

ベルリン圏の都市化と近郊ゲマインデの自治

——19世紀末～20世紀初頭期テルトウ郡の実態に即して——

加 藤 房 雄

本稿の課題

「都市と農村のあいだ」と言うべきベルリン圏のテルトウ郡 (Kreis Teltow) は、「都市近郊ゲマインデ」⁽¹⁾ (Vorortgemeinde) を数多く持つ、「都市農村連続体」⁽²⁾ (Stadt-Land-Kontinuum) と呼びならわされるにふさわしい地域の一つだった。首都ベルリンに隣接し、その「一方的帝国主義」⁽³⁾ による領域拡張志向の対象となるほかなかった同郡の独自の立場に着目して、その歴史的特徴を描き出すための実証的検討を、わたくしは、すでに開始している⁽⁴⁾。そこで明らかにされた諸事実を、いま、本稿の行論にとって必要なかぎり整理して示せば、こうである。

ベルリンと近郊農村地域を結ぶ、両者の媒介環たる鉄道路線の建設は、19世紀が進むにつれて次第に整備されてゆき、テルトウ市街電車の1907年の電化に象徴されるように、19世紀末以降の世紀転換期には、一つのピークと言ってよい時期を迎えるに至る。それゆえ、都市と農村地域を往復するペンドラー労働者階層の一定の形成が、ちょうどこの時期に確認されうるのも、あながち偶然ではなかった、と言わなければならない。鉄道建設に明瞭に示される都市化の波は、ペンドラー労働者の形成に与かって力あるその決定的な要因だったのである。いや、そればかり

* 本稿は、科学研究費補助金基盤研究C2「東エルベ農村社会とドイツ農村・都市関係史とりわけ都市近郊農村史の実証的比較研究」1998～2001年度、ならびに、ドイツ学術交流会 (DAAD) 1999年度研究助成金による研究成果の一部である。

注 (1) Wolfgang R. Krabbe, 'Die Entfaltung der kommunalen Leistungsverwaltung in deutschen Städten des späten 19. Jahrhunderts', in Hans-Jürgen Teuteberg (Hrsg.), *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*, Köln/Wien, 1983, S. 387; Wolfgang Hofmann, 'Aufgaben und Struktur der kommunalen Selbstverwaltung in der Zeit der Hochindustrialisierung', in K. G. A. Jeserich, H. Pohl u. G.-C. von Unruh (Hrsg.), *Deutsche Verwaltungsgeschichte*, Bd 3, *Das Deutsche Reich bis zum Ende der Monarchie*, Stuttgart, 1984, S. 581; Felix Escher, *Berlin und sein Umland. Zur Genese der Berliner Stadtlandschaft bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts*, Berlin, 1985, S. 245; ders., 'Brandenburg und Berlin 1871-1914/18', in G. Heinrich, F.-W. Henning u. K. G. A. Jeserich (Hrsg.), *Verwaltungsgeschichte Ostdeutschlands 1815-1945*, Stuttgart/Berlin/Köln, 1993, S. 754; Claudia Wilke, *Die Landräte der Kreise Teltow und Niederbarnim im Kaiserreich*, Potsdam, 1998, S. 97; Kurt Adamy, Kristina Hübener u. Marko Leps (Hrsg.), *Königs Wusterhausen. Eine illustrierte Orts- und Stadtgeschichte*, Berlin, 1998, S. 109.

(2) Ingrid Thienel, *Städtewachstum im Industrialisierungsprozess des 19. Jahrhunderts. Das Berliner Beispiel*, Berlin/New York, 1973, S. VII u. 10.

(3) Hofmann, 'Aufgaben', S. 581.

(4) 加藤房雄「プロイセン都市近郊農村史とベルリン-テルトウ郡の鉄道建設と世襲財産所領」『土地制度史学』第172号 (2001年7月)。

ではない。ベルリン圏の都市化は、また、ケーニヒス・ヴスターハウゼン (Königs Wusterhausen) のような、ベルリンから相当遠い人里離れた農村地域の「うたたね生活からの⁽⁵⁾覚醒」をも促さずにはおかなかった。静謐な農業社会の人的構成の斉一性は崩れ去り、かの地は、都市化とともに登場した鉄道機関士や鉄道車輛掃除夫等々の様々な生業者が住む、「小都市的性格」を併せ持つ新たな「ベルリンの一近郊」へと変容していったのである。農村社会に対する都市化の影響には、まさしく、甚大なるものがあつた。このように、テルトウ郡は、全体として、「都市農村連続体」の歴史的な性格をますます色濃く刻印されていくこととなつたのである。

前稿でのこの実証成果を必須の前提として踏まえながら展開される本稿の課題は、したがって、こうである。すなわち、ベルリン圏鉄道網の拡充とペンドラー問題の概観とをいま一度与えて、前稿の分析を一定程度補強した上で、19世紀末期が、実は、時あたかも、いわゆる「給付行政」⁽⁸⁾ (Leistungsverwaltung) に象徴される、マツツェラート (H. Matzerath) の言う「地方自治の古典時代」⁽⁹⁾ に符合し、時期的に重なるという、それ自体としてすぐれて興味深い史実に止目しつつ、「都市農村連続体」を特徴づけるその固有の本質的一契機とすべきベルリンの「都市近郊ゲマインデ」が実行した自治の内実を、ポツダム・アルヒーフを中心として行つた実証作業⁽¹⁰⁾を

注 (5) Willy Spatz, *Der Teltow*, 2 Teil, *Bilder aus der Vergangenheit des Kreises Teltow: Vom Ende des Dreißigjährigen Krieges bis zum Jahre 1920*, Berlin, 1920, S. 220.

(6) Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 112.

(7) Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 76 u. 112.

(8) 「近代的給付行政」(W・R・クラブ)について、本稿では、行論上必要な以下の諸点の説明のみにとどめておきたい。さて、レプス (M. Leps) の整理によれば、郡 (クライス) を構成する下級自治体のゲマインデには、「委託業務」(Auftragsangelegenheiten) と「自治業務」(Selbstverwaltungsangelegenheiten) という2種類の任務が課せられていた。地方警察・租税行政・選挙組織・兵役義務者の把握等を司る前者の業務は、国の指令権に服属して行われるものである。それゆえ、この点で地方自治体は、国の下位官庁たる地位に甘んじることになる。これに対して、後者の「自治業務」こそが、自治体自身の裁量と責任で遂行される自治体本来の行政領域にはかならない。そして、学校・救済組織の問題は、上の両業務が重なる中間的領域に位置している。国は、自身の立場から、その整備・拡充をゲマインデに要求しうるからである。

さて、ドイツの都市に着目するクラブによれば、都市行政は、19世紀の半ばを過ぎると、狭隘な領域しか掌握しなかつた旧来の「公権 = 財産行政」(Hoheits- und Vermögensverwaltung) から「給付行政」へと移行してゆくのであるが、国家の指令のもとに行われる「委託業務」の行政とは、クラブの言う「公権行政」と同義と見てよいであろう。クライスに止目するヴィルケ (C. Wilke) は、従前の古い「公権行政」から自治的「給付行政」への推転を遂げる決定的画期を、19世紀の80年代に求めている。「近代的給付行政」は、都市化と工業化の進展とともに、ヴィルケが整理して示す8つの課題 (交通組織・経済サービス・福利厚生・衛生・文化・信用 = 保険・消防・その他特例) 全般に及ぶまでに守備範囲を拡げ、19世紀末期には、その全面開花と言つてよい時代を迎えるに至るのである。Vgl. Krabbe, 'Entfaltung', S. 373f.; Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 120, Anm. 62; Wilke, *Landräte*, S. 43f.

(9) Horst Matzerath, *Urbanisierung in Preußen 1815-1914*, Stuttgart, 1985, S. 347. ここで、マツツェラートは、プロイス (H. Preuß) を援用しつつ、19世紀末期から第一次世界大戦の勃発に至る時期を、「地方自治の古典時代」と見なしている。だが、プロイスは、マツツェラートが扱う始期よりも二、三十年早い、三月革命後の反動期を、「大都市自治の古典時代」と呼ぶのである。プロイスとマツツェラートとは、古典時代とする年代と自治の担い手の両面において、微妙なずれが見られることに注意しなければならない。Vgl. Hugo Preuß, *Die Entwicklung des deutschen Städtewesens*, Bd. 1, Leipzig, 1906, S. 353.

基礎にして明らかにし、あわせて、その歴史的意義を、プロイセン史における「ゲマインデ自治」⁽¹¹⁾ (Gemeindeautonomie)、あるいは、「ラントコムーネの自治権」⁽¹²⁾ (Selbstverwaltungsrecht für die Landkommunen)、さらには、「ゲマインデ自由」⁽¹³⁾ (Gemeindefreiheit) の発展・進化の動態的見地から理解して把握する史的考察にとって必要な準備作業の用に供する試論的検討を試みること、これである。

1 都市化の進展とペンドラー層の生成

(1) ベルリン圏鉄道網の拡充⁽¹⁴⁾

テルトウ郡を南北に貫通する鉄道としては、軽便鉄道をひとまず措くなら、ベルリン－アンハルト線とベルリン－ドレスデン線、そして、ベルリン－ゲルリッツ線の3路線があった(図1参照)。このうち、ゲルリッツ線については、前稿ですでに検討した⁽¹⁵⁾。そこで、本稿においては、前2者の路線に注目することとしたい。さて、のちにベルリン－アンハルト鉄道会社と改称されるベルリン－ザクセン鉄道会社は、トレビーン (Trebbin)・ルッケンヴァルデ (Luckenwalde)・ヴィッテンベルク (Wittenberg)・デッサウ (Dessau) を通るベルリン－ケーテン (Köthen) 間の鉄道路線を建設するための認可を、1839年に得る。この会社は、1841年の営業開始後ただちに路線の拡充に着手し、1859年、ウィーンにまで達する国際的接続を実現する。こうしたなかで、アンハルト駅は、中欧の南部・南西方面をにらむ交通の要衝としての地位を獲得することになるのである。当該鉄道の国営化は、他路線同様1882年のことだった。

次に、ツォッセン (Zossen)・バルト (Baruth)・グローセンハイン (Großhain)・モーリッツブルク (Moritzburg) を経由して、ベルリンをドレスデンに直結する1875年営業開始の鉄道会社が敷設した路線についてであるが、これは、それまで両市を結んでいた先述のアンハルト線に比して、ドレスデンに至る所要時間を相当大幅に短縮するため、ベーメン方面への展開を重視する軍部の推奨を受け、その建設が急がれた鉄道だった。ズュートエンデ (Südende)・マリーエンフェルデ (Marienfelde)・マーロ (Mahlow)・ラングスドルフ (Rangsdorf) そしてツォッセ

注 (10) 本稿が使用する未公開史料は、Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Regierung Potsdam, Abteilung I, Präsidialabteilung, Kommunalangelegenheiten (以下, BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. と略記) に所蔵されている資料である。

(11) Hartmut Harnisch, 'Die Landgemeinde im ostelbischen Gebiet (mit Schwerpunkt Brandenburg)', in Peter Blickle (Hrsg.), *Landgemeinde und Stadtgemeinde in Mitteleuropa. Ein struktureller Vergleich*, München, 1991, S. 325.

