

17.8世紀における英蘭の争覇と和蘭の衰退

池 田 哲 郎

I 17世紀における英蘭の争覇

17世紀初葉には軍艦と商船とは厳密に区別することが出来なかった。船舶というものはそれが船舶であって海上に泛んんでいる以上、何時いかなる場合にも必要に応じて闘わなければならなかった。政府も一朝有事に備えて頑丈な船を建造してそれに充分の装備をさせることに腐心して商船に抜け目なく指導奨励を与えることを怠らなかった。海上での戦闘が頻繁で、専門の海軍——職業的海軍——が創められるようになると、各個の格闘の代りに大砲に依存する新しい戦争方式を見ることとなってきたのが17世紀の特色である。かくて戦闘艦に出来るだけ大きい大砲を載せることが競争になってきた17世紀中葉前に英国はこの点で大陸諸国に先鞭をつけた。その最も進歩した形式が大型船⁽¹⁾と frigate 艦であった。

このような海の革命によって武装商人とか商船というものは次第に蔭がうすくなって行って海上の戦列から退き、船員は単なる食料運送人、護送船員、火夫の地位に貶ちてしまった。しかしこの船員の地位が変っても自衛の責任とその専門の道で海上生活を進歩させる義務は解除されたわけではなかった。多年に亘る伝統が海員の誇りと共に船員=海の戦闘員という考え方から中々離れがたいものにしてきた。例えば英国の場合強い船とは英国が島国であり、Eliza (bethan) 朝時代の名声、英国の“極のような張靱さ”という伝統を承けていた。そしてそれが当時の船員気質として海の危険を克服して弱気を押えさせたのである。だから若し王の海軍が絶滅した際には国家を防衛する責任は船員 (merchantmen) に降りかかってくるものとなっていた。私掠武装船 (privateering) は多年の慣行で公認され、欧洲近海はもとより南方大陸への航海になるとどうしても護送船団が必要になるのでこれが政府の財政上最大の悩みであった。

商船に武装するという方式は17世紀を通じて歴代の英国王朝の変更しようのない原則であった。航海条例は英国籍船舶に独占の便を与え、船舶建造に奨励金を与え、関税を免除し、戦闘力のある船舶の売却を禁じ、何よりもその最大の眼目としたことは早急に大艦を造らせようとしたことである。そのことは当時の英国がこの政府の要請に必ずしも忠実でなかったとの証明にもなる。当時の英国船は大部分100噸以下の船舶であった⁽²⁾。しかし大船は地中海向けと大洋通いに建造されて次第に英国海軍の伝統が強化されて行った。つまり英国の場合砲塔を3~5 ft. 高くして竜骨線 (keel) を細くしたので航速力は高まったが和蘭船のように広闊ではなかった。

Charles 2 世時代の最優秀の軍艦は900~1,400噸位の間にあって当時大体100~800噸位であった一般商船を大きさでは遙かに凌いでいた。しかし王の海軍の4, 5級艦になると大体商船とその建造材料の材木、設計、船腹の大きさなど大同小異で大した差異はなかった、こうした大きな船の相異を示すものは外観の装飾だけで船の構造ではなかった。だから王の軍艦は必要に応じて商船に化けることが簡単に出来た。こうした英国型軍艦と商船が極めて近似しているという評価は英国だけでなく国外でも認められて

(註1) これは巨大な艦で120 brass guns を積載した“動く要塞” (moving fortresses) というも過言でない。と Venetia 人は驚嘆している。この大きな船は行動の敏速を欠くが frigate の方は軽快で把捉しがたい海の怪物であった。M. Oppenheim, “The Navy of the Commonwealth”, E. H. Review (1896) P. 50.

(註2) At the close of the eighteenth century the average tonnage of English merchantmen was only 100 tons: R. G. Albion, *Forests and Sea Power* (1926) P. 116

いたが⁽³⁾、商船については外国商人は英国製よりも和蘭製の方を喜んだ。それは和蘭式快速平底船 (vlieboot = flyboat) は廉価で便利であったからでこのことは英国商人も首肯するところであった。つまり英国の民間に軍艦式大型商船を造ることを奨励する方式は武装しない (しても軽装) 商船専門で造る和蘭造船業と競争して勝味がなかったからである。

当時の世界海運については大別して二つの分野が考えられる。第1は容積の張る値段に較べて荷物が大きい商品を輸出する海運で、この方面では2~300噸の格安に建造されて、操作も金がかからない積込専用、大砲抜き船が重宝であった。これは大体東欧、北欧のロシアから仏の Garonne 河口迄の地域を指し、これら地方は大量の葡萄酒、塩、魚、穀物、各種木材、海具材料 (ピッチ、タール、麻繩等) 鉱石 (鉛、錫、鉄、銅) 類を輸出した。第2の領域は南欧の Biscay 湾から Levant (Levantijn) 諸港に亘る地中海やカナリヤ群島、Madera 群島、Guinea から東印度諸島迄の大洋を含むもので、この貿易を通称 “rich trades” と呼んだ。これらの地方の産物は巨額の量であるが運ばれるものは容積のむしろ小さい割に価格の高いものに限定された。この領域の貿易では北欧貿易のように量は問題にならない。但しこの所謂 “rich trades” と称する地域に無防備でゆくことは非常に危険な冒険であった。だからこの地域に対しては和蘭のレバント・東西印度貿易会社の重役達も英国の王の側近や議会人と同様に武装船の主張者であったことは変りがない。英・蘭共に国家の規制を侵して非武装船が地中海貿易に従事した例は沢山あるが、その連中は又沢山行方不明になった。だから商人は運賃が安くてもこうした弱い運送業者に商品を託すことを警戒していたのである。

英国の場合この大 (遠) 洋貿易 (rich trades) の分野では和蘭船と競争が出来た。防衛力を犠牲にした北欧貿易は和蘭式 vlietboot の天下で英国は到底立ち打ちが出来なかった。英国はノルウェイからロシアにかけてドイツの大部分を含むバルト沿岸では完全に和蘭に圧倒されていた⁽⁴⁾。

