

# 一八四〇年代のリストの鉄道論と 南ドイツにおける鉄道網の形成

小笠原 茂

はじめに

I 一八四〇年代のチューリングゲン、南ドイツの鉄道問題とリスト

- (1) チューリングゲン東西・南北中央線、バイエルンの鉄道とリストの活動
- (2) ヴェルテンヘルクの鉄道とリストの活動
- (3) バーデン、ライン沿岸の鉄道とリストの活動

II 南ドイツ、チューリングゲン鉄道網への提案

- (1) チューリングゲンの鉄道とバイエルン南北線
- (2) バイエルンの鉄道組織
- (3) ヴェルテンヘルクの鉄道組織
- (4) ライン沿岸の鉄道について

おわりに

一八四〇年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成

## はじめに

「フリードリッヒ・リストの『ザクセンの鉄道組織』<sup>(1)</sup>」という小論で、私はリストの初期の鉄道論を検討した。検討された内容は大別すると三点になる。第一は鉄道がドイツの経済・社会の発展にとっていかなる意義をもつのか、当時のドイツの経済発展のおくれや政治的分裂などを克服するのに鉄道はどんな役割を果せるのか、第二は鉄道建設は全く新しい事業であり多くの困難も予想されるが、その困難を克服し鉄道建設を実際に進めるにあたってなされるべきことは何か、第三はドイツにおいてはいかなる鉄道網が望ましいものであろうか、またその望ましい鉄道網をより早く建設するため個々の鉄道路線の建設はどのようになされるべきであらうか、の三点である。この三点は「ザクセンの鉄道組織」だけでなくリストの鉄道論全般にわたって一貫して中心的な論点となっている。したがってリストの鉄道論を問題にする際にはこの三点を取り上げる必要があるが、本稿では一八四〇年代のリストの諸論考を中心に第三の論点を、南ドイツの鉄道網の形成について四〇年代にリストはどのような主張をしているか、という形で検討してみた<sup>(2)</sup>。

私がドイツ産業革命における鉄道建設に関わる諸問題の研究を開始する手がかりとしてリストの鉄道論を取り上げたのは、鉄道問題の先覚者リストが鉄道建設が開始されつつある時期のドイツにどのような問題をみていたのかを学ぶことによって、開始期の鉄道建設における問題の所在を知りたいと思っただからである。ドイツの国民経済にとってあるべき鉄道網はどのようなものか。またその完成をめざして個々の路線はいかに位置づけられるべきか。このような問題は上述の私の関心にとって最も興味深いものであり、また一般的にドイツ鉄道史研究にとっても重要な問題で

あるだろう。

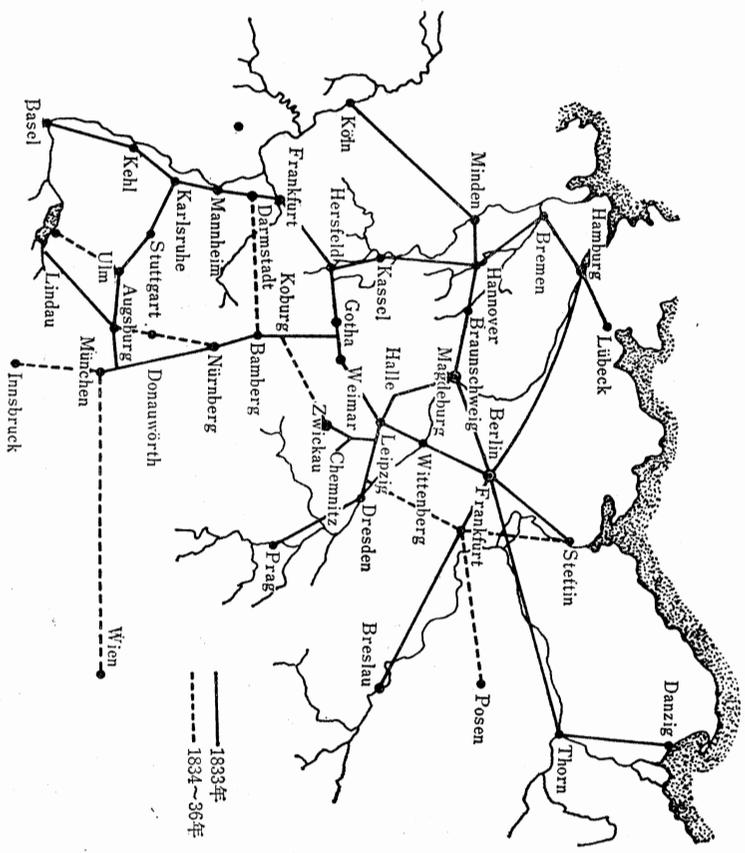
四〇年代の諸論考を中心にするのは次のような理由による。第一にリストは全国的な鉄道組織については三〇年代の半ばに発言しているが、個々の路線がいかなるルートをとるべきか、ルート確定の問題を考へるとき何を考慮せねばならないかについての立ち入った主張は四〇年代の論考に多いからである。第二にドイツでは三〇年代後半からすでに鉄道建設が始まっており、個々の鉄道路線の建設は現在欠けているところを埋めながら全国的な鉄道網の形成に向けて前進するという作業を現実に進めていることになる。かかる状況の中でリストの提言は望ましい鉄道網を完成するために個々の路線はいかに位置づけられるべきかという問題についてヴィヴィッドな像を提供するものであり、また三〇年代半ばの見通しを現実の鉄道建設の進行の中で深めたり正したりすることも可能になっているからである。第三に諸事情に規定されてリストが現実に関与したのは南ドイツにおいてだけであり、したがって彼の具体的な提言はほとんど南ドイツに限られるが、日本におけるドイツ鉄道史研究はほとんどがプロイセン中心で南ドイツについては稀薄であるので、私自身この作業から学びうるところが大きいと考えたためである。

リストはドイツでニュルンベルク—フュルト間の短い最初の鉄道が建設されつつある一八三五・三六年に、「ザクセンの鉄道組織」<sup>1)</sup>、「軍事的関連におけるドイツの鉄道組織」<sup>2)</sup>で、いち早くあるべきドイツの鉄道網を示した(第1図参照)。これと一八五〇、七〇年時点で実際に建設済みの鉄道網(第2図参照)をくらべてみるとリストの展望の的確かさが明らかに示される。この点については前稿で指摘したので、それを前提にしながら以下で四〇年代の諸論考を検討しよう。<sup>3)</sup>

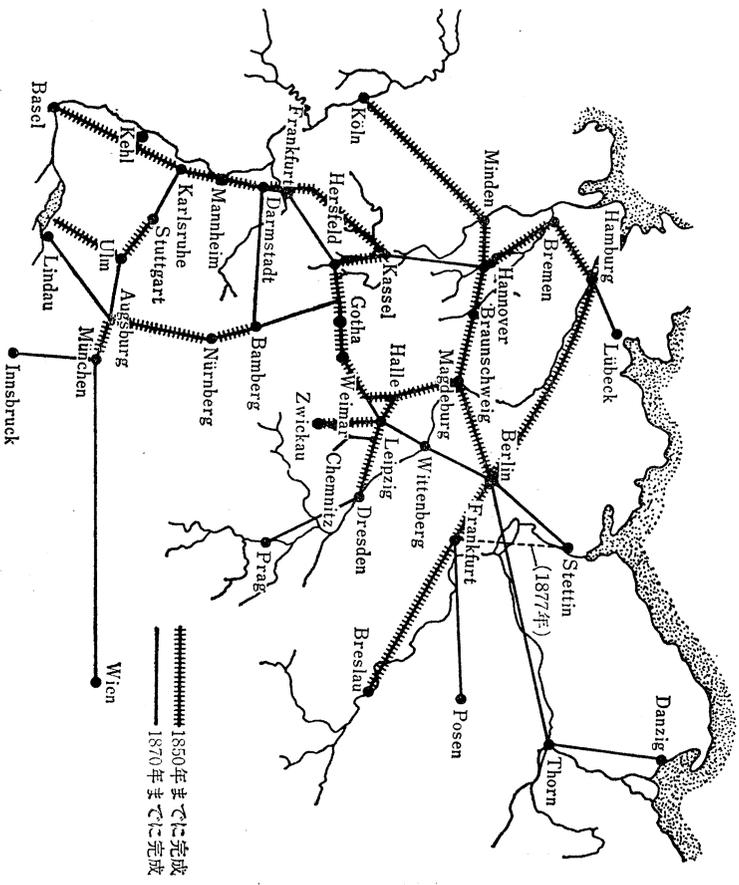
(1) 『立教経済学研究』第三六卷第三号所収。

一八四〇年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成

第1図 リストの提案した鉄道網



第2図 リストが提案した鉄道網の完成状況



一八四〇年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成

(2) 私はリストの鉄道論を検討するにあたって、小林昇『経済学史著作集』第Ⅶ（Ⅷ）卷、未来社、富永祐治『交通学の生成——交通学説史研究——』日本評論社、一九四三年、大谷津晴夫「フリードリッヒ・リストの鉄道政策」(1)・(2) (上)『上智経済論集』(第二五卷第一・二号、一九七八年)から多くを教えられた。しかし問題をこのように限定したので本稿でこれらの労作に直接言及することはない。

(3) 前掲拙稿、五六—七〇頁、とくに五七頁を参照されたい。

## I 一八四〇年代のチューリンゲン、南ドイツの鉄道問題とリスト

(1) チューリンゲン東西・南北中央線、バイエルの鉄道とリストの活動

最初にリストが一八四〇年代に鉄道建設事業に関してどのような問題にぶつかっていたかを、リストの諸論考にたいする『全集』第三卷の編者による「解説」を中心にとめておこう。<sup>(1)</sup>

ベルリン——マグデブルク——ハレ——ライプツィヒ——ドレスデンが鉄道により結合された（一八三六年）ことで、チューリンゲンを横断する東西鉄道建設が重要な問題となり、一八四〇年にプロイセン政府が西部を東部と鉄道によって結びつけること、ハレからカッセル——アレンスベルク——ゲルンへの鉄道を建設することを決めたことは、この問題を具体的に展開させることになった。プロイセンは、ザクセン選帝侯国を迂回し、ハレからミュールハウゼン、ヴァンフリード、エッシュヴェーゲ、ヴァルトカッセル、リヒテナウ経由でカッセルに至るルートをとろうと計画し、チューリンゲン諸邦にとって死活の問題が提起されたことになった。チューリンゲンを東西に横切る昔からの商業路は、ヴァイセンフェルス、ナウムブルク、ワイマール、エルフルト、ゴータ、アイゼナッハ経由で走り、

