

第一次大戦後ドイツ鉄道業における  
バイエルン・グループ管理局  
(Gruppenverwaltung Bayern)  
の成立 (1919-1925年)\*

The Establishment  
of the Bavarian Group Administration  
(*die Gruppenverwaltung Bayern*)  
of the German National Railway  
after the First World War (1919-25)

鳩 澤 歩

This paper observes the organization of the Bavarian Group Administration (*die Gruppenverwaltung Bayern*) of the German National Railway after the First World War. Throughout to the establishment of the *Reichsbahn-Gesellschaft* (the German National Railway Company) the Bavarians were one of the counterforces against the German railway nationalization by the *Reich* (the unified German nation-state) government. The Bavarian persistence in the independence of their railways has been criticized for their traditional particularism, but it has to be investigated thoroughly. A more careful examination suggests that the experience during the World War influenced the distrust of the centralization directly.

Ayumu Banzawa

JEL : N74, N94

キーワード : 経済史、ドイツ現代史、鉄道業、バイエルン、地域経済

Keywords : Economic history, Modern German history, railway, Bavaria, regional economy

---

\* 本研究は JSPS 科研費 17K03837 の助成を受けたものです。

## はじめに： 研究の現状と本稿の課題

本稿は、第二次大戦前における南ドイツ・バイエルの鉄道組織について観察する。中心的にとりあつかうのは、1920年代ヴァイマル共和政時代からナチス・ドイツ最初期まで存在した、バイエルン州内鉄道業を管轄するバイエルン・グループ管理局 (Die Gruppennverwaltung Bayern) の、前身といえるライヒ交通省支局であるバイエルン・ツヴァイクシュテレ (Zweigstelle Bayern) 期を含めた、その成立前後の時期 (1919-25年) である。

鉄道国有化・ライヒ化は、①第一次大戦後の「ヴァイマル憲法」規定にもとづく官営「ライヒ鉄道」への吸収 (1919-24年) ②「ライヒスバーン」の特殊会社化 (1924年10月以降) の二局面に分けられるが、バイエルン州はそれぞれの局面において、鉄道管理の独立性を主張した。ライヒとの交渉の結果、成立したのがライヒスバーン内の半自律的な地域内鉄道管理組織であった。

バイエルン・グループ管理局 (以下本文中では“グループ管理局”) は1921年のドイツ国鉄すなわちドイツ・ライヒスバーン (Die Deutsch Reichsbahn) の成立時に組織内機構として特に創設され、ライヒスバーン本部 (のち24年10月からは特殊会社ライヒスバーンの本社) 理事会 (Hauptverwaltung) に直属し、帝制時代以前からの旧バイエルン邦有鉄道であった路線を、各管区・管理局 (Direktion) の上にあって統括する管理体であった。1933年1月のヒトラー政権成立後、同年12月をもって廃止される。この改組は、その後 (37年) のライヒスバーンの会社組織廃止・再官有化に先立っておこなわれたものである。

バイエルン鉄道史研究は、ドイツ鉄道史研究において個々の邦 (領邦) の鉄道を対象にする場合、プロイセン鉄道史研究に次いで活発な領域である<sup>1)</sup>。ポスト・ナポレオン期に発足した「ドイツ連邦」時代から帝制・共和制の「ライ

---

1) バイエルン鉄道史についてのモノグラフは数多い。通史としては、Ücker [1988]、Klee [2006]。近年では、バイエルン中央公文書館の特別展示カタログである Hetzer und Tröger (eds.) [2001] がある。邦語文献では、19世紀中の通史としては松永 [2012] 208-211。山田 [2001] はニュルンベルクを中心とするバイエルン邦有鉄道の運輸機能を対象とする。鳩澤 [2006] は19世紀バイエルン全域の穀物流通と鉄道業の関係を分析対象とした。

ヒ（Reich：ドイツ国）」時代にいたるまで連邦制的な政治・社会構造を保持しつつけた近代ドイツにたいする歴史研究において、ハプスブルク帝国、プロイセン王国に次ぐ規模をもつ邦としてのバイエルン王国の存在は大きいが、ドイツ語圏初の鉄道敷設以来、独自の発展を遂げたその鉄道史への関心も高い。

しかしながら、帝制崩壊後、共和制下でドイツ国鉄としての統合が成り、ドイツ・ライヒスバーンが成立して以降については、バイエルン鉄道史には研究的関心はあまり向けられていないといえる。ひとつには、鉄道業が工業化と密接に結びついたことが共通の理解として成立している19世紀に比べ、20世紀以降については、経済史的関心が鉄道業そのものに向けられることが少ないことがあろう。また政治史的関心がまず駆動しがちな現代史研究が、とくにライヒ首都・ベルリンに焦点を当ててきたのは当然であり、バイエルン・ミュンヘンについての関心は限られた領域に集中してきたといえる。たとえドイツ革命期のバイエルンにおける革命政府樹立とその崩壊や、その後の「運動の首都」ミュンヘンにおける共和政時代の初期ナチ運動に対しては、質量ともに充実した研究成果がこれまでにあったとしても、それらを（ナチ時代の前史としての言及以外には）鉄道業との関連で論じることは、ほぼなかったのである。

旧地域国家の鉄道業の展開については実証的な観察を加える意義は、近年のドイツ経済史研究の関心からも明らかである。空間経済史的手法によりドイツにおける「国民経済」的統合の時期を、ヴァイマル共和国期以降であるとしたWolf〔2009〕は、それまでに市場統合の進展が進まなかった理由のひとつを、一国市場的な流通のコストを下げる輸送インフラとりわけ鉄道の統合が進まなかったためとした<sup>2)</sup>。我が国において長年の蓄積をもつ地域経済論としての『ドイツ』資本主義論<sup>3)</sup>にも関連するこうした問題意識に対し、より具体的な観察をすすめる必要は高い。

そしてプロイセンに次ぐライヒ内最大邦・州であったバイエルンの鉄道は、その地理的な位置づけからも、こうした問題関心から選ばれるべき研究対象として適格的であるのをうたがわれない。

2) Wolf〔2009〕

3) 鳩澤〔2013〕268

しかしながら第一次大戦後・ヴァイマル共和国期以降のバイエルン鉄道業については、鉄道史的な一定の研究関心があったものの、経済史的な位置づけは、管見のかぎりでは不足していた。鉄道の「国有化 (Nationalisierung)」あるいは同じ意味である「ライヒ化 (Verreichlichung)」とライヒスバーン成立を視座の中心に置くと、当然ライヒ政府・ベルリン中央の意図と動向が中心に論じられるため、バイエルン鉄道の動向はそうした中央の意図への反発とその後の交渉に焦点があてられるのみであった<sup>4)</sup>。結果として半自律的なグループ管理局を生んだこうしたバイエルン鉄道側の動きは、ライヒスバーン中央による近過去の把握では当然重視されなかったため、同時代的な言及も多くはない<sup>5)</sup>。歴史的研究においても、戦前来の「分邦主義 (Partikularismus)」の文脈で整理され、バイエルン革命後の保守的なバイエルン州政府の対ライヒ政府への政治的姿勢やそれにもとづく政策のなかで位置づけられがちであったといえる<sup>6)</sup>。

戦間期のバイエルン鉄道業管理の直接的な担い手であるグループ管理局の活動についても、まとまった研究は乏しい。Mierzejewski [1999] や Hetzer [2001] は公文書館所蔵の一次史料も用い、グループ管理局成立とその後の解体までの経緯を通観しており、我々の研究はこれを出発点にすべきである。だが Mierzejewski [1999] の関心は、ドイツ国鉄・ライヒスバーンにおける統一への対抗勢力としてのバイエルンにあるため、バイエルン側の一次史料を用いつつも、州内部であった議論については言及が少ない。Hetzer [2001] は、バイエルン鉄道の 1920 年までの展開を主対象とするという発表媒体の制約もあり、あくまで制度的概観にとどまっている。

本稿の目的は、バイエルンにおける鉄道のライヒ化とグループ管理局の成立について、おもにバイエルン側の文書を利用してこれを把握し、バイエルン内部での議論を含むその実態を整理することにある。これにより、グループ管理

