

一九世紀中葉における鉄道建設とケルン市民層

棚橋 信明

【要約】 従来のドイツ市民層研究において、ライン市民層に関してはブルジョアの階級利害の代表者としてその政治的「弱さ」がとくに強調され、また、鉄道建設を通じての彼らの国家への「従属化」が指摘されてきた。本稿の目的は、市民層の鉄道建設に係わる多様な態度を分析することにより、このような一面的なマイナス評価を再検討することにある。そのために、ライン市民層の鉄道建設構想に関する検討を前提としながら、ケルン市と鉄道会社の間で発生した鉄道施設問題をめぐる二つの係争を取りあげ、市民層を代表する市議会の対応と個別的な問題に関する議論について踏み込んだ考察を進めていく。こうした考察により、まず、ライン市民層の鉄道建設構想が鉄道の「公共性」を重視する基本的理念に立脚していたこと、そして、ケルン市議会の鉄道会社に対する「抵抗」および「譲歩」においては、「公益」を尊重する独自の「公共理念」が働いていたことが明らかになる。

史林 八四卷三号 二〇〇一年五月

はじめに

ライン州の中心都市ケルンは、ライン河の水運を利した商業都市として古くから発展してきたが、一九世紀中葉、ドイツで鉄道建設が急ピッチで進むなか、西部ドイツ鉄道網の要衝としての地位を確立していく。ケルンにはライン鉄道とケルン・ミンデン鉄道の二大鉄道会社が本拠を置き、ライン河を挟むかたちで各々が路線の拡張を進めていった。そして、五〇年代には、両鉄道会社の路線をケルンで直結するための巨大プロジェクトが進められる。それは、ライン兩岸を連絡

する鉄道橋（ライン橋）を建設するとともに、旅客や貨物を集中的に処理する中央旅客駅と中央貨物駅を新たに建設しようとするものであった。ところが、本稿で見ると、こうした鉄道施設の建設をめぐる、ケルン市と二つの鉄道会社は深刻な対立関係に陥ることになる。

ドイツの鉄道建設において、ライン市民層が重要な役割を担ったことはよく知られている。彼らはプロイセン政府に鉄道建設を熱心に働き掛けるとともに、鉄道会社の設立にも積極的に参加していった。他方で、ブルジョア的な三級選挙制度によって選出されていたケルンの市議会には、鉄道会社の役員会に所属するような市民が数多く含まれていた。そして、市議会はケルンの商業会議所と協力しながら、鉄道路線の拡張やライン橋の建設を要望する請願書を政府に繰り返し提出している。それは、周辺諸国における鉄道建設の進展によって、西ヨーロッパの主要な輸送路がケルンを迂回して形成されてしまうことを強く懸念しての行動であった^①。

すなわち、ケルンの市民層は一方で鉄道建設の熱心な推進者でありながら、鉄道施設の建設をめぐる激しい対立に示されるように、ゲマインデ・レベルでは鉄道会社の利益とはつきりと袂を分かつこともあったのである。本稿で考察の中心となるのは、こうした鉄道建設に係わる市民層の多様な態度と、その背後にあった彼らの政治的理念の問題である。

ドイツ市民層に関しては、これまで旧権力への「妥協」といった政治的「弱さ」がもたらした強調される傾向にあった。なかでも大企業家を主体とするライン市民層は、初期自由主義に特徴的な理念、たとえば、すべての社会層を「調和的」に包摂していく「中間身分 (Mittelstand)」や「無階級市民社会 (Klassenlose Bürgergesellschaft)」をめざす理念を早くから捨て去り、三月革命以前にすでにブルジョアの階級利害の代表者となっていた、と見られてきた。そして、労働者層による「下から」の脅威が増大するなかで、彼らは真つ先にプロイセンの保守的勢力に歩み寄った、と理解されてきた^②。

他方で、これまで我が国のドイツ鉄道史研究において重視されてきたのは、鉄道建設を通じての、西部企業家層の国家への「従属化」といった側面であった。そこでしばしば指摘されるのは、彼らが国家による鉄道建設を第一に望んだ点で

あり、私的企業による建設に際しても、国家による強力な支援を繰り返し要求した、という事実であった。また、ライン自由主義者の一人であったハイト（August Fr. von der Heydt）が、商工業大臣として三月革命後に推進した「鉄道国有化」政策も、これと同じ文脈のなかで理解されてきた。要するに、これらの事例は、ライン市民層が鉄道の国家による統制を進んで受け入れる性向をもっていた左証として解釈されてきたのである。このように、鉄道建設におけるライン市民層の態度も、その政治的「弱さ」に重点を置いて評価されてきたと言える。^③

本稿は、このような従来の一面的なマイナス評価を克服するための一試論である。そのために、まず第一章では、ライン市民層の鉄道建設構想の基礎にあった政治的理念を検討しておく。そして第二章では、ライン鉄道とミンデン鉄道の設立と発展の過程を概観しながら、これら鉄道会社の基本的な特徴を確認しておく。そのうえで、一八五〇年代にケルンの鉄道施設の問題をめぐって発生した二つの係争を取りあげ、第三章で二つの係争の展開を十分に整理したのちに、第四章において、個別的な問題をめぐる市議会の議論に踏み込み、議員たちの言動について詳細な分析を試みることにしたい。^④ このような考察を通じて、市民層研究においてこれまで十分な注意が払われてこなかった、鉄道建設に係わる市民層の政治的理念のあり方が明らかになろう。^⑤

- ① たとえば、一九世紀中葉にはストラスブールの鉄道橋の建設とフランス東部の鉄道網の整備により、南ドイツから大西洋岸のルアーブルに抜ける輸送路が創出されようとしており、これに対抗するためにケルンの市議会と商業会議所は、ケルン・キーゼン線とライン橋の建設を強く要請した（S. 489）。Verhandlungen des Gemeinderathes zu Köln (= VhGemRK), 1850, S. 77-78; VhGemRK, 1851, S. 245-251; Jahresbericht der Handelskammer zu Köln (= JHK), 1849, S. 15; JHK, 1851, S. 2; JHK, 1852, S. 2.
- ② Vgl. E. Fehrenbach, Rheinischer Liberalismus und Gesellschaftliche Verfassung, in: W. Schieder (Hg.), Liberalismus in der Gesellschaft des deutschen Vormärz, Göttingen 1983, S. 272; D. Langewiesch, Liberalismus in Deutschland, Frankfurt/M. 1988, S. 31-32; L. Gall, Liberalismus und "bürgerliche Gesellschaft": Zu Charakter und Entwicklung der liberalen Bewegung in Deutschland, in: Historische Zeitschrift 220, 1975, S. 349-350. (近藤龍三・丸島宏太郎「自由主義と『市民社会』——ドイツにおける自由主義運動の特質と発展について——」『社会科学論集（愛知教育大学）』三三（一九九二年）三〇〇頁）また、三月革命期におけるライン自由主義者の「妥

協的」側面については、我が国では末川清氏の一連の労作がある。たとえば「三月革命期のライン自由派の政治的性格」桑原武夫編「ブルジョワ革命の比較研究」(筑摩書房、一九六四年)。

③ このような傾向をもった研究として、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)、山田徹雄「プロイセンにおける鉄道と国家——ヘルクールマルク鉄道の場合——」『経営史学』二六一—(一九八一年)などがある。また、こうした研究にあつては、鉄道建設における市民層の態度の根本的な原因を、ドイツの経済の後進性に、すなわち金融市場の未成熟に帰着させる傾向も目立つ。

なお、ドイツ本国における研究 V. Thien, *Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmen in der Industriellen Revolution. Ein preussisch/deutscher Vergleich*, Göttingen 1997 は、「特殊な道」論争を踏まえながら、鉄道事業に参加したドイツとイギリスの企業家の社会的構成や行動様式について考察を行ったものとして注目し値する。この研究による結論としてティーンは、両国の企業家の鉄道事業における行動を「規準と逸脱」、「モデル・ケースと特殊な道」といった捉え方で説明することはまったく不適切であり、また、鉄道事業の展開においてド

イツ市民層に「特別な弱さ」は認められないとしている。Benda, S. 379-382. このようにドイツ本国における鉄道史研究も、「特殊な道」の再検討を重要な課題の一つとしている。

④ 第三・四章では、おもにケルン市議会の議事録を基本資料としながら分析を進める。註①に前掲の *WGenRK*, 1848 - 3. 7. 1856 と *Verhandlungen der Stadterordneten-Versammlung zu Köln (= VStVVerK)*, 10. 7. 1856 がそれぞれである。なお、一八五六年七月の議事録のタイトル変更は、同年五月に公布の「ライン州都市令」の導入による市議会の名称変更による。

⑤ 筆者はすでに、拙稿「一九世紀中葉におけるケルン市議会選挙と市民層」『史林』七八—(一九九五年)で、ドイツ市民層の政治理念の再検討をゲマインデ・レベールで進めていくことの意義を指摘した。また、拙稿「一九世紀中葉におけるライン橋の建設問題とケルン市議会」『愛知女子短期大学研究紀要(人文編)』三三号(二〇〇〇年)において筆者は、ライン橋の建設問題を通じてゲマインデと国家の関係を実感的に解明するとともに、「公益」と「私益」に関する市民層の政治的理念の問題についても考察を試みた。

第一章 ライン市民層の鉄道建設構想

本章では、ライン自由主義者の代表であり、三月革命期に自由主義内閣の中心を担ったカンフハウゼン (Ludolf Camphausen) とハンゼマン (David Hansemann) の著作を検討することにより、とくに鉄道と国家の関係に係わる彼らの政治的理念の問題について考察を進めていきたい。両者はそれぞれケルンとアーヘンを拠点とする鉄道建設運動において

指導的な役割を果たし、また、後者はライン鉄道会社の設立後、その取締役会の副会長に就任し、実際の鉄道建設と経営の指導にもあたっている。^① こうした活動の過程で彼らは、ケルン・アーヘン間の鉄道の問題に限らず、プロイセンの鉄道政策一般に関してさまざまな提案を行っており、彼らのこうした提案は、州議会における審議にも大きな影響力をもち、ラインの大企業家層の見解を広く代表するものであったと言える。

ここではまず、カンプハウゼンの著作『鉄道立法のための提言』（一八三八年刊）^②を取りあげ、彼の鉄道建設構想における基本的理念を明らかにしていきたい。この著作は、将来プロイセンが整備すべき「鉄道立法」について具体的な提案を行うものであったが、そのなかで彼が最も重視したのが「鉄道の公共利用（der öffentliche Gebrauch）」の保証であった。

鉄道は当時としてはまったく新しい形態の輸送手段ではあったが、彼によれば、鉄道も「公共の街道（die öffentliche Straße）」として、一般の街道と同じ扱いを受けるべきものであった。したがって、主要な街道が国家によって建設され、国家の所有になっているのであるから、鉄道も国家によって建設され、国家に帰属するのが当然であった。^③ 他方で、こうした「公共の街道」は同時に「国民の財産（das National-Eigentum）」なのであり、すべての国民が自由に利用できなければならぬものであった。すなわち、カンプハウゼンは文字通りの「エッフェントリヒカイト（Öffentlichkeit）」をとくに尊重する立場をとったのである。そして、国家にはこれを国民に保証する義務があり、したがって、鉄道建設が私的企業に委ねられるようなことがあっても、国家はその会社に対して鉄道の独占的な使用権を決して認めてはならない、と彼は考えたのである。^④

とはいえカンプハウゼンは、鉄道会社の私的企業としての自立的経営を否定はしない。むしろ、その重要性和国家の鉄道会社に対する過剰な「後見（Bewormundung）」の危険性について、この著作でも指摘をしている。^⑤ 他方で彼は、国家の鉄道会社に対する監督権を必要不可欠のものと考えていた。たとえば、国家には「鉄道料金（Bargeld）」を厳しく規制する義務があるとされた。この「鉄道料金」とは、外部の運送業者が自己の車両を持ち込んで鉄道を利用する際に、鉄道

