

19世紀リューベックのハンブルク・北海方面との連絡

谷 澤 毅

目 次

はしがき

1. 舗装道路

- (1) 舗装される前の状況
- (2) 舗装に向けた動き

2. 内陸水路

- (1) トラーフェ川
- (2) シュテクニッツ（エルベ・トラーフェ）運河
- (3) その他の内陸水路

3. 海上路 - エーアソン海峡

- (1) リューベックとエーアソン海峡
- (2) エーアソン海峡通行税の廃止

4. 鉄道

- (1) 鉄道敷設まで
- (2) リューベック・ビューヘン間の開通
- (3) ハンブルク、ドイツ各地との連絡

結びにかえて

注



はしがき

ドイツの港湾都市リューベックは、ユトランド半島の付け根の東側に位置する。バルト海に流れるトラフェ川をやや遡ったところに位置するこの都市は、かつて北方ヨーロッパの商業・流通の要衝ともいえる位置を占めた都市である。都市同盟に類似した組織としてドイツ・ハンザ（ハンザ同盟）が発展して盛期に至る12世紀から15世紀にかけて、北海とバルト海は、おもに半島西側のハンブルクとリューベックを結ぶ内陸路を経由して結ばれていた。リューベックは二つの海域を連絡する積

換え港として大きく繁栄した⁽¹⁾。しかし16世紀以降、オランダのバルト海進出が盛んとなり、海上路（エアソン海峡）を利用した北海・バルト海間の貿易が盛んになると、両海域を結ぶ動脈はリューベックを経由する内陸路から海上路へと移行する。これによりリューベックは中心的な経路から外れてしまい、経済史の表舞台での活動はほとんど見られなくなってしまう。

とはいえ、リューベックを経由した北海・バルト海間の連絡がまったく途絶えてしまったというわけではない。穀物などかさばる商品は積換えを必要としない海上路で輸送されたとはいえ、リューベックに至る内陸路も、商品流通を通じてハンブルク・北海方面とバルト海海域が結びつくうえで一定の役割を担い続けた。そして、工業化の時代を迎えようとする19世紀、産業都市としての発展を目指すリューベックは、交通面から経済基盤の強化を図るべく、ハンブルク・北海方面との連絡路の整備と新たな経路の確保に改めて力を注いでいく。

本稿で取り上げるのは、19世紀リューベックのハンブルク・北海方面との連絡路の整備と新たな経路の確保についてである。この時代のリューベックは、ハンザ三都市の一つとしてハンブルクやブレーメンの規模には及ばなかったとはいえ、バルト海沿岸地域をおもな取引相手とする近代的な港湾都市へと発展しつつあった。一般に、貿易港として発展していくためには広い後背地が存在することが求められる。しかし、リューベックはハンブルクにとってのエルベ川、ブレーメンにとってのヴェーゼル川のような大規模な河川を欠いており、ドイツ、ヨーロッパ内部に広がる後背地の確保という面で制約があった。

そこで改めて重要となったのが、北海・西欧各地の窓口となるハンブルクとの連絡である。道路、水路（運河）の整備、そして鉄道の建設を通じてリューベックはハンブルクとのパイプをさらに太くし、利用増大を図ろうとした。しかし、ドイツ統一（1871年）以前、リューベックの周辺にはデンマークの領土が広がっていた。デンマークが、ユトランド半島東岸の窓口として重視していたのはキールである。リューベックが打ち出す交通政策はデンマークの意向に左右されることが多く、思い通りの政策が実現されたわけではなかった。

以下では、19世紀リューベックのハンブルク・北海方面との連絡事情を明らかにするために、各種連絡路の経路の選定や改修・建設のいきさつなどについて、デンマークとの関係を念頭に置きながらまとめていく。これまでの研究成果を利用しながら、それらの一端をスケッチし、可能であれば利用状況についても言及することにした⁽²⁾。以下、舗装道路、内陸水路（運河）、海上路、そして鉄道の順にハンブルク方面との連絡状況について述べていくことにしよう。

1. 舗装道路

（1）舗装される前の状況

かねてより、リューベックはハンブルク方面と内陸路により結ばれていた。経路に関してはいくつかの選択肢があったとはいえ、この二都市がバルト海・北海貿易の連絡口であったハンザの発展期から盛期にかけて、おもに利用されていたのは途中オルデスローを経由する水路の区間を含むルートであった。このルートを利用するのであれば、リューベックからオルデスローまでトラフェ川をさかのぼることにより小型船で商品を輸送することができ、オルデスロー以西で陸路が用いられた。ただし15世紀後半にデンマークの勢力が南下しホルシュタインにまで及ぶようになると、商人や輸送業者はその影響を逃れてオルデスローより南のトリッタウを経由するルートを利用することが多くなった⁽³⁾。

16世紀以降、リューベック・ハンブルク間の内陸路はエーアソン海峡ルートのような物流の大動脈をなしたわけではない。しかし、両都市間の伝統的な経済関係の強さに加えてハンブルクの大貿易港への発展という要因も加わり、北ドイツではかなり輸送密度の濃い重要な経路であったと考えられる⁽⁴⁾。18世紀にこの二都市間で利用されたおもなルートとして挙げられるのは、以下の三つである⁽⁵⁾。

1. クルムメッセ・シェーンベルク・ジーク・アルト・ラールステットを経由するもの
2. オルデスロー・バルクテハイデ・バルクステットを経由するもの
3. ラツェブルク・メルン・トリッタウを経由するもの

このうち、旅客輸送で主に用いられたのは1のルートであったが、途中で徴収される税や、天候を考慮して経路は適宜選択されたという。

さて、リューベックとハンブルクはこのような経路で結ばれていたとはいえ、道路の路面の状態は、19世紀初頭に至るまでどこもかなりひどい状態のままであったことが、当時の利用者の証言などから確認される。ことに、重量馬車が頻繁に行き交うようになった近世以降、道路事情は極めて悪くなった。それゆえ、1836年に Eduard Beurmann なる人物が述べているように、「この世で心臓や肋骨を最もひどく粉砕させるのは、文句なしにハンブルク・リューベック間の道路である」などの評価が生まれた。同じ頃のあるロシアの旅行者(Nikolai Gretschi)の証言によれば、リューベックを出発するとしばらくはよい道が続いたそうである。しかし、赤と白のストライプの遮断棒が、その地点から先がデンマーク領であることを知らせ、通行料を支払ったうえで彼はそこを通過した。するとその先、道路は未舗装となり、中央部

