



Title	<翻訳> イスパニア国鉄道発達の一世紀半(Ⅰ)
Author(s)	San Martin, Wais Francisco; 山崎, 俊夫
Citation	大阪外国語大学学報. 1984, 64, p. 139-154
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/80975
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

イスパニア国鉄道発達の一世紀半 (I)

山 崎 俊 夫

Un Siglo y medio del progreso en Caminos ferroviarios de España (I)

Toshio YAMASAKI

Plan General de Contabilidad de España, p. XII decía: “En su formulación más moderna la contabilidad se inscribe en el marco de la información económica. Para conseguir su objetivo informativo la contabilidad capta, representa y mide en unidades monetarias, y en algunos casos, físicas, cada uno de los actos que componen el proceso de circulación de valores por la empresa. Este proceso comprende dos partes diferenciadas o *subprocesos*. Por un lado, la empresa demanda y obtiene recursos, adquiere factores y vende su producción; es decir, realiza una actividad que se concreta en forma de transacciones con otros agentes económicos. Esta actividad se conoce como actividad externa; los valores circulan entre la empresa y el mundo exterior.

Por otro lado, los valores, desde el momento en que *entran* en la empresa, circulan por el interior de la misma para modificarse en productos. Abstracción hecha de todo sentido jurídico, podríamos decir que en esta parte del proceso, o en este *subproceso*, las transacciones se realizan en el propio seno de la empresa, en lugar de con agentes económicos del mundo exterior. Esta actividad es interna; los valores *no entran* en la empresa ni salen de ella, se limitan a una mera circulación interior.

Pues bien, la contabilidad, que sigue paso a paso este proceso y que incluso prevé sus distintas variables como aportación más reciente de la misma al campo de la gestión, suministra una información que hoy es imprescindible para la toma de decisiones, porque éstas exigen la aplicación de criterios apoyados en la lógica más pura. Pero la contabilidad suministra también una información que cada día demandan con más fuerza, por una serie de razones sólidas bien conocidas, los diversos agentes que forman la comunidad nacional.

La normalización contable, cuya forma y expresión son los planes de contabilidad, es un refinamiento que viene impuesto, como decíamos al principio, por la evolución moderna de la información económica. Los estudios comparados o interempresas, los análisis sectoriales y la formación de las cuentas nacionales o cuadros macroeconómicos exigen que la contabilidad de las empresas, como fuente principal de dicha información, se ajuste y se desarrolle conforme a criterios

comunes de forma y de fondo para que las magnitudes procedentes guarden la necesaria homogeneidad; es decir, para que sean comparables y agregables.

Las dimensiones tan amplias que alcanzan ciertas empresas en nuestra economía moderna, la diversidad de actividades que realizan y la pluralidad de territorios en los que actúan, han condicionado una nueva estructura empresarial formada por un número variable de unidades productivas asociadas o relacionadas mediante vínculos especiales; cada una de ellas conserva su personalidad jurídica, pero todos quedan sometidos a un mismo poder de decisión. Esta superempresa es el grupo de sociedades, denominación generalmente aceptada por la disciplina jurídica y también por la contable.

Con el nacimiento de esta figura, eje del mundo económico actual, la contabilidad se ha visto enriquecida por incorporar a su patrimonio un nuevo sujeto y por tener que investigar las características propias del mismo. Consecuencia de todo ello es la técnica de los documentos consolidados cuyo objeto es facilitar una información económica y financiera de la *superempresa* o grupo de sociedades. Se trata, pues, de una información de las operaciones realizadas en el seno del grupo, para presentar únicamente aquellas magnitudes que sean el resultado de transacciones con agentes económicos del mundo exterior. Una buena información consolidada nuestra incluso el centro donde radica el poder superior de decisión, así, como origen, la estructura y las motivaciones del mismo.” (Véase: “Plan General de Contabilidad”, Ministerio de Hacienda, Instituto de Planificación Contable, Secretaria General Técnica-Servicio de Publicaciones, Cuarta Edición, Madrid, 1977. pp. XII a XIII. Y, también queda mi traducción de esta parte en mi libro “Empresas españolas” de editorial Dobunkan, Tokio, 1979. pp. 25 y 26.)

Empleando principalmente con el texto más otro de Joseph L. White, “Analysis of Railroad Operation”, Simmons-Boardman Publishing Corporation, New York, 1946, vamos a discutir un poco, a continuación, respecto a unos puntos de problema en aquel ámbito de materiales.

J.L. White divide tres cuentas sobre conceptos de contabilidad de EE. UU. como sigue: (1) Income Accounts, (2) Profit and Loss Accounts, y (3) Balance Sheet Accounts. De modo que, la apariencia de “Community of Interest” en vida de explotación ferroviaria de EE. UU. sería una formulación antecedente de superempresa. (Véase: John Moody, “The Railroad Builders”, Yale University Press, 1919.) Para superar y salvar la crisis de empresa, a la fuerza financiera privada debajo del control demasiado centralizado, nació el community of interest que a fin de participar a su control gestor, y en este sistema común venían empresas combinadas una a otra.

Revisada toda la cotización de aquel Plan General de Contabilidad, como punto más problemático se hallará la parte de llamado “en seno de empresa”, y esta parte se formulará especialmente en “Income Accounts” de J. L. White.

El ilustrísimo doctor catedrático don Carlos de Inza nos decía en su seminario de política ferroviaria durante aquellos días de mi existencia 1965-66, como alumno oficial de curso doctorado de económicas de Madrid, que vendidas en

España muchas mercancías francesas utilizando facilidades de la Red Nacional Ferroviaria de España, por tanto Francia hubiera de pagar a ellos (al país vecino) más impuestos. Creo que hablándose de entre empresas turísticas y ellas ferroviarias, precisamente les guarden éstas el carácter tenido de distinción según cada nacionalidad contra aquéllas. Cuando era mi juvenil, apenas que hube graduado de nuestra escuela superior de Lenguas Extranjeras de Osaka, Sección Española, tuve una rara ocasión de experiencia profesional durante seis meses (desde junio hasta diciembre de 1943) encargándome como intérprete provisional de Servicio Militar en zona famosa de valle de Río Kwai (de Thailandia), y dentro de esa asistencia podía ver una ceremonia de Penetración en línea ferroviaria completada de entre Bangkok y Rangun donde corría una locomotora pesada haciendo una tracción de ida y vuelta; esta celebración tuvo lugar exactamente el día 3 de noviembre de ese año de 1943. Pero ahora, pasados 40 años, esa línea internacional, una vez trazada y elaborada por el antiguo camino de seda, desafortunadamente quedaría otra vez vuelta casi toda la parte arruinada en selvas tropicales.

