

インドにおける初期鉄道投資(1)

——ダニエル・ソーナーの研究を中心として——

牧 野 博

目 次

はじめに

- I イギリス経済のインパクトとインドへの近代的交通手段の導入
- II 汽船航路開設運動の展開と P. & O. の勃興
- III インドにおける鉄道キャンペーンの先駆者——R, M, ステーブソン(以上, 本号)
- IV ガンジス河流域における E. I. R. と競争会社 (以下, 次号)
- V ボンベイから内陸部に向けての G. I. P.
- VI 利子保証の運動の展開——1846—1849年
- VII 利子保証鉄道契約の意義——結びにかえて

はじめに

周知のように、西ヨーロッパにおける資本主義の発展は、アジア諸国の伝統的な孤立を決定的に打ち破り、古い文明世界に急激な変革をもたらした。近代ヨーロッパ諸国のアジア進出の歴史それ自体はかなり古いが、アジアの主要国においてもっとも大きな変化が引き起こされたのは19世紀のことであった。インドや中国の真の開国は19世紀の第2・四半期に始まった。これは、イギリス産業革命の物的成果である汽船と鉄道とを梃子として達成された。

とりわけ、イギリスによるインドへの鉄道の導入の結果は重要であり、この本質的な問題についての研究業績は内外においてかなり蓄積されている¹⁾。し

1) 例えば大著としては、Edward Davidson, *Railways of India*, London, 1868; Horace Bell, *Railway Policy in India*, London, 1894; Rai Saheb C. P. Tiwari, *Indian Railways*, Bombay, 1921; N. Sanyal, *Development of Indian Railways*, Calcutta, 1930, などがあげられる(前3著は筆者未見)。我が国の業績については、拙稿「インドにおける鉄道建設の史」

かもこの研究対象のもつ特異な性格を反映してそれは、インド経済固有の研究分野から考察されるよりも、われわれが関心をもつ国際経済関係の領域から、より正確には、帝国主義的な強国とその巨大な属領地域との経済関係という視角から究明されている。換言すれば、インドにおける鉄道建設はイギリス資本の大規模な投資を随伴し、この投資は19世紀における国際投資の最大のものとなったばかりでなく、インド経済を根柢から変容して、これをイギリス経済の要求に従属するものにしていったという視角から、この究明がなされているのである。

小論が対象とする1825-1849年という期間は、1850-1873年におけるイギリス資本のインドへの初期の大移動と呼ばれる時期の舞台を設営した段階として位置づけられる。けだし、この資本輸出の大部分は鉄道に向けられ、投資の条件は、イギリスの私企業に極めて有利なように1849年8月に締結された利子保証鉄道契約によって規定されたからである。本稿が素材にしたダニエル・ソーナーの研究²⁾ 課題も、インドに鉄道が導入されたために生じたインド国内への影響を種々とりあげるのではなく、汽船や鉄道がインドに導入されていった過程そのものを問題とするのである。さらに正確に言えば、1849年の鉄道契約にみられる諸条件とこれらが確保されていく闘争の経緯との究明がソーナーの研究の中心をなしているのである。

まずIにおいては、産業革命後のイギリス経済の発展がインド経済の再編・強化を必然化し、これが1830年代には汽船、1840年代には鉄道を槓杆として進展したことを概略的に指摘する。続いてIIにおいては、1830年代のいわゆるイ

1) 的展開——政庁系鉄道の建設期(1870-1879年)を中心として——『経済学論叢』(同志社大学)第26巻 第1・2号、1977年、46ページ、注1)、参照。

2) Daniel Thorner, *Investment in Empire: British Railway and Steam Shipping Enterprise in India 1825-1849*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 1950 (以下、D. Thorner[Ⓞ] と略称)。拙稿は、篇別構成をはじめとして、もっぱら本書に依拠したものである。この時期に発表されたソーナーの論文としては、“Great Britain and the Development of Indian's Railway,” *Journal of Economic History*, XI, 1951 (以下、D. Thorner[Ⓞ] と略称); “The Pattern of Railway Development in India,” *Far Eastern Quarterly*, IV, XIV, Feb. 1955 (以下、D. Thorner[Ⓞ] と略称) がある。

ンド・ルートに関する汽船航路の支配権をめぐる東インド会社とイギリス商人との間で展開された対立が究明される。この対立は、1840年代の鉄道建設をめぐる本格的な対立の前史として位置づけられる。

1840年代の鉄道キャンペーンは P. & O. の成功直後から開始されたが、この鉄道から汽船への転換期において指導的な役割を果たしたのが R. M. ステープンソンであった。IIIではこの第1次鉄道キャンペーン(1841-1845年)のステープンソンの活動がとりあげられる。続いてソーナーの重要な分析対象である第2次鉄道キャンペーン(1844-1849年)の過程が追跡される。この期間には、実験ベースでの鉄道建設が許可されることになった1846年を境として、さらに第1段階(1844-1846年)と第2段階(1846-1849年)とに区分される。

IV, Vはこの第1段階に相当し、インドの2大地域における実地調査と鉄道会社の路線をめぐる角逐の諸様相とが検討される。とくにIVにみられるガンジス河流域における複雑な利害の錯綜と、Vにみられるボンベイ、デカン地域におけるイギリス綿工業の利害の貫徹とが比較対照されよう。第2段階に相当するVIにおいては、最初の路線が建設・運営される際の条件をめぐるロンドンを舞台として交渉が続行されたが、この交渉と、これに一定の影響を及ぼしたイギリスの当時の経済状況(1846年=棉花飢饉, 1847-1848年=恐慌)とを絡めて考察される。

最後に、こうした過程を経て1849年によく締結された利子保証鉄道契約の内容の吟味とその意義とが、VIIにおいて分析される。

I イギリス経済のインパクトとインドへの近代的交通手段の導入

初期ビクトリア時代のイギリスの商人や製造業者たちは、原料供給地、製品市場としてのインドの潜在力は無限であることが知れわたっていたにもかかわらず³⁾、インド経済の現状に不満を抱いていた。1840年代と1850年代の統計に

3) 1847年6月4日の『タイムズ』(ロンドン)は、「インドがエル・ドラードとみなされてきた時代は終わった。しかし、ゴールコンダの古い鉱山にダイヤモンドはないにしても、『デカンの棉花地帯にはダイヤモンドの船荷に等しい価値のもの』がある」と論評している。また同年の

よって示されるように、イギリスの植民地でもなかったブラジルでさえ、イギリスの最大の植民地であったインドよりもイギリス商品を人口1人当たり10倍も輸入していたことは、この点を十分に裏づけるものであった⁴⁾。イギリスの実業家はこうした驚くべき事実を決して甘んじてはいなかった。

また、インドの輸出に関しても、ランカシャの綿業資本家はインドの現状に少しも満足していなかった。当時、ランカシャはその原棉供給を奴隷所有のアメリカ南部に依存していたが、当時の両国の険悪な関係を憂慮して、その供給について不安を感じていた。インドから輸入される棉花は、量も比較的少なく、品質の点ではまったく劣っていた。イギリス経済の発展が停滞的であったならば、イギリスの産業界はこうした事実を甘受していたかも知れない。しかし、産業革命が終焉し、驚異のペースで拡大を持続していたイギリス経済にとって、これに照応した原料供給地や販売市場の拡大が急務となった。こうした背景のもとで、すでに綿製品輸出に関しては、工場制度の確立過程で、ランカシャの綿業資本家のために、1813年の議会は、インドにおける東インド会社による商業の独占権を排除し、さらに20年後の1833年には特許状更新(別名インド統治法)に際して、私的商人の活動に対する東インド会社の規制を廃止した。

この20年間に、イギリスの綿製品のインドへの輸出は急増し、インドの綿工業は潰滅的な打撃を受けた⁵⁾。しかし実質的には、イギリスとインドとの貿易

⁴⁾ 8月28日付の『エコノミスト』は、「インドは他のいかなる国に劣らず、いなそれ以上に『熱帯』原料の生産に適している。他方、インドはきわだって稠密な人口を擁するのために、イギリス製品に対する需要は無限であるように思われる」と熱烈的な記事を掲載している。さらに、10年後の1857年6月23日に、インド通の第一人者である J. B. スミス下院議員でさえも、「われわれが世界中に現在輸出している商品は、インド1国だけで消費できる」と議会で述べている。これに同意して、1859年3月26日付の『エコノミスト』も「インドは世界中のいかなる国よりも豊かな未開発資源を有している」と述べている。こうした記事は、イギリスの実業家たちに、インドの可能性と現実との間にギャップがあることのじれったさをますます鋭く認識させた (D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 2, p. 20 n; H. J. Habakkuk, "Free Trade and Commercial Expansion, 1953-1870," in *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. II, p. 775 and p. 780).

⁴⁾ D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 389.

⁵⁾ この壊滅的な打撃については、マルクスが『資本論』で引用したベンティンク総督の「この窮乏たるや商業史上にほとんど類例をみない。木綿職工たちの骨はヒンドゥースターン平原を白くしている」という1834-1835年の有名な報告がある。なお、マルクスのインドに関する論議を丹

は期待されていたほどのものとはならなかった⁶⁾。そこでこの貿易を拡大するために、イギリスの産業界は、産業革命の2つの主要な成果である汽船と鉄道とをインドに導入しようと精力的な運動を行なっていくことになった。

まずイギリスとインドの主要港との間の汽船の航路について政府の援助を確保しようとする運動は、1820年代に始まり、1830年代末には最高潮に達した。インドへの汽船の航路を唱導した人物は C. R. M. グラインドレイ⁷⁾であった。彼は汽船を就航させることによって得られる経済的政治的利益を強調しながら、インドにおけるイギリスの継続的支配の経済的帰結を、「イギリス=工業国、インド=農業国」による拡大均衡に求めた⁸⁾。この運動の過程は、IIにおいて

念に検討したものとしては、片山千城「マルクスのインド論」松井透・山崎利男編『インド史における土地制度と権力構造』東京大学出版会、1969年、所収、参照。

6) この論拠として、ソーナーはイムラーの論文 (Albert H. Imlah, "Real Values in British Foreign Trade, 1798-1853," *Journal of Economic History*, VIII, November 1948, pp. 133-152) をあげて、この時期のイギリス貿易の実際の規模を推定する際には注意を要すると強調している (D. Thorner^②, *op. cit.*, p. 20 n).

