

国際関係のなかの19世紀ドイツ鉄道企業団体

—外交と産業の競争力について—

鳩 澤 歩

I. 研究の背景と目的

本稿は、19世紀「ドイツ」（ドイツ連邦およびドイツ帝国）における鉄道企業経営体を包括する企業団体として著名なドイツ鉄道管理協会（*Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen*。以下“VDEV”。）の対外的な活動を、とくにドイツ・ライヒならびにプロイセン政府のそれらへの認識の変遷を軸に観察するものである。

「(国際)競争力」を対象とする研究において、政府と産業—企業との関係は少なからず重視される。一国の「競争力」について国レベルでそれを決定する要素として、政府による政策的介入の有効性が議論されてきた¹⁾。

一方、国家＝政府と鉄道業との関係は、元来、鉄道史研究における最重要の課題のひとつであったが、対外的な競争力といったものは議論の前面に出ているわけではなかった²⁾。しかし、1980年代以降には英国、日本、ドイツなど多くの国で国営・国有鉄道の（再）民営化が実施されたが、そこでは財政的問題と並んで産業部門としての効率的運営が関心の焦点におかれた。また、かつての日本などにおける鉄道国有化自体をグローバリゼーションのなかでの国際的な企業合同の動きへの積極的な対応としてとらえる見方³⁾が現在有力なものとなりつつある。また最近では、鉄道国有化が鉄道路線の伸張に対していかなる影響を持ったのかを軸に国際比較をおこなう⁴⁾など、新たな視角から政府と鉄道業との関係をさぐる動きもみられる⁵⁾。この点からも、鉄道部門についても競争力と政府との

関係を探ることには一定以上の意義があるといえよう。

19世紀ドイツ鉄道史研究は、とりわけR. フレムトリングの研究以降ドイツ語圏における工業化史研究のひとつの柱となって今日にいたる⁶⁾が、1970年代以前の経済史的研究の関心はあきらかに国家・政府と鉄道の関係にその重点を置いていた⁷⁾。わが国においては、日本鉄道史研究における「ビスマルク的国有化」論からの逆照射によって、ドイツにおける鉄道国有化の像が規定されてきたといえる⁸⁾。その後、A. チャンドラーが先導した産業史としての鉄道史研究の進展⁹⁾や、J. コッカが先鞭をつけた比較社会史的な諸研究¹⁰⁾によって、制度・組織としてのドイツ鉄道業への関心から、再び「国家と鉄道」という問題への関心の再生がみられる¹¹⁾。

本稿もそうした動向に則り、19世紀ドイツの鉄道企業者団体と国家・政府（プロイセン王国およびドイツ・ライヒ）との関係を通観したい。

本稿は、鉄道企業者団体の活動に対する政府側の見解を、公文書に残された自身の言明を中心に時期区分を施して整理し、その展開を把握する。それにより、各時期における政府の考えが、ドイツ鉄道管理協会の活動にどのような影響を与えたかを考察する。

II. 史・資料とドイツ鉄道管理協会（VDEV）

1 史・資料

本稿が観察・分析対象にしたのは、1850年代以降1890年代に至る、プロイセン国王内局文

書の一部 (Preuss. Kultur Besitz Geheimes Staatsarchiv Berlin-Dahlem, I. HA Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497) である。これらはプロイセン王国における鉄道業所轄当局 (大臣以下) と国王内局との VDEV に関するやりとりの記録であるが、とくに儀礼的な行事に対する所轄官庁からの上奏を中心とする。すなわち国際的な会議のプロイセン国内外での開催・参加にさいして、国王・王室ないし政府が如何に関与すべきかの意見が鉄道業所轄官庁をはじめとする諸官庁から上奏され、国王 (内局) がこれを認可するというプロセスが記録されている。それらのやりとりは、1850 年代より 1880 年代までは VDEV 総会をベルリンないしプロイセン王国内で開会するさいに発生したが、1890 年代にはとくに国際的な会議への VDEV の不参加をめぐる所轄官庁の意見に記録が集中した。そしてその延長線上に、VDEV 創立 50 周年行事への政府の積極的な関与が主張される。

つまりこれら一連の記録からは、1850 年代から 90 年代末までの政府の VDEV 観の変化をよみとることができる。さらにそこから、19 世紀後半のドイツ・ナショナリズムと企業団体との関係の変化も浮き彫りになるといえよう。それは同時に「ドイツ・ナショナリズム」という理念自体の比較的短期間での重心の変化をも示唆するものであった。

2 ドイツ鉄道管理協会 (VDEV) 史概要

VDEV (ドイツ鉄道管理協会) の 19 世紀における展開については、すでに多くの著作・研究がある¹²⁾。かつて拙著ではそれらの他、VDEV 機関誌にあたる『鉄道新聞 Eisenbahnzeitung』記事にも依拠して 1846 年以後の VDEV の活動について概観した¹³⁾。とくにプロイセン王国 (政府ならびに所在鉄道業) との関係を中心にまとめると以下ようになる。

①プロイセン王国鉄道業の大きな存在；VDEV

の母体となったのは 1846 年、プロイセン王国当局による過度の介入に対抗してプロイセン王国所在の 10 私鉄が結成した「プロイセン鉄道管理同盟」であり、これが 1847 年「ドイツ鉄道管理協会」に拡大された。協会代表理事局 (総会召集・議長・運営、各種委員会任命、会計管理などを担当) には 1846~54 年のベルリン・シュテッティン鉄道にはじまり、続いてベルリン・アンハルト鉄道 (~82 年)、再びベルリン・シュテッティン鉄道 (~84 年) があたっており、同鉄道のプロイセン王国による国有化にともない、ベルリン王立鉄道管理局が代表理事局をつとめることとなった。19 世紀中半における VDEV の主要な課題は当時の分裂したドイツ連邦・ドイツ語圏における鉄道業の技術的な規格統一・標準化であり、その直接的な担い手である傘下組織・ドイツ鉄道技術者同盟 (協会) (Verein Deutscher Eisenbahntechniker) でもプロイセン技術官吏が主導的な役割を果たした。

②「プロイセンのヘゲモニー」か? : しかし VDEV を一貫してプロイセン王国の鉄道業、ひいてはプロイセン政府当局のヘゲモニー下にあったとすべきではない。40 年代における政府と鉄道企業家との関係や、総会における意思決定をめぐる諸規定 (票数配分や審議における全会一致原則の堅持) を考慮すべきである。また、VDEV は 50 年代以降、加盟地域をドイツ連邦外に拡大させ、70 年代初頭にはドイツ外からの代表理事局選出が取り沙汰されるなど、「国際的な団体」として自他ともに任じた。このことへのプロイセン当局の反発も大きく、ドイツ・ライヒ成立後にはプロイセン商務省から帝国 (ライヒ) 鉄道局長官としてライヒないしプロイセンに一元化された鉄道行政を企図したマイバッハ (Albert Maybach) の政策意図¹⁴⁾ がこれを代表する。

③要するに、VDEV は 19 世紀後半以来、鉄道業の技術的普遍性にも裏打ちされた「国際性」

あるいは「中欧」志向を帯びた団体であったといえる。これは VDEV の明確に自己認識・自己規定するところであった¹⁵⁾。

以下に確認するのは、こうした「国家」の枠組みから離れる性格を持っていた業界団体に対し、19 世紀後半における約 40 年の期間、プロイセン王国ないしドイツ・ライヒの政府当局がいかなる態度をとっていったのかである。