Ella es un típico modelo completo internacionalmente apoyado por mediante de recursos financieros, de controles y de trabajos, y aunque fuese ese tiempo de guerra mundial, cuando se mantenía sólo una corta vida, aquella línea quedaba subvenida con participación totalmente internacional. Entonces, podemos entenderle al profesor Perpiñá Grau quien cuenta el transporte como más importante psicológico que natural dentro de los componentes infraestructurales de economía nacional. (Véase: Juan Velarde Fuertes, "Sobre la Decadencia económica de España", Editorial Tecnos, S.A., Madrid, 1967) Y, así guarda el camino ferroviario un carácter de aptitud puramente nacional.

J. L. White decía: "el Comité de comercio interestatal de EE. UU. exige mostrar entre net income de Income Statement, dividendos y la parte de reinversión añadida y amplificada." Y, J. L. White subraya también que la calculación de cierto término debe llevar al Income Statement de un sistema acrono (accrual Accounting, es decir, de la base monetaria). Pero, debemos denotar ahí, que no quiere decir esto necesariamente el caso de actual pago o ingreso mediante de la caja sino casi todas cuentas son calculaciones mediante de estipulación o de apreciación. Y, aquella parte del caso de J.L. White hablando de reinversión añadida y amplificada sería exactamente derivada del caso de procedimiento de pura autofinanciación. Por ejemplo, el decreto argentino de 1964 facilita que condicionando para pagar impuestos, en medio término pasado de vida utilizable, una empresa de interés nacional, sobre su equipación de siderúrgica pueda amortizar la parte de dos tercios. Esto quiere decir al caso de amortización que ocurre una aceleración de un sexto de vida utilizable; y esta parte ahorrada interna puede convertirse en recurso financiero de autofinanciación. Y, sin embargo, para la restante parte de cinco sextos, en general, no ocurre necesariamente autofinanciación alguna, pero sí, sólo único caso que adquiriera eficazmente acondicionada esa amortización mediante alguna innovación, y entonces, puesto que este último caso se pueda lograr la verdadera fuerza productiva de recurso

financiero o de productividad formándola para la reinversión añadida y amplificada, exactamente. Y, además, para el caso de empresa ferroviaria, es mucho más característico que otros agentes concurrentes de transportación, consta de la suma voluminosa alcanzando muy alto de precio o de coste, por tanto, las aportaciones tales como los capitales fijos o recursos de bienes, se aparecen acogidas con sus partes ganadas o perdidas en partida doble del Profit and Loss Accounts y también del Balance Sheet Accounts del J. L. White. Por último, según Marx ya hemos entendido que en camino ferroviario hay dos distintos tipos de producción: (1) en ámbito del transporte de mercancías, extendiéndose su proceso productivo a partir de la fabricación, llega al último consumidor directo, y (2) en otro del transporte de pasajeros humanos, cada uno de esos tres procesos de ámbito económico, es decir, el productor, el transportador o sea activo corriente trocactivo, y el consumidor toma lugar a la vez triple paralelamente, el que será muy significativo cotizando para el caso de contabilidad captar la explotación ferroviaria.

Hablando de aquel transporte ferroviario, para hacer una comparación internacional, de modo que, vamos a traducir como materia “Historia General de los Ferrocarriles Españoles” (1830-1941), Francisco Wais San Martín, Editora Nacional, Madrid, 1967. Y, sin embargo, esta vez se tratan de las páginas de Prólogo, y de Introducción hasta p. 22. Quisiera, que sea humilde mi trabajo, ser utilizable para corredores de Antorcha algo como candente cultural.

訳稿資料：

フランシスコ・バイス・サン・マルチン『イスパニア国の鉄道概説』（1830—1941）

政府出版刊，マドリッド，1967年

本号では，以下に上記書の原典序文及び序章の部分（22頁まで）を訳出して掲げる．

原 典 序 文

初めはゆっくりと，後には活発に華々しくイスパニアに当時から拡がって行ったものであるが，バルセロナからマタローまでの小さな鉄道が発足してその百年記念の催しが1948年に取り行われてから20年になる．そして今や，急速に建設せられた数多の鉄道線が百年を閲みする時代となったが，19世紀に長年の間王座にあった交通運輸手段を創設するための果たされた作業と努力についての過去の追憶と研究へと，わが国におけるその（鉄道）拡張の歴史をまとめて跡付けるには上記その鉄道の発展は更に先へと動いて推進を見ているのである．

鉄道は電信と殆んど時を同じくして前世紀の最初の三分の一に生まれ，しかも両者は一致して団結し合っている．鉄道は電信をその列車の廻転運行を規制するために用い，また電信に鉄道の軌道路盤を呈供し，路面を辿って電信網が伸びて行く．つまり，その軌道路盤に沿って文字と言葉の符号信号をこうして一地点から他の隔僻地へと送り届ける公共サービスの開始のために政府が役立て得られるように電信線を架設する目的を持つものなのである．通報の電信と，旅客及び

貨物の鉄道という二つの運輸通信手段は、両々相俟って乃至融合一体化しており、19世紀の中葉から進歩発達・文明開化 (progreso) の強力な槓桿 (てこ) を築いた。そして、その過去は上記世紀間における世界の経済的及び社会的発達に包攝されて行った。然しながら上記これら二つの手段相互間では、われわれにとっては鉄道が古い馴染みの友人で、長年の間われわれの努力を傾倒して来たものであり、われわれに最も印象深く、また最大の注意を論理的に喚起して来たものであって、このこと、これこそが、われわれが今此処に持出して誌るしている本書によってそれ (鉄道) を把握しようとすることを説明する所以の事情・情況なのである。

