

# フリードリッヒ・リストの「ザクセンの鉄道組織」

小笠原 茂

はじめに

I 一八三五年までの、鉄道問題におけるリストの活動

II 「ザクセンの鉄道組織」

(1) 鉄道建設の意義——とくに国内市場への影響について——

(2) ライプツィヒ・ドレスデン鉄道の収益性について

(3) 資金調達の方法について

(4) ライプツィヒ・ドレスデン鉄道建設のための構想

III ドイツ鉄道網への提案  
おわりに

## はじめに

「鉄道組織と関税同盟とは同じ時に生まれ、肉体的にいっしょになって成長し、相互に同一の意識と精神をもち、同一の大きな目的、すなわち、ドイツ民族を大きな、教養ある、豊かな、強力な、侵略されない国に統一するという目的に向かって努力しているシャム双生児である。もし関税同盟がなかったなら、ドイツの鉄道組織については語りえないし、いわんやその意義についてはなおさらである。ドイツ鉄道組織の援助によってのみ、ドイツの社会・経済は国民的な大きさに高揚し、この飛躍の結果、鉄道組織ははじめて完全な意義を獲得するのである。」これはフリードリッヒ・リストの多数ある鉄道論の中で、鉄道の全般的な意義について最も集約的に論じた、「ドイツ鉄道組織(Ⅲ)」の冒頭の一節である。<sup>(1)</sup> ドイツ資本主義の発展、産業革命の進展とあいともなって進む、ドイツの経済的統一から政治的統一への歩みにおいて、関税同盟の結成と鉄道建設がきわめて重要な意義をもったことは周知の事実である。<sup>(2)</sup> リストはまさにこの二つの分野における先駆者であり、リスト自身の活動と生涯はこの二つの分野を中心にして展開し、リストの経済理論の体系はこの実践活動に支えられて築き上げられたものである。

リストについての研究は、我が国でも小林昇氏のそれを先頭<sup>(2)</sup>に秀れた成果を多数生んでいるが、リストの鉄道論については小林昇氏の研究<sup>(3)</sup>（私はリストの鉄道論、リストの理論体系、リスト像についてのみならず、当時のドイツの経済・社会状態などについても氏の研究から非常に多くのことを教えられている。その一例のみをあげれば、氏の「リスト文献とリスト文庫」<sup>(4)</sup>は、私がリストの鉄道論を研究するにあたって「導びき糸」であった）のほか、富永祐治<sup>(5)</sup>、大津晴夫両氏<sup>(6)</sup>のものがあげられる。前者は交通学を生成させた代表的な理論家としてのリストを、リストに

おける交通政策論の形成とその体系<sup>⑧</sup>を全般的かつ周到に論じたものであり、後者はリストの理論体系の中に鉄道論を正当に位置づけるべきことを論じたものであり、共に教えられるところの多い労作である。私がここで「リストの鉄道論」を問題にするねらいは、この研究史に何かをつけ加えてリスト論を豊富にすることよりも、むしろ私がこれからドイツ産業革命における鉄道建設の研究を始めるにあたって、鉄道問題での先駆者リストが、この問題をどのように考え、この問題にどのように対処したかを明らかにして、それによりドイツは鉄道建設を開始するときにかなる問題に直面していたのか、開始期の鉄道建設の何を重点的に見ればよいのか、を自分なりに理解したいということにある。本稿は数多くあるリストの鉄道に関する著作のうちで、とくに「全般的なドイツの鉄道組織の基礎としてのザクセンの鉄道組織」について、とくにライプツィヒからドレスデンへの鉄道の建設について<sup>⑨</sup>(一八三三年)(以下では「ザクセンの鉄道組織」と略記する)を中心にとりあげる。これはリストの鉄道諸論稿のうちで初期に属するものであるが、一般にリストの鉄道論を代表する論文とみなされており、また事実リストの鉄道論を体系的に整理するとき、基本的なあるいは重要な論点がすでに多くこの論文に見られるからである。もちろんリストの鉄道論の総てをこの論文のみで語りつくすことはできない。またここで主張された論点が後により具体的に展開されていたり、あるいは誤りであったりすることも多い。リストの鉄道論の展開をフォローしていく作業は続稿で行ないたいと考えている。

- (一) Das deutsche Eisenbahnsystem (III) als Mittel zu Vervollkommnung der deutschen Industrie, des deutschen Zollvereins und des deutschen Nationalverbandes überhaupt. 1841, in: *Friedrich List, Schriften/Reden/Briefe*, Bd. III, *Friedrich List, Schriften zum Verkehrswesen, erster Teil, Einleitung und Text*, hrsg. von Erwin v. Beckerath und Otto Stühler, 1929. (ズルツツ Werk, III) ①-②略記(18) S. 347.

- (2) 関税同盟についてはさしあたり、松田智雄『ドイツ資本主義の基礎研究』岩波書店、一九六七年、諸田實『ドイツ関税同盟の成立』有斐閣、一九七四年、鉄道については、北條功『ドイツ産業革命と鉄道建設』（高橋幸八郎編『産業革命の研究』一九六五年、安藤英治『一九世紀ドイツにおける鉄道と資本主義』（成蹊大学『政治経済論叢』第二巻第四号）を参照。
- (3) 『小林昇経済学史著作集』の第Ⅶ巻から第Ⅷ巻までが氏のフリードリッヒ・リスト研究を取っている。
- (4) 『小林昇経済学史著作集』第Ⅷ巻、未来社、一九七九年所収。
- (5) 富永祐治『交通学の生成——交通学説史研究——』日本評論社、一九四三年、第二篇ドイツ国民的交通組織論の先駆、フリードリッヒ・リスト。
- (6) 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』第二五巻一号、二号、一九七八年)。
- (7) リスト以外にこの分野で活躍した人については、さしあたり、石垣信彦「プロイセン鉄道建設をめぐるブルジョワジーの動向」(大東文化大『経済論集』第二六号、一九七七年)を参照。cf. Henderson, W. O., *The State and the industrial Revolution in Prussia 1740-1870*, 1967.
- (8) Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, 1833.
- (9) 『リスト全集』第三巻第二分冊の編者の一人B・マイヤーは、リストの鉄道論を代表する著作として「ザクセンの鉄道組織」のほか「鉄道と運河」(一八三七年)、「ドイツの鉄道組織」(一八四〇～四四年)をあげており(Meyer, B., *Lists Ideen zum deutschen Eisenbahnsystem*, in: *Archiv für Eisenbahnesen*, 1918, S. 231)。「富永祐治氏にそれぞれ「北米通信」を加えてくる(富永祐治、前掲書、一五五頁)。

## I 一八三五年までの、鉄道問題におけるリストの活動<sup>(1)</sup>

ヴュルテンベルク民主化のための闘争でドイツからの逃亡を余儀なくされたリストは、一八二五年イギリスへ旅行し馬車鉄道と炭坑の蒸気鉄道を実際に見、完成直前のストックトン・ダーリントン鉄道を見る機会に恵まれた後、同

年六月アメリカへ行き、アメリカ体制派、アメリカ保護主義者の代表的理論家として活動し、『アメリカ経済学綱要』を著し、二八年ジャクソン大統領の当選に貢献してその後のドイツでの鉄道分野における活動のための有利な条件をつくった。一方、二五年にレディング附近のスクールキル川上流に石炭鉱山を獲得し、石炭の輸送のために鉄道を建設し経営する。こうして自らこの問題に関与したことがその後のリストの活動にきわめて重要な意義を与えることになる。一八二七―二八年にバイエルンの交通改革問題に、バーダーへ書簡を送るという形で参加し（これは「北米通信」として二九年にまとめて発表されリストの鉄道論の代表的な論説とみなされている）、三〇年にフランスへの旅行中、フランスの鉄道建設について論文を書くといった活動をした後、一八三二年イギリス、アメリカでの経験を活かし、鉄道という新しい交通組織をドイツに導入したいという永年の希望をはたす自負をもって（とリスト自身は言っているが、アメリカでの生活が成功せず、ドイツでの新たな活動の分野を鉄道に求めたといったほうが正確かもしれない）、ジャクソン大統領からバーデン領事に任命されて帰国する。しかしかつての「デマゴグ」はバーデンに容れられず、またその後滞在したハンブルクでも（同地はエルベ河水運と沿岸航路をもつので鉄道についての関心はうすく、その鉄道もイギリス人による多くの計画があったため）リストの活動の余地はなく、最後に、一八三三年新しい交通組織をとり入れる意欲をもつ若い商人の多いライプツィヒに、ザクセン領事として活動の場を見つけることになった。

リストはライプツィヒ周辺を旅行し、同年、新企業にたいする国家の後見の必要を説いて支配層によびかけた「ザクセンの鉄道組織」を発表し、政府・市当局やライプツィヒ市内外の有力者に送り、大きな反響を呼んだ。鉄道建設に意欲的な商人ザイフェルトやフェロンスがリストに近づき協力を申し出るなどの動きがあった後、三三年一月ザ

