

Title	19-20世紀転換期におけるHAPAG の発展とネットワーク : 自由貿易港ハンブルクの視点から
Author(s)	川瀬, 陽介
Citation	パブリック・ヒストリー. 2017, 14, p. 70-83
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/66569
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

研究ノート

19-20 世紀転換期における HAPAG の発展とネットワーク

自由貿易港ハンブルクの視点から

川瀬陽介

1 はじめに

19-20 世紀、イギリスやドイツなどの帝国が対外的に進出する際、海運が大きな役割を果たしたことは周知の事実である。しかし、この海運がいかにして世界中に航路網を張り巡らせるに至ったのか、その過程についてはあまり知られていない。例えば 1913 年時点で世界最大の船舶保有数を誇った海運会社、ハンブルク・アメリカ郵船株式会社 Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft (以下 HAPAG と表記) についても、具体的な航路拡大過程にまで言及した研究は管見の限りでは多くない⁽¹⁾。一方で近年、19-20 世紀のドイツを、国の枠に留まらず国境を超えた広い文脈に位置づけようとする研究が登場してきている⁽²⁾。例えばコンラート Conrad によれば、19-20 世紀は国民国家の時代であると同時に国境を超えた交換の時代でもあった⁽³⁾。コンラートは交換が促進された要因として蒸気船を指摘しているが、船や汽船会社の具体的な活動については言及していない。本論考では、近年の研究を補う意味で、先に挙げた HAPAG に着目する。そのうえで、同社が世紀転換期に著しく成長し航路網を拡大した過程を明らかにし、拡大の背景にある要因を探る。

19-20 世紀転換期は、ドイツ帝国が対外進出を積極的に推進した時代でもあった。当時のドイツ帝国については、例えばイギリスに対するドイツの政治・経済的後進性を強調し、国内の矛盾を解消するために対外進出へ踏み出したとするモムゼン Mommsen、ヴェーラー Wehler ら

(1) HAPAG の航路拡大過程については Broeze, Frank, 'Shipping policy and social-darwinism: Albert Ballin and the Weltpolitik of the Hamburg-America Line 1886-1914', *The Mariner's Mirror*, Vol. 79, No. 4 (1993) で触れられてはいるものの、その考察はヨーロッパを中心としている。

(2) 例えば Conrad, Sebastian und Osterhammel, Jürgen(Hrsg.), *Das Kaiserreich transnational Deutschland in der Welt 1871-1914* (Göttingen, 2004) や Conrad, Sebastian, translated by O'Hagan, Sorcha, *Globalisation and the Nation in Imperial Germany* (Cambridge, 2010) がある。

(3) 1900 年前後の海運の役割については Conrad, *op. cit.*, pp. 34-38 を参照。ここでコンラートはドイツ帝国の「グローバルイゼーション」促進にとって海運の発展が重要であったと論じている。

の論があり、ここでは帝国主義政策の国民統合効果が重視されている。⁽⁴⁾ コッカ Kocka は、当時のドイツ国内の矛盾を指摘したうえで、ドイツではその後進性から国家の援助による企業集中、組織化が進んでいたと論じている。⁽⁵⁾ 一方ニッパードイ Nipperdey は、先行研究においてドイツの後進性が強調されすぎていることを指摘し、「特有の道」の存在を認めつつも、イギリスやアメリカを標準としドイツを特殊な例とする見方を批判した。ニッパードイは当時のドイツ国内の状況について、近代化と近代化危機という概念を用いて分析している。⁽⁶⁾

また今日、内政だけではなく、ドイツ人の国境を越えた活動を再評価する研究者も多い。例えばコンラートは植民地主義に注目し、ドイツ人入植地や隣国との間の「移動性 mobility」によって、ドイツの排外的なナショナリズムが尖鋭化したと述べている。⁽⁷⁾ またマンツ Manz は、世界中に離散したドイツ人がいかにナショナリズムを支えたか、艦隊協会を通して分析している。⁽⁸⁾ 具体的な地域に絞った研究では、ドイツの青島統治について詳細に分析した浅田進史、太平洋での電信ネットワークに注目した大井知範らのものが挙げられる。⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾

こうした中で、HAPAG はしばしばドイツの社会帝国主義的側面と関連付けて言及される。⁽¹¹⁾ 例えば杉原達は著書の中で、HAPAG によるオリエントへの旅行企画について言及している。彼によると、HAPAG は 1891 年に大規模なオリエント旅行を企画した。皇帝ヴィルヘルム 2 世の激励を受けたこの企画によって、多くのドイツ人がオリエントに対して関心を持ち、対外ナショナリズム高揚の一因となったという。また近年ではラッセル Russel が汽船とナショナリズムの関係について、HAPAG の船がナショナリズムのシンボルであったと論じている。⁽¹²⁾⁽¹³⁾ また国境を超えた動きに着目する研究では、海運会社として HAPAG が行った活動についての記述はあるものの、同社がどのような会社であったか、またなぜ各航路が敷かれたのかについては

(4) ヴォルフガング・J・モムゼン編（川鍋正敏・酒井昌美訳）『帝国主義と国民統合』未来社、2002年。また、ハンス＝ウルリヒ・ヴェーラー（大野英二・肥前栄一訳）『ドイツ帝国 1871-1918年』未来社、1983年。帝国主義の経済面を強調するヴェーラーに対して、モムゼンは政治面を強調し、ドイツ帝国主義は中間層の政治的エネルギーを国内から逸らすためのものであったと論じている。

(5) ユルゲン・コッカ編著（加来祥男訳）『工業化・組織化・官僚制——近代ドイツの企業と社会』名古屋大学出版会、1992年、44-45頁。

(6) トーマス・ニッパードイ（坂井榮八郎訳）『ドイツ史を考える』山川出版社、2008年。

(7) Conrad, Sebastian, 'Globalization effects: mobility and nation in Imperial Germany, 1888-1914', *Journal of Global History*, Vol. 3 (2008), pp. 43-66; id., 'Rethinking German colonialism in a Global Age', *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol. 41, No. 4 (2013), pp. 543-566.

(8) Manz, Stefan, *Constructing a German Diaspora: The "Greater German Empire", 1871-1914* (New York, 2014).

