

# 19世紀後半ポーランドの インフラ整備と企業家

— ウッジ市における市電開設を中心に —

## Julius Kunitzer : the organizer of the installation of a tramway in Lodz at the end of the XIX century

藤井和夫

This article shows the traffic condition of Piotrkowska street in Lodz in the second half of the XIX century, and the process of installation of a tramway in this city. The author also demonstrates the portrait of Julius Kunitzer, the organizer of the tramway and an eminent member of the entrepreneur in Lodz at the end of the XIX century. He demonstrates Kunitzer's economic and social initiatives and achievements, and pronounces him to be a symbol of multinational and the second generation of industrial Lodz.

Kazuo Fujii

JEL : N74

キーワード：ポーランド、企業家、市電

### I はじめに

19世紀後半のポーランド<sup>1)</sup>は、18世紀末の近隣3国による国土分割支配のために民族国家が消滅したままであるにもかかわらず、繊維工業を中心に大幅な工業生産の拡大を経験した。その主要な舞台であるウッジ市は、1820年に繊維手工業者の誘致が布告されて以来着実に人口が増加し、19世紀初頭の500人から19世紀末には28万人（1900年）と560倍もの人口の拡大を経験

1) ここでは1815年に誕生したポーランド王国をその具体的な対象地域としている。

した。その後もさらにその傾向は続いて第 1 次大戦前には人口は世紀末から倍増して 50 万人を超えている。

ウッジ市のかくも急速な拡大は、同市における繊維工業の発展を背景とするものであるが、その繊維工業の発展の要因として次の 3 つを指摘することができる。まず、①初期ポーランド王国政府による工業育成策、そして②ロシア市場の獲得、さらに③企業家の自主的な活動である<sup>2)</sup>。本稿は、その③の要因に関して、19 世紀末のウッジ市における市電開設をめぐる企業家の活動を取り上げ、以下のような観点から考察を加えようとするものである。

まず、初期ポーランド王国政府によって国外から招致された繊維手工業者・工業家は、ウッジ繊維企業家の第一世代を形成するものであり、その不十分な資本蓄積状況から、賄賂や密輸などの不正をもちとわず貪欲に利益を追求し、企業の社会的・文化的な貢献にはほとんど無関心であったと言われる<sup>3)</sup>。しかしその次の第二世代になると、資本蓄積は正常な企業経営の中で累積的に行われ、ウッジの社会的インフラ形成や文化的なメセナ活動にも積極的に関与するようになったと想定し得る。その点の確認が、本稿の第 1 の課題である。

次に、ウッジ市の繊維企業家は、産業革命期の企業家として特殊な性格を有していた。彼らはウッジ市にとって新参者であるというだけではなくて、ポーランドという地域についても土着の人間とは出自を異にする、言うなれば民族的なアウトサイダーであった。さらに言えば、ウッジ市そのものがポーランドにあってその住民の民族構成において非常に特異な性格を有する都市であり、そうした特殊な環境の中で自らの企業家活動を展開したのであった<sup>4)</sup>。こうした企業家とその企業活動の舞台に関する民族的特殊性が、企業家活動にどのような特性を与えることになったのかを考察することが第 2 の課題となる<sup>5)</sup>。

さらに、ポーランドはいうまでもなく 19 世紀の西欧先進工業地域の周辺に

2) 藤井 (1989)、5、165 頁。

3) 藤井 (2000)、210-213 頁。

4) そのことは後出の第 1 表の民族別人口構成に見ることができるが、詳しくは藤井 (2002) 参照。

5) 分割支配によって民族国家が消滅していた当時のポーランドにとって、国家の再生は緊急の民族的課題であり、そのために 2 回にわたり反ロシア蜂起が試みられたが、そうした社会の政治的な動きに対するポーランド人以外の企業家の態度をめぐる問題については、藤井 (2000) 参照。

第1表 19世紀におけるウッジ市の発展 (単位：千人( )内は%)

年	人口	ポーランド人	ドイツ人	ユダヤ人
1820	0.8	0.5 (66)	— (—)	0.3 (34)
1831	4.7	0.8 (17)	3.5 (74)	0.4 (9)
1838	5.0	2.3 (46)	2.2 (44)	0.5 (10)
1840	10.6	4.6 (44)	5.0 (47)	1.0 (9)
1858	24.6	11.6 (47)	10.1 (41)	2.9 (12)
1863	33.4	7.1 (21)	20.7 (62)	5.6 (17)
1865	32.4	12.7 (39)	12.8 (40)	6.9 (21)
1894	168.5	69.1 (41)	57.3 (34)	42.1 (25)
1913	506.0	252.0 (50)	75.0 (15)	172.0 (34)
1921	451.0	280.0 (62)	32.0 (7)	139.0 (31)
1931	605.0	357.0 (59)	54.0 (9)	192.0 (32)

出所：T.Olszewski, *Lódź w Polsce i w świecie*, (w)W.Michowicz red. *Wczoraj, dziś i jutro Łodzi*, Łódź, 1979, s.19.

位置するボダーランドであって、他の周辺国と同様の後発的な性格をもっている。従ってその企業家活動を考察するときに、先進国の整えられた環境の中で経営活動を行う企業とはまた異なった後発国特有の企業と企業家という問題を明らかにしていくことが必要となる。ところがポーランドの場合さらに特殊なのは、工業化の後発性を補うべき政府による強力な政策的バックアップは、とりわけ1830年以降分割支配下のポーランドでは望み得ないばかりでなく、彼らウッジ市の企業家は、必ずしも好意的ではないロシア政府の下でその企業を立ち上げ発展させていかなければならなかった。そこから例えば自分の企業活動に不可欠なインフラ整備にしても、彼らには特別な課題が課せられていたのである。この二重の意味で特殊な後発国における企業家活動という視点からの考察も本稿の第3の柱となっている。

