

「地域のヨーロッパ」の再検討（7）

——ドイツ・ネーデルラント国境地域に即して——

渡 辺 尚

IX. 事例4：Euregio Maas-Rijn/Euregio Maas-Rhein/Euregio Meuse-Rhin

(1) 概観

1976年にネーデルラント法に基づく財団 *Stichting*（所在地マーストリヒト）として創設された *ERM* は、二つの点でこれまで検討してきた3エウレギオと異なる。第一は、既出エウレギオが独蘭二国境のみに跨るのに対して、*ERM* は図 IX-1 が示すようにドイツ、ベルギー、ネーデルラント三国に跨ることである。国境地域といっても、二国間国境と三国間国境とで国境性の内容は当然に異なるはずである。第二は、*Provincie Limburg* (NL) の南部、*Provincie Limburg* (B)、*Province de Liège*、*Deutschsprachige Gemeinschaft* (B)、*Regio Aachen* (D) の5地域から構成される *ERM* が、首長（Gouverneur, Minister-Präsident, Regierungspräsident (Köln)）の協議体 *Arbeitsgemeinschaft* にとどまり、他の3エウレギオのような基礎自治体連合の性格を欠いていることである¹⁾。

ERM の人口構成は表 IX-1 に示される。領土別人口比はネーデルラント 18.6%、ドイツ 32.3%、ベルギー 49.2% でベルギー人が半分を占めるが、言語圏別人口比ではネーデルラント語域 39.4%、ドイツ語域、34.2%、フランス語域 26.5% と、比較的均衡がとれた分布になる。この複雑な領土・言語圏構成はこの地域の歴史に由来する。そこでまずこの点を検討しよう。

中世中期に領邦国家時代に、現ネーデルラント・リンビュルフにファルケンビュルフ騎士領 *Heerlijkheid Valkenburg* およびヘルレ伯領 *Graafschap Gerle* が、現ベルギー領リンビュルフにローン伯領 *Graafschap Loon* が、現リエージュ州にリエージュ公国 *Principauté de Liège* およびスタプロ・マルメディ大修道院 *Abbaye de Stavelot-Malmédy* が、現ドイツ語共同体にリンブルク公国 *Herzogtum Limburg* およびリュクサンブール公国 *Duché de Luxembourg* が、現レギオ・アーヘンにユーリヒ公国 *Herzogtum Jülich* および帝国都市アーヘンがそれぞれ成立した。小領邦が割拠するこの地域を一挙に統合したのが大革命期フランスによる占領である²⁾。

1815年のウィーン会議で、この地域はネーデルラント連合王国領とプロイセン王国領とに二分された。1830年のベルギー独立宣言は1831年のロンドン議定書で諸大国に承認されたものの、ネーデルラントが承認したのはようやく1839年のロンドン条約によってである。これにより、ネーデルラント連邦議会直轄地 *Generaliteitslanden* の一つで両国の係争の地であったり

図 IX-1 Euregio Maas-Rijn/Euregio Maas-Rhein/Euregio Meuse-Rhin



ADMINISTRATIEVE INDELING · ADMINISTRATIVE GLIEDERUNG · DIVISION ADMINISTRATIVE

出所：EMR 資料（2005）

リンビュルフは、マース河東岸域のマーストリヒトを県都とするネーデルラント領リンビュルフと、マース河西岸域のハセルト Hasselt を県都とするベルギー領リンビュルフ県とに分割された。同時に、リュクサンブールの大半がベルギー領に割譲されてドイツ同盟から離脱したのと引きかえに、ネーデルラント領リンビュルフがリンビュルフ大公国 *Hertogdom Limburg* としてリュクサンブール大公国 *Grand-Duché de Luxembourg*（ネーデルラント王国と君主同盟）とともにドイツ同盟に加盟した。1867年の北ドイツ連邦成立後に前者はネーデルラント領に復した。この間1842-67年に、リュクサンブール大公国とリンビュルフ公国はドイツ関税同盟に加盟した。このように1815年から1867年にかけて半世紀間のリンビュルフ公国の位置づけは多義的

表 IX-1 EMR 加盟地域別人口

	人口	比率	言語
Regio Aachen	1287014	32.3	ドイツ語
Province de Liège	1053722	26.5	フランス語 ¹⁾
Provincie Limburg (B)	826690	20.8	ネーデルラント語
Provincie Limburg-Zuid (NL)	740868	18.6	ネーデルラント語
Deutschsprachige Gemeinschaft	74169	1.9	ドイツ語
	3982463	100.0	

注1) 一部にネーデルラント語地域を含む。EMR, *EURORA (E) C (K) ONK (C) RE (E) T (E)*, 2005, 参照。
出所: <http://www.euregio-mr.com/de/euregiomr/allgemeines/bevoelkerung>, 2011/02/05

であり、これはとくにプロイセン領アーヘンとの地域関係を検討するときに軽視できない点である³⁾。

レギオ・アーヘンは1815年にプロイセン王国領ニーダーライン州(1822年ユーリヒ・クレーフ・ベルク州と統合してライン州)の一県 *Regierungsbezirk* になり、二次大戦後1967-75年のノルトライン・ベストファーレン州の自治体再編成の過程で、1972年に県としての自立性を失い、ケルン県に編入された。旧アーヘン県の行政的自立性の低下をある程度修復する善後策が、文化的・歴史的独自性を再確認するレギオ・アーヘンの創設であったと言ってよからう。これはNRWが1996年来推進している地域文化政策のために州域を10文化地域に分けたその一つだからである⁴⁾。後論する様に、アーヘン県がケルン県に編入された4年後に独自の国際地域であるEMRの創設に参加したことは、アーヘンの経済史・経済地理的ベクトルを再検討する必要性を示唆するように思われる⁵⁾。

現ドイツ語共同体およびリエージュ県 *Province de Liège* のベルビエ郡 *Arrondissement Verviers* の一部からなる、いわゆる *Eupen und Malmedy* はベルサイユ条約および1920年7月24日の住民投票の結果に基づき、オイペン、マルメディ両郡およびモンシャウ *Monschau* 郡の一部とともにベルギーに割譲された。二次大戦中の1940年5月にドイツ・ライヒ領に戻ったが、1944/45年に再びベルギー領となり、1956年9月24日の国境条約で現国境が確定した⁶⁾。後論するように17世紀以来アーヘンを中心に形成された一大毛織物工業地域が国境によって分断されたことは、政治空間と経済空間とのずれが明るみに出た歴史的事例の一つである。

南部ワロニと北部フランドレの対立に国土が二分されたベルギーは、1967-71年の三次憲法改正で連邦化に向かい始め、1993年の六次憲法改正で連邦体制を確立した⁷⁾。

以上の概観から、EMR構成地域の歴史の変遷が複雑を極めるばかりでなく、ネーデルラント、ドイツ、ベルギー三国に跨り、同時にベルギーの三共同体(フランス語・フラームス・ドイツ語共同体)に跨ってもおり、さらにまた単一国家ネーデルラントのリンビュルフが、ドイツとベルギー二つの連邦国家に挟まれていることを確認できた。しかも、EMRが成立した1976年

は、ベルギーが単一国家から連邦国家に向かいはじめ、ドイツでアーヘン県が1815年以来1世紀半にわたり保持してきた最上級行政地域である県 *Regierungsbezirk* の地位を失い、そうして戦後世界経済史の転換期となる二度の石油危機に挟まれた時期にあたる。EMR 内の地域間関係の歴史的複雑性はその発足時が各構成地域にとり危機の時代であったことと相まって、EMR 分析にあたり他のエウレギオ分析におけるよりもいっそう経済史的観点に立つことを要求する。

(2) マース流域はラインラントか？

EMR の空間形成力を検討するにあたり、構成単位5地域のうちネーデルラント領、ベルギー領の両リンビュルフおよびリエージュ州がマース河流域に属することは明らかなので、残るレギオ・アーヘンおよびかつてアーヘン地域の一部であったドイツ語共同体に及ぼす、マース河とライン河の引力関係がどのようなものであるかが、最も重要な論点になろう。そこでまず、EMR の名称の含意を考察する。EMR の主軸河川はマース河であり、ライン河はEMR よりはるかに東側を流れている。それにも拘わらずEMR はなぜ名称にラインをマースと並べたのか。そもそもこの「ライン」は何を含意しているのか。これに答えるためには当然にレギオ・アーヘンの位置づけを確かめなければならない。

