

<研究ノート>

フリードリッヒ・リストと彼の時代

——生誕200年に寄せて——

諸 田 實

はじめに

1. リストとドイツの初期鉄道史
2. 経済理論家としてのリスト
3. ジャーナリストとしてのリスト

はじめに

フランス革命200周年の陰にかくれてほとんど話題にのぼらなかつたが、1989年はドイツの国民経済学者で鉄道業の先覚者、政策論者、ジャーナリストでもあり、今日では経済統合の先駆者としても評価されるフリードリッヒ・リスト (Friedrich List, 1789-1846) の生誕200年に当たっている。それを記念して、リストの生地ロイトリンゲン市の郷土博物館で5月13日から8月20日まで、「フリードリッヒ・リストと彼の時代」という展示会が開かれた。

展示された資料は総計698点で、内訳は、ロイトリンゲンで送った幼少時代117点、ナポレオン戦争5点、ヴェルッテンベルクの役人時代46点、テュービンゲン大学教授時代46点、ドイツの関税統一運動の時代45点、領邦議会とロイトリンゲン請願書36点、逃亡・逮捕・出国26点、アメリカ合衆国でのリスト59点、ドイツの鉄道制度135点、経済理論家リスト18点、工業の発展37点、家族17点、ジャーナリストとしてのリスト48点、クフシュタインでの死7点、後世の評価 (Nachleben) 56点である。これらの展示資料は内外の66都市の113機関から貸与を受けたもので (外国は6か国15都市の18機関)、さらに118人の個人と24の機関が援助・協力者として名を連ねている。

展示会の『カタログ』には巻末に展示資料698点の目録が付され、そのうち196点が写真収録さ

れているが、そのうえ、上記の内訳にしたがって、リストの生涯と彼の業績の解説として6人の専門家が合計230頁を超えるくわしい評伝を執筆している。展示会の開催はもちろん壮挙であるが、収録された多数の貴重な資料といい、くわしい評伝といい、『カタログ』の充実ぶりも私にはドイツの地域文化の底力を示すもののように思われる⁽¹⁾。以下に紹介するのは、評伝のうち鉄道問題 (ミハエル・ヘルマン稿) と経済理論 (ウルリッヒ・アイゼレ=シュタイプ稿) とジャーナリスト活動 (イザベラ・プファッフ稿) の部分である⁽²⁾。なお、この展示会を見学していない私がカタログを入手できたのは、生誕200周年の催しに招待をうけた大東文化大学の小林昇教授の御好意によるもので、記して深く感謝する次第である。

(1) Friedrich List und seine Zeit. Nationalökonom · Eisenbahnpionier · Politiker · Publizist · 1789 - 1846, Stadt Reutlingen, Heimatmuseum und Stadtarchiv, 1989 (以下『カタログ』と略記する) 小林昇「リストのロイトリンゲン」(『みすず』341号)を参照。

(2) 本稿ではリストの著作を次のように略記する。

『リスト全集』: Friedrich List. Schriften/Reden/Briefe, hrsg. von E. Beckerath, K. Goeser, F. Lenz, W. Notz, E. Salin, A. Sommer, 10Bde., Berlin, 1932-35.

『綱要』: 正木一夫訳『アメリカ経済学綱要——アメリカ体制——』未来社, 1966年。

『自然的体系』: Le Système Naturel d'Economie Politique (Französischer Text und deutsche Übertragung), 前記『リスト全集』第4巻。

『国民的体系』: 小林昇訳『経済学の国民的体系』岩波書店, 1970年。

『農地制度』: 小林昇訳『農地制度論』岩波文庫, 1974年。

なお、リストの著作と関連するリストの文献についての詳細で網羅的な研究にもとづく、日本語で書かれたリスト研究の代表作として、『小林昇経済学史著作集』VI, VII, VIII, XI, 未来社, 1978-79年, 1989年をあげておく。

1 リストとドイツの初期鉄道史

全国的輸送システムとしての鉄道 1840/41年⁽¹⁾にリストは鉄道に関する3部作をまとめ、その第3部を „Deutsche Vierteljahresschrift“ 誌(1841年第4号)に発表した。リストの鉄道論には、1827年 „Augsburger Allgemeine Zeitung“ 紙に掲載された2通の手紙(米国レディングからバイエルン王国鋌山顧問官フォン・パーダー宛て)をはじめ、鉄道専門家の名声を不動のものにしたライプツィヒ=ドレスデン鉄道の説明趣意書(1833年)と „Pfennigmagazin“ 誌に掲載されたドイツの鉄道路線図(1835年)、『国家学辞典』の項目「鉄道と運河」(1837年)、“Eisenbahnjournal“ その他に発表された多数の論稿などがあるが、3部作は『国民的体系』を書きあげた彼が改めてこの問題に取り組んだもので、「リストの鉄道論の最良の作品」ともいわれている。

イギリスの全国輸送網は沿岸航路と運河を中心とするが、ドイツでは鉄道網が必要である。「鉄道網が完成すれば内陸はすべて航行可能と同じになる。」⁽²⁾ 鉄道網によってドイツは多極分散的な工業化を進めて、イギリスの工業覇権に対抗できるであろう。ドイツでは産業革命に輸送革命が先行すべきことをリストは認識していた。

鉄道網は輸送時間を短縮し、大衆商品の輸送費を引き下げ、内部市場を拡大する。また、大規模な建設工事は関連産業の発展を促進する。⁽³⁾ 経済的効用ばかりではない。地域間の文化交流を活発にし、教育水準を引き上げ、国民の一体感を育て、「精神的・政治的諸力」を強化する。ドイツの政治的統一のために全国的鉄道網が重要な点を強調して、関税同盟と鉄道をドイツ統一の大目標へ向かって歩調を合わせる「ジャム双生児」「高層住宅の各階を結ぶ階段」にたとえている。41年の論文には鉄道の軍事的有用性も主張されている。これまで鉄道不要論を唱えていた各邦政府が鉄道の必要を認めて建設に着手したことは、リストを満足させたが、これも彼の先見の明を示している。⁽⁴⁾

鉄道建設の問題点 長い試みののうち1820-30年間に、産業革命終期のイギリスで初めて新交通シ

ステムとして鉄道が誕生した。リストはその効用を評価したが、同時に米国での体験から、イギリスの鉄道建設のやり方は時間と費用がかかってドイツには不相当と考え、むしろ「過去8年間に鉄道の一等国になった」米国に目を向ける必要を説いた。ちなみに、米国の鉄道営業路線総延長は1830年の23マイルから40年2,818マイル、50年9,021マイルとイギリスを抜いて伸びている。⁽⁵⁾

車輛の改良の点でも、リストは米国の蒸気機関車をドイツの手本とみた。米国最初の鉄道バルティモア=オハイオ鉄道が採用した Gillingham & Winans 社製の機関車を „Eisenbahnjournal“ 誌(1836年)に紹介し、従来の機関車より急勾配にも走行可能で、トンネル建設が少なくすむ、と述べている。しかし、結局、ドイツの機関車製造の手本になったのは、これもリストが1年後に紹介した Norris 社製の „Washington Country Farmer“ 号であった。ちなみに、1842年にドイツの機関車は245台で、うちドイツ製38台(15.47%)、英国製166台(67.76%)、米国製29台、ベルギー製12台である。^(5a)

リストはドイツの鉄道推進論者の最初の者でも唯一の者でもないが、彼を抜きにして初期の鉄道の歴史を語ることはできない。リストは大勢の鉄道技師や鉄道会社の指導者と交流を重ね、路線計画、機関車と車輛の改良、株式会社の設立と資金調達、政府と民間との関係など、鉄道に関する幅広い知識の持主であった。鉄道建設に2度携わった体験と多年にわたる論争、英・米・仏など諸外国の鉄道事情の見聞、これらが鉄道推進論者のなかでリストの地位を独自のものにしていく。

バーデン大公国の政治家ネベニウスは鉄道の国家的・経済的重要性を認めていたが、建設技術の知識に欠け、ラインランドの実業家ハルコルトとカンフハウゼンの鉄道論はライン地方の一部区間に限られていた。僅かにハノーヴァーの商人グローテが全国的鉄道網の建設を提案し、その国家的・経済的・軍事的意義を認めていたが、経済効果のくわしい予測、工事資金の調達、用地買収や補償、英米の鉄道会社との収益比較まで論じた点はリストの功績である。彼はまた、鉄道専門家の第一人

者である上述のフォン・バーダーとも、1827年に米国から手紙を送って以来の知己であった。バーダーはリストの鉄道論の普及を後援した。鉄道がマイン＝ドーナウ運河に優先するという認識でも、バイエルン王国の交通システムの計画でも、2人の意見は一致していた。

