

帝政ドイツにおける経済政策の二元性

— 諸邦の鉄道政策と帝国鉄道問題 —

山 田 徹 雄

DIE EISENBAHNPOLITIK IN DEN EINZELNEN STAATEN UND DAS REICHSEISENBAHNGEDANKE IN DEUTSCHLAND

Tetsuo YAMADA

Atomi Gakuen Women's University, Niiza-shi, Saitama 352

Die Diskussion um das Staatsbahnwesen in Deutschland ist fast ebenso alt wie deren erste Eisenbahnen. Die Geschichte der preußischen Eisenbahnpolitik hat mit dem Privatbahnsystem begonnen. Nachdem die Verstaatlichungspläne von v. d. Heydt getreten sind, sind zwar sie mit dem Aufkommen der deutschen Freihandelspartei zurückgegangen, aber nach der Krise von 1873 ist der Staatsbahngedanke wieder aufgetreten. Der Staatsbahngedanke fand mehr Zustimmung bei den kleineren Staaten.

Bereits vor der Gründung des Deutschen Reiches gab es in Deutschland Bestrebungen, die verschiedenen Einzelstaaten mit einem einheitlichen Eisenbahnnetz zu überziehen. Unter Führung von Bismarck unternahm Preußen den Versuch, seine Staatsbahnen dem Reich zum Kauf anzubieten. Der Versuch in dieser Richtung scheiterte am Widerstand der Länder, so daß ein Reichseisenbahngesetz gegenwärtig keine Gelegenheit auf Verwirklichung.

Key words: Reichseisenbahngedanke, Eisenbahnpolitik

〔1〕 はじめに

帝制ドイツにおける経済政策を論じる際、「帝国」(Reich)の次元と「邦」(Staat)の次元という二元性を念頭に置かねばならない。このことはまた、領邦の分裂性によって規定される経済政策上の分立主義が、どの程度までライヒによって相殺されるか、ということにもなる。

本稿においては、ドイツ資本主義の地帯構造を確認しつつ、領邦によって展開された分立主義的鉄道政策と全ドイツ的視野に立つ帝国鉄道問題の対抗関係を論じる。その際、国有化＝邦有化(Verstaatlichung)と帝国有化(Verreichung)とは厳密にその意義を確認しておく必要がある。前者はドイツ資本主義の分裂性を促すものであるが、後者はその統一性をまねくことになる。

〔2〕 地帯構造と領邦鉄道政策

農民解放と農業・土地所有の地帯別構造と産業部門別の分業構造との関連、及びそれに基づくドイツ資本主義の市場構造に関する研究は、次のような成果を残してきた。(1)

1. ドイツ資本主義の基本的性格を規定するのが、ユンカー的土地所有としての東エルベと農民的土地所有の西エルベという対抗関係であること
2. 西エルベには、最先進地域である西北ドイツと、停滞地域ではあるが東エルベと比較すれば農民の土地保有権の良好な西南ドイツが含まれていること
3. 西エルベ内部には、ライン・ヴェストファーレン、ザクセン、西南ドイツという産業革命の中心的な地域が検出されること
4. 東エルベには、ベルリンを中心とする首都圏とシュレージエンという工業地帯を含んでいること

以上である。

さて、こうしたドイツ資本主義の地帯構造と、各領邦の経済政策上の関連を明らかにするために、諸邦の鉄道政策の基本線を検討する。

プロイセンにおいては、ビスマルクによる国有化が実現する以前に「西部における私有鉄道の優位」と「東部における国有鉄道の優位」というきわだった特徴がみられた。(2)これは、ライン地方のブルジョアジー主導による私有鉄道と産業資本の形成が未成熟なオストエルベの国家主導型の鉄道の建設という、対抗関係のうちに把えられるであ

ろう。こうした対抗関係は、私有鉄道として出発したプロイセンの鉄道政策に大きな振幅を与え、国鉄、私鉄の並存体制(いわゆる「混合鉄道制度」)を経験した後、一時的に私有鉄道に傾斜した政策を以て、最終的に国有化へ向ったのである。(3)私鉄主義と国鉄主義との間の往復運動を単なる利害対立の力関係と捉えることはむづかしい。というのは、私有鉄道が優位と目されている時期は、政府が鉄道建設の財源を持ちえなかった時期と対応がみられるからである。(4)

