

## 「ドイツ鉄道史」研究の動向と視角

—ドイツ資本主義研究の一視角—

山 田 徹 雄

### EINGE SCHRIFTSQUELLEN ZUR EISENBAHNKUNDE MIT BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER GESCHICHTLICHEN ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN EISENBAHNEN

Tetsuo YAMADA

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

近代におけるドイツ資本主義研究の進展，とりわけ地域研究の深化にともなう地帯構造的把握は，ドイツ資本主義の「統合論」「地域分化論」という二つの対立する見解を生み出している。この問題は，ドイツにおける鉄道建設が経済的統合を促したのか，それとも地域分化を導いたのかという視角を提示しよう。この点で，我が国では従来のドイツ鉄道史研究が専ら，プロイセンを対象としてきたことに反省を加え，ドイツ内の諸邦を基盤とする鉄道史研究の必要性を訴える。

Key words : Eisenbahn, Reichsbahn, Eisenbahngeschichte

## はじめに

「ドイツ鉄道史」の研究を進める上で、二つの大きな困難が伴う。ひとつは、研究そのもののうちに内在する複雑さであり、もうひとつは、資料の存在状況に関するものだ。

第一の点は、鉄道主権に起因する。ビスマルクによるドイツの「統一」をもってしても、「帝国」という名を冠する「連邦制」国家が実現されたにすぎず、鉄道行政は錯綜を極めていた。

ライヒの次元での「国有鉄道」に相当する帝国鉄道(Reichsbahn)は、ワイマール時代に至るまできわめて限られた存在でしかなかった。これに対してシュタート(支邦)レベルの鉄道は、例えばプロイセンでは、次のようになっていた。「私有鉄道」「国有鉄道」「国営私有鉄道」が、プロイセンの主権のもとに混在している上に、「プロイセンの私有鉄道」に対して、ドイツ以外の国が参加する事例もみられたのである。<sup>(1)</sup>

ドイツにおいては、この他にプロイセンと相似的な鉄道の体系を有していたザクセン、国有(＝邦有)鉄道政策が早くから採用された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、私有鉄道が誕生しつつも、その発展をみないうちに国有鉄道政策がとられるに至ったヴュルテムベルク、バイエルン等の南ドイツ諸邦の鉄道主権が錯綜していたことを指摘しておこう。<sup>(2)</sup>

従ってケーススタディーを、いかにして、またどの程度まで一般化しうるのか、という困難が常につきまとう。

次に、資料上の制約も、ドイツ鉄道史の研究を困難にしている一因である。各鉄道企業の『営業報告書』『定款』等は、近年、「ニュールンベルク交通博物館」に各地に散在していたものが集められるようになっており、また、各地のアルヒーフには地域研究にとって垂涎的となる資料が数多くみられる。しかしながら、鉄道行政に関する事項は、プロイセン内務省の文書として記録され、また鉄道企業への援助に関する問題はプロイセンの大蔵省の所轄事項に記録が残されていたことから、現在では東ドイツのメルセブルクにあるDeutsches Zentral ArchivのHistorische Abteilung IIのうちに以上二系統の資料が収められている。<sup>(3)</sup>このことが、研究上の「障害」とはいえないまでも、大きな「制約」となっていることは、

否めない事実だ。

## I ドイツにおける鉄道史研究

ドイツにおける「鉄道研究」は同時代人の鉄道論文の形で始まるが、差し詰めフリードリヒ・リストがその代表といえよう。リスト以外にも、鉄道の生みの親ともいべき人物は、ドイツ各地の鉄道建設史に登場する。ライン、ヴェストファーレンでいえばハンゼマン、カムプハウゼン、ハーコルト、またバイエルンではフォン・バーダー、シャーラーなど列挙に暇ない。彼らは鉄道論文の執筆にとどまらず、政治家・官僚・企業家として鉄道の実現に貢献したのである。<sup>(4)</sup>にもかかわらずリストがドイツの鉄道の「父」と称せられているのは、彼の鉄道論が体系的であり、国民経済の形成という視点を有していたことによる。<sup>(5)</sup>

ドイツにおいて鉄道の研究が「歴史」として意識されるに至ったのは19世紀末のことであり、1879年に始まるプロイセンの鉄道の国有化に触発されたことはいうまでもない。こういった背景を基に、1880年代にはプロイセン公共事業者によって刊行されたArchiv für Eisenbahnwesen誌上に、多くの鉄道史研究が登場した。<sup>(6)</sup>

