

The book cover features a light beige background with several stylized autumn leaves scattered across it. The leaves are drawn with brown outlines and some are filled with colors like red, orange, and green. A central white rectangular box contains the title in English and Japanese.

PATH BETWEEN THE SEA

パナマ運河建設の歴史

PATH BETWEEN THE SEA

THE CREATION OF THE PANAMA CANAL

パナマ運河建設の歴史

A condensation of the book by
David McCullough

まえがき

本書はパナマ運河建設の歴史をフェルディナンド・レセップスの時代まで遡って、その完成までの出来事を纏めたものであり、パナマ運河紹介の決定版とも言うべきものである。原本は全 698頁の大著であるが、ここに翻訳したのは、原著者自身が一般の読者向けに 150頁に要約したもので、重要な部分は漏らさず記されている。訳者は縁あって、三年間パナマに赴任し、パナマ運河の将来を検討するための委員会に参画する機会を得たが、折からの騒乱の中、本来の業務を果たせないまま帰国した。帰国後暫くは業務が多忙なため、本書を精読する機会に恵まれなかったが、昨年秋より暇を見つけては読み始め、内容の理解と英語の勉強のため、翻訳する事にした。英語の読解力、地名、人名に関する知識が不十分なため、満足できない部分も多いが何かの参考になれば幸いである。

平成四年三月三十日

大町 利勝

PATH BETWEEN THE SEA

パナマ運河建設の歴史

第一部 展 望 (1870~1894)	
第一章 夜明け前	1
第二章 英雄	5
第三章 独断	10
第四章 遠い海岸線	13
第五章 過酷な任務	17
第六章 死闘	24
第七章 破滅	29
第二部 星条旗は永遠に (1890~1904)	
第八章 ルーズヴェルト	35
第九章 ロビー活動	38
第十章 困難を越えて	43
第十一章 三角関係	46
第十二章 革命	51
第十三章 特命全権公使	55
第三部 建設者達 (1904~1914)	
第十四章 ゴーガス博士	58
第十五章 パニック	62
第十六章 スティーブンス	65
第十七章 太陽の輝きを持った男	70
第十八章 重点攻撃目標	74
第十九章 人生そして時間	79
第二十章 勝利	84

パス・ビトウィーン・ザ・シー

パナマ運河建設の歴史

第一部 展望

第一章 夜明け前(1870~1894)

海軍長官ジョージ・ロブソン (George M. Robeson) から司令官トーマス・セルフイジェ (Thomas O. Selfridge) に宛てて数ページの文書が発せられた。内容は非常に明確で一種の荘厳な調子の公文書の体裁を整え、司令官セルフイジェを満足させた。

海軍省

ワシントン、1870年 1月10日

貴官は大西洋から太平洋に至る運河開削地点確定のため、ダリエンの地峡を調査する遠征隊の指揮官に任命された。汽帆船ネプシク (Nipsic) および補給船ガード (Guard) が貴官の指揮下に入る。海軍省は現代におけるこの壮大な事業に関する任務を貴官に委ねる。

1870年 1月22日快晴の異常に穏やかな土曜日、ネプシクはブルックリンの海軍埠頭を出航し、粛々とイーストリバーを下って行った。四日後補給艦ガードがこれを追った。総計約 100名の士官、兵員、2名の海軍軍医、5名の沿岸調査隊員、2名の民間人地質学者、3名の通信員、1名の写真師がこれに従った。

目的地はブルックリンから2,000マイル(3,220Km)以上離れ、北緯10度、一般の想像とは逆に、フロリダよりも東、西経80度に位置するパナマ地峡の秘境ダリエンである。ダリエンはメキシコの南部と南アメリカを結ぶ架け橋である中央アメリカの地峡、つまり、テアンテペック、グアテマラ、ホンジュラス、英領ホンジュラス、エルサルバドル、ニカラグア、コスタリカ、および当時コロンビア

の最も有望な州であったパナマ地峡などの中で、最も狭い地点であろうと考えられていた。テアンテペックから中央アメリカの東の端に当たるコロンビアのアトラト河まで直線で1,350マイル(2,170Km)であり、これはニューヨークからダラスの距離に匹敵する。入り込んだ地形を示す地図の上には、運河を建設できそうな地点が幾つもあったが、ダリエンは兩岸の感潮水域間の直線距離が 40マイル(64.4Km)以下であることが知られていた。両大洋をほぼ水平に仕切っているパナマ地峡の特異な地形のため、地峡横断は図上では真っ直ぐ下に向かうことになる。つまり、調査隊は北のカリブ海から南の太平洋に向けて横断することになる。この地点から西方 150マイル(242Km)のパナマ鉄道はレモン湾に面するコロンから実質的な終着点であるパナマ市よりさらに西に向けて、製図師が左手で細く赤線を引いたように地峡を北から南に横断している。調査隊の任務は山の高さ、河川、港湾の深さを測り、植生、地質のサンプルを収集し、天文観測を行い、気候に関する報告書を纏め、原住民インディオの性格を観察することである。長官ロブソンが病的季節と称した雨季が近づいていることもあり、無駄な時間を極力避けなければならなかった。また、この他にも六つの調査が計画されており、すべての調査結果を評価し、どのルートを選択すべきかについて報告、決定する大統領の諮問機関、両洋運河委員会が設立されることになっていたが、このような組織的、詳細かつ効果的な企画はこれまで全く例を見ないものであった。

このダリエン遠征は至るところで話題になった。時代そのものが展望に満ち、歴史もそれに味方しているように思えた。当時の気分を一言で表わすなら、「自信」と言えよう。ながらく空白のまま置かれ、神秘に包まれていたものがいま白日のもとにさらされようとしていた。これ以前の九ヶ月の間にも世紀の大事業、すなわちユニオン・パシフィック鉄道が完成し、スエズ運河が開通しており、一瞬にして地球は小さくなったのである。解き放たれた科学の力が人類を一種の限界にまで持

って来ているというのが時代の雰囲気であり、人間の能力に限界はないと思われていた。セルフィジェがダリエンから戻る1970年の夏、3,000人もの人々がロンドンのクリスタル・パレスでの歓迎会に集まることになるが、この様な事はネルソン提督の例があるのみであった。

スエズ運河の建設者であるフランス人フェルディナンド・レセップス(Ferdinand de Lesseps)を称えるため、数千ものロケット花火が夜空に打ち上げられ、200名のランベス工業学校生徒が400もの色彩豊かな炎の波を作りエジプト式に祝った。レセップスが造った105マイル(170Km)の砂漠の道はインドとの距離を5,800マイル(9,340Km)も短縮した。近東地域は世界の十字路としてのかつての地位を取り戻し、アフリカは一夜にしてひとつの島となってしまったのである。

ユリシス・グラント(Ulysses S. Grant)は想像力と進取の気性に欠ける大統領という評判であったが、前任者たちと較べてパナマ地峡における運河に大きな興味を寄せていた。実際、彼はこれに本気で取り掛かった最初の大統領であった。もしパナマ地峡に水路が造られるとするなら、その地点は土木技術と海軍の専門家によって最も適切な位置に決められるべきであり、またその水路は米国の管理の下に置かれるべきであると彼は考えた。そして、この運河が欧州にとって大きな利益を生むとすれば、米国にとっての価値は計り知れないものがあると記している。

グラントが行った1870年から1875年にかけての七回に及ぶ中央アメリカ遠征はコルテスの血縁者で“黄金の国を海から海へ開くつもり”であったろう無名のスペイン人、アルバロ・デ・サヴァデラ(Alvaro de Saavedra)の名もない文献にまで遡る運河の長い歴史の中で、明確な一線画したものであると言える。スペイン時代には運河実現の具体的可能性は全く無かったと言える。運河ルートには“山はあるが、我々には手がある、スペイン王にとって不可能なことはほとんど無い”というのが17世紀のスペイン人の僧フランシスコ・

ロペス・デ・ゴマラ(Francisco Lopez de Gomara)の愛すべき言葉である。彼は1552年発行の書物の中で、最適な位置としてパナマ、ニカラグア、ダリエンそしてティアンテペックの名前を上げており、ルートの選択を問題にした最初の人物であった。しかしさらに300年、19世紀に至ってすら、非常に小さな運河といえども合理的な意味において実現されなかったという点で彼の判断は大きく誤っていた。つまりその実現には諸条件の中でも特に水理工学の発展と蒸気機関を必要としていたのである。

しかしながら、どこに運河を建設すべきかという50年以上にわたる議論や、いうところの地理研究、技術的調査および大衆雑誌、学術誌、啓蒙パンフ、旅行案内に掲載された多くの記事、さらにはカリフォルニアのゴールド・ラッシュ以来、太平洋岸に向けてパナマ、ニカラグア、ティアンテペックを多くの人々が通過したにも拘らず、大きな問題は中央アメリカに関する地理情報が極めて限られていることであった。実際、個人あるいは責任あるグループを問わず、全ての運河計画案、事業費見積りが馬鹿げたものではないにしろ、絶望的なまでに非現実的なものであったということである。世紀半ばまでになされた全ての運河調査は誤った仮定や不合理なまでに不十分なデータに基づいているという明らかな欠陥があった。事業が簡単に実施できるであろうという主張は馬鹿か十分な知識を持たない者か、あるいは知識はあったとしても熱帯雨林の現実に目を向けなかった者達によってなされたものである。

カリフォルニアのゴールド・ラッシュに先だって、これ等とは性格の異なる重要な一歩がしるされたが、成果は僅かであった。1846年12月12日、ボコタにおいてコロンビアに対する米国代表であるベンジャミン・アルデン・ビドラック(Benjamin Alden Bidlack)が、彼の権限によりトマス・シプリアノ(Tomas Cipriano)大統領の政府と条約を結んだが、その第35条に非常に重要な合意がなされていた。即ち、コロンビアは米国に対し

“既存あるいは今後建設されるであろういかなる種類のものであれ”、パナマ地峡の横断に関する独占的権利を保証するというものである。その代わりに、米国は“積極的かつ効果的に、地峡の完全な中立”と地峡におけるコロンビアの主権の双方を保証したのである。

三世紀に亘って、シエラ・ネバダ河床に眠る金鉱はまだ見つかっておらず、19世紀前半の中央アメリカの運河に関する騒ぎにも拘らず、運河、鉄道はもとより、地峡の全地域にわたって満足な馬車道一本すらない状況の中で、中央アメリカそのものはまだ眠ったままであった。そのような中で、1848年の1月、ニュージャージーからきた大工のひとりがカリフォルニア州コロマ (Coloma) の水車用水の底に光る金を発見し、一年の内に中央アメリカは再び脚光を浴びることになった。スペイン時代同様、黄金がそのきっかけとなったのである。

新しい黄金郷への道には、北米大陸横断、ホーン岬経由、そして数千の人々にとって生涯忘れることのできない“地峡越え”の三つのルートがあった。“理由を述べる時間はないが、この道を選んだ旅行者のすべてが、考えもなくこのルートを選んだことを悔やんでいるという点で一致していると言わざるをえない、他のルートはよく知らないがこのルートは決して取らないように”とマサチューセッツ出身の男が家に書き送っている。とは言え、地峡越えは時間と距離の節約という点では他を凌いでいた。ニューヨークからサンフランシスコまで、ホーン岬経由では 13,000マイル(20,900km) 1ヶ月の航海であるのに対し、パナマ経由は 5,000マイル(8,050km) と8,000マイル(12,900km)も短縮できた。

パナマ鉄道は当初 2年で完成する予定で、1850年に着手されたが、実際には当初計画の6倍に相当する 8,000,000ドルの費用を使い 5年後に完成した。“大洋から大洋へ”3時間をかけて、パナマのジャングルの中を蒸気機関車がピカピカの客車を引き、警笛で森の猿達を驚かせながら走る光景は

同時代のアメリカ人の興味をそそった。地球上に建設された 47.5マイル(76.5km)の世界で最も高価な鉄道であった。

パナマ地峡の交通を独占するこの鉄道は大成功であった。完成してから最初の6年間の余剰利益は7,000ドルに達し、配当率は平均15%、最高44%にも達した。パナマ鉄道の株は一時295ドルにもなり、ニューヨーク証券取引所に登録されていた株式の中で最も高額なものになった。

このパナマの単線で必ずしも立派とはいえない鉄道建設が両大洋を結ぶことの金銭的価値の大きさに再び注目を集める契機となった。1856年から1866年の間に400,000人以上の人々がここを通過したということだけでも、他のルートと較べて、パナマを最も踏み慣らされたルートとして比類のない地位におしあげた。

鉄道の調査は関連する二つの情報を提供した。技術者達はパナマ市から12マイル(19.3km)の山中のクレブラと呼ばれる地点にそれまで最も低いとされていた峠よりも200フィート(61m)も低い標高わずか275フィート(83.9m)の峠を発見した。さらに、作業の終盤に至って二つの大洋の海面の高さに差異がないことを確かめている。幾世紀にもわたって信じられていた、太平洋の海面が大西洋よりも20フィート(6.1m)高いというのは誤りで、海面の高さには変わりはなく、両大洋の違いは潮汐の干満の差だけであった。にも拘らず、皮肉なことに鉄道建設者達は運河ルートとして、これ以外のルートを強く主張した。人道的な面から考えるとパナマは人を送って物を築造するには最も過酷な地点だったのである。

パナマはスペイン植民の当初から疫病の巣として知られていたが、鉄道建設が1マイル(1.6km)進む毎にパナマから伝えられる恐ろしい話がなにもものにも勝るものであった。この貧弱な軌道の建設に費やされた人命は、蒸気機関、鉄そして発展の時代以前の暗い残酷な時代に事業に従事した人々のものであった。コロンからパナマの間の枕木一本毎に命が失なわれたと言う話がカリフォルニ

アの金鉱地帯に流布し、ニューヨークからの汽船で持ち帰えられ、古い手紙にも残されている。実際どれだけの人命が失われたか確かではないが、コレラ、赤痢、熱病、天然痘など全ての疫病に対して何等の予防も治療もなされなかったという事実からすれば、数だけの問題ではなかった。カリフォルニアとの通商の面では、ニカラグアとティアンテペックがパナマルートと競合していた。そして、ティアンテペックについてはさほどではなかったが、ニカラグア経由の交通は相当量に達し広く知られていた。例えば1853年のパナマ経由の往復交通量が約27,000人であったのに対し、喫水の浅い汽船を乗り継いでサンファン河を遡り、湖を汽船で渡った後、駅馬車で太平洋に達するニカラグアルートをたどった者は20,000人に達した。陸上の旅程そのものはパナマの方が短く、かつ速かったが、ニカラグアは米国により近く、全体的には、距離で500マイル(805Km)短く、時間で2日早かった。またニカラグアルートは料金が安く、さらに重要なことに、ニカラグアには死の罟と言う風評はなかった。ニカラグアのシステムはコロネリウス・ヴァンデルビルト(Coronius Vanderbilt)が完成したもので、ニカラグア運河を真剣に考えた彼は優秀な技師オリヴィレ・チャイルズ(Orville Childs)を雇って、ニカラグア湖と太平洋の間のルートを調査させた。そして、オリヴィレ・チャイルドは1851年、幸運にも海拔わずか1557フィート(47.3m)の峠を発見した。つまり、パナマ鉄道の最も高い地点よりも1227フィート(38.2m)も低い地点を発見したのであり、1870年に至るまでこれより低い峠は発見されなかった。調査らしい調査はパナマ鉄道によるものと、チャイルズによるものだけであった。さらに、どの様な形式の運河を建設すべきか、即ち、スエズ運河のような海面式運河とするか、閘門システムによって船を持ち上げ地上の障害を乗り越えるかという問題について、米国、ヨーロッパ、学会、軍隊を問わず、いかなる組織、団体も問題にしなかったことは驚くべき事である。

1870年2月21日の夕刻、スループ型機帆船ネブシックはカレドニア湾に到着した。天候は素晴らしく、ダリエンの乾季は北から清々しい貿易風が吹き、濃紺の海は海岸に白波を立てていた。山岳部を除いて殆ど雨はなく、気温は華氏80度(摂氏26.5度)を僅かに越す程度で、昼も夜も一点の曇りもない快晴であった。

一行は海岸線から数マイルの険しい緑の山地を越えることになる。セルフイジェの一行は海からは実際より低く見え、運河建設の最適地と思われていたカレドニア地溝に向かった。

セルフイジェは通信基地と天文観測所の設営のための僅かな人員を後に残して、海兵隊と伐開人夫を含む約80名の一団を率いて偵察行を開始した。一週間後、彼等は汚れ、疲れ、そして沢山の土産話と共に帰還した。一行は太平洋に注ぐスクビティ(Sucubti)河を発見したが、峠の標高は5537フィート(169m)であった。

セルフイジェはカレドニアルートの調査は済ませたと考え、4月20日調査隊を撤収し、おおよそ100マイル(161Km)西方パナマ鉄道に近いもう一つの良港、サンブラス湾に向けて出航した。サンブラスはダリエンのもとより、中央アメリカ全域に於いて、ナイフの刃先のように両洋の間が最も狭い所で、両洋の満潮海面間の距離は30マイル(48.3Km)以下であった。

ここでも山容は低い峠の存在を示していた。しかし、一週間の必死の努力にも拘らず、セルフイジェ一行は僅か2マイル(3.2Km)を調査したにすぎず、海からは非常に近く見えた峠を測量できたのはようやく一ヶ月後であった。測量結果は残念にも3007フィート(91.5m)であった。セルフイジェの報告にある様に、サンブラスルートはカレドニアルートと比較しても実際的ではなかった。実現のためにはトンネルが必要であり、標高千フィートもの山を越えて船を通すために閘門を採用したとしても、運河に水を供給する河川はなかった。

セルフイジェはこの年の内に、地峡が南アメリカ大陸と接続するウラバ(Uraba)湾に面する地点

第二章 英雄

の調査のための第二回目の遠征でダリエンを再び訪れることになる。その後1873年、セルフィジェはアトラト河の上流地帯への第三回遠征も指揮するが、1870年のダリエン遠征以上の成果は得られなかった。彼にとってダリエン遠征は最も誇るべき業績であった。それ以前にもそれ以後にもあれ程苦勞し、また満足の得られたものはなかった。

後年彼は、適切なルートを発見出来なかったことは問題ではない、彼等がその端緒を拓いたのだ、と書き残している。

セルフィジェはロブソン長官に提出した正式報告書で、この努力によって調査範囲は限定され、問題点は狭められ、懸案事項を単純化することが出来たと述べている。さらに、いかなる運河を建設するのかということが決定的要素であると主張している。運河は“海峡と同じ性格のものでなければならず、閘門その他の航行時間を長くするような障害物を設けるべきではない”スエズ運河のように海面の高さに“切り開かれたもの”でなければならぬ、中央アメリカについて知られている事実から、そのような運河が可能なのはパナマを置いてない、と書いている。

フェルディナンド・レセップスの業績をたどると、パナマに於ける冒険を別にしても19世紀に於ける卓抜した偉人である。同時代の全ての人々がスエズに“奇跡”をもたらした人物を目標にしたこと自体、他の時代にはあり得ない事であった。

彼は歴史に突如として出現した。1869年以降“偉大な技術者”として知られることになったが、それまでの彼は必ずしもその様な人物ではなかった。49才の引退した外交官として1854年に運河建設の権利を取得した当時、彼には技術的な素養も財務に関する経験もなかった。彼のリーダーとしての能力も平均的なものであり、決まりきった仕事にはすぐに飽きてしまう質であった。

個人的な傷心がしばしば歴史の転換を促すように、大きな転機が1849年に訪れた。ローマでの特別任務から呼び戻され、命令された範囲を逸脱したとして公式に懲戒を受けた時、レセップスに残されたのは外交官の職を辞することだけであった。その後の5年間、彼はパリと中部フランスの農村の農園を行き来して過ごしている。彼の野望は模範的な農園を造ることであり、地方の紳士としての役割にのみり込んでいた。空虚な心を満たすため、彼は手当たり次第に本を読み、スエズでのエジプト運河について研究した。

所が突然エジプトの太守が二人の奴隸によって殺されたというニュースが入ってきた。新しい太守は、かって太った、魅力のない、友達の少ない少年だった頃、レセップスが知り合ったムハマド・サイド (Mohammed Said) であった。彼は今や心の広い人として知られた、ぎよろ目の山のような人物となっており、レセップスは時を置かずエジプトに向い、1854年の11月中旬、サイドを砂漠の本拠地に訪れた。

サイドは彼の治世を何か大きな事業で始めたいという唯一の希望を語った。所で、レセップスに何か案があったであろうか？ レセップスはスエズ運河の件を切り出した。サイドはいくつかの質

問をした後、全てがこれで決まったと断言した。費用に関する議論は全くなかった。レセップスにはその種の知識が全くなく、彼が有力な組織を代表している訳でもなく、またいかなる利益団体にも関係せず、資金の調達に関しても何等の地位も事務所もなく、そのようなことは彼等の関心事とはならなかったのである。

その後の15年間、レセップスは王朝や新聞編集者達を説得し、ご機嫌を伺い、納得させ、長文の報告書を作成し、砂漠での作業を督促し、細かい点まで気を配り、しばしば顧問技術者を指揮し、欧州の銀行家たちに反論し、レセップスを詐欺師あるいは馬鹿呼ばわりし、運河をフランスが地中海に覇を唱えるための安っぽい企てであるとする、英国首相パルマーストン(Palmerston)の冷笑をもとのもせず、エジプト、ロンドン、コンスタンチノーブル、パリと各地を駆け回った。

資金のおおよそ半分がフランス(25,000の小規模投資家)で集められ、残りはムハマド・サイドが提供した。1863年にサイドが亡くなったが、彼の後継者ケディフ・イスマイル(Khedive Ismail)はサイド以上に協力的で、1869年にはエジプトの財政がほとんど破産に瀕する程であった。事態を最初に変えたのはフランスの技師が設計した巨大な蒸気式浚渫船であった。レセップスは依然として精力的に事業を進めており、事実彼は歴史上例を見ない新しい型の人物であった。つまり、彼に課せられた任務を遂行するに必要な要素、即ち、細やかな神経、根気強さ、ダイナミックな活力、広報能力、説得力、豊かな創造力の全てを兼ね備えた非凡な人物であった。また彼は同時代の外交官の常として機敏で当りのやわらかい人物でもあった。

スエズ運河の開通式が1869年11月17日に盛大に挙行された。晋仏戦争が勃発するまでの8ヶ月間、レセップスはヨーロッパ中のヒーローであった。パリでは彼のために沢山の宴会が開かれ、名前は新聞に、顔は雑誌を飾った。

晋仏戦争の“大敗退”と称されフランスを過激

なまでに激怒させた1870年の最初の小競り合いは8月14日に戦われ、フランスの英雄的戦いにも拘らず、結果は瞬時にして明らかとなった。2週間以内にフランスの主力部隊がメッツ(Metz)で包囲され、9月2日、ナポレオン三世と麾下の100,000の軍団はセダン(Sedan)に於いて降伏した。これはフランスの歴史上最大の屈辱であり、これによって第二共和制が瞬時に崩壊した。この結果、9月4日レオン・ガベッタ・デ・ヴィレ(Leon Gambetta de Ville)がホテルの窓からパリの暴徒に対し第三共和制の誕生を宣言することになる。

戦後突然にして起きたこのフランスの復活は戦いに破れたという事実と同様、驚くべきことであった。あたかもセダン(Sedan)での敗戦が蓄積されていたエネルギーを解き放ったかのようなであった。全国民がそれまでの努力を倍加し、復讐の精神のもと燃え上がった。それはまさに、“平和と発展”という戦場に於ける復讐戦であったのである。栄光の時代は過去のものではなく、再び蘇ったのであった。

フェルディナンド・レセップスにとっても、今や20年前のように引退を考える時ではなく、新分野の開拓に立ち向かっていった。人々は彼をフランスの活力の化身、そして“素晴らしい楽観主義者”と称した。ガベッタは彼を“le Grand Français”偉大なフランス人、偉大な愛国者と呼び、これが多くの人々にも広まった。彼は彼の年齢の半分にも満たない人々のような熱心さでフェンシング、乗馬など定期的な運動を欠かさず、非常に健康を保っていた。髪は白くなっていたが、65才という実際の年齢より10~15才は若く見えた。スエズ運河会社の議長として、ゆくりとしかし着実に価値が上がっていく数千の株主の資産の後見人としての地位を保っていた。彼は砂漠に於ける事業に関連して催される晩餐会、新聞の取材など公の役割をこなし、さらに、密かに進行している新しい企画について語った。彼はパリとモスクワ、北京、ボンベイを結ぶ鉄道の建設について話し、チュニジアのガベス(Gabes)湾の低い稜線を切り開

いてスペイン一國に相当する広さの低地に水を導きサハラ砂漠に内海を創造すると言う驚嘆すべき計画を持っていた。

レセップスがパナマ地峡の運河に関心を持っていることを公開の場で最初に表明したのは、1875年に地理学会 (Societe Geographie) が主催した国際会議の場であった。彼は二つの課題、運河の最適ルートと、海面式か、閘門式かという運河の型式が議論されなければならないと指摘している。レセップスがアメリカの地峡に建設されるべき運河は閘門の無い、海面式でなければならないと断言したことにより、この問題は解決したように見えた。

一方大きな転機が訪れようとしていた。ロスチャイルドの支援を受けた英国がスエズ運河の財政的支配を突然手中にし、パリの事務所では依然として会社の長であったレセップスの基盤が相当揺らぐことになった。跨るべき企業、フランスの栄光は一転して大英帝国の生命線となったのである。

一方その年の冬が訪れる前に、グラント大統領の両洋運河委員会は中央アメリカに於ける調査の結果を検討し、ニカラグア・ルートが有利とする全員一致の結論を出した。パナマについては通り一遍の記述しかなされなかった。

数週間の内に、地理学会は米国の検討は不十分であるとして、中央アメリカの運河建設の利害得失について科学的な評価を下すための大国際会議を主催することを発表した。

フェルディナンド・レセップスがチュール (Turrr) シンジケートの単なるお飾りなのか、彼の自発的意思なのか、あるいは精神的な先導役なのかということが議論の対象となった。彼にはどうにもならない力の犠牲者であるという見方もあったが、彼の性格は別として、あらゆる側面からみて、フェルディナンド・レセップスを除いて事業を積極的に指導できる人物はなかったであろう。事実は、彼がかって“私が最高責任者でないなら何もする気はない”と語った通りであった。新たに組織されたチュール・シンジケートのメンバーは小

規模ではあったが世間の注目と信頼をすぐ得るに十分な“良く選ばれた”人達であった。シンジケートは正式にはダリエン国際両洋運河会社 (Societe Civile International du Canal Interoceanique de Darien) と称され、資本金は300,000フラン、60株であったが、レセップスは株主でも会社の職員でもなかった。指揮権と株の大半は三人の取締役の手にあった。この中で最も目立つのがシシリアのガルバルディ (Garibaldi) 家のナンバー・ツーとして著名なハンガリー人、イスファン・チュール (Istvan Turr) 将軍であった。第二の人物は金融業者ジャック・デ・レイナ (Jacques de Reinach) 男爵である。この三人の中で最も重要な人物はナポレオン I 世の姪レティティア (Laetitia) 王女の庶子であるルシアン・ナポレオン・ボナパルト・ウィーズ (Lucien Napoleon-Bonaparte Wyse) 中尉である。彼はフランス海軍を一時離れており、29才の若さであった。レセップスを訪ねたのはこのウィーズで、レセップスは当初この若者が気に入った様であった。

地理学会が公表した当初の計画は、体系的な踏査、調査を世界の指導的学術団体の参加を得て、完全に行うものであったが、チュール・シンジケートがその全てを自らが実施することを提案し沙汰やみとなった。ボコダに交渉者を送り、コロンビア領土内の調査の許可を得た 6ヶ月後の1876年11月の初旬、17名の調査隊が汽船ラファイエット (Lafayette) で出航した。ウィーズ中尉が指揮を取り、もう一人のフランス海軍士官、アマンド・レクルス (Armand Reclus) 中尉が補佐役であった。任務は、運河ルートを発見し、調査することであったが、活動範囲は、コロンビア政府が鉄道沿いの通行権利を犯すことを認めなかったため、鉄道の東側のダリエンに限られていた。つまり、地理学会の当初の提案に盛り込まれていた広範囲にわたる調査とは必ずしも言えない、シンジケートが法的権利を持つ限られた地域のみを調査の対象としていたのである。

調査は 2ヶ月の航海を含めて 6ヶ月にわたった。

全員がマラリアに罹り、2名が密林の中で、1名が帰国の船の中で死亡した。ウィーズ自身も全身に虫刺されの跡を残し、痩せ衰えて帰国した。彼は士気を完全に失い、それを隠そうともしなかった。彼等は分水嶺を越すことはできたが、地勢、猛暑、雨に打ちひしがれた。全くの推量にすぎなかったが、ダリエン運河には9マイルものトンネルが必要であると報告するのが精一杯であった。

この報告にレセップスは失望した。彼には閘門のない、海面式運河以外のものを受け入れる気はなかったのである。さらに、彼は後にニューヨークの新聞記者に“ウィーズとレクルスの報告に際して、海面式運河の建設は鉄道ルート以外にないと話し、もう一度現地に戻って、そのルートでの海面式運河について報告して貰えれば有り難いと伝えた”と話しているように、レセップスはどこに運河を建設すべきか既に知っていたのである。

彼の希望に従って、ウィーズ、レクルスの二人は再び船出し、コロンからパナマ市に渡ったウィーズは必要な準備を整え、気乗りのしないままサンブラスの太平洋側の海岸に向かった。レセップスの意図を知りながら、なぜそんな無駄をしたのか疑問である。3週間後、ウィーズはサンブラス・ルートではトンネル無しで運河建設はできないと知って、全員パナマ市へ戻ることを命令した。

レクルス中尉は鉄道沿いにパナマ・ルートを調査することを提案したが、これは合意事項に違反することであったので、ウィーズは彼自身ポコタに行く決心をした。

その間、レクルス中尉は鉄道から数マイル東の太平洋側の斜面の非公式な偵察を始めたが、“本当の意味での探査と言えるものではない”と彼自身日記に記しているように、歩き回り、鉄道に乗るといった域を出ないもので、耳痛がひどくなったこともあり、全ての作業を中止してフランスに戻った。

これによりウィーズ調査は終焉を迎えたが、パナマ・ルートに費やされたのは僅か18日にすぎなかった。

これとは対照的に、三年前のアメリカの調査では2ヶ月半をパナマに費やし、その大半を現場で過ごしている。アメリカは百名以上の人員を擁して、両洋間の水準測量を行い、チャグレス河の水源を探查し、そして地図、統計表を作成している。さらに、ワシントンの政府印刷局が地形図と図面類を除いて、ウィーズが全くよりどころとしていた、調査結果の大半を纏めた、数百頁に及ぶ文書を出版している。

5月中旬、ポコタの関係機関とパナマに於ける権利についての協議を済ませたウィーズは再び地峡に戻り、レクルスが殆ど何もしなかったことを知ったが、彼自身もそれ以上の時間を費すことはせず、早速身辺整理をしてパナマを後にした。彼は米国が決定したルートであるニカラグアを見なければならぬと考えた様であるが、それも非常に短時間の旅行であった。

ウィーズはニカラグアの後、ワシントンを訪れ、海軍省ではニカラグアとパナマの調査結果を取り纏めた人々に迎えられた。会談は心からのものであったが、ウィーズには全く実りの少ないものであった。米国側はウィーズの旅行に大きな興味を示し、英語に堪能なウィーズは密林地帯での米国の先駆的努力に関心を示した。ウィーズの目的は米国の作成した地形図と図面類にあったが、海軍省としては、彼の要望に沿えないとして、丁重に断られた。

従って、ウィーズは独自の調査結果もなく、25年前、鉄道会社が作成した以外のパナマの地図を得ることもできず、ウィーズ権利として有名なポコタでの契約書だけを手にニューヨークを後にした。しかし、取り敢えず、金銭的には計り知れない価値のある、この利権を得たことで十分であった。

利権の内容は：

コロンビアはチュール・シンジケートに対し、99年間有効な、パナマ地峡横断運河を建設する独占権を与える。シンジケート側の誠意の証しとして、権利者は1882年までに、ロンドンの銀行に750,000フランを預託する。権利者は3年以内

に十分な資格を有する技術者からなる国際委員会により調査を実施し、さらに2年以内に運河会社を設立し、12年で運河を完成しなければならない。

コロンビアはその代償として、運河の粗収入に対し、最初の25年間は5%、次の25年間は6%、次の25年間は7%、それ以降、契約が完了するまで8%を受け取る。しかし、支払額はコロンビアがパナマ鉄道から受け取る250,000万を下回ってはならない。

コロンビアは運河会社に対し、運河の両岸219ヤード(200m)の帯状の土地とは別に1,235,500エーカー(5,000平方km)の公有地を無償で提供する。両端の港湾と運河は中立地帯に宣言される。運河は99年後にコロンビアに返還される。

さらに細かい条件が付されていたが、主要な部分は以上の通りであった。利権は他の個人あるいはシンジケートに委譲すなわち売却できるが、いかなる場合でも外国政府に売却することはできないこと、また権利者はパナマ鉄道とその権利、特権に関し“平和的”に協議しなければならないことが定められていた。

ウィーズとレクルスはパリで合流し、レセップスに示す計画案を急いで纏めた。それは、パナマ鉄道の路線に沿った海面式運河であったが、これもまたトンネル区間必要とするものであった。しかしレセップスはこれに反対の意見は述べなかった。

運河会議が始まる前の1879年の早春、シャルル・デ・レセップスがパリで父に会った。彼は38才であったが殆ど禿げ上がり、太い眉と黒々とした髭をたくわえており、実際の年よりかなり年とって見えた。彼は父同様自尊心が高く、丁重さを自然に身に付けおり、また常識に富み、仕事熱心であることに加えて、父の右腕として働いたスエズに於いて広く尊敬を集めた有能な管理者であった。シャルルは全く献身的な息子であったが、パナマでの計画は一種狂気の沙汰としか思えなかった。

“パナマで何をしようと言うのですか”と父に

たずねた。“お金ですか。しかし、スエズ以上の苦勞をパナマで繰り返すことはないでしょう。栄光ですか。あなたは既に十分な榮譽を得たはずで、どうして他の人々に任せないのですか。あなたと苦樂を共にした我々はもう休んでも良いはずで、パナマの事業が雄大なものであることは間違いありません。しかし、それを指揮していく場合の危険を考えて下さい。あなたはスエズでは奇跡的にも成功しました。それだけでは満足できないのですか。”

これに対し、レセップスは既に決心してしまったことだと答えるのみであった。レセップス自身認めなかつたらうし、また口にもしなかつたが、シャルルに対する信頼が彼の決心に影響を与えていたのである。

第三章 独断

正式名称Congres International d'Etudes du Canal Interoceanique両洋運河検討国際会議は1879年5月15日の木曜日に開会された。場当りの探査と空虚な約束、科学的な知識と国家間と協調の欠落を正すことが数世紀にわたる夢であったが、技術者、海軍士官、経済学者、探検家など世界の指導的機関、権威者が“公平かつ明快な科学”の下、時代の最大の大事業に着手するため一堂に会した。現実はともかくとして、少なくともそう言われたのである。

レセップスが5月中旬を選んだのはパリの最も良い季節だからで、彼自身が招待状を発送し、議題、議事の進め方、委員会の設置、さらには歓迎行事に至るまで目を通した。何ごとによらず、成り行きまかせにはしなかったのである。

全員で136名の代表が集まった。フランスとその植民地に加えて、22ヶ国が参加した。米国はダニエル・アメン (Daniel Ammen) 提督、メノカル (A.G. Menocal)、セルフフィジェ司令官の他、米国地理学会、国家科学アカデミー、米国貿易委員会、サンフランシスコ市の代表からなる11名の代表団を派遣した。

彼等は地理学会本部の講堂に集まった。レセップスと彼の部下が演壇に、代表団が最初の五列目までに席を取り、残りの席は見物人によって占められた。レセップスが歓迎の挨拶のため席を立つと、大きな拍手が沸き起こった。

しかし、この最初の会合は全く儀礼的なものであった。レセップスは幾つかの冗談を飛ばし、会議の事務局を務める、ヘンリー・ビオネ (Henri Bionne) が地理学会の運河計画に対する関心について退屈な文書を読みあげた。次に、レセップスが各種委員会の長を紹介し、作業委員会について急いで説明し、ついで参加者全員のリストを読み上げ、挙手による参加の確認を行った。

米国側の参加者の中にはこれに閉口したものもあった。全てが余りにも手際良く、かつ独善的に

仕組まれていたからである。参加国の数が強調されたが、その大多数が以前からの忠誠心あるいは個人的野望からこの老人 (レセップス) の決めることに賛成することを既に決めているフランスの代表が数の上で圧倒していることは明らかであった。

いくつかの委員会の中で、運河の建設位置、形式および事業費を審議する、第四委員会、即ち技術委員会が焦点であった。これはレセップス自身が議長を務め、52名の委員からなる最大の委員会であったが、その過半はフランス人で占められていた。実際、総員136名の代表の内、過半数を優に越える73名がフランス人で占められていたが、技術者はその4分の1にも満たなかった。さらに、レセップス自身、議事の運営を余りにも急いだ様に思われた。会議は“米国流に速やか、かつ実務的に”進めなければならないとレセップスは断言し、一週間で十分であると考えていた。

小規模な委員会による作業は効率が悪く意味がない、というのが彼の考えであった。従って、依然として注目を浴びていた技術委員会の審議は講堂で開催された。

“アメンとメノカルが種々のルートについて、図面と計算結果を紹介する段に及んで、状況は一変し、懸案について偏見なしに真剣に検討するために来た有能な技術者の一団は、課題に対してヨーロッパ人が何も知らないことに仰天するとともに、米国代表の発表は皆を驚かせた”とアメリカ人の一人が記している

アメンの発表は米国の調査に関して簡潔で総括的なものであったが、彼が説明のために使用した地図、図面類は、ヨーロッパではその類いのものが従来全く見られなかったこともあり、即座に効果を現した。次にメノカルがニカラグア案の“技術的展望”について、他のルートに較べて問題点が少ないと報告した。実際の路線測量に基づく事業費見積りは他に比較して相当に安く、経済的な面だけでもニカラグア運河が優先していた。ニカラグアでの海面式運河は問題外で、提案は閘門式

運河であった。

ルートは1850年代始めにヴァンデルビルトの顧問技師、オーヴィル・チャイルズが引いたものに似ていた。サン・ファン河に幾つかの小規模な堰堤とそれを迂回する短い運河を設けて航行可能にする。西に向かってニカラグア湖までの間に10ヶ所の閘門を持つ全長 40マイルの運河である。湖から太平洋の間は僅か 16マイル(25.8km)で、この部分には海面までの間10ヶ所の閘門を設置する。グレイタウン (Greytown) から太平洋側のブリト(Brito)までの延長は、パナマ・ルートの三倍以上の、181マイル(291km)となるが、その内 56マイル(90.2km)は既存のニカラグア湖であり、さらに約 70マイル(113 km)はサン・ファン河を外洋船の航行が可能にようにすることによって処理できる。即ち、運河として実際に建設しなければならないのは 50マイル(80.5km)余りであり、パナマ・ルートと比較しても決して長くはない。このための建設費は65,600,000ドルであり、言われているパナマ案の三分以下である。

それは洗練され自信に満ちた5時間にわたる説明であり、詳細な部分については曖昧で不確実だったウィーズ中尉の後の説明であったこともあり、説明者の立場を良いものにした。ウィーズは全ての計画をパリを離れる事なく(現地調査なしで)作成した様に話した、と代表の一人が記している。メノカルは再び登壇し、三ヶ月間チャグレス河筋を調査した専門家の結論として、パナマに運河を建設しようという企ては悲惨な結果に終るだろうと述べた。最も大きな問題は河川である。閘門式であれ海面式であれ、パナマでのいかなる運河も、数回、最低一回は河を渡る必要がある。もし海面式運河を河沿いに開削するとすると、結果として流れが激しくなることは容易に想像できる。河川と運河が交差する部分の落差は水深が数フィートに過ぎない乾季においてすら、42フィート(1.28m)にもなる。雨季には河川はすぐに増水し、一時間の内に107フィート(3m)も上昇する。洪水時には水深は367フィート(11m)にも達し、川幅は 1,500フィート(458m)にまで

広がると説明した。このような巨大な自然の力を制御出来たとしても、それに必要な費用は計算外である。従って、河川の処理を考慮しない計画はいかなるものであっても現実的ではないと述べた。

パナマルートでの米国の公式の計画はチャグレス河の問題を回避するため、河川を横架する閘門式でたてられた。メノカルは河川を横断する延長 1,900フィート(580m)の巨大な石造高架橋を計画した。最も水面標高の高いこの高架橋地点での運河の標高は 124フィート(37.8m)で、船舶をこの高さに持ち上げるため、両側にそれぞれ12ヶ所、合計24ヶ所の閘門を設置する。このような運河の建設費用見込みは94,600,000ドルと述べたが、これはウィーズが海面式運河の建設費として試算したものとはほぼ同じであったため、多くの聴衆の驚きを誘った。

