

論 文

バグダード鉄道論ノート (4・完)

杉 原 達

はじめに

I 鉄道建設の背景

- (1) トルコにおける危機の深化
- (2) 危機打開策としての鉄道建設

II 鉄道建設の過程

- (1) 前 史
- (2) アナトリア鉄道建設
- (3) バグダード鉄道建設
- (4) 小括〔以上、『経済論集』第28巻第1・2・3・4合併号〕

III ドイツ帝国主義とバグダード鉄道建設

- (1) 研究史の整理と課題の設定
- (2) 独土関係の形成〔以上、第30巻第4・5・6合併号〕
- (3) ドイツ帝国主義とバグダード鉄道建設——世紀転換期を中心に——
 - ① アナトリア鉄道延長交渉の開始
——画期としてのトルコ＝ギリシア戦争（1897年）——
 - ② バグダード鉄道協定の締結〔以上、第38巻第6号〕
 - ③ バグダード鉄道政策における内政と外政
 - ④ バグダード鉄道建設をめぐる社会的諸勢力
 - ⑤ 小 括

第3節 バグダード鉄道政策における内政と外政

〔1〕 トルコ側における矛盾

1897年、政治面でのマルシャル(駐イスタンブル大使)、軍事面でのモルゲン(大使館付武官)、経済面でのツェンダー(アナトリア鉄道会社社長)の着任以降、各側面にわたる精力的な活動の結果として、1899年12月の仮協定締結に至ったバグ

バグダード鉄道問題は、しかしながら前節末尾に述べたように、今世紀に入ると、予想を大きく裏切る進行状況となった。

ではこれほどまでに鉄道建設が遅滞した原因は、どこにあったのか。それはトルコ側からの保証金支払い問題と、鉄道建設・経営のための資本調達問題の内に存したのであった。

まず前者について見よう。アナトリア鉄道会社は、投資の安全をはかるために、鉄道会社の予定収益を下回った場合、その差額をオスマン帝国が毎年保証するという形で、国庫補助を政府から獲得していた。ところがトルコの財政窮乏状況に鑑み、この資本主義的略奪の典型としての保証金支払い強要は、幾重もの困難に直面していたのである。

第一に、露土戦争敗北後の1881年ムハッレム勅令によって、オスマン債務管理委員会が設置され、オスマン帝国財政は、事実上列強の共同管理下に置かれていたのだが、その絶対的な歳入不足は覆うべくもなかった¹⁾。

第二に、オスマン帝国政府は、保証金負担を輸入関税増収によって賄うべく、関税改革を構想していたのだが、列強の合意なしには関税引上げは不可能であった。実際イギリスを中心に反対が起こり、ようやく1907年になって引上げは認められたものの、実は増収の使途がマケドニア地方の行政改革費等に限定され、鉄道建設に利用できないという条件がつけられた上での承認であったのである²⁾。

そして第三に、トルコ内部で政策路線が必ずしも一致していたのではなかった点が、指摘さるべきである。この点をやや詳しくみてみよう。

1899年時点でのバグダード鉄道建設認可をめぐる動向は、かなり複雑なものであった。ドイツ側の全面拒否にあって実現には至らなかったものの、バグダ

1) Blaisdell, *op. cit.*, および R.-S. Suvla, 1940(英文抄訳 *Debts during the Tanzimat Period*), in: C. Issawi, (ed.), *The Economic History of the Middle East 1800—1914*, Chicago 1966, pp. 94—106.

2) 杉原「ノート(1)」787ページ以下。Earle, *op. cit.*, p. 95f. Mejcher, *op. cit.*, S. 466 f.

ード鉄道をトルコの国有鉄道にするという構想さえ、トルコ側から提起されていたことは、トルコ指導部において、ドイツに延長を委任することの是非をめぐって論議があったことをうかがわせる。

ドイツ銀行＝アナトリア鉄道会社に依拠してのバグダード鉄道建設の即時断行を主張したのは、スルタンのほかでは、外相、軍事相、砲兵部長官(閣僚待遇)であった。トルコ軍部の親ドイツ傾向は、15年にわたるドイツ軍部との結合関係の深さ、そして2年前の対ギリシア戦争の際に示されたアナトリア鉄道による戦時動員の絶大な威力が帝国領土全体に拡大されることへの熱い期待が、反映したものに他ならなかった。

これに対して首相自身は、鉄道建設および経営に際して、赤字が出てもトルコ政府に保証金を求めないオーストリアの銀行家レヒニッツァーの案(イギリスが支持)に魅力を感じており、また閣僚の多くも、ドイツのプロジェクトに正面から反対の意志表示はしないものの、やはり予想される保証金負担の巨大さの点で躊躇の念を持っていたといわれる。そこには、国家財政の負担を考慮し、国際関係のバランスの中でイギリスに依存する形でドイツ主導の鉄道建設を反故にしようとする戦略が働いていた。あるいはまた、前首相 サイド・パシャも、スルタンに対して書簡をもって、親独的立場を離れてイギリスへ接近すべきであるとして政治路線の転換を促しており、エジプト大守ムクタール・パシャも、親英政策の陰謀をこらすという状況であった³⁾。

1899年7月の『ミュンヘナー・アルゲマイネ・ツァイトゥング』は、「コンヤの政府サイドの新聞が掲載している一論説は、バグダード鉄道が、国民経済的および戦略的観点から通過地域に及ぼす大きな長所について述べており、またトルコ政府によるキロメートル保証金交付を弁護している」ことを伝えている。同紙は、イギリスの妨害をはねのけて、「ドイツ人がこの競争から勝者として立ち現れることは、疑いを得ない。まず路線調査委員会が、通過地域を国

3) Sitki, *op. cit.*, S. 88ff.

民経済的その他の観点から調査研究するであろう」⁴⁾という結論を引き出すのに急で、残念ながらトルコ国内における論議について深く立ち入っていないが、「キロメートル保証金問題については、現在トルコの新聞界で激しい論争が生じている」と述べているところに、政策路線の差異に関わる問題の所在の一端は示されている。

更に眼を国外に転じるならば、スルタン・アブデュルハミト2世の弾圧政治によって亡命を余儀なくされている青年トルコ派は、当然ながらスルタンの政策に対して厳しい批判の矢を放っていた。例えばジュネーブで発行されている青年トルコ派の『オスマンリ』(1899年5月15日)は、次のように呼号した——「空気は、わが国において、まだ負債や借款の抵当として外勢に与えられていない唯一のものだ。だがスルタンは、いつの日かそれさえも譲り渡し、人民を窒息させてしまうだろう。我々は、将来祖国を再建し、あらゆる領域で再興しようと考えている。だが我々は、今ここで何をするのか? いかなる手段をもってわが国の再建を果たそうというのか? 鉄道・港湾・埠頭・鉱山……は、すべて認可によって、外勢の手に落ちてしまっている。……これらの外勢の背後にあるものは、大使、銀行そしてキャピチュレーションなのだ。誰と共に、我々は進もうとするのか?」⁵⁾と。ここには、外国勢力に対するあらゆる認可決定に反対し、帝国主義に依存した形での「開発」そのものに抵抗せんとする、いわば民族派の存在がうかがえるであろう。

〔2〕 ドイツ資本の調達問題

このように保証金問題をめぐって、ドイツのバグダード鉄道政策は、トルコ

4) *Münchener Allgemeine Zeitung* v. 23.7.1899. この報道に従うならば、キロメートル保証金交付をめぐってトルコの国内で論争が展開されていたのであり、「トルコ国内では、新聞は反対の声を高めることはできなかった」(Sitki, *op. cit.*, S. 94) というストックウの叙述とは合致しない。なおこうした批判が、この時点だけのものではないことは、例えば1902年でのドイツ海軍の秘密報告が示している。BA/MA, RM 5/V, 1595, A1992 (20.7.1902.).

5) Sitki, *op. cit.*, S. 94f.

における内政的諸局面とそれに関与する列強の動向によって制約を受けていたが、他方の資本調達問題は、帝国主義における内政と外政の結節点を照らし出すものであった。

まず国内資本の調達を見よう。1898年5月にドイツ銀行ジーマスは、外務省宛ての手紙で、トルコ政府がアナトリア鉄道延長のための認可をフランス案やイギリス案に下すことのできる権限を有しており、事情によってはドイツ銀行・アナトリア鉄道会社としてはそうなっても構わない、という恫喝をまずひとつつけておいてから、「ドイツの国民的利益」のためにという名目で、延長の際にプロイセン邦立銀行ゼーハントルンクの協力を要請する。その際のドイツ銀行の思惑では、アナトリア鉄道株式会社によってドイツ資本市場に提出されるであろう、延長路線建設のために必要な債券に対して、ゼーハントルンクが共同出資者となることによって、ドイツ政府がこの計画を支持していることを社会的に示そうとしたのであった。しかもドイツ銀行は、それが無条件に必要というわけではないと断りつつも、ゼーハントルンクがアナトリア鉄道会社の株または社債を一定程度保有することを要望していた⁶⁾。

ところがドイツ銀行、および同行を支持して建設促進をはかろうとする外務省の要望に反して、ゼーハントルンク頭取ブルクヒャルト、およびプロイセン蔵相として邦立銀行を管轄する立場にあったミーケルは、リスクが大きいことを理由に参加を拒み、交渉は難航することになる⁷⁾。

資金調達をあせるドイツ銀行の再度の要請を踏まえて、鉄道建設に積極的な皇帝ヴィルヘルム2世の勅命によって、ようやくゼーハントルンクが書面をもってドイツ銀行への協力を約束することになったのは、最初の提起から2年以上も経た1900年9月21日になってのことであった。

6) *Deutsche Bank an das Auswärtige Amt* (以下 AA と略記), 20.5.1898, PA Türkei 152, Bd. 10, A 6418. この手紙の一部は, Helfferich, *op. cit.*, S. 86f. に再録されているが正確な引用ではない。

7) *Bülów an Wilhelm II.*, 30.9.1898, GP 14—2, Nr. 3977.

ところが、そこでは「ドイツ銀行にとって不可欠とみなされる諸前提(債権者保護のための、トルコ側による国家的保証等)が満たされた後に、バグダード鉄道債発行時点で〔債券引受団の〕共同署名者として協力する」⁸⁾ことが述べられただけで、決して色よい返事ではなかった。ドイツ銀行側は、ゼーハントルクが、ロシア公債引受において行われたような共同出資者としての形か、あるいはそこまでの関与はできなくとも、中国公債の場合に見られたような、署名者かつ配当金支払い者の地位につく形態での資本参加を行うものと理解していた⁹⁾。

ところがゼーハントルクの方は、単なる署名者としての地位だけに固執し、ドイツ銀行は、そのような参加は前代未聞であると応酬、こうしてゼーハントルクの参加形態をめぐる交渉は何の具体的成果をあげ得ず、暗闘が展開されることになった。

1903年3月6日に、トルコ政府とドイツ銀行との間でバグダード鉄道建設に関する最終協定が締結された後、ドイツ銀行はゼーハントルクに対してこの協定を提示し、後者の望む最小限での参加形態をドイツ銀行として受け入れる旨を述べた。ところがゼーハントルク側は、参加するか否かは、鉄道建設の第1区間200キロメートルに対してのみならず、バグダード鉄道全線に対するトルコ側の十全な保証の有無に依存する問題である、と主張するに至ったのである。この保証が不可能であることは、この協定締結に至るまでの足掛け7年に及ぶ交渉、そしてトルコの財政状態をみれば、あまりにも明白であった。つまりゼーハントルクは、資本協力そのものを実質的に反故にする態度に出たわけである¹⁰⁾。

これをみて危機感を募らせたドイツ銀行は、外務省にただちに報告し、善処

8) *Deutsche Bank an den Staatssekretär des AAs.*, 2.4.1903, PA Türkei 152 Geheim, Bd. 1, A 5019, Abschrift I.

