

中欧2010年夏

渡辺 肇

倉敷芸術科学大学産業科学技術学部

(2010年10月1日 受理)

1) ベルリンの経済・科学技術省と運輸・建設・都市開発省の庁舎

2010年10月3日にはドイツが統一されて20年となる。幾多の議論の末に新首都はベルリンと決定されて、ボンにあった連邦政府の庁舎はベルリンに移転した。(一部機能はボンにも残してはあるが。)政府のベルリン庁舎は主として旧東ベルリンであった中央区に所在する。庁舎は旧来の歴史的建造物を最大限に用いている。そこで歴史の繋がりが生ずる訳だ。毎年8月末には庁舎を民衆に開放する。これまでに、首相官邸(新築)、大蔵省(ゲーリング元帥の本拠地であった帝国航空省)、外務省(旧ドイツ・ライヒスバンク本店、東独の政権党SED本部)、国防省(帝政時代の海軍省、ヴァイマル共和国の国防省、ナチス時代の陸軍最高司令部)、農林省(副総統ルードルフ・ヘスの事務所)、社会省(ゲッペルスの本拠地であった宣伝省)を訪問した。今年は経済・科学技術省と運輸・建設・都市開発省を訪問した。

経済・科学技術省の場所にはプロイセン王国の廃兵院があった。1705年から計画されていたが廃兵院が新築のこの建物群に移転したのはフリードリッヒ大王の治世であった1747年の事だ。ドイツ最後の皇帝ヴィルヘルム2世の時代である1910年にこの敷地の南半分を利用しては軍医学校の建物が建設された。経済省建物の内部を参観した際には皇帝ヴィルヘルム2世に扮した人物が寸劇を披露した。皇帝が姿を現すのもドイツ民族主義復活の表れだろう。また、ホールでは軍医生徒とダンス教師に扮した女性が寸劇を演じた。軍医学校では単に医学と軍事を学んだだけではなく、舞踏など社交をも学んだ事の紹介だった。軍医学校の背後には廃兵院があった。第1次大戦で敗北するとヴェルサイユ条約に則り軍医学校は1919年に解散され、廃兵院も1918年には軍事色を一掃し、傷痍軍



図1. 経済・科学技術省の建物



図2. ドイツ皇帝ヴィルヘルム2世に扮装した人物

人の単なる寮となった。ヴァイマル共和国の労働省が軍医学校の建物に置かれた。この労働省によってドイツで初めての失業保険法がここで生まれたのだ。1927年の事だ。1933年のヒトラーの政権掌握に続き、翌1934年には再び軍医学校となった。軍医学校は場所の不足を来たし、第2次世界大戦が勃発した1939年には傷痍軍人寮（旧廃兵院）は郊外に移転となり、その場所に軍医学校が拡大された。第2次大戦後に軍医学校本館はソ連占領軍の野戦病院となった。1947/1948年には旧廃兵院は様々な用途に用いられ旧廃兵院の一部は社会主義統一党（SED）の命令で病院となった。1949年にソ連軍が撤収すると軍医学校の本館には東独の最高裁判所が置かれ、反革命に対しては厳しい判決がなされていた。この建物のすぐ前が東西ベルリンの境界で、1961年からはベルリンの壁が築かれ、厳しい検問で知られた検問所が設置された。西側の人々は恨めしい思いでこの建物を凝視した事だろう。1991年のベルリンへの首都移転決定に則り第1期工事は1994年に完成、第2期工事は2000年に完成した。

建設・運輸・都市開発省も廃兵院通に並び、シャルンホルスト通りを挟み経済・科学技術省に隣接している。かつてはプロイセンの王立鉄鋼製造所があり、蒸気機関車などを製造した他、プロイセン王国・ドイツ帝国軍国主義の象徴たる鉄十字章（日本でいえば金鷄勲章）まで制作していた。1875年から1889年にかけてその場所にプロイセン王国地質学研究所と地質学専門



図3. 建設・運輸・都市開発省の建物

学校（現在でいえば鉱山学大学）が建てられた。プロイセンの最重要産業の一つであって石炭や鉄鉱石を採掘する鉱山業の司令塔であったのだ。ヴァイマル共和国時代の運輸省を経て東独時代には鉱業省となっていた。1991年のベルリンに新連邦首府移転の決定を受け東独鉱業省は内部を近代化され1996年には建設・運輸・都市開発省がボンより移転入居したのである。

