

Vera Schmidt,

*Die deutsche Eisenbahnpolitik
in Schantung (1898-1914)*

*ein Beitrag zur Geschichte des deutschen
Imperialismus in China*

大島 偕美

十九世紀末葉には、世界の主な資本主義国はすでに帝國主義の段階に入っていた。それ迄の中国に対する資本主義国の經濟政策は、商品輸出を主としていた。しかし、帝國主義の段階に入ると、これらの經濟侵略は、單なる商品輸出を主とするものから、資本輸出を主とするものに変化していった。

西欧列強は一方では商品輸出をおし進めながら、他方では植民地や後進国における各分野の諸開發や經營に投資し、そこから得る莫大な利益を、傳統的に孤立を守り続けてきた中国に投資し始めた。日清戰爭は日本近代史においてばかりでなく、中国近代政治史においても一つの転機であった。それは世界的に殆どの植民地分割が終わった段階において、中国が残された唯一の獲物となつたからである。それは下関条約における二億兩の賠償金の他に、中国開港場の機械導入、各工場の建設を迫り、ついには大規模

な領土分割と利権獲得競争への動きとなつていった。

山東におけるドイツの鐵道政策は、まさにそのような列強の利権獲得競争のまっただ中において推進された。本書はその動きの中で、その照準を山東鐵道政策にあて、政治史的な解釈を行なっている。内容的には、かなり正確な史実描写に終始し、分析的な要素は欠如していると言わざるを得ない。

しかし戦後ドイツの東洋学の研究の中で、近代史のこのようなテーマについて取り上げられた例がないことから見ても、極めて注目すべき労作のひとつである。

本書の構成は以下の通りである。

序章 本書の目的および参考資料について

第一章 中国におけるドイツ進出の政治的、經濟的背景

一 中国發展における西欧列強の影響について

二 一八九八年前におけるドイツの中国關係

第二章 山東におけるドイツの鐵道敷設事情について

一 山東鐵道

二 山東鐵道に伴う鉱山開發権

三支 線

終章

参考文献、資料

本書は山東鐵道に焦点をあてつつ、その歴史過程をふまえて、実証的かつ論理的に精緻化しようとした意欲的な研究成果である。最初に章を追ってその概要を紹介することにしよう。

先ず、著者は、西欧と中国の歴史的な關連についての研究は数多くなされ、その内容も豊富に紹介されていることを指摘している。

しかし、山東鉄道問題に関しては、アメリカの歴史学研究的の学位論文に唯一見られることを断わっている。しかも著者はこの意欲作が単なる山東鉄道敷設の歴史的事情の描写にとどまらず、鉄道政策に焦点をあてながら、鉄道敷設の影の推進力は何か、その他、中国からの搾取は一体どういう意味があったのかなどを分析解明したいと望んでいる。それが本書の目的でもある。

本書の参考文献は当時の鉄道敷設の關係諸団体（株主となった銀行や企業団体など）が保持する経過報告書やその他の資料および外交文書が主である。しかし鉄道利権が剝奪された後もなお、ハンブルクに存在した山東交易公社の資料は一九四五年の戦災でほとんど焼き払われていた。しかも第二次世界大戦以後、当時の山東鉄道の貴重な援護者であったクルップ（Krupp）などの大財閥は解体しており、いくばくかの資料も入手不可能になっていた。そこで著者はドイツ銀行や關係各省の報告書（Koblenz）の役所に残存していたものや、当時の北京領事館への通信文書や各国（主に英国）に残されている条約および契約文書に即しその問題の追求を試みている。

第一章では、中国進出におけるドイツの政治的、経済的背景を説明するにあたって、西欧が歴史的にいかにも中国と対応してきたかという点と、一八九八年以前、ドイツは中国とどのような関係があったかの二点について、詳細に述べている。アヘン戦争以前、北方の辺境地帯では帝制ロシアとの間に二百余年にわたる通商関係があり、十六世紀、極東の海上権および商業権はポルトガル人の独占するところであった。が一世紀後、オランダ人がこれに代って代った。十八世紀になるとイギリスが東インド会社の経営を