(9) 浅田進史『ドイツ統治下の青島——経済的自由主義と植民地社会秩序』東京大学出版会、2011年。

(10) 大井知範「太平洋におけるドイツ植民地帝国の電信ネットワーク——コミュニケーション環境から見たグローバル帝国の実像」『政治経済史学』第588巻（2015年）、1-33頁。

(11) HAPAG は移民史でも多々名前が挙がる会社である。特に 19 世紀末の移民輸送をシステム化した過程は Brinkmann, Tobias, "Travelling with Ballin": the impact of American immigration policies on Jewish transmigration within Central Europe, 1880-1914', *International Review of Social History*, Vol. 53, No. 3 (2008), pp. 459-484 をはじめとする多くの論文で指摘されるところであるが、本稿では立ち入った考察は避ける。

(12) 杉原達『オリエントへの道——ドイツ帝国主義の社会史』藤原書店、1990年、91-96頁。

(13) Russel, Mark A., 'Steamship nationalism: Transatlantic passenger liners as symbols of the German Empire', *The International Journal of Maritime History*, Vol. 28, No. 2 (2016), pp. 313-334.

いまだ具体的な分析の手が届いていない。

同社の経営自体を対象とした研究は、そのほとんどが当時の経営者アルベルト・バリン Albert Ballin⁽¹⁴⁾ についての人物史的研究である。代表的な著作としては、セシル Cecil⁽¹⁵⁾ のものが挙げられる。彼によるとバリンは非常に優秀な経営者であり、英語も堪能であった。競争関係にあったイギリスの海運会社との交渉でも、その能力はいかなく発揮された。一方でバリンは皇帝や政界と関係が深く、当時のドイツの「世界政策」に賛同し、積極的に海外へ航路を拡張した。HAPAG の急速な航路の拡張はバリンと皇帝との連帯の中で行われたものであり、ドイツ帝国の力を誇示する役割も果たした。しかしこうした拡張は結果としてイギリスを刺激することになったという⁽¹⁵⁾。

同じくバリンに着目する研究者にブローゼ Broeze⁽¹⁶⁾ がいるが、彼はバリン率いる HAPAG の航路拡大を競争的、攻撃的だと述べ、バリンを「平和の破壊者」と評価した。彼は同社のヨーロッパでの航路拡張について実態を明らかにする一方で、その背景としてドイツ帝国の権力をバリンが利用したこと、ドイツのナショナリズムと海運業が深く結びついていたことを指摘している。加えてバリンがドイツの他の海運会社とも競争を行ったことを、彼の社会ダーウィン主義的な性格の表れだとしている⁽¹⁶⁾。

以上の研究を総括すると、HAPAG は 19-20 世紀のドイツ帝国を代表する船会社であり、その活躍は帝国の対外進出、国の援助による企業集中と深く結びつき、帝国主義の象徴とも捉えられてきた。またブローゼのように他社との競争関係に注目する研究も多い。特に当時 HAPAG がしのぎを削っていたイギリスのキュナード・ライン Cunard Line との競争関係は、しばしばドイツとイギリスの対立になぞらえて語られる。他方、キーリング Keeling⁽¹⁷⁾ は海運業におけるカルテルの経済効果を高く評価し、ドイツの会社とイギリスの会社間で成立した同盟のリーダーとしてバリンの名を挙げ、ドイツとイギリスの海運会社の協調関係を論じている。そのうえで、キーリングはカルテル成立の背景にはドイツ帝国の力があつたと述べた⁽¹⁷⁾。つまり先行研究では、HAPAG の経営活動には、他国との競争と協調の両面で、帝国との密接な結びつきが大きな影響力を持っていたという見方が主流であると言える。

しかし HAPAG の活動は、ドイツ帝国との連帯だけで説明できるものではない。HAPAG は私企業であり、その経営の全てが国の利害と一致していたわけでも、ナショナリズムの高揚に貢献したわけでもないのである。例えば 1904 年日露戦争が勃発した際、HAPAG はロシア艦にイギリス産の石炭を補給する契約を結んだうえ、数隻の船を売却する契約まで結んでいた⁽¹⁸⁾。

(14) 1857 年 8 月にハンブルクで生まれたユダヤ人。1874 年に父が死去したのち、イギリスを経由した移民輸送業に関わっていた。1886 年に HAPAG に移籍。Huldermann, Bernard, translated by Eggers, W. J., *Albert Ballin* (London, 1922), pp. 1-20 (以下、*Albert Ballin* と略す)。

(15) Cecil, Lamar, *Albert Ballin: Business and Politics in Imperial Germany, 1888-1918* (Princeton, 1967), pp. 348-356.

(16) Broeze, op. cit.

(17) Keeling, Drew, 'Transatlantic shipping cartels and migration between Europe and America, 1880-1914', *Essays in Economic & Business History*, Vol. 17 (1999), pp. 200-202.

(18) Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 102-103.

この事業は一定の利益を生んだが、外交問題化をおそれたドイツ帝国側から事業の縮小要請が出される事態となった。こうした特殊な事例を除いても、HAPAG が他国で活動する場合は現地の法に合わせて現地の旗を用いるなど、⁽¹⁹⁾ドイツ企業としての看板を背負わない経営活動も多かった。他国の海運会社と提携するうえでも、国ではなく会社同士の交渉を行っている。交渉に際して、バリンが国との結びつきと言うよりは、イギリスの海運業者との人脈を利用したことは、本論考で後述する通りである。

また、ドイツ帝国の船へのトン数あたりの直接的な助成金は、むしろ他国に比べて少なかったという同時代の調査がある。⁽²⁰⁾しばしば世界政策との連関が指摘されるアジア航路への進出時も、当初こそ助成金を受け取っていたが、すぐに助成は止まった。この点についてショール Scholl は、HAPAG に対する帝国からのアジア航路助成金が、同社の経営にはあまり影響を与えなかったと分析している。⁽²¹⁾

