

名城大学

経済・経営学会会報

No.43

『名城論叢』

第十一卷 第三号 付録

二〇一〇年十一月三〇日

名城大学 経済・経営学会 発行

チェコ共和国・オストラヴァ における産業遺産

——旧東欧の産業遺産(2)——

宮崎 信 二

本稿は、二〇〇九年に開催されたTICCIH 2009のポスト・コングレス・ツアーとして行なわれた「チェコ共和国」(Czech Republic)のオストラヴァ(Ostrava)市における産業遺産の保存と再利用活用についての報告であり、「名城大学経済・経営学会会報No.43」の続編をなすものである。一八世紀、ハプスブルク家のオーストリア領有時代に発見された豊富な鉱物資源を基盤に、一九世紀以降急速に工業化が進んだオストラヴァは、二〇世紀に入り中欧最大の石炭・製鉄業の産業集積地として発展した。戦後の社会主義体制下でも「黒いオストラヴァ」(Black Ostrava)や「共和国の鉄の心臓」(Steel heart of Republic)と呼ばれたが、一九八九年の「ビロード革命」(Velvet Revolution)の民

主化以降には、石炭鉱床の枯渇や国際競争力の低下から急速に衰退し始めた。こうした石炭・製鉄業の衰退に対してオストラヴァ市当局は、国家機関と連携して、重工業の産業遺産が地域社会の文化・経済と深く関わる遺産であるとして国の文化遺産に登録するだけでなく、さらにヨーロッパ規模での産業革命の重大な影響を示す普遍的価値を有する重要な文化遺産としてユネスコ(UNESCO)世界遺産登録活動を積極的に進め、これによって観光業を育成し、都市・地域のランドスケープ(景観)の再形成(re-shape)を図ろうとしている。

一 チェコ共和国におけるオストラヴァ

ポーランドの古都であり世界遺産の街でもあるクラクフで、早朝、私たちを出迎えたのはチェコ共和国の「国家遺産局」(National Heritage Institute)オストラヴァ支部の若い女性スタッフであり、彼女の案内でモラヴィア・シレジア(Moravian-Silesian)州都であるオストラヴァへとむかった。国家遺産局は、一九八七年の国家遺跡法(Law of State Monument)に従い、チェコ共和国文化省の管轄下にある国家規模で遺跡の保存を専門的に調査・研究する組織として、二〇

○三年に既存の中央組織と地域組織を統合化して設立されたものであり、オストラヴァ支部はその一つの地方組織である。

ところで、国家としての正式名称である「チェコ共和国」は、歴史的・文化的にみてブラハを中心とする「チェコ」(ボヘミア)、およびブルノ(Brno)を中心とした「モラヴィア」とポーランド国境近くの「シレジア」の三地方から構成される(一般に言う「チェコ」はボヘミア地方を指すので、ここでは国名としては正式名称「チェコ共和国」を使用する)。

オストラヴァはポーランドから約一〇kmの距離にありチェコ共和国の北東部に位置しモラヴィア・シレジア州都として人口三十二万人、チェコ共和国第三の都市である(地図)。私にとつてはなじみの薄いオストラヴァは、一八世紀に発見された豊富な鉱物資源を基盤に一九世紀以降急速に工業化が進み、石炭・製鉄業の重工業を中心に「黒いオストラヴァ」や「共和国の鉄の心臓」の愛称で呼ばれたチェコ共和国のみならず中欧でも有数の工業都市であった。「今からチェコ共和国です」という案内スタッフの簡単なアナウンスがなされただけで、日本の県境を過ぎるような感覚でポーランドとチェコ共和国の国境を通過した。

「チェコ共和国」の歴史も中央ヨーロッパ諸国の歴史では、ポーランドほどではないが、数奇な運命をたどったのであった。現在のチェコ共和国は、地域的には九世紀の大モラヴィア王国に端を発するが、この国は九世紀末には消滅した。その後、一〇世紀にはチェコ(ボヘミア)王国が創設され、十一世紀にはモラヴィア地域も含め神聖ローマ帝国に属する領邦(大公)



地図 チェコ共和国におけるオストラヴァ

となり、一三世紀末に神聖ローマ帝国選帝侯の地位を獲得した。一四世紀にはルクセンブルク家のドイツ王カレル四世がチエコ王(チエコ王)としてカレル一世を引き継ぎ、さらに神聖ローマ帝国皇帝にも即位して「チエコ王国」は最盛期をむかえることとなる。カレル四世は、神聖ローマ帝国皇帝として一三五六年には「金印勅書」を發布(一九世紀初頭にナポレオンにより神聖ローマ帝国が消滅させられるまで効力をもつ)する一方、チエコの王権を地域的にはモラヴィア・シレジア全域を含めた「チエコ王冠諸邦」(形式的には第一世界大戦末の一九一八年まで存続し、これが現在のチエコ共和国の原形)を創設した。首都プラハには、神聖ローマ帝国の拠点としてゴシック様式教会の最高傑作の一つに数えられる聖ヴィート大聖堂が建設され、中欧最古のプラハ大学も創設された。また、新しい都市建設も進められ、一四世紀当時のプラハは人口約三〜四万人の住むヨーロッパでも有数の学芸・文化都市となった。

しかしながら、一五世紀のフスによる教会改革と「火刑台」に端を発する「フス戦争」の混乱の後、一五二六年にはオーストリアのハプスブルク家が、形式的に存在した「チエコ王冠諸邦」をそのまま引き継ぎ、一九一八年までオーストリア領有時代をむかえこととなる。しかし、一八世紀後半にはハプスブルク家のオーストリアはプロイセンとの争いに破れ、「チエコ王冠諸邦」のうち豊富な資源を有するシレジア地方の大半を失ったが、ボヘミア地方、モロヴィア地方では産業革命が進展し、一九世紀にはこれら両地域はハプスブルク家のオーストリア(「ハンガリー」帝国において重要な経済地域となるのである。

第一次世界大戦終了に伴うオーストリア「ハンガリー」帝国の崩壊により、一九一八年には「チエコ王冠諸邦」は独立を宣言し、同じく領有下にあったスロヴァキア人と合同し、「チエコスロヴァキア共和国」を創設したが、一九三八年のミュンヘン協定により「チエコ」はナチス・ドイツの「保護領」となった。さらに一九四五年のナチス・ドイツの敗北後に実施された選挙で選ばれた共産党を第一党とする連立政府は、独自の社会主義化を目指し「チエコスロヴァキア社会主義共和国」を樹立したが、一九六八年の「プラハの春」という自由化運動はソ連軍を中心とするワルシャワ条約機構(東ドイツ、ポーランド、ハンガリー、ブルガリア)の三〇万人もの軍隊の進駐により制圧された。しかし、一九八九年の「ビロード革命」によって共産党政権は崩壊し、九三年には平和裡に連邦解体もなされ「チエコ共和国」と「スロヴァキア共和国」に分離・独立した。さらに、冷戦終結後の「ヨーロッパへの回帰」の流れの中で「チエコ共和国」は二〇〇四年EU(ヨーロッパ連合)に加盟したのである。

