

二頁の「榎」の項の「完顔昌」には「ワンヤンショウ」と振仮名があり、不統一で読者を迷わせる。また「陰陽五行説」を「いんようぎょうせつ」と読み、「おんようぎょうせつ」では検出できないのは如何であろうか。

なお残念なことに誤植が散見することであり、このような大部な書物を誤植なしに完成することは至難の業であるが、一字の誤植が初学者に多大の迷惑を与える場合もあることを考えて、慎重さが望ましい。一例を挙げるならば、六三一頁の「文心雕竜」の項に「民国の苑文瀾注がすぐれている。」とあり、この「苑」は「范」の誤植であることは言うまでもないが、八八五頁の索引の「エ」の項に「苑文瀾」と出ているのは二重の過失となつてゐる。

以上は少々眼についた問題の個所のみを述べたが、本書の全体から見ればほんの僅かな部分であり、決して本書の価値を減ずるものではなく、望蜀のこととして述べたまでである。京都大学の東洋史研究室が挙げてこのような難事業を完成し、適切な中辞典を江湖に提供せられたことは慶賀にたえない所であり、大いに東洋史学の発展に寄与するものと思われる。

(A5版 九九四頁 昭和三十六年三月一日 東京創元社発行
二五〇〇E)

W. O. Henderson, The State and the Industrial Revolution

in Prussia 1740—1870, 1958

大 島 隆 雄

既に二度にわたる世界大戦の勃発に際して、その積極的な原因となつたばかりでなく、またその間人類がこれまでに体験した最悪の政治体制《ナチズム》をも生みだしたドイツ資本主義は、近代史研究者の最も重視すべき研究対象でなければならぬ。

ここに紹介しようとするのは、マンチェスター大学の国際経済史の講師であり、政治的には英国労働党の立場と思われるヘンダースンの興味あるプロイセン産業革命についての研究である。ついでに著者についての紹介を知る限り続けると、彼はドイツにおける産業資本形成期の国家の経済政策について詳しいばかりでなく、また最近では国際的観点を導入した大陸諸国の産業資本形成史についての諸研究を精力的にものしつゝある。念のために、この著作以外のヘンダースンの諸研究を次に掲げておく。このうち、「関税同盟」は本書と同じく前者の方向に沿つたものであり、後の二著は後者の方向に立つたものである。

The Zollverein, (1939)

Britain and Industrial Europe 1750—1870, (1954)

The Industrial Revolution on the Continent

さて、紹介を容易にするために、やや先まわりしてまず著者の見解の大略と、本著作の構成に触れておこう。著者はドイツにおける産業革命を、当該期の工業生産において圧倒的な比重を占めたプロイセンをもつて代表させる正当性を主張して、「産業革命」の内容を、技術の機械化、生産様式の大工業化、交通の革命的発展という側面で扱っている。そして、近代プロイセンの急激な産業発展、とくに重工業と鉄道の発展に感嘆しながら、著者はその原因を国家の産業「保護・育成」監督・規制」政策に帰そうとしている。従つて、本書は次の様な表題の序文、結論を含む三部から構成されている。

序文 「プロシヤ経済の国有化部門」

第一部 「国家と石炭及び鉄工業の勃興一七四〇—一八七〇年」

第二部 「国家とプロシヤの経済復興一八一五—一八四八年」

第三部 「国家と鉄道、一八一五—一七〇年」

結論

プロイセン産業革命の「上から」の性格を強調するこうした著者の見解によれば、産業革命の始期は、実にフリードリヒ大王によつて典型的なドイツ型重商主義（『カマラリスムス』）が展開された一七四〇年にまで溯及せられ、終期は一八七〇年のビスマルクによる「帝国建設」に求められている。だから各部の章別構成には、第三部第八章を例外として、いずれも当該期プロイセン絶対主義政府の秀れた経済官僚達が、各地域各分野で実施した諸政策とその成果を検討するという形式が与えられているのである。大略この様な内容

をもつた本書を、われわれはその政治的な立場からくる著者の主張の一面性に注意しつつも、また、多分にわが国のそれにも似たドイツ産業資本の確立過程の特徴を示すものとして読まなければならない。即ち、先進資本主義の側圧の下に急速に発展した産業資本確立過程如何の観点、これである。以下、著者に従いつつ本書の内容を簡単にたどり、最後にあらためて若干の論評を加えることにする。