今回訪問した二省庁は他の省庁に比べればドイツ史の動きの中心となった訳ではないが、古い建物を使用するのは歴史を尊ぶ事である。日本では東京中央郵便局等を次々に改築して歴史が抹殺されていく。ドイツに大いに学ぶべきでは無からうか。

2) シャルンホルストとビューロウの復活

ベルリンの中心であるウンター・デン・リンデン街は東独政府が力を入れてベルリン大学、ノイエ・ヴァッヘ（慰霊堂）、ツォイクハウス（歴史博物館）、国立歌劇場等18世紀に建造されて第2次世界大戦で破壊された歴史的建造物を再建した。これらが出来たのはプロイセン王国のフリードリッヒ大王の時代である。東独政府としてはプロイセンの軍国主義を煽るようなフリードリッヒ大王の乗馬像をウンター・デン・リンデン街の道路の中央

に復活させる事は望まなかった
 のであるが、1970 年代末には
 世論に押され戦前の位置に復活
 させたのである。1989 年にベル
 リンの壁が崩壊し、1990 年に
 ドイツ統一が実現した後も、こ
 のあたりの状況に大きな変化は
 無かった。この近くのウンター
 ・デン・リンデン街に面した緑地
 の木陰に隠された様に二つの像

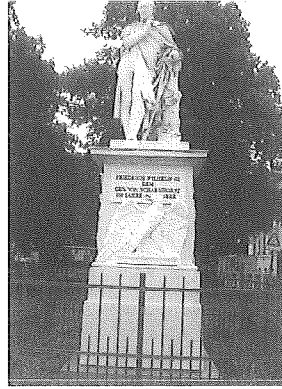


図 4. シャルンホルスト像

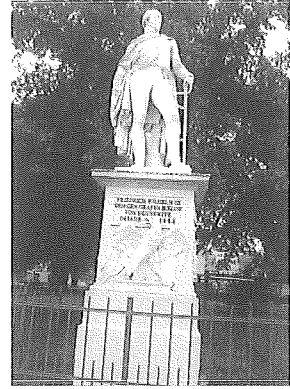


図 5. ビューロウ像

が建っていた。ナポレオン戦争でプロイセンの為に戦い、ナポレオンに勝利した二人の将軍シャルンホルストとビューロウの像だ。プロイセン軍国主義を象徴する人物だっただけに、当局としては人の目に触れない様にしていたのだろう。

ここ数年、この二つの像をウンター・デン・リンデン街の通りに面した場所に移転させようとの住民運動があった。その運動が功を奏したのか、今回この二つの像が通りに面した場所に移設されているのを発見した。矢張りドイツ民族主義は着実に力を増しているであろう。

場所はかなり離れてはいるが同じウンター・デン・リンデン街に国電のウンター・デン・リンデン駅があった。昨年 8 月新しい地下鉄路線が建設されブランデンブルク門駅が、国電のウンター・デン・リンデン駅とつながった。混乱を防ぐ為に国電の駅もブランデンブルク駅と改称された。1930 年代のナチスの時代に建設されたウンター・デン・リンデン駅の駅標看板を歴史的記念物として保存し、ブランデンブルク駅の看板と併存させていたのは昨年報告したとおりである。今年訪問したところ一か所を除きウンター・デン・リンデン駅の看板は総て姿を消していた。駅員に聞いたところ、二つの看板が併存すると観光客等の訪問者に混乱を招いたので、一か所を除いては総て壁の下に隠したのだと言う事だった。多少、残念な気持ちもした。



図 6. 国電ブランデンブルク門の駅名標示看板

3) ベルリンとウィーンの街路名

昨年バスの中から、1968 年学生反乱の英雄、ルディ・ドゥチュケの名前が街路名に採用されているのを発見した旨、報告した。昨年は時間が無く、現場を再訪出来なかったので、今年は現場を徒歩で尋ねてみた。アクセル・シュプリンガー社は右派の出版社で多数

