慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	ディートリッヒ・アイヒホルツ著 1848年の鉄道史におけるユンカーとブルジョアジー
Sub Title	Dietrich Eichholtz; Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preussischen Eisenbahngeschichte
Author	飯田, 鼎
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1963
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.56, No.10 (1963. 10) ,p.991(107)- 995(111)
JaLC DOI	10.14991/001.19631001-0107
Abstract	
Notes	書評
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19631001-0107

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

うな役割をはたし、どのような評価を下しうるのか、などをさらに統一的に解明するには、それらは資本の運動法則にもとづいて具現されるものであるから、隅谷三喜男氏等が賃労働研究の方法論において主張するごとく、[20] 商品としての労働力を供給の側面からのみでなく、需要供給両側面から有機的に考察し、それらの理解に必要な労働市場の理論を確立して、その上にたって実証研究による中味のある研究を展開することが今後の課題であろうと思われる。

(19) 西岡孝男前掲書九八頁。

(20) 隅谷三喜男稿「賃労働の理論について」『経済学論集』二三巻一号。同著『日本賃労働史論』(東大出版会) ほか。なお氏原正治郎氏の論著も参照。

次号目次

論説

労働者政策と社会政策……中鉢正美
——藤林教授の社会政策論について——

独占・寡占下の価格設定と価格の運動(一)……北原勇
——独占価格研究第二篇——

東南アジア諸国における二重経済構造と一九五〇年代の工業化の進展……川島楊子

資料・研究ノート

一八六四年から一八六六年に至る第一インターナショナルの総務委員会にかんする史料(一)……飯田鼎

わが国製糸業の歴史的展開と戦前・戦後の構造変化(二)……尾城太郎丸
——製糸業の「体質改善」問題の歴史的背景——

書評

デェイビッド・ワイトマン著『アジアにおける経済協力への歩み』……深海博明
——国際連合アジア極東経済委員会——

新刊紹介

書評

ディートリッヒ・アイヒホルツ著『一八四八年の鉄道史におけるユンカーとブルジョアジー』

Dietrich Eichholtz; Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preussischen Eisenbahngeschichte (Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Schriften des Instituts für Geschichte, Reihe I: Allgemeine und Deutsche Geschichte Band 11.)

飯田鼎

ドイツ産業革命の研究は、最近に発表されたモテック等の業績[1]が示すように、さまざまな視角からの分析[2]がみられる。ここにとりあげたアイヒホルツの研究は、その題名のとおり、一八四八年の三月革命以前のドイツ産業資本の確立期において、鉄道資本によって代表される産業ブルジョアジーとこれに対立するユンカーとの矛盾、その利害対立の様相を克明に実証的に描き出した力作である。

つぎのような内容から成っている。

序論

第一章　プロイセン鉄道建設における一般的状勢

第二章　鉄道建設および鉄道資本にたいするユンカーおよびユンカー的＝絶対主義的国家

第三章　ユンカーおよびユンカー的・絶対主義的国家にたいする鉄道建設の場合におけるブルジョアジーの前進について

第四章　ユンカー体制、鉄道資本および鉄道建設労働者

結語

著者がその序文の冒頭において「この研究は、特別の、三月革命以前においてはとくに重要な経済史の領域におけるユンカーとブルジョアジーとの間の階級関係の探求」であると指摘しているように一八四八年のドイツのブルジョア革命前夜の階級関係とその構造的分析であるが、同時にそれは、ドイツ産業資本確立期における鉄道資本の役割の重大性をも追求している。モーリス・ドッブもその著「資本主義発展の研究」のなかで指摘しているように、「鉄道というものは、おびただしく資本を吸収するという、資本主義にとってはかりしれない有利性をもっている[3]」という事実をはじめとして、鉄道網が、ドイツ産業資本の発展にとってまことに不可欠の条件たる国内の統一市場圏の創出、原材料の輸送および労働力の移動を促進するというまさに革命的な影響をユンカー体制にあたえるところから、当然ユンカーはその封建的＝絶対主義的性格を掘りくずす鉄道資本に対して、反動的政策をもって闘わざるをえなかったのである。

