

ウルトラウルトラ・ミニミニ移動史博物館

——その主観のご案内——

岡 並木*

遠い昔から祖先たちは民族の差を超えて、箒で飛ぶ魔女や筋斗雲に乗る孫悟空などのお伽噺を育てて来た。箒も筋斗雲もドアツウドア性と快速性とを合わせ持った人類の夢の乗り物、交通史の原点。ウルトラウルトラ・ミニミニ移動史博物館の展示品は、長い間にいつのまにか集って来た小物たちである。ここではその中から、空の部、自動車の部（一部）、鉄道の部（同）にまつわるエピソードを絡めながら主観的移動史をご披露しようと思う。

Ultra Mini Historical Museum of Human Mobility

Namiki OKA*

As young children we listen raptly to fairy tales of our long-ago ancestors who transcended the differences among the peoples of man, such as broom-riding witches and the mischievous monkey Songoku depicted in the old Chinese legends, who would ride upon the cloud known far and wide as Kinto. Both the broom and the cloud Kinto are the vehicles of dreams, the beginning of the History of Transportation, combining speed and the ability to travel from door to door in one package. The Ultra Mini Historical Museum of Human Mobility has, over the years, come into a collection of a plethora of numerous small objects which they are proud to display. I would like to present my personal view of the History of Transportation whilst including selected episodes evoked by "The History of Air Transportation" collection, and "The History of Railway Transportation" collection, which are included in the treasures currently on display at the museum.

1990年の夏、書斎を少し改造した。出窓を作り、その一角にガラスの棚を作って貰った。高さ1.4m、幅60cm、奥行30cm。棚の天井にはダウンライトも入れた。

長い間に、何となく集まってきた80点ほどの小物を眺めているうちに、これを並べて「主観的ウルトラウルトラ・ミニミニ移動史博物館」にならないかと思ったからだ。主観的にせよ「移動史」なんて口はばつたい言い方をするためには、まだ集めなければならぬものがいくつか積み残されている。しかしその気になればやがてそいつも集って来るだろうし、その気にならなければ、これ以上は無理だろう。

構成は大雑把だが、大体次のようになっている。棚は全部で8段。最上段が空の部。次の2段が自動車。4段目が駕籠や自転車、馬車も含めた都市の路面交通。5段目が地下の岩なども含めた鉄道。6段目が東南アジアの自然発生的な移動手段。7段目、ノアの箱船も含めた水上。最後の8段目は新しい交通システム。ここには公共レンタカーや都心乗り入れ賦課金の関連ソフトなども。少し大きくて棚に入りきらなかったコロンブスのサンタ・マリア号などは、横の出窓に置いてある。

原稿の枚数には制限があるから、わが「收藏品？」のすべてを、ここで解説するわけにはいかない。近いうちに大学を辞めて、「ウルトラウルトラ・ミニミニ移動史博物館」という名の本を書くつもりだ。そこで博物館キュレーターとしては、今日は空の部と自動車の部、および鉄道の部の一部を中心に、主観

* 静岡県立大学国際関係学部教授
Professor, Dep., of International Relations,
University of Shizuoka
原稿受理 1991年6月24日



Fig. 1 ウルトラウルトラ・ミニミニ移動史博物館

的なご案内をさせて頂こうと思う。

魔女の箒は交通史の原点

では空の部から。ベニスで買った陶器の18世紀風熱気球などもここにあるが、この段の中心に据えたかったのは、まず魔女の箒 (Fig. 2) や孫悟空の筋斗雲 (きんとうん, Fig. 3)、あるいはアラビアンナイトの魔法の絨毯、天女の羽衣、天狗の羽団扇といった昔話に登場する移動手段である。

これらの移動手段がそれぞれの民族の昔話に登場したのは、まだまだ異民族間の情報交流が難しい時代であったと思う。それなのにこれらの移動手段には、不思議に3つの共通点がある。

その第1は、それぞれがドア・ツウ・ドアの機能を持っていることだ。

第2の共通点は、その手段が移動するときの快速性・高速性である。

このことは、人類は民族の差を超えて遙か昔から、移動のドア・ツウ・ドア性、快速性・高速性を夢見ていたということの証 (あかし) ではないか。しかしその頃のわれわれの祖先たちには、そのような移動が、人間の手で可能だとは考えられなかった。

そこで、祖先たちはその夢を、超能力者に託した。これが第3の共通点である。

交通の歴史というのは、この夢を追いかける歴史だったのではないか。その意味で、魔女の箒や筋斗雲は交通史の原点とっていいと思う。

たとえミニミニであろうと、僕の移動史博物館は、ここから始めなければならなかった。

ヨーロッパへ行くたびに箒にまたがった魔女を探し続けたが、なかなか僕のイメージに合う魔女がない。ものすごく若くて美人の魔女だったり、本当に意地悪そうなお婆さんばかり。可愛いお婆さんという魔女には出会えないでいた。

1990年の晩秋、大学のゼミの学生諸君と、長野県の小布施の街を見学に行った。そこに大きな西洋骨董の店があった。もしやと期待して入った。が、ない。店に聡明そうな女性がいた。

「長野市に、魔女を作っている女性の人形作家がいますよ。この近所で彼女の魔女を売っている店をお教えしましょうか」

だが、その店に寄る時間がない。作家の名前と電話番号を教えて貰った。作家は西沢和子さん。

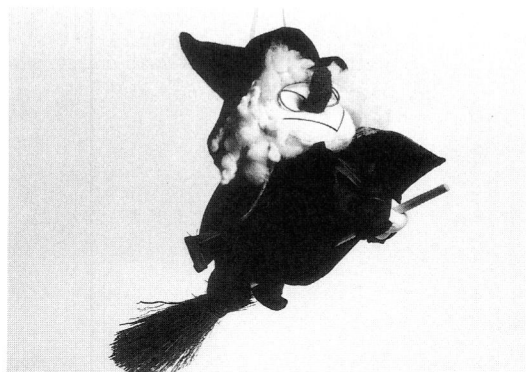


Fig. 2 魔女の箒



Fig. 3 孫悟空の筋斗雲

東京に帰るとさっそく西沢さんに電話をした。声のきれいな人だった。「私の魔女は若くて可愛いんです」という。「何とかお婆さんにして頂けませんか」。「難しいなあ」といいながらも、西沢さんは引き受けてくれた。

暮れも押し詰まったころ、西沢さんの作品が届いた。それは、僕が、ヨーロッパで見たどの魔女よりも、さっそうと飛ぶ元気に溢れた姿だった。そして可愛く、品（ひん）のあるお婆さん。銅の針金で作った鼻眼鏡が、見事にお婆さんの表情を出していた。