上記の所以となったもの (情況・事情) を企てるに際して、(本書を著述するにあたって) われわれが見出す諸側面性格 (鉄道のアスペクト) には色々なものがある。従って、見逃し得ないものの一つに技術がある。(つまり、見逃がせないものの一つは技術なのである。) 何故なら、蒸気機関とその鉄輪の動力への適用がなかったならば、汽車も、またその迅速な回転運行を齎 (あづか) らすための有力な手段も存在しなかったに違いないからである。然しながら、それだけが唯一のものであったわけでは先ずないのである。(つまりそれが唯一のものと云えるほどのものなのではあり得ない。) 何故ならば、その技術と共に相俟って、鉄道を建設しそれを開拓営業する企業の技術が随伴して行き、及び、その企業の設立の承認の後に、鉄道を規制することを目的とした適当な立法について政府が配慮するように希求する公共サービス事業の性格が伴って行くことになるからである。また、上記のこのことにつけても、経済及び金融などのようなだいいな諸要因、及び、他の付属的若しくはさほどの重要性をもたない事柄はさて措いて政治的及び社会的な事情をつけ加えなければならない。

こうして、多少ともに老大な巻数の、一冊ではなく数個の歴史が書かれ得ることとなるに違いない。上記のこのわれわれの意図ではなかったが、一般的概説を施す歴史書で、かつ、本書の内容へのできるだけ簡単にしたもの (歴史書) であり、全資料をせんさくして掘り下げることがせず、かつ、技術史における究明をより少くしたものがあった。その他の理由のうちでは、一世紀前には約束ごとの (新知識) 新しい歴史事情であったことがらの過去を覗こうと望む者の数を増やそうとし、また勝ち抜くための (新知識を獲得するための) 企図せられた闘いを識るためという根拠があつてのことであつた。上記のこの意図を以って、及び描写における、より一層の明確さを求めて、われわれは上記のその闘いの当初 (出発期) から発足して現在に到ろうとしているのであるが、現今では、政府による特許 (コンセシオネス) の制度体制を危殆に頻せしめた後、この政府はみずからのために、諸鉄道線をその施設と共に買い戻し、政府自身が創設し、かつ、イスパニア国有鉄道と名付けた機関にそれら諸鉄道線を営業開拓するために引渡している。上記のことは、1830年から1941年までに進行しているところのすべてを含めて一括した表現である。

上記のこの過程を跡付けて行くと、殆んど何時も特許会社が現われる。これは近代の意味での大企業の誕生を代表するものであり、かつ、事前に出現した (クレジット) 借款信用融資 (業) 機関の手から出ているものである。交通運輸の技術機構を以って経済を刺激覚醒させ、その結果こ

れが産業革命を促進し、資本家たちは、最初は勤勉かついんぎん丁重に、後には一層容易に、光彩のあせた取引営業になされる投資に助けを求めて馳参じ、かつ、希望の光がともされる。そうした資本の、そして最強の資本の多くが外から、とりわけ隣国のフランスからわが国に到来したことは事実であって、そのフランスでは鉄道のおかげでサンシモン主義者の思潮の伝播普及が権力と金融熱に結集せられていた。諸会社の発足は輝やかしかったが、然し光りはたちまちにして弱まった。やがて搾取者が現われたが、それは時に若干の支拂の遅延により、後にその支拂の停止（中断）によって表明されている。そして、他の、より強力な企業による、融合への企業の吸収に導いた形で倒産が始まった。上記のそうしたことにより、多くの諸会社の歴史はその惨劇荒廃の歴史となったのである。

然しながら、上述のこうしたことにもかかわらず、鉄道は成長し、信頼せられ、かつ不拔の揺るがぬ地歩を固めて行った。イスパニアにはその鉄道の技術上の諸問題は、われわれにとってもはや解決された時代が到来している。上記のこの性格側面（アスペクト）では既成の規範と発展の跡を辿るだけでよく、何時かは外国の鉄道に取って替わり若しくは補足の役務を果たし得るような鉄道（産）業の創成を準備しさえすればよい。そして、上述のその作業は、カタランの土地を経由して、そうした鉄道そのものの例が既に着手されている。その他の地へも拡張されて、上記のその役務サービスへの鉄道と産業（企業）は長い経過変遷の後にその成年期に達するまでに成長しているが、本書にその経緯を多少とも詳しく取扱かい反映させておいた。以前、『イスパニア諸鉄道の起源』で1825年から1855年までを含めて述べた小著を通じて、部分的には既に上記のことを認めてあった。今、それを補完して、本書一冊に全史をまとめたが、百年記念を経過した今日、上記本書を恰好な歴史書に仕上げる時期を画して世に送る。

フランシスコ・バイス

マドリッド，1967年1月

（以上、序文5～7頁）

序 章

1. 鉄道（鉄路）

鉄道が機能してから長年を経た後、また、或る側面的性格（アスペクト）では、他の交通運輸手段が氾濫したことにより災いされて、誕生に際して生じた、また、長い間持続していた畏敬と驚異の感情の光輝は消え失せて行った。こうして、上記のこの時点の段階では、そしてまた発達 of 旋風の最中には、他の時代に鉄道に恐れをなして敬遠した評価の付け値がいささか誇張した恰好で現われ得ていたものと思われる。然しながら、もし、その鉄道の作業の成り行き変遷、並びにその不断の変遷と改良を凝視しかつ深慮してみたならば、鉄道について考えられたところ、及びその鉄道について多くの人々によって考え続けられたところ（度合）には、それへの解釈や説明が際限なく見出されることが分かるのである。

その鉄道の出現する以前には、道路がゆっくりと発展して行った。先ず最初に人や獣のための細道や通路、やがて、車の通り道、ローマ道路、遂には固く坦々とした車道ができた。社会は上記それらの諸道の役務奉仕をし、またその発達は、緩慢なリズムで長い間展開を続けた。然し、既に物動の牽引力を使って利用がなされていたものを、一人の天才が、車輪に蒸気機関をつけて鉄路の上を走らせた。このようにして、機関車と上記その軌道との間に密着した結びつきが出来て、世界は短期間に隔僻地間の急速かつ経済的な関係を設定する有力な体系を備えるに到った。上記のその手段によって諸国民の生活を当然に改革して行く形になったのである。