4) Mierzejewski [1999] 22,25-27,75-76 松永 [2012] 252-253、鳩澤 [2018] 170

5) 同時代では、Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn (eds.) [1935(1938(2))] には年表にその解体が記されるだけであり、Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft(eds.) [1934] には言及がない。

6) 邦語文献では、松永 [2012] 252。

局の成立という事態に対して、「線路の分邦主義」<sup>7)</sup> すなわち鉄道業にもみられるバイエルンの分邦主義の帰結というだけにとどまらない位置づけを探るための、手がかりを得たい。

本稿はバイエルン・グループ管理局の成立にいたるバイエルン州内外部の議論について、文書館所蔵の（一部内部）資料に基づき、観察と整理をおこなう。取り扱う時期は1919年からライヒスバーン特殊会社成立の翌年・25年にかけてであり、大きく4つの局面（ライヒ化・国有化をめぐる議論の開始、ライヒ・州間交渉と統合に関する国家条約締結、ライヒ鉄道省支局・ツヴァイクシュテレ期の活動、ライヒスバーンの特殊会社化をめぐる交渉）にわけて観察する。「おわりに」は本稿の作業によって得られた認識から出発して、今後の課題と作業の方向性を考察する。

## 1. 鉄道国有化に対するバイエルン諸方面の反応：

### 自律的組織要求とその根拠の主張

鉄道の保有と営業管理をライヒ（ドイツ国）に一元化しようとする理念とそのための行動を鉄道の「国有化（Nationalisierung）」あるいは「ライヒ化（Verreichlichung）」と呼ぶならば、鉄道の国有化・ライヒ化は、すでに1848・49年革命時のフランクフルト憲法草案には明記されていた。さらにドイツ帝国の成立後、1870年代には、帝国政府の独自財源をもとめたオットー・フォン・ビスマルクが帝国憲法にも記載された鉄道国有化・ライヒ化の実現をはかり、帝国鉄道庁（Reichseisenbahnamt）を新設している<sup>8)</sup>。しかし、これらの構想が鉄道国有化の実行に結びつかず、帝国内には1870年代以降も、個々の邦有鉄道が並存していたことは周知のとおりである。

帝国においては帝国鉄道庁の無力が明らかになったのちも、邦有鉄道のライヒ規模での統一をめぐって、最大邦プロイセンとプロイセン国鉄のイニシアティブによって邦間で話し合いがもたれた。だが、数度の交渉も具体的な前進をもたらしたわけではなかった。

7) Mester [1985]

8) Banzawa [2012]、Banzawa [2018] 133-134、松永 [2012] 239-240

しかし第一次世界大戦は、鉄道管理一元化の必要を認識させ、ライヒ化への話し合いはある程度の合意に達した。敗戦直前まで続いた交渉はドイツ革命でいったん停止され、ライヒ化は共和制期に持ち越される課題となった<sup>9)</sup>。

1919 年制定されたドイツ国憲法（「ヴァイマール憲法」）は、鉄道の国有化（ライヒ化）を明確に規定した。すなわち第 89 条は、「ライヒは、公共交通に資する諸鉄道をその所有として引き受け、これを統一的な交通機関として管理する任務を負う。／私営鉄道を入手する諸邦の権利は、ライヒの要求に応じて、委譲されなければならない」とした。また第 92 条はこれに関し、予算上「自立した経済的企業体 (ein selbststaetiges wirtschaftliches Unternehmen)」として「ライヒ諸鉄道 (Reichsbahnen)」を規定した<sup>10)</sup>。

これにもとづき国有化・ライヒ化を前提に、バイエルンをはじめとする諸邦とライヒ交通省との交渉が開始された。

バイエルンは上述の第一次大戦前来の国有化・ライヒ化の交渉においては一元化に反対する姿勢で一貫していた。その後のドイツ革命による短期間のレーテ政権の崩壊で成立した保守的政権の反中央・反プロイセンを基本とする政治姿勢とあわせて、第一次大戦後の鉄道国有化・ライヒ化に対するバイエルンの態度も戦前来の反中央・「分邦主義」の文脈で説明されることが多い<sup>11)</sup>。

しかしながら、こうした自明視される州の態度における連続性のみで、共和制期のバイエルン側の鉄道国有化・ライヒ化への態度を説明できるかどうかは問題である。1919 年という初期時点におけるバイエルンの「ライヒ中央による管理」への反対は、州交通大臣フラウエンドルファー (Heinrich von Frauendorfer) によって「大プロイセンのヘゲモニーの再覚醒」への警戒という形でまず言明されたが、それですらバイエルンの周知の分邦主義のレトリックとのみとらえるべきではないとされる。バイエルンの警戒心は他邦にも共有されており、また結局バイエルンがライヒ化に同意するにあたっては、戦後の

9) Banzawa [2018] 141、鳩澤 [2018] 108

10) Hauptverwaltung Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft(eds.) [1934] 6-7。憲法 89 条等鉄道関連条文の翻訳については、松永 [2012] 250 ならびに Ch. グズィ [2002] 402 を参照。

11) Mester [1985]

紛糾した州（邦）の政治状況や、新たな権力関係への考慮、鉄道収益の減退という事情があったとするのである<sup>12)</sup>。

また、この問題をめぐる意思表示や交渉の主体を「バイエルン側」と一括することにも、まさに「分邦主義」的態度で対外交渉において一貫した帝制期にも、バイエルン邦内部には鉄道国有化をめぐる当然ながら立場による意見の差異があった<sup>13)</sup> 点を無視するおそれがあるといえよう。このことは他方を「ライヒ側」と一括することにも当てはまる。

以上の点からは、ライヒ化・国有化をめぐる交渉の展開に応じて、その時点におけるバイエルン内部の議論や主張を跡づける必要があきらかである。

そこでまず、鉄道国有化・ライヒ化の交渉が進行中の時点におけるバイエルン州内のこの問題をめぐる意見を、1919年10月28日に開かれたバイエルン州交通省主催の公聴会（討論会）の記録<sup>14)</sup> から整理してみることにしよう。

この公聴会「バイエルン国有諸鉄道のライヒによる移管に関する討論（Aussprache betreffend die Übernahme der bayerischen Staateisenbahnen durch das Reich）」は1919年10月28日、交通省大広間において、州交通省、商工省、農務省、州鉄道顧問会（より14名）、商業界、工業界、産業（手工業）界、農業界、報道の諸団体ならびに各企業体が出席して行われたものである。

開会冒頭、主催者として州交通大臣フラウエンドルファーが、以下のとおり現況を説明した。すなわち、①交通・通信に関するライヒ化がわずか一年半のち、遅くとも1921年4月1日までに実施されねばならない②バイエルンは特別の要望をもち、交通設備の引き渡しに関し「バイエルンの利益の保証」のため、「確たる意味において地方的に自立して時刻表、運賃問題、一般交通行政、鉄道建設、電化、ならびにとりわけ調達手段において管理しつづけるところの、交通機関の組織」を求めている③ベルリン中央からの鉄道全体の管理は不可能であり、有害である、の三点であった。これを踏まえ、本日の公聴会の趣旨に

12) Pohl [1999] 77-78

13) Banzawa [2018] 138-140

14) “Niederschrift über die am 28. Oktober 1919 im Festsaal des Verkehrsministerialgebäudes stattgehabte Aussprache betreffend die Übernahme der bayerischen Staatseisenbahnen durch das Reich” BA Berlin-Lichterfelde, R/5/ 7323, S.1-16.

