

Title	オスマン帝国におけるドイツ金融資本の鉄道事業について(商学部創立25周年記念号(5))
Sub Title	Die Deutschen Großbanken und ihre Eisenbahngeschäfte im Osmanischen Reich(5 Commemorating the Twenty-Fifth Anniversary)
Author	赤川, 元章(Akagawa, Motoaki)
Publisher	
Publication year	1982
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.25, No.5 (1982. 12) ,p.711- 732
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-19821230-03959639

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

オスマン帝国におけるドイツ金融資本の 鉄道事業について

赤川元章

I オスマン帝国へのドイツ進出の契機

ドイツのオスマン帝国への進出は、同帝国の中央銀行 Banque Impériale Ottomane に協力した Disconto-Gesellschaft = 銀行商会 Bleichröder グループが、ドイツ銀行グループに先行した。

前者は、ドイツ国民の保有するトルコ公債に対する代表者として、1881年に設立された「トルコ公債管理機構」の一員となり、銀行商会 Bleichröder がその役割を引受けていた。¹⁾

しかし、本格的なドイツ = オスマン帝国の関係は、ドイツの軍需産業によって開始されていた。Krupp 商会は、バルカン半島の緊張に乗じ、1875年、数年間にわたるコンスタンチノーブルでの商業活動の結果、同帝国より総額数百万マルクに達する野砲・要塞砲・海岸砲などの注文を受けた。当時、経営危機のさ中であつた同商会にとって、この取引の成功は、「不況の時代を切抜け」るのに役立ったといわれるほど貴重であり、以後 Krupp 商会とオスマン帝国との関係が成立する。²⁾

だが、ドイツは、高度の政治的性格と金融上の問題をもつかかる取引に対して、国家として直接介入することを回避した。³⁾

ところが、ロシア = トルコ戦争 (1877年~1878年) 以後、オスマン帝国の指導層は、同帝国軍隊の再建を焦眉の課題とし、プロイセン軍制の導入を希望した。この要請には、時の首相 Bismarck, O. F. v. も応え、その結果、プロイセン将校によるオスマン帝国軍の訓練と共に、装備近代化のための小銃・騎銃などの軍需品が同帝国に輸出された。⁴⁾ にもかかわらず、ドイツは、トルコ = ロシ

-
- 1) Seidenzahl, F., 100 Jahre Deutsche Bank, 1870-1970. Frankfurt am Main, 1970, S. 65. u. Helfferich, K., Georg von Siemens, Bd. III. Berlin, 1923, S. 19.
 - 2) Berdrow, W., Alfred Krupp und sein Geschlecht, Berlin, 1937, SS. 253, 256.
福迫勇雄訳『クルップ』柏葉書院, 昭和18年, 308頁, 312頁。
 - 3) Hallgarten, G. W. F., Imperialismus vor 1914, Bd. I, München, 1963, SS. 166~167.
 - 4) Helfferich, K., a. a. O. S. 21.

ア関係を刺激するようなオスマン帝国との政治的紐帯を望んではいなかった。⁵⁾

Bismarck の強い支持で、軍需品を同帝国に提供したのは、Mauser 兵器製造所と軍需コンツェルン Ludwig Löwe & Co であった。⁶⁾

特に、前者は、長年 Württembergische Vereinsbank in Stuttgart と交互計算取引 (Kontokorrentverkehr) を結んでいた。1874年、大規模な政府委託事業と国有競争企業の買収を同製造所が実施した際、この取引銀行は、1百万マルクの資本をもってこれに合資社員として参加した。⁷⁾ かかる関係から、オスマン帝国政府との軍需品供給の取引交渉は、実際には、Württembergische Vereinsbank の重役、Kaulla A. が Löwe-Mauser グループを代表して行なうこととなり、同行は、これを契機として、オスマン帝国と密接な関係を結ぶに至った。⁸⁾

同行は、1869年、資本金100万フローリン(払込40%)の信用銀行として創立され、1870年に Rheinische Creditbank, 1871年、Württembergische NotenbankとDeutsche Vereinsbank in Frankfurt a. M., 1872年、Deutsche Effekten-und Wechselbank in Frankfurt a. M. などにも参加し、当初より積極的に設立業務に関与していた。

だが、同行の発展にとって極めて大きな意義を有したのは、1870年に設立されたドイツ銀行に創立者として参加したことであった。

同行は、ドイツ銀行の設立資本金500万ターラのうち、15万ターラーを出資し、監査役会に代表を派遣して、ドイツ銀行と緊密な関係を有した。⁹⁾

この Württembergische Vereinsbank にオスマン帝国政府は、アナトリアおよび小アジアでの鉄道建設の認可を引受けるように打診した。

だが、同行自体は、かかる大事業を遂行するためには、余りに微力であり、したがって、この仕事をすでにドイツの大銀行に成長していたドイツ銀行に斡旋したのである。オスマン帝国とドイツ

5) Wolf, J. B., The diplomatic history of the Bagdad Railroad, New York, 1973, p. 10.

「オスマン帝国の経済資源の支配を通じ、ドイツの外交は、同帝国と軍事同盟の締結を求めている」という Earle, E. M. の説 (Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway, New York, 1923, p. 127) に対し、Wolf は「彼は、ドイツのロシア政策を無視し、かつドイツが望みさえすれば、トルコとの同盟を、1880年から第1次大戦にかけて、ほとんど随意に結びえたということを認めようとしなかった」と批判している (Wolf, J. B., op. cit., p. 11)

6) Kampen, W. v., Studien zur deutschen Türkei politik in der Zeit Wilhelms II., Kiel, 1968, S. 23. u. Hallgarten, G. W. F., a. a. O. S. 267.

7) Loewenstein, A., Geschichte des Württembergischen Kreditbankwesens und seiner Beziehung zu Handel und Industrie, Tübingen, 1912, S. 207.

8) Helfferich, K., a. a. O. S. 31.

u. Hallgarten, G. W. F., a. a. O. S. 269, 当時、Württembergische Vereinsbank は、Berliner Handelsgesellschaft と共同で輸出した武器代金を徴収するためにオスマン帝国で軍事公債を発行しようとしていたが、フランスの金融寡頭の抵抗で失敗した (Hallgarten, G. W. F. a. a. O. S. 269)。

9) Seidenzahl, F., a. a. O. SS. 19~20 u. Kaulla, R., Die Organisation des Bankwesens im Königreich Württemberg in ihrer geschichtlichen Entwicklung, 1908, S. 47.

銀行の関係は、まず、このような仲介に基づいて成立した。¹⁰⁾

とはいえ、膨大な資本と長期の建設期間を必要とし、フランス・イギリスの政治的・経済的支配下に服属する同帝国での鉄道事業の着手に、ドイツ銀行は、当初逡巡せざるをえなかった。

すでに、イギリス資本がはじめて鉄道敷設権を取得した1856年以来、同帝国内には若干の鉄道が開通していた。

これらの鉄道は、主に、フランスとイギリスを中心とする外国資本によって建設され、しかも、外国の法律に準拠する会社によって経営され、その意味では、同帝国の利益とイニシアティブは何ら考慮されていなかった。

鉄道の出発点が同帝国の首都コンスタンチノーブルからではなく、ヨーロッパ艦隊の勢力範囲下にある地中海の港 Smyrna などからであり、このことは、ヨーロッパ列強の投下資本の保護のみが優先しているように思われた。¹¹⁾ その原因の一部は、オスマン帝国政府の産業振興政策にもあり、¹²⁾ 1875年の政府財政の破綻は、これをより一層深刻化した。

他方、これらの鉄道会社の経営もまた必ずしも順調とはいえず、営業収入の不振、巨額の長期資本調達必要性および金融費用の過重などの理由により、同帝国に進出した外国系大銀行の系列下に編成されていかざるをえなかった。19世紀80年代末にドイツ銀行が同帝国の大幹線アナトリア¹³⁾ 鉄道会社の敷設権を取得する以前、オスマン帝国の鉄道の状況は、このようなものであった。

10) Loewenstein, A., a. a. O. S. 110.

11) Helfferich, K., a. a. O. SS. 21~23.