これらの諸都市は千年以上にもわたる期間の發展により、チューリングンで最大、最重要なものになっていた。プロイセンの計画した鉄道はこの商業路と競合する形で走ることとなり、交通を古来の商業路からそらし、沿路の諸都市は大きな打撃を受けることが予想された。当時パリに居たリストは、このプロイセンの計画にたんにチューリングン諸邦の危険だけでなく、交通のより乏しい地方を通るプロイセンの計画した鉄道が失敗することによって鉄道組織全般が後退するという全ドイツ鉄道組織にとっての危険をもみた。また彼は同じ頃ザクセンとバイエルンで進展しつつあったバンベルク——ホフ——ライプツィヒの南北線についても同じような危惧を抱いた。リストはこれらの計画を撤回させ、自分の構想する鉄道組織を実現させるために、また鉄道事業に関わる適当なポストを得るために、四〇年五月パリからライプツィヒへ、そこからチューリングンへおもむいた。ワイマール、ゴータ、マイニンゲンの有力者達と個人的に接触した後、六月に「チューリングンの鉄道」を *Allgemeine Anzeiger und National Zeitung der Deutschen* の第一六四、一六六、一六八、一七二号に Justus Moser の名で発表した。リストの主張の影響下に、ゴータ政府の提案に基づいて四〇年八月に、ザクセン・マイニンゲン、ザクセン・ワイマールの三政府が共同の鉄道問題のための討議を行った。リストは三政府の討議に自らも参加し、チューリングンとバイエルンを結ぶ鉄道問題も合わせて考慮するためニュルンベルクから北部国境への鉄道建設を進めている会社の代表も討議に参加させようと努力したがいずれも失敗した。この会議は三政府の行うべき鉄道事業に関しては一般的なとりきめだけに終ってしまったが、一方プロイセンがハレ——カッセル線の調査すべき三つのルートの中に、チューリングンを通る線も加えたという成果を産むことになった。しかしリストはザクセン・コーブルク・ゴータ公エルンスト一世から賞讃され感謝されたような功績にもかかわらず、わずかな賞金を得ただけで、チューリングン諸政府のプロイセンにたいする配慮の

ため鉄道事業に適当なポストを得ることはできなかった。

チューリングン鉄道連合のための活動を通じて、リストは一八四〇年に再びチューリングンを經由してバイエルンと北ドイツとを結合させる問題にぶつかった。リストはバイエルン・チューリングン中央線という自らの計画を推進するため同年末アウグスブルクに移住した。その後の数年は鉄道組織に関する活動をもっぱら南ドイツに集中した。しかしここでの活動は彼の希望に反して鉄道事業への直接参加——認可の出願、鉄道委員会での活動といった——ができなかったので、助言を与え、論説や主張を発表するという形のものになった。

ニュルンベルク・フルト鉄道開通後まもなく、その経営者を中心として設立され認可された、ニュルンベルクからバイエルン北部国境への鉄道建設を行う株式会社の活動は、三七——三八年に鉄道ブームが冷却したため進展しなかった。一方チューリングン諸邦はバイエルンからの北上線をチューリングン地方に引き込み、バンベルクからコブルク経由でアイゼナッハに至るものにすることを追求した。リストは前述のようにチューリングン諸邦の協議への会社を参加させるべく努力したが成功しなかった。次いで四〇年八月、「ドイツの鉄道組織」<sup>[I]</sup>を *Allgemeine Zeitung* の第二三三、二三四、二三二、二三三、二四六、二四七号に Justus Moser の名で発表し、そこでニュルンベルクからバンベルク——コブルク経由でアイゼナッハに至る線の建設を主張した。ザクセンは代表をミュンヘンへ送り、バイエルン政府に南北線をホフ経由にするよう働きかけていた。ザクセンとの古くからの商業関係、ザクセンとの関税問題での協同を重視したバイエルンは、結局ホフ経由の線をまず建設することに決め、事業を進行させない。上述の会社への認可を取り上げて、アウグスブルク——ホフ線をニュルンベルク——アウグスブルク——リンダウ線とともに国の費用で建設することにした。

(1) Friedrich List, *Schriften/Reden/Briefe*, Bd. III, *Friedrich List, Schriften zum Verkehrswesen, zweiter Teil, Textauslese und Kommentar*, herausgegeben und bearbeitet von Alfred v. der Leyen, Alfred Genest und Berta Meyer, 1931, (邦文訳註) Werke, III (2) (註記) S. 912-921, 931-939, 956-960, 962-964, 979-985, Hoffmann, D. S., *Railways and Railway politics in South Germany, Defensive Particularism at the State Level*, 1835-1870, 1969, pp. 39-40. Koch, E., *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik*, 1911, S. 81-83. 小林昇「リスト小伝——カール・ブリンクマンに拠る——」(同『フリードリッヒ・リスト論考』未来社、一九六六年、所収)、『ファビウスケ(伊東・豊川訳)』『リスト研究——ドイツ国民経済学者F・リストの歴史的役割——』未来社、一九五八年)三〇五—三五九頁。

## (2) ヴュルテンベルクの鉄道とリストの活動<sup>(1)</sup>

ヴュルテンベルクでは一八三〇年国王ヴィルヘルム一世の提案で委員会がつくられ、邦内の交通改善問題が討議され、三四年にネッカー河とボーデン湖を鉄道で結ぶという基本方向が決められた。三六年に開始されたヴュルテンベルク鉄道会社によるライン、ドナウ、ボーデン湖間の鉄道建設の試みが成功しなかったので、ヴュルテンベルク政府は自らイニシアチヴをとって鉄道建設事業を進めた。政府はヴュルテンベルク鉄道とバイエルンで計画しているアウグスブルク——ニュルンベルク線との結合、ウルムとボーデン湖(フリードリッヒスハーフェン)間の結合を構想しており、バイエルンが計画しているアウグスブルク——リンダウ線がこの構想をおびやかすのではないかと恐れていた。ヴュルテンベルクとバイエルンの事前の一致がなければ両邦の鉄道事業を推進することはむづかしかった。

アウグスブルクに滞在中のリストは、一八四〇年八月に「ドイツの鉄道組織」<sup>[I]</sup>(前出)、四一年一月に「ドイツ鉄道組織」<sup>[II]</sup>を *Allgemeine Zeitung* の第一九、二〇、二五、二七、二八号に発表した。これらはコッタの提案に基づ

いて南ドイツとヴェルテンベルクの鉄道問題を扱ったものである。この論説とこれを積極的に政府当局に宣伝する努力をしたコッタのおかげで、リストはヴェルテンベルクの有力者と鉄道問題で接触するきっかけをもった。リストは四二年五月故郷ヴェルテンベルクへ帰国後第二回目の訪問をした。ヴェルテンベルクとその政府は彼を好意的に迎え、彼の鉄道問題についての提案も注目されるに至った。多分ヴェルテンベルク政府代表者とリストは鉄道問題について協議をもったと思われる。Deutscher Vierteljahrschriftの「一八四一年第四号に「ドイツの鉄道組織Ⅲ」を発表した後、一〇月に国王との二回目の謁見を許され、鉄道問題について自己の見解を展開することができたリストは、同月国王から「市民的名誉回復」を許された。実に一八二一年以来はじめて故国に正当に迎え入れられたことになる。しかしヴェルテンベルクの鉄道事業の推進がリストの多大な影響を受けたことが明らかであるにもかかわらず、リスト最後の希望である鉄道事業にかかわるポストを得ることは、ここでもかなわなかった。四一年末にリストはヴェルテンベルクを去りアウグスブルクに戻った。この間にバイエルン中央南北線はホフ経由にすることが決められたが、この線より西のルートを通った方がヴェルテンベルクにとって有利であったので、四三年五月にリストは彼のプランに沿う方向でヴェルテンベルク政府がバイエルンに働きかけるよう提案したが、ヴェルテンベルク政府によって拒否された。この後リストはバイエルンとヴェルテンベルクの鉄道問題をもう一度 Allgemeine Zeitung 第一八三、一八四、一八六、一八七、一九一、二一六号に一八四三年七月八月に発表した「ドイツの鉄道組織Ⅳ」で扱った。

(一) Werke, III ②, S. 931-939, 979-985. 小林昇「前掲論文」、フアビウンケ、前掲書。

### (3) バーデン、ライン沿岸の鉄道とリストの活動

バーデンで最初に問題になった本格的な鉄道計画はマンハイム——バーゼル線であつた。この計画はリストに始まつたのではなく、バーデンではすでに長い間問題になつていたのであつた。一八三五年五月マンハイムの商業顧問官・ニューハウスがマンハイム——バーゼル鉄道の認可獲得の活動を始め、「バーデン大公国におけるマンハイムからバーゼルまでの鉄道建設についての提案」をレオポルド大公に提出した。バーゼルでニューハウスを中心に鉄道建設委員会がつくられたが、この民間の建設活動は成果をみることなく三七年に解散した。リストが最初にバーデンの鉄道に関りをもつたのはこの頃であり、リヴァプール——マンチェスター鉄道を手本にイギリス式の堅固な鉄道を二三五〇万グルデンの資本投下で建設するというニューハウスの構想に対抗し、アメリカ式の建設費の安い(四二〇万グルデン)しかも早く利潤が回収できる建設方式を主張して、一八三五年の Eisenbahn-Journal 第五一七号に「マンハイムからバーゼルへの鉄道について」<sup>(2)</sup>と題する意見書を書いた。彼はこの意見書をバーデン政府に送り、自らの主宰する株式会社への認可を要請した。この二つの請願は下院の委員会で審議されたが結論に到達しえず、政府内部ではロテックらによる国鉄政策の構想が支配的となつていった。政府はネベニウスを議長とする委員会を設置し鉄道問題を検討させ、結局三六年に鉄道は国家が建設し経営すべきであるという基本方針が決められた。この際リストの提案した安上りの建設方式は退けられ、建設方式についてはニューハウスの構想に近いものが採用された。建設費の檢出に際し資本の半分を公の金融機関において現金に換えうる証券で調達するというリストの構想<sup>(3)</sup>が委員会の報告に採用されたがリストへの言及はどこにもなかつた。<sup>(4)</sup>

