

ハンザ都市リューベックの近代

—都市経済の概況—

谷 澤 毅

目次

はしがき

1. 18世紀後半から19世紀に向けて — 啓蒙都市から産業都市へ
 - (1) 啓蒙都市リューベック
 - (2) フランス統治下の時代
 - (3) 啓蒙都市から産業都市へ
2. 人口
 - (1) 市民の構成 — 1848年までの概要
 - (2) 人口の動向
3. 製造業
 - (1) 19世紀の産業構造
 - (2) 製造業の展開
4. 商業の展開 — 海運と貿易
 - (1) 商業を取り巻く諸状況の変化
 - (2) 海上貿易の展開
 - (3) リューベックに集荷された商品
 - (4) 他の貿易港との比較

結び

はしがき

ドイツの港湾都市リューベックは、12世紀以来の伝統を誇る中世都市の一つである。リューベックはまた、ハンザ都市としても知られ、商人や都市の連合体であるハンザの中で盟主ともいわれる中心的な位置を占めた。それゆえ、ハンザとリューベックは盛衰をともにし、組織としてのハンザが衰退・消滅したとされる17世紀後

半以降はリューベックも歴史的な役割を終えたと解釈されるのが一般的である。これ以降の時代のリューベックがわが国のテキストや概説書で取り上げられることは皆無であり、西洋史や経済史の領域で専門的な研究対象として同市が扱われることもほとんどない。

とはいえ、リューベックはハンザの消滅とともに完全に衰退してしまったわけではない。たしかに、同市のバルト海・北海間の連絡機能は少なからず失われたとはいえ、バルト海の交易拠点として、リューベックは地域的な経済の中心に位置した。また、ハンブルクとブレーメンとともに同盟を結成し（1630年）、衰退したとされる組織としてのハンザの伝統もこの三都市に受け継がれていった。現在に至るまで、リューベックはほかの二都市とともに「自由ハンザ都市」を名乗り続けている。そして、19世紀の到来とともにほかのドイツの主要都市と同様、リューベックもいよいよ産業化の時代を迎えるのである。

本稿で扱うのは、これまで我が国でほとんど取り上げられることのなかった近代リューベックの経済的な諸相である。19世紀のリューベックは、かつてハンザの盛期（14世紀～15世紀初頭）に同市の経済的な繁栄の土台をなしたハンブルク・西欧方面との交易のために複数の経路の確保に努め、舗装道路や運河、鉄道の建設に力を注いだ¹⁾。本稿で明らかにしたいのは、それと並行して近代化を遂げつつあったリューベック経済の諸相の一端である。

以下、まずは産業化前夜の啓蒙都市の時代に着目し、18世紀後半から19世紀にかけての都市リューベックについて、幾つかの観点から概観したのち、人口の面から都市規模の変化について考察を加える。次いで、製造業の側面から産業都市としてのリューベックの成長の一側面を描き出し、最後に商業の面から海運・貿易の展開に着目し、ハンザ以来の伝統や新たな交通路の整備などを念頭に置きながら検討を加える。これらの諸点について、おもにドイツ本国での研究成果や統計データに依拠しながら、近代リューベックの経済の実情について見ていくことにしたい。

1. 18世紀後半から19世紀に向けて — 啓蒙都市から産業都市へ

（1）啓蒙都市リューベック

ハンザの時代、北海側のエルベ川河口の奥に位置するハンブルクは、リューベックにとっていわば西欧に向けた裏門のような位置を占め、都市規模、経済力ではリューベックの規模が勝っている状態が続いた。しかし、大航海時代の到来とともに大西洋経済が出現すると、両者の関係は逆転する。港湾機能を母体として国際市

場としての性格を強めたハンブルクは、ドイツの主要都市へと成長し、盛んな人の交流、モノ・情報の流通を通じて啓蒙思想の醸成という面でもドイツの中心都市の一つとなった。

18世紀のリューベックがほかのドイツの主要都市と並んで啓蒙思想の恩恵にあずかることができたのは、地理的にも近いこのハンブルクからの影響が大きかったことが、その理由の一つとして挙げられる。ハンブルクの経験が、手本としてリューベックに継承されたこともあり²⁾、交易関係を中心に築かれてきたリューベックのハンブルク方面との関係は、啓蒙主義という理性を重んじる思想の普及においても大きな意味を持った。例えば、啓蒙思想とともに勢力を拡大したフリーメーソンにしても、まずはハンブルクにドイツで最初のロッジが出現した（1737年）のちに、リューベックのロッジが誕生した（1745年設立のロッジ St.Barbara）。これが一度消滅すると、リューベックでは1772年にあらためてロッジ Zum Fruchthorn が立ち上げられ、これがのちの二つのロッジ Zum Füllhorn と Zum Weltkugel の母体となり、双方ともに秘密結社としての性格を弱めながら啓蒙と公益重視の姿勢を鮮明にしていた³⁾。

さて、啓蒙主義は理性を重視するという性格上、文化・文芸との親和性が強いのはもちろんであるが、一面では、これまでの宗教に立脚した考え方とは異なり現実に注目し、「ものごとの本質をひたすらその有用性に従って判断する」という性格をも持った。とりわけその初期段階では、地域が抱える諸問題に取り組むという実践的な性格を帯びていた⁴⁾。実践的な啓蒙主義が、ドイツでは都市市民のための改革プログラムとして始まったのであり、リューベックについてもそれは当てはまった。

このような有用性、公益を重視する理念は、通常は新たな結社の形成をともなった。リューベックでは、1770年頃から教養市民層が読書サークルのような協会（ゲゼルシャフト）を結成して啓蒙の母体ともいえる役割を担っていくが、なかでも後世名を残した結社の一つに1789年に結成された文芸協会（Literarische Gesellschaft）があった。これは、ハンブルクの愛国団体を手本として会員相互の学術的な交流と知的向上を目指して結成されたサークルであり、ほかの知的サークルと同様、当初から経済や新発見、新発明に対しても高い関心を持っていた⁵⁾。

各地に出現した読書サークルは本来的に私的な団体であったが、この文芸協会は、ある種公的な公益団体のような性格を帯びていた。1793年に公益活動促進協会（Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Thätigkeit）－ たいてい Gemeinnützige と略される － と改名したこの団体は、やがてリューベックの啓蒙主義、博愛主義

的な活動の中心に位置するようになる。この協会の会員を母体として、18世紀末から19世紀初頭にかけてのリューベックでは、手工業者のための製図学校（Zeichenschule）や貧困女子のための工業学校（Industrieschule）、教員養成学校（Lehrerseminar）、日曜学校、航海学校などの教育施設が誕生し、ほかにも、水難救助施設や福祉食堂、信用金庫など、公益的性格を持つ各種施設が出現した。1800年からは博物学関連資料の収集が開始され、これはのちに開設される博物館のコレクションの母体となった⁶⁾。

公益活動促進協会のような公益重視の理念を掲げた団体の影響が社会へと浸透していく過程で、リューベックでは社会の改良を目的とした諸施設の開設とともに実学を重視した教育にも道が開かれ、これらがのちの社会経済発展のいしずえとなった。ほかにも公益と関連して、救貧院の建設（1783年）や精神障がい者の介護を目的とした病院の設置（1786年）などがあったほか、余暇や公共空間の充実に向けてコンサートや演劇の活況、カフェの出現や庭園の整備なども挙げられる。

（2）フランス統治下の時代

とはいえ、啓蒙思想が広まりつつあった最中の19世紀初頭、その発祥の地であるフランスにより、リューベックを含めた北ドイツ一帯は一時占領・併合されてしまう。

フランス革命勃発ののち、しばらくすると、リューベック港に寄港する船舶が、一時的とはいえ急増した。北海沿岸地域の治安悪化により、リューベックが北海側のハンブルクとブレーメンの代替港となったのである。1806年8月、神聖ローマ帝国が解体、同年10月には、ハンザ都市会議がリューベックでハンブルク、ブレーメンの代表を交えて開催され、三都市国家の今後の存続、中立維持の可能性について討議が重ねられた。しかし、同年11月には三都市ともにフランス軍に占領されてしまう。ちなみに、この時フランス軍を率いてリューベックに侵攻した軍団の長は、南フランスの平民階級出身の元帥ジャン＝バティスト・ジュール・ベルナドット。のちのスウェーデン国王カール14世ヨハンにほかならない。

ハンザ都市の占領とほぼ同じくして発令された大陸封鎖令は、リューベック港の海上商業を極度の不振に陥れてしまう。これ以降、リューベックに寄港するのは、デンマークやシュレスヴィヒ・ホルシュタインとの間を往来する小型船ばかりとなり、関税収入は1804年から1810年にかけて93,568マルクからわずか2,112マルクへと激減してしまった⁷⁾。これに加えて、フランス側からの金銭面での要求が、リューベックの財政を圧迫していく。占領軍は、部隊の宿営や諸物資の供給、負傷兵治療

