

ドイツの大西洋奴隷貿易と新大陸植民地経済

15-18 世紀

クラウス・ヴェーバー

小林和夫（訳）

1 はじめに

環大西洋奴隷貿易、不自由労働に大幅に依存した新大陸植民地経済の主役を考えた場合、ドイツの名を思い浮かべることはない。1871年にやや遅れて国民国家が建設されるまでは、いつもドイツはわずかな商船しかなく、植民地をもたない国であった。より広く知られ、奴隷貿易に直接関わった唯一の試みといえば、短命に終わったブランデンブルク・アフリカ会社だけであった。1680年にプロイセンによって設立された同社は、西アフリカ沿岸の独自の要塞を維持していた。その船舶はブランデンブルクの旗のもとに航海を行い、1711年に同社は活動を終えた。⁽¹⁾ 大西洋世界についての研究は英語圏の学者によるものが中心であり、彼らの視点からは、ドイツは内陸の経済的後進国となる。チャールズ・キンドルバーガーが述べたように、「ハンプルク、リューベック、ケルンといった都市の人々をのぞけば、神聖ローマ帝国のドイツには、レーンの布や、シュレジエンのリネン織物、東プロイセンの穀物や木材を売買する商人がいなかったのである。⁽²⁾」彼は、19世紀初めになってはじめて——とくにロスチャイルドやシュローダー、ベアリングといった——ドイツ商人はロンドンで地位を確立して、ドイツは世界経済に深く統合されたのだと信じている。高名なドイツ史家ハンス・ウルリッヒ・ヴェーラーは、ドイツの全領域がヨーロッパの植民地・商業拡大から除外されていたことを認めている。⁽³⁾ 奴隷貿易が環大西洋経済に絶対不可欠な原動力であると認めるユルゲン・オスターハンメルでさえも、奴隷貿易に参加したドイツ人の数は非常に少なく、実際に彼らが貿易を行うときには、商品の粗利益の都合から、ドイツの港を使うことは決してなかったと主張している。⁽⁴⁾

最近の研究は、近世ドイツが西半球に統合されていなかったとする通説に対して異議を申

(1) Jürgen Nagel, „Die Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie: Ein Handelsunternehmen,“ in: *Scripta Mercaturae*, 30, 1, 1996, S. 44-94. Hermann Kellenbenz, „Die Brandenburger auf St. Thomas,“ in: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 2, 1965, S. 196-217.

(2) Charles P. Kindleberger, *World Economic Promace: 1500-1990*, Oxford/New York, 1996, p. 22. [チャールズ・キンドルバーガー（中島健二訳）『経済大国興亡史——1500-1990』上巻、岩波書店、2002年]

(3) Hans-Ulrich Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 1: 1700-1815*, München 1987, S. 53.

(4) Jürgen Osterhammel, *Sklaverei und die Zivilisation des Westens*, München 2000, S. 11.

し立てるようになった。たとえばマルグリット・シュルテ・ベールビュールは、1680年から1820年までのあいだにロンドンに500人以上のドイツ人商人が定住していたことを明らかにした。彼らは、イングランドとその植民地、さらにブレーメンやハンブルクといったハンザ諸都市を含むドイツや、中央ヨーロッパの後背地の諸地域との間で緊密な商業関係を保っていた。だが、ベールビュールは、そうした大きな集団のなかにも、ある個人（ブレーメン付近の田舎町出身のペーター・パッゲン⁽⁵⁾という者）が1700年頃に船舶所有者として奴隷貿易に直接関わっていたことを認めている。しかし、奴隷船の所有者として直に奴隷貿易に関与していた企業家だけでなく、奴隷貿易の株式会社に資本投資していたドイツ人も含めると、より大きな集団の存在が浮き上がってくる。そこには、ベアリング家のように著名なマーチャント・バンカーも含まれている。彼らは、18世紀前半にブレーメンからロンドンにやってきて、まもなくアフリカ貿易商会社のメンバーとなり、またフランクフルトやアウクスブルクといったドイツ金融市場出身の投資家となった。エリック・ソーゲラによるボルドーの奴隷貿易についての緻密な研究では、ドイツ人がフランス船舶にかなりの直接投資をしていたことが明らかになった。ボルドーは、ナントに次ぐフランス第2の奴隷貿易港であった。1700年から1793年のあいだにボルドーを発った奴隷船舶411隻のうち、27隻がボルドーに定住していたドイツ人あるいはスイス系ドイツ人によって所有されていた⁽⁷⁾。

本稿ではさらに、奴隷貿易への間接的な関わりを考察対象に含める。たとえば、アフリカの海岸での物々交換のための商品の生産・供給や、新大陸のプランテーションで奴隷によって生産された植民地商品の加工・分配といったものである。砂糖生産は、ヨーロッパ人を大西洋への拡張へと駆り立てた。また砂糖は、大西洋世界への拡張に対し中央ヨーロッパ人の関心をひいた好例でもある。こうした間接的なつながりを認識することによって、ドイツ人の参加したマクロ経済的状况とその規模が明らかになるのである。

本稿ではまず、ドイツ人企業家の大西洋への初期の関わりを述べ、それから、18世紀にいたるまでその利害関係が続いていたことを明らかにする。第2章では、貿易に携わっていた商人の詳しいプロフィールを説明するためにいくつかのケース・スタディを行う。最後に、こうした貿易が中央ヨーロッパの後背地の経済に対して与えたインパクトを説明するために、計量データを提示する。

2 貿易の始まりから三十年戦争まで

砂糖経済に対するドイツの関心の起源をさかのぼると、おそらくイスラム文化との接触が強

(5) Margrit Schulte Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London. Welthandel und Einbürgerung (1660-1818)*, München 2007, S. 112.

(6) Anne T. Gary, 'The Political and Economic Relations of English and American Quakers (1750-1785)', PhD dissertation, University of Oxford, 1935, p. 506.

(7) Eric Saugera, *Bordeaux port négrier: Chronologie, économie, idéologie, XVII-XIX siècles*, Biarritz/Paris, 1995, pp. 351-362.

まりつつあった十字軍の時代にたどりつくだろう。このとき初めてヨーロッパ人はサトウキビ栽培の技術や、砂糖の抽出や精糖を習得した。13-14世紀のあいだに、キリスト教の騎士団、すなわちテンプル騎士団が地中海のロードス島とキプロス島に砂糖プランテーションを作り、そこでは奴隷にされた戦争の捕虜が働いていた。このプランテーションに投資する資本は、ヴェネツィアやジェノヴァから、また小規模だが南ドイツからも集められた⁽⁸⁾。砂糖経済は、レヴァント（東地中海）からシチリア島を経てスペインとポルトガルの南海岸へと拡大していった。1420年代からラフェンスブルク会社は、ヴァレンシア（スペイン）付近のサトウキビ畑を獲得し、製糖所を建てた。この会社は、1380年頃にドイツ南西部で創設され、南ドイツにリネン織物を輸出していた。だが、この貿易会社がまさに砂糖ビジネスに乗り出した時期に、スペイン人とポルトガル人は大西洋に拡張し始めていた。最初のステップは、スペインによるカナリア諸島の征服とポルトガルによるマデイラの植民地化であった。これらの地域の亜熱帯気候は、プランテーションの生産性を著しく増大させ、アントウェルペンの証券取引所においては砂糖価格の下落を招いた。1430年には砂糖1キログラムあたり銀30グラムだったのが、1500年ではわずか5グラムになった。これは、ラフェンスブルク会社が、その生産物の卓越した品質にもかかわらず、1477年にヴァレンシアの土地を売却した主な理由であった⁽⁹⁾。また同時期には、それまでは君主や教皇、少数の商人や貴族といったエリートのみが楽しんでいた砂糖が、より広範の消費者集団の手にわたるようになった。

