

Title	オスマン帝国の経済ナショナリズムに関する一考察
Author(s)	小松, 香織
Citation	東洋史研究 (2012), 71(1): 190-156
Issue Date	2012-06
URL	<a href="https://doi.org/10.14989/198624">https://doi.org/10.14989/198624</a>
Right	
Type	Journal Article
Textversion	publisher

# オスマン帝国の経済ナショナリズム に関する一考察

小 松 香 織

はじめに

- I. オスマン帝国末期の汽船海運
  - II. 『マールーマート』紙の反ギュルジュ汽船会社報道
  - III. ハジ・ダーウト社への批判
  - IV. 『マールーマート』紙のオスマン海運への提言
- おわりに

はじめに

本稿はオスマン帝国における経済的トルコ・ナショナリズムがいつ頃どのような形で現れたかについて、19世紀末から20世紀初頭にかけて発行されたオスマン語新聞の論説をてがかりに考察を試みるものである。

ジョルジョンはトルコ人を「帝国においてナショナリズムの影響を受けるに至った最後の人々<sup>(1)</sup>」であると述べている。トルコ・ナショナリズムは「遅れてきたナショナリズム」と表現されることもあるように、その覚醒時期はオスマン帝国統治下の諸民族の中でも遅いと言える。その理由としてしばしば語られるのは、オスマン帝国におけるナショナリズムの高揚は、非ムスリム諸民族やアラブのオスマン支配からの自立・解放運動と結びついたものであったということである。独立のイデオロギーであったがゆえに、支配者の側に位置するトルコ民族から発生する必然性はないというのである。トルコ・ナショナリズムが、ユースフ・アクチュラをはじめとする帝政ロシア支配下で抑圧され、イ

(1) Georgeon, François 2009 (2.ed.). tr. Berktaş, A. *Osmanlı-Türk Modernleşmesi (1900-1930)*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları., p.2.

スタンブルへ亡命してきた人々によってもたらされ発展した<sup>(2)</sup>のもこの見解を裏付けるものといえよう。19世紀のナショナリズムとは、オスマン、ハプスブルク、ロシアといった前近代世界帝国による政治的な抑圧に対する被支配民族の抵抗運動、民族国家（国民国家）形成の推進力として機能する側面を持っていたからである。

また、ナショナリズムという思想を西欧から輸入し普及させる役割を担うべき知識人や開明的エリート層も、オスマン帝国の場合は「オスマン主義<sup>(3)</sup>」というナショナリズムとは対極に位置するイデオロギーにとりつかれていた。オスマン主義にとってナショナリズムは障害でしかなく相容れないものであった。政治的トルコ・ナショナリズムは青年トルコ人革命後、特にバルカン戦争後、国家統合のイデオロギーとしてオスマン主義やパン・イスラーム主義がもはや機能しなくなった時、はじめて実体をともなったものとなる。政治的ナショナリズムの顕在化は、ほとんどの研究者が青年トルコ人革命後であるとし<sup>(4)</sup>、トルコ・ナショナリズム研究もこの時期以後を扱ったものが大半である。

経済的トルコ・ナショナリズムについては、これまでもトプラクをはじめ優れた研究がなされてきたが、やはりそのほとんどは青年トルコ人革命以後に関するものである。経済ナショナリズムの高揚については、第二次立憲制当初青年トルコ人政府のとった自由経済政策によって、外国資本・非ムスリム資本の

(2) Landau, Jacob M. 1981. *Pan-Turkism in Turkey: A Study of Irredentism*. London: Hurst 参照。

(3) オスマン主義についての論考はいくつもあるが、とりあえず、新井政美 1977. 「ナムク・ケマルをめぐる二、三の問題点」『史学雑誌』86編4号45-61頁、新井政美 2009. 『オスマン帝国はなぜ崩壊したのか』青土社を参照されたい。

(4) Göçek, Fatma Müge 2002. “Osmanlı Devleti’nde Türk Milliyetçiliğinin Oluşumu: Sosyolojik Bir Yaklaşım.” In *Modern Türkiye’de Siyasî Düşünce Cilt 4 Milliyetçilik*. ed. Bora, Tanıl and Gültekinil, Murat. İstanbul: İletişim Yayınları: 63-76; Koraltürk, Murat 2011. “Ekonominin ‘Türkleştirilmesi’ Girişimleri, Osmanlı Bankası Örneği ve Basının Rolü.” In *Prof. Dr. Haydar Kazgan’a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadî Panoraması*. ed. Tokdemir, Ertuğrul, Günçavdı, Öner and Kayam, Saime Suna. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi: 185-218 参照。新井は「『青年トルコ』革命以前のオスマン帝国において、トルコ主義が極めて微弱なものであったことは、疑うべくもない」という。(新井政美 1980. 「『青年トルコ』革命以前におけるナショナリストの動向」『史学雑誌』89編11号83頁)

発展が加速し、ムスリム・トルコ資本との格差が拡大したことが引き金となったと指摘される<sup>(5)</sup>。しかし、オスマン帝国は1838年にイギリスと締結した通商条約による市場開放の後、資本主義的世界経済システムに包摂され周辺化の道をたどった<sup>(6)</sup>。すなわち経済的植民地化のプロセスは19世紀中葉から進行し続け、20世紀初頭の状況はむしろその結果にすぎない。したがって、経済的ナショナリズムは政治的ナショナリズムに先行する形で現れたはずである。ただし、それが国家的な政策として具体的な形をとるのは第一次大戦期の戦時経済政策下でのこととなる。新井は、ユースフ・アクチュラがすでに1912年4月から『テュルク・ユルドゥ』誌上でオスマン帝国におけるトルコ民族資本発展を希求する論陣をはっていたことを指摘している<sup>(7)</sup>。とはいえ、アクチュラのように明確なトルコ民族主義にもとづくものではないにせよ、19世紀末に一部オスマン語新聞においてこうした思想の萌芽がみられたことも事実である。

本稿では経済的ナショナリズムが具体的な政策として動き出す以前に、トルコ人の心の中に醸成されていた心理的な経済ナショナリズムの様態を当時の新聞記事から読み取っていきたいと考える。なお、引用記事中の〔 〕内は筆者が補った文言である。

(5) トブラクによれば、トルコ民族主義は、青年トルコ人政府による経済の自由化によって、オスマン通商を掌握していた非ムスリムと外国人が影響力を強める一方、ムスリム商工業者は自由競争のルールの下で没落していくという状況の下で成長していった (Toprak, Zafer 1982. *Türkiye’de “Millî İktisat” 1908-1918*. Ankara: Yurt Yayınları., pp.19-20)。

(6) オスマン帝国と世界経済システムに関する研究は数多いが、とりあえず、Wallerstein, Immanuel and Kasaba, Reşat 1981. “Incorporation into the World-Economy: Change in the Structure of the Ottoman Empire 1750-1839.” *Middle East Technical University, Studies in Development*, vol. 8, No.1-2: 537-570; Pamuk, Şevket 1984. *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*. Ankara: Yurt Yayınevi; Kasaba, Reşat 1988. *The Ottoman Empire and The World Economy — The Nineteenth Century* 一. New York: State University of New York 参照。

(7) 新井政美 2001. 『トルコ近現代史 イスラム国家から国民国家へ』みすず書房、134頁。

## I. オスマン帝国末期の汽船海運

1838年の対英通商条約締結後数年の間に、同様の不平等な条約を他の西欧諸国とも結んだオスマン帝国では、経済的植民地化が進行し、あらゆる産業部門に外国資本が浸透していった。海運もまた例外ではなかった。1894/95年のオスマン帝国内諸港入港統計によると、オスマン船籍の船が約690万トンであったのに対して、英国船籍は2,090万トン、オーストリアが850万トンとこれを上回り、隣国ギリシアも500万トンを記録している<sup>(8)</sup>。特に外国資本優位の傾向が顕著に見られたのは、その導入が列強に対して遅れを取った汽船海運であった。この時期オスマン帝国の商船における汽船と帆船の比率をみると、いまだ後者が80%を占めており<sup>(9)</sup>、そのような状況が続くうち20世紀初頭には外国汽船のシェアは約90%に達していた<sup>(10)</sup>。

オスマン帝国末期の汽船海運は、官営の特別局 (*İdare-i Mahsusa*) の汽船が総トン数の約半数を占めていた。この官営汽船会社の歴史は、オスマン政府が1844年に海軍造船所の所有する汽船をボスフォラス海峡、マルマラ海沿岸に定期運航させたことに始まる。一時民間に経営を委託した時期もあり、その後もしばしば民営化計画が持ち上がったものの、1888年に海軍省の直轄下に置かれた。官営ゆえに数々の特権が与えられ、ナショナル・フラッグとしての役割を期待されたが、外国汽船との競争に敗れ、20世紀初頭には深刻な経営不振に陥っていた。海軍の過剰な干渉も足枷となっていた<sup>(11)</sup>。

オスマン帝国には特別局以外にもいくつか汽船会社が育っていた。これらは大きく二つのカテゴリーに分けられる。一つは特定の水域に限って運航する狭域汽船、もう一つはいくつかの航路を持つ広域汽船である。前者の例としては、

(8) *Ceride-i Bahriye*, No.156, p.35.

(9) Erdem, Vedat 1994. *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara: Türk Tarihi Kurumu Basımevi., p.108.

(10) Erdem 1994., p.105.