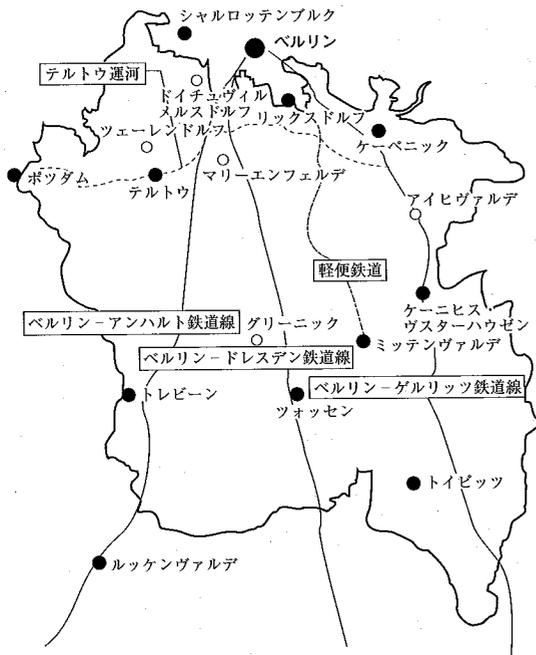
(12) Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 105.

(13) Heinrich Heffter, *Die deutsche Selbstverwaltung im 19. Jahrhundert*, Stuttgart, 1950, S. 707, 753 *et passim*; Georg-Christoph von Unruh, 'Preußens Beitrag zur Entwicklung der kommunalen Selbstverwaltung in Deutschland', in *Deutsches Verwaltungsblatt*, 96. Jg., 1981, Heft 15/16, S. 722. ただし、ヘフターとウンルーとは、プロイセン史における「ゲマインデ自由」のとらえ方が、正反対と言いうるほどに異なる。さしあたり、加藤「プロイセン都市近郊農村史」、59～60頁の注(28)を参照。

(14) ここでの叙述は、主として、Wolfgang Holtz u. Gerd Koischwitz, *Südlich von Berlin: Der Teltow*, Berlin, 1994, S. 118-124による。

(15) 加藤「プロイセン都市近郊農村史」、53～54頁。

図1 テルトウ郡と南北縦貫鉄道



出典) Lieselott Enders (Bearb.), *Historisches Ortslexikon für Brandenburg*, Teil IV, Teltow, Weimar, 1976, Übersichtskarte zum historischen Ortslexikon (付録); BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2266, Organisation des Kreises, Bd. 4, 1905-1909, Amtsbezirke の付図より作成。

迫られる。これに加えて、鉄道大隊 (Eisenbahnbataillon) が、同年夏までに、この射撃場をツォッセンに接続する支線の建設を終えるのである。こうした軍用鉄道 (Militärbahn) は、ドレスデン線上のマーロのみならず、ツォッセン南西部の地にあつては、クメルスドルフのほかシユペーレンベルク (Sperenberg) とクラウスドルフ (Klausdorf) にも専用の停車場を持ち、ドイツ参謀本部の直轄下におかれたのであつた。鉄道の建設は、ベルリン圏の都市化の牽引的存在だつたと言ふにとどまらず、同時にそれは、軍事上の必要に迫られて推進された側面も併せ持つものだつたことが、見失われてはならないであらう。

3本の南北縦貫鉄道路線の敷設が、テルトウ郡の農村社会に与えた影響は、絶大であつた。たとえば、1870年頃ツォッセンからベルリンまで郵便馬車で出かけるには4時間も費やしたのだが、ドレスデン線の開設後、20世紀初頭期に入ると、その所要時間は1時間足らずに短縮される⁽¹⁷⁾。鉄道は、ここにおいても、都心から遠く離れた農村社会の「うたたね生活からの覚醒」をもたらすものだつたのである。ゲルリッツ線上に位置するケーニヒス・ヴスターハウゼンの20世紀初頭期における「ベルリンの一近郊」への成長は、ひとりその土地のみにとどまつたのでは決

の各地に停車場が設けられた点に、該路線がテルトウ郡にとって持った重要な意義がある。ベルリン-ドレスデン間鉄道は、1871年に動き出した「ベルリン環状線⁽¹⁶⁾」と1876年に接続され、ベルリン圏における鉄道網の整備・拡充の一環を支えるその役割をいよいよ強めたのだが、翌1877年には早くも債務超過に陥り、1882年のプロイセン国有化を待つことなく、プロイセンの手に落ちる運命を辿つたのである。

ドレスデン鉄道については、さらに、以下の事実が無視されるべきではない。それは、クメルスドルフ (Kummersdorf) の砲兵隊射撃場との軍事的な関連である。この射撃場は、独仏戦争後のフランスからの補償金によって1872年に建設されたものだつた。これに伴つて、ベルリン-ドレスデン線との接続の必要が生じ、ベルリン-ドレスデン鉄道会社は、1874年、ベルリン-ツォッセン間の三番目の線路の敷設を

注 (16) Holtz u. Koischwitz, *Südlich von Berlin*, S. 120 u. 122.

(17) Vgl. Spatz, *Teltow*, S. 221.

してなかった。図1から知られるとおり、アンハルト線とドレスデン線上にそれぞれ位置し、ベルリンからの距離もほぼ等しなみのトレブーンとツォッセンに代表される鉄道線路ぞいの数多くの村や町が、⁽¹⁸⁾多かれ少なかれ首都ベルリンとの結びつきを強め、その影響下に巻き込まれることとなったのである。ベルリン圏における鉄道網の拡充は、テルトウ郡の「都市農村連続体」化をいよいよ顕著に推し進めていった、と言わなければならない。

ここでは、次に検討する論題との関連で、なお、1895年4月1日にプロイセン全域の国有鉄道に導入された「月極め定期券制度」⁽¹⁹⁾が、首都ベルリン圏において果たした次のような役割、すなわち、それが、ベルリン市の都心から、都市近郊を含む農村地域への人々の移住を促しつつ、結局のところ、「住居と生業活動の場との分離」⁽²⁰⁾、換言すれば、あのペンドラー的な通勤形態を可能にする一大誘因となった重要な事実を書きとどめておきたいと思う。ベルリン圏におけるペンドラー労働者の形成の点で、それは、1891年10月1日、首都圏に導入された割安の「近郊運賃」⁽²¹⁾に優るとも劣らぬ大きな効果を上げたのであった。⁽²²⁾

(2) ペンドラー労働者の統計的概観⁽²³⁾

ベルリン・ハノーファ・キールをはじめ合計29のプロイセンの大都市・工業的中都市⁽²⁴⁾における20世紀初頭期のペンドラーについて、ブレジケ (M. Broesike) は、それら全体の合計数が279,014に達したことを報告している (表1参照)。大都市ないしは工業が発展した中都市で働いていて、その仕事場から離れた所に住む者が、概して、ヴィーベル (E. Wiebel) の止目する「近郊都市」(Trabantenstadt) を含む周縁農村部の居住者であるとともに、逆に、大都市もしく

注 (18) 1900年時点のテルトウ郡を俯瞰する一歴史地図によれば、当時、トレブーンとツォッセンは、ともに、都市資格を備えていたことが分かる。エッシャー (F. Escher) は、これらの町を、四囲の「農村的環境の中に浮かぶ島々」と特徴づけている。Vgl. Enders, *Ortslexikon*, Übersichtskarte; Escher, *Berlin*, S. 246.

(19) *Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896*. Hrsg. i. A. des Kgl. Ministeriums für öffentliche Arbeiten, Bd. 2 (1896), Reprint, Berlin, 1982, S. 86-90.

(20) *Berlin und seine Eisenbahnen*, S. 89.

(21) Vgl. *Berlin und seine Eisenbahnen*, S. 83-86; Holtz u. Koischwitz, *Südlich von Berlin*, S. 123; Escher, *Berlin*, S. 246.

(22) 1887年1月15日の「ベルリン建築条例」が、同年、テルトウとニーダーバルニム (Niederbarnim) の両郡にも、その適用範囲が広がられたこともまた、ペンドラー層の形成にとって無視しえぬ重要性を持った。側翼 (Seitenflügel) と裏側の家 (Hinterhaus) を備えた6階建てのベルリン風アパートの建築が、近郊地で可能となったからである。こうして、近郊ゲマインデにおけるペンドラーの居住条件が整っていった。Vgl. Escher, *Berlin*, S. 247.

(23) 本項の分析は、Max Broesike, 'Die Binnenwanderungen im preußischen Staate. Mit drei Tafeln graphischer Darstellungen', in *Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Landesamts*, Jg. 47, Berlin, 1907, S. 1-62, bes. 44; *Preussische Statistik*, H. 177, Die endgültigen Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 im preußischen Staate sowie in den Fürstentümern Waldeck und Pyrmont, Teil II, Gebürtigkeit. Blinde. Taubstumme. Arbeitsort und Wohnort, Berlin, 1903, S. 469-539 に基づいている。

(24) Königsberg i. Pr., Danzig, Berlin, Charlottenburg, Stettin, Posen, Breslau, Königshütte i. Ob. Schles., Gleiwitz, Beuthen i. Ob. Schles., Magdeburg, Halle a. Saale, Altona, Kiel, Hannover, Bielefeld, Dortmund, Bochum, Kassel, Frankfurt a. M., Krefeld, Duisburg, Essen a. Ruhr, Düsseldorf, Elberfeld, Barmen, Remscheid, Köln, Aachen.

