

■このシリーズの2016年12月号までは協会誌をご覧ください。

ランカシアにおける主要都市の旅客ターミナルの変遷：その7 (9つの鉄道会社が入り込んだ町：プレストン、No.1)

日本鉄道施設協会会員
国士舘大学 名誉教授

岡田 勝也
OKADA Katsuya

1. まえがき

シリーズ⑨⑥～⑩③のランカシアにおける主要都市の旅客ターミナルの変遷の第7回は、産業革命を率いた紡織機の発明家アークライトを生んだプレストンの駅の盛衰を2回に分けて紹介する。

なお、このシリーズに関連する都市の位置はシリーズ⑨⑥の図①に示した。

2. プレストン (Preston) の旅客ターミナルの変遷

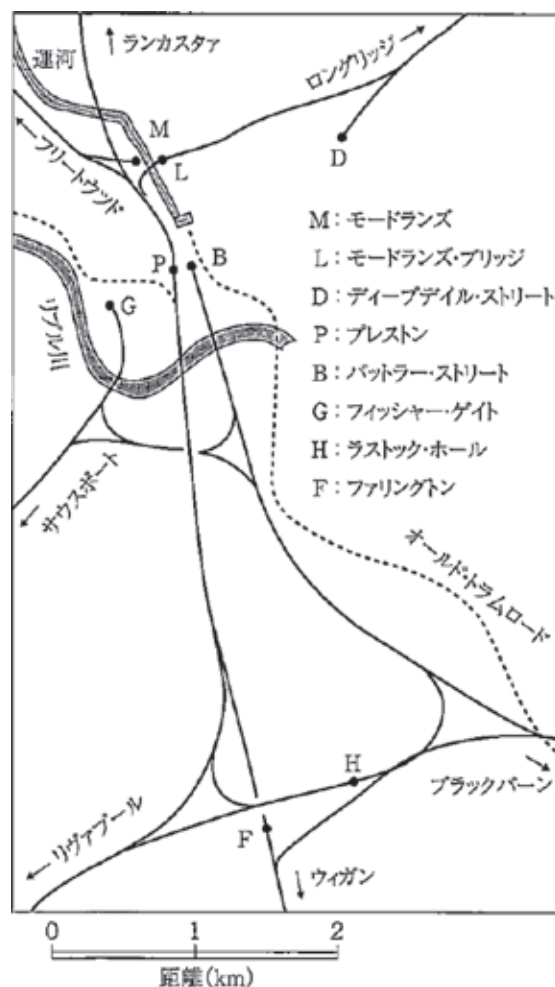
(1) プレストンの町の進展

リブル (Ribble) 川の北岸に位置するプレストンの歴史はローマ時代に遡る。カーライル (Carlisle) からマンチェスタ (Manchester) に通じるローマ街道は、町の中心から約1km南東のウォルトン・レ・デイル (Walton-le-Dale) でリブル川を横断したが、ローマ軍はここにキャンプを設けた。また、町から北2kmにあるリブチェスタ (Ribchester) にはもう一つのローマ街道が通じていたが、ここにはローマ軍の砦が作られた。

しかし町に教会が作られ人が住み始めたのは8世紀頃で、1179年にはヘンリィ二世 (Henry II) によってギルド商人を持つことが許され、小さな市場町として中世を過ごした。しかし、ロンドンとグラスゴー (Glasgow) のほぼ中間にあるこの町は両者を結ぶ唯一の交通路となり、1648年には市民戦争 (English Civil War) に、1715年にはジャコバイト (Jacobite) の反乱に巻き込まれた。

18世紀末にプレストン生まれのアークライト (Richard Arkwright) が発明した紡織機はイギリス全土に広まったが、プレストンには木綿工場が1777年に最初にできた。

この町は炭鉱から離れた位置にあったが、春の満潮時



図① プレストンを中心とした鉄道路線図 (実線は旅客・貨物線、破線は貨物線とオールド・トラムロード)

には150tonの船がリブル川を遡ることができた。しかしそれ以上に産業革命を推進したのは、南北に走るランカシア運河 (Lancashire Canal) の中間部の欠落区間を結んだ、1805年開業の馬牽引のオールド・トラムロード (Old Tramroad) であった。20世紀にレイヨンが進出するまで、プレストンの木綿産業は頂点を極め、19世紀半ばには人口の80%がそれに関係した¹⁹⁾。