このように、従来は帝国の力を背景として拡大したと捉えられがちな HAPAG であるが、実際の経営活動は国策に沿うものばかりではなく、多様なものであった。したがって、同社の成長を考察するためには、帝国からの援助とは異なる要因を検討する必要がある。それでは、どのような要因が考え得るであろうか。本稿はこの問題について、HAPAG の拠点であったハンブルクに着目する。同社の経営活動、航路拡大過程について検討すると、その背景には国際商業都市として発展してきたハンブルクの影響があった。国単位の政策や対立から当時の海運史、ひいてはドイツ史を描こうとする先行研究に対し、本論考ではハンブルクという都市を中心とした繋がり、人的ネットワークという視点から、帝国成立前後の連続性を含めて、自由貿易都市ハンブルクの独自性を考察する。HAPAG はそのハンブルクを中心としたネットワークを通して航路網を拡張し、結果的にドイツ帝国の世界との結びつきを促進する役割を果たしたのである。

2 ハンザ都市から大西洋貿易の拠点へ——HAPAG の誕生

16 世紀末、ハンブルクは徐々にそれまでのハンザ同盟の一都市としての立場から脱却し、⁽²²⁾発展し始めた。その理由としては、同時期に商業圏がバルト海から大西洋に移り始めたこと、ハンブルクはその地理的要因から大西洋取引との接続がしやすかったこと、ハンブルクが長く中立的地位を取ったため商人たちが港を利用しやすかったことが挙げられる。⁽²³⁾17 世紀には、

(19) こうした事例は Broeze, op. cit. で明らかにされている。

(20) Huldermann, Bernhard, *Die Subvention der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschifffahrt* (Berlin, 1909) にて、ロイズ保険会社に登録された船舶の総登録トン数と政府からの助成金が国ごとに比較されている。

(21) Scholl, Lars U., 'Shipping business in Germany in the nineteenth and twentieth centuries', in *The International Conference on Business History* (Tokyo, 1985), p. 200.

(22) エルベ川沿いにあるハンブルクは、古くからバルト海や北海の商業圏と結びついていた。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、230-231 頁。

(23) 玉木俊明『近代ヨーロッパの誕生 オランダからイギリスへ』講談社、2009 年、126-156 頁。

多数のオランダ人商人がハンブルクに移住し交易を行ったほか、オランダとポルトガルのユダヤ人など、外国人を多く受け入れたハンブルクは国際的な都市としての性格を強めることとなった。⁽²⁴⁾ 17世紀中ごろからイギリスとの取引も増加した。⁽²⁵⁾

18世紀になると、オランダが衰退した代わりにイギリスとの取引が急増した。特に同世紀末にはフランス革命の影響で、大陸における金融の中心地という機能がアムステルダムからハンブルクに移り、イギリスとの関係はより緊密になった。これによって、ハンブルクは商業面だけでなく金融面でも大きく発展した。例えばハンブルク銀行の改革が1770年に行われ、ハンブルクはイギリスとヨーロッパ大陸部との金融取引の窓口となった。⁽²⁶⁾ 保険業についても、オランダ商人が持ち込んだとされる保険業のノウハウがイギリスとの関係の中で確立した。⁽²⁷⁾ 玉木俊明は当時の大西洋交易について、ロンドン、アムステルダム、ハンブルクの3都市が密接な関係にあったと指摘している。⁽²⁸⁾ 18世紀、商業面でも金融面でも、ハンブルクは大西洋とヨーロッパ大陸部とを結ぶ窓口として重要な役割を果たしていたのである。

19世紀初頭、ハンブルクはナポレオンによる大陸封鎖令で一時打撃を受けたが、その後1830年代から徐々に回復した。1850年ごろまでに、独立の気配を見せていた南アメリカ諸国と関係を築き、1850年代には同地域への船が急増した。ここでも、近世までに強まっていたイギリスとの関係は続いていた。例えばハンブルク商人がブラジル輸出商からコーヒーを輸入する際は、ロンドンが主な支払地になった。⁽²⁹⁾ またこの時期、インド洋にも多数の商人が進出している。

同時に、ドイツやスイスからアメリカへ渡る移民の数が増加し始めた。移民港としてはブレーメンが早くから覇権を握り、数多くの移民が同港を経由してアメリカへ向かったのに対して、ハンブルクでは移民に対する法整備が進んでおらず、悪質な移民斡旋業者が横行していた。⁽³⁰⁾ 同世紀半ば頃にHAPAGが設立され、移民輸送業が経済的利益を生むと考えたハンブルク政府が法整備を徐々に進めると、ニューヨークとハンブルクとを結ぶ航路が機能しはじめ、同市は移民港として大きく成長することとなる。一方、前述の通りイギリスとの結びつきの強かったハンブルクでは、イギリス人商人が数多く活動していた。そのため彼らの協力でイギリスを経由したアメリカへの移民輸送も盛んだった。⁽³¹⁾ 19世紀以降も、イギリスとの関係は持続していたのである。

このような国際商業都市ハンブルクのもう1つの特徴として、自由貿易の伝統がある。ドイ

(24) 赤川元章「貿易・金融中心地、ハンブルクの成立過程と世界市場」『三田商学研究』第35巻4号(1992年)、2頁。

(25) 玉木、前掲書、132頁。

(26) 赤川、前掲論文、8-12頁。

(27) 坂口光男「ドイツ保険制度におけるハンブルクの歴史的意味」『法律論叢』第55巻5号(1983年)、83-109頁。

(28) 玉木、前掲書、152頁。「ゲートウェイ」という言葉が使われている。

(29) 赤川、前掲論文、6-7頁。

(30) Cecil, *op. cit.*, pp. 9-13.

(31) Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 1-11. この時期の移民輸送はハンブルク船主とイギリス船主が契約した上で、まずハンブルクからイギリスの諸都市に船が向かい、その後別の船でアメリカまで輸送するというものであった。

ツ帝国が成立していく過程の中で、ハンブルクはブレーメンなどとともに関税同盟の枠外にあった。それは1871年にドイツ帝国が成立したのちも、15年以上続いたことだった。1888年にハンブルクはドイツの関税圏へ入ることになるが、この際も港のみは「自由港」としての立場を保った。⁽³²⁾ 19世紀末になってもなお、ハンブルクはドイツ帝国の中で自由貿易の伝統が残る特殊な地位にあったと言える。パリもこの伝統を重視しており、1909年に創設され自由主義左派・民主派を支援した「ハンザ同盟」に参加し、自由貿易に対して賛意を表明した。⁽³³⁾