のための費用に加え、各種の心づけ（Tafelgeld）などを名目とした不明瞭な出費を含めてリューベックに支払いを要求したのである。

ナポレオンが、リューベックを含めた北ドイツ・ハンザ三都市一帯のフランスへの併合を命じたのは1810年12月3日、その後解放が実現したのは、占領から3年後の1813年12月5日から6日にかけて、同年10月のライプツィヒの戦い（いわゆる諸国民戦争）でフランスが大同盟軍（プロイセン・ロシア・オーストリア・スウェーデン）に敗北してから後のことである。解放の際、フランス軍からリューベックの統治権をひとまず譲り受けたのは、スウェーデンの王位継承者にして大同盟軍の司令官ベルナドット。奇しくも、リューベックを占領したかつてのフランスの元帥が、今度は同国に敵対する解放軍の将としてリューベックの旧体制への復帰のために道を開いたのである⁸⁾。

周知のように、ナポレオン戦争後、ヨーロッパではいわゆるウィーン体制のもとで復古の気運が高まりを見せた⁹⁾。リューベックでは政治・経済の領域で大改革こそなかったとはいえ、産業社会の誕生に向けた新たな動きが以前から続いていた。次に、そうした動きのなかから一つ、博覧会の開催について取り上げ、簡単に述べておくことにしたい。

（3）啓蒙都市から産業都市へ

啓蒙思想は、人々に現実を直視させるとともに合理的な考え方を植えつけ、公益という観点から社会の改良や経済の発展に対する関心を喚起するという効果を生んだ。産業社会到来の前夜、ドイツ・ヨーロッパでは多くの公益団体や協会が、発明や発見の成果を社会に生かそうという姿勢を見せていた。各種の「公益＝手工業協会とか農業＝経済協会とかが、科学的ないし技術的な諸発明のプロパガンダ、開発の推進および応用のために意を用いるようになった」のである¹⁰⁾。

このような風潮のもとで、リューベックでは先に挙げた公益活動促進協会の影響力が経済の領域にも及んでいた。製造業の現状を見据え、さらに工業化時代の到来を展望しながら、同協会は上述のように各種学校を設けて職業教育の充実を図るとともに、機械に関する知識の普及と技能の伝授にも意を注いだ。そのために、熟練工をはじめとする各種手工業者が自らの技（わざ）を披露する機会が定期的開催された。さらに報奨金を設けて技術のさらなる向上へと意欲を喚起することも提案され、ある種共進会のような催し物が開催されるまでとなった。「博覧会の時代」の到来前夜、博覧会へと結実する動きが、おぼろげな形ではあったとはいえ、リューベックにも存在したのである。

一方、リューベックにはハンブルクをはじめとする内外の工業先進地域に関する情報が流れ込んでいた。工業促進に向けた気運の高まりを背景として、1799年に設立されたリューベックの工業委員会（Gwerbeausschuß）は、これら内外の工業に関する情報の収集を一つの役割とした¹¹⁾。それゆえ、1803年にハンブルクでハンザ博なる博覧会が開催された際には、この催しに関する各種の情報も収集の対象となったであろうし、近隣都市ゆえに、実際に会場に足を運んだ関係者も多かったものと考えられる。公益活動促進協会は、工業を主眼とする博覧会を翌年リューベックでも開催することを直ちに決定し、その実現に向けて実行委員会を立ち上げた。博覧会の開催が経済活動の促進につながることを、公益活動促進協会は十分に認識していたのである。

1804年に開催された、このリューベック初の博覧会（工業博覧会）は、前年のハンブルクのものと同規模は小さかったとはいえ、同時代の人々はその成果を満足のいくものとして好意的に評価したという。開催に要した費用は公益活動促進協会が負担し、展示品（Arbeiten）はほぼ売りつくされた¹²⁾。この初回の工業博が成功裡に終わったことから、リューベックでは早くも翌1805年に第二回の工業博覧会が計画され、実施されることになった。第三回の工業博が開催されたのは、フランス占領期を経たのちの1817年のことである。

産業の発展と技術の向上、それらにまつわる知識の普及など、博覧会が近代社会で果たしていく役割は決して小さなものではない。公益への奉仕という点で、博覧会（工業博覧会）は、まさに「啓蒙の子」の一つとして位置付けられるだろう。人口規模の拡大と工業化を徐々に実現させつつあった啓蒙都市リューベックは、19世紀を通じて産業都市としての風貌を少しずつ帯びていくのである。

2. 人口

（1）市民の構成 — 1848年までの概要

ハンザが存続していた中世後期、リューベックの人口は25,000人前後の水準で推移していた。17世紀中頃には、三十年戦争の影響で周辺地域から避難民が流入したことにより30,000人を超えたことがあったとはいえ、その後は減少傾向をたどり、18世紀には20,000人の水準を下まわるまでになった。1750年の市内（都市壁内部）の人口を低めに取り、18,772人とする推計値もある。一時的に、七年戦争により都市経済が潤うことがあったとはいえ、人口数から見る限り、ハンザ衰退後のリューベックは中世後期よりも都市規模を縮小させた時期もあったのである¹³⁾。

とはいえ、その後は上昇傾向をたどり、例えばブラントによれば、1789年の都市壁内部つまり市内の人口は約24,000人、邦国全体の人口は約30,000人であったとされる¹⁴⁾。当時、市民権を有していた者の数は約2,000人で、これは市内に居住する成人男性の22%に相当した。さらに有力市民とされる350人ほどが参事会 - リューベックでは Senat といわれた - 会員への被選挙権を有し、ここにはおもに大商人や法律家、ツィルケルゲゼルシャフト (Zirkelgesellschaft) といわれる信仰兄弟団に由来する名望家集団の成員が含まれていた。1669年に制定された市民協定 (Bürgerrezeß) により、これまで増減があった参事会員数は16名、市長は4名に固定されていた。

しかし、参事会が市政において絶対的な権力を握っていたというわけではなく、財政や商業など市民投票による制約を受ける領域も存在した¹⁵⁾。市民は12のコレギエン (Kollegien: 単数は Kollegium) と呼ばれる職業に応じた集団に区分され、各コレギウムには、必要な際に1票を行使する権利が与えられていた。このような体制の起源は13世紀にまでさかのぼり、フランスによる占領期を除き、1848年まで維持された。ちなみに、1820年頃の各コレギウムの構成員の数を見ると、1. ツィルケルゲゼルシャフト (この頃は投票権を行使していない) 2名、2. 商人 10名、3. ショーネン・ファーラー (渡航者団体) 74名、4. ノヴゴロド・ファーラー 12名、5. ベルゲン・ファーラー 19名、6. リーガ・ファーラー 16名、7. ストックホルム・ファーラー 6名、8. 仕立て業 (実質は商人) 7名、9. 小売商 174名、そして、10. 醸造ツunftと11. 船長 (Schiffer)、12. 四大手工業者 (鍛冶・裁断・パン屋・製靴) の三集団を合わせて合計約1,000名となっていた。

各コレギウムに1票を行使する権利が与えられていたとはいえ、おおよその職種ごとの票の重みについて見ると、例えば、2から7までの卸売商的な性格が強い商人の6コレギウム計137名に6票が、10、11、12の醸造業、手工業親方と船長からなる3コレギウム計約1,000人に3票が与えられており、一票の重みは卸売商と手工業者とでは異なった。大規模商人 (卸売商) のコレギウムが全体の半数を占め、そこに全12票 (実質はツィルケルゲゼルシャフトを除いた11票) のうちの6票が与えられていたことになり、ここからも、リューベックがかねてより大規模商人の商業活動により支えられてきた商都であることが見て取れる。さらに、卸売商と小売商との間でも票の重みは異なり、同じ商人とはいえ、両者の間には資力や威信などの面で格差があったことも推測できる。

ともあれ、ここに挙げられているコレギウム構成員の合計数1,318名は、当時の全人口約30,000人 (邦国全体) のわずか4%ほどに過ぎなかった。人数は少ないと

はいえ、また権利を行使できる領域は限られていたとはいえ、彼らも参事会員とともに自分たちの意向を市政に反映させることは、一応は可能だったのである¹⁶⁾。

（2）人口の動向

ここでは、19世紀リュウベックの人口の変遷について見ていきたい。リュウベックで統計調査のための公的な機関（Bureau）が設けられたのは、ドイツ統一が実現した1871年のことであったが、徴兵を目的とした人口調査はすでにそれ以前から実施されていた。初めて大がかりな調査が実施されたのは、フランス統治下の1807年、次いで1811年から12年にかけてであり、このうち1807年の調査によれば、当時リュウベックの都市部の人口は22,500人、邦国全体では33,889人であった¹⁷⁾。

表一 1 リュウベックの人口 - 都市と邦国

年度	都市の人口	邦国全体の人口	都市人口の邦国全体に占める比率
1815年	26,810人	36,464人	73.5%
1828	28,671	39,958	71.7
1845	29,234	42,162	69.3
1851	29,852	42,685	69.9
1857	30,717	43,225	71.1
1862	32,052	44,357	72.3
1867	36,998	49,183	75.2
1871	39,743	52,158	76.2
1875	44,799	56,912	78.7
1880	51,055	63,571	80.3
1885	55,399	67,658	81.9
1890	63,590	76,485	83.1
1895	69,874	83,324	84.0
1900	82,098	96,775	84.8

出典：Uwe Kühl, Materialien zur Statistik der freien und Hansestadt Lübeck, S. 206.