※

まず、序文「プロシヤ経済の国有化部門」において、ヘンダーソンはこの著作を書くにあつたの著者の問題意識及び問題視角を展開している。問題意識になつているのは、一八世紀に経済的に遅れていたドイツが、何故二〇世紀初頭イギリスを追い越すまでに発展したかということであり、この問題を解くためには、著者は次にのべるドイツ産業革命の三つの側面を明かにする方法を用いた。即ち、第一に、ドイツ産業革命はイギリスの *Enclosure Act* とは異つて、国家の強力な援助・育成を受けてなされたこと、第二に、当該期の経済官僚達が、現代の「エノモミック・プランニング」乃至は「ソシヤリズム」——勿論英国労働党流の——の経済政策の先駆者ともいえる「計画経済主義者」であつたこと、及び第三に、ドイツでは他のヨーロッパ諸国に比べて、全産業構造内における「国有化部門」の比重が大であつたこと、——一九〇七年当時、国有部門の就業労働者数は総数の半に達す——等の側面がそれである。具体的な問題の分析は、従つてこれらの三つの側面の組合せによつてなされ、既述の如く各章が展開される。

※ ※ ※

第一部は、「国家と石炭及び鉄工業の勃興一七四〇—一八七〇年」と題して、プロイセン国家の重工業に対する保護・育成の様相を示してくれる。「軽工業」については、本書全体を通じて殆んど無視されているが、これはまたそのままドイツ産業革命の一特徴を示しているといえよう。

第一章 「シュレージアの Roten, 一七七九—一八〇二年」

レーデンは一七七九—一八〇二年の間、「王室鉱山省」プレストラウ管区長官に在任し、後のシュレージンにおける固有鉱山業の発展の基礎を築いた官僚である。西部諸州とは異つて、この地域の鉱山業は、『マグナートン』と呼ばれる大封建領主か、またフリードリヒ大王以来 *Malapane* 地区を中心に絶対主義国家によつて開発されて来た。レーデンは就任以来、従来固有鉱山を再組織する一方、そこから得た資本で新らたに *Königsgrube* (1796) と *Zabrze* (1798) に固有炭坑を、*Gleitwitz* (1796) と *Königsmitte* (1796—1800) に固有製鉄所を開発する仕事を指導した。彼は他地域にさきがけて、これら固有諸企業に蒸気ポンプやコークス溶鉱炉及びベッセマー転炉等の新技術をイギリスから導入——プロイセンにおける固有企業私企業に対する技術的優越がわかる——した。こうして、その後 *シュレージン* 固有鉱山業の生産量の増大——例えば、*Königsgrube* の出炭量は、一七九一年一・八千トンから一八七〇年七九三・二千トン——は極めて顕著となす。

第二章 「マルク地方の Stein, 一七八四—一八〇四年」

このシュタインとは、あの有名な一八〇七年の農業改革を指導したシュタインである。彼は後に中央政府に入るまでこの間西部諸州知事の地位にあつた。そしてこの地位から、彼は後のドイツ大重工業地帯を形成するルールを中心としたマルク地方の石炭業を助成した。ただし、ここで実施された政策はシュレージンの場合とは違つて、この地域に一八世紀を通じて小規模ながら発展して来た私企業、の保護・育成という形をとつた。その第一は、所有は私的に、管理は詳細な点まで国家にという原則に立つて一七六六年の鉱山法の運用を厳しくして鉱山の効率を高めることであり、第二は、道路建設、関稅改革等によつて市場条件を容易にすることであり、第三には、英国から運搬具、蒸気ポンプ等の新技術を導入することであつた。シュタインのこの様な政策は、彼の在任中マルク地方の出炭量を増大——一七八四年一七〇〇万シュツフェル、一七九四年二三〇〇万シュツフェル——させている。