二 「石炭と鉄の街」(“City of coal and iron”) オストラヴァとロスチャイルド家

ポーランドとの国境を過ぎたバスは、なだらかな丘陵を下り市内の街並みを通り昼過ぎ、一九六七年に建設された比較的新しいオストラヴァ中央駅(Main Station)に到着した(写真1)オストラヴァが地名として登場するのは一三世紀の中頃であるが、一八世紀初頭までは人口一〇〇〇人程度の手工業者の町



写真1 オストラヴァの遠景（左上）と市内の風景（左下、右上）および1967年に建設されたオストラヴァ中央駅（右下）

であった。しかし、一八世紀後半にオストラヴァーカルヴィナ炭田（Ostrava-Karvina Coalfield）が発見されて以降、オストラヴァは大きく変貌することとなる。当時のオーストリアは、ハプスブルク家の啓蒙君主マリア・テレージア、ヨーゼフ二世の治世下、プラハを中心としたボヘミア地方で貴族の工場制手工業により繊維産業・ガラス業・鋳業が発展し始める一方、モロヴィア地方でもオストラヴァ炭鉱の開発が進められた。しかし、一八世紀後半から一九世紀の初頭では、炭坑の規模も小さく手工業的な方法による浅い採掘であり、また需要も繊維産業や金属加工などに限られていた。

しかしながら、ナポレオン戦争後のオーストリア帝国はフランツ一世およびフェルディナント一世の治世下で「ウィーン会議」を主導した宰相メッテルニヒの時代（一八二一年―一八四八年）をむかえ、政治的にはヨーロッパの旧秩序の牙城となるに伴い経済的には繊維（木綿）と鉄（銑鉄）で工業化し機械化が進展し、鉄道建設も積極的に進められ、銀行家や産業資本家が台頭し始めた。特に、一八二〇年にウィーンで開業したサロモン・マイア・フォン・ロートシルト（英語読みでロスチャイルド）はメッテルニヒに接近しオーストリアの有力な銀行家となった。言うまでもなく、ヨーロッパの最大の個人金融業者の一つであり、後に世界を動かす金融王国を築くロスチャイルド財閥は、一八世紀後半にフランクフルトのユダヤ系ドイツ人であるマイアー・アムシェル・ロートシルトが営んだ古銭商・両替商に始まるが、一九世紀の前半に、彼の五人の息子たちはフランクフルト以外にもヨーロッパ主要都市（ロンドン、ウィー

ン、パリ、ナポリ)に相次いで移住し、ロスチャイルド銀行の「支店網」を開業したのである。(余談ながら、創業者マイアーの次男であるサロモンがウィーンに移住する際は、オーストリアの法律では、ユダヤ人は市民権を獲得出来ず、土地や家屋をもてなかつたので、当初、ウィーンの超一流ホテル「ローマ皇帝ホテル」に居を定めた。このホテルは巨大な演奏会場をもつ唯一のホテルでかのベートヴェンもいくども演奏会を行なった。サロモンが毎夜催したパーティにはメッテルニヒ夫妻を始め多くの貴族が招待されウィーンの貴族たちに急接近した。一八二二年には、彼を含めロスチャイルド家にオーストリア皇帝の勅命によりユダヤ人としては破格の「男爵」の地位が与えられ、一八四二年には、ウィーンの市民権を獲得して同ホテルを買い取とつた。)メッテルニヒとの親密な関係を背景にサロモンは、金融取引業を急拡大し鉱山業や鉄道業の利権を獲得しオストラヴァとも深い関りをもつと伴にオーストリア内での土地所有も認められ最大の地主の一人となるのである。

オストラヴァに話しを戻すと、オーストリアでの工業化を背景に、一八二八年にはオロモウツ(Olomouc)の大司教(Archbishop)であるルドルフ(Rudolf)の命で、ウィーン工科大学教授フランツ・リーベル(Kiepl)の設計によるオーストリア最初のパドル炉であるルドルフ製鉄所(Rudolf Ironworks)後のウィートコヴィッツ製鉄所(Hovice Ironworks)が、オストラヴァのウィートコヴィッツ村に建設された。また、同年、リーベルはウィーンからオストラヴァの炭田地帯を經由し当時オーストリア領であったシレジア・クラクフ近郊のピエ

リチユカ岩塩坑間の鉄道建設をも提案した。この時、サロモンは一八三五年にはウィーン⇨クラクフ間における鉄道建設の申請書を皇帝フェルディナント一世に提出した。この鉄道会社はメッテルニヒの口添えもあり許可され、皇帝名を戴くことも認められフェルディナント・ノーザン鉄道会社(Berndinand Northern Railway Co.)と名付けられた。同社は、一八三九年にはウィーン⇨モラヴィア間一四五kmにオーストリアで最も古い鉄道路線を建設し、一八四七年にはオストラヴァ近郊まで延長したのであった。(ちなみに、同鉄道は一八三七年七月にウィーン⇨モラヴィア間の一部が開通したが、これはイギリスでの一八二五年のストックトン⇨ダーリントン間鉄道、一八三〇年のリヴァプール⇨マンチェスター間鉄道より数年おくれたものの、ヨーロッパ大陸で最初の鉄道となつた。この他、ロスチャイルド一族では、一八一一年フランスのパリに移住し銀行業を開業しパリ・ロスチャイルド家の祖となる五男ジェームズが、一八三七年八月にパリ⇨サン・ジェルマン間、三九年にパリ⇨ヴェルサイユ間の鉄道を開通させ、フランスで最大の「北部鉄道」を設立した。また、一八〇〇年にイギリスに渡りロンドンに移住しロンドン・ロスチャイルド家の祖となり「ヨーロッパ金融市場の支配者」と称せられた三男ネイサンは、イギリスでの鉄道投資に出遅れたものの、ベルギーでは政府による鉄道の起業業務に加わり、一八三〇年から五〇年の鉄道建設ラッシュに関わることとなる)。

こうして、一八三〇・四〇年代にはウィートコヴィッツ製鉄

所の操業によりオーストリアで最初の銑鉄生産や精錬用に石炭が使用され、製鉄所向けの燃料が拡大し、また鉄道ブームにより石炭の需要が拡大すると共に、炭鉱でも掘削技術の発展により坑道も一二〇mと深く大規模なものとなった。こうしてオストラヴァは石炭と製鉄業を中心とする工業都市へと変貌し始めた。他方、サロモン・ロートシルトは、フェルディナント・ノーザン鉄道会社を通してオストラヴァの有力な炭鉱であるミヒアエル炭鉱・アレクサンダー炭鉱などの株式を所有し、また一八四三年にはヴィートコヴィッツ製鉄所の大株主となり、さらにモラヴィアの諸炭鉱とドナウ川航路を結びつけるオーストリアの汽船会社ロイドの主要取引銀行になり、オーストリア・ロスチャイルド財閥の祖となる。このオーストリア・ロスチャイルド財閥は、一八四八年のフランス「二月革命」の連鎖で起きたウィーン「三月革命」によりメッテルニヒの失脚とともにサロモンがウィーンを逃亡することで一時危機に瀕することになる。