以下、まずウッジ市の発展とその背景をなす繊維工業の発展を再確認することから考察を始めていこう。

## II 19世紀後半における繊維工業の発展とウッジ市の発展

ウッジ市は1423年に都市法(マグデブルク法)を授けられた長い歴史のある都市であるが、19世紀初頭におけるその実態は1793年に人口わずか91人、

## 経済学論究第 58 巻第 3 号

1809 年に 514 人、1820 年でも 767 人の人口を持つ政府所有の小村落に過ぎなかった<sup>6)</sup>。しかし 1820 年に繊維手工業者の誘致が布告され、税金の免除等の特権とともに入植手工業者のための工業区（土地と作業場兼住居）が整備されてくると、第 1 表に見られるように着実に人口が増加し、表には示していないが 1825 年には 1,000 人を越え、1830 年代末の 5,000 人から 1840 年には 1 万人を越えて、1840 年代に 15,000 人でやや停滞するものの、1850 年代後半から再び人口は増加し始め、60 年代で 3 万人、70 年代半ばで 5 万人、さらに 80 年代半ばには 10 万人を越えて、1890 年 13 万人、1890 年代半ばには 17 万人と大幅な増加を続けた。20 世紀になってからも 1900 年 28 万人、1905 年 34 万人とその人口増加は止まるところを知らず、第 1 次世界大戦を迎える頃には人口 50 万人の、ポーランドではワルシャワに次ぐ第 2 位の大都市になっていた<sup>7)</sup>。こうした急激な市人口の増加の背景は、先にも述べたようにウッジ市における繊維工業の発展であった。

ウッジ市における繊維工業の成立は、初期ポーランド王国政府の工業育成策、具体的には 1820 年代に始まるウッジ市における工業区の設定、資金援助、手工業者・工業家の招致活動、そして基本的なインフラ整備、をその端緒としている。やがて 1850 年代に、ポーランドのロシアへの関税一体化と鉄道の開設をきっかけとして、広大なロシア市場がウッジ繊維工業に開かれることになり、ウッジの繊維工業は着実な発展の歩みを続けることになる<sup>8)</sup>。第 2 表に見られるように、1840 年代の緩やかな発展に続いて、1850 年代から第 1 次大戦にかけて、まず綿工業で（1850 年代以降）、ついで羊毛工業で（1870 年代以降）急激な生産額の上昇が見られ、全体では 60 年代以降 26 倍にも生産が拡大している。

その繊維工業の発展と市の人口増との関係は、当初からきわめて密接であった。たとえば、1820 年代から 30 年代初めにかけての市の人口の動向は、初期ポーランド王国政府の工業育成策を直接に反映している。外国人手工業者

---

6) 藤井 (2002)、5 頁。

7) 第 1 表および藤井 (2002)、5 頁。

8) 藤井 (1989)、4-6 頁。

第2表 ウッジ繊維工業の発展 (千ルーブル、( )内は1860年=100)

年	繊維工業全体	綿工業	羊毛工業	麻工業
1829		300 ( 4)	3,725 ( 86)	
1840		2,532 ( 31)	2,631 ( 60)	
1850		2,673 ( 33)	2,564 ( 59)	
1860	13,732 ( 100)	8,091 ( 100)	4,355 ( 100)	1,247 ( 100)
1870	15,425 ( 112)	10,200 ( 126)	4,000 ( 92)	1,300 ( 104)
1880	57,318 ( 417)	30,636 ( 379)	21,349 ( 490)	2,204 ( 177)
1890	77,053 ( 561)	41,022 ( 507)	30,001 ( 689)	6,500 ( 521)
1900	182,814 (1331)	79,086 ( 977)	75,855 (1741)	11,391 ( 913)
1913	361,987 (2636)	132,269 (1635)	161,057 (3698)	19,131 (1534)

出所：藤井、『ポーランド近代経済史』、71、90、96-98頁。

の招致政策の結果、1820年代にウッジ市には1,000余人の繊維手工業者がその2倍半ほどの家族を交えてやって来た。1820年代後半の彼らの出身地は、約50%がザクセン、約33%がチェコ(ズデーテン)、約15%がシュレージエンであったという<sup>9)</sup>。第1表で1820年には存在していなかったドイツ人が1831年には3,500人となり、その割合が74%にも達しているのはそのためである。その後積極的な手工業者の招致政策は中止されるが、ウッジ市に確立し始めた繊維業(当初は手工業)は引き続き多くの手工業者や商人をこの都市に引きつけ続けた。1840年にはドイツ人は5,000人とあまり増えていないのに、ポーランド人がそれとほぼ同数(4,600人)程度まで急増している。

ウッジ市の当初の繊維業は手工業的な性格の強いものであったが、やがてマニュファクチュアと呼ぶべき作業場も現れ始め、1850年代以降ロシアへの繊維製品輸出が軌道に乗り出すとその傾向はいつそう強まり、本格的な工場も生まれた。第2表によれば1850年から1860年の間に綿工業と羊毛工業の生産額は合わせて520万ルーブルから1,200万ルーブルへと2.3倍に増加し、さらに1860年から1870年の間に繊維工業全体で1,370万ルーブルから1,540万ルーブルへ12%増加している。その間ウッジ市の総人口は1850年の15,000

9) 藤井(1989)、54-55頁。

## 経済学論究第 58 巻第 3 号

人強から 1860 年 30,000 人弱 (1.9 倍)、1870 年 48,000 人弱 (1.6 倍) へとやはり大幅に増加している<sup>10)</sup>。その人口増加の内訳は、ポーランド人、ドイツ人、ユダヤ人それぞれが増えていたが、第 1 表に見られるように特にユダヤ人の増加がこのころから顕著であった。すなわち 1830 年代には 500 人程度で市人口の 10% であったユダヤ人が、1865 年には 7,000 人近くに増加して市人口の 20% 以上を占めるに至っているのである。

ウッジでは 1860 年代から 1880 年代にかけて機械化の進展によって工場規模はますます拡大した。ポーランド王国全体の繊維工業における蒸気機関の馬力数は、1854 年の 597 馬力から、1865 年 806 馬力、1875 年 3,983 馬力、1888 年 25,833 馬力、1900 年 85,476 馬力と著しく増加しているが、1875 年で 1,000 馬力を擁したジラルドゥフの麻工場を除いてそれらの工場のほとんどはウッジの綿工場と羊毛工場であった<sup>11)</sup>。同時にポーランド王国全体で 1 工場当たりの規模も拡大し、1879 年から 1900 年の間に、1 工場当たり生産額では 10 万 5000 ルーブルから 32 万ルーブルに 3 倍以上に増加し、1 工場当たりの労働者数も 59 人から 200 人へと 3.4 倍に増加した。ウッジ市の場合も同様で、1895 年のウッジ市 1 工場当たりの生産額は 20 万 8000 ルーブル、1900 年のそれは 33 万 2000 ルーブルであった<sup>12)</sup>。ウッジ市で 500 人を越える労働者を雇用する大企業は、1870 年代にはドイツ人所有企業 3 社とユダヤ人所有企業 1 社、不明を含むその他 1 社しかなかったものが、1880 年代には、それぞれ 6 社、4 社、4 社と拡大した<sup>13)</sup>。こうした機械化と工場規模の拡大の中で、ウッジ市の人口は 1860 年の 3 万人から 1890 年には 13 万人と、10 万人の増加を見たのであった<sup>14)</sup>。当時の繊維工業の発展は、3 つの民族をそれぞれこの都市に引きつけ、第 1 表からは 19 世紀末まで 3 つの民族がほぼ並列する形でその絶対数を伸ばしていったことがわかる。繊維企業の大規模化は、やがて周辺のポーランド人とユダヤ人を、あるいは工場労働者として、あるいは繊維工業や都市人