表1 ペンドラー労働者の総数

	近郊から都市へ	都市から近郊へ	合計
人数 (人)	206,535	72,479	279,014
比率 (%)	74.02	25.98	100

出典) Max Broesike, 'Die Binnenwanderungen im preußischen Staate. Mit drei Tafeln graphischer Darstellungen', in *Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Landesamts*, Jg. 47, Berlin, 1907, S. 44 の叙述と統計表より作成。

表2 ペンドラー労働者の男女別比率

	(単位: %)		
	近郊から都市へ	都市から近郊へ	全体
男	85.80	88.13	86.41
女	14.20	11.87	13.59
計	100	100	100

出典) Broesike, 'Die Binnenwanderungen', S. 44 の叙述と統計表より作成。

デ地域に働きに出る者の比率は、全体の 25.98% に達していたからである。ちなみに、男女の比率を見ると、近郊から都市方面へ向かう通勤者と、その逆の流れの勤労者は、ともに、男性が 85% 以上を占めたことが知られる。20 世紀初頭期のドイツのペンドラーは、圧倒的多数が男性であった (表 2 参照)。

では、通勤距離はどうであったか。表 3・表 4 を見よう。「近郊から都市へ」と「都市から近郊へ」のいずれも、ペンドラーは、3~7 km の所におびただしく集中している。3 km 以内の至近の者を含めると、都心にきわめて近い郊外のペンドラーは、双方向をあわせた全体の 83.54% (12.60 プラス 70.94) ⁽²⁵⁾ にも達している。次に、ポーゼン・ケーニヒスヒュッテ・ハノーファ・キ

注 (25) Vgl. Elfriede Wiebel, *Die Städte am Rande Berlins. Ein Beitrag zum Problem der Trabantenstädte*, Remagen, 1954.

(26) Dieter Langewiesche, 'Wanderungsbewegungen in der Hochindustrialisierungsperiode. Regionale, interstädtische und innerstädtische Mobilität in Deutschland 1880-1914', in *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 64, Wiesbaden, 1977, S. 2 u. 19.

(27) この点を、ベルリン圏の事例に即して確認しておこう。1903 年刊の『プロイセン統計』によれば、ベルリンに住みながら、別のゲマインデもしくは都市で働く者の合計は、14,878 人だった。したがって、99,670 人を数えた総数中の 14.93% が、ベルリンから農村方面へ向かうペンドラーであったことが分かる。ここでは、都心に流れるペンドラーの比率が、全国平均を相当凌駕しているのである。なお、農村方面へ働きに出る労働者で、テルトウ郡に赴く者は、全部で 2,378 人に達した。かれらの働き場は、ドイチュヴィルメルスドルフ・フリーデナウ (Friedenau)・グルーネヴァルト (Grunewald)・シュマルグENDORF (Schmargendorf)・テンベルホーフ (Tempelhof)・トレプト (Treptow) で、いずれも、ベルリンに比較的近いラントゲマインデだった。Vgl. *Preußische Statistik*, H. 177, Teil II, S. 483.

(28) マツェラートは、これらの近距離ペンドラーを Vorortpendler と呼んでいる。Vgl. Matzerath, *Urbanisierung*, S. 311f. 『統計』を繙くなら、当時、ベルリンへ向かうペンドラー数 84,792 のうち、シャルロッテンブルクから 16,352、シェーネベルク (Schöneberg) が 14,135、そして、リックスドルフ (Rixdorf) からが 15,039 であった。したがって、これら 3 つの最至近地のペンドラーだけで、全体の 5 割を超えたことになる。Vgl. *Preußische Statistik*, H. 177, Teil II, S. 470f.

は工業的中都市に住みながら、そこから相当遠い所に仕事場を持つ者の多数もまた、そうした近郊ゲマインデ地域で働いていると見てよいことに、異論はあるまい。それゆえ、ここで最初に確認されなければならないことは、もとより、農村部から都市方面へと向かう者の比率が断然高い (70% 以上) とは言え、労働者移動の都市・農村関係は、ランゲヴィーシェ (D. Langewiesche) が説くとおり、そのような「都市への一方通行」⁽²⁶⁾ だったわけでは必ずしもなかった点である。居住地を都市に持ちつつ、周辺ゲマイン

⁽²⁷⁾ デ地域に働きに出る者の比率は、全体の 25.98% に達していたからである。ちなみに、男女の比率を見ると、近郊から都市方面へ向かう通勤者と、その逆の流れの勤労者は、ともに、男性が 85% 以上を占めたことが知られる。20 世紀初頭期のドイツのペンドラーは、圧倒的多数が男性であった (表 2 参照)。

ール・ビーレフェルトの5つの調査対象では、10 km以上の通勤者は皆無なのだが、残りの24の地域全体にあっては、そのような比較的遠い居住地のペンドラーは、総数の7.90% (6.41プラス1.49)を数えている。いま試みに、20 kmを超える者の実数を見てみると、「近郊から都市へ」向かうペンドラーが3,677人、逆の流れの労働者は472人で、合計4,149人が「遠距離」ペンドラーだったことが判明するのである。

ここで、テルトウ郡に関する以下の事実が確認されなければならないであろう。近郊地域からベルリン市へ通勤するペンドラーを表示した表5を見よ

表3 ペンドラー労働者の通勤距離

(単位：%)

距離	近郊から都市へ	都市から近郊へ	全 体
1～3 km	13.90	8.90	12.60
3～7	66.09	84.76	70.94
7～10	10.11	4.17	8.56
10～20	8.12	1.53	6.41
20 km 以上	1.78	0.64	1.49
合計	100	100	100

出典) Broesike, 'Die Binnenwanderungen', S. 44 の叙述と統計表より作成。

表4 遠距離ペンドラーの絶対数

(単位：人)

距離	近郊から都市へ	都市から近郊へ	全 体
20～25 km	1,326	206	1,532
25～30	1,777	125	1,902
30 km 以上	574	141	715
合計	3,677	472	4,149

出典) Broesike, 'Die Binnenwanderungen', S. 44 の叙述と統計表より作成。

う。同表は、世紀転換期のテルトウ郡におけるペンドラー労働者の厚い存在を明示している。それは、散発的かつ偶然に見られたのでは毫もなく、すでに、16,063人という、それ自体として一定の意味を持つ定量的な存在形態となっているのである。いや、そればかりではない。トレビーンとケーニヒス・ヴスターハウゼンの数値が、当然、注目されてしかるべきである。図1記載のミッテンヴァルデ (Mittenwalde) からリックスドルフを結ぶ軽便鉄道の運行距離は、約27 km⁽²⁹⁾であった。トレビーンやケーニヒス・ヴスターハウゼンは、ベルリンからかなり離れたこのミッテンヴァルデと等しなみの「遠距離」の地に当たる、と見てよいだろう。ブレジケの言う「遠距離」ペンドラー範疇に属する通勤者は、トレビーンが17人、そして、ケーニヒス・ヴスターハウゼンにあっては、37人を数えた。表4に示した3,677人は、これらの数値を含むものである。都市へ向かう「遠距離」ペンドラーを、一例としてのベルリン圏について確認するなら、それは、ケーニヒス・ヴスターハウゼンとトレビーン、さらには、ツォッセンやミッテンヴァルデ等の、ベルリンから相当遠い農村地域における勤労者⁽³¹⁾だったのである。

では、こうした「遠距離」ペンドラー層は、いったい、どのような生業に従事していたのだろうか。『プロイセン統計』は、都心に最も近いものから遠くに離れるにつれて、「合併ゲマインデ」(Eingemeindungsgemeinde)、「周域ゲマインデ」(Umgebungsgemeinde)、そして、「鉄道ゲマインデ」(Eisenbahngemeinde)という3類型に、ペンドラーの居住地を分けて、その点を

注 (29) Broesike, 'Binnenwanderungen', S. 44. 自転車の使用が相当広範に普及している点を勘案すると、ペンドラーの通勤距離はもっと遠くに及ぶだろうとブレジケは指摘している。

(30) 加藤「プロイセン都市近郊農村史」, 55頁を参照。なお、ミッテンヴァルデ駅を使うペンドラー数は、約6人と見積もられる。同上論文, 59頁を参照。

表5 テルトウ郡のペンドラー

(単位：人)

ケーベニック	395
テルトウ	33
トレビーン	17
アードラースホーフ	685
アルト・グリーニッケ	108
ブリッツ	541
ブーコ	14
ドイチェヴィルメルスドルフ	3,724
アイヒヴァルデ	73
フリーデナウ	1,416
グロース・リヒターフェルデ	1,604
グリューナウ	200
グルーネヴァルト	262
ヨハニスタール	181
ケーニヒス・ヴスターハウゼン	37
ランクヴィッツ	302
リヒテンラーデ	15
マリー・エンドルフ	380
マリー・エンフェルデ	50
ノイエンドルフ	52
ニーダー・シェーネヴァイデ	144
ノヴァヴェース	118
ルード	13
シュメルゲンドルフ	317
シュメックヴィッツ	11
シュテーグリッツ	2,428
テンベルホーフ	1,324
トレプト	894
ヴァンゼー	40
ツェーレンドルフ	642
ツォイテン	26
オスドルフ	17

	16,063

注) ケーベニック、テルトウ、トレビーンは都市。オスドルフはグーツベツィルク。残余のものは、すべてゲマインデ。

出典) *Preußische Statistik*, Heft 177, 'Die endgültigen Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 im preussischen Staate sowie in den Fürstentümern Waldeck und Pyrmont', Teil II, 'Gebürtigkeit. Blinde. Taubstumme. Arbeitsort und Wohnort', Berlin 1903, H. 177, Teil II, S. 471 より作成。

注 (31) ここで、以下の2点を確認しておきたい。ケーニヒス・ヴスターハウゼンの大土地所有=世襲財産との繋がりを保って、自らの在地性を確保しつつ、鉄道を使い当地からベルリンへ通勤すると見てよい雑多な非農業的労働者の存在を、わたくしは、すでに前稿で明らかにした。ケーニヒス・ヴスターハウゼンの37人には、そうした種類の労働者が含まれているにちがいない。これが第1。そして、この37人を含む「遠距離」ペンドラーとは、概して、前稿で別出された「都市近郊農村労働者階層の新種範疇」に属すると言ってよい。これが第2。加藤「プロイセン都市近郊農村史」、60~67頁を参照。

明らかにしている。⁽³²⁾「遠距離」ペンドラーの居住地は、ケーニヒス・ヴスターハウゼン等の「鉄道ゲマインデ」にほかならなかった。ただし、『統計』は、残念ながら、ベルリンとシャルロテンブルクそしてフランクフルト・アン・マインの3市に関するかぎり、この点の記録を残していない。そこで、ベルリンに比較⁽³³⁾的近く、かつまた、発達した農業の後背地を持つマクデブルクを、さしあたっての代替事例に取り上げることにしたい。同市に働きに出るペンドラーの生業を示した表6を見よう。ここには、各種職業の多様な展開が見られるが、その点では、全体の18.55%を占める「鉄道ゲマインデ」居住者の場合も、決して例外ではない。それらの生業の内訳を調べると、7割を超える鉱工業従業者が、断然際立った存在を示していることが分かる。しかも、ほぼ100パーセントと言ってよいその圧倒的大多数が、建築業や金属加工業等に從事する労働者と職人(Gesellen u. Gehülfen)から成っていたのである。⁽³⁴⁾マクデブルクの地場工業は、こうした「鉄道ゲマインデ」のペンドラー層を、その不可欠の労働力基盤の一つとして成り立つものだった。マクデブルクについて確認できるこの点は、その他の地、したがって、ベルリンに関してもまた等しく妥当する事実と見て大過ないであろう。

