

19世紀後半リューベック・ハンブルク間の鉄道による連絡

谷 澤 毅

はしがき

本稿で取り上げるドイツの港湾都市リューベックは、14世紀後半から15世紀初頭にかけて商業の分野で一つの最盛期を迎えた。当時、北方ヨーロッパ海域では都市同盟に類似した組織であるドイツ・ハンザ（ハンザ同盟）が、海上商業を母体としてやはり最盛期を迎えていた。リューベックは、ハンザの盟主としてその組織の中心に位置していたのである。

その後、リューベックは近世初頭にハンザが衰退するとともにヨーロッパ国際商業のなかで拠点的性格を失っていき、貿易の規模や広がりという点でハンブルクやダンツィヒといったほかのハンザ主要都市に凌駕されていく。とはいえ、19世紀になるとリューベックも啓蒙の時代を経て産業化の時代を迎え、大都市のような華々しさはないとはいえ、いわば、身の丈に合った経済の発展を徐々に実現させていく。その際、新たな交通手段として鉄道がリューベックをはじめその周辺地域の近代化、交通事情の改善に少なからぬ影響を与えたであろうことは推測に難くない。

筆者はかつて、19世紀リューベックのハンブルク・北海方面との連絡路の整備と新たな経路の確保について概観したことがあった⁽¹⁾。リューベックには、ハンブルクにとってのエルベ川、ブレーメンにとってのヴェーゼル川に相当するような大河が存在しないので、内陸部に広がる後背地の欠如という点で大きな問題を抱えていた。それゆえ、はるか中世のハンザ発展期より北海、西欧方面に向けた窓口となるハンブルクとの連絡が大きな意味を持った。とりわけ、オルデスローを經由するルートはリューベックにとって、いわば生命線ともいえる重要な意味を持ち、近代になっても両都市間の連絡の重要性は維持された。それゆえ、リューベック・ハンブルク間では、19世紀になると道路や運河の改修・整備、鉄道の建設が進み、新経路の確保が図られていくのである。

本稿では、これらリューベック・ハンブルク間の諸経路のなかから鉄道に焦点を当て、北海・バルト海の連絡機能を併せ持つこの二都市間の交通事情の一端について

て述べていくことにしたい。ここでおもに依拠するのは、ローレンツ・シュタインケ⁽²⁾をはじめとする既存の研究成果や各種統計資料である。まず、建設のいきさつについて概観したのちに、リューベック・ハンブルク間の鉄道開通直後の19世紀後半の輸送状況を中心に、オルデスローを起点とする鉄道の利用状況についても簡単な検討を加えていく。このような検討を通じて、中世以来のオルデスローを経由するリューベック・ハンブルク間の連絡機能が一部鉄道によって継承されるようになった頃の両都市間の連絡の一側面に光を当ててみることにしたい。

1. リューベック・ハンブルク間の鉄道建設



1851年10月15日、リューベックを起点とする最初の鉄道が開通した。とはいえ、その反対側の起点はハンブルクではなく、リューベックの南方、すでにベルリン・ハンブルク鉄道が通じていた（1846年開通）ビューヘンである。むろん、ビューヘンでの接続によりリューベックはハンブルクと鉄道で結ばれるようになったとはいえ、当初からリューベックが望んでいたのは、海域ドイツの最大都市であるハンブ

ルクとの直通路線であった。では、なぜ当初その希望は叶わなかったのでしょうか。

その理由は、リューベックに近い隣国デンマークの意向にあった。リューベック・ハンブルク間を最短距離で結ぼうとすればホルシュタイン領内を通過することになり、そのホルシュタインを当時支配していたデンマークがこの両都市間の交通事情の改善に反対していたのである。中世後期（1420年代後半）以来、デンマークは北海とバルト海を結ぶ水路（エーアソン海峡）においてここを通過する船舶から通行税を徴収し^③、それを同国の重要な財源としてきた。リューベック・ハンブルク間の交通事情が改善されればこの二都市間の内陸部の輸送が増加し、エーアソン海峡を経由する船舶が減ってしまうのではないか。デンマークは、このような懸念を抱いていたのである。それゆえ、デンマークはこの二都市を高規格の舗装道路で結ぶ計画にも当初は難色を示し、またリューベック・ビューヘン間の鉄道建設の際に、リューベックはその建設の承認を得るために、ハンブルクまでの内陸水路の一部（シュテクニッツ運河）に対するデンマークの高権さえ認めたのである。

さらにデンマークには、自国領内を経由し北海とバルト海を結ぶための独自の計画があった。北海側のアルトナとバルト海側のキールを結ぶルートがそれである。それゆえ、この区間では1832年に高規格舗装道路が、また1844年には鉄道がいずれもリューベック・ハンブルク間の高規格道路と鉄道の開通以前に完成している。

では、リューベック・ハンブルク間の鉄道建設のいきさつはどうであったか。

この区間での鉄道建設を最初に考案したのは、リューベックの商人エミル・ミュラー（Emil Müller）とその父ニコラウス・ヘルマン・ミュラー（Nikolaus Hermann Müller）であったという。イギリスの鉄道について熟知していた二人は、リューベック・ハンブルク間の鉄道でバルト海と北海を結ぶことに思い至り、1831年にエミルが地元の仲間にこの案を披露したものの、その反応はいま一つであったという。そこでエミルはロンドンに渡り、現地のエンジニアの協力を得て、ようやく1835年に鉄道建設のために準備委員会の開催に漕ぎつけることができた。しかしその後、リューベック市もこの委員会での発言権を確保すべく代表をロンドンに送るなどの対応を見せたものの、委員会の主導権はリューベック市関係者の手を離れ、リューベックの意向を酌む委員会ではなくなってしまう。しかも、上述のように、デンマークはこの鉄道の建設に反対であった。

リューベック・ハンブルク間の直通路線の建設計画はひとまず中断されたものの、1840年代になると、リューベック市参事会は、当時建設中であったベルリン・ハンブルク間の鉄道（Berlin - Hamburger - Eisenbahn：ベルリン・ハンブルク鉄道：BHE）への接続を目的としたルートを幾つか考案するようになった。最終的に選ば