表一 1 は、19世紀リュウベックの都市部と邦国全体双方の人口をおもな年度についてまとめたものである。ここからは、リュウベックがナポレオン戦争後の19世紀を通じて都市部とともに邦国全体で着実に人口を増加させていたことがわかる。表には掲載されていないが、邦国全体の人口を年度ごとに詳細に検討すれば、例えば1818年（約40,650人）から19年（約37,100人）にかけて、また1855年（43,333人）から56年（43,151人）にかけてのように、減少がうかがえる時期もあったとはいえ、2年以上続けて人口が減った時期は見当たらない¹⁸⁾。邦国全体の人口は、19世紀中頃は40,000人台で推移し、世紀末には90,000人台にまで増加する。世紀転換後すぐ

に100,000人を超え（1903年）、1905年には105,857人に達している。

以下、都市リューベックの人口に注目してみよう。都市部の人口は、1850年代の中頃に30,000人台を超え、ドイツ統一の1871年に40,000人台目前の39,743人、1870年代末には50,000人台、20世紀直前の1900年には80,000人台（82,098人）に達していた。都市部では、増加が加速化していた状況も見て取れる。例えば、1845年から51年までの6年間の増加が618名だけだったのに対し、1875年から80年までの5年間では6,256人、さらに、1895年から1900年にかけての5年間では12,224人も増加を実現している。

都市部は、中心部（Innenstadt）と郊外（Vorstadt）に分けることができ、この都市部の人口増加は、おもに郊外での人口増加によるものであった。おもな年度の都市の中心部と郊外、さらに邦国の農村部の人口を示すと以下のようなになる¹⁹⁾。

	中心部	郊外	農村部
1845年	25,360人	3,874人	12,928人
1867年	30,523	6,471	12,185
1880年	34,573	16,482	12,516
1900年	37,315	44,783	14,677

このうち、1867年から1900年にかけての変化を見ると、中心部では人口が微増しただけで30,000人台で推移していたのに対し、同じ期間に郊外では、6,471人から44,783人へと7倍近い増加があった。中心部をなす旧市街は、トラーフエ川とヴァーケニッツ川の二つの川に取り囲まれているので、開発可能な土地は限られていた。それゆえ、中心部での開発が頭打ちとなりつつあった19世紀後半、リューベックでは郊外で宅地開発が進み、住民が増加したのである。また、農村部（都市部以外）の人口を見ると、19世紀前半の増加期を経て世紀中頃には若干の減少が確認されるものの、世紀末には再び増加が見られるようになった。おそらく、開発の波が都市郊外から農村部にまで及びつつあったのであろう。とはいえ、都市部では郊外地区を中心に農村部を大きく上回る勢いで人口が増加していた。それゆえ、表一1で示されるように、邦国全体に占める都市部の人口の割合は、19世紀中ごろに一時70%を下回ったとはいえ、1880年には80%を超え、その後も19世紀を通じて上昇傾向にあった。

表一 二 ハンザ三都市の都市部の人口(人数を表示。ただし、
ブレーメン、ハンブルクについてはおおよその数)

年度	リューベック	ブレーメン	ハンブルク
1811	-	35,600	107,000
1815	26,810	-	-
1828	28,671	-	-
1831	-	43,700	145,400
1851	29,852	55,100	176,400
1860	-	54,400	198,600
1862	32,052	-	-
1889	-	123,550	534,280
1890	63,590	-	-

出典：リューベックについては、上記表一より、ブレーメンとハンブルクについては、谷澤毅「ハンザ都市ブレーメンの近代」、142頁、表1より作成。

さて、都市部での人口の伸びが加速化していたとはいえ、人口数から見れば、リューベックの都市人口はハンザ三都市の中で最少であった。表一 二 では、19世紀ハンザ三都市（国家）の都市部の人口を確認できた範囲内でまとめている。おおよその比較でしかないとはいえ、ここからほかのハンザ都市と比べた場合のリューベックの人口の少なさは一目瞭然である。ハンブルクでは、すでに1787年あたりで都市部の人口が10万人に達し、1880年代には50万人、1910年代には100万人を超えていく。ブレーメンも、ハンブルクの規模には及ばないとはいえ、1870年代の中頃に10万人に達し、1900年代には20万人を超えるまでとなる。これに対して、リューベックで都市部の人口が10万に達したのは、第一次世界大戦の終了後、ようやく1920年代に入ってからのことである²⁰⁾。

邦国全体の人口数を見ても、ハンブルク・ブレーメン・リューベックという順位は変わらない。1841年と1871年の三邦国全体のおおよその人口は、以下のとおりとなる。

	リューベック	ブレーメン	ハンブルク
1841年	41,400人	71,968人	189,476人
1871年	52,158人	123,100人	339,000人

ちなみに、各邦国の面積（1841年）は、リューベックが354.5平方キロメートル、ブレーメンが252.2平方キロメートル、ハンブルクが351.9平方キロメートルであり、リューベックが最大であった。むろん、人口密度はリューベックが最少で、1841年の1平方キロメートル当たりの人口は、ハンブルクが538名、ブレーメンが285名であったのに対してリューベックは117名であった²¹⁾。

リューベックでは、19世紀を通じて都市部を中心に着実な人口増加が見られたと

はいえ、人口数はブレーメンやハンブルクよりも少ないままで推移した。とりわけハンブルクの人口数は、リューベックのそれと比べれば、まさに「桁が違う」までに増えていった。あらためて確認しておけば、中世ハンザの時代、ハンザ三都市のなかで人口数が勝っていたのは盟主と呼ばれたリューベックであった。

人口規模が都市の活力のバロメーターであるとするなら、三都市のなかで最も人口が少ないリューベックの産業化は、ほかの二都市と比べればダイナミックな変化を欠くものであったかもしれない。とはいえ、大西洋経済の時代の到来とともに、「裏門」となってしまったリューベックは、その不利な立地条件にもかかわらず都市規模に見合った程度で工業化を推し進め、さらに、ハンブルク方面との連絡を基盤として流通拠点となり、商業や海運を展開させていく。以下でそれらの実相に着目していくことにしたい。

3. 製造業

(1) 19世紀の産業構造

表一3 就業者数から見た19世紀リューベックの産業構造（邦国全体）

産業部門	1845年		1867年		1895年	
	就業者数	比率	就業者数	比率	就業者数	比率
農林漁業	1,545	7.8	1,019	4.5	4,542	11.4
工業・鉱業・土木建築	5,166	26.1	5,584	24.9	13,509	33.9
商業・交通・宿泊・飲食	2,723	13.8	2,704	12.1	9,078	22.8
補助労働・賃金労働	7,573	38.4	9,076	40.5	5,228	13.1
（そのうち奉公）	(4,986)	(25.3)	(4,991)	(22.2)	(3,729)	(9.3)
公務・自由業・軍務	993	5.0	1,478	6.6	2,770	6.9
無職・年金受給者	1,722	8.7	2,574	11.5	4,712	11.8
合計	19,712	100.0	22,435	100.0	39,389	100.0

出典：Uwe Kühl, a.o. S. 212-213より作成。

まず、19世紀リューベックの邦国全体でのおおよその産業構造を把握しておきたい。表一3は、産業部門ごとにどれだけの就業者が従事しているか、1845年と1867年、1895年の三年度についてまとめたものである。この表を見ていくうえで注意すべきは、1871年のドイツ統一に際して集計の区分が変わり、それ以前と以降で就業者の分類に違いがあるということである。すなわち、それまで農業や工業、宿泊・飲食業などで補助的な仕事を担っていた労働者は「補助労働・賃金労働」の項目で集計されていたが、1871年以降は各自が従事している産業部門に振り分けられることになった。それゆえ、「補助労働・賃金労働」に従事する者の数は、1867年と95