さて、マルクスは「資本論」のなかで資本制生産における運輸および交通手段の意義について、つぎのようにのべている。「一産業

部門における生産様式の変革は、他の部門におけるその変革をも条件づけるものである……。工業および農業における生産様式の革命は、とりわけまた、社会的な生産過程の一般的な条件、すなわち交通および運輸手段における革命を余儀なくさせたのである。[4]」すなわち鉄道産業の発展は、たとえば機械製造業や冶金術が一定の水準に達することが必要であって、それ自体産業革命がまさにはじまりつつあることが、その条件とならねばならないのであるが、ドイツの場合は、そのような条件が欠如していたため、機関車、鉄道線路、専門の技師および労働者が、イギリス、ベルギーあるいは北アメリカから輸入されなければならなかった。十八世紀末期に産業革命に入ったイギリスでは、一八二五年にストックトンとダーリントンとの間、一八三〇年には、リヴァプール、マンチェスター間につづいてドイツの鉄道建設がすすめられた。初期の鉄道史において先駆的な役割を果したフリードリッヒ・ハルコルト（Friedrich Harkort）とフリードリッヒ・リスト（Friedrich List）の努力は忘れられてならないが、著者によればドイツにおける鉄道網の開始のための最後的且つ最も深い原因は、機械制工場の発展であった（S.5）。すなわちドイツ産業革命の開始期といわれる一八四八年当時、ドイツは四三〇〇キロメートルの鉄道網を有し、イギリス、北米につづいて世界第三位であって、このように、何故にドイツはベルギーやフランスよりも高い地位を鉄道業の発展史のなかで占めたのか、その理由は単純ではない。マルクスおよびエンゲルスによれば、小邦分立と経済の立ちおくれた状態が、鉄道業における資本投下をひきおこしたというのであるが、ドイツの場合、ベルリン、ミュンヘン、ライプツィヒ、ケルンおよびブレスラウというように小規模ではあるが、重要な産業および経済上の中心地が必要とされるところでは、鉄道の必要性はとくに感じられたといわれる。

当時のドイツ経済において特別の比重をもつ鉄道建設、「石炭と鉄という資本家的産業の主要な産業部門の成果」（„Ergebnisse der Hauptzweige der kapitalistischen Industrie, der Kohlen-und Eisenindustrie——W. I. Lenin"）は外国の技術や産業に依存するというきわめて不利な条件を担わされたにもかかわらず、資本の内部的要請として強力におしすすめられねばならなかったのであって、一八四〇年代からの鉄道の建設は、重工業たとえば石炭、鉱工業、鉄鋼業、蒸気機関および車輛製造業および建築業に大きな影響をあたえた。尨大な資材にたいする需要、廉価にして確実、急速な運搬などの利益は、封建貴族の「古きよき時代」を過去のものとしていた。鉄道による交通手段の変革は、大量の労働力および資本を一定の地域にあつめ、資本を少数の手に集中せしめる。大量の賃金労働者にたいする資本の支配の拡大、小市民層の分解と、社会をプロレタリアートとブルジョアジーとの二大陣営に分裂させ、労働者階級的形成とその産業資本家およびユンカーにたいする独立の行動への契機をつくるのに、鉄道が大きな貢献をなしたことは事実であろう。つまり鉄道は、ドイツをして統一経済圏（der einheitlichen Wirtschaftsgebiet）たらしめたのであって、一八四八年の革命の課題たるべき国民的統一をめぐる闘争を前にして、ユンカーや官僚は封建的絶対

主義体制を守るために、これを妨害し、国家が、その封土内に鉄道を敷設した辺境の諸侯は、自己のドイツ統一に反対する政策として、鉄道政策を利用しようとした。ドイツ統一の歴史的使命を担わされるドイツのブルジョアジー、彼らは鉄道建設によって、自己の階級的利益の追求と国民的利益との一致の認識の過程のなかで、封建的絶対主義勢力にたいする闘争に起ち上らざるをえなくなる。