7) 彼は有名なグラインドレイ商会の創立者で、1837年初頭に出版した『インドの汽船連絡に関する問題の現状についての一考察』は、インドへの汽船の導入を唱導する重要な声明書であった。彼は、インドの主要港において汽船の導入を求めて結成された委員会のロンドンにおける最大のスポーツスマンの役割を果たした。彼によれば、イギリス—インド貿易には障害が2つあったが、第1の障害である東インド会社の貿易独占が今や廃止されたために、第2の障害である遠距離の克服が急務とされた。汽船はこの空間を克服し、非常に安い運賃で商品を輸送することを可能にする。さらに重要なことは、この着実かつ確実な運送手段によって、貿易の拡大のための必要条件である定期的商業通信が行なわれるようになる、と彼は述べた (D. Thorner^②, *op. cit.*, pp. 4-5).

8) 政治的利益とはロシアからのインドの防衛をさすが、これは経済的利益と表裏一体である。こうして彼は最後にイギリスのインド支配の帰結を述べる。「イギリスの工場主は、しばしば、インドの手工業者の地位を奪ってきた。貿易がこのような結果になったことについて、イギリスは少なくとも不平をいう資格はない。それゆえに、インドはある程度一時的には苦しむような状態に陥ったけれども (総督は 2~3 年前に、木綿職工たちの骨はヒンドゥースターン平原を白くしていると報告した——著者)、インド国内には資源、再生の手段、イギリスとの貿易を富と繁栄との起爆剤に転化する手段が具備されている。インドは再び偉大な工業国にはなれないが、イギリスとの関連を強化することによって、インドはもっとも偉大な農業国の1つにはなれよう。インドは原料を供給することになり、イギリスが地域的に恵まれた地位を占めているため、インドはますます有利に発展していくことができる。ここに、イギリスは再びインドにおいて、原料市場と販売市場を同時に獲得することになるため二重の利益を得るだろう。……ヨーロッパ大陸で戦争が起きるとフランス、イタリアからの絹の供給は絶たれ、合衆国と戦争になれば、イギリスの棉花倉庫は閉鎖されることになる。こうしたことは周知のようにすぐには起きそうにないが、相対的にその確実性が高いとすれば、慎重な人なら起きたら起きたときのことだとしておれるだろうか。カルカッタの絹貿易に従事しているインド商人たちはイギリスと関係を持つことが大切で、

詳述されるが、イギリスならびにインド在住のイギリス商人と東インド会社との対立を軸に展開され、新興の P. & O. が劇的な事態の転回に成功して1840年12月31日にその幕を閉じた。

しかし、P. & O. が本格的な商船隊による定期運航をインド航路において行なうようになるには6年以上の歳月を要した。この期間中のイギリスの対インド貿易は停滞し、輸出と輸入の総量がともに実際に減少した年も数年あった⁹⁾。イギリスでは、こうした貿易停滞の原因は、インド内陸部の輸送ルートの欠如にある、と結論された。つまり、汽船によってイギリスとインドとがいままでよりも緊密に結ばれ出すようになっても、それだけではイギリス製品が大量にインド内陸部に浸透していくことも、さらにインド内陸部の原料が沿岸まで輸送されうるようになることも保証されない、と認識されたのであった。したがって、イギリスによるインドへの鉄道の強制的押しつけが、当然のこととして進められていくことになったのである。汽船による海運の問題は、1830年代の議論の焦点になったが、1840年代のそれは、鉄道問題となった。

しかしながら、当時のインドの国内事情を考慮するならば、インドにとっては鉄道を必要とする直接的理由はほとんどなかった。したがって、鉄道の役割は、インドと欧米諸国とでは著しく対照的であった。欧米諸国では道路や運河が鉄道に先行しているが、インドでは一般的な輸送施設はほとんど整備されていなかった。そこで積極的な鉄道推進論者は、鉄道のような輸送手段が、インドにおいては、事業を「発展」させるためではなく事業の「基礎固め」のために不可欠なものである点を強調した¹⁰⁾。

あると知っており、それを十全のものにする唯一の手段の確立を極めて切望している。ロンドンやリバプールやブリストルの商人、さらにマンチェスターやマクスフィールドやノッティンガムの工場主は、ベンガルのインド人よりも分別がなく活力に乏しいとでもいうのか、彼らは有利な条件を認識する点で遅く、それを実現しようとする点において精神的でないのか、とても信じられない話だ」と (D. Thorner⁹⁾, *op. cit.*, pp. 5-6).

9) とりわけ、ボンベイからの棉花輸入の減少が著しく、1847年8月28日付の『エコノミスト』は、1844年の8,800万ポンドから1846年には3,400万ポンドに激減したと報じている (D. Thorner⁹⁾, *op. cit.*, pp. 6-7).

10) 鉄道推進論者たちはインドの現状を以下のように分析して鉄道の建設を唱導した。↗

とはいえ、こうした議論では必然的に東インド会社との対立が生じる。東インド会社は1813年と1833年の特許状法の更新に際してその商業上の特権を奪われて以来、私的商人の活動には警戒的となっていた。東インド会社にとってこれ以上の変化や変革は、その没落に通ずることを意味する。これは1830年代の汽船航路運動に対する東インド会社の行動様式からも窺われる。したがって鉄道の発起人たちは、東インド会社の幹部に対して、鉄道がインドにおける東インド会社の経費を節減し、その政治的・軍事的支配力を強化することになるのだ、と説得した。東インド会社軍が1842年の第1次アフガン戦争でカブルから撤退した際にも、また1840年代末の非惨な第2次シク戦争中にも、鉄道の推進者たちは、鉄道のもつ兵員や軍需物資の輸送能力の優秀性を強調した。

さらに注目すべき別の視点からの見解も提出された。当時、東インド会社と議論していた有能な鉄道エコノミストの H. クラークの見解は、要約すると次のようなものであった。

私利こそがこの世のなかのあらゆる事柄の主軸ともいうべきものであり、あらゆる時代において文明化作用の先駆者となったのは商業である。インドに鉄道を建設するのは、慈善や現地人の福祉向上のためではない。インドにおいて鉄道建設を推進していけば、イギリス製品に対する需要は自然に増大していくことになる。精密にできあがった一連の歯車機械のように、一方の動きが他方の動きと連動するようになるだろう。要するに、鉄道をつくるようにインド側をしていけば、イギリス側にはその利潤の大半が手に入るようになる動きとなるわけである¹¹⁾。

「インドでみられる貧困は欲望が乏しいということではない。この国の耕作者たちは、ことごとく動物的な生活を維持する必要物については余剰もっている。インドの貧困は、貨幣がないという貧困である……。」——この W. H. サイクス大佐の見解は、東インド会社に提出された最初の鉄道設立趣意書(1844年)に引用された。

「……そこでは私的資本を受け入れるの門戸が閉ざされている。この結果、種々の極めて有用な生産物に恵まれたインドが……売るべき市場としても買うべき市場としても役立っていない。」——これは、1848年10月に E. I. R. と東インド会社との保証をめぐる交渉が決裂したときに、E. I. R. がジョン・ラッセル首相宛に出した直訴文である (D. Thorner^①, *op. cit.*, pp. 8-9)。

11) D. Thorner^①, *op. cit.*, pp. 11-12. ジェンクスは、ここに要約したクラークの最後の文章を引用して、これに次のような限定を加えた。鉄道がインド経済の規模を拡大し、新資源を開拓するのに資するようになったのは、19世紀中葉ではなくて、その第3・四半期以後のことである、と (Leland Hamilton Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*, Thomas Nelson and Sons Ltd., 1963 [1st ed.-1927], pp. 226-227)。

ここにみられるように、各人の私利に基礎をおいた自由主義と市場メカニズムとに対する当時の信仰は、他面では、強者が弱者を競争の名の下に抑圧することに連なる。欧米諸国にとって鉄道はいわゆる工業化の「促進剤」であり、かつ「総仕上げ」¹²⁾であったが、これとは対照的にインドにとっての鉄道は、イギリスの植民地支配の手段としての性格を当初からもって登場してきたわけである。

このため、インドにおける鉄道発展の型（「私企業」制度か公有ないし公営制度か）を規定したのは、イギリス国内鉄道の経験であった。インドにおける鉄道建設の最初の契約が1849年に締結されたときに、イギリスはすでに四半世紀にわたる鉄道の歴史を経験していた。この25年間にあらゆる鉄道問題（幹線の決定・鉄道財務や運賃の管理・独占的慣行の防止）が提起されていたが、全体として鉄道はいかなる所有形態を採ろうとも、そのあり方は準公営企業であるべきであり、ある種の国家管理の下に置かれなければならないことが明白となっていた。しかしこの管理の形態をめぐる激しい論争が展開されたのである。1840年代のインドの鉄道関係者たちは、何よりもまずこの政策論争を念頭に置いたのであった。厳格な政府管理論者が特に熱望した点は、19世紀の第1・四半期のイギリス鉄道問題の特徴づけたところの私企業による背任や汚職の行為を、インドでは避けていられないものかということであった。

当初、イギリスの鉄道は実質上、政府によって規制されず、私企業として自由放任のまま活動することが許された。「議員立法」である会社法によって法人格を与えられて鉄道各社は、特定の事業計画のために資本を自由に調達したり、鉄道用地を強制的に取得する権限を与えられた。鉄道会社に加えられた唯一の規制は、配当金の制限（年当たり10%）だけであった。もっともこの適用を受けたのは、リバプール～マンチェスタ線のみであった。これに対して、鉄道は実際には独占体であり国家によって管理されるべきであるという批判的意見

12) 角山栄「イギリスの対インド投資」矢口孝次郎編著『イギリス帝国経済史の研究』東洋経済新報社、1974年、所収、139ページ；D. Thorner®, *op. cit.*, p. 201.

