

## 翻訳 フリードリヒ・リストの「世界は動く」について(III 完)

著者	ヴェンドラー オイゲン, 原田 哲史
雑誌名	経済学論究
巻	69
号	3
ページ	113-131
発行年	2015-12-20
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10236/14836">http://hdl.handle.net/10236/14836</a>

〈翻訳〉

フリードリヒ・リストの  
「世界は動く」について(III完)\*

On Friedrich List's "Le monde marche"  
(III, the End)

オイゲン・ヴェンドラー  
原田哲史 訳

This is the Japanese translation of Eugen Wendler's explanation of Friedrich List's prize essay "Le monde marche". This essay of List's about modern productive powers and transport systems, such as the steam engine and railways, is one of his two prize essays which were written 1837, in vain, for two prize categories of the "Académie des Sciences Morales et Politiques" in Paris. The full text of "Le monde marche" had been missing and was discovered in 1983 by Wendler.

This third (last) part of the Japanese translation of the Wendler's explanation includes its tenth section.

Tetsushi Harada

JEL : B15, B19

キーワード : フリードリヒ・リスト、生産諸力、蒸気機関、鉄道、道徳科学・政治科学アカデミー

Keywords : Friedrich List, productive powers, steam engine, railway, Académie des Sciences Morales et Politiques

---

\* 本論文(邦訳)の(I)つまり第1節~第4節は本誌第68巻第3号(605-625頁)に、その(II)つまり第5節~第9節は本誌第69巻第2号(261-276頁)に掲載されている。訳文の作成にあたっては中川洋一氏の下訳を参考にした。中川氏にお礼申し上げる。ただし、訳文の一切の責任は訳者にある。——訳者

## 10. 懸賞論文の思想史上の位置付けと内容の評価

懸賞論文を当時の諸関係の総体において捉えるためには、まず 1837 年における鉄道制度の発展状況と、リストがこの時点までに鉄道提唱者として成し遂げた功績とについて、概観しておくのがよからう。

蒸気機関車による鉄道が誕生したのは、ストックトン・ダーリントン間の 41 キロメートルの私営鉄道が開業した 1825 年 9 月 27 日である。リストは 1824 年 5 月に短期間ロンドンに滞在したけれども、そのときこの鉄道を目にする事ができなかった。彼が当時見ることができた唯一の路線はワンズワース・クロイドン間のそれであったが、馬車鉄道として運営されていたものであった<sup>59)</sup>。とはいえ、彼はここですぐさまこの新たな輸送・交通手段の大いなる将来を認識し、それ以来その普及に尽力したのである。ただ、それも最初は非常にゆっくりしか進まなかった<sup>60)</sup>。

1837 年に至るまで、蒸気機関車による鉄道は短距離の路線がいくつかの国に設置されていただけである。このことはイギリス以外ではアメリカ合衆国、ベルギー、ドイツ、フランス、オーストリアについて言うことができる。

イギリスに関しては、とくに 1830 年 9 月 18 日に開業したマンチェスター・リバプール間の路線に注目すべきである。というのも、この路線は機関車と鉄道の運転技術の成熟を立証したからである。

アメリカ合衆国では、イギリスでの鉄道の成功の報は当初は不信感でもって受けとめられたが、その後、好奇心がかきたてられた。1828 年にデラウェア・アンド・ハドソン運河会社は、ひとりの自社技師よってイギリスの鉄道システムを調査した。「その技師がイギリスから持ち帰った 4 両の機関車は、1828 年から 1838 年にイギリスの機関車工場がアメリカ合衆国に供給した 140 両以上の機関車とともに、急速な拡張をとげた鉄道網の礎をなした」<sup>61)</sup>。その鉄道網下には、リストの唱導で 1831 年に完成した約 35 キロにわたるリトル・スクールキル鉄道もあった。

59) Henderson, W. O.: Friedrich List – Economist and Visionary – S. 124.

60) Vgl. Wendler, E.: Leben und Wirken, S. 210 ff.

61) Brentjes, B., S. Richter und R. Sonnemann: Geschichte der Technik, S. 239.

1835年5月5日には、ヨーロッパ大陸での最初の蒸気機関車路線がブリュッセル・メヘレン間で開業し、1837年9月それがメヘレンからルーヴェンまで延長された。竣工式には——上記のように——フリードリヒ・リストも列席した。その数日前の1837年8月26日パリ・サンジェルマン路線でもってフランスで最初の鉄道が開通し、続く1837年11月23日にはオーストリアのフロリスドルフ・ワグラム間のいわゆる北部鉄道が開通した。1836年末ヨーロッパでは総距離が673キロ、アメリカでは1758キロとなった<sup>62)</sup>。

ドイツでは、1837年末までに総距離20キロが完成してただけであり、それは1835年12月6日に開通した6キロのニュルンベルク・フルト間のルートヴィヒスバーンと、リスト自身の多大な尽力で推進された1837年4月24日開通のザクセン鉄道の最初の14キロ、つまりライプツィヒ・アルテン間である。