このハンブルクで、HAPAGは1847年に移民輸送を目的として、40ほどの船主によって共同で設立された。⁽³⁴⁾ 同社は商人アドルフ・ゴドフロワ Adolph Godeffroy を中心としたメンバーの下で移民輸送業に従事した。設立時のモットーは「ハンブルクの旗の下での、船によるハンブルク-北アメリカ間の定期的接続」であり、経営目的はドイツからアメリカへの移民を輸送することにあつた。⁽³⁵⁾ ドイツ系移民の波は1846-57年、1864-73年、1880-93年に訪れるが、HAPAGはその波に合わせてアメリカ方面への航路を拡充していく。1848年には最初の波に合わせてハンブルク-ニューヨーク間航路を、1857年にはニューオーリンズ行きの航路を計画した。1868年から69年にかけてはニューオーリンズ行き航路を拡充している。また同時期には例外的ながらもニューヨークに向かう際に立ち寄る港として、スコットランドへの航路を敷いた。1870年代初頭にはサンタ・マリアやセント・トマスなどの西インドや南アメリカ大陸北岸への航路を整え、1879年にはメキシコのベラクルスをその航路に編入した。第3の波の期間である1880年代にはバリンの下でさらに航路拡充が進んだ。⁽³⁷⁾ ドイツからアメリカへの移民航路に西インドが含まれているのは、移民を輸送した船が帰りに貨物を積んでくる事例が多かったからである。

HAPAGにとって大きな転機となるのが、1880年代初頭から始まる、カル・リーニエ Carr Linie との熾烈な価格競争であった。エトヴァルト・カル Edward Carr の所有するこの海運会社が、移民向けのチケットの値段を大幅に下げたことがきっかけである。⁽³⁸⁾ これを受けて HAPAG もチケットの価格引き下げをはじめた。同社はこの競争で苦境に立たされ、最終的に1886年、カル・リーニエと協定を結ぶに至った。この際、HAPAGはカルと協力関係にあったモリス社 Morris & Co. のバリンを自社へ異動させ、客船部門のチーフに就任させている。⁽³⁹⁾ バリンは3年

(32) Hatje, Frank, 'Libertät, Neutralität und Commercium. Zu den politischen Voraussetzungen für Hamburgs Handel (1550-1900)', in *Hamburger Wirtschafts-Chronik: Neue Folge Band 7* (Hamburg, 2008), S. 239-247.

(33) ここで言う「ハンザ同盟」とは、一般的に想起される都市間同盟とは異なる、金融、商業会が担い手となる利益団体であり、ユンカー支配や保護関税に反対した。Whinkler, Heinrich A., 'From social protectionism to national socialism: the German small-business movement in comparative perspective', *Journal of Modern History*, Vol. 48, No. 1(1976), p. 5; Cecil, *op. cit.*, pp. 112-113.

(34) デヴィッド・カービー、メルヤリーサ・ヒンカネン（玉木俊明他訳）『ヨーロッパの北の海——北海・バルト海の歴史』刀水書房、2011年、199-200頁。

(35) Cecil, *op. cit.*, p. 20.

(36) 若尾祐司、井上茂子『近代ドイツの歴史——18世紀から現代まで』ミネルヴァ書房、2005年、118-119頁。

(37) Huldermann, *Albert Ballin*; Witthöft, Hans J., *HAPAG: Hamburg-Amerika Linie 2, überarbeitete Aufl.* (Herford, 1973).

(38) 当初、カル・リーニエのチケットが82マルク、HAPAGのチケットが120マルクだった。

(39) Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 12-20.

後には取締役役に就任し、HAPAG 経営に大きく貢献した。彼の能力については多くの HAPAG 研究者が指摘しており、バリンが同社の発展にとって重要な人物であったことは間違いない。

こうしてバリンは 1886 年以降 HAPAG の経営活動に携わることとなるが、この時期と同社の業績が大きく伸びる時期とはほぼ一致している。同時代に同社の役員が刊行した資料によると、1886 年に約 2 億 3700 万マルクだった事業収益は 1913 年時点で約 63 億 2300 万マルク、つまりほぼ 26 倍にも成長している⁽⁴⁰⁾。特に 1890 年代以降の HAPAG の成長は著しい⁽⁴¹⁾。同社の事業を見ると、この時期の特徴はその大規模な航路網の拡大にあった。

1880 年代までの HAPAG の航路は、ほとんどがドイツとアメリカを結ぶ大西洋航路であり、その中に西インドやスコットランドの港を含めたものであった。しかし 1890 年代に入ると、その範囲は急激に拡大する。1892 年にはイタリアーアメリカ間航路を、1896 年には南アメリカを含めた航路とオーストリアーアメリカ間航路を敷いた。世紀転換期には中国へ本格的に航路を拡大したほか、1906 年にはペルシアへ、1907 年にはアフリカ航路の経営を始めている。1913 年時点で、オーストラリアを除いてほぼ世界中に航路網が広がっていたのである⁽⁴²⁾。

加えて特徴的なのは、大西洋航路を利用する多くの事業で他社とのカルテルを積極的に結んだことである。特に運賃の最低価格を固定する協定や、特定の航路内での貨物の取り分をあらかじめ示し合わせておくプール協定が頻繁に結ばれている⁽⁴³⁾。北大西洋航路での協定、ブラジルに向かう航路での協定、イタリア航路での協定など様々な協定があるが、その中で最も有名なものは北大西洋航路でのカルテルであろう。世紀転換期に徐々にその範囲を広げたこのカルテルは、HAPAG の大西洋航路での利益の安定化に貢献したと言われている⁽⁴⁴⁾。

このように HAPAG は 19 世紀末までは主に移民と帰り荷の輸送で利益を上げ、世紀転換期以降は、大西洋で安定した収益を上げつつ、世界中に航路を広げることで急激に発展した。その事業は移民輸送に限ったものではなく、アジア諸国との貨物取引、地中海での旅客事業も重要な部門であった。

以上、本節ではハンブルクと HAPAG について歴史的背景を確認した。では、前半で確認したハンブルクの国際商業都市としてのネットワークと、後半で確認した HAPAG の世紀転換期の発展とはどのように関わるのだろうか。

3 オランダ・イギリス両国との協調関係——造船とカルテル

ハンブルクとイギリスの関係は 19 世紀半ばになってもなお、イギリス経由の移民輸送業に

(40) 国民純生産物価指数は、1913 年を 100 とした場合、1880 年において約 80 であった。ドイツ・ブンデスバンク編（呉文二、由良玄太郎監訳）『ドイツの通貨と経済 上——1876-1975 年』東洋経済新報社、1984 年、31 頁。

(41) Himer, Kurt, *Geschichte der Hamburg-Amerika Linie 2 Teil: Albert Ballin* (Hamburg, 1914).

