

[研究ノート]

近代ブレーメンの都市発展

- 19世紀前半の概況 -

谷 澤 毅

はしがき

ドイツの港湾都市ブレーメンは、いわゆる「ハンザ都市」として知られ、中世以来の伝統を持つ由緒ある都市である。しかし、商人そして都市の結合体であるハンザが活力に満ちていた頃（13-14世紀）のブレーメンはそれほど重要なハンザ都市ではなく、後世の歴史家により「わがまな」ハンザ都市との性格付けがなされるほど組織のなかでは勝手な行動が目立つ都市であった¹⁾。ハンザの存続が危ぶまれる頃になり、ブレーメンはようやくハンザ三大都市の一つに数えられるようになった。17世紀末に組織としてのハンザは消滅したものの、その後のブレーメンは、紆余曲折があったとはいえほぼ順調に海運・商業を発展させていき、19世紀にはハンブルクとともに北海側のドイツを代表する港湾都市の一つとしてその名を内外に高めていく。

本稿で描き出そうとするのは、これまで我が国では余り取り上げられることのなかった経済面から見た19世紀ブレーメンの発展の概略である。以下ではまず、人口規模の拡大や港湾都市としての機能の整備、次いで諸産業の発達といった側面から、19世紀のおもに前半にブレーメンで見られた変化の一端を具体的に確認する。むろん、ブレーメンの海を通じた諸外国との繋がりについても無視することはできない。ブレーメンはハンブルク

とともに海洋世界に向けたドイツの窓ともいうべき役割を担った。とりわけ、対外関係の中でも重要だったのはアメリカとの通商関係である。

これらの諸点から、国家統一（1871年）への機運が高まりつつあったドイツにおいて、かつてのハンザの「厄介者」が、どのような変化を見せながら近代の港湾都市へと変貌を遂げつつあったか、検討を加えてみることにしたい。

1. 19世紀のブレーメン - 伝統と変化

ハンザ都市ブレーメン

19世紀のブレーメンを捕らえるにはどのようなまなざしが有効だろうか。19世紀は神聖ローマ帝国の解体（1806年）やドイツ国家の統一（1871年）など、ドイツが政治的な大きな変動にさらされた時期である。この時期が変革期であったということを踏まえれば、一つには伝統と革新という対立項のなかでブレーメンを取り上げることができるであろう。検討項目は多々あるが、19世紀のブレーメンに光を当てるのであれば、伝統についてはやはりハンザ、革新については港湾都市としての発展の面から特徴付けを与えることが、海洋世界との繋がりが深いブレーメンの立脚点を探っていく際の一つの端緒となるのではないだろうか。

ブレーメンは、今に至るまでハンザ都市を標榜している。しかし、正確にいえば、ハンザは17世紀末には消滅したとされる。1669年に開催された全体総会（ハンザ総会）が最後の総会であった。しかし、それを約40年さかのぼる1630年、ブレーメンはハンブルク、リューベックの三都市と改めて同盟を結んでいたのであり、この三都市間の同盟が、結局はハンザの諸権限を継承したと解釈することができる。それゆえ、組織としてのハンザは衰退・消滅したとはいえ、ブレーメンをはじめとする三都市はその後もハンザ都市を名乗り、必要に応じて協議を重ねていった²⁾。例えば、フランス革命に際しても、三都市は1795年5月にハンザ会議を開催し、三都市

が一体となって対仏政策を策定しようとしたものの、合意には至らなかった。ブレーメンが対仏関係を重視して積極的な関係の構築を目指したのに対し、ハンブルクとリュベックがそれに難色を示したからである。とはいえ、中立政策と自由貿易の維持という点で三都市間の意見は一致していた。19世紀初頭、ブレーメンはフランス軍の侵攻により一時自治権を失ったが、1813年11月にナポレオンの軍勢が退却すると、ブレーメンはただちに自由ハンザ都市への復帰を宣言し、旧体制を復活させた。その後のウィーン会議にハンザは代表を派遣し、1815年6月にハンザ三都市は、ドイツ連邦(Der Deutsche Bund)のなかの独立したラント(邦国)として承認を得ることに成功した³⁾。

ところで、ハンザ三都市同盟成立後しばらくの間、ブレーメンは三都市のなかではあまり目立つことはなかった。貿易や人口の規模に関してはハンブルクにはるかに及ばず、さらにハンザ都市としての伝統や格式という面でも、組織内でかつて除名を経験したブレーメンは、盟主であり続けたリュベックと比べればやはり遜色があった。ブレーメンは、いわばハンザの「三番手の都市」だったのである。

しかし、19世紀に都市ブレーメンは相貌を新たにしていく。これまでは港湾都市とはいえ、どちらかといえば地方都市としての性格をより濃厚に漂わせていたブレーメンが、貿易の発展を背景に国際都市としての性格を強く帯びるようになり、近代都市へと転換していった。これは、市長スミット(Johann Smidt)の手腕に負うところが大きい。スミットは、外港ブレーマーハーフェンの建設に力を発揮するとともに、ハンザ三都市のなかでのブレーメンの発言力を高めることにも貢献した。

ブレーメン発展の母体となった海運・商業を支えたのは、中世以来のハンザ商人の伝統を汲んできた市民層である。ブレーメンでは、市政に与るもの(Senator: 参事会員)が裕福な市民のなかから選ばれるという中世的な都市制度が維持されていた。19世紀中頃に至るまで、およそ200から300の豊かな一族が主導権を握り、変革を阻止しようとする保守的な勢力

として直接的、間接的にブレーメン市政に影響を与えてきた⁴⁾。なかでも、海外貿易の担い手である遠隔地貿易商人は、ブレーメンの市民層のなかでも最上層に位置していた。ハンザの伝統の継承者であることを自認している彼らは、保守的な心性の持ち主であったが、一方ではまた、豊富な海外経験をもとにグローバルな視野を培ってきた世界市民（コスモポリタン）でもあった。有力商人は、地元ブレーメンを越えて果敢に海外へと乗り出し、エリートの一員として互いにビジネスのパートナーとなり、血縁関係を大切に、婚姻関係を取り結んだ。それゆえに、伝統と革新の結合、仲間同士の結束力がブレーメン商人を成功に導いたと言われることもある⁵⁾。

このような商人によって支えられた都市ブレーメンは、かくして伝統と革新（変化）の両面を併せ持つ都市として捉えることができるであろう。そこで次に、伝統に対する変化の面から港湾都市ブレーメンが19世紀に経験した具体的な内容の一端について述べていきたい。まず、都市規模の拡大について人口の動向から検証し、次いで、港湾都市機能の強化に直結する物流体制の整備について、水路（ヴェーゼル川）と陸路（鉄道）の両面から触れていく。