流通政策におけるリストの先見の明は、彼の考えを鉄道導入期の批判的意見と比べてみれば明らかである。それは少し引証するだけで事足りるであろう。1841年の『ドイツ四季報』に「K」のイニシャルによる経済学者の論文が見られるが、その著者は鉄道その他の必要性を以下のように疑問視している。「産業が極みに達した場所で鉄道が生成してきたのだから産業を極みに至らせるためにはもっぱら鉄道が必要であると結論付ける人たちがいるが、そうした推論は、富者は浪費できるのだから人は裕福になるためにはもっぱら浪費すればいいという考え方と似ている。実際のところ、鉄道に関する判断は同様の謬論に依拠していることが多いのであり…、[一般に]鉄道が切望されているとは言いがたい。国家は、嵐のような速さで人や物を輸送できるようにするために支払う義務はもたない。そのような速さを求める者がそれを支えればよいであろうし、…鉄道は、ドイツにある様々な輸送手段と比べればおもにその抜きん出た速さで際立っているが…、とはいえ、速さの価値を判断する際に人の輸送と物品の輸送を区別する必要がある。なんととっても商品の輸送について言うならば、たいいていの商品は「送付が普通の経路でなされるなら不利益がな

---

62) Ebenda S. 237 ff.

いはずがない」など言って急ぐような必要などないのである。より速く輸送する価値のあるのは、おもに食料品のような、遅い輸送によって腐敗してしまう商品である。たいていの他の商品、例えば砂糖・コーヒーその他の植民地産品、原材料、工業製品などは、これまでと同じ経路であっても、早めに注文して発送するなら充分迅速に目的地に着くものである。… 輸送の速度アップが単に投機売買——値上げ・値下げをめぐる賭け事——を助長する限りにおいては、もちろん鉄道などなくても良いのである。というのも、その種の賭け事は非生産的であり——ひょっとして害はない場合もあるとしても——経済学的な意味関係からすれば無くてよいものだからである。その他、賭け事師たちの関係は、商品送付が〔これまでと〕同じ遅さでなされる場合も同じ速さでなされる場合も、変わらないままなのである。一般に我々の時代にさしあたり示すべきだと思われているのは、商品輸送が遅ければ国民的産業の発展が阻害されるといったことである。工場経営者があちこちで販売不振に愚痴をこぼしているのを耳にするが、販売不振の原因はやはり、彼らが商品を充分速く市場に届けることができないことにあるのではなく、原材料が充分速くもたらされえなかったことにあるのでもなく、その理由は単に、市場が移された *überführt* (「飽和状態にある *überfüllt*」が意味されているにちがいない——著者 [ヴェンドラー] の注) ことにある。… アクセントは——もつともなことだが——人の輸送に置かれる。人の輸送でもって鉄道の収益が保証されなければならず、商品とくに重い商品はある意味でバラストのようなものであり、その輸送費の大部分は、乗客から生ずる利潤でもって埋め合わされなければならない。人の輸送の場合どのような目的で鉄道が使用されるか、つまり単なる遊興目的かそれとも仕事上の旅行か、言い換えるなら、産業目的かそれとも他の必要による目的かが重要である。商用旅行に関して言えば、鉄道が速いがゆえに旅行者が必要とされうる仕事場へと連れて行かれて有益になるといったことは減多にないであろう。たいていの仕事は書面で処理することができるのであり、緊急でもないのに書面でやり取りを人の往来で代用しようするなら、時間や金金を浪費することとなるであろう。しかし、人でしか対処できないような仕事は、通常、旅行者を可能な限り速く移動させる既存の設備でも対応しえないような

急ぎの要件ではないものである…。以上のようなわけで、急いで旅行することは、経済学的に考えると無意味なのである。少なくとも我々が、値上げ・値下げをめぐる賭け事においてのみ取り引きするような単なる投機家の旅行者に配慮したくないのであれば、そうなのである。できるだけ迅速に動くことが重要でありうるような商用旅行者は多くないのだから、そうした人たちのために国家が何百万ターラーもの金を費やすことを求めることはできないだろう。遊びのためにだけ旅する人たちの場合、輸送の速さは、それによって旅行の楽しみが増し、したがってまた旅行者の数も増えるから、その限りにおいて価値をもつ。ということなので、鉄道は遊びの欲求を促して、貨幣流通と消費を増やすのである…。したがって、もともとそうした旅行者が鉄道によって連れて行ってもらうのは大きめの町や面白い地域に限られるから、鉄道はもともと遊びの旅行に限ればそうした町や地域の飲食店・ホテルや業者たちにとってのみ良いものである。それに対して、比較的そうした意味をもたない所は、つまり大きめの町に対してそれだけでなくも不利な立場にある所は、その際敗北してしまうのである。したがって、鉄道は個別の人たちの福祉を促進する設備に数え上げることができる…。しかし、個別の人たちのところに集積したものが公正にも流通経路を通して再びすべての人々へと流れていくというのは、ただの理論的な要請にすぎない。ある個人が富裕になることはしばしば結果的に多くの人々の貧窮化を伴うし、国民的産業の促進と言われるものはしばしば一方での贅沢の推進と他方での貧困の推進とであるに他ならない。鉄道の提唱者が「鉄道が人口を2倍にする」と公言するような人口増へと鉄道はかなりの貢献をするとしても、そうした貧困が生じないわけではないであろう…。輸送すべき物が多ければ、輸送のスピードアップから得られる利益は多いであろう。とはいえ、輸送がスピードアップされるからといって、それに見合うほど多くと多く輸送するようにすべきだということにはならないだろう。さらに言うならば、頻繁に旅行しないといけないときに速く旅行することが好まれるとはいえ、速く旅行するのであれば多く旅行する必要はなくなるのである。…しかし、人々は、そのような高価な車両に経済学上の意味を与えるために、ドイツに普及させるべく企図された巨大な鉄道網の始まりとしてそうした高価な車両

