

ジョン・バイとリドー運河の建設―葬り去られた英雄―

ジョン・バイとリドー運河の建設
―葬り去られた英雄―

広 瀬 孝 文

**A Hero That Never Was : John By and
the Construction of the Rideau Canal**

By Takafumi Hirose

Summary

Lt. Colonel John By (1779-1836), a British Royal Engineer who was commissioned to build a canal called the Rideau Canal in British North America or Canada during the years 1826-1832, could have very well been the hero of the time, yet was treated in a most miserable way after the completion of the canal. When the British Government decided that British North America needed an alternative waterway from Montreal to Kingston because the St. Lawrence waterway between these two points bordered the United States and Canada would lose its major supplying route in case of the U.S. attack, it appeared the construction of the canal was the major engineering work of the century. However, when the canal was completed six years later, peace prevailed between Canada and the U.S. and the canal had lost its military significance. Moreover, a man By had fired earlier because of his alcohol problem had made a false appeal to the British Government that By was guilty of embezzlement. When By returned to Britain after the completion of the canal, what waited for him was court inquiry, not the honour of being knighted, which he certainly deserved. Although By was proven not guilty, he never received recognition for the work he had done and was treated more like a social outcast. This article examines many of By's humane aspects which he showed during the construction and, at the same time, shows how easily a bias can control the mind of the masses and do injustice to a person that could be regarded as a hero.

キーワード

British North America

By, John

Canada

Ottawa

Rideau Canal

Received Sept. 20, 1995

I. プロローグ

民主主義は、人類が考え出した最も無難な政策決定の方法であるが、必ずしも「正義」とか「善」という言葉と同意語ではない。民主主義は、人口の過半数がたまたま同じ考え方をしているという数量的な判断に過ぎなく、その考え方が正しいとか間違っているとかという質的な判断は含まれていない。場合によっては、個人個人がそれぞれの利害関係を表明した場合、たまたま過半数の利益が同じ場合には、道義的に正しくても正しくなくても、その判断は「よい」とされる。幸いにも、多くの場合は人間の理性や常識が働いているので、多数意見に従うことが最も無難な場合が多い。しかし、時によっては、多数が無知の場合、あるいは間違った情報を与えられてそれを信じてしまった場合、多数はとんでもない不正を犯すことがある。

たとえば、ある人物が海外で任務を遂行しているとき、その人物を陥れるために、根も葉もない作り話を別の人物が本国へ報告したとする。すると、本国では情報が不足しているため、報告を真に受けて、任務遂行中の人物に対して集団で不当な制裁を加えてしまうという構図である。これが、民主主義という名のもとに行われると、不正なことでも正義になってしまう。このような場合、そのような嘘を見破ることができればよいが、被害者となる人物が、真面目で勤勉でとうてい過ちを犯すようなことのないタイプの人間でも、たまたま出身が平凡な家庭であり、陥れようとしている人間が本国ではよい家柄の出身であったり身内の者が政府の要職に就いていたりすると、とんでもない主張でも聞き入れられてしまうことがある。

これは、そのようにして葬り去られてしまった英雄の話である。その人物は、カナダの首都オタワの設立者、オタワとキングストンを結ぶリドー運河（Rideau Canal）の建設者で、名前はジョン・バイ中佐（Lieutenant Colonel John By）、時は1830年代、舞台は赴任先がカナダ（英領北アメリカ）、本国はイギリスである。このころの歴史的出来事は、1832年のイギリス選挙法の改正で、選挙権が一気に拡大し、「民主主義」至上主義が横行していた。ロシア革命やフランス革命ほど人間の精神状態は狂っていなかったが、突然訪れた民主主義にイ

ギリス全体が戸惑いを感じていた時代であった。

バイ中佐は王立工兵隊 (Corps of Royal Engineers) の指揮官で、1826年にカナダに派遣され、オタワとキングストンを結ぶリドー運河の建設を命じられた。このとき、今日のオタワの前身となったバイタウン (Bytown) を開き、数々の難工事の結果、5年半という短い期間で運河を完成させた。1832年のことである。このような偉業を成し遂げた人物は、通常は国王からナイトの称号が授けられるが、本国へ帰ったバイを待っていたものは栄誉ではなくて事情聴取であった。運河の建設工事中、酒癖が悪くて解雇した男が、バイは公金を横領していると、もっともらしい数字を並べてイギリス政府に訴えていたのであった。カナダでの実情を知らないイギリス政府は、この卑怯な報告に同調し、バイをイギリス議会で告発した。このときの議会は、前述の通り、突然の民主主義に酔った無知の群衆であったので、事実関係を明確にしないまま、感情的な判断によりバイに対して不当な追及を行った。最終的にはバイは無実であることが判明したが、その後、人々の目は冷たく、数年の隠居生活の後、北アメリカで感染したマラリア熱と本国政府の不当な取り扱いとで身も心もボロボロになって、寂しくこの世を去った。運河が完成してから4年も経っていない1836年のことであった。

その後、イギリスではバイのことを語る者もなく、カナダでもバイタウンがオタワと改名され、バイの存在は忘れ去られてしまった。そして、1世紀以上が過ぎ、人々が冷静に歴史を見るようになると、バイの名誉回復の兆しが見え始めた。これは、第二次世界大戦の後で、本国のイギリスではなくてカナダのオタワにおいてのことであった。この時、オタワ歴史協会が、まずバイについての研究と名誉回復の運動を始めた。その後、歴史協会の依頼で、ロバート・レゲット (Robert Legget) 博士がバイの生涯について詳しく調べ、『ジョン・バイ：リドー運河の建設者、オタワの創設者』という本で発表した。⁽¹⁾バイの生涯についてはこの研究より優れたものはなく、本稿もこの本に依るところが大きい。しかし、本稿では、単にレゲットの業績を引用するだけでなく、ジョン・バイの人間性と彼が生きた人間社会の本質をテーマとしたい。歴史の中のバイの存在が我々に教えてくれたことは、一時的には人間を欺くことはできるかも知れないが、歴史を欺くことはできない。歴史が真実を語り始めるとき、欺きによる敗者は勝者となり、欺きを行った勝者は敗者となるということである。

本稿は、バイの人間性とそれを取り巻く人間世界の様相を語るものである。人間性や人間世界の様相などには、時代を超えて今日に通じるものがある。バイは、彼が成し遂げた偉業よりもむしろ彼の人間性において英雄であり、彼を葬り去ってしまった人間世界の醜さは、我々に謙虚に自分の姿を反省することを促すものである。もし、いつか、はるばると日本からオタワを訪れることがあるならば、その地でジョン・バイのことを思い起こし、彼の面影をリドー運河に求めることが、葬り去られた英雄に対するせめてもの供養であろう。

II. リドー運河建設の経緯

19世紀初頭の北アメリカは、イギリスに対して反乱を起こして独立を勝ち取り、それだけでは飽きたらず、さらに西へあるいは北への領土拡大の野心を露骨に表す旧13植民地から成るアメリカ合衆国と、それに対抗して領土を維持していこうとするイギリスとの間に、決して穏やかではない空気が漂っていた。1812年にマディソン大統領がイギリスに対して宣戦布告を行ったのも、ヨーロッパのナポレオン戦争に便乗して北アメリカの合衆国領を拡大しようというもくろみがあったものと思われる。合衆国がイギリスに対して宣戦布告を行ったのは、ナポレオンがロシア遠征を行った年で、イギリスもその勢力のほとんどをヨーロッパに集中しており、北アメリカを防衛するためには、モンリオールから南西へ延びる1,600kmのアメリカとの国境を、わずか5,000人の正規軍で守らなければならない状態であった。⁽²⁾

戦略的にはどう見てもカナダ側に勝ち目がない戦争であったが、合衆国側の指導者の調整のまずさから、結果的にはカナダが生き残ることになった。もし、合衆国側が勢力を集中してモンリオールを征服していたならば、カナダ側に勝ち目はなかったであろう。当時のカナダの重要な都市は、セントローレンス川から五大湖にかけて、ケベック、モンリオール、キングストン、ヨークと一列に並んでいて、東方のケベックかモンリオールを支配すれば、西の都市への水路は封鎖されてしまう。ケベックを攻撃するためには英国海軍と一戦を交えなければならないが、モンリオールの場合は必ずしもその必要がない。合衆国からモンリオールへのアクセスは容易で、ニューヨーク、オルバニー、シャンプレーンを経て、モンリオールまで古くから街道が開けていた。従って、宣戦布告の後にはまずモンリオールの攻撃が考えられるが、合衆国は将軍たちの足並みを揃えることができなかった。戦略的には反対と思われる、西の方の五大湖の水路から攻撃を始めた。そして、合衆国軍は、イギリス側のアイザック・ブロック将軍 (General Isaac Brock) の率いる軍に破れる結果となった。

2年間に及ぶ戦争は、結局は合衆国の領土拡大にはつながらなかった。1814年のгент条約では、戦前の境界線に戻ることに合意がなされ、1818年にはレイクオブウッズ (Lake of Woods) からロッキー山脈までの境界が北緯49度で合意された。この戦争で当時英領北アメリカと呼ばれていたカナダが得たことは、引き続きイギリスの一部として存在することの確認と、アメリカ人に対して「カナダ人」とであるという認識の誕生であった。アメリカがイギリスに対して反乱を起こした1776年以後その動きに反対してカナダに逃れてきた王党派ロイヤリストの反米の伝統は、1812年の戦争で再確認され、ここにカナダ人としての強い絆が確立された。⁽³⁾