れたのが、上でも述べたリュベックからビューヘンまでの路線である⁽⁴⁾。やはり、このルートを選定に対してもデンマーク側から異論が示されたものの、幸いなことにリュベックは重要な取引相手国であるロシアとスウェーデンからの加勢を得ることができた。両国にとってもリュベックの交通事情の向上は、輸送コストの削減など利にかなうこととして受け止められたからであろう。1847年1月には、デンマークもこの区間の鉄道建設に同意を示し、1850年2月27日に設立されたリュベック・ビューヘン鉄道（Lübeck - Büchener - Eisenbahn : LBE）会社のもとで、1851年10月15日にリュベック・ビューヘン間の47.4kmの区間が開通した。

開通後、リュベック・ビューヘン間、そしてリュベック・ハンブルク間の輸送量は順調に増加したようである。例えば開通の翌年1852年から1864年にかけてリュベックからビューヘンを経由してハンブルクに向かった貨物は17,752トンから55,627トンに、ハンブルクから同じルートでリュベックに向かった貨物は9,119トンから21,783トンと二倍以上の増加を見せた（表一1参照）⁽⁵⁾。

とはいえ、この好成績も他社線との競争のなかでかろうじて実現できた成果だったといえるかもしれない。すなわち、鉄道で北海・バルト海を結ぼうとするのであれば、先にアルトナ・キール鉄道（Altona - Kieler - Eisenbahn : AKE）が開通（1844年）しており⁽⁶⁾、両海を結ぶルート、それに運賃の面でもLBEと競合関係にあったからである。例えば、小麦1ツェントナー当たりの運賃を見ると、アルトナ・キール間では2.62銀グロッシェン（Silbergroschen）で済んだのに対して、ハンブルクからビューヘンを経由してリュベックに輸送するのであれば2社線（BHEとLBE）分の運賃3.2銀グロッシェンを要した。しかも、ビューヘンでは鉄道会社が変わるのでおそらくは貨物の積換えを必要とした。それゆえ、LBE社は未加工品に対して特別運賃制度を導入し、小麦1ツェントナー当たりの同じ区間の運賃を2.6銀グロッシェンに引き下げた。その際BHE社は運賃の割引に応じなかったので、その分はLBEが負担することになった⁽⁷⁾。

北海・バルト海間の貨物や旅客の流れをリュベック・ハンブルク間に束ね、ほかのルートに対する優位性を確保しようとするのであれば、やはりこの区間の直通鉄道の建設が必要とされたのである。

建設実現への風向きが変わったのは1857年、エーアソン海峡の通行税の徴収が3月に廃止されてからである。これ以降、デンマークはこの海峡を通過する船舶数の減少を危惧する必要はなくなった。予想されたことであろうが、通行税の徴収が廃止されたことにより北海・バルト海間を行き交う船舶は増える兆しを見せていた。そこで、同年9月5日にリュベック（邦国）とデンマークとの間でリュベック・

ハンブルク間の直通鉄道建設に向けて合意が図られ、翌1858年6月5日にさらにハンブルク（邦国）を交えて建設のための国家間条約（Staatsvertrag）が締結された。7月30日には、LBE社の株主総会（Generalversammlung）で建設資金3,600,000ターラーを確保するために200ターラーの株券を18,000株発行することが了承された。ただし、完売は難しいと考えられたので、売れ残りが生じた際にはリューベックが引き受けることとされた。

1860年4月24日になり、デンマークから新路線建設に向けて認可が下り、もしLBE社が今後リューベックからその周辺に向けて支線を建設するのであれば、条件次第で路線拡充に向けた、他社に対するLBE社の優先権を認めてもよいとの意向も示された。とはいえ、肝心なリューベック・ハンブルク間の路線建設に向けた協議には時間を要した。その理由の一つに、途中ハンブルク近郊に設けられるヴァンズベク駅の設置場所をめぐる問題があった。駅をどこに置くかがようやく決まってから、あらためて線路敷設のルートが決定されたのである。最終的な建設計画が1862年1月にまとまると、検討のうえ同年11月29日にリューベックが建設と営業の認可状を、また12月1日にはハンブルクが許可状をLBE社に発行した。また、ハンブルク参事会は、LBE社が必要とする土地を250,000ターラー相当の株と引き換えに提供することに同意した。これにより、ハンブルクはリューベックの国営鉄道のようなLBE社に対し、株主としての影響力を持つことができるようになった。リューベック側からは、同社に必要な土地は無償で提供された。

翌1863年には、年始早々からリューベック領内で測量が実施され、3月16日からは整地作業が開始された。4月8日からは、ハンブルク領内でも整地作業が開始され、1865年初頭の段階での開通が予定された。しかし、用地の買収は遅れがちであり、1863年の秋は長雨にたたられて工事は停滞しがちとなった。さらに翌1864年にはドイツ・デンマーク戦争が出来してしまい、これも工期延期の原因となった。その結果、開通は1865年8月1日へと先送りされることになった。

工期の延長に加えて用地買収額の上昇は建設費の高騰を招き、当初の予定額（3,600,000ターラー）より500,000ターラーも上回るようになった。LBEは、この追加分の費用に加えて後の工事のための資金200,000ターラーを加えた計700,000ターラーを社債の発行で賄うことを決定した⁽⁸⁾。

1865年8月1日、リューベック・ハンブルク間の新線がようやく開通し、この日から旅客輸送が、8月8日から貨物の輸送が開始された。おおよその経路を確認すれば、まずリューベック駅を出てビューヘンへ向かう路線から分岐すると、シュテクニッツ運河に続きトラフェ川を渡った。そしてホルシュタイン領に入るとライ

ンフェルト（Reinfeld）、オルデスロー（Oldesloe）、バルクテハイデ（Bargtheide）、アーレンスブルク（Ahrensburg）、ヴァンズベク（Wandsbek）などの各駅を経てからハンブルク領内に入り、当時はシュパルディンクシュトラッセ（Spaldingstrasse）に接していたLBE社のハンブルク駅に達するという経路をたどった。ただし、線路はBHE社の線路と接続され、翌1866年にはハンブルク港湾鉄道、さらにアルトナ駅とも線路が接続されるようになった。当初は、リュューベック・ハンブルク間もリュューベック・ビューヘン間と同様単線での開通であったが、複線化を見越した土盛りを実施していた（1877年に複線化）⁽⁹⁾。

