

# ルートウィヒ鉄道株式会社取締役会の内部抗争-いわゆるヴェルマー事件について-

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 明治大学政治経済研究所 公開日: 2010-03-09 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 藏本, 忍 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10291/8411">http://hdl.handle.net/10291/8411</a>

# ルートウィヒ鉄道株式会社 取締役会の内部抗争

—— いわゆるヴェルマー事件について ——

藏 本 忍

## 1. はじめに

ルートウィヒ鉄道株式会社の船出は順風満帆とは言えなかった。

1835年11月25日付けで新聞等に掲載され、その開催が予告されていた株主総会が12月6日の夕方からニュルンベルク市庁舎2階広間において開かれた。ルートウィヒ鉄道の開通式典を翌日に控えて、やっとの思いでここまで漕着けた安堵感と祝賀気分が取締役や株主の間に広がっているはずであった。しかし、事態は全く異なっていた。この株主総会にはリヴァプールの商人フォスベリーの代理人を含めて117名の株主が出席していたが、これから起こるであろう事態を予想して、会場には騒然とした雰囲気の中にも重苦しい気分と一種の緊張感が漂っていた。というのも、株主のほとんどは1冊のパンフレットを手にしていただけからである。

取締役8名が会場に入ると、場内は一瞬緊張した。取締役であり、議長でもあるニュルンベルクの第1市長ビンダーがまず歓迎の挨拶を述べ、次いで議題の説明を行なった。それによれば、最初にプラットナーがこれまでの業務内容を総括し、今後の業務について株主の決定を仰ぎ、その後シャーラーが

費用を各項目別に説明し、開業後の収支見通しを報告することになっていた。

まずプラットナーが立ち「我々は遂に事業を遣遂げた」と株主に呼び掛けた後に、鉄道の建設過程、レールや蒸気機関車の調達、鉄道用地の取得について概説し、最終の総費用が約 176,000 フロリンに達して約 26,000 フロリンの不足が発生すると説明した。その際、彼は出来る限り節約し細心の注意を払って業務を遂行したという確信を持ってないでいると謙遜したが、このように短期間で、しかも最小の費用でこのように頑丈な鉄道を建設することはルートウィヒ鉄道以外では難しかったであろうことも併せて力説した。次いで彼はバイエルン皇太子ミキシミアンの祝辞を読み上げ、最後に「株主の皆様が我々及びこの事業に変らぬ好意を示して下さいよう」述べて、その辞を締め括った。

次いでシャーラーが立ち、140,000 フロリンの費用見積り額に対して実際の費用が 175,469 フロリン 50 クロイツァーかかり、25,469 フロリン 50 クロイツァーの費用超過が生じたことを費用項目別に釈明した。その後、彼は3つのシナリオを提示して開業後の収支見通しを述べた。第1のシナリオは1日の乗客数を720人と仮定し、収入を35,405 フロリン、支出を13,190 フロリン、従って、純収入を22,215 フロリンとした。株式資本は176,000 フロリンであるから、この場合の予想利子率は約12½%である。これは1833年5月14日の会社創設の『勧誘状』における利子率と同一であった。第2のシナリオは1日の乗客数を480人と推定し、収入を24,212 フロリン、支出を13,190 フロリンとした。この場合の利子率は約6¼%である。第3のシナリオは「蓋然的ではないが、しかし可能性としてありうる場合」すなわち、蒸気機関車を使用せず、8頭の馬だけを牽引力として使用する場合であり、1日の乗客数を480人、収入を24,212 フロリン、支出を9,400 フロリンとした。この場合、機関車及び炭水車の購入費約12,000 フロリンは不要になるから、必要な資本額は164,000 フロリンであり、予想利子率は約9%になる、とシャ

ラーは縷縷説明して報告を終えた。そしてこれですべての議題が終わったかに見えた。

ところが、シャラーはそこで着席せず、更に言葉を継いだ。「我々はここで報告を終わりにできれば、と思っておりましたが、取締役の一人が『ルートウィヒ鉄道問題に関する株主諸氏と一般の人々への報告書』という論題で公刊した一冊のパンフレットをここで取り上げることは我々の義務である」<sup>(1)</sup>、と。株主が手にしていた小冊子は総会の数日前に、取締役の一人であるミヒャエル・ルートウィヒ・ヴェルマー Michael Ludwig Wellmer によってニュルンベルクのゴットリーブ・ボイムラー社から 18 クロイツァーで出版された 56 ページから成る内部告発書であった<sup>(2)</sup>。彼自身当事者の一人であるヴェルマーが取締役会の独断専行を弾劾するために書いたこの告発書は、株主に不安と疑念を抱かせ、社会にセンセーションを巻き起こした。

M. L. ヴェルマー<sup>(3)</sup> は当時、フルトから西へ約 25km 離れたミッテルフランケンのレッザート郡マルクト・エアルバッハ<sup>(4)</sup> で地方裁判所判事を勤めており、会社創設時においてはルートウィヒ I 世に対する特許状下付の申請書や定款を作成し、株式の券面の下書きや鉄道用地の取得に携わって会社のために尽力した有能な法律家であった。その彼が今や取締役会の経営方針と同僚を断固攻撃するに至った。

彼は勿論、突然かかる行動を取ったわけではなかった。彼は既に取り締役会において「私は現下の状況においてはもはや自分の発言を通して役に立つことを期待できない。……それ故、私は私の相異なる意見を特別の報告書を通して株主に伝えることを社会の利益にとってより有益なこととみなす<sup>(5)</sup>」と表明していた。そしてヴェルマーはこの報告書を「私の大いなる尊敬の証として各取締役諸氏に一部ずつ送付した<sup>(6)</sup>」。他の取締役は近い将来何らかの形でヴェルマーによる取締役会批判が公表されるであろうことをある程度予測できたし、またその内容を十分に検討し、対応する時間の余裕もあった。

「ヴェルマーの非難に対して態度を決定し、彼の告発と予測が根拠のないものであり、馬鹿げていることを株主に確信させるために株主総会が利用されねばならなかった。……戦略が練られた<sup>(7)</sup>」。取締役会にとっては、即座にヴェルマーの非難を逐一論駁し、この告発書によって生じたかもしれない不安や疑念を一掃し、株主の信頼を回復することが喫緊の問題であった。依然として取締役の一人であるが、法律家でしかないヴェルマーが取締役会の外部に向かって鉄道問題に関して報告する場合、彼がどの程度適任であり、どの程度その資格があるかは別にして、取締役会が毅然としてこれに反論し、株主の信頼を回復しない限り、攻撃が取締役会自身の内部から生じただけに、ルートウィヒ鉄道株式会社自体が開業日前日にして空中分解する危険があった。

シャラーはヴェルマーの非難に逐一論駁を加えた後に、取締役の辞任を表明し、ヴェルマーも含めた残り7名の実務取締役もそれに続いた。そして取締役会が一度は消えた。ヴェルマーと他の取締役との経営方針をめぐる対立、株主総会での両者の攻防、その後の取締役会の解散といった一連の出来事をマックス・ベックは「ヴェルマー事件」der Fall Wellmerと呼んだ。

さて、ヴェルマーによる批判の内容を大別して示せば、恐らく3つに要約できるであろう。第1に、取締役会内部の不和、すなわちヴェルマーによってプラットナー及びシャラーに向けられた激しい個人攻撃であり、この確執は主に鉄道用地の取得問題に端を発していたように思われる。第2に、ルートウィヒ鉄道の収益性に対する信頼の欠如である。第3に、そしてこれが最も重要な論点であり、第2の批判と密接に関連しているが、ヴェルマーのリンツ鉄道乗車体験に基づくルートウィヒ鉄道の経営方針に対する批判、特に蒸気力の使用に対する批判である。