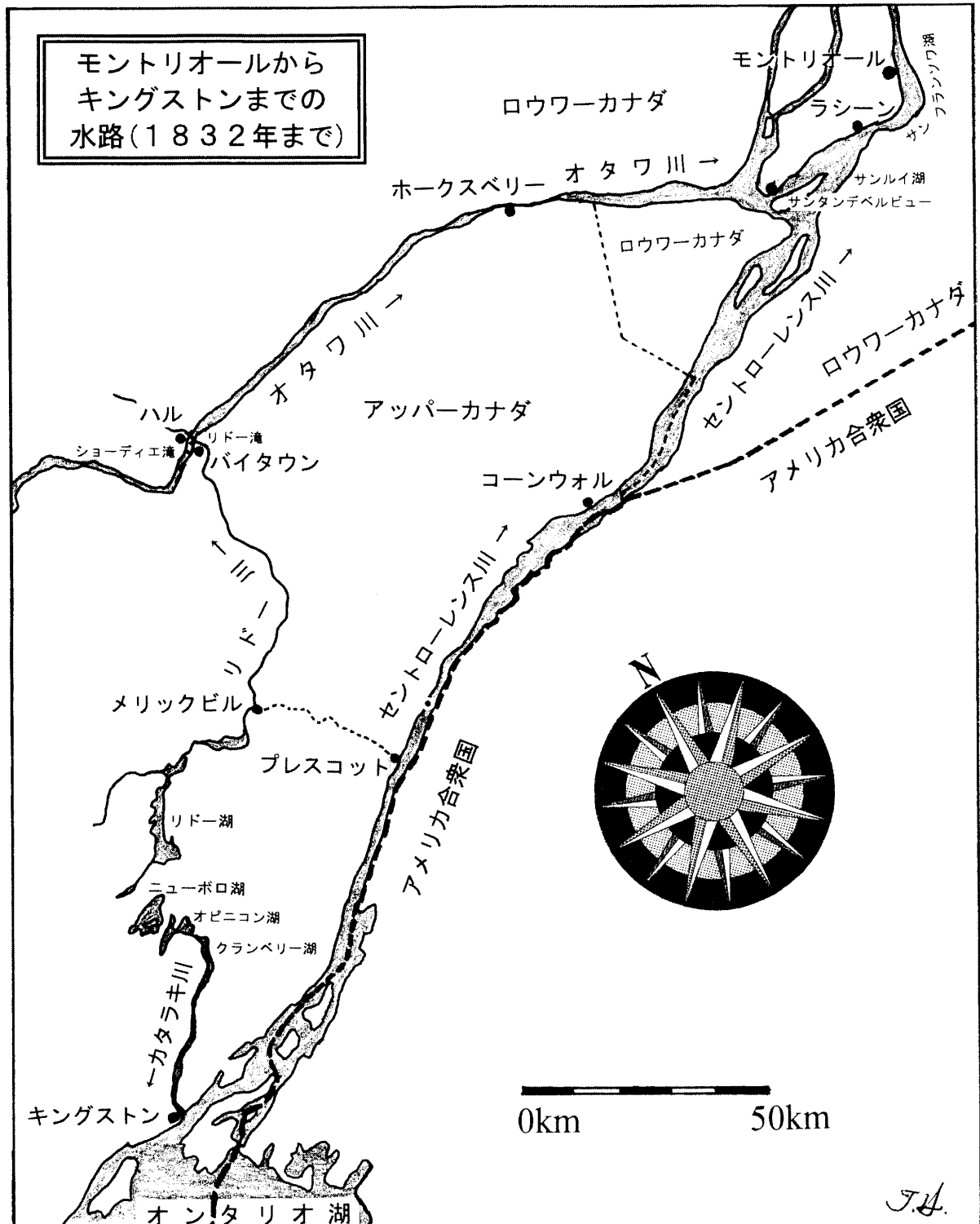
平和条約の締結の後も、合衆国は領土拡大の野心を捨てたわけではなく、このような戦争が再び起きるのではないかという懸念は大いにあった。また、同じような戦争が起きた場合、カナダがどのような危険にさらされるかも容易に予想することができた。カナダと合衆国の

境界を見ると、セントローレンス川を経て大西洋からケベック、モントリオールに至る水路は、川の南岸もイギリス領であるので防衛上問題はない。しかし、モントリオールの南西のコーンウォルからキングストンに至る約170kmの水路は、対岸は合衆国領である。もし、合衆国がカナダを攻めるとすれば、そして、もし、論理的な戦法をとるとすれば、まず最初にこの水路の封鎖が考えられる。この水路が封鎖されれば、ケベック、モントリオールなどの東部地区とキングストン、ヨークなどの西部地区は分断され、西部地区へは物資は届かなくなる。

このような状況が予想される中で、モントリオールからキングストンに至るセントローレンス水路に取って代わる水路の必要性が考えられるが、このような水路の確保に最も熱心であったのは、当然キングストンに駐屯しているイギリス軍の指導者であった。当時、キングストンを防衛するために必要な物資は、小さなカヌーかバトー (bateau) と呼ばれる小さな平底船でモントリオールから運ばれてこなければならなかった。しかも、途中のプレスコットまでは、かなりの急流であった。決して大きな戦艦が航行できるような所ではなかったもので、このような小さな船の航行を阻止することはとても簡単なことであった。

モントリオールからキングストンに至る別の内陸ルートがなかったわけではない。古くから先住民はもう一つのルートを使っていた。セントローレンス川を使わずに、モントリオールの上流からオタワ川 (Ottawa River) に入り、サントアンデベルヴュー (Ste Anne de Bellevue) の急流は小さなこもん閘門で回避し、今日のホークスベリー辺りから12マイルほどの急流を回避すると、あとは今日のオタワにあるショーディエの滝 (Chaudiere Falls) までは60マイルの穏やかな川を上った。ショーディエという名称は、フランスの探検家サミュエル・ド・シャンプレーン (Samuel de Champlain, 1567-1635) が1613年に初めてこの滝を訪れたとき、アルゴンキンの言葉で、この滝はアスティクー (Asticou) という名前で、意味は「釜の中の煮えたぎる湯」であると教えられたので、フランス語でショーディエ (大釜) と呼んだことに由来する。⁽⁴⁾ショーディエの滝は大きな滝なので、オタワ川を船でさかのぼる水路はここで終わりとなる。ショーディエの滝のすぐ下流に、リドー川 (Rideau River) が滝をなしてオタワ川に流れ込んでいる。この滝をリドー滝 (Rideau Falls) といい、一枚のカーテンのように美しく落ちているのでフランス語でリドー (カーテン) と名付けられた。この滝も船では通れないので、カヌーや荷物を担いで陸路をポータージ (portage) すると、リドー川をリドー湖までさかのぼることができる。そして、リドー湖から別の小さな湖までポータージすると、キングストンに向かって流れるカタラキ川 (Cataragui River) に入ることができる。決して楽な方法ではなく、労力と時間がかかったが、セントローレンス川に代わる水路が全く未知であったわけではなかった。このルートが、後のリドー運河になるルートであった。

古くからこのような水路があることは知られていたが、この水路を本格的に利用しようとする試みは、1818年まで何もなされなかった。この水路の重要性に着眼したのは、1818年 8



月にケベックへ総督として着任したリッチモンド公爵 (Fourth Duke of Richmond) であった。彼は、着任後わずか3ヶ月の内に英領北アメリカの防衛計画をまとめて本国に送るとい

う熱心な総督で、単に報告書をまとめただけでなく、実際にオタワ川のホークスベリー周辺の12マイルの急流を回避するための水路の確保のための測量も行った。そして、1819年には本来はセントローレンス水系の保守の任務を帯びて派遣されていた王立将校団 (Royal Staff Corps) に命じて、ここに運河の建設を開始させた。これが、後にオタワ川運河として完成するのである。

リッチモンド公爵は責任感に強い活動的な総督であった。自分が防衛責任を持つ領土を知るために、彼は、1819年の春にケベックから今日のスーサンマリーの近くのドラモンド島まで家族と共に旅行をした。そして、帰路には、キングストンから家族を先にケベックへ帰した後、かねてから提案されていたカタラキ川からリドー川を経てオタワ川に通じるリドー運河の予定地の視察に出かけた。総督自ら視察に乗り出したということは、視察後にはその建設を推進する意図が十分にあったと考えられる。しかし、不運なことに、リッチモンドの町を出たところで狂犬病で病死してしまった。旅の途中に感染したものであった。そして、残念ながら、彼の死によって、リドー運河の建設計画は棚上げ状態になってしまった。

その後リドー運河の建設の話が出たのは1825年のことであった。この年に、ジェームス・C・スミス (James C. Smythe) が率いる王立工兵隊の将校3名からなる調査団が組織され、調査開始5ヶ月後には報告書が作成された。この報告書は、セントローレンス水路に代わる手段として、リドー運河の建設に着手し、現在建設中のオタワ川運河の建設のピッチを上げることを力説した。⁽⁵⁾