メノカルは周辺の状況から、これが唯一可能な解決策であると信じていたが、実施する気は全くなかった。客観的に考えて、いかなるタイプのものであれ、パナマでの運河建設は推奨できなかった。彼はたとえ閘門式運河であっても、常に洪水の脅威に晒されだるうことを強調し、さらに、たとえ閘門式としても必要となるクレブラと呼ばれる分水嶺を切込む深い掘削は地すべりの危険に晒されるだろうと続けた。

メノカルがパナマに対しこの指摘を行った時点で評決が行われておれば、レセップスが個人的に認めた様に、会議はニカラグアを選択したであろう。しかし、レセップスの意向もあり、これを評決に付す事は考慮もされなかった。会議の裏で、彼は米国の主張を認めることは“米国の政治的党目を利するだけである”と、フランス代表団の説得に忙しかった。従って、パナマ以外の決定には賛成しないという方針に変更はなかった。

5月23日の金曜日、代表のひとりの表現を借りれば、レセップスは“それまでの冷静な仮面をはずして”講堂に総会を招集した。彼は後に大きな地図が張られた演台にひとり立ち、はじめて長い演説を行った。聴衆は話に耳を傾け、レセップスはこの件に関し自分が卓抜した地位にあり、結局

は彼の意見に賛同するであろう事を見越して、あたかも親しい友人達に語りかけるかの様に地図の前を行き来しながら休みなく、メモもなしで熱心に語りかけた。

彼の考えは簡潔かつ最も心をひきつける言葉を選んで語られ、その様子はあたかも舞台の上で照明を浴びる精力的な役者の様であった。

パナマが運河最適の地であることは地図を見れば一目瞭然である。ルート上には鉄道が、その両端には既に繁栄する都市があり、ルートは既に確立されている。パナマだけが海面式運河を建設できる地点であり、この点について議論の余地はない。当然、問題が全くない訳ではなく、困難は常に存在する。スエズに於いても、著名な専門家の多くが解決できないと判断した程の大きな課題に直面した。しかし時間の経過と工事の進展に伴って増大する課題は人々の叡智と努力によって解決された。パナマに於いても同じことが言える。いかなる困難が待ち受けていようとも、人間の叡智がこれを克服するだろう。我々は直感を大切にしなければならぬ。フランスには募集予約の開始を待つ十分な資金がある。

彼は聴衆の気質をよく考え、効果的かつ自信たっぷりに演説した。聴衆は彼を崇拜していたのである。

それまで沈黙を保っていたフランス代表のひとりが、会議全体を通して最も素晴らしい発表を行うために講堂の演壇に登場したのは、その日の午後であった。ひとりの天才が壇上に登ったが、誰も、レセップスですら、注意を払わなかった。彼は仏橋梁高速道路省の技師長で、髭を生やした小柄な貴族ゴディン・デ・レピネイ (Godin de Lepinay) 男爵であった。パナマ・ルートの持つ課題に対する彼の提案は非常に単純かつ実に独創的なものであり、その後の歴史がそれを証明している。提案はメノカル同様、運河をチャグレス河を横断して建設するものであったが、マタチン (Matachin) 地点の高架橋の代りに、地峡の殆どの区間を水の橋でつなぐことを想定した。即ち運河の区間

に二つの人工湖を設け、湖と大洋の間を階段状の一連の閘門でつなぐ案である。ニカラグア湖がニカラグア案に於いて航路と運河用水の確保に果たす役割を、パナマでは人造湖に果たさせようと彼は考えたのである。言い換えれば、ニカラグアに於いて天然に存在する条件を、技術力でパナマに造ろうとするものであった。

彼の案はそれまでの伝統的な考え方では運河とは言えないものであった。彼のいう湖はチャグレス河の大西洋への河口付近と太平洋に注ぐリオ・グランデ河の2ヶ所に建設される巨大なダムによって造られる。これらのダムは地形が許す限り両大洋の海岸近くに建設する。最も大きいチャグレス・ダムは本流とガツン川の合流地点に建設され、大きな水面を形成すると彼は説明した。双方の湖の水面は海面上80フィートとし、唯一の大土工となるクレブラの山稜を開削した水路で接続される。

この案の利点は計り知れない。先ず、掘削土量は大幅に削減される。さらに、川が湖に直接注ぐことにより、チャグレス河の洪水による危険が取り除かれる。ダムによって河川流出は抑制され、湖を満たした水は運河の水源となる。これにより、河川は運河の障害となるどころか、システムを動かす血液の役割を果たす。さらに、これによって造られる運河は、狭い水路ではなく、広大な湖自体が水路となる。

さらに重要な点は、この簡略な方法によって工事犠牲者の数を少なくできることであると述べた。全ての聴衆は種々の熱帯性の熱病や毒気のほとんどが、ジャングルの腐った植生と臭い土が放つ“悪い蒸気”によるものであると信じていたので、その様な地盤を大規模に改変することはそれらの疾病の流行をもたらすと考えていた。しかし、彼の計画では掘削量は最小限で済み、工事中の地盤に与える影響が最も少ないことから疾病の発生も少くなる。さらに、ひとたび運河が完成してしまえば、この危険な地表面は湖水で封じられ、永遠にその効果を発揮することになる。

彼の説明は雄弁かつ予言的であったが、参加者

達はこの案について型ばかりの議論をする必要すら認めなかった。会議は別の方向に傾いて行ったのである。

技術委員会の最終報告はパナマでの海面式運河であった。5月29日の木曜日、歴史的な最終評決のため、総会が招集された。投票がフェルディナンド・レセップスの番になった時、彼は“私は賛成に投票する、そして、この事業を指揮することを受諾する”と叫んだ。これは彼がこの事に関して公にした最初の宣言であり、議場に衝撃を与えた。その後は速かに事が進み、賛成74、反対8、棄権16、欠席38の投票結果が発表された時には完全な静寂が議場をおおった。

フェルディナンド・レセップスは彼自身の道を選ぶ人であり、その事によって裏切られることは決してなかった。会議はウィーズの利権に欠落しており、財政的な支援を確保するための必須の条件であった計画の正当性と権威を付与することを第一の目的として開催されたのであった。大袈裟な国際会議は、運河問題について合意を得るためではなく、唯ひとりの代表、即ちフェルディナンド・レセップスが既に心に決めていた決定に公式の場を与えるために考え出されたのだった。

第四章 遠い海岸線

レセップスはすぐに次の行動に移った。数日の内に、2,000,000フランの資金を提供し、会社が正式に設立された暁には割引き値で発起人株を受取る裕福で影響力のある友人270余名からなる私的なシンジケートが結成された。続いて、チュール・シンジケートを10,000,000フラン(2,000,000ドル)で買収した。支払の半分は現金で、残りは新会社の株で支払う条件であり、ウィーズの利権は彼のものになったのである。ウィーズはレセップスが彼の労苦に報いるため工事の指揮を任すことを約束したと友人達に嬉しそうに話したが、スエズの例が示す様に、レセップスは権力や榮譽を他人と分かち合うタイプの人物ではなかった。ウィーズに対するいかなる地位の約束も彼は否定した。この若い士官は彼の目的達成のために働いてくれたが、もう必要なかったのである。

パナマ万国国際両洋運河会社 (Compagnie Universelle du Canal Interoceanique de Panama)の設立趣意書が準備され、レセップスはスエズでの事業で集めた額の二倍に相当する、400,000,000フランの資金の募集宣伝のために地方に旅立った。前回同様、あらゆる階層の小さな投資家達が彼を支持してくれるだろうと語っている。

しかし現実はその程簡単ではなかった。スエズ運河会社が組織された頃とは時代が変わっていた。金融界、報道機関の力が相当強くなっており、この新事業は既に彼等の計算ずくの攻撃目標になっていたのである。フランスの有力な銀行家達は、この機会にその特質を発揮し、彼等の予言通りレセップスの最初の資金募集が失敗に終わった場合に事業に参入し、株の購入に関して主導権を握ろうとしていた。一方、有力な報道機関は彼等を後押しすることによって利を得ることを期待していた。レセップスが蹙蹙し、人々の金を託するに値しないと噂がボウルセ (Bourse) 証券市場から広まった。

結果は株式発行の失敗となって現れた。レセッ

プスでなかったら誰でも、それ以上の屈辱を免れるために全ての計画を放棄したであろう程の騒ぎとなった。800,000株の募集に対し、その10%に満たない僅か60,000株が売れただけであった。事態の解決のため何をすべきか明らかであった。銀行家達の参加が求められ、株を購入した人達には事態が解決された時点で改めて株が購入できることを知らせるとともに、金が払い戻された。その間レセップスはパナマに向い、乾季の始まる1879年12月30日に現地に着いた。これはコロンブスのレモン湾到達に比較しうる出来事であるとされた。レセップスは軽快な白い麻の背広に身を固め、絶え間なく語り“運河は必ず建設される”と断定しながら次々と所見を述べて行った。とはいえ、彼がコロンにかなり失望したであろうことは容易に想像できる。船上はるかに望むコロン市は湾上に浮ぶ魔法の様に見えた。白壁や赤い屋根が紺碧の海に映え、それを緑の山裾が取巻いていた。しかし、近づいて見ると杭の上に建つむさ苦しい小屋とペンキ塗りの貧弱な屋根に過ぎず、街全体に悪臭が漂っていた。

11時30分には上陸を済し、荷物を陸揚げしてフロントストリート (Front Street) に待つフランス、コロンビア両国旗で飾られた黄色の客車に乗り込んだ。眩しいばかりの陽光の中、列車はプラスチックや鐘の音さらには後を追う群衆の喚声に送られてフロントストリート駅を出発した。そして列車はしばらくキラキラ輝く湾に沿って走った後、ジャングルに消えて行った。

コロンを出てすぐに鉄道建設時代に死者を埋葬した低い丘陵地マウント・ホープ、即ちモンキー・ヒルとして知られる地点を通過した。その後数マイルは広大なマングローブの沼沢地を横断する水面ぎりぎりの鉄道を走った。沼地とガツンの間は鉄道の建設による失地を取戻そうとするかの様に植物が繁茂していた。このため、路線確保のために年数回の伐開が必要であるという話であった。

ガツンでは乗客の大半が客車から降り周りの景色を眺めた。コバルト色の空の下、レセップスが

後日シャルルに宛てた手紙の中で“美しい山国”と表現した、多種多様な植物が繁茂し圧倒するばかりの森林が目を見せた。

ガツンを後にして、列車は乾季を迎えて茶色くゆったりとした流れが大きく蛇行するチャグレス河の峡谷沿いに走った。河は右手に見え、僅か東ながらおおむね南に向かって続いている。列車は依然として海面とほとんど同じ高さの所を少しずつ峡谷の流れに向かって“上って”行ったが、地図の上では“下に”向っていることとの食い違いについて説明を求める者もいた。沼地を横断しコロンから23マイル(37Km)の中間地点で列車は止り、乗客は降りることを求められた。インディオの言葉で“橋”を意味し、この地点でチャグレス河を横断するバルバコスに到着したのであった。その時バルバコスの橋だけが通行できなかったのである。丁度数週間前の11月に大きな“北風 (norther)”が来襲し、三日間も大雨が続いて記録的洪水をもたらしたのであった。この三日間にチャグレスの水位は46フィート(14m)上昇して軌道は30マイル(48.3Km)にわたって冠水し、橋がねじれて各所で歪んでしまっていた。

このバルバコスの状況はレセップス一行に対する明らかな警告であった筈である。重厚な鉄橋の状況はこの5週間、ひとつの列車も地峡を横断しておらずパナマ、コロン間の輸送が途絶していることを示していた。破損箇所足場板をかけ渡し、乗客を徒歩で対岸に渡らせてから別の列車に乗せる応急処置が取られていた。

対岸に待機する列車の脇にはパナマ市からの12名程の代表団があたかも葬儀参列者のように改まった様子で待っていた。列車は“憂鬱病”に罹った中国人鉄道労働者が集団自殺した所として有名なマタチンまでの数マイルの間に幾つかの支流を渡った。

マタチンを過ぎると列車はチャグレス河から離れ、最高地点クレブラ (蛇の意) に達する。ここはパナマ市から10.5マイル(16.9Km)で、列車はここから中国の水墨画の様な両岸の円錐状の緑の丘陵

を縫って太平洋に向けて下る。この区間は既に太平洋に注ぐリオ・グランデ河に沿っている。列車は最後の数マイルを警笛、警鐘を鳴しながらパナマに向った。右手前方に教会の塔と赤い屋根が、そしてその先に太平洋が横たわっているのが見えた瞬間、喚声が上った。

パナマ市の原形はバルボア(Balboa)が太平洋を発見した僅か6年後の1519年につくられた。パナマはインディオの言葉で“魚が沢山とれる所”という意味がある。街ができて以来、パナマ市は度重なる火災で破壊された。近くは1878年に市の3分ノ1近くが灰燼に帰している。通りは馬車がスレちがうのが難しいほど狭く、外に張り出したバルコニーで薄暗かった。市には下水道と呼べるものもなく、公衆衛生施設は全くなかった。コロ市と同様、飲水はそこここに置かれた大きな雨水溜か、ろばの挽く荷車で周辺から運ばれており、水源がどこであれきれいとはとても言えないものであった。結核、天然痘、コレラ、黄熱病、マラリアは決して珍しくなかった。

とは言えコロ市と較べれば相当ましであった。先ず、コロ市とは違いスペイン風の建物、スペイン人の風貌、スペイン風の風習などスペイン本国と殆ど変りなかった。州政府はパナマ市にあり、パナマ主教が駐在していた。湿度は大西洋側ほどはひどくはなく、雨も少なかった。“朝夕の気候は全く快適で”貿易風が吹く乾季の気候は理想的とも言える程である。スペインの古い海壁であるボベダス(Bovedas)から見る月明りに映える湾の眺めは熱帯アメリカで他に例を見ない程素晴らしいものであった。

これに加えて、レセップスの到着に備えてほとんど奇跡ともいえる様な準備がされた。従わない者からは罰金を取るという事で、彼の目に触れるであろう箇所は街路の清掃、ペンキの塗り直し、洗浄、あるいは補修が要請された。この様な清潔な雰囲気は、昔からの居住者が記憶する限り、かつて無かったことであるとの報告もある。この来訪者に良い印象を与え適切なもてなしをするため、

州政府は翌年の全予算を投入していた。

その夜、国主催の晩餐会がホテルで開かれ、引続き舞踏会、演奏会が夜通し催され、人々が数百の日本提灯に照らされた広場に繰出した。この夜ほとんど誰も眠らなかったが、新年を迎えた清々しい翌朝早く、レセップスは勲章で飾った正装を身につけ港に向かった。沢山のシャンペン、コニャックと数百の人々を湾に沿って3マイル(4.8km)の運河の終端予定地点、リオ・グランデ河の河口にタグボートで運ぶ予定であった。レセップスはパリ出発にあたって、新年の元旦に運河の起工式を行うことを約束していたのである。

おおよそ600名の人々が集まっていたが、船の到着が遅れ、潮の時期を失ったため、予定地点の近くに行くことが出来なくなってしまった。しかしレセップスは“予定を変更するような人物ではなかった”。彼は両腕を支えられながら木の椅子の上に立ち、乗客の注目を求めたが、船はひどく揺れ、炎熱の中シャンペンを注ぐのに2時間近くも要したため容易なことではなかった。そして、彼はどこでやっても鉄入れ、“le premier coup de pioche”には違いないと宣言した。彼の幼い娘フェルディナンデ(Ferdinande)がこの歴史的な鉄入れを行うことになっていた。彼女はこのためにわざわざフランスから持参したピカピカのツルハシでシャンペン箱に詰められた砂に向かって最初の一撃をふるった。

その後数日間は晩餐会、スピーチ、乾杯、花火、競馬、闘牛が続き、技術委員会が開かれたのは1月6日の午前であった。この最初の会議は短時間のもので、レセップスは運河はオープン・カットでなければならないことを指摘し、“さて皆さん、今や君達は何をなすべきかわかったと思う、前進し、それを成し遂げよう”と語った。レセップスがニューヨークに向かって出発する前24時間の内に技術委員会は最終報告書を提出したが、300頁の報告書は予め決められていたものにめくら判を押しただけのものであった。海面式運河が正式に承認されたのである。チャグレス河を治めるため

にダム建設を勧告し、彼の希望に沿ってコロン側の防波堤と太平洋側の末端に防潮閘門が計画されていた。また、建設期間はパリ会議で宣言された12年を短縮して8年とした。

レセップスはこの報告に満足したが、ただパリ会議での算定よりも357,000,000フランも節減した843,000,000フランの事業費については不満であった。この新事業費は出資金に対する当初8年間の利息、一般管理費、チュールシンジケートおよびコロンビア政府に対する支払、莫大なパナマ鉄道買収費用を考慮しないものであったにも拘らず、レセップスはまだ高いと考えた。パリ会議の試算ではこれらの項目を考慮しない代りに25%の予備費を計上していたが、新事業費の算定に当って予備費は10%に切り詰められていた。

しかしもっと驚くべきことは、新しい試算では掘削土量をパリ会議で試算した46,000,000立方メートルの五割増しの75,000,000立方メートルと見積っていたことである。パナマを実際に目にし、陸地を横断し、事業量がそれまで思っていたよりも5割も多いと見積ったにも拘らず、委員会は運河の総建設費を削減し、予想しない事態に備えるための予備費を切ったのである。それでもなお、レセップスは削減が不十分だと不満であった。彼は“我々のパナマでの事業はスエズよりは簡単である”と断言した。“技術者達とともに地峡のいろんな場所を見たが、なぜ彼等が長い間パリとフォンテンブローの距離に過ぎない、二つの大洋の間に外洋船の航行できる海面式運河を建設することを躊躇してきたのか理解に苦しむ”とシャルルに書き送っている。気候の悪さについても“反対者達の作り話”に過ぎないと書いている。

レセップスはレモン湾からニューヨークに向かう船の特等船室に静かに座り、委員会の報告書の筆を執った。船がイースト・リバーにさしかかる頃までに、事業費をさらに184,000,000フラン、およそ37,000,000ドル削った。ニューヨークで乗船してきた記者に対し、運河は131,720,000ドルはかからないと話している。この数字がパリ会議での試算

を240,000,000ドルも下回る驚異的なものであることは誰もが認める所であった。

予想通り、レセップスはニューヨーク滞在中常に新聞の一面を飾った。この20年間、彼ほど温かく心からの歓待を受けた外国人はいないと報じた。新聞記事は彼の印象的な姿、つまり雪のような白髪、熱帯の日焼け、若さ、知的な生気を伝えた。これは、ぼんやりした頭の変な老人という後の評価とは全く対照的であった。

“彼の過去の業績に対し、我々は最大限の歓迎と心からの敬意を表わす”これは“彼がこれから行おうとする事とは別の話である”とトリビューン紙のホワイトロー・レイド(Whitelaw Reid)は言い切っている。これはレセップスが米国のどこへ行っても同じで、ワシントンでの評価はさらに歯切れの悪いものであった。

ハエス(Hayes)大統領は、合衆国は地峡運河の支配権に関し欧州あるいは欧州の連合体の力に屈しないことを議会へのメッセージで率直に認め、防衛上、欧州勢力によるこのような事業に対しいかなる企業も個人も投資すべきではない、“両洋運河は我国の大西洋、太平洋兩岸を結ぶ重要な公道であり、合衆国の海岸線の一部となる、我国の基本原則は合衆国の支配の下の運河にある”と述べた。

このメッセージはレセップスの意図を明確かつ完全に拒絶するものであった。これに対しレセップスは反発することも外交官の特有の言い逃れをする事も、あるいは取り敢えず沈黙を守る事も出来た筈であったが、彼はパリに向け“ハエス大統領のメッセージは運河の政治的安全を保障している”と言う電報を打った。つまり、彼“偉大なフランス人”はここ米国でも成功を収めたと言外に伝えたのである。合衆国が欧州勢力を運河の守護者として認めないと言うことは合衆国自身がその重要な任に当たることを意味する。そして、合衆国が運河の建設を見守ってくれるということは即ち、投資家はその成功を信じて良いと言うのが彼の主張であった。

フランスの公使からワシントンの國務長官に対し、フランス政府はレセップスのパナマでの事業にいかなる意味合いにおいても関与しておらず、
“またこれを直接、間接を問わず、妨げるつもりも、支援するつもりもない”という書簡が手渡されていた。

1880年4月1日、レセップスとその一行は帰国の途についた。この最後の日まで、彼は歓迎され祝宴に招かれた。彼の人気と精力的な活動にも拘らず、ひとつの株も売れず、米国の投資家の誰も彼の万国運河会社に興味を示さなかったのである。本当の金はフランスにある、“私の求める資金は人々が世界文明のために奉仕するという習慣のあるフランスにしかない”と彼の信奉者に答えている。

第五章 過酷な任務

万国国際運河会社の初期の段階は、高まる期待、偽りの宣伝、そしてかなり高価なものであったが実質的進展の時期であった。パナマでは与えられた任務に対して英雄的なまでに忠実な人々によって驚くべき成果が上げられた。彼等の崇高な意思にも拘らず、成果はレセップスの約束とはほど遠く、ほとんど最初の段階から大きな誤りを犯していた。しかし、彼等が置かれた困難な状況、即ち、膨大な作業量、情報不足、個人的苦難と悲劇を考慮すれば、全く良くやったと言える。

パリの一般大衆に対するレセップスの二度目の挑戦である株式の売出しは金融史上稀有の出来ごとであった。商業銀行と投資銀行からなるコンソーシアムが結成され、最初の資本金は300,000,000フラン(60,000,000ドル)に設定された。この金額はレセップスが決めたもので、とても十分とは言えないもので、誤った決定であった。額面500フラン(100ドル)の株が600,000株募集された。これはレセップスが期待していた平均的国民にとって非常に高価であった。つまり500フランはフランスの労働人口の半数の人々の一年分の収入に相当したのである。しかし発行条件は非常に魅力的で、最初に額面の25%を払い込み、残額は6年にわたって支払うものであった。これに加え、ポウルセ証券市場では、同じく一株500フランで発行されたスエズ運河の当初株が2,000フランにも値上がりしており、17%の配当を行っているという現実があった。

シンジケートが形成されると同時に、新聞、雑誌への“金銭的支援”が始まった。支払いは慎重に広範に行われ、効果は確実であった。殆ど予想に違わず、運河とその産みの親に最も反発していた新聞が掌を返したように賞賛し始めた。しかし、その対価は非常に高価で、後に明らかになった分だけでも1,595,573フランにも達し、その他に、4,000,000フランもの株式の販売手数料が支払われた。

結果は誰もの予想を上まわるものであった。実際、株式発行の成功はレセップスが種々の工作の

複合効果をいかに過少評価していたか証明するものであった。レセップスは彼自身が主張していた事業費の半分にも満たない金しか募集しなかったものであり、皮肉なことに当初彼自身必要と考えていた金額以上のものを集めることも可能だったのである。つまり、もっと有利な発行条件でも良かった筈であるし、ましてや報道機関へ金を払う必要もなかったであろう。しかし、レセップスは前回は敵に回っていた金融界の支持と彼自身がパナマを訪れた事による心理的効果を十分に理解できなかったのである。

株式の発売は1880年12月7日に開始され、10万人以上の人々が三日の内に発売予定数の二倍に相当する1,206,609株の予約申込を行った。その結果、人々の多くは希望より少ない株数で満足しなればならなかった。

この成功はレセップスの予想通り小口の投資家によるものであった。ほぼ80,000の人々が1乃至5株の購入者であり、千株以上の購入者は僅か14名に過ぎなかった。また16,000人の株主が女性で占められた。1881年3月3日、会社は正式に発足し、レセップスは正式に社長に、息子シャルルは取締役任に任命された。

事業の規模と較べて俸給は極めて少なく、レセップスの年俸は僅か75,000フラン(15,000ドル)に過ぎなかった。一方、アメリカ委員会委員長の俸給は会社にとって大きな出費の割には役に立たないものであったが、25,000ドルであった。委員会の任務は、報道およびワシントンでのロビー活動を通して、競合するニカラグア運河を蹴落とし、米国内に海面式運河の利点を浸透させる事とパナマでの運河建設に必要な米国製の機械、資材の調達を監理することであった。さらに大きな使命はパナマの事業に米国の投資家を誘導することであったが、他にもまして、この点に於いて委員会は殆ど役に立たなかった。

販売手数料、“銀行への報酬”、さらにアメリカ委員会の12,000,000フラン、“広報活動”への1,600,000フラン、その他雑費750,000フランを支出した結

果、株式発行の対価として会社に残されたのは32,200,000フラン余(約6,400,000ドル)であった。

19世紀のフランスの技術者は特別の人達で、自分の職業に誇りを持っていた。彼等自身、科学の人をもって任じていた。彼等の創造物は抽象的な計算の賜物であり、フランス人にしてみればアメリカ人は単に器用に、場当りの作品を造っているに過ぎず、独創的な点はあるにしろ、知的な観点からは程度の低いものと見ていた。

しかし、パナマではフランス自身が場当りのであらざるを得なかった。つまり、種々の制約の下では、そうせざるを得なかったのである。また参考にするべき過去の経験もなく、あらゆる問題を試行錯誤で解決しなければならなかった。そして時間がたつとともに、彼等の犯した誤りによる大きな代償が問題となって行った。スエズでの経験は殆ど役に立たなかった。長期的視点に立てばスエズ運河の経験が無い方がむしろ良かったかも知れない。レセップスはパナマの優位性について報道機関や一般大衆に多くの点を上げていたが、スエズと較べて唯一勝っていたのは、パナマが遠隔の地であり、真実を糊塗することが容易であるという点だけだった。その他の全ての点においてパナマはより多くの問題点を抱えていたのである。パナマ運河は巨大な事業であり、スエズとは比べものにならないほど多くの困難が待ち受けていたのである。

第一に、参考に値する研究が殆ど無いに等しい地峽地帯の地質の問題があった。スエズでの掘削は殆ど砂であり、気候は熱いが乾燥していたのに対し、パナマでは一年の内8ヶ月も暑いばかりか、湿度98%で息詰まるほどであった。スエズの年間降水量は僅か9インチ(229mm)に過ぎず、労務者に十分な水を供給することが課題であったが、パナマの年間降水量はインチの代りにフィートで計る程多く、カリブ海側の斜面で10フィート(3,050mm)以上、パナマ市でも5乃至6フィート(1,500~1,800mm)の降水があった。

スエズの地形は机の表面の様に平らで、運河路

線上で最も高い地点でも海拔5071(15m)に過ぎなかったが、パナマは急峻な山が主体で、運河路線上の最高地点は33071(101m)であることが明らかになる。またパナマは密林で覆われており、更に運河の通過路線をチャグレス河が横断していた。レセップスはスエズでの経験から離れることが出来なかったが、現場の技術者達は、それ自体むずかしい事であったが、事業の進展に合わせて新しい事を学ぶだけでなく、これと同時に、スエズに於いて学んだ筈の“教訓”を念頭から捨て去らなければならなかった。

1881年1月末、最初の一団がコロンに到着した。ガストン・ブランシェット(Gaston Blanchet)と運河会社の総支配人アマンド・レクルスに率いられた40名の技師達である。技師の幾人かは夫人と共に赴任しており、彼等の着任を記念して種々の歓迎行事が行われた。同年2月1日、レクルスはレセップスに宛てて、フランス中の新聞購読者を興奮させた“作業開始”と言うたったふた文字の電報を打っている。

全体が組織化されるに従い、レクルスが統括指揮を執ったが、ブランシェットはハーセント(Hersent)の建設会社クーヴレックス(Couvreux)の上級職員として実際の作業を担当した。彼は一年かけて掘削開始の準備作業を行うつもりであった。

出来るだけ正確に運河路線を設定するのに十分な空間を確保するため、地峡を横断する全区間、約50マイル(80.5km)を幅40071(122m)にわたって伐開することであった。しかしこの計画はパリの事務所によってすぐに却下された。その結果たった571(1.5m)幅で我慢しなければならない事になったが、これは目的を果たすには余りにも狭く、最終的には、全線にわたって当初計画通りやり直さなければならなかった。

現地で雇用した黒人やインディオを使って褐色の蛇行するチャグレス河を14回も横断し、コロンからパナマ市の路線の伐開が進められたが、この作業自体困難かつ危険なものであった。毒蛇、アメリカライオン、ジャガーの危険に晒されながら、

巨大な樹木とその下草を人力で伐採した。現地語でビチョー(bicho)と呼ばれるダニの他、毛ダニ、蜘蛛、蟻、蚊、蠅、その他地表を這い、ぶんぶん飛び回り人を刺すあらゆる種類の名もない虫に昼夜悩まされた。この様な状況の中で、作業は鉋と斧だけで行われ、それが完了する前に雨季が訪れた。

全ての新参者が知るように、パナマにはレセップスが見た季節(乾季)と雨季の二つがある。空は晴れわたり、貿易風の吹く乾季は普通12月半ばに始まり4ヶ月ほど続くが、パナマ市では道路の埃を押さえるため散水車が必要である。そして突然5月の始めから雨が降り始める。多くの人が誤解するが、雨季と言えども雨が降り続く訳ではない。土砂降りの雨は数分しか続かないが、殆ど毎日相当の雨が降る。コロンでは24時間に617(150mm)も降ると言う事は決して珍しくない。強い嵐が襲った時などは大西洋側斜面のチャグレス河流域の11月の雨量が2~371(600~900mm)に達する事もある。

気候が道具類、衣類、その他日用品に与える損害は大きく、鉄、鋼材で造られたものは何であれ錆びて真っ赤になってしまい、書籍、靴、ベルト、ナップサック、器具類のケース、鉋の鞘は一晩でかびてしまう。糊付けの家具はばらばらになり、衣類が完全に乾くことはめったにない。現場作業員は雨と汗でびしょ濡れになって一日の仕事を終えるが、翌朝も濡れたままの衣類を着て仕事に掛からなければならない。洗濯設備がなかったのも、清潔なシャツやズボンも望むべくも無かったのである。5月までには、コロンからパナマ市までの運河路線の伐開が完了し、コロンは建築工事と荷下ろしの船でこた返した。しかし、作業を組織だて、秩序だてようと必死の努力を重ねているフランス人にとって、パナマ鉄道を運営しているヤンキー達は最も苛立たしいものであった。アマンド・レクルスの手紙から判断すると、唯一の輸送、通信手段である鉄道関係者が、彼等の希望通りにやってくれる事はめったになく、非常に苛立

っていた様である。鉄道が動かないと言うことは、取りも直さず、地峡を何も動かないと言うことであつた。作業の遅れ、荷物の滞貨、紛失の全てが鉄道のせいのように思われたのである。レクルスはこれを単に運営の杜撰さや運の悪さによるのではなく、根はもっと深い所にあると見ていた。即ち、鉄道をもっと高い値段でレセップスに売り付けようとする企みの一部に過ぎないと信じていた。当初一株当たり 200ドルと言われていたものが、今や 250ドルにはねあがり、しかも全額現金払いという条件であつた。これでは全く話しにならなかつたが、なす術はなかつた。

そしてパリとニューヨークの交渉の結果、1881年 6月、売買が合意された。つまり、運河会社が発行株式70,000株の内68,500株を一株当り 250ドル、総額17,000,000ドル以上で取得するとともに、約 6,000,000ドルの借入資金返済のために蓄積されていた基金も引き受けることになった。つまり、この貧弱な鉄道の取得に要した費用は、運河会社の資金の三分ノ一に相当する、20,000,000ドル以上になった。

にも拘らず鉄道の法的地位は全く同じで、ニューヨーク州の法律に基づく米国籍の会社であり、さらに、1846年にコロンビアと米国の間で取り交わされたビドラック (Bidlack) 条約31条に規定されている鉄道の通行権とその路線にわたる通行および地峡に於けるコロンビアの主権の保証は米国の義務とされていた。そして、コロンおよびパナマ市沖に戦艦を待機させるという形での、米国軍の駐留が継続される事になった。レセップスはこの支払いにあてるため、6月の株主の会議で300,000,000フランの追加借入の承認を求めた。この額は現在の資金と合せれば運河建設費用を十分に賄えるものであると彼は説明し、株主達はこれを承認した。

その間、ガストン・ブランチェットは正確な地形図の作成と測量のため、測量隊を率いてチャグレス河上流域に達していた。データを集積した測量結果の写しはパリに送られ、詳細な図面が作成

されるとともに、レセップスは計画に対する意見を求めるためのもう一つの技術委員会である最高顧問会議を招集した。しかし委員の中に計画立案、契約の準備、管理に参画した者は含まれておらず、単に意見を述べるだけの役割であつたが、当然なことに彼等が全ての技術的な決定をすると言うだけで広報面では大きな効果があつたのである。

重要なのはレセップスがここでも再び彼にとって必要なものを得るであろうという事である。彼の主導の下に、委員達が株主同様、大きな反対もないまま自発的にそれに同調したが、これは委員の側の意識の欠落というよりは、レセップスの説得力の大きさを証明するものであつた。これが後のレセップスは技師達の意見に耳を貸さなかつたと言う批判につながっていったが、事実は全く逆で、委員達がレセップスの意見を聞く側にまわっていたのである。

1881年夏には 200名のフランスあるいは欧州の専門家と事務職員が地峡に赴任しており、約 800名の労務者が、大型で扱いにくい蒸気式ボーリング機械で試錐を行い、宿舍や病院の建設、着いたばかりの機械の組立てに従事していた。しかしその夏、地峡では黄熱病流行の兆しが見られた。雨季は昔から疫病の発生する季節であり、その年も例外ではなかつた。5月に何件かの報告があり、

6月の第二週には運河の従業員が黄熱病で死亡した。そして、夏が盛りになるにつれてさらに犠牲者が出ていたが、レセップスはビエンナでの地理会議の席上、パナマには流行性の病気は発生しておらず、数件の黄熱病は“外部から持込まれたものである”と述べている。

その後11月になって、チャグレス上流域での過酷な探査から帰った数日後、ガストン・ブランチェットがマラリアで亡くなった。ブランチェットは現地での事業の推進力の源であり、彼の死は永く惜しまれた。最初の年に何人亡くなったかははっきりしないが、会社の記録によればおよそ60名であつた。マラリアは黄熱病とは性質が全く異なるものである。たぶんその後もそうであつた様

に、当ても災難の大きな原因となっていたであろう。一般に思われているのは逆に、実際は黄熱病より多くの人々がマラリアで命を失うことになる。パナマからマラリアが消えることはなく、全ての人が遅かれ早かれ、薬（キニーネ）のお世話になることとなった。

マラリアの典型的な症状は歯がガチガチなる程の激しい震えとひどい悪寒が15分程続いた後、高熱と喉が焼ける程の渴きに襲われる。熱が引くとともに患者は汗にまみれながら呻き始める。生き延びた人々にとってもこの経験は忘れることの出来ないものであった。熱が下がっても患者は精神的にも体力的にも完全に衰弱しきってしまう。激しい鬱状態に陥り、パナマでは良く知られている“鬱病”に悩むことになる。

しかも病気は再発する恐れがあり、実際、当人がその地に止まる限りマラリアから完全に回復することはないと考えられていた。しかし患者が安全だと思われる様な遠隔地に移住出来たとしても病気が再発することがあり、これがマラリアの最も大きな特徴であった。

マラリアには免疫がないということが黄熱病と大きく異なる点であった。黄熱病の場合は死ぬにしろ、生き延びるにしろ、一度しか罹らなかった。もし生き残ることができれば、再び罹ることはなかったマラリアは一生の病であり、最初に命を奪われなかったとしても、二度目、三度目の命は保証されなかった。

熱帯地方ではマラリアは人生の避けられない現実であり風土の一部であったのである。これとは対照的に、黄熱病は突然訳もなく訪れる災厄に過ぎなかった。黄熱病が珍しくないパナマ、ハバナ、ベネズエラでは、現地人には全く被害がないことも珍しくはなく、最も酷くやられたのは外来者あるいは新たに来た人々であった。どこであれ、何時であれ、黄熱病が流行すると地域の社会の活動を停止させる程のパニックが襲った。その死に様は全く不気味なものだったのである。黄熱病の死亡率は12~15%から、ひどい時には70%とバラツ

キが大きかった。しかし、1880年代のパナマでは、患者の生存率は大雑把に言って半分以下であった。マラリア同様、患者は最初震えの発作、高熱、そして非常な渴きに襲われる。しかし、猛烈な頭痛と背中、脚の激しい痛みにも悩まされ、患者は痛みのためじっとしておれなくなる。そして、次の日には病状は落ち着くが患者の顔、眼が黄色くなる。

最終段階に至ると、患者は有名な“黒いへど”即ち、黒い血を一杯吐く。その後、速やかに最後の段階が訪れる。体温が下がり、脈搏が消え、筋肉は冷たくなり、判を押した様に8乃至10時間で死亡する。

当時は黄熱病の治療薬や苦痛を和らげる薬はまだなく、医学は何の助けにもならなかった。しかしマラリアにはキナの木の新皮から作った、苦い、無色の粉で、ペルーのインディオが数世紀も前から使っていた緩和薬キニーネがあった。キニーネはパナマのフランス人の間に広く配布され、その苦みを消すためワインに混ぜて、食事時に予防薬として服用された。キニーネが何故効くのか誰も知らなかったが、ともかく効果はあった。しかし、問題は大量の服用が吐き気、頭痛、あるいはつんぼになる程のひどい耳鳴りを引き起こすことであった。

“マラリア”と言う言葉はイタリア語の“悪気”から来ており、ながらく、“悪い蒸気”、特に有毒な沼のガスが原因であると信じられていた。この悪い蒸気原因説は、数世紀に亘って異論がさしはさまれることがなく、病気が湿度が高く、植生の成長と分解が極度に速い暑い低湿地の国で発生することから、極めて論理的であると思われていた。

黄熱病も風に運ばれる病気と信じられていたが、コロンのおよびパナマ市の街路に散乱する、下水、動物の腐敗した死骸、人間および動物の排泄物などの汚物がその源として疑われていた。汚染の最も大きな源は患者自身であり、衣服、ベッドなど患者が触ったものに接触することはほぼ確実な死

を意味し、その結果、死体は恐れられ早々に埋葬された。しかし、これとは別の原因説もあった。

早くも1848年、アラバマ州モービルのジョシア・クラーク・ノット(Josiah Clark Nott) 博士がニューオルリンズ医学外科誌にマラリアと黄熱病は疑いもなく昆虫、たぶん蚊によって伝染されると言う素晴らしい発表を行っている。ワシントンでは産婦人科の教授アルバート・フリーマン・キング(Albert Freeman King) 博士も同じ結論に達し、防虫網、沼沢地や水溜りの浚渫さらに特殊な器具による虫の絶滅によって熱病の伝染を抑えることを行っていた。

悪気説がいく世代にも亘って堅く信じられており、ノット、キングの主張は受け入れられなかった。しかし、不慮の死をとげたガストン・ブランジェットがパナマ地峡の伐開を開始した1881年、ハバナの理学者カルロス・ファン・フィンレイ(Carlos Juan Finlay) のかかってない強い主張と共に、蚊原因説が再び唱えられた。

ノット、キング同様、フィンレイは蚊の関与を正しく理解しており、原因となる蚊の種類を驚くべき正確さで特定した。それでも事態に変化はなく、フィンレイの説もまた無視されてしまった。しかしマラリア、黄熱病が空気伝染性であり、病気が風の中で育ち、運ばれ、鉄道沿線あるいはコロン、パナマ市の狭い裏通りの泥深い池や沼が有毒な夜風や悲惨な死の源だとしても、全ての人々が全く同じレベルの危険に晒されている訳ではないという事も事実であった。熱病はかなりはっきりしたパターンで発生した。ある種の人々が他の人よりも生存できる可能性が高いことは多くの実例が証明していた。つまり、生きのびる確率は精神力の強さに比例すると単純に言われていた。特に米国ではパナマでのフランス人犠牲者が多いのは彼等のモラルの低さによるものであるとされた。

初期の段階から賭博が盛んであり売春も花盛りであった。最も盛んな商売は賭博場、売春宿、そして棺桶屋の三つだったのである。

1881年の末には技術職員、事務職員を含めて 2

、000人が働いていたが、要員の調達を現地で行うという考えは全くなかった。その一部はコロンビア、ベネズエラ、キューバからのものであったが、大多数は英語圏の西インド諸島からで、特にジャマイカ出身者が多かった。従って、労務者の間ではフランス語ではなく、英語が使われていた。

さらに、一般に知られている以上に多数のアメリカの白人が参加していた。彼等は米国で調達された機械類について来た専門家であった。機械工の殆ど全てが米国人であり、米国の建設会社は自前の職員を率いて現地入りし、またパナマ鉄道はすべて米国人によって運営されていた。その他、ドイツ、スイス、ロシア、イタリアの技術者、オランダ、英国の建設業者、ベルギー人の調理師がおり、殆ど全世界から集まっていた。

