

Construction of Uganda Railway and the Indian Railway System (2)

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2016-03-16 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 伊藤, 大輔 メールアドレス: 所属:
URL	https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/542

研究ノート

ウガンダ鉄道の建設とインドの鉄道システム (2)

伊 藤 大 輔

はじめに

1. インド政庁との関係の再構築
 2. インド人属僚
- おわりに

はじめに

アフリカ大陸における鉄道建設はようやく 19 世紀末から本格化した。アフリカ大陸から生み出される富が鉄道建設や港湾整備などの費用を賄うのに十分であると考えられるようになってきたこと、そして 19 世紀の最終四半期に急速に進んだ「アフリカ分割」によってイギリスの植民地支配体制が「公式化」したことによって、建設作業に従事する労働者を募集し、事業を運営し、そして彼らを軍事的に保護する統治体制が整えられたことが、この鉄道建設を後押しした。第一次世界大戦までに主要幹線の建設は完了し、1931 年の世界恐慌によってアフリカの一次産品価格が暴落するまで、支線の建設と鉄道網の改良が続くことになった⁽¹⁾。

ところで、この一連の鉄道の建設と運営は、地域、時期によって本国の外務省や植民地省、あるいは現地植民地政府などの公的機関や、民間会社によって担われたが⁽²⁾、建設、運営主体のいずれを問わず重要な役割を果たした存在として、顧問技師 (Consulting Engineer) と呼ばれる一群の技術者が近年、注目されている⁽³⁾。彼らはそれぞれの専門分野の第一人者であり、また世界各地で同程度の規模の事業に従事した経験を持つ技術者であった。そして同時に、イギリス本国の土木技術者協会 (Institution of Civil Engineers) の有力

⁽¹⁾ Sunderland, David, "General Introduction", *Communications in Africa, 1880-1939*: Volume 1, Routledge, 2012, pp. ix-x.

⁽²⁾ 詳細に関しては Sunderland, "General Introduction", pp. xii-xxxii.

⁽³⁾ 顧問技師に関しては Sunderland, "General Introduction", pp. xxxii-xxxiv ; Id., *Managing the British Empire : The Crown Agents for the Colonies 1833-1914*, Royal Historical Society, 2004 ; Anderson, Casper, *British Engineers and Africa, 1875-1914*, Routledge, 2011.

なメンバーとして技術者の間に大きな影響力をもつ人物でもあった⁽⁴⁾。彼ら顧問技師は、ロンドン中心部ホワイトホールの官庁街にほど近いグレート・ジョージ・ストリート (Great Gorge Street) に事務所を構え、イギリス議会や植民地関係省庁、そして半公的な性格を持つクラウン・エイジェンツ (Crown Agents) と密接な協力関係を保ちながら、アフリカ大陸での鉄道の建設や運営に対して、大きな影響力を及ぼしていたことが指摘されている⁽⁵⁾。

サンダーランドが、植民地政府によって行われた西アフリカにおける鉄道建設が「顧問技師による事実上の請負」であったと指摘するように⁽⁶⁾、特に初期の鉄道建設において、顧問技師は植民地政府などに対する技術的な助言に止まらず、建設に従事する技術者の任命、建設資材や資金の調達において大きな役割を果たしていた。例えば、イギリス本国の顧問技師に代わって現地の建設作業を監督する技術者の任命は顧問技師の強い権限の下におかれていた⁽⁷⁾。しかしこのことは同時に、イギリス人技術者が「帝国」へとその活動の場を拡げていく上で重要な意味を持つこととなった。植民地での活動は、本国などでのより重要な事業に従事する前の訓練期間と位置づけられ、イギリス本国と植民地との間を移動しながら技術者としてのキャリアが形成されるようになっていったことが指摘されている⁽⁸⁾。

このことはまた逆に、19世紀末からイギリス本国の技術者の世界において「帝国」の占める比重が大きくなっていったことも示している。アンダーソンが指摘するように、1902年の時点で、土木技術者協会の会員の内20.6%がイギリスの植民地に駐在するようになっていた⁽⁹⁾。とくに大きな部分を占めていたのは、英領インドであったが、アフリカの植民地に活動の基盤をおく技術者の割合も増加傾向にあり、彼らイギリス本国外に駐在する技術者たちも、土木技術者協会の中で一定の発言権を求めるようになっていった⁽¹⁰⁾。

以上のような背景の中で、本稿ではウガンダ鉄道 (Uganda Railway) の建設を一つの事例として、本国の技術者の世界と「帝国」の技術者の世界の関係性を検討する。この側面

⁽⁴⁾ Sunderland, "General Introduction", p. xxxiii. 土木技術者協会に関しては Ferguson, Hugh and Chrimes Mike, *The Civil Engineers, The Story of the Institution of Civil Engineers and the People Who Made It*, Institution of Civil Engineers, 2011; Anderson, *British Engineers and Africa*.