この計画に前向きに対応したのが、当時軍需大臣 (Master of General Ordnance) の地位にあったウェリントン公爵 (Duke of Wellington) であった。彼は、リドー運河の建設開始について政府を説得することができたが、当時合衆国と微妙な関係にあったことから、このような事柄に関する予算は秘密にしておくように要請した。そして、大蔵省の認可も受けて、1836年に運河建設の予算が25,000ポンド認められた。リドー運河の建設にかかった最終的な費用はおおよそ800,000ポンドであったから、25,000ポンドの制限はいかにも読みが甘かったと言えよう。⁽⁶⁾運河の建設は、植民地担当の国務大臣の下での植民地局の管轄に入り、議会で予算を審議することなくこの予算は確保された。世紀の一大工事にもかかわらず、このような手続きで当初の予算が確保されたことが、後の財政問題を生み出すことにもなったのである。しかし、ウェリントン公爵はマン将軍 (General Gotter Mann) に対して、この建設を指揮する適当な人材を捜すように指示した。

このとき、マン将軍は、ジョン・バイという工兵隊の将校をリドー運河建設の総指揮官として選ぶことに躊躇しなかった。何年か前にマンがカナダで工兵隊の総指揮官をしていた頃、バイもそこに所属しており、その仕事ぶりは十分に承知していた。また、帰還後に軍需工場の建設を手掛けたときも、偶然一緒であったので、このときの仕事ぶりもよく知っていた。このとき、バイはすでに47歳に達しており、王立工兵隊の手がける史上最大の事業の指揮官

としては申し分のない人材であった。

III. ジョン・バイの経歴

ジョン・バイの誕生は、1779年8月7日頃であったと推測される。1世紀以上も忘れられた存在であったので、彼の経歴についての資料は極端に乏しい。イギリスでは、1837年までは誕生日は公の文書には記録する習慣がなかった。もし誕生日が記録されたとしたならば、当時の習慣では家宝として伝えられた『聖書』の中か、誰かの日記のようなものの中に記録されたであろうが、聖書も日記もバイ家のものは発見されていない。しかし、ロンドンのセント・メアリー・アト・ランベス教会（Church of St. Mary-at-Lambeth）にはジョン・バイの洗礼記録が残っており、1779年8月10日とある。⁽⁷⁾当時の習慣では、幼児の洗礼は誕生後3日目に行われたことから、誕生日はおそらく8月7日であったと想像されるのである。

サセックス州のフラント（Frant）の村の教区教会にあるジョン・バイの墓標には、1836年2月1日に53歳で亡くなったと刻まれているが、これでは、彼は1783年に生まれたことになる。⁽⁸⁾しかし、その他の資料から見ても、1779年に誕生したとしか考えられないので、墓標を刻んだ石屋が間違いを犯したのか、あるいは、未亡人が何かの勘違いをしたものと思われる。

ジョン・バイの父親の名前はジョージ（George）、母親はメアリー（Mary）であった。祖父の名前もジョンであった。祖父のジョン・バイは、テムズ川にあるロンドン税関の官吏をしていた。父親のジョージも祖父の仕事を引き継いで税関の役人になった。ジョージには3人の息子と何人かの娘があり、ジョンは次男であった。兄の名前もジョージといい、父親の仕事を引き継いで税関の役人になったが、結婚しないまま亡くなった。そこで、今度は弟のヘンリーが税関の役人になった。ジョンは、父親の死後母親の下で税関の仕事の見習いをしたが、税関の役人にはならなかった。

18歳のジョンに突然訪れた運命は、ウルウィッチ（Woolwich）の陸軍士官学校（Royal Military Academy）への入学であった。ここに入学したのは1797年のことで、士官候補生のことを Gentleman Cadet と呼んだ。当時、士官学校への入学は軍需大臣の許可によるものであったが、どのようないきさつで、一介の関税役人の息子の入学が許可されたのかは定かではない。一説によれば、ジョンの父親の死後、母親は王室の使用人として勤務したので、その筋から自分の息子を士官学校に入れることにできたのではないかとされている。⁽⁹⁾このころは、士官候補生は、ここかう一つの Royal Military College で学んだ。まだ分野が細分化されておらず、工兵隊将校（Royal Engineers）になるためには、まずここで教育を受け、卒業後とりあえず砲兵隊（Royal Artillery）に入隊した後、希望で工兵隊に移るという手順が踏まれた。

ジョンは1799年の8月1日付で砲兵隊の少尉（Second Lieutenant）に任官されている。そして、同年12月には工兵隊へ移籍した。このとき、プリマスの要塞の拡張工事に携わってい

る。プリマスにいたときにジョンはエリザベス・ベインズ (Elizabeth Baines) という女性と結婚した。1801年11月12日、22歳のときであった。そして、その翌年1802年の8月にはカナダへ赴任することになる。このとき新妻が同行したかどうかは記録に残されていない。

ジョンはカナダへ渡るとケベックへ赴任した。このころの英領北アメリカは、13植民地の反乱独立の後、他の植民地はもう一つまとまらない形をしていた。ノヴァスコシア、ニューファンドランド、プリンスエドワードアイランド、ニューブランズウィック、ケイプブレトンにはそれぞれ総督代理 (Lieutenant Governor) がいたが、これらすべての植民地を合わせた人口は、30万人に至らなかった。一方、以前はフランス領であった旧ケベックは、当時はアッパーカナダ (Upper Canada) とロウワーカナダ (Lower Canada) に分かれており、それぞれに総督代理があり、ロウワーカナダではフランス領の当時の統治法が踏襲され、人口は約20万人であった。アッパーカナダには、合衆国から逃れてきたロイヤリストが居住をし始めていたが、人口はまだ6万人程度であった。当時のケベック市の人口は9,000人程度、モントリオールの人口は4,000人程度であった。そんなカナダへジョン・バイは赴任したのであった。⁽¹⁰⁾

当時のケベックに駐屯していた工兵隊の指揮官はゴサー・マン大佐 (Colonel Gother Mann) であった。この人物が24年後にバイをリドー運河の総指揮官として推薦することになるのである。当時の工兵隊 (Corps of Royal Engineers) は、将校のみで組織されていて、任務は軍事土木作業の設計・建設指揮・維持であった。実際の肉体労働は、技術兵 (Royal Corps of Military Artificers, 後には Sappers and Miners 工・地雷工兵) が行い、測量・製図工兵 (Royal Corps of Military Surveyors and Draftsman) がその中間の仕事を請け負った。従って、工兵隊としてはそれほど多くの人員を必要とせず、当時ケベックに駐屯していた工兵隊の将校はわずか5～6名だった様子である。マン大佐の下には R. H. ブリュエーズ大尉 (Captain R.H. Bruyeres) がおり、1804年にマンが本国に召還された後はケベックの指揮官となった。このように少人数であったから、若いバイの仕事ぶりも十分に観察し評価できたのであろう。

1802年にバイが従事した最初の仕事は、セントローレンス川のスーランジ (Soulanges) 急流を回避するために作られた非常に原始的な運河の改修工事であった。ここは、モントリオールから西部へ向かう旅の始めには必ず通らなければならない箇所、サン・フランソワ湖 (Lac St-Francois) からサンルイ湖 (Lac St-Louis) を経てラシーン (Lachine) に続く12マイルの水域である。この水域には、長さ900フィート幅7フィートの閘門三つがあるコトー運河 (Coteau Canal)、また、トゥルードュムラン (Trou du Moulin) には200フィートの岩石を削った溝が、スプリットロック (Split Rock) には閘門を一つ持つ200フィートの運河が、カスケーズ (Cascades) には閘門を一つ持つ400フィートの運河があった。それぞれの水路は、深さはわずか2.5フィート (76cm) しかなく、平底のバトーと呼ばれる小舟がかる

うじて通過できるものであった。⁽¹¹⁾しかし、商人たちは喜んで高い通行税を払った。これらの運河の閘門は、今日アッパーカナダ村に再現されている。このときの工兵隊の任務は、これらすべての運河の修理と、カスケーズ運河を全く新しく建設し直すことであった。新しい運河は、長さ1,500フィート、幅10フィートで、閘門は長さ120フィート、幅20フィートでバトー6艘を一度に収容できる大きさであった。この間現場の指揮官が次々に交代し、1805年によりやうくカスケーズ運河の再建工事が始まったときにはバイが現場の指揮官になっていた。カスケーズの工事は難しい工事ではなかったとされているが、組織、物資の供給、流れる水の中での作業、さらには船の通常の航行を常に確保しながらの工事は、運河の建設の基本をすべて備えた工事であった。

その後ジョン・バイは、ケベックの要塞の拡張計画の原案についてロンドンで検討できるように、ケベックの要塞の縮小モデルを作成した。このモデルは、原寸を300分の1(25フィートを1インチ)に縮小したもので、本来は6.15m×4.8mの大きさであったのが、総督が視察に来た折りにもっと広い範囲を含むように要請したため、最終的にはその倍くらいの大きさになった。これは、イギリスまで輸送するのが大変で、結局、バイがカナダでの任務を終えて帰国する1810年の11月に彼に付き添われてイギリスに渡ることになった。1809年に大尉(Captain)に昇格していたバイは、1811年早々に本国に着いた。カナダにはこのとき合計8年勤務したことになる。