その後具体的な国鉄建設計画が始まるが、注目すべきはこれまでイギリスの鉄道やドイツで建設済みあるいは計画の広い軌間を採用したことである。ここにもドイツ内部で統一的な鉄道政策が行われない弊害が現われているが、バーデンは五〇年代に他邦の鉄道との結合が具体化したとき機関車、車輛、ゲージの問題で苦しむことになる。パイエルンが専ら集中したのはマンハイム——バーゼル線の建設であるが、四〇年に最初の区間ハイデルベルクまでが開通した後全線が開通したのは一八五五年のことであつた。<sup>(5)</sup>

リストが次にライン沿岸の鉄道に関りをもつのは一八四三年のことである。この頃ライン沿岸ではマンハイムからカールスルーエまでが建設されさらにバーゼルに向けて建設が進行中であり、<sup>(6)</sup>タウナス鉄道（ヴィースバーデンからマインツの対岸にあるビーブリッヒとカステルを経由してフランクフルトに至る線）は一八四〇年以来運転されていた。また一八三五年以来進められてきたマイン——ネッカー鉄道建設についての協定が四三年二月にヘッセン大公爵、バーデン、フランクフルトの間で成立し、フランクフルトからダルムシュタット、ヴァインハイム、ラーデンブルク經由でハイデルベルクに至る線が建設されることになった。ライン左岸では三九年から四一年にフランスによって建設されたシュトラスブルク——バーゼル線が運転されていた。このような状況の中でライン左岸のドイツの領域においても鉄道建設問題が必至となり、マインツ——ルードヴィヒスハーフェン線、ラインシャント——ラウテルブルク線、ルードヴィヒスハーフェン——ベックスバッハ線<sup>(8)</sup>の建設がさし迫った課題となつていた。<sup>(7)</sup>

1. ルードヴィヒスハーフェン——ベックスバッハ線<sup>(8)</sup>。この線を最初に計画した会社への認可はファルツ政府から一八三八年に与えられた。それはラインシャント（マンハイムの対岸の町）からシュパイヤー、ノイシュタット、

カイザースラウテルンを経てベックスバッハ（ザールブリュッケン方面へのファルツ国境の一地点）に至り、そこでプロイセンの計画しているベックスバッハ——ザールブリュッケン線と結合するといふものであり、ザールブリュッケン、ベックスバッハ地方の石炭鉱山の利用、マンハイム——バーゼル線、マイン——ネッカー線との結合を意図したものであった。鉄道への期待は大きく五四〇万グルデンの株式が予約された。しかし同社の定款がベックスバッハからザールブリュッケンに至る線の延長に関してプロイセンとの協定が成立した後に建設に着手することを規定しており、この協定が成立しなかつたので建設着手は遅れてしまった。四三年二月に株主総会が開かれ、政府が開通後二五年間にわたって四〇の利子保証を与えると同時に示した厳しい条件を受け入れるか否か、路線を三八年の計画通りシュバイヤー経由にするかそれともベックスバッハへの最短路線にすべきかが討議された。リストは *Zollvereinsblatt* の一八四三年第一四号に発表した「ライン——マルヌ運河とライン——ベックスバッハ鉄道」においてこの問題について発言した。

事業が進展しなかつたので政府は緩和した条件を示し、会社は政府からの四〇の利子保証を受け入れることになった。それにより新たな株式予約申込が急速に進んだ。新たな路線はベックスバッハから出発し、本線はシュバイヤーを通らずシュバイヤーは支線で本線と連絡することになった。同年五月「ファルツ・ルードヴィヒと鉄道」という名の下で認可が与えられた。最初の区間ルードヴィヒスハーフェン——シッフアーシュタット——ノイシュタット間とシュバイヤーへの支線は四七年六月に、残りの区間は四九年八月に完成した。

2. マインツ——ルードヴィヒスハーフェン線<sup>(9)</sup>。上述のような状況の中でマインツ市とヴォルムス市がライン左岸の最も重要な鉄道結節点になっていくと思われるルードヴィヒスハーフェンと結びつこうという強い願望をもつ

に至った。この線はすでに認可済みのルードヴィヒスハーフェン——ベックスパッハ線と結びつきそれを經由してメッツやパリへの延長が展望しうるし、認可が確実に期待できるルードヴィヒスハーフェン——ラウテルブルク線とも結びつきシュトラスブルク——バーゼル線を經由してスイスやイタリーとの結合をもたらし、シュトラスブルクから出発する線を通じてリヨン、マルセーユ、南フランスとも結合しうるものであった。

一八四四年のはじめにこの線の建設のためにマインツで委員会が結成され株式予約募集はきわめて順調に行われた。しかしヘッセン大公国はこの線がマイン——ネッカール鉄道競争線となることを危惧し認可を与えなかった。この展開を大きな関心をもって追っていたリストは四四年六月マインツを訪れ、マインツ鉄道建設委員会のメンバーであるクニンに援助を申し出た。リストは「ドイツ鉄道組織[V]」を書きクニンに贈呈し、彼の要請に応えてそれを *Allgemeine Zeitung* 第二六〇、二六一号に発表した。ヘッセン政府は四五年になってやっと認可を与えた。このことは自分の論文の功績であると考えたりスト（『全集』第三卷第二分冊の編者はこの考えを正しいとしている）は、以前の約束どおり経営への参加を認めるようクニンに要請したがこの約束があいまいだったらしく同鉄道への参加をこれ以上続けることはできなかった。

マインツ——ルードヴィヒスハーフェン鉄道への認可はヘッセン国境に至るまでの区間について四五年八月ヘッセン政府から与えられ、バイエルンが国境からルードヴィヒスハーフェンへの建設を了承した後、すなわち四八年になってやっと建設が開始された。（ここにも国家が統一されていないドイツにおける鉄道建設の困難さがうかがえる。）完成は四八年の政治的激動のために遅れ、五三年八月ヴォルムスまで、五四年にルードヴィヒスハーフェンまでの全線が開通した。

3. ラインシャント——ラウテルブルク線<sup>(10)</sup>。同線への認可はルードヴィヒスハーフェン——ベックスバッハ線と同時にファルツ政府から与えられた。しかし政府によって厳しい附帯条件（近くに要塞を会社の費用で建設し、武装と要塞の守備をも会社の責任で行うこと）のために同鉄道は解散した。四四年ルードヴィヒスハーフェン——ベックスバッハ線への利子保証を政府が認め、同線の事業が進展してファルツにおける鉄道問題が再燃したときこの線の計画も再登場し、四四年六月新会社が設立された。認可は四五年四月以前の厳しい条件をはずして与えられた。建設はルードヴィヒスハーフェン——ベックスバッハ線の一駅ノイシュタットからランダウ、ヴィンデンを経由してフランスの国境ヴァイセンブルクに至る線の建設が確定した後の五三年にやっと始まった。ノイシュタット——ランダウ間が五五年七月に、ヴァイセンベルク附近を通じてシュトラスブルクに至るフランスとの結合線が五五年一〇月に開通した後になって、ラインシャント——ラウテルブルク線の全線は五五年一月に開通した。同線は後に「ファルツ・マクシミリアン鉄道」とよばれることになった。

- (1) 前掲拙稿、四六一五〇頁参照。
- (2) *Werke*, III ①, S. 224-241. 略記については次頁注(2)を参照。
- (3) *Ebenda*, S. 237-241.
- (4) Kech, E., *a. a. O.*, S. 66-68. Westenberger, Friedrich Lists Wirken für ein deutsches Eisenbahnsystem, in: *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1920, S. 833-834. *Werke*, III ②, S. 850-857.
- (5) Hoffmann, D. S., *op. cit.*, pp. 24-26. Kech, E., *a. a. O.*, S. 69.
- (6) Hoffmann, D. S., *op. cit.*, pp. 51-52.
- (7) *Werke*, III ②, S. 997-998.
- (8) *Ebenda*, S. 999-1001.

一八四〇年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成

(6) Eberda, S. 998-999.

(10) Eberda, S. 1001.

## II 南ドイツ、チューリンゲン鉄道網への提案

前述のように私は前稿で、リストが早い時期に提案したドイツ鉄道網全体の見通しの的確さとそれがよつてくるゆえんを検討した<sup>(1)</sup>。ここではリストが四〇年代に具体的に個別の鉄道ルート<sup>(2)</sup>を提案するなかで、①ある二地点間あるいは二つの地点を結ぶルートはどうあるべきか、②個々の領邦はまずどの線から着手すべきか、③それらの個別ルートを全国的な鉄道網の完成の中にどう位置づけるべきかという問題をどのように考えたか考察したい。考察の対象は「チューリンゲンの鉄道」<sup>(2)</sup>、「ドイツの鉄道組織 I」<sup>(3)</sup>、「ドイツの鉄道組織 II」<sup>(4)</sup>、「ドイツの鉄道組織 III」<sup>(5)</sup>（これらは四〇年代にリストに与えられた活動の場に規定されて、ほとんどもっぱらチューリンゲン地方と南ドイツの鉄道問題を扱ったものである）とさらにこの問題を全国的な視野で扱っている「ドイツの鉄道組織 IV」<sup>(6)</sup>の第四節、ライン右岸の鉄道を問題にした（三〇年代の論考である）「マンハイムからバーゼルへの鉄道について」<sup>(7)</sup>、ライン左岸の鉄道を問題にした「ライン——マルヌ運河とライン——ベックスバッハ鉄道」<sup>(8)</sup>、「ドイツの鉄道組織 V」<sup>(9)</sup>である。

(1) 前掲拙稿、五六—七〇頁。

(2) Die thüringische Eisenbahn, 1840. in: Friedrich List, *Schriften/Reden/Briefe*, Bd. III, Friedrich List *Schriften zum Verkehrswesen, erster Teil, Einleitung und Text*, herausgegeben von Erwin v. Beckerath und Otto Stühler, 1929,

(Zitate in *Werke*, III ①—② 略記) S. 294-305.