ともあれ、ペンドラー労働者層の生成は、鉄道網の整備・拡充に代表される都市化の進展と密接不可分の関係に立つものであった。いや、と言うよりもむしろ、農村地域と都市のあいだを日々往復するペンドラーの存在そのものが、「都市農村連続体」の落とし子であり、そうした「連続体」の歴史的個性を自らのうちに体現する一契機にはかならなかった。こうして、

表6 ベンドラーの生業

(単位：人)

		合併ゲマインデ	周域ゲマインデ	鉄道ゲマインデ	比率 (%)
農業・畜産	141	113	22	6	0.44
鉱工業	5,686	4,212	497	977	72.05
商業・保険	679	417	56	206	15.19
家内仕事	717	544	24	149	10.99
軍人・牧師等	87	61	9	17	1.25
その他	1	—	—	1	0.07
合計	7,311	5,347	608	1,356	100
比率 (%)	100	73.14	8.32	18.55	

出典) *Preußische Statistik*, H. 177, Teil II, S. 496 u. 508 より作成。

テルトウ郡は、すでに定量的な存在形態となったベンドラー労働者の生成とともに、「都市農村連続体」としてのその特性をいよいよ強めていったのである。では、ベルリン近郊の各ゲマインデは、都市化の揺るぎない進展過程と、さながら時節を合わせたかのような観さえある「地方自治の古典時代」にあって、はたして、どのような自治の実績を上げたのであろうか。後論での検討は、この一点に集約される。

2 近郊ゲマインデにおける自治の諸相

(1) シャルロッテンブルクとドイツヴィルメルスドルフの角逐⁽³⁵⁾

周知のとおり、シャルロッテンブルクとドイツヴィルメルスドルフ (Deutschwilmersdorf) は、ともに、テルトウ郡からの離脱と都市への転進 (Erhebung) を果たす同じ動きを示した点で、同類項のゲマインデだったと言ってよい。前者の離脱は 1877 年、後者のそれは 1907 年のことだった⁽³⁶⁾。だが、一見同類に見える両者のあいだには、以下に記すかなり激しい角逐が秘められていたのである。いちちやく都市への転進を遂げた言わば先輩ゲマインデ格のシャルロッテンブルクは、1901 年 4 月 16 日、南部に隣接するドイツヴィルメルスドルフに対して、テルトウ郡から

注 (32) Vgl. *Preußische Statistik*, H. 177, Teil II, S. 492-539.

(33) マクデブルク沃野 (Magdeburger Börde) における発展した農業の 19 世紀史については、さしあたり、Hainer Plaul, 'The rural proletariat. The everyday life of rural labourers in the Magdeburg region, 1830-80', in R. J. Evans and W. R. Lee (eds.), *The German peasantry*, London/Sydney, 1986, pp. 102-128 を参照。

(34) 『統計』は、生業者を、(a) 独立自営者 (Selbständige), (b) 職員 (Angestellte), そして、(c) 労働者・職人に三分して、関係の数値を列記している。他二者を圧する (c) 範疇の厚い存在について、2 例のみ示しておこう。「鉄道ゲマインデ」の住人で、金属加工業に従事した者は 233 人、その全員が、(c) 階層の勤労者であった。建築業に関する当該の数値は 512 人。そのうち、501 人が (c) 範疇に属し、職員は 9 人、独立自営者はわずか 2 人を数えるだけだった。Vgl. *Preußische Statistik*, H. 177, Teil II, S. 496 u. 508.

(35) ここでの使用史料は、BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2290, Gemeindeverksammlungen und Gemeindevertretungen, Bd. 1, 1891-1905, o. Bl. である。後掲注 (41) の出典も同上。なお、本稿での原資料の引用は、煩瑣を避けるため最小限にとどめる。

(36) Spatz, *Teltow*, S. 182 u. 204; Hofmann, 'Aufgaben', S. 580-582; Wilke, *Landräte*, S. 103f. u. 266 をさしあたって参照のこと。

の離脱とシャルロテンブルクへの合併 (Eingemeindung) を提案する。それは、ドイチュヴィルメルスドルフにおける排水工事 (Kanalisation) の費用とその後の下水の管理・運営費を、独立ゲマインデとしての誇りを放棄して、自分に合併してくれさえすれば、シャルロテンブルクが全額支弁してもよいとの交換条件を付して提示されたものだった。こうして、ドイチュヴィルメルスドルフは、自立したゲマインデの文字どおりの名を捨てて、インフラストラクチャーの無償整備という一種の経済的な実を取るべきか否かの困難な二者択一を突きつけられたのである。

ドイチュヴィルメルスドルフが敢然採った道は、独立維持の路線であった。同ゲマインデの自由協会 (Liberaler Verein) は、ゲマインデ代表に宛てた5月23日の書簡で次のように進言する。すなわち、1891年7月3日の『ラントゲマインデ条例』第49条は、ゲマインデ議員数について、「それは、定款 (Ortsstatut) に基づき、12人、15人、18人から上限24人にまで増員しうる⁽³⁷⁾」と規定しているが、同条例制定当時の状況と比し、住民数5倍以上の著増を実現するとともに、3万人を超えるゲマインデ住民を擁するまでに発展したばかりではなく、かてて加えて、「ゲマインデ財産」⁽³⁸⁾ 所有の点でも、シャルロテンブルクとなんら遜色ない当該ゲマインデの並々ならぬ力量に鑑みて、ドイチュヴィルメルスドルフは、ゲマインデ議員を現行の12人から24人へと倍増し、都市権 (Stadtrecht) 獲得後、ただちに、独立した都市 (Stadtkreis) への転進を図るべきである、と。

当協会は、また、同年11月4日には、「生粋のマルク人⁽³⁹⁾」で「テルトウ郡の父⁽⁴⁰⁾」との尊称を得た当時の郡長シュトゥーベンラウフ (Ernst von Stubenrauch) 宛ての請願書を提出しもした。その内容は、先述の要望書とほぼ同文であるが、このたびは、「ベルリン市門近くに位置し、純都市的性格を持つ、著しく発展したゲマインデ⁽⁴¹⁾」である旨を強調し、住民数を35,000と見積もった上で、議員数を24に増員するだけでなく、陪審員 (Schöffe) 数の6名への増加をも要求したのであった。⁽⁴²⁾ ドイチュヴィルメルスドルフは、9月9日には、ほぼ千人規模の市民集会を開き、ゲマインデの自立にこそ未来への展望を託さねばならぬこと、そして、当面する困難の除去のためには、ゲマインデ議員を許容範囲いっぱいが増やさねばならないことを確認して、シャルロッ

注 (37) Vgl. Christian Engeli u. Wolfgang Haus (Bearb.), *Quellen zum modernen Gemeindeverfassungsrecht in Deutschland*, Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz, 1975, S. 556.

(38) 1902年の一史料によると、ヴィルメルスドルフの「ゲマインデ財産」は、有価証券類と土地所有をあわせて、7,581,000マルクに達した。これに対して、負債額は、6,775,466マルクだった。Vgl. BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2547, Entwässerung von Berlin-Wilmersdorf, Bd. 1, 1901-1905, o. Bl. なお、ハルニツシュによれば、時代はさかのぼり18世紀以前の封建期の農村共同体に関することなのだが、この「共同体財産」の有無は、「ゲマインデ自治」の存否に直結する重大事であった。Vgl. Harnisch, 'Landgemeinde', S. 309-332; 加藤房雄「東エルベ農村社会史論覚書」経済史研究会編『欧米資本主義の史的展開』思文閣出版、1996年、248~253頁をあわせて参照のこと。

(39) Wilke, *Landräte*, S. 81.

(40) Wilke, *Landräte*, S. 81.

(41) 郡長宛て「自由協会」の1901年11月4日付文書に見られる文言。

(42) 『ラントゲマインデ条例』第74条には、「陪審員数は最大限6名にまで増員されうる」とあった。Vgl. Engeli u. Haus, *Quellen*, S. 562.

テンブルクへの合併に断固反対する氣勢をあげたのであった。

こうしたなかで、結局、『ラントゲマインデ条例』に基づき、3名の陪審員と12人のゲマインデ議員をそれぞれ倍増させる旨を明記した1902年2月10日公布のゲマインデ定款は、翌日、ゲマインデ長ハーベルマン(Habermann)による署名の手続きを経て、郡委員会(Kreisausschuß)へと回付され、郡長シュトゥーベンラウフの署名とともに、2月18日、同委員会の認可を受けたのだった。このようにして、シャルロテンブルクの誘いを蹴ったドイチュヴィルメルスドルフは、広く知られているとおり、1907年に至ると、都市への転進を実現するのだが、1904年にはテルトウ郡全体のほぼ四半分(23.98%)に当たる巨額の税収入を負担していたこの有力ゲマインデが、同郡を離れることができたその裏には、実は、ブランデンブルク州(Provinz Brandenburg)の絶大な後押しがあった事実が看過されてはならない。⁽⁴³⁾同州議会は、ドイチュヴィルメルスドルフの都市権の獲得を支持するのである。なぜか。それは、担税力あるゲマインデがたとえ都市に転進したとしても、ブランデンブルク州内にとどまるかぎり、同州の救貧組織の維持・改善等の点での自治の実績を上げるためには断然望ましい事態であろうと、州が判断したからである。このように、「ゲマインデの都市への転進」⁽⁴⁴⁾は、ブランデンブルク州にとっては、「ベルリン市の合併志向」⁽⁴⁵⁾と対抗し、それを効果的に阻止するための有力な一手段たりうると見なされていたのである。テルトウ郡に存するゲマインデの同郡からの離脱と都市資格の取得は、もとより、ゲマインデ自身の大きな努力なしには、とうてい達成不可能なものだったにせよ、他方では、ベルリン市とブランデンブルク州の利害対立と州の自己主張が、それを強力に後押しした面も多分にあったことが見過ごされてはならないのである。

(2) マリーエンドルフによる警察管区の新設⁽⁴⁶⁾

マリーエンドルフ警察管区(Amtsbezirk Mariendorf)は、表7に示したとおり、3つのゲマインデから成っていた。最大ゲマインデのマリーエンドルフは、ランクヴィッツ(Lankwitz)を切り離して、マリーエンフェルデ(Marienfelde)とともに、新たな警察管区を作りたい旨を、時の内務大臣に請願する。⁽⁴⁷⁾1906年12月22日付のマリーエンドルフ市民協会(Bürgerverein)の内務大臣宛て文書によれば、この請願の大意は、次のようなものであった。純都市的性格をすでに身につけた同ゲマインデは、「隆盛を迎えつつあるベルリン近郊」⁽⁴⁸⁾の一つにほかならない。他の2ゲマインデより以上の高額を拠出してきた警察管区の負担金も、表8記載のとおり、この数年間で著しく増加している。その上、1906年度の管区の維持費は、この17,700マルクの負担金のみだったのではなく、罰金や建築手数料等の約20,000マルクを加算するなら、少なくとも

注 (43) Vgl. Wilke, *Landräte*, S. 104.

