

日本自動車史の資料的研究 第8報

「New York・Paris 間2万マイル、史上最長自動車耐久レース」 その概要と日本通過の記録、1908年（明治41）

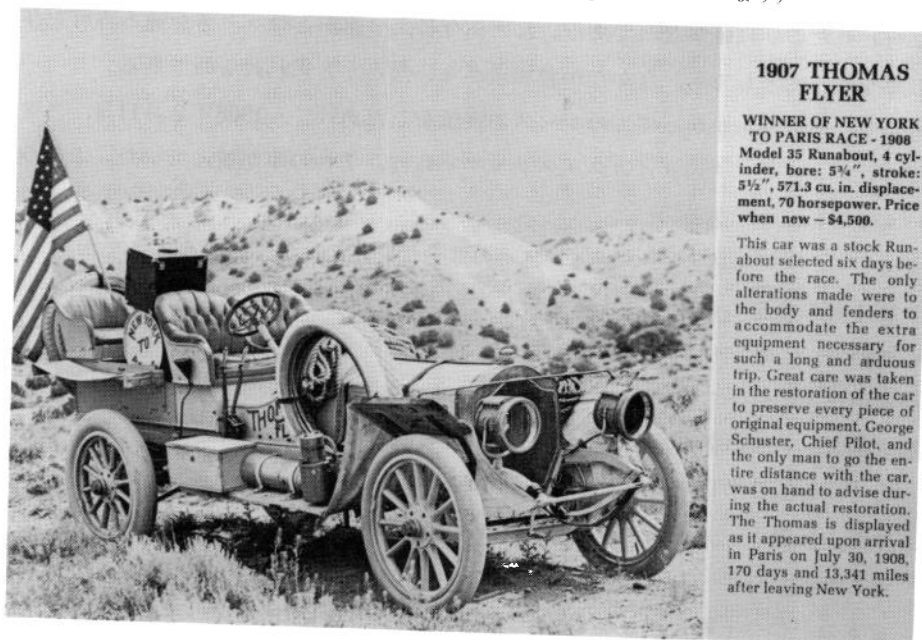
大須賀 和美

1 はじめに

1978年夏、アメリカ自動車関係視察旅行で、世界最大のハラー自動車博物館（HARRAH'S AUTOMOBILE COLLECTION, Reno, Nevada）を見学したとき、1500台余の展示車中、特に印象に残ったのは、1907年式 Thomas Flyer であった。この車が、1908年、New York・Paris 間の大レースで優勝したアメリカの代表車であり、シベリア大陸を走行中破損したという説明で、左フェンダー及びヘッドライトがつぶれたなどの姿で展示され、傍の大きな地球儀に、赤線でその走行ルートが示されていた。（写真-1）

このルートは、アメリカ Seattle から太平洋を経て日本に上陸し、また日本海を経て、シベリア大陸の入口、Vladivostok へと、その間のみ船便となっている。1908年といえば、明治41年のことで、当時の日本をどのようにして横断して行ったか、日本自動車史を研究する者として、大

（写真-1） 1907年式 Thomas Flyer, 1908年 New York・Paris 間レース優勝車
（Harrah's Automobile Collection Special Edition より）



変な関心事である。

本件については、日本の自動車関係先史には何らふれられておらず、また本国アメリカの自動車史でも、その参加車両・ルートなどの概要でさえまちまちで、途中経過については、ほとんど記述されていない。

例えば、「自動車の歴史（山崎俊雄訳・昭和39年）」——原書AUTO ALBUM by Edward L. Throm and James S. Crenshaw, 1952, USA——の“訳者まえがき”に

〈本書の重点は、自動車の誕生期にあたる1890年代から1910年代におかれる。豊富でどれも愉快的な写真は大部分、原書の刊行者であり、アメリカでも由緒あるポピュラー・メカニックス社所蔵の貴重な記録である。〉

と紹介されているが、その文中このレースに関する項を紹介すると；

〈その後、ロードレースは、距離がだんだん長くなっていった。1907年には、パリのル・マタン紙が、パリと北京間の長距離レースを開催して、イタリアのボルギース殿下が、イタラに乗って優勝した。このレースのうち、大部分は、イタラ車がボルギース殿下を運んで行ったが、ある部分では、他人の手を借りて彼が車を「運ばねば」ならなかった。道路が悪く、車を分解して人の手で運ばなければならないような箇所があったのである。

しかし、これが世界最長のレースではなかった。1908年には、世界一周ロード・レースが行なわれた。完全に世界一周ではなかったが、アラスカ、シベリアを経由してのニューヨーク、パリ間がそのコースであった。このレースを計画したのは、さきのル・マタンとニューヨーク・タイムスの、両新聞であった。

このような長距離をどのようにして完走したかは今でも謎であるが、ともかくこのレースが完全に行われたことは確かなのである。たとえ今日、ソ連がこのコースを通る許可を与え、最新式の車を使ったとしても、なかなか参加者がいないだろうと思われるのである。

ともかく、何か月もかかってこのレースの宣伝をしたあげく、1908年2月11日、スタート地点となったニューヨークのタイムス・スクエアには、7台の車が並んでいた。このうち3台がゴールインしたのである。〉

との書き出しで、プロトス・トーマス・ズストの3台が完走し、先頭のプロトスが同年7月26日、トーマスに4日の差をつけてパリに到着したが、トーマスがアメリカ大陸で30日のリードを奪っていたので、このレースの優勝車となったと結んでいる。しかし、この5ヵ月半も要した大レースの途中経過については、本国の自動車史でさえ謎といている。

この歴史的な大レースの謎の部分は、

- (1) なぜ、5ヵ月半もの長期間を要したのか。
- (2) なぜ、計画ルートのアラスカ・ベーリング海峡・シベリアが途中変更されて、日本を通過したのか。
- (3) 日本のどこへ上陸し、どのようにしてどこから出港したか。

(4) なぜ、半数もの参加車が落後したか。

(5) なぜ、プロトスはトーマスに30日もの差をアメリカ大陸でつけられたか。

などである。欧米といえども、当時未開のルートにいどんだ大冒険レースであり、苦難の連続であったと思われる。

このレースの記録は、主催者が新聞社であるから、当時の原紙を見る機会があれが、確認できるのではないかと考えていたが、何分にも欧米のこととて、そのチャンスもなく時を過ぎてきた。たまたま、国立国会図書館がニューヨーク・タイムス紙のマイクロフィルムを近年購入されたことを知り、早速その調査に着手し、予想どおりの記事を発見することができた。

この記録は、日々の報道記事として克明にレースの推移を伝え、前記の不明な経過など正確に判明した。更に幸なことには、日本通過の事情も裏付けることができ、日本自動車史の貴重な資料となった。また、当時の国内紙より、断片的ではあるが、その記録も集録でき、合せてここに発表するものである。以後同学の資料として、この史上最大のレースが、正しく伝えられることを願ってやまない。

記述の方法は、この調査で関連があったことが判った前年(1906)の「北京・Paris間レース」の概要から始め、本レースに付いては紙面の都合上要点のみにとどめ、日本に関するものは全部記載することとした。

2 北京・Paris間8千マイル自動車レース

明治40年7月31日 報知新聞

○一万哩の自動車競走、空前の大壮挙

く歐洲人の冒險的好奇心はその極点に達しあらゆる危険の旅行競走を試みつつある中に近代の快挙として世を驚かしたるものは歐亜横断の自動車競走なりとす其経路は北京を出発点として中部亜細亜を経て露域に入り巴里に達するものにて競走車は凡て五台、距離一万哩各車共に新聞記者乗込みて旅中の難関奇談を本社に打電しつゝあり出発は去りし六月十日北京に於て一切の準備を整へ特に天津より招きたる軍楽隊の奏楽に送られつつ勇ましく出発したる人々はボルギース公(伊太利人)ゴ・タールド(和蘭人)ポン(佛蘭西人)コルジュ(同)コリンニヨン(同)の五氏なり此競走は中央亜細亜を横断する事とて難関は到处にあり聳立の断崖に途尽くる絶所あり名も知らぬ湖沼あり特に最大難関とするゴビの大砂漠など千難万艱の状は新聞紙上に電報されて歐洲の人士を驚かしつゝあるが今その一二を摘記して壮快にして困難なる有様を紹介すべし

▲明状すべからざる困難 困難の一つは道らしき道なき事なり殊に土地一帯の沼地なる時々車輪は陥没して進む能はず止むなく一応車体を取壊して人夫に負はしめつゝ難所を過ぐること一再ならずボルギー公の乗車は一時間八十哩の速力を有するに拘はらず三十八哩に六時間半を費し公の自動車ならば僅々一時間にて達すべき距離を三日間にて漸く通過したる場処もあり六月十六日

マタ新聞通信員の通信が其困難の状を形容して「全く一定の長さの縄もて繋がれたる囚人が累絶を脱せんとして藻掻くが如し」と云ひしは能く困難の状を悉くせり

▲**食物の缺乏** 次の困難は食物の不足なり六月二十五日のマタ新聞記者の電報に依ればゴタルドの一行はゴビの通過に際し次第に石油の缺乏を来したる為十二日間一息なしに疾駆したりしが当時一行の食料は僅に冷したる茶を有するのみ砂塵面を向くべからず炎熱身を焦すばかり僅かに渴を冷茶に医しつつ辛うじてキャクタアに達する事を得たりと

▲**遂に車を押す** 自動車唯一の原動力たる石油の缺乏は最も一行を難めたりゴタルドの乗車がゴビにて苦しみしもこれが為めなりユルミュー一行が後れて追付きし為めに少量の石油を分与されしもこれとて忽ちに用ひ尽し前途は中止されしも茫漠たる砂漠歩して行く可からず且つ渴は迫れども飲むに水なく食料は缺乏し殆んど進退谷まりしに一行死力を出して車を押し行きしも久しく堪ふべくもあらずやがて一婦人のラクダを曳きて来るに会しこれ幸ひと頼みて曳せられたるも僅に四十尺にして進まずなり途方に暮れたるが折好く一隊の武装せる蒙古王の軍に会し石油送達の儀を後方に依頼する事を得て蘇生の思ひしたりと