人口の動向

人口から見たブレーメンの都市規模はそれほど大きなものではなく、人口の伸びも、19世紀に至るまではそれ以降と比べて小さなものでしかなかった。18世紀のブレーメンは疫病による致死率や幼児死亡率が高く、人口減少さえ懸念されていたが、市外部からの移入者がかろうじて人口増加を支えていたという。近世から19世紀にかけてブレーメンに移住した人々の出身地としては、近隣のニーダーザクセンの村々をはじめ、ヴェストファーレン、ヴェーゼル川上流地域のヘッセン地方などが挙げられる⁶⁾。

19世紀初頭のブレーメンの人口は、36,000人前後であった。これは都市中心部（旧市街と新市街）と郊外地区（Vorstadt）を合わせた都市部の人

口であり、邦国全体の人口を見るのであれば、これにフェーゲザック地区や農村地区の人口が加わる。以下取り上げるのは、都市部の人口である。ちなみに、同じハンザ都市であるハンプルクの都市部の人口は既に1787年頃に10万を超えたと考えられ、人口から見た都市規模はこちらのほうがはるかに大きい。

とはいえ、プレーメンも19世紀以降は順調に人口を増加させていく。19世紀前半の10年ごとの人口（およその数）をマッティ（Werner Matti）に従って以下に引用すれば、1811年が35,600人、1821年が38,800人、1831年が43,700人、1841年が49,600人、1851年が55,100人となる。10年間の人口の伸びを確認すれば、1811年から21年にかけての増加は3,200人となり、率にして8.9%であったのに対して、1841年から51年にかけての増加は5,500人、伸び率は10%を超え（11.0%）、確実に人口が増加している状況を見て取ることができる。その後のおもだった年の人口を挙げれば、1860年が64,400人、1870年が78,600人、1880年が123,500人となり、プレーメン都市部の人口は1870年代のおそらく中頃に10万を超えた⁷⁾。

プレーメン都市部のなかでも人口の増加が著しかったのは、旧市街や新市街といった中心部ではなくフォアシュタットといわれる郊外においてであった。一例として、1812年から1867年までの変化をみて見よう。中心部の人口はこの55年の間に27,400人から35,200人へと7,800人ほどの増加が見られただけであったのに対し、フォアシュタットでは9,300人から42,700人へと中心部を四倍以上も上回る33,400人も増加数を見せた。さらに、1867年から1871年にかけてのドイツ統一を目前にした短期の変化を見ると、新旧両市街を合わせた中心部の人口は35,200人から35,400人へと200人ほど増えただけであったのに対し、フォアシュタットのそれは42,700人から52,300人へと一万人近い9,600人も増加を見せたのである⁸⁾。都市中心部の人口の伸びがわずかでしかなかったことから、既にこの頃、都心部では開発がほぼ全域に行き渡り、建物、人口ともに飽和状態に達していたのではないかということが推測される。

北ドイツ連邦の形成(1867年)により、連邦内では労働者を中心とした人々の移動が容易になった。ブレーメンは、移民輸送や貿易の発展を背景として連邦内から多くの労働者を集め、彼らの居住先としてフォアシュタットの開発と人口増加が進んだと考えられる。ちなみに、住宅の戸数に関しては、19世紀前半に関してシェーファー(Hans-Ludwig Schaefer)が幾つかの史料から収集した数値が存在する。それによれば、市内の住宅数は1807年が4,800戸、1823年が7,741戸、1833年が9,986戸となり、フォアシュタットだけを取り上げれば、1807年が1,891戸、1823年が2,305戸、1847年が3,100戸となる⁹⁾。増加傾向は見て取れるが、フォアシュタットが本格的に開発されていくと考えられる19世紀中頃から後半にかけての住宅数は確認できなかった。

土地にゆとりのある頃のブレーメンは、緑地帯が豊富で庭付きの一戸建住宅も多く、住環境の良さから死亡率も低い水準にあった。1834年に労働者を中心とするコレラの流行を経験するまでは、疫病の大流行に見舞われたことはなかった。しかし、19世紀も末になると家屋の供給が人口の増加に追いつかず、ほかのドイツ都市と同様に住宅の不足と住環境の悪化が懸念されるようになった。ブレーメンでもやむを得ず古い兵舎が住宅に転用され、さらには廊下部屋や地下室、極端な例として他の部屋に囲まれているために窓がなく、採光もできず空気の流通も欠く部屋さえもが住宅として利用されたという¹⁰⁾。しかし一方で、ドイツ全域とリンクしつつあった鉄道網や市内の公共交通機関の充実、産業博覧会の開催(1890年)に示される産業の振興を通じて都市規模の拡大は促され、他のドイツの主要都市と同様、ブレーメンでも人口の増加は続いた。第一次世界大戦開戦前年の1913年、ブレーメンの人口は266,800人に達している。

ヴェーゼル川の改修

19世紀も半ばを過ぎた1863年、ブレーメンはハノーファーとの間でヴェーゼル川の支流の水深を干潮時でも4フィート(およそ1.2メートル)

を確保できるように改修することで合意し、条約を結んだ。この年、ブレーメン商業会議所のある理事は、大西洋貿易が発展する条件をハンブルクやブレーメンほどみごとに備えていた都市はドイツにはほかにないと述べた。地元ブレーメンに対する過大評価もある程度は含めての発言だったかもしれないが、確かにその頃のブレーメンは、資本やビジネスの経験、コネクション、立地条件、船舶、市場、顧客、各種サービスなどに恵まれ、海運発展のための諸条件を多く兼ね備えるようになったと述べてよいだろう¹¹⁾。そのような好条件のなかで、新たに加わったものの一つとしてヴェーゼル川水系の水路の整備を挙げよう。

かねてより、ブレーメンではヴェーゼル川の水深が十分でなく、大型船がブレーメン本港まで到達できないことが問題視されてきた。ようやく1840年代後半からブレーメンは周辺のアノーファーやオルデンブルクと協議を重ねるなかで本格的な水路の改良に乗り出すようになり、その結果、1865年頃にはヴェーゼル川河口からブレーメンの手前のフェーゲザック (Vegesack) 港までの区間で150トンの船舶の通航が可能となった¹²⁾。

しかし、その後も小刻みで改良が施されたとはいえ、船舶の大型化はますます進み、浚渫やくい打ちなどの一時的な対応で水路を確保するだけではもう不十分な段階に達していた。そこで1874年、ブレーメンとオルデンブルク、プロイセンの代表からなる水路改良のための委員会が設置され、ヴェーゼル川下流の水深確保のためのさらなる改良工事が計画・立案された。工事が進む過程でブレーメン港の水深は2.6メートルまで掘り下げられ¹³⁾、1881年にはブレーメンより下流のエルスフレート (Elsfleth) から河口まで7.3メートル、さらに下流のブラケ (Brake) から河口までの区間で8.3メートルの水深が確保されるようになった。

その後、ブレーメン港の水深をさらに5メートルにまで掘り下げようとする新たな計画も登場したが、市民の間からは、はたして巨額な工事費に見合うだけの経済的効果があるかどうか疑問の声が上がった。ブレーメン商業会議所は当然推進役を勤めたが、ブレーマーハーフェンをはじめとす