⁽⁵⁾ Anderson, *British Engineers and Africa*.

⁽⁶⁾ Sunderland, *Managing the British Empire*, p. 186.

⁽⁷⁾ ウガンダ鉄道建設における事例に関しては拙稿「ウガンダ鉄道の建設とインドの鉄道システム」『ヨーロッパ文化史研究』第16号(2015年3月)を参照。現地の主任技師による上級技術職の任命は、本国の鉄道委員会において強力な反対にあった。

⁽⁸⁾ Sunderland, "General Introduction", pp. xxxii-xxxiv; Anderson, *British Engineers and Africa*.

⁽⁹⁾ Anderson, *British Engineers and Africa*, p. 3.

⁽¹⁰⁾ 例えば、インド駐在の技術者による協会への制度改革の要求に関しては、Anderson, *British Engineers and Africa*, pp. 87-113.

において、ウガンダ鉄道の建設は、ヨーロッパ人の技術者と非ヨーロッパ人の単純労働者という図式で理解されることが多かった。この鉄道の建設にあたって、インド人の年季契約労働者が多数導入されたことはしばしば指摘されてきたが、彼らの役割はあくまで単純労働者のそれとして理解されてきた。

しかし、当時のインドは既に世界有数の鉄道国であり、鉄道の建設や運営に独自の経験を積み重ねていた。また、先に述べたようにイギリス本国の技術者の世界において、英領インドに活動の基盤をおく技術者の存在は徐々に大きくなっていたのである。ウガンダ鉄道の建設においても、イギリスの本国に設置された鉄道建設委員会において業務執行役を務めたオキャラハン（Francis L. O'Callaghan）や顧問技師のレンデル（Sir. Alexnder M. Rendel）はインドでの鉄道建設、運営に長く携わって来た技術者であり、その知見とインド人労働者の導入とは不可分の関係にあったことは当時から指摘されていたところであった⁽¹¹⁾。その意味でウガンダにおける鉄道の建設は、ヨーロッパの技術の植民地への展開であると同時に、「インドの」技術の海外展開という側面ももっていたといえることができる。

本稿では、ウガンダ鉄道の建設において多数採用された「属僚（Subordinate）」に注目する。主にインドにおいて採用された彼らは、下級の専門職、技術者として、ヨーロッパ人技術者と非ヨーロッパ人単純労働者の間で重要な役割を果たしたにもかかわらず、これまで十分に注目されてこなかった。鉄道建設を一つの例として、ヨーロッパの技術の「現地化」と帝国内への拡散を検討する足がかりとしたい。

1. インド政庁との関係の再構築

1896年初頭から本格的な工事を開始したウガンダ鉄道の建設であったが、1897年の夏に入ると、工事の遅れが徐々に明らかになってきた。予期せぬ大雨とマラリヤの度重なる流行によって作業は中断し、建設工事を指導するヨーロッパ人技師の中にも健康を害して離任する者が出てきていた。インド省からの出向でインド人労働者の監督に手腕を発揮していたジョーンズ技師（Mr. Jones）は医師の診断により離任が決定しており、主任技師のホワイトハウス（George Whitehouse）自身も、療養を兼ねてイギリス本国への一時帰国の途につくことになった⁽¹²⁾。

この一時帰国に先だつ同年8月12日、ホワイトハウスは本国の鉄道委員会に対して、

⁽¹¹⁾ 拙稿参照。

⁽¹²⁾ Minutes of Forty-eighth 48th Meeting of Uganda Railway Committee, August 12, 1897, FO 881/7040, TNA.

鉄道建設を促進するための要望書を送付した⁽¹³⁾。ホワイトハウスは、建設が本格化してから1年間の進捗が予定を大幅に下回ったことを認め、以後の作業を促進するために労働力調達の改善と輸送力の増強を要望した。そして、その具体的な手段として、鉄道建設委員会の在インド代理人の機能を強化し、インド政庁との関係を改善することを提案したのであった。

この時点ですでに5,000名以上の契約労働者がインドから来ていたが、ホワイトハウスの試算では、続く2年間でさらに5,000名の契約労働者が必要になるものとされた。年季契約明けの帰国者の補充分も考慮すると、その総数は7,000名以上となるが、インドでの募集体制はそれだけの労働者を募集するには不十分なものであった。短期的に見ると、1897年夏に労働者の円滑な供給を阻害していた原因はインドにおける疫病の発生と、それにともなうボンベイ（Bombay）、カラチ（Karachi）両港の封鎖にあったが、在インド代理人の交渉能力の不足が問題の解決を遅らせる要因となっているというのが、ホワイトハウスの見方であった。