(44) Vgl. Wilke, *Landräte*, S. 104.

(45) Vgl. Wilke, *Landräte*, S. 104.

(46) 本項では、BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2266, Organisation des Kreises, Bd. 4, 1905-1909, o. Bl. が分析される。後掲注(48)の出典も同上。

(47) 『郡条例』第49条によれば、警察管区の形成を認可できる決定権者は内務大臣であった。Vgl. Engeli u. Haus, *Quellen*, S. 481.

(48) 内務大臣宛て1906年12月22日付文書中の文言。

表7 マリーエンドルフ警察管区の構成

	住民数 (人)	面積 (ha)
マリーエンドルフ	11,169	1,111
マリーエンフェルデ	3,252	950
ランクヴィッツ	8,067	698

注) 原典の日付は 1908 年 3 月 1 日。
出典) BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom, Nr. 2266, o. Bl. より作成。

表8 負担金の著増

(単位: マルク)

年	金額
1899	4,680
1903	7,120
1906	17,700

出典) BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom, Nr. 2266, o. Bl. より作成。

分より狭小なゲマインデ⁽⁵⁰⁾でさえ、すでに自前の警察管区を作ったことがある前例を引き合いに出しながら、固有の警察管区の形成、ならびに、ゲマインデ行政と警察行政の統合を強く要請したのである。シュトゥーベンラウフの後任として、郡長の業務を 1908 年 2 月 1 日に引き継いだアッヒェンバッハ (Adolf von Achenbach) は、郡会の議を経て、同年 3 月 1 日、上述の請願を妥当なものとして判断する。これを受けたポツダム県 (Regierungsbezirk Potsdam) の賛意の表明 (3 月 10 日) 後、内務大臣は、3 月 25 日、当該警察管区の新設を認可したのである。こうして、ランクヴィッツの抵抗もむなしく、マリーエンドルフは、新しい警察管区の設立に成功したのである。

(3) マリーエンフェルデの排水設備⁽⁵²⁾

次に、ヨーロッパ都市制度にとって、「第一級の文化革命」⁽⁵³⁾たる意義を担った排水溝整備上のゲマインデの努力の跡を、前節に登場したマリーエンフェルデに止目して、概観しておこう。ベルリン-ドレスデン線と軍用鉄道が走り、テルトウ運河も通る当該ゲマインデは、900ha 強の規模であったが、そのうちの約 20ha が運河と鉄道に利用されていた。マリーエンフェルデは、また、ヴェルテムベルク (Württemberg) を発祥の地とするあのダイムラー社が、1902 年、モー

37,000 マルクの線を突破するであろう。ゲマインデとアムトをそれぞれ管掌する両役所 (Doppelbehörden) の並存によって余儀なくされる市民生活の不便と不利益は、各種証明書受領上の二重でまに端的に表われており、それゆえ、マリーエンフェルデが、ゲマインデとアムトの一体的な行政を持たぬ二重行政 (Doppelverwaltung) に甘んじるいわれはみじんもないと言うべきである。

この場合、該ゲマインデが依拠した法的根拠は、『プロイセン郡条例』第 48 条と第 49 条、とりわけ、条件さえそろえば、ゲマインデたるもの独力で警察管区を構えてもよいとした第 48 条第 2 項の規定であった。⁽⁴⁹⁾マリーエンドルフは、シュマルグENDORF やグルーネヴァルトのように、自

注 (49) 法律に従って独力で警察管区を形成しうること、そして、他のゲマインデやグーツベツィルクを付け加える (Zuschlagung) 必要が、その土地にはないこと、の 2 点が条件であった。Vgl. Engeli u. Haus, *Quellen*, S. 481.

(50) 1900 年時点の大いさを見ると、シュマルグENDORF が 271ha、そして、グルーネヴァルトは 234ha であった。Vgl. Enders, *Ortslexikon*, S. 93 u. 249.

(51) Vgl. Wilke, *Landräte*, S. 134.

(52) 後掲注 (55) と (58) を含むここでの叙述は、BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2514, *Kanalisation der Landgemeinde Lankwitz. Zweckverband Lankwitz-Marienefelde, 1907-1914*, o. Bl. に依拠している。

(53) Krabbe, 'Entfaltung', S. 378.

ター工場を新設したことで広く知られるゲマインデである⁽⁵⁴⁾。

さて、ベルリンの近郊ゲマインデにおいて高い実績を誇った排水設備は、「分離システム」⁽⁵⁵⁾ (Trennsystem) と呼ばれるものだった。家庭排水と業務上の汚水は、ともに、いわゆる「下水灌漑用地」⁽⁵⁶⁾ (Rieselfeld od. Rieselland) での浄化後、再利用に回され、他方、雨水はといえば、テルトウ運河に流しこむというように、排水の浄化と雨水の分流とを2つに分けて実行するシステムが、これであった。また、「下水灌漑用地」は、住民250人当たり1haの割合で作られるのを通例とした。マリーエンフェルデは、ランクヴィッツまで結ぶこのような下水設備の工事のために必要な約2,800,000マルクの費用のうち、その半額以上の1,500,000マルクを、自己の利益を上げるといふよりもむしろ、公共の福祉 (Gemeinwohl) を向上させるべく、借金もものは、進んで引き受けることを潔しとしたのだった。1,500,000マルクの資金調達は、全額、公債発行でまかなわれたのである。

ゲマインデの負担は負担として、非営利的なこうした新設備が作られたからには、言うまでもなく、そこから直接利益を得る世帯主あるいは借家人への費用の転嫁が図られることになる。「接続義務、そして、接続料・使用料」⁽⁵⁷⁾の徴収が、それである。だが、社会政策的な、あるいは衛生政策上の配慮が優先されたことから、このような費用の転嫁は、不完全な状態にとどまるほかなかった。一例を示そう。マリーエンフェルデに存する「良き羊飼い」⁽⁵⁸⁾ (Zum Guten Hirten) という名の一修道院は、ゲマインデの努力によって新設された排水設備への接続義務の免除を、郡長アッヒェンバッハに願ひ出る。その理由はこうだった。1910年度の同修道院の収支決算を見ると、収入は293,859マルクだけだったのに対して、支出の方は、309,616マルクに及んでいる。修道院は、差額15,757マルクの穴埋めを篤志家にあおがざるをえなかった。「良き羊飼い」は、こうした経済的窮境下にあつて、接続料と使用料の支払いを免れたいと願ったのである。

これに対する郡長の1910年8月6日付の見解は、こうである。すなわち、彼は、マリーエンフェルデが排水設備のためにかかえこんだ1,500,000マルクもの負担は、ひとえに、公益の増進をめざすものなのであつて、そこへの接続の可否をひとたび利用者たる各土地所有者の任意に委ねたならば、修道院などではなく、3,600人しかいない該ゲマインデの方が経済的苦境に陥るであろうことは、目に見えており、それゆえ、修道院が申し立てる苦情には、なんら説得的根拠はないと断じたのであつた。結局、ゲマインデ長も修道院長もともに臨んだ1912年1月10日の協議の席上、ゲマインデは、修道院が自前の「灌漑用地」で排水・浄化を行うことを了承して妥協する。これに対して修道院は、ゲマインデが負担した資金の償却用の一助として、毎年1,500マ

注 (54) Vgl. Spatz, *Teltow*, S. 223.

(55) ゲマインデ・ランクヴィッツの建築監督官 (Baurat) の手に成った1907年1月30日付文書による。

(56) Vgl. Hans Heinrich Blotevogel (Hrsg.), *Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik*, Köln/Wien, 1990, Einführung von H. H. Blotevogel, S. XV; Hofmann, 'Aufgaben', S. 592.

(57) Hofmann, 'Aufgaben', S. 593.

(58) テルトウ郡長の1910年8月6日付ポツダム県知事宛て文書による。

ルクをゲマインデに支払う旨を約したのだった。こうして、排水設備の新設とその運営は、ゲマインデにとっては、公益を優先して営まれる「赤字」⁽⁵⁹⁾の事業にとどまるほかなかったのである。

(4) グーツベツィルクのゲマインデへの合併⁽⁶⁰⁾

ゲマインデの能動性を示す一証左と言える合併 (Vereinigung) の事例を、2つほど挙げておこう。1898年12月12日付の内務大臣文書は、グーツベツィルクがゲマインデに吸収されて消滅する⁽⁶¹⁾2つの事案を、王が裁可したことを、ポツダム県知事宛てに伝えている。それは、第1に、グーツベツィルク・ヴェルベン (Werben) のゲマインデベツィルク・グリーニック (Glienicke) への合併であり、第2に、グーツベツィルク・ノイエ・ミューレ (Neue Mühle) のゲマインデベツィルク・ケーニヒス・ヴスターハウゼンへの合併の2件であった。まず前者について、48人の住民を持ち、660ha強の規模の騎士農場ヴェルベンは、1898年に、ベルリンの一銀行 (Landbank in Berlin) の手に落ちる。同銀行は、この農場の零細地への分割・販売を企図しており、それゆえ、該グーツベツィルクは、隣接ゲマインデのグリーニックに合併されるに如くはない。なお、グリーニックとヴェルベンは、ともに、警察管区ならびに学校・教会ゲマインデの面では、すでに一箇の連合体 (Amts- Schul- u. Kirchenverband) を構成した実績を持つ点も、勘案されてしかるべきである。

次に、ケーニヒス・ヴスターハウゼンの事例⁽⁶²⁾についてであるが、ノイエ・ミューレの住民数は112人で、その大きさは115ha強だった。このグーツベツィルクが、住民数2,782人を擁し、182ha強を数えたケーニヒス・ヴスターハウゼンに合併されたので、ゲマインデは、約300ha規模に拡大したことになる。さて、その理由はといえば、こうであった。零細地の売り出し (Ausverkauf) によるグーツベツィルクの細分化は甚しさをきわめ、ついには、所領の統一性をほぼ完全に喪失するまでに至った。グーツベツィルクの法的存続にとっての経済的前提が崩れたのである。意気阻喪したグーツヘルは、所領管理を続ける意欲をすっかり失い、グーツベツィルクのラントゲマインデへの編成替え (Umwandlung) も土台無理な話である以上、近隣ゲマインデへの合併以外に採るべき道はない。郡委員会は、この合併を強く推奨した。ところで、ケーニヒス・ヴスターハウゼンの土地所有には、前稿で指摘したとおり、3種類あったことが忘れられてはならない⁽⁶³⁾。王家世襲財産 (das Königliche Hausfideikommiß) を構成するグーツ (177ha) と森林 (6,500ha) は、合計で約6,700haに達した。他方、ゲマインデ面積は、約300haを数えたのだが、そのうちの115ha強は、グーツベツィルクを合併して得たものだったのである。ともあれ、この2つの事案は、19世紀末期におけるゲマインデのある種の能動性を例証する点で興

注 (59) Hofmann, 'Aufgaben', S. 593.