るブレーメンよりも下流の港は、自港への入港が減ってしまうとしてブレーメン港への入港の集中を促すような案には反対であった。さしあたり、1886年にランゲ・ブフト (Lange Bucht) といわれたヴェーゼル川の巨大な蛇行を回避する新たな水路が建設されたものの、さらなる改良は、ひとまずは持ち越しとなった。その後、1890年代の改修工事により、ブレーメンまでの水深は5 m、さらに第一次大戦までに7 mが確保できるまでになった¹⁴⁾。

鉄道建設

1820年代の末になると、ドイツでは北部地域でも鉄道建設に関する議論が人々の間で交わされるようになった。ブレーメンでも、1830年代に入ると鉄道の経済的な有用性ととも具体的な敷設に関する議論が活発となった。ブレーメンの対米貿易の窓口として重要性を増しつつあったボルティモアを拠点として新たな鉄道 (ボルティモア・オハイオ鉄道) が1830年に開通したことも、その一つの契機となったといわれる。具体的な建設計画として持ち上がったのは、ブレーメンとハノーファー方面とを結ぶ路線である。邦国としてのブレーメンとハノーファーは、プロイセンとは別に独自の自由な通商圏を設けたいとの意向を持ち、一時通商同盟の結成に向けて動きを共にしたこともあった。しかし、この路線の建設費は高額 (500万ターラー) になることが見込まれたため、出資者が集まらない状況が続いていた。

ブレーメンで鉄道の建設に積極的だった人物の一人としてアルノルト・ドゥックヴィッツ (Arnold Duckwitz) が知られる。1841年に市参事会 (Senat) の会員となったドゥックヴィッツは、ブレーメンを含めた北ドイツの諸邦が商業や航海を対象とした同盟を結び、通商面で他の地域に優位に立つことを思い描いていた (ドイツ通商航海同盟)。ドゥックヴィッツは、市長スミットの承認を得たうえで他の参事会員やハノーファー側に対してブレーメン・ハノーファー間の鉄道建設の必要性を訴えた結果、よ

うやく1845年にブレーメン・ハノーファー両国の間で鉄道建設に関する条約が締結されることになった。交渉の末、建設の主導権はハノーファー側が握ることになり、建設費としてブレーメン側が負担する金額は300万ターラーとされた。建設区間は、ブレーメンからハノーファーの手前のヴンシュトルフ（Wunstorf）までとされ、二年後の1847年に開通にこぎつけることができた。なお、当時のブレーメン駅は、現在の中央駅よりもさらに西側に位置していた（1885年に撤去）。また、ヴンシュトルフ・ハノーファー間はハノーファー・ミンデン間の鉄道の一部として建設が進められた。

その後、ヴェーゼル川まで路線を延長する計画が持ち上がったが、これはヴェーゼル川に架橋して対岸のオルデンプルクまで達する新路線に含めて建設が進められた。ブレーメンとオルデンプルクの間の区間のうち、ヴェーゼル川左岸のホーエントア（Hohentor）港からブレーメン側の橋を含めた区間をブレーメンが、同港より西の区間をオルデンプルクがそれぞれ建設とその後の管理を担当することになり、1867年に開通した。川沿いの自由港地区にはヴェーゼル貨物駅が設けられた。

一方、ヴェーゼル川の右岸では、それよりも以前にハノーファーからの路線を外港のブレーマーハーフェンにまで延長させる案が、ブレーメンとハノーファー双方から提示されていた。しかし、双方の案には経路に違いがあり、ブレーメンはヴェーゼル川沿いのフェーゲザックとブルーメンタールを経由するルートを、またハノーファーはもっと内陸側のオステルホルツ・シャルムベック（Osterholz-Scharmbeck）とベファーシュテット（Beverstedt）を経由するルートをそれぞれ希望した。交渉は長引いたが、結局1859年にオステルホルツ・シャルムベックからシュトゥッベン（Stubben）を経由してゲーシュテミュンデ（Geestemünde）方面に至る経路に決定し、1862年にブレーマーハーフェンまでが開通した。港として重要なフェーゲザックまでは、改めてブレーメンから支線が建設されることとなった¹⁵⁾。

その後、さらに南西のヴェストファ - レン方面、北東のエルベ川方面に向けた路線も計画・建設が進められ、南西方面では1873年にオスナブリュックまで、北東方面では翌1874年にエルベ川を介してハンブルクの対岸に位置するハールブルク（Harburg）までの路線が開通した。かくして、ブレーメンはドイツ各地を覆う鉄道のネットワークへと組み込まれていった。

2 . 産業発展

ハンザ三都市のなかの「三番手」ではあるが、ハンザの伝統を受け継ぐブレーメンは、やはりハンザ商人が経済を牽引した商業・港湾都市であり、商業と比べれば手工業が経済全体に占める比率はそれほど大きなものではなかった。とはいえ、大西洋を舞台とする西欧諸国の貿易が盛んになるにつれ、ブレーメンでは海運とも関係する造船業に加えて植民地から送られる煙草や砂糖を扱う工業が出現した。そのほかにも、近世以降の比較的新しい製造業としては石鹼¹⁶⁾や火薬、酢、亜麻油¹⁷⁾、チョコレートなどの製造が挙げられるが、精糖業と石鹼製造業は19世紀中に衰退してしまったという。

ただし、この頃になると多くの製造業部門では従来の手工業の作業場とは異なる工場(Fabrik)が出現するようになった。シュヴァルトツヴェルダー（Herbert Schwarzwälder）によれば、このようなファブリ - クの数は1814年から25年にかけて51から84に増え、たいていのファブリークには25人以上の労働者がいたというが¹⁸⁾、以下でも触れるように、煙草の製造工場はもっと規模が小さかったようである。

工業の発展という面では遜色のあったブレーメンではあるが、煙草の製造は、自都市にとってのみならずドイツ全体で見ても重要な意味を持った。ブレーメンの市民は、概して工業への投資は消極的であったが、その例外をなしたのが煙草製造業であった。その発展と規模を確認するために幾つ

か具体的な数値を挙げてみたい。まず、19世紀前半の住所録に記録された煙草工場（Fabrik）の数は以下のとおりとなる¹⁹⁾。

1814年	51	1820年	56	1825年	84	1830年	93
1835年	93	1840年	80	1845年	168	1847年	208

世紀中頃に向けて工場数が増加していたことが、ここからは見て取れる。さらに1852年に煙草・巻き煙草工場は281に増えたものの、大方の工場は10人から25人の規模で操業しており、実態は工場というよりも設備投資があまりいらぬマニュファクチュアに近かったという。

