

プロイセンにおける鉄道会社の資本調達

山 田 徹 雄

FINANCING OF RAILWAY CONSTRUCTION IN PRUSSIA

Tetsuo YAMADA

*Atomi Gakuen Women's Universty, Niiza-shi, Saitama 352*

The Berg-Mark Railway, with only 24.0km in 1848, continued to extend its network of lines until in 1881 it consisted of over 1,400 km. The surprising growth of this company was accompanied by problems of raising capital for railway construction or for the purchase of other companies. Such capital was raised mainly with bonds, some of which received a State guarantee of interest, and to some degree also by shares, the proportion of which tended decrease year by year.

The Berg-Mark railway was a privately-owned but State-administered railway, as the company had to hand its administration over to the State due to financial difficulties. The particular form of this railway system, a compromise between a nationalized railway and a private one, caused the above-mentioned financing situation. The private shareholders had no control over the running of the company and therefore preferred to invest in bonds with assured interest.

Key words : industrial revolution, financing of railway company, railway construction,  
The Berg-Mark Railway, transportation.

## はじめに

ドイツにおける株式会社制度の採用が、鉄道建設の進展と密接な関係を有し、資本市場の形成過程における鉄道株の重要性が強調されてきた(1)。一方、鉄道会社が資本調達上、どの程度株式に依存していたのかを明らかにする実証的研究はほとんどみられない(2)。本稿では、西部ドイツにおける鉄道会社の一例として、ベルク＝マルク鉄道(以下、BMEと略記)を対象に企業規模の拡大とそれともなう資本調達のあり方を分析する。当該企業はローカル線として設立されたにもかかわらずプロイセン政府の保護のもとに巨大な鉄道会社に成長を遂げる。その間に行なわれた吸収合併と新路線建設に資金面での裏づけという視点から検討を加える(3)。

## (I) BMEの新線建設

BMEはプロイセン政府の管理下において多数の路線を積極的に建設した。

既に1849年、鉄道管理局はDortmundからUnna及びWerlを経てSoestでヴェストファーレン鉄道に接続する路線の建設を計画していた。このルートは「ケルン＝ミンデン鉄道に依存しない輸送の搬出路、とくに石炭と鉄の輸送の販路を東にむかって確保すること」従って「ドイツを西部から東部まで横断する第二の鉄道路線」を創り出すというBME側の要求と(5)、古くからの商業路であるHellweg住民の請願を背景として1852年に認可が与えられた(6)。株主総会の議事録は、こううたっている。

「目下のところ後者(BME)は、ケルン＝ミンデン鉄道の支線にすぎない。……ドルトムント＝ゾースト線はベルク＝マルク鉄道を大規模な東西鉄道体系のひとつの独立した環節にするものである。これによってようやく、ケルン＝ミンデン鉄道にその収入の40%以上をもたらししているトランジット輸送を奪いとるのに成功しよう(7)。」

この路線は1855年に開通し、翌年にはおよそ20万人の旅客と25万トンの貨物を輸送した。BMEは同線の敷設により、旧来のエルパーフェルト＝ドルトムント線とあわせて路線の延長が二倍となった。そしてHellweg沿いの都市を経てヴェストファーレン鉄道への直接の連絡が実現したばかりでなく、更に同鉄道を經由してテューリンゲン

及びマインツ川沿いの地域へも連絡がなされたのである(8)。

BMEが行った新線建設のうちで、経済的に卓越した意義を有していたのは石炭産地ルールと鉄鉱石・銑鉄の産地ジーク＝ラントを結ぶ路線であった。このルール＝ジーク間に、鉄道を敷設しようとする動きは、イギリス産銑鉄を排除し、ルール炭を利用してジーク＝ラントの鉄工業を再建しようという意図のもとに始まり、1840年台以降鉄工業者からの要求を背景に議論がくり返された(9)。BMEの株主総会は、1856年HagenからSiegenに至る106.02Kmの路線の建設を決定した(10)。この路線は「ベルク＝マルク鉄道会社の一部として」(als einen integrierenden Theil des Bergisch-Markischen Eisenbahn-Unternehmens)建設されたが(11)独立採算とされ「ルール＝ジーク鉄道」(Rahr-Sieg Bahn)と称せられた。建設資金及び経営資材の為に資本は、さしあたって1,250万ターラーとされ、「ルール＝ジーク鉄道の純収益が資本金に対する3.5%の利子支払いに不充分である場合にはまずベルク＝マルク鉄道によって1/4%まで援助が与えられ、しかる後、国家によって必要な援助が与えられる(12)」ことになった。つまり3 1/2%の利子のうち、3 1/4%が国家によって保証されるのであるから、建設主体であるBMEは1/4%だけを引き受ければよかったのである。また用地買収にあっても、プロイセン政府は建設主体に対して大幅な優遇措置を行った。即ち大蔵省は、路線が通過する郡(Landkreis)に用地買収費を負担することを求めると同時に、鉄道建設によって利益をうる商工業者、土地所有者及び市町村(Gemeinde)にも支払能力に応じてその負担を求めたのである(13)。

