

1835, vor 150 Jahren, wurde die erste Eisen­bahnstrecke in Deutschland eröffnet, 2 Jahre später die erste Strecke in Frankreich. In diesem Zusammenhang schrieb die französische Akade­mie der Wissenschaften eine Preisfrage aus über die Auswirkungen der Eisenbahn und der Dampfschiffahrt auf das wirtschaftliche, soziale und politische Gefüge der Nationen. Erst jetzt wissen wir, daß sich der deutsche National­ökonom und Eisenbahnpionier Friedrich List (1789-1846) an diesem Wettbewerb beteiligt hat, nachdem Ende 1983 sein französisches Ori­ginal-Manuskript in Paris, seinem damaligen Exil, entdeckt wurde. Die hier erstmals ver­öffentlichte Preisschrift nimmt den heutigen Le­ser mit ihren weitschauenden Prognosen gefan­gen, deren Richtigkeit zu überprüfen nach fast 150 Jahren einen besonderen Reiz ausmacht.

**FRIEDRICH UST**

**Die Welt bewegt sich**

**Ober die Auswirkungen der Dampf kraft und der neuen Transportmittel...**

**Vandenhoeck & Ruprecht in Gottingen**

**V&R**

Friedrich 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)

Nach der französischen Handschrift

übersetzt und kommentiert von

Eugen Wendler

Mit 4 Abbildungen

Vandenhoeck & Ruprecht in Göttingen 1985

Original-Titel der Schrift:

Le monde marche. Reponse ä la question de I'Academie

des Sciences Morales, et Politiques.

»Quelle peut etre sur l'economie materielle, sur la vie

civile, sur l'etat social et la puissance des nations,

l'influence des forces motrices et des moyens de transport

qui se propagent actuellement dans les deux mondes?«

*CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek*

*List, Friedrich:*

Die Welt bewegt sich : Über d. Auswirkungen d. Dampfkraft

u. d. neuen Transportmittel auf d. Wirtschaft, d. bürgerl.

Leben, d. soziale Gefüge u. d. Macht d. Nationen ;

(Pariser Prcisschr. 1837) / Friedrich List.

Nach d. franz. Hs. übers, u. kommentiert von Eugen Wendler.

Göttingen : Vandenhoeck und Ruprecht, 1985.

ISBN 3-525-13171-2

© Vandenhoeck & Ruprecht in Göttingen 1985.

Printed in Germany.

Ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages

ist es nicht gestattet, das Buch oder Teile daraus

auf foto- oder akustomechanischem Wege zu vervielfältigen.

Satz: Dörlemann-Satz, Lemförde

Druck: Hubert & Co., Göttingen

Vorwort

Am 30. November 1926 - dem 80. Todestag von Friedrich List - nahm Edgar Salin in den »Mitteilungen der Friedrich List-Gesellschaft e.V.« erstmals »Zur Frage der Listschen Preisschriften« Stellung. Dabei führte er u.a. aus: »Mehr als fünfundsiebzig Jahre mußten verstreichen, ehe deutsche Ge­lehrte dem Werk ihres größten Ökonomen genug Beachtung schenkten, um seinen mehrfachen Andeutungen nachzuge­hen und nach jener Preisschrift zu forschen, die er zu Ende des Jahres 1837 geschrieben und der Pariser Akademie einge­reicht hat. Als der Neuentdecker und Bearbeiter dieses wich­tigen Werkes, Dr. Sommer, daran ging, die Geschichte seiner Abfassung, seiner Verborgenheit und seiner Wiederauffin­dung zu schreiben, ist es seiner gründlichen Untersuchung aller Spuren und Erwähnungen aufgefallen, daß Häusser in seiner Biographie Lists von *>zwei'* nationalökonomischen Preisaufgaben der Akademie- und an anderer Stelle von der Vollendung *>beider'* Arbeiten spricht ... Bei der ersten Preis­aufgabe lockte ihn die Möglichkeit, sein System zum ersten­mal umfassend darzustellen. Bei der zweiten mag allein schon die kurze Zeitspanne verhindert haben, daß er eine Leistung von gleicher originaler Kraft verfaßte - es wird im­mer wunderbar genug bleiben, daß es ihm überhaupt gelang, im Zeitraum von sieben Wochen beide Themen zu behan­deln und ein Werk von >zwei Bänden' zu schreiben. Dazu hatte er gerade kurz zuvor seine Gedanken über das Eisen­bahnwesen für Rotteck-Welckers Staatslexikon systematisch zusammengefaßt - so mag ihm die zweite Aufgabe in einem wenig glücklichen Augenblick gekommen sein. Aber dies al­les sind einstweilen Vermutungen, die die Preisschrift selbst bestätigen und widerlegen kann. Das Wichtigste ist: Es ist nun einwandfrei erwiesen, daß List auch die zweite Arbeit geschrieben und abgegeben hat. So steht zu hoffen, daß es neuer Nachforschung gelingt, auch diese Schrift bald zu fin­den und alle hier aufgeworfenen Fragen zu lösen. Mag sein, daß auch diese Arbeit gleich bedeutsame Überraschungen bringt, wie es die erste Schrift in reichem Maße getan hat.«

**5**

Wiederum sollten beinahe 60 Jahre verstreichen bis sich die Hoffnung von Edgar Salin erfüllte und der Verfasser die­ser Zeilen Lists verschollene zweite Preisschrift - den Spuren von Artur Sommer folgend - im Archiv des Institut de France in Paris entdecken konnte. Dabei scheint es mehr als eine glückliche Fügung zu sein, daß diese Schrift in dem Jahre zur Veröffentlichung gelangt, in dem die Deutsche Ei­senbahn ihr 150jähriges Jubiläum feiert.

Bei der Kommentierung hat sich der Verfasser so weit als möglich auf den historischen Beziehungszusammenhang und auf markante Punkte der Arbeit beschränkt. Es konnte an dieser Stelle nicht seine Aufgabe sein, Lists Bedeutung als Ei­senbahnpionier in einer umfassenden Betrachtung zu be­leuchten und alle gedanklichen Verästelungen aufzuzeigen, die zwischen den in dieser Preisschrift angerissenen Ideen und seinen vor- und nachgeschalteten Arbeiten zum Eisen­bahnwesen sowie zu seinem übrigen Lehrgebäude bestehen und dort vielfach tiefschürfender und umfassender ausge­führt werden. Ebenso wurde davon Abstand genommen, jede These auf ihre Validität zu überprüfen und anzumerken, welche Prophezeihungen sich als richtig oder als falsch erwie­sen haben. Hier hätte sich ein äußerst problematischer Prüf­stand aufgetan, auf dem nicht nur die historische Entwick­lung bis zur Gegenwart, sondern auch noch die sich abzeich­nenden Zukunftsperspektiven zu berücksichtigen gewesen wären. Deshalb sei es dem Leser anheimgestellt, einzelne Thesen herauszugreifen und einer kritischen Beurteilung zu unterziehen.

Im übrigen ist es dem Verfasser ein Bedürfnis, dem Verlag Vandenhoeck & Ruprecht sehr herzlich dafür zu danken, daß er das verlegerische Risiko nicht scheute und die Publi­kation dieser Schrift zu seinem eigenen 250jährigen Verlags­jubiläum besorgte. Ferner möchte er der Stadt Reutlingen und der Industrie- und Handelskammer Reutlingen dafür danken, daß sie die Drucklegung mit einem namhaften fi­nanziellen Beitrag gefördert haben.

Reutlingen, 30. November 1984 E. Wendler

Inhaltsverzeichnis

*Teil A: Geschichte und Kommentierung der Preisschrift*

1. Einleitung 11
2. Biographischer Abriß des Lebens und Wirkens von Fried­rich List und Schwerpunkte seines geistigen Schaffens . . 12
3. Der erste Abschnitt des Pariser Exils und die Preisfragen

der Academie des Sciences Morales et Politiques 19

1. Belege für die Existenz von zwei Preisschriften 22
2. Die Entdeckung der zweiten Preisschrift 28
3. Die Beschreibung des Manuskriptes 30
4. Sprach- und Übersetzungsprobleme 32
5. Die programmatische Aufgabenstellung der Preisfrage . . 35
6. Das Preisrichterkollegium 37
7. Geistesgeschichtliche Einordnung und inhaltliche Bewer­tung der Preisschrift 42
8. Literatur 57

*Teil B:*

*Der französische Text der Preisschrift und die*

*deutsche Übersetzung /*

*Reponse ä la question de 1 'Academie des Sciences*

*Morales et Politiques*

Le monde marche / Die Welt bewegt sich 60

Avant-Propos / Vorwort 62

6

**7**

I. Temps et espace / Zeit und Raum 64

II. De la difference entre les anciens moyens de tranport  
et les nouveaux / Unterschiede zwischen den alten  
und neuen Transportmitteln 76

1. Des effets des nouveaux moyens de transport sur le developpement et l'activite de l'esprit humain en ge-neral / Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Entwicklung und Aktivitäten des menschlichen Geistes im allgemeinen 80
2. De l'influence des nouveaux moyens de transport sur les productions et la consommation des richesses ma­terielles / Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Produktion und den Konsum von materiellen Reichtümern 84

V. Des effets du nouveau moyen du transport sur la civi-  
lisation et le bien etre des ouvriers / Auswirkungen  
der neuen Transportmittel auf die Zivilisation und  
das Wohlergehen der Arbeiter 98

VI. De l'influence des nouveaux moyens de transport sur  
l'amelioration de la condition des indigens, des in­  
firmes et des malades / Auswirkungen der neuen  
Transportmittel auf die Verbesserung der Lebensbe­  
dingungen der Armen, Gebrechlichen und Kranken 106

VII. De l'influence des nouveaux moyens de transport sur  
l'instruction de la jeunesse et l'instruction publique /  
Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die  
Ausbildung der Jugend und das öffentliche Schulwe­  
sen 108

VIII. Du progres de la litterature et des langues, des  
sciences et des arts, par les nouveaux moyens de trans­  
port / Auswirkungen der neuen Transportmittel auf  
die Fortschritte der Literatur und der Sprachen, der  
Wissenschaften und der Technik 110

IX. De l'influence des nouveaux moyens de transport sur les capitalistes, les proprietaires et les hautes classes / Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Ka­pitalisten, die Grundbesitzer und die Oberschicht . . . 114

X. Des nouveaux moyens de transport, relativement au commerce du globe, a la colonisation, au melange des races / Auswirkungen der neuen Transportmittel auf

den Welthandel, die Kolonisation und die Vermi­  
schung der Rassen 116

XI. De l'influence des nouveaux moyens de transport sur l'administration, le credit et les finances de l'Etat / Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Ver­waltung, das Ansehen und die Finanzen des Staates . . 122

XII. Des effets du Systeme de chemins de fer relativement  
au maintien de l'ordre public / Auswirkungen des Ei­  
senbahnsystems auf die Aufrechterhaltung der öffent­  
lichen Ordnung 126

1. De l'action des nouveaux moyens de transport sur la Constitution politique, la legislation et l'administra-tion de la justice chez une nation, et sur la securite publique / Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die politische Verfassung, die Legislative und die Justizverwaltung einer Nation und auf die öffentliche Sicherheit 128
2. Effets des nouveaux moyens de transport relativement ä la guerre et a l'administration des armees / Auswir­kungen der neuen Transportmittel auf den Krieg und

die Heeresführung 134

1. Quelle influence les chemins de fer peuvent exercer sur la puissance des etats et sur la politique generale? / Auswirkungen von Eisenbahnen auf die Macht des Staates und auf die allgemeine Politik 142
2. De l'influence des nouveaux moyens de transport sur le developpement du droit des gens / Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Entwicklung der Menschenrechte 150

XVII. Des telegraphes / Telegraphie 154

XVIII. De l'influence des nouveaux moyens de transport sur  
la condition de la France en particulier / Auswirkun­  
gen der neuen Transportmittel auf die spezifische  
Lage Frankreichs 158

Umschlagbild aus: Eisenbahn-Journal, Heft 1, Altona/Leipzig 1835, heraus­gegeben von Friedrich List.

**9**

TEIL A

Geschichte und Kommentierung der Preisschrift

*1. Einleitung*

Obwohl der ansonsten unbarmherzig tadelnde Karl Marx mit dem um eine Generation älteren Friedrich List schonend um­ging, ja in einem Brief an Friedrich Engels das Urteil von Eu­gen Dühring unwidersprochen weitergibt, wonach List neben Mathew Carey in wirtschaftswissenschaftlicher Hinsicht -das größte Genie des 19. Jahrhunderts-1 sei und Engels an anderer Stelle beipflichtend bemerkt, daß List »immer noch das Beste (sei), was die deutsche bürgerlich-ökonomische Literatur pro­duziert«2 habe, setzte sich die wirtschaftshistorische For­schung in der Nachkriegszeit nur sehr spärlich mit den natio­nalökonomischen Lehren von Friedrich List auseinander. Einen augenscheinlichen Beweis für dieses Versäumnis liefert Paul-Heinz Koesters, der in seiner populärwissenschaftlichen Untersuchung »Ökonomen verändern die Welt«3 die bedeu­tendsten Nationalökonomen und deren Theorien vorstellt, Friedrich List aber mit keinem Wort erwähnt. Dies erscheint insofern unverständlich, als List der erste namhafte Wirt­schaftstheoretiker und -politiker deutscher Zunge war, der bei seinen entwicklungspolitischen Ideen außerordentlichen Weitblick zeigte, sich mit ganzer Hingabe für die Schaffung

1. Marx, K.; F. Engels: Briefwechsel, Berlin 1950, Band IV, S. 26; zit. aus: Fabiunke, G.: Zur historischen Rolle des deutschen Nationalökonomen Friedrich List (1789-1846], Berlin 1955, S. 29.
2. Engels, F.: Zur Kritik der Politischen Ökonomie, in: Marx, K. und F. En­gels: Ausgewählte Schriften in zwei Bänden, Band 2, Berlin 1952, S. 342.
3. Siehe Koesters, P.-H.: Ökonomen verändern die Welt.

11

einer deutschen Zollunion als Vorstufe des politischen Eini­gungsprozesses und für den Aufbau eines deutschen Eisen­bahnnetzes einsetzte und damit Perspektiven aufriß, die über die Europäische Gemeinschaft und die neuen Verkehrs- und Telekommunikationsmittel weit in die Zukunft hineinstrah­len.

Bei der Erforschung des Lebenswerkes von Friedrich List wurde seit etwa 130 Jahren darüber spekuliert, ob sich dieser »höchst begabte und viel verkannte«4 Nationalökonom wäh­rend seines Exils in Paris im Jahre 1837 an einer oder an zwei Preisfragen der Academie des Sciences Morales et Politiques beteiligte und dem Preisrichterkollegium ein oder zwei Manu­skripte zur Begutachtung vorlegte.

Nachdem der Verfasser das verschollene Manuskript der zweiten Preisfrage am 25. Oktober 1983 im Archiv des Insti­tut de France entdeckte, läßt sich diese Streitfrage eindeutig beantworten.

Bevor wir auf die näheren Umstände und den Inhalt dieser Arbeit eingehen, sei dem geschäftsführenden Direktor des In­stitut de France, Monsieur Le Secretaire Perpetuel Bernard Chenot für die Freigabe und Madame Laffite-Larnaudie für die große Hilfsbereitschaft beim Auffinden und der photogra­phischen Aufnahme des Manuskriptes herzlich gedankt. Ebenso möchte der Verfasser seiner lieben Frau Christi dafür danken, daß sie die vorliegende Arbeit wiederum mit großer Geduld verfolgte und in maschinenschriftliche Form brachte.

*2. Biographischer Abriß des Lebens und Wirkens von Friedrich List und Schwerpunkte seines geistigen Schaffens*

Friedrich List1, der im Revolutionsjahr 1789 in der damals Freien Reichsstadt Reutlingen geboren wurde, besuchte bis zu seinem vierzehnten Lebensjahr die Lateinschule, absolvierte dann eine dreijährige Lehre in der väterlichen Weißgerberei

4 Weber, G.: Lehrbuch der Weltgeschichte, Zweiter Band, 18. Auflage,

Leipzig 1879, S. 785. 1 Vgl. Wendler, E.: Friedrich List - Leben und Wirken in Dokumenten,

Reutlingen 1976; dergl: Friedrich List - Stationen eines wechselvollen

und ergriff anschließend die mittlere Beamtenlaufbahn. Hier­bei lernte er die damaligen Mißstände in der Verwaltung des Königreichs Württemberg kennen. Obwohl er kein Abitur hatte und nur als Gasthörer Rechtsvorlesungen an der Uni­versität Tübingen besuchte, berief ihn König Wilhelm I. im Jahre 1817 an die auf Lists Initiative gegründete staatswirt­schaftliche Fakultät dieser Universität als Professor der Staats­verwaltungspraxis .

Während eines zufälligen Aufenthaltes in Frankfurt rief er im April 1819 den »Deutschen Handels- und Gewerbeverein« ins Leben, der sich gegen den wirtschaftlichen und politi­schen Partikularismus der deutschen Fürstentümer wandte und für die Abschaffung der Binnenzölle und damit für einen freizügigen Binnenmarkt kämpfte. Die wirtschaftliche Union sollte die Vorstufe zur politischen Einigung Deutschlands bil­den. Diese - aus der Sicht des Königs - unerwünschte Initia­tive hatte Lists Entlassung aus dem Staatsdienst zur Folge.

Im Jahre 1820 wurde er von den Bürgern seiner Vaterstadt als Abgeordneter in den württembergischen Landtag ent­sandt. In dieser Eigenschaft kritisierte er in einer dezidierten und scharf formulierten »Petition«, die in Wirklichkeit den Charakter eines anonymen Flugblattes hatte, die gravierend­sten Mängel und Ungerechtigkeiten in der württembergi­schen Verwaltung und die sozialen Unzulänglichkeiten des Ständestaates.2 Lists Anklage gipfelte in 40 Einzelforderun­gen, die zur Beseitigung der Mißstände von der Regierung verwirklicht werden sollten. Wegen dieser heftigen Angriffe wurde er nach nur zweimonatiger Zugehörigkeit aus dem Landtag ausgeschlossen und zu einer zehnmonatigen Fe­stungshaft mit angemessener Beschäftigung verurteilt. Hier­bei lag das Hauptgewicht der Bestrafung nicht auf der Zeit-

Lebensweges, in: Mitteilungen des Instituts für Angewandte Wirt­schaftsforschung, Tübingen, 4. Jg., Nr. 3, 1976, S. 11-23; dergl: Fried­rich List - NB-Forscherportrait, in: Neue Betriebswirtschaft, H. 7/1979, S. 417-419; dergl.: Reutlingen und Friedrich List, Reutlingen 1983, Gehring, P.: Friedrich List, Jugend- und Reifejahre, 1789-1825, Tübingen 1964; Henderson, W. O.: Friedrich List - Economist and Vi-sionary, 1789-1846, London 1983. 2 Vgl. Wendler, E.: Leben und Wirken von Friedrich List. . ., S. 16 ff.

12

13

strafe, sondern auf dem entehrenden Zusatz »mit angemesse­ner Beschäftigung«, der List von nun an zum politisch Verfolgten und ruhelosen Emigranten werden ließ. Obgleich er sich vor allem während seines Exils in der Schweiz in viel­fältiger Weise um seine politische Rehabilitierung bemühte, blieben alle Verteidigungsschrift »Themis II« in einer anony­men Rezension der in Halle erschienenen Allgemeinen Litera­tur-Zeitung von 1824 mit größter Hochachtung kommen­tiert: »Diese Vorstellung führt mit vollem Recht das Prädikat: ehrfurchtsvoll; denn es ist nicht ein, der tiefsten Ehrfurcht zuwiderlaufender Ausdruck darin, vielmehr gründet sie sich ganz eines Theils auf das Vertrauen zur Gerechtigkeit des Staatsoberhauptes, und andern Theils auf eine überaus klare und bündige Auseinandersetzung der wahren Bewandtnis der Sache mit Beleuchtung der entgegenstehenden Entschei­dungsgründe des ergangenen Erkenntnisses. Man kann schwerlich umhin, den Mann zu bedauern, der ein Opfer sei­nes wohlgemeinten Eifers geworden ist, und seiner Ausfüh­rung beyzupflichten, wenn man nicht von Vorurtheilen ge­blendet ist.«4

Zunächst versuchte List, sich der Verhaftung durch Flucht zu entziehen. Doch nach zweijährigem Umherirren im Elsaß, in Baden und der Schweiz sowie einem kurzen Abstecher nach Paris und London kehrte er wieder nach Württemberg zurück. Seine Hoffnung, beim König Gnade zu finden, er­füllte sich allerdings nicht. Unmittelbar nach seiner Rück­kehr wurde er festgenommen und zur Verbüßung der Haft­strafe auf den Hohen Asperg gebracht. Erst nachdem er versprach, nach Amerika auszuwandern, wurde er vorzeitig entlassen.

In der neuen Welt verbrachte List sechs Jahre. Er versuchte sich zunächst als Farmer, ehe er die Redaktion einer deutsch­sprachigen Zeitung (Der Readinger Adler) übernehmen

1. Vgl. Wendler, E.: Leben und Wirken von Friedrich List. . ., S. 158 ff.
2. o.V.: Themis, eine Sammlung von staatswissenschaftlichen Abhand­lungen, Übersetzungen und in die Politik einschlagenden Rechtsfällen, in: Allgemeine Literatur-Zeitung, Nr. 220, Halle 1824, S. 94.

konnte, entdeckte bei Pottsville in Pennsylvania ein großes Steinkohlenlager und wurde Mitbegründer und Miteigentü­mer einer der ersten Eisenbahnlinien der Welt, die zum Ab­transport des von ihm entdeckten Kohlevorkommens gebaut wurde. Bei der Planung und Ausführung dieses Projektes konnte er wertvolle Erfahrungen sammeln, die ihn zu einem der ersten Eisenbahnpioniere der alten und neuen Welt wer­den ließen. Außerdem studierte er am amerikanischen Mo­dell den Widerstreit zwischen dem Wirtschaftsliberalismus englischer Prägung und der Schutzzollpolitik der wirtschaft­lich noch rückständigen Länder. Diese Auseinandersetzung fand in seinen »Outlines of American Political Economy« von 1827 ihren literarischen Niederschlag.

Obwohl List in den Vereinigten Staaten Ansehen und Wohlstand erlangte, trieb ihn sein Heimweh zur Rückkehr nach Deutschland. Deshalb kam es ihm sehr gelegen, daß ihn Präsident Jackson nach der am 27. 10. 1830 erfolgten An­nahme der amerikanischen Staatsbürgerschaft zum amerika­nischen Konsul für Hamburg, dann für Baden und schließlich für das Königreich Sachsen ernannte. Allerdings konnte er diese Funktionen wegen der eisigen Ablehnung, die dem ein­stigen politischen Häftling immer noch zuteil wurde, kaum ausüben. Stattdessen kämpfte er mit ungeheurer Tatkraft für den Aufbau eines deutschen Eisenbahnnetzes. Sein unermüd­licher Einsatz galt vor allem dem Bau der sächsischen Eisen­bahn Leipzig-Dresden, ohne aber die erhoffte Anstellung im Direktorium der Eisenbahngesellschaft zu bewirken. In ähnli­cher Weise und mit dem gleichen Mißerfolg bemühte er sich um den Bau der badischen Eisenbahn Mannheim-Basel.

Diese und andere Fehlschläge veranlaßten den nun schon 48jährigen, sein Glück in Frankreich zu versuchen. In seinem dreijährigen Exil in Paris von 1837-1839 beteiligte er sich an den uns hier interessierenden Preisfragen der Academie des Sciences Morales et Politiques; außerdem verfaßte er in jener Zeit zahlreiche journalistische Beiträge.

Nach seiner abermaligen Rückkehr nach Deutschland wurde er 1840 für seine Verdienste um das thüringische Ei­senbahnwesen von der juristischen Fakultät der Universität Jena mit der Verleihung der Ehrendoktorwürde geehrt.

14

15

In einem weiteren geistigen Kraftakt vollendete der nahezu Mittellose sein ökonomisches Hauptwerk »Das Nationale Sy­stem der Politischen Ökonomie«, das noch zu seinen Lebzei­ten 3 Auflagen erreichte und im Laufe der Zeit in mehrere Fremdsprachen übersetzt wurde.

Dann folgten Reisen nach Österreich/Ungarn und nach England, von denen er sich berufliche und politische Erfolge versprach. List sah mit dem ihm eigenen Scharfblick voraus, daß die Tage der englischen Wirtschaftsmacht gezählt waren. Deshalb bemühte er sich in England aus eigenem Antrieb um eine deutsch-englische Entente. In seiner Denkschrift »Über den Wert und die Bedingungen einer Allianz zwischen Groß­britannien und Deutschland«, die er dem englischen Premier­minister Robert Peel überreichte, fand seine »Politik der Zu­kunft« ihren Höhepunkt. Eine solche Allianz sollte Großbri­tannien dazu verhelfen, seine wirtschaftliche Vormachtstel­lung zu verteidigen und Deutschland nach der durch den Zollverein von 1834 erlangten Wirtschaftsunion den Ausbau seiner produktiven Kräfte und die Verwirklichung seiner poli­tischen Einheit erleichtern.5

Doch dieses Umherirren ohne greifbare Ergebnisse zehrte seine scheinbar unerschöpflichen Kraftreserven vollends auf. Seelische und körperliche Erkrankung verschlimmerten seine Lage so sehr, daß er - ausweglos und tief verzweifelt - am 30. November 1846 in der österreichischen Grenzstadt Kuf-stein seinem Leben ein Ende setzte.

Trotz seines ruhelosen Lebens konnte List ein reiches lite­rarisches Gesamtwerk schaffen. Es umfaßt mehr als 1000 Ein­zeltitel, deren wichtigste in der zehnbändigen Gesamtausgabe zusammengetragen und kommentiert sind.6

Im Vergleich zu Karl Marx war List sicher kein überragen­der Theoretiker, sondern ein Mann der Praxis, der in den USA zu der Einsicht gelangte, daß das beste Werk, das man über Politische Ökonomie lesen könne, das Leben und die praktische Wirklichkeit sei. Seine ganz besondere Stärke lag

aber darin, äußerst komplexe Sachverhalte und Zusammen­hänge kurz und prägnant zu formulieren und daraus weit in die Zukunft hineinreichende Schlußfolgerungen zu ziehen.

In seinen thematisch breit gefächerten Beiträgen griff er die drängensten und interessantesten Probleme und Entwick­lungstendenzen seiner Zeit auf, die er in einer sehr anschauli­chen und lebendigen Sprache bearbeitete. Sie lassen sich in vier Themenkreise einteilen: in staatspolitische, wirtschafts­wissenschaftliche, verkehrspolitische und journalistische Ab­handlungen. Seine staatspolitischen Ideen kreisten vor allem um die Liberalisierung und Demokratisierung der deutschen Fürstentümer, insbesondere des Königreichs Württemberg, sowie um deren wirtschaftlichen und politischen Zusam­menschluß. Die wirtschaftswissenschaftlichen Ideen, die er aus historisch gewachsenen einzel- und gesamtwirtschaftli­chen7 Grundlagen ableitete, galten in erster Linie den ökono­mischen Voraussetzungen eines sozialpolitisch motivierten Industrialisierungsprozesses der wirtschaftlich noch rückstän­digen Länder und den Möglichkeiten, den Industrialisierungs­vorsprung Englands einzuholen. Außerdem verfügte List über ein fundiertes betriebswirtschaftliches Gedankengebäude, das aus der sog. »Niedergangszeit der Handelswissenschaften« her­ausragt.8 Seine verkehrspolitischen Aktivitäten waren von der Überzeugung getragen, daß die verkehrsmäßige Erschließung eines geographischen Raumes für die Industrialisierung und das wirtschaftliche Wachstum und damit für das soziale Wohlergehen einer Nation von entscheidender Bedeutung sind. Bildungspolitische, technische, geographische und histo­rische Beiträge runden das vielschichtige Gesamtwerk ab.

In Lists Gedankengebäude stehen die Theorie der produkti­ven Kräfte und deren Unterschied zur Theorie der Werte im Vordergrund. Unter dem Begriff der produktiven Kräfte ver­steht er ein äußerst komplexes und heterogenes Phänomen, das durch eine Vielzahl von Faktoren bestimmt und gestaltet wird. Dazu gehören sozialpolitische und gesamtwirtschaftli-

1. Vgl. List, F.: Über den Wert und die Bedingungen einer Allianz zwi­schen Großbritannien und Deutschland, S. 267 ff.
2. Vgl. List, F.: Schriften/Reden/Briefe, Band I-X, abgekürzt: Werke.
3. Vgl. Sommer, A.: Friedrich Lists System der politischen Ökonomie.
4. Vgl. Wendler, E.: Das betriebswirtschaftliche Gedankengebäude von Friedrich List.

16

17

che Einflußfaktoren, wie die Gesetze des Staates, seine öffent­lichen Institutionen, Wissenschaft und Technik, Kunst und Erziehung, die Sicherheit der Person und des Eigentums, die Freiheit des Menschen und das harmonische Zusammenwir­ken der drei Wirtschaftssektoren Landwirtschaft, Handel und Industrie.

Die produktiven Kräfte bilden in ihrer Gesamtheit jene »Kräfte oder Fähigkeiten, die wirksam sind und zur Produk­tion« beitragen, während »die Dinge selbst, die produziert werden und als Tauschobjekte« dienen, als Werte bezeichnet werden. Die produktiven Kräfte seien der volks- und betriebs­wirtschaftliche Baum, »an welchem die Reichtümer wachsen, und weil der Baum, welcher die Frucht trägt, wertvoller« sei, »als die Frucht selbst«, habe sich die Theorie der Werte der Theorie der produktiven Kräfte unterzuordnen.9 Dennoch bestehe zwischen beiden Theorien ein inniger Zusammen­hang. Um Werte zu produzieren, müßten produktive Kräfte geopfert werden und ebenso müsse man Werte opfern, um die produktiven Kräfte zu vermehren. Dabei sei ihre Vermeh­rung nicht immer unmittelbar zu spüren; sie werde »oft erst sichtbar durch die wachsende Produktion der folgenden Ge­neration oder selbst noch später.«10 Daraus folgt, daß List un­ter der Vermehrung der produktiven Kräfte einen langandau­ernden, wenn möglich endlosen Prozeß verstand.

Auch wenn manche Autoren kritisieren, daß der Begriff der produktiven Kräfte recht verschwommen sei, weil sich das darunter zu verstehende Leistungspotential nicht opera-tional definieren lasse, so vermag diese Theorie geistige Ein­sichten zu vermitteln, die für die politischen und ökonomi­schen Perspektiven der Gegenwart wertvolle Denkanstöße induzieren können. In der Nachkriegszeit hat sowohl in ein-zel- als auch in gesamtwirtschaftlicher Hinsicht das Umsatz­bzw. das Wachstumdenken und damit die Theorie der Werte die ökonomischen Zielvorstellungen beherrscht. Wenn aber die energiewirtschaftliche Versorgung langfristig gesichert, die Umweltverschmutzung drastisch verringert, der Rohstoff-

verbrauch in Grenzen gehalten, das internationale Entwick­lungsgefälle gebremst und die binnen- und außenwirtschaftli­che Leistungskraft der deutschen Wirtschaft auf Dauer erhalten werden sollen, erscheint es höchste Zeit, sich auf eine zeitgemäße Interpretation von Lists Theorie der produk­tiven Kräfte zu besinnen.

*3. Der eiste Abschnitt des Pariser Exils und die Preisfragen der Academie des Sciences Morales et Politiques*

Nachdem Friedrich List die politische Ehrenrettung durch den württembergischen König WilhelmI. am 15. April 1836 endgültig versagt wurde, weil seine »staatsbürgerlichen Ver­hältnisse von der Art sind, daß er einer Rehabilitierung weder bedarf noch eine solche ihm von irgendeinem Nutzen sein könnte«1 und seine Bewerbung um eine freigewordene Stelle im Direktorium der Leipzig-Dresdener-Eisenbahngesellschaft am 29. Juni 1837 abschlägig entschieden wurde, blieb ihm nur noch die Möglichkeit, ins europäische Ausland zu emi­grieren.

Da sich hierfür in Frankreich die besten Aussichten zu er­öffnen schienen, entschloß er sich in der zweiten Hälfte des Jahres 1837 nach Paris überzusiedeln. Dort wurde er von sei­ner ältesten Tochter Emilie (10. 12. 1818-14. 12. 1902) erwar­tet, die in der französischen Metropole zur sprachlichen und musikalischen Weiterbildung ein Internat besuchte.

Die Reise führte über Belgien, wo er von den höchsten po­litischen Amtsträgern mit großen Ehren empfangen wurde. »Für kaum einen anderen Menschen trifft das Sprichwort: ■Der Prophet gilt nichts im eigenen Vaterlande!« treffender zu als für Friedrich List. Immer, wenn er die Grenzpfähle des Deutschen Bundes hinter sich ließ, erntete er Beifall und An­erkennung.«2 So gab ihm der belgische König ein herzliches Empfehlungsschreiben an seinen Vetter, König Louis Philippe

9 List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonimie, S. 81. 10 List, F.: Das Natürliche System der Politischen Ökonomie, S. 192.

1. König Wilhelm I: Schreiben an das Justizministerium vom 15.4.1836; Werke VIII, S. 474.
2. Wendler, E.: Friedrich List - Leben und Wirken in Dokumenten, S. 22.

18

19

von Frankreich mit; der belgische Eisenbahnminister No-thomb ehrte ihn mit einer Einladung zur feierlichen Eröff­nung der Eisenbahnverbindung Mecheln-Löwen, die am 10. September 1837 eingeweiht wurde und die erste belgische Eisenbahn von Brüssel nach Mecheln um 50 km verlängerte.

Bis jetzt war das genaue Datum unbekannt, an dem Fried­rich List von Belgien nach Frankreich weiterreiste und ab wann er in Paris logierte. Die früheren List-Biographen muß­ten sich mit dem unbestimmten Zeitraum »Ende September bis Anfang Oktober« genügen. Erst vor kurzem stieß der Au­tor auf einen bislang unbekannten Brief, der diese Frage sehr präzise beantwortet. Es handelt sich um ein Schreiben, das List am 7. Oktober 1837 aus Paris an den von ihm vor seiner Abreise aus Leipzig zum Konsularagenten bestellten Dr. Jo­hann Gottfried Flügel (1788-1855) richtete und in dem er folgende Nachricht zukommen ließ: »Da ich nicht ganz ge­wiß bin, ob meine Frau inzwischen von Leipzig abgereist ist, so sende ich Ihnen, werther Herr Doctor, den anliegenden Brief, mit der Bitte, ihn meiner Frau zuzustellen oder nach­zuschicken. Eben so bitte ich das beykommende Manuskript der Teubnerschen Buchdruckerey zu überschicken. Im Falle Sie mir etwas zu schreiben haben sollten, bitte ich Ihre Briefe Rue Vivienne, Hotel Vivienne zu adressieren. Ihre Auslagen an Briefporto bitte ich in Rechnung zu bringen.« Wenn man den Briefinhalt mit der am 21.9.1837 von Brüs­sel an Emilie gerichteten Nachricht vergleicht, wonach »vor dem 1.-5. Oktober« nicht mit seiner Ankunft in Paris zu rechnen sei, dürfte diese am 6. oder 7. Oktober 1837 erfolgt sein. Außerdem ist der Domizilvermerk für unsere Problem­stellung sehr aufschlußreich.

Bald nach seiner Ankunft in Paris erfuhr List, daß die Aca­demie des Sciences Morales et Politiques zwei Preisfragen aus­geschrieben hatte, die bis zum 31. Dezember 1837 bearbeitet werden konnten.

Die Akademie bildet eine der fünf Säulen des weltberühm­ten »Institut de France«. Diese Institution ist die höchste na­tionale Körperschaft für Wissenschaft und Kunst in Frank­reich; sie wurde 1795 durch das Direktorium gegründet, um alle wissenschaftlichen Entdeckungen zu sammeln und die

Wissenschaften und Künste zu vervollkommnen. Das Institut de France setzt sich aus folgenden Akademien zusammen:

1. Die Academie Francaise, gegründet 1635
2. Die Academie des Inscriptions et Beiles Lettres, gegründet 1663
3. Die Academie des Sciences, gegründet 1666
4. Die Academie des Beaux Arts, gegründet 1816
5. Die Academie des Sciences Morales et Politiques, gegrün­det 1832.

Die Academie des Sciences Morales et Politiques besteht heute aus den fünf Abteilungen: Philosophie, Politische Wis­senschaften, Jurisprudenz, Wirtschaftswissenschaften, Ge­schichte und Geographie, denen insgesamt 40 ordentliche und 6 freie Mitglieder angehören.

Jede der fünf Akademien ist eine Körperschaft für sich mit eigenen Sitzungen, eigenständigen Preisfragen und autono­men Preisen.

Es scheint, als ob die beiden Preisfragen der Academie des Sciences Morales et Politiques für Friedrich List gemünzt wa­ren, so genau deckten sie sich mit seinen nationalökomischen und verkehrspolitischen Interessengebieten. Sie hatten nach­stehenden Wortlaut:

(1) »Lorsqu'une nation se propose d'etablir la liberte du com­  
merce ou de modifier sa legislation sur les douanes, quels  
sont les faits, qu'elle doit prendre en consideration pour  
concilier de la maniere la plus equitable les interets des  
producteurs nationaux et ceux de la masse des consom-  
mateurs?«

»Wenn eine Nation beabsichtigt, zum Freihandel überzu­gehen oder überhaupt ihre Zollgesetzgebung zu ändern, welche Tatsachen muß sie in Betracht ziehen, um auf möglichst gerechte Weise die volkswirtschaftlichen Inter­essen der Produzenten mit denen der Masse der Verbrau­cher in Einklang zu bringen?«

(2) »Quelle peut etre sur l'economie materielle, sur la vie ci-  
vile, sur l'etat social et la puissance des nations, l'in-  
fluence des forces motrices et des moyens de transport  
qui se propagent actuellement dans les deux mondes?«

**20**

21

»Welche Auswirkungen haben die Dampfkraft und die Transportmittel, die sich gegenwärtig in der alten und neuen Welt ausbreiten, auf die Wirtschaft, das bürgerli­che Leben, das soziale Gefüge und die Macht der Natio­nen?«

Beide Preisfragen waren auf der öffentlichen Jahressitzung der Akademie am 28.12.1836 formuliert und ausgeschrieben worden. Die erste war mit 3000 Francs und die zweite mit 1500 Francs dotiert; dem Sieger winkte in Frankreich höch­stes Ansehen. Einem »couronne par l'Academie« öffneten sich alle Türen wie einem Ritter der Ehrenlegion. Dafür stellte die Akademie der Wissenschaften aber auch höchste Anforderungen.

Obwohl List zunächst keine Möglichkeit sah, in der noch zur Verfügung stehenden Zeit die Preisfragen zu bearbeiten, entschloß er sich an einem nicht mehr zu bestimmenden Tag Mitte November 1837, also nur etwa sechs Wochen vor dem Abgabetermin, doch noch beide Preisfragen in Angriff zu nehmen.

*4. Belege für die Existenz von zwei Preisschriften*

Gewißheit, daß List zumindest eine der beiden Preisfragen be­arbeitete, besteht seit 1926, als das Manuskript des ersten Concours von Artur Sommer im Archiv des Institut de France aufgefunden wurde.1 Es trägt den Titel: »Le Systeme Naturel de l'Economie Politique« - »Das Natürliche System der Politischen Ökonomie«2 und beginnt mit dem für Lists Denken und Handeln so charakteristischen Wahlspruch: »Et la patrie et l'humanite«.3

Seitdem wurde vergeblich nach dem zweiten Manuskript gesucht. In seiner Mitteilung über das Auffinden der ersten

1. Vgl. Sommer, A.: Mitteilung über ein bisher unbekanntes Werk Fried­rich Lists, S. 687-718.
2. Vgl. Salin, E. und A. Sommer: Friedrich List - Das Natürliche System der Politischen Ökonomie; Werke IV; Fabiunke, G.: Friedrich List: Das Natürliche System der Politischen Ökonomie; Henderson, W. O.: Friedrich List: The Natural System of Political Economy.
3. Vgl. Wendler, E.: Das betriebswirtschaftliche Gedankengebäude von Friedrich List, S. 96 f.