リストが目指したのは、難工事を避け、収益の見込みのたつ実用的な路線計画と建設方法を採用して、なるべく早く、やすく敷設して開業に漕ぎつけることであった。慎重すぎる計画と技術至上の工法は時間と費用がかかり、収益の予測を困難にして、世論を鉄道反対論や時機尚早論に追いやってしまう。関係者と世論の同意を得るために、リストは4点を強調した。

第1に、鉄道の危険を指摘する識者の不安にリストは反対した。汽罐が爆発する危険は機関車の改良によって解決され、速く走るために風と媒煙が入って健康を害するという不安に対しては窓を閉めればよいと反論する。鉄道の安全については、米国における事故の報告の少ないことが根拠になっていた。

第2に鉄道が開通すると働き場所が失なわれるとの反対論にも、リストは重要な意味を認めない。グーテンベルクの印刷術が仕事を創りだしたように、鉄道も働く場所を創りだすであろう。再び米国の例をもちだして、ペンシルヴェニアでは鉄道建設の結果、炭坑が開発されて10年以内に5万人の雇用を創出した、⁽⁶⁾という。

第3に、路線の選定についてリストの基本的な考えは2つあった。1つは1地方のみでなく、全国民にとって経済的・政治的に有用な路線を優先させ、離れた2つの商業中心地を結び、中間都市に刺激を与える路線であること。「商業的・財政的には最短路線よりも、貨物と旅客を最も速く、最もやすく輸送できる路線が最も望ましい。⁽⁷⁾」次に、路線網の範囲と材質や性能は経済的必要と財政的可能性に即して決めるべきで、水路と舗道は鉄道を補完するものである。技術至上のイギリスの鉄道より収益性重視の米国のシステムを、トンネルを掘るよりも山を迂回することを、英国製の重い鉄のレールを輸入するより薄い鉄で覆ったや

すい木製レールの使用をすすめ、馬車の併用も考えていた。鉄道建設の目標は「与えられた状況の下で、できるだけ少ない費用で最大の商業的・財政的・国民経済的效果をあげることであって、他人の目をひく大工事の完成や勾配・迂回路線の回避⁽⁸⁾ではない。」

第4に、リストはドイツの鉄道の収益性に疑問をもたなかつた。⁽⁹⁾ 鉄道株が民間の金融業者のよい投資先になれば、それは国家にも有利なことである。鉄道は農業の発達を促進し、消費を拡大し、税収を高める。王領地収入を建設費にあてて国家的・経済的に望ましい路線を建設すれば、経営的には数年後に元がとれるが、国民経済的にはすぐに効果がある。運賃を短期の営利機会より長期の経済・商業政策的効用で調節すれば、その点でも国家による資金調達是有利である。

ライプツィヒ＝ドレスデン鉄道 リストは鉄道論者であっただけでなく、生涯に2度、鉄道建設に直接携った。米国のスクールキル小鉄道とドイツ最初の遠距離鉄道ライプツィヒ＝ドレスデン線である。

米国から帰ったリストは1833年6月にライプツィヒへ移った。南東ドイツと北ドイツの鉄道網の結節点、出版業と輸出産業の盛んな人口4万のメッセ都市である。同年秋に彼は「ザクセンの鉄道組織論」を500部印刷して、市の有力者に配った。鉄道業に収益があること、英国でなく米国の路線建設方法を手本にすること、資金調達は株式会社によること、など陳情書の形式で持論を展開し、法改正その他政府の援助を期待した。

若手商人グループが早速この論説に注目した。波紋が広がって、11月20日には316人の市民が請願書に署名している。翌34年には第2の小論「呼びかけ」を執筆して数千部を配った。3月17日に取引所ホールに賛同者が集まって代表を選んだが、市民権のないリストはあとから特別委員に選ばれた。

「数年間、昼も夜も私はこの企画の前途に立ちだかる計りしれない困難を取り除くために奮闘した。委員会を組織してその討議を指導した。委員会の名で公衆に向けて12編の報告を書いた。用

地買収法を精査した。文通を重ね、新聞・雑誌を通して世論に働きかけた。」⁽¹⁰⁾

1835年5月6日に会社設立が認可され、14日に株式引受け(申し込み)が開始されると、予想に反して2日間で完了する大成功であった。3週間後の6月5日に第1回の株主総会が開かれたが、路線の計画と建設を決定する10人の役員からリストははずされ、この時、彼は自分が第2列に押しつけられたことを知った。町の繁栄だけを望み、そのためにリストの専門知識を利用しようとする有力者と、ドイツの全国的鉄道網の建設をめざすリストとの間の溝は、国事犯であった彼の前歴も影響して、最後まで埋まらなかった。リストが独断でベルリンへ行って北への延長線の認可を得ようとしたことも、役員との反撥を招いた。結局、37年に最初の区間の開通式に招かれたあと報償金を支払われて、追われるように8月にパリへ発った。⁽¹¹⁾

工事は36年3月1日に始まったが、リーザのエルベ河鉄橋やオーペラウのドイツ最初のトンネルなど難工事の続出で、費用も工期も予定を大きく超過した。すでに37年に役員会は費用の見込みを200万ターラーから350万ターラーに修正したが、これでもまだ足りなかった。工事には数百人が従事していたが、38年春には7,000人働いていたこともあったという。会社の株式の相場も低迷した。リストは早くから工費節減の代案を提示したが、上述の状況で容れられなかった。

最初の区間が開通したのは37年4月27日、それから約2年後の39年4月4日に全線開通祝賀会が開かれた。この席でザクセン国王は会社の技師と重役を表彰したが、精神的父〔リスト〕のことには一言も触れなかったという。

チューリンゲン、ヴェルッテンベルクおよびバーデンの鉄道 1830年代にライプツィヒ＝ドレスデン鉄道に関わったリストは、40年代にかけて中部ドイツのチューリンゲン、南ドイツのヴェルッテンベルクとバーデンの鉄道建設に活躍した。1840年初め、プロイセンは東部諸州とライン地方を結ぶ鉄道建設を意図し、チューリンゲンの小邦を迂回して自領を通る北寄りの路線の測量を始めた。古くからの南寄りの商業路に依存するチュー

リンゲンの小邦には大問題で、住民の間に不満が高まった。

パリでこれを知ったリストはドイツへ帰ることを決意した。同年5月にゴータへ着くと、すぐ地元の新報にユストゥス・メーザーの筆名で論説を発表し、南寄りの路線の有利さを強調した。⁽¹²⁾ 南寄りの路線はプロイセン案より50kmほど長い。旅客も貨物も多い都市を結ぶから需要が大きい。建設費の大半を市民が負担するからプロイセンにも有利のはずで、他の諸邦もチューリンゲン都市市場へ参入できる。プロイセンが北寄りを強行すれば、チューリンゲンの市民は競争路線を作るだろう。コーブルク・ゴータ公エルンスト2世と大臣フォン・シュタインはリストの考えを支持した。

リストの努力が実って8月1日にチューリンゲン3邦政府は会談し、19日に条約を結んで共同行動を約束した。彼はこの条約草案を起草し、彼の論説の一部が会談の基礎になった。ところが、これだけお膳立てしたのに、公式会談はおろか夜のパーティーの席からも閉めだされた。リストは400ルドルの金貨とイェナ大学法学部名誉博士号を受けただけで、ザクセンに続いてチューリンゲン小邦でも安定した地位を得られなかった。浪人のリストに仕官の道が閉ざされていたのである。

しかし、リストの提案した南寄り路線の案が採用され、41年12月20日チューリンゲン小邦とプロイセンとクアヘッセンとの間に条約が結ばれた。チューリンゲン区間の工事は前年に設立されたチューリンゲン鉄道会社によって進められ、1849年9月25日にハレ＝カッセル間の全線が開通した。

南ドイツのヴェルッテンベルクでは、ドイツ関税同盟が発足した1834年に、政府は国王ヴィルヘルム1世の発議で国内の交通改善の検討を始め、4年後に結論を報告して運河でなく鉄道の建設を提案した。鉄道建設計画は商人・金融業者に歓迎され、35年ウルムに、翌年シュトゥットガルトに鉄道会社が設立され、合併してヴェルッテンベルク鉄道会社となった。850万グルデンの株式が募集され、政府は測量のために10万グルデンを支出