についての確認（「本日、体系的なプログラムを出すことはまだできない」ので「本日は遺憾ながら意見交換にとどまるが、州政府に示唆を下されれば幸い」）があった<sup>15)</sup>。

これを受け、枢密顧問官フェルカー (v.Völker) がこれまでの経緯に関して補足している。それによればライヒ憲法 89 条によって定められたライヒによる国有化は、第 171 条によって遅くとも 1921 年 4 月 1 日までに鉄道ライヒ移管がすまなければならない。1919 年 3 月 31 日に邦有鉄道理事会は「ライヒ鉄道問題 Reichseisenbahnfrage」について特別会で意見表明していたが、「そうこうするうちに」ライヒ憲法によって問題は「ライヒ鉄道システム」導入で決定されたのである。バイエルンは移管条約と将来のライヒ鉄道運営組織においてその利益を保証されねばならず、この関係で 10 月 2 日には新設のライヒ交通大臣がミュンヘンを訪問し、「できる限りの脱中央化と、できる限りのドイツの諸邦と諸方面の当を得た要望と独自性にできる限りの顧慮をともなう交通統一」を彼のプログラムとして提示している。この利益保証が解決しない限り、来るべき移管に伴う補償の交渉にも入れないであろう。ライヒ憲法自体は監理、運営、交通、建設と鉄道のあらゆる分野における邦の利益について顧慮するところがなく、したがって「とりわけ管理組織、人事管理、運賃・時刻表、同様に交通政策一般、最後に調達・建設についての問題について、今日、なんらかの特別の処置が必要とされうる」とする<sup>16)</sup>。

フェルカーはこれを踏まえ、ライヒ化にともなう問題点を列挙していく。その後、12 人が発言者として記録に残るまとまった意見表明をおこなうが、フェルカーの次以後 6 人目の発言者である商業顧問官ガウチュ (Kommerzienrat Gautsch) 以外の論者は、ほぼフェルカーの指摘した問題点をなぞる形で自分の意見を述べ、基本的にはライヒ化にともなう中央化に反対し、自律的な組織を求めることになった。

フェルカーに次ぐ、以降の発言者は順に以下のとおりであった。枢密宮廷顧問官ヘルト (Geheimer Hofrat Held)、オーバーバイエルン商業会議所代表

15) “Niederschrift über die am 28.Oktober 1919…” 1-2

16) “Niederschrift über die am 28.Oktober 1919…” 2-3

鳩澤：第一次大戦後ドイツ鉄道業におけるバイエルン・グループ管理局の成立（1919-1925年）

エツェル（Vertreter der Handelskammer von Oberbayern Dr. Etzel）、アウクスブルク商業会議所代表（Der Vertreter der Handelskammer Augsburg. 氏名の明記なし）、商業顧問官フレンケル（Kommerzienrat Fränkel）、ラント経済顧問官シュタイニンガー（Landökonomierat Steininger）、商業顧問官ガウチュ（Kommerzienrath Gausch）、パイロイト・枢密商業顧問官シューラー（Geheimer Kommerzienrath Schüller (Bayreuth)）、農務大臣フライベルク男爵（Landwirtschaftsminister Freiherr v. Freyberg）、司教座協会参事官首席ピッチラー（Prärat Domprobst Dr. v. Pitchler）、商務省代表・省顧問官リントナー（Vertreter des Handelsministeriums, Ministerialrat Lidner）、商業顧問官レーベンエック（Kommerzienrat Löweneck）、上級技師ヴィルト（Oberingenieur Wirth）<sup>17)</sup>。

フェルカー（ら）によって指摘された、バイエルンにとっての鉄道国有化・ライヒ化の問題点は以下のようにまとめられる。もちろん、それぞれの問題は論者によってのみならず内容上も相互に関連しており、整理は便宜的なものである。なおカッコ内人名は、それぞれの主張の明示的発言者である（ただし総論的な見解を最初にのべたフェルカーを除く）。

- ① 規模的問題： ライヒ（「ベルリン」）による全長5万キロの全ドイツ鉄道路線の中央管理には限界があり、不可能であるとする。特にこれは、大戦時や「この五年間」の経験であきらかになったとする（ヘルト、ピッチラー、シューラー）。
- ② 地理的問題： ①に関連し、中央から離れた州の位置は、一元的管理に不適とする。また、南ドイツ・バイエルンの鉄道のもつイタリア、オーストリアとの近接性や「地政学的 geopolitisch」特性を強調する（ヘルト、エツェラー）。
- ③ 経済的問題： バイエルン経済に国有化・ライヒ化がもたらすデメリットを危惧する。これらはいくつかの論点に分けられる。
  - a. 地方鉄道建設について 地方における必要（とくに農業のそれ）小鉄道

17) “Niederschrift über die am 28.Oktober 1919...” 4-13

の建設が阻害される。またはプロイセンの軽便鉄道建設の方式に従うことに不利益が生じる（ヘルト、シュタイニンガー、フライベルク、ピッチラー、リントナー）。

- b. 運賃体系について 地域産業が必要とする特別な運賃設定が不可能になる。とくに農業および林業の利益が阻害される（アウクスブルク商業会議所、フレンケル、シュタイニンガー、シューラー、レーベンエック）。
- c. 工業について バイエルンの地域的な工業の発達が、鉄道業からの資材調達に対応した供給が減退することで阻害される。またバイエルンが原料資源にめぐまれないため、地域的な原料価格の平準化を促進する必要があったところ、この点も流通の変化に不安がある。これは特に重工業にあてはまる（エツェル、アウクスブルク商業会議所、ヴィルト、フレンケル、シューラー、ピッチラー、リントナー）。

④ 組織的問題：

- a. 人事の地域性について。バイエルン邦有鉄道勤務の職員が中央はじめ他州に移動することは避けられねばならないとする（ヘルト、シューラー、ピッチラー）。
- b. 電化が進められない（フレンケル、シュタイニンガー）。
- c. (②、③ a に関連し、) ベルリン中心の長距離路線運営で、ミュンヘンと他都市との連絡が等閑視される（フレンケル）

⑤ 政治的独立性： バイエルン州の独立は、「ライン共和国」構想同様、なお現実的だとする（ヘルト）。

⑥ 売却問題： ライヒ移管にともなう売却額の算出において不当な廉価が懸念される（フレンケル）

これらを整理すると、発言者の関心が明示的に集中しているのは、鉄道のライヒ移管にともなう経済的問題、とりわけ地域の鉄道関連産業への影響や、農林業をはじめとする地域産業優遇的な運賃体系、さらに地方小鉄道建設の維持にあったといえる。帝制時代の国有化・ライヒ化交渉において邦有鉄道維持の最大の論拠であった、邦財政への鉄道の貢献は、大戦後の状況の変化によつ

て、ほぼ（適切な地方鉄道の建設によって収益があがる、といった議論で暗に示される<sup>18)</sup> 以外には）言及されなくなっている。

また、組織運営上の問題として、バイエルンからライヒ地域への職員移動がとくに問題視された。これは、ライヒ憲法 16 条<sup>19)</sup> にあった「同郷人原則 Landmannschaftliche Prinzip」<sup>20)</sup> を踏まえたものである。

全国的な鉄道路線の中央管理の不可能性が指摘されたが、その根拠とされたのは抽象的な理論や理念ではなく、大戦時の経験であったことが注目される。上記の職員採用・勤務の地域的固定の主張も、従来の雇用原則にしたがうというのみならず、南ドイツの北ドイツに対する地理的・生活環境的優位が主張されるという形で、雇用者に対して戦後のライヒやライヒ首都の不安定な状況に対する配慮がなされているという側面もあったと考えられる。第一次世界大戦後、従来の労使関係の変化に、使用者側に立つ邦有鉄道当局は対処しなければならなかった<sup>21)</sup>。これより後年、1923 年 12 月 31 日にバイエルン邦有鉄道への復帰の是非が改めて議論に乗せられたさい、邦有鉄道の利点の一つとして、1921 年にもバイエルン邦有鉄道内ではストライキが起きなかったことが挙げられた<sup>22)</sup>。その後一貫して主張され、それが通った形となる「同郷人原則」の根拠のひとつは、こうした労働者へのコントロール可能性の計算にあったといえよう。

一方、商業顧問官ガウチェの意見はここでは突出的であった。ガウチェは、

---

18) “Niederschrift über die am 28.Oktober 1919...” 14

19) 「中央直轄行政 (Reichsverwaltung) が州において直接行われる際の公務員は原則として州籍保有者でなければならない。中央直轄行政を行う公務員 (Beamte)、一般職員および労働者は、それが可能であり、かつ自らが受けてきた教育経験や当該公務が要求する事項に反しない限りにおいて、自らが望む場合には故郷にあたる地域 (Heimatgebiet) において勤務することができる。」(グズイ [2002]、391)

20) “Niederschrift über die am 28.Oktober 1919...” 4

21) Gau [2002] 401-402. なおバイエルンの鉄道・郵政官吏の協会機関紙 (Bayerische Verkehrsblätter: Zeitschrift für Eisenbahn- und Postwesen) の論調から、バイエルンにおける官吏の雇用者としての意識変化が示される。たとえば、“An Alle bayerischen Verkehrsangestellten!“ in: Bayerische Verkehrsblätter Jg.34 No.47-48(30.11.1918).

