

## 第4章 ドイツ周辺諸国の鉄道

### 1. ウィーン体制

19世紀はじめ、ヨーロッパはフランスのナポレオンとの戦いに明け暮れることになった。ドイツでは、南西部の分封諸国がナポレオン側に付くことで、それに対立するプロイセンやオーストリアなどと勢力が二分されることになり、神聖ローマ帝国は事実上消滅した。

ナポレオンは、一時はヨーロッパ全土を手中に収めることになるが、1813年ロシア、プロイセン、オーストリアの連合軍とライプチヒでの戦いに敗れて、結局エルバ島に流された。そして、その戦後処理として戦勝国の間で領土の再配分を話し合うために、1814年から翌年にかけて、ヨーロッパ諸国の代表を集めてウィーン会議が開かれた。しかし、領土の配分について各国の意見が対立する中で、ナポレオンはひそかにエルベ島を脱出してパリに戻り、再び帝位に就くことになった。1815年6月イギリスとプロイセンの連合軍と現在のベルギーにあるワーテルローで戦い、これに敗れて今度は大西洋の孤島であるセント・ヘレナに流されることになる。

なお、ウィーン会議では、最終的に、ロシア、オーストリア、イギリス、オランダが新たに領土を獲得し、スイスが永世中立国として保証されることになった。また、ドイツについては、オーストリアやプロイセンの2大国ほか35の分封国家と4つの自由都市からなるドイツ連邦が成立した。とはいえ、ドイツでは、いまだ政治的な分裂は続いており、なおも統一を目指す動きを必要としていた。

そして、1833年、オーストリア以外のドイツ分封諸国は関税同盟を結成するが、1848年ウィーンやベルリンで市民・労働者による三月革命があり、その勢いによって自由主義的な分封諸国によるフランクフルト国民議会が開かれた。同じ年の2月、フランスで起こった、市民共和主義者と労働者社会主義者たちによる二月革命がドイツに波及したものであった。国民会議は、最終的なドイツ統一の方式について、オーストリアをのぞくプロイセンを中心

とする小ドイツ主義と、オーストリアのドイツ人を含む大ドイツ主義で対立する事になったが、結局小ドイツ主義が大勢をとることになり、プロイセン王にドイツ皇帝への戴冠を要請した。しかし、プロイセン王がこれを辞退することで、この試みは失敗する。

そのプロイセンでは、1861年に国王に就いたヴィルヘルム1世はビスマルクを首相に任命した。ビスマルクは、武力によるドイツ統一を目指し、1864年オーストリアと同盟を組んでデンマークと戦い、また1866年にはそのオーストリアと戦って勝利した。これにより、ドイツ連邦は解体し、改めてプロイセン主体の北ドイツ連邦が結成され、これに南ドイツの分封諸国が同盟したことで、ドイツ統一にむけて大きく進展することになった。さらに、1870年にはプロイセンの政治的な勢力の拡大に警戒したフランスとの間で戦端が切って落とされるが、ドイツ諸国の連合軍は圧倒的な強さを示し、翌年1月にはフランスは降伏した。この勝利で、ドイツは、フランスからアルザス・ロレーヌの2州の割譲を受けるとともに、50億フランの賠償金を獲得した。そして、1871年1月プロイセンを中心にドイツ帝国が成立して、プロイセン王ヴィルヘルム1世がドイツ皇帝の地位に就いた。

ドイツ帝国の宰相には、プロイセンのビスマルクが就任することになるが、以後約20年間、彼は独裁的な政策を実施した。とくに、1875年に結成された社会民主党を弾圧するために、1878年には社会主義者鎮圧法を制定した。そして、社会主義へ傾倒する労働者たちを懐柔する目的で、さまざまな社会政策を実現していくことにもなった。

## 2. ドイツの鉄道のはじまり

フランスが、イギリスとほぼ呼応する形で鉄道技術が発達したのに対して、ドイツは、この新しい時代を牽引する事になる技術に保守的であった。そこには、統一的な国家として成立していなかったことで、国内での利害関係が錯綜していたことも挙げられるであろう。

ドイツでの蒸気鉄道建設の構想は19世紀のはじめまで溯る。のちにドイツ最大の機関車製造会社を設立することになるカール・アントン・ヘンシェル

が、1803年に蒸気機関車の試作に取り掛かったとされている。ジェームス・ワットが蒸気機関を発明したのが1782年、トレヴィシックが世界ではじめて蒸気機関車を製造したのは1804年のことであった。当時、ルール地方の鉱山では排水用に蒸気機関が使用されており、カールの父親のゲオルク・クリスティアン・ヘンシェルは、1810年にヘッセン公国のカッセルに工場を建設して、鉱山の蒸気機関などを製造していた。のちにカール・アントンとヨハン・ウエルナの2人の息子が経営を手伝うようになる。

しかし、カールが実際に蒸気機関車を完成させたのは、1815年のことであった。この年、ベルリンの王室鑄造所でイギリスの蒸気機関車を忠実に再現した模型を製作して、宮廷内で試運転したというもの。翌年には、今度は実物大の機関車を作り上げて、さらにその翌年の1817年にクールヘッセンで製造特許を取得した。

ところで、1812年のこと、ザールランドの鉱山が、イギリス製の「鉄の馬」を持ち込んで走行試験を行ったが、ボイラーの破裂が頻発して結局動かすことができなかった。結局、これは、ドイツでの最初の蒸気機関車となり損ねる。

カールは、1780年の生まれで、蒸気機関車の試作を思い立ったのは23歳のときで、クールヘッセンの鉱山監督官の職にあった。

1837年にカッセルのオランダ広場に2番目の工場として機関車工場を設立した。そして、1848年この工場の最初の機関車が完成して、1844年に設立されたフリードリッヒ・ヴィルヘルム選帝侯北部鉄道に納入された。日本でもなじみの名門機関車メーカーであるヘンシェルの初めての機関車である。なお、ドイツで使用された最初の機関車はイギリス製であったが、その後はベルギー製に移行した。ドイツ製が登場するのはさらにその後である。

### プロイセン - ベルク・マルク地方

イギリスでストックトン&ダーリントン鉄道が開通した頃、ドイツでも一部の実業家や政治家は鉄道の有用性について気が付いていた。ドイツの経済統一の第一弾として1833年に関税同盟を組織するが、その提唱者の一人であるフリッツ・ハルコルトは、オランダによるライン河の通行に対する関税の

賦課に対抗するために、ライン河とベーザー河とを結ぶ鉄道の建設を計画した。ベーザー河は、ドイツをほぼ南北に縦断してブレーメンの北で北海に注ぐ可航水路である。

ルール地方で機械工場を経営していたフリードリッヒ・ヴィルヘルム・ハルコルトは、1819年にイギリスに視察に出かけ、製鉄や圧延についての見聞を深めて帰国。ドイツで初めてイギリス流の精錬、圧延工場を建設した。その功績があって、プロイセンにおける近代的製鉄事業の父と呼ばれている。

ハルコルトは、1825年3月30日にヘルマン誌に「鉄道」と題する論文を発表。イギリスで目の当たりにした鉄道の経済活動に対する影響力を紹介し、エルバーフェルト～デュッセルドルフ間の鉄道整備を提案した<sup>(1)</sup>。エルバーフェルトは、ヴッパー河の流域に位置し、現在はヴッパータール・エルバーフェルト駅にその名が見られる。

このヴッパータール地方は、紡績業が盛んであった。海外から原料が運ばれ、ここで糸に紡がれて、そのまま再び海外へ輸出されたり、あるいはこの地域で織物に編まれて製品として輸出された。しかし、当時物流の大動脈であったライン河の港湾都市、デュッセルドルフとの間は険しい峠道が繋がっていただけであった。そこで、鉄道が開通すれば、輸送費は大幅に節約できると見込まれた。

1826年夏には、ハルコルトを資金的にバックアップしていたハインリッヒ・カンプの援助で、技師のパーマーがイギリスの鉄道のミニチュアを作って、エルバーフェルトの博物館の中庭で試験運転を行った。そして、これをベルリンの上級鉱山監督官のゲルハルト・リッターに贈呈した。

この模型の蒸気機関車が走るのを見た人々は、早速エルバーフェルトとルール地方とを結ぶ鉄道の建設を計画した。ルートは、エルバーフェルトから北上してホーラート峠を越え、その先はランゲンベルクかあるいはヘルツカンプを経由してヒンスベックまでの路線であった。早速、地元建設促進委員会を設置した上で、政府に建設許可を願い出ることになる。

なお、ルール地方の炭田からヴッパータール地方に石炭を輸送する場合、ルール河を使ってデュッセルドルフに出ていたが、ルール河は夏には渇水で航行できず、冬もまた結氷で通行できなかった。鉄道が開通すれば、一年を

通してヴッパータール地方に石炭を供給する事が可能となる。それに加えて、鉄道を利用することで、ヴッパータール地方での石炭の値段が半分に下がることが想定された。

しかし、この鉄道計画は、道路や水路に課されていた通行税収入が減少すること。鉄道を直接利用できない地域の炭鉱はこれにより大きな不利益を蒙ることを理由に、1826年10月31日に却下された。

一方で、国内の流通経路の改革といった大きなプロジェクトも進行していた。

ウィーン条約でライン河の自由航行が保証されていたはずであるが、オランダ王国はこれを無視して通行税を課した。プロイセンのフリードリヒ・ヴィルヘルム 世はオランダ国王とは義理の兄弟の関係にあり、直接軍事力を行使することには躊躇われた。そこで、オランダを経由しない流通路として、ブレーメンを流れるベーザー河、あるいはハンブルグに繋がるエルベ河とライン河を鉄道で結ぶことを考えるようになる。

