

レンベルク・チェルノビッツ・ヤシー鉄道会社についての覚書

岡野内, 正 / OKANOUCHI, Tadashi

(出版者 / Publisher)

法政大学社会学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

Society and labour / 社会労働研究

(巻 / Volume)

35

(号 / Number)

3・4

(開始ページ / Start Page)

51

(終了ページ / End Page)

73

(発行年 / Year)

1989-03

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00006804>

レンベルク・チェルノビッツ・ ヤシー鉄道会社についての覚書

岡 野 内 正

目 次

はじめに

I 設立の経緯

II 役員の構成

III 事業の展開

1 第1期 (1864-1872 年)

2 第2期 (1872-1875 年)

3 第3期 (1875-1881 年)

結びにかえて

[参考文献]

はじめに

筆者はかつて 19 世紀の自由貿易体制下ルーマニアにおける外国貿易と国家財政に関する論稿の末尾で「オスマン帝国銀行グループともいべき資本家集団の役割 (アングロ・オーストリアン・バンク、レンベルク=チェルノヴィッツ=ヤシー鉄道会社、そしてルーマニア銀行の間にみられる役員結合の意味)」（拙稿 [8]，196 ページ）を指摘し、その考察について留保しておいた。本稿は、この問題を考察する準備作業として、オーストリアで設立された鉄道会社、レンベルク・チェルノビッツ・ヤシー鉄道会社 (K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn Gesellschaft, Lemberg-Czernowitz-Jassy Railway Company (Société Anonyme)) に関する若干の資料を検討するものである。

レンベルク (Lemberg, Lwow, 現在はソビエト連邦ウクライナ共和国領リボフ (L'vov)) はガリツィア (Galizia, Galicia) の、チェルノビツ (Czernowitz, Cernauți, 現在はソビエト連邦ウクライナ共和国領チェルノフツィ (Chernovtsy)) はブコビナ (Bucovina) の、ヤシー (Jassy, 現在はルーマニア領ヤシー (Iași)) はモルドヴァ (Moldova, Moldavia) の中心的な都市である。当時オーストリア帝国領だったガリツィア及びブコビナを、カルパチア山脈の東側に沿って南北に、国家形成期のルーマニア北東部と結び付ける同社の鉄道が、経済的、政治的、軍事戦略的に重要な意義を持ったことは言うまでもない。ある鉄道史家は、三つの都市の名前をとった同社について、「輝かしき名の (splendidly named)」と称している (Kalla-Bishop [5], p. 52.)。

1864 年に設立された同社は、1881 年にはオーストリア＝ハンガリー帝国領内での大幅な路線延長、組織再編を決定している。それゆえ考察の時期は、拙稿 [8] と同様に、いちおうルーマニア王国の成立する 1881 年までの自由貿易時代に限定しておく。

以下、ウィーンの取引所年報ともいうべき *Compass* 誌に掲載される記事を中心として、同社の設立の経緯、役員会の構成、事業の展開についてみていくことにしたい。

I 設立の経緯

同社は 1864 年 1 月 11 日、オーストリア政府よりレンベルク＝チェルノビツ間 (35 ドイツマイル＝175 イギリスマイル＝266 キロメートル) の鉄道敷設権を取得して同年中に設立された。

九 九 利権は全線開通より 90 年間となっており、1867 年 5 月 15 日にはさらにチェルノビツ＝スチャバ (Suczawa; 当時の国境の町、現在はルーマニア領 Suceava) 間 (12 ドイツマイル＝60 イギリスマイル＝91 キロメートル) の利権がオーストリア政府より追加されている。ルーマニ

ア領内のスチャバーヤシー間 (ベレシュティ Verești—ボトシャニ Botoșani 間, パシュカニ Pașcani—ロマン Roman 間の 2 つの短い支線を含めて 29 ドイツマイル=145 イギリスマイル=224 キロメートル) の利権は、同じく 90 年間期限で、1868 年 6 月 7 日/19 日にルーマニア政府より与えられた (*Compass*, 1869, S. 410, *Compass*, 1876, S. 570, *Burdett's Official Intelligence for 1882*, p. 377, なおルーマニア政府からの利権の日付けは *Compass* 1869, 1870 年版では 7 月 19 日となっているが、翌年版以降 6 月 7 日/19 日に修正されている)。そして同年 10 月 15 日の臨時株主総会で社名をそれまでの K. k. priv. Lemberg-Czer-nowitz Eisenbahn-Gesellschaft からヤシーの名を入れたものに改めている (*Compass*, 1870, S. 372.)。

ルーマニア政府よりの利権については、ルーマニア鉄道史の側からの研究があり、ウィーン生まれの企業家、ビクトル・オッフエンハイム (Victor von Ofenheim, 1820-1886) なる人物が取得したことがわかっている (Botez, *Urma și Saizu* [2], pp. 74-80. なおこの利権の前史については, Zane [10], p. 248, n. 8.)。

資本金は当初 1250 万銀フロリン (fl. ö. W. Silber; 以下 fl. と略記) で、額面 200 fl.=20 Lst. (ポンド・スターリング)=500 Francs (フラン; 以下 fr. と略記) の全額払い込み株式 62,500 株が発行された。株券は無記名で、20 株ごとに通例年 1 回の株主総会での投票権が与えられた。また株券は会社に対する利権の全期間のうちに償還されるものとされ、毎年 5 月に行われる抽選によって決まった株券に対して、11 月 1 日に額面分が償還された。ただし償還される株券の所有者についても、株主総会の定める超過配当を受け取る権利は留保された。これらの支払いはロンドンでは、アングロ・オーストリアン・バンク (Anglo-Austrian Bank) で行われていたようだが、発行の詳細は不明である。なおこの償還基金と年 5% の配当についてはオーストリア政府が保証していた。1865 年に第 1 回の発行が行われた社債についても同様の保証があ

った (*Compass*, 1873, S. 191, *Ibid.*, 1875, S. 72, *Burdett's Official Intelligence for 1882*, p. 377.)。

政府の保証金は、オーストリア政府から、レンベルク＝チェルノビツ線について年 150 万 fl., チェルノビツ＝スチャバ線について年 70 万 fl., ルーマニア政府からは、ルーマニア線全線についてキロメートル当り 17, 250 fr., 224. 0976 キロメートル合計 3, 865, 683 fr. 60 Cent. = 1, 546, 273 fl. がやはり年純収入として保証された。ルーマニア政府はさらに、キロ当り 4 万フランの建設補助金を出している (*Ibid.*, 1869, S. 410, 1875, SS. 71-72)。そしてルーマニア政府は 1868 年、〈スチャバ＝ロマン＝ヤシー鉄道の建設〉を目的とする 51, 535, 640 レイ＝フランの公債を発行して、この資金を調達したのである (拙稿 [8], 191 ページ)。

