

フェルディナント皇帝北鉄道 —19世紀オーストリアにおける最初の蒸気機関車鉄道—

佐々木洋子

(受付：2010年4月30日，受理：2010年5月21日)

Die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn. Die erste Dampfeisenbahn im 19. Jahrhundert in Österreich.

Yoko Sasaki

1. はじめに

フェルディナント皇帝北鉄道(以下、北鉄道)は、オーストリアで最初の、蒸気機関車を導入した鉄道である。蒸気機関車の導入は、同国の交通史上、画期的なできごとであるにとどまらない。ハプスブルク帝国有数の炭坑地帯、かつ工業地帯であるベーメン、メーレンを首都ウィーンと結ぶこの鉄道は、同国の経済発展に不可欠な要因ともなった¹⁾。加えて、その経営によって最も多くの利益を上げていた私有鉄道でもある。

フェルディナント北鉄道については、トゥシエルとセーケイの著作に最も詳細に論じられている²⁾。その他、排他的営業特権の許可を受けた、二重王国のそれぞれの鉄道について分析した、ハイナースドルフの著作でも、北鉄道にその一章が割かれている³⁾。そのほかには、日本語文献を含め、北鉄道について体系的に論じられたものはない。

王国の鉄道政策は、19世紀半ばに国有鉄道の時代を迎えるが、北鉄道はその時期も私鉄として営業を続ける。それにもかかわらず、20世紀初頭にはなぜ、国有化されたのか。北鉄道の分析を通じて、ハプスブルク帝国の鉄道政策の特徴を明らかにしたい。

2. 馬車鉄道から、フェルディナント皇帝北鉄道の建設まで

1807年、ベーメンに水利技術会社が設立された。その目的は、すでに14世紀から繰り返し計画されてきた、ドーナウとモルダウを結ぶ運河を建設することであった。社長に就任したのは、ブラハの総合技術学校の校長にして教授だった、フランツ・ヨーゼフ・ガーストナーである。しかし測量の結果、この運河を実現するためには無数の排水溝が必要であることがわかり、建設費用がかかり過ぎる、という結論が出された。そこで浮上したのが、運河を掘る代わりに馬車鉄道を建設するという案である⁴⁾。だが、オーストリアは折しもナポレオン戦争の最中であり、鉄道建設の余裕はなかった。ガーストナーの計画はウィーン会議の後、その息子に委ねられる。

息子フランツ・アントン・ガーストナーは、1823年、ブドヴァイスーマウトハウゼン間の鉄道建設の許可を、政府に申請した。その間、新たな交通機関である鉄道についての宣伝ビラを作るなど、沿線住民への啓蒙活動にもつとめ、また、プラーターで馬をつないでテスト走行を披露した。翌年、建設許可が下りると、スポンサーをつくり、オーストリア最初の鉄道会社、それも最初の、排他的営業特権つき鉄道会社を設立する⁵⁾。この「特権＝

帯広畜産大学人間科学研究部門 〒080-8555 帯広市稲田町西2-11

Department of Human Sciences, Obihiro University of Agriculture and Veterinary Medicine, Obihiro, Hokkaido, 080-8555, Japan

排他的営業特権 Privileg]はもともと、上級権力によって、貴族や都市に認められた開市権や通行税徴収権、また免税特権などを意味した。しかし17、18世紀から、産業振興のため、工場などの排他的営業特権が含まれるようになる。最初の鉄道会社が、この伝統的な特権によってその営業を許可されたことが先例となり、後に次々と設立される鉄道会社も、その多くが特権を申請することとなる。後述するように、この特権は、競争の時代を迎える北鉄道の、国有化の問題とも深く関わることになる。

1826年から27年の冬は、例年になく大雪となり、鉄道建設は一時中断せざるを得なくなった。この間ガーストナーはイギリスへ渡り、蒸気機関車の技術について学んでいた。彼は、当初の予定どおりの馬車鉄道ではなく、蒸気機関車の導入を密かに計画していたのである。だがこの計画には予算が不足していた。蒸気機関車鉄道に切り替わることで、計画全体が失敗に終わることを危ぶんだ出資者たちは、イシュルで休暇を取っていたガーストナーに電報を送り、彼を突然解雇する。リンツ―ブトヴァイス間131kmの馬車鉄道を完成させたのは、ガーストナーの計画に反対していた技術者、マティアス・シェーネラーだった⁹⁾。