22) “Für und wider eine Rückübertragung der Bayerische Staatseisenbahnen” (München, den 31ten Dezember 1923)., in: BayHStA 188, N.p..

鉄道国有化・ライヒ化は商業会議所において年来の課題であったとし、南ドイツとりわけマンハイムの商業会議所は（大戦前の邦有鉄道間の国有化・ライヒ化をめぐる協議で出された）キルヒホーフ計画（Kirchhof Plan）に支援的であったとしたうえで、「純粋に経済的観点からは」その計画による国有化が戦前に達成されなかったのは遺憾とすべきだと述べる。戦前来のバイエルンの反対の態度を批判し、商業会議所員は「純粋に経済的観点から、バイエルンのために中央管理局が作られることに同意している」とした。これまでにあがった各反対理由に対して、ガウチェは以下のように反論した。小鉄道の建設は将来的にはもはや政治的観点ではなく経済的根拠に沿うべきである。私は「カウホマンとして」、バイエルンの官吏が移動することにも賛成である。官吏組織の人事交換は、経済的・人事的観点からはより望ましいばかりであり、バイエルンの官吏も管理監督の日常において別の環境に対応するべきであろう。運賃問題は極めて困難であるが、南北で運賃平準化がなされねばならない。政治的観点は全く排除されるべきである。資材の調達・供給に関しても「自由競争」でなければならず、バイエルン企業の製品を他地方の鉄道が買うこともあり、他地方の企業からのバイエルンの鉄道による調達もあろうとした。しかしガウチェもまた、「バイエルンの利益をエネルギーに代表する、バイエルンの中央管理体」に賛成する、と意見表明を締めくくった<sup>23)</sup>。

こうしたガウチェの「経済主義」による議論は、バイエルン独自の組織を求めると結論しながらも、帝制時代のバイエルン邦内の少数派による国有化・ライヒ化積極論<sup>24)</sup>を継承するものであった。

これに対してはフェルカーが総括において特に反論した。それによれば、ガウチェ氏の言う通り、「人事問題」について相互の官吏交換によって教育が進むことはたしかに正しく、憲法に則ることであるが、「同郷人原則」によれば、人事交換は事態の利益において無条件で必要なときのみであり、経験上、地元官庁の運営は地元出身職員によるほうがスムーズであるし、ザクセン人やバーデン人が帝国ポストで受けた不愉快な経験というものもあるので、官吏の任命

23) “Niederschrift über die am 28. Oktober 1919...” 8-9

24) Banzawa [2018] 140

鳩澤：第一次大戦後ドイツ鉄道業におけるバイエルン・グループ管理局の成立（1919-1925年）

と昇進はバイエルンの中央局で行われるべきだ<sup>25)</sup>—というものであった。

さて以上のように指摘された諸問題を解決するために、論者はほぼ共通して、「脱中央化 Dezentralisation」をはかるべきだとする。そのための具体的な手段はライヒ財務局（Reichsfinanzverwaltung）が1919年9月10日以来、地域支局をもつように、ライヒ交通省がミュンヘンに分局（Abteilung）を置くことであるとされた<sup>26)</sup>。したがってフェルカーは、会の終わりにあたって次のように総括した。

「(……) 総じて次のようにはいえましょう。本日もすべての問題が明らかにされたわけではないにせよ、以下一致をみました。バイエルン中央局といったものの設立は、バイエルンの経済的利益を少なくともできるだけ確保するために、重要な手段である、と。」<sup>27)</sup>

バイエルン政府当局・交通省が独立的な鉄道管理組織を要求した背景にあるのは、以上のような認識であった。

邦有鉄道の財政的貢献がなくなった戦後、バイエルンのみならず各邦でライヒ移管そのものへの反対は後退したが、鉄道主権を地域的に限定された形で温存したいという考えはあった。それらは戦前の「鉄道主権」や「分邦主義」（のみ）ではなく、経済的根拠とともに主張されたといえる。

## 2. 鉄道国有化への対応： 国家条約（Staatsvertrag）の締結まで

この1919年10月、憲法に規定された鉄道のライヒ移管に関する、ライヒ政府と州のあいだでの具体的な話し合いが開始された。ライヒ側はライヒ交通大臣ベル（Johanes Bell）が10月2日、28日にミュンヘンを訪れ、統合交渉の前進につとめた。中央党のベルは1919年6月以来グスタフ・パウアー内閣でビスマルク時代以来の鉄道ライヒ化の執行機関であった帝国鉄道局

25) “Niederschrift über die am 28.Oktober 1919…” 15

26) “Niederschrift über die am 28.Oktober 1919…” 3

27) “Niederschrift über die am 28.Oktober 1919…” 16

(Reichseisenbahnamt) 長官もつとめ、鉄道国有化・ライヒ化交渉に専念していた。上記の公聴会で主張された認識にもとづくバイエルン政府の要望は、ライヒ政府との交渉において伝えられ、ベルは①バイエルン独自の管理組織②資材発注契約はクラウス (Kraus)、マッフアイ (Maffei) など地元企業に限ること③バイエルン官吏 (職員) の地元就業可能 を約束した。つづいて 1919 年 12 月 4 日、ベルリンにおいてベルはライヒ交通省、各州ならびに鉄道労働組合と会合を開き、鉄道ライヒ化の期限として現下の鉄道統合の必要から当初予定をはやめ 1920 年 4 月 1 日の国有化完了を提示するとともに、バイエルンにおいて一部分権的な下部組織を取り入れた統治構造のプランを示した。同 10 日、ライヒと州との交渉が開始される。ここでバイエルン政府代表はライヒによる補償金額の算定について反論を続けている<sup>28)</sup>。

すでにバイエルン交通省は、1919 年 8 月には、来るべき国有化・ライヒ化への対応として準備をすすめていた。ライヒ移管にともなう賠償額を確定するため、交通省は大蔵省、内務省、農務省、軍事省を通じ、各地方の財務部、森林局、旧王室財産管理局、鉱山管理局、冶金管理局、製塩管理局、関税・間接税管理局あてに、鉄道以外の官庁によって鉄道建設のために無償で提供された土地、石橋、砂利置き場などの額を算出するよう要請している<sup>29)</sup>。

バイエルン州内には、邦内鉄道管理の一定の独立性維持の主張がある一方、戦後の邦の財政的窮状を補うものとして、鉄道のライヒ移管への補償への期待があった。

また 1919 年 11 月 29 日、バイエルン邦有鉄道は、ライヒ交通省におけるバイエルン代表である上級政府顧問官ホールフェルダー (Hollfelder) に対し、ライヒ交通省からの 11 月 12 日の要請に応じ、10 月 15 日時点での邦有鉄道の<sup>1</sup>上級官吏と組織構造について報告を行っている。それらは図表付録として「I.」(バイエルン邦有鉄道の—手書きでの付加) 諸機関の構造についての説明、

28) Mierzejewski [1999] 12-13

29) Von Bayer. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten an die Staatsministerium der Finanzen, des Innern, für Landwirtschaft, für milit. Angelegenheiten, Betreff: Grundabtretungen und Beihilfe in den Eisenbahnfiskus, München, den 11. August 1919 in : BayHStA,2533, N.p.

