

The merger table of American railroads

by S.Horiguchi

	59	62	63	64	67	68	69	70	71	72	73	76	80	82	83	85	86	87	88	89	91	95	96	98	99	2005		
Atlantic Coast Line					Seaboard Coast Line								SCL	Sea	CSX													
Seaboard Air Line														board														
Louisville & Nashville													L&N	System														
Chesapeake & Ohio									C&O	Chessie System						(C&O)												
Baltimore & Ohio									B&O							(B&O)												
Pennsylvania					Penn Central				X	Conrail						Conrail				NS & CSX								
New York Central																												
NY, New Haven & Hartford																												
Central RR of New Jersey									X																			
Lehigh Valley									X																			
Reading									X																			
Erie Lackawanna																X												
Lehigh & Hudson River																X												
Southern					Southern								Norfolk Southern											NS				
Central of Georgia																												
Norfolk & Western													N&W															
Virginian																												
Wabash																												
Nickel Plate																												
Chicago, Burlington & Quincy					Burlington Northern								BN											BNSF				
Great Northern																												
Northern Pacific																												
Spokane, Portland & Seattle																												
St.Louis-San Francisco													S-SF															
Atchinson Topeka & Santa Fe																								ATSF	BNSF			
Union Pacific																								UP				
Western Pacific													WP															
Missouri Pacific													MP															
Missouri Kansas Texas																								MKT				
Chicago & North Western																								C&NW				
Southern Pacific																												
St.Louis South Western													SSW															
Denver & Rio Grande																								D&RG	SP	UP		
Soo Line																												
Milwaukee Road													MR											Soo Line	Canadian Pacific			
	59	62	63	64	67	68	69	70	71	72	73	76	80	82	83	85	86	87	88	89	91	95	96	98	99	2005		

解明 “アメリカ鉄道会社の合併による変遷”

私はユニオンパシフィックのファンで以前からビッグボーイ、チャレンジャー、FEF3 などの大型蒸気機関車とシティオブロサンゼルス、シティオブポートランドなどのドームカー付き特急列車が同時に走っていた1955年から1960年の模型車輛を集めていました。

2000年から2002年の約2年間は、仕事でアメリカの会社（カリフォルニア州とニュージャージー州）と共同開発を行って来ました。そこで見たユニオンパシフィックの機関車はサザンパシフィック、シガゴ&ノースウエスタン、デンバー&リオグランデの機関車と重連や三重連を組み、ダブルスタックトレインやピギーバックトレインのインターモーダルを牽引していました。私は初めて、それらの有名な鉄道会社が1つの会社に合併していることを知りました。

また、シティオブロサンゼルス、シティオブポートランドなどのドームカー付き特急列車はオマハとシカゴの間はミルウォーキーロードを走っていましたが、そのミルウォーキーロードは既に存在せず、スーラインと合併し、更にカナディアンパシフィックのコントロール下にあることを初めて知りました。

アメリカの鉄道を理解するには、やはり、合併による変遷を解明することが必要と考え、インターネットで鉄道会社のホームページを調査し、歴史を和訳し、1つの表にまとめましたので、発表させていただきます。1950年代にメジャーな鉄道会社だけでも40社近くもあったのに、現在ではその十分の一の4社（Canadian Pacific を入れれば5社）に集約されています。4社とはCSX、Norfolk Southern、Burlington Northern Santa Fe、Union Pacificです。4社の路線地図を見て頂ければ分かりますが、CSX、Norfolk Southern が東部、Burlington Northern Santa Fe、Union Pacific が中西部で運行されています。それぞれの地域内では2社が独占禁止法に違反しない様に同じような路線を持っています。

アメリカ型の鉄道模型は各鉄道会社の各時代の非常に多くの種類が発売されていますが、その鉄道模型がどの時代のものか、その鉄道会社の祖先はどの鉄道会社だったか、現在ではどの鉄道会社になっているかが分かると更に興味が増すと思います。アメリカでは合併しても2、3年は機関車を塗装し直さないでそのまま走っていますので、異なった鉄道会社同士で重連を組んだり、3重連を組んだりすると違った面白さがあります。また、現存する4社の機関車でも中西部と東部の鉄道会社で相互乗り入れをしていますので、Norfolk Southern と Burlington Northern Santa Fe の機関車で重連を組んでも面白いです。

以下に本およびHPに載っている各鉄道会社の歴史を英文和訳したものを添付致します。

英文和訳：筆者

RAILS WEST 1995 p.39

Milwaukee Road の合併

Milwaukee Road の再生機構の中で大切な項目の1つとして、連邦政府からの250百万ドルの借金があった。その借金は、Milwaukee Road がほかの鉄道会社に売却して合併すれば、勘弁してもらえた。この不慮の事態は結局、Grand Truck Western と Soo Line と Chicago & North Western の値付け戦争のきっかけとなってしまった。最初に GTW は最も相応しい求婚者であると思われていた。ミネソタ州ダルスにある CN 所有の Duluth, Winnipeg & Pacific とシカゴにある CN 所有の GTW とリンクして、最終的に五大湖周辺の“鉄鋼の輪縄”を創造すると思われたからだ。