12) 拙稿「第1次大戦前におけるオスマン帝国の対外的経済関係」『三田商学研究』第24巻6号、昭和56年、参照。

13)

(i) Smyrna—Aidin=Bahn

1856年、イギリスの会社が Smyrna—Aidin (130 km) の鉄道の建設と経営の許可を受けて設立。トルコ政府が6%の利払保証。1867年に完成。開業後、経営収入の不振により株価暴落、1879年、Aidin—Serajköj (101 km) 延長。

(ii) Societe du chemin de fer Smyrna—Cassaba et prolongment

1863年、イギリスの会社がトルコ政府より5%の利払保証と80万トルコ・ポンドの建設資金を取得して Smyrna—Cassaba (93 km) に建設。1866年、別会社に経営権が譲渡されて経営開始。1871年、皇帝の勅命により Cassaba—Alaschehir (76 km) の延長決定。1887年~90年、Magnesia—Soma (92 km) の支線建設。1891年以降、フランス資本と連繋するベルギーの Nagelmaker グループの系列下に入る。

(iii) Societe de la route Beyrouth—Damaskus

もともと、フランスの会社が Beirut—Syriers—Damaskus (249 km) を、1857年、車道として建設許可を取得。1863年、鉄道工事完了。経営はトルコ政府の運賃政策に従い、その後 Banque Impériale Ottomane の系列下に入る。

(iv) die Bahn Mudania—Brussa

1871年、皇帝の勅命により、「帝国軍事委員会」の管理下で工事開始。1874年、この工事を二つのフランス系会社へ委託。翌年、帝国財政危機より工事中止。1891年、Nagelmaker が同鉄道の経営権を取得し、翌年完成。

(v) Die Mersina—Tarsus—Adana=Eisenbahn

1883年、Mehmed Nasid Bej と Costaki Effendi の両者が鉄道の建設と経営の許可を取得。帝国政府の保証がないため、1885年、イギリス・フランスの合弁会社 Tarsus—Taurus and Adana Railway Co. にこの権利を移譲。1886年、経営開始。だが、同鉄道は、株式資本以上の社債を発行し、その金融費用に応じるだけの収入を得ることができず、開業後1889年まで毎年赤字を計上した。 /

しかし、同帝国皇帝 (Abdul Hamid) は、広大な帝国の政治的・行政的統一、軍事的防衛および経済的利益を実現するためには、その管理・運営に対し、帝国政府の影響力を行使しうる鉄道網の建設こそ、有益であると考えていた。この観点に立てば、従来のイギリス・フランス両列強支配下の鉄道は、これら両国の利益のみを意図し、「欠陥と危険」があると判断された。その結果、皇帝は、帝国の鉄道計画に政治的・領土的利害のない諸国の資本に鉄道敷設権を与え、必要とあれば、経済上の観点 (財政上の犠牲) を無視してもよいという結論に達した。

70年代前半、かかる皇帝の構想を具体化するために、オーストリアの鉄道技師 Pressel W. が雇われ、彼により、これは、Haidar = Pascha (コンスタンチノーブル) —Angora—Diarhekir—Mosul—Bagdad—ペルシャ湾へ至る大幹線とこれに連絡する地中海・黒海に至る多数の支線を含む計画として纏められた。

だが、この計画は、Haidar = Pascha—Ismid (92km) の最初の短い部分がオーストリア・イギリス・グループによって建設されたにすぎず、1875年の帝国財政の破綻は、その継続を一時的に中断させた。¹⁴⁾

もともと、同計画と類似した大幹線建設案が、1830年代、イギリス人 Chesney, O. F., により、地中海からペルシャ湾に至るインドへの交通路の一環として企画されていた。

1875年、この企画を実施するために、Euphrates Valley Railway Company が設立され、同社に帝国政府は鉄道敷設権と建設費用の一部に対する利払保証を与えた。しかし、膨大な資金を必要とするものであったから、これは、イギリス政府首脳への推薦にもかかわらず、挫折した。その後、1883年にも、ほぼ同様なイギリス人の計画が申請されたが、結局、実現されなかった。¹⁵⁾

Ⅵ) Haidar = Pascha—Ismid Bahn

1871年、皇帝の勅命により建設。同鉄道は、Konsiantinopel—Bagdad—ペルシャ湾へ至る皇帝の大綱の一部として計画された。しかし、75年、帝国財政の危機により、Haidar = Pascha—Ismid のみが実現。1880年、政府は、この鉄道を開発したイギリス・オーストリア・グループに委ね、同時に Ismid—Angora (486 km) の敷設優先権を与えた。同鉄道は、1888年、6百万フランでドイツ銀行グループに所有権と経営権が売却され、アナトリア鉄道会社の最初の路線となった。

(Schmidt, H., *Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei*, Berlin, 1914, SS. 4~5, 76~77, 87, 89~90, 96~99, 109~111, u. Seidenzahl, F., a. a. O. S. 70)

14) Helfferich, K., a. a. O. SS. 23~25

この Pressel, W., の鉄道計画が後年ドイツによって建設されていったアナトリア鉄道およびそれと連結するバグダード鉄道の原案であった。

- 15) Chesney, O. F., は、イギリス政府とインド会社より財政的な支援を受け、Suedieh (北シリア海岸) —Aleppo—Euphrat, さらに船で Basra に至る鉄道を提案し、この計画に沿って会社を設立した。同社は、オスマン帝国政府より鉄道敷設権ならびにその建設計画の最初の部分百万フランの費用に対して5%の利払保証を取得した。しかし、全体で300百万フランと見積られた巨額な資本を要する計画であったから、同社は、さらにイギリス政府とインド会社へ2%の利払保証を求めた。Gladstone の推薦にもかかわらず、この要求は拒絶され、結局、計画は実施されなかった。その後、1883年、Cazalet, E. により大体 Chesney, O. F., と同様な主旨の鉄道計画が申請された。この場合、鉄道線路の両側にある少くとも $2\frac{1}{2}$ km² の範囲の土地の譲渡が要求された。しかし、後日、線路わきの土地にロシア系ユダヤ人を移民させる意図であったことが発覚し、これによりオスマン帝国皇帝は、イギリスへの不信を一層高めていった (Schmidt, H., a. a. O. SS. 2~3, u. Helfferich, K., a. a. O. SS. 25~26).

この限りでは、イギリス・フランスの優先権打破というオスマン帝国の自立化政策は、一貫したものではなかった。

しかし、80年代中期から、帝国政府は、中断した大鉄道計画を本格的に実施する意向で、Pressel, W. を使者として派遣し、ドイツ大銀行グループと接触した。

というのは、ドイツは、まだ、オリエントに対して何らの政治的野望を抱いていないと判断された¹⁶⁾からであった。

Banque Impériale Ottomane に協力していた Disconto-Gesellschaft-Bleichröder グループは、計画に好意を示したものの、その実施への負担と責任を引受ける準備がなく、ドイツ銀行グループもまたこの計画の困難さを指摘し、両者とも辞退した。かくして、オスマン帝国の政治的意図は完全に失敗したのである。¹⁷⁾

だが、当時、かかる鉄道計画をめぐる、すでに3つのグループが激しく対立していた。

第1は、オスマン帝国金融界を独占的に支配していたイギリス・フランス共同資本の Banque Impériale Ottomane, 第2は、同帝国の灯台会社に利害を有する建設会社 Collas 指導下のフランス・グループ、同グループは、Haida = Pascha 鉄道建設に実績のあるオーストリア・イギリス・グループと連繫していた。

第3は、「トルコ公債管理機構」の議長イギリス人 Caillard, V を中心とするイギリス・イタリア・グループなどであった。¹⁸⁾とくに、第3のグループは、オリエントにおけるフランスの力の排除を目的として、オーストリア資本の参加、ドイツ金融市場の支持さえ期待していた。¹⁹⁾

したがって、この段階では、イギリス・フランス両列強の資本は、その国籍を離れて、個々の資本グループの利害に基づいて競争していたといつてよい。

1888年、鉄道計画案が再度、ドイツ銀行にもたらされた。ドイツ銀行は、当初、この計画の引受けに否定的態度を固持した。

しかし、「今世紀の後半期を特徴づける鉄道企画の最後のもの」といわれた大事業に、オスマン帝国皇帝は、以下のような具体的条件をドイツ銀行に提示した。(i) 鉄道の建設と経営の許可をドイツに与えること、(ii) 帝国政府は、この事業に必要な金融上の保証を賦与すること、(iii) その保証となるべき財源=各種の租税の徴収を「トルコ公債管理機構」に委託すること、などであった。

かくて、ドイツ銀行は、採算の見通しを確認し、この事業引受に関する書状をドイツの外務省に

16) Wolf, J. B., op. cit. p. 13.