の新聞、雑誌や、書籍を発売していて、日本では、読売新聞社と産経新聞社を合わせた様な会社だ。右派の代表者の名前を付けた通に、左派の代表者のデウツケの名前をぶつけたのが、ベルリン左派の狙いであったのだ。しかし、道路標識を見ると二人が一緒に共存していて、何と無く微笑ましいものがあった。

道路名に関してはベルリンだけではなく、ウィーンに於いても問題が生じている。カール・ルイーグナーは1897年から1910年までウィーン市長を務めた政治家である。多民族国家であったハプスブルク帝国の首都ウィーンがドイツ人以外の諸民族に、なかんずくユダヤ人に、汚されているとして、ドイツ民族主義を唱えた。オーストリア出身のドイツ人アードルフ・ヒトラーにも多大の影響を与えたとされている。いずれにしる偉大な政治家であったのでウィーンを中心を囲むリング通の一部はカール・ルイーグナー・リングと名付けられているし、リング通に面してカール・ルイーグナー広場もある。ただ彼の反ユダヤ主義に対しユダヤ人達等の反発が強く、街路名変更の運動が始まっているそうだ。ある保守的なウィーン人と話していたら、ルディ・デウツケと変更するのは御免蒙りたいと笑っていた。日本と違って人物名を街路名にする事が多い欧米では良く起きる問題なのだ。

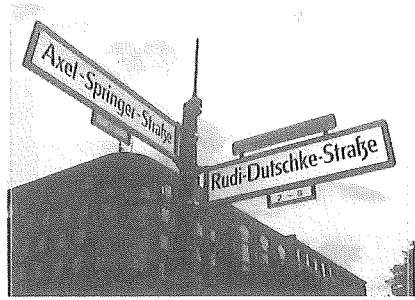


図7. ルディ・デウツケ街とアクセル・シュプリンガー街の交差点



図8. カール・ルイーグナー - の記念碑

4) 中央銀行代表理事の解任

ドイツの中央銀行はフランクフルト所在のドイツ連邦銀行である。ティロ・ゼラティンは敗戦直前の1945年2月12日生れで、ドイツ連邦銀行で代表権を有する理事であった。彼はもともと官僚であった。社会民主党 (SPD) の黨員でもあった。2001年から2002年には国営会社のドイツ鉄道 (DB) 代表取締役を務めた後、2002年から2009年までベルリン市役所 (=ベルリン州政府) の大蔵大臣を務めた。2009年4月30日付でベルリン州大蔵大臣を辞し、ドイツ連邦銀行の代表理事となった。

2010年8月30日に『ドイツは自壊する』という



図9. ゼラティン問題を報ずるベルリンの新聞

書籍を出版し、それが大問題となった。筆者はたまたまベルリン滞在中であったが、ベルリンに自宅も有し、ベルリンに関係が深いゼラティンであるので、ベルリンの新聞は連日トップ記事として大々的に報道した。ほかの都市でも報道はしたが、ベルリン程ではなかった。

ゼラティンの主張は、移民がドイツに同化しない事への不安である。トルコ系、アラブ系の回教徒移民は自己の文化に固執し、ドイツ文化に同化しない。このままではドイツ社会が分裂してしまう、といったものである。そういえば、以前に比べブルカとかシュライヤーと呼ばれる回教の頭巾を被った女性が非常に多くなったのを筆者も目撃した。それらに対する不安をゼラティンは代弁したようだ。

しかしながらゼラティンは左派の社会民主党 (SPD) 員である。SPD は人種問題に寛容な政党である。それだけに党内からの批判はすさまじいものであった。それに加えて、ゼラティンはユダヤ人やバスク人は特有の遺伝子を有していると述べた。これが回教徒のみならずユダヤ教徒の反発を招き、左派のみならず、右派もゼラティン批判に回り、ドイツ連邦銀行内部でもサラティンを解任すべきとの結論に至る。ドイツ連銀理事の地位は保証されていて連邦大統領以外には人事権が無い。ゼラティンを除く連銀総裁ら代表理事会の総意で連邦大統領にゼラティン解任を願い出て、結局、ゼラティンは 10 月初めに連邦大統領が解任する事となった。しかし、年金等は優遇し、日本で言う懲戒免職では無かった。