フランドル、愛蘭、スコットランドの商取引からグリーンランド、スピッツベルゲン一帯の捕鯨、北海の鯨、鱈等北欧一帯の諸港の取引は殆ど和蘭海運の独占といった観があった。しかし又当時和蘭を始め外国河港は広く錫、石炭、鉛、アルミなどの重い産品を英国の輸入に頼っていた。

1660年の航海条例も1662年の Frauds Act も主たる狙いは和蘭と外商を英国貿易から排除するに在ったので Levant 航路の取引と共に英国 (で造られた) 船に限定されることになった。例外としては外国で建造された船でも所有者が英国人の場合は外人並の関税を払うと欧州品の輸入を許可された。爾後急激に Scandinavia 航路の取引が増大し、英国が購入したがっていた和蘭製武装商船の取引が増大したことは始め英国の予想しない結果であった。航海条例で大いに儲けたのは Hamburg であった。しかしロシア航路はこの条例の恩恵に与ることなく英輸入商人の姿は殆ど消え去った。又捕鯨船を一隻も持たなかった英国はどうしても鯨製品の輸入を和蘭に仰がなくてはならなかった。

英国の悩みは重量物資 (鉱石類) があふれて、金高の軽量商品に船を廻さなければならないことであった。当時和蘭はバルド海貿易に年間7~800隻の船を廻しており、その他鱈漁撈に従事していた蘭船は1000隻以上と見積もられていた。航海条例の適用を左右するものは、英国の海具一切の外資の供給如何にかかっていたが、木材, deals, plank, hemp, flax 及び pitch, tar はその価格いずれも和蘭の方が英国より遙かに廉価であった。英商人はこの条例のためこれら原料を廉価に仕入れることが出来ないで、従来のように安く輸入することも不可能になってきた。

(註3) 「(商船) は戦争が出来るように装備されていた」 (zij als ten oorloghe gemonteert varen) : P. J. Block, “Koopmansadviezen aangaande het Plan tot Oprichting eener Compagnie van Assurantie (1629~35)”, Bijdragen en Mededeelingen van het historisch Genootschap te Utrecht, bz. 69.

(註4) これを英国の歴史家は “last trades” の名で呼んでいる。この間の事情は A Discourse of Trade (1670), と Britannia Languens (1680) (何れも, J. R. McCulloch's Select Collection of Early English Tracts on Commerce, 1856; No. 6 所収) 参照。

航海条例発布と同時に船主でない英商人の同条例に対する——英商船に輸入を限る——反対が起ったしかしこの運動はもっと溯ると1615年4月17日の宣言——外港を利益する英船の運送禁止——に端を發している。ロンドン水先人協会 Trinity Houseはこの宣言の發議者であるがYarmouthの商人、Hull、Londonの業者と蘭船使用の問題で絶えず変更を余儀なくされた。ピューリタン革命後1651年の航海条例も同様の反対を受けた。そして同条例が強化されると反対もくり返された。英国造船は高価につく、積載量が少い、不便だ、だから容量のかさむ荷物を運ぶ貿易業者にとってこれらの諸点は共通した利害問題であった。

このような批判に造船業者が気がつけば、英人所有の蘭造船の例証がないのでもないのに何故彼等は安価で容積の大きい型の船を造って見ようとしなかったろうか。この責任は条例と彼等業者が半々に負うべきものである。Witsenに云わせると「我国＝和蘭＝のドックで造船業を習っても外国の修業は方法を覚えただけではどうにもならない。尠くとも彼がその従業員全員にオランダ人のような勤儉節約を体せしめなければ、そしてそれは出来ない相談だろう。」⁽⁵⁾

こうした常識的な批評や又英造船業者の保守的な習慣墨守を認めても、彼等英造船業者は次第に外国業者に見習うことができた。乃ちフランス軍艦を倣って改良を加えた frigate 艦や yacht を造ったからである。しかし最後迄英国の業者は和蘭式 flyboat, whaler, dagger, herring-bus は造らなかつた。それはどうしても和蘭の場合のように廉く造ることが出来なかつたからである。

航海条例を推進させた英国側の迷妄に英船は英国産の oak で作られるという伝説があるが船材としての masts, deals, planks 等何れも英国が和蘭より優れていたことはないし、帆材や針金索具類に至っては到底和蘭に及ばなかつた。1686年英国海事協会に対して船主連は20噸の英船に百枚の外材が使用され、帆用 canvas は8割迄輸入物であることを認容している。瑞典、諸威、丁妹人の方が英人より廉価に運送出来たがそれにもまして蘭人の方がもっと廉かつた。英人は Scandinavia 人が儲けすぎると語っていたが、和蘭人の場合その航海技術と商売機構の妙からくる優越性に立っていた。

前記英船主の主張するところによると80噸未満の船なら英材が適しているが、それ以上殊に300噸以上の船の場合はプロイセンかポヘミアの独逸材の方が長保ちがして却而経済的であるという。英国での大型船用の材木を海岸又は河川の近いところで入手は困難で陸上運搬は面倒でもあり高価につくというのが当時の一般造船業者の言分であった。だから百噸内外の船舶は輸入材料で造り、それ以上の大洋—Levant, Guinea, 東印度等の一貿易に従事するため武装を要する大艦の建造は特定の免許を与えられた国内業者のみに造らせればよいのであった。

同一噸数の船舶建造に投資する金額を英・蘭両国について比較する際当時ロンドンとアムステルダム両市の金利の差を看過することは出来ない。オランダでは別に法定率は定まっていなかったが、資本が潤沢で Holland 州で金を借りるとどんな他の歐洲諸国で借りるよりも好条件（低利）で借款を起すことが出来、商業信用が英国より活潑で広範に動いていた。和蘭の場合勿論期間で相異はあるが4分乃至3分5厘が慣行されていた。この二国の利率の差異が二国の投資にいかん影響するかは容易に想像がつくことであろう。大洋航路による対外貿易は實際のところ英国が優っていても個々の投資家にとって1.5～2.0割、時には3.0～4.0割の利子を払っては結局利益を齎さないか、儲けるのは危険を侵して外洋に