1882年 1月20日金曜日、エンペラドール(Emperador) では大量のシャンペンとダイナマイトで“巨大な溝”の掘削が実際に開始された。その後エンペラドールでの作業は蒸気式掘削機と主力であるツルハシ、スコップで進められ、地盤が軟らかかった事も予想以上の進捗を見た。季節はやはり乾季であった。

2月にクーヴレックス・ハーセン(Couvreux-Hersent) 社が米国の会社との間で運河の大西洋側の末端の部分の浚渫の下請け契約に合意し、その後11月には別の米国の会社が太平洋の末端部についての契約に署名した。この他にも幾つかの米国の会社を含む小規模な下請け業者が現地入りし、作業を開始した。掘削はクレブラ、モンキーヒル、ゴルゴナ(Gorgona)、パライツで行われ、コロンではモンキーヒルからの掘削土で港に巨大な土の台地が造られた。また、病院が完成し、最初の消防ポンプが到着した。

しかし、この年全く予想しない出来ごとが繰り返し発生した。つまり、アマンド・レクルスの突然の辞任に始まり、クーヴレックス・ハーセン社の事業からの完全撤退で閉じられたが、その間に犠牲者数は危険な水準に達すると共に、地峡を地震が襲っている。

レクルスの辞任理由は遂に公表されなかったが、多分彼が“細部に於ける混乱”と称した事態を收拾しようという努力が限界に達したのではないかと推測される。指揮官にとって最も重要かつ緊急の課題は、使用されている機械、器具の数と種類の多さであった。それは非常に衝撃的であると同時に、非常な混乱のもとであった。つまり30台余りの蒸気式掘削機、3,000台の土運車、50台の機関車、蒸気船、曳船、石炭着火器、浚渫船、数百の岩盤ボーリング機械、ポンプ、80マイル余りの鉄道路線であり、これはまだ序の口に過ぎなかったのである。また殆どの機械は部品で到着し、コロンで組立てなければならなかった。

機械に関する問題はその品質にあったのではなく、種類の多様さにあった。フランスの“仮設備”は一種のノアの方船であり、思い付く限りの種類の機械があった。これら全てを一種の調整された体系の下に効率的に働かせることは不可能に近かった。そして、道具や機械の一部には全く役に立たないものがある一方で、それを事前に調べる術もなかった。

地震の最初の揺れは9月7日、午前3時30分に発生し、一分間も続かなかったが、地峡では過去最も長く、深刻なものであった。鉄道の被害は大きく、幾つかの箇所では路床が107フィート(3m)も沈下し、レールは破壊されねじ曲がってしまい、その復旧に一週間を要した。しかしフランス人達が最も心配したのは、これまでパナマがこの種の災害には安全であると考えられていたので、このニュースがパリの出資者に及ぼす心理的影響であった。ニュースがパリに届くと、レセップスはもう二度と地震はないと言い切った。

彼はパナマではスエズの最初の6年間でなされた以上の成果がこの二年間で達成されたと株主達に説明した。そしてこれに対して反駁できる者がある筈もなく、報道機関は依然として事業に熱心であったし、一般大衆の信頼は揺るがなかった。年末になって突然、大会社クーヴレックス・ハーセン社が全ての仕事をレセップスの手に残して現

場から引き上げることが発表されたが、レセップスはこの時もこれに悩まされる事はなく、彼の権威は揺るがなかった。他のどんな企業でも、この様な知らせは精神的に大きな打撃となったであろうが、彼がこれに悩まされることはなかった。

撤退は比較的平穏に行われ、共同経営者であるクヴレックスとハーセンは、彼等が撤退することにより掘削はより効率的に行われるであろう、つまりすでに部分的に実施され好結果を生んでいる様に、作業を分割し小規模な専門業者に任せることで、運河建設はより早く、経済的に実施できると発表する事によりレセップスへの信義を守った。

これにより、運河会社は自分の仕事を監督するだけで良くなると言うのがその主張であった。レセップスはこれに仕方なく従い、契約は更新されず、クヴレックスとハーセンは撤退することになった。

しかし、撤退の本当の理由は少し違っているように見えた。優秀であったガストン・ブランシェットの死の痛手であり、彼に比肩できる者でブランシェットの後を引き継いでパナマに行こうという者は誰もいなかった。しかし更に重要な点は、事業開始から二年経った今、偉大な“フランス人”のような時間と費用で運河を完成させることは不可能であると言うことであった。

万国運河会社にとって状況は非常に深刻であり、レセップスの様な立場にある者がすぐにパナマに赴き、何を為すべきかについて自分で納得できる決定をすることが出来なかったと言うのは信じられない事であった。しかし、彼は自分自身が会社のかげがいのない重要な財産であり、資金面の重要性を考えるとパリに残って舵取りを行うことが絶対必要であると信じていた。いつもの通り彼がパリに居ると言うことは非常に重要であり、建設業者の撤退が大きな打撃であるとか、その陰に更に深く基本的な問題が隠れているとかという、危機のかけらも見せてはならず、単なる組織の組み替えであるという以上のものではないことにしなければならなかったのである。

20年前、スエズでは“注意深いただ一人の権力者”としてあらゆる事項を彼自身が取り扱った。しかし、今回主導権をとり、日々膨大な細々とした決定を下していたのはパナマに一度も足を踏み入れた事のないシャルルであった。レセップスはシャルルに宛てたメモに“お前の思うようにして良い、お前の決定は全て認める”と記している。このような事情から、クーヴレックス・ハーセンの撤退に際してパナマへ向かったのはレセップスではなく、新任の技師長で最初の総支配人を伴ったシャルルであった。

第六章 死闘

ジュール・ダングレー(Jules Isidore Dingler)は風采の上がない銀行の事務員か地方のワイン業者といった様子であった。見掛けからは指導力、決断力がある様には見えず惑わされたが、政府機関の技術者として、早くから橋梁高速道路省の技師長に昇進し、大規模な公共事業の遂行に必要な多様な業務に習熟した有能な専門家であった。シャルル・レセップスと彼の父の目には彼がパナマでの仕事に十分な資質を持っている様に見え、また話を持ち掛けた中で唯一人パナマ行きを承諾した人物であった。

1883年初めから1885年夏までの二年間、このダングレーが世界でかってない程最大規模で、最も野心的な建設事業を指揮する事になる。しかし彼の判断が何時も正しいとは限らなかった。不幸なことに、フランスを離れるにあたって、地峡に着いたら“大酒飲と放蕩者だけが黄熱病に罹り、死ぬ羽目になるという事を”証明すると断言した。

シャルルと総支配人ダングレーは1883年 3月 1日に地峡に到着し、予定通り一連の晩餐会が開かれ、そこで演説を行った。事業は“第二期の偉大な段階”を迎え、“建設の時代”が始まったのである。シャンペンの栓が抜かれ、シャルルは彼の父の同様、前線の全てでの前進を誓った。

シャルルは更に一ヶ月パナマに滞在したが、ダングレーは直ぐに仕事に取掛った。クーヴレックス・ハーセント社撤退以来失われていた秩序と自信を取り戻すことが最初の仕事であった。文書処理は混乱しており、その様子は熱狂的な先駆者と怠慢な経理士による事業であるとあるフランス人が表現している。ダングレーは組織家であった。彼は全線を見回り、全ての測量結果、地質報告書を検討し、最初のそしてフランス人の手になる唯一の運河の全体計画書を作成した。

彼等の測量および地図同様、計画にメートル法が採用された。コロンからパナマまでの延長はナオス島までのパナマ湾の区間を含めて74km、底幅

22m(72フィート)、水深9m(29.5フィート)の運河である。チャグレス河を閉込めるため、バルバコス橋から数マイル上流のガンボアの峡谷部を横断して、高さ48m(157.5フィート)の最大級のアースダムを築造する。ダングレーは“努力を四倍にすれば、絶対に可能である”と成功を信じて疑わなかった。太平洋から流入する潮流は潮流抑制閘門で処理し、コロンのパナマまでの運河の水位を一定に保つ。彼の行った最も大きな変更は切土の法勾配で、法肩を以前の想定よりもはるか後方に移さなければならぬと断言した。その結果総掘削量は60%も増加することになった。

彼の試算では掘削すべき土と岩の量は120,000,000立方メートルであったが、これは技術委員会が試算した数字より45,000,000立方メートル多く、また1879年にパリで予測されたものより74,000,000立方メートルも多い数字であった。このダングレーの数字とパリで最初に試算されたものとの差は、実にスエズでの全掘削量に相当するものである。しかし、彼が1883年初秋にレセップスおよび顧問会議と計画を再検討するためにパリに戻った際、この数字は穏やかに承認された。

作業量の大幅な見直しにも拘らず、レセップスは完成時期、事業費を変更しないことを断言した。彼は全てが計画通りスムーズに進んでいると語っている。

ダングレーは5月だけで17件の新規の掘削工事契約に署名した。機械がベルギー、フランス、米国の会社に発注され、蒸気式掘削機、機関車、土運車の数は二年の内に倍以上、ものによっては三倍に増やされた。倉庫が建設され、修理工場、機関車の車庫、貯炭場、半マイルの岸壁が設けられた。今やダングレーは巨額の金を使いつつあった。1883年9月までに労務者数は一万人に達し、コロン港は混雑し、積荷を下ろすのに数週間待たなければならぬ事もある程であった。

ダングレーは最終的に30件近くの契約を取り交わすことになるが、最も印象的な出来事はフルネ・スレーヴェン(Huerne-Slaven)社によるもので

あった。同社はダングレーの着任前から運河に参画していたが、スレーヴェンの巨大な浚渫船が到着したのは彼が現場を掌握し始めた1883年4月の事であった。

これらの浚渫船はフィラデルフィアで建造され、コロンの回航には大変苦勞した。機械は両端が四角で長さ120フィート(36.6m)、幅30フィート(9.15m)の巨大な木製の槽(tank)に似ており、海に浮んだ姿は中位の小屋の様であった。浚渫船には数台の蒸気機関が据え付けられており、最も大きなものは鉄製のバケットを連ねたチェーンの動輪を回転させる。容量1立方メートルのバケットはエスカレーターのように木製の塔の先端に上がって行き、先端部では突出する水が土を十分遠くまで運ぶために両側へ腕の様に180フィート(55m)も張り出した口径4フィート(1.22m)のパイプ、即ち“シュート”へ土砂を流し落す。

小さな方の蒸気機関は突出水を塔の先端部に送るための強力なポンプを稼働させるとともに、巨大な浚渫船を左右に振ったり、浚渫船を一步一步浚渫箇所に移動するための巨大な脚、つまりスパッドを操作するために使用される。

この機械の優れた点は、作業が内陸部に入るに従って難しくなり、施工スピードが鈍ってくることにはなるが、この米国製の浚渫船がレモン湾の沼地から内陸に向かって急速に作業を進めたことであった。

大西洋側の末端部分は作業が最も容易な箇所であり、この沼地の作業は幸運にもこれを担当することになれば、どんな業者でも進捗をはかれることは明らかであった。とはいえ、200余りの請負業者の中で、他の大手5社の合計掘削量に相当する大量の作業を工期内に完成したのはスレーヴェン(Slaven)社だけであった。フランスによるパナマ運河事業に関する多くの興味深い事実の中で、掘削量のほぼ三分の一がアメリカ人の手でなされたことは特筆に値する。

全区間に亘る掘削作業はレモン湾とチャグレス河下流部を担当する第一工区、チャグレス河上流

部とマタチンからクレブラまでの丘陵部を担当する第二工区、クレブラからパナマ湾の進入部までの区間を担当する第三工区に分割された。それぞれの工区長にはフランス人技師が就き、その下で17歳以上の請負業者が作業に当たっていた。チャグレス河下流部と太平洋側の進入水路部分は蒸気式掘削機とツルハシ、スコップ、手押し車による人力によって施工された。ここは一年目に大量の黒人労働者を投入し、スエズ同様作業の大半が人力で行われた所である。賃金は一日1乃至1.5ドルと誰もが夢見る以上のもので、非常に良かった。それぞれの労働者には毎日多くの作業量が課せられたが、支払はバケットの数で計算されたので各自思い思いのスピードで働き、希望すれば割当て以上の作業をする事も可能であった。外来者には月間作業量がまもなく1,000,000立方メートルを超え、さらに2,000,000立方メートルに達するであろうと説明された。しかし実際には、5月146,000立方メートル、6月156,000立方メートルと相当に少なく、さらに雨季の到来が近づいていた。会社の記録によれば1882年の死亡者数は一年目の倍、125人であった。1883年の記録は420人、即ち一年目の8倍であった。しかしこれらの数字は氷山の一角でしかなかった。病人の多くは病院に近づくことさえなく、従って記録に算入されなかったのである。フランス人の病院での死亡者一人当たり記録外の死亡者が2名あったと後に試算されている。言い換えるなら、犠牲者の数は記録の三倍で、1883年の死者数は420名ではなく、1,300名近くであったに違いない。

まわりの人々に大きな影響を与えたのは死者の数ではなく、むしろ各個人の罹病と死亡そのものであった。1883年秋、レセップスと計画の再検討を済ませたダングレーは夫人、息子、娘、そして娘の婚約者を伴って地峡に帰任した。これは総支配人のパナマに於ける自信を最も良く示すものであると言われたが、1月には娘が黄熱病に罹って数日後に死亡した。一ヶ月後には21才のダングレーの息子も恐ろしい病の徴候を示し、三日後彼も死に、そして娘の婚約者も黄熱病で死んだ。

その夏までに黄熱病だけでも、48名の運河会社職員が命を落しており、ある米国海軍士官によれば、月200名の率で労働者が死んでいた。その様な状況下、ともかく作業は進捗していた。鉄道で地峡を横断する旅行者は壮大な光景に驚き、パナマの運河建設は本物だと書いている。コロンでは数百万ドルの機械が荷下しされ、技師、医者、看護婦など更に多くのフランス人が赴任し、ジャマイカからは黒人労働者を乗せた船が到着していた。1884年5月には19,000人が働き、支払賃金は一日当たり200,000フラン(40,000ドル)に達していた。

この恐るべき犠牲者数は、新聞が一致して報道しなかったにも拘らず、パリでは既に公然の秘密であった。多くの親達に息子の死亡通知が届いていたが、それでも有能な志願者には事欠かなかった。彼等にとって、運河はその壮大な規模、崇高な企画という点で、絶好の“動機”だったのである。彼等はまさしくフランス国旗の下に集まった戦士であり、ダングレーは彼等にとって“大胆、忠実、科学的かつ士気を鼓舞する”精神的な象徴であった。彼はふりかかる難問に対し威厳と勇気をもって立ち向かい、その成功は約束されていた。彼が受け取っていたであろう途方もない俸給や彼が享受していた種々の恩典が彼等の意識に悪い影響を与えることはなかった。しかし強い自我、金遣いの荒さ、会社資金の不正使用、無慈悲、不満に耳を貸さないと云った悪いイメージが後になってフランス同様米国に於いても非難の口実になる。

日々現場で直面する問題は更に大きくなって行った。時間の経過と経験の積み重ねによってさらに円滑さを増すのが普通であるにも拘らず、そうはならなかった。技師が督促し、皆が暑い気候、降り続く雨に慣れるほど、作業は困難さを増し、技術的な課題も大きくなって行った。

中でも大きな課題は河川であった。優秀なフランス人技師が完全に理解していたように、事業の成功はチャグレス河をいかにして封じ込め、制御するかにかかっており、それはダングレーの言葉を借りれば、依然として“大きな疑問”として残

っていた。彼の提案になるガンボア地点のダムは合理的な解決策であったが、まだ概念に過ぎなかった。その様な巨大な構築物を支えるに足る基礎岩盤はまだ見つかっていなかった。そして、洪水時に発生するであろう膨大な越流量を処理する現実的な方法を見出だせないでいたのである。

更に緊急かつ失望させる出来事はクレブラの掘削で発生する地滑りであり、掘削の進行とともに状況は更に悪くなって行った。作業全体を通して、担当者にとって地滑りは最も腹立たしいものであった。切土面は乾季の間は比較的安定していたが、雨季の訪れとともに地滑りが再発した。毎年数十万トンの土砂、岩が地響きをたてて掘削した箇所にも崩れ落ち、数ヶ月に及ぶ作業を無にするとともに、その後片付けに膨大な作業を要し、作業は遅れあるいは完全に停止した。

しかも土砂、岩屑の除去は作業の一部に過ぎず、地盤が安定し得るまで法面勾配を緩くし、再度の崩壊を防ぐために更に後方まで掘削をしなければならなかったのである。しかし勾配をいくら緩くしても十分ではなかった。また運河を急峻な丘陵の鞍部を縫って掘るため、掘削土量はいつも予想を上回った。この結果掘削の天端部は確実に広くなり、その法面は周囲の丘陵に向かって高くなって行った。天端幅が1711ト増加する毎に、掘削底面からの高さを増して行ったのである。

この結果掘削量は着実かつ膨大に増加して行った。更に、掘削深が増加するとともに地すべりは悪化し、切土面を更に後退させなければならないと言う悪循環が繰り返された。つまり、掘れば掘るほど掘削必要量が増加したのである。

残った更に複雑な問題は掘削された土砂、岩をどう処理するかと言う、フランス人達が遂に解決出来なかった基本的な課題であった。近くの適当な谷を選び、掘削土を小さな土運車で運び、崖の突出部に間に合わせに造った軌道から投棄して小段を造り、そこに軌条を敷設し直した。そして、クレブラでの掘削の様な場合には、土捨場はすぐに長い水平な土むき出しの平地に変えられた。

この通りに行けばこのシステムは迅速かつ経済的な方法であったが、基本的な欠陥があった。つまり造成された小段が掘削法面よりもさらに不安定だったのである。強い雨が降ると小段全体が滑り、軌道はズレ、埋没し、システム全体が破壊された。

時間の無駄や作業の手戻りは危険な水準に達していた。しかし不可思議なことに、フランス人達はこれを改善する方法を見付けることが出来なかった。彼等は最後まで運河を掘ることが、実際の掘削よりもむしろ掘削土を運び出す運搬の問題であると言うことに気づかなかったのである。パナマ鉄道を支配するために莫大な費用を使ったにも拘らず、皮肉な事に、彼等は鉄道が事業の鍵を握っているとは決して思わなかったのだ。予想通り、作業が難しくなるにつれて請負業者、特に小規模な業者は融通性を失い、時として言う事を聞かなくなって行った。同じ種類の仕事の新規の契約に際してはもっと有利な条件を要求したのである。一方技術的な知識を持った人々は実際の仕事予想通りには行っていないことを報告し始めた。アメリカン・エンジニア(American Engineer) 誌の記者の一人は、現況の進捗率では運河の完成に24年必要であろうとし、フランスの新聞は真実を隠すのに買収されていると批判した。1884年10月、ある英国海軍大佐は米国の海軍長官に宛てて、海面式の運河を造ると言うレセップスの夢は全く不可能であると報告している。

1884年の大晦日、ダングレーの家族で最後に残されたダングレー夫人が黄熱病で死亡した。死亡者数は誰もの予想を超えてさらに大きなものに膨れ上がっていた。そして翌1885年には更に悪化し、フランスの建設時代を通して最も多くの犠牲者がでるであろう事は明らかであった。翌年以降、黄熱病、マラリア、腸チフス、天然痘、肺炎、赤痢、脚気、食中毒、毒蛇、日射病による災難は覆い隠すべくもない恐怖となった。今や、これがおさまることは考えられず、為す術はなかった。マラリアは依然として最も危険な病であった。

フランス時代を通しての罹病率を生存者の記録から正確に推定する事は、死亡率の推定同様不可能であるが、後年、米国の医者は控え目に見ても、常に全労務者の三分ノ一以上が罹病していたであろうと試算している。従って、19,000人以上の人々が働いていた1884年には、多分 6,000人が病気に罹っていたと推定される。

運河会社の医者は直射日光と体を濡らすことを避けるよう指導したが、これはあたかも北極探検に於いて寒さを避けろと言うに等しかった。医者および従業員の一一致した意見は、皮肉な事に、唯一の安全策は脱出、即ち出来るだけ早く地峡を後にする事であると言う事であった。

公衆衛生上の大きな障害は、全ての物資、人員が通過し、またその間でかなりの数の職員、労務者が生活し、仕事をしなければならないコロンの、パナマ両市の行政権限を持っていない事であるというのがフランス人達の見解であった。行政権なしには、いかに初歩的なものであれ、衛生施設の全く無いコロンの、パナマ両市の衛生状態を改善する事は出来なかった。フランスからの新任者、数千のジャマイカからの労務者、更にニューヨークからは食料が到着し、全ての人々がパナマあるいはその沿線の地に行くために列車に乗り換えるコロンの状況は、年を経る毎に悪化して行った。コロンには下水も風呂も無かった。ごみや猫、馬の死骸は街路に捨てられ、街中を並外れた大きさの鼠が走りまわっていた。そして黄熱病が汚物に起因すると理解されていたので、コロンがその温床であると見做されていた。

1885年の始め、人々を驚かさず悲劇が襲い、最も完全なかたちでコロンの衛生問題は消滅した。3月31日、強い北風の中、全市が炎に包まれたのであった。

今や事態は分裂し始めた。平常心を失ったダングレーは職員をののしり、工区長 1名を含む中心的職員数名が辞職した。8月後半、身心ともに疲れ果てたダングレー自身が仕事を放棄し、打ちひしがれて一人フランスへ旅立ったのである。彼は

家族の全てをパナマの地に埋葬したまま再び帰ることは無かった。

彼の席は次席を動めていたモウリス・フチン(Maurice Hutin) で埋められた。しかし、彼もまた病気で一ヶ月後に辞任する。残ったのはビュノウ・ヴァリラ (Philip Bunau-Varilla) だけである。

ビュノウ・ヴァリラは注目に値する人物である。彼はあらゆる点から見てレセップス同様重要であり、議論好きな、パナマ運河の物語の中で最も魅力的な人物である。彼なくしてはパナマ運河は存在し得なかったとさえ言えるだろう。彼はフランス時代を生き抜き、数多くの経験に基づく記録を残す事により、フランスのエリート技師の目から見た事業の全貌を我々に残した。

この若者は工学校(Polytechnique) の最後の年に、パナマへの旅行から帰ったレセップスがこの偉大な事業について講義をした際、最前列で恍惚として話しに聞き入っていた。彼は1884年に橋梁高速道路学校(Ecole des Ponts et Chausees) を卒業し、ごく短期間北アフリカで働いた後パナマに向かった。地峡に到着してすぐに、クレブラと太平洋側末端部を担当する工区技師になったが、早速注目を浴びることになった。そして彼が着任して一年後、27才のビュノウ・ヴァリラが事業の全責任者の代行を務めることになったのである。彼は後任の総支配人が着任するまでの数ヶ月、毎日 2時間以上寝ることは殆どないほど働いた。

第七章 破滅

コロンの火災のニュースがパリに届いて三週間後の1885年4月23日、レセップスはアカデミー・フランセーズ(Academie Francais)の緑色のローブを身につけ、尊厳に満ちた学会の大ドームの地下の小さな式典場で伝統的な儀式にのっとり、フランス人として最も名誉ある、選ばれた中の選ばれた人である、40名の“不滅の人”アカデミー・フランセーズの会員の一人に列せられたのである。レセップスは戦いに勝利した将軍の様な話し振りであったと言われ、偉大な事業に容易なものはないと断言した。そして、この世の中で簡単に済むものはない。特に何か役に立つことを成し遂げようとする場合にはそうである。この世に悪意が無いとは言えず、疑問を挟む者、宿命論者、中傷者の批判を覚悟しなければならない。“アラブの格言に「隊商が通り過ぎる時、犬が吠え立てる」と言うのがあるが、誰が何と言おうと、私は前進するのみである”と続けた。しかし、この時点に於いてすら、声高の批判は聞かれなかった。ジュール・ダングレー(Jules Dangler)が使っている費用の総額が金融界では広く囁かれていたにも拘らず、フランス国内の有力な新聞、重要人物の誰も批判的な言葉を口にしなかった。

レセップスの態度に変化はなかった。パナマ運河株がボウセ市場で相当下落したにも拘らず、小口投資家で株を手放す者はいなかった。7月の年次株主総会でレセップスは何度も喝采を浴びた。技術者達の勝利は本物であり、仕事の半分は済んだ様なものと彼は述べているが、これは全く虚構であった。事実は運河の十分ノ一が掘削されていたに過ぎなかったのである。また完成予定時期は幾分か延期されが、事業費はパリ会議で試算された通りの1,200,000万フランが採択されるであろうとも述べたが、これについて反論を試みる者は誰もいなかった。彼の説明に対して、質問も反対も全く無かったのである。

しかしその年の夏の終り頃には事業の失敗の噂

が真剣に語られる様になっていた。名の通った金融評論家が運河会社が再編成されない限り“19世紀で最大の金融面での災難を経験することになるであろう”と警告した。ニューヨークのトリビューン(Tribune)誌は運河事業を“巨大な手の付け様のないバクチである”と評した。

最も厳しい批判はロンドンのフィナンシャル・ニュース(Financial News)が掲載した一連の記事であった。数値はレセップスが株主に宛てた文書や公にされたものなどを使い、事業の完成時期が総事業費同様、当初から非現実的なものであった事を明らかにした。事業を開始して5年が過ぎたにも拘らず、チャグレス河のダム of 具体的計画は出来ておらず、運河会社の崩壊により運河そのものの運命も尽きてしまうであろうと主張した。つまり、事業は地峡の現場ではなく、パリに於いてその息の根を止められてしまうであろうことは時間の問題であった。フィナンシャル・ニュースは事業の当初から“全てが欺瞞であった”と締め括っている。そして12月の最初の週に猛烈な“北風”がカリブ海を横断してコロンを襲った。18隻の船が岸に打ち上げられ、海岸べりの地区を破壊し、50名の船員が犠牲になった。豪雨に見舞われたチャグレス河の水位は数時間の内に30711(9m)も上昇し、鉄道と運河掘削地点が数マイルにわたって水浸しになった。このニュースが運河に批判的な人々に与えた影響は想像に難くない。それでもレセップスはそれまで通り楽観的であり、人々にスエズ同様事業に危険はつきものであると語っている。

彼は5月に入って始めて運河の完成を確実にするための籤付債券を口にした。そして7月の株主会でその承認を求め、賛成を得た。彼はその他のことについては殆ど触れなかった。番号付の運河債券を発行し、当り籤には大きな賞金を出すと言うものであった。パナマでの事業を“迅速に”完了するため、更に600,000,000万フランが必要であると彼は説明した。このために残された手続きは債券発行について政府の承認を得る事であった。その

結果、季節が夏から秋に変わると、パナマ運河会社の株主達の署名入りの嘆願書が次官会議のもとに殺到した。一方レセップスは現地の状況を心配する声を和らげるためパナマへ状況視察に行く事を発表した。

嘆願書の洪水に押された次官会議は、籤付債券を検討するために次官を構成メンバーとする委員会を設置し、著名な土木技師アマンド・ルソー(Armand Rousseau)をパナマに派遣して報告を求めることにした。ルソーはレセップスに先だつて出発した。これがレセップスの影響を排除するためであったかどうかは明らかではないが、フィリップ・ビュノウ・ヴァリラと交替する35才の新総支配人、レオン・ポエール(Leon Boyer)を伴ったシャルルと同じ船、ラファイエットで旅立った。

この間、ビュノウ・ヴァリラは運河会社を辞め、クレブラの掘削を担当する大手請負業者の長としてパナマに止まることを決意した。

パナマ運河の本当の姿を初めて見ることになる二度目の地峡行に出発した時、フェルディナンド・レセップスは既に80才であった。彼はルソーが調査を済ませパナマを離れた数日後の2月17日にコロンに着いた。今回の地峡滞在は僅か二週間であったが、レセップスの言動の全ての目的は6年前同様現場を激励し、士気を高め、自信を回復させることと彼自身に注目を集めることで、今回も大成功をおさめた。彼の姿を僅かでも見ることによって数千の作業員の士気が鼓舞された。パナマ市ではパレードが催され、花火が打ち上げられた。広場の凱旋門は“19世紀の偉人に栄光あれ”と言う文字で飾られ、少女達が花束を贈呈した。彼は演説し、乾杯し、彼のために開かれた舞踏会で夜通し踊った。

これらの全ては派手な見せ場であり、地峡の士気は誰もが予想しないまでに鼓舞された。政府が籤付債券の発行を承認し、レセップスが必要な資金を手にすることができれば、運河の完成は疑いなかった。政府がアマンド・ルソーからの報告を待っている間に、運河会社は通常の債券を追加発

行したにも拘らず、支払いに困難をきたしつつあった。

5月に公表されたルソーの報告は運河事業に対して揺るがぬ支持を与えてきた新聞報道に慣らされてきたフランスの一般大衆に大きな衝撃を与えた。前の橋梁高速道路省長官(chef des Ponts et Chaussées)であったルソーは最高の名声を得ている人物であり、事実をそのまま反映した彼の見解は文字通りに受取られた。

運河事業を放棄することは考えられないと言うのが彼の結論であった。事業の放棄は単に数千の株主を困らせるだけでなく、フランスの国際的地位にも大きな影響をおよぼす。もし、現在の会社が事業を諦めるとすれば、報告書は特に名指しはしなかったが、外国のどこかがそれを引き継ぐことは明らかである。従って政府は運河会社に対し何等かの実質的支援をすべきであると述べ、籤付債券の発行を支持した。そして最も重要な部分に言及した。運河の完成は可能であるが、予定されている資金と公表されている工期内での完成は、会社が計画の抜本的見直しを直ぐに行わない限り疑問である。彼は自分に与えられた権限を越えるものと考えてどの様な変更が必要であるかについては述べなかったが、何を考えていたかは明らかであった。つまり、まだ時間のある内に海面式運河案を放棄する事である。

要すれば、レセップスによって支えられてきた希望には、時間、金、そして最も重要な点であるが、彼が長年に亘ってフランス国民に売り込んできた運河(海面式)には合理的根拠がない事を明らかにしたのであった。海面式運河案はレセップスにしてみれば既にパリ会議の前から、自明の理であり、それ故にパナマが選択されたのであった。従ってルソーの報告書から、計画全体が最初から途方もない誤りの下に始められたと言う暗い結論を導くことができる。

この後すぐに、運河会社の要請に応じて現地から二つの意見書が届いた。最初のもは評判の高いジャック(Jacquet)からのもので、現地を視察

した結果、海面式運河の実現は不可能であり、同じルート上に閘門式運河を建設する事を勧告していた。二つ目の意見は、報告書がパリに届いて一、二週間後に黄熱病の犠牲者となった総支配人、ポエールがコロロンから送ったものであった。会社の技術責任者であるポエールの報告は最も不安を掻き立てるものであった。彼はルソーやジャック同様、海面式運河は残された時間と資金の制約の下では不可能であると見做したが、彼が現地に着いてからこの結論に至るのに殆ど時間を要しなかった。

シャルルには父が諦めなければならないことは分かっていたが、もし彼がこれを目にすれば公表させないだろうことも明らかであった。それどころか、彼は運河は海面式、彼の好む表現では“両大洋のボスポラス(Ocean Bosphorus)”でなければならず、僅か三年でそれが実現できると言い始めていた。彼の意思は鉄の如く堅く、全ての批判は彼の敵であった。もしあったとしても口に出せない恐れや悲劇の予感が彼をいかに悩ましていたかは全くわからない。しかし彼が全ての状況を把握していたことは事実であり、事の真実は火を見るよりも明らかであった。5年目に入った掘削作業はダングレーの試算した想定掘削量の四分ノ一を僅かに越えているだけであった。

ルソー報告の暗雲が垂れ籠めるなか、次官会議は籤付債券特別委員会の審議の延期を決定し、運河会社の会計監査を請求した。しかし侮辱されたと感じたレセップスはこれを拒否し、籤付債券の承認願を取り下げた。しかし、籤付債券を諦めた訳ではなかった。次に彼がとった行動は通常債券の再発行で、その結果は発行予定額の90%が売れると言う成功であった。しかし会社が払った犠牲はその額に比較して余にも大きかった。それが危険で高価なものにつきはじめたのである。つまり、今や会社は借金の利息として年750,000,000フラン(15,000,000万円)と言う巨額の金を払っていたのである。

10月、レセップスが病氣勝ちだと言う悪意に満

ちた噂を打ち消すためもあって、自由の女神の除幕式に参加するためいま一度大西洋を渡った。1886年10月28日、ニューヨーク港での派手な祝賀会では方々で祝砲が轟き、汽船の汽笛が響く中、彼はクリーブランド大統領と共に巨大な女神像の下に立って、“紳士諸君、平和的な偉業の完成を祝うため、また会いましょう、パナマで会うまでさようなら”と演説している。

もしレセップスが1886年の秋に閘門式運河への変更を決意し、ニューヨークへ行く代りにこの新しい計画を株主達に説明していたら、この壮大な事業は違った結末を迎えていたであろう。もし1887年の初めに計画変更の準備を進めておれば、多分結果は異なっていたと思われる。しかし彼はそうしなかった。危機は何とかして回避できるだろう、閘門式運河以外に何か運命を転換する様な奇跡が起きるであろうと言う思いから離れられなかったであろうことは明らかである。

これとは別に、ビュノウ・ヴァリラの考えた暫定的な解決策が検討されていた。彼の提案は、海面式運河を建設するために暫定的な閘門式運河を建設しようと言うものであった。つまり運河の全区間を一連の貯水池で分割し、これらを閘門で繋ぐ案であり、言い換えれば、閘門式運河を造って浚渫船を浮べて浚渫を継続し、最終的には障害物のない海面式運河に転換しようと言うものである。計画では掘削機械と掘削土の運搬に鉄道の代りに水面を使用し、浚渫の進捗に合わせて閘門を撤去する。また、一般の船舶にも閘門を解放することにより、閘門の完成とともに一般の運河通行も可能になる。これによって工事の進捗に合わせて船舶の移動が可能になり、事業費を賄うに十分な通行料が得られると言うものであった。

所でこの画期的な案の当面の価値は、その技術的独創性ではなく、最終目標である海面式運河に向けて、あくまでその一段階として暫定的に閘門式運河を建設すると言う点にあった。この案では当初の夢を破る必要はなく、レセップスにとって名誉ある代替案を提供したのである。つまりこの

計画では従来の約束を破る必要はなく、計画の変更、事業の失敗をあらわにすることが回避できた。

追加の債券が発行され、事業を更に二年継続するために十分な資金が調達されたとレセップスは言い切ったが、会社は今回もこの資金調達に大きな犠牲を払い、秋までに会社の財務状況は絶望的になっていた。追い詰められたレセップスはこの時に至って初めて重大な決意をしたのであった。顧問会議が招集され、暫定閘門式運河案を承認し、新しい計画が急いで作成された。10月末、レセップスは科学学会(Academie Sciences)の講演要請を利用して重大な変更を公表した。計画の詳細については触れなかったが、1890年までに日当たり20隻の船の通行させることが出来ると述べたのであった。

11月15日、レセップスは二通の手紙を発送した。一通は籤付債券の発行承認を大蔵大臣宛再度要請するものであり、他の一通は株主に宛てて“今朝”アレクサンドレ・グスタフ・エッフェル(Alexandre Gustave Eiffel)に対し世界中の船舶にパナマ地峡を開くための閘門の設計と建設を依頼したと言う内容のものであった。

運河完成のために必要な正式事業費は、パリ会議以来四度目の改定がなされた。パリ会議での試算は1,200,000,000フランであったが、技術委員会は1880年パナマの現地で843,000,000フランに縮減し、更にニューヨークでレセップスは658,600,000フランに再度圧縮していた。1885年7月、事業費は最初の事業費、1,200,000,000フランに再び戻されていたが、今回は海面上1617メートル(49.1m)の閘門式運河の建設に必要な資金は1,654,000,000フラン(331,200,000ポンド)であると公表された。

フランスの大衆はその時点までに1,000,000フラン以上の資金をパナマ運河建設に提供していた。レセップスは以前に変わらぬ積極的かつ自信に満ちた調子で、彼が長年にわたって欠点を上げつらい、従って受入れることができないと主張してきた形式の運河の建設に600,000,000フランの追加投資が必要であると説いたのである。

レセップスはチャンプ・デ・マールス(Champ de Mars)に建設の始まった巨大な鉄塔の有名な生みの親であるフランスの誇る技師エッフェルの名前は絶対であると考えた。1889年のパリ万国博覧会の中心的建造物として考え出されたこの塔は地球上で最も高い建造物となる筈であった。塔はパナマ運河同様、文明技術面でのフランスの独創性と優位を誇るものである。またエッフェルにとっても、運河事業に参画し、レセップスに協力することは完全無欠の輝かしい一歩であった。

一方、籤付債券は単なる希望と言うよりは最後の頼みの綱となっていた。普通の方法で資金を調達することは不可能になっていたのである。最初の動きはゆっくりしたものであったが、1888年4月28日、下院(Chamber)は籤付債券の発行を賛成多数で承認し、運河会社の株はこれを受けて即座に高騰した。上院(Senate)も6月5日これを承認し、レセップスが最初に籤付債券を提案してから三年を経た6月8日に新法が発効した。

債券が発売された日の午前、謎の人物がパリからフランスの主要都市およびロンドン、ニューヨークに向けて、フェルディナンド・レセップスが死んだと言う電報を打った。これは全くの嘘報であり、運河会社は即座に否定したが、それでも打撃は避けられなかった。数日後、投機家達がパナマ運河株を市場に大量放出し、株価は暴落した。会社の債券は今や、公開市場に於いて提示価格より100フランも安い値段で売買された。

この打撃は避ける事ができないように見え、実際それは不可能であった。発売された2,000,000口の債券の内、半分以下の800,000口が売れたに過ぎなかった。これはあらゆる面から見て、万国運河会社Companie Universelleの最期を意味するものであり、バブルは弾け、レセップスも敗北を認めなければならなかった。しかし、人々は依然としてレセップスを信頼していた。

彼は籤付債券の残りの分の売却のキャンペーンを行い、フランスの大衆に再度実情を訴えることになる。このため彼は最期のあがきを試みた。計

画は一種の連鎖販売、つまりネズミ講であり、もし全ての人々が彼の呪文を信じてそれに参加しない限り成功を期し難いものであった。新たな投資家を求め、一般大衆の絶大な支持を誇示するために、フランス中の株主が数百の委員会に組織された。彼とシャルルは26の都市へ向けて、夜行列車で夜を明し、助言を聞き、握手をし、写真のポーズをとり、質問に答え、地方の委員会の長を説得し、数多くの晩餐会をこなすと言う全国行脚に出掛けた。これは講演旅行と称されたが、11月19日に83才になったレセップスにかけての元気はなく、国の宝物の様に背後に座った父の前で、シャルルが演説の殆どを受持ち、レセップスは最後に立ち上がって一言挨拶するだけであった。

売れ残った債券の価格は一度、二度、三度と下げられ、320フランの安値になった。更に購入者は僅か907フラン(18万)を支払い、残額は8ヶ月の分割払にされた。売れ残った債券は11月29日に売りに出され、締切りは12月12日に決められた。販売の条件は、もし400,000口以上売れなければ、申込は取り消すと言うものであった。

投機家達は再び徹底的な攻撃を始め、パナマ運河株は二週間の内に270フランから165フランへと100ポイントも下落した。12月8日、籤付債券はボウルセ(Bourse)市場でレセップスの希望よりも60フランも安い260フランで売られた。

売り出しの最終日である12月12日、運河事務所の玄関ホールに多数の興奮した群衆が詰掛け混乱した。午後4時頃になってレセップスが姿を現し、旋風を巻き起こした。道が明けられ、奥のテーブルに登った彼は静粛にするように求めた。

そして“友人諸君、申込予約は保全されている、我々の敵は打ち砕かれた、我々に金融家達の助けは必要ない、我々の自助努力によって危機を免れた、運河は建設される”と叫んだ。

涙が彼の頬を流れ落ちた。彼はテーブルから下り、群衆は無我夢中であった。人々は叫び、喝采し、互いに抱き合った。彼は人々に手をさしのべ、何人かの婦人は彼の着衣にキスをした。債券発売

成功の詳細は分からなかった。しかし夕方になって、パリだけで最低必要な400,000口以上が売れたと言うニュースが市内を駆け巡った。

翌12月13日朝、勝利を祝うためル・カマルティン(Rue Caumartin)に群衆が押し寄せ、レセップスが前の日に立ったテーブルに詰掛けて、彼が姿を見せるよう繰り返し叫んだ。しかしほぼ一時間後、群衆をかき分けてテーブルの上に姿を現したのはシャルル・レセップスであった。彼は喝采が静まるのを待って、債券の購入予約は現在まで180,000口で、“これはレセップスが設定した最低口数を下回る、従って明日から手付金の払い戻しを始める、これが真実である”と述べた。