が1836年に議論され始めたとき、鉄道事業者側は、そもそも鉄道というものを生み出した本質的な性格にかかわる非常に立派な干渉であることに気づかず、所有権がおかされるというようにおそれてしまった。そこで政府が鉄道運賃を制限したり改正したりする提案は、財産権に対する極めて異常な干渉であるとされてしまったのである。

1839-1840年に、議会の委員会は鉄道問題全般の検討に着手した。商務省に鉄道局が新設され、鉄道建設に関する統制措置が講じられた。1844年に最大の「鉄道熱」が始まったときの商務大臣は、折しも頭角をあらわしてきた若手トリー党員のグラッドストーンその人であり、彼は議会の新委員会の議長として鉄道事業ないし鉄道財務に関する包括的な国家管理制度を樹立するのに非常に努力をした。この委員会の席上、鉄道関係業者の参考人たちの証言は、鉄道会社はそれぞれの営業範囲内では独占会社であり、鉄道間の競争は独占の弊害を除去してはいないことを認めた。もし出発し直すことが許されるならば国营方式の方が望ましいという意見さえあった。これを受けて、1844年6月、グラッドストーンは、まだ認可されていない鉄道に対する管理法案を議会に提出した。しかし私有鉄道の支持者たちは、こぞってグラッドストンの法案に反対し、その中心となっている財務上の条項を骨抜きにした¹³⁾。

イギリスの内閣は、本国では鉄道を管理する計画を実施できなかったにもかかわらず、インドではその管理を強行できる強い立場にあった。イギリスの国

13) この鉄道法案のかなめの条項は、政府の鉄道買収権(認可後15年)、鉄道運賃改定権(3年連続して10%以上の利潤を獲得した黒字路線に対するもの)であった。規制反対派(鉄道事業者側)は、『エコノミスト』、コブデン、ブライトなどのいわゆる「マンチニスタ派」によって支持された。鉄道事業者側は、この法案をめぐって、議会を解散させる用意があることをピール内閣に明らかにした。このため、ピール自身がグラッドストーンに圧力をかけたものと思われる。グラッドストーンは1845年初頭に辞職し、商務省の鉄道局長は同年ダルフージ卿(後のインド総督)に替わった。彼もグラッドストーンと同じようにイギリスの無秩序な鉄道体系に対する相当程度の国家管理を実施しようと1845-1846年に努力をしたが、1846年に議会を通過した鉄道法も、1844年鉄道法と同様に中味のないものとなった。以上のように、鉄道は事実上1844-1847年の「鉄道熱」時代を通じて管理されず、1847-1848年の商業恐慌を迎えた(D. Thorner^④, *op. cit.*, pp. 17-18)。1847年恐慌が鉄道株相場に及ぼした影響については、ツガン=バラノフスキー著・救仁郷繁訳『英国恐慌史論』ベリかん社、1972年、127ページ、参照。

内鉄道の発起人たちは、彼らの特定の事業計画について法人認可の議員立法を可決させたことにみられるように、直接的にも間接的にも1840年代の議会にかなりの代表者を送りこんでいた。これとは対照的に、インドの鉄道の発起人たちの苦勞は極めて大きかった。彼らはこれから議員立法である法人認可の法律を獲得せねばならず、インドを統治していた半官半民の団体である東インド会社との協定も締結しなければならなかった。さらに、この2つの措置を同時に実現していかなければならないために、結局、彼らはこれらの点について当時の内閣の全面支配下に置かれることになった。けだし、議会にインドの鉄道法案を提出した勢力は、イギリスの国内鉄道を推進した勢力よりもはるかに劣勢であったがために、彼らの提案は内閣によっていとも簡単に阻止・廃案にもちこまれえたからである。東インド会社と交渉する際も、彼らは主体性をもつ団体と対峙したのではなく、イギリスの内閣によって任命された委員会の承認なくしては重大な決定を下すことのできない団体と交渉していくことになった。この東インド会社を監督する委員会は管理局とよばれ、その局長はイギリスの内閣の閣僚であった。

しかし、インドの鉄道の発起人たちは外観上は弱い立場にあったにもかかわらず、非常に高い目標を掲げた。彼らは東インド会社に対して当時欧米諸国において締結されていた条件と等しいか、それ以上の鉄道契約条件を要求した。とりわけ年々一定の配当を保証するように東インド会社に対して要求した。彼らが終始一貫して強硬姿勢を採りえたのは、イギリス経済という客観情勢が彼らに与したからである。1840年代のイギリス経済自体が、原料と製品との市場としてインドが速やかに開発されることを必要としていたからである。インドの鉄道の発起人たちがあらゆる場において利用したこの「切り札」は、非常に価値があった¹⁴⁾。

14) D. Thorner^①, *op. cit.*, pp. 19-20; D. Thorner^②, *op. cit.*, p. 390; D. Thorner^③, *op. cit.*, p. 202.

II 汽船航路開設運動の展開と P. & O. の勃興

イギリス～インド間に汽船の定期航路の開設を要求する運動は、19世紀の20年代から始まり30年代末まで続いた。もちろん、この運動のねらいはイギリス政府と東インド会社とに、汽船会社に対する助成金を支給させることにあったが、汽船の出現という時代的背景といわゆるインド・ルート¹⁵⁾の選択問題とが複雑に絡みあって、この運動それ自体は、東インド会社と「アングロ・インディアン」商会との対立を軸として展開された¹⁶⁾。

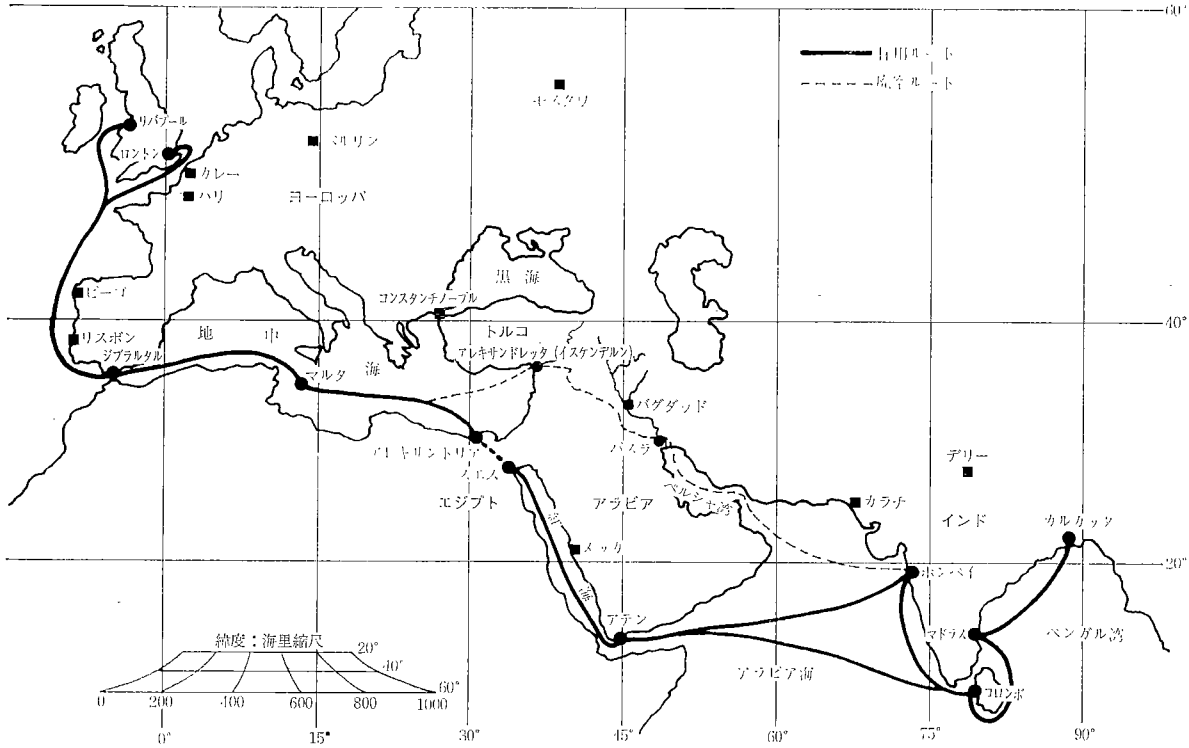
汽船の開発によってインド・ルートの選定問題が生じたのは1820年代からであった。当時イギリスとインドとを結ぶルートには、ケープ・ルート、紅海ルート、ユーフラテス河ルートの3つがあった。ケープ・ルートに関しては、1825年、ロンドンとカルカッタの商会は、サウザンプトンから希望降回りでカルカッタまで就航する汽船エンタプライズ号の建造と航海とに助成金を支給した。航海上の技術革新という観点からみて、エンタプライズ号の成功は偉業であったが、事業的には失敗であるとされた。この航路は、非常に費用が掛かったうえ、当時の最良の帆船よりも長い日数を要したからである。「アングロ・インディアン」商人たちは、より短いより儲けの多いルートがないものかと考えた。

そこで次に試みられたルートは、地中海、エジプト、紅海を経由してボンベイに至る紅海ルートであった(第1図参照)。途中、紅海に達するまでアレクサンドリアからスエズ間は陸路を通るため「オーバーランド」と呼ばれたこのルートは、ボンベイまでの最短ルートであったので、早々にしてボンベイ政庁と

15) 角山栄『自由帝国主義』時代におけるインド・ルートおよびインドの鉄道建設とイギリス資本』『経済理論』(和歌山大学)第126号、1972年、1-4ページ。

16) この圧力団体の中核をなしたのは、イギリスでは、ロンドンの大商会や、インド・中国との主要なその他の貿易港の大商会であったが、このイギリス商会と同調した動きをしたのが(いつも一致していたわけではないが)カルカッタ、マドラス、ボンベイの商会であった。これらインドにあるイギリス商会は、もとは東インド会社の役人と代理商会によって設立されたもので、19世紀には「アングロ・インディアン」とよばれていた。これらの商会の多くはロンドンの大きな商会の代理商、関連商会もしくはパートナーであった(D. Thorner®, *op. cit.*, p. 23)。

第1図 イギリス-インド間の汽船定期航路 (1825-1849年)



(備考) D. Thorner^①, *op. cit.*, p. 24.