Preisarbeit führt Artur Sommer aus: »Wir sind in den Akten des Institut de France, soweit es möglich war, dem Problem der zweiten Preisfrage und eines möglichen zweiten List-Wer­kes nachgegangen und werden dieses Preisausschreiben genau verfolgen. Das fragliche Manuskript selbst freilich war nicht auffindbar; es ist aber möglich, daß es noch existiert.«4

Gleichzeitig kommt Sommer bei der Überprüfung der Ter­minangaben und der Würdigung der ersten Preisschrift zu dem Schluß: »So ist es unmöglich, daß List in sechs Wochen neben der aufgefundenen Schrift ein zweites Werk gleicher Originalität abgefaßt und übersetzt hat.«5 Dennoch: »Verges­sen wir nicht, daß wir bei den sich widersprechenden Zeug­nissen trotzdem heute keine Gewißheit haben, ob List diese Preisfrage wirklich beantwortet hat. Das Manuskript ist im Institut de France nicht gefunden, und es fehlen uns zur Zeit weitere Briefe aus dem Pariser Aufenthalt, welche eine ein­deutige Entscheidung ermöglichen . . . Wir überlassen damit die Aufklärung über die Berechtigung oder Nichtberechti-gung eine zweite Preisarbeit anzunehmen, dem Glück und der Zukunft.«6

Nachdem das fragliche Manuskript auch in der Zwischen­zeit verschollen blieb, ist verschiedentlich bezweifelt worden, daß es je eine zweite Preisschrift gegeben habe. So findet sich in dem von Otto Borst verfaßten Werk »Die heimlichen Re­bellen« die von Zweifeln erfüllte Bemerkung: List, »der, wenn wir ihm selbst glauben schenken dürfen, gleich zwei Preis­schriften auf einmal nebeneinander bearbeitet und seine Kerze an beiden Enden entzündet«; und etwas später ist »von seiner Preisschrift, seiner verunglückten« die Rede.7 Auch W. O. Henderson, der 1983 die Arbeit des ersten Concours ins Englische übersetzte, stellte die Existenz einer zweiten Preisschrift in Abrede.8

1. Sommer, A.: Mitteilung über ein bisher unbekanntes Werk, S. 691.
2. Ebenda S. 701.
3. Sommer, A.: Mitteilungen . . ., S. 701 f.
4. Borst, O.: Die heimlichen Rebellen - Schwabenköpfe aus fünf Jahrhun­derten, S. 122 u. S. 139.
5. Henderson, W. O.: Friedrich List: The Natural System . . ., S. 1-13.

**22**

**23**

Dennoch gibt es verschiedene Quellen, die eindeutig bele­gen, daß sich List an beiden Preisfragen beteiligte. So berich­tet er am 22. 11. 1837 aus Paris an seine Frau Karoline: »Emi-lie ist Tag und Nacht in meiner Gesellschaft. Ich diktiere oder sie schreibt mir ab. Sie schreibt schön und korrekt und ver­steht die französische Grammatik aus dem Grund, so daß wir nun auch große französische Aufsätze zusammen machen. Wir haben angefangen zwei Preisfragen zu beantworten, die am 1. Januar des nächsten Jahres fertig sein müssen. Wenn ich gesund bleibe, so komme ich damit zu Stande, und wenn ich damit zu Stande komme, so gewinne ich den Preis (3000 und 1500 Fr./also 4500 Fr.) und wenn ich den Preis gewinne, so feiere ich über meine Feinde in Deutschland einen Triumpf, der notwendig in Deutschland oder in Frankreich gute Folgen haben muß. Ich arbeite gegenwärtig nicht weni­ger als 15 Stunden am Tag.«9

Am 1. Januar 1838 geht List in einem weiteren Schreiben an seine Gattin noch wesentlich ausführlicher auf beide Preis­arbeiten ein: »Wir haben hier die Neujahrsnacht flott ge­feiert; wir sind erst diesen Morgen um 4 Uhr zu Bette gekommen. Ich bin nämlich mit meiner Arbeit fertig - zwei Preisfragen liegen beantwortet da, und was noch mehr ist, zu meiner völligen Zufriedenheit. Von dieser Arbeit, kannst Du Dir einen Begriff machen, wenn ich Dir sage, daß sie zwei leidlich dicke, gedruckte Bände füllen wird. Alles dies ward in sechs Wochen geschrieben, übersetzt und mit Noten verse­hen. Ich hatte dazu über 30 Bände Bücher zu lesen. Von mor­gens 1 oder 2 Uhr arbeitete ich bis 10 Uhr - dann ging's auf die Bibliothek bis 3 Uhr, dann wieder zur Arbeit bis 5 VaUhr -dann zu Tisch, und um 7 oder 8 Uhr zu Bett. In meinem Le­ben ging mir die Arbeit nie besser vonstatten, und nie war ich gesünder. In der letzten Zeit bin ich sogar häufig nicht zu Bette gekommen und habe nur einige Stunden geschlafen. Ich habe gute Hoffnung, zwei Preise oder wenigstens einen zu be­kommen. In diesem Fall könnte ich den Geldgewinn mit In­begriff dessen, was die Bücher beim Buchhändler wert sind, auf 10000 Franken veranschlagen, ja, wenn sie unter den Fa-

brikanten populär werden sollten, was sehr wahrscheinlich ist, auf das drei- und vierfache - im Fall sie mehrere Auflagen erleben sollten. Inzwischen kann ich mich in meinen Hoff­nungen täuschen, zumal die Arbeit sehr schnell gefertigt wer­den mußte. Es ist auch möglich, daß diejenigen, welche die Preise zuerkennen (der Name wird erst bekannt nach der Zuerkennung des Preises), mir den Preis versagen, ungeachtet meine Abhandlungen die besten sind. Ich habe nämlich ein neues System und meine Richter sind noch alten Glaubens. Jedenfalls aber sind meine Abhandlungen so, daß ich sie druk-ken lassen werde, und daß ich mir davon denselben Erfolg versprechen darf wie in Amerika (1828). Dies ist genug und muß auf irgendeine Weise zu einem guten Resultat führen.

Während dieser Arbeit mußte ich alles suspendieren - Kö­nig - Minister - alte Bekannte - Briefwechsel jeder Art - alles mußte verschoben werden, ich durfte keine Minute versäu­men. An Theater gehen, Zeitungen lesen usw. war nicht zu denken; ich weiß fast nicht, was seither in der Welt vorgegan­gen. Aber hie und da speiste ich mit Emilie in einer auswärti­gen Restauration, um mir und ihr einige Motion zu machen, durch das Hin- und Hergehen.«10

Dieser Brief wurde von List allerdings erst zwei Wochen später abgeschickt; auf der Rückseite erläutert er den Grund für diese Verzögerung: »13 Tage blieb dieser Brief liegen, den ich noch am 1. Januar fortschicken wollte. Als wir nämlich das Manuskript der beiden Preisfragen übergaben, erfuhren wir, daß ich noch acht Tage Zeit hätte. Ich nahm also meine Arbeiten zurück, um sie zu verbessern, und so ging es noch acht Tage auf die alte Weise fort. Als die Arbeit am 8. ds. übergeben war, hatte ich Ekel vor allem Schreiben und Arbei­ten und so viele Besuche zu machen und Privatangelegenhei­ten zu besorgen, daß ich heute erst wieder ans Schreiben komme.«11

Aus den zitierten Briefstellen geht also eindeutig hervor, daß List beide Preisfragen bearbeitete; - eine Tatsache, die er aber später ausnahmslos verschweigt; denn in den wenigen

9 List, F.: Brief an seine Frau Karoline vom 22. 11. 1837, S. 499.

1. List, F.: Brief an seine Frau Karoline vom 1. 1. 1838, S. 501 f.
2. dergl.: Brief an seine Frau Karoline vom 13. 1. 1838, S. 503.

**24**

**25**

anderen Zeugnissen, in denen er sich in Briefen und Publika­tionen zum »Systeme Naturel«, d.h. zur ersten Preisschrift be­kennt, ist stets nur von *einer* Preisfrage der Akademie der mo­ralischen und politischen Wissenschaften die Rede. Dies ist psychologisch damit zu erklären, daß er vom Ergebnis dieses unvorstellbaren geistigen und physischen Kraftaktes zutiefst enttäuscht war. Die jähe Zerstörung aller Wünsche und Illu­sionen traf seinen Lebensnerv und hinterließ ein nicht mehr zu vergessendes Frustrationserlebnis. Zur ersten Preisarbeit konnte er sich gerade noch bekennen; sie wurde zwar auch mit keinem Preis ausgezeichnet, aber als »ouvrage remarqua-ble«, d.h. als eine der drei besten eingestuft, und zudem er­hielt keiner der Bearbeiter den Preis zuerkannt.

Im Vorwort zum »Nationalen System der Politischen Öko­nomie« von 1841 verhehlte er nicht, wie sehr er über die Ent­scheidung der Akademie enttäuscht, ja gekränkt war. Zur Stärkung seines angeschlagenen Selbstwertgefühls schönte er den Bericht ein wenig; so verkürzte er die Abfassungszeit des Manuskriptes auf »ungefähr 14 Tage«. Gleichzeitig machte er die Preisrichter dafür verantwortlich, daß diese Arbeit nicht als preiswürdig befunden wurde. »Um meine durch viele Ar­beit und unsäglichen Verdruß zerrüttete Gesundheit wieder herzustellen, reiste ich im Spätherbst 1837 nach Paris. Zufäl­lig hörte ich hier, daß eine die Handelsfreiheit und die Han­delsbeschränkungen betreffende, früher schon gestellt gewe­sene Preisfrage der Akademie der politischen Wissenschaften in Paris aufs neue aufgegeben worden sei. Dadurch gereizt, entschloß ich mich, das Wesentliche meiner Ideen niederzu­schreiben. Da ich aber, nicht im Besitz meiner früheren Ar­beiten, alles aus der Erinnerung zu schöpfen hatte, da mir fer­ner zu dieser Arbeit bis zum Ablauf des peremtorischen Termins nur ungefähr 14 Tage vergönnt waren, so konnte sie natürlich nicht anders als *sehr unvollkommen* ausfallen. Gleichwohl stellte die Kommission der Akademie meine Ar­beit unter die drei ersten von siebenundzwanzig, die im gan­zen eingelaufen waren. Mit diesem Resultat durfte ich wohl zufrieden sein - in Betracht der Flüchtigkeit meiner Arbeit und daß der Preis überhaupt nicht zuerkannt ward - vorzüg­lich aber in Betracht des literarischen Glaubens der Preisrich-

ter, die sämtlich der kosmopolitischen Schule angehö­ren.«12

Bei der zweiten Preisfrage waren solche Rechtfertigungs­gründe nicht gegeben. Hier lagen dem Preisrichterkollegium, wie noch näher auszuführen ist, nur zwei Arbeiten vor, wo­bei die nicht von List verfaßte mit dem Preis der Akademie ausgezeichnet wurde. Deshalb mußte List seinen Beitrag be­schämt verschweigen. Tochter Emilie hielt sich an dieses Tabu, als sie dem ersten List-Biographen Ludwig Häusser in einem Brief vom 2. 10. 1847 über ihren Vater berichtet: »durch eine [!] Preisaufgabe der academie des sciences ange­regt, entzog er sich seine Tätigkeit für einige Zeit der Sache der Eisenbahnen und begab sich auf das Feld der National­ökonomie.«13 Dennoch ließ Häusser in seiner Biographie von 1850 keinen Zweifel daran, daß List »beide Arbeiten vollen­dete«14, »ohne freilich eine bindende Aussage über die zweite Arbeit zu machen.«15 »Der Grund ist wohl zu vermuten: List hatte den größten Wert darauf gelegt, als erster Sachverständi­ger in allen praktischen Bahnfragen sich in Leipzig wie in Brüssel und Paris zur Geltung zu bringen und ein leitendes Amt in der Bahnverwaltung zu erreichen. Das Bekanntwer­den eines gescheiterten wissenschaftlichen Versuchs auf die­sem Gebiet wäre von Lists erbitterten Gegnern in Leipzig nur ausgenutzt worden, und hätte den Freunden unter den belgi­schen und französischen Staatslenkern und Unternehmern Anstoß geben können. List hatte auch über den Tod hinaus Feinde; Emilie dürfte Häusser gebeten haben, darauf Rück­sicht zu nehmen . . . Eine solche Annahme ist durchaus im Bereiche des Möglichen; denn Emilie bittet in einem andern Fall Häusser ... die Todesart Lists, die den übrigen Angehöri­gen unbekannt geblieben war, in der Biographie zu verschwei­gen.«16

1. List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonomie, S. 18 f.
2. zit. aus Salin, E. und A. Sommer: Friedrich List - Das Natürliche Sy­stem . . ., S. 15.
3. Häusser, L.: Friedrich List's gesammelte Schriften; Erster Theil, S. 233.
4. Sommer, A.: Mitteilung über ein bisher unbekanntes Werk Friedrich Lists, S. 690 f.
5. Salin, E. und A. Sommer: Friedrich List - Das Natürliche System . . ., S. 31 f.

26

**27**

*5. Die Entdeckung der zweiten Preisschrift*

Nach dem Auffinden des ersten Manuskriptes hat Artur Som­mer, soweit es ihm zum damaligen Zeitpunkt möglich war, die Spur der zweiten Arbeit verfolgt. Dabei konnte er dem Be­richt der Academie des Sciences Morales et Politiques vom 30. Juni 1838 entnehmen, daß auf die Preisfrage: »Quelle peut etre sur l'economie materielle, sur la vie civile, sur l'etat so­cial et la puissance des nations, l'influence des forces motrices et des moyens de transport qui se propagent actuellement dans les deux mondes?« zwei Manuskripte eingereicht wor­den waren. >Nous avons recu deux ouvrages manuscripts, entre lesquels notre choix ne pouvait etre douteux. Celui que nous jugeons digne le prix est inscrit sous le No. I.-1 »Falls List eine Arbeit geliefert hat, so müßte sie mit dem Manu­skript Nr. 2 identisch sein, welches in dem Bericht keinerlei weitere Erwähnung fand. Aber dieses Manuskript ist bisher trotz aller Bemühungen im Archiv des Instituts nicht auffind­bar. Die nicht gekrönten Preisarbeiten jener Jahre sind ohne Registrierung und Ordnung geblieben, und der Bescheid, bei dem wir uns vorläufig begnügen müssen, lautete dahin, daß nur bei Gelegenheit einer gänzlichen Neuorganisation des Ar­chivs über die Existenz oder Nichtexistenz dieser Handschrift wirkliche Sicherheit zu erlangen sei.«2

In der festen Überzeugung, daß es keinen Grund gab, die Existenz der zweiten Preisschrift in Zweifel zu ziehen, nutz­ten wir im Oktober 1983 einen Studienaufenthalt in Paris, um beim Institut de France zu recherchieren. Dabei stellte sich heraus, daß das Manuskript bei einer zeitlichen Neuord­nung der Bestände zum Vorschein gekommen war, aber bis­her nicht beachtet wurde.

Aus dem »Etat indicatif des differens memoires adresses pour ce concours« geht hervor, daß zu der Preisfrage »Forces motrices, Moyens de transports« die beiden folgenden Manu­skripte eingereicht wurden:

1. zit. aus Sommer, A.: Mitteilung über ein bisher unbekanntes Werk Friedrich Lists, S. 701.
2. ebenda S. 701 f.

.(1) Manuscript de 441 pages en 4° ayant une epigraphe qui com-mence par ces mots: La vapeur est a eile seule ... et finissant par . . . du progres de la civilisation.

(2) Manuscript de 66 pages Fo ayant pour epigraphe: Le monde marche.

tenu ä M. le Baron Dupin le 24 Fevrier, rendu le 19 Avril, envoye le dit jour a M. Rossi.

tenu a M. le Baron Dupin le 24 Fevrier, rendu le 19 Avril, envoye le dit jour ä M. Rossi.«

Das zuerst genannte Manuskript, von Constantin Pecqueur verfaßt, wurde am 30. Juni 1838 mit dem Preis der Akademie ausgezeichnet. Es handelt sich um eine hervorragende Arbeit, die »in einer umfassenden und vortrefflichen« Weise »die Bahnfrage im systematischen Zusammenhang mit allen Ge­bieten der Zivilisation, Kultur und Politik erschöpfend be­handelt.«3 Das Werk wurde 1839 unter dem Titel: »Economie Sociale. Des interets du commerce de l'industrie et de l'agri-culture, et de la civilisation en general, sous l'influence des applications de la vapeur - machines fixes - chemins de fer -bateaux a vapeur etc.« als zweibändiges »Ouvrages Couronnee en 1838 par l'Institut de France« veröffentlicht.

Das Deckblatt des Manuskriptes No. 2 trägt die Über­schrift

Le monde marche

und den Wortlaut der Preisfrage

Grundsätzlich sind alle Manuskripte, die der französischen Akademie der Wissenschaften zur Beantwortung einer Preis­frage vorgelegt werden, anonym einzureichen. Der Einsender hat sich in einem versiegelten Brief zu seiner Autorenschaft zu bekennen. Nach den Regeln der Akademie durften solche Adressantenbriefe nur geöffnet werden, wenn die Arbeit mit einem Preis bedacht wurde. Erst seit einigen Jahren wird diese Regel nicht mehr streng befolgt. Deshalb ist der Autor des Manuskriptes No. 2 durch den angehefteten und jetzt geöff­neten Brief zweifelsfrei zu bestimmen.

3 Sommer, A.: Mitteilung . . ., S. 702.

**28**

29

Auf dem mit dem Siegel der Akademie versehenen Um­schlag des Adressantenbriefes ist zu lesen: »No. 2-31. De-cembre 1837 - Le monde marche«; und im Innen teil ist ver­merkt:

Le monde marche

auteur Frederic List

consul des Etats-Unis

a Leipzic

Rue Vivienne, 14 hötel vivienne ä Paris

Es handelt sich dabei um die gleiche Handschrift und um die gleiche Autorenangabe wie bei dem ebenfalls geöffneten Adressantenbrief der ersten Preisschrift. Auch hier geht her­vor, daß List damals in der Rue Vivienne 14 - dem Hauptpor­tal der Bibliotheque Nationale gegenüber - wohnte.

Das Manuskript wurde am 25. Oktober 1983 aufgefunden; in einem Artikel des Reutlinger General-Anzeigers vom 5./6. 11. 1983 ist erstmals darüber berichtet worden.4

*6. Die Beschreibung des Manuskriptes*

Neben dem Deckblatt und dem gefalteten Adressantenbrief besteht das Manuskript aus:

* einem losen Blatt, auf dem sich der Autor für den Zustand entschuldigt, in welchem sich sein Manuskript befindet. Er habe nicht die Zeit gehabt, es vollständig abzuschreiben, und das, was vorliege, enthalte vom Kopisten gemachte Fehler, die der Autor aus Zeitmangel nicht verbessern konnte, weil er das Manuskript termingerecht dem Institut vorzulegen hatte.
* einem beidseitig beschriebenen, nicht numerierten Blatt, auf dem das Vorwort ausgeführt ist.

4 Wendler, E.: »Die Welt bewegt sich«; siehe auch dergl.: Leben und Wir­ken von Friedrich List während seines Exils in der Schweiz und sein Meinungsbild über die Eidgenossenschaft, S. 13.

- 33 - bis auf eine Ausnahme, d. h. die Rückseite des Blattes 24 - beidseitig beschriebene Blätter, der in 18 Kapitel un­terteilten Arbeit.

Die Blätter sind, von der Entschuldigung abgesehen, jeweils rechtshälftig mit schwarzer Tinte beschrieben. Im Gegensatz zur ersten Preisschrift weisen die Blätter, die durch Fadenhef­tung zusammengehalten werden, eine einheitliche Papierqua­lität auf.

Der Umfang der zweiten Preisarbeit ist damit bei weitem kleiner als das aus 165 Blättern bestehende Manuskript des Natürlichen Systems der Politischen Ökonomie, das zudem ganzseitig und vielfach wesentlich dichter beschrieben ist. Damit wird, was die Quantität der zweiten Preisschrift anbe­langt, die Vermutung von Artur Sommer bestätigt, wonach es unmöglich ist, »daß List in sechs Wochen neben der aufge­fundenen Arbeit ein zweites Werk gleicher Originalität abge­faßt und übersetzt hat«.5 Über die Qualität dieser Arbeit sei damit noch nichts ausgesagt.

Bei der autographischen Identifizierung des Manuskriptes stehen wir vor den gleichen Problemen wie Artur Sommer und Edgar Salin bezüglich des »Systeme Naturel«. Hier wie dort sind drei handschriftliche Modifikationen zu unterschei­den, wobei wir wegen der andersartigen Reihenfolge im Ge­gensatz zu Sommer und Salin keine numerische, sondern eine alphabetische Benennung vornehmen. Demnach ergeben sich folgende Teile:

Deckblatt und Entschuldigung - Handschrift B

Vorwort und Blatt 1-14 - Handschrift A

Blatt 15-30 - Handschrift B

Blatt 31-33 - Handschrift C

Die Handschrift A weist die bekannten Schriftzüge von Fried­rich List auf; Handschrift B, etwas schnörkelhafter und weni­ger ausgereift, ist von Tochter Emilie ausgeführt; Handschrift C gibt die gleichen Rätsel auf wie der ominöse »Schreiber II« des Natürlichen Systems, wobei uns mit Sommer und Salin eine identische Beurteilung verbindet: »Der Gesamtduktus ist

5 Sommer, A.: Mitteilung . . ., S. 701.

**30**

31

mit Lists Linienführung nahe verwandt; ... die Einzelgestal­tung der Buchstaben aber weicht beträchtlich von der übli­chen Schrift Lists ab . . .«s Obwohl in der von Emiliens Hand geschriebenen Entschuldigung von einem »Kopisten« die Rede ist, erscheint »die Mitarbeit einer dritten Person als nicht wahrscheinlich, ja kaum möglich«.7 Deshalb gehen wir davon aus, daß Handschrift C ebenfalls aus Lists Feder stammt. Es ist aber auch möglich, daß die letzten beiden Kapi­tel von Emilie zu Papier gebracht wurden.

Während die Handschriften A und B nur wenige Verbesse­rungen aufweisen, treten sie auf den letzten Seiten des Manu­skriptes gehäuft auf. Dies macht den starken Zeitdruck deutlich, unter dem die Arbeit zum Abschluß gebracht wer­den mußte.

7. *Sprach- und Übersetzungsprobleme*

Alle Teile des Manuskriptes weisen naturgemäß grammatika­lische Fehler auf. Außerdem sind die Interpunktion und die Akzentsetzung fehlerhaft. Diese Mängel werden mit dem ge­waltigen Zeitdruck entschuldigt oder dem »Kopisten« angela­stet. In Wirklichkeit sind sie in erster Linie auf Lists Schwie­rigkeiten mit der französischen Sprache zurückzuführen.

Während seines ersten Exils, als er 1822 wenige Monate in Straßburg1 verbrachte, kam List erstmals mit der französi­schen Sprache in Berührung. Er wurde von Karl Flachsland, einem früheren Rechtsanwalt und damaligen Übersetzer auf­genommen und mit den Grundlagen der französischen Gram­matik vertraut gemacht. Wenn man bedenkt, daß er schon nach kurzer Zeit französische Fachliteratur zu lesen ver­mochte und Übersetzungen ins Auge faßte, wird Lists Bega­bung für moderne Sprachen offenkundig. In einem Brief von Anfang März 1824 bescheinigt ihm kein geringerer als Mar­quis de Lafayette, daß er die französische Sprache schon sehr korrekt schreibe.2

1. Salin, E. und A. Sommer: Friedrich List: Das Natürliche System . . ., S. 29.
2. Ebendort, S. 30.
3. Vgl. Wendler, E.: Leben und Wirken von Friedrich List. . .
4. Vgl. Lafayette, M. de.: Brief an F. List, S. 283.

Wenn man von den kurzen Parisaufenthalten im April/ Mai 1824 bzw. im Frühjahr und Herbst 1831 sowie von meh­reren Fachaufsätzen und Literaturstudien absieht, vergingen aber mehr als 10 Jahre, bis List bei der Abfassung der beiden Preisschriften gezwungen war, seine französischen Sprach­kenntnisse erneut unter Beweis zu stellen. Daß ihm dies recht schwer gefallen sein muß und ihm selbst nach dem dreijährigen Exil in Paris die französische Sprache fremd blieb, geht aus einer Bemerkung von Emilie hervor, in der sie Ludwig Häusser über ihren Vater berichtet: -er hielt stets sehr viel auf die Erlernung von Sprachen und bedauerte immer, in seiner Jugend nicht mehr Gelegenheit dazu gehabt zu haben. Englisch fing er erst an, als er die Aussicht hatte, nach Ame­rika zu gehen, erlernte es aber noch vollkommen gut; schrieb sogar sehr korrekt. Mit dem Französischen ging es ihm viel schwerer; er verstand es zwar vollkommen und sprach auch, aber es war ihm doch nie recht geläufig, und er fühlte sich immer gehemmt, im Ausdruck seiner Ideen. Ich glaube auch, das war die Ursache, daß er sich nie in Paris heimisch fühlte.«3

Günter Fabiunke urteilt bei der Übersetzung des »Systeme Naturel« über Lists Ausdrucksvermögen in der französischen Sprache: Sein »Französisch ist im eigentlichen Sinne ein Deutsch-Französisch, ein mit französischen Worten drapier­tes, in die von List schlecht beherrschte französische Gram­matik gezwängtes und daher auch rückwirkend stark defor­miertes Deutsch. Es ist noch dazu ein Deutsch, das heute nicht nur mehr als 100 Jahre alt ist, sondern zu alledem auch noch von List in einer ganz besonders eigenwilligen und sprachprägenden Weise beherrscht und gestaltet wurde.«4

Auch wenn Emilie aufgrund ihres Pariser Internatsaufent­haltes »die französische Sprache aus dem Grund«5 beherrschte und bei der Übersetzung beider Preisschriften in aufopfernder Weise behilflich war, sind beide Manuskripte »nicht von ei-

1. zit. aus Salin, E., und A. Sommer: Friedrich List. . ., S. 146 f.
2. Fabiunke, G.: Friedrich List - Das Natürliche System der Politischen Ökonomie, S. CVT1.
3. List, F.: Brief an seine Frau Karoline vom 22. 11. 1837, Werke VIII, S. 499.

**32**

**33**

nem der französischen Sprache mächtigen Deutschen ge­schrieben, sondern von einem des Französischen wenig kun­digen Verfasser ins Französische übersetzt.«6 Die daraus resultierenden semantischen und syntaktischen Mängel stell­ten uns vor die gleichen schwerwiegenden Probleme wie Ed­gar Salin, Artur Sommer, Günter Fabiunke und William O. Henderson bei der Übertragung des »Systeme Naturel« in die deutsche bzw. englische Sprache.

Bei unserer Übersetzung machten wir uns die von Fa­biunke aufgestellten Grundsätze zu eigen. Er sah davon ab, »sich in allen Fällen, wo ihm bestimmte Auffassungen Lists in einer unzulänglichen, ungenauen oder in einer von dem sonst üblichen Sprachgebrauch Lists abweichenden Formulie­rungen entgegentraten, auf die entsprechenden deutschspra­chigen Fassungen zurückzugreifen, um diese hier wiederzuge­ben. Gewiß wäre auf diese Weise die typische Ausdrucks­weise Lists und damit der in der Sprache zum Ausdruck kommende Zeitcharakter seines Werkes sichtbarer geworden als durch eine unmittelbare, streng sachlich bestimmte Rück­übertragung seines französisch vorliegenden Textes.«7 Fa­biunke »ließ sich in erster Linie von dem Gedanken leiten, daß seine Hauptaufgabe in der sachlich einwandfreien und dem heutigen Leser voll verständlichen Wiedergabe der von List in diesem Werk fixierten . . . Auffassungen besteht. Er hielt sich deshalb streng an den Sachgehalt des. . . französi­schen Textes, ohne diesen jedoch im Hinblick auf Satzbau und Grammatik sklavisch zu übernehmen.«8

In ähnlicher Weise haben wir versucht, den Text der zwei­ten Preisschrift in eine gut lesbare und verständliche Form zu übersetzen. Dabei haben wir uns so eng wie möglich an den Originalwortlaut und an Lists deutsche Terminologie ange­lehnt. Wo Unklarheiten und Mißverständnisse zu befürchten waren, haben wir uns zu einer etwas freieren Übersetzung durchgerungen. Wir hoffen, damit sowohl dem sachlichen Gehalt als auch dem heutigen Textverständnis gerecht zu werden.

1. Salin, E., und A. Sommer, S. 147.
2. Fabiunke, G., S. CVIII.
3. Fabiunke, G., S. CVIII.

*8. Die programmatische Aufgabenstellung der Preisfrage*

Jede Preisfrage der französischen Akademie der Wissenschaf­ten ist mit einer als »Programme« bezeichneten Aufgabenbe­schreibung versehen, in der die Problemstellung und die Ziel­setzung der erwarteten Beiträge näher beschrieben sind. Sowohl die hier interessierende Preisfrage als auch das ent­sprechende »Programme« wurden von dem renommierten Mitglied der Akademie, dem Ingenieur und Nationalökono­men Charles Dupin ausgearbeitet. Nachdem die französische Fassung bereits von Artur Sommer publiziert wurde1, be­schränken wir uns auf die deutsche Übersetzung.

Programm

»Im Namen der Abteilung Politische Ökonomie und Statistik hat Herr Baron Charles Dupin folgende Aufgabenstellung for­muliert, die von der Akademie gebilligt wurde.

Immer dann, wenn der menschliche Geist eine neue Kraft entdeckt, die der Praxis dienen kann, muß eine solche Erfin­dung der Praxis zugänglich gemacht werden. Aufgrund einer höheren Ordnung entwickelt sich ein soziales Gebilde stufen­förmig durch Revolutionen, die zunächst im industriellen und wissenschaftlichen Bereich beginnen und schließlich zu politischen Revolutionen werden, die das Gesicht der Natio­nen verändern.

Die erste Herstellung von Dampfkräften in Form der Mi­schung und Explosion von Pulver hat das soziale Gefüge des Mittelalters zerstört. Nicht allein deshalb hat sich das mate­rielle System der militärischen Kriegsführung verändert, es hat auch die Ungleichheit der Menschen, die mit privilegier­ten Rüstungen bedeckt waren, aufgehoben und die Menschen dazu gebracht, mit tapferem Herzen und einer Feuerwaffe zu kämpfen. Die Ungleichheit der physischen Zerstörungswaf­fen und die Ungleichheit der sozialen Kräfte sind durch diese Revolution zu Vernichtungsmitteln geworden und die zivile Freiheit der Massen ist zum Vorschein gekommen.

1 Vgl. Sommer, A.: Mitteilung, S. 708 ff.

**34**

**35**

Nach der Verwendung der Dampfkraft zur Durchführung von Zerstörungen soll nun die analoge Anwendung dieser Kraft in der Produktion erfolgen. Es hat sieben Jahrhunderte gedauert, bis diese Form der Anwendung, von der Mensch­heit sicher mehr geschätzt, der ersten folgte.

Allein die Dampfkraft hat, wenn sie zur Unterstützung der menschlichen Arbeit eingesetzt wird, die diesbezügliche wirt­schaftliche Lage der Nationen des Orients und Okzidents ver­ändert. Mit Hilfe dieser Kraft konnten die westlichen Völker, die seit dreitausend Jahren den östlichen Völkern unterlegen waren, die Vorherrschaft erlangen, um die schwierigsten Ar­beiten im Bereich der Textilindustrie auszuführen. Die fein­sten und kostbarsten Gewebe, die Indien nach Europa lie­ferte, liefert Europa heute schon nach Indien.

Nicht mehr mit Geld, sondern mit Dampfkraft bezahlt der Westen die Nahrungsmittel, Duftstoffe und Rohstoffe, die er vom besiegten Orient bezieht.

Während des 18. Jahrhunderts waren die produktiven Kräfte des Dampfes lediglich auf Arbeiten beschränkt, die von stationären, unbeweglichen Maschinen ausgeführt wur­den.

Aber seit den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts hat man das Problem gelöst, diese Kräfte in Transportmaschinen ein­zusetzen, aus denen sie ausströmen, und dadurch können La­sten, Wagen und Schiffe zu Lande und zu Wasser bewegt wer­den.

Neue Fahrzeuge, die auf einem festen Untergrund gebaut werden, erfordern Wege, die nach den neuen Prinzipien ge­baut sind, mit geringem Gefälle und Eisenschienen, um die Reibung der Räder auf ein Mindestmaß zu beschränken, wel­che die Lokomotiven und die mitgeführten Lasten zu tragen haben.

Aus dieser neuen Kombination ergibt sich für den Men­schen eine Transportkraft, von der er früher keine Vorstel­lung hatte.

(Hier folgen einige Angaben über englische Bahnen.)

Das soziale Gefüge Nordamerikas dokumentiert einen un­geheuren Wandel durch die ersten Auswirkungen, die aus der neuartigen Anwendung der produktiven Kräfte des Dampfes

36

resultieren ... In Gegenden, die über viele Generationen hin­weg ohne den Einsatz der Bewegungskraft des Dampfes unbe­wohnt geblieben sind, werden neue Staaten entstehen und sich der großen amerikanischen Union angliedern . . . Die Frage, die wir vorschlagen, ist gewichtig. Wir schränken in keiner Hinsicht das Feld ein, das wir in dieser Aufgabenstel­lung skizziert haben. Seine Ausdehnung soll der freien Ent­scheidung und Begrenzung der an dieser Preisfrage teilneh­menden Konkurrenten vorbehalten bleiben: ihre Beobachtun­gen und Überlegungen finden hier eine der wichtigsten Problemstellungen, die alle Bereiche der moralischen und po­litischen Wissenschaften in Verbindung mit dem Menschen und dem Gewerbe tangieren.

Die entsprechenden Denkschriften müssen bis zum 31. Dezember 1837 im Sekretariat eingereicht werden. Dieser Termin ist ein Ausschlußtermin.«2

*9. Das Preisrichterkollegium*

Bei Abgabe der Preisschrift gehörten dem Preisrichterkolle­gium der Academie des Sciences Morales et Politiques fol­gende Mitglieder1 an:

* Charles Maurice Prince de Talleyrand (1754-1838)
* Pierre Charles Francois Baron de Dupin (1784-1873)
* Pellegrino Lodovico Eduardo Conte de Rossi (1787-1848)
* Alexandre Louis Comte de la Borde (1774-1842)
* Louis Rene Villerme (1782-1863)

Es läßt sich aber nicht mit Sicherheit feststellen, ob alle Preis­richter an der Entscheidung beteiligt waren und wie das Ur­teil zustande kam. »Die Erörterungen in den Kommissionen der Akademien erfahren keinerlei schriftliche Fixierung und bleiben so nach den Gesetzen des Instituts geheim.«2 Den­noch kann mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgegan­gen werden, daß bei dieser Preisfrage lediglich Dupin und

2 Französischer Text siehe Sommer, A.: Mitteilung, S. 708-710.

1. Ebenda S. 712.
2. Ebenda S. 711.

**37**

Rossi als Preisrichter mitgewirkt haben. Im »Etat indicatif des differens memoires adresses pour ce concours« ist in der Spalte »Indication de MM. les membres auxquels les memoi­res ont ete remise« bezüglich der Weitergabe der Manuskripte No. 1 und No. 2 vermerkt: »Tenu ä M. le Baron Dupin, le 24 Fevrier, rendu le 19 Avril, envoye le dit jour ä M. Rossi.«

Sehr unwahrscheinlich ist es, daß der 84jährige Fürst Tal-leyrand, der am 17. Mai 1838 verstarb, zur Urteilsfindung zu Rate gezogen wurde. Da die Namen von de la Borde und Vil-lerme auf der »Indication« ebenfalls unerwähnt bleiben, schließen wir auch deren Beteiligung aus. Deshalb beschrän­ken wir uns darauf, Charles Dupin und Pellegrino Rossi vor­zustellen, die nicht nur bei dieser Preisfrage, sondern auch beim »Systeme Naturel« als Gutachter tätig waren.

Charles Dupin half 1805 den Hafen von Antwerpen anzu­legen, ging 1808 als Freiwilliger nach Corfu, wurde Sekretär der Ionischen Akademie, übersetzte Reden von Demosthenes und gab geometrische Untersuchungen heraus. Dann kehrte er nach Frankreich zurück, studierte in Toulon den Schiffs­bau, wurde 1818 Mitglied der Akademie der Wissenschaften und Lehrer für angewandte Mechanik, an dem von ihm ge­gründeten Conservatoire National des Arts et des Metiers. Im Jahre 1828 zog er in die Nationalversammlung ein, wurde 1834 für kurze Zeit zum Marineminister berufen und 1837 mit der Pairswürde geehrt.

»Charles Dupin ist einer der wenigen Männer, die einen dauernden Einfluß auf Lists literarisches Schaffen und auf seine politische Haltung ausgeübt haben. Ja, man geht kaum fehl in der Behauptung - besonders, wenn man die lebendige Wirkung von Mensch zu Mensch und Dupins Einfluß auf die beiden Preisarbeiten Lists in Anschlag bringt - daß dieser Ge­lehrte dem Leben und Wirken Lists am nächsten stand; vor allem in dem Sinne, daß List sich in seiner Kampfhaltung und in dem leidenschaftlichen Einsatz für seine Lebensaufgabe durch das Vorbild des großen Franzosen seit seiner Bekannt­schaft mit dessen Werke bis ans Ende seines Lebens gestützt, gestärkt und bestätigt fühlte.«3

3 Salin, E. und A. Sommer, S. 56.

Im Jahre 1827 veröffentlichte Dupin sein nationalökono­misches Hauptwerk: »Forces productives et commerciales de la France, 2 Vols., Paris.« Zwischen dieser Arbeit und den von List zur selben Zeit veröffentlichten »Outlines of American Political Economy« besteht insofern eine enge geistige Verbin­dung, als beide Autoren in diesen Werken ihre Thesen von den produktiven Kräften entwickelten. Dabei handelt es sich um die parallele Entwicklung und Publizierung ähnlicher Ge­dankengänge bei beiderseitiger Unabhängigkeit. Außerdem steht Lists »Theorie der produktiven Kräfte« auf einer ande­ren logischen und begrifflichen Stufe als die »forces producti­ves« bei Dupin. Sowohl die Bezeichnung »Theorie der pro­duktiven Kräfte« als auch die auf sie gegründete Systematik sowie ihr geistiger Kontrapunkt - die »Theorie der Werte« -sind Lists originäre Schöpfungen. Dennoch ist W. O. Hender-son zuzustimmen, wenn er bemerkt: List »regarded Dupin as a powerful ally who was energetically attacking the free trade and laissez faire notions of the English classical economists and their disciples in France. Dupin and List agreed that the liberal economic doctrines of J. B. Say were erroneous and should be refuted on every possible occasion.«4

Das andere Mitglied des Preisrichterkollegiums, Pellegrino Lodovico Eduardo Graf Rossi, erhielt 1812 als italienischer Strafrechtslehrer und Nationalökonom eine Professur in Bo­logna und 1819 in Genf. 1834 wurde er an das College de France in Paris und 1838 als Mitglied der Academie des Scien­ces Morales et Politiques berufen. Im Jahre 1840 erhielt er ei­nen Sitz im Staatsrat; 1845 wurde er außerordentlicher Ge­sandter in Rom, 1846 französischer Botschafter im Vatikan und 1848 Minister im päpstlichen Kabinett, fiel aber noch im gleichen Jahr einem politischen Attentat zum Opfer.

Während Charles Dupin von List stets mit besonderer Wertschätzung erwähnt wird, scheut er sich nicht, Rossi, »die erste nationalökonomische Autorität Frankreichs«5, heftig zu kritisieren. Im Vorwort zum »Nationalen System der Politi-

1. Henderson, W. O.: Friedrich List and the French Protectionists, S. 271.
2. List, F.: Richelot über Rossis System der politischen Ökonomie . . ., S. 468

38

39

sehen Ökonomie« bemängelt er an »Herrn Rossi, einem Manne von bedeutenden Verdiensten um die Staatswissen­schaften überhaupt und insbesondere um die Ausbildung vie­ler einzelnen Materien in der politischen Ökonomie, aber ge­bildet in kleinen italienischen und helvetischen Städten, wo man Industrie und Handel in nationalem Maßstab und Ver­hältnis unmöglich lernen und beurteilen lernen kann, wo man notgedrungen seine Hoffnungen auf die Verwirklichung der Idee der allgemeinen Handelsfreiheit stellen muß, wie jene, die in dieser Welt keinen Trost mehr finden, ihre Hoff­nungen auf die Freuden der zukünftigen zu stellen pflegen -Herrn Rossi ist noch kein Gedanke gekommen, daß die Ge­schichte in dieser Beziehung andere Aufschlüsse geben könne als die, welche man bei Adam Smith findet.«6

»Das anerkannte Haupt der französischen Schule« . . . »sei im Jahre 1837 einer unserer Preisrichter gewesen und habe damals bei persönlichen Besprechungen, die wir mit ihm hat­ten, von «Nationalität« - »Zukunft« in der politischen Ökono­mie noch gar nichts wissen wollen. Herr Rossi ist bekanntlich nicht nur ein sehr scharfsinniger, sondern auch ein sehr klu­ger Gelehrter, und einem solchen Mann mußte bei dem er­sten Lesen unserer Preisbewerbungsschrift einleuchten, daß die Freihandelsschule, wie geschlossen auch ihre Reihen seien, wohl einen Streit mit den -selbstsüchtigen und eigen­nützigen Fabrikanten und Monopolisten«, nicht aber einen Kampf auf Leben und Tod mit der ganzen französischen Na­tionalität gewachsen sei. . . Die Herren Theoretiker bitten sich das Vorrecht aus, Welt- und Menschenverhältnisse sich zu denken, wie sie nicht sind, und doch wollen sie Folgerun­gen für das praktische Leben und Maximen für die ganze Na­tion daraus ableiten. Ebensogut könnten sie sich eine Welt vorstellen, die keine edlen Metalle besitzt, oder die sich nicht um ihre Achse dreht, oder Menschen ohne Magen und ohne Taschen oder . . . rein moralische Wesen, die gar nicht darauf sehen, wie sie gekleidet sind und wohnen, was sie essen und trinken, und mit wem sie umgehen - sondern überall nur durch die edelsten Triebfedern in Bewegung gesetzte

Leute ... Im Grunde genommen ist die Kapitulation, die Herr Rossi im Namen der national-ökonomischen Theorie mit den Verteidigern der handgreiflichen Nationalinteressen abge­schlossen hat, alles, was wir für Deutschland wünschen kön­nen. Es kann uns auf unserem praktischen Standpunkt7 we­nig daran liegen, ob die Schule ihre Poesie bei Ehren halte, oder ob sie gezwungen werde, das nutzlose Zeug beiseite zu werfen; wir selbst haben ihr sogar unter dem richtigen Titel der kosmopolitischen Ökonomie in unserem System ein theoretisches Plätzchen eingeräumt. Begnügt sie sich damit, räumt sie, wie Herr Rossi zu tun scheint, der angewandten, der praktischen Nationalökonomie das Feld ein, das wir für sie in Anspruch nehmen, so steht wahrhaftig dem Abschluß eines Friedens- oder doch eines Waffenstillstandstraktates zwischen uns und der Schule nichts im Wege . . . Nur mögen ferner jene Nationalökonomen, die an der Quelle der Macht stehen, sich nicht mehr einfallen lassen, die Poesie der Natio­nalökonomie mit der Prosa zu verwechseln, und zu glauben, man könne mit den Völkern, wie mit den Fröschen unter der Luftpumpe, nationalökonomische Experimente anstellen.«8

Friedrich List machte also Pellegrino Rossi dafür verant­wortlich, daß sein »Systeme Naturel« nicht mit dem Preis der Akademie bedacht, sondern lediglich als »ouvrage remarqua-ble« eingestuft wurde; »he did not blame Dupin for his disap-pointment.«9 Ob dieser Vorwurf bezüglich der ersten Preis­schrift zutreffend erscheint, sei hier dahingestellt. Hinsicht­lich der zweiten Preisschrift könnte er jedenfalls nicht aufrechterhalten werden. Hier gebührte der Preis, wie noch näher zu belegen ist, der Arbeit von Constantin Pecqueur, die schon aufgrund ihres Umfanges aber auch wegen ihres In­halts und der sprachlichen Vorzüge diese Auszeichnung ver­diente.