尚ドイツの新聞はゼラティンの出自について面白い報道をしていた。ゼラティンの先祖は中東出身の回教徒であった。キリスト教に改宗してフランスに移住した。ゼラティン (Serrazin) という名前は中世ヨーロッパで回教徒を読んだサラセン人 (英 Saracen、独 Sarazene) から来たとの事だ。宗教改革の結果、フランスで新教カルヴァン派を信仰したユグノー (仏 huguenot) で旧教カトリックの弾圧を受け、多数のユグノー (独語でフーゲノッテ、Hugenotte) と共にドイツに移住した人の子孫だと言う。もし、その報道が正しければゼラティン家は立派にドイツ・キリスト教社会に同化出来たのに、最近移住してきたトルコ人達回教徒はドイツ・キリスト教社会に同化せずドイツ社会を分断しようとしているとの憤懣もあるのかもしれない。

いずれにせよ、このゼラティンの事件も異民族の流入に対する、ドイツ民族主義の不安と高揚と言ったものだと筆者は考えるのである。

また、このゼラティンの危機感と同じドイツ人の国であるオーストリアにおいても同様である。筆者のウィーン滞在中にウィーンの州議会 (= 市議会) の選挙が始まっていた。右派系の政党は移民の人たちが、ドイツ語能力を欠く点に危機感を持ち移民へのドイツ語教育の強化を訴えてい



図 10. 中道右派国民党 (ÖVP) の選挙ポスター

た。また選挙ポスターではないが、ブルカを被った2人の回教徒女性のポスターが掲示されていた。そこで、ウィーンはブルカー村（ブルカー村はウィーン郊外の村だが、ここではイスラムのヴェールであるブルカをもじった表現で回教徒が多数を占める村という意味：ブルカー村に斜線が引かれているのはブルカー村から抜出ると言う意味の道路標識）から抜出るべきだと、主張していた。

5) ウィーンの鉄道駅

ヨーロッパの大都市、例えば、ロンドン、パリ、モスクワ、ウィーンには中央駅はない。ベルリンにも2006年まではなかった。様々な方向から入ってくる路線の終点で、東京でいえば現在の東横線渋谷駅、大阪でいえば阪急梅田駅のように、頭端（行止り）ホームを有する各駅であり、駅間は地下鉄等で連絡されている。ベルリンの場合、いくつもあった駅が戦争で破壊されてしまい、ベルリン市も東西に分割されてしまった上、東独に取囲まれた状態であったので、戦前の代表的な駅であったアンハルター駅やポツダム駅は再建されなかった。（アンハルトに向かう駅がアンハルター駅であり、ポツダムに向かう駅がポツダム駅である。パリでもリヨンに向かう駅はリヨン駅である。）ベルリンの場合、東西統一後、戦前の駅を復活させるのではなく、新しい中央駅（正確にいえば Hauptbahnhof、すなわち、英語に直訳すれば、main station）を建造しようと言う事になった。東西を横断する橋上駅にプラットホームを2本新設し3本とし、地下に新線を敷設し4本のプラットホームを設置して南北を結びエレベーターとエスカレーターで上下を結ぶと言う方法である。ベルリンの中央駅は第2次世界大戦での敗北が無ければ実現されなかったであろう。

ウィーンにも中央駅は無かった。ドイツに向かう路線は西駅から、チェコに向かうのは東駅から、イタリアに向かうのは南駅から、北に向かうのはフランツ・ヨーゼフ駅からと別れてターミナル駅があった。ハプスブルク帝国が存在したころは甲乙付けがたいほどに殷賑を極めた駅であった。ハプスブルク帝国崩壊後も東西南北への交通は規制されていなかったもので四駅の重要性は変わらなかった。

第2次大戦後には状況が激変する。各駅とも空爆により完全に破壊されたからだ。しかもチェコスロヴァキア、ハンガリー、ユーゴスラビアとも共産化されスターリンの鉄のカー



図 11. ブルカを纏った2人の婦人回教徒のポスター



図 12. ベルリン中央駅の内部：上部が東西線、地下が南北線

テンにより旅行は極めて困難になった。駅の重要性も西側と連絡する西駅の重要性が抜群に上がった。西駅が事実上の中央駅の地位にあった。それでも、西駅のみならず、南駅、東駅、フランツ・ヨーゼフ駅の再建も行われた。南駅と東駅は隣接した場所にあったので、再建に当たっては両駅が統合され、東駅の名称は消滅し、新駅は「南駅」とされ、1961年には完成する。南駅と東駅の線路はそのまま残され、新「南駅」の駅舎はL字型をなし、片方が南方面、他方が東方面への発着場となった。