ボンベイの商業筋の強力な支持をえた。19世紀を通じてボンベイの商業筋と親密な関係にあったボンベイ政庁は、1820年代に、東インド会社に圧力をかけてスエズから紅海を南下して東に向かい、アラビア海を經由してボンベイに至る汽船の航路を開設させた。東インド会社は、ボンベイの政庁造船所で建造・進水する予定の木造船にエンジンを装備することに余儀なく同意してしまった。この船は1830年3月にボンベイ～スエズ間を33日間という速さで無事に航行した。この航路に積みこまれた郵便物は、59日間という当時としては驚くほどの速さでイギリスに届いた。しかし、まもなくこの航路に要する費用は非常に高くつくことがわかったので¹⁷⁾、東インド会社はこのルートによる汽船の航行を禁止した。

この措置に対抗して、1832年と1834年の下院の特別調査委員会において貿易業者たちは、イギリス～インド間の補助金による定期汽船航路の開設を強く提唱した。下院の「インドへの汽船航行に関する1834年委員会」は、紅海ルートによるインドへの定期汽船便が開設されるべきであり、その純損失はイギリス政府と東インド会社との折半の負担とされるべきであると決議した。しかし、紅海ルートの支持者の狼狽したことには、この委員会は同時に、シリア海岸のアレクサンドレッタ〔トルコ名でイスケンデルン〕からユーフラテス河まで陸路を東進し、ついでユーフラテス河を汽船で下り、ペルシャ湾からインドに至るというルートをも支持した。

実はこのユーフラテス河ルートは、東インド会社が熱心に支持しているという事で委員会に当初から提出されていたものであった。当時、東インド会社、ひいてはイギリス政府にとって、シリアからバグダッドを經由してペルシャ湾に至る全域からロシアを締めだすことが、「生命線」であるインドを守るうえでの重要課題とされていたのであった。しかし、1835-1837年に行なわれたユー

17) 筆者には、汽船がこのルートで安全かつ迅速に航行できたにもかかわらず、なぜ費用が高んだのかを、正確に理解できない。東インド会社の反対のための方便なのか、それともこれは推測ではあるが、アラビア海の南西からのモンスーン（6月-9月）や紅海上での年9カ月間の北風に対して、当時のエンジンの性能（馬力数）が、これを経済的に克服できなかったためではないのか。

フラテス河での汽船の航行という企ては失敗に終わった。事実、そこではちょっとした大型船が突風で転覆し、乗組員は全員死亡するという悲惨な事件が起きたからである¹⁸⁾。

その間、紅海ルート of 支持者は先の下院の委員会が与えてくれた保証を何とか生かしていこうとしていた。これに呼応して、カルカッタ、マドラス、ボンベイの地方汽船委員会は、請願を繰り返し、ロンドンのロビーストを抱きこみ、紅海ルート of 支持のパンフレットを次から次へと発行したりした。さらにイギリス商業界からの圧力も加わった結果、東インド会社とイギリス政府との協定が1835年8月に発効し、ボンベイ～スエズ航路は東インド会社によって運営されることになった。インド海軍(東インド会社海軍)の艦隊に2隻の大型汽船が追加されたが、ボンベイ側が喜びカルカッタ側が落胆したことには、この2隻の新大型船はボンベイ～スエズ航路にのみ使用されることになったということであった。

ロンドンの商人たちは自らの立場を強化するために、1836年にロンドン汽船委員会を設立したが、この委員会は東インド汽船会社の設立に早期に踏み切ったのであった。新会社の事業計画は、スエズ・オーバランド・ルート経由で、イギリスとインドの諸港、中国、オーストラリアを航路網で連結しようというものであった。この設立趣意書に対するカルカッタの反応は、複雑なものであった。カルカッタの商人と官庁筋は、新会社の規模の大きな構想には賛意を表しながらも、新会社がまず当面の終着港としてボンベイをあげたことに反発した。当時のベンガル～イギリス間の交通路は、アフリカ回りの長くて厄介な帆船による航海であったり、あるいはボンベイ、スエズ、アレクサンドリア、マルタ、ジブラルタルを中継地点とするといったものであったが、彼らは何れにしてもこのような交通路体系にはすっかり我慢できなくなっていたのである。ベンガル管区はインドでもっとも豊かな重要地域であるにもかかわらず、カルカッタはつねにボンベイの後塵を拝していたのである。このため、カルカッタ

18) D. Thorner⁹⁾, *op. cit.*, p. 27.

筋は、新会社に対して、カルカッタを含むインドの3大港市をイギリスと直結する紅海経由の「包括的航路計画」を提唱した。

イギリス政府は、ユーフラテス河ルートの失敗に懲りていたので、この「包括的航路計画」には賛成してよいとしていた。しかし、東インド会社はこの計画に強硬に反対した。1837年初頭、ボンベイ～スエズ航路に2隻の新船を配置していた東インド会社は、そのために出費が大きくなったことを強調するにとどまらず、ボンベイばかりでなくカルカッタも、両港が郵船定期便によって2週間で結ばれるようになったために利益を享受することになっていると主張して、この「包括的航路計画」に反対した¹⁹⁾。

インド側の支持もほとんどなく、東インド会社側からも強硬に反対されたために、生まれたばかりの東インド汽船会社はまもなく解散することになった。しかし、その推進者であったロンドン汽船委員会は闘いを継続し、カルカッタの関係業者がともに参加できるような計画の方針を立てようとしていった。1838年10月には、ロビーストが提示していた「包括的航路計画」の修正案をロンドンの主要なインド商会は受け入れるという事態にまでなった。イングランド銀行の総裁である T. A. カーティスを長として新しい汽船会社を創立するための委員会が作られた。著名な東インド関係の商人や銀行家で構成されたこの委員会は、翌年の4月には、カルカッタの関係業者たちからの支持を取り付けることに成功した。

カルカッタの関係業者たちから資金的な協力を受けることになったカーティス・グループは、次にイギリス政府と東インド会社とに対して年額10万ポンドの補助金を要求すると同時に、株主については有限責任の特権が与えられるように要望した。補助金や会社特許状の保護が与えられないならば、インド向けの汽船航行に伴う過重な負担に対処できそうにはなかったからである。閣僚のなかにはカーティスの要求を支持するものもあらわれた。東インド会社は、イギリス政府とカーティス輩下の有力商人との圧力に激しく抵抗した。東インド

19) D. Thorner®, *op. cit.*, pp. 27-28.

会社は、ボンベイ～スエズ航路に就航する汽船を増加したし、会社の海軍のすべての軍艦を蒸気力エンジンのものにするをも断行するのだというのが、その言分であった。

これに対して、「包括的航路計画」派のカーティス・グループは、ボンベイ～スエズ航路を運行することは著しく的をはずれたものであり、安全性を欠くと反論した。この非難は、1838-1839年における東インド会社によるボンベイ～スエズ航路での汽船運行上の一連の大失敗と不慮の災禍とを根拠としてなされた²⁰⁾。1839年夏、東インド会社の汽船が、カルカッタから郵便物が来ることになっていることを知りながら、それを待たないでボンベイを出航するという事件が引き続いて二度も起きたが、そのときカルカッタ筋の憤怒と失望とは頂点に達した。同年10月、カルカッタにおいて汽船航海に関する大規模な集會が開催され、インド総督に対して「カーティス・グループと東インド会社との間の郵便物輸送協定の即時締結を要求する」という緊急請願書が承認された²¹⁾。

この重大な局面に際して、ロンドンとカルカッタの商業関係者との間にびったりと統一した行動がとられていくことになるかに見えたが、T. E. M. タートンの動きのためにカルカッタの商業関係者たちの陣営は大きく分裂してしまった²²⁾。彼は、もともとカルカッタ～スエズ間の定期航路の即時実現を主張し

20) 1838年6月、カルカッタ発送の1束の郵便物がボンベイで非常に長く滞留したために、ロンドンに着くのに実に135日間の日数を要した。次の郵便物もボンベイで滞留したために、結局ベルジャ湾経由の転送に切り替えられたが、途中、アラブ人がその一部を押収して砂漠にまき散らすという事件が起きた (D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 30)。

21) D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 30.

22) タートンは、従来、「包括的航路計画」のもっとも積極的な推進者の1人であった。それにもかかわらず、彼は「単なるおしゃべり」や「単なる不平」をいう以上のものを目指すべき時期が到来したと主張した。彼は、「包括的航路計画」に進んでいく試験船のような役をするものとして1隻の汽船を3カ月に1回スエズ～カルカッタ間を往復就航させるという行動に直ちに移動するように提案した。「たった1隻の船でスチーム・タッグ会社はカルカッタのフーグリー河航行の操業を始めただけではないか。1隻の汽船でどうして始められないのか。」タートンはもともと「単なるおしゃべり屋」ではなかった。彼は多くのカルカッタの商人たちに対し、自分と一緒にイギリスの仲間と連絡をして、モンスーンにも負けないような1隻の汽船を、もし可能ならば購入し、不可能ならば建造する権限をえようではないかと説いた。カルカッタ大集會の興奮状態のなかで、タートンとその仲間の試験船をという主張者たちはある程度の支持をうることに成功し、後に彼ら自身の会社を設立するまでに至った。「包括的航路計画」を支持する指導者はタートンの行動

ていた。カルカッタでの分裂のために自分たちの主張する「包括的航路計画」が挫折することになっていくことを知ったカーティスは、タートンの試航船計画の即時撤回を要求する手紙を認めた。後述の P. & O. に対抗して開催された1840年7月の重要な集会で、カルカッタの汽船利害関係者たちはタートンの見解を拒絶してカーティスの支持を再確認し、彼らの資金をカーティスに送ることを再確認した。

カーティスの手紙と上述のカルカッタの重要な請願に対する東インド会社の回答とは同時に届けられた。東インド会社は、批判の多いボンベイ～スエズ航路を拡大するような措置を進める用意があると宣言していたにもかかわらず、この手紙ではそれについて変更はしないとした。イギリス政府と東インド会社とが別個にはあるが結びつきながら、イギリス～エジプト間およびスエズ～インド間の汽船航行の改善のために講じた処置は、「包括的航路計画」の支持者とタートン・グループとの計画をともに瓦解させて、遙かに規模の大きな P. & O. ライン²³⁾を出現させることになった。

1837年、下院議員ウィリアム・ベンティンク卿 (1828—1835年の前ベンガル総督 (但し1833年のインド統治法により初代インド総督)) の提案で、インド汽船航行に

を激しく攻撃し、彼らこそ問題を混乱させ、この計画を粉碎してしまつたと主張した。両者ともロンドンのカーティスにそれぞれの正当性を認めてくれるように訴えた。カーティスの回答を待つ間も、両グループはカルカッタでできるだけ多くの支持をえようと努めた。引き続き激しい争いの過程で、タートンは『「包括的航路計画」の支持者に対する開戦』を宣言した。しかしながら、大部分のカルカッタ関係業者たちは彼に従うことを拒否し、1840年におけるほとんどすべての重大な決議に際して彼の案を否決した。十全な船隊を編成してしっかりとした定期便が行なわれていくことが極めて望ましいとされているときに、長いカルカッタ～スエズ航路をたった1隻の汽船を就航させて目的が果たされるなんてとても彼らには承服できないことであつたからである (D. Thorner^②, *op. cit.*, pp. 30-31).

23) イベリア半島・東洋汽船会社 (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) の通称。P. & O. の前身、ペニンスラ社の創立者はリチャード・ブアンであつた。彼はダブリンで郵便輸送を請負っている駅馬車所有者であり、また、1835年にロンドン～イベリア半島航路を開設したダブリン & ロンドン・スチーム・バケット社のオーナーでもあつた。彼は、ウイロクス & アンダーソン商会をペニンスラ・サービスのロンドン代理店にした。彼らは当時海運代理業に従事し、主にビーゴヤリスボンとの間を運行した数隻の小型帆船の船主であつた。B. M. ウイロクスはスコットランド人とイギリス人の混血で、一方、A. アンダーソンはオークニー諸島 (スコットランド北部) 出身の辣腕家で P. & O. の発展に寄与した (D. Thorner^②, *op. cit.*, pp. 32-33).