1896年初頭に行われた最初の契約労働者の募集は、先のジョーンズ技師の手腕によって成功裡に終わっていた。1895年11月に鉄道建設委員会は1,000名程度の契約労働者の募集をジョーンズ技師に指示したが、折柄、インド政庁の公共事業局（Public Works Department）の大型事業が終了していたこと、そしてインド当局との間に良好な協力関係を築くことができたことから、翌1896年2月までに1,200名弱の契約労働者を東アフリカに上陸させることができた。しかし、東アフリカへ移動したジョーンズ技師に代わって鉄道建設委員会の代理人となった、ボンベイのグリンドレイ・グルーム商会（Messrs. Grindlay, Groom, and Co.）はインド政庁の信頼を得ることができず、以後の契約労働者の募集に支障をきたすこととなった⁽¹⁴⁾。

表1 東アフリカに到着した契約労働者の月別人数

	属僚	職人	クーリー
1896年1月	28	0	350
2月	23	154	606
3月	0	0	0
4月	0	0	0
5月	7	85	768
6月	6	0	0
7月	0	31	557

⁽¹³⁾ Mr. Whitehouse to Mr. O'Callaghan, August 12, 1897, FO 881/7040, TNA.

⁽¹⁴⁾ Minutes of Twenty-first Meeting of Uganda Railway Committee, June 18, 1896, FO 881/6941, TNA.

8 月	6	8	202
9 月	1	0	0
10 月	0	93	300
11 月	2	15	730
12 月	6	0	52
1897 年 1 月	0	0	0
2 月	6	0	501
3 月	1	10	572
4 月	0	0	0
5 月	12	60	0
6 月	6	0	0
7 月	2	0	0
8 月	1	0	0
9 月	60	79	722
計	167	535	5,360

出典) Mr. Raouon to Mr. O'Callaghan, October 8, 1897, CO 537/53, TNA. より作成。

インド政庁が問題視したのは、グリンドレイ・グルーム商会から委託をうけた請負業者の一部に違法な募集の疑いがあったことであった。インド政庁は契約労働者保護の立場から送り先をウガンダ鉄道建設事業に限定していたにもかかわらず、一部業者が送り先を「ウガンダ鉄道、あるいは東アフリカの他の地域」とし、契約労働者をウガンダ鉄道建設以外の事業に派遣する場合もあるかのように示していたからであった⁽¹⁵⁾。政庁側は募集方法の改善を求め、1896年8月から9月にかけて募集が停止されることとなった。10月以降、契約労働者の募集は再開されたが⁽¹⁶⁾、その数は不十分なものであるとホワイトハウスは考えていた。

また、イギリス人技師を補佐する属僚の数も不足がちであった。多くの属僚がインドで採用されていたが、その募集の状況も満足のいくものではなかった。例えば、1896年4月以降、監督 (Overseer) の不足が問題となり、ホワイトハウスはインド政庁によって設置された、ルールキー (Roorkee) のトマソン土木技術学校 (Thomason College of Civil Engineering) を通してその派遣をたびたび要請するが、ようやく7月に1名を得ただけであった⁽¹⁷⁾。トマソン校で育成された技術職は、インド国内において必要とされており、国外への派遣は困難な状況であった。

ウガンダ鉄道建設委員会が属僚を採用するルートは2つあった。一つはグリンドレイ・グルーム商会を通してインドで募集、契約するルート。もう一つは請負業者などを通して

⁽¹⁵⁾ The Governor-General of India in Council to Lord G. Hamilton, June 2, 1896, FO 881/6941, TNA.

⁽¹⁶⁾ Mr. Whitehouse to Mr. O'Callaghan, October 7, 1896, FO 881/6941, TNA.

⁽¹⁷⁾ Mr. Whitehouse to Mr. O'Callaghan, July 18, 1896, FO 881/6941, TNA.

東アフリカなどで臨時雇用されるルートであったが、ホワイトハウスが見るところ採用者の資質は決して高いものではなかった。

以上の問題を解決するためにホワイトハウスが提案したのは、グリンドレイ・グルーム商会に代えて、鉄道建設と東アフリカに関する専門知識をもった技師をインドに駐在させるというものであった。できうるならば、この駐在技師はインド政庁の公共事業局の指揮下におかれ、ウガンダ鉄道委員会の代理人としてインド当局との交渉にあたり、契約労働者の募集に関わる諸規制の緩和と、公共事業局からの属僚の派遣を実現することを期待された。ホワイトハウスの意図は、インド当局、なかでも公共事業局との関係を改善し、インドから十分な人的・物的な支援を引き出すことにあった⁽¹⁸⁾。