レギオ・アーヘンは郡級都市アーヘンおよびアーヘン、ハインスベルク、デューレン、オイスキルヘンの4郡からなる。このうちアーヘン市は可航河川沿いでなく（このことがライン河沿いのケルンに対するアーヘンの不利を致命的にした）、比較的近くを流れるのはインデ川 *Inde* であり、これは東北流してユーリヒでルール川 *Rur* (*Roer*) に合流し、ルール川はさらに西北流してルールモントでマース河に注ぐ。デューレンはそのルール川沿いにあり、ハインスベルクもルール川から離れているが、その流域にある。例外的にEMR 東端のオイスキルヘンだけがエルフト川 *Erfi* 沿いにあり、これは北流してノイス附近でライン河に注ぐ。すなわち、アイフェル山地とマース、ライン両河に囲まれたラインラント中部を、ルール、エルフト両川が並行して北流し、東南隅にあるオイスキルヘン郡を除けば、両川の分水嶺がEMR の東側境界をなしている。レギオ・アーヘンがケルン県の一部となり、ライン河支流のエルフト川流域のオイスキルヘン郡がレギオ・アーヘンの一部であるがゆえに、EMR はラインをも名称の一部に掲げたということであろうか。

しかし、この地域区分はやや奇異な印象を与える。というのも、プロイセン領ライン州に県制度が導入されて以来、オイスキルヘン郡はつねにケルン県に属してきたのであり、ルール川とエルフト川との、したがってマース流域とライン流域とを分ける分水嶺上に県境が引かれてきたからである。それではなぜ1972年のアーヘン県解体にあたり、事実上それを継いだレギオ・アーヘンに、19世紀以来ケルン県の一郡であったオイスキルヘン郡を属せしめたのか。アーヘン、ケルン両都市間の歴史的な対抗関係、およびこれに集約されるマース、ライン両流

域間の地域的対抗関係を考慮すると、これは単なる行政領域改革の一局面にとどまらない歴史的奥行きを秘めているように思われる。

たとえアーヘン圏が行政単位である「県」の資格を失おうと、独自の地域性を具えた経済・文化圏であることに変わらない。1815年にプロイセン領ライン州の一部となり、今日もノルトライン・ベストファーレン州の一部であるという国制・行政史面を重視するならば、アーヘン圏がラインラントの一部であることは否むべくもない。しかし経済空間史面からみて、アーヘン圏がはたしてニーダーライン原経済圏の一部をなすのか否かは、検討の余地があろう。この疑問は、18世紀後半以降のアーヘン圏の産業発展がニーダーライン産業革命の最初の局面とみなされうるのかという、時期規定にかかる疑問をも潜ませている。このような問題関心からすれば、今日のEMRの空間形成力と産業革命期アーヘンの地域形成ベクトルとの関連の有無を検討することは必須の作業である。そこで以下、EMRを念頭に置きながら、まず経済空間史的観点に立ってアーヘン圏工業化過程の再検討に向かうことにする⁸⁾。

(3) アーヘンはラインラントの一部か？

①産業集積

18世紀末から19世紀前期の産業革命期にアーヘン地域がプロイセン王国ライン州の最先進経済地域であったことは、つとに知られている。アーヘン経済史についてもっとも包括的な文献はブルクナーの労作であるが、むしろ、このなかに補論として収録されたケレンベンツの長大な「終章」*Schlusswort (Kellenbenz)*の方が、長期的産業展開過程を鳥瞰するうえで役立つ⁹⁾。そこでもおにケレンベンツにしたがい、ブルクナーの分析を随時補論として参照しながら、基本的論点を検討する。

中世後期以来18世紀までの産業発展の初期条件としてまず挙げられるべきことは、アーヘン近辺の豊富な自然資源の賦存であり、したがってここでは資源立地型産業が主導的役割を演じたことである。南に横たわるアイフェル山地の山腹、溪谷、山麓やここから流れ出るブルム川 *Wurm*、フィヒト川 *Vicht*、インデ川などの流域が、森林資源と鉱山資源（鉛、鉄、亜鉛、石炭、褐炭など）に富み、多様な金属加工業の展開を可能にした。また温泉水を含む豊富な水資源は¹⁰⁾、交通路として利用できない難点があるものの、それだけに動力資源として存分に活用され、その汎用性により製粉、碎石、鍛冶、製材、縮絨、研磨、搾油等の多彩な手工業を展開させた¹¹⁾。

なかでも毛織物生産でアーヘンはケルンを超える中世ドイツ最大の都市となり、西側のマース流域に連なる諸毛織物工業都市（ユイ *Huy*、マーストリヒト、リエージュ、ナミュール、ディナン *Dinant*、シントトロイデ *St.Truiden*、トンネレ *Tongeren*、ハッセルト、ルールモント）とともに、西北ヨーロッパの一大毛織物工業地域を形成した。17世紀以降は、ツunft規制に縛られて停滞気味のアーヘンをとりまく小都市に毛織物工業の重心が移り、モンシャウ *Monschau*、

「地域のヨーロッパ」の再検討（7）

デューレン *Düren*, ブルトシャイト *Burtscheid*, コルネリミュンスタ *Kornelimünster*, ファールス *Vaals*, さらにリンビュルフにまで毛織物工業地域が拡大した。とりわけルール川の軟水とフエン山地の木材と泥炭に恵まれたモンシャウが、毛織物工業の一大中心地となり、17世紀末以降同じくユーリヒ公領のベルク地域、とくにレネップと激しい競争を展開した。1780年に最大の *Scheibler* 家（以下、煩を避けるために企業、経営者名の日本語表記を添えるのは必要な場合に限る）の5製造場だけで、モンシャウ毛織物生産の72%を占めた。1822年にはブルトシャイトで蒸気機関を動力とする羊毛紡績工場が操業しており、工場制度への転換が一段落した1829年に、アーヘン県で28羊毛紡績工場、150羊毛・カシミア毛織製造場（*Fabrik*）、47けば立て・剪断場（*Mühle*）、42染色場、5毛布製造場（*Fabrik*）を数えた。興味深いことは、1822年の繊維別織機分布を見ると、デュセルドルフ県と対照的にアーヘン県では圧倒的に毛織物に集中していることである。アーヘン圏における毛織物業の比較優位を生みだした要因の追究はなお残された課題である¹²⁾。

亜麻ほろ布を主原料とする製紙業は、亜麻産地であり、水資源にも恵まれたデューレンに1579年ごろ最初の製紙場ができ、17世紀の前半に興隆した。18世紀後半に新しい成長が始まり、1837年に最初の製紙機械が導入された。技術的優位に立つ英仏製紙業からの競争圧力のもとで、当地の製紙業は1840年代に構造危機に陥ったが、それでも1861年にデューレン郡の製紙工場数は16に上り、*Hoesch*, *Schoeller*, *Schleicher*, *Schmitz* が代表的製造業者であった。このころまでにデューレンはドイツ最大の製紙業中心地となり、原料にセルローズを使用するようになると、さらに15工場が設立された¹³⁾。

真鍮生産も中世以来アーヘン地域の主力産業の一つであった。16世紀にアーヘンで発展した真鍮生産の重心は17世紀以降シュトルベルク *Stolberg* に移り、18世紀後半以降シュトルベルク真鍮製造業はライン右岸域のイザローンやイギリスからの競争に押されるようになったものの、フランス・ネーデルラントに販路を確保することができた¹⁴⁾。

製鉄業は産業革命期アーヘン地域の主軸産業であるとともに、19世紀後半にはルール地域への移転例が続出し、その意味でアーヘン製鉄業はライン・ベストファーレン重工業の原型とみることさえできる。よって、対象時期を18世紀後半以降に限定し企業名をできるだけ挙げながら、その展開過程を追跡しよう。その起点は当時大陸で最先進の製鉄・圧延工場と謳われたスラン *Seraing* の *Cockerill* の経営である。コカリルをはじめネーデルラント企業が、18世紀末以来圧倒的な競争力によってラインラント市場をも支配していた。このような状況のもとで、1823年に *Eberhard Hoesch* が *Samuel Dobbs* とともにイングランドに渡りパドル法を習得して帰国、1824/25年にイギリス人熟練工の助けを借りてレンダースドルフ *Lendersdorf* にパドル・圧延工場を設立した。すでに1822年に *Friedrich Englerth*, *Jacob Springsfeld*, *Ludwig Beissel* ほか、エシュパイラで *Drahtfabrik Compagnie Eschweiler* を設立していた。1832年にこの経営を引き継いだのが *Friedrich Thyssen* であり、かれの息子アオグストは、アーヘン地域での経験を