我々はこれら3つの論点を考究することによってヴェルマーの実務取締役批判の本質が何であったか、あるいはヴェルマーの鉄道観がいかなるものであ

たかを闡明するであろう。

- (1) 4. Bericht des Direktoriums der königl. privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg, S. 78., in: Johannes Scharrer, Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft oder Verhandlungen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg, von ihrer Entstehung bis zur Vollendung der Bahn, mit Darlegung des Erfolgs ihres Betriebs in der erster drei Monaten und mit 3 Blättern lithographirter Zeichnungen der Bahn und ihrer Bestandtheile, Riegel und Weißner, Nürnberg 1836.
- (2) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre und an das Publikum über die Ludwigs-Eisenbahn Angelegenheit, Gottlieb Bäumlner, Nürnberg 1835. (以下単にBericht an die Herren Actionäre u. s. w.)
- (3) M. L. ヴェルマーについては、彼がレッツェート郡マルクト・エアルバッハ Markt Erlbach im Rezatkreise の地方裁判所判事であったこと以外、彼の生没年や業績の詳細はほとんど知られていない。人名辞典によれば、1819年にバイエルン王国の新たな国民皆兵制法案を作成し、1823年の裁判所の訴訟処理から生ずる弊害を軽減するための助言と実行可能な提案及び1825年の刑法典草案に関する覚書などが彼の業績として列挙されているにすぎない。
- (4) 現在、レッツェート郡は存在せず、マルクト・エアルバッハは Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim 郡に属するゲマインデである。
- (5) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 51.
- (6) M. L. Wellmer, Geheimer Vortrag für die nächste General-Versammlung der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, Nürnberg 1836. S. 35. (以下単に Geheimer Vortrag u. s. w.)
- (7) Werner Walz, Die Geschichte der Bahn: Erlebnis Eisenbahn, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1985, S. 80.

## 2. ヴェルマーのプラットナー及びシャラー批判

ヴェルマーによって書かれた1835年の『株主諸氏への報告書』及び1836年の『ルートウィヒ鉄道会社の次回株主総会のための秘密講話』は激しい個人攻撃、すなわちプラットナーとシャラーに対する非難に満ちている。ヴェ

ルマーと他の取締役、特にプラットナーとシャラーとの間の人間関係の溝は『株主諸氏への報告書』によれば、取締役会成立時に既に生じており、その人間関係の亀裂は1835年初頭に用地取得問題を契機に決定的に拡大し、修復不可能になったように思われる。

1833年11月18日に、第1回株主総会がニュルンベルク市庁舎2階広間において開かれた。出席した株主は77名であったが、プラットナーを始めとして議決権の委任状を託された株主も多数に上った。この総会の主な議題はヴェルマーによって作成された26条から成る会社定款や株式券面の書式を決定し、14名の取締役を選出することであった。株式会社は新しい時代の会社形態であったから、バイエルンには先例がなかった。ヴェルマーは勿論、この法律分野を実際に経験していたわけではなく、類似の法律を模範として参照することもできなかったにもかかわらず、その定款は出色の出来映えであったと高く評価されている。同様にヴェルマーによって作成された券面についても、記名株とするか無記名株とするかで多少の議論が行われたが、株主の自由とすることで決着をみた<sup>(1)</sup>。

その後に取り締役の選挙が行われた。投票権は1株につき1票であり、投票用紙には各自、株主の氏名、職業、住所、持株数を記入し、有権者としての資格（本人あるいは代理人の別）を挙げ、そして最後に14名の取締役の氏名を連記した<sup>(2)</sup>。ルートウィヒ鉄道の「第1報告書」によれば、投票の結果は表の通りであった<sup>(3)</sup>。得票の上位7名が常勤取締役 aktive Mitglieder に就任し、下位7名は常勤取締役がその任期中に（定款第8条によれば、任期は3年）長期にわたる病気になったり、死亡したり、あるいは他の重要な支障を来した場合の補充要員であった。W. ミュックの調査結果はこの順位の違いを明らかにしている。この相違は単なる集計の間違いではなく、W. ミュックによれば、投票用紙には明らかに改竄の跡が確認できるという。最大の異同は第10位であったニュルンベルクの商人コンラート・ハマーバッ

ルートウィヒ鉄道株式会社取締役会の内部抗争

ハーが消えて、第15位であったゴステンホーフの商人ヨハン・カスパー・シュロルが繰り上がっていることである。彼は後に常勤取締役になり、常勤取締役は8名になった。それはちょうど用地取得問題で取締役会内部に軋轢が生まれた1835年初頭であろうと思われる<sup>(4)</sup>。ヴェルマーの得票順位は第3位であった。W. ミュックはプラットナーが443票という大量の票をヴェルマーに振り向けたと述べている<sup>(5)</sup>。

「第1報告書」の記載			W. ミュックの調査結果		
順位	氏名	得票数	順位	氏名	得票数
1	Scharrer	1,153	1	Binder	1,124
2	Binder	1,117	2	Scharrer	1,119
3	Wellmer	1,082	3	Wellmer	1,081
4	Platner	1,057	4	Platner	1,028
5	Carl Mainberger	998	5	H. F. Meyer	1,002
6	Meyer	997	6	Mainberger	988
7	Merkel	977	7	J. Merkel	961
8	Dr. Weidenkeller	937	8	Dr. Weidenkeller	938
9	J. C. Merk	897	9	J. C. Merk	897
10	Dr. von Holzschuher	758	10	Hammerbacher	832
11	Bäumen	730	11	Dr. Merkel	792
12	Schmidtner	674	12	Dr. von Holzschuher	759
13	Dr. Merkel	659	13	von Bäumen	726
14	J. C. Schroll	648	14	Schmidtner	674
15			15	Schroll	648

取締役の選挙が行われた3日後の11月21日に、上位7名の常勤取締役が集まって役職の選挙が行われた。この選挙でプラットナーが社長兼会計監査役に、シャラーが社長補佐に、ニュルンベルクの第1市長ビンダーが取締役会の議長に、ニュルンベルクの書籍・美術商マインベルガーが書記長にそれぞれ選出された。

ヴェルマーの1835年の『株主諸氏への報告書』では、プラットナーとシャラーに対する批判はまだそれほどの鋭さを示しておらず、一方においては確



かにプラットナーとシャラーが取締役会を壟断しているという印象を株主に与えはするが、しかし他面では彼らの功績をも正当に評価しているように思われる。というのも、ヴェルマーは「業務の実際の指導は大部分プラットナー氏とシャラー氏の掌中にあり、この事業が最初から闘わねばならなかった無数かつ巨大な障害に屈しなかったことについては、彼ら二人の知識と弛まざる活動のお陰を被っているにちがいない<sup>(6)</sup>」と述べているからである。更に、プラットナーには「素晴らしい果実の種を祖国の地に播き、そしてその種を父親のような気遣いによって……芽吹かせたという偉大な功績が帰せられるべきである<sup>(7)</sup>」とも述べている。プラットナーは社長に選ばれた最初の瞬間から「彼の休息を公共の理念の実現のために犠牲にした」が、しかしそれにもかかわらず彼の活動は「精神的に副次的な活動」にすぎなかった。ヴェルマーはプラットナー以上にシャラーを高く評価していたように思われる。この事業の「精神的原理」がシャラーの頭のなかにあり、彼こそが「この事業の魂、またこの事業の最高指導者」とみなされうるのであり、彼の想念はこの小さな事業にとっては壮大すぎる。シャラーは「東インドの総督として、あるいは大帝国の独裁的な大臣として征服した国の数百万の人々を豊かにするであろうが、しかし小さな侯国を恐らく搾り取るだろう<sup>(8)</sup>」。シャラーについては、我々はヴェルマーの言葉のなかに評価と批判が絢交ぜになっていることを知る。ヴェルマーには、シャラーはあたかも劇葉のように非常に危険な人物と映ったのかもしれない。我々はヴェルマーのこれらの文言からプラットナーとシャラーの親密な関係をも察知することができる。彼らは相互に補い合ってこの事業を完成させた。H. ヴェイゲルトが指摘したように、単純化して言えば「シャラーなくしてプラットナーなし」Ohne Scharrer kein Platner!であった<sup>(9)</sup>。

ところが、1836年の『秘密講話』になると、一転してヴェルマーの怒りが爆発し、彼はプラットナーとシャラーの個人攻撃に終始している。ヴェル

マーの言によれば、プラットナーとの不和は取締役会の役職を決定した1833年11月21日に遡る。この日の会議において、プラットナーがヴェルマーに向かって「取締役のなかに私がいることにあからさまな嫌悪感を示し、この幸運が彼の圧倒的な投票の影響力のお陰であることに私は感謝しなければならぬ<sup>(10)</sup>」と述べた。W. ミュックが指摘したように、取締役の選出にあたってヴェルマーに流れたプラットナーの票が443票であったかどうかは別にして、ヴェルマーの得票数からみて、プラットナーの票がかなりの程度ヴェルマーに流れたことだけは確かである。プラットナー一人で票の総数の約1/3を占めていたからである。しかし、我々はヴェルマーのこの文言を俄には信じがたい。鉄道建設の成否の鍵を握っていたのは用地取得問題であり、そのためには会社にとって法律家としてのヴェルマーは必要不可欠な取締役であった。

