

第2帝制期ドイツの領邦鉄道網と政策

山田 徹 雄

要 約

ドイツ鉄道史研究において、ビスマルクによる鉄道国有化はドイツ全体の鉄道網を事実上征覇したというのが、一般的見解である。本稿は、ビスマルクによる国有化を経過した時点における各領邦の支配下にある鉄道網の存在形態を分析した。その結果、プロイセンによる領邦への支配力はかなり限定されたものであり、主に北ドイツ地域に限られていたことがわかった。

また、各領邦の鉄道政策の展開をみると、経済的自立性の高い領邦ほど、領邦利害の追究の結果、国有化政策を採用し、帝国権力から独立を志向する。

これに対し、商品流通構造における他の領邦、とりわけプロイセンに対する依存度の高い中小の領邦、とくに中部ドイツ以北の領邦は、プロイセンの政策を受け入れる傾向がみられるのである。

このことから、ビスマルクによる鉄道の国有化は、南北の分裂を促すモメントとなりうることを指摘しておきたい。

目 次

- I 問題の所在
- II 領邦の鉄道主権と鉄道網
- III 領邦における鉄道政策
- IV ドイツ帝国と鉄道
- V ビスマルクの帝国鉄道計画と領邦
- VI おわりに

Railway Policies of German States and Interrelationship among them under the Imperial Germany

Tetsuo Yamada

There is, indeed, a general belief among railway historians that the railway nationalization of Prussia brought about the practical conquest of German railway system by Prussian government. Our analysis, however, suggests that it could be a motive of de-integration of the Imperial Germany and the sovereign power by Prussia over the Germany may have been limited to, at most North Germany such as Hesse. South German States like Bavaria and Württemberg, which nationalized their railway nets to ensure their State interests, were not dependent on Prussia for their goods transfer. Their market structure of independence may be a key factor in the exercise of their railway policies.

I 問題の所在

第二帝制期ドイツの鉄道史研究の大前提として、ワイマール以前にはドイツ帝国の主権が及ぶ鉄道がエルザス＝ロートリンゲン鉄道だけであった、ということをも指摘しておきたい。従って、19世紀のドイツ鉄道史研究の多くは、プロイセン鉄道史研究であるか、プロイセン的視角からドイツ鉄道を研究するのが一般的であった⁽¹⁾。例えば、ビスマルクによるプロイセンの鉄道国有化が、ドイツの鉄道を征覇したという見解⁽²⁾が、我が国のドイツ鉄道史観を代表するものであろう。「国有化」(Verstaatlichung)が実は、領邦政府による「邦有化」であり、ドイツの鉄道制度を統一するどころか分裂させるモメントになりうることを考慮する必要がある⁽³⁾。

本稿では、Reich(帝国)内でのStaat(領邦)レベルの鉄道政策の錯綜した関係を可能なかぎり明らかにすると同時に、ビスマルクによる国有化の覇権が及んだ範囲を検討して、鉄道史の観点から第二帝制の構造にメスを入れる。

II 領邦の鉄道主権と鉄道網

ドイツ国内の領邦「国有鉄道」の地理的分布を【第1表】により確認しておこう。ここでは、ビスマルクによる国有化を経過した以降の1889年を基準年度とした。鉄道総延長の示す順位(プロイセン、バイエルン、ザクセン)は、領邦の面積の順位と一致するが、鉄道密度では、ブレーメン、リューベックなどの小邦と並んでザクセンがかなり高い。この表から、各領邦に自邦以外

第2 帝制期ドイツの領邦鉄道網と政策

[第1表] ドイツにおける鉄道網の地域分布 (1889年)
 [典拠] Meyer, A. v., *Geschichte Geographie der deutschen Eisenbahnen*, Nachdruck (1980-1), 1984

	面積	人口	鉄道総延長	鉄道密度	プロイセン 国鉄	バーデン国鉄	ヴェルテム ベルク国鉄	バイエルン 国鉄	オルデンブ ルク国鉄	帝国鉄道	サクセン国鉄	ロイス(社) 国鉄	サクセン・ア ルテンブルク 国鉄	サクセン・マイ ニンゲン国鉄	サクセン・ヴァ イマル・アイ ゼナツハ国鉄	
	qkm	人	km	km/100qkm												
Herzogtum Anhalt	2347	254000	265.07	11.29	247.57											
Großherzogtum Baden	15081	1615000	1413.57	9.37		1169.21	80.79	4436.56								
Königreich Bayern	75860	5476000	5350.70	7.05			8.08									
Herzogtum Braunschweig	3690	381000	429.95	11.65	352.89											
Freie u. Hansestadt Bremen	256	168000	44.99	17.57	37.28			5.61								
Reichslande Elsaß-Lothringen	14509	1569000	1456.65	10.03						1301.72						
Freie u. Hansestadt Hamburg	410	535000	37.91	9.25	21.48											
Großherzogtum Hessen	7682	968000	918.70	11.96	111.38	22.17										
Fürstentum Lippe Detmold	1215	125000	29.30	2.41												
Freie u. Hansestadt Lübeck	298	69000	46.90	15.75												
Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin	13304	579000	895.59	6.73	96.75											
〃 〃 Strelitz	2930	99000	182.32	6.22	72.94											
Großherzogtum Oldenburg	6423	345000	406.05	6.32	51.74				222.06							
Königreich Preußen	348347	28762000	24359.80	6.99	21610.24	20.96	59.61		82.29	16.98	12.61					
Fürstentum Reuß alt. L. (Greiz)	316	58000	35.35	11.17												
〃 Reuß j.L. (Schleiz-Gera)	826	114000	56.96	6.90	16.86							8.88				
Königreich Sachsen	14993	3254000	2344.85	15.64	142.04											
Herzogtum Sachsen-Altenburg	1324	163500	164.63	12.44	0.93								25.41			
〃 Sachsen-Coburg-Gotha	1957	201000	174.33	8.91	126.65											
〃 Sachsen-Meiningen	2468	219000	231.00	9.35	33.21									52.50		
〃 Sachsen-Weimar-Eisenach	3595	317000	399.88	11.12	155.95											69.86
Fürstentum Schaumburg-Lippe (Lippe Bückeburg)	340	38000	24.32	7.16												
Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt	940	85000	30.29	3.22	14.84											
〃 Schwarzburg-Sonderhausen	862	75000	78.65	9.12	49.46											
Fürstentum Waldeck	1121	57000	11.96	1.07	9.90											
Königreich Württemberg	19504	2015000	1460.79	7.49		24.17										

[第2表] ドイツにおける国有鉄道の開通 (建設・経営主体による分類)
 [典故] *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken*, Nachdruck (1953), 1984