ラフェンスブルク会社のもつ地中海のプランテーションは他の気候条件のよい生産地に勝てなかったため、砂糖経済が大西洋に拡大すると、同社はそのあおりを受けることになった。だが、他のドイツ商人は、大西洋の島々で初めて砂糖を大量生産した参加者であった。1508年、ヴェルザー一家はテネリフェ島に大土地を得た。そして、土地への投資と、隣接するラ・パルマに製糖所を建設した。ドイツの産業・金融活動の信用貸しの主要なエージェントもまた、マデイラと砂糖貿易の主要なハブとなっていたリスボンの証券取引所に存在していた⁽¹⁰⁾。カナリア諸島やマデイラ、サン・トメ（熱帯西アフリカ海岸から離れたところにある島、ポルトガルによって植民地化）は、実際のところ、ヨーロッパ人が農業・兵站・金融技術を発展させる大きな演習所であった。そうした技術は、新大陸にプランテーション経済を確立するうえでの基盤となった。すなわち、①不自由労働力の活用（ヨーロッパからの年季奉公人、現地奴隷、輸入したアフリカ人奴隷）、②作物栽培の農産技術、③こうした資本集約事業のための長期信用の組織化、④ヨーロッパにおける、生産物の効率的なマーケティングといったものである。

スペイン人が、最初のカリブ諸島の植民地サント・ドミンゴに砂糖プランテーションを設け

(8) Barbara L. Solow, 'Capitalism and Slavery in the Exceedingly Long Run', in Barbara L. Solow and Stanley L. Engerman (eds.), *British Capitalism and Caribbean Slavery: The Legacy of Eric Williams*, Cambridge, 1987, pp. 51-77 また pp. 53-55 を見よ。

(9) William D. Phillips jr., 'Sugar in Iberia', in Stuart B. Schwartz (ed.), *Tropical Babels: Sugar and the Making of the Atlantic World, 1450-1680*, Chapel Hill (NC)/London, 2004, pp. 27-41 また pp. 33-34 を見よ。

(10) Alberto Vieira, 'Sugar Islands: The Sugar Economy of Madeira and the Canaries, 1450-1650', in Schwartz, *Tropical Babels*, pp. 42-84, また pp. 47, 67, 69 を見よ。

たとき、ヴェルザー一家は再びこのビジネスに従事した。1530年頃から1556年までのあいだに、ヴェルザー一家は大きな土地を有していたが、より重要なことは、1528年に、アフリカ人奴隷を輸入するためのアシエントを獲得したことである。これは、国王が新大陸で円滑な労働力供給を確保するために私商人に売り渡していたもので、初期の独占契約の一つであった。1528年のアシエントは、4000人の奴隷を運ぶために、2万ダカットで発布された。数十年にわたってこの部門で経験を積んでいたポルトガルの奴隷貿易商は、実際の運搬の下請け契約をしていた。この契約は1838年に満期を迎えた。⁽¹¹⁾

こうした初期の局面でさえ、ドイツ人商人はアシエントや植民地経営だけではなく、アフリカの海岸で奴隷を購入するための商品の生産からも利益を得ていた。そうした商品の初期の提供者のなかで、最も優れていたのがフッガー家であった。ヴェルザー一家と同様に、フッガー家も南ドイツの金融・産業都市アウクスブルク出身で、両家ともアルプス以北の初期資本主義の立役者としてみなされていた。当時ヴェルザー一家よりも有力であったフッガー家は、中央ヨーロッパの織物生産、アルプスやハンガリーの銅採掘・精製、ヴェネツィアの香辛料貿易などに従事しており、スペイン騎士団から大土地を借りていた。彼らは、ヴェネツィアと神聖ローマ帝国皇帝の銀行家として、ヨーロッパのなかで強大な政治権力をふるった。つい最近、2008年4月にも、1530年頃のナミビア海岸に乗り上げていた1隻の難破船が発見されたが、その積み荷のなかには17トンの銅が含まれており、フッガー家のトレード・マークである三叉がその延べ棒に刻み込まれていた。⁽¹²⁾ こうしたアフリカへの貿易は、途絶えることなく行われた。1548年のポルトガル国王との契約によって、フッガー家は、「4年間のうちに、7500ハンドレットウェイトの真鍮製のプレスレットや2万4000個の深鍋、1800個のボウル、4500個の床屋用洗面器、さらに1万400個の大きなやかん」の運搬を保証された。「これらすべての金属製品は[...]明らかに[...]ギニア海岸での貿易のためのものであった」。⁽¹³⁾

1530年代からブラジルのポルトガル植民地は、砂糖植民地として発展した。そして、耕地と水と（精糖過程で燃料として必要とされる）樹木に恵まれていたために、世界有数の粗糖生産地となった。ここでもまた、フッガー家や、ケルンやエクス・ラ・シャペル出身の商人が、プランテーションや製糖所に大きな投資を行った。ブラジルのプランテーションでますます多く生産されるようになった砂糖は、ヨーロッパ市場にあふれかえった。⁽¹⁴⁾

三十年戦争（1618-1648年）のあいだに、スペイン・ポルトガルの大西洋海域における優位は著しく脅かされ、とりわけオランダによるブラジルの砂糖生産地の征服と環大西洋奴隷貿易への侵入は深刻であった。この戦争はまた、フッガー家やヴェルザー一家の衰退の原因になっ

(11) Jörg Denzer, *Die Konquista der Augsburger Welser-Gesellschaft in Südamerika (1528-1556)*, München 2005, S. 51-55.

(12) この難破船の参照については、ジャック・オーウェン教授（アイダホ州立大学）の教示を得た。

(13) Mark Häberlein, *Die Fugger. Geschichte einer Augsburger Familie (1367-1650)*, Stuttgart 2006, S. 80.

(14) Stuart B. Schwartz, 'A Commonwealth within Itself: The Early Brazilian Sugar Economy, 1550-1670', in Schwartz, *Tropical Babels*, pp. 156-200 また pp. 159-160 を見よ。Eddy Stols, 'The Expansion of the Sugar Market in Western Europe', in Schwartz, *Tropical Babels*, pp. 237-288 また pp. 262-263 を見よ。