なお、このリュューベック・ハンブルク線の開通を契機として、LBE社には、この新線の将来的な発展を見越して社名をLHE（Lübeck-Hamburger-Eisenbahn）社に変更しようとする機運が生じたものの、結局は当初のまま、大都市ハンブルクではなくビューヘンの地名を含む「控えめな」社名が維持されることになったという⁽¹⁰⁾。

2. 輸送の実態

（1）リュューベック・ハンブルク間の貨物輸送

表－1 リューベック・ハンブルク間の貨物輸送
（リュューベック・ハンブルク線開通以前）

| 年度 | ハンブルク向け | リュューベック向け |
|-------|---------|-----------|
| 1851年 | 2,941トン | 1,341トン |
| 1852 | 17,752 | 9,119 |
| 1853 | 27,334 | 11,558 |
| 1854 | 33,763 | 17,576 |
| 1855 | 26,061 | 19,280 |
| 1856 | 30,702 | 23,210 |
| 1857 | 33,256 | 18,056 |
| 1858 | 28,540 | 18,439 |
| 1859 | 35,697 | 20,459 |
| 1860 | 33,686 | 19,701 |
| 1861 | 29,882 | 18,541 |
| 1862 | 40,636 | 19,136 |
| 1863 | 51,732 | 19,907 |
| 1864 | 55,627 | 21,783 |
| 1865 | 30,834 | 12,777 |

出典：Lorenz Steinke, Die Bedeutung der Lübecker-Büchener Eisenbahn, S.280, Tabelle 44より作成。

次に、リューベック・ハンブルク間の輸送規模について見ていきたい。表-1は、リューベック・ハンブルク線が開通するまでハンブルクがリューベックから受け取った貨物、およびリューベックに送り出した貨物の量をまとめている。すなわち、ビューヘンを経由してLBE社とBHE社を利用してリューベック・ハンブルク間で輸送された貨物である。表に示されるように、ビューヘンまでの区間の開通後、リューベック・ハンブルク間を行きかう貨物の量は、年により減少を見せた場合もあるとはいえ、全体としては先にも指摘したように、1852年から1864年（新線開通の前年）までの間に二倍以上の伸びを見せた。ビューヘンでの他社線への乗り入れという輸送上のネックがあったにもかかわらず、鉄道を利用したリューベック・ハンブルク間の貨物の輸送規模は開通直後を中心に増加した。ただし、リューベック向けの貨物は1850年代中ごろからおよそ2万トン前後で推移することになり、それ以降特段の増加は見られない。

移出と移入の量（重量）を比較すれば、いずれの年においてもリューベックからの移入がリューベック向けの移出を上回っている。具体的な貨物の内訳は不明だが、おそらくはリューベックがかねてよりバルト海沿岸各地から農産物をはじめとして木材や鉱産物などの重い原材料を輸入していたということが、関係しているのかもしれない。これら原材料の一定量が鉄道によりハンブルクにまで運ばれていたということが、リューベックからの移入量が移出量を上回っていたということの理由として考えられる⁽¹¹⁾。

貨物輸送量の推移を別のデータから検討してみよう。表-2は、1850年代から70年代にかけてのリューベック・ビューヘン間、リューベック・ハンブルク間それぞれの貨物輸送量を路線別に集計したものである（個別扱い荷物（Gepäck）を除く）。

まず、リューベック・ビューヘン線のみが開通していた時代に注目すると、新線（リューベック・ハンブルク線）開通の前年までの期間を通じてこの区間の輸送量の増加を確認することができる。特に、開通直後の1852年から1853年にかけては39.4%、1853年から1854年にかけては30.7%と大きな伸びを記録した。なお、リューベック・ビューヘン線は1851年10月15日に開通しているので、表-1、表-2ともに1851年の輸送量は二か月半のみの記録である。

この期間に見られるリューベック・ビューヘン間の貨物輸送量の増加には、むしろのこと、表-1で確認されるリューベック・ハンブルク間の貨物輸送の、とりわけハンブルク向け貨物の増加が寄与していたものと考えられる。ただし、表-2で確認されるリューベック・ビューヘン間の貨物輸送量の増加がすべてリューベック・ハンブルク間の貨物輸送に負っていたというわけではない。各年度のリュー

表－2 LBE社の路線別貨物輸送（個別扱い荷物を除いたトン数）

| 年度 | リューベック・ ビューヘン間 | リューベック・ ハンブルク間 | 合 計 |
|------|-------------------|-------------------|-----------|
| 1851 | 6,066.6 | | 6,066.6 |
| 1852 | 39,794.8 | | 39,794.8 |
| 1853 | 55,477.1 | | 55,477.1 |
| 1854 | 72,527.4 | | 72,527.4 |
| 1855 | 74,828.4 | | 74,828.4 |
| 1856 | 83,735.5 | | 83,735.5 |
| 1857 | 80,889.5 | | 80,889.5 |
| 1858 | 76,736.4 | | 76,736.4 |
| 1859 | 87,475.8 | | 87,475.8 |
| 1860 | 88,789.3 | | 88,789.3 |
| 1861 | 85,203.8 | | 85,203.8 |
| 1862 | 94,003.0 | | 94,003.0 |
| 1863 | 105,823.1 | | 105,823.1 |
| 1864 | 129,959.8 | | 129,959.8 |
| 1865 | 98,592.9 | 49,920.1 | 148,513.0 |
| 1866 | 45,862.9 | 118,529.2 | 164,392.0 |
| 1867 | 62,805.5 | 141,483.5 | 204,289.0 |
| 1868 | 60,730.4 | 143,956.9 | 204,687.4 |
| 1869 | 77,836.2 | 136,665.4 | 214,501.6 |
| 1870 | 86,163.9 | 159,481.5 | 245,645.4 |
| 1871 | 119,966.3 | 196,319.5 | 316,285.8 |
| 1872 | 146,295.3 | 219,471.7 | 365,767.0 |
| 1873 | 184,482.5 | 253,973.1 | 438,455.5 |
| 1874 | 197,411.5 | 303,988.9 | 501,400.3 |
| 1875 | 140,212.1 | 297,602.2 | 437,814.3 |
| 1876 | 171,819.1 | 317,034.1 | 488,853.1 |
| 1877 | 171,194.3 | 357,919.8 | 529,114.1 |
| 1878 | 184,906.1 | 376,413.0 | 561,319.1 |
| 1879 | 252,144.9 | 391,803.1 | 643,948.0 |