▲**種々の滑稽** 斯る困難なる旅行だけに奇談滑稽も少なからずボルギース公が或る一小部落に達し土地の電信局に至りしに此電信局は七年前開設せられしものなるが公衆電報を取扱ひしは一行の依頼が初てなりしと云ふ又土人が物珍しげに自動車を見てやがて自ら野馬の逸物に跨り競走を試みし滑稽もあり或是一群の野馬が自動車と伴行して奔走せしも目的地に帰着の上は定めし面白き旅行記出づるならん

▲**誰れが勝を制するか** さて一行はまだ競走中に在り現に最先にあるボルギース公にして本月廿八日にはモスコウに着せりと云へば巴里に着するも近々の内にあるべく競走車中最後に在るはボン氏なりと

August 25, 1907, The New York Times

○**PEKING TO PARIS IN AN AUTOMOBILE, Prince Borghese Travels 8,000 Miles Across Asia and Europe**

Borghese 公爵は、去る 6 月 10 日、北京のフランス公使館前を 5 台の競走車とともに出発し、多くの困難と生命の危険に逢いながら、愛車 Itala 号で 62 日間約 8,000 マイルを完走し、次着を 10 日間も引離して 8 月 10 日 Paris えゴールされた。公爵は、来年夏には、アメリカ横断自動車旅行を計画中であると。

このレース参加者及び自動車は、次のとおり；

Prince Borghese, the winner, on his Itala car ;

M. Pons, on a three wheeled Contal ;

M. Cormier, on a Dion-Bouton ;

M. Collignon, also on a Dion-Bouton ;

} (筆者注：1 台に同乗)

Baron Duquesne, on a Panhard, and

M. Godard, on a Dutch Spyker

地図上に、Borghese 公爵の Itala 号が宿泊した場処を“日付けの数字”で、また、事件のあった場処を“A・B・C……”の符号で示してあり、その概要は次のとおり；（写真-2 参照）

（図表-1） Journey Day by Day

June 10 Leaf Pecking	July 12 At Nijni-Nevgorod
11 At Cha-tan-Chung	14~16 At Omsk
12 At Shinpamwan	17 At Ishim
13 At Shin-wa-fa	18 At Tumen
16 Kalgan	19 At Ekaterinburg
17 50 miles from Kalgan	20 At Perm
18 At Pong King (300 miles)	21 At Village near Parm
19 At Udde	22 At Melet
20 At Tuerin (650 miles)	23 At Kazan
21~23 At Urga	24 At a mill about 60 miles from Kazan
24 Daturdaba Mountains	25 At Nijni Novgorod
25 At Kiaikha	26 At Vladimer (5,600 miles)
26 At Verkhnouidinsk	27~30 At Moscow
27~30 At Misovsk (1,260 miles)	31 At Novgorod
July 1 At Tankoe	Aug. 1 At St. Petersburg
2 At Irkutsk	2 Near Dvinsk
3 At Zima	3 At Kavno
4 At Nijnindinsk (1,770 miles)	4 At Stargard
5, 6 At Kansk (2,000 miles)	5 and 6 At Berlin
7 At Krasnoiarsk	7 At Blelefeld
8 At Atchinsk (2,200 miles)	8 At Liege
9 At Martinsk	9 At Meaux
10 At Turuntayeva	10 At Paris (Between 7,000 and 8,000 miles)
11 At Tomsk (2,500 miles)	

Incidents on the Way

- A—Contal 号 3 輪車、北京より 3 マイル地点で脱落。
- B—Itala 号、アクスルまで沼地に埋るも、無数の切株で助かる。
- C—Itala 号、また沼地に埋り、引出すのに 1 時間。あと人夫とラバの助けで、深い砂地を約 18 マイル通過。
- D—Pong-Kiong で、頑張っついでついできた Contal 3 輪車も、ゴビ砂漠の真中でのガス欠。車を見捨てて Pons 氏は、ラクダで Nankow まで戻り、列車で北京へ帰る。ここから競走車は 4 台に減る。
- E—Spyker 号もここでガス欠。Udde からの補給待ち。
- F—Itala 号、また沼地に落ち込み、蒙古人と牛の助けで脱出。

(写真-2) 北京~Paris間8,000マイルレース、イタリア・Itala 号行程表
(1907年8月25日付紙面より)

THE NEW YORK TIMES. SUNDAY, AUGUST 25, 1907.

Route of the Recent Pekin to Paris 8,000 mile Automobile Race. Won by Prince Borghese Driving an Itala Car.

FIGURES DENOTE DATES OF ARRIVAL AT VARIOUS POINTS.

AUTOISTS DISCUSS CONTROL OF SPORT

Inside of Abandonment of Vanderbilt Cup Race Told by A. C. Batchelder.

There is an inside and an outside to every thing, and autoists are no exception. The Vanderbilt Cup race at Long Beach, Cal., which was abandoned last night, is a case in point. The autoists are all agreed that the race was a failure, and that the only way to make it a success is to have a better car and a better driver.

WHY AUTO LOSES POWER. Three Points to be Carefully Observed for Perfect Running.

There are three great causes for the loss of power in an automobile. The first is a lack of compression. The second is a lack of spark. The third is a lack of fuel. These three points should be carefully observed for perfect running.

POPULAR MOTOR TYPE Two-Cylinder, Opposed Motor Standard for Medium Priced Cars.

The two-cylinder, opposed motor is the most popular type of automobile. It is simple, reliable, and economical. It is the standard for medium priced cars.

A NEW BODY TO BE FORMED All Interests Will Be Combined in a General Organization, Which Will Mold Future of the Sport.

There is an inside and an outside to every thing, and autoists are no exception. The Vanderbilt Cup race at Long Beach, Cal., which was abandoned last night, is a case in point. The autoists are all agreed that the race was a failure, and that the only way to make it a success is to have a better car and a better driver.

PEKING TO PARIS IN AN AUTOMOBILE Prince Borghese Travels 8,000 Miles Across Asia and Europe.

Prince Borghese has accomplished the feat of driving an automobile from Peking to Paris. He traveled 8,000 miles across Asia and Europe. He was driving an Itala car.

INCIDENTS OF THE JOURNEY World Experience and Hairbreadth Escape of Italian Noblemen During Two Month's Journey.

Prince Borghese's journey was full of incidents. He had a hairbreadth escape from a band of robbers in the mountains of Asia. He also had a narrow escape from a tiger in the jungles of India.

TROUT LURES MANY TO STATE STREAMS Fly Fishing More Popular This Year Than Ever Before in the East.

Trout fishing is the most popular sport in the East. It is a sport that has become more popular every year. Many people are flocking to state streams to enjoy this sport.

DUE TO ANGLERS' CLUBS Organizations Spread and Improve Casting and Improve the Taste of the Sport.

Anglers' clubs are doing much to improve the sport of fishing. They are spreading the knowledge of casting and improving the taste of the sport.

TO DRIVE AT CLEVELAND. Members of the N. Y. Driving Club Send Entries for Infidelity Match.

The New York Driving Club has sent entries for an infidelity match to be held in Cleveland. The match is expected to be a very interesting one.

TOURING IN AUTOS THE POPULAR FAD Roadies That Lead to Mountain and Shore Resorts Are Most Favored.

Touring in automobiles is the most popular fad of the day. People are flocking to mountain and shore resorts to enjoy the open air and the view.

MANY NEW YORK PARTIES Through one Bankrupt and Along Numerous Straggler Bachelors Long Island-After Arrivals

There are many new parties in New York. One of the most interesting is a party given by a bankrupt. There are also many straggler bachelors and long island arrivals.

- G—Itala 号、また深い泥地にアクスルまで沈む。蒙古人の助けて、車を軽くするため分解して救出、約4時間。その夜は、Daturdaba の山中で仮寐。
- H—濡れてはいけない部品を外し、Iro 河を牛に引かせて渡る。
- J—砂あらしに出合う。猛烈な cyclone¹⁾の中で、車は横転。
- K—渡河のため、Itala 号を引ばること3時間。車はほとんど水没、しかし損傷なし。
- L—Itala 号、村民のために快速運転して見せる。
- M—橋が壊れ、車・乗員とも真さかさまに急流に転落。危機一髪で乗員は脱出、シベリア土人の助けて車を引出すのに3時間、車は各所大損傷。
- N—間一髪で列車と衝突するところ。線路の砂地に車のホイールがはまり、脱出中のこと。
- O—チェーンで縛られた囚人たちが、線路で働かされているのに出合う。
- P—Birinsa と Kan の両河をボートで渡る。
- Q—148マイルの間、どしゃ降りの雨の中に行く。
- R—Kemchuk河で、沈舟を引き上げ、Itala 号の渡河に使う。
- S—車が瞬間沼地に落ち込み、警察官・兵隊・船員たちにより救出。
- T—再度崖から転落、30人からの人夫と5頭のひき馬の力でやっと救出。
- U—ボートで Tom 河を渡る。このボートは、デッキ上で4頭の馬が1つの円を歩き廻る原動力を、外輪水車に伝え推進する方式。
- V—Obi 河を渡り、沼地を20マイル、troika²⁾でいく。
- W—Itala 号のブレーキが、オーバーヒートのため損傷、オイルに引火す。車台の木製品にも引火し、おのを使って消火す。
- X—Irtisch 河を、Tom 河と同様の馬力外輪船で渡る。
- Y—Abatskaia の近くで野火に出合う。
- Z—シベリアよさらば。
- AA—7月20日、午前5時17分、ヨーロッパに入る。
- BB—ホイールのスポークがゆるみ外れるので、一晚中風呂桶の中につける。
- CC—サイド・ホイールがつぶれたので、telega maker³⁾で修理、7時間かかる。
- DD—Kazan から24 versts⁴⁾、北京を離れてから初めて、ヨーロッパ風の良い道路を走る。
- EE—Cheboksari の近くで、Itala 号に農夫たちが投石。
- FF—予定された宿泊地まで到着できず、水車小屋の主人の歓待をうける。
- GG—Volga 河を過ぎるとき、1 verst⁵⁾もある長い壮大な木橋を渡る。これは、2カ月間も開催された有名な博覧会のため作られたもの。ここでイギリス人の商人に逢い、彼は自転車で自動車の後を暫くついてきた。
- HH—Moscow より30 versts⁶⁾の地点で、榮譽ある Cossack (コサック) 守備隊に逢い、市内入場の大歓迎式をうける。