ジョン・バイがイギリスへ戻った頃は、ヨーロッパではナポレオン戦争の真っ最中であった。そして、バイは、1811年の春には、ポルトガルにいるウェリントン公爵の率いる軍隊の工兵将校としてイベリア半島に赴任した。この半島戦争で、バイは、5月16日のバダホズ(Badajoz)の攻略に参加した記録が残されている。その後の消息は明確ではないが、バダホズの2回目の攻略で負傷をしてこの年の内に本国に帰っている様子である。その後ナポレオン戦争は続き、北アメリカでは合衆国がカナダに侵略を試みようとしたが、ジョン・バイは、1812年以降はロンドン郊外の軍需品部に勤務している。ここで、彼は軍需工場の建設に携わったが、その時の上司は、偶然にもゴサー・マン中將(Lieutenant General Gotter Mann)であった。この工場はバイの現場指揮で1814年に工事が始まり、1815年の4月には操業を開始することができた。この間、1814年の6月にバイは少佐(Major)に昇格している。

バイが少佐に昇格した年の12月に、妻のエリザベスをコレラで亡くした。しかし、その後1818年3月14日にエスター・マーチ(Esther March)と再婚している。このときバイは38歳、新妻は21歳に達していなかったと思われる。二人の間には、1819年に長女エスター・マーチが、1821年には次女ハリエット・マーサ(Harriet Martha)が生まれている。⁽¹²⁾

人生は皮肉なもので、バイの軍事工場が操業を始めてからわずか3ヶ月後にはウォータールーでウェリントン公爵がナポレオンに対して勝利を収めるという出来事があった。これはイギリスのみならずヨーロッパ全体にも吉報であったのであろうけれども、ナポレオン戦争

の終結は、軍事工場にとってはその存在価値が問われる機会でもあった。そして、予想通り、1818年の1月にはこの軍事工場は操業停止になり、若干の現場監督と維持兵を除いてはそこにいた兵士は除隊となった。その後5年もすると若干の操業は行われたが、緊縮財政のため、そのころにはジョン・バイは退職者名簿にその名を連ねていた。次女が生まれた1821年のことであった。

バイは、退職する数年前にサックス州のフラントという小さな村にシェーンフォールドパーク (Shernfold Park) という農場を購入していた。そして、退職後は、妻と二人の娘とでこの農場で農業を営むことになった。彼の書斎には農業に関する書籍があり、今でも残っているところを見ると、心機一転して農業に専念しようとしたのではないと思われる。しかし、軍隊の級友との交流は保たれたものと見え、1824年12月には中佐 (Lieutenant Colonel) に昇格したという辞令を受け取っている。そして、思いがけなくも、1826年には、再びカナダに赴任してリドー運河の建設を指揮するよう命令を受けたのである。

IV. リドー運河とその環境

リドー運河は、商業的な目的で建設されたものではなくて、軍事的な目的で建設されたものである。まだ陸上の交通網が発達していない当時は、水路が唯一効果的な運輸手段で、国内の水路を確保することは、商業的にも重要なことであったが、膨大な国土を持つ英領北アメリカでは、軍隊及び軍事物資を滞りなく輸送できる水路を確保することが、領土保全の前提条件であった。前にも述べたとおり、モントリオールとキングストンの間は、セントローレンス水路の対岸はアメリカ合衆国であり、戦争が起きた場合に合衆国は、カヌーやバトーという小さな船の航行を容易に阻止できる立場にあった。さらに、当時の英領北アメリカと合衆国との関係は決して穏やかなものではなく、現に1812年から1814年にかけては合衆国が英領北アメリカへの侵略を試みている。このような環境の中で、モントリオールからキングストンに至る水路をセントローレンス川以外に確保することは、以前から考えられてきたが、1826年になってようやくそれが実現されることになった。

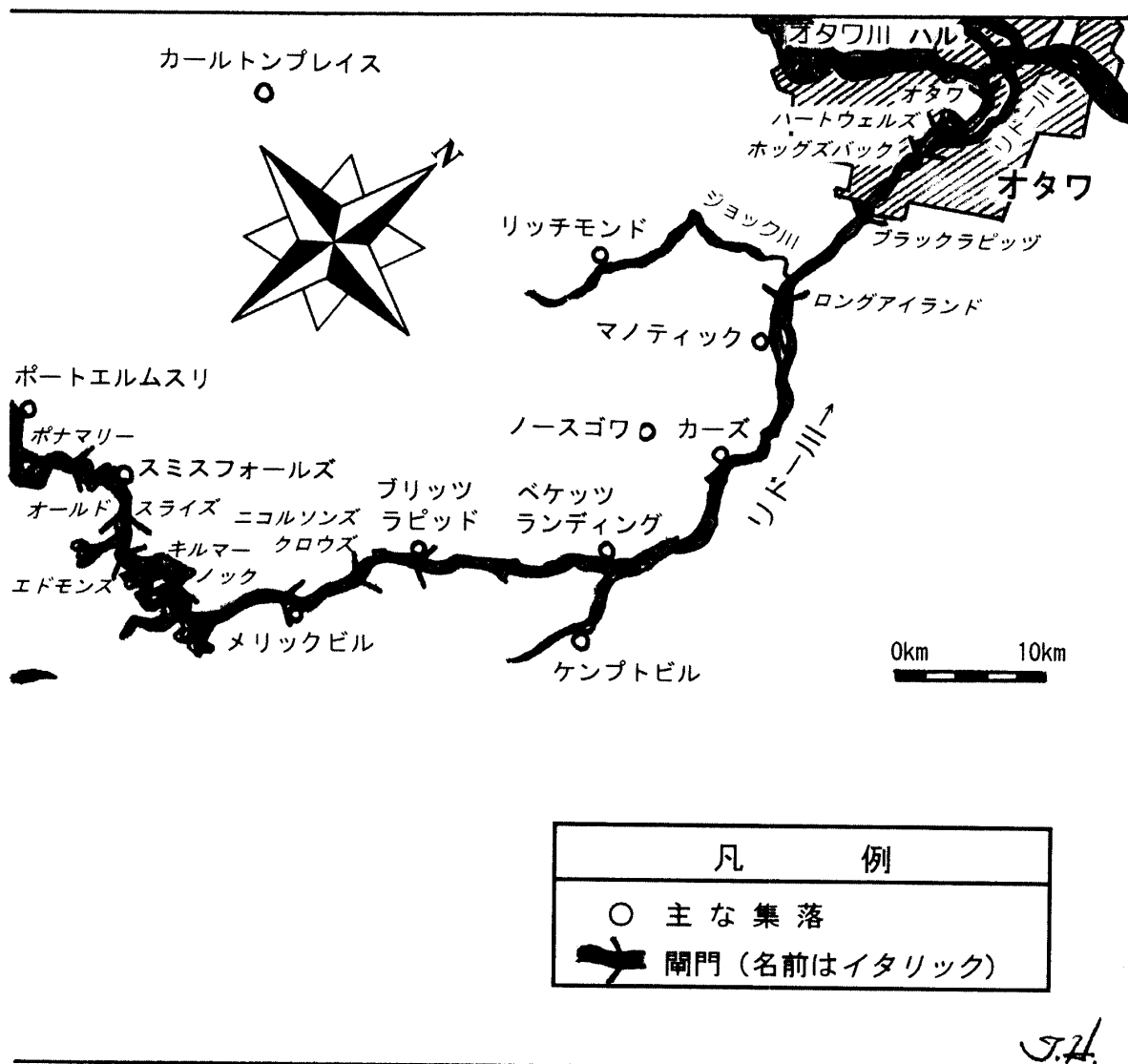
リドー運河の建設計画は全く白紙から出発したものではない。すでに、モントリオールから今日のおタワのある土地まではオタワ川をさかのぼって航行する水路が開けていたし、オタワでショーディエの滝で航行が阻止されるために、そこからオタワ川の支流のリドー川をさかのぼってリドー湖に出て、そこからもう一つの湖を経てカタラキ川に入り、その川をキングストンまで下る水路は、先住民がすでに知っているルートであった。ただし、このルートでは、リドー川がオタワ川に合流する場所は滝 (リドー滝) になっているので、そこはカヌーも荷物も人間が背負って運ばなければ (ポータージしなければ) ならず、途中の急流や湖から湖へ移動する陸路などもポータージが必要であった。リドー運河の全長はおよそ197.6 km (123.5マイル) あるが、そのすべてを掘削して建設したわけではない。すでに古くからあ

リドー運河全図



る水路を、全行程船を水に浮かべたまま、ポータージなしで航行できるように改良したものである。197kmのうちの168km (105マイル) はリドー川、カタラキ川、リドー湖などの自然の水路を利用した部分であり、残りの29km (18マイル) が人間の手によって運河にされた部分である。

運河の建設は、単に溝を掘っただけではなくて、必要に応じてダムを設けて急流を緩和したり深度を大きくしたりした。また、落差の大きいところには^{こうもん}閘門を設けて水の出し入れを行い、エレベーターのようにして船を水に浮かべたまま上下させる施設が設けられた。閘門というのはダムの落下壁の部分に設けられた一つの「部屋」でその部屋の上流側と下流側にそれぞれ扉（閘門扉）がある。それぞれの扉は上流に向かって開き水压に耐えるように設計されている。そうして、その「部屋」に水をいっぱい入れた状態では水面は上流の水位の高