出典：Lorenz Steinke, Die Bedeutung der Lübecker-Büchener Eisenbahn, S.295, Tabelle 48より作成。

ベック・ビューヘン間の貨物輸送量（表-2）は、表-1のハンブルクを起点とする対リュウベック移出貨物と移入貨物の合計を上回る。これは、リュウベック・ビューヘン間の貨物輸送量にはビューヘンから先、ハンブルク方面以外のラウエンブルク、そしてベルリン方面との間を行き来した貨物がここに含まれるからであろう。ともあれ、LBE社のリュウベック・ビューヘン間ではハンブルク向けのみならずBHE社線に乗り入れる貨物全体の増加を反映して輸送規模の拡大が見られたのである。

それは、新線開通後の輸送量の動向からも確認することができる。むろん、新線の開通はリュウベック・ビューヘン線を経由したリュウベック・ハンブルク間の貨物輸送を減少させた。あらためて表-2に着目すれば、新線開通の年、リュウベック・ビューヘン線輸送量は前年と比べて31,366.9トン少ない98,592.9トンにとどまり、翌1866年には新線開通の影響は通年にわたり、45,862.9トンとさらなる減少を見せた。とはいえ、1867年には62,805.5トンと増加に転じ、1871年には、10万トン台を回復する。さらにその後も増加を続け、1879年には25万トンを超えるまでに増加する。リュウベック・ハンブルク間の貨物輸送は、ほとんどが新線に流れたとみてよいであろう。にもかかわらず、リュウベック・ビューヘン線では新線開通の影響を被りながらも順調に貨物輸送を増加させていた。ビューヘンで接続していたBHE社線を経由して、リュウベックはベルリン、ラウエンブルク方面との貨物輸送を増加させていたと考えられるのである。

では、1865年のリュウベック・ハンブルク線の開通後、この二都市間の貨物輸送はどのような推移を見せたであろうか。表-2には、開通直後のこの新線の輸送量も示されており、ここから輸送量の増大を見て取ることができる。1868年から1869年にかけてと1874年から1875年にかけては若干減少を見せたとはいえ、輸送規模は開通翌年の1866年の118,529.2トンから1872年の219,471.7トンへと6年間で二倍近い伸びを見せ、その二年後、1874年には30万トン台に達した。しかも、この新線の輸送量は営業が通年となった1866年以降、常にリュウベック・ビューヘン線のそれを上回っていた。新線の開通以前、リュウベック・ビューヘン線の輸送も、リュウベック・ハンブルク間の輸送需要により支えられていたと見てよいだろう。

リュウベック・ハンブルク間の新線の開通は、両都市間の貨物輸送の旧線から新線への移動を引き起こした。しかし、新線開通後はリュウベック・ビューヘン間の旧線も、輸送量を一時減少させたのちに新線開通以前を上回る輸送量を記録するようになった。リュウベックが、ハンブルク以外の地域とも鉄道を通じて流通の太いパイプを形成しつつあったことが、うかがえるのである。

そのような事情が背景にあったからであろうか、鉄道輸送のみを取り上げれば、リューベックに集荷された貨物のなかでハンブルクから発送された貨物が占める比率は、実は世紀転換期頃になると低下傾向を示すのである。例えば、これは20世紀初頭の記録であるが、LBE社の鉄道路線を用いてリューベックに集荷された貨物を発送地域ごとに見ると⁽¹²⁾、1901年に同社の鉄道でハンブルクからリューベックに送られた貨物は126,502トン、リューベック全体の集荷量に占める割合は21.39%であった。それが、1913年には105,264トン、比率も11.8%と重量と比率ともに減少を見せるのである。これはハンブルクからリューベックに向かった片道分の貨物だけなので、1901年に往復分、上り下りで同量の貨物がハンブルクとの間で行き来したと仮定しても、その往復の合計量（126,502+126,502=253,004トン）は1879年の合計量391,803トン（表-2）には及ばない。減少した理由は不明だが⁽¹³⁾、さしあたり、やがてそのような減少傾向が見られるようになるということを確認しておきたい。

ちなみに、この20世紀初頭期、地域別に見てリューベックに鉄道で最も多くの貨物を送り出したのはヴェストファーレン・ライン地域で、1901年が156,337トンでリューベック全体の集荷量に占める割合は26.44%、1913年は283,185トン、比率も31.8%と重量と比重ともに上昇を見せた。ドイツを代表する工業地帯へと発展しつつあったライン川下流域一帯は、貨物の輸送を通じてバルト海沿岸のリューベックにまでその発展による影響を及ぼしていたのである。

次に、リューベック・ハンブルク間で輸送されていた商品貨物について見てみたい。リューベックからハンブルクに向かった商品は、詳細は不明だがおそらくは先にも述べたように、バルト海沿岸から輸入された農産物や木材、鉱石の一部がそこに含まれていたのではないかと推測される。ちなみに、LBE社全体で見れば、19世紀末から20世紀初頭にかけて取扱量が多かった商品は、多い順に木材、石炭、穀物、鉄鋼などの商品群であった⁽¹⁴⁾。