年の間で大幅に減少し、就業者全体に占める比率も縮小している。括弧内は「本来の意味での奉公人」とされるので、おそらくは個人の屋敷などで働く下男や女中が該当するものと考えられる。

あらためて、表から確認できる点を幾つか指摘しておこう。まずは、上で述べた補助労働者の存在も勘案して、19世紀のとりわけ後半にかけて、リューベックでは「工業・鉱業・土木建築」部門に従事する者の数が最も多かったという点が挙げられるであろう。むしろ、これは分類項目からすれば、おおまかな「大分類」でしかないが、例えば、1895年の時点でリューベックには鉱業従事者は存在せず、建設業 *Baugewerbe* の就業者は2,408人であった。すなわちこの年、工業（製造業）には1万人以上（13,509人－2,408人）の住民が従事していたことになる。これは、同年の大分類項目「商業・交通・宿泊・飲食」（9,078人）を上回る値であり、この工業従事者の数の多さから、19世紀後半のリューベックが工業化を推進しつつある産業都市であったことは十分に推測できそうである。

また、「農林漁業」の就業者が1895年に向けて約三倍に増えて、その比率が同年には全体の11.4%と伝統的な商業都市を抱える邦国にしてはかなり高くなっている点も特徴的である。一説によると、この項目には屋外で（auf dem Lande）補助的な作業に従事する工業労働者が含まれるというので²²⁾、そうであれば、「農林漁業」の項目にも少なからぬ数の工業関係者が含まれることになる。

一方、1895年に「公務・自由業・軍務」に従事する人々（2,770人）が占める割合は、6.9%と全体の一割にも達していない。同じくハンザ都市のなかで、当時バルト海への窓口としてリューベックと競合関係にあったキールでは、その頃軍港都市として海軍関係施設の拡充が進み、軍人や公務員が増員されていたので、軍務に従事する人々を中心に「公務・自由業・軍務」に従事する人々が就業者全体に占める割合は、もっと高かったであろうと推測される²³⁾。

（2）製造業の展開

以上の諸点を踏まえたうえで、以下19世紀リューベックの製造業に注目していきたい。

ハンブルクやブレーメンと同様、リューベックもハンザの伝統を受け継ぐ商業・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重はそれほど大きくはなかった。とはいえ、18世紀にはリューベックでも重商主義の影響を受けて製造業と輸出業に対する人々の関心は高まり、商人の手引書などには手工業の作業場（便宜的に工場と見なす）の数なども掲載されるようになったらしい。例えば、1784年

に刊行されたこの種の手引書によると、当時リューベックに複数存在していた各種の製造所（工場）として、煙草工場が18、精製を含めた砂糖工場が13、アミダム²⁴⁾などの製粉所が6、せっけん工場が3か所存在し、煙草工場では合わせて500人もの人々が働いていたという。ほかにも絹（ピロード）やモヘヤ、キャラコ、羊毛、毛織物といった繊維製品、金銀細工、銅・真鍮、鉛などの金属関係の工場があり、伝統的な同職組合（ツunft）の影響が及ばないこれらの工場は、たいてい商人が副業として経営するものであったという²⁵⁾。

19世紀になると、その第一三半期は商業と工業双方で落ち込みが見られ、1829年に刊行されたある文献では、当時市内に存在した大規模工場（Große Fabriken）の数が、業種ごとに次のように集計されている。すなわち、砂糖で4、煙草で14、石鹼で5、帽子で6、絹で2、毛織物で1、ラッカーで1、遊戯用カードで4か所などの工場があったとされ²⁶⁾、煙草、砂糖といった主要部門で18世紀末と比べて工業数が減っていた。なお、ここにアミダムは挙がっていない。

さて、19世紀中頃以降になると、各種統計資料からリューベックの製造業の実態がある程度具体的に把握できるようになる。そこで次に、19世紀後半、ドイツ統一後の製造業の状況について見ていきたい。

表一 4 19世紀後半リューベックの製造業部門における事業所（工場）の数と就業者数

業 種	1875年		1882年		1895年	
鋳業・精錬・製塩	6	42	-	-	-	-
石材・土類	37	223	27	286	36	417
金属加工	177	643	191	797	190	1,576
機械・機材・装置	93	533	98	660	146	1,160
化学	15	61	14	68	26	117
光熱資源・石鹼・油脂・ワニス	37	146	9	116	16	178
繊維	108	192	118	208	89	171
製紙	29	73	26	63	32	101
皮革	80	220	88	229	102	263
木材等加工	344	828	335	994	389	1,487
食料・嗜好品	339	1,441	400	1,723	461	2,844
衣料品	1,281	2,194	1,379	2,149	1,491	2,324
洗浄	238	365	259	437	286	535
建設	269	1,378	276	1,931	410	2,408
複合（Polygraphisch）産業	23	254	33	269	46	384
美術品	6	15	10	12	19	19
合 計	3,187	8,608	3,263	9,942	3,739	13,984

各年度の左側の欄は主要と見なされる事業所（工場）の数、右側の欄はそこでの就業者の数。

出典：Uwe Kühl, a.a.O., S. 214-215より作成。

表—4は、19世紀後半の三年に関して邦国全体の各製造業部門の主要な事業所（Hauptbetriebe）とそこでの就業者の数についてまとめたものである。各製造業部門の括り方が今日と違う、また、厳密に言えば製造業とは見なせない部門（洗浄業：Reinigungsgewerbe）も含まれているなどの問題があるとはいえ²⁷⁾、ここに当時のリューベックにおける製造業の実態がおおよそのかたちであれ反映されていると見てよいだろう。各年度の合計欄から見て取れるように、事業所（工場）の数とそこでの就業者数は、全体的に見て1875年から95年にかけて増加傾向にあった。ちなみに、世紀をまたいで1907年になると事業所の数は3,963、就業者数は二万を超え、21,783人にまで達する。

おもな製造業部門に注目すれば、1875年の時点で事業所数と就業者数ともに最多だったのは衣料品部門であり、前者は1,281、後者は2,194人であった。これに対して、1895年の時点で事業所数が最多であったのは同じく衣料品部門の1,491であったものの、就業者数が最多だったのは食料・嗜好品部門の2,844人であった。一頃リューベックで目立った煙草や砂糖の製造は食料・嗜好品部門に含まれているものと推測される。

一事業所当たりの就業者数（平均値）を求めると、例えば1895年では、食料・嗜好品部門が6.1人であるのに対して、衣料品部門は1.5人とはるかに小さい。おそらく衣料品部門は、今日であればアパレル産業として位置付けられ、そこには個人経営のアトリエともいえる小さな作業場が数多く含まれていたと考えられる。全体的に事業所数、就業者数が増加しているなかで、光熱資源・石鹼・油脂・ワニス部門は1875年から82年にかけて事業所の数を37から9に減らしている。この部門は、1907年の時点でも事業所数は14にとどまるが、就業者数は1875年の146人が1907年には332人へと増えたので、一事業所当たりの就業者が3.9人から23.7人となった。事業所（工場）の規模が拡大していたことがわかる。このように、一事業所当たりの就業者数の増加から事業所の規模拡大がうかがえる部門はほかにも存在し、例えば、石材・土類部門では6.0人から11.6人へ（1875年から1895年にかけて。以下同様）、金属加工部門で3.6人から8.3人へ、機械・機材・装置部門で5.7人から7.9人への増加があった。

表—4で集計されているのは主要な事業所であるとはいえ、ここには手工業の小規模な作業場から比較的大規模な工業まで各種の作業場が含まれているようである。合計欄から全部門を合わせた一事業所当たりの就業者数の平均を求めれば、1875年から95年にかけて2.7人から3.7人へと規模が拡大しており、1905年には平均で5.5人にまで拡大する。実際、19世紀を通じてリューベックでは、工場 Fabrik と呼ば

れる作業場が数を増しつつあった。例えば、19世紀末の都市リューベックに存在した製造工場（Industriebetriebe）の数は、1890年が119、1900年が193であり、1910年には474にまで増加する。また、そこでの労働者（Arbeiter）の数は、1890年が3,113人、1900年が5,034人、1910年には10,665人まで増える。一製造工場当たりの労働者数は、1890年と1900年が約26人、1910年は約23人と若干規模は小さくなるものの、金属加工部門のように、1890年の時点で一製造工場当たりの労働者数が平均で100人を超えていた（118人）部門もあった。