ただ、社会主義諸国への交通が阻害されている中では南駅の乗降客は少なく、非常に閑散とした暗い感じの駅であった。従って、西側の人たちにはウィーンの駅と言えば、すなわち西駅をイメージしたのである。

しかし1989年にベルリンの壁が崩れ、社会主義諸国が崩壊してからは状況が一変する。人と物の交流が自由化される。南駅の重要性が一変する。たとへば、隣国スロヴァキア的首都ブラチスラバに向かっては早朝から深夜に至るまで1時間ごとに急行が発車する。現在では出入国審査も税関審査も撤廃されているので、国内線と全く変わりがない。この様に南駅の重要性が増してきた。それで、この駅を中央駅にしようとする計画が出て来たのだ。唯、南からの路線と東からの路線がそれぞれ南駅で行止りとなっている構造は中央駅に相応しくない。それで両方の路線を短縮して直結しそこに新しい駅舎とプラットホームを建設し列車の通り抜けが可能となる。L字型の角の部分は空地となるので、そこにはショッピングセンター、オフィスビル、マンションを建設して再開発するというのが、中央駅建設計画だ。2009年12月12日で南駅駅舎の使用は終了した。2010年1月4日には駅舎と南向の線路とプラットホームの撤去が始まった。東向きの線路とプラットホームはまだ残ってはいる。中央駅は2012年末ごろから一部供用され、2015年には竣工する予定だ。工事現場の近くにはバーンラマという塔が建設され、有料エレベーターで上がって建設工事の進捗状況を視察できる様になっている。バーンラマという言葉は鉄道と言う意味のバーンとパノラマを組合せた言葉だ。

西駅の戦後再建は1949年から1954の間に行われ、1951年末には部分開業しているが、この西駅の改装工事も進捗中だ。これはオーストリア連邦鉄道(ÖBB)の民営化に伴う処置だ。日本でも歴史的価値のある東京中央郵便局の局舎が壊され高層商業ビルが建設され

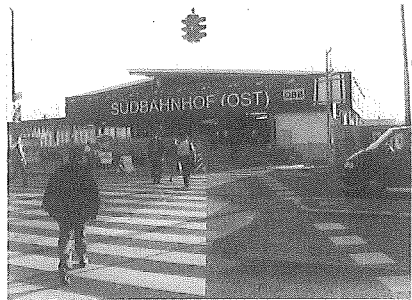


図 13. 南駅舎取り壊し後の東向けプラットホームへの南駅仮駅舎

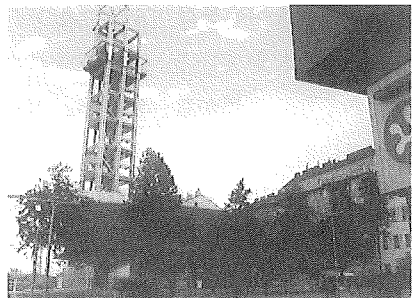


図 14. バーンラマ塔

ているが、当時の鳩山邦夫総務大臣が憤慨し、天然記念物の朱鷺を焼き鳥にして喰ってしまう様なものと、当時の郵政事業会社の西川社長を批判した状況と良く似ている。ウィーンでも似たような再開発だ。西駅にバーンホーフ・シティ、つまり、ステーション・シティと呼ばれる高層商業ビルを建設中だ。ウィーン西駅の場合、救われるのは駅舎の中央部は記念建築物と

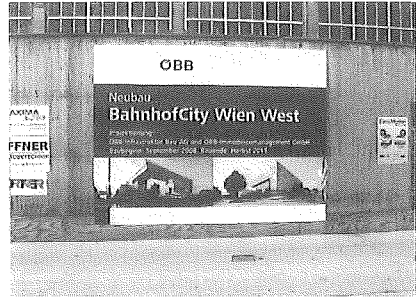


図 15. ウィーン西駅再開発の看板

して残され、その南北にそれぞれ高層ビルが建設されるという事だ。2011年には工事竣工する予定だ。

社会主義国が消滅し、東西ヨーロッパが統合された結果、ウィーン的重要性が増しているのはウィーン中駅の改築にも表れている。ウィーン中駅は国電とローカル線が通るほか、空港への連絡電車が発着するエアターミナルも設置されている。地下鉄も2路線が通っている。交通の要点だ。