開通年次	Braun- schweig	Baden	Hannover	Bayern	Württemberg	Hessen	{ Hessen Frankfurt	Frankfurt	Sachsen	Kurhessen	{ Hessen Kurhessen	Preußen	Nassau	Oldenburg	Bremen
1838	11.75														
1840	16.36	18.46													
1843	53.90	54.14	41.97	103.20											
1844	18.60	85.71			9.80										
1845		67.12	27.92												
1846		1.09	23.79	74.36	26.39	74.13	10.10								
1847		29.00	185.52	60.19	37.04										
1848		15.13		65.91	29.19		4.66	4.84	17.04						
1849				129.32	57.79				24.25	33.87					
1850					70.02	21.70	30.91			70.38	21.63	85.64			
1851		6.02				8.47			9.34			4.87			
1852				99.33		9.43			3.43			273.52			
1853			62.00	154.52	55.13							116.42			
1854			100.83	178.88	0.90				4.08						
1855		5.77													
1856	60.54	23.24	155.29						0.39			87.05			
1857				62.92								150.83			
1858	22.07			31.87				7.48	94.88			40.19			
1859		14.17		20.79	34.72				5.15			203.21			
1860				82.76								60.95			
1861		0.33			74.21										
1862		54.49	71.22	7.67	53.83				26.30			14.85			
1863		101.36		3.75	33.57								1.89		
1864	4.22		16.38	88.84	35.09				100.97						
1865	46.73	0.83		86.62											
1866		129.31	12.80	39.36	71.98				56.03	56.01		30.98			
1867		30.97		80.99	70.92					9.94		187.89		41.64	2.07
1868	23.20	81.70			53.34				7.36	55.76		31.92			
1869		30.93		49.16	226.15				44.76			18.73			
1870		20.42		55.78	88.38							53.71			

国有鉄道が浸透している様子があきらかになる。即ち、

- (1)プロイセン国鉄が存在しない領邦 = プロイセンによる鉄道主権が浸透していない領邦はバーデン、バイエルン、ヴュルテムベルクであること
- (2)比較的プロイセン国鉄の比重が小さいのはザクセンであること
- (3)鉄道総延長に占めるプロイセン国鉄の比重が大きく、プロイセンによる鉄道主権が浸透しているのはブラウンシュヴァイク、アンハルトであること
- (4)一方、プロイセン内にはバーデン、ヴュルテムベルク、オルデンブルク、ザクセンの各国鉄が若干存在していること
- (5)また、ドイツ帝国の主権化が実現しているのはエルザス = ロートリンゲンに限られていること

以上を確認できる。

次に [第2表] によって、国有鉄道の開通状況を見て行きたい。「国有鉄道」(Staatsbahn) の定義は「領邦政府が建設・経営を行う鉄道」とする。建設・経営の認可を与えられた企業体がどの領邦の「国有鉄道」であるかを規準とするので、必ずしもその領邦内にすべての路線が存在している訳ではない⁽⁴⁾。この表から確認できるのは

- (1)国有鉄道が小邦であるブラウンシュヴァイクに始まったこと
- (2)比較的早い時期に国有鉄道の建設が始まったのはバーデン、バイエルン、ヴュルテンベルクであるが、[第1表] とあわせて検討することによって、この3領邦には、1889年に至ってもプロイセンの鉄道主権が及んでいないこと
- (3)ザクセンとプロイセンが国有鉄道建設では後発であること

以上である。

私有鉄道の開通と領邦間の分布を示したのが [第3表] である。ここではどの領邦が建設認可を与えたかを基準とする。複数の領邦にまたがる路線は、複数の領邦が認可を与えるか「領邦間条約」によって解決されているが、帝国が路線認可に関与するケースは皆無であった。この表から、以下の点が看取できる。即ち、

- (1)私有鉄道はバイエルンに始まり、ザクセン、プロイセンに波及していったが、いずれも経済単位としては規模の大きい領邦であったこと
- (2)バーデン、ヴュルテムベルクの私有鉄道は、ほとんど無視しうる存在であったこと
- (3)私有鉄道が圧倒的に優位であったのがプロイセン、ザクセンであること

等である。さて、ここでバイエルン、プロイセン、ザクセンに関して、[第2表] と対照させることによって、私有鉄道建設が盛んであった時期には、国有鉄道建設が後退していることが分かる。

ところで、バーデン、ヴュルテムベルクがほぼ全面的に国有鉄道に依存していたのはなぜであ

[第3表] ドイツにおける私有鉄道の開通 (認可主体による分類)

[典拠] *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken*, Nachdruck (1953). 1984

開通年次	Bayern	Sachsen	Preußen	Frankfurt Hessen Nassau	Preußen Sachsen	Hamburg Lübeck	Dänemark	Preußen Sachs Weimar Sachs Coburg Gotha	Preußen, Meckl., Hamburg, Lübeck, Dänemark	Mecklenburg	Nassau	Hessen	Hessen Frankfurt	Laenburg, Lübeck, Dänemark
1835	6.04													
1837		14.90	56.87											
1838		50.08	34.51	10.45										
1839	31.54	24.48	46.38	27.84	37.63									
1840	72.89													
1841			219.10											
1842		38.52	197.43			15.65								
1843			225.16											
1844		24.33	106.45		109.43									
1845		28.02	184.44		50.36									
1846		17.13	507.82					132.36	191.02		6.60			
1847	38.39	28.96	403.66		2.98			78.41		28.31		88.53		
1848	50.94	69.71	250.01		41.84					32.07		40.09	16.04	
1849	26.61		150.36					24.05		84.94				
1850														
1851		25.15	20.98									47.29		47.21
1852		37.06	53.45										8.86	
1853	18.48		58.21											
1854		4.08	54.90			20.08								
1855	44.59	13.75	222.70											
1856		21.94	390.44								30.20			
1857	11.13	1.06	190.75				17.52				13.00	81.87		
1858	102.79	10.75	197.65									30.58		
1859	282.54	26.61	504.37								21.57			
1860	76.80	7.37	111.83											
1861	92.76		136.82											
1862		5.03	134.81								113.08	26.88		
1863	97.75		329.06								23.03	11.55		
1864	68.38		46.23							87.62				
1865	40.05		232.26				58.35							
1866	14.03	19.24	179.35											
1867	5.30	22.22	306.18				116.98			28.71		18.48		
1868	28.69	53.81	328.96				26.72					60.05		
1869		0.33	77.53				6.74					68.59		
1870		28.38	815.71		79.71		36.92			59.32				