残念なことに、GTW の410百万ドルという相当な値付けを Soo Line は570百万ドルという値付けで上回ってしまった。そして、誰もがショックに巻き込まれてしまったが、C&NW が770百万ドルという誰もがたじろぐ値付けをしてしまった。トラスティ・リチャード・オジルビの忠誠心はその大きな金額を見て、ためらってしまった。最初に彼は GTW の購入は Milwaukee Road の労働者と株主にとって最も良いと推薦していた。しかし、Soo Line と C&NW

が Milwaukee Road に投資を始めたとき、彼の推薦はすぐに変更され、結局 C&NW が提案した数百人の労働者解雇と千マイル以上の重複した路線廃止を支持した。多くの人はトーマス・マクミラン判事が Milwaukee Road を C&NW に与えるものだと思っていたが、1985年2月19日に Milwaukee Road を Soo Line に570百万ドルで与える判定をして、法廷をびっくりさせた。もし、C&NW が Milwaukee Road を得たとすると、競争のない枝分かれ（独占禁止法違反）になることを理由に。

Soo Line の経営者はすぐに Milwaukee Road を吸収する指示を出し、1986年1月1日に2つの会社は合併した。Soo Line はすぐに新しい路線を再利用した。ミルウォーキーとシカゴ間の Twin Cities 本線とウィスコンシン州とミシガン州北部の Lake States 部門のルートを使った。1989年、CP は完全に Soo Line のコントロールを引き受けた。そして現在は Milwaukee Road は情愛の深い記憶の1つになってしまった。

www.bnsf.com/about_bnsf/history.html

BN の歴史

その先祖の数は330以上あり、そのデータは1849年までさかのぼる。BN は1970年3月2日に4つの主要な鉄道が合併して誕生した。それは、Chicago, Burlington & Quincy(CB&Q)、Northern Pacific(NP)、Great Northern(GN)、Spokane, Portland and Seattle(SP&S)です。

面白いことに、GN の最初の社長ジェームス・J・ヒルは1893年に GN と NP の合併を企画したが、アメリカ政府は否認した。1901年にヒルはもう一度2つの鉄道を合併させることを試した。この時は CB&Q とだが、2回目も退けられた。事実、これらの鉄道は ICC の承認を最終的に受け取るまでに、4回（1893年、1901年、1927年、1961年）も合併しようと試みられた。その後、1980年に St. Louis-San Francisco(Frisco)も獲得し、BN に併合された。

どの BN の先祖もアメリカ西部の開発に重要な役割を果たしていた。また、それぞれの豊富な歴史を持っていた。

これらの鉄道に関する沢山の色々な歴史は数百冊の年代記として出版されている。そのいくつかのハイライトはここで紹介されています。

Chicago, Burlington & Quincy(CB&Q)の歴史

BN の先祖の中で最古、最大

その卑しい時代からスタートする。好きではないが、イリノイ州オーロラのビジネスマン達の何人かは1849年の the Aurora Branch Railroad で知られているが、巢立ったばかりの会社を Burlington Lines に発展させることを心に描いていた。BN を構成している会社の中で最大で、五大湖からロッキー山脈までとモンタナからメキシコ湾まで拡大し、10000マイル近くの路線を持つことになる。

the Aurora Branch は2級品の鉄が12マイルの木製レールに止められていた。ニューヨーク立法議会がその使用を禁止した後、the Buffalo & Niagara Falls Railroad からバーゲンプライスで獲得した。1850年9月2日にバタビアからターナー・ジャンクション（現在の西シカゴ）まで新しく建設された6マイル以上の路線を最初の列車が音を立てて進んだ。次の10年間の発展は速かった。1864年にその鉄道はイリノイ州で総延長400マイルを持っていた。名前に Chicago, Burlington & Quincy Railroad Co.を採用した。それはその路線がアイオワ州バーリントンとイリノイ州クインシーへミシシッピ川沿いに伸びており、正しく述べられている。

CB&Q の早い拡張は、市民戦争の後、ボストンのジョン・ムレイ・ファーベスに支配された健全な財務の経営が基盤になっている。彼は今度は1881年から1901年まで社長だったチ

ヤールス・パーキンスに引継いだ。その鉄道はついにデンバーに到達し、その西側の終着駅と東側のシカゴ、カンサス・シティ、セント・ルイスのゲートウェイを結んだ。CB&Q はネブラスカ州オマハとミズーリ州セント・ジョセフまでも結んだ。