しかし、「三月革命」のさ中に皇帝に即位したフランツ・ヨーゼフ一世時代（一八四八年～一九一六年）の一八五〇・六〇年代には、産業革命も本格化し、オストラヴァの炭鉱は大規模化し製鉄所も新たに設立され、これに伴い労働者住宅、工場学校、診療所、ホテルなどの建設により「工業町 (Industrial town)」が形成され始めた。オストラヴァの人口は一八三〇年の二〇〇〇人から一八八〇年には一万三〇〇〇人に増加し、オーストリア・ハンガリー帝国でも炭鉱・製鉄業が集積する有数の鉱工業都市の一つとなった。他方、オーストリア・ロスチャイルド家でも、家長となった息子アンゼルム (Anselm) が銀行の建て直

しを図り、オーストリア・ハンガリー帝国における最大の銀行へと発展し、その息子のアルベルトに引き継がれることとなる。

一九世紀末から二〇世紀初頭にかけては、オーストリア・ロスチャイルド財閥はヴィートコヴィッツ製鉄所や傘下の鉱山を統合した「ヴィートコヴィッツ鉱山・製鉄会社 (Viovice Mining and Iron Company: VHTT)」を設立（一八七三年）し、また「グートマン (Gutmann) 家」などのウィーンの銀行家も大規模炭坑の統合や小規模炭坑の買収などを進め、オストラヴァでは少数の大規模な炭坑会社グループへの集中が進んだ。

こうした炭鉱会社の大規模化とともに建物の改築が進められ、炭鉱でも技術的には馬による坑内搬送や蒸気機関による送風装置が導入され、また送風や巻き上げの電化が図られた。また、製鉄業でもベッセマー法やトーマス転炉などの新たな技術が導入され急速に大規模化した。さらに、炭鉱・製鉄業の大規模化に伴い、一八七〇年から第一次世界大戦にかけてヴィートコヴィッツ製鉄所は既存の労働者住宅から離れた地域に労働者住宅、学校、病院、教会、商店、体育館、スイミングプール、インドアプールなどからなる新たな「工業町」である「ニュー・ヴィートコヴィッツ」を建設したのである。こうしてオストラヴァは、中欧最大のヴィートコヴィッツ製鉄所を中心とした炭鉱・製鉄業の産業集積を基盤に市民生活や文化が育まれるという「石炭と鉄の街」のランドスケープ（景観）が形成されることとなる。

第一次世界大戦末の一九一八年に、ハプスブルク家のオーストリア・ハンガリー帝国が崩壊し、新たに「チェコスロヴァキ

ア共和国」が誕生した。一九二四年には、オストラヴァは七町・村を合併し、現在の「大オストラヴァ」となり、人口も一〇万人を越し、石炭と製鉄業の産業集積地のみならずモラヴィア・シレジア地域における行政、文化のセンターとなった。

しかし、一九三八年のミュンヘン協定によるナチス・ドイツの「保護領」下でドイツ軍はヴァイトコヴィッツ製鉄所を占領し、また、オストラヴァは軍需産業のための製鉄の街でもあったために、度重なる空爆によって甚大な損害を被った。このナチス・ドイツによるオーストリア併合の際、オーストリア・ロスチャイルド一族は難を逃れて亡命したが、家長のルイスはあたたかも映画の一シーンをみるようにウィーンからの脱出直前に空港で拘束された。しかし、逮捕されたルイスもナチス・ドイツとヴァイトコヴィッツ製鉄所の買取契約(同製鉄所の株式はナチス・ドイツによるオーストリア併合前にオーストリア・ロスチャイルドからイギリスのロスチャイルドの子会社へ移され英国の所有権に属し、ナチス・ドイツも接取出来なかつた。この買取契約は戦争の勃発により履行されなかつた)という保釈条件により一年後にスイスに脱出したが、「チエコスロヴァキア共和国」全体では約二七万人のユダヤ人が強制収容所(絶滅収容所)の犠牲となったと言われる。ともあれ、一八二〇年のサロモン・ロートシルトのウィーン移住に始まったオーストリア・ロスチャイルド家は、一九世紀後半にその息子であるアンゼルム時代にはオーストリア・ハンガリー帝国で最大の銀行となった。しかし第一次世界大戦終了によるオーストリア・ハンガリー帝国の崩壊とともに凋落し始め、一九三八年のナチス・

ドイツのオーストリア併合・「チエコ保護領」化により家長のルイスのスイス亡命で、事実上、消滅する。これにより、ロスチャイルド家とオストラヴァとの関係も消え去ることとなる。

三 オストラヴァの産業遺産とランドスケープの再形成

第二次世界大戦後の「チエコスロヴァキア社会主義共和国」の誕生により、オストラヴァ・カルヴィナ炭田に存在していた六鉱山会社は国営化され、政府所有の国有会社(Ostravsko-Karvinské Kamenouhelné doły)が設立された。この国営企業集団には、三二鉱山と九コークス工場、一〇石炭発電所、ヴァイトコヴィッツ製鉄所等の二製鉄所や他の産業会社が含まれた(この国有化の後、一九五三年の英国とチエコ人民政府の通商協定により英国国民の資産の賠償請求が認められ、ロスチャイルド家のヴァイトコヴィッツ製鉄所に対する賠償請求に対し社会主義政権は巨額の賠償金を同家に支払った)。

このチエコスロヴァキアの社会主義政権による計画経済の下で炭鉱生産が行なわれた。一九五〇年代には炭鉱の深さは平均四〇〇―七〇〇mに達し、一九五五年から一九六五年には年間生産は平均二三〇〇万トンとなり、一九六三年には戦前の最盛期の水準までに達した。また、鉄鋼生産も活発に行なわれ、オストラヴァは「共和国の鉄の心臓」と呼ばれ、人口も二三万人を超えた。しかしながら、一九六〇年代以降、石炭鉱床は次第に枯渇し始めるとともに石油資源への代替も加わり、一九七〇

年代後半から一九八九年にかけて石炭生産は減少し始めた。しかし、長年にわたる重工業化によって、オストラヴァの「石炭と鉄の街」としてのランドスケープ（景観）と環境は、深刻なダメージを与えられることとなった。

一九八九年の『ビロード革命』による社会主義政権の崩壊後、オストラヴァは大きく変化した。国有会社 (Ostravsko-Karvinské Kamennohnědové) の政府所有は終わり、民営化された。新たに株式会社 (Ostravsko-Karvinské doły: OKD) が設立された。しかし、一九九〇年代までにオストラヴァ市内の石炭は枯渇し、OKDの炭鉱は一九九四年までほぼ閉鎖され、現在は、カルヴィナ地区での五炭鉱が操業するだけとなった。また、オストラヴァの景観のランドマークであるヴィートコヴィッツ製鉄所の大部分は、一九九八年に一部を残してほとんどが閉鎖され、二〇〇三年にはヴィートコヴィッツ・マシーン・グループに再編された。