また、19世紀前半に関しては、1816年と47年の職業統計の記録から煙草産業に関するある程度具体的なデータを得ることができる²⁰⁾。まず1816年の統計を見ると、巻き煙草を含め煙草工場を営む者として24名の専門家が記録されている。また、各種商品の取引に従事しながら煙草工場を営むなどの兼業者は39名を数えることができ、合計は63名となる。これに対して1847年の統計を見ると、煙草工場を営む専門家の数は239名と1816年と比べて10倍もの増加を示す。その多くは巻き煙草（Zigarren）の製造者（専門家は170名）であった。さらに「工場（Fabriken）を営む者」に加えて「（煙草の）製造者」（Macher）の項目があり、それに該当する人数として623名が挙げられている。他にも仕分け人が40名、包装者が7名記録されており、これらを合計すれば、この年巻き煙草をはじめとする煙草の製造に携わった者は、専門家だけで909名に達していたことになる。一方、この年（1847年）の職業統計には別項目として労働者が1,113名、職業不明の寡婦が2,065名記録されている。おそらく、これらの労働者や寡婦のなかにも煙草工場で働いていた者が含まれていたであろうから、煙草の製造に携わった者の数は、専門家だけでも909名を上回っていたものと推測される。

しかし、ブレーメンから輸出された煙草のなかで加工品が占める比率は、実はそれほど高くはなかった。ブレーメンから輸出された煙草の総量は、例えば、1840年は99,850ダブルツェントナー（1ダブルツェントナー

= 100キログラム。以下 dz と略し、1842年は126,260dz に及んでいた。内訳を1842年について見ると、126,260dz のうち海路での輸出は80,345dz、そのうち未加工品は62,065dz となり比率にして海路全体の77%を占め、陸路の場合でも、輸出量全体（45,915dz）に占める未加工品（31,624dz）の比率は69%と三分の二を超えていた。加工される量をはるかに上回る大量の煙草がブレメンに輸入され、それらの多くが未加工のままロシアやスキャンディナヴィア諸国、大陸内部に向けて再輸出されていたのである²¹⁾。

さて、上で用いた1816年と47年の職業統計の記録から、さらに煙草以外のおもな製造業についても日常生活に密着した業種も含めて就業者数の変化を見てみたい。以下、おもな製造業から専業者のみを取り上げる。

業種	1816年	1847年
パン屋	88	127
肉屋・屠殺業	76	101
ビール醸造	25	21
ブランデー醸造	65	69
酢製造	1	2
砂糖製造	11	3
仕立屋	181	386
製靴業	146	496
ボタン製造	21	21
鬘（かつら）製造	40	
お針子		46
造船業・船大工	4	61
製帆業	11	35
金属工・鍛冶屋	45	66
蹄鉄工	15	8
ブリキ工	15	49
金銀細工	13	7

樽製造 (Faßbinderも含む)	32	44
織工 (Weber)	15	22
織工 (Tuchmacher)	16	4
靴下製造	43	30
漂白業	20	22
皮なめし工	20	39
石鹼製造	2	5
印刷・製本業	17	38
労働者	153	1,113
寡婦	267	2,065

概して、煙草以外でも多くの製造業部門で就業者数が増加している状況を見て取ることができるであろう。プレーメンでは、1858年にいわゆる「営業の自由」のための協会が立ち上げられ、続けて営業規則改正のための委員会が発足した。1861年に「営業の自由」は法令として発令され、手工業をはじめこれまで同職組合（ツunft）が有していた特権は廃止されることになった。これ以降は、ツunftに代わり商業会議所や工業会議所が産業界を牽引していくうえで大きな役割を担うことになる²²⁾。

しかし、それ以前から各種製造業で就業者数は増加していた。パン屋や肉屋・屠殺業者など日常生活に密着した製造業者の増加は、直接プレーメンの工業発展を意味するものではないが、人口増加に基づく都市規模の拡大が都市全体の産業の規模拡大に繋がっていたことは看取される。醸造業では就業者の数には大きな変化はないが、仕立屋と製靴業者の数の増加は著しい。とりわけ製靴業者は三倍以上の増加を見せ、都市規模の拡大と並行して在来産業も規模を拡大させつつあったことが確認できる。数は少ないとはいえ、織工の存在からも工場（Fabrik）の出現がうかがえるが、どの部門にどれだけの工場が存在したかは、職業統計からはわからない。酢と砂糖の製造、石鹼製造は、プレーメンにとって比較的新興の工業であったが、就業者数から見る限り、市の産業全体に占めるウェイトは高かった

とは思われない。砂糖の製造業者は11名から3名へと大幅に減少している。

その一方で、造船業者・船大工の増加は著しく、10倍以上に及んでいる。1816年の4名という記録は港湾都市としては少なすぎるので、記録の不備が推測される箇所ではあるが、かつてブレーメンでは外洋向け船舶の建造が発達せず、船自体をバルト海地域から輸入していたとの指摘を裏付ける記録であると解釈することもできる。ブレーメンでは19世紀に入ってようやく造船業が発展し、例えば、1842年にカルステン・ヴァルティエン（Carsten Waltien）が設立した造船所は、早くも鉄製船舶の建造施設を備えていた²³⁾。また、1816年から47年にかけて帆の製造業者も三倍以上の増加を見せているので、この間に造船業界で飛躍的な発展があったことは確かであろう。海運業、さらには貿易の発展がうかがえる箇所である。

さらに同じ職業統計から、今度は商業・交通・サービス部門について見ていくことにしたい。以下、上と同様におもな事業分野から専門者のみを取り上げる。

業種	1816年	1847年
委託販売など仲介業者	80	189
卸商 ²⁴⁾	450	485
船舶交通従事者	138	267
陸上交通従事者	27	146
旅館・居酒屋・飲食店	141	183
倉庫業	81	245
公務員の中の領事	7	28

これら商業・交通と関係する部門における就業者数の増加から、ブレーメンの港湾都市としての発展が見て取れるであろう。仲介業者の中でも、マクラー（Makler）と呼ばれる半官半民の性格を持つ仲介業者は、卸商や貿易会社、消費者を結び付ける役割を持ち、ブレーメン市民でないと従事することはできなかった。当時はまた、公的な性格を持たない仲介業者であるエージェント（Warenagent）が商品取引界に登場しつつあった。

資金流通の円滑化に努めたのは、貨幣仲介業者（Geldmakler）といわれる一群の人々であり、市内の債権債務の決済を請け負っていた。仲介業者の1847年の項目には、銀行家（Bankier）が2名含まれる。発券銀行であるブレーメン銀行が設立されるのは、1856年のことである²⁵⁾。その初代総裁を務めたヘルマン・ハインリヒ・マイヤー（Hermann Heinrich Meier）が立ち上げた海運会社が、やがてヨーロッパを代表する海運会社の一つへと成長する北ドイツロイド社である。

卸商の中には煙草商人も含まれる。その数は1816年の2名から1847年の14名へと大きく増加したが、卸商全体の数の伸びはそれほど大きくはない。煙草取引における卸売り部門は、気候などの影響による収穫や生産量の変動、品種や生産地の違いに由来する品質の差の出現にうまく対応し、さらに消費者の様々な要求に応える役割をも担った。そのために、管理の行き届いた倉庫を持ち、信用の授受を通じて商品の確実な調達に努めた。19世紀前半、タバコを扱う各種業者からは、卸売り部門が独立する傾向が見られたという²⁶⁾。