J J—Trans-Manchurian Railway の設計者、M. Kerbedz の歓待を、Dvinsk から約 60 versts⁷⁾離れた彼の別邸で受ける。

KK—41日間の旅行で、ロシア大帝国を国境の Wlorzbalor で通過、ドイツに入る。

LL—ベルギーに入る。Borghese 公爵は、一般の運転手と間違えられ、警官にスピード違反で止められる。間違いに気付いた警官は、この偉大なる大旅行を終着 Paris へ向って見送ってくれた、" Passer, monseigneur et bon voyage⁸⁾" と。

(筆者注) 1) サイクロン——台風

2) トロイカー——3頭立ての馬ぞり。

3) telega maker——意味不明?

4), 5), 6), 7) ——ベルタス、ロシアの里程, 1 km強。

8) ——" お通り下さい殿下, そしてよい旅行を"。

以上未開の地を苦難の連続で、人力・畜力の応援を得て、やっと通過していった様子がよく判る。なお記事は、このレースが悪天候との戦いが大部分で、極寒・豪雪から猛暑まで、あらゆる気象条件のもとで行われたと結んでいる。

この大冒険レースの成功で、主催者の Le Matin 社は、引続きアメリカ横断大レースを計画し、The New York Times 社の協賛を得て、更に冒険心は拡大、遂にアメリカ・アラスカ・アジア・ヨーロッパを結ぶ、New York・Paris 間の2万マイルの大冒険レースとなり、僅か6ヵ月後の1908年2月スタートしたのである。

3 New York・Paris 間2万マイル自動車レース

(筆者注：以下引用記事は、総て "The New York Times, City Edition" により、文中紙名を略す。)

(1) アメリカ・アラスカの部

アメリカにおいても、その横断レースは初めてのことで、ルート of 調査に手間どり、1908年1月5日付 Paris 特電として "Plan Announced for Race to Paris" を伝え、更に1月12日付紙面に、全ルートの確定明細表が公示された。(写真—3) また、その概要は "図表—1" 及び、"写真—4"・"写真—5" のとおりである。もちろんこの時点では、日本は含まれていない。

この計画にみられるとおり、全ルートは、アメリカ、アラスカ、アジア・ヨーロッパの3部を海路で結び、陸路17,000マイル、海路3,000マイル合計20,000マイルとなり、この中でもっとも難関とされたのは、未知なアラスカで、経験者の話しや現地からの情報で通行可能と判断、道の不完全な奥地は凍結した Yukon 河上を河口の Nome まで下り、Bering 海峡はチャータした汽船で渡す雄大な計画であった。

この国際的大レースのスタートは、2月15日と予告され、主催国のフランスをはじめ、イタリア・ドイツの参加車は2月8日には New York へ上陸したが、イギリスは不可能に近いと批判

(写真-3) New York・Paris 間全ルート明細表 (1908年1月12日付紙面より)



(図表-2) ルート別トータル距離表 (1908年2月9日付紙面より)

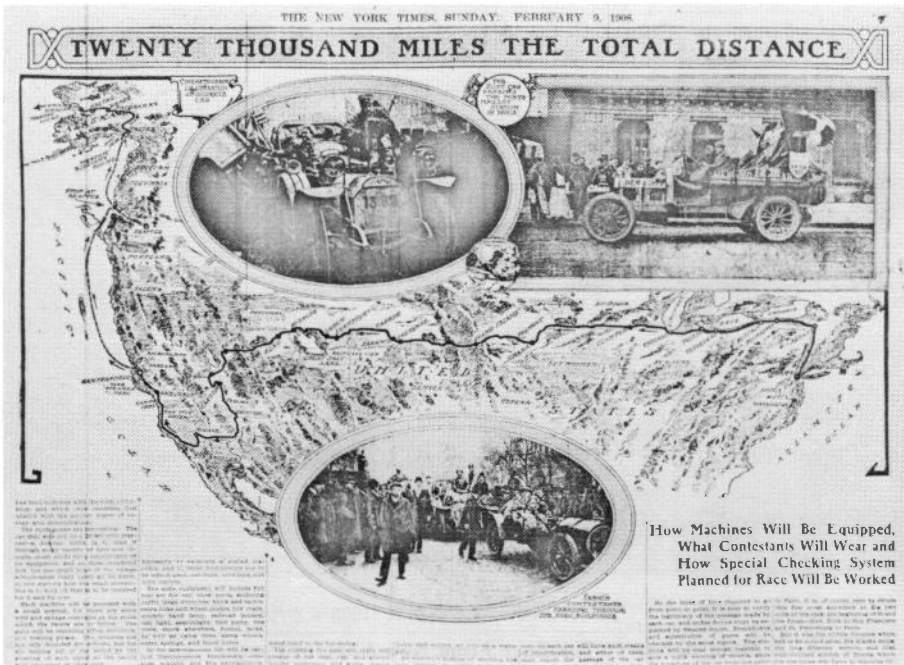
Main Relays of The Race From New York to Paris	
New York to San Francisco by Road.....	4,300
San Francisco to Valdez, Alaska, by Boat	2,800
Valdez to Nome, Alaska, by Road	1,200
Nome to East Cape, Siberia, by Boat	250
East Cape to Paris by Road	11,450
Total distance.....	20,000

的であると London 特電は伝えていた。アラスカ通過が解氷前を条件とし、またヨーロッパ勢の強い要望から、スタート日付は早められ2月12日、Lincoln's Birthday の祝日午前11時と確定した記事の見られたのは、2月6日のことである。地元アメリカの参加車も、Thomas・Maxwell・Hol-Tan・White の4車が1月22日の時点で参加予定であったが、準備不足か Thomas 1車のみとなった。

全参加車及び乗員の明細は“写真-6”のとおりで、フランス- (3)、イタリ- (1)、ドイツ- (1)、アメリカ- (1) の6台であった。実はもう1台、フランスの M. Lelouvier による Werdon 号が同時にスタートしたが、彼はアラスカ・シベリアに詳しいフリーの探険家で、アラスカについて別のルートを主催者側に提案していたが受け入れられなかったため、非公式参加として独自のルートを走る予定であった。これが参加車数を7台と間違える原因となっている。

各車両は、耐寒・長距離・悪路用に種々対策改造されていたが、特にドイツの Protos は、Thomas

(写真-4) レース予定コース鳥かん図 (アメリカ・アラスカの部)
(1908年2月9日付紙面より)



(写真-5) レース予定コース鳥かん図 (アジア・ヨーロッパの部)
(1908年2月9日付紙面より)



(写真-6) 参加自動車及び乗員の明細リスト
(1908年2月13日付紙面より)

THE STARTERS AND THEIR CARS.			
1-De Dion, French; 80 H. P., 4 cylinder, shaft drive; weight, 6,600 pounds; tank capacity, 160 gallons of gasoline; 7 tanks, 3 seats.			
	St. Chaffray.	Autran.	Capt. Hansen.
Age	30.	25.	43.
Place of birth.	Island of Crete.	Conne, France.	Norway.
Eyes	Blue.	Brown.	Blue.
Face	Oval.	Oval, mustache.	Oblong, mustache.
Hair	Dark.	Dark.	Light.
Weight	130 pounds.	165 pounds.	180 pounds.
Height	5 feet 7 inches.	5 feet 7 inches.	5 feet 10 inches.
2-Moto-Bloc, French; 24-30 H. P.; 4 cylinder, chain drive; weight, 6,325 pounds; 72 gallons in 4 reservoirs.			
	Charles Godard.	Arthur Hue.	R. Maurice Livier
Age	31	26.	19.
Place of birth.	Peasme, France.	Rambouillet, France.	Beauvais, France.
Eyes	Blue.	Brown.	Blue.
Face	Round.	Oval.	Oval.
Hair	Brown, mustache.	Brown, mustache.	Chestnut, mustache.
Weight	176 pounds.	132 pounds.	130 pounds.
Height	5 feet 7 inches.	5 feet 3 inches.	5 feet 6 inches.
3-Sinarc-Naudin, French; 15 H. P.; 1 cylinder, shaft drive; weight, 3,300 pounds; 34 gallons in 3 reservoirs.			
	August Pons.	Maurice Berthe.	Lucten Dechamps.
Age	32.	24.	24.
Place of birth.	Drahtunjen, France.	Salon, France.	Conceulle, France.
Eyes	Green.	Blue.	Blue.
Face	Oval.	Oval.	Oval.
Hair	Chestnut, mustache.	Blond, mustache.	Blond, mustache.
Weight	136 pounds.	152 pounds.	163 pounds.
Height	5 feet 3½ inches.	5 feet 5½ inches.	5 feet 7¼ inches.
4-Züst, Italian; 28-40 H. P.; 4 cylinder; weight, 3,520 pounds; 110 gallons gasoline in 3 tanks; chain drive.			
	Emilo Sirtori.	Henri Haaga.	Antonio Scarfoglio
Age	26.	22.	21.
Place of birth.	Milan, Italy.	Ravesrueh, (Ger.)	Rome, Italy.
Eyes	Brown.	Light.	Brown.
Hair	Brown.	Light.	Brown.
Weight	184 pounds.	153 pounds.	165 pounds.
Face	Mustache.	Mustache.	Smooth.
Height	5 feet 9 inches.	5 feet 4 inches.	5 feet 9 inches.
5-Protoa, German; 40 H. P.; 4 cylinder, shaft drive; tank capacity, 178 gallons; weight, 6,000 pounds; 6 tanks.			
	Ernst Maas.	Hans Kuppe.	Lieut. H. Koeppen
Age	33.	29.	33.
Place of birth.	Berlin.	Berlin.	Berlin.
Eyes	Blue.	Brown.	Brown.
Face	Round.	Oval.	Oval, mustache.
Hair	Blond.	Blond.	Brown.
Weight	170 pounds.	165 pounds.	185 pounds.
Height	5 feet 8 inches.	6 feet.	6 feet 2 inches.
6-Thomas, American; 60 H. P.; 4 cylinders; weight, 3,000 pounds; 2 gasoline tanks; 125 gallons.			
	Montague Roberts.	Harold Brinker.	
Age	24.	21.	
Place of birth	Newark, N. J.	Denver, Col.	
Eyes	Brown.	Brown.	
Hair	Light.	Light.	
Face	Smooth.	Smooth.	
Weight	164 pounds.	145 pounds.	
Height	6 feet 1 inch.	5 feet 10 inches.	