通じて極東、中国との交易で先端に立っていた。イギリスは産業革命の先鞭をつけ、工業発展では世界の第一線に立っていた。この頃、中国は十六世紀以来のヨーロッパの海賊の商人の不法行為に対処するため、他方では清朝の自己支配権力を守ろうとする打算のため対外的鎖国政策を厳しく行なっていた。一七九五年以後沿岸では廣州一港だけしか交易を許さなくなっていたし、そこで貿易でさえ清朝官吏の統制下にあった。それ以前は廈門、寧波、定海も開放されていた。

そこでアヘン戦争を契機として中国武力の脆弱さを知った欧米の圧迫がそろそろ始まったのも当然なことであった。一八四二年の中英南京条約でイギリスは莫大な賠償金と香港を割譲地として入手した。以来、アロー号事件などを経て、西欧はますますその勢力を拡大して行った。著者は中国が、「真中の帝國」(Reich der Mitte)としての存在から三段階を経て、歴史的に屈従して行く有様を見ている。

第一は、アロー号事件後の西欧への門戸開放であり、第二は、一八六〇年以後の北京不平等条約の締結とその経過であり、第三は日清戦争によって、その脆弱さを暴露したことで、その莫大な賠償金支払いのため借款を外国に負わねばならなくなった点である。そして一九〇〇年以前に、康有為が示摘しているように「外國のいいなりどおり」になっていた。列強の恩恵のためものにより、清朝は借款提供を受け、その交換条件として、鉄道、鉱山、郵政、航路などを次々に引き渡していった。列強の鉄道投資は一八六四年イギリスの McDonald Stephenson が清朝に漢口上海間などの六大幹線鉄道の敷設を上奏して以来、次々と関心が高まり、

ついで一八七五年怡和洋行 (Jardine, Matheson & Co.) が上海、吳淞間の鉄道を完成して急に列強鉄道投資の先鞭がつけられた。

その後争奪戦は益々激化し、十九世紀末葉から清朝滅亡迄の短期間に政府が借りた鉄道外債は三十五回、六一億六千万元に達している。しかもその借款条件は鉄道建設の監督、資材購入に関する当該国の優先権の保障、会計監査、あるいは支出監督、借款有効期間中の鉄道の實際経営、その沿線の行政権および警察権、および沿線の鉱山開発権、電線架設権、支線敷設権など無限に近いものであった。ここで著者は三大問題点を掲げている。第一は清朝側の資本の欠乏、第二に伝統の破壊（特に自然の秩序を乱し、鐵路敷設によって祖先の墳墓を攪乱し、人力車など伝統的な職業を奪うなど）、そして第三に、中国行政の曖昧さ。以上の三点が鉄道敷設に伴う問題性として究明されている。

次に中国とドイツの一八九八年前の関係を詳述している。ドイツの十九世紀末葉における極東進出への遅れを、多くの学者が指摘していて、鉄道利権獲得の性急さはそのあらわれであると見る見方が強いが、著者は中独の関係はかなり以前からあり、しかもそれは確固たるものであったことを指摘している。

それは、"Königlich Preussischen Handlung-Compagnie von Emden auf China." という船が一七五二年から約五年の間に広東に前後十二回も来航し、茶、絹、生糸、陶器などの輸出を行なっている例からも明らかである。ナポレオン戦争以後はハンザ都市が、直接中国と交易しており、一八一六年から一八二五年の間にも四十六艘が Hamburg に帰国している。一八三〇年代には広東に Hamburg の都市旗がひらめいていたという。アヘン戦

争以後は税関の拡張権を得ようとかよきになっていた（当時は全て英国を通して間接的に交易していた）。しかし英米仏商人に比較してドイツ商人は受けが良かったらしい。

.. Deutsche Schiffe waren dabei besonders beliebt, da sie sich nicht der englischen Kolonialmanieren befleißigten' .. und in den Chinesen 'nur Mißmenschen, im Gegensatz zu Engländern und Amerikanern' ②