1827年ころに、ケルンの行政長官の職にあったデリウスが、ライン河のデュイスブルクとエムス河のミュンスターとを結ぶ運河の建設を計画した。エムス河は、オランダとの国境に沿って北海に注ぐ川である。しかし、エムス河は複雑に蛇行しており船舶の航行に適した河ではなかった。最終的に、デュイスブルクからミュンスターを経由してエムス河の河口の町、エムデンまでの運河(ドルトムント・エムス運河)が開通するのは1899年のことであった。この運河からはエムス・ヤーデ運河、キュステン運河、ミッテルラント運河など多くの運河が西に向かって伸びている。

同じころ、ミュンスター州の関税長であったクリューゲルとミンデンの参事官コッペはライン河のヴェーゼルとヴェーザー河のブレーメンの間の鉄道建設を計画した。そして、この計画を詳細に記した計画書を v. モーツ大蔵大臣に提出した。

この鉄道計画は、ライン河の物流を自国内の他の河川を迂回してオランダ領内を避けるという目的のほかに、重要な目的があった。当時のこの地域を統治していたプロイセン王国は、地理的に東部7州と西部2州に完全に分断されていた。東西間の移動は他国の領土を経由しなければならなかった。そ

ここで、プロイセンは、1818 年に関税法を制定して国内での関税を一切撤廃した上で、国境関税に一本化。さらに、自国領土内に点在する他国の飛び地をプロイセンの関税領域に統合していった。

1828 年には、バイエルンとヴュルテンベルクが南ドイツ関税同盟を結成してプロイセンの動きに対抗、同年ザクセン王国が中心となって、ハノーバー、クールヘッセン、ブウンシュヴァイク、フランクフルト・アム・マイン、ブレーメンなどが参加して中部ドイツ通商同盟が成立した。三つ巴での勢力圏の囲い込みが進むことになるが、最終的に、1833 年プロイセン主導で大多数のドイツ諸邦が参加する関税同盟を結成(発足は翌年)。オーストリアをのぞくドイツ全土の経済統一が実現することになる。

このライン河とヴェーザー河とを結ぶ鉄道は、さらに工業化著しい西部プロイセンのいわゆるライン・ブルジョワに対する東部プロイセンのベルリン官僚たちによる影響力を強化するという思惑もあった。実際に、この鉄道を計画したのは官僚たちであった。そして、モーツ大蔵大臣自身がヴェーザー河のミンデンからライン河の支流であるリップペ河にあるリップシュタットまでの鉄道を提案した。

なお、エムス運河から分岐してエルベ河にいたる長大な運河網が現存しているが、それは 1906 年にハノーバー近くで工事に着手し、主に第 1 次世界大戦後に完成したものである。

ところで、ルール地方とエルバーフェルトの間では、たびたび馬車軌道を建設する計画が立てられた。

ハルコルトも、ヒンメンフュスト鉱山から低地に下りたニーレンホーフまでの 7.3km の馬車軌道(軌間 628mm、鉄板を張った木のレール<sup>(2)</sup>)を建設し、1830 年 8 月に営業を開始した。最初は、ダイル溪谷にちなんでダイル鉄道と称したが、ラインラント・ヴェストファーレン総督であった、後にヴィルヘルム 世となる、ヴィルヘルム皇太子が視察したのを記念してプリンツ・ヴィルヘルム鉄道に変更した。この会社は、1847 年にはシュティーレとフォーヴィンケルまで路線を延伸して本格的な蒸気鉄道に改造され、ルール地方のエッセンとヴッパータールとを最短で結び、フォーヴィンケルではデュッセルドルフ・エルバーフェルト鉄道に接続した。そして、1863 年にはベルク・

マルク鉄道に吸収された。

また、ヴッパータール地方のバルメンでも、1828年ハルデンシュタイン炭田～エルバーフェルト～バルメン間の鉄道建設委員会（バルメン委員会）が設立された。そして、ヴィッテンからエルバーフェルトまでの6kmの石炭輸送を目的とした軌道の計画を発起した。

バルメン委員会は、上級鉱山監督官のブリューニングにこの計画への支持を要請したが、ブリューニングは、ヴィッテン～エルバーフェルト間の計画路線よりも有利であることが明らかとならなければ支援できないとして、消極的な立場をとった。

しかし、政府はむしろこの鉄道計画に強い関心を示していた。1829年3月11日エルベルフェルトとバルメンの両委員会の合併を勧告するとともに、独自に調査に乗り出した。1830～32年にかけて、建設指導官のピッケルは、ルール炭田からエルバーフェルト、バルメンまでの路線について比較路線を含めて実地に調査を行った。そして、実際に、エルバーフェルトとバルメンの街道沿いに石炭貯蔵用の土地を取得していた。さらに、1833年の夏には、ピッケルが指揮をとって、エルバーフェルトの近く、エンゲルベルクに113mの試験線を完成させた。

もともと蒸気機関車を使用する計画であったが、鉄道に荷が集中して従来の石炭運搬人の仕事を奪いかねないこと。それに加えて、機関車の導入資金が巨額となるため、とりあえずは馬が牽引することとした。

また、この鉄道は法律的には国道と同一の扱いとし、1828年4月28日に制定した道路取締規則を適用すること。土地の取得は公共目的のための私有財産を収用する法律によって行うことが決められた。

さらに、この鉄道を民間が建設すべきかそれとも政府が行うべきか、また民間が実施する場合でも、その建設資金を国庫金の支出あるいは貸付とすることができるかが問題となる。

これについてシュックマン内相、マーセン蔵相、ブリューニング上級鉱山監督官らが協議した結果、1833年5月15日両大臣名で国王に共同報告がなされる。

その内容は、私企業が建設する場合、国はそれを監督するとともに、将来

にわたり経営原則を決定する権限をもつこと。一方で、国が整備に当たる場合には、その営業収益で元利を償還することとした。そして、結論として、プロイセンの資本家は投機活動に馴染みがないため、危険がないことを示す実例を示さなければならないこと。また、プロイセン王国で初めての長大路線であるため、後続の事業の模範としなければならないこと。さらに、公共の利益のために低い運賃を設定しなければならないことなどを挙げ、国による整備を優先するよう国王の裁可を求めた。しかも、当時ブッパータールでは、「ライン・西インド会社」が1827年に経営不振に陥って1832年に倒産。「ドイツ・アメリカ鉱山組合」も20年代末ころには完全に経営が行き詰まっていた。1830年頃にはこの地方は不況のどん底にあった。民間企業による鉄道は、政府には信頼が無かった<sup>(3)</sup>。

この報告書に対して、王室は、この鉄道がブッパータール地方への石炭輸送というごく地域的な鉄道であり、そのため、この鉄道のために国債を起こすことは違法であるという判断をした。1820年1月17日「起債条項」が規定され、起債する条件として広く国民の公共の利益に合致することが求められていた。

最終的に、1833年6月1日この路線は私企業として建設することで勅許が与えられた。加えて、この鉄道の建設を支援するために（王立）海外貿易会社からの融資も認められるとともに、国道に準じて建設用地について土地収用などの法的な保護が与えられた。

しかし、このバルメンでの鉄道会社の設立は、資金調達ができずに挫折することになる。

この頃、フリートリッヒ・ハルコルトは、新たな鉄道計画を進めていた。ハルコルトは、1830年12月ヴェストファーレンの第3回州議会でミンデン～リップシュタット間の鉄道を提案した。ミンデンはヴェーザー河のプレーメンよりはるか上流に位置し、このころはまだプロイセンの領土ではなかったが近く自由港の設置が予定されていた。

これは、州議会では圧倒的多数の賛成を得て可決されることになる。しかし、政府からは許可が下りなかった。

1831年1月17日ハルコルトは国王に直接請願書を上奏して勅許を願い出



るが、あわせて建設費の半分を国庫から無利子で貸し付けることを請願した。これに対して、政府は委員会を設置して検討するが、最終的に、1832年7月22日この鉄道建設の申請を却下することを決定した。当時のマーセン大蔵大臣とシュックマン内務大臣は、いずれも鉄道国有主義の立場を取っており、国王のフリードリッヒ・ヴィルヘルム 世は近代化に抵抗感を持ちその旗手の役割を果たしていた鉄道そのものを毛嫌いしていた。

その頃、ミンデンでも鉄道計画が浮上していた。ミンデン近くのレーネを起点にヴィッテン、エルバーフェルトを經由してケルンに至る路線である。ミンデンに鉄道建設委員会(ミンデン委員会)が設立され、1832年11月「ライン河とヴェーザー河を鉄道で連絡する計画について」という小冊子を作成して、ブレーメン、ミュンスター、エルバーフェルト、バルメン、ケルンで配布した。

このミンデン・ケルン間鉄道に対して、エルバーフェルトとバルメンでも両市の商業会議所が委員会を設置。この鉄道が建設されることでラインラントやヴェストファーレン地方とヴッパータール地方との間の物流が大きく改善されることになると力説、ケルン～ミンデン間を、停車時間9時間を含む16時間で結ぶことができると試算した。

同じく1832年12月、ハルコルトも、「ミンデン、ケルンその他を連絡する鉄道地形図」と題する小冊子を発表した。かつてモーツ前蔵相が提案したミンデン～リップシュタット間については政府による測量の結果があるので、残るリップシュタットからヴッパータール地方までについて独自に測量を実施した。そして、とりあえず、ギュッテルスローまでの鉄道建設を提案した。