「II.」役職者のリスト（ならびに人員数の申告—抹消）を付した諸機関の区分概観、「III.」部局がその管轄を確認できるところの、バイエルン交通官庁の管理規則ならびに管轄規則、である。それによって、「省」「交通局」「鉄道管理局」「運行監督局」「機械監督局」といった上級機関の管轄業務や、各地方鉄道管理局と並ぶ10中央局についても説明が加えられた<sup>30)</sup>。移管をめぐる交渉の一方で、ライヒ中央への情報提出ははじめられていた。

交渉を通じてバイエルン代表は州内鉄道に関する従前の管理を求め続け、ライヒ国有鉄道の地域グループへの6分割案を示すまでにその主張をエスカレートさせたが、ベルラライヒ側もこうしたバイエルンの主張を受け入れることはなかった。妥協案として翌1920年1月27日、ライヒ側からライヒ移管後一年間は州が鉄道管理をおこなうという移行プランが示されたが、バイエルン側は州による管理の永続化を要求する。この結果、2月19日、ライヒ側はライヒ参議院バイエルン州全権代理グラスマン（Josef v. Grassmann）との間で、ミュンヘンにライヒ交通省の支部局として、ライヒ交通省に直属し、プロイセンの部局より上位にある支局・ツヴァイクシュテレ（Zweigstelle）を置くことで合意した。これにより交渉の焦点はようやく補償額の算定にしばられ、同21日、1920年の純資産額ないし資本額を基本に1909年から13年までの収益額の半額を算入、旧邦有鉄道の1914年以降の損失額とライヒに移管される負債の計算をもとにこれが算出されることになった。この総額は38,997マルクであった<sup>31)</sup>。

これをうけて1920年2月末、州大蔵大臣デイベック（Karl v. Deybeck）と交通大臣ヴァイガルト（Weigart）は、ライヒと全州間の鉄道移管に関する条約（「邦有鉄道のライヒ所有移行に関するライヒ政府とプロイセン、バイエルン、ザクセン、ヴェルテンベルク、バーデン、ヘッセン、メクレンブルクならびにオルデンプルク政府間の国家条約」）を州議会に上程した。州議会は同

---

30) Von (Bayerische Staatseisenabhen) an Herrn Oberregierungsrath Dr. Hollfelder/  
Berlin, München, den 28. November 1919, in: BArch Berlin-Lichterfelde R/5/  
15408, N.p.

31) Mierzejewski [1999] 15-17

月 29 日から 1 か月にわたり審議の結果、3 月 30 日に一部条項について修正要求ののち、同月 31 日にこれを可決した<sup>32)</sup>。

このとき、バイエルン州議会在が修正を要求する決議をおこなったのは、主に次の 5 点についてであった<sup>33)</sup>。

- ① 第 2 条 ライヒによる所有権に関する規定について： 第 4 項「所有移転にともなつて、税、料金、費用、立替の徴収あるべからず」を「所有移転にともなつて、ライヒのみならず諸州、および州における徴税当局によつても、税、料金、費用、立替の徴収あるべからず」に変更
- ② 第 3 条 補償額の支払いならびに支払い猶予について： 第 1 項（「すべての鉄道企業の移管に関して補償のためにライヒは州に対してまたは各州の選択に応じて支払いをする」とあり、選択肢は a) 1920 年 3 月末日時点の投下資本額、または b) 投下資本額に 1909 年から 13 年までの投下資本収益額がこれを上回る分の半額を足した額、または c) 1914 年度初から 20 年 3 月末日までの期間、各州の鉄道経営によつて生じた欠損から支出を差し引いた補償額 であったが、c) に「この欠損額を含む支出を差し引いた」の語句を挿入
- ③ 第 7 条 売却ならびに担保： 第 7 条第 2 項（「ライヒが鉄道の移管から、税収について各州に保証された取り分を縮小する契機を得るのは、第 3 条第 1 項 c) に述べられた 1917、1918、1918 年の欠損を所得増税によつて埋めるときのみとする」）を「ライヒは鉄道の移管から、税収について各州に保証された取り分を縮小するいかなる契機も持たない」に改正
- ④ 電化についての付記： 第 2 条に、電化設備（強電設備）の駅への導入についてライヒの義務を書き添える
- ⑤ 法律の形式： 条約に法律（Gesetz）の形式を与え、条約に前置する形とする

32) Hetzer [2001] 311-313.

33) Bayerischer Landtag, Tagung 1919/20, Beilage 1289 (Vergl. Bil. 1118, 1206, 1221, 1232) Beschluss. Der Bayerische Landtag an das Gesamtministerium, München, den 30. März 1920, Der Präsident Königsbauer (gez.) in: BayHStA, 2533, N.p.

鳩澤：第一次大戦後ドイツ鉄道業におけるバイエルン・グループ管理局の成立（1919-1925年）

第2条においてはライヒの所有権が確定され、バイエルンによる地域内の所有権ならびに鉄道行政への影響力保持の要求を拒否するものだったと評価される<sup>34)</sup>が、2月末以降の段階では、本質的な所有権をめぐる主張はバイエルンから出されていない。州側の関心は、移管にともなう補償に移ると同時に、将来の電化の費用負担をライヒに求めるなど、経費・財政的なものに移っているといえる。

この間、3月23日にライヒ参議院が同条約を可決し、同日ライヒ議会が法案を受理した。ライヒとバイエルンの法案をめぐる交渉がこの間もつづき、ライヒ議会が可決に至ったのは4月24日であった。4月30日、ライヒ大統領エーベルト（Friedrich Ebert）とベル交通相が署名、条約は法的に成立し、5月5日、ライヒ交通省が4月1日に遡及して正式に邦有鉄道のライヒ化・国有化を完了した<sup>35)</sup>。

なお国家条約は、第37条に部局長を現地採用の者に限るとする「同郷人原則」を示すほか、憲法規定に則り、ライヒ業務を望まない官吏についてはできるだけ地元官職を融通すべきこと、雇員・労働者のライヒ業務への移転拒否の認可、各邦外での勤務拒否について仲裁裁判を設けることなど、「同郷人原則」に沿った雇用者の地元勤務保障を明言している<sup>36)</sup>。

### 3. ライヒ交通省支局・ツヴァイクシュテレ期の動向

このように、ライヒ交通省の直属組織である支局バイエルン・ツヴァイクシュテレを持ったことにより、旧バイエルン邦有鉄道の管理機構はある程度温存されるにいった。バイエルン州政府・鉄道関係者はこれ以降、ここで制度的に保証された半自律性を守り、独立的な権限をより拡大する交渉に力を注いだ。その背景には、1920年代初頭のライヒの政治経済情勢の混乱やそれによる鉄道業の輸送困難があり、新ライヒ交通大臣グレーナー（Wilhelm Groener）

34) Mierzejewski [1999] 19

35) Mierzejewski [1999] 18

36) Bayerischer Landtag, Tagung 1919/20, Beilage 1113, von Staatsministerium der Finanzen und für Verkehrsangelegenheiten an den Herrn Präsidenten des Landtags, in: BayHStA, 2533, N.p., Mierzejewski [1999] 20.,

とバイエルン州交通大臣フラウエンドルファーとの交渉も、地域の利益を見据えた独立志向の文脈でまずとらえられる<sup>37)</sup>。

ミュンヘンのバイエルン・ツヴァイクシュテレ（以下ツヴァイクシュテレ）は、1920年11月6日、州北部の独立行政都市コーブルク（Coburg）の鉄道業務を旧プロイセン・ヘッセン鉄道の管区にではなくツヴァイクシュテレの管轄に置くよう要請したが、ライヒ交通省によって、「国家条約第24条の記載により、組織的処置については単に交通技術的および経済的観点からのみでライヒは決定するのではなく、政治的観点もそこにある」として、11月25日にこれを却下されている<sup>38)</sup>。

同様に地域の帰属をめぐることは、同時期の1920年10月15日、ヴェルツブルク（Würzburg）の路線の境界をどこに引くかをめぐってもツヴァイクシュテレ管轄下のヴェルツブルク鉄道局から稟請が行われている。ライヒ交通省はフランクフルト、カールスルーエ、シュトゥットガルト、エアフルトなど関連の鉄道局に調査を命じている（のち、同鉄道局の主張を却下）<sup>39)</sup>。

こうした管轄領域拡張の試みとともに、バイエルン側はライヒ交通省との交渉により、ツヴァイクシュテレの機能・権限の拡大もはかり、一部分で成功をみている。1922年10月にライヒ交通省とバイエルン州政府はツヴァイクシュテレの責任について正式に定義し、領域内のライヒ交通省の業務を全て執り行うことで合意した。同時にベルリンとならび、資材の開発・デザインと購入をおこなう技術局的機能がミュンヘンに保証された。懸案であった州内製造業との関係維持や、路線電化という課題への対応がこれで可能になると同時に、旧バイエルン邦有鉄道の技術者・研究者の待遇にとっても大きな意味を持つものであったとされている<sup>40)</sup>。こうした技術局機能の存続はその後のライヒス

37) Mierzejewski [1999] 26

38) Von Reichsverkehrsministerium an die Bayerischen Gesandtschaft in Berlin, Berlin, den 25. November 1920, in: BA Berlin-Lichterfeld R/5/ 15408, N.p.

