

19世紀ヴュルテンベルクにおける 鉄道政策の展開（上）

小笠原 茂

はじめに
最初の鉄道法・1843年法
主線の建設
1857・58年法（以上本号）
1865年～73年（以下次号）
1873年～90年
おわりに

I はじめに

本稿は前稿「19世紀バーデンにおける鉄道政策の展開」（『立教経済学研究』第55巻第2号）にひき続き、南ドイツの鉄道網の形成過程をヴュルテンベルクを対象に検討するものである。本稿の課題は前稿と同じく以下の点である。南ドイツの鉄道網の形成はドイツ鉄道網の形成の不可欠の一環をなすだけでなく、オランダ・フランス・スイス・オーストリアなどの鉄道網とドイツの鉄道網が結びつき、ヨーロッパの鉄道網が形成されるに際しても重要な媒介をなしている。ドイツ鉄道網の形成はドイツの政治的統一過程と時期的に重なり、政治過程と同じく鉄道網形成過程においてもプロイセンが大きな影響力を發揮している。南ドイツはドイツ統一過程におけるプロイセンのヘゲモニーに対抗的な側面ももっていた。鉄道網の形成過程においてもプロイセンの影響力に飲み込まれることなく独自の鉄道政策を展開した。帝国成立後も南ド

イツ各邦鉄道の管理・経営はそれぞれの邦に任せられていた。とはいえ、南ドイツにおける鉄道網の形成過程は順調に進んだわけではなく、むしろバーデン・ヴュルテンベルク・バイエルン各邦が領邦分立主義のもとで隣邦と対抗しつつ、自邦による交通の「独占」を追求する鉄道政策をそれぞれ展開した。しかし、コミュニケーション手段としての鉄道の性格から、各邦の鉄道建設は徐々に南ドイツの鉄道網の形成に結果したのである。以上2点の特徴をもつ南ドイツの鉄道網の形成過程をヴュルテンベルクを対象に検討してみたいというのが本稿のねらいである。

ヴュルテンベルクは相互に結びついている南ドイツのほぼ中央にあって、東・北東部はバイエルンに、北西・西・南西部はバーデンに隣接している。南部のボーデン湖はスイスとの自然の国境をなしている。ヴュルテンベルク内部にプロイセンに属するホーエンツォレルン領の飛び地が存在し、これがヴュルテンベルクの鉄道建設において困難な問題をもたらすことになる。ドナウ川とライン川の支流ネッカー川がヴュルテンベルクを流れている。南部ではドナウ川が南西から東北に貫流し、左側に支流ラウター川・プレッツ川が流れ、右側のイレル川はバイエルンとの自然の国境を形成している。北部はライン川系の流域に属する。ライン系右側のネッカー川が国の自然の水路を形成し、ネッカー川の

右側にフィルス・レムス・ムル・コッヒャー・ヤークスト、左側にエンツ・ナゴルトといった重要な支流が、また東北部にはメイン川左岸の支流タウバー川が流れ、それらは交通上も重要な役割を果たし、鉄道ルートをも強く規定することになる。

ヴュルテンベルクは全般的に山の多い国である。ネッカー川の西側にシュヴァルツヴァルト、東側にフランケンアルプがあり南側でドナウまでのびている。ドナウの南側にはシュワベン・バイエルン平原が広がる。その南東方面の外側にアルゴイがある。

山の多い地形にもかかわらず、農業が河川流域と丘陵地域に展開している。牛の飼育とワイン・ホップ・果実生産がとくに重要である。国のおよそ3分の1は良く手入れされた森林で、木材は重要な輸出品である。シュヴァルツヴァルトとフランケンアルプなど各地で鉱産物生産が行なわれている。工業は大規模ではないが多様に展開している。商業中心地はシュトゥットゥガルト・ハイルブロン・ウルム・フリードリヒスハーフェン・カンシュタットで、首都・国王居住地・中心官庁所在地はシュトゥットゥガルトである¹⁾。

II 最初の鉄道法・1843年法の成立

1820年代後半以来英国で成功し、拡張しつつあった新しい交通手段としての鉄道はまもなく大陸へも広がり、短距離のものではあるがいくつかの路線が建設された。ヴュルテンベルクでも国王の指示で技師たちが英国やベルギー・フランスへの調査旅行を行ない、帰国後の報告に基づいて鉄道建設の調査・検討が始まった。すでに1834年、財政官僚や技師たちからなる調査委員会がシュトゥットゥガルトからレムス・コッヒャー・ブレンツ渓谷

経由でウルムへの、さらにそこからボーデン湖への鉄道建設について報告している。そのような動きのなかで民間でも鉄道建設の試みが始まった。35年12月ウルム市の市民・商人・産業家などを中心としてカンシュタットをプロチンゲン・ゲッピンゲン・ガイスリングン・ウルム・ビーベラハ・ラーフェンスブルク経由でボーデン湖に結ぶことを目的とした、ウルム鉄道会社が設立された。これまでウルムは南ドイツにおける交通・商業の中心地としての地位を占めてきたが、その地位を鉄道の時代にも維持・発展させたいというその活動は、市の出資などの協力をも得ることになった。また同じ頃、シュトゥットゥガルトからネッカー川沿いにカンシュタットあるいはベルクまでの鉄道を建設する目的で、シュトゥットゥガルトに別の会社が設立された。両社は36年5月合同して、ハイルブロン（とそのネッカー港）からボーデン湖への鉄道建設を目的としたヴュルテンベルク鉄道会社を結成した。その後かなり多額の株式申し込みもなされたが、自ら鉄道の調査研究をする能力をもたず、政府のそれに頼っていたこと、認可がなかなか得られないこと、必要な資金が調達できなかったことなどが理由で、38年5月に同社は解散した。40年前後に現れた、その他の民間での各種の試みも成果をみるにいたらなかった²⁾。

その後は政府が鉄道建設のイニシアチブをとることになった。30年代後半にいくつかの鉄道建設にかかわる調査や検討がなされた。計画の対象となったもののうち、ルートをどう決めるか、どの都市・地域を通るかが最大の問題であり、距離ととくに地形（トンネル・橋・築堤など大規模工事がどの程度必要か、鉄道建設が可能かどうか）や建設費用も検討

1) A. v. Mayer, *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen*, 1891, S. 178-179.

2) Albert Mühl & Kurt Seidel, *Die Württembergischen Staatseisenbahnen*, 1972, S. 21-24; A. v. Mayer, a. a. O., S. 179-180.

された。いくつかの計画のなかで重要なものは、上級技師ビューラーと陸軍少尉ゼーガーのものであった。カンシュタットから北へのルート、その1地点から西へバーデン国境に至るルート、カンシュタットからウルムへの、フィルス渓谷経由・アルプ越えのルート（プロチンゲン・ガイスリンゲン経由、結果的に最初に主線として建設されるルート）とレムス・コツヒャー・ブレンツ渓谷経由（ヴァイプリンゲン・グミュント・アーレン・ハイデンハイム経由の、のちにレムス線・ブレンツ線として建設されるルート）の2ルート、ウルム・フリードリヒスハーフェンのルートなどが調査・検討された（以下各ルートについては1890年の鉄道網を参照されたい）。1841・42年に、鉄道建設に関する一連の請願を受けて、上院はバーデン国境とハイルブロンからカンシュタット・シュトゥットゥガルト・ウルム・フリードリヒスハーフェン線を中心的なルートとして展望しながら、調査のための委員会の組織と財政支出を決めた³⁾。42年8月にウィーンからヴェルテンベルクに招かれたネグレリはこれまでの諸計画を再検討し、費用の軽減のためこれまで前提とされてきた以上の急勾配と強いカーブをとり入れることが可能だとして、いくつかの根本的な修正を含む包括的な計画をまとめた。西部線はフォルツハイム経由よりブルッフザル経由を優先する、東部線は130分の1の勾配が可能だとしてフィルス渓谷経由をとる、南部線はヴァルトゼー経由の迂回を避け、すべての路線で畜力・固定動力・ザイルなどを用いずに、蒸気機関車を用いることが可能だしそうすべきだというのがその主要内容であり、その後

