

[書評] 杉原達 『オリエントへの道 : ドイツ帝国主義の社会史』

著者	大野 英二
雑誌名	関西大学経済論集
巻	40
号	6
ページ	1227-1233
発行年	1991-03-10
その他のタイトル	[Review] Toro Sugihara, Drang nach Orient : Social History of German Imperialism
URL	http://hdl.handle.net/10112/13909

書 評

杉原 達『オリентへの道— ドイツ帝国主義の社会史』

大 野 英 二

(I) 本書は、バグダード鉄道建設問題を中心に、第1次世界大戦前のドイツ帝国主義の展開を、社会史的なアプローチで描き出そうとした力作である。著者は社会史的なアプローチとして、政治社会史的考察と思想の社会史的考察という、二重の観点を結合させる野心的な視座を提示している。

ワイマール時代にエッカート・ケーアやジョージ・W・F・ハルガルテンやハンス・ローゼンベルクたちが、伝統史学の「外政の優位」のパラダイムに挑戦しつつ、「内政の優位」を前面に押し出して展開した社会史の新しい方法は、戦後西ドイツで、とりわけ1960年代以降、ハンス-ウルリヒ・ヴェーラー、ユルゲン・コッカ、ヴォルフガング・J・モムゼン、ハインリヒ・A・ヴィンクラーたちによって発展せしめられて、国際的な社会史研究の興隆の重要な一潮流を形作ってきたが、著者はこうした社会史の方法を継承するだけでなく、ドイツ帝国主義の分析のなかで、新しい方法的な視座を提示しようとしているのである。このような意味において、本書は帝国主義の実証的な分析であると共に、方法的な問題提起でもある、と言ってよい。

(II) 「序章 問題の提起」では、バグダード鉄道建設問題に関する内外の研究史を概観するなかで、本書の根底にある問題意識が叙述される。バグダード鉄道政策が、どのような社会的な権力配置状況のなかで、どうした経済的利害を基礎におき、また、どのようなイデオロギー的諸形態を媒介として、決定されたのか、そうした政策決定過程の政治・軍事・経済・社会・文化の諸側面を関連づけながら、構造的に把握することが強調されている。こうした構造把握によって、バグダード鉄道建設が、「文化と技術による開発」をキーワードにして、世界強国へと上昇するドイツの帝国主義的発展の表現であり、それがたんなる経済的事業であるにとどまらず、ナショナルな文化的事業としての性格すら帯びて登場して、内政的な統合機能をも果たした点が明らかにされ得ると言う。さらに、パレスチナへ入植したドイツ人を訪問し、激励した皇帝ヴィルヘルム二世のオリент旅行が

世論に与えた意義の分析により、ナショナリズムの社会的存在形態が捉えられ、従来のバグダード鉄道史研究で全くなおざりにされてきた分野にも、照明が当てられることなどが主張されるのである。

第I部「予備的考察—19世紀後半におけるドイツ・トルコ関係の諸局面」では、まず第1章「政治的・軍事的諸関係の形成」において、トルコにおいて十分の一税という古い制度を利用しつつ押し進められる鉄道建設と、ビスマルクのオリエント政策とについて叙述される。ビスマルクは、全オリエントの問題は一人のポメルンの擲弾兵の骨にも値しない、と繰り返し述べたにもかかわらず、露土戦争(1877~1878年)を契機として、彼のオリエント政策は実質的に大きく転換せしめられており、ドイツ軍事使節団の派遣をはじめとして、ドイツ・トルコ間の軍事的結合が強化されて行く。そして、こうした政策転換の背後には、ドイツ軍部の対ロシア戦略とドイツ軍需工業の利害とが伏在することが明らかにされる。

一方、第2章「オリエントに対する社会的・文化的関心の底流」では、1861年に創設されたドイツ・テンペル教団が、ヴェルテンベルクを脱出してエルサレムに「神の民」として結集するために、パレスチナへの移住を開始した前史から、叙述が展開される。こうして、パレスチナに形成されたドイツ人入植地への訪問と激励が、1898年のヴィルヘルム二世のオリエント旅行の日程表における最も重要なイベントの一つとなる。