会社に支払うべきものであった。鉄道会社は、これを建設資本の償却や鉄道の維持・管理費に充てるものとして利用者から徴収したのである。ところが、運送業も営む鉄道会社は、「鉄道料金」の不当な設定によって他の運送業者の鉄道輸送への参入を容易に排除することができた。したがって、鉄道の「公共性」の保証には、こうした料金の適正なる設定が必要と考えられたのである。

それではつづいて、ハンゼマンの鉄道建設構想について、彼の著作『国家との関係における鉄道とその株主』（一八三七年刊）^⑦をもとに検討を進めていきたい。彼の基本的立脚点も、カンパハウゼンと同様に、鉄道を一般の街道と同等のものとなし、国家による建設を最適と考えるところにあった。

彼はこの著作で、私的企業による建設の弊害と、逆に国家による建設の有利について、以下のような説明を行っている。鉄道会社がつばら追求する「私益」は、頻繁に「公共の福祉 (das allgemeine Wohl)」と衝突する。たとえば、鉄道会社は最初から高い収益を期待できる路線のみを建設するが、「公共の福祉」のためには、安くて迅速な輸送手段の提供によって初めて輸送需要が生み出されるケースにも十分に配慮して、鉄道建設は進められるべきである。このようなことができるのは国家のみであり、また、国家によって鉄道が建設されるならば、「収益性の高い鉄道の余剰利益」を、「収益性は低いながらも必要な鉄道」のために容易に分配することが可能である、とハンゼマンは考えるのである。^⑧

彼の重視する「公共の福祉」とは、国民経済的な観点から理解されていたと言える。鉄道網の整備によって鉱工業のみでなく、農業を含むあらゆる産業の発展がドイツ全土で促進され、その結果、「国民の富 (das National-Reichthum)」が全般的に増大していくことを、彼は鉄道建設の最大の効用として説明しているからである。^⑨

このようにハンゼマンの鉄道建設構想は、「公共の福祉」を理念的な基礎とするものであったが、他方で彼は、鉄道会社の「私益」の保護も訴えている。その一つが、政府による株式の利息保証の要請であった。この利息保証とは、鉄道会社の収益が十分でないとき、政府が補助金の支出をもって、一定率の利息の配当を保証するというものであった。彼は、

国家の利益を大きく損ねるような利息保証は不要としながらも、鉄道事業の危険性を考慮して、一般の抵当証券や国債よりも高い利率、すなわち5%の利息を鉄道株について保証する必要性を説いている。^⑩

こうした利息保証は、国家による積極的な介入を求めるものであったが、ハンゼマンによる「私益」擁護の姿勢は、国家による利益制限に対する抗議としても示された。鉄道会社の利益制限は、プロイセンを含むヨーロッパ各国ですでに採用されており、それは鉄道輸送増進のために運賃をできるだけ低く抑えることを目的としていた。具体的には、鉄道会社の純益率が一定値を超えた場合に、政府が運賃の値下げを強制するというものであった。ハンゼマンはこの著作で、こうした利益制限により鉄道建設への投資意欲が削がれたり、利益を追求する鉄道会社の経営努力が損なわれる危険性のあること、むしろ、鉄道会社が高い利益をあげればそれだけ建設資本の償却が進むのであり、それによって運賃の低廉化も促進されることを指摘している。^⑪

こうしたハンゼマンの基本的立場は、彼の著書『プロイセンの鉄道事業法批判』（一八四一年刊）^⑫で、さらに明確なかたちで示されることになる。一八三八年一月に公布された「鉄道事業法」は、国家による鉄道会社の統制のあり方について詳細な規定を行うものであったが、彼によれば、この法律は「政府に鉄道会社を破滅させる手段を与えるもの」^⑬であり、この著書の目的は、このような法の改正を政府に訴えることにあった。

ここでは、とくに「国有化」規定に対するハンゼマンの批判に耳を傾けてみよう。「鉄道事業法」は、株式会社によって建設された私有鉄道の漸次的「国有化」の方法を規定していた。鉄道会社はその純益の一定率を「鉄道税（Abgabe）」として徴収され、この徴収によって政府は鉄道株を少しずつ買い取るようになっていた（第三八―三九条）^⑭。すなわち、鉄道の建設資本は国家によって漸次的に償却され、その完了時点で鉄道の所有権は完全に国家に移ることになっていたのである。ところが、この「鉄道税」の税率について、この法律には明確な規定がなかった。ハンゼマンによれば、政府に「無制限の徴収権」を留保していたのである。このよう税の徴収は、「投資家に確保されるべき利益の一部を奪う」もの

であり、したがって、政府の「無制限の徴収権」は鉄道事業の促進に阻害的な作用を及ぼす、と彼はこれを厳しく批判したのである。^⑧

以上のようにハンゼマンは、国家に対して鉄道会社の「私益」を強く擁護したのであったが、それは「公共の福祉」を担う鉄道建設の推進や、前述のように、運賃の低廉化を考慮してのことであった。他方で注目すべき点は、彼が鉄道会社に対する国家の認可権や監督権そのものを否定することはなく、また、私有鉄道の将来的な「国有化」についても異論を唱えることがなかったことである。^⑨

結局のところ、カンプハウゼンもハンゼマンも、鉄道の「公共性」と鉄道会社の「私益」との調和に苦慮しながら、それぞれが重点を異にした、特徴をもった議論を展開したと見ることが出来る。いずれにせよ、彼らの鉄道建設構想は前者の「公共性」を決定的に重視する基本的理念に依拠しており、国家による鉄道建設を求める姿勢も、「公共性」の保証を第一の理由としていた。そして、私的企業としての鉄道会社も、国家による統制の不可欠な「公共企業体」として構想されたと言える。次章では、ケルンで設立された二つの鉄道会社について、国家との関係を含めてその基本的特徴を確認していくことになる。

- ① M. Schwann, *Ludolf Camphausen*, Bd. 1, Essen 1915, S. 49-93;
A. Caspary, *Ludolf Camphausens Leben*, Stuttgart 1902, S. 24-46; A.
Bergengrün, *David Hansmann*, Berlin 1901, S. 157-183.
- ② L. Camphausen, *Versuch eines Beitrages zur Eisenbahngesetzgebung*,
Köln 1838, また、彼にながれ以前に、ケルン・マントワーン間の鉄
道建設を提唱した二つの著作がある。Ders., *Zur Eisenbahn von*
Köln nach Antwerpen. Erste Eisenbahnschrift 1833, in: Schwann,
a. a. O., Bd. 1, S. 287-305; ders., *Zur Eisenbahn von Köln nach*
Antwerpen. Zweite Eisenbahnschrift 1838, in: Schwann, a. a. O.,
- Bd. 1, S. 306-362, これらの著作にも、鉄道建設一般に関する彼の基
本的理念が反映されている。
- ③ Camphausen, *Versuch*, S. 9-11, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.
- ④ Camphausen, *Versuch*, S. 67, 69, 75.
- ⑤ Ebenda, S. 53-55. Vgl. Schwann, a. a. O., Bd. 1, S. 66.
- ⑥ Ebenda, S. 59-60.
- ⑦ D. Hansemann, *Die Eisenbahnen und deren Aktiende in ihrem*
Verhältnis zum Staat, Leipzig/Halle 1837.

- ⑧ Ebenda, S. 43-44.
- ⑨ Ebenda, S. 32-34.
- ⑩ Ebenda, S. 52, 61-62. カンプハウゼンも「ケルン・アントワープ間の鉄道建設の提唱において、つうした利息保証の必要性を指摘して」⁵⁸。Camphausen, *Erste Eisenbahnschrift* 1833, in: Schwann, a. O., Bd. 1, S. 294.
- ⑪ Hansemann, *Eisenbahnen*, S. 70-71.
- ⑫ D. Hansemann, *Kritik des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838*, Aachen/Leipzig 1841.
- ⑬ Ebenda, S. 22.
- ⑭ *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten* (= GS), 1838, Berlin, S. 513-514.
- ⑮ Hansemann, *Kritik*, S. 100, 104.
- ⑯ カンプハウゼンもハンゼマンも「鉄道事業法」以前に、鉄道の株式資本の償却方法や國家による買収について、さまざまな提案を行った。⁵⁹ Camphausen, *Erste Eisenbahnschrift* 1833, in: Schwann, a. O., Bd. 1, S. 294; Camphausen, *Versuch*, S. 78-79; Hansemann, *Eisenbahnen*, S. 42, 60-61, 69. *カンプハウゼンやアウエルマン、内閣の蔵相時代に、私有鉄道の買収と國有鉄道の建設を推進する大規模な「鉄道國有化」計画を立案している。E. Kech, *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik*, Leipzig 1911, S. 53-55; Bergengrün, a. a. O., S. 517.

第二章 ケルンにおける二つの鉄道会社の設立と発展

(一) ライン鉄道会社

一八三三年三月、ケルン・アーヘン間の鉄道建設を準備する委員会(Comité)が、L・カンプハウゼンをはじめ、銀行家のシャーフハウゼン(Abraham Schaaffhausen)やシュタイン(Johann Hein. Stein)を有力なメンバーとしてケルンで結成された。彼らがめざした鉄道建設の目的は、アーヘン経由でアントワープまで到達する鉄道をケルンの港と接続することによって、ライン河口を支配するオランダを迂回する新しい輸送路を創出することにあった。当時オランダは、通過税の徴収によりケルンの商業に大きな損害を与えており、カンプハウゼンは建設すべき鉄道を「鉄のライン(Der eiserne Rhein)」と呼び、その必要性を政府に熱心に説いたのである。^①

[表1] ライン鉄道会社設立時の株式応募者（上位10名）

株数	応募者	職業/会社	住所/所在地
1,002	Oppenheim jun. u. Co., Salomon	銀行	Köln
464	Schaaffhausen, Abraham	銀行家	Köln
392	Emundts, Franz Josef	商人	Aachen
200	Cockerill, Erben	商人	Aachen
200	Grunelius u. Comp.	銀行	Frankfurt/M.
200	Rothschild, Frères de	銀行	Paris
190	Wültgens, Christine	鉱山所有者	Eschweiler
184	Saint Geroge, Georg von	船主	Frankfurt/M.
137	Erkens Söhne u. Lochner, Johann	商社	Bochum
129	Wolff, Aron	銀行家	Berlin

一八三七年一二月、「ライン鉄道会社」にケルン・アーヘン間の鉄道建設の認可が下り、まもなく総額三〇〇万ターラー（二万二〇〇〇株）の株式について株主の募集が開始された。この株式の全応募者数は六二六名であったが、そのうち三九八名（六三・六％）がケルンとアーヘンの在住者であった。また、全株主のなかで商人や銀行家をはじめとする企業家層が三六九名（五八・九％）を占め、彼らが一万二〇〇〇株のうち九〇八六株（七五・七％）を取得した。そして、こうした企業家層のなかでも、ケルンの銀行家が大口の株主としてとくに際立っていた（表1参照）^②。以上のことから、この会社の設立について、ケルンの企業家層の熱心な活動と、その資本力が決定的な役割を果たしたことは確かと言える。^③

しかしながら、ケルンの委員会は一八三三年六月と九月に建設認可の申請を行うに際して、株式の一部引き受けや五・五％の利息保証を政府に要請していた^④。政府はこうした支援について、当初は財政的な理由などから消極的であったが、次第に態度を変化させていった。建設工事が始まると建設資金の不足がすぐに明らかとなり、一八三八年には二五〇万ターラーの社債の発行が認可されたが、政府はそのうち一〇〇万ターラーを引き受けた。さらに、一八四三年に発行の一二五万ターラーの社債については三・五％の利息の支払いを、そして、翌年に発行された同額の株式については四％の利息の配当を政府は保証したのである。^⑤こうした利息保証等による政府の個別的な支援