の鉄道建設の遂行にあたって繰り返し検討の対象となったものであった⁴⁾。

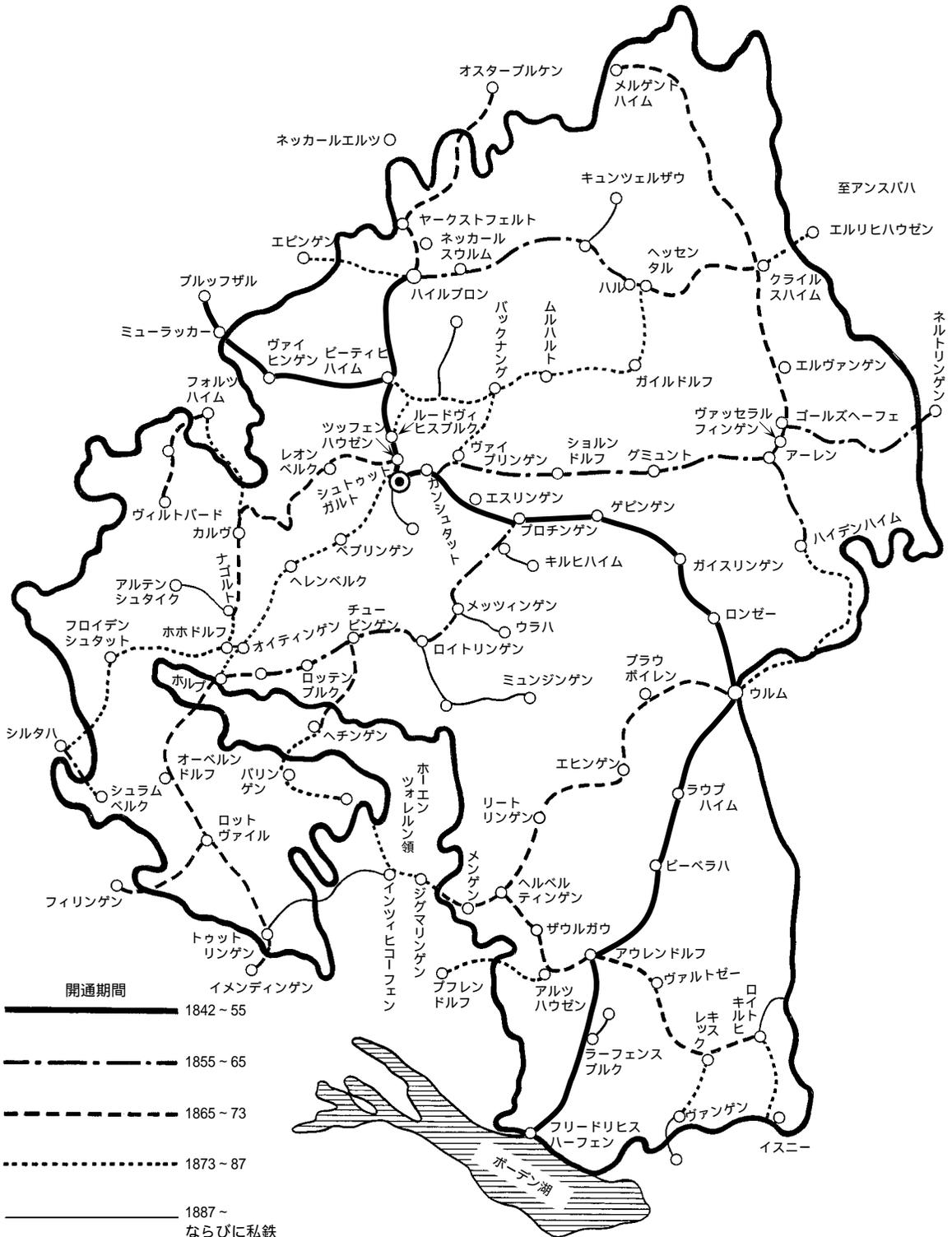
42年6月から開かれた下院で委員会は、主線は国が建設し民間の支線がそれを補う、資金は国庫と新税で調達し沿線地域に負担をさせない、鉄道の通らない地域には国道を建設する、着手するルートとその優先順を内容とする報告をし、その後の経緯に大きな影響を与えることになった。下院での長い討議の結果をふまえた委員会の作業が終了したのち、43年に両院でさらに審議が行なわれた。ここでは他邦との接続の見通しがもてない、鉄道は贅沢品で国内交通にすらそれは必要でない、政府の見積もりよりずっと多くの費用がかかる、運送業者の破滅が必至であるといった反対意見もだされたが、鉄道建設を他邦との接続の展望が当面もてなくてもただちに行なうことが決められた。このような経過を経て1843年4月11日法が制定された。同法の主要な内容は、国の主線を直接国の事業として建設する、支線の建設と経営は民間会社に委ねる（民間鉄道建設に際しての条件と後に国がその鉄道を買収するときの基本的条件も同時に定めた）、主線は国の中心地シュトゥットゥガルトを一方でフィルス渓谷経由でウルムと、さらにビーベラハ・ラーフェンスブルク経由でフリードリヒスハーフェンとを結びつける。また他方でシュトゥットゥガルトと西部国境（バーデンとの協議が未完了なので地点は確定できない）さらに北部のハイルブロンとを結ぶ。それはハイルブロンをネッカー港（下りの航行がここから始まる）とドナウ川・ボーデン湖を結びつけるものとなる、遠く隔たった地域は相互にまた鉄道と国道によって結び付けられる、であった⁵⁾。

3) Oskar Jacob, Die k. württembergischen Staatseisenbahnen in historisch statistischer Darstellung, Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens 1895, S. 6 10; Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 24 27.

4) Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 27 30; Oskar Jacob, a. a. O., S. 11.

5) Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 32 33; Oskar Jacob, a. a. O., S. 12 16.

ヴュルテンベルクの鉄道網 (1890年)



19世紀末のヴェルテンベルクの鉄道網の概要

- A : 主線 ヴェルテンベルク鉄道網の大動脈。西部線 ; プレテン・ミューラッカー・ピーティヒハイム、北部線 ; ピーティヒハイム・シュトゥットゥガルト、東部線 ; シュトゥットゥガルト・カンシュタット・プロチンゲン・ウルム、南部線 ; ウルム・フリードリヒスハーフェン。プレテン・フリードリヒスハーフェン間 261km
- B : ウンター・ネッカー線 ピーティヒハイム・ヤークストフェルト 40km
- C : ウンター・ヤークスト線 ヤークストフェルト・オスターブルケン 38km
- D : クライヒガウ線 ハイルブロン・エピンゲン 24km
- E : コッヒャー線 ハイルブロン・クライルスハイム 98km
- F : ムル線 ヘッセンタルからピーティヒハイムとヴァイプリングエンへ ヘッセンタル・バックナング 42km, バックナング・ピーティヒハイム 26km, バックナング・ヴァイプリングエン 19km
- G : レムス線 カンシュタット・アーレン・ネルトリンゲン 108km
- H : オーバー・ヤークスト線 ゴールズヘーフェ・クライルスハイム 30km
- I : タウバー線 クライルスハイム・メルгентハイム 59km
- J : プレンツ線 アーレン・ウルム 73km
- K : (ウンター・) ドナウ線 ウルム・ジグマリンゲン 93km
- L : アルゴイ線 ヘルベルティンゲン・イスニー 85km
- M : シュヴァルツヴァルト線 ツッフェンハウゼン・カルヴ 49km
- N : ゴイ線 シュトゥットゥガルト・オイティンゲン・フロイデンシュタット・シルタハ 114km
- O : オーバー・ネッカー線 プロチンゲン・チューピンゲン・ホルプ・ロットヴァイルそこからイメンディンゲンとフィリンゲンへ分岐 プロチンゲン・ロットヴァイル 124km, ロットヴァイル・イメンディンゲン 38km, ロットヴァイル・フィリンゲン 27km
- P : ホーエンツォレルン線 チューピンゲン・ジグマリンゲン 88km
- Q : 新ドナウ溪谷線 インツイヒコーフェン・トゥットリンゲン 37km
- R : ナゴルト線 フォルツハイム・カルヴ・ナゴルト・ホルプ 69km
- S : エンツ線 フォルツハイム・ヴィルトバード 23km