第三章 「ウエストファリアの Vyncke, 一八一五—一八四四年」

「解放戦役」の後、西部諸州はラインランドとウエストファールの二州に整理されたが、その後者の知事を一八一五年から四四年にわたつて務めたのがヴィンケである。従つて彼の仕事は、シュタインのそれを継承して、新技術の導入や特に運輸業務の開発による鉱産物市場の発展であつた。例えば後者の例として、*Weser-Minden* 間公道の建設、*Ruhr, Lippe, Ems, Weser* 等の各河川の改修 *Duisburg-Rhein* 間運河の開鑿、*Ruhrort, Duisburg* 港の整備、そつと *Rhein-Lipstadt* 線、*Colgne-Minden* 線の両鉄道の敷設であつた。こうしたヴィンケの精力的な政策の結果は、例えばこの

時期にルールの産炭量が約四倍——一八二五年三八八千トン、一八五〇年一・六六千トン——に増大したことや、Ruhrort 港の石炭積出量が急速に高まったことの中に反映している。

第四章 「ザールの国有炭坑、一七四〇—一八七〇年」

最初ザールの炭坑は Nassau-Saarbrücken 領邦の所有下にあり、ついでナポレオンの占領中はフランス政府の管理下におかれていたが、「解放戦役」の後はプロイセンに併合された結果、新設鉱山省ザールブリュッケン管区のもと、国有として管理されることになった。一八一六年—五七年の間、この管区長に就任したのがセルロ Sello であり、彼はこの辺境の国有の炭坑をシュレージェンの場合と同様に開発・発展させた。即ち、第一に新技術の導入、第二に、Saarbrücken-Ottweiler 間公道の建設、河川水運の改善、そして国有 Saarbrücken 鉄道の敷設を含む交通条件の改善である。従つてその成果は、ザール炭田の生産量の顕著な上昇——一八一六年一〇万トン、一八五〇年六六万トン——となつてあらわれている。

※

「国家とプロシヤの経済復興一八一五—一八四八年」の表題をもつ第二部は、「解放戦役」以後「三月革命」にいたる所謂「三月前期」に、プロイセン絶対主義政府が狂気の如く行つた諸々の経済政策の状態を明かにしている。統一的国内市場形成のための「関税同盟」の設立、機械その他新技術の導入・普及、そして多数の官営製造工場の設立等が、それである。

第五章 「Motz と関税同盟の建設、一八〇一—三〇年」

一八三四年に設立された「関税同盟」は、各領邦主権には触れず、領邦内及び領邦間関税を撤廃して、内に「関税自由」を確立する一方、外国商品に対してはゆるやかではあれ「関税保護」をうちたてることにより、真の統一国内市場形成の条件を作りだした。しかし、この「関税同盟」の形成にもその前提となる長期間の準備が必要とされたのであり、その仕事こそシュタインと同じくミス主義経済理論の洗礼を受けた開明官僚モッツであつた。彼は一八一七年エルフルト地区長官、二年ザクセン州知事、二五年大蔵大臣の地位についてそれを指導した。一八一九年—二八年にかけて、東西両プロイセンを中心にその周辺及び廻廊諸邦を含めた「北ドイツ関税同盟」を成立させただけでなく、また二九年には「南ドイツ関税同盟」との間に通商条約を結ぶ一方、「中部ドイツ通商同盟」の若干の領邦との結合を推進してこれを衰退させ、全ドイツ関税同盟成立の道を掃き清めたのは、モッツの偉大な業績であつた。

第六章 「Bauh と技術研究所、一八一〇—四五年」

一八一七年商工業省大臣に就任したポイトは、ドイツ産業資本がマニユファクチュアから機械制大工業に発展するために、先進資本主義諸国から近代技術を積極的に導入し、技術教育を強力に推進した官僚であつて、近代ドイツ工業の技術的基礎は実に彼の政策によつて確保されたといえる。ポイトは、そのために次の官民三つの会の責任者となつて活躍した。第一に、政府機関の諮問機関であり、技術関係の出版物の刊行、機械の模型・設計図の蒐集、特許法の管理、技術教育等の機能をもつた「技術委員会」、第二に後に国立 Charlottenburg 技術専門学校に発展する「ベルリン技術研究所」

——生徒数設立後四百人に及ぶ——、及び第三に、民間団体として、マニ・経営者や商人多数を含む「工業知識促進協会」である。その外に彼は、技術の普及のために機械類を展示した「工業の家」を設立したり、また「工業博覧会」——一八二三年出品者一七六人、四年三〇四人——をしばしば開催した。