11月21日の会議において、誰が社長になるかという問題でプラットナーと「他の著名な取締役」との間で地位争いが生じ、ヴェルマーが推薦され「社長になる名誉」を手にするところであった。ヴェルマーのこの陳述が正しいかどうかは速断できないが、もし事実であったとすれば、「他の著名な取締役」とは顔ぶれからみて、ニュルンベルクのメルケルか、あるいはビンダーではなかったかと思われる。ヴェルマーは彼が社長になるという提案を「虚栄心という…の囁きに逆らって」den Einflüsterungen des Eitelkeits-Tritts zum Trotz（原文は伏せ字である。伏せ字はTeufel悪魔であろうか）はっきり拒否し、「決定的な瞬間において激しく揺れ動いているプラットナー氏の社長の椅子を半ば不動のものとした」。それはプラットナー以上に社長の椅子に相応しい人物はおらず、それ故に「私あるいは他の人による強奪が不当で下品であり、それどころか真の篡奪である」と思われたからであり、プラットナーは「私のこの潔癖さに対して恐らくもっと感謝の念を示してもよかった」にもかかわらず、「この新しい社長には私を引き立てる気などさ

らさらなかった<sup>(11)</sup>。更に、ある時には「言葉や表情」によって、またある時には「陰口」によってプラットナーから「不当なほどに受けねばならなかった重大で度重なる侮辱」や「すべての不快」に対する「断固たる名誉回復をプラットナー氏に要求する正当な理由を私は今でも持っている<sup>(12)</sup>」と、ヴェルマーの怒りはますますエスカレートした。そしてヴェルマーは「プラットナーの熱意がたとえ彼の意図に反していたとしても、いく人かの正直な人を傷つけ、そして彼の友人たちの仲裁的な対応措置がなければ、この事業全体が恐らくまさにプラットナーによって、すなわち最も強力な後援者によって停滞に陥ったであろう<sup>(13)</sup>」と結論した。

ヴェルマーが「実力者」Kraftmännerと言うとき、考えられていたのは恐らくプラットナー、とりわけシャラーであったであろう。ヴェルマーはシャラーをこの会社の頭脳とみていたからである。シャラーの「理解力は彼の熱狂を抑制するほど十分に鋭く、彼の明晰な頭脳は手遅れにならないうちにあらゆる誤謬の迷宮から見通しのよい野原に彼を連れ戻すほど十分に優れている。株主が抱いた十分な配当への期待を裏切らないために、彼の功名心は全力を傾注するよう彼を急立てる<sup>(14)</sup>」。しかし、株主は彼の「天才的な侵害」に注意しなければならない。彼は鉄道問題の指導者としては資金面に暗く、15,000から20,000フロリンの計算違いをしているかもしれない<sup>(15)</sup>、と資金不足をヴェルマーは指摘し、近い将来新たな株式募集が行われることを示唆している。実際、最終的には約26,000フロリンの費用超過が発生した。1836年の『秘密講話』になると、ヴェルマーのシャラー批判は激しくなる。シャラーはニュルンベルク工芸学校の校長でもあったから「校長先生！あなたは<sup>(16)</sup>」Sie, Herr Schul-Direktor! からで始まるシャラー批判はプラットナーに対する以上に辛辣である。今や、ヴェルマーはシャラーに呈した「あなたは私見によれば、小さな鉄道の取締役よりも大臣に向いている」という評価を後悔している。なぜなら、この文言は「根拠のある侮辱」ではなく「根拠

のない賞賛」であったからである<sup>(17)</sup>。

上述したように、取締役会成立当初から存在した人間関係の軋みが鉄道用地の取得問題をきっかけにして修復不可能なまでに拡大したように思われる。ヴェルマーによれば「法律家ではない取締役は用地取得の仕事をそれほど重要ではない問題とみなしており、数日あるいは数週間の片手間仕事で終わる<sup>(18)</sup>」と考えていた。これに反して、彼は「封建的な、他の地権者の権利が錯綜している地盤に強制土地収用法の助けなしに鉄道を敷設することを、たとえ絶対不可能だと思わなかったとしても、希望を見い出せないほどにそれほど著しく困難である<sup>(19)</sup>」と思っていた。ルートウィヒ鉄道会社は「単に民間企業にすぎないのであるから、いかなる市民も強制されずに何かを譲渡する義務はない。強制されて何かを譲渡しなければならないのは国家目的の場合だけであり、それ故誰も特に自分の耕地が自分にとって大切である人は安い価格で売る気にはならないだろう<sup>(20)</sup>。」用地取得はヴェルマーの主たる担当であったが、買収が思うように進まなかったため、1835年1月頃から取締役会内部にヴェルマーの仕事に対する不満が聞かれるようになった。取締役会は彼自身が株主でもあったニュルンベルクの地方裁判所判事フォン・クレス von Kreß の推薦を得て、裁判官試補ケッペル Käppel を雇用した。ヴェルマーがこの若い法律家と会って話し合った結果、ケッペルが民法、レーン法、税法、行政法のすべての分野にわたって該博な知識を身につけていたので、用地取得を安心して彼の手に乗せることができると信じ、実際ケッペルは何も手の出しようがないほど完璧に彼の期待に答えた。ケッペルの有能さは「会社にとっては幸運なことであったが、しかし私にとっては不運なことであった」と彼は述懐している<sup>(21)</sup>。更に、彼は「私がケッペル氏の非常に優れた資質と大活躍によって私に委任された事柄の遂行にあたってほとんどすべての労苦を免れたならば、この点について私に不満を感じずいかなる理由もなく、むしろ株主は挙って喜んでくれてもよいはずである<sup>(22)</sup>」と述べ、

今や開き直った印象さえ与えかねない言い回しをしている。しかし、彼にも酌量すべき事情があった。長期にわたる病気と湯治滞在がそれである。彼は1835年2月15日付の手紙のなかで「私は自分に割り当てられた仕事を喜んで、慎重にそして病気によって衰弱した体力と気力を振り絞って遂行した<sup>(23)</sup>」と釈明している。

これに対してシャラーは次のように反論する。フルト、ムッゲンホーフあるいはゴステンホーフ等において用地取得のために日帰り旅行し、そのために土地所有者と交渉したのは何もケッペルだけではなく、地方裁判所判事クレス男爵、市長ビンダー、プラットナー、シャラーもまた同様であった。彼らは取締役会から委ねられたその他のすべての仕事を喜んで引き受け、そしてそれを熱意をもって実行した。尊敬する取締役であるフルトのマイヤー氏は病弱にもかかわらず、悪天候の場合でさえ会議のためにニュルンベルクへやって来て、そして会議の決定を夜遅くまで待っていた。このような献身と犠牲的行為こそが大きな感謝に値する<sup>(24)</sup>、と。

1835年1月のルートウィヒ鉄道の「第2報告書」は137筆、39.24モルゲンの用地取得費として21,396フロリン10クロイツァーを計上したが、1835年12月6日の「第4報告書」では、最後までごねた6名を除いた実際の取得費は21,377フロリン15クロイツァーで、見積り額とほぼ同額であったが、残りの6名だけで13,450フロリンを支出しなければならなかった。従って、最終の支出額は34,827フロリン15クロイツァーに達した。これは資本額の20%弱を占めた。1833年の会社創設のための『勧誘状』の当初見積り額は10,000フロリンであったから、費用は最終的には実に3.5倍に達した。

- (1) Wolfgang Mück, Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft: Die kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, Fürth 1985, S. 76.
- (2) Wolfgang Mück, S. 76.
- (3) 1. Bericht der LEG, in: Johannes Scharrer, S. 25; Wolfgang Mück, S. 78.