た。それによって、ドイツの関与は——君主や私商人を含めて——スペインとポルトガルからオランダへと重点が移動した。1621年にヴェルテンベルク公爵ヨハン・フリードリッヒは、新設されたオランダ西インド会社に対して3万フローリンを投資した。同社は、とりわけポルトガルのプランテーション帝国と奴隷貿易に割り込むために創設された。1629年にはハプスブルク帝国の役人は、フランクフルト市民がオランダの海上貿易の株に多額の資本をつぎこんでいることに不満を述べた。皇帝の大敵への資本流出を断ち切るために、彼らは、フランクフルト—オランダ間のすべての郵便文書をひそかに監視するようにと助言までした。だが、資本は国外に流出していただけではなく、国内にも流入していた。当時フランクフルトで最も裕福な男であったヨハン・フォン・ベデック（1554-1631年）は、プロテスタントの亡命者としてアントウェルペンからやってきて、彼の事業をドイツでの銀行事業に切り替えた。彼は銅貿易とドイツの領域支配者への融資で財をなし、フッガー家やヴェルザー家といった大家の継承者となった。ハプスブルク帝国の役人は、彼が「数トンの金」をオランダの海上会社に投資したと主張した。彼は、フランクフルトを、帝国におけるかつての金融中心都市ニュルンベルクとアウクスブルクの継承者にした人々の一人であった。しかし、後者の地からの資本は、大西洋奴隷貿易において一定の役割を果たし続けた。カール・コンラート・フォン・レーリンゲンのようなアウクスブルクの銀行家や企業家は、オランダ東インド会社とオランダ西インド会社の両方の株の多くを獲得していた。レーリンゲンだけでも、5万フローリン相当の両会社の株を所有していたほどである。彼はまた、11万フローリンをイギリスの海上会社に投資しており、その大部分はアフリカ貿易であった。⁽¹⁵⁾

ドイツ人によるイギリスの奴隷貿易への参加は、スペイン継承戦争以降に増加した。この戦争で、イギリスはスペイン領アメリカに奴隷を供給するアシエントを獲得したのである（1714年）。これによって、イギリスは、奴隷貿易の主導国としての役割をポルトガルから継承することができた。またしてもドイツの投資は、海洋国家間の政治経済権力の交代に追従した。⁽¹⁶⁾ドイツ人のなかには、王立アフリカ会社の重役——たとえば、ハンブルク出身のペーター・マイヤー——や南海会社の重役——たとえば、エルバーフェルト出身のアブラハム・コルテン——になるものもいた。マイヤーとコルテンはともに、東インド会社のメンバーでもあった。これは驚くべきことではない。というのも、奴隷と物々交換された商品のなかでもインド産キャラコが目を見張るほどの割合を占めていたためである。⁽¹⁷⁾ 奴隷貿易におけるオランダ・イギリス・

(15) Heinz Schilling, 'Innovation through Migration: The Settlements of Calvinistic Netherlanders in Sixteenth- and Seventeenth-Century Central and Western Europe', *Histoire Sociale - Social History*, 31, May 1983, pp. 7-33 また pp. 22-23 を見よ。Reinhard Hildebrandt, „Interkontinentale Wirtschaftsbeziehungen und ihre Finanzierung in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts,“ in: Hermann Kellenbenz (Hg.), *Weltwirtschaft und währungspolitische Probleme seit dem Ausgang des Mittelalters*, Stuttgart/New York, 1981, S. 61-76 また S. 66-69 を見よ。

(16) 1701年から1725年のあいだに、イギリス船舶は、約38万人のアフリカ人を南北アメリカ大陸に輸送した。1751年から1755年にかけては、86万人に達した。同期間において、ポルトガル船舶は、それぞれ37万8000人、47万3000人のアフリカ人を輸送した。David Eltis, 'The Volume and Structure of the Transatlantic Slave Trade: A Reassessment', *William and Mary Quarterly*, 60, 2001, p. 43.

(17) Schulte Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London*, S. 111-112 (また註 224 も見よ), S. 342-344, 134-139.

フランス東インド会社の重要性はしばしば過小評価されているのだ。

3 「第2次大西洋システム」に対するドイツの関与

オランダの歴史家ピエテル・エマーは、大西洋貿易を二つの主要な局面に分けた。17世紀までは、ヨーロッパの戦争、海賊、航海や日常業務での経験不足、また創設されたばかりの植民地の不安定さなどのため、長距離海上貿易にはかなりのリスクがともなっていた。それゆえに、最も資本集約的で危険な分野であった奴隷貿易は、たいていの場合、アシエントのもとで行われるか、オランダ西インド会社、フランスインド会社、イギリス王立アフリカ会社といった大型の独占会社によって行われた。これらの会社はまた、西アフリカの海岸に、費用のかさむ貿易要塞を設置した。17世紀後半には、ヨーロッパの海洋大国は多くの条約を締結した。大西洋は徐々に平和な状態になり、海賊行為も著しく減り、その結果、取引費用の削減につながった。これは、個々の奴隷貿易商が、奴隷貿易に参加する契機となった。彼らは、大型独占会社よりも柔軟で効率的に貿易を行った。こうした状況は、「第1次大西洋システム」の終焉をもたらした。⁽¹⁸⁾ 1700年までには、大多数の株式会社が廃止されるに至った。私企業は「第2次大西洋システム」の特徴となり、とりわけアフリカ沿岸での奴隷貿易は自由貿易の領域になった、とハーバート・クラインが主張するほどである。一般的には、2-3人の共同出資者が、船舶所有者あるいは艀装者として関わって、より少数の投資家からなる集団から追加資本を調達していた。こうして集団全体で小さな株式会社を構成したが、それは1回の奴隷貿易のみのために形成されたのであった。契約は5-7年続いていたが、それはこうした複雑な事業の信用取引すべての決済を済ませるまでにかかった期間であった。⁽¹⁹⁾

18世紀には、ドイツ人商人もこのパターンを踏襲した。彼らはたいてい、ネーデルラントやフランス、スペイン、あるいはデンマークといった奴隷貿易国に定住し、各国の国旗のもとで取引することによって、奴隷貿易に加わっていたのであった。カディスとボルドーの例は、ドイツ人商人が中央ヨーロッパ経済と大西洋市場をどのように結びつけていたのか示してくれる。18世紀のあいだ、カディスは、スペイン領アメリカとの貿易のための主要な中継地であり、ボルドーは、砂糖やコーヒー、インディゴ、棉花といったフランス領カリブ諸島の生産物を受け入れていた、フランスのなかでは最も重要な港市であった。上述したように、ボルドーはフランス第2の奴隷貿易港でもあった。織物と金属製品は、アフリカ沿岸部で最も重要な物々交換向けの商品であった。数世紀にわたって、織物はヨーロッパ人がアフリカに運搬した商品全体の約50%を占めていた。

エラーマン・シュリーパー会社

適切な事例は、オスナブリュック付近の二つの村イッペンビュレンとフェンネ出身のエラー

(18) Piet C. Emmer, *The Dutch in the Atlantic Economy, 1580-1880: Trade, Slavery and Emancipation*, Aldershot, 1998, pp. 12-32.

(19) Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, 1999, pp. 78-82.

