

## 1850年代初頭プロイセン鉄道業における「民主主義的」職員

鳩澤 歩

### 1 はじめに

本稿の目的は、1850年代初頭のプロイセン王国において邦有鉄道ならびに民営鉄道(私鉄)に勤務する被雇用者(以下、職員 Beamte)中で、当時の政府機構により「民主主義者 Demokraten」と目された一団について、その実態をあきらかにすることである。

経営組織としての鉄道業の内部機能への史的分析は1980年代に入って本格的に開始されたといえる<sup>1</sup>。それらの成果は90年代に入って公刊されたDunlavy<sup>2</sup>、Then<sup>3</sup>らの著作にみることができるが、本稿もまた鉄道の内部組織に関して(広義の)労働への管理という面から分析をくわえるものとの位置付けがまず可能である<sup>4</sup>。19世紀中半当時の思想信条調査をとりあえず企業管理の文脈から(のみ)評価すれば、鉄道会計制度が整備段階にあり<sup>5</sup>、私鉄・邦有鉄道ともに小規模・単純な階層組織が支配的であった<sup>6</sup>この時期、被雇用者の「モラル」「忠誠心」は労務管理において効率的経営実現の手段として大きな要素であったと考えられるからである。しかしながらドイツ語圏の鉄道業における被雇用者の心性・思想信条については、これまで明示的な関心が払われてこなかった。それは多くの鉄道が管理原則のモデルを官庁に借り<sup>7</sup>、また鉄道職員の主要な人材供給ソースであった軍隊から持続された兵士・下士官のメンタリティが支配的である<sup>8</sup>とされてきたためであった。これらの認識は経験的に妥当性を疑われないが、実証的な分析の対象とされないことがないのは問題であるといえる。

ところで本稿の調査対象時期である1850年代初頭は、プロイセンはじめドイツ語圏諸邦にとっては政治史的区分ではいわゆる「反動期」にあったとされるが、これはいうまでもなく1848・49年革命の存在を前提とした把握である。この点において本稿での議論もいわゆる「三月革命」を視野に入れることは避けがたいが、隣接した時期の鉄道業に対する観察は、革命期の社会的に様々なレベルにおける変転とその帰結を論ずる上で意義を持つとも主張できるだろう。48・49年革命に対する近年の研究の動向はこの点で注目に値する。すなわち1970年代後半以降、従来の「三月革命」イコール「挫折したブルジョア革命」という評価は「下からの社会史」の台頭に呼応して決定的にシフトし、初期工業化時代(1830~40年代)の民衆運動における蜂起・騒擾など直接行動の形をとった「社会的抗議」と革命との関連がより重視されるようになった<sup>9</sup>。したがって48・49年にみられた複雑な

革命現象の解明は、重層的な構造をもつ諸集団間の相互作用を「連続性と変化」とともにあきらかにすることに多くを待つと指摘される<sup>10</sup>。一方で鉄道(鉄道業)は 1970 年代後半～80 年代における革命史研究において、直接的な関心の対象にされることはむしろ少なくなってしまう。近年の社会史的な革命史研究においては、革命的事態の生起における鉄道の介在はいわば背景やアネクドートの一部として散発的に触れられるに留まっている<sup>11</sup>。1960～70 年代においてはマルクス主義的視角から三月前期における鉄道建設をとりあげ、ユンカーとブルジョワジーの関係を分析する研究が内外に多く出ていた<sup>12</sup>。しかしそうした問題関心は、上述の「ドイツ三月革命」像のシフトと深化に必ずしも対応するものではなかったのである。たしかに 60 年代にはじめられたマルクス主義の影響化にあるアプローチとしては、鉄道建設労働者に対する諸研究が最近の文脈において今日的な意義をむしろ主張できるであろう<sup>13</sup>。しかしながら、これらは鉄道建設現場という一個一個は短期的に成立・解消する一時的な場に観察を限定するものとならざるをえず、持続的な組織として成立していた鉄道業の位置付けは当然ながら十分になされえない。

1990 年代に入って活性化したといえるドイツ語圏鉄道史研究には、70・80 年代の経済史・経営史の観点からの研究成果をふまえ、広義の鉄道政策の展開を改めて視野に入れた Ziegler<sup>14</sup>、Brophy<sup>15</sup>などの業績があるが、それらも 1848・49 年革命期に鉄道政策の画期を置く点で一致している。しかしこれらの研究の問題点は、ブルジョワジー＝企業家・経済市民ならびに教養市民＝「新エリート」や貴族・官僚層＝行政＝「旧エリート」の鉄道をめぐる関係に分析を集中させているため、結果として 48・49 年革命を、第三のグループ・プレーヤーであるはずの「民衆」を軽視した従来のフレームワークで把握する結果になっていることである<sup>16</sup>。ところが当時の大規模企業である鉄道業に従事していた「職員」ならびに「労働者」中で量的に圧倒的な大きさをもつのは、言うまでもなくこれらの「新・旧エリート」層ではなかったはずである。一産業組織・一産業部門としての鉄道業における「集団間の複雑な相互作用」の分析は一面的であったといわざるをえず、それらを補わない限り、鉄道業という社会組織の 48・49 年革命史研究における位置付けはなお不十分に終わるといわざるをえない。

そこで本稿では一次的接近として、革命期直後の鉄道業内部における「民主主義」的傾向をもつ職員(被雇用者)に着目し、整理をこころみた。「民主主義者」というのは 48・49 年革命史一般においては市民層において普通選挙と議員内閣制の最大限の実現を目指し、君主性と立憲主義との両立を容認した自由主義者から分かれて行動した一団であり、1970

年代以降の革命史研究は「自由主義者」から視線を転じ、これらよりラディカルな「民主主義者」の活動に革命の一推進力をさぐってきた<sup>17</sup>。そこで最も重視されたのは、「民主主義者」が議会外に広がりをもつ協会 Verein・クラブ Klub などの地域的な社会交流に、出自と根拠を持っていたことであった<sup>18</sup>。このことは鉄道業との関連で興味ぶかい点をもつ。なぜなら 19 世紀「ドイツ工業化」の把握にあたって、鉄道をはじめとする輸送手段の発達は「ドイツ国民経済」という「統合」をうながすよりも、むしろ自律的な地域経済の再編成をもたらす方向に機能したとする見方が有力である<sup>19</sup>からである。この問題に対しては、政治思想・心性(メンタリティ)を対象とするアプローチも補完的なものとして有意義ではないだろうか。

## 2 分析

### (1) 分析対象

本稿の分析で主に使用したのは 19 世紀プロイセン内務省文書の一部で、「民主主義的かつ反政府的思想 Gesinnungen が明白な鉄道職員への対処」と題して一括されたもの<sup>20</sup>である。特にそのうち、1851 年 11 月 6 日付内務大臣発各県知事宛回状による命令への回答として作成・提出された、各県ないし各郡 Kreis ごとの「憂慮すべきだがなお騒動を起こしていない職員の政治的信条および関連する態度についての調査」にもとづく、「それらの者のできるかぎり正確な、特徴についての所見の付いた名簿」<sup>21</sup>を集め、整理・分析を加えた。

プロイセンにおける鉄道業にとって 1850 年代は政府による積極的介入が本格化した一時期であった<sup>22</sup>。周知のようにそこで中心的役割を担ったのは、48 年以来商務大臣(商工公共事業大臣)を勤めたのはエルバーフェルト出身のマーチャント・バンカー、アウグスト・フォン・デア・ハイト August von der Heydt である<sup>23</sup>。ハイトには 30 年代プロイセン鉄道国有化論争期に鉄道企業家としての自らの経験で培われたらしい、国家の鉄道業参入への思想的確信とともに、新設省庁の権限拡大への希求があった<sup>24</sup>。積極的な私鉄買収と路線建設の結果、プロイセン邦有鉄道の路線長は 50 年代中に総計 2,700 km 以上となり、総路線長の半数近くを占めるに至っている<sup>25</sup>。