この馬車鉄道の開通が刺激となり、いくつかのオーストリア鉄道網構想が生まれた。1830年に発表されたリープル案も、そのひとつである。フランツ・クサーファ・リープルは、鉄道網についての覚え書きを著し、ロシア国境からトリエステまでを結ぶ、壮大な鉄道網の建設計画を明らかにした。彼は、オストラウ盆地の石炭やガリツィアの塩をウィーンへ輸送する鉄道が、国内の商業を発展させ、王国の人々の生活を豊かにする、と考えたのである⁷⁾。リープルの考えの中で、鉄道は、王国全体の進歩、王国全体の発展と直結していた。その点で、鉄道は、王国の統合や地域の同化の役割を担うものだったとも言えよう。

当時、ウィーン―ブリュン(ブルーノ)間は馬車で2、3日の旅程を必要としていて、多くの人々には、リープルの計画が実現できるとは考えられなかった⁸⁾。それでも、ブドヴァイス線に投資していたザロモン・ロートシルト

をはじめとして、ウィーンの財界ではこの計画に興味を示す者も現れた。少なくともイギリスの鉄道はすでに順調に利益を上げており、鉄道を有利な投資の対象と考えることも不可能ではなかった。ロートシルトがリープルをイギリスへ派遣し、そこでリープルは、マンチェスター―リバプールの蒸気機関車鉄道を目の当たりにする。そして彼もまたガーストナーと同様に、オーストリアへの蒸気機関車鉄道の導入を検討し始めた。

だが当時の人々が抱いた、蒸気機関車に対する疑念や恐れは、リープルの想像を越えていたようである。馬車輸送に関わる職種、例えば車輪や鞍の製造者、鍛冶屋、さらに宿屋などは、鉄道を、旧来の利益を損なうものとして敵視した。ニーダーエスターライヒ、ハンガリーなどの大土地所有者も、鉄道によって、ガリツィアの安価な農産物が、ウィーンの世界市場へ輸送されることを恐れた。さらに農民は、鉄道沿線では乳牛がミルクを出さなくなる、と考え、警察に至っては、犯罪者が容易に逃走することになる、として警戒した。トゥシエル/セーケイによれば、これらは文化闘争の様相を呈した⁹⁾。

さらに、経済発展の可能性を考えるならば、大都市を結ぶ路線が選ばれるべきなのだが、当時の少なからぬ都市住民は、鉄道の意義を十分に理解しておらず、必ずしも通過に同意しなかったのである。そもそも政府当局も相変わらず、ナポレオン戦争で疲弊した財政を抱え、鉄道建設に投資する余裕などなかった。さらに大きな阻害の要因となったのは、よく知られたフランツ帝の保守主義である¹⁰⁾。こうして、1830年にロートシルトが提出した鉄道建設の許可申請は、あえなく却下された。

それでも、測量や営業の計画など、建設への作業は進められた。議論の中心は次第に、鉄道を建設するかどうかではなく、蒸気機関車を導入するか否かに移ってゆく。リープルらは情報収集のため、外国へも足を運んだ。また、馬車鉄道の経験をふまえて、再びプラターで蒸気機関車のデモンストレーションを行い、物見高いウィーン市民の話題となった¹¹⁾。

1835年には、バイエルン王国でもニュルンベルク―フルト間に蒸気機関車鉄道が開通し、ベルギーでもまた同

年に蒸気機関車が導入された。そしてこの年は、オーストリアの鉄道の運命を決する年でもあった。近代化に強固に反対し続けたフランツ帝が死去したのである。次代の皇帝は、精神に障害があったとされるフェルディナントで、実際の決定はハプスブルク家のヨハン大公と、フランツ・コロヴァート、クレメンス・メッテルニヒらに委ねられた。35年4月、ロートシルトは再び鉄道建設の許可を申請した。すると彼自身も驚いたことに、その年の11月には建設が許可された。メッテルニヒは、保守主義の政治家として知られているのだが、技術の進歩に対してはかなり寛容であり、むしろ積極的にその意義を認めていたようである。また、メッテルニヒとコロヴァートがしばしば対立したことは、後に帝国議会議長となったカール・キューベックが日記に書き残している¹²⁾。だが、こと鉄道建設については、両者の意見が一致したと見られる。