いつも最新の技術を導入したがっていた CB&Q は 1910 年に電報を始めて印刷した。1915 年にはラジオを導入した最初の鉄道になった。その後、1927 年には CB&Q は集中交通管制を利用した最初の鉄道の 1 つになった。たぶん CB&Q で一番良く知られている偉業は 1934 年に紹介されたパイオニア・ゼファー号でした。それはアメリカで初めてのディーゼル動力の流線形旅客列車でした。5月26日に CB&Q はデンバーからシカゴの世界フェアまでノンストップで走り、記録破りの 1000 マイルもの最も偉大な交通イベントを演出した。到達速度は 100 マイル/時以上だった。ゼファー号は沢山のディーゼル動車の先駆けだった。第 2 次世界大戦後、この国の蒸気機関車はほとんどの鉄道でもディーゼルに置き換えられた。

Northern Pacific Railway (NP)の歴史

最初の北部大陸横断

1864年7月2日アブラハム・リンカーン大統領は連邦議会の決議として the Northern Pacific Railroad Company の創設を承認した。スピリオル湖の東側終着駅とバジェット・サウンドの西側終着駅を持っていた。ほとんどのルートは有名な 1804 年から 1806 年のルイスとクラークの未開発西部調査旅行のルートに従っていた。新しい鉄道への資金調達は何年かはされなかった。1870 年まではミネソタ州ダルス近くまでは起工されなかった。同じ頃、大陸横断プロジェクトの西側の最初の騒動は始まった。1883 年には 2 つの終着駅間のたったの 300 マイルだった。

初の北部大陸横断の完了はモンタナ地域ゴールド・クリークでの気前の良い祝賀会が合図だった。そこで 1883 年 9 月 8 日に東と西のレールが結ばれた。"last spike"の儀式はウリセス・S・グラント前社長と NP 社長のヘンリー・ヴィラードによって行なわれた。それは 13 年前にミネソタで始まった時と同じスパイクを使った。

7 年経たない内に、北西部の全体は米国に合併したことによって十分な人口を持った。その成長とこれらの州の合衆国編入は北西部の定住と開発の中で NP によって演じられた。1901 年に NP と Great Northern はシカゴと中西部・南部市場を直接結ぶ 2 つの路線を持つ CB&Q を一緒に購入した。まもなく後で、NP と GN は再び一緒に the Spokane, Portland and Seattle Railway を構成した。その鉄道はワシントン州とオレゴン州の土地が肥えた地域で約 1000 マイルの路線でサービスしていた。

Great Northern Railway(GN)の歴史

ジェームス・J・ヒルの偉大な冒険

Great Northern Railway の 1893 年の太平洋への大陸横断路線叙事詩の完了と 77 年間の建設は、本当の意味で一人の男の夢の実現であった。その男はジェームス・ジェロム・ヒルであった。GN のエンパイア・ビルダー号は the Minnesota & Pacific Railroad Company として 1857 年に始まった。その時、ミネソタ立法議会は太平洋方向への鉄道建設を認めた。1862 年 the St. Paul & Pacific Railroad Company がその鉄道の権利を得た。後で、その権利は州に没収された。the St. Paul & Pacific は結局は 1879 年の抵当流れの後に倒産した。その財産は the St. Paul, Minneapolis & Manitoba Railway Company に再編成された。その部長はセントポールのビジネスマンであったジェームス・J・ヒルであった。

ミネソタ州とダコタ地域のその鉄道の拡張は安定したペースで続けられた。1885 年末には本線、支線の路線網は 1470 マイルに成長した。西部の他の部門から言われていたが、これらは雄牛車によって確立された。ヒル王国は有蓋車によって確立された。ヒルは最初にレールを引

き、それから輸送の創造を疲れ知らずで苦勞した。彼の計画の成功は速さと健全な開拓によるものである。

彼の土地を売ることにより、定住者が移住し、結果として彼のために良くなって行った。だから、彼は農民に農作業法の改善のし方を見せることを始めた。そして農業のやり方の専門家になった。ヒルは土壤多様化の主張者であった。彼は種の品種改良を紹介した。そして彼は試験農場を創業した。その伝統的な手法はヒルが鉄道路線の拡張を早くできる様にした。the Minnesota & Pacific の元々の譲渡以外には土地譲渡や政府子会社化をしないで済んだ。

1889年9月に鉄道の名前を Great Northern Railway Company に変更した。1892年末にはヒルのばかげた事業と言われていたものはたったの7マイルを残すだけになった。1893年1月6日にワシントン州セニック近くのそびえ立つカスケードで最後のスパイク打ちが行なわれた。GNは北方中西部の中でパジェット・サウンドに繋がった2番目の鉄道になった。

1896年に、順調なビジネスを創造する彼の能力からエンパイヤ・ビルダーで知られる様になっていたヒルは、太平洋で最大の蒸気船を持っていた日本郵船公社の合意を交渉で得た。その結果、シアトルと東洋の港との間のサービスを創業した。それはヨーロッパと東洋を結ぶ商売の創業という大胆な挑戦であった。そして世界の港シアトルに優勢の始まりを残した。GNは創造されたBNへの合併の後も、国民の中で卓越した進歩的な鉄道の1つとして承認を得ることが継続された。