の2倍もの重量があり、軍用トラックのようで、更にチーフの Lieutenant Hans Koeppen 及びエンジニアの Hans Knape は、現役のドイツ陸軍士官で、軍務を休職しての参加であったという。ルート中の大量のガソリン補給等は、アメリカ・アラスカについては A・A・A (American Automobile Association) で準備、シベリアについては、ロシア王室自動車クラブの協力で手配され、各車タイヤ等の沢山な補給部品は、鉄道でルート沿いに別送された。

2月12日定刻11時、New York Times 社前を数千人の応援者に見送られてスタートした6台は、第1目標の Chicago に向ったが、直後から豪雪に悩まされフランスの Naudin は早くも落後、地元の強みで Thomas が先着したが1,000マイル余に14日間もかかった。

しかし、余りの悪条件にヨーロッパ勢から苦情が相次ぎ、De Dion・Zust の連名で Thomas に対する次の5項目のクレームが委員会に提訴された。

- ① Thomas は Buffalo で自分の工場に立寄り、車を取り替えた。
- ② South Band と Michigan City の間で馬にけん引させた。
- ③ Indiana 州のある場処で、トロリー・カーにけん引させた。
- ④ Michigan City と Chicago の間で、鉄道の軌道内を走った。
- ⑤ 各所でそりを使った。

これに対して、Thomas のオーナーは、第1項目はスタート日付が早まったための準備不足で、次のような改造であり、他項目については否定する辨明を発表した。

- ① 4人乗りシート中、後部の1座席を取外し3人乗りに変更
- ② 2この小ガソリン・タンクを1この大タンクに改造。
- ③ Runabout タイプのスプリングを Touring タイプに、フロント・アクスルを山道・悪路用の特別仕様に改造。

次いで、後尾のドイツ Protos・フランス Motobloc グループからは、Indiana の沿道農民たちが、先行車が雪中作って行った道を塞ぎ、人力・馬力の援助を強要、仮眠するにも場処代をとるなど、多額の金を要求されレースを継続できない旨、新聞社に善処方申し入れがされた。

また、Thomas が Chicago に到着した直後の2月29日、Chicago 滞在のイタリア Zust のオーナーは、次のようにルート変更の必要性を発表している。

〈New York・Chicago 間は通常5日ぐらいの行程であるのに2週間余もかかり、この先 Chicago・San Francisco 間はまだ2,000マイル余もあり、この豪雪ではいつ着か判らない。シベリアへ到着するのは5月かあるいは6月になるだろうが、その頃は既に氷はなく自動車はみな泥の中に沈んでしまう。アラスカの Nome City から汽船で南方シベリアの Vladivostok へ転向し、道路のしっかりした所で Irkutsk まで走り、当初計画ルートと合流すべきだ。〉

ドイツの Protos は3月2日、Chicago の手前で雪の中から馬により引き出すとき、ナックル・ジョイントを破損して走行不能となり、また大幅に遅れることとなった。Koeppen は列車で Chicago まで部品の入手に行き、引返すとき Paris の委員会に打電して、3月5日の列車で車を

Seattle まで運び、アラスカの Valdez 行の汽船に間に合わせたい旨許可を求めた。

このような状況下でもレースは継続され、各車雪と泥道に悩まされ、破損・修理を繰返しながら、地の利を生かした Thomas が40日目にやっと大陸を横断してカリフォルニアへ入ったとき、競走車は4台に減っていた。フランスの Motobloc は、故障のためアメリカでの前途をあきらめ、3月20日約1,500マイル地点の Carrol から列車で車を Seattle へ送り、結局戦列から離れた。イタリヤの Zust はワイオミングの山中で50頭余の狼の群に襲われ、20頭余を射殺して必死に脱出したという。

42日目に San Francisco へ先着の Thomas は、3月27日の船便で Seattle 経由アラスカへ向った。この時点での後続車の位置は“写真-7”の表のとおり、Zust, De Dion, Protos の順である。57日目の4月9日、アラスカの Valdez へ上陸した Thomas は、馬ぞりによる道路調査で雪嵐と解氷の時期に入り、来冬まで自動車の通行は不可能であると断定、早速その旨主催者側に打電するとともに、Vladivostok ヘルートを変更しレースの継続を要望、Seattle へ引返すこととなった。この重要な状況は、4月11日付紙面に“Thomas Crew Find Alaska Impassible”のタイトルで詳述されている。これは3月末日までにアラスカ到着予定が、スタート直後 Chicago までの間で猛烈なブリザードに逢い、各車とも大幅に遅れたことに要因していた。

ここでレースは中断され、委員会の提案により結果的には全車 Vladivostok へ転向することとなったが、各車各様の立場で委員会・オーナーも含めてその対応に大変混乱することとなった。

(写真-7)

スタートより46日目
までの各車行程記録
(1908年3月29日付紙面より)

DAILY RUNS OF THE AUTO RACERS								
THOMAS		ZUST		DE DION		PROTOS		
Day	Arrived Miles	Arrived Miles	Arrived Miles	Arrived Miles	Arrived Miles	Arrived Miles	Arrived Miles	
1.	Hudson	134	Fonda	136	Amsterdam	70	Albany	74
2.	Fonda	90	Fonda	136	Amsterdam	70	Albany	74
3.	Canastota	71	Canastota	71	Canastota	91	Utica	100
4.	Geneva	77	Geneva	77	Geneva	77	Byracuse	51
5.	Buffalo	119	Rochester	44	Buffalo	110	Geneva	53
6.	Eric	58	Hipley	147	Eric	63	Buffalo	119
7.	Toledo	210	Cleveland	124	Fremont	130	Eric	65
8.	Kendallville	110	Byron	187	Corunna	132	Conneaut	30
9.	Wawaka	9	Waterloo	27	Kendallville	7	Painesville	49
10.	Gosport	17	Kendallville	14	*Kendallville	7	Norwalk	87
11.	New Carlisle	42	South Bend	37	*Kendallville	7	Delta	92
12.	Mich. City	42	South Bend	37	Milburg	23	Egberton	48
13.	Chesterton	11	New Carlisle	14	New Carlisle	45	Corunna	24
14.	Chicago	45	Mich. City	24	Mich. City	24	Ligonier	24
15.	*Chicago	50	Chicago	50	Chicago	50	Elkhart	20
16.	*Chicago	50	*Chicago	50	*Chicago	50	South Bend	17
17.	Roshelle	75	*Chicago	50	*Chicago	50	New Carlisle	14
18.	Clarence	109	Rockelle	75	Rockelle	75	Rolling Prairie	18
19.	Belle Plaine	70	Calamus	95	Calamus	95	Chesterton	14
20.	Ogden	98	Cedar Rapids	51	Cedar Rapids	51	*Chesterton	14
21.	Logan	107	Ames	100	*Cedar Rapids	51	*Chesterton	14
22.	Omaha	34	Vail	80	*Cedar Rapids	51	Chicago	50
23.	Columbus	61	Denton	9	*Cedar Rapids	51	Chicago	50
24.	Lexington	140	Washburn	19	*Cedar Rapids	51	Chicago	50
25.	Sidney	183	Omaha	50	*Cedar Rapids	51	Chicago	50
26.	Cheyenne	102	*Omaha	50	Le Grand	61	Rockelle	30
27.	Laramie	57	Grand Island	154	*Le Grand	61	Clinton	64
28.	Hanna	77	Faxton	108	Hanna	82	Cedar Rapids	51
29.	Bitter Creek	114	*Faxton	108	Missouri Valley	124	*Cedar Rapids	51
30.	Granger	90	Cheyenne	194	Crescent	14	Murahalltown	29
31.	Evanston	70	Medicine Bow	114	*Crescent	14	Ames	58
32.	Castle Rock	20	Dana	29	*Crescent	14	Ames	58
33.	Ogden	50	Rawlins	34	Omaha	12	Ames	58
34.	Promontory	40	Rock Springs	119	Grand Island	154	Denton	98
35.	Cobra	142	Granger	45	*Grand Island	154	Omaha	69
36.	Ely	141	*Granger	45	*Grand Island	154	Columbus	94
37.	Stone Cabin	74	Spring Valley	48	Ogden	188	Lexington	140
38.	Tonopah	76	Evanston	19	Ogden	174	Ogden	111
39.	Beatty	104	Ogden	76	Medicine Bow	114	Cheyenne	174
40.	Bakersfield	382	Kelton	90	Bitter Creek	134	Laramie	57
41.	Los Banos	215	*Kelton	90	Bryan	73	Rock River	30
42.	San Francisco	180	*Kelton	90	Granger	17	Rawlins	78
43.	*San Francisco	180	Montello	78	Evanston	70	Bitter Springs	74
44.	*San Francisco	180	Ely	155	Ogden	70	Rock Springs	45
45.	On steamer	180	Turin Springs	74	Ogden	70	*Rock Springs	45
46.	On steamer	180	Goldfield	106	Montello	108	*Rock Springs	45
47.	On steamer	180	Goldfield	106	Montello	108	*Rock Springs	45
Total dist. 3,830		3,045		2,702		2,845		
*Remained there all day. †Going on. ‡Nearest point.								