1836年2月22日、ビーダーマン銀行頭取、同行の財務担当者、同じく銀行家バルンハルト・エスケレスがロートシルト家に集合した。ここで北鉄道会社の暫定執行委員会が結成されたのである。27日には、株主募集の公告が新聞に掲載された。鉄道建設には1,150万グルデンが見込まれていたが、早くも1,200万グルデンが集まり、出足は好調であった¹³⁾。最終的に、12,000株が発行され、1/3を投資家が、2/3を設立者たちが投資した。皇帝の名を冠した、「フェルディナント皇帝北鉄道会社」設立の準備は整った。36年4月25日に第一回株主総会、5月21日に第二回株主総会が開かれた。だがそれでもなお、鉄道建設に対する反対の声があがり、10月には臨時総会を開かざるを得なくなった。ここで幹部のひとりヨーハン・ガイミュラーが敢然と立ち上がり、株主たちに対して、投資をやめるのなら利子も含めて全額返金される、だが自由意思による同意を期待しているし、オーストリアの資本が得られなければ、外国資本を集めても、北鉄道は建設される、と演説した。この演説が株主たちの「愛国的な涙腺を刺激し」、事態は収拾されたのである¹⁴⁾。

3. 北鉄道の開通

建設の起点には、ウィーン郊外のフロリズドルフが選ばれた。ここは現在、プラーターシュテルン駅として、あたかも星の光跡のように国内各地へ線路を延ばす、近郊列車の発着駅となっている。だが当時は、市内から見てドーナウ川の対岸にあり、ここまでは馬車で移動することになっていた。というのも、しばしば洪水を引き起こしたドーナウの河岸整備がずっと続いていて、鉄道のために兩岸の橋脚を定めることができなかつたからである¹⁵⁾。

1837年4月7日、工事が開始された。まずはフロリズドルフからゲンゼンスドルフを通り、ヴァグラムまでの13.5kmの開通が目標となった。工事責任者となったヘマネギルト・フランチェスコニは、それまで道路建設を手がけていて、業者の競争入札や区間ごとの割り振りなど、手際よく段取りをつけたようである¹⁶⁾。この区間には、のべ1万から1万4千人が投入され、沿線の村落は労働者であふれかえった。寒村ヴァグラムも1,500人を受け入れ、また大量の土砂や砂利が次々と一頭建ての馬車で運び込まれて、村の様子は一変した¹⁷⁾。施工者にとっても労働者にとっても、また沿線住民にとっても、何もかもが初めての経験だったのである。

7ヶ月の建設工事を経て、フロリズドルフーヴァグラムが開通した。1837年11月13日と14日には、蒸気機関車の試験走行が行われることとなった。民衆の騒ぎを恐れ、会社幹部会はこれを秘密裏に進めようとしたのだが、噂はまたたく間に広まったようである。当日は、蒸気機関車を一目みようと思物客がつめかけた。試験走行は成功し、23日には特権の条件を満たすため、官僚らを招いて、公式の試験走行となった¹⁸⁾。午前10時、観客の歓声と喝采の中、列車はフロリズドルフを出発した。時速30km、ヴァグラムまで26分間の走行だった。さらに、多くの貴賓客を乗せるため、12時、14時にも走行を行った¹⁹⁾。

この後しばらく、北鉄道は人々の鉄道への関心を高めるため、無料で観光走行を行った。正式な営業開始は、38年1月のことである。最初の料金は1等が50クロイツ

アールで、これは当時卯50個分の値段だったという²⁰⁾。営業開始にあたり、鉄道会社は乗車規則を定めた。例えば、1等は禁煙、2、3等は他の乗客に文句がなければ喫煙は可。車両を汚したり傷つけたりしてはいけない。また乗客は、前もって市内のスタンドで乗車日時の乗車券を購入しておくのだが、それでも発車25分前には駅に着き、最初の鐘で乗車、着席し、第2の鐘で乗車券を提示し、第3の鐘で出発、といった具合であった²¹⁾。民衆に、乗車マナーや発車時刻というものを認識させるため、鉄道会社も苦心したようである。

39年7月7日には、ウィーン―ブリュン間が開通し、両都市は4時間で結ばれるようになった。この頃には、料金によって座席が1等から4等に分けられていた。ブリュンまで1等は6グルデン。座席は布張りでクッションが備えられており、窓にはガラスが入っていた。3人掛けの座席が向かい合わせで6人のコンパートメントが、1両に3つである。2等は4グルデンで、革張りの座席、窓は革製の風よけがかけられていた。4人掛け8人のコンパートメントが3つの広さとなる。3等になると、料金は3グルデンだが、木製ベンチに窓おおいはなし。8人のコンパートメントが4つだから、快適さはかなり差がつけられている。4等は2グルデンで、椅子はない。それどころか屋根もなく、さすがに50年代には廃止された²²⁾。移動の手段の私有の有無が、社会的階層を示していた当時、鉄道の開通もまた、その格差を如実に反映した、とすることができるだろう²³⁾。