Spokane, Portland & Seattle Railway (SP&S)

北西部の独自鉄道

SP&Sは1905年8月23日にワシントン州で免許を受けた。そして、各々50%の持分で直にNPとGNにコントロールされた。スポーカンとポートランドの間の本線は1909年5月に活気のあるGNとNPにシティ特急と同名でリンクした運行になった。

www.bnsf.com/about_bnsf/history.html

AT&SFの歴史

BNとは異なり、Atchison, Topeka and Santa Feは1863年以来ほとんど元のまま残っている。1895年12月の"railroad"から"railway"へのマイナーチェンジ以外は、ATSFはその初めの頃、1826年に生まれたペンシルバニアから移住したシルス・クルツ・ホリデイに借りがある。まったくの企業家であったホリデイは田舎で所有業や促進業などのベンチャービジネスをやっていた。例えば、石炭商や輸送業などを。彼は創立者とトベカの市長であった。市民戦争の間は連合軍に奉仕したり、カンサスで政治的や社会的なベンチャービジネスも道楽でやっていた。ホリデイはまた、サンタフェ鉄道がトベカで始めた開発のガイドもしていた。1859年の免許証の任命取得から1868年10月30日の寒くて荒れ狂った日にトベカで始まった建設まで。彼は彼の最初からのビジョンである五大湖やメキシコ湾やカリフォルニアの太平洋岸までその鉄道が到達するのを見るまで生きていた。サンタフェの歴史は人々や画期的な出来事と一緒に豊富で、ほとんどのアメリカの会社から羨望的に見られているでしょう。硬くて赤い冬小麦を中西部へ紹介するのを補助した。小麦自体と東部のヨーロッパからの移民の輸送。彼らは住み着くことを選び、この豊富な穀物を生産出来る地域で農業をした。サンタフェは南西部とアメリカ原住民の芸術と文化を紹介促進させる重要な役割を演じた。南西部のロマンティックなビジョンを作り上げ、その地域への旅行を助成した。サンタフェの旅客輸送（アムトラックがほとんどの鉄道から取り上げた1971年まで続けられた）は贅沢でかゆいところへ手が届く基準になった。The California Limited, the Super Chief, the El Capitan, the Valley Flyer, the Texas Chiefのような有名な列車とともに。この伝説的な旅客輸送会社の中で、フレッド・ハーベイはレストラ

ン、ホテル、ランチ・カウンタ、ダイニング・ルームのチェーン店を創業した。1876年から1950年代まで数百万人の旅行者を食事させたり宿泊させたりした。これらの創業した店のいくつかは今でも営業している。

もう一つ、サンタフェは影響力のある文化の中で革新と創造で交通産業を前進させる重要な役割を担った。サンタフェは最初の大陸横断コンテナ列車を開発した。それはサンタフェとペンセントラル (Conrail) を使って、アジアとヨーロッパを結んだ。1970年代中頃、サンタフェの人々は最初のインターモーダル用連接車輻を開発した。それは軽量化するために骨組みだけの設計を特徴としていた。また、重心を低くし、燃料消費を押さえた。後に“燃料節約10連接車”になるこの“6連接車”は今日のインターモーダル用連接車の先駆者であった。サンタフェは他の車輻にも産業的に改善の功績を残した。スーパーポッパーや連接された自動車コンベアの開発も含まれている。

1980年代の終わり、サンタフェは機関車の運転室の設計を改善した。これは後に機関車の基準になった。それと同じ頃、サンタフェはインターモーダルで J.B.Hunt とパートナーシップを組むと発表し、交通産業を呆然とさせた。鉄道運輸会社とトラック運輸会社がパートナーシップを組む初めてのケースであった。1993年、イリノイ州シャウンブルグにある中央運転指令センターは世界で一番大きくなった。完全に列車運行を配分するシステムとして。

www.uprr.com/aboutup/history/hist-ov2.shtml

UP の鉄道建設

この鉄道が始まったのは、まだ多くの旅行者が自分のワゴンの横を歩いて、大平原を横切ってカリフォルニアやオレゴンまで行っていた時代です。その旅は過酷な6ヶ月を必要としていた。19世紀におけるアメリカの鉄道フィーバーは少しも不思議ではない。国民の空想は大変リアルに推進された。東と西を結ぶ鉄道を建設する期待に脅迫されながら。

19世紀中頃は小道とワゴンのわだちだけが荒野を横切っていた。荒野をレイルで橋渡しをするには6年の歳月と2万人の人手が必要だった。彼らのほとんどは中国とヨーロッパからの移民だった。粗暴な人間の労作が必要だった。建設は完全な手作りだった。今日、この労作で何人死んだかだれも知らない。本当に掛かった費用がどのくらいかも。