一般に、この時期に至るまでの鉄道研究・鉄道史研究の問題意識には、「国鉄か私鉄か」という図式が根底にみられたが、プロイセンにおける「国有化」の実現によって、それが後退して行く。こうした中で、鉄道史研究の古典と交通経済学の古典があらわれ、体系化が計られるに至る。<sup>(7)</sup>また、ワイマール期には、鉄道の「帝国国有化」が実現され、ここによろやく「ドイツレベル(ライヒ次元)における国有化」にこぎつけたのである。1835年には、ライヒス・バーンによって戦前の鉄道史研究の金字塔である『ドイツ鉄道百年史』が刊行された。<sup>(8)</sup>

第2次大戦中における研究の中断の後、戦後ドイツにおいて行なわれた研究は、文献リスト〔I〕に年度ごとに整理されている。これをテーマ別に分類したのが〔第1表〕である。

〔第1表〕戦後ドイツにおける鉄道史研究の傾向（1947～1976）

年度	政 策 史	鉄 道 思 想	国 有 化	鉄 道 企 業 ・ 路 線	地 域 研 究  (カ ッ コ 内 政 策)	賃 率	蒸 気 機 関 車	シ ュ ト ロ ウ ス ベ ル ク	鉄 道 労 働 者	労 働 市 場	経 済 発 展 と の 関 連	他 産 業 と の 連 関	ユ ン カ ー と ・ ブ ル ジ ョ ア ジ ー	商 業 資 本	植 民 地
47	1														
48	1	1													
49															
50			1												
51				1											
52															
53															
54	1														
55				1	2										
56					1										
57				(1)	2	1									
58							1								
59					2										
60						1		1							
61				1	2			1							
62													1		
63															
64		1							1						
65	1				1						1				
66	1	1		(1)	1	1									
67															
68				1	1										
69															
70									1						
71															
72				(1)	1				1						
73											1	2			
74				1	1		1			1				1	
75											1				
76															1

以下この2つを手懸りに議論を進めよう。

戦後における鉄道史研究は Nordmann (1947) によって再開されたが、戦前の研究の焼き直しで、古くからの傾向である政策史研究の枠内に留まり、脚注もなく、また参考文献すら明示されていなかった。1954年に至るまでの時期で注目すべきものは、Caspari (1951) と Mottek (1950) で

ある。前者は、学部卒業論文であるにもかかわらず、鉄道の経済的意義を解明しようと試みた水準の高い論文である。一方、後者は、東ドイツにおける学位論文で、国家独占資本主義との関連で、プロイセンの鉄道国有化をとりあげた異色の研究である。

1955年以降は、地域研究が圧倒的比重を占める

に至る。即ち、州・市など地方アルヒーフを利用し、西ドイツ内の一地域にスポットをあてた実証的研究によって、鉄道史研究が深化したのである。ドイツに古くからある地域史研究の伝統を背景としていることはいうまでもないが、東ドイツに存在する資料を扱うことが不可能であったことにも、その一因があろう。とはいえ、一次資料の活用によって、西部ドイツ諸邦・諸地域の鉄道研究が飛躍的に進展した時期であった。

1960年代は、地域研究が依然として多数を占めているものの、研究者の問題関心が多角化したところにその特徴があった。1962年に東ドイツのEichholtzが三月前期におけるコンカーとブルジョアジーの鉄道建設に対する姿勢を明らかにし、この研究は、我が国における北條氏（文献リスト〔Ⅲ〕、〔5〕〔6〕）及び石垣氏（同、〔7〕）の研究に少なからぬ影響を及ぼしている。一方、西ドイツではVoigt（1965）が国民経済の中に交通体系を位置づけた。この二つの研究は、マルクス経済学と近代経済学という二つの理論体系を基盤に、東西両ドイツにおける二つの異なった鉄道史研究の方向づけを行うことになった。

また60年代には、同時代人の鉄道建設活動に対する関心の高まりがみられた。1961年にHarkortの鉄道プラン（Harkort, Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, 1833）が復刻され、またvan Eyll（1966）によってCamphausenとHansemannの鉄道建設活動に焦点があてられた。この時代の鉄道創設者に対する問題関心は、van Eyllの論文の掲載雑誌がTraditionであることから、企業者史という視点にあった。

1970年代の研究においては、経済的な視点が前面に登場してきた。豊富な統計資料に裏づけられたWagenblass（1973）は、鉄道建設と鉄工業・機械工業の関連を扱った。また、鉄道建設労働者（Eisenbahnbauarbeiter, Eisenbahnarbeiter）は、例えばObermann（1970）にみられるように、東ドイツにおいてマルクスに依拠する研究が行なわれてきたが、Wortmann（1972）は、ケルン・ミンデン鉄道の鉄道工夫を対象に、始めて西ドイツ的な問題関心から、このテーマにアプローチした。