一方、いわゆる「三月革命」の終結後プロイセンに成立した保守的なブランデンブルク F.W. von Brandenburg・マントイフェル Karl von Manteuffel 内閣の統治にあって、治安に携わる中心的役割をはたしたのは内務大臣ヴェストファーレン Ferdinand von Westphalen と警視總監ヒンケルダイ Karl von Hinckeldey であった<sup>26</sup>が、この内務省 - 警察当局は鉄道

業における反政府的思想(「民主主義ないし社会主義」)の浸透にも注意を払っていた<sup>27</sup>。たしかに民衆蜂起が具体化された「三月革命」の直後にあって、鉄道という輸送・交通手段が反政府勢力に利用されることへの統治側の危惧は(なお)現実的であったといえる。革命期に請願等政治的アピールをおこなった労働者グループのうち、郵便職員や機械工とならび鉄道被雇用者の主張は労働組合的でアクティブだったとされ<sup>28</sup>、また革命直後の「反動期」にあっても、鉄道企業の多くでは穏健な自由主義的思想傾向をもつ市民が経営の頂点にあった<sup>29</sup>。

鉄道業主管官庁の長としてハイトは内務省 - 警察の意図に協力し、「三月革命」への参加者を中心に政治的に嫌疑のある職員を解職するという方針にすすんだ。これを保守的内閣におけるハイト本来の自由主義志向の破綻とする見方もある<sup>30</sup>が、しかしこれはハイトにあってはあくまで鉄道企業への管理強化の一環であり、同時に彼の企図する鉄道国有化の政治的根拠が提供されるという意味をもつものであった<sup>31</sup>。しかしハイトの「民主主義者」排除の意図はしばしば鉄道企業の抵抗にあった。ハイトはとくに自由主義者メヴィッセン *Gustav v. Mevissen* が経営陣にあるライン鉄道を念頭に強く置き、各地委員会ならびに邦有鉄道理事会に職員の監視と民主主義者の解雇を命令した<sup>32</sup>。しかしスーパーバイザー的な機関である各地の王立鉄道委員会による調査は不行き届きな結果に終わった<sup>33</sup>。

一方で内務省では鉄道業内の民主主義者の把握に一定の成果をあげていた。すなわち警視総監ヒンケルダイは、駅勤務の警察官と鉄道業内の「信用おける職員」の情報提供や相互協議ならびに従来の調査蓄積にもとづき、既に 1851 年 10 月には 111 名の「民主主義者」をリストアップしていた。それはベルリン周辺の 5 路線について「民主主義者」「赤色分子 Roth」「過激赤色分子 Blutroth」の名と職階をあげたものである<sup>34</sup>。これらはハイトに「その民主主義的思想信条 *Gesinnung* があきらかな全ての鉄道職員を即刻そのポストから遠ざける」べく要求するため商務省に転送されたが、さらに内務大臣ヴェストファーレンへの同じ報告文(1851 年 10 月 24 日付)中でヒンケルダイは「王国のすべての県知事に対し、管轄内の政治的に疑わしい鉄道職員(添付リストと - 引用者)同様の名簿を、閣下あてに同じようにご利便を増すために提出するようご命じになる」よう提議した<sup>35</sup>。これにもとづき上述のように同 51 年 11 月 6 日、政治的に疑わしい鉄道職員のリスタアップが命令されたのである。回状による命令をうけとった各県知事は、管轄地内の郡長 *Landrath* またはビュルガーマイスター *Bürgermeister*(行政区長)ならびに警察機構による各鉄道路線の調査をもとに報告書・リストを作成送付した。これは商務大臣宛に転送され、これにもとづ

く当該職員の解職を命じるようハイトを促す効果を持った。それらリストには約 1,700 名について各職員の姓(名)と職階、勤務地が記され、全体の 6 割強 (1,031 名) について思想傾向に「所見 Bemerkung」が添えられている。また報告書によっては生年月日・年齢、家族関係、就職年、宗教、前歴、軍隊経験などのデータが付されている。

これら報告書・リストは書式の不統一にともなう情報の質的・量的ばらつきや、調査主体の主観によるバイアスなどの問題を持っている。しかし上述のように鉄道の内部組織や職員の「心性」に対する実証的な分析のこころみは今のところすくなく、分析視角の限定により史料的制約を補うことで、一次的接近をすすめなければならない段階に未だあるといえよう。

さて本稿の問題関心に必要とされる作業は、三月前期、48・49 年革命期、反動期の民衆運動の推移や、それをめぐる複雑な政治的諸党派の思想的交錯と関連づけて論じること、ならびにプロソポグラフィをふくむ社会史的調査をおこなうことであろう。上のような制約をもつ史料の使用により可能な範囲内でこれらを試みるために、ここでは「地域差」を主要な分析視角とすることにした。

## (2) 分析結果

### a . 概観と整理

1851 年 11 月 6 日回状(以下、「回状」)に対する報告として、21 県からのものを確認できた。これにより当時の主要な路線・会社のほとんどが調査の対象となっている。リストアップされた従業員(職員および一部労働者をふくむ。以下「職員」または「鉄道職員」と呼称)は < 表 1 > のとおり 1682 名であった。そのうち各地で「民主主義者」としてリストアップされたのは 140 名、「政治思想的に疑わしい」など「民主主義者」の嫌疑がかけられているのは 135 名、主に革命時の活動を指摘され、調査時現在は政治的に目立った活動はないものの「(少なくとも)かつての民主主義者」と指名されているのが 37 名であり、これら計 312 名を「民主主義者」と総称できる。「民主主義者」数が鉄道業「職員」において全体の 2 割以上を占めることはなかったということが示されているといえよう。Klee によればプロイセンにおいて鉄道運営や鉄道会社付属工場に勤務していた被雇用者の数は 1848 年当時 11,500 人である<sup>36</sup>が、これにしめる「民主主義者」の比率を試算すると 2.5%程度となる。これは「職員」中の比率の最下限値であるので、三月前期にドイツ語圏で成立した民主主義的諸団体構成員の男性成年人口比であるおよそ 1.9%<sup>37</sup>と比較して、鉄道業における「民主

主義者」比は同等もしくはより高いといえる。反動期のプロイセン鉄道業においても「民主主義者」は無視しうる存在ではなく、この点では内務省の危機意識が何らかの政治的意図による誇張によるものだけではないことを確認できるだろう。

では、これら鉄道内「民主主義者」について整理しよう。単純に人数でみた場合の「民主主義者」数は既に<表2>でしめたとおりの地理的分布をとっている。これらを当時の県人口ひとりあたりの比率(10万人あたり鉄道業「民主主義者」発生率)に直すと、順位は若干変動するが、大きな傾向はほぼ変わらない(両順位の相関性はきわめて高い)。この人数の地理分布は各県の人口規模の影響を受けたものではないといえる。これらの地理的分布は、一見して、当時民主主義勢力が活発であったとされる地域にほぼ照応している。すなわち、比較的新しく王国に編入され、反プロイセン感情が強いラインラント州、ザクセン州、ヴェストファーレン州などが、鉄道業内「民主主義者」数の多いグループに属する。ラインラント州、ザクセン州には強固な民主主義結社の組織網があった<sup>38</sup>。しかし「三月革命」の政治運動の状況的中心であるベルリンとの関係でみた場合のブランデンブルク州と、シュレーゼン州の位置付けはこの文脈ではやや困難をとまなう。また、その県のほぼ全ての鉄道職員についてリストアップしていると考えられる6県について、鉄道職員全体に占める「民主主義者」の割合をみたところ、地理的なばらつきがきわめて大きいことがまず確認できた。