17) 1887年, Siemens, G. v. (ドイツ銀行の頭取) は知人宛の手紙でこう書いている。「一方では、このような企画に対する融資は、ドイツ銀行の正規の活動領域外にあること、他方では、今日の如き政治情勢もまた確実に収益が計算されたとしても、遠大な企画に携わるのは得策ではないように思われる」と (Helfferich, K., a. a. O. SS. 29~30)。

18) Seidenzahl, F., a. a. O. SS. 64~65.

19) Helfferich, K., a. a. O. SS. 26~28.

提出したのである。外務省は、Bismarck の署名付の返書で「ドイツの資本であろうと、当地で起る危険性は、もっぱら企業が負担すべきであり、ドイツ帝国は、外国での冒険的企画に関する禍福²⁰⁾に対し、安全を保証するということは考慮しない」と通告した。

このように、ドイツ本国政府の支援なしにオスマン帝国に進出したとはいえ、これは、ドイツがオリエントにおける政治的・経済的活動を展開する重要な橋頭堡を築くものであった。かかる強力な参入者の出現によって、不可避的に従来のオスマン帝国内の勢力関係は変化していかざるをえなかった。Calliard, V のイギリス・イタリア・グループはドイツ銀行に接近し、同グループの資本参加の条件と引換えに、ドイツ銀行への認可を支持したのである。だが、認可取得の条件は、ドイツ銀行が Banque Impériale Ottomane によって拒否されたオスマン帝国の公債300万マルクを引受けることであった。同公債は、ドイツ銀行グループ以外に、Berliner Handelsgesellschaft, Robert Warschauer & Co. の参加の下に、1888年、応募価格 308 マルク (名目価格 400 マルクの77%) で割引発行された。

同帝国でのドイツ銀行の最初の事業は、すでに皇帝の「勅命」により施設されていた Haidar-Pascha—Ismid 路線の所有権と経営権の買上げであり、Ismid—Angora (486km) 路線の敷設権と経営権の獲得²¹⁾であった。

ドイツ銀行の当初の方針は、自国の企業以外に、国際的な銀行資本と鉄道関連企業の協力による国際的な共同資本の鉄道会社設立を追求していた。イギリスでは、Caillard, V. の仲介で Rothschild, Baring, Ernst Cassel, Erlanger, さらには建設会社 Peason とも交渉したが、結局 Trustee's and Executor's Trust Coporation Ltd. によって代表されるグループのみが資本参加した。他方、イタリアの資本参加もまた、ドイツとイタリアの接近、イタリア首相と同国のオスマン帝国大使の支援にもかかわらず、実現しなかった。

当時、巨額なイタリア公債 (ほぼ 13.3億フラン) がフランスの手中にあり、イタリア金融界はフラ

20) Helfferich, K., a. a. O. SS. 33~35.

1888年、Siemens, G. v. は、なお、この計画の引受には否定的であった。たとえば、彼の手紙によれば、「われわれが一銀行の小額の自己資金で事業を行おうとしても、2・3カ月のうちに、われわれの支払能力と影響力は終りとなるだろう」とか「認可の取得および実施の監督においても、困難かつ面倒な、かかる企画を実現するためには、われわれの使用しうる労働力は十分ではない」と判断していたからである (Helfferich, K., a. a. O. S. 32)。

21) Seidenzahl, a. a. O. SS. 77~78.

なお、この公債は、5%利付で、利子と償還を保証するために特定地域の漁撈税と絹税とが立てられ、その徴収と管理が「トルコ公債管理機構」に移譲された。またドイツ銀行の買取った Haidar—Pascha—Ismid 線と Ismid—Angora 線の両路線に対して、オスマン帝国は、それぞれ 10,300 フラン、15,000 フランのキロ・メートルあたりの援助金を与え、その保証として鉄道の通過する県 (Sandschaks), Ismid, Ertogrul, Kutahia, Angora の穀物税を充当することとし、その徴収と管理も「トルコ公債管理機構」に委託した。しかも、これらの路線の認可期間は99年であった。もちろん、このようなドイツにとって有利な契約は、フランスの抵抗を生みだしたが、イギリス、イタリア、オーストリア、トルコなどのドイツ支持によって、孤立を恐れたフランスは異議申立てを断念した (Helfferich, a. a. O. S. 36~39)。

22)
ンスに従属していたからである。

したがって、ドイツ金融資本の海外膨脹について、Strasser, K. が、後年、純経済的見地のみを強調して、「高度の政治的利害にドイツの銀行を従わせることは一般に難しい。というのは、銀行は、その拡大にあたって、とくに、私経済的・国民経済的理由に左右され、これによって、銀行ならびに総経済もまた最高の利益が保証されるからである。当局による机上の決定 (Grünen Tisch) に基づく利害がこれと完全に一致しない場合、銀行は、当然、政治的熱望に対して自己の資金を賭けることを拒否したのである」²³⁾と弁護しても、先行する諸列強の金融資本の行動は、彼の見解の如く単純ではなかった。「半植民地」オスマン帝国へのドイツ銀行の「資金」の「賭け」は、実際には、諸列強の「政治的熱望」から生ずる「高度の政治的利害」の対立を激化させたのである。

II アナトリア鉄道会社とドイツ産業資本の関係

1889年3月、ドイツ銀行はオスマン帝国法に準拠して、アナトリア鉄道会社 (Société du Chemin de fer Ottoman d' Anatolie—当時、フランス語が同帝国の第2の国語であった—) を設立し、コンスタンチノーブルに本店を置いた。同鉄道会社への資本参加は、結局、Trustee's and Executor's Trust Corporation Ltd 以外に、ドイツ銀行およびその系列下の Württembergische Vereinsbank と Deutsche Vereinsbank だけで構成され、ドイツ銀行の意図は満たされぬまま出発した。創業資本は45百万フラン、設立時に10%、その後50%、合計60%が払込まれた。

ドイツ銀行の『営業報告書』によれば、設立に際して、「当企業は、われわれに協力してくれたすべての政府の好意ある支援に基づくものであり、その成功裏には、将来、このような種類の企業の出発点になることを希う」と記されている。

だが、1890年、アルゼンチン恐慌を発端としてロンドン金融市場がパニックに陥ちいった時、イギリスの参加者は自己の持分を処理し、同鉄道から撤退した。その結果、アナトリア鉄道会社は、ドイツ銀行グループのみで構成されることになり、その株式は10年以上も、この Konsortium の手中に保有されていた。同鉄道の建設資本は、主として、社債発行によって調達され、1890年、5%利付社債が名目価格80百万フラン、86%の割引で、大部分はドイツ資本市場で応募発行さ

22) Helfferich, K., a. a. O. SS. 39~42.

イタリア・フランス通商協定の破棄、関税戦争にみられる如く、当時、両国間の関係は著しく緊迫していた。イタリア首相 Erispi は、同国金融界のパリ従属に不快を示し、ドイツへの接近を勧めた。しかし、イタリア金融界は、ドイツの保証に疑問を持ち、またフランスを刺激してイタリア公債市場にカタストロフィーが起ることを何よりも恐れていたといわれている (Helfferich, K., a. a. O. S. 41)。

23) Strasser, K., Die deutschen Banken im Ausland, München, 1925, S. 30.

24)
れた。

ところが、オスマン帝国における鉄道建設は、ドイツにとっては未経験の事業であり、すでに実績をもつイギリスあるいはフランスの建設会社の協力が不可欠であった。さしあたり、ドイツ銀行は Peason と交渉し、建設引受を依頼したが拒絶され、その代りとして、フランスの会社 Régie Générale des Chemins de fer が、これを引受けた。しかも、同社はヨーロッパへ発注する鉄道資材の大部分をドイツ産業に与えることにも同意した。そのうえで、ドイツ銀行は、ドイツの建設会社 Philipp Holzmann を加えた²⁵⁾。Philipp Holzmann は、1870年代の当初より Deutsche Vereinsbank に吸収合併された Frankfurter Vereinsbank から巨額の融資を受けていた。1876年、同社はカールスルーエ市の鉄道 Weizen—Immendingen 間の工事を請負い、本格的にこの分野に進出した。

同鉄道に必要な資金のうち50万マルクが Deutsche Vereinsbank から調達され、1895年、同社が有限会社 (G. m. b. H) に改組した際、すでに Deutsche Vereinsbank は筆頭融資銀行であった。この Philipp Holzmann は、オスマン帝国の鉄道事業のみならず、ドイツ銀行グループの海外進出に共同行動をとり、とくにアフリカ、中南米においても、同グループの建設分野を担当した²⁶⁾。

かくて、ドイツ銀行は、Régie Générale des Chemins de fer と Philipp Holzmann の両建設会社の協力によって、アナトリア鉄道会社の建設事業を担う Gesellschaft für den Bau der Anatolischen Bahnen in Frankfurt を設立した。同社の株式資本は4.5百万マルクであり、同社の監査役会の議長にドイツ銀行が就任した。

1890年秋、Ismid—Adabazar (50km) の開通、1892年末には Angora に至る全線が開通し、この事業の成功は、ドイツの金融・技術・組織に関する能力を示す最良の機会を提供した²⁷⁾。

24) Helfferich, K., a. a. O. SS. 39, 44~45, u. Geschäfts-Bericht der Deutschen Banken für das Jahr. 1889, S. 4.