クセン市民はリストの提案に基づいて、ライプツィヒ・ドレスデン鉄道の建設を検討する委員会の設置を求めた請願書を内務大臣フォン・カロウィッツに提出した。<sup>(6)</sup> そのような動きの中から鉄道建設準備委員会選出のための集会をもつことが三四年三月市会で決議され、運動のリーダーハルコルト、ドゥフオール、ザイフェルト、ランペルらはリストに集会参加へのアッピール起草を依頼し、リストは「ライプツィヒ・ドレスデン間の鉄道建設について、我がザクセン同胞への呼びかけ」<sup>(7)</sup>を書いた。この「呼びかけ」の効果は大きく、三月一七日の集会はライプツィヒ商業界に名をもつ全ての人々が出席するという大成功をとげ、リストは準備委員に選ばれた。しかしリストはライプツィヒ市民でない——ライプツィヒ移住後まもなく居留民 *Schutzverwandter* 受け入れを申請したが市に拒否された——という理由で正委員をはずされ「特別委員」になった。リストは、①活動に要した費用の補償、②賞金、③会社重役の適当な地位と収入を与えることをザイフェルト、デュフォーに申し入れ、約束はかならずしも明確にはなされなかったが準備委員会に加わるようになった。<sup>(8)</sup> 建設準備の過程でリストの果した功績は大きい。①作業計画をたて、鉄道建設には実際はどういう仕事が必要かを指示し、仕事の段取り、内容、分掌を具体的に明示したこと、②会社名で三四年一〇月から三五年五月に七回にわたって公刊したライプツィヒ・ドレスデン鉄道建設準備委員会の報告の執筆、それを中心とする鉄道建設の必要性と有利さの宣伝、③土地収用、資金調達などについての実践的な提案（前者では政府との交渉においてこれまでの経験を活かした活動もした）<sup>(9)</sup>などがその主たるものである。『リスト全集』第三卷第二分冊の編者たちはさらに、④ライプツィヒ・ドレスデン鉄道への刺激は彼によって始まったこと、⑤委員会の席上での実際の経験に基づく指導と激励をあげている。<sup>(10)</sup>

建設準備は着々と進み、一八三五年五月六日会社設立が認可され、五月一四日の株式予約申込みは数週間続くと予

想されていたのに、一日でほぼ一五〇万ターレルの資本のほとんどが申し込まれ、二日で完了するという予想外の大成  
功であった。これにもリストの書いたパンフレットが大きな貢献をした。<sup>(11)</sup>これによってドイツの鉄道の前途に希  
望をもったリストは一四日のうちにただちに準備委員会の承認も得ずに個人の資格でベルリンに向かい、そこで国王  
や政府要人と会い、ライプツィヒ——マグデブルク——ベルリン——ハンブルク鉄道の認可を申し出た。しかしこの  
計画は、ライプツィヒ・ドレスデン鉄道の市外協力者でもあるマグデブルク市長フランケらの計画と対立し、リスト  
のでためな計画はライプツィヒ・ドレスデン鉄道とは何の関係もないことをベルリンへ伝えてくれというハルコ  
ルトの手紙を活用してフランケはリストの計画を強く妨害した。<sup>(12)</sup>

六月五日第一回株主総会が開かれ、ベルリンから帰ったばかりのリストは旅装のまま総会にかけつけ、ライプツ  
ィヒ・ドレスデン鉄道だけでなくドイツの鉄道組織、とくにベルリン、マグデブルク、ハンブルクとの結合について  
発言した。ライプツィヒ・ドレスデン鉄道における活動も、自身の創刊した Eisenbahn-Journal などによる宣伝と  
いった会社外における活動も、ドイツに鉄道組織をつくろうという意図で一貫したものであったが、このリストの発言  
は総会出席者には反感をもたれ、彼の全ドイツ的という空想的で「外国の」計画は会社の利益を危うくするものと  
恐れられ、ハルコルトら首脳陣にも強く批判された。リストの大規模な視野の広い計画とライプツィヒの人々の自分  
達の領邦と会社だけを考えようという「領邦エゴイズム」、「会社エゴイズム」とがこうしてあからさまに対立するよ  
うになった。<sup>(13)</sup>この後リストの会社における地位低下はおしとどめ難く進んだ。ハルコルトが重役会会長になったがリ  
ストは重役にも選出されず、路線確定という重要な議論でも彼の主張は軽視された。<sup>(14)</sup>リストは結局、多大な功績と以  
前の約束にもかかわらず、わずかに二千ターレルの報償金を会社から与えられただけで、最終的に三七年秋頃会社との

関係が断たれてしまった。<sup>(14)</sup>

ライプツィヒ・ドレスデン鉄道は三六年三月一日に工事を開始し、三七年四月二七日ライプツィヒ・アルテン間が開通した。この祝賀式にリストは列席し、ザイフェルトがリストに感謝の辞を述べている。その後土地の収用が思い通りに進まず、見込みを大幅に上回る建設費の高さやそのための増資などが原因で建設に時間がかかり、やっと三九年四月四日全線開通祝賀会が開かれた。そこで政府代表のファルケンシュタインが祝辞を述べ、会社の業績を讃え、ハルコルトやクンツらを賞讃したが、リストは全く無視された。<sup>(15)</sup>

以上のようにリストは会社によって必要な限りで利用され、後には徹底的にないがしろにされたと言って良い扱いを受けた。その後ドイツの鉄道問題における先覚者リストが実際に受けた扱いが不遇であったことをこのできごとが前もって象徴的に示している。『全集』第三卷第二分冊の編者たちはリストの不遇の理由に次の二点をあげている。

①天才的な発明や創造を個人の功績にすることのできない、価値判断における無能力さと矮小性。これはドイツの発展に起因する公共生活における目立った特徴であるが、とくにここでは「外国人」リストに功労者としての名誉を与えることを嫌った協働者の利己心となってあらわれるというホイサーの見解に完全に同意する。②リストが一八二一年国家(ヴュルテンベルク王国)に対する犯罪のために禁固刑を受け、それから逃亡した人物であるという事実を政府や官庁が決して忘れなかったこと——多分ウィーン(メッテルニヒ)の警告が強く作用した——。ライプツィヒ市がリストを居留民として受け入れなかったこと、ライプツィヒ・ドレスデン鉄道のリーダーの中でとくにリストだけが政府から支持されていないことなどにそれが端的に示される。<sup>(17)</sup>

(一) Einführung zu Schrift 2.3. Friedrich List und Leipziger und Dresdner Eisenbahn, in: Friedrich List, Schriften/



- Reden/Briefe, Bd. III, Zum Verkehrswesen, zweiter Teil, Textauslese und Kommentar, herausgegeben und bearbeitet von Alfred von der Leyen, Alfred Genest und Berta Meyer, 1931. (ズルベツ Werk, III ②-V 巻目トク) S. 719-736.*
- von der Leyen, Alfred: Friedrich List der Vorkämpfer des deutschen Eisenbahnwesens. Ein Beitrag zur Jugendgeschichte des deutschen Eisenbahnwesens. in: *Archiv für Eisenbahnwesen, 1931. S. 1072-1079.* Meyer, B., a. a. O., S. 233-237. Westenberger, Friedrich Lists Wirken für ein deutsches Eisenbahnsystem, in: *Archiv für Eisenbahnwesen 1920. S. 810-833.* 小林昇「リスト小伝——カール・プリンツマンに就て」(同『フリードリッヒ・リスト論考』未来社、一九六六年所収。なお同論文は前記『著作集』第Ⅷ巻に収められている)。富永祐治、前掲書、一二八一—一五三頁。G・フアビウンケ(伊東勉、豊川卓二訳)『リスト研究——ドイツ国民経済学者F・リストの歴史的役割——』未来社、一九五八年、附篇フリードリッヒ・リストの生涯と活動。
- (2) Mitteilungen aus Nordamerika. 1829. in: *Werke, III ①, S. 81-154.*
- (3) Leyen, A., a. a. O., S. 1076.
- (4) 小林昇、前掲書、三四五—三五〇頁を参照。
- (5) Leyen, A., a. a. O., S. 1076.
- (6) *Werke, III ②, S. 720f.*
- (7) Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen, die Anlage einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig betreffend, 1834. in: *Werke, III ①, S. 196-213.* (ズルベツ「あむちた」V 巻目トク)
- (8) *Werke, III ②, S. 721-723.*
- (9) *Ebenda, S. 724f.*
- (10) *Ebenda, S. 733.*
- (11) *Ebenda, S. 725f.*
- (12) *Ebenda, S. 821-822.*
- (13) *Ebenda, S. 726-727.* G・フアビウンケ、前掲書、三三〇—三三一頁。
- (14) 路線はリストの主張するマイセン經由のものではなく、イギリス人技師ジェームズ・ウォーカーの判断に基づき、(マイ
- フリードリッヒ・リストの「ザクセンの鉄道組織」

センを通らず) シュートレーフ經由でエルベ右岸沿いのものが選ばれた。 *Werke*, III ②, S. 730f.

(15) *Ebenda*, S. 728-732.

(16) *Ebenda*, S. 732f.

(17) *Ebenda*, S. 734f.

## II 「ザクセンの鉄道組織」

リストはまず自分がこれまでに鉄道問題にいかに関り合ってきたかを述べ、とくに①一八二七年以来アメリカで鉄道建設ならびに経営を実際に行なったこと、②パーダーへ書簡を送るといふ形でパーデンの交通問題に鉄道建設を推進する立場で参加し、理論的、実践的な考察を文書にまとめたこと、③フランスのあるべき鉄道について論文を書き、とくに公共事業にたいするフランスの土地収用法に不備のあることが鉄道建設の大きな障害となつていたので、土地収用法について提案し、それが実際にフランスの政府・議会にとり入れられたことを強調した後、ライプツィヒ・ドレスデン鉄道建設について具体的に提案する。以下それを(1)鉄道建設の意義、(2)ライプツィヒ・ドレスデン鉄道の収益性について、(3)資本調達の方法について、(4)ライプツィヒ・ドレスデン鉄道建設のための構想、の四点に分けて検討しよう。

(一) *Werke*, III ①, S. 155-159.