次に「民主主義者」の勤務部門・職階については、<表3>のようにまとめられる。「民主主義者」の多い職階として上位に挙げられるのは、順に車掌 Zugführer/Schaffner、主要駅の駅長 Stationsvorsteher、機関士 Lokomotivführer、梱包主任 Packenmeister、軌道掛・踏切番 Bahnwärter、保線区長 Bahnmeister、発送掛 Expedient などである。これらを業務内容別に整理すると、人数が多いのは運行、駅業務、路線、輸送などの現業部門であり、計77%を占める。また建設関係の「職員」の「民主主義者」は3%程度と少ない。これは、「建設監督 Baumeister」や「建設技師 Bauingenieur」らが、三月前期以来の社会的抵抗の担い手である鉄道建設労働者を直接現場で管理するポストであったのを考慮すると興味深い。現業部門の多人数という結果は、Erfurt 県知事が報告書に添えた、駅ホーム員 Perrondiener、転轍手 Weichenwaerter、夜警・警備員 Nacht-・Tageswachter について、「それらの職に就いている本人には捜査の必要がないが、このポスト自体の政治的問題があり、再度調査必要」との意見<sup>39</sup>に一致する。これら現業職員は労働者 Arbeiter に業務内容、賃金水準のみならず社会的出自においても近接していた。前職の確認が可能な Stettin 県のリスト<sup>40</sup>を参

照すると、夜警・警備員や転轍手の前職は鉄道業内では駅労働者や軌道掛・踏切番が多く、鉄道業外からは労務者 Arbeitsmann や御者、職人に占められる。軌道掛・踏切番の多くは同県の鉄道の例では職人が農家下男 Knecht、労務者の出身であり、あきらかに非市民階層に属していた。必要教育水準による鉄道職員の三区分<sup>41</sup>にもとづく整理結果でなお確認してみよう。このうち第 1 グループは 19 世紀前半には必ずしも市民層のつくべき職業として認知を受けていなかったかもしれない機械関係の技術者を含めても、10%程度を占めるにすぎず、第 2 グループが 35%以上、第 3 グループが約半数をしめている。しかし、これによつては鉄道内「民主主義者」とは現業に就いていた民衆層であるとは勿論いえない。それぞれのグループの母集団である職員総数に対する比重を考慮しなければならないからである。試算すると、むしろ第 1 グループにおいて「民主主義者」発生の割合は非常に高く、第 2 グループにおける割合はより低く、第 3 グループにおける発生率はさらに低いと考えねばならない。このことは、比較的高位の管理職にある市民層の存在こそが鉄道業内の「民主主義」的傾向の最も重要なソースとする多くの県知事・郡長による以下のような記述を裏付けている。

すなわち総じて調査側当局が着目していたのは「民主主義者」またはその被疑者間の人的交流 Verkehr/Umgang であり、しばしばそれが思想査定の根拠とされた。血縁関係<sup>42</sup>とならび、鉄道業外部の地域的な諸政治団体 Verein/Klub への加入は、当然最も重視されていた。従来の諸研究があきらかにしているように革命期の民主主義者の母胎は都市等における市民的サークルであったからであり、この点では鉄道業内の「民主主義者」はその一構成要素にすぎない側面をもっている。現に内務省 - 県知事 - 郡長がこの時期に警戒を言明したのは鉄道業における自生的蜂起に対してではなく、職員の騒擾的な一派 Umsturzpartei への関係とそれらによる鉄道諸設備利用への協力であった<sup>43</sup>。たとえば 32 人の「民主主義者」がリストアップされた Minden 県では以下のような「所見」がみられる<sup>44</sup>。すなわち駅監督 Bahnhof Aufseher である H.W.A.Gabriel は「Bielefeld 等の商人 Kaufmann である Rimpel らとの交際により民主主義に接近した」、書記 Schreiber である Kalk は「トゥルネン協会 Turnverein (Turnenverein) の一員であり、革命時に Minden 市の民主主義者の一党を指揮した」等。また路線を越えて Minden 市内でケルン - ミンデン Köln(Cöln) - Minden 鉄道の発送主任 Güterinspektor である Louis Baare とハノーヴァー Hannover 鉄道の発送掛補 Wilhelms が「同志関係 Gemeinschaft」を結んだと指摘されるが、これらも市内の市民的サークルが媒介したものであろう。

しかし同時に当局は、鉄道組織内部の上下・同僚関係にも注意を払った。あきらかに鉄道業内の「民主主義的」状況 Umstand の中心人物の存在やそれら上司・同僚の影響 Einfluss に言及されているのは、Minden をはじめ、Breslau、Cöln(Köln)、Magdeburg などについての県・郡ごとの報告である。その最も端的な例は、リストアップされた人数としては最大の Magdeburg 県に関する報告<sup>45</sup>にみることができる。マグデブルク - ヴィッテンベルク Magdeburg - Wittenberg 鉄道経営には元鉄道建設官吏であり、革命期に国民議会の最後の議長を勤めたウンルー Viktor von Unruh<sup>46</sup>が Direktor として携わっていたが、報告書ではウンルーを「当地域の全民主主義者の首領。北ドイツの民主主義者を指揮し、ロンドン、パリ、チューリヒ、上部イタリアと直接連絡をとっている」「職員は現職に留まるために少なくとも民主主義者と没交渉ではいられず、甚大な悪影響をおよぼす」とその活動性と影響力を強調し、企業内のその支持者 Anhänger をリストアップした。またマグデブルク - ライプツィヒ Magdeburg - Leipzig 鉄道には法律顧問 Syundicus (Obergerichtsassessor) である Adolf Fleischer との交流を通じてウンルーの影響が直接及んでいることを示唆し、「本来保守的だが、上司の思想傾向に従う傾向のある」駅長をあげている。これらではあきらかに、「民主主義者」が鉄道業内部において、組織の上下関係を通じて拡大固定化されるという像が描かれている。もちろんこれは、「上からの」調査・把握には反政府的な危険思想を本来忠実な臣民であるべき下級職員から自生的に発展するものとは考えず、少数の煽動者を仮定しがちであることを反映しているだろう。しかしたとえばライン鉄道 Rheinische Eisenbahn では出納係 Einnehmer の Zimmermann が部下 folgende Arbeiter を対象に民主主義文献の講読 Lesung をおこない、多数の機械工 Schlosser がそれら購読会を通じて同僚 Mitarbeiter に働きかける<sup>47</sup>など、職場組織単位での「民主主義」思想の伝達・強化がおこなわれたことは否定できないようである。

さてこれらの結果をふまえてもあきらかなように、鉄道内「民主主義者」の社会史的平均像を描くにはには困難がともなう。職階グループ間の差異は大きいと考えられるからであるが、断片的なデータを列挙していこう。

すべて男性である彼らはおおむね都市およびその周辺部（駅を含む）の住民である。

調査時年齢があきらかになる 19 名については 28 才から 48 才までの広がりがあったが、30 代前半が 8 名、20 代が 4 名であり、平均年齢はおよそ 33 歳となる。40 名の職員は比較的上層の管理職であり、路線内の「民主主義者」の指導者に擬せられている。一方、下層職員については高齢はむしろ政治運動への無関心を示すものとされる傾向がある。



宗教については Posen と Stettin にプロテスタント evangelisch 3 名ずつを確認できるのみであった<sup>48</sup>。これらはカソリックとの対比では当該地区の多数派である。

鉄道業就職前の職が判明するものは少ないが、測量官、下士官、郵便、電信、大工徒弟、哲学博士受験資格者、カウフマン、秘書など多様である。ただし調査時現職と比較すると、前職の階層的地位に対応しており、上昇・下降移動（垂直的社会移動）はないようである。また、一般に鉄道業における賃金は職階による差が大きい、下級職員の平均的給与（ばらつきの幅は大きい、230 ターラー程度）は、「平均的手労働者」（140～180 ターラー）<sup>49</sup>を上回っている。