(60) 本項は、BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2299, Einverleibung einzelner Grundstücke oder Etablissements in die Kommunalverbände der Dorfgemeinden und Bildung neuer Gemeinden. Ein- und Umgemeindungen, Bd. 7, 1896-1905を基礎にしている。

(61) その法的根拠は、『ラントゲマインデ条例』第2・3・4条である。Vgl. Engeli u. Haus, *Quellen*, S. 544-546.

(62) この点については、Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 109-111をも参照。

(63) 加藤「プロイセン都市近郊農村史」, 60頁を参照。

味深いと言いうるが、本稿では、後者のケーニヒス・ヴスターハウゼンへの着目を、いましばらく続けることとしたい。

(5) ケーニヒス・ヴスターハウゼンの力量と「ゲマインデ自由」⁽⁶⁴⁾

当地における19世紀の自治的ゲマインデ行政の歴史を跡づける上で、文献上確認される最初の日付は、1811年にまでさかのぼりうる。宿場駅長のヴィーバッハ(Wiehbach)が、同年、ゲマインデ長(Ortsvorsteher)に就任したことが記録に残っているからである。その後、2人の後任を経て、クレーフェルト(Philipp Krefeldt)が1843年にこの任を襲い、1878年まで35年間の永きにわたり、同職にとどまる。彼は、ケーニヒス・ヴスターハウゼンにおけるゲマインデ長の最長在職年数を誇ったのである。彼の就任後数年経過した1847年5月3日、「フレッケン(Flecken)・ケーニヒス・ヴスターハウゼン定款」⁽⁶⁵⁾が、国王フリードリヒ・ヴィルヘルム4世の裁可を受け、ここに、ゲマインデ行政は、1794年の『プロイセン一般ラント法典』に基づく活動の法的基礎を得たのだが、しかし、該定款は、「始まりつつある自治のための前提」⁽⁶⁷⁾を与えたわけではまだなかった。なぜなら、ゲマインデ自身が自分のゲマインデ長を選ぶことはできず、彼は、なお依然として、『一般ラント法典』の規定どおり、ゲマインデのグーツヘルたる王宮(Hofkammer)によって任命されたからである。

さて、1851年の一史料によれば、該ゲマインデは、行政遂行上必要な費用として、年間540ターラーを支出していた。これを、テルトウ郡の他のゲマインデと比較するならば、すでに3,300人以上の住民を擁した大ゲマインデたるノヴァヴェース(Nowawes)が、ほぼ同額を支出し、ベルリン近郊のヴィルメルスドルフとテンベルホーフは、ケーニヒス・ヴスターハウゼンの半額足らずしか出費していないことが判明する。当該ゲマインデには、固有の「ゲマインデ財産」がなかったため、必要事の費用は、もっぱら、住民自身の出損によってまかなわれたのである。ケーニヒス・ヴスターハウゼンは、19世紀中葉当時すでに相当な財政的力量を持ちあわせていたゲマインデだったことが分かるであろう。

しかし、こうした見方だけでは、なお一面的であることは言うまでもなく、同時に他方では、以下の事実が忘れられてはならない。1857年度の収支を一例に挙げよう。その内訳を見ると、学校維持と救貧業務のみで、約370ターラーにも達し、両経費は、全額の3分の2を優に突破している。⁽⁶⁹⁾これに対して、街路建設のような「将来を見据えた課題」⁽⁷⁰⁾用には、まだ、ごくわずかな額しか支出されていない。街路建設費は、10ターラーにすぎなかったのである。先述の「給付行政」の充実に示される「地方自治の古典時代」の到来のためには、なお、『郡条例』と『ラン

注 (64) ここでの叙述は、主として、Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 100-115に基づいている。

(65) Vgl. Karl Kindler, *Chronik von Königs-Wusterhausen. Nach vorherstehenden Akten, Urkunden, Geschichtswerken sowie Mitteilungen älterer Leute*, Königs Wusterhausen, 1898, S. 58.

(66) Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 102f.

(67) Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 103.

(68) 同『法典』第2巻第7編第2章第47条。Vgl. *Allgemeines Landrecht für die Preußischen Staaten von 1794*, Textausgabe, Frankfurt am Main/Berlin, 1970, S. 434f.

トゲマインデ条例』の制定・施行を待たなければならなかった。

はたして、1872年制定の『プロイセン郡条例』が、1874年1月1日、テルトウ郡に導入されたことは、同郡の自治の大きな前進につながるのだが、それは、ゲマインデ・ケーニヒス・ヴスターハウゼンにとっても例外ではなかった。グート・ケーニヒス・ヴスターハウゼンの所有者たるプロイセン王宮のゲマインデに対する警察高権 (Polizeihoheit) が廃棄されたからである。さらに、1891年7月3日制定の『ラントゲマインデ条例』がきわめて重要な意義を担ったことは、言うまでもない。同条例が1892年4月1日施行されるに及び、「ラントコムーネにとっての自治権⁽⁷¹⁾の法的定着」がはじめて実現するからである。実業学校 (Realschule) の新設や水道設備・運河建設等の「将来を見据えた課題」を、ゲマインデが積極的に推進してゆく確かな道が、ここにようやく開かれることとなる。

ケーニヒス・ヴスターハウゼンにおけるその本格的な展開は、クレーフェルト引退後、キントラー (Karl Kindler)⁽⁷²⁾ の就任を経て、1900年6月6日、当地としては初めて専業の (hauptamtlich) ゲマインデ長となるバーベンツィーン (Paul Babenzien) の在任中のことであった。一例のみ示すと、ベルリンの機械製造会社が、ケーニヒス・ヴスターハウゼンの北部に隣接するヴィルダウ (Wildau) に進出し、1904年、その工場従業員のための住宅をケーニヒス・ヴスターハウゼンに求めた時、ゲマインデは、バーベンツィーンの指導のもとに、王家世襲財産地からの住宅建設用地の無償割譲とゲマインデへのその合併に成功し、ベルリンからの工場誘致に協力する積極姿勢を示したのである。

では、ケーニヒス・ヴスターハウゼンのこうした歩みが物語るところは、なにか。われわれは、次のように言わなければならないであろう。すなわち、そもそも、プロイセンの「ゲマインデ自由」とは、未成熟かつ未発達な低い水準にとどまった⁽⁷⁴⁾と一面的・静態的に理解されてはならず、むしろ逆に、たとえ当初は未熟なものだったにせよ、それは、19世紀の歩みとともに、次第にその内実を整え、深化・拡大していくすぐれて動的な過程を辿ったのである、と。本項の事実は、その点を例証する好個の個別事例の一つにほかならなかった。

注 (69) 先に注記したとおり (注8参照)、レプスは、学校と救貧の両課題を、「委託業務」と「自治業務」の中間領域として把握するのであるが、こうした理解だけでは必ずしも充分ではない。なぜなら、グーツベツィルクがゲマインデに当該の負担をおしつけ、自らは「減税天国」(Steueroase)の特権を享受したもう片方の側面が忘れられてはならないからである。Vgl. Klaus Heß, *Junker und bürgerliche Großgrundbesitzer im Kaiserreich. Landwirtschaftlicher Großbetrieb, Großgrundbesitz und Familienfideikommiß in Preußen (1867/71-1914)*, Stuttgart, 1990, S. 165. なお、加藤房雄「ドイツ大土地所有史小論—ザクセンのヴェンツェル家—」『経済論叢』第157巻第1号 (1996年1月), 110~111頁をも参照のこと。

(70) Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 104f.

(71) Adamy, Hübener u. Leps, *Königs Wusterhausen*, S. 105.

(72) 1893年7月14日の「地方自治体税法」(Kommunalabgabengesetz)が、「給付行政」遂行上の財政的基盤を整えた点も看過されてはならない重要な事実である。Vgl. Matzerath, *Urbanisierung*, S. 362 f.; Unruh, 'Preußens Beitrag', S. 722. 邦語文献としては、藤本建夫『ドイツ帝国財政の社会史』時潮社, 1984年, 第4章を参照。

(73) 彼は、注(65)に挙げた文献の著者でもある。

(6) アイヒヴァルデの請願とゲマインデの3類型⁽⁷⁵⁾

19世紀末期に住民数409人を数えた275ha規模のアイヒヴァルデ(Eichwalde)は、前項で見たケーニヒス・ヴスターハウゼン同様、ベルリン-ゲルリッツ鉄道線ぞいに位置している。ここでは、同ゲマインデが1910年代に示した理工科系ギュムナージウム(Realgymnasium)開設の動きに着目することによって、もとより、そこから知られる範囲内ではあれ、都市化に対するゲマインデの行動の類型把握を試みておきたい。さて、プロイセンにおいては、1876年2月2日の布告が、農村における高校(ländliche Fortbildungsschule)を助成し、また、産業実科学校(gewerbliche Fortbildungsschule)と警察学校(Polizeischule)を設立することを、郡の義務と定めていた⁽⁷⁶⁾。そして、国民学校(Volksschule)はと言えば、1906年7月28日の「国民学校維持法」⁽⁷⁷⁾により、プロイセン全州において、公立学校となることが決したのだった。プロイセンの各ゲマインデが全体として引き受けさせられた負担は、その結果、1891年の90,000,000マルクから、1911年の279,000,000マルクへと激増した⁽⁷⁸⁾のである。では、アイヒヴァルデは、高校については郡の助成を見こみえたとは言え、国民学校維持の負担がきわめて大きかったにもかかわらず、なぜ、ギュムナージウムの開設を試みようとしたのであろうか。1909年10月22日付の一請願書によれば、そこには、ゲマインデのレーゾン-デートルをかけた次のようなもくろみが秘められていた。