Trustee's and Executor's Trust Corporation Ltd はアナトリア鉄道の第1回社債発行にも協力した。同社は株式処理後も、同鉄道の取締役会に3つの席を持ち、これは90年代末まで存続した。またイタリアに対しても、将来の参加が期待され、取締役会に席が与えられていた (Helfferich, K., a. a. O. SS. 40~41)。

25) Helfferich, K., a. a. O. S. 47.

26) Meyer-Heinrich, H., Philipp Holzmann Aktiengesellschaft in Wandel von hundert Jahren 1849-1949, Frankfurt a. M., 1949, SS. 29, 56~62, 135~137.

ドイツ銀行は、当初、Württembergische Vereinsbank を仲介にして、Deutsche Vereinsbank—Philipp Holzmann と結びついていたが、1906年以降、まず後者の監査役会に入り、その後、1917年、Philipp Holzmann がすでに内的関係のあった International Baugesellschaft と合同して株式会社に組織変更したとき、この新会社の監査役会に2名の役員を派遣し、自己の系列下に編成した (Seidenzahl, F., a. a. O. SS. 112~113, u. Meyer-Heinrich, H., a. a. O. SS. 129~130)。

27) Helfferich, K., a. a. O. SS. 47~48.

1890年の Adabazar への開通式でオスマン帝国の建設大臣は「皇帝陛下の念願を実現するために、当社が Bagdad まで鉄道の延長を成就されることを希望する」と演説し、同帝国のドイツへの期待が高かったことを示している (Helfferich, K., a. a. O. SS. 48)。

なお、当時、アナトリア鉄道会社の建設に必要な資材を提供したドイツの諸企業は、Krause, P., の聴取調査によれば、以下のようなものであった。

- (i) 機 関 車 Henschel, Borsig, Esslingen, Maffai, Schneider, Creusot,
- (ii) 客 車・貨 車 Esslingen, Maschinenbau-AG. Nürnberg, AG für Eisenbahnbau-
material in Görlitz, Breslauer AG, Düsseldofer Eisenbahnbedarf
AG., van der Zypen & Charlier, Ringhoffer-Smichow, Rathgeber,
- (iii) 軌 道 Krupp, Gutehoffnungsgütte, Gruson, Aachener Hüttenverein,
Union-Dortmund,
- (iv) 鉄 橋 Esslingen, Maschinenbau AG. Nürnberg, Gossen-Berlin, Union-
Dortmund, Harkort, Gutehoffnungshütte, Gustavsburg,²⁸⁾

これらの諸企業の中で客車と貨車を提供したのは、主として、Esslingen と Rathgeber であり、軌道については、Krupp, Gutehoffnungshütte, および Aachener Hüttenverein などであり、この3社で軌道全体の90%、57,600トン²⁹⁾を供給した。

ドイツ銀行グループとかかる鉄道資材提供会社の関係は、当時、どの程度の内容をもっていたかは必ずしも明確ではない。

ただ、Krupp 商会は、1880年、既発行債券の返済・借替の目的で新規債券を発行したとき、ドイツ銀行がこれを引受けたこと³⁰⁾によって結びついていた。Esslingen は Württembergische Vereinsbank と Deutsche Vereinsbank, また、Aachener Hüttenverein, Düsseldorfer Eisenbahn-bedarf AG, Harkort 等は、ドイツ銀行の創立者であり、かつ監査役会にも席を有していた Rath. V. A の Deichmann & Co. と取引関係があった³¹⁾と思われる。

さらに、Gutehoffnungshütte は、1894年および1902年以降、それぞれドイツ銀行の系列下に

28) Krause, P., Die deutsch-türkische Wirtschaftspolitik und die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen der Vorkriegszeit, Frankfurt a. M. 1923, S. 100.

29) Société du Chemin de Fer Ottoman D' Anatolie : zweites Geschäftsjahr 1890, SS. 8~9.

30) Geschäfts-Bericht der Deutschen Banken für das Jahr 1880, S. 3.

1873年、ヴィーン取引所パニックから始まった恐慌は、翌年ドイツを襲い、このため Krupp 商会は経営危機に陥った。同商会はプロイセンの Seehandlung の斡旋によって形成された大銀行 Konsortium から10百万ターラーに及ぶ資金を5%利付無記名社債(しかも、満期には110%で償還)で調達した。この Konsortium に参加したのは、Disconto-Gesellschaft, Bank für Handel und Industrie, Berliner Handelsgesellschaft, A. Schaaffhausensche Bankverein, などの大銀行と Oppenheim, Bleichröder, Deichmann などの有力な銀行商会であり、ドイツ銀行は参加しなかった。1880年、まだ償還できずに残っている74年発行の社債を返済、借替を行うために、Krupp 商会は、22.5百万マルクの社債を発行し、これにドイツ銀行が引受参加した(Boelcke, W. A., Krupp und die Hohenzollern in Dokumenten, Frankfurt a. M., 1970, SS. 61~62, 81~82, 89)

31) Seiderzahl, F., a. a. O. SS. 12~13.

Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften, 1897-1898, I. II.,

入った Essener Creditanstalt, Duisburg-Ruhrorter Bank と取引関係をもっていた。³²⁾

その後、第1次大戦前までには、これらの企業は、次第に、ドイツ銀行とも関係を深めた。同行が株式および社債の引受によって融資関係をもつに至ったものは、以下の企業である。

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Aachener Hüttenverein | 4%利付社債 |
| 2. AG für Eisen-Industrie u Brückenbau (Harkort), | 株式, 優先株 |
| 3. AG für Fabrikationen von Eisenbahnmaterial zu Görlitz, 株式, | 4 $\frac{1}{2}$ %社債 |
| 4. A. Borsig | 4 $\frac{1}{2}$ %社債 |
| 5. Düsseldorfer Eisenbahnbedarf AG., | 株式 |
| 6. Maschinenfabrik, Esslingen, | 4 $\frac{1}{2}$ %社債 |
| 7. Maschinenfabrik, Augsburg-Nürnberg AG, | 株式, 4 $\frac{1}{2}$ %社債 |
| 8. Krupp | 4%社債 |
| 9. Gutehoffnungshütte | ³³⁾
株式 |

したがって、アナトリア鉄道の建設は、他面では、ドイツ銀行が製鉄・機械などの重工業部門に進出する機会をも提供したのであった。なお、1914年、ベルリン市場で120百万マルクのトルコ公債を発行し、これに基づいてオスマン帝国に軍需品を供給しようとする Krupp とかかる方針に抵抗するドイツ銀行との間に公然たる対立が生じた。Krupp の側に Dresdner Bank が立ち、その限りでは、ドイツ金融資本の2つのグループがオスマン帝国の政策をめぐる抗争したといわれている。³⁴⁾

だが、アナトリア鉄道建設については、まだ Dresdner Bank-Krupp, グループは、ドイツ銀行グループと連繫し、その傘下に加わっていたといつてよい。

32) Geschäfts-Bericht der Deutschen Banken für das Jahr 1894, S. 4, u. Däbritz, W., Denkschrift zum Fünfzigjährigen Bestehen der Essener Credit-Anstalt in Essen, 1922, S. 191, u. Handbuch der Actien-gesellschaften 1901-1902, II, S. 276.

33) Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften 1914-1915, I, Nachstehenden Anhang, S. 21~34.

34) Fischer, F. Krieg der Illusionen, Düsseldorf, 1978, S. 441. u. Boelcke, W. A., a. a. O. S. 183. 1893年 Krupp の4%利付社債、24百万マルクの発行は Dresdner Bank の指導下で行なわれ、さらに1896年 Krupp による Schiffs-und Maschinenbau-Anstalt Germania in Tegel und Kiel の引受は、同行の協力より遂行され、両者は、これを契機に一段と関係を深めた (Hunscha, K., u. Müller, G., "Dresdner Bank" in der 3 Auflage des Enzyklopädischen Lexikons für das Geld-, Bank-, und Börsenwesen, Frankfurt/Main, 1967, S. 433)。なお、Dresdner Bank は、1879年以来、Jenke, J. F., Hartmann, G., などを Krupp の監査役会に派遣し、特に後者は、1903年-1909年その議長であった (Boelcke, W. A., a. a. O. SS. 276~7)。だが、当時の Krupp の Hausbank を Bleichröder と規定して、オスマン帝国の公債発行問題を同行とドイツ銀行との抗争とする見解もある (Mejcher, H., "Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einfluß in Osmanischen Reich" in : Geschichte und Gesellschaft, 1 Jahrgang, Heft 4., Göttingen, 1975, S. 446.)