「民主主義者」の多くはプロイセン国外で発行された危険文書とされる新聞・雑誌・書簡 Korrespondenz の読者であった。裏返せばそれらの保管・運搬の発覚によって当局からリストアップされた例が非常に多い<sup>50</sup>。これにくらべ「三月革命」時集会への参加<sup>51</sup>や、政治犯・運動員の移動幫助<sup>52</sup>、駅での納税拒否を訴えるピラの貼付<sup>53</sup>、ドレスデン蜂起鎮圧部隊の輸送拒否といった直接行動の報告例<sup>54</sup>はむしろ少ない。思想面以外の業務評価については、有能（であるがゆえに「主義者 Parthei」への貢献が危険）との評価がある場合と、逆に「無能」「飲酒・遊興癖」「大言壮語」など勤務態度に否定的な評価が下される場合の双方がある。しかし郡長レベルの報告書の判断では職員としての有能と思想・信条の穏健が同置される傾向がある。

では逆に当局にとって好ましい、「民主主義者」ならざる職員像はどんなものだったろうか。革命時に活動的であったにもかかわらず現在は静穏を保っている元「民主主義者」について見ると「静穏化」の自発的契機として指摘されるのは、財産のある夫人との結婚による生活態度の改善や結婚それ自体<sup>55</sup>、または大家族の生計維持の必要<sup>56</sup>などである。ここには政府当局の判断において、「家族」「恒産」に価値の根源をおく市民社会的価値観が投影されていたといえる。

#### b. 地域性の分析<sup>57</sup>

各県ごとについて三月前期（1815 - 47）、革命後（1850 - 75）の「騒擾（社会的抗議）」発生数、ならびに鉄道建設労働者の蜂起発生数を取り、その順位を鉄道内「民主主義者」数とを比較した（<表 4 - 1>）。これらとの間に有意な相関はまったく認められない。つまり鉄道内「民主主義者」の県レベルでの地理的分布は、三月前期ならびに革命後の「社会的抗議」のそれとの関係を見出せない。また、鉄道建設労働者の蜂起も、同様に「社会

的抗議」一般の地理的分布とは関係を見出せないといえる。さらに同じ鉄道業内の「民主主義者」分布とも関係が見出せない。なお、時期区分された「社会的抗議」の地理的分布には相関が認められる。

そこで次に、これらを州単位で集計し、同様に件数の相関をしらべた（＜表4-2＞）。鉄道路線は県規模を越えて伸びており、現実に1830年代には保守的な貴族・官僚層が鉄道建設に反対の態度をとった理由のひとつとして、鉄道による地域間連絡によって統治に問題が生じるという政治的懸念があった<sup>58</sup>。したがって州規模での集計によって、こうした鉄道の影響をもみることができるかもしれない。しかしその結果、依然として鉄道業内「民主主義者」の地理的分布には、いずれの時期の「社会的抗議」発生とも有意な相関が見出せなかった。また、「鉄道建設労働者蜂起」との関連にも否定的な結果が出た。これは、鉄道業内における最下層労働者と「職員」のあいだには生活・労働環境や、それに起因する意識の乖離があったことを示唆するものといえよう<sup>59</sup>。

州レベルでみたこれらの結果は、次の推測を許すと思われる。すなわち、鉄道業内外の「社会的抗議」発生から、鉄道業内「民主主義者」の存在は現象面では自立していた。三月前期から革命を画期に「社会的抗議」発生メカニズムには動的な変化が生じたと考えられる<sup>60</sup>が、それとも連関は認められない。

では、鉄道業内「民主主義者」発生の原理とはなんだったのだろうか。Gailusによれば三月前期・革命期(1847-49年)の社会的抗議のうちには、各地の民主主義者である市民のイニシアティブによる民衆抗議運動が含まれている。それらは食糧暴動など、地域的な問題に関して生じた「路上の政治 Straßenpolitik」に起源をもつものに対し、一国ないし国際的な問題にかかわる「大政治 Große Politik」に関するものであったとされる<sup>61</sup>。これらの地理的分布と鉄道業内「民主主義者」のそれとを比較した（＜表4-3＞）が、相関係数の値はある程度高いものの、統計的に有意な相関をただちには見出せなかった。しかし地理的分布については、それぞれの州・県が隣接するプロイセン王国外の地域の影響や鉄道内「民主主義者」コア・グループの活動といった積極的影響と同時に、「反動期」ならではの当局の「民主主義者」への措置もたらした消極的影響もあったことをもとより看過してはならない。たとえば上述のように王都ベルリンを中心とする路線からは、すでに多数の「民主主義的」職員が排除されていた。

そこで、三月前期以来の「社会的抗議」の一中心であったベルリンを除いた県レベル、州レベルでの試算をおこなったが、それによって鉄道業外の「社会的抗議」との地理的相

関が高まることはなかった。しかし、「大政治」暴動と鉄道業内「民主主義者」発生に地理的な相関を否定できない結果が生じた。革命期にフランクフルト国民議会に参加していたウンルーを民主主義者の中心的存在とした Magdeburg をさらに除いた試算でも、相関性が高まったことを否定できない結果を得られた。

### c . 小括

以上の観察結果を、次のようにまとめられる。

- ( 1 ) 鉄道業内「民主主義者」の存在は重層的な現象であった。つまり、「上から」の観察によっては一括された「民主主義者」集団は、地域・路線や組織内部の職種・職階に応じ、差異をもっていた。ここでは観察できなかったが、それらは小集団ごとによりべき思想の方向、濃淡、……の差異に当然反映されていたに違いない。
- ( 2 ) 全体として「民主主義者」の地理的分布<sup>62</sup>や活動形態は、三月前期、1848・49 年革命期の市民を中心にした地域的政治活動の文脈を切り離して存在し得ない。
- ( 3 ) また同時に、革命期における市民層による民主主義運動一般への民衆層のとりこみ<sup>63</sup>と同様の事態が、鉄道業内で積極的に行われていたと考えられる。

### おわりに

以上の観察から、鉄道業内「民主主義者」発生メカニズムは「大政治」民衆暴動のそれに近く、その担い手は経営者・管理職についた市民層であったと確認できた。Brophy は鉄道業における官僚セクターとの交渉をつうじて、「転回点」である革命で失敗したといわれるドイツ市民層が経済的利潤追求に関して活動的であり、そのためには政府に対して不断の抵抗力を発揮しつづけたと評価した<sup>64</sup>が、本稿での鉄道業内「民主主義者」への一次的アプローチもまた、それを裏付ける結果を導いたといえる。「反動期」各地の鉄道企業における「民主主義(者)」の残存したいがひとつの証左であるが、とくに組織の命令系統をつうじての浸透の試みは、鉄道業内における市民層 = 新エリートと民衆層との交渉として跡づけられよう。したがって鉄道業内における諸集団の相互作用をさぐるには、自由主義的市場経済の原理の直接的な担い手である市民層をまず中心的な行為主体（プレイヤー）として観察しなければならないといえるだろう。

ここでとりあえず Gailus の三極モデルを援用しよう。本来対立する伝統的社会の原理に則って行動する可能性をもつ民衆層出身の下級職員に、鉄道業内の「市民」は企業組織