交通部門でも就業者数は大きく増加した。船舶交通従事者の内訳を見ると、船長（Seeschiffer）の数は1816年から47年にかけて88名から84名へとわずかに減少しているが、1947年にはSeeschiffer以外にもSchifferとのみ記された船長がさらに9名記録されている。注目されるのは、斛の船長（Kahnschiffer）の増加であり、1816年から47年にかけて36名から98名へと倍以上の増加を見せた。ブレーメン港に直接接岸できない大型船は、斛を利用して貨物の積み込み、積み下ろしを実施したのであるから、斛の船長の増加は船舶の大型化、さらにはそれに見合った貿易規模の拡大があったことを推測させる。港町の発展はまた、当然のことではあろうが、陸上交通部門の拡大にも支えられていた。1847年には輸送業者（Fuhrleute）という項目が設けられ（1816年にはなし）、71名が記録されている。倉庫業者（Küper）の増加からも、ブレーメンで扱われる貨物の大幅な増加が見て取れる。

最後に、ブレーメンの海外との関係へと視点を移し、海外進出のいきさつや海運と貿易の諸相の一端について見ていくことにしたい。

3. 対外関係の展開 - 通商網の拡大と貿易

ブレーメンでは17世紀に捕鯨が盛んになり、捕鯨船のなかには大西洋の北のスピッツベルゲンやグリーンランドにまで鯨を求めて航海する者も見られた。とはいえ、おおかたのブレーメン船は北海・バルト海沿岸を越えて遠方にまで航海することは少なく、南のスペインや地中海にまで向うケースも多くはなかった。しかし、18世紀になると北アメリカとブレーメンとの間を行きかう船が登場し、同世紀末にはアメリカに進出するブレーメンなどハンザ都市の商人も出現するようになった²⁷⁾。

19世紀を通じてハンザ都市は、世界各地へと交易範囲を広げていった。そのおおよその流れを辿れば、まずは北米、次いで西インド、南米北部、ラプラタ川水系、そして太平洋、ハワイ、東南アジア、アフリカの順となる。貿易関係が生じると商人が定住するようになり、やがて領事が任命されて条約の締結に至るとというのが一般的な対外取引の展開であった²⁸⁾。

取引を円滑なものとするために、ハンザ都市は領事の任命を重視した。旧ハンザの存続期、ハンザは主要な進出先に商館を設け、そこを現地商業の拠点としていた。その一方で16世紀末頃から、まずは南欧の商業拠点に領事を置くようになり、旧ハンザが衰退した後は、ハンザ三都市が各地に領事を置いていった。1840年頃まではヨーロッパ圏内での任命が優先され、リヴォルノやバイヨンヌ、ルアーブル、サンクトペテルブルク、アムステルダム、トリエステ、ヴェネツィアなどヨーロッパ大陸の主要な商業拠点に領事が置かれていった。その後は、イギリスやサルディニア島、シチリア島といった地中海の島嶼部、さらにはヨーロッパを越えてニューヨーク、ベネズエラ、ウルグアイ、グアテマラ、ハワイ、トルコ、プエノスアイレス、チリ、上海など領事のネットワークは世界各地へと広がり、ヨーロッ

パ圏内でも網の目はさらに密なものとなった。

領事の職務として挙げられるのは、海運・貿易活動の促進と保護、条約遵守の如何の監視、同邦への助言、病氣や死亡時の支援、船が難破したり売却された際の書類のチェック、船長と船員の争いの調停、遺言書と遺産の管理、旅券の発行と確認などである。また、ハンザ市民同士の争いであれば、領事は警察権を行使することもできた²⁹⁾。

グラスマン (Antjekathrin Graßmann) によれば、19世紀前半の国家暦からわかる各ハンザ都市の領事の数以下のとおりであるという³⁰⁾。

	リューベック	ブレーメン	ハンブルク
1811年	16 (10)	15 (-)	16 (8)
1840年	56 (13)	71 (7)	99 (7)
1866年	198 (46)	214 (42)	281 (44)

各都市ともに領事の数を増やしていたことがここから見て取れる。括弧内は他のハンザ都市の領事を兼ねていた領事の数を示す。各ハンザ都市が領事を任命したが、ある都市に任命された領事がほかのハンザ都市の領事を兼任することもあった。ハンザ三都市は、「ハンザ」の名の下でなおも協調関係を継続させていたのである。各都市の領事の分布の特徴を示せば、ブレーメンは北米と南方海域に、ハンブルクは中南米に多いという特徴があり、リューベックにはバルト海内での分布が目立つという特徴があった。ブレーメンにとって北米 (合衆国) との関係は、貿易とともに移民の送り先として重要であった。

領事の数が増えたことにより、海外に設けられるハンザ都市の貿易のための居留地 (Handelniederlassung) も数を増し、1866年の時点でその数は227地点に及んだ。地域的な内訳を見ると、北米が73、メキシコが40、テキサス (一時期独立) が3、中米が1、西インド地方が27、南米が67、東インド及び中国が7、アフリカが9となり、ハンザ全体で見れば、やはり南北両アメリカ大陸に多くの居留地が設けられていたことがわかる。ブレーメン、ハンブルクともに大西洋経済の発展、深化に貢献していたであ

ることが、ここからは推測される。

領事の任命とともに通商・航海条約の締結も進められた。以下、19世紀中頃までにハンザ都市との間で通商関係の条約が結ばれたおもな国と締結年を示す³¹⁾。ただし、条約の批准は締結後に大きくずれ込むこともあった。

イギリス（グレートブリテン）	1825年
ブラジル	1827年
アメリカ合衆国	1827年
ベネズエラ	1837年
トルコ	1839、41年
ギリシア	1843年
グアテマラ	1847年
コスタリカ	1848年
ハワイ	1851年（対ブレーメン）
コロンビア（ヌエバ・グラナダ）	1854年
ニカラグア	1854年
ドミニカ共和国	1855年（対ブレーメン）
ペルシア	1857年
タイ（シャム）	1858年
ザンジバル	1859年
中国（清）	1861年（プロイセン、関税同盟とともに締結）
ベルギー	1863年
フランス	1865年

たいていの条約は相互主義を原則としていた。すなわち、形式的にも実質的にも互いに同等の立場であることを承認し、最恵国待遇が適用されるとの原則である。それに基づき、取引・輸送の自由、国旗のもとでの平等、関税の平等、海難・略奪の際の保護、定住権と領事の承認等の内容が盛り込まれた。