に厚い敷石が置かれ、それが頻繁に車輪で碎かれて馬車は脇に寄せられてしまったというのである⁽⁶⁾。

少し古い記録をのぞいてみたい。18世紀中頃の旅行者の観察によれば、穴や障害物をタイミングよくかわすことができるよう、御者は坐らずに馬にまたがり、時折うしろを振り返ることもあったという。にもかかわらず、この馬車の車輪は轍に入り込んでしまい、馬は立ち往生してしまった。「リューベック・ハンブルク間の道路事情はすこぶる悪く、でこぼこしているのにそれほど転覆事故がないのは不思議だ」と述べるこの旅行者は、この区間の宿のひどさについても苦情を呈している⁽⁷⁾。かさばる貨物は後で述べる水路で運ばれていたとはいえ、リューベック・ハンブルク間のヒトやモノの移動は、道路事情の悪さによりかなりの程度妨げられていたと考えられるのである。

(2) 舗装に向けた動き

一方で、ヨーロッパの先進地域で進められていた道路改良の動きは、19世紀になるとリューベックにも波及し、碎石を用いた高規格の舗装道路（Chaussee）の建設が、既存の道路の改良などを通じてリューベック周辺でも進められていく⁽⁸⁾。しかし、リューベックにとっての動脈であるハンブルクまでの区間の舗装工事は遅れていた。なぜなら、道路が通過する、ラウエンブルク、ホルシュタインは当時デンマークの支配下にあり、デンマーク側がこの工事に対して難色を示していたからである。

1830年、かねてより建設の機運が高まっていたリューベック・ハンブルク間の舗装道路の建設をハンザ両都市がデンマークに打診したところ、想定内の反応ではあっただろうが、デンマーク側はこれを拒否した。中世以来、デンマークはバルト海と北海を結ぶエーアソン海峡を通過する船舶に通行税を課し、これが同国にとっては重要な収入源をなしてきた。デンマークは、この二つの海域がリューベック・ハンブルク間の高規格の内陸路で連絡されることにより、エーアソン海峡の動脈としての意義が低下してしまうことを恐れたのである。加えてデンマーク側には、自国領内を経由してバルト海と北海を結ぶ独自の道路建設計画があった。これは1832年に、アルトナ（後にハンブルクと合併）・キール間のシュレスヴィヒ・ホルシュタイン初の高規格道路として完成を見た。リューベックに先駆けて、まずはキールがハンブルク方面と舗装道路で結ばれたのである。

しかし、リューベック・ハンブルク間の旅客輸送は、1835年頃には両方向でそれぞれ9,000人前後に達していた。これだけの乗客が、毎年上で述べたような悪路に

苦しんでいたのである。ようやく、この頃になってデンマークから工事の認可が得られたことにより、遅くとも1838年までにはリュubeckからオルデスローまで、さらにオルデスローから西、エルメンホルスト・ランゲンホールン・オクセンツォルを経由してハンブルクに至るルートは開通した。これにより、リュubeckとハンブルクは舗装道路で連絡されるようになった。とはいえ、このルートはオルデスローから先の区間で北から迂回してハンブルクに達する道筋を描いているので、既存のルートと比べると遠回りであった。しかも、翌1839年初頭からは、デンマークがリュubeck・ハンブルク間で税の徴収開始を宣言するなど、事態はハンザ両都市が思い描いていたようには進展しなかった。ハンザ都市は、デンマーク側の措置の不当性をドイツの連邦会議で訴えたものの、デンマーク側は、自国の措置はドイツ関税同盟の結成（1834年）に対応したものであるとして対抗心をあらわにした。

両者の間でようやく合意が達成されたのは、1840年になってからである。この年の7月8日、ハンザ両都市とデンマークの間で条約が取り交わされて、ハンザ都市にはオルデスローから西側のハンブルクまでの短絡路となる舗装道路の建設が認められ、一方デンマークにはハンブルク・リュubeck間で28年間にわたる関税の徴収が認められることになった。デンマーク側は、この陸上路で税を課すことにより、エーアソン海峡を通過するはずの貨物がこの陸上路を通過するのを阻止すべく対応したのであろう。一方、リュubeckがデンマークと税の徴収に関して妥協した背景には、バルト海の貿易港として発展しつつあったキールに対する対抗心があったと考えられる。すでに舗装道路で結ばれていたアルトナとキールの間では、1839年から乗合馬車の運行が始まっていた。税の支払いを甘受してでも、リュubeckはハンブルクとの間に最初の舗装道路よりも短時間で移動可能な新ルートを確認する必要があったのである。この新たな舗装道路は、おもにリュubeckとハンブルクの商人からの出資を仰いで建設された。オルデスローから西、アーレンスブルク・ラールステットを経てハンブルクに達するこの経路が開通したのは、1843年のことである⁽⁹⁾。

2. 内陸水路

(1) トラーフェ川

リュubeckとハンブルクは水路によっても連絡されていた。一つはトラーフェ川を利用した経路であり、途中のオルデスローまでこの川を利用し、オルデスローからハンブルクまでは陸路を利用するというケースが、ハンザ盛期にはよく見られ

た。例えば、1368年にリューベックで徴収された臨時税(ポンド税)の台帳からは、オルデスローとリューベックの間で頻繁に船(おそらく小型船や艇)が行き交い、大量の毛織物がハンブルク方面からリューベックに輸入されていた状況を見て取ることができる⁽¹⁰⁾。しかし、1398年に後述するシュテクニッツ運河が開通すると、リューベックとハンブルク間の物流では、重量貨物を中心にこちらの運河がおもに利用されるようになったと考えられる。

トラーフエ川が担ったリューベックにとっての重要性は、むしろ河口をさかのぼったところに設けられていたリューベック港にとっての外洋への出口としての役割である。トラーフエ川河口からリューベック港までの河川区間は船の通り道として重要であった。それゆえ、河口(トラーフエミュンデ)に設けられた水路を示す浮標には、早くも1225年から夜になると灯りがともされ、1539年には灯台が建設されたという。1447年からは水先案内が義務付けられていた。河口から港までさかのぼる際には人夫がロープで船を牽引したが、流路の湾曲がはなはだしく慎重な作業が求められるので、港まで一週間に要する場合もあったという。

さらに問題だったのは、河口付近の不十分な水深である。2.6 m から3.2 m ほどの水深しかなかったので、川の上流から流れてくる土砂が堆積しないよう浚渫作業が定期的に必要なとされた。そのための費用を賄うために、リューベックでは1609年から入港する船舶とその積荷に関税が課せられた⁽¹¹⁾。水深が不十分なので貨物を満載した船は、そのままでは川を通航できない場合もあった。その際には、貨物を減らして喫水を浅くする必要があり、小型船への貨物の積換えという余分な作業が求められた。これは、キール港と比べた場合のリューベック港の大きな欠点であった。キール港は、水深が十分なフィヨルド型の湾の奥に位置しているからである。