III 鉄道事業の拡大と Bank für Orientalische Eisenbahn の役割

ドイツ銀行は、オスマン帝国の Pressel 企画に従って Bagdad へ至る Angora までのアナトリア鉄道の延長というよりも、さしあたり一部完成した同鉄道とヨーロッパ鉄道網との連絡を考えていた。かくて、同行はオーストリアの首都ウィーンとコンスタンチノーブル間を結びつける目的で、1869年にオスマン帝国政府より鉄道敷設権を取得していた Hirsch, B. M. v の Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahn³⁵⁾ に関心を示した。もともと、同鉄道は、1870年 Crédit Générale Ottomane の参加したフランス系株式会社 Compagnie générale pour l'exploitation des Chemin de Fer de la Turquie d'Europe として設立された。同鉄道は、帝国政府により建設費の補助金と一定額の鉄道収益が契約で保証され、経営はこの鉄道の手中にあったが、1957年末には、帝国の国有鉄道として返還されるべきものであった。同鉄道は、1874年には、ブルガリア、セルビアなどとエーゲ海 (コンスタンチノーブル, Dedeagatsch, Salonik) や Basporus の港を結ぶ鉄道網 1,178 km を建設した³⁶⁾。この事業資金調達のために、1870年、政府は富くじ公債を発行し、Hirsch はこれを128.5フラン (名目額 400フラン) で引受けた。この公債は、最終的には主としてウィーン市場で170—180フランスで販売された³⁷⁾。

だが、1875年、同鉄道は、フランス系からウィーンに本店を設置する名実とも Hirsch のオーストリア系の株式会社となり、資本金は旧会社同様 50 百万フラン = 20 百万オーストリア・金グルデンで 50% が払込まれた。1880年初頭、同会社は解散され、その義務と権利を継承し、新たに Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahn が発足したのである。

1886—1888年、同鉄道は 86 km の支線をつけ加え、この期に、さらに 30% の資本金が払込まれた³⁸⁾。1888年、Hirsch は70年代の初め以来、ルーマニアの鉄道事業への救済投資と同国の公債引受によって資本進出していた Disconto-Gesellschaft - Bleichröder グループ³⁹⁾ に、この企業への参加を呼びかけた。

その内容は、ドイツ銀行が Orientalische Eisenbahn に株式参加する条件を Disconto-

35) Og z, A., Die Wirtschaftslenkung in der Türkei unter besonderer Ber chsichtigung des Bankwesen, Berlin, 1940, S. 106, u. Grundwald, K., T rkenhirsch, a study of Boron Maurice de Hirsch, Jerusalem, 1966, p. 28, u. Helfferich, K., a. a. O. SS. 49~50.

36) Mandel, J., "Das Orientbahnproblem" in: Balkan-Revue, 1 Jahrgang, 1914, Heft 2, S. 127, u. Seidenzahl, F., "Bank für Orientalische Eisenbahn" in: Beiträge zur Wirtschafts- und Währungsfragen und zur Bankgeschichte, 1965, Heft 1, Deutsche Bank AG, S. 19 u. Og z, A., a. a. O. S. 106.

37) Feis, H., Europa: The World's Banker 1870-1914, New York, 1964, pp. 294~295.

38) Mandel, J., a. a. O. SS. 127~128.

39) Die Disconto-Gesellschaft 1851 bis 1901, Berlin, 1901, SS. 60~62.

Gesellschaft によって与えられ、同時にドイツ銀行の締結したトルコ公債とアナトリア鉄道への参加の機会を同グループにも与えるというものであった。

この Hirsch の提案は、両者から拒否され、結局、ドイツ銀行が同鉄道を買収することとなった。⁴⁰⁾

かくて、1889年、ドイツ銀行は、従来からの自己の系列銀行以外に、Wiener Bankverein, Dresdner Bank, Société de Credit Suisse らと共に、Hirsch の個人所有株 88,000 株 (全体 100,000株) を引受け、ここに小アジア鉄道とヨーロッパ鉄道網への「掛け橋」が一の銀行グループ⁴¹⁾によって統一されたのである。

これらの銀行のうち、Wiener Bankverein と Dresdner Bank は、当時、ドイツ銀行グループと資本参加などを通して緊密な関係にあった。

ドイツ銀行は、1873年のオーストリア経済恐慌以降、Württembergische Vereinsbank の仲介により Wiener Bankverein に資本参加し、監査役会でドイツ側代表の地位を占めていた。⁴²⁾

また、1872年に設立された Dresdner Bank の創業者に、Württembergische Vereinsbank のフランクフルトの系列銀行 Deutsche Vereinsbank と Deutsche Effekten und Wechsel-Bank が参加していた。したがって、このような関係にあった Dresdner Bank は、後年、独自にオリエント進出政策を展開していくとはいえ、当初は、ドイツ銀行の海外事業にも積極的に関与していた。たとえば、1886年、同行はドイツ銀行によって提案された Wiener Bankverein と Österreichische Länderbank の合同に際して、後者の株式買収の Konsortium に加わった。

さらに、ドイツ銀行グループの一大事業、オスマン帝国への鉄道投資、公債引受には、最初から協力していた。⁴³⁾

1890年、ドイツ銀行は、ヨーロッパ・トルコへの鉄道建設を申請し、Salonik—Monastir (219km) をアドリア海の Albaneischer Golf への延長という優先権付で権利を取得した。

同鉄道もアナトリア鉄道の条件と同様に 1 km 当りの粗収入がオスマン帝国政府より保証され、その財源として Salonik と Monastir 両県の租税が用立てられ、この徴収と管理もまた「トルコ

40) Helfferich, K., a. a. O. SS. 49~50.

Hirsch は、この Orientalische Eisenbahn の売却によって膨大な利益を獲得したが、オスマン帝国との契約を破ることとなり、彼は $26\frac{3}{4}$ 百万フランを同帝国に支払わねばならなかった (Hallgarten, G. W. F., a. a. O. S. 224)。

41) Krause, P., a. a. O. S. 91.

42) Wiener Bankverein は、1869年、Allgemeine Österreichische Boden-Credit-Anstalt によって設立されたが、73年恐慌の結果、経営危機に陥り入った。同行の再建事業にあたって、新株が 8 百万グルデン発行され、そのうちドイツ銀行が 1.45 百万グルデン引受けた (Loewenstein, A., a. a. O. S. 100, u. Seidenzahl, F., 100 Jahre Deutsche Bank, 1870-1970, Frankfurt a. M. 1970, S. 43.

43) Jüdel, F., Dresdner Bank, Ihre Entwicklung von 1872-1914, Berlin, 1929, SS. 7, 30, 41, 44, 46, u. Wolff, W., Das Gründungsgeschäft in deutschen Bankgewerbe, Stuttgart und Berlin, 1915, S. 130, なお、Deutsche Vereinsbank と Deutsche Effekten-und Wechselbank は Dresdner Bank の創業資本 8 百万ターラーのうち 1.7 百万ターラー出資していた。

公債管理機構」に委ねられた。認可の実施のために Macedonische Bahn (Société du Chemin de fer Ottomann Salonique—Monastir) が優先株と 50% 払込みの普通株双方により 10 百万フランの株式資本で設立され、本店はコンスタンチノーブルに置かれた。同鉄道会社は、建設資本を調達する目的で 60 百万フラン (名目額) の社債を発行し、1894 年には全線の経営が開始された。⁴⁴⁾

なお、同鉄道とほぼ同時に、アナトリア鉄道の建設に加わった Régie Générale des Chemins de fer により Compagnie de Chemin de fer Ottoman Jonction Salonique—Constantinople が設立され、同鉄道および Orientalische Eisenbahn の支線と連絡されたため、帝国首都からの交通上の利便は一層高まった。⁴⁵⁾

こうして、ヨーロッパの南端から小アジアにまたがる 3 つの鉄道の支配権を手にいれたとはいえ、ドイツ銀行は、今後の路線拡張および新線認可の取得、事業と経営に関する金融上の問題、技術および経営組織の問題、それに加えて、法律・行政・経済・政治に関する問題などを統一的・専門的に対処する機関の必要性を痛感した。