Ⅲ 主線の建設

1 主線⁶⁾のルート決定

ヴェルテンベルク政府は43年法の遂行にあ

たり、43年4～6月に上級建設技師ビューラーを鉄道建設と経営の視察・学習のために外国へ派遣した。また上院の要請にしたがって、43年8月に教授かつ技師で、鉄道建設における困難な地形の克服と技術において定評のあ

6) 最初に建設されたハイルブロン&ブルッフザル・シュトゥットゥガルト・カンシュタット・ウルム・フリードリヒスハーフェンはヴェルテンベルクの鉄道網の大動脈であり、当時の一般の呼称にしたがって主線と呼ぶ。主線のうち東部線はシュトゥットゥガルト・ウルム間、北部線はハイルブロン・シュトゥットゥガルト間(後にピーティヒハイム以北はウンター・ネッ

カール線とよばれる)、西部線はピーティヒハイム・ブルッフザル間、南部線はウルム・フリードリヒスハーフェン間を指す。

この線は文字通りヴェルテンベルク鉄道網の主線であり、1850年代(まだその他の路線がない時期)の輸送量は、貨物で206千トンkm、旅客で193千人kmであり、それぞれ全ドイツの平均の1.8倍・1.3倍の大きさであった(後述する

るビッグノールをロンドンから招いた。彼はヴェルテンベルクに数か月滞在し各地を調査したのち、44年3月までに詳細な報告書を作成した。そのような準備と平行して「建設の遂行を指導する、鉄道建設と経営に実地の経験の豊富な技師」の獲得を追求し、ヴェルテンベルク出身の技師でフランスやオーストリアで鉄道建設を指導したエッツェルを招聘した。かれは43年8月にシュトゥットガルトに来て、鉄道建設委員会における上級建設委員に就任した。まず彼は第2の建設委員クノールと共同でルードヴィヒスブルク・エスリンゲン間のルートを確認する作業に従事した。この点についての従来の諸計画を検討して、実現可能なもっとも望ましいものとして、首都シュトゥットガルトを北部線・東部線の起点とし、東部線では当時一部で困難視されていたシュトゥットガルトとカンシュタットの直接の接続を遂行し、しかも大規模なトンネル工事によって大きな迂回を避けるルートを決めた。かくして北部線はシュトゥットガルト・ルードヴィヒスブルク間で、また東部線はシュトゥットガルト・カンシュタット・エスリンゲン間で始まることになった。

主線の他の区間もエッツェルとクノールともう1人の建設委員クラインが協力して作業にあたった。前述したビッグノールが東部線と南部線で43年法が予定したものと異なったルートを勧めたこともあって、もう1度従来

の計画を立ち上げて再検討する作業が行なわれた⁷⁾。

法律制定後も東部線（シュトゥットガルト・ウルム）がこの2ルートのどちらをとるかの論争が続いた。当時すでにヴェルテンベルクの主線とバイエルンの南北線との接続が問題になっていたが、バイエルンはヴェルテンベルクの競争の脅威がより強いと思われるウルムでの接続は望まず、ネルトリンゲンでの接続を希望し、アーレン経由のルートを支持した。この志向はレムス渓谷を主張する側の1つの論拠となった。43年法で予定したものと対立するこのルートは前述のビッグノールも勧めた。法が予定した第2のルートの主張者は、フィルス渓谷ルートは東や南の方向への昔からの交通路を維持することができ、ヴェルテンベルクの2大都市シュトゥットガルトとウルムを、さらにまたヴェルテンベルクの中心地と南の国境やスイス・イタリアとを最短距離で結びつけること、難点とされたアルプ越えも他の国々の経験を十分学ぶことができるので可能であることなどの利点をあげた。この問題についてエッツェル・クライン・クノールらによってさらに立ち上がった検討がなされ、フィルス渓谷主張者があげた利点を再確認し、さらにレムス・ブレンツ渓谷ルートはかなり長い区間バイエルン領を走らねばならないこと、このルートをとれば北部方面からボーデン湖へのヴェルテンベルクのルートはバーデンのそれより長くなり、ライン・ドナウ・ボーデン湖間の結合ではバイエルンの南北線・アウグスブルク・リンダウ線より長くなること、さらに地形の面でもとくにどちらかが有利というほどの違いはないこと、費用の面でもフィルス渓谷ルートのほう

ようにその他の路線が建設されるとヴェルテンベルクの輸送量がドイツ全体に占める割合は低下していく)。また時期はのちになるが1892/93財政年度のデータによると、貨物輸送は770千トンkm、旅客輸送は474千人kmで、それぞれ主線をのぞくヴェルテンベルクの全国鉄の平均輸送量の6.4倍・2.4倍と隔絶した輸送量をもっていった。R. Fremdling, R. Federspiel, A. Kunz (Hrsg.), Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835 1989, 1995; Oskar Jakob, a. a. O., S. 163 165.

7) Otto Supper, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, 1895, 29 30; Oskar Jacob, a. a. O., S. 21 25; Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 33 39.

が有利との見積もりがなされたことなどの理由から、法の決定どおりフィルス溪谷ルートをとることが再確認され、45年の下院で承認された。傾斜の急な一部では畜力の利用も検討されたが、エツェルとクラインの主張にしたがって、蒸気機関車による運転を最大上昇斜度 1 : 45、最小半径 275m、登り口をエスリンゲン付近にすることが決められた。ここで選ばれた上昇度がこれまでヨーロッパ大陸のさらに長い区間で設定されたものより大きいということは注目に値する⁸⁾。

南部線（ウルム・フリードリヒスハーフェン）は、ライン川中下流域さらに北＝中部ドイツ・北海＝バルト海とスイス・イタリアや地中海との交通を担うルートとして、バーデン線・バイエルン線と競合する重要なものであった。南部線でもこの地域の豊富なドナウ水系を利用した運河や河川の水運と鉄道との連携という構想も含めて、採るべきルートが検討された。主要なものは2つであった。1843年法はドナウの支流リス川・シュッセン川沿いに走り、ウルム・ビーベラハ・ラーフェンスブルク・フリードリヒスハーフェンという都市を結ぶことを計画していた。それに対し、ウルムからドナウ支流のブラウ川・シュミーヒェン川沿いにブラウボイレン経由でエヒンゲンまでさかのぼり、そこからブッヒャウ経由でアウレンドルフへのルートがビッグノールによって勧められた。後者に関しては地域的利害は別にして、ウルムのルー山の迂回、ドナウ流域における支線建設の容易さなどが主張された。結局鉄道委員会技師の検討の結果、昔からの商業路に一致する、他邦との競争のためにはより短いルートが望ましい、主要都市をより多く結び国内交通にとっても意義が大きい、ルー山越えは技術的に問題な

いという理由で、法の予定したルートを、水路を用いずに鉄道のみで走らせることになった。鉄道委員会も最直近の財政年度に南部線、少なくともフリードリヒスハーフェン・ラーフェンスブルク間の建設を行なうことを支持し、下院もそれを承認した⁹⁾。