い方と同じになり、水を空にした場合には下流の低い方と水面が同じになる。水は高い方から低い方へ流れるので、その「部屋」から下流に通じるパイプの栓を開けば水は下に落ちて「部屋」は空になる。上流から「部屋」に通じるパイプの栓を開けば「部屋」に水が流れ込んでいっぱいになる。それぞれの扉は、水面が同じレベルになった方が開かれるので、水圧は全くかからず、人間の力で容易に開くことができる。このような簡単なメカニズムのため、閘門の操作は人力だけを使った当時でも容易に行うことができた。また、リドー運河では今日でも昔と全く同じ方法で閘門の操作を行っている。

いったん完成してしまえば閘門のメカニズムはごく簡単であるが、建設工事は決して楽なものではなかった。川や湖などの水路を利用して建設が行われたわけであるから、すでに水がそこにあった。しかし、工事を行うためにはその部分を囲って囲堰^{いせき}をまず建設して、水の

ない作業領域を確保しなければならなかった。次に、閘門の「部屋」に当たる部分は、下流側の水面の高さから見て十分な深さがなければならなかったため、必要に応じて深く掘り下げなければならなかった。もちろん、上流から水が進入してこないようにしてである。次に、両壁および閘門の扉が取り付けられる部分は石を積み上げて一つの部屋を作る工事がなされた。こうして、全行程197.6kmのうちに47の閘門が設けられたのである。

47の閘門の内、14カ所では一つの閘門で船を上下することができた。その落差は低いもので2フィート（61cm）、高いものでは10フィート9インチ（3.28m）あった。4カ所では船を上下するのに2つの閘門が必要であり、3カ所では3つの閘門、2カ所では4つの閘門、そして、オタワ川との合流点では、何と8カ所の閘門が必要であった。リドー運河では最も難工事でありかつ重要なこれらの閘門は、オタワ市内のホテルシャトーロリエ（Hotel Chateau Laurier）の横に見ることが出来る。

建設されたのは47の閘門ばかりではない。さらに52のダムが建設された。ほとんどのダムは比較的簡単なものであったが、ジョーンズフォールズに建設されたものは高さ62フィート6インチ（18.4m）の本格的なアーチ型ダムであった。⁽¹³⁾

リドー運河が建設された当時は、オタワの町はまだなかった。逆に、運河が建設されることによって今日のオタワの町が誕生したのである。そのころは、オタワの対岸のハル（Hull）に1,000人ほどの人が住んでいただけであった。従って、オタワ川の工事現場へは、モンリオールからオタワ川を経て、途中でホークスベリーの急流を回避して、すべての資材が小さな船で運ばれてきたのである。また、リドー川沿いにはメリックスミル（Merrick's Mill, 今日の Merrickville）の小さな集落があっただけで、あとは全く未開の土地であった。石材と木材は現地調達で行われた。辺りは森林地帯なので、木材は用意に入手できたが、石材は、近くに石切場が見つければ、そこで石を切って人力で運ぶより仕方がなかった。この地方の気候は、夏は蒸し暑く昆虫や病原菌が多く、冬は4～5ヶ月は屋外で仕事をするには厳しすぎる寒さであった。

V. リドー運河の建設工事

ジョン・バイは、1826年5月30日に再びケベックに赴任した。彼の不在の15年間に、ケベックの人口は2倍以上の2万人を越えていた。ロウワーカナダ全体の人口も、2.5倍の50万人に近づこうとしていた。ケベックよりも小さかったモンリオールは、人口が3万人を越えて、商業の中心地として栄えていた。セントローレンス川には、カヌーやバトーなどの小さな船ばかりではなく、小型の蒸気船も航行していた。総督は、1819年にリッチモンド公爵が病死したので、ダルハウジー伯爵（Ninth Earl of Dalhousie）に代わっていた。カナダでの工兵隊の総指揮官はダーンフォード大佐（Colonel Durnford）であった。

リドー運河が世紀の大工事でありながら、政府はこれに従事する人員として、バイ大佐と、

補助工兵ボルトン大尉 (Captain Bolton)、それに事務員のマクタガート (McTaggart) の3名で工事の開始を命じた。ところがボルトン大尉は赴任早々赤痢のため健康を害したので、バイは、すでに以前カナダで知り合っていたプーリー中尉 (Lieutenant Pooley) の赴任の要請を出し、それが認められた。バイは、プーリーとマクタガートと共に、1826年の9月にオタワ川をさかのぼってハルを訪れ、運河のオタワ川側の入り口の建設予定地を視察した。

工事本部の場所については、運河の入り口の一つがセントローレンス川側のキングストンで、この町はすでに都市として確立されていたので、ここにしてもよかったのであるが、バイは、あえてなにもないオタワ川側に本部を置くことにした。対岸のハルには小さな町があるが運河の入り口の辺りには何もなかったので、集落としてはゼロからの出発になった。すべての工事の中で、この場所が最も難工事が予想されたので、自分がそこに滞在すべきであると考えたのであろう。これが今日のオタワの歴史の始まりで、当時はバイタウン (Bytown) と呼ばれた。

バイは、運河の建設を同時に3カ所で開始する計画を立てた。一カ所はオタワ川側の入り口、もう一カ所はキングストン側の入り口、さらにもう一カ所は、その中間点に当たるところで、セントローレンス川沿いのプレスコット (Prescott) から陸路達することが出来る地点という計画であった。現地視察を終えたバイは、最初の冬はモンリオールで過ごして、計画の完成に専念した。全体の計画について、ロンドンは何も細かい指示は与えていなかった。ただ、セントローレンス川のモンリオール近くのラシーン運河と同じ大きさの運河を作るよう指示が出ていただけである。

また、実際の工事は個人の請負業者に依頼するようという指示も出ていた。今日では公の仕事を個人の業者に下請けに出すということとはごく当たり前のことであるが、この当時、軍事に関わる土木工事は技術兵を動員するのが慣わしで、個人の下請業者に仕事を依頼することは異例なことであった。そこで、1826年の冬には、業者に設計を提示し、見積もりを取る仕事になされ、翌年1827年の春には、主な業者は決定されていた。このとき、小さな業者には、穴掘りの作業をいとも簡単なものと考えて法外に安い値段をつけた業者もあったので、実際の場面にいたってトラブルが起きないように、いくら安くても仕事の内容がはっきりと分かっていない業者には依頼が行われなかった。

1827年の春には、バイを補助する若い将校の数も増え、順調に工事を開始することができた。この春、バイは、運河全体の工事状況を視察する必要性を感じ、キングストンまでの現場を視察している。また、同じ頃、ロンドンからは、マン将軍が技術兵を2中隊分組織し将校と共にカナダへ送るという知らせが入った。そして、1中隊は6月に、もう1中隊は9月に到着した。

前にも述べたように、実際の作業は個人の下請業者が行っていたので、理論的には技術兵は必要ではないはずであった。それぞれの下請業者は、キャンプと呼ばれる飯場のような仮

宿舎を中心に人を雇い、彼らに食事と寝る場所を提供していた。そこには工兵隊の将校が指揮官として作業全体の監督に当たっていた。最も多い時期には、バイタウンからキングストンまでの間のキャンプの数は20に達し、労働者は2,000人いたといわれている。ここでの技術兵の役割は、時には下請業者には手に負えない難工事などを担当したが、ほとんどの場合、工事そのものよりは、物資の供給、安全と治安の確保、官舎の建設など支援的な仕事を行った。

ジョン・バイの主な仕事は、数多くの若い将校と2中隊の兵士の仕事と配属を調整することであった。ここでジョン・バイの人柄が伺えるのは、バイは個人の名誉に走らずに、若い将校の将来を考えた指導と指揮を行ったことである。それぞれの将校は、与えられた任務を誇りを持って達成し、同時に、将来に残る財産としてその技術を身につけることができたのである。たとえば、その当時は中尉としてバイの下にいたフロム (Lieutenant Frome) は、最終的にはガーンシー (Guernsey) の総督代理となり將軍の肩書きを得た。また、ウィリアム・デニス中尉 (Lieutenant William Denison) は、タスマニア、ニューサウスウェールズ、マドラス、そして最終的にはインドの総督として活躍した人物である。彼は、ジョン・バイの下にいたときに、バイに奨励されてカナダの木の研究を土木的な見地から行い、論文を書いて発表した。この論文でデニソンは第1回テルフォード賞 (Telford Medals) の受賞者となることができた。⁽¹⁴⁾自分の名誉に走らず後継者の名誉に力を貸しそれを喜んだバイは、人間としても偉大な面を備えていた人物であった。

さらにバイの人格を表す一面は、工事に従事する労働者の取り扱いであった。リドー運河の建設のためにやってきた労働者にはいろいろな背景の者が混ざっていた。石工はスコットランドから、肉体労働者の多くはアイルランドから、その他に、工事の請け負い会社がロウワーカナダの場合はフランス語を話す労働者が、アッパーカナダの場合には英語を話す労働者が隣同士で働いていた。また、会社によって雇われた者も、イギリス政府によって雇われた者もあった。バイは、これらすべての人々を自分のところの人々と呼び、彼らの福祉には全くの差別なく、できる限りのことをした。指導的な立場に立つと、自分の好き嫌いで人間をひいきしたり差別したりするのは容易なことだが、バイは、すべての人たちを同じように扱った。すでに1826年の工事開始のときから軍医の派遣を要請し、1827年の1月には病院の建設のための資材の調達を許可している。工事に従事して亡くなった人々は運河沿いの墓地に手厚く葬られ、彼らの墓は、今日でも運河沿いの要所要所に見いだすことができる。