この提案を受けて、イギリスの東アフリカ保護領および中央アフリカ保護領との共同でボンベイに代理人を置く案が11月の鉄道建設委員会に提示されたが、委員会は単独で駐在技師を置くことを結論とした。ボンベイに代えて契約労働者募集地に近いカラチが選ばれ、東アフリカからボイス技師 (Mr. Boyce) を派遣して駐在技師とすることを決定した⁽¹⁹⁾。

2. インド人属僚

(1) インド人契約労働者の導入状況

はじめに、インド人契約労働者の導入状況を確認しておきたい。契約労働者の募集は、インド北西部のイスラム教徒パシュトゥーン人 (Pathan) を主な対象として行われた⁽²⁰⁾。パンジャブ地方 (Punjab) のラホール (Lahore) に拠点が置かれ、集められた労働者は鉄道でカラチやボンベイへ移動し、アデン (Aden) 経由で運航されていた汽船によって東アフリカへと送られるのが一般的な経路であった。

すでに述べたように最初の募集は1895年11月に1,000名程度を目処として始まったが、募集地域での公共事業が終了したばかりであったなどの幸運も重なり、1,200名以上の労働者を集めることができた⁽²¹⁾。彼らは翌1896年の1月から2月にかけて東アフリカのモンバサ (Mombasa) へと到着したが、その後も断続的に契約労働者の募集は行われ、表のように1897年9月末までに延べで6,000人以上の、主にインド人からなる契約労働者が東

⁽¹⁸⁾ Mr. Whitehouse to Mr. O'Callaghan, August 12, 1897, FO 881/7040, TNA.

⁽¹⁹⁾ Minutes of Fifty-fifth Meeting of Uganda Railway Committee, November 24, 1897, FO 881/7040.

⁽²⁰⁾ Mr. O'Callaghan to Mr. Johns, November 4, 1895, FO 881/6941, TNA.

⁽²¹⁾ The Governor-General of India in Council to Lord G. Hamilton, June 2.

アフリカへ送られた⁽²²⁾。

病気で帰国した者や病死者を除いても、この9月末の時点で5,000名程度の契約労働者がウガンダ鉄道の建設に従事していたが⁽²³⁾、工事の進展とともにその数はさらに増えることが予想されていた。主任技師ホワイトハウスは、以後の2年間でさらに7,000名以上の労働者が必要になるという予想を示していた⁽²⁴⁾。

表2 東アフリカに到着した契約労働者数（延べ人数）

	属僚	職人	クーリー	計
1896年2月末	51	154	956	1,161
1896年12月末	79	386	3,565	4,030
1897年9月末	167	535	5,360	6,062

出典) Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 8, 1897 より作成。

契約労働者は、表3のように属僚、職人（artisan）、労働者（labor）の3つに大きく分けられていた。彼らは原則として3年の契約となっていたが、例えば前2者が双方からの事前通告によって契約を終了することができたのに対して、後者は雇用者からの通告によってのみ契約を終了することができるとされるなど、待遇面でいくつかの違いがあった。

最初の募集に関わるこの資料では、18の職種が例示されている。その中で属僚としてあげられたものは、一般的な事務員（Clerk）に加えて、クーリーの管理にあたる監督、鉄道の建設、運行に必要な保線検査員（Permanent way Inspector）、そして測量士（Surveyor）や製図工（Draughtsman）といった下級技術職であった⁽²⁵⁾。彼らはイギリス人の技師を補佐し、建設組織の中堅を担っていくが、その多くがインドで募集されたことが指摘できる。

一例として、測量士の募集過程を確認する。表のように測量士の募集は12名を予定しており、1896年1月30日に製図工とあわせて7名がモンバサに到着していた⁽²⁶⁾。一方これと並行してウガンダ鉄道委員会はインド省に対して6～8名の測量士の派遣も要請していた⁽²⁷⁾。インド政庁はインド軍内で志願者を募集してこれにあてることとし、8名のインド人下士官（Havildar）が選抜された。この8名は前述のトマソン土木技術学校（Thomason College of Civil Engineering）で2ヶ月間の再教育を受けた後⁽²⁸⁾、7月までに東アフリカへと

⁽²²⁾ Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 8, 1897, TNA.

⁽²³⁾ Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 8, 1897, TNA.

⁽²⁴⁾ Mr. Whitehouse to Mr. O'Callaghan, August 12, TNA.

⁽²⁵⁾ Mr. O'Callaghan to Mr. Johns, November 4, 1895, TNA.

⁽²⁶⁾ Mr. Whitehouse to Mr. O'Callaghan, January 30, 1896, FO 881/6941, TNA.

⁽²⁷⁾ Foreign Office to Indian Office, November 8, 1895, FO 881/6941, TNA.

⁽²⁸⁾ Indian Office to Foreign Office, April 2, 1896, FO 881/6941, TNA.