維持により相応しい、民衆の伝統的規範とは異なった原理を注入する必要があった。それは「市民」みずからの行動原理 自由主義的市場経済原理 との同化の側面を持ったと思われる。具体的には最下層の労働者でありなれば賤民視された鉄道建設労働者との社会的認知における格差づけや、通常他業種よりも高く、安定的な給与支給という形をとったが、「民主主義思想」普及の試みは生活における市民的価値観の導入とならび、その一環であったとできる。もちろん、たとえばウンルーなどの鉄道の「民主主義」的経営陣には部下たる中・下級職員 = 小市民層・民衆層の思想的同化に関して何らかの経営上の目的意識が顕在していたのかは確認できないし、仮にそうした意図があったとしてもそれは全体として失敗に終わった。本稿でも確認されたように、鉄道職員の大多数が政治に無関心であるか保守的であり<sup>65</sup>、その傾向は軍隊との密接な関係をもつ雇用制度<sup>66</sup>によりいっそう強化されていった。しかし意図する方向において対抗的であったとはいえ、鉄道業内における民衆層への働きかけ・取り込み<sup>67</sup>という点では、全プロイセンの鉄道の国有化による直接管理を望んだ商務大臣ハイトの行動はウンルーらに一致していたといえるのである。「旧エリート」とのあいだに対立と妥協をくりかえしつつ旧制度を効果的に利用する戦略において、ライン・ブルジョワジー = 経済市民出身のハイトは Gailus の意味での「新エリート」に他ならなかった<sup>68</sup>。この文脈においては、鉄道業という一産業部門内において市民層の行動は「反動期」にあっても革命期のそれと原理において不変であったといえよう。

では鉄道業における民衆層は、そうした市民層からの作用をいかに受け入れたのか。これはさらに検討すべき問題であるが、本稿の一次的分析の範囲を越える。今後の課題の一つにしたい。

謝辞：本稿は鉄道史学会第 17 回全国大会（1999（平成 11）年 9 月 26 日、釧路公立大学）での報告をもとに作成したものである。報告当日は小川功氏、内田知行氏をはじめとする方々から貴重なコメントを、また一部文献については田中ひかる氏、山根徹也氏の有益なご教示をそれぞれ賜った。あわせて謝意を表するとともに、それらを十分活用できなかった点をおわび申し上げたい。残存する誤りの責任は全て筆者に帰する。

---

<sup>1</sup> 山田徹雄「ドイツ資本主義と鉄道史研究」『鉄道史学』第 8 号は「1980 年代に入って、（……）鉄道史研究が『反省』と『模索』の時代に入ったと考えられる」と評価した（p.75）。ドイツ（ドイツ語圏）における鉄道開通百五十周年記念出版である *Zug der Zeit - Zeit der*

---

Züge: Die deutscher Eisenbahnen 1835-1985 Ed. Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH Berlin:Siedler 1985 によりこの時期までの鉄道史研究諸分野の達成が概観できるが、その後鉄道業の営業管理に関する A.D.Chandler Jr. のパラダイム( Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism, Cambridge:Harvard University Press,Belknap Press,1990 ( 『スケール・アンド・スコープ:経営力発展の国際比較』 安部悦夫・他訳、有斐閣、1993)参照 ) に影響を受けた Jürgen Kocka , “Eisenbahnverwaltung in der industriellen Revolution : Deutsch Amerikanische Vergleiche.”, Historia Socialis et Oeconomica. Festschrift für W. Zorn zum 65. Geburtstag, VSWG, Beiheft 84, Ed. H. Kellenbenz u. H. Pohl, Wiesbaden/Stuttgart 1987: pp.259-277 (邦訳、「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」加来祥男・訳、加来編訳上掲書、所収)がドイツの鉄道史研究における組織管理の側面への着目の必要性を指摘した。

<sup>2</sup> Colleen A. Dunlavy, “Railroads and the Transformation of Political Structures: The United States and Prussia in the Early 19<sup>th</sup> Century”, in Frühe Eisenbahnbauten als Pionierleistungen, Ed. Hütteroth, Wolf-Dieter, and Hans Hopfinger, 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。これらの研究成果もまた、A.D.Chandler Jr.の直接の影響のもとにある。

<sup>3</sup> Volker Then, Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution. Ein preußisch/deutsch - englischer Vergleich. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1997

<sup>4</sup> 鉄道業経営組織(構造)に関する研究の90年代における国際的進展を、アンドレアス・クンツ Andreas Kunz (澤井実・訳)「鉄道経営と組織構造: 経済全般に対するその影響と波及、1840 - 1945年」(モンテカチーノ・テルメ(イタリア)国際セミナー報告(1997年4月5~8日開催)『鉄道史学』第16号、1998: pp.109 - 112 にみることができる。

<sup>5</sup> ドイツ語圏における鉄道会計実務については川端保至「ドイツ初期鉄道の会計実務と固定資産の取得原価評価」『同志社商学』第46巻2号、1994: pp.257 - 282、とりわけ pp. 270 - 274

<sup>6</sup> Then Eisenbahnen pp.514 - 522, 548 - 552

<sup>7</sup> Kocka “Eisenbahnverwaltung”,p.277 (邦訳156頁)

<sup>8</sup> たとえば Historische Kommission zu Berlin, Eisenbahnen in Preußen 1838-1920, Entwicklungs des Streckennetzes.(Erläuterungstext bearbeitet von Stahr, Gerhard), Berlin: Kiepert Verlag, 1995:p.55

---

<sup>9</sup> 70年代末における四八・四九年革命の評価としてたとえば Michael Stürmer,, “1848 in der deutschen Geschichte” in Hans-Ulrich Wehler (Ed.) Sozialgeschichte Heute:Festschrift für Hans Rosenberg zum 70. Geburtstag, Göttingen:Vandenhoeck & Ruprecht, 1974:pp.228-242 を参照。70年代後半以降の研究動向に関しては以下の邦文文献を参照；柳沢治『ドイツ三月革命の研究』岩波書店、1974、同「ドイツ革命（一八四八 - 一八四九年）と市民層の分裂 西ドイツにおける最近の成果から」、『思想』第 613 号、1975：pp.104 - 117、同「三月革命期ドイツの小ブルジョアとその社会的意識」、『思想』第 645 号、1978：pp.99 - 121、増谷英樹「『三月革命』期における労働者運動の一側面 ベルリン『労働者中央委員会』の成立をめぐる」、『思想』第 645 号、1978：pp.122 - 143、良知力編『〔共同研究〕一八四八年革命』大月書店、1979、若原憲和「四八年革命におけるベルリン民衆運動 六月一四日兵器庫襲撃事件をめぐる」、『西洋史学』第 128 号、1982：pp.18 - 32、同「ドイツ初期工業化時代の民衆運動」『立命館文学』第 534 号、1994：169 - 200、川越修『ベルリン 王都の近代 初期工業化・1848 年革命』ミネルヴァ書房、1988、山井敏章『ドイツ初期労働者運動史研究 協同組合の時代』未来社、1993、同「ドイツ三月革命をどうとらえるか 「ブルジョワ革命」論をめぐる若干の考察」、『立命館経済学』第 43 巻 3 号、1994：187 - 219、山根徹也「食糧蜂起と革命 19 世紀前半のベルリン」『史学雑誌』第 103 編 4 号、1994：1 - 35、同「一八四七年プロイセンにおける食糧騒擾と市場規制 一八四八年革命の前史として（上）(下)」、『歴史研究』第 588 号、1999：84 - 97、同第 589 号、1999：85 - 96