を思い描こうとするのである。」<sup>63)</sup>。

似たような理由から、プロイセン郵政総局長フォン・ナーグラーは、ベルリン・ポツダム鉄道の必要性を否定した。「アホなこと言いよる！ 私は毎日 6 人乗り駅馬車を何台かポツダムに向けて行かせているが、その中には誰も乗らんとらんのだ。このところ、そっちに鉄道など建設しようとしている人たちがいる。彼らが自分のお金を全部なくしたいのなら、そんな無意味な企てにお金を投じる前に、ばあーと無駄遣いする方がよっぽどマシだよ」。<sup>64)</sup>

死傷者を出した事故がいくつかあったため、オーストリア宰相フォン・メッテルニヒは、1837 年 11 月 23 日に完成した北部鉄道に対して辛辣にもこう言った。「1. それ [北部鉄道] を殺人鉄道と呼ぶべし。2. 柱に「K.K. フェルディナントの北部鉄道 K.K. Ferdinand Nord-Bahn」の各語の頭文字 [KKFNB] が浮き彫りになっているが、その意味は「賢明な者はブリュン行きに乗らない Kein Kluger fährt nach Brünn」である。3. 通行許可書の代わりに告解証明書身を身につけていなければならない。」<sup>65)</sup>

同じようなジョークはフランツ・グ Rilパルツァーの日記に見られる。1839 年 7 月に彼はこう書いている。「お客さんがかなり快適に乗れるようにするのなら、北部鉄道のそれぞれの停車場にふたりの外科医と、ひとりの聖体拝領 [臨終時の儀式] のできる聖職者とをいつも待機させおくことだろうな。公正な支払いという観点からすれば、これからは鉄道では乗車料金を出発時ではなく、到着時になって支払うことになるだろう。こうすれば死んでしまった人たちは完全に無料となり、重軽傷を負った人たちは四肢の残り具合に応じて支払うからね。」<sup>66)</sup>

新しい輸送・交通手段に対して多かれ少なかれ懐疑的に評価するこれらの——またその他多数の——意見に対して、フリードリヒ・リストは 1837 年『国家学事典』に書いた彼の基本思想を示す項目「鉄道と運河、蒸気船と蒸気

63) o. V. (K.): Eisenbahnen auf Staatskosten..., S. 213 ff.

64) zit. aus Hermann, K.: Die Personenbeförderung bei Post und Eisenbahn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, S. 16.

65) zit. aus: Märwert, M.: Soll und Haben oder Wirtschaft in Anekdoten, S. 34.

66) Märwert, M.: Soll und Haben oder Wirtschaft in Anekdoten, S. 35.

機関車輸送」の最初の文章で、反論の余地のないテーゼを主張した。「人や財貨を安く・速く・安全に・定期的に輸送することこそ、国民の富裕と文明化とをそのすべての分節に向かって実現するためのひとつの強力な手段なのである。」<sup>67)</sup> この確信こそ、鉄道制度全般の促進のための、とりわけドイツの鉄道網の創設のための、彼の絶えざる尽力の中心的な動機をなすものであった。

そうした彼の活動を微に入り細に入り説明して鉄道先駆者としてのリストの役割を包括的に考察して評価することは、ここでは不可能である。『全集』に所収されている交通制度に関するリストの著作と、エルヴィン・フォン・ベッケラートとオットー・シュトゥーラーによるそれへのコメントールとだけでも、1000 ページを超えている。我々はここではもっぱら、パリの懸賞論文の理解に役立ついくつかの特徴点を示したい。

1982年に初めて知られるようになった<sup>68)</sup> 1836年5月15日付の手紙は、おそらくバーデンの内相ルートヴィヒ・ゲオルク・ヴィンターに宛てたものであり、そのなかでリストはバーデン鉄道の建設のための役員会メンバーに応募して、鉄道建設の促進のための自分の長年の活動について雄弁に述べている。「知られていないのは、自分が10年前からこうした事柄 [鉄道建設] について著述しており、5年前からはもっぱらそれに専念していて、そのため2度もアメリカからやって来たこと、自分がライプツィヒの委員会での交渉を主導して、その報告書を書き、このプロジェクトをドイツの他の様々な鉄道路線にとつてのモデルケースと見なしたこと、自分がこの事柄をハノーファー、ブラウンシュヴァイクにおいて、バイエルン、プロイセンにおいて、両ヘッセンにおいて、フランクフルトやハンザ諸都市において、ヴェルテンベルクやバーデンにおいて、それをまず啓発するとともに、部分的にはかなり推進したことである。」<sup>69)</sup>

リストが1837以前に鉄道問題に関して自らの立場を証している諸文書のうち、最重要の4点についてここで言及しておきたい。

67) List, F.: Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampfwagentransport, S. 650-778.

