

■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。

イングランド中央部における主要都市の旅客ターミナルの変遷：その6 (刃物産業としても名高い都市：シェフィールド)

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^⑩～^⑫のイングランド中央部における主要都市の旅客ターミナルの変遷の第6回は、鉄鋼業都市として発展したシェフィールドについて紹介する。なお、このシリーズに関連する都市の位置は、このシリーズのNo. ^⑩の図^①に示した。

2. シェフィールド (Sheffield) の旅客駅の変遷

(1) シェフィールドの町の進展

シェフィールドという名は“分離”を意味するシーフ (Sheaf) 川と“森林の皆伐”を意味するフェルド (feld) に由来する。

ドン (Don) 川の南に開けた低地には旧石器時代に人間が居住していた痕跡がある。14世紀になると、石炭、鉄鉱石、ガニズター (珪質粘板岩)、ミルストーン・グリットのような鉱物資源を産出する丘陵に囲まれた河川では水車を用いた動力によって家内工業が発展し、それはやがてシェフィールドを刃物生産の中心地に押し上げるようになった。

1740年代にハンツマン (Benjamin Huntsman) は坩堝鋼 (crucible steel) を発明し、良品質の鉄の生産に成功した。同じ頃ボウルソヴァー (Thomas Boulsover) が銅の上に銀板を融合させる技術を発明したことは、世にシェフィールド・プレートを知らしめることになった。1856年、ベッセマー (Henry Bessemer) は転炉による鋼の精錬法を開発したが、これはシェフィールドの製鉄業の基礎となった³⁵⁾。

製鉄に必要な石炭は、シェフィールドの南のシェフィールド・パーク (Sheffield Park) や北のティンズリー・パーク (Tinsley Park)、さらには北方のグリースバラ (Greasbrough) などを中心に古くから採掘された。前者

のシェフィールド・パークの石炭は1722年頃に、ティンズリー・パークの石炭は1819年に、それぞれ、ワゴンウェイによってシェフィールドの町まで運搬された。また後者のグリースバラなどの北の石炭は、ワゴンウェイで1780年開業のグリースバラ運河 (Greasbrough Canal) からドン (Don) 川のイーストウッド (Eastwood) 閘門へ運搬され、さらにドン川によってシェフィールドに輸送された³⁵⁾。

こうして、シェフィールドは産業革命の担い手として大きく発展することになった。

(2) ウィッカー (Wicker) 駅

a) シェフィールド・アンド・ロザラム鉄道 (Sheffield & Rotherham Railway)

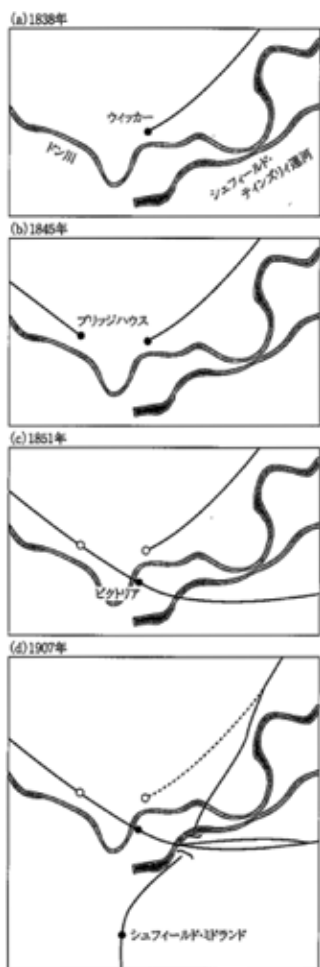
1836年に建設認可を受けたリーズとダービー間を結ぶノース・ミッドランド鉄道 (North Midland Railway) は、シェフィールド経由のルートを選ばなかった。このためシェフィールドをこの鉄道のロザラム (Rotherham) で連絡させるために建設されたのが、シェフィールド・アンド・ロザラム鉄道である。

この鉄道はドン川の北側を通過して、サヴィル・ストリート (Saville Street) のベイズンに向かうルートであったが、ノーフォーク公爵 (Duke of Norfolk) の領地を侵害することから、川の南側のルートを通ることになった。延長約8km (5mi) のこの鉄道は、ほぼ直線で、ロザラムの手前の15% (1/68) の区間を除いて勾配は非常に緩やかである。1836年に認可を受け、1838年に開業した。ロザラムの駅はウェストゲイト (Westgate) 駅であった。