(11) オスマン帝国の官営汽船については、小松香織 2002. 『オスマン帝国の海運と海軍』 山川出版社 参照。

ボスフォラス海峡のハイリエ社 (Şirket-i Hayriye), 金角湾のハリチ汽船局 (Haliç Vapur İdaresi), イズミル港湾ハミディエ汽船会社 (İzmir Körfezi Hamidiye Vapur Şirketi) が、後者としてはギュルジュ社 (Gürcü Kumpanyası) とハジ・ダーウト社 (Hacı Davud Kumpanyası) があげられる。これらのうちハリチ汽船局以外は民間の汽船会社である。規模の大小こそあれ、いずれも国から運航の特権を与えられたオスマン臣民による株式会社や合資会社であり、保有する汽船も原則的にオスマン船籍であった。ハイリエ社のように特定の海域の独占運航権を持つ狭域汽船を除いて、彼らもまた外国汽船との競合を免れなかった。

オスマン帝国の民間汽船会社の特色として、その非ムスリム色の強さは特筆されるべきである。このことが外国資本に対抗しうる国内資本待望論に影を落とすことになるからである。日本でも開国以来国内資本の育成・保護が重視されたが、その場合国内資本とは日本人による資本を意味した。しかし、オスマン帝国では国内資本あるいは民族資本というとき、それは必ずしもトルコ人資本を意味するものではなかった。ここに問題の複雑さがあり、前章で述べたようにトルコ・ナショナリズムを喚起する要因ともなるのである。

民間汽船における非ムスリム色とは具体的にどのようなことをさすのか。例えばハイリエ社の場合、オスマン帝国初の株式会社として株主にスルタンをはじめとするその一族、大宰相など政府高官らが名を連ねているが、経営の様態を見ると、取締役の中に相当数の非ムスリムが混じっていた<sup>(12)</sup>。イズミル港湾内の水上交通から外国汽船を駆逐する目的で、旅客汽船運航の独占権を与えられたハミディエ社においても、特権取得者ヤフヤ・ハヤーティ・エフェンディ (Yahya Hayati Efendi) を除いては全役員が非ムスリムであった。後にこの会社は、1909年に業績不振からベルギー資本に買収されてしまう<sup>(13)</sup>。また、これよ

(12) ハイリエ社については、Koral Türk, Murat 2007. *Şirket-i Hayriye 1851-1945*. İstanbul: İDO 参照。

(13) ハミディエ社については、Kütükoğlu, Mübahat 1995. "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi" In *Çağmı Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*. ed. İhsanoğlu, E. and Kaçar, M. İstanbul: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi: 165-206 参照。

りも規模の大きなハジ・ダーウト社の場合も、設立者はハジ・ダーウト・フェルクーフ (Hacı Davud Ferkuh) というイズミルのギリシア系有力商人で長く同市の商工会議所会頭を務めた人物である。その経営の実態はルーム<sup>(14)</sup>色が強く、ギリシア語の看板を掲げ、経理事務等もギリシア語で行っていたという。エージェントや船長をはじめとする乗組員の多くはルームもしくはギリシア人であった。1910年には経営者が創立者の娘婿でアメリカ国籍のヨルギ・フェルクーフ (Yorgi Ferkuh) に移ったのに伴い、保有汽船の船籍をアメリカ合衆国に変更している<sup>(15)</sup>。

次章で取り上げるギュルジュ社もまた同様に非ムスリム系である。ミディッリ (レスボス) 島のギュルジュ一族が設立した汽船会社で、その母体はミディッリ銀行である。この一族は金融のみならず総合商社を経営して資本を蓄積し海運業にも進出した。ギュルジュ社は官営の特別局を除いてはオスマン帝国内で最大の汽船会社であり、黒海、エーゲ海方面に定期船を運航していた。第二次立憲制期の1911年、これを解散して地中海オスマン海運会社 (Bahr-i Sefid Seyrisefain Osmanlı Şirketi) という株式会社に転化することを申請して勅許を得た。その条件は資本金55万リラ、特権期間75年で、申請者はミディッリ銀行頭取バーヌー・M・ギュルジュ (Bânû M. Gürcü) である<sup>(16)</sup>。この会社の経営の実態については関連資料にもとづいて検討する必要があるが、当時の新聞報道にみられる同社の役員、エージェント、船長、乗組員らの名前はいずれも彼らがギリシア系であったことを示している。また発券や事務手続きにはオスマン語とギリシア語を併用していた。

本稿では、この二つの非ムスリム色の強い汽船会社、ギュルジュ社とハジ・ダーウト社に対する批判報道から、オスマン主義からトルコ・ナショナリズムへと移っていくトルコ人の心情の変化を追ってみたい。

(14) オスマン帝国のギリシア正教徒を指す。

(15) Kurt, Sadık 1996. *İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950)*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü. İzmir, pp.57-58.

(16) この株式会社化に関する契約条件その他の文書は、Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İrade Meclis-i Mahsus 35/15S1329 において見ることができる。

## II. 『マールーマート』紙の反ギュルジュ汽船会社報道

『マールーマート (*Malumat*)』紙<sup>(17)</sup> (以下M紙と略す)の反ギュルジュ社 (以下G社と略す) 報道は、筆者が確認した限りでは、1897年10月29日付の第149号から1898年4月12日付の第314号までの間35回を数える (表1参照)。特に1897年10月29日から11月28日の1ヶ月間においてはほぼ毎日反G社関連記事が掲載されている。

この時期オスマン帝国は国際関係において重要な時期にあった。1877~78年の露土戦争の後、スルタン・アブデュルハミト2世 (在位: 1876~1909) の治世下で対外戦争を回避してきたが、1897年4月17日、クレタ島問題で緊張関係に

(17) イスタンブルのオスマン語新聞。*Malumat* とは「知識」・「情報」を意味する。アラビア文字のロゴの下にフランス語で「日刊絵入り政治紙“マールーマート”」と併記。さらにオスマン語で「偉大なるイスラムのカリフとオスマンの至高の国家の栄光および教育と芸術の普及と発展に貢献する、毎日正午に発行されるオスマンの絵入り新聞である」と明記している。社主・主幹はメフメト・ターヒル (Mehmed Tahir) である。1894年 (創刊第1号は1894年2月22日付) から1903年までの間刊行されていた。第48号 (1895年5月2日) までは週刊誌として発行され、1897年6月2日から日刊紙として刊行を再開している。本稿で史料として用いたのは、日刊紙の第1巻第1号から第12巻第2443号 (1903年3月26日) で、号数もこの第2期の通し番号を示している。スルタン・アブデュルハミト2世時代は、出版条例により新聞・雑誌は厳しい検閲の下に置かれていた。政治的な理由で休刊・廃刊に追い込まれたものも多い。その中で比較的長期間にわたって定期的に刊行され、当時の代表的な新聞と言えるのがアフメット・ミドハト (Ahmed Midhat) の *Tercüman-i Hakikat* 紙、シエムセツティン・サーミー (Şemseddin Sami) の *Sabah* 紙、アフメット・ジェヴデト (Ahmed Cevdet) の *İkdam* 紙である。いずれも一般紙で強い政治色を打ち出さなかったことが長命の理由といえよう。M紙もこの系統に属するもので、「教育・芸術」を掲げているように、文化を中心に据え、政治・外交・軍事・社会・科学技術など幅広い分野から紙面を構成している。*Malumat* の書誌データについては2006. *Hakkı Tarık Us Kütüphanesi Kataloğu Süreli Yayınlar*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi., p.242. 所在については Duman, Hasan. ed. 1986. *İstanbul Kütüphaneleri Arap Harfli Süreli Yayınlar Toplu Kataloğu 1828-1928*. İstanbul: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi İslâm Konferansı Teşkilâtı., pp.229-231, その性格については1986. *Türk Dili ve Edebiyatı Ansiklopedisi*. Cilt 6. İstanbul: Dergah Yayınları., pp.128-129. アブデュルハミト2世時代の出版界の状況については İnüç, M. Nuri. 1982. *Basın ve Yayın Tarihi*. İstanbul: Çağlayan Kitabevi., pp.254-305 参照。



表1 『マールーマート』紙のギュルジュ社報道

号	日 附	出 典
149	1897年10月29日	
151	10月31日	
152	11月 1日	
153	11月 2日	
154	11月 3日	
155	11月 4日	
156	11月 5日	
157	11月 6日	
159	11月 8日	
160	11月 9日	Tercüman-i Hakikat, Sabah
161	11月10日	Tercüman-i Hakikat, Sabah
162	11月11日	
166	11月15日	
167	11月16日	
169	11月18日	
170	11月19日	
171	11月20日	Tercüman-i Hakikat, Sabah
172	11月21日	Sabah
173	11月22日	Tercüman-i Hakikat
174	11月23日	
175	11月24日	Sabah
177	11月26日	
179	11月28日	
183	12月 2日	
184	12月 3日	
186	12月 5日	Sabah
187	12月 6日	
198	12月17日	
199	12月18日	
210	12月29日	
220	1898年 1月 8日	
225	1月13日	
236	1月24日	
309	4月 7日	
314	4月12日	

あったギリシアに対し宣戦布告し、実に約20年ぶりに戦端を開いたのである。勝敗はわずか1ヶ月で決し、オスマン側の勝利に終わる。しかし講和会議は列強のイニシアティブの下でおこなわれ、条約の骨子が固まる9月18日まで実に4ヶ月間を要した。最終的に講和条約が締結されたのは11月13日のことである。この間にもクレタ島におけるムスリムとルーム（ギリシア系住民）の島民同士の内乱は止むことがなかった。11月5日英、仏、露、伊4ヶ国の干渉によりオスマン帝国の軍、行政府は島を退去することとなった。クレタ島に対するオスマン帝国の主権は認められたものの、総

督 (vali) にはギリシア人のヨルギ公を任命することが求められた。G社に対する批判報道はまさにこうした状況のもとで始まり、続いていくのである。

M紙による反G社報道の最初の記事は1897年10月29日付第149号に掲載されたものである。G社の汽船がピレウス<sup>(18)</sup>からクレタ島へ武器を密輸しようとしたことが発覚し、港湾当局によって押収された事件を報じ、こうした「反国家的行為」は初めてのことでなく、「これまでも数多くの悪事をはたらいてきた」と指摘する。例えば、「G社の汽船はオスマン沿岸を離れるや否や、もしくは「ダーダネルス」海峡を出るや否や、ギリシアの国旗を掲げ、船長、クルーらがフェス<sup>(19)</sup>を脱ぎ捨てて帽子をかぶる」といった行為<sup>(20)</sup>は今に始まったことではなく以前から行ってきたことであり、対ギリシア戦争中にはオスマン帝国旗を掲げることを拒んで汽船の船籍をルーマニアに変更することで反抗を示したとする。M紙は、G社のこうした行為を、オスマン政府の保護の下で発展を遂げてきたにもかかわらず、「その国籍を有する名誉を与えられた国家の敵と協力し、利己的態度を優先する」と厳しく批判する。ギリシアと呼応してオスマン政府に反旗を翻したクレタ島のルームを「裏切り者」・「反乱者」と呼び、彼らの「いまましい思想の媒介者、道具となるべく、オスマン帝国旗の下でオスマン帝国領に、しかもオスマンの敵と一緒に武器、禁制品を持ち込んでいる。この悪意に満ちた会社のあらゆる悪行の中に山賊行為が加わったのを見る時、どれほど遺憾に思おうとも正当性がある」と糾弾している。