マン家から得られる。これらの村とその地域は、リネン織物と高質のナイフをヨーロッパに広く流通させていたこと⁽²⁰⁾でよく知られていた。1720年頃、ヨハン・アーノルト・エラーマンはカディスに彼の事業の支店を設置した。スペインの徴税史料によると、同世紀半ばまでに、同地に設置されたドイツ系企業としては最も成功した存在になった。⁽²¹⁾1730年代に、エラーマンはハンブルクに定住した。そこで彼は同市の商工会議所の著名なメンバーとなり、1744年にはその会頭に選出された。それと同時に、彼の兄弟と甥がカディスの支店の経営を続け、アムステルダムにもう一つの支店を設置した。また彼は船舶所有者にもなった。1746年までに、彼は、初めて所有した快速帆船（フリゲート船）をカディスと地中海に送っている。さらに1752年から1761年まで、エラーマンはハンザ市民集会の議席⁽²²⁾を有した。

彼の活動範囲は、カナリア諸島に定住していた商家のメンバーであったユアン・コロガンとの往復書簡のなかから読みとることができる。カナリア諸島は、南北アメリカへの密輸を行うための大西洋上の要衝で、アフリカに向かう奴隷船に物資を供給する最後の港であり、スペインにおけるドイツ産リネンの主要な市場だった。コロガンは、とりわけヴェストファーレンとシュレジエンのリネンに高い関心をもっていた。これらは大西洋市場で大きな需要があり、ハンブルクからの輸出の大部分を占めていた。⁽²³⁾1760年代に、カディスのエラーマンの貿易会社は、ヨハン・ヤーコプ・シュリーパーとパートナー関係になり、エラーマン・シュリーパー会社が形成された。シュリーパーは、アルザス木綿の加工地域の（シュトラースブルク付近の）ベンフェルトという町の出身で、スペイン人女性と結婚した。1776年、彼の娘フランシスカ・マリアは、ナント出身のフランス人商人プルデンシオ・ドゥラヴィルと結婚した。ナントでは、ドゥラヴィル家は奴隷貿易に従事している家族のなかで先導的な存在であり、カディスにおいては、彼とその兄弟アルモン・フランソワは、当時のスペイン最大の奴隷貿易会社であった黒人カディス会社の株式保有パートナーであった。同社にアフリカ沿岸での物々交換用の織物を供給することが、ヘルマン・エラーマン・シュリーパー商會が確立したこの家族・商業同盟の最大の目的であった。⁽²⁴⁾エラーマン家のような商人は、ドイツの織物地域を大西洋市場に直接結び付けるネットワークを築いた。

18世紀のあいだ、スペインは大西洋奴隷貿易において重要な役割を果たしたわけではなかった。それとは対照的に、1710年までにフランスは、奴隷貿易において無名の存在からイギリ

(20) Hannelore Oberpenning, *Migration und Fernhandel im „Tödden-System“: Wanderhändler aus dem nördlichen Münsterland im mittleren und nördlichen Europa des 18. und 19. Jahrhunderts*, Osnabrück 1996.

(21) Manuel Bustos Rodríguez, *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*, Cádiz, 1995, pp. 223-224.

(22) Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel (1680-1830). Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München 2004, S. 224-225.

(23) 1753年、カディスは、ハンブルクのリネン輸出（関税込）のおよそ47%を受け取ったが、33%はカナリア諸島に輸送された。Staatsarchiv Hamburg, Admiralitätskollegium, 371-2, F6, vol. 18, 1753.

(24) Bibiano Torres Ramírez, *La compañía gaditana de negros*, Sevilla, 1973, pp. 40, 80-81. Weber, *Deutsche Kaufleute*, S. 273-275. 第3のパートナーであるヨハン・ペーター・ヘルマンは、創始者エラーマン世代の人物の甥にあたる。

スとポルトガルに次ぐ第3国に成長した。⁽²⁵⁾それは、フランス領アンティル諸島での砂糖プランテーションの目覚ましい成功に由来していた。これらの諸島は、そのきわめて肥沃な土壌のために、ブラジルの砂糖生産量を上回った。世紀の大半を通じて、サン・ドマングの砂糖だけで西半球の砂糖消費量の4分の3を占めた。⁽²⁶⁾したがって、ドイツのアフリカ貿易の結びつきの強さは、カディスよりもボルドーにおいてさらにいっそう明瞭なものとなった。それはおそらく、フリードリッヒ・ロンベルクとヨハン・ヤーコプ・ベスマンという商人によって最も体现されているだろう。

フリードリッヒ・フォン・ロンベルク

1729年に製鉄都市イザーローン付近の小村に生まれたフリードリッヒ・ロンベルクは、ブリュッセルに拠点をおき、フランドルとイタリアとを結ぶ長距離輸送事業の代表兼創始者として、物流管理のスキルを学んだ。彼のもう一つの重要なビジネスは、プレストやシェルブールといったフランスの海軍港にロープやマスト、麻、タールといった海軍軍需品を提供することであった。アメリカ独立戦争期には、中立国オーストリア領ネーデルラントは好況を迎え、彼もまた重要な船舶所有者となった。数年のうちに彼は、オーステンデにフレデリック・ロンベルク・フィルス&リクールという輸送会社を、ブリュージュに海上保険会社を、ヘントに（主としてキューバとのビジネスのための）ロンベルク会社という奴隷貿易会社を、そしてブリュッセルにキャラコ製造所を設立した。さらに1783年には、ロンベルク・バプスト会社というボルドー奴隷貿易会社を創設した。この会社の小規模出資パートナーが、パラタイン出身の金融業一族のジョージ・クリストフ・バプストとブリュッセルの銀行家ワルキエ兄弟であった。どの事業も、イザーローン地域の織物生産、とりわけ重要なリネン漂泊工場のシェアによって補完されていた。1784年に、ロンベルクは、皇帝ヨーゼフ2世からナイト爵に叙せられた。⁽²⁷⁾

数年後、ロンベルク・バプスト会社はボルドーの主要な奴隷貿易・プランテーション会社になり、奴隷売買の遠征はモザンビークにまで広がった。こうしたプランテーション経済の好況期には、アフリカ人不自由労働者の価格が上昇したため、多くのプランターが奴隷貿易商に対して債務を負うようになった。後者は、次第に債務プランテーションを接収するか、少なくともプランテーション経営を引き継ぐようになった。そして彼らの債務請求は、これら農園の生産物により充当され、ロンベルク・バプスト会社も同様に振舞った。アメリカ独立革命の勃発時には、同社はサン・ドマングに、主に棉花とインディゴを生産するプランテーションをおよそ20件所有ないし管理していた。そこではずっと、約4万リーヴルの資本に相当する5-6隻の奴隷船が使用されていた。これらの船舶で雇用された200人の船員に対する賃金は、1年あ

(25) Eltis, 'The Volume and Structure', p. 43.

(26) Herbert S. Klein, *African Slavery in Latin America and the Caribbean*, Oxford/New York, 1986, pp. 56-58.

(27) Françoise Thésée, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue: «Liaisons d'habitations». La maison Henry Romberg, Babst & Cie. 1783-1793*, Paris, 1972, pp. 23-26. Weber, *Deutsche Kaufleute*, S. 195-198.

たり 10 万リーヴル（高級船員は含まない）に達した⁽²⁸⁾。けれども、巨額の資金需要と取引先の信頼性の低さにより同社は危機に陥り、その危機は長期にわたる植民地商品の価格下落によってさらに悪化した。1788 年までに、プランターの債務額は、472 万リーヴルに達した。その翌年、ボルドーの 12 の商会で構成された借款団——うち 7 社がドイツ系で、なかでもヨハン・ヤーコプ・ベスマン社が最も著名な商社であった——は、ロンベルク社の破綻を防ぐために、415 万リーヴルを調達した。しかしその破綻は、1791 年に始まり、最終的にはハイチ革命へとつながったサン・ドマングの奴隷反乱によって加速された。破綻を防ぐためのさらなる努力がなされたものの、あらゆる財務上の損失を増すだけにすぎなかった。1807 年に確定決算がなされると、損失の総額はなんと 3224 万リーヴルに達していた。同社の破綻は、ヨーロッパの主要な金融の中心地に影響を及ぼし、ボルドーのドイツ人共同体で最も信頼のできるメンバーであったベスマンの遺産相続人を破産させる⁽²⁹⁾ところであった。

