

経済と経営 30-2 (1999. 9)

〈論文〉

ザール＝ロレーヌ＝ルクセンブルク＝ベルギー石炭
＝鉄鋼業地帯における地域間国際関係
の形成と展開 (1815-1913)
—— 国境地域における鉱工業の展開の経済史的事例研究 —— (1)

石坂昭雄

1. はじめに

西ヨーロッパの中央部、現在のフランスのロレーヌ地方、ルクセンブルク大公国、ドイツ連邦共和国のザールラント州、さらにベルギーのルクセンブルク州南端の一部を含めた、ロレーヌの大鉄鉱床(ミネット)と、一部ロレーヌに延びるザール炭田を擁する、いわゆる「ザール＝ロレーヌ＝ルクセンブルク石炭＝鉄鋼業三角地帯」Montandrieieck Saar-Lor-Lux, Saar-Lor-Lux-Raum, *triangle lourde* は、国家領域としては4カ国に跨がった、典型的な資源立地型の重工業地帯であった。しかし、ドイツ語とフランス語の境界線がここを横切り、歴史的に長らく、ドイツとフランスというヨーロッパのふたつの有力な国家がぶつかりあっただけに、この地域では、すでにアンシャン・レジームからナポレオン時代にかけても、頻繁に国境が書き替えられたし、とりわけ1871の普仏戦争と新ドイツ帝国成立から2度の世界大戦にかけては、独仏の激しい領土争いの場となり、ザール地方の2度にわたるドイツからの切り離しと復帰や、ルクセンブルクのベルギーからの分離(1839年)や

ドイツ関税同盟加入（1842年）と脱退（1920年）も含め、関税＝国境線は4回にわたって大きく画き換えられ、そのたびに炭鉱の所有権の移転や企業の進出と撤退・接收問題を惹起した。

こうした国境線や関税線、そしてそれぞれの国家領域での法制や行政制度の差異、あるいは公用語や教育言語の違いなどが、この地域を分断し、それぞれの国内では中心部から隔たった不安定な国境地域として、不利な状況に置いたり、軍事施設——要塞都市化や要塞線——建設などで、産業立地を制限したりして、その本来機能しえたはずの経済的連関や相互補完が損なわれてきた。そして、これら部分地域を統合する広域交通・通信網やガス・電気などの公益事業建設での国を超えた協力はしばしば妨害されたり中断された。しかし、他方で、この域内各部分地域は、全体としての経済的共通性だけでなく、ある種の纏まりと経済的＝技術的連関を維持し続けた。それは、対立を含みつつも、ドイツ、フランス、ルクセンブルクの企業が国境を超えて、あるいは国境の両側で国際的に活動する場所となったし、さらには隣接する重要な重工業国、そして国際的資本輸出国であったベルギーがさまざまな形でこの地域に進出した点で、他の地域に見られない相貌を示していたためである。¹⁾

こうして、この地域は、地元だけでなく外国を含む多数の外来企業家に企業設立と展開の機会を提供し、ロレーヌのドウ・ヴァンデル De Wendel、ザールのシュトゥーム Stumm、レヒリング Röchling、ルクセンブルクのマイリッシュ E. Mayrisch など、著名な企業家を産み、それに加えてさらには、ルール地方出身のクロックナー Klöckner、シュティンネス Stinnes、ティッセン Thyssen、キルドルフ兄弟 Kirdorf, Emil und Adolph、ベルギーのテッシュ V. Tesch、など高名な企業経営者や企業家の活動の舞台となったことは、ヨーロッパ経済史のなかでも周知の事実である。

しかし、これまでの研究は、その一部がフランス領からドイツ領へ、さらにまたフランスに戻ったロレーヌを別にすれば、内外ともに——アメリカの

優れた経済地理・経済史学者のパウンズ N.J.G. Pounds とパーカー W.N. Parker の業績を除いて——これら鉄鋼＝石炭地域をそれぞれの国の鉄鋼業ないし石炭産業の一環としての視点，とりわけ独占形成との関連でのみ捉え，これを，隣接した，ルール地方やベルギー，ノールなどの，他の鉄鋼＝石炭地域との，競争と分業・補完関係も含めて，全体として把握する試みに乏しかったといつてよい。このため，第一次世界大戦後の戦後処理に関連して，急いでまとめられた，連合側による 1913 年当時の状況の調査を除き，この地域について，各部分地域の石炭＝鉄鋼業の相互比較のデータを参照することも容易ではない。その点で，第二次世界大戦後の独仏の歴史的和解とヨーロッパ統合の進展，あるいは経済史研究における，全ヨーロッパ的ないし地域史的視点の重視の影響によって，漸くこの国境地域の全体的把握が試みられつつあるが，経済史的研究はまだ纏まった成果を出すにいたっていない。²⁾

そこで，本稿では，既存の研究や統計を活用しながら，この地域の鉄鋼業および石炭産業の発展全体を国家領域を越えて総体として叙述し，併せて，ルール地方やノール地方，さらにベルギーとの分業・補完や対抗の関係を明らかにしたいと考える。ただし，時期的には，第一次世界大戦までに限定し，さらにウィーン会議 (1815) から普仏戦争までの，いわば産業革命の第 1 期と，政治的状況と国境線が一挙に変化したのみならず，トマス製鋼法に支えられてヨーロッパ大陸最大の鉄鋼生産地に発展した，第一次世界大戦までの第 2 期に区分した。その後の大戦間期には，東部ロレーヌのフランス復帰と，ザール地方の国際連盟管理の下でのフランス経済圏への編入，ルクセンブルクのドイツ関税同盟離脱とベルギーとの関税同盟の結成によって，企業や市場の状況が一変したし，また第二次世界大戦後は，ヨーロッパ鉄鋼＝石炭共同体の発足，モーゼル川の運河化以来，ようやく国境を越えた一体的関係が安定に向かったものの，1980 年代以降の鉄鋼不況のなかで，これら内陸鉄鋼産業は，不況産業として大幅な整理統合の対象となっており，それぞれにつ

いては、また機会を改めて論ずることにしたい。³⁾

II. 産業革命期のザール＝ロール＝ルックス製鐵＝石炭業地帯 (1815－1871)

古くからの製鐵＝石炭業地域であったこの地域は、今日のフランス領の大部分は、ロレーヌ公国、ドイツのザール地方は、ナッサウ＝ザールブリュッケン伯領などのいくつかの領邦に分かれ、それぞれの君主から特権を供与されながら、あるいは君主の施設を賃借しながら、森林や鉄鉱石の露頭を利用して、製鐵や鑄造、鎌、刃物など鍛造品や鋼製品の製造に従事してきた。なかでも、17世紀後半にコーブレンツからこの地に移住してきた、フランドル出身のドゥ・ヴァンデル J. Martin De Wendel が、1704年にエヤンジュ Hayange の領主権を購入して製鐵業に参入し、近隣にいくつかの加工・精錬施設を取得した。またロレーヌ東部とアルザス北部のヴォージュ山地, Jägerthal, Niederbronn, Reichshoffen, Mutterhausen で Dietrich 家が、18世紀初頭から製鐵企業として勃興してきた。そしてザールでも、1736年にベルギーのアルデンヌ地方から移住してきた、グーヴィー Pierre-Joseph Gouvy が、1751年にザールブリュッケン郊外に製鋼所を建設し（故郷にちなんで Goffontaine と名付けた）、また 1763年には、当時ロレーヌ領だったディリンゲンの白ブリキ製作所（かのディリンゲン製鐵の前身）を買収した。¹⁾

さて、フランス革命戦争のなかで、ライン左岸全域は、フランスに併合され、フランスの広域経済圏に統合され、ナッサウ＝ザールブリュッケン伯などドイツの領邦の財産は国有財産として接収された。その結果、炭鉱はフランスの国営企業となったが、製鐵所の多くが、国有財産として売却され、また同じフランス領ライン左岸や、とりわけロレーヌの資本家や企業のザール参入が容易になった。このフランス領時代の高率関税で保護された広域市場への編入は、製鐵業にたいしては、全体としては軍需による需要の増大はあったものの、この地域には大きな軍工廠はなく、技術革新への大きな刺激は与

えなかったが、石炭業もフランス市場への販売を伸ばし、製鋼でも、レムシャイトなどライン右岸からの競争から保護されて、とりわけグーヴィー製鋼所は、パリをはじめフランス市場への販売を伸ばした。さらに、1807年、フンスリュックの山地からザールに転入したシュトゥーム家が、ノインキルヘンの製鉄所を購入してザールの製鉄企業として出発し、さらに1809年にはラークロー家からハルベルク製鉄 Halberger Hütte の持分半分を入手した。

さて、1815年のウィーン会議（第2次パリ条約）によって、ザール地方はプロイセン王国（一部バイエルン領プファルツ）に、ルクセンブルクは、統一ネーデルラント王国へと、それぞれ分割され、加えて戦後のフランスの1822年の高率関税のため、市場は分断され、とりわけ、製鉄業は、それぞれの関税領域内で、違った展開を見せるが、他方で、その結果として、この地域内で、ザールの石炭・コークスとルクセンブルクやロレーヌの鉄鉱石との取引や企業の相互進出も盛んになった。また、産業革命の進行と鉄道や運河などインフラストラクチャーの整備されるなかで、国境や関税障壁を超えた各鉱工業地帯の相互の結びつきが生み出された。以下、その主要なものを追ってみることにしたい。²⁾

1. **ザール石炭業** ウィーン会議の結果、ザール地方は、新たにプロイセン領のライン州に編入された。しかし、元来は西南ドイツに属するこの地域は、その地理的位置からも、最南端の辺境に位置し、河川・運河の交通の便も悪い内陸にあって、州都のコーブレンツからも遠かった。しかし、逆に、国境地帯にあって、フランスに隣接していることが、フランスへの商品輸出や企業進出には好都合であった。この点で最も利点をえたのが石炭産業であった。フランスでは、石炭生産が極めて限られ、19世紀前半にはトンあたり6フラン（1863年の自由貿易により、2.4フランに引き下げ）という、消費地の価格にして1/8にも達する高率関税にもかかわらず、ベルギーやイギリスから大量の輸入に仰いでいたが、フランス東部、アルザスやロレーヌの繊維、鉄鋼やガラス・陶磁器・製塩などの諸産業、さらには河川の蒸気船や

鉄道の燃料やコークスの供給源として、ザールの炭田は、不可欠であった。このため、すでに鉄道の開通以前の1830年には、フランスはザール炭の販売約11万トンの38%を吸収し、1850年には生産が4倍に増加したにもかかわらず、その比率は47%に上がり、その後、1857年からは60%に及んでいた。

(第1表) 19世紀の前半は、その1/3が水路(水量が少なく、冬期は危険なザール川をはるかに下り、モーゼル川まで迂回)で、2/3が道路で荷馬車で運ばれ、ナンシーとメッツの間だけでも毎日50頭の馬が往復していた。1851年、パリとストラスブールの『東部鉄道』が全通したが、すでにその前年に、メッツ＝ナンシー線が開通しており、1852年には、国境でプロイセン国有鉄道と結ばれて、ザールブリュッケンと接続した(第1図)。すでに、ドイツ側では、1848年にザールのホンブルクとライン河畔のルートヴィッヒスハーフェンを結ぶ私鉄、『プファルツ・ルートヴィッヒ鉄道会社』Pfälzische Ludwigsbahngesellschaftの全線が開通しており、プロイセンがこれに接続する形で国有鉄道を建設したものである。こうして、ザールは西南ドイツと

第1表 ザール石炭販売(トン)

年	販売	プロイセン	関税同盟諸国	フランス	同比率%	フランス訂正	同比率%	スイス
1830	111,711			42,450	38.00			
1850	446,979	219,020		210,080	47.00			
1857	1,523,419	278,410	299,681	945,328	62.05			0
1858	1,679,694	329,950	363,937	974,426	58.01			13,881
1859	1,542,498	343,138	272,705	925,321	59.99			23,984
1860	1,766,899	388,429	312,083	1,032,347	58.43			34,041
1861	1,887,423	401,801	323,637	1,115,507	59.10			32,978
1862	1,888,673	449,154	386,715	999,593	52.93			53,211
1863	1,980,246	494,732	445,270	961,589	48.56			78,966
1864	2,349,209	575,583	574,596	1,082,706	46.09			116,278
1865	2,508,699	378,440	533,486	1,035,362	41.27			125,709
1866	2,659,830	394,241	513,363	1,076,044	40.46			119,030
1867	2,854,010	453,685	641,754	971,696	34.05			108,660
1868	3,011,035	494,258	708,477	903,278	30.00	1,421,209	47.2	117,748
1869	3,175,033	889,009	626,635	611,682	19.27	1,298,873	40.9	122,090

出典：第1表注

フランスの二つの市場への輸送費用を大きく削減できたが、その結果、最も大きく伸びたのはフランス市場であり、コークスを含まぬ石炭のみでも 1850 年の 21 万トンから 60 年代の 100 万トンへと跳ね上がっている。そして、アルザスやロレーヌだけでなく、とりわけ、ガス用炭あるいは家庭用炭としてパリ市場にも進出した。

また、石炭やコークスの輸送費の低下——さらに、プロイセン国営炭鉱のコークス製造独占廃止——にともなって、フランスのロレーヌでは、先に見たように製鉄業のコークスや燃料炭の需要が増大する。これに対応して、ドゥ・ヴァンデルは、はやくも鉄道開通直後の 1853 年にザールブリュッケンの北のヒルシュバッハ Hirschbach に、また『東部鉄道』がドゥートヴァイラー Dudweiler に、ロレーヌのアルス Ars のデュポン＝ドレーフュス製鉄 Dupont-Dreyfus およびノヴェアン Novéant のヴェザン＝オーノワ社 Vézin-Aulnoye が、マルシュタット Malstatt にコークス工場を建設し、1862 年からは、石炭商人のレヒリング＝シュミットボルン Röchling, Schmidt-born & Cie. (Heinitz), ラマルシュ＝シュヴァルツ社 Firma Lamarche-Schwartz (Dechen), ハルディ＝ハルディ (Altenwald) などザール企業のコークス生産とフランス市場への進出が相次いだ。³⁾

さらに、1853 年に完成したライン＝マルヌ運河に接続する、ザール川上流の運河化の構想は、すでに 1841 年から浮上し、私企業も名乗りをあげたが、フランス政府は自ら建設する考えから認可を拒否し、ようやく 1861 年にプロイセン当局とフランスとの協定が結ばれ、62 年に着工された。このうち、ライン＝マルヌ運河のゴンドルサンジュ Gondrexange＝ザールグミーヌ Sarreguemines 間、63.5 km の運河をフランスが、ザールグミーヌとドイツ国境のギュンドゥング Gündung 間 12 km のザール川の拡張を共同で、さらにルイーゼンタール Louisenthal までの拡幅改修をプロイセンが担当し、200 トンの船の通行を可能にするもので、1866 年全通し、石炭のフランスへの輸出はさらに 120 万トンまで増加し(第 2 表)、ミュルーズでは石炭のトンあたり

第 2 表 ザール石炭運河輸送 (トン)

		1867	1868	1869
輸 入	鉄 鉱 石	60,980	27,987	49,512
	鉄・鉄製品	35		4,293
	石 灰 石	832	2,535	5,066
	木 材	4,708	6,966	6,807
輸 出	石 炭	343,066	480,669	582,873
	コークス	557	4,742	6,643
	鉄 鉱 石	0	192	546
	鉄・鉄製品	0	0	38
	鉱 滓	0	846	358

Born (1919), 49.