舂斗雲に乗った孫悟空も、香港の骨董街でずいぶん探したが、見つからなかった。これは、紙粘土の細工が得意な高校生の姪に頼むことにした。ことしの1月、これも見事に出来上がった。ふんわり浮かぶ舂斗雲の上で、左手に如意棒を持ち、右手をかざして遠くを眺めている得意な孫悟空。

公認されない最初の飛行機

こうして、空の部の目玉はそろったと思っていたら、意外な目玉が加わることになった。世界で初めてエンジンで飛んだ飛行機のミニチュアだ。それは、1903年暮れに初飛行をしたアメリカ・ライト兄弟のフライヤー1号より、13年早く飛んだというフランスの飛行機だ。だんだんにお話しよう。

10年ほど前だったろうか。1900年のパリ万博の写真を見ていたら、自動車展示場の空中に、コウモリのような翼を備えた双発の飛行機がぶら下がっている。1900年では、ライト兄弟の初飛行の3年前だ。ライト兄弟の前にエンジン飛行機はなかったはずだ。となると、パリ万博会場のそれは、一体誰が考えた飛行機だったのだろうか？ 実際に飛んだのだろうか？ ただの想像の産物か？ と、僕には長い間謎だった。

その謎が、1990年秋、パリのブルジェ空港で開かれた航空宇宙展で、やっと僕には解けた。万博に展示されていたのは、蒸気エンジンで飛ぶエオール

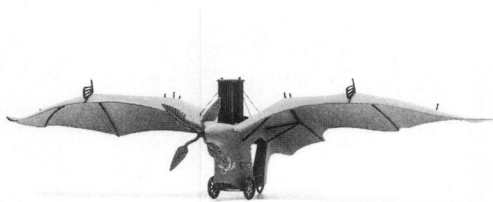


Fig. 4 エオール1号

3号という飛行機だった。それはクレモン・アデルという発明家が、1897年に陸軍の援助で作り、150mを飛んだというのだ。

単発のエオール1号 (Fig. 4) は、すでに1890年10月9日に、パリの東方、アルマン・ヴィリエ城の庭に設けられた長さ200m、幅25mの滑走路の上で、初の飛行に成功していたという。飛んだ距離はライト兄弟の初飛行より14m長い50m。高度は数十センチだったが、人間が、機械の力で克服した最初の瞬間であることには間違いないだろう。

フランスの航空博物館の前館長リサラグさんは「問題なく最初の飛行」といつている(ル・モンド紙 90, 10, 15)。しかし「実験に過ぎない」というパリ大学のカルリエ教授のように、いまでもこの飛行を認知しない専門家は、少なくない。飛行に立ち合ったのが、アデルの知り合いばかりで、信ぴょう性に乏しいという理由からだ。「権高く、嫌な奴」というアデルの人格が、災いしたのかもしれない。

ル・モンド紙によると、アデルはこんな記録を残している。

「車輪が地面を離れるまでに、そう時間はかからなかった。何秒間か、何ともいえない快樂に、私は満たされた。だが、滑走路の終わりが迫り、このまま飛び続けるわけにはいかなかった。そこでエオールのエンジンを止めて着陸した」

だが、飛行の成功は怪しいという中傷は、アデルの耳にも入った。中傷を封じるためには、権力者である軍隊の前で実験をしなければならないと、彼は考えた。

国防大臣ドゥ・フレシネは、飛行機が戦争に役立つと考え、実験の継続と、ベルサイユ近郊の軍事基地の使用とを、アデルに促した。

新しいエンジンでの試験飛行で、エオール2号は飛び上がったが、運搬車にぶつかって壊れた。しかしとにかく飛び上がったことを認めて、大臣は実験の費用を出すことになった。条件は2人を乗せて300m飛べるエオール3号を作ることだった。1897年10月12日、エオール3号は、サトリー基地のメニエ將軍の前で試験飛行した。成功し、2日後にも150m飛んだという。しかしやがて担当の將軍たちが交代すると、アデルへの援助も打ち切られた。

アデルは破産し、ライト兄弟が成功した1903年、彼は失意のうちに故郷へ帰った。残されたエオール3号はパリの産業技術博物館に保存された。

そういえば、アデルが飛行機に挑戦していたこ

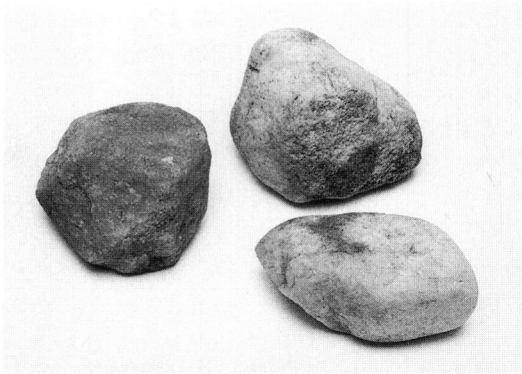


Fig. 5 白っぽい小石

ろ、日本でも四国・八幡浜の二宮忠八が、飛行機の完成に夢をかけていた。彼も軍隊にその実用化を訴え続けたが却下され、自力で開発を決意、石油エンジン付きの飛行機の設計にかかった。その翌年、ライト兄弟が成功した。その報に忠八は、試作品をハンマーで叩き壊し、以後、飛行機との縁を切ったという。

さて、大分回り道をしてしまった。僕の手に入ることになったミニチュアは、最初のエオール1号である。だが、経過は簡単ではなかった。まだ市販品がないのだ。

ところがこの4月のはじめ、パリで開かれた模型作品展を友人が見に行き、エオール1号のミニチュアを発見した。それは銀賞受賞作品として陳列してあったという。しかし製作者の名前は伏せてあった。僕は、すぐ、「何とか製作者を探して、もう1機作って貰って欲しい」と頼んだ。模型展の主催者は、本人に連絡して、本人から友人のパリの家へ電話をするように伝えてくれることになった。

1ヵ月ほど経って製作者から電話がきた。パリの東南東400km近くのモンテソンという町の住人で、フランソワ・レスベスという男性だった。「受賞作品を譲ってもいいよ。パリにはよく出るからもって行ってあげる」といってくれたという。そして5月末、いよいよエオールは、パリに届いた。1,000フランだった。しかし難問があった。壊れるといけなから、東京へは小包では送らないでくれというのだ。航空賃をかけて、取りに行かなければならなくなった。ウルトラウルトラ・ミニミニ博物館としては、高い收藏品になってしまった。