ギュムナージウムの開設は、ひとりアイヒヴァルデのみの利益というよりもむしろ、シュメックヴィッツ(Schmöckwitz)とツォイテン(Zeuthen)を含む近隣ゲマインデ全体にとっての死活問題にはかならない。これらのゲマインデは、住宅地、とりわけ、高級住宅街の建設(villenähnliche Bebauung)の点で、公益の増進に大いに貢献してきた。それは、ゲルリッツ線ぞいのベルリン南東の近郊全域にとっての利益にはかならない。もしかりに、工業団地の開発の手が、これら居住ゲマインデのすみずみにまで及ぶとすれば、健康な居住地はことごとくその姿を消すにちがいない。ケーペニック(Köpenick)やニーダーシェーネヴァイデ(Niederschöneweide)、さらには、アドラースホーフ(Adlershof)やヴィルダウのように、ほぼ完全に工業企業におおい尽くされたゲマインデと、これに加えて、工業企業の活動からもはや自由で

注 (74) 19世紀ドイツの自治に関するヘフターの古典的理解は、おおむね次のようなものである。第1に、プロイセンにおいて真の自治精神の発露が見られるのは、都市のみであって、農村ゲマインデでは全くない。第2に、都市における自治の発達とはむしろ逆に、農村地域の「ゲマインデ自由」は、未成熟・未発達な低水準にとどまるほかなかった。そして、その根本的な主因は、保守的プロイセンの官僚主義的狭量にはかならない。これが第3。わが国の戦後歴史学による通説的プロイセン史像は、ことゲマインデの表象に関するかぎり、こうしたヘフターの理解と同断の見地にとどまってきた、と言ってよいように思われる。Vgl. Heffter, *Die deutsche Selbstverwaltung*, S. 707.

(75) 本項においては、おもに、BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2351, Beschwerden über Gemeindevorsteher, Bd. 2, 1905-1910が分析されている。

(76) Vgl. Wilke, *Landräte*, S. 48.

(77) Vgl. Wilke, *Landräte*, S. 48; W. R. Krabbe, *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen, 1989, S. 108.

(78) Vgl. Wilke, *Landräte*, S. 48; W. R. Krabbe, *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen, 1989, S. 108.

はありえないグリューナウ（Grünau）の惨状を見るにつけ、居住ゲマインデが高級住宅街として維持されてゆく利点はまことに大きい、と言わなければならないのである。それゆえ、就学児童が国民学校の卒業後、外部へと通学する事態は、決して好ましいものではない。高等学校の設立が急がれる所以である。ともあれ、アイヒヴァルデが、近隣ゲマインデもともと工業ゲマインデに墮する結末だけは、どうしても避けられなければならないのである、と。⁽⁷⁹⁾

こうした事態を踏まえ、かつまた、すでに分析済みのケーニヒス・ヴスターハウゼンの事実をも加えて、鉄道建設が惹き起こした都市化の波への近郊ゲマインデの対応に関する類型把握を、ベルリン-ゲルリッツ線上に位置する3つのゲマインデに即して試みるとすれば、こうである。すなわち、ベルリンに最も近いケーベニックは、「工業ゲマインデ」⁽⁸⁰⁾（Industrieort）と化した。アイヒヴァルデは、「住宅街ゲマインデ」⁽⁸¹⁾（Villenort）である。そして、ベルリンから最も遠いケーニヒス・ヴスターハウゼンは、農村の静穏なうたたね生活から覚醒させられ、「ベルリンの一近郊」への仲間入りを比較的近時になってようやく果たした、言わば「新近郊ゲマインデ」⁽⁸²⁾（neuer Vorort）にほかならない、と。

（7） テルトウ運河の建設と近郊ゲマインデの貢献⁽⁸³⁾

テルトウ郡を語る上で欠くことのできない郡の一大事業だったテルトウ運河は、1906年6月5日に開通する。テルトウは、1900年3月5日の郡会において、その竣工を決定していた。建設費については、25,250,000マルクもの全額を郡自身が負担したが、そのうちの22,000,000マルクは、公債発行によって調達されることとなった。ところで、ホーフマンは、クライス（郡）自治の「二重性格」⁽⁸⁴⁾（Doppelnatur）、すなわち、1880年代のポーゼンや西プロイセンにおける反ポーランド的国策遂行の道具としての郡長の働きに端的に示される国家的業務を司る「秩序行政」⁽⁸⁵⁾（Ordnungsverwaltung）と、自治体固有の「給付行政」の違いに止目しながら、運河建設を、後者に属する重要課題の代表例の一つに挙げている。テルトウ運河は、クライスを率いるラントラートのイニシアティブによって実現したと見なされても決して過言ではないプロジェクトであった。事実、郡長シュトゥーベンラウフにとって、それは、「彼の運河」⁽⁸⁶⁾にほかならなかったのである。ともあれ、テルトウ運河の完成をめぐる郡の絶大な貢献は明らかである。研究史を繕くな

注 (79) ギュムナージウム開設の帰趨について略言すると、アイヒヴァルデの懸命の努力も空しく、シュメックヴィッツ等の近隣ゲマインデがそれに賛同せず、建設は断念されるほかなかった。

(80) BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2351, Bl. 4.

(81) BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2351, Bl. 3.

(82) この3類型は、『プロイセン統計』が分類する先述の「合併ゲマインデ」と「周域ゲマインデ」、そして、「鉄道ゲマインデ」の3つにほぼ対応すると見てよい。ただし、『統計』では「合併ゲマインデ」のみを「都市近郊」(Vorort)と見なしている点、近郊の漸次的拡大というすぐれて動的な観点に立つ本稿とは、その類型分けが微妙に異なる。Vgl. *Preußische Statistik*, H. 177, Teil II, S. 492-539.

(83) ここでの分析の素材は、BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2280, Bestätigung der Beschlüsse des Kreistags über den Teltowkanal, 1900-1907である。

(84) Hofmann, 'Aufgaben', S. 624f.

(85) Vgl. Hofmann, 'Aufgaben', S. 628f.

(86) Wilke, *Landräte*, S. 87.

表9 超過額のゲマインデ分担

ゲマインデと グーツベツイルク	土地面積 (ha)	土地価格 (M)	土地価格 の比率 (%)	土地価格に よる割当 (M)	郡会委員会 想定案 (M)	償還額 0.5 % を含む場合 (M)
1. リヒターフェルデ	1,675	50,936,000	20.7	54,544.5	68,672.25	91,080.5
2. シュテーグリッツ	605	25,750,000	10.5	27,667.5	34,833.5	46,200.5
3. ランクヴィッツ	723	25,396,000	10.3	27,140.5	34,170	45,320.5
4. マリーエンドルフ	1,194	19,324,000	7.9	20,816.5	26,208.25	34,760
5. ブリッツ	1,325	12,690,000	5.2	13,702	17,251	22,880
6. テンベルホーフ	602	11,735,000	4.8	12,648	15,924	21,120
7. ツェレンドルフ	1,595	11,510,000	4.7	12,384.5	15,592.25	20,680 ¹
8. テルトウ	1,520	9,196,000	3.7	9,749.5	12,274.75	16,280
9. 王有林グリューナウ	1,345	8,070,000	3.3	8,695.5	10,947.75	14,520
10. フリーデナウ	320	8,000,000	3.2	8,432	10,616	14,080
11. ルード	1,110	6,660,000	2.65	6,982.75	8,791.5	11,660
12. クライン・マハノ	1,133	6,158,000	2.5	6,587.5	8,293.75	11,000
13. シュマルゲンドルフ	230	5,750,000	2.4	6,324	7,962	10,560
14. アルト-グリーニッケ	740	5,700,000	2.3	6,060.5	7,630.5	10,120
15. トレープト	468	5,616,000	2.2	5,796	7,297.25	9,678.5
16. シュターンスドルフ	1,140	5,060,000	2.0	5,270	6,635	8,800
17. ヴィルメルスドルフ	163	4,075,000	1.6	4,216	5,308	7,040
18. マリーエンフェルデ	970	3,880,000	1.6	4,216	5,308	7,040
19. ブーコ	782	3,708,000	1.5	3,952.5	4,976.25	6,600
20. 王有林ポツダム	566	3,396,000	1.4	3,689	4,644.5	6,160
21. 北シェーネヴァイデ	130	3,120,000	1.3	3,425.5	4,313	5,720
22. ルード所領	314	1,884,000	0.75	1,976.25	2,488	3,300
23. 王領地ダーレム	260	1,560,000	0.6	1,581	1,990.5	2,640
24. アードラースホーフ	130	1,560,000	0.6	1,581	1,990.5	2,640
25. ギューターゴッツ	420	840,000	0.4	1,054	1,327	1,760 ²
26. クライン-グリーニッケ	68	744,000	0.3	790.5	995.5	1,320
27. オスドルフ ³	264	528,000	0.3	790.5	995.5	1,320
28. ヨハニスタール	66	792,000	0.3	790.5	995.5	1,320
29. グリューナウ	116	696,000	0.3	790.5	995.5	1,320
30. ルールズドルフ	300	600,000	0.25	658.75	829.25	1,100
31. ルールズドルフ所領	300	600,000	0.25	658.75	829.25	1,100
32. ノイエンドルフ	17	204,000	0.1	263.5	332	440
33. ヴァンゼー	15	180,000	0.1	263.5	332	440
34. クライン-グリーニッケ所領	6	72,000	-	-	-	-
35. シュプーテンドルフ	42	84,000	-	-	-	-
			100	263,500	331,750	440,000

- 注) 1. デュッペルの分担額を含む。
2. グーツベツイルク・ギューターゴッツの分担額を含む。
3. オスドルフとはハイナースドルフを含む所領。

出典) BLHA Potsdam, Pr. Br. Rep. 2A, Reg. Pdm. I Kom. Nr. 2280 より作成。

ら、われわれは、さしあたり以上の事実を確認することができるであろう。⁽⁸⁷⁾

では、これに対するゲマインデの関与は、あったのか、なかったのか。クライスの役割を絶対的に重視してきた従来の研究史を補完するに足る論点は、本稿が追ってきた「ゲマインデ自治」の観点から見て、全くないと、はたして断言できるのであろうか。表9を見よう。本表の物語る

注 (87) Vgl. Spatz, *Teltow*, S. 193-199; Hofmann, 'Aufgaben', S. 628f.; Wilke, *Landräte*, S. 87-90.