10) 藤井 (2002)、5 頁。

11) 藤井 (1989)、102-103 頁。

12) 藤井 (1989)、105 頁。

13) 藤井 (1989)、142 頁。

14) 藤井 (2002)、5 頁。

口の増加によって拡大する商業従事者としてウッジに吸引することになり、20世紀に入ってから、ポーランド人とユダヤ人を中心に人口増加が見られた。相対的にドイツ人の割合は10%を切るようになった。こうして、第1次大戦を迎える頃にはウッジ市は、6割のポーランド人と、3割のユダヤ人と、1割のドイツ人からなる、ポーランド王国第2の50万人都市になっていたのである。以上のようなウッジ市の状況は、市の人口急増に伴う社会問題の他に、その多民族的構成ゆえの社会的コンフリクトの可能性を内包することになった。

ところで、こうした急激な人口増加の間に、ウッジ市の市域は、1840年に2,205ヘクタールから2,739ヘクタールに拡大した後、1906年に3,811ヘクタールに増えるまで変わらなかったため、市の人口密度は、1840年の1平方キロメートル当たり50人から、1906年には実に12,460人にまで達していた（その年の市域拡大によってもまだ1平方キロメートル当たり9,000人<sup>15)</sup>）。このような過密な都市の状態は、ウッジ市に住宅問題をはじめさまざまな社会問題をもたらすことになったが、市内の交通事情もまた市に突きつけられた解決すべき深刻な問題のひとつであった。そのことについて次に見てみよう。

### III 19世紀後半におけるウッジ市内の交通事情

ポーランド王国の交通インフラ整備において最も重要なものは、1845年に建設が始まり、1848年に開通した鉄道、ワルシャワ－ウィーン線であった。この鉄道はロシア領のポーランド王国にあっては唯一の鉄道であり、繊維工業の原料の搬入や製品の輸送において重要な役割を果たすものであった。ところが不思議なことに、ウッジ市はウィーンとワルシャワを結ぶ経路の途中に存在しているのに、この鉄道はわざとウッジ市を通過しないように建設されている。実はここに、当時のロシア政府にとってのウッジ市の存在の意味がはっきりと現れている。著しい発展を遂げつつあるウッジ市の繊維工業は、ロシア本国における同じく新興のモスクワ繊維工業の強力なライバルだったのである。事実、1860年代以降ポーランド王国の輸出額のうちロシア市場向けの占

15) 藤井 (2002)、5頁。

める割合が上昇して 40%を越えるようになり、1890 年代以降はさらに 80%から 90%近くに達した。なかでもウッジ市の織物の 80%はロシア市場向けに販売されていた<sup>16)</sup>。ウッジ市との厳しい競争に音をあげたモスクワの企業家たちは、ロシア政府にウッジ市の繊維工業の発展を阻止するように求めるようになり、その強力な要請を受けて、ロシア政府の政策はウッジ市にとっては敵対的なものになりがちであった。鉄道建設の経緯はその一例だったのである。

いずれにせよ、ウッジ市の住民が鉄道を利用しようとするれば、26 キロメートルも距離のあるウッジ市東南東の最寄り駅ロキチヌイ Rokiciny まで行かねばならなかった。やがて同駅とウッジ市を結ぶ私営の乗合馬車が運行されるようになり、毎日 10 便が 120 人の乗客を運んだ。ウッジ市の北の方向のウエンチイツァ Łęczyca 方面にも日に 3 便の乗合馬車が運行された<sup>17)</sup>。これらの乗合馬車のウッジ市内の停留所は、いずれもピオトウルコフスカ通り ulica Piotrkowska に設けられていた。ピオトウルコフスカ通りはウッジ市を南北にまっすぐ貫く、当時でおおよそ 4.4 キロメートルの長さをもつメインストリートで、1820 年代に工業区（正確には手工業区。特に 1824 年からのウトウカ地区）が建設される際に、この南北に長い通りに沿ってその両側に綿や麻の織物工・紡績工の住宅区がそれぞれ 115 区画ずつ設定されたために<sup>18)</sup>、ウッジ市そのものが通りに沿って細長くできあがることになって、市の交通にとってほとんど唯一と言ってもよい大動脈となっていた。

住宅や作業場がピオトウルコフスカ通りに面して並ぶために、市の発展につれて通りの南北の交通量はしだいに過密なものになっていった。当初の交通手段は、自分の大型四輪馬車や乗用馬車を持つ裕福な工場主などを別にすれば、一般には広場や通りで雇われる荷馬車・馬車で、さまざまな荷物や乗客を結構高い値段で運んだ<sup>19)</sup>。一方、ウッジ市と他の都市との交通は 2 頭立ての荷馬車か乗用馬車によって担われていた。ピオトウルコフスカ通りには 1845 年に

16) 藤井 (1989)、135-136 頁。

17) Rynkowska (1970), s.65.

18) Rynkowska (1970), s.7.

19) Rynkowska (1970), s.63.