した。だが議会では賛成者は少数で、政府は民間会社による鉄道建設を許可せず、結局、この会社は38年5月31日に解散した。

この間リストは何度もシュトゥットガルトに滞在して鉄道賛成の世論形成に貢献した。しかし、政府との和解は前歴が崇って不可能であった。1840年に鉄道建設を求める世論が沸騰し、その声に押されて、議会でも国費による建設に賛成する意見が大勢になった。議論の焦点は、建設資金の調達方法、路線、特にアルプ越えの場所、隣国のバイエルン、バーデンとの接続の3点であった。リストは早くからこの点について見通しをもっていたが、40年に改めて建設の効用を説いている。建設費の一部を国費で賄うこと、隣国と接続すれば有望な商業路になること、米国を手本にして収益の見込みの高い区間から着工すること、旅客・貨物とも少ない区間は薄い鉄で覆った木製のレールを用い、馬車鉄道がよいこと。アルプ越えの難関は機関車の改良による解決を期待し、上部シュヴァーベンの区間についてはリストもコッタもバイエルンと共同で建設することを主張した。

1841年5月リストはまたシュトゥットガルトを訪れた。到着した日に骨折する事故にあったが、各層の人々と会談を重ね、論文を執筆し、国王の接見も実現した。路線の接続についてバイエルンとの会談にも参加を求められ、政府との関係修復が成ったかに思われた。しかし、リストの仕官の望みはまたしても妨げられ、43年になって政府は最終的にこれを拒否した。

同じ43年4月に鉄道建設法が公布され、内外の3人の専門家の意見を求めたうえで着工した。工事は急ピッチで進み、45年11月にエスリンゲンまで、1年後にルドヴィヒスブルクまで開通した。上部シュヴァーベンの区間は47年11月に完成し、50年にハイムブロン＝フリードリッヒスハーフェン（ポーデン湖）間の全線が開通した。アルプ越えの難関も、リストが10年前に予見したように機関車の改良の結果、ガイスリンゲン付近で133メートルの高度差を克服した。隣国との接続問題も解決し、53年にバーデンと、54年にバイエルンとの接続路線が開業した。なお、リストの生地ロイ

トリンゲン⁽¹³⁾は幹線鉄道からはずれていたが、57年5月の法令で建設が決定し、59年9月20日に一番列車がロイトリンゲン駅に到着した。リストの死後13年である。

山の多いヴェルッテンベルクと比べて、ライン河沿いの平地に商業都市が南北に並ぶバーデンは、それらの都市を結ぶ鉄道建設にとって「望みうる最良の地形」であった。1833年マンハイムの商業顧問官ニューハウスはバーデン大公に請願書を提出した。マンハイム＝バーゼル鉄道の建設費と収益を試算し、建設と経営を民間株式会社に委せるよう提案したのである。この請願は受理されたがそれ以上進まず、35年初めに出されたニューハウスとバーゼル商人組合の認可申請は拒否された。

リストは34年からバーデンの鉄道論議に参加した。„Nationalmagazin“ 誌の短い論説でニューハウスの試算を検討し、35年2月に„Eisenbahnjournal“ 誌に長い論文を発表して、その抜刷をバーデンの議員に送った。彼はマンハイム＝バーゼル鉄道がバーデンの農産物、特にワインに新しい市場を開き、工業も輸送費の低下で利益を得る、とその経済効果を強調した。そればかりでなく、鉄道は大公国を行政的・軍事的・社会的に結びつける。米国式の木製レールを利用すれば150万グルデンは建設費を節約できるであろう。

6月から8月までリスト案とニューハウス案が両院で審議された。自由主義者のヴェルッカーやロッテックはリスト案を支持したが、同国人ニューハウスの案の支持者も多かった。恐らく35年末にはリストは認可獲得の不可能であることを認め、半ば諦めて36年にバーデンでの活動を終えた。

結局、ネベニウスの新しい案にもとづいて計画が進められ、38年2月の臨時議会で国有鉄道建設法案が可決され、4月に着工した。マンハイム＝ハイデルベルク間が40年9月に、43年にカールスルーエまで、44年にオフエンブルクまで、45年にフライブルクまで開通し、イスタインの難工事を完成して47年にバーゼルまで全線が開通した。他のドイツ鉄道が1.435メートルの標準軌間であったのに、バーデンの鉄道は、リストらの専門家

の意見を容れず、1.600メートルであった。そのため54年からレールの取替え工事が始まり、数年内に500キロメートルの取替えを完了した。

- (1) Das deutsche Eisenbahnsystem [I][II][III] (『リスト全集』第3巻I, 306-377頁)。第3部の題には「ドイツの産業、ドイツ関税同盟およびドイツの国民的結合一般を完成させる手段として」という言葉がついている。なお、リストの鉄道論については、富永裕司『交通学の生成——交通学説史研究——』日本評論社、1943年。大谷津晴夫「フリードリッヒ・リストの鉄道政策」(1)(2)『上智経済論集』25-1, 2, 1978年。小笠原茂「フリードリッヒ・リストのザクセンの鉄道組織」[1840年代のリストの鉄道論と南ドイツにおける鉄道網の形成]『立教経済学 研究』36-3, 37-3, 1983, 84年を参照。リストの鉄道論とその解題は『リスト全集』第3巻 (I, IIの2冊) に収められている。
- (2) F. List, Die Welt bewegt sich. Über die Auswirkungen der Dampfkraft und der neuen Transportmittel auf die Wirtschaft, das bürgerliche Leben, das soziale Gefüge und die Macht der Nationen (Pariser Preisschrift 1837), übersetzt u. kommentiert von E. Wendler, 1985, S. 79.
- (3) 1840年にキロメートル当り運賃は荷車で30~40プフェーニヒ (Pf.), 鉄道で16.9Pf., 旅客運賃は急行馬車で9.2Pf., 郵便馬車で6.9Pf., 鉄道では1等で6.9Pf., 2等で4.6Pf., 3等で3.1Pf., であった。『カタログ』161頁 注(1)。
- (4) リストは前記3部作の第3部で、関税同盟内の国民的路線の全長を520マイル、その建設費を約1億5,000万ターラーと見積り、「上記520マイル中1/5以上がすでに完成したか、来年中に完成するでしょう」と述べている。『リスト全集』第3巻I, 355頁。なお、三月前期のプロイセンの工業化政策の指導者のうち、関税同盟の推進者モッツとマーセンは鉄道建設に「積極的な関心」を寄せ、殖産工業の父ポイントと政商資本家ローターは「鉄道時機尚早論」であったという。高橋秀行『近代ドイツ工業政策史』有斐閣、1986年、223-26頁。
- (5) リストの死 (1846年) までの関係国の鉄道営業キロ数は表のとおりである。米国の数字は原表ではマイル、ここでは1.6倍した数字を記した。
- (5a) 1851年には1,084台中ドイツ製679台 (62.6%)、英国製281台 (25.9%)、その他124台と英独の数字が逆転する。H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte Deutschlands, Bd. II, S. 173.
- (6) 『リスト全集』第3巻I, 211頁。また、„Nationalmagazin“ 第5号 (1834年) で、ライプツィヒでは車大工、鍛冶屋、鞍作り、宿屋などは鉄道の影響を何もうけていない、と述べている。『カタログ』164頁、注(74)。
- (7) 『リスト全集』第3巻I, 314頁。
- (8) 『リスト全集』第3巻I, 382頁。一流の鉄道論者M. M. フォン・ヴェーバーは、1862年に初期のドイツの線路工事に関して、自分の観察はリストの主張にびっくりするほど

鉄道営業キロ数 (単位キロメートル)

年	英 国	米 国	ド イ ツ	フ ラ ンス
1825	43			
1826	61			
1827	66			
1828	72			17
1829	82			17
1830	157	36.8		31
1831	225	152.0		31
1832	267	366.4		52
1833	335	608.0		73
1834	480	1,012.8		141
1835	544	1,756.8	6	141
1836	649	2,036.8	6	141
1837	870	2,395.2	21	159
1838	1,196	3,060.8	140	159
1839	1,562	3,683.2	240	224
1840	2,390	4,508.8	469	410
1841	2,858	5,656.0	683	548
1842	3,122	6,441.6	931	645
1843	3,291	6,696.0	1,311	743
1844	3,600	7,003.2	1,752	822
1845	3,931	7,412.8	2,143	875
1846	4,889	7,888.0	3,281	1,049