ヨハン・ヤーコプ・フォン・ベスマン

ヨハン・ヤーコプ・フォン・ベスマン（1717-1792 年）は、1740 年頃にはフランスに定住していた。彼は、ボルドーの裕福な船舶所有者ピエール・デクローの娘と結婚したことによって、すぐに市の輸送業の有力者の一人になった。それはまた、彼にカナダとフランス領カリブ諸島と直接貿易するライセンスを与えることになった。彼は、ビジネスに従事している間、少なくとも 53 回にわたって植民地へ船を送ったが、たいていの場合、他の株主との共同事業であった。また、少なくとも 5 隻の新しい船の建造を発注した。1766 年、彼は首尾よくボルドーの帝国領事となり、1776 年には帝国ナイト爵位を授与された⁽³⁰⁾。

ヨハン・ヤーコプは、ベスマン兄弟銀行を経営していたヨハン・フィリップとシモン・モリッツ・ベスマンの兄弟であった。当時、彼らの銀行とメッツラー家の銀行が、ドイツ系金融資本のなかでは有力な銀行だった。メッツラー家もまた、ボルドーにおいて経済面で影響力を持っていた。彼らの息子ジャン・アルベルト（1742-1767 年）とペーター・メッツラー（1748-1823 年）は、サン・ドマングやグアドループ、マルティニクで家業の代理人を務めていた。奴隷売買やプランテーション経済はかなりの資本を必要としたため、ナントやボルドーのような大西洋に面した港は、ドイツやスイスの金融資本のマーチャント・バンカーと緊密なつながりを保ち、その金融資本も中央ヨーロッパの綿・リネン加工産業と密接な関係を維持したのであった。大陸ではフランクフルトの銀行家ベスマン兄弟が、ドイツの全土のプロト工業に対する主要な資本の

(28) Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'ancien régime: L'évolution du régime de «l'Exclusif» de 1763 à 1789*, Paris, 1972, p. 46. Thésée, *Négociants bordelais*, pp. 51-72, 38-39.

(29) Thésée, *Négociants bordelais*, pp. 195-197, 200.

(30) Wolfgang Henninger, *Johann Jakob von Bethmann 1717-1792. Kaufmann, Reeder und kaiserlicher Konsul in Bordeaux*, 2 vols, Bochum 1993.

(31) スイスの奴隷貿易とプランテーション複合体については、Thomas David, Bouda Etemad und Janick Marina Schaufelbuehl, *Schwarze Geschäfte. Die Beteiligung von Schweizern an Sklaverei und Sklavenhandel im 18. und 19. Jahrhundert*, Zürich 2005 と、フランス語版の *La Suisse et l'esclavage des noirs*, Lausanne, 2005 を見よ。

貸手として振舞っていた。同社は、低地借用件を活用してザクセンで大規模な銅山を経営していた。当時、銅は大西洋貿易のための造船においてきわめて重要な素材の一つであった。ベスマン兄弟銀行は独自の商業活動を展開しており、その点で大西洋海港都市の主要な銀行とは一線を画していた。ラインラントやザクセンといった地方の製造業地域でその利益のほぼ90%を稼ぎ、住民が5万人を超えるような都市に本拠を構えた顧客は1人もいなかった⁽³²⁾。このことは、ベスマン兄弟銀行が大陸の一企業であったことを意味するわけではない。それどころか、彼らの銀行は、地方産業とそれが依拠する大西洋市場とを金融面で結びつけていたのである。

早くも1760年代に、ベスマンは、フランクフルトの兄弟の金融的支援を得てデンマーク・ギニア会社に参画することを考えていた。けれども、その慎重さゆえに、そうした計画を実行に移すことはなかった（デンマーク・ギニア会社はその10年後に倒産した⁽³³⁾）。1789年にロンベルク会社へ20万リーヴルの援助をしたことによって、実際に彼は奴隷貿易の大会社の株主となった。ロンベルクとベスマンのケースは、何も決してユニークなものではない。大西洋奴隷貿易におけるドイツ人金融業者の重要性はまた、上述したロンドン在住のベアリング兄弟や、ハインリッヒ・カール・シンメルマン（1724-1782年）の事例からも裏付けることができる。シンメルマンは、七年戦争中にはプロイセン軍への軍需品提供者であったが、その後、デンマーク蔵相、デンマークの主要な奴隷商、さらにセント・トマス島、セント・クロイ島、セント・ジョーンズ島から成るデンマーク領カリブ海植民地で砂糖農場の所有者となった人物である⁽³⁴⁾。

4 数量的評価

植民地帝国の主要な海港都市でのこうした少数のドイツ商人エリートのプレゼンスは、中央ヨーロッパの後背地域に何か具体的なインパクトを及ぼしたのだろうか。この疑問には、中央ヨーロッパ製品の輸出と中央ヨーロッパ市場への植民地産品の流入を評価することによってのみ答えることができる。

植民地市場での消費者の嗜好は、イギリス商人の議会への報告（1806年）のなかに示されている。「スペイン商人は、ドイツのリネンをひいきにしている [...] あるスペイン商人が英領（カリブ海）植民地の店にやってきて、最初に注文する商品は、ドイツのリネンである [...]」⁽³⁵⁾。この需要は18世紀まで遡ることができる。1744年にイギリスの西インド諸島とのリネン貿易について、ジャマイカのプランテーション所有者として有名なウィリアム・ベックフォードは、議会の委員会に「あらゆる黒人と貧しい白人は、通常、1エル [訳注:45インチ]

(32) Friedrich Zellfelder, *Das Kundennetz des Bankhauses Gebrüder Bethmann, Frankfurt am Main, im Spiegel der Hauptbücher (1738-1816)*, Stuttgart 1994.

(33) Henninger, *Johann Jakob von Bethmann*, S. 353-355.

(34) Christian Degn, *Die Schimmelmanns im atlantischen Dreieckshandel. Gewinn und Gewissen*, Neumünster 1974, S. 2-10, 91, 96-98, 104, 490, 405.

(35) Otto-Ernst Krawehl, *Hamburgs Schiffs- und Warenverkehr mit England und den englischen Kolonien 1840-1860*, Köln/Vienna 1977, S. 441.

あたり6ペニーから9ペニーのオスナブリュックと呼ばれるドイツ産リネンを身にまとっている」と報告している。同様に、アシュリー氏も、バルバドスでは7万人の奴隷が「たいてい、外国産の「オスナブリュック」を身につけている」と報告していた⁽³⁶⁾。こうしたラベリングは、とくに北ドイツの諸地域での生産物が「丈夫なヴェーザー亜麻」や「正真正銘のオスナブリュック」、「正真正銘のテクレンブルク」あるいは、「ヴェストファーレンのリネン」として有名になったことを明らかにしてくれる⁽³⁷⁾。