(3) Das deutsche Eisenbahnsystem [I], 1840, in: Eberda, S. 306-330.

- (4) Das deutsche Eisenbahnsystem[II], 1840, in: *Ebenda*, S. 331-346.
- (5) Das deutsche Eisenbahnsystem[III] als Mittel zu Vervollkommnung der deutschen Industrie des deutschen Zollvereins und des deutschen Nationalverbandes (Mit besonderer Rücksicht auf württembergische Eisenbahnen), 1841, in: *Ebenda*, S. 347-377.
- (6) Das deutsche Eisenbahnsystem[W], 1843, in: *Ebenda*, S. 378-415.
- (7) Über die Eisenbahn von Mannheim nach Basel, 1835, in: *Ebenda*, S. 224-241.
- (8) Der Rhein-Marnekanal und die Rhein-Bexbacher Eisenbahn, 1843, in: *Werke*, III<sup>(2)</sup>, S. 664-667.
- (9) Das deutsche Eisenbahnsystem[V], 1844, in: *Werke*, III<sup>(1)</sup>, S. 416-433.

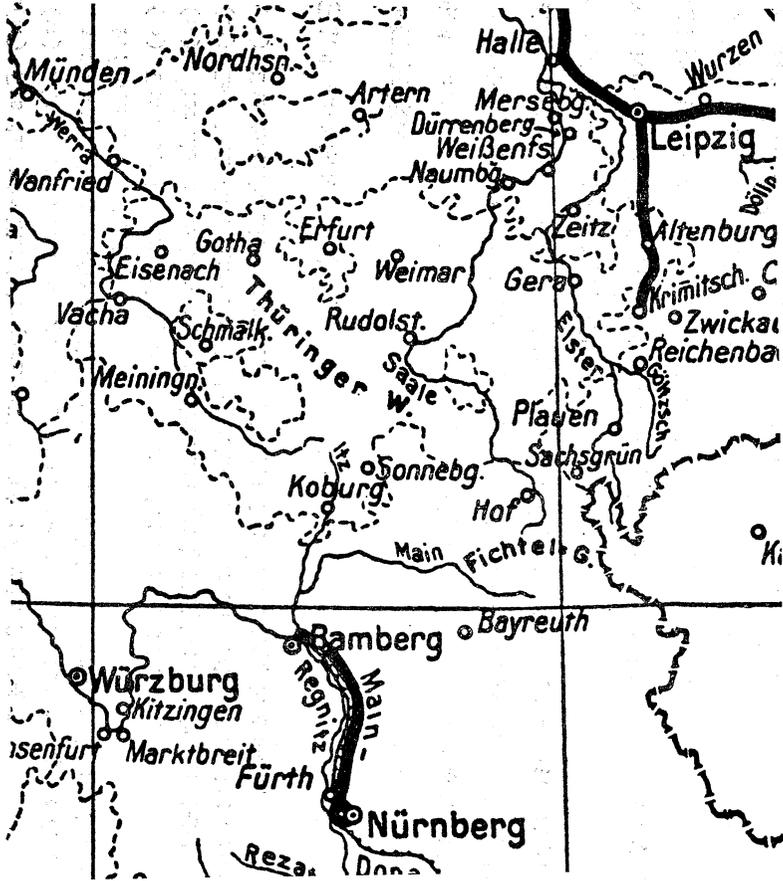
(1) チューリンゲンの鉄道とバイエルン南北線

a 南北中央線

チューリンゲンは南北、東西の道路が交叉する地域であり、チューリンゲンの森の尾根を越える南北の通路は、一八二九年プロイセン・バイエルン関税条約により南北ドイツの通過交通にとって不可欠のものであることを示し、モットの尽力で中部ドイツ通商同盟の地域から解放されたものである。ドイツにおける鉄道建設の開始が再びこの地域の重要性をクローズ・アップする<sup>(1)</sup>。

ドイツのあらゆる鉄道線の中で、東西中央線(フルダ河、ヴェラ河地方とエルベ河地方を結ぶ)、南北中央線(ヴェラ河地方とマイン河地方を結ぶ)の二つが疑いもなく最も重要である。もしそれがなければドイツの鉄道は東と西、南と北にわかれた「つぎはぎ細工」になってしまい、もしそれがなければドイツにもヨーロッパ大陸にも完全な鉄道組織がないことになる<sup>(2)</sup>。またこの中央線なしにはプロイセンもハノーファー、プレンメン、ハンブルクも南に到達で

図3 チューリンゲンの鉄道



立教経済学研究会三七卷三号（一九八四年）

九〇

まず、バイエルンは北部、北西部、北東部と結合できず、中部ライン地方は中部エルベ地方と分離したままになってしまふ。<sup>(3)</sup>

南北中央線には他の領邦以上にバイエルンの利害関係が大きい。バイエルンの商工業中心地ニュルンベルクを中心に考えてみよう。ニュルンベルクの対北部方面の商業は三つの主要なルートで営まれる。①北西商業路——ニードーライン、ニードーライン地方、フランクフルト a. M、マインツ、ケルン、北フランス、ベルギー、オランダ、イ

ングランドへ向かうもの、②北東商業路——ホフを越えてエルベ河、オーデル河、ヴァイクセル河地方、ライプツィヒ、マグデブルク、ドレスデン、ベルリン、プレスラウ、シュテットティン、ダンツィヒへ向かうもの、③北商業路——コーブルク、マイニンゲンを経てチューリンゲン、クアヘッセン、ハノーファー、ヴェストファーレン、ブレーメン、ハンブルクへ向かうもの、の三つである。これら三つの方向への鉄道はいずれもバイエルンにとって重要であり、それらがこの二五年以内に建設されることに我々は確信をもっている。<sup>(4)</sup>ここでの問題はどの線を最初に建設することがバイエルンとニュルンベルクにとって有利であり、その実現に対して技術的障害が最も少ないのはどれかということである。現在南北間の貨客の輸送量は、両ルートに同時に投下資本をカヴァーし、採算ある経営を可能にするほど十分にはないからである。北西方向のルート①は地形上の困難が障害となり、またバンベルクとマインツの間に既に水路交通が存在しているので、緊急性、有益性とも最も少ないと考えられる。選択は②と③のいずれをとるからである。<sup>(5)</sup>

地図をとり上げ一方でバンベルクからハレとマグデブルクへの線を引き、他方でカッセルまでの線を引くなら、またさらに東西中央線(後述)によってヘッセン・カッセルとチューリンゲン諸邦とプロイセンがカッセルとハレの二地点間で結びつけられることを考えるなら、この二つのルートの重要性のちがいはただちにわかるであろう。ホフルートはニュルンベルクをエルベ河地方と結びつけるだけなのに、南北中央線はニュルンベルクをチューリンゲン、クアヘッセン、ハノーファー、ヴェーザー河地方だけでなく、東西中央線を経由してザクセンと全エルベ河地方、オーデル河地方とも結びつけ、<sup>(6)</sup>またさらにプロイセンによって計画されているカッセル——ケルン線を経由して中部ライン、ニーダーライン、オランダ、ベルギー、イングランド、フランス、したがってオステンデ、アントウエルペン、

アムステルダムやケルン、ブレーメン、ハンブルク、シュテットリン、ダンツィヒと直接結びつけるであろう。またこのルートはオーストリア、ハンガリーとイタリアの間を、さらに中部ライン、ニーダーライン地方とヴェーザー河地方間を往来する旅客と貨物の大部分を運搬できる<sup>(7)</sup>。

一方このルートはザクセンにとつても有利である。ライプツィヒからアイゼナツハへの鉄道と、そこから一方でカッセル、ケルンそしてフランクフルト a・M への、他方でバンベルクへの鉄道を考えたなら、すなわちラインとバイエルン両方面への道を開くというライプツィヒのみが望むことのできる有利なコミニュケーションを入手しうる。ホフルトがバイエルン方面のみへの道を開くのとくらべてその得失は論をまたない<sup>(8)</sup>。

(1) Meyer, B., Lists Ideen zum deutschen Eisenbahnwesen, in: *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1918, S. 391.

(2) *Werke*, III ①, S. 306.

(3) *Ebenda*, S. 337.

(4) このうち最初に東北線が着手されて完成した。ニュルンベルク—ライプツィヒの結合は一八五一年になされ、②であげられた市は一八五一年にすでにライプツィヒと結合していた。ダンツィヒまでは一八五二にブロンベルク経由で到達した。二番目には北西線がフランクフルト a・M まで完成し、ケルンまでの結合は五九年になされた。北部線が最後となり、バンベルク—リヒテンフェルス—コーブルク—マイニンゲン—アイゼナツハ—チューリンゲン線が五八/五九年に完成した。この点でリストの見通しは完全に達成された。*Werke*, III ②, S. 970. しかしその建設順序はリストの主張とは異なっていた。

(5) *Werke*, III ①, S. 306-308.

(6) ホフ経由にくらべ、いったんバンベルクから北上し、チューリンゲン東西線を経由してザクセン方面へ行くことになる。明らかに遠まわりである。しかしこの距離的な迂回は(i)商品輸送量の多さ→列車の運転回数多さ→運転間隔の少なさによって時間的にはむしろ有利であり(*Werke*, III ①, S. 298, 本文九五頁参照)、(ii)運賃も距離の長さをカバーできるだけの安い運賃を設定できる、(iii)地形も有利である、の三点でむしろ有利なルートと考えられる。

(7) *Werke*, III①, S. 307-309.

(8) *Eberda*, S. 309-310. *Meyer*, B, a. a. O., S. 392.