と述べられているように当時、ドイツ人は中国人を植民地人扱いすることなく、「同胞」と見ていたらしい。中国側も全貿易の四分の三をドイツと行ないたいとの意図があったらしい。貿易情況も次第に活気を呈してくると当然、英国との競争意識が昂まってくる。アヘン戦争以後、英国やオランダと同様の貿易権を獲得したドイツは次第に勢力を増し Fuldaung 男爵を派遣し四戦艦の示威運動を行ないつつ、中国内に軍事基地の要請をした（この際、台湾が候補にあがっていたが、ドイツは当時興味を示さなかった）。その頃、Bismarck は郵便船を一八八四年より豪州及び極東に派遣することを議会に提案しており、その援助に国費から四・四（百万マルク）の申し入れを行ない、そのお蔭で一八八六年から一八九四年にかけてドイツからの輸入高は九倍に、輸出高は三倍に増加している。当然、クルップ財閥を中心に中国への関心が高まり、軍需品や機械器具導入のための鉄道敷設の必要性を感じていた。が外交交渉ではまともならず、武力行使さえも止むを得ないとする見解さえ出てきた。以上が一八九八年前のドイツと中国の歴史的な背景である。

第二章では山東鉄道が舞台に登場してくる。一八九七年十一月、

ドイツ人宣教師(仏国天主教教会所属のヒックス及びジークレー)が暴徒のために殺害されたことにより、かねてから好機をねらっていたドイツは電光石火のごとく、わずかに四日後に軍隊を青島に上陸させ砲台と港を占領した。この武力による威嚇を背景として一八九八年三月六日、膠州灣租借地に関する条約が結ばれ、ドイツは山東における鉄道敷設権、鉱山採掘権そして山東内での商業貿易の優先権を獲得した。一挙に遅れを取りもどしたかのよう
に思われるドイツだが、実はドイツは前以って中国内を調査させ(地理学者 F. V. Richtshofen が一八六九年から七一年にかけて)土壌豊かな聖地(孔子や孟子の生地)である山東省に興味をおぼえていた。地理的狀況に優れ、省内には伝統的に農業が発達し、手工業の段階での生産も盛んに行なわれていた。石炭産出も良好であった。この借款がスムーズに行なわれたのは、ドイツ側の予備調査や政治的な裏工作(一八九五年皇帝 Wilhelm からロシア皇帝への親書がとり交わされ)があったからであろう。いずれにしても二宣教師殺害の代償としての山東は余りにも莫大だった。早速山東鉄道会社が設立され(一八九九年五月)、五四(百万マルク)の株が銀行を主な株主とする十四株主によって提供された。当初は中国側も株買いに興味を示したが、実際上は不可能だった。工事開始以来、土地獲得の困難さ、ドイツ人技師と中国人労働者のくい違い、北京での暴動でドイツ人 H. H. H. が殺害されるなどの事件で三度中断されている。著者はこの他にも一般住民とドイツの雇用人である中国人との摩擦など幾多の問題を枚挙している。高密度での暴動でドイツ側は出兵して線路の治安維持にあたっている。こうして一九〇一年には七四キロメートルが一九〇二年には一八

四キロが、一九〇四年には三九五キロが完成している。この完成後、中国人労働者(一五二〇人)が青島の鉄道学校で訓練され、一〇七の普通列車、二四の機関車、六七〇の貨物列車に配置されている。著者の把握は極めて楽観的であり、深淵に存在する問題性にどれだけ触れていたかの疑惑が残る。名目的にはドイツ側は鉄道敷設の理由として省内住民の生活水準の向上と伝統産業の発展、農業の近代化、そして都市と村落の交流などをあげている。それにしても彼らの目標は沿線の採掘権獲得とそれからの利益にあったから、それが徒勞に終わったことは歴史的な皮肉であった。勿論その失敗は二十世紀初頭、内部における民族資本の成長を反映した各地の鉄道鉱山利権回収運動によることと想像される。しかし完成した鉄道は、他線に比し安価にして、しかも堅固であったから利用率も当初より数年にして十倍にはね上っていた。配当金も年々上昇していた。以上の点からも山東鉄道は一般住民からも、可成り好意的に利用されていたことが分る。