9) *Ibid.*, Abschrift II. (1902年4月2日, 皇帝ヴィルヘルム2世・外務次官リヒトホーフエン・ドイツ銀行グヴィンナー・アナトリア鉄道会社ツァンダーの会談内容についての Aktennotiz v. 3.4.1902.)

10) *Ibid.*, A 5019.

を求めた。他方ゼーハントルンクの方では、小アジアの政治的・経済的不安定を強調して、プロイセン邦立銀行が、こうした事業に参加することはプロイセン邦国の合意を得られないとして、今後の区間建設のための資本参加を拒否する意向を、皇帝——かつプロイセン邦王——ヴィルヘルム 2 世に上奏するに至る¹¹⁾。

こうして最終的には、皇帝の決断に委ねられる形となり、結局署名者としての地位につくことで決着がつけられた。

プロイセン邦国の合意を得られないというのは、果たして、あらゆる意味で不安定なオスマン帝国における鉄道事業に冒険的な投資はできないという理由にのみ基づいていたのであろうか？ 1900年4月の、駐イスタンブル総領事シュテムリヒに対するプロイセン蔵相ミーケルの発言は、ゼーハントルンクの逡巡の真の根拠を示唆しているであろう。

この時シュテムリヒは、前項の〔3〕で指摘したように、ドイツ銀行の強力な支持の下に遂行されたバグダード鉄道建設路線調査の中心人物として、7月に及んだ旅行からイスタンブルへ帰還し、そしてベルリンに報告のために戻ったばかりであった。もとよりシュテムリヒは、鉄道建設の展望についてポジティブな要素を強調したのであったが、これに対するミーケルの主張は——シュテムリヒによれば——、次のようなものであった。

『我々は、自分の家の中で、とりわけ東部で、経済状況を改善するために、なお多くの行なわなければならないことがある。外国への参加は、我々の力量に照らしてみても、既に非常に巨額なものになっている。鉄道建設によって、我々の利害は、ロシアおよびイギリスと競合するような、全く新しい領域にまで拡大されてしまう』——ここで彼〔ミーケル〕は、特にアフリカよりも近東に重点を置くというセシル・ローズの主張と思想を念頭に置いていた。——『貨幣市場の状態および工業の状態にとって、今は考えられる限り最悪の時なのだ。』

11) *Der Finanz-Minister an AA*, 4.6.1903, PA Türkei 152 Geheim, Bd. 1, A 8159
また Vgl. v. Kampen, *op. cit.*, S. 507f.

相の話は、つまるところ全て、ここで問題とされた領域に関する事柄は、いかなる事情にあってもテンポを落とさなければならないということに向けられた。

『最も良いのは、半年あるいは少なくとも2、3カ月は、この問題について何も語らないことだ。建設に必要な総額が、新聞で知れ渡り、人々が現時点においてこの問題が真剣に取り扱われることを知ったならば、艦隊法案や中央運河法案は失敗してしまうだろう』¹²⁾。

この会話から、私たちがはっきりと確認できることは、結集政策の立役者であるプロイセン蔵相ミーケルが、バグダード鉄道問題を、明確に内政的関連の中に位置づけていたという事実である。ミーケルは、単に東エルベの農場主の経済的窮状に理解を示しただけではなく、彼らが内政的な権力配置状況に占める決定的位置に鑑み、鉄道建設推進を意味するゼーハントルクの資本参加が農業・保守派を硬化させ、それが、この時期にいよいよ大詰めを迎えていた結集政策の要たる第二次艦隊法案などの、当面の最重要法案に否定的影響を及ぼすことを危惧していたのであった。

〔3〕 外国資本の調達問題

次に外国資本の調達・提携問題を考察しよう。ドイツ銀行は、この鉄道計画が大規模であるだけに、危険の分散をはかるべく、イギリス・フランスとの接触を通じて、鉄道経営の国際化を繰り返しめざそうとした¹³⁾。だがこの試みは英仏の個別的な金融資本の参加の意志表示や、あるいは協定締結さえ時にはありながらも、結局のところは実現には至らなかったのである。

まずイギリスからみよう。

前項で述べたように、1899年3月に渡英したジューメンスは、シティの金融業者や植民相チェンバレンと会談、バグダード鉄道計画への参加を打診した。フ

12) Aufzeichnung Stemrichs, 12.4.1900, PA Tütkei 152, Bd. 19, A 4741. Vgl. v. Kampen, *op. cit.*, S. 507f. u. Seidenzahl, *op. cit.*, S. 152.

13) ドイツ銀行の行動様式については、Mejcher, *op. cit.*, が最も詳細である。

ァショダ事件直後かつブーア戦争直前という緊迫した国際情勢下で、イギリス側は一応の好意的中立の立場を示しはしたものの、実はその裏でオーストリアの銀行家レヒニッツァーをシティが支援する対抗案が計画中であった。しかもこの案は、保証金支払いをトルコ政府に求めていなかったため、〔1〕でみた如く、トルコの有力閣僚の中にも支持者を得ていたのである。

さてバグダード鉄道建設に関する仮協定をドイツ銀行・アナトリア鉄道会社が獲得した後、ジーマンスは、ブーア戦争下の1901年1月、改めて資本参加を求めるためにロンドンを訪問した。だがこの時もまた「友好的ではあるが、助力にはならない」¹⁴⁾という状態が続いた。

しかしイギリスは、1901年末から翌02年初頭以降¹⁵⁾、これまでの表面的な態度を払拭して、バグダード鉄道を明確に脅威として受けとめるに至り、結局のところ1903年4月に、鉄道計画へのイギリス資本参加を全面禁止する政府決定が下されたのであった。

ではその根拠はどこにあったのか？

まず第一に、イギリス帝国主義の決定的環をなすインドからの脅威の訴えが指摘されねばならない¹⁶⁾。インド総督カーズンは、1899年バグダード鉄道計画が煮詰まってくるや、ペルシア湾に位置する戦略的拠点クウェートの族長に恫喝をかけ、イギリス政府の「保護」を受け入れさせ、イギリス側の同意なしにはいかなる国際協定をも結ばないことを確約させていた。だからこそ、ドイツ銀行の支持の下で、駐イスタンブル総領事シュテムリヒに率いられた路線調査団が、バグダード鉄道の終点の最有力候補と見做してきたクウェートを1900年

14) R. M. Francis, *The British Withdrawal from the Bagdad Railway Project in April 1903*, in: *The Historical Journal*, 16—1, 1973, p. 169. Vgl. GP 17, Nr. 5227, Anlage.

15) Francis, *Ibid.*

16) Earle, *op. cit.*, p. 197f. R. Kumar, *The Records of the Government of India on the Berlin-Bagdad Railway Question*, in: *The Historical Journal*, 5—1, 1962, pp. 70—79.

初めに訪問した際に、満足できる結果を得られなかったのであった。

次に、第一点をふまえて、バグダード鉄道のインドへの脅威を煽る国内世論が問題であった。端的に言って「インドにとってのペルシア湾は、ロンドンにとってのテムズ河だ!!」¹⁷⁾といった主張である。当時“St. James Gazette”を除けば、“The Time,” “Spectator,” “Morning Post”などのほとんどの新聞や雑誌は、インド防衛を掲げて鉄道計画への参加に反対したと言われる¹⁸⁾。

第三に注目すべきは、バグダード鉄道反対が、統一(保守)党の首相バルフォアニ外相ランズダウンの線によってではなく、チェンバレンによって率いられていた点である¹⁹⁾。関税改革・帝国連合路線に立ってキャンペーンを進めていた社会帝国主義者チェンバレンは、1900年不況以後再び高まっていた反独世論を背景に、ドイツとの資本提携計画に反対したのであった。

次にフランスとの協働について。

1899年6月、イスタンブル駐在フランス大使コンスタンの仲介で、ドイツ銀行・アナトリア鉄道会社側とフランス支配下のオスマン帝国銀行・スミルナ＝カッサバ鉄道会社側との間で、両会社の交流と小アジア鉄道延長に関して協定が締結されたことは、前節で指摘した通りである。

ところがドイツの影響下にあるバグダード鉄道にフランス資本が参加することに対して、内外から激しい非難が集中することになった。まず第一に、地中海に依拠した伝統的な幹線交通路の変更を恐れるマルセイユ港、あるいはシリア産糸系に依存していたリヨンの製糸業から、経済的事情に基づく反対の声が上がった。あるいは第二に、オリエントに散在するカトリック教徒——国籍を問わない!——に対してフランス・カトリックが伝統的に有していた保護権への打撃を懸念するという、宗教的根拠による反対も見逃すことのできない主張

17) G. Krebs, *Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente=Publizistik*, Diss., Breslau 1933, S. 70ff.

18) *Ibid.* および Earle, *op. cit.*, p. 187f.

19) Francis, *op. cit.*, p. 172.

であった。

だが第三に、同盟のパートナーであるロシアの強い姿勢が、フランス政府の態度決定に大きな役割を演じたことは、言うまでもあるまい。1901年7月ロシア蔵相ウィッテの反対声明を受けて、8月ペテルスブルク駐在フランス大使は外相デルカッセに宛てて「多くのロシア人の意見によれば、トルコは、清国と同様に、ロシアにとって他国の勢力が進出することを承認することができない土地である」²⁰⁾と報告している。こうしてトルコに利害を有した一部資本の参加はみられたとはいえ、1903年パリの取引所は、バグダード鉄道債の上場を禁止するに至ったのであった。

しかしながらここで改めて確認しておくべきことは、独英仏の国際的な資本提携が実現しなかった根拠は、英仏(露)側の事情にのみ求められてはならないという事実である。実はイギリスの参加に対する「明白で最も重要な障害は、ドイツがいかなる譲歩をも望まなかったことであった。」²¹⁾ 1902年から繰り返された独英交渉でも、ドイツ側の執拗な抵抗のために、イギリス側に求める「対等な参加権」は遂に実現しなかったのである²²⁾。事情は、フランスについても同様であった。1903年イギリスの不参加が決定した後、独英交渉がなおも続けられたが、対等な株式保有を要求するフランス側の主張は結局拒否され²³⁾、外相デルカッセの憤激は、フランス市場の閉鎖に帰結したのであった。

英仏資本の参加を究極のところでは阻んだ、経営におけるドイツ性の優位の問題を、今度はドイツ側から見よう。鉄道の性格をめぐって、政策当局とドイツ銀行との間には、必ずしも一致点が存在していたわけではなかった。イスタン

20) 以上のフランス側の事情については、横山信『近代フランス外交史序説』、東京大学出版会、1963年、61—79ページを参照。引用は73ページより。

21) Francis, *op. cit.*, p. 170.