(1) 鉄道建設の意義——とくに国内市場への影響について

鉄道の全般的な意義については、リスト自身の理論と実践の展開の結果、後に例えば「ドイツ鉄道組織(III)」などに<sup>(1)</sup>おいて総括しようようになるが、この時点では輸送、とくに貨物輸送の拡大がいかなる意味をもつかが中心的に論じ

られる。この点については「ザクセンの鉄道組織」とともに、「呼びかけ」<sup>(2)</sup>、「ライプツィヒ・ドレスデン鉄道準備委員会第三報告」<sup>(3)</sup>でもまとまった形で述べているのであわせて考察する。

「国民の生産力を高める諸手段のうちで交通改善が第一の役割を演ずる」<sup>(4)</sup>という基本的な指摘の後、全ての人間の交通は本来交換である、貨幣は単に交換を容易にする手段にすぎない、製造業者は彼の製品を農民と交換し、またその逆も行われる、商業は単に両者の仲介者にすぎない、製造業者に農産物を、農民に工業製品をもたらず費用が少なければ少ないほど、彼は自らつくるものをそれだけ多く売り、彼の生産物と交換に彼の必要品をそれだけ多く獲得する<sup>(5)</sup>、とリストは鉄道が商品交換——とくに農工間のそれ——を促進する手段となることを主張する。

さらに以下のような注目すべき主張を展開する。我々は外国貿易の意義を評価することを知っているが、三〇〇〇万人の人口をもつ国の内部の交通がそれより一〇倍も重要であり、発展せる商業国では一五倍もの意義をもち、重量の点では国内交通が対外交通の五〇——一〇〇倍もの意義をもつ。生産力の発展と国民の福祉の増大のために我々は最近関税同盟を結成したが、その著しい効果はドイツ諸邦が鉄道で統合されたときに初めて可能になる。ドイツには有利な沿岸航行も内陸までさかのぼれる大きな河川航行も運河もないので、国内交通は道路に頼れるだけである。しかしそれは費用も時間もかかるめんどうなもので、軽く高価なものしか長距離輸送には適さない。それは従って外国貿易に益するのみで、国内交通の促進と国内産業の発展にはほとんど役立たない。なぜなら、原料や生産物を安く入手できることが国内交通と国内産業の発展をもたらずのだが、原料や生産物の大部分は、例えば全ての食糧、建築資材、石炭、薪のように価格の割に重いので、短距離の道路輸送でなければひきあわないからである。それにたいして鉄道はイギリスが永年享受してきた沿岸航行と運河による利益と同じ利益をドイツに保証するであろう。<sup>(6)</sup>

鉄道はまた次のような効果をもたらす。鉄道によって工場地帯は国内のどんなに近い地方からでも生活資材と原料を入手できる。ある地方の過剰な生産物はそれが不足している他の地方に売られ、その代りに他の地方では過剰な、自分達にとつては必要不可欠な生産物が入手されうる。地方による過剰生産と不足が相殺され、また生活必需品の地域間の価格差とともに年々の価格の変動も著しく小さくなる。生活必需品の価格の安定は全ての産業部門の発展と労働者の福祉にとつて重要な意味をもつ。かくして鉄道はドイツのあらゆる地域において、工業・農業生産の全部門に大規模な内部の競争を生ぜしめ、それは国民の生産活動をめざめさせ発展させることになるだろう。<sup>(7)</sup>

そしてこのような商品交換の活ばつ化、市場の拡大と深化が、ザクセンに眠っている富である石炭・褐炭を全国へもたらし、富と工業生産の増大を生ぜしめ、経済活動の活ばつ化は人口と所得を増大させ、それはさらに農産物需要を増大させ、土地価格を高め、現在の農業と農民の苦境を解決する。こうして過剰な穀物をもつシュレージエン、バイエルン、オーバー・シュヴァーベン、ワインが過剰であるバーデン、ライン・バイエルン、ニーダー・シュヴァーベン、マインやラインの沿岸地方、外国から必需品を得なければならぬ北ドイツ、鉱物性燃料が利用されずに眠っているフイヒテゲビルゲ、ハルツ、ヘッセンやプロイセンの山岳地帯、エルツゲビルゲ、ペーメン、そして鉱物性燃料に不足している低地工業地帯といった諸資源の偏在の故に生じている各地の経済活動の不振を一挙に解決する。<sup>(8)</sup>

ライプツィヒではあらゆる食糧や燃料が海岸地帯よりずっと高く、木材が四、五マイル離れた土地の二倍もしている。またバイエルン内陸部で過剰のために小麦粉や肉やその他の食糧がライプツィヒの二分の一〜三分の一の値段になつている。こうした状態も直ちに解決されるだろう。<sup>(9)</sup>

また鉄道は貨物のみならず人の輸送をも活ばつにする。それは工業生産者、商人の活動範囲を著しく拡張させる。

貧しい地域の農民は移民を決心する前に鉄道によって自己の生業が有利に行なえる土地を見出しうる。豊かな都市住民は離れた地方の工場や鉱山や土地などに容易に資本の投下先を見つけられる。さらに鉄道は観劇やコンサート、圖書販売などによって科学や芸術を促進し、観光や慰安の旅行は人々の生活を豊かにする。<sup>(10)</sup>

また鉄道は不動産の価値を高める。投下資本の一〇分の九は運賃や労賃となって沿線の人々に生計の道と労働を与え、収入増と福祉をもたらす。経済活動の活発化は製造業者や商人の収入を増やす。このような価値と所得の増大は数年間て鉄道建設に投下した資本を上回るであろう。<sup>(11)</sup>

以上のようにリストは、国内工業の発展にとって国内交通の改善が何よりも必要であり、ドイツでは鉄道以外にその手段がないこと、各地域がそれぞれ孤立しているという状態を鉄道は打破して国内市場の統一をすすめること、ドイツで未発展な農業と工業の両者とともに発展させる相乗効果をもたらすこと、人々を富ませ人々の経済活動を活ばすにし、製造業者や商人だけでなく農民や労働者などあらゆる階層の人々の福祉に貢献することを述べる。<sup>(12)</sup>

ドイツでは産業革命前夜に国内市場の形成が不十分であったため、関税同盟結成とならんで鉄道建設は国内市場の創出という産業革命の前提条件としての意味をもたざるをえなかつた。<sup>(13)</sup> リストはこのようなドイツの特殊性をふまえた鉄道建設を、一般的ではあるが最も基本的な形で、早い時期から構想していたのである。

- (1) *Werke*, III①, S. 347f.
- (2) *Werke*, III①, S. 196-213.
- (3) Das Eisenbahnkomitee zu Leipzig an das Publikum. Dritter Bericht, 1834. in: *Werke*, III②, S. 594-605.
- (4) *Werke*, III②, S. 595.
- (5) *Ehenda*, S. 596.

- (6) *Ebenda*, S. 600f., *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 169f. なお、富永祐治、前掲書一七一一一七四頁を参照。
  - (7) *Werke*, III<sup>②</sup>, S. 601.
  - (8) *Ebenda*, S. 597-599.
  - (9) *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 163-165.
  - (10) *Ebenda*, S. 207, 243. *Werke*, III<sup>②</sup>, S. 602.
  - (11) *Ebenda*, S. 603. *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 164-166, 207, 210.
  - (12) *Vgl. Meyer, B., a. a. O., S. 241-248. Westenberger, a. a. O., S. 515-518.*
  - (13) 諸田實「ドイツの産業革命」(大塚久雄編著『西洋経済史』筑摩書房、一九七七年、二四四頁。
- (2) ライプツィヒ・ドレスデン鉄道の収益性について

鉄道経営が大きな収益をあげる有利なものであることを、リストは①鉄道にかかる費用が一般に思われているほど多くはないこと、②鉄道の収入は大きなものが見込まれることの二面から主張する。

まず鉄道に費用がかかりすぎるのではないかという疑念は、イギリスの鉄道をそのまま例にとることから生ずる誤りであると指摘する。すなわち、①イギリスの労働者の日給はザクセンより二―三倍高い、②イギリスは地形が複雑で丘陵の掘り崩し、トンネル、築堤、橋などに龐大な費用がかかる、③イギリスでは鉄が豊富にあり安いので、路線建設 *Überbau* を堅固なものとして造る、④イギリスでは輸送の見込みが大きく、また資本が過剰であるので有利な配当のために建設費用を節約する必要がないから事情はドイツと全く異なる。<sup>(1)</sup> ドイツやザクセンにおいては、地形が有利(例えばライプツィヒ・ドレスデン間の四分の三は平らな面と堅固な土地である)<sup>(2)</sup> なので、路線の選びかたでは②の費用がずっと少なくてすむ。また路線建設はアメリカで現に成功している安上りの方式を採用すればよい。さらに