ハンザ都市が結んだ条約のなかには、他のドイツ諸邦にも適用される開

放条約も含まれていた。一方、ドイツを構成するほかの邦国にハンザ都市が条約締結を委託することもあった。1861年9月に結ばれた中独修好通商条約はそれに該当する。これは、プロイセン王国がドイツ関税同盟諸国と関税同盟に加盟していなかったハンザ都市、メクレンブルク両大公国（メクレンブルク＝シュヴェリーン大公国とメクレンブルク＝シュトレーリッツ大公国）の名において中国と締結した条約である。中国とのこの条約以外にも、日本とシャムとの通商航海条約を結ぶべくプロイセンから東アジアへと派遣されたのは、一般にオイレンブルク使節団の名で知られる特命全権公使オイレンブルク伯爵と彼が率いる東アジア遠征隊である。オイレンブルク使節団の派遣により、中国ではハンザ都市と関税同盟諸都市を含めてプロイセンとの通商航海条約（中独修好通商条約）の締結に漕ぎつけることができたが、日本では「ドイツ」をどう解釈するかが問題となり、結局プロイセンのみとの条約となった。シャムでは既に1858年にハンザ都市との条約が結ばれていたので、ハンザ都市側はシャムとの条約締結はプロイセンに委託していなかった³²⁾。

東アジアでは、1850年代からプロイセンをはじめとするドイツ諸邦国の進出が目立つようになり、ハンザ都市のなかではハンブルクの日本を含めたアジア海域への関心が高まりを見せていた。しかしながら、ハンブルクと比べればブレーメンの東アジアに対する関心はそれほど高くはなかった。1850年代にはブレーメンも広東や上海に領事を置くようになっていたとはいえ、ブレーメンの対外貿易のなかで重要性を増していたのは、アジアよりもやはり北アメリカであった³³⁾。大西洋貿易が発展する条件をハンブルクやブレーメンほどみごとに備えていた都市は、ドイツにはほかにないと言われていたとはいえ（第1章参照）、実はハンブルクほどには規模にも後背地にも恵まれていなかったブレーメンは、まずは北米との取引に持てる力のかなりの部分を注いでいったのである。以下でアメリカ合衆国との関係に注目してみよう。

概して、ブレーメンの海運業は19世紀を通じて拡大を続けた。船籍地を

ブレーメンとする船舶は、1825年には95隻であったのに対して、1846年は225隻、1871年は344隻、1913年には714隻という具合に世紀後半以降も伸びを見せた。1871年から1913年にかけて、ブレーメンの輸出は10倍増となった。ブレーメンにとって対米関係は、このような海運力全般の増強が見られるなかで重要性を増したのだった。ブレーメンは、1827年にアメリカ合衆国と通商条約を結んだ。その後1840年から56年にかけて、ブレーメンのアメリカ向け輸出は金額にして4倍、アメリカからの輸入は5倍もの増加を見せた。1856年のブレーメンの輸入全体に占めるアメリカの割合は39%、ブレーメンの輸出全体に占める同国の割合は67%の多きに達した（同じく金額比³⁴⁾。

これに伴い、アメリカとブレーメンの間で行き交う船舶の数も増加を見せた。さらに注目すべきは、ブレーメン船籍の船が活動の機会を増したという点である。以下に示すのは、19世紀前半にアメリカからブレーメンに到着した船舶に占めるブレーメン船の数と割合である。

	到着船舶数	そのうちブレーメンの船会社に属する船舶	割合
1820年	54隻	10隻	19%
1830年	92隻	32隻	36%
1839年	89隻	72隻	81%

アメリカからブレーメンに入港した船舶のなかでブレーメン船籍の船が高い比率を占めるようになったことが、ここから見て取れる。また、1856年に提出されたある報告によると、1826-30年の期間でブレーメン・アメリカ間で行き来した船舶の船籍を見ると、七分の五がアメリカ船、七分の二がブレーメン船であったが、1851-55年になると逆転し、七分の六がブレーメン船、七分の一がアメリカ船となったという。これも、海運都市としてのブレーメンの発展を示す記録と見てよいだろう³⁵⁾。

ブレーメンの対アメリカ貿易が目に見えて活発となったのは、18世紀末から19世紀初頭にかけての頃である。但し、この動きはナポレオン戦争の影響を受け、一度絶えてしまった。改めて商人の活動を通じてブレーメン

がアメリカで存在感を増していくのは、1830年代に入ってからとなる。第1章でも述べたように、保守的な心性の持ち主であるとはいえ豊富な海外経験を持ち、世界的な視野を培ってきたコスモポリタンであるブレーメンの貿易商人は、都市社会のエリート層に位置した。アメリカでも同市商人は、主要都市でエリート層の一角を占め、地元ブレーメンとの取引関係や血縁・婚姻関係をもとに結束力を強め、取引規模を拡大していった。

ブレーメン商人がアメリカで貿易の拠点としたのは、ボルティモアとニューヨークである。ほかのハンザ都市（ドイツ）の商人も、この二都市を重視する傾向が見られた。例えば、ドイツの貿易商人によって設立された商社の数をハンザ系と非ハンザ系に分けて見ると、1846年に関しては以下のような数値が得られる。

	ハンザ系	非ハンザ系
ニューヨーク	35	27
ボルティモア	14	9
フィラデルフィア	7	2
ニューオーリンズ	7	2
セントルイス	5	11
アメリカ全体	100	75

とりわけ、ニューヨークとボルティモアには、ハンザ都市の商人が設立にかかわった会社が多かった。ちなみに、ボルティモアには1850年に1,544人の商人が存在し、その10年後の1860年には、ドイツ人商人だけで150名ほどが記録されていたという³⁶⁾。また、船舶数に関する記録を見ると、1851年にボルティモアからヨーロッパに向けて出港した29隻のなかでブレーメン向け船舶は8隻、率にして28%を占め、1863年にヨーロッパに向けて出港した54隻のなかでブレーメン向け船舶は17隻を数え、ヨーロッパ向け船舶全体の31%を占めた。ヨーロッパの都市のなかでもブレーメンは特にボルティモアと強く結び付いていたと見なしてよいであろう³⁷⁾。

ボルティモアでは、「ゲルマニアクラブ」という親睦団体がドイツ人の

結束力を強めるうえで大きな役割を果たした。1840年にわずか13名でスタートしたゲルマニアクラブの会員は、1844年に105名、1860年には156名と順調に会員数を増やしていった。クラブハウスにはバーやレストランのほかラウンジや集会室、玉突台が設置され、現地のドイツ人はここでの親睦を通じて事業のパートナーを見つけ、婚姻関係を取り結んだ。1863年にゲルマニアクラブの会長となったアルベルト・シューマツハ（Albert Schumacher）は、ボルティモア在住のハンザ商人の中心ともいえる位置にいた人物であった。シューマツハは、現地の二つの銀行で頭取の地位にあっただけでなく、ブレーメンとハンブルクの領事も務めた。自らの事業で成功を収めたことにより、彼はゲルマニアクラブのほかにもドイツ系移民を支援するための組織のパトロンも務めた。

対米貿易の対象となった商品についても見ておこう。先に指摘したように、ブレーメンは1827年にアメリカと通商条約を結んだが、その交渉の際にブレーメンのH. アダミ（H. Adami）なる商人が、同市の対米貿易に関する報告書を市参事会に提出している。以下では、その報告書の内容に依拠しながらブレーメンのアメリカからの輸入（1825年）について見ていきたい。