68) Siehe Wendler, E.: Leben und Wirken von Friedrich List, Anl. IV.

69) List, F.: Brief vom 15. Mai 1836; siehe Wendler, E.: Leben und Wirken, Anl. IV.



1. 「北米通信」第 1 冊、「運河と鉄道について」ホフマン・ウント・カンペ社から刊行、ハンブルク、1929 年。
2. 『全ドイツ鉄道システムの基礎としてのザクセンの鉄道システムについて、とりわけライプツィヒからドレスデンへの鉄道敷設について』ライプツィヒ、1833 年。
3. 『鉄道雑誌、ならびに、商業・工業・農業の進歩のための、国民的事業と公共施設のための、あらゆる種類の統計情報と新発見のための、経済学一般の文献と実践における興味深い現象のための、国民雑誌』アルトナ、ライプツィヒ、1835～37 年。
4. 「鉄道と運河、蒸気船と蒸気機関車輸送」、『国家学事典』第 4 巻、アルトナ、1837 年、650～778 頁。

最後に挙げた論文は、ほとんど手を加えずに 1846 年の『国家学事典』第 2 版に再録された。編者はその理由についてこう強調している。「1837 年に書かれたこの論文の著者が、近い将来に輸送作業が緩和されて進化してことをいかに正しく見通していたかが分かるように、小さな省略を除いて、この論稿のどこにも変更を加えなかった。」<sup>70)</sup>

この論稿はパリ亡命の直前に書かれたものであるが、パリでの第 2 の懸賞論文にとっての下敷きとなり、内容的な基礎をなすものである。この場合、様々な考えがほとんど逐語的に移されているのであるが、とはいえ、第 2 の懸賞論文を『国家学事典』論文の単なる翻訳ということはできない。懸賞論文の原稿にはそれに加えて極めて多くの優れた特殊性が含まれているし、さらに進んだ思想も含まれているのであって、これらによってそれは鉄道史における価値ある文書となっているのである。最も重要で価値ある特徴は、次のようにまとめることができる。

1. 手稿の発見によって、フリードリヒ・リストがパリ亡命期に道徳科学・政治科学アカデミーのふたつの懸賞課題に実際に取り組んでいたことが証明された。ふたつめの懸賞論文の原稿は「自然的体系」ほどの量などまったくない

---

70) Vgl. Das Staats-Lexikon, Vierter Band, Altona 1846, S. 228.

にせよ、両作品は総じて、わずか7週間で仕上げねばならなかったことを考えれば、普通では考えられない——まさに超人的な——創作力を示しているのであって、リストはそうした力を傾注しなければならなかったし、また傾注できたのである。

リストがそれでもって精力を浪費したのではないか、あるいは——オットー・ボルストが「ろうそくの上下の両端に火をつけた」と書いたように——ふたつめの懸賞論文への取り組みを放棄して全精力をひとつめに傾注していたらよかったのではないか、といったことを考えてもどうにもならない。もしそうしていたなら、たしかに彼はひとつめを内容的により良く彫琢していたのみならず、形式的にもフランス語においてもより良く構築して書くために、多くの時間があつたであろう。そのようにしたならアカデミーの賞を得るチャンスがより大きかったかどうかについて、今日では反論の余地なく答えることはできない。我々は、リストが競合者らについて情報を得ていたか、得ていたとすればどのような情報であつたか分からないし、彼がふたつの懸賞課題のいずれにも取り組むようにと審査委員たちから促されていたのか、もしそうだとするとどの程度そうであつたかも分からないし、審査委員たちにとってどのような評価基準が最終的に決定的であつたのかも分からないし、また「優れた作品」とされた「自然的体系」でさえ受賞からどの程度ほど遠かつたのかも分からないし、さらには、政治的ないし国民的な理由が決定的であつたのかも分からないのである。リストがそうした時期に少なくともベルグリノ・ロッシとは「個人的な会話」をしていたことについては、すでに触れた。

2. リストはふたつの懸賞論文のいずれもアカデミーの賞を授与されなかつたという事実を甘受せざるをえなかつた。彼がその結果にひどく落胆していたことは、1838年1月の手紙で妻に「ふたつの懸賞課題への回答論文がここにできているんだよ、しかも自分なりに完全に満足する出来ばえでね」〔本翻訳(I) 618頁〕と希望にあふれて報告していたことからしても明らかである。この手紙の箇所や手稿内の他の記述から明らかなのは、リストがこの論文を、流通政策に関する自分の最新の洞察・認識を反映させた独自の論文と見なしていたことである。