を通して、鉄道会社は国家に対する「従属性」を次第に強めていったと言える。

そして、一八四三年一〇月、ベルギー国境へと至るヘルベルスタール線の全線（八六km）がついに開通した。それまでに投下された建設資本の総額は八二五万ターラーに達し、この時点でライン鉄道は、投下資本総額においてドイツの全鉄道のトップに立った^⑥。また、五〇年代の後半からは、他の鉄道会社の買収や路線の南北への拡張も進められていった。一八五七年一月には、一八四四年に開業していたボン・ケルン鉄道（四七km）がまず買収され、その直後に、ボンからライン左岸を南下してピンゲンに至る路線（二〇六km）の建設が開始された（一八五九年完成）。さらに、一八六〇年七月には一八五四年に開業のケルン・クレフェルト鉄道（五三km）が買収され、この路線もやがてオランダ国境まで延長されることになる（一八六五年完成^⑦）。

このようにライン鉄道は、ライン左岸における路線の拡張を進めていったが、その経営状態は決して安定したものではなかった。旅客輸送量については着実な増加が見られたが、貨物輸送量については増減が激しく、一八四四―六〇年の間に輸送量は一万一〇〇〇―六万三〇〇^トkmの間を大きく揺れ動いた^⑧。一般株への配当率も一八四八年に一時、〇%にまで落ち込むこともあった。しかしながら、その後、配当率は五〇年代を通じて二・五―六%の間で増加傾向を示し、社債や株式の利息保証のために政府の緊急支出が行われることは一度もなかった^⑨。

一八六〇年には、ライン鉄道の全営業収入はおよそ二二五万ターラーに達し、社債についての利息の支払いと償還（合わせて約四〇万ターラー）を済ますとともに、一般株について四・五%の配当（総額六二万八七五〇ターラー）が行われている^⑩。他方でこの年、ケルン市の一般予算の歳入額はライン鉄道の営業収入の約五分の一に当たる四六万八三四一ターラーであった^⑪。こうした比較からも、ライン鉄道がケルン市を圧倒する巨大な企業体に成長していったことがわかる。

(二) ケルン・ミンデン鉄道会社

「ケルン・ミンデン鉄道会社」がケルンに設立されたのは一八四三年一〇月のことであり、この会社に鉄道建設の認可が下りたのはその年の一二月であった。^⑫このとき発行された株式の総額は一三〇〇万ターラー（六万五〇〇〇株）であり、ケルンとデュッセルドルフで株主の募集が行われた。この株式の応募者の詳細は明らかではないが、ケルンではカンパハウゼン、ヘルシュタット (Johann David Herstatt)、シャーフハウゼン、シュタイン、オッペンハイム (Oppenheim jun. u. Co.)、ザイトリツ・メルケンス (Seydlitz u. Merkens) の各銀行が大口の引き受け手になったり、募集業務などでも積極的な役割を果たしたことが知られている。^⑬この会社の設立についても、ケルン企業家層の資本力はきわめて重要な意味をもったのである。

他方で、ミンデン鉄道の場合には、国家による強力な支援が最初から約束されており、会社の「定款」にそれが明記されていた。まず国家は、設立時に発行される株式のうち七分の一（一八六万ターラー）を引き受け（第九条）、さらに、全株式について三・五％の利息配当を保証した（第一七条）。また、この「定款」には「国有化」に関する規定も含まれていた。国家によって取得された株式の利息と利益の配当は、一般に公募された株式の額面価格での漸次的な買い取り（償却）に充てられ、全株式が国家に取得された時点で、この鉄道は「国家の所有」に移ることが明記されていた（第二二条、第二六条^⑭）。以上のことから、ミンデン鉄道と国家の関係は、ライン鉄道の場合よりもいっそう緊密であったと言える。

このような国家の支援のもと、資金の調達も建設工事も順調に進み、一八四七年五月には、ケルンの対岸ドイツ (Deutz) からミンデンに至る全線（二六三km）が開通した。これによりハノーファーを經由してケルンから首都ベルリンまでが鉄道により直結した。そして、五〇年代も半ばになると、ミンデン鉄道も路線の拡張を積極的に進めるようになる。まず、オーバーハウゼンから分岐してオランダ国境まで北上する路線（七三km）が一八五六年に完成する。また、一八五

五年四月にはドイツ・ギーセン線（一六六km）の建設が開始され、一八六二年一月までに全線が開通する。この路線の完成によって、ケルンはフランクフルト経由で南ドイツの鉄道網と結ばれることになった。^⑬このギーセン線の完成までに実に六〇五〇万ターラーが建設資本として投下され、この時点でミンデン鉄道は、投下資本総額においてドイツの全私有鉄道の頂点に立った。^⑭

こうした路線の拡張も手伝い、ミンデン鉄道の輸送量は急激に増大していった。一八四八年に旅客輸送量は五万四四五二人kmであったが、一八六〇年にはその約二倍の一〇万四七六人kmに増加した。また、貨物輸送量は同期間に一万五五三五tkmから一四万七三五〇tkmとおよそ一〇倍に膨らんだ。一八六〇年時点でミンデン鉄道は、旅客と貨物の両輸送部門において、全私有鉄道のなかでも第一位の輸送量を誇った。^⑮

そして、一八六〇年にミンデン鉄道の全路線からの営業収入はおよそ五二二万ターラーに達した。これは先に示したケルン市の歳入額の実に一一倍に当たる。また、ミンデン鉄道的一般株への配当率は、五〇年代を通じて五〜九%の間を推移し、一八六〇年には一〇・五%といった高率の配当（総額一三六万五〇〇ターラー）が行われている。当然のことながら、この間に国家が利息配当のために補助金を支出する必要はまったく生じなかった。^⑯

本章における検討から、ケルンで設立された二つの鉄道会社の特徴は以下のように整理できよう。まず、これらの鉄道会社はケルンの企業家層の熱心な活動とその資本力をもって設立された企業であったが、膨大な建設資金の調達には、国家による財政的支援も必要とされ、こうした支援を通じて鉄道会社は国家への「従属性」を次第に高めることになった。また、「定款」に特別な「国有化」規定を含むミンデン鉄道は言うに及ばず、ライン鉄道も「鉄道事業法」の適用により将来的な「国有化」を前提とした。すなわち、これら鉄道会社は株主の利益のみに結びついた私的企業ではなく、国家と密接な関係をもった「公共企業体」と言えるものであった。そして、両鉄道会社は一八五〇年代を通じて

順調な発展を遂げ、その経営規模はケルン市の財政規模をはるかに上回るまでになったのである。次章でみる二つの係争においてケルン市と対峙したのは、このような特殊で巨大な企業体なのであった。

- ① H. Both, Die Entwicklung des Kölner Verkehrs im 19. Jahrhundert, ungedr. Diss., Köln 1947, S. 141-143; A. Wirminghaus, Das Verkehrswesen, in: J. Hansen (Hg.), *Die Rheinprovinz 1815-1915*, Bd. 1, Bonn 1917, S. 591-592; Bergengrün, a. a. O., S. 164-165; フォン・カンパウスの論文『ケルン』Camphausen, Erste Eisenbahnschrift 1833, in: Schwann, a. a. O., Bd. 1, S. 296 を参照。
- ② J. Deeters, Die Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft im Gründungsjahr 1837, in: *Kölnier Unternehmer und die Frühindustrialisierung im Rheinland und in Westfalen (1835-1871)*, Köln 1984, S. 116-141, 表 1 の 1 を作り作成。
- ③ ただし、その後の株式の増資や社債の発行を通じて、ケルンの金融市場への依存率が次第に高まっていった。リンドバハ設立後の資金調達について、C. Dunker, Der Kapitalbedarf und seine Befriedigung bei den Kölner Unternehmungen im 19. Jahrhundert, ungedr. Diss., Köln 1950, S. 49-61; Then, a. a. O., S. 42-43 を参照。
- ④ Schwann, a. a. O., Bd. 1, S. 50; Both, a. a. O., S. 143.
- ⑤ Dunker, a. a. O., S. 51-53; A. v. Mayer, *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart* 1890, Berlin 1891, S. 471.
- ⑥ *Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1895-1989*, hrsg. von R. Fremdling u. a., St. Katharinen 1995, S. 74-137.
- ⑦ Both, a. a. O., S. 154-155, 157-158; Wirminghaus, a. a. O., S. 592-593; Mayer, a. a. O., S. 472-473. フォン・ケルン鉄道とケルン・ケルン・マルト鉄道は建設資本が、その多くがケルンの金融市場に調達されていた。Both, a. a. O., S. 180-181; Dunker, a. a. O., S. 59; A. Krüger, *Das Kölner Bankiergewerbe vom Ende des 18. Jahrhunderts bis 1875*, Essen 1925, S. 139-140.
- ⑧ *Statistik der Eisenbahnen*, S. 358-59, 480.
- ⑨ Mayer, a. a. O., S. 472, 477; Dunker, a. a. O., S. 57.
- ⑩ J.B.H.K. 1860, S. 42.
- ⑪ V&SVerK. 1859, S. 325.
- ⑫ Both, a. a. O., S. 188; Wirminghaus, a. a. O., S. 594.
- ⑬ Dunker, a. a. O., S. 63; Krüger, a. a. O., S. 139.
- ⑭ 「フロンテン鉄道会社定款」『ケルン』W. Steitz, *Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Ein Beitrag zur Frühgeschichte der deutschen Eisenbahn und des preussischen Aktienwesens*, Köln 1974, S. 343-355 を収録の 6 の 6 を参照した。
- ⑮ Both, a. a. O., S. 188-189; Mayer, a. a. O., S. 359-361.
- ⑯ *Statistik der Eisenbahnen*, S. 75-137. なお、フロンテン鉄道を上回る投資資本総額を誇ったのは、ハイエルン・ハンノーファーの各国有鉄道とプロイセン固有の東部鉄道であった。
- ⑰ Ebenda, S. 356-357, 478.
- ⑱ Mayer, a. a. O., S. 360, 366; J.B.H.K. 1860, S. 52.