Ⅲ. プロイセン＝ドイツ政府から鉄道業集会＝VDEV 総会への対応（1850 年代から世紀転換期まで）

1 ドイツ・ライヒ（帝国）成立前におけるプロイセン政府当局の態度

周知のようにプロイセン王国の主導によりドイツ・ライヒ（帝国）は実現したため、プロイセンと 1871 年以降のライヒとの高い連続性は一般的に当然視されてきたといつてよい。鉄道政策について、これはどの程度妥当する見解であろうか。鉄道業団体へのプロイセン王国の態度をまず観察することで、この問題に答えるための考察のはじまりとすべきであろう。

1853 年、VDEV はベルリンにおいて第 5 回の総会を開いた（7 月 24-28 日）。このベルリン総会に対して、プロイセン王国の鉄道業所轄官庁である当時の商務省（商業、工業ならびに公共事業省）の大臣フォン・デア・ハイト（August v. d. Heydt）は、国王フリードリヒ 4 世に対し次のように意見上奏している（以下大意）。

「従来の総会（1849 年ウィーン、50 年アーヘン、51 年ニュルンベルク、52 年シュトゥットガルトで開会）においては、当該の邦政府が祝賀行事を準備できるよう特に留意してきた。50 年アーヘン総会においては公式祝宴のため鉄道管理のための局必要経費フォンドから出資するよう稟請した。今次大会のプログラム内容は添付の通り豊富で

あるため、国有鉄道管理局ではとくに祝賀行事をとりおこなう必要はなく、ニーダーシュレーゼン・マルク鉄道（NME）理事会がベルリン 4 私鉄とプログラムに添って祝賀行事費用を負担することが、むしろ十分公益にかなう。」¹⁶⁾

これらを要するに、53 年ベルリン大会に先立ち、プロイセン商務省は過去の大会における開会地の邦政府による歓待行事援助の習慣を意識しつつも、今回は当局による特別の行事設定の必要は特に感じておらず、総会の議事進行に関しては、歓待行事以外には国王内局の認可を得るような具体的・積極的関心を示さなかった。ちなみに、53 年大会の予定されたプログラムは以下のとおりであった。

「7 月 24 日（日曜日）

午後 8 時 Mohren 街（市中心部）「英国館」（高級旅館・飲食店）において会合（Versammlung）と夜食（Souper）。

7 月 25 日（月曜日）

午前 9 時 協議会（Sitzung）。

午後 3 時 ティアガルテン・クロール＝ホテル（Das Krollische Etablissement）において夕食。その後すぐに劇場に。ベルリン乗り入れ私鉄 4 社理事会による招待。

7 月 26 日（火曜日）

午前 9 時 協議会

午後 2 時 夕食会（Diner）、於「英国館」
午後 4 時半 ベルリン乗り入れ 4 私鉄理事会の招集によるシャルロッテンベルクまでの同地施設視察ハイキング。

午後 6 時半 オペラハウスでオペラ観劇。

7 月 27 日（水曜日）

午前 9 時 協議会ならびに議事録下部協議会（Untersitzung des Protokolls）。

午前 10 時半から午後 2 時まで ベルリン

乗り入れ私鉄の斡旋により博物館、美術室、武器庫などを訪問。

午後2時 「Maefer」で夕食会。

午後4時30分 モアビート・ボルジッヒ（Borsig）工場をオーナー氏の招待により訪問。

午後6時半 シャウシュピールハウスで観劇。

7月28日（木曜日）

午前9時 ベルリン・ポツダム・マグデブルク鉄道に集合、そこよりポツダムまで王宮・庭園施設見学のエクスカーション。ベルリン乗り入れ4私鉄理事会の招待によりポツダムで夕食会・夜食会。

25日・26日・27日の協議会はベルリン・ポツダム・マグデブルク駅の大広間でおこなわれる。¹⁷⁾

協議会（Sitzung）は公式には25、26日の2日の朝から午後にかけて各5時間ほどのみであり、懇親行事や見学が日程の大半を占めていたといえる。この公式の会議以外の場での事前もしくは事後の協議があったことは十分類推できる¹⁸⁾ものの、VDEV総会自体の全般的な性格は多くを儀礼的なものに求めるべきだといえよう。

1862年にプロイセンの商務大臣はイツェンブリッツ（Heinrich v. Itzenplitz）に交代するが、67年7月にはマインツでVDEV総会が実施された。これに対して同年8月末イツェンブリッツ商務大臣は次のように上奏し、事後の公費支出について国王より裁可を得ている。（以下、大意）

「本年7月末にマインツで開かれたVDEV総会において、ヘッセン・ルートヴィヒスバーン（Hessische Ludwigsbahn）やフランス東部鉄道（Französische Ostbahn）がパリへの特別列車を出すなどしたが、ザールブリュッケン鉄道

（Saarbrücker Eisenbahn；プロイセン国鉄）もヘッセン・ルートヴィヒスバーンに劣らず義務があるので、私（＝大臣）は総会参加246名に対して饗応した。総額714Thrl. 2Sgr. 4dr.を国庫必要経費ファンドより支出したい。」¹⁹⁾

マインツ総会において、プロイセン国鉄ザールブリュッケン鉄道も開会地に義務をもつという認識から、総会参加者に公費での饗応をおこなうとしているが、ここではヘッセンならびにフランスの鉄道企業の態度を先例として意識していることが明示されている。

国有化志向を持っていたフォン・デア・ハイトから比較的自由主義的ないし私企業放任的なイツェンブリッツへとプロイセン王国の鉄道政策は、大臣の交代にともなってその基本的な性格を変化させたとされてきた²⁰⁾。しかし、にもかかわらず、VDEV総会への態度という点では、①開会地の領邦として、他国鉄道関係者への歓待行事を支援すべきかどうか検討する以上には、商務省および国王内局には総会の議事内容やそこに示されるVDEVの活動について強い関心が示されておらず、所轄官庁当局の積極的介入の形跡がみられないこと、②一方で「ドイツ連邦」内の他領邦やフランスなど「外国」の当局の関与実績への競合意識が明示的にあること、という2点において共通していた。ツィーグラールが研究史上の通説を見直して指摘したハイトとイツェンブリッツの鉄道政策の連続性²¹⁾がこの点でも確認できるといえよう。

2 ライヒ成立直後のプロイセン・ドイツ政府当局の態度

ドイツ・ライヒ（帝国）成立の1871年に先立つ1869年ヴィーン総会において、VDEVはすでにプロイセン王国の王都であったベルリンで1871年度の総会を開くことを決定していた。ライヒの帝都ともなったベルリンにおける総会の準備をめぐって、プロイセン王国のイツェンブリッツ商務大臣とカンパハウゼン（Otto v.