当時までは、道路の建設は或る特定者たちの手中にあり、道路を通して廻転運行する車両の所有と使用はまた別の他者の手に握られていた。鉄道が現われてからは、がらりと変って、その起源の当初から、交通運輸に介入するいっさいのものが単独人の手中に納まった。そのプロモーターが軌道経路を延長し、建設して、機関車に客車、貨車及びその他の設備を牽かせた。そして上記のそのいっさいを用いて、自己の勘定で、一地方から他の地方への旅客と商品貨物の運搬取引上の開拓営業を企てた。また、上記のこの諸職能の実施は公共的な事業（公共的サービス役務）を構成するわけで、その公共的な事業を認め、それを許可し、かつそれを監視する者は政府でなければならなかった。そうでなければ、政府みずからが建設し、営業開拓もおこない、交通運輸業者とならざるを得なかった。然しながら、いずれの場合にせよ、創設せられるところは一つの組織機構であって、その中に工事と設立物、機械のメカニズムと人間とを同じ一つの目的に結びつけるものなのである。その列車、その時刻表、その規則規程、及びその綱紀訓練を全一体にまとめてその組織機構の各種要素を役立たせるための近代的意味における企業（事業）なのである。

事実、上記のこの一体的統合は、集団社会に生じてその生活が大々的に始まり、また、諸国民の経済は発展し、成長に成長を重ねた。土地空間の征服に生じたものは巨人の足どりであり、他にも、商業交易及び工業（産業）に類似の歩調を許した。産業革命のための決定的な要因が働いているのである。

このようにして、鉄道諸路線が如何様に拡張されて行ったかを見ながら19世紀が過ぎて行き、その世紀の末葉には各国ともに少なからず広汎な自国の鉄道網を持ち、交通運輸を独占的に席捲し、その交通運輸手段（鉄道）だけで、多少ともんびりと経済的に生活ができたのである。然しながら、その世紀（19世紀）の末葉には或る車両（車体）で、その車輪がモーター（動力機械）で動かされ、しかも水も石炭も用いず充分にその車両を動かすに足る馬力を持って旅行者を驚ろかせ始めることになった。それは、その時期に交通運輸のために車道が再び用いられて行く新らしい時代の始まりであったが、今世紀ではもはやきわめて進歩発達し、鉄道と競争して、鉄道から輸送を剝奪するに到った。上記の鉄道は後になって、沿岸での海上航行と運河で、もうひとつ他の軽量の競争手段を持った。然しながら、鉄道に最大の打撃を与えることになったところのものは、改良された車道とその車両に用いられた内燃機関であった。たとえ少量ではあったに

しても、やがて飛行機が、とりわけ軽量交通運輸を長距離地に運んで行くことになる。

上記のこれら他のいっさいの、新旧コミュニケーションの手段は維持経営上の積み荷貨物の分割配分上尨大な経済的優位を享受した。若し、政府が自動車に車道を建設して与えるときは、この車道は改良されて海洋を横切る船舶へは、貨物を維持して港湾に振向けて行き、同じことだが、航空機へは空港向けに釣合いをとって行くからである。鉄道だけは独特の形をとり、単独に完全な体系を保って、これが全一体となり、全体系を助けなければならない。こうして、以前実際にその経済的地位を享受していた独占が、しばしば危機に頻することがあるとしても驚ろくに当らない。上記のその程度のことは、もちろん、常に必ずしも左程にその終末が到来したことを意味するわけではない。既に時に応じて発生して来たし、かつ生起して行く事態として、そこには、その存在についての約束が変化する瞬間が到来しているものと思われるのである。それにしても、その生命は、幾たびか更生を重ねた後に、その構成要素がそのままであるときは、交通運輸の尨大な課業に参画するためならば、それら全要素をわれわれがますます利用するようにならなければならないのである。鉄道は、それだけで、しかもその往時の独占を以って、今日鉄道に要請されている筈のすべてに対決せしめて行くことが果して出来るのであろうか。答えがしばしば否定的にならなければならないことは怪しむにあたらない。旅行と商品貨物の一方から他方への運搬の必要と願望とは、日毎に累増を重ね続けて行くばかりだからである。

鉄道をこのように考えて、かつ、古くからの鉄道の変化したところを、その技術の発達を、また達成している目標を見るときは、上記のこの歴史の頁の初めから、その今日あるがままの後にもなお未来が鉄道に留保して残されている点で希望的吉兆を伴っており、ここに敬意を表してこれを受容れ迎えることができるのである。

2. 車道と駅通馬車（乗合馬車）

初期の発足が英国で生じた後、鉄道がヨーロッパ中に拡がり始めた頃、それは1825年から1830年にかけてであったが、車道の地位はわが国(イスパニア国)では多くの望みを残していた。その発展は、政府の援護下に、かつその勘定による建設で、現実にはフェルナンド六世王(1746—1759)の時代に始まっており、及び、彼の弟で王位継承者のカルロス三世(1759—1788)の時代に真の重要性を獲得した。上記のこの着手の刺激にもかかわらず、僅かで不完全な敷設で19世紀に到った。爾余の諸国で生じたところと大差はなかったが、隣国のフランスでは例外であって、この国では18世紀の中葉から橋梁道路技師団が存在し、かつ、運河や道路に熱心な手入れがおこなわれた。英国におけるメットコーフ(Metcolfe)、テルフォード(Telford)及びマカダン(Macadam)のような技術者の作業の結果として上記のその世紀の末葉には固い舗装の敷石道が拡がり始まっており、これらの人たちの用いた手続手工が他の諸国に伝わった。イスパニアでは、19世紀の初め頃にはその道路の拡張は400哩(leguas)を多く出なかったが、その哩数は次第に増大して行った。

上記それら諸道路を通してあわただしく四輪馬車(幌馬車)、郵便馬車、荷車、及び乗合馬車が巡廻して走った。乗合馬車一勤勉まめまめしいがいちばん速かったし、また定刻のその役務