ライン・ヴェストファーレンと並び称せられる産業革命の主導地域であったザクセン王国は、プロイセンの鉄道政策とよく似た発展過程を経験した。ライプツィヒ＝ドレスデン鉄道の建設をもってプロイセンと開始された「鉄道戦争」(5)に代表されるように、プロイセンとの対抗がきわめて類似した政策を生んだのである。即ち、私有鉄道政策を出発点とし、国鉄私鉄の並存体制を経験した後、再び私有鉄道への傾斜を深めた後、国有鉄道政策を推進し、経営難にある私鉄を買収した。(6)

以上二邦の政策にみられるように、生産力の高い基盤をもつ地域において、鉄道政策がかなり跛行的な展開をみせるのは、様々な利害を包摂しているが故であろう。

これに対して、国有鉄道政策が早くから採用されたのは、ブラウンシュヴァイク、バーデン、ハノーファー、オルデンブルクなどの中小邦であった。ドイツ内最初の国鉄は、ブラウンシュヴァイク国鉄の Braunschweig = Wolfenbüttel 区間であった。ブラウンシュヴァイクは、プロイセンとハノーファーの仲継点という地理的な意義を背景に鉄道政策が展開された。(7)また、ハノーファー公国はベルリンからライン下流域に至る通商路であると同時に、ハムブルク、ブレーメンから南部に至るルートであるという意識に立ち、すべて国有鉄道として建設が行なわれていた。(8)一般に、中小邦においては他邦との連絡の重要性が強調され、国有鉄道政策が採用される。(9)バーデンにおいては、既に1842年に国有鉄道財政が一般国家財政から分離され、国有鉄道の経済基盤が確保された。同邦の国鉄は広軌で出発したが、他邦との連絡のため大きな犠牲を払って標準軌に変更するに至る。これはドイツの幹線の技術的統一を意味するものであり、バーデンにとって邦間交通(internationaler Verkehr)が、いかに重要であるかを示

すものである。⁽¹⁰⁾

南ドイツでは、私有鉄道として出発したものの、ほとんど発展がみられないうちに国有鉄道政策が採用されることとなる。1850年に最初の国鉄が開通したヴェルテムベルクの政策は、国務大臣フォン・シュライヤー(von Schlayer)の答弁に代表される。『鉄道体系の実現は国家行政が行うべき任務であろうし、しかも直接的な国家企業(Staatsunternehmen)の型態で行うべきであろう』(1842年)⁽¹¹⁾

バイエルンにおいても、私有鉄道にあまり進展がみられないうちに、国有鉄道政策がとられるに至った。⁽¹²⁾バイエルン政府の政策は、議会における内務大臣フォン・アーベル(von Abel)の発言に端的にあらわれている。『それを所有するものが、ある程度まで邦の商業・流通を支配する鉄道の管理を、民間の手にわたすことはどうしてもできない。』(1846年)⁽¹⁴⁾けれどもバイエルンでは、その後10年足らずで、財政上の理由から鉄道政策を体系的に国家主導で行うことがむずかしくなり、1855年には再び、私有鉄道が認可されるに至ったのである。⁽¹⁵⁾

以上のコンテクストの中で、次のような点が明らかとなろう。

1. ライン・プロイセンとザクセンにおいては、私有鉄道企業を生み出しうる程度まで産業資本の発展がみられること。
2. にもかかわらず、上記2地域においてさえ、政府の保護をある程度必要としていたこと。
3. オストエルベにおいては、私有鉄道の展望が与えられないままに、国有鉄道が建設されたこと。
4. 南ドイツでは、私有鉄道が誕生しつつも、それが存続しえない程度の産業資本の発展が看取できること。
5. 中部ドイツの中小邦は、邦間流通の一環としての重要性を考慮し、国有鉄道政策を採用した事。
6. 私有鉄道制度から国有鉄道制度に移行した後、再び私有鉄道政策の傾斜する場合には、財政上の理由を考慮する必要があること。

以上である。

[3] ドイツ鉄道制度統一の試み

ドイツ諸邦における鉄道政策は、以上の指摘に

みられるように、別々の発展過程をたどり、各邦の鉄道間に有機的連関がないばかりか、邦内においても国鉄と各私鉄間に共通基盤が存在しなかった。多くの鉄道企業体を結ぶきずなは、1846年に「プロイセン鉄道管理協会」として成立し、翌年「ドイツ鉄道管理同盟」へと拡大された、いわばプロイセン主導型の国鉄、私鉄の連合体であった。これはごく限られた範囲でトランジット輸送のための直通賃率を実現したにとどまった。⁽¹⁶⁾その後トランジット輸送のための多くの賃率同盟がまさに無秩序に、鉄道企業間に形成されたが、統一的な賃率の形成には至らなかった。⁽¹⁷⁾