到着した⁽²⁹⁾。1897年9月末の時点で、15名の測量士が鉄道建設に従事していたが、軍派遣の8名の測量士に加えて、その他の7名の測量士もインド人によって占められていたことが確認できる⁽³⁰⁾。

表3 インド人契約労働者の募集予定数（1895年11月）

職種		予定数
属僚	監督	2
	監督補	6
	測量士	12
	保線検査員	1
	保線検査員補	6
	製図工	7
	事務員	12
職人	石工頭	1
	石工	10
	大工頭	2
	大工	20
	鍛冶頭	1
	鍛冶	10
	整備工	5
労働者	クーリー（保線工）	300
	クーリー（土工など）	600
	測量夫	50
	水夫	10

出典) Instruction for the guidance of Mr. W.A. Johns from the date on which his Services are placed at the disposal of the Uganda Railway Committee⁽³¹⁾.

契約労働者の中でもっとも大きな部分を占める労働者は、少数の測量夫（Survey kalassies）と水夫（Lascars）を除くと、そのほとんどは単純労働者であるクーリー（Coolies）が占めていた。さらにクーリーは、線路敷設や保線作業の担当（Coolies: platelayers）と整地などの土工作業の担当（Coolies: earthworks, &c.）に分類されていたが、両者の違いは必ずしも明確ではない。募集担当者に対しては、労働者との契約にあたって「保線工に一般的な作業を行わせることもできるように」、契約文書では職務内容を限定しないように指示されていた⁽³²⁾。一方で、後で確認するように、線路敷設や保線作業と、それに先立つ

⁽²⁹⁾ Mr. Whitehouse to Mr. O'Callaghan, July 18, 1896, FO 881/6941, TNA.

⁽³⁰⁾ Mr. Raeson to Mr. O'Callaghan, October 6, 1897, CO 537/53, TNA.

⁽³¹⁾ Mr. O'Callaghan to Mr. Johns, November 4, 1895, FO 881/6941, TNA.

⁽³²⁾ Mr. O'Callaghan to Mr. Johns, November 4, 1895, FO 881/6941, TNA.

整地作業や一般的な土工作業の作業部署は明確に分けられており、労働者の出自によって配属先に偏りを見ることもできるのである。

(2) 単純労働者と職人

1897年9月の時点でウガンダ鉄道の建設に従事する契約労働者は、表4のように、属僚を除いて7,299名に達していた。インドで募集されたクーリーと職人が5,071名と全体の69%を占めたが、その他に、東アフリカ現地で採用された現地採用労働者（Locally engaged Men）も2,228名を数えた。

ここであげる現地採用労働者は、さまざまな出自の契約労働者から成り立っていた。植民地化以前から東アフリカ地域では、奴隷制から転換した沿岸部のプランテーションや内陸部との輸送にあたるポーターなどに一定の労働需要が存在したが、これに加えて、植民地支配の拠点として、モンバサやダル・エス・サラーム（Dar es Salaam）のような都市が発展してくると、これらにおいても多くの労働者が必要とされるようになっていった。沿岸部のスワヒリやアラブ、外来のインド人やヨーロッパ人などがこれらの需要を埋めていったが、一方で、内陸部のアフリカ人の賃労働への参加は交易路沿いの一部の地域に限られていた。全体的に労働力の供給は不足気味であり、賃金は上昇傾向にあった⁽³³⁾。

主任技師による月例報告では、配属先として12の部署があげられているが、鉄道建設の中心となる整地（Surfacing Division）、線路敷設（Platelaying Division）、保線（Maintenance

表4 契約労働者の配属先（1897年9月）

	現地採用労働者	クーリー	職人	計
Store Dep.	106	637	1	744
Locomotive Dep.	72	275	249	596
Telegraph Dep.	0	70	3	73
Coast & Kibwezi Survey Div.	200	17	0	217
Surfacing Div.	78	576	2	656
Platelaying Div.	6	652	2	660
Maintenance Div.	4	1,242	5	1,251
Construction Div.	1,038	710	126	1,874
Kibwezi Construction Div.	100	0	0	100
Kikuyu Survey Div.	85	6	0	91
Transport Dep.	65	15	0	80
Works on island	474	429	54	957
計	2,228	4,629	442	7,299

出典） Mr. Raouen to Mr. O'Callaghan, October 4, 1897, FO 881/7040. より作成。

⁽³³⁾ Clayton, Anthony and Savage, Donald C., *Government and Labour in Kenya 1895-1963*, Frank Cass, 1974, chap. 1.