3. リストはふたつめの懸賞論文において、これまで見られなかったモットー「世界は動く Le monde marche!」を掲げている。——このライトモチーフは、流通政策をめぐる彼の活動全体について設定されたと言いうるほど当を得ていると思われる。それは、もうひとつの懸賞論文で言われた「祖国も、人類も Et la patrie, et l'humanité」というモットーに対して動的な対極をなしている<sup>71)</sup>。ふたつのライトモチーフは相互に補完し合っており、人間的な暮らしは社会的なつながりにおいてはじめて満たされたものとなりうるという社会政策的な信念に支えられた、リストの思考・行動のスローガンをなすのである。「共通の諸目的を追求するために諸個人の力をひとつにまとめることは、諸個人に幸福をもたらす有力な手段である。個人は、孤立したり仲間から遠ざけられたりすれば弱いし、途方にくれもする。社会的結びつきをなす人々の数が多ければ多いほど、まとまりが完全であればあるほど、生産物——個人の物心両面での福利——は大きく、完全なものとなる」<sup>72)</sup>。

4. 流通政策についての彼の他の諸著作とは異なり、このパリの懸賞論文は 18 章構成の明確な体系を示している。章のタイトルには新しい通信手段の様々な作用が非常にはっきりと示されているが、他の諸著作ではそれほど鋭くもなく全体性もない。

コンスタンタン・ペキュールの作品は 27 章からなり、また原則として多くの節をも設けているため非常に精緻な構造をなしているが、内容的にはかなりの程度リストの章編成に対応するものである。もっとも、各章でなされているペキュールの叙述は——かなりの時間不足のなかでリストがなしえたものよりも——量的にはるかに多い。リストがそうしたフランスの流通政策について博識であり実践の経験をも有していたであろうことは、彼が以前に著した流通政策に関する諸著作が証明している。リストにあっても、1831 年に『百科

71) Vgl. Wendler, E.: Das Verhältnis des Reutlinger Nationalökonom Friedrich List zur Humanität und zur Natur, S. 121-123.

72) List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonomie, S. 38. [これは 1959 年版による。Werke VI では S. 47. この訳文では原著者リストによる強調 (ヴェンドラーは付していない) に圏点を付した。訳文については小林昇訳『経済学の国民的体系』岩波書店、1970 年、53 頁を参照した。ただし訳文はすべて同じではない。]

全書雑誌』に3回に分けて〔フランス語で〕発表した連載論文「フランスに適用可能な経済・商業・金融改革についての考察」<sup>73)</sup>においてすでに、鉄道システム全般についての考察のみならず、ルアーブルからパリを経てシュトラスブルに至る鉄道路線の利点にも重点が置かれていたのであるから、リストは叙述の際に「フランス人による手直しの協力」<sup>74)</sup>が自由に得られる状態であったならば、やはり懸賞論文を根本的に洗練することができたであろう。

リストとペキュールの思想を個々の点で互いに比較し、突き合わせて考察してみるには及ばないであろう。それをするには、両者の著作は分量において釣り合わない。ただただ特徴的な相違を示すのが良いであろう。ペキュールが据付式の蒸気機関の技術的・経済的な意義を含めて考察している一方、リストは輸送手段と通信手段についての論究にとどめているが、ひとつの短い章においては電信の利点と難点を推測しつつ示しているのである。彼がその際どのようなシステムを念頭に置いていたのかを裏付けることはできない。

とはいえ、C.F. ガウスと W. ヴェーバーによって1833年にゲッティンゲンに設置された電磁気式の電信装置、または P.J. シリンクによって設計された針式電信機について論じられていたにちがいないことは、前提として考えられる。このふたつの発明品はライプツィヒ・ドレスデン鉄道会社にもってこられたが、その役員会によってはねつけられた<sup>75)</sup>。この関係においてリストはふたつの発明について見知ることが可能であった、と言ってよいであろう。1837年にサミュエル・モールスによって発明された筆記式電信機は、電信機を画期的なものにする発明であったが、当時まだその発明はリストには知られていなかった。

5. 懸賞論文の初めの諸章においては、リストは自分の流通政策の思想を「空間経済と時間経済」という理論的基盤の上に置いていたが、それは他の著作においては説得力のある形で見出すことのできないほどのものであった。そこか

---

73) List, F. : *Idées sur les réformes économiques, commerciales et financières, applicables à la France*, S. 59-91.

74) *Kommentar von E. Salin, A. Sommer und O. Stühler, Werke V*, S. 551.

75) Vgl. Brentjes, B.: S. Richter und R. Sonnemann; *Geschichte der Technik*, S. 257 f.

ら彼は、商業における最も重要な基本機能について展開している。それは空間・時間の架橋機能であり、彼はそれとともに商業機能論にとって必要不可欠の論点を説いていたのであって、まるで 20 世紀の商業経営経済学においてとりわけオーバーパルライターとザイフェルトによって展開された議論のようなのである<sup>76)</sup>。

それ以外に、リストはこの作品において初めてロバート・マルサス<sup>77)</sup>の人口論を強く拒んだ。後に彼は『政治経済学の国民体系』においてより明確にマルサスに反対を表明している。そこでリストのマルサスに唱えた異議はこうである。「人口が生存手段の生産よりも大きい割合で増加するというのは間違いである。少なくとも、自然力のかなりの部分が地上でまだ活用されずにあつて、その自然力でもつていま生きているよりも 10 倍もの人々が——いや場合によっては 100 倍もの人々が——養われうるかぎりにおいては、そのような誤った不均衡を是認したり、作為的な計算や詭弁の理屈によって論証しようとしたりするのは、愚かなことである」。<sup>78)</sup> 彼は自分の流通政策上の要求を実現することを通して生産諸力を創出しようと志したのであって、その生産諸力こそ、増大する人口を養うものであり、しがたつてまたマルサスの懸念に反駁する必要不可欠なものなのである。