22) 1902—03年については、*Ibid.*, p. 170f. 1905—06年については、v. Kampen, *op. cit.*, S. 259ff. を参照。

23) 株式保有におけるドイツの優位を確保するためのドイツ側の巧妙な操作については、*Ibid.*, S. 467f. を参照。

ブル赴任数カ月後の1898年4月、新大使マルシャルは、英仏資本との協力を求めるドイツ銀行側に対して「アナトリア鉄道は、その延長線においてもやはりドイツの事業であり続けねばならず」²⁴⁾(強強は原文)、金融上の困難は、外国資本に依存するよりも慎重なテンポでの建設によってこそ克服されるべきことを指摘し、ドイツの手による建設を力説していた。また1899年5月、フランス資本との提携が日程にのぼっていた折にも、外相ビューローは「フランスの参加によって、当該事業に対するドイツの影響力が、いささかの損失を受けることも許されない」²⁵⁾と念を押している。鉄道のドイツ的性格をめぐる立場の差異は、政策当局とドイツ銀行とが互いに相手を必要としたが故に、決定的対立とはなり得なかったとしても、バグダード鉄道政策分析にとって極めて重要な論点を構成していると言わねばならない。

〔4〕 ドイツ軍部の動向

ではドイツ銀行の鉄道建設—経営の国際化志向を制限したところの政策決定は、いかなる内政的要因によって規定されていたのか。ドイツ工業界のための新市場創出、およびオスマン帝国におけるドイツの政治的影響力の増大という、一般的な経済的・政治的理由の他に、ここではとりわけ次の二点が注目されるべきである。

まず最初に、ドイツ・トルコ関係において極めて重要な役割を演じたドイツ軍部の動向を検討しておこう。

第1節で見たように、対ギリシア戦争におけるトルコの勝利は、大使館付武官職の設置とアナトリア鉄道延長問題の本格化とを、その帰結として有したのであった。

武官職の設置は、ドイツ参謀本部が、トルコにおいて十年来にわたって築いてきた軍事的影響力を政治の分野へ拡張するための橋頭堡の制度的確立を意味

24) *Marschall an Hohenlohe*, 9.4.1898, GP 14-2, Nr. 3975.

25) *Bülou an Marschall*, 4.5.1899, GP 14-2, Nr. 3966.

するものに他ならなかった。それは二つの方面において、具体的な意義を持っていた。

まず第一は、トルコ軍部に対する関係である。陸軍武官モルゲン（任期1897～1902）、ライプチヒ（1902～08, 1915）、シュトレムベル（1908～13）、ラーフェルト（1913～14）、ロツソウ（大使館付軍事全権, 1915～18）、海軍武官フーマン（1914～17）は、軍事面のみならず、とりわけ青年トルコ革命以後たとえばシュトレムベルやフーマンとエンヴェル・パシャ（Enver Paşa）の関係に見られた如く、トルコ政治指導部との個人的な絆の強さによって、独土政治関係に直接的な影響を及ぼしたのであった²⁶⁾。

第二は、ベルリンにおける対トルコ政策決定への影響力である。その場合、特に重要な点は、武官の多くが侍従武官でもあったため、皇帝ヴィルヘルム2世への直訴報告権を持っていたことであり、その結果として武官の政治的・軍事的判断に基づいた報告が、ドイツの権力中枢におけるオリエン特政策決定に大きな役割を果たした点である²⁷⁾。

こうした大使館付武官の活動内容を、初代陸軍武官モルゲンの場合に即してやや具体的にみるならば²⁸⁾,

- ① ドイツ軍需工業のために武器輸出を仲介（例、1898年春の武器弾薬輸出協定締結、1901年クルップ社による96門の速射砲受注、等）。
- ② トルコ陸軍におけるヨリ多くのドイツ人将校の登用を進言。
- ③ トルコ人将校のドイツ来訪の組織化。
- ④ トルコによるダーダネルス海峡の封鎖権を、オスマン帝国の軍事的強化の一要素として強く擁護。
- ⑤ トルコ人将校と共同でロシア・トルコ国境を視察。

26) *Deutsche Offiziere in der Türkei*（著者、発行地、発行年不詳）。Bundesarchiv-Militärarchiv in Freiburg i. Br. 所蔵。

27) Wallach, *op. cit.*, S. 84f.

28) Rathmann, *Volldampf*, S. 122.

等々があげられよう。ここに見られる①～③は、ドイツ＝トルコ軍事関係強化のための諸方策であるが、④⑤に示されたような、ロシアの総輸出の50%、特に輸出穀物の90%が通過するという²⁹⁾ダーダネルス海峡の防衛設備の改善・増強さらには封鎖権の主張や³⁰⁾、あるいは露土国境の視察等は³¹⁾、明らかに反ロシアのデモンストレーション以外の何物でもなかった。

だが他方でモルゲンは、1899年3月に、メソポタミアとチグリス・ユーフラテス河口地域を、ドイツの排他的利害領域とし、しかもイギリスのユーフラテス・チグリス河蒸気船航行会社から両河の独占的航行権を奪取するという、当時の国際情勢の中では物議をかもすこと必定の提案さえ行っている³²⁾。あるいはまた同年5月に、独土軍事関係における最大の実力者ゴルツは、トルコ人将校でイスタンブル時代の教え子デミランに「いつの日か共同して、エジプトやインドでイギリスと戦う日が、どうして来ないであろうか？」と書き送り、イギリスとの戦争を予期して軍事同盟の結成を呼びかけてもいた³³⁾。

対ロシアのみならず、対イギリスをも射程に入れたこうした戦略観にとって、ほかならぬドイツの手によるアナトリア鉄道の延長は、決定的に重要であった。なぜならトルコの戦力強化は、チグリス・ユーフラテス地方と首都イスタンブルとの間での兵員・物資の迅速な移動に依存しており、アナトリア＝バ

29) 木谷勤「第1次世界大戦前の国際対立」、『世界歴史23』、岩波書店、1969年、245—6ページ。

30) *Schlözer an Hohenlohe*, 4. 8. 1898, GP 12—2, Nr. 3342, Rathmann, *Volldampf*, S. 122.

31) *Bülow an Wilhelm II.*, GP 14—2, Nr. 4025, Rathmann, *Ibid.*

32) *Bülow an Wilhelm II.*, 17. 3. 1899, GP 14—2, Nr. 3980. ビューローは国際的配慮から、この提案を拒否した。

33) P. Demirhan, *Generalfeldmarschall Colmar Freiherr von der Goltz. Das Lebensbild eines großen Soldaten. Aus meinen persönlichen Erinnerungen*, Göttingen 1960, S. 46f. ちなみに著者は1900—04年の間オスマン帝国参謀本部付属学校の教師を勤め、最終学年で「参謀任務と応用技術」・「戦史」を講義し、後の青年トルコ運動指導者エンヴェルヤトルコ共和国建国者ケマル (Mustafa Kemal) からも彼の指導を受けたという。

グダード鉄道こそ、その鍵を握っていたからである³⁴⁾。

つまり主としてヨーロッパ・トルコに展開するオスマン帝国第一軍団（イスタンブル）、第二軍団（エディルネ）、第三軍団（サロニキ、ただしこのうち9師団は小アジア西部に駐屯）と、アジア・トルコに展開する第四軍団（アルメニア）、第五軍団（シリア）、第六軍団（メソポタミア）との有機的結合は、既存のアナトリア鉄道が延長され、アナトリア＝バグダード鉄道としての接続・展開をみることによってはじめて可能となるのであった。その際「鉄道経営が、戦争遂行の可能であるように組織されていることは、当然の前提」³⁵⁾に他ならなかった。

1899年、アナトリア鉄道株式会社取締役キュールマンは、陸軍武官モルゲンが、一方で皇帝ヴィルヘルム2世（直奏権を有していることを想起せよ！）に対してと同時に他方でトルコ軍部に対しても、ドイツ・トルコ軍事同盟を提起していることに深い危惧を抱かざるを得なかった³⁶⁾。そのようなことが明らかになれば、国際資本の協力計画も破産してしまうというわけである。そこには、鉄道建設という一点では合致しつつも、英仏資本の参加を求めて経営の国際化をはかろうとするドイツ銀行＝アナトリア鉄道会社側と、軍事的戦略を優先させて「ドイツの鉄道」を実現させようとするドイツ軍部の意図との矛盾が、明確に示されていたといえよう。

もとより「中心問題は、全社会の指導的グループの軍国主義化にあるのであって、政治的決定が、軍事的思考によって一時的に圧迫されたという点にあるのではない」³⁷⁾とはいえ、1897年から1903年に至るバグダード鉄道政策決定過程において軍部が与えた影響力は、決して一時的なものにとどまるわけではなかった。結局のところ独土軍事同盟の構想は、ヴィルヘルム2世をもとらえる

34) G. W. F. Hallgarten, *Imperialismus vor 1914*, München 1951, Bd. 1, S. 406.

35) *Die strategische Bedeutung der türkisch-asiatischen Eisenbahnen*, in: *Karlsruher Zeitung* v. 4. 11. 1906.

36) Monts, *op. cit.*, S. 394, v. Kampen, *op. cit.*, S. 365.

37) H.-U. Wehler, *Kaiserreich*, S. 158, 邦訳231ページ。

に至り、伝統的な外交的配慮を重んじる官僚筋との緊張を含みつつも、むしろ後者をも巻き込む形で、第一次世界大戦において実現をみたのであった。

ケーアは、反英政策と反露政策の結合を結集政策の外交政策的側面として把握し、ドイツ帝国主義分析に方法的枠組を提起したが³⁸⁾、バグダード鉄道政策においても、これまで見てきたように、ミーケルによる結集政策実現のための内政的配慮と、鉄道建設におけるドイツの優位への固執という反露・反英の政治的・軍事的配慮とが、資本調達政策を規定していたことが確認できるであろう。

〔5〕 ドイツ世論の動向

Ⅲの(2)でみたように、1890年代初頭から出始めていたオリエント旅行記は——その際、アナトリア鉄道建設が大きな役割を果たしたことは言うまでもあるまい——、彼の地に対するドイツ国民の関心を刺激するものであったが、98年秋の皇帝旅行は、これを一挙に高めることとなった。当時の雰囲気をかかすために、新聞から若干の論説を紹介しておこう。

「オリエントにおけるドイツの事業」と題する一評論は、ドイツによる武器輸出、鉄道建設、工業製品輸出を指摘し、イギリスやフランスがこの事態に不満を抱くのも理解できると自信の程を示した後、次のように論稿を結んでいた。「我々ドイツ人は、こうした〔外国の〕不安を、そしてまたドイツが手堅い不断の活動によって平和的に自らの敵対者に打ち勝つために力を尽くされる我が皇帝の実行力を、喜ぶものである」³⁹⁾と。

あるいは別の論説「皇帝旅行の収支計算」は絶叫する——「アフリカにおける我々の砂箱がどうしようもなく価値がないということは、植民地心酔者たちによってさえ次第に認められている。中国については、既にその地でイギリス

38) E. Kehr, *Englandhaß und Weltpolitik*, in: ders., *Der Primat der Innenpolitik*, Frankfurt/M. 1976², S. 175.

39) *Deutsche Unternehmungen im Orient*, in: *Rheinische Volksstimme* v. 15. 11. 1898.