月につながった小石

空の部の話ばかりしているわけにはいかないが、

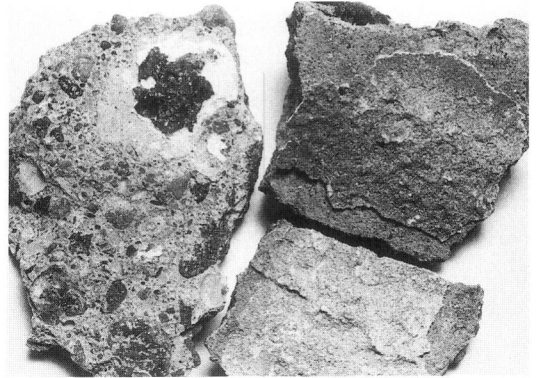


Fig. 6 ベルリンの壁

もう一つだけ。この棚に、白っぽい小石 (Fig. 5) が3つ転がっている。1969年7月中旬、人間を初めて月に送ったアポロ11号が、アメリカのケープカナベラルのロケット発射基地を出発した。その4ヵ月前、僕はこの基地を訪ねた。ロケットの組立工場では、アポロ11号を載せるロケットを組立てていた。組立工場から発射台まで、ロケットを運ぶ巨人トレーラーのための白く長い砂利道も出来上がっていた。砂利道は地面から50cmほどの高さに積み上げられていた。僕はNASAの係官に断って、その石を三つ四つ拾った。その時ちょうど通りかかった観光バスの窓からアメリカ人達が顔を出して賑やかに騒いだ。「あっ、アメリカの税金を盗んでいる」。そんないきさつで、白っぽい小石はいま僕の棚にある。

ベルリンの壁

小石を紹介したついでに、わが棚の岩や瓦礫にも触れておこう。

1989年11月9日、ベルリンの壁 (Fig. 6) が突然壊された。僕にとってそれは、えっ、というほどのショックだった。20年前、壁が作られて8年目の冬、僕は富永誠美さんと一緒に壁沿いの道を歩いた。雪に埋もれかかって小さな十字架と赤い花の束があった。数日前に東ベルリンから壁を越えようとした市民が、その壁のすぐ向こう側で撃たれて死んだという。

西ベルリン市役所の都市計画局を訪ねた。将来の計画図を見せてくれた。そこに描きこまれた計画道路のいくつかは、壁にぶつかり、袋小路のようにそこで止まっている。

「なぜ、こんな道路を作るのですか」

「われわれがやっているのは、西ベルリンの都市計画ではない。ベルリンの都市計画です。壁のところ

まで計画しておかなければ、壁が取れたとき、ベルリンはバラバラな街になってしまいます」

「壁はいつなくなると思いますか」

そう尋ねると技師はいった。

「分かりませんが、僕らの生きているうちには無理でしょう」

あの技師は生きているだろうか。生きていたら今夜の光景をどんな思いで見ているだろう。僕もすぐに飛んで行きたかった。とりあえず、ミュンヘンに住むシュミット・ますみさんに壁のかけらを送ってもらった。そのかけらには、落書きのペンキが残っていた。20年前には壁に落書きはなかった。ここにも時代の流れがあった。

青函トンネル万歳

鉄道の棚に、プラスチックの塊に封じ込められた褐色の岩がある。青函トンネルの貫通点付近、水面下240mから採取した岩だ。黒松内層の砂質泥岩 (Fig. 7)。地質のことは分からないが、800万年前新第3紀中新生と呼ばれる時代に、海底に堆積した砂や泥が固まったものなんだそうだ。

青函トンネルの本坑が貫通したのは1985年3月10日。間もなく僕は青森側から取材のためトンネルに入った。貫通点には、まだ発破で崩れた岩のかけらが残っていた。それを手に取ってみて驚いた。その岩は指で擦ると崩れるのだ。そんなに柔らかく脆い岩を、海面下240mの巨大な圧力のかかる中で、よく掘り抜いたものだ。

驚嘆したのはそれだけではない。貫通点までの途中、半径4.8mの大トンネルは、線路を敷けばいいだけに出来上がっていた。そのトンネルの壁が、一滴の水漏れもなく真っ白に乾いているのだ。自動車トンネルでは考えられないことだ。電車を通すので塩

分を含んだ水は、故障の原因になるという理由で海底からの漏水は、仕上げた表の壁の裏面に流すように作ったという。

青函トンネルについて、経済的な観点からの批判は少なくない。しかし僕は、このトンネルは、人間の知恵とエネルギーの素晴らしさを後世に伝える作品だと思った。だから、当時札幌で開かれたシンポジウムで強く提案した。

「橋なら誰でも眺めることが出来ますが、トンネルは、一度列車が走りだしてしまえば、一般の人は永久にその素晴らしさを知ることが出来ません。トンネルの途中に列車を停めるホームを作って、見学して貰う必要があります」

この提案は叶えられたが、もう一つの提案は駄目だった。それは1987年にバンクーバーで開かれた国際交通博への日本からの出品を決める委員会でのことだ。僕は青函トンネルの砂質泥岩の大きな塊をどんと置いて、みんなに触ってもらおうではないかと、提案した。あのぼろぼろ崩れる岩に、海底トンネルを掘り抜いたことを知って貰えば、日本の技術の高さは、ハイテクばかりではないと、分かってくれるだろう、と説明した。だが、これは不発。しかしいまでも僕は惜しかったと思っている。

4億年の岩をくぐる地下鉄

青函トンネルの岩の隣に、もう一つ円筒状になった岩がある。圧搾テストにかけられた岩で、斜めに破壊された切り口が、雲母や石英、角閃石できらきら光っている。これは、予定より4年遅れて1976年に開通したワシントン地下鉄のトンネルの岩 (Fig. 8) だ。工事中に何度か取材にいったとき、記念に貰った。一緒にくれた説明書によると、ワシントンの中心部は、地下30mから下が4億2000万年昔のオ

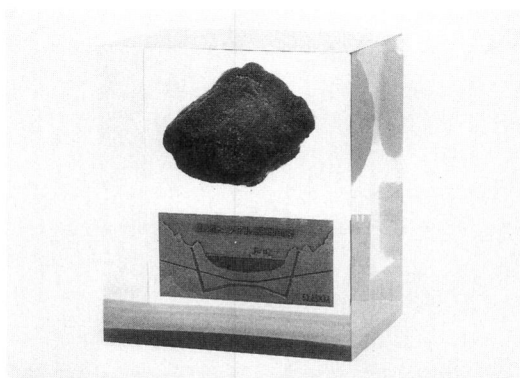


Fig. 7 青函トンネルの砂質泥岩



Fig. 8 ワシントン地下鉄のトンネルの岩

ルドビス紀の地層で、そこにこの固い岩、片麻岩が横たわっているというのだ。駅ではよく分からないと思うが、ワシントン地下鉄のトンネルは、この岩層を素掘りのまま使っている。工期が遅れたのは、この岩の固さにも関係があった。