多くの人々は驚き、ものも言わず、呆然と無表情に立ちすくむだけだった。その内の一人がどうして一晩の内にこんなことになってしまったのかとの迫ったが、シャルルは“その精神に於いて父は私より若い、彼の発言は私が彼に行った希望的報告によるものであり、結果は倒産か会社の解散である”と答えた。

公式の結末は1889年2月4日に訪れた。正式に示された元の会社の株主達の希望に従って民事裁判所(Tribunal Civil)が管財人を指名し、万国国際両洋運河会社 Compagnie Universelle de Canal Interoceaniqueは消滅したのである。

その三年後、パナマに関するスキャンダルが表沙汰になりフランスの基盤を揺るがした。詐欺と過失責任を問うものと、政治家に対する贈賄に関する二件の裁判で、シャルルとフェルディナンド・レセップスおよび彼の同僚達は有罪になり、懲役と重い罰金を課せられた。老人となったレセップスは彼に何が起きているのか知る事なく死んだが、シャルルは勿論破滅した。

このかって例を見ない事業は十年以上も続けられたことになる。使われた費用は概算で1,435,000,000フラン、約287,000,000万ドルであった。この金額はかつて戦争以外の目的で使われたいかなる事業をも遥かに凌ぎ、スエズ運河の総建設費を1,000,000,000フランも上回るものであった。

犠牲者の数を正確に推定する術はないが、フランスの記録を調査したアメリカの専門家によれば、少なくとも20,000名、多分22,000名の命が奪われた。

これは正に常識を越えた大失敗であり、圧倒的な敗北であった。ショックは殆どの階層に及び、誰もその実態を理解できなかった。そして時間が経過するとともに、全てがフェルディナンド・レセップスひとりの愚かさによるものとして片付けられて行った。現地に建設された病院、事務所、倉庫、埠頭施設、住居、機械修理工場、蓄積された地形図、図面、測量、水文データ、買収された土地、そしてパナマ鉄道などの全ては再び語られることなく、スエズ運河の3分ノ1に相当する50,000,000竝メートル以上の土、岩の掘削は忘れ去られてしまったのである。全てが烏有に帰し、年老いたパイオニアの敗北が残っただけだった。

その後、管財人が事業評価のために指名した委員会が事業の進捗状況は“相当な”ものであり、設備類の“保管状況は良好で”、閘門式運河を8年で完成することができるという明るい報告を携えて帰国した。また管財人は将来の事を考え、昔のウィーズ利権の期間延伸するためウィーズをボコタに派遣した。その結果利権の有効期限はフランスの新会社が事業を引き継ぐことを条件に1903年まで延長され、1894年10月20日、新パナマ運河会社 *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama* が正式に結成された。

最早これを真面目に考える者はいなかった。運河が一私企業の実力の限界を越えるものである事は誰の目にも明らかであり、国家事業でなければ達成不可能であった。事業を引き継ぐことのできる国のひとつとして米国があったが、もし米国民がフランスの失敗から一つの結論を導き出したとすれば、運河を建設すべき地点はパナマではないと言う事であった。フランスの失敗は地理学上のいかなる教えをも凌ぐものであり、失敗はフランス人の技量不足や非現実性あるいは怠慢が理由ではなく、またフェルディナンド・レセップスの

指揮に問題があったからでもなく、全ては彼等フランス人とレセップスが誤ったルートを選択したからであると考えたのである。

第二部 星条旗は永遠に(1890~1904)

第八章 ルーズヴェルト

1901年9月6日、不意を襲われた大統領ウイリアム・マッキンレイ (William McKinley) がニューヨーク州バッファローに於いて32口径の二発の銃弾にたおれ、米国の比較的平穏な時代は終りを告げた。マッキンレイは汎アメリカ博覧会に出席しており、音楽堂の椰子の鉢植えの脇に立って、長蛇の列の民衆と握手をしていたが、その内の一人が熱狂的な若い無政府主義者レオン・ゾルゴス (Leon Czolgosz) であり、彼は右手を一見包帯の様に巻いて前に出てきたのであった。八夜後、マッキンレイは死亡した。このニュースを聞いたオハイオ出身の上院議員マーク・ハンナ (Mark Hanna) は“あのいまましいカウボーイが合衆国大統領になる”と叫んだ。

ルーズヴェルト (Theodore Roosevelt) のホワイトハウスへの突然の出現は、アンドリュー・ジャクソン (Andrew Jackson) が大統領に就任して以来の伝統に劇的な変化をもたらした。つまり、ホワイトハウスの前庭の狂喜する群衆を移動させるために、ラファイエット広場に酒樽が並べられ、彼は最初の“民衆の中の男”として認められたのである。ルーズヴェルトの就任式はバッファローの飾り立てたビクトリア調の部屋で、厳かにこじんまりと急いで行われたが、彼が大統領就任の宣誓をした時から、本当の意味で20世紀が始まったと言っても過言ではない。

ルーズヴェルトは一貫して、スエズに対抗する中央アメリカの運河の必要性を主張してきた。そして、“この大陸に残されているいかなる事業も、アメリカの人々に対しこれ以上の成果をもたらすものではない”と議会での最初の演説で述べている。しかしその時、彼もそのまわりの人々も、運河が彼の行政の偉大な功績になり、また、彼自身が最も誇りとする業績となる、あるいは彼の行った事のなかで最も多くの議論を呼ぶ事になる事を

予想し得たかは何とも言えない。しかし、彼の仕事に対する熱意は疑うべくもなかった。

ルーズヴェルトは運河に対してレセップスやその他の殆どの人々とは全く別の評価をしていた。運河は他の人々にとって、コロンブスの夢、文明の進歩への偉大な一歩、あるいはレセップスがしばしばのべた様に、世界貿易への無限の貢献として表現されていたが、ルーズベルトには商業あるいは世界共有の利便の促進という考えはなかった。彼にとっての運河は、合衆国の世界進出にとって不可欠な道であると言うのが全てだったのである。彼は合衆国を両大洋を支配する国と位置づけ、彼の国が両大洋を結ぶ運河を建設し、所有し、運営し、警備し、防衛施設を設けることを考えていた。運河は海上に於ける覇権を確立するための第一歩であり、他のいかなる重要な利益、賞賛も彼にとって二の次に過ぎなかったのである。

ルーズヴェルトの運河に対する思いは、1890年出版されたアルフレッド・タイア・マム (Alfred Thayer Mahan) の著書、海軍の役割 (The Influence of Sea Power) に遡る。

マムはその著書で、カリブ海は米国にとっての地中海であり、地中海同様、運河を必要としており、地峡の障害を取り除く事により、カリブ海は単に交易路となるだけでなく、軍事的に重要な通路となると述べている。

ルーズヴェルトが運河政策を始めて真剣に考えた時期、彼はニューヨーク州の知事であったが、この招かれざる提案は国務長官ジョン・ヘイ (John Hay) にとって腹立たしいものであった。

1898年、スペイン・アメリカ戦争が終結し、マッキンレイはヘイに対し、中央アメリカの運河の支配を共同で行う事を定めた1850年のクレイトン・ブルーア (Clayton-Bulwer) 条約に代わる新たな運河条約を英国と交渉するよう指示した。ヘイと英国大使ジュリアン・ポンセ (Julian Pauncefote) 卿の協議は急速に纏まりつつあった。英国の“影響圏域”としての中央アメリカに幻滅した英国外務省は、運河建設に関する協力関係を精算し、

＊ じ
り

この役割を米国に任せる事に異存はなかった。

ヘイの提案によれば、米国はスエズ同様、“平時も戦時も全ての国の商船、戦艦のいかなを問わず、全く同じ条件で自由な通行を保証する”運河を建設し、運営する権利を有する。更に、米国は運河経路の秩序を自らの警備隊により維持するが、運河を要塞化してはならないと言うものであり、1900年 2月 5日調印された。

これが最初のヘイ・ポンセ (Hey-Pauncefote) 条約であるが、ヘイのひと仕事終えたという満足感は数日しか続かなかった。マッキンレイもこの“偉大な前進”を自慢げに語った。しかし、ヘイは上院とあのニューヨーク知事を無視して事を進めたのであった。そして、ルーズヴェルトはこの条約は実質上、前より後退したものである、“もし運河が敵の戦艦にも解放されるとすれば、戦争に際して大きな脅威となる一方、我々が運河を要塞化できるとすれば、海上兵力の上で大きな力となる”と主張した。彼の見解は一般にも認められていたものであり、上院は条約を無修正で批准する事を否決した。

そして、英国に条約の修正案を拒否されたヘイは、彼の大きな信用のもとに、再び一から始めた。ポンセとの協議が再開されたが、今回は協議状況が常に上院に報告された。1901年の夏の終りになって、ヘイは協議が大きく前進したことを報告できたが、バッファローから突然の悲報が届いたのであった。この様な事情にも拘らず、ルーズヴェルトはヘイに國務長官留任を要請し、ルーズヴェルトの最初の重要な条約である、二回目のヘイ・ポンセ条約を調印したのはヘイであった。

この条約では、運河の要塞化そのものは禁止していたが、米国に“無法状態と秩序の混乱から”運河を守るために必要な措置を取る自由を認め、言外に実質的に要塞化する事が認められていた。ルーズヴェルトはこれに大変満足し、この条文に関して疑問が差し挟まれることはなかった。

ジョン・ヘイ、英国外務省、主要紙の編集者の殆ど全て、そして極く一部を除く全ての国民同様、

ルーズヴェルトは運河がニカラグアに造られると言う前提のもとに行動していた。それまで、彼の数多くの演説の中で、“パナマ”と言う言葉が使われたことは全くなかった。

ニカラグアを支持する技術的な議論は、グラント大統領の運河委員会あるいはパリ会議でのメノカルやアメンの主張と全く同じであり、ニカラグアはアラスカから南米の先端、ティエラ・デル・フエゴ (Tierra del Fuego) までの脊梁山脈の中で最も低い峠を持っていること、50マイル余の大きな湖と、おそらく60マイルはあるであろう航行可能な河川があること、運河の最も高い位置にある湖は無限に水を供給してくれることが理由であった。更に、ニカラグアは政治的に安定しており、米国が巨大な資金と労力を投ずる上で心配はなかった。ニカラグアは清潔であり、豊かで、比較的悪疫の心配がなく、開発の可能性は高いと言う事もあった。

パナマを覆う黒い雲と言う一般的な見方に変化がない片方で、ニカラグアはこれとは正反対に幸運に恵まれた、明るい快適な土地と見られていたのである。

従って、ニカラグア運河建設予算が議会に提出されることが想定されており、運河の“最も現実的で実施可能なルート”に関する大統領指示による調査結果の公表を待つのみであった。調査はマッキンレイが設立し、ジョン・ウオーカー (John G. Walker) 海軍少将を議長とする、地峡運河委員会が行っていた。このために1,000,000\$の予算が配分され、測量士、技師、海軍士官、物理学者、地理学者など数百名が参加して、二年間にわたって実施されていたが、永く待ち望まれていた報告書はヘイ、ポンセの両者が条約に署名する数日前の11月、ウオーカー提督から提出された。

パナマとニカラグアの双方について、気候、保健、法的権利、既存の利権を考慮し、想定される運河の建設費と運営費を算出したウォーカー委員会は、再びニカラグアに軍配を上げた。そして、この裁定により全てが決着したように見えた。

しかし、苦勞を厭わず報告書を読破した数少ない人々の目には、報告書は、長らく待ち望まれていた、ニカラグアへの最終決定と言うものではなく、パナマについても過剰なまでの検討が加えられていることは明らかであった。決定要素はパナマに於いて保有する権利についてフランスの会社がつけた対価であったのである。

12月の第一週に議会在が招集されると、ニカラグアに対する案件は変更なしに委員会を通過し、12月10日、マナグアに於いて“ニカラグア運河を合衆國が建設すると言う前提のもとに”外交協定が公式に署名された。12月16日、上院は予想通りハイ・ボンセ条約を批准し、三日後、下院はクリスマス休暇後にすぐに運河案件を審議する日程を決めた。

そして、クリスマスの直前になって、新運河会社の社長が突然辞任したと言うニュースがパリから届いた。12月21日の株主会は混乱し、警察官が導入されると言う騒ぎになった。議論の焦点は運河をいかなる値段であれ米国に売却すべきであると言う事であった。

それまで、実務的には、フランスの会社は譲渡価格を決めていなかった。ウオーカー提督はパナマでの財産、機械、利権を会社がどのように評価しているかを知らされていただけであり、それが109,000,000ドルだったのである。そして、それ以上の交渉は行われず、ウオーカーと委員達はそれが値段であると考えて、これに基づいて判断したのであった。

実際のところパリに問い合わせた最初の価格である新しい値段は、会社の代表からウオーカーに対し1902年1月4日に提示された。ウオーカーと8人委員からなる委員会はその報告書の中でフランスの資産価値は109,000,000ドルを相当下回るものであると判定した。即ち、フランスが行った掘削の内、利用可能な部分について27,400,000ドル、地図、測量、図面および記録類に2,000,000ドル、パナマ鉄道を7,000,000ドルと評価し、さらにその他算定外の費用3,000,000ドルを加えて、総額40,0

00,000ドルと評価していたが、フランス側が今回提示してきた金額は、奇しくもこれと同額であった。

その日の午後、ウオーカーは急いで國務省を訪れ、このニュースは隣のホワイトハウスに伝えられた。フランスは普通の値引きではなく、60%ものディスカウントを提案してきたのであった。ウオーカー提督が言うように、“これは判断の基盤を大きく変えるものであった”。しかし下院は運河案件を上程し、まともな議論もないまま、たった二日の審議を行い、1月9日、308対2の絶対多数でニカラグア運河の推進を評決した。案件を上院本会議に急いで提案するため、上院の審問会が招集された。

にも拘らず、選択の権限は議会に帰属し、ルーズヴェルトもニカラグア案に賛成しているとの判断の下に、行政府は沈黙を保っていた。しかし、ルーズヴェルトがウオーカー委員会の一人ひとりから個人的に意見を得るためにホワイトハウスに招待するやいなや、下院が行動を開始した。

委員会の全体会議が、非公開の秘密会議として大統領府で開かれ、その場でウオーカー他の委員に対し、委員会としての補足報告書の提出が求められた。ルーズヴェルトはフランスの提案をのむ腹だったのである。1月20日の月曜日に結果が出された。委員会は決定を変更し、パナマが全員一致の選択であると宣言された。

ルーズヴェルトはこれによって、事業のさらなる遅延、終りのない議論、そして、彼の行政の初期の段階での個人的危険を犯して、ニカラグア・ルートに関する過去の約束の全てを反古にした。パナマは単により良い選択であばかりではなく、この危険を犯すに足るだけのものであると決意させた何かが、あるいは人物があったことは明らかである。あるいは、彼は前任者達同様、オハイオ出身の上院議員に気を使ったとも言えよう。そして、もしマーク・ハンナがパナマの支持者であったとすれば、彼が鉄道事業の代弁者であった事から、全く不思議ではないと語られた。

一方、ワシントンにいたコロンビア公使カルロ

ス・マルチネス・シルヴァ(Carlos Martinez Silva) は、コロンビア政府が米国との間でコロンビアの地峡の州に関して前向きに協議する用意がある事を、国務省と報道機関に保証していた。ポコタの政府は“意地悪や貪欲ではない、コロンビア政府は、合衆国がパナマ運河を建設するに際して、特許の形で保証を必要とするものは何であれこれを与える用意がある”と声明した。

1月28日、ジョン・コイト・スプーナー(John Coit Spooner) 上院議員が運河案件の修正を提案した。その内容は、フランスのパナマに於ける資産および利権を40,000,000ドル以内で買収すること、パナマ地峡を横断して最小限 6マイルの幅の運河地帯の永久支配権をコロンビアから取得すること、そしてパナマ運河建設に関する権限を大統領に付与するとともに、コロンビアとの間で“合理的な期限”内に、明確な所有権あるいは十分な合意が得られなければ、ニカラグア運河を推進する権限を大統領に与えると言うものであった。もしこれが採択されれば、下院の運河法案は全く新しいものになってしまうことになる。

第九章 ロビー活動

上院が運河法案の審問を始めた時、フランスの事業を買取りそれを完成すると言うパナマに米国の運河を建設する案を支持する著名人は誰もおらず、一般大衆に訴える力に欠けていた。従って、いつの日にか、合衆国海軍の白い船はもとより、世界の商船が風光明媚なニカラグア湖を行き交うであろう姿を想像するのは自然の成り行きであった。そして、予想外の出来事と、新聞が“パナマ・ロビー”と悪く評した二人の人物を含む僅かな意志の強い人々がなければ、その通りになったであろう事は疑いない。二人の人物とはウィリアム・ネルソン・クロムウェル(William Nelson Cromwell) とフィリップ・ビュノウ・ヴァリラ(Philippe Bunau-Varilla) であり、彼等のこれまでの動きを紹介する必要がある。

クロムウェルは法曹界では新しいタイプの人物であり、会社関係の法律家として、鉄道事業の発展とともにウォール・ストリートのジャングルが生み出した異端児であった。彼の天才的な点は、物事を“整理し”あらゆる事を事前に計画する事であった。“事故は決して理由なしに起きない、全ては最悪の事態を想定しない愚か者の手によって、起こるべくして起こる”と彼の若い同僚を戒めている。

クロムウェルの問題会社の事態収拾あるいは大規模合併のための手数料は、この種のものとしてはそれまでの最も高額なものであった。まだ40才台であったにも拘らず、彼は既に百万長者になっていた。彼は1901年までに、ノーザン・パシフィック鉄道を立て直し、U.S. スチールの設立に関して J.P. モーガンの手助けをしていた。

新パナマ運河会社が設立された1894年、クロムウェルはパナマ鉄道の顧問であり、株主、取締役になっていた。そして今や、新パナマ運河会社の“利益”について面倒を見る立場に立ったのである。彼の基本的な目的は、このフランスの会社を米国政府に売却することであり、それによって相

当の収入を期待していた。彼の新会社に提示した手数料は 800,000ドルになる筈であった。

彼ほど任務に熱心で、あらゆる努力を惜しまない仲介者は希であろう。あらゆる機会を逃さず、新聞編集者や議員にパナマおよびフランスの会社、さらにはニカラグア・ルートの欠点に関する何冊もの資料を届け、ワシントンを何度も訪れ、時には数週間も滞在して議会関係者に会い、さらにコロンビアと協議を繰り返した。ハンナを彼の“親密な”友人の一人に数え、またホワイトハウスを訪問したのも彼であった。

彼は依頼主と自身の金をふんだんに使った。人々をひきあわせ、ある時などは彼の依頼主の代表とウィリアム・マッキンレイの会談を段取している。彼の議会関係者への作戦はニカラグア熱に水を差す事であった。

彼の最も象徴的な実績は地峡運河委員会の設置であり、少なくともこの点については彼の努力に負うものであると言ってよい。ひとたびこれの実現に向けて動き出すと、彼は委員会の九名の委員の人選に影響を与えるためにすみかかに行動した。そして、委員会が仕事を始められるようになると、ウォーカー提督に対し、調査を中央アメリカではなくパリから始める様説得したのはクロムウェルであった。この結果、九名の委員は1899年 8月フランスへ旅立った。そして、クロムウェル自身は一足先に急いでパリに戻った。

委員会の最終報告書にクロムウェルの名はなく、新会社の職員が“委員会を丁重に迎え、委員会のパナマ・ルートの検討に際してあらゆる面での協力を惜しまなかった”と簡単に記されているだけである。しかし、この職員の中で最も重要で役割を果たし、注意を払っていたのはアメリカ人の法律家だったのである。委員会が到着した翌朝コンチネンタル・ホテルに委員を迎えたのはクロムウェルであり、五週間に及ぶ滞在期間中の行事を取り仕切り、帰る日に別れの挨拶をしたのもクロムウェルであった。その後、委員会がパナマとニカラグアの視察に出発する前にワシントンに戻り、

“委員会のそれぞれの委員の相談に乗ったり、個人的な連絡を取り、彼等の決断を促すため情報を補足し、資料を提供した”。とは言え、クロムウェル自身が後に認めているように、最も重要だったのは、唯一の人物、マーク・ハンナとの話だったのである。

クロムウェルのもう一方の同志であるビュノウ・ヴァリラは偉大なパナマ事業の時代同様熱心に関与していた。ビュノウ・ヴァリラは後の人々に誤解され、歴史家特有の目には、フランス映画に出てくる、派手で不真面目な道化師の様に映っていた。しかし、本当は実際のかつ実務的で、容姿にすぐれた極めて知的な人物であり、当時の人々の記憶に残る印象的で信じられない程エネルギッシュな人物であった。

1889年に元の運河会社が倒産した時のビュノウ・ヴァリラの最初の衝動は、彼が後に語った様に、事業を継続するために国民を説得したいと言う事であった。パナマを米国が継承すると言う考えはまだ無かったにしても、彼のフランスに対する思いとは合い入れないものであった。従って、彼が最初に出向いたのはロシアであった。

1894年、ロシアの皇太子と汽車の中で会う機会があり、その後、アレクサンダー(Alexander) III世ロシア皇帝に運河完成のための費用を提供してくれるよう説得するため、セント・ペテルスブルグに急いだ。彼は皇帝に会う事は出来ず、大蔵大臣セルゲイ・ウィッテ (Sergei Witte) 伯爵に会った。ビュノウ・ヴァリラはウィッテに、パナマ運河と当時工事中であったシベリア横断鉄道がアメリカ横断鉄道とスエズ運河を制するアングロアメリカン連合に対抗し、フランスーロシア連合として完璧である事を説いた。ウィッテはこの計画を皇帝に説明する事を約束し、ビュノウ・ヴァリラは期待に胸を踊らせてパリに戻った。しかし、すぐにアレクサンダー三世が暗殺され、更に、元の運河会社の管財人がビュノウ・ヴァリラの干渉に怒り、会社の事に口を出させなかった。その後五年もしない内の地峡運河委員会が到着した1899

年夏、彼の米国に対する働き掛けがパリで開始された。しかし、クロムウェルが委員会の全員に力を注いでいる片方で、ビュノウ・ヴァリラはパナマを真剣に検討する事を承知した三名の委員に努力を傾注した。

その年の9月に委員会がパリを離れる前に、三人の委員はビュノウ・ヴァリラの著書「パナマ、その過去、現在、未来」を、もしその考え方や事実に一字一句でも誤りがあれば捨てて下さいという言葉とともに受取っていた。“私の新しい高名な友人がパリを後にした時、一般人同様、それまで彼等の胸の内にあったパナマに対する偏見に風穴を明ける事ができた”と彼は感じた。

しかし、この風穴は十分大きくはなかった。委員会は翌1900年秋、ニカラグア案を推奨する暫定報告書を提出したのである。ビュノウ・ヴァリラは“今や最後の仕上げをしなければならない”と記し、この視点と彼自身の判断から深い神秘的な運命を感じた。それはあたかも全てが予め定められていたかの様であった。

シンシナティの経営者達から、出来るだけ早い機会にパナマとニカラグアルートの優劣について話を聞きたいと言う予想もしない電報が彼のもとに届いたのである。“進軍ラッパの音が聞こえた”と彼は感じ、アメリカに向けて出発した。

1901年1月16日夕刻、シンシナティ商工会議所での夕食後の演説を皮切りに歴史的な遊説が開始された。このビュノウ・ヴァリラにとって初めての英語による演説は大成功であった。彼はその後あちこちで喋ることになるものと同じ内容を話したが、人を魅惑する信念をもって人々の注目を集めた。彼の話は普通、彼がいかなる利益団体も代表せず、新パナマ会社のセールスマンでもない一個の独立した職業人であり、彼の使命は純粋に“偉大で高貴な事業”を守るためにあると言う事を明らかにする事から始められた。

つまり、彼は事業の詳細について述べると言う事であった。彼は基本的にウオーカー委員会の修正報告書で強調されるべき点、つまりパナマは運

河の延長に於いてニカラグアの三分の一でしかないこと、運河に曲線の少ない事、掘削量が全体として少ないこと、閘門の数が少なくて済むこと、そして事業費が少ないことを特に強調した。

彼はパナマ鉄道やコロソ、パナマの港についても言及した。一方、雨やクレブラの地滑り、黄熱病やマラリア、さらにはチャグレス河の洪水については何も喋らなかった。しかし、当初は付随的と思われたにも拘らず、急速に最も大きな要素になって行くある事項については話の中で触れていた。

それはパナマには火山がないと言う事であった。彼は運河の路線から180マイル(290km)以内に活火山、死火山を問わず火山が全くない事を明言した。一方、ニカラグアでは1835年にコセギナ(Coseguina)と呼ばれる火山の爆発が二日も続いていた。爆発音は1,000マイル(1,600km)も離れた所でも聞かれ、6分毎にニカラグア運河をひとつ埋没させてしまうに十分な岩石や火山灰を噴出したと言うのである。これはビュノウ・ヴァリラの話聞いた人々にとって意外な発見であった。

そして、スペインの黄金の道を始めとして、米国による鉄道、そしてレセップスの運河と、いつも“世の中の力”が我々をパナマ運河の建設に向かわせてきた、時として別の考えから他の場所に建設することも考えられたが、“しかし、世の中の力がパナマにひきつけ、それは今回も同じである”と話を締め括った。

次にクリーブランドの商工会議所で3時間半も話したが、その間彼は会場に持ち込まれていた黒板の一点(パナマ)を何度も指し示した。次にクリーブランドからボストンへ1月25日の晩餐会で話をするために訪れた。更に、プリンストン大学で演説し、ニューヨーク商工会議所で30分話をした。

昼間の忙しさ同様、彼は今会ったばかりの人々や、そのまた友人など多くの人々に宛てて、理解と協力あるいは紹介を求める手紙を出すのに忙しかった。彼は「パナマかニカラグアか」と言う標

題の冊子を作成し、13,000部も印刷して郵送した。そして、この冊子の中で火山に関する彼の見解を強調した。

冊子の宛先には全ての議員、州知事、100,000ドルを越す資産のある200名の財界人、4,000もの新聞および雑誌編集者、数百の商工会、商工会議所、更に彼自身旅行中に集積し今や1,000名にも達する名簿の人々が名を連ねていた。

最後に彼は“政治的砦を攻撃する”ためワシントンに向かった。アーリントン・ホテルでハンナに会い、彼のワシントンの自宅を訪れた。ビュノウ・ヴァリラによれば会見は決定的なものであった。ハンナは会見を終えた時“ビュノウ・ヴァリラさん、あなたの説得に負けました”と言ったという。当然彼は委員会のパナマ専門家の考えを知る必要があったが、“あなたが言うように彼等もあなたと同じ考えであるなら、私はあなたの側に付きましょう”と答えた。

ビュノウ・ヴァリラは1901年4月11日、フランスに向けて出航した。さて、これらの費用はどの程度で、誰が賄ったのであろうか。ビュノウ・ヴァリラ自身は、個人的な資金源から自分で全ての費用を工面したと言っているが多少の疑問は残る。とはいえ、彼とその兄弟マウリス(Maurice)が言う所の“ペナルティー株主”であった事から、自分自身新運河会社の資産に関し金銭的に直接の利害を持っていたことは明らかである。

新運河会社の設立は最も安直な方法で行われた。即ち、裁判所に指名された管財人は旧会社の株主の利益を尊重し、危険極まりない新会社の資金調達を直接的かつ効率的の方法によって行ったのである。運河工事を請負ったフランスの会社で、まだ支払能力を有するもの達に対し、新会社に投資するか、さもなければ詐欺と契約不履行による訴追を覚悟するかいずれかを選択するよう迫り、その結果新会社の株の購入申込みが殺到したのであった。平たく言えば、もし管財人がこの脅迫に似た方法を取らなければ、新会社は存在しなかったであろう。

この“ペナルティー株”の最大の株主はグスタフ・エッフェル(Gustave Eiffel)であり、彼の最大の関心事は会社の資産を米国に売却する事であった。従って、ビュノウ・ヴァリラが彼と彼の兄弟のみならず、エッフェルとその他のペナルティー株主の利益を代表していたという仮説が成立する。

ビュノウ・ヴァリラに言わせれば、このロビー活動の中で、彼が憎しみを込めて“法律家クロムウェル”といつも「法律家」と言う言葉を付けて呼んだクロムウェルは単なる金で雇われていたに過ぎなかった。“活動的で、役に立つ重要人物との間のメッセンジャー”と言うのがクロムウェルに対するビュノウ・ヴァリラの最大の評価であり、更に“活動的な仲介者は自分自身が立役者であると錯覚し勝ちである”と付け加えることもあった。この注目すべき二人が最初に顔を合わせるのは翌1902年の事であった。ビュノウ・ヴァリラの最初の遊説の間、二人が協力する事によって相当な利益が期待できたにも拘らず、この二人は極力離れて行動した。フランス人(ビュノウ・ヴァリラ)は決して法律家(クロムウェル)の支援を求めなかったし、法律家もフランス人の技術的素養あるいは説得力を評価しなかった。ビュノウ・ヴァリラのロシアに関するエピソードが気にかかり、彼が信用できないのではないかと言う事と、彼の失策を恐れた依頼主がクロムウェルに対してらその様に指示した事は十分に考えられる。一方ビュノウ・ヴァリラにしてみれば、新運河会社関係者、特にそれに雇われている事が知られている人物との接触が明らかになれば“真実を知る第一人者、Champion of Truth”としての彼自身の立場がなくなる事を恐れたであろう事は疑いがない。

説明はいかであれ、何があったのかが論じられる様になると、二人のそれぞれがこの英雄的役割を演じたと主張し、もう一人の方の主張を軽んじたり無視することになる。いずれもがもう一方の貢献を認めようとはしなかったが、どちらも真相の全てを語ることは出来なかった。

1900年 4月10日、ウォーカー提督は新運河会社に宛てて一通の手紙を発送し、新会社が地峡に於ける利権と資産に関して明確な所有権を持っているか、またこれをドル建て即金払いでいくらで売ろうとしているのか問合わせた。

1901年 6月25日、提督はパリからまだはっきりした返事を受けとらないまま、クロムウェルをニューヨークに訪ね、委員会は作業を殆ど終えていると伝えた。従って、フランスの会社から確かな値段を早急に得る必要があると話したのである。クロムウェルは直ぐに調べる事を約束した。しかし、その日の内にパリに宛てて打った電報はぶっきらぼうなものであったので、会社の職員は最終価格の提示を拒否したのみならず、クロムウェル宛ての返電で彼の法律家としての仕事を断った。

そしてその年の秋、マッキンレイの死後、ウォーカー委員会の報告書の提出と二回目のヘイ・ボンセ条約の署名の直前になって、パナマ・ロビーを自分に一本化したビュノウ・ヴァリラが急速ニューヨークを訪れた。

バッファローに於ける暗殺事件は、マッキンレイ大統領と特に親密であったマーク・ハンナとの接触に時間と労力を費やしてきたクロムウェルとビュノウ・ヴァリラの両者にとって大きな打撃であった。副大統領であったルーズヴェルトには特に接触していなかったのであった。

11月13日にニューヨークに着いたビュノウ・ヴァリラは、状況が“最悪”であることを発見し、事態がどちらに向いているのか急いで把握しようと努めた。何はともあれ、ルーズヴェルトに直接会う必要があったが、誰もどうすれば良いか分らなかった。一週間前に、ヘイとボンセは条約に署名をしてしまっており、新聞にジョンプル（英国）がニカラグアの門を大きく開き、陽気なアングルサム（米国）がツルハシとシャベルを手に行進している漫画が掲載されていた。

フランスの会社の提示した買収価格が委員会がパナマを最も有利なルートとして採択する事を妨げているという最も重要な点を誰もが見過ごした

としても、ビュノウ・ヴァリラがこれを見逃す訳はなかった。少し遅れて彼は再びフランスに戻った。

12月21日、彼は混乱する株主会に出席し、その後直ぐに新会社の新しい社長と個人的に会った。価格を直ぐに決めなければならないと彼は切りだし、売却値段は今や40,000,000ドルでなければならないと話した。その結果、二週間の内に会議が再度招集された。この場で値段を決める事ができなければ全てを失ってしまう事になる。

1月 4日、ウォーカーに対し、パナマに於ける全ての資産を40,000,000ドルで売却するという申し出がパリから電報で届いた。そして、ビュノウ・ヴァリラが書いているように、1902年は“パナマ向けの順風とともに始まった”のである。ウォーカー委員会が1月18日に決定を変更すると、ビュノウ・ヴァリラは“偉大な企画の名のもとに”話す機会を与えてくれた人々に宛てて“心からの感謝”を表明する数十通の電報を打った。

第十章 困難を越えて

ウオーカーが、運河委員会の長として、上院の委員会で委員として初めての証言を行う事になった。彼は1902年 2月 7日に登場した。彼の先に幾人かが証言を行っていたが、新運河会社を代表したエドワルド・ラプレ (Edouard Lampre) 以外は全てニカラグア派かパナマ反対論者ばかりであった。

ウオーカーの証言はその日まる一日と翌朝に及んだ。一部の人々にとって、ウオーカーのパナマに対する新しい主張は必ずしも予想を裏切るものではなかった。と言うのは、ホワイトハウスがウオーカーのパナマ支持と引替えに、ワシントンの彼の事務所から運河建設を指揮すると言う地位と高い報酬を約束したと言う噂が上院の廊下に流れていたのである。

殆どの質疑は委員会のパナマ案の技術的問題に対するウオーカーの見解に集中した。事業費積算の基本になり、またニカラグア案と長所、短所が比較されたウオーカー委員会のパナマ運河計画は、新運河会社が提供した計画に大きく依存していた。計画の鍵となる重要な要素は、チャグレス河の流出をボイオ(Bohio) 地点で抑制し、地峽を横断する水路の三分ノ二を占める湖を形成する巨大なダムであった。委員会の結論は、レセップスの技師達が最後に踏み切った様に、海面式運河を断念して、1879年にゴディン・デ・レピネー (Godin de Lepinay) が提案した主旨に沿った閘門式運河を建設する事であった。地峽は巨大な溝で切り離すのではなく、人造湖で橋を架けようとするものである。船は一方の大洋から一連の閘門で湖面の高さに登り、湖を渡った後、もう片方の閘門群を下って反対側の大洋に出る。掘削の主体部分は、湖の太平洋寄りの末端のクレブラ、即ち大陸分水嶺を掘り割る9マイル(14.5Km)の水路である。

ハンナは提督 (ウオーカー) に対し、事業費の点は別にして、なぜパナマでなければならぬのかを委員会に説明するように求めた。ウオーカー

はこれに答えて、パナマ案にはいかなる面においても心配な点はないと述べ、更にパナマの気候条件についても他の熱帯地方以上に健康上問題になる点がない事をつけ加えた。

証言は 3月まで続いたが、その殆どは議論の繰り返しで退屈なものだった。そして 3月10日を最後に意見聴取が完了した。その三日後、委員会は運河法案即ち、ニカラグア運河を認める報告を行った。上院がパナマ案を採択する確率は今や10分ノ1に過ぎなかった。結局、なんにもならない事に多くの時間と議論を費やしただけであった。この議論の中で皮肉にも殆ど触れられなかったのは“地震の影響”であった。

委員会は迂闊にも、いずれのルートについても地震活動が運河にとって深刻な脅威となる事を忘れていたが、火山と地震では地震の方がより危険が大きいと考えていた。報告書は、ニカラグアについては1844年に運河路線から4マイル(6.4Km)の地点で被害のあったものも含めてルートに沿いに14回の地震の記録がある事を記していた。しかし報告書でも触れているように、運河は地表面下の構造物であり、計画されているダムにしてもその底幅が広く、実際上地盤の一部と言える程のものであり、更に閘門施設も全体が岩盤の上に建設されることになっていた。

ニカラグアのおよそ14の火山のうち、スペイン時代以来その極く一部が活火山の徴候を示しているに過ぎず、ニカラグア湖の島にあるオメテプ(Ometepe) 山を除いて、全てが運河の計画路線から相当離れていた。そのオメテプ山にしても湖を横断する予定航路から 13マイル(20.9Km)、最も近い閘門施設からは 20マイル(32.2Km)離れていた。

しかし 5月の初めに、ニカラグアから1,500マイル(2,420Km)離れたカリブ海のマルティニク (Martinique) 島の巨大な休火山ペレー(Peleé) 山が噴火し、セント・ペレー(St. Pelee) の街がおよそ二分間で吹き飛ばされた。これは歴史上最大級の災害のひとつであった。

この知らせはフィリップ・ビュノウ・ヴァリラ

にとって天の恵みであった。“何と言う予期もしない幸運であろうか”と記している。“もし私のニカラグアに対する議論が十分ではなかったとしても、少なくともその百倍の効果がある”と考えた。

1902年 6月 4日、ヘップバーン(Hepburn) 法の審議が上院で始まった。6月 5日にはマーク・ハンナが一抱えの本と書類を持った秘書を従えて、彼の経歴で最も重要ものとなる演説を行うため上院の廊下をびっこをひきながら歩いて行った。

ハンナは誰をも強制しない穏やかな話し方をする人であった。彼の話は分りやすく、分別のあるものだったのである。彼はこの問題を商業上の企画の様に考えた。それは常識、米国の企業、北部諸州、権威と彼が言う所の“動かし難い事実”を踏まえた声であった。既に実験的な段階を過ぎた、とハンナは話を切りだした。我々は感情的な段階を通り過ぎて、最良のルート、最良の運河、全世界が要請を満たす運河を求めており、今日、明日のためではなく、将来に向けて運河を建設するのであると語った。

次の理由から、パナマが運河を建設すべき地点である。第一に、パナマ運河はその端から端まで 134.57マイル(217km) 短い。第二に、屈曲部が少ない。第三に、汽船の通行時間がニカラグアルート of 半分以下である。第四に、パナマの方が閘門の数が少ない。第五に、パナマには良い港がある。第六に、パナマは“文明史上よく知られた通路である”。第七に、パナマには“あらゆる意味で完全な”鉄道がある。第八に、パナマ運河の方が運営費が安い。第九に、“パナマ運河の建設についての全ての技術的、実務的課題は解決されており……”と説明した。もし合衆国がニカラグア運河を建設するとすれば、他の勢力、つまりドイツがフランスの運河を引継ぎ完成させるのを防ぐ手立てはあるだろうか。そうなれば、我々に対抗する勢力が今あげた利点の全てを手にする事になるであろうと言う警告を最後に演説を終えた。

これはハンナがかって行った演説の中で最も素

晴らしいものであった。声高な言葉は含まれていなかったが、演説の上院に与えた効果は非常に希なものであり、投票結果を変えたのである。上院議員のひとりハナナに対し、自分はハンナの演説を聞くまでいずれに投票すべきか決めかねていたが、“ハナマ運河(Hannama canal)”に一票を投ずるつもりだと話した。

しかしその後数日続いた討議から、ハンナの側では相当強い逆風を感じていた。最も深刻だったのはニカラグアの火山に関する議論がハンナとその一派が捏造したものであると言う噂が広がっている事であった。

“これを強く否定する事が絶対必要だった”とビュノウ・ヴァリラは回想している。そして彼が“壮大に噴火”するモトトンボ(Momotombo) 山を背景にした鉄道の埠頭を図柄にした小さなニカラグアの1セント郵便切手の事を思い出したのはこの時であった。彼はワシントン中の切手商を駆け回り、上院議員に一枚ずつ配るために全部で90枚の切手を買集めた。そしてこの高価な切手を台紙に張り付け、その下に“ニカラグア地峡における火山活動の公式証言”とタイプした。切手は評決の三日前の6月16日午前の便で上院議員達の手元に配達された。彼ビュノウ・ヴァリラは戦いの最後の一弾を撃ったのだと断言している。

それから14日経った6月19日に上院の審議が終了し、その日の午後に評決が行われた。結果は42対34でパナマの勝利であった。

ハンナ、クロムウェル、ビュノウ・ヴァリラはこの勝利を祝うのに忙しかった。電報が打たれ、お礼の大袈裟な手紙がシンシナティーとシカゴの支持者達に出されるとともに、新聞論評が切り抜かれ保管された。ビュノウ・ヴァリラはこれを“決定的な証拠(vindication)”と呼んだ。ハンナに彼の歴史的地位は永遠に不滅であると言う者もいた。クロムウェルはハンナの演説の大半を彼が書いたと誰彼に得意げに話した。

時間が経過し、真実があらわになるとともに、クロムウェルとビュノウ・ヴァリラの双方がロビ

ーイストの仕事としては最高の部類に入る勝利に自分が果たした役割を強調する一方、相手の働きを無視するようになった。ハンナの役割は上院議員の間では高く評価されることになる。あの小さな郵便切手がどれ程役に立ったのか、果たしてそれが本当に評決を変えたのかは何とも言えない。

“ルート選択の論争”の結果で重要なのは、決定が技術的な面からなされたと言う事であった。上院で勝利をもたらしたのは技術的側面であり、技術者達の慎重な判断であった。技師として最も理路整然としており、力強く、それ以上に頑固にパナマを支持したのはジョージ・モリソン(George S. Morison) だった。