1. Vgl. Wendler, E.: Gedanken von Friedrich List zur Verbindung von Theorie und Praxis in der Wirtschaftswissenschaft, S. 30-32.
2. List, F.: Richelot über Rossis System der politischen Ökonomie, S.468-471.
3. Henderson, W. O.: Friedrich List and the French Protectionists, S. 272.

6 List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonomie, S. 19.

**40**

41

*10. Geistesgeschichtliche Einordnung und inhaltliche Bewertung der Preisschrift*

Um die Preisschrift in den historischen Gesamtzusammen­hang zu stellen, soll zunächst in groben Zügen an den Ent­wicklungsstand des Eisenbahnwesens im Jahre 1837 und an die Verdienste erinnert werden, die sich List bis zu diesem Zeitpunkt als Eisenbahnpionier erworben hat.

Die Geburtsstunde der dampfbetriebenen Eisenbahnen schlug am 27. 9. 1825, als die 41 km lange Privatbahn Stock­ton-Darlington in Dienst gestellt wurde. List konnte diese Bahn noch nicht in Augenschein genommen haben, als er sich im Mai 1824 für kurze Zeit in London aufhielt. Die ein­zige Strecke, die er damals gesehen haben kann, war jene zwi­schen Wandsworth und Croyden, die aber als Pferdebahn be­trieben wurde.1 Dennoch erkannte er hierbei schlagartig die große Zukunft des neuartigen Transport- und Verkehrsmit­tels und kämpfte von diesem Zeitpunkt an für dessen Ver­breitung, die allerdings zunächst nur sehr langsame Fort­schritte machte.2

Bis zum Jahre 1837 gab es nur in wenigen Ländern kurze Streckenabschnitte, auf denen dampfbetriebene Eisenbahnen eingesetzt waren. Hierbei sind neben England, die USA, Bel­gien, Deutschland, Frankreich und Österreich zu erwähnen.

Für England ist die am 18. 9. 1830 eröffnete Strecke von Manchester nach Liverpool besonders hervorzuheben, weil sie die technische Betriebsreife von Lokomotive und Eisen­bahn unter Beweis stellte.

In den USA löste die Kunde von den Erfolgen der engli­schen Eisenbahnen zunächst Mißtrauen, dann Neugier aus. Im Jahre 1828 ließ die Delaware-Hudson-Kanal-Gesellschaft durch einen ihrer Ingenieure das Eisenbahnsystem in England erkunden. »Die 4 Lokomotiven, die jener aus England mit­brachte, bildeten mit den über 140 Maschinen, die englische Lokomotivfabriken zwischen 1828 und 1838 nach den Verei­nigten Staaten lieferten, die Basis für das sich rasch ausdeh-

nende Eisenbahnnetz.«3 Darunter befand sich auch die von List initiierte ca. 35 km lange Little-Schylkill-Eisenbahn, die 1831 fertiggestellt wurde.

Am 5. Mai 1835 wurde die erste Lokomotivbahn des euro­päischen Kontinents zwischen Brüssel und Mecheln in Be­trieb genommen und im September 1837 von Mecheln nach Löwen verlängert. An den Einweihungsfeierlichkeiten war, wie erwähnt, auch Friedrich List zugegen. Wenige Tage zuvor, am 26. August 1837, wurde mit der Strecke Paris-St. Germain die erste Eisenbahn Frankreichs dem Verkehr übergeben und am 23. November 1837 folgte Österreich mit der sog. Nord­bahn von Florisdorf nach Wagram. Ende 1836 gab es in Eu­ropa eine Gesamtstrecke von 673 und in Amerika von 1758 Eisenbahnkilometern.4

In Deutschland war bis Ende 1837 nur eine Gesamtstrecke von 20 km fertiggestellt, die 6 km lange Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth, die am 6. 12. 1835 eröffnet wurde so­wie die von List mit großem persönlichen Einsatz geförderte sächsische Eisenbahn, deren erster 14 km langer Abschnitt Leipzig-Althen am 24. April 1837 eingeweiht wurde.

Lists verkehrspolitische Weitsicht wird deutlich, wenn man seine Ideen mit kritischen Stimmen aus der Einfüh­rungsphase der Eisenbahn vergleicht. Eine kleine Auswahl mag dies belegen. In der Deutschen Vierteljahresschrift von 1841 findet sich der mit »K« monogrammierte Aufsatz eines Nationalökonomen, der die Notwendigkeit von Eisenbahnen u.a. durch folgende Argumente in Frage stellt: »Weil da, wo die Industrie den Gipfel erreicht hat, Eisenbahnen entstanden sind, so schließen Manche, es bedürfe blos der Eisenbahnen, um die Industrie auf den Gipfel zu bringen, ein Schluß, der Ähnlichkeit hat mit folgendem: weil ein reicher Mann gro­ßen Aufwand machen kann, so braucht man blos großen Aufwand zu machen, um reich zu werden. In der That beruht das Urtheil über Eisenbahnen häufig auf dergleichen Trug­schlüssen . . ., Eisenbahnen . . . kann man kein Bedürfniß

1. Henderson, W.O.: Friedrich List-Economist and Visionary-S. 124.
2. Vgl. Wendler, E.: Leben und Wirken, S. 210 ff.
3. Brentjes, B., S. Richter und R. Sonnemann: Geschichte der Technik, S. 239.
4. Ebenda S. 237 ff.

**42**

**43**

nennen; der Staat hat keine Verbindlichkeit, Personen und Waaren mit der Geschwindigkeit des Sturmes zu transporti-ren; wer solche Geschwindigkeit verlangt, mag sie bezah­len, . . . Eisenbahnen zeichnen sich vor andern Transportmit­teln, an denen in Deutschland kein Mangel ist, hauptsächlich durch die größere Geschwindigkeit aus . . . Um aber den Werth der größern Geschwindigkeit zu bestimmen, muß man zwischen Personen- und Waarentransport unterscheiden. Was vorerst den Waarentransport betrifft, so hat es mit den mei­sten Waaren keine solche Eile, daß ihre Versendung nicht ohne allen Nachtheil auf den gewöhnlichen Wegen gesche­hen könnte. Zu den Waaren, deren schneller Transport wün-schenswerth ist, gehören hauptsächlich solche, die durch ei­nen langsamen Transport dem Verderben ausgesetzt sind, z.B. Eßwaaren. Die meisten übrigen Waaren, z.B. Zucker, Kaffee, andere Kolonialwaaren, Rohstoffe, Manufakturpro­dukte usw. gelangen auf den bisherigen Wegen schnell genug an den Ort ihrer Bestimmung, wenn sie zu rechter Zeit be­stellt und abgeschickt werden . . . Insoweit aber die Beschleu­nigung des Transports blos dem Spekulationshandel - der Wette auf Auf- und Abschlag - Vorschub leistet, kann man der Eisenbahnen füglich entbehren, indem dergleichen Wet­ten, als unproduktiv, in nationalökonomischer Beziehung gleichgültig, wenn nicht gar schädlich sind, und im Übrigen das Verhältniß der Wettenden unverändert bleibt, ob die Waarenversendung mit gleicher Langsamkeit oder mit glei­cher Geschwindigkeit geschieht. Überhaupt wäre unseres Erachtens vorerst zu zeigen, daß die Langsamkeit des Waaren-transports der Entwicklung der Nationalindustrie bisher hin­derlich gewesen sey. Der Mangel an Absatz über den man Fa­brikanten hie und da klagen hört, rührt wohl selten davon her, daß sie Waaren nicht schnell genug auf den Markt zu bringen, oder die Rohstoffe nicht schnell genug herbeizu­schaffen vermögen, sondern der Grund liegt einfach darin, daß der Markt überführt (gemeint ist sicher: überfüllt; Anm. d. Verf.) ist. . . Der Accent wird aber, und das mit Recht, auf den Personentransport gelegt. Dieser ist es, durch den der Er­trag einer Eisenbahn gesichert werden muß, und die Waaren, namentlich die schweren sind gewissermaßen der Ballast, des-

sen Transportkosten großentheils durch den bei der Perso­nenfracht sich ergebenden Überschuß gedeckt werden müs­sen. Beim Personentransport kommt es aber darauf an, zu welchem Zweck die Eisenbahnen benutzt werden, ob näm­lich blos zum Vergnügen oder zu Reisen in Geschäften, näm­lich zu industriellen und andern nützlichen Zwecken. Was die Geschäftsreisen betrifft, so ist wohl selten so viel daran gelegen, daß die Reisenden mit der Geschwindigkeit der Ei­senbahnen dahin befördert werden, wohin ihre Geschäfte sie rufen können. Die meisten Geschäfte lassen sich schriftlich abmachen, und es wäre Zeit- und Geldverschwendung, wenn man dem schriftlichen Verkehr den persönlichen ohne Noth substituiren wollte. Diejenigen Geschäfte aber, die sich nur persönlich abmachen lassen, haben gewöhnlich keine solche Eile, daß nicht die bereits bestehenden, auf möglichst schnelle Beförderung der Reisenden berechneten Einrichtun­gen einen hinreichenden Grad von Schnelligkeit gewähr­ten, . . . Sodann fragt sich immer noch, ob die Eile, mit der ge­reist wird, eine nationalökonomische Bedeutung hat, wohin wir wenigstens die Reisen bloßer Spekulanten, deren Handel nur in der Wette auf Auf- und Abschlag besteht, in keinem Fall zählen möchten. Um der wenigen Geschäftsreisenden willen aber, denen an möglichst schneller Beförderung gele­gen seyn kann, wird man nicht verlangen, daß der Staat Mil­lionen zum Opfer bringe. Bei denen, welche blos zum Ver­gnügen reisen, hat die Geschwindigkeit des Transports nur insofern Werth, als dadurch die Lust zum Reisen und somit die Zahl der Reisenden vermehrt wird. Die Eisenbahnen be­fördern sonach die Vergnügungssucht und vermehren den Geldumlauf und die Konsumtion . . . Durch die Eisenbahnen werden daher die Reisenden eigentlich nur den größern Städ­ten oder interessanten Gegenden zugeführt, und so kommen Eisenbahnen, sofern sie zu Lustreisen dienen, eigentlich nur den Gastwirthen und dem gewerbetreibenden Publikum jener Städte und Gegenden zu gut; weniger bedeutende Orte dage­gen, die gegen die größern Städte ohnedies schon im Nach­theil sind, verlieren dabei. Man kann daher Eisenbahnen zu denjenigen Anstalten rechnen, welche den Wohlstand Einzel­ner befördern . . . Daß aber das, was sich bei Einzelnen sam-

**44**

**45**

melt, auf dem Wege der Cirkulation wieder auf Alle in richti­gem Verhältniß abfließe, ist ein bloßes theoretisches Postulat. Das Reichwerden des Einzelnen hat oft die Verarmung Vieler im Gefolg, und was man Beförderung der Nationalindustrie nennt, ist oft nichts als Beförderung des Luxus auf der einen und des Pauperismus auf der andern Seite. Dieser würde aber nicht ausbleiben, wenn die Eisenbahnen, wie ihre Vorfechter verkünden, der Propagation so unermeßlichen Vorschub lei­sten, daß sie die Bevölkerung verdoppeln . . . Wenn es viel zu transportiren gibt, so kann es vorteilhaft seyn, den Transport zu beschleunigen. Deshalb aber, daß der Transport beschleu­nigt wird, gibt es nicht um so viel weiter zu transportiren. Ferner: wenn man viel zu reisen hat, reist man gerne schnell; aber, wenn man schnell reist, so hat man deshalb nicht viel zu reisen . . . Um aber solchen Luxusbahnen eine nationalö­konomische Bedeutung zu geben, sucht man sie als Anfänge des großen Eisenbahnnetzes darzustellen, welches man über Deutschland auszubreiten beabsichtigt.«5

Aus ähnlichen Gründen leugnete der preußische General­postdirektor v. Nagler die Notwendigkeit der Berlin-Potsda­mer-Eisenbahn: -Dummes Zeug! ich lasse täglich diverse sechssitzige Posten nach Potsdam gehen und es sitzt niemand drinnen; nun wollen die Leute gar eine Eisenbahn dahin bauen! Wenn sie ihr Geld absolut loswerden wollen, so mö­gen sie es doch lieber gleich zum Fenster hinauswerfen, ehe sie es zu solchen unsinnigen Unternehmungen hergeben.-6

Wegen der Unfälle, die Tote und Verletzte forderten, glos­sierte der österreichische Staatskanzler v. Metternich die am 23. 11. 1837 fertiggestellte Nordbahn: >1. Man sollte sie Mordbahn nennen. 2. Auf den Standsäulen stehen die An­fangsbuchstaben der Worte: K. K. Ferdinand Nord-Bahn. Sie heißen: Kein Kluger fährt nach Brunn. 3. Statt einen Passier­schein muß man sich mit einem Beichtzettel versehen.-7

1. o. V. (K|.: Eisenbahnen auf Staatskosten . . ., S. 213 ff.
2. zit. aus Herrmann, K.: Die Personenbeförderung bei Post und Eisen­bahn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, S. 16.
3. zit. aus: Märwert, M.: Soll und Haben oder Wirtschaft in Anekdoten, S. 34.

Ähnliche Scherze findet man im Tagebuch von Franz Grillparzer. -Zur großen Bequemlichkeit des Publikums-, schrieb er im Juli 1839, -werden bei jeder Aufenthaltsstation der Nordbahn zwei Chirurgen und ein Geistlicher mit der Wegzehrung fortwährend bereit sein. Aus Billigkeitsgründen wird künftig auf den Eisenbahnen das Passiergeld nicht bei der Abfahrt, sondern erst bei der Ankunft bezahlt. Auf diese Weise bleiben die Toten ganz frei; die Verwundeten zahlen nach den Verhältnissen der übriggebliebenen Gliedmaßen.-8

Diesen und vielen anderen Stimmen, die das neue Trans­port- und Verkehrsmittel mit mehr oder weniger großer Skep­sis beurteilten, hielt Friedrich List im ersten Satz seines grundlegenden, im Staatslexikon von 1837 erschienenen Arti­kels -Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampfwa­gentransport« die apodiktische These entgegen: »Der wohl­feile, schnelle, sichere und regelmäßige Transport von Perso­nen und Gütern ist einer der mächtigsten Hebel des National­wohlstandes und der Civilisation nach allen ihren Verzwei­gungen.«9 Diese Überzeugung bildete das Leitmotiv seiner unermüdlichen Bemühungen zur Förderung des Eisenbahn­wesens im allgemeinen und zur Schaffung eines deutschen Ei­senbahnnetzes im besonderen.

In diesem Rahmen ist es nicht möglich, auf jene Aktivitä­ten ausführlich einzugehen und Lists Rolle als Eisenbahnpio­nier in einer umfassenden Betrachtung zu würdigen. Seine in der Gesamtausgabe abgedruckten Schriften zum Verkehrswe­sen und deren Kommentierung von Erwin v. Beckerath und Otto Stühler umfassen allein über 1000 Seiten. Wir wollen hier lediglich auf einige markante Punkte hinweisen, die zum Verständnis der Pariser Preisschrift beizutragen vermögen.

In einem erst 1982 bekanntgewordenen10, vom 15. 5. 1836 datierten Schreiben, das wahrscheinlich an den badischen In­nenminister Ludwig Georg Winter gerichtet war und in dem sich List um eine Berufung in das Direktorium zum Bau der badischen Eisenbahn bewarb, weist er mit beredten Worten

1. Märwert, M.: Soll und Haben oder Wirtschaft in Anekdoten, S.35.
2. List, F.: Eisenbahnen und Canäle, Dampf boote und Dampf wagen-transport, S. 650-778.

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

46

**47**

auf seine langjährigen Aktivitäten zur Förderung des Eisen­bahnbaus hin: Es dürfte »doch nicht unbekannt geblieben sein, daß er seit 10 Jahren für diese Sache schreibe, seit 5 Jah­ren sich ihr ausschließlich widme, daß er zweimal deswegen aus Amerika herübergekommen sei, daß er die Verhandlun­gen des Leipziger Comitees geleitet, dessen Berichte verfaßt und dieses Projekt als ein Modellfall für die übrigen Eisen­bahnlinien in Deutschland angesehen habe und daß er diese Sache in Hannover und Braunschweig, in Bayern und Preus-sen, in beyden Hessen, in Frankfurt und in den Hansestädten, in Würtemberg und Baden, zum Theil zuerst in Anregung ge­bracht, zum Theil bedeutend gefördert habe.«11

Von den schriftlichen Zeugnissen, in denen List vor 1837 zu Eisenbahnfragen Stellung bezog, seien hier nur die vier wichtigsten angeführt:

1. Mitteilungen aus Nordamerika; Erstes Heft: Über Kanäle und Eisenbahnen,- erschienen bei Hoffmann und Campe, Hamburg 1829;
2. Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbeson­dere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig 1833;
3. Das Eisenbahn-Journal und National-Magazin für die Fort­schritte im Handel, Gewerbe und Ackerbau, für National­unternehmungen und öffentliche Anstalten, für statisti­sche Nachrichten und neue Entdeckungen jeder Art und für interessante Erscheinungen in der Literatur und Praxis der Nationalökonomie überhaupt, Altona und Leipzig 1835-1837;
4. Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampfwagen­transport, in: Das Staats-Lexikon, Band IV, Altona 1837, S. 650-778.

Der zuletzt genannte Beitrag wurde in die zweite Auflage des Staatslexikons von 1846 in nahezu unveränderter Form über­nommen. Zur Begründung hebt die Redaktion hervor: »Um bemerklich zu machen, wie richtig der Verfasser dieses im

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

Jahre 1837 geschriebenen Artikels die Fortschritte der Ver­kehrserleichterungen in der nächsten Zukunft voraussah, wurde, einzelne Verkürzungen abgerechnet, nichts an dem Artikel verändert.«12

Es versteht sich von selbst, daß dieser Artikel, der unmit­telbar vor dem Pariser Exil verfaßt wurde, die Vorarbeit und inhaltliche Grundlage der zweiten Pariser Preisschrift bildet. Obgleich hier verschiedene Gedanken nahezu wörtlich über­tragen wurden, kann aber nicht von einer bloßen Überset­zung des im Staatslexikons erschienenen Aufsatzes gespro­chen werden. Dazu enthält das Manuskript der Preisschrift zu viele herausragende Besonderheiten und weiterführende Gedanken, die es zu einem wertvollen Dokument der Eisen­bahngeschichte machen. Die wichtigsten wertbestimmenden Merkmale lassen sich in folgende Punkte zusammenfassen:

1. Mit der Entdeckung der Handschrift ist der Beweis er­bracht, daß sich Friedrich List während seines Pariser Exils tatsächlich an beiden Preisfragen der Academie des Sciences Morales et Politiques beteiligte. Auch wenn das Manuskript der zweiten Preisschrift bei weitem nicht den Umfang des »Systeme Naturel« aufweist, so dokumentieren beide Arbei­ten zusammengenommen, die außergewöhnliche, ja beinahe übermenschliche Schaffenskraft, die List aufbieten mußte und konnte, um beide Beiträge in nur 7 Wochen fertigzustel­len.

Es erscheint müßig, darüber zu spekulieren, ob er sich da­mit etwas verzettelte oder, wie es Otto Borst formulierte, »seine Kerze an beiden Enden entzündete«, d.h. ob es besser gewesen wäre, auf die zweite Preisschrift zu verzichten und alle Kräfte auf die erste zu konzentrieren. Dann hätte er si­cher mehr Zeit gehabt, diese nicht nur inhaltlich besser abzu­runden, sondern auch formal und sprachlich besser zu gestal­ten und zu formulieren. Ob er dann größere Chancen gehabt hätte, den Preis der Akademie zu erhalten, läßt sich heute aber nicht stichhaltig beantworten. Wir wissen nicht, ob und welche Informationen List über seine Mitbewerber hatte, ob und inwiefern er von den Preisrichtern ermuntert worden

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

48

49

war, beide Preisfragen zu bearbeiten, welche Bewertungskrite­rien für die Preisrichter letztendlich entscheidend waren, wie weit das "Systeme Naturel« als »ouvrage remarquable« von der Preisverleihung entfernt war und ob politische oder natio­nale Gründe maßgebend waren. Daß List zumindest mit Pel-legrino Rossi in jener Zeit »persönliche Besprechungen« führte, wurde bereits erwähnt.

1. List mußte sich damit abfinden, daß keine der beiden Arbeiten mit einem Preis der Akademie ausgezeichnet wurde; ein Ergebnis, das ihn zutiefst enttäuschte, zumal er in dem zi­tierten Schreiben vom 1. Januar 1838 seiner Frau hoffnungs­voll berichtete: »zwey Preisfragen liegen beantwortet da, und was noch mehr ist, zu meiner völligen Zufriedenheit.« Aus dieser Briefstelle und anderen Bemerkungen innerhalb des Manuskriptes wird deutlich, daß List diesen Beitrag als origi­nelle Abhandlung erachtete, die seine neuesten verkehrspoli­tischen Einsichten und Erkenntnisse widerspiegelt.
2. Über die zweite Preisschrift stellte List das bisher unbe­kannte Motto: »Le monde marche!« - Dieses Leitmotiv er­scheint so treffend, daß es über seine gesamten verkehrspoli­tischen Aktivitäten gestellt werden kann. Es bildet gleichsam den dynamischen Kontrapunkt seines in der anderen Preis­schrift gewählten Mottos: »Et la patrie, et l'humanite«, das eher statischen Charakter besitzt.13 Beide Leitmotive ergänzen sich zu einer treffenden Kurzformel des Listschen Denkens und Handelns, das von der sozialpolitischen Überzeugung ge­tragen ist, daß die menschliche Existenz nur im sozialen Ver­bund ihre Erfüllung finden kann. »Einigung der individuellen Kräfte zu(r) Verfolgung gemeinsamer Zwecke ist das allmäch­tigste Mittel zu(r) Bewirkung der Glückseligkeit der Indivi­duen. Allein und getrennt von seinen Mitmenschen ist das Individuum schwach und hilflos. Je größer die Zahl derer ist mit welchen es in gesellschaftlicher Verbindung steht, je voll­kommener die Einigung, desto größer und vollkommener das Produkt - die geistige und körperliche Wohlfahrt der Indivi­duen.«14
3. Vgl. Wendler, E.: Das Verhältnis des Reutlinger Nationalökonomen Friedrich List zur Humanität und zur Natur, S. 121-123.
4. List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonomie, S. 38.

**50**

4. Im Gegensatz zu Lists anderen verkehrspolitischen Ar­beiten weist die Pariser Preisschrift eine klare, in 18 Kapitel gegliederte Systematik auf. In den Kapitelüberschriften wer­den die vielfältigen Auswirkungen der neuen Kommunika­tionsmittel so deutlich herausgestellt, -wie dies in den übrigen Beiträgen weder in der gleichen Schärfe noch in dieser Ganz­heit der Fall ist.

Obwohl die Arbeit von Constantin Pecqueur mit 27 Kapi­telüberschriften und in der Regel mehreren Unterpunkten noch wesentlich feiner strukturiert ist, entsprechen sie sinn­gemäß in hohem Maße Lists Gliederungspunkten. Allerdings sind Pecqueurs Ausführungen zu jedem Kapitel erheblich um­fangreicher, als dies List angesichts des starken Zeitdrucks möglich gewesen war. Daß er das Wissen und die praktischen Erfahrungen dazu gehabt hätte, beweisen seine früher verfaß­ten verkehrspolitischen Schriften. Wenn ihm gar, wie bei der 1831 in der »Revue Encyclopedique« erschienenen dreiteili­gen Artikelfolge »Idees sur les reformes economiques, com-merciales et financieres, applicables a la France«15, in denen bereits die Schwerpunkte auf den Gedanken über ein allge­meines Eisenbahnsystem und den Vorteilen einer Eisenbahn­linie von Le Havre über Paris nach Straßburg lagen, bei der sprachlichen Fassung »die stilistische Mithilfe eines Franzo­sen«16 zur Verfügung gestanden wäre, hätte er die Preisschrift sicher noch wesentlich verfeinern können.

Es würde zu weit führen, die Gedanken von List und Pec­queur im einzelnen miteinander zu vergleichen und gegen­einander abzuwägen. Dafür sind die beiden Arbeiten vom Umfang her zu ungleichgewichtig. Es soll lediglich auf einen markanten Unterschied hingewiesen werden. Während Pec­queur in seine Betrachtung die technische und ökonomische Bedeutung der stationären Dampfmaschinen einbezieht, be­schränkt sich List auf die Erörterung der Transport- oder Kommunikationsmittel, weist aber dabei in einem, wenn auch kurzen Kapitel auf die mutmaßlichen Vor- und Nach­teile der Telegraphie hin. Es läßt sich nicht belegen, welches

1. List, F.: Idees sur les reformes economiques, commerciales et financie­res, applicables ä la France, S. 59-91.
2. Kommentar von E. Salin, A. Sommer und O. Stühler, Werke V, S. 551.

51

System er dabei im Auge hatte. Man kann aber davon ausge­hen, daß es sich um die von C. F. Gauß und W. Weber 1833 in Göttingen erbaute elektromagnetische Telegraphenanlage oder um den von P. J. Schilling konstruierten Nadeltelegra­phen gehandelt haben muß. Beide Erfindungen waren der Leipzig-Dresdner-Eisenbahngesellschaft angeboten, von deren Direktorium jedoch abgelehnt worden.17 In diesem Zusam­menhang dürfte List von beiden Erfindungen Kenntnis er­langt haben. Der 1837 von Samuel Morse erfundene Schreib­telegraph, welcher der Telegraphie zum Durchbruch verhalf, war ihm zum damaligen Zeitpunkt sicher noch unbekannt.

5. In den ersten Kapiteln der Preisschrift stellt List seine verkehrspolitischen Ideen auf die theoretische Basis der »Raum- und Zeitökonomie«, die in dieser zwingenden Form in anderen Beiträgen nicht zu finden ist. Daraus entwickelt er die wichtigsten Grundfunktionen des Handels: die Raum-und Zeitüberbrückungsfunktion und leistet damit einen zag­haften Ansatz zu einer Funktionenlehre des Handels, wie sie in der Handelsbetriebslehre des 20. Jahrhunderts vor allem von Oberparieiter und Seyffert entwickelt wurde.18

Außerdem erteilt List in dieser Arbeit erstmals der Bevölke­rungstheorie von Robert Malthus19 eine scharfe Absage. Spä­ter spricht er sich im »Nationalen System der Politischen Ökonomie« noch deutlicher gegen Malthus aus, wobei er ihm entgegenhält: »Es ist nicht wahr, daß die Bevölkerung in ei­nem größern Maßstab zunimmt als die Produktion der Subsi-stenzmittel, wenigstens ist es Torheit, ein solches Mißverhält­nis anzunehmen oder durch künstliche Berechnungen und sophistische Argumente nachweisen zu wollen, solange noch auf dem Erdball eine Masse von Naturkräften tot liegt, wo­durch zehn- und vielleicht hundertmal mehr Menschen als jetzt leben, ernährt werden könnten.«20 Durch die Verwirkli-

1. Vgl. Brentjes, B.; S. Richter und R. Sonnemann; Geschichte der Tech­nik, S. 257 f.
2. Vgl. Wendler, E.: Das betriebswirtschaftliche Gedankengebäude von Friedrich List, S. 141.
3. Vgl. Malthus, T. R.: An Essay on the principle of population as it af-fects the future improvement of society, London 1798.
4. List, F.: Das Nationale System der Politischen Ökonomie, S. 168 f.

chung seiner verkehrspolitischen Forderungen wollte er die produktiven Kräfte schaffen, die notwendig sind, um die wachsende Bevölkerung zu ernähren und damit die Be­fürchtungen von Malthus zu widerlegen.

Andererseits macht sich List in dieser Preisschrift Ricardos Theorie der komparativen Kosten zu eigen, ohne den Autor allerdings namentlich zu erwähnen.21 Die im Kapitel IV ste­henden Ausführungen sprechen aber eindeutig dafür, daß List diese Theorie gekannt hat.

6. Aus dem Grundtenor der Preisschrift spricht das hohe sozialpolitische Verantwortungsbewußtsein, das List bei sei­nen verkehrspolitischen Ideen leitete. Er redete nicht einem hemmungslosen Kapitalismus das Wort, sondern sein Anlie­gen bestand darin, die Lebensbedingungen der Arbeiter, der breiten Masse und der Unterprivilegierten zu verbessern. Während die entsprechenden Vorstellungen und Forderungen im Beitrag des Staatslexikons nur punktuell eingestreut sind, werden sie im Pariser Manuskript systematisch abgehandelt und wesentlich erweitert. Sie münden schließlich in den Ruf ein, ein internationales Abkommen zum Verbot der Kinderar­beit zu vereinbaren und den Menschenrechten weltweit zur Anwendung zu verhelfen.

List ist davon überzeugt, daß die Eisenbahnen »die größte Erfindung der alten und neuen Zeit« sind und damit im wei­testen Sinne »Volkswohlfahrts- und Bildungsmaschinen« dar­stellen, die dem »Wohlsein« und der »Bildung der arbeitenden Classen« in vielerlei Hinsicht zugute kommen. »Der Taglöh-ner, der kleine Bauer und Handwerker in den Dörfern und in den Landstädten, dem es oft Wochen lang an Arbeit fehlt, wird seine Zeit nicht mehr im Müßiggange verbringen, son­dern sich nach entfernten Städten und Gegenden begeben, wo für den Augenblick eine außergewöhnliche Zahl von Ar­beitern gesucht wird; und die Lage einer großen Zahl von Ge­werbsleuten und Arbeitern wird dadurch bedeutend verbes­sert werden, daß sie sich mit ihren Familien auf dem Lande ansiedeln und für die Stadt arbeiten und die Woche über in

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

**52**

**53**

die Stadt auf Arbeit gehen und den Sonntag im Kreise ihrer Familien verbringen. Ein momentaner Stillstand einzelner Fa­briken oder ganzer Fabrikationszweige oder eine Reduction der Zahl der Arbeiter wird bei weitem nicht so verderblich auf diesen Stand wirken wie bisher, da der Arbeitslose nun viel leichter in entfernten Gegenden einen neuen Brodherren aufsuchen kann.«22

In ähnlicher Weise ist List um Kranke, Arme, Gebrechli­che, Verwundete und Waisenkinder besorgt.

7. In dieser Arbeit entwickelte List wichtige Ansätze zu sei­ner »Politik der Zukunft«. Mit visionärem Scharfblick er­kannte er, daß die Tage der englischen Weltwirtschaftsmacht gezählt waren und sich die Vereinigten Staaten zur überragen­den ökonomischen, politischen und militärischen Weltmacht entwickeln werden. Gleichzeitig sah er den wachsenden poli­tischen und militärischen Druck Russlands auf Mittel- und Westeuropa voraus. Aus beiden Druckpotentialen leitete er die Notwendigkeit ab, daß die europäischen Staaten diesen Kräften nur standhalten können, wenn sie sich zu einer poli­tischen Union zusammenschließen. Hierbei spricht er in ein­dringlicher Weise die Rolle Frankreichs an, die es bei diesem Einigungsprozeß zu übernehmen habe.

Darüber hinaus sieht List Gefahren aufkommen, die erst in jüngster Zeit voll zu verstehen sind. Wenn er z.B. daran denkt, daß ein Pirat ein Dampfschiff kapern und damit die Schiffahrt auf den Weltmeeren verunsichern oder einzelne Staaten bedrohen kann, so erscheint die Parallele zum heuti­gen Problem der Luftpiraten offenkundig; ebenso die Forde­rung, solche Gefahren durch internationale Abkommen zu bannen.

In ähnlicher Weise erahnte List, daß eines Tages Maschi­nen erfunden werden, die eine immense Zerstörungskraft be­sitzen und in der Lage sind, ganze Armeekorps und Flotten zu zerstören. Man könnte meinen, daß er hierbei das Zerstö­rungspotential von Atombomben und mit atomaren Spreng­köpfen bestückten Raketen vor Augen hatte.

An diesen und anderen Gedanken wird deutlich, wie weit List seiner Zeit vorausdachte und, daß er von seinen Zeitge­nossen - einschließlich der Preisrichter - nicht oder nur sehr schwer verstanden werden konnte.

8. Der gravierenste Punkt, in dem sich List bei seiner weit­  
sichtigen Betrachtung über die positiven Auswirkungen der  
Eisenbahn irrte, ist seine mehrfach geäußerte Überzeugung,  
daß das neue Transportmittel die Kriegsgefahr bannen und  
im Laufe der Zeit Angriffskriege unmöglich machen werde.  
Er baute hierbei auf das geistige Fundament der Aufklärung  
und glaubte daran, daß die Vernunft schließlich den Krieg be­  
siegen würde. Gleichwohl räumte er an anderer Stelle ein,  
»daß er, ein Laie in der Strategie, sich nicht der geringsten  
strategischen Kenntnisse rühmen kann, daß er also alles, was  
er zugunsten der Eisenbahn in dieser Beziehung anführt, als  
Urteile des simplen Menschenverstandes der Berichtigung  
Kunstverständiger (d.h. Sachverständiger, Anm. d. Verf.) un­  
terwirft und einzig in der Hoffnung, gründliche strategische  
Urteile zu veranlassen, ausspricht.«23

Außerdem waren zu jener Zeit weder das Automobil noch das Flugzeug erfunden und deren Bedeutung als »Kriegsma­schinen« zu erahnen.

9. An mehreren Stellen des Manuskriptes sind kommen­  
tierende Randnotizen zu finden, die vermutlich von Charles  
Dupin angebracht wurden. Die Urteile reichen von »sehr gut  
gesehen«, »guter Gedanke«, »eine Wohltat für die Arbeiter­  
klasse«, »wahr« bis »Fehler«, »Das ist eine Hypothese«, »ober­  
flächlich und unzureichend«. In diesen wenigen Anmerkun­  
gen spiegelt sich die Einstellung der Preisrichter zu dieser  
Arbeit wider, die den weiten Spannungsbogen von uneinge­  
schränkter Zustimmung bis zu totaler Ablehnung umfaßt.  
Dabei dürften manche Gedanken, weil zu weit vorausgegrif­  
fen, zum damaligen Zeitpunkt nicht verstanden und somit  
negativ beurteilt worden sein, während andere Gedanken we­  
gen des dramatischen Zeitdrucks für eine Auszeichnung  
durch die Academie des Science Morales et Politiques zweifel-

22 List, F.: Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampfwagentrans­port, 2. Aufl., S. 232 f.

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

**54**

**55**

los zu thesenartig und zu oberflächlich ausgeführt sind. Dies wird u. a. daran deutlich, daß sämtliche Kapitelverweise Leer­stellen aufweisen, d.h. daß offensichtlich nicht einmal die Zeit bestand, das Manuskript nach Fertigstellung sorgfältig durchzulesen und die Kapitelverweise mit den entsprechen­den Nummern zu versehen.

10. Solche Unzulänglichkeiten sowie der relativ geringe Manuskriptumfang, sprachliche und grammatikalische Män­gel und fachliche Ausdrucksfehler dürften letztlich für die Entscheidung der Preisrichter ausschlaggebend gewesen sein, die Arbeit von Constantin Pecqueur mit dem Preis der Akade­mie auszuzeichnen; - eine Entscheidung, die trotz aller Sym­pathie für das Leben und Wirken von Friedrich List auch aus heutiger Sicht als absolut gerecht erscheint.

Während sich List wegen des Zeitdrucks damit begnügen mußte, die Grundlinien seiner verkehrspolitischen Ideen zu skizzieren, konnte Pecqueur bei wesentlich längerer Ausarbei­tungszeit einen umfassenden Überblick über die historische Entwicklung und den aktuellen Stand der neuen Transport­mittel geben und daraus umfassende Schlußfolgerungen im Sinne der Fragestellung ableiten. Hierbei war er bestrebt, mög­lichst viele quantitative Belege beizubringen und zu einem vo­luminösen Werk aufzubereiten. Aber gerade deswegen besitzt die mit viel Fleiß und großer Sorgfalt erarbeitete Preisschrift von Constantin Pecqueur heute nur noch historischen Wert.

Demgegenüber mußte sich List auf die rein verbale Darle­gung seiner verkehrspolitischen Thesen beschränken. Dabei gelang es ihm, alle grundlegenden ökonomischen, sozialen und politischen Auswirkungen der neuen Kommunikations­mittel in einer komplexen und komprimierten Weise aufzu­zeigen. Hierin erblicken wir den eigentlichen Wert dieser Ar­beit, weil sie - was die Interdependenzen anbelangt, als eine fast zeitlose Studie über die vielfältigen Auswirkungen des technischen Fortschritts angesehen werden kann, die ange­sichts der aktuellen technischen Revolution im Kommunika­tionsbereich verblüffende Analogien aufzuzeigen vermag. Da­mals wie heute gilt die lapidar und trivial erscheinende und dennoch so außerordentlich schwerwiegende Feststellung: »Le monde marche« - »Die Welt bewegt sich«

*11. Literatur*

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 Nationalökonomen 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 Econo-my, 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, Bandl-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 111/1, S. 260-269.

List, F.: Idees sur les reformes economiques, commerciales et financieres, applicables ä 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.

56

**57**

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 fu-

ture 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 Wür-temberg, in: Deutsche Vierteljahrs Schrift, Drittes Heft, 1841, S. 213-236.

Pecqueur, C.: Economie Sociale, des interets du commerce de l'industrie et de l'agriculture, et de la civilisation en general, sous l'influence des ap-plications 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 Nationalökonomen Friedrich List zur Humanität und zur Natur, in: Blätter des Schwäbischen Alb Ver­eins, 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.

**58**

**59**

TEILB

Der französische Text der Preisschrift

Die deutsche Übersetzung

Le monde marche

Reponse ä la question de l'Academie des Sciences Morales et Politiques

»Quelle peut etre sur l'economie materielle, sur la vie civile, sur l'etat social et la puissance des nations, l'influence des forces motrices et des moyens de transport qui se propagent ac-tuellement dans les deux mondes?«

Die Welt bewegt sich

Antwort auf die Frage der französischen Academie des Sciences Morales et Politiques:

»Welche Auswirkungen haben die Dampfkraft und die Transportmittel, die sich gegenwärtig in der alten und neuen Welt ausbreiten, auf die Wirtschaft, das bürgerliche Leben, das so­ziale Gefüge und die Macht der Nationen?«

Excuse L'auteur se voit oblige de s'excuser ici de l'etat dans lequel il presente son manuscript. Il n'a pas eu le temps meme de le faire copier en en-tier, et ce qui est copie contient des fautes que le copiste a faites et que l'auteur n'a pu corriger faute de temps etant presse par l'heure oü il faut deposer le memoire ä l'Institut.

Entschuldigung

Der Autor entschuldigt sich an dieser Stelle für den Zustand, in dem sich sein Manuskript be­findet. Er hatte nicht die Zeit, es vollständig abzuschreiben und das, was vorliegt, enthält vom Kopisten gemachte Fehler, die der Autor aus Zeitmangel nicht verbessern konnte, weil er das Manuskript termingerecht dem Institut vorlegen mußte.