サービスで、かつその大きさ（規模）によって交通運輸の最大能力をそなえ、車道の女王 (la señora de la carretera) であった。それが一つの発達を記録し、運輸の最大の発展を許した。1771年に、恐らく最初のことであるが、乗合馬車のサービス役務に特権の特許が冠せられた。類似の方法で、後に、1818年4月5日付で国王の許可状がカタランの会社に付与され、これが同年6月にその馬車をバルセロナとバレンシアとの間に走らせ始めた。旅程は4日4晩続き、かつ、乗合馬車は各旅程を週に二度運行して廻った。上記のこの企業（事業）の数は増加して行き、それらの間では、王立乗合馬車という会社が特に目立ったものになり、これがマドリッドから出発してその馬車を国境と主要海港に向け仕立てて飛ばして行った。

王立郵便局は、そこから諸県向けに出発し、かつ、そこへ上記これら諸県からイスパニアの首都へ到達したセンター（中心地）であった。カレタス街で郵便事務局の後ろに在ったが、この街路（通り）は上記のこの動機（目的）で雑沓し賑わった。送迎人、宿舎の周旋業者、荷運び人（赤帽など）が la Puerta del Sol（ラ・プエルタ・デル・ソル）に近い上記のこの場所に挙って活気を与えて屯（タムロ）した。追われる者も迎え入れられる者も夜半まで含めて、というのはすべての郵便車がマドリッドから出発するのは12時だったからである。Las carreras de postas（郵便車の経路）は次の方向に走っていた。すなわち、マドリッドからイルーンへ、サラゴサ経由でバルセロナへ、バレンシアへ、セビリャ経由でカディスへ、ムルシア経由でカルタヘナへ、バダホスへ、及びラ・コルーニャへであった。上記の旅程には Ricardo Ward（リカルド・バー）のプランで防備せられた六つの放射状道路が使用されている。これはフェルナンド六世がその治世の末年頃に採用したものであった。

上記のこれら道路が1831年頃における役務サービスであったが、その時代にはまた、左程完全ではなかったにせよ、類似の経路で同会社の乗合馬車の役務サービス道路が公表されている。またそれらは唯一のものではなかった。つまり、マドリッド自体の中に一頭立ての二輪幌馬車による乗合馬車会社があったからであり、この会社 (empresa 企業) が la Red de San Luis（サン・ルイス線）で経営管理権を持っていた。どの乗合馬車でも、その車両はあまり変わらず、通常、馭者台が高く、そこから馭者が長い紐の手綱を握り、二頭立ての前馬の一方に馭馬車の馭者が鈴の響きと若い衆の叱声掛声の挟間に走行方向を指示していた。

上記のこれら車両は小さいものでは間に合わなかった。つまり、その客車 (comportamiento) の箱は、提供される種類によりさまざまであったからである。二人乗りの箱馬車が受けて好まれたが、マドリッドとバレンシア間でそれを使用すると460レアルの費用がかかった。二人乗りの箱馬車ではその二列の座席が並行して並んでいるのが常であったが、その二人乗り箱馬車 (berlina) と並んでいわゆる室内クラス（等級）のものがいちばん広かった。この値段は上記の同じマドリッドからバレンシアまでの旅程で400レアルのものになった。その座席の列は縦に仕兆えて坐って行くものであった。のみならず、更にもっと粗末なクラスがあった。例えば cabriolé（人力車型の馬車：車室から手が出せ、前から乗る部屋）で馭者の後ろの高くなった場所に乗るクラ

スのもの、及び、後ろの円形の後部車室に乗る *retonda* クラスのようなものなどである。その値段はそれぞれ360レアルと260レアルで、上記の旅程をバレンシア向けに指定（約定）する場合には、マドリッドから朝の4時に、王立郵便局から出立して行くものがあった。

交通運輸の発達として王立乗合馬車会社は1831年にマドリッドからセビリャへ、マラガへ及びカディスへの車道に急行商品貨物の役務サービスを発表したが、その経営管理ではウエルタス街がその企業（事業会社）の仕付け作業場になっていた。上記のこの急行貨物便に王国の全都市向けの普通便が結合せられ、これが積み荷を集めて運び、またその停留所をその当時マドリッドにあった数多くの宿駅に持ち、かつ、その扉には、トレド街では兵士の宿、モンテラ街では蹄鉄（ひづめ）の宿、郵便局通りでは有名な櫛の宿など思い思いの名前が誇らしく書かれていた。マドリッドの旅館と宿泊所は上記のその役務サービスによって分割配分せられ、旅行者に宿泊所を提供し、全車道で何処でも旅行者に食事と寝台を与えたことは他の類似同等待質の宿屋の場合と同様であった。宿屋は多くの場合車道の構成要素部分になって来た。長距離旅行は事実、寄り道をして行くための適当な場所なしには考えられなかった。乗合馬車は、一方では休息させるために馬を取替え、他方では、旅行者の食事のために、また他の場所では一夜を過ごすために停泊して行く必要があった。若し食事の二停泊所間の商業的（営業上の）速度が、時速10軒を超え出なければ、上記それらの施設は多くの場合、結構充分に旅行者が精力を回復し、かつ、時にはゆっくりと寛いで休めるようなものでなければならなかった。

3. 公共的管理

18世紀末葉から、イスパニアにおける公共工事の設定と改良に当たるために増大して行った組織機構は、19世紀が始まると間もなく、フェルナンド七世が絶対君主制の権力を行使した時期に凄まじい打撃を蒙った。上記のこの王は、実際には、1814年に彼の流刑から復歸して王位に上り、かつ、1820年までその権力をほしいままに掌握した。引き続き、その後騒然たる護憲運動の3年間は展開して、新たな絶対王制の時代に遭遇し、1823年から1833年までの有名な10年間は続いて行く。そしてこの時期にカルロス党の闘いが燃え上がり、これが7年間にまたがって続いた。上記のこの政治的動揺の時期は行政界に反動の煽りを持ち、かつ、国家のためにそれが齎らした情勢は、その公共事業発展における深い傾倒のためには甚だ好ましくなく、また、やがて、鉄道という新しい交通運輸手段をその発展の中に約束する情勢でもなかったことが理解せられる。