以上の検討から、19世紀後半のリューベックが20世紀に向けて事業所数、就業者数ともに増加させていたことを確認することができた。リューベックは着実に製造業をはぐくみ、徐々に産業都市と化しつつあったと述べてよいだろう。

ただし、製造工業 Industriebetriebe の数という面からハンザ三都市間の比較を行えば、人口規模の違いからも容易に推測できるように、リューベックは三都市のなかでは最下位であった。例えば、1900年の時点での製造工場の数を取り上げれば、ハンブルクが1,392、ブレーメンが908であるのに対して、リューベックは193である。それゆえリューベックは、あくまでも人口数からうかがえる都市の規模に見合った範囲内で工業化を推し進めていたということになる²⁸⁾。

4. 商業の展開 — 海運と貿易

（1）商業を取り巻く諸状況の変化

ハンザ衰退後、東西ヨーロッパ間の貿易はリューベックを經由せずに行われることが増えたため、リューベックが経済史の表舞台に登場することは、ほぼなくなった。とはいえ、バルト海内部での通商拠点という地域的な重要性は維持されたことから、デンマークをはじめとする北欧諸国やロシアは、近代になってもリューベックの重要な貿易相手であった。ハンザ盛期ほどではないにしても、リューベックはハンブルク方面に伸びる内陸路を經由してバルト海沿岸地域を先進的な西欧方面と連絡するうえで、一定の役割を担い続けてきたのである。

それゆえ、このハンブルク方面に延びる交易路の整備は、リューベックが産業都市としての発展を望むのであれば、ぜひとも必要な懸案事項であったはずである。啓蒙思想の普及を背景として、交易路を含む各種インフラの整備は、公益という観点からも重視されるべき項目であった。

かくして、リューベック・ハンブルク間では、19世紀を通じて碎石を利用した舗装道路（Chaussee）の建設が、既存の道路の改良などを通じて段階的に推し進め

られたほか、旧シュテクニッツ運河を近代的な運河へと改修・整備することにより、内陸水路(エルベ・トラフェ運河)による両都市間の連絡もあらためて可能となった。鉄道も開通した。まずは、1851年に南方ビューヘンを經由した迂回路が開通したことにより、次いで、1865年にオルデスローを經由する短絡路が開通したことにより、リュウベック・ハンブルク間での陸路による大量輸送が実現した²⁹⁾。加えて、河口内港であるリュウベック港への入港を容易にするために、トラフェ川下流域でも段階的な水路の整備が進められた。このような各種インフラの整備を通じて、リュウベックはバルト海沿岸地域と西欧とを結ぶ流通拠点としての立場を再び強固なものとしていった³⁰⁾。

リュウベックの商業発展を可能とした要因は、ほかにも挙げられる。1853年には商業会議所が開設され、商業・海運の振興を専門的に扱う組織が発足した。同時に、外来商人同士での取引や委託取引が認められるようになり、かねてより禁止されてきたにもかかわらず黙認されてきたこれらの取引が、ようやく公然と行われるようになった。1857年には、長年デンマークが実施してきたエアソン海峡通航税の徴収が終了。その10年後(1867年)には、リュウベックでも営業の自由が認められ、商業と工業双方へと活動の場を広げる企業家も出現するようになった。営業の自由導入の前夜(1863年)、リュウベックには商業活動に従事していた商人が、卸商・小売商合わせておよそ560人存在していたという。1868年には、ドイツ関税同盟への参加が実現した。加盟に際しては、一部商人の反対があったものの、国家統合前夜の国民意識の高まりを背景として多くの製造業者や委託取引業者が賛成側に立った。加盟当初は貿易伸張の頭打ちが心配されたとはいえ、以下で見るように、加盟後もリュウベックの海上貿易は拡大していく³¹⁾。

以上、19世紀の商業を取り巻く諸状況の変化について確認した。では、実際の商業の規模と内容はどのようなものであったか、物流を中心に検討していくことにしたい。

(2) 海上貿易の展開

まずは、バルト海を舞台とする海上貿易について見ていこう。先にも指摘したように、近代にいたるまでリュウベックにとって重要だったのは、北欧とロシアとの関係であった。一例として、1814年から1828年までの15年間にリュウベックに寄港した船舶の国籍に注目してみよう。合計26,728隻の国ごとの内訳は以下のとおりとなる³²⁾。

デンマーク船	11,785隻	44.1%
スウェーデン船	7,475隻	28.0%
リューベック船	3,567隻	13.3%
ロシア船	2,994隻	11.2%
その他	907隻	3.4%

北欧諸国の中でも、とりわけ地理的にもリューベックに近いデンマーク船籍の船舶が大量にリューベックに寄港していたことがわかる。シュレスヴィヒ・ホルシュタインを含むデンマーク領からは、かねてよりリューベックに向けて農民が仕立てたと思われる小型船が大量に入港し、地元の農産物や海産物を対価として仕入れた貨幣や商品をリューベックから持ち帰っていた³³⁾。船舶の大きさがここでは考慮されていないので、その数がそのまま貿易規模を示すわけではないとはいえ、近隣のデンマーク領との間で頻繁な船の行き来を土台として密接な交易関係が繰り広げられていたことは、見て取れるであろう。

これより少し前、18世紀最後の年（1800年）の寄港船舶の記録からも、デンマーク船の多さは見て取ることができる。この年、リューベックに寄港した船舶は、出港と入港を合わせて1,998隻に及んだ。入港船舶990隻のうち、最多はデンマーク船の357隻、以下、スウェーデン船272隻、リューベック船161隻、プロイセン船56隻、ロシア船54隻、メクレンブルク船52隻、ハノーファー船15隻、イングランド船13隻、オルデンブルク船9隻、ハンブルク船1隻となり、やはり北欧、そしてドイツ諸邦、ロシアの船舶が多い。この年には記録がないが、翌年以降になると、ブレーメンやオランダ、フランス、アメリカの船舶の寄港も見られるようになるという³⁴⁾。

次に、寄港船舶数(入港・出港数の合計)の推移を見てみよう。19世紀初頭、リューベック港の寄港船舶数は、1800年の1,998隻から1805年の3,121隻へと急増した。これは、北海を航海していた船舶が、フランス革命後の混乱を避けるために大挙してバルト海側のリューベックに入港したためである。しかし、翌1806年のフランスへの併合により寄港数は激減していき、1810年には148隻、1811年、12年は寄港記録がなくなる。ただし、回復は素早く、1814年には1,921隻を記録、その後1850年までは、おおよそ1,500隻から2,000隻のあいだを推移し、1850年からは、ほぼコンスタントに2,000隻を上回るようになった。1865年以降は、ほぼ毎年3,000隻を超え、ドイツ統一の1871年には、初めて4,000隻台を記録するまでとなった(4,556隻)³⁵⁾。

表一5 19世紀後半のリューベックの海上貿易（ドイツ統一後）

年 度	寄港（出入港）船舶数	輸 入		輸 出	
		重量（トン）	金 額	重量（トン）	金 額
1871	4,556	244,423	33,394	60,223	73,481
1875	3,868	287,594	48,367	81,570	95,845
1880	4,672	327,248	60,747	145,699	126,254
1885	4,436	310,975	56,626	126,084	97,910
1890	4,783	406,333	56,912	166,931	122,341
1895	4,626	393,249	65,881	207,639	136,333
1900	5,634	540,174	86,729	289,376	152,722

金額の単位は1,000マルク。出典：Uwe Kühl.a.a.O.,S. 209より作成。

ドイツ統一後の寄港船舶数に関しては、輸出入商品の重量と金額に関するデータと合わせて、表一5にまとめている。ここから見て取れるように、寄港船舶数は1900年に5,000隻を上回るまでとなり、輸出・輸入ともに重量と金額双方でほぼ順調に増加を見せていたことがわかる。注目されるのは、全体を通じて重量では輸入が輸出を上回っていたにもかかわらず、金額では逆転して重量の少ない輸出が輸入を上回っている点である。例えば、1871年の場合、輸入量は輸出量よりも約4倍も大きかったにもかかわらず、輸入額は輸出額の半分以下でしかない。輸出と輸入それぞれの商品の違いが、こうした逆転現象を生み出していたと推測してよいであろう。では、リューベックは実際にどのような商品を輸出し輸入していたか、次に見ていくことにしたい。