ガリツィアとの接続には、政府との交渉に手間取ったものの、1856年3月1日、ついにアウシュヴィッツ(オシフィエンツィム)まで鉄道は完成した。ここからクラクフ(クラカウ)までは、すでにシュターツバーンによって鉄道が敷設されていたのだが、財政難からこの路線を北鉄道会社に売却することが決まり、これで同社によるウィーン―クラクフの営業が開始される。後にはプロイセン接続線、ロシア接続線も手に入れ、北鉄道はリープルの夢を実現させたのである²⁴⁾。

4. 私有化政策の波紋

オーストリアの鉄道政策は、私有と国有の間で揺れ動く。北鉄道がブリュンに向けて建設されている最中、1838年には、鉄道許可法が制定された。王国最初の鉄道に関する法律である。これはしかし、鉄道建設に直接の影響を与えるものではなく、公益に反しない限り、鉄道会社に路線の決定を委ねるものだった。続いて41年には、さすがに鉄道の重要性が勘案され、国策としての重要路線を計画するための法規が定められたが、これもまた、鉄道の私有制を基本としていた²⁵⁾。

ところが42年以降、国家の投資による鉄道建設が始まる。この時計画された、オルミュッツ(オルモウツ)―ブラハ、またブリュンからベーメン方面への鉄道は、北鉄道との接続にも関わる重要な路線である。さらに、初めは私鉄として建設が始まった南鉄道の一部も、国家が建設を引き受けた。バヒンガーの分析によれば、オーストリアの鉄道建設はヨーロッパの他国と比較しても遅れており、さらに私企業による短期投資で、建設された鉄道もすぐに経営が行き詰まったため、国家のイニシアティブで鉄道網を拡充する必要に迫られた、ということである²⁶⁾。

さらに景気の悪化により株価は暴落し、私有鉄道の経営自体が成り立たなくなった。そこで1850年代には、多くの鉄道の経営の肩代わりと国有化が進められたのである。オーストリアの鉄道政策は、ここで国有化に転換してゆくように見えた。ただしこの時期も、北鉄道は私鉄として経営を維持し、建設を続けた。

国有化政策は、1854年の9月14日に制定された鉄道許可法によって、再び私有化へ大きく方向転換することになる。厳しい財政難に陥った政府は、財源確保のため、国有鉄道を売却せざるを得なくなったからである。この鉄道許可法の特徴は、私有化した鉄道に対し、国家による利益保証が与えられる点だった。私有鉄道に対し、国庫から一定の利益を保証することで、少なくとも鉄道会社の経営が破綻する危機を回避できることになる。その結果、民間の資本投下が活発になることで、一層の鉄道網の拡充が期待された。そしてこの政策をさらに決定的

にしたのは、同年10月19日法である。この法により、それまでで最長の敷設距離を持つ、シュターツバーンを民営化することが決められた²⁷⁾。ここでシュターツバーンは、フランス資本のクレディ・モビリエの銀行グループに売却されたのだが、このことが、北鉄道との路線相互乗り入れと排他的特権をめぐる長い論争の発端となる。この論争について、同時代の匿名のパンフレットが、詳細な経過を伝えている。以下は、そのパンフレットに依拠するものである²⁸⁾。

シュターツバーンの売却は、1855年の元旦に、秘密裏に進められ、契約の内容も一切公表されなかった。この点がすでに、マスコミによる批判の対象となる。クレディ・モビリエ側に売却されたのは、それぞれ、ブリュンとマルシェッグで北鉄道に接続する路線である。つまり売却部分は、北鉄道に乗り入れることによるのみ、鉄道網として機能する。そこで政府は、売却の条件として、クレディ・モビリエ側に、ブリュン-マルシェッグ接続線の建設を許可した。これが明らかに、北鉄道の排他的特権に抵触するものだったのである²⁹⁾。

1836年の北鉄道と政府の契約では、北鉄道に50年間の排他的特権が許可され、競合線の建設は違法とされた。これに抵触した場合、罰金が徴収され、その半額が沿線の救貧基金に、半額が同社に支払われる、という条項が明記されている。従って政府は、明らかにこの特権と矛盾することを承知の上で、55年の売却契約を結んだということである³⁰⁾。

売却直後のシュターツバーンはまず、有償で北鉄道に乗り入れた。しかしその料金や貨物の積み替え、乗客の乗り換えなどに関して、様々な問題が起きる。

57年には両社の話し合いも持たれたが、これは決裂した。次にシュターツバーンが提唱したのは、北鉄道をシュターツバーンが有償で併合するか、もしくは独自にマルシェッグ-セゲディン接続線を建設するという案だった³¹⁾。この案が計画された1860年頃から両社の争いが激化すると共に、議論は世論を巻き込んでゆく。