同線は、Hagen-Letmathe間が1859年に、Letmathe-Altena間が1860年に、またAltena-Siegen間も翌年に開通した。更に1864年にはLetmatheからIserlohnに至る支線が開通するに至った(14)。この支線は、Iserlohn市の産業にとって重要な販路を提供するとともに、ルール炭の調達にも便を提供するものであったために、Iserlohn市当局が建設資金のうち、15万ターラーを負担したのである(15)。

「石炭をルールからジークへ、鉄及び鉄鉱石をジークからルールへ輸送する(16)」というルール＝ジーク鉄道の建設動機が完璧に達成されたことは、

次の点からあきらかである。即ち、1880年までにこの区間に建設された引込線がすべて鉄製品・銑鉄を輸送する為のものであったこと(7)。同線では貨物輸送が圧倒的な比重（総収入の80%以上）を占め、また石炭・コークス輸送がとりわけ大きかったこと〔TABLE1参照〕が、これを雄弁に語っている。

〔TABLE1〕 ルール＝ジーク鉄道の輸送状況  
(1867年)

旅客輸送収入 121,696 ターラー	貨物輸送収入 1,058,124 ターラー
総貨物輸送量 27,048,778 ツェントナー	石炭・コークス輸送 10,960,917 ツェントナー

(典拠) Jb. 1867

1856年の株主総会は、上記鉄道と並んでルール炭田、とくにBochum, Essen 鉱山監督局区域を貫通するいわゆる「ボーフム鉄道」(Bochumer Eisenbahn)の建設を決定している。「現在までその生産物が十分な販路を獲得していない王国のもっとも豊かな炭田の一つを、DortmundとWittenを起点に、東から西へと延びる新しい鉄道によって」発展をはかる点に建設目的がおかれた(8)。これ等の区間は1863年までに次々と開通し、1867年には更にDuisburg からライン川岸へHochfeldで連絡する路線も開通するに至った(9)。

西部の鉄道会社にとって、ベルリンとの経済的距離は大きな関心事であった。1862年にルール＝ジーク鉄道のHengsteyとドルトムント＝ゾースト線のHolzwickedeを結ぶ中継線の建設に認可があり、1867年に全通することになった。この中継線は、HagenとHolzwickede間を23.45km短縮したばかりでなく、ブラウンシュヴァイク鉄道と共同でBerlinとLeipzigに至る新しい北部のルートを創り出し、従来のBraunschweig, Hannover, Mindenを経由するルート短縮することになったのである(10)。同線の開通によってベルリン方面への輸送が急増し、またケルン・ミンデン鉄道との石炭輸送競争で優位にたったことを、〔TABLE2〕〔TABLE3〕は示している。

〔TABLE2〕 プロイセン＝ブラウンシュヴァイク貨率同盟による輸送

	旅客輸送 (人)	貨物輸送 (トン)	石炭・コークス の輸送 (トン)
1866	2,873	178,017	106,810
7	2,981	264,671	120,098
8	9,126	318,594	138,452
9	20,519	344,146	174,861
70	20,653	448,708	189,435
1	35,079	538,166	191,543
2	31,341	547,068	250,178
3	26,899	549,174	239,758
4	30,357	445,264	205,000
5	28,708	540,395	288,870
6	28,011	571,586	340,925
7	32,991	588,431	348,705

(典拠) Jb. 1866-77

〔TABLE3〕 ベルク＝マルク鉄道とケルン＝ミンデン鉄道の石炭輸送  
(単位千トン)