は18人の馬車御者が営業していたが、その多くは荷物を主に取り扱うユダヤ人であり、一部は乗客を主に取り扱うドイツ人であった<sup>20)</sup>。市当局はこの個人営業の馬車以外に、ワルシャワ市に倣って辻馬車の運行を計画し、1840年にユリアン・チャイコフスキ Julian Czajkowski という人物に4台の辻馬車による市内4カ所の停留所を回る定時運行を許可した<sup>21)</sup>。これらの他に、私営の馬車と競争関係にある郵便馬車が、1830年代から週に4回乗客を、週に2回荷物を、そして毎日7時30分に郵便物と乗客や小包を運ぶためにロキチヌイ駅との間を巡回していた<sup>22)</sup>。

このようなわけで、都市の唯一の大動脈であるピオトゥルコフスカ通りは、各種の馬車による食糧、工業原料、製品、燃料の木材、後には石炭などの過重な運搬量のために常にひどく傷むことになった<sup>23)</sup>。おまけに1847年から1852年にかけてロキチヌイ駅とウッジ市を結ぶ碎石舗装道路が建設されると、市の道路維持改修事業の多くはそちらに向けられることになり、ピオトゥルコフスカ通りの道路状況は劣悪なまま据え置かれることになった<sup>24)</sup>。1865年から翌年にかけて、ウッジ市の企業家たち自身によって、ワルシャワ－ウィーン線のロキチヌイ駅の北のkoluszki 駅から真西のウッジ市へ鉄道が敷かれると、ウッジ市は直接ワルシャワ－ウィーン線と繋がることになり、ロキチヌイ駅との行き来の必要性は解消されたが、この新しい引き込み線の市内終着駅が3つの候補地の中から最も都心部、すなわちピオトゥルコフスカ通りに最も近いウッジ・ファブリチュナŁódź Fabryczna 駅に決定されると<sup>25)</sup>、ピオトゥルコフスカ通りの交通量はまたもや増加することになったのである。

1869年にピオトゥルコフスカ通りの歩道は、自然石を敷き詰めたものからアスファルトに変えられたが、それが夏の暑さに弱いとわかると、1890年に一部は石のプレート敷きに敷き直された<sup>26)</sup>。より深刻な問題は車道の方で、当初

20) Rynkowska (1970), s.64-65.

21) Rynkowska (1970), s.63.

22) Rynkowska (1970), s.65-66.

23) Rynkowska (1970), s.110-111.

24) Rynkowska (1970), s.103.

25) Rynkowska (1970), s.104.

26) Rynkowska (1970), s.110-111.

の自然石の碎石舗装道は、2 年も手入れしなければ路面に 50 センチメートルもの深さの穴が空き、馬車は片側通行を余儀なくされる有様であった<sup>27)</sup>。これは後の話であるが、ウッジ市の人口が 60 万 1,000 人を数えた 1929 年、5,875 ヘクタールの面積を持つ同市には 331 キロメートルの道路があり、そのうち 116 キロメートルは舗装されておらず、206 キロメートルは自然石舗装、6.1 キロメートルは花崗岩・玄武岩舗装、1.3 キロメートルは木造ブロック敷き、1.4 キロメートルはアスファルト舗装であったという<sup>28)</sup>。馬車の交通量が増えれば、道路が傷むと同時に、騒音やほこりの問題が発生するのは当然であった。

1880 年代、1890 年代ともなると、ピオトウルコフスカ通りの馬車による交通量はさらに増大して、ファブリチュナ駅から市内に運び込まれる石炭の量は一日に貨車 240 台分に達し、その他の運搬物も日に貨車 110 台分にも上った。市内にだけでなく、ピオトウルコフスカ通りを通過して大量の石炭が郊外のズギェシ Zgierz、パビヤニツェ Pabianice 等の市や農村にも運ばれた。機械、ボイラー、レンガなど重量の貨物輸送には、馬 12 頭、ときには 26 頭立ての馬車が使用された。また市内には 675 台の辻馬車と、およそ 2,000 台の馬車が日々行き交っていたのであり<sup>29)</sup>、ピオトウルコフスカ通りを一日 2 万回馬車が往来し、18 万プード (3,000 トン弱) の荷物が搬送されて、石の舗装道路の改修のために毎年 8,000 ルーブル以上の費用がかかったといわれている<sup>30)</sup>。そのために、工場や倉庫への貨物については、ピオトウルコフスカ通り以外の通りを通るように規制が行われるほどであった<sup>31)</sup>。

通りの敷石舗装が夥しい数の馬車の車輪の通行に耐えないのであれば、何らかの対策が考えられなければならなかった。そこでまず 1880 年代半ばに、レールを敷いて馬車を走らせる軌道馬車が構想され、1886 年には経営の入札も行われたがうまくいかず、1892 年以降も様々な提案がもたらされたあげく

27) Rynkowska (1970), s.111.

28) Wojalski (1998), s.8.

29) Rynkowska (1970), s.144-145.

30) Rynkowska (1970), s.144, Wojalski (1998), s.6.

31) Rynkowska (1970), s.145.

に、翌 1893 年にこの軌道馬車の構想は放棄されるに至った<sup>32)</sup>。代わって電力による市電の開設が計画されはじめ、結局 1897 年 2 月 13 日に、ウッジの企業家グループ（ユリウシュ・クニツェル Juliusz Knitzer, ゼノン・アンシュタット Zenon Anstadt, アルフレド・ビーデルマン Alfred Biedermann, エミル・ガイエル Emil Geyer, ユリウシュ・ハインツェル Juriusz Heinzl, ヘンルイク・グローマン Henryk Grohman）のつくる事業団と市当局の間で、市電の開設の契約が取り結ばれた<sup>33)</sup>。

その内容や市電開設の経過を見る前に、この市電建設の事業団の中心人物ユリウシュ・クニツェルという実業家について見ておこう。実は彼こそが当時のウッジ繊維企業家の代表としてウッジ市の交通インフラ整備のみならず、様々な分野での社会活動をリードした人物だったのである。

#### IV 繊維企業家 ユリウシュ・クニツェル

ユリウシュ・クニツェル Juliusz Kunitzer は、1880、1890 年代に活動したウッジ企業家の代表であると同時に、前述のウッジ企業家の第 2 世代を代表する企業家でもあった。彼は 1843 年 10 月 19 日、ウッジから 85 キロメートル南のプシェドボシ Przedborz（もしくはその近郊のポフランカ Pohulanka 村）で生まれた。父はヤクブ Jakub という毛織物工で、1830 年代にポーランド王国に移住してきたのち、ジョン・コカリル John Coquerill 所有のプシェドボシの毛織物工場で 1848 年まで働いていた。母はヨアンア・ロズィナ・ティツェ Joanna Rozyna Tietze であった。父のヤクブは 1840 年代の末にカリシ市近郊のオパトウヴェク Opatówek（ウッジ市の西 90 キロメートル）のフィドレル Fiedler の工場に家族とともに移り、死ぬまでそこで働いた<sup>34)</sup>。

クニツェル（以下ユリウシュのことを指す。）は家庭内で教育されたのち、シュミット Schmidt と再婚した母親とともにカリシ市郊外のティニェツ Tyniec 村に移り住み、1850 年代末にはその近くのレファン Repphan 兄弟の工場で働き

32) Rynkowska (1970), s.143-144.