しかも双方の交易額も増加していた。他方、一八九九年十月に発足した資本金一二(百万マルク)の山東鉱山会社の経過は、民族運動により擄取ときめつけられ、成功を阻止されている。それは列強が中国の官僚を買収し、清朝から大規模に鉄道や鉱山などの利権を奪ったことに反抗して拾頭した。こうして重要な資源は自主的に開発し、外国に奪われた資源その他の利権を極力回収し、自らの資本で経営しようとする動きが各地で展開する。その先鞭をつけたのが四川人民による川漢鉄道の自営運動であり、一九〇五年にその目的を達している。この頃、天津浦口間の津浦鉄道が英独の共同で計画された。この計画には利益の割が少ないことも

あってドイツ政府は難色を示しており、清朝も条約の変更を何度
も繰り返すなどで誠意は示さないなどの問題多い支線であった。

結局一九〇八年に工事を開始する認可が下り、ドイツ側は一九一
〇年に、英国側は一九一二年に終了し、一九一三年に運転を開始
している。しかし四年後には中独戦争でドイツは撤退を余儀なく
されている。

終章において著者は、山東鉄道本線、支線及び鉅山の開発への
ドイツ側の政策を通じて中国を見る。中国は一九〇年から一九
一四年にかけて様々に変化していることが分る。一八九五年には
日清戦争の敗北により、西洋的なものへの見直し、一八九八年
には百日革命、一九〇〇年には義和団事件が、そして一九一一年
には辛亥革命が起っている。この変動の激しい中国に対し、西欧
列強も自ら商品輸出を中心とする植民地主義の段階から帝国主義
へと変身しながら利権拡張を迫り、鉄道敷設はその最適な投資で
あった。一八九七年、好機をとらえたドイツが膠州湾を占領した
ことにより利権獲得の激戦は火ぶたをきった。しかし山東の経済
的改善に尽くすとされた四三五キロの鉄道は案外スムーズに受け
入れられたのに対し、搾取と映った鉅山開発は不成功に終わった。
それは「Das rücksichtslose und ungeschickte Auftreten... in
Schantung」^①(無思慮に無器用に山東に入り込んだ)ドイツ式の
政策に誤謬があったことも確かだが、一八九七年頃から山東の西、
南西で勃発した秘密結社の動きもその敗因であろう。高密の騒動
はその結集であったが、清朝は列強の御機嫌取りに終始していた
ので、政府内でも反動的保守派、洋務派、変法派とその方針が定
着していなかった。この時点でナショナルリズムの抬頭は当然なこ

とであった。著者は歴史的に見て山東鉄道問題が秘密結社の勢力
を結集させ、清朝の脆弱さを内外に顯示させ、ゆくゆくは民族主
義の発展を促進した点において意義を見ている。