上記のこれらいっさいの出来事に先立って、1799年に、郵便事務、郵便、道路及び宿泊所の総監理庁が創立されていたが、これは、当時まで分散的在り方でかつ殆ど無秩序に実施されていた諸作業を単一のセンターに結合する目的のものであった。上記のその年に先立って、郵便事務局と郵便局との監察庁が存在していたし、上記その監察庁に道路の問題が、それら道路に沿って杭標を打って点在する宿泊所の問題が統合されていた。少し経って王室（立）の道路及び運河の技師団が、その執行委員、補助員及び専門監理員を配して設立せられたが、この機構組織は監察庁

をドン・アグスティン・デ・ベテンクール (Bethencourt) が指揮するに及んで強化せられた。この人物は、イスパニアの土木公共事業の分野で有名であったが、1802年に技師養成学校を設立し、その学校をして、上記の工事に仕向ける作業を指揮するようになる青年たちへの指導教育に当たらしめた。

このようにして行政的初期の構造が決定的なものになり始めたが、1814年に前記のフェルナンド七世の即位の際にめっちゃくちゃに壊われた。ベテンクールによって創立せられた学校は閉鎖し、自由派への公職追放により技師を迫害し、情勢は、車道を改良しわが国土に拡張して行くには甚だ不適当なものとなった。改憲時代の三年間に、民間技師専門学校が再建せられ、かつ、1821年には道路管理庁が創立されて、監察庁にとって替った。然し、上記その三か年の終りに到来したものは、新らたなかつ更に長い絶対王制時代であって、学校はまたもや再び閉鎖され、公共土木事業の拡張のためには緩慢なリズムに戻された。上記のこの第二期には、1830年頃の、世界的な鉄道の拡張され始める時代が当たっているのである。

わが国には、既に述べたように、後に道路庁が現われるが、その道路庁が現われる前には上記のこの1830年前後に「郵便事務、郵便、道路、旅宿、運河、所有主不明財産、空家、王室の無登録放置財産、及び（西印度）植民地の郵便事務局及び旅宿に関する整理及び司法区裁判所」という長いまた響きの高い名称で通っていた。その職務機能は前記については王室庁（宮内府）の参加構成する部分であったのでこれらの執行は政府の監理下にあったが、それら諸職能（職務権限）はやがて各省と呼ばれるものの内容になった。そして、上記のその省の下に新規の道路に関するいっさいが取扱われるべきものの筈であった。やがてのことに、諸県ではまちまちに違ったものになったが、絶対王制の10年間に及ぼされた反動の措置の一つが行政体制を替えて行き、地区方面司令官の措置を構成する権勢的な掌握事業を樹立制定することになった。

更に後に、かつ、フェルナンド王制の10年間における枠組み限界範囲を出て、時代はもはや変ったものになって来た。情勢は、外国からの反響にいっそう浸透性を帯びてくるに到り、その（全体表示の）全貌での、かつ、公共（建設）事業工事の事態の発達につれて、カルロス党の反乱の戦いにも拘らず、少くとも民間技師団の創設に根拠の基盤を確実に持つ改良が、以前のベテンクール (Bethencourt) の業績の先例の上に達成せられた。1835年4月30日の勅令により、上記のその団体（民間技師団）が設立せられ、二つの監督部局に分かれていた。すなわち、一は道路、運河及び港湾の監督局であり、もう一つは鉱山の監督局であって、それぞれ当該学校を持っていた。道路技師に関しては、その組織は翌年のもので1836年4月の規則（規程）によっている。同年（1836年）に最初の強制収用法が現われ、かつ、1840年に車道の一般計画（プラン）の形成のための諸基準規範規定が公布せられた。1847年の初めに、商業、訓練及び公共事業（土木建設）工事省が誕生し、これが上記最後のこの公共事業（土木建設）工事を掌握し、かつ、それらに（公共土木建設事業工事に）最も重点を置いて（最深の注意を献げて）従事した。1851年10月20日の勅令により、これが開発省になった。

然しながら、上記のこのことは、1830年頃の、イスパニアに新設道路への関心が目醒めた時期で、英国に初期の開拓が起こっていた当時の頃からはずっと後のことであったのである。

4. 鉄道に関する初期の企図

様々なアイデアが諸地域及び諸県に現われ始めて、それら諸地方には商業と産業（工業）が発達を続けるための極めて旺盛な活況を呈して来た。英国では、彼の地に Newcastle（ニューキャッスル）炭坑が知られていたが、1825年9月27日に、その発明者 Jorge Stephenson（ジョージ・スティヴンソン）が名付けて呼んだ旅行機械なるものが、Darlington（ダーリングトン）から Stockton（ストックトン）までを距てる40軒の走行距離で、一連の石炭車と満載した客車を絶讃裏に感服する数多観衆の驚嘆の前でみごとに牽引しており、上記のこれが世界最初の汽車となった。また、その同じ英国で、最も重要な上記これら鉄道の一つの建設には、Liverpool（リヴァプール）と Manchester（マンチェスター）との両市を結合する機能を果たすに違いないと取沙汰せられて評判になっていたものが、実際に数年後そのとおりに起っている。上記のこの新鉄道の敷設は1830年9月15日に仕上がった。