Fremdling（1975）は、計量分析によって、鉄道を産業革命の主導部門として位置づけ、ここに始めて生産関数などのモデルが鉄道史に実証レベルで適用されるに至った。また、新資料の発掘も進

み、Steitzの研究には、東ドイツのメルセブルクにあるDeutsches Zentral Archivが利用され、行政サイドからの視点が一層深まったのであった。一方、東ドイツにおいてはBeyer（1974）が、豊富な資料の裏づけをもとに、ライプツィヒ商業資本の鉄道建設に対する活動を明らかにしている。

このように、70年代前半の研究は、単に鉄道建設、鉄道政策を扱うのではなく、新資料を発掘したり、鉄道と他の部門との連関を解明するといった形で、鉄道史研究が幅を広げたといえよう。

文献リスト〔Ⅱ〕は、1980年代に刊行された鉄道関係の出版物であるが、いずれも「資料的価値」があるか「古典の復刻」であるか、或いは、その両者である。Helmholtz u. Staby（1980）は、ドイツの蒸気機関車の技術データ、設計図を収録した復刻資料である。Supper（1981）、Meyer（1984）は、いずれも19世紀末の古典的研究を復刻したものの。Handbuch（1984）は、鉄道の開通区間・延長・年月日、認可主体・年月日・対象、国有化年月日などが収められているが、「帝国鉄道庁」の編によるものの復刻である。Stichwort（1985）は、ブロックハウス百科事典にみられるEisenbahn, Lokomotive等の項目を、1838年以降の版について復刻、解説が加えられている。また、Gerlach（1986）は、ドイツ、オーストリー、スイスの鉄道史地図で、資料的価値が高い。

1980年代に入って、強烈な問題意識に支えられた意欲的な研究があきらかに消滅したようである。それ故、「古典の復刻」という形をとりつつ、鉄道史研究が「反省」と「模索」の時代に入ったものと考えられる。

## Ⅱ ドイツ鉄道史の研究視角と我が国の動向

この項では、ドイツ鉄道史の研究視角を主としてテーマ別に、我が国の研究動向との関連で、若干の展望をも混えて論を進めたい。

我が国において、ドイツ鉄道史が本格的に扱われるに至ったのは、リストの鉄道政策との関連であった。即ち、富永祐治（文献リスト〔Ⅲ〕-〔1〕）は、リストの「北米通信」「国民的体系」「ドイツ鉄道組織」に加えて、歴史派経済学における交通研究（ロッシュャーとクニース、シュモラー）をとりあげ、またザックスの古典をも紹介した。この分野の研究は長い空白期間の後、大谷津晴夫（文

献リスト〔Ⅲ〕-〔2〕)が、経済学説史研究の一環としてリストの鉄道政策をとりあげた。また、小笠原茂(文献リスト〔Ⅲ〕-〔3〕)は、「鉄道が国内市場形成にいかに関与する役割を果すか」をリストを通じて明らかにしている。さらに初期のドイツ鉄道史研究が追究すべき問題として①鉄道建設主体 ②鉄道建設の組織と建設資金 ③土地収用と地主との利害調整 ④国家による配当保証 ⑤領邦・地域・会社エゴイズムの克服、の5点を指摘しているが、いずれも今後の研究に示唆を与えるものである。

我が国における鉄道史研究の大半は、経済史的な視角によっているが、安藤英治(文献リスト〔Ⅲ〕-〔4〕)は、その嚆矢である。

産業革命と鉄道建設に関する研究は、数多くみられるが、その出発点となったのが、北條功(文献リスト〔Ⅲ〕-〔5〕、〔6〕)で、Eichholtz(1962)に依拠しつつ、産業革命の前提としての鉄道建設をドイツに固有な性格として論ずる。石垣信浩(文献リスト〔Ⅲ〕-〔7〕)も、Eichholtzに依拠するものである。これに対して、小笠原茂(文献リスト〔Ⅲ〕-〔8〕)は、Fremdling(1975)、Wagenbiass(1973)など、70年代におけるドイツの研究成果を採り入れたところに特徴がある。高橋秀行(文献リスト〔Ⅲ〕-〔9〕)も、Wagenbiass等の成果を採用したものである。