19世紀になり、汽船が就航するようになると水深確保の問題はさらに深刻になった。しかも、リューベックのハンブルク・アルトナ方面に向けた舗装道路の整備は、先に述べたように、キール(1832年)よりも遅れ(1838年と1843年)、後述するように、ハンブルク方面への鉄道路線の建設も、やはりキール(1844年)に遅れをとってしまう(1851年と1865年)。当時デンマーク領であったキールと比べれば、リューベックのハンブルク方面との交通路の整備は遅れていた。北海方面とバルト海各地を結ぶ連絡港としてリューベックは、少なからず利便性を欠いていたと言わざるを得なかったのである。

1834年に、リューベックは高価な浚渫用の汽船を、財政に負担をかけることを厭わず購入して作業に当たらせた。河川航路の改修工事にも着手し、1850年代にはさしあたり河川内の水路で4 m、トラーフエミュンデで5 m の水深が確保されるよう

になった。しかし、リューベックに寄港する船舶の数が増えると港は再び手狭となった。1850年代の寄港船舶数は、年平均で1,000隻を越え（1,050隻）、1874年には2,432隻に達した。船舶の大型化も進んだことから、あらためてトラーフエ川の大規模な改修工事が実施されることになった。当初の計画より予算は削減されたとはいえ、水路一帯の水深は1882年までに5.5 mを確保するまでとなり、川床の幅は40 mへと拡張された。

さらに、世紀末に北海・バルト海（カイザーヴィルヘルム）運河が開通して（1895年）しばらくすると、リューベックは北海側との連絡が容易となったキールやシュテティンなどバルト海諸港との今後の競争をあらためて恐れるようになった。そこで、1906年から12年までの期間を費やして再度改修工事に着手し、トラーフエ川の水路一帯で8 mの水深が確保されるようになった⁽¹²⁾。

（2）シュテクニッツ（エルベ・トラーフエ）運河

シュテクニッツ運河の利用は中世にさかのぼる。トラーフエ川の支流シュテクニッツ川とエルベ川の支流デルフェナウ川を結ぶこの運河は、1398年にドイツ初の人造の水路として完成した。全長約11キロメートルのこの運河には水門も設けられ、水位を調整しながら平底船が通行した。

リューベックとハンブルクは、シュテクニッツ運河の完成により内陸の水路でつながったとはいえ、この運河は決して利用しやすい運河ではなかった。水門を設けたので水位の調整が可能ではあったものの、水量が少ないために調整に時間がかかり、リューベックからラウエンブルクまで移動するのに2-3週間かかる場合もあった。ただし、19世紀までには10日前後にまで短縮されたという。

この運河の輸送品目の中心には塩があった。ハンザを代表する塩の産地であるリューネブルクがエルベ川の南にあり、ここで生産された塩が、シュテクニッツ運河を利用してリューベックに運ばれていた。その輸送規模は、15世紀には船舶数で毎年約3,000隻、量にして30,000樽（Tonnen）以上に達していたという。17世紀には、年間で160隻ほど、5,000~7,000樽に減少したとはいえ、1789年になっても64隻の船舶（平底船）が680樽の塩を運んでおり、塩の流通路としての役割はなおも残された。ちなみに、リューベック方面から送り出された商品には、穀物、毛皮・革、鯨、灰、木材があり、のちに石炭や泥炭、レンガ、砂利が加わったという。

通航量が減少した19世紀初頭、シュテクニッツ運河では、いわゆる協定運航（順航：Reihenfahrt）が実施された（1819年）。この運河の運航組合（シュテクニッツファーラー）に属する船長の船に通し番号が割り当てられ、その順に運航されるこ

とになった⁽¹³⁾。しかし、結局はそれが遵守されることなく、この制度は1840年に廃止された。また、この頃運河の通過時間を短縮させるために、短時間で通過した船に報奨金を与えるという制度をリューベックが設けたこともあった。すなわち、ラウエンブルク・リューベック間を9日より少ない日数で通過した船の船長には、短縮し得た日数につき一日当たり6マルクが支払われた。運河通過に時間がかかりすぎるということを、やはりリューベックも問題視していたのである。

運河で用いられる平底船（Prahm）は19世紀になると大型化し、なかには37トンもの積載規模を持つ船も就航するようになった。しかし、汽船にとってはこの運河は幅が狭すぎ水深も不十分であった。1820年代の改修工事の結果、運河の幅は12-14 m、水深は浅いところでも1.44 mの深さが確保されるようになった。1847年には、ラウエンブルクがこれまで設けていたシュターペル（積換え・販売強制）が廃止され、これによりリューベックからハンブルク及びそのエルベ川対岸のハールブルクまで、途中積換えなしで航行できるようになった。

しかし、時代は鉄道の出現・発展期を迎えていた。リューベックでも、近代的な輸送手段として鉄道が注目されるようになり、そのような鉄道重視の姿勢が市の交通政策にも顔を出すことがあった。例えば、1840年代後半、リューベックは鉄道の建設を巡りデンマークと交渉を重ねていたが、当時ようやく具体化しつつあったリューベック・ビューヘン間の鉄道敷設を認めてもらうために、リューベックは旧来の重量貨物の経路であったシュテクニッツ運河に対する高権を、あえてデンマークのものとして認めたのである⁽¹⁴⁾。

ドイツ統一前夜の1868年、リューベックは邦国としてドイツ関税同盟に加盟した。これによりリューベックでは海運・交易ブームの到来が期待され、あらためて、北海とバルト海を結ぶリューベックの交通・物流上の役割に人々の関心が集まるようになった。しかし、懸念材料となったのは、シュテクニッツ運河の運河としての規模の小ささである。折しもリューベックの北方では、北海・バルト海の連絡のために1784年に建設されたシュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河が通航量を増加させており、1840年代には東西両方向を合わせた通過船舶数が4,000隻前後に達していた。リューベックでは、ドイツ統一（1871年）を経たあたりから、あらためてシュテクニッツ運河の拡幅・改修案が浮上するようになった。この計画は、新生ドイツの中核に位置したプロイセン政府からは好意的に受け止められたものの、結局は先送りされてしまった。

その理由は、リューベック周辺の帝国内の邦国（メクレンブルク・シュヴェリーン）政府がこの計画に反対していたこともあったが、建設の主役を担うはずのリュー

ベック政府が実施に向けて最終的な決断を先延ばしにしていたということもあった。鉄道の建設に力を入れ、その輸送力に期待していたリューベックは、1851年に南部のビューヘンを接続地として、さらに1865年にはオルデスローを経由して直接ハンブルクまでの鉄道での接続を実現した。鉄道会社の株式を保有していたリューベック市政府にとって、運河はある意味、鉄道にとっての競合輸送経路でもあったのである。