『マクミラン世界歴史統計』(I)ヨーロッパ篇, 609—10頁。
『アメリカ歴史統計』第II巻, 731頁。

- 似ている、と記している。『カタログ』165頁、注(6)。
- (9) 「ドイツの国民的路線全体の収益性は、われわれが植えた樹木の収益性と同じように確かである。』『リスト全集』第3巻I, 364頁。
- (10) ザクセン=コーブルク=ゴータ公エルンスト1世への手紙 (24. 12. 1840), 『リスト全集』第3巻I, 35頁。実際には7編の報告を書いたにすぎない、という『カタログ』165頁、注(10)。
- (11) 4,000ターラーの報償金と台つきの高杯をリストは受けとった。周知のように、リストはヴェルッテンベルク王国で政府……への侮辱の罪で1822年に10か月の実刑判決を受け、逃亡・逮捕・拘禁を体験している。
- (12) ユストゥス・メーザー (1720-94年) はオスナブリュック司教領の高官で、往時の国民生活について綿密な記述を遺した歴史家。リストは1840年にフランス首相ティエールから、交通問題の専門家としてフランス政府は良い地位を提供する用意がある、との申し出を受けていた。しかし、彼は祖国ドイツに敵対して働くことを望まず、この申し出を断わった。また、ベルギー政府からメヘルン=レーヴェン区間の開通式に招かれたこともあり、ベルギー国王と大臣ノーソング男爵はリストの意見を評価していた。鉄道専門家としてのリストの評価は米国、フランス、ベルギー、ハンガリーで高かった。E. Wendler, Friedrich List. Politische Wirkungsgeschichte des Vordenkers der europäischen Integration, 1989, 68-79.
- (13) 『リスト全集』第3巻I, 229頁。

2 経済理論家としてのリスト

米国時代の端緒、『綱要』リストが経済理論家として登場するのは、故国を追放されて米国にいた時である。イギリスの輸出攻勢に対処する貿易政策をめぐる急務の論争に参加して、1827年8月18日から11月27日まで（書簡の日付は7月10日から7月27日まで）„National Gazette of Philadelphia“⁽¹⁾紙に12編の書簡体の論説を発表した。現実の問題に即して経済学の通説を反駁して、リストの理論体系に礎石を据えたこの論説が、「ペンシルヴェニア工業・技術促進協会」副会長インガーソルへの書簡集という副題をつけて同年12月に出版された『綱要』である。

『綱要』にはリストの経済学説の根本問題——古典派の〔交換〕価値学説に対する批判、生産諸力の理論、歴史的段階説——がすでに提起されている。このうち段階説が米国での生活（リストの異文化体験）に由来することについては、彼自身がのちに述べている。「この新しい国で経済学について読むことのできる最良の著作は生活である。……この国ではじめてわたしには国民経済の段階的發展が明瞭になった。ヨーロッパでは数世紀の時間を要した一つの過程が、この地ではわれわれの眼前で進行する——すなわち未開状態から牧畜状態へ、牧畜状態から農業状態へ、さらに農業状態から工・商業状態への推移である。」⁽²⁾

『綱要』の第5書簡でリストは3つの論題を提出する。1. すべての国民は独自の経済学をもつ。2. 個人経済学は政治経済学ではない。3. 政治経済学は世界主義〔万民〕経済学ではない。そして1の論題を第5書簡で、2の論題を第6書簡で、それに対して3の論題つまり世界主義経済学の批判を第7～12の6通の書簡で論じている。個人の経済学とも世界主義経済学とも区別される、すべての国民がもつべき独自の経済学が国民経済学であることは明らかであろう。リストは米国の貿易論争を同国の経済建設の方向を左右する根本問題と捉えて、国民経済学の構築の必要を主張したのである。

上記の「協会」（1826年設立）にはフィラデルフ

ィアの工場主のほか米国の保護関税運動の思想的指導者（ケアリー、インガーソル、デュポンショウ、フィッシャー）が加入していたが、リストは1827年からこの協会のために文筆活動を始めた。その直接の動機は関税率引上げ運動である。連邦議会には27年1月国産毛織物保護の法案（いわゆる„Mallory Woollen Bill“）が提出され、激論のすえに廃案となった。次の議会での論争の再燃は必至の情勢で、賛成・反対両陣営とも世論に訴えようとしていた。⁽³⁾『綱要』はこういう状況の中で書かれたのである。リストの論説は„National Gazette“のほか15以上の地方紙にも転載され、「熱狂的支持」から「辛辣な嘲弄」までさまざまな反響があった。南部の有力紙 „Constitutional Whig“ の編集者は『綱要』を読んで「目をさまされた」と書いたが、„New York Evening Post“ 紙はリストをドイツ帝国（当時は存在しなかった）の工場主の代言人だと嘲笑し、「もっと冷静な議論と公正な調子で」「そんなにつめこんで絶叫的にならない」ように苦言を呈した。⁽⁴⁾

パリの懸賞論文 リストの第2の経済学の大作である『自然的体系』の原稿は1913年にフランス王立学院の文書館で発見された。⁽⁵⁾この著作は「道徳・政治諸科学アカデミー」の懸賞に応じて1833年に書かれ、37年にもう一度書きなおされたものである。懸賞論文のテーマは「ある国民が貿易の自由を採用するとか関税立法を変更するとか意図する場合に、国民的生産者の諸利害と消費者大衆の諸利害とを最も公正なやり方で調整するために、この国民が考慮すべき事柄は何か」というのであった。⁽⁶⁾37年11月半ばから12月末まで6週間で完成した。「夜半の1時か2時から10時まで執筆、それから図書館で午後3時まで勉強し、そのあとまた5時半まで執筆」と妻への手紙に書いている。⁽⁷⁾当時のリストは鉄道業に職を得る道を閉ざされ、米国にある財産も失なって苦しかったが、「もし彼の期待が満たされていたら、リストが理論的体系を書いたかどうか、はなはだ疑わしい。」

リストの応募論文はオジアンダーの作品とともに「注目に値する」ものという評価を得たが、

賞金は彼に与えられなかった。作品の出来ばえには自信をもっていたが、自分の論文は拒絶されるかもしれない、という執筆中からもっていた疑念が適中した。上記の手紙の中でこうも書いている。「要するに私は新しい体系を作っているのに、審査員たちは依然として古い考えをもっているのです。」

懸賞のテーマが貿易の自由の採用を前提としているのに、リストの作品は貿易の制限を主張したものであった。リストは、彼が高く評価していたフランスの経済学者シャルル・デュパンが審査員の1人（「アカデミー」の総裁）であったことに望みを託していたのかもしれない。返却された原稿を彼は放っておいたが、この作品がリストの「最もまとまった」作品となっており、国民経済学の著述家として非凡の才能を示している点で、識者の意見は一致している。

『国民的体系』 リストの主著(少くともその一部)と目される『国民的体系』は、上記『自然的体系』を「一層完成した体系」へと発展させる構想の第一弾、「その全体系中特に実践的な傾向を持つ序論的一章」(小林)として出来上ったものである。『自然的体系』以後に書かれた「バウリング博士とドイツ関税同盟」「歴史の法廷に立つ経済学」、2つの体系的な準備作品「歴史的視点から見た外国貿易の自由と制限」および「国民的工業生産力の本質と価値について」⁽⁸⁾は、いずれも『国民的体系』へ流れこむ支流であり、著者はこれらによって「世間の関心を彼の新しい理論に向けさせ、ドイツの学問の側の応接を予測しようとした」⁽⁹⁾のである。

『国民的体系』の原稿は、少くともその一部分は1839年にパリで書かれ、40年7月には印刷に入っていた。41年4月17日に出版されたが、2ヶ月後に著者は「私の書物は飛ぶような売れ行きです。ミュンヘン、アウクスブルク、シュトゥットガルトでは全部数が売り切れです。多分、他所でも同じでしょう。大当たりです。間違いなくすぐに第2版が必要になるでしょう。」と喜びの手紙を書いている。再版分を合わせて1,000グルデンの印税を出版社のコッタ書店から受け取った。第2版は

42年1月、第3版(リストの生前最後の版)は44年6月に出版された。⁽¹⁰⁾

『国民的体系』は全部で3～6巻の体系的著作の第1巻になるはずのものだった。『農地制度』やイギリスの首相とプロイセン国王に宛てて書かれ死後に刊行された「同盟の提言」の一部は、この全体系の断片と見られる。『農地制度』の中で「構想の下図」として、1. 農地制度と農地政策 2. 工業制度と工業政策 3. 交通制度と交通政策 4. 財政制度 5. 司法制度と行政制度 6. 国防制度 7. 国家制度と議会制度 8. 国民の精神とそれが生産諸力および富の獲得にあたえる影響 9. 国際関係と対外政策 をあげているのは、リストの経済学体系の構想と考えてよいであろう。この構想が実現しなかったのは、健康上の理由もさることながら、彼が「書齋のために書くことだけを旨として」「講壇のための体系の建設にたずさわる」よりも「下働きの仕事にしかすぎなくとも」「国民国家の建設にたずさわる」道を選んだためなのである。⁽¹¹⁾「〔体系的な〕全著作は未完の作品に終わったが、著作の影響は永続的であった。」マルクスとヴェーバーの著書を除けば、ドイツの経済学の書物の中で『国民的体系』ほど世界中で読まれた書物はないであろう。⁽¹²⁾経済学者リストはどのような問題と取り組んで格闘し、どのような思想、どのような目標を示したのだろうか。