1861年には財務省の仲介で、再び両社の話し合いが行われたのだが、ここで注目したいのは、北鉄道が、皇帝

の署名入り特許状を持ち出した、という点である³²⁾。もちろん自らの合法性を主張するために持ち出されたのだが、この特権は実に中世にさかのぼり、もともと自治都市などに与えられた、歴史的な特権であった。その正当性は、皇帝の権威に拠るものである。当時もっとも進歩的な技術を導入し、王国の近代化を担う鉄道が、旧来の特権を最も有力な論拠として議論に臨んだ、ということになる³³⁾。これに対するシュターツバーンの側は、セゲディン接続線は北鉄道と競合する目的ではなく、分断部分を補完するために建設されるのだから、特権には抵触しない、という、極めて現実的な主張で対抗した。この話し合いもまた、両社の主張が平行線のまま終わった。

シュターツバーン側の議論にも、あるいは他のシュターツバーン支持の意見にも、直截に皇帝の権威を否定する論調は全く見られない。しかし、旧来の特権に対し、最も有力な論拠となるのは恐らく、資本家の私的所有の権利というものであろう。同じくこのパンフレットが紹介する「新聞の記事」によれば、北鉄道による独占や、恣意的な料金設定よりも問題になるのは、私的所有の権利の保証であり、「資本が自由に投下され、それが決して脅かされないこと」が重要なのであった³⁴⁾。つまり、19世紀半ばのオーストリアにはすでに、自由競争を積極的に肯定する資本主義の論理が、新たな価値基準として登場していて、北鉄道の特権や、それを根拠とする経営の独占に対抗したのである。そしてこの冗長な論争は、まさにその対抗関係が顕在化したものと考えてよいのではないか。61年の話し合いが決裂した後、両社はそれぞれ新たな路線の建設を申請し、共に却下される。シュターツバーンは65年まで、北鉄道に対する買収・併合案と共に、次々と別ルートの新設案を提出し続けた。

この論争では、沿線住民や貨物輸送など、鉄道の利用者の利害はほとんど無視されていた、あるいは、議論の論拠として利用されていただけだった、と言ってよい。匿名パンフレットはまた、これら住民の請願書についても触れている。その記述によれば、例えばブリュンの商工会議所は、ロシツの炭坑からグロースエンツェンスドルフへの接続線を提案した。これは暗に、シュターツ

バーンが提出する、北鉄道との競合線に対する批判をも意味していた。オルミュッツの商工会議所もまた、シュターツバーンによる競合線は、メーレン地域の利益にならないとし、別の路線を主張した³⁵⁾。このパンフレットの著者は、こうした地元商工会議所の意見を紹介することによって、シュターツバーンを批判したのである。

1865年には、長らく懸案であったオーストリア新憲法制定の議論が紛糾し、議会は解散する。そして66年に招集された新議会は、北鉄道のシュトッカーアウト線敷設の要求に対しても、シュターツバーンのマルシェグーウィーン線と、シュタットラウブリュン線の要求に対しても、同じく許可を与え、ここで事実上、両社の争いに決着がついた³⁶⁾。トゥシエル/セーケイによれば、この条件は、北鉄道にはあまり利益の上がらないピルゼン(ブルゼニ)ープラハ線の建設をも義務としたし、シュターツバーンの新路線も大した利益を上げるには至らなかった³⁷⁾。

トゥシエルらは、10年にわたったこの論争は、北鉄道の出資者であり、オーストリアの国債を握っているロートシルトと、シュターツバーンを買収したクレディ・モビリエ銀行のペレーラ兄弟との対決である、と評価している³⁸⁾。この対立からは、旧来の特権と新たな資本の論理との対決、という側面を見て取ることが可能であろう。鉄道建設・営業という新たな時代の技術はひとまず、自由競争を拒否したのである。

むすび

北鉄道は、その略称 KFNB が、最下級労働者の惨めな「肉なしパンだけ kein Fleisch nur Brot」生活を指している、と揶揄されることもあった³⁹⁾。だがおおよそ世紀転換期まで、同社は良好な営業成績を上げていた。1898年の統計でも、北鉄道は西半部私有鉄道14社の中で、総収入では南鉄道に次いで第2位、営業キロ当たり収入では第5位の地位を保っている⁴⁰⁾。とは言え、北鉄道国有化の議論は、66年で終結した訳ではなかった。例えば88年の議会では、ドイツ民族主義政党が、北鉄道による特定企業