なお、W. ミュックの表中にある氏名や数字の明白な誤植は訂正した。

- (4) シュロルがいつ常勤取締役役に就任したかは不明である。1835年1月の「第2報告書」にはまだ彼の署名はない。しかし、1835年5月の「第3報告書」から彼の署名がみられる。

ヴェルマーは『株主諸氏への報告書』のなかで一度だけシュロルに言及している。「会議に出席するようになった補充要員であり、市参事会員であるグステンホーフのシュロル氏は多くの有益な仕事によって貢献した実践理性の持ち主であり、真正直な人であった」。M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 12.

- (5) Wolfgang Mück, S. 79.

W. ミュックは同書においてブラットナーは自分の株を110株、委任された株を313株持っていたと述べている。しかしながら、これでは彼の票をすべてヴェルマーに回したとしても423票にしかない。Wolfgang Mück, S. 78.

- (6) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 12.

- (7) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 13.

- (8) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 13f.

- (9) Horst Weigelt, Bayerische Eisenbahnen: Vom Saumpfad zum Intercity, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1986, S. 80.

「シャラーは明らかに表面に現れようと決断する人であるよりも内部の管理者であり、起業家であるよりも経営責任者であった。そしてその限りで、彼はまさにブラットナーの不可欠の補完者であった」。Kurt Wiedenfeld, Deutsche Eisenbahn-Gestalter: Aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19. Jahrhundert (1815-1914), Verlag von Julius Springer, Berlin 1940, S. 40.

そして常にブラットナーの陰にいたシャラーは1836年12月14日にルートウィヒ鉄道会社の社長に就任した。この日から死亡した1844年3月30日まで、彼は社長の椅子にあった。彼の死は「市民、鉄道員、鉄道関係者のみならず彼の先見の明ある精神を知っていたすべての人々によって深く惜しまれた」。Theodor Lechner, Die Privat-Eisenbahnen in Bayern: Eine Betrachtung nach der geschichtlichen, technischen und wirtschaftlichen Seite, Verlag von R. Oldenbourg, München 1920, S. 19.

「最も重要なことはブラットナーとシャラーが友情で結ばれてこの事業に着手し、それを推進したという事実である。その際……労働の獅子の分け前がシャラーの手に帰したことは否定できない。実際またシャラーは1836年以降俸給取りの社長であり、他方ブラットナーは社長としても会計監査役としても無給であったからである」。Max Beckh, Deutschlands Erste Eisenbahn

Nürnberg-Fürth: Eine Werk von Tatkraft und Gemeinsinn, J. L. Schrag Verlag, Nürnberg 1935, S. 163.

- (10) M. L. Wellmer, Geheimer Vortrag u. s. w., S. 10.

W. ミュックはこの引用文をヴェルマーの鉄道開通直前に出版された株主に対する『報告書』としているが、これは正しくない。Wolfgang Mück, 12 Anm. von S. 83.

- (11) M. L. Wellmer, Geheimer Vortrag u. s. w., S. 10f.

- (12) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 6ff.

- (13) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 13.

- (14) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 15.

- (15) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 14.

- (16) M. L. Wellmer, Geheimer Vortrag u. s. w., S. 29.

ヴェルマーは激しくシャラーを非難したが、1833年11月18日に取締役14名を選出した選挙では、彼はシャラーの名前を投票用紙の6番目に記入した。Max Beckh, S. 123.

- (17) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 34.

- (18) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 11.

- (19) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 8.

「1815年8月14日のバイエルンの法令及び1818年5月26日のバイエルンの憲法は政府が公共目的で土地を収用することができる条件を明記していた」。バイエルンにおいて「公共目的のための土地の強制譲渡に関する法律」が制定されたのは1837年11月17日である。David Joseph Seymour King, Public opinion and the introduction of railways to Germany, 1759-1860, University Microfilms International, Ann Arbor 1992, p. 275.

- (20) Anonymus, Erwiderung auf die Einladung zur Gründung einer Gesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn mit Dampffahrt zwischen Nürnberg und Fürth, Bauer und Raspe, Nürnberg 1833, S. 10.

- (21) M. L. Wellmer, Geheimer Vortrag u. s. w., S. 11f.

- (22) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 15.

- (23) Max Beckh, S. 135.; Wolfgang Mück, S. 128.

- (24) 4. Bericht der LEG., in: Johannes Scharrer, S. 80.

### 3. ルートウィヒ鉄道の収益性に対するヴェルマーの疑念

ヴェルマーは取締役会を内部告発するにあたって、彼の報告書の主たる目的を明確に規定した。「経営方針を株主に知らせ、それによって株主が前払いされた資本からそれに応じた利子、すなわち配当を受け取ることができるかどうか、あるいは株主に迫っている危険を手遅れにならないうちに予防するために、何らかの措置が必要かどうか、必要だとすれば、それはいかなるものかを判断できるようにすることである<sup>(1)</sup>」。そしてその際「総じて一般の人々の、あるいはその一部の利害は株主の金銭的利害と必然的に関係する限りにおいてのみ同時に言及される<sup>(2)</sup>」。これがヴェルマーの取締役会批判の基本姿勢であった。一人の株主として、また株主の利益の代弁者であるべき取締役として、ヴェルマーはルートウィヒ鉄道取締役会の経営方針に潜む危険性をとりわけ株主に明示しようとした。

1833年1月2日の「一般商業新聞」のなかで、エアハルト・フリードリヒ・ロイクスが「南ドイツのためのドイツ最初の鉄道」建設を呼びかけて以来、ニュルンベルクにおいて鉄道論議が改めて盛んになった。その時、まだ誰も見たことがない鉄道について様々の噂が飛びかった。その噂はほとんどすべて鉄道にとって不利なものばかりであった。例えば、高速で走る機関車は人間の脳に悪影響を与えて精神疾患を惹き起こすとか、戦争になれば敵軍がレールを撤去して運び去ってしまうとかいうたわいもない噂話しから、鉄道によって生計の手段を失う御者が鉄道を破壊するだろうとか、ドイツには機関車を操作できる人はいないだろうというもっと現実味のある噂話しまで様々であった。「一般商業新聞」の社主の兄弟であるヨハン・カール・ロイクス Johann Carl Leuchs は後年当時を回想して「私はこの事業に対して特にビヤホルの腰掛けの上で行われた異議を書き留めなかったことを残念に



思う。その異議は多数に及んだ。ある人々は路床がニュルンベルクの砂地では持ちこたえられないだろうと疑ったし……まだ別の人は最初は恐らく好奇心から鉄道が利用されるが、後にはもう利用されないだろうから、持続的な収入は期待できないと予想した<sup>(3)</sup>」と述懐している。少なくともヴェルマーはこうした反鉄道論議には与しなかった。それどころか、彼は鉄道が必要であることを認めていた。彼にとってはただ鉄道の収益性だけが問題であった。「私は鉄道建設一般、あるいはニュルンベルク-フルト間の鉄道建設を公共の利益を害する、あるいは全く儲らない事業とみなす人々に賛成しないし、できもしないことを夢み、どんなことがあってもそこから高い貨幣利得を期待する人々の一人でもない。私の見解はむしろ、実行されたこの事業がドイツの封建的な地盤の上に鉄道を建設する可能性を探った最初の幸運な試みとして、外国の経験を検証し利用するための実験室として社会に様々な利益をもたらすだけでなく、株主には多大の損失と同様に多大の利益をもたらすというものである<sup>(4)</sup>」。ヴェルマーによれば、最初から収益性を度外視した構築物や事業がある。例えば、記念碑を建設したり、街路樹として果実の成らない樹木を植える人は最初から金儲けを断念している。しかし鉄道は違っている。それは収益性があり、輸送収入をもたらす。それ故に、株主の損失と利益は偏に取締役会の経営方針に依存しており、経営が合目的に行われなければ、株主は多大の損失を蒙ることになる。彼は鉄道の利点や欠点を公平に判断できる立場に立っているが故に、鉄道推進派あるいは懐疑派の誰よりも双方の希望や不安を適切に検討し調停することができると主張している。

当時の鉄道は、今日の我々が鉄道という言葉で表象しうるものに比べれば、それほど一義的ではなかったように思われる。railroad-system が次第に主流になりつつあったとはいえ、まだ tramroad-system も健在であった。その railroad-system も多様であった。当時のバイエルンの世論を二分してい