1999年には旧来の駅舎を撤去し97メートルの高さのオフィスビルと建設しようとしたが、旧市街からの展望を破壊する事になるとして住民が大反発した他に、ユネスコも世界文化遺産たるウィーン旧市街の指定解除も考えざるを得ないと警告したので、2003年にはついに計画を断念せざるを得なくなる。

高さを70メートルに縮小する事で妥協が成立し、2007年には工事が開始され2011年末には工事の完成が予定されている。ショッピング・センター、オフィス、300室のホテルからなる計画だ。

6) ベルリンとウィーンの地下鉄と国電

中欧の二大中心地はベルリンとウィーンである。ドイツの歴史を振り返ってみるとベルリンは東京に似ている。ベルリンは新興都市であって、ドイツの首都となったのも1871年である。東京都が首都になった1868年とほぼ同じ時期である。それに対してウィーンは京都に当たる。1806年まではドイツ皇帝が存在し、ウィーンに居住していただけあって、ベルリンとは比べ物にならない古都であり歴史遺産も多い。

住民の気質もベルリン子は江戸っ子に似ている。愛想は悪いが腹を割って話してくれる。ウィーン人は京都人に似ている。愛想は良いが、^{ヨソモノ}余所者が入れない排他性がある。京都で『又お出でやす』と言われ訪ねたら、『何で来たのか』と塩を撒かれたという話もある。同様にウィーンでは『今度は食事にでも』と言われる事は多いが実際の招待はあまり無い。ベルリンでは『今度食事にでも』と言われる事は少ないが、言われれば必ず招待がある。

ドイツ人の二大都市であるベルリンとウィーンには対象的な事が多い。国電や地下鉄の駅がそうだ。ウィーンの駅には原則としてトイレがあるが、ベルリンには無い。ベルリン

人だとして小便をしなければならぬのは言うまでも無い。トイレが無ければどうなるか。当然立ち小便となる。したがって、人目に付きぬくい場所からは異臭が漂う事が多い。

また、ベルリンの駅舎や国電・地下鉄車両に対する落書きはドイツ統一直後と比べるとかなり減ったものの、現在でもかなり残っている。それに対してウィーンでは落書きが少ない。また、車両もベルリンでは各車両が分断されていて、何か起こった場合、他の車両に逃れることが出来ない。それに対してウィーンでは新型車両が増えてきて、乗車後も車両を移る事が可能となって来ている。女性の観光客の安心度から言えばウィーンの方が良いだろう。



図 16. 車両を通り抜けできるウィーン地下鉄の新型車両

地下鉄駅舎のエスカレータの使用法は日本では一定していない。関東地方では左側に立止まり、右側から追越すのが不文律となっているが、関西地方では右側に立止まり、左側から追越すのが不文律だと言う。外国ではどうだろうか。車両が日本と同じ左側通行の英国では、筆者が30年前に駐在した時から既に、“Stay right, Overtake left”（右側に留まれ、左側で追越せ）と明示されていた。車両が右側通行のドイツ、オーストリアではどうだろうか。英国と同じで右側にと立止まり、左側から追越す決まりとなっている。



図 17. ウィーン地下鉄駅のエスカレーターの表示、右側に立っているとの指示がある。

7) ドイツ人の歴史知識

昨年からNHKで司馬遼太郎の『坂上の雲』がテレビ・ドラマとして放送されているので、山県有朋、大山巖、児玉源太郎、乃木希典等の名前が若い世代にも知られる様になるであろうが、それまでは殆ど知られていなかったであろう。戦中生まれの筆者の世代がそれらの名前を知っていた最後の世代だろう。