「このような岩を通して複線の地下鉄のトンネルを掘っています。数年以内に皆さんには、このトンネルを使って時速112km、エアコンディションの効いた電車を、ご利用頂けるようになります」

岩に付けた説明書の最後にそんな言葉が加えてあった。工事の遅れがよほど気になっていたのかもしれない。

もう一つのガソリン車

さて、自動車の部に参りましょうか。

1984年6月19日の昼下がり、パリは異常に暑かった。都心からホテルに帰るためにバスに乗った。パリのバスにはクーラー付きが1台もない上、開けることの出来る窓はところどころにしかない。蒸風呂である。ぐったりしながら吊革にぶら下がっていると、コンコルド広場に近いグラン・パレの展示場の大きな看板が目に入った。自動車生誕100周年とある。おかしいな、100周年なら来年じゃないか。ガソリン自動車の誕生は、ダイムラーとベンツが、それぞれガソリンエンジンで、2輪車と3輪車を動かした1885年だというのが、定説だった。

それなのになぜ、ことしが100周年なんだろうと好奇心が湧き、次の停留所で降りてグラン・パレに行った。大掛りなモーターショーをやっていた。フランスはこのショーで、ガソリン自動車史の書き換えをしようとしていたのだ。

会場の説明によると、ガソリン車の第1号はフランス人エドアル・デルマール・デブットビルの車(Fig. 9)で、実験に成功し特許を申請したのが1884年2月だったというのだ。

残された設計図に基づいて復元した動くレプリカが、会場の中央に展示されていた。そして、このレプリカを走らせたときのゴットン、ゴットンという音がテープで会場に流されていた。彼は紡績機械を動かすガソリンエンジンを開発していた。その4馬力2気筒エンジン2基を、馬車のシャーシの客席の床に載せ、エンジンの回転をチェーンで後輪の軸に伝えた。ステアリングは棒ハンドルではなく、当時としては珍しい丸ハンドルだった。ピストンに送り込む混合気は、筒に通したランプの芯にガソリン

をしみこませ、そこに空気を流し込んで発生させた。

だがこの車が、当時どのくらいの時速を出したのか、満タンで何キロ走ったのかといったデータは、まったく残されていない。またこの車は走行中に爆発し、発明者はその後自動車に興味を失ったというが、その爆発がいつ起こったのかも資料では定かでない。

さて僕の棚には、このミニチュアがある。鉄のタイヤをはめた赤い木の車輪、緑色の車体。会場で山のように積み上げて売っていたのだが、なぜかその後、パリの模型店では全く見かけない。

警察を恐れた？ダイムラー

デルマール・デブットビルの車が走った翌年、ダイムラーとベンツの車が登場する。ダイムラーの2輪車もベンツの3輪車(Fig. 10)も、僕は好きだ。前からミニチュアを探していたのだが、このほど国際交通安全学会の木村常務理事の手配でベンツの3輪車がやっと手に入った。

ご存知のようにこの2人は、偶然、同じドイツのシュツットガルト郊外に住んでいた。数キロ離れただけだが、2人は面識もなく、車の発明後もかなりの年月、それぞれ独自の道を歩いていた。

ダイムラーが最初に作ったエンジンは4ストローク、1気筒で2分の1馬力。それを補助輪付きの2輪車に取り付けた。その後間もなく彼は1馬力のエンジンを4輪馬車用の車体に組み込んだ。その車体を発注するとき、彼は慎重だった。表面は「妻の誕生日に贈る馬車」ということにした。ダイムラーは「偽金づくり」の容疑で、警察の家宅捜査を受けたことがあり、その疑いは晴れたが、「馬なし車」が道路を走る光景を見て、警察がどんな反応を起こすかが恐ろしかった。また大衆にガソリンの爆発力を理



Fig. 9 デルマール・デブットビル世界初のガソリン車

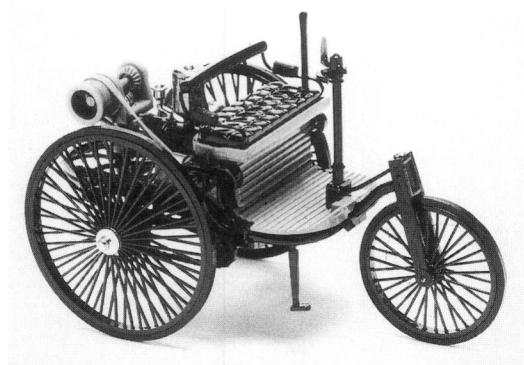


Fig. 10 ベンツの3輪車

解して貰えるとは、思わなかった。3年後の1889年には、彼は10馬力のエンジンを完成し、鉄輪の4輪車を作った。

一方、ベンツが3輪車からスタートしたのは、当時4輪車のステアリングの技術はあったが、ベンツ自身がそれをまだマスターしていなかったからである。ベンツはイグニッションコイルからスパークプラグ、キャブレターに至るまで、すべてのパーツに既存の物を使わず、彼の工房で独自に考案し、製造した。ダイムラーと違って、ベンツは世間の目を気にせず、最初から道路で実験をした。最初のテストで、彼の3輪車は時速14kmを出した。

1888年8月のある朝、ベンツが眠っている間に、妻と2人の息子が、彼の3輪車を持ち出し、ドライブに出かけた。坂道では降りて押し、燃料が無くなると街の薬屋でベンジンを買った。イグニッションが不調になると息子たちが自分で直した。こうして彼らはついに80kmの道を走破した。これは、自動車の長距離旅行の歴史的な記録になった。大きな反響があったというのが、売れたのは数台だった。

確かにガソリン車の1号は、テルマール-デブットビルの車だが、彼はその後、車の研究を放棄した。やはり本格的なガソリン車誕生の証しとして、ダイムラーとベンツの1号車は、僕の棚に置かなくてはならない。

ところで、ダイムラーは、発明家ではあったが、企業家ではなかった。また当時のドイツには、なぜか自動車に興味を示す企業家はいなかったし、一般の人々の関心もまだまだだった。

「自動車の父」ルバソール

1889年にパリで万博が開かれた。その焦点は、電気と電話、そして鉄道だった。ダイムラーのエンジ

ンも展示されたが、誰も注目しなかった。しかし、会場の小型の路面電車に電流を送る発電機を回したのも、セーナ川に浮かべた舟2隻を動かしたのもダイムラーのエンジンだった。博覧会にはベンツの3輪車も出品されたが、完全に無視されたという。