しかし、1883年に市政府が鉄道株の売却を決定すると、シュテクニッツ運河の改修を躊躇する理由はなくなった⁽¹⁵⁾。改修計画が具体化する契機となったのは、やはりカイザーヴィルヘルム（北海・バルト海）運河の建設決定（1886年）である。新生ドイツ国家の制海権、安全保障の面から必要とされ⁽¹⁶⁾、艦船の通航を念頭に置いて計画されたこの大規模な運河が開通すれば、大型汽船による北海・バルト海間の直通航海はさらに容易になるはずである。そうなれば、この運河のバルト海側の出入りに位置するキールの立地条件がさらに向上するとともに、北海から直接バルト海の諸港に寄港する船舶も増えることになる。その分、リューベックのバルト海・北海間の連絡機能は大いに損なわれてしまうのではないか。このような懸念が想定されたのである。

北海方面とのより利便性の高い連絡水路をいかにして確保するか。事態を深刻に受け止めたリューベック市当局は、参事会を中心にあらためてこの問題を取り上げ、その結果、以下の二案を候補とした。一つは既存のシュテクニッツ運河を改修・拡大する案で、もう一つは、トラーフエ川の支流ヴァケニッツ川とラツツェブルク湖の間に新たな水路を建設してエルベ川と連絡しようとする案である。さらなる調査、検討の結果、採用されたのは、前者の既存のシュテクニッツ運河を改修・拡大する案であった。プロイセン・リューベック両政府の間で運河建設の契約が取り交わされたのは、1893年7月のことである。運河の大部分はプロイセン領内を通過するにもかかわらず、プロイセン政府の出費は全体（2,350万マルク）の三分之一に抑えられることをリューベックは了承した。1896年から1900年まで続いた工事により、旧シュテクニッツ運河を含むエルベ川までの水路は、長さ67km、幅20-22 m、水深2-2.5mの新運河に生まれ変わった。規模を拡大した新たな運河はエルベ・トラーフエ運河と呼ばれることになり - 後にエルベ・リューベック運河と呼ばれる - ハンブルク・北海方面のみならずエルベ川上流地域をリューベック・バルト海方面へと結び、経済のみならず軍事的な役割も期待された。後年、この運河には、リューベックの工業化に加えてその周辺地域の経済発展にも刺激を与えたと肯定的な評価が下されている⁽¹⁷⁾。

(3) その他の内陸水路

以下で取り上げるアルスター・ベステ運河は、19世紀に利用された運河ではない。しかし、リューベック・ハンブルクの区間が、かねてよりそれだけ交通量の多い、経済的に見て重要な区間だったことを示す一例となると考えられるので、ここで簡単に取り上げることにした。また、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河はリューベックとハンブルクを直接結ぶ水路ではないが、リューベック・ハンブルク間の連絡に少なからず影響を与えたと考えられるので、この運河についても簡単に取り上げておきたい。

アルスター・ベステ運河

リューベックとハンブルクは、かつてもう一つの水路で結ばれていた。エルベ川の支流アルスター川とトラーフエ川の支流ベステ川を約9キロメートルで結ぶ運河がそれであり、双方の河川の名をとってアルスター・ベステ運河もしくはアルスター・ベステ・トラーフエ運河とも呼ばれた⁽¹⁸⁾。

シュテクニッツ運河の完成により、リューベックとハンブルクの間は内陸の水路で直接結ばれるようになったとはいえ、その経路はかなり遠回りでも時間も要した。そこで、もっと短い距離で連絡する運河の建設計画があらためて浮上し、1448年にハンブルク市とホルシュタイン伯アドルフ8世との間で、運河建設の契約が取り交わされ、工事が開始された。リューベック市も費用を一部負担し、建設には関与している。ところが、水位の調整や水不足などの問題を抱えたこの運河の建設は遅々として進まず、1465年に工事はいったん中断してしまう。

しかし、この運河の必要性はリューベック、ハンブルクともに認める場所であった。50年以上が経過した1525年にホルシュタインの領主も兼ねるデンマーク王フレデリク1世のもとで改めて契約が結ばれて工事は再開、1530年には終了した。運河は幅14 m、水深1.7 mを確保し、運河区間を含めてハンブルクからリューベックまで通航するのに14日を要したという。

とはいえ、肝心の水不足は解決されないままであった。加えて、湿地帯という悪条件を持つ一帯を運河が貫通していたので、維持費も想定外に大きく膨らんでしまった。結局、1550年頃に運河はふたたび利用されないままとなってしまった。

シュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河

かねてよりバルト海と北海の間を往来する際には、リューベック・ハンブルク間以外の経路も利用されてきた。その一つに、ユトランド半島の中ほどで北海に注ぐ

アイダー川を利用するルートがあり、さらにこの川と陸路で結ばれたバルト海側の窓口として、内陸に穿たれた湾の奥に位置するシュレスヴィヒやエッカーンフェルデ（Eckernförde）、それにキールがあった。一方、北海側のアイダー川河口には、1621年に都市フリードリヒシュタットが建設された。フリードリヒシュタット・アイダー川・キールを結んでロシアやその先のペルシアとのつながりをも念頭に入れた交易が構想され、そのなかでキールをホルシュタインの交易拠点にしようとする計画が当時浮上していたことを受けて、フリードリヒシュタットは建設された⁽¹⁹⁾。

その後、この計画に関する具体的な動きはしばらくなかったが、18世紀後半になるとキールとアイダー川の間を運河で結ぶことが決定される。1777年に開始された建設工事は1784年に終了し、ここにキールからユトランド半島を横断して北海に至る内陸の水路が確保されることになった。一方、開通前の1773年にキールを含むホルシュタイン一帯はデンマーク領となり、キールはハンブルク（アルトナ）とコペンハーゲンを結ぶデンマークの重要な中継地として位置付けられるようになった。こうして、リューベックの競合相手としてキールが発展していく可能性が高まったのである。