また、1833年3月12日には、エルバーフェルト市会で地元財界のエゲンが公式の建設委員会の設置を提案するが、この時は、ハルコルトは、「ミンデンからケルンまで」と題する著書を刊行して、ミンデンやケルンの兵站上の重要性について強調した。つまり、プロイセン軍がマグデブルグからミンデンやカッセルに進軍する間に、フランス軍はシュトラスブールからマインツへ、メッツからコブレンツへ、ブリュッセルからアーヘンへ到達できるとする。それが、鉄道さえあれば、1箇旅団を1日でミンデンからケルンに運ぶ事ができるとし、さらに将兵と軍馬に休息の時を与える事ができるとした。

このような地元での動きに対して、政府では、マーセン大蔵大臣とシュックマン内務大臣を中心に、ケルン～アントワープ間、ケルン～アムステルダム間の鉄道を国営で建設する意向を持っていた。しかし、このような大規模な鉄道建設を行うには、その前段として小規模な鉄道を建設することで鉄道建設の経験を積む必要があると考えていた。ライン河とヴッパータール地方とを結ぶこの鉄道が打ってつけであると映ったのであろう。

1833年7月9日シュックマン内相とマーセン蔵相は、ライン州知事フォン・ペステルに宛て、鉄道計画の調査を実施するとともにヴッパータールの関係者と会うように依頼した。これが、事前に関係者に漏れたことで、国王は海外貿易会社からの資金を融通する意思があると誤解される。

結局、政府はこの鉄道に深く関わることをやめて、1833年11月26日株式の引き受けが実現しない場合には、政府はこの計画を撤回させることと、この鉄道のような地方的な計画に対しては、政府は出資できないという内容の通告を行った。

ハルコルトは、1833年夏に計画路線を踏査し、同年11月のヴェストファーレン州の第4回州議会で、ミンデン～デュッセルドルフ間（支線）の鉄道建設案を提出した。

1833年10月18日から20日にかけて、ヴィルヘルム皇太子はプリンツ・ヴィルヘルム鉄道に2度目の視察を行うが、その際、案内役のハルコルトとエゲンに対してケルン・ミンデン間の鉄道計画に関心がある旨を告げた<sup>(4)</sup>。

これに意を強くして、1834年2月6日委員会を開いて、路線をルールからホーラーテル丘陵越えの計画をやめてエンネッペタール～エルバーフェルト～デュッセルドルフ間に変更して、再び政府の助成を要請。デュッセルドルフの州知事フォン・シュミット・グロールレンも賛意を示した。現在の、デュッセルドルフからヴッパータールを経てハーゲンに通じる幹線鉄道にほぼ一致する。エンネッペタールは、エルバーフェルトとハーゲンのほぼ中間に位置している。

このケルンとミンデン間を結ぶライン・ヴェーザー鉄道は1833年12月5日に勅許を取得するが、ミンデン委員会での株主引き受けの募集が不調で、予定した資金の調達が難航した。

そこで、エルバーフェルトやデュッセルドルフの建設促進派の人々がこれを引き継ぐ形で、エルバーフェルト～デュッセルドルフ間、エルバーフェルト～ヴィッテン間に分けて建設することになる。

デュッセルドルフ～エルバーフェルト間の鉄道は、1833年頃に、ケルン～ミンデン間の鉄道の支線として登場した路線である。デュッセルドルフに準備委員会が置かれ、1835年7月1日に207万マルクの資金を調達して「デュッセルドルフ・エルバーフェルト鉄道会社」は設立された。そして、1837年9月23日に勅許を受けて建設を開始。まず、1838年12月20日にデュッセルドルフ～エルクラート間を開業した。その後、一時資金難に陥ったため工事が中断することになるが、政府から180万マルクの融資を受けることで急場をしのぐことができた。そして、1841年9月3日フォーヴィンケル～エルバーフェルト間を開通して全線を完成させた。

一方、エルバーフェルト～ヴィッテン間は、1835年6月19日にエルバーフェルトで準備委員会を結成した。そして、1836年6月13日にエルバーフェルトの集会所でダニエル v. d. ハイトを議長に総会が開かれ、「エルバーフェルト・ヴィッテン鉄道会社」が設立された。建設費258万9000マルク、運行施設費48万1500マルクを見積もるのに対して、資本金は300万マルクである。最初は、馬で牽引するが、その後徐々に蒸気機関車に置き換えることとした。

しかしこの頃、ミンデンでライン・ヴェーザー鉄道の計画が再び息を吹き返すことになる。1834年になってようやく政府がこの鉄道について検討を始めたのである。これを受けて1835年7月28日ミンデンにライン・ヴェーザー鉄道準備委員会を設立した。しかし、この大規模な計画に対しては依然として政府は懐疑的であった。それに加えて、エルバーフェルト側では、エルバーフェルト・ヴィッテン鉄道をライン・ヴェーザー鉄道に先行して建設することを主張した。

結局、政府は、エルバーフェルト・ヴィッテン鉄道に勅許を与えることになり、1836年10月1日に発効する予定とした<sup>(5)</sup>。

しかし、ミンデンの側は引き続き、ライン・ヴェーザー鉄道の計画を進めていた。そして、1836年9月28日に設立準備総会を開催して、資本金881

万 4000 マルクとすることを決定した。この鉄道は、ヴッパータールからライン河河畔に至り、そこで分岐して、一方はデュッセルドルフ、もう一方はケルンまでの路線を計画した。それに加えて、エルバーフェルト・ヴィッテン鉄道の勅許を撤回することと、ライン・ヴェーザー鉄道への統合を請願した。これが受け入れられて、1837 年 1 月 29 日エルバーフェルト・ヴィッテン鉄道の特許は撤回され、ライン・ヴェーゼル鉄道に吸収された。

その際、1835 年 7 月 15 日にエルバーフェルト・ヴィッテン鉄道に対して提示された開業後 20 年を経過した段階で国家が買収する権利を留保するという条件が引き続き効力を持つ事が示された。さらに、1837 年 10 月 31 日には、他の鉄道との直通が可能ないように軌道の規格を他に合わせる事。大砲などの長大貨物を運ぶことができる構造とすることなどの規定が新たに追加された。

会社設立のために 1,500 万マルクの資本金と 180 万マルクの準備金を市場で調達することになる。しかし、1830 年代前半には鉄道株は投機ブームの中で急騰するが、1836 年下期を頂点にして一転して下落し始めた。いわばバブルが崩壊したのである。そのうえ、会社設立を主導したミンデンは工業の発達が遅れ、大商人と呼ばれる者も存在しなかったため、引き受け手が集まらなかった。そのため、政府に 1 万株の買い上げを要請することになった。しかし、これが拒否されると、1838 年 6 月 6 日エルバーフェルト・ヴィッテン鉄道計画の中心メンバーとして活躍したハイトやフェルトマン、シモンズらは役員を辞することを表明。会社は分裂して 1839 年 5 月 14 日ライン・ヴェーザー鉄道は解散することになる。

代わって登場するのがライン鉄道のハンゼマン副社長である。ベルギーからライン地方を経てハノーバーからベルリンを經由してライプチヒに至るドイツ横断鉄道を構想していた。そして、ケルン～ミンデン間の鉄道はその一部として計画された。

ライン鉄道は、オランダの関税を回避するために、ベルギーのアントワープまでの物流経路として建設された路線である。1837 年にアーヘンに本社を置くプロイセン鉄道と合併するが、合併後の資本金 300 万ターラーのうち 3 分の 1 がベルギー政府の出資であった。そのほかにも、1842 年までベルギー

政府からのさまざまな支援を得ていた。そして、1840年12月10日プロイセン政府に対して資金の貸与が可能かどうか打診する。ライン鉄道に対するベルギー政府の支援策と同様なプロイセン政府からの援助を期待したようである。1843年からは一転プロイセン政府からの支援を受けることになる。

計画路線は、ヴッパータール地方を経由する案とデュイスブルクからドルトムントへとルール地方を経由する2案があったが、最終的に建設されることになるのは、デュイスブルク経由であった。

この路線は、1843年12月29日にケルン・ミンデン鉄道として設立されることになる。翌年の2月14日にはプロイセン政府から300万マルクの出資を受けたことで工事が本格化し、1847年10月15日に完成した。

一方、路線経路からはずれることになったベルク・マルク地方では、これに対抗してアウグスト v. d. ハイトやエゲンが、1842年7月20日ライン・ヴェストファーレン鉄道建設準備委員会を組織。翌年11月9日にはこの鉄道はベルク・マルク鉄道に改称した。そして、1848年には120万マルクの政府借款を獲得して工事に着手し、同年12月29日にエルバーフェルト～ドルトムント間を開業して貨物輸送を開始した。さらに、1849年3月9日からは旅客輸送の営業を始めることになる。

しかし、この鉄道の経営は必ずしも順調ではなく、そのため建設費用の償還に難渋した。1849年1月になっても政府負債を返済できないため、7月から政府の点検を受けることになった。その結果、1850年6月6日には国に買収され、同年10月15日王立ベルク・マルク地方鉄道管理局の監督下で経営されることになる。ただし、実際の運営については従来の経営者に委託された。

## バイエルン王国

バイエルン王のルートヴィッヒも鉄道に関心を持ち、イギリスやフランスに技術者を派遣した。1835年12月にドイツ最初の鉄道として開業したニュルンベルグと近郊のフルスまでの5kmの路線は、まさにバイエルン王国の中に位置していた。

1807年、バイエルンの鉱山監督局長ヨーゼフ・リッター v. バーデルガラ

イン河とドナウ河を結ぶ蒸気鉄道を計画した。

ライン河の支流であるメイン河とドナウ河がニュルンベルクの近くでフレンキッシュ・アルプ山地を挟んで近接していた。そこで、この間を鉄道で短絡させ、ドナウ河のウィーンやブダペストの各都市と、メイン河沿いのフランクフルトからさらにライン河へと繋がる物流の大動脈とする構想であった。