やロシアが獲得している圧倒的地位に鑑み、我々はもはや多くを望むことはできないであろうと恐れざるを得ない、それならばどこへ？ トルコ、そのみがドイツのインドとなり得るのだ。……このような将来への思考を、皇帝の旅行は力強く準備したのである。』⁴⁰⁾

こうして「ヴィルヘルム2世は、オリエントから〔経済的な〕利得を持ち帰ったと同時に、国内においては、国民的な自己意識の増大を目のあたりにしたのである」⁴¹⁾と、冷静な観察者によって記録されるほど、オリエントに対する社会的関心は大きなものとなった。

ではドイツの手によるオリエント事業の中心たるバグダード鉄道問題について、皇帝旅行以後に事態が前進していることを、ドイツの世論は、どのようなものとして受けとめていたのであろうか。その一端をみておこう。

ベルリンの一新聞は言う——「東の中国におけるように、西の小アジアにおいて、文化のためのアジアの開発および再開発が着手され始めた。それはメソポタミア内陸部へ向けてのアナトリア諸鉄道の延長によって担われるであろう。ユーフラテスとチグリスの間の地——信仰がその地を、人類発祥のパラダイスとしたのだ——が、ドイツの企業精神によって、再び文化を手にすることをみるという考えには、独自の魅力があるものである。』⁴²⁾つまり人類文明史上でかつては最先進地域であった中国とオリエントにあって、ドイツの工業技術をもって「文化のためのアジアの開発および再開発」を実現すること、そこにアナトリア鉄道延長の中心的意義が求められていたのである。バグダード鉄道建設を軸にして、ドイツのオリエントへの膨張を構想する、こうした世論の動向については、更なる検討が要請されるであろう。

1903年の本協定締結後に、イギリスが鉄道経営への不参加を表明した時、一新聞は「独力で」というタイトルの下に論説を掲載し、イギリスの不参加は不

40) Hello, *Die Bilanz der Kaiserreise*, in: *Die Welt am Montag* v. 21.11.1898.

41) *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* v. 15. 11.1898.

42) *Berliner Tageblatt* v. 13. 5.1899, Rathmann, *Nahostexpansion*, S. 207.

幸ではなく、むしろドイツの影響力が一段と強まることを意味するのだと強調した⁴³⁾。こうして19世紀末以降、ドイツの世論において急速に高まったオリエントへの関心は、＜ドイツの手によるバグダード鉄道の建設＞というところにその集約点を持っていたと言ってよい。世紀の替わり目の時点で、政策担当者が、鉄道問題を軸にしたオリエント熱の成熟にどのような配慮をしていたかを示す史料は未見である。だがやや時を経た1910年2月、ロンドン駐在大使メッテルニヒは、帝国宰相ベートマン・ホルヴェークに宛てて、純粋な営業的観点からは経営の国際化を求めるドイツ銀行の言い分は正しいだろうが、我々は政治的観点に立たねばならず、ドイツ国内の世論に対して、バグダードからペルシア湾までの鉄道区間をイギリスに譲渡するようなことは説得不可能であると書き⁴⁴⁾、また宰相自身も同年4月、バグダード鉄道が「第一級の国民的課題」となったことを認めていたことは⁴⁵⁾、問題の所在を示唆しているように思われる。

第4節 バグダード鉄道建設をめぐる社会的諸勢力

世紀転換期を中心に、ここで改めて、バグダード鉄道建設をめぐる社会的諸勢力の立場を概括しておきたい。

〔1〕 1900年春・帝国議会

まず1900年春の帝国議会における論戦を再現することによって、諸勢力の態度を概観することしよう。

同年3月22日、社会民主党のジンガー(Singer)は、1898年度会計の外務省関連の特定項目で、40064.5マルクの歳出超過が出たことを取り上げた。当局の公式説明によれば、この赤字は「皇帝陛下のエルサレム旅行に、外相が相当数の官吏と共に随行したこと」のためとされるが、ジンガーは、この旅行は、あ

43) v. Kampen, *op. cit.*, S. 249.

44) v. Metternich an Bethmann Hollweg, 10. 2. 1910, GP 27-2, Nr. 9995.

45) Aufzeichnung, 8. 4. 1910, GP 27-2, Nr. 9999.

くまで私的なものであり、幾人もの官吏を随員として従えたのであれば、「その費用は皇帝自身が負担すべきものである」として、98年度会計の歳出入超過に関する提案を会計委員会へ差し戻すように求めたのである¹⁾。

5月16日に、この案件の提案者であるシュヴァルツェ(中央党)(Schwarze)は、「皇帝は皇帝であり、たとえ外国に行かれようともそうであり続けるのであります。なぜなら憲法第11条から19条によって皇帝に付与された憲法上・国法上の諸権限は、たとえ皇帝がドイツ帝国の領土内におられなくとも、その間は停止されるというものではないからであります。むしろ皇帝は、外国に滞在される時もドイツの皇帝と見做されねばならず、皇帝が憲法に従った権利を行使されたことによって生じる全支出が、国庫によって負担されることは当然であります」と反論した。そしてそうした支出の根拠として、すでに3月2日の会計委員会において「特にこのエレサレム旅行の場合には、小アジアにおける鉄道がドイツ資本に委託されるということによって、すでに政治的成果が目に見える形であらわれており、だからこそ疑いもなく、支出は国庫に指定さるべき根拠があるのである」という結論が下されていることを強調したのである²⁾。

これに対してジンガーは、「もし提案者が正しいとするなら、皇帝個人が、彼のあらゆる関係や行為において、帝国利益の政治的代表ということから絶対的に分離できないことになり、その結果、皇帝のあらゆるプライベートな旅行、つまり狩猟や、何かある祝賀のための旅行の一切の費用を国家が負担しなければならないことになるではないでしょうか。……これまで皇帝の旅行は——私は当然のことと信じるのでありますが——、本人の私財から支払われてきたのであります」と述べて、問題が「高度に国法上の意義を有する」ことを指摘した³⁾。

問題の本質は何なのか？ ジンガーは言う。「議会は、その決定に何ら関与

1) *Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Deutschen Reichstags*

(以下 *St. B.* と略記), Bd. 170, S. 4896.

2) *St. B.*, Bd. 171, S. 5534.

3) *Ibid.*, S. 5534f.

できず、またこの旅行の必然性や、旅行中に生じた事態の正当性について何ら検証できないにも関わらず、その費用負担を課せられているのであります。パレスチナ旅行は、相変わらず皇帝のプライベートな旅行として特徴づけられるものです。それは、帝国の政治的任務を代表して実行されたものではなく——少なくとも、そのように主張されるのは、旅行後のことに他なりません——、全く別の〔宗教的な〕理由によってなされたのであります。……したがって国家官吏がこの旅行に随行した費用が帝国の負担となるべきか否かが、なお問題となるのであります。』⁴⁾

さらにジンガーは、具体的に、皇帝からトルコ外相への贈り物の負担——7675マルクも費やした！——が、外務省の歳出に計上されている事実をも指摘して、この問題へのこだわりを示した⁵⁾。(ただし管見の限りでは、皇帝旅行の是非そのものについてのジンガーの判断は示されていない。)

右派は、当然のことながら批判の発言を連ねた。内相ポサドウスキー (Graf von Posadowsky-Wehner) は、「君主、とりわけドイツ連邦国家の皇帝のような大国の君主が、たとえ旅行の途上にあっても、任務を離れて自由となることはあり得」ず、また武官・文官の随行も必然であると、極めて君主主義的な色彩の濃い主張をもって、ジンガーを批判した⁶⁾。これを受けてレヴェツォフ (von Levetzow) は、「外務省の特別予算会計は、会計委員会によって検査が行われており、何ら叱責されるものではありません。当該問題の支出の権利と必然性に関しては、私の政治的同志たちは、内相の発言を完全に支持するものであります」⁷⁾と、ポサドウスキーに追随した。

あるいはまた国民自由党所属の右翼イデオログたる全ドイツ連盟議長ハッセ (T. E. F. Hasse) も、会計委員会委員長として、真向からジンガーを批判し

4) *Ibid.*, S. 5540.

5) *Ibid.*, S. 5535.

6) *Ibid.*, S. 5540.

7) *Ibid.*

た。いわく「ジンガー議員は、問題を極端化して次のように述べました——ドイツ皇帝のすべての旅行は、ドイツ帝国の負担となり得るのか、と。然り、実際のところ私は、この問にそうだと答えたい。（社会民主党で異議）。皇帝のある旅行に、公法的な性格を与えるのか、あるいは私性格を付与するのかを決定するのは、皇帝の裁量であります。そして現在の王冠の保持者は、前王と同様、公法的な性格を持った行為のほとんどを、私財で賄ってこられたのであります」⁸⁾と。

こうした批判の論調の底流に、不可侵の存在としての皇帝像が抜きがたく横たわっていることを、強く感じざるを得ない。まさに1898年のオリエント旅行は、ドイツ国家とドイツ皇帝の権威と存在感をいやが上にも高めるものであったのである。

では中央党は、どのような政治的立場を表明したのであったか？ グレーバー(Gröber)の発言をみよう。彼は、まず一方で、皇帝を安易に「君主」になぞらえる内相ボサドウスキーに対して、「連邦国家には君主は存在せず、『ドイツ皇帝』という称号を有するドイツ帝国の首長が存在するだけであります」⁹⁾と主張して、ドイツ憲法体制の基本原則の確認を迫る。それは明らかに、内相演説に示されたプロイセン的・君主主義的傾向を牽制するものであり、西南ドイツのヴェルテンベルクにあって中央党の地盤を創建し、その地の中央党指導者として帝国議会に選出されていたグレーバーの面目が示された発言とも言えよう。だが他方では、「憲法によれば、ドイツ皇帝は、連邦の首長として国際法上で帝国を代表する権利を保持されるのであります。だからこそ外国の代表とのあらゆる交際は、総じて公的性質のものである限り、帝国の要務であり、帝国がその費用を支弁しなければなりません。それは、この交際がどこで行われようと、どこで準備されようと、したがってまたこの要務が外国旅行中に果たされようと、同じことであります」という主張は、いわば返す刀でジンガーを批判

8) *Ibid.*

9) *Ibid.*, S. 5538.

するものであった。そして最後に「我が大ドイツ祖国の利益のために支出されたということは、いかなる時でも十分な事実による根拠をもって正当化することができるのであります」¹⁰⁾と述べて、グレーバーは自らの演説を締めくくったのである。彼は、ドイツ・カトリック総会では議長を務める大物であった。そのグレーバーの発言を全体として判断するならば、プロイセンの君主主義的保守派とは確かに一線を画しながらも、ドイツ皇帝とドイツ帝国に対する絶大な信頼が吐露された内容であったとみななければならないであろう。

この問題に関する最後の発言者は、やはりヴェルテンベルク出身で、党の基盤をそこに置くドイツ人民党に所属する民主主義者ハウスマン(Haußman)であった。彼の発言は、トルコの近代化とドイツの彼の地への浸透を不可分のものにとらえ、バグダード鉄道を先頭に経済的進出を強力に実現していこうとする新興ドイツ・ブルジョアジーの立場を、極めて明快に示したものである。そこで以下、長文ではあるが引用しておきたい。

「当面の問題では、次のような事情があるだけに、私としては、なおさら〔ジンガーのように〕異議を唱えたくはありません。それは、私の考えでは、他の王家との会合と比較した場合、トルコ旅行の方が、恐らくはドイツの利益を一段と促進するようにみえるという事情であります。というのも私は、小アジアにおける平和的・商業的なパイオニアの仕事を過少評価せず、一般的には文化の利益という点でも、また特殊にはドイツの輸出利益の点においても、非常に重要なものであると考える立場に属するからであります。私はこの問題を、ヨリ膨大な国家の資金を浪費する植民地問題よりも、一層重要と考えます。〔ここでは〕古い文化と法外な豊かさを持った広大な国土の開発が、考慮されているのであります。そこは、ユーフラテス河に沿った国土であり、ドイツの知性、ドイツの資本、そしてそこに鉄路を敷設するドイツの行動力が稼働している地なのです。それは、余りに巨大で重要なので、ただちに解決できる類の課題ではなく、徐々に段階を追って、それゆえ部分的に進めることが肝心

10) *Ibid.*, S. 5539.