ところを、1900年3月31日付ポツダム県文書と同年10月17日付内務大臣文書に依拠しつつ、かいつまんで示せば、こうである。利子を含む公債費償還のために必要な年額700,000マルクのうち、その半額を進んで負担する用意が郡にはある。だが、自余の半額350,000マルク、ならびに、償還額が700,000マルクを超える場合の負担については、『郡条例』第176条第2項の過重負担(Mehrbelastung)条項が適用されなければならない。すなわち、排水設備もしくは交通路としての運河の利用価値が格段高いゲマインデとグーツベツィルクは、当然、その過重負担を引き受けてしかるべきなのである。割当額は、排水敷地内にある各ゲマインデの土地の価格に基づいて査定される。こうして作成された各ゲマインデの超過額の割当を示したのが、表9である。ゲマインデの分担額を、第1位のものから順に列記していくと、1位：リヒターフェルデ、2位：シュテューグリッツ、そして、ランクヴィッツ、マリーエンドルフ、ブリッツ、テンペルホーフ、ツェーレンドルフと続く7位までが、運河ぞいの有力ゲマインデだったことが分かる。第8位によろやく顔を出すのが、すでに都市資格を備えたテルトウ市である。

ともあれ、本表を全体として見るなら、超過額分担の点での近郊ゲマインデの関与と相当な貢献は、明らかであろう。このかぎりでは、ゲマインデもまた、もとよりクライスのイニシアティブが不可欠だったとは言え、テルトウ運河建設のための重要な使命を引き受けたのである。総じて、本節が発掘した一連の諸事実は、プロイセン史におけるゲマインデの能動性、つまりは、「ゲマインデ自治」あるいは「ゲマインデ自由」の積極的・肯定的評価につながりうる、無視すべからざる素材を少なからず提供している、と言わなければならないであろう。

結 語

テルトウ郡の南北縦貫3路線に代表される鉄道建設とその発展は、ベルリン圏都市化の牽引車たる歴史的役割を果たすものであった。それは、ベルリン周域の農村社会に絶大な影響を及ぼし、同郡の「都市農村連続体」としての個性的特徴をますます強化した。そして、この都市化によって生み落とされた19世紀末期のペンドラー労働者の存在そのものが、「都市農村連続体」としての特性を自らのうちに体現する契機にはかならなかった。他方、当時、プロイセンは、マツツェラートの言う「地方自治の古典時代」を迎え、それは、シェラー(P. Schöller)のいわゆる「19世紀の偉大な業績」の一つと言ってよい地方自治体の「給付行政」が、さながら都市化と符節を合わせたかのように、各地で豊かに花開かせていた時期でもあったのである。いま、この点に関する本稿の実証成果を整理して示せば、こうである。

ドイチュヴィルメルスドルフは、経済面では実利の見えるシャルロテンブルクの執拗な誘い

注 (88) Engeli u. Haus, *Quellen*, S. 510.

(89) Peter Schöller, *Die deutschen Städte*, Wiesbaden, 1967, S. 62. 一方におけるシェラーが、「19世紀の偉大な業績」を、「空間的-都市建設的視点」から見た、水道やガスの供給・街路の舗装・排水溝や街燈の整備等々の「技術的都市建設」に求めるのに対して、他方、「自治体史-行政学的視点」に立つブローテフォーゲルは、それを、「自治的給付行政」として重要視する。彼によれば、以上の2つは、「同じメダル」の両面にほかならない。Vgl. Schöller, *Städte*, S. 62; Blotevogel, *Kommunale Leistungsverwaltung*, Einführung, S. XIII.

もものかは、名を捨てて実を取る不名誉に甘んじることなく、自ら敢然と都市へと転進した。マリーエンドルフは、ゲマインデとアムトの「二重行政」から果敢に脱却し、マリーエンフェルデを道づれに新たな警察管区を作って、その自主性を強めた。マリーエンフェルデは、排水設備を整えて、ゲマインデ住民の福利厚生増進の実を上げるとともに、修道院の財政的苦境にも一定の理解を示す寛容さを併せ持ちもした。グリーンックとケーニヒス・ヴスターハウゼンは、ともに、使命を果たしおえて衰弱したグーツベツィルクを合併して、その住民を自分のゲマインデに迎え入れた。ケーニヒス・ヴスターハウゼンは、また、19世紀が進むにつれて次第に自治の内容を充実させ、都市近郊農村地域において、「地方自治の古典時代」の一翼を担った。アイヒヴァルデは、ギュムナージウム開設の動きを示して、「住宅街ゲマインデ」たる自己のアイデンティティーの維持・強化を志向した。そして、テルトウ郡にとって永年の宿願だったテルトウ運河の建設に際しては、運河ぞいに立地する有力ゲマインデは言うに及ばず、テルトウのあまたのゲマインデが、郡のこの歴史的一大事業の完成に対する応分の協力を惜しまなかったのである。

総じて、本稿が明らかにしたこれら一連の諸事実は、都市化の波とともにベルリン圏に巻き込まれ、「都市農村連続体」としての歴史的個性をいよいよ強めつつあった19世紀末期のテルトウ郡において、そこでの「都市近郊ゲマインデ」が、とりわけ、「給付行政」の遂行の点で顕著に示した、内実に富む自治の諸相を例示するものと言ってよい。われわれは、これを、エッシャーとともに、「都市近郊ゲマインデ」にことに著しく見い出される「ゲマインデの魅力」⁽⁹⁰⁾と特徴づけなければならないであろう。このように、テルトウ郡における「ゲマインデ自由」は、ヘフターが論難する未発達・未成熟な低い水準と程度に永きにわたりとどまり続けたわけではいささかもなく、時、19世紀末期にまでひとたび進めば、「都市農村連続体」としての歴史的個性の成熟とともに、そこに数多く存在した「都市近郊ゲマインデ」を主要な展開の場としつつ、すでに、ホーフマンが止目する「ゲマインデ社会主義」⁽⁹¹⁾とも呼びうる高みにまで到達するすぐれて動的な発展を遂げたのであった。「都市近郊ゲマインデ」の自治の実績に執着して得られた本稿のこの帰結は、もとより、「ゲマインデ自治」という一観点のみの一定の限度内においてではあれ、それでもやはり、ウンルーとともに、「プロイセンと結びつけられたあまたの月なみ観念(Klischeevorstellung)の疑わしさ」⁽⁹²⁾を批判しざる歴史研究の必要をわれわれに迫るものであるように思われる。ある種の「疑わしさ」を免れえぬ点では、わが国の戦後歴史学的プロイセン史像もまた決して例外ではない、と言ってよいのではあるまいか。

この重大論点について、ここでは、さしあたり、藤本建夫・藤田幸一郎・北住炯一3氏の業績に関する以下の若干の批判的言及にとどめておきたい。3氏の成果は、言うまでもなく、それぞれに貴重な貢献ではある。しかし、それでもやはり、こと「ゲマインデ自治」の観点からするかぎり、次のような問題性が指摘されなければならないであろう。まず、藤本氏は、せつかく1893年の「地方自治体税法」に止目しながらも、そこに、ユンカー階級への「愛の贈り物」を

注 (90) Escher, 'Brandenburg', S. 754.

(91) Hofmann, 'Aufgaben', S. 586f.

(92) Unruh, 'Preußens Beitrag', S. 727.

見るローゼンベルク (Hans Rosenberg) の視点にあまりにも強く捕らわれすぎたばかりに、それが同時に、ゲマインデを財政的に支えるとともに、「ゲマインデ自由」の強化にも大いに与かって力あった面を軽視している。次に、真の自治精神の成長は都市のみに見られるとするヘフター同様、都市に主眼をおく藤田氏は、『『国家とゲマインデ』の政治的二元構造』を説くだけで、都市近郊農村地域において自治の内実を豊富化してゆくゲマインデそのものの遅い成長過程が視界に入らぬそのかぎりでは、やはり、依然として、ヘフターの通説の二元論 (Dualismus) の見地にとどまっている。そして、北住氏の著書は、ゲマインデ自治の具体的諸相の実証を欠いたまま、氏自ら認めるとおり、「静態的制度論」に傾いているばかりではなく、あまつさえ、ラントゲマインデにおける「上位の農民」への注目が欠落した点では、書物に先立って発表された論考からの後退さえ示している。

このように、ユンカー支配の通説的視座、あるいは、自治に関するヘフターの観点、さらには、ラントゲマインデでの富農支配の座視のいずれかの問題点がまだ残るかぎりにおいて、それらは、わが国の戦後歴史学的の共通了解の一部を成した伝統的プロイセン史イメージのなんらかの残像ないしは残照から、なお、完全に自由ではありえていない。ともあれ、3者は、少なくとも、プロイセンのゲマインデに関する瑞々しい表象を欠く点では、同じ立場に立つ共通性を有している、⁽⁹³⁾ と言うほかないのである。

注 (93) 藤本『社会史』、第4章；藤田幸一郎『都市と市民社会—近代ドイツ都市史—』青木書店、1988年、第6章；北住炯一『近代ドイツ官僚国家と自治—社会国家への道—』成文堂、1990年、はしがき、第2部第4章；同「ドイツ第二帝制・プロイセンにおける地方統治体制—クライス制からラントゲマインデ制へ—」『法学研究』（愛知学院大学）第21巻第1・2号（1977年9月）を参照。なお、本稿は、戦後歴史学的プロイセン史理解の全面批判を展開する場ではない。後日を期したい。

Fusao KATO, *The urbanization of Berlin and the self government of suburban country villages*

The aim of this article is to investigate the urbanization of the Berlin region and the self government of the 'suburban country villages' (*Vorortgemeinde*) in the Prussian district of Teltow (*Kreis Teltow*) at the end of the nineteenth century. The first part gives an outline of suburban traffic networks with reference to two railway lines, the Berlin-Anhalt and the Berlin-Dresden, which crossed the Teltow district from north to south. This part also contains a survey of 'commuters' (*Pendler*) in the Berlin area.

The second part surveys the remarkable progress of self government in the 'suburban country villages', since the urbanization of Berlin was accompanied by the development of self government in the towns and villages around it. This involves an analysis of the primary materials in the Potsdam Archive (*Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam*). The article ends with some critical suggestions with regard to Japanese research into Prussian history.