60

61

*Avant-Propos*

*Vorwort*

Dans le present traite nous presupposons, que l'application de la vapeur aux transports tant par eau que par terre, n'est ac-tuellement encore que dans sa premiere periode de developpe-ment et que les progres, qu'elle a fait dans les dernieres dix annees sont adoptes comme echelle comparative des amelio-rations et des perfectionnements important, qu'on peut en­core attendre, meme pour l'avenir le plus prochain relative-ment aux effets des forces mecaniques et ä la diminuation des frais de transport.

Nous adoptons comme tres-probable, qu'ä une epoque meme assez rapprochee, on fera l'application de nouvelles forces motrices, qui surpasserons celle de la vapeur non seule-ment en efficiance et en puissance, mais aussi en economie ou que du moins dans tout le cas on trouvera moyen de ren-dre moins dispendieux les frais du combustible, des machines ä vapeur.

Nous presupposons en outre, que plus tard, lorsque les transports multiplies de voyageurs et de marchandises justi-fieront l'emploi des capitaux plus considerables dans l'etablis-sement de chemin de fer et de bateaux ä vapeur, on etablira sur les grandes lignes nationales des rails beaucoup plus forts, des arrieres beaucoup plus grandes et spacieuses, plus larges et des voitures montees sur les roues plus hautes de maniere que ces voitures puissent offrir aux voyageurs toute comodite le jour et la nuit et franchir en toute securite sur les chemins de fer un espace de 20 ä 30 kmes par heure.

Enfin nous presupposons encore, que dans tous les Etats europeens, ainsi que petit ä petit dans tous les autres pays moins civilises, s'etabliront des systemes complets de chemin de fer et de lignes de bateaux ä vapeur, comme sur le conti-nent septentrion de l'Amerique. Car ce n'est que par des sys­temes complets, embrassant des nations et des continents en-tiers, qu'on peut appretier ces effets grandioses des nouveaux moyens de transport, relativement ä l'etat moral, intellectuel et social, comme ä la condition economique et commerciale des nations et de toute l'humanite.

In der vorliegenden Abhandlung setzen wir zunächst voraus, daß sich die Verwendung von Dampf beim Transport zu Was­ser und zu Lande noch in der ersten Entwicklungsphase be­findet und daß der Fortschritt, der in den vergangenen 10 Jah­ren gemacht wurde, als Vergleichsmaßstab für bedeutende Verbesserungen und Vervollkommnungen herangezogen wer­den kann, die schon in naher Zukunft in bezug auf die Lei­stungen der Technik und die Verringerung der Transportko­sten zu erwarten sind.

Wir nehmen es als sehr wahrscheinlich an, daß man in sehr naher Zukunft Antriebskräfte verwenden wird, die den Dampf nicht nur an Wirkung und an Kraft, sondern auch an Wirtschaftlichkeit übertreffen werden; dies gilt zumindest in der Hinsicht, daß man Mittel erfinden wird, um die Energie­kosten bei Dampfmaschinen zu senken.

Ferner gehen wir davon aus, daß später, wenn sich der Transport von Reisenden und Waren vervielfacht hat, dies die Investition von beträchtlichem Kapital in den Eisenbahn­bau und in die Dampfschiffahrt rechtfertigen wird. Außer­dem wird man auf den großen nationalen Strecken stärkere Schienen, größere und weitere Räder, breitere und auf den höheren Rädern aufmontierte Wagen einsetzen, damit diese Wagen dem Reisenden Tag und Nacht jede Bequemlichkeit bieten und er mit der Eisenbahn eine Entfernung von 20 bis 30 km in der Stunde sicher zurücklegen kann.

Schließlich nehmen wir an, daß in allen europäischen Staa­ten wie auch auf dem nordamerikanischen Kontinent und nach und nach in allen weniger entwickelten Ländern ein verzweigtes Eisenbahnsystem und Dampfschiffahrtslinien er­richtet werden. Denn Nationen und ganze Kontinente lassen sich nur durch derartige Systeme miteinander verbinden, und man kann daraus die großartigen Auswirkungen der neuen Transportmittel auf den sittlichen, geistigen und sozialen Zu­stand sowie auf die ökonomischen und kommerziellen Ver­hältnisse dieser Nationen und auf die gesamte Menschheit erahnen.

62

63

l Chapitre I

*Temps et espace*

Plus les esprits ont de moyens de se mettre en rapport entre eux et d'exercer une action reciproque plus sont rapides les progres de l'humanite chaque individu ayant plus d'occasion de se former lui meme en profitant du progres general et de contribuer ä ce progres.

Cette mutualite d'action entre les esprits est d'autant plus grande et plus forte qu'il y a plus d'hommes en contact et en communication soit orale, soit par ecrit. Tout penseur adop-tera egalement comme regle cette Observation que la nature a distribue en general avec une egale justice les dons de l'esprit entre les masses mais qu'elle les a aussi repartis avec une egale sagesse entre les individus. Tous n'ont pas les memes disposi-tions pour les mathematiques, ou la musique, pour la mecani-que ou la poesie, pour la chimie ou la peinture. Mais on trou-vera a peu d'exceptions pres, que pour un million d'hommes, ä quelque nation qu'ils appartiennent1, que la nature en a tou-jours destine un meme nombre, soit aux mathematiques, soit ä la musique, soit ä la mecanique, soit a la poesie, soit ä la chi­mie, soit ä la peinture et que le nombre de ceux, qui sont doues de ces dispositions speciales, est toujours dans une juste proportion avec les besoins de la societe, de teile facon, que la majorite a de la predilection pour les travaux agricoles, pour les metiers, les manufactures ou le commerce qu'un plus petit nombre prefere la culture habituelle des sciences et des arts et que le plus petit nombre enfin est destine ä des travaux extraordinaires et ä des creations nouvelles. la Plus des moyens, dont peut disposer l'humanite permettent ä chaque individu, de developper les dons, qu'il a recus de la nature et de remplir en les employant, la destination, qui lui a ete assignee, plus il y a de talents de meme genre en contact et en action reciproque, plus aussi sont grands les progres dans toutes les branches du savoir et de la puissance, plus l'humanite entiere marche vite et facilement en avant.

Kapitel I l

*Zeit und Raum*

Je mehr der menschliche Geist die Möglichkeit besitzt, mit anderen Menschen zu kommunizieren und sich ergänzende Handlungen auszuführen, um so mehr beschleunigt sich der Fortschritt der Menschheit, weil jedes Individuum damit mehr Möglichkeiten erhalt, sich selbst zu bilden, am allge­meinen Fortschritt zu partizipieren und zu diesem Fortschritt beizutragen.

Die gegenseitige Befruchtung des Geistes ist um so größer und stärker, je mehr Menschen mündlich oder schriftlich miteinander in Verbindung treten und miteinander kommu­nizieren. Jeder Denker wird die These als Regelfall akzeptie­ren, daß die Natur die Geistesgaben unter den Menschen im allgemeinen gleichmäßig verteilt, aber auch mit gleicher Weisheit zwischen den Individuen aufgeteilt hat. Nicht jeder hat die gleiche Begabung für die Mathematik, die Musik, die Technik, die Poesie oder aber für die Chemie oder die Male­rei. Aber von beinahe wenigen Ausnahmen abgesehen, findet man bei einer Million Menschen, gleichgültig, welcher Na­tion sie angehören1, daß die Natur immer die gleiche Anzahl damit ausgestattet hat, sei es in Mathematik, in Musik, in der Technik, in der Dichtkunst, in der Chemie, in der Malerei und, daß die Zahl derjenigen, denen diese spezielle Begabung geschenkt wurde, immer im gleichen Verhältnis zu den Be­dürfnissen der Gesellschaft steht; dergestalt, daß die Mehr­heit eine Vorliebe für eine Tätigkeit in der Landwirtschaft, im Handwerk, in der Industrie oder im Handel besitzt und, daß eine viel kleinere Menge die erwerbsmäßige Pflege der Wis­senschaften und der Kunst bevorzugt; daß kurzum die klei­nere Anzahl dazu bestimmt ist, außergewöhnliche Arbeiten zu verrichten und schöpferische Leistungen zu vollbringen.

Je mehr Mittel, über welche die Menschheit verfügen la kann, es einem Individuum erlauben, jene Gaben zu entfal­ten, die es von der Natur empfangen hat und durch seine Ar-

1 correcture: »faute«.

1 Randkorrektur: »Fehler«

64

65

L'action du contact entre les intelligences humaines est toujours d'une double nature; concentrique et excentrique; concentrique en ce que le contact des intelligences de meme espece fait progresser les sciences et les arts; exentrique en ce que les progres d'une science ou d'un art agissent en meme temps sur les progres des autres et sur ceux de tout le genre humain.

Mais les intelligences sont separees par les intervalles de temps et d'espace; tout moyen, qui sert a diminuer et a rap-procher les intervalles et les distances, doit donc contribuer immensement aux progres de l'homme.

La premiere invention et la plus importante sous ce rap­port, apres l'invention du language, ce fut celle de l'ecriture, qui met en rapport, non seulement les esprits contemporains et separes seulement par l'espace, mais meme ceux de toutes les generations separees par les intervalles de temps. La transi-tion de l'ecriture hyeroglyphique a celle des lettres fut un aussi grand progres pour la communication des idees et des faits, que la transition des chiffres romains aux chiffres arabes pour l'arithmetique et les mathematiques en general.

La seconde grande invention sous ce rapport a fut celle de 2 l'imprimerie qui agrandit a l'infini les moyens de communica­tion mutuelle et etendit peu ä peu sur toute la societe hu-maine cette mutualite intellectuelle qui avait ete jusqu'alors restreinte au cercle etroit d'un petit nombre d'inities. Avec l'aide des etablissements de postes et des messagers on annula l'espace, qui separait les esprits et on economisa le temps, qu'avaient jusqu'alors absorbe la confection ou l'etude peni­ble de quelques manuscrits et les voyages ou le sejour dans les lieux, oü l'on trouvais l'enseignement oral.

Le temps est un des biens les plus precieux, les plus impor-tants de l'homme. La plus grande partie de son existence si bornee, l'homme la passe a se cultiver, ä se former, a se prepa-rer a sa destination. Le temps, oü l'activite de toutes ses fa­cultas est complete, se borne a une epoque bien courte et ce-lui de la decadence des forces intellectuelles et physiques arrive promptement. C'est pourquoi tout ce qui peut häter le developpement de l'homme, augmenter son activite dans le temps de sa vigueur, diminuer les suites fächeuse de la vieil-

beitsleistung die ihm zugedachte Bestimmung zu erfüllen und je mehr Talente der gleichen Art zu wechselseitigem Kontakt und gemeinsamer Aktion vorhanden sind, um so größer sind die Fortschritte in allen Bereichen des Wissens und der Fertig­keiten und um so schneller und leichter schreitet die gesamte Menschheit voran.

Die Austauschbeziehung zwischen intelligenten Geschöp­fen ist immer zweifacher Art: konzentrisch und exzentrisch; konzentrisch, indem die Kontakte von intelligenten Wesen der gleichen Art die Wissenschaften und die Kunst beflügeln; exzentrisch, indem die Fortschritte einer Wissenschaft oder eines technischen Bereiches gleichzeitig auf die Fortschritte der anderen und auf die der ganzen Menschheit ausstrahlen.

Aber die intelligenten Menschen sind durch die Diskre­panz von Zeit und Raum voneinander getrennt. Wenn nun die Zwischenräume und Entfernungen verringert und einan­der angenähert werden, so muß dies in starkem Maße zum Fortschritt der Menschheit beitragen.

Die erste und in dieser Beziehung bedeutendste Erfindung, nach der Erfindung der Sprache, ist die der Schrift. Sie vermag nicht nur die durch den Raum getrennten, zur gleichen Zeit stattfindenden geistigen Strömungen miteinander in Bezie­hung zu bringen, sondern sogar jene aller Generationen, die durch die Zeiten getrennt sind. Der Übergang von der Hyro-glyphenschrift zur Buchstabenschrift bedeutet einen ebenso großen Fortschritt für die Kommunikation von Ideen und Handlungen wie der Übergang von den römischen zu den ara­bischen Ziffern für die Arithmetik und die gesamte Mathe­matik.

Die zweite große Erfindung in dieser Beziehung war die der Buchdruckerkunst, welche die Möglichkeiten wechselseitiger Kommunikation ins Unendliche gesteigert und diese intellek- 2 tuelle Befruchtung nach und nach auf die ganze menschliche Gesellschaft ausgedehnt hat, was bis dahin dem engen Kreis einer kleinen Zahl von Schriftgelehrten vorbehalten war. Mit Hilfe der Post und von Sendboten überbrückte man den Raum, der den geistigen Austausch trennte, und man ging sparsam mit der Zeit um, die bis dahin die Fertigstellung oder das sorgfältige Studium von Manuskripten und Reisen ver-

66

67

lesse est un immense benefice, non seulement pour les indivi-dus, mais aussi pour la societe entiere.

La Stagnation, l'immobilite de la condition intellectuelle et sociale des Chinois est evidemment une consequence de leur ecriture hyeroglyphique dont l'etude absorbe la plus grande partie de la vie des hommes des lettres et qui exclut la civilisa-tion des masses. Bien que l'ecriture et l'impression ainsi que les postes et les messagers fassent disparaitre l'espace entre les intelligences et assurent a jamais ä l'humanite la possession des bien intellectuels amasses par la suite des generations se-parees par le temps; bien qu'elles favorisent, par l'economie du temps, l'activite et la vocation des individus ainsi, que le progres social, il n'en reste pas moins encore beaucoup ä desi-rer ä cet egard. 2a La jeunesse ne se forme pas seulement par Instruction ecrite, mais aussi par l'enseignement oral, par le commerce personnel de ceux, qu'en se propose pour modele, par l'expe-rience et par la facilite de voir eile meme. Le savoir eile peut l'apprendre dans les livres, mais le pourvoir et le vouloir ne s'apprennent pas et ne s'acquierent que dans la vie. Le talent mür gagne plus par le contact de talents semblables par l'expe-rience et la vue des choses, que par l'etude des livres; d'ail-leurs il est limite par le temps et l'espace, dans son application et dans les moyens de se faire valoir. Enfin, toute Cooperation sociale, pour un but, soit materiel, soit moral, soit politique, exige l'union et le contact personnels.

Plus donc il sera facile ä l'homme de se transporter d'un lieu ä l'autre, plus il epargnera de temps et annulera d'espace durant cette translation, plus aussi le developpement et l'ac-tion de ses forces s'accroitront, mieux il pourra remedier a l'insuffisance de sa nature intellectuelle et physique, plus en­fin l'esprit humain possede de moyens d'utiliser pour ses fins les forces et les richesses materielles de la nature.

Ces forces et ces richesses de la nature, l'homme ne peut les utiliser, qu'autant qu'il en acquiert l'aptitude par la culture in­tellectuelle, morale et sociale. Mais la nature dans la reparti-tion de ces dons materiels, n'a pas observe ä l'egard de tous les pays la meme uniformite, que dans celle des facultes intellec-tuelles. Toutes les contrees sont pourvues par eile de richesse

68

hinderte, um sich an Orten aufzuhalten, an denen man mündlich unterrichtet wurde.

Die Zeit ist eines der kostbarsten Güter; das wichtigste des Menschen. Den größten Teil seiner begrenzten Existenz ver­bringt der Mensch um sich auszubilden, um sich zu gestalten und sich auf seine Bestimmung vorzubereiten. Die Zeit, in der die Entfaltungsmöglichkeiten all seiner Fähigkeiten ausge­reift sind, ist auf einen sehr kurzen Zeitraum begrenzt, und die Phase, in der die geistigen und physischen Kräfte schwin­den, setzt schon frühzeitig ein. Deshalb stellt all das, was die Entwicklung des Menschen beschleunigen, seine Aktivitäten in der Zeit seiner Manneskraft steigern und die beschwerli­chen Folgen des Alterns verringern kann, nicht nur für den Einzelnen, sondern für die gesamte Gesellschaft einen unge­heuren Nutzen dar.

Die Stagnation, die Unbeweglichkeit der geistigen und so­zialen Verfassung der Chinesen ist offenkundig auf ihre Bil­derschrift zurückzuführen, deren Studium den größten Teil ihres Lebens in Anspruch nimmt und die Zivilisation der Massen verhindert. Obgleich die Schrift und die Drucktech­nik, die Posthaltereien und die Boten den Raum zwischen denkenden Menschen überbrücken und der Menschheit auf immer und ewig den Besitz von geistigen Gütern sichern, der im Laufe der Zeit durch die Generationenfolge angehäuft wurde, und obwohl diese Errungenschaften aufgrund der dar­aus resultierenden Zeitersparnis die Aktivitäten und die Ent­faltung der Individuen sowie den sozialen Fortschritt begün­stigen, bleibt in dieser Hinsicht noch viel zu wünschen übrig.

Die Jugend bildet sich nicht nur durch die schriftliche Un­terweisung, sondern auch durch den mündlichen Unterricht, durch den persönlichen Umgang mit denen, die sie zum Vor­bild hat, durch die Erfahrung und durch die bessere Anschau­ung der Praxis. Das Wissen kann sie aus Büchern lernen, aber das Können und Wollen läßt sich nur durch das Leben erler­nen und erwerben. Das reine Talent profitiert mehr aus dem Kontakt mit vergleichbaren Talenten, aus der Erfahrung und der Betrachtung der Dinge als aus dem Studium von Büchern. Im übrigen ist es durch die Zeit und den Raum in seiner Ent­faltung und in den Möglichkeiten, sich zur Geltung zu brin-

69

diverses; ä l'une eile donna le combustible et le fer, a une autre le sei, ä une autre les alimens pour les hommes et les bestiaux, ä une autre de matieres premieres pour nos vete-ments, a une autre les chutes d'eau necessaires ä la fabrica-3 tion, ä une autre les productions, propres ä satisfaire des be-soins plus raffines ou a guerir les maladies, a une autre l'or et l'argent. Tandis que d'une main eile attachait rhomme au sol, qui ne produit que du ble et qu'elle lui donna pourtant le be-soin de se vetir, de se chauffer, de se guerir quand il est ma­lade, de se servir d'instruments de fer, et meme de se procurer des jouissances plus raffinees, eile lui accorda de l'autre la fa-culte de produire plus de ble, qu'il n'en faut pour ses besoins, de se mettre par l'art en rapport avec d'autres pays, qui man-quent des premieres necessites de la vie, que lui possede en abondance, mais qui ont ete dotes d'autres richesses, et de se procurer par echange ce qu'il lui faut on ce qu'il desire. C'est ainsi que l'homme, en ne produisant que ce que la nature lui a de preference accorde de produire peut neanmoins se procu­rer tous les biens, qu'offre le globe entier et c'est par ce moyen, que la nature oblige a des rapports mutuels et a l'u-nion tous les membres de l'espece humaine.

Mais ce n'est pas seulement sous le rapport intellectuel, c'est aussi sous le rapport materiel que la nature ä pose a l'homme le probleme d'economiser le temps et d'annuler l'es-pace. Beaucoup de biens periraient, si leur transport du lieu de leur production ä celui, oü on en a besoin, ne s'effectuait en tres peu de temps il serait impossible, p. ex. de porter au Nord les fruits du Midi et au midi la glace du Nord si la navi-gation etait encore aussi lente que du temps des Pheniciens. Un vaisseau, qui serait en route pendant quelques annees avec une cargaison de ble, se trouverait ä peu pres dans le cas 3a d'Esope avec le panier au pain, seulement le resultat ne tour-nerais pas de meme a sa satisfaction. Plus les biens sont long-temps en route, plus il y a de desavantage, pour les produc-teurs mutuels; ils ne peuvent jouir, qu'apres des annees du benefice de ce qu'ils ont expedie. Combien ne faudrait-il pas de betes de somme pour approvisionner par ce moyen l'An-gleterre de houilles et de fer?

gen, begrenzt. Schließlich erfordert jede soziale Kooperation zur Erreichung eines bestimmten Zieles, sei es materieller, sittlicher oder politischer Natur hierzu die Kommunikation und den persönlichen Kontakt.

Je leichter es also dem Menschen gemacht wird, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen, um so mehr wird er hierdurch an Zeit sparen und den Raum einengen; um so mehr werden die Entwicklung und Wirkung seiner Kräfte zu­nehmen, um so besser könnte er die Unzulänglichkeit seiner geistigen und physischen Natur überwinden und um so mehr besäße der menschliche Geist die Mittel, um die Kräfte und materiellen Reichtümer der Natur für seine Zwecke zu nut­zen.

Diese Kräfte und Reichtümer der Natur kann der Mensch umso mehr nutzen, wenn er sich durch geistige, sittliche und soziale Schulung die entsprechenden Fähigkeiten erwirbt. Aber die Natur hat bei der Verteilung der materiellen Gaben nicht alle Länder mit der gleichen Einheitlichkeit und mit den gleichen intellektuellen Fähigkeiten bedacht. Alle Land­striche sind mit unterschiedlichen Reichtümern ausgestattet; der eine besitzt Brennstoffe und Eisen, ein anderer Salz, ein anderer Nahrungs- und Futtermittel für Menschen und Tiere, ein anderer Rohstoffe für unsere Bekleidung, ein anderer die für die Fabrikation erforderlichen Wasserkräfte, ein anderer spezielle Produkte, um ausgefallenere Bedürfnisse zu befriedi- 3 gen oder um Krankheiten zu heilen, ein anderer Gold und Sil­ber. Solange die Natur den Menschen an den Boden bindet, der nur Getreide hervorbringt und gleichwohl in ihm das Be­dürfnis weckt, sich zu kleiden, zu wärmen, zu heilen, wenn er krank ist, Werkzeuge aus Eisen zu besitzen und sich sogar verfeinerte Besitztümer zu verschaffen, stattet sie ihn ande­rerseits mit der Fähigkeit aus, mehr Getreide zu produzieren, als er für seine eigenen Bedürfnisse benötigt, um sich auf künstlichem Wege mit anderen Ländern in Verbindung zu setzen, in denen es an den dringendsten Notwendigkeiten des Lebens fehlt, die er im Überfluß besitzt, die aber mit anderen Reichtümern ausgestattet sind, damit er sich im Tauschwege mit dem versorgen kann, was er benötigt oder was er sich wünscht. Deswegen kann sich der Mensch, indem er nicht

**70**

71

L'espece humaine sera donc d'autant plus capable de pro-duire; il pourra demeurer sur la surface du globe entier d'au­tant plus d'hommes ce nombre plus considerable d'hommes satisfera d'autant plus facilement ä ses besoins, et pourra d'au­tant mieux etendre ses jouissances, qu'il y aura plus de temps epargne par des moyens perfectionnes de transport et qu'ä l'aide de ces moyens on fera davantage disparaitre l'espace et l'eloignement entre les diverses lieux de productions et des consommations. Le resultat de cette economie d'espace et de temps, se manifeste dans l'echange effectue au moyen de l'ar-gent plus eher et par les prix des objets, on vendra d'autant et on achetera d'autant meilleur marche que le transport exigera moins de depense de temps et de frais.

C'est la une des principales raisons, pourquoi la civilisation et les lumieres etaient si peu repandues dans l'antiquite et pourquoi le commerce et la produetion des anciens peuples ne sauraient entrer en comparaison avec le commerce et les productions des nations modernes. Dans ces temps la le com­merce se bornais ä quelque pays, situes proches l'un de l'autre sur les bords de la Mediterannee et le plus souvent il n'avait pour objet que de procurer des joissances ä quelques privil-gies.1

4 Le commerce des temps modernes embrasse tout le globe et a pour but de satisfaire aux besoins et aux jouissances de tous les membres d'un si grand nombre de grandes nations.

Simultanement avec les perfectionnements et les progres des moyens de transport on remarque chez les nations un progres proportionnel de population et de prosperite. Des pays, qui ne possedaient ou n'employaient pas meme la force des betes de somme et qui ne navigaient sur leurs fleuves, que dans de mechants canots sont restes sauvages durant des mil-liers d'annees; ceux la sont restes pauvres, dont les moyens de transport se bornaient aux betes de sommes ä des voitures et des routes imparfaites, ä une miserable navigation fluviale ou cötiere. Mais les nations puissantes, riches de tresors et de po-pulations, ce sont Celles, qui le sont devenues par de bonnes

1 correcture: »Erreur, suppose trop circonscrit le commerce de Nauti-quite.«

nur das produziert, was ihm die Natur vorzugsweise zur Pro­duktion anheimgegeben hat, nichtsdestoweniger alle Güter beschaffen, die der ganze Erdball anbietet, und somit zwingt ihn die Natur zu gegenseitigen Beziehungen und zur Vereini­gung aller Mitglieder der menschlichen Rasse.

Aber nicht nur in intellektueller, sondern auch in materiel­ler Hinsicht hat die Natur den Menschen mit dem Problem konfrontiert, die Zeit wirtschaftlich einzuteilen und den Raum zu überbrücken. Viele Güter verderben, wenn ihr Transport vom Ort der Produktion bis zum Ort des Bedarfs nicht in sehr kurzer Zeit erfolgt; so wäre es z. B. unmöglich, Südfrüchte in den Norden und Eis aus dem Norden in den Süden zu transportieren, wenn die Schiffahrt noch ebenso langsam wäre wie zur Zeit der Phönizier. Ein Schiff, das meh­rere Jahre mit einer Ladung Getreide unterwegs wäre, würde sich vergleichsweise in der Lage von Aesop mit dem Brotkorb befinden, wobei allerdings das Ergebnis noch unbefriedigen- 3a der wäre. Je länger die Güter unterwegs sind, um so nachteili­ger ist dies für die Handelspartner, weil sie erst nach Jahren aus dem, was sie versandt haben, Nutzen ziehen können. Wie viele Lasttiere wären überflüssig, wenn man auf diese Weise England mit Steinkohle und Eisen beliefern würde?

Die Menschheit wird also erheblich mehr produzieren, so daß auf der ganzen Erdoberfläche um so mehr Menschen le­ben können. Diese wesentlich größere Zahl von Menschen wird um so leichter ihre Bedürfnisse zu befriedigen vermögen und um so eher ihren Besitz mehren können als man durch die verbesserten Transportmittel Zeit sparen und mit deren Hilfe den Raum und die Entfernung zwischen den Orten der Produktion und denen des Konsums verkürzen kann. Das Er­gebnis dieser Raum- und Zeit-Ökonomie schlägt sich im Wa­renumsatz nieder; man wird zu einem um so höheren Preis verkaufen bzw. um so preisgünstiger kaufen können als der Transport niedrigere Zölle und Frachtkosten verursacht.

Dies ist einer der Hauptgründe, weshalb die Zivilisation und die Kenntnisse im Altertum so wenig verbreitet waren und weshalb der Handel und die Produktion der alten Völker mit dem Handel und der Produktion der modernen Nationen keinem Vergleich standhalten kann. In jener Zeit blieb der

***11***

**73**

routes, par des canaux par une navigation maritime perfec-tionnee.

Quelques petits instruments ont rapproche et uni les deux mondes par les biens du besoin et de la production, mais les chemins de fer, la navigation ä la vapeur et le telegraphe ele-veront les nations civilisees au plus haut degre de prosperite et de civilisation et repandront Tun et l'autre sur toutes les contrees du globe.

Dans les cours de ce traite nous expliquerons en detail, comment en general, par suite de l'accroissement, qui resulte des nouveaux moyens de transport, les forces intellectuelles et materielles exercent une action reciproque.

Handel auf wenige, nahe an den Gestaden des Mittelmeeres gelegenen Ländern beschränkt, der in der Regel nur dem Zwecke diente, einigen Privilegierten Besitztümer zu ver­schaffen.1 4 In der Neuzeit erstreckt sich der Handel über den ganzen Globus und verfolgt das Ziel, die Bedürfnisse und Besitztü­mer der gesamten Bevölkerung von zahlreichen großen Natio­nen zu befriedigen und zu mehren.

Gleichzeitig mit der Verbesserung und dem Fortschritt der Transportmittel stellt man bei den Nationen ein proportiona­les Wachstum der Bevölkerung und des Wohlstandes fest. Länder, die selbst keine Lasttiere besaßen oder einsetzten und ihre Flüsse nur mit dürftigen Booten befuhren, sind jahrtau­sendelang unterentwickelt geblieben; jene, deren Transport­mittel sich auf Lasttiere, unzulängliche Wagen und Straßen und eine kümmerliche Binnen- oder Küstenschiffahrt be­schränkten, sind arm geblieben. Aber die mächtigen, an Schätzen und Bevölkerung reichen Nationen sind jene, die durch gute Straßen, durch Kanäle und eine ausgebaute See­schiffahrt emporgekommen sind.

Einige kleine Instrumente haben die beiden Welten zum Wohl der Bedürfnisse und der Produktion einander angenä­hert und vereint; aber die Eisenbahn, die Dampfschiffahrt und die Telegraphie werden die zivilisierten Nationen auf ein höheres Maß an Prosperität und Zivilisation emporheben und - die eine wie die andere - auf allen Teilen des Erdballs verbreiten.

Im Verlauf dieser Abhandlung werden wir im Detail erklä­ren, auf welche Weise das aus den neuen Transportmitteln re­sultierende Wachstum die geistigen und materiellen Kräfte wechselseitig beeinflussen wird.

1 Randkorrektur: »Fehler - Bedenken Sie, wie eng der Überseehandel be­grenzt ist.«

**74**

**75**

4a

4a CHAPITRE II

*De la difference entre les anciens moyens de transport et les nouveaux*

Les nouveaux moyens de transport en mettant a la place de la force vivante une force inanimee, qui est presque illimitee dans son extension et susceptible de perfectionnements infi-nis dans son application, diminue le fardeau pesant du travail de l'homme et fait reellement de celui ci le maitre et le guide de la nature. Cette force augmente la production et diminue la consommation en subsistances de ceux, qui sont unique-ment occupes du transport, sans en consommer elle-meme; par consequent eile rend profitable l'existence et le bien-etre d'un bien plus grand nombre d'hommes. Elle favorise les sciences et les arts, parcequ'il en faut pour la construction de ses machines. Elle exige de fortes masses de fer et de houilles; donc eile favorise ces deux branches importantes de l'exploi-tation des mines et des manufactures. Elle exige de grands ca-pitaux, qui rapportent suffisamment d'interets et profitent particulierement aux classes onorcieres; en donnant aux pe-tits capitalistes l'occasion de placer solidement et avantageu-sement le fruit de leur economies, eile favorise l'industrie et l'economie parmi les classes les plus utiles de citoyens.

Les nouveaux moyens de transport mettent l'homme en etat, de combattre la nature, bien mieux, que les anciens moyens. Avec leur secours il brave les vents et les tempetes, les courants de fleuves, les deluges des nuages, la rigueur de l'hiver et la brulante ardeur de la zone torride. 5 Ils portent a un tel degre de perfection la celerite, la regula-rite, le bon marche des transports1, conditions essentielles du commerce intellectuel, comme materiel, qu'on ne saurais leur comparer les effets des anciens moyens.

Les nouveaux moyens de transport unissent les peuples d'une maniere bienfaisante, ils empechent et aneantiront a la fin la guerre sur terre et sur mer, les anciens moyens la favori-saient.

Kapitel II

*Unterschiede zwischen den alten und den neuen Transportmitteln*

Die neuen Transportmittel ersetzen die lebende Kraft durch die mechanische Kraft, die in ihrem Umfang beinahe unbe­grenzt und in ihrer Anwendung zur unendlichen Verbesse­rung geeignet ist, um die den Menschen drückende Last der Arbeit zu verringern und ihn dadurch zum Gebieter und Ge­stalter der Natur zu machen. Diese Kraft steigert die Produk­tion und reduziert bei jenen den Konsum von Lebensmitteln, die ausschließlich mit dem Transport beschäftigt sind, weil sie diese nicht verbrauchen; infolgedessen ermöglicht sie die Ernährung und das Wohlergehen einer viel größeren Anzahl von Menschen. Sie fördert die Wissenschaft und die Technik, weil man sie für den Bau der Maschinen benötigt. Sie erfor­dert beträchtliche Mengen an Eisen und Steinkohle; deswe­gen fördert sie die beiden bedeutendsten Wirtschaftszweige -den Bergbau und die Industrie. Sie verlangt viel Kapital, das hohe Zinsen bringen und vor allem für die vermögenden Klassen von Nutzen sein wird. Da sie aber auch kleineren Ka­pitalbesitzern die Gelegenheit bietet, die Früchte ihres wirt­schaftlichen Handelns sicher und vorteilhaft anzulegen, för­dert sie die Industrie und die Wirtschaft zwischen den nützlichsten Klassen der Bürger.

Die neuen Transportmittel versetzen den Menschen in die Lage, besser mit der Natur zu kämpfen als dies mit Hilfe der alten möglich war. Damit vermag er den Winden und den Stürmen, der Strömung der Flüsse, den sintflutartigen Wol­kenbrüchen, der Härte des Winters und der brennenden Hitze der heißen Zonen zu trotzen.

Sie erreichen ein derart hohes Maß an Schnelligkeit, Regel- 5 mäßigkeit und Kostengünstigkeit der Transporte1 als wesent­liche Voraussetzungen für den geistigen Austausch wie für den materiellen Handel, daß man sie nicht mit den Leistun­gen der früheren Transportmittel vergleichen kann.

1 correcture: "bon marche, non pour les marchandises«

76

1 Randkorrektur: "kostengünstig nicht nur für Waren«.

77

Tandis, que les anciens moyens laissent subsister et entre-tiennent entre les classes inferieures et les classes superieurs, une difference immense, relativement a la rapidite et ä la commodite de la locomotion, ainsi qu'aux bienfaits, aux avantages et aux jouissances qui en derivent, les nouveaux moyens, etablissent presque l'egalite entre toutes les classes. On a calcule d'apres les listes de ceux, qui se sont servis des chemins de fer dejä existants, que plus de 19/20 des avan­tages des nouveaux moyens de transport tournent au profit des classes moyennes et pauvres. Ces avantages s'etendent aux enfants, aux vieillards, aux malades, aux infirmes.2

Les nouveaux moyens de transport transforment les mers Interieurs et meme les oceans en lac mediterannes et etablis­sent la regularite des Communications entre les nations et les diverses partiers du monde; regularite, qui procure tant d'a-vantages et previent tant de maux, dans les anciens trans­ports, tout dependait du temps et des vents.

Relativement au commerce dans l'interieur des terres, l'ac-tion des anciens moyens de transports, etait lente, faible et li-mitie ä quelques contrees. 5a Un Systeme complet de chemins de fer rendra toutes les terres interieures, pour ainsi dire, navigables. Les effets en sont extraordinaires et ne se fönt pas attendre longtemps.

Les anciens moyens de transport favorisaient plutöt le com­merce materiel, mais tres peu le commerce intellectuel; les nouveaux moyens de transport, quand ils auront atteint leur entier developpement, non seulement ne resteront point en arriere les anciens, quant a l'utilite et a l'importance pour le commerce materiel, mais il travailleront meme pour les moyens anciens, c'est a dire, que les transports sur les routes et canaux n'en seront que plus nombreux. Mais en outre ils favoriseront le commerce intellectuel a un tel point par le transport des personnes, des lettres et des nouvelles, des livres et des journaux, que leur importance sous ce rapport sera bien plus grande encore que sous le rapport du commerce ma­teriel.

2 correcture: »tres bien-.

Die neuen Transportmittel vereinigen die Völker in einer heilsamen Weise; sie verhindern und beseitigen letztlich den Krieg zu Lande und zur See, den die alten Transportmittel be­günstigt haben.

Während die alten Transportmittel zwischen den niedrigen Klassen und der Oberschicht in bezug auf die Schnelligkeit und Bequemlichkeit eines Ortswechsels eine riesige Kluft ent­stehen und aufrechterhalten ließen, werden die neuen Trans­portmittel zum Wohle, zum Vorteil und zum Nutzen, die daraus erwachsen, eine weitgehende Angleichung aller Klas­sen bewirken. Aufgrund von Aufzeichnungen, die über die schon bestehenden Eisenbahnlinien vorliegen, wurde ausge­rechnet, daß die Vorteile der neuen Transportmittel zu mehr als 19/20 der Mittel- und Unterschicht zugute kommen. Diese Vorteile schließen Kinder, alte Menschen, Kranke und Gebrechliche ein.

Die neuen Transportmittel verwandeln die Binnenmeere und sogar die Ozeane in Binnenseen und ermöglichen den re­gelmäßigen Verkehr zwischen den Nationen und den ver­schiedenen Regionen der Erde; eine Regelmäßigkeit, die viele Vorteile bietet und viele Nachteile verhindert, während bei den alten Transportmitteln alles von der Zeit und den Win­den abhing.

Was den Handel der Binnenländer anbetrifft, waren die früheren Transportmittel langsam, schwach und auf einige Gegenden begrenzt.

Ein ausgebautes Eisenbahnsystem macht alle Binnenländer 5a sozusagen schiffbar. Die daraus resultierenden Auswirkungen sind außerordentlich positiv und lassen nicht lange auf sich warten.

Die alten Transportmittel begünstigten vorwiegend den materiellen Handel, aber sehr wenig die geistige Kommunika­tion. Die neuen Transportmittel werden, wenn sie ihre volle Verbreitung erreicht haben, was den Nutzen und die Bedeu­tung für den Warenaustausch anbelangt, nicht nur in keiner Beziehung hinter den alten Transportmitteln zurückstehen, sondern den alten Transportmitteln sogar insofern dienen, als die Transporte auf Straßen und Kanälen dadurch nur noch zahlreicher werden. Außerdem beflügeln sie durch den Trans-

**78**

79

Les nouveaux moyen de transport rendront surtout de bien plus grandes Services, que les anciens pour l'evacuation de l'exces de population des anciens pays et pour la fondation de nouvelles colonies, pour le melange des races, pour la propa-gation et le progres des sciences, des arts, de la civilisation, de la tolerance, de l'instruction de toutes les classes en general, pour l'entretien de l'amour de la patrie, pour extirpation des prejuges et de la superstition, des coutumes immorales et nui-sibles et de la paresse, pour la propagation des nouvelles in-ventions des procedes utiles, des langues et des litteratures, pour l'existence des pauvres et des infirmes, comme p.ex. les 6 aveugles, les sourd-muets, les enfants trouves, pour l'amelie-ration des lois, des administrations nationales et locales et des institutions politiques et bienfaisantes de tout espece, pour le maintien du repos et de l'ordre etc.

port von Personen, Briefen, Nachrichten, Büchern und Zei­tungen den geistigen Austausch in einem solchen Maße, daß deren Bedeutung in dieser Hinsicht noch viel größer sein wird als im Hinblick auf den materiellen Handel.

Die neuen Transportmittel werden für den Abbau der Überbevölkerung der alten Länder und für die Gründung neuer Kolonien, für die Vermischung der Rassen, für die Ver­breitung und die Fortschritte der Wissenschaften, für die Technik, die Zivilisation, die Toleranz, die allgemeine Ausbil­dung aller Klassen, für die Erhaltung der Vaterlandsliebe, für die Ausrottung von Vorurteilen und des Aberglaubens sowie von unsittlichen und schädlichen Verhaltensweisen und der Trägheit, für die Verbreitung neuer Erfindungen und nützli­cher Verfahren, für die Kenntnis von Fremdsprachen und der Literatur, für die Existenz der Armen und der Gebrechlichen, wie z. B. der Blinden, der Taubstummen, der Findelkinder, für die Verbesserung der Gesetzgebung und der nationalen wie der örtlichen Verwaltung, für die politischen Institutionen und die Wohltaten der ganzen Spezies, für die Aufrechterhal­tung von Ruhe und Ordnung usw. weitaus größere Dienste leisten als die alten Transportmittel.

Chapitre III

*Des effets des nouveaux moyens de transport sur le developpement et 1'actMte de l'esprit humain en general*

Les nouveaux moyens de transport fönt de l'homme un etre bien plus parfait, plus puissant et plus heureux. Lui dont l'ac-tion etait auparavant restreinte a un cercle borne, il peut ac-tuellement l'etendre sur des pays, sur des continents entiers. Une foules de jouissances, intellectuelle et de moyens d'ins-truction, qui auparavent n'etaient le partage que d'un petit nombre peuvent etre obtenus par toute la masse de la popula­tion. Les grands de la terre ne pourront a l'avenir voyager, ni plus vite ni beaucoup plus commodement que le plus simple

Kapitel III

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die*

*Entwicklung und Aktivitäten des menschlichen Geistes im*

*allgemeinen*

Die neuen Transportmittel machen aus dem Menschen ein vollkommeneres, mächtigeres und glücklicheres Wesen. Er, dessen Handlungsspielraum früher auf einen begrenzten Kreis eingeengt war, kann ihn nun auf Länder, ja auf ganze Kontinente ausdehnen. Ein Großteil der geistigen Bildung und der Unterrichtsmittel, die früher nur einer geringen An­zahl zugänglich waren, kann jetzt der ganzen Masse der Be­völkerung teilhaftig werden. Die Großen der Erde werden in Zukunft weder schneller, noch bequemer reisen können als

80

81

ouvrier.1 Les consequences morales et politiques de ces nou-velles inventions sont a peine calculables, ne füt-ce que parce-qu'il est impossible de prevoir jusqu'on sera pousse avec le temps, le perfectionnement de ces moyens et l'application de nouvelles forces motrices. Comme toutes les connaissances et les talents en mecanique de toutes les nations, s'appliquent de 6a preference a l'objet de la plus grande facilite de transport, on peut sans etre taxe de reveur, se livrer a l'esperance que le sie­de actuel fera encore des choses extraordinaires, relativement ä ce but.