第2 帝制期ドイツの領邦鉄道網と政策

	Sachs-Mein Sachs-Weimar Sachs-Coburg- Gotha	Preußen ReuB jL Sachs-Alten- burg	Baden	Württemberg	Lübeck Hamburg Dänemark	Hannover	Sachs-Alten- burg ReuB	Preußen Hannover Anhalt	Hamburg	Dänemark Hamburg	Preußen Sachsen Schwarzburg- Sonderhausen	Preußen Schwarzburg- Sonderhausen	Preußen Hessen	Preußen Sachs-Coburg- Gotha
1835														
1837														
1838														
1839														
1840														
1841														
1842														
1843														
1844														
1845														
1846														
1847														
1848														
1849														
1850														
1851														
1852														
1853														
1854														
1855														
1856														
1857														
1858	149.60													
1859		59.45												
1860														
1861			22.19											
1862														
1863				6.11	63.48	22.06	35.03							
1864			3.28											
1865					7.91			67.78	0.34	3.98	9.94			
1866				5.74				13.86						
1867				15.55				36.78						
1868														
1869												71.15	45.13	
1870													110.70	58.97

ろうか。民間企業の萌芽はみられなかったのか。さしあたり、ヴェルテムベルクの事例を検討しておこう。

ヴェルテムベルクでは、1830年代初頭に内務官僚・大蔵官僚から成る委員会において、ネッカー、ドナウ、ボーデンゼーを連絡する運河構想の一環として鉄道建設計画が論じられていた。一方、民間レベルにおいても、鉄道建設のための株式会社が、1835年に2件設立されている。シュトゥットガルトとウルムに本拠を置くこの2社は、翌年合併し「ヴェルテムベルク鉄道会社」の名のもとにハイルブロン→シュトゥットガルト→ウルム→フリードリッヒスハーフェン線の実現をめざした。同社は1838年に解散となったが、その理由は政府が建設許可を与えなかったこと、また建設資金が不足していたことの二点である。この間、議会・政府レベルで鉄道建設の準備が進行していった⁽⁵⁾。

1843年に「鉄道建設法」が施行され、同法は、第1条において幹線鉄道は国費で建設されること、第5条において建設資金は公債によって調達すること、また第6条において支線建設は民間企業に認可を与えることを定めている⁽⁶⁾。ここで建設が具体化した路線は、前述した「ヴェルテムベルク鉄道会社」の路線構想と完全に一致し、領邦間交通の一環となりうるルートを政府の管理下に置いたことになる。

バーデンについては次項で述べるが、私有鉄道から出発したバイエルンが、国有鉄道を有するに至った経過に触れておく。

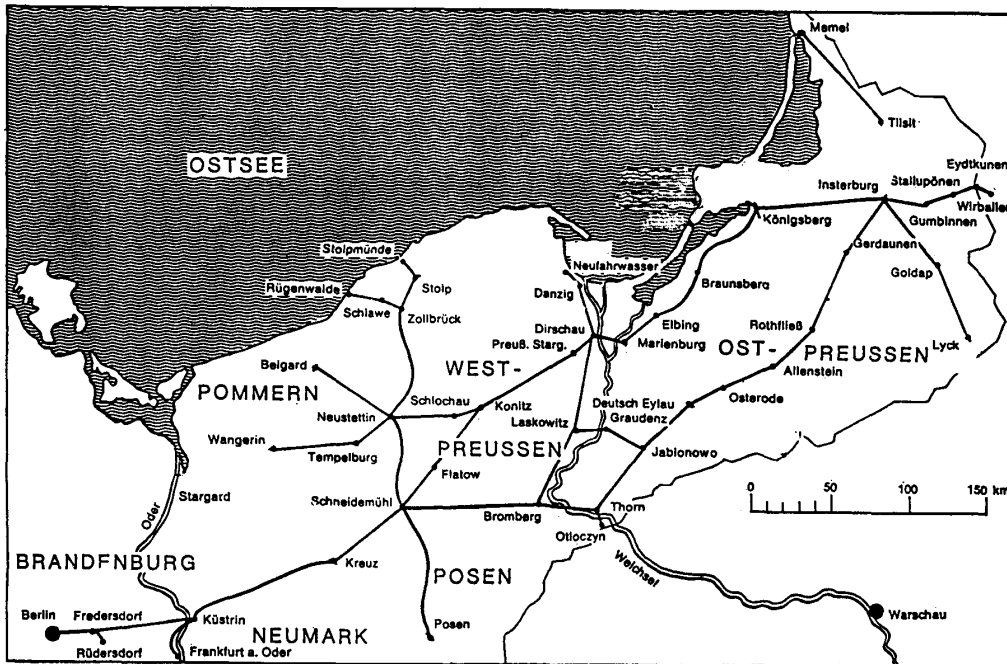
バイエルンにおける鉄道行政は、内務省のもとに置かれた「鉄道建設委員会」のもとに展開された。同委員会の本部は1841年にニュールンベルクに置かれたが48年以降、ミュンヘンに移されている。国有鉄道建設構想は、ニュールンベルク＝ライプツィヒ線建設に際して浮上した。同路線は、ニュールンベルクからホフに至り、「領邦国境」(Landesgrenze)を越えてザクセン内に接続することから、1841年にザクセン、ザクセン＝アルテンブルクと条約を締結することになる。バイエルンの「領邦利害」(Landesinteresse)に関わることが考慮され、1843年に国有鉄道建設に関する最初の立法が施行され、ホフ→ニュールンベルク→アウグスブルク→リンダウ線の建設が決定されたのである⁽⁷⁾。

ヴェルテムベルク、バイエルンの事例に共通するのは、領邦間交通に関与する幹線は国有鉄道の形態をとるということであった。

Ⅲ 領邦における鉄道政策

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」という図式化がしばしば行なわれてきた⁽⁸⁾。しかしながら、[第2表][第3表]から看取できるように、プロイセン全体としては、あきらかに私有鉄道王国であり、また、ベルリンを中心とする鉄道網でさえ、すべて私有鉄道によって放射線状の

〔地図1〕 プロイセン東部鉄道の路線



〔典拠〕 Handbuch der deutschen Eisenbahnwesen, Nachdruck(1953), 1984

ネットワークが完成していた⁽⁹⁾。「東部における国有鉄道の優位」という印象を与えるのは、総延長の大きい国有東部鉄道（Ostbahn）の存在によるどころ大であり、むしろ例外として扱われなければならない。（〔地図1〕参照）東部鉄道がプロイセンとロシアとの交通に關与する意義を有するものである一方、これに先立って建設された国有鉄道が短距離の支線（ザールブリュッケン鉄道）であるにもかかわらず、フランスとの交通に關与するものであったことを指摘しておこう⁽¹⁰⁾。