（3）リューベックに集荷された商品

かねてより、リューベックはロシア、北欧からおもに原材料を多く輸入していた。例えば、18世紀の記録（1749年）をもとにロシアからの輸入商品の内訳を見ると、最も多かったのはロシア革で輸入額の43.5%を占め、以下、獣脂が21%、帆布が8.5%、蜜蠟が7%、亜麻が6%などと続いた。相手都市を見ると、金額面でリューベックの輸入が最も多かったのはサンクト・ペテルブルクでロシアからの輸入全体の89.5%に達し、レーヴァルは5.5%、ナルヴァは4.5%に過ぎなかった。1764年の記録によると、サンクト・ペテルブルクの輸出相手のなかでリューベックはイングランド、オランダに次いで第三位に位置し、輸出全体の5%を占めたという。18世紀の第三三半期、リューベックの輸入全体に占めるロシアの割合は23.5%であった。19世紀になると、ロシアからの輸入品目のなかでは穀物や亜麻の種子も目立つようになった。一方、スウェーデン、フィンランドといった北欧からは、おもに木材やピッチ（樹脂）、タール、そして鉄、銅などが輸入されていた。このほかにも、リュー

ベックがバルト海を経由して輸入した主要商品として、例えばワインが挙げられるが、これはおもにフランスから海路北海・バルト海を経て輸入されたものである³⁶⁾。

では、リューベックがバルト海各地に輸出した商品にはどのようなものがあっただろうか。おそらく、そこにはビールやガラス、煙草や砂糖など、地元リューベックで製造された手工業・工業製品が少なからず含まれていたであろうが、ここで注目したいのは、リューベックのバルト海に向けた商品集散地としての機能である。リューベックは、ドイツの内陸部や西欧・ハンブルク方面から内陸路を経由して商品を輸入（搬入）し、それらをバルト海各地に向けて輸出（搬出）していた。この点を具体的に確認するために、ここでは試みに、1888年に刊行された同時代文献に掲載されている統計資料に依拠してみることにしたい³⁷⁾。

表一六 リューベックに集荷された商品の流れ（1883年）

商 品	単位はトン				
	海路での 搬出	陸 路 で の 搬 入			
		総 量	ハンブルク から	ハノーファー・ブラウン シュヴァイクから	ヴェストファーレン・ ラインラントから
木綿	7,319	8,014	7,103	894	6
コーヒー	7,897	8,948	8,910	24	-
セメント	1,484	4,691	25	3,429	-
化学品	1,712	3,357	2,087	559	149
肥料	1,577	4,430	1,782	2,333	10
鉄・鋼鉄	7,759	9,827	853	1,066	7,228
鉄・鋼鉄製品	6,710	12,551	551	716	10,415
染料木	1,086	2,455	2,424	22	-
染料品	2,200	1,694	532	327	162
皮・毛皮	2,137	2,385	2,299	53	-
果実	3,130	3,692	2,863	140	-
革	1,198	1,394	843	38	80
機械	4,163	6,633	1,788	1,482	987
石油	1,214	3,022	2,297	711	7
米	1,477	2,349	1,214	1,133	-
塩	5,000	6,035	147	5,851	-
石炭・コークス	5,692	41,366	2,265	20	38,960
煙草	1,861	2,140	290	1,759	13
ワイン	2,382	3,685	2,479	113	54
砂糖	7,313	10,284	680	7,651	90
重晶石	144	160	9	59	10
石膏	822	1,005	4	842	-

出典：A.Dullo, Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels, S. 154.

表-6に示される「海路での搬出」は、船舶でバルト海各地へと送り出された商品、「陸路での搬入」は、鉄道でリュubeckに搬入された商品を示す。また、後者のうち「ハンブルクから」の項目には、ハンブルク以西の諸外国から海路ハンブルクに輸入されて鉄道でリュubeckに運ばれた商品が含まれる。「ハノーファー・ブラウンシュヴァイクから」の項目には、これらの都市とその周辺に広がるドイツ北部・中東部からリュubeckに運ばれた商品が、また、「ヴェストファーレン・ラインラントから」の項目には、ドイツ北西部のこれらの地域からリュubeckに運ばれた商品が含まれる。また、ここには取扱量が1トン以下の商品、海路を経由して輸入された商品、鉄道を使わずに直接リュubeckに持ち込まれた商品は含まれない。

さて、この表から確認できる点として、まず「陸路での搬入」のなかでは、「ハンブルクから」の搬入量が他地域からのそれを上回っていた商品が多い、ということが挙げられる。ハンブルク以遠の海外からここを経由してリュubeckに輸入されたと推測される商品を原表の作成者(A.Dullo)に従って列挙すれば、木綿、コーヒー、化学品、肥料、染料木、染料品、毛皮、果実、有用木(表には項目なし)、革、機械、石油、ワインとなり、これらの商品のうちかなりの部分は、あらためてリュubeckから海路バルト海各地へと輸出(搬出)されていたことが表からわかる。なお、煙草と米も海外からの輸入品であるが、この年、1883年において煙草と米はブレーメンを経由したものが多かった。それらは、ハノーファー方面からの搬入の項目に記録されている。ちなみに、19世紀初頭から中頃に向けて、煙草の輸出入とシガレットへの加工は、ブレーメンを代表する産業の一つであった³⁸⁾。

一方、幾つかの商品についてはドイツ内陸部からリュubeckに送られ、それらのかなりの部分もバルト海に向けて輸出されていたことが、表から確認できる。まず、ハノーファー・ブラウンシュヴァイク方面から多くもたらされた商品として、煙草を除けばセメント、肥料、鉄・鋼鉄、機械、塩、砂糖があり、ドイツ内陸部でのこれら製造業の成立を見て取ることができる。セメント、塩、砂糖、重晶石、石膏は、おもにザクセン方面から搬入されたという。これに対して、鉄・鋼鉄とそれらの諸製品、石炭の大部分は、ヴェストファーレン・ラインラント方面から搬入されていた。石炭・鉄鋼業を基盤とするルール工業地帯の発展が、1880年代のドイツ北部の港湾都市リュubeckに集荷された商品群からも、うかがうことができるのである³⁹⁾。

さて、リュubeckに集荷された商品に関する以上の考察にもとづき、あらためてリュubeckから海路バルト海へと送り出された商品を見渡せば、そこにはおも

にハンブルクに輸入された多くの植民地産品を含む海外からの品々、それにドイツの内陸部で製造された工業製品が含まれていたことが見て取れる。すなわち、木綿、コーヒー、染料木、果実、米、煙草、ワイン、砂糖などの海外からの輸入品と鉄・鋼鉄とそれらの製品、機械、セメントなどの工業製品である。先にも指摘したように、リューベックのバルト海を舞台とする海上貿易は、全体を通じて重量では輸入が輸出を上回っていたにもかかわらず、金額では逆転して輸出が輸入を上回っているという特徴があった。これら付加価値の大きな海外産品や工業製品を多く輸出し、北欧・ロシアの重量安価な一次産品を主に輸入していたことが、輸出入における重量と金額の逆転現象につながったと見てよいだろう⁴⁰⁾。

(4) 他の貿易港との比較

では、貿易港としてのリューベックは、ほかのドイツの貿易港と比べてどれほどの位置にあったのだろうか。まず、ハンザ三都市に関して、各都市を母港とする外洋船に関する以下のような数値を見てみたい⁴¹⁾。

	リューベック		ブレーメン		ハンブルク	
	船舶数	積載規模	船舶数	積載規模	船舶数	積載規模
1836年	61隻	7,928トン	129隻	24,459トン	146隻	24,648トン
1846年	68	10,122	225	57,751	228	42,470

都市規模からも容易に推測できるように、ハンザ三都市の中ではやはりリューベックの船団規模が一番小さく、1846年に同市を船籍地とする船舶数はブレーメン、ハンブルクの三分の一ほどしかなかった。同年の一隻当たりの平均積載量は、ブレーメンでは257トン、ハンブルクでは186トンであったのに対して、リューベックでは149トンであった。ハンブルクとブレーメンの船舶は、やがて大西洋を経て太平洋にまでも進出していく。これに対して、リューベックの船舶は、バルト海という大きいとはいえ母港がある内海を中心的な活動の場とすることが多かった。航海エリアの違いも、船舶の大きさに影響していたのかもしれない。リューベックとハンブルク、ブレーメンの間に見られるこのような船団の規模の差は、20世紀になっても縮まらないだろうと推測される⁴²⁾。なお、この頃ブレーメンの船団規模はハンブルクのそれと拮抗していた - 積載力では勝っていた - もの、この後はハンブルクの規模が大きく上回るようになる。

次に、バルト海側ドイツの主要港との比較について。ここでは、1870年（リューベックのみ1871年）と1880年の各港の寄港船舶数（出港数と入港数の合計）をリューベック、シュテティン、ダンツィヒ、ケーニヒスベルクの4港に関して取り上げて