関する特別委員会が設立された。これは1834年の同種の委員会の仕事を具体化するために再開されたもので、議長にはベンティンク卿が指名された。彼は重要な汽船関係資料をペニンストラ社から取り寄せ、また同社にインド航路に参入するように勧告した、といわれている²⁴⁾。

3年後の1840年にウイルコクスとアンダーソン(注23)、参照)は新たな海洋支配をなしとげる態勢をととのえた。カーティスがカルカッタの汽船利害関係者間の紛争を解決しようとしていた時期に、イギリス政府は、インドの利害関係者たちを回避する形でペニンストラ社に対してインド航路の西半分(ロンドン～アレキサンドリア)の郵船事業に着手しないかと打診した。1837年の最初の郵便請負業務によって経営危機を脱出していたペニンストラ社は、この機会を積極的につかんで第2の有利な郵便請負契約を締結しようとした。ペニンストラ社は、このアレキサンドリアまでの事業拡張に要する大型汽船を獲得するために、新型優秀大西洋横断船リバプール号の船主であるサミュエル・キューナードを説得して同社を合同してしまった。またペニンストラ社は、当時グラスゴーにおいて大西洋横断航路用に建造されていた大型汽船をも購入する話をとりまとめた²⁵⁾。

スエズ～ボンベイ航路における東インド会社の汽船の運行が極めて不十分な状態であったにもかかわらず、P. & O. は、イギリス～アレキサンドリア航路だけになぜ限定されなければならないのか、その複雑な理由は同社は気づかなかつた。ペニンストラ社は、スエズ～インド航路に参入する方針を固め、カーティス支持者やタートン支持者に対してそれぞれの計画を断念して同社に力と

24) これに対して、ペニンストラ社は、目下ジブラルタルまでの郵便物輸送をイギリス政府から請負っており、今年一杯事故なくこれをやりとげることには忙殺されているという理由で辞退したといわれている(D. Thorner^②, *op. cit.*, p. 33).

25) 東インド会社、イギリス・キューナード汽船会社、P. & O. のあいだには興味をかきたてる相互関係がある。サミュエル・キューナードは東インド会社のカナダにおける代理業務を行っていた。彼は、1839年に、北大西洋の郵便物輸送に対するイギリス政府の助成金を強引に手に入れたほどの有力者であった。キューナードにはトランス・アトランティック・カンパニー・オブ・リバプールのような競争会社が数社いたが、これらが競争に敗れた後は、P. & O. とこれらの会社の資産を出分けてP. & O. の東洋進出を助けた(D. Thorner^②, *op. cit.*, p. 41 n. より詳しくは、Boyd Cable, *A Hundred Year History of the P. & O., 1837-1937*, Ivor Nicholson and Watson, London, 1937, p. 66, 参照)。

資金とを提供するように要請した。しかしペニンストラ社の経営者は、妥協を待たずに、1840年4月、新たに P. & O. という名称に再編成をしてアジア航路に参入していく計画であると発表した。P. & O. の経営者は、その傘下にインドの商会を組み入れる誘い水として、当時もっとも代表的な東インド商人であったジョージ・ラーベント²⁶⁾を P. & O. 会長に任命した。

1825年のエンタプライズ号の就航以来、インドとの汽船航行に着実に従事してきたロンドンの「包括的航路計画」の支持者たちは、この新参入者に容易に服さなかった。彼らは、1840年7月、東インド汽船会社²⁷⁾を設立したと公表したために、P. & O. との対立は拍車をかけられた。同社は、P. & O. を無視する形で東洋を航行する船隊の操業を行なう意図のもとに会社に対する特許状を獲得する計画を推進していった。すなわち1840年10月、急速、1隻の長距離輸送船をカルカッタに向けて航行させた。同じ頃、タートンとその少数の支持者も東洋汽船会社を設立し、幾分時期がおくれている観がありながらも「試航船」という名の汽船をグラスゴーに発注した。

競争会社のこうした活動にもかかわらず、P. & O. は先頭を進んでいった。アレクサンドリアまでの郵船事業の入札では P. & O. の指値がもっとも低かったので、1840年8月、イギリス政府は同社に年間に均して3万4,200ポンド

26) 著名な東インド商人としての彼の経歴を書くとするれば、一冊の分厚い伝記になる。彼の活動は1800年から1850年の丸半世紀におよぶが、彼をジュニア・パートナーとして設立されたコカレル商会 (the firm of Cockerell & Co.) は、当時最大の東インド商会の一つであった。ラーベント自身は東インド会社の貿易独占の廃止を求める運動には積極的であったし、またタートンのロンドン代理人として、イギリス〜インド間の汽船航行開設運動を率先して後援した。さらに、東洋と貿易している私的なイギリス商会の機関である「東インド・中国協会」の創設者であり、初代会長を務め上げた。ラーベントの他の事業活動分野は、イギリス鉄道、造船所、保険、モリシアス (インド洋上の島) の砂糖、広範囲にわたる外国貿易などにわたっていた。ロンドンの実業界の大立物、ラーベントは、当時の政治家によっても尊敬されていた。1841年、彼は、ホイッグ党候補者として運動して、ノッティンガム選挙区を代表して国会議員となった。1847年恐慌によるコカレル商会の破産後も当時の大物たちとの交際を続けた (D. Thorner^Q, *op. cit.*, pp. 41 n-42 n).

27) 原文では East Indian Steam Navigation Company. これと、短命に終わった既述の East India Steam Navigation Company (1835-1837) とを区別することが必要である。同社の会長はカーティスであり、その秘書は1836年から1840年までロンドン汽船委員会の書記としてその事業推進の難題に取り組んできた、R. M. ステープンソン (後のインド鉄道の開拓者) であった (D. Thorner^Q, *op. cit.*, p. 35).

を支払う契約を締結した。ここで1歩後退したカーティス・グループは、P. & O. による有限責任の法人特許状獲得を阻止することに全力をあげたが、結局これも失敗した。1840年12月31日に国王の法人特許状が P. & O. に交付された。2～3週間後に東インド会社は、スエズからカルカッタまでの特別営業を行なう権利と、この事業のために年額2万ポンドの特別助成金を P. & O. に与えた。ロンドン『タイムズ』はこの結末を、「包括的航路計画」はついに実現の運びとなった、「しかし当初予想されていたものと異なる機関によって……」と論評した²⁸⁾。

東インド汽船会社は、このため大きな打撃を受けて倒産した。カーティスは P. & O. とタートンを非難してこの分野から全面撤退した。P. & O. の強引な経営方針²⁹⁾がその後も続いたが、ウイルコクスとアンダーソンとは精力的な経営を行なっていてシンガポールや中国へと事業は拡大されていった。1840年代の末にはすでにインド洋貿易に占める P. & O. の支配力は絶大なものとなった。

以上、25年にわたる汽船航路開設運動は新興の P. & O. の勝利によってその幕は閉じた。1820年代に、カルカッタ、ボンベイ、ロンドン、リバプールの商人が定期航路を開設しようと努力したが、東インド会社は彼らによる「新事業」にはすべて反対であるという態度を固持してきた。東インド会社とイギリス政府との支持を取り付けるには、非常に強力な政治的圧力が必要とされたのである。アングロ・インディアン商人は、早くからイギリス政府の支持を得ていたにもかかわらず、1830年代の末までは東インド会社を譲歩させえなかった。しかも、15年間の困難なキャンペーンを耐え抜いてきた初期のプロモータに対

28) D. Thorner®, *op. cit.*, pp. 35-36.

29) 1847年頃の P. & O. 株の4分の3はリチャード・ブアンと彼の事業仲間のアイルランド居住者たちによって所有されていたと推定される。まもなく、P. & O. は包括的航路計画の支持者と試航船主張者たちとの双方を駆逐することに成功するが、これは果てもなく長い戦いの末のことであった。この過程でジョージ・ラーベント卿は辞職し、P. & O. に再び協力することはなかった。当時の有名な経済雑誌の1つであった『ヘラバス・レールウエイ・ジャーナル & コマーシャル・ウィークリー』誌は、P. & O. の事業のやり方を、再三再四、非常に激しく攻撃したので、P. & O. は文書誹毀罪として同誌を相手取って告訴した(D. Thorner®, *op. cit.*, p. 37)。

して東インド会社は譲歩したのではなかった。

東インド会社の理事会は、彼らの積年の敵対者であるアングロ・インディア
ン商会の勢力が増大することを望まなかった。むしろボンベイ商人をカルカッ
タ商人と離反させ、またカルカッタ商人をロンドン商人と離反させるような軌
轍と対立とを好んで利用した。その得意とする分割統治政策によって東インド
会社は、彼ら商人全体より身をかかわして東洋の海上ではまったくの新参者であ
る P. & O. に喉から手が出るほど欲していた援助金と請負契約とを与えたの
である。しかし汽船プロモータにとってのこの苦い経験は、後続の鉄道プロモ
ータによって生かされていくことになる。

III インドにおける鉄道キャンペーンの先駆者—R. M. スチーブンソン

インドで鉄道を建設しようという積極的な運動は、P. & O. が東方への航
路について政府の支持をうることに成功した直後に開始された。この汽船から
鉄道への局面転回において重要な役割を演じたのは R. M. スチーブンソン³⁰⁾
であった。しかし彼はインドにおける鉄道の最初の提唱者ではなかった。1830
年代にはすでに、ペンティンク総督の幹線道路建設計画（カルカッタ～北西辺
境）と平行して、本格的なものにはなっていなかったのではあるが若干の試案
が公表され、これについて東インド会社と技術者との間で論議されていた³¹⁾。

30) ローランド・マクドナルド・スチーブソン。スチーブソン家は、ローランド・マクドナルドが
生まれる（1808年）以前から数代にわたり商業に従事していたので、インドに関係していた。18
世紀の初め、彼の祖先の1人、エドワード・スチーブソンは東インド会社を代表して、ムガル
王朝との最初の商業協定を締結するためにカルカッタからデリーに赴いた。スチーブソン
の父親（レミントン・スチーブソン・レミントン・ツールミン商会のパートナー、ランフォード
の地主、聖バルトロメオ病院の基金管理者、1828年のリオミンスター選出の下院議員）は、それ
までの生涯を通じて著名であり、尊敬された人物であったが、1828年彼は自己の商会の全現金を
持ち出してジョージアのサバンナに逃亡したことによって悪名高い人物となった。このスキャン
ダルは彼と同名の名のジュニア・ローランド・マクドナルドをしてスチーブソン家の汚名を挽
回する決心をさせたように思われる。彼はハローにいき、1830年に土木技師になった。東インド
会社の職員として勤めていた2人の兄弟のように、彼は早くからインドに興味をもつようになっ
た。彼は、既述のように、1836年にロンドン汽船委員会の書記に、1840年に P. & O. の一時的
なライバルであったカーティスの東インド汽船会社の書記になった。こうした彼の初期の経歴は
その後の活躍と関連していよう（D. Thorner^①, *op. cit.*, pp. 45-46）。