こうしたオストラヴァにおける炭鉱や製鉄所での操業停止とそれに伴う鉱工業や都市・地域社会の衰退に対し、市当局は国家機関と連携し、鉱工業が地域社会の発展に果たした原動力の歴史的な役割を、オストラヴァの新たなランドスケープの再形成に役立てることを計画し始めた。一九世紀からのオストラヴァにおける工業化の歴史は、リーペルやロスチャイルド家など歴史上の人物および炭鉱やヴィートコヴィッツ製鉄所などに関連するだけでなくヨーロッパ規模での産業革命の重要な影響を示す普遍的な価値を有するものと考えられる。一九世紀からの炭鉱遺産の多くが、「文化遺産」(Cultural Heritage Site)

に登録され、また、ヴィートコヴィッツ製鉄所の炭鉱・製鉄の複合体 (complex) は技術的・産業的遺産として、二〇〇二年に「国家文化遺産」(National Cultural Heritage Site) に登録されたのである。さらに、オストラヴァ市当局は、国家遺産局と協力して主要な炭鉱遺産やヴィートコヴィッツ製鉄所跡などが、顕著で普遍的価値を有する技術的・産業的遺産として世界遺産登録への活動を積極的に進めている。

私たちは、オストラヴァの産業遺産の保存さらには世界遺産登録活動を進めている国家遺産局オストラヴァ支部の専門スタッフの案内で、九月八日(火)は、オストラヴァの炭鉱関連の産業遺産(1)フェルディナント・ノーザン鉄道会社の鉱山鉄道 (Mining Railway) および(2)炭鉱遺産 1. ミヒアエル (Michal) 炭鉱、2. アレクサンダー (Alexander) 炭鉱、3. アンゼラム (Anselm) 炭鉱/博物館を、九月九日(水)は、(1) ハルビナ (Hlubina) 炭鉱/ヴィートコヴィッツ製鉄所の複合体 (Complex) (2) 「ニュー・ヴィートコヴィッツ」の「工業町」と(3)オストラヴァ・スヴィノフ (Svinov) 駅を見学した。

四 オストラヴァの炭鉱遺産の保存・再利用

九月八日(火)の昼過ぎにオストラヴァ中央駅 (Main Station) に到着した私たちは、ノーザン・フェルディナント鉄道会社の鉱山鉄道 (Mining Railway) に乗り換えた。

(1) 鉱山鉄道: ロスチャイルド財閥が設立したフェルディナント・ノーザン鉄道会社は、一九〇六年に国営化されるまでオー

ストリアーハンガリー帝国内に一三〇〇kmの鉄道ネットワークを保有すると伴に一八五五年からミヒアエル炭鉱・アレクサンダー炭鉱等を所有した。一八四五年にウィーン・クラクフ間を開通させたフェルディナント・ノーザン鉄道会社はオストラヴァ近郊まで延長されたが、一八六〇年代には主要な炭鉱との間で石炭やコークスを輸送する鉱山鉄道を運営し、さらに一八七〇年にヴェイトコヴィツ製鉄所と主要な炭鉱の間でも石炭やコークスの運搬用に路線を拡張したのである。

国家遺産局オストラヴァ支部が、TICCH 視察のために特別に用意した専用列車に乗った私たちは、ミヒアエル炭鉱まで約三〇分の蒸気機関車の旅を楽しんだ。当日の蒸気機関車は、一九二一年から一九四六年の間に二三二機生産されたチェコ製蒸気機関を装備した一九二四年に製造されたものである。一九八二年には現役を引退したが、修理の後にシンボルの存在として保存・活用されているものである(写真2)。もちろん、人を運ぶためではなく、石炭を運搬する鉱山鉄道であり特別仕立ての客車も鉱山鉄道時代のものが使用され乗心地もよくないが、めったに乘れない鉱山鉄道の雰囲気を感じた。日本では、蒸気機関車には、小学生の時に一度大阪から奈良まで現役時代の列車に乗車しただけであったが、今回の TICCH 2009 の学会では、ドイツやポーランドをも含め三度も蒸気機関車に乗ることができた。蒸気機関車だと、大人は童心にかえりはしゃぎ、沿線の人々は手を休め物珍しげに見物する。イギリスや欧州では、蒸気機関車の保存活動が盛んであるが、日本でももっと気軽に蒸気機関車の旅が楽しめたらと思ううちに、私たち



写真2 ノーザン・フェルディナント鉄道の鉱山鉄道の1924年チェコ製蒸気機関車(左、上下)、保存された車両とその内部(右、上下)

の鉱山列車はミヒアエル炭鉱に到着。伝統的な鉱夫衣装に正装した案内人の出迎えを受けたが、その姿にはドイツやポーランドと同様に炭鉱労働者の威厳と誇りを感じさせるものがあった。(写真3)

(2)炭鉱の産業遺産 1. ミヒアエル炭鉱、2. アレクサンダー炭鉱、3. アンゼルム炭鉱／博物館

1. ミヒアエル炭鉱…一八四三年にオーストリアの国営鉱山として操業を始めたミヒアエル炭鉱は(ある市会議員の名前にちなむ)、その後一八五六年にはフェルディナント・ノーザン鉄道会社の所有となり、鉱山鉄道と結ばれる重要な鉱山のひとつとなった。オストラブア炭田での大規模鉱山の典型であり、第二次世界大戦後における国有化を経て、一九九三年に閉山された。その後チェコ共和国文化省に引き継がれ、一九九五年に「国家文化遺産」に登録された。同炭鉱には、一九一二年から一五年に地上部の建築物が建て直され、装置や設備も近代化、電化された。一九一二年にはジーマンスルシユッケルト製の電気式巻き上げ機や変換器(Converter)、ピストン・コンプレッサー(compressor)が導入されたが、これらは蒸気機関の動力から電気へのエネルギーの重要な変化を示す文化的遺産として意義を持つものである。また、同時に、一九一一年に有名な建築家フランチェスク・フイーラー(Franisek Fritale)の設計により建築された組合室、浴室、更衣室、カンテラ庫を含む管理本部、堅坑槽、さらには機械室やポイラー室は、一九二七年に改修がなされたが、機械・設備を含めオリジナルな姿のまま保存されており、二〇世紀初頭の近代建築として意義あるものと



写真3 出迎えの正装した鉱山労働者(左、上)と堅坑槽(左、下)、ミヒアエル炭鉱遺産の入口(右、上)と管理本部(右、下)

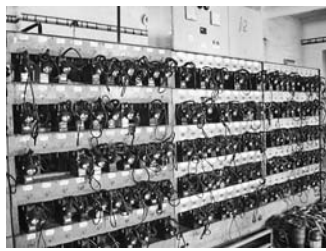
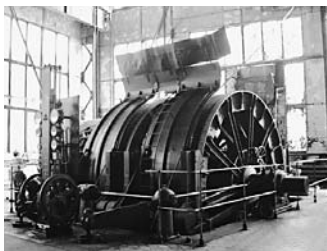


写真4 ミヒアエル炭鉱に保存されている1912年のジューメンズの電気巻き上げ機（左上）、組合室内のチーン式更衣システム（左下）、カンテラ置き場（右上）、労働現場の絵画（右下）