さて、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河は、キール港の北部ホルテナウ地区をバルト海側の出入り口とし、レンツブルクでアイダー川に合流する。19世紀の一時期はアイダー運河とも呼ばれたこの運河の水壁上端の幅は28.7 m、水深は3.45 mを確保し（どちらもおそらく平均）、開門の水室の広さから判断して300トン程度の船なら通過可能であったと推測されている。とはいえ、この運河が生み出した経済的な効果はそれほど高くは評価されてはいない。バルト海・北海間の直線距離にして100kmにも満たない区間を結ぶのに、運河を含めた水路の総延長は、じつは180kmにも達していた。かなり蛇行していたのである。また、運河設置国のデンマークが、この運河を以下で取り下げるエーアソン海峡にとっての競合路線と位置付けたことも影響した。エーアソン海峡の通行税の収入減少を恐れたデンマークは、この運河に高めの関税を設定したのである。それでも、通行量はエーアソン海峡ほど多くはなかったとはいえかなりの規模に達した。バルト海・北海両方向を合わせた年間の通過船舶数は、1793-1841年の間は2,000隻と3,000隻の間を推移し、1842年以降は平均で年間4,000隻を超えるまでとなった⁽²⁰⁾。1846年には4,019隻、1883年には4,500隻の通過を記録した。

リューベックを経由しないバルト海・北海間の、しかもライバル都市キールに直結する連絡路であることから、リューベックのハンブルク方面との連絡は、このシュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河によっても少なからず影響を受けたものと推測さ

れる⁽²¹⁾。

3. 海上路 — エーアソン海峡

(1) リューベックとエーアソン海峡

バルト海と北海を結ぶ海上路には、エーアソン海峡のほかにも大ベルト海峡と小ベルト海峡があるが、主な経路として利用されてきたのはエーアソン（ズント）海峡である⁽²²⁾。この海峡を利用する東西間貿易の拡大がハンザ時代のリューベックに多大なる影響を及ぼしたことについては、「はしがき」でも触れた。カイザー・ヴィルヘルム運河が利用されるようになるまでは、この海峡がバルト海・北海間の海上動脈となっていたのである。

エーアソン海峡を通過する船舶からは、デンマークが1420年代後半から通行税を徴収し、これが同国にとって重要な財源となった。一説によれば、この通行税は19世紀への世紀転換期、デンマークの国庫収入の八分の一ほどを占めていたという⁽²³⁾。1813年にデンマークは財政破綻を経験したことがあったが、その理由の一つとして挙げられるのが、ナポレオン戦争に起因するこの海峡の通過船舶数の減少である。通過船舶数の動向が、デンマークの財政事情を少なからず左右していたことがうかがえる。

一方、支払国側、すなわちバルト海・北海間貿易を展開している諸国からすれば、この通行税はやはり負担となった。貿易当事国の政府や議会は、エーアソン海峡通行税をしばしば議論の対象とした。人の手が加わっていない自然のままの海路を通過するのになぜ税を支払う必要があるのか、釈然としないという意見もあったのではないかと思われる。例えば、ブレーメンの地元の新聞は、デンマークの関税吏をかつてこの海峡周辺で略奪行為に及んでいた海賊の首領になぞらえたこともある（1854年）。

リューベックもこの通行税の支払国であった。ハンザの時代、リューベックを含む一部ハンザ都市（ヴェンド都市）はデンマークから支払いに関して優遇を受けていたこともあったが、ハンザ衰退後のリューベックは他国と同様の税の支払いを続けていた。リューベックの船舶も、北海・大西洋沿岸地域に進出して貿易を行う際には、この海峡を通過していたのである。

それゆえ、リューベックからすれば、やはりこの通行税はないほうが望ましかった。例えば、リューベックの海運関係者によるこの通行税の支払いは、1847年だけで約18,000プロイセン・ターラーに達し、これはバルト海にそれほど船を乗り入れ

ていなかったハンブルクの3,000プロイセン・ターラーと比べて格段に大きかった⁽²⁴⁾。この頃のエアソン海峡の通過船舶数は、例えば1851年の場合、約20,000隻で、そのうちの約四分の一をドイツ連邦の船舶が占め、プロイセン船籍の船が約2,700隻、ハンザ都市船籍の船が約200隻でその半分ほどがリュベック船籍の船であった⁽²⁵⁾。

（２）エアソン海峡通行税の廃止

エアソン海峡通行税が廃止されたのは、1857年のことである。きっかけの一つとなったのは、デンマークの軍事力の低下だった。1807年、当時スウェーデンとの対立を深めていたイギリスが、中立国のデンマークがスウェーデンに加担することを恐れて当のデンマークを攻撃したところ、デンマーク艦隊は大打撃を受けてしまった。これ以降、周辺諸国のデンマークに対する発言力が高まり、1842年に、デンマークは通行税の税率を船籍に関係なく積み荷の1%に引き下げることがを宣言した。さらに1855年、アメリカが同国に対し通商条約の破棄とともに通行税の支払い拒否を通告すると⁽²⁶⁾、デンマークはほかの関係各国とも課税廃止に向けた協議を開始せざるを得なくなった。かくして、コペンハーゲンで国際会議開催の手はずが整えられ、形式的には1855年12月29日から、実質的には翌年の1月4日から協議が開催された。各国代表の条約への署名が終了したのは、一年以上が経過した1857年3月14日の23時であった。400年以上にわたり徴収されてきたエアソン海峡通行税は、ついに廃止が決定したのである⁽²⁷⁾。

デンマークとの交渉の場でリュベックの立場を代表したのは、コペンハーゲンのハンザ総領事（Ministerresident）を務めていたフリードリヒ・クリューガー（Friedrich Krüger）である。会議の場で、彼は通行税の廃止の代償としてデンマーク側に支払う分担金（代償金）だけでなく、なおもホルシュタインで同国により徴収が続いている各種通行税についても討議するよう議論を誘導し、それらの税率を五分の一へと引き下げること成功した。その一方で、デンマークはエアソン海峡通行税廃止の見返りとして、関係各国から代償金を受け取ることも決定された。その総額はおよそ3,000万リクスダラー（Reichsbanktalern）であり、ハンザ都市ではリュベックとハンブルクがそれぞれ全体の0.3%を、ブレーメンが全体の0.7%を負担することになった⁽²⁸⁾。

通行税の支払いという負担が解消されたことにより、エアソン海峡の通行量はまた増加する可能性が生じた。負担の解消はリュベックの海運関係者にとっては朗報だったかもしれないが、そのぶん、代替路となるハンブルク・リュベック間

の内陸路や水路の利用減少を危惧する声も聞かれたのではないと思われる。

4. 鉄 道⁽²⁹⁾

(1) 鉄道敷設まで

鉄道誕生期のリューベックの鉄道政策は、不運のもとにあったと言われる。建設計画は早くからあったとはいえなかなか実現にまで至らず、ほかのドイツの主要な港湾都市と比べて遅れをとってしまったからである⁽³⁰⁾。