(補) バイエレン南北線の建設。南北線をホフ経由にする決定のあとを受けてバイエルンは四一年一月ザクセン政府と協議し、バイエルンはアウグスブルク——ニュルンベルク——バンベルク——ホフ付近の国境方面への線、ザクセンはプラウエン、アルテンブルク経由でライプツィヒに至る線を建設することになった。ザクセン側の建設が先に進み、四二年九月ライプツィヒ——アルテンブルク、四四年五月クリミツチャウまで、四五年ツァイツまで、そしてプラウエンからホフまでは四九年、最後のプラウエン——ライヒェンバハは五一年に開通した。一方バイエルン側の建設は遅れ、四三年に議会在にこの線の建設に関する法案が提案され承認を受けた(これによりリストの構想は最終的にほうむられた)後、四四年八月ニュルンベルク——バンベルク、四六年にバンベルク——ノインマルクト、四八年にノインマルクト——ホフ——バイエルン国境が建設された。一方南へ延びる線は一八四〇年のミュンヘン——アウグスブルク線に続いて四四年にアウグスブルク——ドナウヴェルト、四九年にドナウヴェルト——ニュルンベルク線が建設された。(この区間はフランケン・アルプを避け、ヴェルテンベルクとの結合を可能にするためネルトリンゲンを通るルートが選ばれた)。この線がリンダウへ到達したのは一八五三年であり、この時全線五六六kmが開通した。*Werke*, III②, S. 936, 958-959. *Hoffmann*, D. S., *op. cit.*, pp. 40-52. *Kech*, E., a. a. O., S. 83.

#### b チューリングゲン東西中央線

東西中央線は、それによってヨーロッパ大陸の半分が他の半分と結合し、ドイツについてもたがいに分離しているプロイセンの二つの部分の一つの全体に統一されるので、南北中央線以上に重要な意義をもつ。

西から東ドイツへの商品輸送は、現在①北部ルート——ケルンからニードラーヴェーザー方向とオーバーヴェーザー方向へ分岐するもの、②南部ルート——ケールよりニュルンベルク方面とアウグスブルク方面へ分岐するもの、③中央ルート——マインツ、フランクフルトからアイゼナッハ、ワイマールを経てマグデブルク、ライプツィヒに至るもの、の三つの主要ルートによっている。この道路組織は以下の三つの主要鉄道ルートを計画させる。①北部ルート

一八四〇年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成

——ケルンに始まりミンデンとカッセルに分岐するもの、②南部ルート——ケールに始まりカンシュタット経由でオトバードオウへ至るもの、③中央ルート——マインツ、フランクフルトに始まりチューリンゲンを通りマグデブルクとライプツィヒに至るもの、がそれである。このうち国民経済的に利益が最も大きく、最も建設しやすいのは③の迂回線、フランクフルト——カッセル——アイゼナッハ——ゴータ・エルフルト・ワイマール・ナウムブルク——ハレ・ライプツィヒ線である。<sup>(1)</sup>

1. フランクフルト——カッセル——アイゼナッハは、現在のフルダ・ヴァッハ経由でアイゼナッハに至る舗装道路より七—八マイル長くなる。しかしこれは(i)フランクフルト——カッセルがフランクフルトとヴェーザー、ニーダーエルベ地方（ブレーメン、ハンブルク）を結びつけ、その結果ドイツ南北線の西部の構成要素をなすことよって、(ii)カッセル——アイゼナッハが南北中央線の一部を構成するものとして建設・経営されることよってこの迂回は十分理め合わされる。<sup>(2)</sup>

2. カッセルからライプツィヒへのルートについては現在三つの提案がされている。①ヴァンフリートからプロイセン領を通りハレに至る直線ルートで最短のもの、②アイゼナッハ・ゴータ・エルフルト・ワイマール・ナウムブルクなどを經由してハレ・ライプツィヒに至る古い商業路に沿ったもの、③アイゼナッハ・エルフルトからゲラ河沿いにアルテルンとハレまで進むものの三つであり、①はプロイセンが計画し、②はチューリンゲン諸邦が支持し、③は他の二つが実行できないときとられるものである。<sup>(3)</sup>

プロイセンは(i)短いこと、(ii)ヴェラまでプロイセン領を通る、(iii)国土防衛上重要であるという三つの理由で①を推進している。これを批判しよう。(i)「鉄道がまだ新しいものであり技術者の圧倒的な影響力のもとにある国で最も危

除なことは、技術者が同時に国民経済学者や財政学者でない場合である」(Werke, III, S. 295)。技術者は商業・工業上の考慮よりも技術的な考慮を優先させ、鉄道路線をできるだけ短いものにしたいと考えている。経済的な観点からみれば二地点間の最も有利な結合は必ずしも最短の線ではなく、二地点間を貨物・旅客を最も早く最も安く輸送するものである。またとくに鉄道においては他の全ての交通手段にくらべて投下資本が大きいので、その利益を保証するには多くの旅客・貨物輸送を必要とする。<sup>(4)</sup>ところが①は主に農民が住んでいる地域を通るもので、ルートに沿って重要でない少数の小都市が大都市から離れて散在するだけで、工業も活発ではない。線の両端で多くても六万人の住民のいるハレとカッセルだけがもつばら鉄道により少ない貨客輸送を提供するだけである。これにたいしルート②は古くから發展せる商業路に沿ったものであり、①にくらべると沿線にずっと多い人口をもつ都市が多数存在し、都市においても農村においても商工業活動がさかんである。このことがルート②にずっと多くの貨客の輸送を提供する。さらに多くの国の経験によれば、近くにある二地点間の貨客輸送は遠く離れた二地点間のそれと比較できないほど大きいということが明らかであるが、そのことを考慮するなら人口の多い都市が沿線に多数存在するこのルートの重要性はさらに強まるであろう。人口数から考えても②は①の五倍の輸送量を得るだろう。<sup>(5)</sup>

ルート①の約二五マイルにくらべてルート②は八マイルほど長くなり、①ではカッセルからハレまで五時間で行けるが②の迂回では六―七時間かかる。輸送費もそれだけ多く要る。しかしルート②が①にくらべて四―五倍多い交通量をもつことになればこの関係は逆転する。すなわち、仮に①が貨客輸送の必要に應じて一日一回列車を出發させるとすれば、次の列車を利用するなら短距離で一、二時間節約するために二四時間待たねばならない。ルート②では一日数回の列車を發車させるので一、二時間のロスはあるても待ち時間の少なさからむしろ時間的には②のほうが有

利になる。輸送量の多少と右に見た事情は当然運賃にも影響し、②の運賃のほうがずっと割安になるであろう。<sup>(6)</sup>

(ii)プロイセン領をより多く走ることがそんなにプロイセンを満足させるのであろうか。むしろ古い商業路を放棄することはプロイセンに多大な不利益を生ぜしめるであろう。王国の東部ならびに西部は、直接・間接に古い商業路沿線におかれた都市（メルゼブルク、ヴァイセフェルス、ナウムブルク、エルフルトなど大部分はプロイセンの都市）との鉄道による結合を欠くであろう。鉄道によって大きな飛躍をなしうると思われるそれらの都市は古い商業路の放棄の結果没落するだろう。この損失の可能性は新しい鉄道ルートに沿ってやがて新しい都市が生成し、繁栄する可能性よりもずっと大きい。<sup>(7)</sup>

(iii)戦略上の問題に関しても、ルート②の完成によって重要なエルフルト要塞を重要な戦略拠点カッセルと結びつけることができる。またルート②は西部方面からの侵略に際しプロイセンが軍隊を中部・下部ライン方面へ投ずるだけでなく、最短路を通ってニードーライン、オーバーライン、フランケン、バイエルンを援助するために急いで軍隊の輸送ができるようにし、また北東方面からの侵略に際し全南西ドイツがプロイセンの救援にかけつけることができるようになる。現在鉄道の技術改良は日進月歩の状態である。最も進んだ鉄道技術を軍事目的だけのために創造し、維持し、たえず更新することは不可能である。多くの輸送をもち平時の経営を成功させている鉄道だけにそれができる。鉄道は平時の輸送能力と等しいものだけを戦時に提供できるのであり、平時に四、五倍の輸送能力をもつ鉄道はそれだけ大きい力を戦時にも発揮するのであろう。<sup>(8)</sup>

かくしてリストはルート確定にイニシアチヴをもっているプロイセンによびかける。「関税同盟の結成以来、中小領邦にたいするプロイセンのヘゲモニーはドイツの国民性、自主性の最も強い保証とみなされていた。それ以来人は

小さな個別の利益を犠牲にして同盟の福祉と力のみを考えるプロイセンの政治に期待することに慣れるようになった。プロイセンがこの政治を通じて「関税政策などから」その財政収入で数百万の損失をこうむったのは確かである。しかしプロイセンがそれによって獲得した道徳的・政治的利益（その利益は全軍隊ともつり合うような、その意義が未来の危機のときに初めて明るみになるような）と比較すればその犠牲は非常に小さいと思われる。しかし今や何故この大規模な多方面に影響を及ぼす政治力を、多くの犠牲をとまないながらドイツ国内で産業戦争を再び異なった形で生きかえらせる、「ルート①を採るといふ」抑圧的な措置のために行使しようとするのか？」と。

ルート②をとることはプロイセンとチューリンゲンにとって利益になるだけではない。南北中央線と東西線とを結合せしめるバイエルンはニードラーライン、ヴェーザー河、エルベ河、この河川と鉄道がそこに導かれる全ての海港や諸邦と結合できる。またとくにルードヴィッヒ運河はこの結合を仲介として初めてドイツ・ヨーロッパ・世界商業路としてその意義を維持できるが故に、その利益はチューリンゲン諸邦よりおそらく大きい。またクアヘッセンはこの結合によって首都カッセルをライン河、ヴェーザー河、エルベ河間の交通の、北部、西南、東南ドイツ間の交通の中心地に高めることができる。ルート②はこのようにプロイセンの隣邦に多くの利益を与えるものである。<sup>(10)</sup>

- (1)・(2) *Werke*, III①, S. 312-313. Meyer, B., a. a. O., S. 392.
- (3) *Werke*, III①, S. 313-314.
- (4) *Ebenda*, S. 297.
- (5) *Ebenda*, S. 297-298, 314-315.
- (6) *Ebenda*, S. 298-299, 315.
- (7) *Ebenda*, S. 315-316.

一八四〇年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成

(8) Ebenda, S. 299-300, 318-319.

(9) Ebenda, S. 302-303.