Zust と De Dion は、4月11日 San Francisco を出港、13日 Seattle 着の途中、ルート変更を知ったが、予定どおり船を乗り継ぎアラスカへ、最初に提案していた別ルートを走行してシベリアへ入るつもりであった。しかし、Zust はオーナからの転向指令で予定を変更、急遽翌14日出港の Aki Maru で De Dion とともに日本経由 Vladivostok へ向ったが、これは“Thomas と Seattle で合流して Vladivostok へ直行するように”とのオーナの希望に反する独断的行動となり、追従した De Dion が、オーナから後援を打ち切られる要因となった。

Protos は途中故障が多くて大変遅れ、4月3日以来8日間もユタ州の Ogden に修理滞在中のこととて、Koeppen は以後の打合せのため、車を待機させて単身 Seattle へ赴いた。そこで Protos はアメリカでの前途をあきらめ、Thomas と同じ船で Vladivostok へ向う予定で、アイダホ州の Pocatello から列車で車を Seattle へ送り、4月20日直行船 Glen Logan 号で Vladivostok へ出港した。この時点で Koeppen はレースを放棄、独自で Paris まで走るつもりで、シベリアに精通した乗員の手配を本国に依頼、意見の対立のあったチームを解散してしまった。

Thomas は4月18日 Seattle へ戻り、Protos と同船して Vladivostok へ直行する予定であったが、ロシア政府の入国ビザが間に合わず、やむなく横浜で手続きすることとして、4月21日出港の Shawmut 号で日本へ向った。この時点では、Vladivostok へ先着の車から Paris へ向けレースを継続する予定で、各車とも先を急ぎ、日本横断など山一つ越えるだけの短距離で、2日もあれば十分だろうと軽く考えられていた。

かくして各車転向している間に、ルート変更に伴う諸問題を解決するためのレース委員会が、5月7日 Paris にて開催され、Protos は他車に日数的な優先権を与えることでレースの継続が認められ、各車そろって Vladivostok から再スタートすることに決まった。

(2) 日本 の 部

日本経由で Vladivostok へ向った Zust, De Dion, Thomas の3車が、明治41年5月日本へ上陸し、必死の思いで敦賀へ陸送していった様子がその後の記事で伺える。また、日本の新聞も前後の様子が判らないまま、彼等と横浜での会見記を断片的に報じている。

明治41年5月2日付、報知新聞

○世界一周自動車隊、一行横浜に着す

〈佛蘭西人及伊太利人の組織せる世界一周自動車隊は去卅日午後横浜入港の日本郵船会社安芸丸にて到着せるが一行は佛人リス・カイルス(四十五)同サボー(三十六)同セルヌルホルイ(三十)の伊太利人ナルター(二十五)ドウジャ(二十八)の五名にて旗手は佛人セルヌルホルイ伊太利人ナルターの兩名にて各々巻輻の自動車を所有し他の三名は機械修繕係なり元来一行は晩香波発の汽船エムプレス号にて来朝する予定なりしも事故の爲め之に乗り遅れたれば晩香波より急行桑港に來り直に二千噸ばかりの汽船に投じ十三日午後十一時と云ふにシヤトルに到着し漸やく十四日早朝出帆の安芸丸に搭乘するを得たるが安芸丸は五月一日横浜着の筈なりしに行程一日速く卅日

午後入港したれば非常に喜び居れり一日午前一行は税関に交渉し棧橋より自動車にて横浜市中を乗り廻はし其俣東京に向け急行したるが一日午後十時に至るも帰艦せざりき携帯の荷物の内には銃五挺及弾薬ダイナマイト等あり防寒用として熊皮の外套をも携へ居れり一行の内伊太利人は満洲より蒙古を経て露都に出ると云ひ佛人は敦賀より浦塩に出で西伯利亞を経て露都に至ると主張せるが未だ何れも決定せずとなり

明治41年5月3日付、報知新聞

○世界一周自動車隊、米大陸横断の困難

〈世界一周自動車隊の来遊せることは既に記せし如くなるが記者は其の談話を聴かんと一行を横浜なるブリホテルに訪へり時に一行五人は酒場の卓を囲んで旅行談に花を咲かせ居たれば記者は其の間に割込んで更に珍らしき談話を求めたるに一行は喜び迎え一行中の英語を解せる佛人ラシャン氏は進み出て語るやう『最初吾等は六個の自動車会社の各選手として世界週遊を企て巴里を出発したのは一月二十日で米国迄は総員無事でありましたが米大陸の横断は実に豫想外の大困難で為めに六個の自動車中二個は桑港迄の間に滅茶々に壊れ一行より離れて仕舞ました何しろ米大陸は御話にならぬ大雪で丈余の積雪を突切りながら進む上に降りしきる雪の為に前面が見ぬのみか岷々たる高山は行く手を圧して聳え急端奔流は其の間を縦横に縫ふて居るのです併し峻坂位は左程困まりませねど河には閉口を極めたです依て河ある毎に吾等は雪中作業を遣つて橋を架けて越すので其の苦勞は一通りではありません随って日数も非常にかゝり平素担道なれば、一時間七十哩位は楽に走らせるに拘はらず一日に辛ふじて一哩乃至二哩位を進行するに過ぎず米大陸の横断に約七週間かゝりました見られよ橋架けの勞作にて吾々の手は斯の如くなりました』と双の掌を広げて石の如くに堅くなれるを示しつ彼は尚ほ談話を続けて『なれど吾等は水牛の群にも土人の襲撃にも何等の危険にも逢はず何の恙も無く桑港に着くことを得たのは幸福でしたが兎に角二個の自動車は壊れて仕舞ましたから今回横浜へ着いたのは佛人のものと伊太利人のもの二個丈けで又他の米独両国人のもの二個は大陸に於て吾等より遅れた為め日本へは来ずにシヤトルから浦塩へ直行した筈で其の浦塩着は五月二十日の豫定であるから今の処吾れ等の競走は佛伊両国人のみであります扱て吾れ等は是れより案内者を連れて東海道を経て敦賀へ出で浦塩へ渡り西比利亞より露独両国を横断して巴里へ着く予定で今後四ヶ月を要するのですから全行程七カ月の半分が恰度日本に当ります』とて更に日本の観光談に入り『昨日は自動車を駆りて東京見物しましたが如何にも花の国へ来た心地をして其の風景を賞したのです但だ往復五日の行楽で日数の甚だ短かきを悔みます』など如才なくお世辞を振撤くより記者はよき程にあしらいながら出で、彼等の乗れる自動車を見るにモーター、車輛等は普通の自動車と異なる点無きも箱は何等の塗料も施さず裝飾を用ゐず上部に幌あるのみ極めて簡略なる木造にして堅固に見え防寒具並に食糧を満載しあり成程大陸旅行の時は夜間多く此の内に眠りてホテルに泊ること稀なりしを想像し得る聞く処に依れば彼等は各到着地より所属会社に打電するの外何等の用務なく費用は総て会社の負担なる由にて個ほど暢気なる旅行も少きより其の元氣も頗ぶる旺んに見受けたり（一記者）

明治41年5月12日付、報知新聞

○自動車隊群狼に襲はる、一行敦賀に車行す

〈露領浦塩に於て行はるゝ一万二千哩の長距離競走に参加す可く十日横浜に入港し十一日敦賀に車行したる米国自働車隊が紐育を出発してワイオミン州のスプリングバーレーを通過したる時狼軍に襲はれたるの奇談あり

スプリングバーレーに着したるは恰も暮靄樹林をこめて星影疎に物皆眠に入らんとするの時なりしが突如として後方に当りて凄まじき叫声の頻りに聞ゆるに何事なるかと振り返り見れば飛鳥の如く馳せ行く自働車を追ふて七八匹の狼が追ひ来れるより大に驚き速力を早めて疾走せんとしたるに忽ち前より左より右より襲ひ掛りて見る間に五十余頭の狼は自働車を包囲したるが夫れにも屈せず馳走せしに不幸にも山麓に行止りて自働車は全く進退を失ひぬ追窮し来りたる狼軍は時々刻々に其勢を増加して恐る可呼声を発しつゝ前後左右より自働車に肉迫して隙あらば車中に飛込んとするが如き模様なるにぞ車中の人は此包囲の脱出の策に思をめぐらしつゝも全力を尽して短銃を放ち刀を揮ひて寄り来るものを禦ぎ止めサーチライトを放射して狼軍を威嚇するなど数時間奮闘を続けたるが血に渴きたる狼軍は更に恐れず屈せず迫まり掛りて一步も退かず或は自働車の生命たるタイヤに飛び付きて咬破らんとし或は高く飛んで車中の人を襲ひ狼軍の叫声と短銃の轟音は樹林を反響しサーチライトの光は怒れる狼軍を照して凄惨の状形容するに物なし人と狼軍との悪戦力闘は更に更に続きぬ而も狼軍の勢は時々刻々増加して車中の人は一人にて百余の狼軍を引受けて戦はざる可からざる有様となり今数分後には哀れ遂に車中の人は狼軍の餌とならんとしたる刹那一人は如何なる方法を以てか火を放ちて狼軍の進撃力を阻み忽ち廿余頭を殺したるより有繋に罅猛なる狼軍も色めきて乱れ立ち其隙に乘じ自働車は一方の活路を求め全速力を出してユタ迄駈抜け漸く難を脱し得たるが幸にも自働車隊には一人の負傷者も無りしと〉