1849年にドイツ国民議会が立案した帝国憲法の草案は、次のような内容の鉄道条項を含んでいた。

1. 帝国当局は鉄道及びその経営について帝国の保護ないしは公共的な交通の利益が必要とされる限り、総監督権及び立法権を持つこと。
2. 帝国当局は、帝国の保護ないしは公共交通の利益が必要とされる限り、鉄道の計画に認可を与える。
3. その計画を実施すべき諸邦が、これを拒否するときには、帝国自らが鉄道を敷設する権利を有すること。

こういった規定は、諸邦レベルで無秩序に展開されている鉄道政策と並んで、ドイツ全体に及ぶ統一的な帝国鉄道政策を創り出そうとするものであった。この帝国憲法草案は、これと同様の鉄道条項を有する1849年のプロイセン、ザクセン、ハノーファーの憲法草案及び1850年のバイエルン、ザクセン、ヴェルテムベルクの憲法草案と同様に、机上の論に終わった。⁽¹⁸⁾

1867年にドイツ帝国の前身である北ドイツ連邦(Norddeutsche Bund)が成立するがこれはいわばプロイセン主導によるドイツ統一の動きであった。⁽¹⁹⁾北ドイツ連邦憲法には次の鉄道条項がみられる。⁽²⁰⁾

- 41条 ドイツ防衛の利益において、或は共同的交通の利益において必要とみなされる鉄道は帝国法により、連邦構成員の………抵抗に対しても地方主権を損わず、帝国の計算で敷設せられ、或は民間企業家に、その実施が認可され又、収用権が賦与せられ、

43条 ……できる限り速やかに、調和のとれた経営制度が実施され、特に同一の鉄道警

察規定が採用されるべきである……………。

46条 鉄道会社は、困窮の事態の発生に際して………低い賃率を採用すべき義務を負う。………前述の並びに42条から45条までの規定は、バイエルンには適用されない。だが国土防衛にとって重要な鉄道の建設及び装備の為の統一的規準を立法的方法において確立する権利は、バイエルンに対しても帝国に属する。

47条 ドイツ防衛の為に鉄道を利用することに關しての帝国の官庁の要求に、すべての鉄道経営は必らず從がねばならない。特に軍隊及びすべての軍需資材は、等しく軽減された賃率で輸送される。

我々にとってこの鉄道条項が興味深いのは次の点であろう。まず、すべての鉄道に対する監督権を連邦に帰属させようとする上記の規定が、プロイセンの主導を前提として軍事輸送と鉄道の機能に十分な考慮がおかれていること、賃率の統一が重要な一要因と考えられていること、バイエルンに留保権が与えられていることから、プロイセンとバイエルンの対抗が看守されること、つまり、統一と支邦の独自性の妥協の上になり立ったものであること、以上である。むろんこの条項は、政策の実現にはいたらず、「さしざわりのない単なる文言としての存在」にしかすぎなかった。²¹⁾

こうしたプロイセン主導の統一鉄道制度の考え方に對立して存在していたのが、バイエルン主導の構想であった。北ドイツ連邦に對抗する南ドイツを中心として、「北と南の統一」を論じたのが1867—69年のドイツ関税議會（Zollparlament）であった。当時バイエルンの首相であり、後に帝国宰相となったクロードヴィヒ・ホーエンローエ公は南ドイツによる四邦（バイエルン、バーデン、ヴェルテムベルク、ヘッセン）を南ドイツ連邦に統括し、北ドイツ連邦と連合することによって帝国統一を計る提案を行った。最初の民族的課題として、彼は各邦による鉄道の買収とドイツ鉄道同盟への諸邦の参加を考えた。²²⁾ この鉄道同盟の設立に関する条約は、次のように指摘している。

『諸邦政府は、その領土にありトランジット輸送にとって必要と認められる鉄道を、すべて購入することが義務づけられる。個々の邦は鉄道の経営を共通の規則、同一の経営規定、旅客及び貨物