世界で初めて、企業としてガソリン車メーカーが誕生したのは、フランスである。その会社は、1891年、ダイムラーのエンジンを使って最初の車を完成した。今年はその100周年にあたる。

その会社は、2人のフランス人、パナールとルバソールの名前とったP&L社。最初の車は、背中合わせの座席を備えており、ライセンス生産による二馬力のダイムラーエンジンで動いた。

1月、試運転の朝、車はバンバンと大きな音を立てながら工場を出て、ブローニュの森へ向かった。そのころの自動車は、自力で出かけても、途中で必ず故障し、馬に曳かれて帰るのが普通だった。ところがこの車は、奇跡的にも、1トン近い車体で20kmの道を走り、意気揚々と工場に帰って来たのだ。従業員は歓声を上げて迎え、夜はパーティが開かれた。

同じ年の4月には、タイプ2と呼ばれるプジョーの最初のガソリン車もP&L社製のダイムラーエンジンを載せて登場した。この車の座席は前後に向かい合っており、棒ハンドルが座席の間の床から真直ぐに立っていた。このモデルはいまはなく、5ヵ月後に生まれたやはり向かい合い座席のタイプ3が、プジョー博物館の最古の車として1台残っている。

実は、このタイプ3 (Fig.11) のミニチュアが、思いがけなく最近手に入った。写真から、その向かい合い座席の状態を偲んで頂きたい。

こうして1891年は、2つの企業が、相次いで売物としてのガソリン車を世に問う最初の年となった。

この年ダイムラーは、ルバソールに宛てて「あなたは自動車の父です」という手紙を送っている。ダイムラーは発明家で、小さな工場しか持っていなかったのが、企業家にライセンスを売って生活するしかなかった。

ルバソールにダイムラーのことを教えたのは、ベルギーの企業家サラザンだった。1887年にサラザンは死んだが、ルバソールは、ダイムラーのエンジンのライセンス生産を決意する。しかしこのエンジンを誰に売ったらいいのか？

ルバソールは、誰よりもプジョーを考えていた。プジョーはその前から蒸気3輪車を作っていた。しかし蒸気自動車は重く、使い方も難しいので、プジ

ジョーはガソリンエンジンに目を向け、軽くて速い自動車を作れないかと考えていた。

ルバソールは1888年12月、プジョーの家にダイムラーを呼んで2人を引き合わせた。ダイムラーは、自分のエンジンで馬車を引っ張って見せた。プジョーは喜び、エンジンを2台と、自転車の技術を使った軽い自動車を試作するように頼んだ。

翌1889年、P&L社が発足、ダイムラーと契約して、ガソリンエンジンの生産と販売の権利を得た。この年の10月、ダイムラーに頼んであった、車輪に自転車のスポークを使ったプジョーの試作車、シュタールラートヴァーゲンが、P&L社に届く。時速8kmで走った。この年のパリ万博には間に合わなかったが、プジョーやルバソールたちは大喜びをしたという。

1890年3月、P&L社は、約束のダイムラーのエンジン2台を、プジョーに納入する。技師のルグロが、このエンジンを使って、プジョーのタイプ2を作り始める。

またP&L社自身も、車の製造を決意した。さっそく、背中合わせの座席で4人乗りの車を作り、1891年1月、堂々と外へ出ていったのである。7月になると、その車は、パリからエトルタまで255kmを時速10kmで走った。故障は1回だけだった。

一方プジョーの車は、この年の4月にタイプ2が、つづいて9月にはタイプ3が完成、2,047kmを139時間で完走した。この車は6,300フランで買い手がついた。労働者の賃金が一日5フランの時代であった。

電気自動車で時速105km

1892年、プジョーは29台、P&L社は19台売った。だがまだガソリン車の時代ではなかった。1898年にパリで行われたタクシーキャブのコンペに14車種が参加したが、うち13車種が電気。ガソリン車はプジョーだけだった。

自動車の最高時速が、せいぜい20~30kmだったこの時代に、105kmという最高速度を記録したのも、電気自動車だった。ラ・ジャメ・コントント号（決して満足しないの意味、Fig.12）という葉巻型をした銀色のその車の勇姿を、ミニチュアの写真で見たい。

この車を作り、自ら運転して速度記録に挑戦したのは、ベルギー人カミュ・ジュナッチーである。彼が速度記録を出したのは、ベルギーではなかった。パリの西北西20kmのアシェルの直線道路で105kmを出すことに成功したのだ。1899年4月29日だった。



Fig. 11 プジョーのタイプ3

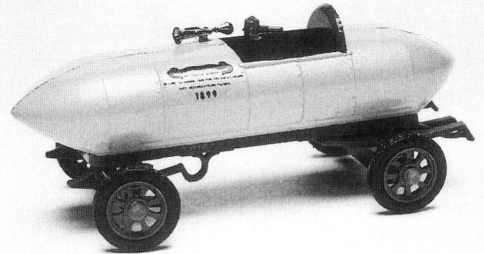


Fig. 12 ラ・ジャメ・コントント号

当時、ヨーロッパには、速度記録に挑戦できるような直線道路がなかなかなかった。たまたま、パリの下水を浄化するための広大な灌漑農場が1890年代にアシェルに完成した。その農場の中央に長い直線道路が生まれたのである。

蒸気、束の間の主流に

電気自動車にかげりが現れ、蒸気自動車が束の間の主流派になりかけたのが、1900年である。たとえばこの年、アメリカで生産された自動車は4,192台だったが、初めて蒸気が電気を超えた。つまり蒸気が1,681台、電気1,575台、ガソリンはまだ936台だった。

この前の年、アメリカの代表的な蒸気自動車スタンレー・スチーマーは、ワシントン山という山の12%の勾配の急な坂道を16km登って山頂に上がった。当時のアメリカでは蒸気自動車の運転には、蒸気機関車の運転免許が必要だったが、山を征服した実力が人気を呼んで、スタンレー・スチーマーは、この年製造された200台が売り切れた。蒸気自動車は、行動半径も電気自動車よりかなり広がってきていたの

だ。スタンレー・スチーマーは、その後1906年には時速204kmを記録、1907年にはドライバーの勤では時速300kmを超えたであろう速度を出したというが、その直後、車は空中に舞い上がり、30m飛んで墜落、こなごなになったという。

しかし、電気を凌駕した蒸気自動車の全盛時は、前にも書いたようにほんの束の間で、ガソリン車の時代が急速に近づいていた。

僕の棚にあるドゥ・ディオン・ブトン (Fig.13) は、蒸気時代の最後の英雄といってもよい。

この車は、蒸気エンジン車が馬車の車体のような2輪の客席を牽引する乗用トレーラーである。

ドゥ・ディオンは大金持ちで機械好きの伯爵、ブトンは街の機械工。2人は1880年代の初期に出会って、蒸気自動車の製作会社を始める。蒸気3輪を作り続けていたが、1894年、彼らは蒸気トレーラーを開発した。この年7月22日、史上初の自動車レースが、パリ、ルーアン間126kmのコースで行われた。