(42) Witthöft, a. a. O.; Huldermann, *op. cit.*, pp. 69-120.

(43) Keeling, *op. cit.*, pp. 196-202.

(44) Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 28-39.

強く表れており、モリス社時代のバリンもこの事業に参加していた⁽⁴⁵⁾。こうした関係の中で、人的つながりも育まれた。例えばバリンはイギリス海運会社との交流の中で、リヴァプールを拠点に活動するスペンス社 Spence & Co. の所有者トマス・リチャードソン Thomas Richardson、同じくイギリス系企業であるアメリカン・ライン American Line の社長であるヘンリー・ウィルディング Henry Wilding との親交を持った。彼らとの交流からバリンは海運経営を学び、他のイギリス海運業者との面識を得たのである⁽⁴⁶⁾。このように、ハンブルクとイギリスのつながりは、人的ネットワーク構築の前提となった。

イギリス系企業との協力関係は、競争が激化したと言われる世紀転換期にも、明確に見られた現象であった⁽⁴⁷⁾。たしかにイギリス海運業者と提携したうえでの移民輸送業務は、19世紀末になるとほとんど駆逐されてしまい、代わりにドイツからアメリカへの直接輸送をドイツ海運業者が行う場合が増加する⁽⁴⁸⁾。ドイツ系の企業が従来大きなシェアを有していたイギリス海運の影響力を減らそうとしたことは事実であった。

しかし、それまでとは異なる形でイギリス企業と提携する事例もあった。特に HAPAG は、会社が急速に発展した世紀転換期でさえも、イギリスとの結びつきを利用した経営を行っていた。そして同社の経営活動に、その関係が大きな役割を果たしたのである。以下ではその例として、海運業の大前提となる船の調達における関係を挙げる。加えて、HAPAG が世界的な航路を展開する際に基盤とした、北大西洋航路での利益安定化に対して、オランダ系企業、またはイギリス人経営者との関係が果たした役割を指摘する。

船の調達という面で、HAPAG はイギリスと密接な関係にあった。イギリスが 18 世紀以来海運国家として覇権を握っており、高い造船技術を有していたことが 1 つの要因である。性能の良い船を利用したい HAPAG は、1892 年ごろまでその船の多くがイギリス製だったという⁽⁴⁹⁾。同社がイギリス製の船を利用した事例はこれだけではない。1898 年にも HAPAG はイギリスのドックであるハーランド&ウォルフ社 Messrs. Harland & Wolff と契約を結んでいる。この造船会社は 1859 年にベルファストで設立され、タイタニック号で有名なホワイト・スター・ライン White Star Line など、大きな海運会社とも深い関係⁽⁵⁰⁾にある有数の造船会社だった。HAPAG はこの会社の建造した 1 隻の船を所有する契約を結んだのである。このことについて後にバリンは、ハーランド&ウォルフ社の船が、コスト面、性能面においてももっとも優れているがゆえに契約を結んだのだと、理事会に説明している。つまり HAPAG は世紀転換期、ドイツ国内だ

(45) イギリスとハンブルクの関係は、移民輸送を通してむしろ強化された。アメリカを目指す移民が増え始め、次第にハンブルクの船や業者だけでは対応が難しくなると、イギリスの海運会社との協力体制が築かれた。Cecil, *op. cit.*, pp. 10-14. したがってアメリカ行き移民輸送を行っていた HAPAG は、他社に比べてイギリスとの結びつきが強かったことが推測される。

(46) Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 8-10.

(47) Keeling, *op. cit.*, pp. 200-202.

(48) これには造船技術の向上も関係している。1870 年代に鉄製スクルー船が普及すると長距離航海が格段に容易になった。

(49) Scholl, *op. cit.*, pp. 190-192.

(50) 後述するハーランド&ウォルフ社のピリーはホワイト・スター・ラインの大株主であった。

けでなく他国のドックをも視野に入れて船の調達を考えており、その際頼ったのがイギリスだった。実際ハーランド&ウォルフ社との関係は長く続いたようで、1908年においてもなお、大型船の注文をこの造船会社に行っている。

またこの契約によって、HAPAGの技術者たちはイギリスで最新の造船技術によって造られる船のモデルを手に入れることができた。さらにその船を使って航海をすることで、動作のデータを得ることもできた。イギリス造船業者との関係は、技術移転の道にもなっていたのである。

HAPAGとハーランド&ウォルフ社との関係は、バリンとハーランド&ウォルフ社の取締役であるウィリアム・ピリー William Pirrie との関係を下敷きとしていた。この2人はバリンがモリス社時代に行っていたイギリス経由の移民輸送事業に関わりがあり、以来友人関係にあったという。19世紀半ばに構築された人的ネットワークが、同社の活動に影響を与えた一例である。⁽⁵¹⁾

ピリーとの関係は船の調達に関するものだけではなく、HAPAGにとって大きな事件であった。モルガン・トラストとの交渉の際も、この関係が重要な役割を果たした。そもそもモルガン・トラストとは、アメリカの銀行家ジョン・モルガン John P. Morgan が築いた、アメリカの鉄鋼業界、鉄道業、海運業を跨ぐ巨大シンジケートである。モルガン・トラストは大西洋で活動する海運会社を次々とその傘下に加え、ヨーロッパまで勢力を拡大させようとしていた。例えばリヴァプールを拠点とするブリティッシュ・レイランド・ライン British Leyland Line が買収された。またホワイト・スター・ラインを傘下に加えようとしているという情報も流れた。⁽⁵²⁾この活動が HAPAG にとって脅威となった。⁽⁵³⁾

モルガンの動きが本格化するのは1900年ごろのことであるが、その少し前バリンはアメリカ海運との提携について会議を重ねていた。それを提案したのがハーランド&ウォルフ社のピリーであった。ピリーは1899年、バリンに対してイギリスの海運会社ホワイト・スター・ラインと提携して、アメリカの海運会社と協力関係を築く提案を持ちかけていた。そのさなかに起こったモルガンの動きはバリンとピリーを警戒させた。その際情報源になったのが、先述のイギリス人経営者ウィルディングである。彼らから情報を得たバリンは1901年9月にモルガン・トラストとの交渉に臨み、アメリカの関連会社がこれ以上 HAPAG の株を購入しないこと、その代わりに HAPAG はモルガンへ補償をすることなどの合意に達することができた。⁽⁵⁴⁾ここで、モリス社時代から続くピリーやウィルディングらとの繋がりが利用されたのである。⁽⁵⁵⁾

一方、北大西洋航路でのカルテルも、HAPAGの大西洋航路での収益に大きく貢献した。そ

(51) Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 121-122.