II 役員会の構成

第 1 表は、同社の役員構成を示すものである。

第 1 表 レンベルク・チェルノビツ・ヤシー鉄道会社の役員構成, 1867-1883 年

第 1 表からいえることは、第 1 に、ガリツィアの貴族にして大地主、同時にガリツィア貯蓄金庫 (der galiz. Sparkasse, Galicyjskiej Kasy Oszczędności), ガリツィア農民銀行 (der galiz. Bauernbank), ガリツィア土地銀行 (der Galiz. Landesbank) などの役員であり、さらにガリツィア州議会 (galiz. Sejm, sejmu kłajowego galic.) を通じてのオーストリア帝国内の有力なポーランド系政治家でもある人物群がおそらくは最大のグループとしてあり、会長、副会長のポストを占めていることである。ブコビナやモラビアに関係の深い人物の名がウィーン取締役会のメンバーにみえることも興味深い。一応、このグループのバリエーションとして位置づけることができよう (この時期のガリツィアの複雑な

第1表 レンベルク・チェルノビッツ・ヤシー
鉄道会社の役員の構成, 1867~1883年

名 前 ¹⁾	任期, ²⁾ 役職 ³⁾	備 考
Leo Fürst Sapieha	<会 長> 1867~1873	アングロ・オーストリアン・バンク会長(1867~1869), 土地信用協会, ガリツィア貯蓄金庫会長, ガリツィア州議会議長(1861~1875) ガリツィアの大地主。
Carl Fürst Jablonowski	1874~1879	カール・ルードビッヒ 鉄道取締役, ガリツィア貯蓄金庫, ガリツィア農民銀行取締役, 終身貴族議員(1861~1885), 枢密顧問官(1863~)。ガリツィアの大地主。
Johann Graf Krasicki	1881~1883	ガリツィア農業信用会社会長(1848~), レンベルク貯蓄銀行取締役(1850~), 同会長を何度も務めた Kazimierz Graf Krasicki の一族?
Carl Fürst Jablonowski	<副会長> 1867~1873	前 出
Leopold (Ritter v.) Stern	1874~1881	ルーマニアの弁護士でユダヤ人指導者 Adolphe Stern の兄?
Valerius Ritter	1882~1883	
W.R.Sommerset-Beaumont	<ロンドン取締役会> 1867~1869	
Sir W.R.Drake	1867~1883	アングロ・オーストリアン・バンク 取締役(1874~1883), オスマン帝国銀行発起人, 取締役(1863~1883), ルーマニア銀行取締役(1870~1883)。
L.M.Rate	1867~1883	アングロ・オーストリアン・バンク 取締役(1867~1883), オスマン帝国銀行発起人, 取締役(1863~1883)。
H.G.Ed(e)lmann	1867~1869	
Wladimir Graf (Ritter v.) Borkowski	<ウィーン取締役会> 1867~1877	ガリツィア貯蓄銀行監査役(1860~1869), ガリツィア土地信用組合代表(1868~1870), カール・ルードビッヒ鉄道創設者, ガリツィア 抵当銀行会長。

名 前 ¹⁾	任期, ²⁾ 役職 ³⁾	備 考
Octav Ritter von Pietruski	1867~1877	土地信用会社の会長代理 (1868, 1875), レンベルクのガリツィア土地銀行の設立者, ガリツィア州議会議員, レンベルク委員会委員 (1861~1890), 上層身分代表者会議副議長 (1872~)。
Adolf Ritter von Seidler	1868~1871	アングロ・オーストリアン・バンク取締役 (1868~1872)。
Gustav Ritter von Springer	1868~1871	
Leopold Stern	1868~1873	前 出
Alexander Baron (Frei herr v.) Petrinó	1867~1869	ブコビナ郊外鉄道株式会社, ブコビナ土地改良協会の創設者, ブコビナ土地信用銀行会長, 州議会議員 (1861~1875), 帝国議会議員 (1861~1864, 1867~1873), ポトツキ内閣の農業相。ブコビナのギリシャ人大地主。チェルノヴィッツ名誉市民 (1864)。
Constantin Ritter v. Tchorznicki	1867~1877	
Dr. Carl Giskra	1867, 1869~1870	第1オーストリア貯蓄銀行監査役 (1870~1879), メーレン (Mähren, モラビア) 州議員, 帝国議会議員 (1861~1870), ブリュン (Brünn, 現在チェコスロバキア領ブルノ Brno) 市長 (1866), 内務大臣 (1867~1870), 国会議長 (1867)。
Carl Klein	1867	アングロ・オーストリアン・バンク取締役 (1867~1869)。
P.P. (v.) Carp	1870~1871	ルーマニア外務大臣 (1870), 文部大臣 (1876), ヤシー生まれの政治家。
Peter v. Carp	1882~1883	上の人物の家系あるいは同一人物?
Johann Baron Mustaz (t) za	1870~1872	
Adolf Ritter von Herz	1870~1871	ルーマニア銀行支配人 (1870~1876)。
Lascar Const. Catargi	1872~1876	モルドバの大ボヤールで政治家, Lascar Catargiu の家系?
Dr. Emil Pfeiffer	1872~1880	
Valerius Ritter	1872~1880	前 出

名 前 ¹⁾	任期, ²⁾ 役職 ³⁾	備 考
<i>Hofrath</i> Eduard <i>Ritter</i> <i>von</i> Gerl	1874~1880	
<i>Graf</i> Johann Krasicki	1874~1880	前 出
Emanuel A. Ziffer	1874~1883	
Joan Balaceano	1876~1881	ルーマニアの Lascar Catargiu 内閣の外務大臣 (1876)。
Franz Obratschai	1881~1883	
<i>Dr.</i> Carl Eugen Lewakowski	1881~1882	元ヤシーブカレスト鉄道職員 (1880)。
Ant. R. v. Jaxa-Chamiec	1882~1883	
Wilh. <i>Ritter</i> v. Jesse	1883	
<i>Dr.</i> Eugen Weissel	1883	
	<レンベルク取締役会>	
Wladimir <i>Graf</i> Borkowski	1878~1879	前 出
Octav <i>Ritter</i> von Pietruski	1878~1883	前 出
Constantin <i>Ritter</i> v. Tchorznicki	1878~1882	
Casimir <i>Ritter</i> v. Tchorznicki	1881~1882	
Alexander <i>Ritter</i> v. Jasinski	1881~1883	レンベルク市長 (1880~), 州会 議員 (1873~1883)。
	<ブカレスト取締役会>	
Alexander Callimachi	1868~1869	モルドバの大ボヤール。ファナリ オットの家系?
Adolf Edler (<i>Ritter</i>) von Herz	1868~1869, 1874~1879	前 出
Peter (von) Mavrojeni (Mavrogheni)	1868~1871, 1877~1883	ルーマニア大蔵大臣, 外務大蔵 (1866)。
Michael (v.) C (K) ogalniceano	1870~1871, 1874~1883	ルーマニア内務大臣 (1868~1870, 1879~1880), 外務大臣 (1876, 1877~1878), 国会議員 (1877~)。
Leon Ghyka	1874~1875	
<i>Fürst</i> Demeter Ghika	1883	ルーマニア内務大臣 (1866), 首相 (1868~1870)。国会議長 (1871~ 1875)。上院議長 (1877~1888, 1895~1897)。
	<ウィーン総支配人>	
Victor Offenheim <i>Ritter</i> von Ponteuxin	1867~1870	カール・ルードビッヒ鉄道監査役 (1858~1864)。鉄道技師, 金融業 者