この報道に対し、G社はM紙の記事は事実無根であると抗議し訂正を要求したという<sup>(21)</sup>。それに反論するかたちでM紙は1897年11月1日付第152号において事件をより詳細に報じる。記事はピレウスから武器<sup>(22)</sup>を積み込んでクレタ島

(18) アテネの外港。

(19) いわゆる「トルコ帽」のこと。フェルト製のえんじ色の帽子。マフムト2世(在位：1808～39)が官僚・軍人に着用させたことから普及した。

(20) ここでのフェスはオスマン人としての、帽子は異教徒(西洋人)としてのアイデンティティを象徴するものと解釈される。

(21) 「あたかもそのような誹謗・中傷を受ける言われは無いかのごとく、同汽船会社から昨日小社へ一通の手紙が送られた。」(Mahumat, 151号)

(22) 具体的には小銃、レヴォルヴァーとされる。

へ向かう途中イタリアの軍艦に拿捕されたのはG社の汽船イズミル号であり、武器はクレタ州総督府に引き渡されたことを伝え、この事件は当局からオスマン政府へ電信により公式に報告されている、として報道の信憑性を強調している。さらに、M社へ抗議に来た人物は同社の大幹部（müdür-i kibriya）でギュルジュ・トドラキ（Gürcü Todoraki）と名乗ったこと、やはりギュルジュ一族である重役（direktör）の一人がミディッリにある外国の領事代理を務めていることに言及し、G社幹部の非ムスリム・アイデンティティに読者の注意を喚起している。その上で、今回の件を最初に報道したウィーンの新聞社をかの地で提訴すると言っているとして、「本来属しているわが政府になぜ訴えないのか」とオスマン帝国への帰属意識に疑問を呈する。

G社がオスマンの会社であることはどのようにしてわかるのか、国旗か？会社の汽船の後方マストには社旗が翻っているが、これまたギリシア国旗を立派に真似たもの以外の何物でもない。なぜなら青地に白文字である。汽船の名前もギリシア文字で記している。[中略] この会社は設立当初一部の株券を売却し、資金を調達するためにそこかしこの金持ちのムスリムたちを誘った。政府にもこれら [ムスリムの出資者たち] を示して会社はオスマンの会社であると言って至る所であらゆる波止場で政府の便宜供与を受けてきた。にもかかわらずG社の汽船はチャナッカレ<sup>23</sup>を通過した途端に船長もクルーもフェスを投げ捨てるのはなぜか？彼らの汽船がギリシアの島々や海域で旗を取り換え、服装を改めることからみてこの会社が二重国籍であることは疑いない。都合のよい時はオスマン船籍に、都合が悪くなると他の国に所属して權益を守ろうとするのである。(152号)

また、クレタ島へ武器を持ち込む行為について、「クレタ島のムスリムたちは [この] 1年間ずっと山賊<sup>24</sup>の害に苦しんでいる。政府が6ヶ国<sup>25</sup>にこの状

23) ダーダネルス海峡入口の港。トルコではダーダネルス海峡をチャナッカレ海峡とも呼ぶ。

24) 当時オスマン帝国の支配に抵抗し武装闘争を行う者たちは、体制側から「山賊（eşkiya）」と呼ばれた。

25) 対ギリシア戦争の講和をめぐるイスタンブルで開かれた国際会議の参加国（英、仏、伊、露、プロシア、オーストリア）をさす。

況を終わらせてほしいと覚書を送るなどしている時に、ピレウスから武器を運んで山賊に渡すほどの悪事を犯すことができるのは世界中でこの会社だけである」<sup>26)</sup>とも述べている。

G社の武器密輸問題をめぐっては、M紙のようにこれを厳しく糾弾する新聞がある一方で、G社を擁護する新聞もあり、両者の間で論争が行われたようである。反G社側の新聞としてはM紙の他に、*Naye Fraya Prese* 紙<sup>26)</sup>、*İkdam* 紙、*Tercüman-i Hakikat* 紙（以下 TH 紙と略す）が、G社擁護側には *Monitör* 紙、*Konstantinopolis* 紙、*Ne Alkmiris* 紙の名があがっている<sup>27)</sup>。M紙はいずれも非トルコ語系の後者3紙に対し、「帝都で発行し、オスマン政府のかくのごとき庇護を受けている新聞が、たとえ論説であっても、この問題において前述の会社〔G社〕に味方するかのような記事を載せたことは誠に遺憾である<sup>28)</sup>」と批判の矛先を向けている。特に *Monitör* 紙の社主デリベリス (Delybellis) に対しては厳しい個人攻撃を展開する<sup>29)</sup>。そこで強調されているのは「ギリシア人のデリベリス氏 (Yunanlı Mösyö Delybellis)」、*「彼の祖国ギリシア (vatanı olan Yunanistan) 」\*\**といった言葉からわかるように、この人物がギリシア人であるということである。たとえギリシア系であろうと、オスマン帝国籍の企業である以上は、その属する国家たるオスマン帝国に忠誠であるべきだというオスマン主義的な思考は依然根強い。それゆえルーム、すなわちギリシア系の人々がギリシアへのシンパシーから「裏切り」行為を犯すことは糾弾されるのである。

G社に対する批判報道の中からこの側面を見ていきたい。まず、問題にされたG社の「悪行」とはどのようなものであったのかを報道順に挙げてみよう。G社の汽船イズミル号が武器を携帯したギリシア人の一団を乗せ、ルーマニアとヴァルナへ上陸させようとしてチャナッカレを通過中に拿捕された (156号)。イズミル号は5月13日シネへ184人のギリシア人を上陸させようとするが、

26) オーストリアのウィーンで発行されていた日刊紙。イズミル号の密輸事件を最初に報道したとされる。(Malumat, 154号参照)。

27) Malumat, 153号。

28) Malumat, 154号。

29) Malumat, 156号。

ルーマニア当局にこれを拒否された。ギリシア国籍の船長キリヨスは抗議したがルーマニア側は認めず汽船を退去させた(166号)。G社のミディッリ号はピレウスからサクズ(キオス)島へ100人ほどのギリシア軍の軍服姿の団を運んだ(173, 174, 175号)。G社はかつてイエニシェヒル<sup>(30)</sup>のムスリム移民を運ぶにあたって運賃を値上げしたが、このたびはギリシア人移民をゴロスへ半額以下の運賃で運ぶことを明らかにした(174号)。対ギリシア戦争中G社のとある汽船がイズミル出航後沖合でボートへ砲弾を積み替えようとした。事情聴取を受けた「おそらくギリシア人と思われるルームの船頭」は、砲弾は漁から戻る際イズミルに運ぶようにとG社の汽船の船長から自分に渡されたものであると白状した。G社の船長、カフヴェジ(コーヒー売り)、水夫、荷物預かり人、スチュワードらは、いつもこれに類する武器・火薬さらにその他の禁制品を運ぶ途中で官憲に押収されている。このことは公式記録により証明されている(179号)。ギリシアへ宣戦布告後、G社の汽船のうち6隻がルーマニア船籍に変更された。ギリシア人への物質的支援を行い、千人以上のギリシア人反乱者を輸送した(186号)。以上がG社の「悪行」として報道された内容の要約である。こうした報道によって浮かび上がるのは、G社のギリシアおよびギリシア人のために奉仕する姿である。

G社およびその経営陣・被雇用者のギリシア・アイデンティティについては、この他にも、「活動・行為そして目的が指し示すのはギリシア国籍(Yunanlı)であり」(162号)、「[G社は]ギリシアとギリシア人たることに関しては自己を貫徹することをやめない」(コンスタンツァ発行のŞark紙より引用)、「[G社の]汽船の船長、乗組員はすべて島出身のルームであり、帽子をかぶっている」(166号)、ミディッリ号のカフヴェジで自称ギリシア人(Yunanlık)のコスティ(Kosti)が有害な薬を運び、官憲には「外国人」であると主張して抵抗するも、聞き入れられず処罰された(184号)、2年前クレタ島でつかまったギリシア人反乱分子の逃亡をG社のギリシア人船長ディミトリが助けた(Sabah紙より)(186号)、G社のクレタ支店は、公の郵便局を装い、外国・ギリシアからの書

(30) 現トルコ共和国ブルサ県内の都市。

類・印刷物を島内に配布した（TH紙より）（210号）、などの事例をあげている。

一方、一連のG社批判報道で繰り返し用いられるのが「愛国心（hamiyet）」や「忠誠心（sadaqat）」という言葉である。特に「愛国心（hamiyte-i milliye）（もしくは愛国の情（hissiyat milliyesi）」、「オスマン愛国心（hamiyet Osmaniyesi）」や「愛国者（eshab-ı hamiyet, erbab-ı hamiyet）」およびこれに類する表現はG社の論説のみならず他のオスマン語新聞からの転載記事でも頻繁に登場する。

G社はひとえに彼らの汽船が掲げる国旗のおかげで、オスマン帝国において支持を得てきた。そして過分にも港湾税等の免除といった数多くの特権を手に入れもした。ゆえに、その国旗の価値を認識し、所属する国家に対し、せめて今後は完全な忠誠を以て貢献すべきである。（TH紙が*İkdam*紙から転載した記事の引用）（161号）

小紙およびすべてのオスマン言論界が、愛国の情にかられ、詳細に暴いたことによって、許されざるこの会社の悪行、裏切り行為が明らかになった。（162号）

帝国政府の恩恵を受けたこの会社の行状への批判は愛国心からなされたものであり、愛国者のすべてが嫌悪の目を注いだ。（167号）

G社の汽船の国籍と愛国心に反した輸送は〔中略〕オスマンの愛国心を汚す。（169号）

そもそも会社〔G社〕の行為・活動と犯罪事件はわれわれの国民感情と信仰心（hissiyat-ı milliye ve diniyemiz）を逆なでしていたが、この〔会社の弁明の〕言葉はその感情を再び呼び起こした。〔中略〕会社はギリシア戦争が勃発するや否や何をしたか？〔中略〕オスマン政府から受けた恩義に対して愛国心を示すのがふさわしいところを、すぐさま船籍を変更し、わずかな利益〔中略〕のためにオスマン船籍を離脱しなかったか？法的には許されても愛国心はこれを許さない！（170号）