1835年7月、リューベック・ハンブルク間の鉄道建設のための準備委員会がイギリス・ロンドンで立ち上げられた。すでにイギリスは鉄道建設の時代を迎え、鉄道が有望な投資先として注目されつつあった。翌年、リューベックは自都市の外部で設立されたこの委員会での影響力確保を目的として、代表をロンドンに派遣したものの、この委員会の計画案にリューベックの意向が盛り込まれることはなかった。そこで、リューベックは独自に会社設立の計画を考案したのであるが、やはりここでも壁として立ちはだかったのはデンマークである。この計画が、リューベック・ハンブルク間一帯の領主であるデンマークの賛意を得ることはなかった。それどころか、デンマーク配下のホルシュタインで実際に具体化した鉄道の建設は、アルトナとキールを結ぶ路線であり、リューベックは鉄道と無縁のままであった。このままではリューベックのハンブルク・北海方面との連絡機能が、むしろ蝕まれる可能性が大きくなったのである。

リューベックの鉄道建設に向けた模索は続く。同市参事会は視野を南に向け、1840年代に入るとハノーファー、メクレンブルク方面との連絡に注目するようになった。その際、リューベックを起点として考案されたルートは、ラウエンブルク・リューネブルク方面、ポイツェンブルク方面、そしてシュヴェリーン方面に向けられた各ルートである。いずれも、当時建設中であったハンブルク・ベルリン間の鉄道への接続を念頭に置いたルートの選定であった。さらにリューベックを途中駅として、キールからプレーン、オイティン、リューベックを經由してビューヘンまで南北を結ぶルートも考案された。ビューヘンは、ここもハンブルク・ベルリン間の途中駅となるので、ビューヘンとの接続はハンブルクとの連絡を念頭に置いて計画されたものであることが容易に推測できる。しかし、競合する港湾都市キールとの連絡がなぜ案として浮上したかは不明である。この計画の実現に向けて、1844年にはキールやオイティンの関係者を集めて建設委員会まで立ち上げられたが、翌年、やはりデンマーク側の拒否に直面している。ホルシュタインでは、コペンハーゲン

までの連絡路の一部をなすアルトナ・キール間の鉄道が開通（1844年）したばかりだったので、その権益が侵されるのを嫌ってのことではなかったかと考えられる。

むろん、リューベック側はこの決定を受け入れることはできなかった。リューベックは、当時フランクフルトで開催されていたドイツ連邦会議（Bundestag）にこの問題を投げかける方向で動き出し、1846年の夏に連邦議会への陳情書の提出に及んでいる。連邦議会は事態を穏便に処理しようとしたものの、当然のことながら、デンマークはこれら一連の動きを国内問題への干渉であるとして不快感を示した。

鉄道建設問題は、当時のハンザ都市で社会的にも話題となったテーマだったという。リューベックとハンブルクの地元の新聞は、頻繁に鉄道の話題を取り上げ、とりわけリューベックでは次のような影響もあり、切実な問題として受け止められた。すなわち、当時リューベックとストックホルムを船で結んでいたある汽船会社が、ドイツ側の出発拠点をすでに鉄道でハンブルク（アルトナ）と結ばれているキールに移したいとの意向を表明するようになったというのである。さらに、キールをドイツ側の起点としてサンクト・ペテルブルクまでの間を汽船で結ぶ会社の設立計画もあった⁽³¹⁾。鉄路によるハンブルク方面への連絡がないことに起因するマイナスの影響が、リューベック市内では徐々に感じ取られるようになっていたのである。

（2）リューベック・ビューヘン間の開通

リューベック周辺の諸邦や都市は、鉄道の建設に積極的だった。これらの諸邦や都市からは、鉄道建設の請願がデンマークに寄せられた。事態の打開に向けて、ロシアとスウェーデンがデンマークへの働きかけを買って出てくれたことも、リューベックにとっては幸運であった。両国にとって、リューベックはかねてより重要な取引相手だったので、リューベックの交通条件の向上は、ロシアやスウェーデンにとっても利にかなうことであつたに違いない。デンマークがようやく鉄道の建設に同意したのは、1847年1月になってからである。ただし、交渉の末、まず建設が認められたのはリューベックとその南ビューヘンとの間であり、ハンブルクとの直通ルートではなかった。またその際に、建設を承認してもらう代償として、リューベックがシュテクニッツ運河に対する高権をデンマークのものと認めたことについては、すでに触れた（第2章（2））。

その後、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン戦争（デンマーク戦争）の勃発により、建設に向けた動きは一時止まってしまうものの、1849年12月にリューベック市参事会は、王立プロイセン海運会社と資金借り入れに関する契約を締結している。おそ

らく、今後の鉄道会社の株式購入などを見据えての契約だったのであろう。翌1850年2月には、デンマークと同君連合をなしていたラウエンブルクの総督名でリューベック・ビューヒナー鉄道会社の定款が承認され、株式が発行されるとともに建設工事に着手、1851年10月15日にリューベック・ビューヘン間の47.4kmの区間が開通した。ビューヘンは、ベルリン・ハンブルガー鉄道（1846年開通）を通じてすでにベルリンとハンブルク双方とつながっていた。かくして、リューベックから南方ビューヘンまでが鉄路で結ばれたことにより、リューベックもベルリンとハンブルク双方と鉄道で結ばれることになった。なお、同じ日にベルリン・ハンブルガー鉄道が、ビューヘン・ラウエンブルクの区間を開通させている。

とはいえ、リューベックとハンブルクは、ともにもっと距離の短い路線による直接的な連絡を切望していた。しかし、エーアソン海峡通行税からの収入を気にかけていたデンマークが、その減少につながる新たな鉄道路線の建設を認める気配はなかった。

（3）ハンブルク、ドイツ各地との連絡

状況が変化したのは1857年になってからである。すでに述べたように、この年の3月にエーアソン海峡通行税の廃止が決定し、これによりデンマークには、リューベック・ハンブルク間の直通鉄道の建設に反対する理由はなくなった。むしろ鉄道による活発な輸送が実現すれば、ホルシュタインの領主であるデンマークにはこちらでの税収の増加が見込めた。かくして翌1858年、デンマークとハンザ両都市はリューベック・ハンブルク間の鉄道建設に関して契約を結び、オルデスローを經由するこの路線の実際の建設は、リューベック・ビューヒナー鉄道会社が担当することになった。免許の交付が遅れたので工事開始は1863年にずれ込んだとはいえ、このリューベック・ハンブルク間の短絡路線は1865年8月1日に開通した。