その報告書によると、1825年にはアメリカ（北米）からブレーメンに向けて9隻のブレーメン船を含む52隻の船舶が入港したという。これら船舶の積荷から、まずアメリカ産品だけを取り出せば以下の通りとなる³⁸⁾。

米	5,620樽	185,000ターラー（おおよその金額。以下同じ）
綿花	743梱	52,000ターラー
煙草	9,916樽	900,000ターラー
葉巻き煙草	1,245樽	62,300ターラー
パールアッシュ	1,547樽	43,300ターラー
魚油	2,687Gebinde（大樽）	90,000ターラー

また、アメリカ以外の外国産品には、以下のような商品が含まれていた。

コーヒー	19,415梱と650の大樽	合計455,800ターラー
------	----------------	---------------

砂糖	654樽と2,602箱と4,102袋	合計210,100ターラー
胡椒	2,210袋	36,800ターラー
茶	5,943箱	237,700ターラー
ブエノスアイレスの革	9,127 (単位なし)	62,600ターラー

ブレイメンがアメリカから輸入した商品のなかで、金額面で最多だったのはやはり煙草であり、葉巻き煙草を合わせた合計金額（約962,300ターラー）は、米国産品と外国産品を合わせた輸入全体の41%を占めた。ブレイメンの煙草産業は19世紀中頃に向けて盛期を迎えていくので、おそらくは、この後もアメリカからの煙草輸入は増え続けたことであろう。米国内での煙草の積出港はポルティモアとニューオーリンズ、葉巻き煙草はヴァージニア産であったと考えられる³⁹⁾。木綿織物の製造もブレイメンでは盛んとなっていくが、綿花がアメリカからの輸入全体に占める比率は、1825年の時点では金額比にしてわずか2.2%であった。興味深いのは、綿花以上に米の輸入額が多かった点である。食糧としての米の重要性が中欧で増していたことがうかがわれる。おもにチャールストンがその発送地であった。パールアッシュ（Perlasche）は真珠の灰と思われる。

外国産品のなかではコーヒーの輸入額が最も多く、米国産、外国産を合わせた輸入全体の19.5%を占めた。ドイツのコーヒー貿易のなかで、ブレイメンは規模の面でハンブルクには及ばなかったとはいえ、ブレイメンのコーヒー会社も輸入した豆をローストして内陸地域に送り出す役割を担っていた⁴⁰⁾。おもに西インド方面から輸入されたものだという。砂糖は西インド産のものに加えてイングランドから運ばれたものもあった。茶はアジアからニューヨーク、ボストンを経由して輸入されたことになる。

なお、ブレイメンからアメリカに輸出された商品について簡単に触れておけば、かつて主力商品だったリンネル（亜麻・麻織物）は競争力を失いつつあり、それに代わって各種織物、すなわち毛織物や靴下類、ザクセンのメリヤス・ニット製品、木綿織物、ライン地方の絹織物、繊維以外ではガラス製品、玩具、鉄製品、鉄鋼製品などが輸出されるようになった。と

はいえ、ドイツ製品は生産力や技術力などの面でなおもイギリス製品に劣っていたので、当時ドイツからの輸入品はアメリカではあまり必要とされてはいなかった⁴¹⁾。

ブレーメンは、またアメリカに向けた移民の出発港としても重要であった。国別に見て、1920年までのアメリカに向けて最も多くの移民を送り出したのはドイツであった。すなわち、ドイツが1,683,298人、次いでイタリアが1,607,458人、ロシアが1,398,999人、ポーランドが1,139,578人、イギリスが1,133,967人と続く⁴²⁾。1854年におもな港湾都市から出国したドイツ移民の数を挙げると、ブレーメンが76,875人、ハンブルクが50,819人（このうち18,509人はイングランド経由）、アントウェルペンが25,843人、ルアーブルが95,894人となり⁴³⁾、ブレーメン発のドイツ人移民数は、ルアーブルよりも少なかったもののハンブルクを上回っていた。ブレーメンはドイツ最大の移民の出発港だったのである。ブレーメンを出港した移民のおもな目的地は、19世紀前半はボルティモア、後半はニューヨークであった。ブレーメンは、移民の輸送を通じてアメリカと強く結び付いていたのである。

結 び

以上、近代のブレーメンについて、都市、諸産業、対外関係の三つの側面から概観してきた。19世紀のブレーメンはハンザの伝統を受け継ぎ、保守的な体質を残しながらも都市規模を拡大し、都市基盤の整備に力を入れていった。本稿では、人口規模の拡大とともにヴェーゼル川の改修工事と鉄道の建設といった側面から都市ブレーメンの変化について見てきた。諸産業に関しては、煙草を中心とした各種製造業と商業・交通・サービス業に従事していた就業者の数におもに注目し、19世紀前半の産業発展の一端について検討を加えた。そして対外関係については、ハンザ三都市が各地へと派遣した領事の数や通商条約を締結した相手国の増加といった側面か

ら19世紀ブレーメンの海外に向けた積極的な姿勢を読み取るとともに、ブレーメンにとって重要だったアメリカ合衆国との経済関係について、幾つかデータを挙げてある程度具体的な内容を検討した。

本稿で確認することができた内容を踏まえれば、かつてのハンザの「厄介者」は、ついに「たくましい」ハンザ都市へと変貌を遂げ始めたと述べてよいであろう。ハンブルクと比べれば規模は劣るとはいえ、ブレーメンはドイツを代表する港湾都市の一つとして、この後も成長していくのである。

自由貿易を標榜してきたブレーメンは、ハンブルクとともにドイツ統一後も関税同盟への加盟を躊躇する姿勢を維持していったものの、結局は帝国内の他地域と連携した経済発展を模索するようになり、1888年に関税同盟への加盟を実現させた。とはいえ、新たに建設された（19世紀初頭）外港都市であるブレーマーハーフェンとともに、二都市のみでドイツの連邦（Bund）を形づくる州（Land）を成している現状から、ハンザ都市ブレーメンの都市国家的な伝統が今も受け継がれていることを見て取ることが不可能ではないだろう。

注

- 1) 拙稿「ブレーメンの対ハンザ関係と商業 - 「わがままなハンザ都市」と評される所以」、『長崎県立大学経済学部論集』第46巻第2号、43-69ページを参照。
- 2) リューベックとハンブルク、ブレーメンの三都市は、1629年に開催されたハンザ都市代表者会議（ハンザ総会）で、今後「ハンザの名において」対外的に行動することを委任され、翌1630年に互いの軍事的な支援を含む結束力の強い同盟を結成した。ハンザ衰退後、これまでの「旧ハンザ」の機能はこの三都市同盟に基づく「ハンザ都市共同体」に受け継がれたと考えることができる。Magnus Reszel, Von der Hanse zur hanseatischen Gemeinschaft. Die Entstehung der Konsulatsgemeinschaft von Bremen, Hamburg und Lübeck, in: Hansische Geschichtsblätter, 130, 2012, S. 128-174.
- 3) Konrad Elmshäuser, Geschichte Bremens, München, 2007, S. 70-71.