39) Von Reichsverkehrsministerium an die Eisenbahndirektion in Frankfurt(Main), die Eisenbahng-General Direktion in Karlsruhe, die Eisenbahn-Generaldirektion in Stuttgart, und die Eisenbahndirektion in Erfurt, Berlin, den 15. November 1920, in: BA Berlin-Lichterfeld R/5/ 15408, N.p.

40) Mierzejewski [1999] 29

鳩澤：第一次大戦後ドイツ鉄道業におけるバイエルン・グループ管理局の成立（1919-1925年）

バーン改組後も受け継がれ、1933年にはベルリンと並んでライヒスバーン中央局（Reichsbahnzentralamt）がミュンヘンにも新設されるに至る<sup>41)</sup>。建設、機械等の選択にかかわる技術局的機能の保持は、バイエルン旧邦有鉄道からの鉄道業関係者にとって重要な関心点であったことがわかる。

バイエルン側の要求はこれで弱まることはなく、さらに予算上の独立性を得ることに向けられた<sup>42)</sup>。

しかしこうした独立性の志向の一方で、ライヒ交通省の一支局としては、鉄道業内部の統合を進める中央の動きにも当然、従っていた。1921年8月には、バイエルン邦有鉄道時代1907年「暫定」服務規程をライヒ交通省に報告しているが、こうした各旧邦有鉄道からの服務規程を収集することでライヒスバーンは統一的な服務規程を準備していた<sup>43)</sup>。就業実態や規則の差異は、旧邦有鉄道の職員・労働者にとってはライヒ化という形での統合を心理的に阻む要因の一つであった<sup>44)</sup>が、バイエルンもここでは服務規程統一に抵抗することはなかった。

成立したライヒスバーンの統一性を維持しようと努めるグレーナーにとって、対抗勢力はバイエルン州、ルール地方の工業家、プロイセン交通官吏の一部であった<sup>45)</sup>が、そのグレーナーも1923年時点においては、結局のところ、バイエルンは中央に忠実でなければならないはずだとは考えていた<sup>46)</sup>。

#### 4. ライヒスバーン特殊会社化への対応と バイエルン・グループ管理局の成立

1923年8月、グレーナーの退任にともないエーザー（Rudolf Oeser）がライヒ交通相に就任した。ライヒスバーンが直面する問題は職場モラルの低

41) Hetzer [2001] 317

42) Mierzejewski [1999] 29-31

43) Von Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern I.Abtheilung an den Herrn Reichsverkehrsministerm Berlin, Betreff: Anforderung von Dienstvorschriften, München, den 11ten, August 1921, in: BA R5 15480, N.p.

44) Banzawa [2018] 141

45) Mierzejewski [1999] 56

46) Mierzejewski [1999] 28

下、ルール占領による全体の運行困難と、インフレーションの進行によるライヒスバーンの財政悪化であった。この間、ライヒスバーンは国家予算からの自立性を強め、人員削減を伴う経営合理化を準備することで、政府との関係には変化が生じていた。1923 年 11 月末、賠償問題の解決をはかるドーズ委員会が成立し、かねてから連合国側から主張のあった、鉄道—ライヒスバーンを賠償金支払いに利用するという案の具体化が近づいた。これに呼応してエーザーは 1923 年末には緊急令 (Notverordnung) を準備し、ライヒスバーンは独立的な国営会社への改組にむかうが、ここでバイエルン当局との交渉に入ることになる。

こうしたライヒスバーン改組の動きに対して、バイエルン政府ならびにツヴァイクシュテレは、これをバイエルン鉄道の独立性回復の好機ととらえた。

1923 年 12 月 6・7 日、エーザー交通相のミュンヘン訪問をむかえ、ライヒ交通省ミュンヘン支局ザルター (Adolf Salter) は会見において、将来のライヒスバーンにおけるバイエルンの地位について、緊急令発動に先立って、ライヒとバイエルンの間で次のように正式協定を結ぶべきだと要求した。①バイエルン・ツヴァイクシュテレはライヒスバーンの本部 (Hauptverwaltung) の一部たること ②ツヴァイクシュテレはベルリン中央からの方針に応じつつ、域内の鉄道を独立に運営すること ③ 同じく中央本部からの方針に沿いつつ、独立の予算と執行権をもつこと ④資材の設計と購入を独自におこなうこと ⑤ツヴァイクシュテレの長はライヒスバーンのディレクター (理事・役員) たること であった<sup>47)</sup>。

翌 1924 年 1 月 8 日、ベルリンのライヒ交通省バイエルン代表ローマー (Gustav Rohmer) は、エーザーが金曜日 (11 日) にミュンヘン、シュトゥットガルト、カールスルーエを訪問する予定であることを受けて、情報をミュンヘンの州商務大臣マイネール (Wilhelm v. Meinel) に送った。ローマーはプロイセン商務省の鉄道局 (Eisenbahnreferent) シュルツェ (Hans Schulte) 枢密顧問官と会談し、シュルツェの意見を次のように伝えている。エーザーの南独諸州

---

47) Mierzejewski [1999] 76

との話し合いはうまくいかないだろうということ、そのため実務者協議を進めておく必要があること、コンソーシアム関係（Konsortialverhältniss）を（ライヒプロイセン同様に）ライヒとバイエルンが結ぶ必要があること、であった。最後の点についてエーザー交通相は今のところ積極的ではないが、すでにライヒと他のプロイセン官庁について始められていることであろう、というのがローマーの伝えるシュルツの意見であった。これらをまとめ、ローマーは、共通のトップをもつコンツェルン親会社（Dachgesellschaft）の枠組みをとることにより、地域的な会社を建設することが、諸州にその影響を保証できる解決法であるとの見解を述べている<sup>48)</sup>。

シュルツェは同15日付でローマーに書簡を送り、1月18日午前11時にベルリン・プロイセン商務省で開かれるライヒスバーン改組に関する緊急令についての会合に自分も参加すると告げている<sup>49)</sup>が、この18日の州（邦）代表会合においても、バイエルン側の要求について座長としてまず言及している。バイエルン、バーデン、ヴェルテンベルク、ザクセン、オルデンブルク、メクレンベルクの代表が集まったこの会合でシュルツェは、バイエルンが昨今の緊急令をめぐる議論から、自国の鉄道網に対してより大きな処分権限をもつことを予想し、自国路線にフォーマルな会社組織を望んでいると指摘した。バイエルン（ローマー）は、先の1月11日のミュンヘンでのエーザーとバイエルン政府との会談は成果がなかったと、自己の状況を説明している。ここから緊急令をめぐる議論がおり、各州は協定に関して優位な立場にあるとの共通理解が成立しているというのが、ローマーが州商工相マイネールに報告した見解であった。緊急令に応じて新法人により各州の鉄道が（賠償の）担保に入ること認めなければならないとしても、ライヒ政府に州の利益への顧慮がない場合、ライヒ参議院は緊急令の撤回を要求できるであろうから、緊急令に了解するか否かはライヒ交通省が各州の要求を認めるかにかかっているとの考えである。

---

48) Von Rohmer an Meinel, 8. Januar 1924, Betreff: Reichseisenbahn., in: BayHStA Bayersche Wirtschaftsstelle Berlin 188 Betreff: Organisation und Dienstbetrieb der Reichsbahn Bd.1

49) Von Schultz an Rohmer, 15. Januar 1924., in: BayHStA 188, N.p.