この皇帝のオリエント旅行と翌1899年のバグダード鉄道協定の締結とは、ドイツに大きな反響を呼び起こし、ドイツにおいて底流をなしていたオリエントへの深い文化的・社会的な関心に点火し、オリエント熱を一挙に燃え立たせた。

つまり、ドイツ・トルコ両軍部の交流の蓄積とオリエントへの文化的・社会的な関心の底流の存在とを背景として、ドイツ銀行の主導によるアナトリア鉄道建設(1888~1896年)は、軍事的利害と経済的利害とを結合し、過去のオリエントへの憧憬と現在のオリエント開発熱とを媒介するものとして、意義を深めて行く。そして、こうしたドイツのオリエントへの膨張のなかにも、ケーアが「ファンタスティシュ=神秘的=ロマンティシュであると同時に技術的=商業的な世界政策の概念」と特徴づけた、ドイツ帝国主義のヤヌスの性格が刻印されていたのである。

(Ⅲ) 第II部「政治社会史と思想の社会史—ドイツ帝国主義分析—」, 第3章「バグダード鉄道問題の政治社会史的考察」では、バグダード鉄道建設が、さしあたって、経済帝国主義の展開という性格を帯びていたとしても、世紀転換期以降、その性格は重層化して行くことが明らかにされる。そして、バグダード鉄道政策の担い手は、1912年まで15年間

駐トルコ大使として、ドイツのオリエント政策、ことにバグダード鉄道問題において決定的な役割を果たしたマルシャルたち外務官僚を間に挟んで、ジーメンズ、ツァンダー、グヴィンナーたちに代表されるドイツ銀行と、フォン・デル・ゴルト將軍やモルゲンたちに代表されるドイツ軍部とが対抗する形をとり、その政策決定過程の分析から示されるように、バグダード鉄道政策はたんなる経済帝国主義の政策という枠組みを越えて、国内の社会的な権力配置状況にもとづく内政的配慮に規定され、軍事的意義をいっそう深めて行き、さらに、イデオロギー的な争点を形作ったものと主張される。こうした叙述で、著者がドイツ帝国主義の政策決定過程における「内政の優位」の視座の強調にとどまらないで、「内政と外政との関連」を捉える視座を貫こうとしている点に、十分に留意すべきであろう。

バグダード鉄道政策の推進派に対して、農業利益の保護のために外国投資に反対する農業・保守派、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勢力との妥協を斥ける一部カトリック教徒、社会民主党内部でも少数の反帝派などの三つの反対派の潮流が存在したが、反対派として実際に影響力を持ったのは、農業・保守派であり、世紀転換期の「結集政策」の立役者プロイセン蔵相ミーケルは、バグダード鉄道政策を明確に内政的関連のなかに位置づけ、東エルベの農業・保守派への配慮から、鉄道の資金調達問題に関連して消極的な態度を示したのである。

著者の思想の社会史的考察は、本書の白眉をなす第4章「皇帝旅行に示されたオリエント侵出思想の社会史的考察」において立ち入って展開される。この章では1898年秋のヴィルヘルム二世夫妻の1カ月余りにわたるオリエント旅行がドイツ社会に与えたインパクトが分析され、世紀転換期のドイツにおけるオリエント認識の思想構造が解明される。とりわけ興味深いのは、中世十字軍との対比で、現代の十字軍思想が特徴づけられた点や、ドイツにおけるオリエント熱の諸相の分析であり、さらに、皇帝旅行を契機として、内外の「臣民」のナショナリズムが高揚し、民族排外的な意識が尖鋭化される事象が把握される。

現代の十字軍思想の特徴は、第1に、ヴィルヘルム二世が聖地への巡礼者たるのみでなく、ドイツ国家の代表者であると同時に、現代技術文明の体現者として、オリエント旅行を挙行政としたことであり、第2に、経済的開発と文化的開発とを結合させることによって、結果的には、キリスト教的・ヨーロッパ的文化圏の、イスラム文化圏に対する優位を確証するという観点である。さらに、第3に、ドイツの手によるトルコの経済的・文化的開発は、トルコの文明化と近代化を促進し、トルコ帝国はドイツ風へ改造されるという、傲慢