バーデルは、1812年に「バイエルン王国において鉄で舗装した道路を建設するために」と題する覚書を発表。1814年にも「あらゆる道路の輸送に便利であり、すべての地域の国民の福祉を促進するために役立つ鉄製の舗装道路が考案されたことを発表する」という題名の論文を公表した。この中で、メイン河、ドナウ河とを結ぶ鉄道の一部となるニュルンベルク～フュルス間の馬車鉄道を提案した。そして、1815年4月27日軌道と道路の両方で貨物輸送を行う特許を取得することになる。これは、ドイツで初めての鉄道建設に対する特許とされている。特許とするのは、基本的に鉄道整備は国の仕事であり、特別に民間に許可することを意味していた。そして、この特許は25年間に限定されていた。この期間がすぎると国が買上げることができることになっていた。

なお、バーデルの考案した鉄道は、車輪にフランジが無い通常の馬車に左右一対の案内輪を設置したものと、中央に案内軌条を持つ中央案内式で、しかも平底貨車に馬車をのせるピギーバック方式の2つである<sup>(6)</sup>。【図】

1819年、政府からの助成金を得てミュンヘンの郊外のホーフバオシュタットに試験路線を敷設して試運転を行った。議会の代議士も多くが見物に訪れていたが、実験が成功裏に終わったことで、内務大臣と大蔵大臣に対して、ニュルンベルクとフュルス間の鉄道路線の使われる方式として強く推奨された<sup>(7)</sup>。しかし、このニュルンベルクとその近郊のフュルスとを結ぶ路線は、その後、ニュルンベルクの大商人や役人が蒸気鉄道として計画を進め、バーデル自身が技術の導入を図るためにイギリスに渡って技術を学んで帰国、結局、ドイツで最初の蒸気鉄道の名誉に浴することになる。

この鉄道（ルードヴィッヒ鉄道）は、1833年11月18日には会社を設立するための根拠となる法律が制定され、1834年2月19日に建設の許可を取得した。

当時まだ鉄道建設には土地収用権が与えられておらず、この鉄道の建設にはさまざまな困難をともなった。とくにレールの取得に難航したという。しかし、1835年5月に工事に着手して、その年の8月25日国王の誕生日にあわせて営業を開始する予定であったが、機関車の到着が遅れたため、12月7日に延期された<sup>(8)</sup>。

最初にこの鉄道を走った蒸気機関車は、イギリスのロバート・スチーブソン & Co.が製造した「アドラー」号であった。開業時には、機関車は1両しかなかったため、馬力もあわせて使用された。翌年には、もう1両の機関車が、おなじくスチーブソンの工場から届くことになる。

### ザクセン王国

ザクセン王国は、ナポレオン戦争ではフランス側に立ち、プロイセンやオーストリアと敵対した。そのため、ナポレオン戦争の戦後処理について協議したウィーン会議では、ザクセン王国とその国王が統治していたポーランドの処理が議題となった。プロイセンは、ザクセン王国のすべてを自国の領土とすべく主張し、これをイギリスが支持したが、オーストリアはプロイセンの勢力が拡大することに脅威を感じてロシアとともにこれに反対した。そして最終的に1815年2月8日ザクセン王国の北部地域、全領土の3分の2をプロイセンに割譲することで決着した。

\*

ザクセン王国の首都はドレスデンであるが、経済活動の中心はむしろ領土の割譲で王国の北辺の地となったライプチヒであった。16世紀には、神聖ローマ皇帝から定期市を開催する権限があたえられ、ヨーロッパ全土から物資や商人が集まった。ライプチヒからは、南はイタリア、東はポーランドやウクライナ、そしてプロイセン、フランスに通商路が通じていた。しかし、水路は、ドレスデンがエルベ河に面していたのに対して、ライプチヒは、その支流の源流にあたるヴァイセ・エルスター河が流れるものの大型の貨物船は通行することができなかった。

ライプチヒ近郊では麻と綿の織物業が盛んであったが、その商品を輸出するにしても、その帰り荷でコーヒーやタバコ、砂糖を輸入するにしてもエル

べ河やその支流のザーレ河の河港との間は馬車で陸路を往かなければならなかった。

また、ウィーン会議の頃のヨーロッパは各国が保護主義的な貿易政策を採っていた。ロシアは1810年に保護関税を設定していたし、オーストリアもほとんど輸入が不可能となる高率な関税を課していた。また、フランスにおいても1816年4月には、自国で生産しない麻織物と絹織物を除いて高い関税障壁が設けられることになる。

それに加えて、イギリスは産業革命を経て良質な綿織物を安価でヨーロッパ全土に供給した。グラスゴーからはハンブルクに向けて大量の色とりどりにプリントされた綿尾織物が出荷された。ザクセンの織物がこれに対抗するには、製造工程の動力化と輸送手段の改善が必要であった。

そして、1819年6月3日にはエルベ河が流れる各国の運送業者をドレスデンに集めてエルベ河の自由航行を再確認するとともに、ライプチヒと可航河川とを結ぶ運河の計画が立てられた。1822年に最初に提案されてから何度か計画は転変を繰り返すが、1824年7月に提案された計画では、ライプチヒからその北西部にあるトルガウまでの運河を建設して、ライプチヒをほぼ最短距離でエルベ河につなぐことを目指した。しかし、これらの計画はすべて完成することはなかった。

1826年、このようなライプチヒをめぐる通商路の改善策の一つとして馬車鉄道が計画され、匿名の「プロイセン王国のデューレンベルク製塩所からハレ近傍のヤードを経由してライプチヒとを結ぶ鉄道計画について」と題するパンフレットが配布された<sup>(9)</sup>。ハレはザーレ河の河畔の町で、ここで河舟から貨車に荷物が積み替えられ、ライプチヒに向けて運ばれる計画であった。さらに、デューレンベルクとハレの間はザーレ河に架橋して対岸に渡ることによって、西チューリングゲン地方への通商路が開かれることを意味していた。

フリードリッヒ・リストは、1833年ライプチヒで『全般ドイツ体系の基礎としてのザクセン鉄道体系について』という冊子を刊行して、ザクセンでの鉄道網の建設の許可を申請した。すなわち、ライプチヒ～ヴィッテンベルク～ベルリン間、ライプチヒ～ハレ～マグデブルク間、ライプチヒ～ヴァイマル～ゴータ～フランクフルト・アム・マイン間、ライプチヒ～ドレスデン



～ プラハ間とその途中ケムニッツで分岐してツヴィッカウに至る路線である。

このリストの提案はライプチヒ市民からの支持を得ることになった。そして、ライプチヒ市民は、資産家や商人など 316 名の署名を付けて、1833 年 11 月 20 日、政府に対して、ライプチヒ・ドレスデン間の鉄道建設について審議する委員会を設置するための請願書を提出した。これを受けてザクセン政府の内務大臣 v. カルロヴィッツはドレスデン市でもこの鉄道建設を検討するように呼びかけ、鉄道建設は国を挙げて取り組む問題と認識されることになった。

そして、1835 年 7 月 3 日にライプチヒ・ドレスデン鉄道に建設の許可が与えられ、あわせて用地を確保するために土地収用権も認められた。しかし、一般の市民にとっては、鉄道は未知の存在であり、このような事業を実施するための技術は国内には存在しないという根拠で、この鉄道が実現するとは信じられることはなかった。そのような漠然とした反発ばかりでなく、鉄道が開業することで転業を余儀なくされる運送業者や鍛冶屋、馬具師による強い反発があった。さらに、蒸気機関車が通過すると空気が希薄になってめまいがしたり果ては窒息してしまうなどというまったく根拠のないデマまでが流される始末であった。

1836 年 2 月 29 日に工事に着手し、翌年の 4 月 24 日にライプチヒ～アルテン間を開業させ、その後徐々に路線を伸ばして 1839 年 4 月 7 日リーザ～ドレスデン間を開業して全線を完成した。

工事は予想以上に難航し、当初 150 万ターレルであった予算額が最終的に 600 万ターレルに膨れ上がった。そのうち 450 万ターレルは出資金、100 万ターレルが借入金、50 万ターレルは預金残高証明による後払いである。

ライプチヒ～アルテン間の開業にあたって投入された蒸気機関車はイギリスのボルトンに工場を持つピーター・ロズウェル社の製品であった。最初 3 両が発注され、それぞれ「コメット」、「ブリッツ」、「ピンツブラウト」という名前が付けられていた。ザクセンで最初の蒸気機関車となるコメット号は、15 の箱に梱包されてリバプールの港で船積みされ、ハンザ同盟都市であるハンブルクの港に向けて出港した。ハンブルクからはエルベ河の河舟を使ってライプチヒまで運ばれた。ライプチヒに到着したのは 1836 年 11 月の終わり

のことであった。機関士や技術者にはマンチェスター&リバプール鉄道で実務経験を持つものが多く採用された。いわば「お雇い外国人」という存在で高給で雇われていた。

その中に、トーマス・ワーゼルというものがいた。レインヒルの機関車コンテストでロケット号につながれた客車の製作を担当したもので、1837年の春にライプチヒに客車の工場を設立した。

全線が開業した段階での車両の陣容は、蒸気機関車 22 両、客車 105 両で、その内訳は 1 等車 13 両、2 等車 32 両、3 等車 58 両（うち 1 両は 4 軸の大型車）、3 等荷物合造車 2 両、貨車は 4 軸車 115 両、客馬車と荷馬車があわせて 12 両であった<sup>(10)</sup>。

政府は、この鉄道に対して、郵便物の優先的な運送の条件を付した。もともと馬車運送業者に特権的に郵便遞送業務が任されていたが、それに対するさまざまな義務が鉄道にも引き継がれた。たとえば、20 ポンド以下の荷物はすべて郵政局が独占的に扱うこととし、そのうち 5 ポンド以下の比較的軽い駅馬車遞送荷物や新聞を無償、その他の荷物は所定の運賃の 25% 引きとすることと添乗する郵政局の役人の運賃を無償とすることが義務付けられた。