輸送についての共通の賃率のもので維持されるべきである。官庁、会計制度、計算制度の管理及び組織は、あらゆる条約領域において同一の基盤の上にもたらされるべきであり、あらゆる鉄道業務の指導及び最高監督権は関税議會と連絡の上で、鉄道評議會（Eisenbahnrat）によって行なわれるべきである。邦境を越えて行なわれる輸送に關するすべての収益は、同盟金庫に繰り入れられ、邦内交通によって生ずる運賃は個々の邦によって經營される鉄道のキロメートル延長に比列して分配される。』²³⁾

上記ホーエンローエ公の構想は1871年におけるドイツ帝国の創立によって挫折する。統一的な鉄道体系の構想には、以上のように、プロイセン→北ドイツ連邦→ドイツ帝国へと連らなる基本線と、結局はプロイセン権力の前に消滅してしまう南ドイツの側からの対抗軸（バイエルン→南ドイツ連邦→ドイツ帝国）が存在していたのである。

〔4〕 ドイツ帝国憲法と鉄道制度

1871年に成立したドイツ帝国においては、ドイツ統一がプロイセンによる軍事的制覇という形をとりながらも、プロイセンと他の邦の間の様々な妥協を基盤としていた。そこに含まれる諸邦（22の君主国と3自由市）は独自の憲法と政府を持つことが許され、また、南部ドイツ諸邦にはいくつもの留保がみとめられることになった。例えばバイエルンやヴェルテムベルクには郵便、電信及び軍隊の管理に關して、独自の権限がみとめられていた。²⁴⁾

ドイツ帝国憲法は、北ドイツ連邦憲法を基本として制定され、二つの異った原則——一つは連邦参議院を中軸とする支邦の独自性の維持、もうひとつはプロイセン邦の優位に基づく中央政府の強化——によって特徴づけられていた。²⁵⁾ 帝国憲法における鉄道条項（第4条8項及び第41—47条）は、北ドイツ連邦における規定がほとんどそのまま受け継がれた。

第4条8項及び第41条は、国防上の観点と交通の公共制という点から、鉄道を帝国の監督と立法の下に置いた。この二つの利害の少くとも一つでも関わりがある限り、当該地域の支邦の反対があっても、帝国自らが新しい路線を建設・認可し、強制収用権を発動することができた。第47条によ

って、軍事利用に関する帝国官庁の要求に、鉄道が従うべき義務を定め、軍隊及び軍需資材が低廉な賃率で輸送されることが保証された。第42条は、連邦諸政府の義務として、公共交通及び統一的鉄道網のためにドイツの鉄道を管理し、そのために統一的規準に従って鉄道を新設し、整備することを定めた。第44条はトランジット輸送と運行に関する規定、第45、46条は運賃に関するものであった。⁽²⁶⁾

ところがこういった憲法の規定自体何ら強制力をもたず、違法の場合にも処罰規定が存在しなかった。また、鉄道に関して諸邦の主権を侵害しないように、あいまいさを含んでいる上に、41-47条で規定されている内容を具体化する法律がなかった。従って連邦諸邦は、憲法規定にもかかわらず、いや憲法規定故に、鉄道制度上自由でありえたのである。更にバイエルンに大幅な留保権が与えられ、バイエルンがいかに慎重に帝国の主権からまぬかれようとしたかがわかる。⁽²⁷⁾

憲国憲法に立脚した鉄道立法を実現しようとする試みは、ドイツ帝国議会においてくり返し議論された。帝国議会は1869年3月、1871年4月及び6月に圧倒的多数をもって、ドイツ宰相に帝国鉄道法及び鉄道制度のための帝国機関の設立を要求する決議を行っている。こういった要求は産業界にもみられた。ドイツ商業会議（*der deutsche Handelstag*）も同じような決議をくり繰り、ことに総括的委託権をもった帝国機関の設立を支持した他、1873年には工場主ロートシルトが、帝国による鉄道の買収を議会に請願した。⁽²⁸⁾ けれども、帝国に併合されることにさえ難色を示したバイエルンが、自邦の鉄道を帝国に提供するのに反対するのは明らかであった。ビスマルクは、当面「帝国鉄道庁」（*Reichseisenbahnamt*）の設立のみに甘じたのである。⁽²⁹⁾ ヴェルテムベルク選出の帝国議会議員エルベンは1873年3月に超党派130名の議員の支持を得て、帝国鉄道庁設立に関する法案を帝国議会に提出した。その内容とするところは、同庁が鉄道に関する情報、賃率、ダイヤグラムなどを集中管理し、苦情を裁定し、邦監督官庁と同等の権利を各私鉄に行使し、憲法にのっとり鉄道政策を行うというものであった。⁽³⁰⁾