な同化の論理である。

さらに、カール・マイのオリент物語によって培われた社会意識や、オリент考古学の発展によって深められるオリентの過去への関心について叙述され、また、ナウマンの旅行記『アジア』におけるオリент認識は、ドイツの諸力によるトルコの文化的開発が、ヨーロッパ文明の淵源への憧憬と、世界強国ドイツの現実との結合を実現する構想と重なり合うものであったことが指摘される。

(IV) 第5章「バグダード鉄道建設の展開」に続いて、終章「総括と展望—帝国主義分析の深化に向けて—」において、著者の問題意識の総括的叙述が与えられる。はじめに指摘したように、バグダード鉄道建設問題に焦点を定めて、ドイツ帝国主義の政治的、経済的、社会的、文化的ならびに思想的な諸側面に関連づけながら、構造的な把握を試みる点に、本書の基本的な問題意識がある。

このような問題意識は、世紀転換期のドイツ帝国主義の内政的、社会的ならびにイデオロギ一的諸前提の統合的な把握を通して、その横断面を描き出そうとしたケアの試みや、この方法を発展させて、独自の社会帝国主義の概念を前面に押し出したヴェーラーの視座を継承し、さらに発展させようとする著者の学問的営為のなかで形作られている。この場合、著者は、構造的な政治社会史分析に、社会意識の社会史的分析をリンクさせ、ヴェーラーの視座の限界を克服して、新たな射程をもった社会帝国主義論を構築すべきことを提唱する。つまり、著者は、ヴェーラーの社会帝国主義論は政策的動機に基づく支配技術を分析する点に重点があり、政策分析的機能へ偏向する点に限界があることを指摘すると同時に、一方、こうしたヴェーラーの立場を「上からの社会史」と批判して、「下からの社会史」を標榜するエヴァンズたちの日常史研究も、社会的権力構造の分析を欠落する周辺雑事の集成という限界があることを指摘する。つまり、著者はこの二つのアプローチの仕方の意義を高く評価しつつも、これらの両面批判のなかで、社会意識の社会史的分析という媒介領域を設定することによって、いずれの立場も揚棄した新しい帝国主義の社会史の方法が構築されるものと主張するのである。

帝国主義の政策決定の次元と、諸個人の日常生活意識の次元とを媒介する領域として、民族排外主義に代表される帝国主義的社会意識の諸形態を分析を進め、これら三つの次元の関連のなかで帝国主義の社会史的分析が達成され得ると言うのである。

(V) 帝国主義をどのようなものとして捉えるのか、百年前のドイツ帝国主義の分析はどうした現代的意味を持ち得るのかという、著者自身が「総括と展望」のなかで提示している問題関心をめぐって、私見を述べてみたいと思う。

第1次世界大戦前の時代は古典的な「帝国主義の時代」と呼ばれるように、この時代の先進工業諸国と発展途上国との関係は、すぐれて帝国主義的な支配・被支配の関係によって特徴づけられていた。もとより、この帝国主義という現象をどのように解明し、説明するかについては、たとえば、レーニンとシュンペーターといった対照的な理論的対立が認められたとしても、帝国主義という支配的な現象自体については、究明されるべき時代の主要な特徴として認識されていたと言ってよい。しかし、第2次世界大戦後、植民地が解放され、独立した現代において、帝国主義はそのような時代を特徴づける概念として用いられ得るであろうか。帝国主義史研究の現代的意義を問う場合、経済帝国主義や社会帝国主義という概念が、果たして、どのような意味において現代世界の事象を解明し、説明するために有効であるのか、この点についての検討を迫られていると言ってよいであろう。

第2次世界大戦後の国際関係、先進工業諸国と発展途上国や新興工業地域などとの関係についても、旧来の帝国主義の概念を適用するならば、その概念の内容は、著しく拡散せしめられ、希薄にさせられてしまうであろう。ファシズム概念と同様に、帝国主義概念についても、そのインフレ的使用に歯止めをかける必要があるように思われる。「帝国主義の時代」は第2次世界大戦でもって終焉し、その後の時代の国際関係、先進工業諸国と発展途上国や新興工業地域などとの関係については、帝国主義とは別個の概念で捉える必要があるのではないか。帝国主義という概念を用いるとしても、その用語法の明確な限定が不可欠であるように思われる。