運賃が 23.5 フランから 9.9 フランに半減した。そして、返り荷として、ナンシー地区のミネット鉱の輸入が可能となった。また、メッツの商工会議所は、モーゼル川全体の運河化をフランス、プロイセン両国に働きかけ、プロイセンも原則的には了承したが、具体的成果はなかった。そこで、フランス側だけで、フルアール＝メッツ間のモーゼル川側線運河建設が、1868 年に着工された。

一方、1842 年にドイツ関税同盟に加入したルクセンブルク大公国は、なおベルギーとも経済的關係が深く、1859 年に首都ルクセンブルクとベルギーのアルロンを結ぶ鉄道が開通したことにより、リエージュ地域やシャルルロワ地域の石炭や製鉄業地帯と直結し、ベルギーは、石炭やコークスを輸出しつつ、次第にミネット鉱の輸入を増やしていた (1869 年には、30.2 万トン)。また 1860 年にザールブリュッケン＝トリーア間、翌年、トリーア＝ルクセンブルク間の鉄道が開通し、またフランス側のメッツ＝ティオンヴィル＝ルクセンブルク線が 1959 年に全通した。そして、1860 年にこの鉄道からフランス国境に近いミネット鉱産地エッシュとリュウメランジュへの支線が敷設された。こうして、ザールにも、直接ないし、フランスのメッツ＝ティオンヴィル経由で石炭やコークスを輸出し、またミネット鉱を輸入する道が開かれた。

こうして、ザール炭はルクセンブルク市場からベルギー炭をほとんど駆逐し、コークスでも、高炉建設とともに売上を増大させ、1868年にはベルギー6.1万トンに対して、1.3万トンまで増加している。(またドイツ関税同盟のミネット鉄鉱石の輸入は、1869年には、20.6万トン)

しかし、1863年に、ヴァランシアンヌ＝ティオンヴィル線およびその支線のロンウィー線、およびシャルルヴィル＝ナミュール線が開通し、66年には『ルクセンブルク北部鉄道』が全通してリエージュと直結したことにより、これまでザールの独占的市場であったロレーヌ、とりわけロンウィー地区へのリエージュやシャルルロワ地区などのベルギー炭およびコークスのへの輸入が急増し割高のザール炭への競争は激しくなっていた。(第3表)⁴⁾

2. 製鉄業 普仏戦争直前そして、すでに鋼の時代が始まりかけた1868年ないし69年のSaar-Lor-Lux地域の製鉄業を一覧するとき(第4表、第2図)、生産高においても、技術進歩でも、フランス領のロレーヌが、ほかの地域を大きく引き離してはいるのがわかる。とりわけ、エイヤンジュ、モワユーヴル、シュティリンゲン＝ヴァンデルの3つの製鉄所を擁して、ロレーヌの鉄生産の40%を占める巨人が、ドゥ・ヴァンデル社である。

フランス革命時代に一時亡命し、またアンシャン・レジーム末期に建設したル・クルーズ製鉄所を手放したヴァンデル家は、その後は、ロレーヌを本拠としながら1834年にコークス製鉄やパドル法を導入している。さらに、ドゥ・ヴァンデル社は、1854年、コークス工場に最も近い、フランス領ロレー

第3表 モーゼル県石炭消費 1,000t

年 \ 産地	モーゼル県	ザール	ベルギー	ヴァランシアンヌ	合計
1856	0	539	0	0	539
1860	26	522	8	0	556
1865	146	653	268	0	1,067
1869	240	716	565	79	1,600

Roth (1976), 265, n.34.

ヌがザール側に突き出た、シュティリンゲンに第3の製鉄所を建設し、また56年には、ここの炭鉱を開発し、ザールの炭鉱から流出したドイツ人鉱夫が移住して雇用されていた。この炭鉱は、コークス原料には不適であったが、同社の燃料を自給できた。こうして、ドゥ・ヴァンデル社は、東部鉄道との契約によって、割引運賃によるエイヤンジュやモワユーヴルへの石炭やコークスとシュティリンゲン製鉄所への鉄鉱石の交互の輸送を認められた。また、1865年には、ベルギーのリエージュ近郊にスレーンにコークス工場を設立し、1869年には、コークス消費15万トンのうち、ザールからの輸入9.8万トンに対して、ベルギー産は5.2万トンに達した。⁵⁾

これに次ぐ、大製鉄所は、デュポン＝ドレーフュス社で、1848年にメッツのユダヤ人商人、ドレーフュス Myrtil Mayer Dreyfus が、その義弟、アープルモン Apremont (アルデンヌ県) の鉄工場主デュポン Adolphe Dupont と共同で St. Benoit に設立したもので、同じ時、隣接のサン・ポール St. Paul では、カンブル Cambre の工場主ゴーティエ＝ルノー Théodore Gauthier が、Henri Renault と共同で鉄鉱石の採掘権を出願し認められた。しかし、ゴーティエ＝ルノー社は2月革命の煽りを受けて倒産し、デュポン＝ドレーフュス社がこれを吸収したものである。同社は、1869年まで銑鉄および錬鉄の生産を順調に伸ばして、三基の高炉の銑鉄はほとんどが、17基のパドル炉でレールなどの錬鉄に精錬された。

これにたいして、アンシャン・レジーム期以来の名門企業の、ディートリッヒ (Mutterhausen, Niederbronn) やラ・クーロー La Couleaux 家 (Bärenthal) は、ヴォージュ山地を離れず、錬鉄および鋼鉄の少量生産に専門化していった。⁶⁾

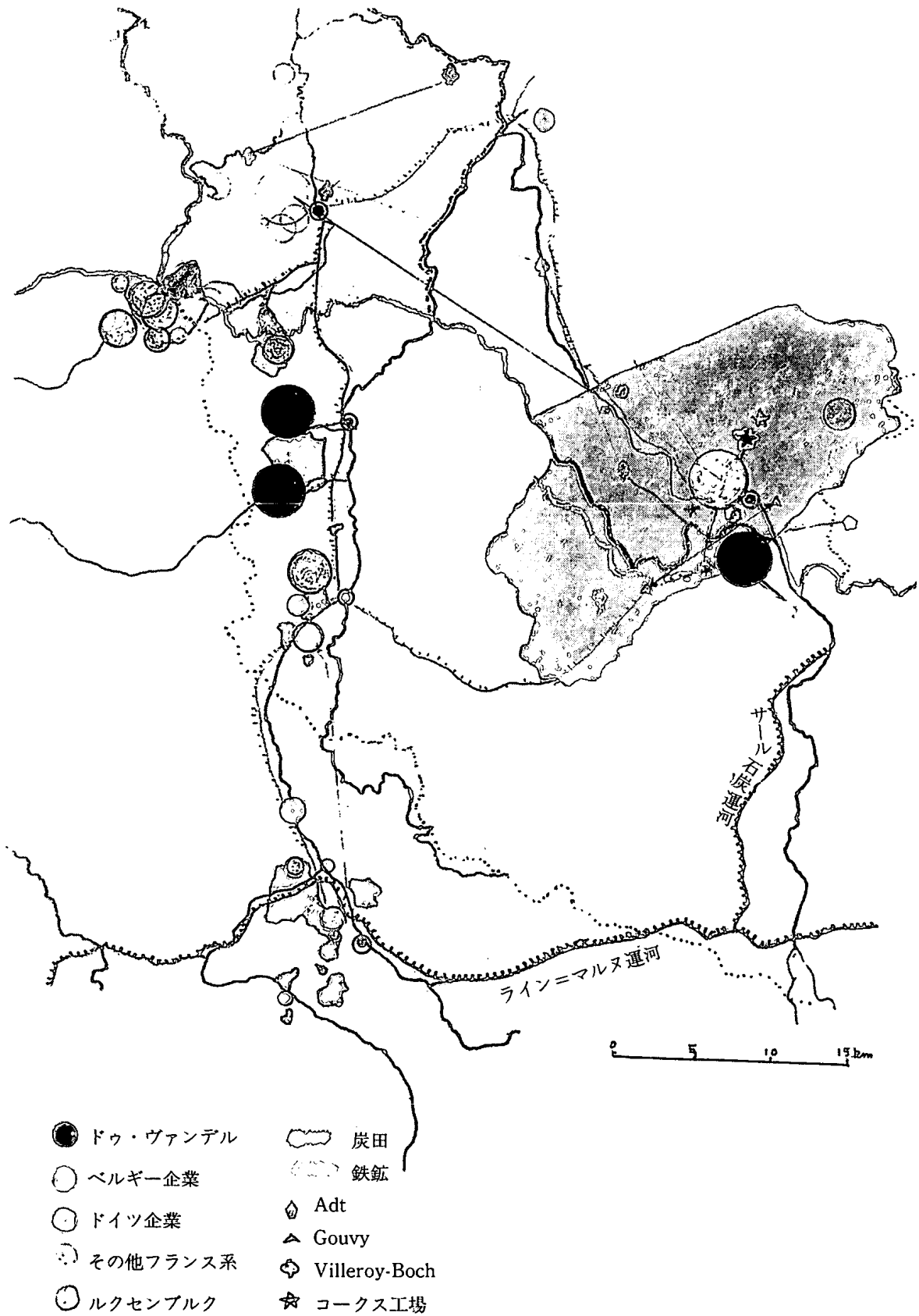
この当時、アルザスの綿工業とは異なって、ロレーヌ側からは、ドイツ関税同盟内への製鉄企業の進出は見られなかったのに対して、ザール側からはいくつかの企業が進出している。まず、ザールブリュッケンの商人の一族ハインリッヒ・カルチャー Heinrich Karcher (1824, Saarbrücken-1888, Ars,

第4表 ルクセンブルク＝ザール＝ロレーヌ 製鉄所分布
 1868/69

	所在地	銑鉄	錬鉄・鋼鉄	企業	国籍*	備考
ルクセンブルク						
	Dommeldingen	45,639	150	Metz-Le Gallais		
	Eich	12,170		Metz-Le Gallais		
	Hollerich	12,170		Servais & Co.		
	Steinfort	10,953		Collart		
	Colmar-Berg	6,998		Majerus-Schoeller		
	Lasauvage	3,651				
	Eich	915				木炭
	Lasauvage	915				木炭
	合計	93,408				
ザール						
	Neunkirchen	23,249		Stumm	D	
	Geislautern	5,330		Dillingen/Stumm	F-D	
	Dillingen	855		Dillingen/Stumm		
	Bettingen	847		Dillingen/Stumm		
	Burbach	48,286		Burbacher	B	
	Halberg	1,020		Gebr. Böcking/Stumm	D	
	Gewerkschaft Quindt	?		Kräemer	D	コークス高炉2バドル9
	合計	87,705				
ロレーヌ						
(1) ドイツ併合地域	Hayange	46,781	22,074	De Wendel		混合
	Styring	44,264	44,097	De Wendel		
	Moyeuivre	39,113	38,468	De Wendel		
	St.Paul-St.Benoit	29,893	26,551	Dupont-Dreyfus		混合
	Ottange	14,850	14,030	Hunolstein		
	Novéant	14,543	14,543	Vézin-Aulnoye	B	
	Ars	7,721	8,502	Karcher-Westermann	D	
	Mouterhausen	2,371	8,304	Dietrich		混合
	Niederbronn	?	?	Dietrich		
	Audun-le-Tiche	1,147	1,147			木炭
	Hombourg-Haut	0	1,140	Gouvy	F-D	混合
	Héming	3,520	0			木炭
	Baerenthal	0	447			混合
	(2) ロンウィー地区	Villerupt-St. Claire	1,236	1,143		
Gorcy		5,553	6,281			混合
Villerupt		1,799	1,799			混合
Mont-St.Martin		22,913	22,913			
Le Prieure		24,000	24,000			
Rehon		23,385	23,385	Providence	B	
Longwy-Bas		11,500	11,500			
Senelle		4,503	4,503			
(3) ナンシー地区	Pont-a-Mousson	10,212	7,142	Röchling	D	
	Frouard	2,957	6,478			
	Liverdun	7,500	0	Puricelli	D	
	Champigneulles	1,291	2,566			
	Maxéville	?	?	Vézin-Aulnoye	B	コークス高炉2
	Chavigny	2,000	0			木炭
	Jarville	?		Leclercq	Nord	
	合計	323,052				