ドイツやザクセンでは日給がアメリカより安いので建設費用はずっと安くてすむ。<sup>(3)</sup>このような事情の下にあるドイツやザクセンにおける初期の鉄道建設の原則として、リストは次のような提案をする。①なるべく平らな部分が多くなるように、カーブが少なくなるように平面を造成すること、②建設費を非常に高めるトンネル、鉄橋が多くなるようなルートは避けること、③基礎 Fundament はしっかりしたものを作ることを造ること、④むしろ路線建設の部分で建設費の節約をはかること、⑤鉄道経営の発展の後、この部分を費用をかけてよりよいものに改善していくこと、以上である。<sup>(4)</sup>ここで特に問題にしたいのは④のところである。鉄のレールではなく(鉄をかぶせた)木のレールの採用を主張している点である。木は高いが鉄は豊富で安く、過剰資本が多く、多量の輸送を期待できるイギリスでは、碎石をしきつめた土台に鑄鉄製の台座をはめこみ、その中に圧延した鉄レールを固定するという建設方式をとっている。一方、木が安く、鉄と労賃が高く、資本は不足はしていないが利子が高いために資本への需要の大きい北アメリカでは、鉄をかぶせた木のレールを敷き、複線の軌道のための路線を造り、まず単線軌道を設置して、企業が十分な利潤をあげた後に複線にするという方式が採用されている。(この方式は第二の軌道の設置には第一の軌道を用いするので運賃が安くてすむ、建設期間が短く、投下資本がより早く利潤を生むので資本の投資効率が良いという利点をもつ)木のレールは鉄のレールの三分の一の費用ですみ、最初に単線だけにすれば五分の一ですむ。木のレールは一〇―一二年の耐久力を持ち、毎年行なう修理費も鉄レールに投下した資本の利子の三分の一ないし四分の一ですむ。<sup>(5)</sup>ドイツやザクセンは鉄道建設の最も主要なコストをなす労賃がアメリカの四分の一であるのでさらに有利である。また五―一〇年間に一―二万人の人が従事すればいかに大規模な鉄道建設をなしうるかを、一方で「北米通信」時(一八二〇年代後半)のバイエルンに労働不足から仕事のない人が一万人もいることを考えるとき、<sup>(6)</sup>鉄道建設は二重、三重の利益をもたら

すであらう。

収入の面では、鉄道によって人口の多い両都市間では旅客輸送が一〇倍に増えており、イギリスやアメリカの鉄道では旅客輸送が石炭輸送かのどちらかに偏っているのにライプツィヒ・ドレスデン鉄道では両方が期待でき、またその他のに建築用石材、木、塩や商品の多大な輸送量が見込まれるので収支は極めて有利になる。そしてリストはその収支の見込みを詳細な数字にして示す。<sup>(8)</sup>

しかしこの収支見積もりはその後の実績とくらべてあまりにも違いすぎている。リストは鉄道建設に要する費用を上述の方式で一〇〇万ターレルと見積もったが、ライプツィヒ・ドレスデン鉄道準備委員会の第七報告の時点ですでに一八一—一九七万ターレルと見積もりを大きく変更しており、実際にはほとんど五〇〇万ターレルを費した。経常費も年五二、四七五ターレルと見積もったが、一八四〇年には二五万ターレルを費している。<sup>(9)</sup>一方、収入の面でも、貨物輸送ではリストの見積もった毎年の収入一九二、四七五ターレルにたいし、開通一年目（一九三七年）に八万ターレル強、二年目に一四万ターレル強と下回ったが、一八四一—四五年平均二一萬ターレル強、四五—四八年平均二七万ターレル強と上回り、旅客運賃収入でも見積もり八六、四七五ターレルにたいし、初年（一九三九年）に早くも二九万ターレルと大きく上回り、その後四八年の三八万ターレル強へと年々大きく増加している。<sup>(10)</sup>

この収支の見込み違いについて第三巻第二分冊の編者たちは、①建設費のかり過ぎはリストの誤れる見積もりよりも、リストが計画した有利な地形に基づいた路線を採らずに技術者の強要によりずっと高くつく路線を採用したために生じたものであること、②収入の見込み違いは著述の六年後に初めて本格的な交通が開始されたためであること、建設以前にその少なさが懸念された交通量をリストは大胆に大きく予測していたことを指摘している。<sup>(11)</sup> 第二点は



私も全く同感である。ドイツの鉄道における輸送量が年平均にして一八四〇年代六六%、五〇年代二一%、六〇年代一四%と増加し、貨物輸送に占める鉄道の割合が一八四〇年代には〇・四%だったが五〇年には二五%、以下五五年四八%、六〇年五五%、六五年七〇%、七〇年七八%と急上昇するのをリストは的確に展望していたのである。ただ同時に鉄道開始期にあっては貨物輸送より旅客輸送の方が鉄道経営にとって重要であった<sup>(13)</sup>(ドイツだけでなくイギリスやアメリカにも見られる現象)こと、同時にリストが早い時期から鉄道における旅客輸送の意義について指摘していたことにも留意しておきたい。

しかし第一点については、安上りの鉄道建設方式、とくに鉄をかぶせた木のレールの採用が当時のドイツで選択可能な方式であったかについて疑問が残る。アメリカでの木のレールについての評価が過大であるように思えるし、少なくともドイツではこのレールは採用されていない<sup>(14)</sup>。ドイツでは鉄道開始以前に鉄が全く不足していたのはリストの言う通りであり、当初はほとんどイギリス製の鉄に依存せざるを得ない状態であった。しかし鉄道建設が鉄(ならびに石炭、機械)に多くの需要を与えて製鉄業(ならびに石炭業、機械工業)の発展を刺激したこと、鉄道建設を機にドイツで本格的な製鉄業の発展が始まったことが、産業革命期における鉄道建設の最も重要な意義の一つである<sup>(15)</sup>。商品輸送の増大↓市場の拡大・深化における鉄道の意義をリストは終始一貫して主張するが、鉄道建設が関連産業に与える需要効果についてはドイツにおける急激な発展の過程(それが明確になったのはリストの没後である)への展望も含めて、例外的な指摘が散見されるのみでリストはほとんど予見していない。この点にもリストが鉄道建設費の見積もりを過少評価した一因を求めべきであろう。

以上のような推移によって、リストがライプツィヒ・ドレスデン鉄道で予測した一四%という高収益はとうてい達

成されなかった。ライプツィヒ・ドレスデン鉄道の株式申込みがリストにも予想外の成功をしたことが、ドイツにおける鉄道に対する最初の投機ブームの一因となり、ベルリン・ポツダム鉄道、マグデブルク・ライプツィヒ鉄道、デューセルドルフ・エルバーフェルト鉄道の株式申込みをも大成功させたこと、しかしライプツィヒ・ドレスデン鉄道の建設費が計画よりずっと高くつくことが明らかになり大幅な増資を余儀なくされたことで一八三六年ピークに達した鉄道ブームが三七・三八年に終焉した<sup>(16)</sup>こと、等々はドイツ初期鉄道建設史の重大な問題点であるので、機会を改めて初期の鉄道建設（ライプツィヒ・ドレスデン鉄道を含めて）の実態に基づいて再検討したいと思っている。

- (1) *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 202.
- (2) *Ebenda*, S. 206.
- (3) *Ebenda*, S. 202.
- (4) *Ebenda*, S. 177-180.
- (5) *Ebenda*, S. 173, 177-180, 202-205.
- (6) *Ebenda*, S. 168.
- (7) *Ebenda*, S. 206.
- (8) *Ebenda*, S. 175-177.
- (9) *Werke*, III<sup>②</sup>, S. 651, 808.
- (10) *Ebenda*, S. 807.
- (11) *Ebenda*, S. 807.
- (12) <sup>(13)</sup> Fremding, R., *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum, 1840-1870*, 1975, S. 14, 17. 拙稿「ホイムにおける鉄道建設と重工業の発展」『立教経済学研究』第三四卷第三号、一九八〇年、二二二—二二四頁。
- (14) *Westenberger, a. a. O.*, S. 533.
- (15) 前掲拙稿ならびにキヨシニ『立教経済学研究』第三四卷第四号、一九八一年、 Wagenbl. H., *Der Eisenbahnbau und*

das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenindustrie 1835 bis 1860. Ein Beitrag zur Geschichte der Industrialisierung Deutschlands, 1973, 参考。

(19) Mottek, H., Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriss. Bd. III, 1964. S. 159-160. 大島隆雄訳『ドイツ経済史、一七八九—一八七一年』大月書店、一九八〇年、一二二—一二三頁。

### (3) 資本調達の方法について

この鉄道建設に要する巨額な資金をいかにして調達するかという問題について、リストはすでに「北米通信」で展開した議論を引用してまず次のように主張する。これまで建設された運河や鉄道で金や銀を用いたものは一つもない。鉄道建設には食糧、鉄、石、木材、人力、畜力を消費するだけで、これら全てはバイエルン（そしてドイツ）で  
あり余っているものではないか。人はこれらの余剰を建設されるべき運河や鉄道に向けることによって、永続的な価値、国民のあらゆる生産諸力をつくりだすことができる<sup>(1)</sup>。この考えかたは注目すべきである。すなわち、鉄道建設にとって資本が不足していると考えるのは正しくない。鉄道建設にとって必要な資本は資材・素材・労働力の形ですでにバイエルン（ならびにザクセンとドイツ）に十分あるのであって、問題はそれら余剰物資と労働力を有効に利用して資本に転化する行為と組織に欠けていることにあるのだ。したがってとくに信用制度のありかたによって資金の大きさを上回る需要をつくりだし、潜在的な資本を現実的な資本に転化することは十分可能だ、とリストが考えているからである。

そこでリストは次のように新しい資本調達の方法を提案する。北アメリカが鉄道建設で進んでいるのは大きな資本

と現金をもっているからではない。そこではたいいていの価値の決済はただの紙幣や小切手によってなされ、現金の二、三倍の銀行券が流通している。ところがザクセンでは四―六百万ターレルという銀行券は流通している現金の三分の一にすぎない。<sup>(2)</sup> ドイツ全体でも(オーストリアを除いて)総額一七〇〇万ターレルのプロイセンの銀行券 *Noten* が流通しているのみであり、最も少なく見積もって全ドイツに流通しうる、また流通すべき額の六分の一にしかならない。<sup>(3)</sup> したがって鉄道建設の資本のために利子のつかない紙券 *Kassenschein* (発行するのが銀行であるならば銀行券といえるもの) を発行する権限を鉄道会社に賦与し、鉄道会社はそれをもって諸資材の購入や土地の獲得にあてる。公の金庫はその紙券を受け取る義務をもつ。その紙券は鉄道会社が獲得した土地や将来の営業収入を担保にして価値を安定させ、要求に応じて現金と交換する用意をしておけばよい。<sup>(4)</sup> そしてライプツィヒ・ドレスデン鉄道の建設構想において、株式払込五〇万ターレルのほかにこのような方法でさらに一〇〇万ターレルの資本を調達する計画をたてている。<sup>(5)</sup> 第二分冊の編者が注で述べているように、「北米通信」ではこのような銀行券を発行できる銀行を別設立させると考えているようであり、ここではライプツィヒ・ドレスデン鉄道会社にかかる紙券の発行権を認めるべきだと主張しており、アメリカやヨーロッパ諸国の紙幣と銀行券の性格がリストにおいて混同されている。しかしこのような資本調達方式の提案は後になってその不十分さを指摘できるが当時としては斬新なものである。<sup>(6)</sup> という編者の評価に私も賛成したい。ライプツィヒ・ドレスデン鉄道会社はこのリストの提案に沿う線で政府と交渉し、一八三五年五月六日に五〇万ターレルの利子のつかない紙券 *Kassenschein* の発行が認められている。<sup>(7)</sup>

(1) *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 167f.