Division) の3工区と、周辺設備を担当する建築工区 (Construction Division)、モンバサ島内での作業 (Works on island) に多くの契約労働者が配属されていた。また、荷役作業に人手を要する需品部 (Store Department) にも多くが割かれていた。一方、機関車部 (Locomotive Department) には、クーリー以上に職人が集中的に配属されていたことが確認できる⁽³⁴⁾。

この時期、整地と線路敷設の両工区は鉄道の起点から100マイル前後の地点まで作業を進め、それまでもっとも順調な作業速度を記録したことが報告されている。一方、保線工区は、レールの延伸にともなって8月から組織の再編を始めており、9月中には目立った作業を行っていなかった⁽³⁵⁾。

他方、建設工区 (Construction Division) は、海岸にほど近い地域で2つの勾配緩和線 (Mazeras diversion, Changamwe diversion) と3つの橋梁 (Maji Chumvi bridge, Bridge at 27 1/2 mile, Makupa viaduct) の工事を行っていた。中でも海岸部からすぐの急傾斜部に位置するマゼラス緩和線と、モンバサ島と東アフリカ本土を結ぶマクパ橋の建設には多くの労働者と職人が投入されていた。各工事に対する労働者の配属数は表5の通りである⁽³⁶⁾。

表5 建設部門における労働者の配属先 (1897年9月)

	現地採用労働者	クーリー	職人	計
Mazeras diversion	594	174	52	820
Changamwe diversion	277	59	1	337
Maji Chumvi bridge	87	175	0	262
Bridge at 27 1/2 mile	20	50	0	70
Makupa viaduct	60	252	73	385

出典) Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 4, 1897 より作成。

最後に、労働者の配属の傾向を部門別に確認しておきたい。先にみたような、クーリーの中における保線作業担当と土工作業担当の区別をこの資料から見ることはできないが、インドからのクーリーと現地採用労働者との間に傾向の違いを確認することはできる。クーリーが線路敷設作業に直接関係する整地、線路敷設、保線の3工区に配属されたのに対して、現地採用労働者は建設工区に多く配属されていた。さらに建設工区の中でも、現地採用労働者は緩和線の建設に多く配属されおり、クーリーは橋梁の建設にあてられる傾向が確認できる。

⁽³⁴⁾ Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 4, 1897, CO 537/53, TNA. 一時帰国のホワイトハウスに代わって、ローソンが代理を務めていた。

⁽³⁵⁾ Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 4, 1897, CO 537/53, TNA.

⁽³⁶⁾ Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 4, 1897, CO 537/53, TNA.

(3) 属僚

1897年10月の初めにまとめられた資料⁽³⁷⁾によると、この時点でウガンダ鉄道建設に従事する属僚は235名であった。彼らは資料上、雇用形態によって契約による雇用 (agreement)、臨時雇用 (temporary)、インド政庁からの出向 (lent) に分けられており、契約による雇用の内5名の機関士 (Driver) と2名の職長 (Foreman) を除く133名がインドでの採用者、臨時雇用の76名が東アフリカでの採用者であった。このインドでの採用者133名に、インド政庁からの出向者19名を加えた152名 (65%) がインドから呼び寄せられた人数の最小値と考えられる。

ところで、この資料には各人の出自を直接的に確認できるものは記載されていないが、敬称に注目して推測すると表6のようになる。資料に記載が確認できるのは「Mr.」「Babu」、インド軍の下士官階級の3つであり、以下では「Mr.」をヨーロッパ人、後2者を非ヨーロッパ人、主にインド系と仮定する。また、敬称無しの人物も多く含まれるが、姓名の特徴からこれも非ヨーロッパ系の可能性が高いグループとして取り扱うこととする。

その上で、部局ごとのヨーロッパ人属僚の比率を見ると、以下のような傾向を見ることができる。すなわち、235名の属僚の内「Mr.」の敬称が付けられた人物は108名を数え、全体の46%を占めているが、その比率は部局ごとのばらつきがあり、主任技師部 (Chief

表6 属僚の敬称別人数

	Mr.	Babu	Mil.	No-title	計	Mr. (%)
Chief Engineer's Dep.	3	9	0	0	12	25
Chief Accountant's Dep.	13	7	0	1	21	62
Store Dep.	20	7	0	1	28	71
Locomotive Dep.	22	2	0	12	36	61
Medical & Sanitation Dep.	3	0	0	8	11	27
Telegraph Dep.	2	0	0	0	2	100
Traffic Dep.	12	17	0	17	46	26
Coast & Kibwezi Survey Div.	1	5	3	0	9	11
Surfacing Div.	1	6	0	0	7	14
Platelaying Div.	8	2	0	0	10	80
Maintenance Div.	6	8	0	0	14	43
Construction Div.	11	6	1	5	23	48
Kibwezi Construction Div.	2	2	0	0	4	50
Kikuyu Survey Div.	0	3	4	0	7	0
Transport Dep.	4	1	0	0	5	80
計	108	75	8	44	235	46

出典) Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 6, 1897 より作成。

⁽³⁷⁾ Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 6, 1897, CO 537/53, TNA.