1890 年、同行は、個々の鉄道の継続的支配の維持、社債発行を主体とした資本調達方法の改善、オスマン帝国における鉄道会社の有価証券に対する将来の政治的危険性の回避といった課題を重視して、中立の保護を受くべき地、スイスにトラスト的持株会社 Bank für Orientalische Eisenbahn in Zürich を設立したのである。⁴⁶⁾

この銀行は、ドイツ銀行を中核とした Württembergische Vereinsbank, Deutsche Vereinsbank などのドイツ銀行グループ、Wiener Bankverein, Dresdner Bank など同グループと緊密な資本関係にあった大銀行以外に、Deutsche Vereinsbank の創業に関与していた Basler Handelsbank らのスイス諸銀行と共に Schweizerische Kreditanstalt が参加したことに特徴があった。同行の資本金は 20% 払込みの普通株 50 百万フラン、全額払込みの優先株 13 百万フランより構成され、その他に 63 百万フランの $4\frac{1}{2}$ % 担保付社債が発行され、それらは創業参加銀行によって引受けられた。取締役会は 4 人のスイス人を含めて合計 15 名であり、その事業上の指導は、Kreditanstalt が担当した。なお、同行の事業に対する Konsortium の割合は、スイス 6%、オーストリア 54%、ドイツ 40% であった。⁴⁷⁾

同行のもくろみ書によれば、その目的は「オリエント (東ヨーロッパと小アジア・トルコ) における鉄道ないしそれ以外の交通運搬に継続的に役立つ施設の建設と経営に関する全ての種類の金融業務

44) Helfferich, K., a. a. O. S. 50.

45) Mandel, J., a. a. O. SS. 145~147.

46) Helfferich, K., a. a. O. SS. 51~52.

47) Jöhr, W. A., Schweizerische Kreditanstalt 1856-1956, Hurdent Jahre im Dienste der Schweizerischen Volkswirtschaft—, Zürich, 1956, S. 189. u. Laepple, V., Das schweizerische Emissiongeschäft, Innsbruck, 1923, S. 102, u. Seidenzahl, F., 100 Jahre Deutsche Bank, S. 112.

の引受と遂行である」とし、株式および社債を通して調達した資金によって、株式参加、社債引受、貸付などを行うものとした。その限りでは「本来の意味での銀行ではない」。

このドイツ銀行系「金融会社」(Finanzierungsgesellschaft)に対抗して、オスマン帝国鉄道事業の融資活動を行う国際的な「金融会社」Société financière d'Orient がフランス・グループにより1896年、パリとブルッセルで設立された。同行には、Banque Impériale Ottomane, Société Générale 以外にドイツの銀行商会 Bleichröder などが参加しており、資本金は5百万フランであつた。

Bank für Orientalische Eisenbahn の事業活動は、さしあたり、ドイツ銀行などが保有していた Betriebsgesellschaft der Oorientalischen Eisenbahn の 88,000 株の引受けをはじめとして、1895年、Macedonische Bahn の株式の過半数以上、1896年、アナトリア鉄道の大量の株式、さらに1897年、ドイツ銀行の仲介によるアナトリア鉄道の子会社、Hafengesellschaft Haider-Pascha の設立資本の 6,000 株引受などにみられるように、順次、設立当初の課題を消化していった。以後、同行は、1906年、イギリス・フランス・グループによって建設・経営されていた Mersina—Adana Bahn の株式の支配的多数をアナトリア鉄道が取得したとき、相当額の社債を引受けた。1910年、Bank für Orientalische Eisenbahn の有価証券保有は以下の如くである。

1. Betriebsgesellschaft für Orientalische Eisenbahn		
株式, 45,000株, 名目額 500フラン (全額払込済), 評価額 575フラン		25,875,000フラン
2. Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir		
a) 優先株, 19,290株, 名目額 500フラン (50%払込), 評価額 150フラン		2,893,500 //
b) 普通株, 19,260株, 名目額 500フラン (50%払込) 評価額 10フラン		192,600 //
3. Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft		
a) 旧株シリーズⅢ, 8,950株, 名目額 500フラン (60%払込) 評価額 330フラン		
それ以外に、返戻した株式の代替としての利益配当証 94株		2,953,500 //
b) 旧株シリーズⅠ-Ⅲ, 955株, 名目額 500フラン (全額払込済) 評価額 550フラン		525,250 //
c) 新株シリーズⅣ, 127,000株, 名目額 500フラン (25%払込済) 評価額 137.50フラン		
		17,462,500 //
4. Hafengesellschaft Haidar-Pascha		
株式 6,000株, 名目額 500フラン (80%払込), 評価額 460フラン		2,760,000 //
5. Marsina-Tarus-Adana-Eisenbahngesellschaft		
4%利付社債, 5,067 $\frac{1}{3}$ 枚, 名目額 20ポンド, 評価額 80%と 25.15		2,039,094.95
		54,701,444.95

(資料: Seidenzahl, F., „Bank für Orientalische Eisenbahn“, a. a. O. S. 18)

48) Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften, 1910-11, Bd. II, Ausländische Banken, S. 17.

49) Seidenzahl, F., „Bank für Orientalische Eisenbahn“ a. a. O. S. 18.

50) Liefmann, R., Beteiligung- und Finanzierungsgesellschaften, Jena, 1921, SS. 445, 448.

こうして、同行は、ドイツ銀行グループの持株会社としての機能を果していくと同時に、その系列下にある諸企業に対する前貸、増資および社債引受などの手段を通して膨大な融資を行っていった。1910年の同行の貸借対照表によれば、資本金50百万フラン(50%払込み)と4 $\frac{1}{4}$ %の社債37.5百万フランが総貸方勘定の95%以上を占め、これらの調達資金のうち定款による投資は54.7百万フランであり、実質資本の87.5%に達し、正規の準備金も1.4百万フラン計上され、これは証券形態で保有されていた。⁵¹⁾

同行はまた、他面では、これらの企業の支配を維持するだけの株式を保有しつつも、その一部を公衆への売却、オスマン帝国鉄道事業の順調な発展などによって、巨額な利潤を計上し、それらは、配当、積立金の強化および自社株への払込増加のために充用された。同行の損益勘定を通して経営状態を示せば、こうである。

Bank für Orientalische Eisenbahn の損益勘定

(単位：フラン)

借 方				貸 方					
項目	年度	1900	1905	1910	項目	年度	1900	1905	1910
社債利子		2,000,000	1,810,000	1,275,000	前期残高繰越		70,050 ⁴⁷⁾	82,930 ⁵⁹⁾	81,312 ³⁵⁾
事務管理費		30,000	30,000	30,000	定款による投資収益		2,401,805 ³⁶⁾	2,472,711 ¹²⁾	2,803,892 ⁸⁵⁾
取締役・監査役費		30,000	30,000	15,000	自己社債収益		130,000	—	—
租 税		6,659 ⁵⁰⁾	39,605 ⁹⁵⁾	23,077 ⁹⁰⁾	各種証券収益		64,730 ⁹⁰⁾	454,718 ⁶⁵⁾	66,936 ⁴⁰⁾
その他の費用		5,502 ⁸⁰⁾	3,415 ²⁵⁾	21,286 ⁰⁵⁾	交互計算勘定残高収益		170,449 ¹⁵⁾	55,272 ⁵⁵⁾	48,915 ⁹⁵⁾
社債発行損失償却費		61,661 ²⁰⁾	55,805 ³⁵⁾	218,750	手数料控除後の相場利益		225 ³⁸⁾	—	—
支払手数料		—	2,542 ⁰²⁾	13,428 ⁸⁰⁾					
借方残高		703,347 ⁶⁶⁾	1,094,267 ³⁴⁾	1,404,514 ⁶⁰⁾					
合 計		2,837,261 ²⁶⁾	3,065,632 ⁹¹⁾	3,001,057 ⁵⁵⁾	合 計		2,837,261 ²⁶⁾	3,065,632 ⁹¹⁾	3,001,057 ⁵⁵⁾

(資料：Geschäftsbericht der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich für das Jahr, 1900, 1905, 1910)

かくて、Bank für Orientalische Eisenbahn を媒介としたドイツ銀行グループのオスマン帝国鉄道支配は、資金融通の点からみて、極めて効果的であったが、同行の株式保有は、依然として創業者としての支配銀行とその系列参加者の独占的所有にとどめられ、1907年に至って、ようやくその一部がスイス資本市場で販売されたにすぎなかった。⁵²⁾

しかし、このような国際的金融資本の融合は、たとえ資本関係において緊密化していたとしても、個々の金融資本の所属する国家の対外政策から完全に自立して活動しうるわけではなかった。⁵³⁾

51) Geschäftsbericht der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich für das Jahr 1910.