名 前 ¹⁾	任期, ²⁾ 役職 ³⁾	備 考
Claudius Ritter v. Klaudy (, <i>K. K. Hofrath</i>)	1874~1883 ＜レンベルク支配人＞	鉄道技師。
Dr. Heinrich Ed. Gintl	1868~1871	
Adolf Lauda	1872	
Julius Schreiber	1873~1874	
Carl Oesterreicher	1875~1883 ＜ヤシー支配人＞	
Ladislaua Sloninski	1874~1876, 1879~1883	
Carl Maader	1877~1878 ＜ブカレスト支店長＞	
Casimir Czerny Ritter v. Schwarzenberg	1874~1875	
Emil Baron Rohn v. Rohnau	1876~1883	

- 〔表注〕 1) 明らかに誤植と思われる場合を除き、原資料に異同ある場合()で表示した。 2) 資料に表示された期間のみを示す。 3) 原語は以下のとおり。
 ＜会長＞Präsident, ＜副会長＞Vice-Präsident, ＜取締役＞Verwaltungsrath, ＜総支配人＞General-Director (-Inspector), ＜支配人＞Betriebs-Director (Leiter), ＜支店長＞Comité Dirigeant.
- 〔資料出所〕 *Compass*, 1868~1885各号, 抽稿〔7〕, 79~81ページ, 抽稿〔8〕, 164~165ページ, *Oesterreichisches Biographisches Lexikon, 1815-1950*, *Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas*, *Wielka Encyklopedia Powszechna Pion*, *Große Jüdische National-Biographie*, *Istoria României*, IV, *Dicționar Enciclopedic Român*, *Polska Słownik Biograficzny*, *Bindreiter*〔1〕, S. 111, によって作成。

政治事情と関連して、人名事典にみえるこれらの人物の経歴には興味深いものがあるが、本稿では立ち入らない。さしあたり、Kieniewicz [6], 邦訳 155-161 ページを参照)。なお鉄道関係では、カール・ルードビッヒ鉄道 (Karl-Ludwig-Bahn) の関係者の名が注目されよう。とりわけルーマニア線の利権を取得したオッフェンハイムのような鉄道技師との結合関係は、同社の設立の事情を思わせるものがある。

第2のグループはロンドン在住の取締役グループで、アングロ・オーストリアン・バンク、オスマン帝国銀行の取締役を兼任する2名が核となっている。第3のグループは、ブカレストの取締役グループで、ルーマニア、特にモルドヴァの大地主にして大臣級の有力政治家からなっている。

これら3つのグループは、アングロ・オーストリアン・バンク、ルーマニア銀行における役員兼任を通じてロンドン－ウィーン、ロンドン－ブカレストの資本家が結び付き、カール・ルードビッヒ鉄道の技術者を通じてブカレストがウィーンを結合することによってこの独自の鉄道会社を形成することになったといえよう。

ここに、東部ヨーロッパの穀倉地帯の大地主とロンドンの資本家との結合による、国家保証のもとでの鉄道の建設という自由貿易世界システムの図式が、みごとに浮かびあがってくる。

III 事業の展開

1872年、同社のオーストリア線は、経営不振から差し押さえとなり、1875年によく再出発することになる。それゆえ、差し押さえの時期をはさむ3つの時期を区分して、同社の事業展開を考察してゆくことにする。

第2, 3表は、それぞれ同社の貸借対照表 (Haupt-Rechnungs-Abschluss, Haupt-Bilanz) 及び経営収支 (Betriebs-Ergebnisse) をまとめ

第2表 <レンベルク・チェルノビツ・ヤ

	資 産					計	
	建設費 (調査・設計費含む) Baukosten der Linien オーストリア線	建設費 (調査・設計費含む) Baukosten der Linien ルーマニア線	施設、設備、 資材在庫 Material- Vorrüthe	必要物資補給 Garantie-Zuschüsse オーストリア線	債務者勘定 Diverse Debitoren	現金、有価 証券残高 Cassa- und Effekten- bestände	
1866	23,551,548 (88)	—	34,456 (0)	356,501 ¹⁾ (1)	—	412,995 ²⁾ (2)	2,502,796 (9)
1867	24,500,000 (81)	35,407 ³⁾ (0)	129,278 (0)	1,000,000 ⁴⁾ (3)	—	2,816,848 ⁵⁾ (9)	1,622,487 (6)
1868 ⁷⁾	32,119,112 (48)	15,180,862 (23)	274,674 (0)	2,323,749 ⁶⁾ (3)	—	749,305 (1)	15,840,499 (24)
1869	35,661,883 (50)	24,575,253 ⁸⁾ (34)	374,253 (1)	3,248,404 ⁹⁾ (5)	—	1,082,164 (2)	6,355,056 (9)
1870 ¹²⁾	—	—	—	—	—	—	—
1871	36,685,663 ¹¹⁾ (44)	28,914,304 ¹¹⁾ (34)	1,406,182 (2)	8,402,224 ¹²⁾ (10)	1,998,536 ¹²⁾ (2)	5,757,597 (7)	844,763 (1)
1872 ¹³⁾	—	—	—	—	—	—	—
1873	36,783,019 ¹⁴⁾ (41)	30,041,141 (34)	1,613,945 ¹⁵⁾ (2)	11,023,348 (12)	2,653,590 ¹⁶⁾ (3)	5,601,512 ¹⁷⁾ (6)	1,235,137 (1)
1874	36,764,205 (41)	30,041,141 (33)	2,937,308 ¹⁸⁾ (3)	13,513,519 (15)	2,616,549 ¹⁹⁾ (3)	3,383,055 (4)	1,290,555 (1)
1875	36,765,830 (37)	30,119,418 (30)	3,507,257 (4)	14,283,841 (14)	6,625,462 (7)	6,174,037 (6)	1,694,293 (2)
1876	36,835,585 (36)	30,119,418 (30)	3,573,310 (3)	15,807,175 (16)	8,069,593 (8)	5,689,168 (5)	1,466,985 (1)
1877	39,877,422 (38)	32,109,769 (31)	1,261,013 (1)	16,561,826 (16)	8,186,328 (8)	4,823,860 (5)	2,717,320 (3)
1878	39,936,036 (38)	32,375,924 (31)	1,535,576 (1)	18,188,871 (17)	9,008,699 (9)	1,442,885 (1)	1,950,382 (2)
1879	39,909,990 (36)	32,469,185 (29)	1,510,433 (1)	19,880,708 (18)	10,530,543 (10)	4,730,371 (4)	1,574,576 (1)
1880	39,909,990 (35)	32,527,042 (28)	1,511,392 (1)	21,883,754 (19)	11,864,689 (11)	6,006,866 (5)	993,265 (3)
1881	39,911,127 (35)	32,527,042 (28)	1,481,442 (1)	24,109,925 (21)	13,375,579 (12)	1,914,067 (2)	956,857 (1)
1882	39,911,127 (34)	32,527,042 (27)	1,810,480 (2)	26,722,403 (22)	14,766,093 (12)	2,046,710 (2)	1,214,601 (1)
1883	39,911,127 (32)	32,527,042 ²²⁾ (26)	2,136,027 ²³⁾ (2)	28,572,672 (23)	16,078,815 (13)	2,866,103 (2)	1,671,857 (1)