しかしながら、エーザーはバイエルンによる運賃体系の自律には言及せず、これが議論にのぼることはなかった。バイエルンの自律的な会社構想に対しては、プロイセン（シュルツェ）は、これが実現した場合はプロイセンもこれに倣うだろうと言明し、持論のコンツェルン親会社構想を仮定として示し、ローマーはこの議論は示唆的であるとしている。シュルツェは、各州に対して、来るべきライヒスバーン会社・新法人に対して州税・自治体税を導入する権利を補償の一手段として主張してはどうかとも示唆した。ただし鉄道を持たない自治体にも関係するなど公平性に問題があり、そもそも 1911 年ライヒ税法に照らして実現は困難であり、プロイセンはこれを断念するだろうとしてではあった。総じてこの会合についての報告では、ローマーはバイエルンからの主張について自信を示している。ローマーによれば、バイエルンは他の州と同じ目標を追うことはできないが、「ペースメーカー」の役割を果たすことで他州の感謝をうけるだろうというのは反対できないだろうというのであった<sup>50)</sup>。

ベルリンからミュンヘンに伝えられるこうした情報・認識は、その後のバイエルンの交渉姿勢に影響を与えたと考えられる。1924 年 1 月 24 日に緊急令草案を作成したエーザーは、バイエルンからの合意を 2 月 6 日にとりつけたが、それらはバイエルン政府が指名するツヴァイクシュテレのトップが、ライヒスバーンの経営陣にくわわることを定めるなど、バイエルンの主張を汲んだ、ライヒにとっては妥協的なものであった<sup>51)</sup>。そしてバイエルンの独立志向を表に出した姿勢は、ドーズ案にもとづくライヒスバーンの特殊会社化における外国（連合国）との交渉の席まで一貫するのである。

ここまでのライヒのバイエルンに対する態度の背景にあったのは、エーザーの場合は諸外国との交渉を控えてドイツ内部の不調和を避けようとしたこと<sup>52)</sup>であり、シュルツェの場合はおそらく、ライヒスバーンに関するプロイセン鉄道業の代表としてのエーザーらとの意識の懸隔<sup>53)</sup>であった。

50) Von Rohmer an das Staatsminister für Handel, Industrie und Gewerbe (Meinel), 18.Jan.1924., in: BayHStA 188, N.p.

51) Mierzejewski [1999] 77

52) Mierzejewski [1999] 76-78

53) Mierzejewski [1999] 131-133

鳩澤：第一次大戦後ドイツ鉄道業におけるバイエルン・グループ管理局の成立（1919-1925年）

バイエルンは1924年5月21日から始まっていた鉄道組織委員会に州代表として参加することを要求し、7月10～24日の最終ラウンドでドイツ代表、プロイセン代表と並んで参加を果たした。しかし、州の利害のみを念頭に分社化と賠償支払い終了後の邦有鉄道回復を主張することに終始する態度は、ライヒスバーンの統一性の維持を志向する連合国側代表に忌避され、バイエルン代表の主張は遠ざけられることになった<sup>54)</sup>。

組織委員会終了に先立ちロンドン賠償会議が開かれた（7月16日）のち、「ライヒスバーン法」の成立に向かいはじめた1924年7月30日には、ライヒとバイエルンとの間で後者の地位をめぐる話し合いがおこなわれ、バイエルンは同法案のライヒ国会審議入りに同意せざるを得なくなった<sup>55)</sup>。「ライヒスバーン法」は8月30日に成立し、ドイツ・ライヒスバーン会社（DRG）が成立する。

バイエルン・グループ管理局はライヒスバーンの本社（Hauptverwaltung）に直属し、旧バイエルン邦有鉄道内の6鉄道管理局を統括するものとして設置された。本社が他の24鉄道管理局を直轄するのに対し、アウクスブルク、ルートヴィヒスハーフェン、ミュンヘン、ニュルンベルク、レーゲンスブルク、ヴェルツブルクの各地鉄道管理局とその長官（Präsident）は、州都ミュンヘンのバイエルン・グループ管理局の局長（Leiter）の下におかれ、他の管理局と同等に本社の管轄下にあると同時に機構上区別を設けられていた。グループ管理局は内部を大きく「管理部門（Verwaltungsabteilung）」と「技術的部門（Technische Abteilung）」分けていたが、直属する10の中央局（Zentral-Ämter）を持っていた。それらは「1. 中央人事局（Zentral Personalamt、在ミュンヘン）」「2. 中央検査局（Zentral-Prüfungsamt 在ミュンヘン）」（本部直属の主検査局（Hauptprüfungsamt）と協働）「3. 中央交通局（Zentral-Verkehrsmamt、在ミュンヘン）」「4. 中央補償局（Zentral-Entschädigungsamt 在ミュンヘン）」「5. 中央運賃局（Zentral-Tarifamt 在ミュンヘン）」「6. 中央建設局（Zentral-Bauamt 在ミュンヘン）」「7. 中央機械局（Zentral-Maschinenamt 在ミュン

54) Mierzejewski [1999] 112

55) Mierzejewski [1999] 114

ヘン)」「8. 中央福利局 (Zentral-Wohlfahrtamt 在ケンプテン)」「9. 交通輸送所 I (Verkehrsabsandstelle I 在ケンプテン)」「10. 同 II (在ミュンヘン)」であり、これにより自律的機能を確保していた<sup>56)</sup>。とくに建設局、機械局をもつことで、資材の選定・購入に関してバイエルンの企業との関係を保つ補償を得たことの意味は大きかったと考えられる。

しかし 1925 年 1 月末の時点でなお、バイエルン州議会においては「バイエルン鉄道をめぐる戦い (Der Kampf um die bayerischen Bahnen)」(新聞見出し)が議論されていた。州議会予算委員会で決議提案のあったもので、新形態となったライヒスバーン社においてバイエルンがいかなる権利と保証を得るべきかについて具体的に述べている。それらの決議文案の内容は以下の通りであった。まず現況認識において、以下の条約・協定違反の問題を指摘する。

- ① ライヒスバーンの改組にあたり、ドーズ案要件を満たす形でのバイエルン鉄道網独自の運営会社が顧慮されなかったのは、ライヒスバーンへの移行時の国家条約 8 条におけるバイエルン政府の合意を得るとする内容に違反している
- ② バイエルンは国家条約 24 条にもとづき、バイエルン領域を統括するライヒスバーン機関 (Reichsbahnbehörde) を要求したが、ライヒスバーン社がみとめたグループ管理局は運営管理体 (Betriebsverwaltung) に過ぎず、主権 (高権) と総覧権 (Aussichtsrecht) はミュンヘンからライヒに奪われている
- ③ ライヒスバーン運営規定第 14 条によりグループ管理局はライヒスバーン本社 (Hauptverwaltung) に直接に従属している。これは他の管理局とグループ管理局を同等に扱うものであり、国家条約 24 条や 24 年 2 月 13 日のライヒーバイエルン間の合意に反する。会社化以前に戻し、グループ管理局を本社の一部にすべきである
- ④ 1924 年 6 月 30 日会談で合意のとおり、バイエルンから本社理事メンバーが理事会 (Verwaltungsrat) の常設委員会の一員として選出され

---

56) Gold [1927]

る必要をみとめる

- ⑤ ライヒは、バイエルンの正当な要求を満たすために、ライヒスバーン社に対して絶えず働きかける法的・倫理的義務を負う

これらを踏まえ、「損なわれた」バイエルンの利益をすみやかにかつ明らかな形で守り、バイエルン鉄道路線におけるライヒスバーン社成立によって生じている不利を排除するよう州政府に求める決議を行った。さらにこれに加え、爾後州政府は明示的または暗示的にバイエルンが鉄道を放棄する意味をもつ協定を結ばないこと、地方鉄道の建設は今後も独自に継続されるべきこと、水路の管理について州の独自性を保つこと、さらに「特別なバイエルン経済にとって必要な扶助のため無条件であり、最終的にかつて認められていた、独自の例外的運賃政策の権利は、バイエルン・グループ管理局がこれを持つと、州政府があらゆる形でもって要求を開始する」ことであった。これに対してマイネール商務相は、ライヒ政府は州議会の指摘をほぼ認め、政府の立場はその主張に呼応するとした。マイネールによれば、固有の組織を持つことによって「脱中央化（Dezentralisation）の意思」を示さねばならないとするのであった<sup>57)</sup>。

グループ管理局の成立は、1919年という鉄道国有化・ライヒ化問題の最初期におけるバイエルン鉄道関係者の要望をかなり満たすものであったといえる。とりわけ、各鉄道局の管理、雇用における「同郷人原則」、資材の選定に関する地元企業との連携可能性の維持を実現したことは、独立性を維持するうえで所期の目的の相当部分をライヒスバーンにおいて達成したものと見える。しかしバイエルンの意図は全て通ったわけでは無論なく、グループ管理局の位置づけについては全国組織ライヒスバーンにおける地位待遇や影響力の不足が指摘され、また経済的利害については、当初の主張で実現していない独自の運賃体系の決定権を求める姿勢が一貫していた。

---

57) “Der Kampf um die bayerischen Bahnen”, in: Bayerische Staatszeitung und Bayerische Staatsanzeiger (München, Dienstag, 27. Januar 1925(13.Jg.)).1-2., in: BayHStA 188, N.p.