第三章 ケルン市の鉄道施設問題をめぐる係争の展開

(一) 貨物駅の設置をめぐるライン鉄道との係争

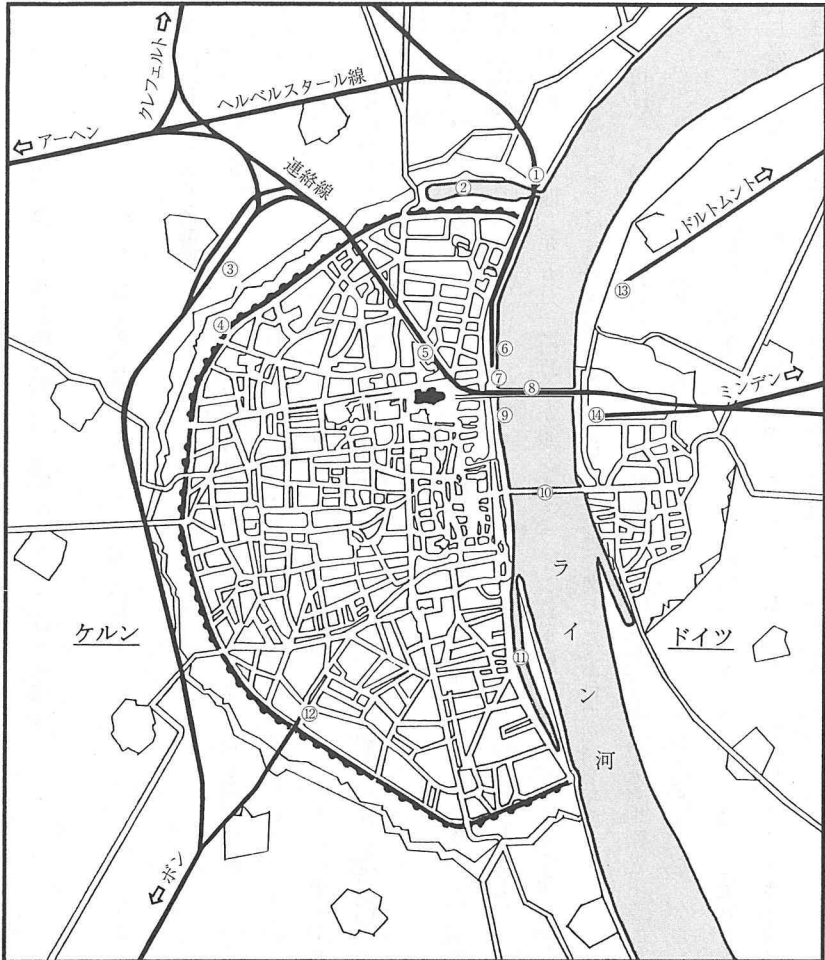
④ 貨物駅の埠頭への移設問題

前述のように、ケルン・アーヘン間の鉄道建設の目的は「鉄のライン」の創出にあった。すなわち、その目的は、ライン河の水上輸送と鉄道輸送の直接的な連絡をもつて、完全に達成されるはずであった。建設ルートに関して規定した「ライン鉄道会社定款」の第三条にも、この鉄道が「ケルンの自由港を起点とする」ことが明記されていた^①。また、商人たちの営業所や銀行などもケルンの港に隣接した地域に集中しており、貨物駅がケルン港に開設されることに市民たちは大きな期待を寄せたのである。

開業当初、ライン鉄道（ヘルベルスタール線）の駅（旅客・貨物両用）は、テュルムヘンの避難港近くに暫定的なものとして開設された。他方でケルンの港は、それよりおよそ一・五km南の浮橋の付近に位置しており、ケルン市の管轄下にあった。そのため、一八四二年五月一三日、ケルン市とライン鉄道は「協約（Vertrag）」を締結し、駅のケルン港内への移設を協力して進めることに合意した。^②（以下、諸施設の立地に関しては添付の地図を参照。）^③

ケルン市は、この「協約」に従って、港を北に拡張するかたちでフランケン埠頭とトランクガッセ埠頭を増設することになった。この埠頭の増設工事は一八四六年に着手され、一八四九年までに完了した。ケルン市は、この港の拡張事業におよそ一二万ターラーを費やしたが、さらに、ライン鉄道に二万ターラーの補助金を支払うとともに、線路の敷設や駅の建設に必要な市の所有地を無償で譲渡したのであった。そして、ライン鉄道による引き込み線の工事も一八五二年末までにはほぼ終了し、あとはフランケン埠頭への駅の移設を待つのみとなった。^④

〔地図〕 ケルン市の鉄道関係施設



- | | |
|-----------------|----------------------|
| ① テュルムヘン駅 | ⑧ ライン橋 (一般道・鉄道両用) |
| ② テュルムヘン避難港 | ⑨ フランケン埠頭 |
| ③ 中央貨物駅 | ⑩ 浮橋 |
| ④ ゲレオン門 | ⑪ ライナウ避難港 |
| ⑤ 中央旅客駅 | ⑫ パンタリオン駅 (ボン・ケルン鉄道) |
| ⑥ トランクガッセ埠頭 | ⑬ ベルク・マルケ鉄道駅 |
| ⑦ トランクガッセ駅 (旅客) | ⑭ ドイツ駅 (ケルン・ミンデン鉄道) |

ところが、その後、ライン鉄道は駅の建設に取り掛かろうとせず、一八五四年の秋になって、以前の「協約」を補完する新たな「協定 (Abkommen)」の締結をケルン市に対して提起してきたのである。なかでもつぎの二つの提案が、市議会で大きな問題として取りあげられる。その一つは、フランケン埠頭で処理する貨物を船への積み替え貨物のみに限定する、というものであった。「協約」の締結時には、将来の貨物輸送量の増大が過小評価されており、ケルンに到着する全貨物を処理するには埠頭の広さがもはや十分ではない、というのがそのおもな理由であった。そして、もう一つは、以前の「協約」には明確な規定のなかった埠頭使用料の支払いに関する提案であった。ライン鉄道はここで、鉄道によって埠頭に運び込まれる貨物について、埠頭使用料の免除を要求したのである。埠頭使用料とは、埠頭で取り扱われるすべての貨物について、港の維持・管理費を名目としてケルン市が徴収していたものであり、市の財政の重要な収入源となっていた。^⑤

一八五四年一月一日と二三日に、ケルン市とライン鉄道の代表者が市庁舎に集まり、新たな「協定」に関する話し合いがもたれた。そこで、ケルン市側がライン鉄道側の要求にある程度応じるかたちで「協定案」が成立したのである。この「協定案」では、フランケン埠頭では船への積み替え貨物を最優先して処理すること、そして、埠頭使用料に関しては、船への積み替え貨物について料金の特別割引が、また、埠頭の貨物駅からケルン市内に搬入されたり、ライン河対岸のミンデン鉄道の駅に転送されたりする貨物については、料金の全額免除が認められることが規定されていた。^⑦

このような「協定案」が、同年二月二十八日に市議会に提示され、その承認が求められたのであった。ところが、そこで多くの議員が前述のような内容に異議を唱え、翌年の一月四日、市議会はこの「協定案」を「全会一致」により否決するのである。その結果、貨物駅の移設に関するケルン市とライン鉄道の交渉は、大きな暗礁に乗り上げることになった。

⑧ 「中央駅」構想の波紋

それでも旅客駅だけは、一八五七年四月にトランクガッセ埠頭に開設された。他方で、一八四二年の「協約」を厳密に

遵守する意志は、ライン鉄道にはもはやなかった。それどころか、ライン鉄道はまったく新しい「中央駅」構想をその間に立案し、ケルン市側の強い抗議にもかかわらず、この計画を実施に移していくのである。

この「中央駅」構想とは、将来的な路線の拡張と輸送量の増大を見越して、旅客と貨物の集中的な処理を行う中央旅客駅と中央貨物駅を、埠頭とはまったく別の場所に建設しようとするものであった。また、この構想は、一八五九年一〇月に開通するライン橋の建設計画とも密接に関係しており、ライン橋との連絡のためヘルペルスタール線が市の北西部より市壁内に引き込まれ、この連絡線の途中（ドーム北の植物園）に中央旅客駅が開設される計画であった。さらに、この旅客駅はボン・ケルン鉄道の旅客処理も統合するものであり、その目的で、市の南西部に達していた同鉄道の路線を市壁の西側を迂回して北に延長し、ヘルペルスタール線の連絡線と市壁の外（ゲレオン門の前）で接続することになっていた。そして、その接続点付近に、大規模な中央貨物駅が設置される予定であった。

このような計画は、一八四二年の「協約」の主旨に明らかに抵触するものであった。ライン鉄道の取締役会は、一八五七年二月になってケルン市に計画の詳細を説明し、市議会にその承認と協力を正式に求めてきた。市議会は審議のすえ、四月二日にライン鉄道に対する「回答」を決議する。この「回答」は、中央旅客駅の建設に関しては、連絡線による市内交通への弊害を指摘しながらも、基本的には歓迎の意向を示すものであった。それは、この旅客駅によってライン両岸の旅客輸送がケルン市内で直接的な連絡をもつことが高く評価されてのことであった。他方で市議会は、「中央貨物駅の郊外における建設は、決定的に有害である」として、その設置に断固たる反対をこれにより表明した^⑧。市議会は、ケルンに到着する全貨物の処理が埠頭で行われることに固執したのである。

ところが、こうしたケルン市側からの「回答」にもかかわらず、ライン鉄道はその後、建設用地の買収を進め、市内連絡線や両中央駅の建設に着手していった。他方で、市議会は議員五名による「鉄道委員会」を組織し（一八五七年四月一六日）、この委員会が駅施設に関する全問題の継続的な検討と鉄道会社との直接協議を担当することになったが、その後、

貨物駅の設置に関する協議で大きな進展はまったく見られなかった。こうしたなかで、貨物駅の設置をめぐる係争が再び大きな山場を迎えるのは、一八五九年の秋以降のことであった。このころ、テュルムヘンで行われていた貨物処理が、完成間近になったゲレオンの中央貨物駅へ移され始めたのである。この移転には、外国貨物に関係する税関施設も含まれていた。

このとき、市議会の抗議行動を強力に後押しすることになったのは、商人たちの運動であった。中央貨物駅における集中的な貨物処理が既成事実となり、フランケン埠頭の貨物駅の実現がさらに遠退くことを彼らは強く懸念したのである。一八五九年二月には、商人二六〇名の署名による陳情書が市執行部（市長と助役で構成）に提出された。この陳情書は、貨物駅が「できるだけ早く、当初計画された場所に設置されるように」、そして、それまではテュルムヘンの貨物駅が維持されるように、市執行部と市議会が関係諸機関に働き掛けることを強く要請するものであった。^⑩そして、このような運動を受けて、市議会も断固たる抗議行動に出たのである。一八六〇年二月九日の市議会では、「鉄道会社は、協約に違反する〔貨物駅の〕移転によって市とその住民に生じる損害のすべてについて、責任をとらねばならない」とするライン鉄道に対する「抗議文」が可決され、同時に、ゲマインデの監督官庁である県庁に、この問題に関して提訴を行うことが決定されたのである。^⑪

しかしながら、このような提訴に対するケルン県庁の「通達」（同年二月二日付）は、ライン鉄道の立場を基本的に支持するものであった。これにより県長官メラ（Eduard von Meier）は、一八四二年の「協約」にはテュルムヘンの貨物駅に関する規定は含まれておらず、したがって、ケルン市は「この協約を持ち出すことによって、貨物駅の維持を要求することはできない」こと、他方で、ゲレオンの貨物駅はすでに「商工業省によって認可された」ものであり、これについてもケルン市には異議申し立ての権利がないことを指摘したのである。そして、「通達」の最後でメラは、ケルン市に対してライン鉄道への譲歩を強く勧告している。^⑫

また、県長官メラーは、商工業省の管轄下にあり、鉄道会社の監督業務を担当するケルンの鉄道監督局の局長も兼任していた。この鉄道監督局が、こうした係争について当事者間の代表者協議を招請するなど、時おり調停役を買って出たが、この機関がケルン市の立場を積極的に支持することも一切なかった。さらに、関税業務を管轄していた州税務庁も、ライン鉄道による中央貨物駅の計画に初めから同意を与えていたようである。このように、ケルン市は上級官庁の支援をまったく得られないといった決定的に不利な状態に置かれていたのである。他方で、ライン鉄道の強硬な姿勢の背後には、こうした政府の強力な後ろ盾があったことは確かと言えよう。

結局、ライン鉄道は、ケルン市の抗議行動に動ずることなく、「中央駅」構想の実現をその後も進めていった。そして、一八五九年一〇月には中央旅客駅が、一八六一年三月にはゲレオンの中央貨物駅が完成することになる。その間もケルン市は、商業会議所とも協同してライン鉄道に対する異議申し立てを繰り返して、一八六二年八月には、ベルリンに陳情団を派遣し、商工業大臣に直訴を行うなどしたが、こうした努力もすべて徒勞に終わるのである。^⑩

(二) ライン橋の建設用地をめぐるミンデン鉄道との係争

一八五四年六月二二日に締結された商工業省とミンデン鉄道の「協約」に基づき、この鉄道会社が一般道と鉄道両用のライン橋の建設を請け負うことになった。その際ケルン市には、建設費(二五〇万ターラー)のうち二五万ターラーの負担が要請され、市議会は審議のすえ、それを補助金としてミンデン鉄道に支払うことに同意した(一八五四年二月一四日)。さらにケルン市には、陸上の橋脚工事に必要となる市の所有地をミンデン鉄道へ譲渡することが求められたが、その補償条件をめぐる両者は激しく衝突することになるのである。