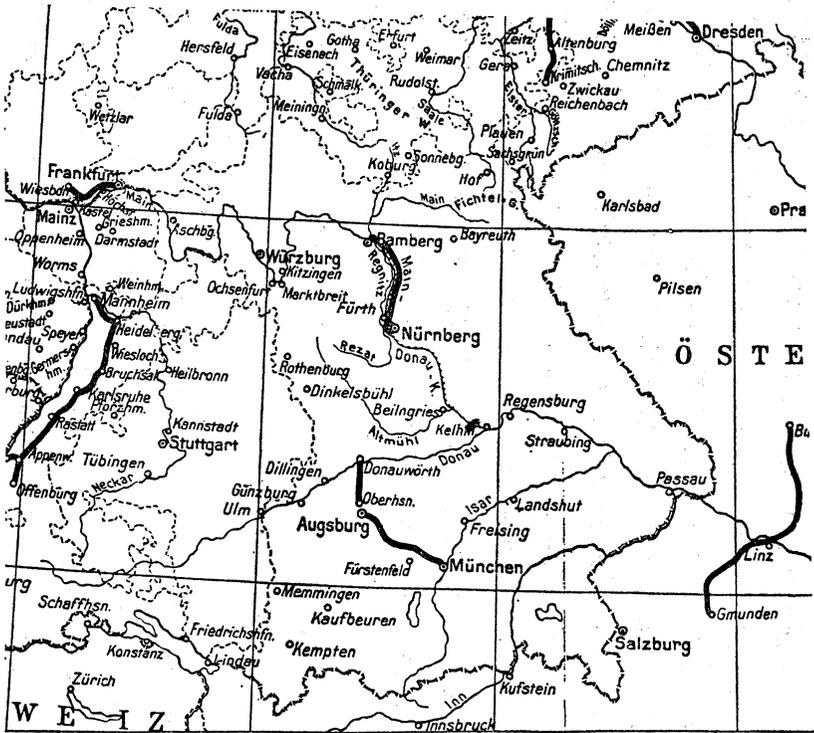
(10) Ebenda, S. 319.

(補) チューリングン東西線の発展。プロイセンは四一年四月二〇日にハレ——ミュールハウゼン——カッセル——リップシュタットは費用がかかり過ぎるので断念し、ハレ——メルゼブルク——ワイマール——エルフルト——アイゼナツハ——カッセル——リップシュタット線の建設のために関係政府と協議を行うことを決定した。やがてプロイセン、クアヘッセン、ザクセン・ワイマール、ザクセン・コーブルク・ゴータ間の協定が成立し、ハレ——ヴァイセンフェルス——ナウムブルク——ワイマール——エルフルト——ゴータ——アイゼナツハ——ローテンブルク——カッセル線の建設とミンデン——ケルン線との結合について関係政府がそれぞれの国家領域の中でこれを認めかつ促進することが決められた。しかしその後、チューリングン臨時委員会によって指導された株式予約募集の成果は良くなかったので再び関係諸邦の支援が求められ、四四年四月の協定でプロイセン、ザクセン・ワイマール、ザクセン・コーブルク・ゴータの三政府が株式資本九〇〇万ターレルの四分の一を引き受け、残りの四分の三を民間より調達し、最初の三〇年間は（民間資本への配当が三％に達するまで）各政府は配当受取を返上することになった。かくして四四年八・九月にプロイセンと両チューリングン政府によって保証されたチューリングン鉄道会社が形成され、四六年六月にハレ——メルゼブルク——ヴァイセンフェルズの区間が開通し、四九年に最後の区間アイゼナツハ——ゲルシュトゥンゲンが開通した。Werke, III<sup>②</sup>, S. 920-921.

## (2) バイエルの鉄道組織

リストはバイエルの鉄道組織の骨格を、一九二七・二八年という早い時期に構想している。「北米通信」によればそれは次のようなものである。<sup>(1)</sup> ①バンベルク——ニュルンベルク——ドナウヴェルト——アウグスブルク——メンミンゲン<sup>(2)</sup>——リンダウ線。これはチューリングン南北線に続いて南北にバイエルンを貫通してポーデン湖に至る線である。②キッツィンゲン——ニュルンベルク——レーゲンスブルク——ミュンヘン線。これはドナウ河北部でバイエ

図4 バイエルン、ヴュルテンベルクの鉄道



一八四〇年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成

ルンを東西に横断し、首都を通つて南東の穀物地帯へ至る線である。③ギユンツブルク——アウグスブルク——ミュンヘン——東南国境に至る線で西へ延長してヴェルテンベルクの鉄道組織と結合しうるものであり、ドナウ河南部の地方にとって重要なものである。④さらにバイロイトから①へ走るもの、タウバー河沿いの一地点から①へ走るもの、以上の四つがそれである。一八四〇年代になるとこの構想の具体的展開として前述したバイエルン南北線のほかに以下の諸線を提案する。<sup>(4)</sup>

①まずバンベルク——ヴェルツブルク——アシャッフエンブルク——フランクフルトへの延長線。これはフランクフルト——ライプツィヒ間の節約線であり、これによりフランクフルトとフルダの間、フルダとアイゼナッハの間の山脈を避けることができ、迂回にはなるがフランクフルトからライプツィヒへ一日で行ける。②バイエルンを一方でオーストリアと他方でヴェルテンベルクと結びつけるバイエルン東西線は、軍事上の利害からも商業上の利害からもバイエルンだけでなくドイツの鉄道組織にとって不可欠のものである。この東西横断線によってバイエルンを縦断する南北線（リンダウからホフ・コーブルクまで）の収益性もいちじるしく高められる。③アウグスブルク、カウフポイレン、ケンプトン、メンミンゲン、リンダウ、フリードリッヒスハーフェン、ウルムなどの諸地点を結合する線を孤立線ではなく他邦と結合できるものとして展望すべきである。バイエルンとヴェルテンベルクの両邦が共同でこの結合線を建設するなら、その費用は現在両邦が独自に孤立線として計画している線に必要なと思われる建設費の三分の二を節約するであろう。④上述の南北線の節約でバイエルンには次のことが可能になる。(i)ミュンヘン、フライジンク、ランツフート、レーゲンスブルク、シュトラウビング、パッサウの諸地点を、途中で地形上の困難が少ないので一部は蒸気機関車、一部は馬車鉄道で短期間に結びつけること。これは穀物と過剰生産物の販売にとって必要であ

る。(ii)それだけ早く①の建設が可能になり、全バイエルンの鉄道組織の収益性はいちじるしく高められるだろう。(iii) フィルス川 Vils、ナープ川、レーゲン川(いずれもドナウ河の支流)沿いの鉄道、ミュンヘンからザルツブルクへの鉄道、ティロル方面への鉄道を一部は機関車、一部は馬車鉄道によって建設すること。そうすれば安く上がった建設費は事業の完成後まもなく、たぶん第一年目から逐次償還され、鉄道組織は邦内の全ての地方に拡張し、さらにアメリカのように小さな運河組織によって補充されるであろう。④バイエルンとヴェルテンベルクの結合は、②で言及した南部での結合のほかにウルムとディンケルスビュール間の一地点でなされるだろう。<sup>(4)</sup>

(1) *Werke*, III ①, S. 105ff.

(2) 前掲拙稿六七頁五行目マンハイムはメンミンゲンの誤りである。

(3) 同六行目スブルクはレーゲンスブルクの誤りである。

(4) *Werke*, III ①, S. 409-413.

(補) バイエルンの鉄道のその後の発展について。一八四六年にバンベルク—ヴェルツブルク—アシャツフェンブルク線、コーブルク—リヒテンフェルス線の建設が開始され、五四年、五九年にそれぞれ完成した。またウルム—アウグスブルク線は一八五四年に、ミュンヘン—クフシュタイン線は一八五八年に、ミュンヘン—ザルツブルク線は一八六〇年に完成した。一八五〇年代半ばにはすでにミュンヘンはシュトゥットガルト、フランクフルト、ライプツィヒと結合していた。Koch, *E., a. a. O.*, S. 83-84.

### (3) ヴェルテンベルクの鉄道組織<sup>(1)</sup>

ヴェルテンベルクはいまや早急に鉄道建設を前進させなければ周囲の他邦におかれてしまう。バーデンは一方でフランクフルトとの結合(マイン—ネッカー線をヘッセン大公国、フランクフルトと三者共同で建設する)、他方

でパーゼルとの結合（マンハイム——パーゼル線）を決め、後者はシャフハウゼンまでの延長を予定している。バイエルンはアウグスブルク、ニュルンベルクをホフ、ライプツィヒと鉄道で結ぶ決定をし、一方でマイン河畔の諸都市がこの線のヴェルツブルク、アシャッフエンブルク經由でフランクフルトまでの延長を、他方でオーバーシシュヴァーベン地方の諸都市がリンダウまでの延長を推進していることも知られている。それ故我々は、ライン河とドナウ河の結合が二本の鉄道によつてなされるが両者ともヴェルテンベルクを避け、一方は北を他方は南を通るのを知る。いま形成されつつある全国的な鉄道網（ヴェルテンベルクはそれに一地点たりとも触れていない）の中にヴェルテンベルクをおいて考えてみよう。シュトゥットガルト・ライプツィヒ間よりシュトゥットガルト・カールスルーエ間のほうがずっと遠くなり、シュトゥットガルト・ニュルンベルク間はシュトゥットガルト・バンベルク間よりも遠くなり、シュトゥットガルト・ボーデン湖間はリンダウ・ライプツィヒ間より遠くなる。また関税同盟内で麻・綿紡績業の厳しい競争が展開しているときにヴェルテンベルクには完成した交通手段がないので大きな不利益をこうむるだろう。これまで河川・海上交通がほとんど不足していることからヴェルテンベルクがその他の世界から全く切りはなされていることを考え合わせると、この欠陥はとくに重大である。<sup>(1)</sup>

ヴェルテンベルクが早急に行うべきことはその主要な諸地点を鉄道で結びつけること、全ドイツ鉄道網とくに近隣の鉄道の利益に関与すること、ドイツ的のみならずヨーロッパ的な意義をもつ南部東西線（カールスルーエ——シュトゥットガルト——ウルム——アウグスブルク——ミュンヘン線）に参加することである。

さてヴェルテンベルクの鉄道組織は三つのルートが骨格をなす。ライン河とネッカー河の結合、ドナウ河とボーデン湖の結合、ネッカー河とドナウ河の結合がそれである。そのうちネッカー河とドナウ河の結合すなわちヴェ