他方リストは、この懸賞論文において、リカードの名を挙げることなくその比較生産費説を借用した<sup>79)</sup>。第 4 章での叙述は明らかに、リストがこの説を知っていたことを物語っている。

6. 懸賞論文の趣旨からにじみ出てくるのはリストの高潔な社会政策的責任意識であつて、これこそが流通政策を着想する彼自身を導くものであつた。彼は無制約の資本主義の肩をもつてはおらず、彼の関心は労働者・大衆・非抑圧

76) Vgl. Wendler, E.: Das betriebswirtschaftliche Gedankengebäude von Friedrich List, S. 141.

77) Vgl. Malthus, T. R.: An Essay on the principle of population as it affects the future improvement of society, London 1798.

78) List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonomie [Werke VI], S. 168f. [この引用の訳文については小林昇訳『経済学の国民的体系』191 頁を参照した。ただし訳文はすべて同じではない。]

79) Vgl. Ricardo, D.: On the Principles of Political Economy Taxation, London 1817.

者の生活条件を改善することにあつた。それに関連する考えや要求は、『国家学事典』論文では部分的にちりばめられているだけであつたが、パリ懸賞論文では体系的に論じられ、かなり敷衍されている。彼の考えや要求はとどのつまりは、児童労働禁止の国際協定を締結して人権が世界的に実効をもつための呼びかけへと帰着する。

リストが確信していたのは、鉄道が「古今を問わず最大級の発明」であり、最も広い意味において「国民的富裕の機械かつ教養の機械」を表しており、それこそが多くの点で「労働階級」の「福利」と「教養」とに役立つものである、ということである。「しばしば何週間も仕事にありつけない村や地方都市の日雇労働者・小農・職人はもはや自分の時間を無為に過ごすのではなく、その時点で極めて多くの労働者を求めている遠くの都市や地域に行くことになる。多くの商売人や労働者の状態はそれによって非常に改善されるのであって、彼らは自分の家族と一緒に田舎に住みながら都市のために働く、つまり平日はずっと都市へと働きに出かけて日曜日は家族らと過ごすのである。個々の工場や全製造部門が一時的に停滞したり、労働者数が減少したりする事態は、以前よりもはるかにこうした社会階層に有害な影響を及ぼさないであろう。というのも、失業者は今や遠い地域でずっと容易に新しい雇い主を探すことができるからである。」<sup>80)</sup>

それと似た仕方で、リストは疾病者・貧困者・病弱者・負傷者・孤児のことを気にかけていたのである。

7. この作品において、リストは「将来の政治」についての重要な論点を展開していた。彼は預言者のような炯眼でもって、イギリスが世界的な経済大国でいられる日々が数えるほどであることと、アメリカ合衆国が卓越した経済的・政治的・軍事的な列強へと発展するだろうことを認識していた。同時に彼は、ロシアからの中欧・西欧への政治的・軍事的圧力の高まりを予見していた。両方の潜在的な圧力から、彼は、ヨーロッパ諸国がこれらの圧力に耐え抜くために政治的な同盟関係を結ぶ必要があることを推論していた。その際

80) List, F.: Eisenbahn und Canäle, Dampfboote und Dampfwagentransport, 2. Aufl., S. 232 f.

彼は、この統合過程においてフランスの担うべき役割について強い語気で説いている。

さらにリストは、近年になってはじめて完全に理解されうる危険性の発生を知っている。たとえば、海賊が蒸気船を拿捕することによって大洋での航海が安全ではなくなることや個々の国を脅しうることをリストが考えているとき、あきらかに今日のハイジャック問題と同様のことが見られる。そうした脅威を国際的な協定によって避けるべきだという要求も見られるのだから。

それと似たことであるが、リストは、莫大な破壊力でもって軍団や艦隊をすべて破壊してしまうような機械がいずれ発明されるのではないかと予感していた。彼はそこで核爆弾や核弾頭を装着したロケットの破壊力のようなものを思い浮かべていた、と考えることができるのではなか。

そうした様々なリストの着想から明らかなのは、彼がいかにその時代を超えて遠い未来を先取りしていたかということであり、また、だからこそ審査委員を含めた同時代人から理解されなかつたり非常に理解困難であつたりしたということである。

8. 鉄道のポジティブな影響についての深い考察にもかかわらず、彼が間違つて論じていた最たるものは、彼が何度も口にしてしている信念、すなわち、新たな輸送手段は戦争の危険を抑え込み、時代の進展とともに侵略戦争を不可能にするという信念である。その際彼は、啓蒙主義を精神的な基盤としており、理性は最終的に戦争というものを克服するであろうと信じていたのである。ただし、それにもかかわらず彼は、別の箇所「戦略について素人である自分が戦略についての極めて乏しい知識を自慢することなど不可能であるし、自分が軍事関連で鉄道のために挙げるすべての事柄は単純な人間知性の判断であるから専門家が訂正するならそれに従いたいのであり、戦略についての徹底した判断がなされることを期待しつつ、発言しているのである」<sup>81)</sup> ということを認めていた。

さらに言うならば、その時代には自動車も飛行機も発明されていなかった

---

81) List, F. : Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung, S. 264.