<sup>10</sup> 山根「食糧蜂起」p.4

<sup>11</sup> たとえば東部鉄道債発行のための議会召集がプロイセン「三月革命」勃発の契機になったことは周知であるが、これに詳しく論及したものとして川本和良『ドイツ社会政策・中間層政策史論』未来社、1999：pp.16 - 20 がある。1840年代における K・マルクスらドイツ人社会主義者の欧州内での鉄道路線等を用いた移動については的場昭弘『パリのマルクス：1840年代のマルクスとパリ』御茶ノ水書房、1995、とくに pp.265 - 6、282 - 3、289 - 90、317 - 8、330 - 1、同『フランスの中のドイツ人：1848年革命前後の移民、亡命者、遍歴職人と社会主義運動』御茶ノ水書房、1995 の詳説や、ヘルバート・シュタイナー（増谷英樹・訳）『1848年 ウィーンのマルクス』未来社、1998（Herbert Steiner, Karl Marx in Wien:Die Arbeitsbewegung zwischen Revolution und Restauration 1848, Wien-München-Zürich,1978）がある。増谷「『3月革命期』」p.128 はバリケード戦後、秩序党の結集を呼びかける集会在ベルリン＝ポツダム鉄道の駅舎で行われたことを述べる。

---

Rüdiger Hachtmann, “Vom Stand zur Klasse: Selbstverständnis und Sprachverhalten von Arbeitern und Gesellen, Unternehmern und Meistern in der Berliner Revolution” in: von Christian Jansen und Thomas Mergel (hrsg.) Die Revolution von 1848/49: Erfahrung - Verarbeitung - Deutung, Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 1998: pp. 75 - 96 が「労働組合的できわめてアクティブな鉄道被雇用者の例外性」に触れているものの、それ以上の記述はない(p.81)。

<sup>12</sup>山田「ドイツ資本主義」p.74 参照。

<sup>13</sup> 代表的なものとして、Dietrich Eichholtz, “Bewegungen unter den preußischen Eisenbahnbauarbeitern in Vormärz” in Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin (Hg.), Beiträge der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts, Berlin: Akademie-Verlag, 1962: pp. 251-287。労働者階級形成の側面からの鉄道建設労働者研究の総括は Jürgen Kocka, Arbeitsverhältnisse und Arbeiterexistenzen: Grundlagen der Klassenbildung im 19. Jahrhundert, Bonn: Dietz, 1990, 6. Kapitel “Eisenbahnbauarbeiter” pp. 359-371。邦文文献では北条功「ドイツ産業革命の前提 - 特に鉄道建設を前提として」『歴史学研究』第 280 号 p.52 が鉄道建設労働者の労働慣行に言及する。また山田「ドイツ資本主義」p.75 参照

<sup>14</sup> Dieter Ziegler, Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich, Stuttgart: Steiner 1995

<sup>15</sup> James M. Brophy, Capitalism, Politics, and Railroads in Prussia 1830-1870, Columbus: Ohio State University Press, 1998

<sup>16</sup> 革命期社会集団の三区別は Manfred Gailus, Straße und Brot. Sozialer Protest in den deutschen Staaten unter besondere Berücksichtigung Preußens 1847-1849, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1998, pp. 60 - 64, 506 - 507 による。Gailus のモデルを紹介・援用するのは山井「ドイツ三月革命」pp.199-208、山根「食料蜂起」pp. 2 - 5。

<sup>17</sup> 柳沢「ドイツ革命(一八四八 - 四九年)」p.105 参照。

<sup>18</sup> 柳沢「ドイツ革命(一八四八 - 四九年)」pp.111 - 115 参照。また最近の研究では Jonathan Sperber, “Eine alte Revolution in neuer Zeit: 1848/49 in europäischer Perspektive” in: Jansen und Mergel (Ed.) Die Revolution von 1848/49: pp. 14 - 36 が政治参加・動員の問題を分析している (pp. 20 - 29)。

<sup>19</sup> 山田徹夫氏の一連の研究が最も端的にこの見方を主張している。ドイツ地域経済の編成についての研究史は、三ツ石郁夫『ドイツ地域経済の史的形成』勁草書房、1997、「緒論：ドイツ資本主義における地域と工業化」pp.3 - 21 参照

<sup>20</sup> Geheimes Staatsarchiv Berlin-Dahlem, ehm. Bestände Merseburg (GStA), Rep.77, Abt.II Innenministerium Titel 260, Eisenbahnen, Beamte, Generalia, Nr.6, Bd.1,2 “Das Verfahren gegen diejenigen Eisenbahnbeamten, welche demokratische und regierungsfeindliche Gesinnungen

---

an den Tag legen 1849-58”

<sup>21</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.1 p.53

<sup>22</sup> Klee, Wolfgang, Preussische Eisenbahngeschichte. Stuttgart: W.Kohlhammer, 1982, pp.114 - 131、Historische Kommission zu Berlin, Eisenbahnen in Preußen, pp.99 - 129

<sup>23</sup> W.O.Henderson, The State and the Industrial Revolution in Prussia: 1740-1870. Liverpool; Liverpool University Press, 1958,pp.169-186 参照。

<sup>24</sup> Brophy, Capitalism pp.40-41,56。 .

<sup>25</sup> Brophy, Capitalism p.53。また Henderson, The State and the Industrial Revolution, p.183

<sup>26</sup> ヒンケルダイと警察制度については、H.J.Rupieper ”Die Polizei und die Fahndungen anlässlich der deutschen Revolution 1848/49” in:VSWG Bd.64 Heft 3, Wiesbaden, 1977,p.338、川越 『ベルリン王都の近代』 pp.228 231、山根 「食料蜂起」 pp.32 35 参照。

<sup>27</sup> 鉄道労働者蜂起に対するプロイセン政府の危惧（少なくともそのポーズ）は、後年もたとえばライヒ宰相であるビスマルクにおいて持続された（126.Schreiben an dem Geheimen Regierungsrat Tiedmann [ 15.8.78 ] , in Die Gessammelten Werke:Politische Schriften/bearbeitet von Herman von Petersdorf, Bd.6c, Nendeln,Lichtenstein, reprint 1972,p.117）。また F.エンゲルス 「反デューリング論」邦訳 『マルクス・エンゲルス全集』第20巻、1974、p.287 参照

<sup>28</sup> Hachtmann”von Stand zur >Classe<” p.81

<sup>29</sup> Brophy, Capitalism p.60 fn.30、Then,Eisenbahnen pp.290 - 297

<sup>30</sup> Klee, Eisenbahngeschichte p.191。また旧東独における代表的な教科書であった H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß. Band .:von der Zeit der Französischen Revolution bis zur Zeit der Bismarckschen Reichsgründung VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin 1969(大島隆雄・訳 『ドイツ経済史：1789 1871年』大月書店、1980) は「まったく公然とプロイセン的・ユンカー的反動への移行をなしとげたドイツ大ブルジョアジーの一翼を代表していた」（邦訳 p.125）とハイト（とその鉄道政策）を評価する。

<sup>31</sup> GStA Rep.77 Titel.260 vol.6 Bd.1 pp.41-42

<sup>32</sup> Erlaß von der Heydts vom 9. Februar 1852 an die königlichen Eisenbahn-Kommissariate und Direktion(GStA Titel.260 Rep77 vol.6 Bd.1 p.202。Klee Eisenbahngeschichte p.119、Brophy Capitalism,p.59

<sup>33</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.1 p.103、 Brophy Capitalism, pp.59-60

<sup>34</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.1 p.47 50。その内訳は以下の通り；アンハルト鉄道に勤務する「民主主義者」48名、ベルリン・ポツダム鉄道同15名、ベルリン・シュテッティン鉄道同3名「赤色分子」19名「過激赤色分子」3名、ベルリン・ハンブルク鉄道同順に18名、3名、「左翼 Linke」1名。

<sup>35</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.1 p 45-46



---

<sup>36</sup> Klee Eisenbahngeschichte p.75。なお〔Ernst〕Engel, “Der Preis der Arbeit bei den deutschen Eisenbahn in den Jahren 1850, 1859 und 1869.”, in Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Bureaus, 14-1 (1874): p.124 によれば 1850 年におけるドイツ語圏「鉄道職員」の総数は 12,194 名とされるので、Klee の数値は内務省の主要な調査対象であった「職員 Beamte」のみならず運行に携わる労働者や職人を含んだものであろう。