みることにしたい。

	リューベック	シュテティン	ダンツイヒ	ケーニヒスベルク
1870年	4,556隻	5,494隻	3,133隻	3,268隻
1880年	4,672隻	8,216隻	3,770隻	3,623隻

ここから見て取れるように、寄港船舶数を見る限りではシュテティンが最も多く、この10年間での伸びも群を抜いて著しい。次いで、リューベックが位置し、ダンツイヒとケーニヒスベルクをある程度上回る寄港船舶数を記録していた。しかし、商品の取扱量（輸出入合計）を見ると、例えば1880年の場合、リューベックが約473,000トンであるのに対し、シュテティンは当然それ以上（約124万トン）であるとしても、ケーニヒスベルクも634,000トンとリューベックを上回っていた⁴³⁾。

リューベックは、バルト海を行き交う船舶の貿易拠点であり、とりわけデンマーク領から数多くの小型船がここに入港していた。北海側西欧方面との貿易は、ハンブルクを中継地として内陸路を経由することが比較的多かった。これに対して、シュテティン、ケーニヒスベルク、それにダンツイヒの場合、北海側の遠方西欧との貿易は海路船舶を利用するのが一般的であった。遠路バルト海・北海間を行き交う船舶は、リューベックを起点としてバルト海内を航海する船舶と比べて当然大型で積載規模も勝っていたことであろう。それが、海運のみを取り上げた際の、ほかのバルト海主要港と比べた場合のリューベックの取扱商品重量の少なさとなって表れているのだと考えられる。むろんそこには、シュテティンやケーニヒスベルクなどが、リューベックと比べて穀物のように嵩が張り、大型船を必要とする一次産品を大量に輸出していたという事情も、おそらくは関係していたはずである。

ドイツの一商業都市として、リューベックはバルト海を舞台として取引規模を拡大させていたと解釈してよいであろうが、周辺の都市を圧倒するような規模と伸びを誇っていたわけではなかった。ほかのバルト海主要港と比べて、直接北海側西欧との間を行き来する船舶が少ないという立地条件に由来する制約のもとで、リューベックの商業・海運は着実な成長を見せていたのである。

結び

啓蒙の時代を経た19世紀のリューベックは、産業化の時代を迎えた。以上で概観したように、都市規模の拡大（人口の増大）を背景として製造業を発展させ、海上貿易の領域でも寄港船舶数と貿易規模を着実に増加させていた。とはいえ、近代のリューベックは、本稿で取り上げた人口、製造業、海上貿易のいずれの領域におい

でもハンブルクはおろかブレーメンと比べても規模の面ではかなり下回っており、総合的に見て、経済力という点ではハンザ三都市のなかで第三位の立場に甘んじていたことになる。19世紀リューベックの産業化は、あくまでも人口数からうかがえる都市規模に見合った範囲内で進展を見せていたと述べることができるだろう。

しかし一方で、リューベックがハンザ期以来の港湾都市の伝統を保ち、バルト海とハンブルク・西欧方面とを結ぶ役割をなおも継承していたことが、商品の流通から確認することができた。先にも触れたように、リューベックは19世紀を通じて道路の高規格化（舗装）、水路の整備、そして鉄道の建設によりハンブルク方面との交通の改善を図ったが、やはりそれらの成果が実を結んだということがあったのかもしれない。リューベックの内陸路を介したバルト海・北海間の連絡機能は保たれ、その後も重要性を維持していくのである。

また、鉄道網の形成を受けてドイツ内陸部から工業製品を含む各種商品がリューベックに集荷され、それらがバルト海方面に輸出されている状況も、以上から見て取ることができた。20世紀を迎えるころ、リューベックでは産業の集積地がトラーフエ川下流・河口一帯へとさらに広がりを見せる。鉄道も、河口のトラーフエミュンデにまで延長され、商品・貨物の輸送や積換えに引き込み線が大きな役割を果たすようになる⁴⁴⁾。製造業と商業双方の規模拡大を通じてハンザ都市リューベックは、都市規模に見合ったかたちでドイツ資本主義経済の発展に、ささやかとはいえ貢献していくのである⁴⁵⁾。

注

- 1) 谷澤毅「19世紀リューベックのハンブルク・北海方面との連絡」、『長崎県立大学論集（経営学部・地域創造学部）』第50巻第4号、2017年、143-164頁。
- 2) Björn R. Kommer, Lübeck 1787-1808: Die Haushaltungsbücher des Kaufmanns Jacob Behrens des Älteren, Lübeck, 1989. S. 50.
- 3) Franklin Kopitzsch, Das 18. Jahrhundert: Vielseitigkeit und Leben, in : Antjekathrin Graßmann (Hg.), Lübeckische Geschichte, 4. verbesserte und ergänzte Auflage, Lübeck, 2008, S. 523-524. ハンブルクは、ドイツにおけるデモクラシー発祥の地として位置付けられるという。W.H. ブリュフォード（上西河原章訳）『十八世紀のドイツ - ゲーテ時代の社会的背景』第二版、三修社、2001年、174-175頁。経済・商業のみならず文明一般においてこの都市が担った意義は極めて大きかった。
- 4) マックス・フォン・ベーン（飯塚信雄ほか訳）『ドイツ十八世紀の文化と社会』第二版、三修社、2001年、第1章「啓蒙主義」、25頁。エンゲルハルト・ヴァイグル（三島憲一・宮田敦子訳）『啓蒙の都市周遊』岩波書店、1997年、89頁。
- 5) Franklin Kopitzsch, Grundzüge und Probleme, in: Neue Forschung zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, 1985, S. 66-67. Björn R. Kommer, a. a. O., S. 50-51, Oliver Kom, Hansea-

- tische Gewerbeausstellungen im 19. Jahrhundert. Republikanische Selbstdarstellung, regionale Wirtschaftsförderung und bürgerliches Vergnügungen, Opladen, 1999, S. 32-33.
- 6) 公益活動促進協会については、Das neue Lübeck Lexikon, hg. von Antjekathrin Graßmann, Lübeck, 2011, S. 134-135. Björn R. Kommer, a. a. O., S. 50を参照。
- 7) Gerhard Ahrens, Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg 1806-1914: Anpassung an Forderungen der neuen Zeit, in: Antjekathrin Graßmann (Hg.), Lübeckische Geschichte, 4. verbesserte und ergänzte Auflage, Lübeck, 2008, S. 551.
- 8) Gerhard Ahrens, a. a. O., S. 539-560.
- 9) リューベックを含むハンザ三都市は、都市国家としてウィーン会議（1814～15年）に代表を派遣することが認められ、1815年6月に結成されたドイツ連邦では、三都市国家ともに連邦を構成する独立した邦国（ラント）として承認された。
- 10) ウルリヒ・イムホーフ（成瀬治訳）『啓蒙のヨーロッパ』平凡社、1998年、244頁。
- 11) Oliver Kom, a. a. O., S. 33-34.
- 12) 初回の工業博覧会の開催期間は5日間、会場となったのは、公益活動促進協会のある会員が提供したカフェレストランであったという。Oliver Kom, a. a. O., S. 36. 高橋秀行によれば、プロイセンで最初の工業博覧会が開かれたのは1822年であったという。ただし、高橋は工業博覧会の定義をかなり厳密にとらえているので、1804年に開催されたリューベックのこの小規模な博覧会は、高橋の定義では、おそらくは単なる「展示会」に分類されることになろう。高橋秀行「『三月前期』のプロイセン工業博覧会 [1] - プロイセン工業育成振興政策研究4の1」、『大分大学経済論集』第30巻第5号、24-25頁、注1。
- 13) Das neue Lübeck Lexikon, S. 437. Franklin Kopitzsch, Grundzüge und Probleme, S. 63. Björn R. Kommer, a. a. O., S. 37, 50.
- 14) Franklin Kopitzsch, Das 18. Jahrhundert, S. 502-503.
- 15) Björn R. Kommer, a. a. O., S. 38.
- 16) Gerhard Ahrens, a. a. O., S. 568-569.
- 17) Uwe Kühl, Materialien zur Statistik der freien und Hansestadt Lübeck vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis 1914, in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, 64, 1984, S. 179. Gerhard Ahrens, a. a. O., S. 566.
- 18) Uwe Kühl, a. a. O., S. 198, Tab. 1 a.
- 19) Das neue Lübeck Lexikon, S. 438. 1867年の数値は表-1の値と若干ずれるがそのままにしている。
- 20) 谷澤毅「ハンザ都市ブレーメンの近代 - 「海のドイツ」の窓口として」、川分圭子・玉木俊明編『商業と異文化の接触 - 中世後期から近代におけるヨーロッパ国際商業の生成と展開』吉田書店、2017年、141-143頁。Das neue Lübeck Lexikon, S. 438.
- 21) Gerhard Ahrens, a. a. O., S. 567.
- 22) Uwe Kühl, a. a. O., S. 190-191, 214-215.
- 23) もう少し具体的な職業がわかるデータも紹介しておこう。これは、周辺地域も含めたりューベックの人々がどのような仕事を収入源としていたかを調査した（1845年）集計の結果であるが、それによると、最も多かったのは、食材・消費財（Consumtabilien）の製造で5,024人、以下多い順に、内国交通が2,852人、衣料品の製造・加工が2,353人、商業・商品販売が2,073人、救貧院、病院の基金で養われている貧民が1,189人、使用・消費器具の完成・加工が1,053人、建設（Bauwesen）及び用具の製造が854人、学術・芸術が744人、建築業（Bau-