踏まえてやがてルール地域に自己の企業を起こした。1828年 Reinhard Poensgen がゲミュントで *Puddel-, Walz- und Drahtwerk Marienhütte* を設立した。続いて 1841 年に Carl Englerth が Matthias-Hubert Cünzer と組んでパドル法製鉄工場を建設し、これは後述のライン鉄道会社を顧客とした。同じころベルギーの工業家 *Télémaque Michiels* と *Nicolaus Joseph Bourdouxhe* が、エシュバイラ・アオエに *Puddel- und Walzwerk Michiels & Co.* を設立した。当工場は多くのベルギー人熟練工を雇い、当初はベルギー製、続いてドイツ製、イングランド製銑鉄を加工した。1844年に Albert Poensgen と F. W. Schoeller が *Walz- und Röhrenwerk Mauel* を設立し、1846年に Eberhard Hoesch が *Eschweiler Puddel- und Walzwerk* を設立した。同年ボイラー製造業者 *Piedboeuf*、車輛製造業者 *Talbot*、機械製造業者 *J. H. Neuman* および *T. Esser* が、アーヘンに *Rothe Erde* と呼ばれる鉄圧延・鍛造工場を設立し、これは 1864 年から *Aachener Hütten-Aktien-Verein Rothe Erde* となり、ドイツ製鉄業のなかで最大級の混合企業 *gemischtes Werk* となった。*Rothe Erde* は原料銑鉄確保のために *Alzette* 川畔の *Luxemburger Hochofen AG zu Esch* と合併し、さらに鉄鉱山や製鉄所を併合して、1902年に *Gruben und Hochöfen der AG Deutsch-Oth in Luxemburg* となった。こうして企業活動の重点がルクセンブルクに次第に移って行った。続いて、石炭確保のために 1905 年に *Gelsenkirchener Bergwerks-AG* および *Schalken Gruben- und Hüttenverein* と利益共同体を形成し、1907年に三社は合併した。1851年にエシュバイラとハセルトに鉄道用製品を製造する *Englerth, Cünzer und Fuhse* が設立された。このほかにも、1852年に *Henry Josef Orban* と *Adrien Dawans* がエシュバイラに釘・帯鉄製造工場を設立した。1855/57年に *Eschweiler Bergwerksverein* の *Konkordiahütte* の高炉が稼働を始め、アーヘン圏初の混合企業となった。こうして 19 世紀央アーヘン圏で製鉄・鉄加工業の大経営が 12 に上ったのである¹⁵⁾。

ガラス製造の主要立地となったのはシュトルベルクである。1841年に *Société de Charleroi* がミュンスタブシュ *Münsterbusch* に窓ガラス工場を設立し、これがシュトルベルク鏡用ガラス製造業の起点となった。この工場は 1853 年に *Sassenay* (*Aachener Spiegel-Manufactur Aktiengesellschaft*) に買収された。1859年に最初の鏡用ガラスがミュンスタブシュで製造され、1863年にこの工場はサン・ゴバンの所有となり、のちに製造拠点がシュトルベルクに移された。1873年にアーヘンとヘルツォーゲンラートに *Rheinische Spiegelmanufaktur* が設立され、1877年に株式会社に転換した¹⁶⁾。

製針業もアーヘンの主要産業の一つであった。これは大陸封鎖期に再生したものの、大陸封鎖後は技術力に優るイギリスとの競争で苦しめられた。しかし、アーヘンとイザローンの製針業は手工業技術の強みを活かしながら、ガラス頭針、機械針、安全針、後には蓄音器針などへの製品多様化によってもちこたえた。1884年にドイツ製針業者協会が生まれ、1911年に 18 企業が合同したとき、そのうちの 12 がアーヘン地域に立地するものであった¹⁷⁾。

すでに 14 世紀から地下採掘が始まったアーヘンの石炭鉱業は、ブルム炭田、インデ炭田、北

「地域のヨーロッパ」の再検討（7）

部炭田からなり、最古がブルム炭田である。1836年にブルム炭田のいくつかの炭坑が合併して、*Vereinigungsgesellschaft für Steinkohlenbergbau im Wurmrevier* が成立した。1842年に *Pannsheider Bergwerksverein* が設立され、これは1858年に前者により買収された。インデ炭田では1834年に *Anonyme Gesellschaft des Eschweiler Bergwerks-Vereins zu Eschweiler-Pumpe* が設立され、これは石炭鉱業におけるプロイセン初の株式会社となった。亜無煙炭（Magerkohle）を産出してきたブルム炭田で1840年代末に瀝青炭層が開発されたが、ライン鉄道の開通、とくに1859年のライン鉄橋開通により、ライン河左岸域にも進出したルール炭との競争にさらされることになった。他面で、掘削技術の進歩により石炭鉱業の立地が北に移動し、1899年にヘールレ Heerlen 近郊で採炭が始まった。それはネーデルラント領リュンビュルフにおける石炭鉱業発展の起点となり、アーヘン炭をネーデルラント炭との競争にさらすことにもなった。アーヘン炭は20世紀初以来ザールラント、ルクセンブルク、ロートリンゲンの製鉄業へのコークス供給に活路を見出し、1907年 *EBV* と *Vereinigungsgesellschaft* とが合併し、さらに1913年にこれと *ARBED*（*Acéries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange*）との利益共同体が成立した¹⁸⁾。

褐炭採掘は、1875/76年にブリケット製造が開発されてから急激な展開を見せた。1877年にブリュールの共同鉱業組合である *Roddergrube* で最初のブリケット工場ができたのをきっかけに褐炭採掘が拡大し、1910年ごろより火力発電所用燃料として用途が開けたためいっそう拡大した。1888年に *Maria-Theresia* 褐炭田採掘を目指してアーヘン圏初の褐炭共同鉱業組合が設立された。これはヘルツォーゲンラートにブリケット製造工場を設立したが、1890年から始まるケルン鉱区との競争に負けて1898年に操業停止となった¹⁹⁾。

以上の点検から、アーヘン地域に多様な産業立地が集中して、強い向心力を具えた経済空間が形成されたことがほぼ確かめられた。ツォルン作成の1820年ごろのアーヘン県の産業分布から、シュトルベルク、エシュバイラ、デューレン、モンシャウ、オイベンを含むアーヘンを中心として同心円状に広がる地域に、炭鉱、製鉄所、機械製造工場、毛織物工場、真鍮・ガラス・紙製造場が集中して密集空間 *Intensivraum* を形成し、東南部の飛び地シュライデン溪谷 *Schleiden* からメヘルニヒ *Mechernich* にいたる狭い地域に、製鉄・鍛鉄所と鉛鉱・製鉛所が集中して衛星空間を形成していることが認められる²⁰⁾。

たしかに、石炭・鉄鋼業のこれ以上の発展は、水路の欠如をはじめとする交通条件の不利、政治国境による制約によって望めず、③で後述するようにライン・ルールへの企業流出が目立った。しかし既存の場所には多様な分化が進む製造業が展開し、それとともに工業化地域が連続的に北へ拡大し、オーバーブルフ *Oberbruch* やエルケレンツ *Erkelenz* に近代的大工業が成立し、新しい炭田も開発された。アーヘン圏の産業的中心性はまだ健在であった²¹⁾。

以上の概観から、森林・水力・地下資源に恵まれたアーヘン圏が、中世以来金属工業と繊維工業とを柱に多様な産業を展開させ、この産業蓄積を歴史的基盤として18世紀後半から19世紀前半にかけてライン州の最先進工業地域となったことが確かめられた。資源賦存と工業発展

の様相とがライン右岸域のベルク・マルク地域と酷似しており、両者が対蹠的位置にあったことは興味深い²²⁾。毛織物工業におけるモンシャウとレネップ、真鍮製造業におけるシュトルベルクとイザローン、製針業におけるアーヘンとイザローン、製紙業におけるデューレンとベルグシュ・グラトバハ *Bergisch Gladbach* などの対抗・補完関係は、これを示唆する好例である。しかし 19 世紀後半、鉱産物資源の枯渇と河川交通の制約とのために比較劣位となった石炭・鉄鋼業が、アーヘン圏からライン右岸域に移転した。受け入れ先のルール地域が 1960 年代以降直面した構造危機に、アーヘン圏はすでにその 1 世紀前に直面したことになる。

ここで発せられるのは、この重工業の立地移動はニーダーライン産業革命の先端地域の役割を演じたアーヘン圏が、産業革命によって形成されたニーダーライン原経済圏内部における最高次元の産業的中心性をルール地域に譲ったことを、すなわちこれが原経済圏内部での重心移動に過ぎないことを意味するのか、という問いである。これに対する答えは、石炭・鉄鋼業にかぎらず資源指向立地型部門一般が、資源供給の制約のために他地域へ移転することは、移転元地域の移転先地域への依存、すなわち当該両地域の経済空間統合をただちに導くものではない、ということである。アーヘン圏の重工業がルール地域だけでなく、ネーデルラント・リンビュルフヤルクセンブルクにも移転していることに照らしても、アーヘン圏からの重工業移転は地域経済の新陳代謝の一局面とみなされるべきであろう。

②ネーデルラントからの技術移転

アーヘン圏の産業発展を特徴づける第二点は、すでに①でいくつかの事例が挙げられたように、ネーデルラント南部、後のベルギーからの企業家、技術者の来住による技術移転が継続したことである。アーヘン金属加工業でまず中核となったのは真鍮製造業である。これは近隣のアルテンベルク *Altenberg* で産出する亜鉛鉱 (*Galmei*) を原料基盤としたことに支えられたが、15 世紀末にマース流域から新しい技術がもたらされ、とくにディナンから移住した *Daniel van der Kammen* の果たした役割が大きい。16 世紀に銅・真鍮製品がアーヘン輸出品のなかで重きをなすようになり、伸銅親方 *Kupfermeister* と呼ばれたその製造業者のなかに多数のネーデルラント系の名が見出されると、ケレンベンツは指摘している²³⁾。