(52) モルガン・トラストについては、HAPAGを扱う著書の多くにその記述がある。Ibid., pp. 40-68; Cecil, *op. cit.*, p. 49; Withhöft, a. a. O.

(53) Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 48-49.

(54) Ibid., pp. 44-45. バリン自身も同様にアメリカ海運会社との提携を模索していた。1891年にベイカー B. N. Baker というアメリカの経営者に提携を打診する手紙を送っている。そもそも当時の大西洋貿易は、ヨーロッパに穀物を輸出し、ヨーロッパからの移民を受け入れていたアメリカの動向に左右されやすく、アメリカ側とパイプを持つとする動きは極めて自然なものであった。

(55) Ibid., pp. 50-52.

の理由は、移民輸送業そのものの不安定さにある。移民は景気変動や社会状況によって移住を決定するのであり、海運会社の定めた運賃の影響力は弱い。つまり移民輸送業の価格弾力性は低く、企業同士の価格競争によって利益を上げにくいのが特徴である。ひとたび価格競争が起これば、参加した企業は甚大なダメージを負う場合が多い。前述した HAPAG とカル・リーニエとの価格競争がその好例である。そのうえ海運業における航路は、鉄道における線路とは異なり物理的な敷地を持たないため、新規の航路参入による競争が起こりやすく、厳しいものになりやすい。こうした理由から、海運業、特に移民輸送業においてはカルテルによる利益の安定化の効果が⁽⁵⁶⁾高い。加えて 1890 年代初頭、HAPAG は危機的状況にあった。というのも、1892 年にハンブルクでコレラが大流行したのである。衛生上の不安が広がったうえに、コレラの感染源がロシアからアメリカを目指す移民ではないかとの噂が流布した。流行は翌 1893 年まで鎮静化せず、その間 HAPAG は事業を縮小せざるを得な⁽⁵⁷⁾かった。こうした状況で、利益を安定化させるカルテルは大きな効果を発揮し得たのである。

このカルテルは、1886 年から行われた会議に端を発していた。ドイツの海運会社である北ドイツ・ロイド Norddeutscher Lloyd (以下 NDL と表記)、HAPAG と、オランダの海運会社レッドスター・ライン Red Star Line、ホランド・アメリカン・ライン Holland American Line を中心に話し合いが進んだ。具体的には輸送量の割り当てについて、過去 5 年間の輸送量によって各社の割当量を決定するという方式が提案された。話し合いは長期化し、1892 年ようやく各社が合意に達した。⁽⁵⁸⁾イギリスの企業は参加せず、まずはドイツとオランダの海運会社を中心とする、大陸の海運会社同士の同盟であった。この合意で各社の割り当て率が定められ、1890 年時点での保有トン数の半分までは船の追加が認められた。⁽⁵⁹⁾このカルテルは北大西洋汽船会社連盟 Nordatlantischen Dampfer Linien Verband (以下 NDLV と表記) と呼ばれている。⁽⁶⁰⁾

イギリス海運会社との交渉は、当時の大海運会社キュナード・ライン Cunard Line が参加を拒否していたため難航した。この間バリンはイギリスにいる友人にキュナード・ラインの説得を頼んでいる。結局 1908 年、NDLV とイギリスが自国の海運会社を中心に築いていた海運協定との間で交渉が行われ、ひとつの協定として発足することとなった。1907 年の不景気がその一因である。⁽⁶¹⁾名前としては NDLV を継承し、中心企業は HAPAG、NDL、キュナード・ライン、ホワイト・スター・ラインの 4 社、いわゆる「ビッグ 4」であった。一等、二等船室の最低価格が設定され、改めて三等船室を利用した輸送量の割り当てもされた。HAPAG の社長バリンが議長に選出され、この協定での主導的立場に立った。協定によって 1904 年以外の年は価格競

(56) Keeling, *op. cit.*, pp. 196-197.

(57) Cecil, *op. cit.*, p. 24.

(58) Keeling, *op. cit.*, pp. 196-202; Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 28-31.

(59) *Ibid.*, pp. 33-34.

(60) Keeling, *op. cit.*, p. 200.

(61) *Ibid.*, p. 201; Huldermann, *Albert Ballin*, pp. 28-39.

争が抑制され、各社の利益に貢献した。カルテルは 1913 年まで、ほぼ安定していたといえる。⁽⁶²⁾

以上のように、HAPAG が急激に発展した世紀転換期において、イギリス、またはオランダとの繋がりが利用されており、それが同社の利益に大きく結びついていた。また特にイギリスとの繋がりについて、19 世紀半ば以前のハンブルクとイギリスの関係を背景とした人的ネットワークの意義が指摘できる。皇帝との交友関係が強調されるバリンだが、他社の経営者、特にモリス社時代に構築したイギリス人経営者との交流が重要であった。バリンは船の調達や他社との話し合いなどの局面で、その繋がりを利用していたのである。HAPAG の発展にとって、イギリス企業との関係は不可欠なものであった。

4 ハンブルクを中心とした人的ネットワークの活用

以下ではハンブルクを中心とした人的ネットワークに注目する。HAPAG は帝国と密接な関係にあった企業として捉えられがちであるが、その経営陣や航路拡大を見るに、むしろ地域的な特徴が強いハンブルク的な企業であったと言える。ここではその具体的な例として、まず HAPAG の監査役会の構成員を検討し、買収または提携による航路拡大双方でハンブルク出身の経営者同士のつながりがあったことを指摘する。