Camphausen) 大蔵大臣は 71 年 5 月 22 日付で、以下のように共同名義で上奏し、裁可されている。

以下がその内容であるが、前ヴィーン総会におけるオーストリア皇帝による教会幹部の宮殿招待を強く意識し、ベルリン総会においても祝賀・歓待行事において相当額の公費による援助を求めるとともに、ドイツ皇帝（プロイセン国王）の特別の関与（引見・ポツダム宮招待）を要請するものであった。（以下大意）

「1869 年 6 月ヴィーン総会において、当地ベルリンでの開催が決定され、ベルリン乗り入れ 8 鉄道により本 1871 年 7 月 14-16 日にプログラムが設定されている。これまでのコンファレンスとりわけ先のマインツ（1867 年 7 月）とヴィーンとにおけるそれでは、ビジネス（Geschäfte）のあとで毎日、協会の委員たちはパーティに招待されるか、もしくは目立った娯楽（Vergnügen）が用意された。（以下、ヴィーン総会 5 日間 17-22 日までの歓迎の夕べ以降の行事プログラムを列挙。）来る総会で協会委員を慣例に従い外国近隣鉄道の諸代表と同様に皇帝・国王陛下の宮殿ならびに帝国首都において大いに歓待するよう準備することは、望ましいのみならず、現下の諸事情を顧慮するに必要と思われる。会合ならびに続く祝賀行事は 3 日間に留まり、また予想される参加者数 400 から 500 人に対しよし過剰な出費を避けるにせよ、見積もりでは経費はおおよそ 40,000 ターラーとなる。ベルリン乗り入れ 8 鉄道（ニーダーシュレーゼン鉄道ならびに東部鉄道の王立管理局をふくめ）でこれを分担するとそれぞれ 5,000 ターラー、2 国鉄については保証債により 6,000 ターラーが望ましい。したがって、両国鉄今年度の運営費準備より各 6,000 ターラーの支出を認許されたい。」²²⁾

加えてイツェンブリッツは 8 月に再度、単独で同趣旨を上奏し、ドイツ皇帝＝プロイセン国王ないし皇太子が前ヴィーン大会におけるオーストリア皇帝と同様に VDEV 総会における接待に積極的に関与すべき必要をあらためて強調した。（以下大意）

「前回ヴィーン総会においてはオーストリア政府によって出迎えがあり、オーストリア皇帝陛下によってもシェーンブルン（宮殿）に招待があった。この前例によれば、もし本年ベルリンにおいて政府が協会に関心を払わないとするとあまり望ましいことではない。会期中皇帝と皇太子がご不在ならば親しく引見はかなわないが、私（イツェンブリッツ）に相応の親書を下さるか、ポツダムなどの宮庭庭園に協会を招待されたい。」²³⁾

これに対しては枢密内局顧問官ヴィルモルスキ（Wirmorski）より、会期中は皇帝・皇太子不在のため王宮には招かないが、かわりに親しく手紙を出す、皇帝が告げたむねの返答があった²⁴⁾。

外国（この場合はオーストリア）における対応を強く意識する点においては、特に「現下の諸状況を考慮し」と、ドイツ統一後の政治情勢を根拠として明示したことには着目されるものの、先立つ時期のイツェンブリッツ当人の VDEV 総会に対する態度と変化がないといえる。

しかし注目すべきは、近隣諸国の感情に配慮しドイツ・ナショナリズムの直接表現を皇帝親書では避けるべきだとの意見が、政府・鉄道行政の内部から出されていたことである。

それはプロイセン王国の鉄道技術官吏からの特別の意見上申の形を取って現れた。上級建設内閣ディレクトゥア・商務省第 2 局（鉄道関連）ディレクトゥア（Ober Bau- und Ministerial Direktor/Direktor of II. Abtheilung. (Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten)）である

ヴァイスハウプト (Julius Alexander Theodor Weishaupt) は、上記のやり取りを経た8月、皇帝親書草案を送付するとともに内局顧問官に以下のように意見上申をおこなった。

「(ジーゲマリンゲン旅行中の大臣イツェンプリッツより電報で小官に対し、VDEV にあてた皇帝親書の文案を作成し、直接内局顧問官ヴィルモルスキに送付するよう命じられたが、) / その任務は添付の文案を送ることによって果たされたものの、同時に畏れながら意見を申し上げるに、件の歓迎の辞はできる限り一般的にすることが望ましい。なぜならば時とともに協会には、たとえば全オーストリア、オランダ、ポーランド・ワルシャワ＝ヴィーン鉄道の経営体が会員として参画しているからである。こうした状況と、外国の経営体の国民感情 (Nationalgefühl) を傷つけないという配慮からは、鉄道がドイツ・ナショナルな民族厚生的发展に (auf die Entwicklung des nationaldeutsche Volkswohlstandes) 与える恵深い影響をことさらに強調することは棚上げすべきである。こうした理由から、VDEV 25 周年記念にさいしての近々出る印刷物では「祖国たるドイツの (vaterländische Deutsch)」等の表現が注意深く避けられている。/(……)」²⁵⁾

このヴァイスハウプトの意見は、彼が起草した VDEV 宛の皇帝親書文案に反映されている。

「(朕が VDEV 総会ならびに 25 周年記念行事の我が首都・王都で開かれるに際し不在であり、親しく協会 (VDEV) 加盟鉄道の理事に引見がかなわなかったことは遺憾である。) / しかし朕が協会に言い置く必要があることに、朕は協会の一体となった協力作業により鉄路の交通を高めようとする努力には常に活発な関心をむけるとともに賛成するものであり、また、平和の時代においては国民の厚生を高めることに力強く

貢献し、最近過ぎ去った重大な戦争の時代には軍隊の移動のために強力な支援となったという貢献を知って喜ぶものである。鉄道経営の確たる組織と目的に合った施設とによって商業と工業を促進し、活気づけんとする協会の尊敬すべき努力が、諸国と諸民族の嘉するところ (zum Segen der Länder und Völker) として成功を収めんことを。」²⁶⁾

以上のやり取りから浮かび上がるのは、以下の点であろう。すなわち、①創設直後のドイツ・ライヒ (帝国) を基盤にする「ドイツ」ナショナリズムがあきらかに出現している。②しかし、その表れ方は従前の旧「ドイツ連邦」内での領邦国家意識にもとづく、ドイツ領邦間の競合の文脈上になおあるともいえる。③一方、VDEV は単に「ドイツ」の枠に留まらない国際性を持つと認められていた。④プロイセン政府内部においても、鉄道技術官僚の一部は国際性尊重の姿勢を VDEV と共有し、「ドイツ・ナショナリズム」の鉄道業における突出に反対していた。

これらを総じて、1870 年代初頭には、プロイセン王国を中心とする「ドイツ・ナショナリズム」の勃興に対して、VDEV のおかれた位置はなお距離のあるものだったといえる。

そしてこの VDEV の「国際性」へのプロイセン政府ならびにライヒ政府当局の反発も大きく、先述のように、ライヒないしプロイセンに一元化された鉄道行政を企図したマイバッハはこれに敵対するものとして VDEV をドイツ・ライヒから駆逐する意図を明白に持っていた²⁷⁾。