同法案は採択されたにもかかわらず、同庁が総括的な監督権を行使できず、結局連邦主義的な原理が維持された。⁽³¹⁾ 帝国鉄道庁に対する期待のひ

とつは賃率問題の解決であった。1871年に帝国の所有となったエルザス＝ロートリンゲン鉄道（ワイマール期に至るまで唯一の帝国鉄道であった）は容積に基づく賃率制度を実施していた。ところが、西南ドイツでは、車両容積賃率、東南部では混合賃率、北部では正味価値賃率が支配的で混乱をきわめていた上に、商品の賃率分類基準が不統一であったばかりでなく、差別賃率、例外賃率が存在し混乱の度を深めていた。⁽³²⁾ 賃率問題に関する帝国鉄道庁の貢献は、1876-77年に統一的なドイツ貨物等級を実現し、改正貨物賃率が制定されたことにとどまった。⁽³³⁾

一方、鉄道立法実現の最初の試みがなされたのは、1874年に帝国鉄道庁総裁シェーレの起草によるものである。この草案の究極的な目標は、帝国による監督権の独占であったが、当面帝国監督官庁である帝国鉄道庁と諸邦監督官庁の並存を許していた。一方では、この法案は商業会議所などの経済団体にとって不十分なものであり、各種経済団体は帝国の全鉄道に対する強力な監督を要求した。他方、ドイツの中小邦にとって、この法案は極端すぎたので、諸邦は危惧を感じ、鉄道に対する監督権を手離そうとしなかった。結局、この法案は秘密裡に取り下げられる運命にあった。⁽³⁴⁾

帝国鉄道庁の次の総裁マイバッハ（後のプロイセン鉄道大臣）は、1875年に帝国鉄道法の第2次草案を起草した。この草案は帝国監督権と支邦監督権を明確に区分した。まず第2条において「鉄道制度に対する直接的監督権が帝国に属す」と規定している。また、新規の鉄道建設、駅の設備、駐車場の設立、ダイヤグラム及び賃率制度も帝国機関の監督下におかれた。特に連邦参議院に管理、財政状態、経営指導に関する広汎な権利が容認され、もっぱら鉄道の認可と所有だけが諸邦にまかされた。しかしこの法案も多くの反対にあった。まずドイツ私鉄同盟が取引所を動員し、鉄道債権が無価値になると宣伝した。⁽³⁵⁾ 更に、帝国権力の強大化を嫌うものがこれに加わった。我々はその例として南ドイツの反対を指摘することができるであろう。⁽³⁶⁾

1875年6月に、プロイセン政府は連邦諸政府と非公式な協議を行った結果、帝国の監督権が法案から削減されることになった。ここに至って、骨抜きとなった法案をマイバッハが取り下げるに至った。この二つの草案の運命は帝国鉄道庁の無

力を暴露するものである。ドイツの鉄道制度に影響力を行使しうるのは、帝国鉄道庁総裁よりもむしろ、プロイセン公共事業省の大臣であった。⁽³⁷⁾

〔5〕ビスマルクの帝国鉄道計画

以上二度に渡る帝国鉄道法の挫折によってビスマルクは法的解決をあきらめ、帝国によるドイツ鉄道の直接的獲得の計画が浮び上った。当時ビスマルクの手足となって活躍していたマイバッハは1875年に「帝国のための鉄道の買収」という論文をBerliner Aktionärに発表し、帝国鉄道構想をあきらかにした。これは帝国宰相にドイツの鉄道を買収する権利を与えるという内容を含んでいた為、各方面から活発な議論を呼んだ。⁽³⁸⁾ そうした中で1867年には『プロイセン年報』(Preußische Jahrbücher)に次のような内容を含んだ論文が掲載された。