た「運河か鉄道か」という文脈に照らしてみれば、ヴェルマーは決して「運河熱」に冒された「運河論者」ではなかったことは確かである。しかし、イギリスのストックトン—ダーリントン鉄道及びリヴァプール—マンチェスター鉄道の成功後の技術革新の時代において、運河あるいは舗装国道、すなわちハイウェー Chaussee に対抗する代替交通手段としての鉄道が単にヨーゼフ・リッター・フォン・バーダーの字義通りの「鉄道」eiserne Kunststraßen でありえたとは思われない、すなわちこの時代の鉄道がレールを含めた上部構造 Bahnkörper の革新だけで終わりえたとも思われない。ヴェルマーは結局既に時代遅れになっていたフォン・バーダーの信奉者であった。

さて、ヴェルマーによれば、株主の主たる関心と不安は鉄道に特権が付与されている 30 年以内に投下資本の回収が可能であるかどうかであり、また通常の利子以上の配当が可能であるかどうかである。他方、一般の人々の関心は鉄道によって安価、迅速、快適、安全な旅客・貨物輸送が行われるかどうかであり、彼らの不安はこの新たな輸送手段である鉄道が望ましい利点を持っていないかもしれないということである。ところが「我々はこうした（新しい事業の収益性に対する一筆者）信頼が当地及びフルトの市民の大多数において全く欠けているか、あるいは少なくとも極めて薄いことを残念ながら告白しなければならない<sup>(6)</sup>」。フルトには多数のイスラエル人の資本家や投資家が居住しており、彼らは資本のみならず、商取引に関する知恵と経験を持っている。彼らは実物取引のみならず、とりわけ帳簿上の商取引を好み、あらゆる状況の下で利に聡い彼らの意見は考慮に値する。その彼らが「現在まで、この新しい事業に、あるいはもっとも正確に言えば、この事業のために発行された株式に関心を示さず、ある報告書（会社創設の『勧誘状』のこと一筆者）のなかで約束された 12% の利子によっても心を動かされなかったとすれば、この冷淡さと魅力のなさが勿論株主の側の不安の正しさを証明している<sup>(6)</sup>」。そしてヴェルマーは、収益性に対する信頼の欠如は

新しい鉄道建設が最も誠実で最も慎重な指導の下でさえも十分な利子をもたらすことができないという確信が支配しているか、あるいは収益性はあるが、取締役が十分な成功を実現しないであろうという確信が支配しているか、そのどちらかであると結論している。勿論、ヴェルマーは後者の場合を念頭に置いていたことは間違いない。

ヴェルマーが指摘したように、確かにフルト市在住のユダヤの人々はこの鉄道株を一株も引き受けなかった。ユダヤの人々のなかには、鉄道を「まやかし、悪魔の道具」と呼んでニュルンベルク-フルト間の辻馬車経営や大小の運送業に直接携わっているか、あるいは多額の投資を行っている者が多かった<sup>7)</sup>。彼らの多くは鉄道の直接・間接の利害関係者であった。更にまた、フルト市民であるコンラート・ゲープハルトやウィルヘルム・フロンミュラーのような著名なユダヤの大商人もまたこの鉄道建設に参画することを拒否した。彼らは表面上は多忙な仕事を拒否の理由としたが、しかし実際には短い鉄道区間の経済的意義を疑問視していたのである<sup>8)</sup>。

ヴェルマーの言う収益性への信頼の欠如に対するシャラーの株主総会における批判は2つに要約される。第1に、この事業が最初からいかなる信用も得ていなかったというヴェルマーの主張は株式引受けの迅速な進行によって事実上論駁されている。第2に、株主の多くは決して収益性だけを目的として株を購入したわけではなかった。株主は「盲目の投機熱」の故にではなく、鉄道建設に対する十分検討された信頼の故に無利子の株式を引き受けたのである。それ故に、当地では株式投機熱という癌に侵されることはなかった<sup>9)</sup>。

ニュルンベルク-フルト間の鉄道建設委員会及びその後の取締役会は1833年1~2月、1833年4月、1834年11~12月の三度にわたって、両都市間の綿密な交通量調査を行ない<sup>10)</sup>、この鉄道の高い収益性を確信するに至った。特に、シャラーが作成した1833年5月14日の『ニュルンベルク-フルト間に蒸気鉄道を建設するための会社創設の勧誘状』は年間の総収入を

29,200 フロリン、支出を 12,800 フロリン、純利益を 16,400 フロリン、必要な資本額を 132,000 フロリン、従って年間の予想利子率を約 12 ½% と算定していた。鉄道建設委員会及び取締役会はこれらの数値の妥当性を詳細な交通量調査から得ていた。シャラーが指摘しているように、1833 年 11 月 18 日の会社設立のための第 1 回株主総会までには必要な資本額全額の引受けが完了していた。引受けを躊躇って、結局株式を購入することができなかった人々もいた。それについてプラットナーは「個人が多くの株式を不当に我がものにしていてとか、引受けが公平無私に行なわれていないとかという不満の声が引受け完了後間もなく聞えてきたし、嫉妬としか思えないような別の噂はもっと多かった。その嫉妬は勿論、引受けにあたってあまりにも長い間躊躇ったり、鉄道は発起人が希望しているほど儲らないかもしれないという疑念の故に、引受けの時期を自分で犠牲にしたことに対する悪意ある中傷であった<sup>(11)</sup>」と述べている。しかし、株式の引受けについてはフルトの事情が異なっていたことも事実である。フルトの第 1 市長フォン・ボイメン、マイヤー、ライシクのフルト側の鉄道建設委員会委員 3 名が連署した 1833 年 10 月 28 日付けの「鉄道建設のための株式購入の呼びかけ」に端的に示されているように、フルト市では株式の引受けは低調であった。フルト市民の株主は最終的には 35 名で、引受け額は必要資本額のわずか 10% 強にすぎなかった。

フルト市の状況に関するヴェルマーの指摘は間違っていなかったとしても、他の取締役には彼が収益性に一面的に固執しすぎているように思われた。勿論、プラットナーやシャラーが鉄道の収益性を軽視していたわけではなかった。収益性と並んで別の要素もまた彼らには重要であるように思われた。「公共の利益」や「愛国的感情」や「進歩への信仰と希望」もまた重要な要素であったし、「プラットナーとの個人的な関係」もまたそうであった。プラットナーに勧められて株主になった友人のなかには、前払いされた資金が

全く無駄になったと考えていた人々もいた<sup>(12)</sup>。私的な利害を離れて、公共の利益のために株を購入した人々もいた。W. ミュックはフランツ・ヴィーベル Franz Wibel の文章を引用している。「私は老いてなお、有益なことに協力することを義務とみなした。私の力が常に許す限り、私は当地とフルト間の鉄道の成功に最も積極的に関わっている。私が既に自分のためにもはやいかなる利益もそこから引き出すことができないとしてもである<sup>(13)</sup>」。プラットナーもシャラーも金儲けだけが人を動かす唯一の動機ではないことを強調した。

ルートウィヒ鉄道会社はヴェルマーの収益性に対する批判を間もなくその実績で反証した。最初の営業年度である 1836 年の配当は 20% に達し、1836～1888 年の配当は平均して 17% であった。1848～49 年の 3 月革命の危機の時代でさえその配当は 12% であった。株価は 1835 年 12 月 7 日の開業日に 80 フロリンと額面割れに陥ったが、1836 年 1 月 11 日には 136 フロリンに上昇し、1836 年 1 月 26 日には額面価額の 2 倍になった。そして 1837 年 4 月 1 日に、株価は 500 フロリン弱に達した。額面価額の約 5 倍であった<sup>(14)</sup>。

- (1) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 6.
- (2) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 6f.
- (3) Toni Liebl, Aufgeh'n wird die Erde in Rauch: Geschichte der ersten privaten Eisenbahn in Bayern, Eisenbahn-Lehrbuch-Verlagsgesellschaft, München 1985, S. 27.; Wolfgang Mück, S. 60.
- (4) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 4f.
- (5) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 7.
- (6) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 10f.
- (7) Werner Walz, Deutschlands Eisenbahn 1835-1985, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1985, S. 29.
- (8) Herman Ott, Fürth und die erste deutsche Eisenbahn, in: Fürther Heimatblätter, Neue Folge /35. Jahrgang, 1985/Nr. 3, S. 83.