3 ヴィルヘルム時代初期のプロイセン・ドイツ政府当局ならびに VDEV の態度；「国際鉄道会議」欠席問題をめぐって

本節では、19 世紀末に実施された国際鉄道会議 (The International Railway Congress) と

VDEV の関係を観察する。ドイツ帝国の鉄道業は、この国際会議の創立大会となった 1885 年 8 月のベルギー大会にはオーストリア・ハンガリー、ブルガリア、デンマーク、エジプト、スペイン、フランス、ギリシア、英領インド、ルクセンブルク、メキシコ、オランダ、ロシア、ルーマニア、セルビア、スウェーデンとともに鉄道専門省庁（「特別の鉄道省庁（‘special railway Ministries’）」を持つ国として政府代表を送り、このほか企業を代表として送ったノルウェー、スイス、ベネズエラ、英国、合衆国、ブラジル、イタリア、ポルトガル、アルゼンチン、トルコとともに約 350 名の参加者の一角を占めていた²⁸⁾。しかしそれに続く 87 年ミラノ大会以来、1895 年ロンドン大会に至るまでドイツ帝国ならびにその代表としての VDEV は一貫して不参加であった²⁹⁾。ロンドン大会不参加の認可を求める、1894 年 10 月に出されたライヒ宰相（プロイセン首相）カプリヴィ（Leopold v. Caprivi）と公共事業大臣ティーレン（Karl v. Thielen）の連名での上奏文からは、プロイセン政府 / ライヒ政府の側から見たその経緯があきらかである。そこにみられる主張には、1880 年代後半から 90 年代における VDEV の「国際性」の後退とプロイセンないしライヒ政府主導による一元的な鉄道政策への包摂、さらにその理念上の原理であるドイツ・ナショナリズムへの包摂が顕著であるといえる。

1894 年 10 月、ライヒ宰相と公共事業大臣の連名で皇帝に対して次のように上奏がなされた。

（……）「いわゆる国際鉄道会議」はこれまで 1887 年にミラノで、1889 年に万国博覧会にあわせてパリで、1892 年にはペテルブルクで開かれているが、これらの会議に「ドイツ諸政府の代表ならびにドイツ国鉄あるいはドイツの大私鉄の代表」が出席したことはない。この会議はもともと 1885 年にプロイセンその他も代表を送ったベルギー

国鉄 50 周年記念式典においてブラジル代表が提案し、「永続的な国際学術会議（dauernden internationalen wissenschaftlichen Versammlung）」として企画された。ベルギー政府も積極的であって、ミラノが開会地にえられれば、「Congres international chemins de fer」として準備された。しかし「ドイツの鉄道は統計的作業の負担が大きき³⁰⁾、かつ会議参加のメリットも薄いため」これには不参加であった。1889 年パリ大会には「政治的理由」ならびにドイツ・ライヒが万国博覧会に不参加のため、不参加であった。なぜなら実際的（praktische）な成果が期待できないからである。「『先進的なドイツ鉄道職員がここで学べるものはなかっただろうから、代表を送らなくてよかった』とフランス代表が言ったと小官も聞いている」。VDEV はドイツのみならずオーストリア、ハンガリー、さらにルクセンブルク、オランダ、ベルギー、ロシア、ルーマニアなどにも広がっており、50 年の実績と実際的な成果をあげている。このため中欧の国際交通においては、ドイツ語が優位を占めている。これに対し「フランスの意図は、ドイツから国際鉄道交通における主導的地位を奪わんとする（die Führerrollen Angelegenheiten des internationalen Eisenbahnverkehrs aus den deutschen in französischen Hände übergeben）ところにある」。国際鉄道会議でもフランス語を公用語とするが、しかし、ドイツ語の優位は動かない。ドイツの（諸）鉄道管理局がこの会議から距離を置く限り、主要参加者の欠席という点で、VDEV が態度を変えるような決定は不可能である。パリおよびサンクト＝ペテルブルクでの会議は仏露両国の接近という政治的努力に遠からず関連しており、宴会においても仏露親交を祝おうとし、マナーに欠

けるところが甚だしかったと聞く。たとえばベルギー代表と英国代表が我が代表の派遣を懇請するとしても、こちらに態度をかえる所以がない。英国鉄道はドイツ鉄道と友誼を保ちたいようだが、「英国の鉄道は私鉄ゆえにそれにも問題が多く」、さらにロンドン大会に参加すると決めるとイタリアやロシアの立腹を買うおそれがある。また、もしも一旦この国際鉄道会議に参加すれば、必ず将来ベルリンで大会開催ということになるが、そのときは2, 30万マルクの費用がかかるであろう。斯様の理由でイギリスとベルギーによる招請を断ったので認可されたい。(以上大意。「」内は引用。)³¹⁾

国際鉄道会議ロンドン大会に先立つ1889年フランス・パリにおける第2回大会、92年のロシア・サンクト＝ペテルブルクにおける第3回大会にも不参加であった理由の第一に国際的な鉄道業における主導的な地位をめぐる競争があげられているが、これはあきらかにドイツ帝国と仏露両国との外交関係に関連するものであった。1892年ロシア大会運営において仏露の政治的癒着が露骨であったことは事実のようであり、当時の英タイムズ (Times) 紙報道は、「フランス人とフランス語圏の人びとが決定的に多数を占め、ドイツ人の姿は見えないようであった。後者は、仏露共感がまた発揮される手伝いを強要されかねない立場におかれる当惑を予知していたかのようなのである」とし、会議において仏露両国が賛辞をことごとく交換しあい、クロンシュタット見学行事において特にフランス国歌吹奏があるなど(当のロシアの新聞「新時代 (Novoe Vremya)」紙も報じるほど) 仏露親善の意図が露骨であって、他の参加国が軽視されたことを批判している³²⁾。プロイセン政府の主張するロンドン大会不参加の根拠はこの政治的理由が最大のものであり、将来の「ベルリン大会」での出費への危惧をこれに付け加えるも

の、本稿後段で確認するように合理的根拠がここには乏しい。

それでは「国際鉄道会議参加への『実際的な成果が期待できない』」というもう一つの根拠の主張は正当といえるであろうか。

VDEV 自体が国際鉄道会議ロンドン大会不参加をどのように認識していたかを、協会機関紙“Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn Verwaltungen (=旧『鉄道新聞』)”記事より確認すべきであろう。それらにはVDEVによる不参加の理由説明とドイツ帝国を除く全欧州とアメリカ合衆国ならびにオーストラリアの参加をみたロンドン大会前後の対応があきらかにされている。

VDEV 機関紙は、(少なくとも1889年パリ大会以来の) 国際鉄道会議に対しては批判的な論調を当初より張っていた。1889年パリ大会に対しては、「あまりに大規模」であるのが会議としては弊害多く、「ドイツ (語) による、VDEV の中欧国際鉄道交通・技術における優位かつ主導的地位を確信」するに至ったとし、国際鉄道会議は「目下は無価値、将来も影響力なく、その誇るべき名に恥じるであろう」と結んでいる³³⁾。

しかしロンドン大会に対してはVDEVも、当初(1894年5月ごろまで)は期待感を表明し、参加の意思を示している。英国は「鉄道業のゆりかご」であるとし、ロンドンでの開会には従来とは異なる意義があると当初は認識していたのである³⁴⁾。

また、国際鉄道会議の規模が大きすぎるという批判的な認識はVDEVにおいても必ずしも一定した強固なものではなく、1892年サンクト＝ペテルブルク大会については、VDEV 機関誌記事も「学術的意義と同様に参加者の数の多さでも興味深いものになると期待できる」と事前には論評していた³⁵⁾。