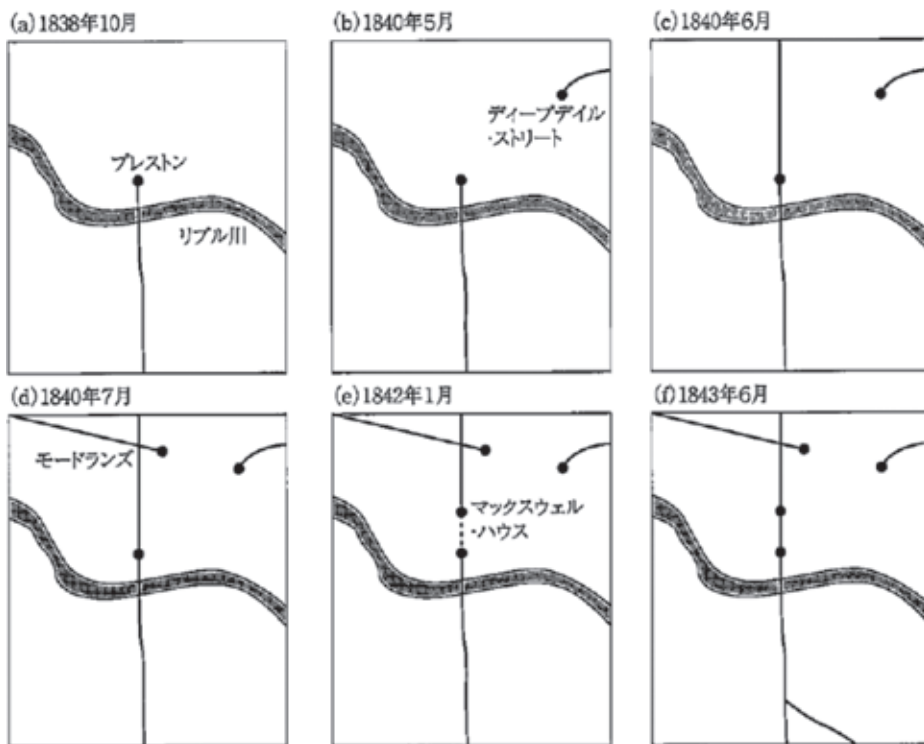


図2 プレストンの旅客ターミナルの変遷 (1838年～1843年まで)

口は33,000人であった。この鉄道は資金不足から1834年にウィガン・ブランチ鉄道 (Wigan Branch Railway) と合併し、ノース・ユニオン鉄道 (North Union Railway) を形成した。プレストンの南のリブル川を横断する橋梁基礎は1835年9月に終えたが、工事中であったスパン36m(120ft)の5連のアーチ橋 (写真③) は1837年12月の洪水による橋梁災害⁵²⁾によって完成は遅れ、開業したのは1838年10月であった¹⁹⁾。

プレストン駅は、図2(a)に示すように、フィッシャーゲイト (Fishergate) の南側の現在の駅の位置に建設された (写真④)。

この鉄道の開業によって、約350km (218mi) 離れたロンドンと、またバーミンガム、リヴァプールやマンチェ



写真① ランカシア運河とオールド・トラムロードの水陸連絡を行った運河ベイズンは、埋め立てられてスーパーマーケットになった。左手奥 (写真外) にプレストン駅がある。

産業革命を支えた鉄道のプレストンへの乗り入れも目覚ましく、1840年代から約40年の間に9つの鉄道会社が到来し町の各所に独自の旅客駅が建設された。

図①には、1940年代におけるプレストン周辺におけるランカシア運河 (写真①) とこれに関連するオールド・トラムロード (写真②; シリーズ⑧⑧参照)、ならびにこれから述べる鉄道網と関連する旅客駅などを示した。なお、図中の実線は旅客・貨物線、破線は貨物線とオールド・トラムロードを示す。

(2) プレストンに入った最初の鉄道トンネルと最初の旅客駅

プレストン・アンド・ウィガン鉄道 (Preston & Wigan Railway) が認可を受けた1831年当時のプレストンの人



写真② リブル河を横断するオールド・トラムロードの木造橋梁 (橋脚は鉄筋コンクリート造で再現された)。左がプレストン方。



写真③ プレストン・アンド・ウィガン鉄道が建設したリブル河を横断する橋梁。開業時の橋梁は石造アーチ橋 (向こう側)。後に複々線化工事でラチス・トラス橋 (手前側) が建設された。上流方を望む。