アレクサンダー・リップス Alexander Lips もまたルートウィヒ鉄道の収益性に疑義を呈した一人であった。彼もヴェルマーと同様の理由を挙げてルートウィヒ鉄道の欠点を指摘している。第1に、並はずれて頑丈で、かつ優雅でさえあるが、しかしまた非常に高価な鉄道の建設方法。第2に、両都市間の旅客輸送に限定した比較的短い鉄道区間。第3に、営業区間が投下資本の回転を最大にすることを妨げる単線であること。そして第4に、石炭の不足あるいはその価格の騰貴の故に挫折するかもしれない蒸気力の使用、がそれである。これらはすべて鉄道の収益性を圧迫する要因と考えられている。Alexander Lips, Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten, Riegel und Weißner, Nürnberg 1836, S. 9f.

- (9) 4. Bericht der LEG, in: Johannes Scharrer, S. 78f.
- (10) Max Beckh, S. 80.; Georg Lotter/Ernst Schörner, Der »Adler« und die Ludwigs-Eisenbahn, 2. Auflage, Hermann Merker Verlag, Fürstentfeldbruck 1985, S. 8.; Werner Walz, Deutschlands Eisenbahn 1835-1985, S. 28.
- (11) H. W. Grambow (Hrsg.), Die Erste Eisenbahn Deutschlands zwischen Nürnberg und Fürth 1835: Bericht aus dem Jahre 1839 über die Gründung, die Ausführung und den Betrieb der königlich bayerischen privilegierten Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, Nürnberg 1839, S. 7. 但し、1985年のハンス・アルント社の復刻版を使用した。
- (12) Werner Walz, Deutschlands Eisenbahn 1835-1985, S. 29.
- (13) Wolfgang Mück, S. 65.
- シャラーもまた1835年に政府に宛てた手紙のなかで次のように述べた。「我々がこの事業に結びついていた無数の労苦と犠牲をもともしなかったのは私的な利害関心、あるいは十分な利子への期待の故ではなく、純粋な愛国心及びこの偉大で有益な発明をドイツにおいて最初に普及させるという名譽を祖国に与えんがためでありました。そして王国政府が我々の努力を認め、後援して下さるといふ確信によって、我々は着手された事業を成功に導くことができるでしょう」。Toni Liebl, S. 29.
- (14) Hermann Glaser/Norbert Neudecker, Die deutsche Eisenbahn: Bilder aus ihrer Geschichte, Verlag C. H. Beck, München 1984, S. 19.; H. W. Grambow (Hrsg.), S. 20.; Toni Liebl, S. 43f.

#### 4. ヴェルマーにおけるリンツ鉄道乗車体験に基づく 蒸気力使用批判

ヴェルマーは元来ルートウィヒ鉄道において蒸気力を使用することに批判的であった。彼は蒸気機関車の効率性、経済性そして高速で走ることから生ずる危険性に危惧の念を抱いていた。そうした意味において彼はヨーゼフ・リッター・フォン・バーダーの信奉者であった。実際、彼は取締役会内部において機会あるごとに自らの見解を主張していたが、少数意見にすぎなかった。しかし、彼は今や湯治旅行中にブートワイス-リンツ-グムンデン鉄道 Budweis-Linz-Gmundener-Eisenbahn に乗車して、自説の妥当性を確信するに至った。彼は8月末にニュルンベルクに帰ると直ちに、取締役会において彼の「経験とそこから得られた希望」を伝えたが、しかし取締役会はそれに一顧をも与えなかった。彼は単に「個々の提案や異議が一貫した反対や非難癖の現れとして不興を買った」にすぎなかった。他の取締役は「リンツ鉄道は一般的にも当地の鉄道にとっても模範にはなりえない。同様に、かの地の状況は当地のそれと同じではない<sup>(1)</sup>」と反論し、彼の「経験と希望」を否定した。そこで、彼は「リンツ鉄道での観察とそこから得られた希望を伝えることは社会の利益に役立ち、それ故に多くの株主にとって不快ではないだろう<sup>(2)</sup>」と確信して『株主諸氏への報告書』を書くに至り、10月にそれを脱稿し出版した。これがいわゆる「ヴェルマー事件」のきっかけになった。

ヴェルマーが乗車したブートワイス-リンツ-グムンデン鉄道はプラハ工芸学校の創設者であり、長年にわたってその校長の椅子にあったフランツ・ヨーゼフ・フォン・ゲルストナー Franz Josef von Gerstner によって1807年に最初に計画され、1817年以来ウィーン工芸学校の応用幾何学の教授であった彼の息子フランツ・アントン・フォン・ゲルストナー Franz Anton von

Gerstner によって着手された。フランツ・アントン・フォン・ゲルストナーは1823年にドナウ-モルダウ鉄道の営業許可を申請した。従って、この鉄道もまたその本来の意図はバイエルンと同様に、ドナウ河とモルダウ河の結合にあった。当時、河川が輸送に果していた役割は大きかったが、貨物の大量輸送を更に容易かつ迅速に行なうために、鉄道の建設が計画された。この鉄道はオーストリアのザルツカマーグート Salzkammergut で産出された塩をボヘミアに輸送することを主要な目的としていた。

フランツ・アントン・フォン・ゲルストナーは父の志を継ぎ、1826年からブートワイス-リンツ間の鉄道建設工事に着手し、1828年9月30日には部分開通に漕ぎ着け、1832年8月1日に130kmの全線が開通した。但し、彼は全期間にわたって建設工事の指揮を執ったわけではない。彼はイギリス旅行中ストックトン-ダーリントン鉄道を見学し、帰国後1827年に蒸気機関車の導入を要求したが、財政難の故に株主がこれを認めず、株主との不和が昂じて、1829年辞職した。彼に代わって工事の指揮を執ったのはマティアス・シェーネラー Matthias Schönerer であった。この鉄道は馬車鉄道であり、軌間は1,106mmであった。枕木は縦材を使用し、その上に置かれたレールは木製であり、それに薄い鍛鉄製の鉄板が巻かれていた<sup>(3)</sup>、と言われている。随分と古い仕様である。これは恐らく18世紀半ば位までイギリスの鉾山鉄道で用いられていた建設仕様であろう。このリンツ鉄道はゲルストナーの博識と業績にもかかわらず「株主の許しがたい儉約」のために、彼がイギリスで目撃した鉄道の粗悪な模倣にすぎなかった、と1833年2月21日付の「バイエルンの国民の友」Bayerischer Volksfreund が伝えている<sup>(4)</sup>。

さて、このリンツ鉄道は今やリンツから南へ延びて、建設工事はトゥラウン湖 Traunsee の北端に位置するグムンデン周辺で行なわれていた。ヴェルマーが1835年8月1日の朝にグムンデンに到着すると、マルクトプラッツ Marktplatz で多数の労働者がレールの敷設作業に従事していた。これまで



リンツからヴェルス Wels までしか通じていなかった鉄道が数週間以内に湖まで達する勢いだった。ランバッハ Lambach までは既に完成されていて、翌日に開通することを彼は知り、近さも手伝って、情報を得るために直ぐにランバッハに向かった。そこで彼は鉄道の建設と経営に関する出来る限り正確な情報を得るため、当地の鉄道職員にこれまでの収益、リンツ-ヴェルス間の交通量、会社組織の細目について質問した。彼は技師の指導の下で鍛冶屋と大工によって行なわれている非常に簡単な建設方法を見て、フリードリヒ・リストがかつてルートウィヒ鉄道の取締役会に対して出来る限り安価で簡単な建設方法を採用するよう勧めたことを思い出し、リストの善意の助言に敏感でなかったことを悔いた。

彼は翌8月2日、馬車鉄道でランバッハからリンツに向かった。6マイル(約45km)の行程を通常4¼時間かかるが、中間駅のヴェルスとノイバッハ Neubach で¼時間停車するので、実質的に走っている時間は3½時間であった。速度は時速12km程度であろう。ランバッハを出発して間もなく、彼は数輛の客車と貨車が対向して走って来るのを見て肝を潰した。この鉄道では、4,000フィート(約1,170m)ごとに80~120フィート(約23~35m)の側線あるいは待避線が建設されており、待避線の一番近くにいる馬車が対向車輛が本線上を通過するまでそこに入って待機するか、あるいは待避線を目指して走るのである。彼はこの時、待避線の注目すべき価値を認識したのであり、リンツからランバッハへ向かう車中で、待避線が株主にとって大きな利益になると確信した<sup>(5)</sup>。