への料金割引について、激しいアジテーションの嵐を巻き起こした。北鉄道は、グットマン社に対し、メーレン、シュレーゼンの石炭の輸送を割り引きし、南鉄道へ接続輸送している。そのため、シュタイヤーマルクとクラインの石炭は、厳しい競争にさらされることになった、という議論である。これに対し1月には商相が、この契約は85年の法規による合法的なものだ、と答弁している。ところが2月10日には、これは個人による恣意的な契約であって、グットマンとロートシルトが、シュタイヤーマルクのアルピーネン石炭会社と、この地域の労働者を犠牲にしたものだ、と、再び反論された。この議論にキリスト教社会党が参入し、議場は「ユダヤ人石炭成金とその仲間」に対する攻撃の嵐となった⁴¹⁾。世紀転換期を迎えつつあるオーストリアでは、大資本・ユダヤ人を「敵」とし、労働者大衆を取り込む政治手法が広まっていた。北鉄道は、次第に国有化へと追いつめられていったのである⁴²⁾。

86年法が定めた、北鉄道の国有化が可能となる期限の1904年には、北鉄道国有化の議論が再燃する。折しも、北鉄道の株価が一気に値下がりをはじめた時だった。そして1906年6月13日の決議で、突然、国有化が可決された。議論は80年代から延々と続けられてきたのだが、それにしてはあまりにもあっけなく、北鉄道は国鉄に売り渡され、07年1月1日から国鉄によって営業が引き継がれた。ハイナースドルフはその状況について、ごく簡単に、世紀転換期には、二重王国西半部の鉄道網を、国鉄に統合しようとする動きが強まった、としている⁴³⁾。一方で、セーケイ/トゥシエルによれば、国鉄・私鉄混合政策が立ちゆかなくなったことと、統合された国有鉄道の鉄道網の、西部分と南部分を、北鉄道が分断していたことが、国有化法案可決の主な原因である、としている。また、1905/06年の寒波で車両故障が発生したり、事故で国鉄から車両を借りたことなどが、マスコミによる攻撃の対象となった⁴⁴⁾。チェルニンもまた、国家がもっと全体の鉄道敷設計画を考慮し、私企業に介入することも可能だったはずで、しかしそうしなかったために、利益の上がない、無用な路線を国有化したり、鉄道網への接続線

を建設したりしなければならなくなった。その一方で、優良な路線は勝手に営業を続け、結局は無秩序に広まった鉄道網が、国家の手に残された、と批判している⁴⁵⁾。これらに加えてさらに、議会での議論を見る限りにおいては、世紀末の政治の大衆化、反ユダヤ主義と結びついたドイツ民族主義が、北鉄道の国有化の道を定めるのに大きな影響を与えた、と考えてよいのではないだろうか⁴⁶⁾。

註

1. はじめに

- 1) 19世紀のハプスブルク帝国は、Habsburger Monarchieを直訳するなら「君主国」であるが、本論では、高校教科書などにも採用されている「帝国」を用いる。その政治システムの内実は、帝国と呼んで差し支えないと考えられるからである。同国は1867年以降、オーストリア＝ハンガリー二重王国となる。この時期のそれぞれ西半部と東半部について述べる場合は、「オーストリア(側)」と「ハンガリー(側)」の呼称を用いる。
- 2) Manfred Tuschel/Csaba Székely, *Im Zug der Zeit. 150 Jahre Eisenbahngeschichte Kaiser Ferdinands-Nordbahn*, Wien, 1986. (以下、Tuschel / Székely と略す。)
- 3) Richard Heinersdorff, *Die k. u. k. privilegierten Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie 1828-1918*, Wien / München / Zürich, 975. (以下、Heinersdorff と略す。)

2. 馬車鉄道からフェルディナント皇帝北鉄道の建設まで

- 4) Tuschel/Székely, 89. 馬車鉄道は、1794年にイギリスのサウスウェールズで発明され、その後実用化されていた。
- 5) Ibid., 10f. 会社は株式を発行し、80万グルデンが集まった。特権は、1年以内に1マイル以上を建設し、6年以内に完成するという条件付きだった。
- 6) Ibid., 13f. 傷心のガーストナーはその後ロシアで、

広軌の軌道を採用した蒸気機関車鉄道の建設を実現した。なお、この技術者シェーネラーは、後にドイツ民族主義者として登場するシェーネラーの父である。本論「むすび」参照。