G社については今後国家に忠誠を尽くすというような発言をしたとしても、愛国者の目にはほんのわずかな価値すらないであろう。（TH紙より）（173号）

G社は郵便を無料で運んだとって愛国心を証明しようとしたが、そも

そも郵便法によりオスマン海域を航行する汽船には国家の郵便を運ぶ義務がある。さらに私的郵便物の運搬は固く禁じられている。第35条では、同法発布後に設立された運輸会社はオスマン帝国郵便を無料で運ぶこととされている。ゆえにG社の主張するようにオスマン帝国民たること（Osmanlılık）に貢献していると強弁することはできない。（174号）

G社が次々に起こすこのような不可解な状況および忠誠・愛国とはけっして相容れない悪質さ〔以下略〕（Sabah 紙より）（175号）

ここで声高に叫ばれる「愛国心」とは依然として非ムスリムも含んでの「オスマン国民（Osmanlı）」全体に求められるものであったろうが、この感情がトルコ民族主義に転化していくのはもう間もなくのことである。

M紙をはじめとする反ギュルジュ汽船報道は、直接的にはG社の汽船が武器・弾薬の密輸およびギリシア兵の輸送容疑で当局に摘発されたことに由来する。しかし、そこで問題視されているのは、ルームすなわちギリシア系臣民の帰属意識である。オスマン主義というイデオロギーによって、ムスリムと非ムスリムを「オスマン国民」として統合しようとする中で、非ムスリム最大のミットであるルームのアイデンティティがギリシア人であることだとしたら、それは帝国の崩壊につながる。M紙のG社に対する批判報道は、オスマン帝国の会社を標榜しながらも、活動の実態においては国家に対する忠誠心を疑わざるを得ない非ムスリム系資本のアイデンティティの問題を浮き彫りにしたものといえよう。

加えて、当時のオスマン帝国のムスリム臣民は非ムスリムに対し複雑な感情を抱いていた。それは、1838年の対英通商条約による門戸開放以来オスマン帝国において進行した外国資本の浸透と、タンズィマートの諸改革で非ムスリムに対する法的権利が拡大されたことによって訪れた経済活動上の機会をとらえ、社会的上昇を果たした一部の非ムスリム資本家たちへの反感である。トルコ人も、20世紀に入るとバルカン戦争などを通して、おそまきながら外国資本に対峙するトルコ民族資本の必要性を考えるようになるのだが、本稿でとりあげた事例はちょうどその過渡期に見られた現象である。対ギリシア戦争は、経済ナショナリズムがオスマン帝国において具体的な形をとるようになるきっかけを

与えたかにみえる。

### Ⅲ. ハジ・ダーウト社への批判

前章で見てきたM紙をはじめとする反G社報道は、この会社の親ギリシア的行動を批判する目的で書かれたものであった。しかし、その背景にはすでに述べたように当時のオスマン帝国がなかば列強の経済的植民地と化し、同じ帝国臣民であるにもかかわらず一部の非ムスリム資本がその恩恵に浴するという構図があった。G社への批判は、オスマン帝国籍の会社という看板の下で、祖国を裏切るかのごとき行動をし続ける非ムスリム資本に対しアイデンティティを問いかけるものだったといえよう。

ここでもう一つG社以外の事例を取り上げ、こうした動きが単にG社に特化されたものではなく、非ムスリム資本もしくはその色彩の濃い事業者全体に向けられたものであったことを確認したい。その事例とは、ハジ・ダーウト社（以下HD社と略す）に関する報道である。HD社はI章で述べたようにイズミルに本社を置く汽船会社で、創立者ハジ・ダーウト・フェルクーフはギリシア系の有力商人<sup>(3)</sup>である。その経営の実態はギリシア色が濃く、職員も多くはルームないしはギリシア人であった。

この会社に対するM紙の批判報道は1900年4月から1901年10月の1年半の間に集中している。これらは計13回を数えるが、それ以前にも2回ほど見られる（表2参照）。最初の記事は対ギリシア戦争直後の1897年12月19日付の第200号のものである。きっかけは*Hizmet*紙の報道であった。その内容は、HD社が新社屋の上に掲げた約4アルシュン（約2.7m）の看板がギリシア語で書かれており、公用語であるオスマン語は小さな板きれですら掛けていないというものであった。これを転載したM紙は、「オスマン政府および臣民の保護と引き立てのおかげで現在の地位を獲得した」HD社は「オスマンの会社」であり、創

(3) M紙の報道（200号）によればシリアのアレッポ出身のキリスト教徒で、アラビア語の教養を身に付けた後イズミルへ移り、零細な商売を始め、やがて汽船会社を設立した。



表2 『マールーマート』紙の  
ハジ・ダーウト社報道

号	日 附
200	1897年12月19日
334	1898年5月2日
1044	1900年4月15日
1087	5月28日
1148	7月28日
1152	7月31日
1251	11月8日
1252	11月9日
1269	11月26日
1331	1901年1月30日
1353	2月22日
1366	3月7日
1376	3月17日
1421	5月1日
1591	10月19日

業者も「オスマン人」であるにもかかわらず、「トルコ語のかわりにギリシア語の看板をかかげるとは、不可思議であり残念なことである」と述べている。さらにオスマンの会社の汽船であるにもかかわらず「すべての汽船の名前がギリシア語である」という。また、「会社の業務、簿記等もすべてギリシア語で行っている」ことに関しては、オスマン国籍を持つ会社に簿記と業務において公用語たるオスマン語を用いることを義務付けているオスマン帝国商法に違反すると指摘している。「国籍にふさわしからぬ、法律違反のこのような態度・行為をどう解釈すべきか解らない。オスマンの会社のためにオスマン語の名前は無かったのか、ギリシア語の看板だけを掲げ、

汽船に外国語の名前をつけ、あらゆる業務に法に反して公用語以外の言語を用いるこの会社を『オスマンの会社』と呼ぶことは大いに躊躇われ、再度遺憾の意を表明せざるをえない」と論評しているのである。

次にHD社の名が登場するのは1898年5月2日付の第334号で、その内容はHD社がパンダリオン社<sup>(32)</sup>を範として2隻の汽船から出発し、今日かなり大きな会社に成長したことを紹介し、「オスマン帝国旗を掲げているためにオスマン人たちは皆この汽船で旅をして貨物を運ばせている」というもので、特に論評のようなものはない。

そして1900年4月以降になるとHD社への批判報道が頻繁に見られるようになる。批判の対象となった行為とは主に同社の旅客サービスに関するもので、目的地の変更、出航日、乗り継ぎ便の運航日の不定期、運航遅延、それらの情報を旅客に伝えないこと、旅客への（特に女性客への）侮辱的な態度、荷物の紛

(32) イズミルに本社を置くギリシアの汽船会社。

失・盗難，密輸，郵便・軍事輸送の軽視などである。いくつか具体的な例をあげる。

イスタンブルからメルシン行きとして出航したにもかかわらず，予告なくイズミルで乗り換えるようにと客を降ろし，1日で来ると言った乗り継ぎの汽船は4日後に到着した(1087号)。ライバル社の出航日に自分たちも汽船があると客に切符を買わせ，他社の汽船が出た後で「臆面もなく」汽船は無いと言うので結果客は何日も次の便を待つことになる。サロニカへの直行便とのふれこみで数多くの客を乗せたが，途中で数えきれないほどの港に立ち寄り，予定を何日も遅れてサロニカに到着した(1152号)。汽船の行く先[寄港地]は無計画ですべての客を受け入れる。「世界中至る所へ『アメリカへさえ』行く客を一つの汽船に収容する」(1148号)。「HD社の汽船の中では窃盗はおそらく船賃である。なぜなら毎日旅客の中の数人の荷物が盗まれ，[中略]財布がなくなる」。海に出てからキャビンのために追加料金を要求し，払わないと旅客はデッキで寒さに震えるしかない。「郵便を正確に届けないのはあたりまえ」であり，「さらに大胆にも郵袋を開けて金を盗む」(1353号)，といったようなものである。

こうした状況に「旅客への不適切な処遇について何千回記事にしても改めようとしない」(1044号)。HD社が運航する地中海域の人々は誰もが必ず同社への不満を口にする，新聞もあきるほどHD社の悪行について書いてきた(1087号)，HD社に対して「人々の非難の雨，政府からの頻繁な警告，各紙の恒常的な批判記事」が浴びせられた(1366号)，と，M紙のみならず，他の新聞や旅客たちからも非難の声が高まっていることが強調される。M紙の攻撃の舌鋒は相当厳しい。「ハジ・ダーウトは私利私欲を公の損害に求め，自己の利益を得た後は人々がどのような損害を被ろうと一顧だにしない」(1087号)。「この会社は私的利益を公益を害することで手に入れる目的で作られたに違いない。批判にけっして耳を傾けず，とりわけ残酷かつ情け無用である」(1152号)，という。

M紙は旅客があえてこの汽船を利用する理由を「オスマン国籍」であることに求める。すなわち，「[それでも客がパンダリオンではなくHD社を選ぶのは] HD社汽船のマストに翻るオスマン帝国旗に敬意を表する」ために他なら

ない(1152号)。「われわれはかつて[中略]HD社というオスマンの汽船会社の設立を聞いた時、大変誇らしく思った。[中略]オスマン帝国旗をこよなく神聖なもののみならず民衆の間でHD汽船は大変な人気を呼んだ。[中略]イスタンブルからイズミルへ、ロシア、フランスの汽船で24時間で行くよりも、オスマン船籍であるが故にHD社汽船で48時間かけていくことを[選択]するためである」(1366号)、と。

M紙の糾弾が頂点に達したのは、HD社が汽船の船籍を外国籍に変更すると決めた時であった。1901年3月7日付同紙第1366号は、HD社が保有汽船を名目上英国人の工場経営者フォーブスの名義とし、英国船籍の下で運航することを決定したと報じた。なぜこのような決定をしたかについて、M紙はHD社が数々の悪行によって政府や大衆の信用を失い経営が悪化したため、信用・人気を取り戻すため外国船籍に看板を付け替えることにしたと解説している。