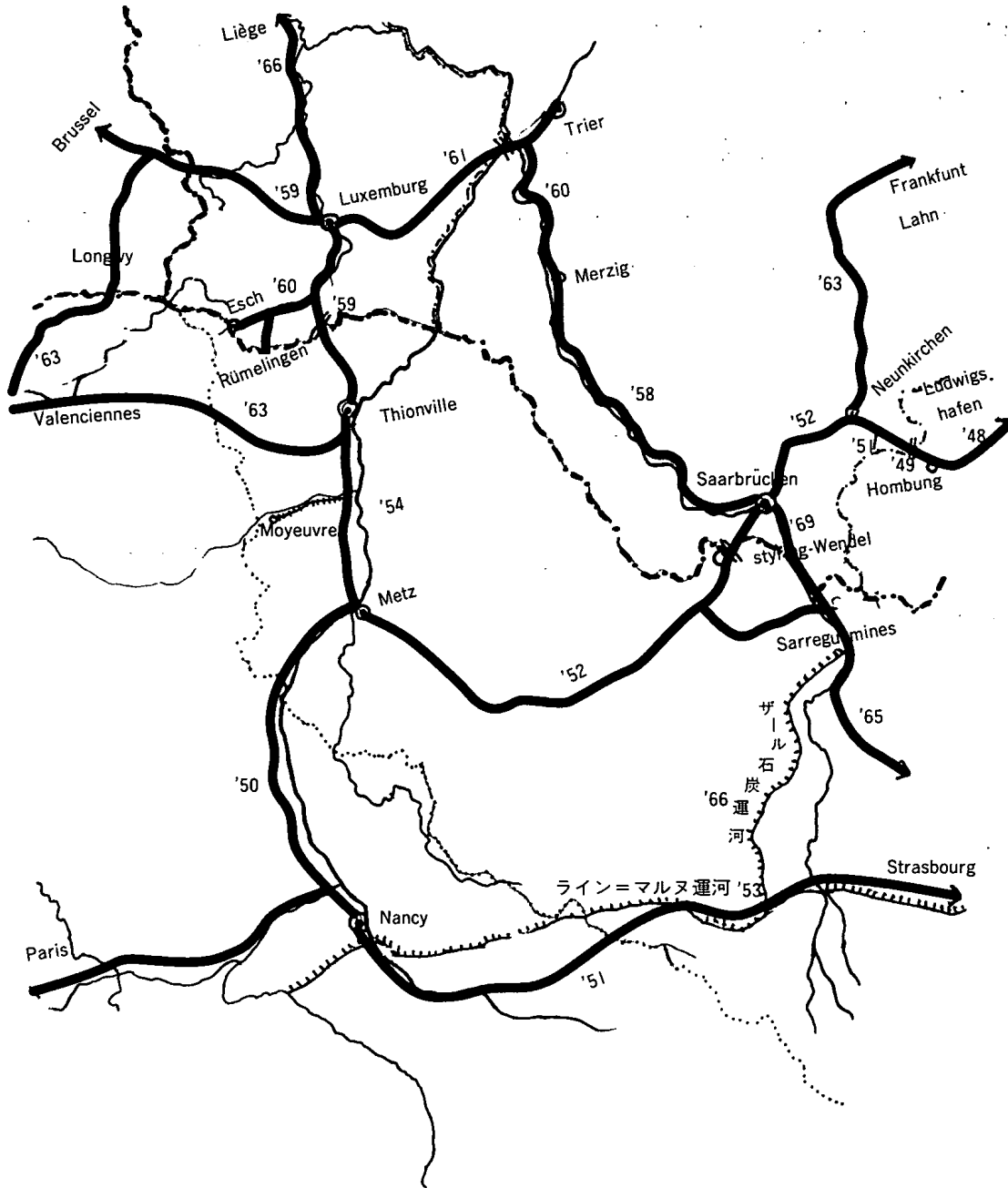
典換

* 国籍：D=ドイツ，F=フランス，B=ベルギー
 ロレーヌは1868年ザール，ルクセンブルクは1869年
 ロレーヌ：Prêcheur(1959)，168-69
 ザール：Born(1919)，30,38
 DillingerHuette,168
 ルクセンブルク：Ungeheuer(1910)，212-13



第2図 ザール・ロレーヌ・ルクセンブルク地域の石炭・製鉄業
1868-69年

第1図 ザール・ロレーヌ・ルクセンブルク地域の鉄道・河川・運河
1815-69年



数字は開通年

出典：ドイツ側は Handbuch (1984), フランス, ルクセンブルクは, Papin(1980)ほか。

1848年フランスに帰化)が、メッツのヴェスターマン Henri Westermann の金物製造企業と組んで、1842年にアルスに工場を移し、48年に原材料の錬鉄生産を始めたが、1856-7年にアルスの鉄鉱石採掘権をえて、2つの高炉を建設した。この時、この企業は、メッツからアルスに移転し、ヴェスターマンが50%、ハインリッヒ・カルヒャーが25%、その兄のエドゥワルトから無機能資本家の出資25%をえて合名会社となった。また、トリーア近くの Rheinbohrerhütte と Bingen に鐵工所を經營するプリツェリー兄弟 Gebr. Puricelli, Hermann, Karl, Eduard は、すでに1847年にノヴェアンに鉞区を所有し高炉2基を建設したが、1866年、バルブ家のナンシー製鉄(リヴェルダン, 1856年)と合併して、独仏合弁企業となった。しかし、もっとも劇的な合弁企業はザール随一の石炭商人であった、レヒリング商会とザールブリュッケンの有力銀行で石炭商人ある、ハルディー家 Emil und Anton Haldy による、ポン・タ・ムソンのマンシュイ製鉄の救済と經營権掌握であった。Frédéric Mansuy はレヒリングやハルディーのフランスでのザール炭やコークス販売の代理店でもあり、パリでの販売のため、ハルディーと共同の販売会社を1856年に設立していたが、コークスの販路確保のため、1856年にポン・タ・ムソン製鉄を設立していた。しかし、1861年に經營が行き詰まり、Emil Haldy および Röchling, Schmidtborn & Cie. との共同出資で、合資会社 Haldy, Röchling & Cie. に改組され、レヒリング商会が機能資本の39.1%を所有してその經營に乗り出したが、同社はイギリスの新技术を学びながら、水道管やガス管では、フランス内で高い評価を獲得する。

さらに、ロレーヌがようやく、フランス北部やアルデンヌ県と鉄道や運河で結ばれると、すでにフランスのノール地方に進出していたベルギー製鉄企業が、このミネット鉄鉞地帯を銑鉄生産基地として着目するようになった。1861年にヴェザン=オーノワ社(1858年ノールに進出したシャルルロワ企業)が、1861年ノヴェアンのゴーチエ社 Corr, Gauthier et Cie. (1856年)の製鉄所と鉄鉞山を買収し、さらに67年にマクセヴィル Maxéville でも、鉄

鉱山を取得して、製鉄所を建設した。その際、ノールやベルギーから多くの技術者や熟練工が派遣された。また、北部のロンウィー地区でも、1863年のロンウィー＝ヴァランシアンヌ鉄道の開通によって、ベルギーやノールのコークスが入手できるようになり、また銑鉄の輸送も容易になったため、いくつかのコークス高炉が誕生した。ベルギーのプロヴィダンス製鉄も、1842年にノールのオーモンに進出していたが、その工場への銑鉄供給を目的として、ルオン Rehon に製鉄所を1865年に建設した。⁵⁾ なお、ロレーヌ北部ルクセンブルクとの国境のオタンジュ Ottange では、1733年以来、フーノルシュタイン伯 Graf von Hunolstein が主として剛鉄鉱石を用いて木炭製鉄を営み、1844年に2基目の高炉を建設したが、1861年これをジャイエ＝ゴラン＝ラモット商会 Jahiet, Gorand, Lamotte et Cie. に賃貸し、65年から、完全にコークス製鉄に切り換えて、その生産の3/4をノールやアルデンヌ地域に、残りはスイスやオーストリアに送っていた。⁶⁾

ザール側では、1815年にフランスから切り離されたことによって、ナポレオン時代のフランス企業は、撤退か踏みとどまるか大きな決断を強いられた。その代表例は、白ブリキ製作所として高い評価をえていた、メッツを本社所在地とするフランス資本のディリンゲン製鉄所 Dillinger Hütte (Dillingen-Bettingen) であった。出資者 Guerin, Denoyers らは、フランス国籍のまま、メッツに居住していたが、プロイセン当局の圧力もあり、結局シュトゥームに持分の50%を与えて、資本金100万フランの合資会社に改組した。その後1835年にプロイセン国有であったガイスラウテルン製鉄所払い下げのため、資本金を40万ライヒスターラーから50万に増資し、シュトゥームの持分は60%に増加したが、その後もこの企業は、フランス人の出資をそのまま維持して、シュトゥーム系のなかでも独立性が強く、ブリキから高級鋼、そして装甲板の世界的企業として発展する。また、製鋼企業グーヴィーは、経営不調のため、すでに1807年、レヒリング＝シュミットボルン＝ブラウン連合に半額出資を仰いできており、そのままザールにとどまったが、フ

ランス市場への輸出のため 1824 年に、ザールアルベ Saarlalbe に大きな水車場を賃借して製鋼場を興したが、1848 年にようやくこれを買戻し、ザール＝ロレーヌ企業として、パドル錬鉄や坩堝鋼のフランスにおける有力企業となった。しかし、ザール側では、イギリスやベルギー銑鉄の競争と市場から距離により、コークス製鉄やパドル法などの鉄の大量生産では、ロレーヌに比べ停滞を強いられた。コークス製鉄は 1840 年にシュトゥームの手で試みられたが、技術的にも多くの課題を抱えており、またその製品は鋳物を中心としているため、鉄鉱石は品質の高いラン＝ジゲンに仰がねばならなかった。

こうしたザール、そしてルクセンブルクに、先進国ベルギーの資本と技術を導入して、ルクセンブルクのミネット鉱とザールのコークスを結んだ大量生産をはじめて実現させたのが、1857 年に始まる、『ブルバッハ製鉄』Burbacher Hütte の進出である。

1830 年のベルギー独立後、ルクセンブルク東部のドイツ語地域は、1839 年のロンドン条約によって、オランダ国王を君主とする大公国となって分離され、さらに 1842 年、ドイツ関税同盟に加入してザールを含めたドイツ市場と一体となったが、なおフランを通貨とし、フランス語もドイツ語とならんで公用語とするなど、19 世紀後半に入っても、ベルギー領に残ったフランス語地域のルクセンブルク（リュクサンブール）州とは人的繋がりも深かった。こうしたなかで、1853 年にドイツ関税同盟が、自国の製鉄業保護のため、これまで、ベルギーにのみ認めてきた銑鉄にたいする特惠関税を廃止したことにもなると、ルクセンブルクのミネット鉱を利用して、ドイツ関税同盟域内で製鉄およびレールなどの圧延製品に乗り出す試みが生まれる。こうしたなかで 1856 年誕生したのが、後のザールとルクセンブルクに跨る巨大鉄鋼企業 ARBED の前身である、ベルギー籍で資本金 100 万フランの合資会社『ザールブリュッケン鐵工会社』Société en participation des Forges de Sarrebruck である。この企業は、ベルギーの自由党の政治家で元司法大臣、

1855年に設立されたブリュッセル＝アルロンを結びさらに大公国の首都ルクセンブルクに延びるイギリス資本による『大ルクセンブルク鉄道会社』Grande Compagnie de Chemin de Fer du Luxembourg (Great Luxembourg Railway) の発起人のひとりでその取締役であった、ヴィクトル・テッシュ Victor Tesch や銀行家ベルジエ Nicolas Bergier を筆頭とする、ベルギー・リュクサンブール州のグループに加えシャルルロワの大製鉄企業プロヴィダンス製鉄の一部株主の手で設立され、当初ルクセンブルク大公国のミネット鉱地帯での製鉄を計画していたが、市場を考慮し、コークスがえやすく、交通の便のよい、ザール川に面したザールブリュッケン郊外のブルバッハに、当初、年産各一万トンのコークス高炉2基と20基のパドル炉、6基の溶着反射炉 Schweißofen, 52のコークス炉、それに予備圧延機とレール圧延機など、ベルギーの最新技術と設備による一貫工場の建設に着手した。鉄鉱石はルクセンブルク大公国南部のミネット地帯で鉱区購入を計画したが、開発が容易でないため、出資者のひとりで、ルクセンブルク大公国アイヒ Eich の製鉄企業、メッツ社 Auguste Metz & Co. の所有するエッシュ Esch/Alzette およびリュームリンゲン Rümelingen/Rumelange の鉱区から購入する契約を結んだ。しかし、まだ鉄道が開通しておらず、ティオンヴィルやレーミツヒ Remich まで驢馬で運んで、モーゼルを下って、ザール川を川船で運ばれた。1859年ようやく、ルクセンブルク＝ティオンヴィル＝メッツ＝ナンシーの鉄道が、翌年エッシュとリュームリンゲンへの支線が開通し、フランス領を通過して、鉄鉱石をザールに搬入できることになった。しかし、この製鉄が軌道に乗るまでには、さらに巨額の設備投資が必要となり、株式会社への改組が検討されたが、プロイセン法ないしルクセンブルク法の会社は規制が煩瑣なため、1862年に結局ブリュッセルに本社を置くベルギー会社とし、資本金は6倍の600万フランの『ルクセンブルク鉱業＝ザールブリュッケン鉄工株式会社』S.A. des Mines du Luxembourg et des Forges de Sarrebruck とし、シャルルロワ地域からさらに出資が募られた。そして、1865年までに高

炉は 4 基、パドル炉は 40 基と生産能力を倍増させ、レール圧延を主力とした。またザール石炭運河の開通に合わせて、1865 年ロレーヌのマクセヴィルに鉄鉱山と専用埠頭を確保して、1868 年には、自社のミネットの消費量の 1/6 をコークス輸出の返り荷として輸入している。(第 5 表)⁷⁾