さらに、バイは、労働者への賃金の支払いについて、現金で支払うと、工事現場の生活ではまず現金が必要でない上、個人での保管の安全性が問題になるので、小切手で支払うように政府に要請した。また、労働者には、軍事金庫を銀行のように提供して、そこに個人の金を預けることができるようにして、年4パーセントの利子をつけて返すことも提案した。このような提案は、労働者の福祉を考えてなされたものであったが、政府は、「そのような制度

はない」という理由から、すべての提案を拒否した。全体の福祉と利益を考えて提案することでも、官僚主義という厚い壁と堅い頭にぶつかると、全く不合理な理由でもって強く跳ね返されるのは、いつの時代になっても変わらない。逆に、官僚主義中心の体制側から見るとこのような人間は「うっとうしい存在」になる。もしかすると、バイは、このころからすでにこのような偏見の目で見られていたのかも知れない。

さらに、政府からうっとうしがられるような行動をバイはしている。前にも述べた通り、リドー運河の大きさについてはラシーン運河と同じ大きさのものにすることという漠然とした指示でバイの任務が始まっている。当時のラシーン運河の閘門の大きさは、長さ100フィート（30.5m）、幅20フィート（6.1m）、深さ5フィート（1.5m）であった。しかし、この大きさでは蒸気船は通過することができない。将来の英領北アメリカの防衛を考えた場合、ラシーン運河も含めて、リドー運河もすべて蒸気船が通過できる大きさにするべきだというのがバイの主張であった。そこで、彼は、長さ150フィート、幅50フィート、深さは8フィート以上必要であるという提案を、すでに最初の年に行った。さらには、確かに工事費は大きくなるが、後に通行税を徴収することによってその経費を賄うことができるとも付け加えた。しかし彼の提案はすぐには聞き入れられなかった。⁽¹⁵⁾

1927年の冬に、バイの右腕として信頼を受けていたプーリー中尉が、バイの運河拡大計画を携えてロンドンを訪れることになった。ここで、若いプーリー中尉は多くの政治家や官僚を前にして見事にその任務を果たした。この一件に関与した政治家や官僚たちは、最初は、このようは途方もない提案をする者が指揮する工事は即中止されるべきだとも言ったが、専門家からなる委員会がその重要性を認め、提案が受け入れられることになった。最終的には、ラシーン運河の大きさとバイが提案した運河の大きさとの中間の134フィート×34フィート、深さ5フィートの運河として認可された。このとき、バイは大英帝国全体の利益のためにこの提案を行い、それが受け入れられたわけで、個人的に勝利を得たという気持ちはなかったはずである。しかし、どちらかといえば、大英帝国全体の利益よりは個人の利益のために細々と動き回っているロンドンの政治家や官僚たちにはそのようには受け取れなかったのに違いない。客観的な立場から見たときにバイの言い分は正当なものであると認められたということは、自己中心の政治家や官僚にとっては決して愉快なことではなかったに違いない。このころからバイは優秀であるが故にエゴ中心の人間からは敵視されるようになった。官僚の間のメモに「今後バイの行動を注意して監視していかなければならない。」という文が見られる。このような人間が成功することは、彼らのエゴが許さなかったのであろう。

ここにバイの人柄を表すエピソードがある。人間には、自分が失敗を犯したときに、あらゆる手段を用いて自分の行為を正当化し、そのために他人までも陥れようとする人間と、素直に自分の失敗を認めて責任をとると同時に全体における自分の置かれた立場を謙虚に認識する人間との二通りがあるが、バイは、これらのうちの後者に当たる。ある時、バイタウン

の近くのホッグズバックダム (Hog's Back Dam) が工事の途中で崩壊した。崩壊の原因は、冬の間に凍結した土壌を使ってはいけないところに使って、それが春になって溶けて強度を失ってしまったことであった。このことについて、バイは、非常に素直な詫び状をマン將軍に対して送っている。そして、即、ダムの再建に着手した。⁽¹⁶⁾

さらに、彼の人柄を表すエピソードに、リドー運河はわずか5年の工期の後、1831年の8月にはすでに開通できるめどが立っていた。これはほぼ1年前から分かっていたことなのだが、予定通り開通できない事態が発生した。その理由が、メリックビルの製粉所のおやじが、たまたまこの時期に水力を利用した製粉所の修理を行うということで、リドー川の流れを止めてしまったのである。このとき、政府の力を使えば強引に川に水を流し運河の開通式を行うことができたに違いないが、バイは、このことをただ淡々と報告書に書き綴ったのみで、無事に製粉所の修理を見届けた。⁽¹⁷⁾バイが最初にリドー運河を全部通して航行したのは、1832年の5月であった。

このようなエピソードは、バイが直面した問題の中ではごく小さな問題であった。5年半の建設工事の間、あるいはその後に直面した問題にはもっと深刻なものもあった。その一つに、運河の建設によって影響を受ける土地の地主の苦情があった。法的には1827年にアッパーカナダ議会によって立法された『リドー運河法』があり、問題はないはずであった。しかし、不満を訴えた地主の一部には裁判に持ち込む者もあり、最終的にはすべて政府側が正当化されたのだが、そのためにバイが裁判所で浪費しなければならない時間は莫大なものであった。

バイが直面した最も深刻な問題は、部下とアルコールの問題であった。アルコールをコントロールできない部下は、遺憾にも除隊処分にしなけりならなかった。このような理由で除隊にしなけりならなかった部下には、アダムソン軍曹と、事務官としては工事の最初から仕事に従事していて優秀であったマクタガートがあった。これらの部下を除隊にするときにも、バイは、彼らの人格に傷がつくことのないように、「最も優秀で従順な部下であった」というコメントを報告書に記している。後に、マクタガートは1829年にロンドンで『カナダでの3年間』という情報にあふれた本を出版しているが、その中で、いかにバイが寛大で尊敬に値する上司であったかを書いている。さらに、アルコールについての害にすらコメントを加えている。⁽¹⁸⁾

しかし、このような人物ばかりがいたわけではない。バージス(Burgess)という事務官は、叔父が軍人であったコネで運河に携わる仕事をしていたが、しばらくすると、手に負えないほど酒を飲むようになった。ある時、軍医が精神異常者と診察を下したほどの人物である。やむなく、彼も1830年に解雇されることになった。しかし、バージスは解雇されると、自分の立場を正当化するためと復讐のために、バイを陥れるための作り話をあちこちでばらまいた。彼は、バイの所から盗み出した書類の一部を巧みに利用して、いかにももっともらしい口調でバイは公金を横領しているのだと訴えた。これは、北アメリカのみではなく、本国で

も新聞や議員にこの話を持ち込んだ。残念なことに、彼らには、遠いカナダで本当に何が起きているのかという判断ができず、バージスはそのことを利用したのである。ロンドンは、結局はバージスに振り回されることになり、バイタウンで査問会議が1831年の11月に開かれることになった。1832年の2月にももう一度開かれたが、どちらの会議にもバージスは姿を見せず、盗まれた書類の内容の説明も関係者の証言によって不正がないことが証明された。しかし、その後もバージスは糾弾の手紙を書き続け、バイの人格を中傷した。査問会議によってバイに落ち度はないとされたものの、カナダの実状に暗い者たちはいつまでも疑念が晴れなかったようである。

バイと作業員のもう一つの敵は病気であった。この病気は、当時は「沼地熱(swamp fever)」と呼ばれていた。運河の建設は、きれいな川や湖だけではなく、沼地でも行われた。この辺りの沼地は病原菌が多く、多くの労働者がこのために亡くなった。最も悪質な沼地の一つにクランベリーレイクというのがキングストンの近くにあった。ここは、湖ではなくて、実際には沼地であった。ここへバイが視察に行ったとき、カヌーが浅瀬に乗り上げて動かなくなってしまった。仕方なく男たちが沼の中へ入ってカヌーを引き出そうとすると、腰まで泥の中に埋まってしまったと、マクタガートは書いている。そして、間もなく、そこにいた者のうち二人を除いて全員発熱の後死亡したといわれている。バイもこのとき病気になり、発熱の後、かろうじて死を免れた。何年か後にバイは病死しているが、このときの病気が再発したのではないかといわれている。この病気に対しては先住民は免疫を持っていた。おそらく、マラリアの一種ではなかったかと想像される。⁽¹⁹⁾

このように、リドー運河の建設は、バイにとっては精神的にも肉体的にも大変な試練であった。にもかかわらず寛大な心で部下を扱い、わずか5年半という短い期間で運河を完成させた。1832年の春のことであった。