上記これらいっさいのニュース並らびにその他の諸国で英国人の模範に従おうとする試みのニュースはイスパニア人の注意を喚起したが、概して情勢は、交通運輸における上記のそうした印象的進歩向上にあたっての直接反響に利するものではなかった。主もに気遣かわれたところは、未だに不足勝ちでまた欠陥の多い車道の発展であった。然しながら、鉄道はまた半島の何人かの人たちの間に反響の裕（コダマ）を見出しはしたが、それでもそうした鉄道について考慮をめぐらし始めることには役立たなかった。最も具体化した方法では、下（シモ）アンダルシーアで、そこでは、（ぶどう酒の名産地）Jerez（ヘレス）地区で古くからぶどう酒の取引が活発であったが、外国におけるよりも、また、就中、まさに英国におけるよりも広汎な受け入れが見られた。このようにして、既にストックトンからダーリングトンまでの建設せられた鉄道に関しての、及び着手されていたリヴァプールからマンチェスターまでの鉄道に就ての諸情報は最も正確かつ豊富に Jerez に届いており、かつ、土地の精選産物の輸出を利する鉄道を何とかして作りたいという野望を刺激した。最初に提案せられて来たものが二つあって、かつ、短距離輸送路の敷設を支持防衛するための計画であったが、それらの二線の中で短かい方はせいぜい7,000バラス（1バラは835.9mm）に及ぶに過ぎないもので5.832軒にあたっており、Guadalete（グェダレッテ）河沿いに、Jerez（ヘレス）から Puerto de Santa Maria（プエルト・デ・サンタマリーア）に行くものであった。上記のこれら哩程の敷設の情報は早々と試験的兆ざしを構成していたわけで、1829年と1830年にわたって流布されたものであったが、実際に生じたところと比べてみてまるで雲を掴むようで、当時は何んら具象化されなかった。然しながら、上記のそのような諸企図はうなずけるもっともな点があり、是認称賛できるものであって、それらの企図については再度立歸って検討してみる積りである。

他方、アンダルシーアから遠く距たった場所でも、例えば Vizcaya（ビスカヤ）がそうである

が、当時上記の県が享受していた特殊体制の中で、やがて間もなく新規道路が、また車道が考えられていた。1831年と1832年には、Vizcaya（ビスカヤ）の議会の総会にとって、情報運輸（コミュニケーション）の諸路線に関するところをもっぱら唯一の活動になった。Vizcaya（ビスカヤ）道路監督総局が創設せられ、特別規則（規程）が編纂されたが、当時まで民間市町村（pueblos）及び民間市町村団体（集団）に所属していたところのものを国家の車道に関する会議（議会）に担当してもらおうとする意図に答えて対応したものであった。

Vizcaya（ビスカヤ）に若干の総会（Juntas Generales 集会）があり、市町村落（都市及び町村）はそれぞれの代表者若しくは代理人を持ち、これらが隔年（二年毎）に Guernica（ゲルニカ）に集まり、上記のこの様式で立法作業を行った。また、上記それら集会が催される（経過する）二年間における活動のために、彼らは議長職を任命して、これが（この議長 Regimiento General が）執行権者になった。ところで、上記それら総集会の会合の一つで、1831年8月12日開催の会議に、車道に関する質問の調整のため、一つの委員会（Comisión）が任命せられ、上記この委員会が、その諸計画（planes）を上提して初期のビスカヤ諸鉄道建設の理想を掲げるものになった。1832年にこの委員会はテーマ（案件）に関して次のように述べている。「この種のものに Valmaseda（バルマセダ）街道の鉄路（el carril de fierro del camino de Valmaseda）が属する……」と。そして上記の鉄道路路は Valmaseda 経由で Bilbao（ビルバオ）から Burgos（ブルゴス）に到るものであり、上記その鉄路からは「金属路線の構築敷設物へ適当な勾配を付してプラットフォームが調整具備せられ、鉄路の営業開拓のための別個の企業が構成せられ」なければならなかった。アイデアは暗中模索的であった。つまり、鉄道の軌道がその上に敷設されることのできるような車道の路盤が話題に上ばっていたのであったが、遂に忘れ去られてしまったのである。

やや後に到って、その県の神父ドン・ペドロ・デ・ノビア・サルセードは、その研究と業績により Vizcaya（ビスカヤ）で名声を馳せていたが、ビルバオからブルゴスに到る鉄道に関する覚え書を編纂した。この鉄道は las Encartaciones（ラス・エンカルタシオネス）と el Valle de Mena（メナ谷盆地）を通過して el de Valdivieso（バルディビエソ谷盆地）経由でブルゴスの町（県都）に到るものであった。この計画は Valmaseda（バルマセダ）経由の、前に現われた鉄道敷設計画の固執であったが、実現を見なかった。その他の場所に到達した情報ニュースの種が当時芽生えを信じられた土地も実現を見出されることがなかった。例えばバルセロナ県のような、鉄道に提供せられる恰好な基地で、そこではその伝統的な織物業（繊維織物機織業）に蒸気機関の採用が拍車をかけ、機械制工業の採用を誕生させており、1830年におけるバルセロナ工場の創設が実証するように、「陸と海の機械工場」の先駆者である機械制工業を採用していたのではあったが。

Asturias（アスツーリアス）にも、当時漸やく開発されかけたその炭坑に英国炭坑の模範例が到達したが、然しながら、その時期には交通運輸における英国の模倣の試みは達成せられることがなかった。

これに反して、他の側面性格で上記のことを達成しようとして、ヘレスの鉄道計画の場合には、カタラン人の事業家ドン・フランシスコ・ファシオ (Don Francisco Fassio) が1833年に Reus (レウス) と Tarragona (タラゴナ) 間の短線に優先特権乃至特許 (コンセシオン) を獲得して同じ企図の芽生えが達成された。然し、上記諸情報同様に、1838年に期限切れで失効した。

優先特権若しくは特許 (コンセシオン) にまで導いた初期の時代における諸企図で、実効性の伴わなかったものが結局のところ〆めて三つあった。すなわち、Jerez (ヘレス) から Portal (ポルタル) に到る路線の企図、Jerez (ヘレス) から Puerto (プエルト港湾)、Rota (ロッタ) 及び Sanlúcar (サンルッカル) に到る路線の企図、及び Reus (レウス) から Tarragona (タラゴナ) に到る路線である。上記は1829年から1838年までのことであったが、更に1843年と1844年までのわが国第一回のカルロス党の戦いが終幕になって以後可成り後まで括弧に入れて脇道に入らなければならない仕様となった。時あたかも英国では数個条の鉄道によってその大地に線引がなされ、その営業取引きに関して投機が猛威を振るい、いわれる鉄道熱が諸国に浸透し、かつ、外国からわが国に到来した企業人の媒介であちこちの国々によるその反響がイスパニアに及んで来た頃であった。