定礎式を四ヵ月後に控えた一八五五年五月三〇日、ミンデン鉄道の取締役会は、現時点では橋の建設用地をすべて確定することは難しいとして、補償条件に関する合意を先送りして、必要に応じて随時、市有地を譲渡するようケルン市に求

めてきた。そのおもな理由は、ライン橋と接続することになる市内連絡線の設置位置がなお未確定であることにあった。ところが市議会は、こうしたミンデン鉄道の要求に応じようとする市執行部の提案を拒否し、補償条件に関する合意を前提にのみ土地の譲渡を行うことを決議するのである（五月三日^⑭）。その結果、両者の交渉は行きづまり、同年一〇月三日の定礎後も、ミンデン鉄道はライン左岸（ケルン市側）の橋脚工事に着手できない状態がしばらく続くことになる。

翌年の三月三〇日になってミンデン鉄道は、ライン橋の建設用地の獲得を、市内連絡線などの「計画が最終的に確定するまで引き延ばすことはできない」として、フランケン広場とその周辺の建設用地を具体的に提示して、その早急なる譲渡をケルン市に申し入れてきた。これを受けて市議会は、まず特別委員会を設置して、請求すべき補償額の査定をこれに委任した。この委員会は、補償の対象とすべき土地を、^①ミンデン鉄道の所有として譲渡（＝売却）されるもの、^②天井部の架橋によって価値を損なわれるもの、^③作業場や資材置き場として一時的に貸与されるものの三種類に分類し、それぞれについて補償額（売却額）を設定する草案を作成した。四月一七日、市議会はこのような委員会案を基本的に承認し、総額七万一二〇〇ターラーの補償額の受け入れを条件として土地譲渡を行うことが、ミンデン鉄道に通告されたのであった。^⑰

このような通告に対してミンデン鉄道は、市議会に対する激しい批判をもって答える。一八五六年四月二九日付の「回答」において同鉄道の取締役会は、「市議会による公正さをまったく欠いた要求」により、「穏やかな交渉の手段によって橋の建設に必要な市有地を獲得する希望が、完全に打ち砕かれた」と述べ、ケルン市による補償請求額が、「対案を示すことができない」ほどミンデン鉄道側の意に染まないものであったことを示唆した。そして、土地の「強制収用」を県庁に申請する可能性にも言及しながら、このような手続きによって「建設事業が遅延する」ことを避けるためにも、早急に土地の譲渡を行うことをケルン市に強く要請したのである。これを受けて市執行部は五月八日、土地譲渡の実施を補償問題に優先させる動議を再び市議会に提出するが、市議会は一二対九の採決によってまたしてもこれを否決するのである。^⑱

ところが、ちょうどそのころ、ライン河の増水により河床橋脚の工事が一時的に中断するといった不測の事態も発生する。ミンデン鉄道としては、これによりライン橋の建設工事が「停止状態に陥る」ことを防ぐためにも、これまで着手されていなかった陸上の橋脚工事にただちに切り掛かる必要に迫られたのである。同鉄道の取締役会は、一八五六年五月二三日の市長宛の「書簡」において、こうした事情に理解を求めるとともに、このままでは「これまで建設工事に従事してきた、熟達した労働者の多くを解雇する」ことも不可避であることを指摘した^{②①}。このような労働者の大量解雇は、市の救済負担の増大に直結するものであり、このいわば「警告」は、それまで一貫して補償条件の確定に固執してきた議員たちを動揺させるのに十分であった。五月二十九日に、この「書簡」が市議会に提示されると、土地譲渡の優先案は一四対九をもってようやく可決されたのである^{②②}。

こうしてミンデン鉄道は、ライン左岸の建設用地を手に入れ、ただちに陸上橋脚の基礎工事に切り掛かった。そして、一八五九年一〇月、ついにライン橋は完成し、盛大な開通式典がプロイセン皇太子を主賓として迎え挙行されたのである^{②③}。しかしながら、補償条件をめぐる係争の解決にはさらに時間を要した。両者の補償条件に関する認識の隔たりは大きく、合意に達することはきわめて困難であった。結局、最終的な決着は司法の判断に委ねられることになった。そして、一八六〇年七月のライン州の控訴審裁判所の判決によって、ミンデン鉄道に補償金の支払いが命ぜられたが、その金額はわずか一万六六〇〇ターラーであった^{②④}。

以上のような二つの係争の展開は、国家の強力なバックアップを受けた巨大な鉄道会社に対してケルン市が「譲歩」を余儀なくされ、「屈服」していく過程として見ることができよう。ライン鉄道に対する政府の支持は係争の経緯からも明らかであり、他方で、ミンデン鉄道によるライン橋の建設はそもそも国家との協約に基づくものであり、また、その取締役会には株主でもある国家の権益を代表すべく、県庁と鉄道監督局の最高責任者メラーが所属していた^{②⑤}。すなわち、ミン

デン鉄道のケルン市に対する対決姿勢の背後にも、政府の暗黙の支持があったことは容易に推察できるのである。

しかしながら、鉄道施設の問題をめぐる二つの係争について、国家権力を背景にした鉄道会社のケルン市に対する「理不尽」や「不当性」のみを糾弾することは、逆に公正さを欠くことになる。たとえば、貨物駅の設置問題では、全貨物の効率的・集中的処理という点で、全路線の結節点であるゲレオンに中央貨物駅を設置することには明らかな合理性が認められる。また、ライン橋の建設用地をめぐる係争では、ケルン市による土地譲渡の拒否が、市民層が熱望していたライン橋の建設を結果的に遅延させる矛盾を孕んでいたことも指摘できよう。それでは、本章で見たようなケルン市の鉄道会社に対する執拗とも言える「抵抗」の背後には、市議会議員たちのどのような考え方があったのであろうか。次章ではいよいよ市議会における個別的な議論に踏み込んでいきたい。

- ① 「ライン鉄道会社定款」に關しては、W. Klee, *Preussische Eisenbahngeschichte*, Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz 1982, S. 244-253 に収録のものを参照した。
- ② Both, a. a. O., S. 148, 162; J. Klersch, *Von der Reichsstadt zur Großstadt. Stadtbild und Wirtschaft in Köln 1794-1860*, Köln 1925, S. 68.
- ③ *Zwei Jahrtausende Köhner Wirtschaft*, Bd. 2, Köln 1975, S. 173, 276; H. Kellenbenz/K. v. Eyll, *Die Geschichte der unternehmerischen Selbstverwaltung in Köln 1797-1914*, Köln 1972, S. 233-234 などや參考に筆者が作成した。
- ④ Vgl. *VStVerK*, 1857, S. 74; *VStVerK*, 1862, S. 104, など。市の譲渡した土地の見積価格が、三三万マラーを起した。
- ⑤ *VHGemRK*, 1854, S. 426-427.
- ⑥ Vgl. H. Bieger, *Das Finanzwesen der Stadt Köln unter preussischer Herrschaft bis zur Reichsgründung 1871*, Köln 1968, S. 75-77. 拙譯
- ⑦ 「一九世紀中葉におけるケルン市の行政と財政」『史學雜誌』一〇五—一一（一九九六年）七三—七四頁を参照。
- ⑧ *VHGemRK*, 1854, S. 427-428.
- ⑨ *VStVerK*, 1857, S. 64-67, 71-77.
- ⑩ Vgl. Ebenda, S. 93-94, 139; *VStVerK*, 1859, S. 233, 252-253.
- ⑪ *VStVerK*, 1860, S. 1.
- ⑫ Ebenda, S. 46-48.
- ⑬ Ebenda, S. 78-80.
- ⑭ たゞし、一八五五年一月四日の市議会の審議では、一部の議員から税務当局の意向について質問が出されたが、それに対して助役ネン（Rennen）は、税務当局がすでにライン鉄道の計画に同意していると言及している。 *VHGemRK*, 1855, S. 11-12.
- ⑮ Vgl. *VStVerK*, 1860, S. 189, 269, 314, 374-377; *VStVerK*, 1861, S. 56-57, 74, 226-228, 319-320, 348; *VStVerK*, 1862, S. 320, 333, 370, 389-390. 拙譯所収の物駅問題に関する見解については

JBHK, 1859, S. 33-34 を参照。

⑮ *VhGemRK*, 1854, S. 365-375, 409-416 補助金負担の問題に関しては、拙稿「ライン橋の建設問題」一七―一九頁参照。なお、商工業者とミンデン鉄道との「協約」には、ドイツ・ギーセン線の建設に関する規定が含まれた。Vgl. *JBHK*, 1854, S. 3.

⑯ *VhGemRK*, 1855, S. 217-219. Vgl. *VhGemRK*, 1856, S. 147.

⑰ *Ebenda*, S. 87-95.

⑱ 「鉄道事業法」の第八一〇条に、土地の強制収用と補償手続きに関する規定があった。GS, 1838, S. 507-509.

⑲ *VhGemRK*, 1856, S. 118-120.

⑳ *Ebenda*, S. 127.

㉑ *Ebenda*, S. 127-132. 当時ケルン市では、救済支出の増大が市ケマインデの財政的膨張の大きな要因になっていた。こうしたケルン市の財政事情に関しては、拙稿「行政と財政」を参照。

㉒ 一〇月三日に行われた開通式典のプログラムと式典へのケルン市の協賛については、*VhStVerk*, 1859, S. 188-189, 208 を参照。

㉓ *VhStVerk*, 1858, S. 184; *VhStVerk*, 1860, S. 215.

㉔ メラーは鉄道監督官 (Commissar) の立場でこれに所属していたが、これは「鉄道事業法」第四六条 (GS 1838, S. 515) とミンデン鉄道の「定款」第六〇条 (Steitz, a. a. O., S. 351) に基づくものであった。

第四章 ケルン市議会における鉄道施設問題に関する議論

当時のケルン市の市議会は、ブルジョア的な三級選挙制度によって選出されていた。選挙権は年間所得額によってまず制限を受け、その結果、選挙人は人口の5%にも満たない一握りの有産者に限られた。そして、その選挙人が年間所得額の合計を三等分するように高額の所得者から順に第一―第三階級に分けられ、各階級が同数(二〇名)の議員を選出するという仕組みであった^①。このような選挙制度により選ばれたのが、表2の「市議会議員一覧」に示されるような市民たちであり、選出階級により以下のような特徴が見られた。まず、第一および第二階級からは、大企業家をはじめとする上層市民が選出され、そのなかには鉄道会社の取締役会や監査役会に名を連ねるような者も含まれていた。他方で、第三階級による選出者の主体は、経営規模のそれほど大きくない企業家層であったが、表2からも明らかのように、五〇年代にはのちのケルン進歩党の母体とも言える商工業協会 (*Handels-Gewerb-Verein* ≡ *HGV*) の推薦を受けて当選した議員が、圧倒的な「多数派」を形成していた^②。