ビュノウ・ヴァリラが委員会の指導的人物として選び出したのがモリソンだったのである。1901年の夏、フランスの会社が売却価格の提示を拒否したために、ニカラグア案に全員一致の決定をして決着しようとした時に、強く反対したのがモリソンだった。モリソンはパナマを支持する少数意見を出している。委員仲間を説得し、さらにはマーク・ハンナの説得に成功したのもモリソンである。最も重要なのは、ルーズヴェルトを納得させたのが彼であると思われる点である。1901年12月10日付の大統領宛ての書簡の中で、運河をパナマに造らなければならない技術的理由を明瞭かつ強い調子で述べている。この日付が大統領が委員会の委員から個別に意見を聞くために全員を同時に招集する一ヶ月前である事がその意味の重大さを表している。

多分、モリソンの公平さ、専門家としての揺るぎなさがルーズヴェルトの心に最も訴えたのであろう。重要な事実は、ルーズヴェルト自身が正に技術的視点からパナマを選択することが最上であると納得させられていた事である。これはルーズヴェルトのその後の動きを正しく理解する上で心に留めておかなければならない事である。“私は地峡を取る”と言うのは傲慢で不適切な表現であったが、運河を造るべき人物の、パナマこそがその地であるとの保証のもとに、ルーズヴェルトは

パナマの革命の相当前から实际的で決定的観点に立ち、冷静かつ合理的に、何等の偏見なしに“パナマを取っていた”のである。

1902年 6月26日、下院は運河法に対するスプーナー修正案を 259対 8の絶対多数で可決し、その二日後に大統領が法案に署名した。ルーズヴェルトはようやくパナマに於けるフランスの資産、権利および利権を取得する権限を得たのである。

第十一章 三角関係

コロンビア共和国との運河条約の交渉はスプーナー法の通過より相当前から始められていたが、協議が整い署名されたのは翌年の1月になってからであった。ジョン・ヘイにとって、これは彼の長い経験の中でも最も有り難くない、激怒に値する事であった。主要な争点は運河地帯予定地の主権問題であり、ヘイの交渉が山場を迎えた1902年の秋に、コロンビアで暫くは治まりそうもない内乱が地峡地帯で新たに始まったのである。ルーズヴェルトはパナマ鉄道の安全を確保するため米海兵隊を沿岸に派遣した。しかし、米国軍隊が上陸するに際して行われていた慣習を無視し、地峡あるいはワシントンのコロンビア政府代表の同意を得ずに行われたのであった。最終的には海兵隊は撤収されたが、条約の交渉に与えた影響は取り返しのつかないものであった。

この時になって初めて、ヘイはこの袋小路を打開するため、大統領の指示に従って厳しい最後通告を行った。つまり、もしコロンビアがこれ以上条約の合意を拒むなら、ヘイはニカラグア運河の交渉を開始すると言うものであった。

最終案が1月21日に取り纏められ、翌日午後、ヘイ・ヘラン (Hay-Herran) 条約がヘイの自宅で署名された。“私は恐ろしい夢から覚め、このいまましい運河に関する書類を掻き集めてどこかに押し込まなければならないと感じた”とコロンビア側の担当者トマス・ヘラン (Tomas Herran) 博士が友人に書き送っている。これらの書類の内、彼が密かに公使館の書庫に隠したのは、署名の三日後に届いた、署名を保留し指示を待つようにと言うボコタからの電報であった。

条約のワシントンでの評判は非常に良かった。誰にとってもしつかりした明快な条約にみえ、上院は3月17日、何等の修正もなく73対5の圧倒的多数で批准した。

この条約で新運河会社はその“権利、特権、資産および利権”を米国に売り渡す権利を認められ、

コロンビアはコロンからパナマ市に至る幅67マイル(9.66Km)の運河地帯(但し、コロン、パナマ両市域は除く)の支配権を米国に与えた。条約の有効期限は100年間で、米国の希望によって延長が認められていた。この見返りとして、米国はコロンビアに対し一時金10,000,000ドルを現金、即ち金で支払うとともに、毎年の賃料として250,000ドルを支払う。第IV条で運河地帯に於けるコロンビアの主権は確認されていたが、米国は運河地域内に独自の裁判所を設置する事と運河、港湾および鉄道に関連して独自の規則を発効させることを許されていた。また、運河と鉄道の防衛はコロンビアが行うことになっていたが、米国はコロンビアの同意のもとに、あるいは非常に際しては同意なしにでも、コロンビアがこの任務を果たせない時はいつでも防衛の任に当たる事ができるとされた。

しかし、この条約に対するボコタでの評価は全く逆で、コロンビア議会はまだ承認していなかった。コロンビア政府は依然として新運河会社と別個に協議する権利があると頑強に主張していた。年賦250,000ドルは、既に出来上がっているパナマ鉄道より多くはなく、少なすぎると思われていた。つまり、もっと巨大で、重要かつ価値の大きな運河は、小さな鉄道以上の金を払うべきであり、ましてや条約にある様に批准から9年目から支払いが始まるのであってみれば当然である、また一時金10,000,000ドルもパナマの領土を割譲するには不十分であると考えられた。これに加えて、ボコタでは、条約が保証する運河地帯でのコロンビアの主権はワシントンでの様に決定的要素とはならなかった。

条約に対するコロンビアの国内事情を知らせる電報が繰り返しボコタの米国公使アーサー・ビュプレ (Arthur Beaupre) から國務省に届いた。早くも3月30日には、ビュプレは“一般大衆の意見は条約の批准に強く反対していることは疑問の余地がない”と伝えている。ビュプレはコロンビア政府に対し、条約の変更はいかなるものであれ事実上の“約束違反”であると考える旨伝えるよう

指示された。コロンビア議会在特別議会を招集しようとする6月になって、ジョン・ヘイはコロンビア国民の希望あるいは感情をおもんばかった口実に見切りをつけた。ビュプレに宛てたメッセージは不吉な前兆であった。“もしコロンビアが条約を拒否するか、あるいは理由もなく批准を遅らせるなら、コロンビアの友好国の全てが遺憾に思う様な行動を議会が取らざるを得ないほど、二国間の友好的な理解に深刻な危機をもたらすであろう”というのがその主旨であった。

この脅迫的な“行動”の性格について公にされることはなかったが、丁度四日後にクロムウェルが大統領との“長い打合せ”の後ホワイトハウスから姿を現し、直ぐに彼の報道担当ロジャー・ファーンハム(Roger Farnham)をニューヨークの「ワールド」誌のワシントン支局へ派遣した。そしてその翌日、ワールド誌は次の注目すべき記事を掲載した。

1903年6月13日、ワシントン

ルーズヴェルト大統領はパナマ運河の路線を決定した。彼はニカラグア・ルートについて協議を始めるつもりはない。.... 当地に毎日届く情報はボコタでの運河条約に対する大反対を知らせている。この打撃は多分....

もしコロンビア議会在運河条約の批准に失敗した場合、パナマ州がコロンビアから離脱するという情報も当地に届いている。パナマの市民はコロンビアからの離脱後、運河地帯の完全な主権と同等な権利を我国政府に付与する条約を米国との間で結ぶことを提案している。この見返りとして、合衆国大統領が新政府を速かに承認し、直ちに運河条約の交渉と調印のための公使を任命する事になる。

ルーズヴェルト大統領は、もし条約が拒否されれば、この案を非常に強く支持していると言われる。.... 6月20日に招集されるコロンビア議会の動向を暫く見定め、もし結果が思わしくなければこの計画を実行に移すつもりである。

この記事に署名はなかったが、ホワイトハウスはこれを否定しなかった。

ルーズヴェルトはヘイに宛てた書簡の中で、“ボコタの野うさぎどもが文明の将来の交易路(future highways of civilization)をいつまでも邪魔できるとは思わない、.... 我々が今回しようとしている事は、単にここ数十年のことではなく、数世紀にわたる帰結であり、行動を起こす前に正しい道筋を辿っている事を確認しなければならない”と彼のパナマに関する確固たる所信を書いている。

ルーズヴェルトの当面の大きな関心は、国際法と外交の専門家であるコロンビア大学のジョン・バセット・モアー(John Bassett Moore)教授が作成した長文の資料であった。モアー教授の論文は、旧ビドラック条約の条項により、米国は既に運河建設を進めるに十分な法的根拠を持っていると言うものであった。パナマに於ける“通行権”は、1846年の条約で規定されている様に、既に合衆国に“自由で解放”されていると言うのがその主旨である。

ヘイは8月28日にルーズヴェルトと会談した。その後、ヘラルド紙の特派員が長文の急信を彼の事務所に送った。大統領と國務長官は運河条約の拒否に際して三通りの対処方針を決定した。第一案は、1846年の条約にもとづいて運河の建設を進め、これに対し“コロンビアが異議を申し立てればこれと戦う”。第二案は、大統領はスプーナー法にもとづいて行動し、ニカラグア・ルートに変更する。第三案は、この偉大な事業を“コロンビアに光明を見出だし得るような何か起きるまで”凍結し、その後別途の条約の交渉を行う。というものである。

マヌエル・アマドル(Manuel Amador)博士は、1903年の夏遅くニューヨークに上陸した時70才であった。パナマ鉄道の主任医師として、あるいはパナマ社会の著名人として、彼はニューヨークにパナマ独立の準備に來たのであった。分っている最初の組織的な会合は、パナマ市郊外の屋敷

で1903年7月の末に開かれた。この未来の革命家達は、コロムウェルが“とことんまで行く”用意があることを知らされると同時に、彼等の信念を確認した。

そして、アマドールがコロムウェルに会って必要な武器と資金を調達し、革命に米国の軍事的支援を得る何等かの約束を米国務長官から取り付けるために、ニューヨークへ行くことが決められた。アマドールには、米国陸軍の医師として、当時マサチューセッツに駐在していた息子がおり、彼が行くのが最も注意をひかないと考えたのであった。彼の息子は、指示にどおり“病気なので来て欲しい”という電報を送った。そして8月26日、アマドールがニューヨークに旅立ったのだった。

彼の到着と同時に問題が起きた。ヘランは陰謀の匂いを直ぐに嗅ぎつけ、ポコタに宛てて革命家が米国に来ている、もし条約が批准されなければパナマが米国の後押しでコロンビアから離脱する可能性が高いと電報で知らせた。彼はニューヨークのコロンビアの総領事に対しパナマ鉄道の陰謀への関与とアマドールに尾行を付けるよう知らせた。そして、コロムウェルと新運河会社のパリの事務所に対し、地峡における分離主義者のいかなる活動対しても、責任を直接取る様に警告する手紙を出した。この警告の意味する所は、もし新運河会社あるいはその代理人が分離活動に参加しておれば、彼等が40,000,000ドルで売却しようとしている権利と特権を完全に廃止することである。

アマドールにとって、米国での使命は突然前途真っ暗の状態になってしまった。最初の会見では愛想が良く熱心であったコロムウェルが、何とも言い様もないほど横柄で気難しくなったのである。これについて何の説明もなく、他に行く所もなかった。金も底を尽き、恐れおののいたアマドールは“失望した”と言うたった一語の電報をパナマの友人に打ち、次の船で帰国する準備を始めた。

しかしこの時になって、アマドールはニューヨーク駐在のパナマ人銀行家を通して、黙ってニュ

ーヨークに待っていれば“別の筋から助けが来る”と言う言葉を受け取った。

ルーズヴェルトのパナマの状況に対する最終的な対応は彼の経歴の中で最も議論を呼ぶことになるものであり、この様な野蛮な衝動に駆られた行動は、彼の崇拜者でさえも傲慢で障害の大きさやその結果を考えずに我を通して突き進んだのは子供っぽい執着であると評価することになる。しかし、ルーズヴェルトは夏が終るまで、何等の行動も取らなかった。自分の意見を求められたハンナが忍耐と中庸を助言していたのであった。マニエル・アマドールへの“別の筋から助け”が9月22日に届いた。“私は全く偶然にニューヨークに行った”とビュノウ・ヴァリラは後に語っている。しかし大変“幸いな事に”殆ど有り得ない様な偶然が重なった。これはアマドールが“失望した”と言う電報を送ってから丁度二週間後の事であり、コロムウェルがパリに電報を打ち、これに応じてビュノウ・ヴァリラが一番早い船に乗船するのに十分な時間的余裕があった。

ビュノウ・ヴァリラはニューヨークに着くと、お気に入りのウォードルフ・アストリアホテルに宿泊していたが、9月24日の朝、アマドールと初めて会見したのは自分の部屋、1162号室であった。彼等は地峡での運河建設時代に互いに知っていたが、ビュノウ・ヴァリラは、鉄道会社に雇われた一介の医師と万国運河会社の総支配人との階級の差を決して忘れていなかった。

アマドールは“衝動と義憤に駆られて”それまでの出来事の全てをさらけだした。これを聞いたビュノウ・ヴァリラは“貴方の希望と成功のために必要な事を冷静に論理的にかつ正確に話すよう”求めた。

アマドールがそれから話した内容は次のようなものであった。

地峡にはコロンビア軍のほんの僅かな軍隊がいるだけである。兵隊の給与はここ数か月支払われておらず、若い指揮官であるエルタス(Buertas)将軍は革命運動に同情的であると言われている。

しかしコロンビア政府は海上を支配しており、軍隊の増援ができる状態にある。

今直ちに必要なのは資金であるとアマドールは述べ、ビュノウ・ヴァリラの正確には幾ら必要なのかとの問いに、砲艦の購入費も含めて 6,000,000Fℓであると答えた。

これに対しビュノウ・ヴァリラは、これで状況が完全に分ったとアマドールに答え、解決策を見つけるために数日ほしいと話した。そして暫くの間、アマドールは姿を隠し誰とも会わないようにしなければならなかった。一方、ビュノウ・ヴァリラは“革命に荷担し、それを助けて良いものか”を彼の良心にかけて迷ったが、やむをえないと言う判断を速やかに下した。コロンビアがフランス人の貴い成果を台無しにしまう様な、権利を犯す政策を取ろうとしているのは明らかであり、“それで良い”と判断したのだった。

1903年10月10日、ビュノウ・ヴァリラはホワイトハウスでルーズヴェルトに紹介された。そして全ての関係者の中で細かな意見交換がなされた。ビュノウ・ヴァリラは地峡地帯で革命が起きる事を予言したが、この時、ビュノウ・ヴァリラによれば“大統領の顔に驚きが走った”。

大統領は“革命？ そんな事があるだろうか？”とつぶやいた。

ビュノウ・ヴァリラは、もしそうなった場合に合衆国がどの様な対応をするのかルーズヴェルトに質すことはしなかったと後に述べている。十年後に公表されたルーズヴェルト側の記録によれば、ビュノウ・ヴァリラは、米国がコロンビア軍の上陸を阻止するつもりがあるかあからさまに尋ね、“貴方はこれに答える事が出来ないと思う”と付け加えたとされている。これに対しルーズヴェルトは、事実上答える事が出来ないと返答した。かろうじて口にしたのは、その様な行動はコロンビアに米国に対する反発を補強する様なものであり、コロンビア政府に対し何の意味もないと述べた。

ビュノウ・ヴァリラはルーズヴェルトがどう考えているのか分かったつもりで大統領の事務室を

後にした。ビュノウ・ヴァリラが自分の意図を汲み取る事が出来なかったとしたら、彼は賢いとは言えないと後にルーズヴェルトが認めている。

ビュノウ・ヴァリラの計画は、米国の砲艦が重要な役割を果たすだろうと言う点を除いて、クロムウェルが数か月前に「ワールド誌」に概要を述べたものと基本的な違いはない。彼はアマドールとウォードルフ・アストリアホテルで13日の夜に会い、砲艦を買う必要がない事を説いた。アマドールはその他にもパナマ市のコロンビア軍の支援を確実なものにするためにかなりの資金が必要であると強調した。ビュノウ・ヴァリラはそのための資金としては 100,000Fℓで十分であり、必要であれば彼自身がその金を提供する事を約束した。アマドールはそれでも納得しなかった。彼はもっと大きな金額を考えていたし、一介のフランス人の口約束ではなく、ワシントンの誰かしかるべき人物の約束を取り付ける必要を感じていたのである。彼は新しい共和国は地峡全体ではなく運河地帯を確保するだけで良いと言うビュノウ・ヴァリラの考え方に迷った。もし彼とその同志がパナマ全体を望むなら、それは後でも出来る事である、運河条約を批准し、スプーナー法で定められている 100,000,000Fℓを手に入れば彼等が望む戦いを賄う事ができるとビュノウ・ヴァリラは言うのである。

二人は“冷たく”別れ、眠れない夜を過ごしたアマドールは翌日早く、青白くやつれた様子でもう一度戻ってきて、ビュノウ・ヴァリラの言う通りにする事を約束した。

“これが私が聞いたかった言葉である”とビュノウ・ヴァリラは答えた。アマドールは取り敢えずパナマに帰国する準備をし、ビュノウ・ヴァリラは、その日の午前に再度ワシントンに行き、帰った時点でアマドールに詳細な行動計画を教える事になった。

その後数日間、ビュノウ・ヴァリラは彼のワシントンのホテルで準備された革命道具一式、つまり独立宣言文、軍の基本構想、コロン、パナマ両

市の防衛計画、憲法の草案、革命側の通信暗号コードなど、アマドールが必要とすると思われるものを全てを準備した。

10月16日、ビュノウ・ヴァリラはジョン・ヘイと会見した。二人ともコロンビアの“盲目ぶり”を嘆き、ビュノウ・ヴァリラは、全てが革命で終わることを断言し、ヘイは、不幸な事ではあるが最も起こりそうな仮定としてこれに賛同した。

“しかし、不意を撃たれてはならないので、太平洋の海軍に対し、地峡に向かうよう命令が出されている”とヘイは述べた。革命に関与する者誰にとってもこれは重大で貴重な情報であった。

フィリップ・ビュノウ・ヴァリラはアマドールに宛てて、いつもの場所で午前 9時30分にと会おうと言う電報を打ち、ニューヨークに引返した。そして指定された時間にアマドールは、ビュノウ・ヴァリラによれば“パナマ共和国発祥の地”と言える、ウォードルフ・アストリアホテルの1162号室のドアをノックした。

アマドールと彼は席に着いたが、細かい点について議論している時間的余裕はなかった。アマドールは、ビュノウ・ヴァリラの主張やその根拠について疑問を挟むことは出来なかった。ビュノウ・ヴァリラはアマドールに、新共和国の成立宣言から48時間以内に彼と彼のグループを米軍が保護する事を保証したが、唯一の条件は、彼等がビュノウ・ヴァリラを新国家のワシントンに於ける外交的代表に任命する事であった。つまり、彼が米国务長官と運河条約を作り上げる人物でなければならぬと言う事である。

最初アマドールはこれに抵抗した。外国人をパナマの最初の海外での代表にすることは、パナマ人のプライドを傷つけるものである。しかし最後には出来るだけのことはやって見る事を約束した。

アマドールは、全ての準備を完了するためにはパナマに帰国してから最低15日必要であると言った。彼の船はコロンに27日に到着の予定であった。ビュノウ・ヴァリラはそんなには待てないと言い、革命を米国の投票日でアマドールが帰国して丁度

7日目の11月 3日にする様に求めた。もしアマドールの仲間が時間通りに事を運ぶことが出来ず、三日に革命が起きなければ、彼等は自力で事を進めなければならず、自分はその結果に責任は持たないというのがビュノウ・ヴァリラの主張であった。

アマドールは翌朝船が出航する直前にビュノウ・ヴァリラが準備した全ての書類を受取った。その中には、ビュノウ・ヴァリラに“新共和国の承認を得る事と運河条約の締結に関する全権公使への就任を求める”新共和国の成立と同時に打つ電報の案文も含まれていた。この電報を受取って初めて、48時間以内にアマドールに宛てて約束の 100,000\$をビュノウ・ヴァリラが送金するとともに軍事的支援を行う事になっていた。ビュノウ・ヴァリラによれば、その後アマドールは荘重に“この条件”の全てを認める事を確約し、ウォードルフ・アストリアホテルを後にした。アマドールがコロンに帰着した二日後、ビュノウ・ヴァリラは「船をコロンに送れ」と言う暗号電報を受取った。

これは不可解な電文であり、ビュノウ・ヴァリラは、彼等が何を言おうとしているのか途方にくれてしまった。しかしアマドール個人が彼に米国の兵士をコロンに送ってくれる様に求めているものだと言う事が次第に分ってきた。彼は、他のパナマの同志にビュノウ・ヴァリラが必要とするものを提供できる事の証明を求めていたのである。

これが分った小柄なフランス人ビュノウ・ヴァリラは躍り上がった。米国の船を一隻直ぐにコロンに派遣しなければならない。全てがそれに懸かっていると彼は考えた。しかし、どうすれば良いのだ。“もしこれに成功すれば運河は救われ、失敗すれば失われる。”彼は汽車の中で対策を考える事にして、ウォードルフ・アストリアホテルから再びワシントンに向かった。

彼はその日の夕方國務次官フランシス・ルーミス(Francis Loomis)を自宅に訪ね、11月 3日を忘れないように、もし米国の船が手元になればひ

どいことになる」と説いた。ルーミスが自分では約束出来ないと言った事は明らかである。しかし翌朝、ビュノウ・ヴァリラは、ラファイエット広場を歩きながら、ヘイに直接会うべきか迷いながらもルーミスのもとを訪れた。ルーミスは今度はコロンの状況は実に“危険に満ちており”大きな災難が起きようとしている事は悲しむべきことであると威儀を正して言い切った。

そしてビュノウ・ヴァリラによれば、これがルーミスの言った全てであったが、その意とする所は明らかであった。“私の聞いた言葉は「巡洋艦をコロンに派遣した」と言う解釈以外になかった”。

彼はニューヨークの新聞に米国海軍の艦船の動きが掲載されている事を知っていた。当時、戦艦ナッシュビルは、ジャマイカのキングストン港に停泊していた。もし船をコロンに派遣するとしたら、それはコロンに最も近い所に停泊しているナッシュビルであろう。船の速度を10ノットとすると、キングストンからコロンまでの500マイル(805km)を航行するのに2日かかるだろうとビュノウ・ヴァリラは判断した。これに出航準備などのための12時間を加えると、ナッシュビルがコロンの水平線に姿を現すのは11月2日の朝になる。彼はニューヨークに戻る前に、アマドールに宛てて、“了解、二日半で到着”と言う電報を打った。

そしてビュノウ・ヴァリラは11月1日、日曜版のニューヨーク・タイムスに、10月31日付ジャマイカ、キングストン発の“米国の砲艦ナッシュビルは秘密の指令により今朝当地を出航した、目的地はコロンビアと言われている”と言う小さな記事を見つけた。

一方マニュエル・アマドールは、無事コロンに着いたが、その日夕方の内密の会合から問題が起き始めた。アマドールの報告が失望と拒否反応をもたらしたのであった。良く知らないフランス人の約束を誰も信用しなかった。彼等は、アマドールがヘイあるいはルーズヴェルトの署名入りの合意文書を持ち帰ることを期待していたのである。

殆ど深夜になって会合は解散した。アマドールは全くがっかりして家に帰ったが、彼自身引返す事の出来ない所まで来てしまったと判断した。彼は同志に対し、たとえ言葉だけの事であったとしても、何が出来るのか実証しなければならないと考え、ビュノウ・ヴァリラに宛てて決定的な電報を打った。

11月1日の日曜日、アマドールはニューヨークから“反乱者達を勇気づける”返事を受取った。そして反乱の決行は11月4日に変更された。これが砲艦ナッシュビルが11月2日の月曜日に水平線に姿を現わした時の状況であった。

ナッシュビルの司令官ハバード(Hubbard)にとって、直ちにコロンに向かえと言う命令は、どちらかと言えばいつもの事である様に思えた。地峡で革命が予想される事など全く触れておらず、ましてやそれに際しての処置は指示されていなかった。船体の長い、白い二本煙突の砲艦ナッシュビルは、最近も丁度二週間前にコロンを訪れていた。従ってナッシュビルのコロン到着は進行中の計画を知らないコロンビアの役人の注意をひくことはなかった。この船が余りにも早く戻って来た事に驚いただけであった。

しかしアマドールの共謀者にとってはこれは米国の彼等の成功を保証する準備が出来たことを示す首を長くして待っていた決定的瞬間であった。

船はビュノウ・ヴァリラが知らせた時間より約8時間遅れ、午後5時30分に港に碇を下ろした。上陸したハバードは“地峡全体が平静である事”を見てとった。ハバードの航海日誌によれば、コ

ロンビアの砲艦カルタヘナ (Cartagena)が照明をつけながら入港してきたのは、真夜中近くの事であった。11月3日の払暁、ハバードはコロンビアの砲艦にランチで乗っけて乗船し、ファン・トバル(Juan Tobar)将軍から、500人近くの兵士を運んで来ており、直ちに彼等を上陸させるつもりである事を知った。

ハバードは特に異議は差しはさまなかった。そんな指令は受けていなかったし、また彼の干渉を正当化出来るような混乱の徴候も地峡では見られなかったのである。

コロンビア兵上陸のニュースは電話で直ちにパナマ市と反乱者達に伝えられ、大きな反響を呼んだ。コロンビアの戦艦がコロンに待機していると言う言葉だけで破壊的な効果があり、さらに悪い事には、米国の艦船がコロンビア兵の上陸を何等阻止しなかった事が知れ渡った。急いで対策が練られ、鉄道の監理官であり、地峡で最も重要かつ著名な北米人であるジェームス・シェラー(James Shaler)大佐に計画の詳細が電話で急いで伝えられた。シェラー大佐は突然、革命会議にとって無くてはならない存在となったのであった。彼等の内の幾人かが後に認める様に、彼なしには独立国パナマ共和国は存在し得なかったであろう。

トバル将軍と彼の兵隊は、旧パナマ鉄道の埠頭に上陸し、シェラー大佐が来た時には地元のいろんな人々の出迎えを受けていた。シェラーは歓迎の言葉を述べた後、彼等のために仕立てた機関車に客車を一輛つないだ特別列車で直ちにパナマへ向けて出発することを静かに申し出た。そして兵員をを直ちに輸送するのは機材の不足のため出来ないが、少し遅れて直ぐに送る事ができるだろうと説明した。

ひとりの若い士官エリセオ・トーレス(Eliseo Torres)大佐が残って兵士の指揮をとることにした。トバルと彼の幕僚15名は、快適な特別列車に席を取り、シェラー大佐の合図で列車が出発した。彼は列車が遠ざかるのを微笑みながら見送った。

鉄道の事務所は今や一種の司令部になった。シェラーはパナマ市に電話し、兵士をコロンに止めるのに出来るだけの事をすると言えたが、はたして彼等が疑問を持ち、自分達で独自の行動に出るまで、どれだけ彼等を止めて置く事が出来るか自信がなかった。

10時半から11時の間に、ハバード司令官が事務所を訪れ、状況がどうなっているのか熱心に尋ねた。彼はワシントンから最も重要な電報を受取っていたのである。前日の11月2日に発せられた彼への内密の指令は、コロンビア軍の上陸を阻止せよとの事であった。

シェラーはハバードに、彼が行った措置の内容を話し、ハバードはワシントンに返電を打つために戻った。この間トバルに対する畏が慎重に計画された。士官達がパナマに向かっていると言うシェラーの伝言を受けたアマドールは、即座に馬車を用意させ、コロンビア軍の兵舎に向かった。コロンビア軍の指揮官はアマドールが良く知っていたように若い野望に燃えたエスタバン・ウェルタス将軍であった。アマドールはウェルタスに、自分自身は老いぼれ疲れ切っているが、パナマと将軍(ウェルタス)には偉大な将来が待っている、“もしあなたが我々を助けてくれるなら、我々は新しい共和国の歴史に不滅の名を残す事になろう”と話した。

ウェルタスはこれを聞いて一瞬“あっけにとられた様子”だったが、直ぐに手をさし出し“分りました”と応じた。

そして、ウェルタスとその部下が受取る金の額についても了解に達し、兵士は一人当たり50ドル、ウェルタス自身は革命に対する協力の報酬として65,000ドルを受取ることになった。

11時半に列車が到着し、トバルとその幕僚達は盛大な歓迎の中、列車から降り立った。敬礼、喚声、流れる様な歓迎の言葉が続き、駅前には立派な馬車に一団が列を成して待っていた。歓迎屋食会の後、トバルはウェルタスと共に海岸辺りの城壁の視察に行った。この間アマドールは、準

備を済ませるのに忙しかった。烽起は 5時に予定されていたのである。

トバル、その幕僚、そしてウェルタスが海壁への門の近くの兵舎の外の椅子に座って相談をしていた 5時頃、建物の前に群衆が集まり始めていると言う報告がトバルに伝えられた。ウェルタスはパトロールを出す必要があるか否か尋ね、トバルはそれに同意した。

銃剣を装着した兵士の一団が出発したが、将軍とその幕僚は依然として同じ場所に座っていた。兵士達は士官達の前を通るかの様に海壁の門の右を回ったが、突然二列縦隊に分かれ、一隊は座っている士官達の前に、別の一隊はその背後に回った。そして命令一下、兵士達は驚く士官達に向かって銃剣を構えた。

“おまえ達は我々の捕虜である”と指揮官が言った。

トバルは逃れようと近くの兵士を突いたが、即座に銃剣に取り囲まれた。彼は兵士に向かって国を守る側に着くように説いたが効果は無かった。武装を解除されたトバルとその幕僚達は、海壁の門を出て数千人の群衆の中を通り抜け、教会広場に入り、アベニダ・セントラルから刑務所に入れられた。群衆は“ウェルタス万歳！．．．アマドール万歳！．．．自由な地峡万歳！”と叫び、群衆の中で武器をもっている者達は空に向けて銃を放った。そして士官達はまもなく監禁されてしまった。夕方になって市の評議会が会議を正式に承認するために集合した時、コロンビアの砲艦ボコタが市内に五、六発の砲弾を落とし、火蓋を切った。これはベッドで眠っていた中国人の店番一人とロバー頭を殺したが、これがこの日の唯一の死傷者であった。海岸辺りの砲台がこれに応戦し、砲艦は湾内の島陰に退き、後は何も起こらなかった。夕暮れまでには、残った問題はコロン兵隊の処理だけになっていた。

ナッシュヴィルの司令官ハーバードがシェラー所長にあてて“(コロンビア側であれ反乱者の側であれ)双方の兵隊が鉄道の両方向に亘って”移動

を禁止する指令を発したのは11月 4日の早朝であった。このため、残って指揮を取っていたコロンビアの若いエリセオ・トーレス大佐が、兵士の輸送手段を確保するためにその同じ朝にシェラーの事務所に再び訪れたが、シェラーは自分にはどうする事も出来ないと答えるのみであった。トーレスはパナマ市と通信する手段もなく、前日に何が起きたのか知らなかったため、彼自身を取り巻く状況の重大さに気づいていなかった。

そしてトバルに何が起きたのか知り、米国の増援が到着するという警告と、部下を砲艦カルタヘナに乗せ静かに出航すれば、報酬を現金で支払うと言う申出を受けた。

これに対し、若い士官トーレスは怒った。彼は“激情に駆られ”その日の午後 2時までに捕虜が解放されなければ街を焼き盡し、市内のアメリカ人全員を殺すと息を巻いた。彼がトバルに宛てたメモに記しているように、彼とその部下は“反逆者となるよりはいかなる攻撃に対しても抵抗する”つもりであった。

一方パナマ市では、アマドールが個人的にトバルを説得すると言う計略が練られた。アマドールは 5時頃に警察署に行き、トバルに、米国のこの件に関与しており、これ以上の抵抗は意味がない事を話したが、トバルはそれに従おうとはせず、翌日11月 5日の朝まで変りはなかった。

地峡の両側で緊急の会議が開かれ、トバルとその他のコロンビアの士官達をコロンに送り返す事が決められた。シェラーが興奮した声で再び電話を掛けてきた時には、将軍達は本当に汽車に席を取っていたのである。彼はトーレス大佐を出航させる事に成功したのであった。報酬は 8,000ドルであった。

ハーバード司令官は、後にワシントンで証言しているように、トーレスとの交渉に関与しなかった。シェラーが全ての交渉を行い、シェラーも認めているように、トーレスはシェラーから 5,000名もの米兵が到着しつつある事を聞いて初めて申出を受け入れたのである。そして 6時20分に、あたか

も出番を待っていたかの様に、米艦デキシーが水平線に姿を現したのである。コロンビアの兵士がまだ乗船中であった7時5分に、デキシーは港に錨を下ろした。7時35分に兵員を乗せた汽船が出航し、その1時間後に400名の海兵隊が上陸した。トバルと彼の幕僚は解放され、カルタヘナに向かう船便を待ったため、鉄道でコロンの運ばれた。國務長官ヘイ宛ての電文が起草され発信された。新共和国の権威が樹立され、地峡全域にわたって熱狂的に受け入れられた事、およびビュノウ・ヴァリラがワシントンにおける“秘密代理人”に任命されたことが電報で伝えられた。返電はその日の午後が届いた。合衆国政府が新生パナマ共和国を正式に承認したのである。

ベンジャミン・ビドラックがボコタで条約に署名してから57年の歳月が過ぎていた。そして19世紀の前半の全期間にわたって、条約の35条に盛り込まれている内容について異論はなかった。即ち、地峡地帯のコロンビアの主権を犯す様な合意はなされておらず、コロンビアは国内的脅威から地峡地帯と地峡の交通をから守る唯一の守護者だったのである。この条項の明確な主旨はコロンビアの主権を永久に保証する事であり、この保証のもとに、コロンビアは鉄道であれ運河であれ地峡を横断する運輸施設を建設する権利を米国に与えたのである。米国はコロンビアが要請した場合にのみ秩序を確保する義務を負っていたのである。従って、11月2日に海軍省からハーバード司令官に出された、武装した軍隊は“政府側であれ反乱者側であれ上陸を阻止しろ”と言う秘密指令は、条約の精神に反するだけでなく、それまでの確立された方針と慣例に反していた。主権者であるコロンビアは、自分自身の軍隊の上陸を鉄道による“自由な通行”を確保する義務が米国にあると言う口実で阻止されたのである。さらに、この指令は地峡のどこにもまだ混乱の徴候がなく、革命の宣言もない、その動きが始まった時点で出されている。

しかし、生まれたばかりの共和国の運命を決めたのは、デキシーとその後一週間に到着した数隻

の艦船の到着であった。ルーズヴェルトはこれまで公開の場で“古い諺「穏やかに話し、大きな棒を持って歩けば遠くまで行ける」”を引用していた。この大きな棒とは強力な海軍を意味するもので、これを初めて振ったのである。合衆国の軍事的な存在、つまりコロンのパナマ市沖の米国砲艦なしには、パナマ共和国は一週間ももたなかったであろう。

ルーズヴェルトは、ノースウエスタン・クリスチャン・アドボケート誌の編集者に宛ててパナマの人々が悩んでいる“抑圧”について報告し、

“わが国政府は榮譽とヒューマニティの観点から当然の事をなしたのだ”と述べている。この崇高な目的と言う説明は、数か月どころか数年にわたって、議会での演説、個人的な会話、手紙、雑誌記事、スピーチ、回想録を通して行われることになる。彼は1904年1月4日の議会で、合衆国は文明社会の求めに応じて運河を建設する責務を負っており、“反社会的あるいは未開の政府が事業の足を引っ張る時代は過ぎた”と述べた。1846年の条約の“偉大な”基本的目的は、地峡運河の建設を実現する事だったのであり、コロンビアはそれに違反してきたと彼は説いた。ジョン・ヘイはこれを支援し、他の閣僚はこれに従った。ルーズヴェルトから弁護を頼まれた司法長官ノックス(Knox)は、“大統領、この偉大な事業を行うのに些細な法律問題に頭を悩ます事はありません”と述べた。閣議でルーズヴェルトは、報道機関の非難について話した後、詳しく彼の公式見解を述べた。彼はしゃべり終わると机をながめ、そしてエリフ・ルート(Elihu Root)を見つめて“さて、非難に答える事が出来ただろうか、自分を弁護する事が出来ただろうか”と言ったと言われている。

これに対し、機知で知られたルートは“大統領、確かに、あなたは誘惑の罪に問われていたのに、強姦を認めた様なものです”と答えた。

第十三章 特命全権公使

パナマ共和国の“秘密代理人”に任命されたこの18年間パナマに足を入れなかったフランス市民（ビュノウ・ヴァリラ）は、ウォードルフ・アストリアホテルの自室で、新生国家の誕生を待っていた。アマドール博士から届いた最初の成功の言葉に対し、彼は生まれたばかりの共和国に心を込めた電報を打ち、赤子の父の様にウォードロフの食堂でシャンペンで祝杯を上げた。しかしその後、予定通り 100,000ドルを請求してきていながら、

“疑心暗鬼になり”ビュノウ・ヴァリラに交渉の権限を与える事を拒んだアマドールが、彼の外交権限について何も触れていない事に苛々する日が続いた。電報が行き来し、結局彼を“特命全権公使”に任命する正式通知が届き、11月8日の日曜日、彼はワシントンのウィラードホテルで特命全権公使に就任した。そしてその翌日、特別委員会が運河条約交渉のため、ワシントンに向けてパナマを出発すると言うその日の朝刊の急報を気にしている國務長官を訪れた。

状況は実に厳しいとビュノウ・ヴァリラは述べた。“國務長官殿、状況はかってボコタでヘイ・ヘラン条約が拒絶された時と同じか、それ以上に厳しい根源的問題を孕んでいます”。これまではコロンビアとの論争だけでしたが、今やこれにパナマ人との論争が加わったのです。“長官、私がここにいる限り、私と交渉すべきです”と述べた。これはジョン・ヘイの望むところでもあった。

そして1903年11月18日、ヘイ・ビュノウ・ヴァリラ条約が調印されることになった。この条約は合衆国の歴史の中で最も議論を呼ぶもののひとつとなり、その後数世代にわたって、パナマと合衆国の主要な争点となる事になる。

ビュノウ・ヴァリラが最初に行った行動は、新生パナマについて正式な外交的承認を米国から得る事であった。そして13日の金曜日、全権公使ビュノウ・ヴァリラは、ホワイトハウスを初めて公式訪問した。彼と大統領は公式声明を読み上げ、

互いに握手を交わした。こうして儀式は完了し、パナマは国際社会に法的地位を確立したのである。この場にはただ一人のパナマ人もおらず、ひとことスペイン語も交わされなかった。そして、その場の全員が承知していた様に、パナマの特別委員会がニューヨークに到着するまで四日しか残されていなかった。

15日の日曜日、鉛筆で若干訂正され、送り状に“極秘”と記されたヘイ・ヘラン条約の写しがジョン・ヘイからビュノウ・ヴァリラに手渡され、公使自身の意見を付して、なるべく早く書類を返す様に頼まれた。ビュノウ・ヴァリラは、その日丸一日と、零時から二時までの二時間の睡眠を除いて翌日の夜明けまで条約の検討に費やした、と後に回想している。しかし明け方になって、手直しするのを諦めた。“成功に不可欠な条件”は三分ノ二以上の賛成で上院を通過させなければならないと言う“米国側の危急の要件に合致するように”新たに書き直さなければならないと考えた。新しい条約案の主要な相違点は、運河地帯に於ける主権の取扱いであった。ビュノウ・ヴァリラは新しい条約案の全文を英語の手書きで書き上げた。そして翌1903年11月17日の朝、条約案が國務省に届けられた。ヘイは彼の元に届けられた案文に満足し、大変喜んだであろうことは容易に想像出来る。表現の多くはヘイ・ヘラン条約と全く同じであったが、この案では、米国に付与される特権は前の条約と較べてより完全なものであり、米国に有利であった。即ち、その骨子は次の通りであった：

合衆国は（ヘイ・ヘラン条約では8マイル(12.9km)幅であったのに対し）10マイル(16.1km)幅の運河地帯に運河を建設する権限を与えられる。コロンとパナマ市は運河地帯から除かれるが、公衆衛生、下水道、上水道およびこの両端の都市の秩序の維持は米国の支配のもとに置かれる。さらに、パナマ湾の小島は米国に委譲されると共に、運河の建設、運営、公衆衛生あるいは防衛のために“必要に応じて”追加の土地あるいは水面を取得する権

利を有する。この見返りとして合衆国は、パナマの独立を保証する。

フランスの運河会社はその利権と（パナマ鉄道を含む）資産を合衆国に委譲する権利を与えられ、パナマに対する補償金は、以前にコロンビアに対して提案されたと同じく、条約の批准と引替えに10,000,000ドル、9年後から年額250,000ドルが支払われる。

しかしこの案と以前の条約との最も重要な相違点は第Ⅲ条に規定されていた。つまり、パナマは合衆国に対し、運河地帯内に“パナマ共和国がいかなる意味に於いても主権の発動が出来ないように、あたかも固有の領土に対して保有し発動できる主権と同等の全ての権力、権限”を与えると言うものであった。