この織物は、アメリカの植民地だけではなく、アフリカでも需要がみられた。ハーバード・クラインは、西アフリカ沿岸では、「17世紀にはインド産綿製品の需要が大きかった」が、それは「1700年代最初の数十年で、最上級織物の輸入品としてシュレジエンからのドイツ産リネン」によって取って代わられた、と主張する⁽³⁸⁾。アフリカ人奴隷を購入するために用いられた物々交換向け商品におけるドイツ製品の割合を過小評価することはできない。こうした製品の産地について史料が情報を与えてくれることはほとんどないが、そうした情報が得られる場合には、ドイツ製品の割合が驚くほど高かったことが示されている。こうした希少な例の一つとして、1744年にボルドーからギニア海岸に向かった奴隷船アマラル号をあげることができる。多くの奴隷船と同様、その積荷の大半は織物であった。同船に積み込まれた全5095バールの綿織物とリネンのうち、1440バールがナント産、675バールがルーアン産で260バールがアムステルダム産であったのに対し、ハンブルク産の織物が2720バールもあった⁽³⁹⁾。ドイツの経済学者ヨハン・ゲオルク・ビュッシュ（1728-1800年）もすでに、1720年にハンブルクから輸入した織物を積載してロリアンを出港した船に言及して、アフリカ市場におけるドイツ産リネンの重要性を強調していた⁽⁴⁰⁾。

こうした海外市場についての観察は、ドイツの織物生産地のデータからも裏付けられる。1740年代から1780年代まで、シュレジエンのリネン生産の4分の3——年額にしておおよそ300万から600万ターレルのあいだを動いていた——は、西ヨーロッパの大西洋に面した諸国とその輸出市場に積み出された。そのなかには直接南北アメリカに運搬されたものもあった⁽⁴¹⁾。さらに、小さな領邦も同様に、大量の織物を輸出した。1780年代後半には、（ヴェストファー

(36) British Parliamentary Papers, *House of Commons, Sessional Papers of the Eighteenth Century, Reports & Papers 1742-1760*, vol. 19: Report on Linen 1744, Wilmington, 1975, pp. 18-19. この情報は、デュッセルドルフ大学のマルグリット・シュルテ・ベールビュール博士から教示を得た。

(37) Edith Schmitz, *Leinengewerbe und Leinenbandel in Nordwestdeutschland*, Köln 1967, S. 33, 86, 92. ヴェーザーは、後背地域とプレーメンをつなぐ可航河川であり、オスナブリュックは都市、テクレンブルクはヴェストファーレン州の一領邦である。

(38) Klein, *The Atlantic Slave Trade*, p. 114. 残念ながらクラインは、その情報源を明示していない。

(39) Saugera, *Bordeaux port négrier*, pp. 246, 352. ソーゲラは、アマラル号の積荷は西アフリカ向けの典型であったと指摘している。

(40) Johann G. Büsch, *Versuch einer Geschichte der Hamburgischen Handlung nebst zwei kleineren Schriften verwandten Inhalts*, Hamburg 1797, S. 88-89. その説明のなかで、ビュッシュはフランス人航海士デマルシェの報告について言及している。

(41) Alfred Zimmermann, *Blüthe und Verfall des Leinengewerbes in Schlesien. Gewerbe- und Handelspolitik dreier Jahrhunderte*, Breslau 1885, S. 460-467.

レンの) ラーヴェンスベルクは毎年75万ターレルのリネンを輸出していた。⁽⁴²⁾

イギリスの例は、この織物の大西洋市場における重要性を示している。18世紀前半のイギリスの全輸入額の約15%はリネンからなっていた。カリン・ニューマンが指摘したように、輸入されたりネン織物の70-80%はドイツから来たものであり、そのうち90%は大西洋世界に再輸出された。このことは、イギリスのリネン輸出全体の約3分の2がドイツ産であったことを意味している。アイルランド産のリネンが2番目に続き、イングランド産の織物に代って⁽⁴³⁾は3番目であった。もし、この期間のある年に再輸出されたドイツ産リネンの全バールを広げてつなぎ合わせてみたならば、その長さは1万1000キロメートルに達したであろう。これは、イギリスから大西洋を超えてニュー・イングランドあるいはジャマイカに至る長さに相当する。

フランスやスペインもまた同様の例を与えてくれる。カディスに設立された、重要なフランス系商社フォルニエの明細書からは、1768-1786年のあいだに同社が購入した織物の約3分の2がドイツ産であったことが明らかになる。全経費1200万レアルのうち、およそ300万レアルがハンブルクで、100万レアルがブレーメン、そして200万レアルがシュレジエンで支出された。150万から200万レアルくらいがホラントで使われていたが、これもおそらくドイツ産の織物を購入する目的であった。というのも、オランダの港は、ヴェストファーレン製品の重要な販路として機能していたからである。購入額のわずか約35%がフランス産のものに充てられていた。⁽⁴⁴⁾他方で、スペインの織物業もまた、中央ヨーロッパから多量の織物を吸収していた。ピエール・ヴィラルによると、カタロニアの織物業は、1793年だけでも約120万エル（およそ110万メートルに相当）のリネンをハンブルクから輸入していた。それは通常、スペイン産織物として再輸出される前に、模様付けされたり染色されたりした。⁽⁴⁵⁾

それではどのようにして、西洋市場において中央ヨーロッパ産品の輸出面での紛れもない成功を説明することができるだろうか。その理解の一番の鍵となるのは、近世の価格革命である。よく知られているようにE・J・ハミルトンによって作られたこの用語は、征服初期以来のスペイン領アメリカでの銀の過剰採掘の効果によって、大西洋を超えたヨーロッパ大陸で賃金や価格の下落を招いたことを描写するために使われていた。インフレーションは貴金属と一緒に、メキシコとペルーの採掘中心地からキューバへ、また銀を積み込んだスペインのガレオン船とともに大西洋を横断してセビーリャやカディスへと広まった。そこでは、北スペインよりも早

(42) Edith Schmitz, *Leinengewerbe und Leinenhandel in Nordwestdeutschland*, S. 81.

(43) Karin Newman, 'Anglo-Hamburg Trade in the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries', unpublished PhD thesis, University of London, 1979, p. 202.

(44) Robert Chamboredon, 'Une société de commerce languedocienne a Cadix: Simon et Arnail Fornier et C^{ie} (Nov. 1768-Mars 1786)', in Antonio García-Baquero González (ed.), *La burguesía de negocios en la Andalucía de la ilustración*, vol. 2, Cadix, 1991, pp. 35-53 また pp. 35, 49 を見よ。

(45) Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne: Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*, vol. 3, Paris, 1962, pp. 118, 126. この文献については、ニール・ヴィッカー博士より教示を得た。

く価格が上昇し、またスペインではフランスやイタリアよりも早く価格の上昇がみられた。⁽⁴⁶⁾ フランスとイタリアでは、価格水準はイングランドやネーデルラントよりも高かったが、オランダとイングランドの賃金と価格は、ドイツのそれらを上回っていた。

そして核心はこうである。この価格革命は、労働力をめぐる大陸間競争を引き起こしたのであった。比較的安価であった中央ヨーロッパの賃金は、とりわけアフリカや南北アメリカ大陸向けの商品生産にとって魅力的であった。こうした状況は、中央ヨーロッパにおけるプロト工業化の成長にとって好都合であったのだ。この成長の理解にとって、大西洋世界との商業関係は必要不可欠である。大西洋市場において、アルザスやヴェストファーレン、またシュレジエンの織物製品は、フランスやオランダのそれよりも競争力があり、ましてやスペインの織物にいたっては言うまでもなかった。