監査役会とは、取締役の業務の執行を監査し、取締役の権力を制限する役職である。監査役会はその性質上、原則として取締役会とは距離を置くべき役職であるが、当時のドイツでは多くの場合両者は協力関係にあった。例えば株主総会での報告書を監査役と取締役とで共同執筆することもあったとい⁽⁶³⁾う。HAPAG の監査役会はそのほとんどがハンブルク出身の船主、銀行家で占められており、地元経営者同士での強い繋がりが伺える。具体的にはハンブルクの船会社経営者で、中国との取引を行っていたヴォルデマル・ニッセン Woldemar Nissen やウィリアム・ロバートソン William Robertson、同じくアジア方面航路をもつハンブルク・カルカット・リーニエ Hamburg Calcutta Linie を経営するアドルフ・キルシュテン Adolf Kirsten らの名前が挙がる。ハンブルクの銀行家としてはマックス・シンケル Max Schinckel、やや遅れてマックス・ヴァールブルク Max W. Warburg が監査役会のメンバーとな⁽⁶⁴⁾っている。

ハンブルクの経営者との関係は、HAPAG の航路拡大の際にも利用された。1897 年、同社がインド洋に進出する際、前述のハンブルク・カルカット・リーニエをキルシュテンから買収し⁽⁶⁵⁾た。また同社は 1900 年頃に南アメリカ方面へ航路を拡大するが、この際ハンブルクに拠点を置く船会社の経営者、カール・レイス Carl Laeisz と提携⁽⁶⁶⁾している。彼は 1896 年以来 HAPAG

(62) 1904 年は東欧系の移民輸送を巡って各社で価格競争が起きている。Ibid., p. 31; Keeling, op. cit., pp. 199-200; Cecil, op. cit., pp. 60-61.

(63) 新山雄三『ドイツ監査役会制度の生成と意義——ドイツ近代株式会社法の構造と機能』商事法務研究会、1999 年。

(64) Himer, a. a. O., S. 126-128.

(65) Scholl, op. cit., p. 196.

(66) Witthöft, a. a. O., S. 44.

の監査役会のメンバーであった。1907年にアフリカ航路へ進出した際は、ヴェールマン・リーニエ Woermann Linie の社長アドルフ・ヴェールマン Adolf Woermann と提携した。ヴェールマンも後に HAPAG の監査役を務めるに至る。⁽⁶⁷⁾ 東アジアまで航路を延ばす際もハンブルクの会社との関係を利用した。1898年、HAPAG はハンブルクの海運会社キングジン・リーニエ Kingsin Linie を買収したのである。この海運会社は 1871 年からヨーロッパ-東アジア間航路で活動していたが、政府から助成金を受けていたブレーメンの NDL との競争に敗れ、HAPAG に買収を頼んだのであった。⁽⁶⁸⁾

このように、HAPAG はハンブルクの経営者が大きな影響力を持つ会社であり、世界中に航路を拡大する際もまずハンブルクの海運会社と提携、または買収したのである。ここに、ハンブルクの経営者同士のつながりが見て取れる。

HAPAG は他の海運会社に対する買収や提携だけではなく、現地での商品の集荷、輸出を行う会社と契約を結ぶ際にもハンブルクの会社を利用していった。それは特に東アジア方面への航路拡大の際に顕著である。東アジアへの航路には、ウラジオストックを経由して北から向かうルートと、アフリカ、インド洋を経由するルートがあった。HAPAG は 1913 年までにはどちらのルートも擁していたが、⁽⁶⁹⁾ 東アジアへ進出する際にはまず後者のルートから開拓している。この時、ルート上にある東南アジア諸国を拠点に活動するいくつかのハンブルク商人が経営する会社と契約を結んだうえで、航路を展開したのである。

実は東南アジアへは、19 世紀半ばまでにハンブルク商人が多数進出していた。そもそもハンブルクとアジアの関係は、18 世紀後半から存在はしていた。例えばハンブルクの商人ヨハン・バーレンベルク Johann Berenberg らは 1800 年頃までアジアと取引を行っていたが、それもナポレオン戦争の影響で下火になってしまったのである。1820 年代になると、ハンザ都市は独自にイギリス、ブラジル、アメリカなどと条約を結び、通商関係を樹立した。1830 年代にはアジアとも関係を回復、1839 年にはトルコと、1842 年にはペルシア、1858 年にタイ、1861 年には日本や中国と通商条約を結んだ。⁽⁷⁰⁾

こうした中で多くの商人が海を渡った。例えば 1840 年、ハンブルクの商人であったテオドア・アオグスト・ベーン Theodor August Behn とファレンティン・ロレンツ・マイヤー Valentin Lorenz Meyer がシンガポールに会社を設立した。このベーン・マイヤー社 Behn, Meyer & Co. は現地での輸出入及び海運業を活動の柱とした。ヨーロッパの商品は現地ではあまり売れなかったが、アジアの商品をヨーロッパに輸出する事業では成功を収めた。具体的には、シンガポールからは胡椒や真珠を、フィリピンからは砂糖やコーヒーを、清からは磁器や茶を集め、ヨーロッパへ輸出した。1862 年には 10 隻の船を有し、1871 年までに 8-10 隻を維持、1875 年に 7

(67) Himer, a. a. O., S. 126-127.

(68) Cecil, *op. cit.*, pp. 66-70.

(69) ウラジオストックと香港を繋ぐ航路が 1902 年に敷かれている。 *Ibid.*, p. 69.

(70) Kellenbenz, Hermann, 'German trade relations with the Indian Ocean from the end of the eighteenth century to 1870', *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 13, No. 1 (1982), pp. 133-136 (以下、'from the end of the eighteenth century to 1870').