多くの人にとっては、鉄道は西への拡張と国の将来の鍵と考えられていた。大陸横断ルートは大陸を横断する時間を大いに削減した。国民の広大な奥地は開発され、定住を援助し、商売と燃料産業を促進した。連邦議会は大西洋と太平洋を結ぶ鉄道を決定した。それはまた、国民の防衛の基本であった。カリフォルニアからの東へ行くルートは恐ろしい技術的な見通しだったが、セントラル・パシフィックのセオドア・ジュダーによって、既に調査されていた。しかし、西へ行くルートと言えば。その時点では連邦議会在が決定したばかりだった。

連邦議会の南部の人は南部ルートを要望していた。北部の人が北部ルートを要望していたのに対して。市民戦争の開始により、南部は脱退し、北部を喜ばせることを残した。そんな訳で、Platte River Valley を通った北部ルート（しかし、最も南側のルートがまだ可能だった）が選ばれた。

1862年にパシフィック・レイルロードは大陸横断鉄道の建設を可能にした。2つの会社でその仕事を計画した。Central Pacific Railroad of California(CP)はサクラメントから東の方へ建設した。そして、Union Pacific(UP)と呼ばれる新しい会社がネブラスカ州オマハから Platte River Valley へ向かって西の方へ建設した。

www.uprr.com/aboutup/history/hist-ov5.shtml

UP の建設以後

前略

戦後、UP は旅客輸送で新しい衰えを経験した。軍人たちが家に戻り、車を買って、改善された国道を走りバケーションを始めた。そうしているうちに、政府はハイウェイやインターステイツに資金を提供する主要なキャンペーンを始めた。これらの新しい旅行者をそこに収容した。鉄道の状況はまだ少し増加傾向であった。質の高いサービスと資本再投資と利益が低成長になった。しかし、アメリカの鉄道は印象的なカムバックを立派にやってのけた。

今日、ユニオン・パシフィックは合衆国の中で最も大きく最も早く成長した輸送会社の1つである。また、ミシシッピー川の西で最も古い現役で名前が変わっていない鉄道会社である。全曜日で1日に UP 関連で数百の列車が走っている。光ファイバーの遠距離通信網に助けられて。また、ハリマン・センターはコンピュータ化され、能力が充分な運行管理を行っている。

以下略

www.uprr.com/aboutup/history

UP の歴史

1988年8月12日

ユニオンパシフィックは MKT 鉄道を獲得した。

1989年

ユニオンパシフィックのハリマン運行管理センターがオマハに開設された。全ての列車の運行管理を1箇所で集中制御している。

1995年4月5日

ユニオンパシフィックはシカゴ&ノースウエスタン鉄道を獲得した。

1996年8月29日

ユニオンパシフィックの公式“商標ガイドライン”が発行された。ロゴを使う場合の表示基準マニュアルです。認可されたロゴはコンピュータファイルにフォーマットとして登録された。

1996年9月11日

ユニオンパシフィックとサザンパシフィックの合併が完了した。

www.csx.com/history

CSX の歴史

1967年

7月1日：ACL と SAL の合併によって Seaboard Coast Line が発足した。

ICC は Western Maryland を C&O と B&O によってコントロールすることを承認した。

1968年

ICC の公聴会は C&O と N&W との合併申請の承認を推薦した。委員全員が重要であるとして。

1969年

5月：Seaboard Coast Line Industries が発足した。

Piedmont & Northern Railway が SCL に合併した。

1971年

C&O と N&W との合併は Penn Central Railroad の倒産によって、企てに終わった。

8月1日：Monon Railroad は L&N に合併した。

1972年

“The Family Lines”という呼び名は SCL と L&N と CC&O と Georgia Railroad と West point Route (Atlanta & West Point Railroad と Western Railway of Alabama) の総称として採用された。

1973年

Chessie System は2月26日に発足し、Chessie System Railroads はC&O とB&O とWM の新しい共同体として承認された。

1980年

CSX Corporation は11月1日にChessie System とSeaboard Coast Line を合併させるために発足した。

1983年

Seaboard System Railroad はSCL とL&N とCC&O とGeorgia グループ (Western Railway of Alabama を除く) を1月1日に合併することによって形成された。

Western Maryland Railroad の運行はB&O によって行われていた。また、WM の所有権はC&O が引き受けていた。

1986年

7月1日:Seaboard System Railroad は名前をCSX Transportation に変更した。C&O とB&O は会社として存在していたが、業務の様相は基本的に代行業務になっていた。