- fach)が685人、資本家及び財産・年金生活者が557人などとなる。Lorenz Steinke, Die Bedeutung der Lübeck-Büchener Eisenbahn für die Wirtschaft der Region Hamburg-Lübeck in den Jahren 1851 bis 1937, Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hg. v. Archiv der Hansestadt, Reihe B Band 43, Lübeck, 2006, S. 71.
- 24) アミダム (Amidam: フランス語の amidon) とは小麦から作られる糊を指し、リュubeckはその生産地として知られていた。おもに洗濯に利用されたほか医療界でも用いられたという。Jan-Jasper Fast, Vom Handwerker zum Unternehmer. Die Lübecker Familie Possehl, Lübeck, 2000, S. 48, Anm. 48.
- 25) Björn R. Kommer, a. a. O., S. 46-47. Franklin Kopitzsch, Das 18. Jahrhundert, S. 507-508. 当時は、ビールやブランデーの醸造業、パン屋、肉屋、裁断工、靴屋など、かねてより存在した手工業部門は、ツンフトの影響下にあった。
- 26) Lorenz Steinke, a. a. O., S. 66.
- 27) 1874年とその後の二年とでは数値の性格が異なるという問題もある。すなわち、1875年のデータ - 邦国の担当当局により集計 - は年度末12月1日時点での集計値であり、集計の対象とされたのは、3名以上の補助労働者もしくは原動機を備えた主要な事業所である。これに対して、1882年と1895年のデータ - ドイツ帝国により集計 - は初夏に実施された調査に基づき、5名以上の補助労働者を備えた主要な事業所を対象としている。Uwe Kühl, a. a. O., S. 192. なお、表一4に掲載されている就業者数の中にこれら補助労働者が含まれているか否かは判然としないが、おそらくは含まれていないと考えられる。なぜなら、本論でも一部示されているように、表から一作業所当たりの平均の就業者数を求めると、1885年で3名以下、1882年と1895年で5名以下になってしまう場合があるからである。Ebenda, S. 214-215も参照。
- 28) 以上、1890年、1900年、1910年の製造工場 (Industriebetriebe) と労働者 (Arbeiter) の数は、Luise Klinsmann, Die Industrialisierung Lübecks, Lübeck, 1984, S. 7-8, tabelle 1を参照した。また、1890年の金属加工業の一工場当たりの労働者数は、Ebenda, S. 54, Tabelle 12より算出した。
- 29) リュubeck生まれのトーマス・マン (1875 - 1955年) は、『ブッデンブローク家の人びと』のなかで、1857年にクリスチアン・ブッデンブロークがリュubeckから鉄道でハンブルクに向かう場面を描く際に、「ビューヘン経由で」の一言を加えている。当時は、オルデスローを経由する直通路線がまだ開通していなかったことが示されている。望月一恵訳、岩波文庫、中巻、1969年、111頁。なお、我が国のハンザ史研究者がトーマス・マンに言及した一文として以下がある。高村象平「リュubeck市とトーマス・マン」、『回想のリュubeck』所収、筑摩書房、1980年、52-59頁。
- 30) 19世紀リュubeckのハンブルク・西欧方面との連絡路については、前掲の拙稿「19世紀リュubeckのハンブルク・北海方面との連絡」を参照。
- 31) Gerhard Ahrens, a. a. O., S. 630-631, 638-641. Rolf Hammel-Kiesow, Von Tuch und Herring zu Wein und Holz, Der Handel Lübecker Kaufleute von der Mitte des 12. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, in: Der Lübecker Kaufmann. Aspekte seiner Lebens- und Arbeitswelt vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert, hg. v. G. Gerkens u. A. Graßmann, Lübeck, 1993, S. 32. Lorenz Steinke, a. a. O., S. 232. なお、以下ではドイツ領内での商品の移出入を含めて貿易や輸出・輸入という言葉を用いる。
- 32) Gerhard Ahrens, a. a. O., S. 592.

- 33) 詳しくは、以下を参照。谷澤毅『北欧商業史の研究 - 世界経済の形成とハンザ商業』知泉書館、2011年、第9章「ドイツ北部・デンマーク間の商業関係 - バルト海南西海域を舞台として」、292-322頁。
- 34) Franklin Kopitzsch, Das 18. Jahrhundert, S. 506. リューベックは、1825年から北ドイツ連邦加盟の前年である1865年までの約40年間に、ハンザ都市として21の通商条約をはじめとする諸条約を外国との間で結んでいる。締結相手国の中には、アメリカ（合衆国）をはじめメキシコ、ベネズエラ、グアテマラなど大西洋の対岸の諸国も含まれていた。Gerhard Ahrens, a. a. O., S. 584-585. 海に向けたリューベックの通商網の広がり、バルト海の内部に限られていたわけではなかった。
- 35) Uwe Kühl, a. a. O., S. 207-209.
- 36) Franklin Kopitzsch, Das 18. Jahrhundert, S. 506-507. Rolf Hammel-Kiesow, a. a. O., S. 31. Lorenz Steinke, a. a. O., S. 232.
- 37) A. Dullo, Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseepplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts. Staatswissenschaftliche Studien, hg. v. Ludwig Elster, 2. Bd, 3. Heft, Jena, 1888, S. 154.
- 38) A. Dullo, a. a. O., S. 128. 19世紀ブレーメンの煙草産業については、谷澤毅「近代ブレーメンの都市発展 - 19世紀前半の概況」、『長崎県立大学経済学部論集』第49巻第1号、2015年、42-44頁を参照。
- 39) 1880年のドイツの粗鋼生産量は624,000トンであった。これは、同年のイギリスの1,320,000トンの半分以下でしかないが、フランスの389,000トンを大きく上回る規模であった。石坂昭雄・船山榮一・宮野啓二・諸田實『新版西洋経済史』有斐閣、1985年、240頁、表20-1。ルール地方では、1850年以降ますます多くの高炉が建設されるようになった。フーベルト・キーゼヴェッター（高橋秀行・桜井健吾訳）『ドイツ産業革命 - 成長原動力としての地域』晃洋書房、2006年、196頁。
- 40) このようなリューベックのバルト海貿易の特徴については、以下も参照。A. Dullo, Gebiet, a. a. O., S. 131.
- 41) Gerhard Ahrens, a. a. O., S. 593.
- 42) ちなみに、1862年の船舶数を見ると、リューベック船が51隻であるのに対してハンブルク船は499隻とハンブルク船団の規模拡大が著しい。Ingwer E. Momsen, Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins 1745-1865. in: Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918, hg. v. Walter Asmus, Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Band 26, Neumünster, 1996, S. 94. 当時、リューベックとハンブルクの船団の規模の差は、ますます拡大しつつあった。
- 43) 以上、リューベック、シュテティン、ダンツィヒ、ケーニヒスベルクの4港に関する数値は、A. Dullo, a. a. O., S. 145-158の各表に掲載されているデータを利用した。
- 44) Lorenz Steinke, a. a. O., S. 330.
- 45) 小説のなかのブッデンブローク家の金銭的なやり取りを史実と絡めて描き出したマンフレート・アイクヘルターは、トーマス・マンの父ヨーハンが活躍した1860年から90年にかけての時代を「リューベック商人にとって様々な面で新たな始まりの局面」にあった時代として総括している。Manfred Eickhölder, Das Geld in Thomas Manns Buddenbrooks. Handel, Geld und Politik 8, hg. v. Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck, 2003, S. 35. 本稿の考察で示されたように、都市経済全体を見わたしたたした場合、『ブッデンブローク家の人びと』の舞台となった19

世紀のリューベックが、「この豪商一族と似た没落過程を辿った」（高村象平、前掲書、57頁）と見なすことは難しいのではないかと思われる。

[付記]

本研究は、科研費（基盤研究（C）：課題番号15K02945「ハンザ衰退後のハンザ都市とハンザ商業」2015～2017年）による研究成果の一部である。