北部線（シュトゥットガルト・ハイルブロン）では、カンシュタット経由にするかどうかが主要な検討点であったが、シュトゥットガルトからカンシュタットに、そこからルードヴィヒスブルクに向かうという最初の計画にかわって、シュトゥットガルトから直接フォイエルバハ・ツッフェンハウゼン経由でルードヴィヒスブルクに至るルートがとられることになった。変更の主因はシュトゥットガルト駅を東部・北部線の起点にするための同駅の位置にかかわるものであった。西部線については、バーデンとの交渉結果によってルートが決められることになった。ヴェルテンベルクの側では、予期される接続地点がブルッフザルかフォルツハイムなので、まず起点としてフォイエルバハ・ツッフェンハウゼン・タム・ピーティヒハイムなどが検討され、タムがもっともよいと考えられていたが、北部線のハイルブロンへの延長やエンツ溪谷越えの地形を考えるとピーティヒハイムが最適であるというエツェルの主張が容れられた。そのコースとしてピーティヒハイムからフォルツハイム・ドゥルラハ、ブレテン・ブルッフザル・ドゥルラハ、ブレテン・ブルッフザル・ハイデルベルク、ハイルブロン・ヴィースロホ・ハイデルベルクの4つが検討され、距離や地形の点でもっとも有利であるとの結論に達し、ブルッフザルでの接続をバーデンとの交渉で主張することになった¹⁰⁾。

8) Otto Supper, a. a. O., S. 31 32; Oskar Jacob, a. a. O., S. 24 27; Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 34 39.

9) Otto Supper, a. a. O., S. 33 34; Oskar Jacob, a. a. O., S. 27 28.

10) Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 44 45; Otto Supper, a. a. O., S. 34 35.

2 主線の建設¹¹⁾

最初の鉄入れ式が44年6月22日にシュトゥットゥガルト・フォイエルバハ間のトンネルで行なわれたあと、東部線の建設が始まり、ヴェルテンベルク最初の鉄道区間として45年10月22日にカンシュタット・ウンターテュルクハイム間が開通し、11月にオーバーテュルクハイムを経てエスリンゲンまでが開通した。カンシュタットからシュトゥットゥガルトを経てルードヴィヒスブルクに至る、シュトゥットゥガルトから東部線・北部線の起点となる区間は46年10月15日に開通した。ローゼンシュタイン (326m) とプラーク (829m) のトンネル建設が開通を遅らせた原因であった。カンシュタット付近のネッカー鉄橋のほかいくつかの鉄橋も建設された。その後46年10月にプロチンゲンまで、47年10月にジューセンまでの建設は比較的順調に進んだが、ジューセン・ガイスリンガン・ウルム間は前述のように急勾配のシュヴェービッシュアルプを越えねばならず、かなりの期間を必要とした。ウルムまでの東部線全線開通は50年6月29日で、着手から5年を要した。すでに少し前に南部線が開通していたので、これによってハイльブロン・シュトゥットゥガルト・フリードリヒスハーフェン間が開通した。この当時ヨーロッパ最大の勾配を克服する工事とその後の運転の成功は、のちに多くの鉄道のモデルとされた。

南部線 (ウルム・フリードリヒスハーフェン間) では東部線の開通よりずっと早く、最初に南端のフリードリヒスハーフェン・ラーフェンスブルク間から建設が始まった。幹線=東部線と接続をする形で始めなかったのはボーデン湖へ隣邦より早く達したいという思惑があったため、47年11月8日に同区間が開

通した。しかし南部線のための全建設資材・機関車・車両などをわざわざ馬車でラーフェンスブルクまで運ばねばならず、同地と東部線のジューセン (ここまでは47年10月に開通) 間の鉄道がまだないためオーバーシュヴァーベンの孤立した経営の機関車・車両不足はなお3年間続くことになった。ラーフェンスブルクから北へ進む形で49年5月にビーベラハまで、50年6月1日にウルムまで、したがって南部線の全線が開通した。54年にボーデン湖の蒸気船航行施設の国による獲得、国鉄との間での直接の貨物の積み替えの組織化・開業が行なわれ、生成しつつあったスイス鉄道との間接的な接続が作り出された¹²⁾。これはドイツとスイスとのボーデン湖経由の最初の接続であった。

西部線の建設は51年4月2日にエンツ川を越える大きな鉄橋工事 (当時としてはこの種の最重要の試み) で始まり、53年10月1日にビーティヒハイム・プレテン間が開通した。

3 他邦との最初の条約

a 他邦との交渉 40年代

1840年代後半に南ドイツ3邦で鉄道建設の初期的局面が展開していた。カールスルーエ・シュトゥットゥガルト・ミュンヘンが鉄道網の中心として、邦内の他の重要な都市と結合されつつあり、ハイデルベルク・マンハイム、ウルム・ハイльブロン、ニュルンベルクという各邦鉄道網の他の結節点も成長しつつあり、鉄道網の核になる線が建設されつつあった。バーデンではマンハイム・カールスルーエ・オッフエンブルク・フライブルクと結ぶ線がパーゼルの手前まで達しており、バイエルンでは南北を縦断するザクセン国境からノイエンマルクト・バンベルク・ニュルンベルク・ドナウヴェルト・アウグスブルクまでの南北線が、さらにヴェルテンベルクでは50

11) Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 41 46; Otto Supper, a. a. O., S. 37 40; Oskar Jacob, a. a. O., S. 29.

12) A. v. Mayer, a. a. O., S. 980.

年6月には主線がハイルブロンとブレテンからピーティヒハイム・シュトゥットゥガルト・ウルム経由でフリードリヒスハーフェンまで到達していた。ポーデン湖への到達はヴュルテンベルクが3邦ではもっとも早かった(バイエルンは54年、バーデンはパーゼルまでが55年、ポーデン湖までが63年)。3邦とも主線の南北線の建設から鉄道網の形成をはじめたが、それぞれが北海・バルト海沿岸、オランダ・ベルギー地方、北ドイツとスイス・イタリア・地中海地方との交通をいかに自邦領内を通して運ばせるかを考えており、独立した相互に無関係な3つの鉄道組織が南ドイツに存在するという状況であった。しかし鉄道輸送の開始によって、その効率的な展開には鉄道網の形成が必要であり、それは単に自邦内にとどまるだけでなく他邦や外国とも連携した鉄道網でなければならない、各邦の南北交通の増加にともなう他邦や外国に接続する東西交通と結びつくことが不可欠である、という認識が次第にもたれるに至った¹³⁾。

このような認識をいち早くもちうる位置にあったのがヴュルテンベルクであった。南ドイツにおける東西交通は他邦との接続なしには拡大しえないのであるが、ヴュルテンベルクは南ドイツの中心に位置し、バーデンとバイエルンの東西交通の拡張はヴュルテンベルクを経由しないではありえないからである。

44年には早くもヴュルテンベルクがバイエルンとの接続を働きかけた。バイエルンは接続地点としてアーレン・ネルトリンゲン地点を望んだ。バーデンのライン川沿岸の鉄道が開通したときに失われることが予想されるヨーロッパ北部・北西部・フランスとの交通の損失を、シュトゥットゥガルト・ニュルンベルク・ライプツィヒ・ベルリンとの交通で取

り戻したいと望んだからであった。しかしヴュルテンベルクの東西線のルートがシュトゥットゥガルト・アーレン間でなく、シュトゥットゥガルト・ウルム間に定められたとき、ネルトリンゲンでの接続は当面不可能になった。ヴュルテンベルクの東西線との結合をウルムにしたいというヴュルテンベルクの提案はバイエルン側が拒否した。国境までのバイエルンの接続線が長くなること(バイエルンはすでに南北線をネルトリンゲン経由で走らせることを計画していた)、ウルムで接続すればバイエルンとスイスの交通の一部をヴュルテンベルクに奪われてしまうという危惧からであった¹⁴⁾。

バーデンとの北部における接続もこの間進展しなかった。ヴュルテンベルクは主線を延長して、北西ドイツ・北ドイツからヴュルテンベルク経由でスイスに至る水路・鉄道ルートとしてブレテン経由ブルッフザルでのバーデン鉄道との接続を望んだ。これは昔からの商業路に沿ったものであった。バーデンはこのルートは未完成のライン渓谷線と直接競合し、重要な東西交通・南北交通をほとんどバーデン領を通らないものにしてしまうとしてそれに同意せず、シュトゥットゥガルトからフォルツハイム経由でカールスルーエに至るルートを提案した。しかしそれはヴュルテンベルクから積み出されたあるいはヴュルテンベルクを通過する貨物のすべてがバーデンの首都を通らねばならないことを意味し、ヴュルテンベルクは同意しなかった。当時バーデンはヴュルテンベルクとの接続より主線＝ライン渓谷線やシュヴァルトツヴァルト線の建設を先行させるべきだとして、この接続には消極的であったこともあり、両者の折り合いはつかなかった¹⁵⁾。

13) D. S. Hoffman, *Railways and Railwaypolitics in south Germany, Defensive Particularism at the State Level, 1835 1870, 1969*, pp. 49 53.