May 4, 1908 ; Paris, May 3 発特電

○De Dion May Out Paris Race

〈Vladivostok からシベリアを横断しヨーロッパを通過して Paris までの、New York・Paris 間レースの完走車は多分3台に減ると思はれる。De Dion 車は Vladivostok に到着後その地点でレースを中止するように、後援者である De Dion 侯爵から決定され、残るはアメリカの Thomas、イタリアの Zust、ドイツの Protos となった。

(中略)

フランスの De Dion とイタリアの Zust は依然として日本にあり、今週中に敦賀から Vladivostok へ到着しようとしている。アメリカの Thomas は汽船 Shawmut 号上で、5月8日金曜日には横浜へ着く予定で、5月12日から13日には Vladivostok へ着けるだろう。ドイツの Protos は、汽船 Glen Logan 号上で Seattle から直接 Vladivostok へ向っており、はっきりしたスケジュールは判らないが、5月10日から15日の間にはシベリアの港に着くだろう。各競走車は5月15日ごろ Vladivostok からスタートすることになるだろう。〉

May 8, 1908 ; Paris, May 7 発特電

○Allow Thomas Car a Lead of 15 Days

くこのレース主催者委員会は、アラスカ通過不能に伴うルート変更に関する諸問題を討議するため、本日当地において会議を開催した。

アメリカ Thomas は、アメリカ大陸でのリードとアラスカへ先行して失った時間を斟酌し、シベリア・ヨーロッパの部で次着との差を15日間認め、イタリアの Zust とフランスの De Dion は、Vladivostok にてアメリカ車の到着を待つように指示された。

委員会は更に、ドイツ Protos がアイダホ州の Pocatello から列車で車を Seattle に送った件について15日間の罰則を適用した。この計算は、車が Ogden に着いた後は、必要ならば列車を使ってもよいとの誤解があったものとして、他車がこの間を15日費しているの、前途を同様走行したのものとしてなされた。

そこでイタリアの Zust とフランスの De Dion は、Protos より15日間先行していることになり、更にアメリカ Thomas は、Protos より30日間先行していることになる。

De Dion 車が、Vladivostok 到着後その先のレースを中止する件は、既に候爵より Bourcier St. Chaffray に指示されていることとて、特に議題にはならなかった。Vladivostok では、フランスとイタリアの車の到着を日々待っており、また、アメリカ車は明日日本へ着く予定である。Vladivostok へ直行しているドイツ車は、早くても来週にならないと着かないだろう。

世界の人々は、いよいよ始まる東半球横断レースのスタートとその進行を非常な興味で見守っている。ロシア政府は、シベリア旅行に必要なガソリンや他の補給品をルートの要所々々に手配を完了し、アメリカ車が Vladivostok へ到着すればすぐスタートできる体勢になっている。アジア・ヨーロッパを通してのレースは、10週間から3か月かかると想定され、トップが Paris に到着するのは、8月10日ごろであろう。

委員会は、Paris まで完走したら、2着3着にも賞品を追加提供する。>

May 11, 1908 ; Yokohama May 10 発特電

○Thomas Car in Japan Off to Vladivostok

くThomas は汽船 Shawmut 号で今朝日本へ着き、途中太平洋上で2日間大嵐に逢ったのみの平穩無事な18日間の航海で、乗員は先を急ぎたい気持ちを押し、愉快的な船旅であった。

船が着岸すると、4人の乗員は早速上陸したが、自動車は日本横断の出発点神戸へ回送するため、午後すぐ出帆する船にそのまま残した。これは、少なくともシベリアへ土曜日(16日)の朝までに着くため、神戸から敦賀へ直接陸送し、Vladivostok 行の船に間に逢はせるためであった。

10日前にフランスとイタリアの車が着いたとき、同国の居留民団は熱狂的にこれを歓迎し、市中の目抜き通りを走り廻り、ホテルやクラブの前でスピード走行のショーを見せ、アメリカ大陸を横断してきた外国の車は、人々の注目の的であった。

アメリカ大陸の部で優勝した Thomas を迎えたアメリカ人居留民団は、より以上の歓迎と

ショーを待ち望んでいたが、車が上陸できなかったので大変失望し、その代りに、“Thomas パリー先着”に1口1千ドルの賭けを公開し、その意気を示した。

ヤンキーの乗員達は、世界一周のこの大レースの彼等に賭けられた期待に大変感激し、その優勝を誓ひ、更に、このレースへの関心の高さと、アメリカ横断の正確な情報が当地の外国人間にも伝はっているのに驚ろいた。これは各車の動向を伝える“The New York Times”が、このクラブでも熱心に読まれているからである。

日本横断の方法は、在留米人にまかされ、神戸から敦賀へ陸送する方法をとった。途中道路は大体よいが、橋が弱い点に注意し、山道は短いが2日間の行程と予想して、道に詳しい日本人のガイドを George Schuster に付けるよう手配した。

神戸は横浜の南東 Isuma 湾に面し、直線距離240マイルだが、海路では400マイルあり、Shawmut 号は火曜日(12日)の早朝到着の予定である。乗員達は、午後には車を陸揚げして、水曜日(13日)の早朝には出発したいと思っている。敦賀までは、直線距離90マイルであるが、屈曲して実距離は150マイルぐらいだろう。少くとも、木曜日(14日)の午前中には敦賀へ着き、金曜日(15日)出帆のシベリア行汽船で Vladivostok へ土曜日(16日)には到着しなくてはいけない。

横浜で乗員達は、ロシア入国のビザを同国領事館からとる暇がなく出発したので、身分証明書でシベリアへ入ることになるだろう。

横浜ではじめて、Paris と New York のレース主催者側から、他の競走車は Vladivostok でアメリカ車の到着を待つように指令されていることを知らされた。また、アラスカまで先行した時間ロスに対する斟酌もなされていることが判ったが、当然その権利が与えられるものと信じており、また、それがなくても Paris への道もリードできる自信を公言している。

待望のシベリア横断レースの全搬を見るに、特に困難な場処は、Vladivostok から Irkutsk の間であろう。>

May 13, 1908 ; Tsuruga, Japan, May 12 発特電

○Wild Trip in Japan for Racing Auto

<New York・Paris 間レースのイタリアの Zust とフランスの De Dion は、最も苦勞した日本横断旅行を終えてこの港に着き、Vladivostok 行の汽船を待っている。

我々は、見たところ地方名もないような山々を越すのにも、大自然の様相のまゝの廻りくねった道をよじ登ることを余儀なくされ、やっとピワ湖へ到着し、湖畔に沿って敦賀の海え向うことになった。

山峡の道はやっと自動車を通れるだけの幅で、片側川の奔流、片側は田ぼという状態で悪戦苦闘し、所々非常な岩道で、自然のまゝの荷馬車道が樹間を通っており、部落に着く前に夜となつて、そのまゝ朝まで待つことにした。

月曜日(11日)には、朝の4時に食糧を用意することなく出発、10時丁度に高い山に差し掛り、夕方5時までの13時間何も食わずに過した。岩山の間では、鳥が獲物を探して我々の上を円を画

いてぐるぐる飛んでおり、足元では背高な草が断崖の端を隠していた。

登り下りしながら夜道を薄暗の中を前進中、突然我々は、峡谷の先端にいることに気付いた。見張りとして先行していた Scarfoglio, Lascaris そして私は、大声で車が断崖上にあることを運転していた Autran と Haaga に告げ、急ハンドルで危く転落を免れたが、Zust の前輪は、崖外にぶら下っていた。我々は、歓喜の叫び声を上げ間一髪危機を脱出した思いに浸った。Zust は大きな岩に支えられて、運行不能のまま崖ぶちに震えており、岩が転落を助けてくれたのである。De Dion は瞬間停止して、危険を免れた。

危機の回避を感謝するとともに、終日の悪戦苦闘で疲労し切った我々は、その場で休けいすることにし、ガイドなくこの闇夜を前進することは非常な危険を冒すことになるので、馬が疲労でうずくまったように、岩の上で長々と寝そべった。

その後、峡谷を転がっている石を避けながら歩いて下り、ロープと滑車を借りてきたが、道全体が馬でさえ通ったことがないように思えた。我々は協力して、車を危険な場処から引き放し、引続いて下って行き、夜明けとともにより安全な道を見付けることができた。

自動車は、海拔300メートルぐらいの岩を切開いた新しい道を快速に走り抜け、港へ着くまで順調であった。Vladivostok へ向け乗船できることに、大変感激している。>

May 17, 1908 ; Tsuruga, May 16 発特電

○Japanese Priests Save Auto Racers (写真-8参照)

<アメリカの Thomas 車は、丸2日間の日本横断走行の上昨日正午当時に着き、New York・Paris 間レースのシベリア・ヨーロッパの部を続行するため、今日 Vladivostok へ向け乗船し、明日には到着する予定である。

我々の日本横断旅行は、一昨日午後神戸へ到着し、準備もそこそこに、横浜のアメリカ居留民団の好意で雇ってくれた日本人ガイドを同乗させ、東京・横浜から来た同朋が見えなくなるまで打振る国旗に見送られて、水曜日(13日)の朝スタートした。

直線距離で90マイル、道路は大きく曲りくねり、険しい山々の上りなどで実走行距離は330マイルにもなることは承知の上で、この島を横切り敦賀の古い家並みを見るには、24時間ぐらいで十分だと思ひ、何の準備もしなかった。しかしいま、丸2日の走行とその途中の出来事を振り返って見ると、素晴らしい記録を作ったものだと驚ろくばかりである。