(2) *Ebenda*, S. 168.

- (3) *Ebenda*, S. 185-186.
- (4) *Ebenda*, S. 168-170, 192.
- (5) *Ebenda*, S. 190-192.
- (6) *Werke*, III<sup>2</sup>, S. 718, 803f.
- (7) *Ebenda*, S. 725, 804.

(4) ライプツィヒ・ドレスデン鉄道建設のための構想

ライプツィヒ・ドレスデン鉄道の建設、ザクセン王国全般の鉄道建設のための株式会社設立を目的とする一つの  
 準則 *Gesetz* とリスト自身が述べているこの構想 *Entwurf* は、鉄道建設を実際に進めるにあたって、どのような組  
 織と方策が必要かを二七項に整理して、「ザクセンの鉄道組織」の最後に加えられている。これは多くの重要な組  
 織ライプツィヒ・ドレスデン鉄道会社がそれに従い、同線の建設推進の積極的なプログラムになったばかりか、その後  
 の多くの鉄道会社の参考になったものであり、またこのような問題についての具体的な提案はその後のリストの著述  
 に見られないのでここに要約して示そう。<sup>(3)</sup>

(1) 「準備委員会 *Eisenbahn Kommission* の構成と任務」銀行家、商人、運送業者、工場生産者、議会のメンバ  
 ー、商工業を熟知せるライプツィヒとドレスデンの役人によって構成し(第一項)、ライプツィヒ・ドレスデン鉄道  
 の利益の大きさ、実現可能性について調査を行なう。すなわち両地点間の年々の商品、建築資材、燃料、食糧などの  
 輸送量、旅客数、それによって鉄道が期待できる利益の調査を行なう(第二項)。委員会はライプツィヒ・ドレスデ  
 ンの両地区に分割し(第三項)、本会議は両市で交互に行なわれ、各セクションの議長が交替で議長と副議長となる

(第四項)。鉄道が望ましくかつ実行しうる事が明らかになったら、専門家の参加を得てルート決定、測量、杭打ちをし、認可のために計画と費用の見積もりを内務大臣に提出する(第五項)。

(2) 「株式予約申込み」 認可を得た建設計画、費用見積もり、利益の予測を印刷して公表し、ライプツィヒとドレスデン市役所で公衆の株式申込みを受けつける(第六項)。会社設立以前に一〇〇ターレル五千株が申し込まれねばならない。第二の予約期間後も申込者が不十分だったときは、両市の市庁が自己の金庫の支出で予約する権限をもつ(第七項)。この株式申込みは一〇ターレルづつ分割払いでなされる(第一六項)。

(3) 「株主総会、重役会の選出と任務」 必要な株式数が申し込まれた四週間後に、議長は全株主を招集し、重役会メンバーの選出を行なう(第八項)。重役会は二名で毎年の総会で三分の一を改選する。議長、副議長、事務局長各一名が重役会メンバーより選ばれる(第一〇・一五項)。重役会はライプツィヒにおき、職員の任用、使用、監督、株式発行、書きかえを行なう(第一一項)。重役会は資格の獲得、運賃の決定、輸送方法の計画・宣伝、建設進行の指導を行なう(第一二項)。議長は年々の会社の業務状態を文書で公示する(第一三項)。

(4) 「資本調達方法」 企業の容易化と交通の活発化のために、会社は公の金庫 *Kasse* が全て現金として引き受けねばならない百万ターレル(の紙券)を新しく発行することが許される。会社はこの紙券をいつでも公衆の要求で現金と交換せねばならない。会社は紙券発行の完全な保証のために担保を設定し重役会で定められた保証を与える。(したがってこの紙券は①鉄道の価値、②担保の価値、③公の金庫の受取義務という国家の保証の三重の保証を得る)(第一七項)。

(5) 「国家の保証」 国庫が株式所有者に四割の収入を保証する。鉄道が七割以下(四割以上)の利益をあげたとき

はそれは株主の手に入るが、七割を越える配当の二分の一は国庫に入る（第一八項）。

(6) 「損害補償のための措置と土地等財産収用」 内務大臣は問題に関与していない三つの郡管区各三人と管区内の有識者三人より成る損害を評価する裁判所をもうける（第二〇項）。損害が明らかで所有者にとってそれが重要なら会社はただちに現金で償わねばならない（第二二項）。損害が重要でないか鉄道建設以前に明確にならなかった場合は、建設完了一年以内に前項と同様な方法で補償せねばならない。ただしその際鉄道による地価の上昇などが勘案され実際の損害のみが考慮される（第二二項）。前もって仕払われるべき補償が終った後で、会社はルート上にある耕地、牧草地、原野、森、林、庭、家屋、建物を随意に処分し、ルートに沿って見出される木、石、砂、土、粘土などを企業目的のために自由にとって利用することができる。その際所有者の補償要求には応ずるか、第二項の方式に従って償われねばならない（第二三項）。補償額が五百ターレルを越えるときは正式な裁判が両当事者に認められる（第二四項）。

(7) 「その他」 同委員会が所期の任務を達成したとき、ライプツィヒセクションはライプツィヒからエルベを経由してベルリンへの、ライプツィヒからツヴィッカウとケムニッツへの、ライプツィヒからザクセン公園を経由してゴータへの、ライプツィヒからハレへのルートについて同一の調査を行ない、結果を広く知らせる仕事を独力で続行せねばならない（第二五項）。全般的に国家の官吏は人々が知ることを望んでいる対象について、委員会の文書による要求について知らせる義務をもつ。国家官庁と官吏は彼等の業務に関わる委員会の要請に、即座に義務にかかったやりかたで応ぜねばならない（第二六項）。

以上の「構想」についてとくに次の点に留意しておきたい。第一に準備委員会方式の採用、その任務や仕事のすす

めかた、すなわち、調査から認可を経て、株式申込み、会社正式発足、建設にいたる段取りは、当時のドイツにおいてはリストのように自ら実際に鉄道建設と経営に従事したものでなければ示しえない「準則」であった。とくに、調査内容の諸項目、損害補償と土地・財産の収用、国家や官吏の義務規定などにそれが端的に示される。第二に前述したように新しい資本調達的方式が実際に有効であった。第三に国庫による四割の配当保証の考えかたがうち出されている点である。この時点では高い収益予想をしたためにそれほど強調していないが、国家の配当保証は一八四〇年代以後のドイツ鉄道史において重大問題となるものであり、リスト自身も後にそれについて積極的に発言するようになる。<sup>(5)</sup>このような構想が現実の鉄道建設過程でどのように貫徹したかは、今後の私の研究課題の一つとしたい。

(1) *Werke*, III<sup>②</sup>, S. 812. Vgl. *Ehenda*, S. 719f.

(2) リストの影響下でその後、バーデンのパーゼル・マンハイム鉄道(一八三六年)をはじめとして、ケムニッツ、ツィッタウ、アルテンブルク、ヘルリン、デュッセルドルフ、ケルン、ザールブリュッケン、フランクフルト、ミュンヘン、アウグスブルク、ニュルンベルク、シュトゥットガルトなどに鉄道委員会が結成された。Meyer, B., *a. a. O.*, S. 238.

(3) *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 189-195.

(4) Henderson, W. O., *op. cit.* Chap. III, K. 山田徹雄「ドイツ産業革命期におけるプロイセン鉄道政策の展開」『社会経済史学』第三九卷第四号(一九七四年)八三頁以下。Mottek, H., *a. a. O.*, S. 164ff. 大島訳・前掲書、一二二頁以下。

(5) *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 332, 338f., 370.