この分野で、アーヘン圏・マース流域間の技術移転がけっして一方的でなく双方向的であったことは、両地域の経済空間の一体性を示唆するものである。1612 年マース河畔のエイズデ *Eysden* に、真鍮製造がアーヘンの伸銅親方 *Nicolas Ruland* により導入された。また 1656 年のアーヘン大火のあと、アーヘンの武器製造業者がこぞってリエージュに移住したことが、リエージュの武器製造業発展の起点となった²⁴⁾。

製鉄業においてもマース流域からアーヘン圏に新しい動きがもたらされた。デューレン製鉄業にとりリンビュルフ出身の *Hoesch* 家が果たした役割が大きい。1600 年ごろアーヘンの伸銅親方になった *Jeremias Hoesch* は後にシュトルベルクに移り、さらにコルネリミュンスタ修道

「地域のヨーロッパ」の再検討（7）

院領でもいくつかの製鉄場を経営した。また製釘業でも、18世紀末以来多くの製造業者がとくにリエージュから移住してきた²⁵⁾。

18世紀にデューレンで毛織物生産が拡大したのは、1753年にベルビエ出身の *Anton Lejeune* が市民権を得て、その品質で有名なベルビエ毛織物の生産を始めたことによる。かれは多くの同郷人をデューレンに誘致し、後に市長にさえなった²⁶⁾。

総じて17世紀後半から18世紀にかけてアーヘン圏に大規模製造業経営が生まれ、これが19世紀の同地域の工業化に大きな役割を果たした。この過程はアーヘン西側の隣接地域、とくにリエージュ司教区で羊毛工業と金属工業に大規模経営が成立したことにより推進力を得たと、ケレンベンツは指摘している²⁷⁾。

機械製造業でもネーデルラントとの隣接がものを言い、イギリス人技術者を重用することができた。1818/19年に *Samuel Dobbs*²⁸⁾ が *Joseph Reuleaux*, *Friedrich Englerth* とともに *Eschweiler-Pumpe* にライン左岸域で二番目の蒸気機械・機械製造工場を設立した。繊維機械製造では *William Cockerill* が19世紀初頭までにイギリス型繊維機械の製造をベルビエで始めており、モンシャウやアーヘンの企業を顧客としていた。ブルトシャイトの紡績業者 *Heinrich Pastor* の娘と結婚したウィリアムの息子ジェイムズは、1825年にアーヘンに定住して繊維機械の製造を始めた。コカリル製機械を装備したバストアの工場は、長らく最先端工場とみなされた。このほかブリュセルから移住した機械工 *P. Lambert Daelen* も *Johann Leonhard Neuman* と組み、1831年に繊維機械製造会社を設立した。ドブズは1832年にエシュバイラの *Englerth, Reuleaux & Dobbs* から離れてアーヘンに移り、機械製造工場を羊毛商人 *Franz Nellesen* とともに設立し、おもに蒸気機関を製造した。1837年に当社は *Samuel Dobbs und Eduard Poensgen KG* となり、1836年にプロイセン初の蒸気機関車を製造したほど多様な品目を生産したが、1841年に閉業に追いこまれた。1836年にアーヘン圏に9機械製造工場があり、1000人の労働者を雇っていた。エシュバイラとオイベンを含む全アーヘン圏で、1848年に36-40の機械製造工場が、1700-1800人を雇っていた。繊維機械、製革機械、蒸気機関、鋳山・製鉄業向け機械が主要品目で、当時のアーヘンは製造業でプロイセンの他の県の首位に立っていた²⁹⁾。

針金製造もアーヘンの伝統的生産部門であり、16世紀末以来ライン右岸域のアルテナとイザローンで製造された中間製品がアーヘンで梳毛具の部材に最終加工されてきた。ここでも1822年にベルギー人 *Peter Josef Cassalette* が梳毛機製造工場を設立したことが、新しい発展の起点となった。一次大戦前、ドイツで稼働する全梳毛機の過半がアーヘン製であったという³⁰⁾。

このように、中世後期の金属加工業、毛織物工業、真鍮・鉄加工業から始まり、18世紀後半からの工業化にいたるまで、アーヘン圏が一貫して一大産業中心地であり続けられた条件として、とりわけ西隣りネーデルラント地域からの断続的技術移転をケレンベンツは重視している。ニューコメン機関（1794年）、19世紀初期のコカリルの繊維機械、ライン左岸域第二の機械製造工場（1818/19年）、パドル法によるヘシュの圧延工場（1825年）、最初のイギリス型製紙機

械、これらはすべてアーヘン圏地域による外部からの先進技術の導入であった。アーヘン圏はドイツの産業技術発展史にとり西正面入口の位置にあったと言ってよからう。さらにまた、一次大戦前に特徴的だったベルギー、ルクセンブルク、フランス、ネーデルラントの西側隣接地域の産業との絡み合いの傾向が大戦後いっそう強まった。二次大戦後はアーヘン地域にも外人労働者が増えたが、ネーデルラントおよびベルギーからの国境を超える越境通勤者 *Grenzgänger* が特別の重みを持つという 1960 年代のケレンベンツの認識は、その 10 年後に成立した *EMR* の経済空間としての実体性を検討する際に示唆を与えるものである³¹⁾。

③ルールへの移転

他方で、アーヘン圏に生まれ成長した重工業企業が、ライン河右岸域、とくにルール地域に続々と移転したことも事実である。1852 年に *Eduard・Georg・Christian Springsfeld* が他の出資者とともにアーヘンに炭鉱・製鉄の株式会社 *Phoenix* を設立し、翌年 *Michiels & Cie.* を吸収した。さらに 1855 年に *Déffilieux* と合併して自社炭鉱を持つにいたった。しかし、同年に本社をケルンに移し、1860 年に商号を *Phoenix AG für Bergbau und Hüttenbetrieb zu Laar bei Ruhrort* に変えた。1861 年軌条・継ぎ目板生産をエシュバイラからルールオルトに移管するとともに、当社の重心が最終的にインデ地域からルール地域に移った。これによって鉄と石炭の組み合わせにきわめて不利なアーヘン地域からの流出傾向が目立つようになった。シュライデン溪谷の発展の見通しも暗くなり、1860/61 年に *Reinhard Poensgen* のパドル・圧延工場であるゲミュントの *Marienhütte*、*Albert Poensgen* の圧延・鋼管工場、*Julius Poensgen* の鉛管工場、さらに条鋼工場 *Marienhütte* がアイフェルから *Düsseldorf-Oberbilk* に移った。1852 年以来伯父の企業の責任者となった *Leopold Hoesch* も、エシュバイラ製鉄所とレンダースドルフ製鉄所の各種重工業部門をライン右岸域に移すことを決め、1871 年にドルトムントに *Eisen-und Stahlwerk Hoesch* を設立し、1876 年にエシュバイラの全生産をドルトムントに移した。1855 から 76 年までの約 20 年間に、とりわけ輸送条件の不利のためにアーヘン地域の石炭・鉄鋼業の発展の可能性が消えたのである³²⁾。

Fritz Henkel は漂白ソーダ製造企業 *Henkel & Cie.* を 1876 年にアーヘンに設立したが、1878 年に経営拠点をデュセルドルフに、さらに 1899 年にライスホルツ *Reisholz* に移した³³⁾。

アーヘン地域重工業の移転先はライン河右岸域ばかりでない。1864 年以来ドイツ製鉄業のなかで最大の混合企業の一つとなった *Aachner Hütten-Aktien-Verein Rothe Erde* は、原料銑鉄確保のために *Esch* の *Luxemburger Hochofen AG* と合併し、さらに 1902 年に *Gruben und Hochöfen der AG Deutsch-Oth in Luxemburg* が成立した。こうして企業活動の重心はしだいにルクセンブルクに移っていった³⁴⁾。

以上のように、重工業発展の立地制約によりアーヘン圏からライン-ルールへの企業流出が続いたことは事実である。しかし、これはアーヘン圏がライン-ルール経済圏にそれだけ吸引

「地域のヨーロッパ」の再検討（7）

されたことを意味するのだろうか。アーヘン圏で資源制約から比較劣位に陥った産業部門が他地域へ移転（退出）することは、移転先地域へのアーヘン圏への依存度が高まることを意味するものではない。それは、ルクセンブルクへの企業移転がアーヘン圏のルクセンブルク（Saar-Lor-Lux）への依存度を高めることにならないのと同じである。アーヘン圏の高い産業集積がその構成部分の新陳代謝を続けながら、経済空間としての向心力を維持しえたとみる方が、むしろ妥当であろう。これを示唆するのがアーヘン市の中心性の強さであり、それはライン-ルールの最高位の中心地であり続けるケルン市との抜きがたい対抗関係に、もっともよく表れている。アーヘン圏の新陳代謝機能がいまなお保持されているかどうかこそ、EMR分析で一つの基本的論点となるのだが、これは後論するとして、その前にアーヘン対ケルンという観点から、アーヘン経済史の再点検を行うことにする。