「中小邦の存在及びプロイセン行政の弱体の為に残念ながら我国ほど鉄道制度が内部混乱している大国は他にない。ベルリンからカールスルーエに旅行するのに六つの独立した鉄道制度を通過しなければならぬし、鉄道職員のだれ一人として、いわんや民間鉄道員のだれ一人として1357の賃率を正しく区別できないし、ドイツの一方の端から他方の端へ送られる貨物の輸送費を正確に計算できない。………こういった障害は一定の賠償とひきかえに帝国がすべての鉄道所有を獲得することによってのみ解決される」(傍点、引用者)⁽³⁹⁾ さらにドイツの商・工・農業の国際競争力に触れ、「60—90年代にフランスの鉄道所有はまったく賠償もなしに、民間企業から国家に移管された。ベルギーは1869年以来私鉄の買収が始まり、もはや主要路線には認可が与えられず、非常に安価な貨物及び旅客運賃が保証されている」⁽⁴⁰⁾と指摘して、帝国による安い賃率によってドイツ商品が国際競争力を強めることを提案した。

マイバッハを中心とする帝国鉄道構想の考え方は、ビスマルクの支持のもとに大きな論争を引き起すことになる。ビスマルクは強大な監督権をもつ鉄道法の成立のために、プロイセン政府はすべての鉄道所有権を帝国に移管する用意のあることを明らかにした。⁽⁴¹⁾ ビスマルクが帝国鉄道問題に積極的に介入の姿勢を示した1875—76年には、連邦諸国とりわけヴェルテムベルク、ザクセン、バイエルンを中心に反対論が続出した。⁽⁴²⁾

ビスマルクは、この法案を帝国議会に提出することを断念し、これにかわって1876年3月24日プロイセン下院に、「鉄道に関する国家の所有権及びその他の権利をドイツ帝国に移譲することに關する法案」を提出し、それは次の内容を含んでいた。⁽⁴³⁾

1. 国有鉄道ばかりでなく、私有鉄道も含めたプロイセンの鉄道主権の帝国移管を意味していたこと
2. プロイセンの私鉄の中には、自邦を越えて路線を有していたものがあることから、北ドイツの鉄道全体に対する事実上の支配権が帝国下に置かれること。
3. 従って中小邦からの国有鉄道＝国有財産の没収を意味していたこと。
4. 連邦諸政府の鉄道政策が帝国に継承される展望を含み、帝国の連邦主義原理を喪失するものであること。

など総じて、プロイセンを除いた諸邦の犠牲の上に立ったものであった。

この法案に対する反対論は、上院においては主に連邦主義的右翼から、下院では中央党及び左翼から出されたが、5月2日、両院で可決されるに至った。⁽⁴⁴⁾

しかしながら、こうした帝国鉄道構想に対する姿勢で重要なのは、邦議会にみる非プロイセンドイツの動向である。

バイエルンでは、帝国鉄道計画の忌避がもっとも早い時期から、もっとも徹底して行なわれていた。既に1876年の議会において、『政府がこの新たな鉄道に基づく統一の試みに対して断固として抗議をしないのではないか、政府は留保権が与えられていない連邦諸国を助けようとししないのではないか』という質問が出された。⁽⁴⁵⁾ これに対してフォン・プフレッツナー(von Pfretzschner)首相は、次のような解答をした。『王国政府はこの事態のこれからの展開の課題を二重の意味で認識している。政府はバイエルンの鉄道については、留保権を守り帝国への譲渡は考えていない。政府は又、帝国憲法に命じられたやり方で、バイエルン以外の諸邦が帝国の手に集中化されるのにも反対するであろう』⁽⁴⁶⁾

ザクセンにおいても連邦主義が広く支持されていた。帝国鉄道庁が連邦政府に対して、全ドイツにおいて客車の等級と切符の色を統一する提案を

行ったときですら、ザクセン政府は拒否してきた。1876年2月5日、ザクセンの商業会議所・工業会議所の代表がドレスデンに集まり、帝国によるドイツの鉄道の接収に反対することを決議した。議会においては、二つの動議が下院に提出された。ひとつは、保守党と進歩党の支持によるもので、ドイツの鉄道が帝国によって買収されることに反対するもの、もうひとつは国民自由党の支持のもとに提出された帝国鉄道計画の早期実現をめざすという動議であった。第一の動議が、66対7で可決され、ザクセンにおいても、ビスマルクの計画は帝国内の平和を脅すことが確認されたのである。(47)

比較的、冷静な受けとめ方をしたのはバーデンであった。邦議会における商務大臣の答弁は、明確な回答を控え、次のような考えを述べた。ベルリンからの提案はその内容も形態も知らされていないので意見を述べることはできないし、将来の態度決定についてもいうことができない。政府が同意しようと拒否しようと、一つのことだけは確実である。即ち、政府は鉄道の所有と経営がバーデンにどの程度許されるのか、という点だけは見のがさなかつもりである。以上の内容であった。(48)