しかし、こうしたマクロ経済の因子は、ドイツの輸出貿易だけでなく、植民地産品の輸入にも恩恵をもたらした。フランスの砂糖生産余剰を考えると、中立都市ハンブルクは、ほぼ必然的にフランスの主要な貿易相手地域の一つになり、また砂糖や他のフランス領プランテーション産品の加工・再分配を行う北欧の主要地域の一つになった。1727年では、約200か所の製糖所がハンザ都市で稼働しており、1805年にそれは400か所以上に増加した。精糖所は、1750年頃のアムステルダムには90箇所ほどしかなく、ロッテルダムにはもっと少なかった。⁽⁴⁷⁾ フランスの海港都市におけるその数は、もっと低かった。⁽⁴⁸⁾ 1807年の報告書によると、ハンブルクは1788年にボルドーからだけでも、イギリスの全港湾からの輸入額（計1190万マルク・バンコ）をはるかに上回る商品を輸入していた（3560万マルク・バンコ相当）。フランスからの輸入品の大部分は、砂糖とコーヒーであった。⁽⁴⁹⁾ こうした商品流入の管理の立役者は、ルイ14世の宗教的不寛容によって祖国から追放されて、1680年代からハンブルクにやってきたユグノーであった。エネルギー集約型の精糖をフランスの大西洋岸の港市からエルベ川河口に移転させたことによって、彼らはより安価な労働力と燃料を活用できるようになった。18世紀

(46) この問題を初めて体系的に扱った現代の研究者は、E・J・ハミルトンであった。Earl J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge (Mass.), 1934; Earl J. Hamilton, *War and Prices in Spain, 1651-1800*, Cambridge (Mass.), 1947. このインフレーションの原因についてはかなり論争があり、今日では、貴金属の増大のほかに、人口増大、現金不要の支払い技術の普及、貨幣流通速度の増大など、この長期的なインフレーションに寄与した他の多くの要素に着目した、多原因的な説明が一般的に受け入れられている。だが、その結果については変わったところがない。

(47) Astrid Petersson, „Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg. Von den Anfängen bis zum Ende der Kontinentalsperre,“ in: *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, N.F. 1, 2001, S. 53-81 また S. 55-58 を見よ。Weber, *Deutsche Kaufleute*, S. 387, 392. Jonathan Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, 1989, p. 265. ゼートベールは、1805年には450か所の精糖所があったと主張している。Adolf Soetbeer, *Über Hamburgs Handel*, Bd. 1, Hamburg 1840, S. 18を見よ。

(48) Warren Scoville, *The Persecution of the Huguenots and French Economic Development 1680-1720*, Berkeley/Los Angeles, 1960, p. 241.

(49) Archives Nationales, Paris, F¹² 566-595 (Commerce et industrie, départements hanséatiques). 1807年6月30日付でフランス宛の、大陸封鎖の壊滅的な商業結果についてのハンブルク報告から数値を得た。この文脈では、対仏貿易の数値は意図的に誇張されていたかもしれないが、ハンザ貿易における同部門の重要性を確かに反映している。この史料への言及については、ニースのシルヴィア・マルザガリ教授の教示を得た。

のフランスの大西洋岸の港市では、ハンブルクのような地方の低賃金と安価な石炭に対する不満が共通してみられた。⁽⁵⁰⁾

中東欧は、フランス領カリブ諸島産の砂糖の主要市場であった。ドイツの織物生産者は、時々、砂糖やコーヒー、タバコといった商品との物々交換で支払われることがあった。これら商品の価格の全般的な下落と、輸出志向型のドイツの「プロト工業」が生み出す追加的購買力によって、地方の人々も、こうしたかつての富裕者層向けの商品をかなり消費できるようになった⁽⁵¹⁾のである。

5 グローバルな競争と人口の変動

ドイツの労働集約的プロト工業は、一般的に、痩せた土壌と気候ゆえに住民が現地の収穫高を補う食糧を購入するために副収入を得るようにしていた地域で生じた。彼らの低賃金は、織物生産者を引きつけ、製造地をこうした地域に移転させた。一般的な傾向として、西部から東部へ、また都市部から農村地域へと移動した。輸出されるドイツ製品の量が右肩上がりに上昇したことによって、それまで貧しかった地域では、恒常的に食糧を輸入するようになって、マルサスの罠から抜け出すことができた。結果的に、18世紀ドイツの人口成長のほとんどは、こうした地域でみられ、とりわけ現金収入に頼って生活し土地を所有しない貧しい農村の人々のあいだでみられた。ビーレフェルトやオスナブリュックなどヴェストファーレンのリネン地域では、1722年には1平方キロメートルあたり42人の住民がいたが、1801年にはそれが74人まで増加した。その頃のドイツの平均は、1平方キロメートルあたり約40-45人であった⁽⁵²⁾。シュレジエン（リネン）をはじめ、ボンメルン（リネン）、シュヴァーベン（リネン、時計）、ボヘミア（リネン、金属製品、ガラス製品）といったプロト工業地域からも同様の数字が得られることから、こうした現象がいかに広範に普及したかを示している⁽⁵³⁾。地域によっては、人口成長率にして100%を超える成長を遂げたところもあった。ヴェーラーは、この「人口革命」の原因はいまだに明らかになっていないが、18世紀のプロト工業化はこうした問題に何らかの糸口を与えてくれるかもしれない⁽⁵⁴⁾、と考えている。彼は経験的証拠こそあげていないが、その推

(50) Archives départementales de la Gironde (Bordeaux), C 4265 (Registre ou sont transcrites des Lettres de la Chambre de Commerce, 1774-1785), fol. 169. また、Klaus Weber, 'La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique: l'exemple de Hambourg,' in: Guido Braun et Susanne Lachenicht (éd.), *Les états allemands et les huguenots*, München, 2007, pp. 125-136 も参照せよ。

(51) Peter Kriedte, „Vom Großhändler zum Detaillisten: der Handel mit Kolonialwaren im 17. und 18. Jahrhundert,“ in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, Januar 1994, S. 11-36.

(52) Clemens Wischermann, *Preussischer Staat und westfälische Unternehmer zwischen Spätkantilismus und Liberalismus*, Köln 1992, S. 87.

(53) Frank Göttmann, „Der Raum zwischen oberer Donau und Schweizer Alpen im 18. Jahrhundert: eine integrierte agrarisch-gewerbliche Wirtschaftsregion,“ in: *Scripta Mercaturae*, 25, 1/2, 1991, S. 1-40. Arthur Salz, *Geschichte der Böhmischen Industrie in der Neuzeit*, München/Leipzig 1913, S. 283.

(54) Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, S. 69-70.

測は正鵠を射ているように思われる。

輸出志向型プロト工業が特定の地域に集中したことが、ゴア、マドラス、ボンディシェリといった植民地化以前のインド海港都市の状況と類似していることは注目に値する。実際、ヨーロッパ諸国の東インド会社の綿織物需要は、多くがアフリカ向けであったが、それまで重要でなかったこれらの都市を重要な経済活動拠点へと変容させた。ヨーロッパの諸会社と現地エージェントは、織物工を内陸部から海港都市内部あるいはその周辺に移動させ、需要に応じた特定の産物を生産するように促した。⁽⁵⁵⁾ こうした沿岸経済の典型的な特徴は、ドイツの織物生産地においても同じように見られた。すなわち、①安価な労働力によって生じる競争力、②本国産業の外国人のバイヤーや輸出全般に対する依存、③地方経済の貨幣化、④高い人口成長、⑤食糧輸入への依存といったものである。中央ヨーロッパのプロト工業が発展した世界史的意義は、ドイツの後背地域と南インド沿岸の織物工がアフリカ市場をめぐる直接的な競争に引き込まれた、という事実に反映されている。経済的に結びついていたのは国ではなく、3大陸の特定の市場や製造業地域であった。それらは、賃金、価格、量をめぐるグローバルな競争の中で、それぞれ相互に影響し合っていた。そしてドイツとインドで好況を支えた両地域が、19世紀になるとヨーロッパの織物業の工業化の犠牲者になったことも記憶にとどめておくべきである。