12月2日:理事会はB&O がC&O に合併することを承認した。

1987年

4月30日: B&O はC&O に合併した。

7月20日: CSX/Sea-Land Intermodal and Logistics の組織を発表した。

9月2日: C&O はCSX Transportation に合併した。

1991年

1月31日: ヘイス・T・ワトキンスが引退した。

7月1日: CSX Transportation は3つの鉄道会社構造を1つに合体した。

10月10日: RF&P をVirginia Retirement System とCSX Transportation 共同で獲得した。

1992年

2月14日: CSXT はP&LE の鉄道業務を購入する交渉を始めた。

9月14日: CSXT の子会社であるThree Rivers Railway はP&LE の残っていた路線(60マイル)を購入した。既に、他の50%は所有していた。

1996年

10月15日: CSX Corporation とConrail は戦略的な合併を発表した。

1997年

4月8日: CSX Corporation とNS はConrail の部門で合意した。

1998年

連邦陸上交通理事会はCSX Corporation とNS によるConrail の共同取得を承認したと発表した。

1999年

3月31日: CSXT とUP は歴史的な相互乗り入れの合意に達した。2つの鉄道を接続する主な出入り口を通した直接乗り入れとして。

6月1日: Conrail の領域も含めた新しいCSX としての運行を始めた。

7月14日: アルヴィン・R・カーペントをCSX Corporation の副会長とした。

2000年

4月11日: ジョン・R・スノーがCSXT の社長代理になった。

11月29日: ミシャエル・J・ウオードをCSXT の社長とした。

2001年

2月15日: CSX Corporation の副会長アルヴィン・R・カーペントが退任した。

2002年

4月23日: CSXT の社長ミシャエル・J・ウオードがCSX Corporation の取締役会の理事に選ばれた。

www.nscorp.com/about_ns/ns_history.html

Norfolk and Western Railway の歴史

Norfolk and Western Railway は 200 以上の鉄道が 1 世紀半の間に合併して作られました。1838 年にバージニア州ペタースブルグからシティーポイントまでの 9 マイルから始まり、NW はシステムが成長し、14 州とカナダの一部まで、7000 マイル以上の鉄道になった。

ウィリアム・マホネという、バージニア軍事大学の工学大学院生が Norfolk and Petersburg Railroad を創立し、市民戦争前の時代についてはその社長になった。マホネが発明した道床はバージニア州ノーホルク近くの Great Dismal Swamp にあり、それは沼地表面の下方にあらゆる角度に置いた丸太の土台を使っていた。今日でもまだ使われていて、巨大な数トン級の今日の石炭列車に良く耐えている。立派な 19 世紀の路線技術として。

戦争後、マホネは N&P、Southside Railroad、Virginia & Tennessee Railroad の連合に力を注いだ。Atlantic、Mississippi & Ohio Railroad というノーホルクからバージニア州プリストルまで伸張できる新線であった。この会社が管財を始めた時、鉄道建設家としてのマホネの役目は終わった。1881 年、フィラデルフィアにある私設銀行会社の E.W.Clark and Co. が AM&O を購入し、Norfolk and Western Railroad という名前に変更した。

Clark という会社の中でパートナーであったフレデリック・J・キンバルは新線を率いていた。また、Shenandoah Valley Railroad を統合した。彼と彼の取締役会は小さなバージニアの村を Big Lick と呼ぶ事を選んだ。後に Roanoke に変更され、Shenandoah と NW の中継地になった。その Roanoke 工場は数十年後、有名なクラス A、クラス J、クラス Y6 機関車が設計され、製造され、修理された所です。また、NW が蒸気機関車で優秀であったことを産業界に知らしめた所です。

キンバルは地質学に興味を持っており、バージニア州西部とウエストバージニア州のポカホンタス炭鉱の開設で信頼されていた。バージニア州西部の荒野、北はオハイオ州 Columbus と Cincinnati、南はノースカロライナ州 Durham と Winton-Salem を通る NW 線を後押しした。ここで与えられた鉄道のルートは 60 年以上も使われていた。炭鉱の開設は NW を繁栄させ、ポカホンタス石炭を世界的に有名にした。世界の海軍の半分に燃料を供給し、今日では世界中で製鉄所と発電所を満たしている。

Norfolk and Western は第一次世界大戦と第二次世界大戦を通して、黒字の運営をした。また、世界大恐慌中も通常の配当を払った。

Virginian Railway は 1959 年に NW に合併した。合併への移行と産業の現代化の先駆けとなった。1964 年に Wabash、Nickel Plate、Pittsburgh & West Virginia、Akron、Canton & Youngstown railways が NW に買収され、その地域で最も大きな複合合併の 1 つになった。

この合併は 1976 年にシカゴへの直接ルートを増強させた。NW は重要な中西部の鉄道の 1 つに位置付けられた。大西洋と五大湖やミシシッピー川を直接 1 本の線で結ぶことができた。