ドイツ産業革命において鉄道をいかに位置づけるか、というテーマは古くから論じられてきた。とりわけ、鉄道を産業革命のリーディング・セクターと把握する考えは、前記 Fremdling(1975)の他にも、「産業革命研究」の中で論じられている。<sup>9)</sup> 東ドイツの産業革命史家モテックが「産業革命の展開を貫徹させた決定的な固定資本の投下は、綿工業でも繊維工業でも軽工業一般でもなく、むしろ交通産業であった」とりわけ「40年代の鉄道建設が決定的であった」<sup>10)</sup>と指摘した点が想起されよう。

産業革命の前提として鉄道を論ずる際、国内市場の形成要因という視角が浮かびあがる。「鉄道建設は市場形成者(Marktbildner)として作用した」<sup>11)</sup>といえ、疑問の余地がないようにも思える。

確かにドイツでは、イギリスやベルギーと比較した場合、運河時代をほとんど経験していないために、国内市場の形成にあたって、鉄道が果たした

役割を過少評価することは慎まねばならない。とはいえ、こういった議論には、鉄道網の拡充によってドイツ内の諸市場が名実ともに統一され、国内市場が創出されたという暗黙の前提があるのではあるまいか。北條功(文献リスト〔Ⅲ〕-〔6〕)の慎重な指摘——「鉄道の建設と平行して統一市場形成の傾向がみられるが、もちろん鉄道は単にその傾向を促進したにすぎない」(同、201ページ)——を、さしあたって考慮に入れておこう。

産業革命の進展にともなう鉄道と市場の関係は、ドイツ経済の統合論と地域分化論の次元に移しかえると、鉄道の出現がドイツ経済の「統合」に作用したのか、「地域分化」に作用したのか、という問題に発展させることができる。山田徹雄(文献リスト〔Ⅲ〕-〔11〕)はライン・ヴェストファーレンが鉄道を通じて地域内流通を飛躍的に増大させ、また各地域との市場関係を多面化＝相対化したことを実証し、同(文献リスト〔Ⅲ〕-〔12〕)は、ニュールンベルクと周辺農村地域間に農工分業関係が鉄道によって促進され、鉄道が地域経済的循環を強める可能性が展望された。

石垣信浩(文献リスト〔Ⅲ〕-〔13〕)は、ルール＝ライン石炭流通圏が、1850年以降、鉄道の発展によって再編成されたことを指摘している。また、藤田幸一郎(文献リスト〔Ⅲ〕-〔14〕)は、市壁の外に作られた駅が、閉鎖的な都市を開放し、都市への人口移動が促されたことを論証した。この二つの論文は、いわば鉄道史の周辺領域を埋める研究として重要である。

鉄道の旅客輸送は、労働市場の動向と密接な関わりがあるものの、この点では従来、研究成果があまり多くみられない。鉄道企業が工業の中心地に労働力を輸送することを考え始めたのは、支線・ローカル線を建設して地域的な旅客輸送に乗り出す1880年以降のことであった。<sup>12)</sup>つまり、産業革命期の鉄道は労働者の通勤手段ではなかったし、また当時は幹線による貨物輸送が主流であったことから、人的輸送に関する研究者の関心はきわめて薄い。

労働者階級の形成という観点から、「鉄道建設労働者」(Eisenbahnbaubeiter)が東ドイツにおいて注目され、Kucznski, Eichholtz, Wolfgramm, Obermann等にとらえられてきた背景には、マルクスが『資本論』第23章において、農村に起源を持ちながら工業に従事している「移動民」とし

て言及したことがある。<sup>93</sup> これに対して Wortmann (1972) は「鉄道労働者は、ひとことでいえば、もはや Pauper ではないが、まだ Proletarier ではない、彼等は革命の展望がない自由な賃労働者であった」(S. 240) とする。とはいえ、この分野の研究は、ようやく緒についたばかりである。

経営史的な観点から、鉄道企業の資本調達を分析した山崎彰(文献リスト〔Ⅲ〕-〔15〕)の研究は、従来暗黙の前提と考えられていたことを、くつがえす内容を含んでいる。即ち、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があり、従って資本市場の形成過程における鉄道株の重要性が協調されてきた。ところがライン鉄道を事例研究した結果、初期の鉄道企業は資本調達において優先株や優先社債に依存していたことが、この論文において実証されたのである。この研究に触発された山田徹雄(文献リスト〔Ⅲ〕-〔16〕)は、ベルク・マルク鉄道について、鉄道企業の資本調達に占める優先社債の決定的な重要性を指摘した。ライン地方の鉄道ですら、普通株への依存の度合いが小さいということは、全ドイツの規模で一般化する議論ではなかろうか？