なお、ノース・ミッドランド鉄道が全通するのは、これよりも遅く1840年で、ロザラムの町はずれのドン川西岸のマスバラ (Masbrough) に駅が建設されたが、同時にシェフィールド・アンド・ロザラム鉄道のシェフィールド方からマスバラへの連絡線も建設された。

b) ウィッカー (Wicker) 駅の建設

シェフィールドにおける最初の旅客駅は、1838年10月に開業したシェフィールド・アンド・ロザラム鉄道のウィッカー駅である。この位置を図①(a)に示した。



図① シェフィールドの旅客ターミナルの変遷

この駅はドン川の北にあるサヴィル・ストリートとスピタル・ヒル (Spital Hill) に囲まれた角地に建設された。この位置を1903年の陸地測量部地図⁸²⁾の図②に示した。駅舎は11連のアーチからなる2階建てで、中央の4連のアーチは2階まで突き抜けている³⁴⁾。1853年の陸地測量部地図⁵⁷⁾によれば、この駅舎はスピタル・ヒルの丘の麓、すなわち駅の北側にあり、駅舎の南側に唯一のプラットフォームが設けられた⁵⁸⁾(写真①)。

1845年にシェフィールド・アンド・ロザラム鉄道を吸収したミッドランド鉄道 (Midland Railway) は、1870年、チェスターフィールド (Chesterfield) 経由のシェフィールドへの直通

線を開業させたが、これによって、ウィッカー駅は貨物専用駅になった。その後、この貨物駅も1965年に閉鎖された。

(3) ブリッジハウズ (Bridgehouse) 駅の建設

a) シェフィールド・エイシン・アンダー・ライン・アンド・マンチェスター鉄道 (Sheffield, Ashon-under-Lyne & Manchester Railway)

1835年、シェフィールド・エイシン・アンダー・ライン・アンド・マンチェスター鉄道は、マンチェスターのロンドン・ロードとシェフィールドのキャトル・マーケット (Cattle Market) 間をグロソップ (Glossop)、ウッドヘッド (Woodhead)、ペニンストン (Penistone) 経由で結ぶ計画をたてた。線路勾配を8.3‰ (1/120) 以下にするために、グロソップへは支線としてバイパスし、さらに長大なウッドヘッド (Woodhead) トンネル⁵⁹⁾を建設する計画を発表した。

1837年工事認可を受けたが、マンチェスターのロンドン・ロード駅 (London Road) はマンチェスター・アンド・バーミンガム鉄道 (Manchester & Birmingham Railway) との共同駅とし、この駅までの1.2km (.75mi) は後者の鉄道の路線を使用することになった。また、ウッドヘッド・トンネルは単線とし、シェフィールドの駅はブリッジハウズ (Bridgehouses) のナースリィ・ストリート (Nersery Street) に建設されることになった。

1838年に工事が始まり、マンチェスターとゴドリー (Godley) 間が1841年に第一開業したが、マンチェスターのロンドン・ロード駅はまだ工事中で、手前のトラヴィス・ストリート (Travis Street) に仮駅が建設された。

1845年、ウッドヘッド・トンネルの開通とともに、マンチェスターとシェフィールド間が全線開業した。



写真① シェフィールドのウィッカー駅の廃墟をサヴィル・ストリートから望む。左はスピタル・ヒルの通り。

b) ブリッジハウズ (Bridgehouses) 駅の建設

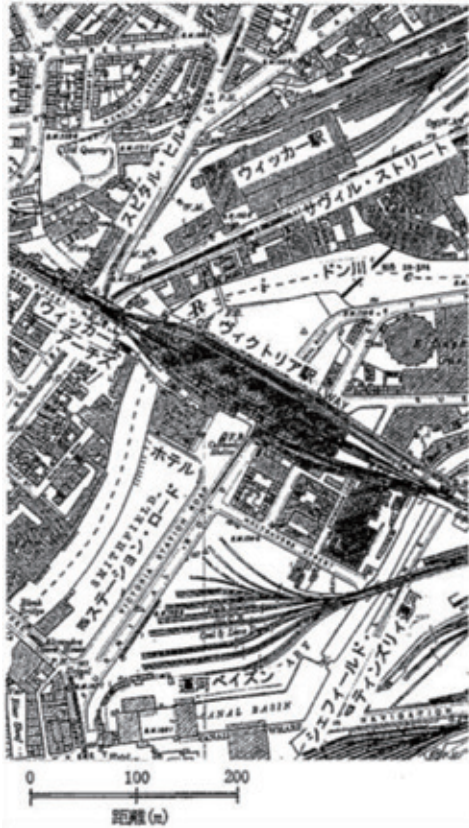
シェフィールド・エイシン・アンダー・ライン・アンド・マンチェスター鉄道が1845年に開業させたブリッジハウズ駅はシェフィールドにおける第2番目の旅客駅である。その位置を図①(b)に示した。