効率的な運行で永遠のリーダーになった NW は“精度の高い輸送”を目指し、“我々は止まらない”という販売促進スローガンを出し、筋の通った主張をした。

www.nscorp.com/about_ns/ns_history.html

Southern Railway の歴史

Southern Railway は 150 近い先祖が複合されています。1830 年代以来、離れたり付いたりして再編されて来ました。

9 マイルの South Carolina Canal & Rail Road Co. は Southern の最初の先祖で、1827 年 12 月にチャーターされた。薪焚きの "Best Friend of Charleston" という名前の国民最初の定期運行旅客列車として 1830 年のクリスマスの日にサウスキャロライナ州チャールストン郊外で走った。1833 年当時、サウスキャロライナ州ハンブルグまでの 136 マイルの路線は世界で最長であった。

鉄道フィーバーは他の南部の州を襲い、路線網は南部やアレゲニー山脈を横切り、緩やかに広がった。1857年にはチャールストンとテネシー州メンフィスが結ばれたが、市民戦争の始まりで鉄道の拡張は停止した。

最初の鉄道戦争として知られている市民戦争は南部の鉄道に経済破壊をもたらした。しかしながら、ほとんどの鉄道は修理、再編成し、再び運行した。オハイオ州とミシシッピー川に沿った地域はその再建設の間でも、新しい鉄道建設を続けた。

Southern Railway は Richmond & Danville system と the East Tennessee, Virginia & Georgia Railroad が合体されて1894年に誕生した。運行されていた4400マイルの3分の2を所有していた。残りはリースで、運行合意、株式所有権を握っていた。

Southern はまた、中央ジョージアの中で興味を持たれ別々に運行されていた Alabama Great Southern と Georgia Southern and Florida をコントロールしていた。

Southern の最初の社長サムエル・スペンサーは Southern の路線網の中に更に路線を引いた。彼の12年の任期中、テネシー州ノックスヴィルとアトランタに新しい車輛工場を建設し、沢山の車輛を購入した。彼は会社の方針をタバコや木綿の農業依存から多角的な交通と工業用途の開発に努力の中心を置いた。

1916年当時、ミシシッピー州メリディアンからニューオーリンズの路線をフェアファックス・ハリソン社長の下、獲得した。この鉄道はほとんど半世紀の間に領土の限界である8000マイル、13州の路線網に到達した。

1963年に Central of Georgia が Southern Railway の一部になり、1974年に Norfolk Southern Railway の前身に買収された。

Southern とその先祖たちは沢山の業界初に責任を取るべきであった。その先祖である South Carolina Canal & Rail Road は旅客とアメリカ軍と郵便を蒸気列車で初めて運んだ。また、それは初めての夜行運行であった。1953年に Southern Railway は全てをディーゼル機関車に交換し、アメリカの中で最初に主要鉄道になった。蒸気時代黄金期に裕福な歴史として終えた。

ディーゼル化と工場・ヤードの現代化から、コンピューター化、特別車輛とユニット式石炭列車の開発まで、Southern はしばしば、変化の先人を切ったり、“革新への青信号を与える鉄道会社”というキャッチフレーズをもたらした。

www.nscorp.com/about_ns/ns_history.html

Conrail の歴史

Conrail の歴史をたどると Granite Railway にたどり着く。それはアメリカで初めて営業した鉄道です。マサチューセッツ州クインシーに建設され、1826年にボストン近郊のバンカー・ヒル・モニュメントに花崗岩を運んだ。

たぶん Conrail で一番知られている先祖は1846年に会社になった Pennsylvania Railroad (PRR) です。PRR はフィラデルフィアからピッツバーグまでの路線から始まった。最初の列車は“Mifflin”という薪焚機関車に牽引された。

1854年、PRR は路線建設において完全に驚かせた。ペンシルベニア州アルトナ近くの馬の蹄鉄カーブで。アレゲニー山脈の12マイルの路線を経由して達成した。この快挙で初めて東海岸と中西部を結んだ。

PRR の旅客輸送で大切なことは成長が続いていたことである。1910年にペンシルバニア・ステーションが開設された時、マンハッタン島からその外側の地点までの移動を容易にした。1930年代、PRR はペンシルベニア州ハリスブルグ以東の主要路線を電化し、現代化を続けた。

第二次世界大戦中、貨物用路線は複線、旅客用路線はトリプル線、少しの路線は“世界の基準鉄道”というあだ名の付いた複複線になった。しかし戦後、PRR はゆっくりと衰え始めた。旅客輸送の減少と他の経済的な列車によって。1960年代中頃、PRR は13州で9500マイルの鉄道を提供していた。

1968年 PRR はライバルの New York Central と合併することによって、悪化を停止させ

ることを試みた。それにより Penn Central が作られた。しかし、コストの急上昇と交通の減衰の影響は停止しなかった。Penn Central は 1970 年に倒産した。

トラック運送との競争はトラック運送の経済性と鉄道産業統制の影響で結局、全ての北東部の鉄道から彼らの運賃を奪っていった。1つずつ彼らは倒産に陥っていった。最初に Central Railroad of New Jersey、続いて Penn Central, Lehigh Valley, Reading, Erie Lackawanna 最後に Lehigh & Hudson River であった。