なっている。私たちは、担当職員の案内で天井から吊り下げられたチーン式リフトの更衣システム、浴室やカンテラ道具室、当時の労働の様子などの絵画、さらには機械室に保存されている一九一二年のジューメンズ・シユッケルト製の電気巻き上げ機等を見学した（写真4）。ミヒアエル炭鉱は、二〇〇〇年から一般公開され、二時間の見学コースも設けられ、少し専門的な部分もあるものの、二〇世紀前半の炭鉱の建築物、機械、機器・道具、さらに炭鉱の労働や環境を知る上で興味深いものであった。

2. アレクサンダー炭鉱：一八九六年にフェルディナント・ノーザン鉄道会社が開発し、同社の社長名が付けられた炭鉱である。一八九六年から一九〇一年にかけて建造された堅坑槽やエンジン室などの建築物のレイアウトは、「名譽の宮殿」(Court of honour) というバロック風のコンセプトを炭鉱建築に応用したものであり、中央部に空間を設け両端に美しい煙突とボイラー室を配置したものである。同炭鉱は、最終的に一二二〇mの深さに達し、一九九二年に閉山した後、「文化遺産」登録された。現在、修復計画が進められ、保存のためにオリジナルな資材や部品を使つての修復計画が、模型で熱心に解説されたが、建築物の痛みが激しく、荒れ果てた炭鉱のもの悲しげな雰囲気を感じた（写真5）。TICCHの視察と「う」ことで、テレビカメラも熱心に取材にきていた。

その後、フェルディナント・ノーザン鉄道会社が一九一一年に開設した美しい建築物であり、「文化遺産」登録されているヴラヴィッツ (Vrbice) 炭鉱を訪問し、建物内部に保存されてい



写真5 アレクサンダー炭鉱の美しい堅坑槽と煙突（左）、模型による修復計画の説明（右上）と痛みの激しい建築物（右下）

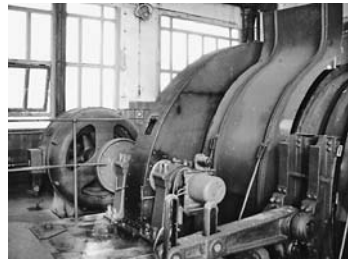


写真6 ヴラヴィッツの美しい建築物（左）と堅坑槽（右上）、保存されている1916年から使用されている AEG Union の電気巻き上げ機（右下）

る一九一六年から使用されたAEG Unionの電気巻き上げ機を見学した(写真6)、しかし、ポーランドのように動態保存の模擬運転はなく、アンゼルス炭鉱/博物館へとむかった。

3. アンゼルス炭鉱/博物館・アンゼルス炭鉱は、一八三五年にオロモウツの大同教が所有する会社により採掘が始まったが、一八四三年にサロモン・ロートシルトが買収し、彼の息子アンゼルムの名前がつけられた。一八五〇年代には同炭鉱は、他の炭鉱を買収し、一八八〇年代にはフェルディナント・ノーザン鉄道会社とも一・五kmの空中ケーブルで結ばれる輸送ルートを確保した。さらに一八九四年にはオーストリア・ロスチャイルド財閥傘下の「ヴァイトコヴィッツ鉱山・製鉄会社」(VHH)の一部にくみこまれた。一八九〇年から一九一五年にかけて現在のレイアウトに建直された同鉱山には、一九〇六年からのコンプレックス室、一九一二年のボイラー室や機械室、堅坑槽や管理事務所など、二〇世紀初頭当時の姿のままのレンガづくり美しい建築物群が保存されている(写真7)。一九九二年に閉山とともに、一九九三年にはOKDの鉱山博物館として一般公開されることとなった(二〇一〇年六月から、ヴァイトコヴィッツ・マシーン・グループに属する)。

私たちは、一九一八年の機械工場の一部を利用した博物館に入場するや、暗い部屋に案内された。それは炭鉱災害の救助活動で亡くなったレスキュー隊員のための慰安室であり、次の部屋にはレスキュー隊の装備と救助器具が展示されていた(写真8)。ガイドが熱心に、レスキュー隊の訓練ルートにチャレンジすることを勧めてくれたが、見学者は視察の疲れがあるいは

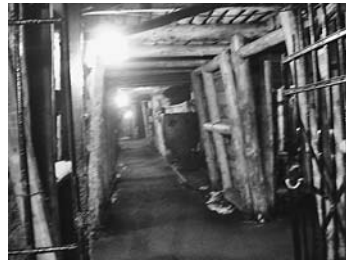


写真7 20世紀初頭のアンゼルス炭鉱の堅坑槽と建築物(左、上下)、地下坑道の見学コース(右、上下)

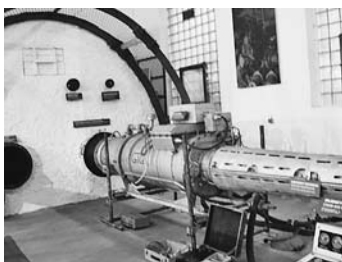


写真8 炭鉱建築物を活用したアンゼラム博物館(左上)と館内のレスキュー隊員の慰安室(左下)、レスキュー隊の機器と装備(右、上下)

炭鉱の技術や機械あるいは建築に興味を持つ彼らの思惑と違ったのか、あまり関心を示さなかったのだ、ガイド役はちょっと寂しそうであった(一般見学コースでは訓練の体験が可能である)。しかし、二〇一〇年の落盤事故のために生き埋めになった三三人が奇跡の生還を果たしたチリのサンホセ鉱山にみられるように、鉱山労働は常に生死と裏腹の関係にあり、鉱山の歴史は事故や災害の歴史でもあり、今にして思えば貴重な体験ができたのに時間がなく残念であった。

この後、一八三五年から一九七三年まで使用されていた深さ七〇〇mに達する地下坑道の見学コースに案内されたが、時間の制約もあり、みる限りでは展示物もボーランドの鉱山に比べ見劣りする印象であった。しかし、アンゼラム炭鉱/博物館は、地下坑道の見学コース、野外の鉱石搬送用の軌道機関車や鉱車、二〇世紀初頭の堅坑槽やコンプレックス室・機械室・ボイラー室等の美しい建築群がオリジナル形で保存されるだけでなく、これら炭鉱建築物を活用した炭鉱の歴史やプロセスの展示室、および貴重な炭鉱レスキュー隊の博物館やレストラン、さらには観光客や子供も楽しめるよう遊技場やアウトドア施設も備えられており、炭鉱遺産を保存・再利用したユニークな炭鉱に関する大規模な一種の「テーマパーク」となっていた。

オストラヴァにはこれら四つの炭鉱遺産以外にも、一〇余りの堅坑槽を含む炭鉱建築、炭鉱設備や機器などを、ほぼオリジナルな形で保存した約二〇余りの炭鉱遺産が、「文化遺産」登録されている。これは二〇世紀前半の鉱山機械や設備の多くが、社会主義体制の下でも長く維持・使用されてきたことの裏返し

でもあり、一九九〇年代までの石炭枯渇や一九八九年のピロード革命による市場経済化やグローバルな競争の波によってこれら炭鉱が急速に競争力を失い、閉山した結果によるものでもある。

五 ハルビナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所の複合体 (complex) とその「工業町」