VI. バイタウン（オタワ）の設立と発展

ジョン・バイの主な任務はリドー運河という軍事用の運河を建設することであり、見事にその任務を遂行したが、それに匹敵するもう一つの偉業は、今日のオタワの設立と発展への貢献である。ジョン・バイの最も重要な貢献は、リドー運河建設本部をキングストンに設けないで、リドー川がオタワ川に合流する地点に設けたことである。1826年にカナダ総督のダルハウジー伯爵とバイがこの地を視察したときには、すでにここに新しい町を建設する話がなされたものと思われる。後にダルハウジー伯爵はバイに対して、具体的にどのような条件で町を設立するかを手紙で伝えている。この1826年9月26日付の手紙が、実質的にはこの町を発足させる特許状(charter)であると受け取れるので、今日のオタワが設立された日はこの日とされている。

この手紙により、バイは、まず今日の議事堂の丘(Parliament Hill)の辺りを兵舎と最初

の病院を建設するために確保した。当初は、入植者たちに2～4エーカーの土地を与える予定であったが、希望者の人数が予想を上回ったため、1区画の大きさは半分になった。さらに、広いメインストリートを確保した。今日のウェリントン通りとリドー通りである。ウェリントン通りは、議事堂の建物の前を東西に走っている通りであり、リドー通りは、その延長で、リドー運河からリドー川に向かって東西に延びている通りである。その広さは、車の時代になった今日でも不自由を感じない。この道は、リドー運河を横切る形になったので、そこには美しい石のアーチ型の橋が架けられた。しかし、残念なことに、この橋は、1912年に取り壊された。⁽²⁰⁾

バイ自身の住居には、運河の東側の今日のメイジャーズヒル公園 (Major's Hill Park) のある場所を選んだ。町そのものは運河を挟んだ向かい側の今日の議事堂の丘の方側に発展することになった。⁽²¹⁾

町の名前は、最初はカーネルバイズタウン (Colonel By's Town) と呼ばれていたが、運河建設の早い時期に開かれたある食事の席で、バイタウン (Bytown) の方が呼びやすいと冗談にコメントされたのがきっかけとなって、その後、1855年にオタワと改名されるまでバイタウンと呼ばれた。⁽²²⁾

バイは、この町に最初の病院を建設したばかりではなく、ハルに至る最初の橋をオタワ川に架設し、基本的な道路を引き、最初の学校、水道、消防署、市場を設けた。⁽²³⁾ さらに、1828年にアップーカナダの総督代理が5人の市議員を任命するまでは非公式に市長の役割も果たしていた。一人で運河建設の指揮を執りながらこれだけの仕事をするのは神業のように思われたが、その秘訣は、優秀な部下とバイの指導者としての人柄にあった。バイは、自分で選んだ部下に対しても他人の命令で送られてきた部下に対しても、大変寛大な態度で望み、部下を信頼して仕事を委託するのが巧みであった。よき指導者の条件は、自我を捨てて部下の利益を考えることのできることであるが、バイはこの要素を蓄えており、部下から信頼を受けて指揮に望むことができた。そして、部下は、バイの期待通りの仕事を喜んで行った。

指導者が信頼の厚い人物であると、町の人々もお互いを信頼するようになる。指導者が信頼できない人物の場合には、町の人々もお互いを信頼しなくなる。バイタウンは前者であった。バイタウンに最初にできた教会はメソディスト教会であった。最初の木造の建物は1828年に火災で焼けたので、間もなく300人も収容できる石造りの教会が建てられた。この当時は、これが唯一の教会であったので、アングリカン教会の信者もこの施設を礼拝の場所として使うことが許された。カトリック教会は、今日のバシリカのある土地を1831年に確保した。このとき、バイは教会の土地の確保に援助を与えている。アングリカン教会は1832年に完成している。これら、さまざまな教会が設立を競う中で、競争とか不審とかいう感情は人々の間にはなかった。むしろ、他の教会の設立にも協力して、皆でバイタウンの宗教活動を盛り上げていこうという空気がみなぎっていた。

このようにして、今日のオタワは、ジョン・バイなくしては存在しないのであるが、バイタウンという名前がオタワに変わり時が経つと彼の存在は全く忘れられてしまうようになった。ある時まではカーネルバイストリート (Colonel By Street) という道路があったがリスガーストリート (Lisgar Street) に変えられてしまい、バイウォード (Byward) という名前の一区画だけが彼の名前を思い起こさせるものとして残った。1926年に彼の銅像を建てる試みがなされたが、基礎を作っただけで終わってしまった。⁽²⁴⁾人間とは勝手なもので、ある人物が命がけで仕事をし、おそらくその恩恵を自分も受けているのであろうけれども、自分と直接関係がなくなると、そうした英雄すら忘れ去ってしまうものである。

VII. ジョン・バイの悲劇

軍事目的のリドー運河が完成したのは1832年のことであった。1826年にはリドー運河の建設は英領北アメリカでは不可欠な防衛手段で、何としてでも建設しなければならないという使命感があった。軍需大臣のウェリントン伯爵も、このことを最優先事項に挙げていたことは事実である。このような大事業を成し遂げたバイには、ナイトの称号が与えられてもよいはずであった。ところが、運河完成の暁にバイを待ち受けていたのは、このような名誉ではなくて、誤解と中傷であった。

前にも述べたバージスの中傷行為は、根拠のないもので、バイにはとがめがないということが査問会議で明確になったにもかかわらず、その結果については公になされていなかった。バージスがこのことでとがめられることもなかった。おそらく、身内に地位の高い軍人がいたことがバージスを守っていたのであろう。このような空気の中で、バイが横領をしたとはつきり言う者はいなかったにしろ、バイに対して好ましからざる人物という偏見を抱いていた人物は少なくなったと思われる。

さらに不運なことに、時代が変わってしまっていた。運河の建設が開始された1826年には大英帝国の軍事事業の最優先事項であったのが、6年後にはほとんどその価値がなくなっていた。合衆国との間に1817年に締結されたラッシュ=バゴット協定 (Rush-Bagot Agreement) は順調に履行され、合衆国と英領カナダとの間には、もはや国境紛争の心配はなくなっていた。この協定は、五大湖から合衆国とイギリスの双方が海軍を撤退するという取り決めであり、1837年には五大湖にある英国海軍基地がすべて閉鎖された。こうして、リドー運河は、当初の軍事目的を果たすことなく御用済みになってしまったのである。運河は、アッパーカナダとロウワーカナダとを結ぶ商業用水路としてわずかの役割を果たしただけである。そこで徴収される通行税は、維持費に充てるのに精一杯であった。

なおタイミングが悪いのは、リドー運河が完成した1832年は、イギリスでは選挙法の改正案が議会を通過した年であった。本来ならばバイを支持してくれるウェリントン公爵は、1828年以来首相の地位にあったが、選挙法改正案に強い反対を唱えていたので、その政治生命は、

わずか2年後の1830年に終わっていた。さらに、選挙法改正に伴い、政府の在り方にも改正が加えられ、軍需大臣ではなくて大蔵大臣が最も強い権限を持つようになっていた。その伝統は、今日に至っている。こうした空気の中で、以前権威を誇っていた軍需省の予算が詳しく検証されることになった。当時は、防衛費と名のつくものは、本国で支出されるものも海外の植民地で支出されるものも井勘定で扱われ、防衛費の名の下にかなりずさんな管理体制であったことは事実である。そして、この予算をを扱う要職は貴族階級で占められていた。選挙法改正で民主的に選ばれた議員たちが真っ先に矛先を向けてのも無理はない。

このような空気の中で、何も知識のない者がリドー運河の建設費を見たとなると、とんでもない不正が行われたのではないかという不審を抱いても無理はなかった。前にも述べた通り、1826年に最初に認可された額はわずか25,000ポンドであった。さらにそれに修正が加えられて、1828年の予算は88,365ポンドとされていた。ところが、承知の通り運河の拡大計画が認められ、最終的には715,409ポンドもオーバーした803,774ポンドが支出された。もちろん、この増額は、一つ一つバイが本国や総督の許可を得て行った事業の積み重ねの結果として出たもので、決してバイが不正を働いたものではない。⁽²⁵⁾

しかし、大蔵省はそのようなことには関心がなかった。1831年末にバイが軍需省に提出した会計報告は大蔵省の手に渡り、そこでバイに説明も求めないまま、バイを非難する意見書を添付して1832年5月25日に下院へ報告している。その中で、かなり強い口調で、このような金額が議会の承認なしで支出されたことはもってのほかであること、バイは運河建設の指揮官としての地位から即免職にすること、バイを本国に召還して説明させることなどを記した。⁽²⁶⁾このことは、バイには直接伝えられず、バイは新聞で知っている。真実を知っていてバイの活動を弁明してくれるような人物には、ウェリントン公爵、マン将軍、ダルハウジー伯爵などがあったが、すべて現役を退いていて、効果的な弁明をすることはできなかった。現役では唯一軍需大臣のケンプトがいたが、彼は、自分の立場を守るためにバイを生け贄の羊とする道を選んだ。こうして、一人の英雄は人々の無知と偏見によって葬り去られたのである。