年 度	1865	1870	1875
ベルク・マルク鉄道	2,557	4,696	7,638
ケルン・ミンデン鉄道	3,894	3,464	4,756

(典拠) AFE. 1878, S. 109f

1868年には、ライン川上流地域への輸送を担うOpladenからMühlheim am Rheinに至る区間が開通し、従来Düsseldorf及びNeuss 経由で行なわれていたKöln 或いはDeutz 方面への交通が大幅に短縮されることになった。(11) この路線の開通によって、BMEのSoest - Mühlheim am Rhein区間がBerlinからKöln に至るルートの一環に組み込まれたのである(12)。これを裏づけるかのように、1869年にはLondon 発 Berlin, Leipzig 行きの切符が、また1870年にBerlin 発ライン方面行きの周遊券が発売されたが、いずれもBMEのこの区間を経由するものであった(13)。さらに1874年には、Aachen - Berlin 間及びFrankfurt a. M. - Berlin 間に夜行寝台が列車が運行されることがBMEを含むドイツの鉄道会社とMann's Railway Sleeping Carriage Company Limited zu London の間に取り決められた(14)。

BMEにとってもうひとつ大きな課題であったのは、ライン右岸にある鉄道網と左岸のそれとをいかにして連絡するかということであった。そのひとつの解決策が、1867年に実現した Styrum から Ruhrort に至る支線の建設で、これと Homberg - Ruhrort 間の連絡船によってライン兩岸の連絡が完成した。ライン右岸の駅と左岸の駅との間の貨物輸は、各駅間の相対的な距離が許す限り、Ruhrort 経由で運ばれ、陸上輸送を介在させる Düsseldorf 近郊でのライン渡しを回避するに至った<sup>(2)</sup>。更に BME は、1870年に Düsseldorf と Neuß 間にライン橋を完成させ、BME の所有下にある兩岸の鉄道網が直接連絡することになった<sup>(3)</sup>。一方、このライン橋の影響を受けて、Homberg-Ruhrort 間のフェリーボート業務は停滞を示すことになる<sup>(4)</sup>。

BME は、1870年代に入ってから新しい路線の建設を続行するが、ほぼ60年代末までにその鉄道網の骨格を完成することになった。

#### (II) BME による吸収・合併

鉄道会社において集中合併がさかんになるのは1860年代の終り頃からで、BME を始めとしてライン鉄道、マグデブルク＝ハルバーシュタット鉄道は多くの中小私鉄の路線を手中に収めた<sup>(5)</sup>。

BME のもとで Elberfeld-Dortmund 間が全通した当時、エルバーフェルト地域には3つの鉄道路線、即ち

デュッセルドルフ＝エルバーフェルト鉄道	24. 40 Km
プリンツ＝ヴィルヘルム鉄道 (Steele-Vohwinkel 線)	33. 70 Km
BME (Elberfeld-Dortmund 線)	58. 18 Km

が存在していた<sup>(6)</sup>。

このうち、1857年に BME の翼下に入ったデュッセルドルフ＝エルバーフェルト鉄道は Düsseldorf でライン航行に連絡する貨物輸送を目的とする路線であった<sup>(7)</sup>。上記の路線の買収及びドルトムント＝ゾースト線、ルール＝ジーク鉄道の建設によって二方面へ輸送路が確保されたにせよ BME はなお路線延長の短い自立性を欠いた中小私鉄の域にとどまっていた<sup>(8)</sup>。

石炭輸送のための狭軌の馬車鉄道に始まり、1847年に蒸気機関車運転を開始したプリンツ＝ヴィルヘルム鉄道 (Pring-Wilhelms -

Bahn) は、「ブッパータールとルール地域を結ぶニューダーベルク最初の鉄道であった<sup>(9)</sup>。同鉄道は、1854年以降 BME の管理・経営下におかれ、1863年には所有も BME のもとに移され株式が一本化された<sup>(10)</sup>。同社の併合は、石炭の販路を増大する作用を及ぼしたことは相違ないが、以下に述べる合併・集中の進展は、その影響力という点から一層大きなものであったと考えられる。

