢みただけであった。これらの船にはいろいろ美しい名前がつけられていた。メイ・フラワー、プリンセス、ラースト・チャンス、テレグラフ、シルヴァー・ウェーヴ、シセラ、デューク・オヴ・オルレアンズ、ダニエル・ブーン、ナチエツツ、ロバート・リー、などがその中であつた。そしてこれらの船の船長たちは名士であり、英雄であり、あこがれの的であり、その名前は今日でも忘れられていないのである。

ミシシッピに最初の舟が現われて以来、人々は河上の競争に拍

手を送ってきたにちがいない。ミシシッピに黒煙がたなびくようになる、競争はひとまわはげしくなった。速力があるということは、乗客や貨物の誘致にもっとも効果的であつたからである。与えられた技術水準のもとで人々は最も速い船を作らうとして、構造上の無理を犯し、競争に勝つたとたんに船が爆発するというような事故もたびたびおこつた。そのたびに新聞は大さわぎをするのであつた。

しかし真に偉大な競争の時期は、南北戦争でミシシッピに相当量の血が流されて後に来た。その中でももっとも劇的な競争はナチエツツ号とロバート・リー号とのあいだの、トーマス・レザーズ船長とジョン・キャン船長とのあいだの競争であつた。

この歴史にのこる大競争のものがたりは、詩人によつてのみ正しく描かれるものであろう。そしてその要求の多くは作家である本書の著者によつて満されたのである。正確な資料にもとづきながら、しかもきわめて美しく表現されたこのようなものがたりを讀むのは、直接、経済学との関連性は少ないにしても、交通を研究するもののための一つである。

一八七〇年六月三〇日のことであつた。ニュー・オルリーonzの市民の大多数は、ミシシッピの川沿いに集つた。これからはじまらんとする偉大な競争をみるためであつた。それまでのチャンピオンであつたナチエツツ号がロバート・リー号に挑戦をうけたのである。新聞は何処でもそのことを報じていたし、人々の会話はこの数日来そのことでもちきりであつた。どちらが勝つかで莫

大な賭けも行われたであろう。ともかく両船は午後五時にニュー・オルリーonzを出発した。

この競争のこまかい経過は紹介することを避けよう。記録の上ではニュー・オルリーonzからセント・ルイスまでロバート・リー号は三日と一八時間一四分、ナチエツツ号は四日と四一分かかり、リー号が勝ったこととなった。しかし記録の差は大して意味がない。ニュー・オルリーonzから一〇六〇マイルはなれたカイロまでは、一、二分を争う競争であったが、その後霧が深くなり、充分な警戒態勢をとり、岸辺に霧を避けて数時間停泊したナチエツツ号がやぶれたからである。ナチエツツ号もリー号が走りつゞけていることを知ったならば無理をしたであろうし、むしろ無理を承知の上で乗客をのせたまま、危険を犯したリー号こそ責められるべきであるかもしれない。ミシシッピの数ある難所をリーダーもなしにつゞ走った勇氣は大したものであるが、男どうしの競争とは、本来そういうものであるかもしれない。とにかく両船はボイラーも破裂せんばかりの決死の大競争をしたのであって、勝敗はそれこそ時の運なのであった。

技術の革新はとどまるところを知らず、蒸気船はますます大型になり、速力も増していった。リー号もナチエツツ号もすぐに旧式船となり、新しいリー号、ナチエツツ号が建設され、あらゆる点での大規模な改良が行われた。しかしかって必死の競争をしたキャノン船長は一八八二年に、そしてリーザー船長も一八九六年に死んだ。リーザー船長が死んだとき、新聞は「まさしく世紀の

死のように感じる」(本書、一七六頁)と書いたのであった。

ミシシッピ川は今も流れており、今もその上を多くの船が走っている。しかしその多くは鋼鉄でできた、重油で走る船である。ニュー・オルリーonzにつく観光客は、かつてのミシシッピをしのぶために、今は遊覧船にのるのである。誰もミシシッピの偉大さには圧倒されるが、かつてその上で二人の男と二隻の船が死にもぐるいの競争をしたことを知っているものは少ない。交通史家は往々にして歴史の中に人間がいることを忘れる。交通史上のこのようなエピソードは時としてわれわれに歴史の中における生きた人間の存在を思いださせてくれるのである。