鉄道政策を論ずる際に、ライヒの次元の政策とシュタートの次元の政策の二面性があることを出発点に考えなければならない。(文献リスト〔Ⅲ〕-〔17〕) 従って国有化=邦有化はドイツ資本主義の分裂性を促すものであり、その前史は、例えばプロイセン・ザクセン間の鉄道政策をめぐる「鉄道戦争」(Eisenbahnkrieg)に求められる。(Gisevius (1981) また、各邦の政策は、ドイツ資本主義の地帯構造、<sup>94</sup> ドイツの民族と国家をめぐる問題<sup>95</sup> などとも関係が求められるであろう。

また、ライヒとシュタートの二元的な政策を、財政的観点からアプローチしたものに、文献リスト〔Ⅲ〕-〔18〕及び〔24〕がある。

鉄道政策に関する我が国の研究においては、シュタートのレベル、とりわけプロイセンのみに焦点があてられてきた。(文献リスト〔Ⅲ〕-〔19〕及び〔20〕) こうした中で、山崎彰(文献リスト〔Ⅲ〕-〔25〕)は、三月前期のプロイセンの鉄道政策を、鉄道資本の形成との関係でとりあげたすぐれた研究成果をもたらした。

なお、プロイセンの鉄道政策に関する我が国の研究史には、もうひとつ「ビスマルク的国有」と

いうエンゲルスの規定をめぐる論争をつけ加えておこう。(文献リスト〔Ⅲ〕-〔21〕及び〔22〕)。

最後に、交通政策史の視点から、プロイセン、ザクセン、ヴェルテムベルク、オーストリー等の鉄道史に検討を加えた池田博行(文献リスト〔Ⅲ〕-〔25〕)の業績をあげておく。

#### おわりに

従来の鉄道史研究においては、ドイツ鉄道史をプロイセン鉄道史に置き変えてみてきたように思える。現実には、ワイマール以前に仮にドイツの鉄道が存在していたとすれば、エルザス=ロートリンゲン鉄道(=帝国鉄道)だけで、ほとんど無視しうる存在であった。我々は、ドイツ鉄道史ではなく、ザクセン鉄道史、バイエルン鉄道史、ヴェルテムベルク鉄道史、バーデン鉄道史といった支那の鉄道史研究を積みあげた上で、改めて、ドイツの鉄道制度を論じなければならない。たとえこのような手続きを経たとしても「ドイツ鉄道史」が存在していたという保証は、どこにもないのである。

この点で我々は、「ライヒの成立がわたくしたちの『ドイツ』認識にとって依然として決定的な意義を持ち続けているといえるのだろうか」<sup>96</sup> という問題提起を思い起したい。

鉄道建設が市場に及ぼす影響は、どう評価すべきであろうか。新しい交通の手段の導入は「発展地域」「過疎化地域」「無影響地域」への分化を生じ、鉄道が交差する地点に有利になるが、その他の地域はむしろ過疎化し、駅から3キロメートルもはなれると工業化がとまってしまった、といすわれている。<sup>97</sup> 鉄道の結節点への工業の集中は、周辺地域を田園化(passturization)させ、地域循環がむしろ強まる可能性を生ずる。即ち、鉄道が地域の均衡モデルを形成することになる。

#### 註

- (1) 例えば、「ライン鉄道」に対してベルギー政府が資本参加していた。(文献リスト〔Ⅲ〕-〔20〕, 23ページ)
- (2) この点については、文献リスト〔Ⅲ〕-〔17〕38-9ページ
- (3) 西ドイツにおいても、東独メルセンブルクのアルヒーフを積極的に利用しようとする研究が、1970年代以降、出現しつつある。例えば文献リ