Ce qu'accomplissent des centaines de mille hommes dont l'activite intellectuelle est concentree dans l'espace etroit d'une ville, ne peut nous donner qu'une faible idee de ce que pourra executer et realiser l'union de millions et de centaines de millions d'hommes. Evidemment ces effets tourneront le plus immediatement ä l'accroissement des populations ur-baines et a l'amelioration de leur existence. Qu'on se figure donc toutes les villes de France, unies par ces Communica­tions, si rapides, si vastes, si contenues: l'effet en sera presque le meme, que si tous leurs habitans etaient agglomeres dans une seule immense ville. Cette union est d'autant plus effi-cace et plus bienfaisante, qu'elle ne presente que les avantages et les bienfaits de la reunion, sans impliquer les grands incon-venients d'une grande agglomeration d'individus. Au contraire, les maux existants actuellement par suite de ces ag-glomerations seront de beaucoup diminues, parceque les ap-provisionnements, seront plus faciles, parceque les villes pourront plus aisement transplanter dans les campagnes leurs pauvres et leurs indigents; parceque rien n'empechera plus les gens moins riches, de faire elever leurs enfants dans des contrees plus eloignees, oü la vie sera moins chere.

En general plus on medite sur ce sujet plus on est

convaincu, que les suites de ces moyens de transport ne peu-

vent etre que d'une bienfaisance grandiose; quelle peine, que

7 l'auteur de ce memoire se soit donnee pour decouvrir les

suites visibles de ces inventions, il n'en a pas trouve qui ne

der einfache Arbeiter.1 Die sittlichen und politischen Konse­quenzen der neuen Erfindungen sind kaum vorauszusehen und sei es auch nur, weil es unmöglich ist, die Zeit abzuschät­zen, die für die Vervollkommnung dieser Mittel und die An­wendung der neuen Antriebskräfte erforderlich ist. Nachdem die Forschung und die technische Ausbildung in allen Natio­nen in erster Linie auf die wesentliche Erleichterung des 6a Transports ausgerichtet sind, kann man sich, ohne als Träu­mer zu gelten, der Hoffnung hingeben, daß das gegenwärtige Jahrhundert in dieser Beziehung noch außerordentliches her­vorbringen wird.

Aus dem Vergleich von hunderttausenden von Menschen, deren geistige Betätigung auf den kleinen Raum einer Stadt begrenzt ist, können wir nur eine schwache Vorstellung von dem gewinnen, was die Vereinigung von Millionen und Aber­millionen von Menschen herbeiführen und bewerkstelligen könnte. Natürlich werden sich diese Auswirkungen schnell­stens im Wachstum der städtischen Bevölkerung und in der Verbesserung ihrer Lebensbedingungen niederschlagen. Stellt man sich dementsprechend alle Städte Frankreichs vor, die durch die schnellen, ausgedehnten und verzweigten Kommu­nikationsmittel miteinander verbunden sind, so dürfte die Wirkung beinahe dieselbe sein, wie wenn alle ihre Einwohner in einer einzigen Großstadt agglomeriert wären. Eine solche Vereinigung ist aber insofern um so wirksamer und nützli­cher, als sie nur deren Vorteile und Wohltaten mit sich bringt, ohne die gravierenden Nachteile einer großen Zusam­menballung von Individuen hinnehmen zu müssen. Ganz im Gegenteil, werden diese Mängel, die gegenwärtig bei solchen Agglomerationen bestehen, deshalb wesentlich verringert, weil deren Versorgung erleichtert wird, weil die Städte ihre Armen und Gebrechlichen leichter auf dem Lande ansiedeln könnten und weil die weniger Wohlhabenden nichts mehr daran hindern wird, ihre Kinder in entfernteren Gegenden, wo das Leben weniger aufwendig ist, ausbilden zu lassen.

Im allgemeinen wird man, je mehr man über diesen Sach­verhalt nachdenkt, davon überzeugt sein, daß die Folgen die-

1 correcture: »ceci est une hypothese«.

1 Randkorrektur: »Das ist eine Hypothese«

**82**

**83**

fussent mille fois balancees par les bienfaits qui les accompa-gnent.

L'auteur, en disposant le projet de ce memoire, avait l'in-tention, de traiter dans le present chapitre tous les effets in-tellectuels des nouveaux moyens de transports. Mais la ma-tiere s'est tellement developpee entre ses mains, qu'il s'est vu force de la distribuer en plusieurs chapitres. En meme temps il comprit, que les interets materiels, bien que d'une impor-tance subordonnee, devaient cependent, comme base et sou-tien des interets intelectuels, etre traites avant ces derniers. Il ne fait donc preceder les considerations generales contenues dans le present chapitre, que pour accorder aux interets intel-lectuels le rang qui leur est du.

ser Transportmittel nur von ungeheurem Nutzen sein kön­nen. Trotz der Mühe, der sich der Autor dieser Denkschrift unterzogen hat, um die erkennbaren negativen Folgen dieser 7 Erfindungen abzuschätzen, konnte er keine feststellen, die nicht durch den sie begleitenden tausendfachen Nutzen aufge­wogen werden.

Der Autor hatte, als er diese Denkschrift in Angriff nahm, die Absicht, im vorliegenden Kapitel alle geistigen Auswir­kungen der neuen Transportmittel abzuhandeln. Die Materie hat sich aber bei der Ausarbeitung so ausgeweitet, daß er sich gezwungen sah, sie in mehrere Kapitel zu unterteilen. Gleich­zeitig begriff er, daß die materiellen Interessen, obwohl von untergeordneter Bedeutung, dennoch zur Grundlage und Un­terstützung der geistigen Bedürfnisse dienen und vor den er-steren zu erörtern sind. Er läßt deshalb den allgemeinen Be­trachtungen, die im vorliegenden Kapitel angestellt wurden, weitere folgen, um den geistigen Bedürfnissen den Stellen­wert einzuräumen, der ihnen zukommt.

7a Chapitre IV

*De l'influence des nouveaux moyens de transport sur les productions et la consommation des lichesses materielles*

Partout oü la nature oü l'art ont cree des transports faciles et peu couteux, nous remarquons que la production et la consommation, la population et la prosperite generale sont relativement infiniment plus grandes, que dans les pays, qui ne possedent que des Communications imparfaites, quelque prodigue qu'ait pu se montrer la nature envers ces derniers.

Des transports facilites, perfectionnes et moins chers dimi-nuent les prix au profit du consommateur et du producteur ä la fois, qui partagent le benefice des economies. Il en resulte une demande et une consommation plus considerables et toutes les branches de l'industrie se developpent dans une egale proportion.

A l'aide des nouveaux moyens de transport et des canaux, chaque nation pourra mettre dans un rapport exact et utile,

Kapitel IV 7a

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Produktion und den Konsum von materiellen Reichtümern*

Überall dort, wo natürliche oder künstliche Gegebenheiten leichte und kostengünstige Transportbedingungen bieten, ist zu beobachten, daß die Produktion und der Konsum, die Be­völkerung und der allgemeine Wohlstand im Vergleich zu je­nen Ländern überproportional gewachsen sind, die nur eine unvollkommene Kommunikation aufweisen, wie sehr sich auch die Natur den letzteren gegenüber schonungslos erwei­sen mochte.

Leichte, verbesserte und preisgünstigere Transporte redu­zieren gleichzeitig die Preise für den Verbraucher wie für den Hersteller, die sich den wirtschaftlichen Gewinn teilen. Dar­aus erwachsen eine höhere Nachfrage und ein höherer Kon­sum, und alle Industriezweige werden in gleicher Weise daran partizipieren.

84

85

c'est a dire, en equilibre, la production et la population indus­trielles avec la production des matieres premieres et la popu­lation vouee ä cette production.

Cet equilibre effectuera en grand la division du travail. Toute ville, toute province d'abord qui pour le placement de son excedant de produits, etait reduite aux voisins les plus proches, etendra alors son debit a toutes les provinces, ou du moins sur une surface imcomparablement plus grande et verra croitre sa production et sa consommation proportion-nellement ä l'extension de son marche, attendu, que d'une part eile pourra se livrer de preference a la branche de produc­tion oü eile excelle, soit par suite de dispositions favorables de la nature, soit par une longue experience et par l'habilite 8 de ses habitants, et que d'une autre part eile pourra tirer des autres provinces et a bien meilleur compte les articles, qu'elle produisait auparavant eile meme avec peu d'avantage et d'uti-lite.

Cette extension du marche et son influence sur les forces productives et la consommation de la nation, agira d'autant plus efficacement en faveur de la richesse et de la prosperite nationales,

1° que les articles transportes seront plus pesants relative-

ment a leur valeur, 2° que Ces articles outre cette qualite seront encore un objet

de consommation de toutes les classes, ou du moins des

classes, les plus nombreuses, 3° qu'ils seront plus necessaires et plus utiles pour la satisfac-

tion des premiers bcsoins et pour la production, 4° qu'outre ces trois qualites ils appartiendront plus exclusi-

vement ä certaines provinces et a certaines contrees.

En raison de leur importance pour l'economie nationale sous le rapport du transport avantageux de marchandises, les di­vers articles se placeront ä peu-pres dans l'ordre suivant: houilles, mine de fer et fer, sei, tourbe, bois a bruler et bois de construction, pommes de terre et cereales, bestiaux en-graisses, chaux, plätre et engrais, pierres a batir et sable, autre mineraux, tan, paille et avoine, chauvre et lin, laine grassiere, cuirs, articles de fer et de bois, biere, eau de vie, suif et huile,

Mit Hilfe der neuen Transportmittel und der Kanäle könnte sich jede Nation in einen gleichgewichtigen und vor­teilhaften Zustand versetzen; d.h. die Produktion und die in­dustrielle Bevölkerung mit den Rohstoffen und den mit ihrer Gewinnung beschäftigten Personen in Einklang bringen.

Dieses Gleichgewicht verwirklicht in großem Umfang die Arbeitsteilung. Jede Stadt, jede Provinz beschränkt sich zu­nächst, um ihre überschüssigen Produkte abzusetzen, auf die nächstgelegenen Nachbarn; dann wird sie ihren Absatz auf alle Provinzen oder auf ein zumindest unvergleichlich größe­res Absatzgebiet ausweiten und ihre Produktion wie ihren Konsum der proportionalen Ausdehnung ihres Marktes ent­sprechend erhöhen. Dabei ist zu beachten, daß sie sich einer­seits den Vorzug eines Produktionszweiges zueigen machen 8 könnte, in welchem sie sich auszeichnet, sei es aufgrund gün­stiger natürlicher Gegebenheiten, sei es durch eine lange Er­fahrung und durch die Geschicklichkeit ihrer Bewohner und daß sie andererseits jene Artikel, die sie früher selbst mit we­nig Vorteil und Nutzen produzierte, nun von anderen Provin­zen sehr viel günstiger beziehen kann.

Eine solche Markterweiterung und deren Einfluß auf die produktiven Kräfte und den Konsum einer Nation wird sich um so kräftiger zu Gunsten des Reichtums und des nationa­len Wohlstandes auswirken, als

1. die transportierten Güter im Vergleich zu ihrem Wert ge­wichtiger sind,
2. Güter dieser Art zudem von allen Bevölkerungsschichten oder zumindest von der Mehrzahl nachgefragt werden,
3. je notwendiger und nützlicher sie zur Befriedigung der Grundbedürfnisse und für die Produktion sind,
4. und zudem diese drei Merkmale in gewissen Provinzen und Gegenden um so ausschließlicher gegeben sind.

Aufgrund ihres Stellenwertes für die Volkswirtschaft in bezug auf einen kostengünstigen Warentransport können die betref­fenden Güter beispielsweise in nachstehende Reihenfolge ein­geordnet werden: Steinkohle, Eisenerz und Eisen, Salz, Torf, Brenn- und Bauholz, Kartoffeln und Getreide, Schlachttiere, Kalk, Gips und Dünger, Bausteine und Sand, andere Minera-

86

**87**

tabac et plantes a teinture; vins et laines fines, gros articles de laine et de coton, autres articles legers d'un usage indispensa­ble, toutes sortes d'articles de luxe, soieries, dentelles et bi-joux.

C'est particulierement pour la production de la houille et du fer, que l'utilite des transports a bon marche se manifeste de la maniere la plus frappante. Personne n'ignore, que l'An-gleterre au moyen de ses cannaux de ses chemins de fer, de sa navigation fluviale de ses lacs, produit annuellement plus de 16 millions de tonneaux de houille, c'est ä dire 10 fois plus que la France, que la valeur de cette production depasse de beaucoup celle de la production en or et en argent de toutes les nations et que la production des houilles en Angleterre consideree sous le rapport des manufactures, qui ne sont ex-ploitees, qu'avec le secours de ce combustible, a une impor-tance superieure meme a celle de tout le commerce exterieur des Anglais; personne n'ignore non plus, que l'Angleterre pro­duit annuellement de 6 a 800000 tonneaux de fer et qu'elle exporte en tout pays cette matiere si utile. Avec un Systeme de canaux et de chemins de fer, la France serais bientöt a meme de quintupler et de decupler sa production de fer et de houille.

Outre les personnes, les lettres, les livres et les journaux les chemins de fer transmettront encore:

1 ° toutes les marchandises, qu'il importe de transporter regu-lierement et rapidement ou qu'il faut expedier prompte-ment pour profiter de quelque circonstance favorable, 2° Toutes les marchandises d'une grande valeur, comparati-vement ä leur poids, le transport rapide epargnant des in-terets,

*9* 3° Le principal commerce entre les villes et des contrees, qui ne sont pas liees entre eile par des Communications et des transports encore moins chers. 4° La plupart des transports principaux en hiver, ou ils sup-pleeront les canaux tout ä fait et la navigation a la vapeur presque partout.

Les canaux conserveront sans doute toujours deux grands avantages sur les chemins de fer, avantages, qui les feront sur-

lien, Gerberlohe, Stroh und Hafer, Hanf und Flachs, Roh­wolle, Leder, Eisen- und Holzwaren, Bier, Branntwein, Talg und Öl, Tabak und pflanzliche Farbstoffe, Wein und Garn, Handelswaren aus Wolle und Baumwolle, andere, weniger ge­wichtige, aber unentbehrliche Güter, alle Arten von Luxusgü- 8a tern, Seidenwaren, Spitzenerzeugnissen und Schmuckwaren.

Vor allem bei der Erzeugung von Steinkohle und Eisen würde ein kostengünstiger Transport besonders ins Gewicht fallen. Niemand verkennt, daß England mit Hilfe seiner Ka­näle, der Eisenbahnen und der Fluß- und Seeschiffahrt jährlich mehr als 16 Millionen Tonnen Steinkohle, d.h. 10 mal mehr als Frankreich erzeugt und daß deren Wert den Wert der Gold- und Silbergewinnung aller Nationen bei wei­tem übersteigt und daß in England der Produktion von Stein­kohle aus der Sicht der Manufakturen, die nur mit dieser Energie ausgebaut werden können, eine noch überragendere Bedeutung zukommt als der gesamte Außenhandel; niemand übersieht auch, daß England jährlich 6 bis 800000 Tonnen Ei­sen produziert und diesen so wichtigen Rohstoff in alle Län­der exportiert. Mit einem Netz von Kanälen und Eisenbah­nen könnte auch Frankreich bald seine Eisen- und Steinkoh­leproduktion verfünffachen und verzehnfachen.

Neben Personen, Briefen, Büchern und Zeitungen werden die Eisenbahnen außerdem befördern:

1. Alle Waren, die regelmäßig und schnell zu transportieren oder rasch zu versenden sind, um damit einem entspre­chenden Bedürfnis Rechnung zu tragen,
2. Bei allen, im Vergleich zu ihrem Gewicht, hochwertigen Waren lassen sich durch einen schnellen Transport Zinsen sparen.
3. Der Hauptteil des Handels zwischen Städten und Gegen­den, die nicht mit noch kostengünstigeren Kommunika­tions- und Transportmitteln miteinander verbunden sind.
4. Der größte Teil der wichtigsten Transporte, die im Winter durchzuführen sind, wo sie nahezu schlagartig die Kanäle und die Dampfschiffahrt zu ersetzen vermögen,

Zweifellos werden die Kanäle gegenüber der Eisenbahn stets zwei Vorteile behalten - Vorzüge, die sie vor allem zum

88

89

tout, preferer pour le transport des articles les plus pesants; premierement celui du bon marche des transports et seconde-ment celui, que ces transports peuvent comme sur les routes ordinaires, etre livrees au public contre un certain droit de peage, tandis que le transport sur les chemins de fer par sa na-ture meme, sera tourjours necessairement concentre dans une seule main.

De meme qu'une navigation fluviale imparfaite, n'exclut par l'etablissement d'un canal lateral, de meme un canal n'ex-clus pas l'etablissement d'un chemin de fer parallele, suppose toutefois que l'on compte sur un commerce considerable. Ils travaillent plutöt. Tun pour l'autre. Le chemin de fer, operant le transport des personnes et des lettres avec plus de celerite, de commodite et ä meilleur compte, met les hommes en rap-port entre eux et avec les choses, augmente et facilite les en-treprises et les affaires, exerce ainsi les plus grandes in-fluences sur l'accroissement du transport des marchandises et en se chargeant lui meme d'une partie de ce transport il amene, mais peut-etre plus tard, l'augmentation des trans-9a ports par les canaux. En effet le chemin de fer facilite surtous au fabricant l'arrivage des matieres premieres d'une plus grande valeur et l'expedition des ses produits fabriques ce qui non seulement lui epargne des interets et donne plus de regu-larite a ses affaires mais lui permet aussi, de les etendre beau-coup plus avec le meme capital. L'extension de la fabrication le long des canaux et des chemins de fer, paralleles occa-sionne une plus forte demande d'articles pesants de toute es-pece tels que houilles, bois a brüler et de constructions, chaux, mines et queuses de fer etc. dont le transport tombera en partage au canal et lui rapportera avec le temps plus que le transport du coton, de la laine et des articles fabriques. Cet ef­fet est encore plus frappant dans le cas oü les Communica­tions beaucoup plus parfaites par les chemins de fer donnent lieu ä de nouvelles entreprises. Meme lä, oü l'agriculteur croi-rait devoir expedier par le chemin de fer, ceux de ses produits qui ont le plus de valeur, cette circonstance ne saurait etre par la suite, qu'avantageuse pour le canal. Car le debit avanta-geux et plus considerable mettra le cultivateur en etat et lui donnera le desir d'ameliorer ses bätiments, ses terres, ses cul-

Transport von schwergewichtigen Gütern bevorzugt erschei­nen lassen; und zwar erstens den Transport kostengünstig durchzuführen und zweitens, daß solche Transporte wie auf öffentlichen Straßen individuell gegen eine entsprechende Be­förderungsabgabe erfolgen können, während der Eisenbahn­transport aus der Natur der Sache notwendigerweise immer in einer Hand liegen muß.

Ebensowenig wie eine unvollkommene Binnenschiffahrt durch den Bau eines Verbindungskanals überflüssig wird, wird ein Kanal durch die Errichtung einer parallel verlaufen­den Eisenbahnlinie überflüssig; dies gilt vor allem dann, wenn man mit einem beträchtlichen Handelsaufkommen rechnet. Das eine nützt vielmehr dem anderen. Dadurch, daß die Eisenbahn den Transport von Personen und Briefen schneller, bequemer und kostengünstiger ausführt, bringt sie die Menschen miteinander und mit den Gütern in Bezie­hung, steigert sie die Umsätze und erleichtert sie die Ge­schäfte und übt damit einen sehr großen Einfluß auf das Wachstum des Transportaufkommens aus, indem sie selbst zu einem Teil an diesem Aufkommen partizipiert, führt sie, wenn auch vielleicht erst später, zur Steigerung des Trans- 9a ports auf den Kanälen. In der Tat erleichtert die Eisenbahn dem Unternehmer vor allem die Beschaffung von Rohstoffen mit beträchtlichem Wert, und der Absatz der erstellten Pro­dukte erspart ihm nicht nur Zinsen und verbessert die Regel­mäßigkeit seiner Geschäftsbeziehungen, sondern erlaubt ihm auch, diese mit dem gleichen Kapitaleinsatz wesentlich zu er­weitern. Auf lange Sicht wird die, mit den Kanälen und Eisen­bahnen parallel verlaufende Steigerung der Produktion eine sehr starke Nachfrage nach schwergewichtigen Gütern aller Art, wie Steinkohle, Brenn- und Bauholz, Kalk, Mineralien, Eisenbahnschienen usw. begünstigen, deren Transport (wei­terhin) zum Teil auf Kanälen erfolgen wird und ihnen im Laufe der Zeit mehr einbringen dürfte als der Transport von Baumwolle, Wolle und Fertigwaren. Diese Wirkung wird dann noch offenkundiger, wenn die durch die Eisenbahnen erheblich verbesserte Kommunikation zur Gründung von neuen Unternehmen führen wird. Selbst dort, wo sich der Landwirt mit dem Gedanken trägt, seine wertvollsten Pro-

90

91

tures. Ces ameliorations auront pour resultat des excedants plus considerables de produits, qui a cause de leur valeur moins forte relativement ä leur poids et a leur volume, seront transportes par le canal. Par cet usage et en apportant les ma-teriaux de construction et les engrais necessaires ä l'agricul-10 ture pour ses ameliorations, le canal rendra ä la production de bien plus grandes Services que s'il eüt effectue le transport des produits agricoles plus eleves en valeur, ä tres-bon marche, il est vrai mais avec la lenteur, qui lui est particuliere.

Le chemin de fer ne fait de meme que favoriser les interets du canal, en le remplacant pendant l'hiver. D'une foule de cas, qui se presenteront ä l'esprit de tous homme d'expe-rience, nous n'en voulons citer, qu'un seul. Dans la plupart de localites il y est souvent en hiver, disette de combustible parceque ceux, qui pourvoient le marche ne peuvent pas tou-jours calculer exactement combien il reste de combustible des provisions de l'annee precedente, combien il en a ete amene dans le courant de l'ete et qu'elle sera la duree ou le froid de l'hiver.1 En pareil cas la consommation industrielle et domes-tique est troublee au grand prejudice de la production indus­trielle et de la consommation de l'annee suivante. Mais si un chemin de fer peut suppleer ä ce deficit ces inconvenients dis-paraissent et les demandes des articles transportes par le canal seront l'ete suivant plus actives et plus fortes que si le Service du canal n'avait pas pu etre complete par celui du chemin de fer, d'autant plus que le debit non interrompu en hiver aura encourage les producteurs de ces articles a augmenter leur production et les aura mis ainsi en etat de satisfaire ce sur-eroit de demandes.

A l'agriculteur les nouveaux moyens de transport assurent une expedition plus rapide, plus etendu et moins despen-dieux de ses produits, des arrivages plus faciles et moins cou-teux de combustibles mineraux, qui lui permettent de mettre en cultures plus utiles un sol fertile, qu'il avait auparavant sa-crifie ä Celle du bois; l'acquisition a meilleur marche de toutes sortes d'engrais, du sei et de tous les materiaux, instruments

dukte mit der Eisenbahn zu versenden, wäre dieser Umstand für den Kanaltransport von Vorteil, weil ihn der gewinnbrin­gendere und beträchtlichere Absatz in die Lage versetzen und in ihm den Wunsch wecken wird, seine Gebäude, seinen Bo­den und seine Kulturen zu verbessern. Diese Verbesserungen werden im Endergebnis größere Erträge zeitigen, die wegen ih­res im Vergleich zum Gewicht und zum Volumen weniger hohen Wertes, auf Kanälen transportiert werden. Auf diese Weise und indem das Baumaterial und die für die Verbesse­rung der Landwirtschaft erforderlichen Düngemittel herange­schafft werden, wird der Kanaltransport der Güterproduk- 10 tion, die preisgünstig aber mit der ihr eigenen Langsamkeit ausgeführt werden kann, größere Dienste leisten als er es bei hochwertigen Agrarprodukten vermag.

Die Eisenbahn kommt sogar den Interessen des Kanaltrans­ports entgegen, wenn sie ihn im Winter ersetzt. Wir wollen hier nur eine Notsituation anführen, die jedem Menschen mit Erfahrung plausibel erscheint. An den meisten Orten tritt im Winter bei Brennstoffen oft eine Verknappung bzw. eine Preiserhöhung auf, weil diejenigen, die den Markt damit ver­sorgen, nicht genau ermitteln können, welche Brennstoffvor­räte für das folgende Jahr übrigbleiben, wieviel davon im Laufe des Sommers verbraucht wurden und wie lange und wie kalt der Winter sein wird.1 In ähnlicher Weise wird der industrielle und der private Konsum durch die industrielle Produktion und den Konsum des nächsten Jahres in unbe­stimmtem Maße beeinflußt. Aber wenn die Eisenbahn bei ei­nem solchen Informationsdefizit liefern und den Mangel be­seitigen kann, wird die Nachfrage nach den auf Kanälen transportierten Gütern im folgenden Sommer kräftiger und stärker sein, als wenn die Kanalschiffahrt nicht durch die Ei­senbahn ergänzt worden wäre, zumal der im Winter nicht un­terbrochene Absatz die Hersteller dieser Güter ermutigen würde, die Produktion zu erhöhen und sie damit in die Lage versetzen würde, die zusätzliche Nachfrage zu befriedigen.

1 correcture: »Voit fort bien, que les deux moyens de transport peuvent subsister«.

92

1 Randkorrektur: »Sehr gut gesehen, daß beide Transportmittel bestehen können.«

93

et articles manufactures necessaires pour ses constructions, pour son etat ou pour ses besoins domestiques; l'avantage de faire venir de plus loin de meilleurs races de bestiaux, de meuilleurs arbres, de meuilleures plantes et de pouvoir s'ap-pliquer particulierement au genre de culture, auquel ses terres sont le plus propres en obtenant plus avantageusement par echange les productions agricoles qu'il ne produit pas lui meme; enfin le grand avantage d'une augmentation notable des revenus nets et de la valeur totale de ses proprietes.

Au fabricant ils assurent des arrivages reguliers et ä bon compte de matieres premieres et de subsistances et une expe-dition egalement rapide, reguliere et peu couteuse de ses pro-duits manufactures. La celerite et la regularite des transports sur les chemins de fer permettront aux fabricants de faire plus d'affaires avec le meme capital en hiver comme en ete, ses capitaux lui coutant des lors moins eher, il pourra baisser lui meme ses prix. En general ces moyens de communication contribueront beaueoup a assurer aux fabricants la possession du marche interieur.

Le transport rapide et facile des personnes meme agit puis-samment sur la produetion de l'agriculture, des branches de 11 l'industrie et anime considerablement le commerce interieur et exterieur.

Il sera plus facile ä l'agronome de parcourir les pays etran-gers pour apprendre de nouveaux procedes, de nouvelles cul-tures pour connaitre de nouvelles machines, de nouveaux instruments, de nouvelles et meilleures especes d'animaux, d'arbres, de graines et pour les rapporter dans sa patrie, il lui sera plus facile de trouver des debouches plus avantageux pour ses produits, ou s'il veut s'etablir seulement, de trouver de meilleures occasions, d'aeheter des terres ou d'en prendre ä bail; il lui sera plus facile de visiter des expositions et des so-lennites agronomiques ou de contribuer a la propagation des connaissances agricoles en prenant part aux travaux des so-cietes agronomiques, ou de s'instruire lui meme, et par ce moyen et en suivant des lecons sur l'economie rurale, faite dans des lieux eloignes.

Il sera plus facile au fabriquant, de chercher les endroits, d'oü il tirera sa matiere premiere avec les moins de frais, et oü

Dem Landwirt bieten die neuen Transportmittel einen schnelleren, wesentlich erweiterten und weniger kostspieli­gen Versand seiner Produkte; eine leichtere und kostengünsti- 10a gere Zufuhr von mineralischen Brennstoffen, die es ihm er­möglicht, fruchtbaren Boden vorteilhafter zu kultivieren als er früher für den gleichen Zweck an Holz aufwenden mußte; die preiswerte Beschaffung von Dünger und Mastfutter, von Salz und allen Materialien, Geräten und Gegenständen, die er für seine Bauten, seinen Hausstand oder für seine häuslichen Bedürfnisse benötigt; den Vorteil, aus einer größeren Entfer­nung bessere Zuchttiere, bessere Bäume, bessere Pflanzen kommen zu lassen; sich auf einen besonderen Bereich zu spe­zialisieren, für den seine Böden am besten geeignet sind und vorteilhafter jene landwirtschaftlichen Produkte zu erlangen, die er selbst nicht produziert; und schließlich den großen Vorteil, eine beträchtliche Erhöhung seines Nettoeinkom­mens und des Gesamtwertes seines Eigentums zu erwirtschaf­ten.

Dem Fabrikanten bieten sie den regelmäßigen und preis­werten Bezug von Roh- und Hilfsstoffen und einen ebenso schnellen, regelmäßigen und kostengünstigen Versand seiner Produkte. Die Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Eisen­bahntransporte erlaubt es dem Unternehmer mit dem glei­chen Kapitaleinsatz sowohl im Sommer als auch im Winter einen größeren Umsatz zu erzielen; sein Kapital kostet ihn von nun an weniger, so daß er sogar seine Preise senken könnte. Im allgemeinen werden diese Kommunikationsmittel viel dazu beitragen, den Fabrikanten den Binnenmarkt zu si­chern.

Der schnelle und leichte Transport von Personen beflügelt  
in starkem Maße die landwirtschaftliche Produktion sowie  
die verschiedenen Zweige der Industrie und fördert beträcht­  
lich den Binnen- und Außenhandel. 11

Für den Landwirt wird es leichter, fremde Länder zu besu­chen, um neue Verfahren, neue Anbaumethoden, neue Ma­schinen, neue Geräte, neue und bessere Tierarten, Bäume, Getreidearten kennenzulernen und diese in seinem Heimat­land anzuwenden. Außerdem kann er leichter vorteilhaftere Absatzmärkte für seine Produkte erschließen oder, wenn er

94

95

il debitera ses marchandises le plus avantageusement, de se procurer d'habiles ouvriers de s'instruire en voyant lui meme dans les pays etrangers oü sa branche de fabrication sera plus perfectionnee, d'introduire chez lui des inventions etrangeres ou de faire valoir les siennes, de visites des expositions d'art et d'industrie, de frequenter des institutions oü des societes polytechniques il lui sera plus facile, de s'etablir lui meme ou, si le lieu, qu'il habite, ne repond pas a ses desirs, de s'aller eta-blir ailleurs et d'y transporter son industrie. Un des plus IIa grands avantages, qu'il retire des nouveaux moyens de trans-port, c'est de n'etre plus oblige, comme avec les anciens moyens de s'etablir dans une grande ville ou du moins dans le voisinage; il pourra desormais, si son avantage s'y trouve, soit a cause du prix du combustible, soit pour les forces hydrauli-ques etc. aller etablir sa manufacture dans les localites tres eloignees de la capitale sans avoir a renoncer pour cela aux avantages, que lui offre la grande ville.

Il sera infiniment plus facile au marchand d'agrandir par des voyages la circonscription de son commerce et de sa clien-telle, d'etendre ou de rectifier ses connaissances et les idees des choses et de leurs conditions, de concerter et d'executer des entreprises de commun avec des personnes etablies, dans des lieux eloignes de concilier en personne de differends et de se procurer des aides convenables.

Dans toutes les branches de l'industrie, l'individu sera capa-ble de poursuivre plusieurs affaires, plusieurs entreprises ä la fois dans des localites differentes; mais en tout cas l'esprit d'association sera particulierement developpe et seconde.

Les voyages rendus plus faciles tourneront surtout au pro-fit des hommes speciaux formes scientifiquement. Ils pour-ront de temps en temps parcourir les pays les plus eloignes pour s'instruire des progres de la mecanique, de la chimie etc. etc. et revenus en suite dans leur patrie, etendre leurs actions et leurs influence sur des pays entiers.

dies beabsichtigt, bessere Gelegenheiten finden, um Lände­reien zu kaufen oder zu pachten; er kann leichter Ausstellun­gen und landwirtschaftliche Feste besuchen oder zur Verbrei­tung landwirtschaftlicher Kenntnisse beitragen, indem er sich an der Arbeit der landwirtschaftlichen Vereinigungen betei­ligt oder sich selbst weiterbildet oder in einem anderen Ort den landwirtschaftlichen Unterricht besucht.

Dem Fabrikanten wird es leichter fallen, Orte zu finden, an denen er seine Rohstoffe mit geringeren Frachtkosten be­schaffen, seine Waren gewinnbringender verkaufen und flei­ßige Arbeiter finden kann. Ferner kann er sich im Ausland informieren, um seine Produktionsverfahren zu verbessern, fremde Erfindungen anzuwenden oder die seinigen zu ver­werten, Messen und Industrieausstellungen zu besuchen, wis­senschaftliche Institute oder polytechnische Gesellschaften zu Rate zu ziehen; schließlich wird es ihm auch leichter fal­len, sich irgendwo niederzulassen oder, wenn der Ort, an dem er wohnt, seinen Wünschen nicht entspricht, woanders hin­zugehen und seinen Betrieb dorthin zu verlegen. Einer der größten Vorteile, den er aus den neuen Transportmitteln l la zieht, besteht darin, daß er nicht mehr wie bei den alten Transportmitteln gezwungen ist, sich in einer Großstadt oder wenigstens in deren Nachbarschaft niederzulassen; er kann in Zukunft, wenn er sich davon einen Vorteil verspricht, sei es wegen der Heizkosten, sei es wegen der Wasserkräfte usw. seinen Betrieb in Orten errichten, die von der Hauptstadt sehr weit entfernt sind, ohne deswegen auf die Vorteile der Großstadt verzichten zu müssen.

Außerdem wird es dem Kaufmann leichter fallen, durch Reisen das Einzugsgebiet seines Handels und seines Kunden­stammes zu vergrößern, seine Fachkenntnisse zu erweitern und zu verbessern, Betriebe zusammenzulegen und gemein­sam mit Personen zu führen, die an verschiedenen Orten an­sässig sind, Meinungsverschiedenheiten zu beseitigen und sich der gewünschten Dienstleistungen zu bedienen.

In allen Industriezweigen wird der Einzelne in der Lage sein, gleichzeitig mehrere Geschäfte und Betriebe an verschie­denen Orten zu betreiben und zu unterhalten, aber in jedem

96

97

Fall wird das Bedürfnis nach Kooperation in besonderer Weise entwickelt und gefördert.

Vor allem für Wissenschaftler werden Reisen von Nutzen sein. Sie könnten von Zeit zu Zeit die entferntesten Länder bereisen, um sich über die Fortschritte in der Technik, in der Chemie usw. zu informieren und nach der Rückkehr in das Heimatland ihre Aktivitäten und ihren Einfluß auf das ganze Land ausdehnen.

12 Chapitre V

*Des effets du nouveau moyen du transport sur la civilisation et le bien etre des ouvriers.*

Une invention nouvelle est d'autant plus importante, d'au-tant plus bienfaisante, qu'elle agis d'avantage en faveur de la civilisation et du bien etre des classes ouvrieres, c'est a dire de la grande majorite des populations.

Considerees sous ce point de vue, les chemins de fer sont la plus grande invention des temps anciens et modernes; ce sont de veritables machines a civilisation et a prosperite popu-laires. Riens n'est moins favorable aux progres de l'homme, que l'immobilite on peut dire, l'adherence vegetable ä la glebe sur laquelle il a recu l'etre.

Tant qu'il vegete ainsi, il ne pourra developper ni son es-prit, ni ses facultes industrieuses physiques, qui sont pour plus de moitie determinees par la culture intellectuelle. Il per-siste durant des siecles et des milliers d'annees ä conserver les memes procedes, les memes pratiques, les memes instru-ments, les memes prejuges, les memes idees retreciers les peu-ples asiatiques et africains en sont un exemple frappant. S'il vit dans des cercles peu etendus, dans les villages oü de petites villes, comme c'est le cas pour la majorite de chaque nation, il lui manque l'exemple du mieux et l'emulation et le plus sou-vent meme les occasions d'agrandir le rayon de son acti-vite. La paresse et la nonchalence dans toute espece d'af-faire et de travail deviennent une habitude generale et le petit nombre de maitres paralise tout mouvement. La production

Kapitel V 12

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Zivilisation und das Wohlergehen der Arbeiter*

Eine neue Erfindung ist um so bedeutender, um so nützli­cher, je mehr sie der Zivilisation und dem Wohlergehen der arbeitenden Klassen, d. h. der großen Mehrheit der Bevölke­rung zugute kommt.

In diesem Blickwinkel betrachtet, stellen die Eisenbahnen die größte Erfindung der Vergangenheit und der Neuzeit dar; sie sind echte Maschinen der Zivilisation und des allgemei­nen Wohlstandes. Nichts ist für den Fortschritt der Men­schen nachteiliger als die Unbeweglichkeit, d. h. das pflanzen­artige Verwachsensein mit der Scholle, auf der er zur Welt gekommen ist.

Wenn er derartig verwurzelt ist, kann er weder seinen Geist noch seine kreativen und physischen Fähigkeiten, die zu mehr als der Hälfte durch die geistige Ausbildung be­stimmt sind, zur Entfaltung bringen. Er beharrt über Jahrhun­derte und über tausenden von Jahren auf den gleichen Ver­fahren, den gleichen Techniken, den gleichen Geräten, den gleichen Vorurteilen, den gleichen eingefahrenen Gedanken­gängen, wofür die asiatischen und afrikanischen Völker ein treffendes Beispiel sind. Wenn er in kleineren Landkreisen, in Dörfern oder Kleinstädten lebt, wie dies in jeder Nation bei der Mehrheit der Fall ist, fehlt es ihm an Vorbildern und am Wetteifer und häufig auch an Gelegenheiten, seinen Tätig­keitsbereich zu vergrößern. Bei allen Arten von Geschäften

98

99

12a est par consequent faible, l'ouvrier n'a qu'une nourriture pau-vre et insuffisante et qui reagit a son tour et d'une maniere pernicieuse, sur ses facultes productives.

L'importance des voyages et des deplacements de l'ouvrier surtout dans sa jeunesse, fut reconnue dejä par ceux qui im-poserent aux compagnons de metier, l'obligation d'une tour-nee en pays etranger.

Les transports par les chemins de fer, comme on peut le de-duire deja des resultats de la navigation a vapeur en Angle-terre et aux Etats-Unis, apporte une nouvelle vie, un mouve-ment plus vif, plus accelere au milieu des masses inertes et paresseuses. L'ouvrier peut des lors aussi bien que les classes elevees et moyennes voyager pour se former et pour amelio-rer sa Situation. De meilleurs procedes, de meilleures me-thodes se repandent generalement l'exemple d'un travail plus considerable, recompense par un salaire plus eleve et des jouissances nouvelles et plus fortes excitent l'emulation et l'ouvrier s'habitue ä produire d'avantage. Depuis que pour un Shilling on passe d'Irlande en Angleterre les Irlandais arrivent dans ce dernier pays par certaines de milliers, pour travailler en journee soit aux fenaisons ou aux moissons, soit dans les mines et les fabriques, soit aux constructions.1

Le journalier, le petit cultivateur, l'ouvrier des villages et des bourgs, que manquait souvent d'ouvrage, durant des se-maines entieeres, ne passera plus son temps dans l'oisivete, mais se rendra dans des contrees ou des villes plus eloignees 13 ou il y a pour le moment une demande d'ouvriers, plus forte, que d'ordinaire. La Situation d'une foule de gens de metier et d'ouvriers s'ameliorera considerablement s'ils peuvent aller avec leurs familles s'etablir a la campagne et y travailler pour la ville, ou bien passer les semaines en ville et le Dimanche au milieu de leurs familles. Une Stagnation momentanee de quelques fabriques ou de toute une branche de fabrication ou une reduction dans le nombre des ouvriers, ne sera pas de beaucoup pres aussi funeste pour cette classe, puisque l'homme sans trvail pourra beaucoup plus facilement cher-cher ä de plus grandes distances, un nouveau maitre.

und Arbeiten führen Trägheit und Gleichgültigkeit zur gene­rellen Gewohnheit und die kleine Zahl von Lehrmeistern lähmt jede Entwicklung. Infolgedessen ist die Produktion ge­ring und der Arbeiter bekommt nur eine armselige und unzu- 12a reichende Ernährung, die seine Leistungsfähigkeit beeinträch­tigt.

Die Bedeutung der Reisen und der Ortsveränderung für den Arbeiter, vor allem in seiner Jugendzeit, ist bereits von je­nen bekannt, die ihren Handwerksgesellen einen Auslands­aufenthalt auferlegen.