### III ドイツ鉄道網への提案

「ザクセンの鉄道組織」が比較的早い時期に著されたにもかかわらず、彼の鉄道論を代表する論文とみなされるゆえんは、それがリスト自身の鉄道論の全体系を、一部は未熟な形ではあれまた一部には一定の誤りを含むとは言え、



全般的に正しい見通しのもとで示しているのと同時に、ドイツのあるべき鉄道網を先駆的に示し、それが後に形成されるドイツ鉄道網の骨格とほとんど一致しているためである。<sup>(1)</sup> 今後の私のドイツ鉄道史研究において、実際に個々に進められる鉄道建設が、完成されるべき鉄道網の中でどのような位置を占め、それぞれいかなる経済的、軍事的、政治的意義をもっていたのかについて展望を得るために、鉄道問題の先覚者リストがどのような鉄道網を構想し、その中でそれぞれの路線にどのような位置づけを与えていたのかを考察しておきたい。

リストによる鉄道網の概略は図1に示される「ザクセンの鉄道組織」において示されたもの——『全集』第三巻第一分冊の一八八頁の後にとじこまれている——を、一八三四—三六年の「軍事的関連におけるドイツの鉄道組織」で補っている<sup>(2)</sup>と考えられるので、前者を実線、後者を点線で示した。まずこれを図2に示した実際の鉄道建設の状況とくらべてみよう。一八五〇年までにリストの構想した鉄道組織は現実にもほぼ完成し、残りの部分も一八七〇年までにフランクフルト—シュテッティン線（一八七七年完成）、フランクフルト—ドレスデン・ライプツィヒ線を除いて完全に実現している。ニュルンベルク—ミュンヘン線がドナウヴェルト、アウグスブルク経由になったこと、コーブルクより北へ延びる線がアイゼナツハ（ゴータの西）でチューリンゲン東西線と結合したこと、カールスルーエ—バーゼル線がケールを通らなかつたこと、バンベルク—コーブルク—ツヴィッカウ線がコーブルクを経由しないで直接結合したこと等がリストの予測との若干の相違である。また図1・2と図3・図4（Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen より）によって、一八五〇、一八七〇年の鉄道建設の状況とをくらべてみると、リストの示した諸線がドイツ鉄道網の中心をなしていることも明らかである。

さてそれを個別路線のレベルにまで立ち入って具体的に検討してみよう。一八三三年時点では全体の展望のみの提

図1 リストの提案した鉄道網

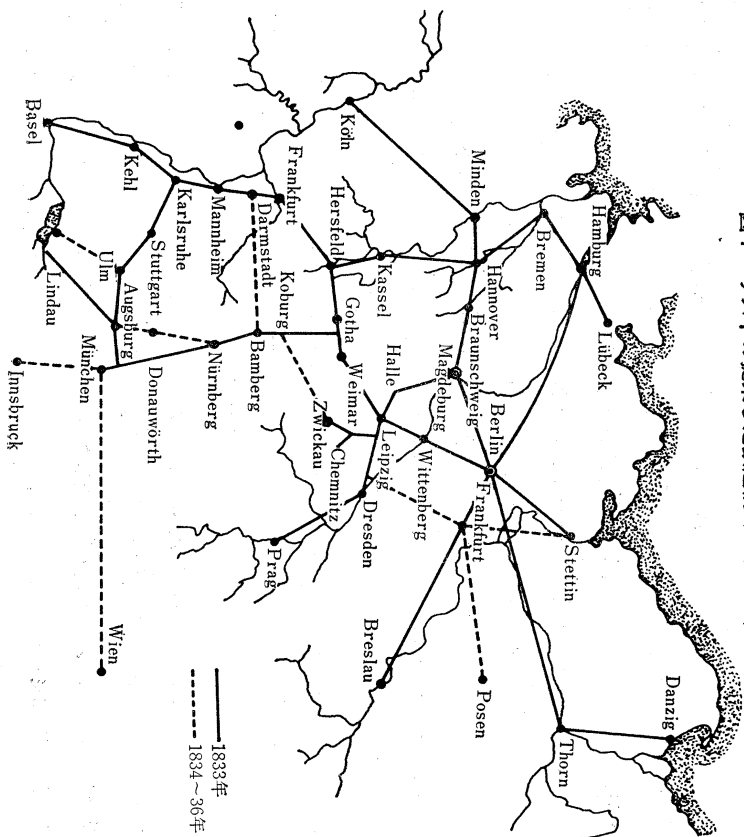
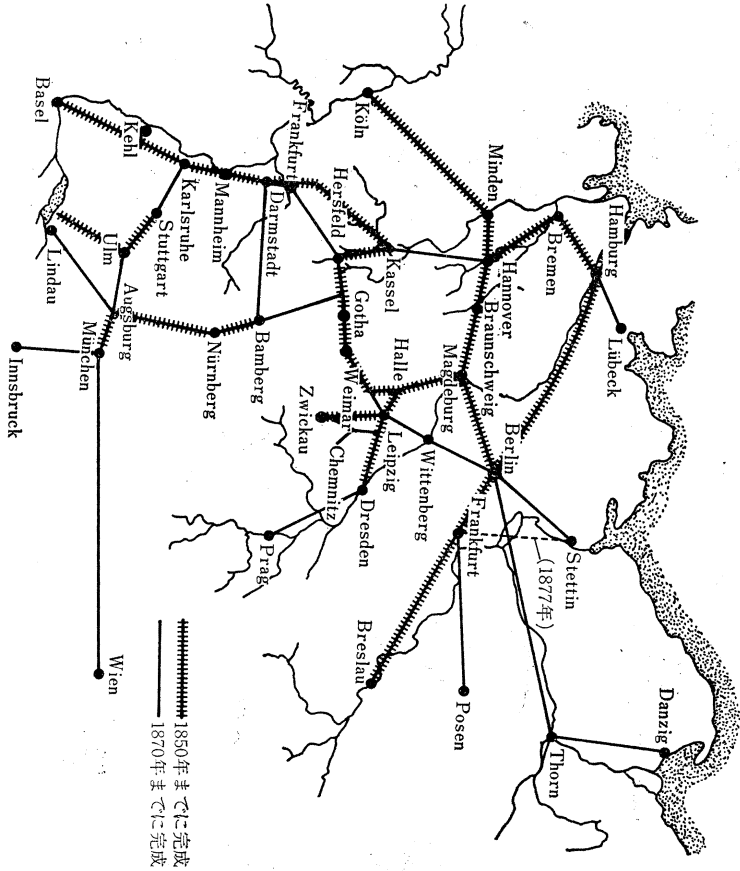


図2 リストが提案した鉄道網の完成状況



フリードリッヒ・リストの「ザクセンの鉄道組織」

図 3

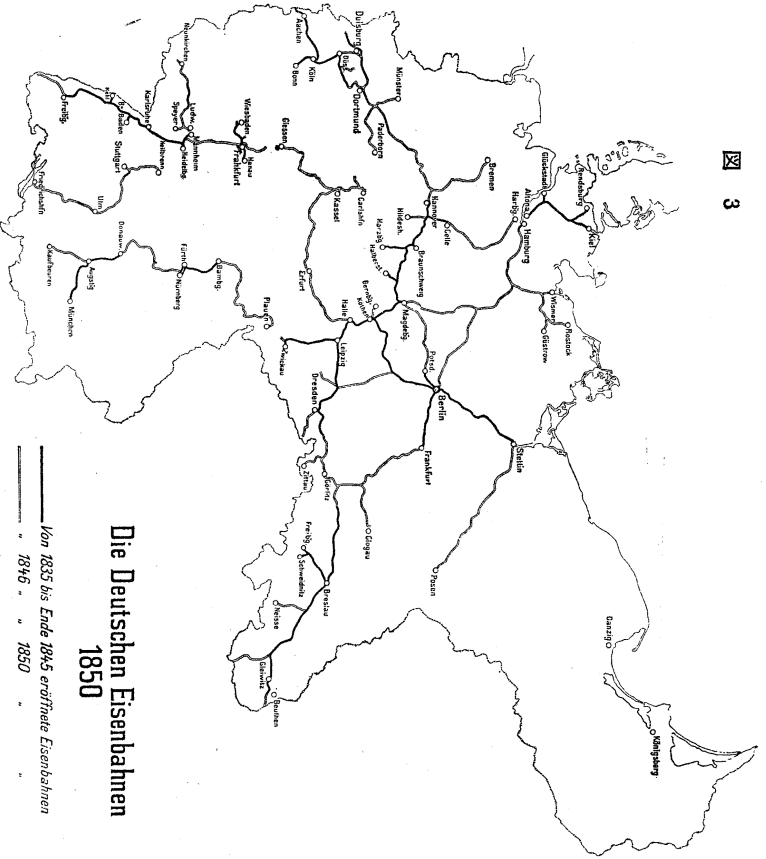
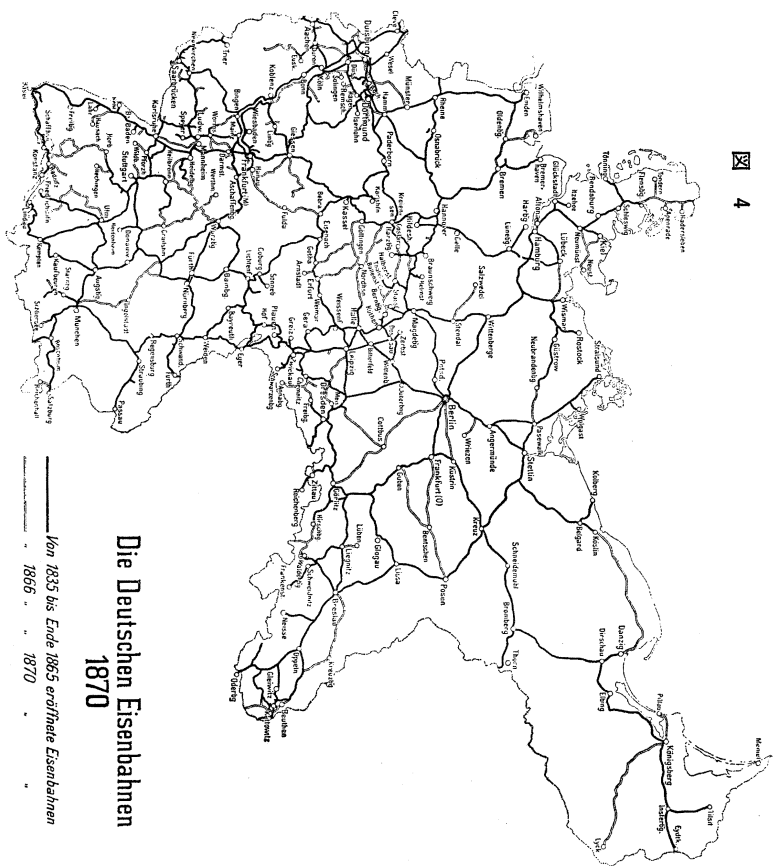