④ケルンとの対抗関係

ともに帝国都市でありながらケルンと異なりアーヘンがハンザ同盟に属さなかったことほど、両市の対抗関係の根の深さを物語るものはないであろう。両都市の歴史的対立はすでに12世紀に始まる。ケレンベンツによれば、1173年フラーンデレ人がケルンと同じくアーヘンでも毛織物市場を開くことが認められたことがその起点である。19世紀以降アーヘンが銀行・保険業の立地として相当の発展を見せながらも、ついにドイツ金融業の中心地の一つになれなかったのは、アーヘンの辺境性（*Randlage*、たとえば、一次大戦後フェン鉄道がベルギーに移管されたことは、さなきだに不利なアーヘン圏の交通事情をいっそう不利にした）だけでなく、隣接するケルンとの競争にもよるといえるのが、ケレンベンツの解釈である³⁵⁾。このような歴史的な文脈からすれば、ラインラントの中核都市ケルンに対抗することをやめないアーヘンはラインラントに属するのか、という問いが發せられてもおかしくあるまい。アーヘンがラインラントよりもむしろ「マースラント」*Maasland*に属するとの解釈が、十分に可能だからである。

(4) ライン鉄道会社の成立過程：アーヘン対ケルンまたはマース対ライン

ここで重視されるべきことは、産業革命期アーヘン圏の新しい経済発展がとりわけネーデルラント（ベルギー）との伝統的な地域連関に基づく技術移転によって可能になった面よりも、伝統的な地域連関が新しい産業発展によって再生産され、しかもアーヘン圏の空間動態に新しい方向性が生まれたことである。もっともそれはけっして伝来の西方指向を東方指向に切り替えたのではなく、西方指向に東方指向が加わっただけのことである。このような観点に立つと、これまでライン河の圧倒的な基軸性の陰にかくれてさほど関心が向けられなかったマース河の、固有な経済空間軸としての意義が浮かびあがってくる。それはマースとラインという二つの河川軸の対抗・補完関係の検討の必要性を示唆している。この関係を集約的に表現するのがライン鉄道会社 *Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft*（以下 *REG* と略記）の成立過程の紆余曲折に

ほかならない。

ベルギー、プロイセン双方からケルン（ライン河）とアントウェルペ（スヘルデ河）を結ぶ「鉄のライン」（カンブハオゼン）のプロイセン区間として構想された *REG* の成立過程は、1830 年代の西北ヨーロッパの政治・産業革命の進行と重なっている。1830 年 7 月 27-29 日の民衆蜂起に始まるフランス 7 月革命がネーデルラント南部にただちに波及し、8 月 25 日のブリュセルの民衆蜂起をきっかけに革命が始まった。9 月 26 日に成立したベルギー臨時政府が 10 月 4 日に独立を宣言し、この事態に対処するために同年 11 月からロンドン会議が開催された。1831 年 1 月 20 日にベルギー独立が列強の承認を得たもののネーデルラントは頑なにこれを認めず、ようやく受け入れたのは 8 年後であった。1839 年 4 月 19 日のロンドン条約でベルギー独立が最終的に確定した。その際リンビュルフが東西に二分され、ネーデルラント領リンビュルフは大公国として相対的自立性を得てドイツ同盟の一員となり、1842 年リュクスンブルグ大公国とともに、1834 年に成立したドイツ関税同盟に加入したことはすでに述べた。ケルン-アントウェルペ鉄道路線はこのリンビュルフを迂回するようにして敷設されたのである。

イギリスでは 1825 年 9 月 27 ストクトン-ダーリントン間で先駆的な鉄道開通（蒸気機関車牽引は貨物列車、旅客列車は馬が牽引）の後、1830 年の 7 月革命とベルギー独立宣言の間の 9 月 15 日にマンチェスター-リバプール間に本格的鉄道（旅客列車も蒸気機関車が牽引）が開通し、続いて大陸でも 1835 年 5 月 5 日にベルギーのメヘレ-ブリュセル間、同年 12 月 7 日にドイツのニュルンベルク-フルト間、1839 年 9 月 20 日にネーデルラントのアムステルダム-ハーレム間で鉄道が開通した。とりわけベルギーは沿海部と内陸部を結ぶ鉄道建設を国策として推進し³⁶⁾、メヘレを結節点として 1837 年までにアントウェルペ-リエージュ間が、1838 年までにオステンデ-リエージュ間が開通し、大陸における鉄道建設の先頭に立った。

他方で、河川での汽船航航は鉄道に先行し、1816 年にはじめて汽船がライン河口からケルンまで、翌年にコーブレンツまで試験航行を行った。1822 年ロテルダムにネーデルラント汽船会社が設立されて 1823 年アントウェルペ-ロテルダム-ケルン間の運航が始まり、1825 年ライン河のドイツ域内区間で初の汽船会社、バーデン大公国ライン汽船会社、続いて 1826 年ライン・マイン汽船会社（マインツ）とプロイセン・ライン汽船会社（ケルン）の設立が認可された。1827 年ケルン-マインツ間の定期運航が始まり、ロテルダムの会社がケルンより下流区間を、ケルンの会社がケルン-マインツ間を、マインツの会社がマインツより上流区間およびマイン川に就航する分業体制のもとで、1820 年代のうちにライン河口から上流部にいたる汽船運行体制が整ったのである。1830 年代に入ると 1832 年ケルンとマインツの会社が合併してライン汽船会社となり、1836 年デュセルドルフにニーダー・ミテルライン汽船会社が設立されて 1838 年ロテルダムへの乗り入れを始め、1841 年ケルン汽船曳航会社が設立されて翌年に鉄製艀による貨物運送が始まり、伝来の馬による曳船が姿を消した。この交通革命は 1831 年 3 月 31 日マインツでのライン河航行協定署名をもたらし、「外洋にいたるまで」(jusqu'à la pleine mer) の

ライン河航行自由化が大きく進展したのである³⁷⁾。

このような水陸両面での交通革命は西北ヨーロッパ産業革命の終期を告げるものであり、これが政治革命と連動して起きたことは、ヨーロッパ政治・経済史における1830年代の画期性を物語る。

ところで、ベルギーの独立によりネーデルラントが南北に二分されたことは、ウィーン会議以降のドイツにおける政治・経済統合の展開と奇妙な対照をなしている。アメリカ南北戦争に続いたドイツの「南北戦争」というべき1866年のドイツ戦争の結果成立した北ドイツ連邦により、北海、バルト海への通路を抑えられたことが南ドイツ諸邦に北ドイツ連邦加盟を強いて、1871年のドイツ・ライヒ成立にいたったことは、内陸国が地政学上の弱みをさらけ出した歴史的好例である。ネーデルラントで起きたのはドイツの経緯と逆行する動きであった。ベルギーは独立を達成したものの、北海への出口は事実上アントウェルペのみとなり、そのアントウェルペですらスヘルデ河口海域をネーデルラント領ゼーラント州に挟まれて、地政学上不安定な位置にあった。しかもベルギーは、ライン河沿いの国に参加国が限定された1831年ライン河航行協定当事国から外された上に、マース河下流部とマーストリヒトからの運河とがネーデルラントによって抑えられていた³⁸⁾。交通地理上なかば内陸国に自らを追いこんだベルギーにとり、プロイセン領ラインラントを後背地としてアントウェルペの地位強化をはかることが戦略的重要性を持つことを認識したベルギー政府が、ラインラントとの鉄道結合を国策として打ち出したのは当然である。他方でラインラントでも、ライン河航行協定後もライン河口海上を抑えるネーデルラントの水運独占から脱するために、アントウェルペと直結する「鉄のライン」建設に向かう機運が生じていた。その意味でEMRは1世紀半前のREGの系譜に連なると言えるかもしれない。このような大状況を背景にして、しかも曲折に富んだ過程を辿ったREG成立史の要点を、もっとも基本的な文献であるクンプマンの著作におもに依りながら確認する³⁹⁾。

ライン河航行協定が締結された5ヶ月後、1831年8月24日のベルギー内閣令で、二人の技術者SimonとDe Ridderがアントウェルペ、マース、ラインを結ぶ鉄道計画の策定を命ぜられた。同年12月にベルギー政府からプロイセン政府に対して、すでにベルギー側で構想が練られ始めていたアントウェルペーケルン鉄道路線建設の提案がなされている。1832年3月21日に国王令により、アントウェルペーリエージュをアントウェルペーケルン鉄道の最初の区間とすることが決定した。まずマース流域をアントウェルペと結ぶことが第一歩だったのである。他方で、リエージュの市民層もすでに1829年に同様の提案を行っていた。ベルギーでは独立後に官民一体となって、スヘルデ河とライン河を結ぶ鉄道路線を幹線として建設する計画を推進したことが窺われる。ただし、政府の国策的関心とリエージュ市民層の地域的関心とがどこまで重なったかは、検討の余地がある⁴⁰⁾。