Die Eisenbahn verschafft, wie man dies bereits aus den Er­gebnissen der Dampfschiffahrt in England und in den Verei­nigten Staaten ersehen kann, ein neues Lebensgefühl, eine größere Mobilität, welche die unbeweglichen und trägen Mas­sen stärker in Bewegung bringt. Der Arbeiter kann seitdem ebensogut wie die gebildeten und zahlungskräftigen Klassen Reisen unternehmen, um sich zu bilden und seine Lage zu verbessern. Bessere Verfahren und bessere Methoden werden sich in der Regel in einer größeren Arbeitsleistung nieder­schlagen, die durch einen höheren Lohn und neue Besitztü­mer entlohnt wird, den Wetteifer stärker anspornt und den Arbeiter daran gewöhnt, produktiv zu arbeiten. Seitdem man für einen Shilling von Irland nach England fahren kann, ka­men die Iren zu tausenden in dieses Land, um dort tagsüber zu arbeiten, sei es bei der Heu- oder bei der Getreideernte, im Bergbau und in den Fabriken oder beim Bau.1

Tagelöhner, Kleinbauern, Arbeiter in Dörfern und Markt­flecken, denen es oft viele Wochen lang an Arbeit mangelt, werden ihre Zeit nicht mit Müßiggang vertreiben, sondern sich in entferntere Gegenden oder Städte begeben, wo gerade eine außergewöhnliche Nachfrage nach Arbeitskräften be- 13 steht. Bei vielen Handwerkern und Arbeitern werden sich die Lebensbedingungen verbessern, wenn sie sich mit ihren An­gehörigen auf dem Lande niederlassen und dort für die Stadt arbeiten oder die Woche über in der Stadt und am Sonntag bei ihrer Familie leben können. Eine vorübergehende Stagna­tion einzelner Fabriken oder eines ganzen Erwerbszweiges

1 correcture: »bienfait pour la classe ouvriere«.

1 Randkorrektur: »Eine Wohltat für die Arbeiterklasse«.

100

101

En general on sentira beaucoup mieux que par le passe, de quelle importance pour la prosperite et la puissance d'une na-tion est une classe ouvriere et habile, experimentee, labo-rieuse, econome, morale, cultivee et formee completement par rapport a sa Situation dans la societe; et surtout bien nourrie, consideree et non accablee d'un travail exorbitant.

Les gouvernements rivaliseront alors avec les fabricants et les agronomes dans le but, d'ameliorer cette classe, comme le jardinier fait des arbres. On doit meme esperer et ce serait un des plus grands triomphes, qu'aurait ä celebrer l'humanite, que les nations civilisees l'accorderont sur un reglement gene-13a ral concernant l'emploi des enfants dans les travaux de fabri-ques1 et qu'elles öteront ainsi aux fabricants un motif, de se procurer les avantages de concurrence au prejudice du deve-loppement intellectuel et physiques de toutes les generations futures. On concevra, que les ecoles polytechniques, les prix, les faveurs, les distinctions n'agissent que sur les entrepre-neurs et les chefs des travaux, que l'emulation des ouvriers doit etre stimulee par des moyens particuliers et que des re-sultats remarquables obtenus par les ouvriers doivent etre re-compensees par des distinctions honorifiques.

Les gouvernements sages, les fabricants et les agronomes experimentes et intelligents seront mis ä meme par le trans-port des chemins de fer et des bateaux a vapeur, de pouvoir plus facilement envoyer les ouvriers indigenes en pays etran-ger, pour s'y former et d'attirer a leur service des ouvriers ha-biles d'autres pays.

Des pays entiers, tels, que l'Espagne et le Portugal trouve-ront dans la facilite d'attirer de bons cultivateurs et de bons mineurs2 - le plus sür moyen de faire prosperer leur agricul-ture et leurs mines, de stimuler leur propre population, de la rendre plus laborieuse et d'y propager de meilleurs procedes. Des centaines de milliers d'ouvriers qui fönt a charge ä la chose commun d'en Irlande, en Angleterre, en France, en Al-14 lemagne et qui ne possedent pas de moyens suffisants pour se rendre dans des colonies eloignees etrangeres pourront ä

1. correcture: »belle pensee«.
2. correcture: »Erreur, ce n'est pas la depense du voyage qui effraie.«

102

oder eine zahlenmäßige Verringerung der Arbeiter wäre für diese Klasse nicht mehr ganz so verhängnisvoll, weil der Ar­beitslose viel leichter in einer größeren Entfernung einen neuen Arbeitgeber suchen könnte.

Im allgemeinen wird man aus den Erfahrungen der Vergan­genheit besser verstehen, welche Bedeutung die Arbeiter­schaft für den Wohlstand und die Macht einer Nation besitzt, wenn sie tüchtig, erfahren, arbeitsam, sparsam, sittlich, gebil­det und vollständig in die Gesellschaft integriert ist und vor allem gut ernährt, außergewöhnliche Leistungen bewältigt und nicht davon erdrückt wird.

Die Regierungen werden nun mit den Fabrikanten und den Landwirten in dem Ziel wetteifern, die Lebensbedingungen dieser Klasse zu verbessern, wie dies der Gärtner bei den Bäu­men tut. Man darf sogar hoffen, und dies wird einer der größ­ten Triumpfe sein, den die Menschheit feiert, daß sich die zi­vilisierten Länder auf ein allgemeines Abkommen bezüglich der Kinderarbeit in den Fabriken einigen werden1, und sie da- 13a mit den Fabrikanten das Argument entziehen, sich auf diese Weise gegen die Vorteile der Konkurrenz auf Kosten der gei­stigen und physischen Entwicklung aller künftigen Genera­tionen schützen zu müssen. Man wird begreifen, daß sich po­lytechnische Schulen, Preise, Stipendien und Auszeichnun­gen positiv auf die Unternehmer und Betriebsleiter auswir­ken werden, daß der Wetteifer der Arbeiter durch besondere Anreize zu fördern ist und daß die beträchtlichen Leistungen, die von den Arbeitern verlangt werden, durch eine anerken­nende Entlohnung zu entgelten ist.

Die weitsichtigen Regierungen, die erfahrenen und intelli­genten Fabrikanten und Landwirte werden durch die Eisen­bahn und die Dampfschiffahrt in die Lage versetzt, einheimi­sche Arbeitskräfte ins Ausland zu schicken, die sich dort weiterbilden, damit sie diese wieder als fähige Arbeitskräfte in ihre Dienste nehmen können.

Länder, wie etwa Spanien und Portugal, werden mit Leich­tigkeit gute Landarbeiter und Bergleute anwerben2 - die

1. Randkorrektur: »guter Gedanke«.
2. Randkorrektur: »Fehler - Es sind nicht die Reisekosten, die abschrek-ken.«

103

l'aide des chemins de fer et des bateaux ä vapeur emigrer a peu de frais vers la peninsule ou la cöte septentrionale d'Afri-que, la ils se creeront une existence nouvelle utile pour eux memes et pour la chose publique, suppose toutefois, que le gouvernement de ces contrees soit assez fort, pour y mainte-nir la paix et proteger les immigrants. C'est dans la transplan-tation, que git le remede a tous ces maux, que Malthus vou-lait empecher par l'introduction de ses maximes et en foulant aux pieds toutes les lois de la nature, tout sentiment, toute moralite, toute religion.

Quand par l'influence des transports plus faciles et plus ra­pides, les forces productives des nations et par suite leurs fa­cultas contributives et les revenus des etats auront ete aug-mentes, quand d'un autre cöte, les depenses des etats auront ete diminuees par suite de la reduction successive des armees permanentes, devenues de plus en plus inutiles et par suite des autres eauses, que nous indiquons au Chap. (-) il sera fa-cile aux gouvernements, de diminuer considerablement sinon de supprimer tout ä fait les impöts sur les premieres neces-sites de la vie, impöts, qui d'ailleurs attaquent le principe vital meme des forces productives. Mais sans cette reforme meme les transports perfectionnes augmenteront dejä l'aisance de 14a l'ouvrier par cela seul, qu'ils occasionneront une plus forte demande d'ouvriers ä cause des entreprises nouvelles, qu'ils feront baisser les prix des denrees et des marchandises, fabri-quees les plus necessaires, qu'ils faciliteront les approvision-nements en pays etranger en cas de mauvaise recolte ou de di-sette et que surtout ils pourvoiront l'ouvrier de combustible et de vivres a bon marche et en abondance pendant la saison d'hiver ou les prix eleves et la disette lui sont le plus penibles, oü le mouvement est, soit interrompu, soit ralenti.

Quand les moyens de transport seront arrives au dernier degre de perfectionnement, ce ne sera plus une necessite na­turelle, comme le pretendais Malthus que la disette et la mi-sere deciment temps en temps le nombre des ouvriers.

sicherste Möglichkeit, dort die Landwirtschaft und den Berg­bau zu entwickeln und die eigene Bevölkerung anzuspornen, fleißiger zu werden und sich mit besseren Produktionsverfah­ren vertraut zu machen. Tausende von Arbeitern, welche die öffentliche Hand in Irland, England, Frankreich und Deutsch­land belasten und die keine ausreichenden Mittel besitzen, 14 um sich in weit entfernten Kolonien niederzulassen, könnten mit Hilfe der Eisenbahn und der Dampfschiffahrt auf die Halbinsel oder an die nordafrikanische Küste auswandern, wo sie eine neue Existenz gründen könnten, die sowohl für sie selbst als auch für das Gemeinwohl nützlich wäre; - immer vorausgesetzt, daß die jeweiligen Regierungen stark genug sind, um den Frieden aufrechtzuerhalten und die Einwande­rer zu schützen. Mit einer derartigen Umsiedlung könnten alle Mißstände geheilt werden, die Malthus durch die Anwen­dung seiner Grundsätze beseitigen wollte, die jedoch alle Na­turgesetze und Gefühle sowie die Sittlichkeit und die Reli­gion mit Füßen treten.

Wenn die produktiven Kräfte der Nationen und in der Folge davon das Steueraufkommen und die Staatseinnahmen mit Hilfe von leichteren und schnelleren Transporten zuneh­men werden, wenn die Staatsausgaben andererseits durch die allmähliche Verringerung der stehenden Heere gesenkt wer­den, die - wie in Kapitel (-) dargelegt, immer nutzloser sind, wird es den Regierungen leicht fallen, die Steuern, wenn auch nicht vollständig abzubauen, so doch beträchtlich zu reduzie­ren; Steuern, die im übrigen dem vitalen Prinzip der produk­tiven Kräfte zuwiderlaufen. Aber selbst ohne diese Reform wird das verbesserte Transportwesen das Auskommen des Ar- 14a beiters schon allein dadurch erhöhen, daß es eine stärkere Nachfrage der Arbeiter begünstigt, weil die neuen Unterneh­men die Preise für Lebensmittel und Waren des lebensnot­wendigen Bedarfs senken werden, weil bei Mißernten oder in Mangelsituationen die Bedarfsdeckung im Ausland erleichtert wird, weil es den Arbeiter mit Brennstoffen und Lebensmit­teln kostengünstig versorgen kann und weil es im Winter oder bei überhöhten Preisen und Mangelsituationen, die für den Arbeiter am drückendsten sind, die Versorgung sicher-

104

105

stellen kann, indem es den unterbrochenen oder verlangsam­ten Nachschub beschleunigt.

Wenn die Transportmittel den höchsten Vervollkom-mungsgrad erreicht haben, wird es keine zwingende Notwen­digkeit geben, daß der Mangel und das Elend, wie Malthus be­hauptete, die Zahl der Arbeiter von Zeit zu Zeit dezimieren müsse.

**15**

Chapitre VI

*De l'influence des nouveaux moyens de transport sur l'amelioration de la condition des indigens, des infirmes et des*

*malades*

De tout temps on a regarde, et avec raison, la sollicitude pour le sort des individus compris dans ces classes, comme une des principales obligations de l'etat; et plus les nations feront de progres dans l'industrie manufacturiere, oü l'emploi des forces mecaniques menace de priver de leur travail habituel une quantite de mains, plus il devient important de consacrer des soins importants ä la condition des pauvres. Les Anglais qui se trouvent les plus engages ä resoudre le probleme de cette amelioration du sort des indigents, ont choisi le plus nuisible, le plus prejudiciable de tous les moyens, la taxe des pauvres, moyen qui nourrit plutöt la paresse, qu'il ne vient au secours de la veritable indigence.

Ce qu'il faut surtout envisager, c'est que, pour des causes evidentes, le plus grand nombre des pauvres s'accumulent dans les grandes villes, oü se reunissent des-lors leur circons-tances tres defavorables; d'abord que dans les villes on man-que d'occasions d'occuper, d'une maniere conforme ä leurs forces et a leur aptitude, un grand nombre d'individus les plus differents, occasions que l'on trouve plutöt dans l'agri-culture et dans quelques manufactures tres simples; seconde-ment que dans les villes les subsistances sont plus cheres.

Sans nous occuper ici de l'organisation des etablissements destines aux pauvres, ce que notre temps ne nous permet point, nous croyons pouvoir observer generalement que les

Kapitel VI 15

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die*

*Verbesserung der Lebensbedingungen der Armen,*

*Gebrechlichen und Kranken*

Zu allen Zeiten hat man mit Recht die Fürsorge für jene Menschen, die zu den obigen Gruppen zählen, als eine der Hauptverpflichtungen des Staates angesehen; und je mehr die Nationen mit Hilfe der Industrialisierung Fortschritte erzie­len werden, wo die Anwendung der Technik einer Menge von Händen die angestammte Arbeit zu berauben droht, um so wichtiger wird es, sich mit großer Sorgfalt den Lebensbe­dingungen der Armen zu widmen. Die Engländer, die sich am intensivsten darum bemühen müßten, das Problem einer Ver­besserung der Lebensbedingungen der Armen zu lösen, haben das schlechteste und schädlichste aller Mittel gewählt, einen besonderen Fahrtarif für die Armen einzuführen, ein Mittel das eher die Faulheit fördert und nicht den wirklich Bedürfti­gen hilft.

Man muß vor allem der Tatsache Rechnung tragen, daß sich aus einsichtigen Gründen der größte Teil der Armen in den Großstädten ansammelt, wo sich von nun an ihre Le­bensumstände sehr ungünstig gestalten; erstens fehlt es in den Städten an Arbeitsmöglichkeiten, die ihren Kräften ent­sprechen würden; aufgrund ihrer Fertigkeiten ist ein Großteil der verschiedensten Individuen eher für die Landwirtschaft und einige sehr einfache Gewerbe befähigt; zweitens sind die Kosten der Lebenshaltung in den Städten teurer.

106

107

15a nouveaux moyens de transport faciliteront singulierement le soulagement des pauvres, en permettant de les eloigner des villes pour les transporter dans les contrees plus reculees, moins cultivees, oü la vie est moins chere et oü ces individus peuvent etre employes ä fonder des colonies agricoles.

II en est de meme pour les maisons d'enfants trouves et de detention.

On pourra fonder des etablissements pour les malades, les fous, les sourds-muets, les aveugles, si plusieurs departements se reunissent dans ce but. Ces etablissements seront egale-ment favorises par les transports acceleres, commodes et peu dispendieux. Mais ces transport seront surtout du plus grand secours pour les malades qui, pour retablir leur sante, sont oblige de se rendre a quelque endroit eloigne.1 La richesse ne sera plus une condition indispensable pour jouir de la possibi-lite de recouvrer sa sante, soit par des voyages dans des cli-mats plus doux, soit en le rendant aux eaux, soit en Consul­tant de medecins eloignes.

Ohne uns hier mit Einrichtungen zu befassen, die für Arme bestimmt sind, da uns dies die Zeit keineswegs erlaubt, glauben wir feststellen zu können, daß die neuen Transport­mittel in ganz erheblicher Weise die Unterstützung der Ar­men erleichtern werden, indem sie dazu beitragen, diese von den Städten abzuhalten und sie in rückständigere, unterent­wickelte Gegenden zu befördern, wo das Leben nicht so teuer ist und wo sich diese Menschen damit beschäftigen können, landwirtschaftliche Siedlungen zu gründen.

Das gleiche gilt für Findelhäuser und Haftanstalten.

Man kann Anstalten für Kranke, Geisteskranke, Taub­stumme und Blinde gründen, wenn sich mehrere Departe­ments zu diesem Ziel zusammenschließen. Solche Einrich­tungen werden gleichermaßen durch den schnellen, beque­men und preisgünstigen Transport begünstigt. Aber diese Beförderungsmöglichkeiten werden vor allem für jene Kran­ken von größtem Nutzen sein, die zur Genesung gezwungen sind, sich an einen entfernten Ort zu begeben.1 Der Reich­tum wird nicht mehr eine unerläßliche Voraussetzung sein, um die Möglichkeit zu besitzen, seine Gesundheit wieder­zuerlangen, sei es, um in ein milderes Klima zu reisen, sei es, um ein Heilbad aufzusuchen oder einen entfernten Arzt zu konsultieren.

16 Chapitre VII

*De l'influence des nouveaux moyens de transport sur l'instruction de la jeunesse et l'instruction publique*

II en est de l'istruction publique comme de toutes les autres branches d'activte sociale; un certain nombre d'hommes seu-lement s'y sentent appeles par leur vocation le devoir de l'ad-ministration publique, relativement ä l'instruction publique, c'est de trouver les hommes parmi les masses de la popula-tion, de les preparer a leur importante vocation en les faisant instruire dans des institutions publique speciales, de les placer

correcture: »vrai...

Kapitel VII 16

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Ausbildung der Jugend und das öffentliche Schulwesen*

Mit dem staatlichen Unterricht verhält es sich ebenso wie mit allen anderen Zweigen der Sozialarbeit; eine gewisse Zahl von Menschen zu finden, die sich aufgrund ihrer Berufung zur Pflicht der öffentlichen Verwaltung beziehungsweise zum öffentlichen Unterricht motiviert fühlen - heißt Menschen in der Masse der Bevölkerung suchen, um sie auf ihre wich­tige Aufgabe vorzubereiten, indem man sie an speziellen öf-

1 Randkorrektur: »wahr«.

108

109

ensuite dans un cercle d'action tel qu'il leur est le plus conve-nable pour y travailler ä la grande oeuvre de l'education, de les surveiller et de les stimuler dans l'accomplissement de leurs devoirs; de recompenser ceux qui s'y distingueront. II est evident que le transport plus facile des personnes sur toute la surface du territoire de l'etat secondera l'administra-tion puissament. Mais le secours en sera surtout efficace pour les ecoles speciales, telles que les ecoles polytechniques, agri-coles, veterinaires, etc., qui sont obligees de concentrer leurs eleves d'une grande etendue de pays.

fentlichen Instituten dafür ausbildet, um sie danach in einen Aktionsradius hineinzustellen, der für sie am geeignetsten er­scheint, um dort am großen Werk der Erziehung, der Beauf­sichtigung und der Mithilfe bei der Erfüllung ihrer Berufung mitzuarbeiten, um dies jenen zu entgelten, die hierfür begabt sind. Es ist offenkundig, daß der vereinfachte Personentrans­port die Verwaltung im gesamten Staatsgebiet tatkräftig un­terstützt. Aber diese Förderung wird vor allem den Spezial­schulen zuteil, z.B. den polytechnischen, landwirtschaftli­chen, tiermedizinischen Lehranstalten, die Schüler aus einem großen Einzugsgebiet aufnehmen.

16a Chapitre VIII

*Du progres de la litterature et des langues, des sciences et des arts, par les nouveaux moyens de transport*

Tout ce qui augmente la prosperite, l'industrie, la population et la civilisation generale, propage et fait progresser aussi les sciences et les arts, et agrandit le domaine de la litterature.

Cette extension, tout en diminuant le prix des livres, aug­mente la recompense de ceux qui enrichissent la litterature de travaux remarquables, et en meme temps eile excite ä la production de bons ouvrages, et multiplie le nombre de ceux qui briguent les suffrages du public. Par les moyens des chemins de fer, les livres se repandront avec la rapidite de nos journaux, et les journaux se concentreront pour la plupart dans les villes capitales; il est meme presumable que les jour­naux des capitales, a moins que des lois fiscales n'y mettent obstacle, paraitront plus d'une fois par jour. Les ouvrages im-portants paraitront a la fois dans les principales langues de l'Europe, et la connexion des langues fera adopter, comme partie essentielle du droit international positif, une loi gene­rale contre la contrefacon.1 L'etude et la connaissance des

1 correcture: »Les internationales necessites par chemin de fer«.

Kapitel VIII 16a

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Fortschritte der Literatur und der Sprachen, der Wissenschaften und der*

*Technik*

All das, was zum Wachstum der Industrie, der Bevölkerung und der allgemeinen Zivilisation beiträgt, fördert und begün­stigt ebenso die Wissenschaft und die Technik und vergrößert das Themengebiet der Literatur.

Diese Ausweitung verringert die Bücherpreise und erhöht das Honorar derer, welche die Literatur mit bemerkenswerten Arbeiten bereichern. Gleichzeitig spornt sie an, gute Publika­tionen zu verfassen und vervielfacht die Zahl derer, die sich um die Gunst der Wähler bewerben. Mit Hilfe der Eisenbahn werden sich die Bücher ebenso schnell verbreiten wie unsere Zeitungen, und die Zeitungen werden sich vorwiegend auf die großen Städte konzentrieren. Es ist sogar denkbar, daß die Zeitungen in den Hauptstädten, sofern die Steuergesetze dies nicht verhindern, täglich mehr als einmal erscheinen. Die be­deutenden Werke werden gleichzeitig in den wichtigsten eu­ropäischen Sprachen erscheinen, und die Verknüpfung der Sprachen erfordert es als wichtigen Teil des internationalen Rechts, ein allgemeines Gesetz gegen unerlaubte Nachdrucke

110

111

principales langues d'Europe sera indispensable a tout homme cultive. Les relations continues et frequentes des provinces avec la capitale refouleront les dialectes populaires et provin-ciaux jusque dans les parties les plus reculees des empires.

Les congres annuels de savants et d'artistes, comme il s'en 17 est etabli recemment dans tous les pays cilises, les expositions des arts, les grandes solemnites musicales, seront visitees par les savants et les artistes de toutes les nations. Des assemblees de meme genre pourront se former avec le temps, parmi les agronomes et les ingenieurs, les jurisconsultes et les publi-cistes, les theologues, les philologues, les poetes, etc.

Les assemblees, les voyages, la connaissance des diverses langues, en liant litterairement ou personellement les savants et les artistes de toutes les nations, feront naitre parmi eux une emulation utile, reuniront pour des travaux communs les plus grands talents de chaque specialite; on proposera en commun des prix pour la Solution de questions ou pour les inventions nouvelles qui interesseront toute l'humanite.

Tous les savants, dont les travaux ont pour objet l'etude de la nature, la condition des pays et des nations, ou la re-cherche des monuments de l'antiquite, seront mis ä meme, par les voyages devenus plus faciles, d'executer infiniment plus avec moins de dangers et de sacrifices. Dejä les savants europeens parcourent les cötes asiatiques et africaines de la Mer Mediterranee, presque avec la meme securite que leur pa-trie.

zu erlassen.1 Das Studium und die Kenntnis der wichtigsten Sprachen Europas wird für jeden gebildeten Menschen unum­gänglich. Die ständigen und häufigen Beziehungen zwischen den Provinzen und der Hauptstadt werden die ländlichen und kleinstädtischen Dialekte in die entlegensten Teile der Herr­schaftsgebiete zurückdrängen.

Die jährlichen Kongresse von Wissenschaftlern und Künst­lern, wie sie in jüngster Zeit in allen zivilisierten Ländern ab­gehalten werden, die Kunstausstellungen, die großen Musik- 17 feste werden von Wissenschaftlern und Künstlern aller Nationen besucht. Ähnliche Kongresse könnten im Laufe der Zeit für Landwirte und Ingenieure, Juristen und Journalisten, Theologen, Philologen, Poeten usw. veranstaltet werden.

Die Kongresse, Reisen, die Kenntnis verschiedener Fremd­sprachen, die literarische und persönliche Begegnung von Wissenschaftlern und Künstlern aller Nationen ermöglicht ei­nen nutzbringenden Wetteifer und bei den öffentlichen Auf­gaben eine Zusammenarbeit der besten Experten jeder Fach­richtung. Für die Lösung von Problemen und für grundle­gende Erfindungen, die für die ganze Menschheit von Interesse sind, werden öffentliche Preise ausgesetzt.

Alle Wissenschaftler, deren Arbeiten naturwissenschaftli­che Studien zum Gegenstand haben und in denen der Zu­stand von Ländern und Nationen untersucht oder die Monu­mente der Antike erforscht werden, können mit Hilfe der erleichterten Reisemöglichkeiten weitaus weniger gefährlich und mit viel geringeren Opfern durchgeführt werden. Die eu­ropäischen Wissenschaftler können die asiatischen und afri­kanischen Küsten des Mittelmeeres mit der gleichen Sicher­heit bereisen wie ihr Vaterland.

1 Randkorrektur: »Die durch die Eisenbahn bedingten internationalen Notwendigkeiten.«.

112

113

17a

Chapitre IX

Kapitel IX

17a

*De l'influence des nouveaux moyens de transport sur les capitalistes, les proprietaires et les hautes classes.*

Un des plus grands maux, dans les pays oü la civilisation est dejä ancienne, c'est que les capitalistes et les proprietaires, at-tires par les jouissance que leur offre le sejour des grandes villes et surtout de la capitale, ne s'inquietent ni de l'amelio-ration de la culture, ni de nouvelles et lucratives entreprises industrielles, ni en genial du progres de la prosperite publi­que, et qu'ils demeurent toute l'annee a la ville, ou ne s'en eloignent que pour peu de temps et ä de petites distances. De cette maniere sont perdues les forces intellectuelles de ceux precisement qui possedent les plus grands moyens materiels, et qui, plus que tous les autres, sont en position de se consa-crer aux etudes utiles et au progres de la chose publique.

Les nouveaux moyens de transport mettront ces classes de citoyens a meme de joindre aux jouissances et aux avantages du sejour de la capitale. Les jouissances et les avantages du se­jour de la campagne dans des contrees meme tres eloignees de la capitale, ce qui ne saurait manquer de trouver au plus grand profit de l'economie rurale, de l'industrie, de l'adminis-tration publique, et de la civilisation des provinces en general.

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Kapitalisten, die Grundbesitzer und die Oberschicht*

In jenen Ländern, in denen die Zivilisation schon seit gerau­mer Zeit im Gange ist, besteht einer der größten Mißstände darin, daß sich die Kapitalisten und Grundbesitzer durch die Annehmlichkeiten angelockt, die ihnen der Aufenthalt in den großen Städten und vor allen Dingen in der Hauptstadt bietet, weder um die Verbesserung der Kultur, noch um neue und einträgliche Industriebetriebe, noch im allgemeinen um den Fortschritt des öffentlichen Wohls Sorgen machen und daß sie das ganze Jahr über in der Stadt leben oder sich nur für kurze Zeit und auf kurze Distanzen davon entfernen. Auf diese Weise gehen die intellektuellen Kräfte derer verloren, welche die größten materiellen Mittel besitzen und die mehr als alle anderen in der Lage wären, nützliche Studien zu trei­ben und sich für den Fortschritt des öffentlichen Wohls ein­zusetzen.

Die neuen Transportmittel werden sogar die bürgerliche Klasse in die Lage versetzen, am Nutzen und an den Vorteilen eines Aufenthaltes in der Hauptstadt zu partizipieren. Ande­rerseits dürfen der Nutzen und die Vorteile eines Aufenthal­tes auf dem Lande, selbst in den von der Hauptstadt sehr weit entfernten Gegenden, im Hinblick auf den großen Gewinn der ländlichen Wirtschaft, der Industrie und der öffentlichen Verwaltung und der Zivilisation der Provinzen im Ganzen, nicht übersehen werden.

114

115

**18**

Chapitre X

18 Kapitel X

*Des nouveaux moyens de transport, relativement au commerce du globe, ä la colonisation, au melange des races.*

Nous avons montre au chap. (-) comment les nouveaux moyens de transport agissent sur la production et sur la consommation des biens materiels.

A ce sujet, il faut se rappeler aussi que la production Inter­ieure pour la consommation interieure est de 10 a 20 fois plus considerable que la production pour l'exportation et la consommation en articles importes. Il s'en suit que les nou­veaux moyens de transport, abstraction faite de leur in-fluence morale par le transport des personnes, sont d'une im-portance bien autrement grande pour le commerce interieur que pour le commerce exterieur, et que ceux la par conse-quent sont dans une grande erreur, qui croient que ces moyens de transport ne sont reellement d'une veritable uti-lite que sur les routes particulierement importantes relative­ment au commerce exterieur.

Cependant si l'on reflechit aux effets que les nouveaux moyens de transport doivent avoir dans leur application la plus etendue, on est convaincu qu'ils donneront au com­merce international de tous les pays de la terre un essor, dont on peut ä peine aujourd'hui se form er une idee.

Voyons d'abord les chemins de fer:

Le continent europeen, traverse par des lignes de chemins de fer, de Cadix et de Lisbonne a S. Petersbourg et ä Moscou, de Naples au Hävre, de Paris, oü se trouvera le point d'inter-sectiere, le centre de ces deux lignes immenses, de Paris, a tra-vers l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, jusqu'ä la mer Noire, agrandira d'une maniere immense son commerce, indepen-dent d'aucune puissance maritime predominante.

Des lors la Russie pourra, par le continent asiatique, join-dre S. Petersbourg et Moscou ä la Chine, et elever contre le commerce maritime une heureuse concurrence qu'il ne sera pas au pouvoir de l'Angleterre de troubler. Celle-ci se verra des lors oblige d'opposer ä la ligne russe une ligne meridio-nale qui liera Smyrne, Constantinople et la Perse avec l'inte-rieur de l'Asie.

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf den*

*Welthandel, die Kolonisation und die Vermischung der*

*Rassen*

Wir haben in Kap. (-) gezeigt wie sich die neuen Transport­mittel auf die Produktion und den Konsum von materiellen Gütern auswirken werden.

Bei dieser Problematik muß man sich auch daran erinnern, daß die heimische Produktion für den heimischen Bedarf 10 bis 20 mal wichtiger ist, als die für den Export bestimmte Pro­duktion und der Konsum von importierten Waren. Daraus folgt, daß die neuen Transportmittel, unabhängig von ihrem sittlichen Einfluß auf die Personenbeförderung, für den Bin­nenhandel von sehr viel größerer Bedeutung sind als für den Außenhandel und daß sich jene, die glauben, daß diese Trans­portmittel lediglich für die, den Außenhandel betreffenden Hauptstrecken von Nutzen sein werden, im Irrtum befinden.

Wenn man über die Auswirkungen nachdenkt, welche die neuen Transportmittel im weitesten Anwendungsbereich ha­ben werden, gelangt man zu der Überzeugung, daß sie dem internationalen Handel in allen Ländern der Erde einen Auf­schwung geben werden, den man sich heute kaum vorstellen kann.

Betrachten wir zuerst die Eisenbahnen:

Der europäische Kontinent, der von Cadix und Lissabon bis St. Petersburg und Moskau und von Neapel bis Le Havre über Paris, wo der Eisenbahnknotenpunkt, das Zentrum die­ser beiden riesenhaften Linien, liegen wird und von Paris quer durch Deutschland, Österreich-Ungarn bis zum Schwarzen 18a Meer, wird seinen Handel in einem ungeheuren Umfang er­weitern, ohne von einer maritimen Großmacht abhängig zu sein.

Nunmehr könnte sich Rußland mit dem asiatischen Konti­nent, d. h. St. Petersburg und Moskau mit China verbinden und gegen den Überseehandel eine starke Konkurrenz auf­bauen, über die England keine Macht ausüben kann. Deshalb sieht es sich seitdem gezwungen, der russischen Kampflinie

116

117

Si, en Afrique, Ali Pascha medite dejä la jonction des deux mers et celle de la haute et de la basse Egypte, on ne saurait douter quavec le temps ce continent, si peu connu encore dans son interieur, ne soit egalement conquis par les chemins de fer. La France concevra bientöt que le moyen le plus infail-lible de maintenir son autorite en Afrique et de l'etendre sur toute la cöte septentrionale et dans l'interieur, c'est d'y etablir des chemins de fer.

Dans le continent septentrional de l'Amerique, les moyens de transport, la population et les richesses avancent d'un pas tellement gigantesque que bientöt la civilisation atteindra les bords de l'Ocean occidental. Ce que les aventuriers de cette nation entreprennent et executent au Texas, maintenant qu'elle ne compte que 18 millions d'individues, nous donne la mesure de ce qu'elle fera lorsque la population des Etats-U­nis sera montee a 90 ou 100 millions. II est dans la nature des 19 choses que les peuples moralement et intellectuellement de-generes, d'origine espagnole ou portugaise, ne pourront resis-ter ä l'ascedant de la population de Nord de l'Amerique, puis-sante par sa moralite, son industrie et son education politi-que. On peut donc soutenir, sans trop de hardiesse, qu'avant qu'il s'ecoule un siecle, il y aura plus d'une communication par chemin de fer.

Representons-nous maintenant tous ces systemes de. che­mins de fer des continents, lies entre eux par des lignes de ba-teaux a vapeur.

De meme que les mers interieures du Nord de l'Europe, ainsi que la Mediterranee et la mer Noire, sont metamorpho-sees en lacs par la navigation a la vapeur, de meme il en sera ainsi de l'ocean atlantique. A mesure que ce moyen de trans­port se petfectionnera, il se substituera peu-ä-peu a la naviga­tion ä la rame et ä la voile, qui, au siecle prochain, ne servira qu'au commerce maritimes des peuples peu avances en civili­sation. De meme qu'actuellement le voyageur, quand il ren-contre des transports a dos de cheval ou du mulet, conclut de cette circonstance que le pays est encore peu civilise, de meme a l'avenir le marin supposera que les batiments ä voile qu'il rencontre, appartiennent a des nations peu avancees, ou

eine südliche Kampflinie entgegenzustellen, die Smyrna, Kon­stantinopel und Persien mit Innerasien verbindet.

Wenn in Afrika Ali Pascha schon über die Verbindung der beiden Meere und von Ober- und Unterägypten nachdenkt, besteht kein Zweifel, daß dieser in seinem Innern noch so wenig bekannte Kontinent im Laufe der Zeit in gleicher Weise von Eisenbahnen durchzogen wird. Frankreich wird bald begreifen, das das sicherste Mittel, seine Autorität in Afrika aufrechtzuerhalten und sich an dessen ganzer Nordkü­ste sowie im Innern auszudehnen, jenes ist, dort Eisenbahnli­nien zu errichten.

Auf dem nordamerikanischen Kontinent werden die Trans­portmittel, die Bevölkerung und der Wohlstand in einem so gigantischen Ausmaß zunehmen, daß die Zivilisation bald die Gestade des Pazifischen Ozeans erreichen wird. Was die Abenteurer dieser Nation in Texas unternehmen und ausfüh­ren, jetzt nachdem sie nur 18 Millionen Menschen zählt, gibt uns eine Vorstellung von dem, was geschehen wird, wenn die Bevölkerung der Vereinigten Staaten auf 90 oder 100 Millio­nen angewachsen ist. Es liegt in der Natur der Sache, daß die 19 sittlich und geistig degenerierten Länder spanischen und por­tugiesischen Ursprungs, dem Aufstieg der Bevölkerung Nord­amerikas, der durch ihre Moral, die Industrialisierung und die politische Erziehung getragen wird, keinen Widerstand leisten können. Man kann also ohne viel Kühnheit behaup­ten, daß es vor dem Verlauf eines Jahrhunderts zwischen dem Stillen Ozean und dem Atlantik eine Vielzahl von Eisenbahn­verbindungen geben wird.

Stellen wir uns jetzt alle Eisenbahnsysteme der Kontinente vor, die durch Dampfschiffahrtslinien miteinander verbun­den sind.

In gleicher Weise wie die Binnenmeere Nordeuropas, das Mittelmeer und das Schwarze Meer durch die Dampfschiff­fahrt in Seen verwandelt werden, wird dies mit dem atlanti­schen Ozean passieren. In dem Maße, wie dieses Transport­mittel verbessert wird, wird nach und nach die Ruder- und Segelschiffahrt substituiert, die im nächsten Jahrhundert nur noch unterentwickelten Völkern beim Überseehandel dienen wird. Ebenso wie heute der Reisende, der auf Transporte zu

118

119

que du moins ils sont charges de marchandises de peu de va-leur.

Dejä l'Angleterre est sur le point d'etablir avec les Indes orientales et avec l'Amerique du Nord, une communication par bateaux ä vapeur; eile existe dejä entre Londres et la Ja-mai'que.

De ce commerce universel il resultera pour les etats civi-lises une augmentation immense des demandes de produits 19a manufactures, et une importation equivalente en subsistances et en matieres premieres. Ce qu'est maintenant l'Angleterre, par rapport aux autres peuples, l'Europe entiere le sera relati-vement aux autres parties du Monde. Il s'etablira plus de re-gularite dans le commerce du globe, les fluctuations dans les prix et les crises commericiales diminueront. L'industrie et la science europeennes exploiteront toutes les mines meme des pays les plus eloignes. Les pays incultes seront colonises, et on civilisera les pays tombes dans la barbarie.

Si l'on observe avec attention le caractere et la marche de la propagation des lumieres, on trouve qu'elle suit certaines lois qui sont une garantie pour tous les pays d'atteindre avec le temps ä la civilisation. Dans les pays civilises la population augmente, et le besoin en oblige enfin une partie ä chercher des moyens d'existence dans des pays oü la nature, sous ce rapport, n'est point encore ou n'est qu'imparfaitement exploi-tee. En outre, le nombre de ceux, dont les connaissances agis-sent sur l'industrie, s'accroit de teile facon qu'une partie d'en-tre eux sont forces d'aller chercher une existence et de l'emploi dans des pays moins developpes. Enfin l'accumula-tion des capitaux diminue le taux de l'interet et les revenus des capitalistes, tandis que d'un autre cote les prix de tous les objets de premiere necessite s'elevent et que les besoins aug-mentent. Des-lors le petit capitaliste, s'il veut vivre ä sa ma-niere accoutumee, sera force de se transporter avec son capi-tal dans des pays oü ces conditions lui sont plus favorables. Les lois contre l'emigration et l'absence ne peuvent rien contre la force des choses, depuis que l'Angleterre, par des lois contraires a la nature, a fait hausser le prix des subsis­tances, beaucoup de membres de la nation ont commence ä exporter leur corps.

Pferd oder einem Esel angewiesen ist, dem Umstand Rech­nung tragen muß, daß das Land noch wenig zivilisiert ist, ebenso wird sich der Seemann darüber im klaren sein, daß Se­gelschiffe, denen er begegnet, unterentwickelten Nationen ge­hören oder wenigstens mit geringwertigen Waren beladen sind.

England ist bereits an dem Punkt angelangt, mit Ostindien und Nordamerika eine Dampfschiffahrtslinie zu errichten; eine derartige Verbindung besteht bereits zwischen London und Jamaika.

Den zivilisierten Staaten werden aus dem Welthandel eine ungeheure Vermehrung der Nachfrage nach industriell gefer­tigten Produkten und eine entsprechende Einfuhr an Lebens- 19a mittein und Rohstoffen erwachsen. Was England jetzt für an­dere Völker bedeutet, wird ganz Europa für die übrigen Teile der Welt darstellen. Dies wird zu einer größeren Regelmäßig­keit des Welthandels beitragen, so daß Preisschwankungen und Wirtschaftskrisen abnehmen werden. Die europäische Industrie und Wissenschaft wird alle, selbst die in entfernte­sten Ländern gelegenen Bergwerke ausbeuten. Die unterent­wickelten Länder werden kolonisiert und man wird die in die Barbarei gefallenen Länder zivilisieren.

Wenn man den Charakter, die Entwicklung und den Ver­lauf der Einsichten aufmerksam beobachtet, stellt man fest, daß sie gewissen Gesetzen folgen, die für alle Länder eine Ga­rantie dafür sind, daß sie im Laufe der Zeit die Zivilisation er­reichen werden. In den zivilisierten Ländern nimmt die Be­völkerung zu und die Bedürfnisse zwingen schließlich einen Teil davon, sich in Ländern eine Existenz zu suchen, in denen die Natur in dieser Hinsicht noch nicht oder nur extensiv ausgebeutet wird. Außerdem nimmt die Zahl derer, die Kenntnisse über die Industrie besitzen, in einem solchen Maße zu, daß ein Teil davon gezwungen ist, sich in weniger entwickelten Ländern eine Existenz bzw. eine Anstellung zu suchen. Schließlich werden die Kapitalakkumulation, die Zinssätze und die Einkommen der Kapitalisten sinken, wäh­rend andererseits die Preise für alle lebensnotwendigen Güter steigen und die Bedürfnisse wachsen werden. Dann sieht sich der kleine Kapitalist, der in der gewohnten Weise leben will,

120

121

La colonisation est un des moyens les plus efficaces qu'em-ploie la nature pour ameliorer et ennoblir l'homme et sa condition. On n'a qu'ä comparer l'etat de l'Asie ä celui de l'Europe, et l'etat de l'Europe a celui de l'Amerique du Nord, pour se convaincre de l'importance de la colonisation pour ce but supreme. Car, de meme que l'Amerique septentrionale est une colonie de l'Europe, de meme celle-ci doit etre consideree comme une colonie de l'Asie.

Par l'agrandissement du commerce universel, par les emi-grations et les colonies, par facilite plus grande de voyager, les nouveaux moyens de transport favorisent, au grand avantage du perfectionnement moral et physique de l'homme, le me-lange et le croisement des races, que parait agis sur la nature humaine de la meme maniere que sur les animaux et les vege-taux.

gezwungen, mit seinem Kapital in Länder zu gehen, in denen er günstigere Bedingungen findet. Gesetze gegen die Auswan­derung und Abwesenheit können gegen die Macht der Tatsa­chen nichts ausrichten; seitdem England durch widernatürli­che Gesetze die Lebensmittelpreise in die Höhe getrieben hat, sind viele Angehörige der Nation ausgewandert.