図 4



**Die Deutschen Eisenbahnen  
1870**

von 1835 bis Ende 1865 erbaute Eisenbahnen  
1866 - 1870

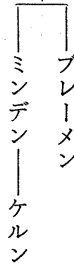
フリードリッヒ・リストの「ザクセンの鉄道組織」

示に終っているので、これが個別的、具体的には何を示すかについては、その後の論稿も検討の対象とせねばならない。個々の路線の具体的な意義については後の論稿でしか述べられていないからである。

(1) ベルリンを中心とする六つの幹線

リストはドイツの鉄道組織においてベルリンを中心に位置せしめ、ベルリンを中心とする以下の六つの幹線を考えている。

① ベルリン——マグデブルク——ハノーヴァー——

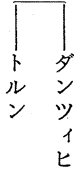


② ベルリン——ハンブルク

③ ベルリン——ヴィッテンベルク——ライプツィヒ（ベルリン——マグデブルク——ハレ——ライプツィヒ線の他に両市を直接結合するもの）

④ ベルリン——フランクフルト——プレスラウ

⑤ ベルリン——ブロンベルク——



⑥ ベルリン——シュテットェン

リストは三五年頃までにプロイセン政府への働きかけに失敗したために、またとくにライン・ヴェストファーレン地方の鉄道には関与しなかったために、プロイセンについてはあまり体系的に述べていない。リストは一応この六線に次のような意義をもたせている。

①の北部東西線は古くからの商業ルートに沿ったものである。この線をリップシュタットを経由させ、リップシュタット——カッセル線と結合する（これによってエルフルトとカッセルが北ドイツ、北西ドイツとくにケルン、全ライン地方と結びつき、またこれにより後述するチューリッゲン東西線・南北線の効果がさらに大きくなる）ことによりこの線は、プロイセンの首都と西部を結びつけるだけでなく、北ドイツの中央部、南ドイツの中央部（バイエルン、ヴェルテンベルクの一部、オーストリアの一部）とライン河下流地方、全オランダ、北フランス、これら諸国の全ての港、イギリスとを結合させるものになる。したがって商業上の意義が大きいと同時に対フランスの防衛上の意義も大きい。冬にライン河、マイン河の航行ができないときにはこの意義はさらに大きくなる。<sup>(3)</sup>

②は北ドイツの主要な港と内陸の工業地域を結合させることになる。またこの線とマグデブルクを結合することにより、ベルリン——マグデブルクの交通も重要になり、ハノーヴァーや北海、バルト海沿岸の他の全てのドイツの諸領邦や都市に、ドイツ経済圏と結びつくことの有利さを知らしめ、関税同盟への加入を促すという効果をもつ。<sup>(4)</sup> ③はドイツ鉄道組織のもう一つの中心地ザクセンとベルリンを結びつけるものであり、④はシュレージェン石炭地帯とベルリンを結合させ、シュレージェンの農業、工業を繁栄させる役目をもつ。<sup>(5)</sup> ⑤はとくにドイツの対東部国境防衛のために重要であり、⑥はシュテッティンが一方でブレーメン、アントワープ、ケルン、南・中部ドイツとの交易の主要集散地であり、他方でバルト海交易の港であるため重要である。<sup>(7)</sup>

(1) 諸田實、前掲論文、二四五頁。Henderson, W. O., *op. cit.*, p.154.

(2) *Werke*, III ①, S. 263.

(3) *Ebenda*, S. 407. またこの線をケルンからアーヘン——オイペンまで延ばすライン鉄道は、オランダを通らずにラインと

北海を結びつけ、プロイセンの対外商業をオランダの関税圧力から免れさせることになる。Meyer, B., a. a. O., S. 389.

(4) *Werke*, III ①, S. 214ff., 242ff., 314ff. Meyer, B., a. a. O., S. 388-390.

(5) *Werke*, III ①, S. 341. Meyer, B., S. 388.

(6) *Werke*, III ①, S. 262.

(7) Meyer, B., S. 388.

(2) チューリンゲンを通る東西・南北二つの中央線

目をドイツ中・南部に転ずれば、そこにおける最も重要な鉄道はチューリンゲンを通る二つ中央線（フルダ、ヴェラからエルベに至る東西線とヴェラ・マイン間の南北線）である。もしそれがなければドイツの鉄道はつぎはぎ細工(1)になってしまい、ドイツにそしてヨーロッパに鉄道組織が存在しないことになる。

③ チューリンゲン東西線

古くからのドイツ東西三大通商路、①ケルンからミンデン、カッセルに分岐する北部ルート、②ケールからカンシユタットを経てドナウ上流地方に至る南部ルート、③マインツ、フランクフルトに始まりチューリンゲンを通りマグデブルク、ライプツィヒに至る中部ルートの中の③がここで問題となる。その際、最も建設しやすくかつ国民経済的に有利なものとしてその路線は、フランクフルト——カッセル線とカッセル——アイゼナツハー——ゴータ・エルフルト・ワイマール・ナウムブルク——ハレ・ライプツィヒを通るべきである。この線はフランクフルト——カッセル線がフランクフルトとヴェーザー・エルベ河下流地方（ブレーメン、ハンブルク）を結びつける西部南北線の一部を構成し、カッセル——アイゼナツハー線が中央部南北線の一部を構成することにより鉄道網を前進させるという利点もも



(2)  
つからである。

カッセルからライプツィヒへの路線は二つのルートが対立している。一つはハレ——カッセルの最短距離を結ぶ鉄道がプロイセンによって計画されており、もう一つはカッセル——アイゼナッハ——ゴータ——エルフト——ワイマル——ナウムブルク——ヴァイセンフェルト——メルゼルブルク——ハレの古い商業路に沿って鉄道を敷くというものである。前者では両地点の住民六万人が鉄道の恩恵を受けるだけでチューリッゲン単なる通過地域になるだけだが、後者では両端以外にも一二万人の住民をもつ古い商業都市が沿線にあり、旅客や貨物輸送がずっと多いことが期待され、輸送量の多さ——交通回数<sup>(3)</sup>の多さ——時間の節約と短縮——運賃の低下という連関が生じ、路線の長さを十分カバーする。前者を採れば新しいルートの沿線に新しい都市が成長するという展望は推測を出ないもので、むしろ古い商業路に沿った重要な商業都市が鉄道より離れるために確実に衰退する。後者を採ればルート上の諸都市の住民と製造業者が王国の西部や東部と直接結合し、東部の鉄道(ハレ——ハンブルク——シュテッティン——ダンツィヒ)、西部の鉄道(ヘッセン国境——ケルン、ヴェーザー)と結びつけられる。

#### ⑥ 南北中央線

これはバイエルンとくにニュルンベルクの商業を北と結びつけるのでバイエルンの利害が大きい。バイエルンとくにニュルンベルクにとっては、①北西方向へニーダーライン、フランクフルト、マインツ、ケルンを経てベルギー、オランダ、北フランス、イングランドへ延びるもの、②北東方向へライプツィヒ、マグデブルクを経てエルベ河、オーダー河、ヴァイクセル河流域地方へ至るもの、③北へコーブルク、マイニンゲン、アイゼナッハを経由しチューリッゲン、クアヘッセン、ハノーヴァー、ヴェストファーレン、ブレーメン、ハンブルクに至るもの三つのルートが

それぞれ重要であるが、またこの三方向の鉄道が近い将来完成されるべきであるが、当面まずどれが必要かを考える  
と、①は地形上鉄道建設が(今のところ)難しく、バンベルク—マインツに水路輸送があるので、②と③が問題に  
なる。②はバイエルン、ニュルンベルクをエルベ地方と結合させるのみだが、③はチューリッゲン、クアヘッセン、  
ハノーヴァー、ヴェーザー地方に結合させ、またチューリッゲン東西中央線に結合させる。それによってさらに東北  
へ延びてハレ、マグデブルクを経由し、ザクセン、全エルベ河流域、オーデル河流域地方としてまたブレーメ  
ン、ハンブルク、シュテットリン、ダンツィヒと、一方西北へ延びてカッセル経由で現在プロイセンが計画中のカッ  
セル—ケルン線を通じて中部ライン、ニーダーライン、オランダ、ベルギー、フランスと結合しうる。<sup>(4)</sup>

(1) *Werke*, III ①, S. 306.

(2) *Ebenda*, S. 312-319.

(3) *Ebenda*, S. 296-303.

(4) *Ebenda*, S. 306-311.