プロイセンの鉄道建設は、私有鉄道政策として出発し、1848年以降国鉄、私鉄の併存を図る「混合鉄道制度」へと移行した。V. d. ハイトの主導のもとに、東部鉄道建設を推進するとともに、一部の私有鉄道の「国営化」がすすめられた。「国営私有鉄道」は、株主の利益を保持しつつ、経営権のみを政府が掌握する形態である。1860年代前半には、国有建設が殆んど建設されず、政府の所有する私鉄株の一部も売却されるが、やがて70年代に再び国有化問題が浮上してくるのである⁽¹¹⁾。こうした鉄道政策の振幅を考える際に、次の点は見落すことができないであろう。即ち私有鉄道が優位である時期は、政府が鉄道建設の財源を持つ余裕がなかったということである⁽¹²⁾。

ライン・ヴェストファーレンと並ぶ産業革命の主導地域を含むザクセン王国は、プロイセンの鉄道政策と相似な展開を示した。ライプツィヒ＝ドレスデン鉄道の建設をめぐるプロイセンとの間に展開された「鉄道戦争」⁽¹³⁾に代表されるように、プロイセンとの対立のうちに類似した政策が生みだされる。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、国有化を推進して行くことになる⁽¹⁴⁾。1876年に、73年恐慌によ

て経済的に破綻していた7私鉄、641kmを買収するが、その際、自国内の鉄道に対する「外国」の影響を排除することに眼目が置かれていた¹⁵⁾。ここで「外国」というのは、ドイツの他の領邦、とりわけプロイセンを意識していることは明白であろう。

こういったザクセン王国の政策展開は、同領邦がプロイセンと対抗しうる経済構造、つまり経済的に自立性を持ちうる単位であることを示していると思われる。

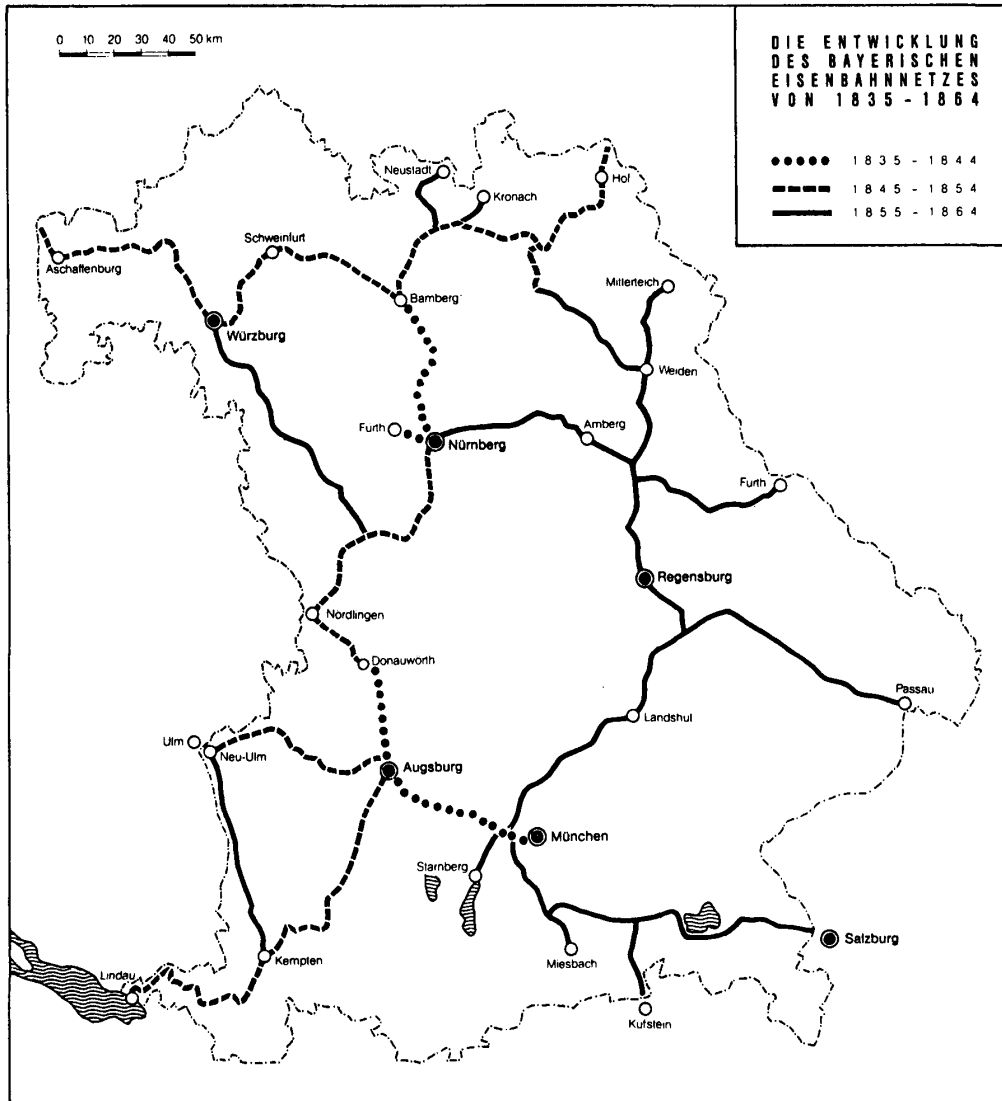
これに対して、私有鉄道政策が一貫して維持されたのは、ブラウンシュヴァイク、バーデン、ハノーファー、オルデンブルクなどの中小の領邦であった。ブラウンシュヴァイクは、プロイセンとハノーファーの中継点という地理的な意義を有し、ブラウンシュヴァイク→ヴォルフエンビュテル区間に、ドイツ最初の国有鉄道を開通させた。ブラウンシュヴァイクが経済的にも、地理的にも自立性を持ちえないことは、同鉄道のその後の経緯が明らかにしてくれる。1870年、ブラウンシュヴァイク政府は、鉄道をダルムシュタット商工業銀行に売却後、ベルリン＝ポツダム＝マゲデブルク鉄道とベルク＝マルク鉄道を株主として新たに設立された「ブラウンシュヴァイク（私有）鉄道」のもとに再編されることとなった¹⁶⁾。このことは、ブラウンシュヴァイクの国有鉄道が、プロイセンの私有鉄道の軍門に降ることを意味し、また、プロイセンにとっては東部と西部の商品流通経路を確立することでもあった。ハノーファー公国の事情もこれと類似していた。ハノーファーはベルリンからライン下流域に至る通商路の一環であると同時に、ハムブルク、ブレーメンから南部に至るルートを形成し、他邦との連絡の重要性に顧み、おおむね国有鉄道として建設が進行した後、1866年にプロイセン国有鉄道に併合された¹⁷⁾。