から、それらの「戦闘兵器」としての意義については予感することすらできなかったのである。

9. 論文原稿ではいくつもの箇所、シャルル・デュポンの手によると思われるコメントの欄外筆記を見ることができる。その評価・判断は「かなりいい感じ」、「よく考えてある」、「労働者階級の救い」、「ホントだ」から「ウソだ」まで、「こんなの仮説だ」「うわべだけで不十分」といった具合である。こうしたいくつかのコメントに、手放しの同意から完全な拒否までの広い振れを含んだ審査委員の見地が表れている。その際、かなりの着想は——時代をはるかに先取りしていたため——当時では理解されえなかったか、否定的に評価されざるをえなかったのであるが、そのように扱われなかった着想であっても、極端に時間不足であったために、道徳科学・政治科学アカデミーによる授賞という観点からすれば、疑いなく単なるテーゼとして表面的に書かれていたにすぎない。このことはとりわけ、全体として章の注記に余白があることに、つまり原稿を最後まで書いたあとに注意深く通読して章の注記に該当番号を付すための時間がなかったことに、明らかに表われている。

10. 以上のような至らなさや、原稿量が比較的少ないこと、言語的・文法的な不備や専門表現の誤り、これらはコンスタンタン・ペキュール論文へのアカデミーの賞の授与を審査委員が最終的に決定するには申し分のない理由でありえたはずである。この決定は、たとえフリードリヒ・リストの生涯と仕事にどれだけ強い共感をもつとしても、今日の目から見てもまったく正当であったと思われる。

リストは時間不足のため自分の流通政策に関する着想の基本線を描くことで甘んじなければならなかったが、それに対してペキュールは、それよりもかなり長い作業時間をかけて、新しい運輸手段の歴史的発展や現況に関して包括的な概観を提示することができたし、問題提起の意味を込めて包括的な結論を導き出すことができた。この場合彼は、可能な限り大量の典拠を引き合いに出して、大部の作品へとまとめあげることに努めたのである。まさにそれゆえに、多大な努力と細心の注意とでもって作成されたコンスタンタン・ペキュールの懸賞論文は、今日なお歴史的な価値を有している。



それに対してリストは、自分の流通政策に関する複数のテーゼをまさに口で言うがごとく平坦に叙述することに留めなければならなかった。そこで彼は、新しい通信手段がもたらす根本的な経済的・社会的・政治的影響のすべてを複合的にではあるが凝縮した仕方であらううまく提示することができた。我々はこの点にこの作品の独自の価値を見るのである。というのも、この作品は、とりわけその学際的な性格において、技術進歩がもたらす多種多様な作用・影響に関するほとんど時代超越的な研究と見なすことができるのであり、通信領域における現在の技術革命にあきれるほど似ているものを示しているからである。当時も今日も、簡潔で月並みであるが非常に重みをもった断言が「世界は動く Le monde marche」なのである。

#### 参考文献

- Borst, O.: Die heimlichen Rebellen – Schwabenköpfe aus fünf Jahrhunderten, Stuttgart 1980.
- Brentjes, B., S. Richter und R. Sonnemann: Geschichte der Technik, Leipzig 1978.
- Engels, F.: Zur Kritik der Politischen Ökonomie, in: Marx, K. und F. Engels: Ausgewählte Schriften in zwei Bänden, Band 2, Berlin 1952.
- Fabiunke, G.: Zur historischen Rolle des deutschen Nationalökonom Friedrich List (1789-1846), Berlin 1955.
- Fabiunke, G.: Friedrich List, Das Natürliche System der Politischen Ökonomie, Berlin 1961.
- Gehring, P.: Friedrich List, Jugend- und Reifejahre, 1789-1825, Tübingen 1964.
- Häusser, L.: Friedrich List's gesammelte Schriften; Erster Theil: Friedrich List's Leben, Stuttgart und Tübingen 1850.
- Henderson, W. O.: Friedrich List and the French Protectionists, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Band 138, H. 2, 1982, S. 262-275.
- Henderson, W. O.: Friedrich List – Economist and Visionary, 1789-1846, London 1983.
- Henderson, W. O.: Friedrich List: The Natural System of Political Economy, London 1983.