14) *Ibid.*, pp. 55 68.

15) *Ibid.*, pp. 68 73; Oskar Jacob, a. a. O., S. 30 34; Otto Supper, a. a. O., S. 35 36.

b 1850年のバイエルンとの条約

三月革命後の49年のドイツ国憲法はドイツの鉄道建設に新局面をもたらすかに見えた。これまでのドイツの鉄道建設は各邦間の協調の欠如によって特徴づけられていたが、革命によって成立した中央政府は、政府が鉄道建設の権限を持つことで諸邦の利害対立をこえてドイツ国の防衛という利益を確保できると考えていた。しかし革命の挫折で事態はまた変わる。南ドイツではとくに分邦主義的な支配者の権力が残り、フランクフルト議会の理念を体現化した憲法は各邦で急速に否定された。しかし革命後の混乱を脱し経済が回復し、輸送活動が再び活発になってきた事情が事態を変化せしめた。その結果1850年ヴュルテンベルクはバイエルン・バーデンと長年の懸案である2つの条約を結ぶことになった¹⁶⁾。

ニュルンベルク・ネルトリンゲン・アウグスブルク線を49年10月までに開通させていたバイエルンは、当時進行中のアウグスブルク・リンダウ線とあわせて、ネルトリンゲン・アウグスブルク・リンダウ線をバイエルンとスイスとの交通の主動脈としたいという期待のもとに、ヴュルテンベルクとの接続をネルトリンゲンに求めている。しかし主線として期待されたヴュルテンベルクのシュトゥットガルト・アーレン線の建設が当面なされないことになり、この期待はかなわなかった。一方ヴュルテンベルクの望むウルムでの接続は、かえってヴュルテンベルクのウルム・フリードリヒスハーフェン線に自らの対スイス交通も奪われてしまう危険があるとしてバイエルンはずっと同意してこなかった。しかし革命後の経済と輸送の再発展や以下の事情が、バイエルンにヴュルテンベルクとの接続に踏み切らせることになった。このころバイエルンとオーストリアの鉄道接続の条約が成立したが、オーストリアはドナウ・ライン両河川

の結合に参加したいという展望のもとで、バイエルンにヴュルテンベルクとの接続を進めるよう働きかけた。一方ではバイエルンにも西・西北への連絡をもたらすことになるシュトゥットガルトとカールスルーエの結合を、バーデンとの条約で実現させることをヴュルテンベルクはバイエルンに保障した。ウルムでのヴュルテンベルク鉄道との接続は、ミュンヘンをシュトゥットガルト・カールスルーエさらにはフランスと結びつけることになり、ザルツブルクと接続するバイエルン線が建設されればアウグスブルク・ミュンヘンはヨーロッパ横断鉄道の中心に位置する展望をもちうるとして、バイエルンはウルムでの接続に踏み切った。かくして50年4月24日にウルムにおける両邦鉄道接続条約が結ばれた。条約ではウルム付近のドナウ橋を接続地点とすることや駅の建設、両鉄道の建設・運営などを定めた。54年5月1日にヴュルテンベルクのウルム・ドナウ橋中央駅までの線とバイエルンのノイウルム・ドナウ橋中央駅線が開通した。これによりシュトゥットガルトとバイエルンのアウグスブルクがウルム・ノイウルム経由で接続することになった¹⁷⁾。

c 1850年のバーデンとの条約

バイエルンは50年4月にヴュルテンベルクとの条約を結んだあと、この交渉時に依頼されたようにヴュルテンベルクとの接続をバーデンに強く働きかけた。同じ頃オーストリアも対バーデン交渉でヴュルテンベルクを支援することを表明した。ウィーンとライン川の接続の可能性を展望してのものであった。パ

17) Ibid., pp. 82 86, 91 95; Oskar Jacob, a. a. O., S. 35 36; Otto Supper, a. a. O., S. 36 37. Theodor Löwenstein, Die Beyerische Eisenbahnpolitik bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft, 1825 bis 1890. in: Archiv für Eisenbahnwesen. Jg. 1927, S. 906 907.

16) D. S. Hoffman, op. cit., pp. 76 80.

ーデンは、鉄道網の発展は今や他邦の鉄道網との接続が不可欠になってきており、バーデンのボーデン湖へむかう線の建設がパーゼル経由でもシュヴァルトヴァルト線でも遅れてしまい、一方でヴュルテンベルクの鉄道が予想より早く50年6月にボーデン湖に到達してしまったので、北西ドイツ・ベルギー・オランダとアドリア海・ハンガリーとの交通はバーデン・ヴュルテンベルク・バイエルンを通る古い商業路に戻すべきだという考え方が強まり、さらにブルッフザルでの接続は、鉄道開始以来その商業領域を南東に大きく拡大しているマンハイムにとって有利であるという判断も加わって、おりしも財政状況が苦しかったので、バーデン領域内に建設される線の建設費をもヴュルテンベルクが負担するとの申し出を受けてこのルートに同意することになった。50年12月4日の条約でブルッフザル・プレテン間の線の建設が約束された。この条約の主たる内容は、ヴュルテンベルクがすべての利益・不利益をともなつてこの区間の建設と経営を行なう、軌間は一般的なドイツの軌間(標準軌)を用いる、バーデンはこの区間の買い戻し権と軌間変更権を保留する、建設と経営にはバーデンの官吏も参加する、鉄道への課税はヴュルテンベルクの税より高くしないというものだった。53年10月1日に開通したこのルートで(同日開通したヴュルテンベルクの鉄道プレテン・ビーティヒハイム線とすでに開通していたブルッフザルを通るバーデンの主線とを合わせて)、マンハイム・ハイデルベルク・カールスルーエ・フライブルクとハイルブロン・シュトゥットガルトとの接続が形成されることになった。かくしてヴュルテンベルクはバーデンとの、またそこからフランクフルト・北西ドイツ・フランスとの連絡を確保し、バーデンは建設中の北または南への連絡と並んで新たに東との連絡を確保することになった。さらにこの接続はバイエルンにもその鉄道網

が西への行き止まりにならないことを保障した。ドイツとヨーロッパの鉄道組織における、現在に至るまでの一つの重要な東西の結合がなされることになった。

このように1850年の2つの条約は他邦との接続に道を開いた。しかしそれぞれの邦が他のすべての邦にたいして自己の利益を優先したいという志向は南ドイツではまだ強かった。この条約の批准はヴュルテンベルクの議会では、ネッカー川の開港廃止を従来にもまして強くバーデンに働き掛けるべきだという意見もあったが比較的順調に進んだが、バーデンでは明白にバーデンの利益が優先されるルートをとるべきであるという以前と変わらない反対や、自己の領域内に他国の鉄道網施設とその経営を許すのは主権への侵害だとする強力な反対があり、僅差で承認された。最終的には条約は承認されたが、南ドイツ3邦がかかわる2つの条約の成立過程をみると、南ドイツ諸邦における分邦主義の克服はまだこの時点においては不十分なものだったといえよう¹⁸⁾。