また、旅客や荷物輸送はもともと国の郵政局の独占事業とされていたため、この業務を鉄道にも認める代償として、開業後 3 年間は毎年 1 万ターレル、その後は配当率が 4.5% の場合 1 万 2000 ターレル、5% 以上の場合は 1 万 5000 ターレルを国に支払うことが規定されていた。

ザクセン王国はこのライプチヒ・ドレスデン鉄道の経営には参加せず、純粹な私鉄として設立された。1839 年 4 月に最初の区間が開業した年には、年間 41 万人余りを運んでこの計画は成功した。

このライプチヒ・ドレスデン鉄道は、当初、ドレスデンから西へ向けてバウツェンからシュレーゲン地方に至る路線、ライプチヒから南に向かいバイエルン王国内に入ったホーフまでの路線、ドレスデンから南の隣国、現在のチェコ共和国にあたる、ボヘミア王国の首都プラハに向かう路線、ライプチヒからエルベ河に沿って北西方向に進みプロイセンのマグデブルクまでの路線、ドレスデンとライプチヒ間の途中駅リーザで分岐してエルステルヴェルダでベルリン・ドレスデン間の鉄道に接続する短絡線を計画していた。こ

これらのいくつかは、その後、ザクセン・シュレーゲン鉄道、ザクセン・バーメン(ボヘミア)鉄道など別の会社によって建設された。

ライプチヒ・ドレスデン鉄道は、開業後も経営は順調に推移し、1868年には配当率は28.5%にまで達することになる。しかし、この年の12月にライプチヒの東郊外のポルズドルフからノッセンを經由してマイセンに達するドレスデン・ライプチヒ線の並行路線を開業させたものの、輸送需要が見込みほどではなかったために、新線建設の資本費負担が高んで、配当率は14%にまで低下した。それに加えて、プロイセン主導によるドイツ帝国の成立に伴う好景気も一時的なものに終わり1873年には不況に転じた。輸送量は減少し、経営は著しく悪化していった。そして、国有化を画策する動きがみられるようになる。

ザクセンでの鉄道国有化は、すでに1850年から始まっていた。この年ケムニッツ・リーザ鉄道、翌年にはザクセン・シュレーゲン鉄道が国有化された。いずれも、建設資金の調達に難航し、やむなくザクセン政府に国家買収を申請したというもの。1848年にはドイツで三月革命が勃発して世情は騒然としていた。そのため経済活動は停滞し新たな鉄道を敷設するための資金は集まらなかった。

続いて、1873年からの不況では、ドレスデン・ライプチヒ鉄道をはじめとする7つの私鉄、総延長641.4kmの路線が国有化された。これで、ザクセン王国内の鉄道の大半が国有化されたことになり、残された私鉄もほとんどが国の運営する私有国营鉄道となっていた。

プロイセンが強権的に国家的な目的を帯びて鉄道の国有化がすすめられたのに対して、ザクセンの場合は、経営難の私鉄の経営を国が肩代わりするという形で国有化が進んだ。

## プロイセン

リストは、ライプチヒからさらに北西にあるマグデブルクまで路線の延伸を計画した。マグデブルクは、ハノーバーとベルリンのちょうど真中の位置にあり、プロイセン王国の領土の中にあつた。そして、この路線をプラハとハンブルグとを結ぶ幹線の一部と位置付けていた。

マゲデブルグの人々は、この鉄道の実現に向けてプロイセン政府と交渉を開始するが、プロイセンの官僚は冷たくこれに対応した。

当時はまだ、プロイセンでは、当時飛び地として領有していたライン・ルール地方のデュッセルドルフ近傍の短い路線とベルリン～ポツダム間の鉄道の建設が認可されたばかりであった。バイエルンが支援する鉄道の建設には慎重な態度とならざるを得なかった。郵政大臣は、自国による鉄道整備の構想を台無しにするものであり、また軍隊でも鉄道が戦争に役立つことはないという認識を示していた。

ただし、プロイセンが実際に鉄道の効能を信じていなかった訳ではなく、後にフリードリヒ・ヴィルヘルム 4 世となる当時の王子は鉄道に心酔していた。

このように国内でまだ鉄道が営業していなかった時点で、すでにプロイセン政府は鉄道建設を監督するための法制度の整備に取り掛かっていた。

プロイセン政府は、1836 年 6 月 11 日「公益に奉仕し、承認するに値するとみられる建設企業について、国王陛下の裁可と承認の準備を行うための討議の基礎とする一般的諸条件について」と題する通牒を発した。これは、建設のための資金調達を期限を設けたこと。また建設を完了するまでの期限についても規定していた。また、開業後の国家買収の権利の留保を含み、実業界からはこれが国家権力による鉄道経営に対する介入として猛反発を受けることになる。

つづいて、プロイセンの鉄道政策にとって画期となったのが、1838 年 11 月 3 日「鉄道企業に関する法律（鉄道企業法）」案である。1836 年の一般的諸条件の基本的な概念を引き継ぎ、商務省に広く監督権を与え、さらには場合によっては強制手段を行使することを認めた。また、郵便遞送業務を義務として引き受けさせ、その運賃を低廉なものとする事も規定していた。その上、一定年限を経過したのちの国家買収の規定や、3 ヶ月以内に事業に着手しない場合には勅許を無効とすることが示されていた。ただし、プロイセンでは民間企業による鉄道建設に対して国家は一切の支援策を講じなかった。しかし、これが逆に鉄道建設ブームの中で収益性に疑問のある泡沫的な計画や無駄な競争路線を作らずに済んだということもできる。

とはいっても、プロイセンでは、最初から鉄道の建設と運営に対して規制という形で国家が大幅に干渉することになった。

結局、マグデブルク・ライプチヒ鉄道はプロイセン政府から認可され、1840年8月に開業することになる。ドレスデン～ライプチヒ間の開業にも増して好調な滑り出しで、巨額な建設資金を投じたにもかかわらず初年度から配当が実施されるほどであった。この成功によって、多くの鉄道会社が相次いで出願された。たとえば、マグデブルク・ライプチヒ鉄道の途中ケーテンで分岐してベルリンに至るベルリン・ケーテン鉄道や、デュッセルドルフ・エバーフェルト鉄道、ベルリン・シュティッティン（現在のポーランドのシチェチン）鉄道である。そして、プロイセン政府は、ベルリン・ケーテン鉄道やベルリン・シュティッティン鉄道に直接出資し、また利子保証を実施した。1850年頃までに、リストが提案したベルリンを起点とする6つの幹線路線は完成していた。

プロイセンのほか、バイエルンでも私企業により鉄道の建設が進められたが、ハノーバー、ヴュルテンベルク、バーデン諸邦は国が直接鉄道を建設した。たとえば、ハノーバーは、ベルリンとライン・ルール地方のジュイスブルク近くでライン河につながる運河の経由地であり、この運河はドイツの南北に流れるエルベ川やベーザー川を通じて全国の水運のネットワークを形成していた。このような国内流通の要石としての地位を保持するために、ハノーバーは自ら鉄道を建設することを決定した。また、バーデンも1843年にハイデルベルグ - カールスルーエ間に国有鉄道を開業して、1846年にはスイス国境まで路線を延ばした。

このように、ドイツはまだ統一を見ない上に、鉄道網はその経営を国営とするか私営とするかで各分封諸国で異なった対応を取った。鉄道の整備を民間に任せる立場を採った国でも、その運営は国に委託される場合もあり、ドイツ全土にわたる一貫した流通手段としては不十分であった。ことに、貨車の直通が認められずに鉄道会社の境で荷を積み替える必要があったり、路線によって運賃水準はもとより運賃体系もまたさまざまであった。

そこで、1846年10月にプロイセン国内の国鉄を含む鉄道事業体の連合組織としてプロイセン鉄道同盟が発足、翌年にはドイツ鉄道同盟に拡大される

ことになる。しかし、この段階では一部で通過貨物について共通貨率が設定されただけで、まだ鉄道間での貨物の直通に対する障害が取り払われたことにはならなかった。その後、1850年7月にドイツ鉄道同盟は貨物輸送規則と貨車協定を制定して車両の規格や貨物の取り扱い方が統一され、さらに1867年7月には貨車の相互利用協定が成立して、各鉄道の貨車が相互に直通運転するのに加えて貨車が共同で管理されることになる。また、それにさかのぼる1865年4月には各鉄道での旅客、手荷物、馬車、家畜類の輸送について統一規定が定められ、徐々に全国的な鉄道輸送の制度の整備がすすめられていった<sup>(11)</sup>。

\*

また、1840年代は、ドイツにおける産業革命の始まりの時期とされているが、これを牽引したのが鉄道であった。1840年から80年の間に今日のドイツの鉄道網のほとんどが完成した。イギリスの産業革命は、工業の動力化による生産性の上昇で安く良質な製品の供給が可能となり、大陸諸国を新たな市場として英国製品が浸透していったという経緯があった。ドイツの国内市場は、英国製の織物や鉄製品に席卷されることになるが、その背景には国内の流通路の未整備という問題も存在した。そこで、国内産業が国際競争力を持つためには、安くて早く物資を輸送する交通手段の整備が必要であった。それがまさに鉄道であったのである。

他方、ドイツの中でもプロイセンにおける鉄道に対する評価は特徴的であった。

1857年に参謀総長代行に就くヘルムート v. モルトケは、1840年代にハンブルク・ベルリン鉄道の役員として鉄道の実務に精通していた。モルトケは、軍隊の動員に鉄道の果たす役割を認識していた。また、要塞を構築するよりも電信部隊を持ち鉄道を駆使した野戦軍のほうが効率的であると考えていた<sup>(12)</sup>。