<sup>37</sup> Sperder, “Eine alte Revolution” pp.21-22

<sup>38</sup> Gailus, Straße und Brot p.173-175。なお Joachim Paschen, Demokratische Vereine und preußischer Staat:Entwicklung und Unterdrückung der demokratischen Bewegung während der Revolution 1848/49 (Studien zu modernen Geschichte), München 1977,pp.90-95

<sup>39</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 p.29

<sup>40</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.1 pp.180 - 200

<sup>41</sup> Engel, “Preis der Arbeit” p.112

<sup>42</sup> 父が騒擾罪で禁固刑に処せられた者 1 名、兄弟が「民主主義者」とされたものが 3 名（2 名がポツダムの鉄道に共に勤務）が確認される（GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 pp.23,63,64）

<sup>43</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.1 p.45

<sup>44</sup> 以下、GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 pp.99 - 108

<sup>45</sup> 以下、GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 pp.79 - 90

<sup>46</sup> なお 1860 年代のウンルーは国民党左派中の現実派の代表的人物である（望田幸男『近代ドイツの政治構造 プロイセン憲法紛争史』ミネルヴァ書房、1972、p.129）。

<sup>47</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 pp.71 - 72

<sup>48</sup> GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.1 pp.68 - 69,191,199

<sup>49</sup> 川越『王都の近代』p.44 によれば比較的高賃金の職工の年収 300 ターラーが生活水準の最初の境界であるというが、この境界は<表 3>の グループと グループの平均的年収の間に存在するといえる。

<sup>50</sup> たとえばケルン・ミンデン鉄道機関士 Fergas が”demokratische(s) Volksblatt”である”Der Hahn”の配布を摘発されている（GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 pp.105 - 106）。

<sup>51</sup> たとえば 48 年に下層民 das niedere Volk を煽動したとされるケルン・ミンデン鉄道発送掛 W.Schröder（GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 pp.103 - 104）

<sup>52</sup> たとえば 52 年政治犯 Löwe 博士のロンドン亡命を幫助したかどで免職されたケルン・ミンデン鉄道発送監督 L.Baare（GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2,pp.102 - 103）、旅券所持者の Dresden 潜入を助けたザクセン・シュレージエン Sächsisch Schlesische 鉄道車掌 Leonhardt（GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 p.155）など。

<sup>53</sup> ケルン・ミンデン鉄道ブレーキ手 Bremser の B. Herdemarter（GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 pp . 103 - 104）

---

<sup>54</sup> Liegnitz の Görlitz 駅長 Haupt ( GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 p . 154 )

<sup>55</sup> たとえばケルン・ミンデン鉄道駅監督 Bahnhofsinspektor である Griesheim ( GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 pp.105 - 106 )

<sup>56</sup> ニーダーシュレージェン・マルク鉄道 Niederschlesisch - Märkische Bahn もと夜警 Viertel ( GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 p.69 )

<sup>57</sup> 以下の分析で使用したデータは次の文献によった : Richard Tilly, “Unruhen und Proteste in Deutschland im 19. Jahrhundert” in do. Kapital, Staat und Sozialer Protest in der deutschen Industrialisierung, Göttingen:Vandenhoeck & Ruprecht, 1980:pp.143-174, do.,“Sozialer Protest als Gegenstand historischer Forschung” in do. Kapital, Staat und Sozialer Protest in der deutschen Industrialisierung, Göttingen:Vandenhoeck & Ruprecht, 1980:pp.175-196、Eichholtz, Bewegungen, Gailus, Straße und Brot, GStA Rep.77 Title 260 Nr.6 Bd.1,2

<sup>58</sup> Brophy Capitalism p.30

<sup>59</sup> これにたいして、州レベルで集計することによって、一般的な「社会的抗議」発生と「鉄道建設労働者蜂起」発生との間には地理的相関が否定できない結果が生じた。一方、三月前期の「社会的抗議」と革命期以降の「社会的抗議」との地理的相関は弱いことが確認された。「社会的抗議」において、伝統社会のロジック（モラル・エコノミー）に依拠する度合いが三月前期よりあとの時期には減少したのではないかという予想をこの結果は少なくとも退けない。多くが「賃金」をめぐる起きた鉄道労働者蜂起と革命期以降 1881 年までの期間における「社会的抗議」とのあいだに比較的強い相似を示唆するといえる結果は、この点で興味深い。これは賃金交渉を発生の主原因とした鉄道建設労働者暴動の先駆的性質を示すものかもしれない。

<sup>60</sup> Tilly, “Unruhen” pp.150 - 160 参照。また 47 - 49 年の社会的抗議の歴史的位置をめぐる Gailus, Straße und Brot p.516 における規定を参照。

<sup>61</sup> Gailus, Straße und Brot pp.170 - 178

<sup>62</sup> 地域ごとの産業分布 とりわけ港湾労働や鉱山業 との関連を考慮に入れた分析の必要性を内田知行氏から指摘されたが、本稿ではそれを取り入れることができなかった。今後の課題としたい。

<sup>63</sup> 「民主派」のひとつ民主クラブによる「民衆運動」への働きかけの試みについては、若原「ベルリン民衆運動」p.31。

<sup>64</sup> 最も端的な結論として Brophy, Capitalism, p.168。事例研究としては、同書”Four : The Conflict over Night Trains” pp.75 - 86

<sup>65</sup> 1852 年当時 Potsdam の Polizei Direktor による所見 ( GStA Rep77 Titel.260 vol.6 Bd.2 p.23 ) 参照。

<sup>66</sup> 絶対主義時代の産物である文官任用証制度を軸とするプロイセン邦有鉄道職員の雇用

---

関係については、拙稿「プロイセン邦有鉄道における雇用関係の成立と官僚制：1850年代における鉄道任官資格を中心に」*Mimeo* で分析を試みた。

<sup>67</sup> Liegnitz( Glogau )ではかつて民主主義的傾向を持った職員が見られたが、Dr.Lehmann、法律家 Bandt、商業顧問官 Lehfel'd らが理事会に着任、職員の思想的善導に勤めた結果、保守的な職員のみとなったとされる GStA Rep.77 Title 260 Nr.6 Bd.2, pp.156-157。

<sup>68</sup> Henderson, The State and the Industrial Revolution pp.170 - 171 などの積極的なハイト評価に疑義を呈するモテックにおいても、ハイトが私鉄職員雇用への介入を企図して従来の官僚制度を「利用」したことが明記される（モテック『ドイツ経済史』邦訳 p.125）。

図表

表1 プロイセン鉄道職員 の 思想傾向

	人数	全体比	人数*	全体比
「民主主義者」	312	30%	312	19%
リベラル・要注意	30	3%	30	2%
政治に無関心	173	17%	824	49%
信用おける職員	89	9%	89	5%
良き職員	242	23%	242	14%
保守的・忠誠・反民主	64	6%	64	4%
不明	121	12%	121	7%
計	1031	100%	1682	100%

\* :当局「所見」のない者を「政治に無関心」に算入

出所 :GStA Rep.77, Tit.260 Nr 6,Vol.1-2

表2 プロイセン鉄道業内「民主主義者」の地理的分布

州	県名	民主主義者	嫌疑者	元・民主主義者	計	(州別計)
W-Preußen	Danzig	1	0	0	1	1
Brandenburg	Potsdam	14	11	14	39	
Brandenburg	Berlin	0	0	4	4	
Brandenburg	F.a.O	0	0	3	3	46
Pommern	Stettin	2	4	2	8	8
Posen	Posen	2	1		3	3
Schlesien	Breslau	3	1	2	6	
Schlesien	Oppeln	4	0	0	4	
Schlesien	Liegnitz	2	0	1	3	13
Sachsen	Magdeburg	42	50	3	95	
Sachsen	Merseburg	14	9	3	26	
Sachsen	Erfurt	2	3	0	5	126
Westfalen	Minden	12	19	1	32	
Westfalen	Münster	0	9	1	10	
Westfalen	Arnsberg	1	2	0	3	45
Rheinland	Düsseldorf	6	22	0	28	
Rheinland	Cöln	20	2	3	25	
Rheinland	Aachen	15	1	0	16	70
Rheinland	Trier	0	1	0	1	
計		140	135	37	312	312