31) 拙稿「イギリスの対インド鉄道投資——1849-1868年——」『経済学論叢』（同志社大学）第19／

したがって1840年代初頭には、鉄道建設は予想される事態となっていたのである。

これに対して、スチーブンソンの意義は、インド全体に及ぶ鉄道網の必要性を明確にしたその雄大な構想と、カルカッタから北インドの中心地帯を通過してデリーまでのもっとも重要な路線を完成させようとした不屈の熱意とにあった。カルカッタは当時インドの首都であり、インド政庁の所在地であった。さらにインドの主要港としてイギリスの対インド通商の要衝的機能を果たし、インドにおける有力なイギリスの諸企業の拠点であった。カルカッタを河港として機能させているガンジス河流域には、人口と兵力とが集中していた。スチーブソンは、カルカッタ～デリー線の設立者であり、実際、インド鉄道の傑出した開拓者であった。

ところで、P. & O. の勝利の後、スチーブンソンの関心はインドにおいて鉄道建設の道を開いていくことに向けられた。彼は、1841年に東インド会社に私案を提出したが、これは思慮を欠いた案だとして拒否された。1842年、彼はジャーナリズムに入り、ロンドンの新雑誌『マンズリー・タイムズ』の編集長³²⁾となるが、こうした時期にも東インド会社に対してインドの鉄道株の引き受け保証をさせるという彼の主要な意図を放棄したことはなかった。しかしイギリス国内では成果があがらないとみて、翌年、彼はインド鉄道問題に関する主張についてインド政庁の官吏と討議するためにカルカッタに渡航していった。

インドでのスチーブソンは、鉄道一般の啓蒙に努めると同時に、カルカッタ～ミルザープル間の路線についての資料を体系的に収集するという、地味ではあるが非常に重要な基礎作業から始めた。つぎに、カルカッタの指導的な商人と親交を結び、またインド政庁やベンガル管区の高官の信用を得ることによって、信頼できる発起人としての自己の地位を確固たるものにした。

¹⁾ 19巻第4号、1970年、97ページ、参照。

³²⁾ 同誌はインド居住のイギリス人に、本国のニュースの要約を提供する目的で発刊されたものである。スチーブソンは、このかわり、P. & O. の書記を無報酬で勤めることによって、インド鉄道問題に関心を抱き続けた (D. Thorner^①, *op. cit.*, pp. 46-47)。

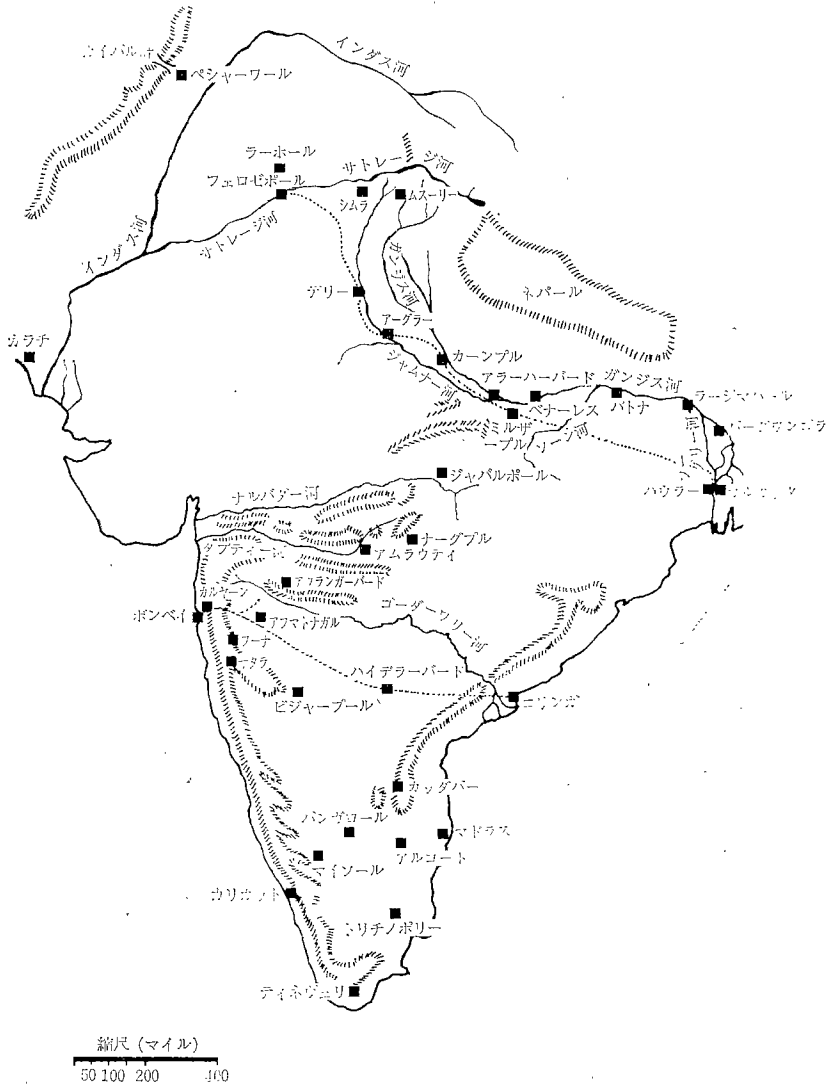
カルカッタ管区全域に鉄道知識を普及させた後、彼は進んで、1844年1月1日付のカルカッタの『イングリッシュマン』誌において、軍事上商業上の重要な地域を経由するものとなるとともにインドの主要都市を結ぶことにもなる6大幹線案を発表した。彼の計画のうちもっとも重要な路線は、もちろんカルカッタからブルドワン、ラニガンジの炭田地帯³³⁾を経由してミルザープルとデリーに至るものであり、それにはさらにその先のパンジャープのサトレージ河岸のフェロゼポールまでの路線も含まれていた。第2の幹線はボンベイからナルバダー河の流域地帯を通過してミルザープルまで進む路線で、それは、ミルザープルで第1の幹線と接続するようになっていた。ボンベイ～ハイデラーバード～コリンガ線（インド半島横断線）、コリンガ～カルカッタ線、マドラス～パンガロール～カリカット線、マドラス～アルコート～トリチノポリー～ティネヴェリ線の4幹線も計画された。マドラスは、インド半島横断線の支線（ハイデラーバード付近～カッターパー～マドラス線）によって、カルカッタ、ボンベイと連絡される³⁴⁾（第2図参照）。

彼が幹線を選定する際に基本的に考慮した基準は、その後の運動の展開からみて、非常に教訓的なものであった。この点、軍事的考慮と商業的考慮とがともになされた。前者については、最少の経費でもって全領土の最大の安全を維持することが考慮され、後者については、資源豊富な内陸部からもっとも近い港湾都市までの輸送手段を提供し、その輸送の見返りとしてイギリス製品や塩

33) このねらいは、蒸気機関車の燃料を自給するのみならず、この石炭をカルカッタまで輸送することによって東洋での P. & O. の巨額の燃料費を節減することにあった。ここにスチーブンソンと P. & O. との関係がみられる (D. Thorner^①, *op. cit.*, p. 66n). 1850年代からは、このように鉄道会社によって炭田が所有・開発される。

34) 「インドに鉄道をと目覚めさせたドラムの音」ともいうべきこの記事には、スチーブンソンの視野の広さが特徴的に示されていた。インドにおいて鉄道といったものは全般的に目新しかった時期に、小人物ならばカルカッタ～デリー～パンジャープ線だけに限定したであろう。しかし彼はそうではなかった。最初から約5,000マイルからなる全国幹線網を唱えることによって、この2,000マイル路線（カルカッタ～フェロゼポール）を適切な規模のものに手直しをした。同時に、彼は自分の提案が試案であり、将来より完全な情報が手に入ることにすれば修正する用意があるということを率直に表明することによって、起こりうる批判を無力なものにしたのである (D. Thorner^①, *op. cit.*, p. 48).

第2図 初期インド鉄道發線計畫



(備考) D. Thomer®, *op. cit.*, Appendix Map.

を内陸部に送る，という目標が何よりもまず考慮された。

この私案を公表した後も，スチーブソンは精力的かつ確信をもって自己の基本構想を細部にわたって展開していった。この結果，彼の所説は政庁高官に受け容れられた。とりわけベンガル副総督 W. W. バードは積極的な肩入れをした³⁵⁾。当時の特殊な植民地統治制度のもとでは，ベンガル政庁の支持はそのままインド政庁の支持とされてよい性質のものであった³⁶⁾。

ベンガル政庁の支持が確実となったので，スチーブソンの次の仕事は，ベンガルの主要商人の支持を取り付けることにあった。彼は12の代表的の商会对して，バード副総督の好意的な態度を通知しながら，鉄道事業のもつ国民的意義とそれから生ずる商業上の利益を強調した文書を書き送った。彼の意図は，これらの商会对して鉄道によって彼らが享受する利益と，鉄道事業それ自体が，適切な監督と経営とが行なわれるならば一般的に健全かつ有利な投資対象となることを表明させるということであった。ベンガル商人たちの回答によってスチーブソンは，のちにイギリス本国で仕事をするに際して武器に相当するものを手に入れたのであった。彼らのほとんどが，鉄道がベンガルに商業上

35) 公然とした支持が明らかになったために，1844年7月，スチーブソンは直接ベンガル政府に対し，「ベンガル政庁は『例外なく申し分ない人たちが資金力もそなえてロンドンその他のところで会社を設立する場合には，その目的が達成できるように』鉄道建設の支持と認可を与える意思があるか」と，直接訴えた。ベンガル政庁の1844年8月8日の回答は非常に熱意のこもったものであった。ベンガル政庁の書記官である F. J. ハリデーは「『しっかりと組織の会社』であれば，これに対してあらゆる考慮が払われるだろう」と書き，さらに歴史的意義をもつ言葉で「副総督は国中の主要な交通路沿いに鉄道を建設することによって得られる利益を非常によく理解しており，この目的のために熟慮されたいかなる計画に対しても最大の援助を喜んで与える，ということを追加するように私に望んだ」と書いた。スチーブソンを成功させるために，副総は，この往復書簡をインド政庁の広報誌であるカルカッタ『公報』に発表するように命令したが，そのためベンガルやその他のインドさらにロンドンの東インド会社は彼の立場を間違いなく理解することになったのである (D. Thorner®, *op. cit.*, p. 49)。