- 7) Ibid., 17f.
- 8) ハイナースドルフは、急行便の郵便馬車でウィーン＝ブリュン間は12時間かかった、としている。Heinersdorff, 34.
- 9) 教会もまた、鉄道敷設は流神行為であるとし、また医学界は、時速30km以上の速度に人体が耐えられないと発表した。Tuschel/Székely, 22.
- 10) 皇帝フランツは1821年、リュブリャーナの神学校教授に対し、「古きものとどまれ。それは良きものである。…新しい考えから身を遠ざけ、その態度を肯定せよ。…」と述べて、自らの保守主義的な志向を明らかにしている。Helmut Rumpler, *Österreichische Geschichte 1804-1914. Eine Chance für Mitteleuropa*, Wien, 1997, 212f.
- 11) Ibid., 27. 「プラーターへ蒸気機関車を見に行こう」という宣伝と共に見物人を集めた。蒸気機関車というものを広く宣伝すると共に、人々の恐怖心をなくすねらいがあったという。
- 12) *Tagebücher des Carl Friedrich Freiherrn Kübeck von Kübau*, hergs. von Max Kübeck, Wien, 1909, BdI., Teil2, 805. 1839年2月2日の記述。この日記を編集し、前書きを書いているキューベックの息子によれば、キューベックも、独自の鉄道網構想を持ち、積極的な役割を果たした。Ibid., XVIII. なお前述の二人についてキューベックは、「メッテルニヒは政治手腕 Regierungskunst の大臣だし、一方、コロヴラートは管理 Verwaltung の技巧者である」と評価している。Ibid, 808. メッテルニヒとコロヴラートの関係についてスケッドは、性格の違い以外に、コロヴラートがシュターツラートの政治・財務部門を担当していたため、警察や軍隊の費用を削減しようとして、しじゅうメッテルニヒと対立していた、と述べている。Alan Sked, *The Decline and Fall of the Habsburg Empire*

- 1815 - 1918, London, 1989, 29f. (アラン・スケッド、鈴木淑美、別宮貞徳訳、『図説ハプスブルク帝国衰亡史・千年王国の光と影』、原書房、1996年、30ページ。)
- 13) Tuschel/Székely, 31. 当時、会社の経営の先行きがわからなかったため、破産した時の被害を最小限に抑えるため、政府は、1000グルデンを投資の上限とした。
- 14) Ibid., 34. ここでトゥシエルらは、風刺的な意味合いで "patriotisch" という語を使っていると思われる。
- ### 3. 北鉄道の開通
- 15) Tuschel / Székely, 37. ドーナウ河岸整備がひとまず終わると、1838年には木製橋が完成し、後に鉄橋に替えられるまでの35年間使用された。Ibid., 54.
- 16) このフランチェスコニーが工事のために呼び寄せた、技術補佐のひとりがゲーガである。彼はヴェネツィア出身だったが、建設技師としてすでに名をあげており、後に北鉄道での経験を生かして、南鉄道建設の中心となる。Ibid., 36.
- また、この先のゲンゼンスドルフまでの建設の一部を、タラチーニ社が請け負うが、この会社も南鉄道のセメリング峠越え路線を担当することになる。Ibid., 64.
- 17) Otto Schilder, *Deutsch Wagram Gagenwart und Vergangenheit. Ein Ortskundlicher Beitrag Anlässlich des 50 jährigen Bestandes der Marktgemeinde*, Wien, 1979, (以下、Schilder. と略す。)145-147. 農民たちはまた、機関車から吐き出される火の粉から火災が発生することを恐れたため、鉄道会社は見張り小屋の設置を約束しなければならなかった。シルダーはここで、こうした住環境の変化によって「さぞや問題が起きたことだろう」と述べている。一方でトゥシエルらは、フランチェスコニーが、民衆に不満を抱かせないために、初めて鉄道建設に携わる、地元の労働者の失敗をとがめず、決して解雇しなかった、と述べている。
- 18) Tuschel / Székely, 47-50.
- 19) これらの乗客の需要を見込んで、ウィーンからカフ