〔表2〕 ケルン市の市議会議員一覧（1850年11月～1860年12月までの全在任者）

氏名	職業	備考
〈第Ⅰ階級選出〉		
Biercher, Mathias	建設顧問官	元建設監督官
Bredt, Karl Peter	商人（工場経営者）	1853年12月に当選を辞退
Esser I, Joh. Heinr. Theod.	弁護士	1856年3月に初選出
Heuser, Georg	商人	1861年12月に下院議員に選出（市議を辞任）、ミンデン鉄道取締役
Joest, Carl	商人（工場経営者）	
Langen, Johann Jakob	商人（工場経営者）	1851年11月に初選出
Nüchel, Johann Benedik D.	医師	
Peill, Robert	商人	1854年2月に初選出
Riffart, Johann Hermann	金利生活者	1855年11月に辞任
Schnitzler, Carl Eduard	銀行家（シュタイン銀行）	1851年10月に辞任、ミンデン鉄道監査役会会長
Sonoré, Heinrich	技師	退役将校、助役（1851年4月まで）、1851年11月に初選出
Stupp, Hermann Joseph	弁護士	1851年1月に市長に選出（市議を辞任）、ライン鉄道監査役
Wittgenstein, Heinrich von	金利生活者	法律家、元助役（1846年まで）、元県長官（1848年）、ミンデン鉄道取締役会会長
Zimmermann, Nikolaus	弁護士	
〈第Ⅱ階級選出者〉		
Claessen, Heinrich Joseph	医師	
Compes, Gerhard Joseph	弁護士	1859年12月の選挙で不選出、ライン鉄道代理取締役
DuMont, Karl Joseph Daniel	出版業者	ライン鉄道代理取締役、ミンデン鉄道監査役
Elven, August	商人（運送業者）	1859年12月に初選出、政治的カトリシズム
Franck, Paul	金利生活者・薬剤師	1851年5月に助役に選出（市議を辞任）
Fuchs, Friedrich Wilhelm	商人	
Kotthaus, Carl Heinrich	商人（工場経営者）	1853年11月に辞任
Landwehr, Heinrich Joseph	公証人	HGV 推薦*, 政治的カトリシズム
Liessem I, Nickolaus	医師	
Meurer, Wilhelm	商人	1853年12月に初選出
Mülhens, Peter Joseph	商人（工場経営者）	1851年12月に初選出、HGV 推薦
Roggen, Friedrich Wilhelm	商人（工場経営者）	HGV 推薦、進歩党**, 1862年5月に下院議員に選出
Schieffer, Johann Baptist	商人（工場経営者）	1853年11月に辞任
Seydlitz, Ignaz	商人・銀行家（ザイトリツ・メルケンス銀行）	ミンデン鉄道監査役
〈第Ⅲ階級選出者〉		
Baudri, Friedrich	教会絵師	1856年2月に初選出、政治的カトリシズム
Böcker, Gottfried Aloys	弁護士	HGV 推薦、進歩党
Broix, Johann Jakob	学校監督官	
Classen-Kappellmann, Johann	商人・工場経営者	HGV 推薦、進歩党
Esser, Gottfried	手工業者（屋根葺き親方）	1853年11月の選挙で不選出
Horst, Jakob	商人（工場経営者）	HGV 推薦、進歩党
Hospelt, Wilhelm Anton	商人（工場経営者）	HGV 推薦、進歩党
Kemp, Mathias	商人（工場経営者）	HGV 推薦、進歩党
Klein, Bernhard Joseph	商人	HGV 推薦
Kyll, Franz Ulrich	弁護士	HGV 推薦、進歩党、1862年5月に下院議員に選出
Schemmer, Johann	商人	1855年に辞任、HGV 推薦
Ströver, Joseph	商人（運送業者）	1853年11月に初選出、HGV 推薦、政治的カトリシズム

* HGV推薦：選挙の際、商工業協会（Handels-Gewerb-Verein）の推薦で当選したことを示す。

** 進歩党：1861年5月の結党以後、その活動に参加したことを意味する。

本章では、こうした市議会の社会的構成を踏まえながら、個別的な問題をめぐって展開された市議会の議論について整理を行うとともに、最後に議員たちの「党派性」と政治的理念のあり方について考察を試みることにしたい。その際、第一章で検討した鉄道の「公共性」に関する理念にも立ち返ることになるであろう。

(二) ライン鉄道の貨物駅設置問題に関する議論

① 「協定案」の否決（一八五五年一月）

前章の第一節で見たように、一八五四年一月二三日、ケルン市とライン鉄道の代表者たちは協議のすえ、貨物駅設置に関する新たな「協定案」に合意した。この協議にライン鉄道側から出席したのは、取締役会の会長メヴィッセン (Gustav Mevissen) 以下、取締役一名、上級管理職員二名、技師一名であった。メヴィッセンはケルンの大企業家であり、ライン自由主義者の一人でもあった。それに対してケルン市側からは、市執行部に所属する市長シュトゥップ (Hermann Jos. Stupp) と助役レネン (Johann Jak. Renner) ①、そして、市議会議員として元建設監督官ビールヒャー (Mathias Biercher) I (議員名に続くローマ数字は選出階級、以下同様)、商人のイエースト (Carl Joest) I、ホルスト (Jakob Horst) III、クライン (Bernhard Jos. Klein) III の四名が出席した。「協定案」は、こうした出席者の責任において成立したのである。

一月二十八日の市議会で、この「協定案」に関する最初の審議が行われた。このとき、審議に先立ち、代表者間で行われた協議について議員たちに説明を行い、「協定案」を議場で朗読したのはイエーストであった。そして、それに続く審議の過程で市長と助役がこの案の早期受け入れを繰り返し要請し、ライン鉄道との協議に出席した議員のなかでも、ビールヒャー、イエースト、ホルストがこれを積極的に支持する発言を行った。②

それに対して、「協定案」に最初に異論を唱えたのが商人ホスペルト (Wilhelm Ant. Hospald) III であった。彼は審議の開始早々に、問題の重要性を考慮して、この件に関する審議を次回の会議まで延期すること、そして、その間に「協定

「案」の写しを各議員に配布することを提案した。さらに、その後の意見陳述において彼は、ライン鉄道に対する埠頭使用料の優遇措置をとくに厳しく批判した。ケルンの「自営商 (Eigenhandel)」が、港から荷物を発送するときに満額の料金を負担する一方で、鉄道会社の貨物だけを「最、廉、す、る」(傍点筆者、以下同様) ことを彼はとくに問題にしたのである。「ライン河の輸送量増加に決定的に寄与する」という意味で、「一般的に埠頭使用料の減額には賛成である」が、それが「私的企業の利益のために特権として導入されることは容認できない」とホスペルトは述べている。また、彼は、鉄道でケルンに到着する全貨物がフランケン埠頭で処理されることの必要性も訴えている。その理由として彼が指摘したのは、商人たちがテュルムヘンの駅で荷物を受け取ったり発送したりする際に負担している、行き帰りの運送費の問題であった。^⑥

この日の審議で、こうしたホスペルトの主張を積極的に支持したのは、商人ミュルヘンス (Peter Jos. Mühlens) II であった。彼も、全貨物の埠頭での処理は「ケルンの商業の利益にとって望ましい」のであり、それどころか「是非とも必要なことである」と述べている。^⑦そして、彼と商人ペイユ (Robert Peil) I が、ホスペルトによる審議延期の動議を支持し、最後にこの動議についての採決が行われることになった。その結果、一三対一〇によりこの問題に関する審議の一週間延期が決定されたのである。^⑧

そして、翌年一月四日のつぎの審議でも、ホスペルトは「協定案」の受け入れ反対を訴える陳述をかなりの時間行っている。^⑨この日の審議で、こうした受け入れ反対の論陣に加わったのは、ミュルヘンスのほかは技師ソノレ (Heinrich Sonoré) I、元県長官ヴィットゲンシュタイン (Heinrich von Wiltgenstein) I、弁護士ツイマーマン (Nikolaus Zimmermann) I、銀行家サイトリツ (Ignaz Seyditz) II、商人シエンマー (Johann Schenmer) III であった。それに対して、市長シュトゥップと助役レネン、議員のビールヒヤーとイエーストが「協定案」の擁護を試みたが、彼ら「賛成派」は完全に劣勢にあった。^⑩

また、「反対派」の議員のなかには、「協定案」の部分的な見直しを提案する者もあったが、市長と助役はこのままの内

容での承認を求めた。それは、ライン鉄道の代表者がこれを「統一体と見なしており」、「修正の決議は、拒絶と同じである」という理由によるものであった。このような事情もあり、「協定案」はこの日、市議会の「全会一致」により否決されたのである。^⑩

⑨ 貨物駅のゲレオンへの移転に対する抗議（一八六〇年二月）

それではつぎに、貨物駅のゲレオンへの移転に対してケルン市が嚴重な抗議を行ったときの、ケルン市議会における議論を見ていくことにしよう。市議会がこの問題に関して具体的な審議を行ったのは、一八六〇年の一月二十六日と二月九日の両日であった。

まず、一月二十六日の市議会で、ライン鉄道への抗議の必要性を指摘したのは、発言順に商人ホスベルトⅢ、銀行家ザイトリツⅡ、商人のホイザー（Georg Heuser）Ⅰ、クラッセン（Johann Clasen-Kappelmann）Ⅲ、クラインⅢ、ホルストⅢ、そして、弁護士のベッカー（Gottfried Aloys Becker）ⅢとツィーマーマンⅠの七名の議員であった。なかでもクライン、ホルスト、ベッカーの三名は、緊急に対応策をとることを強く訴えている。彼らによれば、ライン鉄道はケルン市との交渉を故意に引き延ばそうとしており、それは、その間に「貨物駅の移転が完全な既成事実になる」ことを見越してのことであった。^⑪ また、ツィーマーマンは、鉄道監督局がライン鉄道の行為を是認していることを指摘し、その対抗措置として、ケルン市として県庁に提訴することを提案している。そして、これを支持したのがホスベルトとホイザーであった。^⑫

他方で、ライン鉄道に対する抗議に消極的な態度をとった議員もいた。ビールヒャーⅠと出版業者デュモン（Karl Jos. Daniel DuMont）Ⅱは、テュルムヘンの駅はフランケン埠頭に貨物駅が設置されるまでの「暫定的」なものであって、したがって、その施設の維持についてケルン市に発言権はない、といった見解を示したのである。これに対して、ザイトリツとクラッセンがすぐさま反論している。彼らは、たとえ「暫定的」なものであっても、テュルムヘンの駅も一八四二年

に締結された「協約」の拘束を受けている、と主張したのである。^⑭

結局、ビールヒヤーとデュモンによる消極論は、この日の審議ではほとんど支持されなかった。そして、最後にライン鉄道に対する「抗議文」の起草を市執行部に委任することが、「全会一致」により決議されたのである。ただし、デュモンは当時、ライン鉄道の取締役でもあったことから、このときの採決には加わらなかった。^⑮

そして、その二週間後の二月九日の会議で、市議会に「抗議文」の草案が提示された。この日の審議では、この草案に異論を唱える者はなく、審議のおもな対象になったのは県庁に対する提訴の問題であった。このとき提訴の必要性を強く訴える陳述を行ったのは、ホスペルト、クラッセン、クラインの三名であった。なかでもホスペルトは、「鉄道監督局が、公衆の権利よりも鉄道会社の権利を擁護している」としてその態度を厳しく批判するとともに、鉄道会社には「協約に基づくケルン市に対する義務のほかに、公衆に対する道義上の義務がある」ことを、県庁への提訴の根拠として強調した。また、クラッセンも、鉄道監督局の態度により「個別的な会社の利益のために、全体の利益が後退せざるを得ない」事態が生じていることを、提訴の理由として指摘している。^⑯

他方で、県庁への提訴について消極的な意見を表明したのは、助役レネンのみであった。結局、提案された「抗議文」と県庁への提訴は、採決を棄権したデュモンを除き「全会一致」により承認されたのである。^⑰

（二）ライン橋の建設用地問題に関する議論

前章の第二節で見たように、ライン橋の建設用地をめぐる係争において市執行部は、初めから土地譲渡の優先を支持する態度をとった。一八五五年五月三十一日の審議に際して市長シュトゥップは、将来、補償額について合意が成立すれば、「鉄道会社は、「土地の」取得日にまで遡って「補償金の」利息を支払うことになる」のであり、土地譲渡の優先が市に不利益をもたらすことはない」と主張し、その承認を市議会に求めたのである。^⑱ しかしながら、この日、これに賛同する者は