一般に中小邦においては他領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傾向がみられるが、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。

次に、面積・人口規模が比較的大規模であるにもかかわらず、私鉄が全く発展をみないバーデン大公国をとりあげる。

バーデンの経済地理的な位置は、鉄道にとって収益が期待できない状況にあり、とりわけライン河、ネッカー河輸送との競合は民間企業の成長を阻むものであった。1838年には国家による鉄道建設の立法が成立し、40年には、マンハイム→ハイデルベルク間（後にフライブルク→バーゼルへと延長）を開通させた。また1842年に政府の一般会計から鉄道部門が分離されたことは、国有鉄道の経済的基盤が確立したことを意味する。その結果、バーデンの鉄道は、国鉄が全面的に優位となり、短区間の私鉄でさえ国営形態（「国営私有」）をとった。バーデンの鉄道輸送は、ドイツでは稀有なことに旅客輸送が主体であったが、河川輸送との競合関係を考えると理解できるであろう。一方、貨物輸送の相手先はヴェルテムベルク、ロートリンゲン、バイエルン、スイス、フランス等東西の流通関係がみいだされる。なお、同邦の国鉄は広範で出発したのが、多大な犠牲を払って標準軌に変更されるに至ったが、このことはバーデンにとって邦間交流がいかに重要

[地図 2] バイエルンにおける鉄道網の発展



[典拠] Ücker, B., Die Bayerische Eisenbahn 1835-1920, München, 1985, S. 142

であるか、従って、商品流通において自立する基盤がいかに脆弱であるかを示すものであろう⁽¹⁸⁾。

南ドイツでは、私有鉄道に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になる。ヴュルテムベルクの政策は、国務大臣フォン・シュライヤーの議会における答弁（1842年）——『鉄道制度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事業（Staatsunternehmen）の形態で行うべきであろう』⁽¹⁹⁾——に端的にあらわれている。

一方、バイエルン政府の政策は、内務大臣フォン・アーベルの答弁（1846年）に基本的立場がみられる。即ち、『鉄道の所有者は、ある程度領邦の商業・流通を支配することになるので、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』⁽²⁰⁾と。ところがその後10年足らずで財政上の理由から政府がイニシアティブをとることがむずかしくなった。

[地図 2] で19世紀中葉（1853年）段階の路線網をみると、ミュンヘン→ニュールンベルク→

バムベルク→ホフより東側の地域（ニーダーバイエルン、オーバープファルツ）には鉄道が形成されていなかったことがわかる。政府はミュンヘン→レーゲンスブルク→ニュールンベルクを結ぶ路線及びそこから分岐する二つの路線（パッサウへ南下する路線とフルトへ北上する路線）の建設を計画したものの、国家財政の緊迫を理由に、1856年3月9日の立法によって、民間企業に建設の認可を与えるとともに、35年間4.5%の利子保証を与えることを決定した。ここに、総延長450kmを誇る当時ドイツ最大の私鉄「バイエルン東部鉄道」（Königlich privilegierte Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahn）が誕生することとなった。この東部鉄道は、ミュンヘン→ニュールンベルク間でバイエルン国鉄のミュンヘン→アウグスブルク→ニュールンベルク線より70km短く、しかも支線のパッサウ線はオーストリーのパッサウ→ウィーン線と、またフルト線はベーメンのフルト→プラハ線と連絡することから、国有鉄道との競合関係、バイエルンの領邦利害が無視しえない問題であった。政府は1875年に同鉄道の国有化に着手し、株式総額1億6千7百万マルクのうち、7百万マルクを現金で買いとり、残額は国債と交換すると同時に、優先社債（46,498,100マルク）は国有鉄道債に転換した⁽²¹⁾。

以上、領邦の鉄道政策に共通してみられる特徴は次の点である。鉄道国有化もしくは国有鉄道建設は、「領邦利害」（Landesinteresse）を基盤に鉄道主権を確立する経過と考えることができること。また、国有鉄道原理を保持しつつ、私有鉄道政策に傾斜する場合は、財政上の理由を考慮する必要があること、以上である。さらに付け加えると、領邦利害の対抗する対象は、ドイツ内の領邦であるかドイツ外の「外国」であるかは無差別であったのではなかろうか。

IV ドイツ帝国と鉄道

ドイツの鉄道制度には共通基盤が存在せず、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、翌年には「ドイツ鉄道管理同盟」へと拡大されたドイツ内の国鉄・私鉄の連合体にとどまっていた。これはごく限られた範囲内でトランジット輸送を行うための直通賃率を実現したに過ぎない⁽²²⁾。

一方、1849年にドイツ国民議会が立案した帝国憲法の草案には、次のような内容の鉄道条項が含まれていた。

- (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輸送の利益が必要とされる限り、鉄道の計画に認可を与えること。
- (3)その計画を実施すべき領邦が、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⁽²³⁾。

領邦レベルで展開される鉄道政策をドイツ全体に及ぶ統一的な政策に転換しようとする一層具

[資料1] 北ドイツ連邦憲法及び帝国憲法における鉄道条項

第41条

ドイツの防衛または相互の交通にとって不可欠と考えられる鉄道は、その領域に鉄道が通ることになる邦が反対しても、帝国法律により、邦の主権を侵害しない範囲で、帝国の負担でこれを建設するか、または民間企業にその敷設の特許を与え、収用権を授けることができる。

第42条

[連邦を構成する] 各邦の政府は、ドイツ鉄道を相互の交通のために統一的な鉄道網として管理する義務を負い、この目的のために、新しく敷設される路線についても、統一的な基準に従って建設し、設備を整える義務を負う。

第43条

それゆえ、できるだけ速やかに統一的な経営組織が作られなければならない、とくに、同一の鉄道警察規則が作られなければならない。

第45条

帝国は、運賃を統制する権限を有する。

第46条

緊急事態が発生した場合、とくに食料品の価値が異常に上昇した場合には、鉄道行政は、とくに穀物、穀粉、豆類、および馬鈴薯の輸送のために、一時的に、需要に応じ、かつ連邦参議院の当該委員会の提案に基づいて、皇帝が定めた低額の特別運賃を実施する義務を負う。ただしこの運賃は、当該路線における現行の原料品のための最低料金を下回るものであってはならない。

前項の規定および第42条ないし第45条の規定は、バイエルンには適用されない。

ただし、帝国は、バイエルンに対しても、立法の方法により、国防のための重要な鉄道の建設と設備のための統一的な基準を定める権利を持つ。

第47条

ドイツ防衛のための鉄道使用に関し、帝国の諸官庁が要請する事項については、すべての鉄道行政機関が、無条件に従わなければならない。とくに軍隊とすべての軍需品は、同じ割引料金で運送されるものとする。