(註5) “Te verwonderen is’t dat alle uytlanderS, schoon zy op Timmer-werven hier te lant de zuy-nigheyt bevljigen, in haer eygen lant gekomen, nimmer zulks, na kommen volgen……”

En dit komt mijns bedunkens oock daer by, dat zy buyten’s lants met buyten-lantsche mannen arbe-yden. Waer uyt volgt, schoon een vreemdelingh alle de Bouw-regelen in zijn hoofd hadde, zy hem echter niet dienen kunnen, ten ware hem alles in deze landen by onbervindinge wiert getoont, en dan noch niet, ’t en waer hy kans zag den aerd zijns volks, waer mede hy arbeben moet, den zuyning en zindelijken hollantschen inborst glijck te maken, ’t geen niet doenlijck.” (Witsen, Aeloude en Hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier, “Aen den Leser”) (以上の要旨本文参照)

出航する船員だけで国内の投資家ではなかった。

つまり大型船による外貨輸入が大多数の英国人にとって利益にならないということは当然で、このことは Charles 2 世時代に英国籍に移された和蘭建造船についても云える。つまり英国人の儲けを確保する手段は運送料を和蘭丁株並に安くするかその商売取引の運営方法を改良するより他に方法がない。それなのに商法上必要なこうした cost-down を英国商人や船主はどうしても実行出来なかったのである。金利はすべてではないがどうしても重要な項目である。三回に亘る戦果として捕獲した蘭船、英商人が買いとった和蘭製船、航海条例の適用で英船籍へ移籍を了えた多くの和蘭 flyboats 等、更に60隻を69年にはノルウェイ航路に免税就航させたが、こうした努力を以てしても、英国は欧州市場の回復も和蘭並の漁獲量の確保も遂に達成出来なかった。

当時和蘭の海岸州の商船がその数においても質においてもいかに優れていたかは等しく全欧の認めるところであった。年間三ヶ月の結氷期の風が全然ないとき和蘭船は意地悪く海上に乗り出してゆく。和蘭本土は耕地も少く、木材、船材も鉄も船具材料も hemp と flax を除いて何もない。それでいて和蘭は毎年何千隻という船を解纜させ七つの海に重要な使命を帯びて送り出すのであった。和蘭海運の中世初期から17世紀に亘る興隆史を茲に叙述するわけにはゆかないが17世紀後半の和蘭商人の優越した原因には次の理由が挙げられる。

(1) 地理的に諸河川の出口に近い海に近接していた。(2) Amsterdam の欧州金融市場又世界中継貿易 (Intrepôt) 市場としての優越。(3) 西・蘭の海外植民地との争覇にかかったこと。(4) 海外における総督 (staat generaal) の商業政策。(5) 国内における商人の独裁支配権が政治に反映したこと。

以上は一応和蘭商人全体として云える基本線であるがその他造船航海に現れた和蘭海軍の偉業を回顧しなければならない。

商船に必要なとする条件は廉くて航海に堪え積み易くて索具の取扱いが簡便で船員数が少く、おまけに彼等が低賃銀で悪食を厭わないことである。原価を安くするためには外国の材料をどうして手に入れるかが問題であり、その上船大工その他の技術要員の賃銀、生活様式が問題になる。更に関税に対する国家の政策も影響することは云うまでもない。原料の主な産地は諾威、独逸及びバルト沿岸諸国で、これらの国にとって和蘭は海具材料の最大の顧客であった。和蘭商人その最も低廉な季節を選んで大量に仕入れ、支払は現金、北欧銀貨、又はアムステルダム払の為替できちんと決済した。一方国内の海船業商人には長期信用貸を許した。仲介人をさげ直接仕入れるのがオランダ商人の鉄則であった。彼の海外投資や外国の市民権のある人と共同商社を通じて他の外国人より有利な取引をしたことは一再に止らない。かくして蘭人はノルウェイ産の船材をノルウェイの船主が自国で買うよりも低廉に和蘭船舶業者に供給することが出来た。1669年後に英国貿易大臣になった Dr. Benjamin Worsley は英国で造船の際の材料費は労務費の8倍かかると見積っている⁽⁶⁾ が和蘭は安く仕入れる上較べにならない程安い関税で造ることが出来た。

労働力で英国と和蘭を比較すると一長一短であった。和蘭の労務費は名目賃銀では、一般消費物資に高率に課税しており生活費が高むから、決して低い方ではなかった。しかし和蘭の場合季節労働でなく年間を通じて仕事があったので船大工は生活が安定してその点相殺された。その上外人を感嘆させた点は、機械一風力利用の大型製材所一の力による労力節減方式による大きな起重機で重い材木や帆柱を揚げさげしていた。仏蘭西の Colbert が高賃銀でフランスに移住するようにオランダ大工に誘って⁽⁷⁾ も動かなかつたのは和蘭以外には当時こうした機械化がまだ行われていないので却而仕事がひどくなることを彼等が知っていたからである。

和蘭工人の勤勉、節約、清潔は広く尊重されていた。だからコルベールが40人の和蘭大工を招聘しよ

(註6) State Paper D., Car. 11 258 f. 154. 2 April 1669.

(註7) Letters, Instructions, et Memoires de Colbert, 111, 1, P.199.