参加車は蒸気7台、ガソリン14台。ところがガソリン車は全部完走したが、蒸気自動車の完走は1台だけ。それがドゥ・ディオン・ブトンのトレーラーだった。しかもドゥ・ディオン・ブトンは予定より1時間早く、平均時速18.6kmでゴールインして1着。タイプ3のブジョー2台が2着、4着がP&Lだっ

た。ところが審査員は1等賞をブジョーとP&L、2等賞をドゥ・ディオン・ブトンと判定した。レースの規定に、1等賞は速度だけではなく「安全で、操作しやすく、安い」車に与えるとなっていた。ドゥ・ディオン・ブトンは操縦が2人がかりだったために、「操作しにくい」と判定されて破れたのだ。

授賞式の後も、蒸気党は口々に蒸気の勝利を叫んでいたが、ドゥ・ディオンとブトンの2人は、ガソリン車の人々の心を惹きつけ始めている気配を察して、ガソリンエンジンの開発に方向転換することにした。

このレースをきっかけに、新しいガソリン車の未来論が活発になった。例えば「ガソリン車は鉄道を補完する交通手段になるだろう」とか、「ガソリン車は道路の形態に変化をもたらすだろう」、あるいは「交通産業の在り方や移動の習慣を変革するであろう」といった議論である。また、タイヤのアンドレ・ミシュランは「自動車はゴムタイヤをつけたら、やがて馬にとって代わるだろう」と予言したという。自動車は、まだゴムタイヤの時代ではなかった。

一般の市民の間でも、辻馬車に変わる乗物になって欲しいという声が出てきたようだ。当時の人たちにとって、辻馬車は「遅くて、蚤だらけで、御者は粗暴」であった。

日によって速度が変わった車

考えてみればこの時までには、蒸気自動車の歴史は100年を超えていた。いま全盛を誇るガソリン車の誕生から今日までの月日より、まだ長いのである。また、自動車はアメリカと思い込んできた僕らだが、自動車はフランスだった時代のほうが長かったことも忘れがちである。

こんな数字がある。1900年に開かれたパリ万博には、無数の自動車群が一堂に勢揃いした。この年の自動車生産台数は、ざっとフランスが4,800台、アメリカ4,200台、ドイツ800台、イギリス175台だった。

ところで、蒸気自動車を思いだすために、その初期の歴史を少しだけ振り返っておこう。

今年の初め、わが博物館への初荷は、原動機で走った最初の自動車、1769年にフランス陸軍の将校キュニョーが発明したファルディエ (Fig.14) と呼ばれる蒸気自動車のミニチュアだった。木製のシャーシーの先に丸い銅製のボイラーを取り付けた3輪の自動車の絵を見た人は多いだろう。彼はこの車を、大砲を牽引するトラクターとして作ったという。

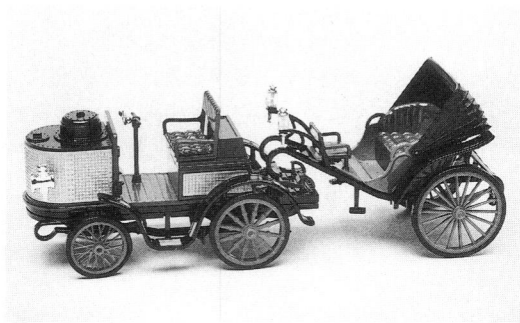


Fig. 13 ドゥ・ディオン・ブトン蒸気トレーラー

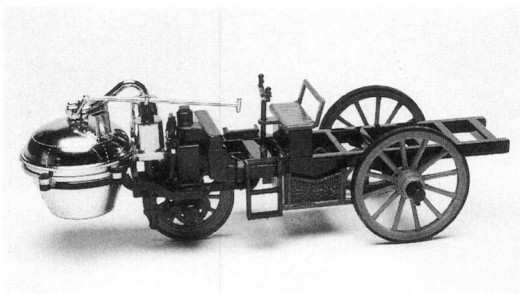


Fig. 14 キュニョーの蒸気自動車ファルディエ

自重4トン。2つのシリンダーを使い、2.5トンの大砲を曳いて、時速9kmで走ったこともあるし、3.5kmしか出せないときもあった。気まぐれだったのだ。1779年に、パリからヴァンセンヌまで十数キロを走ったが、ボイラーが小さく、たびたび止まらなければならなかった。まだとても実戦で使える道具ではなかった。フランス革命(1789)で、軍の関心も蒸気自動車からは離れてしまった。

キュニョーの車は、いまでもパリの産業技術博物館にある。そこのショップで最近このミニチュアを売り出したのだ。

パワーステアリングの原型

最初に蒸気自動車を実用化したのは、イギリスのゴールズワーシー・ガーネイ卿だった。ガーネイ蒸気バス(Fig.15)と呼ばれる彼のバスは、1828年からロンドンとバス(Bath)の街との間、170kmの道を20km近い速度で走ったという。このミニチュアを、僕はデュッセルドルフ空港のオモチャ屋で偶然見つけた。車輪6個。重量2トン。車体の後部に6本の煙突。座席は運転席の他、室内に6、室外に12人分ある。

蒸気自動車の開発を刺激したのは、鉄道の蒸気機関車を実用化したことだった。1826年ガーネイ卿は、何本ものチューブの中に水を通し、それをボイラーで熱して蒸気を発生させる蒸気エンジンを作った。燃料にはコークスと木炭を混ぜて使った。2気筒12馬力のこのエンジンを使ったのが、ガーネイ・バスである。この車で特に変わっているのが、車輪のステアリングシステムだろう。運転手が、まずハンドルで先頭の比較的軽い小型の車輪を動かす。そうすると前から2番目の大きな誘導輪が、重い車軸と共に方向を変える。つまりパワーステアリングの

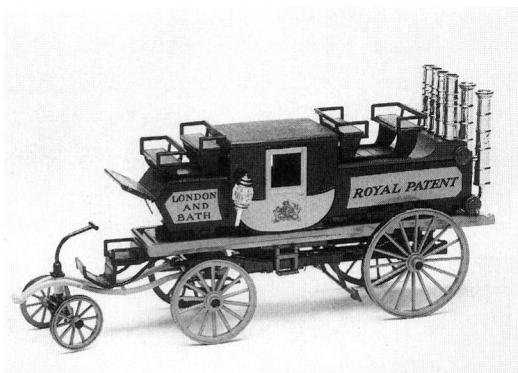


Fig. 15 ガーネイ蒸気バス

原型のような機能を持っていたのだ。

ハンドルを左に変えたT型フォード

さて、そろそろT型フォードの話に入ろう。1900年代に入るとアメリカではにわかに、メーカーも、自動車の台数も増えてきた。1904年から、T型フォードが生まれる1908年の間に、デトロイトを中心に、240社以上が自動車の生産に乗りだしたという。