隻を追加し、1876年にはさらに4隻を、1877年から1879年にはさらに2隻を追加した。⁽⁷¹⁾ ベーン・マイヤー社はハンブルク、ブレーメン、ロンドン、ニューヨークの会社と取引を行っており、シンガポールを拠点とする交易網の中で力を持った。⁽⁷²⁾ 同社は世紀転換期になると、事業を汽船会社向けの幹旋事業に転換した。シンガポールに他地域の物産を集め、それを契約相手の汽船会社に幹旋するのである。ベーン・マイヤー社はこの事業の一環として、1891年ペナンに、1900年マニラに、1901年にサンダカンに代理店を置いた。さらに1907年から1908年にかけて、ジャワ、バタヴィア、スラバヤなどにも代理店の範囲を拡大した。⁽⁷³⁾

1847年には、ユリウス・モアマン Julius Mohrmann がモアマン社 J. Mohrmann & Co. をセレベス島のマカッサルに設立した。マカッサルは現在のインドネシアにあたる地域では中心的な港町であった。地理的關係から、早くからベーン・マイヤー社と協力し事業を行ったほか、ロレンツ・マイヤーの弟であるアーノルド・オットー・マイヤー Arnold Otto Meyer が1843年にハンブルクに設立した会社とも協力関係を築いた。モアマン社はセレベス島北端のマナドという場所に代理店を設置し、コプラ（椰子油の原料）やコーヒー、クローブ（丁子）を輸出した。⁽⁷⁴⁾ また世紀転換期にはココナッツ・プランテーションを所有した。同社も蒸気船を運用する海運会社の登場に際して幹旋事業を行った。⁽⁷⁵⁾

以上、インド洋に進出した2社を取り上げたが、他にも同様の活躍をした商人は数知れない。19世紀半ばまでにハンブルクの商人はこの地域で活動し、清も含めた広い範囲の物産を取り扱っていたのである。HAPAGはインド洋に進出する際、こうした会社と契約を行った。同社は1897年、ハンブルク・カルカタ・リーニエを買収した同年にはベーン・マイヤー社と、またほぼ同時期、モアマン社とも契約を結んだ。⁽⁷⁶⁾ ベーン・マイヤー社と契約を結んだ翌年の1898年、HAPAGは東アジアへ進出するが、その際定期便事業を行う意図を示した地はペナン、シンガポール、香港、上海、横浜、兵庫であった。⁽⁷⁷⁾ 東アジア航路の中継地として東南アジアはHAPAGにとって重要であり、⁽⁷⁸⁾ 同地への進出の背景にはハンブルク商人同士のつながりがあった。

5 結論

本稿では、世紀転換期におけるHAPAGの拡大の背景として、拠点ハンブルクの意義を指摘

(71) Mathies, Otto, *Hamburger Reederei 1814-1914* (Hamburg, 1924), S. 69.

(72) Kellenbenz, 'from the End of Eighteenth Century to 1870', p. 148.

(73) Kellenbenz, Hermann, 'Shipping and trade between Hamburg-Bremen and the Indian Ocean, 1870-1914', *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 13, No. 2 (1982), p. 359 (以下、'1870-1914').

(74) Kellenbenz, 'from the end of eighteenth century to 1870', p. 149.

(75) Kellenbenz, '1870-1914', p. 360.

(76) *Ibid.*, pp. 359-360.

(77) Huldermann, *op. cit.*, p. 76.

(78) 他にはハンブルクに動物園を作ったことで有名なジョン・ハーゲンベック John Hagenbeck の会社と契約している。この会社は1890年にコロンボで設立され、ココナッツとゴムのプランテーションを所有していた。

した。この時期の HAPAG の発展の大きな要因として、大西洋航路での利益の安定化と、広い範囲への航路拡大が挙げられる。前者においてはハンブルクが以前から構築してきたイギリスやオランダとの関係を背景とした人的ネットワークが重要な役割を果たしていた。後者ではハンブルクを拠点に活動する同業者同士のつながり、また海外へ進出していたハンブルク商人たちとの関係が拡大の下地となった。さらに船の調達や会社の経営といった、HAPAG の根幹に関わる部門でも、イギリスとの人的ネットワーク、およびハンブルク同業者の影響力は大きなものだった。従来皇帝やドイツの世界政策との連帯が指摘されてきた HAPAG だが、その発展の背景として、ハンブルクを中心とした人のつながりがあった。

19-20 世紀においてドイツ帝国が世界との結びつく際、海運が大きな役割を果たした。特に世界最大の海運会社として活動した HAPAG は、世紀転換期に著しく成長し、航路網を広範囲に拡張した。同社の発展の背景には、帝国の権力ではなく、ハンブルクという国際商業都市があった。一般に帝国の力をバックにした企業集中の時代として捉えられる時期に、政府とのつながりではなく、帝国成立以前からのつながりを背景とし、国境を越えた規模で事業を展開したのである。こうした動きは帝国政府と HAPAG との関係だけからでは捉えられない。その意味で、本稿は近代ドイツ史、特に近年注目されるドイツの「グローバリゼーション」研究に対して、都市を中心にしてトランスナショナルに広がったネットワークという視点を提供できると言えよう。

しかし留意すべきなのは、HAPAG はドイツのナショナリズムとは無関係だったわけでも、帝国主義的な性格を一切帯びていなかったわけでもないということである。本稿で確認したハンブルクのネットワークを下地とした航路網を使って、ドイツ帝国の物資や兵士が移動したのもまた事実なのである。バリンも、経営方針を決める際にイギリス人の友人と協力していながら、自身は紛れもなく愛国者であった。HAPAG はこのような二面性を持った会社であったし、19-20 世紀転換期という激動の時代において、企業としてのスタンスも常に変化し続けていたと考えるのが自然である。その意味で本稿は、ドイツ帝国という枠組みを完全に否定しようとするのではなく、都市のネットワークと国民国家を基盤とした秩序との重層性を強調するものである。

つまり次なる研究課題は、本稿で確認したような国の枠にとらわれない次元でのつながりが、当時のドイツ帝国においてどのような意味を持ったのかを、会社史料などを用いながら明らかにすることである。また本稿では 1913 年時点で最大の海運会社として HAPAG を取り上げたが、同社がハンブルクにおいて、類似した条件を持つ他の海運会社に立ち勝り覇権を握るに至った過程には言及できていない。ハンブルクの独自性をさらに明確にするという点では、ハンブルクと肩を並べる貿易港、ブレーメンを拠点に活動した NDL との比較も必要である。特にイギリスに対するスタンスについて、HAPAG と異なるからである。すなわち他社との比較をより詳細な史料を用いて行うことが、今後の課題となるであろう。

(79) Cecil, *op. cit.*, p. 72.