経済学におけるリストの地位 重商主義と重農主義学説とアダム・スミスの古典派理論という経済学の3大潮流がリストの思考の中で合流している。「実践の進むべき道⁽¹³⁾を照らさないような科学がなにになるのだろうか」と書いているように、実践的な理論の構築を目指したリストにとって、重農学派ケネーの経済理論はむしろ批判の対象であった。リストのケネー批判は、要するに、「有効で国民的な貿易制度」とそれを基礎づける国民経済学の体系を模索する彼にとって、ケネーやスミスのように「国民という概念をかえりみずに」「一般的自由貿易の理念」「国際貿易の絶対的自由」「国の内外での取引の自由という思想⁽¹⁴⁾」を説く世界主義経済学に無批判に従うなら、「印刷

された処方箋に従いながら誤植のために死んだ患者のように、われわれの国民国家が結局は理論の誤謬のために死ぬという危険を冒しているのではなからうか」という懸念から出ているように思われる。リストにとってはイギリスの重商主義者の考えと同じく「商業は、その作用が国家の利害に反する場合(15)には制限されるべき」であった。「農耕だけが生産的」であるのではなく、マニファクチャーと工場こそ経済発展のために「特に保護する価値のある重要なもの」であった。ただし、重農学派が特権マニファクチャーから利益を得ていた貴族に対立して、フランスの借地農と農民(人民大衆)の政治的利害を基礎づけるという「革命的目標」を理論的に追求していた点(16)は、彼らの名誉のために述べておかねばならない(17)。

ケネーは経済学に分析的方法を採り入れてスミスに道を開いた点で科学としての経済学の創設者として評価されたが、その経済学の体系が「国民という概念をかえりみない」世界主義経済学に終わった点で批判された。リストが問題にしたのはスミスである。「スミスの体系はそもそもすべての国民的結合に反対するばかりか、すべての個人を生産者と消費者という2つの部分に分割する点で、原子論的・世界主義的体系と呼ばれてしかるべきであった。」「スミスは重農主義の体系の両脚を折ったけれども、その頭にあたる商業の自由という原理を、自己の体系を飾りたてるために旨い具合に見つけたのである(18)。」

スミスの『国富論』は1776年に刊行されると、どこよりも早くドイツに受容された。ただし、新興の産業ブルジョアジーではなく、穀物輸出に利害をもつ東エルベの貴族地主層と英国品の販売に利害をもつ仲継商人層の間に、穀物輸出の自由・仲継商業の自由の理論的バイブルとして、「スコットランド生まれというよりはプロイセン生まれ」(トロイエ)の自由貿易論に変容されて受け容れられた(19)。リストは書記としてテュービンゲン大学で勉強中の1813年にこの学説に接したと思われるが、『国富論』そのものよりその忠実な祖述者である J. B. セイを通して学んだようである。

スミスが労働を抽象的労働として把握し、これによってその種類を問わず労働を量的に比較可能にした点、また分業(労働の分割)による労働の生産力の上昇を強調した点は、スミスの創見とされているが、リストはどちらの点についても十分に理解してはいなかったようである。リストにとっては労働は「目標に向けられた特定の活動」(20)「自分自身や他者に有用で価値あるもの、または目的に導く力をも作り出すという意図にもとづく人間の肉体的な・多少は精神的な活動」(21)であり、労働の分割より労働の結合が、「国民的労働市場の成立」が問題であった。結局、リストにとって、スミスの学説はドイツの現状に適合しないあまりにも近代的な理論であった。言いかえれば、独立科学として経済学を成立させる現実的諸条件がドイツにはまだ成熟しておらず、それへ向けての近代的な産業発展とそのための諸条件の形成が、リストには急務の課題であった。

リストは同時代の経済学者から、時代遅れの重商主義に逆戻りしたと非難された。非難は「彼の重商主義と保護制度」に向けられ、リストはスミスを乗り越える代りにスミスをコルペールとウォルポールに歪曲させた、と言われた。リストの理論は「温めなおした重商主義にすぎない」という非難(22)に答えて、彼はその違いを説明している。

「重商主義は国民を、交換価値を獲得しようと外国貿易に偏重した商人のようなものと見る。有機的・国民的体系〔リストの体系〕は国民を……貿易政策によって力と対外影響力とを維持・増大するばかりでなく、国内においても政治的・道徳的・知的・経済的状态を改善し、諸力を強め、総じて国民の将来の安全を護ろうと努める全人のようなものと見る。2つの体系は、帳場にずっと坐っている商人と、手広く商売をするだけでなく工場も農場も大勢の家族も所有して、家族の道徳的・知的繁栄と将来を配慮する商人とのように異なっている(23)。」

重商主義者の主張が具体的・例証的で、「国民的・保護関税政策」の先駆であった点がリストを引きつけた。同時代の多数の自由貿易の信奉者に反対して、彼が少数者の立場を堅持したのは重商

主義の歴史から学んだからである。イギリス人の甘言にのせられ〔て自立的な国民経済の建設に失敗し〕た18世紀のスペイン〔やポルトガル〕は、リストによれば、英国製輸入品の競争に苦しみ喘ぐ19世紀のドイツにとって「歴史の教え」であった。フェリエ、シャプタル、デュパン、ルイ・セイなどフランスの新重商主義者の保護関税論からも少なからぬ影響を受けている。

価値の理論と生産諸力の理論 リストの理論は決して重商主義の二番煎じではない。19世紀の状況に応じたその再生である。リストは「生産諸力の理論」をもってスミスの「価値の理論」を乗りこえようとした。

「富は交換価値である。交換価値を得るためにのみ人は買ったり売ったりする。個々人が交換価値の利益によって富むとすれば、国民もまたそうであろう。自由な交易は、さまざまな国民の間で、同じ国のさまざまな地方の間で、また諸個人の間で利益をあげる交換の根本条件である。各人が自分自身を一番よく配慮するように、⁽²⁴⁾ 国富の増進のためには国民全員を放任することが必要である。」リストによればこれは「商人の理論」であり、彼は自由市場の力を手放して信頼することはできなかった。

商品は一方では有用物（使用価値）であり同時に取引対象（交換価値）である、というスミスの区別をリストは受け容れない。むしろ使用価値を交換価値と対抗させる。価値の理論では「わが国が亜麻、羊毛、穀物、綿製品、馬鈴薯、絹織物、石材、亜麻の種子、毛織物、ランプのどれを輸出入するか区別しないであろう。この理論にとってはこれらの物はすべて実物で（in natura）あるのではない。すべて価値に転化している。……理性的実践は、これに反して、外国貿易を国民の生産諸力に及ぼすその持続的影響によって判断する。⁽²⁵⁾」リストは、他の諸国民がその産業的能力を産業的に未発展な国々を搾取するために利用するのではないかと心配して、ドイツがこれらの財貨を自給できるように考えたのであった。

〔国民的〕生産諸力の増大のためには価値の損失も敢えて避けないという点で、リストの理論は

政治的破壊力を持っている。だれが価値を犠牲にするのか、いかにしてそう仕向けるのか。リストの考えはこうである。高関税を賦課して特定の商品の輸入を阻止すれば、自国の生産能力は一層発展するであろう。外国の競争がなくなり、代替品の国産が進むからである。彼は保護関税を自国の生産能力を発達させるいわば「国家的育成手段」とみた（「育成関税」Erziehungszölle）。「保護関税を採用した結果生ずる国民の損失は、いずれにしる価値にすぎない。それに対して、〔保護関税によって〕国民は未長く、測りしれない価値額を生産することのできる諸力を獲得する。したがって、この価値の出費分は国民の産業的育成の代価にすぎない、と見るべきである。⁽²⁶⁾」

関税保護は奢侈品よりも大衆消費財に、半製品よりも完成品に重点をおくのがよいが、同等の発展段階に達すれば廃止すべきだ、と彼は考えていた。⁽²⁷⁾

- (1) 産業革命期に競争力を飛躍的に高め生産量を激増させたイギリス綿製品の輸出は、まずヨーロッパ諸国と米国へ殺到（1820年綿布輸出の6割）し、米国、ドイツ、フランスで活発な対英貿易論争をひきおこした。リストはドイツと米国でこれに参加したといえる。ドイツについては、拙著『ドイツ関税同盟の成立』有斐閣、1974年。なお、『国民的体系』の訳注(5)によると、新聞に発表されたのは第11書簡までという。米国時代のリストについては別の機会に紹介したいが、最近、E. Wendler, Friedrich List. 1789/1989. Eine historische Gestalt und Pionier auch im deutsch-amerikanischen Bereich, 1989. (英独対訳) が出版された。
- (2) 『国民的体系』9頁。
- (3) 『カタログ』119頁。宮野啓二『アメリカ国民経済の形成』御茶の水書房、1971年を参照。
- (4) 前者はリッチモンドの同紙編集者 J. H. プリザンツの1827年12月25日付けの手紙、後者は自由貿易派の新聞の1827年8月25日号の論説。『リスト全集』第2巻、23、352頁。
- (5) 『国民的体系』524頁の訳者解説では1925年に発見されたとある。なお、『経済学の自然的体系』という題名については『リスト全集』第4巻、3頁を参照。自然的とは richtig（正しい、真の、公正な）の意味である。
- (6) 1830年代のヨーロッパの政治・経済状態（七月王政下の自由主義の勝利、ドイツ関税同盟の発足など）を考えると、この課題は当時の「中心問題」であった。『リスト全集』第4巻、9頁以下を参照。
- (7) 1838年1月1日付けの手紙、『リスト全集』第4巻、47頁。