九月九日(水)、私たちは、オストラヴァにおける最も重要な産業遺産であるハルビナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所の複合体 (complex) および同製鉄所が作った周辺地域の「工業町」である「ニュー・ヴィートコヴィッツ」を見学した。朝出発した私たちは、オストラヴァの中心地にあるハルビナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所をバスの車窓から眺め(写真9)、その規模の大きさに驚きつつ、まず隣接するハルビナ炭鉱に到着した。

(1) ハルビナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所の複合体

1. ハルビナ炭鉱・ハルビナ炭鉱は、ヴィートコヴィッツ製鉄所と直結し、炭鉱と製鉄所を結合した複合体を構成するユニークな産業遺産である。一八五二年にサロモン・ロートシルトがヴィートコヴィッツ製鉄所に直接石炭を供給するために隣接地に設立した製鉄所・炭鉱である。一八五〇年代に換気棟や巻き上げ機棟が完成し、一八九五年にオーストリア・ロスチャイルド財閥の「ヴィートコヴィッツ鉱山・製鉄会社 (VHHT)」に統合された。その後、一九世紀末から一九二〇年代にかけて、



写真9 バスの車窓から見たハルビナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所の複合体の遠景(左)、ホームページでの遠景および夜間のライト・アップ写真(右・上下)

浴槽室・組合室、堅坑槽や巻き上げ機棟などの炭鉱建築物が建られ、一部は壊されたものの多くが残された。一九九二年の閉山後、地下坑道は埋められたが、建造物や機械は保存され、二〇〇二年に「国家文化遺産」登録された。

私たちは修復中のエンジン棟や石炭ソーティング・洗淨施設などを見学したが（写真10）、閉山して一〇数年しか過ぎていないのに建造物の老朽化と痛みは激しく、かつては多くの労働者たちの活気に満ちあふれていたであろう荒廃した炭鉱跡を目の前にして、「石炭と鉄の街」として繁栄を謳歌したオストラヴァの衰退を象徴しているかのような思いがした。ただ、これら炭鉱施設を破壊するのではなく産業遺産として保存・活用しようとするチェコ共和国における産業遺産の保存活動のスケールの大きさには、ただただ敬服するしかなかった。修復作業が完成した後は、堅坑棟、エンジン室、ボイラー室、管理棟などの炭鉱産業遺産は、見学者用に一般公開（二〇一〇年から実施）され、またエンジン室やバスルームは多様な社会・文化用施設として活用されることであった。

ハルピナ炭鉱遺産の見学を終え、今回の視察のハイライトであるヴィートコヴィッツ製鉄所へ。製鉄所に入った第一印象は、「なにこれ？ どうするのこれを？」というものであった。そこには、延々と続く錆びたパイプに巨大な溶鉱炉、コークス施設、機械室、ガスタンクなどからなる巨大な建造物群の廃墟とも言えるべきコークス施設・製鉄所の遺構があった。（写真11）

2. ヴィートコヴィッツ製鉄所・既にみたように、一八二八年ウィーン工科大学教授リーベルが、豊かな石炭鉱脈や鉄鉱

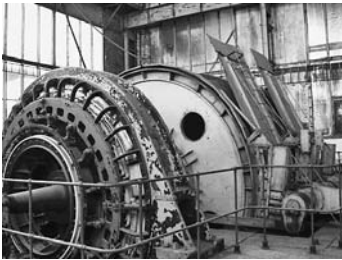


写真10 ハルピナ炭鉱の堅坑槽（左上）と1940年の電気巻き上げ機（左下）、石炭供給施設（右上）と石炭洗淨施設（右下）

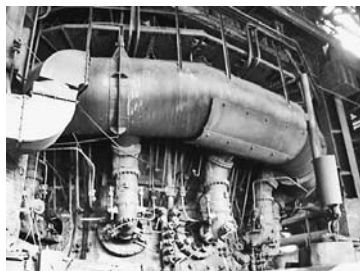


写真11 ヴィートコヴィッツ製鉄所の溶鉱炉と多目的ホールへの修復中のガスタンク

石に近くオストラヴァ川の水力エネルギーにも恵まれたヴィートコヴィッツ村に計画し一八三〇年に操業を始めたヴィートコヴィッツ製鉄所（当初は建設を命じたオロモウツの大同教ルドルフの名をとりルドルフ製鉄所）は、オーストリアで最初の鉄を生産するパドル炉であり、また一八三六年には最初のコークス炉も操業を始めた。ルドルフ大同教の死後、一八四三年に製鉄所のオーナーとなったオーストリア・ロスチャイルド家は、製鉄所にてできるだけ近い場所で石炭の産出（抽出）を行なうために、一八五二年にハルピナ炭鉱を設立し、石炭の産出、コークス生産を経て、製鉄生産でのコークス使用までの技術的な流れを直接結合するユニークな石炭・コークス・製鉄を直接結合する複合体を形成した。一八七三年の「ヴィートコヴィッツ鉱山・製鉄会社」の設立により、石炭・製鉄の自己完結的な結合企業（コンビネーション）あるいは混合企業を確立したのであった。また、技術的には、技術者であり経営者であったクーパー・ヴィーゼアー（Kupplwieser）の下ラング・フライ（Lang-Frey）法（一八六一年）、ベッセマー（Bessemer）法（一八六六年）、トーマス（Thomas）転炉（一八七九年）などを導入、さらに一九〇七年にヨーロッパで最初のシユテファー（Steffler）圧延機や一九一〇年代以降にマンネスマン式（Mannesmann）圧延機など最新の技術導入を図り、鉄・製鋼・圧延までの一貫体制を構築し、二〇世紀中頃には中欧最大の石炭・製鉄の複合体となった。

一九三八年のナチス・ドイツによるオーストリア併合、「チェコ」保護領下のもとで、ヴィートコヴィッツ製鉄所は、一時、

ナチス・ドイツの占領下に置かれた。戦後は社会主義政権により接収され国有企業の一部となり、一時は「共和国の鉄の心臓」とまで呼ばれたが、一九九〇年代には、生産を続けることが困難となり、一九九七年に操業を停止した。二〇〇三年にはハルピナ炭鉱およびヴィートコヴィッツ製鉄所は、ヴィートコヴィッツ・マシナー・グループと国営を継承した国家企業DIA MO（ウラニウムの開発）の共同所有となっている。

ハルピナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所には、一九世紀末から二〇世紀の堅坑槽や巻き上げ棟などの建造物、石炭処理設備、コークス施設や溶鉱炉が残されている。最大の特徴は、一九世紀末に形成された石炭産出からコークス生産、鉄生産までの技術的な流れを直接結合するという炭鉱・コークス・高炉のユニークな複合体という点にある。一九九七年まで続いた炭鉱、コークス設備・高炉などの設備や建造物を保存・修復するだけでなく、さらに事務所の展示場・ホールへの転用、ガスタシクの多目的ホールへの再利用計画が進められている。しかしながら、ヴィートコヴィッツ製鉄所の設備の老朽化は著しく、建築物や設備の修復や補修に多大の費用を要するだけでなく構内通行の安全面などの課題も多いように思えた。朽ち果てた建築物、巨大な溶鉱炉やコークス設備、錆びたパイプ、使われなくなり保存された巨大な機械類をみていると、ほんの一〇数年前まで操業していた時代に、働いていた何千人もの人々は、今はどうしているのだろうかと思ひ、時代の変化の激しさ、厳しさを感じざるをえなかった。