これに対して、ハンブルクからリューベックに陸路（鉄路）で輸送された貨物については、ある程度具体的な品目と量を示すことができる。例えば、1881年にハンブルクからリューベックに向かった主な商品を重量とともに示せば、木綿（3,393トン）、コーヒー（8,187トン）、化学品（1,291トン）、肥料（1,261トン）、染料木（2,120トン）、革・毛皮（1,987トン）、果実（3,339トン）、機械（1,118トン）、石油（1,870トン）、米（1,195トン）、ワイン（1,951トン）などとなる⁽¹⁵⁾。ハンブルクからリューベックに向かった貨物には、化学品や肥料、機械といった工業製品とともに、木綿やコーヒー、石油、ワインといった海路北海・大西洋方面からハンブルクに輸入さ

れた商品もかなりの量が含まれていた。これらリューベックに集荷された貨物には、リューベックから先さらにバルト海沿岸に輸出されるものも多く含まれていた。

また、このころリューベックにはヴェストファーレン・ライン地域からも石炭、鉄鋼を中心に大量の貨物が運ばれていた。同じ1881年の値を見ると、鉄・鉄鋼は6,178トン、鉄・鉄鋼製品は9,983トン、そして石炭・コークスは38,250トンにも及んでいた。先に、20世紀初頭にリューベックに集荷された貨物のなかでハンブルクからの貨物が徐々に比率を低下させていたことを指摘したが、その一方で、ヴェストファーレン・ライン地域は石炭・鉄鋼というその地域を代表する重量貨物の輸送を通じてリューベックとの結びつきを強めていたのである⁽¹⁶⁾。

(2) LBE社の旅客輸送

旅客輸送については、『ドイツ鉄道統計 1835-1989』に含まれるLBE社の営業統計を参照しながら、リューベック・ハンブルク線を含むLBE社全体の旅客輸送の動向を一瞥しておくことにしたい⁽¹⁷⁾。

表-3は、リューベック・ハンブルク線の開通（1865年）の前後10年を含めた20年間について、LBE社全体の旅客輸送の推移をまとめている。表から読み取れる内容を確認すると、輸送量はリューベック・ビューヘン線の開通以降、当初の300万人キロ台から400万、500万人キロ台へと順調に増加し、8月にリューベック・ハンブルク線が開通した1865年は643万人キロ、翌1866年には新線開通を反映して一挙に1,400万人キロへと急増を見せた。その後は増減を見せながらも、ドイツ統一の翌1872年には2,000万人キロ台に達した。

以上は、LBE社全体の旅客輸送に関するデータであるが、リューベック・ハンブルク線に限った利用状況については、シュタインケがLBE社の年次報告に基づき1866年と1867年の利用者数を挙げている。それによると、リューベック・ハンブルク線の利用者数は、1866年が320,318人、1867年が287,265人であった。この両年のLBE社全体の利用者数は、軍事輸送も含めて1866年が459,542人、1867年が430,640人となる⁽¹⁸⁾。LBE社全体の利用者数に占めるリューベック・ハンブルク線の利用者数の割合は、1866年が約70%、1867年が約67%なので、一つの目安として、同社利用者数のおよそ6～7割がリューベック・ハンブルク線の利用者であったと見てよいかと思う⁽¹⁹⁾。

LBE社全体の旅客収入も、年度ごとの増減を伴いながらも利用者数の増加に応じて長期的には増加を見せ、新線開通を間に挟んだ1864年から1866年にかけては、

表－3 LBE社の旅客輸送（1855-1875年）

| 年度 | 輸送量（1,000人キロ） |
|-------|---------------|
| 1855年 | 3,755 |
| 1856 | 4,092 |
| 1857 | 4,396 |
| 1858 | 4,164 |
| 1859 | 4,219 |
| 1860 | 4,584 |
| 1861 | 4,703 |
| 1862 | 4,736 |
| 1863 | 5,156 |
| 1864 | 5,541 |
| 1865 | 6,427 |
| 1866 | 14,004 |
| 1867 | 13,479 |
| 1868 | 13,739 |
| 1869 | 15,096 |
| 1870 | 12,851 |
| 1871 | 16,868 |
| 1872 | 20,660 |
| 1873 | 23,453 |
| 1874 | 24,547 |
| 1875 | 21,202 |

出典：Statistik der Eisenbahnen in Deutschland
1835-1989,S.340-341, Tabelle A.45.4.

およそ30万マルクから61万マルクへと倍増を見せた。その後1875年には100万マルクを超えるまでとなった⁽²⁰⁾。

開業以来、LBE社は旅客輸送では三等級制を採用しており、1871年になって四等車の利用が開始された。実は、LBE社は四等車の導入に対しては消極的であった。これまでの三等車の利用客が四等車に流れてしまい、結果として運賃収入が減少してしまうことを懸念していたのである。しかし、結果を見れば、四等車導入以降も三等車の利用客とその利用客からの収入は減ることはなく、むしろ増え続けた。四等車導入の1871年を間に挟む3年間の三等車の利用客数と人キロ数、それに三等客からの収入は以下のようにまとめられる⁽²¹⁾。

| | 利用客数（人） | 人キロ数（1,000pkm） | 収入（1,000マルク） |
|-------|---------|----------------|--------------|
| 1870年 | 338,110 | 9,491 | 349 |
| 1871年 | 362,722 | 10,352 | 378 |
| 1872年 | 419,306 | 12,077 | 436 |

一方、四等車の利用者数は、導入初年度の1871年が51,153人、10年後の1881年には126,810人にまで増加し、四等からの収入も同じ期間で53,000マルクから130,000マルクへと二倍以上の増加を見せた。運賃の安い四等の導入は、これまで三等運賃を割高と感じていた人々の鉄道利用を促したことにより、鉄道利用者層の拡大を実現したとみてよいであろう。

ちなみに、LBE社全体の等級ごとの利用者数を確認しておく、例えば1875年の場合、一等が9,620人、二等が153,376人、三等が508,100人、四等が84,272人となり、等級ごとの収入は、一等が31,000マルク、二等が320,000マルク、三等が532,000マルク、四等が89,000マルクであった。利用客数、収入ともに三等が最も多く、この傾向はその後も維持された⁽²²⁾。