「HD社はオスマンの聖なる土地に生まれ、ここで成長し、この国のパンと愛情によって育まれた。そのおかげで何千里ラも稼ぐ一人前の男となったにもかかわらず、今やこのように汽船を外国籍の下に入れるような、感謝のかけらもない不適切な道に踏み込んだことは残念でならない」と苦言を呈する。M紙はフォーブスについても厳しい評価を下している。この英国人は以前からHD社のビジネス・パートナーであつたらしい。イズミルの属するアイドゥン州のソケという地で大規模なカンゾウ根の工場を経営していた。精製権を独占していたため、栽培農家は彼の言い値で売却することを余儀なくされていた。このようにして安価で手に入れた原材料によって生産した製品をヨーロッパに輸出し莫大な利益を得た。さらにソケ周辺の山から無許可で石炭を採掘し、自社の工場で使うと共に搬出して売却さえしているという。その欺瞞性は「HD社に勝るとも劣らない」とし、このような人物に汽船の名義を移すことを問題視して反対し、当局に注意を促している。HD社には、不正を改め良心にしたがって行動することで失った信用を取り戻すよう努力すべきであるとし、「さもなければ、会社の名前や旗の色を変えても何の役にも立たない」と述べている。

HD社に対してはM紙のみならず地元イズミルの地方紙『アーヘンク(Ahenk)』(以下A紙)もまた批判のキャンペーンを展開している(表3参照)。

以下その報道を追ってみたい。

1889年11月16日付のA紙第5-990号は「HD社と良心の欠如」と題する論説で、アイドゥン、デニズリ地方が地震にみまわれ、8万人近い被災者への救援物資と住居建設のためにスルタンを先頭に全臣民が力を合わせて救援活動を行っている最中にも、「愛国心」

の無い者たちは愛国心の欠如をさらけ出していると、その一例としてHD社の行為を批判している。

HD社は毎日旅客や取引先に対してさまざまな不適切な接遇、何百もの不正行為をなしているとした上で、人道の名において最も恥ずべき行為としてあげているのは、被災者たちを厳冬から守るために建設を急いでいる住居の資材のイスタンブルからの輸送と荷降ろしに対して、イズミル港で運航する外国船籍の全ての汽船会社があらゆる便宜をはかっているにもかかわらず、「オスマンの旗の下に航行し」、「オスマン帝国で利益を得ている」HD社は、先日自社の汽船で運んだ木材を荷降ろしする際「あらゆる困難を引き起こした」として、「人間性のかげらもない」と断罪している。「HD社はハジ・ダーウトの名声をもたらし資金をすべてオスマン帝国で稼ぎ出したことを忘れたのか？」否、忘れたのではなく承知の上で「よき愛国心」を持たぬゆえに「不信心な行為」をなした、と述べている。

一方でA紙はHD社がオスマン帝国に利する行為を行った場合は率直に評価している。1897年10月28日付第3-374号で、オーストリア・ロイド汽船のクレタ便の旅客たちが、同社の不正行為（詳細不明）によって立ち往生し大いなる損害を被ったという事件の続報として、これを知った「わが市 [イズミル] の有力商人にしてオスマン臣民たるハジ・ダーウト・フェルクーフ・エフェンディ」が自らの所有する汽船のアレクサンドリア便を今後クレタ島の通商拠点に立ち寄らせることにしたと報じ、「わがオスマン帝国の海運の発展にそそいだ情熱を称賛する」と述べるとともに、以前ルーマニア人に売却したアレクサンドラ、アフロディティ、ソフィアという3隻の汽船と他の小型汽船を再び彼

表3 『アーヘンク』紙の  
ハジ・ダーウト社報道

号	日附
5-990	1889年11月16日
3-374	1897年10月28日
6-1317	1900年4月26日
6-1219	8月21日
6-1280	10月31日

が買い戻したので、これらの汽船は一昨日来オスマン国旗の下で航海を始めたことも付け加えている。

しかし、HD社に対する好意的な報道はこれ一つにすぎない。他はすべて批判的な論調に終始する。1900年4月26日付第6-1317号では言語が問題とされている。

ハジ・ダーウト・エフェンディは、汽船の時刻表におしなべて公用語であるトルコ語をつけさせず、さらには、すべてのギリシア語新聞には広告を出したにもかかわらず、トルコ語新聞にはひとつも載せなかった。[中略]新聞に広告を出す件で何の義務も無いとはいえ、ギリシア語紙には広告を出している以上、汽船の掲げる旗に敬意を表し、公用語で発行されているトルコ語紙にも広告を出すべきである。

A紙はこの批判は自社にとって広告収入の有無のためではなく、「ひとえに愛国心によるもの」であるとしている。

さらに同年8月21日付第6-1219号には「旅客に対する不適切な対応が毎日オスマン帝国の報道機関によって注視されている」とある。10月31日付第6-1280号では批判はさらに厳しくなり、「オスマン帝国の報道機関が悪事を書くことにもはや飽きてしまったにもかかわらず、どこ吹く風のHD社の不適切な経営について、いままで見聞されてきた批判では足りず、さらなる総攻撃に報いるかのごとく今回も不適切な行為の知らせを受けた」として、以下のような事件を報じている。

HD社の代理店はエルメナク<sup>33</sup>から仕入れにやってきた商人の団に月曜日に彼らの目的地であるメルシンへ帰港する汽船があると言って3メジディエの船賃を受け取り乗船券を発券した。月曜日までの間に3、4隻の他社の汽船が出航していく。約束の日彼らが乗船して待っていると夜が更けても汽船は出航しない。結局夜中になって船はアンタルヤ行きでメルシンには寄らないと降ろされてしまう。預けた荷物の返却を求めたが、アンタルヤで積み替えると言って渡さない。商人たちはA紙にこう訴える。「われわれを10~15日も宿の部屋

<sup>33</sup> 現トルコ共和国コンヤ県南部の都市エルメネク。

で待たせたあげく、置き去りにして荷物を取り上げて行ってしまっただけのものか。」「スルタン陛下はわれわれのような忠誠な国民が途方に暮れることをお望みになるだろうか」と。A紙はこれを「与えられたオスマン船籍に対する人々の親愛の情を損なう」行為として断罪している。

以上 HD 社に対する M 紙および A 紙の批判報道から読み取れるのは、やはり G 社の場合と同様オスマン船籍の会社に求められるあるべき姿であり、オスマン帝国旗に対するオスマン臣民の親愛の情である。利便性・安全性において外国船がはるかに優ることを認めつつも、オスマン帝国民が「愛国心」からあえて自国船籍を選択している以上、その心情を裏切ることが許されないことなのである。この段階でも依然として、ムスリム・トルコ人の中では、たとえ非ムスリムであっても「オスマン人」である以上、外国資本に対しては自分たちの側である、もしくは自分たちの側であるべきとの判断がかるうじて残されているかにみえる。

しかし、ここでも言語が問題視されていることに注目したい。HD 社におけるギリシア語の優先である。II 章で G 社は親ギリシア的行為のゆえに糾弾された。そして HD 社もそのギリシア的色彩を批判されている。すなわち、政治的には依然としてオスマン主義の建前は保たれているものの、ムスリム民衆は日々の生活の中で一部非ムスリム資本の経済的繁栄をまのあたりにし、潜在意識の中で彼らへの不満を蓄積していた。それは帝都イスタンブル、帝国最大の対外貿易港イズミルにおいて顕著であったろう。こうした鬱憤が対ギリシア戦争をきっかけとする「愛国心」の高揚と結びつき、非ムスリムを「われわれ」の側ではない「あちら側（西欧キリスト教世界の側）」、すなわち「他者」として認識しはじめるようになったのではないだろうか。

#### IV. 『マールーマート』紙のオスマン海運への提言

II、III 章において、非ムスリム系の 2 つの汽船会社に対する批判報道から当時のオスマン語新聞における経済ナショナリズムの萌芽を看取してきたが、その傾向が特定の会社に限定されたものではないことを確認するために、本章で

表4 『マールーマート』紙の海運関連報道

号	日 附	見 出 し
5	1897年6月6日	特別局
11	6月12日	海運
128	10月8日	海運
153	11月2日	オスマン帝国における汽船会社
281	1898年3月10日	特別局/海運
283	3月12日	海運
292	3月21日	海運
313	4月11日	海運
317	4月15日	特別局（借款の条件）
324	4月22日	特別局（発展の理由）
626	1899年2月21日	海運
698	5月4日	オスマン帝国沿岸
843	9月26日	海運
864	10月17日	特別局（外資）
921	12月13日	海運談（İkdam 紙より）
1923	1900年9月20日	海運
2157	1901年5月14日	特別局
2314	10月18日	海運

はM紙の論説の中から海運業界への提言を抽出し、同紙がオスマン海運のあるべき姿としてどのような像を描いていたのかを示し、そこにみられる経済的なナショナリズムの性格を明らかにしたい。

M紙は特別局を中心とするオスマン海運界の現状と改革に関する論説を1897年から99年にかけて繰り返し掲載している（表4参照）。その背景として、1898年4月に特別局が改革のための資金を調達する目的で59万リラという巨額の借款を決めたことで、特別局の改革問題に人々の関心が集まったことが考えられる<sup>34</sup>。同時に、同紙の論調からは対ギリシア戦争をきっかけに経済ナショナリズムが次第に具体的な形となって表れてくる様子も見て取ることができる。特

<sup>34</sup> 特別局は1897年11月13日に「特別局の改革と発展に関する報告書」を提出し改革の意思を表明した。この計画は同年11月28日の勅令で了承され、翌年資金調達のため借款交渉に入った。（小松香織 2008., pp.160-161）

別局の改革案が具体的かつ詳細に論じられる一方で、外国資本に対抗するために、特別局以外にさらなる「オスマン資本」の汽船会社の設立が切望されるのである。まず、M紙が海運の重要性をどのように認識していたかを見てみよう。

国家の経済的繁栄には輸送手段の確保が不可欠である。オスマン帝国もこの20年間に、アナトリア、ルメリ [バルカン]、アラビア半島で、鉄道、道路網を整備してきた。しかしながら陸上輸送には限界がある。自国内の産物を自国内において流通させるだけではなく、国外へ輸出するためには、海上輸送手段が必要なことは明らかである。(11号)

貿易の発展をもたらす原因の一つは通信と輸送手段である。オスマン帝国のような海岸の多い、地球上で貿易の観点から最も重要な位置を占め、ヨーロッパ、アジア、アフリカ大陸の接点にある国において、海上路は輸送手段の面で真っ先に注目されるべき問題である。(292号)

海運はあらゆる国でその支配下にある海岸の長短に連動しており、オスマン帝国の海岸はといえば、黒海の片隅から紅海の最果てに、一方では北アフリカのトリポリに、そしてアドリア海の2分の1に至るほど長大にして、ヨーロッパのすべての国家の海岸中最長である。(313号)