- 4) Wiebke Hoffmann, Auswandern und Zurückkehren. Kaufmannsfamilien zwischen Bremen und Übersee, Münster / New York / München / Berlin, 2009, S.53-54.
- 5) Lars Maischak, German Merchants in the Nineteenth-Century Atlantic, New York, 2013, p.22.
- 6) Werner Matti, Bevölkerungsvorgänge in den Hansestädten Hamburg und Bremen vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum ersten Weltkrieg, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte (以下 ZVHG と略), 69, 1983, S. 106. Hans-Ludwig Schaefer, Bremens Bevölkerung in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 25, Bremen, 1957, S.32. 以下では、おもに前者のマッティが挙げているデータに依拠する。
- 7) Werner Matti, a.a.O., S.115,128,133,137.
- 8) Ebenda, S.111,129.
- 9) Hans-Ludwig Schaefer, a.a.O., S.38.
- 10) Ebenda,, S.40. Werner Matti, a.a.O., S.139.
- 11) Lars Maischak, op.cit., pp.29-30.
- 12) Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd.2, Bremen, 1976, S.234.
- 13) 1877年の段階で、ブレーメン港には喫水2メートル以下の船舶が入港可能であった。Ebenda, S.339.
- 14) Ebenda, S.339-341. Werner Matti, a.a.O., S.116.
- 15) Herbert Schwarzwälder, a.a.O., S.150-152,242-244.
- 16) 鯨の脂を原料とする。かつてブレーメンでは捕鯨が盛んであった。Asmut Brückmann, Bremen. Geschichte einer Hansestadt, Bremen, 2008, S.48.S.50-56.
- 17) ブレーメンは、ロシア、クールラントから穀物とともに亜麻の種 (Leinsaat) を輸入していた。これらの種の一部は、さらにラインラントの亜麻生産地域にも再輸出された。Ludwig Beutin, Die bremische Ostseefahrt in der neueren Jahrhundert, in: Bremisches Jahrbuch (以下 Br.Jb.と略), 35,1935, S.376-377.
- 18) Hans-Ludwig Schaefer, a.a.O., S.45 46 Herbert Schwarzwälder, a.a.O., S.

- 83.
- 19) Fritz Peters, Über bremische Firmengründungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (1814-1847), in: Br. Jb. 36, 1936, S. 315. Ludwig Beutin, Bremen und Amerika, Beiträge zur Geschichte der Weltwirtschaft und der deutschen Beziehungen zu den Vereinigten Staaten, Bremen, 1953, S. 53, 283.
- 20) Hans-Ludwig Schaefer, a. a. O., S. 172-233.
- 21) Ludwig Beutin, Bremen und Amerika, 1953, S. 54, 283.
- 22) Herbert Schwarzwälder, a. a. O., S. 228. エントホルトは、「営業の自由」が実施された年を1865年としている。Hermann Enthold, Ansicht der Geschichte Bremens im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts, in: Br. Jb., 42, 1947, S. 66.
- 23) Ludwig Beutin, Bremen und Amerika, S. 54.
- 24) 仲介業者は、以下の文献の . 商業・交通の項目 Handels-u. Verkehrsvermittlung の合計。また卸商も、 . 商業・交通の項目 Großhandel の合計である。Hans-Ludwig Schaefer, a. a. O., S. 172-233.
- 25) Ludwig Beutin, Bremen und Amerika, S. 69.
- 26) Ebenda, S. 71, 79.
- 27) 1784年にヴェーゼル川上流地域出身のあるガラス工が、家族とともにポルティモアを経てメリーランド州に移住し、その地をニュープレーメン New Bremen と名づけたものの、長くは続かなかったという。Ludwig Beutin, Bremen und Amerika, S. 13, 17.
- 28) Antjekathrin Graßmann, Hanse wie weit? Zu den Konsulaten Lübecks, Bremens und Hamburgs im 19. Jahrhundert, in: Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert, hg. v. Antjekathrin Graßmann, Trier, 2001, S. 46.
- 29) Ebenda, S. 50.
- 30) Ebenda, S. 47.
- 31) Ebenda, S. 46.
- 32) 福岡万里子『プロイセン東アジア遠征と幕末外交』東京大学出版会、2013年、231-234ページ。プロイセンと我が国との交渉の経過については同書を参照。また、鈴木楠緒子『ドイツ帝国の成立と東アジア - 遅れてきたプロイセンによる「開国」』、ミネルヴァ書房、2012年も参照。
- 33) Hermann Wätjen, Die Anfänge des deutsche-japanischen Handelsverkehrs im

- 19 . Jahrhundert, in: ZVHG, 35, 1936 , S.7.
- 34) Werner Matti, a. a. O., S. 135 . Lars Maischak, op.cit., p. 35.
- 35) Lars Maischak, op.cit., p. 21 . Moritz Lindeman, Zur Geschichte der älteren Handelsbeziehungen Bremens mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in: Br. Jb., 10, 1878 , S. 146.
- 36) Lars Maischak, op. cit., p. 37.
- 37) Lars Maischak, op. cit., pp. 40-44. ちなみに、18世紀末の状況を見ると、例えば1784年にヨーロッパからボルティモアに入港した船舶は84隻、ボルティモアからヨーロッパに向けて出港した船舶は83隻と1851年や63年よりも多かった。しかし、そのうちドイツからの入港は4隻、ドイツ向けの出港は7隻とヨーロッパ全体に占める比率は1割にも達してなかった。ブレーメンからの船舶の数に関しては不明である。この年、ボルティモアとの行き来が最も多かったのはイギリスからの船で、入港数は36隻、出港数は28隻であった。豊原治郎『アメリカ流通史考』未来社、1976年、43ページ。
- 38) Moritz Lindeman, a. a. O., S. 130 . ここでは、各商品の金額(ターラー)の後に括弧付きで金(Gold)と付されているので、おそらくターラー金貨を単位とする集計値かと思われる。
- 39) ここで記される輸入元は、同じくアダミの報告書にある1826年の輸入に関する記述に依拠している。Moritz Lindeman, a. a. O., S. 131 .
- 40) Konrad Elmshäuser, a. a. O., 2007 , S. 85.
- 41) Ludwig Beutin, Bremen und Amerika, S. 37-38.
- 42) Suzanne M. Sinke, Die Rolle der Vereinigten Staaten in der Migrationsgeschichte: Eine Neubetrachtung, in: Diethelm Knauf, Barry Moreno (Hg.), Aufbruch in die Fremde. Migration gestern und heute, Bremen, 2009 , S. 111.
- 43) Ludwig Beutin, Bremen und Amerika, S. 45-46.

〔付記〕

本稿は、科学研究費補助金(課題番号24520836)による研究成果の一部である。