- (8) 最初の論文は „Augsburger Allgemeine Zeitung“ に、次の論文は „Constitutionel“ に (フランス語)、あとの2編は „Deutsche Vierteljahresschrift“ に発表された。なお、肥前栄一『ドイツ経済政策史序説』未来社、1973年、前篇補論；毛利健三『自由貿易帝国主義』東京大学出版会、1978年、4を参照。
- (9) 『リスト全集』第6巻、637頁。
- (10) 発売開始は1841年5月、同年6月1日の „Allgemeine Zeitung“ に広告が出た。手紙は妻に宛てた6月19日付けのもの。第3版までは各版1,000部ずつ、定価は2ターラー、1850年のホイサー版は2,000部印刷。『リスト全集』第6巻、638頁；第8巻、586頁。
- (11) 『農地制度』205頁。『国民的体系』の第1の扉に「第1巻、国際貿易、貿易政策、ドイツ関税同盟」とある点もこれを示している。
- (12) 『国民的体系』はハンガリー語、フランス語、英語 (米国と英国で)、ロシア語、スウェーデン語、中国語、日本語に翻訳されている。
- (13) 『国民的体系』45頁。
- (14) 『国民的体系』183、46、5頁。
- (15) 『国民的体系』44頁。『綱要』の第1書簡にもこれと似た文章がある。
- (16) 『カタログ』173頁。「商人には利潤をもたらすが、国民体には損害を与える、そうした貿易がありうる」というイギリス重商主義者の認識は、「国内工業に生気を吹きこむ商業」と「これを滅ぼす商業」との区別というリストの認識に受けつがれている。大塚久雄『歴史と現代』朝日選書、1979年、47頁；拙著『ドイツ関税同盟の成立』368頁。
- (17) 『カタログ』173頁。
- (18) 『リスト全集』第8巻、694頁 (1843年7月14日付け F. Dingelstedt 宛ての手紙)；第4巻、447頁 (『自然的体系』第28章)。
- (19) ゲッティンゲン大学がドイツにおける最も重要な「イギリス経済思想の侵入口」であり、19世紀初にかけて重農主義とスミス主義にもとづく「経済学の新しい教科書の氾濫」がおこったといわれる。拙著『ドイツ関税同盟の成立』55、71頁。
- (20) 『カタログ』175頁。
- (21) 『リスト全集』第5巻、40頁 (国家学辞典の「労働」の項目)。リストは経済を循環としてよりも完成へ向かって進歩する過程と考えていた。『カタログ』183頁。
- (22) 「ライン新聞」(1843年2月10日) に掲載された H. H. Brüggemann の書評、『カタログ』183頁。
- (23) 『リスト全集』第8巻、694-95頁 (1843年7月14日付けの F. Dingelstedt 宛ての手紙)。
- (24) 『リスト全集』第9巻、169頁 (抜粋、断簡、メモ、「価値の理論に対する生産諸力の理論」)。
- (25) 『リスト全集』第9巻、168頁 (「価値の理論に対する生産諸力の理論」)。
- (26) „Zollvereinsblatt“ 1844年。
- (27) 「経済理論家としてのリスト」を扱った『カタログ』のこの部分では、残念なことに、「リストの全社会科学体系的の最も基礎的な部分におかれて」「リストの構想した国

民的生産力の歴史的理論を成立させるべき」「リストの経済思想の最も基礎的でありまた最も深奥にある思想が端的に語られることとなった」『農地制度論』に触れられていない。『農地制度論』に関する研究は小林昇教授の功績である。引用は『農地制度』4、259、270頁。リストの土地制度論については、住谷一彦『リストとヴェーバー』未来社、1969年、前篇を参照。

3 ジャーナリストとしてのリスト

雑誌発行者としてのリスト リストは請願書や陳情書や謁見、パンフレット、協会設立、論説や雑誌など、あらゆる手段で自説を訴えた。頑固に自説を主張し、激しい気性で妥協性に乏しく、敵を作りやすい彼の性格はジャーナリストとしての活動にも反映している。

15歳でヴェルッテンベルク王国の書記の見習いになってから10数年の行政官の生活とその間に体験した同国の憲法闘争 (1815-19) が、2つの雑誌の編集と発行へ彼を向かわせた。国制の近代化を計る国王と古い等族議会とが対立する中で、自由主義改革派の立場で世論を味方につけるために、1816年7月ロイトリンゲン市長カンメラー博士、フォン・ダムベノイ男爵と創刊した „Das Württembergische Archiv“ では、リストは編集のほか大部分の原稿を執筆した。同年中に3号と特別号1冊が出たが、第2号には「農民所有地の際限ない分割を排する」という論文が無題で発表された。第1号は予想以上の出来栄で、月刊を要望する声もあったが、読者は官吏と書記であった。翌年には「愛国的雑誌」の名称をつけたが、検閲制限が廃止された (17年1月) のち、リストは立憲王制、言論・出版の自由、所有権の不可侵性を論じている。

もう1冊はリスト、シューブラー、ケスラーの「真理を愛好するヴェルッテンベルク人の協会」が発行した „Der Volksfreund aus Schwaben, ein Vaterlandsblatt für Sitte, Recht und Freiheit“ である。第1号は1818年1月24日に発行され、風刺を交え、民衆の郷土意識に合った内容が好評を呼んだ。国王も当初は改革路線を支持するこの雑誌に好意的だったが、19年7月に憲法問題がやま場にさしかかり等族議会の同意が必要となった時、この雑誌の発行を続けること

は困難になった（ヴェルッテンベルク王国憲法は1819年9月25日に制定された）。編集者のシュューブラーは何度も裁判所に召喚され、結局、1822年6月29日『人民の友』は発行停止に追いこまれた。

Das „Organ für den Handels-u. Fabrikantenstand“ 1領邦ヴェルッテンベルクでなく全ドイツの国民的商業政策のためにチュービンゲン大学教授の地位を犠牲にした、「役人から国民経済学者への」「リストの一生におけるもっとも重大な、もっとも驚くべき方向転換⁽¹⁾」といわれる「ドイツ商工業協会」の設立は1819年4月のことであるが、この協会の法律顧問となったリストは、ドイツ各地の商工業者への働きかけと会員相互の情報交換のために、機関紙の発行の必要を痛感した。機関紙に指定された既刊の新聞が次々と発行停止処分をうけたのち、同年7月10日に創刊された独自の機関紙が**„Organ“**である。8号までは編集者、発行地、印刷所の記載がなく、9号から発行は協会の管轄に移り、20年7月から再びリストが編集者になった。発行部数は4,500から2,000の間を上下していたが、21年に紙名を**„Organ deutscher Kaufleute, Fabrikbesitzer, Staatswirte u. Finanzmänner“**と変えた頃には1,000部を割っていた。大学教授ら数名が協力者として発行を援助し、経済学者のラウとゾーデン伯、バイロイト大学教授オッターは寄稿もしている。21年1月にリストは編集から退き、6月30日付け（通算100号）で発行が打ちきられた⁽²⁾。

„Themis I“ „Themis II“ 1822年4月に政府・法廷・官庁・官吏への侮辱の罪で10か月の実刑判決をうけたリストは、服役を拒んで亡命した。同年5月に最初の亡命先のストラスプールでフランスの自由主義者エイナンの著作を入手した。陪審裁判を論じたこの著作を翻訳することを「神の啓示」とうけとった彼は、フラックスランドとともに翻訳を進め、翌年『テミスI。法の歴史、エイナン氏のフランス語の著作から』という題でハイデルベルクのヴィンター書店から出版した。テミスはギリシャ神話の中の法と正義の女神（『掟の女神』）である。

第2巻は「王の裁判所によってその臣下やラン

トの国制に犯された罪無き者の死刑について。秘密の大理院の審問裁判所の邪悪性と陪審裁判の絶対必要性と憲法国家における裁判公開性の記録にもとづく証明」という長い題で、23年9月にチューリッヒのゲスナー書店から委託出版された（印刷はストラスプール）。この本は24年に66部、25年に57部しか売れず、営業的には失敗で、その上プロイセンでは発売禁止となった⁽³⁾。