私たちはヴィートコヴィッツ製鉄所のオーナーであったロス

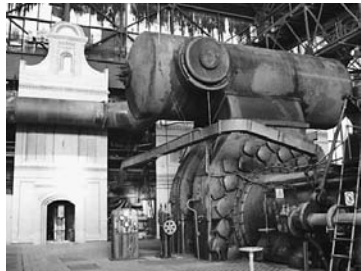
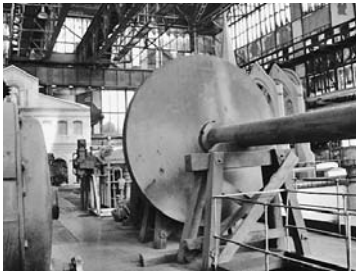


写真12 ヴィートコヴィッツ製鉄所に保存されている巨大な機械類

チャイルド家の「帝国スタイル」の邸宅敷地内の展示場で、ハルピナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所の産業遺産の保存計画を説明され、正直、そのスケールの大きさに驚かされた（写真13）。実際、二〇一〇年には溶鉱炉やコークス施設の一般公開が実施され、また改修された工場跡ではシネマ・フェスティバルも開催されている。なんでシネマ・フェスティバルをわざわざ工場跡で開催するのもと思うが、やはりヴィートコヴィッツ製鉄所はオストラヴァの景観におけるランドマーク（夜間にはライト・アップも）であり、地域社会へのアイデンティティのシンボルの存在なのであろう。現在、一九世紀末から二〇世紀にかけての大規模な製鉄所の産業遺産は、ヨーロッパにおいても世界遺産であるドイツのフェルクリンゲン製鉄所（Völklingen Ironworks）を除くとほとんど例がなく、日本ではどうして真似の出来ない壮大なチャレンジのように思えた。こうした製鉄所のような重工業の産業遺産はどのように保存されるべきなのか、あらためて考えさせられた。

このハルピナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所は、石炭・製鉄業に関連した技術的・産業的遺産としての価値が認められ、二〇〇二年には「国家文化遺産（二〇〇八年にはヨーロッパ文化遺産）登録がなされた。さらに、オストラヴァにおける炭鉱・製鉄所の産業遺産を中心とする都市景観は、チェコ共和国だけでなく、ヨーロッパにおける産業革命の伝播という国際的な点からも普遍的価値を有する文化遺産としてユネスコ世界遺産登録への活動が進められている。

(2) 「ニュー・ヴィートコヴィッツ」の「工業町」・ヴィート

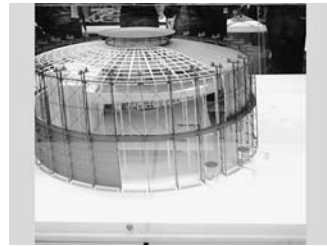


写真13 ロスチャイルド家の「帝国スタイル」の邸宅（左上）と敷地内の展示場のヴィートコヴィッツ製鉄所の保存計画（左下）ガスタンク跡とそのイベントホールとしての活用計画イメージ図（右上、右下）

コヴィッツ製鉄所は、一八三〇年代から労働者住宅、工場学校、診療所、ホテルなどの建設を進めた。さらに一八七〇年代から第二次世界大戦にかけて製鉄所の発展とともに従来の場所とは離れた地域に、学校（保育園、幼稚園、公立学校、工業学校）、病院、私立救済院（現在は、老人ホーム）、市役所（公会堂）、給水塔兼用の教会、大商店舗、体育館、スイミングプール、インドアプールなどを建設し、新たな「工業町」である「ニュー・ヴィートコヴィッツ」を形成した。ここにはドイツ・ポーランドから多くの移民も居住するようになり、市民生活や独自の文化が発展することとなった。「工業町」と言っても、一九〇二年に有名な建築家により建造されたタウン・ホールを中心に四角の公園の対面には、一八八三年建造のネオ・ゴシックの聖ポール教会（給水塔兼用）や牧師館が建られ、さらに周囲を一九世紀末に建築された工場ホテル、英国式住居、U型の平屋などの建築物が取り囲み、また、少し離れた場所には、独特の切り妻型の屋根をしたヴィートコヴィッツ製鉄所の労働者住宅が残されており、一九世紀末から二〇世紀初頭にかけての「工業町」の姿を今に伝える貴重な文化遺産となっている（写真14）。

(3)オストラヴァ・スヴィノフ駅：このオストラヴァ・スヴィノフ駅は、一八四七年にフェルディナント・ノーザン鉄道会社により建設されたものであり、駅の一部には当時のものが残っている。その後、一八七〇年代に駅の両サイドが拡張され、さらに一八九〇年代にはネオバロック調に拡張された建築物である。一九五〇年には建築物の老朽化により取り壊し計画が政治家などにより出されたが、一九世紀の建築物の文化遺産を示す



写真14 工業町「ニュー・ヴィートコヴィッツ」のタウン・ホール（左上）と給水塔兼用聖ポール教会（左下）、労働者の個人住宅と集合住宅（右、上下）

ものとして、一九世紀末を代表する建築物の外観と今日の近代的な建築との対比を強調的に新・旧駅を併設するコンセプトで再建されたのである。このプロジェクトには、二〇〇七年の「再建築賞」が与えられた。しかし、近代的な新駅が、旧駅の良さを覆い隠しているような印象をもった。産業遺産の建築物の保存と現代の日常生活での公共的な駅の機能をどうマッチさせていくか難しい問題を感じた(写真15)。

オストラヴァ・スヴィノフ駅からポーランドを経てドイツのドレスデンまでの約九時間の帰路で感じたチェコ共和国おけるポスト・コングレス・ツァーの印象は、次のようなものである。第一に、一九世紀から二〇世紀初頭にかけてのハプスブルク家のオーストリア・ハンガリー帝国時代のオストラヴァにおける石炭・製鉄業を中心とした重工業に関わる産業遺産の視察であったが、ロスチャイルド家に始まりロスチャイルド家が終わったという感想をもった。オーストリア・ロスチャイルド家が設立したフェルディナント・ノーザン鉄道会社の鉱山鉄道に始まり、同鉄道会社を通して所有した鉱山(ミヒアエル炭鉱、アレクサンダー炭鉱)さらには「ヴィートコヴィッツ鉱山・製鉄会社」(VHHT)の傘下にあったアンゼルス炭鉱およびハルピナ炭鉱/ヴィートコヴィッツ製鉄所とその「工業町」、そして最後にフェルディナント・ノーザン鉄道会社時代の駅で終わるといふ、一九世紀後半から二〇世紀の二〇年代にかけてオーストリア・ハンガリー帝国最大の銀行であったオーストリア・ロスチャイルド財閥に関係した鉄道・炭鉱・製鉄業の重工業にお



写真15 オストラヴァ・スヴィノフの新駅・旧駅(左、上下)、旧駅の拡張部(右上)とその内部(左下)