ベルギー側からの動きに応じて、1833年5月3日にケルンにケルンーアントウェルペ鉄道委員会が設立された。当委員会の中心となって精力的に活動したのがカンプハオゼンLudorf

Camphausen である。翌 6 月に当委員会は、管轄官庁である商工業・内務省にケルン－デュレーン－エシュバイラー－アーヘン－ベルギー国境の鉄道建設事業のための株式会社を設立する権限を、当委員会に認可するよう請願し、同年 12 月 5 日に国王から認可が下りた⁴¹⁾。

1834 年 7 月末に出た当委員会の暫定調査結果は、地形上の困難によりアーヘン経由が不可能であることを明らかにした。そこで、アーヘンにいたるためにシュトルベルク附近のブシュミュレ *Buschmühle* からアーヘンまで支線を建設して、急勾配区間では固定蒸気機関により列車を引き上げるか、ゆるやかな勾配の斜面をつくるしかないという暫定案が作成された。1835 年 7 月に出された技師 *Henz* による最終調査結果も、ライン－エルフト、エルフト－ルール、ルール－マースの 3 か所の分水嶺を越える必要から、ケルン－アントウェルペ間の路線はプロイセン領区間の地形がきわめて不利であることを確認した。それに基づき、デュレーン、アーヘン、オイペンを経由することは困難であるとして、アーヘンとは支線でつなぐ案が最終案として策定されることになった⁴²⁾。

1835 年 7 月 25 日に設立総会が開かれ、カンパハオゼン作成の定款案が採択され、社名を *Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft* として、デュレーン、アーヘンを本線から外す路線が決定した⁴³⁾。これに対してアーヘン側が猛烈な反対運動を展開し、政府にも働きかけた。これを受けて政府は、和解のための会議をユーリヒで 1836 年 4 月 6 日に開催することにした。これに備えてアーヘン側は、ブルトシャイトの *Philipp Heinrich Pastor* の主導のもとでアーヘン経由路線の現実的可能性をさぐる調査を始め、その結果、デュレーン、アーヘン経由の路線建設が十分に可能であることが判明した。そこでアーヘン側は、①ケルン－ベルクハイム－デュレーン－アーヘン－オイペン－国境、②ケルン－ケーニヒスドルフ－デュレーン－アーヘン－オイペン北側の国境という二案をもって会議に臨んだ。それだけでなく、いまやアーヘン側の指導者となったハンゼマン *David Hansemann* の提案により、ケルン牽制のために *REG* と真っ向から競合する *Preußisch-Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft* (*PREG*) の建設委員会が 1836 年 3 月 31 日に設立され、ユーリヒ会議の前日 4 月 5 日に設立総会を開くという思い切った行動に出たのである。ユーリヒ会議でプロイセン政府は形式上 *REG* のみを承認する意向を示しながらも双方に中立的な立場を守り、決着は先送りされた⁴⁴⁾。

プロイセン政府がケルン側を積極的に支持しなかったのは、ケルンの影響力が強まることを警戒して、アーヘンに肩入れする者が政府内に多く、ケルン支持派は少数にとどまったからである。1837 年 2 月 12 日の内閣令で *REG* と *PREG* とを事実上合併させる最終決定が下され、最大の論点である路線についてはデュレーン、アーヘン、ブルトシャイトを経由し、オイペンとはヘルベスタールからの支線でつなぐとされ、アーヘン側の要望が受け入れられた。2 月 21 日に発せられた具体的な指令で、取締役会 *Direktion*、評議役会 *Administrationsrat* の構成はケルン、アーヘンの均衡を図るべきこととされた。さらに 5 月 18 日の政府決定で、会社所在地がケルンに確定した⁴⁵⁾。それは形の上では双方の顔を立てた裁決であったが、アーヘン側の要求が大

幅に取り入れられたことで、アーヘン側の勝利が明白である。

1837年5月31日－6月8日に新REG最初の総会が開催され、定款はキャンプハオゼンの手になるこれまでのものに代わり、ハンゼマン作成の案が採択された。これに基づいて取締役会と評議役会の選挙が行われ、前者ではケルン側から *L. Camphausen*, *H. von Wittgenstein*, *A. Oppenheim*, プルトシャイトから *Ph. H. Pastor*, アーヘンから *Hansemann*, *van Gülpen* が選ばれたが、キャンプハオゼンとビトゲンシュタインは就任を固辞した。6月9日に公正証書が作成され、もって定款が確定した。8月21日内閣令で認可が下りてようやくREGは発足の運びとなった⁴⁶⁾。4年後1841年9月6日にケルン－アーヘン間が開通し、11月2日貨物輸送も始まった。国境までの区間が完成してベルギー鉄道と接続したのはその2年後、1843年10月15日のことである⁴⁷⁾。

(5) ハンゼマン対キャンプハオゼン

REGの成立過程を刻印するアーヘンとケルンの対立は、この鉄道の空間形成作用に対する両都市の思惑の相違を反映している。ケルンからすれば、REGはケルン（ライン河）をアントウェルペ（スヘルデ河）に結び後者を前者の外港とするための路線であり、それがアーヘンを経由するか否かは二義的問題である⁴⁸⁾。これに対してアーヘンからすれば、REGはアーヘン（マース河）をアントウェルペ（スヘルデ河）およびケルン（ライン河）の双方向に結ぶものであり、基点はあくまでアーヘンである。それは東方に向かってケルンを終点とするのではなく、ライン河を越えて東に路線を延ばし、もしくはケルンから東に向かう路線と接続し、やがてはベルリンにいたる展望を潜ませる構想であった。路線はアーヘン経由とするが本社をケルンにおくというプロイセン政府の裁可は、両市にとり痛み分けの結果となったように見える。しかし、取締役会と評議役会の構成においてアーヘンとケルンの均衡が原則とされたことで、ケルンを本社所在地とすることが名目的なものとなり、REGの基点としてアーヘンとケルンが対等の地位に立つ事実上の二本社体制をしることを、プロイセン政府が認めたことを意味する。アーヘンは名を捨てて実をとることができた。REGの路線をめぐる表面化したアーヘンとケルン、二つの旧帝国都市間の対抗関係は、皇帝戴冠都市対大司教座都市という伝統の様相から、いまやラインラントとプロイセンとの対抗関係を反映する様相に変化したのである。

REGをめぐる両市の攻防は、直截にはハンゼマンとキャンプハオゼンという二人の代表的「ライン市民」の個人的対立として表れた。この二人が政治家としての能力を買われて、1848年三月革命期に同時に入閣し、それぞれ首相と蔵相を務めたことと照らし合わせると、REGをめぐる二人の対立はライン企業家史のなかでとりわけ興味深い論点をなす⁴⁹⁾。ともあれ、それぞれアーヘン、ケルン両商業会議所会頭を務めた二人が、かの一群のラインの自由主義企業家の代表的人物であったことは、研究史において通説というよりも、むしろ自明のこととされてきた⁵⁰⁾。たしかに、ハンゼマンはキャンプハオゼン、ベケラート、メーフィセンとともにライン自由主義

の指導者の一人として、第 7 回ライン州議会議員に選出されている。しかし、ハンゼマン自身の地域的帰属意識においてラインラントが占める比重は、カンプハオゼンの場合と同じだったのだろうか？この意味で、ハンゼマンを本来の「ラインの企業家」と呼べるのだろうか？ということは、かれが拠って立つアーヘンはラインラントの一部だったのかと、問うことでもある。論をここまで進めてきた以上、この根源的問直しを避けるわけにゆかない。

カンプハオゼンはアーヘン近郊で生まれ（出身からするとアーヘン人！）、ライトの紡績業者 *Lenssen* の娘と結婚したが、27 歳でケルンに移り、精油業、穀物取引、銀行業を手がけながらケルンの企業家としての経歴を積んだ。1833 年から 1847 年まで（1837-39 年の中断を除く）ケルン商業会議所議員を務め、1839 年から会頭としてケルン経済界に君臨した⁵¹⁾。ほぼ 88 年に及ぶ人生の後半を天文学と物理学の研究にうちこみ、ケルンに没した学究肌のかれの生涯は、三月革命期までのラインラント経済史を体現するとさえ言うことができる。鉄道国有論者であったが、鉄道経営への国家の介入を拒否したかれの *REG* 設立活動に⁵²⁾、ラインラントへの強い帰属意識を嗅ぎとった前三月期のプロイセン政府が、アーヘンのケルン批判を利用してかれを牽制しようとしたのは当然である。