ルテンベルクの東西線にとつてはその間にアルプがあるので技術的に最も困難である。現在の技術水準の下でハイルブロン——ドナウの直接線が実行できないことが証明されれば、同時にネッカー・ドナウ間の連絡が今すぐに必要だと考えるなら採りうる方法は二つある。一つはアルプ越えの馬車鉄道を用いる方法である。ここにおける地形・距離・費用に関する諸条件は「馬車鉄道の先例となりうるオーストリアの」ブジェヨビツェ・リンツ間のそれと同じであり、もし鉄道馬車をフリードリッヒスハーフェンまで延長するなら交通事情はさらに有利になるだろう。もう一つはハイルブロンからアルプを避けてレムス峽谷を通つて、アウグスブルク——ニュルンベルク線とドナウヴェルトからの一点に至る方法である。もしこの一点点をディリンゲンにするならウルム、アウグスブルク、ドナウヴェルトからの三つのルートが合流することになる。これにより全ヴェルテンベルクとウルムが全バイエルン鉄道組織と、またそれを通じてアウグスブルク、ミュンヘン、ニュルンベルク、バンベルク、ザクセン、ウィーン、トリエステなど広範囲な地域と結合しうるであろう。さらにヴェルテンベルクとバイエルンの間でウルムからフリードリッヒスハーフェンへ延びる線についての適切な協定がなされるなら、ウルムはより有利になるであろう。

ライン・ネッカー間、ドナウ・ボーデン湖間には地形条件の障害はない。ライン・ネッカー間の総ての事情は堅固な建設方式に適している。シュトゥットガルトからハイルブロンへの、そこからバーデン線のプルフザル・ハイデルベルク間の一地点へのこの線は、この邦の最も肥沃で最も人口の多い最も裕福な地方と全ライン地方、フランス、ベルギー、オランダとの間の鉄道による直接の結合をもたらすだろう。この線を通じてヴェルテンベルクは植民地物産にたいする総ての需要と原料需要の大部分と冬の石炭需要を充足できる。とくに南ドイツにとって重要な部材炭がこの線を通じてもたらされる意義は大きい。またヴェルテンベルクはこの線を通じて工業製品の最も重要な部

分とかなりの量の穀物と家畜を輸出することができる。

ネッカー地方の内部交通の促進のためには、ネッカー河沿いのハイルブロンからチュービンゲン経由でロッテンベルクまでの主線のほかに、支流のエンツ河峡谷を小馬車鉄道でシュヴァルトまでさかのばればフォルツハイムとバーデンの結合が可能になる。同じようにフィルスエヒス、レムス、コッヒェル沿いの小馬車鉄道は内部交通を促進させるであろう。

ドナウ河とポーデン湖の結合にはともかく馬車鉄道が有利である。それは貨物・旅客輸送の需要を十分に充足し、国民経済的、財政的原則に最もよく一致しうる。

一般的にヴェルテンベルクの組織を構成するこの三つの区間のそれぞれは、それ自体独立の事業であり、はじめから建設と方向について総てを規定する必要はない。まず現在、たしかに実現可能で有用なものに着手し、困難で疑わしいものは未来の決定に任せることが賢明である。その点でいま建設すべきはライン・ネッカー間とドナウ・ポーデン湖間であると思われる。両区間を建設している間におそらく発明と経験における進歩がネッカー・ドナウ間建設の問題を解決するであろう。もしそうでなかった場合、逃げ道として鉄道を山の麓まで導びき、非常に良く改善された舗装道路によって山越えを処理するという手段をとることもできる。

これらの鉄道の建設は、六―八百万グルデンの支出で大きな収益の可能性をもつ。負債が国有地価の四分の一にも達していない、現在その財政余剰金が年一五〇万グルデンに達しているヴェルテンベルクが、前年国有地を購入したのと同じ程度の額を鉄道建設にふりむけることに何のためらいがあるのであろうか？

(一) *Werkz.*, III ①, S. 357, S. 373-377, 414. Meyer, B., *a. a. O.*, S. 394-395.

(補) ヴェルテンベルクの鉄道組織のその後の発展について。

ヴェルテンベルクでの最初の本格的な鉄道建設の試みは民間のヴェルテンベルク鉄道会社によるハイルブロン——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であった。しかし同社は資金調達で困難に陥り一八三九年に解散した。その他の民間会社も同様な状況だったのでその後は国家のリーダーシップで鉄道事業は進められる。一八三六年から三九年、さらには三九年から四一年にかけての調査をもとにして、一八四三年に①主要鉄道は国が建設する、②支線は民間にゆだねる(将来の国家による買収を条件に三・五%までの利子を国が保証する)、③資金は主に国債で調達する、④まず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(ネッカー——ドナウ——ボーデン湖の結合)、シュトゥットガルト——西部国境(バーデンと交渉中なので地点は未定、ネッカーとラインの結合をもちたらず)、シュトゥットガルト——ハイルブロンを建設する、という四点を骨子とする鉄道法が成立した。建設は四四年に始められ、四五年一〇月カンシュタット——ウンターテュルクハイム三・五 km が開通し、フリードリッヒスハーフェン——ウルムは一部が四七年に開通し、五〇年末にはハイルブロン——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二五 km が完成し、さらに四四年はブルッフザルでのバーデン線との結合も含めて計画されたすべての主線が合計三〇六 km、投下資本五七〇〇万マルクで完成した。ヴェルテンベルクでは地形が困難なので計画と調査に多くの時間を費したが、建設過程はバーデンやバイエルンより短期間であった。また当初から資金不足や交通量の少なさを排して複線用の路盤をもったイギリス風の堅固な建設方式での建設が行われた。Kech, E., a. a. O., S. 77-79. Hofmann, D. S., *op. cit.*, pp. 29-39, 51-52.

#### (4) ライン沿岸の鉄道について

##### a マンハイム——バーゼル線<sup>(1)</sup>

この線についてのリストのまとまった主張は一八三五年になされているだけなので、この「マンハイムからバーゼルへの鉄道について」を検討しよう。



マンハイム——バーゼル線はバーデンにとつてきわめて重要である。まずそれはバーデンの農業、ワイン製造業を強力に促進する。ワイン市場はこの線でフランクフルトまで、さらにそこから一方ではカッセル、ハノーファーを経由してハンザ諸都市へ、他方でライプツィヒを経てベルリン、ドレスデン、バイエルン西部へ拡張しうる。ワインの他にもけし油、クローバーの種子、麻、穀物、塩、家畜の国内輸送、輸出もこの線により大いに促進されるだろう。他方で農民は耕作の改良に直接影響する必需品を入手しやすくなり、収入の増加、地価の上昇を享受しうるだろう。

この線はバーデンの工業にとつても重要である。まず、より安くより早い輸送が可能になり綿工業などに大きな貢獻をなし、現在利用されていないシュヴァルツヴァルトの水力が利用されるようになり、バーデンの工業を促進するだろう。また現在利用されずに地下に眠っている泥炭や石炭が利用されるようになるだろう。石炭を邦内で得ることが難しいなら、この線はザールへの鉄道を推進し、まだ十分に利用されていないザールの石炭がドイツの各地でまたバーデンで利用されるようになるだろう。燃料としての石炭の利用が増大すれば、当地で豊富な木は燃料としてより木材として利用価値を高め、国内の工業と対外商業により大きな利益をもたらすだろう。

ケルン——アントヴェルペンの鉄道が完成すれば、この線によってバーデンは海への道を二つもつことになる。そしてオランダの商業妨害からバーデンは救い出されることになるだろう。従来オランダ人は運河・河川・海上交通の恩恵を独占して豊かになってきたが、それは同時に数世紀にわたってオーバーラインの人々を貧しくしてきたものである。今こそ鉄道建設によってこの軛から解き放たれるべきときである。

フランスが計画しているルールを経由するブリュッセルとの結合によってマンハイムからケルン、ブリュッセル經由でパリに行くほうが、シュトラスブルク經由の直接のルートより早く行けるようになるだろう。シュトラスブルク

——バーゼル線はライン左岸の輸送の大部分を引き寄せるだろう。エルベからバイエルン経由でポーデン湖に至る線はスイスとの通過交通の一部をバイエルンから奪うであろう。アール・ドゥ・グラースからパリ経由でスイスに至るルートも同じ影響を与えるだろう。このような鉄道が隣の国や邦で建設されるときバーデンが舗装道路や急行馬車にとどまっていることは、バーデンにはかりしれない損失をもたらすことになる。

マンハイム——バーゼル線は、一方でフランクフルトへの延長他方でヴュルテンベルクとポーデン湖への延長をもたらす。フランクフルト——ライプツィヒ線の建設は交通量の大きさから考えてバーゼル——フランクフルト線の先行によって始めて可能になるだろう。フランクフルト——ケルン線も同様である。さらにカールスルーエ——シュトゥットガルト——ウルム線（西ヨーロッパと東南ヨーロッパさらにはアジアとを結合させる）はバーデンの大規模な鉄道組織を仲介としてのみはじめて完全なものになる。このようにバーデンの鉄道組織なかんずくマンハイム——バーゼル線は、ドイツの鉄道組織の一部として、その建設を進行させ完成させていくのに不可欠の部分になっている。

(1) *Werke*, III ①, S. 224-229.

(補) マンハイム——バーゼル線の建設。

バーデンではライン峡谷を貫通し、バーデンの分散した地域をたがいに結合させるマンハイム——バーゼル線の建設がもたら進められた。バーデンが北ドイツからアドリア海に至る自然的・歴史的交易ルートの上にあるのに、英仏海峡・中部フランスからバーデンを経由してヴュルテンベルクとバイエルンに至る三邦の横断鉄道やオーストリー・ハンガリーに至るもう一つのルートはさしあたり大きな関心は払われなかった。バイエルンの指導者たちはイタリーに至る主要な商業ルートをバイエルンが支配することでバイエルンを南ドイツにおける最も有利な地位におけると確信したのであった。一八四〇年九月マンハイ

ム——ハイデルベルク間、四三年カールスルーエまでが建設された。両区間とも単線だが複線の路盤を準備した。さらに四五年フライブルクまで、五一年にはスイスとの国境近くまで建設が行われ、五五年ようやくバーゼルに到達した。このように建設が長びいたのは、①建設費を過少に見つもりすぎ（見つもり一三〇〇万グルデン、実際に要した建設費三二〇〇万グルデン）、不足をカヴァーするにも一度に多額の国債発行や資金調達ができなかったこと、②広軌問題の調整が建設期間中に生じたこと、の二つの理由によるものであった。Hoffmann, D. S., *op. cit.*, pp. 26-28, 51-52. Koch, E., *a. a. O.*, S. 69-70.