これがヴェルマーのリンツ馬車鉄道の乗車体験であった。彼は今やこの体験から事実を論拠としてルートウィヒ鉄道会社取締役会を激しく論難する手がかりを得た。シャラーが「第4報告書」の反論のなかで述べているように、ヴェルマーの批判は特に蒸気力の使用に向けられた。

ヴェルマーによれば、輸送は馬でも蒸気力によっても行なわれうるのであ

るから、どちらの輸送手段が最も速いばかりでなく、最も快適で最も安全で、かつ最も安いのか、またどちらが一般の人々の願望と需要に最も合致しているのか、そしてそれ故にどちらが最大の持続的収益をもたらさうかという視点から鉄道経営は検討されねばならない。彼が従来蒸気力の使用に賛成していたのは、出発時間の間隔が長く、かつ定時的に出発する旅客輸送は大きな損失を招くと確信していたが、その損害を回避する手段を知らなかったためであり、蒸気力の使用が大きな出費を伴うにもかかわらず、より小さな損失であると思われたからである。ところが、リンツ鉄道の乗車体験によって、彼はルートウィヒ鉄道の経営上の失敗を心中秘かに憂慮するようになった。「取締役会が蒸気の使用の決定を決して変えないだろうということを私が知っていれば、私の株を半額で買ってくれる人に出来るだけ早くぜひ売ろうとしたであろう<sup>(6)</sup>」。というのは、蒸気機関車はしばしば故障するし、何よりも金庫が空っぽであるからである。従って、鉄道の延長、近隣での炭層の発見、国内での蒸気機関の定着、大量貨物輸送の確実な見通し、そして同様に有利な影響が生じて、蒸気力の使用を有益と認めるまでは、単純な馬の力を使用せざるを得ない<sup>(7)</sup>。

ヴェルマーはここでももっぱら鉄道の収益性の観点から蒸気力使用の是非を論じている。彼は、蒸気力による輸送の困難さと財政的損失を確信した今でも、配当が10%を割り込まなければ、蒸気力の使用を一概に否定するものではない、と主張している。これに反して、彼は、蒸気力の使用によって現実の、より高い目的が危険に曝され、収益が数%減少し、株価の損失が生ずるならば、これを是認できないとも述べている<sup>(8)</sup>。ルートウィヒ鉄道のように営業区間が短い場合、蒸気機関車は無駄が多すぎ、しかも乗客はわずかに数分しか時間を節約できないことに加えて速さによる危険をも負担しなければならない。更に、機関車の運転間隔が長くなれば、人々は歩いて往復するようになる。そうさせないためには運転間隔を狭める必要があるが、そのた

めには第2、第3の機関車が購入されねばならず、12,000から24,000フロリンを新たに支出しなければならない。そしてそれがまた収益を圧迫する。一方において、新しさへの魅力が消え、他方では平らで滑らかな軌道上を馬で走る魅力が分かると、多数の人々は結局蒸気力よりも馬の方がいいと思うだろう。快適性においても安全性においても馬の方が優れている<sup>(9)</sup>。

蒸気力の使用には更にもう一つ収益性を圧迫する不利な条件が付け加わる。それは高い石炭価格である。石炭も高価であったが、良質のークスはイギリスから輸入されたのでもっと高価であった。ニュルンベルクではークスが遠いライン河から輸送されると、ツェントナー当たり3フロリン以上に上昇するから、絶対的にも相対的にも収益の可能性がないように思われる<sup>(10)</sup>。そしてヴェルマーは結局次のような結論に達した。「蒸気力だけを使用することは費用の増加にも収益にも悪影響を及ぼすが故に、いつでも不適當で、かつ有害な措置であり、そうした措置は最も不利な状況の下では利子を完全に食い潰すか、あるいは利子を数パーセント押し下げる。しかし、最も有利な影響が働く場合、この会社ははるかに高い利益を生み出すが、それは馬を上手に使用することから期待しうる<sup>(11)</sup>」(傍点は筆者)。ヴェルマーはこの文脈でみると、蒸気機関車と馬車の「混合運転」gemischter Betriebを主張しているように思われる。もしそうだとすれば、ルートウィヒ鉄道会社は1833年11月18日の株主総会においてこの「混合運転」を決定していたのであるから、ヴェルマーの批判は的はずれになる。彼は蒸気力の使用に飽くまでも反対していたと考えるべきであろう。

1833年11月18日の第1回株主総会において、シャラーが報告したように、フランスのサン・エチエンヌ-リヨン St. Etienne-Lyon 間の鉄道では蒸気機関車と馬車が交互に使用されており、ルートウィヒ鉄道会社の場合も差し当っては機関車一輛で十分であろうが、こうした「混合運転」を採用するということであらゆる株主の賛同を得ていた。取締役会はその既定の方針

に従って作業を進めてきた。勿論、ヴェルマー自身も取締役の一人として、その決定に対する責任の一端を担わなければならない。取締役会の決定として、既に1835年5月15日に機関車一輛が正式にスティーブソン社に発注されていたし、その機関車は9月13日にロッテルダムに到着した。取締役会としては今更もうヴェルマーの要求に応えることはできなかったであろう。

シャラーは対決の場で次のように釈明した。「皆様が御承知のように、我々は機関車を一輛しか購入しませんでしたし、またそれを購入しなければなりませんでした。といいますのも、いずれにしましても蒸気力の使用が決定しておりましたし、我々はこの決定を実行しないいかなる権利ももっていないと信じていたからです。この蒸気機関車はその上最も小さな種類のものであり、それをスティーブンはいやいやながら製造したにすぎませんし、それも我々の達ての願いに応じてやっと、この小さな寸法で製造したのであります<sup>(12)</sup>」。シャラーの弁明は更に続いた。他に代替燃料がない場合、蒸気力をもつばら、あるいは主として使用すれば、石炭の在庫は14日以内に使い果される程度のものであるから、相当の費用をかけて12頭分の馬の厩舎を2棟建設した。これこそルートウィヒ鉄道会社が馬の使用をいかに重要とみなしているかの証拠である。我々はこの6週間馬の買付けを行なっているが、この仕事に相応しい馬をまだ5頭しか購入できていない。しかし、それは馬の調達がいい加減であったからではなく、そもそもこの目的に適った優れた馬が見つからなかったし、また開通前に急いで買付けるいかなる理由もなかったからである。そして、シャラーは最後にこう締めくくった。「蒸気力と並んで、馬の使用を我々の鉄道にとって合目的な程度において予定し、それを提案し、そして注目に値する仕方ですそれを準備したことが功績であるとするれば、その功績はこのパンフレットの著者—彼はそれを携えてやって来たが、それはいずれにしても鉄道開通の8日前であり、あまりにも遅すぎた—に帰せられるべきではなく、報告者（シャラーのこと—筆者）に帰せられるべき

である。報告者は1833年11月18日の株主総会において、こうした提案を行ない、この提案の利点を比較考量して証明し、定款と特許状に組み入れるために、そのように決定したのである<sup>(13)</sup>（傍点は原文ゲシュペルト）。機関車と馬車の「混合運転」がヴェルマーの本来の意図であったとすれば、彼の取締役会批判は的外れであった。しかし、ルートウィヒ鉄道の高い営業区間を考慮に入れば、蒸気力のみ使用は無駄が多いというヴェルマーの批判は必ずしも妥当性を欠いていたわけではない。

(1) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 50f.

(2) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 41.

(3) ブートワイス-リンツ-グムンデン鉄道については、以下の文献を参照した。

Max Beckh, S. 45.; Karlheinz Hartung, 1835~1985: Daten und Fakten aus 150 Jahren Eisenbahngeschichte, Alba, Düsseldorf 1985, S. 11.; Ulrich Schefold, 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland, Südwest Verlag, München 1985, S. 33.; Horst Weigelt, Epochen der Eisenbahngeschichte, Hesta-Verlag, Darmstadt 1985, S. 25.; Kurt Wiedenfeld, S. 17.

この鉄道のレールについては、鍛鉄製の薄い平板レールが使用されていたという説もある。イギリスにおいて、木製レールが鑄鉄製レールに代替されるのは1767年であり、更に、それが鍛鉄製レールに置き換えられるのは1820年であったから、この説の可能性もある。

(4) Max Beckh, S. 45.