そして、ヘイ・ヘラン条約では運河地帯は期間の延長については不確実な100年間の租借であったのに対し、この案では運河地帯は“永代所有権”として米国が所有する事になっていた。ヘイはこの案文を司法長官、国防長官および財務長官に見せる必要があると感じ、ビュノウ・ヴァリラが夕方に訪れた翌日の18日の水曜日に全員をラファイエット・スクエアの自宅での昼食に招集した。

ヘイは“エンジンを全開”した。昼食会は円滑に進み、全員の了解が得られたので、彼は国務省に急いで帰り、最終案を仕上げるために“全員に号令を掛けた”。彼はビュノウ・ヴァリラに短いメモを送り、その日の夕方6時にラファイエット・スクエアに来るように頼んだ。そしてビュノウ・ヴァリラは約束の時間にヘイの自宅を訪れたが、アマドールなどパナマの委員達は既にニューヨークを出発しており、ワシントンに着くのは時間の問題であったので、早すぎるという事はなかった。

ビュノウ・ヴァリラは最大限の敬意をもって迎えられる、国務長官は彼を“閣下”と呼んだ。“紀元1903年11月18日、ワシントン市”と書かれた条約の最後の行の下に、ビュノウ・ヴァリラが先ず署名し、続いてヘイが署名した。

条約に署名した後、ビュノウ・ヴァリラはパナマの特別委員会を迎えるため鉄道の駅に急いだ。パナマ人達が列車から降りて来るのをプラットフォームで迎えた彼の最初の言葉は、“今後パナマ共和国は米国の庇護の下にある、私は運河条約に署名したばかりである”であった。ビュノウ・ヴァリラ自身の表現によれば、アマドールはほとんど気を失わんばかりであった。もう一人の代表フェデリコ・ボイド(Federico Boyd)は“当惑”の色を隠さなかった。しかし、後にパナマで語られた様に、当惑どころの沙汰ではなかったのである。パナマ人達はこれを信ずる事ができず、憤慨、激怒したのであった。

その後数日間、ボイドはビュノウ・ヴァリラが何等の権限もなく、不法にも書面による指示に反した行動を取ったと責めた。ビュノウ・ヴァリラはこれに対し、もどかしさを顔に出して、いかなる反論も“全てが終わってしまった”今となっては意味がないと応じた。

今や条約は合衆国上院とパナマ政府の批准を待つのみであり、ビュノウ・ヴァリラは条約が上院に上程される前にパナマの批准を即刻得る事を心に決めていたのである。彼と三人のパナマ人は殆ど言葉を交わさなくなっていたが、それでも条約の正本を次の火曜日に出航する汽船シティー・オブ・ワシントンでパナマに送る事にした。

しかしビュノウ・ヴァリラは他の人達より先にワシントンを後にし、11月21日の土曜日に条約の全文を電報でパナマに送った。そして、もしパナマ政府が条約の正文がコロンの到着して直ぐに条約を批准しなければ、新生共和国に対する米国の庇護が即座に保留され、ボコタとの間で運河条約を調印する事になるであろうと伝えた。

これは喉元に突き付けたナイフであったが、全く嘘であった。ルーズヴェルトがこの時点でパナマを放棄し、革命会議をコロンビアの反撃に晒し、その一方でボコタと取り引きすると言う考えは単に全く根拠がないばかりではなく、ワシントンの空気を知る者にとって全く奇異なものであった。

そんなことは全く考えられていなかったのである。

“今度は的を射る事が出来た”とビュノウ・ヴァリラは大声で叫んだ。翌11月26日、彼はパナマから条約が批准され、署名されるであろう事をワシントンに正式に通告せよと言う指示電報を受け取ったのである。

パナマの暫定政府はこの約束を守った。条約は革命から一ヶ月もしない、ワシントンで議会在が招集される丁度五日前の12月2日、何等の修正もなく、全会一致で承認された。

直ぐに下院の審議が始まった。法案に対する賛成は圧倒的で、下院は1904年2月23日、66対14で条約を批准した。

パナマでは1月15日、憲法制定議会在が首都で招集され、一ヶ月足らずで作業を完了した。新憲法は全体として米国憲法に準じたものであった。そして憲法の枠組みが決まると議会在は即座に国会に改められ、初代大統領にマヌエル・アマドールを選出した。

新政府が統治する国家は、西はコスタリカとの国境から、東は正確な国境線が決められないまま残り、その後数年にわたって懸案となるコロンビアとの境までであった。国土の完全な調査が企画される事が無かったため、国土面積は概算でしかなかった。パナマはほぼ30,000平方マイル(77,700平方キロ)弱でサウスカロライナ程であり、また1904年の人口は350,000人と算定され、ほぼコロンビア郡の規模であった。

経済的見地からだけ見ると、パナマの将来は想像以上に明るかった。万国運河会社の崩壊以来数年に及ぶ経済の沈滞と言う、パナマの長い夜の時代は終りを告げ、今や運河の建設はブームの再来、つまりフランス時代以上の繁栄を保証していた。もっと直截的に見ても、新生国家は全く負債ゼロと言う特異な状況でスタートし、国家債務の代わりに、条約に規定された米国からの10,000,000ドルを国の基本財産に勘定出来たのである。

しかし、ルーズヴェルト政権にとってもっと大きな財政的取引は、ワシントン、ニューヨークそ

してパリの間のものであった。40,000,000ドルと言うパナマに於けるフランスの資産の買収は、それまでの歴史に例のない不動産取引だったのである。合衆国は、およそロングアイランドに匹敵する運河地帯の権利、特権および資産に対し10,000,000ドルをパナマに、40,000,000ドルを新運河会社に支払ったが、これは歴史上の実際の領土買収であるルイジアナ領(15,000,000ドル)、アラスカ(7,200,000ドル)、フィリピン(20,000,000ドル)を合わせた額よりも大きなものであった。

これに先立って、新運河会社の総支配人と万国運河会社の管財人は将来得られるであろう収入のほぼ38%を新運河会社へ、62%を管財人に配分する事を契約していた。従ってこの合意によってその最大のものがエッフェルやビュノウ・ヴァリラ兄弟等いわゆるペナルティー株主である新会社の株主達は一株当たり130万円を受取った。会社が結成されて以来、十年以上の不安な年月の末に受取ったこの額は出資額の約3%であった。

管財人は彼の側の取り分である128,600,000万円を元の万国運河会社の債券所有者に配分したが、この償還は1ドルに対しおよそ10セントであった。一方、旧万国運河会社の株主達は何にも受取る事が出来なかった。

上院が条約を批准して三日後、フィリップ・ビュノウ・ヴァリラは特別外交代表としての職務に辞表を提出し、彼の給与を新共和国がパナマ市にフェルディナンド・レセップスを記念するモニュメントを建立する際の資金とするように申し出た。

第三部 建設者達 (1904~1914)

第十四章 ゴーガス博士

“それは言葉に表せない程の酷さである”と初めの頃にコロンを訪れたニューヨークの記者のひとりが断定している。記者は一般市民同様、自分の国の人々に堅固な運河を建設する能力があり、それを達成するであろう事を当然の様に受けとっていた。大陸の一つを制覇し、産業上の覇権を達成し、世界の指導者としての偉大な冒険に船出した80,000,000人の強力なアメリカ人達は、フランスが不祥にも失敗した事業に勝利をおさめるであろう。“この事業にアメリカ人の士気を挫くものは全くない”とこの記者は記している。

とは言え、コロンの状況は惨澹たるものであった。彼は早朝にコロンからはっきりと見えるチャグレス河から立上る有毒な霧について述べ、最新の医学理論を反映して蚊についても記している。

1904年2月の第一週に、ニューヨークのトリビューン誌にこの記事が掲載されたが、その三週間後、ルーズヴェルト大統領は新しい地峡運河委員会の議長に“知っての通り、地峡の衛生問題は文字通り最も重要なものであり、工学的課題よりも先に解決すべき課題である”と述べ、彼のこれに対する大きな関心を示した。

新しい委員会の議長として、ルーズヴェルトは、その後の推移が証明するように不幸な選択であったが、再びジョン・ウォーカーを選んだ。パナマに於ける任務を達成する上での障害は、ルーズヴェルトは言及していないが、委員会自身の構成が扱い難いものである事であった。スプーナー法では、委員会は七名の委員で構成し、その内少なくとも四名は“工学に知識と経験を有する”人物で、この四名の内二名は、軍の士官（陸軍一名、海軍一名）とする事を求めていた。そして、この七名が同等の権限を持つ事とされていた。

ルーズヴェルトの委員会は表面上は素晴らしい機関であった。しかし委員の誰も巨大な建設事業

を運営した経験がなく、今回の事業と比較し得る規模の資材、労務あるいは全体計画の立案と言う作業に慣れた者はいなかった。また、いささかの医学的知識を持つ者も全くいなかったのである。

議会は運河を純粹に工学的問題であると見做していたのである。委員会に医者あるいは公衆衛生に経験を有する人の参画を求める事が不可欠であるとは誰も思わず、この種の委員は誰も指名されなかった。委員会の下に一人の衛生士官が任命されたのは、ルーズヴェルトに地峡に於けるあらゆる作業に先だって疫病の源を断つ必要性を強く説いたジョン・ホプキンス大学のウィリアム・ヘンリー・ウェルチ(William Henry Welch)博士によるものである。

その結果、ウェルチの教え子であり、専門家の間では熱帯の疫病の傑出した権威として知られていた陸軍軍医ウィリアム・クロフォード・ゴーガス(William Crawford Gorgas)大佐が指名された。ゴーガスは四十才の上品な白髪の人物であり、彼のやさしい目とアラバマの“陽気な”物腰の中に、素晴らしい粘り強さを秘めていた。

委員会本部がワシントンに設けられ、技師長のポストには、任務の遂行に当り地峡に居住する必要がある事を納得して承知したシカゴの鉄道技師ジョン・ファインドリー・ウォレス(John Findly Wallace)が指名された。彼の俸給は、1904年に於いて大統領を除く政府職員最高の年25,000ドルであった。5月9日、委員会を国防長官ウィリアム・ハワード・タフト(William Howard Taft)の直接指揮下に置くという命令が出され、パナマの革命から六か月して、全ての準備が整ったかに見えた。ウィリアム・ゴーガスにはパナマで何をなすべきかにつて何の問題もなかった。彼は先ず黄熱病の対策に焦点を合わせる積りだったが、彼の判断ではマラリアの方がより大きく深刻な問題であったが、黄熱病の発生の方が恐慌をきたすものであり、また黄熱病は彼の専門でもあった。双方の病気の伝染媒体が分かり始めていたが、この知見を基に黄熱病だけが1901年にハバナで根絶されて

おり、彼はその責任者だったのである。特定された黄熱病の伝染媒体は、数年前にキューバの医師、カルロス・フィンレイ(Carlos Finlay)が発表していた通り、*Stegomyia fasciata*と呼ばれる小さく静かで銀色の家蚊である。現在知られているように、蚊には2,500種あり、これらは三つの主要な属、即ち、*Culex*、*Anopheles*、*Aedes*に分けられる。*Culex*には高緯度地方で見られる普通の灰色の家蚊が含まれる。*Anopheles*は知られている唯一のマラリアの媒体であり、脳炎あるいは眠り病も伝播する。*Aedes aegypti*あるいは*Stegomyia fasciata*は黄熱病の媒体である。医学上の発見の中で史上最大のものの一つであるマラリアの原因発見の栄誉に輝いたのは、インドの遠隔地の病院でただ一人この問題に身を捧げた英国医師、ロナルド・ロス(Ronald Ross)である。ロスは、彼がそれを明らかにしてからは全く簡単に説明できるようになった、病気の伝染パターンを明らかにした。

比較的大きく茶色の羽に黒い斑点のある蚊 *Anopheles*は、既にマラリアに犯されている人間を刺した後にのみマラリアを伝染させる。この蚊はマラリアの原虫を含んだ血を吸い、原虫は蚊の胃で増殖する、そして蚊のつばきの腺を通して次に刺した人の血管に注入される。つまり蚊は病原ではなく、その媒体に過ぎないのである。

マラリアの伝染を *Anopheles*の根絶によって防止すると言う考えは、1901年2月18日、ロスがインド政府に宛てた手紙で初めて明らかにされた。その翌年、ロスは“蚊の軍団”と言う小冊子を発行し、この活動(蚊の撲滅)をいかに進めるべきかを説明した。その時からゴーガスと彼の部下の軍医達は、ハバナでこの誰もが実行不可能と考えた事を実行に移したのである。彼等は1901年、地球上で熱病が最も多発していた都市のひとつで、8ヶ月で黄熱病を消滅させ、マラリアも殆ど根絶したのである。この彼等の蚊との戦いは医学の歴史の中で例を見ないものであった。

ゴーガスは黄熱病の原因究明に何の役割も果さ

なかった。この時、彼はキューバに居た軍医達の中で蚊媒体説を最後まで信じなかった一人であった。キューバでの黄熱病の発見は、カルロス・フィンレイの先を越したゴーガスの上司、ウォルター・リード(Walter Reed)博士によるものである。

アメリカ人達がハバナに移って来た時、フィンレイはまだ*Stegomyia fasciata*が黄熱病の媒体であることを証明する作業にかかっていた。

しかし彼の執念にも拘らず、何の成果も得られなかった。彼が注意深く飼育した実験用の蚊は、患者の血を吸った後、実験志願者の腕を刺した。しかし、フィンレイの予想に反して、黄熱病は伝染しなかったのである。彼の蚊が黄熱病の媒体であるという理論は全く正しく、インドのロス同様、彼はこの結論に一人で到達していた。しかし彼ハ気付かなかったが、リードと彼の部下が明らかにしたのは、黄熱病の原虫が蚊の体内で増殖するためには“外部潜伏期”と呼ばれる時間が必要であると言う非常に特殊な時間的プロセスであった。

蚊が汚染されるためには、黄熱病に罹ってから三日以内の患者の血液を吸う必要があった。そして、蚊が病原を伝播するためにはこの血を吸ってからさらに12から20日経過しなければならない。フィンレイは汚染された蚊を使うのが早すぎたのであった。

フィンレイだけでなく、これまでの全ての研究者が見逃していたこの時間要素は、公衆衛生局の貴族的ヴァージニア人、ヘンリー・ローズ・カーター(Henry Rose Carter)博士によって、キューバ戦争の前年にミシシッピーで解明された。ヘンリー・ローズ・カーター博士の発見は二年後、リードを長とする米軍の黄熱病委員会がハバナに到着した1900年に公表された。協力を申し出たフィンレイと検疫官としてハバナに派遣されていたカーターに触発されたリードは、黄熱病が汚物によるものでない事を証明するため、*Stegomyia fasciata*に焦点を当てる事にした。汚物原因説を依然として信じていたゴーガスはこの間、市内の街路、家屋をひとつずつ消毒する作業に従事する事にな

った。

*Stegomyia facciata*が伝染媒体であることを証明するには、ただひとつの方法、即ち市内から昆虫（蚊）を一掃し、黄熱病が消滅するか否かを見るより他にないとゴーガスは説いた。リードはこれに賛成したが、“それは不可能だ”とゴーガスに答えた。ゴーガスも成功に自信があった訳ではなかったが、“この方向でともかくやって見るのが我々の任務である”として、これを進めた。

彼の歴史的なハバナ作戦は1901年 2月に開始された。その前の年には市内に 1,400件の黄熱病が記録されていたが、1901年には37件、1902年には黄熱病は全く見られなくなり、さらに1900年には325名であったマラリアの死亡者は77名に減少した。

ゴーガスが地峡地帯で使おうとしていた技術はこのハバナで開発されたものであった。即ち、蚊の生息地の根絶、消毒、公衆衛生施設の整備、そして戸口や窓に防虫網を大量に使用することであった。ゴーガスは、パナマに赴任するに当って、資材の調達と彼の計画を実施するための熟練した要員の確保を熱心に説いた。しかし、委員会は検討を加えたすえ、当面彼が考えていたよりもかなり少ない人員で十分であるという決定を下し、資材については更に検討する事とした。この結果、たった 8名の先遣隊が1904年 6月にコロロンに上陸したが、防虫網、消毒剤と言った必要不可欠な資材がないまま作業を開始しなければならなかった。

彼等が見た地峡全域は“蚊の天国”であった。気温は年間を通して殆ど変化がなく、昆虫はいつでも繁殖できる環境にあったのである。パナマ市の最初の観察で、*Stegomyia*が殆ど全ての建物と言って良いほど大量に生息している事が明らかとなり、*Anopheles*はそれ以上であった。この地方の習慣で、家庭用の飲水は屋内のティナハスと言う赤い水瓶に溜められており、この中に *Stegomyia*の幼虫が大量に生息していた。蚊の幼虫である“ポーフラ”は、殆どの建物の近くの蓋のない水溜や雨水溜に群れていた。また丁度雨季であり、

蚊の繁殖に絶好の水溜りが至る所に見られた。

ハバナでは、対象地域は比較的限られており、マラリアに対する効果は、本来目的の副次的効果、つまり *Stegomyia*の撲滅が *Anopheles*にも効果があった。しかし、*Stegomyia*と *Anopheles*はそれらが媒体となっている黄熱病とマラリアが全く別の病気であるだけでなく、全く性質の異なる生物であり、ここパナマでは二つの市とその間に 5071もの密林があったのである。

ゴーガスが相手にするのは密林のいかなる猛獣よりも肉食を好む蚊であり、問題となる特定の種類の蚊について、その繁殖過程、捕食習慣、飛翔距離などの性質を把握する事が不可欠であった。

*Stegomyia*はねずみ同様、人間と生活を共にする生物である。*Stegomyia*のメスは温血動物の血であれば何でも吸うが、最も好むのは人間の血であり、この昆虫は人間社会の近くでなければ生態を維持できない。全ての蚊が水に卵を生むが、黄熱病の蚊の産卵場所と条件は非常に限定されている。つまり、メスの *Stegomyia*は人間の住む建物内外の瓶や雨水溜などの人工的な水溜りにのみ産卵し、これに加えてその水がきれいであればならない。従って、この知識があれば黄熱病の媒体を撲滅する事はかなり容易であり、対策はメスの *Stegomyia*が産卵する機会を消滅させる事である。黄熱病は市内の水溜りを一掃するか、防虫網あるいは油や灯油の膜で覆うことにより減らすことが出来る。

ハバナでは、黄熱病が発生した家屋を燻蒸する事により、数千匹の蚊の成虫が殺された。つまり、各部屋のドアや窓を古新聞で目張りし、皿に盛られた硫黄あるいは線香の粉末で一時間以上燻蒸したのである。しかし、最大の目標は水瓶、雨水溜、水溜、そして雨水が溜まる可能性のある散乱したバケツ、空きカン、われた皿であった。市内の各家、建物ごとにカードが作られ、市内をいくつかの地区に分けて監視員に受持地区の各家庭での *Stegomyia*の成育状況を毎日報告させるとともに、屋内の水溜には全て覆いを付けさせた。

この結果、三、四週間後には蚊の成虫は燻蒸あるいは寿命がきて死滅する一方、*Stegomyia*の飛翔距離が短いため、郊外の集落から移ってくるものは殆ど無かった。従って、短期間で完全に黄熱病が撲滅されたのであった。

一方、マラリアの媒体である *Anopheles*はこれとは全く異なる種類であり、従って問題も全く別のものであった。先ず *Anopheles*は人家にのみ生息する蚊ではない。*Stegomyia*のメスとは異なり、*Anopheles*のメスは溜り水なら、澱んだ沼、湿地、詰った排水路、溝、泥水等どんな水にでも産卵し、家の裏庭と同様、野原や密林にも生息している。

従って、*Stegomyia*の生息地は手近にあり、正確に特定できるのに対し、*Anopheles*はメスが10日毎に200ヶもの卵を生む事もある、文字通り至る所に大量に見られた。

ハバナで採用された、ゴミ、廃棄物の清掃、排水路の整備、および *Stegomyia*の生息場所の根絶と言う対策は、同時に市内の *Anopheles*を含む蚊の繁殖の機会を奪ったのである。

ゴーガスは、黄熱病はともかくとして、マラリア対策の成功は伸るか反るかのカケであると同僚に語り、フランス時代に最も大きな犠牲者をもたらしたのはマラリアであると強調した。従って、*Stegomyia*についてハバナで集められたと同様の知識を *Anopheles*について収集する必要があった。

予備調査の結果、既存のあらゆる集落およびフランスが放棄したキャンプ跡地の内外に *Anopheles*の生息地がある事が明らかになった。どの場所でも、*Anopheles*の概数すら数える事ができないほど多かったのである。病院内にすら大量に生息していた。約一ヶ月後、ほんの僅かの例外を残して、ゴーガス自身を含めてアメリカ人全員がマラリアに感染していた。

疫病対策は緊急の課題であった。取り敢えずあまり深刻でない一、二の黄熱病の発生があったが、この状況が *Stegomyia fasciata*、即ち黄熱病を媒介する蚊の餌食が新たに到着すれば急激に変化する事は明らかであった。ゴーガスは何も無い所に

突然発生する黄熱病の破壊的伝播効果をまだ燃えさしが残っている消えかかった火に油を注ぐ様なものであると言う比喻で説明した。まだ感染していない数千の人員の到着は、乾いた焚き付けの山と同じであった。もし地峡の状況が改善されないうまま、二万から三万の人々がパナマに来れば、毎年の犠牲者は黄熱病だけで三、四千人になると考えられた。

依然として小人数でこれと戦っていたゴーガスは、要員と資材について緊急に決定を下してくれる様に説明を試みたが、結果は何もなされなかった。問題は簡単に言って、ウォーカー提督と地峡運河委員会の委員達、および国民の大多数と彼等が選んだ政治指導者達が、蚊が黄熱病、マラリアの原因であるという事を深刻に考えなかった事であった。パナマで蚊を追いまわすのは時間と金を最も無責任な形で浪費する事になると考えられていたのである。ウォーカーは蚊原因説を“たわごと”の一言で片付けてしまった。

ウォーカーの態度は不愉快なものであったが、ゴーガスは陸軍で過去に同様の経験をしていたので大して驚きもせず、委員会メンバーの足元をすくったり、自説を強制したりしなかった。博士は言い争ったり、策略をめぐらしたりしなかったが、決して諦めた訳ではなかった。この年に重要な地位に就いた人々の中で、ゴーガスだけがその後もその地位にとどまる事になる。彼は単にその職務に最も適した資格を持ち、1904年にその地位に任命され中の一人であっただけでなく、彼は主要な職員として最初から最後まで地峡にとどまる唯一の人物となるのであった。

第十五章 パニック

技師長ジョン・フィンレイ・ウォーレスは自身自身を弁護するためもあって、彼が就任を承諾する際の約束であった自由裁量権が確保されなかったと後に語っている。彼は構造的な原因によるレッド・テープ、つまり種々の制肘と“埃を立てるだけの”きちがい騒ぎを批判したのである。

彼にどれだけの自主性が保証されていたのか今となっては分からない。しかし、課せられた制約は彼が言うように全く呆れるばかりであり、この点に関しては彼のいう通りだった。資金の浪費と汚職を恐れるあまり、ワシントンでは僅かな出費も大きな妄想になって行ったのである。七名の地峡運河委員会の各委員は、自分自身があらゆる決定と僅か1ドルの出費にも責任があると考えた。そして非常に詳細なきちがいじみた様式、規則が手渡され、全ての細かい手続にまで現場から2,000マイル(3,200km)も離れた七名の委員の承認が必要であった。善意からではあるが、手に負えないウォーカーと他の委員たちは、その重要さとは無関係に、個々の取得関係証書を応分の儀礼をもって稟議しなければならず、この結果、資機材がコロンに到着するのに、数週間ではなく数か月かかるのは避けられなかった。

ビュノウ・ヴァリラが米国の聴衆に語った様に、事業の大きな後退にも拘らず、彼がパナマで絶望する事が無かったと言うのが本当だとすれば、ジョン・フィンレイ・ウォーレスにとって、事態は絶望以外の何者でもなかった。7月の最初の現地踏査の時から、彼は明らかに事業に対して疑いと失望を感じたのである。彼は“地峡の始点からその終点まで、密林と混沌”を見ただけであった。とはいえ、1880年のフランス人達とは異なり、現実の運河路線上の密林は比較的僅かであり、彼等は50マイル(80.5km)の回廊の孕む問題点を直接目にする事が出来ると言う有利さの下に仕事を始めたのであった。混沌の原因は、数百万ドルのフランスの機械の残骸が山となっていると言う、路線上

の荒廃した状況にあった。

何年も空家のまま放置されたフランス時代の建物の殆どは全く補修されていなかった。パナマ鉄道もスピードが遅く、時間も不確定で、設備はガタガタであり、客車は今にも壊れそうで汚く、貨車は部品の補充もままならない非常に小規模なもので、痛ましい状態だった。そして、全線にわたって、殆ど何の信号も待避線もなく、橋梁は補修が不十分で危険だった。

しかしフランス人達は、後継者達にコロンからポイオ(Bohio)までの内陸に、延長11マイル(17.7km)、水深2571-ト(7.63m)、幅7071-ト(21.4m)の航行可能な運河を残していた。エッフェルの閘門を建設する事になっていた川を挟んで、鉄道の対岸のポイオには、堅い岩盤に巨大な掘削がされていた。更に上流、ミラフローレスまでの30マイル(48.3km)は、クレブラの頂上の丁度手前の7マイル(11.3km)の区間を除いて、全線にわたって掘削の跡が残っていた。クレブラでは地盤が元の高さから16371-ト(49.7m)も掘削されており、ミラフローレスの先はグランデ川の下流部の湿地帯を通してパナマ湾まで水路が拓けていた。新たにパナマに到着した者達にとって、“最初の驚きはフランスの失敗の壮かさ”であった。

しかし、これは新参者達を感わすものでもあった。太平洋側の水路は計画の3分ノ1に過ぎず、フランスの事業の最も大きな痕跡であるクレブラ地点の段切(掘削)も船を通すために必要な峡谷と較べれば全く取り掛かったばかりの状態であった。更にフランスの仕事のかなりの部分、つまりその半分以上が、ウォーカー委員会が計画した閘門と湖を組み合わせた運河には殆ど役に立たなかった。

とはいえ、フランスの残した仕事の内、スエズ運河の掘削量の3分ノ1に相当する、約30,000,000立方ヤード(22.9百万方米)が利用可能であった。本当の問題はウォーレス自身にあったのである。

ウォーレスは資格十分な技術者であり、大規模な業務をこなす人々とうまくやってきた。しかし

パナマでは仕事に熱意を示さなかった。彼はいつも及び腰かつ消極的であり、熱意が全く感じられなかった。後になっても、彼の下で働いた人達から特に中傷的な言葉は出なかったが、特に敬意をもって話される事もなかった。最も深刻だったのは、いかにして運河を建設するかと言う明確な考えを彼が持っていないように見えたことであった。

彼はフランスが残した機械を近代的なアメリカの機械と比較するため、少なくとも一年は試験する必要があると語った。クレブラでの掘削を即座に再開したが、これは新運河会社の残した機械と労働力を使い、単に仕事を継続しただけであった。米本国での受けとめ方は、アメリカの運河建設が進行中であると言うものであったが、クレブラでの作業は統制を欠いており、実際的には意味のないものだったのである。

ウォーレスは、後にすべき作業を初めに持って来てしまったのである。彼は自身の基本的責任が掘削にあるのではなく、必要な機械の調達、事業に従事する労働者達の食住の整備、鉄道の整備、緊急を要する黄熱病とマラリア対策などを最も効率的に行うための全体計画の策定という最優先の任務であると言う事が理解できなかった。

ウォーレスは現実を全く忘れていた訳ではない。例えば、最初にパナマとコロ市に独自の上水道と下水道を設ける事を決めている。また、組織構成の上でも、補給、人事・厚生、構造物・建築、機械、地図・印刷、気象・水文、通信など土砂の掘削以外の業務を分担させている。とは言え、彼の心はクレブラでの作業に釘付けされていた。つまり、掘削を継続する事によってのみ、職員を訓練し、施工単価を検討し、さらに月例報告でワシントンを納得させることができたのであった。彼の名誉のために言うなら、彼は試験施工の結果、フランスの機械の三倍の大きさの95トンのバサイラス (Bucyrus) 蒸気掘削機を運河掘削の機械として採用する事を決めた。これは長い目で見て評価に値する決断だった。10月にワシントンで11台の掘削機の入札が行われたが、これらがこのバサイラス

掘削機だったのである。そして、翌年の春には更に12台が追加発注された。

しかし、ウォーレスが事業進捗の妨げになっていた事も事実である。彼は個人的には先のウォーカー委員会が考えている運河は大きな誤りであると言う結論を出し、全体計画の作成を急がなかったのである。ポイオのダム予定地点での一連のボーリングの結果は、基礎岩盤が海面下 1687フィート(51.2m) 以内にはない事を示していたが、この事実は11月にタフト長官に会うまで伏せられた。

新生パナマ共和国との複雑な課題、特にアメリカ地域(運河地帯)の関税と郵便料金を解決するため、運河委員会の政府側の監視役としてタフトが派遣された。彼は地峡運河委員会を規定通りに運営して行くべきではないと言う認識をもってワシントンに帰った。つまり、工事に関する實際上全ての問題はウォーカー提督の事務所が直接処理すべきであり、本国で考えている以上に運河は大きく、途方もない事業あると考えたのである。国はじまって以来の海外に於ける事業であり、また他に例を見ない最も大きな公共事業を、ワシントンの七名の手に乗せる事に意味がないという事は、ルーズヴェルトも既に気づいていた。そして1月13日、ルーズヴェルトは議会に対し、七名の委員会を三名のグループに縮小する事を提案した。これを議会が討論をしている間も、ウォーレスはクレブラで彼の“実験”を続けていた。新年の1月には、2台のバサイラス掘削機と1,500名の男達がクレブラで働いていたが、土運車の不足と度重なる脱線のために、掘削機は理論能力の4分ノ1も達成できなかった。また全体計画が欠落していたため、作業は依然として要領を得ないものであった。

ジョン・ウォーレスにはこの他にも問題があった。彼は疫病を恐れていたのである。11月のワシントン訪問から夫人を伴って帰任したのは彼の自信の程を示すかに見えたが、彼が二個の高価な金属製の棺を持ち帰ったと言う話しがすぐに地峡全体に広まった。

11月21日、黄熱病の最初の患者がパナマ市の病人に担ぎ込まれた。失業中のイタリア人労働者の患者は街の中心部近くの食堂で発見された。彼はすぐに防虫網で仕切った場所に隔離され、ついには回復したが、この事件が話題になる事はなかった。

12月には12件の発生があったが、これも運河の従事者ではなく、また死亡には至らなかった。1月になって更に8件が報告され、2名が死亡したが、犠牲者は巡業中のイタリアオペラー座の一員であり、運河事業とは直接関係がなかった。しかしその月の末にパナマ湾に停泊中の巡洋艦ポストンで疫病が発生すると、疫病に関する正式な報告が避けられなくなった。“パナマに黄熱病”発生が伝えられた。

この間、議会はスプナー法の修正が出来ないままであり、ルーズヴェルトはより効率的な委員会を組織するため、ウォーカー提督を始めとする委員の全員に辞職を求め、新たな委員会を組織するために技師長をワシントンに召喚した。

スプナー法が依然として適用されたので、再び七名の委員が任命されたが、ルーズヴェルトは巧妙にも三名だけを実行委員会(Executive Committee)の委員とする事にした。そして、事業の管理は七名ではなく、三名の委員の手に委ねる事とし、更に実行委員会の定足数を二名としたのである。そのうち三名が軍の代表者である残りの四名は単に名前だけの委員である。1905年4月1日、この新しい体制に移行した。

新体制は、実際の権限を単に三名の委員に委ねるだけでなく、個々の委員にそれぞれに特定の分野を掌握させる事とした。つまり、ワシントン在住の議長が資機材および役務の調達と委員会と政府との連絡調整を担当し、技師長は初めて地峡に於ける工事の全責任を任せられ、総督が政治的事項を除いて、アメリカ地区(運河地帯)の保健と衛生状態を担当する事になった。

この第二次地峡運河委員会(ICC)の長に選ばれたのはアイオワの弁護士から鉄道会社の役員にな

ったセオドア・ペリー・ショント(Theodore Perry Shonts)であった。ウォレスは技師長として留任し、総督にはチャールズ・マグーン(Charles E. Magoon)が任命された。

一方、国中の新聞が、運河建設にパナマに赴き、酷い思いをした地方出身者の手紙を掲載していた。若者のひとりが“もし日に1ドルも稼ぎがあるなら、故郷に止まる様に子供達に伝えろ”と書いているが、これは説得力のある見方であった。しかしウォレスは、ニューヨークでのインタビューで“今や全てが良く検討された全体計画に従って順調に進んでいる”として、状況は予想よりも悪くはない事を記者達に保証した。

しかし実情は、危機が現実のものとなっており、それがあらわになり始めていた。着任して間もなく、チャールズ・マグーンは現地の状況に驚愕し、地峡の治安の悪さ、“低賃金、過重な労働、貧しい食住、そして黄熱病とマラリアの危険に晒された”労働者の状況を報告した。

ウォレスが留守にしている間に黄熱病が発生し、病院職員数名を含む約200名の職員が職を辞していた。“殆ど恐慌を来しそうな危険な雰囲気”が地峡のアメリカ人達に広まりつつあった”とマグーンは記している。“多くの人々が合衆国に帰るために職を辞し、残った人達も迫り来る危険に治療の方法がない事を知って、無気力や運命論者になっていた”。

そして、パニックが頂点に達した1905年6月中旬になって、ウォレスは荷物を纏め夫人と共にニューヨークに向けて出航した。見送りに来た人達にウォレスは、タフト長官と“重要な問題”を協議するためと語るのみであったが、船が出航すると同時に、ウォレスも今や恐れをなし、再び帰って来る気はないのだ、と言う噂が現地に広まった。

しかし、タフトはマグーンからウォレスの心の内を聞いていた。ウォレスは民間の建設会社から高給で誘いを受け、辞職を考えていたのである。彼は留任の条件として、ショントに代って委

員会議長のポスト即ち、事業全体の指揮権が与えられる事と、60,000ドルの年俸を考へており、更に、「自身の裁量で」本国と地峽の間を自由に往来できる事を求めるつもりであった。

タフトは裏切られた思いであった。ウォーレスは事業に自分自身が不可欠であると思つていたかも知れないが、今やタフトは全くそうは思つていなかった。怒り心頭に達したタフトは、ウォーレスがパナマから帰つて三日後、彼に直接会うためにニューヨークに向つた。彼はウォーレスに即刻辞任するように要求した。ウォーレスは何かもう少しましな対策があるはずだから、さらに相談したいと申し出たが、タフトはもう話す事はないと突き放した。

これに対する報道機関の反応は大きかつた。一部の新聞は後任の問題だけだとして軽く扱つたが、大多数は、米国自体の問題ではないにしろ、ルーズヴェルト政権の評判が危なくなつたと報じた。

第十六章 スティーブンス

ジェームス・ヒル(James J. Hill)の推薦により、パナマ運河の建設にジョン・スティーブンス(John Stevens)が起用されることになつた。鉄道経営者ヒルは、スティーブンスを、世界一とは言わないまでも、国内で一番の建設技術者であると考へており、1905年6月にワシントンを訪れた際にルーズヴェルトにこれを話しただろう事は明らかである。

この時スティーブンスは、新任の鉄道特別顧問として、タフトと共にフィリピンに行く事になつてゐた。タフトはウォーレスがコロンから出てくる理由を知ると直ぐに、シカゴのスティーブンスに電話を掛け、パナマで仕事をする気があるか尋ねた。そしてタフトとウォーレスとの対談の翌日、スティーブンスが希望するならばパナマのポストを与える事が伝えられた。年俸は30,000ドルであつた。

52才のスティーブンスは、テキサスの一介の保線区員から、ニューメキシコ、ミネソタそしてブリティッシュコロンビアの鉄道の路線測量技師あるいは建設技師補として苦勞して現在の地位を築いてゐた。ヒルの下で1889年にモンタナ州ハブレ(Havre)以西のルートを見つけるための路線測量技師として仕事を始めた。ヒルは太平洋への鉄道、即ち、彼自身の事業の軌跡となるグレートノーザン鉄道の建設を決意しており、1889年の真冬にスティーブンスはヒルの大陸分水嶺横断路線となるマリアス(Marias)峠を発見した。ヒルは1895年にスティーブンスを技師長に任命し、ついには彼の総支配人にしたのであつた。

スティーブンスと委員会議長ジョンツは、コロンに1905年7月25日に到着したが、大した出迎へもなかつた。兩人ともパナマは初めてであつた。タフトは「直ぐに君のもとにジョンツとスティーブンスが行く、そうすれば山が動きだす事になろう」とマクーンに電報を打っている。しかし、事態は既に砂埃が上がるうとも、山が動こうとも、どうにもならなくなつてゐた。問題はパナマでの

米国の事業を悲惨な状況から救い出せるか否かであった。隠しようもない事実は、事業は出だしから惨澹たるものであり、既に 128,000,000ドルもの費用が使われていると言う事だった。フランスの非効率さや失敗に対する非難、そしてこれに対する米国人達の技術と解決策に対する自信にも拘らず、米国はフランス時代のどの時点と比較しても、効率、目的意識そして士気の面で劣っていた。丸一年が浪費され、地峡の状態は全く惨澹たるものであった。

短い期間ではあったが、セオドア・ショントは地峡で権力者として振舞い、愛想のない権威的な態度は、ほとんど全ての人と摩擦を引き起こした。

一方マグーンは、パナマと他の中央アメリカを“啓蒙”するための手本として、米国地区（運河地帯）内に模範的な政府を確立する野望を持っていたが、ショントはそんな事は忘れる様に諭した。

“我々の本来目的は運河の建設であり”秩序維持に必要なもの以上の政府は必要ないと言うのである。更にゴークスに向かって“我々はここへ医学上の理論を証明するために来たのではない”と語った。

この間スティーブンスは殆ど何も言わず、数週間後にショントが帰国してからも依然として無口であった。とは言え、彼の態度、風貌、人々との対応は彼の前任者とは違っていた。天候がいかであれ、運河路線上にゴム長を履き、作業着を身に付け、葉巻をふかしながら歩き回る彼の姿が毎日見られた。

誰でも彼に話しかける事が出来る事がわかり、簡潔な意見を述べる事によって、初めて事業に精神を注入し始めた。“パナマには黄熱病、マラリア、臆病神の三通りの疫病がある”また“取り戻さなければならない時間の遅れがあり、学ぶべき課題が沢山ある”と語った。彼個人としては、ウォレスの仕事と使用されていた古びた機械類に驚ろいていた。

本国の一般大衆と報道機関は、新任の技師長の技量を興味深く見守っていたが、スティーブンス

は 8月 1日にクレブラ・カットでの全作業の停止を命じた。彼は“全ての作業の中で、掘削そのものはさ程重要ではない”と断言し、部下に全ての準備が整うまで掘削は再開しないと伝えた。

事態は直ぐに変えられ、ゴークスの手元に必要な人手、資材が集まった。パナマ市とコロンの清掃と道路の舗装が計画された。倉庫、機械工場そして埠頭の建設が始まった。また、住居、食堂、飯場、病院、外来者用宿舎、学校、教会、クラブハウス、冷蔵貯蔵施設、洗濯設備、下水道、配水池など、基盤施設の全体計画の立案と建設も始められた。この夏、あらゆる種類の疫病が依然として労務者達を襲っていた。

黄熱病は、7月に42件、死者13名、8月には27件、死者 9名と幾分かは減少していたが、マラリア、肺炎、結核、腸炎は依然として流行しており、その死者は黄熱病を上回っていた。更に死亡者の二、三倍の患者が病気で衰弱していたのである。事業を長い目で見ると、あらゆる種類の疫病を徹底的に減少させる事が必要だったが、当面の目標は黄熱病であった。ゴークスは地峡から黄熱病を一掃する事によって、疫病の恐怖をなくする事が出来ると説いた。

今や彼は、世界で例を見ない最も高価で集中的な公衆衛生キャンペーンを指導していた。ゴークスは今や必要なもの全てを手にしており、制約も取り除かれた。パナマ市では家ごとに消毒され、場所によっては数度にわたって消毒された。コロンの同様であった。雨水溜や下水溜には週一度油が散布された。更に決定的なのはパナマ市、コロンの、クリストバル、アンコン、ラ・ポカ、エンパイア、クレブラに上水道が敷設され、長年の夢であった各戸配水がなされた事であった。ゴークスの計画がひとたび軌道に乗ると、ハバナの時と同じく、黄熱病が劇的に減少した。そして、悲劇は 9月には終りを告げ、7件、死者 4名となった。その数週間後の午後、ゴークスと彼の部下が検死のためアンコンの病院の解剖室に集まった。この時ゴークスは、これが最後の黄熱病の死亡者にな