体的な試みを、北ドイツ連邦憲法の鉄道条項（41条～47条）及びこれを引き継いだ帝国憲法の鉄道条項にみることができる（〔資料1〕参照）。我々にとってこの鉄道条項が興味深いのは、鉄道に対する監督権を連邦に帰属させ、プロイセン主導の軍事輸送の機能に十分な配慮を加えつつも、バイエルンに留保権を与え、統一と支邦の独自性の妥協の産物という性格がみられることである。

こうしたプロイセン主導の統一鉄道構想と対立する形でバイエルン主導の構想がみられた。1867—69年のドイツ関税議会（Zollparlament）において、当時バイエルン首相であったクロードヴィヒ・ホーエンローエは、南ドイツ四邦（バイエルン、バーデン、ヴュルテムベルク、ヘッセン）の鉄道を南ドイツ連邦に総括し、北ドイツ連邦と連合することによって鉄道を統一する計画を提案した。ホーエンローエは、領邦による鉄道の買収とドイツ鉄道同盟への領邦の参加を最初の課題と考えた²⁴⁾。ドイツ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。

『領邦政府は、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、すべて買収することを義務づけられる。個々の領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とで維持される。官庁、会計制度、計算制度の管理および組織は、あらゆる条約項目において同一基盤の上に行われ、あらゆる鉄道業務の指導及び最高監督権は関税議会と連絡の上で、鉄道評議会（Eisenbahnrat）によって行なわれる。邦境を越えて行なわれる輸送に関わるすべての収益は、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領邦によって経営される鉄道の延長に比例して分配される。』²⁵⁾

このバイエルン主導の鉄道統一構想は、ドイツ帝国の成立に続いて行なわれたバイエルンの鉄道国有化（それは既に指摘したように領邦分立主義を目ざしていた）によって挫折する。一方、北ドイツ連邦憲法の鉄道条項はそっくりそのまま、ドイツ帝国憲法に受けつがれた²⁶⁾。

1871年に成立したドイツ帝国内では、領邦に独自の憲法と政府を許し、南ドイツ諸邦にはいくつかの独自の権限を認める「連邦制」が維持されていた²⁷⁾。帝国憲法における鉄道条項（第4条8項及び第41—47条）を整理すると次のようになる²⁸⁾。

第4条8項及び第41条は、国防上の観点と公共制という視点から、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、当該地域の領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条は領邦政府の義務として、公共輸送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。

ところが、憲法規定自体に強制力がなく、違法にも処罰規定がないこと、領邦の主権を侵害しないようにあいまいな表現となっていること、バイエルンに留保権が与えられていること、また何よりも憲法規定を具体化する下位の法律がないことにより、領邦は鉄道制度上、憲法規定から

まぬがれることができたのである⁽²⁹⁾。

帝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繰り返し議論された。議会は、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する決議を再三行っている。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）も同様の決議をくり返し、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年には企業家ロートシルトが、帝国による鉄道の買収を議会に請願した⁽³⁰⁾。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）の設立のみに甘んじたのである⁽³¹⁾。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名の議員の支持を定めて、帝国鉄道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、憲法にのっとりて鉄道政策を行うというものであった⁽³²⁾。

同法案は採択されたにもかかわらず、連邦主義的な原理が維持されているのは明白である。帝国鉄道庁に対する期待、とりわけ産業界からの期待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、例外賃率が存在していた⁽³³⁾。

このことを雄弁に語っているのは、1867年に『プロイセン年報』（Preußische Jahrbücher）に掲載された論文である。即ち、

『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ないし、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⁽³⁴⁾。』（傍点、引用者）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⁽³⁵⁾』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。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にとどまった⁽³⁶⁾。

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エーレの起草によるものであった。この帝国鉄道法第一次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領邦監督官庁の並存を許していた。同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による強力な監督権を要求した。一方、中小の領邦にとっては極端なものであったので、危惧を感じた領邦政府は鉄道に対する監督権を手離そうとはせず、結局、この法案は秘密裡に取り下げられる運命にあった³⁷⁾。

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領邦監督権を明確に区分している。第2条において「鉄道制度に対する直接的監督権は帝国に属す」と明確に規定し、新規の鉄道建設、駅の設備、停車場の設立、ダイヤグラム及び賃率制度も帝国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領邦にまかされた。しかしこの法案も多くの反対にあった。まずドイツ鉄道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³⁸⁾。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³⁹⁾。

1875年6月、プロイセン政府は連邦諸政府と協議を行なった結果、帝国の監督権が法案から削除されることになった。ここに至って骨抜きとなった法案はマイバッハによって取り下げられるに至る⁴⁰⁾。

V ビスマルクの帝国鉄道計画と領邦

帝国鉄道法案は二度に渡って挫折し、ビスマルクは法的解決を断念するとともに、帝国がドイツの鉄道を直接買収する計画が浮上した。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が1875年に「帝国のための鉄道の買収」という論文を *Berliner Aktionär* に発表した。これには帝国宰相にドイツの鉄道を買収する権利を与える内容が含まれていた。一方、ビスマルクはプロイセン政府がすべての鉄道所有権を帝国に移管する用意があることを明らかにした⁴⁰⁾。

帝国鉄道構想に対する領邦の強い反対を前に、ビスマルクは法案を帝国議会に提出することを断念し、これにかえて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管することに関する法案」を提出した。その論点は以下の通りである⁴¹⁾。

- (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るケースがあり、事実上北ドイツの鉄道網全体が帝国の支配下に置かれること。
- (3) 中小邦からの国有鉄道＝国有財産の没収を意味していること。
- (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が失われかねないこと。

以上である。

同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⁴²⁾。

次に帝国鉄道構想に対する領邦議会の対応を見て行こう。

バイエルンでは、既に1876年の議会において、『政府はこの新たな鉄道に基づく統一の試みに対して断固とした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するのではないか』という質問が出された⁴³⁾。これに対して、フォン・プフレッチュナー首相は次のような答弁をしている。『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、バイエルン以外の領邦が帝国の手中に集中されるのにも反対するであろう⁴⁴⁾。』

帝国鉄道計画に断固反対する姿勢はザクセンにもみられる。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さえ、ザクセン政府は拒んできた。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管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。結局、第一の動議が、66対7で可決され、ザクセンにおいても連邦主義原理が確認された⁴⁵⁾。

比較的、冷静な受けとめ方をしたのはバーデンであった。領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詳細を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⁴⁶⁾。こうしたバーデンの姿勢を規定したのは、バーデンの経済地理的位置、即ち、既に指摘したように他の領邦への商品流通依存度の高さではなかろうか。

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支持しその先頭に立っていたのが帝国議会議員のエルベンであった。議会では三つの動議が提出される混乱を生じている。ひとつはシュミット、サルヴァイを始めとし国民自由党及び与党の30名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動議。第二の動議はエルベンを中心に4人の国民自由党、ドイツ党員の提出したドイツ鉄道網の帝国による買収をみとめるもの、第三にエスターレン及び15人の中央党員によるもので、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、ヴェ

【第4表】 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) Jahres-Bericht über die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für das Geschäftsjahr 1870.