な課題であります。関心を寄せる他の諸国であるフランスやイギリスの企業体との競争において、ドイツの企業体がこの事業への参加に勝利したのは、喜ばしいことです。……私は、今問題となっている〔皇帝のオリエント〕旅行が、当時コンスタンティノープルのドイツ人入植地での歓迎式典における皇帝陛下の発言に明瞭に見られるように、こうした利益の促進に貢献しようとするものであったことを認識できるのであります。』¹¹⁾

だからこそハウスマンは、皇帝旅行を「信任、不信任投票で争うには適切でない事柄」であるとして、ジンガーを非難し、旅行の成果に全面的な称賛を投げかけたのであった。

〔２〕自由主義

バグダード鉄道建設の内に、ドイツの銀行・工業・商業資本の経済的利害が貫かれていたことは、言うまでもない。そこでまずドイツ・トルコ経済関係について、その概略をごく簡単に見ておこう。

ドイツの対トルコ貿易は、アナトリア鉄道建設が開始された1889年以降、翌90年締結の通商条約を法的背景として、輸出入とも一挙に急増し（1888年に対して93年には、輸出は3.5倍に、輸入は7倍に達した。）、以後変動はありつつも、一貫して出超が続く。それと共に、ドイツの全外国貿易に対する比重も増大、輸出は1888年の0.4%（トルコへの輸出額・1280万マルク）が、1911年には1.4%（同1億1280万マルク）に、輸入は同じく0.08%（トルコからの輸入額・250万マルク）から0.7%（同7010万マルク）にまで達し¹²⁾、輸出入とも全植民地（南西アフリカ・東アフリカ・カメルーン・トーゴランド・太平洋諸島）との貿易総計¹³⁾を上回り続けた。

11) *Ibid.*, S. 5587f.

12) *Statistik des Deutschen Reichs*, N. F. 41, Berlin 1889, *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*, 35, Berlin 1914, S. 257f. G. Hohorst, u. a., *Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch*, München 1975, S. 85f.

13) 熊谷一男『ドイツ帝国主義論』, 未来社, 1973年, 185ページ。

第3-1表 トルコの貿易の主要相手国

		英	埃=洪	仏	独
トルコの輸入先	1884/85	45.5%	20.8%	12.9%	0.3%
	1911/12	22.1	15.2	8.2	11.5
トルコの輸出先	1884/85	34.6	9.8	36.1	0.0
	1911/12	24.0	13.9	18.9	6.1

これに伴ってドイツは、トルコから見た場合、貿易相手国とりわけ輸入相手国としての地位を高めていくことになる(第3-1表)¹⁴⁾。

ドイツから見た品目構成を一瞥すれば、一次産品(粗たばこ・ほしぶどう等)やじゅうたんの輸入に対して、輸出品目としては毛織物・織物が重要であり、武器が上位にあるのも目を引くが、とりわけ鉄道関係(レール・転轍機・枕木・蒸気機関車・桁等)が重要な位置を占めるに至った点が注目される。アナトリア・バグダード両鉄道の資材が、主としてドイツから輸入されたことは当然であった¹⁵⁾。

次に投資をみよう。まずアナトリア鉄道、バグダード鉄道、メルシナ=アダナ鉄道というアジア・トルコの3鉄道へのドイツの投資は、1913年末には、約3.1億マルクに達していた¹⁶⁾。ところでオスマン帝国の国債発行は、国家財政を列強の統制下におくことを認めた1881年ムハッレム勅令公布5年後の1886年に再開され、以後1914年までに計26回、総額30億マルクにもものぼった。このうちドイツは、1870年代末まではトルコ国債をほとんど保有していなかったが、80年代末より急速に引き受けるようになり、大戦直後には保有額が、5億マル

14) トルコの貿易は研究書によって相当な相違があるが、ここではトルコ人史家(V. Eldem, 1970)の数値を掲げる(永田雄三『青年トルコ』革命, 護雅夫編『トルコ社会と経済』, アジア経済研究所, 1971年, 35ページ)。

15) アナトリア鉄道への主要資材供給会社については, M. Hecker, *op. cit.*, S. 1284-89, バグダード鉄道については S. 1581f. を参照。

16) *Ibid.*, S. 1084.

第3-2表 主要国別にみたトルコ国債の引受け状況

	フランス	イギリス	ドイツ
1881年	40.0%	29.0%	4.7%
1898年	44.9	10.9	12.2
1913年	49.5	6.9	20.1

クを超えるに至った¹⁷⁾。実際、国別のトルコ国債引受け率をみると、フランスの圧倒的地位と共に、イギリスの急減そしてそれを埋め合わせるかのような形でドイツの急増が明らかとなる（第3-2表）¹⁸⁾。ドイツの引受け総額の半分近くは、直接にバグダード鉄道建設資金として充当されたが、他の発行目的を持つ国債の場合でも、ドイツの発言権強化に与かって力があつたことは言うまでもない。

以上の略述で示されるように、ドイツ・トルコ経済関係は、アナトリア・バグダード鉄道建設を主要な柱としながら、1890年代以降、大きな展開を見せたのであった。その際、1898年の皇帝旅行は、ひとつの画期となっていた。すでに旅行期間中に、外相ビューローは、本国に向けて「ドイツ工業と貿易の前に、大きな地平が開かれた」¹⁹⁾と打電し、経済関係の拡大への期待を示したが、皇帝自身もベルリール・ブランデンブルク門での帰国歓迎式典において「ドイツのエネルギーとドイツの行動力に新しい販路を開くことに、我々の旅

17) Snvla, *op. cit.*, pp. 104—6. より算定。なおヴィーデンフェルト「独士の経済的關係と其の将来の發展力」、農商務省臨時産業調査局『調査資料』第29号、1911年3月、19ページも参照。

18) A. Schölch, *Wirtschaftliche Durchdringung und politische Kontrolle durch die europäischen Mächte im Osmanischen Reich (Konstantinopel, Kairo, Tunis)*, in: *Geschichte und Gesellschaft*, 1—4, 1975, S. 440. Vgl. Charles Morawitz, *Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen*, Berlin 1903, S. 258.

19) Bülow an v. Müller, 15. 11. 1898, GP 12—2, Nr. 3347. オリエントの経済的将来性に対する外務省当局の、1894年および1903年時点における見解については、v. Kampen. *op. cit.*, S. 518—23, 25f. を参照。

行が貢献することであろうことを期待するものである」²⁰⁾(強調は原文)と述べて、同様の展望を示したのである。

眼を工業界に転じるならば、1890年代末以降ことにこの皇帝旅行を契機にして、経営者団体もオリエントへの関心を強めていく。ドイツ産業家中央連合のイニシアティブで結成された新通商条約締結中央本部は、1898年12月に、①イスタンブルにおけるドイツ商業会議所の創設、②ドイツと(小)アジアを結ぶ輸出シンジケートの結成、③地中海貿易拡大およびシリア・パレスチナの諸港への寄港増大、④イスタンブル大使館付商務官職の設置、を外務省およびイスタンブル大使館に要請することを決定している。また輸出市場の拡大を志向するドイツ化学工業利益擁護協会も、そのすぐ後に、ドイツ・地中海航海会社に対して、メルシナ、アレキサンドレッテ、バイルート、ヤッファの諸港を、近東ルートに組み入れるように請願した。

翌1899年には、産業家同盟副議長ドライザ(v. Dreyse)が、小アジアやメソポタミアに対して輸出市場としての熱い期待を寄せながら、オスマン帝国を訪れて市場調査に従事している。本国における動向は、現地イスタンブルにおいては、『コンスタンティノープレー・ハンデルスブラット』紙によって、強い支持が表明されていた。

こうした産業界の要請は、諸組織の協働を通じて一定実現していった。1899年5月中旬、新通商条約締結中央本部は、市場調査から帰国したドライザの報告に基づいて、新たに「ドイツ・オリエント輸出会社」(本社・ベルリン、支店・イスタンブル、イズミル、カイロ)を設立している。イスタンブルのドイツ大使館には、1899年10月より、商務官としてクァント(Quandt)が任命された。しかも領事報告については、産業家連盟に対して利用上の便宜が図られることになった。また同年には、国家助成の下にドイツ・地中海線が拡大し、新蒸気船が就航、シリア諸港もルートの中に組み込まれたのであった²¹⁾。

20) *Vorwärts*, v. 2. 12. 1898.

21) Rathmann, *Volldampf*, S. 134ff.

ところでドイツ＝トルコ通商条約締結（1890年8月）直後の帝国議会において、ジーメンスが行った次のような演説——「近年来ドイツ資本は、ヨリ組織された形態でオリエントへ進出し始めた。ガス施設や鉄道建設等によって彼の地の開発は促進されている」²²⁾——は、トルコに対する経済侵出宣言と見做すことができるであろう。まさしくこの時期以降、ジーメンスに率いられたドイツ銀行は、アナトリア鉄道建設の最大の担い手として、ドイツ帝国のオリエント政策に大きな影響力を行使していくことになる。

このジーメンスは、内政的には自由主義左派を代表する自由思想家連合に所属しており、自身も随行したヴィルヘルム 2 世夫妻のパレスチナ旅行の後、外務次官ミュールベルク（Mühlberg）に対して「外国投資に反対する一定の諸集団の敵対的態度」——もちろんそこでは、東エルベに蟄居するユンカーの利害が念頭に置かれていた——をバグダード鉄道計画のネックとして厳しく論難していた（1899年3月15日）²³⁾。

ジーメンスと同じく、皇帝旅行に同行すると共に、オリエント各地を歴訪したナウマンは、1899年に出版して大好評を博した²⁴⁾旅行記『アジア』の中で、「我々の国家は、自由主義的に統治されなければならない」²⁵⁾と内政的立場を示す一方で、「だが我々の国内政策を、中世的な文化段階にある国にあてはめるつもりはない」²⁶⁾と述べる。そしてドイツ帝国の全面的助力によるオスマン帝国

22) *St. B.*, 12. 20. 1890, Bd. 115, S. 887f. K. Helfferich, *Georg von Siemens*, Berlin 1923, Bd. 3, S. 57f.

23) ジーメンスの外務次官ミュールベルクへの説明（1899年3月15日）。F. Seidenzahl, *op. cit.*, S. 145. および *Bülów an Wilhelm II.*, 17. 3. 1899, GP 14—2, Nr. 3980.

24) v. Kampen, *op. cit.*, S. 413f.

25) F. Naumann, “Asia”. *Eine Orientreise über Athen, Konstantinopel, Baalbek, Nazareth, Jerusalem, Kairo, Neapel*, Berlin 1909[?], S. 147. Vgl. v. Kampen, *op. cit.*, S. 160ff.

26) Naumann, *op. cit.*, S. 148.