ロンドン大会不参加に関してVDEVは機関誌上において特に論評を加えていない。また、

協会の主要な構成メンバーであるオーストリアが政府として代表を送った点についても、事実を伝えるのみであった³⁶⁾。また、ロンドン大会は 47 개국政府・250 鉄道が参加表明する規模となったが、「大規模すぎる」との批判は行った形跡がない³⁷⁾。大会終了後は、その学術報告の摘要（「高速化」についての論稿など）を比較的大きく報じている。しかし同時に「会議の意義は参加や一般的委員会での決議にあるのではなく、発表された論文にある」とも強調している³⁸⁾。

総じて VDEV 機関紙の論調からは、プロイセン政府が断言する「ドイツ鉄道業の技術的優位ゆえに国際鉄道会議への参加自体が不要」という認識に VDEV が立っていたとは類推できない。

大規模国際会議への不参加を決定し正当化する以上、VDEV のかつての「国際性」強調はあきらかに退いているとはいえるが、協会内部に意見の不一致がみられる点には注目すべきである。すなわち、構成メンバーの一部は国レベルでは参加しており、また機関紙の編集に従事する広い意味での技術者的なメンバーにおいては、参加に肯定的な姿勢もみられた。たしかに VDEV にドイツ語圏鉄道業の技術的優位に対する確信や一種の「ドイツの傲慢」は皆無ではなかったが、国際会議で紹介発表される新技術摂取の必要自体は機関紙編集部には少なくとも認識されていたとみられる³⁹⁾。

ヴィルヘルム時代ドイツの複雑な対外関係（そこにはオーストリア帝国との不協和も含まれる）とドイツ・ライヒを軸とするドイツ・ナショナリズムの台頭を直接的に反映したという国際鉄道会議への不参加は、したがって、VDEV による自発的な決定ではなく、政府の意図への受動的対応であったと考えられる。90 年代以降には、VDEV の本来の「国際性」の根拠であったドイツ語圏鉄道の分邦主義に対立する帝国政府・プロイセン政府による鉄道政策の

一元化が進行した⁴⁰⁾。VDEV 首脳陣による不参加という選択は、こうした国内情勢に棹差したものでなかっただろうか。

4 VDEV50 周年記念行事へのプロイセン・ドイツ政府当局の態度

この類推を裏付けるのが、1896 年夏に予定されたベルリンでの VDEV50 周年記念総会実施に先立ち 1896 年 2 月 2 日付で出された、プロイセン公共事業大臣ティーレン（Karl von Thielen）による上奏である。これは来る VDEV の 50 周年祝典行事の援助として 10 万マルクを国庫より拠出するむね申請するものであった。（以下大意。「」内は引用）

「VDEV は本年 7 月末ないし 8 月はじめにベルリンで VDEV 定例かつ 50 周年記念の総会を開く。（VDEV の「1846 年」（ママ）設立以来の業績をこれ以下に挙げる。ドイツ・ライヒ、オーストリア＝ハンガリー君主国のほかオランダ 4 鉄道、ルクセンブルク、ベルギー 3 鉄道、ルーマニア王立鉄道、ロシア領ポーランド・ワルシャワ＝ヴィーン鉄道を包摂し、総 78,996 キロであるとの紹介の後、）VDEV は「多様な企業の経営を協同せしめ、公衆の利益をもたらし、万国の同様の多くの協会（Verein）の模範に」なった。技術的貢献としては諸規格の統一を、経済的貢献としては「第一に優れた鉄道統計の、第二にとりわけ見事な雑誌の出版によって、また、学術的貢献、発明、改良その他の価値を定まった期間繰り返し定めることで、きわめて有用であり、幾重にも開拓的であった」。……）「協会の活動への効果ある、引き続きめざましい認証には、ここにおいて政府が幾重にも責を負う。というのは協会の業務の指揮と協会代表は創立以来プロイセンの管理体の手中にある（in die Händen einer preussischen Verwaltung）からである。84 年以来当地

鉄道管理局 (Eisenbahndirektion) がこれら業務をとりしきっている。」したがって祝典に96・97年度国家予算より10万マルクを拠出されたい。「協会の経済的貢献以上に、来る記念日に祝祭を挙げるのが望ましいと思わせるのは、政治的諸理由である。」1894年10月17日上奏により陛下にはご承知の通り、VDEVは「いわゆる国際鉄道会議」に参加しないが、「その理由の一つは、それらの会議は仏露の指揮下、VDEVの努力に公然と敵対し、見るところどうやら協会の地位に徐々に取って代わろうとする望みを持っているらしい点にある」。こうした試みに対しては協会の年々の業績を顕彰することが特に望ましい。「協会は鉄道時代の初期から、ドイツの指導下での国際的な鉄道交通の実際的な振興を以て任務とし、その任務を半世紀の働きによって輝かしい成功裏に果たしたのである」⁴¹⁾。

以上のように、プロイセン政府はVDEVによる国際鉄道会議ロンドン大会への不参加の理由を端的に仏露との対抗という「政治的」なものに求めている。その上で、VDEVを政府が積極的に支援することが望ましいとするのである。ここには、ライヒないしプロイセン政府によってVDEVに代表される「ドイツ」鉄道業が完全に掌握されているという認識がうかがえる。また、VDEVの設立以来の発展経緯を、当時のプロイセン王国およびドイツ・ライヒ政府にとって好ましいドイツ・ナショナリズムに添うことで一貫していたと強引に読み換えてもいるのである。

これを踏まえ、1896年7月、ライヒ政府はVDEVの主要メンバーに対しそれぞれの業績・経歴に応じた叙勲を皇帝に申請した。それらはプロイセン「臣下」を中心に、バイエルン、ザクセンなどドイツ諸邦、ベルギー、オランダ在住者も対象にしたものであった。このうちプロ

イセンからの叙勲者8名は別表の通りの経歴であった。これらをさらにまとめると、以下のようになる。

- ・最高位の“正枢密上級政府顧問官”称号を得たのはVDEV理事会長(=ベルリン王立鉄道局長官)であったが、以下各種委員会メンバー、協会機関紙編集長、理事會事務長などが“一等顧問官”官等を得ている。

- ・受勲者は1825年から1847年の出生の男性で、当時50代が中心であった。

- ・私鉄・国鉄勤務、VDEV専従と個々の経歴は多様であるが、司法官試補出身者が少なくとも5名であり、また官庁勤務経験者は7名であった。

- ・全員が鉄道業においては事務職ないし法関係職であり、技術関連の職員の叙勲はなかった。

以上が国際鉄道会議不参加当時のVDEVの指導的メンバーであった。彼らを創立当初(1840年代後半)のVDEVメンバーと対比するときあきらかになるのは、1848年総会出席者名簿から判明する「プロイセン的エスタブリッシュメントに接近し、そのネットワークを用いる市民ビジネスマン」⁴²⁾の存在が後退していることであろう。いわばVDEV首脳部の“官吏化”が進んでいたといえる。このことは、政府の外交方針を忠実に体现するVDEVの行動に反映していたと考えることができるであろう。

IV. まとめと展望

以上により、プロイセン王国(ないしドイツ・ライヒ)政府の対外関係への意識が、ドイツ語圏鉄道業界団体の活動に大きく作用してきたことが確認できた。VDEVにとってその展開は、政府に対抗的でしたらあった19世紀中半の相対的自立から、プロイセン=ライヒ政府による活動の掌握に至るという側面をたしかに持った。