(3) ザクセンの鉄道組織<sup>(1)</sup>

ザクセンにおいてはライプツィヒ—ドレスデン線が組織の出発点になる。これを起点にしてマグデブルク—ベ  
ルリン線は、ザクセンをブラウンシュヴァイク、ハノーヴァー、ハンブルクと結びつけ、ツヴィツカウ、ケムニツ  
へのルートでエルツゲビルゲとの結びつきが可能となり、その石炭利用、工業発展が可能となる。ライプツィヒか  
らフランクフルト(マイン)へのルートはザクセンを南西ドイツ、ラインと結合させ、ライプツィヒ—ヴァイマー  
ル—バンベルクのルートはニュルンベルク—ミュンヘンと結びつける。ハレへのルートは製塩所、ザレ河とを

結びつかせ、デッサウ、ヴィッテンベルク、トルガウのいずれかへのルートによってエルベ河と結合できる。

(一) *Werke*, III ①, S. 165. Meyer, B., 4, 4, O., S. 386f.

#### (4) バイエルの鉄道組織<sup>(1)</sup>

リストはバイエルの鉄道組織を「北米通信」で提案した。すなわち①バンベルク——ニュルンベルク——ドナウヴェルト——アウグスブルク——マンハイム——リンダウへとチューリンゲン南北線に続いて南北にバイエルンを買通してポーデン湖に至る線、②キッツィンゲン——ニュルンベルク——ゲンスブルク——ミュンヘンとドナウ北部でバイエルンを東西に走り、首都を通って南東の穀物地帯へ至る線、③ギェンツブルク——アウグスブルク——ミュンヘン——東南国境に至る線（これは西へ延びてヴェルテンベルクの鉄道組織と結合する）がそれである。さらに後になつて④バンベルク——ヴェルツブルク——アシャッフエンブルク——フランクフルトと東西に延びる線を提案している。これらの鉄道によってバイエルンは、ハンザ諸都市、北ドイツ、フランクフルト（マイン）、チロル、イタリア、スイスと結びつき、またこれらの鉄道によってドナウ、マイン、エルベ地方が、いかえればバイエルン、ザクセン、プロイセンが互いに結合することになる。これらの鉄道はドイツの鉄道組織にとって不可欠なものである。バイエルの鉄道組織はバイエルン内部の穀物、マインのワイン、バイエルのビール市場を広げ、とくに穀物または穀粉は北上する線で輸出される。ドナウ河畔、オーバーマインの石炭が木の乏しい工業地帯を中心に国内に多くの市場を見出し、その他、塩、石膏、鉄、建築用材が全国的に市場を拡げることが鉄道によって可能になる。ニュルンベルクとアウグスブルクは国内交通と仲介商業の中心地になり、原料糖や棉花の輸入が容易になつてバイエルの工業

が發展する。

(1) *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 89f., 105ff., 411ff. Meyer, B., a. a. O., S. 394.

(5) ヴュルテンベルクの鉄道組織<sup>(1)</sup>

ヴュルテンベルクは従来河川、陸上交通の有利さに恵まれていたために鉄道建設に出おくれ、今や鉄道建設が死活問題となつてしまつた。バーデンがフランクフルトとバーゼルとの結合を計画し、バイエルンがアウグスブルク——ニュルンベルク——ホフ——ライプツィヒ線という大規模な計画をもち、マイン河畔の諸都市がバンベルク——ヴュルツブルク——アシャッフエンブルク——フランクフルト線で結びつき、他方でオーバーシュヴァーベン地方とリンダウが結びつこうとしている。両者ともヴュルテンベルクを避けているラインとドナウの二つの結合（一方は北で一方は南で）が生じようとしている。このままではヴュルテンベルクは孤立してしまう。ヴュルテンベルクはただちに主要な地点を結びつける鉄道組織を、しかも全ドイツ鉄道組織の利益ならびに近隣諸邦の鉄道の利益と結びつく鉄道組織を構築すべきである。

ヴュルテンベルクではラインとネッカー、ドナウとボーデン湖、ネッカーとドナウ間の三つのルートが組織の中心に位置する。ライン・ネッカー間はシュトゥットガルトからハイルブロンへ、そこからバーデン線のハイデルベルク・ブルツヒザルの一地点とを結ぶことにより、この国の最も肥沃で最も人口の多い最も裕福な地方と全ライン地方、フランス、ベルギー、オランダとの鉄道による直接の結合がもたらされる。またこの線で植民地物産、原料とくに南ドイツで非常に重要なザール炭が輸入される。さらに三つの結合の完成により、全ヴュルテンベルクは全バイ

エルン鉄道組織と、またそれと関連しているニュルンベルク、ザクセン、ウィーン、トリエステなどと結びつくことになる。

(一) *Werke*, III ①, S. 345, 373-375. Meyer, B., a. a. O., S. 395.

以上の検討によってリストがドイツの鉄道組織を早い時期にしかもかなり細部にわたって展望しえた理由がよみとれる。第一に、路線を確定する原則として彼自身が考えていた①商業・工業活動の活発な、人口の多い都市や地域を結ぶこと、②古い商業路を原則として辿るといふ観点が正しかったことである。もっともこれは一八三〇年代を経過する中で彼自身の中で熟してきた原則であって、後に技術的に安易で安上りなルートをまず第一に考え国民経済的な意義を軽視する技術者を批判するが、これはある意味ではライプツィヒ・ドレスデン鉄道時代の自己の主張の一部をも批判しているといえる。第二にリストが鉄道網という観点を常に考慮の中心においていたことである。すなわち、個々の鉄道ルート、個々の領邦のルートは全ドイツ鉄道組織が稼動するようになってはじめて十分な利益と国民経済的意義が保証されるという基本的観点に基づいて、個々の鉄道がどの地点とあるいはどの線と結びつき、どのような延長効果を期待できるかという点を常に構想の中においていたことである。ライプツィヒ・ドレスデン鉄道以後、自身の希望と努力ともかかわらずリストは鉄道経営に直接タッチする機会をもちえず、鉄道問題における彼の実践活動の中心の一つは、個々の鉄道路線を総合していかに望ましい鉄道網をつくり上げていくか、というより望ましい鉄道路網を一日も早くつくり上げるために、個々の鉄道路線や個々の領邦の鉄道政策はどうあらねばならないかについての提言におかれる。続稿においてこれらの観点と主張がどのように貫徹かれ、個々の会社や領邦の利害とドイツ鉄道路網形成という最終目標とが、現実にはどのようにからみ合いつつ進行したかを検討したいと思う。

- (1) *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 303.
- (2) *Ebenda*, S. 295. *Werke*, III<sup>②</sup>, S. 929.
- (3) *Werke*, III<sup>①</sup>, S. 332f.
- (4) *Ebenda*, S. 306-312.

おわりに

以上の検討によって、ドイツにおける鉄道建設開始以前に、リストはすでに産業革命の前提条件たる国内市場の創出の役割を鉄道建設になわせざるを得ないドイツの状況をふまえて、鉄道が国内市場形成にいかにな大きな役割を果たすかを的確に指摘していることがわかる。またこの点では後の時期の考えかたも入ってくるが、鉄道がその役割を十分に果たすには、鉄道網を早く形成することがきわめて重要であり、個々の路線は沿線諸地域の商工業の活発化だけでなく、鉄道網の形成にとって有効な方向をも追求することではじめて意義のあるそれ故採算のとれるものになりうることをリストは明示している。したがって今後の鉄道史の研究は、個々の路線の建設過程を平板に並べるだけ<sup>(1)</sup>でなく、個々の路線が当該地域の商品輸送や商工業の発展にとっていかなる期待をもたれ、現実<sup>(1)</sup>に何をなしたのか、個々の路線の建設は将来展望される鉄道網の中に如何に位置づけられるのか、を明らかにする必要がある。この点でリストは貴重な示唆を具体的に与えてくれている。

また以上の検討によって次のような諸問題を初期のドイツ鉄道史研究が追究すべきであることが明らかにあり、あるいは示唆された。①鉄道建設の主体をどうつくりだしていくか（それが民間企業であれ国または公共団体であれ

——この段階でのリストはまだ国による鉄道建設、直接経営は考えていない。②鉄道建設の組織（企業）をどうつくっていくか。さらに建設資金をいかに——どのようなメカニズムで資金源をどこに求めて——調達していくか。③鉄道建設過程で土地・財産収用がいかに行われるか、土地所有者との利害の調整がいかに行われるか、国はその問題にどのように関与したか。④国家による配当保証がどのように実現していったか、その実行過程で国と各鉄道会社がどのように関り合ったか。⑤統一的な鉄道網の形成からみて「領邦エゴイズム」、「地域エゴイズム」、「会社エゴイズム」がどのように克服されたかあるいはされなかったか、言いかえると各領邦間、各地域間、各会社間で一致する利点がどのように達成されたか、対立する点がどのように処理されていったか等々といった問題である。

これ以後リストは、ドイツの各領邦政府や市当局への働きかけ、あるいは雑誌などへの論文発表という形で、この分野での活動をさらに展開する。ドイツにおける鉄道建設の現実の進展もふまえて、リストの鉄道論がいかに深まってくか、初期の展望がいかに貫徹していくか、また一部はいかに修正されていくかを私は続稿において検討し、鉄道問題における先覚者リストの眼を通じて、初期ドイツ鉄道史の問題の所在を整理するという作業を続けたいと思っている。

(一) この点では、すでに我々は山田徹雄氏の秀れた研究、「一九世紀ライン・ヴェストファーレンの鉄道網とその経済的意義に関する一考察——石炭輸送と市場——」（早大『商学研究科紀要』六、一九七八年）、「帝国再建期におけるライン・ヴェストファーレンの鉄道と商品流通の展開」（『歴史学研究』第四七二号、一九七九年）、「帝政ドイツにおける商品流通の展開——『ニュルンベルク統計局公報』の分析を中心として——」（『跡見学園女子大学紀要』第一五号、一九八二年）をもっている。