さらに、このブルバツハ製鉄は、メッツ社のルクセンブルク大公国のミネット地帯での製鉄を支援していった。メッツ社 Auguste Metz & Cie. は、1837

第 5 表 ブルバツハ製鉄鉱石 消費

1868年	トン
ルクセンブルク産	99,379
フランス産	19,620
ナッサウ産	5,040
合計	124,039

典拠：Born (1919), 31 注

年にメッツ兄弟がルクセンブルク市の郊外 Eich を会社所在地として発足させ、1838 年、ベルギー銀行の子会社である起業会社、『ルクセンブルク工業会社』Société de l'Industrie Luxembourgeoise の支援のもとに、Eich, Berburg, Septfontaine, Muhlenbach に木炭高炉を建設してきたが、1856 年には、南部のエッシュ、カイル、リユーメリンゲンにミネット鉱床を取得していた。同社は他の兄弟の死後、1853 年に、従兄弟の Nobert Le Gallais を加えて、株式合資会社ル・ガレー＝メッツ社 Le Gallais, Metz & Cie. に改組されたが、500 万フランの資本金のうち、45 万フランを、ブルバツハ製鉄の社長テッシュが、15 万フランは同社の株主が引き受けていた。同社は 1866 年、ルクセンブルク近郊のドンメルディングン Dommeldingen にコークス高炉を建設し 68 年から稼働させたが、1869 年には、普墺戦争による鉄価格の騰貴に対応して、1869 年からミネット産地のエッシュでの製鉄に踏み切った。これは、ルクセンブルク政府が鉄鉱石の鉱業権認可にあたって、その一

部の現地製鉄を条件としており、ブルバツハ製鉄も対応を迫られていたためである。そこで、ブルバツハ製鉄との協定で、ブルバツハが建設費および鉱区取得の費用の半額を負担することになり、最初高炉2基の予定は、4基年産10万トンまで拡張された。ほぼ同じ時期にルクセンブルクのブラッシュール Pierre Brasseur がルクセンブルクおよびベルギー資本家の出資によって、同じエッシュに高炉2基の「ルクセンブルク製鉄株式会社」S.A. Hauts-Fourneaux Luxembourgeois (Brasseurschmelz)の建設を始めており、これらは、ルクセンブルクにおけるミネット鉱地帯での製鉄の本格的開始を告げるものであった。⁸⁾

しかし、ロレーヌ＝ザール＝ルクセンブルク製鉄業では、すでにイギリスはもちろん、フランス、ドイツ、ベルギーでもスタートしていた、ベッセマー法や平炉法による鋼鉄生産には、まったく手がつけられていなかった。高含燐鉱ミネットによる銑鉄は、製鋼にはまったく適さず、その内陸部の位置では、外部からの酸性鉄鉱石あるいは酸性銑鉄の輸入も不可能であったからである。ロレーヌでは、ドゥ・ヴァンデル (1863年) とディートリッヒがベッセマー法の特許権を購入して、製造に取り組んだが、ドゥ・ヴァンデルは途中で放棄し、ディートリッヒ社のみが、試験的に生産していた。

3. その他の工業における Saar-Lor-Lux 企業 Saar-Lor-Lux 地域は、全体としては、製鉄・石炭産業が大きな比重を占めてきたとはいえ、燃料の石炭のみならず、またロレーヌの岩塩から製造するソーダや種々の原料に恵まれたことから、とりわけ、陶器、ガラス工業が成長しており、そのなかから、19世紀初頭に、現在もルクセンブルクに本社を置く、世界的陶器企業のフィロイ＝ボッホ Villeroy-Boch が誕生する。

ボッホ Boch 家の陶磁器生産への参入は、1748に遡り、ロレーヌのエイヤンジュで砲弾鑄造に従事していたボッホ家の兄弟のひとり、フランソワ François がルクセンブルクとの国境に接したオーダン・ル・ティッシュ Audun-le Tiche に製陶所を設立したのに始まり、1766年、当時オーストリア

領ネーデルラントに属していたルクセンブルクのセツフォンテーヌ Septfontaines に、原料や製品の無税で自由な輸出入や橋・水路税の免除と、6年間の土地・家屋不動産税免除を認められ、製陶所を新設する。その孫のジャン・フランソワ Jean François が、1809年に、ザール地方のザール川に面したメットラッハ Mettlach の、旧ベネディクト派修道院と付属の土地(1803年にフランス政府が国有財産として、トリーアの印刷業者ライステンシュナイダー Joseph Leistenschneider に売却)を購入して、石炭を用いた陶磁器の製造所を計画した。しかし、試験操業を認められたのみで、本格的市場向け生産は、ようやく 1812年に許可が下り、13年から生産を開始する。一方メッツ出身のニコラ・ヴィルロワ Nicolas Villeroy は、サント・アーフォルト Sankt Avold でフランス王国の岩塩の専売業務に勤務して経験を積んだ後、1785年にザールグミーヌに近い Frauenberg に小さな磁器製造所を設立しており、さらに 1789年に当時フランス領であった、ザールルイの近くのヴァラーファンゲン Wallerfangen の邸宅と庭を購入して磁器の製造を開始したが、さらに 1798年にヴァートガッセン Wadgassen のプレモントレ派修道院 Prémontratsener-Abtei と、ホステンバッハ Hostenbach 炭鉱を購入している。この両者は、1815年以降もザールにとどまったが、ドイツ国内市場では両者は競合したため、1836年にヴィルロワ家が 3/5、ボッホ 2/5 で、両者の工場を出資して、共同企業、ヴィルロワ=ボッホ社 Villeroy & Boch (ヴァラーファンゲンおよびメットラッハ工場、セツフォンテーヌの半分の持分を統合) が誕生する。そして、1838年には、同社は、フランス領内のザールグミーヌで、ウッツシュナイダー F.P. Utzschneider、フランス人の技術者ジョーネ Auguste Jaunez とともに、磁器製造をはじめた。そして、1839年にルクセンブルク大公国がベルギーから分離し、42年にはドイツ関税同盟に加入すると、ベルギー市場を取り戻すため、ラ・ルヴィエールに、1851年にはトルネーに工場を進出させた。また、1863年には、北フランスのルーヴロワール Louvroil-lez-Maubeuge に床タイル工場を進出させた。また、ヴァー

トガッセンのヴィルロワ所有の旧修道院の建物を活用して、製陶所を追加建設する計画が30年代末に検討されたが、結局中止され、代わり、カルチャー商会 (Eduard Karcher)、およびフェンネ Fenne のガラス製造企業のラスピーラー家 Raspieller とともに、ガラス・クリスタル製品の製造所を興こした。⁹⁾

なお、ザール＝ロレーヌ企業として、両国にまたがって企業活動を展開したのが、ボール紙容器で名高いアット社であった。1739年に Pfalz-Zweibrücken 領の Ensheim の粉屋であった Mathias Adt が Wadgassen の修道院の下請けとして木製の煙草入れを製造し始めたが、パリの製本業者 Martin が発明した、紙製のラッカー塗りタバコ入れに着目して、周辺の村落の農民に問屋制前貸を広げ、Bliesransbach, Großbliersdorf, Kleinbliersdorf, Ensheim, Eschringen では村を挙げてこれに従事した。フランスへの併合はこの企業にとっては市場拡大の好機であり、パリをふくめたフランス全土やドイツに装飾入りの紙製タバコ入れを販売した。1816年以降はフランス市場から切り離され苦境に立ったが、それでも、1824年、革命以来打ち捨てられていた修道院の建物を買収し、1849年には蒸気機関を導入し、雇用者も1839年の40－50人から、300人に増加し、製品も多様化し、多くの販売員の手で売り捌かれた。1839年 Peter Adt は、企業をはじめて合名会社 (Gebr. Adt & Cie.) に改組した。そうしたなかで、関税障壁をくぐるため、1844年隣接したロレーヌへの工場進出を実現させた。そのため、息子のフランツ Franz にはフランスの学校教育を受けさせ、フランス国籍を取得させている。工場は最初、国境を越えたすぐ先のフォルバッハ Forbach にあったが、47年合弁のためバルト＝アット商会 Barth, Adt & Cie. と商号を変え、ザールグミーヌに移った。その後、再びアット家の単独企業となり、以後、1853年から再度フォルバッハに所在した。この間、同社は、中間製品生産に進出し、マリーナウ Marienau に製紙工場を併設している。¹⁰⁾

以上のように、ザール＝ロレーヌ＝ルクセンブルク地域内では、ナポレオン戦争後、領域が4つに分割され、プロイセンとルクセンブルク、ライン＝ファルツはドイツ関税同盟に統合されても、なおベルギーも加えれば3つの関税領域に分かれて、完成品の貿易には大きな障害が存在した。しかし、ザールの石炭やコークスがフランス東部の諸工業に不可欠であったことから、とりわけ、鉄道網や運河の整備とともに、ザールはフランスに接する絶好の位置のゆえにフランス市場に大きく食い込むことができた。しかし、鉄道の全通とともに、ベルギーはコークスのみならず石炭でも、ロレーヌ、特に東部ロンウィー地区に大きく進出し、ルクセンブルクの鉄鉱石を吸収しはじめており、石炭、コークスと鉄鉱石の関連は、まだ不完全なものであった。すなわち、ザールの製鉄業はまだ、圧倒的にルクセンブルクのミネットに依存しており、フランスからの輸入は、ザール石炭運河開通によって漸く採算がとれることになったばかりであった。その一方、ルクセンブルク全体では、鉄鉱石輸出もコークス輸入でもベルギーの優位はまだまだ大きかったのである。このため、ザール、ロレーヌ、ルクセンブルクの貨物物輸送に大きな不

第6表 ルクセンブルク鉄鉱生産・輸出

単位：トン

年	生産		輸出			輸出合計
	エッシュ	全国	ベルギー	プロイセン	フランス	
1868	297,591	722,039	204,000	175,000	43,800	422,800
1869	461,387	924,249	342,367	206,268	43,800	592,435
1870	413,389	911,695	368,000	250,000		

出典 Kremer-Schmit (1986), 259.

均衡が生じていた。

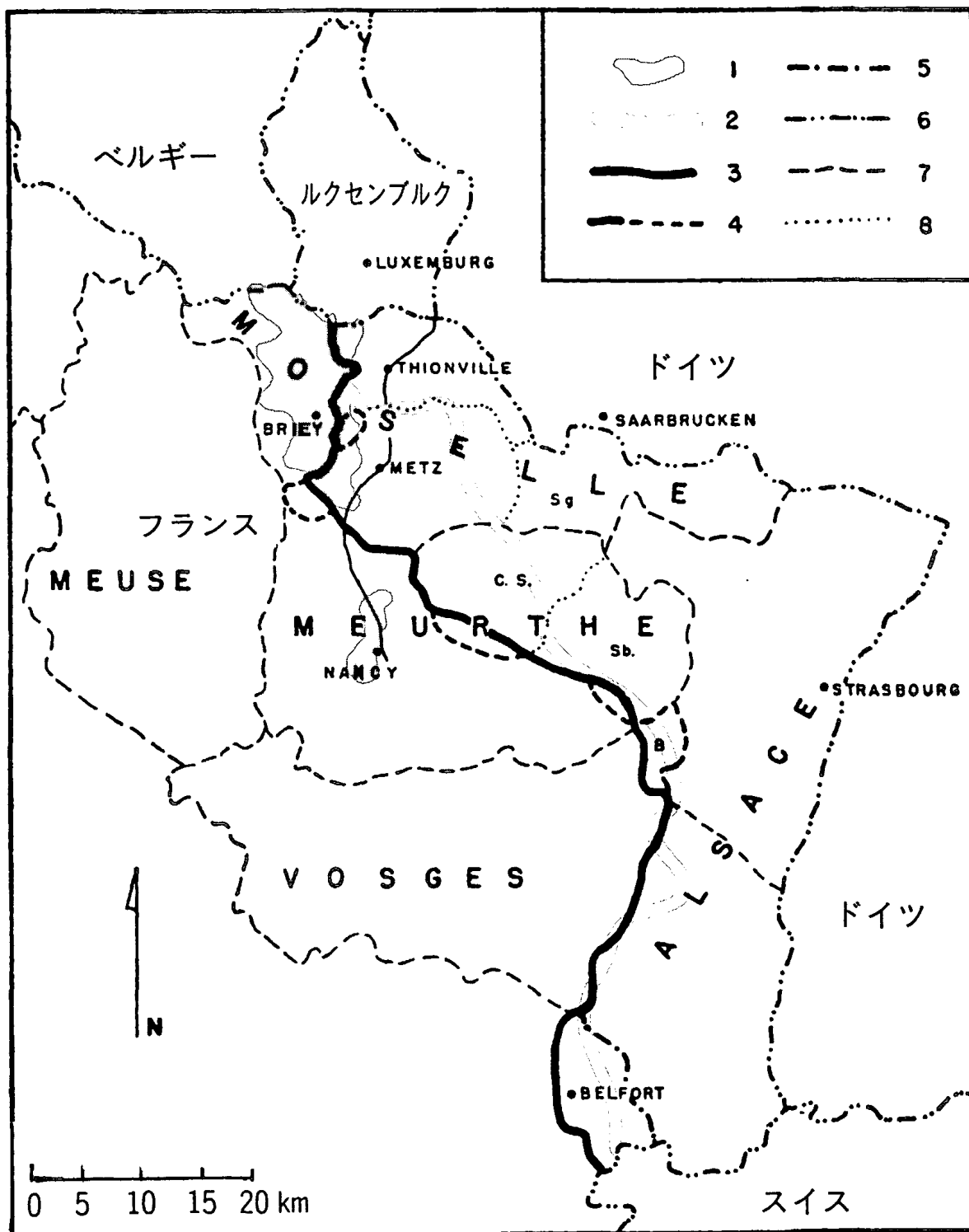
そして、この地域は、ガラス、岩塩、ソーダ、陶磁器、あるいは高級鋼などの非製鉄産業を含んではいたが、ビッチュ郡やシャトー・サランなど、東部に偏在し、石炭需要の点を除けば、地域内の関連から孤立しており、繊維工業や機械工業も、アルザス側に集中して、ザール＝ロレーヌ＝ルクセンブ