33) 日付はユリウス暦 (= 2 月 1 日)。Wojawski (1998), s.10, Rynkowska (1970), s.145.

34) Badziak (1976), s.193-194.

始め、その工場で織工の仕事を覚えた。1863 年のプロテスタントの教会名簿に「貧しい職人」と記載されており、教会の支払いを免除されている<sup>35)</sup>。

1860 年代半ばにウッジ市に移り住み、エドヴァルト・ヘンチェル Edward Hentschel の綿工場で織物工として働くが、その優れた能力のため織布の部署で短期間に出世している。さらにウッジでも独学で研究して繊維生産の新しい傾向に関心を持っており、また組織管理についても優れた能力を示して企業幹部から一目を置かれつつ、成長するヘンチェルの企業で管理者の一員に出世していった。そこで同社でも重要な地位を占めていたルドウヴィク・マイエル Ludwik Meyer と懇意となり、1869 年、その妹アグニェシカ・ミーナ・マイエル Agnieszka Mina Meyer と結婚した<sup>36)</sup>。

1860 年代半ばにヘンチェルの企業はワルシャワに取引店を開設し、クニツェルはそこに派遣されて実地の経験を積むとともに、やがてその支配人となった。ワルシャワではまた経済界に広く交友関係を広げ、エヴァンス Evans 兄弟の工場では生産の機械化を学んだことも記録に残されている。おかげで後の 1869 年、ヘンチェルの企業が蒸気機関と羊毛織機を導入した際、クニツェルはその生産工程の機械化に大きな役割を果たし、同工場の事実上の技術責任者となることができた。やがて発展著しいウッジに戻り、この都市の様々な問題に死ぬまでかかわっていくことになった<sup>37)</sup>。

1870 年に、クニツェルはついに自分自身の企業を設立する。といっても、当初は自分の毛織物織機 30 台をヘンチェルの織物工場に設置したのである。彼の織機は最新式のもので生産コストをかなり低下することができた。他と比較してみると、1 労働者当たりの毛織物生産額がヘンチェルは 1435 ルーブル、ユリウシュ・ハインツェル Juliusz Heinzl は 1225 ルーブルであったのに対して、クニツェルの織機は 1816 ルーブルの生産が可能であった。このような形態での彼の企業の 1873 年の毛織物生産額は 11 万ルーブルを超え、その収益性の高さは多くの収入をもたらして、それはさらに次の事業に投資すること

35) Badziak (1976), s.194.

36) Badziak (1976), s.194-195.

37) Badziak (1976), s.195.

を可能にしたのである。彼の創意工夫と大胆な手法、そして儉約の精神が事業の成功をもたらしたのであった<sup>38)</sup>。

1873年から1875年の間にクニツェルは4カ所の土地の所有者になっていたが、さらに1875年にマイエルと共同で、火事にあつて建物や設備のかなりの部分が焼失してしまったヘンチェルのピオトゥルコフスカ通りの工場を土地とともに低価格でしかも数年間の分割払いという好条件で購入し、そこに「クニツェル・マイエル商会」Dom handlowy “Kunitzer i Meyer”を設立した。マイエルがこの商会の管理を担当し、同時に原材料購入や製品販売に責任を持つ一方、クニツェルはもっぱら生産の監督に当たった。彼らは機械と設備の購入や生産のためにかなりの資金をつぎ込み、薄手の毛織物生産に集中して、1870年代後半にはこの分野で大手の企業のひとつとなっていた。当時の好景気のおかげで利益は莫大であり、彼らは、とりわけマイエルは、今やウッジ市でも最も裕福な市民の一人となっていた。クニツェル夫妻はすべての地所を売り払い、その資金をピオトゥルコフスカ通りのこの羊毛工場に注ぎ込んだ<sup>39)</sup>。

1870年代のウッジ市における工場経営の環境に注目してみると、低関税のおかげで西欧からの機械導入は有利であったが、一方で生産拡大のための工場用地と、特に活発化していた綿工業に不可欠な豊富な水を持つ新たな土地が必要となっていた。しかしウッジ市内の土地不足のために、その工場用地は市の郊外に求めるほかなかつた。そこでウッジ市の東に広がるヴィゼフ Widzew村がもっぱら土地購入の対象となり、19世紀末にはその西側部分は工業と労働者にとってまさにウッジ市の玄関先とも言うべき地域になっていた。そこに1878年にマイエルが土地を獲得し、やがてここでの企業活動を断念したために、1879年、41モルゲンのその土地をクニツェルが1万5,000ルーブルで買い取った。このヴィゼフの土地購入に当たって、クニツェルはピオトゥルコフスカ通りの羊毛工場から完全に撤退し、そちらの方をマイエルが買い取っている。この結果的な土地交換によって、クニツェルは綿工業の分野で自分の企業

---

38) Badziak (1976), s.195-196.

39) Badziak (1976), s.196.

経営を拡大していく準備が整ったのであった<sup>40)</sup>。

クニツェルはヴィゼフに綿工場を建設するにあたって、1879 年の 11 月に、すでに繊維企業家として高名であったユリウシュ・ハインツェルに共同経営の話を持ちかけ、その同意によって企業をハインツェル・クニツェル会社 “Heinzel i Kunitzer” とすることでウッジ商業銀行 Bank Handlowy w Łodzi から多額の貸付を得ることに成功し、その大部分をイギリスでの繊維機械購入に充てた。すぐに紡績工場、織布工場、ガス燃料室、染色場・漂白場、レンガの建物 2 棟、木造の建物 4 棟その他が完成し、その紡錘数は 1 万 5,000 錘、織機は 500 台であった。工場資産は当時で 30 万ルーブルと見積もられている。同工場は 1880 年の初めには綿製品の生産を開始した<sup>41)</sup>。