VIII. エピローグ

ジョン・バイは、家族と共に1832年10月23日にカナダを去り故郷に帰った。しかし、本国に着いたときには歓迎してくれる者も賞賛してくれる者もいなかった。帰国後は事情聴取を受けて大蔵省で弁明を行ったと予想されるが、その記録は残されていない。ただはっきりしているのは、その年の暮れまでには、故郷のシェンフォールドパークの農場に隠居していたということである。そのころの彼の手紙には、マラリア熱に犯されて苦しんでいると書かれている。その後は、前カナダ総督のダルハウジー伯爵と前カナダ工兵隊総指揮官のダーンフォード大佐と（Colonel Durnford）親しく手紙をやりとりしている。ダーンフォード大佐

はバイの名誉の回復を試みるアピールをしているがむなしく終わっている。

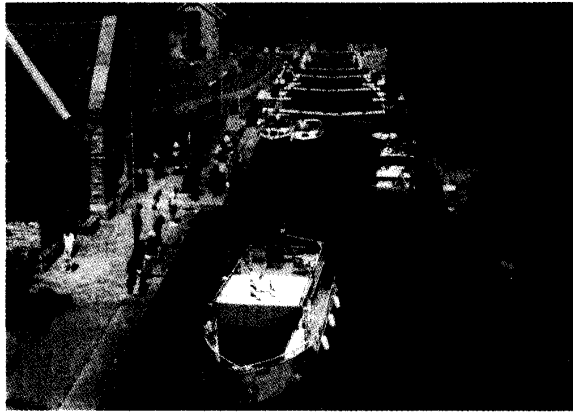
彼は、1834年に脳卒中に見舞われ、以後不自由な体となった。そして、身も心もボロボロになって、1836年2月1日にこの世を去っている。56歳のときであった。ジョン・バイの生涯を見ると、一方では彼の人柄に心を打たれ、他方では彼を葬り去った人間たちの心の小ささに嘆きを覚える。どちらも人間の本当の姿であり、人間の社会である限り、いつの時代にも存在する人間像である。ジョン・バイのような運命をたどった人間は、決して彼一人ではないであろう。ジョン・バイを陥れたような人間は、残念ながらどこにでも探し出すことができる。ジョン・バイのような立場の人間に理解を示すことのできる勇気ある人間は、非常に数が少ない。

ジョン・バイにはエスターとハリエットという二人の娘があった。ハリエットは20歳のとき独身のまま亡くなった。エスターは結婚して29歳で亡くなるまでに2人の娘を産んだ。長女のエスター・ハリエットは1歳で死亡し、次女のメアリー・キャサリンは4歳で亡くなった。これでジョン・バイの血は完全に絶えた。おそらく家宝として何らかの日記やカナダの記録などがあったであろうが、それを伝える者は今はいない。

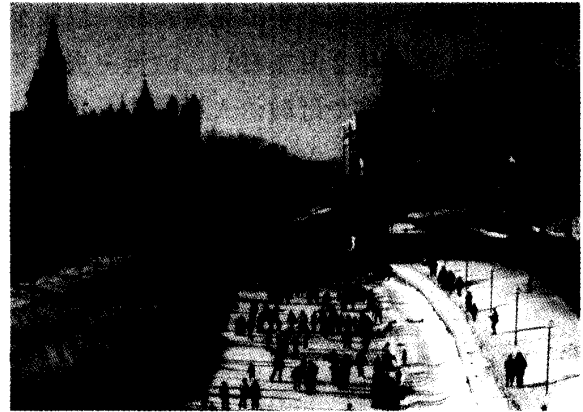
一方、カナダでは、1855年1月1日からバイタウンという町の名前は廃止され、オタワという名前に変わった。その理由は、運河の完成後10年も経つと、バイタウンは近くの森の中で働いている木こりたちが休日には町にやってきて荒れ狂う場所となり、バイタウンという酒と木こりと暴力のイメージしかない時代があったからである。しかし、この町がカナダの首都になるであろうという話が持ち上がると、そのような悪いイメージのある町の名前は変えた方がよいという声が聞かれるようになり、ついにオタワという名前に変わって、バイという名前は忘れられてしまった。⁽²⁷⁾余談ではあるが、オタワがカナダの首都に選ばれた理由は三つある。第一に、合衆国との国境から遠い場所にあるので容易に攻撃を受けない地理的条件を備えていること。第二に、地理的にアッパーカナダとロウワーカナダの中間点にあること。第三に、この地方の住民には英語を話すものもフランス語を話す者もいて、どちらの言語が優勢ということがないことである。⁽²⁸⁾

バイの名誉回復がオタワ市民の手で行われ始めたのは、ほぼ1世紀後の第二次世界大戦の後のことであった。1954年にはリドー運河沿いの道の片方をカーネルバイドライブ(Colonel By Drive)と命名した。1955年にはバイを記念する噴水の除幕式が行われた。今ではオタワには、アルゴンキンカレッジのカーネルバイキャンパスがあり、カーネルバイ学校があり、カーネルバイタワーズというアパートの建物があり、カーネルバイ保育園まである。オタワ設立150年を記念して、オタワ市は条例で8月の第1月曜日をカーネルバイデイ(Colonel By Day)という休日として定めている。そして、1979年にはカナダ郵政省はバイの記念切手を発行している。1971年にはオタワ歴史協会がメイジャーズヒルにバイの銅像を建てた。今日では、オタワ市民でバイの名前を知らない者は恐らくいないであろう。⁽²⁹⁾

リドー運河のオタワ入り口と閘門（後方はオタワ川）



オタワ市内の冬のリドー運河（左後方は国会議事堂）



一方、リドー運河は、軍事用としてはほとんど利用されることもなく、一時わずかに商業用として利用されたのみである。⁽³⁰⁾しかし、間もなく鉄道の時代が始まり、輸送手段としての船は次第に意味がなくなってくると、経済的な価値もなくなってしまった。1932年にはカナダ下院でリドー運河の閉鎖の法案も提出されたが、支持を得るには至らなかった。しかし、この年をもって、リドークイーン号という定期客船の航行は打ち切られた。

今日では、運河は国の伝統的財産として伝統財産省の管轄になり、1830年当時と同じ施設を同じ方法で運用している。現役の運河としては最古の運河である。今では、商業輸送は行われておらず、レジャー用のモーターボートやヨットが航行している。歴史というものは皮肉なもので、アメリカ合衆国の侵略に備えて建設された運河を今日利用するレジャーボートの大半はアメリカ国籍のものである。

運河は冬には凍結し、オタワ市内の部分では7キロに渡る氷が整備され、世界一長いアイススケートリンクとなる。こうして、リドー運河は、別の意味で、人々の生活には欠かせないものとなっている。

オタワ市内のリドー運河の閘門の横に、運河建設当時の1827年に建てられて当時は財務局と倉庫として使われていた石の建物が残っている。この建物は、今日はオタワ歴史協会の管理下にあり、バイタウン博物館として、ジョン・バイ、リドー運河、オタワの歴史などについての資料を展示している。

脚 注

1. Robert Legget, *John By: Builder of the Rideau Canal, Founder of Ottawa* (Ottawa : Historical Society of Ottawa, 1982) 参照。
2. *Ibid.*, p. 3.
3. Pierre Berton, *Why We Act Like Canadians* (Toronto : Penguin Books Canada, 1982) , p. 61.
4. Nadja Corkum, *How Canada Got Its Capital* (Ottawa : National Capital Commission, 1975), p. 4.

5. Edwin Welch, *Sights and Surveys : Two Diaries on the Rideau* (Ottawa : Historical Society of Ottawa, 1979), p.5.
6. Legget, p. 22.
7. *Ibid.*, p. 4.
8. *Ibid.*, p. 47.
9. *Ibid.*, p. 6.
10. *Ibid.*, p. 9.
11. *Ibid.*, p. 10.
12. *Ibid.*, p. 17.
13. リドー運河建設を技術的な面から検討した研究には, Mary Beacock Fryer and Adrian G. Ten Gate, *The Rideau : A Pictorial History of the Waterway* (Brockville : Besancourt, 1981) および, Robert Legget, *Rideau Waterway* (Toronto : University of Toronto Press, 1955) がある。
14. Legget, *John By*, p. 27.
15. *Ibid.*, pp. 29-30.
16. *Ibid.*, p.32.
17. Larry Turner, *Merrickville : Jewel on the Rideau* (Ottawa : Petherwin Heritage, 1995), p. 29.
18. John MacTaggart, *Three Years in Canada : An Account of the Actual State of the Country in 1826-7-8* (London : Henry Colburn, 1829).
19. Corkum, pp. 24-25.
20. Legget, *John By*, p. 5.
21. *Ibid.*, p. 3.
22. Hamnett P. Hill, *The Genesis of Our Capital* (Ottawa, Historical Society of Ottawa, 1982), p. 5.
23. William Pittman Lett, *The Transition of Bytown to Ottawa, 1827-1877 : A Short Panoramic View of Ottawa's History* (Ottawa : Historical Society of Ottawa, 1993), pp. 1-2.
24. Legget, *John By*, p. 7.
25. *Ibid.*, p. 43.
26. *Ibid.*, pp. 43-44.
27. Anne Forbes Dewar, *The Last Days of Bytown* (Ottawa : Historical Society of Ottawa, 1989), pp. 17-18.
28. Corkum, pp. 44-45.
29. Legget, *John By*, p. 11.
30. Michael Newton, *Some Notes on Bytown and the Fur Trade* (Ottawa : Historical Society of Ottawa, 1991), pp. 3-5.