BME は1866年にアーヘン・デュッセルドルフ及びルールオルト＝クレフェルト＝クライス・グラーデバッハ鉄道 (Aachen-Düsseldorfer Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn) を買収し、128.3 Km の路線を掌中に収めると同時にライン左側に礎をおいたのである<sup>(11)</sup>。同じ年に、プロイセン＝ニーダーランド鉄道 (Preußisch-Niederländische Bahn) の Viersen から Venlo に至る路線を買収することによって、イギリス及びオランダからライン・ヴェストファーレンに至る重要な輸送路を確保し、国際的な輸送にも参加することになった<sup>(12)</sup>。更にこの頃、BME は国有のヴェストファーレン鉄道 (Westfälische Bahn) を買収することによって、Braunschweig, Magdeburg, Berlin へのルートを確認しようとしたが、議会の反対にあいこの計画は挫折した<sup>(13)</sup>。

ヘッセン北部鉄道 (Hessische Nordbahn) は、ベルク・マルク地方の石炭や工業製品を輸送するルートとして卓越した意義を有していた。例えば1865年に BME の各駅から Kassel へ、或いは更に Kassel を経由してライン・テューリンゲン賃率同盟で、およそ6千3百万トンの貨物が輸送されていたといわれている<sup>(14)</sup>。こうした理由から、1868年に BME は128.2 Km に及ぶヘッセン北部鉄道を買収することになった<sup>(15)</sup>。旧ヘッセン北部鉄道区間の輸送統計は1870年の「営業報告書」において独立して集計され、[TABLE 4] に示されるように総貨物輸送の70%がトランジット輸送であった。これを更に詳細に検討したのが [TABLE 5] であるが、同区間がライン・ヴェストファーレンとテューリンゲン、ザクセン、オーストリーを結ぶルートの一部であるばかりでなく、ハノーファーとテューリンゲン、バイエルンを結ぶ南北のルートの一部を形成し、また東西交通のかけ橋の一翼をも担っていることが分る。

ヘッセン北部鉄道区間と BME との連絡は、国

有のヴァストファーレン鉄道のSoest-Warburg間を經由して行なわれていたが、1873年にBMEのBestwingからWarburgに至る中継線が完成し、

BMEの延長は中部ドイツのGerstungenまで直接及ぶことになった(39)。

〔TABLE 4〕 旧ヘッセン北部鉄道区間の輸送状況 (1870年)

	域内交通	同盟貨率輸送		合計
		他鉄道との直通輸送	トランジット輸送	
貨物輸送 (t)	57,863	152,199	487,309	697,370
— (%)	8.30	21.82	69.87	100.00
旅客輸送 (人)	576,173	83,146	67,171	726,480

(典拠) Jb. 1970

〔TABLE 5〕 旧ヘッセン北部鉄道区間の同盟貨率貨物輸送 (1870年)

(単位 トン)

	他鉄道との直通輸送	トランジット輸送
ベブラ・ハナウ鉄道	6,468	
チューリンゲン鉄道	23,128	
中部ドイツ貨率同盟	2,189	100,167
ハノーファー・バイエルン同盟	5,121	28,022
ハノーファー・チューリンゲン同盟	8,335	16,705
ライン・チューリンゲン同盟	100,990	170,563
ライン・チューリンゲン・ザクセン同盟	1,947	42,301
ライン・チューリンゲン・オーストリー同盟	1,290	74,767
西部ドイツ同盟	1,724	
ドイツ・オランダ同盟	172	
ドイツ・フランス同盟 (Mastricht 経由)	52	895
ドイツ・ベルギー同盟		2,501
ドイツ・フランス同盟		962
ザクセン・ライン同盟		35,379
ベルク・マルク鉄道・ハッレ＝アレンス ハウゼン鉄道間		14,285

(典拠) Jb. 1870

### (四) 1870年代のBME

70年代初頭までにその鉄道網の骨格を完成させたBMEは、国有化が実施される80年代に至るまで路線の拡張が続行された。そのうちで、1876年に開通したScherfede-Holzminden 中継線は東部ドイツとの輸送においてきわめて重要なものであった(40)。株主総会の議事録は、次のように伝えている。

「この区間の開通によって、ベルク＝マルク鉄道はブラウンシュヴァイク鉄道と直接連絡し、ブラウンシュヴァイク鉄道はベルリン＝ポツダム＝マグデブルク鉄道と連絡しているので、BerlinからAachenに至るルートがこの3つの鉄道管理局の管理下に置かれるばかりでなく、SchwerteからScherfedeに至る129kmのオーバー・ルール溪谷鉄道 (Obere Ruhrthalbahn) が、ベルク＝マ