1862年ビスマルクがプロイセン王国の首相兼外相に就任すると、のちに「鉄血宰相」と呼ばれることになる強権的な政策を採り、戦争による海外拡張政策を強力に推進することになる。このビスマルクは、プロイセンの純粋なユンカーを出自とするが、ユンカーとは、もともとドイツ東部の土地貴族

のことを指し、19世紀には警察権や裁判権などの特権を持って「ユンカー経営」と呼ばれる大農場経営に邁進することになる。ドイツにおける保守勢力の中核として政治に強い影響力を行使していた。

ビスマルクもモルトケと同様の考えを持っており、戦略的な見地から鉄道建設を加速させることになる。

1848年の三月革命以降1865年までの間に、プロイセン政府は13件総額1億3150万ターレルの起債を行うが、そのうちの7件が鉄道建設のためのものであり、その金額は1億500万ターレルに及んでいた<sup>(13)</sup>。

1871年にドイツ帝国が成立してプロイセンのヴィルヘルム1世がパリのヴェルサイユ宮殿で帝冠を戴き皇帝に即位した。しかし、このドイツ統一は、「血塗られた統一」と揶揄されるように、ビスマルク首相のもとでの度重なる侵略戦争の賜物であった。

現在ではフェーマルン海峡がドイツとデンマークの国境となっているが、当時はユトランド半島の付け根にあるフェーマルン海峡の大陸側のシュレースヴィヒ・ホルシュタイン地方にもデンマーク領が存在していた。この地域には、リューベックやキールなどの重要な海港が存在するため、プロイセンには地勢上重要な地域であった。そこで、1864年にオーストリアからの援軍を得てプロイセンはこの地域に侵攻して占領することになる。

続いて、1866年にはともにデンマークへ出兵したオーストリアを相手に戦争を仕掛ける。先端を切る契機となったのは、シュレースヴィヒ・ホルシュタインをめぐるプロイセンとオーストリアの管理権での対立であった。

1850年に、プロイセンはオーストリアとの間で一度戦争の危機があった。ただし、その時はオルミッツ(現在のチェコのオロモウツ)での会談でプロイセンが妥協したことにより戦争にはならなかった。しかし、これがプロイセンの外交の失点となり国内の反動化の契機となった。そこで、プロイセンにとってはオルミッツの協定は屈辱的なものであった。

オーストリアでは、プロイセンとの戦争の機運が深まったのを感じて1864年には軍事鉄道輸送局を設置して、参謀本部の鉄道輸送中央指導部からの指令を受けて軍事輸送を実施する体制が整えられた。

1866年6月21日プロイセン軍によるボヘミア侵攻で戦端が切られること

になる。南ドイツの諸邦はオーストリア側につき、その兵力はプロイセン軍の32万を大きく上回る40万人であった。しかし、プロイセンの機動力に圧倒されるままに、開戦まもなくザクセンの北部に位置するライプチヒが占領され、プロイセンの兵站基地となる。

数の上ではプロイセン軍を凌駕していたオーストリア軍であるが、プロイセンの元込め銃に対してオーストリアは先込め銃でその性能は大きく劣っていた。オーストリア軍は、7月3日ボヘミアのケーニッヒグレーツで大敗を喫し、第10軍の大部分はメーメンに後退。7月8日にレットヴィッツからウィーンに向けて鉄道を利用して退却した。38時間のうちに、20列車で、1万9千人の将兵と880頭の軍馬、220両の軍用車両と、3千人の負傷兵を輸送した。また、第3軍とザクセン軍はオルミッツまで退却。7月11日から3日半の間に将兵4万人のほか大砲700門などをウィーン方面に鉄道輸送したという<sup>(14)</sup>。

一方、ザクセンの側では、ライプチヒとドレスデン間の2本の幹線のそれぞれ、リーザのエルベ河を渡る橋梁の木製の橋脚に火を付け、マイセンの石造の橋梁を爆破した。プロイセン軍がライプチヒからドレスデンを經由してウィーンに進軍するのを阻止することが目的であった。さらに、機関車と客車は、6月18日にはリーザとヘムニッツの車両基地からボヘミアの国境に向けてツヴィッカウに移動していた。さらに、翌日には140両の機関車とあわせて8,000両の客車と貨車は国境の駅であるイーガーに運ばれ、その数週間あとには、この街もプロイセンの軍隊が迫ってきたために国境を越えてハンガリーに向けて大移動が繰り返された。その後は、ザクセンの国内では、プロイセンの軍用列車と、古い黄色く塗られた郵便列車が走るのが見られるだけとなる。

プロイセンの軍用列車は、ドレスデンからライプチヒに向けて、ザクセンとオーストリア軍の捕虜を捕虜収容所に、あるいはプロイセン軍の負傷兵を野戦病院に運んだ。

1866年8月にプラハでオーストリアは降伏書に調印して、プロイセンの勝利に終わった。これを契機にして、プロイセンが主導することにより、北ドイツの諸邦は北ドイツ連邦を結成することになった。この時点で1871年ドイ



ツ統一へ向けたシナリオに沿って事は進んでいた。

プロイセンのモルトケは、オーストリアの次の標的としてフランスを見据えた。プロイセンにとっては隣国に残された最後の強国であるフランスに脅威を抱いていた。エムスで静養中であったプロイセンのヴィルヘルム1世にナポレオン3世から1通の電報が届けられた。ビスマルクは、これを口実にして、フランスがプロイセン王を脅迫しているとするいわゆるエムス電報事件をでっち上げてフランスを牽制した。これをきっかけに両国の国民は敵対心を募らせることになり、とうとう1870年7月15日フランスはプロイセンに対して宣戦を布告することになる。

この戦争の遠因は、ドイツ国内でのフランスによる反プロイセン活動に、プロイセンが業を煮やしたことにあった。とくに、バイエルンとヴェルテンベルクでは、プロイセンに対抗する勢力が拡大していた。この南ドイツでの動静の背後にはフランスの影がつきまとっていた。

戦闘は、モルトケ指揮によるプロイセン軍がフランス軍を圧倒した。アルザス - ロレーヌ地方での緒戦でフランス軍は大敗を喫し、ナポレオン3世の率いるフランス軍は終始劣勢に推移することになる。フランス軍はセダンとメッツに追い詰められ、プロイセン軍との最後の攻防戦に挑むが、9月1日セダンが陥落してナポレオン3世ともども捕虜となった。フランス側の陣地はメッツだけが残されることになったが、10月27日にプロイセン軍に降伏する。とき折りしも9月4日にパリで暴動が発生して帝政を打倒し臨時政府を樹立した。この臨時政府もまたプロイセンとの戦争の継続を表明したことから、プロイセン軍はパリを包囲して、1871年1月28日にこれを陥落させて、普仏戦争は終結を見た。

1871年1月18日には、パリ郊外のヴェルサイユ宮殿の鏡の間で、プロイセン王ヴィルヘルム1世はドイツ皇帝の帝冠を戴き、これでプロイセンがヨーロッパの列強を制圧したことを見せ付けることになった。プロイセンはこの勝利に沸きかえり、ベルリンの目抜き通りに戦勝記念碑が建設された。

フランス新政府との間で平和条約を締結するが、3月にはパリで民衆が蜂起してパリ - コミューンを宣言。プロイセンは8万人の軍を送ってフランス政府を支援。5月にはパリ - コミューンは制圧された。

フランスにとっては、この戦争は、プロイセンによる侵略戦争であると同時に、民衆運動の弾圧という屈辱的な意味合いを合わせ持つことになる。

フランスは、5月10日フランクフルトで正式に講和条約を締結。講和の条件として、アルザスとロレーヌの2州の割譲と50億フランの賠償金の支払いが提示された。

普仏戦争で勝利して、アルザス・ロレーヌ(ドイツ語ではロートリンゲン)地方の割譲を受けたことで、この地域の800kmにおよぶ鉄道網を獲得して帝国の直営鉄道とした。

その結果、1871年にドイツ帝国が成立した時点で、全国の鉄道網は帝国鉄道、国有鉄道、民営鉄道が入り乱れることになった。しかし、現実にはもっと複雑で、民営鉄道でも国が運営するものがある一方で、国有鉄道を民間が運営するケースが見られた。

### 3. ドイツ帝国

1871年ドイツ帝国の成立にともないビスマルクが首相に就任したが、強権的な政策を実施した彼をしても鉄道の国有化はすぐには実現しなかった。当時、ドイツにおいても、自由放任主義の思想が経済界を支配していたため、帝国への参加で難渋したバイエルンはもとより膝元のプロイセンですらその国有化に反対した。プロイセンは所有する国有鉄道を帝国に売却することが一旦は認可されたが、結局実現することはなかった<sup>(15)</sup>。

ドイツ帝国は、領邦国家に独自の憲法と政府を認めるという、分権的性格の強い「連邦制」がとられることになった。鉄道政策でも、帝国が所有し運営するのはフランスから獲得したアルザス・ロートリンゲン地域の鉄道だけで、国有化は諸邦による私鉄の買収を意味していた。

帝国憲法では、国防上の観点と公共性にかかわる場合、地域の領邦が反対しても帝国が自ら新しい路線を建設したり認可することができるとし、また、帝国による軍事輸送に関する要求に従うことが義務付けられ、その場合に低い賃率で輸送することを規定した。さらに、領邦政府には、公共的な輸送のために統一的な基準に従って鉄道を整備することを義務付けていた。この場

合の公共的な輸送とは、郵便遞送や公務員の移動を意味しているのであろう。帝国憲法は、まだ一般の経済界や庶民の移動のための統一的な鉄道制度については考慮の外側に置いていた。