T型フォードが値段の点、堅牢さ、サービス網の良さといった点でベストセラーカーになっていく話は有名である。だが僕が、T型フォード(Fig.16)のミニチュアを探しつづけてきたのは、ちょっと別の理由だ。ミニチュアは、木村常務理事や在米の友人ロン・木村氏のお蔭でやっと手に入った。

昔から、僕には一つの疑問があった。方々の自動車博物館を見ているうちに、T型フォード以前の車は、右側通行の国でも全部、右ハンドルだった(Fig.17)ことに気がついた(ただし、ベンツの1893年から1902年まではなぜか左ハンドル。1902年のメルセデス・シンプレクスから右ハンドルとなり、左

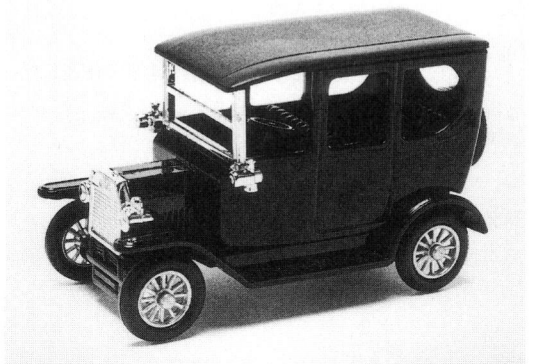


Fig. 16 T型フォード



Fig. 17 サンデー・ドライブ

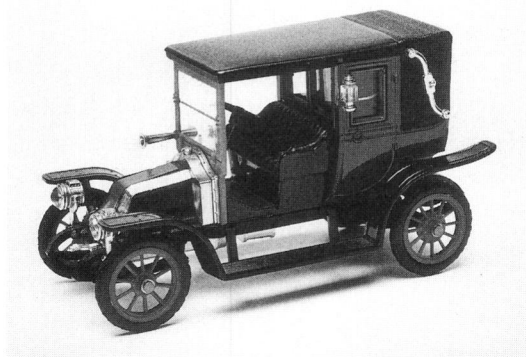


Fig. 18 ルノー・タクシー

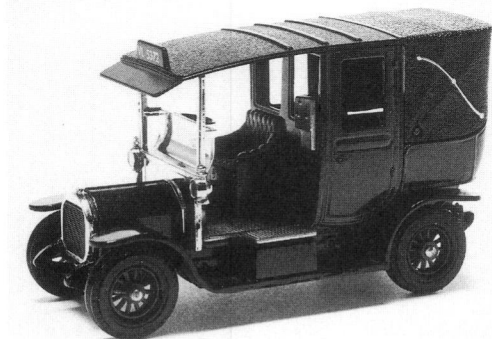


Fig. 19 ユニークタクシー

ハンドルは1923年のメルセデス630から)。それがなぜT型フォードからハンドルが左へ移ったのか。フォード博物館でも、スミソニアン博物館でも聞いてみたが、分からなかった。

内外の自動車史も随分読んだが、そのことには触れていない。ただ僕が読んだ本の中で、井戸剛さんが訳したメルル・デニソンの自動車物語だけが「運転台を左に設けたことは、アメリカ人に大いに受けた」と書いているが、理由は述べられていない。

70年代の末になって、やっと納得出来る説明に出会った。フランスのテレビでエドセル・フォード2世が放送したのだ。その内容を再録したフランスの協同組合機関紙を、友人が送ってくれた。

1900年代初期のアメリカの道路は、夏には砂塵が立ち、雨の季節にはぬかるみになるひどいものだった。このような道で、右にハンドルがあると、連れのご婦人は、ほこりの立つ、またぬかるみのひどい、あるいは危険な道路の中央側で乗り降りしなければならぬ。

「そこでこれは、婦人に対する礼儀に反する。婦人が直接、道の端から乗り降りできるようにと、曾祖



Fig. 20 Bタイプ2階バス

父は考えて、ハンドルの位置を変えたのです」

とエドセル・フォード2世は語ったのだ。

左ハンドルが非常に受けて、T型フォードはますます売れたのであろう。まずアメリカのメーカーが1910年代にこれを追い、1920年代から30年代にかけて、ヨーロッパの右側通行の国の車も、これに倣った。「追い越しに安全」という効用は、婦人への配慮が生んだ副産物だった。この車のミニチュアを、わが博物館に置きたかったのは、最初の左ハンドル車という理由である。

マルヌのタクシー

自動車からはそろそろ離れたいが、最後に自動車の価値を決定的にした、パリのルノー (Fig.18) やユニーク (Fig.19) という名のタクシーとロンドンのBタイプ2階バス (Fig.20) の話。ミニチュアの場合は、ルノーのタクシーは大分前にパリの軍事博物館で手に入れたが、Bタイプバスは、ロンドンの都市交通博物館に何度も通って、やっと1990年夏に出会うことが出来た。

1914年7月、第1次世界大戦が始まった。1ヵ月ほどでドイツ軍は圧倒的な戦力で、パリの東30kmのマルヌ河畔にまで押し寄せた。パリへの突入は明日か、明後日かというところまで来た。ところが9月8日の明け方、ドイツ軍にとって思いもかけないことが起こった。フランスの大軍が、ドイツ軍の寝込みを襲ったのである。不意を突かれたドイツ軍は敗走し、マルヌの戦いは戦況を一変させ、連合軍勝利のきっかけになった。

フランス軍が奇襲に成功したのは、7日夜、パリのタクシー660台を徴発し、一晚のうちに、パリ北方15kmの軍事基地とマルヌ間を2往復させて、4,000人(6,000人との説もある)の兵士を一挙に前線へ送り

込むことが出来たからである。

この時まで世界の軍隊で、兵士の輸送に自動車を使ったことはなかった。だからドイツ軍もこんなに大軍が、突然送り込まれて来るなどは、夢にも考えてなかったのであろう。

パリには、当時、ルノーを中心とするタクシーが12,000台あった。1905年型ルノーが大半で、軍事博物館には、徴発したタクシーの中では、一番新しい1909年型のルノーが、傷ついた姿のまま「マルヌ・タクシー」として陳列されている。