これに対してハンゼマンは、ハノーファー王国（ハンブルク近郊）に生まれ、27 歳のときにアーヘンに定住し、オイペンの商人 *Fremerey* (*Fremery*) の娘と結婚した。羊毛取引で財をなしたかれは、1832-34 年にアーヘン商業会議所議員、1836-39/43-48 年に会頭を務めている。アーヘン火災保険会社 *Aachener Feuer-Versicherungs-Gesellschaft* (*Aachener und Münchener Feuer-Versicherungs-Gesellschaft* の前身) とアーヘン勤労助成協会 *Aachener Verein zur Förderung der Arbeitsamkeit* を設立し、両者の拠金によって 1870 年ドイツ初の工科大学がアーヘンに設立されたことは、ハンゼマンがアーヘンに残した足跡の大きさを物語る。かれはケルン-ミンデン鉄道会社 *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft* の建設でも主導的役割を果たした。1848 年 3 月に居をベルリンに移し、三月革命期にカンプハオゼン、アオエルスパルト二人の首相とともに蔵相を務めたあとプロイセン銀行頭取に任命され、1851 年 10 月ベルリンにディスコント・ゲゼルシャフト *Disconto-Gesellschaft* を創設してその頭取となった。1860 年にプロイセン商業会議所頭取、1861 年 5 月ドイツ商業会議所 *Deutscher Handelstag* 創立総会の議長、1862 年第二回の総会でも議長を務め、経済人としてオーストリアを含む「大ドイツ」的経済空間の頂点に立つにいたった。1864 年に死去したかれが葬られたのはベルリンである⁵³⁾。このような経歴を辿ったハンゼマンを、カンプハオゼンと並べて自明のごとく「ラインの企業家」と呼ぶことを、わたくしはためらわざるをえない。

ここで、二人の地域的帰属意識を考察しよう。カンプハオゼンはなによりもケルンの利益関心を代表していた。しかしそれは、ライン河畔大司教座都市ケルンの卓越した経済的、文化的中心性からして、かれの主観を超えてラインラントもしくはプロイセン西部二州の地域利益関心として表れる。折しもカンプハオゼンの主導のもとに *REG* の創立総会が開かれた 1835 年

に始まる「ケルンの紛糾」*Kölnier Wirren*, 1870/80年代の「文化闘争」*Kulturkampf*, ドイツ・ライヒに対抗する「ライヒの敵」中央党 *Zentrumspartei* の創立, 1918/19年のドイツ革命時に燃え上がったライン共和国創設運動（その代表者の一人がケルン市長コンラート・アーデナウア！）もしくは分離主義運動, これらの宗教・政治史的事件の形をとって20世紀にいたるまで間歇的に噴き出た, プロテスタント国家プロイセンと大司教座都市ケルンとの抜きがたい対立を考慮したとき⁵⁴, カンプハオゼンの立場がベルリンにどのように映ったかが自から浮かび上がってくる。

これに対して, アーヘンは幸か不幸かマース河畔に位置していなかった。かりに「マースラント」という地域観念が生まれていたとしても, ラインラントほどの現実的意義を持つべくもなかったであろう。ベルリンからすればいまや西部国境沿いの辺境となった, 旧ユーリヒ大公国を継ぐアーヘン圏がどれほど地域利益を主張しようとも, それは警戒の対象になるどころか, ベルギーとその背後にあるフランスに対する国境防備およびラインラント内部のケルンの独占的地位（それは西部二州の自立的統合の核として機能しうる）の相対化という, 二重の効果を期待できるものとして映ったはずである。プロイセン政府が *REG* 創立にあたりケルンの顔を立ててみせながら, 事実上アーヘンに肩入れをしたことは十分に理解できることである。

ハンゼマンはこのようなアーヘンの地域利益を代表していた。アーヘンへの帰属意識を基盤にしなが, ラインラント, プロイセン, ドイツという多層的上位空間への帰属意識の配分を状況に合わせて柔軟に変える自由を, かれは駆使したということができよう。それは, プロイセン政府のラインラントに対する警戒心を逆手にとって, アーヘンの地域利益を最大限に実現しようとした現実主義者の辣腕ぶりであり, 理想家肌のカンプハオゼンのまねのできないところであった。*REB* がアーヘンをケルンに結ぶだけでなく, さらに東進してケルン－ミンデン鉄道によりケルンとミンデンを結び, かくてベルリンとも結ぶというプロイセン横断的な鉄道路線の構想をカンプハオゼンより明確に打ち出すことで⁵⁵, かれのラインラント地域主義を相対化してみせたのは, ハンゼマンがなによりも「アーヘンの企業家」であったためであろうと, わたくしは考える。ドイツ領最西端の「辺境」アーヘンの商業会議所会頭を務めたかれが, 「下からの」大ドイツ的経済統合（「上からの」大ドイツ的経済統合は1995年のオーストリアのEU加盟をもってついに実現した！）の原型ともいえるドイツ商業会議所の初代議長を務めた逆説を軽視してはなるまい⁵⁶。

そのハンゼマンを生んだアーヘン圏が経済空間として今日どのような形をとっているか, これを検討するためにはここで史的分析から現状分析に移らなければならない。このような観点から以下 *EMR* の分析を行う。

注

1) Wichard Woyke, *Nordrhein-Westfalen und die Europäische Gemeinschaft*, Opladen 1990, 113-114 頁。

- 2) EMR, *EUROPA (E) C (K) ONK (C) RE (E) T (E)*, 2005.
- 3) Gerhard Köbler, *Historisches Lexikon der deutschen Länder*, 7. Aufl., München 2007, 378-379 頁 ; Joop W. Koopmans & Arend H. Huussen Jr., *Historical Dictionary of the Netherlands*, 2. ed., Lanham et al., 2007, 92, 137 頁 ; Hermann Kellenbenz, Die Wirtschaft des Aachener Bereichs im Gang der Jahrhunderte, in : Clemens Bruckner, *Zur Wirtschaftsgeschichte des Regierungsbezirks Aachens*, Köln 1967, 462 頁。
- 4) *NRW-Lexikon*, 2. Aufl., Opladen 2000, 157-158, 330 頁。ノンによると, NRW は 1966-78 年の SPD/FDP 長期政権のもとで自治体, 郡, 県の再編成を行い, 県では 1968 年に専門家委員会が 6 県を 3 県 (Rheinland, Westfalen, Rhein-Ruhr) に半減する提案を行ったが, 強い反対にあい, 実現したのはケルン, アーヘン両県の合併だけであった。これと対照的に自治体次元では大幅な再編成が実現し, 1975 年初に基礎自治体は 2292 から 369 に, 郡は 57 から 31 に, 郡級都市 *kreisfreie Stadt* は 37 から 23 に激減した。Christoph Nonn, *Geschichte Nordrhein-Westfalens*, München 2009, 98-99 頁。
- 5) アーヘンは古くから西方のリンビュルフの牧草地帯, 東のユーリヒの耕作地帯, 南のフェン *Venn*, アイフェル両山地の山麓の森林地帯に囲まれた経済中心地であった。1815 年, さらに 1919 年の国境が, 経済的・住民の一体性を分断して, アーヘンを国境都市にしてしまった。Max Barkhausen, *Der Aufstieg der rheinischen Industrie im 18. Jahrhundert und die Entstehung eines industriellen Großbürgertums*, in : *Rheinische Vierteljahrsblätter*, Jg. 19, Heft1/2, 1954, 149 頁。
- 6) Köbler, 前掲書, 178 頁。
- 7) 武居一正「ベルギー王国」, 阿部照哉・畑博行編『世界の憲法集』第四版, 2009 年, 418 頁。
- 8) わたくしはかつて, 「アーヘン (商業) 会議所によってその利益が代表されるべき地域が, ライン河を基軸として形成されつつある地域的分業関係の中で, 不可欠の構成要素としての位置を占めることができたのか, ……アーヘン地域はむしろ漸移帯上にあったのではないか」との問題提起を行った。当時はまだこの問題関心を現状分析に向けるための方途を見出せなかったが, EMR 分析はこのための手がかりを与えてくれるものと期待できる。渡辺尚『ラインの産業革命－原経済圏の形成過程－』東洋経済新報社, 昭和 62 年, 226 頁。
- 9) 注 3) を参照。
- 10) 原毛の洗浄と毛織物の縮絨とに温泉水が利用された。Max Barkhausen, 前掲論文, 150 頁。「アーヘンの歴史ととり温泉と毛織物は同義語であった。」Hans-Karl Rouette, *Aachener Textil-Geschichte (n) im 19. und 20. Jahrhundert*, Aachen 1992, 16 頁。
- 11) Kellenbenz, 前掲論文, 463-464 頁。ただしバルクハオゼンは, アーヘン工業を資源立地型として一般化することを避けている。かれは次のように指摘する。アーヘンの三大工業部門は輸出向けであり, そのかなりの部分が外来原料に依存した。高級毛織物は地元産でなく外国産細毛を紡いだ原糸で織られ, ガルマイ鉱 (亜鉛鉱) 所有者は真鍮製造のために外部から銅を移入しなければならず, 針の中間製品である細い鋼製針金も外部から調達されなければならなかった。Barkhausen, 上掲論文, 150 頁。
- 12) Kellenbenz, 前掲論文, 468, 482-483 頁。Bruckner, 前掲書, 197-201 頁。Wolfgang Zorn, Neues von der historischen Wirtschaftskarte der Rheinlande, in : *Rheinische Vierteljahrsblätter*, Jg. 30, 1965, 336-339 頁, Karte 3。バルクハオゼンによれば, モンシャウは 18 世紀の工業繁栄の記念碑であったが, フランス領に編入されて営業の自由が実現すると, アーヘンが再び毛織物工業の中心