36) 1833年(東インド会社特許状法)から1854年までは，インド総督は同時に，職権上ベンガル総督であり，ベンガルの大管区内に含まれた「弱小州」の行政を担当した。この結果，不合理なようにみえるかもしれないが，インド総督である同一人物が自分自身と書簡を交換したり，またベンガル総督としての権限で行なった自分自分の行動に対して公的な認可を与えなければならなかった。なお植民地統治機構の詳細とインド統治法については，山本達郎編『インド史』(世界各国史X)山川出版社，1960年，第4章第3節および付録「インド統治法」(いずれも松井透氏，執筆)を参照。

の利益をもたらすという言葉質を彼に与えたからである。しかし彼らは、鉄道事業が儲かるものであることを確約するについては比較的逡巡気味であった³⁷⁾。

スチーブンソンはこうした警戒を抱くようなことを図らずもしていたのであった。というのは、彼の手紙には具体的な建設路線の指摘もなく、また鉄道事業の将来性を評価しうる資料も添付されていなかったからである。

かくしてインド滞在の主要目的が達成されたので、スチーブンソンは1844年9月、イギリスに向けて出航した。彼は帰国すると直ちに、1836年のロンドン汽船委員会当時以来、種々の面で接触してきたイギリスの東インド商会の協力を求めた³⁸⁾。彼らの協力を得て、スチーブンソンはこれからの運動の具体案を作った。まず大衆の支持を求めることから始められた。『イギリス領インドに鉄道を導入することの実行可能性と有利性に関する報告書』という小冊子の形で、スチーブンソンがイギリスの一般投資家に配布した、非常に引き締まった印象を与える文書は、この点を具現したものであった。この『報告書』の文面を通じて、彼はインドにおける鉄道建設の主要な根拠を強く訴えたのであった。

インドの主要な内陸ルートはの交易量と交通量とは、鉄道が敷設される以前の西ヨーロッパのそれよりも多い。インドの地形、とくにガンジス河流域のそれは安価な鉄道建設によく適しており、政庁当局の支持が与えられると、ヨーロッパの鉄道会社の資本を喰いつぶした金の掛かる法律上の争いは回避されるであろう。かくしてすべての関係者は、通常の前測や確信の範囲をはるかに超えた最大の収入……と利益とを保証されるであろう³⁹⁾。

37) 鉄道業を健全な投資対象と表明したのは、コルビン・アインスリー・カウィー商会、マッキンレイ商会であったが、その他の商会はインドにおける株式会社への過去の経験から、鉄道業の有利性には疑問を抱いた。カルカッタ〜ミルザープル区間（次稿において詳述するが、後の調査の結果、この区間は「カルカッタ〜デリー線」のミルザープル〜デリー区間より経費がかかることが明らかとなる）については、ギスポーン商会（イギリスの大金融業ベアリング商会から特別の支持と信用を受けていた）のC. R. リチャーズは赤字が必至であるとみなし、ケルナル・ゴーズ商会のゴーズは楽観視した（D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 51 and p. 66 n.）。

38) 主要な商会としては、コカレル商会、パーマ・マキロップ・デント商会、フレッチャー・アレクサンダー商会、クロフォード・コルビン商会などの当時の有名な東インド商会があげられる（D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 52）。

39) これらの説得的な論旨は、彼が『報告書』の付録のなかで提示したいかめしく摘えられた文書類、証明書類の主要な実際のデータによって補強された。もちろんそのなかで光っていたのはベンガル政庁との彼の往復書簡（カルカッタ『公報』）であった（D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 52）。

この『報告書』の結論は、鉄道建設のための株式会社設立の時機が熟しているという点にあった。彼が社名として「東インド鉄道会社」(以下、E. I. R. と略称)を提案した際に、彼の視野の広い事業観はこの社名に明瞭に再現された。けだし、これは、インドが必要とする全鉄道路線を次々に完成していくにふさわしい社名だからである⁴⁰⁾。彼の会社がカルカッタ～ミルザープール区間を最初に建設するならば、そこでの経験は他線の建設にも生かされるから、他社よりも有利である。このことは、スチーブソンにとって自明のことであった。

さらに彼は、当時唯一の競争会社であったボンベイ大東方鉄道⁴¹⁾(以下、B. G. E. R. と略称)よりも E. I. R. を推賞する理由をさらに追加した。インドに本社をおく会社が資金の大半をイギリスに仰いでいるような事業を管理するのは不健全である、という指摘がそれであった⁴²⁾。このように、インドに関心をもつイギリスの資本家は、ロンドンの本社によって管理運営されるインドの会社に投資するようにとあからさまに警告を受けたのである。このようにして B. G. E. R. をこきおろして、みずからこそがイギリス投資家大衆の真の擁護者であるということを示したスチーブソンは、その仲間とともに東インド会社を相手に激しい闘いを進める態勢に入ったのである。

スチーブソンは、東インド会社の認可と援助とを熱望していたので、細心

40) 周知のように、「東インド」は西インド諸島と区別するために当時使用されていたインドのスタンダード・タームであった。同様に、インド政府は東インド会社の支店下にあった。スチーブソンはこの時点では East India Railway Company の社名を使ったが、1845年に East Indian Railway Company と社名変更し、今日にいたっている。こうした社名変更は注27)のカーティスの汽船会社にもみられた(D. Thorner^①, *op. cit.*, p. 66 n).

41) B. G. E. R. はボンベイで1844年7月13日にその設立が認可された。その設立趣意書に対しては当初からボンベ知事の参事会の一委員によって疑問が提出されていたが、ボンベイの投資家層は同社の株式募集に殺到した。スチーブソンは当時カルカッタにいてこの模様を観察していたが、同社の行き方を疑問視していた。同年7月19日に任命されたボンベイ政庁委員会が詳細に設立趣意書を検討した結果、充分な調査に裏付けされていないことが判明した。これによって、鉄道熱は消散し、同社は資金難に直面した(D. Thorner^①, *op. cit.*, pp. 96-98)。なお、この経緯についてはVにおいて詳述する予定である。

42) こうした見解の拠る所は、注37)で触れたインドにおける鉄道事業の将来性に関して、スチーブソンの照会に応じた主要商会の回答に求められる。つまり、回答を寄せた商会のうち3社は、インドで設立された株式会社の失敗と「汚職行為」との長い歴史をあげて、彼に警告したからである(D. Thorner^①, *op. cit.*, p. 66 n)。

の注意を払って最初の交渉に備えた。1844年12月、彼の方から東インド会社に対して歴史的な文書を提出してこの問題を切り出していった。インドの鉄道問題に関する自己の長期にわたる関心を東インド会社に印象づけ、さらに、興味ある付属文書を添付して、理事会（東インド会社の管理機関）の検討を強く促した。付属文書のうちもっとも重要なものはバード副総督の支持の確約を掲載したカルカッタ『公報』であった⁴³⁾。

このように幸先のよい発足をした後、彼は突然、株主が損をするようなことが生じたときこれに対して最低の配当を保証するようにとの大胆な提案を行なった。彼も動揺したことが一時期はあった。というのは、そのような保証は東インド会社の既定の方針からの逸脱となることを認めながらも、彼は自分の「斬新」なやり方を受け入れてくれる気運をつくり出す努力を少しもしてこなかったからである⁴⁴⁾。彼がこの大胆な要求を擁護するために公表したもののどれをとってみても、鉄道のインドの利益に対して有する意義については曖昧にしか言及されていなかったのである。そこで結局、彼は東インド会社の理事会宛に2つの覚書を追加した。その1つは最低の配当保証の条件を詳述したもの

43) これを補強したのがスチーブンスンの『報告書』であった。つまり、『報告書』には「過去において講じられてきたどんな改善の手段よりも、あらゆる点で（政治的、道徳的、商業的）イギリス領インドに永続的な利益を実質的にもたらすと思われる事業を推進するに際して、私は貴殿から多くの激励を受けた」というバード総督（臨時）に宛てられた丁寧な献辞が序文に掲げられていた。1841～43年の東インド会社当局による冷遇と対照するならば、スチーブンスンはベンガル政府の強力な支持を示すことによって東インド会社に接する機会をもったことを満足したに違いない（D. Thorner®, *op. cit.*, pp. 54-55）。

44) 保証要求はスチーブンスンに端を発した、という見解は受け入れがたいようである。例えば、ベルガル政府宛の手紙（「私は政府にいかなる金銭上の援助も要求しない」）や『イングリッシュマン』誌の記事（「私の計画は、直接的であろうか間接的であろうか、政府の金を引き出すようなことはしないで運営されていくべきである」）などの文言にみられるように、スチーブンスンは、少なくともインドにおいては、政府からは金銭上の援助を要求しなかったことは明白である。しかしながら、1844年の10月下旬にインドから戻ったときに、彼の後援者であり、金のかかるインド旅行を援助したと思われるロンドンの商人の間では、彼の考えと対照的な見解が支配的であった。すなわち、「事業対象が非常に大きくかつ非常に遠距離にあるものなので、また収益が非常に不確実で遠い将来のことなので、この国の資本家は、インド政府の直接的な金銭上の援助がなければ、積極的には投資しない」という見解が流布していた。このようにして、E. I. R. の保証要求が1844年11月頃ロンドンで起り、12月に初めて東インド会社に提示されたのである（D. Thorner®, *op. cit.*, pp. 55-56）。

であり、もう1つはフランス政府がフランスの鉄道会社に課した保証条件を抜粋したものであった⁴⁵⁾。

このように、スチーブソンはインドの鉄道を真剣に考えさせるという最初の5年間の運動(1841-1845年)が終わる前にすでに東インド会社から保証を引き出すという第2の5年間の運動(1844-1849年)に入っていたのである。しかし、保証要求に反対する理事会の壁は厚く、彼は要求を小幅なものに急遽変えていくことになったのである。要求の保証利率を4%から3%に引き下げ、さらに保証は一時金という形のものにしてもよいというように後退したが、理事会はそれをも拒否した。スチーブソンは、その協力者とともに1845年1月28日にラーペントを会長とする E. I. R. 社設立準備委員会を結成したが、東インド会社に対してその設立趣意書を提出する際に、ロンドン資本市場の供給能力を考慮してインドの鉄道証券への応募資金が枯渇することにならないように迅速な対応をするように要請した⁴⁶⁾。理事会はそれでも態度を変えなかった。そこで2月25日に準備委員会が開催され、「東インド会社の保証……もしくはそれに相当する金銭的援助を理事会が認可したと明示されることが鉄道計画実現の前提であり、その不可欠の条件である」との決議が発表された⁴⁷⁾。

とはいえ、東インド会社理事会の同意は依然としてえられなかったので、スチーブソンとラーペントとは、利子保証の要求については勇み足にすぎたとして不承不承ながらそこで打ち切ったのである。なるほど彼らは東インド会社に対しインドの鉄道の意義を確信させることには成功していた。けれども、彼

45) フランス政府は当時最低4%の配当金を保証していた。また1842年の新鉄道法によって、フランス政府は土塁工事、石工事、駅舎、用地費(1/2)を、州政府は用地費(1/3)を、会社はレールの敷設、鉄道車輛の供給と運転を、というように分掌されていた。これによって会社は全費用の2/3を負担したと推定されている(R. Dudley Baxter, "Railway Extension and Its Results," in *Essays in Economic History*, Volume Three, Reprints edited by E. M. Carus-Wilson, Edward Arnold, London, 1962, p. 45)。

46) 1844年初頭からイギリス経済は好況過程に入り、それ以前に敷設された鉄道が良好な業績をあげて注目された。この結果、1844年中にあらゆる種類の新線計画が立案され、その総額(簿価)は5億6,300万ポンドに達した。したがって、イギリスは国内と海外で無数の鉄道に資金を調達することができなかった。もっともこれらの計画の多くは純然たる投機的計画であったが。

47) D. Thorner^①, *op. cit.*, p. 57.