ロンドンバスも戦場で活躍

この勝利の後、9月16日、フランスはイギリスに対し、大陸へイギリス軍の分遣隊を派遣して、あたかも本格的な上陸作戦が始まったかのように見せかけて欲しい、と申し入れた。この作戦を命令された英陸軍のオリバント大佐は、ロンドンバスを大陸での軍隊輸送に使うのが理想的だと考えた。

そのバスが、1910年にロンドンが使い始めたばかりの、新しいBタイプ2階バスである。こうしてまず70台のBタイプが徴発されて、ベルギー戦線に兵士と共に送り込まれた。バスの威力で、ここでも電撃作戦が成功した。

英仏両国軍の自動車を活用した作戦は、世界の軍隊に、自動車の意味を初めて認識させたという。英仏両軍も例外ではない。イギリス軍は、その後も引きつづいてBタイプを徴発して前線に送り、戦争が終わるまでにその数は1,200台になったという。そして各国は兵員輸送のために、トラックの生産に力を入れ始めたのである。

こうして1917年の終戦までに、各国は無数の自動車を戦場に送り込んだ。そして無数の車が破壊されたが、戦争が終わってそれぞれの国に帰ってきた車も、戦前とは比べものにならない数になっていた。その自動車の群れが、街を走り、馬車と自転車に耐えるだけの舗装だった道路を壊すことになる。

自動車時代という新しい時代の幕開けだった。それはまた、新しい道路の在り方も要求することになった。

ロケット号をやっと見つけた

さて次は鉄道の部の棚だが、僕にとって、いつ見ても飽きない黄色い小さな蒸気機関車(SL)にしぼらせて頂こう。ジョージ・スチブソン(SL)ロケット号(Fig.21)である。1990年夏、イギリスのヨー

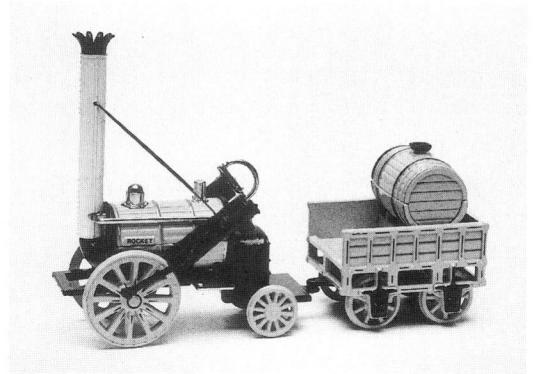


Fig. 21 ロケット号

クで、僕はやっとこのミニチュアを手に入れることが出来た。

SLの歴史は1804年に始まるから、ロケット号は、もちろん史上最初のSLではない。1830年、リバプール、マンチェスター間にSLによる本格的な鉄道輸送が始まった。その前年、鉄道会社は、この鉄道の動力を、馬にすべきか、SLにすべきかを定めるために、SLのコンペをした。3種類のSLが実際に競技に参加した。そして勝ったのがロケット号。スチブソンは7両の注文を受け、ロケット号は近代鉄道のスタートを飾るSLになった。それ以来、SLは馬より優れているという評価が定着するようになったという。

ロケット号のミニチュアを探し歩き始めて何年経ったろう。アメリカ・ミネソタ州セントポールのマンガナ・スクエアーにある鉄道模型店。鉄道に関するオモチャなら、無いものは無いというワシントン・ユニオン駅の鉄道専門のオモチャ屋。ロンドンの鉄道模型専門店や骨董品店。去年の夏も、朝パリへ着くなり、リムジンをチャーターして、片っ端から模型店を飛び回ったが、ない。可能性のある店を教えてくれる店主もいた。が、徒労。

ある店のマダムはこんなことをいった。

「ロケット号は、もう10年前に製造を打ち切ったのよ。新品は探しても無理。うちへはマニアが要らなくなったミニチュアを売りに来るから、そのうちロケットも現れるかもよ。ときどき寄ったみたら？」

店に居合わせた中年の紳士が「近くにもう一軒あるから、行ってあげよう」といってくれた。残念ながらそこも不発。フランクフルト空港のオモチャ屋は、乗り物のミニチュアの多い店だが、ここも空振り。

さてヨークだ。ロンドンのキングスクロス駅から特急列車で北へ約二時間。古代ローマ人が作った街、

またバイキングの要塞でもあった街。

この街に、世界で最大の鉄道博物館がある。あいにく本館は改装中で入れなかったが、敷地の一画にある「グレート・レールウェイ・ショー」の展示館は開いていた。

正直いって僕の本音は、鉄道車両の見学よりは、まず博物館のショップでロケット号のミニチュアを探すことだった。まず真直ぐにショップへ行った。「ここになければ、もうあきらめよう」そんな思いだった。かなり大きな店だ。さすがに棚にはさまざまなミニチュアがぎっしり並んでいる。はやる心を押さえながら、ひとつひとつ確かめていった。

しかし、ついにない。あきらめよう。そう考えながらふと、離れて置かれた小さなショウケースを見たときの驚き。ボイラーの周りを覆う板と、ピア樽のような水タンクとを、鮮やかな黄色で塗った小さな機関車があるではないか。ロケット！ それは特別に鍵のかかったショウケースだった。ひょっとしたら参考品か。恐る恐るレジの中年の婦人に尋ねた。「少し高い品物だから鍵をしてあるんです」

ついにやった。僕はゴルフをしない。だがホールインワンというのは、こういう気持ちをいうのだろうか。

ところでロケット号は、新しい文明の風を吹き込

んだだけではなかった。同時にそれは、他の文明と同じように裏目を孕んでいることも教えてくれた。

リバプール、マンチェスター線が開通したのは1830年9月15日だった。祝賀列車に乗った招待客の中にウィリアム・ハスキソンというリバプール出身の下院議員がいた。列車は途中のパークサイド駅に給水のため停車した。客たちは列車を降り、反対車線の線路の上に広がって、おしゃべりをしていた。そこへ反対側から列車がやってきた。その列車の機関車は、スチブソン自身が運転するロケット号だった。ハスキソンは、逃げ遅れて線路で転んだ。列車のほうもまだブレーキが不完全だった。彼は腿をひかれ、病院へ運ばれたが、死んだ。

運転席のレバー一つで全部の車両のブレーキが動く空気ブレーキの誕生は、1880年代の半ばまで待たなければならなかった。それまでは、緊急停止が必要となると、機関士が合図の汽笛を鳴らす。それ聞いてブレーキマンが、車両から車両へと走り、車両ごとに手動式のブレーキホイールを手で回した。ブレーキの効果はほとんどなく、その上ブレーキマンの転落事故が絶えなかった。

ロケット号もまた、文明の矛盾から逃れることは出来なかった。