„Europäischen Blätter, oder das Interessanteste aus Literatur und Leben für die gebildete Lesewelt“ 亡命中に出した小冊子で、団欒^{だんらん}の話題を提供するために書評や他の雑誌記事の再録も掲載した。リスト、フォルレン、ゲスナーの編集で、他に数名の協力者がいた。これも営業的には不成功で、資金不足からリストは持分をフォルレンに譲渡することになった⁽⁴⁾。

„Mitteilungen aus Nord-Amerika“ リストは『綱要』を書いた1827年に、バイエルン王国鉦山顧問官フォン・バーダー宛ての手紙で、米国の運河と鉄道のことをくわしく知らせ、最新の工法と統計資料を送った。これらの手紙は、**„Allgemeine Zeitung“**紙に掲載されたが、リストはさらにバーダー宛てに小冊子の体裁で手紙を送った。リストの催促をうけて、友人のヴェーバーとアルノルディがこれを集めて刊行したのが『北米通信』である。第1号は28年9月、2号と3号は29年にハンブルクのホフマン＝カムベ社から刊行された。

Das „National-Magazin“ 1833年ドイツに最初の大量雑誌（**„Pfennigmagazin“**）が現われた。広い読者層に向けて分かりやすい記事を挿絵入りで提供し、値段も1ペニヒとやすいこの大量雑誌の出現は、新しい時代の到来を示すものであった。この雑誌の成功に刺激されて、リストはJ.ヴェーバー、ヴィガンと図って大量向けの週刊誌を刊行した。大人も子供も、あらゆる階層と職業の人が興味をもつように、家事、農業、教育、統計や旅行、新しい発明や新事業など、だれにも役に立つ知識を提供することが狙いであった。リスト自身も「がらがら蛇」「駱馬^{らくま}」などの文章を

載せている。

1834年1月にライプツィヒで発行され、3ヶ月後には1万2,000人以上の予約購読者を獲得したが、3人の協力は長続きせず、1年間続いて同年12月に終わった。„Das Württembergische Archiv“ や „Eisenbahnjournal“ と違って、雑誌編集者としてのリストの幅の広さを印象づけられる興味深い事業である。

„Das Staatslexikon“ 米国から戻ったリストは国家学辞典の編纂を計画し、共同出資者にアルトナのハンメリッヒ書店主のレッサーを、編者にバーデン自由主義の指導者で元フライブルク大学教授のロッテックとヴェルッカーを得た。共同編集という彼の希望はヴェルッカーに拒絶され、リストは半額出資の影響力のない協力者にとどまった。

辞典は全6巻2年で完結の予定で、1834年9月に第1巻が刊行されたが、その直後にプロイセンで発売が禁止された。予約購読者数は第1、2巻の3,000から第3巻は2,600に減り、この第3巻„D“の項目は3年目にやっと出る状態だった。リストの不満は、報酬をふやすためにしばしば100頁を超える長大な原稿を寄せたヴェルッカーの態度に向けられたが、辞典の狙いについての不一致も彼の志気を阻喪させた。リストはスミスの経済学に対抗して国民経済学の原理を提供しようと思っていたが、これは、経済に関心が乏しく「政治的教養の辞典を作って民衆の政治的精神を鼓吹する」という編者の狙いからずれていた。結局、リストは第1巻に8項目、第2巻に4項目、第4巻に1項目、合計13項目を書いただけで手を引き、1840年にロッテックが死ぬと辞典の持分を8,000ライヒスターラーでレッサーに譲渡した。ちなみにこの辞典は初版15巻が43年に完結し(補巻4冊は1846—48年)、再版12巻は45—48年に、3版14巻は56年に刊行されている。

„Das Eisenbahnjournal“ 米国での生活(リストの異文化体験)はリストに国民経済の段階的發展の思索と並んで、鉄道に対する強烈な関心を植えつけた。鉄道が米国の開発と統一に果たす役割を確信した彼は、鉄道建設を通じてドイツの経

済的統一と産業の発達を実現することを夢見て帰国した。帰国後リストはすでに „National-Magazin“ に鉄道について書いているが、『鉄道雑誌』は、「リストの最も重要な最後の刊行」となった „Zollvereinsblatt“ と同じく、彼の交通・商業政策思想の普及を意図して創刊された。

農工商業の進歩、国民的事業と公共施設、各種の統計や新発見、国民経済の文献と実際における興味深い現象を取り上げたこの雑誌は、1835年4月にハンメリッヒ書店から第1号が刊行され、35年に10号、36年に25号、37年に5号、合計40号を出して終わった。最初のうちは予約購読者数が増加を続けたが、37年にオーストリアで発売が禁止され、これに発行の不定期化が重なって廃刊となった。

Das „Zollvereinsblatt“ 『国民的体系』は出版の翌年に第2版が出るという好評であったが、これがリストに経済政策論の雑誌の発行を決意させた。長年の知己であるコッタと相談した上で、リストが編集を担当して1843年1月1日に創刊された „Zollvereinsblatt“ がそれである。

大部分の原稿をリストが書いたが、他にもフォン・パッヒャー、ドックヴィッツ、フォン・ラヴェルニュ＝ペギュリエンなどの有力な協力者がおり、外国雑誌の記事や官文書、陳情書、統計も収録された。予約購読者は43年10月に1,000人に達したが、コッタには余分な仕事がふえた。旅行癖のリストは不在がちで、内容も発行も一定しないための苦情がコッタの所へ寄せられたからである。多忙すぎるリストは書きかけの原稿や出来の悪い原稿を送ってきたり、送ってこないこともあったのに、コッタが自分の原稿を検閲するといつて憤慨した。46年4月には2人の間に破局が訪れ、4月20日号からリストが単独で発行し、発送はランパルト社が引きうけた。⁽⁶⁾

リストは三月前期の傑出したジャーナリストの1人である。論敵に対しては毒舌を交え、書齋の学者でなく公衆に向けて明解にわかりやすく、問題の本質を抉りだしてみせた。彼の情熱と実行力は出版活動を目まぐるしく変えさせた。何か新しいものを見ると古いものを忘れる。新しい考えを

いかに早く弘めるかに関心があって、日常の雑事をこなし、定期的に編集・発行する仕事には向いていなかった。採算がとれずに損失を生んだことも、約束した原稿を送らなかつたり、他の雑誌記事の切り貼りや間に合わせたりもした。1つの雑誌を長期間続ける意欲と能力には欠けていたのであった。

新聞記者としてのリスト 19世紀の出版物では雑誌が最も重要であった。雑誌は教養市民層に自主的な政治活動の広場を提供した。雑誌に比べると書物は値段が高すぎ、新聞は通俗的すぎるうえに検閲も厳しかった。だがそれにも拘らず、三月前期の自由な文筆家や記者と同様に、リストにとって新聞への寄稿は生活を支える重要な収入源であり、ハイネ、ベルネ、ラウベらと接触する機会を提供した。

リストが寄稿した新聞は次の通りである（カッコ内の数字は寄稿した年）。„Neue Stuttgarter Zeitung“ (1819) „Neue Stuttgarter Hefte“ (1819) „Allgemeine Handlungszeitung“ in Nürnberg(1819, 20) „Allgemeine Zeitung“ in Augsburg(1817—46) „Neckarzeitung“ in Stuttgart(1820—22) „Schwäbischer Merkur“ (1821, 44) „Reading Adler“ (1826—30) „National Gazette“ in Philadelphia (1827, 28, 30) „Daily National Intelligencer“ in Washington(1827) „Constitutional Whig“ in Harrisburg(1828) „Das Ausland“ in München(1830, 32, 36) „Le Constitutionnel“ in Paris(1831) „Leipziger Tageblatt und Anzeiger“ (1833) „Pfennig-Magazin“ (1834, 35) „Amerikanisches Magazin“ (1835) „Deutsche Vierteljahresschrift“ in Augsburg (1840, 41, 42) „Allgemeiner Anzeiger und Nationalzeitung der Deutschen“ in Gotha(1840) „Morgenblatt“ (1840) „Rheinische Zeitung“ in Köln (1842) „Wiener Sonntagsblätter“ (1844)