ルク鉄道の東方への輸送に常に利益をもたらすものになったということである(4)。

この時期には既にBMEは、ブラウンシュヴァイク鉄道と密接な関係を有し、後者の創業資本の50%に資本参加し、その額は1871年の「営業報告書」の伝えるところによると6,332,600ターラーに達していた(4)。

70年代には新線の建設の他に、他の鉄道会社の路線を賃借する取りきめを結び、更に路線網を拡大した。プロイセンとオランダの国境からVenloに至る路線をオランダ国鉄からまたWarburgからHauedaに至る路線をヴェストファーレン鉄道から賃借していたが(4)。例えば後者の場合、賃借料として毎年支払われたのは、当区間の路盤工事、軌道工事等の総建設費の5%にあたる59,595マルクであった(4)。更に1880年には、ニーダーラント=ヴェストファーレン鉄道会社(Niederlandisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft)に所属する二つの路線(Bismarck-Winterswyk 59.00Km及びBocholt-Winterswyk 17.70Km)を開通させ、賃借することとなった(4)。国有化が行なわれる直前の1881年にBMEは、1,439.81Kmの路線を有し、その内訳は

ラインプロヴィンツ	560.31 Km
ヴェストファーレン	707.85 "
ヘッセン・ナサウ	144.26 "
オランダ	16.65 "
ザクセン・ヴァイマール	3.57 "
ブラウンシュヴァイク	7.17 "

であった(4)。

#### (Ⅳ) BMEの資本調達

BMEは路線の新設および中小鉄道会社の買収を通じて資本金の規模を増大したが、その際の増資のあり方を、株式と優先債(Prioritätsobligation)に分けて以下分析をすすめる。

BMEは〔第6表〕にみられるように、買収を行うにあたって、株式を次のように処分した。デュッセルドルフ=エルバーフェルト鉄道の株式3,083,400マルク(額面、以下同様)は、1857年にBME株に対して5:3の評価で組み込まれ、またプリンツ=ヴィルヘルム鉄道の株式3,900,000マルクは同じく5:8の評価で組み入れられた。同様にアーヘン=デュッセルドルフ鉄道とルールオルト・クレフェルト・クライス・グラードバッハ鉄道の株式は1865年、総計21,000,000

マルクの評価額でBME株に組み入れられた。ただしヘッセン北部鉄道の株式だけは、1868年にBMEの優先債(5%利子)に転換された。

株式よりもはるかに積極的に利用されたのが優先債で、とくに73年以降株式による増資は皆無であることに注目したい。

1856年募集の36,750,000マルク及び1862年の17,250,000マルクの優先債はいずれも、ルール=ジーク鉄道建設資金を調達するためのもので、 $3\frac{1}{2}\%$ の利子のうち $3\frac{1}{4}\%$ まで政府によって利子保証されたものである。これによってプロイセン政府の手で実際に支払われた利子総額は、2,042,408マルクにも登っている(4)。1870年募集の9,445,500マルクは、ルール=ジーク鉄道の支線であるFinnentrop-Olpe線の建設資金、また1879年の優先債9,696,900マルクは、更に同線をRothenmühleまで延長するための資金として調達され、 $3\frac{1}{2}\%$ の利子のうち $3\frac{1}{4}\%$ までが、プロイセン政府によって利子保証された。このことによっても、ルール=ジーク鉄道が支線をも含めて、経済的意義が卓越したものであることを物語っている。

1873年募集の優先債は並はずれて大きな金額を示しているが、このうちから、ブラウンシュヴァイク鉄道への資本参加分が補填されたことを「営業報告書」は伝えている(4)。

#### おわりに

以上の分析を通じて西部ドイツの鉄道会社が、新線建設資金の調達において、株式よりも優先債を志向していたことは、その資本額の規模を比較すれば明らかである。とりわけBMEが国営私有鉄道であることを考慮すれば、投資家にとって株式に参加しても経営参加は許されず、従って会社の資金にあたっては、利子が確定している優先債の方が株式の増資よりも数段優っていることになる。「国営」という立場に立つ企業のあり方が、どの程度まで他の私営私有の鉄道企業にまで一般化できるかは、更に検討が必要であろう。