同時に、帝国主義は、あくまでも一定の政治的、経済的、社会的または文化的な状況のもとで選択される「政策」として捉えられるべきであり、そうした政策決定がなされる状況について、政治的、経済的、社会的または文化的な状況の「構造」を問題とすることはできるであろうが、この「構造」はさまざまな政策の選択肢の連関のダイナミズムのなかで形作られるものであり、もっぱら経済的または社会的な構造や段階から、あるいは支配的資本の存在形態から規定される持続的な構造として把握することは許されない。

このような意味において、ヴェーラーが社会帝国主義論を政策決定過程の分析に重点において機能的に捉えた点は、従来のレーニンの経済発展の段階論としての経済帝国主義論や、シュンペーターの過去の生活環境からの隔世遺伝としての帝国主義の社会学などの孕んでいた欠陥を突破する新鮮な視座として、むしろ高く評価すべきではなからうか。このヴェーラーの視座に対して「上からの社会史」というレッテルを貼り付けて、安易に「下からの社会史」を標榜する立場は、帝国主義の政策決定過程の分析を補完する意味を持ち得るとしても、これに代替するものではあり得ない。政策決定過程の分析と日常史研究と

の繋りが明らかにされなければならない。帝国主義の問題は、政策決定過程そのものの分析を抜きにしては、解明され得ないのである。著者の帝国主義の社会史における「構造」分析も、上述のような意味における「機能」分析に焦点を定めて果たされるべきであろう。政治社会史的考察と思想の社会史的考察との二重の観点を結合させるという、著者の野心的な試みも、政策決定過程の分析のなかで、具体化されなければならない。

(VI) ドイツの世界政策への最初の大宣言は、ケーアによれば、ドイツ帝国建設25周年祝賀の日、1896年1月18日のヴィルヘルム二世の艦隊計画の布告によってなされた。ドイツの世界政策が、こうして艦隊政策によって前面に押し出されてきたとするならば、バグダード鉄道政策が、この艦隊政策と保護関税政策とを二つの軸とする「結集政策」と、どのように関連するのか、立ち入った考察が必要であろう。著者はこの点を十分に意識して、「結集政策」の立役者であったミーケルが東エルベの農業・保守派に対する内政的配慮からバグダード鉄道建設に消極的な態度を示したことなどを明らかにしており、一方、バグダード鉄道政策が、反英路線の追求という点で、外政上、艦隊政策と繋ってくることも、ナウマンのオリент認識を通して、興味深い指摘をしている。

しかし、「バグダード鉄道建設をめぐる社会的諸勢力」の配置は、「艦隊建設政策をめぐる社会的諸勢力」の配置とどのようにかかわっていたのか。それらの推進派や反対派の対立や結集の状況の全体像が、さらに立ち入って分析されるならば、より説得的な叙述となるであろう。

ともあれ、著者は、ケーアの政治社会史的考察やローゼンベルクの思想の社会史的考察の視座を継承・発展させて、バグダード鉄道建設問題を中心に、ドイツ帝国主義の社会史的な考察に成功を収めている。本書はわが国のドイツ現代史研究の将来を担う新しい世代が確実に形成されつつあることを実感せしめた力作であった。

本書については、すでに、『読売新聞』(1990年10月2日)および『毎日新聞』(1990年10月15日)の書評欄で高い評価が与えられ、伊藤定良氏が『週刊読売人』(1990年11月19日)で、ドイツ帝国主義の全体像に迫る貴重な貢献であるとの論評を与えており、また、望田幸男氏は『エコノミスト』(1990年12月4日)で、比較帝国主義論にも、現代帝国主義論にも、方法的通路を持つ力作と評価し、著者が統一ドイツをも視野に入れた現代ドイツ帝国主義論という方向にもまなざしを向けることを期待しているが、今後、本書はさらに、実証的にも方法的にも、多くの論評の対象とされるであろう。著者がフランクフルト・アム・マインのドイツ銀行歴史文書館やポツダムの中央国家文書館などの龐大な史料を閲読しつつ、バグダード鉄道建設問題の実証的研究を進めるなかで培った方法的視座を、ドイ

ツ現代史研究において、いっそう展開されることを期待したい。

(藤原書店, 1990年9月刊, B6判, 375頁, 3,600円)