表7 属僚に含まれる職種例

機関車部	運行部
Locomotive Foreman	Head Clerk
Assistant Locomotive Foreman	Clerk
Erector	Clerk & Telephone Attend
Accountant	Station Master
Draughtsman	Acting Station Master
Clerk	Goods Clerk
Driver	Signaller
Acting Driver	Guard
Carriage Examiner	
Crane Driver	
Stationary Engine Driver	
Condenser & Ice Machine Driver	
Mechanic Fitter	

出典) Mr. Rauston to Mr. O'Callaghan, October 6, 1897 より作成。

Engineer's Department), 医療衛生部 (Medical & Sanitation Department), 運行部 (Traffic Department), そして, 2つの測量区 (Survey Division) と整地工区においてはヨーロッパ人の占める割合は比較的低くなっていたことが確認できる。

表3において示した最初の指示において, 属僚として例示された職種はわずかに7種であったが, 1897年9月末の時点では50種以上の職種を見ることができる。もっとも多く的人数があてられているものは事務官 (Clerk) であり, 全体で60名 (26%) を数えることができる。しかし同時に鉄道の建設や運行に関わる専門的な職も多く見られるようになっていた。例えば表7に示すように, 機関車部や運行部においてはそれぞれ13種と8種の職種があげられている。これは, ある程度は職制組織の整備にともなって増えたものであるが, 同時に, 建設工事の進展にともなって専門的な技術職が必要とされる場面が増えていったことも示している。そして, それらの専門的な職は必ずしもヨーロッパ人だけに独占されているわけではなかった。

以下では, 属僚のヨーロッパ人比率の低い部署を中心に, 専門的な技術職と非ヨーロッパ人属僚の関係について検討を加える。

a. 主任技師部

主任技師部には12名の属僚が所属していたが, その内の9名は「Babu」, すなわちインド系の人物であった。そして, その内の6名が製図工 (Draughtsman, Tracer) であった。他の部局も含め全体で9名の製図工が採用されていたが, 1名を除いて全てがインド系の

表 8 製図工、測量士の配属先

	製図工	測量士	軍測量士
Chief Engineer's Dep.	6	0	0
Locomotive Dep.	1*	0	0
Coast & Kibwezi Survey Div.	0	3	3
Surfacing Div.	0	0	0
Platelaying Div.	1	0	0
Construction Div.	1	1*	1
Kibwezi Construction Div.	0	1	0
Kikuyu Survey Div.	0	3	4
計	9	8	8

出典) Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 6, 1897 より作成。

*監督 (Overseer) と兼任

人物によって占められていた。主任技師部の他にも機関車部、線路敷設工区、建築区にそれぞれ1名ずつの製図工が配属されていたが、ヨーロッパ人製図工が配属されたのは機関車部だけであった。1897年8月、主任製図工 (Chief Draughtsman) とその補佐 (Assistant Chief Draughtsman) にイギリス人技術者が任命されているが、製図作業の相当部分はインド系の技術者によって担われていたことが確認できる。

b. 測量区

もう一つ、インド系の技術者の活躍が確認できるのは、測量部門であった。1897年9月の時点で、測量部門はモンバサからキブウェッチ (Kibwezi) までと、キブウェッチ以遠の2つの工区に分けられていた。キブウェッチまでの建設予定区間の詳細な測量はほぼ完成しており、イギリス本国と主任技師の間では鉄道の終点となるヴィクトリア湖への測量隊の派遣が検討されていた⁽³⁸⁾。それぞれの測量工区には責任者として1人の地区担当技師 (District Engineer) が配置され、3人程度の技師補 (Assistant Engineer) がそれを補佐していた。そしてその下に数名の属僚と多数の労働者が配属されてそれぞれの工区が編成されていた⁽³⁹⁾。

配属された属僚の中心を占めたのは測量士であるが、その全てがインド人であった。全体で16名の測量士がウガンダ鉄道の建設に従事していたが、先に述べたインド軍から出向の8名の軍測量士 (Military Surveyor) を除いた8名の測量士も全てインド人であったことが確認できる⁽⁴⁰⁾。彼らのほとんどは1896年前半の内に東アフリカへ到着し、長期間

⁽³⁸⁾ Minutes of Fifty-second Meeting of Uganda Railway Committee, October 21, 1897, FO 881/7040, TNA.

⁽³⁹⁾ Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 4, 1897, CO 537/53, TNA.

⁽⁴⁰⁾ Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 6, 1897, CO 537/53, TNA.