著者は以上のように、序論において、一八四八年以前のドイツの階級的諸関係を指摘するのであるが、つぎに各章の概要についてふれてみよう。

鉄道建設における主導的な力は、いうまでもなく鉄道会社によって代表される産業資本であるが、その建設の方法は主として建設工事業者（Bauunternehmer）ないしは現場監督（Schachtmeister）が、これを請負い、会社の技術者もしくは技師がこれを監督するという形をとり、労働者の大衆（土方）は、下請制度のもとに搾取されていた。当時支配的であったいわゆる「小契約の方法」（die Methode des Kleinakkord）は、ドイツ資本主義のおくれた状態に照応する。これにはすでにプロレタリアートの階級意識の急速な発展のための客観的な前提が、資本家的大経営のなかであたえられているにもかかわらず、小契約の制度によって、労働者の階級意識の形成を妨げ、もしくは困難にするという事情がある（SS. 15—16）。鉄道建設にたいする強い要求は、ケルンを中心とするラインランドと、プロイセンの首都ベルリンおよびミュンヘンを中心とするバイエルン地方の周辺においてもっとも熾烈なものがあったが、これは何よりもラインランドおよび南ドイツにおける工場制工業とくに繊維産業の発展にともなう石炭にたいする急激な需要の増加、またプロイセンにおける本質的に二重の勢力、ブルジョアジーの二派（im wesentlichen zweielei Kräfte, zwei Fraktionen der Bourgeoisie）の存在を示している。すなわち鉄道建設に経済的な利益をもち、そのために必要な尨大な資本の調達に即応するところの株式会社をおこすという、いわば工場主の経済的な要求を直接に目的とする路線の建設と、中部プロイセンの商業諸都市、たとえばベルリン、マグデブルク、ステッティン、フランクフルトの商業ブルジョアジーの二つの派が存在した。ところで問題は鉄道建設におけるこの両者の関係である。

産業資本家はもちろん鉄道建設に積極的な役割を果したが、とくにプロイセンにおいては、エルバーフェルトおよびバルメンの間に、一八二六年から二八年までの間に最初の計画がつくられ、建設委員会（Gründungs-komitee）がつくられた。最初の計画——エルバーフェルト＝バルメン計画、ライン＝ウェーザー計画、アムステルダム＝ケルン計画、ケルン＝ベルギー計画。

「若い植物」というべき産業資本は、ライン州においてすら「古い商業資本」（das alte Handelskapital）よりも弱かったので、従って鉄道資本は、機械制繊維工業、紡績および織物業、鉱山および金属業などの産業資本の発展と結びつかねばならない必然性があった。これらの産業資本の成長の過程の中で鉄道への要求が昂まり、重商主義的な古い商業資本の時代は終りをつげたのである。自由競争の原理の貫徹をもたらした鉄道の創業時代には、すでにマグデブルク、

ハンブルクおよびステッティンのような南部と北部および東部と西部との中間地帯との地位は、ザクセン、ベルリンおよびラインランドではじまりつつあった工業上の発展によって失われつつあり、とくに、ライプツィヒ・ドレスデン鉄道会社の開始は、全ドイツの鉄道建設および中央ドイツに大きな影響をあたえた（S. 27）。マグデブルクをはじめ、ハレ、ステッティン、フランクフルトおよびゲールリッツを結ぶ鉄道網の建設が日程にのぼるやいなや、商業資本は重大な危機にさらされ、やがて商業資本家は産業資本家に転化せざるをえなくなる。著者は以上のように鉄道建設に直面するドイツのブルジョアジー内部の矛盾についてのべたのち、第二章においては、鉄道資本のこのような進出にたいするユンカー（土地貴族）の国家権力を背景とする反動的な露骨な態度について論じている。

エルベ河以東のユンカーは、ホルシュタイン、メックレンブルクおよび東部プロイセン、とくにブランデンブルク、ポンメルンなどに強い勢力をもっていた。しかしながら十九世紀初頭以来、プロイセンの農業構造は変革の過程にあった。ナポレオン支配のもとにおいてユンカーはその無能を暴露した。封建的賦役経済の上に立つユンカーは、資本主義発展の途上においてレーニンのいわゆる「プロシア型」の途を歩み、農民からの掠奪とその破滅のもとに、大衆から土地を奪い、彼らをユンカーの領地におけるたんなる賃金取得者として利用するために、農民を解放したのである。ユンカーの利益の二重性――反ブルジョア闘争の側面およびブルジョアジーとの諒解の上で、国民とくにプロレタリアートにたいする敵対の側面――は、資本主義的統一的市場の創出にたいするはげしい反対となってあらわれた。農産物が一年という比較的長い資本の回転を必要とするユンカーにとっては、鉄道は閉鎖的な経済に対立するものであった。かくして、鉄道の敷設にあたっての土地収用が重大な問題となるに至った（S. 44）。鉄道の登場という新しい事態に対処するために、プロイセンの土地収用法を骨抜きにしようとする企て、もしくは郡長に助けられて鉄道会社に不法な価格を強要するという努力がつづけられ、かくして政府の土地収用委員会（die Expropriationskommission der Regierung）と鉄道会社の代理人、すなわち支配人、技師、建築家、金融業者（Direktoren, Ingenieure, Baumeister, Finanzfachleute）と他方土地所有者との対立がはげしくなった。著者は、鉄道資本の土地買収政策に執拗に反対したユンカー、フォン・エルクスレーベン（v. Erxleben）の活動についてくわしくのべている。