【表注】 1) <Zuschuß zu den Betriebs-Einnahmen aus dem Titel der Staatsgarantie>と
für die Tracirung der Linie Odessa-Bukarest>として計上されている。 4) <Accepte
gashin Czernowitz-Suczawa> 279,036 fl.を含む。 6) この年以降、1875年度まで
るが、1 fl. フローリン = 2.5 フランの率で換算して合計しておいた。 8) <Betriebs-Deficit
9) <Tracirungs-Kosten Jassy-Kischineff> 27,919 fl., 14,018 Francを含む。
計上されたフローリン勘定をオーストリア線に、フラン勘定をルーマニア線に算入した。
て前注と同様にした。 13) 貸借対照表の記載なし。ただし1872年度についてはルーマニア線
für Studien und Tracirung der Linien Lemberg-Netzeba, Jassy-Kischineff und
と若干変えながらあらわされるが同様に処理した。 15) <Vermehrung und Vervollstän-
16) <Material-Vorrüthe>を含む。 17) <Cursverlust und andere Spesen bei Aus-
年に初めて<Garantie-Zuschüsse d. rumänischen Regierung>が計上されている。
Schuld (begeh. Accepte)> 1,000,000 fl.を含む。 1879年度に 500,000 fl. を計上してこの項
22) <Localn. Czernowitz-Nowosiel> 450,000 fl.を含む。

【資料出所】 Compass, 1868—1885年の各号によって作成。

シー鉄道会社>の貸借対照表, 1866~1883年

(単位: 銀フローリン, 端数は切り捨て, () 内は宛)

資 本 金 及 び 負 債						
資 本 金	補 助 金	債権者附定, 振出手形	寄託金・有価証券, 等	未払配当, 社債利子, 償還金		
株 式 Actien- Capital	優先社債 Prioritäts- Obligationen	オーストリア 政府 Zuschüsse	ルーマニア政 府 Bauzuschuss Garantie- Zuschüsse	Diverse Creditoren, Tratten	Cantionen und Gesellschafts- Effekten,	
12,333,350 (46)	11,325,300 (42)	—	—	1,310,124 (5)	1,454,220 (5)	405,393 (1)
12,412,040 (41)	13,398,300 (45)	969,718 (3)	—	2,507,238 (8)	261,660 (1)	555,064 (2)
22,412,640 (34)	39,222,900 (59)	1,585,235 (2)	640,000 (1)	1,074,799 (2)	1,016,291 (2)	479,338 (1)
22,496,600 (31)	39,554,100 (55)	2,436,012 (3)	2,880,000 (4)	1,543,360 (2)	1,828,659 (3)	649,678 (1)
22,491,600 (27)	39,471,000 (47)	6,850,195 (8)	3,507,200 (4)	9,940,569 (12)	980,178 (1)	769,132 (1)
			3,568,000 (-)			
22,486,400 (25)	44,783,400 (50)	10,393,118 (12)	6,069,676 ¹⁸⁾ (8)	3,228,531 (4)	1,163,666 (1)	826,873 (1)
22,483,200 (25)	44,715,000 (49)	11,454,800 (13)	6,069,676 (7)	3,567,775 (4)	1,311,999 (1)	913,896 (1)
22,482,200 (23)	44,649,000 (45)	13,867,337 (14)	10,280,411 (10)	5,556,304 (6)	1,377,142 (1)	957,802 (1)
22,480,800 (22)	44,585,100 (44)	15,154,630 (15)	11,334,964 (11)	5,643,324 (6)	717,532 (1)	1,044,690 (1)
23,979,200 (23)	44,518,500 (42)	16,380,518 (15)	11,568,165 (11)	6,183,592 (6)	1,822,922 ²⁰⁾ (2)	1,087,664 (1)
23,966,600 (23)	44,269,200 (42)	17,234,670 (16)	12,044,433 (11)	3,730,046 (4)	1,363,880 (1)	1,823,748 (2)
23,963,200 (22)	44,151,900 (40)	19,178,642 (17)	13,475,594 (12)	6,921,675 (6)	1,141,758 (1)	1,773,130 (2)
23,959,200 (21)	44,039,100 (38)	20,940,134 (18)	14,935,518 (13)	9,009,812 (8)	590,752 (1)	1,821,825 (2)
23,955,800 (21)	43,911,300 (38)	22,956,367 (20)	16,281,518 (14)	3,225,926 (3)	1,995,110 ²¹⁾ (2)	1,931,020 (2)
23,951,600 (20)	43,777,500 (37)	25,393,450 (21)	17,785,102 (15)	3,332,190 (3)	2,616,229 (2)	2,142,392 (2)
23,947,600 (19)	43,639,200 (35)	28,038,184 (23)	19,034,519 (15)	3,338,308 (3)	3,191,681 (3)	2,524,152 (2)

して計上されている。2) <Kosten der Actien=Emanirung> 32,693fl. を含む。3) <Auslagen im Umlauf>として計上。5) <Cours-Differenz bei Begebung der Prioritäten der Ergänzung-<Pensionsfond>を含む。7) この年からルーマニア線に関連してフラン表示の勘定が明立して見われ bis Ende 1867> 1,511,965fl. と<Betriebs-Deficit pro 1863>として計上された額とを足したもの。10) <Betriebs-Deficite>として計上。11) <Tracirungs-Auslagen für mehrere Linien>として 12) <Erforderliche Zuschüsse bis Ende 1871>として計上されたフーリン, フラン両勘定についての決算<Rechnungs-Abschluss>が収録され, 1875年度まで併記されている。14) <Auslagen Stryj-Munkacz>として計上された 48,286fl. を含む。同様の項目は1878年度まで調査・設計区間と金額訂正の Betriebs-Einrichtung>として計上された項目を含む。1876年度まで同様。gab des IV-Prioritäten-Anlehens> 1,283,667 fl. を含む。この項目は1876年度まで続く。18) この 19) <Brückenbau-Conto> 1,139,568 fl. を含む。この項目は1876年度で終る。20) <Schwebende 目>は消える。21) この年以降, <Übertrag vom Gewinn-und Verlust-Conto>をも算入。