ドイツではどうであろうか。先ほど書いたシャルンホルスト将軍の名前はドイツの都市の至る所で街路名として使用されている。ある場所で、50代のドイツ女性にシャルンホルストとは一体どんな人物だと尋ねたら、全く答えられなかった。また、ある時に元SS（ナチス親衛隊）隊員の80代後半の男性を訪ねる、最寄りの駅名がフランツ・メーリング街であった。その男性にフランツ・メーリングとはどんな人物かを尋ねたら、彼も知らなかった。筆者は50年近く前にフランツ・メーリングの『カール・マルクス伝』を読んで

いたので一応の事は知っていた。この場合、男性は今でもメルケル首相の党であるキリスト教民主同盟（CDU）を支持する右派であるので、左派の事は知らないのかなと思った。また、医師の未亡人で80代の婦人と会う機会があった。彼女の住所がルードルフ・フィルヒョウ街であった。ルードルフ・フィルヒョウと言うのは19世紀にベルリンで活躍した有名な医学者である。筆者は50年近く前にドイツ語を学び始めたころ教科書で彼の事を習っていた。この婦人は医者モクラの未亡人であるのに自分の居住地の名前となっているフィルヒョウの名前を知らなかった。誠に意外であった。この場合は多少アルツハイマーの気があるのかなと思った。その後、ベルリンに移りフィルヒョウの活躍したシャリテ（ベルリン大学医学部附属病院）の近くを歩いていると、フィルヒョウの記念碑を見付けた。

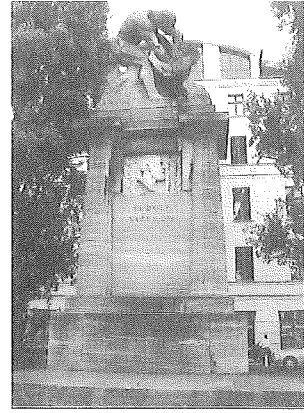


図 18. ルードルフ・フィルヒョウ記念碑

現在、ドイツに民族主義が静かに復活しつつあると言うのが筆者の見解であるが、その理由の一つに、ドイツ人のこの様な歴史認識の欠如に対する危機感もあるのであろう。日本も似たような状況にあるが、第2次世界大戦に敗れた事で、それ以前の歴史は総て悪だと決めつけ、それを忘れてしまおうと意識した事が現状を齎したのであろう。

8) ドイツ人の意識

ベルリン国電の駅でワルシャワ街と言う駅がある。地下鉄1号線との乗換駅である。筆者が地下鉄から国電に乗り換えようとした際に近くの家屋の屋根に大きな落書きを発見した。„DEUTSCHLAND VERRECKE! KÖPI BLEIBT!“ ドイツよ、くたばれ! ケビは残るぞ!と言う意味だ。ドイツよ、くたばれと言う意味は分かったが、ケビは残るぞ、という意味が分からなかった。初老の通行人に尋ねたところ、カール・ツツクマイアーの戯曲で有名な、ベルリン南東部のケーペニック区で、家屋の占拠があり当局と対決中との事だった。そのケーペニックの不法占拠家屋をケビとしたのだ。20年前に東西ベルリンが統一されたころには、無政府主義が横行しベルリンの街中が落書きに溢れていたし、建物の占拠も日常茶飯事であった。しかし、最近はこの様に荒れた精神も沈静化し、落書きも大幅に減ったベルリンで、この様な事がまだ残っているのは意外な事であった。



図 19. 屋根の上の落書き

また、街を歩いていると „WEITER WEITER INS VERDERBEN WIR MÜSSEN LE-

BEN BIS WIR STERBEN “ と背中に大書したジャンパーを着た若者に遭遇した。その意味は、墮落した世の中で死ぬまではまだまだ生きねばならぬ、と言う事だ。なんか虚無的な感じがして面白かったので、若者の承諾を得て写真に取った。



図 20. ジャンパーの背中

東西統一 20 年を迎えドイツの世相もかなり落ち着いては来ているが、それに反抗する勢力も一部には存在している事を忘れてはならないだろう。

9) オーストリア皇位継承者の蔵書票

筆者は 7 年かけてオーストリア皇位継承者フランツ・フェルディナント親王の訪日日記を翻訳し本学紀要に発表してきた。昨年度でやっと完結した。紀要には紙幅制限があり、徐々にしか発表出来ず 7 年も掛ったのだ。本年度中に全部を纏めて単行本として刊行する予定だ。