神戸を離れて、道は大体に良かったが、狭くて急角度な曲り角が多く、物に直面してその場で向きを変えるような場処で、6回も危く溝に車を落しかけようとは、予想だにできなかった。また、竹でつくった弱い橋が多く、労力と時間をかけて橋を架け直して通過したが、もしそんな簡単なものが自動車の重量で崩れたら、我々は自動車もろとも川や谷底へ転落していただろうと、後で思うとゾーとする。

道は村から村への連続で、村の中の道は非常に狭く、やっと自動車を通れる空間が空いているのみで、手を出すことなどとてもできず、両手を伸せば両側の家に届き、住居の屋根のひさしに

(写真-8) 日本各地でのスナップ写真 (1908年7月19日紙面より)



頭をぶつけないように、常に体を縮めていた。

どこでも、人々は我々の車が見えると、立止まりじっと見つめていたが、最も驚ろかされたのは、出発して5時間ばかりで60マイルぐらい走り、京都で昼の休憩をしたときのこと、防ぎきれない程の群集ではなかったが、恐る恐る警戒しながら車を取り巻き、一生懸命それを勉強している姿であった。全行程を通じて、同じような好奇心の現れに幾度か出合った。

我々は、一例を除き、各地で地元民の温かい歓迎を受けたが、それは、初日の午後八幡へ入ったときのことであった。村に差し掛ったとき、祭りが祝い事の最中で、近づいてみると宗教的な行列であることが判り、通りは熱狂した人々で埋っていた。自動車を見た狂気の彼等は、悪魔か何かの現れと思ったのか、車に向かって一勢に突進してきたが、神官たちがすかさず割り込んで制止してくれたので、不安な一時の後無事に通り過ぎることができ、その後は快適な道であった。

米原へ夕方8時ごろ着き、明る日よじ登ることになった大きな山の麓にある、小じんまりした絵のように美しい宿屋に泊った。珍しい体験で一種の不安を打消しながら、地元民と同様に寝食し、Miller と Hansen は、狭い屋内でその大柄な体を持って余したが、Schuster と私とは、何の不自由も感じなかった。

急勾配な上り坂に立ち向うため、早起きして早朝出発することにした。それは、麓から見る限りでも恐しい上り坂で、実際私が今まで体験したことがない程急であった。車はスリップして路外へ飛び出し、また、反対側の溝にはまることも度々あり、横滑りして岩場の小道からそれ、谷底へ転落しかかる切迫した危険に出合ったとき、暫く考えて悲劇を避けるため人夫の助けをかりることに決心した。

山麓の小さな村でのこと、車を人力で運搬するため40人からの人夫を近郷から集め、車にロープをかけて、引張り、持ち上げ、手繰り寄せ、夜中までかかって、山頂まで到着した。人夫達は頑強であるが、それでも全員の力が必要であった。山頂で山小屋を見つけ、そこで全員寝かせることにしたが、同乗の日本人ガイドは、我々と共に大空のもとで寝た。翌朝再度人夫たちに、車を急な下り坂を支えながら降すように命じ、道路が急に曲っている崖ぶちの角では、車を谷に突込んで壊さないように、ブレーキの助けで調節しながら、全力を揚げて完了した。

午前10時ごろ、やっと敦賀が見え、正午直前に村に着き、Vladivostok 行の汽船が土曜日(16日)に出港することを知ったので、1日の待ち時間人々の生活振りを見て廻った。

この忙しそうな小ぼけな港が、ヨーロッパ人のアジアと日本を結んでおり、そこを通じて総ての交通がシベリア鉄道全域に通じているなどと、興味ある勉強の機会が十分あったが、Paris へのレース再開を切望しながら、出帆の時間の近づくのが残念であった。

我々は、Vladivostok で何が待っているか知らないし、Seattle へ戻ったとき、競走相手が日本への航海で1週間得して、アラスカからの戻り航海中に出発したことを知ったが、それで自信を失なうようなことはなく、どう判定されようと問題にせず、各車とも義務においては平等であると信じている。>

May 18, 1908 ; London, May 17 発特電

○De Dion Fell into River

〈明日のデイリー・メールに記載予定の、日本の敦賀からの打電によれば、イタリア Zust の乗組員 Antonio Scarfoglio が、De Dion と Zust が共にそこでレースの中止を指令されている Vladivostok へ出発する前に、New York・Paris 間レース中の日本横断の美しい記事を送ってきており、その記事によると、フランス乗組員のレースを続行したい切実な声が特に注目された。

Scarfoglio の打電によると；

“我々は、10日前に横浜に着き、今敦賀から Vladivostok へ船で出発しようとしている。フランスの De Dion も同時に横浜に着いたが、オーナーから意気地無しと非難され、3人の勇敢なフランス人は、驚ろき、悩み、悲しみながらも確かりした態度で、行く先々絵葉書や占いその他何もかも売りつくしながら、Paris まであるいは行けるところまで運転していくつもりである。”

“我々は、5月6日横浜をスタート、De Dion も同行したが、乗組員は財政的に大変苦しい状態であった。”

“熱海を過ぎてから24時間、連続して山道を登ったが、それは前にロッキー山脈で体験したような斜面ではなく、全く石ばかりのけもの道であった”

“De Dion は、橋を突き破って川の中へ転落、走行不能で人夫を雇って引上げてもらい、その日は1昼夜でやっと3マイル前進したのみだった。”

“5月11日の朝、大津から敦賀へ向けてスタートしたが、途中橋も浅瀬もない川にぶつかり、自分たちで橋を作って通過した。夜になってもまだ敦賀まで110マイルもある地点で、火曜日(12日)の昼までには、Vladivostok 行の汽船に乗るため、どうしても敦賀へ着かなくてはいけない。”

“不運にもアセチレン発生機が、樹にぶつかって壊れ、オイル・ランプのみで前進、夜明けにやっと港が見え、その数時間後にお寺に車を止めた。泥まみれの車で神聖な境内を汚してもと心配したが、集まった群集から抗議されることはなかった。”

July 7, 1908

○Run Through Japan (写真-9, 参照)

(筆者注：この記事は、Thomas が Omsk へ着いた時点で、レースを振返ってまとめたものの中の一文で、前記事と重複するところもある)

〈美しい日本の通過は、この国独特の困難さがあり、道路は自然のまま、小柄な日本人の体格に合せて作られており、普通の自動車の車幅では余りにも狭過ぎ、急勾配に作られた処が多く、切り立った上り坂は、垂直に近いように思われた。このような上り坂は、自動車ではとても登れず、人夫を雇って車を引張り上げ、また反対側に降して行ったが、作業は上げるよりも降す方が難かしく、車や乗員に非常な危険が伴った。

少数の機転や決断のきく人々は、進行を阻止されても無理もないこの道路を、常織を打破した

(写真-9) 日本各地でのスナップ写真及びThomas・Protos・Zustの現在地
(1908年7月5日付紙面より)



がらくまで走り続け、3日間で敦賀へ、先にこの島を横断しておえたフランスとイタリアの車に引続いて到着した。

二度全滅の危険に逢い；一度は下り坂で自動車の重量で路肩がくずれ、3000フィートの断崖上でのことであった。もう一度は、敦賀の家並みも見える最後の急な下り坂で、ロープをかけて車を40人の人夫で後から引張っていたとき、その降すスピードがチェックできなかった。

最初のケースは運のみで助かり、二度目は車はずみで地面にたたきつけられるのを、Shusterの冷静な頭での判断と、上手な運転で地上に誘導できて助かった。

宗教的狂信者達が、悪魔の出現と想像し、車に飛びかかろうとしたときも、再度乗員たちは危機に直面したが、神官の制止でくい止めた。

車は日本の西海岸にある敦賀に到着、5月16日日本海を横切って Vladivostok へ蒙古丸で出航し、2日後にシベリアに上陸、アメリカの太平洋側でのトラブルで休止されたレースを実際に再開し、アジア横断を始めることになった。

しかし、実際のスタートまでにはいろいろ手間どり、例えば、税関の手続きや軍隊の許可、ガソリンの完全な手配、更に St. Chaffray の悪だくみで益々遅れてしまった。このフランスのドライバーは、De Dion のレース中止指令から、何とかアメリカ車に同乗したくてガソリンを買占めてしまい、その補充を確保するのに2日間かかり、待つより仕方なくてやっとスタートできたの

は5月22日のことだった。)

(3) アジア・ヨーロッパの部

アメリカ Thomas は5月18日やっと Vladivostok へ上陸したが、ドイツ Protos は一週間前に到着、レースの継続を認められたことから、本国から派遣されたシベリアに精通した新乗組員2名と合流、ドイツ陸軍スタッフの厚い支援を得て待機していた。シベリア鉄道会社とロシア王室自動車クラブは、バイカルの州都 Chita 及び首府 St. Petersburg への先着車に、各1,000ドルの賞金を提供して歓迎した。5月22日レースは再開され、Protos・Thomas とスタートしていったが、Zust は直前まで中止予定であったため準備不足で5日遅れてスタート、De Dion は予定どおり中止となり、その後の消息は判っていない。

ルートは Vladivostok から北満洲鉄道沿いに Harbin (ハルビン)・Tzitzikar (チチハル)・Hailaern (ハイラル) 経由でシベリアへ入り Chita へ、そして Irkutsk で前年の北京・Paris 間レースのルートと合流するものであった。5月のシベリアは雨季で、連日の雨と泥道に各車とも悩まされ、運行不能な悪路は鉄道線路上を走って行ったが、単線のため前後から列車が接近し、間一髪で難を逃れたことも度々あった。

Thomas は、一週間余でやっと160マイルばかり走った5月29日、ベベルギヤーが破損して走行不能となり、Schuster が鉄道で別送した補給部品を列車で Harbin まで取りに行った3日間、他の乗員は虎・熊・狼の出没する荒野に、ロシア軍隊の護衛でキャンプして待った。