#### (注)

- (1)戸原四郎『ドイツ金融資本の成立過程』東大出版会、1963年、33-39ページ
- (2)この時期の鉄道会社が、資金調達において普通株よりも優先株や優先債に依存していたことを、

〔TABLE 6〕 BMEの株式による増資額

(マルク)

年度	BME	DE	PW	AD	RC	HN
1842/43		3,083,400				
1846/49				12,000,000	36,000,000	
1847			3,900,000			
1848	12,000,000					
1850					900,000	24,000,000
1853	1,500,000					
1857	5,139,000					
1858						
1863	2,361,000					
1865	21,000,000					
1867	15,000,000					
1870	75,000,000					
1872	60,000,000					

1868年BMEの優先債へ転換

(典拠) 各年度Jb

〔TABLE 7〕 BMEの優先債による増資額

(単位 マルク, カッコ内は利子%)

	BME	DE	DS	AD	RC	HN
1842/43		3,000,000(4)				
1848	2,400,000 (4½)					
1849	900,000 (4½)					
1850	3,900,000 (4½)				1,836,000 (4½)	6,000,000(4)
1851		1,200,000 (4½)				
1852				4,800,000(4)		
1853			4,050,000(4)		1,650,000(4)	
1854				4,500,000(4)		
1855	3,000,000 (4½)					
1856	36,750,000 (3½)			2,550,000(4½)	2,550,000(4½)	
1857			3,810,000 (4½)			
1860	3,000,000 (4½)					
1862	3,000,000 (4½)					
	17,000,000 (3½)					
1863	12,000,000 (4½)					
1864	12,000,000 (4½)					
1866	49,854,000 (4½)					
1868	24,000,000 (5)					HNの株式より
	2,980,000 (3½)					HNの優先債
1870	60,000,000 (5)					
	9,445,500 (3½)					
1873	90,000,000 (4½)					

1876	36,000,000(5)
1879	9,696,000 (3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> )
1880	11,000,000 (4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> )

(典拠) Edenda

- (注) DE: デュッセルドルフ=エルバーフェルト鉄道  
 PW: プリンツ=ヴィルヘルム鉄道  
 DS: ドルトムント=ゾースト鉄道  
 AD: アーヘン=デュッセルドルフ鉄道  
 RC: ルールオルト・クレフェルト・クライス・グラードバッハ鉄道  
 HN: ヘッセン北部鉄道

ライン鉄道を事例として指摘したものに、山崎彰「プロイセン西部における鉄道株式会社制度の成立」『西洋史研究』新輯第13号(1984年)89-91ページがある。

(3) BMEとプロイセン政府との関係については、拙稿「プロイセンにおける鉄道と国家——ベルク=マルク鉄道の場合——」『経営史学』16-1, 1981年を参照。なお、同社の営業成績に関しては、別の機会に論ずる。

(4) Zur außerordentlichen General-Versammlung vom 5. Januar 1856, in: *Das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen in seiner Entwicklung während der ersten 25 Jahre des Betriebes*, Elberfeld, 1874 (AbK. BME EtW), S. 27 ドルトムント=ゾースト線はヴッパータール鉄道管理局のもとで、BMEの一路線として建設されたが、建設資金の調達にあたっては「ドルトムント=ゾースト鉄道」として、独立した扱いがなされていた。

(5) Waldeck R, *Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Einbahn*, Sonderabdruck aus AfE 1910 Heft 3-5, Berlin, o. J. S. 110

(6) Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Bergisch-Markische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Dortmund über Hoerde, Unna und Werl nach Soest, in: *Statut nebst Nachträgen für die Bergisch-Markische Eisenbahngesellschaft* (AbK. STATUT), S. 25: Protocoll der General-Versammlung vom 21. Mai 1853, in BME EtW, S. 27

(7) Protocoll der General-Versammlung

vom 5. Januar 1856, in BME EtW, S. 27

(8) Ebenda

(9) 従来ジーク産の鉄を利用していたベルク・マルク地域の鉄工業が、18世紀初頭に至るとイギリス産やベルギー産の銑鉄と粗鋼を利用していたのみならず、ジーガーラント自体もイギリス産の銑鉄を加工する傾向があらわれてきた。そこでルール炭田と連絡する輸送路を創り出し、イギリス産銑鉄と競争しうる力をジーガーラントの鉄工業につけることが必要となった。(Fuchs, S., *Die Erschließung des Siegerlandes durch die Eisenbahn*, Wisbaden, 1974, S. 7-11 u. 14f)