オルデスロー経由の新線が開通したことにより、リューベック・ビューヘン間の路線はリューベック・ハンブルク間の連絡で重要性を失ってしまうものの、こちらの路線自体は、また新たな使命を担うことになった。ラウエンブルクのエルベ川を挟んだ対岸の都市ホーンストルフ（Hohnstorf）は、1864年に王立ハノーファー鉄道が通じてリューネブルク方面と結ばれるようになった。これと合わせて、ラウエンブルク・ホーンストルフ間には、鉄道連絡船の就航が開始された⁽³²⁾。一方、エルベ川の北ビューヘン・ラウエンブルクの区間は、リューベック・ビューヘン間と同日に別会社（ベルリン・ハンブルガー鉄道）の経営のもとで開通していた。すなわち、リューベックは鉄道連絡船の利用によりリューネブルク・ハノーファー方面

と鉄道で結ばれることになった。リューベック・ビューヘン間の路線は、リューベックにとってハノーファー方面への連絡路線として位置付けられていくのである。

デンマーク戦争やプロイセン・オーストリア戦争を経て、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン両公国が1867年にプロイセン（ドイツ）領となると、プロイセン政府はキール・ベルリン間の鉄道の早期完成を目指すことになった。キールは、1865年にプロイセンの海軍基地（のちにドイツ帝国軍港）に指定されていたので、国防的観点から首都ベルリンとの一刻も早い連絡体制の構築が求められたからである。すでにキールから途中オイティンまでの区間は1866年に開通していたので、あとはオイティンからベルリンまでどのようなルートで接続するかが問題として残された。当初プロイセン政府はこの新路線を、リューベックを通らずにオルデスローを経由して東方のハーゲナウに至る路線として計画していた。ところが、この計画を知ったリューベックが、自都市を経由するルートに変更するようビスマルクに請願書を提出すると、ビスマルクがこれを支持、新たな鉄道会社（オイティン・リューベッカー鉄道会社）が立ち上げられて、1873年にオイティン・リューベックの区間が開通した⁽³³⁾。この区間の利用状況は十分ではなかったとはいえ、オイティンを経由して、リューベックは競合する港湾都市キールとも鉄道で結ばれることになったのである。

結びにかえて

ドイツ統一（1871年）の後、バルト海・北海間にまた新たな連絡路が出現した。カイザー・ヴィルヘルム運河、のちの北海・バルト海運河（キール運河ともいう）がそれである。これまでもこの運河については言及する機会があったが、最後にこの運河とリューベック、キールとの関係について補足しておくことにしたい。

カイザー・ヴィルヘルム運河は、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河の一部を利用して1895年に完成した。すでに指摘したように、この大規模な運河の建設に際して重視されたのは軍事的な観点である。統一後、海軍の拡充に力を入れていたドイツは、他国水域（デンマークのエーアソン海峡）を通過することなくバルト海、北海の両艦隊を迅速に結集させるための経路の確保を目論んでいた。そこで、旧シュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河の一部区間を利用して短絡路をなすように新運河のルートが設定され、1887年6月に工事が開始、1995年6月に皇帝ヴィルヘルム二世が開通を宣言した⁽³⁴⁾。

新運河のバルト海側の出口は、旧運河と同様キール港の北部ホルテナウ地区であ

り、北海側の帝国軍港ヴィルヘルムスハーフェンとキールは、ドイツ領内を経由した内陸水路で結ばれることになった。1903年の時点で運河の航行可能水域の幅は67m、運河中央部の水深は9mであり、むろん商船の通航も認められた。キール・ホルテナウからエルベ川河口のブルンスビュッテル（Brunsbüttel）までの全長は98kmであり、アイダー川を利用していたころ（180km）と比べて距離は大幅に短縮された。

リューベックがこの運河の完成に危機感を抱き、シュテクニッツ運河（エルベ・トラーフエ運河）やトラーフエ川河口付近の改修工事に着手したことは、すでに指摘した。カイザー・ヴィルヘルム運河のバルト海側の出入り口となったキール港に、さらなる発展の契機が与えられたことにより、リューベックは自都市の港の役割が低下することを大いに懸念したのである。

しかし、結果を振り返ってみれば、少なくともキールに関しては、リューベックが恐れていたように、バルト海・北海間の一大連絡港として発展していくようなことはなかった。キールは帝国軍港に指定されたことにより、こののち軍港都市として飛躍的な発展を見せたものの、そのぶん、商港としての発展は抑えられてしまったからである⁽³⁵⁾。

リューベックは、ハンブルク・北海方面と舗装道路、運河（エルベ・トラーフエ運河）、そして鉄道によっても連絡されるようになった。新生ドイツのバルト海に向けた交易拠点として、そして近代的な産業都市として発展していくための契機が与えられたのである。

注

- (1) 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1章「ハンザ盛期におけるバルト海・北海間の内陸商業 - リューベック・オルデスロー間商業の記録から」、31-54ページ。また、バルト海・北海間の連絡に関しては、以下も参照。菊池雄太「中世後期から近世における陸上交易の発展と北海・バルト海の世界」、斯波照雄・玉木俊明編『北海・バルト海の商業世界』悠書館、2015年、361-393ページ。
- (2) 本稿執筆のベースとなったのは、以下の二つの刊行物である。Lorenz Steinke, Die Bedeutung der Lübeck-Büchner 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. Ortwin Pelc, Die Verkehrspolitik Lübecks, 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, 219-236. また、各種連絡路の具体的な通過地点など、経路の確定に際しては以下を参照した。Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert, hg. und bearbeitet von Walter Asmus/Andreas Kunz/Ingwer E.Mommsen, Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Band 25, Neumün-