再建を展望し、まさにその活動の一環としてバグダード鉄道建設を位置づけて、次のように主張した——「現在なお小アジアの鉄道は、認可を受けていない。この件に関しては、決して当該鉄道会社の資金だけが問題となっているのではない。コンスタンティノープルから小アジアを經由して、ユーフラテスや紅海に至るような、ドイツによって導かれた一個の鉄道体系を想起せよ！それは没落した古い諸国の蘇生であろう」²⁷⁾(強調は引用者)と。このナウマンも、ジーマス同様、国内的には反ユンカーの立場で内政改革を主張すると共に、対外的には外への膨張と権力国家の構築をアピールするという、自由帝国主義の代表的なイデオログに他ならなかった。

こうしたジーマスやナウマンに見られるような経済的な自由帝国主義の潮流に対し、同じく自由主義とはいえその右派を代表したミーケルは、別の立場をとっていた。ドイツ銀行の強い支持の下に遂行されたバグダード鉄道の路線調査旅行を率いたイスタンブル駐在総領事シュテムリヒが、7カ月に及ぶ調査を終えてベルリンへ報告に戻った時、プロイセン蔵相ミーケルは次のように語った。「我々には、自分の家の中で、とりわけ東部、経済事情を改善するために、なお多くのなすべきことがある。外国への参加は、我々の力量に照らして見て、既に余りにも巨額のものになっている」²⁸⁾と。帝国党のシュトゥム(K. F. Frhr. v. Stumm)と共に結集政策を主導してきたミーケルが、バグダード鉄道建設に消極的な態度をとった背景には、東エルベの農業・保守派に対する内政的配慮が横たわっていたのであった。

ここでは、一般にはブルジョア勢力によって全面的に推進されてきたとみられているバグダード鉄道建設に対する立場の内にも、ドイツ自由主義における二つの潮流の存在が反映していたことを確認しておきたい。

27) *Ibid.*, 164. またナウマンに近く、鉄道建設推進の中心的イデオログとなったロールバッハ(P. Rohrbach)の立場も類似していた。Vgl. *Die Bagdadbahn*, Berlin 1902.
28) 第3節注12)。

〔３〕 保守主義

次に農業・保守派をみよう。ここにも二つの魂が認められる。

まず主として農業者同盟(Bund der Landwirte)の側からバグダード鉄道反対の態度が示されたが、それは次のような論拠に基づいていた。

第一に、東エルベの大土地所有における債務状況は、深刻な様相を呈しており、外国証券投資の増大は、更に利子率を高騰させて、負債問題に関して農場主に大打撃を与えることを意味するものであった。

1900年4月の時点で、外務省首脳が「新聞において、好ましくない主張を出させないように、我々は全力を尽くすものである。一定の徴候が示しているように、人々は好んで、農業・保守派の側から、つまりプロジェクトに反対する立場から、この鉄道問題を見ているのである」²⁹⁾と洩らさざるを得なかったように、農業・保守派は、推進派の政治家たちにとっても内政的観点から見て、無視し得ぬ反対勢力を構成していたのである。

第二に、鉄道建設を通じて、輸送能力の向上、更には農業生産力一般の上昇により、オスマン帝国からの安価な穀物の輸入可能性が増大し、ドイツ農業が脅かされるという不安が、繰返し強調されたのであった³⁰⁾。

たとえば穀物価格の低落に関連して「ただでさえ既に苦境に陥っている我が農業の壊滅を、……バグダード鉄道建設の促進によって引き起こすことは、実際、愚行の最たるものである」³¹⁾といった論調がそれにあたる。

そして第三に、ロシアを刺激し、結果的にドイツの国際的地位を悪化させるという主張である。

29) *Mühlberg an Marschall*, 14.4.1900, v. Kampen, *op. cit.*, S. 506f.

30) たとえばドイツ植民協会ベルリン支部講演会(1900年1月8日)でのジーマンスの発言が、*Deutsche Tageszeitung* に批判的に報道されている。この報道が詳細に引用されている *Berliner Tagesblatt* v. 11.1.1900 を参照。

31) *Hamburger Nachrichten* v. 3.7.1903, v. Kampen, *op. cit.*, S. 453.

この点は、1903年3月帝国議会における、保守党議員ウエルテル (Oertel) の演説によく示されている。彼はまず宰相ビューローが、ビスマルク以来、ドイツ政府の公式発言として事あるごとに繰り返されてきたところの、オリエント問題への政治的無関心の立場を再確認したことに満足の意を表した後で、次のように述べた。「一定の交通政策的な事態の進展を通じて、我々がロシアの不信を引き起こしていることは、知られざることではありません。ロシアは、我々がトルコに対する影響力を、ロシアの利益に恐らくは対立する形で活用することに恐怖しているのであります。私は、もし我々が、疑わしい交通政策的配慮を払うことによって必要も利益もないのにロシアの不信を引き起こそうとするならば、それは余りにも目的に合致しないと考えるものであります。……そこから我々は、絶対に利益を得ることはできず、ただ政治的な、そして恐らくは経済的にも不利益をこうむるであります」³²⁾ と。

これはまた、保守派の『ハンブルク新聞』の「バグダート鉄道とドイツにとってのその意義」と題する一論説にみられたような「良い意味で『勇気がある』のではなく、ドイツを、他国の利害との衝突に巻き込まれるような危険に曝してしまう一事業が、無鉄砲にも企てられているのだ。しかもそれは、貨殖の衝動を満たすためという以外に、何ら他の根拠はないのである」³³⁾ という主張にも通じるものである。

実はこの論点には、農業・保守派特有の内政的計算が働いていた。農業者同盟機関紙に掲載された論説の中の次の一節は、それを示唆するに十分な証拠となるであろう——「ドイツの支配的金融勢力は、自分自身にとっては再び大変な儲けになると見込まれる事業では、ロシア側の怒りの爆発にはかき乱されずにいながら、他方でわが国では、どんな小さな農業関税引き上げに対しても、隣国ロシアへの良好な関係維持のためと称して、激しく反対するのだ。」³⁴⁾ここ

32) *St. B.*, 19. 3. 1903, Bd. 188, S. 8726f. Vgl. v. Kampen, *op. cit.*, S. 225.

33) *Ibid.*, S. 452.

34) *Korrespondenz des Bundes der Landwirte* v. 30. 7. 1909.

には、オリエントにおけるドイツの経済活動こそ独露関係悪化の原因だと強調することによって、ロシア穀物輸入阻止の闘争を展開するが故にロシアに感情を害してきたという自らの責任を、工業および銀行資本に巧妙に転嫁し、自身の社会的地位を防衛しようという意図が認められる³⁵⁾。

だが保守派には、こうしたより直接的な経済的利害だけによって説明できぬもう一つの魂があった。そしてその魂は、プロイセン将校を中心とした軍部によって体现されていた。

若きモルトケのトルコ派遣（1835～39年）を前史とし、ビスマルクによる対トルコ軍事使節団派遣（1882年以降）によって軌道が設定された上で、フォン・デア・ゴルトツによって推進された長期にわたるプロイセン型の軍事教育活動と、クルップを中心とするドイツ製武器装備とが可能とした対ギリシア戦争勝利、およびその過程でのイスタンブルにおけるドイツ大使館への陸軍武官職の設置（1897年）を大きな画期とし、青年トルコ革命（1908年）以後の再編から、リーマン・フォン・ザンダース將軍派遣（1913年。翌14年にはトルコ陸軍教育總監兼イスタンブル駐屯軍団司令官に就任）そして第一次世界大戦における独土軍事同盟へと至る太い流れこそ、この魂の具体的表現である³⁶⁾。

この線は、ロシアとの関係で言えば、1877—78年露土戦争以降強まったロシアに対する軍事戦略的配慮と呼応するものであった。モルトケの副官の主計総監ヴァルデーゼーは、対ロシア戦争は不可避との観点から、「トルコを同盟国

35) v. Kampen, *op. cit.*, S. 225.

36) 1883年から98年まで軍事教育に従事したゴルトツは、多くのトルコ人青年将校と交流を保つことによって、単に軍事面のみならず政治面でも大きな影響力を持ち、青年トルコ革命後一時的に危機に陥った独土関係の再建・強化に重要な役割を演じる。彼は、1835年—39年トルコに滞在、対エジプト戦争従軍の経験を有し、後にドイツ参謀総長となったモルトケ（H. Graf v. Moltke）の弟子であり、トルコにおいても「モルトケ伝説」が存在していたという（J. L. Wallach, *Anatomie einer Militärhilfe, Die preußisch-deutschen Militärmissionen in der Türkei 1835—1919*, Düsseldorf 1976, S. 29）。ここに、プロイセン・ドイツのトルコへの軍事的結合の深さの一端が示されている。

とすることの利点」を重視し、1883年11月には、「もし軍隊が再組織化されるならば、トルコが価値ある同盟国になり得る」とみて、ドイツ陸軍によるトルコ陸軍強化を通じて、対ロシア戦線の拡張をはかる意図を示していた。とはいえ派遣将校が、トルコ軍隊の教育成果に関して送ってくる悲観的な報告の影響で、ヴェルダーゼーは、ゴルツの活動を支持しつつも、トルコへの肩入れに一定の距離を置くようにもなる³⁷⁾。だが、1879年の関税改革以後、更に85年・87年と相次いだ穀物関税引き上げ、及び87年のロンバート禁止が結果したロシアとの一層の緊張を底流としながら³⁸⁾、とりわけ90年代後半以降、対ギリシア戦争勝利を目に見える契機として、独土軍事同盟へと向かう傾向はますます確固たるものとなっていったのである。

他方でまた、トルコ軍部に最も影響力を持った人物たるゴルツは、既に見たように、教え子のトルコ人将校に「いつの日か共同して、エジプトやインドでイギリスと戦う日が、どうして来ないであろうか？」と意志表明を行っていたが、こうした反英意識は、世論の中にも反映していた。

時期はややずれるが、ある論稿は「今日の三国同盟は、ヨーロッパ的意義しか持っていない。トルコがこれに加わることによって、それは、ヨーロッパを越えてアジアの心臓部に到達し、更にアフリカ沿岸にまで手を伸ばすことになるであろう。……サンジャク鉄道およびバグダード鉄道が、アレppoまで完成すれば、ハンブルクから鉄道によってエジプト国境にまで、ドイツ兵士を移送することさえ可能なのである」として、軍事同盟をめざすゴルツの論調を、鉄道建設に関連づけて、より大胆に展開していたのである³⁹⁾。

ところで1904年及び05年上半期のトルコの穀物生産状況に関する、イスタンブル総領事からの報告は、穀物(小麦・ライ麦・大麦・カラス麦・トウモロコシ)輸出口

37) v. Kampen, *op. cit.*, S. 18, 57.

38) H.-U. Wehler, *Bismarcks späte Rußlandpolitik*, in: ders., *Krisenherde des Kaiserreichs 1871—1918*, Göttingen 1979², S. 166—83, vor allem S. 178f.

39) *Schlesische Zeitung* v. 1.7.1908, Rathmann, *Nahostexpansion*, S. 255.

況を伝えつつ、「規則的な大規模輸出が展開できないのは明らかである」⁴⁰⁾と総括している。それゆえ、20世紀に入ってからもおメソポタミア穀物の将来性に対する不安が叫ばれたとしても、景気循環におけるドイツ農業事情の好転を根本的背景としつつ⁴¹⁾、トルコが穀物生産の点でドイツの競争者とはなり得ない現実が示されるにつれて、第二の魂がますます前面に押し出されることになる。

既に1902年のドイツ植民会議における、初代のイスタンブル大使館付陸軍武官モルゲンの演説は、こうした事情を簡潔に説明したものであった。モルゲンの発言は、最も有名なオリエンタリストであり、かつ自由帝国主義者としてならしていたロールバッハの報告に対するコメントとして行われ、事実上正面からの批判となっていた。

鉄道建設によって、トルコの農産物増産とドイツへの輸出可能性が開かれると強調するロールバッハに対して——もとよりこの将来性は、ドイツの内政面では、東エルベの頑迷な農業・保守派の社会的権力を弱めることに貢献するはずであった——、モルゲンは、穀物生産・輸出は第二義的意義しか持ち得ず、何よりも軍事的役割にこそ決定的な意味があると主張したのである。つまり彼は、バグダード鉄道の最も重要な意義を、迅速な軍事動員によってスルタンの国内権力が強化される点に求め、強固なトルコにこそ関心と支持を寄せ続けてきたドイツにとっても、そのことが大きなプラスになることを強調、ドイツ帝国に対する「愛国的観点」に立ってバグダード鉄道建設を支持するように、聴衆に訴えたのであった⁴²⁾。

実際のところは、どうであったか？ まずトルコからドイツへの穀物輸出は、上にみたように、東エルベのユンカーを何ら脅かすものとはならなかった。他方で、アナトリア＝バグダード鉄道の軍事的性格は、二度にわたるバルカン戦争そして第一次世界大戦において余す所なく明瞭に示されたのである。この意

40) ZStA, Reichsamt des Innen IV, Nr. 8806, Bl. 66.