うとしたのはその風をフランス人に見慣わせようとしたものである。⁽⁸⁾ 彼等の節約は時に極端で、軍艦や遠洋航海用には樫材を使ったが、商船の切り端の小片逆使用した。釘も大切にしたら可成鉄と木釘を使った。その方が軽くて廉かった。一寸小さくすると帆の費用が遙かに廉くなるので英国よりも小型にしたり、英国が2枚のところを1枚にしたりした。こうした眼に見えない節約が結局一隻の船を造ると和蘭は英国の3分の1乃至2分の1で竣工が可能になった。⁽⁹⁾ 現に69年に和蘭で一本の主柱を800磅で造るのを同じものが英国では1300磅を要し、76年に250噸の商船の場合噸当り英国の場合は17磅2志6片かかったが、同年英国人が和蘭の Zaandam 造船所から購入した200噸の商船は9,050 gulden 乃ち英磅に直すと噸当り4磅10志であった⁽¹⁰⁾。ロンドン以外の外港ではロンドンより建造費が廉いのだが材料が手に入らなかった。

持久力の点では些か問題があった。蘭船の用材はフランスや英国の船材より薄手で遠洋航海や大砲の攻撃を受けると脆かった。英国艦は60年の耐久力があるというのが自慢であったが蘭船の場合船員がよく掃除と手入れを怠らないで持久力を高めていた様子が見える。その点は英国船の持続力を和蘭人も認めないわけにはゆかなかった⁽¹¹⁾。しかし元来和蘭商船は戦闘用や永持ちするために造られたのではないからその詰られた欠点は却而航海上役立った点でもあった。乃ち丁度ノルウェー型の二櫓型漁船の方が重厚な和蘭軍艦よりも暴風雨の際便利であったと同様に、和蘭式の甲板は広くて平な船の方が動揺が少なくて顛覆を免れやすかった。大体蘭人は多年に亘る海上の経験から万事を割り出しているのだからその点蘭型は航海上で最適に出来ていた。だから英人の船長でも英国製の船よりも和蘭製ののにのりたがった程である。こんな例はいくらでも挙げられる。英国に駐在した和蘭代表 Van Heemskerck は和蘭漁船の方が英船より海上では航続力があると豪語したし、Colbert de Terron という仏海相の甥で Rocthefort の監督官はリスボンから貴重品を運ぶのにフランス型 fregatje では不安がって能々蘭船を備ったという話をきいて当時フランスに駐在した Staats Generaal の大使は大いに気をよくしている⁽¹²⁾。暴風雨や大波に大洋で遭うと和蘭船も沿海や河港出入の場合のようににはゆかないから1675年の秋には Dantzig 港に向う途上七隻の蘭船が行方不明になり Königsburg から回航の11隻は擱坐してしまったこともある。何といっても海難には軽船は弱いことは否めないからその点が蘭船の欠点であった。こんな際に無理に着岸しようとする蘭船は木葉微塵に碎けてしまうが英船は助かった。

もう一つ大切な点は和蘭の主産業である造船業の機構について述べる必要がある。造船型を規画化し統一したことが普通の船舶を急ピッチで造ることを可能にしたこと、船材の stock が豊富で時間のロスなしに建造出来たこと等特色として挙げられる。有名な Zaandam 造船所にはいつも4.5千噸分の船材が整然と蓄えられており Colbert を驚嘆させた。Amsterdam の国立倉庫を訪れた英人は cableor, anchor, sail, yard, cordage (Kabel, anker, zeil, plaats, touwwerk) 等が何れもきちんと整備されているのを見て眼を見張った。だから糞装を了った船は直ちに就航出来たのである。私設の dock yards の場合は管理と正廉は国営以上で従って低廉を売物にすることが出来たわけである。第二次対英戦争の際 Zaandam では材料を集めるのに2,3ヶ月を要する船舶を一日一隻の割で造ったという⁽¹³⁾。しかもこの Zaandam という処は和蘭の一造船所のあるところだが、國中沢山ある造船所の一つにすぎないことを忘れてはならない。和蘭造船業は Amsterdam は勿論 Rotterdam, Middelburg, Haarlingen, Hoorn でも榮えてこれらの造船所では商船と軍艦とを建造していた。もっと小さな港市は漁

(註8) Lettres, Instructions, et Mémoire de Colbert; 111, i, 133, 6, June, 1669.

(註9) McCullock's: ibid, 318, 以下数字 ibid. No. 3, P. 129.

(註10) S. P. D. Car. 11, P. 382, f. P. 284, 3, June 1676.

(註11) Witsen, ibid, P. 157.

(註12) Brieven geschreven ende gewisselt tusschen den Herr Johan de Witt……ende de gevolmagtigden van den Staedt (1723~5), 1. P.667, 23 July 1663 (W. Boreel to De Witt.)

(註13) Colbert: Memoir, 111, i. P. 295.

村のような処でも自分達の軽舟は自分達の村で造っていた。そんな小さな田舎の造船所の中にも年中無休で動いているのがあったという⁽¹⁴⁾。

和蘭では造船業は好望な投資と考えられ、船舶を所有し操業することと商業取引とは截然と区別されて船をもたないで外国と取引はしないが造船株をもつ人の数がどしどし増えていった。だから Greenland 行捕鯨船を2~4隻位仕立てて、株を細分して $\frac{1}{4}$ 、 $\frac{1}{3}$ 、 $\frac{1}{16}$ の大衆株を売出して一般の関心を煽る商人も現れた⁽¹⁵⁾。鯨漁も造船にまつわる投資の対象で、茲でも船株同様に分割された。よその国で百姓をしているように皆船株を買った。1666年に Amsterdam の靴屋の組合が貿易商船を造ったという話もある。一英国商人が Rotterdam で船株 $\frac{1}{4}$ をもっていったとき、他の $\frac{3}{4}$ を和蘭のパン屋がその又半分を醸造家がその他を幾人かのスコットランド人がもっていたというが、こうした株を分散所有する例は英国にもないわけではないが、それは高価な金のかかる大船などの場合に限られ、それもその事業に関係のある一部の人士の間だけのことで和蘭のように一般大衆化は見られない。商用の小型船というのは和蘭の船型の大半を占めているが、この場合大抵一人でもつか又数人の株主が船主になっていた。

船舶の性能と貨物収納の便という点も和蘭造船業者成功の一因である。大部分欧州諸国向けの嵩ばる割に金目にならない商品を運ぶ船舶は大量に収載出来てしかも乗組員の数が出来るだけ少ないことが理想であった。こうした要求に適應する船を建造することが多年の内陸や近海航行の経験から問題解決に向わせた。Witsen は39種の binnenlands-vaerders (河川、運河用船舶)を列挙している⁽¹⁶⁾が漁船の船種は一寸分類したてられない。