【第5表】 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	
テューリンゲン鉄道	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・テューリンゲン同盟	8,335	16,705
ライン・テューリンゲン同盟	100,990	170,563
ライン・テューリンゲン・ザクセン同盟	1,947	42,301
ライン・テューリンゲン・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】 Ebenda.

ルテムベルクにおいても連邦主義原理が確認された⁽⁴⁷⁾。

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。ヘッセン議会では下院議員フォン・ラベナウを中心に、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⁽⁴⁸⁾。

ここでヘッセンの経済地理的位置を確定するために、ヘッセン北部鉄道の貨物輸送の統計を用いる⁽⁴⁹⁾。【第4表】は、他地域との流通関係と比較して、地域内流通がきわめて小さいことを示している。また【第5表】より、ヘッセンはライン・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と同時に、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でもあることがわかる。

第2 帝制期ドイツの領邦鉄道網と政策

[第6表] ヴェルテムベルク国鉄における蒸気機関車の調達先

(台数)

製造年	Norris, Philadelphia	Baldwin, Philadelphia	Keßler, Karlsruhe	Maffei, München	Maschinenfabrik, Eßlingen	Krauss, München
1845	3	3				
6			6			
7				22	3	
8					6	
9					8	
1850					4	
1					3	
2					7	
3					6	
4					6	
5					5	
6					5	
7					5	
8					4	
9					10	
1860					22	
1					2	
2					11	
3					7	
4					10	
5					10	
6					10	
7					12	3
8					18	2
9					56	
1870					6	

[典拠] Supper, O., Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Nachdruck (1895), 1981

[第7表] ヴェルテムベルク国有鉄道の輸送内容

(%)

	域内交通	直通輸送	トランジット輸送	
旅客輸送	96.05	3.62	0.33	Personnen kilometer
貨物輸送	43.40	41.10	15.50	Tonnen kilometer

[典拠] Ebenda

【第8表】 バイエルンの貨物輸送 (1888年)

トランジット輸送	780,000トン (7%)
域内輸送	4,980,000 ㌦ (46%)
直通輸送	4,950,000 ㌦ (46%)

A. v. Meyer, a.a.O., S. 588-9

【第9表】 バイエルンの地域連関

	移 入 先	移 出 先
石 炭	ベーメン, ザクセン, ルール, ザール	
褐 炭	ベーメン	
大 麦	ハンガリー, ベーメン, オーストリー西南部	ヴェルテムベルク
小 麦		スイス, ヴェルテムベルク
鉄・鋼	ザール, テューリンゲン, ヴェストファーレン	
ビール		ザクセン, テューリンゲン, ベルリン, エルベ河の各地の港, スイス, フランス
木 材	ヴェルテムベルク, ザクセン, ヘッセン, ナサウ	
石 材	ザクセン, ヘッセン, ナサウ, オーストリー, テューリンゲン	

【典拠】 A.v. Meyer, a.a.O., S. 589f より作成

このことから、商品流通において外部依存度がきわめて高く、経済的自立性をもちうる単位とはなりえず、従って政治的にもプロイセンに依存せざるをえないと判断できる。

ヘッセンとの比較でヴェルテムベルク、バイエルンの経済地理的な位置を確定しておこう。

【第6表】は、ヴェルテムベルクが鉄道資材を領邦内で調達しうることを示している。また【第7表】より、ヴェルテムベルクでは域内の商品流通のウェイトが、ヘッセンと比べようのないほど大きいことがわかる。また貨物輸送の直通輸送相手先は、バーデン、バイエルンであることから⁵⁰⁾、少なくともプロイセンに対する経済的依存度はきわめて小さい。

同様の傾向はバイエルンにもあてはまる。【第8表】は、バイエルン国鉄の輸送実績であるが、領域内の商品流通が比較的大きいことを示している⁵¹⁾。バイエルンがプロイセンに対して経済的連関をもたないことは【第9表】からあきらかであろう。

以上のことから、領邦の市場構造と鉄道政策に連関を見出すことができるであろう。

Ⅵ おわりに

本稿においては、プロイセンによる鉄道国有化自体の進行過程に触れる暇はないが、ビスマルクは領邦分立主義の主張を前にして、プロイセン単独の国有化にむかわざるをえないことに十分な認識をもっていた。1876年の「帝国鉄道法案」の起草に際し、彼は次のように記している。

『もしも、プロイセンの鉄道所有の帝国への移行の為のプロイセン政府の努力が、帝国の人々の反対の前に挫折したら、そのときにはプロイセン自らの国有鉄道の拡大と整理統合が、プロイセン鉄道政策の次の目標を考えられるのは疑いもないだろう⁵³⁾』

また同年6月、ビスマルクは次のような書簡を商務大臣アーヒェンバッハに送っている。

「一刻も猶予なく、次のプロイセン議会に主要な路線の買収協定に関する提案を用意しなければならぬほど、事態が切迫しているように思われる。……たとえそれが帝国で困難にぶつかろうとも、少くともプロイセンの範囲内で鉄道制度が徹底して整備されることにならう⁵⁴⁾。」

ビスマルクによる国有化は、一面、非プロイセンドイツに対する影響力の行使を意図した部分もあるが⁵⁵⁾、その実効性を再び[第1表]で確認すると、きわめて限られた範囲のものであったことがわかるであろう。即ち、ブラウンシュヴァイク、アンハルト、ヘッセン、ザクセン=コブルク=ゴータ、ザクセン=ヴァイマル=アイゼナッハ等はいずれも、商品流通構造において経済的自立性が希薄であり、おしなべて中部ドイツ以北の領域である。

一方、市場構造においてプロイセン依存度がほとんどないバイエルン、ヴュルテムベルクは領邦利害を求めらる中で国有鉄道が建設されてきた。この南部ドイツの国有鉄道志向をプロイセンの国有化と対峙させると、国有化は南北の分裂を強める契機となりうるであろう。

(注)