第七章 「Rothler」と海外貿易会社、一八一〇—一八四年」

「海外貿易会社」Seehandlung とは、一七七二年に設立された王立の特権貿易会社であり、資本金はその殆んどがフリードリヒ大王によつて出資されていた。この「海外貿易会社」の取締役に一八一〇年就任したローターは、この企業が従来行つてきた海上貿易を、広く南北アメリカ、西インド、インド、シナにまで拡大することによつてドイツ工業製品の販路を開拓した。他方、彼はこの企業を金融機関にも発展させて、イギリスからの外債——一八一八年五〇〇万ポンド、二二年三五〇万ポンドを獲得したほか、私企業に融資したりその株を所有したりする政策を行つた。また彼の政策について特筆すべきことは、四〇年代にエルベ以東の各地で、紡績工場から機械製造工場にいたるまで二〇件をこえる官営工場を設立したことである。ただし、これらの工場は「三月革命」を契機に、三件を残して総て民間に払下げられた。

※

第三部 「国家と鉄道、一八一五—一七〇年」は、ドイツにお

ける鉄道建設が、最初から国有乃至は国家資本による私的鉄道株式会社に対する強力な国家保護のもとで行われ、しかも後に私的

鉄道企業は次第に国有化されていつた過程を述べている。鉄道建設がドイツ産業革命を嚮導する重要な役割を果たしたことから考えて、ヘンダーソンがこれを第三部でとりあげているのは至当といえよう。

第八章 「プロシヤ鉄道の草創、一八一五—一八四年」

プロイセンにおける鉄道敷設は、最初から国有鉄道としてか、あるいは私的株式会社を国家が財政的に援助する形態で行われた。即ち株式会社設立の場合とは、政府は一八四三年に設けられた六百万ターレルに及ぶ「鉄道基金」を運用して、その株の $\frac{1}{2}$ を国有に、残り $\frac{1}{2}$ の一般出資株に国家が配当保障をするという条件で、その設立を認可した。この様な設立条件は、後にこれら私的鉄道企業が国有化される条件ともなる。当該期こうした形態で設立された株式会社のうち代表的なものは、Cologne-Minden 線(總裁 Hansmann)——一八六万ターレルの国有株、政府、一般出資者に $\frac{1}{2}$ %の配当保障——、及び Berg-Mark 線(總裁 Von der Heydt)——株の $\frac{1}{4}$ 国有——等があげられる。また純然たる国有鉄道として発足したものは、ザール鉄道、及び東部鉄道(Berlin-Königsberg 間)があつた。

第九章 「Von der Heydt とプロシヤ鉄道、一八四八—一七一年」

三月革命以後、プロイセン鉄道の国有化部門の増大は、一八四八年商工業公共事業大臣に就任したフォン・デア・ハイトの精力的な政策の結果である。彼は、ウエストファーレン鉄道や東部鉄道(Düsseldorf-Königsberg 間)を国有鉄道として建設する一方、私的鉄道株式会社の経営的困難をたくみに利用して、それを国家管理乃至は

国有に移した。例えば、既述 Beck-Mark 線は一八五〇年に国有化、Prinz Wilhelm 線は一八五四年に国家管理、六三年国有化、Disseldorf-Elberfeld 線は一八五七年に国有化されたのである。従つて、一八五七年当時でプロイセンの鉄道の約半分が直接乃至は間接に国家の支配のもとに入る結果となつている。また、この様な国有化に際して特に興味ある事實は、それを保障する政府の財政政策である。即ちその財源は、政府が一八五三年以来純益に対する累進課税の形態で徴集してきた「鉄道税」や、国有株に対する特別配当金がその主要部分となつており、その意味では、私有鉄道は自分が買取られる金を自分自身で支払つたことになる。

※

最後にヘンダーソンは、一七四〇—一八七〇年にわたる国家の産業発展に対する積極的な保護・育成の原因について、次の様なあまり目新しくもない事實を列挙して「結論」としている。第一に、その近代化過程に外庄として作用した幾多の戦争——一七世紀後半のオーストリア継承戦争、七年戦争、一七世紀末—一八世紀初頭の革命化したフランス市民軍及びナポレオンの侵入、一八世紀中葉以後の対デンマーク戦争、普墺戦争、普仏戦争——、第二に私的資本の不足、第三に、地理的条件の悪さ——外港をもたない、資源の辺境への集中——、及び第四に、イギリスの様に植民地をもたなかつたこと、等がそれである。