るであろうから“よく検分するように”と語った。そして、12月までにパナマから黄熱病が姿を消していた。

スティーブンスは、事業を地峡で「鉄道時代」として知られるものに導いていったのである。実際、パナマ運河の建設は米国鉄道技術の最大の成果のひとつであった。

スティーブンスはフランス人達とは異なり、パナマ鉄道を単に人員、食糧、補給資材、その他の必要資材を自由に効率的に運搬するためだけでなく、クレブラでの掘削土をも運ぶ生命線と考えた。彼はまた、工事には最大級の機械を使わなければ意味がないと考えた。軌道を取っても、余りにも軽すぎ、彼の標準では、鉄道はチャチな玩具の様にしか見えなかったのである。そして軌道は一年の内に完全に改修され、複線化とレールの重量化が計られた。更に、橋梁の強化、信号系統と側線の補修が行われた他、施設、設備の改修、取換えが行われた。そして、“車掌、技師、転轍手の一団”とスティーブンスが称した、全く生まれ変わった一団が路線の運営に投入された。

スティーブンスに代ってから六ヶ月の内に、労働力は三倍に強化された。1906年末には24,000名近くの労働者が仕事に就いていた。そして、フランス時代同様、労働者は世界中から、記録によれば95ヶ国から集まっていたが、ツルハシとシャベルを使う非熟練労働者の殆どが黒人であり、その多くは、ジャマイカではなくバルバドス出身者で占められていた。労働者達は契約でコロンへの渡航費が支給され、500日働いた後は、希望すれば自由に辞めることが出来た。

賃金は一時間 50セント、一日10時間、週 6日労働であった。パナマ鉄道とパナマ社会一般に長く適用されてきた不文律、人種による差別が制度として確立された。全ての公的規則、書類、郵便局など公的機関での署名の人種に欄には白、黒の代りに給与支払いのシステムから転用された“ゴールド”、“シルバー”が使われた。非熟練工の支払にはパナマの銀が用いられ、アメリカ人には金で

支払われた。そして、非熟練工の殆どが黒人であり、全てのアメリカ人が熟練工の白人だったので、“ゴールド給与票”と“シルバー給与票”は合衆国からの白人（蒸気掘削機の技師から工区長付きの現場事務員まで）と非熟練の黒人を意味する事になったのである。

初期の段階では非熟練工から熟練工までの全てを米国労働者で賄うことが議論され、新聞は理想的な方針として報道したが、それでも真剣に考えられることはなかった。白人の非熟練工は、給与表の末端のものでさえパナマに行こうとは考えなかった。労働組合の指導者達は“死の罠”への労働者の一括提供に反対しており、特に日本の大手請負業者の代表が現地を調査し、彼等の労働者を派遣するには余りにも危険であると言う報告をしてからは反対が強かった。採用されている方針に従って、厳しい労働に要求されていたのは、生まれつき、あるいは習慣として厳しい気候に耐えられる労働力であり、西インド諸島の黒人であった。また、北米の黒人の使用は、安い労働力の供給源が枯渇する事を心配する南部各州の議員の根強い反対に会うであろう事も予想された。

スティーブンスは、西部での経験から種々の選択枝の中から中国人労働者の採用を望み、中国人をなるべく早くパナマに導入する事を希望していた。そして、西インド諸島の労働者と同じ賃金で15,000名の中国人を調達するための契約募集を行った。しかし中国政府は、日本の請負業者と同じ観点からこれに反対した。

もし機会が与えられるなら、西インド諸島の住民は急速に学習するであろうと言ったのはスティーブンスであり、また西インド諸島の労働者が比較的無気力なのは、食事のせいであろうと説いた。この双方とも正しい判断であった。彼等は道具類の使用方法に習熟し、彼等自身が誇りをもって語ったように、重機械と協調して作業を進める様になった。彼等の伝統的な澱粉質の蛋白質の少ない食事から、栄養に富んだ食物への転換は大きな効果があった。

山のような資機材が集められ、フランス時代の残骸は沼を埋め立てる際に廃棄された。そして、進行中のものの多くが当惑に値するものであったにも拘らず、共同社会が次々と誕生し、スティーブンスはこれらの全てが秩序立って進むようにふるまった。

スティーブンスの様な職業技師の目には、同時代のもっとあいまいな事業よりも、運河はある意味では単純な事業であった。現場には十分な作業空間があり、工事路線には心配する様な財産権、影響を及ぼしそうな既存建物あるいは処理を要する部外の交通もなかった。既に労働力は手元があり、蒸気掘削機と蒸気機関車の運転手以外は労働組合がなく、したがわなければならない約束もなく、加えて資金供給に何の心配もなかった。また掘削するに当たって、新たに解決すべき技術的課題もなかった。実行すべき作業の全ては過去に実例があり、事業を特別なものに行っているのは、ただその驚くべき規模であった。“ここには理解出来ないものは何もない、問題は規模の大きさであり、奇跡ではない”とスティーブンスはワシントンに報告している。

この規模の問題が包含するのは、もちろん、補給地点から2,000マイル(3,200km)も離れた赤道直下の荒野を、近代的な工業社会に近づけると言う壮大な基本的作業であった。後にスティーブンスの部下達が、住居、保健、補給、要員と機械の劇的な配置など、事業の基盤を築いたのはスティーブンスであると言った背景にはこれがあった。

専門分野でのスティーブンスの最も大きな貢献は、運河の掘削を大規模な鉄道輸送の問題であると見做した事である。スティーブンスが考えた様に、パナマでの事業は、前例のない大量の土砂を鉄道で極力無駄を省きながら運搬する事に過ぎなかった。

最大の目標はクレブラであり、スティーブンスの意図はいろんな位置で働く蒸気掘削機の脇に、間断なく送り込まれる巨大なベルトコンベアーの様な土砂運搬列車システムを造り上げる事であっ

た。そして、彼の成功はシステムの末端の土砂廃棄がうまく行くか否かにかかっていた。

彼は土砂を両側の海のいずれか一方、あるいはその双方、および埋立てを必要とする箇所なら何処にでも捨てる事を考えていた。掘削地点から廃棄する地点までの距離は問題ではなかった。つまり、輸送距離が1071-ト(3m)であろうと1071M(16K m)であろうと大きな違いはないと考えた。重要なのは、クレブラの掘削地点への土運車の進入、発進と、処分地までの間の運行をとぎれなく行う事であった。

多分他の技術者では出来なかったと思われるが、スティーブンスは掘削箇所では積込の済んだ列車が坂を下り、空の列車が蒸気掘削機に常に補給されると言う、精密かつ驚くほど柔軟な路線システムを完成した。彼は、掘削機が最大の効率を上げるためには、ブームを何時も働かしておかなければならない事を強調していたが、空の列車を常に供給する事によって、これが達成されたのである。1906年のはじめまでにこの計画を完了し、十分な設備をもって掘削を再開した。

パナマに來た前年の夏の時点では、スティーブンスは海面式運河の建設を想定していた。彼は“小波の立つ、広い紺碧の水路と、そこをあたかもマゼラン海峡の様に波を切って進む巨大な船”を心に描いていたと後に記している。しかしこの時点ですら、いかなる形式の運河を建設すべきかが懸案として残っている事自体、深刻で大きな問題であった。

この問題を検討するため、八名の米国人と五名のヨーロッパ人で構成される国際的な特別委員会がルーズヴェルトによって指名され、膨大な報告書が1906年1月10日にホワイトハウスに提出された。委員会が勧告した海面式運河の建設には、247,000,000ドルの費用と、12乃至13年が必要とされた。これは海面式に反対の委員が提案する閘門式運河よりも費用で100,000,000ドル多く、期間で3から4年長いものであった。

この少数意見の提案は、陸地を開削する代りに、

両端に一連の閘門を設置して標高の高い湖でつながると言う、ウォーカー委員会が勧告したものとよく似ていた。しかし、チャグレス河のダムをポイオ地点からさらに下流、レモン湾から 4マイル(6.44 km) のガツン地点に変更した点が異なっていた。この結果、湖の大きさはポイオの場合よりもガツン湖のほうが大きくなっていた。

湖の標高は857フィート(25.9m) である。そして、ガツンにはダムの東端に三段の閘門を一か所に設置する。閘門に進入した船は湖面の高さに上げられ、湖を横断して 23マイル(36.8km) 進み、その南へ大陸分水嶺を9マイル(14.5km) のクレブラカットで横切り、小さなダムと一段の閘門で区切られたペドロミゲールに達する。船はこの地点で317フィート(9.46m) 下降し、太平洋に面したラ・ボカ地点のダムで堰止められたもうひとつの淡水湖である小さな端末湖に入る。船は更に二段の閘門を通過して海面に達し、大洋と大洋の間の通航を完了する。

スティーブンスはガツンのダム計画を推進する人々の中心であった。意見を述べるためワシントンに呼ばれた時、彼はジョンズ、タフト、ルーズヴェルトに会い、更に上院の運河委員会を前にして記念すべき説明を行った。彼はこの議論を最も重大なものの一つであると考え、いつになく強く主張した。彼は心の中でパナマに海面式運河を造る計画は“弁護の余地のないものであり、将来的にも現実的ではない”と考えていた。委員会の多数が支持した海面式運河は、そのほぼ半分の区間がたった 150フィート(45.8m) しかない“曲りくねった狭い溝に過ぎなかった”。彼は地滑りが止まらない事を予見し、通行の安全が確保できないと考えた。

試算された閘門式運河の建設期間は 9年であったが、スティーブンスは 8年、即ち1914年の 1月には完成出来ると考える一方、海面式運河を18年以内、即ち1924年以前に完成する事は難しいと考えていた。

2月 5日、地峡運河委員会はスティーブンスの見解に応え、諮問委員会の多数意見を無視して閘

門式運河を選択した。その二週間後に議会に報告書が提出され、ルーズヴェルトは閘門式運河に大統領の支持を与えた。そして、これが運河の技師長が望み、彼の部下の全てが“正当な判断に強い個人的関心”を持つものであると語った。

6月21日、上院は36対31で閘門式運河を採択した。三票の行方によっては、米国をどの様に考えても失敗に終わったであろう海面式運河の建設に向かわせた可能性があったのである。地峡の技術者達にとって、この決定は暗雲を払うものであり、ついに彼等が造るべき運河がはっきりしたのであった。

第十七章 太陽の輝きを持った男

ルーズヴェルトは、スティーブンスが運河の建設は合衆国政府の仕事であると言う事をよく理解していない事に不満を感じていた。そしてタフトに、スティーブンスはもはやジェームス・ヒルの下で働いているのではない事を理解できていないのではないかとこぼしている。スティーブンスは議員達あるいはパナマ人達、さらには労働組合に対して辛抱が足りなかった。しかし、それでもルーズヴェルトがスティーブンスやジョンツを高く評価していたのは、彼等の技術力であった。彼等は“運河を実際に開削するのに最善の人物であり”彼等の管理能力は“全く素晴らしい”とタフトに語っている。これが1906年の夏に事業の実施を大きく変えるであろう二つの提案をルーズヴェルト自身が説明した理由であった。

スティーブンスとジョンツは、フランスがかかって試み、また大陸横断鉄道の建設もそうであった様に、運河を請負契約で建設する事を希望した。これは彼等鉄道関係者が熟知した方法であった。スティーブンスは“彼等の力と影響力を背景に”世界中からこの仕事に最適の人員をパナマに派遣できる鉄道工事業者の強力な連合体を心に描いていたのである。一方タフトは、この計画が大きなトラブルを引き起こすだろうと予想していた。特に、請負業者の選定を公開入札にせず、スティーブンスが考えている様に、彼自身が行う場合には問題が発生すると考えていた。従って、スティーブンスの強い主張にも拘らず、タフトは承知しなかった。そして結局、ルーズヴェルトが公開入札を条件に試行的に請負に出す事に同意したのである。

もうひとつの更に重要な提案は、事業の執行管理体制に関するものだった。ジョンツとスティーブンスは、体制を大幅に簡略化する事を希望した。書簡が行き来し、何回か会議を重ねた結果、指令文書案が作成された。つまり、これまでの三人委員会を廃止し、全ての権限をただ一人の議長に集

める代わりに、国防長官に報告させる事にするのである。地峡の現地に工務、衛生、労務のそれぞれの部門の長で委員会を構成し、議長に報告するとともに、その指示を受ける事にする。しかし、地峡の職員の90パーセントが工務部門で働いていたので、実際に権限を握るのは技師長であった。

こうして指揮命令系統はルーズヴェルト、タフト、ジョンツ、スティーブンスと一本化され、運河地帯の総督事務所は廃止されることになる。この変更の恩恵を主として受けるスティーブンスは現地に於ける最高司令官となる。マグーンはたまたま地峡の現地に居なかったが、パナマに帰任する必要がない事を静かに伝えられた。そしてこの指令書はルーズヴェルトがパナマを訪れる際に署名される事になった。

パナマを視察するための旅行はこの時代を象徴する小さな明るい出来事だった。これまで大統領が在任中に本国を留守にした事はなく、6月にこれが公表されると、この旅行は国中の話題になった。ルーズヴェルト親父が、あたかも前線を視察する将軍の様に、自分自身でパナマに行く事が大きな関心を集めたのである。

彼は1906年11月9日、巡洋艦二隻を伴った最大の戦艦ルイジアナで出発した。出発から帰国まで、航海を含めて二週間の旅行である。この旅行で特筆しなければならないのは、雨季を選んだことである。ルーズヴェルトはパナマの最も厳しい状況を見たいといい、これは裏切られなかった。

彼はクレブラカットの鉄道の枕木を歩き、溝を飛び越え、作業場を訪れ、激しい雨の中で演説を行った。また、白人、黒人双方の居住区を視察し、炊事場から肉の貯蔵庫まで見て回った。

ペドロミゲル閘門の現場では、ルーズヴェルトは作業中の掘削機を指さし、列車の停止を命じ、列車から飛び下りた彼はぬかるみの中を歩いてオペレーターの座席に登った。彼は巨大な機械に興味を示し、どの様に動くのか質問し、レールに乗った機械を前後に動かさせた。かれこれ20分程機械を操作していたが、この間そのまわりに人々が

集まり、写真家達はこの様子をせっせと写真に撮っていた。

彼の訪問は事業に従事している人々に絶大な効果があった。

12月17日、ルーズヴェルトは議会への特別演説で事業の大きさを強調し、議会と国家がこれに配慮するよう求めた。演説のかなりの部分は保健衛生面での大きな進歩で占められ、ゴーガスへの賞賛であった。

ルーズヴェルトは、医学面での進歩をパナマの過去と比較して驚くべき事であると説いた。彼が指摘したこの進歩は前例のないものであり、疑問の余地のないものであった。つまり、黄熱病は姿を消し、コレラの発生もなかった。この三か月、家族も含めてアメリカ人に疫病による犠牲者は一人もないと言う事は全く信じられない事であり、ルーズヴェルトが指摘した様に、北米の標準と比較しても、非常に印象的なものだった。しかし、この報告の裏側まで記録を調べると、衛生対策の成功が実際は相対的なものでしかなかった事が明らかになる。つまり、事業に従事している人々のどの部分を取り出すかによって結果が異なるのである。白人従業員とその家族については確かに非常に良かったが、一方、大多数を占める黒人労務者については事態は、必ずしも明るくなかった。

1906年の前半10ヶ月の白人死亡者は1,000人当たり17人だったが、西インドの黒人については59名だったのである。過酷な気候に最もよく耐えると信じられていた黒人労務者の犠牲は、白人の三倍だった。パナマが既に白人の墓場でなくなっていたとしても、黒人達にとっては危険が幾分か減少したに過ぎなかった。そして、黒人労務者の数が白人の三倍だったことを考えると、黒人労務者の犠牲者が数の上で更に大きな差があった事は大きな衝撃である。

人種に関係ない全従業員の死亡原因には、鉄道事故から、酒、赤痢、自殺、梅毒、結核などが羅列されているが、黒人の主要な死亡原因は、当時地峡で最も致命的な病気であった肺炎だった。

ともかく、この旅行はルーズヴェルトの運河事業に対する熱意を更に強める結果となった。この地峡での成功の中で、彼は“事業は人であると言う事をつくづく痛感した”様である。ルーズヴェルトのスティープンスへの信頼は、スティープンス自身が、自分の仕事の進め方に対する“全面的な承認”であると評した様に、議会での演説の端々に見られた。

そして、組織の改変に関する指令文書は、ルーズヴェルトが地峡を離れる最後の日、11月17日に署名された。今やスティープンスの権威が確立されたのである。従って、彼が演説したその時から、スティープンスが問題を起こし始めたのにルーズヴェルトは戸惑い、非常に悩まされた。12月に短期間訪れたワシントンで、スティープンスは妙な苛々した態度を見せたのである。

何がスティープンスをそうさせたのか、彼自身語る事がなかったので分からない。乾季の訪れとともに、作業はこれまでになく進捗していた。クレブラカットでの掘削は、1月には、フランス時代の月間最高記録の二倍以上の500,000立方ヤード(382千立方米)に達し、2月には600,000立方ヤード(458千立方米)を越して、スティープンスの人気は更に高くなっていた。

ともかく、危機は1907年1月22日のジョンツの辞任の後に続いて起きた。ジョンツは、ニューヨーク市のインターブロー高速輸送会社(Interborough Rapid Transit Company)を指揮するために、職を辞する事にしていた。この決定についてはルーズヴェルトもスティープンスも事前に知っており、ウォーレスの時とは異なり、ルーズヴェルトは問題なくこれを承認していた。

しかし1月30日、スティープンスはクレブラの事務所でルーズヴェルトに宛てた手紙を書き、これが2月12日にホワイトハウスに届いた。手紙は6頁でいつもの様に無駄な飾気のない直截なものだった。また手紙は前年のスティープンスからは想像もできないほど疲れ切った、惨めな調子であった。彼は“背後に迫る敵”と“自分が合衆国の

ためにならないと言う人々の攻撃に常に晒されている”と言う不満を述べていた。“賢明な立法家達”が、彼の俸給が高すぎると考えているけれども、パナマに滞在するために、彼自身が年 100,000ドル以上も使っている事を知ってほしいとも記した。彼が年間の殆どを家族と別居している事によって家庭が破壊され、自分の年齢を考えると、残された短い人生を“もう少し楽しみ、文明的な生活を楽しまたい”とも記していたのである。彼は自分の置かれた地位の責任の重さとストレスの大きさについて触れ、今後八年間もこれに耐えられるとは思われないと書いた。技術的な課題は問題ではなく、いつも心にとめて置かなければならない

“膨大な量の細々とした事”が問題だった。手紙は辞意を正式に表明するものではなかった。彼は辞任を希望するといった事は記しておらず、ただ“任務を継続するのに固執”しない事を述べたに過ぎなかった。彼は休養を望み、彼のルーズヴェルトに対する敬意が変わらぬことを述べ、“冷静な”判断を求めたのである。

ルーズヴェルトがこの手紙を受けとった時に同席していた人から話しを聞いた記者が“大統領が手紙の調子と内容に戸惑いを見せたと言う表現は彼の感情を穏便に表したにすぎない”と書いている。手紙は“スティーブンスを即座に首にしななければならない”と言うコメントとともに、直ぐにタフトの元に届けられた。タフトと短い協議の後、ルーズヴェルトはスティーブンスに宛てて、彼の辞職が承認された事を伝える電報を打った。タフトはルーズヴェルトに、陸軍中佐に昇格直前のジョージ・ゲーザルス(George W. Goethals)陸軍少佐がこの仕事に最も適した人物であると話し、その結果、2月18日、ゲーザルスがホワイトハウスに呼び出された。しかし、この交替は26日まで秘密にされ、公表と同時に、ルーズヴェルトは一般大衆同様、地峡の人々に対しても、後によく引用される事になる、運河事業を“自分が辞任を求め、仕事の放棄するように指示しない限り職務を投げ出さない人々、即ち陸軍に任ず”と言う宣

言を行った。

ルーズヴェルト個人にとって、スティーブンスの行動は“全く不可解”だった。最も一般的かつ控え目な解釈は、スティーブンスが過労のため精神的に参っていたと言うものである。

スティーブンスの業績は素晴らしいものであった。彼の考えたクレブラカットの鉄道計画は、ゲーザルスによれば、当時の陸軍技術者の遠く及ばない所であった。他の人々の中には、運河の建設者として歴史に名を残すべきはスティーブンスであると、強く主張する者があった程である。控え目とは決して言えなかったスティーブンスは、これについて自分の見解を持っていた。彼は後に、矛盾がなく相互に補完しあう“良く練られた計画と、良く造られた機械”を陸軍の技術者達に手渡したと書き、更に、彼の後任のゲーザルスは、単に“クランクを回した”に過ぎないとも記している。しかし、これは明らかに一方的な主張であった。スティーブンスの鉄道システムは、クレブラカットでの掘削が完了するまで基本的な作業手順として踏襲されたが、1907年の初めの段階では掘削が開始されたばかりであり、スティーブンスは本格的な地滑りに遭遇しておらず、また測量はまだ完了していなかった。パナマ鉄道の移設も始まっておらず、閘門設備の規模と詳細な構造設計はまだ行われていなかった。実際、ガツンダムや閘門と言った運河の大規模構造物の全てがまだ手付かずの状態、これら前例のない仕事に必要な専門技術は、スティーブンスにはないものであった。

良い食事、住宅、設備を与えられ、良く組織された労働集団を造り出すと言うスティーブンスの基本的な任務は1907年をもって終了していた。鉄道技術者の彼にはコンクリートの大規模な使用に経験がなく、水理学の知識も殆どなかったが、これらは陸軍の技術者達が得意とする所であった。ジョージ・ワシントン・ゲーザルスの任命をもって、パナマ運河に関するルーズヴェルトの心配は終りを告げた。運河事業は今やジョン・スティーブンスが渴望していた“一人の人間の下に統括さ

れた事業”として、彼とはタイプの異なる人間の指揮する所となったのである。

ゲーザルスは48才で、ルーズヴェルトとは同じ年であった。14才でニューヨークのシティ・カレッジで学び始め、その後ウエスト・ポイントに進み、ここでクラス委員を勤めて、ルーズヴェルトがハーバードのファイ・ベータ・カップ学寮を卒業した同じ年の1880年に次席で卒業した。彼は模範的な士官であったが、工兵隊の多くがそうであるように、実際の戦闘に参加した事はなく、射撃場以外で銃を撃った経験もなかった。物腰は冷静で、有能、正確であり、彼は自然にそなわった威厳を持ち、理想的な人物であった。後になって、中佐はどんな趣味を持っているかと尋ねられて、彼の家族は“彼自身で楽しむ様なものは持っていない”と答えている。

運河委員会が最終的に再編成された。ゲーザルスが委員会の委員長と技師長を兼任し、以後、委員会のメンバー全員が地峡に滞在する事になった。ゲーザルスは国防長官と大統領のみに責任を負う“運河地帯のシーザー”として、事実上の独裁者の立場に立ち、全ての権限を握る事になった。

後に、陸軍すなわち工兵隊が運河を造ったと言う誤った話しが広く流布する事になったが、事実はそうではない。ゲーザルスと他の技術士官達はパナマへの赴任に際し、陸軍から除籍された。彼等は工兵隊の長の指揮下にはなく、他の民間技術者同様、運河委員会、即ちゲーザルスの指揮の下にあり、ゲーザルス自身も、以前の組織改変でスティープンスがそうしていたように、タフトの指揮下にあったのである。

しかし、最も基本的な違いは、軍人は自ら職務を辞する事ができないと言う事であった。ウエスト・ポイントの卒業生として、苦境に際して、あるいは個人的な不満から職務を放棄する事は考えられなかった。彼の任命が新聞に公表されてからほぼ一週間後、ゲーザルスは友人からのお祝いの言葉に答えて、“これはただ単純に義務である、命令は既に下された、他に選択の余地はない”と

書き送っている。

第十八章 重点攻撃目標

パナマ運河建設のために取り除かれる土の量を表現する事は、誰にとっても絶望的に困難な事であった。数字の上では、1907年に15,700,000方ヤード(12万方米)、1908年に想像を絶する37,000,000方ヤード(28.3万方米)と公表されたが、これらの数値は理解を越えたものであった。万方ヤード(764万方米)の土とは、その容積なのか、重量なのか、あるいは必要な労働力なのであろうか、ともかく、それを把握する事は難しかった。

編集者や執筆者達は、これを具体的なものと比較して表現しようとしたが、依然として幻想の域を出ないものが殆どで、どれも大して役に立たなかった。つまり、運河の掘削断面から発生する残土は、中国の万里の長城をサンフランシスコからニューヨークまで造るのに十分な量であるとか、もし米国が全く平らであったとして、深さ107100(3.05m)、幅557100(16.8m)の北米大陸を横断する運河の建設に必要な掘削量は、パナマの50マイル(80.5km) 足らずの区間で必要とされるものよりは少ないとか、パナマでの総掘削量を積載した土運車を繋げると、赤道を四周するとか、残土でチョプス(Cheops)の大ピラミッドを63個も造れるとか、もし運河の掘削土を一街区の面積に積み上げると、空中100,0007100(19マイル=30.6km)の塔になるとか、と言った説明である。

しかし、誰がそんなものを想像できるであろうか。あるいは、どれだけの人達がパナマの息が詰る様な熱気、雨、クレブラのぬかるみなど、過去に例を見ない、困難で士気を挫く状況を承知していたであろうか。作業のシステムと機械が革新的なまでに改善され、労働力も円滑に組織化されたにも拘らず、大きな問題は、気候、土地、そして補給地点からの距離と言うパナマそのものが抱える問題であった。

もっと分りやすく、かつ印象的なのは、クレブラでの毎月あるいは毎日の作業結果であり、掘削、運搬作業全体を過去に於いて唯一比較できるもの

であるフランスのスエズあるいはパナマでの作業と較べた場合の効率の良さである。ゲーザルスの下で作業が最高潮に達した時点では、合衆国はスエズ運河の全掘削量を三年で掘り上げる率で作業していた。1908年の掘削量37,000,000方ヤード(28.3万方米)は、二代にわたるフランスの運河会社が17年近くにわたって掘削した量のほぼ半分であった。

どの一日をとっても、クレブラカットには50~60台の蒸気掘削機が働いており、しかも土運列車がひっきりなしに出入りさせる事によって、個々の掘削機の効率は以前の二倍であった。全区間を通して一日約500列車が運行され土を捨てていた。数秒ごとに土運車一台分の土が除去され、一日の総量は、ジョン・ウォーレスが現場を訪れたその年に、フランスがひと月に掘っていた量を軽く越していた。しかし、フランスのものも米国のものも、過去の作業の全てが陰に隠れてしまった。

今日までの技術および機械の進歩にも拘らず、残土の運搬と廃棄については当時採用された以上の方法が現在もないことから、今日でも多分このスピードと効率を越える事ができないだろうと言えるほど素晴らしいものであった。運河の掘削ではトラックは一台も使用されず、全てが鉄道に頼っていたが、ぬかるみと雨を考えると他の方法ではこれほどうまく行かなかったであろう。

しかし、運河の建設者達は単に他の人々が失敗した事業を完成したのみならず、以前に行われた作業量の見積りが全く不正確だったため、彼等は自分自身あるいは他のいかなる人々の予想をも遙かに越える作業を行っていたのである。米国の技術者達は、フランス人達のように必要な掘削量を断定するほど無邪気ではなかった。スティーブンスの時代にはフランス人達が経験したと同じタイプの地滑りが発生していた。それまで同様、掘削の進捗とともに、必要掘削量が増加していった。実際、作業には終りが無いように見えた。

これらの出来事に責任を負う立場に立ったゲーザルスにとって、最初に越えなければならなかったのは過去に経験したことがない個人的な問題だ

った。ゲーザルスが着任した時の現地の受入れは、特筆に値するほど冷たいものであった。彼自身および他の軍関係者達の着任は、明らかに仕事に従事する全ての米国人から歓迎されず、全ての人々がスティーブンスの人望の高さにまだ拘っている様に見えた。

人々の歓心を求めるのはゲーザルスの流儀ではなかった。彼は先ず彼個人にではなく仕事に対する忠誠を求めた。彼は無駄と非効率をひどく嫌い、能力の無い者の放逐を決心した。彼自身の權威に関しては些かの疑念もなかった。“大佐の言葉に裏はなく、彼の指示は実行されると言う事を知るのに時間はかからなかった”と蒸気掘削機技師のひとりが回想している。彼の態度が時として厳しく、規律を重んずる事があったとしても、彼は常に公平で、仕事に以前にはなかった威厳を与えた。

ゲーザルスは次に、従業員に不平、不満を述べる機会を与えるため、彼自身の不満申立て機関を設けた。毎週日曜日の午前、およそ7時半から正午まで、自分の事務室で深刻な不満や問題を持つ人々と会った。階級、国籍、人種に拘らず、来た順番に人々と個別に直接会ったのである。1907年の後半には、彼が引継いだ時よりも8,000人も多い32,000名の従業員がおり、1910年には40,000名近くになっていた。それでも1907年の秋以来、週一回、従業員であれ、その家族であれ、誰でも“大佐に会い”心の内を話す事ができた。

普通の日曜日で100名ほどの人々が彼を訪れ、彼の扱いが不公平だと思って帰るものは殆どいなかった。相当経ってから個人的に語った所によれば、これによって“労働力のコントロール”を確保し、これこそが“仕事の大きな魅力”であったとゲーザルスは判断していた。

ゲーザルスが職務に就いてから一年もしない内に運河の基本計画に主要な変更が行われ、1908年の初めから始まった、組織の全面的な再編成とともに、次のような彼自身の基本路線を設定した。

*クレブラカットの水路の底幅は再度五割増しして、200フィート(61m)から300フィート(91.5m)に変更す

る。

*閘室の幅は海軍の要望を満足させ、設計中の最大の戦艦をも受け入れられる様に110フィート(33.5m)に拡張する。

*土砂を多く含んだ潮流で運河の入口の閉塞が懸念される太平洋側はナオス島までの土砂が堆積した箇所を3マイル(4.8km)の防波堤を計画する。

*ソーサ(Sosa)ダム地点の栈道(トレッセル)が沈下し始めたため、太平洋側の閘門の設置に大きな変更を行う必要が生じた。以前の計画ではクレブラカットの南端、ペドロミゲール地点に一段の閘門を設け、中間水位の水面を介して太平洋に近いソーサ丘陵の地点に二段の閘門を建設する事にしていた。新しい計画ではペドロミゲールの施設はそのままにして、もう一方の閘門をソーサ地点よりも内陸側のミラフローレス地点に移す事にした。この結果中間の湖面が大幅に減少し、太平洋側の最初の閘門はガツン閘門よりもさらに陸側に入り込む事になった。

ゲーザルスの考えで、ウォーレスが設定し、スティーブンスが引継いできた部体制は廃止する事になった。旧体制は、掘削・浚渫、労務・厚生など個々の業務の性質別に編成されていたが、新体制では、大西洋工区担当部、中央工区担当部、太平洋工区担当部と地域別に担当を決め、それぞれが工区内の事に関しては、衛生問題から治安維持まで、ほとんど全ての事項を所掌する工区長の手によって運営される事になった。

大西洋工区は、レモン湾から4マイル(6.44km)の海面と同じ高さの進入水路、ガツン閘門およびガツンダムを担当し、太平洋工区は、海からの進入水路と閘門、ダム施設を担当する。この両工区のもの全て、即ち、クレブラカットを含む約32マイル(51.5km)の運河の建設は、中央工区が担当する事となった。

太平洋工区は、数名の陸軍技師に補佐されたウィリアム・サイバート(William Sibert)少佐を長として全て軍人に任され、中央工区は、デービッド・ゲーラード(David Gaillard)少佐に任された。

しかし、ゲーザルスの体制は軍人だけで構成されたのではなかった。実際、彼自身任命した唯一の工区長は、太平洋工区の長に指名された民間人シドニー・ウィリアムソン(Sydney B. Williamson)であった。この様にして、軍人が大西洋側の閘門を建設する一方で、民間人が太平洋側の閘門を造り、いずれがより優れているかを競うという体制が出来上がった。ゲーザルスの予想通り、厳しい対抗意識が起きたのである。

“特に驚きに値するのは”クレブラカットであり、パナマに何が起きようとも、常に人々の関心の的であった。規模でも予算でも大きかったガンダムや閘門の建設は、9マイル(14.5km)区間(クレブラカット)での戦いが続く限り、二の次であった。この苦闘は1907年から1913年まで7年間続いた。人々は呪文をかけられた様に、大地の裂け目、心痛む地滑り、運河の底の不思議な隆起に興味を示した。山塊の斜面全体がダイナマイトの雷の様な響きとともに切り崩されていた。

クレブラカットでは7年にわたり、片時と言えども静かな時はなかった。日曜日を除く毎朝、夜明けの直ぐ後から6千名もの労務者を運ぶ列車が音を立てていた。そして、7時きっかりには作業に取り掛かり、5時まで働いた。しかし、昼の休み時間と5時以降は、ダイナマイト班が発破作業を行い、夜になると数百名の補修班が今やその限界まで稼動していた掘削機の補修を行った。一方、夜間の軌道班は、掘削機に石炭を補給する列車が進入してくる中、掘削機を新たな掘削面に移動させる道を造るために、浅い発破を行っていた。そして、日曜日を休むと言う地峡運河委員会(ICC)の方針とは別に、月曜日まで待てない作業がいつも続けられていた。

丘の上からのこの壮大な光景を記した人々の中で、災害に言及した者は少なかった。しかし、車輪に轢かれ、落石に当たって命を失い、ダイナマイトで粉々に吹き飛ばされたりして、毎年数百名の人々が死亡あるいは重傷を負っていた。

運河の建設にはそれまでのいかなる国の戦争に

も使われた事がない61,000,000ポンド(2.77兆円)以上のダイナマイトが使用される事になる。作業の速度が高まるにつれて、火薬の暴発が余りにも頻繁に起きていた。また、掘削機が不発の火薬に接触して死傷事故が発生する事もあった。またある時には、12トンの火薬が落雷で暴発し7名の犠牲者がでた事もある。数年後、西インド出身の作業員の一人が“人の肉体が鳥の様に空に飛び散る日も多かった”と回想している。

クレブラカットの掘削機は、ゲーザルスが指摘した様に“予想以上の”記録を達成していた。クレブラに最大の68台の掘削機が稼動していた1909年3月の最盛期には、フランスの月間最高値の10倍に相当する、2,000,000立方ヤード(1.53百万立方メートル)の土砂が取り除かれた。掘削機は9マイル(14.5km)のクレブラカットの全区間に配置されていたが、ゴールドヒルの直ぐ北の断面では掘削機が7段に配置され、それぞれに平行な7本の路線を日当たり160列車もの土運列車が忙しく行き来していた。

穿孔、発破、掘削・積込、捨土のいずれの作業も他の作業に悪影響を与えてはならず、従って、全ての動きは非常に慎重な検討の結果決められた。全ての掘削機、軌道、数百の岩盤穿孔機のことごとくがエンパイア(Empire)にある工区本部の地図に毎日表示された。個々の蒸気掘削機の作業の進捗に合わせて、掘削機の移動、軌道の移設が穿孔班と発破班の配置にどの様な影響をもたらすか慎重に検討された。全てが大変几帳面に調整され、連絡調整もスムーズに行われた結果、例えば機関車の担当班は、その日の仕事を終了する時には、作業分担表示板で翌日の作業内容を正確に知る事ができた。

システムの一方向の端である捨土地は、クレブラカットから1マイル(1.61km)から23マイル(37km)までのあらゆる場所に位置していた。掘削に際して60余箇所が使用され、残土の殆どが特別の目的もなく単に廃棄されたが、かなりの部分がアースダムや鉄道の付替路線の築堤、そして太平洋側の終端、ナオス島までの長大な防波堤の建設に使用された。

掘削が深くなるのに伴い、チャグレス河の洪水がクレブラカットに逆流するのを防ぐため、クレブラの北端、ガンボア(Gamboa)に海拔7871-ト(23.8m)の堤が横断して築造された。

計画の中で最も心配されたガツンの巨大なダムの建設は、全ての作業の中で最も容易なものとなっていた。河谷を横断して1714呎(2.42km)も伸び、年を追うごとに大きくなって行くガツンの巨大な人造の堤は、底幅が高さの15倍で、その東端はガツン閘門に接していた。

“クレブラカットは地獄の谷であった”と蒸気掘削機の作業員が現場の熱気、砂埃、騒音を思い起こしながら記している。雨がもたらす問題は以前と変りがなかった。1908年そして1909年と、作業の最盛期に於いて1071-ト(3,050mm)を優に越す年間降水量があった。滝の様な流出を抑制し、地滑りの危険を減少させるため、ゲーザルスはフランス人達が取ったと同じ対策、即ち、クレブラカットと平行に分流水路を掘った。しかしこの対策は、ゲーザルス自身が後に認めているように、誤りであった可能性が高い。つまり、分流路を掘削面の余りにも近くに掘ったため、これから水が地下にしみ込み、いくつかの大地滑りの原因になった可能性がある。

パナマの全ての技術的な問題は、クレブラカットでの地滑りと比較すると小さなものでしかなかった。最初の地滑りが、ゲーザルスが全てを掌握したと感じ始めた、1907年の秋に発生した。

ゴールドヒルのすぐ南のクレブラカットの東法面のクカラチャ(Cucaracha)の地滑りは、フランス時代にも大きな悲劇を呼んだものである。豪雨が数日続いた後の1907年10月4日、クカラチャが“新たな動きを始めた”。何の前触れも無く、土砂と岩の崩壊が起こり、クレブラの掘削箇所になだれ落ち、蒸気掘削機二台とその軌道を跡形もなく破壊した。そしてその後数日間、同じ箇所の斜面、約50エーカー(20.3ha)の地域が日10~1571-ト(3.05~4.58m)の率で滑り続けた。ゲーラード少佐は“これは実際、氷の代わりに土砂が動く、熱帯の水

河である”と記した。滑りが停止した10日後、運河に500,000立方ヤード(38.2万立方米)の土砂が崩れ落ちていた。

全部で22の地滑りがあった。クカラチャの地滑りは止まることが殆どなかった。1911年の地滑りで崩壊した土砂を除去するのに3か月を要している。1912年には年の三分の一以上に当る、4か月半が崩壊土砂の除去に費やされた。日当り100列車以上の土砂が搬出されていたその翌日には、巨大な地滑りの発生によって一台も動かせないと言う状況であった。

蒸気掘削機が土砂の中に深く埋り、クレーンの先だけが顔を出していた。数百マイルの軌道が姿を消したり、ジェットコースターの様に振じ曲げられた。また、奇妙な例としては、掘削機と軌道が地滑りで押し上げられ、クレブラカットの底に無傷で取り残されると言う事もあった。他の場所では、ゆっくりではあるが阿賈のない地滑りが、その下で働く蒸気掘削機の作業とペースを合わせて進行し、掘ればその分だけ崩れ落ちると言った調子で、掘削機はその場所から動けなかった。

技師達にとって、地滑りはその規模だけでなく、誰も予想もしない様な性質のものに直面しなければならなかった。これに較べればフランス人達が経験したのは普通の重力に起因する地滑りであり、クカラチャはその最も大きな例であった。これらはいつも表層が軟弱になる雨季に発生し、空隙の多い土砂が下層の岩盤の上を、あるアメリカ人の表現を借りれば“屋根を雪が滑る様に”滑り落ちた。しかし、更に悪質な新しい種類のものは、地質学者が構造破壊と歪み滑りと分類したものである。これらは滑り面の土によるのではなく、不安定な岩盤構造、法面の高さ、そして部分的には発破の影響によるものであった。掘削が深くなるにつれて、斜面の下層の岩層が側方の支えを失い、上部の巨大な重量を支えきれなくなった。これは扶壁を取り除いたゴシック様式の会堂の様に、露出した掘削法面が自身の重さで簡単に迫り出し、崩れ落ちるもので、雨と水の飽和とは殆ど関係が

なかった。実際、最も大きなものの幾つかは乾季に発生している。

地滑り発生の最初の徴候は、法面上端から後方数フィート(30.5cm)から百ヤード(91.4m)のどこにでも発生する、掘削の稜線に平行に走る大きな裂け目であった。そして、次の段階は数週間後あるいは数年後に来る事になる。斜面全体を覆う大きなブロックの沈下あるいは外側への傾斜が始まり、斜面が時として一時間の内に、あるいは数日かけて崩壊した。

移動する土塊から煙がたなびく事もあり、また表面の裂け目から熱湯が吹き出した事もあった。これを調べるために訪れたゲーラードが、ポケットからマニラ紙の封筒を取り出して煙の噴出口に近づけると、瞬間に灰になってしまった。これに恐れをなした労務者達は、自分達が火山の裾を掘削していると信じたほどである。

しかし、最も奇妙な現象は掘削底面の隆起であった。運河の法面が崩壊するだけでなく、底面が時として劇的に、107フィート(3.05m)、157フィート(4.56m)、場合によっては307フィート(9.15m)も隆起した。ある時、ゲーラードは彼の目の前で蒸気掘削機が沈んで行くのに気付いた、しかしもう一度よく見ると掘削機が沈下しているのではなく、彼の立っていた場所が5分間に67フィート(1.83m)の速度で少しずつ隆起しており、“動きは殆ど目に見えないほどスムーズであった”。