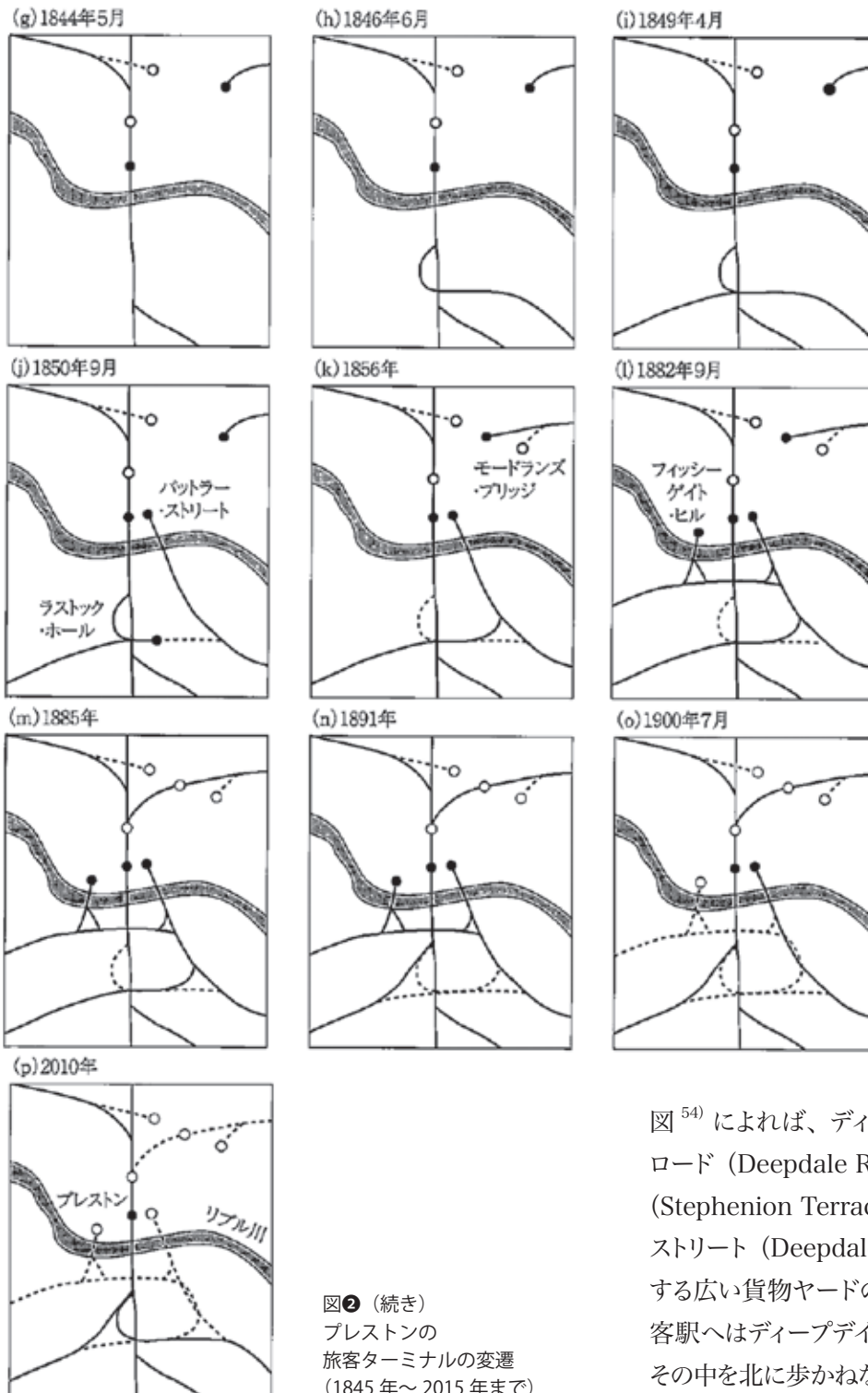


図2 (続き)
 プレストンの
 旅客ターミナルの変遷
 (1845年～2015年まで)

スタアとも結ばれた。

これはノース・ユニオン鉄道に路線の独占性の重要性を認識させることになり、これに続く鉄道会社との相克を続けることになった。

(3) プレストンに入った2番目の鉄道とディープデイル・ストリート (Deepdale Street) 駅

a) ディープデイル・ストリート駅の建設

ノース・ユニオン鉄道に続いて、プレストンに到来した

鉄道はプレストン・アンド・ロングリッジ鉄道 (Preston & Longridge Railway) である。

この鉄道はプレストンの西のロングリッジにあるトゥートル・ハイツ採石場 (Tootle Heights Quarry) からプレストンまで切石を運搬する延長9.2km (5.75mi) の単線馬牽引トラムウェイとして、1836年から1840年にかけて建設された。採石場へは延長1.2km (0.75mi) のインクラインが建設され、馬も貨車に積んで重力で下った¹⁹⁾。枕木には45cm (18in) 角の石が使用された⁵³⁾。