しかしユンカーの鉄道建設にたいする態度は、いかなる場合にも絶対反対というのではなく、さまざまのニュアンスをもっていた。たとえば、㈠ユンカーは後進的な地域すなわち東プロイセンにおける農業開発に資せんがために鉄道に関心を示す。㈡フォン・ビューロー（von Bülow）の場合には、主として軍事的国防的見地から鉄道の重要性を力説、㈢グラーフ・ヘルドルフ（Graf Helldorf）は、重大な国家的目的を危殆におとしいれるようなことがなければ、鉄道網の完成に賛成（SS. 58―59）というように、個人的理由のほかに、土地貴族としてのユンカーの国家機関のなかにおかれた地位、あるいは彼の意識の発展段階――それを規定するものとして、もちろん地域的な経済的諸条件があげられるが――により彼らの立場はかなり複雑であって、著者はこの点について、きわめて豊富な資料によって克明に分析している。

しかしながら全体として、ユンカーはブルジョアジーを敵対する階級としての競争意識と憎悪にもえ、国家権力を背景に敵対的な態度をとった。第三章に著者が描写しているところは、官僚およびユンカーのはげしい抵抗を排除するためにとられた政策としての、鉄道資本によるユンカーおよびユンカー体制にたいする組織的にして徹底的な腐敗であった。その具体的な方策としては、著者によれば、土地収用にともなうユンカーにたいする高額の補償、もしくは鉄道会社がユンカーの高官や土地貴族を会社の監督的地位に迎えるということであった（SS. 137―138）。かくしてドイツ三月革命以前においてすでにブルジョアジーとユンカーとの抱合妥協の関係は、鉄道建設を通じて成立していたのである。

本書をよんでわかることは、著者は、一八四八年のブルジョア革命を不徹底に終らしめた原因として、ユンカーの反動的な勢力と、これと結ぶ大ブルジョアジーの反革命的な態度との結びつきのなかに見出し、鉄道建設をめぐる具体的な事実の克明な分析を通じてこれを実証していることである（SS. 197―203, Schlussbemerkungen）。その意味においては、すぐれたドイツ経済史であり、従来、ともすればおちいりがちなブルジョア革命にたいする公式的断定にたいして反省を促し、新たに問題を提起していると思う。ただ実証性を重んずる余り、博引傍証にすぎ、素材がよく消化されないままに羅列されているため、却って理論的把握が曇らされるような結果を招いていると思われる点がある。とくに第二章および第三章においてその傾向が顕著である。この点を除けば本書はきわめて意慾的なすぐれた業績であり、ドイツ経済史を専攻するすべての人々に推奨するものである（Akademie-Verlag, Berlin, 1962, SS. VIII ＋243, ¥3,090）。

（1）Mottek Blumberg Wutzmer Becker: Studien zur Geschichte der Industriellen Revolution in Deutschland, 1960, Berlin, これについては三田学会雑誌第五六巻第五号拙稿参照。

（2）最近のドイツ産業革命史研究として注目すべきものは、

* Heinz Kamnitzer; Die Wirtschaftliche Struktur Deutschlands zur Zeit der Revolution, 1848, Berlin, 1852.

* S. B. Kan; Deutschland am Vorabend der Revolution von 1848 ―die Wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands in der 30er und 40er Jahren des 19. Jh: Die Revolution in Deutschland 1848/1849, Sammelband, Berlin, 1956, Bd. II.

* Alfred Schröter/Walter Becker; Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution, Berlin, 1962.

* Horst krüger; Zur Geschichte der Manufakturen und der Manufakturarbeiter in Preussen, Berlin, 1958.

（3）Maurice Dobb; Studies in the Development of Capitalism, 1946. 京大近代史研究会訳（岩波現代叢書）Ⅱ一一五頁。

（4）Karl Marx: Das Kapital, Bd. I. SS. 404―5.（Marx und Engels, Gesammelte Werke, Bd. 23, 1962, Berlin.）

――一九六三・七・一八深更――