52) Helfferich, K., a. a. O. SS. 53~55.
Jöhr, J. A., a. a. O. S. 189.

53) Orientalische Eisenbahnは、その株式の相当額が Bank für Orientalische Eisenbahn に保有さ

さらに、オスマン帝国での活動を前提とする以上、同帝国の中央銀行 Banque Impériale Ottomane⁵⁴⁾との連繋も不可欠であった。また、同中央銀行も19世紀末には、ドイツ銀行グループへの対抗から方向転換し、同グループのバグダード鉄道建設へ参加することにより、その代表が Bank für Orientalische Eisenbahn⁵⁵⁾の取締役会に加わった(この問題については稿を改めて論ずる)。

ドイツ銀行——Bank für Orientalische Eisenbahn を中核としたオスマン帝国鉄道支配は、その意味では、単にドイツの個別的金融資本の資本進出としてのみ捉えるのではなく、ヨーロッパ帝国主義の「半植民地」支配をめぐる採用されたドイツ金融資本の国際的宥和政策の展開でもあった。後年、このような方向を取るにせよ、バグダード鉄道建設前のドイツ銀行グループによるオスマン帝国鉄道支配の関係を表わせれば、図1のようになる。

かくて、オスマン帝国へのドイツ銀行グループの進出についてみる限り、Mejcher, H. が「ドイツの大銀行は自ら産業企業として活動した。これはとくに、バグダード鉄道企業(アナトリア鉄道も含む—筆者)に対するドイツ銀行に該当する」と主張するように、Hilferding, R., の金融資本概念

れていたにもかかわらず、その経営管理は、ウィーンに本店を置き、Wiener Bankverein が総裁に就任していた。同鉄道は、オーストリア・ハンガリーのバルカン政策の要であったことから、むしろウィーンの銀行 Konsortium は、同鉄道の株式の絶対多数支配を望み、この点でドイツ銀行グループと対立した。その意味では、ドイツ金融資本に従属的な関係に立ちながらも、Wiener Bankverein は、オーストリア・ハンガリー政府のオリエン政策と緊密に結びつかざるをえなかった(Helfferich, K., a. a. O. SS. 53~54, u, Mandel, J., a. a. O. SS. 134~135)

54) 拙稿, 前掲論文 23頁~27頁参照。

55) Helfferich, K., a. a. O. SS. 80~81, 92~97.

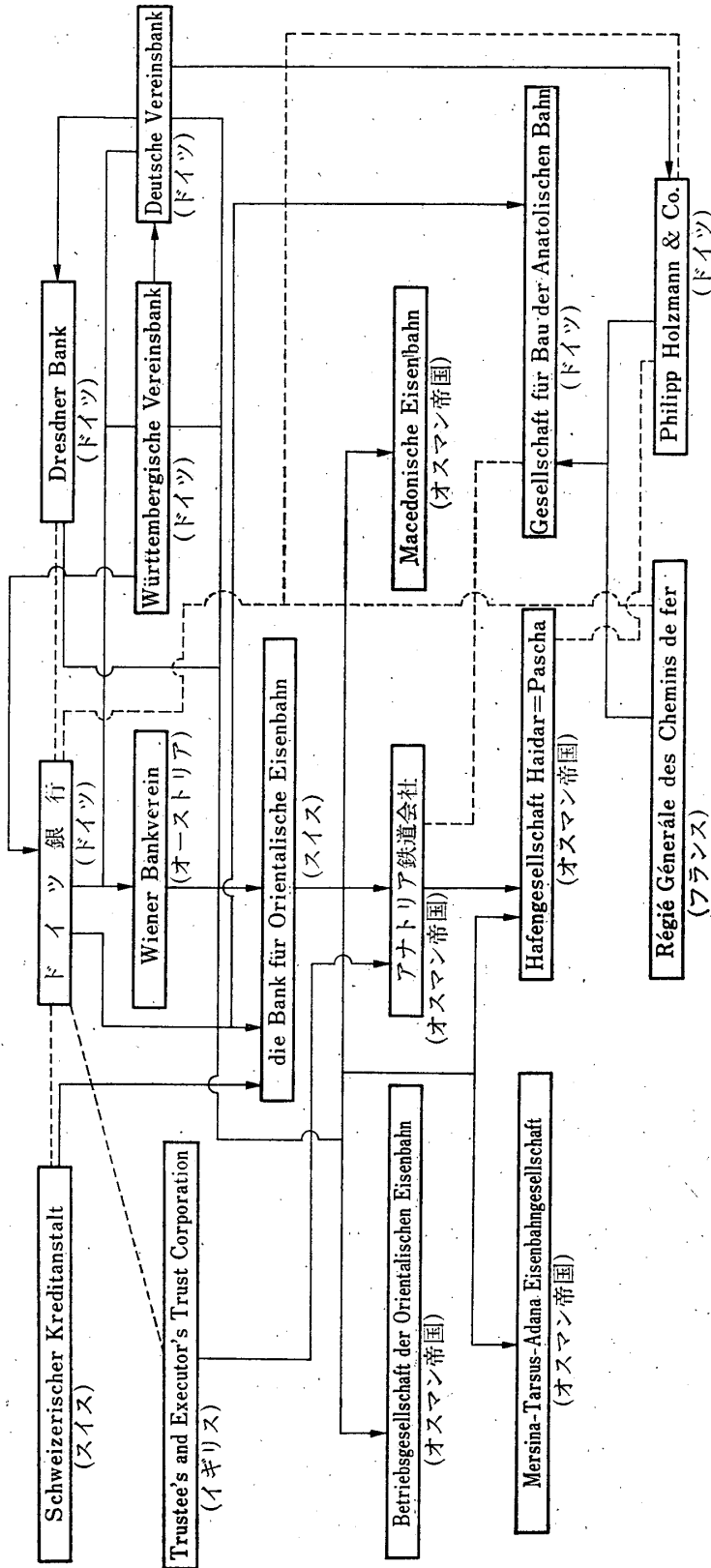
Bank für Orientalische Eisenbahn の取締役会の構成 (1910年)

氏名	所属機関	出身地
(会長) Abegg-Arter	Schweiz. Kreditanstalt	Zürich
(副会長) A von Gwinner	Deutsch. Bank	Berlin
(//) Karl Schrader	—	//
Gaston Auboyneau	Banque Impériale Ottomane	Paris
Ernest Chavannes	—	Lausanne
W. C. Escher	Schweiz. Kreditanstalt	Zürich
Dr. Jul. Frey	//	//
H. Gerlich	—	London
Eduard von Grunelius	Deutsch. Vereinsbank	Frankfurt, a. M.
Geh. Rat Eug. Gutmann	Dresdner Bank	Berlin
Geh. Rät. Dr. K. Helfferich	Deutsch. Bank	Berlin
Alfr von Kaulla	Württ. Vereinsbank	Stuttgart
Arbert Koechlin	Basler Handelsbank	Basel
Otto von Kühlmann	Anatol. Eisenbahnen de fer	München
A Léon	Banque Belge de Chemin de fer	Brüssel
Bernh. Popper	Wiener Bankverein	Wien

(資料) : Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften 1910-11, Bd. II, Ausländische Banken. S. 18.

56) Mejcher, H., a. a. O. S. 448.