然しながら、上記のことを取扱う前にヘレス地区の諸特権についての記憶に戻ろうと思う。

5. 港湾運送人 (Portocarrero) Díaz Imbrechts

Don José Díaz Imbrechts (ドン・ホセ・ディアス・インブレヒツ) はイスパニアでの鉄道建設のために優先特権を獲得した最初の人であった。彼は1829年にその特権を獲得したが、時を経ずして、1830年の初めに Don Marcelino Calero y Portocarrero (港湾運搬人ドン・マルセリーノ・カレーロ) がその同じ性格の別の排他的特権を入手するに到っている。二者のどの特権も全然利用されることなく、蒸気機関車が煙を上げてわが国の大地に客車と貨車を牽引し始めるまでには可成りの年月が経過しなければならなかった。然しながら、上記これら二人の前途多難な発起人の名前は、無関心な雰囲気の中で彼らの計画 (プロジェクト) を引き出して推進するために闘争したわけで、やがてのことにイスパニアの諸鉄道の敷設を見るべき最初の二人の先駆者として登場したのであった。

彼らのうち、前者 (Díaz Imbrechts) はカディスの出身で、英国人を母とする息子として生まれた。上記のこの情勢から、彼は確かに夙に新生鉄路に関する英国の島々でなされているところをよく知っており、かつ、可能な方法手段でその鉄路のコピーを見たいものと願っていた。彼は、外国向けに Jerez (ヘレス) からその葡萄が Cádiz (カディス) 湾での船積みにもどのようにして出荷されて行くかを見て分かっていたが、彼にとって、上記のこの Cádiz 湾までの運輸は前記 (Jerez のこと) アンダルシーアの県都からグアダレッテ (Guadalete) 河畔に位置する El Portal (エル・ポルタル) と名付けられた場所まで鉄路を伸ばしたならば容易になるに違いないし、そのグアダレッテ河を通して小舟に積んだ葡萄は Cádiz (カディス) 湾の大型船を探し求めて行くことになる筈だと思いつかれた。彼は国王に請願書を認ためて上提し、国王は独占的特権を彼に

与えたが、その基調に基く資本調達の努力を命じ、次の文言で始まる冒頭書きで勅許の趣旨を表明している。すなわち：

「Jerez（ヘレス）から El Portal（エル・ポルタル）若しくは Guadalete 河畔の埠頭まで（7,000バラス）の鉄路事業のための社団で、50年間の独占的特権を有し、1829年9月23日付勅令により Don José Díaz Imbrechts（ドン・ホセ・ディアス・イムブレヒツ）氏に特許交付せられたものである。」と。

彼はまた、民間特定個人の援助で彼に生ずるところと同じものを市議会に要請したが効を奏せず容れられなかった。市議会はいわゆる持分参加権付援助（la llamada con interés）を集め始めたが長続きしなかった。やがて次の裁定による結末が到来したからであった。すなわち：

「市議会議長（El Señor Corregidor-presidente）は事務局長（escribano=secretario 秘書）を通じ、国王陛下（Su Majestad）の文書書面による勅令を以てすることなしに公共基金（los fondos públicos）を措置し得ないことを市議会の集会参集所轄枢機卿（教皇聖下 Su Santidad）諸氏に周知せしめるように命ずる。また、従って、若し敢て個人の懷中（ふところ）からの参加をすることは出来ても、前記協約は無効となる。」と。

然しながら、民間個人相互間の財布は概して閉ざされていた。拂込まれた資本金はまことに微々たるもので、発起人はその事業の失敗を見て引下がらなければならなかった。

Calero（カレロ）の特許（コンセシオン）は更に広汎な鉄道道路のためのものであった。つまり、Jerez（ヘルス）から Puerto de Santa María（プエルト・デ・サンタ・マリーア）、Rota（ロッタ）及び Sanlúcar de Barrameda（サンルッカル・デ・バラメーダ）までの路線を含めていたからである。Don Marcelino Calero（ドン・マルセリーノ・カレロ）はロンドンに住居を有するイスパニア人であって、彼の地で印刷業を営んでおり、その印刷業を用いて一時期にはイスパニア語での雑誌を編纂発行したことがあった。彼もまた市議会に助力の手を求め、Andalucía（アンダルシーア）の軍司令官（Capitán General）の文書を市議会に移牒して齎したが、この書面は、1830年3月の許可と諸特許について述べたものである。上記のこの文書により、軍司令官は「鉄道の専任治安判事」を任命されている。

Díaz Imbrechts（ディアス・イムブレヒツ）の鉄道企画と同様の運命を辿って、また、当時の有力者たちが一様に留保の態度を以って示したように、鉄道に関するアイディアは墮眠に終始して、土地の葡萄酒はその運輸では引続き El Portal（エル・ポルタル）に到達するために旧車道（公道）を、またその後カディス湾まで小舟を利用した。

〔原註〕イスパニアには未だに鉄道に関する情報は現われていなかったが、やがて程なく1841年に『フランス及びベルギーの旅の思い出』と題する Mesonero Romanos（ローマ亭の旅館主）というペンネームで書かれた『珍談奇談』書の諸情報及び上記の年の直ぐ後に、Modesto Lafuente（ささやかな資料の意）著による Fray Gerundio（宣教師ヘルンディオ）のフランス、ベルギー及びライン河畔の旅についての諸情報が出版されている。〕（原脚註22頁）

そうした傍らで（また別の見方をするならば一山崎）、上記二名の人物の諸活動は1930年（著者が本書執筆時現在での意一山崎）に最近誕生した新道路線をアンダルシアに齎らすことに努めており、違った方向にさまざまな針路を辿り続けている。Imbrechts（イムブレヒツ）の活動については、大蔵省の役人として上記その活動をやっと執行し終ったばかりであるとわれわれは理解するのであるが、1844年12月に、既に半島で沙汰止みになってしまったので上記同省（大蔵省）では彼を Puerto Rico の監督官に任命している。彼の子孫の或る者が彼の往年の諸特権（諸特許）を再び恢復して、かつ、鉄道の諸問題にも介入干与したのである。

（以下次）第 I 章 私的民間個人のイニシャティブと政府の初期の諸措置（I. 前置き）23頁.