第3表 <レンペルク・チェルノビツ・ヤ

年	収 入					計
	旅客運賃 Personen- beförderung (Reisende)	軍事輸送 Militär- Transporte	手荷物及び速 達貨物 Gepäck, Eilgüter.	貨車便貨物, 家畜輸送 Frachten., Vieh,	諸手数料, 雜収入	
1870 ¹⁾	O 509,673 R 75,833	20,642 281	48,002 5,418	1,302,353 16,793	67,585 5,684	1,948,269 134,024
1871 ⁴⁾	O 533,895 R 315,553	8,839 4,456	52,178 28,704	1,227,932 231,671	96,728 39,674	1,919,583 617,385
1872 ⁵⁾	O n. a. R 460,227	n. a. 94	34,900	375,465	49,310	922,489
1873 ⁷⁾	O 775,902 R 531,038	4,890 —	67,789 38,800	1,913,931 557,706	180,884 98,281	2,943,390 1,225,827
1874 ⁸⁾	O 771,545 R 517,300	— —	67,417 36,391	2,185,257 521,999	181,639 120,524	3,205,862 1,196,234
1875 ¹⁰⁾	O 768,854 R 484,728	— —	66,850 37,752	1,654,371 539,357	179,106 104,502	2,669,191 1,166,354
1876 ¹¹⁾	O 747,059 R 435,076	— —	64,512 30,099	2,063,906 497,970	133,561 99,140	2,926,063 1,062,286
1877 ¹²⁾	O 734,082 R 530,912	— 1,892,665	75,978 83,745	3,892,665 1,201,444	118,075 135,341	4,811,673 3,844,138
1878 ¹³⁾	O 736,774 R 512,540	— 851,401	66,941 53,026	2,480,045 809,758	121,559 354,090	3,405,320 2,610,816
1879 ¹⁴⁾	O 669,182 R 467,778	31,892 14,730	58,679 32,422	2,320,075 588,752	175,368 125,020	3,255,200 1,228,704
1880	O 719,127 R 507,616	45,107 19,147	59,426 15,117	2,640,961 813,981	193,674 118,248	3,688,302 1,474,110
1881	O 731,077 R 479,564	27,961	54,203 25,062	2,117,911 682,095	221,116 80,858	3,152,277 1,267,580
1882	O 726,741 R 465,092	36,840	48,116 23,557	1,882,346 733,080	173,370 89,551	2,867,423 1,311,280
1883	O 733,490 R 482,902	69,163	42,733 25,438	2,299,391 811,315	203,681 85,365	3,348,464 1,405,022

[表注] 1) 各年のOはオーストリア銀を、Rはルーマニア銀を示す。原資料は、オーストリア銀につ
 (148,560 fl. 79 Kr. in Noten = 120,097 fl. 37 Kr. Silber, ∴ 1 fl. Silber = 1.2105 fl. in
 っており、しかもフロリンについては、同比 S. 532 の換算率 (9.96 1/2 fl. S. W. = 20 Fres.,
 との差から、明記されていないもの、紙幣フロリンと考えてよいと思われるが、これに付
 tionen>として計上されたもの。 3) <Beitrag zum Pensionsfond, Provisionen,
 同様にしたが、ルーマニア銀については Compass, 1873, S. 730 の換算率 (357,219 fl. 87 Kr.
 (799,209 francs = 346,856 fl., ∴ 1 fl. = 2.304 Fres.) によってフランに換算したのち、銀付
 S. 74 の換算率 (銀フロリン 100 = 紙幣 106.125 フロリン) によって換算。ルーマニア銀の
 フロリン 100 = 紙幣フロリン 105.125, 1 フラン = 0.44475 紙幣フロリン) による。
 算率 (銀フロリン 100 = 紙幣フロリン 103.52, 1 フラン = 0.4525 紙幣フロリン) による。
 = 0.4836 紙幣フロリン) による。 12) Compass, 1879, S. 580 の換算率 (銀フロリン
 紙幣フロリン 102.67) による。 14) この年以降、紙幣か銀貨かの区別が明記されていないが、

[資料出所] Compass, 1872~1885 年の各号によって作成。

シー鉄道会社>の経営収支, 1870~1883年

(単位: 銀フローリン, 端数は切りすて)

支 出						計	純 益
一般管理費 Allgemeine Verwaltung	監視, 保線 Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung	交通, 商業従業員 Verkehrs- und Commercieller Dienst	動力車, 現場作 業員, Zugför- derungs- und Werkstätten- Dienst	税金, その 他雑支出			
169,824 ²⁾ —	682,062 113,023	349,439 68,054	530,262 56,767	236,550 16,472	1,968,145 254,318	— 19,876 — 120,294	
165,247 47,555	645,037 290,636	391,667 233,839	753,385 240,330	182,865 ³⁾ 49,322	2,391,116 861,936	— 471,533 — 214,551	
61,859	285,284	265,459	272,673	46,181	931,458	— 8,969	
124,731 70,346	529,245 233,502	483,881 306,340	731,640 333,675	140,635 ⁴⁾ 33,505	2,069,539 977,372	933,860 248,455	
2,007,776 ⁵⁾ 890,131 ⁶⁾	— —	— —	— —	81,306 43,347	1,994,122 933,478	1,211,740 262,756	
2,017,157 ⁷⁾ 1,028,667 ⁸⁾	— —	— —	— —	63,378 47,454	2,080,550 1,082,411	588,641 83,943	
1,731,269 ⁹⁾ 936,043 ¹⁰⁾	— —	— —	— —	30,472 45,877	1,761,742 983,613	1,164,321 78,673	
2,562,192 ¹¹⁾ 1,809,476 ¹²⁾	— —	— —	— —	150,774 256,309	2,972,056 1,809,476	1,839,617 1,801,233	
2,360,551 ¹³⁾ 1,576,393 ¹⁴⁾	— —	— —	— —	108,503 40,908	2,469,055 1,617,301	936,265 993,514	
101,355 68,274	641,611 391,076	542,497 303,694	767,084 340,921	203,808 68,274	2,256,358 1,172,240	958,841 56,464	
102,631 66,881	1,044,780 434,945	569,870 327,649	810,697 370,404	326,869 83,276	2,854,764 1,283,156	833,537 190,954	
104,918 65,679	895,019 405,788	596,553 327,089	680,321 357,184	232,019 67,249	2,508,836 1,233,000	643,440 34,580	
100,891 63,745	1,000,296 331,475	617,487 326,050	665,482 361,160	151,958 73,294	2,536,075 1,155,724	331,345 155,556	
102,891 64,785	533,999 357,976	633,196 339,109	780,487 333,992	127,465 75,812	2,177,952 1,171,674	1,170,511 233,347	