ける企業グループ・コンツェルン、いわば「金融資本」¹⁾に関係する産業遺産の視察であった。

第二に、産業遺産のユネスコ世界遺産登録に影響力をもつ TICCIH を意識した視察という印象をもった。ヴィートコヴィッツの石炭・製鉄業の産業・技術的な複合体は、すでにチェコ共和国文化省により「国家文化遺産」(二〇〇八年にはヨーロッパ文化遺産)に登録されるだけでなく、炭鉱遺産のみならず化学、電気・エネルギー、食品・飲料、鉄道駅などの産業遺産の多くが、「文化遺産」登録されている。さらに、オストラヴァの産業遺産は、中欧最大の石炭・製鉄所の複合体であるヴィートコヴィッツ製鉄所をランドマークに化学、電気・エネルギーの重工業さらに鉄道輸送、居住地域を含む社会的構造に関わる景観を、国家機関と連携しながら保存活動を進めている。オストラヴァには、中欧最大の炭鉱・製鉄業の産業集積を基盤とした鉱工業の景観が都市全体に残されており、ヨーロッパ規模での産業革命の伝播を示す技術的・産業的のみならず二〇世紀の「金融資本」に関わる歴史的な普遍的価値を有する文化遺産としても意義あるものと思える。さらに、こうした一九世紀末から二〇世紀にかけての重工業の産業遺産を保存し、「世界遺産」登録を通して、「産業観光」に活用し、「観光業」の育成を図り急速に衰退する都市・地域の再生を指さそうとする壮大なチャレンジであり、実験のように思える。

第三は、産業遺産の保存や再利用に関わって、社会主義体制とはなんだったのだろうか、ふと感じた。オストラヴァは多くの産業遺産が残され街全体がいわば「産業遺産の宝庫」のよ

うな工業都市であり、これを「産業観光」に活用し「観光業」の育成を図ろうとしている。その背景には、一九八九年の「ピロード革命」以降における経済の自由化、欧米資本の進出による社会主義体制下での企業の競争力の脆弱性や産業・雇用の喪失による都市の衰退が一挙に露呈したことにある。オストラヴァで一九世紀から二〇世紀における石炭と製鉄の技術的機械や設備、建築物がほぼオリジナルな形の産業・文化遺産として多く残されているということは、裏を返せば、社会主義体制でもそれらの設備や技術が長く、しかも大規模に使用され、その結果、「石炭と鉄の街」としてのオストラヴァのランドスケープ(景観)と環境に、深刻なダメージを与えることとなった。いわば社会主義の負の遺産とも言える。

同時に、産業遺産の保存という面では、社会主義体制は、皮肉にも幸いしたようにも思われる。しかし、これとても、社会主義体制下における遺産保護の継承に培われてきたから可能となったと言える。「チェコ」の産業遺産の保存活動は、古くは一九五八年の法律に基づき設立された「国家遺産保存・保全局」(National Institute of Heritage Preservation and Conservation)に始まる。一九七〇年代には、オストラヴァの地方組織が、鉱山を含む建築物や技術の遺産について体系的で初めての調査を行ない、また、一九八〇年代にはブルノ工科大学によって重要な産業の建築や技術に関する調査が継続された。一九八七年の国家遺跡法に従って文化省の下で産業遺産の保存を専門的調査・研究する機関である国家遺産局へと発展したのである。こうした産業・文化遺産に対する地道な活動が現在に引

き継がれたのである。そこには、「石炭と鉄の街」として発展してきたオストラヴァの都市景観のランドマークであるハルビナ炭鉱／ヴィートコヴィッツ製鉄所を中心とする産業遺産を保存し、活用して地域社会へのアイデンティティを育みたいという強い郷土への愛着が根底には流れているように思える。

ともあれ、TICCIH2009のポスト・コングレス・ツアーは、一九世紀から二〇世紀の重工業における産業遺産の保存・再利用の仕方、工業都市・地域の衰退とその再生、さらに「産業観光」の在り方を、また社会主義体制とはなんであったのだろうかと考えさせられる視察であった。

注

(1) オストラヴァの産業遺産に関しては、当日配布された資料の他、「チェコ共和国」については、薩摩秀登『物語チェコの歴史 森と高原と古城の歴史』中公新書、二〇〇六年、薩摩秀登編著『チェコとスロヴァキアを知るための五六章 (第二版)』明石書店、二〇〇九年を、また、ハプスブルク帝国については、倉田稔『ハプスブルク歴史物語』一九九四年、エーリヒ・ツェルナー(リンツビヒラ裕美訳)『オーストリア史』二〇〇〇年を参照した。

(2) 中本康夫『ロスチャイルド家―世界を動かし金融王国』一九八〇年、誠文堂新光社、F・モートン(高原富保訳)『ロスチャイルド王国』一九七五年、新潮選書を参照した。個人金融業者であったロスチャイルド家は、一九世紀末からロンドン、パリで産業会社の金融業務や海外での石油・

貴金属等への投資銀行へと変容し、国際金融グループへと発展する。パリのロスチャイルド家は「爆薬製造王」ノーベル財閥(かのノーベル賞の設立者)に資金援助し、ロスチャイルド・ノーベル・グループを成立させロシアのバクー油田を足場に、ロンドンのロスチャイルド銀行と協力してアメリカの石油王ロックフェラー一族のスタンダード・オイルに対抗しロイヤル・ダッチ・シェルを創設する。第二次世界大戦後の現在でも、ロンドン・ロスチャイルド家は、金融街シティで影響力を持つ銀行・保険会社であり軍需、紅茶、南アフリカでの金・ダイヤモンド鉱山会社などを傘下におさめる金融グループを、また、パリのロスチャイルド家は、石油・貴金属・鉱山、鉄鋼・軽金属、電機・自動車、原子力から金融・保険、不動産・レジャーなどに子会社を設立し国際的な金融資本グループを形成している。

(3) 石炭／製鉄のコンプレックス(採炭からコークス生産さらには製鉄生産までを同一場所で結合、いわゆる炭坑・製鉄結合さらに製鋼・圧延までの銑鋼一貫体制の混合企業あるいは結合企業(コンビネーション)については、ドイツのヤイデルス(長坂聰訳)『ドイツ大銀行の産業支配』(一九〇五年)、日本でも大野英二『ドイツ金融資本成立史論』(有斐閣、一九五六年)、戸原四郎『ドイツ金融資本の成立過程』(東京大学出版会、一九六三年)などの研究書がある。

(4) 製鉄業に象徴される結合企業や混合企業など生産の集積を特徴する産業と大銀行との利害関係に注目し、二〇世紀における新しい支配資本、金融資本を最初に論じた古典は、

ウィーン生れのヒルファディング『金融資本論』（一九〇九年）であり、その後ロシアのレーニン『帝國主義論』（一九一七年）がある。この一九世紀末から二〇世紀初頭にかけての資本主義の独占段階への転換などの新たな歴史的發展については、イギリスのホブソン『帝國主義論』（一九〇二年）やアメリカのヴェブレン『企業の論理』（一九〇四年）やウィーン大学出身のシュンペーター『經濟發展の理論』（一九一一年）が、それぞれの学問的視点から問題提起を行なっており、現在社会を理解する上では、これらの古典を読むことも重要であろう。