(10) ルートは Hagen-Letmathe-Altena-Plettenberg-Finnentrop-Altenhausen-Kreuztal-Wiedenu-Siegen とされた。(Protocoll der General-Versammlung vom 5. Januar 1856, in BME EtW, S. 32)

(11) Fuchs, a. a. O., S. 34

(12) Gesetz, die Bewilligung einer Zinsgarantie für das Anlage-Capital der Ruhr-Sieg-Eisenbahn betreffend § 5u. § 7, in STATUT, S. 35-6

(13) Fuchs, a. a. O., S. 46

(14) Waldeck, a. a. O., S. 118; Mayer, A., *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart* 1890, Berlin, 1891, S. 236

(15) Vertrag mit der Stadt Iserlohn wegen der Anlage der Zweigbahn von Letmathe nach Iserlohn, in: *Sammlung von wichtigen*

*Vertragsverhältnisse der Bergisch-Märkische Eisenbahn* (AbK. VT), S. 402  
また後に Ohligs-Soligen 間に支線を建設するにあたって、同様の理由から用地買収費を Solingen 市が負担した。(Jahres-Bericht über die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für das Jahr 1865, S. 106) (AbK. Jb. 1800)

(16) Zur außerordentliche General-Versammlung vom 5. Januar 1856, in BME EtW, S. 34  
(17) ルール=ジーク鉄道の工場引込線を輸送品目別に分類すると、Eisen と記されているもの10件、Roheisen と記されているもの5件。Zink, Eisenblech, Walzdraht と記されているものがそれぞれ1件ずつであった。

(Jb. 1880, Anlage 2)

(18) Zur außerordentlichen General-Versammlung vom 5. Januar 1856, in BME EtW, S. 25 u. 35 この路線の内容は、ルール炭田より①Soest, Minden, Rheine 方向への連絡のために Dortmund に至るもの ②Elberfeld 及び Siegen 方向への連絡のために Witten に至るもの ③Elberfeld, Solingen, Remscheid 及び Düsseldorf 方向への連絡のために Steele に至るもの ④Oberhausen でケルン・ミンデン鉄道に連絡するもの ⑤ライン川へ連絡するものからなっていた。

(19) Mayer, a. a. O., S. 236

(20) Allerhöchsten Erlaß vom 16. März 1863 in STATUT, S. 55 ; Ordentliche General-Versammlung vom 28. Juni 1862, in BME EtW, S. 83-9 ; Meyer, a. a. O., S. 236

1867年の「営業報告書」はこう記している。

「Hengstei から Holzwickede に至る中継線の開通は卓越した影響を有している。この路線は北部およびエッセン、テューリンゲン等への重要な交通を3.35マイル短縮し、デュッセルドルフ=ハーゲン区間及びルール=ジーク鉄道の各駅からケルン=ミンデン鉄道に出る交通にとって乗換駅である Dortmund 経由の道程との競争力を強化し、Dortmund から Hamm に至るルートをはばみ、域内交通の各種交通路を短縮したのである。」(Jb. 1867, S. 66)

(21) Jb. 1868, S. 68f

(22) Köln-Berlin 間の旅客輸送にとって忘れてならないことは「Köln 行きのプロイセン=ブラウ

ンシュヴァイク賃率同盟の列車が、Mühlheim a. Rh. から Deutz 及び Köln 近郊のライン橋に至るケルン=ミンデン鉄道区間の共同利用のもとに開通したことであって、1869年7月15日より、この同盟の Schnellzug 並びに同日設置された Berlin 着発 Courierzug がケルン着発で、車両交換なしに (ohne Wagenwechsel) 運行されることになった。この連絡によって、我が社の鉄道地域と東部及び北部との間の輸送が大きな意味をもち、この輸送に限らず我が社の路線内部での輸送が活発な進展をすることを望むものである。」(Jb. 1869, S. 52f)