いて、銀フローリンと紙幣フローリンとを別立てで並記している。ここでは *Compass*, 1872, S. 531 の率 (Noten) で換算しておいた。また、ルーマニア線については、フランとフーリンとの別立てが記述となつて、1 fl. u. W. = 2.00702 Pres.) をみれば、当時のフランと銀フローリンとの換算率 (1 fl. Silber = 2.5 Pres.) いてはフランに統一したうえで銀フローリンに換算した。2) <Brücken-Provisorien u. Reconstruc-
tionen>として計上された 134,196 fl. を含む。4) オーストリア線の紙幣フローリンの換算率は前年と
= 773,203 Pres. 98 (Gl., 1 fl. = 2.1645 Pres.) による。5) *Compass*, 1874, S. 396 の換算率
フーリンに換算。6) <年金基金, 配当, 仲介料, 料子等>の 72,734 fl. を含む。7) *Compass*, 1875,
フーリンも紙幣とみなして同様にして銀貨に換算。8) *Compass*, 1876, SS. 572~573 の換算率 (銀
9) <Allgemeine Betriebs-Ausgaben>として計上されたもの。10) *Compass*, 1877, S. 700 の換
11) *Compass*, 1878, SS. 550~551 の換算率 (銀フローリン 100 = 紙幣フローリン 104.77, 1 フラン
100 = 紙幣フローリン 109.55) による。13) *Compass*, 1880, S. 567 の換算率 (銀フローリン 100 = 紙
銀フローリンとみなしておいた。

たものである。以下、これを参照しながら各時期ごとの特徴をみよう。

1 第1期 (1864-1872 年)

同社線の開通は1869年ともいわれており (Kalla-Bishop [5], p. 52), 1864年の設立から1868年のルーマニア線利権獲得, 社名変更までは同社にとって設立期といってよい。さらに言えば同社の事業が全面展開するのは, ルーマニア線が全面開通する1870年以降のことである。それゆえ表3表にみるように, *Compass* 誌上に経営収支が発表されるのも1870年度以降である。ただし貸借対照表の方は, 1864-1866年の建設費を一括して資産の部に計上した1866年度末 (同年12月末日) 以降, 公表されている。第2表をみながら初期のオーストリア線のための時期について検討してみよう。

まず資産構成については, 〈建設費〉の比重が高いことが目をひく。1866年末で資産=負債総額のじつに88%, 1867年末で82%, ルーマニア線の建設開始に伴う株式, 社債の新規発行によってほぼ倍額に増資した1868年末にようやく71%にまで下がるが, 1869年末にはルーマニア線の〈建設費〉増大によって再び84%に跳ね上がっている (第2表より算出)。この〈建設費〉については, 1867年にオデッサ-ブカレスト線, 1869年にヤシー-キシネフ線の設計費, それぞれ35,407 fl. 及び27,919 fl. +14,018 fr. が計上されていることが注目される (第2表, 表注3, 9参照)。黒海に臨むロシア帝国の港湾都市オデッサ (Odessa) と, 新生の統一公国ルーマニアの首都ブカレスト (Bukarest, Bukuresti) を結ぶこの野心的な計画については不明だが, *Compass* 誌は, 1870年4月28日の同社株主総会について次のように報じている。

……さらに総会は, 取締役会が, ヤシーからキシネフにいたる線をオデッサまでのロシアの鉄道につなげ, その鉄道が特別の連合体 (Consortium) に委託され, ただしその建設と経営はレンベルク・チ

エルノビッツ・ヤシー鉄道によって引受けられるように、全力をあげ
ることを承認した。また一方ではレンベルクからタマシヨフ
(Tamaszow) 近くのガリツィア・ロシア国境に、他方ではレンベル
クからシュトリイ (Stryi) 及びシュコーレ (Skole) を經由してガリツ
ィア・ハンガリー州境 (Landesgrenze) に至る鉄道利権を獲得し、そ
の資本を調達することについても同様である。……

(*Compass*, 1871, S. 396.)

キシネフ (Kischineff. Chişinau, 現在ソビエト連邦モルドバ共和国
領 Kishinev) は当時ロシア領となっていたベッサラビア (Bessarabia)
の中心的な都市であり、ヤシーの山一つ隔てた西側に位置し、そのま
ま河を下ればオデッサはすぐである。かつてのオデッサ・ブカレスト線計
画はヤシー経由であり、ヤシー―キシネフ線はその一部をなすものかとも
思われるが、同社の利権の南端の都市ロマン (Roman) から港湾都市
ガラツィを経てブカレストに至る線の利権はすでにルーマニア政府によ
って 1868 年にプロシアの Dr. Strussberg のグループに与えられてしま
っている (Botez et al. [2], pp. 80-85, *Report* [9], p. 3. なお池田博
行 [4], 271-281 ページにこの人物の評伝がありこの事件についても
言及されている。)。前年末に設計費を計上しておきながら 1868 年末に
何の言及もないのは、このような事情からの計画の変更を意味するの
かもしれない。いずれにせよ、同社はヤシー―キシネフ線の利権獲得に最
最終的に失敗し、ヤシーからキシネフに至る途中のルーマニア・ロシア国
境の町ウングニ (Ungheni) までの 21 キロメートル余りの利権は、1872
年、ルーマニアの企業家 Gr. Eliad に与えられ、国営化されている
(Botez et al. [2], pp. 94-95, p. 117)。そして後半のガリツィア横断鉄
道計画は、後述のように 1881 年になってやや違った形で実現すること
になる。いずれにせよ、この項目には、路線拡張に対する同社の積極的
な姿勢が示されていると言えよう。

次に注目されるのは、1868 年末の貸借対照表に、〈1867 年末までの経営赤字〉 1, 511, 965. 66 fl., 〈1868 年分の経営赤字〉 811, 784. 71 fl. という項目が登場していることである (*Compass*, 1870, S. 371.)。翌 1869 年度末決算には、さらに 〈経営赤字〉 3, 248, 464. 11 fl. として巨額の計上がなされている (*Ibid.*, 1871, S. 396.)。またルーマニア線の開通する 1870 年度には貸借対照表が掲載されず、かわりに経営収支 (*Betriebs-Ergebnisse*) の細目が公開されて赤字経営の内実が明らかにされている (*Ibid.*, 1872, S. 531.)。以上のことから、オーストリア線も当初から赤字であり、その実態が粉飾しきれぬまま現れてきつつあるものと解することができる。