一 以上が本書の概観である。莫大な資料および文献を駆使し
た研究成果は、それなりに貴重な存在である。近代中国外交史研
究が数ある中に、焦点を山東鉄道にしぼり経済、政治、社会など
の諸分野に迄内容を掘り下げた点は興味深い。しかし本書を通覧
して、その成果を分析してみると、資料の蒐集に問題があるよう
に思われてならない。ドイツ人として欧米の資料に頼る姿勢は当
然なことでありながら、史実の読みの浅薄さ、一面性という印象
を受けて了う。東洋に長期間に在りその生活習慣を熟知してい
ると自負している西洋学者や宣教師の報告書においてさえこの印象
が強い。東洋の資料をこなし、論破することが可能ならば、この
弊害も多少緩和出来たのかも知れない。例えば著者のみならずド
イツ側で理解出来なかったことは当然中国側の利益となり恩恵を
受けるのに(しかも歴史的に通覧して: *Delict*: (愛された)ドイ
ツ人に)どうして彼らは上下から抵抗してくるのかという理由で
あった。中国政府がその軍事訓練や武器の購入においても、ドイ
ツを利用してしたのは事実である。しかし中国側の資料を読むと
彼らがどう受けとめられていたかが判明するであろう。「山東近
代史資料」にも山東侵略は宣教師殺害の賠償請求上のことでない
ことが「徳人黎西徳和芬于西曆一八六八年即来山東有所調査、盛
誉山東地利之富、于是胶澳一隅久為外人垂涎」^②と、ドイツ側の狙
いは土壌の宝庫にあったことを看破している点を予め知っていた
なら、彼らの方式も変化したであろうし、多少なりとも成功に導

びいたのかも知れぬ。東洋の研究にも西欧語を読破する能力を欠如するため、これと類似した誤謬を犯す危険性が多いことを、つくづく悟らされた。

二 外交史は、表面的に契約なり、条約という形式で歴史に残されるのであるが、ある時その歴史の流れがふと方向を変えていることがある。それには様々の要因が背後に秘められていることは理解できるが、この鉄道条約においても同様である。既にロシアの軍港であった膠州湾がスモーズに手に入り、そこに皇帝同志の裏工分があったと述べられているが、当時ロシア新聞紙上ではドイツを「激しく攻撃していた」ことは事実らしい。しかも宣教師殺害に際しドイツ帝は、「我同胞たるものは……其上下と貴賤とを問わず皆」守られるべきとの激語に充ちた親書をたずなえた皇弟を派遣している。ドイツ帝国の名譽毀損に憤慨し山東省を得たように見えるが、一八九八年の膠州湾租借の独清条約では兩國の「die freundlichen Beziehungen zwischen China und Deutschland zu kräftigen」^⑥ 友好関係を鞏固にするための目的をうたっている。

以上の例で理解されるのは史料を読みこなすには、その儘文字を素通りすることのみに終わらず、裏に何があったかを多方面から判断分析する必要があることである。

三 義和団は盲目的な暴挙であったときめつける学者もあるが、彼らのその立ち遅れた意識がなぜ百万という大衆の動きとなったのであろうか。勿論、彼らは貧農や失業者が中心であったが、雑多な鬱積した不平が底流となつて、その対象を「洋人」と「官僚」に向けたのであった。一八九八年来の山東大飢饉も鉄道工事

開始と偶発し、山東の事件となったのだが、著者は中国人がその鋒先を鉄道に向けたとしても、そこにドイツ人を他の洋人と區別してのことではないことを知らない。大飢饉や失業その他の要因には一言もされていないことからしても、どの程度その論文の最初の目的を達したかの疑惑が残った。ドイツ側で義和団を単なる暴動とみなし武力行使となったのであるが、干渉軍のドイツ派遣司令官は親書の中に「中国人民が団結して抑えることの出来ない無限の生氣を持っている」^⑦とあり、既に事実をおさえていた。

① Schrecker, John E.: *Imperialism and Chinese Nationalism, Germany in Szechuan*, Cambridge/Mass. 1971

② Vera Schmidt, 41 p. *Stäcker Heilmuth: Deutschland und China in 19. Jahrhundert*, Berlin 1958 S. 48.

③ これは一九一三年 一〇六の普通列車、一〇四八の貨物列車となり成績は良好。青島—濟南間一二時間を45 km/hであった。

④ Vera Schmidt, 144 p.

⑤ 「山東近代史資料」中國史学会濟南分会編 山東人民出版社 一九五七年 六一頁

⑥ 膠州湾租借の独清条約 第一条 Vera Schmidt, *ibid.*, p. 148.

⑦ 栄 孟源「中國近代百年革命史略」
B5判 二二六頁 一九七六年 Otto Harassowitz, Wiesbaden
(京都大学研修員)