41) v. Kampen, *op. cit.*, S. 227f.

42) *Verhandlung des Deutschen Kolonialkongresses 1902*, Berlin 1903, S. 808.

味では、自由帝国主義者ロールバッハよりも、東エルベ・ポメルンのシュテッティン出身の軍人モルゲンの方が、はるかに冷静でリアルな観察をしていたと言わねばならない。

〔4〕 カトリック

次にカトリック勢力の立場を考察したい。

宗教的観点から考えた場合、世界史に対するドイツの貢献を、イスラム教との宥和のうちにはなく、異教の世界におけるキリスト教的・ヨーロッパ的文化の実現にみるのが、一貫した立場であろうことを想像するならば、教会勢力が、抜きがたい反イスラム・反オスマン帝国の姿勢を有していたことは、うなずける所である。

たとえば19世紀後半の半世紀にわたってカトリック紙に時評を書き連ねてきた有力なジャーナリストのイェルク(Edmund Jörg)は、1897年になってもなおトルコに対する十字軍結成をヨーロッパ列強に呼びかけており、1901年の彼の死後もカトリックの新聞では、こうした主張が「半月旗の下で呻吟するキリスト教徒たちを守れ」という形で継続されていた⁴³⁾。

ではカトリック政党たる中央党は、どのような立場であったか？ たしかに同党は、オリエント政策にそれほど大きな関心を寄せていたわけではなく、またトルコ領内のキリスト教徒であるアルメニア人の「虐殺」問題という宗教上の理由から、イスラム国家におけるスルタン専制に批判的であった。たとえば1903年3月の帝国議会でヘルトリック(Freiherr von Hertling)は、マケドニア地方における村々の焼打ちや蛮行・虐殺にふれて、ドイツ政府の毅然たる姿勢を求め、次のように述べている。「近年、ドイツがコンスタンティノープルで行使している大きな影響力が、しばしば話題にのぼるようになっております。この影響力は、〔トルコ政府に対する〕友好的な目的においてのみ発揮される

43) v. Kampen, *op. cit.*, S. 230.

ものでは決してありません。……そこでは、何よりも人道上の事柄が、キリスト教文明が問題となっているのであります」と⁴⁴⁾。

それゆえ結集政策実現において演じたような決定的役割を、中央党がオリエント政策ないしバグダード鉄道政策においても果たしたということはない。とはいえ先に見たような宗教家たちによるストレートな信条の発露とは異なり、一定の国内政治状況の中で政策選択を行う政党の場合には、国家としての権威に対する配慮という別の次元の要素もまた、態度決定を規制していた。

それが明確にあらわれたのが、ヴィルヘルム 2 世のオリエント旅行(1898年10～11月)の時であった。通常この旅行は、「ドイツ皇帝はいかなる時でも 3 億ムスリムの友である」という、ヴィルヘルム 2 世のスタンドプレー的なダマスカス演説によって、自国内あるいは植民地にムスリムを擁する英仏露の不快感を引き起こしたという意味で、センセーショナルな外交的エピソードとして処理されがちであるが、観点を変えて、ドイツ政府のオリエント政策に対する国内カトリック勢力の態度如何、という内政的連関の脈絡の中にこれを位置づけた場合、見過ごすことのできない問題が浮かび上がってくる。

この皇帝旅行は、元来は聖地エルサレムに建設された救済教会の落成式に参列するために、企図されたものであった。教会の土地は、先帝ヴィルヘルム 1 世が購入したものであり、教会そのものは、ヴィルヘルム 2 世自身をはじめとして全ドイツのプロテスタントからの寄進に基づいて建立されたのである。ところが皇帝は、このプロイセン的・プロテスタント的成果を称揚するための旅行に、プロテスタントのみならずカトリック代表をも随伴させ、また聖地のドイツ・カトリック教会に対しても、マリア臨終の地の一面の寄進をおこなった。それは、近東の全カトリック信者に対するフランスの伝統的な保護への公然たる挑戦を示す行為に他ならず、そのことが国内および現地パレスチナのカトリック教徒に、ドイツ帝国とドイツ皇帝の威信への信頼を高める効果を引き

44) St. B., Bd. 188, S. 8719.

起こしたのは当然であった。

たとえば旅行直後の時点で、一新聞は、「ドイツ帝国における国内的発展にとって、カトリック教徒の心情に国民的感情が揺り動かされた」⁴⁵⁾ ことの重要性を報じている。こうした「国民的感情」に基づくドイツ帝国への心情的包摂は、カトリック聖職者や一般のカトリック信者のみならず⁴⁶⁾、中央党の国会議員たちをもとらえるに至っていた。皇帝が帰国した直後の98年12月12日の帝国議会で、中央党のフリッツェン(Fritzen)がおこなった発言は、感激と興奮が醒めやらぬといったドイツ・カトリックの雰囲気をも十分に私たちに伝えてくれるであろう。長文になるが、引用しておきたい。

「この旅行は、オリエントにおいて、すなわちパレスチナやシリアにおいて、ドイツ帝国の尊厳と名声が完全に確固たるものとして存在していることを知らしめたのであります。たとえこの旅行が、元来は宗教的にはプロテスタントの目的に向けられていたとしても、ドイツ・カトリックに対する至福なる乙女マリアの臨終の地の贈呈は、皇帝陛下が、御自身のドイツ・カトリック臣民の利益もまた評価に値すると御承知であることを示しているのであります。(ブラボー！ 中央党)そして私は、この高潔なる贈り物に対して、ドイツ・カトリックの最深かつ不滅の感謝の念が、皇帝の御元にとめおかれるであろうことを確認できると信じるものであります。(盛んな拍手、中央党)

諸君、聖地においてもまた、彼の地に入植し、居住しているドイツ・カトリックたちは、帝国の旗のまわりにしっかりと結集するでありましょう。(再び盛んな拍手)」

「諸君、私は既に昨年この場において、ドイツ帝国の政策が、東アジアにおける我々のカトリック宣教師たちの利益を効果的に手中におさめていることを、喜びをもって示唆したのであります。私は今、同じ喜びをもって、帝国の政策が、聖地におけるドイツ・カトリックの利害を相変わらず強力に保護する

45) *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* v. 15.11.1898.

46) Rathmann, *Volldampf*, S. 117f. Jerussalimski, *op. cit.*, S. 683.

ことを求められており、かつ実行していることを確認するものであります。

（ブラボー！ 中央党）

諸君、事情に精通しているある聖職者が、かつてこう語ったことがあります。いわく、オリエントにおけるフランスの保護権 (Protektorat) は、保護 (protectio) ではなくて迫害 (persecutio) である、と。たとえこの含蓄ある語呂合わせが、いささかの誇張に過ぎるとしても、オリエントにおけるドイツ・カトリックは、国民的な (national) 理由からも、かつまた宗教的な理由においても、フランスの保護権を拒否するのであり、そして自分たちの利益を帝国の国家権力に委ねることを喜び、誇りとしているのであります。この国家権力の最も崇高な保持者は、つい先日も、キリスト教の永遠の教義に対する信奉を、厳粛にかつ一点の曇りもなく告白されているのであります。(ブラボー！ 中央党)⁴⁷⁾

この論調は、3日後の12月15日の帝国議会においても、やはり中央党のリーバー (Lieber) によって、改めて確認・強調されたのであった⁴⁸⁾。また先にみたように、この旅行に随行した外務省関係者の膨大な費用が国庫から支出された点について、社会民主党議員から疑義が出された時に、中央党のグレーバーは「我が大ドイツ祖国の利益のために支出されたということは、いかなる時でも十分な事実による根拠をもって正当化することができる」と擁護し、帝国と皇帝に忠誠を誓っていたことを、今一度確認しておこう。

さて上に引用した新聞報道は、続けて次のように述べている——「かくしてヴィルヘルム 2 世は、オリエントから〔経済的〕利得を持ち帰ったと同時に国内においては国民的な自己意識の増大を眼のあたりにしたのである」⁴⁵⁾ と。みられるように、皇帝のオリエント旅行の意義は、既に同時代の優れた観察者によって「経済的ならびに内政的収益」のうちに求められていた。我々も、この観察者と共に、オリエントへの膨張に対する一般的な国民統合、とりわけカトリック勢力の統合の一端が、皇帝旅行を通じて示された点に留意しておきた

47) *St. B.*, Bd. 165, S. 25.

48) *Ibid.*, S. 110f.

い。

〔5〕 社会主義

最後に、社会主義勢力について見ておこう。

皇帝のオリェント旅行の前に、社会民主党機関紙『フォアヴェルツ』に掲載された論稿（8月27日）は、当該問題に対する社会民主党の驚くべき無関心と、問題把握の浅さを露呈したものであった。若干長くなるが、以下に引用しておきたい。

「皇帝のパレスチナ旅行は、外国の新聞において、国民的・政治的理由から、また宗教的理由からも、すでにセンセーションを引き起こしている。第一の点では、特にドイツ植民地の強化に関する疑問が語られている。まず地中海へドイツ人移民を強力に実施し、後になって若干の領土を『併合』するのではないか、というわけだ。宗教的理由の方では、とりわけカトリックおよびロシア正教派から、疑念が出されている。フランスおよびロシアの新聞は、聖地におけるプロテスタント主義の強化が、カトリックおよびロシア正教教会の犠牲の上で進められることが問題だ、と指摘するのである。……

我々は、パレスチナ旅行を醒めた目で見えており、カトリックの疑念もプロテスタントの期待も、どんな形であれ満たされることはないと信じるものである。……またパレスチナ旅行が、ドイツの利益の点で『国民的・政治的効果』をあげるということも全く予期できない。……我々の考えでは、パレスチナでは、『国民的』な意味でも、『宗教的』な意味でも、全く何事もなされ得ないのである。……皇帝の個性を知り、彼の性質のロマンティックな点を念頭に置かならば、エルサレム訪問を、ヴァチカン訪問と同様、何ら不思議に感じることはないであろう。……我々は、パレスチナ旅行に反対すべきものを何ら持たないし、それと闘うことには何の情熱もない」と⁴⁹⁾。

49) Rathmann, *Nahostexpansion*, S. 170f.

旅行期間中の同紙の論稿（10月26日）は、さすがに経済的影響を論じているものの、その点の指摘に止まり、また12月に入っても、ベルリンに帰還した皇帝のパレードを報道するのみで⁵⁰⁾、この旅行の有した重要な内政的意義とりわけ国民統合効果については、何ら反応できなかったという点に、深刻な問題が存在すると思われる。

フライは、1900年の『社会主義評論』に寄せた「艦隊政策について」という論文で、次のように主張していた——「もちろん、価値のある植民地を領有するものは、武装せねばならず、その意味で、イギリスの労働者層が艦隊に賛成であることは理解できる。だが、我々はどうか？ 我々は海洋に自らの将来を求め、最終的には断念すべきであろう。なぜなら我々の全ての事情すなわち地理的位置は、我々に別の方向を教えるからだ。小アジアへの輸出チャンスも我々にサインを送っているし、またハプスブルク王国の清算財団から、オーストリア・ドイツを我がドイツの国家連邦に引き入れることにも、我々は駆り立てられている。そのためには、艦隊は不要なのである。それゆえアナトリア鉄道とその支線の建設は、我々の海外政策の騒々しい成果よりも、文化的には我々にとってははるかに重要なのだ」⁵¹⁾。

修正主義派の代表者ベルンシュタインは、修正主義論争を提起した書『社会主義の諸前提と社会民主主義の任務』（1899年）で、「膠州湾の租借が、中国におけるドイツの将来的利益の保証の獲得に帰着する限り、……社会民主党は、原則上これに反対する何らの理由も持たない」⁵²⁾と主張して、植民地におけるドイツ権益の獲得・維持・拡大に賛意を示していたが、1903年3月、バグダード鉄道協定の最終的な締結をみた後の帝国議会では、オリент問題についても発言している。彼はまず「ヨーロッパ民主主義の利益のため、またドイツ民族

50) *Vorwärts*, v. 26. 10. u. 3. 12. 1898.