## おわりに

本稿の観察による結論は、以下のようなものになる。(1) 鉄道国有化・ライヒ化に対するバイエルンの自律志向には、鉄道業への地域的コントロールを喪うことでバイエルン経済に生じるであろうデメリットへの顧慮が強く働いていた。(2) 邦有鉄道業の財政的意義が後退したのちも、政治的な反中央(ライヒ、プロイセン、ベルリン)的姿勢はたしかにあり、それらは経済的利害の顧慮とあわせて、伝統的なバイエルンの「分邦主義」が働いたとするべきものであった。(3) この点で、グループ管理局の成立は、一面ではあきらかに第一次大戦前のバイエルン鉄道業との連続性の文脈にある。(4) しかしながら、鉄道業の自立・自律の希求は、第一次大戦時の国内輸送崩壊や、大戦後の職員・労働者の置かれた戦後の生活といった大戦前後の直近の状況にもその根拠を求めていた。

これらから、今後の作業の課題を得ることで本稿の議論を閉じることにしたい。

まず(1)に関し、邦有鉄道の喪失によるバイエルン経済への影響として特に顧慮された点について、特定産業優遇的な運賃体系は失われたが、ツヴァイクシュテレ、グループ管理局の成立によって、バイエルン鉄道業は資材設計・選定・購入とそれに関わる技術的ストックを残すことができた。この点をどのように評価するかは、あらためて探査の対象とすべきである。直接的にはこれによりバイエルンの諸機械製造業への打撃が軽減され、かつ州内の技術教育機関との連携をもつバイエルン鉄道業内における技術開発力が残されたともいえる。1933年のグループ管理局の解体に際しても、技術局としてライヒスバーン中央局をミュンヘンにも設置される措置が取られたのは、「同郷人原則」のもとでグループ管理局下にバイエルンで雇用されていた技術者への配慮であったが、逆にいえばそうした措置を必要にも可能にもする前提としての、技術者層の温存があったからでもあった。鉄道電化の進行との関係も併せて、この点には20年代・30年代初期のバイエルン・グループ管理局の、とりわけ中央技術局への観察が必要であろう。

また(4)に関し、Mierzejewski〔1999〕によって「経済利益団体と分邦主

鳩澤：第一次大戦後ドイツ鉄道業におけるバイエルン・グループ管理局の成立（1919-1925年）

義者のほぼヒステリックな恐怖」<sup>58)</sup> によるともされた、バイエルン鉄道業の自律志向と内外へのその声高な主張にも、再評価のための分析を加える必要がここにも示されているのではないだろうか。伝統的な分邦主義（反プロイセン主義）への固執は、当時の反動的・保守的なバイエルン政府の性格とあわせて、バイエルン鉄道業の主張の根拠だと目されていた（いる）。経済的利害の主張もこの「分邦主義」に含まれる。しかし、それら一連の主張には、第一次大戦前後の時期の同時代的・直截的な経験によるとすべき点もある。政府当局が言明した「脱中央化」志向は、あきらかに戦時期（ないしそれ以降）の経験に根拠を得ていた。またそれら経済的利害の主張に、経済合理的といえる根拠が見いだせるか否かは、本来、検証の対象とすべきである。19世紀中から20世紀前半の時期におけるバイエルン鉄道業の経済的機能を、バイエルン経済に対するマクロ、ミクロ双方のレベルでの観察によってあらためて確認する必要がある。

## 参考文献

文書館史料

Bundesarchiv (BA) Berlin-Lichterfelde

R/5/ 7323 Bayerische Staatseisenbahnen, Übernahme durch das Reich

R/5/ 15408 Organisationen der ehemaligen Staatseisenbahnen 1920-1922  
(Bayern)

Bayerische Haupt Staatsarchiv (BayHStA)

Generaldirektion der Berg-Hütten- und Saltzwerke 2533 Betreff: Übergang  
der Staatseisenbahnen auf das Reich

Bayerische Wirtschaftsstelle Berlin 188 Betreff: Organisation und Dienstbetrieb  
der Reichsbahn Bd.1

新聞等公刊物

Bayerische Verkehrsblätter

---

58) Mierzejewski [1999] 114

文献

Banzawa, Ayumu [2012] What Caused the Failure of Nationalisation of the Railway System in Germany? : Malfunctions of the German Imperial Railway Office (Reichseisenbahnamt) in the 1870s and 1880s, Nationalisation of the Railways Reconsidered: Some Approaches to the Modern Business Organisation and its Adjustment to Globalisation and Regionalisation, EBHA - BHSJ Paris 2012 : Business enterprises and the tensions between local and global, 31 Aug. 2012.

Banzawa, Ayumu [2018] A Comparison of Railway Nationalization between Two Empires: Germany and Japan, in The Development of Railway Technology in East Asia in Comparative Perspective, ed. by Minoru Sawai, 105-149, Springer Nature (Singapore)

Gau, Bernhardt [2002] Die Gewerkschaften der Eisenbahner in Bayern und ihr Verhältnis zum bayerischen Staat, in ed. by Lies, Albert, Weichenstellungen: Eisenbahnen in Bayern 1835-1920, eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs, Bayerische Staatsarchiv, München, 393-407.

Gold, Heinrich [1927] Aufbau der Organe u. Geschäftsstellen der Deutschen-Gesellschaft, Volkskraft Verl.-Ges (Berlin)

Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn (eds.) [1935(1938(2))] Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen : Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen, Verkehrswiss. Lehrmittelges(Berlin)

Hauptverwaltung der Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft(eds.) [1934] Wirtschaftsfuehrung und Finanzweisen der Deutschen Reichsbahn, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m.b.H. (Berlin).

Hetzer, Gerhard und Tröger, Otto-Karl(eds.)[2001]Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835-1920 (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns, Nr.43), Die Staatlichen Archive Bayerns (München).

Klee,Wolfgang [2006] Kleine bayerische Eisenbahngeschichte, DGEA Medien (Hövelhof)

Mester, Bernd [1985] Partikularismus der Schiene: Die Entwicklung einzelstaatlicher Eisenbahnsysteme bis 1870 eds. by Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH, Zug der Zeit, Zeit der Züge : deutsche Eisenbahn 1835-1985 Bd.1, Siedler (Berlin), 196-205.

Mierzejewski, A.C. [1999] The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway, The University of North Carolina Press (Chapel Hill)

鳩澤：第一次大戦後ドイツ鉄道業におけるバイエルン・グループ管理局の成立（1919-1925年）

Pohl, Manfred [1999]、Von den Staatsbahnen zur Reichsbahn 1918-1924, in Die Eisenbahn in Deutschland: Von den Anfängen bis zur Gegenwart, C.H.Beck (München), 71-108.

Ücker, Bernhard [1988] Die bayerische Eisenbahn 1835-1920, Süddeutsche Zeitung (München)

Wolf, Nick [2009] Was Germany ever united? Evidence from intra-and international trade, 1885-1933, Journal of Economic History, 69-3 (2009), 846-881.

鳩澤 歩 [2006] 「鉄道による市場統合の再検証 — 穀物市場の展開—」 同『ドイツ工業化における鉄道業』有斐閣、106-119

鳩澤 歩 [2012] 「地域（3）ヨーロッパ」社会経済史学会・編、『社会経済史学の課題と展望』有斐閣、262-275.

鳩澤 歩 [2018] 『鉄道人とナチス — ドイツ国鉄総裁ユリウス・ドルプミュラーの二十世紀 —』国書刊行会

グズィ、Ch. (原田武夫・訳) [2002] 『ヴァイマル憲法 — 全体像と現実』風行社

松永和生 [2012] 「ドイツにおける鉄道の中央集権化と領邦 — 統一に向かって線路は続く」 湯沢威・小池滋・田中敏弘・松永和生・小野清之『鉄道（近代ヨーロッパの探求 14）』ミネルヴァ書房、197-269

山田徹雄 [2001] 「フランケン地方の鉄道輸送と商品流通」 同『ドイツ資本主義と鉄道』日本経済評論社、103-135