和蘭造船業の花形は英国で flute とか flyboat と呼んでいる fluitschip 型の船⁽¹⁷⁾でこれが北海とバルト海で最も活躍した。この fluit というのは軽快で収容量にとみ、それでいて案外重いものが運べた。甲板は一枚で帆船専用に見えるがそれでいて密閉した城塞のように出来ていた。この船の外見上の特色は当時一般の船に較べて恐ろしく長い(4~6倍)ことでその船首は飾りや突き出しがなくて丸くなってをり、船尾の方は一層丸く広がっていた。水面に出ていない船腹の収容量は大きい、甲板が空闊であることは船員が艫くて操作が間に合うし、その上海上に出ている部分が艫いので風の抵抗が弱まるから航行に便利で両舷が広くて荷物が船腹に平均的に集中していて波浪にもまれても容易に顛覆しないようにうまく出来ていた。航続力とスピードを増すために、この船は船首が下へ傾斜していた。マストは大小3本で、司令塔も甲板室もついていないし大砲も一切の装飾品は無駄だとして除かれた。この fluit 船は通常100~900噸であるが最も役に立つ大きさは200~500噸級とされた。人はこの級の船に大量の海上運輸を必ずしも期待出来ないが、実際のところ見掛より遙かに敏捷な運送船でその航続力から船長達はレバント海航路で予定以上迂廻を敢てしている。

この fluit がお目見えしたのは16世紀最後の1590年代であるが、その成功から従来の古い航法を揺がすこととなる。次いでこの船種の大量生産が開始され20年間の(対西)休戦期中は非武装船も北海で無難であったから大いに活躍した。1612年 Lubeck の船主はイスパニヤの帰りに蘭船の入札値が安いので積荷を皆とられてしまうとぼやいている。英国でも1614年外国船(蘭新造船)との競争のため航海が衰微した理由で航海法が上院を通過したが下院で否決された。しかし翌年王の布告の形式で英国の船運を現行法令の範囲で保護するように要求した。1620年 John Keymar は great long ships (新型オランダ船を指す)が英国の交易を脅かしていると述べている⁽¹⁸⁾。地中海に於てすら、茲には蘭船が出入

(註14) Witsen, op.cit. "Aen den Leser"

(註15) ibid, pp. 424~5.

(註16) Witsen: op. op. cit. 165, 169~71.

(註17) この船の実物模型は Amsterdam 和蘭歴史海洋博物館 (Ned. Hist. Scheepvaart Museum) に現在陳列されている。(写真註日和蘭大使館蔵)

(註18) McCulloch's Select Collection, 13.

しないのに辛じて英国が優越していたがバルト海では断然オランダ新型船に押えられた。Holland と Zeeland の（海）軍部はもっと強靱な船舶建造を主張し、当局（Staats-Generaal）は人員（兵員）と装備（大砲）の規定を設けた。20年代には対西戦争が再開されたり、デンマークの規制、それに講和時代の製産過剰が祟って、一時衰えた。船主達は持船の安全を確保するために適当な護送船団を付けることを要求し、長い闘争の末、商人や船主を完全に満足させるまでには至らなかったが、政府が貿易保護に任ずることとなった。

経験をつむにつれて益々和蘭人は船舶の改良を重ねていったから蘭船が経済的に引合船で操作に便利であることは1世紀以上に亘って全欧に公認されていた。それは蘭人船員の賃銀、食（料）費、fluit 船の帆走の簡便なこと、大砲を積載しないことからくる船員の数が少ないことなどで決定的であった。このことを Keymar は1620年に次のように解説している。例えば200噸の英船と蘭船の場合を比較⁽¹⁹⁾すると、蘭船の方が商人に100磅廉く奉仕出来る。その理由は英国側が30人必要なのに蘭船は9人か10人で済ませるからで一航海に20人分の給料と食料が節約出来ることになるからである。同様のことがフランスとの比較でも蘭小型小船（2本マストの200噸級）が7、8人で、300～400噸なら16～18人で航海出来るのにフランス船は丁度その倍の船員が必要だったと云われている⁽²⁰⁾。

1660年の航海条例は英国船主や船長の困難を増した。それは同条例による3特権を享受するためには英国で建造された船でその乗組員の4分の3以上が英人でなければならない規定になったからである。この一種の“closedshop”制のため和蘭側は沢山の下級船員（英人）を傭い入れ、英国では給料節約のため船長や上級船員を犠牲した。英船員はこの機会を利用して賃上げと待遇改善を叫び給料は上ったが、それでも和蘭船員には中々及ばなかった。当時の和蘭船員は英国船員を一生懸命仕事に取りくむことよりも食事の方を気にしている連中として軽蔑していた。⁽²¹⁾ それもこれも和蘭人なら20人でたためる帆を、英国では60人もかかることから起因している。蘭漁船乗組員の食料はパンと魚と碎粉と称する“grutt”で極めて粗末なものであった。商船の方は少しましであったが肉は愛蘭肉をこま切れにしたものを用いた。それにしても和蘭側の船員の給与がよかったので英蘭やスコットランド系船員が多数和蘭に雇用されて、特に王政復古以来（1660年、Charles 2世復帰）は政治、宗教上の立場もからんで大量船員が渡海し Rotterdam に一時船員の町が出来た程である。船員の待遇は両国共人間らしいとは決して云えなかった。しかし何分長い商売上の経験から和蘭の船員の方が何か金儲けの口が多かったようである。その他英船員は放蕩無類であるが和蘭の方は正廉で信用がおけるなどという世評は多分誇張であるが矢張り或る程度事実で殊に和蘭船長は全福の信頼をおかれた⁽²²⁾。ノルウェー航路では和蘭船長が商人の役を果し材木の買付をしたから和蘭の場合この重要商品の値段をそれ丈安くすることが出来た。

結局のところ以上のべたようなあらゆる優位一造船費の低廉で船体が合理的に出来ていること、その上航海に金がかからないで安全で信用がおけたこと一が歐洲一最低の貨物運賃と最も範囲の広い海運に結着させられた。平和が克復した時英蘭料金は同一航路で和蘭の方が英国側より $\frac{1}{2}$ 乃至 $\frac{1}{3}$ 廉かった⁽²³⁾。1680～1700年代に北海で Scandinavia 諸国と、地中海で仏蘭西は和蘭と運賃価格の競争をしたがどうしても勝てなかったし、老練な和蘭海運業者程信頼を受けることが出来なかった。商人は輸入の費用を計算して蘭船とどうしても契約するようになり、それに Amrterdam 行の船便ならいつでも又世界のど

(註19) Witsen : op cit 6.