- ェが出張し、この日にひと儲けした。また、ヴァグラム駅向かいのカフェも大繁盛した。民衆にとって、ちょっとしたイベントだったようである。また開通後、カール大公が列車でヴァグラムを訪れ、家番号2番の家に滞在したことが、後まで語りぐさとなった。Schilder, 149f.
- 20) トゥシエルらは、それでも今日の(1986年当時)オーストリア連邦鉄道の往復料金84シリングは、卵50個より高い、と指摘している。Tuschel / Székely, 55.
- 21) Ibid., 58.
- 22) Ibid., 72. 最終的に4等が廃止されたのは1858年で、それまでには2等、3等車両の窓にもガラスが入れられるようになっていた。さらに69年には、王国内で初めて、トイレ付きの車両が導入された。Heinersdorff, 41.
- 23) Tuschel / Székely, 72. 50年代当時、3等の利用が一番多くて54.6%、4等が22%、2等が20.3%、1等が3.1%だという。公共の馬車を利用するよりは、鉄道を選ぶ者が多かったが、長距離を移動できる馬車を私有していた者は、鉄道で移動することは少なかったと推察される。
- 24) Ibid., 93ff. クラクフ接続が完成したのは8月1日である。Heinersdorff, 39.
- ### 4. 私有化政策の波紋
- 25) Karl Bachinger, "Das Verkehrswesen" in: Adam Wandruszka/Peter Urbanitsch, *Die Habsburger Monarchie 1848-1918*, Bd.1, 278f. ただしチェルニンは20世紀初頭、鉄道省の意義についての著書で、41年法は、初めて鉄道の公共的意義を認め、鉄道は公共の福祉に奉仕するもの、とした法規である、と評価している。cf. Rudolf Czernin, *Aufgaben und Ziele des k. k. Eisenbahnministeriums. Kritische Betrachtungen über die Eisenbahnen in Österreich*, Wien, 1902, 270.
- 26) Bachinger., 280.
- 27) Ibid., 283. シュターツバーンは「国有鉄道」と訳せるが、私有化に伴って設立された鉄道会社も、 "K. k. priv. Österreichische Staatseisenbahngesellschaft"

- と称したため、その後の社名を「シュターツバーン」とする。なおバヒンガーによれば、シュターツバーンの民営化については、当時様々な憶測が流れたが、53年のクリミア戦争による出費をまかなうため、と考えられた。
- 28) (Anonym), *Gegen das Privilegium der Nordbahn. Eine Flugschrift*, Wien, 1867. この著者は北鉄道の側に立って秘密契約を批判し、パンフレットを出版した。著者によれば、法遵守の立場に立つ、ということであるが、この議論については別稿で論じる。
- 29) Ibid., 11.
- 30) Ibid., 13.
- 31) Ibid., 27.
- 32) Ibid., 45.
- 33) このパンフレットの匿名の著者もまた、北鉄道の主張を支持するために、「皇帝の署名で特権が認められ、官僚がそれを公表したら、それはもう不可侵のものとなる」と述べている。
- 34) Ibid., 95f.
- 35) Ibid., 62f. 同じ箇所、ニーダーエスターライヒを経由せずにハンガリーとブリュンを接続すべきだ、というハンガリーの意見も紹介されている。
- 36) Ibid., 97.
- 37) Tuschel/Székely, 100f.
- 38) Ibid., 98.

むすび

- 39) Heinersdorff, 40. 一方で、北鉄道の運行はよく管理され、「北鉄道のように正確な」という言い回しも使われていた。ということは、労働者たちは実際、自分たちの労働環境に満足していたとも考えられる、とハイナースドルフは同じ箇所指摘している。
- 40) *Statistik der im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Locomotiv Eisenbahnen*. I. Bd. 1898, Bearbeitet vom Statistischen Department im k.k. Eisenbahn-Ministerium, Wien, 1900, 580-582. 総収入では南鉄道が23.123.892グル

- デンに対し、北鉄道が22,346,281グルデンだが、営業キロあたり収入では、南鉄道が15,289グルデン、これに対して北鉄道は16,885グルデンである。アウシッヒーテルピッツ鉄道36,262グルデン、カシヤウーオーデルベルク鉄道24,026グルデンなどは、収入の少ないローカル線を抱えていないため、より高い利益を上げているものと考えられる。
- 41) Gustav Kolmer, *Parlament und Verfassung in Österreich*, Bd. 4., 1885-1891, 327f.
- 42) その一方で、あるいはそれと相まって、民族政党の不寛容なナショナリズムが、逆に国有化を批判している例を、チェルニンが紹介している。彼によれば、北西鉄道の場合、国有化はすなわちドイツ化であるとして、反ゲルマン主義の立場から国有化が批判されてきたが、その後、今度はむしろチェコ化を警戒する、国有化反対論も現れた。Czernin, 285f.
- 43) Heinersdorff, 33; 42.
- 44) Székely/Tuschel, 119-121. トウシエル/セーケイは、この引き渡し契約でも、混合言語地域の駅では、当地の言語習慣に準じる、という、北鉄道時代の習慣が引き継がれている条項があったことを、興味深いこととして紹介している。
- 45) Czernin, 287.
- 46) コルマーは、すでに80年代から、鉄道・交通政策は民族政治に支配されている、と指摘している。国有化の主張は、分権化の主張に移行することがあり、特に少数派政党が複数言語の使用や、従業員雇用の際の地域格差の廃絶を求めている、と述べている。国有化がすなわち統合ではなくて、むしろ私企業から国営に移行することで、かえって地域の権利の主張が可能になる、と考えられていた点が興味深い。Kolmer, Bd. 4., 318.