ドイツ国内では、長距離にわたって貨物を鉄道で運ぼうとする場合、さまざまな経営体の路線をまたがり、それぞれが別の運賃規則にしたがっていた。それでは、国内の物流は滞ることになるとして、財界を中心に帝国による一体的な鉄道政策の遂行が要請された。そして、帝国政府による統一的な鉄道行政を実現するための鉄道立法が試みられた。

帝国政府は、1873年に鉄道庁を設置して、翌年帝国鉄道庁総裁のシェーレが起草した帝国鉄道法が議会に提出された。しかし、この内容が依然として領邦政府に鉄道の広範囲な監督権を認めたものであったため、経済界にとっては不十分なものであった。それに加えて、領邦政府にとっても連邦政府の権限の強化は、プロイセン主導の中央集権化に反対する立場から、受け容れることのできないものであった。

1875年には、帝国鉄道庁の後継総裁のマイバッハは、再度帝国鉄道法の制定を目指して第2次草案を議会に提出した。今度の法案は、鉄道制度に関する直接の監督権を帝国政府に認めることとし、領邦政府の権限は鉄道の認可と所有だけに限定することを規定した。

これに対して、鉄道事業者たちが組織するドイツ鉄道同盟は、取引所を動員して鉄道債券が無価値になるとして宣伝<sup>(16)</sup>。南ドイツを中心に領邦政府も帝国の権限の集中を嫌って反対した。そこで、プロイセン政府は各領邦政府と協議した結果、法案に謳う帝国の監督権を縮小することで合意した。ここに至って、6月、マイバッハ総裁は、ほとんど骨抜きにされたこの法案を自ら取り下げることになる<sup>(17)</sup>。

しかし、ビスマルクは、フランスとロシアの政治的な接近で鉄道の戦略的な意義を認識するようになり、また農民を都市の社会主義者から引き離すためにも鉄道に対する国家による管理が必要であると考えようになった<sup>(18)</sup>。そして、1875年マイバッハは帝国政府に鉄道買収の権限を与えるべきことを主張する「帝国のための鉄道の買収」と題する論文を発表。これに呼応して、ビスマルクは、プロイセン政府が私鉄を含むすべての鉄道を帝国政府に移管

する用意があることを明らかにした<sup>(19)</sup>。そして、1876年3月24日、プロイセン政府は、「鉄道に関する国家の所有権およびその他の権利をドイツ帝国に移管することに関する法案」をプロイセン下院に提出した<sup>(20)</sup>。この法案は、同年5月2日に成立することになった。

1879年、プロイセン政府は6大鉄道会社の5,000kmの路線を国家買収し、さらに1882年には7社3,000km、続いて1884年にも10社4,000kmの私鉄を国有化した。これに伴い新規の民営鉄道の認可が中止されたことで、1879年にプロイセン国内に9,400kmあった私鉄路線は1909年には2,900kmにまで縮小していた。しかも、すでに重要な幹線路線を経営する私鉄は存在していなかった。

なお、帝国鉄道局の権限で、全帝国内で運賃制度が統一された。これで、民営鉄道間での競争による露骨な不公正な運賃の設定はなくなったが、その代わりに他国経由の輸送を自国内に引き込むために輸入品に対する割引や、保護貿易政策の一環として輸出品に対する割引運賃を設定するなど、貨物運賃の複雑さはかえって増大していた。また、国有化で運賃水準は引き下げられることは無く、民間企業が獲得していた利潤もそのまま国に帰属する事になった。しかし、国による利潤の獲得は、それによって課税額が軽減されることを意味しているため、鉄道利用者はこれを容認していた<sup>(21)</sup>。

#### 4. オーストリアの鉄道

オーストリアの鉄道の建設には、ウィーン工科大学の教授、フランツ・ヨーゼフ v. ゲストネルが大きく貢献した。

ゲストネルは、1808年、プラハの水路建設会社に対して、当時計画が進められていたドナウ河とモルダウ河を結ぶ運河の代わりに、馬車軌道の敷設を提案した。ドナウ河のリンツと、現在のチェコ領ブルタバ河の河畔にあるブットヴァイスまでの路線である。ちなみにブットヴァイスはアメリカのセントルイスで売り出されたバドバイザーと同じ綴りを持つ町であるが、現在名前はチェコ語のチェスク・ブディヨビツエに変わっている。

ゲストネルは、1813年には著書を著して運河と鉄道を比較して鉄道整備の

利点を力説した。

そして、1824年9月マウトハウゼンとブットヴァイスまでの鉄道建設の許可を得た。マウトハウゼンとは、リンツに近いドナウ河の町でナチスの強制収容所で知られた町である。路線は、リンツから東に進んでマウトハウゼンで進路を北に転じブットヴァイスに達するというもの。1828年9月30日には、ブットヴァイスからオーストリアと現チェコ国境のオーストリア側ケルシュバウムまでを開業させ、さらに1832年にはリンツまで路線を延伸させた。

ゲストネル教授は、ドイツのビュルツブルグの西、マイン河沿いのゲマインデからニュルンベルク、リンツを經由してブットヴァイスまでの鉄道の創設者として名声を得ているが、株主との意見の相違から1829年にはイギリスにわたり、その後ロシア、アメリカに移り住み、1840年フィラデルフィアで生涯を閉じた。

なお、オーストリア最初の蒸気鉄道は、1837年11月23日ウィーン西郊のフロリツドルフとドイツ・ヴァグラム間であった。これは、ユダヤ人の金融業者でロートシルト家の主、サロモン・ロートシルトが計画した鉄道である。

1825年イギリスでストックトン・ダーリントン鉄道が営業を開始すると、サロモンはロートシルト商会の支配人ヴェルトハイムシュタインとウィーン工科大学の教授フランツ・リーベルらを視察に派遣した。そして、その報告を聞いたソロモンは、ガリツィアの塩とシュレージェンの石炭をウィーンに運ぶ北部鉄道を計画した。

ガリツィアとは、18世紀、ポーランド分割の際にオーストリー - ハンガリー帝国に併合された地域のことである。第1次世界大戦後、ポーランドが独立を果たすと、西側の半分がその領土に加えられ、残りがウクライナ領となった。一方で、ドイツの東部地域がポーランドに割譲されるがこれがシュレージェン地方である。当時は、まだ19世紀前半であるので、ガリツィアはオーストリー - ハンガリー帝国、シュレージェンはプロイセンの領土であった。

この鉄道計画は、1830年パリ革命の余波が周辺各国を襲うなかで一旦断念されるが、その後、サロモンは、計画路線を詳細に調査した上で、1835年4月ころ、皇帝フェルディナント 世に対して鉄道建設の勅許を求める請願書を提出した。これが聞き届けられることになり、1835年11月11日に勅許の

内諾を得た。

1836年2月27日に開催された連合宮中事務局会議では、国が建設すべきか民間に任せるべきか。建設路線の優先順位はどうすべきか。建設を許可する場合にどのような条件をつけるべきかについて討議かなされた。しかし、この会議では、基本原則を確立するには至らなかった。

サロモンの鉄道建設の申請は、1836年3月4日に正式に勅許を得ることになる。そして、勅許に感謝して社名に皇帝の名を冠して、「皇帝フェルディナント北部鉄道」とした。

ロートシルト家は、この会社の役員に大蔵大臣のミットロウスキーと国務大臣のコーロヴラート伯爵の就任を要請。賄賂まがいの資金が流れたとされている。さらに、宰相メッテルニッヒにも何度か資金が貸し付けられた。そして、ロートシルト家は、オーストリアの政界との関わりを深くしていった。サロモンは、1842年にウィーンの名誉市民となり、1843年には、ユダヤ人にもかかわらず土地所有が認められた。

勅許には、2年以内に1マイルも建設しない場合か10年以内にウィーンからボヘミア（現在のチェコ）までを完成しない場合は、この効力を失うことが規定されていた。そこで、早速工事を開始して、上述したように、1837年11月フロリツドルフとドイツ・ヴァグラム間の開業ということになる。1839年7月7日に現在のチェコ領のブリューンまで路線を伸ばし、さらにその後オロモウツまでを開業させた。ウィーンの東30kmのところを南北に流れるモラバ河に沿って北に170km位のところにその町はある。

ロートシルト家に対抗するジーナ男爵などのウィーン金融グループも、この北部鉄道の株主に加わっており、1836年4月25日に開かれた第1回株主総会で、この鉄道計画は急勾配と急曲線が多いため工事が困難であるとともに、全線単線であり幹線鉄道としてはその構造は貧弱であると批判した。それに対して、サロモンは、技術的に困難なことはないこと、資金の問題から単線としたことを説明して諒解を求めた。最後は、コーロヴラート大臣が仲介に入る形で、1836年10月19日第3回株主総会で票決に付され、工事の着手が決定した。

ところで、連合宮中事務局会議で結論が出なかった国営か私営かについて

の問題は、その後も議論が続けられていた。とくに、国営主義を先導していたのがミットロウスキー伯爵であり、私営論者の旗頭はドロースディック男爵であった。当時は、国の財政に余裕がないため、自らが建設を進めることはできないため、とりあえず、国が監督権を留保した上で私鉄による鉄道整備の方針を決定した。そして、1837年11月25日に閣議通達の形で公表された。政府内部では、この政策を、イギリスにおける自由主義的な経済政策を取り入れた結果であると説明するものも見られた。

ところで、サロモンに対抗したジーナ男爵は、1838年にウィーンからラーブまでの鉄道建設について勅許を得た。最終的にアドリア海のトリエステに達する計画であった。なお、ラーブとは、現在のハンガリー領にあるジョールのことである。この路線はラーバー鉄道と呼ばれたが、ハンガリー人の抵抗で、とりあえず途中のブルックが終点となっていた。そこで、改めてウィーンから南に線路の敷設を進めて、1839年から42年の間にグログニッツまでの路線を開業させることになる。