日記には写真を撮った記述が何度か出てくる。それらの写真を是非見てみたいと思ったが、不可能に近いだろうと思った。日記は 1893 (明治 26) 年に書かれたものであり、既に 117 年も昔の話だからだ。今回ウィーンを訪ねた際に、色々のコネを使い、原写真を探求したところ、信じられない事に、何十冊もの当時のアルバムが出て来た。貴重な歴史資料であるから、素手で触れる事は勿論許されない。白手袋を嵌めて初めて触れるのが許されるのである。アルバムを見ていると、そのすべてにフランツ・フェルディナント親王の EX LIBRIS (蔵書票) が貼られている。これを見て誠に感激した。117 年も前にフランツ・フェルディナント親王が実際に触れたであろうアルバムを、筆者もまた触れる事が出来たからだ。複製の許可も貰えたので近々刊行される拙訳『オーストリア「皇太子」の訪日日記』には素晴らしい写真が添えられる事になる。御期待を乞う次第である。

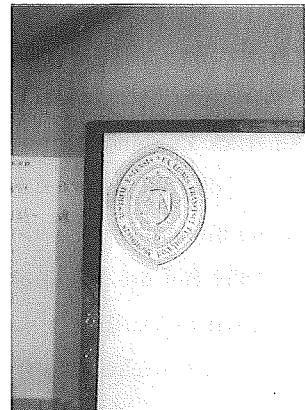


図 21. オーストリア皇位継承者フランツ・フェルディナント親王の蔵書票

Mitteleuropäischer Sommer 2010

Hajimu WATANABE

College of Science and Industrial Technology

Kurashiki University of Science and the Arts,

2640 Nishinoura, Tsurajima-cho, Kurashikishi, Okayama, 712-8505 Japan

(Received October 1, 2010)

In großen europäischen Städten, wie London, Paris, Moskau, usw. gibt es keinen Hauptbahnhof als solchen, da die Eisenbahnstrecken ins Zentrum führen und dort enden. Dafür gibt es aber in diesen Städten einige große Endbahnhöfe, doch eben keinen Hauptbahnhof. In Berlin und Wien gab es früher auch keine Hauptbahnhöfe, aber diese Situation hat sich neuerdings verändert.

In Berlin wurde 2006 der Hauptbahnhof eingeweiht, aus folgendem Grund. Es gab bereits große Endbahnhöfe, wie den Anhalter Bahnhof, Hamburger Bahnhof, Potsdamer Bahnhof, usw. Diese großen Bahnhöfe wurden während des Zweiten Weltkrieges schwer zerstört und danach nicht wieder aufgebaut, da Berlin unter Amerika, England, Frankreich und Sowjetrußland aufgeteilt und von der sowjetischen Zone (der späteren DDR) umzingelt wurde. Die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und anderen Großstädten war nicht mehr von Bedeutung.

1989 fiel die Berliner Mauer. 1990 wurde die DDR von der BRD fusioniert. 1991 wurde Berlin als Bundeshauptstadt ernannt. Somit mußte Berlin wieder ein strategisch wichtiger Verkehrsknoten werden. Es war schwierig, ehemalige große Endbahnhöfe wieder aufzubauen, und man beschloß, einen neuen Hauptbahnhof aufzubauen. Der Berliner Hauptbahnhof ist nun kein Endbahnhof, sondern ein Durchfahrtsbahnhof auf der Nord-Süd-Achse und der Ost-West-Achse.

In Wien gab es bis zum Zweiten Weltkrieg drei wichtige Endbahnhöfe, den Westbahnhof, Ostbahnhof und Südbahnhof. Alle drei Bahnhöfe wurden während des Krieges komplett zerstört. Nach dem Krieg hat man diese drei Bahnhöfe als zwei Bahnhöfe wieder aufgebaut (Westbahnhof und Südbahnhof), wobei der Ostbahnhof mit dem Südbahnhof vereint wurde.

Vor dem Umsturz der sozialistischen Länder, hatte der Südbahnhof kaum Bedeutung, aufgrund des geringen Ost-West-Verkehrs. Nach dem Zusammenbruch des Eisernen Vorhanges wurde der Südbahnhof wichtiger, und man entschied, ihn umzubauen und als „Hauptbahnhof“ zu benennen.