(註20) J. Hayem. Observations sur le commerce du Nord (Mémoires et Documents pour servir à l'Histoire du Commerce et de l'Industrie en France, 1912—22, 4e. S6. P. 254)

(註21) Witsen : Bp • cit. P. 207.

(註22) Bishop Huet : “une grande fidelité et exactitude a rendre bon compte de tout ce qu'on leur confie”. (Mémoires sur le Commerce des Hollandois, 41.)

(註23) Blok : “Koopmansadviezen” op. eit. P. 72.

こからでも積出せた。だから多少廻り途であってもこの便に託す方が結局早くて一番経済的な方法であった。

造船(業)は和蘭では消耗品ではなくて大企業でありそれ自体商品であった。だから世界中どここの国にもどんな型の船でも蘭人の手で建造してやった。大砲を載せた軍艦、各種の商船、漁船から遊覧用のヨット迄、仏印度会社に東洋向けの軍艦を、英国には費用低減を試すために鯨漁業用の漁船や flutes を、西班牙にはその海外植民地就航の運送船を、Hamburg と Ostend には各々必要な輸送船をそれぞれ造ってやった。デンマークの如きは蘭船に最も多く厄介になっていたので、自国民が英国で商売出来なくなるからと航海条令の適用除外を要請した程である。そしてデンマークは自国では檣の木がないから一和蘭もないのだが一船は造ることが出来ないと釈明した。つまり当時はデンマークもスエーデンも和蘭で船を造って貰っていたわけである。

和蘭製の船で所有主が他の国の人であるということから奇現象が生じてくる。蘭人の船主は戦時中などは Lubeck のものだとか或は完全に中立の Genoa 人だとか偽装して船にのり込む。第二次英蘭戦争の際英国では蘭船を捕えると全部が Flemings だというくせに Flemings が我々の方をつかまえると和蘭人になってしまうといていた⁽²⁵⁾。英国がスコットランド人に海外植民地との交易を禁じたのもその船が和蘭製だという理由であった。これはスコットランドには手痛い禁制でこれでは殆ど商売が出来なくなる。1672年スコットランド人の私掠船が蘭船(英人所有木造船)でノルウェーから帰途の20隻を鹵獲した。英国議会は激怒したが内心スコットランド人は痛快を叫んでいたのである。実際英蘭には沢山の和蘭製の船が入っていたし独立前に Dunkirk で西班牙の肝入りで和蘭製船舶の鹵獲品の競売の際など各国が競って集ったが英国が最も多く買っている。しかしこうした外国建造船の入手は1660年の航海条例とそれに続く自国造船業奨励の条例で痛棒を喰わせられることになった。それでも依然としてあの船首の丸い和蘭型の船が沢山英国で見られた。1674年船籍移転を中止させようとする法律が議会を通過した。しかし商人達は別の考えでいたから1685年になると石炭の運搬は外船でもよいことになって英国製の船と同一の待遇を受けることになった。航海条例後40年の17世紀中に何隻位の外船一蘭船一が英国に入ったかは正確なことは判らない。僅かに政府が公認して和蘭籍から英国に転籍したそれも可成り怪しげな数だけが伝えられている。乃ち条例の監督官 Sir John Shaw は1776. 7. 11日2回の対蘭戦争の鹵獲船と議会で転籍を承認された蘭船の数は463隻で内341隻が倫敦に他は外港籍だと報告⁽²⁶⁾している。1667年秋から76年7月11日迄に国有化されたものは328隻で内306隻が倫敦籍になった。合計791隻であるが、英国海運の17世紀中の最高頂に達した Nymegen の講和直前の頃1200隻は外国製船があったと推定されその大部分が和蘭製であった。だから当時の英国商船の総噸数の1/3~1/4が外国製であったわけで17世紀の最後の20年対仏戦争の時代に海運界は不況になり1660~80年代より造船業は魅力のない投資事業になった。そして海外植民地その他の貿易の運搬は中立国の船舶によって行われ外国製船舶の入手に狂奔した時代である。若し英国の貿易盛期に外船があの航海条例の立案者の想像を絶する程重要な役割を演じていたとすると英国の造船業界は確に急激な発展を遂げたであろう。そしてそれがこの条例の保護のお蔭であるとするのも当然正しい。しかしもっと決定的な要因一英国造船海運業の発展の一は古い交易に換る海外植民地による新しい市場の開拓で、Augustus の和約の前に(5年間の戦争があるが)20年の平和な時代があったことが原因である。上述の通り航海条例が出ても英国の海運業は和蘭には勝てなかったし、和蘭の海運は依然として栄えた。17世紀に英蘭何れかが他を抑えて他の犠牲においてのみ自国が栄えると考えることは両者の誤りであったと見なければならぬ。確かに英国には黎明が近づいていたが和蘭も夕暮しが迫っていたわけではないというべきである。

(註24) Clark, G. N. : The Dutch Alliance and the War against French Trade (1923), P. 136.

(註25) S. P. F. : Spain, 46 f. 60.

(註26) S. P. D. 1676~77, P. 218.