IV 1857・58年法

1 1857年法・オーバーネッカー線の開始

主線の開通は、ヴュルテンベルクを世界交通に結びつけるとともに、工業・営業の活発な国内の諸都市と人口の多い地方を結びつけることになり、各地の産業の興隆と国の福祉の増大をもたらすものであった。この大規模な事業は多大な費用の投下も必然化した。し

18) D. S. Hoffman, op. cit., pp. 86 95; Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 46 48; Oskar Jacob, a. a. O., S. 34 36; Otto Supper, a. a. O., S. 36; A. v. Mayer, a. a. O., S. 546; Otto Schäfer, Die Badische Eisenbahn politik von 1833 1890. in, Archiv für Eisenbahnwesen, Jg. 1935, S. 1348 1352. 拙稿, 前掲, 30 32頁。

かし近隣諸邦との鉄道の接続や国内の交通が国道から鉄道に大量に移った結果、主線が生む純益が投下資本の利払いと償還の資金を十分補填するようになったので、さらなる線の建設が問題とされるようになった。今や事情は初めて鉄道法が成立した1843年とは全く変わっていた。当時は新しい事業の前に多くの困難が立ちはだかっていた。鉄道の収益力や利払いのための資金調達に多くの不安がもたれていた。しかし主線開通後の鉄道の収益性と国内経済への好影響はこのような不安を一掃した。その際、そのような高い評価をえた主線は、長年にわたって調査と研究を続けた成果であり、ヴュルテンベルクと他邦や外国とのすべての交通を結合している唯一の線であることが見のがされていたことには注意しておかなければならない。ともかく1843年当時には新しい事業の前途を判断するため、他の邦での経験が十分明らかになるまで、政府が新事業に慎重であったことが感謝されたのに、今やドイツの他の諸邦に鉄道建設で遅れているのではないかとの疑念がだされるようになっていた状況であった¹⁹⁾。

50年までの主線の建設と53・54年の他邦との接続線の建設のあと、しばらく事業は休止したが、50年代後半から主線から各地域へ走る「支線」の建設が問題とされるようになり、多くの地域から鉄道建設への要望がだされた。その際、発展した産業をもつのにまだ鉄道が通っていない地域が優先された。このような地域の1つにオーバーネッカー地方があり、この地域の鉄道建設は最初の鉄道法の頃からすでに問題になっており、馬車鉄道や利子保証をして民間に委ねることも含めてたびたび検討の対象となっていた。1851・53・56年の下院にオーバーネッカー線を国費で建設することを要請する請願が寄せられた。もう一

つ取りあげられたのが、オーバーコッヒャー溪谷・ブレンツ溪谷地域である。

1857年に政府はロンゼー・ハイデンハイム・ヴァッセルアルフィンゲン線とプロチンゲン・ロイトリンゲン線建設の法案を提出した。前者に関しては、この地域を通る線としてゲッピンゲン付近から主線を離れグミュンド経由でアーレンに至り、そこから北のヴァッセルアルフィンゲン・南のハイデンハイムに分岐する線も検討されたが、バイエルンとの接続の展望が見いだせなかったことと建設費がより高くつくという理由で、ロンゼー線が提案された。しかしこの線は上院で拒否された。ロンゼー・ハイデンハイム間の産業はまだそれほど発達しておらず、むしろエムス溪谷に沿ってアーレンをシュトゥットガルトと直接結びつける第3のルート（それはバイエルンが要望しているネルトリンゲンでの接続のための延長が可能である）を考えるべきであるというのが大きな理由であった。

プロチンゲン・ロイトリンゲン線に関しては、国の第3に大きな都市で活発な産業をもっているロイトリンゲンの扱いが問題となった。ルートとして、ネッカー川に沿ってロイトリンゲンを通らずに走らせ、ロイトリンゲンは支線で結ぶものと、ネッカー川の支流エヒャッツ溪谷に沿ってロイトリンゲンに向かい、そこからミュンジンゲン経由でウルムに至るものなどが検討されたが、結局メッツィンゲンとロイトリンゲンを通るために線を大きく迂回させるルートが決められた。政府はこの線の収益に不安を感じてはいたが、沿線地方の多くの強い請願とそれをふまえた下院の主張（国民経済委員会とそれをリードする M. モールの活躍が大きな影響をもった）をいれて、57年5月6日法でロイトリンゲンまでの国費による建設が決められた。パーデンがキンツィヒ溪谷を通してコンスタンツに至る線（シュヴァルトヴァルト線：オッフエンブルク・フィリンゲン間）を計画していた

19) Oskar Jacob, a. a. O., S. 39 40; Otto Supper, a. a. O., S. 44 46.

こともこの決議に少なからず影響した。このオーバーネッカー線の建設はすぐに開始され、59年9月20日にロイトリンゲンまでが開通し、そこからの延長線の建設が後述する経緯によってひきつづき進められた²⁰⁾。

2 1858年法とその実行

政府は1857年法を審議する際に、さらにヴェルテンベルクの将来の鉄道網の見通しを示した。これにはこれまで鉄道建設の国費による推進を強く主張してきた国民経済委員会とその中心人物 M. モールの多面的な調査と多くの地域からの請願の受け入れがその背景にあった。これに関する下院の討論を経て、58年11月11日法 A が成立した。新しく建設される線は、

- 1 : 北部線の終点ハイルブロンからエーリングゲン・ハル経由でクライルスハイムへの線 (コッヒャー線)
- 2 : クライルスハイムから南へアーレン・ハイデンハイムを經由して東部線に至る線 (オーバーヤークスト線とプレントツ線)
- 3 : 既設のピーティヒハイム・ハイルブロン線を延長し、北へネッカーエルツ・バーデン国境に至る線 (ウンターネッカー線)
- 4 : オーバーネッカー線の延長としてロイトリンゲンからロッテンブルクへ、そこからオーバーネッカーの流域を通過して国境方面へむかう線
- 5 : 東部線の駅 (例えばカンシュタット) から東進しグミュンド・アーレン経由でネルトリンゲンへ向かう線 (最初に東部線のルートとして検討された線・レムス線)

であった。

1 は国の北部における東西交通を確保し、あわせてバイエルンとの新しい接続を展望するもの、3 は国の最北部でバーデン・ヘッセンとの接続を展望するもの、5 と 2 はアーレン・ハイデンハイムを首都と結びつけ、レムス川流域地方やオーバーヤークスト・プレントツ川流域地方 (国の最東部) の交通を確保し、あわせてバイエルンとのもう 1 つの接続を意図したものであった。また同時に成立した1857年法 B によって、58/61財政年度に、上の諸線のうち一定部分を建設することが決められた。57年の政府提案にあったロンゼー・ハイデンハイム・ヴァッセルアルフィンゲン線 (再提案) は上院が拒否し、線 5 の出発地としてはカンシュタットのほかエスリンゲン・プロチンゲン・ウヒンゲンなども検討されたが、南北の接続をより完全にするために、カンシュタットが選ばれた。61年7月25日に5のカンシュタット・グミュンド・アーレン・ヴァッセルアルフィンゲン間が開通し、61年10月15日にオーバーネッカー線がロッテンブルクまで延長した²¹⁾。

やがて開通が見込まれるハイルブロン・ハル間以外に、62年5月に政府は次の建設をごく限られた区間のみに行うことを決めた。その理由は当時の政治情勢の不安定さ、労賃・資材価格の上昇、良い技術者の不足などである。建設予定区間は5のヴァッセルアルフィンゲン・国境間、2のうちアーレン・国境 (あるいはハイデンハイム) 間の2区間である。1のハルからの延長はバイエルンのニュルンベルク・アンスバハ線 (クライルスハイムへの延長が期待できる) の建設が未定であり、ハル・クライルスハイムと2のクライルスハイム・ヴァッセルアルフィンゲン間の国内交通

20) Oskar Jacob, a. a. O., S. 40 44; Otto Supper, a. a. O., S. 46 47; Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 51 52.