〈表〉 1890 年代における VDEV 関係者のプロイセンによる叙任・叙勲

年	VDEV 入職 入職時の職階等	受任・受勲	現職・職位 ～より (年)	居住地	キャリア			鉄道業への入職		その他の受勲
					出生	入職 年	職種等	年	職種等	
1	Kranold 事務局長 (Vorsitzenden d. Geschaefts fuchrenden Verwaltung)	WGOR	ベルリン王立鉄 道局長官 1893	Berlin	1838	1865	司法官試補	1867	「国鉄 (経営 任官)」 1884	プレスラウ王立 鉄道局長官 RAO 4. cl. 2. cl
		GRR	ベルリン王立鉄 道局秘密顧問官 1882	Berlin	1839	1867	司法官試補	1870	ベルリン・ハン ブルク鉄道会社 Magnus (Firmen F. Mart.解散に至る) 1873 ベルリン・アンハルト鉄 道補助職員 1879 同鉄道理事会メンパー 1880 同国有化にともない鉄道 ディレクター任官 1882 政府顧問官 1886 上総政府顧問官 1891 ベルリン王立鉄道局ディ レクター 1891 退官 (1894 年鉄道官吏法に より) 1895	私企業 (Firmen F. Mart. Magnus) RAO 4. cl. KO 3. cl.
3	Brecht 鉄道車両委員会 (Anschluss für Angelegenheiten der Wagenbenutzung)	GRR	鉄 道 デ イ レ ク トゥア 1878 リュエーベック・ ブーヘン鉄道理 事会理事長	Luebeck	1841	1870	司法官試補	1872	「国鉄 (経営 任官)」 1872	官庁試補 1876 鉄道理事会メンパー リュエーベック・ブーヘン 鉄道会社理事会メンパー (鉄道官吏退官後) EK, RAO
4	Schubart 各種委員会委員 (Mitglied verschiedener Ausschüsse)	ROA 3. cl	秘密会計顧問官 1896? プレスラウ・ デイスコント銀 行理事 (退官後)	Berlin	1845	1873	司法官試補	1873	「国鉄 (経営 任官)」 1874	会計官試補 (Rechnungs Assesor) RAO 4. cl 1882 会計顧問官 ? 複数の鉄道理事会メン パー 1894 ゼーハンドリリング秘密会 計顧問官 (国鉄退官後) 1871 司法官試補
5	Kruger VDEV 各種用務に従事	ROA 3. cl	鉄 道 デ イ レ ク トゥア 1895 東プロイセン南 部鉄道会社理事 長	Koenigs- berg	1846	1871?	司法官試補	(1894?)	東プロイセン南 部鉄道理事会法 務・経営担当	

6	Koch	Dr. juri.	VDEV 機関誌筆頭 編集人	ROA 3. cl	現職に同じ	1858-60 年にか けてドイツ鉄道 研究を出版	Berlin	1825	(1858- 1860)	マグデブル ク・ヘッセ ン官庁勤務	1861	現職に同じ	ニーダーシュ レージエン・マ ルク鉄道理事會 文官任用者 (Civil-Super- numerar bei der Direktion der Nieders- chlesisch-Mar- kisch Eisen- bahn)	1874	鉄道事務書記 (Eisenbahn-Betriebs Sekretær)
7	Schubert		VDEV 管理局長 (Sekretær des VDEV verwältungen)	ROA 3. cl			Berlin	1847			1868				
8	Iblitz		VDEV 事務長 (Bureau-Vorsitzender des VDEV)	ROA 3. cl			Berlin	?		リュエゲン ヴァルデ裁 判所代理 特別委員會 勤務 法律家事務 所勤務	1861	VDEV 事務局		1875	鉄道交通検査官 (Eisenbahn Verkehrs Kontrolleur)
								?			1879	VDEV 事務局長		1890	VDEV 事務局長

* WGOR : 正枢密上級政府顧問官 (Wirkl. Geheim. Regierungsrath)
GRR : 枢密政府顧問官 (Geheim. Regierungsrath)
RAO : 赤鷲勲章 (Roten Adler Orden)
EK : 鉄十字章 (Eisernes Kreuz)
KO : 十字勲章 (Kreuz Orden)
cl. : 等 (class)

source : Preuss. Kultur Besitz Geheimes Staatsarchiv Berlin-Dahlem
I. HA Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, juengere Periode Nr. 29497

国際的な集会への参加あるいは不参加の様態を視角とした本稿の観察からは、VDEV への政府の影響が、世紀転換期には結局のところこの団体のもつ「国際性」を制限するものとなったことがいえる。VDEV は 1870 年代のライヒ成立期に自他ともに強調していた国際的な業界団体としての性格をヴィルヘルム期には後退させており、プロイセン＝ライヒ政府の誘導する「ドイツ・ナショナリズム」への合流がみられた。

他方、本稿の観察からは、政府の意図する「ナショナリズム」自体の 19 世紀における不定性やその重心の移動というべきものも明白になった。プロイセン政府の緊張的な対外意識の対象は当初はドイツ連邦内の他領邦を含む狭い範囲のものであったが、ここからライヒ成立を経て、対「ドイツ」外諸国との競合関係がようやく前面に出、第一次世界大戦時の対決の構造に収束していった。しかしここにはなお統一された「ドイツ」内部（プロイセンと非プロイセン）や、ドイツ語圏において同盟的な外交関係に進むライヒとオーストリアとの微妙な関係をもはらまれていた。

世紀転換期をむかえる VDEV の性格について判断するには、一般的なドイツ市民の「臣下」メンタリティや、人的チャネルによる国家官僚制の浸透がもたらした影響をさらに観察する必要がある。しかし総じてここで、VDEV が政府による営業許認可を経た域内独占企業の集合体である業界団体であるという事実を想起すべきだといえよう。このことが監督官庁・政府の方針に対し受動的であり、国際関係（政府間関係）には所与の条件として対応した根拠の最たるものだとできる。そしてこのことは、業界団体としての全体的利益を犠牲にする可能性のある決定を導いたのである。すなわち、技術開発や生産性増大につながるはずの活動を一部で断念する決定を、政府の意図に応じて受け入れたのだが、これは VDEV の本来的意義を損なう結果をもたらした可能性がある。

もしも企業団体の意思を「産業」⁴³⁾ のそれと読み替えることが可能であれば、ここに、産業における「競争力」上昇からの逃避がみられるといえる。政府はたとえば専売化や国有化による独占といった形で当該産業を市場から遮断し、国際的な競争からの保護を図ることがしばしばある。世紀転換期、ドイツ鉄道業はライヒないしプロイセン王国による国有化の意図の影響を強く受けた。この時期における業界団体の行動もまた、そうした政府の意図に産業全体の意思として呼応した例に数えられよう。