Die Kolonisation ist eines der wirksamsten Mittel, das die Natur gebraucht, um den Menschen und seine Lebensbedin­gungen zu verbessern und zu veredeln. Man muß nur den Zustand Asiens mit dem von Europa und den Zustand von Europa mit dem von Nordamerika vergleichen, um sich von der Bedeutung der Kolonisation für dieses höchste Ziel zu überzeugen. Denn, ebenso wie Nordamerika eine Kolonie von Europa ist, muß es auch als eine Kolonie von Asien be­trachtet werden.

Durch die Intensivierung des Welthandels, durch die Aus­wanderung und die Kolonien, durch die Erleichterung des Reisens werden die neuen Transportmittel einen großen Bei­trag zur sittlichen und physischen Verbesserung des Men­schen sowie zur Vermischung und Kreuzung der Rassen lei­sten, der sich sowohl auf die menschliche Natur als auch auf die Tier- und Pflanzenwelt auswirken wird.

20a Chapitre XI

*De l'influence des nouveaux moyens de transport sur l'administration, le credit et les finances de l'Etat*

Si, comme nous l'avons montre ci-dessus, les forces produc-tives et la richesse des nations acquierent par un Systeme de transports perfectionnes un accroissement si extraordinaire, l'Etat lui meme y gagne sous mille rapports. L'augmentation considerable et constante de la production et de la consom-mation augmente aussi les facultes contributives. Les revenus des administrations de postes et des Douanes sont notable-ment accrus, et la aussi, comme dans l'administration mili taire, surtout en temps de guerre, il y aura des economies considerables. Les troupes seront deplacees et approvision-

Kapitel XI 20a

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Verwaltung, das Ansehen und die Finanzen des Staates*

Wenn, wie wir weiter oben gezeigt haben, die produktiven Kräfte und der Reichtum der Nationen durch ein perfektio­niertes Transportsystem ein so außerordentliches Wachstum erfahren werden, wird der Staat selbst in tausenderlei Hin­sicht davon profitieren. Die beträchtliche und kontinuierli­che Steigerung der Produktion und des Konsums erhöht gleichzeitig die Steuerkraft. Die Einnahmen der Post- und Zollverwaltungen werden beträchtlich zunehmen und auch daraus werden für das Militär, vor allem in Kriegszeiten, be­trächtliche finanzielle Mittel erwachsen. Die Truppen kön-

122

123

nees, a bien meilleur compte. Les tournees, les visites, les ins-pections, les revues du souverain et des fonctionnaires exige-ront bien moins de depense, de temps, de peine et d'efforts, et seront par consequent plus multipliees et plus efficaces. L'ad-ministration pourra consulter bien plus facilement et plus ra-pidement, partout plus souvent, les experts et les prud 'hommes de l'empire, sur les questions a resoudre. Les corps legislatifs pourront se rassembler plus vite et avec moins de frais; des convocations et des prorogations plus frequentes rendront les traveaux de la legislature beaucoup plus efficaces et soulageront les representants de la nation dans l'accomplis-sement de leurs devoirs. Tout l'organisme de l'Etat gagnera en forces intellectuelles et physiques dans la meme proportion que tous les individus en masse, et la superiorite d'un Euro-peen tres civilise sur un pauvre sauvage americain ou africain ne saurait etre plus grande que celle d'un etat qui a a sa dispo-21 sition un Systeme complet de transports perfectionnes, sur un etat qui en serait encore reduit au pauvre et miserable trans-port par les routes ordinaires et par la navigation fluviale.

L'administration des postes se verra dispensee de veiller el-le-meme au transport des lettres et des paquets sur les routes principales. Son action ä recevoir ces objets et a les delivrer, ä contracter des engagements avec les compagnies de bateaux ä vapeur et de chemins de fer, relativement au transport de ces objets, et a exercer son contröle ä cet egard. Par ce moyen les frais d'administration seront considerablement diminues, et cette diminuation, jointe ä l'extension bien plus vaste que la correspondance prendra par suite du developpement des Com­munications et du commerce, permettra de reduire notable-ment le tarif des postes. La reduction du tarif reagira ä son tour sur la correspondance, de teile facon que l'administra­tion realisera par la modicite de ses taux et par la celerite des transmissions un benefice net beaucoup plus fort que jamais auparavant avec ses transports imparfaits et ses tarifs eleves.

Le meme phenomene se representera dans toutes les branches d'administration. Un gouvernement qui s'efforce d'augmenter les facultes de production et de consommation nationales, rendra chaque branche de son revenu plus fe-conde et plus lucrative dans la meme proportion; il se verra

nen viel besser verlegt und verproviantiert werden. Reisen, Truppenbesuche, Inspektionen und Musterungen des Regen­ten und der Beamten werden wesentlich geringere Aufwen­dungen an Zeit, Mühe und Anstrengungen erfordern und in­folgedessen häufiger und wirksamer durchzuführen sein. Ebenso könnte die Verwaltung wesentlich einfacher und schneller, vor allem aber häufiger die Experten und Sachver­ständigen des Reiches über die zur Entscheidung anstehenden Probleme befragen. Die gesetzgebenden Körperschaften könn­ten sich schneller und kostengünstiger versammeln; die häu­figer erfolgende Einberufung und Vertagung werden die Ar­beiten der gesetzgebenden Versammlung wesentlich wirksa­mer gestalten und die Volksvertreter in der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen. Der ganze Staatsorganismus gewinnt durch die geistigen und physischen Kräfte im gleichen Ver­hältnis wie die Individuen in ihrer Gesamtheit. Die Vorherr­schaft eines hochzivilisierten Europäers über einen armen amerikanischen oder afrikanischen Ureinwohner wird ebenso groß sein wie die eines Staates mit einem ausgebauten Trans- 21 portsystem über einen anderen, in dem nach wie vor lediglich ein armseliger und schlechter Transport auf einfachen Stra­ßen und Flußschiffahrt möglich sind.

Die Postverwaltung wird sich der Aufgabe entledigen, auf den Hauptstrecken den Transport von Briefen und Paketen selbst zu übernehmen. Ihre Funktion ist es, diese Gegen­stände anzunehmen und zuzustellen, die für den Transport erforderlichen Verträge mit den Dampfschiffahrts- und Eisen­bahngesellschaften abzuschließen und hierbei Kontrollen durchzuführen. Dadurch werden die Verwaltungskosten be­trächtlich reduziert. Diese Verringerung, die sich mit der noch rascheren Ausweitung verbindet, die der Schriftverkehr durch die Entwicklung der Kommunikation und des Handels nehmen wird, trägt dazu bei, die Postgebühren beträchtlich zu senken. Die Gebührensenkung wiederum wirkt sich auf den Briefverkehr dergestalt aus, daß die Postverwaltung auf­grund der mäßigen Gebühren und der Schnelligkeit der Über­mittlung einen viel größeren Nettoüberschuß erwirtschaften wird als früher bei unzureichenden Transportmitteln und ho­hen Tarifen zu erzielen war.

124

125

ainsi a meme de reduire les impöts sur certains objets de pro-duction et de consommation; cette reduction reagira energi-quement sur la production et la consommation, et en defini­tive on realisera, dans chaque branche du revenu public et 21a avec des impöts moins eleves, des produits beaucoup plus considerables.

De meme qu'il n'y a pas de meilleur moyen de diminuer les charges publiques que l'augmentation des forces produc-tives, de la production et de la consommation, de meme il n'en est aucun qui puisse conduire plus sürement a la reduc­tion et a l'extinction definitive de la dette nationale. Une na-tion qui, de dix milliards, porte sa production ä 20 milliards, reduit par le fait sa dette de moitie. Mais, comme en meme temps, par l'augmentation des capitaux, eile fait tomber le taux de l'interet de 9 et 6 p% a 3 et 4 p%, eile diminue pres-que des troisquarts de fardeau de sa dette.

Das gleiche Phänomen stellt sich in allen Bereichen der Verwaltung ein. Eine Regierung, die sich darum bemüht, die Voraussetzungen der nationalen Produktion und des nationa­len Konsums zu verbessern, wird jeder Branche in gleicher Weise zu ertragreicheren und gewinnbringenderen Einkünf­ten verhelfen; sie wird sogar in der Lage sein, die Steuern für bestimmte Gegenstände der Produktion und des Konsums zu senken; diese Reduktion wiederum wirkt sich kräftig auf die Produktion und den Konsum aus und letztlich wird man in jeder Branche aus den öffentlichen Einnahmen und mit den geringeren Steuern in einem viel beträchtlicheren Umfange Produkte herstellen.

Selbst, wenn es ein Mittel gäbe, die öffentlichen Abgaben stärker als durch die Vermehrung der produktiven Kräfte der Produktion und des Konsums zu reduzieren, wird es keines geben, das sicherer zur Verringerung und Tilgung der natio­nalen Schulden führen wird.

Eine Nation, die ihre Produktion von 10 auf 20 Milliarden steigert, reduziert dadurch ihre Schulden um die Hälfte. Da aber gleichzeitig mit der Kapitalvermehrung, die Zinsen von 9 und 6% auf 3 und 4% sinken werden, verringert sich die Schuldenlast um beinahe Dreiviertel.

Chapitre XII 22

*Des effets du Systeme de chemins de fei relativement au maintien de Vordre public*

Si les nouveaux moyens de transport ont pour resultat l'agrandissement des villes et l'augmentation de la classe ou-vriere, s'ils offrent a cette derniere la plus grande facilite pour se concentrer dans les grandes villes, on croira peut-etre au premier aspect que le repos public, par ces motifs meme, pourrait etre plus souvent et plus dangereusement trouble que dans l'etat actuel. Mais ces craintes disparaitront si on y reflechit mieux, surtout pour les etats oü la liberte de l'agri-culture debarassee des chaines de la feodalite, et le developpe-

Kapitel XII

*Auswirkungen des Eisenbahnsystems auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung*

Wenn die neuen Transportmittel im Endergebnis eine Vergrö­ßerung der Städte und eine Vermehrung der Arbeiterklasse bewirken werden, wenn sie letztlich den leichtesten Weg er­öffnen, um sich in Großstädten niederzulassen, wird man vielleicht im ersten Augenblick glauben, daß die öffentliche Ruhe aus den gleichen Beweggründen häufiger und gefährli­cher gestört werden könnte, als dies gegenwärtig der Fall ist. Aber diese Befürchtungen schwinden, wenn man tiefer dar­über nachdenkt, vor allem in jenen Staaten, in denen mit der

126

127

ment des manufactures et du commerce ont dejä forme une classe moyenne nombreuse, aisee et tres eclairee. Tous les symptömes existants presagent que dans ces etats les armees permanentes se reduiront successivement, et que l'education militaire des masses, aussi bien que le maintien de l'ordre pu­blic, y sera de plus en plus attribuee aux gardes nationales. Ou par le Systeme des chemins de fer, les gardes nationales des diverses villes peuvent se porter en masses et prompte-ment sur les points oü la paix publique serait menacee, avan-tage que ne possederaient pas les classes inferieures, puisqu'el-les n'auraient pas les chemins de fer ä leur disposition. Le gouvernement a la meme facilite pour les garnisons. Il lui sera facile de porter sur le point menace les regiments sur lesquels il croit le plus pouvoir compter, fussent ils en garnison sur l'extreme frontiere.

L'idee seule d'un mouvement aussi facile, aussi prompt et aussi redoutable de la force publique suffira pour contenir les perturbateurs et pour inspirer aux autorites locales la confiance necessaire. Ainsi le Systeme de chemins de fer, non seulement n'affaiblira point le pouvoir existant, relativement au maintien de l'ordre public, mais le fortifiera meme, sup-pose toutefois qu'il sache gagner et conserver l'attachement des classes moyennes.

Freiheit der Landwirtschaft die Ketten des Feudalsystems zer­brochen sind und die Entwicklung der Manufakturen und des Handels bereits eine zahlreiche, wohlhabende und relativ gebildete Mittelklasse entstehen ließen. Alle vorhandenen Symptome sagen voraus, daß in diesen Staaten die stehenden Heere allmählich reduziert werden können und daß dort die militärische Ausbildung der Massen ebenso wie die Aufrecht­erhaltung der öffentlichen Ordnung nach und nach den Na­tionalgarden übertragen werden kann. Mit Hilfe des Eisen­bahnsystems lassen sich die Nationalgarden der verschiede­nen Städte massiert dorthin verlegen und rasch an den Punkten einsetzen, wo der öffentliche Friede bedroht ist; -ein Vorteil, den die unteren Klassen nicht besitzen werden, weil ihnen keine Eisenbahnen zur Verfügung stehen. Bezüg­lich der Garnisonen hat die Regierung den gleichen Vorteil. Es wird ihr leicht fallen, jene Regimenter an den bedrohten Ort zu verlegen, auf die sie am meisten zu zählen glaubt, selbst wenn diese am entlegensten Grenzabschnitt in Stellung liegen.

Allein die Möglichkeit eines schnellen, unverzüglichen 22a und respektverschaffenden Eintretens der öffentlichen Ge­walt wird ausreichen, um Störenfriede im Zaume zu halten und der örtlichen Autorität das notwendige Vertrauen entge­genzubringen. Das Eisenbahnsystem wird also in keiner Weise die bestehende Macht in bezug auf die Aufrechterhal­tung der öffentlichen Ordnung schwächen, sondern diese so­gar festigen, immer vorausgesetzt, daß sie die Staatstreue der Mittelklasse zu gewinnen und zu erhalten vermag.

Chapitre XIII

*De l'action des nouveaux moyens de transport sur la*

*Constitution politique, la legislation et l'administration de la*

*justice chez une nation, et sur la securite publique*

Quand on considere quelle influence la proximite et l'exem-ple de PAngleterre ont exercee sur la reforme et le developpe-ment des institutions et de la condition politique de la

23 Kapitel XIII

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die politische*

*Verfassung, die Legislative und die Justizverwaltung einer*

*Nation und auf die öffentliche Sicherheit*

Wenn man bedenkt, welchen Einfluß die nahe Verwandt­schaft und das Beispiel Englands auf die Reform und die Ent­wicklung der Institutionen und der politischen Verfassung

128

129

France, et quelle influence celle-ci exerce a son tour, sous le meme rapport, sur les nations limithrophes, on ne saurait me-connaitre que les nouveaux moyens de transport exciteront, relativement aux constitutions comme ä toutes les choses utiles, l'emulation chez les nations les plus avancees, et le de-sir d'imiter celles-ci chez les nations arrierees.

Chez chaque nation en particulier, les Communications ra­pides et peu dispendieuses des hommes et des idees ne peu-vent agir que d'une maniere utile et feconde sur l'ensemble et le developpement de l'organisme de l'Etat; et elles agiront d'autant plus efficacement que la force numerique de la na­tion sera plus grande et son territoire plus vaste. Si les lois doivent naitre de la volonte commune et generale d'une foule d'individus vivant dissemines, elles seront d'autant plus par-faites que les moyens de communication physique et intellec-tuels entre ces individus seront plus parfaite. Par les nou­veaux moyens de transport le representant est mis en relation immediate et non interrompue avec ses commettants, et ceux-ci, de leur cöte, seront plus a meme d'exercer un controle continuel sur celui qui les represente. 23a Une Constitution est d'autant plus parfaite qu'elle deve-loppe d'avantage les facultes et les forces des membres de la nation, et met leur activite en contribution pour le but de l'administration publique. C'est pourquoi la Constitution la plus parfaite est celle qui abandonne aux municipalites, aux districts, aux departements, autant que cela est compatible avec l'interet national, l'administration de leurs interets et de leurs affaires particulieres, et le choix des administrateurs et des representants qui leur appartiennent exclusivement. Car, de meme que chaque individu en particulier est plus propre a diriger ses affaires personelles et a choisir les agents, de meme chaque commune, chaque district, chaque departement sera lui-meme le plus apte ä s'administrer.

D'un autre cöte encore, une Constitution est d'autant plus parfaite, qu'elle unit plus intimement dans le but commun et national, toute la nation, c'est-ä-dire toutes les communes, tous les districts, tous les departements; que les diverses par­ties de l'Etat peuvent moins agir contre l'interet general, que toutes ces parties, au contraire, agissent mieux de concert et

Frankreichs ausgeübt haben und welchen Einfluß es seiner­seits in gleicher Hinsicht auf die angrenzenden Nationen aus­geübt hat, wird man nicht verkennen, daß sich die neuen Transportmittel in bezug auf die Verfassungen als nützliche Objekte erweisen werden, um den Wettbewerb in den am weitesten entwickelten Nationen anzuspornen und das ent­sprechende Bedürfnis auch in den unterentwickelten Natio­nen zu wecken.

In jeder Nation kann sich die schnelle und kostengünstige Kommunikation der Menschen und Ideen nur als eine nützli­che und fruchtbare Maßnahme erweisen, die dem Gemein­wohl und der Entwicklung des Staatswesens zugute kommt; und sie wird um so wirksamer sein, je größer die numerische Kraft einer Nation und desto weiträumiger ihr Territorium ist. Wenn die Gesetze einer sich lebhaft auseinandersetzen­den Menge von Individuen entspringen, werden diese um so ausgewogener sein, je mehr die physischen und intellektuel­len Kommunikationsmittel zwischen diesen Individuen ver­bessert sind. Mit Hilfe der neuen Transportmittel kann sich der Abgeordnete unverzüglich und ohne Unterbrechung mit seinen Wahlern in Verbindung setzen, und diese wiederum können ihrerseits eine fortwährende Kontrolle über den aus­üben, der sie vertritt.

Eine Verfassung ist um so vollkommener, je vorteilhafter 23a sie die Fähigkeiten und Kräfte der Mitglieder der Nation för­dert und deren Steueraufkommen zum Zwecke der öffentli­chen Verwaltung verwendet. Deshalb ist die beste Verfassung jene, die den Gemeinden, Distrikten und Departements um so mehr zuweist, als es mit dem nationalen Interesse, der Ver­waltung ihrer Interessen, ihren besonderen Angelegenheiten und der Wahl der Verwalter und Volksvertreter, die ihnen ausschließlich angehören, zu vereinbaren ist. Denn ebenso wie jedes Individuum im allgemeinen um so eher seine per­sönlichen Angelegenheiten regeln und seine Geschäftsführer auswählen kann, ist jede Gemeinde, jeder Distrikt und jedes Departement selbst am besten in der Lage, sich zu verwalten.

Andererseits ist eine Verfassung um so vollkommener, je enger sie das gemeinschaftliche und das nationale Ziel der ganzen Nation vereint, d. h. aller Gemeinden, Distrikte und

130

131

dans cet interets, que le pouvoir ministeriel est plus efficace, sans toutefois entraver ni mettre en tuteile les corps d'admi-nistration subordonnes, quant ä la gestion de leurs affaires particulieres.

Ainsi la Constitution la plus parfaite, paraft etre celle oü le Systeme de centralisation et le Systeme federatif s'allieraient et se balanceraient le plus, conformement a la nature.

Or, par les nouveaux moyens de transport il est beaucoup 24 plus facile au pouvoir ministeriel de vaquer aux interets na-tionaux dans toutes les parties de l'empire et de contröler l'ad-ministration particuliere des diverses localites; il semblera donc d'autant moins dangereux de ceder a ces dernieres le droit de s'administrer elles-memes, droit qui par la nature des choses leur appartient.

De meme que les moyens perfectionnes de transport aident la nation dans la legislation, de meme ils aident le pouvoir de l'Etat et augmentent sa force, quant ä l'execution des lois ren-dues par la nation.

Relativement a l'administration de la justice, les nouveaux moyens de transport manifestent leur influence en ce qu'ils propagent et favorisent l'etude et la connaissance du droit par les voyages dans les pays etrangers, par la frequentation des universites de ces pays et par l'etude de leurs legislations. En outre ils entretiennent des relations plus intimes et plus sui-vies entre les jurisconsultes des departements et ceux de la Capitale, et ils permettent, a ceux qui ont besoins de l'appui des tribunaux, d'appeler plus facilement a leur secours des ta-lents eloignes.

Les nouveaux moyens de transport fönt disparaire toute crainte de vol et de brigandage sur les grandes routes.

24a

Departements und um so weniger die verschiedenen Teile des Staates dem allgemeinen Interesse zuwiderhandeln können; ja, daß im Gegenteil alle diese Teile in besserem Einverständ­nis und gemeinsamen Interesse handeln und die ministerielle Macht um so wirkungsvoller ist, je weniger die untergeordne­ten Körperschaften der Verwaltung hinsichtlich der Amtsfüh­rung bei ihren zuständigen Regierungsgeschäften gegängelt oder bevormundet werden.

Ebenso scheint die beste Verfassung jene zu sein, in der das System der Zentralisation und das Föderativsystem am natür­lichsten miteinander vermischt und ausbalanciert sind.

Mit Hilfe der neuen Transportmittel kann die ministerielle Macht im nationalen Interesse in allen Teilen des Reiches viel leichter präsent sein, um die Verwaltung in den verschiede­nen Orten zu kontrollieren. Deshalb scheint es um so weni­ger gefährlich zu sein, auf diese das Recht der Selbstverwal­tung zu übertragen; ein Recht, das ihnen aufgrund der Natur der Dinge zusteht.

Ebenso wie die verbesserten Transportmittel der Nation bei der Gesetzgebung helfen, stützen sie auch die Macht des Staa­tes und stärken seine Kraft, die erlassenen Gesetze zur An­wendung zu bringen.

Bezüglich der Justizverwaltung machen die neuen Trans­portmittel ihren Einfluß in der Weise geltend, daß sie das Stu­dium und die Kenntnis des Rechts durch Reisen in fremde Länder, durch den Besuch der Universitäten in diesen Län­dern und durch das Studium der jeweiligen Gesetzgebung ver­breiten und begünstigen. Außerdem ermöglichen sie engere und lebhaftere Beziehungen zwischen den Rechtsgelehrten der Departements und der Hauptstadt, und sie erlauben de­nen, welche die Hilfe der Gerichte benötigen, leichter zu ih­rer Unterstützung entfernte Sachverständige anzurufen.

Auf den Hauptverkehrslinien beseitigen die neuen Trans­portmittel die Gefahr von Diebstählen und räuberischer Er­pressung.

(nicht beschrieben)

132

133

**25**

Chapitre XIV

*Effets des nouveaux moyens de transport relativement ä la guerre et ä Vadministration des armees*

Un Systeme complet de chemins de fer, embrassant tous le territoire d'une grande nation, doit etre aux yeux de tout homme penseur une machine formidable, propre a porter au dernier degre de perfection les forces defensives de la nation, et ä leurs donner le plus imposant developpement. Meme en temps de paix, les besoins du commerce et des Communica­tions exigeront la creation d'appareils locomoteurs assez nom-breux pour suffire, en temps de guerre, au transport de masses considerables de troupes. Mais en supposant meme que l'Etat tienne en reserve un appareil supplementaire, les frais d'achat et d'entretien n'en pourront certainement pas sembler trop exorbitants, en comparaison des avantages qu'il offrirait.

Les besoins du commerce, de l'industrie et des Communica­tions, les rapports des provinces avec la Capitale feront etablir les chemins de fer de maniere que chez toutes les grandes na-tions continentales ils s'etendront comme un reseau, en par-tant des capitales et rayonnant vers les principaux points des frontieres. Des lors, le gouvernement pourra, dans le delai le plus court, concentrer dans la capitale les forces militaires des provinces les plus reculees, et les porter sur les points me-naces par l'ennemie. Avec la meme facilite il concentera de l'Artillerie, des approvisionnements en munitions de guerre et de bouche et les enverra a la suite des divers corps d'armee. 25a Les marches de troupes n'epuiseront pas l'interieur du pays par des logements, des requisitions d'attelages, etc., et ne dete-rioreront point les routes avant d'arriver a la frontiere. Les troupes elles-memes n'epuiseront pas en marches fatiguantes leurs meilleurs forces, avant d'arriver au combat. Reposees sur les voitures, elles seront, des leur arrivee sur le theatre de la guerre, en etat de se mesurer avec l'ennemi, et si elles l'ont repousse sur un point, elles pourront, le second ou le troi-sieme jour apres la bataille, etre employees avec le meme succes sur un autre point eloigne. Les blesses, et les malades

Kapitel XIV

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf den Krieg und*

*die Heeresführung*

Ein ausgebautes Eisenbahnsystem, welches das ganze Territo­rium einer großen Nation durchzieht, muß in den Augen je­des denkenden Menschen eine wunderbare Maschinerie sein, die dafür geeignet ist, die Verteidigungsstreitkräfte einer Na­tion in geradezu idealer Weise einzusetzen und ihnen eine ab­schreckende Wirkung zu geben. Die Bedürfnisse des Handels und der Kommunikation verlangen selbst in Friedenszeiten, daß Lokomotiven in ausreichender Zahl produziert werden, um'in Kriegszeiten Truppentransporte in beträchtlichem Um­fang durchführen zu können. Aber selbst wenn man bedenkt, daß der Staat eine Ersatzlokomotive in Reserve hält, können die Kosten der Herstellung und Wartung im Vergleich zu den damit verbundenen Vorteilen sicher nicht sehr hoch erschei­nen.

Die Bedürfnisse des Handels, der Industrie und der Kom­munikation und die Verbindungen der Provinz mit der Hauptstadt machen die Errichtung von Eisenbahnen in der Form erforderlich, daß sie alle großen Kontinentalnationen wie ein Netz durchziehen, das die Hauptstädte miteinander verknüpft und von dort zu den wichtigsten Grenzübergängen ausstrahlt. Hier könnte die Regierung in kürzester Frist Mili­tärstreitkräfte aus den entlegensten Provinzen in der Haupt­stadt konzentrieren und sie an die vom Feind bedrohten Punkte verlegen. Ebenso leicht kann sie die Artillerie, Muni­tions- und Lebensmitteldepots konzentrieren und sie später an verschiedene Armeekorps verteilen.

Die Truppenbewegungen werden das Landesinnere von Einquartierungen, der Beschlagnahme von Gespannen usw. verschonen, und die Truppen werden auch die Straßen nicht zerstören, bevor sie die Grenze erreichen. Außerdem werden die Truppen nicht durch ermüdende Märsche ihrer besten Kräfte beraubt, bevor sie zur Schlacht antreten. In den Eisen­bahnwagen ausgeruht, sind sie bei Ankunft auf dem Kriegs­schauplatz in der Lage, sich mit dem Feind zu messen, und wenn sie ihn an einem Punkt zurückgeschlagen haben, könn-

134

135

seront transportes avec la plus grande celerite et les plus grands menagements dans les höpitaux de l'interieur. On n'aura plus besoin de mois et d'annees pour rassembler une armee destinee a la defense du pays; on n'aura plus besoin d'entretenir, a grands frais et pendant des annees, des corps d'observation sur les frontieres. Autant il sera facile et peu coüteux de mettre une armee sur pied et de la jeter sur les points menaces, autant il sera aise, une fois la guerre finie, de la dissoudre et de retransporter chacun chez lui.

Mais ces effets doivent surtout nous paraitre utiles, beaux et grands, quand nous considerons qu'ils ne profitent qu'ä la defensive, attendu qu'il sera bien plus facile de se defendre que de prendre l'offensive.

En effet, la disposition retiforme et concentrique du Sys­teme de chemins de fer, avec tous ses avantages relatifs ä la reunion de nouvelles forces guerrieres, par tout l'appareil lo-comoteur, ne peut etre utile qu'a la nation attaquee; l'ennemi au contraire, ne peut avancer que par une seule ligne, ou par un tres petit nombre de lignes. Or, plus il s'engage en avant, plus sa position devient perilleuse, parceque chaque pas qu'il fait vers le centre augmente le danger d'etre coupe et cerne par les forces qui affluent sur toutes les autres lignes. Comme il ne serait sans doute pas difficile de couvrir le chemin de fer de distance en distance par des fortifications, qui permet-traient d'arreter l'ennemie jusqu'ä ce que des renforts fussent arrives, et comme on pourrait entraver aussi sa marche par des ruptures partielles de la ligne des rails, de maniere qu'il ne püt pas suivre avec assez de rapidite les forces qui se retire-raient devant lui, il serait possible a la nation attaquee d'oppo-ser sans cesse ä l'ennemie des armees nouvelles, et de lui li-vrer chaque jour un nouveau combat, tandis que lui meme ne serait pas dans une position aussi avantageuse pour reparer journellement ses pertes. En un mot, un Systeme complet de chemins de fer metamorphoserait tout le territoire d'une na­tion en une immense forteresse que tous les citoyens en etat de combattre, defendraient en cas d'agression, avec la plus grande facilite, avec le moins possible de frais et d'inconve-nients pour le pays.

ten sie schon am zweiten oder dritten Tage nach der Schlacht mit dem gleichen Erfolg an einem anderen entfernten Punkt eingesetzt werden. Die Verwundeten und die Kranken könn­ten schnellstens und mit größter Schonung in die im Landes­inneren vorhandenen Krankenhäuser transportiert werden. Man brauchte nicht Monate und Jahre, um eine Armee für die Landesverteidigung aufzubauen, und man brauchte nicht die hohen Kosten aufzuwenden und jahrelang Truppenteile zur Beobachtung der Grenze unterhalten. Ebenso leicht und wenig kostspielig ist es, die Infanterie zu verlegen und an be­drohte Punkte zu werfen und ebenso einfach ist es, sie nach Beendigung des Krieges aufzulösen und jeden zurückzutrans-portieren.

Aber diese Wirkungen müssen uns nur dann nützlich, schön und groß erscheinen, wenn wir davon ausgehen, daß sie bei der Verteidigung Nutzen bringen, d. h. wenn erwartet wird, daß es leichter ist, sich zu verteidigen als einen Angriff zu starten.

In Wirklichkeit wird die netzförmige und konzentrische Anlage des Eisenbahnsystems mit all ihren Vorteilen für den Wiederaufbau neuer Streitkräfte aufgrund der verfügbaren 26 Lokomotiven lediglich für die angegriffene Nation von Nut­zen sein, weil der Feind nur auf einer oder sehr wenigen Li­nien vorrücken kann; oder, je weiter er sich vorkämpft, desto gefährlicher wird seine Position, weil jeder Schritt, den er sich vorwagt, die Gefahr erhöht, von den über die anderen Eisen­bahnlinien einströmenden Streitkräfte geschlagen oder einge­schlossen zu werden. Wie es zweifellos nicht schwierig sein dürfte, die Eisenbahnlinie in gewissen Abständen mit Befesti­gungen zu versehen, die den Feind zu stoppen vermögen bis Verstärkung eingetroffen ist; und wie man auch seinen Vor­marsch durch die teilweise Sprengung der Eisenbahnlinie be­hindern könnte, damit er mit den zurückweichenden Streit­kräften nicht mit der gewünschten Schnelligkeit abrücken kann, ist es der angegriffenen Nation möglich, dem Feind un­aufhörlich neue Truppen entgegenzustellen und ihm jeden Tag ein neues Gefecht zu liefern, bis dieser nicht mehr in der vorteilhaften Lage ist, seine Verluste täglich zu ersetzen. Mit einem Wort, ein ausgebautes Eisenbahnsystem verwandelt

136

137

L'effet le plus grand et le plus immediat, sous ce rapport, de l'execution des sytemes de chemins de fer sera donc de faire 26a assez les guerres d'invasion; il ne pourra plus etre question que de guerres de frontieres. Mais comme l'experience ne tar-dera pas a prouver que les guerres de frontiere, dont les vic-toires ne peuvent etre poursouivies jusqu'au coeur du pays, ne sont que des querelies sans but comme sans resultat, les nations continentales pourraient bien se convaincre a la fin que le parti le plus sage, ce serait de vivre en paix et en ami-tie, et de n'ecouter dans les differends, qui pourraient s'elever, que les conseils de la justice et de la raison. De cette maniere, le Systeme des chemins de fer, d'abord machine a adoucir et a abreger la guerre, finirait par devenir une machine qui tuerait la guerre et assurerait des lors aux nations continentales tous les avantages qui, depuis des siecles, resultent, pour la Grande Bretagne, de sa position insulaire, avantages auxquels ce pays doit en grande partie l'etat florissant auquel est actuellement parvenue son industrie. La seconde generation ne verrait plus detruire ce que la premiere aurait construit, de maniere que la troisieme düt recömmencer sur nouveaux frais,- chacune, au contraire, continuerait l'oevre de la civilisation, au point oü l'aurait laissee la generation sa devanciere, et la leguerait de meme a la generation suivante, pourque celleci y travaillät ä son tour.

La position serait certes toute differente, si une seule na-tion de notre continent s'assurait de cette puissante machine defensive. Dix-fois plus forte qu'auparavant, dans la defense contre toutes les nations limithrophes, eile serait aussi dixfois 27 plus formidable dans l'attaque. Elle aurait absolument de meme avantage qu'une immense forteresse, accupee par une forte garnison, bien gardee d'artillerie, bien approvisionnee de vivres et de munitions de guerre, opposee ä un pays decou-vert et sans defense. C'est pourquoi nous sommes aussi peu li-bres de choisir entre adopter et ne pas adopter les nouveaux moyens de defense que l'epoque nous offre, que nos peres ne l'etaient de conserver l'arc et les fleches, or de les echanger contre l'arme a feu. De meme que nos peres se virent forces d'adopter l'arme a feu, des que leurs ennemis s'en servirent, de memes nous, nous sommes obliges de nous emparer des

das gesamte Teritorium einer Nation in eine riesige Festung, die alle Bürger in die Lage versetzt, zu kämpfen und sich bei einem Angriff mit der größten Elastizität, den geringsten Ko­sten und Unannehmlichkeiten für das Land zu verteidigen.

Die größte und unmittelbarste Wirkung, die in dieser Hin­sicht durch den Ausbau eines Eisenbahnsystems zu erwarten ist, besteht darin, daß Angriffskriege verhindert und diese mehr und mehr zu Grenzkriegen werden. Die Erfahrung zeigt 26a jedoch, daß Grenzkriege, deren Siege nicht bis zum Zentrum des Landes ausgedehnt werden können, lediglich Streitge­fechte ohne Sinn und Zweck sind. Die kontinentalen Natio­nen können sich letzten Endes davon überzeugen, daß der weiseste Entschluß jener sein wird, in Frieden und Freund­schaft zu leben und bei auftretenden Meinungsverschieden­heiten nur auf den Rat der Gerechtigkeit und der Vernunft zu hören. Auf diese Weise wird das Eisenbahnsystem, das zu­nächst ein Instrument zur Eindämmung und Abkürzung des Krieges ist, schließlich zu einer Maschine werden, die den Krieg abtötet und von dort an den kontinentalen Nationen alle Vorteile sichert, die Großbritannien seit Jahrhunderten aus seiner Insellage zieht; - Vorteile, denen dieses Land einen Großteil seines blühenden Zustandes verdankt, zu dem es durch seine Industrie gelangte. Die zweite Generation wird nicht mehr das zerstören, was die erste aufgebaut hat, damit die dritte wieder mit neuen Kosten beginnen muß, sondern jede wird mit dem Werk der Zivilisation an dem Punkt fort­fahren, bis zu dem es von der vorausgehenden Generation vorangetrieben wurde, um es an die folgende Generation wei­terzugeben, damit diese ihrerseits daran weiterarbeitet.

Die Sachlage wäre gewiß ganz anders, wenn sich nur eine Nation unseres Kontinentes auf dieses mächtige Verteidi­gungsmittel stützen würde; eine solche Nation wäre zehnmal stärker als früher in der Verteidigung gegen alle angrenzenden Nationen und auch im Angriff zehnmal furchterweckender. Sie hätte genau den gleichen Vorteil wie eine riesige Festung, 27 die von einer starken Garnison besetzt, von der Artillerie gut bewacht, mit Lebensmitteln und Munition gut versorgt, ei­nem entblößten und wehrlosen Land gegenüberstehen würde. Deswegen haben wir auch so gut wie keine Wahl, die neuen

138

139

bienfaits de l'invention nouvelle, non seulement par des considerations d'interet commercial et industriel, mais par des considerations plus elevees, de securite, et d'independance national. Chaque lieue de chemins de fer qu'une nation limi-trophe acheve avant nous, chaque lieue qu'elle en possede plus que nous, lui donne, sous le rapport militaire, une supe­riorite sur nous.

En temps de paix le Systeme des chemins de fer offrira di­vers autres avantages. Les recrues pourront etre ressembles, sans beaucoup de frais, de peine ni de temps perdu, dans les endroit de l'etat qu'on desire. Le Systeme des conges pourra, au grand benefice de l'industrie et du tresor public, recevoir une bien plus grande extension. Les transmutations de regi-ments d'une garnison a l'autre, l'execution des revues, des grandes manoeuvres, des camps d'exercice, les inspections lo-cales des grands fonctionnaires-militaires pourront etre effec-tuees ä moins de frais et sans doute d'une maniere plus effi-cace, et les citoyens seront presque entierement debarasses des onereux logements de troupes.

Tout fait presumer que par suite du Systeme de transport par chemins de fer, l'industrie et l'instruction se developpant 27a au plus haut degre, les armees permanentes seront petit ä pe­tit supprimees et que les citoyens seront exerces aux armes dans les lieux qu'ils habitent, ainsi que cela si pratique en Suisse.

De meme que les chemins de fer dans la guerre sur terre, de meme le perfectionnement de la navigation ä vapeur semble devoir amener une revolution dans la guerre maritime. L'an-cienne tactique navale perd de plus en plus de son impor-tance; avec eile disparait l'avantage des puissances maritimes qui devaient leur superiorite sur mer principalement au grand nombre et a l'habilite de leurs matelots. II s'agira avant tous de confectionner de bonnes machines et d'elever, de former de bons Ingenieurs, ce qui sera possible a la plus petite nation comme ä la plus puissante.l Les boulevards de bois de l'Angle-terre ne lui accorderont plus la meme protection.

1 correcture: »Superficiel, insuffisant.«

Verteidigungsmittel, welche die Zeit uns anbietet, anzuneh­men oder abzulehnen, ebensowenig wie unsere Väter Pfeil und Bogen behalten und sich den Feuerwaffen widersetzen konnten. In gleicher Weise wie sich unsere Väter gezwungen sahen, Feuerwaffen einzuführen, nachdem sich ihre Feinde dieser bedienten, ebenso sind wir gezwungen, uns die Wohl­taten dieser neuen Erfindung nicht nur im Interesse von Han­del und Industrie, sondern auch aus der übergeordneten Sicht der nationalen Sicherheit und Unabhängigkeit zu eigen zu machen. Jede Eisenbahn-Meile, die eine angrenzende Nation vor uns fertigstellt, jede weitere Meile, die sie mehr besitzt als wir, verschafft ihr in militärischer Hinsicht eine Vormacht­stellung.

In Friedenszeiten bietet das Eisenbahnsystem verschiedene andere Vorteile. Die Rekruten können ohne große Kosten, Mühe und verlorene Zeit an den gewünschten Orten des Lan­des einberufen werden. Das System der Beurlaubung könnte zum großen Nutzen der Industrie und der öffentlichen Fi­nanzkasse eine sehr viel größere Ausweitung erfahren. Die Verlegung von Regimentern einer Garnison in eine andere, die Durchführung von Musterungen und großer Manöver, Übungslager und örtliche Inspektionen durch hohe Beamte könnten kostengünstiger und zweifellos effektiver durchge­führt werden, und die Bürger wären beinahe vollkommen der lästigen Truppeneinquartierungen enthoben.

All dieses läßt vermuten, daß sich die Industrie und die Ausbildung infolge des Eisenbahnsystems auf ein so hohes Niveau entwickeln werden, daß stehende Heere nach und nach abgebaut und daß die Bürger in ihren Wohnorten üben 27a werden, wie dies in der Schweiz praktiziert wird.

In ähnlicher Weise wie die Eisenbahnen im Kriegsfalle zu Lande scheint der Ausbau der Dampfschiffahrt zu einer Um­wälzung im Seekrieg zu führen. Die alte Seekriegstaktik ver­liert immer mehr an Bedeutung; mit ihr verschwindet der Vorteil der maritimen Stärke, deren Überlegenheit auf dem Meer in erster Linie von einer großen Zahl und der Geschick­lichkeit ihrer Matrosen abhing. Es geht vor allem darum, die Schiffe mit guten Maschinen auszurüsten und gute Inge­nieure heranzubilden, was der kleinsten wie der mächtigsten

140

141

Si l'on Joint ä cela bientöt on inventera probablement des machines qui pour la destruction auront une aussi immense efficacite que les nouveaux moyens de transport pour la loco-motion des hommes et le deplacement des biens, que, par consequent, une seule machine, dirigee avec audace et habi-lite, pourrait etre capable de detruire des corps d'armee ou des flottes entieres, on ne peut se defendre de l'idee que la guerre cessera tres promtement et tres vite entre les nations civili-sees, qu'il viendra un temps oü eile ne pourra avoir lieu qu'entre les nations civilisees et les nations barbares, que l'is-sue de ces lüttes ne saurait aucunement etre douteuse, et qu'enfin le moment arrivera oü la guerre deviendra impossi-ble.