21) Oskar Jacob, a. a. O., S. 44 48; Otto Supper, a. a. O., S. 47 48; Albert Mühl & Kurt Seidel, a. a. O., S. 52 57.

のみでは重要性は少ないと考えた。また4のオーバーネッカー線は、議会でホルプの先はプロイセンに縛られることをさけるためにホーエンツォレルン領を通らずにかなり大きな迂回をすべきだという議論もあってルートが決定し難かったこととバーデンとの接続もまだ保障されていなかったため延長を計画できなかった。さらにバーデンのハイデルベルク・モスバハ線のヴェルツブルクへの延長に関する条約がまだ結ばれていなかったため、3のハイルブロン・ネッカーエルツ線も時期尚早と考えられたのであった。しかし上院が他の区間の建設をも強く要望し、下院の経済委員会のリーダー・モールとファルンビューラーは、短い区間や細切れの区間ではなく大きな線や延長のみが多量の交通と望ましい収益を可能にするので、可能なかぎり計画された全線の建設を進めるべきだと主張した。両院の意向を受けて61年8月9日法、62年1月10日法でオーバーネッカー線のホルプへの延長、3のハイルブロン・ネッカーエルツ間、ハル・クライルスハイム間の準備と可能ならその建設、また予定された全線の大きな土木建築（橋・トンネルなど）の可能な着工を次の財政年度に行なうことが新しく加えられた。62年8月4日にコッヒャー線のハイルブロン・ハル間が開通し、64年11月1日にオーバーネッカー線がアイアハまで延長した。またレムス線のヴァッセルアルフィンゲンから国境までの延長は（次項でみるように）61年2月21日のバイエルンとの条約に基づいて63年10月3日に開通し、ブレンツ線はこの条約でアーレンと東部線（ウルム）との接続を15年間行なわないことを約束したので、アーレンからハイデンハイムまでが64年9月15日に開通した²²⁾。1858年法で決められた区間の建設を完成するには、バイエルン・パーデ

ン・プロイセンなど他の領邦との交渉の進展が必要であった。

3 60年代前半における他邦との接続

1857・58年法で決められた線の建設には、バーデン・バイエルンとの接続やプロイセンが支配するホーエンツォレルン領の通過に関連して他邦との交渉が必要であった。当時の状況は他邦との接続にとって以前より有利なものになっていた。50年代に入ると経済は40年代の不況と革命の混乱から脱しはじめ、製造業の発展、関税同盟の効果、輸送システムの発展などが生じていた。このような状況下で、革命の失敗とその後の諸事件の圧力は、南ドイツの各邦に輸送の分野での互いの関係を気づかしめることになった。プロイセンが主導する「統一」への対抗が50年代の南ドイツの外交政策の主たるテーマとなった。かかる状況は南ドイツ諸邦の協調をもたらし、各邦間の鉄道の接続に有利に作用した。

a バイエルンとの第2の接続

ウルムでのバイエルンとの接続が54年5月に完成したのち、ヴェルテンベルクはバイエルンに新たにネルトリンゲンでの接続の協議を提案した。55～56年に断続的に行なわれた協議で、ヴェルテンベルクは自国の鉄道建設計画との関連でロンゼーあるいはゲッピンゲン（いずれもヴェルテンベルク東西線にある）からネルトリンゲンへ伸びる線での接続を提案したが、バイエルンは得るところが少ないとしていずれも拒否した。この協議の期間中、ヴェルテンベルク国内でハイルブロン・クライルスハイム線建設の要望が高まり、その延長線がバイエルンのアンスバハ・ニュルンベルク線と接続できるという、新たな接続地点が浮上した。下院では、ヴェルテンベルクの鉄道は世界交通を第一に考え、南ドイツにおける自邦の地理的有利さを発揮することが重要だとする議論と、鉄道建設は隣邦との関係

22) Otto Supper, a. a. O., S. 51; Oskar Jacob, a. a. O., S. 50 52.

よりも自邦内の経済・社会生活の向上に資するべきであり、北部・南部のまだ鉄道のない地域の鉄道を優先すべきであるという議論が対立していた。かかる議論をふまえて、57年ヴュルテンベルクはバイエルンに、ハイルブロン・クライルスハイム・アンスパハ・ニュルンベルクという新たな接続を提案した。しかしそれも両邦の具体的な要求・条件が折り合わず、まとまらなかった²³⁾。

ヴュルテンベルクとの接続におけるバイエルンのもう一つの関心事は、バイエルン・ファルツ (ヴュルテンベルクとバーデンを間にはさんでバーデンの西側に位置するバイエルンの飛び地領) との連絡問題であった。ファルツとの連絡のためにヴュルテンベルク北部での接続を急ぐべきであるという要望が、とくにファルツの防衛を重視して軍部サイドからバイエルン政府に対してだされるようになった。もしヴュルテンベルク北部を経由する中継線が実現しないなら、バイエルンはヴュルテンベルクの北のバーデン領を通りファルツに至る線 (66年にバーデンのオーデンヴァルト線として開通した) を展望すべきであるとして、アンスパハ・ヴュルツブルク線の建設が問題となってきた。当面バイエルンとの一致を見だしえなくなると、ヴュルテンベルク政府は58年5月ハイルブロン・ハルの建設を進めて北部に鉄道を通し、バイエルンとの解決点を探るといふ提案を下院に行なった。下院の経済委員会の報告 (ファルンビューラーとモールが起草) は、バイエルンとの早期の接続、とくにクライルスハイム・ニュルンベルク線は両邦にとって大きな利益となると主張し、政府がいたずらにバイエルンが自己の利益を見だし得ないような接続点を提案してきたことを批判した。鉄道がバイエルン国境に近づけば近づくほどバイエルンは接続を認めやすくなるだろうという主張や、ネル

トリンゲンからシュヴァルツヴァルトに至る線は、ヴュルテンベルク西部が侵略されたとき、ヴュルテンベルクの要請に応じてドイツ連邦の軍隊を輸送しやすくなるという主張が下院でなされた²⁴⁾。

59年11月にヴュルテンベルクは交渉の再開を申し入れた。国王の許可がえられないとしてバイエルンはすぐには応じなかった。王はこの接続によってバイエルンの鉄道が損なわれるのではという疑念を捨て去ることができなかった。交渉の任に当たったシュレンク男爵は、ヴュルテンベルクがかつて言明したアウグスブルク・リンダウ線と競合するルートは一定期間建設しないという保障 (ヴュルテンベルクはかつての交渉時に、主線シュトゥットガルト・ウルム線とカンシュタット・ネルトリンゲン線とのいかなる両地点を結び鉄道建設を一定期間行なわないという言明をした。それは、もしこのヴュルテンベルク線が建設されれば、ネルトリンゲンからフリードリヒスハーフェンへのヴュルテンベルクの線がネルトリンゲンからリンダウへのバイエルンの線より短くなることを危惧しているバイエルンに配慮したためであった。) を明確にさせることを条件に交渉を再開したいと国王に申し出て、国王はやっと認めた。交渉は60年5月に再開された。多くの問題や条件が話しあわれた数か月の協議の最後に残った問題は、バーデン湖に至るヴュルテンベルクの競合線建設の期間猶予問題であった。交渉当事者は、譲歩を少しでも多くしたら、議会での分邦至上主義者の強い反対にあうだろうという懸念をもちつつ折衝を重ねた。結局交渉開始時から数えて15年間ヴュルテンベルクは競合線を建設しないということが取り決められた。バイエルンは主張どおり競合線の建設を15年間延長させたとして、またヴュルテンベルクはすでに3年経過しているため猶予期

23) D. S. Hoffman, op. cit., pp. 110-131.

24) Ibid., pp. 131-135.