※

以上が本書の簡単な内容であるが、最後にその内容について若干の論評を試みておきたい。評価すべき点の指摘を先にすると、この著作は、先進資本主義国の産業革命の展開を有利な所与の条件として、世界資本主義の市場的・軍事的側面を受けつてなされた後進国ドイツの産業革命の実体の一面を非常によく示していることである。注意して読めば、われわれは次の二点に気がつく。つまり第一に、プロイセン絶対主義は、「内」と特に「外」に対する自己防衛のために、狂気の如く新たな革命的な資本主義的生産諸力を利用しようとしたこと、これである。その意味でドイツ産業革命は、最初は絶対主義権力の物質的基礎を補強するために、軍事工業に直結する重工業を基軸に展開し、後に「下から」のブルジョワ的発展と融合しつつブルジョワジーの支配する生産諸力に転化していつたといえる。この事實は、絶対主義権力が私的企業一般に対してつた「監督・規制」政策が、同時に「保護・育成」の側面を強く随伴せずにはおかなかつたことや、また「三月革命」以後の「海外貿易会社」の官営諸企業や国有ザール製鉄所の一部乃至全部が、民間に払下げられたことが良く示している。第二点として、「三月革命」や「憲法闘争」においてドイツ・ブルジョワジーが示した本来的ともいえる非革命性・妥協性について、この研究は若干の解決の糸口を与えているといえる。即ち、それは、ブルジョワジーが「三月革命」の段階で既に機械制大工業段階に突入していながらも、「三月前期」全体を通じて完全に強力な絶対主義国家の「保護・育成・監督・規制」の下で成長したことの政治的反映といえよう。

しかし、この様に興味ある事實を示唆してくれる功績にもかかわ

らず、この著作には重大な理論的な誤謬や主張の一面性を含んでいる。第一点は、著者が産業革命を機械の導入、大工業の成立、交通の革命的な発展の線でのみ捉え、それが産業資本確立過程であり、資本の再生産構造の確立過程であることを捨象してしまうため、産業革命によつて生みだされる生産力がどの階級のものであるかを無視する誤をおかしていることである。だから、「速度」において秀れていると著者の熱烈な讚美をうける「上から」の産業革命が、その典型的な姿態として「国有化部門」肥大化過程を一方では含みながらも、また同時に当該期間中にそれが民間に払下げられていく過程が説明されていない。また、この産業革命のブルジョワ的性格の無視は、産業革命の時期を最近明らかにされたモテック Mottschow の見解—— 始期一八三四年「関税同盟」の成立、終期一八七三年最初にドイツに起つた「過剰生産恐慌」——とは異つて、絶対主義のドイツ型重商主義の時代をも含んでしまうという結果をまねく。

また第二点は、その政治的な立場にまで溯及して批判されなければならぬ著者の主張の一面性である。彼は、一九世紀のドイツにおける工業の急速な「量」的発展（『速度』）にいささか眩惑されすぎて、それを単純にも秀れた（？）経済官僚群を擁する絶対主義国家の産業保護・育成の功績にしてしまった。この「量」的な発展のみを高評価し、その危険な「質」的発展の性格を無視するところは、いかにも重要産業の「国家統制」のみを人類将来の唯一のすくいともする英国労働党の立場らしく、いささか馬鹿げたほど樂觀的にすぎた見解である。もし、「上から」の産業革命展開の危険な「質」（『崩

壊要因を含む）を少しでもみれば、どうしてこの様なことがいえるよう。絶対主義権力による「上から」の強引な近代工業の扶植は、進んだ工業と遅れた農業（『ユンカー経営』）の対立、肥大化した重工業と軽工業の不均衡、また国营企業と私企業の矛盾、そして軽工業内部の遅れた在来産業（『亜麻工業』）と進んだ外来産業（『綿工業』）との二重構造、等幾多の矛盾、不均衡、不安定要因を同時に成熟させることでもある。そして、これらの諸矛盾の総体こそ、産業資本の帝国主義転化に際して拡大継承され、軍事的『ユンカー的』ブルジョワの帝国主義を生みだしたのであり、また再度の大戦における経済構造の全体的崩壊要因となつたのである。