Nation möglich sein wird.1 Die mit Bäumen bepflanzten Schutzwälle von Großbritannien gewähren dann nicht mehr den zuvor gewohnten Schutz.

Wenn man bedenkt, daß wahrscheinlich bald Maschinen erfunden werden, deren Zerstörungskraft eine ebenso im­mense Wirkung hat wie die neuen Transportmittel für die Mobilität der Menschen und für die Güterbeförderung, und daß infolgedessen eine einzige Maschine, mit Kühnheit und Geschick gesteuert, in der Lage sein kann, ganze Armeekorps und Flotten zu zerstören, kann man sich der Idee nicht ver­schließen, daß der Krieg zwischen zivilisierten Nationen nachhaltig und schnell beendet wird und eine Zeit kommt, in der er nur noch zwischen zivilisierten und unterentwickelten Nationen geführt werden kann, weil über den Ausgang von Schlachten keinerlei Zweifel besteht, so daß letztlich der Zeitpunkt kommt, wo der Krieg unmöglich wird.

28 Chapitre XV

*Quelle influenae les chemins de fet peuvent exercer sur la puissance des etats et sur la politique generale!*

Dans les etats de civilisation recente qui sont soutenus par un sol fertile et par un haut degre de puissance morale et sociale dans la population, comme p.ex. les Etat-Unis, les transports perfectionnes et peu couteux ont le grand avantage de per-mettre a la nation de ne mettre en culture d'abord que les par-ties la plus fertiles du sol, et de laisser prealablement en friche les parties les moins riches et qui ne donneraient qu'un pro-duit net minime; en effet ces transports mettait l'agriculteurs a meme de faire arriver les produits, sans frais considerables, jusqu'aux grandes villes et d'en faire venir de meme les arti-cles manufactures dont il a besoin. Ceci explique mieux que toute autre chose, l'accroissement prodigieux de la popula­tion, la richesse des agriculteurs et l'agrandissement des villes dans l'Amerique du Nord. Outre de Canada et les colonies an-glaises de l'Australie, nul autre pays de la terre ne se trouve

Kapitel XV 28

*Auswirkungen von Eisenbahnen auf die Macht des Staates und auf die allgemeine Politik*

In den Staaten, in denen der Prozeß der Zivilisation erst in Gang gekommen ist und die über einen fruchtbaren Boden und in der Bevölkerung über ein hohes Maß an sittlicher und gesellschaftlicher Stärke verfügen, wie z.B. die Vereinigten Staaten, hat ein verbessertes und kostengünstiges Transport­wesen den großen Vorteil, daß eine solche Nation zuerst nur die fruchtbarsten Gebiete kultivieren und die weniger reichen Gebiete, die nur Grenzerträge liefern, vorläufig als Brachland belassen kann. In der Tat versetzen solche Transporte den Landwirt in die Lage, seine Produkte ohne beträchtliche Ko­sten in die großen Städte zu liefern und auf dem gleichen Wege die Fertigprodukte zu beziehen, die er benötigt. Dies er­klärt das gewaltige Bevölkerungswachstum, den Wohlstand der Farmer und die Ausdehnung der Städte Nordamerikas

1 Randkorrektur: »oberflächlich, unzureichend«

142

143

dans la meme Situation. Ces pays seront donc, par les moyens perfectionnes de communication, conduits en peu de temps a un degre eminent de puissance.

La Russie a bien les memes ressources materielles mais eile manque des ressources morales. Elle ne pourrait se flatter de croitre en puissance, en population, en richesse, dans la meme proportion que les Etats-Unis, qu'autant que, le gou-vernement, en abolissant peu-a-peu la servitude feodale et en introduisant la liberte municipale, reussirait a attirer des 28a autres etats europeens, au moyen du nouveaux moyens de transport, une grand-quantite d'industriels, d'agronomes, d'ar-tistes et de savants. Du reste, teile qu'elle est, la Russie tirera dejä des notables avantages de l'emploi du nouveaux moyens de transport.

Nous avons deja indique plus haut que les deux continents americains passeront tout entier sous la Suprematie des Etats-Unis. II ne serait pas douteur non plus que le continent euro-peen ne tombät un jour sous la surematie de la Russie, sup-pose toutefois que ce colosse continue a former un tout et ä grandir autant que le lui permettent la nature et les progres incessants de la civilisation,- mais cela ne sera pas quand les peuples des regions moyennes et occidentales de l'Europe se ront garantie contre toute attaque de la force physique, quel-qu'en soit la grandeur, par des systemes de chemins de fer, comme nous l'avons montre, chap. (-). L'Europe civilisee, di-visee en une foule de petits fragments, sera reunie, lignee pour une resistance commune contre l'Europe barbare, co­losse unique et sans cesse croissant, couvert sur les derrieres par l'Asie dont il tires sans cesse de nouvelles forces. La France, placee ä la tete de cette coalition de la civilisation europeenne par la preponderance intellectuelle et son deve-loppement politique, comme par la force materielle et par sa Situation geographique, est evidemment appelee, dans les conditions actuelles, a s'opposer aux envahissements et ä l'in-fluence de la Russie a l'occident, et de contraindre cette puis­sance, dans l'interet de la civilisation du genre humain, de 29 tourner ses forces du cote de l'orient, non pour realiser la re-unissance de la civilisation asiatique - car pour civiliser il faut etre civilise soi - meme - mais pour la preparer.

besser als jede andere Sache. Von Canada und den englischen Kolonien Australiens abgesehen, befindet sich kein anderes Land der Erde in der gleichen Situation. Diese Länder werden also durch die Vervollkommnung der Kommunikationsmittel in kurzer Zeit eine starke Machtposition erreichen.

Rußland verfügt wohl über die gleichen materiellen Res­sourcen, aber es mangelt ihm an sittlichen Ressourcen. Es darf sich nicht einbilden, im gleichen Verhältnis wie die Ver­einigten Staaten an Stärke, Bevölkerungszahl und Wohlstand zu wachsen, um so mehr als die Regierung erst allmählich da­mit beginnt, die feudalen Grunddienstbarkeiten abzuschaffen und die städtische Freiheit einzuführen. Ebensowenig wird es mit Hilfe der neuen Transportmittel eine große Anzahl von 28a Unternehmern, Landwirten, Künstlern und Wissenschaftlern aus anderen europäischen Ländern anziehen. Aber zweifellos wird auch Rußland aus der Einführung der neuen Transport­mittel bemerkenswerte Vorteile ziehen.

Wir haben bereits weiter oben darauf hingewiesen, daß die beiden amerikanischen Kontinente unter der Vorherrschaft der Vereinigten Staaten zusammenwachsen werden. Es be­steht überhaupt kein Zweifel, daß der europäische Kontinent eines Tages unter die Vorherrschaft von Rußland fallen wird, wenn man unterstellt, daß dieser Koloß damit fortfährt, ein Ganzes zu bilden und in dem Maße erstarken wird, wie ihm die Natur und der unaufhaltsame Fortschritt der Zivilisation dies gestatten. Dieses jedoch wird nicht eintreten, wenn die Völker Mittel- und Westeuropas gegen jeden Angriff von physischer Gewalt, wie stark er auch immer sein mag, in der in Kap. (-) beschriebenen Weise durch ein Eisenbahnsystem geschützt sind. Das zivilisierte Europa, das in zahlreiche kleine Bruchstücke zersplittert ist, wäre, vereint und zum ge­meinsamen Widerstand gegen das nicht zivilisierte Europa verbunden, ein einzigartiger und unaufhörlich wachsender Riese, der auf Asien gestützt, von dort die erforderlichen Rohstoffe beziehen wird. Frankreich, das an der Spitze der Koalition zur europäischen Zivilisation stehen wird, ist auf­grund seiner intellektuellen Vorherrschaft, seiner politischen Entwicklung, wie aufgrund seiner materiellen Stärke und sei­ner geographischen Lage gegenwärtig dazu aufgerufen, den

144

145

Quant a la domination des mers, les nouveaux moyens de transport semble devoir egalement, sous ce rapport, agir en fa-veur de la liberte et de l'egalite des diverses puissances. II est evident que le talon vulnerable d'Achille sera decouvert et ex-pose; car, ä mesure que les Royaumes-Unis de la Grande Bre­tagne seront plus rapproche des continents americain et euro-peen ä l'aide de la navigation ä la vapeur, a mesure qu'il deviendra de plus en plus impossible d'empecher une des-cente, surtout en Irlande, l'Angleterre verra s'evanouir de plus en plus les avantages immenses, qu'elle a recueillis jusqu'a ajour de sa position insulaire.

L'Irlande, voila le point vulnerable, le cote faible. La Grande Bretagne le sent bien, et concoit qu'elle doit satisfaire l'Irlande de quelque maniere que ce soit; mais des maux qui datent de, 900 ans, des maux inveteres ne se guerissent pas si aisement.

Opposee a l'Angleterre, sur la meme ligne, nous voyons l'Amerique du Nord, y compris les provinces americaines des Anglais; car il est dans l'ordre naturel des choses que ces der-nieres tot ou tard se separent de la metropole et forment, avec les Etats-Unis, un Systeme unique, n'importe de quelle ma­niere, soit etats annexes a l'union, soit comme une nouvelle union independante. Ce continent de l'Amerique septentrio-nale, avec des lacs mediterranes grands comme des mers, avec 29a une navigation cotiere et fluviale sans pareille, avec les peche-ries la plus abondantes sous sa main, avec un commerce mari­time sur tout le globe, commerce qui ne fera que s'accroitre d'annee en annee en proportion de l'industrie et de la popula-tion, ce continent, disons-nous, reunitrait toutes les condi-tions necessaires a la creation d'une puissance maritime colos-sale, quand meme la navigation ä la vapeur n'eüt pas ete inventee. Mais par cette invention l'Amerique du Nord a ete notablement rapprochee de l'epoque ou eile pourra rivaliser sur mer avec l'Angleterre. Superieure dejä a celle des Anglais par le nombre et la dimension des bätiments a vapeur, par l'experience et l'audace dans la construction et dans les entre-prises, la navigation par la vapeur, secondee par l'abondance des materiaux des constuctions et du combustible, du fer et des vivres, s'accroit chez les Americains avec la meme rapi-

Einfällen und dem Einfluß Rußlands im Westen entgegenzu­treten und diese Macht im Interesse der Zivilisation der menschlichen Gattung zu zwingen, ihre Kräfte in Richtung 29 Osten einzusetzen, nicht um sich mit der asiatischen Zivilisa­tion zu verbünden, denn um zivilisieren zu können, muß man selbst zivilisiert sein, sondern um diese erst bei sich vor­zubereiten.

Was die Beherrschung der Meere anbetrifft, scheinen die neuen Transportmittel in dieser Beziehung die Freiheit und Gleichheit der verschiedenen Mächte gleichermaßen zu be­günstigen. Es ist offenkundig, daß die verwundbare Achilles­ferse entdeckt und bloßgestellt wird; denn in dem Maße, wie das Vereinigte Königreich von Großbritannien dem amerika­nischen und dem europäischen Kontinent mit Hilfe der Dampfschiffahrt einander immer stärker angenähert werden und in dem Maße, wie eine Landung, vor allem in Irland als immer unwahrscheinlicher anzunehmen ist, wird England im Laufe der Zeit die ungeheuren Vorteile, die es bis zum heuti­gen Tage seiner Insellage verdankt, immer stärker einbüßen.

Irland ist in der Tat der verwundbare Punkt, die schwache Seite. Großbritannien fühlt dies wohl und begreift, daß es Ir­land auf irgend eine Art und Weise zufriedenstellen muß; aber die Wunden, die aus 900 Jahren herrühren, sind so tief eingekerbt, daß sie nicht leicht heilen werden.

England gegenüber liegt Nordamerika einschließlich seiner amerikanischen Provinzen; dabei liegt es in der Natur der Sa­che, daß sich letztere früher oder später vom Mutterland trennen und mit den Vereinigten Staaten ein eigenes, wie auch immer geartetes System bilden werden, sei es indem eine Vereinigung herbeigeführt wird oder eine neuartige un­abhängige Union zustandekommt. Auf jeden Fall zeigt uns der nordamerikanische Kontinent mit seinen Binnenseen, die so groß wie Meere sind, mit einer unvergleichlichen Küsten-und Flußschiffahrt, mit den ausgedehnten Fischgründen, mit 29a einem über den ganzen Globus reichenden Überseehandel, der nicht nur von Jahr zu Jahr im Verhältnis zur Industrie und zur Bevölkerung wachsen wird, wie man alle notwendi­gen Voraussetzungen für den Aufbau einer kolossalen See­macht selbst dann schafft, wenn die Dampfschiffahrt noch

146

147

dite surprenante, que la population et la richesse nationale. L'Amerique du Nord, possedant aujourd'hui 900 bateaux ä vapeur, en possedera 10000 ou 19000 dans 100 ans.

Remarquons encore:

1 ° que, par suite du progres de la navigation ä vapeur, le tra-jet entre l'Amerique septentrionale et l'Angleterre pourra se reduire a 8 ou 10 jours.

2° que les Americains, relativement au commerce des Indes occidentales et de l'Amerique du Sud, ont sur les Anglais le grand avantage de la proximite geographique.

3° qu'en cas de guerre maritime, les Americains de l'Union, secondes par leur Situation geographique, pourront en equipant des milliers de corsaires, intercepter le com­merce de l'Angleterre avec les Indes orientales et occiden­tales. 30 4° que pendant ce temps les cötes occidentales de l'Union s'etant Converter de populations, il se sera etabli des Com­munications nombreuses etre le grand Ocean et la mer At-lantique, et que les Americains pourront par consequent, communiquer et trafiquer avec toute l'Asie arientable et meridionale et avec l'Australie, par un chemin beaucoup plus court que les Anglais.

En reflechissant ä toutes ces choses, on peut facilement pre-dire, ce qu'il adviendra par la suite des temps, de la Suprema­tie maritime et de la position inattaquable des Anglais.

Contrairement ä cette perspective certaine, ceux qui espe-raient que la souverainete maritime anglaise pourrait s'eterni-ser ont voulu prouver que l'Union amerique portait dans son sein les germes de dissolution et que la rivalite entre les divers etats ou les diverses unions les empecherait d'atteindre cette colossale grandeur. Vain espoir! La structure de l'Union des etats americains est fondee sur les lois immuables de la na-ture, et croita toujours et toujours quand meme des jalousies particulieres viendraient parfois la troubler.1 Cette esperance n'a pas plus de fondement, que ci les obscurantistes atten-

1 correcture: »Union des Etats-Unis indissoluble?«

gar nicht erfunden wäre. Aber aufgrund dieser Erfindung hat sich Nordamerika ganz beträchtlich an die Epoche angenä­hert, in der es mit England um die Seeherrschaft ringen kann. Beim Bau der Dampfschiffe ist es bereits den Engländern hin­sichtlich der Anzahl und Dimension der Dampfschiffe auf­grund der Erfahrung und der Perfektion der Konstruktion und der Reedereien überlegen. Hinzu kommt der Reichtum an Baumaterial, Brennstoffen, Eisen und Proviant, der die Dampfschiffahrt mit der gleichen erstaunlichen Geschwin­digkeit wachsen läßt wie die Bevölkerung und den nationalen Reichtum der Amerikaner. Nordamerika, das heute 900 Dampf boote besitzt, wird in 100 fahren 10000 oder 19000 besitzen.

Fassen wir zusammen:

1. daß sich die Entfernung zwischen Nordamerika und Eng­land aufgrund des Fortschritts in der Dampfschiffahrt auf 8 bis 10 Tage verkürzen kann;
2. daß die Amerikaner bezüglich des Handels mit Westindien und Südamerika gegenüber den Engländern den großen Vorteil der geographischen Nähe besitzen;
3. daß die Vereinigten Staaten im Falle eines Seekrieges, durch ihre geographische Lage begünstigt, tausende von Kriegsschiffen bewaffnen könnten, die den englischen Überseehandel mit Ost- und Westindien zu unterbinden vermögen.
4. daß, wenn die Westküste der Vereinigten Staaten noch stärker bevölkert wird, zwischen dem Stillen Ozean und dem Atlantik zahlreiche Eisenbahnverbindungen errichtet werden und die Amerikaner dadurch in der Lage sind, mit dem ganzen indogermanischen und südlichen Asien sowie mit Australien auf einem viel kürzeren Weg als die Eng­länder zu verkehren und Handel zu treiben.

Wenn man all dieses bedenkt, kann man leicht voraussagen, was im Laufe der Zeit mit der maritimen Vorherrschaft und der unangreifbaren Position der Engländer geschehen wird.

Im Gegensatz zu dieser sicheren Perspektive wollten jene, die hoffen, daß sich die englische Seeherrschaft verewigen wird, beweisen, daß die Vereinigten Staaten in ihrem Herzen

148

149

daient d'une dissolation de l'alphabet le salut de leur Systeme. La confederation teile que nous la voyons aux les Etat-Unis, est une invention de l'esprit humain, invention qui une fois faite, ne se desapprend plus, et qui offre de trop grands avan tages pour qu'on y renonce, une fois qu'on l'a apprise. 30a II y a cependant pour l'Angleterre un autre motif de conso-lation, qu'il serait bien plus utile de nourir et de ne jamais perdre vue: c'est que, la Suprematie sur mer une fois devolue a l'Union des Etats americains, la nature de cette Union ne permettra pas qu'elle obuse de sa preponderance maritime pour l'oppression des autres nations, et moins encore pour la conquete et l'assujettissement de colonies, mais eile n'en pourra user qu'au profit de la liberte du commerce et des mers. Le pressentiment seul d'une pareille revolution das l'e-tat actuel des choses devrait suffire pour determiner l'Angle­terre a adoucir son Systeme d'oppression maritime et com-merciale, et ä le mettre, a l'unisson avec les droits et les justes pretentions des nations moins puissantes.

31 Chapitre XVI

*De l'influence des nouveaux moyens de transport sur le developpement du droit des gens*

De meme que la nationalite gagne ä l'union des esprits et a l'echange des produits de meme l'union des nations entre elles doit etre favorisee par les nouveaux moyens de trans­port. Les prejuges nationaux, les haines nationales, l'egoisme

den Keim der Auflösung tragen und daß sie die Rivalität zwi­schen den verschiedenen Staaten oder den verschiedenen Re­gionen daran hindern wird, diese kolossale Größe zu errei­chen. Welch vergebliche Hoffnung! Die Struktur der Verei­nigten Staaten von Nordamerika ist auf den unumstößlichen Naturgesetzen aufgebaut, und sie wird sich stets weiterent­wickeln, auch, wenn sie bisweilen von Unruhen erschüttert wird.1 Diese Hoffnung ist so vergeblich, wie wenn einige Schwarzmaler die Auflösung des Alphabets zum Heil ihres Systems erwarteten. Die Konföderation, die wir am Beispiel der Vereinigten Staaten ersehen, ist eine Erfindung des menschlichen Geistes, eine Erfindung, die, wenn sie einmal gemacht wurde, nicht mehr verschwindet und viel zu große Vorteile bietet, als daß man auf sie verzichten würde, nach­dem man sie einmal erfahren hat.

Für England gibt es jedoch einen anderen Grund des Tro- 30a stes, daß es nützlicher wäre, sich damit abzufinden und nicht das Gesicht zu verlieren. Wenn die Seeherrschaft eines Tages von den Vereinigten Staaten erobert ist, wird es die Natur die­ser Union nicht zulassen, daß ihr maritimes Übergewicht durch den Druck der anderen Nationen und noch weniger durch Eroberung und koloniale Unterwerfung zerstört wird, sondern, daß es lediglich dem Wohle der Freiheit des Handels und der Meere dienen kann. Allein die Vorahnung einer der­artigen Revolution sollte beim aktuellen Stand der Dinge ge­nügen, England zu veranlassen, sein System des maritimen und kommerziellen Drucks abzuschwächen und es mit dem Recht und den gerechten Forderungen der weniger starken Nationen in Einklang zu bringen.

Kapitel XVI 31

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die Entwicklung der Menschenrechte*

Ebenso wie das Nationalgefühl von der Vereinigung des Gei­stes und vom Warenaustausch profitiert, wird das Zusam­menwachsen der Nationen von den neuen Transportmitteln 1 Randkorrektur: »Die Union der Vereinigten Staaten unauflösbar?«

150

151

national cederont necessairement ä des vues plus soinu, a des sentiments plus nobles quand les individus les plus eclaires de toutes les nations civilisees seront mis entre eux par mille liens de science et d'art, de commerce et d'industrie, de fa-mille et d'amitie. La facilite de l'echange des produits ame-nera necessairement des traites de commerce et des confede-rations qui rapprocheront les peuples de plus en plus de la liberte du commerce. Or, plus l'echange des produits et la communication de personnes entre les nations seront animes, plus les interruptions causees par des guerres seront penible-ment ressenties de tous les individus. L'etablissement seul des nouveaux transports et les masses des nouvelles entreprises lucratives, qui en resulteront, suffiront pour deshabituer de la guerre les peuples et les gouvernements. Mais plus l'industrie des peuples se developpe, plus les sommes employees ä toutes sortes d'ameliorations interieures sont fortes, plus aussi la guerre sera dispendieuse, chere et fatale par ses perturbations. 31a Non seulement les gouvernements et les nations, n'auront plus le temps de faire la guerre, mais celle-ci deviendra meme tellement önereuese que les nations ne pourront plus suffire aux sacrifices, qu'elle exigerait. A cela se joignent les progres de la mecanique et des inventions en general que nous avons mentionnees au chap. (-) qui dejä rendront la guerre, toujours plus difficile et finiront par la rendre impossible et ridicule. Les gouvernements et les nations des pays civilises, ainsi des-habitues de la guerre et appliques a l'amelioration de leur condition, se trouveront, comme nous l'expliquons en detail au chap. (-) dans la necessite, de diriger sur des pays moins cultives et moins cililises l'exces de talents, de population, de capitaux, qui ne trouveront plus d'emploi dans l'interieur; les peuples eloigneront ainsi de leur sein les germes de troubles et de revolutions. L'etablissement de colonies, la civilisation des peuples barbares et l'introduction chez eux, de bonnes lois, de bonnes institutions, de bons gouvernements, seront des lors un objet de sollicitude commune pour toutes les na­tions civilisees. L'impossibilite de plus en plus prononcee, meme pour les plus puissantes nations, de vider les differents internationaux par la force des armes familiariseront toujours d'avantage les gouvernements et les peuples avec l'idee et les

begünstigt. Die nationalen Vorurteile, der nationale Haß, der nationale Egoismus werden aus dieser Sicht notwendigerweise abgebaut und durch edelmütigere Gefühle ersetzt, wenn die gebildetsten Menschen aller zivilisierten Nationen durch tau­sende von Bindungen der Wissenschaft und der Kunst, des Handels und der Industrie, der Familie und der Freundschaft miteinander verflochten sind. Die Erleichterung des Waren­austausches führt zwangsläufig zu Handelsverträgen und Zu­sammenschlüssen, welche die Völker allmählich der Handels­freiheit näherbringen; und, je stärker sich der Warenaus­tausch und die Personenbeförderung zwischen den Nationen ausweitet, um so schmerzlicher werden von allen Individuen kriegsbedingte Unterbrechungen empfunden. Bereits die Exi­stenz der neuen Transportmittel und die Vielzahl neuer, ge­winnbringender Unternehmen wird genügen, um die Völker und Regierungen vom Kriege abzuschrecken. Je mehr sich die Industrialisierung der Länder ausweitet und je größer die für den technischen Fortschritt aufgebrachten Summen sind, um so kostspieliger, teurer und verheerender wird auch der Krieg. Nicht nur die Regierungen und die Nationen haben keine 3la Zeit mehr, Kriege zu führen, sondern dieser wird dermaßen lästig, daß die Nationen nicht mehr die Opfer rechtfertigen können, die er verursacht. Hier verbinden sich die Fort­schritte der Technik und die Erfindungen in der Weise, wie wir dies in Kap. (-) beschrieben haben, so daß es immer schwieriger wird, Krieg zu führen und er schließlich immer unmöglicher und lächerlicher wird. Die Regierungen und die Nationen der zivilisierten Welt werden somit dem Krieg ab­schwören und sich der Verbesserung ihrer Lebensbedingun­gen zuwenden und sich darum bemühen, wie wir dies in Kap. (-) näher ausgeführt haben, das Übermaß an Talenten, an Be­völkerung und an Kapital, das im eigenen Lande nicht benö­tigt wird, auf die weniger kultivierten und zivilisierten Län­der hinzulenken,- auf diese Weise beseitigen sie bei sich selbst die Keime von Unruhen und Revolutionen.

Die Errichtung von Kolonien, die Zivilisierung unterent­wickelter Völker durch die Einführung von gerechten Geset­zen, wirksamen Institutionen und tüchtigen Regierungen werden von nun an für alle zivilisierten Nationen zum Ge-

152

153

soumettront ä la necessite de laisser regner la justice et d'en referer ä des arbitres aux decisions desquels ils se conforme-ront; sous ce rapport ils seront egalement secondes par les moyens les plus faciles de communication et de transport. Des considerations de bien etre et de securite particuliere en-gageront et obligeront meme ä des institutions et ä des me-sures communes. Ainsi quand ä l'aide d'un seul bateau a va-peur et d'une seule machine de destruction, un pirate pourra infester des mers entieres il faudra bien, que les nations s'en-tendent et s'unissent pour la police des mers. Quand il sera evident, qu'une mauvaise nourriture et un exces de travail chez les ouvriers et principalement chez les enfants, fönt de-generer peu-ä-peu les generations de tous les peuples, il fau­dra bien que les nations s'entendent et s'unissent pour etablir et executer un reglement general, propre ä eloigner le motif, qui cause et necessite en quelque sorte ce traitement inhu-main.

Il semblerait donc, que les nouveaux moyens de transport transformeront peu-ä-peu le droit des gens, qui aujourd'hui n'existe qu'en theorie, en un verkable et pontesse droit constitutionnel international, que empechera et defendra les guerres de la meme maniere, que l'empechent et la defendent les constitutions föderatives, qui existent dejä entre divers etats.

Chapitre XVII

*Des telegraphes*

Le telegraphe qui, dejä aujourd'hui, rend de grands Service ä l'administration de l'Etat, pourrait etre d'une immense utilite, s'il etait applique aux interets de la science, des arts, de l'in-

genstand gemeinsamer Fürsorge. Die selbst für die mächtig­sten Nationen immer sichtbarer werdende Unmöglichkeit, internationale Streitigkeiten mit Waffengewalt zu entschei­den, kommt den ideellen Zielen der Regierungen und der Völker entgegen und gebietet ihnen, Gerechtigkeit walten zu lassen und sich bei Entscheidungen auf Schiedsgerichte zu be­ziehen, denen sie Folge leisten können; hierbei werden sie von den Möglichkeiten der leichteren Kommunikation und des Transports ebenfalls unterstützt.

Das Wohlergehen und die Sicherheit des Einzelnen müssen auch von den gemeinschaftlichen Institutionen und Maßnah­men respektiert werden. Wenn ein Pirat mit Hilfe eines einzi­gen Dampfschiffes und einer einzigen Zerstörungsmaschine ganze Meere unsicher machen könnte, müssen sich die Na­tionen verständigen und zum Schutz der Meere zusammenar­beiten. Wenn es offenkundig geworden ist, daß eine schlechte Ernährung und ein Übermaß an Arbeit bei den Arbeitern und vor allem bei den Kindern nach und nach die Generationen ganzer Völker degenerieren lassen, wird man wohl erkennen müssen, daß sich die Nationen verständigen und miteinander kooperieren müssen, um eine allgemeine Vereinbarung zu treffen und durchzusetzen, um den Beweggrund zu beseiti­gen, der diese unmenschliche Behandlung verursacht und hervorruft.

Es scheint also, daß die neuen Transportmittel den Men­schenrechten, die heute nur in der Theorie existieren, nach und nach in Form eines echten und tragenden internationa­len Verfassungsrechtes zur Anwendung verhelfen werden, das in gleicher Weise Kriege verhindert und verbietet und födera­tive Verfassungen, wie sie heute schon in verschiedenen Staa­ten bestehen, beschützt und verteidigt.

Kapitel XVII

*Telegraphie*

Die Telegraphie, die heute schon bei der Verwaltung des Staa­tes große Dienste leistet, könnte von unermeßlichem Nutzen sein, wenn sie zum Zwecke der Wissenschaft, der Technik,

154

155

dustrie, des relations amicales; mais il faut avouer qu'il pour-rait donner lieu aux plus graves abus, ce qui n'est pas le cas pour les nouveaux modes de transport. Sans parier des atten­tats contre les individus et le gouvernement; attentats que pourrait faciliter une communication exclusive aussi rapide, l'emploi du telegraphe, dans le commerce, pourrait aussi etre l'instrument de benefices illicites pour ceux qui s'en seraient assure l'usage par leur fortune ou par un droit de preseance ou par quelque autre privilege. Neanmoins la possibilite de Tabus ne justifierait pas la suppression totale de l'emploi sup-pose cependant que les avantages qui en resulteraient pour la chose publique et l'interet general seraient plus grands que les inconvenients possibles, surtout si ces derniers peuvent etre evites, si non tout-ä-fait, du moins en grande partie, par des moyens repressifs; ces moyens consisteraient a peu-pres dans les mesures suivantes:

1° Les Communications telegraphiques seraient placees sous une severe surveillance de police;

2° Il ne pourrait pas etre communique de chiffres;

3° Les nouvelles generales, interessant ä la fois tout le com­merce en toute l'industrie, seraient immediatement ren-dues publiques;

4° Il ne serait communiques aucune nouvelle peu impor-tante, ni aucune dont l'exactitude ne füt bien constatee ou ne püt Tetre facilement, car ces genres de nouvelles pourraient masquer des Communications admissibles et il­licites.

Le telegraphe est une de plus importantes decouvertes du ge-nie humaine. Il prouve combien la nature s'efforce d'unir et de rapprocher toute l'humanite, et jusqu'a quel point il est possible a l'homme de vaincre l'obstacle que les distances op-posent aux fins de la nature. Les lignes telegraphiques eten-dues sur toute la surface du globe permettraient aux nations et aux gouvernements de correspondre et de traiter de leurs affaires comme s'ils n'etaient separes que dequelques lieues.

der Industrie und der freundschaftlichen Beziehungen einge­setzt würde. Aber man muß auch eingestehen, daß sie in schwerwiegender Weise mißbraucht werden kann, was bei den neuen Transportmitteln nicht der Fall ist. Ohne von At­tentaten auf Einzelne und die Regierung zu sprechen, Atten­tate, die damit eine ebenso ausschließliche wie schnelle Ver­breitung erfahren könnten, könnte die Telegraphie im Han­del von denen zur Erlangung von unerlaubten Vorteilen eingesetzt werden, die ihre Nutzanwendung ihrem Glück oder einem Vorrecht oder irgendwelchen anderen Privilegien verdanken. Nichtsdestoweniger rechtfertigt die Möglichkeit eines Mißbrauchs keine totale Unterdrückung ihres Ge­brauchs, wenn man dabei bedenkt, daß die Vorteile, die dar­aus für das öffentliche Wohl und das allgemeine Interesse er­wachsen, größer sein werden als die möglichen Nachteile, vor allem, weil sich diese, wenn auch nicht vollständig, so doch weitgehend durch repressive Maßnahmen vermeiden lassen. Hierbei kommen vor allem folgende Schutzvorrichtungen in Betracht:

1. Die telegraphische Kommunikation sollte unter strenge Polizeiaufsicht gestellt werden.
2. Sie darf nicht in verschlüsselter Form erfolgen.
3. Allgemeine Nachrichten, die insgesamt für den Handel und die Industrie von Interesse sind, sollten sofort veröf­fentlicht werden.
4. Es sollten keine weniger wichtigen Nachrichten übertra­gen werden, vor allem keine, deren Richtigkeit überhaupt nicht überprüft wurde oder zumindest nicht leicht nach­zuprüfen ist, weil solche Nachrichten die Grenzen zwi­schen zulässiger und unzulässiger Kommunikation verwi­schen könnten.

Die Telegraphie ist eine der wichtigsten Erfindungen des menschlichen Geistes. Sie beweist, wie sich die Natur be­müht, die ganze Menschheit zu vereinen und anzunähern und bis zu welchem Punkt es dem Menschen möglich ist, die Hindernisse zu überwinden, die die Entfernungen den Zielen der Natur entgegenstellen. Die über den ganzen Erdball ver­breiteten telegraphischen Verbindungen erlauben es den Na-

156

157

**33**

Chapitre XVIII

*De l'influence des nouveaux moyens de transport sur la condition de la France en particulier*

La France, plus qu'aucun autre empire, est engagee par ses in-terets et sa condition actuelle ä s'emparer le plus prompte-ment possible, des avantages des nouveaux moyens de trans­port.

La France sera, des lors, en etat de repandre les lumieres et le bien-etre parmi toutes les classes de la population, d'ame-liorer son agriculture, d'exploiter ses richesses naturelles, sur-tout de decupler sa production de houille et de fer, d'augmen-ter de dixmillions d'hommes sa population et de faire prosperer et grandir tellement ses manufactures qu'elle pourra, dans son Systeme commercial, se rapprocher conside-rablement du principe de la liberte du commerce, et que son commerce exterieur prendra un developpement extraordi-naire.

La France sera en etat de perfectionner son administration politique et toutes ses institutions d'interet general, d'accrot-tre notablement ses revenues publics, de diminuer ses impöts, d'augmenter et de conserver son credit.

La France sera en etat de consolider son gouvernement, de se rendre ä jamais inattaquable, de doubler ses forces mili-taires, et d'exercer sur les affaires du globe, comme sur les na-tions voisines, pour son propre avantage et pour l'interet de l'humanite entiere, l'influence qu'elle doit acquerir en vertu 33a de sa haute civilisation, de ses ressources materielles et de sa puissance.

Paris, ne deviendra pas seulement le point central de la civi­lisation, des sciences et des arts du globe, mais aussi le centre du commerce Continental europeen, situee comme il est, au milieu entre l'orient et l'occident, le Nord et le midi de l'Eu-

tionen und den Regierungen, so miteinander in Verbindung zu treten und ihre Geschäfte abzuwickeln, wie wenn sie nur einige Meilen voneinander entfernt wären.

Kapitel XVIII

*Auswirkungen der neuen Transportmittel auf die spezifische Lage Frankreichs*

Frankreich ist mehr als jedes andere Kaiserreich aufgrund sei­ner Interessen und seiner aktuellen Lage dazu aufgerufen, die Vorteile der neuen Transportmittel so rasch als möglich zu nutzen.

Frankreich wird von jetzt ab in der Lage sein, die Bildung und das Wohlergehen aller Klassen der Bevölkerung zugute kommen zu lassen, seine Landwirtschaft zu verbessern, den natürlichen Reichtum zu nutzen, vor allem seine Produktion an Steinkohle und Eisen zu verzehnfachen, seine Bevölke­rung um 10 Millionen zu erhöhen und seine Manufakturen so zu vergrößern, daß es sich in seinem Handelssystem in be­trächtlichem Maße dem Prinzip der Handelsfreiheit annähern und sein Außenhandel ein außerordentliches Wachstum ver­zeichnen kann.

Frankreich wird dadurch in die Lage versetzt, seine politi­sche Administration sowie alle seine Institutionen im allge­meinen Interesse zu verbessern, seine öffentlichen Einkünfte beträchtlich zu erhöhen, seine Steuern zu senken und sein Ansehen zu mehren und zu wahren.

Frankreich wird auch in die Lage versetzt, seine Regierung zu konsolidieren, sich für immer unangreifbar zu machen, seine militärische Macht zu verdoppeln und auf den Welt­handel, wie auf die benachbarten Nationen zum eigenen Vor­teil und im Interesse der ganzen Menschheit seinen Einfluß auszudehnen, den es aufgrund seiner hohen Zivilisation, sei­ner materiellen Ressourcen und seiner Macht zur Geltung bringen muß.

Paris wird nicht nur zum Mittelpunkt der Welt in bezug auf die Zivilisation, die Wissenschaften und die Künste, son-

158

159

rope. Par des arrivages faciles et multipliees de subsistance et de matieres premieres, cette ville sera capable de donner un developpement extraordinaire a sa production d'objets d'art et d'articles manufactures. Par ce motif et par l'affluence continentale d'une immense foule d'etrangers de tous les points du globe, Paris doit atteindre une etendue, une opu-lence et splendeur qu'on peut a peine concevoir aujourd'hui.

dem auch zum Zentrum des kontinentaleuropäischen Han­dels, das im Schnittpunkt zwischen Orient und Okzident und zwischen Nord- und Südeuropa liegt. Mit Hilfe der bequemen und massenhaften Anlieferung von Nahrungsmitteln und Rohstoffen wird diese Stadt in die Lage versetzt, bei der Her­stellung von Waren und Fertigprodukten eine außergewöhnli­che Entwicklung zu nehmen. Aus diesem Grunde und auf­grund des kontinuierlichen Zustroms einer großen Menge von Ausländern aus allen Teilen der Welt muß Paris eine Ausdehnung, einen Reichtum und einen Glanz erhalten, den man sich heute kaum vorzustellen vermag.

160

161

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

Friedrich List (1789-1846)

nach einer Lithographie, in: Erinnerungen und merkwürdige

Gegenstände und Begebenheiten, Prag 1847, S.95.

Emilie List (1818-1902)

älteste Tochter und Sekretärin von Friedrich List

im Alter von 22 Jahren. Bleistiftzeichnung von

H.H. Schramm aus dem Jahre 1841, Listarchiv Reutlingen.

Verkleinertes Faksimile der von Lists Hand geschriebenen Manuskriptseite 1 mit Korrekturvermerk - Übertragung und Übersetzung auf Seite 65-66.

**Alfred E. Ott / Harald Winkel**

**Geschichte der**

**theoretischen Volkswirtschaftslehre**

(Grundriß der Sozialwissenschaft 31). 1985. Etwa 264 Seiten mit 72 Abb., kartoniert

Inhaltsübersicht:

I. Die Physiokraten / II. Die Klassik / III. Rezeption und Wei­terentwicklung der klassischen Theorie / IV. Das ökonomische System von Karl Marx / V. Die marginalistische Schule.

Die Besonderheit dieses Lehrbuchs liegt in seiner wohldurch­dachten Verzahnung von historischem und systematischem An­satz. Man kann es wie eine normale Dogmengeschichte, Epoche nach Epoche, lesen. Die durchgängig gleiche Anlage al­ler Kapitel erlaubt es aber auch, sozusagen »quer« zu lesen: *je­des Kapitel enthält die folgenden Abschnitte:* Einführung / Der zeitgeschichtliche Hintergrund / Die geistesgeschichtlichen Zu­sammenhänge / Biographische und bibliographische Daten / Produktions- und Kostentheorie, Haushaltstheorie / Preis­theorie / Verteilungstheorie / Kreislauftheorie / Geldtheorie / Konjunktur- und Wachstumstheorie / Außenhandelstheorie / Wirtschaftspolitische Konzeption.

So bietet das Buch die historische Vertiefung für die Hörer der Hauptvorlesungen der Wirtschaftstheorie.

**Vandenhoeck & Ruprecht - Göttingen/Zürich**

Verkleinertes Faksimile der von Emiliens Hand geschriebenen Manuskriptseite 20 a - Übertragung und Übersetzung auf Seite 122-125.

Sidney Pollard

Europa im Zeitalter der Industrialisierung

Eine Wirtschaftsgeschichte Europas 1750 - 1980. (Kleine Vandenhoeck-Reihe 1491). 1985. Ca. 170 Seiten, kartoniert

Knut Borchardt • Wachstum, Krisen, Handlungsspielräume

der Wirtschaftspolitik

Studien zur Wirtschaftsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. (Kritische Stu­dien zur Geschichtswissenschaft 50). 1982. 302 Seiten, kartoniert

Knut Borchardt

Grundriß der deutschen Wirtschaftsgeschichte

(Kleine Vandenhoeck-Reihe 1441). 2., verb. Aufl. 1985. 105 Seiten, kartoniert

Hans-Werner Hahn

Wirtschaftliche Integration im 19. Jahrhundert

Die hessischen Staaten und der Deutsche Zollverein. (Kritische Studien zur Ge­schichtswissenschaft 52). 1982. 486 Seiten, kartoniert

Wilhelm Treue (Hg.) • Deutsche Technikgeschichte

Vorträge vom 31. Historikertag am 24. September 1976 in Mannheim. (Studien zu Naturwissenschaft, Technik u. Wirtschaft im Neunzehnten Jahrhundert 9). 1977. 122 Seiten, kartoniert

Evelyn Kroker

Die Weltausstellungen im 19. Jahrhundert

Industrieller Leistungsnachweis, Konkurrenzverhalten und Kommunikations­funktion unter Berücksichtigung der Montanindustrie des Ruhrgebietes zwi­schen 1851 und 1880. (Studien zu Naturwissenschaft, Technik und Wirtschaft im Neunzehnten Jahrhundert 4). 1975. 248 Seiten, kartoniert

Der internationale Güterverkehr in Europa

- Entwicklungsstand und Perspektiven -. Mit Beiträgen von F. Billand, N. Sparding, H.-J. Massenberg, D. Rehmann. (Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster 99). 1982. 241 Seiten, kart.

**Vandenhoeck & Ruprecht - Göttingen/Zürich**