商人ホイザーⅠと医師クレッセン (Heinrich Jos. Claessen) Ⅱのみであり、他方で、元建設監督官ビルヒャーⅠをはじめ、弁護士ツイーマンⅠ、商人のイエーストⅠとホルストⅢといった多くの議員が、補償条件の問題を後回しにしようとするミンデン鉄道の態度に疑念を表明するなどして、「反対の態度をとったのである」^⑩。

そして、翌年の三―五月に、この係争は重大な局面を迎えることになる。前述のように、ライン左岸の橋脚工事をこれ以上延期できないと判断したミンデン鉄道は、建設用地の早急なる譲渡をケルン市に要求したのであり、また、五月に生じたライン河の増水による河床橋脚の工事中断も、ミンデン鉄道にライン左岸の建設用地の取得を急がせることになった。以下では、市議会がミンデン鉄道の要求を再度、拒絶する五月八日と、最終的に土地譲渡の優先案を可決する五月二八日の議論について整理を進めていきたい。

まず、両日の審議を通じて、一貫して土地譲渡の優先に異議を唱えた「反対派」には、ツイーマン、イエースト、ホルストのほか、公証人ラントヴェーア (Heinrich Jos. Landwehr) Ⅱと弁護士ベッカーⅢがいた。五月八日の審議では、市議会による決議を激しく批判するミンデン鉄道の「回答」が問題となったが、なかでもベッカーⅢは、「鉄道会社は実に侮辱的な態度で、市議会の決議を拒絶した」のであり、ここで「市議会が会社を迎合する」としたら、それは自身を笑いのにする行為である」と怒りを顕わにしている。ミンデン鉄道による「回答」は、「反対派」の議員たちにとっては補償金の「支払い拒否」とも映り、彼らの憤激を買ったのである^⑪。

そして、つぎの五月二九日の審議で、ミンデン鉄道の態度に激しく反発したのもベッカーとツイーマンであった。彼らは、ミンデン鉄道は、起こり得る建設事業の遅延や労働者の解雇の責任を市議会に不当に転嫁しようとしており、こうした責任は当然の補償義務を拒否している鉄道会社に帰すべきである、と断じたのである。また、ここでベッカーは、市議会が以前、ミンデン鉄道への補助金を承認したとき、「橋の建設のために、市にはこれ以上のいかなる犠牲も要求されない」ことを前提としていたのであり、「七万ターラー〔Ⅱ市の補償請求額〕の新たな負担」はとても認められない、とも

述べている。²¹⁾

他方で、一貫して土地譲渡の優先を支持する態度をとったのは、前年の審議ですでに賛意を表明していた市長シュトゥップ、ホイザー、クレッセンのほか、弁護士エッサー (Johann Heinrich Theod. Esser) I、商人ランゲン (Johann Jakob Langen) Iといった人びとであった。彼ら「賛成派」は口をそろえて、土地の譲渡を先行させても、それによって市の補償請求権が損なわれるわけではないことを強調した。また、五月二九日の審議では、こうした議員たちが、ミンデン鉄道側の訴えをそのまま引用するかたちで、建設事業の大幅な遅延や労働者の大量解雇を避ける必要性を繰り返し指摘したのである。なかでもエッサーは、「ライン橋の重要性を考えて」、また「ゲマインデの公益 (Gemeinwohl) のためにも、他のあらゆる配慮を犠牲にする」ことを強く勧告している。²²⁾

そして、前述のように、土地譲渡の優先案は五月八日に九対一二で一度否決されたのち、五月二九日には一四対九で可決されたのである。ただし、デュモンは両日の審議に参加しながら、ミンデン鉄道の監査役という立場から採決を棄権しており、同様にホイザーも、同鉄道の取締役であることを理由に、五月八日の採決に加わらなかった。²³⁾

(三) 市議会の議論に見る「党派性」と政治的理念

以上のような市議会における議論を踏まえて、ここではまず、前掲の「市議会議員一覧」も参照しながら、市議会における「党派性」の問題に関して検討を行っておきたい。当時、市議会選挙における市民たちの選挙運動は、候補者名簿の公表や選挙人集会を通じて事前に候補者を「調整」し、市議会を望ましい「調和」へと導くことを目的に展開されており、「党派的」な活動はむしろ忌避される傾向にあった。²⁴⁾ しかしながら、前述のように、五〇年代を通じて第三階級では、HGVの推薦を受けて選出された議員が大半を占めるとともに、第二階級においてもその勢力は拡大傾向にあった。そして、鉄道施設問題に関する市議会の議論から、彼らが鉄道会社に対する「抵抗」においてきわめて重要な役割を果たしていた

ことが確認できるのである。

まず、一八五五年一月の「協定案」の否決に際しては、彼らのなかでも商人のホスペルトとミュルヘンスの活躍が目立った。また、貨物駅のゲレオンへの移転問題に関する審議で、緊急の対応策を訴えたり、県庁への提訴を熱心に支持して鉄道会社への抗議行動において中心的な役割を担ったのも、弁護士ベッカーや商人のクラッセン、ホルスト、ホスペルト、クラインといったHGVの推薦を受けた議員たちであった。さらに、ライン橋の建設用地の問題においても、HGV推薦の弁護士ベッカーと公証人ラントヴェーアが最後まで補償条件の確定に固執して積極的な発言を繰り返している。

彼らの言説から推察できるのは、彼らがケルンの商人層、なかでも「中間的営業身分 (gewerbliches Mittelstand)」に属する商人たちの利益を擁護しようとしていたことである。すなわち、貨物駅の設置問題においては、郊外にある貨物駅までの運送費によって、営業利益が大きく圧迫されるような商人たちの意見を彼らは代弁していたと言えるのである。そして、ミンデン鉄道への土地譲渡の問題においても、彼らはこうした立場から、大企業家層と密接な関係にあった鉄道会社の「不遜な態度」に激しい反発を感じていたことを、彼らの発言から読みとることができる。

しかしながら、HGVに推薦を受けて選出された議員であっても、一つの「党派」としてつねに結束して行動していたわけではない。たとえば、一八五四年二月二八日の市議会では、ホルストがライン鉄道との「協定案」を擁護し、それに対してホスペルトが激しい批判を展開するといった場面が見られた。また、ライン橋の建設用地の問題では、HGV推薦の議員たちは大きな分裂を見せている。たしかに、ミンデン鉄道への「譲歩」を積極的に訴える者こそ現れなかったが、一八五六年五月二八日の最後の採決では、彼らのうちベッカー、ホルスト、ラントヴェーアなど五名が土地譲渡の優先案に反対の態度を、ホスペルト、クライン、ミュルヘンスなど六名が賛成の態度をとったのである。

他方で、とくに第一階級の選出議員には鉄道会社に対する「妥協的」態度が頻繁に目につき、彼らにもある種の「党派性」を認めることができる。一八五五年一月に、ライン鉄道の要望を受け入れて成立した「協定案」を最後まで擁護した

のは、第一階級選出の元建設監督官ビールヒヤーと商人イエーストであり、また、前者は一八六〇年一二月に、ライン鉄道への抗議や県庁への提訴の問題についても、一貫して消極的な態度を示している。さらに、ミンデン鉄道への土地譲渡の問題において、最初から土地譲渡の優先を支持して積極的に意見を述べたのは、商人のホイザーとランゲン、そして、医師クレッセンと弁護士エッサーであったが、彼らはすべて第一階級の選出議員であった。

また、ここで確認しておく必要があるのは、鉄道会社と直接的な利害関係にあった議員たちの行動である。前述のように両鉄道会社の役員会に属していたデュモンは、二つの係争における市議会の採決をたびたび棄権しており、このような例はライン鉄道の関係者コンペス (Gerhard Jos. Compes) や、ミンデン鉄道の関係者であったホイザー、ヴィットゲンシュタイン、ザイトリツにも見られた。^⑦ところが、こうした態度がすべての鉄道会社関係者について、つねに例外なく見られたわけではなく、また、デュモンやホイザーも、審議において鉄道会社に対する「抵抗」に消極的な意見を表明するなどして、結果的に鉄道会社を擁護する行動もとつたのである。

しかしながら、第一階級の選出議員であっても、鉄道会社に対する「抵抗」を積極的に支持する者がいたのもまた事実である。一八五五年一月の「協定案」に関する審議で、技師ソノレ、元県長官ヴィットゲンシュタイン、弁護士ツイマーマンは、第一階級の選出者でありながら、受け入れ反対の論陣に加わっている。また、一八六〇年一二月にライン鉄道に対する抗議を強く支持した議員のなかには、第一階級選出のホイザーと弁護士ツイマーマンも含まれた。さらに、ミンデン鉄道への土地譲渡の問題においても、ツイマーマンとイエーストが最後まで「抵抗」の姿勢を貫いている。

そして、ここで注目すべきは、ライン鉄道との係争に関係する市議会の決議が、多くの場合、「全会一致」で行われていることである。このような事実からも、市議会における「党派」は曖昧なものではなく、議員たちはむしろ共通の政治的理念に依拠して行動していたことが推察できるのである。それでは、彼らの共有していた理念とはどのようなものであったろうか。

鉄道会社との二つの係争は、ゲマインデの財政や資産の問題と密接に関係しており、市議会議員たちはゲマインデの権益を守ることを重要な課題として認識していたことは確かと言える。しかしながら、彼ら自身の言説からは、彼らがこうした権益のみではなく、個別的な鉄道会社の「私益」に対して市議会が代表すべき「公益」を擁護しようとしていたことを読みとることができる。たとえば、貨物駅に関する「協定案」をめぐる議論で、ホスベルトは埠頭使用料に関する優遇措置が、「私的企業の利益のために」導入されることを激しく批判している（一八五四年二月二八日）。また、ゲレオンへの貨物駅の移転問題では、ホスベルトとクレッセンが県庁への提訴の理由として、「個別的な会社の利益」に対して「公衆の権利」や「全体の利益」の擁護を掲げている（一八六〇年二月九日）。すなわち、「公益」や「全体の利益」の尊重といった「公共理念」が、鉄道会社に対する「抵抗」において、市議会議員たちを「党派」を越えて結束させる理念的基盤になっていたと考えられるのである。

他方で、このような「公共理念」は、各議員に鉄道会社に対する「譲歩」を促す方向にも作用し、市議会の分裂の原因にもなっていたと見ることができると言える。たとえば、ライン橋の建設用地に関する議論で、土地譲渡の優先を一貫して主張したエッサーは、「ゲマインデの公益」のためにこれが必要であると説いている（一八五六年五月二九日）。すなわち、HGVの推薦議員を含む多くの議員が、最後に土地譲渡の優先案に賛成の態度をとったのは、建設工事の大幅な遅延や労働者の大量解雇によって損なわれるであろう「公益」に配慮した結果とも考えられるのである。以上のことから、鉄道会社に対する「抵抗」に消極的であった会社関係者たちの態度を単純に「私益」の擁護と見なしたり、また、第一階級の選出者たちの鉄道会社に対する「妥協的」態度を、その背後にあった国家権力に対する「従属性」の証として短絡的に解釈することには、慎重であらねばならないと言える。

さらに、ここで指摘すべきは、メヴィッセンをはじめとする鉄道会社側の人びとや、「妥協的」態度を示した第一階級の選出者たちが、第一章で検討したような鉄道の「公共性」を重視する理念に立脚していた可能性である。カンブハウゼ

ンは、鉄道建設運動においてケルンの企業家層のなかでも指導的立場にあり、また、一八四八年に首相に任命されるまで長期間（一八三二―三七、三九―四八年）、市議会議員でもあったことから、古参の大企業家議員たちが彼の思想的な影響を受けていたことは十分に考えられるからである。前述のように、カンブハウゼンやハンゼマンの説いた鉄道の「公共性」とは、「国民的」な観点からの「公益」の促進を目的としており、このようないわば高次元の「公共理念」に立脚するならば、ケルン市の固執する権益やローカルな「公益」こそが、むしろ退けられるべき「私益」ということにもなる。