（3）オルデスローを起点とする鉄道輸送

1865年のリューベック・ハンブルク線の開通により両駅の間にも駅が設けられ、沿線の開発が促されることになった。主な駅をリューベック側から再度挙げれば、ハンブルクに向けてラインフェルト、オルデスロー、バルクテハイデ、アーレンスブルク、ヴァンズベクの順となる。これら主要中間駅の利用客数を見ると、例えば1875年の4等車の乗客（乗車）数が最も多かったのはオルデスロー（9,423人）であり、次いでヴァンズベク（4,608人）、バルクテハイデ（4,008人）の順であった⁽²³⁾。また、その前年、1874年のこれら主要駅の貨物の発送量を見ると、やはりオルデスローが5,826トンで最も多く、次いでバルクテハイデ（4,248トン）、アーレンスブルク（3,414トン）の順であった。これら中間駅のなかでは、おそらくはオルデスローが旅客、貨物ともに取扱量が最も多かったものと推測される。以下、オルデスローを取り上げて、リューベック周辺地域の鉄道の利用状況の一端を見ていくことにしたい。

現在のオルデスローはホルシュタイン領内の地方都市（Kreisstadt）であり、人口はおよそ25,000人、1238年にリューベック法が授与されて都市と見なされるようになった。かねてより、ここはバルト海・北海を結ぶ流通経路上の中継地に当たっていた。ハンザの発展・盛期である中世後期、バルト海からリューベックを経て北海方面に送られる商品は、リューベックで船に積換えられてトラーフエ川を遡上

し、オルデスローであらためて荷車に積換えてハンブルクに向かうという経路をたどるのが一般的であった。それゆえ、オルデスローは積換え拠点として重視され、回漕業や宿屋が地元住民の不可欠な生業となった。

とはいえ、エーアソン海峡の利用が増加すると、この内陸路を利用したバルト海・北海両海域の連絡は残ったとはいえ、経路はシュテクニッツ運河などいくつかのルートに分散し、オルデスローの役割は低下していく。ことに19世紀になって、リューベックとハンブルクを結ぶ舗装道路と鉄道が双方ともに当初はここを経由しないルートで建設されたことから、オルデスローは一時リューベック・ハンブルク間の新たな動脈から外れてしまうことになった。そのような状況下、ようやく1865年になって鉄道が開通し、両都市と鉄道で結ばれるようになった。ただし、その後トラフェ川の水運は意義を失い廃止されてしまう⁽²⁴⁾。

かねてよりオルデスローで営まれてきた代表的な産業としては製塩業があり、1841年の時点でなお40名ほどが作業に従事していたという。また、16世紀から水力を利用して銅の加工製造業も営まれていたものの、1815年にはその設備が売却され、代わりに製紙工場が誕生した⁽²⁵⁾。

さて、鉄道開通後のオルデスローでは様々な製造業が営まれるようになり、外部との商品・貨物のやり取りも盛んとなった。ここで、1874年と1880年、1900年の鉄道を利用したオルデスロー発着の貨物の量を示せば以下の通りとなる。

| | 発送 | 到着 |
|-------|----------|----------|
| 1874年 | 5,826トン | 2,473トン |
| 1880年 | 7,103トン | 21,277トン |
| 1900年 | 17,791トン | 28,433トン |

19世紀の第4四半期、出荷、発送量はともに増加を見せ、とりわけ到着貨物の増加が大きかった。到着貨物の詳細については不明だが、発送貨物についてはシュタインケに従ってある程度具体的な内容を確認することができる。それによると、例えば1900年の場合、オルデスローから出荷された貨物のなかで最も多かったのはミルクで7,109トン、重量比で全体の39.9%を占めた。そのほか一千トン以上を記録した品目には廃棄物（Abfälle：1,669トン）、砂糖（1,405トン）、穀粉（1,098トン）、小麦（1,040トン）があった⁽²⁶⁾。

リューベック・ハンブルク間では、おそらく両端の都市部でミルクに対する需要が増していたからであろう、19世紀末から20世紀にかけてミルクの輸送が増加し、なかでも最も発送量を増加させた駅がオルデスローであった。上と同じ19世紀の第4四半期の三年についてその量を確認すれば、1874年が574トン、1880年が2,860ト

ン、1900年が7,109トンとその著しい伸びを見て取ることができる。リューベック・ハンブルク間には、ほかにもミルクを送貨物の中心とする駅が存在し、例えば1900年の場合、バルクテハイデでは全体の61%（5,475トン）、アーレンスブルクでは全体の55%（4,051トン）をミルクが占めていた⁽²⁷⁾。

オルデスロー発の貨物の行き先を見てみよう。1874年の場合、同駅からリューベックに向かった貨物は1,016トンで、この年オルデスローから発送された貨物全体（5,826トン）の約17%を占めた。しかし、ハンブルクに向かった貨物はもっと多く、全体の約66%、3,832トンに達し過半を超えていた。ちなみに同年、リューベック・ハンブルク線の主要5駅（ラインフェルト、オルデスロー、バルクテハイデ、アーレンスブルク、ヴァンズベク）からリューベックとハンブルクそれぞれに送り出された貨物の合計を見ると、同じ順に2,052トン、10,480トンとなり、ハンブルク向けが圧倒的に多い。都市規模の違いを反映して、ハンブルクの市場圏が大きかったことが鉄道貨物の流れからも確認することができる⁽²⁸⁾。

ところで、オルデスローでは一時期観光が経済の主軸の一つとなったことがあった。塩が豊富であったことから塩水を鉱泉（Heilwasser）として利用することが考案され、1813年にスパの施設が完成し、多くの保養客が集まるようになったからである。施設には炭酸・硫黄成分を含む浴槽も設けられたほかカジノも併設されていたと言われ、19世紀の第1三半期に、オルデスローはホルシュタインやメクレンブルク、それにデンマークの貴族が好んで出かける保養地となった⁽²⁹⁾。これら貴族の鉄道利用状況については不明だが、自家用馬車を利用せずに鉄道を利用する場合は、おそらくは一等車か二等車を利用したものと思われる。