ルクの製鉄業との連関が弱かった。¹¹⁾

III. 普仏戦争 (1870 / 71 年) によるアルザス＝ロレーヌ (エルザス＝ロートリンゲン) 併合と鉄工業・鉄鉱資源問題

こうしたウィーン会議以来のドイツ (プロイセン) とフランスとの国境線を大きく書きかえたのが、1870 年 7 月 19 日に戦端が開かれた、普仏戦争におけるフランスの敗北、そしてその講和条約 (フランクフルト条約) による、アルザス＝ロレーヌ (エルザス＝ロートリンゲン) *Alsace-Lorraine/Elsaß-Lothringen* の新ドイツ帝国への併合である。周知のように、この地域の併合は、第一次世界大戦まで、独仏の、ひいては国際政治の大きな対立要因となったし、この地域の住民は最後まで新ドイツ帝国への統合に絶えず反発し抵抗し続け、ドイツ帝国の内政上大きな難問を課すことになった。しかも、「アルザス＝ロレーヌ地方」(帝國領エルザス＝ロートリンゲン *Reichsland Elsaß-Lothringen*) として新ドイツ帝国に編入されたこの地域のうち、後述するように、アルザス(エルザス)、とことなって、ドイツ領となったロレーヌ、「ドイツ系ロートリンゲン」*Deutsch-Lothringen*、「併合ロレーヌ」*Lorraine annexée*) の部分の新国境線は、休戦ラインでもなく、アンシャン・レジーム期の領邦の境界線や山地、河川などの自然的境界、あるいは独仏言語境界線とも——当時はもちろん、フランスの領有とフランス化以前の 18 世紀のものとも——一致せぬ、極めて人為的なもので、面積では約 4 割ものフランス語使用地域を取り込んでいた。そして、このロレーヌの割譲により新ドイツ帝国は、ロレーヌ地域の鉱業権を認可された鉱区の 79% におよぶ鉄鉱床 (9000 ha)、年産 50 万トン (78%)、35 の高炉、銑鉄年産 20.5 万トン (73%)、12 の圧延・精錬施設、年産 12.7 万トン (95%) と、当時のフランスとドイツ両国の生産能力のそれぞれ 1/4 相当、さらにシャトー・サラ *Château-Salins* などの岩塩鉱山を獲得した¹⁾。しかも、その暫く後、1878 年のトマス製鋼法の発明によって、この鉄鉱資源が一躍脚光を浴びて、その後のドイツの

第 3 図 1870 年子備講和条約までのドイツ側新国境案



凡例

1. ミネット鉄鉱推定埋蔵地域
 2. ドイツ側の主張する歴史的言語境界線 (Beckh-Kiepert 線)
 3. ヴェルサイユ暫定講和条約におけるドイツ側の要求
 4. その後の部分的修正 B=プロイシュ谷 Breuschtal
 5. ベルフォールの1871年フランクフルト講和条約での最終国境線
 6. 1870年前の国境線
 7. 1870年以前のフランス県境
 8. 1870年8月21日のエルザス＝ドイツ系ロートリンゲン軍政府に統合された諸郡境界線 Sb=Sarrebouurg Sg-Sarreguemines
C-S=Châteaux-Salins
- 出典：Hartshorne (1950), 212.

鉄鋼生産の目覚ましい発展の極めて重要な基盤となったことによって、戦勝国ドイツが意識して——とりわけフランクフルトの最終講和にあたって、その利用価値に気がつき——当時利用可能だった鉄鉱資源を根こそぎフランスから取り上げたとする見解が、フランスのみならずドイツでも、最近までも広く——とりわけ、第一次世界大戦におけるドイツの戦争目的や連合国側の戦後処理も絡んで——流布してきた。²⁾

この点に絡んで、絶えず引き合いにだされたのが、ユグノー系の高級鉱山官僚で、地質学者としても有名な、オーシュコルン Wilhelm Heinrich Hauchecorne (1825－1900) の存在であり、彼こそが、ドイツの製鉄業界の利害を代弁しながら、ビスマルクを動かす、国境確定に際して鉄鉱資源をできるだけドイツ側に取り込むため活躍した元凶とされる。その因となったのは、彼が1870年8月18日に作成した、フランス東部の鉄鉱山および鐵工業についての一通の詳細な覚書である。この覚書の写しが、普仏戦争後撤退したドイツ占領軍が残していき、ナンシーの県公文書館に保存されていた文書のなかから発見され、有名なナショナリストの文筆家アンジュラン F. Engrand が、1914年その著書『ドイツと鉄。ロレーヌ国境とドイツの国力』*L'Allemagne et fer : Les Frontières lorraines et la Force Allemande* に翻訳掲載したことにより一躍有名になった。

彼は 1862 年、ザールブリュッケン鉱山監督官補 Bergassessor, ついで 63 年からザールブリュッケン鉱山局石炭販売部長 Handelsabteilung der Bergwerkdirektion Saarbrücken, 65 年、鉱山監督官 Bergdirektor を務め、66 年に鉱山顧問官 Bergrat に昇進して、ベルリンで国立地質研究所長兼鉱山専門学校長 Direktor der königlich preußischen geologischen Landesanstalt und Bergakademie に任ぜられ、また有名な『鉱山・冶金・岩塩学雑誌』 Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen の主幹でもあった。この間、1867 年には、プロイセン商工大臣イツェンプリッツ伯 Graf von Itzenplitz の命を受けて、パリの万国博覧会視察かたがた、北フランスの鉱山・製鉄業の調査旅行を行った。彼が開戦後の 8 月 14 日、商工大臣から、占領地のエルザス＝ロートリンゲンの行政についての諮問を受けたのは、このような経歴と学識を評価されたためであるが、それに答えて提出したのが、『旧ドイツ領フランスにおける鉱山・製鉄・岩塩採掘について』 Über Bergbau, Hüttenbetrieb und Salzgewinnung in den ehemals deutschen Landteilen Frankreichs である。この覚書は、露出部分のみならず推定される地下の鉄鉱床の延長部分と現有の製鉄所を詳細に列挙し地図を添えたもので、彼はこの鉄鉱床がドイツ製鉄業にとって重要な資源となり、またこの地の製鉄業がザール石炭業の販路としても極めて重要であることから、ナンシー、ブリエー、ロンウィーの鉄鉱資源地帯をすべてドイツに併合することを主張していた。彼はその直後、ドイツ占領地域に設置されたばかりの『エルザス＝ドイツ系ロートリンゲン』軍政府 Generalgouvernement Elsaß- und Deutsch-Lothringen に派遣され、民政部 Zivilkommissariat の鉱山・製鉄・製塩部門主任技師 Ingenieur en Chef für Berg-, Hütten- und Salinenwesen として勤務した。その間、彼の覚書は大本営や占領地の各軍政府に送られただけでなく、さらに 10 月 10 日、民政長官キュールヴェッター Friedrich Kühlwetter の名前で、ビスマルクに、予定された新国境線を西に変更してブリエー、ロンウィーの鉄鉱資源地帯をドイツに併合するよう訴えた文書が出されている。

る。³⁾ 彼は後、本講和条約に向けてドイツ側の国境確定専門委員のひとりとしてその衝にあったことから、彼がとりわけ最終段階ではビスマルクに強い影響力を及ぼしたとされた。

しかし、このアルザス＝ロレーヌ併合とその境界線の線引きには、ドイツ統一と対フランス戦争に向けてのドイツ・ナショナリズムへの配慮、とりわけ、かつてフランスに編入されたドイツ語地域の再統合の要求や、プロイセン陸軍の対仏戦略的見地からの拠点確保への圧力が複雑に絡み合って強く作用しており、鉱山・製鉄業地域およびアルザス＝ヴォージュ地域の綿業地域の併合に対する産業界の利害、ないしこれを総合的に表現する商工省や鉱山官僚の主張はひとつの決定要因の要因に過ぎなかった。実はこの新国境線の主要部分は、すでに、ドイツの緒戦における勝利で戦争の帰趨がほぼ固まった8月21日に新たな『エルザス＝ドイツ系ロートリンゲン軍政府』*General-gouvernement Elsaß und Deutsch-Lothringen* が設置された時点でほぼ確定していたのである。すなわち、モーゼル県 *Département Moselle* のティオンヴィル *Thionville*、メッツ *Metz*、ザールグミーヌ *Sarreguemines* の3郡 *Arrondissement*、ムルト県 *Département Meurthe* の、シャトー・サラン *Château-Salins*、ザールブール *Sarrebouurg* の2郡が、『ドイツ系ロートリンゲン』*Deutsch-Lothringen* としてロレーヌ軍政府から切り離され、アルザスの2つの県 (*Haut-Rhin*, *Bas-Rhin*) とともにエルザス軍政府に編入された。これはすでに、勝利の暁にこの地域をドイツに割譲させるための伏線でもあった。しかし、ヴォージュ山脈という自然的境界、そして歴史的にも纏った領域であり、言語・文化も圧倒的にドイツ系であったアルザス (エルザス) とことなって、「ドイツ系ロートリンゲン」は、かつてのアンシャン・レジーム時代のフランスの国境線とも、フランスの県とも、また当時ないし過去のドイツ＝フランス語の言語境界線とも一致していなかった。これは、参謀総長モルトケをはじめプロイセン陸軍が、将来の独仏戦争に備えて、軍事的拠点としてティオンヴィル *Thionville* (*Diedenhofen*)、メッツ *Metz* という2

つの要塞都市の確保を——モルトケによればメッツの要塞は兵力 12 万に相当した——至上命令としたことによる。しかも、このモーゼル川に面した両都市の西側は、平地から 180 m の急斜面をのぼった先に高地が続いており、二つの要塞都市と外郭の要塞は、軍事的には上から見下ろされる形で大きな危険にさらされることになる。こうして、ティオンヴィル＝メッツのモーゼル川の線を越えて国境線の要求はさらに 15 km ほど西方および南方（モーゼル川の隘路まで）進められていた。ドウ・ヴァンデル社の主力製鉄所や鉄鉱山、エイヤンジュとモワユーヴル、さらにメッツ南方のアルスなど製鉄所や岩塩鉱山が含まれることになったのはこの結果である。⁴⁾

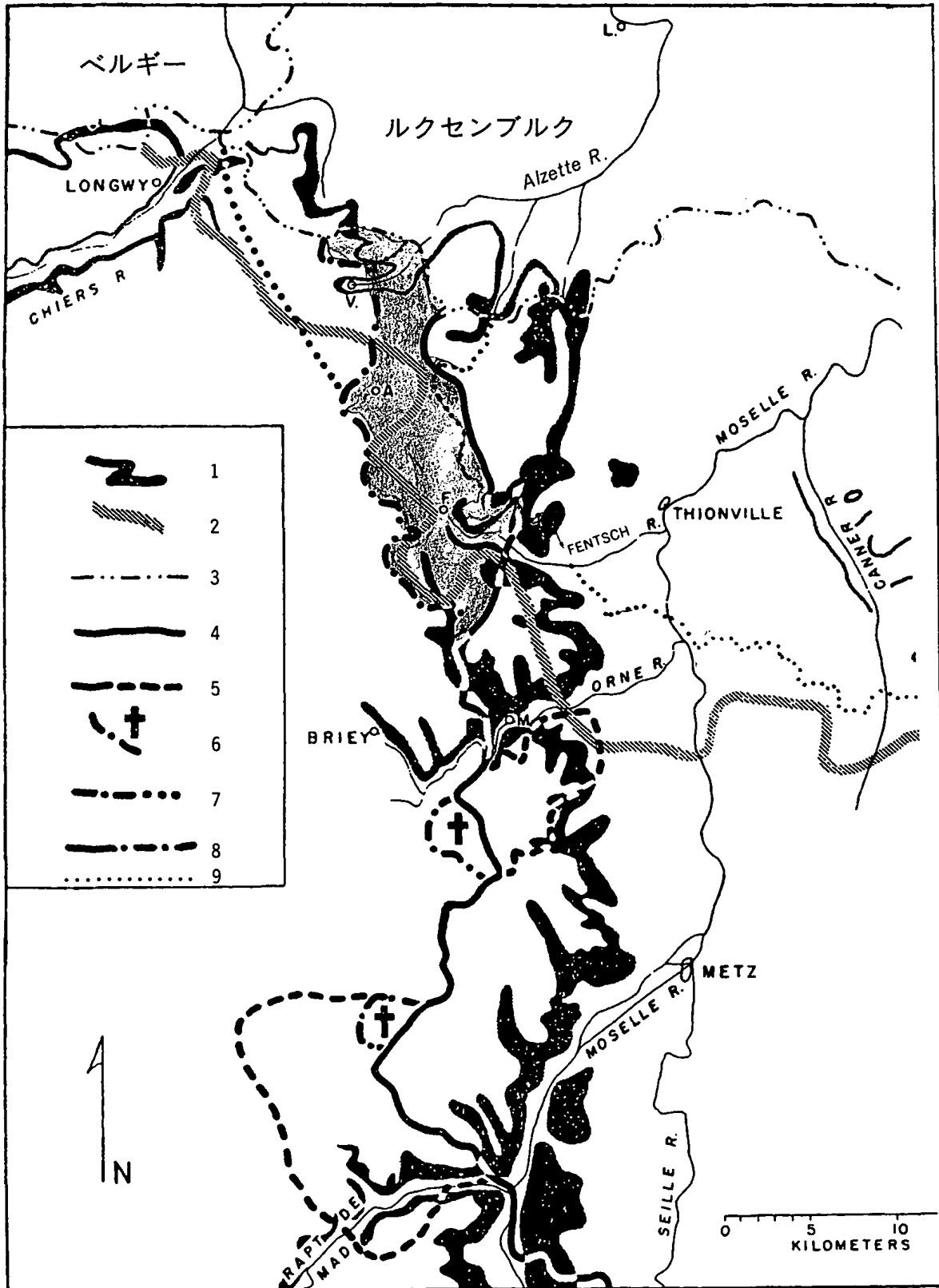
しかし、これはティオンヴィルの南に位置する言語境界線から大きくはみだし、当時も歴史的にもまったくドイツ語圏ではなかった地域を併合することになる。ビスマルクは、防衛戦争の大義名分が失われて諸列強の介入を招き、あるいは編入後のフランス語系住民の抵抗が予想されることから、メッツの併合には積極的ではなかったし、プロイセン皇太子あるいはバイエルン首相ブライ伯なども不賛成の意見であった。⁵⁾ この間、フランス側やロシアやオーストリアなど中立国からは、メッツの代わりにルクセンブルクのドイツ併合を認める打診も行われたが、それは、その独立と永世中立を保証した 1867 年のロンドン列国会議を反故するものであり、イギリスなどの同意を取り付けねばならず、ビスマルクもプロイセン国王もまったくその意思がなかった。ビスマルク自身は翌年 2 月のヴェルサイユの予備講和条約直前まで、なおメッツ併合中止を完全に棄ててはおらず、返還の代償に償金をもう 10 億フラン上積みしてそのうち 8 億フランでドイツ語地域のファルケンベルク Falkenberg ないしザールブリュッケンに代替の要塞の建設することも考えていたが、国王の反対と軍の戦略的見地からの強い要求を呑む形で、メッツ併合に同意している。この間、9 月 12 日に、恐らく講和会議における関税交渉をにらんでのことであろう、エルザス＝ドイツ系ロートリンゲン軍政府民政長官キュールヴェッターの名前で、ドイツ関税同盟内の主要な商工会議所