そこで今度は、資金調達についてみよう。

株式の第 1 回発行については先に述べたが、1868 年には同様にして 5 万株 1000 万 fl. が発行され、倍額の増資が行われている (*Compass*, 1870, S. 372.)。他方、社債は 1865 年の第 1 回発行に続いて、第 2 回 1867 年、第 3 回 1868 年と、路線拡張に合わせて毎年のように発行されている。いずれも額面 300 fl.=30 Lst.=750 fr. の債券が、第 1, 2 回は 4 万ずつ、第 3 回は 5 万 2 千、したがって第 1, 2 回は 1200 万 fl., 第 3 回は 1560 万 fl., 総計 3960 万 fl. が発行されている。こうして利権獲得の過程で、社債が株式資本を大幅に上回る構造が形成されたのである。社債は優先債 (*Prioritäts-Oboigationen*) であり、年 5% の利払い、70 年賦の額面での償還にあたって株式に対する優先権が与えられていた。株式の支払所 (*Zahlstellen*) が、ウィーン本社会計課 (*Hauptcassa*) 及びロンドンのアングロ・オーストリアン・バンク (利札 (*Coupon*) のみの場合レンベルクの同社会計課も可) となっていたのに対し、社債の場合は、上記にレンベルクの同社会計課を加え、さらに利札のみの場合、

「ベルリンの Richter & Comp., ドレスデンの M. Kaskel, ライプツヒヒの Allgem. Deutsche Credit-Anstalt, プレスラウの Schlesischer Bankverein, パリの Leopold S. Königswarter, フランクフルト・アム・マ

インの von Erlanger & Söhne, ベルンの von Wattenwyl, Ernst & Comp., アムステルダムの Lippmann, Rosenthal & Comp., ハンブルクの Lieben Königswarter, 最後に、ブカレストの Banque de Romaine」と、ヨーロッパ全土にわたる金融業者名が列挙されている (*Ibid.*, SS. 394-395.)。社債発行による同社の大規模な大衆的資本動員政策を示すものといえよう。

第4表は、同社の株式及び社債の相場、株式配当を示している。

1869 年末をピークとするこれらの相場の動きには、1870 年代初頭にいたるブームの様相がみごとにしめされている。全面的な事業展開に先立つ時期に最高 8% もの配当が出ていること、先に引用した野心的な計画などは、このような状況のもとに理解されねばならない。

ルーマニア線の主要部分は、1870 年 6 月 1 日に開通 (ただしポトシヤニまでの支線の開通は 1871 年 11 月 1 日) する (Botez et al [2], p. 120)。そしてこれ以降、オーストリア線とルーマニア線のそれぞれについて、収入及び支出の細目がわかる (第3表)。ただしここでは、ルーマニア線では〈旅客運賃〉の収入が高いが、オーストリア線では〈貨物〉収入が圧倒的であること、支出面でもこの違いは人員構成の点に反映されているが、両線とも〈人件費〉支出が圧倒的であること、そして両線とも赤字であり、その額は大幅に増大していることを指摘するにとどめたい。なお同社は多くのイギリス製機関車を持っていたといわれている (Kalla-Bishop [5], p. 52)。

2 第2期 (1872-1875 年)

1872 年 10 月 7 日、同社のオーストリア線はオーストリア政府商務省令によって差し押さえとなる (*Compass*, 1873, S. 728)。差し押さえの原因となった未払金は 3,037,669 fl. で、同社は第4回の社債発行 (同様の優先債 18,000×300 fl. = 540 万 fl.; ただしベルリンのコンソーシアムによって 77.5 で取引されたといわれ、受取額は 4,116,334 fl. という)

第4表 レンベルク・チェルノビッツ・ヤシー鉄道会社の株式、社債の各年末の相場、配当、1866～1881年

年	株式		社債			
	相場 ¹⁾	配当(%)	I	II	III	IV
1866	n.a.	5.66	n.a.	—	—	—
1867	n.a.	8	n.a.	n.a.	—	—
1868	86.63	7	76.50	82.50	80.50	—
1869	100.75	7	81.25	90	88.10	—
1870	93.75	6	77.75	87.75	86.50	—
1871	81.80	5	77.25	87.30	80	—
1872	75.50	5	72.30	83.50	74	76
1873	69	5	73	85	73.50	77.25
1874	70.50	5	77.75	88	78	77.25
1875	69	5	78.75	81.50	75	71.50
1876	55	5	77	77	67	63
1877	58.13	5	76	73.50	68.75	63
1878	61.88	5	76	78.50	72	67.25
1879	74.13	5	86	89	82.75	79.50
1880	n.a.	5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1881	75 ²⁾	5	n.a.	n.a.	n.a.	81.67 ²⁾

〔表注〕 1) フローリン表示と思われる数値を額面に対するパーセンテージで表示した。 2) ポンド表示と思われる数値(*Burdett's Official Intelligence for 1882*, p. 377に Price marked in *Official List* として現れる)をポンドの額面に対するパーセンテージで示した。

〔資料出所〕 *Compass*, 1874～1883, *Burdett's Official Intelligence for 1882*, p. 377 によって作成。

によって支払いを行った (*Ibid.*, 1874, S. 396.)。同社取締役会はオーストリア線についての権利を失い、枢密顧問官でオーストリア鉄道総管理府経営局長 (k. k. Hofrath und Vorstand der Betriebs-Abtheilung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen) Carl Barychar Ritter v. Marienhof 及び同監査長 (Ober-Inspector) Ferdinand Perl が管財人に就任している (*Ibid.*, S. 393.)。こうして 1875 年 7 月末日までこの体制が続くのである (*Ibid.*, 1877, S. 700)。

1873-1874 年のウィーンにおける恐慌と鉄道会社の倒産、その後の政府の国庫助成政策の変化と国有化への動きについては、さしあたり池田博行 [4] , 264-268 ページに簡潔な整理がある。同社について注目されるのは、1873 年にすでに路線拡張の調査、設計費用が計上されていることである (第 2 表, 注 14)。これについても「1874 年 5 月 24 日の法律にもとづいて」レンベルクから Netřeba (Tomaszów) を経て州境に至る線には、マイルごとに最高 42, 100 fl. の純収入が国庫より保証されるなどの助成措置がとられることになっていた (*Ibid.*, 1876, S. 570.)。この線についての調査は 1875 年まで続けられ、路線拡張に関する交渉もこの時期を通じて続けられている (*Ibid.*, 1877, SS. 700-701.)。

貸借対照表の資産の部については、他のあいまいな項目の比率が減少し〈必要物資補給〉の比率が増大していることが、この時期の営業の好調と関連して注目されようが、むしろ資本金及び負債の部の変化に著しいものがある。すなわち、かつて 46% を占めた株式の比率は、社債発行とともに減少してゆき、1873 年にはついに 25% にまで落ち込む。逆に社債の比率は同年で 50% となる。同時にこの頃から政府補助金の占める比率が上昇してゆき、同年で 20%、1875 年には 24% で株式資本の比率と逆転する (第 2 表)。配当はすでに 1871 年以降、最低の 5% となっており、株式、社債の相場も、落ち込んでいた (第 4 表)。営業の方は 1873, 1874 年と、両線とも空前の利益をあげており (1874 年にはその原因として「穀物輸出の増大」(*Ibid.*, 1876, S. 573.) が挙げられてい