しかし、観光地としての名声は長く維持されることはなかった。ヨーロッパでは、健康の回復や維持を目的として温泉浴と並んで海水浴が実施されていたが、リューベック近辺ではトラーフエ川河口のトラーフエミュンデが海水浴場として脚光を浴びるようになると、オルデスローを訪れる保養客は減少傾向をたどることになる。1882年8月1日にリューベック・トラーフエミュンデ間で鉄道が開通し、旅客輸送が開始されたこともオルデスローにとっては大きな打撃であったことだろう。1898年にはトラーフエミュンデからその先の海水浴場近く（海浜駅）にまで路線が延長され、海水浴客にとっての利便性はさらに向上した⁽³⁰⁾。

19世紀第4四半期には、リューベックとハンブルクの間地域でオルデスローを起点とする鉄道の建設が進んだ。すなわち、1875年にはノイミュンスター・ゼーゲベルク（Segeberg）・オルデスロー間で、1887年にはオルデスロー・シュヴァルツェンベク（Schwarzenbek）間で、1897年にはハーゲノウ（Hagenow）・ラッツェブル

ク（Ratzeburg）・オルデスロー間で新線が開通し、さらに世紀を超えて1907年にはオルデスロー・ウルツブルク（Ulzburg）・バルムシュテット（Barmstedt）・エルムスホーン（Elmshorn）の区間も開通した（バルムシュテット・エルムスホーン間は1896年に開通）⁽³¹⁾。オルデスローから各地に向けて鉄道路線が放射状に延びることになり、ここはある種地方交通の中心地としての性格を帯びることになった。しかしこの地を訪れる保養客の減少を食い止めることはできなかった。結局、オルデスローのスパの施設は1928年に閉鎖されてしまう。

なお、オルデスローは1910年に都市名に温泉地であることを示す“Bad”を冠して名乗ることとなり、それ以来、スパ施設の閉鎖後もバート・オルデスロー（Bad Oldesloe）と名乗っている。

結びにかえて

以上、リューベック・ハンブルク間の鉄道について、開通までのいきさつと19世紀後半の輸送状況の一端について述べてきた。

すでにリューベック・ハンブルク間ではビューヘンを経由する迂回路線が開通していたとはいえ、1865年に両都市間の直通路線が開通すると、この新線（リューベック・ハンブルク線）であらためて貨物輸送が大きな伸びを見せたことを確認することができた。旅客輸送については、LBE社全体（表-3）並びに同社の3、4等客の輸送という限られたデータからの分析にとどまったが、LBE社全体での旅客輸送の増加が確認された。同社の旅客輸送全体に占めるリューベック・ハンブルク線の比重の大きさ（6～7割）を考慮して、やはりこの区間を中心に旅客輸送は増加していたと見てよいだろう。

また、途中駅のオルデスローでも、ミルクを中心に貨物の発送量が増加していた。ただし、リューベック向けの発送量はハンブルク向けを大きく下回り、当然とはいえリューベックとハンブルクの都市規模、経済力の違いが反映されていた。

リューベック・ハンブルク間のみならず、バルト海・北海の連絡に対して両都市間の鉄道が果たした貢献をより正確に理解するためには、この区間の既存の道路や水路に加えて20世紀以降であればエルベ・トラフェ運河、バルト海・北海間の連絡のためのキール運河（カイザー・ヴィルヘルム運河）の利用状況についても分析していく必要がある⁽³²⁾。

ともあれ、以上の検討から、中世以来の伝統を誇るオルデスローを経由するリューベック・ハンブルク間の連絡が鉄道の時代を迎えて一部鉄路により継承されたこと

を、輸送状況の一端とともに確認することができた。さしあたり、これを本稿での検討の成果としておきたい。

注

- (1) 谷澤毅「19世紀リューベックのハンブルク・北海方面との連絡」、『長崎県立大学論集（経営学部・地域創造学部）』第50巻第4号、2017年、143-164頁。
- (2) Lorenz Steinke, Die Bedeutung der Lübeck-Büchener Eisenbahn für die Wirtschaft der Region Hamburg-Lübeck in den Jahren 1851 bis 1937, Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hg.v. Archiv der Hansestadt, Reihe B Band 43, Lübeck, 2006.
- (3) エアソン海峡とそこで徴収された通行税については以下を参照。井上光子「知られざる海洋帝国の姿 - 近世デンマークの海峡支配と国際商業」、斯波照雄・玉木俊明編『北海・バルト海の商業世界』悠書館、2015年、327-359頁。
- (4) Lorenz Steinke, a.a.O., S.118-136.この区間の建設については、拙稿「19世紀リューベックのハンブルク・北海方面との連絡」、157-159頁も参照。
- (5) リューベック・ハンブルク間の直通路線が開通した1865年にはハンブルク向け貨物は30,834トン、リューベック向け貨物は12,777トンと新線開通の影響を受けて激減する。表-1参照。
- (6) アルトナ・キール間は国王クリスティアンⅧ世バルト海鉄道と呼ばれた。この区間106Kmが開通した9月18日がこのデンマーク国王の誕生日だったことに加え、資金的な支援も受けていたことによる命名であるという。Ruth Federspiel, Verkehrsinnovation und regionale Entwicklung: Die Eisenbahnen Schleswig-Holsteins 1844-1914, in: Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918, hg.v.Walter Asmus, Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Band 26, Neumünster, 1996, S.189.
- (7) Lorenz Steinke, a.a.O., S.278-279.
- (8) Ebenda, S.280 - 288.
- (9) Lübeck-Büchener-Eisenbahn-Gesellschaft, Lübeck, Geschäftsbericht, 1907, S.5. (<http://www.luebeck-buechener-eisenbahn.de/index.php/geschichte-der-lbe/geschaeftsbericht-1907> 2019年1月31日閲覧。) またAtlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19.Jahrhundert, hg. und bearbeitet von Walter Asmus/Andreas Kunz/Ingwer E.Momsen, Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Band 25, Neumünster, 1995, S.36, Karte 20, S.37, Karte 21も参照。
- (10) Rudolf Keibels, Lübeck-Büchener-Eisenbahn, in: Beiträge zu den Lübeckischen Blättern, Nr.1, 1939, Kapitel 3. (<http://www.luebeck-buechener-eisenbahn.de/index.php/geschichte-der-lbe/1937-die-lbe> 2019年1月31日閲覧。)
- (11) 例えば、19世紀後半のリューベックの海上貿易を見ると、全体を通じて重量では輸入が輸出を上回っていたものの、金額では重量の少ない輸出が輸入を上回っていたという特徴がある。Uwe Kühl, Materialien zur Statistik der freien und Hansestadt Lübeck vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis 1914, in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertums-kunde, 64, 1984, S.209. また、谷澤毅「ハンザ都市リューベックの近代 - 都市経済の概