1880 年 6 月 10 日には 45 万ルーブルの資本を持つ「ハインツェル・クニツェル商会」Dom handlowy “Heinzel i Kunitzer” が設立され、ハインツェルが商業部門とウッジ市の倉庫管理に責任を持ち、クニツェルはもっぱらヴィゼフの工場管理に専念することになった。クニツェルは 1880 年代、1890 年代を通してさらに土地を購入し、19 世紀末にはその土地面積は 380 モルゲンにも達していた。それは必要な資金を獲得するための資産ともなったが、同時に多くの労働者住宅を建設するためにも利用された。その一角の木造の小邸宅にクニツェル夫妻は 1890 年代初めまで住んでいた<sup>42)</sup>。1891 年には 1,500 台の織機を装備した織布工場が完成し、翌 1892 年には 5 万 7,800 錘の紡績工場が建設され、仕上げ場や漂白場も拡張された。1898 年になると、染色場を兼ねた捺染場が完成し、織物工場の織機は 3,000 台に増強された。彼は最新式の機械設備を導入することにつとめ、工場の拡大は常に生産コストの削減が実現するように体系だつてなされている。また工場排水による川の汚染が問題になると、1890 年代末に高額の公的な廃水処理施設の建設にもイニシャティヴを発揮した<sup>43)</sup>。

クニツェルの工場の雇用労働者数も、1883 年に 1,020 人、1887 年 1,096 人、

---

40) Badziak (1976), s.196-198.

41) Badziak (1976), s.198.

42) Badziak (1976), s.199-200.

43) Badziak (1976), s.199-201.

1900年2,434人、1901年3,000人と次第に増加し、彼らのための労働者住宅も1896年には様々な大きさの木造家屋が57棟、レンガ造りの建物が8棟あり、1900年までにさらに101棟の木造家屋が建てられた。1884年には労働者の子どもたちのための学校が企業によって設立され、1892年にはベッド数50の病院も設立されて、いずれも企業によって維持された。また企業内には、労働者が病気になった場合に日当の半分を支給する病気基金と、罰金を積み立てた互助基金があって家族の葬儀や薬代がそこから支払われた。これら基金の管理は、労働者が作る委員会が行った。工場では労働者に保険がかけられていて、傷害があったり死亡した場合には家族に手当てが支払われた。1895年に労働者のための食料品店が企業によって開設され、工場のそばには300人の子どもを収容する保育所もあったし、2,000人収容の劇場まで作られていた。さらにクニツェルはほとんどがポーランド人である労働者のためにカトリック教会を建設しようと3モルゲンの土地を用意していたが、世紀末の資金難でこの計画は実行されなかった<sup>44)</sup>。

クニツェルたちの企業は、1889年に株式会社組織の「ハインツェル・クニツェル綿業株式会社」Spółka Akcyjna Wyrobów Bawelnianych Heinzl i Kunitzer となったが<sup>45)</sup>、クニツェル夫妻が48%、ハインツェル一家が49.6%の株式を所有していた。同社が運転資金不足の傾向にあったため、1900年に株式を追加発行した結果、クニツェル夫妻の持ち分は36.2%に減少した。クニツェルは1897年にロシア市場を直接ねらった「ウッジ細糸製造株式会社」Towarzystwo Akcyjne Łódzkiej Manufaktury Niciarnianej を設立しているが、これはコスト引き下げに成功せず、資金不足もあって結局うまくいかなかった<sup>46)</sup>。

## V クニツェルの社会事業

次にクニツェルの社会的活動に注目すると、彼は1880年代半ばから様々な社会活動を始めており、そこでもリーダー、さまざまなコンフリクトの調停者

44) Badziak (1976), s.201-202.

45) Radziszewska (1997), s.35.

46) Badziak (1976), s.202-203.

としての能力を発揮して、1880 年代の末には、シャイプラーやガイエル、ユリウシュ・ハインツェル亡き後のウッジ市の企業家グループのトップに立っていた。ロシアに派遣される市や県の使節団の一員として、皇帝アレクサンデル 3 世に拝謁したり (1890 年)、次のニコライ 2 世の戴冠式に列席したりという重要な役割を果たしていることがその証拠でもある<sup>47)</sup>。さらに、1869 年からポーランド社会全体のロシア化の動きの中で、ウッジ市の自治は機能を停止することになったが、その中で 4 人 (のち 6 人) の参事会員からなる名誉職的な市参事会が市当局に対する諮問や意見具申の機能を果たすことになった。1905 年の革命以前は、その地位に大企業家が就く習わしであったが、1895 年 8 月の選挙で、ハインツェルの跡を最大の支持を得たクニツェルが嗣いでいる。この参事会は、ウッジ市の発展にかかわる最も重要な問題に取り組んだのであり、ロシアが支配する行政当局からウッジ市民と繊維工業の利益を守った。行政区の改編や行政組織の変革などへの取り組みの中で、彼は重要な役割を果たしている<sup>48)</sup>。

1880 年代の初めにウッジ市にロシア商工支援協会ウッジ支部 *Lódzki Oddział Towarzystwa Popierania Rosyjskiego Przemysłu i Handlu* が設立されたが、この組織はウッジ市および県の自治機関の代理の役割も果たしていて、交通の発達や鉄道関税など地方の商工業にとって必要なことすべてに関与した。クニツェルはその中に紡績・織物課を作ったほか、1886 年からは副会長を、1889 年からは会長の職を果たした。また彼は、金融機関であるウッジ信用協会 *Towarzystwo Kredytowe m. Łodzi* の発展にも大きな役割を果たしており、1880 年代末から 1900 年までその支配人の一人の職にあった。さらに 1895 年に設置された商工委員会 *Komitet Handlu i Przemysłu* では、1896 年 3 月から会長に就任した。彼がこのような様々な組織の指導者の役割を果たしたのは、モスクワの商工業代表者からの攻撃に対して、ウッジ商工業の利害を守ることを期待されていたからである。期待通り彼はエネルギーなリーダーとして、ペテルスブルグの政治・経済的指導者との繋がりや影響力を利用して、

47) Badziak (1976), s.204.

48) Badziak (1976), s.205.