#### b ライン左岸の鉄道

ライン左岸のマインツ——ルートヴィッヒスハーフェン——ラウテンブルク（フランス国境近くにある町）線はライン右岸の線に劣らず重要である。反対者たちはバーデンの鉄道（ライン右岸の線）がドイツの鉄道であるのにこの線は「半ばフランスの線」だという。しかしこの線はフランスだけでなくドイツにも大きな利益を与えるので、フランスの競争を恐れるにあたらぬ。ライン左岸は多くの都市と活ばつな内部の交易をもっている。スイス、アルザスはライン左岸線によりドイツと緊密に結びつけられる。ドイツとフランスの線ルートヴィッヒスハーフェン——ザールブリュッケン——メッツ——パリはこの線によってより重要になる。ファルツとライン・ヘッセンの経済力と軍力はそのことでより強化されるであろう。ライン河の港であることを考えて、この線をルートヴィッヒスハーフェンで終らせようと考えるのは馬鹿げている。この市は東西線、南北線の結節点として港より大きな交通を鉄道でひきかれるであろう。

ヘッセンの両部分は例えばオッペンハイム経由で鉄道によって結びつけられる。ヘッセンはそれにより自己の鉄道組織をもつことになり、ただライン右岸線があるだけよりは大きな利益を得る。なぜならライン・ヘッセンとの結合によりアルザス、フランス、ファルツから北東方面への交通は結合線を経由してダルムシュタットに向けられ、ここ

が結節点として繁栄すると思われるからである。

マインツにとつてもライン左岸線は重要である。ケルン——マインツ——バーゼルの結合に助けられてマインツはオーバーライン、ニーダーラインで有利な地位に立つて<sup>(1)</sup>あろう。

ライン左岸線はライン左岸地方にとつて意味のあるものだけではない。ライン右岸地方にとつても自己の利益を損うのではなくむしろ有利なものになる。例えばザール炭の利用問題に関してそのことが端的にいえる。ライン・ベックスバッハ線についてそれを検討しよう。

ライン・ベックスバッハ線は決して「半ばフランスの線」ではなくドイツ人にとつて国民的意義をもつものである。ザール側沿いのフランス国境すぐ近くのドイツ側に大陸で最も豊富な石炭がある。マインからアルプまでボゲッセンからペーメンの森までの全西南ドイツにはこのような豊富な石炭鉱は存在しない。これまでこの地方は石炭需要の大部分をニーダーラインから得ていたが、ライン河から遠くなればなるほど、また水路を上れば上るほど石炭は高くなるので、この地方では石炭の利用はむづかしくなり、ザール炭という貴重な富はラインのこちら側では全く利用されないままである。

ザール炭はこれまでフランスで多く利用されてきた。フランスは一八三七年にライン・マルヌ運河を建設し、マルヌ河、マールヌ河、モーゼル河、ザール河をライン河に結びつけ、この二年間ヴァイセンブルクからバーゼルまでの全アルザスだけでなく、ザールのこちら側の地方でも運河を用いて十分ザール炭を利用できるようになっている。ザール炭が永遠にドイツの手から離れてフランスの工業に向けられる危険が生じている。ライン・ベックスバッハ線の建設が早急に必要なる理由がここにある。

フランスの運河とドイツの鉄道の競争は一見フランスに有利なように見える。大量を安価に運ぶことが必要な石炭のような商品の輸送には有利である。運河の運賃政策も二国間の競争を考慮してフランスへザール炭をひきつけるためになされるであろう。しかしドイツの鉄道にとつても有利な点が多い。①運河は燃料が最も必要とされ値段も最も良い冬の間輸送できないが鉄道は冬にも輸送できる。②炭鉱とライン河の積荷地点間の距離はドイツ側がより短い。③フランス側は鉱山からザール河まで運ぶ石炭車からザール河の船へ、それから運河へと二回積みかえが必要だが、ドイツ側はライン・ファルツ線がバーデンの線と直接結合することにより積みかえなしでヴェルテンベルクまで運べる。同線には目前の苦しい競争にもかかわらず輝やかしい未来が展望できる。ドイツにとつてこのように重要な意味をもつライン・ベックスバッハ線は早急に建設されるべきである。

(1) *Werke*, III ①, S. 416f. Meyer, B., a. a. O., S. 390-391.

(2) *Werke*, III ②, S. 664-667.

### おわりに

最後に以上の検討を通じて私が学びえたこと、これから私がドイツ鉄道史研究を進めるにあたって課題とすべきことを確認して結論に代えたい。

(1)ドイツ鉄道網の中にあつて南ドイツとチューリンゲンの各領邦の鉄道組織はどのように形成されるべきか、個々の路線はどのような意味をもっているかについて貴重な示唆を得た。

(2)路線確定問題を考えるときリストは次の諸点を原則とした。

一八四〇年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成

①望ましい鉄道網を一日も早く建設することをリストは一貫して重視している。ドイツ国民経済の発展にとって何よりもそれが重要であるという意味ではこの観点は初期以来一貫している。しかし四〇年代になると、鉄道網の個々の部分の総てがたがいに作用しあうようになったとき、地域交通や地方交通が全国的な交通網に高められたとき、貨物と旅客の大きな輸送がはじめて期待できるようになる、個別路線の採算は鉄道網が形成された後になって十分に期待できるのでそれまでの苦しい時期に政府が利子保証などの形で強力な援助をすべきであるといった主張がなされるが、ドイツにおける鉄道経営の現実——かならずしもリストが考えたように個別路線が完成すればすぐかなりの利益があげられるものではない——をふまえてリストの考えかたに明らかに一定の変化がみられる。それだけになお望ましい鉄道網を一日も早く建設するという彼の最終目的がより重要になってくる。

②リストは常に市場の問題からルートのありかたを考えている。その際、(i)まずある個別路線が一定のルートをとることにより、既存の鉄道やその他の鉄道組織と結合してどのような地域に市場の拡大を期待できるかという点を基本にしながら、同時に(ii)ある鉄道が建設されることが市場の拡張という作用と結びついて鉄道がまだないところに鉄道を建設させる可能性や効果があることをも重視し、(iii)もちろん国内市場の形成・拡大・深化を重視するが、それは内部に閉鎖的なものでなく外国市場へ拡張しうるしせねばならぬという考えかたと結びついたものであり、(iv)鉄道はたがいと離れている市場相互の結びつきをつくりだすと同時に、沿線にある都市間の交通が活発になるという形で地域内の市場の形成を促す作用も重視しており、(v)ルートは単純に最短距離を選ぶのではなく、できるだけ人口の多い、営業活動の活発な、したがって交通量の多い、なるべく古くからの商業路に一致するよう決められるべきである、をリストは二地点間結合の原則と考えている。以上の諸点が市場問題と鉄道ルートを考えるときの原則的観点である。

これらの原則は次のような意味をもつ。個々の鉄道路線の建設は、全国民的な鉄道網の形成の中でいかなる意味をもつか、地域内市場や国内市場の形成・深化をまた外国も含めた市場の拡張をいかに促進しうるか、ルートとの両端と沿線にある貨客輸送の需要をいかに満たしうるか、また潜在的な貨客輸送をいかに顕在化させ増加させうるか——個々の鉄道史研究はこれらの諸問題を明らかにせねばならない。

(3) リストの願望とはちがって、当時のドイツは各領邦内で進められている鉄道建設が全体的な鉄道網や他邦の鉄道を考慮することなくそれぞればらばらに独立して行われるのが普通であった。またドイツ帝国成立まで集中化された計画を行うグループは皆無だった。<sup>(4)</sup> パーデンとバイエルンの鉄道計画は南ドイツの商業上の連係からヴュルテンベルクを排除しようというものであり、各邦が鉄道を建設した動機は一八世紀以来の領土政策の延長であり、既存の商業の流れを保持しそれが他の領邦へ流れることを防ぎ、他邦の商業の流れをできるだけ自邦に向けさせ競争している近隣諸邦に損害を与えようという試みであつた。<sup>(5)</sup> またドイツの分裂状態と専制君主の視野の狭さのために自分が計画した鉄道計画を実行する可能性をリスト個人は見出しえず、ドイツの鉄道が単一のドイツ中央政府によってドイツ連邦全体のために建設されなかつたことはドイツおよびドイツの鉄道にとって一つの不幸であつた。<sup>(6)</sup> 以上各論者が指摘するようなドイツの現実があつた。常に全国民的な視野で考え行動するリストが絶えず苦しんだ問題がこれであり、彼がドイツの鉄道事業に受け入れられなかつた理由の一つがこれである。しかしこのように各領邦が分散している状態からするとドイツ鉄道網の形成は意外に急テンポで進んだ。何故そのようなことが可能だったのだろうか。今後私は次の二点を重点的に考えてみたい。(i) 政治的分裂にもかかわらず、当時のドイツの経済発展は統一的な鉄道網を急速に形成することを要請していたからであろうか。ドイツの経済発展と鉄道の相互関連について立ち入った考察が必要と

思われる。(ii)個々の会社、都市、地域、領邦のエゴイステイックな利害が全国的な利害へと統一の方向で克服されていったのではなく、プロイセンの覇権主義が鉄道建設でも勝利し、プロイセンのエゴイステイックな個別利害の貫徹が(それへのザクセンや南ドイツ三邦などの対抗に一定の影響を受けながら)急速な鉄道網の形成を可能にしたのではないだろうか。ドイツ帝国形成過程における鉄道問題という視点からの考察が必要と思われる。

- (1) *Werke*, III ①, S. 355.
- (2) *Ebenda*, S. 332f. 339f. 363f.
- (3) *Ebenda*, S. 303-304, 414.
- (4) Hoffmann, D. S., *op. cit.*, pp. 17-18.
- (5) Fremdling, R., *Eisenbahn und deutsches Wirtschaftswachstum, 1840-1870*, 1975, S. 109-110, 115-118.
- (6) ファビウンケ、前掲訳書、一四二—一四三頁。
- (7) 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、一九六五年所収)はこの点で鋭い問題提起をしている先駆的な業績である。