およびデュッセルドルフの、『ドイツ関税同盟製鉄業連盟』Der Zollvereinsländische Eisenhüttenverein に、エルザスとドイツ系ロートリンゲンの関税同盟編入にともなう影響についてのアンケートが出された。普仏戦争当時には、ドイツ側も、第一次世界大戦の時代とは異なって、ドイツ国籍取得者の財産はもちろん、フランス国籍のままの者にたいしても、企業の接収あるいはドイツ人ないしドイツ企業による買収を強制することは難しく、大きな生産能力と高度の技術を持つアルザスとロレーヌがドイツに編入されることによって、ドイツ国内市場で一挙に過剰生産と競争激化を招くことは十分に懸念されていた。しかし、戦時下の愛国主義的熱狂のなかでは、どの商工会議所も、併合反対を率直に表明してはおらず、フランスの禁止的関税の引き下げと併合地域の製品へのフランスの関税の減免による過渡的措置で悪影響を緩和するよう求めているのみであった。この時点で、ライン＝ヴェストファーレンの鉄工業界のほとんどを網羅していた、『ドイツ関税同盟製鉄業連盟』は、鉄鉱床地域の併合を要求してはおらず、ロートリンゲンの併合による同地の製鉄業との競争激化については、一般商業鉄についても棒鉄、帯鉄、ブリキや針金などでも、価格よりも品質が重要であり、その競争を恐るるにたらずとしていた。唯一、積極的に鉄鉱床地域の併合を主張していたのがザールブリュッケン商工会議所で、ナンシー、ロンウィー、ライン＝マルヌ運河を結ぶ線をドイツに取り込むことを求めている。しかし、このザールの主張、あるいは鉄鉱床と製鉄業地帯の取得を繰り返し強調するエルザス軍政府民政部の働きかけは、ビスマルクには届いていたものの、結局彼の意思決定を覆すことはなかった。他方、ビスマルクは参謀総長モルトケの主張した、国境線を Pont-à-Mousson-Etain-Longuyon に動かす案にも同意せず、ほぼ最初のエルザス＝ロートリンゲン軍政府の境界線をもってフランスへの要求とした。⁶⁾

しかし、フランス側はもちろんエルザス＝ロートリンゲン割譲に激しく抵抗し、とりわけまだドイツ軍に降伏せずに持ちこたえたベルフォール市とそ

の要塞をエルザスから除くことを要求した。列強の介入を恐れるビスマルクは、フランスの要求を受け入れ、ベルフォールとその近辺 rayon をフランスに返還することに同意し、その細目は今後の交渉にゆだねることで 1871 年 2 月 26 日のヴェルサイユ予備講和が妥結した。そして、ベルフォール周辺の返還についての交渉は、ブリュッセルで両国の専門委員によって進められ、かのオーシュコルンがドイツ側専門委員の一人に任命された。⁷⁾フランス側は、ベルフォールの戦略的意義を極めて重視し、予備講和の条文を拡大解釈して国境をヴォージュ山脈南端まで動かそうと試みた。そのため、その代償としてのルクセンブルクとの国境地帯の追加割譲が浮かび上がる。その際、オーシュコルンやエルザス＝ロートリンゲン軍政府がかねがね主張し、またザール地区の製鉄業界からの要望がでていた鉄鉱床獲得が、歴史的言語境界線やルクセンブルクとの国境問題に加えて、この交換の決定要因として登場した。とりわけロートリンゲンの製鉄業の編入で最も大きな影響を受けるザールの有力製鉄企業家シュトゥームは、官房長官デルブリュックに請願書を提出し、——彼の後の政治的立場からすればいささか意外であるが——エイヤンジュとモワユーヴルを、もし戦略的に無理であれば、国境から 2 km のモワユーヴルだけでもフランスに返還し、代わりにルクセンブルクとの国境地帯で鉄鉱床を含む地域を併合するよう求めていた。⁸⁾予備交渉は纏まらず、結局フランクフルトでのビスマルクとフランスの全権、ファーヴル外相およびプイエ＝ケリティテール Pouyer-Queriter 蔵相との交渉にずれこんだ。ビスマルクは、最初にベック＝キーペルト言語境界線に主として依拠しながら、国境線を短縮しオーメッツ（フランス語地区）を編入して、フランスをルクセンブルクから隔てる案を提示していたが（第 4 図）、フランス側は頑強に抵抗し、容易に妥協にたっしなかった。しかし、最後に両国首脳の妥結のための意思が働いて、ビスマルクは、Crusnes, Villerupt, Tiercelet, Thil, Hussigny など、製鉄業地域と鉄鉱石埋蔵地域をフランスに戻し、フランスとルクセンブルク間に 8 km の国境線が残された。ドイツ側は、新たにメッツの戦いの

第4図 1871年フランクフルト本条約における国境決定



凡例

1. モーゼル河岸高地急斜面
2. ドイツ側の主張する歴史的言語境界線 (Beckh-Kiepert 線, Boeckhsche Projekt)
3. ルクセンブルク, ベルギー国境
4. ヴェルサイユ予備講和条約におけるドイツ側の当初要求国境線
5. 旧郡境界線によるエルザス=ロートリンゲン軍政府境界線
6. ヴェルサイユ講和で追加されたドイツ軍戦没兵士墓地 2 村 (Ste. Marie-aux-Chênes, Vionville)
7. フランクフルト講和条約におけるドイツ当初案
8. フランクフルト講和条約 (1871 年 5 月 10 日) による新国境
9. 1887 年当時のドイツ語=フランス語言語境界線

地名略記

V=Villerupt. F=Fontoy. A=Aumetz.. M=Grand-Moyeuvre. L=Luxemburg

出典: 1- 8. Hartshorne (1950), p. 218.; 9. は Constant This (1887), Karte による。

激戦地でドイツ軍墓地のある 2 つの村をふくめ 12 の町村 (うち人口の一割程度, 2-3 村のみドイツ語を使用) を追加し, ベルフォールでは, ライン河とローヌ河の分水嶺, ほぼ独仏言語境界線まで後退し, 人口や面積では, フランスが, ロレーヌで, 7,850 人の住民と 10,908 ha を失った代わりに, 31,105 ha, 人口 26,936 を取り戻した。この交換にたいしては, フランスの国民議会で強い批判がだされたが, 首相のティエールは, フランスの安全保障にとってベルフォール周辺の確保が代えがたいのに対し, 鉄鉱資源はフランスに残された鉱山でも国内の需要を十分に賄えるとして, 議会を説得しこの領土変更の批准をえた。他方で, ビスマルクは, 外務省と皇帝あて書簡では, この地域が鉄鉱石に富んでいることを利点としてとして挙げたが, この地帯の獲得を絶対の条件としたわけではなく, あくまでもフランスが譲らず妥結しないなら, 予備条約の通りベルフォールでの領土でも妥結やむなしとしていた。⁹⁾

この予備条約修正の交渉に絡んで進められたのが, ドゥ・ヴァンデル家による, エイヤンジュとモワユーヴルのフランスへの返還の工作である。ドゥ・ヴァンデル家は, 4 月に支配人のガルガン男爵 Baron Théodore de Gargan

をベルリンに派遣し、ビスマルクや、官房長官のデルブリュック、参謀総長モルトケに会見して、エイヤンジュや加工施設のジャルヴィルは無理であれば、せめてモワユーヴルだけでも返還するよう求めた。この点ではシュトゥームとの利害は完全に一致していたことになる。ビスマルクはモルトケに打診し、モワユーヴルは返還してもメッツの防衛には悪影響がないとの判断をえたが、4月21日にビスマルクの諮問をうけた国境確定委員のオーシュコルンは、鉄鉱床と製鉄所のドイツへの組み込みは、安価な銑鉄を生産しドイツ国内に送ることによりドイツの利益にかなうが、加工施設のみの返還では、ドイツに有害であること、モワユーヴルをジャルヴィルから切り離して返還することは、この地区の産業の一帶性を破壊するとして強く反対し(6月16日)、ビスマルクも返還の考えを放棄した。¹⁰⁾

この時点では、燐分の多い、低品位のミネットは、ドイツの製鉄業にとっても、まだその価値は決して大きなものではなかった。しかし、皮肉にも、1871年の講和条約から7年後、トマス製鋼法の発明により、この資源が次第に脚光を浴び、まさにフランクフルト条約で追加割譲された地域、Rédange, Aumetz, Audun-le-Tiche, Knutange, Fontoyが、20世紀には入ってドイツ領ロートリンゲンのなかでも有力な鉄鉱山、そして製鉄・製鋼の立地として登場してくるし、またビスマルクが最後に譲歩してフランス側に残した、Villerupt, Hussignyも、フランスの製鋼業のひとつの中心に発展してゆくことになる。

注

*本稿の骨子は、すでに社会経済史学会第64回全国大会の共通論題(1997年6月1日、東北大学)で報告し学会誌『社会経済史学』に掲載(石坂, 1998)したものであるが、報告時間と学会誌の紙幅の制約により、多くの資料を割愛せざるを得なかったし、準備の時間が限られたため、統計や技術的面で不明個所を多く残していた。今回は、割愛した資料を補足し、また不明個所を補充したのみならず、若干新しい論点を加えて再構成したものである。

I.

- 1) なお、この地域の国境線は、絶えず言語＝民族境界線と齟齬し、それぞれの国民のナショナリズムからみれば、不満の種となったが、他方でこのことは、現地住民の国家への統合や、帰属意識はともかく、国境を超えた企業活動や労働力移動、また領土の変更の際の地方行政官の充足などでは、大きな便となった。
- 2) Brooks/La Croix(1920) ; Pounds/Parker(1957) ; Pounds(1985). Prêcheur (1959) は、普仏戦争前期から第 1 次世界大戦までのロレーヌを全体として取り扱っているが、ルクセンブルクやザールが取り上げられず、他方 Berkenkopf (1925) は、旧ドイツ領ロレーヌとドイツ関税同盟時代のルクセンブルク双方を扱っているが、ザールは必要に応じて触れられているだけである。Saar-Lor-Lux 地域全体の歴史的展開については、すでにいくつかの国際的シンポジウムでの報告やモノグラフィーがあるが〔Thomes(1988)(1992) ; Roth(1975)(1976)(1985)(1988), (1990)(1992) ; Lehnrs (1995) ; Leiner(1994) ; Devos(1986), Nievelstein(1993)〕, なお今後の研究の進展が望まれる。
- 3) 現在の状況は、Schmit(1995) を参照。戦後、ヨーロッパ石炭＝鉄鋼共同体の発足、モーゼル（およびザール）川の関係三国による運河化とならんで、トマス法に変わる酸素製鋼法(LD 転炉) とホットストリップミルなどの新技術による薄板など耐久消費財原材料の生産が可能となってきたことで——戦後初めて、フォルクスワーゲン工場にドゥ・ヴァンデル製鋼所から出荷されたことから明らかなよう——新しい展望が見えてきた。Wengenroth (1990), 330.

II.

- 1) Woronoff(1984), 28, 88, 111, 317, 323 ; Ham (1938), 85ff. ; Duffraisse (1978).
- 2) 1814 年 5 月 30 日の第 1 次パリ講和条約では、ザールルイやザールブリュッケンなど、重要な地点がフランスに残されたが、ナポレオンの百日天下ののち、ザール地区の 4 カントン（小郡）、Saarbrücken, Saarlouis, St. Johann, Rehlingen がプロイセンに割譲され、このときの国境線が、現在のドイツ＝フランスの国境、したがって、教育＝文化的境界線として定着することになった。Mieck(1990), 215-17. Karte 5. なお、1827 / 29 年の国境調整で、若干の突出部分がフランスに戻された。ザールでは、フランスの影響力はなお強く残っており、1820 年代でさえ、フランが流通し、価格や資本金の表示もフラン建であった。

この新国境線は、いたるところで、これまでの市場や経済関係を切断し、製鉄所と加工工場が分断されている。Noiriell(1984), 33-34.