- (1) この点については、拙稿「ドイツ資本主義と鉄道史研究」『鉄道史学』第8号(1990年)71-79ページ参照。
- (2) 池田博行『ドイツ鉄道小史』時潮社(1978年)まえがき。
- (3) 厳密な意味で、ドイツにおける鉄道制度の統一は、領邦主権化にある鉄道の帝国国有化であり、その実現は1920年、第一次大戦による敗北の結果として、外圧的に行なわれた。
- (4) 例えばブラウンシュヴァイク国鉄は、他の領邦にまたがる路線の建設にあたって1837年にはハノーファーとの間に、また1841年にはハノーファー、プロイセンとの間に「領邦間条約」(Staatsvertrag)を締結している。(Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken, a.a.O.)
- (5) Supper, O., *Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg*, Stuttgart, 1895, S.4f
- (6) Gesetz vom 18. April 1843, betreffend den Bau von Eisenbahnen in: Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, den 22. April 1843
- (7) Meyer, a.O., S.570-1.; Ücker, B., *Die Bayerische Eisenbahn 1835-1920*, München, 1985 こういった計画と並行して、1846年にはミュンヘン=アウグスブルク鉄道が政府によって買収された。発行済み株式(総額440万グルデン)は、額面価格での買取り、又は3.5%利付き国債との交換によって行なわれ、500グ

- ルデン額面株、一株あたり33.3グルデンのプレミアムが支払われた。(Meyer, a.a.O., S.571)
- (8) Jagtiani, H.N., *The Role of the State in the Provision of Railways*, 1924, pp 88-9, Appendix F
- (9) Meyer, A.v., a.a.O., S.706
- (10) derselbe; S.704
- (11) 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」『経済史学』16-4
- (12) Jagtiani, op. cit., pp 48-9; Henderson, W.O., *The State and the Industrial Revolution in Prussia*, Liverpool, 1967, p.187
- (13) Gisevius, H.F., *Zur Vorgeschichte der Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkriegen*, Berlin, 1971
- (14) Kech, E., *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik*, Leipzig, 1911, S.100; Meyer A. von., a.a.O., S.134f
- (15) 池田博行, 前掲書, 147ページ
- (16) Meyer A. von., a.a.O., S.284; *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (Abk. Jb.) für das Jahr 1875*, S.112-3; Jb.1871
- (17) Meyer A. von., a.a.O., S.346f; Clapham, J.H., *Economic Development of France and Germany*, 1914, p.153
- (18) Wiedefeld, K., *Deutsche Eisenbahngestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19en Jahrhundert*, in: *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1940, S.52-3; Meyer A. von, a.a.O., S.17f u. 543f
- (19) Kech, a.a.O., S.64
- (20) Wiedefeld, a.a.O., S.56
- (21) Meyer, A. von, a.a.O., S.23f, S.222f
- (22) Kech, a.a.O., S.101-2; Ritter, P., *Zur Frage der deutschen Eisenbahngemeinschaft*, 1913, S.7; Henderson, op. cit, p.166, 180
- (23) Kech, a.a.O., S.103
- (24) ders, S.104; Ritter, a.a.O., S.7
- (25) Kech, a.a.O., S.104-5
- (26) ドイツの鉄道政策の「統一化」には、プロイセン→北ドイツ連邦→ドイツ帝国へと連なる基本線と、南ドイツ側からの対抗軸（バイエルン→南ドイツ連邦→ドイツ帝国）が存在していたことが確認できるであろう。
- (27) 例えばバイエルンやヴュルテムベルクには郵便、電信及び軍隊の管理に関して独自の権限が認められていた（村瀬興雄『ドイツ現代史』東大出版会, 101-3ページ）。
- (28) 高田敏, 初宿正典編訳『ドイツ憲法集』信山社, 96-7ページ。
- (29) Kech, a.a.O., S.105-8
- (30) derselbe, S.108-9; Alberty, *Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen*, Jena, o.J., S.11
- (31) Ritter, a.a.O., S.26; Clapham, op. cit., P.346
- (32) Alberty, a.a.O., S.8; Kech, a.a.O., S.109
- (33) Bloemers, K., *Der Eisenbahntarifkampf*, hrsg. von Born, K.E., *Moderne Wirtschaftsgeschichte*, Köln, u. Berlin, 1966, S.151f; Ritter, a.a.O., S.28f; Clapham, op. cit., p.346 石井彰次郎「ビスマルク的国有について——プロシアの鉄道国有——」『経済理論』41, 39-40ページ。
- (34) Alberty, a.a.O., S.13
- (35) derselbe, S.13-4
- (36) 鉄道者運輸局『独逸鉄道概観』（昭和3年）10ページ
- (37) Alberty, a.a.O., S.9-10; Kech, a.a.O., S.110-1
- (38) Kech, a.a.O., S.111-2
- (39) 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・モールは当時の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.10-1）。

第2 帝制期ドイツの領邦鉄道網と政策

- (40) Albery, a.a.O., S.12 u.15; Kech, a.a.O., S.113
- (41) 同法案の条文は Kech, a.a.O., S.114 参照。
- (42) Albery, a.a.O., S.18-21
- (43) Kech, a.a.O., S.116
- (44) Albery, a.a.O., S.26
- (45) derslbe, S.22-3; Kech, a.a.O., S.116-7
- (46) Kech, a.a.O., S.117; Albery, a.a.O., S.26-7
- (47) Kech, a.a.O., S.117-8; Albery, a.a.O., S.25-6
- (48) Albery, a.a.O., S.27
- (49) ヘッセン北部鉄道については、拙稿「プロイセンにおける鉄道会社の資本調達」『研究報告』（跡見学園女子大学）第1号, p.22-3
- (50) Supper, a.a.O., S.173
- (51) 但し、バイエルン内には、ミュンヘンを中心とする南バイエルン（穀物流通がミュンヘン市場を中心に展開されていた）と、ニュールンベルクを中心とするフランケンという二つの市場の軸があり、後者はザクセンとの連関がかなり強いことから、ヴェルテムベルクほど地域内流通の値は大きくならない。フランケン地方を除外すれば、バイエルンの経済的自立性は高まると考えられる（拙稿「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』第15号）。また旗沢歩「『鉄道による市場総合』の検証——19世紀バイエルンの穀物流通を中心に」阪大『経済学』41-1
- (52) プロイセンの鉄道国有化については、拙稿「ドイツにおける鉄道国有化」『研究報告』（跡見学園女子大学）第3号, 同「ビスマルクの経済政策と鉄道」『跡見学園女子大学紀要』第21号参照。
- (53) Kech, a.a.O., S.122-3
- (54) Schreiben an den Handelsminister Dr. Aachenbach, Juni 12. 1876 in: Aktenstücke zur Wirtschaftspolitik Fürsten Bismarck, hrsg. von H.V. Posehinger, Berlin, 1890, S.232
- (55) 拙稿「ドイツにおける鉄道国有化」前掲。