シェフィールドの中心からこの駅には、1853年の陸地測量部地図⁶⁰⁾が示すように、ドン川に架かるバラ・ブリッジ (Borough Bridge) の人道橋を渡って、ナースリィ・ストリートから斜路を通って入った。駅舎は線路の南側に作られ、プラットフォームは1つだけであった。北側には多くの留置線が設けられた。

また、駅の南東方にはナースリィ・ストリートとスピタル・フィールド (Spital Fields) の角には、マンチェスター・レールウェイ・ホテル (Manchester Railway Hotel) が建てられた。しかし、このホテルは、1864年の大洪水によって損傷を受けたが、マンチェスター・ホテル (Manchester Hotel) として再建された。このことは、1890年の陸地測量部地図⁵⁹⁾に示されている。

1847年にはミッドランド鉄道のウィッカー駅を結ぶトンネルを含む0.8km(0.5mi)の短絡線が建設されたが、貨物の積替に使用されただけであった⁶¹⁾。

ブリッジハウズ駅は、次に述べるシェフィールド・ヴィクトリア(Sheffield Victoria)駅が1851年開業すると同時に、貨物専用駅となり、かつての旅客駅の南側に15線の留置線を敷設した。



図② シェフィールド・ヴィクトリア駅周辺の地形図(1903年の陸地測量部地図⁸²⁾に挿入・加筆

地測量部地図⁸²⁾に示すザ・ウィッカー(The Wicker)と呼ばれる通りの横断には、スパン22m(72ft)、空頭9.1m(30ft)の半楕円の主アーチと、その両側の歩道を跨ぐ高さ3.7m(12ft)の半円アーチからなる美しい石造橋梁が建設された(写真②)。小アーチの一つの上にはライオンと馬によって、もう一方には馬と犬によって支えられた盾が刻まれた。



写真② ザ・ウィッカー通りからウィッカー・アーチズを望む。奥はウィッカー駅方。



写真③ シェフィールド・ヴィクトリア駅のロイヤル・ヴィクトリア・ホテル(Royal Victoria Hotel)。擁壁の下はもとがキャトル・マーケット。左に運河がある。

(4) シェフィールド・ヴィクトリア(Sheffield Victoria)駅の建設

a) ウィッカー・アーチズ(Wicker Arches)の建設

シェフィールド・エイシン・アンダー・ライン・アンド・マンチェスター鉄道は、1846年にマンチェスター・シェフィールド・アンド・リンカンシャー鉄道(Manchester, Sheffield & Lincolnshire Railway)に吸収された⁶²⁾。

シェフィールドの終着駅であるブリッジハウズは大きく成長した。そのために、新しい駅を建設する計画をフォース橋(Forth Bridge)の設計にも関わったフォーラー(Jhon Fowler)が提案し、ブリッジハウズから新駅となるシェフィールド・ヴィクトリア駅を結ぶ高架橋が建設された。

これは、ブリッジハウズから東に、延長690m(750yd)、高さ12m(40ft)の41連のアーチ橋である⁶³⁾。図②の陸

b) シェフィールド・ヴィクトリア駅

マンチェスター・シェフィールド・アンド・リンカンシャー鉄道は、フォーラーの設計によるウィッカー・アーチズの東端に、1851年、シェフィールド・ヴィクトリア駅を開業させた。その位置を図①(c)に示した。

開業当初は2つの島式ホームをそれぞれ覆うガラスと鉄骨の上屋だけであったが、1867年には本線のプラットホームを被覆する大きな上屋に改良された。駅の端部には、ロイヤル・ヴィクトリア・ホテル(Royal Victoria Hotel)が建設された(写真③)。ブロンク・ストリート(Blonk Street)、イクスチェンジ・パレス(Exchange Place)とファーニヴァル・ロード(Furnival Road)の交差点から駅とホテルに入る長い直線斜路のヴィクトリア・ステーション・ロード(Victoria Station Road)は、壮大な景観を示している⁶²⁾。この様子は図②の陸地測量部地図にも示されている。