- 3) Thomes (1988), 183-85 ; Born (1919), 37ff. ; Fuchs (1962), 106-107 ; Fuchs (1990), 134 ; Banken (1995), 55. ザールブリュッケンから、トゥールやメッツ、ナンシーまで石炭を積んだ6頭立ての荷馬車の列が続いていた。これらは、空で戻ることが多かったが、しばしば岩塩や舗装道路の石材などを持ち帰った。鉄道については、第1図出典を参照。フランス領のモーゼル川沿いの比較的近距離の製鉄所でさえ、コークスの価格は、トンあたり17.5から19.5フランで、運賃は、東部鉄道の割引にもかかわらず、ザールでの原価(10-12 frs)の75%に達した。このため、ドゥ・ヴァンデルやデュポン＝ドレーフェスなどの製鉄企業は、ベルギーからも購入を試みていた。ザールのコークス価格がベルギーやルールと比べてどの程度高価格であるか、それがザールの国営炭鉱の官僚的運営に起因するかどうかは不明である。Roth (1985), 79.
- 4) Hau/Vogler (1997), 212. 総工費1380万マルクのうち、フランスは960万を負担した。Thomes (1988), 183, Anm. 7.
- さらに、メッツ商工会議所は、プロイセン政府とモーゼル川の運河化について原則合意はえたものの、1870年までは全くが建設が実行されず、普仏戦争後フランクフルト講和条約では、ドイツに割譲されたメッツのため、フランスが運河工事費を分担することが定められた。このモーゼル川運河化計画のその後については、次回に詳しく扱う予定である。Kutz (1967), 52 ; Roth (1976), 274.
- 5) 周知のように、ロレーヌ＝ルクセンブルクの鉄鉱石は、鉄含有量40-50%で燐分の少ない剛鉄鉱石 *minerai du fer fort* は、ごく少量で輸出が禁止され、大部分が、オオライト *Oolith*、の鉄含有量30-35%の『貧鉄』*minette* であった。ロレーヌの製鉄業については Prêcheur (1959), 150 ff. ; Sédillot (1958), pt. 1, 2 ; Gille (1959) ; Roth (1976) ; Roth (1985), Karcher-Westerman については、Roth (1985), Roth (1976), 279, 319, Vézin-Aulnoye については、Roth (1975), (1985), Moine (1989), 74, Pont-à-Mousson については、Tille (1907) および Roth (1990).
- 6) フランス領ロレーヌには、東部のピッチュ郡、ザールとの国境近くとザールブルク周辺に、6つの製鋼企業があったが、いずれも銑鉄＝精錬企業から離れていた。
- Dietrich (Muttterhausen, Niederbronn, Jägertal, Rauschenwasser + Luneville), La Couleaux (Bärental), Gouvy (Homourg-Haut), Schlinker (Creutzwald), Haffner (Sarreguemines), Munier (Metz-devant-les-Ponts, Hombourg-Haut, Creutzwald). Roth (1976), 339-40.
- 7) ザールの製鉄業、とりわけシュトゥームについては、太田 (1996) ; Born (1919) ; Weigert (1922), Dillinger Hütte については Ham (1935) などによる。シュトゥー

ムは、漸く1965年にエッシェのミネット鉱区を取得し、ディリンゲン製鉄も1868年これに追随した。しかし、すでに60年代初めから、かなりミネットに切り換えていたものと思われる。

ブルバッハ製鉄の誕生とその後の展開については、Burbacherhütte (1906), 1-20 と Bourguignon (1967) ; Müller (1935), 15-21 ; Devos (1986). この企業設立には、シャルルロワのプロヴィダンスの株主たちが多数出資してはいるが、特定製鉄企業ないし、ソシエテ・ジェネラルなど投資銀行との繋がりはないようである。またフランス人の企業家ないし資本家の参加——少なくとも、直接の——は、見られなかったが、唯一の例外は、ロレーヌのGorcyの製鉄企業家、Joseph Labbeである。ただし、彼も取締役ないし監査役に名を連ねてはいない。Burbacherhütte (1906), 4.

最初の製鉄所長は、リエージュ鉱山専門学校出身のルクセンブルク人のFrantz Emile Majerusであったが、結局操業時のさまざまな困難を解決できずに退任し、その後任となったのが、Eschweiler-Aue (Aachen) のベルギー資本のパドル鍊鉄企業、ミヒーリス社 Michiels & Cie. (これについては、石坂, 1996) の工場長 Nikolaus Flammであったことから、おそらくエッシェヴァイラーでの技術移転の経験が活用されたと思われる。なお、テッシュは、メッツと組んで、1857年に、ドイツのアイフェル山地のMalbergおよびPrüm北東のMerkeshausenの2つの製鉄所を取得したが、1863年に結局これを放棄した。

- 8) メッツ社については、Chomé (1961), 13ff. ; Pohl (1979), 139ff. ; Weber (1950), 183; Kremer-Schmit (1986) ; Mersch (1963). なお、ロレーヌの多くの他のガラス=陶磁器企業とザールとの関連は、いまのところ確認できない。
- 9) Villeroy-Bochについては、Brock (1915) ; Thomas (1974)。Wadgassenのガラス製造企業に参加したエドゥワルト・カルヒャーは、アルスのKarcher-Westermann製鉄の共同経営者、Heinrichの兄で、同製鉄の出資者でもあった。
- 10) Adtについては、Wilmin (1962)。このほか、普仏戦争前のロレーヌにおけるドイツ系企業としては、Salzbronnの岩塩鉱山（ニュルンベルクの騎士領所有貴族 von Thon）がある。Roth (1976), 307.
- 11) これら諸産業について詳しくは、Roth (1976), 41, 260.

III

- 1) Wolter (1971), S.60.
- 2) Engerand (1914), 4e éd., 1916, pp. 289-305 (未見)。有名な人文地理学者のPaul Vidal de la Blache, *La France de l'Est (Lorraine-Alsace)*, Paris, 1901, p.152, cit.

Hartshorne (1950), 209 や、ヴェルサイユ条約におけるアメリカ合衆国の専門委員であったマックス・レスラーの報告書 Roesler (1921), p. 56. またドイツ側でも第一次世界大戦中には、ビスマルクの鉄鉱資源獲得に向けての功績がたたえられていた。さらに、Berkenkopf (1925), 11.

第二次世界大戦後の、この問題についての新しい研究——鉄鉱石の要因がほとんど作用していなかったことを論証した——Hartshorne (1950) にたいして、これをドイツ大ブルジョアジーに主導された普仏戦争の戦争目的とし、オーシュコルンをザール経済界の代理人としたのが、旧東ドイツの Wolter (1971) である。これにたいする反論として、Kolb (1973) があり、オーシュコルンの覚書あるいは鉄工業界のミネット鉄資源への要求が国境画定に果たした役割が小さかったとする評価は、Roth (1976) ; Treue (1984) ; Fuchs (1990), 141－42 にも引き継がれている。彼の主張は、後に見るように、ザールのコークス・石炭の販路として、製鉄所もドイツに併合することを積極的に主張する点では、ザールの製鉄業のシュトゥームとは明らかに対立していた。

3) オーシュコルンの経歴については、Wolter (1971), S. 42, Anm. 35 ; Beyschlag (1901)。彼はその後、ロレーヌ鉄鉱床問題での活躍については、生前一切記録を残さず、追悼記事(Beyschlag, 1901)もこの問題にまったく触れていない。このエルザス＝ロートリンゲン軍政府の民政部には、有名なオーバーシュレージエンの大土地所有貴族で製鉄所所有者 Guido Georg Friedrich Graf Henckel von Donnersmarck がロートリンゲン県知事、有名な歴史家の弟でラインラント＝ヴェストファーレン商工業連盟会長 Präsident des Gewerbe- und Handelsvereins für Rheinlnd und Westfalen であったフォン・ジーベル Alexander von Sybel が通商＝関税部長として、オーシュコルンを支援した。Kühlwetter のビスマルクあての 10 月 10 日の意見書は Kolb (1973), 381－83 に復刻されている。このほか、彼のビスマルク宛ての (12 月 19 日) およびヘンケル・フォン・ドンネルスマルク伯のビスマルク宛の、いずれも鉄鉱資源の併合を訴えた書簡がある。

4) Hartshorne (1950), p. 211. その後の小さな変更としては、1870 年の 11 月 7 日、ヴォージュ山脈東側のブリューシュ谷 vallée de Bruche, Breuschtal の 2 つのヴォージュ県所属の小郡 Canton, Schirmeck, Saales (いずれもフランス語地域で、綿業のひとつの中心で、紡錘 13 万と 2,000 台の力織機を有していた) を加え、若干の村を戻して国境線を短縮したことだけであるが、もっぱら国境線を短縮したり、防衛線を容易に築けるようにする、軍事的見地から決定されたことであった。Kolb (1973), 369.

5) Hartshorne (1950), 214－21.

- 6) Hartshorne (1950), 227ff. ; Kolb (1973), 362-68.
- 7) ドイツ帝國政府が、ロレーヌで追加割讓を要求する対内、対外の根拠として、もっとも重視したのは、18世紀の旧独仏言語境界線で、統計学者ベック Richard Beck (*Der deutschen Volkszahl und Sprachgebiet in den europäischen Staaten*, Berlin, 1869の著者)が地理学者キーペルト H. Kiepertの助力をえて作成したもので、Denkschrift Boeckh, Boeckhsche Projekt (Boeckh-Kieprt線)と称せられた。実際の言語境界線はこの当時は、7-8 km 東に移っていた。This (1887), Karte. これにたいして、長らく非フランス語系少数民族の問題を無視してきたフランス政府にはこれに代わる資料は準備されていなかった。Roesler (1921), p. 56は、オーシュコルンの国境画定委員への任命がシュトゥームの推薦によるものとしているが、根拠をあげていない。コルプは、オーシュコルンの任命が、その『覚書』の作成者だったこととは関係なく、地質や地誌の専門的学識を買われたためとしている。Kolb (1973), S. 352. なお、オーシュコルンには、口頭で、領土交換にあつたて、重要な物質的要因が存在するときには、ベック=キーペルト線より若干西にはみだしてもそれに配慮するよう指示を受けた。
- 8) 本請願書は、Kolb (1973), 383-85に収録。この請願書は、先のザールブリュッケン商工会議所の回答とは全く食い違ふ。1869年当時のシュトゥーム系諸製鉄企業の銑鉄生産量から見れば、ロレーヌのミネットの大部分を——しかも、その地下深い鉍石の採掘には巨額の投資を必要とする——抱え込む切実な必要は考えられず、むしろ、ドゥ・ヴァンデルなど製鉄所放棄を納得させる方便ではなかったかと思われる。また、1865年から70年にかけて、Audun-le-Ticheの鉄鉍石採掘権を申請して拒否されてきた、トリーアのGewerkschaft Quintの経営者である、Adolph Krämerも、メッツ県知事ヘンケル・フォン・ドンネルスマルク伯に、この鉄鉍床がモーゼル=ザール地域の鉄工業に非常に有益であることを訴え(3月15日)、彼もこの請願を回覧するにあつて、この地域の領有がベルフォールより有益とする意見を添付した。これらの要求を踏まえて、官房長官デルブリュックは、外務省に対して、ドイツ鉄工業の利益にかかわる諸根拠が北部における国境改訂の重要な要因となりうることを書き送っていた。Wolter (1971), 57.
- 9) Roth (1976) ; Wolter (1971), 61 ; Kolb (1973), 377-78 ; Roth (1976).
- 10) Kolb (1973), 377-78 ; Roth (1976), フランス領に残ったVilleruptには、木炭製鉄企業、Villerupt-Ste. Claireがあり、全権委員の蔵相プーイエ=ケルティエールはその大株主であったことから、ビスマルクが配慮したとする説が伝えられている。

第1表注

1857－64年は、Fuchs(1962), 107によった。1830年および1850年の数字は、HaBlacher(1885), 50とThomes(1988), 1から逆算, 1865－69年については、Born(1919), 40によったが、フランスへの輸出および、プロイセン国内販売が過小と思われる(多分Ztr.ではなく、トンであろう)ので、他の資料から補正した。1868年の対フランス輸出, 1869年のプロイセン国内移出は、Treue(1984), 556, 1868年のフランスへの輸出は、(コークス輸出を石炭に換算した分を含むと思われる)Thomes(1988), 186, 1869年については、第2表によるザール石炭運河積出し分と、第3表のモーゼル県ザール炭消費を合計した。

第5表注

Born(1919), 40は、数字をトンとして表示しているが、ブルバツハ製鉄の銑鉄生産量からして、240万トンのミネット消費はありえない。他の統計とおなじくツェントナーの誤記と思われるので、それを1/20にして表示した。

ルクセンブルク・ドイツ系ロレーヌ 独・仏語地名表記対照

Breuschltal / Vallée de la Bruche

Deutsch-Oth/Audun-le-Tiche

Diedenhofen/Thionville

Dommeldingen/Dommeldange

Esch an der Alzette/Esch sur Alzette

Großherzogtum Luxemburg/Grand-Duché du Luxembourg

Luxemburg/Luxembourg

Mutterhausen/Mouterhouse

Redingen/Rédange

Rümelingen/Rumelange

Stieringen-Wendel/Styring-Wendel

Saargemünd/Sarreguemines

〔学会報告の準備および本稿作成にあたって、とりわけザール経済史の専門家である北海学園大学経済学部太田和宏教授から、さまざまな資料およびデータをご教示いただいた。ここに改めて、お礼申し上げる。〕