にわたる測量活動の中心を担っていたのである。

c. 医療衛生部

医療衛生部の非ヨーロッパ人比率が高かったのは、その医療活動を全面的にインド政庁に依存していたからであった。インドから契約労働者を多数導入するのにあわせ、鉄道建設委員会はインド政庁に医療スタッフの派遣を要請し、インド軍の軍医を長と医療団の出向を受けていた⁽⁴¹⁾。1897年9月の時点で3名のイギリス人軍医 (Surgeon, Assistant Surgeon) の下に4名のインド人病院助手 (Hospital Assistant) と4名のインド人調剤係 (Compounder) が所属していたが、1人を除いて全てインド軍からの出向者が占めていた。

d. 整地工区と線路敷設工区、保線工区

整地工区もヨーロッパ人比率の低い工区であったが、ここでは逆に他の線路敷設、保線の両工区のヨーロッパ人比率が高かったことに注目したい。これらの3工区は鉄道建設の中心となる作業を担っていた。また整地工区と線路敷設工区はレールの先端部で密接に協力しながら作業を進める必要から、1人の地区担当技師の指揮下におかれていた。

これらの工区は多くのクーリーを擁する部局であり、監督や監督補 (Sub-Overseer) といった職をインド人が占めていたことが指摘できる。一方で、線路敷設工区と保線区には、多くのヨーロッパ人の保線検査員が配属されており、これらが土木工区と後2者との違いとなっていた。

e. 機関車部と運行部

テレスコピック (telescopic) 方式で建設が進められたウガンダ鉄道においては、建設資材の運搬は専ら鉄道の既設部分を使って行われており、レール先端部の推進にともなって輸送力の増強が求められていた。1897年の夏には若干の遅れを見せながらも機関車の増備が進められ、それにともなって属僚の増員も急がれていた。5月から6月にかけて、5名の機関士が例外的にイギリスで採用されたが⁽⁴²⁾、多くはインドで採用されていた。

表9に示すように、全体としてみると機関車部のヨーロッパ人比率は低くはないが、いくつかの職においては非ヨーロッパ人が多く採用されていた。例えば15名の機関士の内7名は非ヨーロッパ人であったし、各種機械の操作係 (Stationary Engine, Condenser &

⁽⁴¹⁾ Minutes of Eleventh Meeting of Uganda Railway Committee, January 23, 1896, FO 881/6941, TNA.

⁽⁴²⁾ Minutes of Forty-third Meeting of Uganda Railway Committee, June 17, 1897, FO 881/7040, TNA.

表 9 機関車部の属僚

	Mr.	Babu	No-title
Locomotive Foreman	1	0	0
Assistant Locomotive Foreman	1	0	0
Erector	1	0	0
Accountant	1	1	0
Draughtsman	1	0	0
Clerk	2	1	0
Driver	8	0	7
Acting Driver	1	0	0
Carriage Examiner	1	0	0
Crane Driver	2	0	0
Stationary Engine Driver	1	2	0
Condenser & Ice Machine Driver	0	3	0
Mechanic Fitter	2	0	0
計	22	7	7

出典) Mr. Rauson to Mr. O'Callaghan, October 6, 1897 より作成。

Ice Machine Driver) の中にも多くの非ヨーロッパ人を見ることができた。

また運行部は、各部局の中でもっとも多くの属僚を擁する部局であったが、荷物係 (Goods Clerk)、信号手 (Signaller)、車掌 (Guard) といった職でインド人が多く採用されていた。これらの職では少数のヨーロッパ人も働いていたが、彼らの多くは、東アフリカで採用された臨時雇用者であり、多数を占めていたのはインドで雇用されたインド系の人々であった。

おわりに

本稿では、鉄道建設の遅れが明らかとなり、体制の大きな再編が図られた 1897 年の夏の時点を検討することによって、ウガンダ鉄道建設の組織的特徴を明らかにした。1897 年 8 月のホワイトハウスの要望書は、ウガンダ鉄道の建設を進めていく上で求められた人的資源の基盤となるもの示していた。

まず確認しておきたいのは、1897 年の夏から秋にかけて鉄道建設委員会の在インド代理人の機能強化が図られるが、契約労働者募集体制の再編と同時に、しかし、むしろそれ以上に下級技術職の採用の円滑化がそこでは期待されていたということである。

1897 年 10 月の資料を中心に確認したように下級技術職とも言うべき属僚の多くはインドで採用されていたが、さらにその中には多くの非ヨーロッパ人、おそらくはインド人が

含まれていた。測量や製図、さらには鉄道の運行に直接関わるいくつかの職はすでにインド人によって担われており、インドにおいて一定の技術教育を受けた彼らが、さらにインド亜大陸の外にその活躍の場を拡げつつあったことが確認できた。

本稿では、ウガンダ鉄道建設に従事した技術者のうち、一部の下級技術職について、しかもその出自を検討したのみではあるが、植民地鉄道建設の技術的な基盤が、イギリス本国にのみあるわけではない可能性を示すことができた。イギリス人によって占められた上級の技術職に関しての検討は今後の課題としたい。