(5) M. L. Wellmer, Bericht an die Herren Actionäre u. s. w., S. 42-S. 47.

ここでヴェルマーが用いているフィートをバイエルン・フィートとみなし、メートルへの換算を291.86mmとした。

(6) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 38.

(7) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 25, u. S. 38-S. 41.

(8) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 26.

(9) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 28-S. 35.

(10) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 31.

匿名の論者は石炭価格について次のように述べている。「計算によれば、石炭の、あるいはコークスに変えられねばならない石炭の市場価格はバイエルン・ツェントナーにつき1フロリン20クロイツァーとされ、毎日10バイエルン・ツェントナーが必要であると言われている。

目下のところ、この市場価格は1フロリン20クロイツァーであるが、毎年365,000ポンド、すなわち3,650ツェントナーが蒸気機関車のために必要であるから、それだけでなくも今既にしばしば入手困難になっている石炭の需要が上昇し、それだけでなくも木材の乏しい我が地方では価格は2倍になると見込まれる」。Anonymus, Erwiderng auf die Einladung u. s. w., S. 7.

- (11) M. L. Wellmer, a. a. O., S. 36.
- (12) 4. Bericht der LEG, in: Johannes Scharrer, S. 79.
- (13) 4. Bericht der LEG, in: Johannes Scharrer, S. 80.

## 5. おわりに

シャラーがヴェルマーの批判に逐一反論を加えた後に辞意を表明すると、残り7名の取締役も全員辞任した。株主の間に動揺が広がった。開通式典の14時間前のことである。式典の準備は既に整っており、招待客も到着していた。機関車は万全に整備され、いつでも発車できる状態に仕上がっていた。まさにその時に、経営の責任を担う取締役会が突然解体するとすれば、一体どうなるのか。物事はもはや何一つ正常に機能しない。株主は困惑した。

その時、一人の男が立ち上がって発言の許可を求めた。それは控訴裁判所弁護士であり、プラットナーの女婿であるトゥサン博士 Dr. Toussaintであった。彼の演説は「第4報告書」の要約で実質4ページに及んでいる。彼の論点は大別すれば3つであった。まず第1に、取締役の辞任は3年間その職務を遂行すると規定した定款第12条違反である。これは明白な法律違反であるのみならず、契約違反でもあるから、既に支出された176,000フロリンに対して責任を負わせ、償還義務を負わせなければならない。第2に、もっぱら収益性の観点から株式を引き受けた株主も少数ながらいるであろうが、この事業は2つの都市の名声とその活動的な市民の名声に対する郷土愛の感情から出発し、単調で年々ますます貧弱になりつつある経済活動と日常生活に

新たな飛躍をもたらすはずであった。取締役は時間と労力を費して、両市を接続するという公共の利益に資する目標を達成した。このことについて我々は取締役会に謝意を表明する。「汝のためだけに生きよ」という哲学では、社会も会社も存立しえないのであって、犠牲的行為こそが存立の原理である。そして第3に、ヴェルマーの非難が示しているように、個々の取締役やその他の人々の願望や発言を取り上げ検討し、そして一点に収斂しなければならないことを定款は配慮していなかった。それ故、5~7名の株主から成る委員会が設置されるべきである。この委員会は個々人の文書による願望や提案を検討し、それを取締役会に提出する。取締役会はより重要な案件については、特に多額の資金を支出する場合、この委員会の同意を得なければならない<sup>(1)</sup>。トゥサン博士は大略このように演説した。プラットナーは「彼の短い演説はすべての取締役がその地位にもう一年留まりたいと表明したほどの喜ばしい結果をもたらした<sup>(2)</sup>」と臆面もなく賞賛した。しかし、任期3年未満の辞任は法律違反であるとトゥサン博士が引き合いに出した定款第12条の彼の解釈は一面的であった。定款第13条は取締役がその任期中に長期にわたる病気あるいは他に重大な事由がある場合には任期以前に辞任することを認めていたからである。トゥサン博士はそれには故意に口を閉ざした。

しかしながら、トゥサン博士の熱弁によって取締役も大多数の株主も安堵した。ヴェルマーを除くすべての取締役が留任した。ヴェルマーだけが辞任し、これを株主総会が満場一致で承認した。プラットナーの戦術が功を奏した。翌12月7日に、ヴェルマーは『感謝と願望』Dank und Wunschと題されたビラを印刷し、前日の総会を「予期せぬ出来事と八百長」Theatercoup und abgekartetes Spielと呼んだ<sup>(3)</sup>。マックス・ベックは「取締役会の自由意志による死と栄光に満ちたその復活という十分に稽古を積んだ感傷劇が皆を満足させるために一ヴェルマーをも満足させるために一上演された<sup>(4)</sup>」と述べている。総会終了後直ちに、株式の引受けが行なわれた。不足

分約 26,000 フロリンのうち約 10,000 フロリンが即座に調達された。この引受けによって、取締役会は名誉と信頼が回復されたと感じた。会計監査委員会が設立されると共に、トゥサン博士によって提案された委員会も設置されることになったが、その人選は 1836 年 1 月に予定されている株主総会まで留保された。総会后、プラットナーの友人たちはプラットナー家で催される祝宴に招待され、楽団が奏でるヨハン・シュトラウス作曲の「鉄道に乗る喜びのワルツ」Eisenbahn-Lust-Walzer の曲に乗ってダンスをし、遊び、喋り、食事をした<sup>6)</sup>。

病弱で、しかも精神的に傷つき易く、取締役会をしばしば休み、出席すると鉄道経営に対して危惧を表明するヴェルマーは次第に取締役会の情報から疎外され、孤立して、そしてそれが彼をますます苛立たせた<sup>6)</sup>。プラットナーとシャラーに対するヴェルマーの人身攻撃は極端であったように思われるが、しかし「ヴェルマー事件」の本質はそうした個人攻撃にあったのではなく、取締役会の経営方針に対するヴェルマーの強い疑念にあった。鉄道の故国イギリスのステーブンソン社から推薦されてルートウィヒ鉄道の機関車を動かしたウィリアム・ウィルソン William Wilson でさえ、イギリスでも見たことがないと絶賛したほど頑丈に建設された下部構造と上部構造、そしてその上を高価な石炭を燃料として走る蒸気機関車がわずか 6 km の区間に果して必要であろうか、これがヴェルマーの疑念であった。これらのものをヴェルマーは収益性の観点から拒否した。ヴェルマーが主張したように、この短い区間に蒸気力を使用することは決して最も効率的で経済的な方法ではなかったであろう。しかし、取締役会は蒸気力の利用を決定した。取締役会はそこから効率性や経済性以外の何か別のもっと重要なことを期待したのではなかったのか。取締役会は蒸気力のなかに時代の新しい息吹きを感じたのではなかったのか。それは 19 世紀において人々の心を捉えた進歩への信仰であったと言ってもよい。大仰に言えば「ヴェルマー事件」は保守的なものと進歩的な



ものとの対決であった。ヴェルマーの鉄道観が妥当であったかどうかは歴史が証明した。

- (1) 4. Bericht der LEG, in: Johannes Scharrer, S. 83-87.
- (2) H. W. Grambow (Hrsg.), S. 11.
- (3) Wolfgang Mück, S. 136.

この『感謝と願望』に対して、ルートウィヒ鉄道会社は12月6日の総会の模様を要約して別刷り「ルートウィヒ鉄道会社について」Die Ludwigseisenbahngesellschaft betreffendにして反論しているが、筆者はいずれも未見である。

- (4) Max Beckh, S. 143.
- (5) Carl Asmus, Die Ludwigs-Eisenbahn: Die erste Eisenbahnlinie in Deutschland, Orell Füssli Verlag, Zürich 1984, S. 50.; Wolfgang Mück, S. 130.; Werner Walz, Deutschlands Eisenbahn, S. 37.; Werner Walz, Die Geschichte der Bahn, S. 81.
- (6) ヴェルマーは機会あるごとに経営方針や用地取得問題について懸念や疑念を表明したので「石橋を叩いて渡る人」Scrupulariusという渾名を付けられたと述べている。M. L. Wellmer, Geheimer Vortrag u. s. w., S. 11.