引用文献

- (1) Banken, R. (1995), "Die Industriezweige der Saarregion im 19. Jahrhundert. Wirtschaftliche Interdependenzen verschiedener Branchen während der Industrialisierung", Leboutte/Lehners (1995), 39–61.
- (2) Berkenkopf, P. (1925), *Die Lage und Entwicklung der lothringischen und luxemburgischen Eisenindustrie seit dem Weltkriege*, Jena.
- (3) Boehme, Otto/Johansen, Otto/Nutzigen, Richard (Bearb.) (1931), *50 Jahre Röchling Völklingen. Die Entwicklung eines rheinischen Unternehmens (Saarbrücken-Völklingen)*.
- (4) Beyschlag, Fr. (1901), "Gedächtnisrede auf Wilhelm Hauchecorne", *Jahrbuch der königlich preussischen geologischen Landesanstalt und Bergakademie zu Berlin*, XXI, xcvi-cvxi.
- (5) Bourguignon, M. (1967), "Un grand capitaine d'industrie, Victor Tesch", *Industrie*, XXI, 205–22.
- (6) Born, Wilhelm (1919), *Die wirtschaftliche Entwicklung der Saar-Großeisenindustrie seit der Mitte des 19. Jahrhunderts* (Diss. Tübingen), Berlin.
- (7) Brock, P. (1915), *Die Firma Villeroy und Boch. Ihre Entstehung und Entwicklung bis zur Gegenwart* (Ms.), Mettlach.
- (8) Brooks, A.H./La Croix, M.H. (1920), *Iron and Associated Industries of Lorraine, the Sarre District, Luxembourg and Belgium* [United States Geological Survey, Bulletin 703].
- (9) *Die Burbacher Hütte 1856–1906. Denkschrift zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens der Hütte am 22. Juni 1906*
- (9) Duffraisse, R. (1978), "Sarre, Mont-Tonnerre, Rhin-et-Moselle, Roer", Bergeron, L./Chaussinand-Nogaret, G. (dir.), *Les Grands Notables du Premier Empire*, 3.
- (10) Chomé, F. (1964), *ARBED, Un demi-siècle d'Histoire industrielle, 1911–1964*.
- (11) Devos, M. (1986), *Kapitalverflechtungen in der Montanindustrie zwischen westlichem Deutschland und Belgien von etwa 1830 bis 1914* (Diss. Phil., Bonn).
- (12) *Les Forges de Haut-Hombourg* (1924).
- (13) Engerand, Fernand (1914), *L'Allemagne et fer : les frontières lorraines et force allemand*, 3^e éd., Paris. [未見]

- (14) Fuchs, K. (1962), “Die Bemühungen der preußischen Bergverwaltung um den Absatz der Kohlenförderung des Saarreviers 1815－1900”, *Zeitschrift für Geschichte der Saargegend*, XII.
- (15) Fuchs, Konrad (1981), “Guido Georg Friedrich Graf Henckel v. Donnersmarck 1830－1916”, in Haustein, H./Strobel, G.W./Wagner, G.(Hg.), *Ostmitteleuropa. Berichte und Forschungen*(Festschrift für Gotthold Rhode), Stuttgart.
- (16) Fuchs, Konrad (1990), “Ausbau und Funktion des Eisenbahnnetzes im saarländisch-lothringischen Industriegebiet”, in Hermann, Hans-Walter (Hg.), *Das Saarrevier zwischen Reichsgründung und Kriegsende (1871－1918)*[Veröffentlichungen der Kommission für saarländische Landesgeschichte und Volksforschung,18], Saarbrücken, 133－147.
- (17) Gille, B. (1968), *La sidérurgie française au XIXe siècle*, Genève.
- (18) *Gouvy 1751－1951*, Nancy.
- (19) Ham, H. von(1935), *Beiträge zur Geschichte der Aktiengesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, 1685－1935*, Dillingen.
- (20) *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken. Eröffnungsdaten 1835－1935, Streckenlängen, Eigentumsverhältnisse*. Mit einer illustrierten Einleitung von Horst-Werner Dumjahn, Mainz (1984).
- (21) Hartshorne, Richard (1950), “The Franco-German Boundary of 1871”, *World Politics*, II, 209－50.
- (22) Haßlacher, A. (1884), *Geschichtliche Entwicklung des Steinkohlenbergbaues im Saargebiete*, Berlin.
- (22a) Hau, M. (1987), *L’industrialisation de l’Alsace*, Strasbourg.
- (22b) Hau, M./Vogler, B. (1997), *Histoire économique de l’Alsace, 1803－1939*, Strasbourg
- (22c) Hellwig, E.(1982), “Die wirtschaftlichen Führungskräfte im Saarland in der Zeit der Industrialisierung 1790 bis 1850”, Helbig, H. (Hg.), *Führungskräfte in der Wirtschaft in Mittelalter und Neuzeit*, Limburg/Lahn.
- (23) Haubrichs, Wolfgang/Schneider, Reinhard(1992), *Grenzen und Grenzregionen* [Veröffentlichungen der Kommission für saarländische Landesgeschichte und Volksforschung, 22], Saarbrücken.
- (24) Jansen, J.C.M.(ed.), (1996), *Economische Betrekkingen in Grensregio’s in een*

- industrieel tijdperk 1750–1965* (Verslagbundel van het op 14 en 15 september 1995 te Maastricht gehouden congres van de Verenigingen voor Economische Geschiedenis in België, Duitsland en Nederland), Maaslandse Monografiën 58, Leeuwarden/Mechelen.
- (25) Kolb, Eberhard (1973), “Ökonomische Interessen und politische Entscheidungsprozeß. Zur Aktivität deutscher Wirtschaftskreise und zur Rolle wirtschaftlicher Erwägungen in der Frage von Annexion und Grenzziehung 1870/71”, *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, XL, 343–85.
- (25a) Kremer-Schmit, Sylvie (1986), “L’industrie du fer à Esch-sur-Alzette et ses efftes pendant la periode de 1845 à 1870”, *Galérie*, IV, 243–59, 381–96, 539–50
- (25b) Kutz, M. (1967), “Zur Geschichte der Moselkanalisierung von den Anfängen bis zur Gegenwart”, *Schriften zur Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsgeschichte*, 14, Köln.
- (26) Leboutte, R. (1996), “Frontière politique et régions économiques. Les Bassins industriels en Europe, 1750–1914”, Jansen(1996), 223–236.
- (27) Leboutte, R./Lehners, J.P., (éds.) (1995), *Passé et avenir des bassins industriels en Europe* (Publication du Centre Universitaire de Luxembourg, Cahier d’Histoire 1, Luxembourg, 1995).
- (28) Leboutte, R. (1995), “Pour un histoire des bassins industriels en Europe”, Leboutte/Lehners (1995), 1–26.
- (29) Leboutte, R. (1998), *Vie et Mort des bassins Industriels en Euorpe 1750–2000*, L’Harmattan, Paris.
- (30) Lehners, J.P. (1995), “The industrialized Transborder Region ‘Saarland-Lorraine-Luxembourg’ : a common past, a common future?”, Leboutte/Lehners(1995), 101–121.
- (31) Leiner, S. (1995), “Wanderungsbewegungen im saarländisch-lothringisch-luxemburgischen Grenzraum 1856–1914”, Leboutte/Lehners (1995), 121–139.
- (31) Leiner, Stefan(1994), *Migration und Urbanisierung. Binnenwanderungsbewegungen, räumlicher und sozialer Wandel in den Industriestädten des Saar-Lor-Lux-Raumes 1856–1910* (Veröffentlichungen der Kommission für saarländische Landesgeschichte und Volksforschung, 23), Saarbrücken.
- (31a) Mersch, J.(1963), “Les Metz, la dynastie du fer”, *Biographie Nationale du Pays*

- de Luxembourg depuis ses origines jusqu'à nos jours*, Fasc. XII, 35－62.
- (32) Mieck, Ilja (1990), “Deutschlands Westgrenze”, Demandt, Alexander (Hg.), *Deutschlands Grenzen in der Geschichte*, München, 191－233
- (33) Moine, J.M. (1989), *Les Barons du Fer : les maîtres de forges en Lorraine du milieu du XIXe siècle aux années trente*, Metz-Nancy.
- (34) Nievelstein, Markus (1993), *Der Zug nach der Minette. Deutsche Unternehmen in Lothringen, 1871－1918. Handlungsspielräume und Strategien im Spannungsfeld des deutsch-französischen Grenzgebietes* (Bochumer Historische Studien, Neuere Geschichte Nr. 19), Bochum.
- (35) Müller, H. (1935), *Die Übererzeugung im Saarländer Hüttengewerbe von 1856 bis 1913*, Jena.
- (36) Noiriél, Gabriel (1984), *Longwy. Immigrés et Prolétaires*, Paris.
- (37) Papin, Vauquezal (1980), *Un Siècle de Chemin de Fer en Alsace-Lorraine*
- (37a) Pohl, H. (1979), “Kohle und Koks aus Belgien, dem Saarland und Rheinland-Westfalen für Luxemburgs Schwerindustrie. Ein Beitrag zur Energiegeschichte”, *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, XXIV, 136－49.
- (38) Pounds, N.J.C. (1985), *A Historical Geography of Europe, 1800－1914*, Cambridge.
- (39) Pounds, N.J.C./Parker, W.N. (1957), *Coal and Steel in Western Europe*, London.
- (40) Prêcheur, C. (1959), *La Lorraine Sidérurgique* (Thèse doctorale, Fac. Lettres et des Sciences Humaines, Université de Paris, S.A.B.R.I.).
- (40a) Roesler, Max (1921), *The Iron Ore Resources in Europe* [United States Geological Survey, Bulletin 706].
- (41) Roth, F. (1975), “La participation des intérêts belges à l'industrialisation de la Lorraine (1860－1914)”, *La relation franco-belge de 1830 à 1934* [Publications du Centre de Relations Internationales de l'Université de Metz, 7], 161－71.
- (42) Roth, F. (1976), *La Lorraine Annexée : Étude sur la Présidence de Lorraine dans l'Empire Allmand (1870－1918)* [Thèse doctorale, Université de Nancy III ; Lille].
- (43) Roth, F. (1985), “Les forges d'Ars-sur-Moselle”, *Cahiers Lorrains*.
- (44) Roth, F. (1987), “Espace sarrois et lorraine : relations et convergences”, in

- Brücher, Wolfgang/Franke, Peter Robert (Hg.), *Probleme der Grenzregionen. Das Beispiel des Saar-Lor-Lux-Raumes*, Saarbrücken, 67–83.
- (45) Roth, F. (1990), “Les Prussiens à Pont-à-Mousson. Histoire d’une intrepénétration des intérêts (1856–1914)”, *Annales de l’Est*, XLII, 35–62.
- (46) Roth, F. (1990), “La frontière franco-allemande”, Haubrichs/Schneider (1992), 131–45.
- (47) Roth, F. (1992), “La frontière franco-allemande (1871–1918)”, *Annales de l’Est*, 1992, 35–52
- (47a) Roth, F. (1995), “La formation du bassin industriel lorrain 1850–1918”, Leboutte/Lehners (1995), 61–75.
- (48) Schmit, Guy (1989), *Der Saar-Lor-Lux-Raum* (Problemräume Europas 8), Köln.
- (49) Sédillot, R. (1958), *La Maison De Wendel mil sept cents quatre à nos jours*, Paris.
- (50) This, Constant (1887), *Die deutsch-französische Sprachgrenze in Lothringen*, nebst einer Karte, Straßburug.
- (51) Thomas, T. (1974), *Die Rolle der beiden Familien Boch und Villeroy im 18. und 19. Jahrhundert*, Saarbrücken.
- (52) Thomes, P. (1988), “Wirtschaftliche Verflechtungen einer Grenzregion. Die Industrielandschaft Saar-Lor-Lux im 19. Jahrhundert”, *Jahrbuch für Westdeutsche Landesgeschichte*, XIV, 181–198.
- (52a) Thomes, P. (1992), “Zwischen Staatsmonopol und privaten Unternehmementum. Das Saarrevier im 19. Jahrhundert als differntielles Entwicklungsmuster montaner Industrialisierung”, *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1992/2, 57–77.
- (53) Tille, A. (1907), *Das Haus Röchling und seine Unternehmungen*, Völklingen.
- (54) Treue, Wilhelm (1984), *Wirtschafts- und Technikgeschichte Preußens* [Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, 56].
- (55) Wolter, Hans (1971) ”Das lothringische Erzgebiet als Kriegsziel der deutschen Großbourgeoisie im deutsch-französischen Krieg 1870/71. Materialien zur sozialökonomischen Hintergründe der Annexion Elsaß-Lothringens”, *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, XIX, 34–64.
- (56) Wehmann, M. (1907), ”Der Kampf um die Eisenerzkozessionen bei Deutsch-Oth

in den Jahren 1865 bis 1870”, *Stahl und Eisen*, XXVII, 1809－11.

- (56a)Wengenroth, Ulrich (1990), “Partnerschaft oder Rivalität? Die Beziehungen zwischen der deutschen und französischen Schwerindustrie vom späten 19. Jahrhundert bis zur Montanunion”, Cohen, Yve/Manfrass, K.(Hg.), *Frankreich und Deutschland. Forschung, Technologie und industrielle Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert*, München, 321－33.
- (57) Weber, Paul(1950), *Histoire de l'économie luxembourgeoise*, Luxembourg.
- (58) Weigert, E. (1922), “Die Großindustrie des Saargebiets ”, *Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft* ,XLVI, 117－61.
- (59) 石坂昭雄 (1994), 「工業地域と国境——ドイツ・ベネルックス・フランス・スイス国境工業地域の形成過程の事例研究——」, 『経済学研究』(北海道大学), 第43巻第4号 (1994年3月), 19－34頁.
- (60) 石坂昭雄 (1995), 「ベルギーの経済発展とヨーロッパ経済——その経済史的考察——」, 『経済学研究』(北海道大学), 第45巻第2号 (1995年6月), 61－76頁.
- (61) 石坂昭雄(1998), 「西ヨーロッパの国境地域における工業地帯の形成と展開——トウェンテ/西ミュンスターラント綿業地帯とザール＝ロレーヌ＝ルクセンブルク＝南ベルギー鉄鋼・炭鉱地帯を例に——」, 『社会経済史学』, 第64巻第1号, 28－51.
- (62) 太田和宏 (1996), 『家父長制の歴史構造——近代ドイツの労務管理と社会政策——』(ミネルヴァ書房, 1996年).