この頃、政府では、鉄道国営主義が台頭しつつあった。かつて私鉄論者であったドロースディック男爵が一転国営主義に傾くことになった。国が利益を保証することで私鉄に建設を任せていたが、路線網は一向に充実しなかった。しかも、国の財政が好転したことから、国が自ら鉄道を建設する余力が生まれることになる。そして、1841年には新線建設は国に引き継がれ、北部鉄道の延伸と南部鉄道とがとりあえずの整備路線となる。1842年2月23日には中央鉄道管理局が設置され、アロイス・ネグレリ v. モルデルベが北部路線の責任者に就任して1846年にはクラクフまで完成させた。一方、南部路線を受け持ったのはカール・リッター・ゲーガであった。この南部路線は、ハンガリー内の低地に線路を敷くことができなかったため、オーストリア側の山岳地帯を進むことになった。すなわち、グログニッツ～ミュルツ・ツェシューラク間のゼマーリング山を越える区間は、最大勾配を25%に抑えるために大きくループを描く路線となり、途中には多くのトンネルと高架橋が建設された。1848年から54年の間にかけて建設が進められ、ヨーロッパで初めての山岳鉄道として開業した。

さらに、1857年に、南部鉄道の最後の区間として、現在のスロベニアの首

都であるリュブリャーナとアドリア海に面するイタリアの町、トリエステまでを開業させた。

国が直接鉄道の建設を行うことで、オーストリアの鉄道網は大きく拡張されることになった。しかし、1854年9月14日に国鉄を民間に売却することに、政策を逆転させた。当時、ロシアがトルコ、ドナウ諸公国に対する影響力を増大させ、1854年2月にはクリミア戦争が勃発する。このような国際情勢に対して軍事力を拡充する必要があった。

そこで、ウィーンのジーナ男爵は、パリの新興の株式会社銀行であるクレディ・モビリエと組んで、国鉄路線の払い下げを受けるために運動を展開。1855年1月1日売却予定の路線の相当部分を取得することになる。一方で、サロモンも、1856年5月14日イギリスのタルボットらと金融機関を設立して、この資金を動員して国鉄路線として残っていた線区の払下げを受ける。そして、1856年9月からジーベンビュルゲン線との接続路線など新線建設を開始した。

その後、私鉄の手により新線が相次いで建設されることになるが、1877年12月14日「補償鉄道に関する法律」が公布され、再び鉄道の国有・国営政策に転ずる。

オーストリアでは1866年頃から好景気に裏づけられて建設投資が増え、それが投機ブームを引き起こすことになる。いわばバブル経済の発生である。しかし、これが1873年に終わりを告げると、経済は一転して不況の状況となり、多くの企業が倒産した。その結果、私鉄各社は経営が悪化して、政府からの利益補償が増加した。そこで、不採算化した鉄道会社を救済するために相次いで国営化することになる。

なお、1877年法では、経営形態として、国有・国営、私有・国営、私有・私営の3つを規定し、私有・国営はさらに営業費を国が負担する場合と私鉄が負担する場合に分けていた。そして、1877年以降、逐次私鉄を買収していくことになった。

オーストリアでの鉄道国有化は、私鉄への助成金の増加を国の経費に振り替えることを意味していた。国有化が進むことで私鉄に対する助成金は減少するが、一方で国の歳出は増加し、1875年までは黒字財政であったのが、1876



年からは赤字に転落することになる。

## 5 . ベルギーの鉄道

現在のベルギーの地域は、かつて中世において神聖ローマ帝国の領域にあったが、この地域を支配したのはオーストリアであった。1796年フランスのイタリア派遣軍の司令官であったナポレオンは、そのオーストリアに大勝してオランダ王国はフランス帝国の属国となり、ベルギーの地は占領された。

その後の中央ヨーロッパを舞台にしたいわゆるナポレオン戦争は、1812年のロシア遠征に失敗し、最終的に1814年にロシア、プロイセン、オーストリア連合軍はパリを占領して、終結を見る事になった。その戦後処理を話し合ったウィーン会議では、オランダがオーストリア領であったベルギーを併合して立憲王国として自立を果たす事を決定する。しかし、既成の政治制度を温存する戦後ウィーン体制に対して、新たに大きな勢力に成長していた市民階級の自由主義勢力はそれに反抗して行動を起こした。1830年には、フランスのシャルル10世が即位して反動的な制度を行うと、それを退位させた。これがフランス七月革命である。その影響は周辺のドイツ、ポーランド、イタリア各国にまで及んだ。オランダ王国でも独立を要求するベルギーの反抗が強まり、翌年には立憲王国として独立を果たした。

このように、ベルギーは、19世紀に入って新しく登場したできたての国であった。国内には鉄や石炭など豊富な天然資源を抱えるものの、それを運ぶための鉄道網の整備は遅れていた。国内の軌道システムは、リエージュの大砲鋳造所の軌道のほか、アンザンやベルギー鉾山で使われていたものくらいであった。

1831年に独立を果たすと、民間からアントワープ～ケルン間の鉄道を始めとして多くの鉄道計画が公表された。しかし、これに対して内務省は独自に鉄道網計画の作成に着手して、国営主義とすべきか私営主義とすべきか議論が交わされた。しかし、1833年には、ベルギーにおける初めての鉄道ということで、国の威信を掛けて国家が体系的にこれに取り組むべき事が決定した。そして、1835年5月ブリュッセル～マリーヌ間の鉄道は開業して、最初の1

年間に、イギリス全土の鉄道輸送量を超える 50 万人以上を運んだ。

最初の鉄道計画は、国土を南北に結ぶオランダ方面～アントワープ～マリーン～ブリュッセル～モンス～フランス方面の路線と、東西を結ぶ、イギリスへのフェリーが発着するオーステンデを起点に、ブリュージュ～ガン～マリーン～ルーファン～リエージュ～ドイツ方面の十字型の路線網であった。

1836 年 5 月にブリュッセル～アントワープ間、37 年 1 月にマリーン～テルモンド間を開業。1844 年までにほぼ全計画路線を完成させた。このように建設が順調に進んだ理由として、国が整備主体となったことと、十分に権限が与えられた特別鉄道委員会が置かれて工事の進み具合を監督したことが上げられている<sup>(22)</sup>。

また、軽量のレールを使用して 10 馬力の蒸気機関車を想定した当初の建設計画は本格的な鉄道計画に変更された。それによって、工事費は見積もりを大きく上回る事になったが、鉄道が開業したことで、ベルギーの輸出入は大きく増加して、その先見の明が評価されることになる。とくに、鑄鉄の輸出は、鉄道開業前の 1836 年に比べて 1845 年には 8 倍に増加して鉄道の威力をまさまざと世間に示す事になった。しかし、1850 年からの 20 年間には、新たな国有鉄道は計画されなかった。

それに代わって、政府は民間企業から出願された鉄道計画に認可を与えることになる。民間からはすでに 1832 年に鉄道の敷設計画が出願されていたが、いずれも小規模な炭鉱路線を除いて認められなかった。しかし、1842 年に初めて私鉄が認可されてからは急速に路線数を増やしていく事になった。1847 年には 45km に満たなかった私鉄路線は、20 年後には 2,100km に拡大していた。そして、その大半の私鉄は、イギリスなどの外国からの出資によるものであった。

国鉄は、外国人の重役が支配する私鉄との間で、熾烈な運賃競争を展開することになる。そして、その政治的な問題や経済的な問題を勘案して、鉄道の国有化を決定した。1870 年から逐次、私鉄は買収され、1880 年までに全国の鉄道網の 4 分の 3 近くを国が経営することになった。

【注】

1. 池田博行 『ドイツ鉄道小史』、13 頁。
2. 前掲書 『フリードリッヒ・リストと彼の時代』、225 頁。
3. 前掲書 『ドイツ鉄道小史』 同前書、29 頁。
4. 同前書、36 頁。
5. 同前書、49 頁。
6. Werner Walz, *DIE GESCHICHTE DER BAHN*, 43 S.
7. *ibid*, 42 S.
8. 前掲書 『フリードリッヒ・リストと彼の時代』、226 頁。
9. 同前書、133 頁。
10. 同前書、137,138 頁。
11. 同前書、143 頁。
12. 同前書、186 頁。
13. 同前書、169 頁。
14. 同前書、179 頁。
15. 『フランス・ドイツの経済発展』 下、391 頁。
16. 山田徹雄 『ドイツ資本主義と鉄道』、155 頁。
17. 同前書、155 頁。
18. 前掲 『フランス・ドイツの経済発展』 下、392 頁。
19. 前掲 『ドイツ資本主義と鉄道』、155 頁。
20. 同前書、155 頁。
21. 前掲 『フランス・ドイツの経済発展』 下、194 頁。
22. 同前書、上、161 頁。

#### 【参考文献】

- J.H.Clapham, *Economic Development of France & Germany 1815-1914*, Cambridge Univ. Press, 1921.( 林達監訳 『フランス・ドイツの経済発展』 上・下、同文社、昭和 47 年、49 年 )
- Glaser Neudecker, *DIE DEUTSCHE EISENBAHN*, C.H.Beck'sher, 1984.
- Werner Walz, *DIE GESCHICHTE DER BAHN*, Motorbuch Verlag, 1985.
- Kurt kaiß, Matthias Hengst, *DRESDENS EISENBAHN 1894-1994*, Alba Publikation,

1994.

山田徹雄 『ドイツ資本主義と鉄道』 日本経済評論社、平成 13 年。