- スト〔I〕(1974)のSteitzの研究がそれである。
- (4) Wiedenfeld, Deutsche Eisenbahngestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19en Jahrhundert in : *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1940には、鉄道建設に貢献した人々の活動が詳しく論ぜられている。同時代の鉄道論文の代表的なものに次のものがある。
- Camphausen, L., *Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen*, Köln, 1833 ; Hansemann, D., *Preußens wichtigste Eisenbahnfrage*, Leipzig u. Halle, 1833 ; ders., *Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnis zum Staat*, Leipzig u. Halle, 1837 ; ders., *Bericht über die Vorarbeiten und Verhandlungen wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgrenze bei Minden*, Aachen, 1842/43., ders., *Denkschrift über das Verhältnis des Staats zur Rheinischen Eisenbahngesellschaft*, Berlin, 1843 (Handschrift) ; ders., *Über die Anlage der Eisenbahn von Hannover nach Preußen und nach Minden*, in : *Hannoversche Zeitung*, 9.2.1842 ; Harkort, F., *Die Eisenbahn von Minden nach Köln*, Hagen, 1833.
- (5) リストの代表的鉄道論文としてÜber ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlage einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresdenをあげておきたい。
- (6) Archiv für Eisenbahnwesen 誌上の代表的研究に次のものがある。Leyen, A., Die Entstehung der Magdeburg—Leipziger Eisenbahn, in : AfE 1880  
Gleim, Zum dritten November 1838, in : AfE 1880  
Fleck, G., Studien zur Geschichte des preußischen Eisenbahnwesens, in : AfE 1895, 1896, 1897, 1898, 1901  
プロイセン政府の鉄道政策を扱う限り、政府の私有鉄道に対する関係に対して、ある種の立場の明確化をせまるものであった。Gleim や Leyen の研究は、あきらかに政府の国有化政策を支持する立場に立っていた。
- (7) 鉄道史研究の古典として  
Mayer, A. V., *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen*, Berlin, 1890—1  
交通経済学の古典として  
Sax, *Die Verkehrsmittel im Volks- und Staatswirtschaft*, Wien, 1878—9をあげておく。
- (8) Deutsche Reichsbahn (Hrsg.), *Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen*, Berlin, 1935
- (9) Holtfreich, C—L., *Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus im 19. Jahrhundert*, Dortmund, 1973
- (10) モテック『ドイツ産業革命』(未来社社会科学ゼミナール) 37ページ
- (11) Rosenberg, H., Der weltwirtschaftliche Struktur- und Konjunkturwandel von 1848—1857 in : H. Böhme hrsg., *Probleme der Reichsgründungszeit*, Köln, 1972, S. 163
- (12) Blaiich, F., Eisenbahnpolitik und Struktur der Arbeitsmarkte, in : Kellenbenz hrsg., *Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt*, München, 1974, S. 95—6
- (13) マルクス『資本論』(大月書店、マルクス=エンゲルス全集刊行委員会) 866ページ以降。
- (14) 柳沢治「第二帝制期におけるドイツ経済の地域的編成」『経済と経済学』47号
- (15) 松本彰「ドイツ近代における『民族と国家』」『歴史学研究』別冊特集、1978年
- (16) 渡辺尚『ラインの産業革命』(東洋経済新報社 1987年) 13ページ
- (17) フォークト『交通体系論』(千倉書房 1962年)
- 文献リスト〔I〕戦後ドイツにおける鉄道史研究  
(1947)  
Nordmann, H., Die Frühgeschichte der Eisenbahnen, in *Abhandlung der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Matem.—naturwiss.*  
(1948)  
Napp—Zinn, *Fr. List als Verkehrspolitiker*  
(1950)  
Mottek, H., Die Ursachen der preußischen Eisenbahnverstaatlichung des Jahres 1879, Berlin—Ost (MS)  
(1951)

