

決した。北西地方は、ハドソン湾会社から連邦政府へ譲渡され、北西準州としてカナダに併合された。

次の課題は、プリティッシュ・コロンビアを連邦に加えて、国土を「海か



ジョン・A・マクドナルド

ら海へ」を広げるとともに、大平原および太平洋沿岸の植民と産業化を推進し、国内東西間の貿易を発展させることであった。カナダを合衆国からの引力に抵抗できるように強くしなければならぬ。

マクドナルドは、一八七一年、プリティッシュ・コロンビアの連邦加入の代償として、セント・ローレンス川から太平洋沿岸までのびる横断鉄道の建設を約束した。

人口わずか三百五十万、しかも連邦結成後わずか三年目というカナダが、一億ドルもの大金をかけて、当時としては世界最長の鉄道を大平原から岩だらけのロッキー山脈を越えて建設しようというのである。時の野党党首アレクサンダー・マッケンジーが述べたように、「全くの気違い沙汰」であった。

マクドナルドには、確かに、奇行がなかったわけではない。彼の家（マク

ドナルド家は、彼が五歳のとき、スコットランドのグラスゴーから移住した）では、当時どこでもそうであったように、彼がまだ子供の頃から生のウイスキーをふるまっていた、小さい頃から酒に慣れていた。徒弟をへて二十一歳で弁護士になったときには、すでに酒におぼれていたという。最初の妻が結婚直後から病床に伏したまま十四年後に死亡、長男は生後十三か月後に事故で死亡、再婚してできた娘は知恵遅れ

——という積み重なる家庭の不幸は、政治の心労も加わって、彼を一層酒に近づけた。その彼が、酒の上で演じた奇行は数知れない。（それゆえに、国民から親しまれてもいた。）

しかし、横断鉄道に関する限り、マクドナルドは真剣だった。ところが、この計画は最初からつまづいてしまった。太平洋鉄道の建設契約を手に入れようと、こともあろうにアメリカの鉄道資本と手を組んでいたモントリオール資本家が、カナダ太平洋鉄道会社の総裁職と引き換えに、マクドナルドに保守党の選挙資金として十七万九千ドルを渡したことが、明るみにでたのである。このいわゆる「太平洋鉄道疑獄」のために、マクドナルドは失墜し、鉄道建設も夢に終わるかにみえた。

ところが、新しい自由党政権は、世界的な恐慌のせいもあって国民の不評

を買い、次の選挙ではマクドナルドが圧倒的な勝利を得て政権に復帰した。

一八七八年の選挙で保守党が掲げた選挙スローガンは、「ナショナル・ポリシー」であった。このスローガンは八年前にも、カナダは経済的独立を達成するため、国家財政政策を策定すべきだという意味で、保守党が用いたことがあった。そのときは関心を呼ばなかったこのスローガンも、高関税に保護された合衆国の業者が余った品物をカナダに安く流し、カナダの産業者を苦しめていた状況にあって、急に現実性をおびてきた。

政権に返り咲いたマクドナルドは、まだ幼いカナダの産業者を保護し、また国内東西間における物資の流通を図るため、ただちに関税を引き上げた。



1864年、シャーロットタウンに集まった各植民地の代表。中央からやや左に立っているのがマクドナルド。

一方の鉄道建設は、新しい会社によって再開された。そして、着工後五年たった一八八五年十一月七日、無人の大平原をつつしり、カナディアン・ロッキーの厚い岩盤を打ち砕いて敷いた線路の枕木に、最後の釘が打ち込まれた。カナダ太平洋鉄道（CPR）が、とうとう完成したのである。

カナダは、マクドナルドが言うところの「鋼鉄のきずな」で、東から西まで結ばれたわけである。

およそ六か月たった一八八六年六月二十八日、モントリオールから終着駅であるプリティッシュ・コロンビア州ポートムーディへ向けて、最初の客車が出発した。

この鉄道完成の意義は大きかった。アジアから太平洋沿岸にとどいた茶や絹が鉄道でカナダ東部へ運ばれ、汽車の乗客のために沿線の荒野にホテルや休憩所が建てられた。太平洋鉄道会社の植民計画によって、何万という開拓者が英国やヨーロッパ各国から鉄道を利用して移住してきた。やがて駅を中心に村や町が発展していった。

マクドナルドの夢は実現した。彼はその後政権の座を守り、一八九一年の総選挙でも指揮をとる。選挙は、まともマクドナルドの勝利に終わった。しかし、その二か月後の一八九一年六月六日、選挙戦で疲れきった彼は、とうとう七十六歳の華々しい生涯を閉じた。（Y）