わが国を豊かにするためには、農業に次いで海運が重要である。[中略]なぜならオスマン帝国はヨーロッパのいずれの国よりも長い海岸を持つ。[中略]ヨーロッパの富める国はすべて海運のおかげで発展・拡大した。すなわち英国の今日の繁栄はすべてこのおかげである。(626号)

海運はいつの時代も最も利益を生む財産である。英国人たちはこのおかげで世界の4分の1を[中略]手に入れた。(698号)

M紙の議論の前提には、当時、すなわち19世紀末の世界経済における海運の重要性への認識がある。その上で海運と国家の経済的繁栄との関連性を説き、その典型的な事例として大英帝国の隆盛をあげ、オスマン帝国の地理的条件、ヨーロッパのいずれの国をもしのぐ長大な海岸線を有し、三大陸の接点という通商路の要に位置する点を指摘し、海運問題へ注目するよう促している。

次にオスマン帝国における海運の実情が語られる。そこには外国汽船の浸食



に対する憤りが見られる。

オスマン帝国の海運の状況は経済学上の観点から見て極めて情けなく、国内の生産物、農産物を一連の外国の海運会社を介して輸出せざるをえない。[中略] 外国からわが国に入ってくる品物がわれわれにどれほどの損害をおよぼしているかを考えるならば、一方でわれわれの物産がやはり外国船によって運ばれ、そのために [中略] どれほどの損害を積み重ね、取り返しのつかないほどの損失をこうむってきたかがおわかりになるだろう！この損失の中にはまた、わが国旗を掲げた海上輸送手段が自国の海域と共に他の海域でも誇りを以て航海することができないでいることも含まれており、これは精神的・物質的に最も重大なことである。(11号)

今日のわが海運はわが海岸の大きさに比べると殆ど一つの点ほどに見える。特別局とその他のオスマン帝国の汽船会社の現状からみて、外国の競争相手に対して勝利をおさめることは不可能であるので、真に考えるべきはこの競争から救い出すための方策である。(313号)

一日中ボスフォラス海峡の前に座って調べるなら、晩までに上り下りする数多くの船の4分の1は確かに英国船籍であることがわかる。[中略] 外国人はわが国の多くの港に毎日何百という汽船を送り込み、すべての交通・通信を手中にしているというのに、われわれはなぜ益に浴さないのか！(283号)

くめども尽きぬ宝庫といえるわが国の財産を様々な外国会社は何百万リラと自国に持ち出しているが、わが特別局はこれらと対抗できないでいる。(324号)

オスマン帝国の海運は海岸の長さ、多さからみてまったく貧弱である。[中略] これほどの海岸を持ちながら海運を進歩させられないでいるとはまことに遺憾である。(626号)

オスマン帝国の黒海、マルマラ海、エーゲ海、地中海、アドリア海、紅海、インド洋沿岸の港は通商上きわめて重要性を持つ。[中略] 外国船がわが港へ殺到したためにわが商人たちとわが [国の] 対外貿易が被った損害、国家の財産に与えた傷は限りなく、数えきれない。(698号)

つい先日のオーストリア・ロイド社の代理店の旅客と商人に対する失礼な処遇は忘れられない。わが国の民、商人は外国汽船会社を嫌悪しているというのに、われわれはいまだ波止場に定期的に汽船を運航していない。特別局がアナトリアの諸波止場へロイド社ほど汽船を送りさえすれば、郵船が毎日出航すれば、黒海では他の会社が地位を保ちえないことは日輪の如く明らかである。特別局がロイド〔就航〕の2、3年前トラブゾンへ毎週汽船を送ると発表したため、数多くの家畜商人が外国船に羊を積まず、10～15日間も波止場にとどめておき、相当の金を費やしたあげく、特別局が汽船を送らなかったため、やむをえず外国人に袋一杯の金を支払ったことは忘れられない。〔中略〕トラブゾンと通商しているアリザーデレルだけでも年間ロイドに3、4千リラを支払っていることから、その他の商人たちはいったいどれくらいになろう。〔中略〕パリカルヤラルは4隻の老朽小型汽船で年間1万8千リラにのぼるバンドゥルマ海運を手中におさめているというのに、われわれはなぜこの金を権利のある者のかわりに彼らに与えねばならないのか！<sup>(35)</sup> (626号)

以上みてきたように、オスマン帝国海運の現状は、地理的な潜在能力にもかかわらず「きわめて遺憾な状態」にあり、海運業は外国資本に浸食され、毎年オスマン帝国から巨万の富が国外に流出しており、その損害は計り知れない。これに対し特別局をはじめとするオスマンの海運会社は手をこまねいているにすぎない、というのがM紙の現状認識である。そして、オスマン国民もまた自国汽船を待望していることが第626号の記事からも伺える。そこで、同紙はオスマン海運の発展のために様々な提言を発信していくことになる。以下順を追ってみていこう。まず求められるのは海運会社の増設である。

今日わが町の港を見れば、浮きドックに並ぶ汽船の多くは外国籍を持っており、これらはメサージリ・マリティム、パケ、フランシース、ロイド、エルフ社に属しているのが見られるが、これほど多くのまたきわめて大き

(35) アリザーデレルとはムスリム商人アリザーデー族をさす。パリカルヤラルとはパリカルヤー族で非ムスリム系商人。

な資本を有する会社群と競争し、商業輸送を外国の手から救うためには、少なくとも特別局並みの会社を20社は設立する必要がある。オスマン帝国の海運会社のライバルたちは、上記の、またこれに準ずる会社であり、特別局は単独ではこれらの会社と太刀打ちできないことから、つまり、オスマン帝国の海運会社は特別局のライバルではなく局と共に外国の汽船とのみ競争するのであるから、この会社からもオスマン人の資本家（傍線筆者、以下同様）だけが、そして間接的に国庫だけが利益を得るであろうことは疑いもなく絶対確実である。[中略] ハイリエ社は、オスマン帝国民に限り株を保有することができ、かつ売却に許可を要するという条件で、50万リラ相当の2万5千株を放出することで「事業を」拡大し、遠隔地への大型汽船の運航も可能となり、容易となる。すべてのオスマン人の資産家はすすんで買いに走るに違いない。(313号)

どのような形であれ、国内に1つか2つの会社を設立し、[中略] 立派な船を購入し、運航させることが今や必須である。設立が待望されるころの、わが国民の栄誉 (Şeref-i milliyemiz) を確立し獲得するこのオスマンの海運会社のうちの一つは、その役割を現在立派に完璧に果たしているハイリエ社が占めるべきである。[中略] これを追って、小規模な第二の会社を共同で設立すべきである。資本、株主、乗組員、職員のすべては国内のもの (memleket malı)、国内の人材 (memleket adamı) でなければならない。(11号)

別の論説では、ルーマニア政府の海運の発展を重視する政策に比べてオスマン海運は競争力が欠如しているとし、特別局を国民的な企業 (milli bir şirket)、いわゆる「ナショナル・フラッグ」に転換する必要性を力説する。

わが海運に携わる者たちを増やし、資本を拡大することがまさに求められている。オスマン帝国の海岸はきわめて広大で、海運に関しては5ないし6の大会社を維持できる程のものであるので、この重要な利益を外国人だけに投資させるのは許しがたい。[中略] 愛国的努力で設立されるオスマンの会社 (teşebbüsât-ı hamiyetmendane ile vücade gelecek bir şirket-i Osmaniye) がおそらく真の利益を保証するであろう。(128号)

また、トラブゾンとトリポリで各々汽船会社が設立されたことを報じ、さらにもっと大規模な会社が必要であると主張する。

実際わが国の海岸の間の輸送をさしあたり自国内の汽船 (kendi yerli vapurlarımız) で行う利益はけっして小さなものではない。[中略] 自分たちの金を外国人に渡さない手段となる。これはすばらしい、有益なことである。われわれは自分たちの金を守ると共に、出来れば外から金を稼ぎたいと望んでいる。これも輸出入品をはるか遠方、世界の果てまで自分たちで運べるだけの強力な汽船会社を創設することで可能となる。(153号)

オスマン帝国の汽船会社があらゆる形で発展し、単にオスマン帝国内の港だけでなく、西の果て、東の果ての海域においてオスマン帝国旗を翻すことは、もちろん全オスマン人の悲願である。(292号)

M紙は終始一貫して外国汽船会社に対抗しうるオスマン帝国の海運会社の育成と発展を求めている。それでは「オスマン帝国の海運会社」とは何か。国内資本にしてオスマン帝国籍であれば非ムスリム資本でもよいのか。それともムスリム資本、さらに絞り込んでムスリム・トルコ資本なのか。その答えはM紙の論説の中にある。同紙は、国内汽船会社の発展を望むにあたり、特にムスリムの資本家がこの事業に積極的に参入することを強く期待している。

われわれもそろそろ海運の思考に目覚め、わが資本家たちの中から独立して会社を興すだけの力を備えた人々が、オスマン海運に貢献しようと試みるのを見てよろこぶことができないものか？ [中略] 近頃いくつかのオスマンの船会社が設立されたといううれしいニュースを受け取った。[中略] その一つにしてシリア沿岸で汽船を運行する予定の会社の個人経営者でセリム・ハビブ・エフェンディという名のバイルート出身の資本家は、ジェノヴァから1隻の汽船を購入した。[中略] この汽船はいまのところ先駆的なもので、将来はもっと増加するであろう。この他に、有力商人の一人タンタウィーザーデ・ハーリド・ベイ・エフェンディが4隻、ネムリザーデー族が2隻の汽船を購入し、わが国の海運を拡大する予定であることを読者諸兄にまったくの喜びと共にお知らせする。(283号)

このようにM紙があげた事例はいずれもムスリム資本家の動向である。いず

れも数隻の汽船を保有するにすぎない小規模な船会社ではあるが、M紙は「目の前にはイズミルのハジ・ダーウト社（そのひどい状況は時々お伝えしてる）とギュルジュ汽船〔の例〕がある。これらの会社は創設時には小さな数隻の汽船を持っていたにすぎないが、今では本当に会社としての体をなしてきた」（283号）と非ムスリム資本二社の先例からムスリム資本の船会社の発展の可能性を示唆する。

有力商人の中で、タンタウィーザーデ家、ネムリザーデ家、また同様にわが国の資産家や富裕な人々も、きわめてすばらしい立派な会社を設立することができれば、当然わが海運は急速に発展を遂げるはずである。〔中略〕わが海運は栄光のオスマン帝国にふさわしい段階に至るであろう。

（313号）

ムスリムも非ムスリムもオスマン帝国の国民であるとするオスマン主義は、政治の場に先駆けて経済分野においてその矛盾をあらわにする。すなわち非ムスリム資本は外国資本と一体化したものととして、ムスリム資本を圧迫するものとみなされるようになっていくのである。1913年9月10日付の *İkdam* 紙に50年前の金角湾の波止場の情景を息子に語ってきかせる父親の話が掲載されている<sup>36)</sup>。

〔息子へバルカバンを指して〕ここはイスタンブルのムスリム商人でも最も富裕な者たちのものだった。ここの商人のなかでキリスト教徒はたった一人だった。他はすべてムスリムだった。〔中略〕外国人は一人もいなかった。〕

「ゼイティンヤア波止場とはいえば、あそこの商人たちもまた、殆どすべてがムスリムだった。誰もがみな4、5隻の船を持っていた。地中海からオリブ油を運んできた。〔中略〕船員、船長たちも全員ムスリムだった。〕

「木炭業かい？〔中略〕すべての船主がムスリムで、商人もまた殆どがムスリムだった。〕

<sup>36)</sup> Toprak 1995., pp.203-204.