- Caspari, E. M., Die Bedeutung der Köln—Mindener Linie im Ruhrgebiet, Dipl. Arb., Köln  
(1954)
- Rehbein, *Zum Charakter der preußischen Eisenbahnpolitik von ihren Anfängen bis zum Jahre 1879*, Dresden  
(1955)
- Durr und Schöller, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestland, Westfal. Forsch., 8
- Gaspers, H., Die erste westdeutsche Eisenbahn zwischen Düsseldorf—Elberfeld, *Unsere Bergische Heimat*, Nr. 4 und 5
- Fuchs, K., *Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1838 bis 1903*, Mainz  
(1956)
- Feyer, U., Die Entwicklung des südwestd. Eisenbahnnetzes, sämtl. Jbb. f. Stat. und Landeskunds v. Baden—Württemberg 2  
(1957)
- Döhn, H., *Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Rheinhessen 1835—1914*, Mainz
- Helmke, H.-I., *Der Verkehr im Raum zwischen Weser und Elbe im 19. Jh. unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen*, Köln
- Wyszomirski, C., *Die Entwicklung des Deutschen Eisenbahn—Gütertarifs*, AfE Jg. 67  
(1958)
- Born, E., Lokomotiven und Wagen der Deutschen Eisenbahnen, kleinen Eisenbahnbücherei, Mainz und Heidelberg  
(1959)
- Bahr, Die Entwicklung des westpreuß. Eisenbahnnetzes bis zum Ausgang des 1. Weltkriegs, Westpreußen Jb. 9
- Methling, H., Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der ehem. Prov. Brandenburg, Jb. f. brandenburg. Landesgesch. 10  
(1960)
- Ottmann, K., B. H. Strousberg, Eisenbahnkönig der Privatbahnzeit, AfE 70
- Voss, W., Die langfristige Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs in Deutschland von 1880 bis 1957 in inner Abhängigkeit von Wachstum und Strukturwandlungen der Wirtschaft, Hamburg  
(1961)
- Fuchs, K., Die Erschließung des Westerwaldes durch die Eisenbahn, Nass. Annal. 72
- Reitböck, G., Der Eisenbahnkönig Strousberg und seine Bedeutung für das europäische Wirtschaftsleben, *Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie* 43
- Riedel, M., Vom Biedermeier zum Maschinen—Zeitalter, Zur Kulturgeschichte der ersten Eisenbahnen in Deutschland, *Archiv für Kulturgeschichte* 43
- Hoppstädter, K., *Die Entstehung der saarländischen Eisenbahnen*, Saarbrücken  
(1962)
- Eicholz, D., *Junker und Bourgeoisie vor 1848*, Berlin—Ost
- ders., Bewegungen unter den preußischen Eisenbahn—Bauarbeiten im Vormärz, Beiträge zur Deutschen Wirtschafts—und Sozialgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts, Berlin—Ost  
(1964)
- van Eyll, K., David Hansemann und die Frühzeit der rheinischen Eisenbahn, *Mitteilung der Industrie—und Handelskammer zu Köln*, 19. Jg
- Wolfgramm, Enerhard, Puchta und Beyer, Die sozialökonomischen Kämpfe der Eisenbahnbauarbeiter in Sachsen 1844—1848, Aus der Frühgeschichte der deutschen Arbeiterbewegung, Berlin  
(1965)
- Mosel, G., *Das Siegerland und Eisenbahnen*
- Voigt, *Verkehr*, Berlin
- Ottmann, K., Eisenbahnfinanzen und Staatshaushalt, AfE Jg. 75  
(1966)



- van Eyll, K., Camphausen und Hanseemann, 2 rhein. Eisenbahnunternehmer, *Tradition* 11
- Fuchs, K., Zur Verkehrspolitik d. Hzgt. Nassau 1815—66, *Nass. Annal.* 77
- Gisevius, H—F., *Zur Vorgeschichte des Preußisch—Sächsischen Eisenbahnkriegs*, Berlin
- Eloemers, K., Der Eisenbahntarifkampf, Born (hrsg.), *Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte*, Köln u. Berlin (1968)
- Witt, G., *Die Entstehung des nordost-bayerischen Eisenbahnnetzes*, Erlangen—Nürnberg
- Mück, W. K., *Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft*, Fürth (1970)
- Obermann, K., Zur Rolle der Eisenbahnarbeiter im Prozeß der Formierung der Arbeiterklasse in Deutschland, *JbW*, 1970, II (1972)
- Wortmann, W., *Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz 1844—47*, Köln
- Seebacher, H., *Die Eisenbahnpolitik Lübecks im Norddeutschen Bund und im Deutschen Reich 1865 bis 1937*, Kiel (1973)
- Sarrazin, T., Eisenbahnen und wirtschaftliche Entwicklung, *JfS* 24
- Wagenblass, H., *Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen—u. Maschinenbauindustrie 1835—60*, Stuttgart
- Henning, F—W., Eisenbahnbau und Entwicklung der Eisenindustrie in Deutschland, *Archiv und Wirtschaft*, Jg. 6 (1974)
- Beyer, P., *Das Leipziger Handelskapital im Ringen um eine Eisenbahnlinie nach Magdeburg 1829—40*, Leipzig
- Steiz, W., *Die Entstehung der Köln—Mindener Eisenbahngesellschaft*, Köln
- Blaich, F., Der Einfluß der Eisenbahnpolitik auf die Struktur der Arbeitsmärkte im Zeitalter der Industrialisierung, Kellenbenz (hrsg), *Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt*, Treue., W., Henschel und Sohn, Ein deutsches Lokomotivbauunternehmen 1860—1912, *Tradition*
- Fuchs, K., *Die Erschließung des Siegerlandes durch die Eisenbahn 1840—1917*, Wiesbaden (1975)
- Fremdling, R., *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840—79*, Dortmund (1976)
- Schmidt, V., *Die deutsche Eisenbahnpolitik in Schantung 1898—1914*, Wiesbaden (文献の選択基準)
- 原則として学位論文を含め、刊行されたものという基準に従った。この中には Maschinen Druck も含まれている。但し、例外的に Dipl. Arbeit も含まれているが、特に重要な研究に限られている。
- DDRの研究は代表的なものだけを選択した。いずれの場合も、他の研究者によって少なくとも一度は引用されたものであるので、いわば市民権を獲得した業績である。
- 文献リスト〔Ⅱ〕1980年代における鉄道関係の出版物
1. Helmholtz u. Staby, *Die Entwicklung der Lokomotive*, Nachdruck (1930), 1980
  2. Nagel, F. N., *Die Entwicklung des Schleswig—Holstein und Hamburg*, Wiesbaden, 1981
  3. Supper, O., *Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg*, Nachdruck (1895), 1981
  4. Meyer, A. v., *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen*, Nachdruck (1890—1), 1984
  5. *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken*, Nachdruck (1953), 1984
  6. *Stichwort: Eisenbahn*, 1985
  7. Gerlach, H—H., *Atlas zur Eisenbahngeschichte*, 1986