- ster, 1995.
- (3) 谷澤毅『北欧商業史の研究』、第2章「ハンザ後期におけるバルト海・北海間の内陸商業」、60ページ。
 - (4) 例えば、17世紀の状況については以下を参照。菊池雄太「ハンブルクの陸上貿易 1630～1806年 - 内陸とバルト海地方への商品流通」、『社会経済史学』78-2、2012年、33-34ページ。
 - (5) Lorenz Steinke, a.a.O., S.85. 18世紀末のハンブルクの税徴収台帳には、穀物と木材の記録を欠くものの、リューベックからの活発な商品の輸入が記録されているという。菊池雄太「中世後期から近世における陸上交易の発展と北海・バルト海の世界」、378ページ。
 - (6) Lorenz Steinke, a.a.O., S.87.
 - (7) Kleiner Beitrag, Aus einem schwedischen Reisetagebuch 1759, Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, (以下 ZVLGA と略), 41, 1961, S.138-139. Björn R. Kommer, Lübeck 1787-1808: Die Haushaltungsbücher des Kaufmanns Jacob Behrens des Älteren, Lübeck, 1989, S.45, 60.
 - (8) 道路の高規格化(舗装)については、例えば以下のような解釈がある。すなわちそれは、柔らかな粘土質の道路では25頭の馬で、もしくはこれまでの道路で15頭の馬で牽引することができたのと同じ量の貨物を、5頭の馬で牽引することができる状態に道路を改良することである。Lorenz Steinke, a.a.O., S.91.
 - (9) 以上、Lorenz Steinke, a.a.O., S.81-95. Ortwin Pelc, a.a.O., S.219-222のほか、経由地の確定などに際して Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert を参照した。
 - (10) 谷澤毅『北欧商業史の研究』、50-53ページ。
 - (11) 同書、293ページ。
 - (12) 以上、トラーフエ川については、Lorenz Steinke, a.a.O., S.98-99. Ortwin Pelc, a.a.O., S.228-231 を参照した。
 - (13) 協定運航は、新規輸送業者の参入が制限されるなど独占的な性格を強く持った。協定運航については、以下を参照。田中淳一「19世紀前半ライン下流における協定運航 - 技術進歩と体制変動」、『社会経済史学』80-2、2014年、73-89ページ。
 - (14) Lorenz Steinke, a.a.O., S.104.
 - (15) Ortwin Pelc, a.a.O., S.233.
 - (16) 例えば、以下を参照。Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert, S.66.
 - (17) Ebenda, S.80. なお、シュテクニッツ運河、エルベ・トラーフエ運河については、Lorenz Steinke, a.a.O., S.99-105. Ortwin Pelc, a.a.O., S.231-235のほか、以下も参照した。Martin Eckoldt (Hg.), Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen, Hamburg, 1998, S.348-352
 - (18) この運河については Lorenz Steinke, a.a.O., S.105 - 106. Martin Eckoldt (Hg.), a.a.O., S.346-347 を参照。
 - (19) Hermann Kellenbenz, Die Durchfuhr durch die schleswig-holsteinische Landbrücke als Konkurrenz der Öresundfahrt, in: H. Knittler (Hg.), Wirtschafts- und sozialhistorische Beiträge, Festschrift für Alfred Hoffmann zum 75. Geburtstag, Wien, 1979, S.149.
 - (20) ナポレオン戦争など戦時は除く。Martin Eckoldt (Hg.), a.a.O., S.351.
 - (21) シュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河については、Lorenz Steinke, a.a.O., S.106-108. Martin

- Eckoldt (Hg.), a.a.O., S.337-338を参照。
- (22) エーアソン海峡に関する邦語文献として以下を挙げておく。井上光子「知られざる海洋帝国の姿 - 近世デンマークの海峡支配と国際商業」、斯波照雄・玉木俊明編『北海・バルト海の商業世界』、とりわけ、1. 「デンマーク王家の金山」 - エーアソン海峡」、331-337ページを参照。
- (23) Lorenz Steinke, a.a.O., S.112.
- (24) Ebenda, S.114.ところで、リューベックのデンマークに対する支払いはこの通行税だけではなかった。この通行税に加えて、ホルシュタインを経由してハンブルク・北海方面に連絡する各種通商路に対する課税もあった。すなわち、シュテクニッツ運河、リューベック・ハンブルク間の舗装道路 (Chaussee)、それに後述するリューベック・ビューヘン間の鉄道に対する課税があり、これらの支払い全体は、エーアソン海峡通行税のおよそ10倍に達していた。当時、ハンブルク方面との連絡にデンマーク領を通過せざるを得ないリューベックは、これだけの支払いをデンマークに対して行っていたのである。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.639.
- (25) リューベック船の通過数をもう少し詳しく見ておけば、1850年が103隻、51年が123隻、52年が135隻、53年が138隻、54年が109隻となる。ちなみにリューベックを発着する外国船の通過数は、1850年が137隻、51年が97隻、52年が68隻、54年が67隻であった。Staatsarchivar Dr. Wehrmann, Die Beteiligung Lübecks bei der Ablösung des Sundzolls, in: ZVLGA, 6, 1892, S.408.
- (26) デンマークとアメリカの間では1826年に友好通商航海条約が結ばれていたが、エーアソン海峡通行税の支払いについては未確定のままであった。アメリカ側は、1855年に翌年4月の条約破棄を前もって通告し、条約の失効前にアメリカ船による海上での通商活動に圧力が行使されなくなるよう、すなわち通行税が課せられなくなるよう要求したのである。Ferdinand Fehling, Vor fünfzig Jahren. Zur Erinnerung an Friedrich Krüger und Lübecks Politik am Sund, in: Hansische Geschichtsblätter, 12, 1906, S.225.
- (27) Ferdinand Fehling, a.a.O., S.239-241. Staatsarchivar Dr. Wehrmann, a.a.O., S.427.
- (28) 以上、エーアソン海峡の通行税とその廃止については以下を参照。Lorenz Steinke, a.a.O., S.109-115. Gerhard Ahrens, a.a.O., S.638-639.
- (29) 以下、鉄道の建設については、おもに Ortwin Pelc, a.a.O., S.222-228. に依拠している。
- (30) シュテティン・ベルリン間は1843年に、キール・アルトナ間は1844年に、ハンブルク・ベルリン間は1846年に、またブレーメン・ヴンストルフ (ハノーファー) 間は1847年に開通していた。Gerhard Ahrens, a.a.O., S.631-632. Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd.2, Bremen, 1976, S.242.
- (31) Ortwin Pelc, a.a.O., S.224-225.
- (32) Gerhard Ahrens, a.a.O., S.633-634.
- (33) Ortwin Pelc, a.a.O., S.226.
- (34) 新運河開通の後、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン運河の旧水域のうち、新運河として利用されなかった面積にして約1,200平方キロメートルの部分は、水が抜かれることになった。Martin Eckoldt (Hg.), a.a.O., S.339.
- (35) キールではカイザー・ヴィルヘルム運河の開通による経済効果が期待されていた。しかし、

運河開通後、一時的とはいえキール港の貨物取扱量は減少してしまった。運河が北海・大西洋とバルト海諸港との直通航海を容易にし、むしろキール港を通過する航路を生み出してしまったのである。谷澤毅「ドイツの軍港都市キールの近現代 - ハンザ都市・軍港都市・港湾都市」、大豆生田稔編『軍港都市史研究Ⅶ』清文堂、2017年。また、軍港都市キールの発展については以下も参照。谷澤毅『佐世保とキール 海軍の記憶 - 日独軍港都市小史』塙書房、2013年。

[付記]

本研究は、科研費（基盤研究（C）：課題番号15 K 02945「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。