51) E. Frei, *Zur Flottenpolitik*, in: *Sozialistische Monatshefte*, 1900, S. 37f.

52) ベルンシュタイン『社会主義の諸前提と社会民主主義の任務』（佐瀬昌盛訳）ダイエモンド社、1974年、218—9ページ。

の利益のためという観点に立つならば、ロシアに対してオリエントにおける何らかの利益を斡旋してやることは、我々の関心外のことである」⁵³⁾として、トルコの分割には反対し、潜在的覇権国家ロシアの拡張阻止という社会民主党の伝統的な反露戦略に立脚しつつ、バグダード鉄道に関しては、先に引用した保守派議員ウェルテルの発言（疑わしい交通政策上の配慮によって、ロシアを不必要に刺激するな！）を批判して、次のように述べた。「一般に交通の発展を重要な文化事業とみなすことができるならば、〔バグダード鉄道は〕交通政策的にみて何ら疑わしいものではありません。ドイツが、鉄道のような文化事業や道路の発展などを遂行することに、我々は決して反対するものではない。むしろ逆なのです！」⁵⁴⁾と。

こうして修正主義派を中心に、政治的・経済的・文化的な意味でのバグダード鉄道の積極的役割を評価する傾向が、社会民主党の中でも有力であった。皇帝旅行が示したような、政治と宗教が重畳する形での社会的統合機能に対する危機感の欠如は、対外膨張の承認、ドイツの国家権益の擁護、「開発の思想」の鮮明化といった修正主義派の思考様式と、まさに表裏一体のものであったのである。この傾向は、時と共にますます明確となるが（例えばバグダード鉄道に関して「我々は、新しい地域の文化的な開発を、心から歓迎する」と述べ、更にこの鉄道が経済的のみならず、軍事政策的利害を有していることを肯定的（！）に評価した1911年のシャイデマンの帝国議会発言を見よ）⁵⁵⁾、他方国際主義の観点から、鉄道の植民地収奪的性格を批判する左派の主張が、まとまった形で出てくるのは、比較的後になってからであった⁵⁶⁾。

53) *St. B.*, 20. 3. 1903, Bd. 188, S. 8754. Vgl. v. Kampen, *op. cit.*, S. 237—44.

54) *St. B.*, *Ibid.*, S. 8756.

55) *St. B.*, 30. 3. 1911, Bd. 266, S. 5980.

56) K. Radek, *Die Bagdadbahn*, in: *Die Neue Zeit*, Jg. 29, 26. 5. 1911 u. 2. 6. 1911. S. R. Luxemburg, *Die Akkumulation des Kapitals* (Berlin 1913) in: ders., *Gesammelte Werke*, Bd. 5, Berlin 1975, S. 385—91. 長谷部文雄訳『資本蓄積論』（下）、青木書店、1955年、531—40ページ。

第5節 小 括

アナトリア=バグダード鉄道問題においては、最初の協定が締結された1888年時点では、いわゆる社会帝国主義的配慮は見られず、経済帝国主義的性格が前面に出ていた。ジメンスに率いられたドイツ銀行が、初発から一貫して、この鉄道事業の中心的推進力であり、1901年の彼の死後も、その位置にあり続けたことは明らかである。アナトリア=バグダード鉄道建設は、オリエントの市場としての将来性への期待を伴いつつ、鉄道関連製品に代表される商品輸出と資本輸出が結合する形で、経済帝国主義的侵出を牽引していったのであった。

だがこの経済的事業は、本章でみた世紀転換期を画期として、次第にその性格を重層化させてゆく。それは、バグダード鉄道建設が、いわゆる「東方問題」という旧来の懸案に、また一つ新たな火種をつけ加えたが故に、列強の外交的関心を刺激し、経済的性格の強い鉄道に、国際政治的特質が加味されたという意味においてだけではない。バグダード鉄道は、経済帝国主義的性格は一貫して保持しながら、国内の社会的な権力配置状況に基づく内政的配慮に規定され、軍事的意味付与を一段と受けつつ、更にイデオロギー的に一つの焦点を構成するに至った。

バグダード鉄道プロジェクトの賛否をめぐっては、3つの反対潮流が存在した。(1)農業利益保護を掲げて、外国投資に反対する農業・保守派の勢力、(2)オスマン帝国内の少数のキリスト教徒を迫害するイスラム権力との政治的「和合」を潔しとしない一部カトリック教徒たち、そして、(3)社会民主党の反帝派がこれであった。

このうち(2)と(3)は、世紀末時点で——もっともその後もそうだが——大きな影響力を持っていたわけではなかった。もとよりマケドニア改革・アルメニア人問題は、宗教的にも政治的にもデリケートであったとはいえ、皇帝ヴィルヘルム2世のパレスチナ旅行におけるカトリックへの厚遇は、有力政党として権

力政治に關与する中央党を、確実に国家の側へ引きつけていた。また社会民主党内では、この問題を帝國主義と植民地の矛盾の中で位置づけるのではなく、むしろ低開發世界における「鐵道の文明化作用」を評価する修正主義的觀點が圧倒していた。

問題は(1)であった。彼らの主張によれば、(a)成功するか否かも定かではないような大事業に投資するのは、危険な賭でしかなく、(b)ロシアを刺激して不必要な國際緊張を煽り、しかも、(c)建設實現のあかつきには、この事業は、メソポタミア穀物の大量流入によってドイツ農業を危険に陥れるものであった。

だがこれらの主張も裏を返せば、(a)窮迫する東エルベ救済のための国内投資と經濟政策の必要性を訴えて、抜け目なくポイントをかせごうとし、(b)穀物關稅の引上げが招いた獨露緊張の責任を、工業・銀行資本へ転嫁し、また(c)「オリエントからの安価な穀物輸入の可能性」という幻想を過度に強調することによってドイツ農業の危機を煽るという、デマゴギーに他ならなかった。

ここには、したたかな内政的計算によって、農業利害の擁護と社会的権力の維持に腐心するユンカーの姿がはっきりと示されているであろう。結集政策の立役者で自由主義右派のミーケルが、プロイセン邦立銀行ゼーハントルンクの資本參加問題に関して、この勢力との宥和に尽力したことは、既に見たとおりである。

次に推進諸勢力の間の矛盾をみよう。

バグダード鐵道政策の具体的な担い手たちを、あえて配列するならば、マルシャル、ビューロー、ミュールベルクに代表される外務官僚を間にはさんで、一方はジーマンス、ツァンダー、グヴィンナーに代表されるドイツ銀行が、他方にはゴルツ、モルゲンに代表されるドイツ軍部が對抗する形となっていた。

何よりも經營の安定を求めて鐵道事業の國際化をはかろうとする前者に対して、後者は、ドイツの決定的イニシアティヴを主張した。もとよりドイツ銀行なしには計画そのものが成立しないという意味では、前者に主導権があったと言えるが、イスタンブルの大使館付武官とトルコ陸軍教育のための派遣將校た

ちは、トルコ軍部を通じてスルタンに影響を与えると共に、外務官僚の審級を受けることなく、直接ヴィルヘルム 2 世に事態の「ドイツ的」解決を訴えたのであった。

では、政策の直接の担当者であった外務官僚はどうであったか？ 政策決定過程分析を通じてある程度示せたであろうことは、ベルリン・イスタンブルを結ぶ外務政策当局が、ドイツ銀行と密接な連絡を取りながらも、そして時にはロシアを挑発するようなモルゲンの行動に手を焼きながらも、結局のところバグダード鉄道のドイツ的性格に固執したという事実である。1900年4月に、ベルリンの外務次官ミュールベルクが、イスタンブルの大使マルシャルに対して「よくぞここまでジューメンス氏の関心を引きつけ、『撤退』は不可能であることを確信させて、プロジェクトにしっかりと結びつくように説得することに成功したものだ」と述懐したことは、象徴的であった。その過程には、トルコ＝ギリシア戦争、皇帝のオリエント旅行のような画期的事件があり、さまざまな裏工作があった上での仮協定締結（1899年12月）であったのである。

さてアナトリア鉄道戦略的意義が明確に示されたのは、言うまでもなくトルコ＝ギリシア戦争であった。アナトリア鉄道が、緊急かつ大量の軍事輸送に威力を発揮し、戦勝に大きく貢献したという事実が、ドイツ軍部＝トルコ軍部をして、ドイツの手によるバグダード鉄道建設の即時着工を強力に要求させたことは、既に詳しく見た通りである。だが、他方で見方をかえれば、この軍事動員は、実は鉄道会社経営の安定化に大きな寄与も行ったと言わねばならない。1897年の営業収入は、この軍事輸送による収入の急増ゆえに、平時の前年と比べて一挙に倍増し、軍用収入の中で占める比率も、10%から26%へと急上昇したのであった。鉄道の軍事的性格というこの点に、ドイツ金融資本の利害関心と、トルコ陸軍の軍事的関心と、そしてドイツ陸軍の戦略的関心との間の、各々の独自の思惑を内包した一定の結節点が認められる。

投資・輸出利害の呼号、対露・対英軍事戦略の重視、自由帝国主義のイデオログたちやあるいは社会民主党の修正主義の潮流に示された「開発の思想」、

右翼・全ドイツ連盟の植民要求を含む激しいアジテーション等々——バグダード鉄道建設を推進した社会的諸勢力には、このようなさまざまな意図が混在していた。推進諸勢力の内部におけるそれぞれの立場の思い入れの差異と幅があったからこそ、結果としては、社会的にみた場合にオリентへの関心が持続し続け、一過性のものとしないうエネルギーの原動力になっていたといえよう。そしてこれらの多様な意味付与が、宰相ベートマン・ホルヴェークをして、バグダード鉄道を「第一級の国民的課題」と言わしめた、その諸側面を構成するようになっていったのであった。

バグダード鉄道政策は、まさしくドイツ帝国主義の政策であった。その政策は、ドイツ銀行を中心とする支配的資本の利害によって一義的に規定されていたのではなく、諸モメントの交錯の中から、社会的・政治的配慮に基づいて選り取られていったものであった。本章でみた世紀転換期こそ、この構造が確立した時期であったのである。

(付記)

南北問題の世界経済史的展開の中に、バグダード鉄道建設を位置づけることを第一の課題として、本稿の連載を開始したのであったが、時の推移と共に、筆者の問題意識は、世紀転換期ドイツのバグダード鉄道政策の政治社会史的考察に力点が移動し、さらに、オリентへの侵出を求める帝国主義的思想の社会史的分析にも関心が拡大した。

それゆえ当初の構想とは異なる構成となったが、「バグダード鉄道論」としては、この稿をもって区切りをつけ、別途に研究してきたテーマと結合させながら、ドイツ帝国主義とオリентの関係について、改めて総合的に検討することとしたい。(1989.3.15.)