先行する Protos は、6月4日 Harbin に到着、修理のため2日滞在して6日にスタート、中間目標の Chita へ15日に到着した。Thomas は9日 Harbin に到着、休む間もなく Protos を追ったが、Chita へ入ったのは17日のことで、1,000ドルの区間賞は Protos が獲得した。

遅れてスタートした Zust も、他車と同様泥道に悩まされ線路上を走りたかったが、2台しかない鉄道用通信機を先行の2車が使っているためままならず、Protos がシベリアへ入り返送されてきた6月10日過ぎ、やっと走れるようになって後を追ひ、7月1日 Chita へ入った。

Chita での2日の差を追い続ける Thomas は、6月21日バイカル湖畔の渡船場で追いついたが、僅かな差で Protos を乗せた汽船は出航し、次便までまた丸一日の差をつけられることになった。1日先行していた Protos は、6月27日 Tomsk を過ぎたばかりの湿地帯で、沼地に落ち込んで、馬の助けで引出したが、Vladivostok からの道で6枚の板バネを折損し、更にこゝでトランスミッションのシャフトも破損してしまった。Koeppen は補給部品入手のため列車で先行し、Omsk 方面で合流する手はずで、車は応急処置をして除行することになった。

Thomas は、スピードの落ちた Protos を6月29日路上で追越し、Omsk へ先行することができた。しかし、7月1日のこと、Omsk を過ぎたばかりの所で、Irtish 河がはん濫しており、道路は僅かに水面に見えるのみであった。路面に麦わらを敷いて通過しようとしたが、途中スリップして転落、脱出を試みる内にセカンドギヤーの歯を破損して走行不能となり、村民の助けでロープで村まで引いていった。Schuster は補給部品の手配に Omsk まで農車で引返したが、駅で聞

(写真-10) Vladivostok・Omsk 間3車行程記録及び, Thomas の New York・Omsk 間全行程記録 (1908年7月5日紙面より)

COMPARATIVE PROGRESS OF THE THREE CARS.				THOMAS'S PROGRESS ROUND THE WORLD.	
Miles.	Thomas.	Protos.	Zust.		
.....	Vladivostok	May 22	May 22	May 22	February 12.....Left New York
90	Nikolsk	May 24	May 24	.....	February 25.....Chicago
141	Pogranichnaya	May 28	May 26	June 8	March 5.....Omaha
384	Imanpo	.....	.....	June 18	March 9.....Cheyenne
467	Sinoline	June 8	.....	.....	March 15.....Orden
537	Harbin	June 10	June 4	.....	March 21.....Ton-pah
706	Tsitsker	June 11	June 8	.....	March 25.....San Francisco
1,004	Kallar	.....	.....	June 28	March 25.....Sailed Seattle
1,128	Manchesuria	June 14	.....	.....	March 30.....Seattle
1,420	Chita	June 17	June 15	July 1	April 1.....Sailed Valdez
1,700	Verkhneoudinsk	June 10	June 18	.....	April 7.....Valdez
1,872	Missovuta	June 20	June 20	.....	April 8.....Sailed Seattle
1,979	Irkutsk	June 21	June 20	.....	April 16.....Seattle
2,375	Kansk	June 24	June 23	.....	April 21.....Sailed Yokohama
2,900	Tomsk	June 27	June 26	.....	May 10.....Yokohama
5,204	Kalinsk	June 29	June 29	.....	May 12.....Kobe
8,409	Omsk	June 30	.....	.....	May 16.....Tsuruga
					May 18.....Vladivostok
					May 22.....Left Vladivostok
					June 10.....Harbin
					June 17.....Irkutsk
					June 24.....Kansk
					June 30.....Omsk

いてもその位置が分らず、止むなく村の鍛冶屋で修理して先を急ぐことになった。(写真-10, 行程表参照)

Thomas は、7月7日ウラル山脈を越えてヨーロッパへ入り、8日 Perm に到着、11日に Viatka を過ぎたところでまた泥地に落ち込み、Omsk で修理したギヤーの歯を再度破損して走行不能となってしまった。Shuster は農車を乗り継いで200マイル離れた Kasan まで別送の補給部品を取りに行き、他の乗組員は農家に泊って彼の戻るのを待ち5日間を空費することになった。この間に、Omsk での修理が完了した Protos が追い着き先行して行くことになった。

Protos は、18日 Moscow に入り在留ドイツ人の大歓迎を受け、余分な荷物を他の自動車に託して Berlin へ先行させ、身軽になって20日には中間目標点の St. Petersbrug に到着した。7月15日修理の完了した Thomas は、17日に Kasan, 21日にやっと Moscow へ入り、クラッチ・シャフトの修理でまた1日を空費したが、この間土地勘のあるドイツ車と違い、いろいろ地元民の迫害に逢い困難したという。これは前年の北京・Paris レースで、イタリアの Borghese 公爵が当地で子供を一人轢き殺したからと判った。7月23日 St. Petersbrug に到着したが、この間の区間賞の1,000ドルもまた、Protos の獲得するものとなった。

軽量のイタリア Zust は、途中の破損が特に激しく、Tomsk へたどり着いたのが7月23日のことで、先行の2車より1カ月近く遅れており、Paris まで完走したというが、その後の消息は記録されていない。

余裕をもって快走を続けた Protos は、7月24日大歓迎を受けて故国の首都 Berlin へ入り、追いつけてくる Thomas のため休む間もなく Paris へ向い、7月26日(日曜日)午後6時15分、New York をスタートして166日目に、実走行11,000マイル余で終着 Paris の Le Matin 社前にゴールした。引続いて Thomas も27日 Berlin へ入り、7月30日午後8時、170日目に13,000マ

イル余を走行してゴールした。

(4) ま と め

かくて、アメリカの部では Thomas が、アラスカの部は中止、アジア・ヨーロッパの部では 4 日の差で Protos が優勝し、総合優勝は 26 日の差で Thomas とレース委員会から発表された。

しかし、最初からこのように区間を切って計画したレースでなく、途中突然ルートが変更されたため、Protos の後援者である Berlin の Zeitung am Mittag 社から、ゴール直後の 7 月 28 日次のようなクレームが発表された。

- ① 当初計画の Ogden—San Francisco ルートは、スタート直前に Ogden—Seattle ルートも認められ、どちらを走っても、また Seattle へ鉄道輸送しても自由だったはずだ。
- ② 日本通過は、Protos 以外の車が便宜上選んだ道で、当初の計画ルートにはなく、ハンディキャップの対象とはならない。
- ③ Protos が Seattle ルートを選んだために、Thomas に 2 週間、Zust に 1 週間の優先権を与えたのは、全く独断的でスポーツ精神に反する。アラスカ・北シベリアルートの中止が公表されたとき、Ogden まで既に全コースの 6 分の 1 は走っており、予知しないことであった。もし、全く別のコースを考えるならば、スポーツのルールとしてスタートし直すべきで、そのとき競走車がどこにしようが関係ない。
- ④ 新しいスタートは、事実 Vladivostok からであって、旧コースと旧目標は廃止し、新コースと新目標をここから考えるべきだ。旧コースから新コースへの移動に就いてのハンディキャップは、Koeppen, Zeitung am Mittag 社とも承知できず、スポーツ規定に反する。
- ⑤ Protos は、Vladivostok から Thomas と同時にスタート、公認ルートを走り 1 番でゴールしたのだ。

レース委員会はこのクレームに就いて、7 月 29 日付紙上で次のような見解を発表、全面的に否認している。

「優勝車の決定に就いてのクレームは、事実の誤認によるものと思はれる。当初の New York から San Francisco へのルートは一度も変更されておらず、Ogden から列車での輸送は、外国車からの提案であったが、Thomas や委員会は承認しておらず、Koeppen も San Francisco まで運転して行くことに同意していた。

Thomas に与えられた 30 日の優先権は、アラスカまで往復した代償としての 15 日と、Protos がアイダホ州の Pocatello から車を Seattle まで列車輸送した罰の 15 日である。

日本通過はレース再開のため、Seattle から Vladivostok へ移動中の出来事に関係なく、優先権はそれ以前に決定していた。

Koeppen が列車で車を Seattle へ発送したとき、委員会は失格にするところだったが、時間の罰則を課する方がよいと考えたのだ。」

また、Protos がゴールした直後の 7 月 27 日、ワシントンのアメリカ陸軍高官は談話を発表し、

このレースの成功により、自動車の長距離・悪路走行の耐久性が証明され、今後陸軍の輸送部隊に大幅に導入されるだろうと語っていた。事実このレースは、自動車・乗員双方の耐久レースで、New York から Paris までの全コースをとおして走行したのは、ドイツの Koeppen た一人で、その精神力は高く評価された。

4 あ と が き

1908年（明治41）といえば、日露戦争直後で、日本各地で乗合馬車に代る自動車利用が計画されていたが、実際に走行していたのは、大阪の蒸気式バス（アメリカ製・White）ぐらいで、一般の自動車利用は、一部特権階級が馬車代りに乗り廻し、東京地区でやっと20台余りが記録されているのみの、大都市周辺に限られていた。

このような時代に、熱海から十国峠を越え三島に抜けたと思はれる Züst や De Dion、また裏山越えて敦賀の港へ出た Thomas・Züst・De Dion の3車により、日本の山間へき地に初めて近代自動車のわだちが残された記録は、日本自動車史上重要な資料の発見である。国内を通過した日付やルートも大体判明し、またスナップ写真もあることから、今後国内資料の裏付けを続けるつもりである。

今回の資料は、Thomas 号に同乗、全ルートを同行した特派員により報ぜられているから、正確であるがアメリカびいきの感はあり、他車の情報が少ないのが残念である。本レース関係記事は約280面あり、折があったら完訳しておきたいと思う。

ヨーロッパ・アメリカ諸国の影響を受けて発達した日本の自動車産業は、その史実を正しく解明するには、乏しい国内資料だけでなく、外国の文献に頼る部分が非常に大きいことを痛感し、今後の研究の指針としたい。

以 上