貨物輸送を主とする鉄道ではあったが、旅客輸送も行った。水曜日と土曜日に2本の旅客列車が往復した^{19) 53)}。プレストンの駅は町の北東端に建設され、1840年5月に開業した。この駅の概略の位置を図2 (b) に示した。

1849年の陸地測量部地図⁵⁴⁾によれば、ディープデイル旅客駅はディープデイル・ロード (Deepdale Road) に沿ったステフェニオン・テラス (Stephenion Terrace) の家並みの東側とディープデイル・ストリート (Deepdale Street) に囲まれた多くの側線を有する広い貨物ヤードの北側に建設された。したがって、旅客駅へはディープデイル・ストリートから貨物ヤードに入り、その中を北に歩かねならなかった。駅は相対式の2面のプラットホームを有し、南側に駅事務所が設けられた⁵⁴⁾。

しかし、この鉄道は、ランカスタア海岸のフリートウッド (Fleetwood) とヨークシアのリーズ (Leeds)、ブラッドフォード (Bradford) を結ぼうという壮大な計画を持って1846年に設立されたフリートウッド・プレストン・アンド・ウェスト・ライディング・ジャンクション鉄道 (Fleetwood, Preston & West Riding Junction Railway) に、プレストン・アンド・ロングリッジ鉄道は貸与 (1856年には買収) され、1848年には蒸気機関車運転となった。

1909年の陸地測量部地図⁷⁷⁾の図③には、b)で後述するように、この駅が貨物専用駅となった当時の様子を示したが、駅の東には大きな貯水池を有する木綿工場が並び、そこへの貨物支線も見られる。

b) モードランズ・ブリッジ (Maudlands Bridge) 駅への延伸とディープデイル・ストリート駅のその後

1850年、プレストン・アンド・ロングリッジ鉄道を、プレストンの海岸から来るプレストン・アンド・ワイア・ジョイント鉄道 (Preston & Wyre Railway) の後述のモードランズ (Moudlands) と連絡するために、ディープデイル・ストリート駅の北側に複線の新線が建設された。多くは切土の中を走り、延長788m (862yd) のミレイ (Miley) トンネルを貫通した。この延伸線は当初は貨物専用線であった。

その後、1856年、このトンネルの両端の切土区間にはディープデイル・ブリッジ (Deepdale Bridge) (図③の上部に見える) とモードランド・ブリッジの2つの旅客駅が建設された。ディープデイル・ブリッジ駅を図② (k) を示した。なお、(3).a) で述べた終端駅のディープデイル・ストリートは廃止され、石炭デポとしての貨物専用駅 (図③) となったが、1990年代に閉鎖された。

なお、この路線は、1867年にランカシア・アンド・ヨークシア鉄道とロンドン・アンド・ノース・ウェスターン鉄道の



図③ ディープデイル・ストリート駅周辺の地形図 (1909年の陸地測量部地図⁷⁷⁾に挿入・加筆)



写真④ 線路を横断するフィッシャーゲイト・ブリッジとプレストン駅へのアプローチ道路との交差点から西を望む。この橋梁の手前右には1840年初にはヴィクトリア・ホテルがあった。現在のプレストン駅は左側。



写真⑤ フィッシャーゲイト・ブリッジから南に延びる長い斜路のアプローチ道路を下るとプレストン駅に到る。

両会社によって運営されることになり、1885年モードランド・ブリッジ駅は閉鎖され、旅客列車は図② (m) に示すようにロンドン・アンド・ノース・ウェスターン鉄道のプレストン駅に乗り入れた。

3. あとがき

シリーズ⑨⑥～⑩⑧のランカシアにおける主要都市の旅客ターミナルの変遷の第7回は、産業革命を率いた紡織機の発明家アークライトを生んだプレストンの町のターミナルの変遷に関する第1回で、最初に開業した1838年から3番目にプレストンに建設された1840年のマックス・ハウス駅までを紹介した。

今回は“その2”として、これ以降から現在の1つの駅に統合されるまでのターミナルと路線の変遷について述べることにした。なお、本文中の引用文献の詳細は紙面の都合上割愛し、下記の引用文献の文末に示した。

(引用文献)

岡田：初期の鉄道構造物の建設と地盤工学の芽生え：その19、ランカシアにおける主要都市の旅客ターミナルの変遷 (I)、国土館大学理工学部紀要、No.7、2014。