「見てごらん。もはやあとかたもない。ムスリムは一掃されてしまった。彼らは最も単純な、もっとも情けない仕事で糊口を凌いでいる。」

前章でも引用したイズミルのA紙の海運輸もまたM紙の論調と同様ののものである。1895年3月11日付の同紙の論説の要旨は以下のようなものであった。

海は富の源泉である。そこに身を投じた民は皆幸福を手に入れた。世界に文明と繁栄をもたらした通商の拠り所は航海である。輸送無くして通商も繁栄もありえない。ところがわれわれは海運をまったく重視してこなかった。「今日アイドゥウン州の人口150万人の中にたった一人でも船乗りがいるか？」海運が現在到達した発展に比べてわが沿岸民が一本マストの帆船で行っているような輸送は海運とはいえない。パンダリオン社、ジョリー社のような汽船会社は外国資本である。「われわれはオスマンの海運会社を、フェスをかぶりトルコ語を話す船長たちを求めている。」「オスマン人が海運で成功するには二つの条件がある。一つ目はわれわれが航海術を身につけること、二つ目はわれわれの富裕者たちが海運〔業〕を目指すことである。」

オスマン帝国においていかに海運の重要性が看過されてきたかは、トルコ革命後組織された高等経済審議会の報告書においても指摘されている<sup>37)</sup>。

民族経済活動全体の中で海運は特別な重要性を持っている。[中略] 実際わが国には今日最も初歩的な意味においてすら海運と呼べるようなものは存在しない。[中略] 貨物汽船業の海運における重要性、価値はわが国ではいまだ完全に明確になっておらず、[中略] わが国が保有する貨物船が整然と港内で運航しうだけの大きさと条件を備えていないことも常に指摘される欠陥の一つである。[中略] ロシアの石炭とルーマニアの小麦の相当な量をギリシアの船が運んでいることは、単に注目すべきことである以上に悲しむべき出来事である。[中略] 黒海の運輸業においてギリシア船は数の上で第一位、トン数では第二位を占めている。[中略] イスタンブルとイズミルの港では、輸出は完全に外国船によって行われている。

<sup>37)</sup> Türkiye Cumhuriyeti Âli İktisat Meclisi Umumî Kâtipliği 1929. *Âli İktisat Meclisi Raporları 1928 İkinci İçtima Devresi.*, Ankara: Hakimiyeti Milliye Matbaası., pp.72-75.

この中でギリシア商船が重要な割合を占めていることも特筆すべきである。

M紙の海運論は、終始一貫して外国汽船会社に対抗しうるオスマン帝国海運の育成と発展をめざすことを求めるものであった。その底流には、オスマン帝国の経済的植民地化が進行していく中で、自国市場を外国資本に侵されていることへの悲憤慷慨がある<sup>38</sup>。これは当時のオスマン帝国民共通の心情でもあったであろう。M紙はその代弁者を自負していた。具体的にどのようなことがあったのかは記されていないが、ロイド社のオスマン帝国民に対する「失礼な態度」や、自国の船を利用しようと特別局の定期船を待ち続けたトラブゾンの商人たちに関する報道は、オスマン帝国民がいかに外国汽船会社を嫌悪しているかを浮き彫りにしたもので、M紙は、現状においては他に選択肢が無いためこれを利用せざるをえないものの、オスマン資本の汽船が運航されれば高い集客率と収益は間違いないと断言している。

こうした反面、これほどの国民の支持、市場のポテンシャルティにもかかわらず、相応の発展を遂げられない特別局への失望も読み取ることができる。実際M紙の論説では特別局よりも自国内の民間資本へ大きな期待を寄せている。ハイリエ社の実績をたたえ、これをモデルとすることを勧めている。また、外国汽船との競争には、少なくとも特別局規模の会社が20社は必要であるとし、特別局以外の民間の海運会社の一つでも多く設立されることを願い、幾人かの有力商人を名指しし、彼らが汽船会社を設立すれば海運は急速に発展するという。M紙の、換言すれば同紙が代弁するオスマン帝国の民衆の心情は、汽船会

---

<sup>38</sup> 特に海運業において外国資本の進出を後押ししたのは不平等条約による課税の優遇やカボタージュ特権喪失の問題であった。この状態は第一次大戦に参戦したオスマン帝国が、連合国に対し一方的にこれらの特権の廃止を通告するまで続いた。「(第一次大戦の) その日まで大きな割合でギリシア船籍の船の独占であった国内海運を今後オスマン船で行わせることが決定された。こうしてカボタージュ権はオスマン船籍に移る。この問題で商業大臣アフメト・ナスイミ・ベイ (Ahmed Nesimi Bey) は次のように言っていた。『今までわが国には海運は無きに等しかった。この原因のうち最も重要なのは外国商業汽船がわが国沿岸の諸港に立ち寄り、そこで課される税の観点から彼らの自国よりも、さらに数年前まではオスマン船籍よりも優遇されていたことである。当然この条件下では新たな国民的 (milli) 海運会社の設立や彼らとの競合は不可能であった』と。」(Toprak 1995., pp.68-69)

社はどのような形で作られるにせよ、「資本、株主、乗組員、職員のすべてがオスマン帝国内の富と人材から成っていなければならない」(11号)という言葉に集約されよう。それは排外主義的、愛国主義的心情である。しかし、この時点ではまだこの愛国主義ははっきりとトルコ民族主義という形をとっているわけではない。「すべてのオスマン帝国臣民」という時、そこには非ムスリム系諸民族も含まれるからである。しかし、G社への批判報道に見られるように、非ムスリム系資本は次第に外国資本と同列視されるようになり、自国資本とはムスリム資本を意味するようになっていく<sup>(39)</sup>。ただし、19世紀末から20世紀初頭においてはムスリム資本とは必ずしもトルコ民族資本に特化したものではないことに留意したい。しかし、アラブをはじめ他のムスリム諸民族のナショナリズムの高揚に伴い、それは「トルコ民族資本待望論」へと転化していくのである。

## お わ り に

本稿は、オスマン帝国末期に現れたトルコ民族主義について、オスマン主義からトルコ主義への「愛国心」の変質が、まず経済ナショナリズムという形をとって顕在化したこと、そしてそれは「93年戦争<sup>(40)</sup>」と呼ばれた1897年の対ギリシア戦争を契機としたものであったことを、当時のオスマン語新聞の論説から考察したものである。

オスマン帝国において経済的ナショナリズムにもとづく「民族経済<sup>(41)</sup>」に関

(39) ギョチェクによれば、ヨーロッパとオスマン帝国間の通商においてヨーロッパ諸国がオスマン帝国のマイノリティと手を組むことを選択し始めたことが、トルコ民族主義の拡大を加速させる重要な理由の一つとなった。オスマン・トルコ人たちがこの変化する通商からマイノリティほど利益を得られなかったことが、マイノリティの通商上の成功に対し敵愾心を抱くことに道を開いた。オスマン帝国のムスリムがますます強く意識するようになった経済的崩壊とトルコ民族ブルジョワジーの育成の努力とが合体した結果、トルコ民族主義は強固なものとなっていった。(Göçek 2002., pp.67-68)

(40) 対ギリシア戦争の勃発は1897年4月であるが、オスマン財務暦の1293年にあたるため「93年戦争」と呼ばれた。

(41) 本稿ではトルコ語の“millî iktisat”を「民族経済」と訳出した。“millî”という言葉



してはトブラクの一連の研究<sup>42)</sup>がある。「民族経済」政策とは、在地の民族資本による産業の自立をめざす経済政策のことで、オスマン帝国の最末期に現れトルコ共和国に継承された。明らかにこれはトルコ民族主義のイデオロギーにもとづく経済政策である。それゆえオスマン帝国においては先に述べたように政治的なトルコ民族主義の成熟を待たねばならなかった。さらに経済的なナショナリズム政策の実践を遅らせたもう一つの要因がオスマン帝国の経済的植民地化である。金融・基幹産業の殆どを外国資本に支配され、自国資本においても非ムスリム系がムスリム・トルコ系資本に優越している状況下において、「民族経済」政策は実践されるべくもなかった<sup>43)</sup>。

オスマン帝国近代史の一側面にトルコ人が民族ブルジョワジーを形成できなかったことがある<sup>44)</sup>。その点においてオスマン帝国領土内および周辺地域の他民族との違いは注目すべきものがある。19世紀にこうした地域の諸民族にみられたナショナリズムの高揚はおおよそ次のようなプロセスを経験している。まず、資本主義の浸透といったような何らかの理由により、民族ブルジョワジー

---

葉は nation を意味する名詞 millet から派生した形容詞で、英語の national に相当する。日本語に翻訳した場合「国民の」、「民族の」と訳しうる。そこで問題となるのは日本の歴史であればこの両者はほぼ「日本人の」と言い換えうるのであるが、多民族国家であるオスマン帝国においてはオスマン国民とは必ずしもトルコ民族ではなく、むしろトルコ民族はその一部にすぎなかったことである。したがって“milli”を日本語に訳する場合は注意を要するが、本稿では自民族〔資本〕主導の経済体制という意味で「民族経済」とした。