II オランダの衰運

—18世紀のオランダ国際経済—

通説によるとオランダの商業が衰微しはじめたのは英国の航海条例とそれに続く英・蘭戦争のときから破局に頻したという。

つまりオランダの繁栄は1648年—英航海条例の発布—を頂点として衰退に向ったというのである。しかし最近のオランダの歴史家は⁽¹⁾ この説を誤りとして排し、オランダ自体の経済上の刻明な分析を通じてオランダ衰微の原因をつきとめようとしている。現在では、オランダが17世紀初葉に確立した地理上の条件からくる運輸・通商上のヨーロッパにおける独占権をもっていたこと、又それを近隣の諸国が承認し庇護したことは1730年迄不動であったと、認められている。17世紀前半英・仏がオランダの世界市場を独占しているのを攻撃しようとした企図はいずれも失敗した。英国の航海条例は、ラインランドをオランダの正当な後背地と認めたブレダ(Breda)条約の条項と共に、その特免規定でそれは得体的に認めないものとなり、同じ趣旨でフランスと北欧との仲継貿易からオランダを排除しようとしてコルベール(Colbert)が出した1664年、67年の関税法も、オランダにその支払った輸入税の割戻しを認めた上、1688年には更に新しい譲歩をしているから、1697~1713年迄フランスと北欧との貿易は完全にオランダの手に握られていたことが解る。勿論1672年の戦争(英蘭)直後に一時的な衰退の兆しはあった。これをテンブル卿(Sir William Temple)などはオランダ貿易繁栄の頂点だと述べたので英国の定説となりそれがそのまま史学界に流布したのであるが、1714年マンダビイル(Manderille)の書いたものは「1671・2年頃困窮してはいたが、オランダは繁栄している贅沢な国だ」⁽²⁾とあるから、前記のテンブル説は一時的不況を見誤ったものであるといわなければならない。こうした旅行記は皮層的な観察が多いから史実の根拠にはならないが1698・9年にオランダの貿易額はその輸出入税額から見て前古比なき最高額に達し、それが1715年迄継続しているから、マンダビイルの記事が裏書きされるわけである。アムステルダム銀行は1672年の危機を奇蹟的に逃れて生残るが、このことは当時の世界通商の王者の實力の証左とも見られる。これは当時オランダの自由と繁栄が英・仏・西に優っていたためであると各国の当時の史家が等しく認めている点である。

1730年迄英・仏は何とかしてオランダ仲継貿易依存の絆を断ち切ろうとしたがどうしても成功しなかった。長い間オランダは全欧の貨物集散地(entrepôt)であった。18世紀のアムステルダムはバルト海沿岸諸国から地中海側へ送る物資の倉庫であった。その見返りに果物と葡萄酒がくる。仏・独から葡萄酒と織物類が、イタリヤから絹が、レバント(Levant)の棉花、スエーデンとオーストリアから紙が、東洋からも数々の植民地の物資が、それぞれ送られてきた。対英貿易は主としてロンドン及西側の諸港と英国製布の輸入と英国植民地産の物資の再輸出でその見返りにハーレム(Haarlem)で晒したドイツ製リンネルが送られた。その上アムステルダムは貴金属—ギネアの錠・南米の銀—の中心市場であった。英国商人は1700年にカディスの金銀塊市場を奪取しそなたたことを口惜しがっていた。

当時オランダの産業は二種目に分れていて、一はライデンを中心とする織物工業—これは1700年にはもう衰微しかけていた—で、二は原料加工業で始めは農産物加工の醸造などであったが、煙草、皮革、砂糖、染織等に進み1730年でもまだ盛んであった。

以上は18世紀初葉のオランダ経済活動一斑であるが、それらがその経済上の変化を起したから当然オランダは衰退したとは断じがたい。つまり要約していうと (1)オランダはヨーロッパ各国の船舶、港市の施設の発展によってその世界仲継貿易の地位を失ったこと (2)加工産業の発展も賃銀高と保護政策でその衰退を防ぎ切れなかったこと (3)産業よりも金融面に関心が移って行ったことでつまり低利のオ

(註1) J. G. van Dillen : Jaarboekje 1928 Department Amsterdam der Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, 63.

(註2) Mandeville : Fable of the Bees. 1795, pp. 110~11.

ランダでは保険銀行業を外国投資に向寄せたわけである。だからこうした現象を見てオランダの経済界の衰退と一概に見做すわけにはゆかない。但しこうした変化が循環してアムステルダム中心の投機を過剰にし、それだけ間接にロンドンの地位を強化させる結果となった。

貿易額の表の上からは目立ってオランダが衰えたようには見えないが、その真相は世界の貿易金額が増えたのにオランダの場合は従前通りであったということである。このことは対英貿易⁽³⁾の数字が何よりも明瞭に物語る。

	1696~7	1772~3
英 輸 入 額	3,483,000磅	11,407,000磅
内オランダより	507,000	412,000
蘭 輸 入 額	3,526,000	14,763,000
内 英 よ り	1,462,000	1,874,000

つまりオランダの英国依存の比重が輸入では14.6パーセントから3.6パーセントに、輸出では41.5パーセントから12.7パーセントに後退したことになる。この1730~80年の状態は英、仏との間に絶えず戦争をしたためにこの傾向は一層助長され、一方英・仏間にオランダを抜きにした直取引を發展させた。

オランダは1710年を一期に「力の政策」(Power politics)を廃めて中立政策を採る。それはつまり戦時でも平時と同様に通商が出来るようにすることであった。一例あげると1739年に新にフランスと更新した条約は従来オランダの手中にあったレバント貿易がフランス側に大幅に委ねられた。

それでいて1739~40年、1743~48年・1756~63年には海運業は中立国オランダに大部分戻っている。この戦争ブームが、関税改正を一時棚上げにさせているわけだ。