ウッジの利害に対してロシア政府の敵対的な政策に対抗した<sup>49)</sup>。

クニツェルがウッジ市における市電の開設をめぐる、この都市インフラ整備への貢献を果たしていくのも、以上のような文脈の延長線上でのことであった。先にも述べたようなウッジ市の交通事情から、1880年代半ば以降、ウッジ市では市電の開設が緊急の課題となっていた。そんな中、1893年の9月に市電のプロジェクトを考えるためのひとつの会社がウッジ市の商工業者の代表たちによって設立された。彼らのイニシャティヴによって市電の開設は日の目を見ていくのであるが、それに先だって1895年5月1日にクニツェルはある嘆願書を県知事宛に提出している。その中で彼はウッジ市の将来についての心配を述べ、市の将来のためにもこの市電開設にウッジ市民が関与し、外国資本を排除することの必要性を訴えている。彼は1895年5月15日に市参事会の市電建設プロジェクトの代表となり、同年5月27日にロシア商工支援協会ウッジ支部に事業団が結成されると、5月31日にクニツェルにプロジェクト実行の全権が与えられている。事業団の資金の60%は企業家たちが提出し、残り40%は市民の中から募集されることになっていた<sup>50)</sup>。

クニツェルを代表とするウッジ市企業家たちの市電開設に向けての活動は、実は外部からのライバルの出現をひとつのきっかけとしていた。1896年5月に技師キスランスキ W.Kislanski とペテルスブルグの企業「ジーメンス・ハルスケ」“Siemens i Halske” が県に市電開設の申請を行うとの予告がなされ、一方でそれに対抗するようにワルシャワのブロック Bloch のグループから、ブランデンプルグのフォルスト Forst を手本として、工場への物資輸送を中心とする蒸気力利用の市電開設の申請書が出された。一方、クニツェルたちの提案は、市の援助なしに自分たちの資力で建設するというものであり、乗客を輸送することを中心にしたプランであった。最後の点が特に支持され、1896年10月14日の閣僚会議の決定を受けて、前述のように1897年2月13日にク

49) Badziak (1976), s.205-206.

50) Badziak (1976), s.214-215.

経済学論究第 58 巻第 3 号

ニツェルたちの事業団とウッジ市の市電開設の契約が結ばれた<sup>51)</sup>。

事業団のメンバーは、先にも述べたようにクニツェルの他、Z. アンシュタット、A. ビーデルマン、E. ガイエル、J. ハイנטツェル、H. グローマンらのウッジの企業家グループである。契約の中身は、「市電の開設と 35 年間の独占的使用権を許可する。ピオトゥルコフスカ通りを中心に 4 路線 9 キロメートルが建設され、それらの路線ではそれ以後乗合馬車の運行は禁止される。また市電の従業員は、ポーランド語とロシア語を話せるキリスト教徒に限られる。事業団は年間利益の 5% を市に支払い、もしその利益が 6% を越えたら、超過分の 25% を追加支払いする。20 年後に市はすべての資産を買い取る権利を有し、さらに 35 年後には、市電のすべての資産は無償で市に提供される」というものであった<sup>52)</sup>。なお契約締結時には、市電の動力についてはのちに定めるとしていただけであったが、1897 年 2 月 28 日（つまり 16 日）に、事業団のクニツェルから動力は電力とすることが報告されている<sup>53)</sup>。

契約はただちに実行され、同年のうちに 2 キロメートルの路線が建設された<sup>54)</sup>。設計と建設の監督は、ユゼフ・ヴィトコフスキ Józef Witkowski の指揮する Allgemeine Elektrische Gesellschaft (AEG) が当座の事務所をウッジに開設して担当した。ヴィトコフスキはのちにこの市電会社 KEL の社長になっている。建設はウッジ市内の建設会社フェレンバッハ・ネストウレル Ferrenbach Nestler が担当した。車輛もまた AEG 社製で、ケルン工場製の VNB-125 モーターを搭載した Herbrand 型動力車 30 台と、ペテルスブルグ製の連結車輛 30 台が投入された。車輛の費用は計 58 万 8000 マルクであり、市電建設総費用 173 万マルクの約 34% にあたっていた<sup>55)</sup>。実際の運行は、翌 1898 年の 12 月に開始

51) Badziak (1976), s.215, Rynkowska (1970), s.145, Wojalski (1998), s.10. ちなみにポーランドにおける市電の開設は、当時プロイセン領であったヴロツワフが一番早く 1893 年、オーストリア領のクラクフが 1901 年、ロシア領のワルシャワが 1908 年のことであった。Encyklopedia historii gospodarczej Polski (1981), t.II, s.415.

52) Rynkowska (1970), s.145-146, Badziak (1976), s.215, Wojalski (1998), s.10-11.

53) Wojawski (1998), s.10.

54) Wojawski (1998), s.11.

55) Wojawski (1998), s.11-12.

されている<sup>56)</sup>。事業団は資金を Konsorcjum Kolei Elektrycznej Łódzkiej に集め、これがウッジ市電会社の最初の名前となった。1900年に事業団は(名目上の)株式会社 Towarzystwo Łódzkich Dróg Żelaznych Miejskich に変更され、10路線を有していた1901年には Towarzystwo Kolei Elektrycznej Łódzkiej (KEL) に変わった。200万ルーブルの株式の半分は11人の事業団が所有し、残りの半分はウッジ市民が購入した。同社は1948年まで続いている<sup>57)</sup>。

上記のほかにクニツェルは、ウッジ赤十字委員会 Łódzki Komitet Towarzystwa Czerwonego Krzyża の委員でもあったし、ウッジ・キリスト教慈善協会 Łódzkie Chrześcijańskie Towarzystwo Dobroczynności のような組織の会長も務めていた。同慈善協会には妻とともに惜しみなく援助を与え、彼自身は1884年からは老人・身障者ホームの会長も務めていた。そうした活動を通して彼やハインツェルの周辺に集まる人々は、ポーランド人グループの諸活動を援助し、社会施設や慈善活動をドイツ系の人間が支配し続けることに反対した<sup>58)</sup>。

ウッジの実業家社会では、様々な組織形成に際して、3分の2のポジションをキリスト教徒(ポーランド人とドイツ人のことであるが、実業家社会ではもっぱらドイツ人)が、残り3分の1をユダヤ人が占めるのがほぼ慣行となっていた。しかし、1887年以降ポーランド王国でユダヤ系の実業家が鉄道等で主要な役割を果たしたり重要な地位につくことが制限された。市電開設の事業団にしても、イズラエル・ポズナンスキ Izrael Poznański、マルクス・ジルベルシュタイン Markus Silberstein、スタニスワフ・ヤロチンスキ Stanisław Jarocinski、サロモン・バルチンスキ Salomon Barciński といったユダヤ人実業家はロシア当局からの圧力によって契約から外されていた。クニツェルによってこの問題は解決を見、彼らは市電の運行が開始されてから2日後、市との契約書にサインした。しかし、ポズナンスキのみはそれを拒否したのであった<sup>59)</sup>。

56) Rynkowska (1970), s.146.