図1 ドイツ銀行グループによるオスマン帝国の鉄道支配



に関する一般的規定，すなわち「銀行によって支配され，産業資本家によって充用される資本である」とする内容は，そのまま妥当するよう⁵⁷⁾に思われる。

鉄道資材を輸出したドイツ産業資本「によって充用された資本」は，オスマン帝国の鉄道会社を経由した「銀行によって支配され」た資本であった。この資本を調達し，管理し，利潤を追求するために，支配的中枢銀行資本としてのドイツ銀行は，系列下の外郭的銀行資本と共に，両者と関係のある大銀行とも提携しつつ，巨大な金融 Konsortium を形成し，そのうえで，同帝国の再生産過程からはるかに離れたヨーロッパ証券市場に特殊な中枢的金融機関，Liefmann, R. のいう「証券代位会社」⁵⁸⁾を設立した。同帝国への進出のために採用されたかかる特殊の金融資本の形態は，ヨーロッパ金融市場から巨額の資金を集中し，かつ証券売買による投機的利潤を獲得する手段であったとはいえ，オスマン帝国の専制的支配機構と癒着した利潤源泉の下では，投下資本の安全を図り，ドイツ銀行系グループの支配のための資本節約にとっては極めて便利なものであった。

だが，すでにイギリス・フランスによって「半植民地」化された同帝国において，この個別的金融資本の実体的基盤が，同帝国の保証する租税収入と鉄道収入に依存しているとすれば，バルカン＝オリエント地域のみならず，ヨーロッパにおける政治・経済・社会の変化する情勢にも，同金融資本の政策を対応させねばならなかったのは必然であった。

IV アナトリア鉄道の延長をめぐるフランス・イギリス資本との抗争

アナトリア鉄道を中心とするドイツ銀行グループの成功は，他の列強資本に多大な刺激を与え，そのために，オスマン帝国における建設可能なすべての鉄道計画をめぐる競争が，外交上の圧力さえ動員して一段と深まった。

帝国政府は，このような状態の中でも，Angora—Siwas—Bagdad へのアナトリア鉄道の延長をドイツに積極的に働きかけ，1891年には，同帝国のベルリン大使を通してドイツ皇帝に要請したほどだった。

だが，ドイツ銀行は，研究・調査の結果，この工事が困難であると判断し，同鉄道の即座の延長実施には，「何ら利益がない」という観点に立った。これに対し，フランス・ベルギー・グループの Nagelmakers は，すでに取得した Smyrna—Cassaba を基軸にして，Marmarameer の Panderma から Konia に至る路線の優先権を Banque Impériale Ottomane の参加の下に確保しようとしていた。他方，イギリスは，1892年，大使を通してドイツ銀行グループに与えられる

57) Hilferding, R., *Das Finanzkapital*, Berlin, 1955, S. 336. 岡崎次郎訳『金融資本論(中)』岩波文庫，昭和30年，97頁。

58) 個別的金融資本の基本規定に関しては，小竹豊治「証券経済論への道」『三田商学研究』第19巻4号，1976年，10頁～12頁参照。

べき Konia への路線延長に対し、Smyrna—Aidin 鉄道がこの認可によって損害を受けるという理由で公式に反対した。さらに、Banque Impériale Ottomane は、ドイツ銀行に対し、営業内容の悪い Smyrna—Cassaba 鉄道とアナトリア鉄道との統合および融資について交渉し、その後、ドイツ銀行は、路線延長に関して金融上の支援を同中央銀行に依頼しているという噂を流した。

このようなフランス・イギリスのドイツに対する牽制の中で、ドイツ銀行は「慎重な態度をとり、時勢に従う」という旧来の方向を変更した。同行は、アナトリア鉄道計画が分断される危険性を恐れ、1893年、Konia への路線延長の契約をオスマン帝国政府と締結したのである。政府は、この延長に反対するフランスには、結局、Smyrna—Cassaba 鉄道を Afium—Karahissar (アナトリア鉄道の間にある重要な商業中心地) まで認め、問題を解決した。政府は、Konia への路線についても、従来と同様に金融上の保証を与えたが、今度は、帝国財政の負担を懸念して、粗収益が 1 km 当り 13,800 フランしか計上しえないとしても 5,000 フラン以上の額は請求されるべきでないとした。この案に対し、アナトリア鉄道の取締役の 1 人でもあったイギリス・グループの Caillard は、「トルコ公債管理機構」のフランス代表と提携し、かかる鉄道目的に充用される租税徴収に異論を唱えた。この反対論は、内政干渉として強い不満を示したオスマン帝国政府とイギリス政府との間で政治的に処理された。こうしたフランス・イギリスなどの抵抗を除去した後、アナトリア鉄道は、建設資金調達のため、資本金を 150 万フラン (60 万フランになる) に高め、そのうえ、80 万フランの社債発行を決定した。建設の実施は、これまで協力してきたフランスの建設会社を排し、新たに Gesellschaft für den Bau der 444 km langen Linie Eskischehir—Konia G. m. b. H. を設立して、Philipp Holzmann & Co. の独占で行うこととなった。⁵⁹⁾

アナトリア鉄道の発展

路	線	距離	開通年度
Haidar—Pascha—Ismid		93 km	1888年10月
Ismid—Arifie		41 //	90 // 6 //
Arifie—Eskischehir		182 //	92 // 6 //
Eskischehir—Angora		263 //	92 // 12 //
Eskischehir—Alajund—Kutahia		77 //	94 // 12 //
Alajund—Afium = Karahissar		94 //	95 // 8 //
Afium—Karahissar—Konia		274 //	96 // 7 //
Arifie—Adabasar		8 //	99 // 11 //
全	線	1,032	

(資料: Mühlmann, C., "Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei, 1888-1914", in: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 24, Heft 1, 1926, S. 133)

59) Helfferich, K., a. a. O. SS. 59~74, u. Meyer-Heinrich, H., a. a. O. S. 249.

国際的資本グループの統合というドイツ銀行の当初の方針は、この時期には、完全に破綻し、オスマン帝国での利権を獲得したものの、ドイツの孤立化と厳しい政治的・経済的対立という事態を惹き起すに至ったのである。

アナトリア鉄道は、この延長実施により、1899年までには、小アジアの中央部分を開発し、オスマン帝国の首都から1,032 km に及ぶ路線が開通した。

表1 アナトリア鉄道の投下資本

(単位：百万フラン)

発行年度	資金調達の方法	発行名額	内 容	実 質 投 資 額	充 用 目 的
1889	株式 I	45	60%払込	27	Ismid—Angora 路線の建設
〃	社債 I	80	5%および4.5%利付社債を86%で発行	68.8	
93	株式 II	15	60%払込	9	Eskischehir—Konia 路線の建設
〃	社債 II	80	4.5%利付社債を89%で発行	71.2	
1906	株式 III	7.5	60%払込	4.5	バグダード鉄道への参加
07	株式 IV	67.5	25%払込	16.875	Konia 平野における灌漑工事
12	社 債	60	4.5%利付社債を96.5%で発行	48.96	Adabasar—Bolu 路線の建設・Haidar-Pascha—Pendik 郊外路線の複線化・Haidar-Pascha—Konia 路線の強化工事
		株式 135 社債 220		246.335	

(資料：Mühlmann, C., "a. a. O.", in: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 24, Heft 2, 1926, S. 369 より作成)

このような路線延長に対する資金調達は、すでに触れたように社債を主力にして行われた。投下資本の使用目的を含めて、同鉄道の資金調達状況の経過を示せば、表1の通りである。

アナトリア鉄道の株式発行が、長い間抑制されてきたのは、Bank für Orientalische Eisenbahn の協力によってであった。1907年、同鉄道は、67.5百万フラン増資され、資本金は一挙に2倍に高められたが、その発行株式のほとんどを同銀行が引受けた。そのため、企業支配の必要性から保有されていた既発行の60%、部分的には、100%払込の株式が市場で売却された。かくて、「この大企業の支配は、比較的小額の投資で保持されることになった」。

しかも、ドイツ銀行のオスマン帝国鉄道に関する方針は「企業の活動力と収益性が長期間の健全な活動によって、充分かつ確実となる以前には、株式を市場で売却しない」というものであったから、既発行株式のこの売却は、Bank für Orientalische Eisenbahn に創業者利得をもたらすこ

とになった。⁶⁰⁾さらに、同行が株式保有を通して支配した鉄道会社や港湾会社の経営は順調であり、⁶¹⁾年々配当が支払われたので、これらもまた同行の重要な利潤源泉であった。

しかし、ドイツ銀行グループのオスマン帝国におけるこの事業の成功は、長期的には、抗争するフランス・イギリス資本との協調によってこそ保証されるものであるかぎり、来たるべきバグダード鉄道建設の展望については、同グループに複雑な政治的・経済的課題を残したのは必然であった。

60) Helfferich, K., a. a. O. SS. 51, 54.

61)

Bank für Orientalische Eisenbahn が支配する諸会社の配当率

(単位：%)

会 社 名	1905	1906	1907	1908	1909
1. アナトリア鉄道	6	6	6	6	5
2. Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahn	5	6	6	5	6 1/2
3. Mazedonische Eisenbahngesellschaft	5	5	5	5	4
4. Hafengesellschaft Haidar-Pascha	6	6	7	7	7

(資料：Seidenzahl, F., "Bank für Orientalische Eisenbahnen", a. a. O. SS. 20~22より作成)

図2 オスマン帝国鉄道路線図