- 況」、『長崎県立大学論集（経営学部・地域創造学部）』第51巻第3号、2017年、34頁も参照。
- (12) Luise Klinsmann, *Die Industrialisierung Lübecks*, Lübeck, 1984, S.151, Tabelle 53.
- (13) おそらくは水路（エルベ・トラフェ運河（19世紀末改修）とカイザー・ヴィルヘルム運河（キール運河：1895年完成））が鉄道にとっての競合ルートになったのではないかと考えられるとはいえ、まだ仮説である。
- (14) Lorenz Steinke, a.a.O., S.401, Tabelle 62.
- (15) A.Dullo, *Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts. Staatswissenschaftliche Studien*, hg. v. Ludwig Elster, 2.Bd, 3. Heft, Jena, 1888, S.154-155.
- (16) 工業化時代のドイツにおいて、鉄道は重工業に対する市場の創出という点で産業革命に対して絶大な効果を発揮したと評価される。石坂昭雄・船山榮一・宮野啓二・諸田實『新版西洋経済史』有斐閣、1985年、181-182頁。鉄道は、近代化の牽引役として主要産業部門の成長を上回る速度で輸送規模を増加させたこともあった。例えば、ドイツの主要産業部門における1850年から1879年にかけての成長（年平均）を見ると、石炭採掘量が7.5%、銑鉄生産量が8.4%、紡績糸生産量が7.3%であったのに対し、同じ期間の鉄道による貨物輸送トンキロ数は15.1%もの増加を見せた（旅客輸送人キロ数は7.4%）。Horst Weigelt, *Epochen der Eisenbahngeschichte. Eine faktenreiche, übersichtliche Darstellung mit 190 Abbildungen*, Darmstadt, 1985, S.31.ドイツ全体での鉄道輸送の伸びを背景として、ライン・ヴェストファーレン地域の工業化は貨物輸送を通じて北方リューベックの移入貨物にまで影響を及ぼしていたのである。なお、本稿では鉄道がリューベック、ハンブルクの都市部の工業化に与えた影響については考察の範囲に含めていない。ちなみに、リューベックに関してシュタインケは、鉄道はリューベックの工業化に対して開拓者としては目立った刺激を与えることはなかったと述べる。総じて彼はまた、リューベックの工業化にとって鉄道の存在は確かに大きな意味を持ったとするものの、鉄道だけが工業化の原動力になったのではなかっただろうとも述べる。Lorenz Steinke, a.a.O., S.519.一つの見解として、このような見方があることを紹介しておきたい。
- (17) *Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835-1989*, hg. v. Rainer Fremdling, Ruth Federspiel u. Andreas Kunz. *Quellen und Forschungen zur historischen Statistik von Deutschland*, Bd. 17, St. Katharinen, 1995, S.340-341.
- (18) Lorenz Steinke, a.a.O., S.289-290. LBE社全体の利用者数は、軍事輸送も含めて1864年から新線が開通した1865年にかけて191,788人から318,819人へと増加した。Ebenda.旅客輸送の面からも、LBE社にとってのリューベック・ハンブルク線開通の効果を見て取ることができる。
- (19) リューベック・ハンブルク線では、運行される旅客列車の本数からも利用客の増加がうかがえる。これは、19世紀末から20世紀初頭にかけての記録であるが、夏季平日に毎日運行される旅客列車の本数は、1894年から1907年にかけて23本から56本へと倍以上の増加を見せたという。ただし、運行区間、上り下りの別に関して詳細は不明。LBE-Gesellschaft, *Geschäftsbericht*, 1907, S.12.（インターネットによる閲覧。注（9）を参照。）
- (20) *Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835-1989*, S.340-341.
- (21) Ebenda, S.340.

- (22) Lorenz Steinke, a.a.O., S.292. Statistik der Eisenbahnen in Deutschland, S.340 - 343.
- (23) Lorenz Steinke, a.a.O., S.290, Tabelle47.
- (24) Ebenda, S.302. Walter Spethmann, Bad Oldesloe. Ein Rundgang nach alten Bildern, Bad Oldesloe, 1978, S.37.
- (25) パート・オルデスロー市のホームページ。Stadtgeschichte: 750 Jahre Stadt Bad Oldesloe. (https://www.badoldesloe.de/Homepage_Stadt_OD/HP_Familie_Geschichte/Stadtgeschichte/Geschichte.php 2018年12月28日閲覧。)
- (26) Lorenz Steinke, a.a.O., S.302-304.
- (27) Ebenda, S.298-299.
- (28) Ebenda, S.300, Tabelle 51.
- (29) Ebenda, S.303.
- (30) リューベック・トラーフエミュンデ間の鉄道利用者数は開通翌年の1883年が138,562人、1900年が425,969人、1906年が709,020人と大幅な増加を見せた。利用者の多くは海水浴を目的とした保養客であったと推測される。Ebenda, S.354, Tabelle 57. トーマス・マン『ブッデンブローク家の人びと』第三部第5~12章では、ブッデンブローク家のアントーニエ（トニー）が執拗な求婚者から逃れるために滞在した先がトラーフエミュンデ（トラーフエミュンデ）に設定されており、この地の保養地としての描写を随所で見出すことができる。岩波文庫版（望月市恵訳）では上巻、1969年、164~225頁。
- (31) Lorenz Steinke, a.a.O., S.303. Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert, S.36, Karte 20.
- (32) 本稿では、世紀転換期にリューベックに集荷される鉄道貨物のなかでハンブルク発の貨物の比重が低下することを指摘し、エルベ・トラーフエ運河とカイザー・ヴィルヘルム運河の利用増加がそれに影響したのではないかと仮説を上で提示した（注13）。