ヴェルテムベルクにおいては、少数ではあるが有力な議員がビスマルクの計画を強く支持した。帝国議会議員エルベンがその先頭に立ち帝国思想を流布させた。議会では、三つの動議が出される混乱を生んだ。ひとつはシュミット(Schmid)、ザルヴァイ(Sarwey)を始めとして、国民自由党及び与党の30人の議員が提出したもので、帝国鉄道の拒否及び帝国鉄道法の免除を主張するもの、第二の動議はエルベンを中心に四人の国民自由党、ドイツ党員の提出したもので、ドイツ鉄道網の帝国による買収をみとめるもの、第三にエステルレン(Oesterlen)及び15人の中央党員を中心とするもので、ビスマルクの計画に反対し、政府の監督を要求するものであった。このうち、第一の動議が圧倒的多数(87対8)で可決され、ここにおいても連邦主義原理が確認された。(49)

こういった動向とは異なる姿勢をヘッセンに見ることができる。ヘッセン州議会では下院議員フォン・ラベナウ(von Rabenau)を中心に、ビスマルクの政策を支持する動議が提出され、32対8で可決された。(50)

ドイツ諸邦による帝国鉄道計画に対する反対姿

勢は、1876年4月のプロイセン法の運命にとって決定的であった。ビスマルクは、プロイセン議会によって承認された提案(プロイセン鉄道の帝国への移譲に関する法)を、連邦参議院へ提出するのを断念するに至った。(51)つまり帝国鉄道は、プロイセンという狭い枠の議論を越えて、帝国機関へ論議を拡大することが不可能になってしまったのである。

〔6〕 おわりに

鉄道が帝国有化され、統一的な鉄道政策が全ドイツ的な次元で展開されるのは、ワイマール時代まで待たねばならなかった。こういった経済政策レベルでとらえるドイツ帝国は「ドイツの統一」というファクターよりも、「連邦主義の強固な土壌に立つ妥協の産物」なる色彩が強くあらわれている。ビスマルク体制下に実施された政策が、実は支邦の独自性、とりわけ南ドイツ諸邦と経済基盤の豊かなザクセンの自立性を再確認することがあっても、それを弱めるということは決してなかった。

従ってドイツ帝国におけるプロイセンの主導性も相対概念であって、「統一されたドイツ像」すらも、相対化して考えなければならないであろう。

〔注〕

- (1) 松田智雄『近代の史的構造論』近代思想社 1984年。同『ドイツ資本主義の基礎研究』岩波書店、1967年。同「ドイツ資本主義構造論に寄せて」川島・松田編『国民経済の諸類型』岩波書店、1968年。大野英二・住谷一彦「ドイツ資本主義分析と『資本類型』」(下)『思想』1965年2月号。大野英二『ドイツ資本主義論』未来社、1965年。川本和良『ドイツ産業資本成立史論』未来社、1971年。渡辺尚「『ドイツ』資本主義と地帯構造」大野・住谷・諸田編『ドイツ資本主義の史的構造』有斐閣 1972年。肥前栄一『ドイツ経済政策史序説』未来社、1973年。
- (2) Jagtiani, H.N., *The Role of the State in the Provision of Railways, 1924*, PP. 88-9, Appendix F
- (3) 拙稿「ドイツ産業革命期におけるプロイセン鉄道政策の展開」『社会経済史学』39-4, 同「プロイセンにおける鉄道と国家」『経営史