57) Badziak (1976), s.216, Wojalski (1998), s.12.

58) Badziak (1976), s.206.

59) Badziak (1976), s.204-205, 215-216.

## VI おわりに

以上のようなユリウシュ・クニツェルの企業家としての活動を、最初に設定した視点でもう一度見直してみよう。まず、彼は明らかにその父親や、あるいはガイエルやグローマンといった第 1 世代に属する企業家たちとは違って、繊維機械等の技術に関する知識や、工場管理能力によって立身出世を遂げており、その資本の蓄積も、もっぱら企業経営による利益の累積的な蓄積によっている。またウッジ市の社会的課題の解決にも企業家の代表として積極的に取り組んでいる。まさに第 2 世代のウッジ企業家を代表する人物といわなければならない。また、彼の合理的な経営感覚は、イギリスからの最新技術の導入といい、販売市場としてのロシア対策の重視といい、ポーランドとしてのウッジのメリットを的確に捉えている。

次に、ウッジ市の大きな特徴である、ポーランド人、ドイツ人、ユダヤ人という多民族的な構成の中にあって、彼の一連の行動には、民族的なコンフリクトの解消を目指した行為が目立っている。自身は明らかにドイツ人社会の中で育ち、ドイツ人との個人的繋がりを利用して企業活動を行ってはいるが、その意識は特にモスクワとウッジとの対抗関係の中で、しばしばウッジ市を故郷とするいわゆる「ウッジ人」としてのものであった。工場に働くポーランド人労働者にも、彼は通常の工場主以上の理解を示しているように思われる。

そのような意識に基づいて彼は、インフラ整備の遅れた後発的な工業都市ウッジの近代化に貢献したのであった。急速に発展するウッジ市は、とりわけその社会的な環境整備が必要であったにもかかわらず、ロシア化された市や県当局のそのような問題に対する関心は低く、たとえば市電のような市内の交通インフラの整備ひとつをとっても、クニツェルたち企業家が形成するさまざまな組織が行政当局の働きを補なわなければならなかったのである。

さらに言えば、クニツェルをはじめとするウッジ市の繊維企業家たちは、その企業活動の成功を快く思わない政治権力の支配の下で企業を経営していた。さきにポーランド王国で最初の鉄道であるワルシャワ－ウィーン線の路線決定に関して触れたように、ロシア政府がウッジ市の企業家たちの活動に好意的ではなかったという事実は様々なところに現れていた。例えば、ウッジ市の繊維

工業の工場用地の獲得に関しては、1864年のロシア皇帝による農奴解放令が農民所有地は農民にのみ販売可能としていたために、土地を購入したい企業家たちはいずれも農民出身であると偽って農民から土地を購入しなければならないなど、工業活動には不利な状況が生まれていた。クニツェルが購入したヴィゼフの土地も、それがハインツェル・クニツェル企業の土地であると正式に認められ不動産登記されたのは、購入から8年後の1887年であった<sup>60)</sup>。また、1879年11月にはほとんどの施設ができあがっていたにもかかわらず、クニツェルがその綿工場の建築許可を得るために行政当局に不完全な建築計画書を提出したのはようやく同1879年の末になってからであった<sup>61)</sup>のは、ウッジ市の企業家たちが工場設立にあたって行政当局に何らの援助も期待していなかったという事実を示しているのであろう。

以上のすべてに19世紀後半のウッジ繊維工業とそれを担う企業家たちの特別な性格が現れているのであり、クニツェルはその意味でこの時代の典型的なウッジ企業家といえることができる。

最後にわれわれは、彼の死について触れなければならない。企業家の代表として、様々な問題について、様々なレベルで労働者と交渉する立場にあったクニツェルは、すでに触れたように一工場主としてはずいぶん労働者に理解が深かったにもかかわらず、経済状況の悪化と、ロシアからの革命的な政治状況の影響の中で、労働者の中でも先鋭的なグループからは最大の攻撃の目標とされていた<sup>62)</sup>。1905年9月30日、クニツェルはヴィゼフからウッジ市内に市電で帰宅途中、乗り込んできた二人の労働者のうちの一人からピストルを数発撃たれ、20分後に死亡した<sup>63)</sup>。市電開設に尽力した企業家としては、そして労働者に一定の理解を示す立場から代表として長い交渉を重ねてきた企業家としては、何とも皮肉な、そして悲劇的な死であった。

---

60) Badziak (1976), s.197-199.

61) Badziak (1976), s.198.

62) Badziak (1976), s.208-209.

63) Badziak (1976), s.223.

## 参考文献

- Kazimierz Badziak, Juliusz Kunitzer – Symbol Łodzi wielonarodowościowej i wielkoprzemysłowej, (w)P.Samus red., *Polacy-Niemcy-Żydzi w Łodzi*, Łódź, 1997
- Kazimierz Badziak, Geneza i rozwój łódzkiego węzła komunikacyjnego (do 1914 r.), “*Rocznik Łódzki*”, XXI, Łódź, 1976
- Mirosław Jaskulski, *Stare fabryki Łodzi*, Łódź, 1995
- Waldemar Michowicz red., *Wczoraj, dziś i jutro Łodzi*, Łódź, 1979
- Krystyna Radziszewska red., *Niemieckimi śladami po “Ziemi Obiecanej”*, Łódź, 1997
- Anna Rynkowska, *Ulica Piotrkowska*, Łódź, 1970
- Mirosław Z. Wojalski, *100 lat łódzkich tramwajów*, Łódź, 1998
- 藤井和夫、『ポーランド近代経済史 — ポーランド王国における繊維工業の発展 (1815-1914 年) —』、日本評論社、1989 年
- 藤井和夫、「19 世紀ポーランドの企業家をめぐって — 19 世紀前半におけるウッジ繊維企業家の評価を中心に —」、中山・松川編、『ヨーロッパ史研究の新地平 — ポーランドからのまなざし —』、昭和堂、2000 年
- 藤井和夫、「19 世紀の工業都市ウッジにおける民族的共生 — 多民族社会ポーランドの一側面 —」、『人権研究』(関西学院大学)、第 6 号、2002 年 3 月