42) トブラクは、Toprak 1982で第二次立憲制期から第一次大戦期における「民族経済」の形成過程を論じ、その後共和国期までを視野に入れたトルコの民族ブルジョワジー論を出版する (Toprak 1995) など、この問題で数多くの業績をあげている。

43) 「第一次大戦期に受け入れられることになる民族経済の潮流に至るまで、オスマン帝国領では外国資本に対する抵抗は薄弱だった。」(Toprak 1995., p.65)

44) ユルマズによれば、オスマン・ブルジョワジーの性格とは、産業ではなく通商、特に対外貿易において発展したこと、そして、大半がルーム、ユダヤ人、アルメニア人、レヴァント人といった非ムスリムから成り立っていたことである。一方、トルコ・ムスリム・ブルジョワジーはといえば、国内通商に依存する中小規模資本にすぎず、脆弱で組織化もされはなかった。(Yılmaz, Serap 1997. “Türk Milliyetçiliğinin Ekonomik Kökenleri ve İzmir’de Milli İktisat Uygulamaları.” In *Tarih ve Milliyetçiliği I. Ulusal Tarih Kongresi Bildiriler*. Mersin: Mersin Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi., pp.434-435)

が台頭する。彼らは西欧世界との国際的ネットワークなどを通じてフランス革命の思想やナショナリズムの洗礼を受ける。その資金力を以て教育や出版事業に力を注ぎ、自民族のナショナリズムの覚醒に貢献する。やがてそれはオスマン帝国やロシアの支配から自立して自民族の国家を形成する運動へと発展していく。ギリシア人、タタール人、アゼルバイジャン人などが例としてあげられよう<sup>(45)</sup>。翻ってトルコ人の場合はどうか。彼らの一部は支配者側に立ち、一般大衆であっても政治的抑圧を感じることはなかったと思われる。それゆえ政治的ナショナリズムの覚醒には時間を要した<sup>(46)</sup>。

その一方でオスマン帝国は政治的には独立を維持したものの経済的には西欧列強の半植民地状態に置かれていた。つまりこの部分においては「反西欧」・「反植民主義」的感情を抱く要素があったといえる。こうして特に19世紀後半、徐々に蓄積されていった潜在的な反発が対ギリシア戦争を引き金に表出し、具体的な「抵抗」の動きが言論界にみられるようになった。はじめ標的は外国資本であった。「われわれ=オスマン人」に対して「彼ら=外国人」がいた。オスマン主義においてはムスリムも非ムスリムもオスマン国民として「われわれ」、つまり「こちら側」に属していた。しかし、ある時期から非ムスリムは「彼ら」、つまり「あちら側」と認識されるようになる。それは経済活動の場でより強く実感されるのである<sup>(47)</sup>。

(45) ギリシア人の事例については Clogg, Richard, ed. 1981. *Balkan Society in The Age of Greek Independence*. London: The MacMillan Press を参照。タタール人、アゼルバイジャン人については Zenkovsky, Serge A. 1967. *Pan-Turkism and Islam in Russia*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press を参照。

(46) トルコ民族主義を社会発展の側面から分析したイスラムは、トルコ人の間にナショナリズム思想が現れなかった要因として、オスマン帝国においては西欧的な社会構造もブルジョワジーも形成されなかったことと共に、支配権がトルコ人の手にあったことをあげている。(İslam, İbrahim 1997. "Türkiye'de Milliyetçilik Düşüncesinin Toplumsal Gelişme Bakımından Değeri." In *Tarih ve Milliyetçiliği*, p. 384)

(47) 例えばオスマン帝国は財政破綻し、国家財政はオスマン債務管理局の監督下に置かれていたが、ギョチェクによれば、債務管理局の管理職にもヨーロッパ人についてオスマン帝国のマイノリティがついていた。そのため管理局の国家財政への干渉とマイノリティの経済分野における支配が相俟って、統一派(青年トルコ人政府)は次第にトルコ民族を支援するようになった。1914年のオスマン帝国に

トブラクは、青年トルコ人革命による経済の自由化がかえってオスマン通商を掌握していた非ムスリムと外国人の影響力を強め、ムスリム商工業者は自由競争のルールの下で没落した。トルコ民族主義はこのような状況の中で育っていった、すなわちトルコ民族主義は経済的自由主義への反発の結果として出現した、と述べている<sup>(48)</sup>。

実際、革命の主体となった統一と進歩委員会グループ（統一派）も、バルカン戦争以後政治的トルコ民族主義路線を強め、自由主義的経済政策から経済的ナショナリズム政策へと舵を切る<sup>(49)</sup>。コラルテュルクによれば、経済のトルコ化は、バルカン戦争と共にトルコ主義が支配的イデオロギーとなり始めたことと並行して経済活動において見られた現象である。しかしながら、「経済をトルコ化するための効果的・持続的な第一歩は共和国期に踏み出された」という<sup>(50)</sup>。

問題を整理しよう。政治的イデオロギーとしてのトルコ民族主義にもとづく経済政策、いわゆる「民族経済」政策の兆候が現れるのはバルカン戦争以後のことであり、それが明白な形をとるのは第一次大戦期である。しかし、本稿でみたように非ムスリム系汽船会社への批判報道からは明らかな経済ナショナリズムの覚醒を読み取ることができる。ただし一般的な海運論では、まだ自国資本というとき非ムスリムを排除する態度はそれほど顕著なものではない。それではG社やHD社への批判報道ではなぜ非ムスリム資本は「あちら側」に置

---

おける資本投下率はこの支配体制を目の当たりにさせるものであった。すなわちその割合はルーム：50%、アルメニア人：20%、トルコ人：15%、外国人：10%、ユダヤ人：5%である。(Göçek 2002., p.67)

(48) Toprak 1982., pp.19-20.

(49) 「転機は、バルカン戦争とともにやってきた。バルカン領のほとんどを奪い、オスマン人の間に深い絶望感と悲観論とを広げたこの戦争が戦われている時期に、経済におけるナショナリズム路線が頭をもたげたのであった。」(新井政美 2001, 134頁)

(50) 経済のトルコ化において、オスマン帝国の崩壊からトルコ共和国の建国にまたがるプロセスの中で経験した敗北とこの敗北にともなう大幅な領土の喪失が生んだ社会心理が重要な役割を果たした。1911年トリポリ戦争、1912～13年バルカン戦争、1914～18年第一次大戦、1919～22年祖国解放戦争という10年を超す長い戦乱が原因となったトラウマによって高揚し拡大した民族主義・トルコ主義の影響で、非ムスリム諸集団に対する嫌悪と敵意が生まれた。(Koraltürk 2011., p.185)

かれているのか。その違いを生み出したものこそ93年戦争というファクターではないだろうか。バルカン戦争から第一次大戦と続く戦争の時代が政治的トルコ民族主義を拡大させたように、対外戦争での旗幟が「われわれ」と「彼ら」とを分ける指標となったのである<sup>(5)</sup>。93年戦争は短期間にオスマン帝国側の勝利のうちに終結した。したがって、これをきっかけに高揚した経済ナショナリズムも一過性に終わったかの感がある。経済の領域を超えて政治的あるいは社会的な領域にまで拡大するには至らなかった。しかし、多民族国家オスマン帝国からトルコ民族の国民国家への道程の中で経済ナショナリズムが先行して現れたことは、オスマン帝国の世界経済における位置からトルコ民族主義を見直す意義を示唆するものといえよう。

---

(5) ギョチェクは「同じ国境内の異なる民族主義の流れが経済分野において衝突した最初の事例」として、1909年、クレタ島のルームがギリシアとの合併を決めたことから、ギリシア政府との貿易に対しボイコットが行われたこと、バルカン戦争中イスタンブルのルームたちが募金を行い、オスマン帝国と交戦状態にあるギリシア艦隊の装甲艦購入を支援したため、イスタンブルでルーム商人の店では買物をしてはいけないというボイコット運動が組織されたことをあげている。そして、「これらのボイコット運動は統一派をして、外国資本の投下、支配に対して民族経済(milli bir iktisat)と成長するトルコ・ブルジョワジーをもって対抗する以外にすべは無いことを確信させた。」と述べている。(Göçek 2002., pp.67-68)

who were his close advisors, and the increasing concentration of power in the emperor was unavoidable.

## A CONSIDERATION OF ECONOMIC NATIONALISM IN THE OTTOMAN EMPIRE

KOMATSU Kaori

The period of the awakening of Turkish nationalism was later than that of other nationalities under Ottoman rule. As the rise of nationalism in the Ottoman Empire was linked to the independence movements of subject peoples under Ottoman rule, it has been claimed that there was no necessity for such an initiative from the Turkish people who occupied the side of the rulers [rather than the ruled.]

However, while the Ottoman Empire at the close of the 19<sup>th</sup> century did maintain political independence, economically it was placed in a semi-colonial status by the Western powers. In short, it can be said that in this sphere an important element was the Turkish people feeling themselves victims of oppression. This latent sense, which had built up over the years, surfaced as the trigger for the war with Greece in 1897, and a concrete “resistance” movement began to appear in public forums. Their first target was foreign capital. It was “we Turks” against “them, the foreigners.” At that time it was thought that non-Muslims should side with “us” as the people of the Ottoman state. However, from a certain point in time, for the Turks non-Muslims began to be seen as being on “their side.” This was felt more strongly in the arena of economic activity such as the steamship industry addressed in this article.

In regard to the rise of economic nationalism, it has been pointed out that the trigger was the fact that foreign and non-Muslim capital underwent rapid development, and the gap with Muslim-Turkish capital widened due to the liberal economic policy during the Second Constitutional Era. However, the process of economic colonization had been proceeding from the mid-19<sup>th</sup> century onward, and the circumstances at the beginning of the 20<sup>th</sup> century were nothing more the result of the process. Therefore, economic nationalism appeared in a form that preceded political nationalism. Even if it was not clearly based on Turkish nationalism, the

first buds of such thought can be seen in Ottoman newspapers from the late 19<sup>th</sup> century.

In regard to the Turkish nationalism that appeared in the final period of the Ottoman Empire, I have clarified in this article that the qualitative change in the character of “patriotism” from Ottomanism to Turkism first grew apparent in the form of economic nationalism, and then with the war with Greece as turning-point in the debates over the shipping issue in Ottoman newspapers published from the close of the 19<sup>th</sup> century to the start of the 20<sup>th</sup> century.