- 学』16—4。
- (4) Jagtiani, op. cit., pp. 48—9; Henderson, W.O., *The State and the Industrial Revolution in Prussia*, Liverpool, 1967, P. 187.
- (5) Gisevius, H. F., *Zur Vorgeschichte der Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkriegen*, Berlin, 1971.
- (6) Kech, E., *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik*, Leipzig, 1911, S. 100
- (7) Widenfeld, K., *Deutsche Eisenbahngestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19en Jahrhundert*, in: *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1940, S. 54
- (8) Clapham, J.H., *Economic Development of France and Germany*, 1914, P. 153
- (9) このことは逆に、経済的自立性の可能性がある限り、鉄道を民間企業に任せうる余地が存在することになる。
- (10) Widenfeld, a. a. O., S. 52—3
- (11) Kech, a. a. O., S. 81 u. 90
- (12) Widenfeld, a. a. O., S. 56 *Staatsunternehmen* に「国家企業」という訳語をあてたのは、ドイツの鉄道企業に〈国有企業〉と〈国営企業〉が存在するためである。
- (13) Clapham, op. cit., P. 153
- (14) Widenfeld, a. a. O., S. 56
- (15) Kech, a. a. O., S. 64
- (16) derselbe, S. 101—2, Ritter, P., *Zur Frage der deutschen Eisenbahngemeinschaft*, 1913, S. 7, Henderson, op. cit., P. 166, 180 北條功「ドイツ産業革命と鉄道建設」高橋幸八郎編『産業革命の研究』岩波書店, 1970年, 235ページ。
- (17) 石井彰次郎「ビスマルク的の国有について——プロシアの鉄道国有——」『経済理論』41, 39—40ページ。
- (18) Kech, a. a. O., S. 103
- (19) 北ドイツ連邦は、ドイツの「プロイセン的軍事的性格規定」という特徴をもつ上からのドイツ統一であった。(松田智雄「ドイツ資本主義構造論に寄せて」前掲書, 483ページ)
- (20) 石井彰次郎, 前掲論文, 39—40ページ
- (21) Kech, a. a. O., S. 103—4
- (22) derselbe., S. 104; Ritter, a. a. O., S. 7
- (23) Kech a. a. O., S. 104—5
- (24) 村瀬興雄『ドイツ現代史』東大出版会, 101—103ページ
- (25) 飯田収治他著『ドイツ現代政治史』ミネルヴァ書房, 124ページ
- (26) Kech, a. a. O., S. 105—6
- (27) derselbe, S. 107—8
- (28) derselbe, S. 108—9; Alberty, *Der Uebergang zum Staatsbahnsystem in Preussen*, Jena, O. J., S. 11
- (29) Clapham, op. cit., P. 346; Ritter, a. a. O., S. 26
- (30) Alberty, a. a. O., S. 8; Kech, a. a. O., S. 109
- (31) 鉄道省運輸局『独逸鉄道概観』(昭和3年) 10ページ
- (32) Bloemers, K., *Der Eisenbahntarif-Kampf*, herausgegeben von Born, K. E., *Moderne Wirtschaftsgeschichte*, Köln u. Berlin, 1966, S. 151 ff; Ritter, a. a. O., S. 28 ff; Clapham, op. cit., P. 346 石井前掲論文, 68—70ページ
- (33) 『独逸鉄道概観』10ページ
- (34) Alberty, a. a. O., S. 9—10; Kech, a. a. O., S. 110—1
- (35) Kech, a. a. O., S. 111—2
- (36) 例えばヴュルテムベルク議会のメンバーであったモーリツ・モールは当時もっとも熱心な分権主義者で、帝国権力の介入に反対する論文を発表して、諸邦に大きな影響を与えた。(Alberty, a. a. O., S. 10—11)
- (37) Kech, a. a. O., S. 112
- (38) Alberty, a. a. O., S. 12
- (39) derselbe, S. 13
- (40) derselbe, S. 13—4
- (41) derselbe, S. 15; Kech, a. a. O., S. 113
- (42) その代表であるヴュルテムベルクの交通大臣フォン・ミットナハトは、同邦が鉄道を帝国の人身御供にさし出す考えをもっていない、と強く反対意見を表明している。(Alberty, a. a. O., S. 15)
- (43) 同法案の条文は Kech, a. a. O., S. 114 参照
- (44) Alberty, a. a. O., S. 18—21
- (45) Kech, a. a. O., S. 116
- (46) Alberty, a. a. O., S. 26

- (47) derselbe, S. 22-3, Kech, a. a. O., S. 116-7
- (48) Kech, a. a. O., S. 117; Alberty, a. a. O., S. 26-7
- (49) Kech, a. a. O., S. 117-8; Alberty, a. a. O., S. 25-6
- (50) derselbe, S. 27
- (51) Kech, a. a. O., S. 118 帝国鉄道計画に反対する意見は、「ドイツ私鉄連合」のような私有鉄道サイドにみられた (Alberty, a. a. O., S. 27-8) ほか、大蔵大臣カムプハウゼン、商務大臣アーヒェンバッハのようにプロイセン政府部内にも消極論がみられた。(Kech, a. a. O., S. 118-9; Alberty, a. a. O., S. 31)

— 1985. 11. 30 受稿 —