- Herrmann, K.: Die Personenbeförderung bei Post und Eisenbahn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Scripta Mercaturae, Heft 2, 1977, S. 3-24.
- Koesters, P.-H.: Ökonomen verändern die Welt, Hamburg 1982.
- König Wilhelm I: Schreiben an das Justizministerium vom 15. 4. 1836, Werke VIII, S. 474.
- Lafayette, M. de: Brief an F. List von Anfang März 1824, Werke VIII, S. 283.
- List, F.: Schriften/Reden/Briefe, Band I-X, hrsg. von Erwin v. Beckerath, Karl Goeser, Friedrich Lenz, William Notz, Edgar Salin, Artur Sommer, Berlin 1928-1935, abgekürzt: Werke.
- List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonomie, Basel-Tübingen 1959.
- List, F.: Das Natürliche System der Politischen Ökonomie, Werke IV.
- List, F.: Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung, Werke III/1, S. 260-269.
- List, F.: Idées sur les réformes économiques, commerciales et financières, applicables à la France, Werke V, S. 59-91.
- List, F.: Richelot über Rossis System der politischen Ökonomie und über Lists Nationales System der politischen Ökonomie, Werke VI, S. 465-471.
- List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonomie, Werke VI.
- List, F.: Über den Wert und die Bedingungen einer Allianz zwischen Großbritannien und Deutschland, Werke VII, S. 267-295.
- List, F.: Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampfwagentransport, in: Das Staats-Lexikon, Band IV, 1. Aufl., Altona 1837, S. 650-778, 2. Aufl., Altona 1846, S. 228-289.
- List, F.: Briefe an seine Frau Karoline, Werke VIII, hier S. 497-503.
- List, F.: Brief an den badischen Innenminister Ludwig Georg Winter vom 15. 5. 1836; im Besitz des Verfassers.
- List, F.: Brief an Johann Gottfried Flügel vom 7. 10. 1837; im Besitz des Verfassers.
- Märwert, M.: Soll und Haben oder Wirtschaft in Anekdoten, Wien-Berlin 1974.
- Malthus, T. R.: An Essay on the principle of population as it affects the future improvement of society, London 1789.
- o. V.: Themis, eine Sammlung von staatswissenschaftlichen Abhandlungen, Übersetzungen und in die Politik einschlagenden Rechtsfällen, in: Allgemeine Literatur-Zeitung, Nr. 220, Halle 1824, S. 92-95.

- o. V. (K): Eisenbahnen auf Staatskosten, mit besonderer Beziehung auf Württemberg, in: Deutsche Vierteljahrs Schrift, Drittes Heft, 1841, S. 213-236.
- Pecqueur, C.: Economie Sociale, des intérêts du commerce de l'industrie et de l'agriculture, et de la civilisation en général, sous l'influence des applications de la vapeur, machines fixes-chemins de fer-bateaux a vapeur, etc., 2 Vols., Paris 1839.
- Raff, H.: Constantin Pecqueur – Ein religiöser Sozialtheoretiker an der Schwelle des modernen Maschinenzeitalters, Zürich 1949.
- Ricardo, D.: On the Principles of Political Economy and Taxation, London 1817.
- Salin, E.: Zur Frage der Listschen Preisschriften, in: Mitteilungen der Friedrich List-Gesellschaft e.V., Nr. 3 vom 30. 11. 1926, S. 33-43.
- Salin, E. und A. Sommer: Kommentar zu Friedrich List – Das Natürliche System der Politischen Ökonomie, Werke IV.
- Sommer, A.: Friedrich Lists System der politischen Ökonomie, Jena 1927.
- Sommer, A.: Mitteilung über ein bisher unbekanntes Werk Friedrich Lists, in: Schmollers Jahrbuch, Band 50, 1926, S. 687-718.
- Weber, G.: Lehrbuch der Weltgeschichte, Zweiter Band, 18. Aufl., Leipzig 1879.
- Wendler, E.: Friedrich List – Leben und Wirken in Dokumenten, Reutlingen 1976.
- Wendler, E.: Friedrich List – Stationen eines wechselvollen Lebensweges, in: Mitteilungen des Instituts für Angewandte Wirtschaftsforschung, Tübingen, 4. Jg., Nr. 3, 1976, S. 11-23.
- Wendler, E.: Das betriebswirtschaftliche Gedankengebäude von Friedrich List – Ein Beitrag zur Geschichte der Betriebswirtschaftslehre, Diss. Tübingen 1977.
- Wendler, E.: Friedrich List – NB-Forscherportrait, in: Neue Betriebswirtschaft, H. 7/1979, S. 417-419.
- Wendler, E.: Das Verhältnis des Reutlinger Nationalökonomens Friedrich List zur Humanität und zur Natur, in: Blätter des Schwäbischen Albvereins, 83. Jg. Nr. 4/1977, S. 121-123.
- Wendler, E.: Gedanken von Friedrich List zur Verbindung von Theorie und Praxis in der Wirtschaftswissenschaft, in: TEX-Mitteilungen rund um's Technikum, Heft 29, Reutlingen-Stuttgart 1981, S. 30-32.

Wendler, E.: Reutlingen und Friedrich List, Reutlingen 1983.

Wendler, W.: »Die Welt bewegt sich «: Friedrich Lists verschollene Abhandlung in Paris entdeckt, in: Reutlinger General-Anzeiger vom 5./6. 11. 1983, S. 11.

Wendler, E.: Leben und Wirken von Friedrich List während seines Exils in der Schweiz und sein Meinungsbild über die Eidgenossenschaft, Diss. Konstanz 1984.