- ① たとは、一八五七年の選挙時には、年間所得額が四〇〇ターラー以上の四九九一名（人口約一〇万五〇〇名の四・八％）が選挙人であり、各階級の選挙人の数は、第一階級二二〇名、第二階級九五〇名、第三階級三八二一名であった。Verwaltungs-Bericht 1857, in: VASVerK, 1857, S. 244-245. 市議会選挙の仕組みや具体的な実施方法、また、以下で述べる市議会の社会的構成の詳細については、拙稿「市議会選挙」九―三三頁を参照。
- ② Kölnische Zeitung, 1850-59 に掲載の〈選挙結果〉を Adreßbuch der Stadt Köln, 1850-1859 の〈市議会〉欄および〈住民一覧〉の職業記載などを参考に筆者が作成した。
- ③ HGMVの性格に関しては、B.-C. Padberg, Kölner Unternehmer und die preussische Politik—Vom Vorkurz zum Verfassungskonflikt, in: Kölner Unternehmer, S. 243 を参照。また、表2.2.2.を示すように進歩党の参加者に関しては、T. Parent, „Pastor“ Widerstand in preussischen Verfassungskonflikte. Die Kölner Abgeordnetenversammlung, Köln 1982, S. 37-66 を参照。
- ④ VhGemRK, 1854, S. 427-28.
- ⑤ Ebenda, S. 427-430.
- ⑥ Ebenda, S. 429-430.
- ⑦ Ebenda, S. 430.
- ⑧ Ebenda, S. 431.
- ⑨ VhGemRK, 1855, S. 5.
- ⑩ Ebenda, S. 5-13.
- ⑪ Ebenda, S. 7, 12-13.
- ⑫ VASVerK, 1860, S. 20.
- ⑬ Ebenda, S. 20-21.
- ⑭ Ebenda, S. 21.
- ⑮ Ebenda, S. 47-48.
- ⑯ Ebenda, S. 48.
- ⑰ VhGemRK, 1855, S. 218.
- ⑱ Ebenda, S. 217-219.
- ⑲ VhGemRK, 1856, S. 118-120.
- ⑳ Ebenda, S. 128.
- ㉑ Ebenda, S. 131.
- ㉒ Ebenda, S. 120, 132.
- ㉓ 拙稿「市議会選挙」三三―三九頁参照。
- ㉔ VhGemRK, 1854, S. 430-431.
- ㉕ VhGemRK, 1856, S. 132.

② *VhGemRK*, 1855, S. 169; *VhGemRK*, 1856, S. 94; *VhStVerk*, 1857, S. 278; *VhStVerk*, 1858, S. 268, 270; *VhStVerk*, 1859, S. 257. また、鉄道会社の関係者は、鉄道会社との直接協議に派遣される代表团や、一八五七年四月に設置された「鉄道委員会」から排除されてきた。

おわりに

ライン自由主義を代表したカンフハウゼンとハンゼマンも、国家が鉄道建設を進めることを第一に望んだのであり、私的企業が鉄道を建設する場合にも、国家による財政的支援を必要不可欠と考えた。また、彼らは一方で鉄道会社の「私益」への配慮を訴えながら、国家の鉄道会社に対する監督権そのものを否定することはなく、私有鉄道の将来的な「国有化」についても異論を唱えることはなかった。このような彼らの態度に、市民層の国家に対する「従属性」を看取することもできるであろう。しかしながら、第一章から明らかのように、こうした彼らの鉄道建設構想は鉄道の担うべき「公共性」を理念的な基盤とするものであった。

また、ライン鉄道とミンデン鉄道の設立と発展の様相からも、ライン市民層の国家への「従属性」過程を指摘することができる。これらの鉄道会社の設立と発展には、たしかにケルンの企業家層の熱心な活動と資本力が重要な役割を果たした。しかしながら、彼らは国家に対して株式の引き受けや利息保証などの支援を繰り返し要請し、そして、実際の個別的支援を通じて鉄道会社は国家への「従属性」を次第に強めることになった。そればかりか、「鉄道事業法」や各鉄道会社の「定款」により、国家監督権や将来的な「国有化」が明確に規定されることにより、鉄道会社は私的企業でありながら、国家ときわめて緊密で特殊な関係をもつことになったのである。

このような特徴をもち、なおかつ巨大な経営規模をもった二つの鉄道会社と、ケルン市は鉄道施設問題をめぐって激し

③ なお、ケルン市議会は一八四六年一〇―二月の最初の選挙まで、県庁による任命制によっていた。また、カンフハウゼンは商業会議所の会頭（一八三九―四七年）としても影響力を行使した。Vgl. Kellenbenz/Eyll, a. a. O., S. 95-96; *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft*, Bd. 2, S. 237.

く対立したのであり、国家のバックアップを受け強硬な態度をとる鉄道会社に対して、市民層を代表する市議会は「讓歩」と最終的な「屈服」を余儀なくされたと言える。^①また、このような係争に関する市議会の審議において、鉄道会社に対して真つ先に、あるいは一貫して「妥協的」な態度をとった議員には、第一階級による選出者が目立ったが、この第一階級の選挙人で圧倒的な優勢にあったのが、ライン市民層の主体と見られる大企業家層なのであった。したがって、こうした係争の過程は、ライン市民層の政治的「弱さ」に関するこれまでの通説をむしろ補強するものと言えよう。

しかしながら、本稿における考察は、これまでの通説の枠内ではまったく注意を払われてこなかった以下のような事実も浮き彫りにした。まず、鉄道施設問題をめぐる係争においてケルン市議会は、鉄道会社に対して戦わずして「屈服」したわけではなく、とくにライン鉄道との係争においては、「全会一致」によって執拗に「抵抗」する姿勢を示した。そして、第四章から明らかかなように、市議会のこうした「抵抗」は、鉄道会社の「私益」に対して「公益」を尊重する「公共理念」に依拠したものであった。こうした理念により市議會議員たちは、当時は依然として曖昧であった「党派」を越えて、結束して行動することができたのである。

また、逆に市議会の分裂と鉄道会社に対する「讓歩」の背後にも、鉄道施設の建設が遅延することによって損なわれる「公益」への配慮があったことも明らかになった。さらに、カンフハウゼンやハンゼマンの鉄道建設構想の影響を受けていた議員たちが、ケルン市に限定されるローカルな「公益」よりも「国民的」なレベルでの鉄道の「公共性」を重視して、鉄道会社の立場を擁護する行動をとったことも十分に考えられる。要するに、国家に支援された鉄道会社に対する市民層の「妥協」を、一概に彼らの政治的「弱さ」に結びつけて解釈することはできないのである。

ただし、最後に注意すべきは、市議会の議論から「階級的」、「党派的」対立の萌芽も確認できることである。鉄道施設問題において果敢に異議を申し立てたのは、HGVの推薦を受け下位階級から選出された議員たちであり、彼らは中間的な商人層を代弁し、大企業家層を支持基盤とする第一階級の選出議員と頻繁に意見の食い違いを見せた。また、ライン市

民層の鉄道建設構想の基本的理念であった鉄道の「公共性」も、またケルンの市議会議員たちが口にした「公益」も、資本主義的な経済発展と密接に結びつくものであった。すなわち、市民層の「公共理念」はこうした時代的制約をとまなうものであったのである。

本稿では、一九世紀中葉における鉄道建設に係わる問題をとくに取りあげ、市民層に独自の「公共理念」の一端を捉えることにとめたが、このような理念の実効的な限界をさらに明確にするには、他の問題領域においてもこうした考察を進めていくことが必要と言えよう。一九世紀中葉のゲマインデでは、名望家行政の枠組みが基本的に維持されており、市民層の政治的理念が行政に直接的に反映される余地が広く残されていた^②。したがって、ゲマインデ行政のさまざまな領域において、市民層の具体的な行動とその背後にある政治的理念に関する検討を今後も積み重ねていくことは、ドイツ市民層の歴史的役割の再評価に重要な意味をもつことになろう。

① プロイセンの地方自治史研究との関連では、こうした事例からゲマインデに対する強力な官僚主義的支配の一面を見て取ることもできよう。我が国ではおもに法制史的考察により、これまでプロイセン・

ドイツの地方自治を集権的・官僚主義的自治と性格つけてきた。拙稿「行政と財政」六七―六八頁参照。

② 拙稿「行政と財政」九三―九四頁参照。

Jesuit Father Regis's Investigation into the Maritime Province in 1709.

by

MATSUURA Shigeru

In 1709 Emperor Kangxi of the Qing dynasty dispatched an investigating commission, which included such Jesuit Fathers as Regis, in order to draw new maps of the Amur district. The party went through the Northeastern district to the town of Ningguta and then they went around the Maritime Province and left for the lower reaches of Amur river. Because they spent much time and it became colder, they could not advance toward the mouth and turned back.

I think that the party expressly went into the Maritime Province in order to solve the Yezo problem which was disputed in Europe. In those days some people thought that the Yezo district was part of the Eurasian Continent. Others thought it an island, but both people supposed similarly that it lied to the northeast in the direction of Korea, or north in the direction of the main island of Japan. Therefore Father Regis planned to go to the Maritime Province to investigate firsthand whether it was the Yezo district. As he could not confirm the existence of the Ainu people in this investigation, he concluded that the Maritime Province was not Yezo, and that Yezo was an island near Japan.

His investigation became a turning point of the research into the Yezo problem, since then people came to accept the hypothesis that Yezo was an island.

Die Probleme der Eisenbahnen und Bürgertum in der rheinischen
Stadt Köln in der Mitte des 19. Jahrhunderts

von

TANAHASHI Nobuaki

In der bisherigen geschichtlichen Forschung des deutschen Bürgertums sind zu allererst "Kompromisse" des rheinischen Bürgertums als Vertreter der Klasseninteressen der Bourgeoisie mit den preußischen konservativen Mächte

betonen. Diese Abhandlung versucht zuerst, an der Vorschlägen der rheinischen Bürger zum Eisenbahnbau in der Mitte des 19. Jahrhunderts die politische Grundgedanke abzulesen, und dann die Streitigkeiten über die Eisenbahnanlagen zwischen die Gemeinde Köln und die Eisenbahngesellschaften einer umfassenden Analyse zuzuführen.

Mit Hilfe des überwiegend durch die Kölner großen Unternehmer bereitgestellten Kapitals waren die Rheinische und die Köln-Minden Eisenbahngesellschaften gegründet worden. Die rheinische Bürger hatten doch eigentlich Bau der Eisenbahnen vom preußischen Staat gewünscht. Auch für der Eisenbahnbauen von der Privat-Gesellschaften hatten sie vielmals von Saat die finanziellen Unterstützungen gefordert. Diese Tatsache sind oft als Beweis für ihre politische "Schwäche" vorgelegt. Aber vor allem L. Camphausen und D. Hansemann hatten die Kontrolle und Unterstützungen des Staates als das notwedigste für die nationale "Öffentlichkeit" des Eisenbahns betrachtet.

In der 50er Jahren war der Bau der großen Eisenbananlagen, besonders des Zentral-Güter-Bahnhofes und der festen Rheinbrücke in Köln vorgesehen. Auf die Grund unterschiedlichster Probleme bezüglich dieser Anlagen standen sich die Gemeinde Köln und die beiden Eisenbahngesellschaften als Kontrahenten gegenüber. Die Stadtverordnetenversammlung war immer wieder gezwungen, den Gesellschaften nachzugeben, denen die preußische Staatsregierung die Unterstützung gewähren hatte. Gleichwohl legte die Versammlung mehrmals "einstimming" heftigen Protest gegen die Forderungen der Gesellschaften ein. Die Stadtverordneten handelten gemäß einer gemeinsamen Grundidee, die noch bar jeglicher Verflechtung mit Klasseninteressen, auf die Vertretung des "Gemeinwohls" gegen die privaten Interessen abzielte.