Die „Neue Stuttgarter Zeitung“ リストは1818年2月にカロリーネと結婚してから、自由主義のジャーナリストの仲間入りをした。妻の

兄弟は軍人であったので、別の仲間に呼びかけて新しい新聞の発行を企てた。憲法制定議会の代議士に選ばれた義兄のF. ザイボルトを編集者にして19年1月に創刊されたのがこの新聞である。最初から急進的自由主義の路線をとっていたので、当局ににらまれた。メッテルニヒのお抱えジャーナリストのフォン・ゲンツは「ドイツの最も悪い火つけ新聞の1つ」と報告している。当時、商工業協会の法律顧問に就いていたリストは、協会の活動に本紙を利用しようとしたが、逆に誹謗的・攻撃的な紙面が協会の活動を妨害する結果になった⁽⁷⁾。同年7月15日に発行停止の処分を受けると、ザイボルトは、„Neue Stuttgarter Hefte“ を発行したが、これも7月1日に第1号を出すと、24日にザイボルトは主筆を退き、翌日には発行停止になった。

Die „Neckarzeitung“ 前記の新聞の継続として19年9月11日に創刊された。リストと妻の兄弟たちが共同の社主で編集者、妻の姉の夫であるJ. ラーデが発行者という家族経営であった。リストと本紙との関係は22年以前についてはよくわからない。この新聞は等族議会の様子をくわしく報じ、リストも恐らく匿名で何本かの論説を書いたと思われる。ベルネやコルプの協力も得て、本紙の評判は良かった。

亡命生活に入った22年以後、異国でこの新聞からの収入に頼ったリストと郷国のシュトゥットガルトにいる編集者ザイボルト兄弟との間に疎隔が広がった。「お前が金に困っているということで、私は少なからず憤慨しています。新聞社にどれ位お金があるか私には把握できません……。もしラーデが私の給料と利子請求分と受取りを計算すれば、私が少なくとも200グルデンを5月末までに要求して当然だということが彼にわかるでしょう。」結局、リストは米国へ移住する前にこの新聞の持分を処分した。再度協力をという申し出を拒んだことで、リストとザイボルトとの関係は修復不可能になっていた。この新聞は33年9月14日に発行停止の処分を受けたが、その時にはすでにツルとエルスナーの所有に移っていた。

Die „Allgemeine Zeitung“ この新聞は

1798年に „Neueste Weltkunde“ の紙名でテュービンゲンで創刊され、同年シュトゥットガルトへ移って、 „Allgemeine Zeitung“ と改称、1810年に検閲のため再びアウクスブルクへ移転し、三月前期のドイツの最も重要な日刊新聞になった。編集と発行は父子2代にわたってリストの良き後援者であったコッタ書店である。

1832年に父 (J. F. フォン・コッタ) の死で外交官を辞して出版社を継いだG. フォン・コッタは、執筆陣に一流の作家を求めていたが、34年米国帰りのリストを協力者に獲得した。その頃のリストは „National Magazin“ や「国家学辞典」の編者で忙しく、本紙への寄稿は少ないが、新しい時代にふさわしい新聞や雑誌のあり方を手紙で提言していた。その間にコッタはリストの識見を認め、世に出そうと全力を尽くすことになる。

1837年リストはパリへ行く途中ベルギーで本紙の責任編集者になっていた旧知のコルプに会(8)い、彼の勧めで定期寄稿者(通信員)になった。パリ時代のリストは本紙の外国特派員として「靈力による治療」(15. 8. '38)「フランスの選挙熱」(8. 3. '39)「パリの音楽界」(28. 5. '39)などの記事を送っている。40年以後は鉄道と通商問題に関心が向かい、43年に „Zollvereinsblatt“ を発行してからは本紙への寄稿は減った。

リストの資質や才能は短い新聞記事より長い雑誌論文に適していた。そのため、送った原稿が掲載されないこともあって、彼を怒らせた。「これほど多くボツにならなければ、喜んで本紙のためにもっと多くの時間を捧げたことでしょう。」原稿料の金額が低かったことも彼を怒らせた。リストの「パリ便り」の稿料は15フランだったが、一流の執筆者にはコッタは20~25フランを支払った。雑誌論文に比べても低かったらしい。「彼が払っている〔原稿料〕の最高を支払うようにコッタに要求した。私の記事は他のだれのものにも劣らないと思う。人間の利己を許してくれ。」(10)

『国民的体系』が刊行された1841年の10月、リストはケルンの「ライン新聞」(新しい「総合的政治紙」)から主筆に就任するように要請を受けた。しかし、彼は健康を理由にこの申し出を断り、マル

クスがその地位に就くことになる。コッタとの気まずい関係から抜け出す機会を逃したのである。コルプとは41年までは文通の仲だったが、リストがアウクスブルクへ転居してから親しい交際が続いた。コルプは昔の恩師〔リスト〕の不安定な精神状態を気遣って、慰め、時に援助の手を差し伸べ、晩年のリストの友人となった。だが、コッタとは遂に和解する機会がなかった。「私がコッタと話し合ひ、ですって。——われわれは数年来生活を賭けて戦ってきたのです」と、リストは46年2月にモールに宛てて記している。同年4月リストは長年にわたる最も大切な友人で後援者を失うことになる。コッタがこれまでの一切の関係を解消することを通知してきたのである。リストがオーストリア領クフシュタインの山の根でピストル自殺をしたのは、その年の11月30日のことであ(11)った。

- (1) P. Gehring, Acht württembergische Gefolgsleute Friedrich Lists Frankfurt 1819, in: Bericht zur Deutschen Landeskunde, Bd. 31, 1963, S. 317.
- (2) 拙稿「F. リストとドイツ商人・工場主協会」(『神奈川大学創立50周年記念論文集』1979年) 145 - 150頁。
- (3) 『小林昇経済学史著作集』XI, 151頁を参照。
- (4) 『小林昇経済学史著作集』XI, 148 - 150頁を参照。それによれば、この雑誌は「500部刷って300部しか売れない」状態で、リストは500グルデンほどの損失を蒙ったということである。
- (5) リストがこの辞典のために書いた項目は、「弁護士」「エジプト」「アフリカ」「アラビア」「労働」「労働者・労賃」「労働節約的機械」「アジア」(以上第1巻)、「オーストラリア」「バイエルン抵当・割引銀行」「銀行」「銀行券」(以上第2巻)、「鉄道と運河、小型蒸気船と蒸気機関車輸送」(第4巻)の13項目である。『リスト全集』第5巻, 33頁。
- (6) 「関税同盟新聞」は1986年に復刻版が刊行された(7巻)。1843年に52号, 44年に53号, 45年に52号, 46年に52号, 47年に52号, 48年に51号(最後の号は51/52合併号), 49年に「ドイツ関税同盟新聞」の名称で26号刊行され、以上が復刻版に収録されている。最初、長い題名で見本号を6号出し、また、49年7月以降題名を変えて51年9月まで続刊されたようである。発行後数か月で700部を越え、43年12月には1,000部位出していたが、これは「19世紀としては注目すべき発行部数」だという。W. Treue, Friedrich List und das „Zollvereinsblatt“ (上記復刻版のEinleitung)を参照。なお、1846年12月14日付けの同紙50号に „Allgemeine Augsburgische Zeitung“ の悲報を転載してリストの死が報じられ、12月28日付けの52号に Theodor Toegelと思われるT. の執筆した「リストの死」という追悼の辞が収録されている。

- (7) 「鋭く広く張りめぐらされた警察」によって手紙はすべて開封、検閲され、行動はことごとく監視され、「四方八方から密偵に囲まれ、密偵の許に宿泊させられ、密偵のサービスを受けた」状況の中で、リストは1820年2月18日付けの妻への手紙で「ウィーンでは協会の仕事に支障を及ぼさないために、〔ザイボルトの〕新聞などまったく知らないと言わねばならない」と記している。拙稿「F. リストとドイツ商人・工場主協会」149, 153頁。
- (7a) 1822年5月、『リスト全集』第8巻219頁。
- (8) G. コルプはテュービンゲン大学でリストの講義を聴講し、リストの „Neckarzeitung“ に寄稿し、リストと一緒にホーニアスベルクの要塞に拘禁されたことがあった。『カタログ』223頁。なお、リストは最後にコルプにあてた遺書を遺した。注(11)を参照。
- (9) 「ピアノ部門では今回もまたドイツ人演奏者に栄冠が輝いた。クララ・ヴィークである。彼女のコンサートはパリで最も優雅なコンサートであった。公平な批評家はこぞって彼女にリストやタルベルクと並ぶ地位を与え、男性的力と女性的優美を備えた驚嘆すべき奏法こそこの偉大な演奏家のかつてない特質だと称揚した。」これは「パリの音楽界」の一部分で、クララ・ヴィークはのちのクララ・シューマンである。
- (10) 前の手紙は1838年9月6日付けのコッタ宛て、あとの手紙は1839年1月30日付けのコルプ宛て。『リスト全集』第8巻, 526, 533頁; 『カタログ』225頁。
- (11) 『小林昇経済学史著作集』VIII, 309頁以下。