「地域のヨーロッパ」の再検討（7）

- 地となり、立地上不利なモンシャウは19世紀に主導的地位を失った。Barkhausen, 同上論文, 153, 160 頁。日本語文献でアーヘン圏毛織物工業史におけるシャイプラー経営の意義に初めて着目したのは、川本の開拓者の労作である。川本和良『ドイツ産業資本成立史』1971年, 88-96 頁。
- 13) Kellenbenz, 前掲論文, 483, 496 頁。Bruckner, 前掲書, 391-398 頁。
 - 14) Kellenbenz, 同上論文, 474, 481 頁。Bruckner, 同上書, 269-283 頁。
 - 15) Kellenbenz, 同上論文, 486-487, 490 頁。Bruckner, 同上書, 94-97, 298-312, 382-391 頁。
 - 16) Kellenbenz, 同上論文, 495 頁。Bruckner, 同上書, 286-292 頁。
 - 17) Kellenbenz, 同上論文, 490 頁。Bruckner, 同上書, 184-193 頁。
 - 18) Kellenbenz, 同上論文, 491-492 頁。Bruckner, 同上書, 107-118 頁。
 - 19) Kellenbenz, 同上論文, 492 頁。Bruckner, 同上書, 126-131 頁。
 - 20) Zorn, 前掲論文, 図7。
 - 21) Kellenbenz, 前掲論文, 506 頁。
 - 22) 18世紀のうちにラインラントに高度に工業化された三地域が形成された。最大がベルク地域, これに続いてアーヘン地域, 第三がライン左岸域の繊維工業地域である。そのうちアーヘンは, 手工業が近代の工場制工業にまで連続的に発展した数少ない中世都市の一つであり, 毛織物工業が最重要で, これに真鍮製造業と製針業とが次いだ。Barkhausen, 前掲論文, 139, 150 頁。
 - 23) Kellenbenz, 前掲論文, 471-472 頁。
 - 24) 同上論文, 474-475 頁。
 - 25) 同上論文, 476, 481 頁。
 - 26) 同上論文, 483 頁。
 - 27) 同上論文, 478 頁。
 - 28) イギリス人ドブズはコカリルとともに, またはかれの招きで来住し, スランのコカリル工場やアーヘンで活動していた。Bruckner, 前掲書, 178-179 頁。
 - 29) Kellenbenz, 前掲論文, 489-490, 493 頁。
 - 30) 同上論文, 475, 491 頁。Bruckner, 前掲書, 193-195 頁。
 - 31) 同上論文, 505, 507 頁。コカリルをはじめベルギーの企業家や技術者がドイツの工業化に果たした貢献を, 石坂も重視しているが, 隣接アーヘン圏との地域連関についての関心は弱い。石坂昭雄「ベルギー企業とヨーロッパ」, 渡辺尚・作道潤編『現代ヨーロッパ経営史』1996年, 所収, 69-71 頁。
 - 32) Kellenbenz, 前掲論文, 487-488 頁。
 - 33) 同上論文, 495 頁。
 - 34) 同上論文, 490 頁。
 - 35) 同上論文, 469, 498 頁。ちなみに1815年の人口統計で, ラインラントの最大都市はケルンで49000人, これにアーヘン32000人, デュセルドルフ22000人, エルバーフェルト21500人, バルメン19000人, クレーフェルト13200人が続いた。営業の自由の導入による工業化の進展で, アーヘンがすでにケルンの対抗勢力となるだけの人口増を見せていることが判る。Barkhausen, 前掲論文, 170 頁。
 - 36) 当初プロイセンで建設されたのは民間鉄道であり, 1842年末までREGに出資した行政当局はベルギー政府だけであった。Rainer Fremdling, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879*, Dortmund 1985, 125-126 頁。

- 37) 渡辺, 前掲書, 223-224, 248-252 頁。
- 38) Karl Kumpmann, *Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft 1830-1844*, Essen-Ruhr 1910, 51 頁。
- 39) 渡辺, 前掲書, 224-226 頁および山田徹雄『ドイツ資本主義と鉄道』日本経済評論社, 2001 年, 47-48, 56-58, 74-75 頁をも参照。
- 40) Kumpmann, 前掲書, 42, 55-57 頁。
- 41) 同上書, 65, 68, 78 頁。
- 42) 同上書, 91, 96-98 頁。
- 43) 同上書, 105 頁。
- 44) 同上書, 115, 129-131 頁。
- 45) 同上書, 150-151 頁。
- 46) 同上書, 160-162 頁。なお, 定款第 3 条による路線は次の通りである。「当社はケルンからデューレンとアーヘンを経由してベルギーとの国境に向かう鉄道を建設する。これはアントウェルペからプロイセンとの国境にいたる鉄道と接続するためである。この鉄道の路線は基本的に次のようなものとなる。ケルンの自由港を起点として *Königsdorf* 附近で *Vorgebirge* を, デューレン近くでルール川を越える。*Eschweiler-Pumpe* の奥でインデ川の谷を抜け, *Verlautenheide* のトンネルを通り *Haarbach* にいたる。アーヘンの *Marschierthor* の近くでアーヘン・ブルトシャイト間の道路を横切り, トンネルを通してアーヘンの丘陵盆地を抜けるとすぐに, オイベンを経由せず *Herbesthal* と *Weißenhäuser* の間でベルギーとの国境にいたる。軌間はベルギーの本線のそれと同じものとする。同上書, 447 頁。
- 47) 同上書, 413 頁。
- 48) カンプハオゼンの立場は次のようなものであった。「この鉄道の目的はまずライン河とスヘルデ河とを結ぶことにあり, ゆえに, もっとも安上がり路線とは異なる路線のためにかかる超過費用を賄うことは, アーヘン人の問題であって株式の過半を押さえるケルンの銀行家や商人の問題ではない。」Erich Angermann, Ludolf Camphausen, in: *Rheinische Lebensbilder*, Bd. II, Düsseldorf 1966, 202 頁。
- 49) 「並はずれた政治的視野を具え, 目的のために手段を選ばず, 慧眼にして剛直, かつ豹変できる一人の男の, 大胆にぎりぎりまでやることを辞さない事業への挑戦心と, 戦闘的に向う見ずな貫徹への意志」(ハンゼマン) と「感受性に富み, 控えめで, 石橋をたたいて渡ることを最優先する商人」(カンプハオゼン), 三月内閣の首相(カンプハオゼン)は「ラインの自由主義者のなかでもっとも配慮に富み, 節度があり」, 蔵相(ハンゼマン)は「その実行力, 専門的知識で人気抜群であった」, アンガーマンは二人の個性をこのように対比させてみせている。同上論文, 203, 213 頁。調整型で学者肌のカンプハオゼンと即決型で事業家肌のハンゼマンとの対照が際立つ。
- 50) たとえば, Walter Däbritz, David Hansemann, in: *Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsbiographien*, Bd. 7, Münster 1960, 8 頁。産業革命期ライン・ベストファーレンの企業家の特性を比較検討したツンケルも, 「ラインの商人カンプハオゼンとハンゼマン」, 「ラインの自由主義的銀行家, 商人である D. ハンゼマン」, 「ラインの企業家 D. ハンゼマン」などと枕詞のようにハンゼマンのラインラント帰属性を繰り返して, カンプハオゼンと同類視している。Friedrich Zunkel, *Der Rheinisch-Westfälische Unternehmer 1834-1879*, Köln et al. 1960, 92, 149, 170 頁。
- 51) Kurt Loose, Ludolf Camphausen, in: *Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsbiographien*, Bd. II, Münster

「地域のヨーロッパ」の再検討（7）

1937（写真製版1974）254-275頁。

52) 同上書, 257頁。

53) Däbritz, 前掲書, 1-24頁; Bruckner, 前掲書, 23-25頁。

54) Nonn, 前掲書, 58-62頁。

55) たしかにカンプハオゼンも1842年に、プロイセン王国はティルジトとアーヘン、ハンブルクとシュレーゲンを結ぶ、鉄道路線網の巨大な十字を創り出すべきだとの交通政策構想を公表している。Angermann, 前掲論文, 204頁。かれもまたラインラントをプロイセン王国の一部として受け入れていたことは疑いを入れない。そうでなければプロイセン三月内閣の首班を引き受けるはずもない。問題は、かれの地域的帰属意識のなかでラインラントに較べてプロイセンがどれほどの重みを持っていたかである。

56) ハンゼマンはもともと大ドイツ主義者だったが、1864年ビスマルクの権力掌握を眼の当たりにして大ドイツの理念を断念するにいたったという。Zunkel, 前掲書, 218頁。