文献リスト〔Ⅲ〕我が国におけるドイツ鉄道研究

- 〔1〕 富永祐治『交通学の生成—交通学説史研究』日本評論社（1943）
- 〔2〕 大谷津晴夫「フリードリッヒ・リストの鉄道政策(1)(2)」『上智経済論集』第25巻1号、2号（1978）
- 〔3〕 小笠原茂「フリードリッヒ・リストの『ザクセンの鉄道組織』」『立教経済学研究』第36巻3号（1983）
- 〔4〕 安藤英治「一九世紀ドイツに於ける鉄道と資本主義」成蹊大学『政治経済論叢』（1952）
- 〔5〕 北条功「ドイツにおける鉄道建設と『産業革命』」学習院大学政経学部『研究年報』9（1964）
- 〔6〕 同「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（1965）
- 〔7〕 石垣信浩「プロイセン鉄道建設をめぐるブルジョワジーの動向」大東文化大『経済論集』26号（1977）
- 〔8〕 小笠原茂「ドイツにおける鉄道建設と重工業の発展」『立教経済学研究』第34号（1980）
- 〔9〕 高橋秀行「初期ボルジッヒ企業の成長と機関車生産の展開（1841-1894）」大分大学『経済論集』第27巻6号（1975）
- 〔10〕 拙稿「一九世紀ライン・ヴェストファーレンの鉄道網とその経済的意義に関する一考察」早稲田大学『商学研究科紀要』6号（1978）
- 〔11〕 同「帝国再建期におけるライン・ヴェストファーレンの鉄道と商品流通の展開」『歴史学研究』472号（1979）
- 〔12〕 同「帝制ドイツにおける商品流通の展開」『跡見学園女子大学紀要』15号（1982）
- 〔13〕 石垣信浩「十九世紀前半ルール炭鉱業における石炭販売と輸送」大東文化大『経済論集』32号（1981）
- 〔14〕 藤田幸一郎「一九世紀後半におけるマルク工業諸都市への人口流入」明治学院大『経済研究』71号（1984）
- 〔15〕 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）
- 〔16〕 拙稿「プロイセンにおける鉄道会社の資本調達」跡見女子大『研究報告』1号（1985）
- 〔17〕 拙稿「帝制ドイツにおける経済政策の二元性」跡見女子大『研究報告』2号（1986）
- 〔18〕 松井担「プロイセン国有鉄道とドイツ帝国主義財政」同著『ドイツ帝国主義史論』松井担遺稿追悼集刊行会（1981）
- 〔19〕 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（1974）
- 〔20〕 拙稿「プロイセンにおける鉄道と国家」『経営史学』16-1（1981）
- 〔21〕 中西健一『日本国有鉄道史研究』日本評論社（1963）
- 〔22〕 石井彰次郎「ビスマルク的国有について」『経済理論』41,44
- 〔23〕 池田博行『ドイツ鉄道小史』時潮社（1978）
- 〔24〕 拙稿「プロイセンにおける鉄道国有化」跡見女子大『研究報告』3号（1987）
- 〔25〕 山崎彰「三月前期プロイセン鉄道政策の歴史的特質」『土地制度史学』116号（1987）

〔追記〕 本稿は鉄道史学会例会（1987年5月30日、青山メトロ会館にて）における報告「ドイツ鉄道史研究の動向」に依拠しつつも、大幅に修正、加筆したものである。同報告において原田勝正氏より有益なコメントをいただいた。記して謝意を表したい。