悪魔の仕業とも思えるこの現象の原理は単純だった。掘削面の滑りの重量が運河の底面に露出した比較的軟らかい地層に掛かるのがその理由であり、その影響は軟らかいパン生地を手で押さえるのと同じで、手は斜面からの圧力、盛り上がるパン生地は運河の底面に相当する。

この地滑りは世界中の注目を浴び、問題解決のために種々の提案がされたが、実用的なものは殆どなかった。最も支持を受けたのは掘削側面をコンクリートで固めると言うものであり、問題の多い箇所を試みられたが、結果は成功しなかった。滑りが再び始まると同時に、コンクリートはがた

がたになり、他のものと一緒に崩れ落ちてしまった。

残された唯一の方法は、フランス時代から使われた対策、即ち、滑りが停止するまで法面背後を掘削し、滑りそうなもの全てを取り除いて法面を安定角に仕上げる事であった。しかしそれでも、これが何時まで持つか誰も保証出来なかった。1912年の後半の時点で、主要な問題箇所であったクカラチャとクレブラで切土法面の勾配は1対5(高さ1に対し、水平方向5)であったが、それでも滑りは続いていたのである。

第十九章 人生そして時間

人々は“最大のダム、最高の閘門、最大の人造湖、最も深い掘削”と言った言葉に聞き飽き始めていたとアウトック(The Outlook)誌の記者の一人が、エンパイア駅のプラットホームでの単純なありふれた光景を目にしたときの興奮を伝える一節に記している。仕事を終え、汚れと流れる汗にまみれた労働者の一人が、真っ白なドレスを着て赤子を抱えた30才位の妻と、ロシア風チュニックを着た、ブロンドで裸足の少年の手を引いた“ギブソンの描く1890年代の米国の少女(Gibson summer girl)”を彷彿とさせる彼女の妹と思われる幾分若い婦人の迎えを受けていた。これを列車の窓から見たこの記者にとって、彼が言う所のこの“ニュージャージー・グループ”の父親が、油で汚れた手を後ろに回して、前屈みに妻と子供達にキスする様は何か信じられない光景であった。アウトック誌の記者が目にした様な個々の人々にとって、パナマは例外なく生涯の記憶に残る経験であった。仕事、生活、この壮大で自分自身よりも重要な創造的な事業に参画していると言う意識は、彼等が公然と喜々として、当時も、その後の人生に於いても語ったものであり、他に較べるものはなかった。

“我々は開拓者の様に感じた”と彼等の多くが回想している。故郷を遠く離れ、彼等は荒野を掘り起こし、事業の進捗に手を貸し、最も華々しい瞬間に祖国に貢献したのであった。彼等の建造物は巨大で永遠に残るものであり、“世界的記念碑”となるべきものであった。そして、その日々が孫への昔物語となったのである。

人々を満足させるものが十分に備えられており、今や、自分自身を戦場に於ける兵士になぞらえる必要はなかった。直面しなければならぬ労苦は言うに及ばず、不便なものは殆どなかった。運河地帯の“苦難の時代”は過去のものとなっていたのである。

工事の終り頃数年の全労働力はほぼ45,000から

50,000人であり、これはコロンとパナマ市を合わせた人口に匹敵していた。しかし、北米の白人は6,000名に過ぎず、この内およそ2,500名は婦人と子供であった。1913年には5,362名のゴールド俸受給者およびその家族がおり、實際上、その全てが米国人であった。彼等の平均給与は月150ドルであった。

大学を出て二、三年の経験を持つ若い技師の初任給は、合衆国内よりも25ドルは多い250ドルが期待できた。そして、給料以外に従業員の全てに無料の住居、医療が提供された。彼の有給休暇は、年二週間が標準であった時代に42日であり、更に、有給の病気休暇が30日あった。

もし独身であれば、蓄音機が“セブンキッズ・オブ・ラグタイム(seven kids of ragtime)”を一晩中鳴り響かせ、地峡運河委員会の規則で厳しく制限されていたポーカーが“コマンチとの戦いの様に”行われていた、言う所の単身者用のホテルの一室を二人で共用する事になる。建物が最初の起床ベルが鳴る午前四時半まで静かな事は殆どなかった。

ホテルでの食事は一食30セント、他に必要なのは作業着と一、二着の軽い背広だけで、衣料費はほんの僅かでしかなかった。ポーリング、ビリヤード、プール、本や雑誌、チェスのための快適な椅子、チョコレートソーダ、体育館、手紙を書くための静かな場所が必要な時には年会費10ドルのY. M. C. A. のひとつに行けば良かった。

Y. M. C. A. のクラブハウスで提供されていない様な娯楽のためには、列車でコロンあるいはパナマに出る事になる。両市の歓楽街は“多種多様で品が悪かった”が、暗くなると更にひどくなり、フランス時代ほどではないにしても、売春婦がたむろしていた。

もし運河の従業員が結婚することになると、即座に待遇が変更された。月給が200ドル以下の場合には彼と新婦は家具付の無料の浴室と広い網戸付きのポーチのある四室のアパートに入居した。これは一棟四戸の14型と呼ばれるもので、運河建設時

代には米国家族の大多数がここに居住した。月収が 200~300ドルの従業員は一棟二戸の17型、あるいは小さな独立したコテージに入る事ができ、300~400ドルの従業員は居間、食堂、台所、浴室に三寝室で一階、二階の双方にポーチの付いた二階建の10型に入居できた。そして月収 400ドル以上の人達には“広さとデザインの美しさでそれと分かる大きな家”が提供された。

夫の階級に拘らず、婦人達は地峡運河委員会の18の売店のひとつで買い物ができる。それぞれが作業ズボンから、小羊の肉、フィンガーポールに至るまであらゆるものを備え、本国よりも値段が安く、軍のP.X.の前身となったものである。

全てのシステムが地域社会の熟練白人集団に安定をもたらし、結婚を奨励するために、既婚の従業員が満足する様に良く考えられていた。

最大のイベントは金曜の夜のダンスパーティーで、当時流行の“ムーンライト・ベイ”や“ウェイト・テル・ザ・サンシャイン・ネリー”を楽団が演奏するチポリホテルで開かれていた。ダンス以外に毎土曜日に36名からなる地峡運河委員会のバンドの演奏会が開かれ、講演会、ハロウィーンパーティーや感謝祭、クリスマスを祝う会があった。そして七月四日は年間を通して最大の行事であった。

各種クラブや類似の組織の数は驚くほど多かった。写真、ボーリング、読書、討論、演劇などのクラブの他、あちこちの町に39ものウーマンズクラブがあり、専任の職員がいた。

1910年には運河地帯に39の教会があったが、この建物はY. M. C. A. 同様、地峡運河委員会が建設し所有するものであった。15名の専任牧師がいたが、彼等の給与と在動手当は、ゲーザルスの事務所の決定により、衛生部が負担していた。

ここを訪れた人達の幾人かにとって、全ての人達が生活を楽しみ、政府の援助は些か行き過ぎではないかと思われた。他の人々はこれほどの効率の良さが社会主義の成功事例として将来に影響を及ぼすのではないかと危惧した。この巨大で近代

的な組織は、そのトップからその下の各階層に至るまで、お金のために働いている者はなかったと記者の一人が書いている。現地を訪問した銀行家や事業家達は本国に帰り、政府が運営しているパナマ鉄道は“あらゆる事業の効率性と経済性のモデル”であると報告した。米国本土の鉄道にこれ以上の安全設備を備えたものはなく、世界の建設業者の中で、地峡運河委員会ほどの待遇を労務者に提供しているものはなかった。雇用関係のいかなる面においても、地峡運河委員会は当時の誰が考えるよりも民主的であることは既に幾つかの刊行物で強調されていた。

チャールズ・フランシス・アダムズ(Charles Francis Adams)にとっても、他の人々同様、全ての指令の“権限の源”は単純明快にただ一人の人物からのものであった。今やゲーザルス大佐の個性と性格が浸透し、目に見えて運河地帯全体に広がっていた。つまり、彼自身や人々は気付かなかったが、彼の影響は広がりやすいものだったのである。

本国でのゲーザルスに対する評価は絶対であった。クーリエズ(Collier's)誌は彼を“地峡のソロモン王”と評した。彼が議会の委員会に姿を見せた際には大喝采で迎えられた。エール、コロンビア、ハーバードの各大学が名誉学位を進呈した。新聞は彼が大統領選のダークホースになるかもしれない事を大々的に報道した。ある記者は彼は“全知全能であると同時にどこにでも姿を現わす”人物として紹介している。

このどこにでも姿を現わすと言うのは、彼が立派な自走式車両で日々の現場視察をし始めてからひとつの伝説となったものである。車両は明るい黄色で厚いラッカーが塗られたピカピカのもので、駅馬車と機関車の合いの子の様なものであった。動力にはガソリンエンジンを使用し、制服を着た運転手が運転した。車両は“黄色信号”として知られ、これがカーブをまわって近付く姿は、“老人”がこちらに来ると言う警告になった。

ワシントンからの呼出し、短期の休暇、ただ一

度のドイツへの公務出張を除くと、彼は運河が完成するまでの七年間の全てを地峡で過ごした。彼が娯楽を楽しんだり、招待を受ける事は希であった。仕事に関連した公式のもの以外には、ただ一つの同好会が知られているだけである。全ての階層の人々にとって、ゲーザルスは常に孤高の人であった。

ニューベッドフォード(New Bedford)の古い捕鯨家の一員であり、長身で気位の高いゲーザルス夫人は家にいる事が多かったが、日々の生活や運河地帯のファーストレディーとしての役割を楽しむことは殆どなかった。

地位の高い気取った僧の一人が分類した様に、小さいが重要な集団に強力な派閥ができた。つまり、最大のグループであるゲーザルス派ができ、その他にも、サイバート、ゲーラード、ゴーガス、ゴーガス夫人を中心とするグループであった。そして事業の最後の年には、サイバートとゲーザルスは互いに殆ど口を利かなくなっていた。

ワシントンでは記者の一人が、ゲーザルスが三人とも南部出身者であるゲーラード、サイバート、ゴーガスを“ひどく嫌っている”のが明らかだったと言う、地峡を訪れたばかりの南部の民主党員の言葉を引用している。事業の栄光を独占するためゲーザルスがこの南部人達を“侮辱”していると言うのであった。

グループの中でこれに触れた唯一の人物であるマリー・ゴーガス(Marie Gorgas)は、この様な批判の原因は、全てのもの、全ての人々を独占しようと言うゴーガスの執念であるとしている。彼女の評価によれば、ゴーガスは権力に目を奪われてしまったと言うのである。そして、権力は“彼の人生の香辛料、甘味料”であると書いた。

ゲーザルスが個人的にゴガス、サイバート、ゲーラードをどの様に見ていたかは、彼が個人的感情を表に出す事がなかったので明らかではない。自分の栄光のみを考えていると言う批判に対し、ゲーザルスは記者の一人に“自分はその様な光栄を代表する訳には行かない”として、運河の開通

前に辞任するつもりだと語っている。しかし、タフトは彼に職にとどまる様説得し、最終的にはゲーザルスが、サイバート、ゴーガスおよびその部下達の専門的能力と職務に対する弛まぬ忠誠を賞賛する事で落ち着いた。

唯一残されたしこりはゲーラードの悲劇に起因するものであった。クレブラで巨大な地滑りが起きた後の1913年夏、ゲーラードは突然、課せられた精神的、肉体的責任の重さに押し潰されてしまい、地峡を後にして再び帰らなかった。話では発狂したと言われているが、彼はストレスに負けたのではなかった。脳腫ように犯され、1913年12月5日にバルチモアで亡くなったのである。従って、彼のパナマでの仕事と、この悲劇には何の関係もない。彼を死に追いやった腫ようは、彼がワシントンにいたとしても結果は同じであったろう。しかし、彼の家族とパナマで共に働いた仲間達にとって、彼は仕事に命を捧げたのに違いなかったのである。

数百の新聞雑誌に溢れた運河地帯の生活を撮った写真に、最も過酷で困難な肉体労働を行った25千人から30千人と言う大量の黒人の男女の姿を認める事はできるが、その印象は稀薄なものであり、また、彼等を個人として取り扱った記事はなかった。彼等は単に平凡な風景の一部に過ぎなかったのである。彼等もまた見知らぬ土地で新しい生活を営み、家族を養い、望郷、恐れ、病気に悩み、仕事の首尾に心を踊らせたと言う事は、想像すらされなかったのである。合衆国の一般大衆は、米国人でもなく、白人でもない“開拓者達”がどれだけ多くの役割を果し、逆に白人の米国人の数がいかに少なかったか全く知らなかった。多くの刊行物では、カースト制度の下層の大量の黒人達は存在しないものとして扱われていた。新聞の漫画は、陽気な白人のアメリカ人達がツルハシとシャベルで運河を掘っている様子を描いており、多くの人々がこの光景を期待してパナマを訪れたのである。

公務による訪問者、いわゆる視察旅行の議員、取材のための文筆家達は、建設工事だけでなく、

その他の分野も黒人労働者達に大きく依存している事に驚かすにはいられなかった。つまり、クラブカットや閘門建設現場の数千人の西インド諸島住民の他に、ホテルのウェイター、沖仲仕、運転手、ポーター、看護助手、料理人、洗濯婦、子守、守衛、配達夫、御者、氷屋、清掃人、庭師、郵便局員、警官、配管工、ペンキ屋、墓掘り人夫など、数多くの黒人がいたのである。

とはいえ、これらの人々の貢献を公式に認めたものは殆どなかった。その結果、現地に形成された社会に対する評価は、限られた、現実を誤った情報に根ざしたものであった。アメリカのノウハウによって達成された理想郷の実態も、疫病対策の場合と同様、相対的なものでしかなかった。従って、この時代の歴史について書かれたものは社会の一側面をとらえているに過ぎない。

現実には、書物では殆ど触れられていない人種による差別が運河地帯の日々の生活に浸透しており、米国南部同様、明確な一線が引かれ実施されていた。病院には黒人用の区画が設けられ、黒人の子供達には黒人用の学校があった。そして、Y. M. C. A. のクラブハウス、ゴールド給与者用のホテルや教会は、その従業員以外の西インドの人々には縁のないものだった。

最もはっきりした違いは白人と黒人の居住区であった。白人の事業従事者や旅行者にとって、この現実を考えず、彼等の提供するサービス以外に黒人そのものの存在を気にしないほうが楽だった。しかし、黒人達の生活条件は実際のところ心痛むもので、地峡運河委員会はこれに何の対策も講じなかった。

加えて、地峡運河委員会は黒人の婦人達の住居に何の配慮もしなかった。黒人については既婚者にのみ、みすばらしい住居を僅かに提供しただけであった。黒人労働者に残された住居は、船倉のようにキャンバス製の移動式寝台を狭く並べた飯場であった。その他、数百人の労働者が、労働力の必要に応じて運河工事路線上を移動する貨車に住んでいた。

これが明白な人種差別に根差すものである事は容易に想像できる。勿論これが大きな理由であったが、全てではなかった。つまり、経験のある技師が常に不足している一方で、母国で働くよりは全ての面で恵まれ、これ以上の待遇を期待できないカリブの島々からの単純労働者の供給は常に豊富であるという、需要と供給の原理が働いていたのであった。この他にも、彼等が単に黒人であると言うばかりでなく、外国人であり、米国民として自分達の代表を選挙でワシントンに送り込むことができなかったと言う政治的現実もあった。

パナマ運河で働く西インド諸島の労働者の待遇が、同時代のケンタッキーの炭坑夫やペンシルベニア州ホームステッド(Homestead)で働く工員と較べてどうであったかは議論のある所である。一方、彼等の賃金や食事が史上例を見ないほど良かった事がしばしば指摘されたが、これは機構上の不平等はあったものの、客観的には疑問の余地のないものである。つまり、スエズ運河の建設に従事したエジプトの労働者や、フランス時代にパナマに来た西インド諸島の人々の処遇が、地峡運河委員会の労働者と較べて更に酷いものだった事は確かである。

一般の印象に反して、疫病は労働者の間に最後まで残っていた。ルーズヴェルトが訪問した頃と較べて、マラリアと肺炎は格段に減少していたが、天然痘、結核は増加しつつあった。一般に流布していた、運河地帯は保健衛生上の楽園であるという説は、白人社会に関する限り事実であり、運河地帯の衛生状態の改善は、熱帯の過酷な地に於いて前例のないものだった。しかし、病院の記録は実態が理想とかけ離れたものだった事を物語っている。事実は、事業の初期の頃と同様、非白人、非米国人達が依然として疫病に苦しんでいたのであった。

事業の最終年の死者 414名の内、30名が米国の白人、31名がそれ以外の国からきた白人で、残りの全て、353名は黒人であった。米国の白人従業員の死亡率が千人当たり僅か2.06人と言う信じられ

ない程の低率だったのに対し、黒人労働者のそれは8.23人であった。従って事実上、医学の大進歩にも拘らず、パナマは黒人にとって白人の四倍も危険な土地であった。

もし黒人労働者達に、白人達に提供された様な、衛生担当者が十分な注意を払っていた地区の、網戸付の住居が提供されていたとすれば、マラリアは、黄熱病がそうであった様に根絶されていたであろう。もしそうだと仮定すると、運河建設十年間の犠牲者は5千人以下だったと想像される。一方ゴーガスは、状況がフランス時代のまま改善されなかったら、犠牲者は38千人に達したであろうと後に語っている。

さて、人々が当然に疑問と関心を持つであろう問題が残っている。つまり、当初から問題の多かった運河の建設者達と地元住民との関係が、更に悪化した事である。アウトルック誌の記者は「我々とパナマ人の気質、伝統に大きな隔たりがあり、昔からの「グリンゴ(Gringo=米国人に対する蔑称)」に対する敵意は更に深まり、言葉、習慣、宗教的風習の違いがこのギャップを更に広げた」と記している。

平均的な米国人にとって、パナマは暗黒、無知そしてあからさまに米国人を好まない小柄な人々の土地であった。そして、パナマ人のためにしてやった事に対する彼等の感謝の念が少なすぎるのではないかと思われていた。

当然の事ながら、パナマ人達は「グリンゴ」の権力とパナマ流の生活を認めようとしなない態度に憤慨していた。米国人達は大声で傲慢、粗野そして大酒飲みであると見做していた。運河の建設が各個人に繁栄をもたらすだろうと言う期待は遂に果たされなかった。つまり、ながらく建設ブームの到来に夢を膨らませていた地元の商人達は、運河地帯の運河委員会直営の売店から締め出され、またそれを利用する事もできず、高い給料を取っている運河の従業員達だけに提供される豊富で安価な品物に憤慨したのである。

ガツン湖水位の上昇とともに、数千の村人達が

土地と家を奪われ、さらに高い土地に移住させられたが、補償に満足した者は誰もいなかった。また、彼等の移住地が全く独断的な方法で決められた事に憤っていた。

運河の建設に携わった平均的なアメリカ人にとって、名誉を奪われ、あるいは「怒りに鬱屈した」パナマ人の感情は付随的なものでしかなかった。これらの問題は、後日時間をかけて解決すれば良いと考えていたのである。ともかく、他の事を考えるには、工事が余りにも順調で、士気は高く、事業の完了が目前に迫っていたのである。

第二十章 勝利

“我々の全てがこの事業に対して持っている感情を伝えることは難しい、自分の業績を目にする事ができるのは非常に希であるが、我々はそれを直接見る事ができ、将来に残るものである”とロバート・ウッド(Robert Wood)が言っている。

彼等は事業の成果をクレブラの深い掘削、そびえたつ閘門や倉庫群、新しい鉄道、トロ(Toro)岬、レモン湾のマルガリタ(Margarita)島そしてパナマ湾のペリコ(Perico)、フラメンコ(Flamenco)、ナオス(Naos)島の防衛施設に見る事ができた。また工事の最終段階では、自然の地形の一部として氷河堆積物の様に見えるガツン・ダム本体とその余水吐に隣接して建設された水力発電設備もその一つであった。

そして湖があった。貯水はダムがまだ完成していなかった1910年に西側の仮排水路を締め切って開始された。それ以来、水はダムの上流側の長い法面をゆっくりと着実に上昇し、チャグレス河の水面が1マイル(1.61km)、そして1マイルと広がって行くに従い、密林の中に淡水面を腕の様に広げた、他とは全く異なるタイプの運河が現実のものとして形をなし、士気を高揚させたのであった。

巨大な閘門が人々の前に姿を現わしたのは事業の最終年であった。閘門は運河の全事業の中で最も関心が高く、かつ重要な建造物であり、パナマに於ける構造技術の勝利の象徴であった。その寸法、体積、重量、そしてその設計に盛り込まれた構造、制御設備は、同じ種類の施設としては世界のいかなるものをも凌いでいた。閘門自体一種の記念碑であったが、橋梁や教会の会堂の様に単に立っているのとは異なり、動くのであった。コンクリートで造られていたが、同時に文字通り数千の可動部品からなっていた。大きな主要部品は現地で建造されたのではなく、ピッツバーク、ウィーリング(Wheeling)、シェネクタディ(Schenectady)などの工場で作られたのである。実際、これらは想像を絶する巨大な機械であり、最終的に

完成された状態では、スイス製の時計のように極めてスムーズに稼働した。これは歴史上かつてない、技術の勝利であった。

全閘門の建造には、1909年8月24日にガツンで床コンクリートが初めて打設されてから四年を要した。最も印象的なのはその大きさであり、特に水が注がれる直前の工事の最終段階での光景は壮観であった。空の閘室の底に立ち上を眺めると、大きさの観念を忘れてしまう程だった。個々の閘室は、両端を鉄の扉で仕切られたコンクリートの巨大な容器であった。側壁は延長1,000フィート(305m)、高さは六階建てのビルより高い81フィート(24.7m)であり、その印象は両側に六階建ての建物が五街区近く連続する広い街路を見下ろすのに似ていた。もし閘室の一つを縦に立てればエッフェル塔よりも高い世界一の高さになる。

大ピラミッド、万里の長城あるいはフランスの教会の会堂などは石を順々に積み重ねると言う昔からの方法で造られた。しかし、パナマの閘門の壁は、巨大な型枠にバケットで上からコンクリートを充填して造られた。そして、この型枠の間には管路、トンネル、特別の部屋、通路など壁内に造られるべき空間のための種々の型枠が設置されていた。

パナマ運河の閘門の壁に必要なものは全て、最初は雌型に造られたのである。

更に、建設資材の製造そのものも、特別に制御された計量とミキシング・プラントから建設現場に円滑に運搬すると言う一種の“科学の産物”であり、タイミングが重要であった。

砂、砂利、ポルトランド・セメント(これ自体石灰石と粘土の混合物である)の混合物であるコンクリートは、ローマ時代から知られているものであるが、19世紀後半までは建設材料としてはあまり使用されておらず、基礎や床に使われるのみであった。ドライ・ドックや防波堤は、コンクリートに金属棒を加えた鉄筋コンクリートで造られ、1900年代の早い時期に欧州や米国でいくつかの主要な建物が同じ材料で建てられていた。とは言え、

パナマの閘門に匹敵する規模のものは企画さえされなかった。そして、コンクリート体積で比較できるものは、1930年代のボルダー・ダム(Boulder)建設まで現れなかった。

ガツンの一連の閘門について“世界でこれ程大量の資材が使われた構造物はない”とウィリアム・サイバートが誇らしげに書いている。取り付け岸壁も含めて、端から端まで1マイル(1.61Km)近くあった。打設されたコンクリートは2,000,000方ヤード(1,528千方米)以上で、ある人の試算によれば、厚さ87フィート(2.44m)、高さ127フィート(3.66m)の壁133マイル(214Km)に相当した。またもう一方のペドロミゲールとミラフローレスの閘門を合わせたものは更に大きく2,400,000方ヤード(1,830千方米)であった。

それぞれの閘室は、幅100フィート(30.5m)、延長1,000フィート(305m)の同じ形状であり、二路線の通行を可能とするため、平行して二列造られた。ガツンではこれが三段造られ、ペドロミゲールに一段、ミラフローレスに二段造られた。総計6段、12の閘室が造られたのである。

それぞれ一組の閘室は、下から上まで幅60フィート(18.3m)の中央隔壁を共有している。側壁の厚さは床面で45乃至50フィート(13.7~15.3m)、基面から24フィート(7.32m)以上の部分の背面は一段67フィート(1.83m)の階段状に造られており、側壁の天端の厚さは僅か87フィート(2.44m)である。閘室の床版は13から20フィート(3.97~6.1m)の厚さのコンクリートである。側壁が完成すると階段状の背面は埋め立てられ、土砂と石で覆われた。そして、閘門の使用が開始されると、深さの半分は常に水面下になり、さほど大きく見えなくなってしまう。

建設期間中の閘門は、巨大な記念碑のような打設したばかりのコンクリート、巨大な空の劇場の様な鋼製の型枠、大きなクレーンと、空中のバケットの群れと称された見上げるばかりの索道、そして行ったり来たりする小さな自動運転軌道の夢の様な光景であった。閘門建設現場の労務者の群れは型枠と機械設備の陰に見えなかった。

ガツンでは壮大な索道を使って、容量6ト近く

の四角なバケットが閘門の上空高く移動し、所定の場所に降下してコンクリートを排出した。高さ857フィート(25.9m)の塔が閘門の両側にはそれぞれ四本立ち、この間約800フィート(244m)を索道が繋いでいた。これらの塔は軌道に乗っており、作業の進行に合わせて前に進める事ができる様になっていた。

砂と砂利はバージに積んで旧フランス運河を廻り、ミキシング・プラントの近くに貯蔵された。そして砂、砂利、ポルトランドセメントは小さな自動運転の軌道でミキサーに投入された。もう一方の小さな軌道が生コンクリートを入れたバケットをミキサーから索道へ運んだ。索道では上空から空のバケットを二個降ろし、代りに生コンを積んだ二個のバケットを引き上げて空中を時速約27マイル(3.2Km)の速さで運び、再び同じ作業を繰り返すため元に戻された。

この空中運搬の利点は、コンクリートを打設する場所に必要な型枠以外に何も置く必要がない事だった。バケットの内容物が排出されると直ぐに、膝までコンクリートに埋まった作業員が均した。全ての作業が出来る限り機械化されており、見学者の目にはこの世のものではない様に見えた。コンクリートを望む場所に運ぶクレーンのオペレーターは、クレーンの腕の下に付けられた地上から100フィート(30m)上の小さな箱の中でひとり座って操作していた。

後の時代の基準で考えれば、技術者達はコンクリートの使用に慣れていなかった。とは言え、材料に関して技術の水準が低かったにも拘らず、出来上がったものは素晴らしい。閘門と余水吐のコンクリートは、使用後60年した今日でも、運河に関する種々の側面の中で現代の技術者が驚くほど殆ど完全な状態である。

閘門の設計と建設は数年にわたる検討の成果であった。全体計画、構造、機構、および電気的部品に加えて、水が閘門を構成する基本的要素であった。船の上昇あるいは下降は、水によって初めて可能となる。また、水の浮力のお陰で、これま

でに造られたゲートの二乃至三倍の重さの巨大な閘門ゲートを実質的に重さのないものにした。更に、ガツンダム湖の余水吐から落ちる水の力によって、システムを動かすモーターや牽引車、即ち“電気ロバ(mule)”を動かす電気が起された。別の言い方をすれば、運河は必要なエネルギーを自給出来るのである。

閘門の水位を上げたり下げたりする、即ち船を上昇させたり下降させたりするのに水の重力以外の動力源は必要なかった。水は単純に上部水路、即ちガツン湖あるいはミラフローレス湖から流れ込み、海面高さの下部水路に放流される。水は閘門の中央隔壁および側壁を縦方向に走る大きなトンネル、即ち口径1871ft(5.49m)の管路を經由して注入あるいは排出される。この主管路に直角に個々の閘室の床に小さな横断管が14本敷設されている。それぞれの横断管には床に向かって5つの井戸の様な穴、が設けられている。つまり、一つの閘室に70個の穴が設けられており、バルブの開閉状態によって、ここから水が導入されたり、排出されたりする。

主管路のバルブは、窓の様にベアリングで枠に沿って上下する大きな鋼製スライドゲートである。個々のバルブには重量10トンのゲートが二門装着されている。閘門に注水する時は、閘室の下流端のバルブを閉鎖し、上流側のバルブを開放する。水は上部水路である湖から、主管路、横断管を經由して、閘室床の穴から注がれる。閘門から排水する場合は、上流側のバルブを閉鎖し、下流側のバルブを開放する。

閘室の床に70個もの穴を設けたのは、水の流入による乱れを閘室全体に均等に配分し、閘室内の船に与える影響を最小限に押さえるためである。閘室水位の上昇、下降を約15分で行える様に設計されている。

このシステムの全ての可動部分の中で、最も大きく良く見えるのは勿論閘門ゲート即ち、V字を平たくした様な形で閉じる、両開きドアの様な“マイターゲート”である。一枚のゲートの重量

は数百トンあり、過去に建設されたものとしては最大であった。この建設は1911年5月に開始された。構造物としては単純なものであり、特別のものは無かったが、やはりその大きさが問題であった。鋼製のスキンプレートが、船体や飛行機の翼の建造を更に大規模にした様な形で格子状の梁にリベットで張付けられた。そして、ゲートは中空の水密構造で、閘門に水が張られると実際に浮く様に造られ、ゲートの吊り元(ヒンジ)に掛かる荷重は相当小さくなるように造られた。全てのゲートが幅6571ft(19.8m)、厚さ771ft(2.14m)の標準に合わせて造られたが、高さは設置位置によって4771ft(14.3m)から8271ft(25m)であった。

閘門ゲートの建造で技術的に問題となったのは、ゲートの開閉(open, close)、閉鎖(shut)、固定(lock)に必要な部材の設計と製造と言う機械工学上の課題であった。ゲート吊り金具の“付属品”ですら、従来のものとは異なった仕様を必要とした。それ自体数千ポンドの重さで、数百万ポンドの荷重を受け持つ完璧で精密な金物を、特別の鋼材を使って鋳造しなければならなかった。

ゲートの開閉は単純ではあるが強力な機構で行われる。つまり、ゲートは鋼製のアーム即ち腕木で閘門の側壁に水平に埋め込まれた“動輪”に連結されている。この直径2071ft(6.1m)近くの動輪は、それぞれ大きなモーターに繋がれており、動輪と腕木はあたかも蒸気機関車の車輪と主連棒の様に働く。唯一異なるのは、機関車では力が主連棒から車輪に伝えられるのに対し、この場合は動輪から腕木に伝えられ事である。動輪は、ゲートの開閉に際して、約200度回転する。

極限状態での試験は、閘室に水がない状態でのゲートの開閉である。しかし、この最初の“ドライドック”テストにおいて、ゲートは“人が普通のドアを開けるように易々と”前後に動いたのであった。

パナマでのフランスと米国の違い、即ち成功と失敗の最も明白かつしばしば指摘された差は、近代医学の応用、資金調達方法、そして使用された

掘削機械の大きさであった。しかしその他に、建設された運河そのものも、30年前に始められたものとは全く別のものではあったと言う事も事実である。完成した運河は想定されていたものより更に大規模であるばかりでなく、建設方法も使用材料も別のものであり、その操作方法は全く異なっていた。

クレーン、索道、岩石クラッシャー、セメントミキサーの全てが電気で動かされた。運河自身の動力源は無論、巧妙なシステム全体が電化された全電化運河は、この地上に於いて全く新しいものであり、もう十年も早ければ全く不可能な事であった。

電力の利点は、長距離を送電できること、蒸気機関を使った工場のように一か所の動力源からドライブシャフト、ベルト、プーリーと言った入ったシステムで動力を伝達する代りに、実際の閘門がそうである様に、複雑な設備のそれぞれの機械に個別にモーター動力を付ける事ができることであった。モーター自身は小さくコンパクトで水密であり、負荷の大きさに関係なく一定の速さで回転し、蒸気機関の様に爆発する事もなく、最小限の注意を要するだけであった。

しかし、電気の最も大きな利点は、その制御のし易さにあった。停止、稼働、開放、閉鎖と言った操作は、中央制御盤のボタンを押したり、簡単なスイッチを回すだけでできる。実際パナマでもその通りで、更に大きな利点があった。つまり、操作では予め定められた手順に従って初めて動くと言う事である。

個々の閘門の操作は、最上段閘室の中央隔壁に建設された大きな管理建物の二階から行われた。閘門設備全体が見渡せるこの場所から、制御盤を前にした要員がひとりで、牽引機関車を除く船の通行全てを操作できた。フェンダーチェーンの昇降、ゲートの開閉など、閘門の全状況が制御盤の上に同時に全く同じ様に再現されていた。従って、操作のどの段階に於いても閘門の状況を即座に見ることができた。さらに、フェンダーチェーン、

閘門ゲート、制水バルブを操作するスイッチなどの全てが制御盤上に示された当該部分の脇に配置されていた。40,000トンの船を閘室中で247フィート(7.32m)上昇させるのに、普通の蛇口をひねる様にアルミ製の小さなハンドルを回すだけでよかった。

しかしシステムの独創的な点は、制御盤の下に隠れた棒が複雑に絡み合った安全システム(インターロッキングシステム)である。オペレーターが閘門操作手順の全体を模型と前面の操作盤で確認できるだけでなく、スイッチ類は機械的に互いにインターロックされており、正しい手順を踏まなければスイッチが回らない様になっていた。従って、順番を間違えたり、必要な手順の内で重要なものを忘れる事がない様になっていた。

閘門の中央制御は、電気的システムを導入する事によって初めて可能になったのである。最も離れたモーターから制御盤まで半マイル(800m)もあった。その後半世紀もたっているが、同じ制御盤が依然として使用されており、技師達が設計した通りに正確に機能している。

閘門の完成をもって、運河は事実上完成した。そして、閘門の建設が余りにも効率的に行われたため、予定よりも一年近く早く完成した。総量25,000,000立方ヤード(19.1百万立方メートル)もの追加掘削を必要とするクレブラカットでの地滑りがなければ、運河は1913年に開通したのであろう。

1911年に一段式のペドロミゲールが、1913年にミラフローレスと太平洋側の閘門が先ず完成した。関係者の士気は最後まで高かった。ある報道関係者が成功の秘密を尋ねたのに対し、ゲーザルスは“各人の仕事に対する誇りである”と答えている。

クレブラカットの“運河の底”で二台の蒸気掘削機が会合した11日後の1913年5月に、ガツンで最後のコンクリートが打設された。クレブラの掘削は海拔407フィート(12.2m)の計画高に達した。

6月27日、ガツンダムでは最後の余水吐ゲートが閉鎖された。ガツン湖の水深は既に487フィート(14.6m)に達していたが、満水面まで上げられる事になったのである。そして、三ヶ月後に陸上掘削が

終了した。依然としてクカラチャ(Cucaracha)の地滑りが水路を分断していたが、ゲーザルスはこの部分に水が達すれば浚渫船で開削する事を決定していたのである。

そして、9月26日、ガツンで最初の閘門操作試験が行われた。これまで大西洋側入口で土捨船に使われていた海洋用の曳舟ガツンが清掃され“持っていた旗の全部で飾りたてられて”朝日を浴びながらコロンから進んで来た。10時には数千人の人々がこの歴史的な通行を見るために閘門の脇に集まっていた。

曳舟ガツンはあたかも“池に浮く木の葉”のように下段閘室に進入し、一段づつ閘門を登っていった。船に乗っている者達は非常にゆっくりしたエレベーターに乗っているように上昇して行くのを感じた。最後の三段目のゲートが開かれ、曳舟がガツン湖に滑り出したのは6時45分の事だった。船が岸に向けて方向を変えた時、観衆の中に喚声が上がった。

その四日後に、あたかも運河にとって必須の総合試験と演習であるかのように地震が発生したが、これは最後の仕上げであった。振動は次々と一時間以上も続き、その規模は1906年のサンフランシスコ地震を凌ぐ様に思われたが、閘門とガツンダムに何の被害もなかった。“運河施設に関する限り何の被害もなかった”とゲーザルスはワシントンに報告した。

この週にガンボアの土堰堤の6本の大きな排水管からクレブラカットに水が導かれた。そして10月10日の午後、ウイルソン大統領がワシントンでボタンを押し、堰堤は空中高く吹き飛ばされ、10071-ト(30m)以上の穴があげられた。ほぼ満水に近かったクレブラカットは、ガツン湖の一部となったのである。

最初の運河全線の通行は通常の作業の一環として1914年1月7日に偶然なされた。前に大西洋側から回航されていたクレーン船アレキサンドレ・ラ・ヴァレイ(Alexandre La Valley)が太平洋側の閘門を通過して下って来たのであった。これに

は何のお祝いもなく、人々の注目も集めなかったが、運河を最初に通行した船がフランスのものであったのは誰の目にも適切に映った。

事業は皆の想像よりも速やかに終結に向かって行った。数千人の人々が職場から解放され、数百の建物が解体、除去された。ニューヨークの建設関係事務所や最新の情報では自動車産業に沢山の職があると言うデトロイトの工場に職を求める手紙が送られた。家族連れは故郷に向けて荷造りし、殆ど毎日、送別会が催された。

新年の到来とともに、地峡運河委員会は解散され、ウイルソン大統領は新しい行政体の設置に際してゲーザルスを最初のパナマ運河の総督に任命した。

ワシントンでは、長く、時として激しい議論のすえ、議会はヘイ・ポンセ条約の「運河は全ての国の船舶に対し“全く同じ条件”で開かれていなければならない」と言う条項は、多くの人々が望み、新聞が主張するような、米国籍の船を無料で通す事を認めていないと言う裁定を行った。この結果、米国の船も他の国同様、積荷1ト当り90セント支払う事になった。

ワシントンとサンフランシスコでは、スエズ運河で行われた以上の大きな開通記念式典を計画していた。米国領海にかかってない程の世界中の艦船を百隻以上集め、1915年の元日にハンプトンロードに集結した後、パナマ経由でサンフランシスコに向かう事にしていた。そして、サンフランシスコには、運河の開通を祝って開催される巨大な世界博であるパナマ・太平洋国際博覧会の開会に合わせて到着する予定になっていた。

しかしこの様なお祭りは結局実施されなかった。つまり、皮肉なことにパナマに於ける長年の努力と、長く続いた欧州の平和が全く同じ時期に終りを告げると言う不幸な偶然が起きたのである。1914年6月以来欧州を覆い始めていた嵐が、蒸気船クリストバルが初めて大洋間の通行を行った8月3日に勃発したのである。この結果、運河が世界に開かれたと言う公式の宣言は、紙面の片隅に押

しやられてしまった。

運河建設者達の勝利を称える社説はあったが、大衆の関心は移り、新たな英雄の事業が世界の注目を集める事となった。そして、パナマでの勝利は突然過去のものとなってしまったのである。

事業に要した費用は莫大であった。米国の歴史の中で、費用の面でも、犠牲者の数の点でもこれに比肩できるものはなかった。1904年以来使われた費用は、パナマへの10,000,000ドル、フランスの会社への40,000,000ドルを含めて、352,000,000ドルに達した。現在の感覚ではたいした額に見えないが、フランスの二つの会社が投じた費用を除いてもスエズ運河の四倍以上であり、米国政府がそれまでに行ったものでこれと較べられるものはなかった。フランスと米国の出費の合計は約639,000,000ドルだったのである。

もう一方の出費、即ち犠牲者の数は、病院の記録によれば、病氣と事故で5,609名であった。この内4,500名以上が黒人であり、白人の死者は350名であった。

これにフランス時代の犠牲者も加えるとすると、総計25,000名に達し、これは運河1マイル当り500名の命が奪われたことになる。

とはいえ、この種の事業には例のない事であるが、驚くべきことに、米国の技術者達によって設計され、建設された運河は予定よりも少ない費用で完成した。最終的な費用は、地滑り、運河幅員の拡張、更には防衛施設への11,000,000ドルの追加費用など、当初想定していなかったものも含めて、1907年の試算よりも23,000,000ドルも少なかった。地滑りの結果必要となった追加掘削量は、利用できたフランスの掘削量に匹敵した。1904年以降掘削された量は、総計232,440,945立方ヤード(178百万立方メートル)で、これに利用されたフランスの掘削量約30,000,000立方ヤード(22.9百万立方メートル)を加えると、約262,000,000立方ヤード(2億立方メートル)となり、この数字はフェルディナンド・レセップスが海面式運河で試算した値の四倍以上、スエズ運河の三倍近くであった。

パナマを横断する水路の建設は、人類の歴史上

の素晴らしい到達点であり、400年にわたる人類の夢と、20年以上の傑出した努力と犠牲の成果であった。両大洋間の50マイル(80.5Km)は、人類の努力と英知の最も大きな成果のひとつであり、その壮大さを数値で表すことは不可能である。運河は基本的に大陸分水嶺を繋ぐと言う昔からの崇高な夢を具体化したものであり、人類をひとつに纏めるものであった。運河は文明のひとつの成果だったのである。

(平成4年11月10日訂正版)

Aug 7'95.