間は実質12年に短縮したとして、両者が「成果」をあげる形で折り合った。かくして1861年2月21日にヴュルテンベルクのシュトゥットガルト・アーレン・ヴァッセルアルフィンゲン・プラウモホ付近の国境線とネルトリンゲンで接続する条約がやっと結ばれた。ヴュルテンベルクのヴァッセルアルフィンゲン・国境線とバイエルンの接続線（国境・ネルトリンゲン線）は63年10月3日に同時開通した。条約第37条でヴュルテンベルクはカンシュタット・ネルトリンゲンのどの地点からも主線カンシュタット・ウルム線上のいかなる地点へも15年間鉄道建設をしないという保障をバイエルンに与えた。時人はこの条約は「南ドイツにおける鉄道接続条約は両者が緊急に接続を願ったとき、あるいは1邦が緊急に接続を必要とするので完全に他に譲歩をしたときのみ具体化・実現化する古典的な例」と述べた²⁵⁾。

ヴュルテンベルクにおいて「この条項はそれによってヴュルテンベルクの国内での行動の手を縛り、ドイツ鉄道史上において常に黒枠で囲まれるようなものである」などという指摘もあり、ウルムなどの一定の反対もあったが、この条約の批准が両邦でスムーズになされたことは注目に値する。基本的にはこの接続の重要性を政府説明によって下院が納得したこと、ヴュルテンベルク議会では37条の大きな譲歩も、これによってバイエルンが接続に応じだし、ヴュルテンベルクの鉄道網の空白をうめるために止むを得ないとして承認された。またヴュルテンベルクの防衛のためにどの他邦の軍隊も容易に輸送されるようになるという主張も効果が大きかったようだ²⁶⁾。

b バーデンとの第2の接続

56年ヴュルテンベルクは大部分バーデン領を通るミュラーッカー・フォルツハイム線も自らの費用で建設する用意のあることをバーデンに申し出たが、バーデンはこの重要で収益性もあると思われる区間を外国の手に渡すことは考えなかった。ミュラーッカー付近でヴュルテンベルク領を通るこの区間の建設のためにヴュルテンベルク・バーデン間の長い交渉が行なわれ、60年11月6日に条約が成立した。それによればヴュルテンベルクがブルッフザル線でもっているのと同じ権利を今度はバーデンが得る形で、すなわち将来ヴュルテンベルクが自邦領域を走る区間の経営を1年間の告知期間と投下資本の補償によって獲得しうる権利を留保するという条件付ではあるが、バーデンがこの区間の建設と経営を行なうという形で、フォルツハイム・国境・ミュラーッカー線の建設が決まり、63年に開通した。この交渉に際しヴュルテンベルクはバーデンへの譲歩の見返りとして、自己のエンツ線・ナゴルト線のバーデン領を通る区間の建設の承認や、両線の分岐が可能になるようにフォルツハイム駅の位置とスペースを定めることに交渉の重点を置き、前者で一定の見通しと後者での承認がえられた。このバーデンのフォルツハイム・ミュラーッカー線は59・61年に開通していたドゥルラハ・ヴィルフェルディングン・フォルツハイム線の延長になり、ヴュルテンベルクのミュラーッカーはブルッフザル線とあわせてバーデンと二重の経路で結びつくこととなった²⁷⁾。(以下次号へ)

25) Ibid., pp. 136-144; Otto Supper, a. a. O., S. 50-51; Oskar Jacob, a. a. O., S. 49-50.

26) D. S. Hoffman, op. cit., pp. 144-149; Oskar Jacob, a. a. O., S. 49; Otto Supper, a. a. O., S. 50-51.

27) Otto Supper, a. a. O., S. 49-50; Oskar Jacob, a. a. O., S. 52-54; Otto Schäfer, a. a. O., 1359-1360. 拙稿, 前掲, 34頁。

ヴュルテンベルクの鉄道建設年表

記号	開通日	区 間 (長さ 建設を決めた法・条約など)
東部 2	45.10.22	Stuttgart・Bad Cannstatt Stuttgart・Untertürkheim (3.52km 43.4.18法)
" 3	45.11. 7	Stuttgart・Untertürkheim Stuttgart・Obertürkheim (2.40km 同上)
" 4	45.11.20	Stuttgart Obertürkheim Eßlingen (3.88km 同上)
" 1	46.10.15	Stuttgart Hbf Stuttgart・Bad Cannstatt
北部 1	46.10.15	Stuttgart Hbf Stuttgart・Zuffenhausen Kornwestheim Pbf Ludwigsburg Pbf (上と合わせて 17.34km 同上)
東部 5	46.12.14	Eßlingen Plochingen (9.05km 同上)
" 6	47.10.11	Plochingen Göppingen Süßen (27.55km 同上)
北部 2	47.10.11	Ludwigsburg Pbf Bietigheim (9.49km 同上)
南部 3	47.11. 8	Ravensburg Meckenbeuren Friedrichshafen (19.34km 同上)
北部 3	48. 7.25	Bietigheim Laufen(Neckar) Heilbronn Hbf (29.19km 同上 北部線全区間開 通)
南部 2	49. 5.26	Ravensburg Niederbiegen Aulendorf Schussenried Bieberach (46.91km 同上)
東部 7	49. 6.14	Süßen Geislingen an der Steige (10.88km 同上)
南部 1	50. 6. 1	Bieberach Warthausen Laubheim Hbf Ulm Hbf (37.33km 同上 南部線全区 間開通)
東部 8	50. 6.29	Geislingen an der Steige Amstetten Ulm Hbf (32.69km 同上 東部線全区間 ならびに主線ハイルブロン・フリードリヒスハーフェン間全線開通)
西部 1	53.10. 1	Bietigheim Vaihingen (Enz) Reichsb Mühlacker Maulbronn Hbf Bezirksgre- nze Bretten (40.24km 同上) (西部線全線開通)
" 2	53.10. 1	Bretten Bruchsal (14.89km バーデン領を走るこの区間は 1850.12.4 のバーデン との条約に基づいてヴュルテンベルク国鉄が建設と経営を行う。この時留保され たバーデンによる買い戻し権が行使されて、1878.11.15のバーデン・ヴュルテン ベルク間の条約で 79.10.15 バーデンが買収)
接続線	54. 5. 1	Ulm Hbf Landesgrenze (Donaubrückenmitte) (0.90km 43.4.18法 バイエル ン鉄道との接続は、50.4.24バイエルンとの条約による)
O 1	59. 9.20	Plochingen Unterboihingen Nürtingen Metzingen Reutlingen Hbf (34.72km 57.5.6法)
G 1	61. 7.25	Stuttgart・Bad Canstatt Waiblingen Schorndorf Gmünd (Schwäbisch) Hbf Unterböbingen Aalen Wasseralfingen (74.20km 58.11.17法)
O 2	61.10.15	Reutlingen Hbf Tübingen Hbf Rottenburg (Neckar) (24.90km 同上)
E 1	62. 8. 4	Heilbronn Hbf Blockstelle Eib Waldenburg Hall (Schwäbisch) (53.83km 同 上)
G 2	63.10. 3	Wasseralfingen Goldshöfe beyer Landesgrenze bei Plaumloch (33.57km 同 上 終点でのバイエルン国鉄との接続は、61.2.21 ヴュルテンベルク・バイエル ン間の条約で規定)
J 1	64. 9.15	Aalen Heidenheim (22.12km 58.11.17法)
O 3	64.11. 1	Rottenburg (Neckar) Eyach (12.97km 同上)

主線のうち東部(線)はシュトゥットゥガルト・ウルム間、南部はウルム・フリードリヒスハーフェン間、北部はシュ
トゥットゥガルト・ハイルブロン間、西部はピーティヒハイム・プレテン間。

E・G・J・Oは別掲(140頁)路線図の略記号 1～8は起点からの区間の位置

出典: Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken 1984.