ペナインズを通るウッドヘッド・ルートの電化はイギリスにおける最初の幹線電化で1954年にシェフィールドとマンチェスタア間が完成し、シェフィールド・ヴィクトリア駅は最盛期を迎えたが、自動車の発達、石炭輸送の減少、平行するミドランド鉄道との競争などが加わって、1970年には、ウッドヘッド・ルートとともに旅客輸送を閉鎖した。

(5) シェフィールド・ミドランド (Sheffield Midland) 駅の建設

a) ニュー・ライン (New Line) の建設と用地買収

当初はポンド・ストリート (Pond Street) 駅と呼ばれたシェフィールド・ミドランド駅は、ミドランド鉄道によって1870年に開業した。この駅はシェフィールドにおける最後の鉄道駅で、トラブショー (Charles Trubshaw) によって設計された。

ミドランド鉄道はロンドンからロザラム経由でシェフィールドに至る、いわゆる“オールド・ロード (Old Road)”に代わって、“ニュー・ライン (New line)”を計画した。この路線は、チェスタアフィールド (Chesterfield) の北のタプトン・ジャンクション (Tapton Junction) からドロン・ヴァレー (Drone Valley) を登り、ブラッドウェイ (Bradway) トンネルを通過して、9% (1/110) の勾配でシーフ・ヴァレー (Sheaf Valley) を下ってシェフィールドのポンド・ストリート駅へ至るものである。ミドランド鉄道は、このニュー・ラインに加え、さらに、ウィッカー駅の北2km (1.25mi) にあるかつてのシェフィールド・アンド・ロザラム鉄道のグリメスソープ・ジャンクション (Grimesthorpe Junction) を結ぶ路線計画を、1864年に議会に提出した。

この新線建設に際して、シェフィールドの南に広がる労働者階級の新興住宅地の家屋1,061戸 (5,035人) を立ち退かせるために、当初の4倍以上の費用がかかることになった。さらに、問題なことは、シェフィールド中央にある池 (the Ponds) の排水とポーター (Porter) 川とシーフ川の合流地点に駅を建設しなければならないことであった。また、駅の北側では、ノーフォーク公爵 (Duke of Norfolk) が開発したかつての砂岩採石場や炭鉱があるために、トンネルではなく長い切土掘削と橋梁架設を必要とした。

b) シェフィールド・ミドランド駅

ミドランド鉄道によるニュー・ラインは1870年に開業し、シェフィールドにはポンド・ストリート (Pond Street) 駅が誕生した(図①(d))。1906年の陸地測量部地図⁶⁵⁾は、ヴィクトリア駅の東には、大きな操車場や機関車工場などが建設されたことを示している。この駅は1951年にシェフィールド・ミドランド駅に改称された。

当時のシェフィールド・インデペンデント (Sheffield Independent) は、“この駅は、(注：リーズ (Leeds) 方から来る場合には)、マสบアラで乗り換えねばならず不便・不快極まりない。しかも、列車が来るまで雨の吹き込む上屋の下で待たねばならない・・・”と酷評するが、“新しいポンド・ストリート駅は、ゴシック様式のギリシャ様式である”と派手に論評している³⁵⁾。

1904年に改築されたポンド・ストリート駅はトラブショー (Charles Trubshaw) によって設計された(写真④)。長いアーケードの正面には薄赤色の石材を使い、シングル・アーチとダブル・アーチを組み合わせ、それらの上部にはフィニアル (finial: 切妻・尖塔の頂部の装飾) を付けた。ポートコウチェ (portcochere: 車寄せにの上に張り出した玄関先の屋根) からは二重ドームでレストランや切符売場へ続き、二重階段が中央の島式ホームと両端のベイ・ホームへ導く構造となっている。

1970年のシェフィールド・ヴィクトリア駅の旅客扱いの廃止に伴って、旅客輸送はシェフィールド・ミドランド駅に統一された。



写真④ 1904年に改築されたシェフィールド・ミドランド駅は当時の様子をそのまま残している。

3. あとがき

イングランド中央部における主要都市の旅客ターミナルの変遷の第6回は、刃物産業の町として日本でもお馴染みのシェフィールドを取り上げた。今回は最初のワゴンウェイとして名高いウラトン・ワゴンウェイ (Wollaton Waggonway) を生み出したノッティンガムを取り上げたい。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20、イングランド中央部における主要都市の旅客ターミナルの変遷(II)、国士館大学理工学部紀要、No.7、2014。