注

- 1) M. E. ポーター (Porter, M. E., *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press, 1990 (土岐・中辻訳『国の競争優位』(上)(下), ダイヤモンド社, 1992)) による「国の競争優位」という概念の提示が現代における議論のフレームワークを示している。しかしこれに対する P. クルグマンの批判の影響もあってか、今日「競争力」やその源泉であるイノベーションについて取り扱った研究においては政府の役割はやや後景に退いている観がある。近年の研究成果として、湯澤・鈴木・橘川・佐々木編『国際競争力の経営史』有斐閣, 2009; 尾高・松島・連合総合生活開発研究所編『イノベーションの創出—ものづくりを支える人材と組織』有斐閣, 2011。なおグローバリゼーションにおける自国産業の競争力涵養に対する政府の影響・役割については、長岡貞夫「グローバリゼーションと政府の役割」青木・奥野・岡崎編著『市場の役割・国家の役割』東洋経済新報社, 1999 所収, 327-348 ページが理論的見取り図を提示している。
- 2) 鉄道業は国有化 (F. エンゲルスの批判にいう「ブルジョワ的国有化」) が最も早期に進行した産業部門のひとつであったため、鉄道業と国家・政府との関係に関する観察では国有化をめぐる問題が研究上の最大の論点であった。たとえばフランス鉄道国有化に関する廣田功「フランスにおける鉄道『国有化』の歴史的 성격について」岡田与好編『現代国家の歴史的源流』東京大学出版会, 1982, 229-225 ページ所収。
- 3) Kinzley, W. Dean, "Merging Lines: Organizing

- Japan's National Railroad, 1906-1914," *The Journal of Transport History*, 27 (2006)-2, pp 39-60; Nakamura, Naofumi, "Railway and Government in Meiji Japan: With a Focus on Nationalisation," ISS Discussion Paper Series, F-161 (2012).
- 4) Bogart, Dan "Nationalizations and the Development of Transport Systems: Cross-Country Evidence from Railroad Networks, 1860-1912," *Journal Economic History*, 69-1 (2009) : pp. 202-237.
- 5) たとえば Millward, Robert, "European Governments and the Infrastructure Industries, c. 1840-1910", *European Reviews of Economic History*, 8 (2004) : pp. 3-28.
- 6) Fremdling, Rainer, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-79: Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur*, Dortmund: Gesellschaft für Westfälische Wirtschaftsgeschichte, 1975 (1985(2)). 小笠原茂「ドイツにおける鉄道建設と重工業の発展」『立教経済学研究』34 (1981)-3: 221-250 ページ, -4: 225-241. 竹林栄治「ドイツにおける鉄道と経済発展: フレムトリックの見解を中心に(1)(2)」『広島経済大学 経済研究論集』17 (1994)-3: 45-64 ページ; 22 (1999)-2: 85-105 ページ. 山田徹雄『ドイツ資本主義と鉄道』日本経済評論社, 2001年. 鳩澤歩『ドイツ工業化における鉄道業』有斐閣, 2006年.
- 7) 山田徹雄「ドイツ資本主義と鉄道史研究」, 『鉄道史学』8 (1990); 71-79 ページ.
- 8) 山田前掲書「第6章 ビスマルクと鉄道: 4. 『ビスマルク的国有化』をめぐって」 pp. 191-190.
- 9) Chandler A. D., *The Visible Hand: the Managerial Revolution in American Business*, Cambridge/Mass: Belknap Press of Harvard University Press, 1979 (鳥羽欽一郎・小林袈裟治訳『経営者の時代』東洋経済新報社, 1979); Dunlavy, Colleen. A., "Railroads and the Transformation of Political Structures: The United States and Prussia in the Early 19th Century," in: Hütteroth, Wolf-Dieter, and Hopfinger, Hans (hrsg.) *Frühe Eisenbahnbauten als Pionierleistungen*, Neustadt a. d. Aisch: Verlag Degener & CO., 1993: 195-206; do. *Politics and Industrialization: Early Railroads in the United States and Prussia*, Princeton: Princeton University Press, 1994.
- 10) Kocka, Jürgen, "Eisenbahnverwaltung in der industriellen Revolution: Deutsch Amerikanische Vergleiche," in: Kellenbenz H. and Pohl H. (hrsg.), *Historia Socialis et Oeconomica. Festschrift für W. Zorn zum 65. Geburtstag*, VSWG, Beiheft 84 (1987), Wiesbaden/Stuttgart: F. Steiner Verlag Wiesbaden; S. 259-277 (加来祥男訳「産業革命期における鉄道業の管理—ドイツとアメリカの比較」, 『工業化・組織化・官僚制』加来祥男編訳, 名古屋大学出版会, 1992年所収, 135-163 ページ); Ziegler, Dieter, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*, Stuttgart: Franz Steiner, 1995; Then, Volker, *Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution. Ein preußisch/deutsch - englischer Vergleich*, Göttingen, 1997; Brophy, James M., *Capitalism, Politics, and Railroads in Prussia, 1830-1870*, Columbus: Ohio State University Press, 1998; Mitchell, Allan, *The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry 1815-1914*, New York/Oxford: Berghahn Books, 2000.
- 11) Fremdling, R., and Knieps, G. "Competition, Regulation and Nationalization: The Prussian Railway System in the Nineteenth Century", *Scandinavian Economic History & Economic and History XLI* (1993)-2: pp. 129-154 は反事実仮想的な問題設定によって国家による政策統制の経済的効果を推計した。鳩澤前掲書は鉄道業発達に代表される地域経済の発達のなかから国民経済が内生する経路を探る必要を論じた。同「19世紀ドイツ・プロイセンにおける鉄道技術者の挫折—ベルリン・フランクフルト鉄道建設における C. F. ツィムペル」『企業家研究』8 (2011) 1-20 ページは、政府による技術規格化の進展がもたらした負の影響の可能性を探った。ライヒによる鉄道国有化に関しては, Ayumu Banzawa, "What caused the failure of nationalisation of the railway system in Germany? : Malfunction of the German Imperial Railway Office (*Reichseisenbahnamt*) in the 1870s and 1880s," *Discussion Papers In Economics And Business Graduate School of Economics and Osaka School of International Public Policy (OSIPP)*, Osaka University, pp. 12-18, 2012. また, ドイツ語圏ハプスブルク帝国に関する貴重な実証研究として, 佐々木洋子「鉄道政策と地域—ハプスブルク帝国・ルドルフ皇太子鉄道の建設