6 まとめ

近世中央ヨーロッパの経済的後進性と大西洋世界からの孤立に関する通説に反して、神聖ローマ帝国出身の企業家は、ヨーロッパの膨張の過程に積極的に参画していた。これは、南ドイツの資本が、15世紀にはマデイラ諸島やカナリア諸島の砂糖経済に、また16世紀にはサンドマングやブラジルの砂糖経済に投資されたことに示されていた。オランダが大西洋世界に参入した1620年代以降、ドイツ資本はイベリア半島の帝国から、環大西洋奴隷貿易とブラジルでの粗糖生産を目的として創設されたオランダの巨大独占会社へ移動した。三十年戦争のあいだ、フランクフルトはドイツの金融中心地として、次第にアウクスブルクに取ってかわり、それに応じて、多くのドイツ資本が奴隷貿易やプランテーションに投資されるようになった。この間、イングランドもまた、新大陸でのプランテーションや奴隷貿易に関与する少数の国家群に加わった。そのため、ドイツの投資家は、イングランドの奴隷貿易にもかなりの額を投資していた。いまや、北部地域（たとえば、エルバーフェルトや沿岸地域など）の出身の実業家がさらに増大した。

17-18世紀の世紀転換期以降、ヨーロッパでは条約を通じて海上貿易にとってより安全な条

(55) Tsukasa Mizushima, „Globaler Handel und binnenwirtschaftliche Entwicklung: südindische Hafenstädte in der vorkolonialen Zeit,“ in: *Hamburger Wirtschafts-Chronik*, N.F. 7, 2007, S. 117-150. Kirti N. Chaudhuri, ‘The Structure of the Indian Textile Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries,’ in Tirthankar Roy (ed.), *Cloth and Commerce: Textiles in Colonial India*, New Delhi/London, 1996, pp. 33-84 また pp. 43, 45, 56 も参照。Prasannan Parthasarathi, *The Transition to a Colonial Economy: Weavers, Merchants and Kings in South India 1720-1800*, Cambridge, 2001, p. 73.

件が生み出され、独占会社が衰退したため、ドイツ人企業家はこうした状況に順応して、小さいながらも効率的な奴隷貿易会社をスペインやフランス、オーストリア領ネーデルラントの諸港市に設立した。前世紀の参入者と同様に、彼らは、海外市場とアフリカ人奴隷購入のための物々交換商品を媒介し、その生産に直接関与するようになった。そうした商品のほとんどは、地方の家内工業労働者によって作られた織物や金属製品であった。奴隷貿易やプランテーション複合体は膨大な資本を必要とし、中央ヨーロッパの資金に依存していた。こうした融資に、16世紀のフッガー家やヴェルザー家から17世紀のボーデック家を経て18世紀のバスマン家やメッツラー家に至るまで、つねに最も著名なドイツの銀行家が関与していたことは注目に値する。

アフリカの市場と南北アメリカ大陸のプランテーションで増大する奴隷人口は、膨大な量の中央ヨーロッパ製品を吸収した。それまで経済的に不利な状況下にあった関連生産地域は、ヨーロッパ以外の地域からの需要によって利益を得るようになった。銀と植民地産品の流入がドイツの片田舎における著しい人口成長を引き起こした一方で、アフリカ大陸は奴隷貿易による人口学上の損失〔人口減少〕に苦しめられたのであった。

【記者解題】

著者のクラウス・ヴェーバー（1960年-）は、現在、ロンドンのロスチャイルド・アーカイヴとハンブルクのドイツ系ユダヤ史研究所にて研究に従事している。本稿は、2009年に『近代ヨーロッパ史誌』第7号の特集「ヨーロッパ・奴隷貿易・植民地強制労働」に掲載された論文 „Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt (15. bis 19. Jahrhundert)“ をもとにして、2010年4月9日に大阪大学中之島センターで開催されたグローバル・ヒストリーと海域アジア史研究会の合同ワークショップ「海域アジア世界と環大西洋世界とのグローバルな関係性の探求」での報告用に改稿されたペーパー ‘Germany, the Atlantic Slave Trade and the Plantation Economies, 15th to 18th Centuries’ を翻訳したものである。

ヴェーバーの研究関心は、フィランソロピ（博愛主義、博愛活動）、福祉制度の比較研究のほか、本稿にみられる大西洋奴隷貿易および移民研究など幅広い。奴隷貿易については、単著 *Deutsche Kaufleute im Atlantikenhandel 1680-1830*, München 2004 やヨヒェン・マイスナーとウルリッヒ・ミュッケとの共著の概説書 *Schwarzes Amerika. Eine Geschichte der Sklaverei*, München 2008 などの業績がある。また、2007年にはフランク・ハツェと共同で、学術誌『ハンブルク経済年報』の特集「海上貿易と貿易都市——17-20世紀のヨーロッパとアジア」を編集している。

さて、本稿最大の意義は、従来過小評価されてきたドイツ人の大西洋奴隷貿易における役割の大きさが強調されたところにある。たしかに従来大西洋奴隷貿易研究では、イギリスの事例に関心が傾斜することが多く、2006年にジェレミー・ブラックが編集した論文集『大西洋奴隷貿易』（全4巻）にもそうした傾向が顕著に表⁽⁵⁶⁾れている。近年では、こうした研究の偏重を反省して、ブラジル・ポルトガルやスペインなどの奴隷貿易が研

(56) Jeremy Black (ed.), *The Atlantic Slave Trade*, 4 vols., Aldershot/Burlington (VT), 2006.

究されるようになった。とくに1960年代のフィリップ・カーティンの先駆的研究以後、論争が連綿と続いているアフリカ人奴隷の輸送人数については、最近ではデイヴィッド・エルティスとデイヴィッド・リチャードソンが、16世紀初めから19世紀後半までのあいだで約1250万人と算出して、その半数がブラジル・ポルトガル船舶による輸送であったことを明らかにしている。これによって、これまでのイギリスが最大の奴隷貿易であったという説が見直しを余儀なくされるようになっただけでなく、他国の奴隷貿易についてもより注目されるようになった。⁽⁵⁷⁾ ヴェーバーの研究もそうした流れのなかに位置付けることができよう。

なお、本稿の訳出については、基本的に原文に即した翻訳を心がけたが、読みやすさを考慮して、著者の了解を得たうえで意識した箇所も少なからずある。また翻訳にあたって、大阪大学大学院文学研究科の秋田茂教授から多くの助言をいただいた。記して深く謝意を表したい。しかし、翻訳上の誤りについては、その責任は訳者自身にある。いずれにしても、わが国ではほとんど知られていないドイツの奴隷貿易に関する議論を提示することで、今後の研究の呼び水となれば幸いである。

(57) D. Eltis and D. Richardson, 'A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade,' in D. Eltis and D. Richardson (eds.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, Yale, 2008, pp. 40-41. エルティスらの算出データは、彼らのプロジェクトの成果としてオンライン公開されているデータベースに補正を加えたものである。詳細については、*Voyages: Trans-Atlantic Slave Trade* (<http://www.slavevoyages.org/>) を参照。