1976年、連邦議会は Consolidated Rail Corporation つまり Conrail の創設を進めた。これらの6鉄道は遺骸を脱した。

1980年は競争社会の中での鉄道よろめきの進行と共に救済はまだまでであった。他のビジネスと同じ様に市場で競争するしかないことが明確であった。1981年、Conrail はその歴史の中で初めて利益の出た年であった。

Northeast Rail Service Act が委任統治していたが、利益が回復した時、Conrail は独立した部門へ戻された。1985年に14社の潜在的な買収屋が Conrail の入札を提案してきた。輸送部門は入札で勝つのは Norfolk Southern だと支持した。

政府は結局、その鉄道を公募で売ることに決めた。1987年に当時としてアメリカ史上最も高い公開株の初期値が付いた。全部で1.8十億ドルだった。

Conrail の繁栄は続き、東部で主要鉄道が出現した。人口密度の高い北東部とその忙しい港に利用されたため。

1997年6月23日、Norfolk Southern と CSX は陸上交通委員会(STB)に共同申入れ書を提出した。Conrail の路線と資産の運営の権限を決めた。1998年の中頃、STB は Norfolk Southern と CSX の申入れを承認した。決定の有効日を1998年8月22日とした。

その取引の結果として、Norfolk Southern の運行距離は成長した。そこには前身の PRR が支配的な Conrail の7200マイルが含まれている。これにより、東部の鉄道輸送のバランスが創造され、顧客と地域社会に同等に利益を与えた。

www.conrail.com/history.htm

コンレイルの歴史

コンレイルは1976年4月から運営を始めた。その起源は北アメリカの鉄道発祥の日に戻るにもかかわらず。

コンレイルになった最も古い先祖は1826年に創設された Granite Railway です。マサチューセッツ州西クインシーにあるバンカー・ヒル・モニュメントへ花崗岩を運ぶ鉄道でした。150年近く後、北東部と中西部の鉄道は吸収合併で6つの独立した鉄道になった。それは、Central Railroad of New Jersey, Erie Lackawanna, Lehigh & Hudson River, Lehigh Valley, Penn Central, Reading です。

1970年代初め、これらの6つの鉄道は1つずつ倒産して行った。これらが直面していた経済的な困難には沢山の理由があった中で。それらの中の主なものはトラック輸送との競争、政府から助成されて建設されたインターステイツ高速道路網、古めかしい経済的な規則。市場の需要に応えることが鉄道には禁止されていた。貨物運輸の収入が衰えたので、鉄道はメンテナンスを遅らせ、線路と車輛が酷い状態に陥るのを許した。また、サービス・レベルを低下させ、さらに仕事がトラック輸送へ行ってしまった。旅客運輸の減少で運営に必要なお金が減り、さらに鉄道を衰退させた。

以下略

www8.cpr.ca/cms/English/General+Public/heritage/A+Brief+History.htm

CP 集合体の成長

1950年代、CPR社長のノリス・R・クランプは会社に復帰し、株の大多数をカナダの株主達の手に分け与えた。彼はまた、機関車のディーゼル化と輸送会社でない Canadian Pacific Investments という会社を1962年に興し、完全に統轄した。

1986年に Canadian Pacific は知っての通り、15十億ドルの収益を上げ、カナダ第二の大企業になった。Pan Canadian Energy, Fording Coal, CP(後の Fairmont) Hotels, CP Ships を含んだ子会社達を Canadian Pacific に加えた。

CPRの基盤

Canadian Pacific は成長し多角的な投資をしたので、中核業務に再び焦点を当てた。CPR 4代目の社長兼 CEO のウィリアム・スティンソンの指導の下で。

CPR へ再び焦点を当てた資本化によって、1990年に路線のネットワークを拡張した。合衆国中西部の Soo Line を完全にコントロールすることによって。1890年代以来、大多数の人が興味を持っていた会社である。Soo Line は既に Milwaukee Road を1985年に吸収していた。3年前の1982年に Soo Line は Minneapolis, Northfield and Southern(MNS)を買収した。1991年に CPR は倒産した Delaware and Hudson Railway(D&H)を買収した。これにより、合衆国北東部の港へのアクセスができる様になった。

CP 将来への抱負

株主の価値のゴールとして、Canadian Pacific は2001年10月3日に5つの子会社を完全な会社へ独立させた。今日、Canadian Pacific は完全に独立しており、トロントとニューヨークのメジャー株式市場で取引されている会社です。

CPR の14000マイルのネットワークはカナダ西部のバンクーバー港からカナダ東部のモントリオール港まで伸ばした。さらに、シカゴ、ニューアーク、フィラデルフィア、ワシントン、ニューヨーク市、バッファローの各米産業センター都市まで伸ばした。

以上

堀口 修一 50歳