- と沿線地域—」伊藤定良・平田雅博編著『近代ヨーロッパを読み解く—帝国・国民国家・地域』ミネルヴァ書房 2008 年所収, 63-97 ページがある。
- 12) VDEV みずからがその歴史を整理したものとしては, 1921 年に VDEV の Generalsekretät 名義で執筆された Neither, A., “Aus der Tätigkeit des Vereins: Sein Werden und Wirken”, in v. Ritter in Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (hrsg.), *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen; Zur Hauptversammlung Anlässlich des 75. Vereins Jahre*, Julius Springer/Berlin, 1921: S. 4-10 がある。
- 13) 鳩澤前掲書, 123-137 ページ。
- 14) Jungnickel, Friedrich, *Staatsminister Albert von Maybach: Ein Beitrag zur Geschichte des Preussischen und deutschen Eisenbahnwesens*, Stuttgart/Berlin, 1910: S. 28-64; Mitchell, op. cit., pp. 126-128, 138-139.
- 15) 1873 年にはドイツ・ライヒ当局による鉄道統計関連資料提出要請を拒絶するさいの根拠として, ドイツへの「依怙最良」との疑いを避けねばならないという VDEV の「国際組織」としての性格が自ら表明され, 結果的にドイツ・ナショナリズムにもとづく鉄道政策への対抗という形になった。Mitchell, *ibid.*, p. 123.
- 16) Preuss. Kultur Besitz Geheimes Staatsarchiv Berlin-Dahlem (GStA), I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 5-6 (von v. der Heydt an Friedrich-Wilhelm IV, Berlin den 11. June 1853).
- 17) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 7.
- 18) たとえば 1850 年代初頭には, VDEV の傘下団体ドイツ鉄道技術者協会の母体となった第 1 回鉄道技術者会合においては席上, 規格統一をめぐる議論の対立があったが, 翌日一部重要事項について先決のための委員会を設置することや, 出席者である技術者個人の意見表明は個々の鉄道会社の代表者という立場に拘束されないことが急遽席上提案され, これにより意見の収拾が図られている。総会ないし委員会以外の場での非公式の席上での協議の存在が類推される。鳩澤前掲書, 144-148 ページ。
- 19) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 13 (von Itzenplitz an Wilhelm I, Berlin den 30 August 1867); S. 14 (von Wilhelm I an Itzenplitz, Schloss Babelsberg den 2. September 1867).
- 20) Klee, Wolfgang, *Preußische Eisenbahngeschichte*, Stuttgart/Köln/Berlin/Mainz: W. Kohlhammer, 1982: S. 132-134; Historische Kommission zu Berlin, *Eisenbahnen in Preußen 1838-1920, Entwicklungs des Streckennetzes (Erläuterungstext bearbeitet von Stahr, Gerhard)*, Berlin: Kiepert, 1995: S. 145.
- 21) Ziegler, op. cit., S. 540.
- 22) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 15-16 (von Itzenplitz und Camphausen an Wilhelm I, Carlsbad und Berlin, den 22. Mai 1871); S. 18 (von Wilhelm I an Itzenplitz und Camphausen, Berlin, den 27. Mai 1871).
- 23) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 19-20 (von Itzenplitz an Wilhelm I, Coblenz, den 1. August 1871).
- 24) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 22 (von v. Wilmorski (Geheimes Cabinets-Rath) an Itzenplitz, Coblenz, den 3. August 1871).
- 25) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 24 (von Weishaupt (Ministerial Direktor) an v. Wilmorski (Berlin, den 6. August 1871)).
- 26) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 25 (上による親書文案を “Wilhelm, Hamburg, d. J. 9ten August 1871/An den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen” として). なおテオドル・ヴァイスハウプト (1817-1899 年) はマゲデブルクに建築官吏の子として生まれ, ギムナジウムを了えて 1835 年測量官資格を取得後, 翌 1836 年から 1839 年までベルリン建築アカデミーで学び, 1840 年代からチューリッゲン鉄道, 東部鉄道などに勤務し, この間に技術者国家資格を取得しているベテランの鉄道技術者であった。50 年代後半からはプロイセン商務省本庁の技術官僚を務め, 特に普仏戦争時には軍事鉄道輸送による動員・復員を指揮したことで知られる。この後 1870 年代末には建設局長 (Chef der Bauabteilung) となっている。50 年代より自らの実務経験や学理的研究を専門誌 “Zeitschrift für Bauwesen” に多数発表。また鉄道研究協会 (Verein für Eisenbahnkunde) などの専門家団体の運営にも貢献した。 (“Ober-Bau- und Ministerialdirector a. D. Theodor

- Weishaupt", in *Centralblatt der Bauverwaltung* XIX (1899), Nr. 28, S. 165-166。
- 27) Mitchell, op. cit., pp. 128, 138-139.
- 28) "The International Railway Congress", *The Times*, Aug. 08.1885; pg. 5; Issue 31520; col. F.
- 29) ドイツ帝国は1905年米国会には皇帝使節を派遣している。"The International Railway Congress," *The Times*, May 05.1905; pg. 5; Issue 37769; col. E.
- 30) 70年代後半から80年代初頭かけ、帝国鉄道局(Reichseisenbahnamt)、プロイセン国鉄、帝国統計庁、VDEVなどを軸に全ドイツ的な鉄道業統計と鉄道物流統計の作成が企画され、当初計画からは遅れをきたしながらも発行が進められたことを指すか。See Banzawa, op. cit.
- 31) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 29-37 (von Caprivi und Thielen zu Wilhelm II), Berlin, Oktober 1894; S. 38 (Von Wilhelm II an Caprivi und Thielen, Potsdam, 3. November 1894).
- 32) "The International Railway Congress", *The Times*, Aug. 23.1892; pg. 3; Issue 33724; col. B.
- 33) "Der Dritte international Eisenbahnkongress in Paris", in *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn Verwaltungen*(ZVDEV), 29 (1889), S. 718-719.
- 34) "Die nächsten Tagung des internationalen Eisenbahnkongress", in *ZVDEV*, 34 (1894), S. 331-332.
- 35) "Der international Eisenbahnkongress zu St. Petersburg", in *ZVDEV*, 32 (1892), S. 440-442.
- 36) "Die Vertreter der Oesterreichischen Regierung und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen beim V. Internationalen Eisenbahnkongress", in *ZVDEV*, 35 (1895), S. 373.
- 37) "Der international Eisenbahn Kongress", in *ZVDEV*, 35 (1895), S. 484-485; "Vom internationalen Eisenbahnkongress", in *ZVDEV*, 35 (1895), S. 503-504.
- 38) A. B., "Die Schnellzugsfrage auf dem Eisenbahnkongress in London" in *ZVDEV*, 35 (1895), S. 889-891, 899-902.
- 39) 当該時期、1894年7月6・7日にパリで開かれた「欧州時刻表会議(Conférence Européenne des Horaires des Trains)」には全142出席者中最大の50名がドイツ・ライヒからであった。VDEV機関誌におけるその紹介記事では、ホストにあたるフランス側による総会オープニングスピーチがフランス語で行われたことが特記されたものの、会議に関しては好意的な評価がなされている。"Die Europäische Fahrplankonferenz in Paris", in *ZVDEV*, 34 (1894), S. 547-549.
- 40) Mitchell, op. cit., pp. 129, 250.
- 41) GStA, I. HA, Rep. 89 Geh. Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29497, S. 39-43 (von Thielen an Wilhelm II, Berlin, den 2. Februar 1896).
- 42) Brophy, op. cit., p. 70; 鳩澤前掲書, 130ページ。
- 43) 黒澤隆文「産業固有の時間と空間—産業史の方法・概念・課題と国際比較研究の可能性—」経済論叢(京都大学)第185巻(2011年)第3号1-20ページ。

＊

本稿は、数量経済史研究会(QEH)における報告(2009年9月3日)「プロイセン鉄道技術導入における制度の問題」の一部、ならびに企業家研究フォーラム2012年度夏季大会自由論題報告「国際関係のなかの19世紀ドイツ鉄道企業団体」(2012年7月8日)の内容をもとに修正加筆したものである。両席上コメントをいただいた諸氏に感謝する。また、本稿の作成にあたっては、科学研究費補助金基盤A(代表・黒澤隆文)「地域の競争優位——国際比較産業史の中のヨーロッパと東アジア」(A23243055a)ならびに同基盤C(24-27)「ドイツ語圏を中心とするヨーロッパ広域経済圏の形成に関する歴史的研究」(T245303990)の援助を受けた。