る), 以後, 黒字基調は持続する (第3表) が, 高配当を可能とするほどではない。差し押さえ, 政府補助の増大による経営の安定化を前提として, むしろ新たな利権獲得が追求されていたのがこの時期であるといえよう。

3 第3期 (1875-1881年)

差し押さえの最後の日である 1875 年 7 月 30 日の定例株主総会, 同年末に開かれた臨時株主総会は, オーストリア線の拡張 (Albrechtbahn, Dniesterbahn, Tarnów-Leluchów 間の国有鉄道の吸収), 増資の基本方針を出す (*Compass*, 1877, SS. 700-701)。以後, 一方で帝国議会での鉄道政策に関する議論, 他方で金融市場の動向をにらみながら, 様々に交渉が続けられていく。増資については, 社債発行にするか株式発行にするか論議があったが, 結局 1877 年に 7500 株 150 万 fl. の株式が発行された (*Ibid.*, 1879, SS. 582-583.)。路線拡張についても曲折があったが, 1881 年 4 月 30 日の定例株主総会で, 定款を改正し, 240 万 fl. までの増資を行ってガリツィア横断鉄道 (galizischen Transversalbahn) の建設を行う旨, 決議された。このガリツィア横断鉄道は, レンベルクからストロイ及びスタニスラウ (Stanislau; 現在の Ivano-Frankovsk) までのアルブレヒト大公鉄道 (Erzherzog Albrechtbahn), ストロイからキエロフ (Chyrow; Khiriv) までのドニエステル鉄道 (k. k. Dniesterbahn), グリボウ (Gribow) からザゴルツ (Zagorz) までの延長を含むタールノウーレールチョウ国有鉄道 (k. k. Tarnów-Leluchów Staatsbahn), オルロ (Orlő) 国境への支線, 場合によっては第 1 ハンガリーガリツィア鉄道 (der ersten ungar. -galiz. Eisenbahn) をも含む, とされていた (*Ibid.*, 1882, SS. 444-445, *Burdett's Official Intelligence for* 1882, p. 377. これらの鉄道線については不明な点も多いが, さしあたり, 池田博行, 前掲書, 第 1 ハンガリーガリツィア鉄道についての Kalla-Bishop [5], pp. 56-57 などを参照.)。1881 年以降の展開は本稿の範

開外であるからひとまずおき、この時期についてみよう。1877年の増資は同社の資金構成を変えるものではなく、前期のパターンは基本的に接続する。しかしながら、〈補助金〉の比率は、前述のように両政府合計で1875年に24%になり、株式資本金の比率を超えて以後、絶対額、比率ともに年々増大していき、1880年で30%を超え、1883年には38%となり、相対的に低下した社債の比率を凌いで最大項目となっている（第3表）。1889年の同社の分割国営化（Kalla-Bishop [5], p. 52, Botez et al. [2], p. 116.）は、この延長線上に考えることができよう。

経営収支の面では、1877年、1878年のとりわけ〈軍事輸送〉の項目の増大によるルーマニア線における純益の突発的な増大が注目されよう（第3表）。これはロシア＝トルコ戦争に伴うロシア軍の兵員輸送によるものであり（*Ibid.*, 1879, S. 582.），このとき軍事輸送問題に直面したロシア軍は、ウンゲニ駅に滞留したロシアの広軌用の車両を通過させるために、狭軌のルーマニア側に軌道敷設工事を行ったといわれている（池田博行 [3], 101 ページ）。〈軍事輸送〉収入は、1879年以降オーストリア線でも計上されるようになり、同社線の軍事的な重要性が誇示されるかのごとくである。この2年間においても、同社の運賃収入はほぼ安定した水準に達し、黒字基調は定着したことが第3表からわかる。

株式、債券相場は、トルコ、エジプト政府などがデフォルトとなった1875、1876年からロシア＝トルコ戦争の1877、1878年にかけて、最低の線を推移しており、1879年になってようやく反発をみせている。配当についても、営業状態の改善にもかかわらず、ついに最低限の5%を上回ることはなかった（第4表）。

結びにかえて

以上、レンベルク・チェルノビッツ・ヤシー鉄道会社それ自体の展開を検討してきた。

オーストリア、ルーマニア両政府の国庫による収益保証と、1860年代半ばの鉄道ブームとを前提として、同社は、全ヨーロッパ規模の資本の動員によって鉄道建設を実現したのである。穀倉地帯ガリツィア、ブコビナ、ルーマニアの大地主と、ロンドンの銀行資本とは、同社においてみごとに結合していた。しかしながら、一時は主要路線の差し押さえにまでなった同社の経営は、結局、国家の補助金増大によって維持されたのである。したがって、以上検討してきた同社の展開は、さらに、アングロ・オーストリアン・バンクが拠点をおくウィーン金融市場の役割とあわせて、階級的、民族的利害の錯綜するオーストリア（＝ハンガリー）帝国、国家形成期のルーマニア資国家権力の性格との関連で、検討される必要があるだろう。ただしここでは問題の指摘にとどめざるをえない。

[参考文献]

- [1] Bindreiter, Uta, *Die diplomatischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen österreich-Ungarn und Rumänien in den Jahren 1875-1888*, Wien-Köln-Graz : Herman Böhlau Nachf., 1976.
- [2] Botez, Const., Dem. Urma și Ion Saizu, *Epopoea Feroviara Românească*, Editura Sport-Turism : București, 1977.
- [3] 池田博行『帝政ロシア交通政策史』西田書店, 1976年.
- [4] ———『ドイツ鉄道小史』時潮社, 1978年.
- [5] Kalla-Bishop, P. M., *Hungarian Railways*, David and Charles : Newton Abbot, 1973.
- [6] Kieniewicz, Stefan, (Editor-in-chief), *History of Poland*, PWN : Warszawa, 1979 (2nd edition), (加藤一夫／水島孝生訳『ポーランド史1, 2』恒文社, 1986年).
- [7] 岡野内 正「インペリアル・オットマン・バンクについての覚書」『経済学論叢』(同志社大学) 第35巻第1号, 1984年12月.
- [8] ———「自由貿易体制下ルーマニアにおける外国銀行と国家財政, 1856-1881年」『社会労働研究』第34巻第1号, 1987年9月.
- [9] *Report by Mr. White, Her Britanic Majesty's Envoy Extraordinary*

and Minister Plenipotentiary at Bucharest, on the Kingdom of Roumania, British Parliamentary Papers, 1883 (C. -3784).

- [10] Zane, G., "Politica Economică a Principatelor în Epoca Unirii și Capitalul Străin," *Studii, revista de istorie*, n. 1, 1959.