らがロンドンのもっとも有力な商会をある程度代弁しているとしても、東インド会社理事会はその証言にもとづいて鉄道に対する資金的な援助を与える措置を講じていかないことが明らかになってきたからである。スチーブソンは、東インド会社が否定の根拠としている旅客輸送量の過小評価、有能な技術者の不足、インド特有の自然環境⁴⁸⁾などの問題に対処するために、第2の啓蒙運動に従事しなければならないとしたのである。1845年5月7日に、東インド会社理事会はインド総督(ハーディング)宛にさらにインド政庁による実地調査を進めていくように書面で訴えたのであるが、そのとき理事会のインドの鉄道に関する公式見解がはじめて明らかにされたからである。

このハーディング宛の公文書のなかで、理事会は、上述のようなインド特有の諸条件を指摘しながらも、鉄道が成功裡に導入・運営されていくようになるならば、それは、政庁による促進と協力がなされるにまさしく値するものとなるとの主張が堂々となされたのである。さらにこの方針に沿って、まず適当な里程の実験的路線を選択して科学的な方法で鉄道問題の実地調査を行なうために、理事会はイギリスから経験豊富な練達の鉄道技師を派遣するつもりだと発表した。ついでハーディング総督は、技師の報告を判断して政庁の監督について細則を具体化していくことになっていった。

スチーブソンは、その協力者とともに理事会より渡された書簡の写しを検討したところ、「私的企業と私的資本によって」インドの鉄道が建設され経営されることを支持すると声明されていることに勇気づけられた。インドでは灌漑施設や幹線道路などの主要な土木工事は、私企業よりもむしろ政庁の所管であった。1840年代を通してスチーブソンなどの鉄道発起人は、いったん鉄道が得策だとわかれば、東インド会社自身がその事業に着手するのではないかと、という不安を抱き続けた。この危惧の念はさしあたり払拭されたが、理事会の文書には、「主要幹線は最終的には政庁財産に帰属すべきである」という警告

48) 鉄道の障害となる自然環境としては、一般に、周期的な降雨と洪水、暴風、猛暑、虫害、その他草木の異常繁殖による破壊的な影響などがあげられた(D. Thorner®, *op. cit.*, pp. 58-59).

的な一節が依然として残されていた⁴⁹⁾。

理事会から送られた文書の主要な個条は E. I. R. の発起人たちの希望をはっきりと拒絶するものであった。理事会は、保証利子要求は欠点が多く不満足な結果になりやすい協同組合方式であると批判した。東インド会社はこの点に関しては、ロバート・ピール首相の見解と一致していると表明した。保証要求はイギリスの閣議で検討されたが、そのときピールは、それを前例のないのみならず非常に慎重さを欠くものだとして強調して拒否した。イギリス国内鉄道についてのピールの捉えかたからして、彼が、遠く離れた帝国内の鉄道を建設しようとする発起人の要求などに賛同するなんておおよそ考えられないことであった。

しかし、東インド会社は敗政的援助をまったくしないというわけではなかった。インド政庁から少なくとも最初に認可した路線の建設についてはこれを援助することが適当であるという見解がえられるならば、理事会はそれに即応した様式と規模をもつ資金援助を行なう用意があると表明した。

1845年5月7日の理事会の文書を読んだスチーブソンとその協力者たちは新たな活動を開始してよいとこれを受けとめた。3つの具体的事実が彼らを勇気づけた。つまり理事会は鉄道の潜在的価値を認識しており、私企業という形で操業すべきことが明らかに望ましいとしており、さらに保証は拒否しながらも何らか他の形の資金援助を考慮する意思があることを表明したことであった。そこでこの5月の数日後、設立準備委員会は400万ポンドの資本を調達する権限をもった E. I. R. 社という名の株式会社を正式に設立したのであった。

新会社の取締役会の構成は、極めて象徴的であった。13名の役員のうち8名は、カルカッタ、ボンベイ、マドラスと貿易している有力な東インドの商会から選ばれた代表、3名は東洋航路に従事するイギリス海運界の代表であった。残りの2名は、東インド会社軍の退役陸軍少将とパークレー・ブラザーズ社という銀行の代表者であった。その他2名の有名なイギリスの銀行家がこの取締役会に協力した。数カ月後に、前北西州準知事とイギリス鉄道業界の2名が追

49) この種の問題が保証条件とのかかわりで顕在化するのは1840年代末である。

加された。E. I. R. 社の会長にはラーベント、副会長には B. D. コルビン、専務取締役にはスチーブソンが任命された⁵⁰⁾。

新会社の設立を記した東インド会社理事会宛の書簡の中で、ラーベントとスチーブソンは彼らの事業の意義を再度強調しつつ、イギリスとインドの共存共栄という最終目的を遂行するに当たっては、理事会の決定に従うと表明した。彼らは、カルカッタ～北西インド間と、ボンベイ～カルカッタ間の2大幹線を建設するという最終目標を、ここでははっきりとは述べなかった。インドの鉄道の将来性について理事会が確信をもつにいたっていなかったというのがつい最近までのことであっただけに、当面彼らは、インド総督の支持は間違いないという重大な情報⁵¹⁾について理事会に問うという形にとどめたのであった。

初期ビクトリア時代のイギリスの遅延しがちな郵便業務から頻繁に生じた奇禍の1つとして、理事会が5月7日付発送の文書を立案していた頃、ハーディング総督の手紙⁵²⁾はカルカッタからロンドンに向けて送られている途中であっ

50) E. I. R. は1845年5月に正式に発足したが、最初の取締役会のメンバーは、G. ラーベント会長(コカレル商会)、B. D. コルビン副会長(1845年5月24日以後)(クロフォード・コルビン商会)、R. G. パークレー(パークレー商会)、A. ビーティ(ビーティ商会)、C. D. ブルース(フレッチャー・アレクサンダー商会)、J. キャンベル(P. & O. 副会長)、J. コールフィールド退役陸軍少将(東インド会社軍)、T. L. ケルサル(ケルサル商会)、J. P. ラーキンス(有名な海運業者、東インド会社軍に元勤務)、A. ナイアリン(有名な海運業者、東インド会社軍に元勤務)、E. H. パーマ(パーマ・マキロップ・デント商会)、W. スコット(スコット・ベル商会)、J. ステュアート(リッチ・ステュアート商会)の13名であった。また、E. I. R. の取引銀行は、イギリスの鉄道王、G. C. グラインの商会(グライン・ハリファックス・ミルズ商会)であった。初期の監査役の1人は、別の有名なイギリス鉄道王であり銀行家の R. F. ガウアー(ガウアー・ネビュー商会)であり、1845年以降の監査役はシティの有力者、I. L. ゴールドスミッドであった。取締役会の追加メンバーとしては、T. C. ロバートソン(元北西州準知事)、J. バクゼンデール(イギリスのサウス・イースタン鉄道会長)、J. D. デビッドン(イギリスのノース・ウェスタン鉄道の設立準備委員会)の3名があげられる。E. I. R. 社株の一部はインドに割り当てられ、これに応募者が殺到したが、スチーブソンは、従来からの主張通り、彼らに投機的な活動をしないように警告した(D. Thorner^④, *op. cit.*, pp. 61-62, pp. 67 n-68 n)。

51) この情報のもとになるインド総督の書簡についての経緯は注52)で触れるが、これが東インド会社理事会に届いたのは6月9日であるが、E. I. R. は翌日にこの点を問い正している。このインド総督の書簡の到着は、後述のように当時の郵便事情で非常に遅れたが、E. I. R. は私的なルートで理事会より早くこの情報入手していたものと思われる(D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 62)。

52) この手紙は、「フーグリー河とラージマハールを連絡する手段として鉄道と運河とではどちらが有利なのか」とインド政府に回答を求めている東インド会社の急送公文書(1844年12月18日付)に対する返書であった(D. Thorner^④, *op. cit.*, p. 68 n)。

たことがあげられよう。1845年4月19日付のこの書簡で表明されたハーディングの見解は、6月6日にようやく理事会に届いた。理事会を深く悩ましたインド特有の困難と環境中にありながらも、ハーディングはまったくこれに煩わされることはなかった。彼は、ヒンドゥースターン平原がインドの商業的・政治的・軍事的な支配に非常に役立つ鉄道の建設に適していると報告した。さらに彼は率直かつ大胆に、インドの鉄道には利子保証が必要であると表明した。また、そのような保証には容易ならざる反対があるということも考慮して、3%以上の利子保証がなければインドでは必要な資本を調達できない、という確信を彼は声明するだけにとどめた。彼はイギリスで資金を集める問題(これは理事会の決定事項であったと思われる)⁵³⁾には言及しなかった。

このように、ハーディング総督と理事会との間には保証に関する決定的な意見の相違が生じていたにもかかわらず、迅速な行動を希求する彼の勧告と、理事会の5月7日付発送の公文書の主旨とは、一致していた。かくして、最初の公式の鉄道使節がインドに派遣されることになり、鉄道建設をめぐる運動は新たな局面を迎えることになるのである。

(未完)

53) D. Thorner[®], *op. cit.*, p. 63.