(23) 1869年11月1日に発売開始した国際切符は London, Antwerpen, Brüssel を起点とし Köln, Mühlheim a. Rh. から Soest まで BME を利用し Berlin 或いは Leipzig に至るもので、一方ライン周遊券は Magdeburg, Oschersleben, Iserxheim, Holzminde, Soest, Elberfeld, Mühlheim a. Rh., Köln, Coblenz-Frankfurt a. M., Halle を経由するもので、いずれも Soest-Mühlheim a. Rh. 間をその一部としていた。(Jb. 1871, S. 63-4)

(24) Vorträge wegen Einstellung von Schlafwagen in die auf den Strecken Aachen-Berlin und Frankfurt a. M.-Berlin coursierenden Nacht-Courierzüge, in VT, S. 436f

(25) Jb. 1867, S. 66f

(26) Akten im Verkehrsmuseum im Nürnberg (AbK. AVN) I R 79(1), Bl. 35 ; Jb. 1870, S. 58 1870年7月24日に開通したこの鉄橋は普仏戦争を背景に、まず軍事列車 (Militärzügen) が通過することになった。(Jb. 1870, S. 4)

(27) フェリーポートによる鉄道車両の輸送は 1870年 113,139両 1871年 104,427両 1872年 100,302両となった。(Jb. 1872, S. 113)

(28) Kech, E., *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik*, Leipzig, 1911, S. 50

(29) Fölsing., F., *Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Eisenbahndirection während der 100 Jahre ihres Bestehens*, in : *Hundert Jahre Eisenbahn direction Wuppertal 1850-1950*, Wuppertal-Elberfeld, 1950, S. 16 ; Hoth, W., *Die Industrialisierung einer rheinischen Gewerbestadt*, dargestellt am

Beispiel Wuppertal, Köln, 1975, S. 37 f  
u. 41., Abb. 1

(30) Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, betreffend der unterm 22. September 1856 abgeschlossenen Vertrag wegen Verschmelzung des Unternehmens der Düsseldorf-Elderfelder Bergisch - Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, in STATUT, S. 40 ; Gaspers, H., Die erste Westdeutsche Eisenbahn in : *Unsere bergische Heimat*, 5/1955

(31) Außerordentliche General- Versammlung vom 29. November 1862, in EME EtW, S. 91

(32) Kocks, W., *Verhaltensweise und geistige Einstellung niederbergischer Unternehmer der frühindustriellen Zeit*, Köln, 1956, S. 8

(33) Allerhöchste Bestätigungs -Urkunde vom 16. February 1863, in STATUT, S. 59

(34) AVN IR 79(1), Bl. 30 ; Waldeck, a. a. O., S. 123-5

(35) Außerordentliche und Ordentliche General -Versammlung vom 30. Juni 1865, in BME EtW, S. 121

(36) Ebenda, S. 121, 135 u. 139 ; Henderson, W. O., *The State and the Industrial Revolution in Prussia*, Liverpool, 1958, pp. 187 - 8

(37) Außerordentliche General-Versammlung vom 12. Oktober 1867, in BME EtW, S. 171 f

(38) AVN IR 79(1), Bl. 31

(39) Jb. 1873, S. 1 u. 119

(40) Ordentliche General-Versammlung der Actionaire, Elberfeld, den 28. Juni 1877, AVN IRb 20

(41) Der Vortrag vom Vorsitzen der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herr Geheimer Regier-ungs-Rath Jonas in ordentliche General-Versammlung der Actionaire, d. 28. Juni 1877, AVN IRb 20, S. 3

(42) Jb. 1875, S. 112-3 ; Jb. 1871 ; Helmke, H-I., *Der Verkehr im Raum zwischen Weser und Elbe im 19. Jh. unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahn*, Köln, 1957, S. 76

(43) Jb. 1873, S. 5

(44) Anpachtung der der Westfälischen Bahn gehörigen Strecke Warburg-Haueda, in VT, S. 347 f

(45) Jb. 1880, S. 3

(46) Jb. 1881, S. 3-4

(47) その内訳は次のようになっていた。

1862年	691, 055	マルク
-------	----------	-----

1863	533, 443	
------	----------	--

1864	78, 271	
------	---------	--

1866	352, 208	
------	----------	--

1867	318, 154	
------	----------	--

1878	13, 602	
------	---------	--

1879	55, 668	(各年度 Jb.)
------	---------	-----------

(48) Jb. 1873, S. 112 f

- 1985. 1. 11. 受稿 -