出所 :GStA Rep.77 Tit.260,Nr.6,Vol 1-2

表3 鉄道業内「民主主義者」の職階・部門

職階 / 部門	運行	駅業務	管理	技術・機械	建設	経理	電信	輸送	路線	不明	計	総職員比*
	39	12	0	7	2	7	4	24	41	8	144	1%
	30	31	2	6	4	20	0	18	3	0	114	7%
	0	0	9	13	3	14	0	0	0	0	39	21%
不明	0	2	0	0	0	0	0	0	0	13	15	-
計	69	45	11	26	9	41	4	42	44	21	312	2.5%

データ出所 : GStA Rep.77, Tit.260, Nr.6 Bd.1,2

Engel "Die Preis der Arbeit" pp. 101-103,111

;主に肉体労働によって上司の意向を忠実に果たすことを期待された、初等教育程度が必要な職員

;仕事内容への一層の理解が必要で、ある程度以上の教育が求められる職員

;大学、アカデミーなど最高程度の教育が期待される職員 (Engel "Die Preis der Arbeit", 112)

\* ;1850年における「ドイツ」(オーストリア等を除くドイツ語圏諸国)全鉄道の「職員」中の該当職階に対する比率

表4 「社会的抗議」鉄道建設労働者暴動」発生の地理的分布との相関

州	表4-1 鉄道内「民主主義者」と社会的抗議発生の地理的分布・その相関(県単位)							
	県名	鉄道内「民主主義者」		社会的抗議発生件数		鉄道建設労働者蜂起(-1847)		
			-1847		-1875			
Sachsen	Magdeburg	95	Breslau	18	Berlin	25	Potsdam	6
Brandenburg	Potsdam	39	Merseburg	12	Posen	11	F.a.O	4
Westfalen	Minden	32	Berlin	12	Düsseldorf	10	Liegnitz	4
Rheinland	Düsseldorf	28	Posen	10	Breslau	7	Minden	4
Sachsen	Merseburg	26	Cöln	8	Oppeln	4	Arnsberg	4
Rheinland	Cöln	25	Düsseldorf	7	Münster	4	Merseburg	3
Rheinland	Aachen	16	Danzig	6	Arnsberg	4	Münster	3
Westfalen	Münster	10	Aachen	5	Minden	3	Düsseldorf	3
Pommern	Stettin	8	Oppeln	5	Trier	3	Stettin	1
Schlesien	Breslau	6	Minden	4	F.a.O	2	Oppeln	1
Sachsen	Erfurt	5	Magdeburg	3	Magdeburg	2	Danzig	0
Schlesien	Oppeln	4	Stettin	3	Cöln	2	Berlin	0
Brandenburg	Berlin	4	Potsdam	2	Danzig	1	Posen	0
Westfalen	Arnsberg	3	Münster	2	Potsdam	1	Breslau	0
Posen	Posen	3	Arnsberg	2	Stettin	1	Magdeburg	0
Schlesien	Liegnitz	3	Erfurt	1	Liegnitz	1	Erfurt	0
Brandenburg	F.a.O	3	Liegnitz	1	Merseburg	1	Cöln	0
W-Preußen	Danzig	1	F.a.O	1	Erfurt	1	Aachen	0
Rheinland	Trier	1	Trier	0	Aachen	1	Trier	0
相関係数			-0.06		-0.17		0.07	
(いずれも5%水準で有意ではない)								

表4-2 鉄道内「民主主義者」と社会的抗議発生の地理的分布(州単位)

州	鉄道内 - 社会的抗議発生件数						
	「民主主義者」	-1847	1848	1849	-1881	鉄道建設労働者蜂起	「大政治」抗議
W Preußen	1	8	2	1	10	0	5
Brandenburg	46	17	14	5	26	10	42
Pommern	8	7	4	0	6	1	5
Posen	3	11	13	1	13	0	0
Schlesien	13	24	6	2	16	5	9
Sachsen	126	16	2	0	2	3	20
Westfalen	45	19	8	3	22	11	8
Rheinland	70	28	12	5	20	3	36

表4 3 鉄道内「民主主義者」と社会的抗議発生の地理的相関(州単位)

	(1)	(1)'	(1)''	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
(1) 鉄道業内「民主主義者」									
(2) 社会的抗議 - 1847	0.43	0.43	0.78*						
(3) 1848	-0.09	-0.15	0.38	0.38					
(4) 1849	0.13	0.12	0.80*	0.69**	0.74*				
(5) - 1881	-0.14	-0.21	0.52	0.54	0.76*	0.91*			
(6) 鉄道建設労働者蜂起	0.25	0.26	0.52	0.45	0.35	0.62*	0.73*		
(7) 「大政治」抗議	0.56	0.70**	0.86*	0.56	0.48	0.77*	0.5	0.45	

(1) : ブランデンブルク州(含・ベルリン)を除く試算

(1)' : ブランデンブルク州(含・ベルリン)およびマग्デブルク県を除く試算

\*:5%水準で有意

\*\* :10%水準で有意

データ出所 ;

Eichholtz''Bewegungen''pp.261 - 280

Gailus Straße und Brot p.174(Tab.10)



Tilly "Unruhen und Proteste" pp.170 - 171 (Anhang 2)  
- "Sozialer Protest" p.178 (Tabelle 1)  
GStA, Rep.77 Tit.260, No6, Vol1-2

## 1850年代初頭プロイセンにおける「民主主義的」職員

鳩澤 歩

\* この研究は「大学院経済学研究科・経済学部記念事業」基金ならびに科学研究費補助金基礎研究(B)(1)(「地域工業化の展開と人的資源・経済組織の相互関連に関する比較史的研究」代表：佐村明知大阪大学教授)の補助を受けた。

Abstract :

On the “Democratic” Employees of the German - Prussian Railway in the early 1850’s

Ayumu Banzawa

The purpose of this paper is to investigate the political tendency of the railway employees in Prussia in the early 1850’s, when the Prussian railway system was developing its skeleton under the leadership of the Commerce Minister (*Handelsminister*), August v. d. Heydt. Some documents of the Prussian Ministry for Internal Affairs (*Preussisches Ministerium der Innern*) contain the official researches of the spread of the “democratic” (and/or anti-governmental) thought in the railway companies (and the beginning state railway). Above all, the lists that the governors of province made by orders of the Minister of Internal Affairs, Ferdinand v. Westphalen, illustrate the political awareness of the railway employees just after the 1848/49 revolution by enumerating the names of the “conservative”, the “political indifferent”, the “liberal”, the “democratic” or the “left radical”. By examining these lists this paper shows, firstly, the complexity and diversity of the spread of “democratic” belief under the railway employees according to their ranks and scopes of the work, their place (lines and regions) of employment and their social strata. Secondly, it shows the indivisibility of the political activity of the “democratic” persons in the railway sector to the regional political networks of the citizen. Thirdly, on the other hand, the leading “democrats” and/or “liberals” tried to educate and organize their colleagues and subordinates for the infiltration of their political belief into their workplaces. In this point, according to the results of the latest investigation of the social protests in the revolutionary times in the 19<sup>th</sup> century Germany, their political attitude in the railways was equal to the one of “new elite” toward the “old elite” and the “masses” in the 1848/49 revolution.