英、蘭貿易の場合ヨーロッパの交易ルートの変化がはっきり判る。乃ちロッテルダム、アムステルダムに代理店をおく英の毛織物の輸出とハーレムで晒して英国に出すドイツ産リンネルの場合がこれである。それは盛んな時—1700年頃—には英布はアムステルダムで染めた。それが1750年になると、もうオランダに全然出さなくなっている。オランダ商人はまだ未練があったのだがこの頃になると英国はドイツやスペインの買手に見本で取引をして現物はオランダにこなくなっていた。現物はトプスハム(Topskam)・エクスタ(Exter)・ロンドンから直接にハムブルグやビルバオ(Bilbao)・カディス(Cadiz)に輸出されるようになった。その帰路の場合もロンドン商人はもうドイツのリンネルをオランダで買うのを止めてハムブルグ・ブレーメン(Bremen)・アルトナ(Altona)に直接取引に出掛けた。ロンドンその他の英商人とオランダ駐在員との間にかわされた文書を見てもオランダ経由の間接取引商品の取引が出来る以上、料金その他手数料で損なことを判然とさせている。しかしオランダ漂白業にとって痛棒を喰はしたものはアイルランド、スコットランドに同業の競争者が現われて漸次オランダで晒したリンネルを侵食していったことである。これこそオランダの最も盛大な産業に対する英の競争であったとは最近の史家の見解である⁽⁴⁾。

18世紀中葉より他のオランダ工業も外国の競争から打撃を受ける。それはアムステルダム染織工業が衰微し、木工、石油工業や醸造工場がバルト海沿岸やエルベ河畔に移動したことである。1738年に精糖業がフランスから大量にオランダに入り込み、世紀末迄にロッテルダムの砂糖市場を席捲してしまった。こうした進展振りが関連商業を刺激してロンドンとカディス・ポルドー・ルアン(Rouen)・オステンド(Ortend)・ブレーメン・アルトナ・ハムブルグ間の取引が活発になった。就中ハムブルグの商人は、嘗て・米・仏・西の貨物をオランダ経由で買っていたのを今や直取引を行ってその富力と威重を増してきた。

更に重要なことは18世紀の英国の政策がオランダの独占排除の運動を展開したことである。

(註3) J. B. Manger: Recherches sur les Relations Economiques entre la France et la Hollande pendant la Révolution Franc. aise, P. 1.

(註4) S. C. Regtdoorzee Greup-Roldanus: Geschiedenis der Haarlemmer Bleekerijen, P. 329.

1736年発布の法令によると英国に入港する船はその帆が、少なくとも一組以上英国製の帆布たるべきことを要求したことはオランダ帆布業へ直接打撃を与えた。同様に1750年に外国製上質白麻布を禁じた狙いもオランダ輸入品にあった。

ストラットフォード地方 (Straffordshire) の陶器は次第にデルフト (Delft) 器を駆逐していたし、法律でジンの輸入が禁止されて英国の酒量は減ってきた。

恐らく最も活発なオランダ排撃運動は「オランダの金鉱」といわれた漁業に向けられたものであるがこれは必ずしも成功しなかった。19世紀に入ってからでも⁽⁵⁾ 英人は「他の職種と同様に英国はオランダから漁業を奪取せよ」といっているが結局鱈漁業はオランダの最後の財産として残った。

バルト海ではオランダ海運はロシアを抑えて覇を唱えていたが1766年英船167隻がペテルスブルグに達しオランダの、67隻に対し優位に立ち、バルト海貿易の過半を英商人が制することを証明した。

アメリカ植民地との貿易は、1750年まで目立って衰えを見せなかったが、一層難局に立った。ブラジルとの砂糖取引を失った代わりにスリナム (Surinam) と西印度群島と一層大きな交易が開かれて差引損はしなかった。アジエント (Asient) 条約にもかかわらず西アフリカでオランダは最大の奴隷売買業者⁽⁶⁾であった。メシュエン (Methuen) 条約の結果ブラジルの金はロンドンに流れることになったが、それでも1780年迄アムステルダムには大量の金が流入していた。東インドでは更に事態は険悪であった。蘭人はクライブ (Clive) のため1760年ベンガルから追われ、そのインドとの取引は壊滅した。

東西インド会社の前途は何れも暗いものであった。東インド会社は(英国の場合も同じであるが)最早初期のような商業会社ではなく、その株主となることは、利潤が目的ではなく、政界に勢力をしき、東インド植民地の「顔役」になる源泉であった。

エーストラジャペル (Aix-la-Chapelle) 条約後の停滞期にオランダ貿易の沈滞は痛ましいほどはっきりしてきた。そして前記の諸現象は「1751年の提案」⁽⁷⁾ (Propositie of 1751) といわれるものに反映している。この提案はラルレイ (de Larrey) が多くのオランダ商社の実態調査から作製したオランダ貿易白書ともいうべきもので1751年8月27日にオランダ連合議会に提出された。同書は過去25年間に共和国の商権が著しく衰え幾多の支店を失ったことを訴え、その原因を外国がオランダの政(統)治方式を各国の通商貿易に採用したことに基因していると述べている。北欧と仏・西・葡・伊間との中継貿易を失い、ドイツはハムブルグ経由でこれらの諸国に直接注文を出し、ボルドー (Bordeaux) 及ナント (Nantes) から砂糖・染料・コーヒーの全輸出額の四分之三がハムブルグに廻るようになって、アムステルダムにくるのは四分の一に過ぎない。北欧から地中海へと向う麻と亜麻布は西・葡・仏商人の持船で運ばれ、イスパニアには最早オランダ商社の姿なく、レバント貿易は崩壊していた。難関は17世紀中に増大された輸入税が英・仏と較べてまだ高いわけではなかったがハムブルグと較べると高すぎたということであった。加工業料品目の輸出入税を低減するように商人に訴えていたが海軍省としては一方収入を確保したいし、他方では製造業者の要求も考えてやらねばならなかった。免税の特権を与えるとすると、製造工業の原料品となるものと輸入して再輸出されるものに当然資格があり、オランダ国内で消費されるものは課税の対象となるわけで「制限附自由貿易」制を提案しているわけであるが、有力な自由貿易論者の商人は工業が商業のために犠牲たるべきことを主張するので、この提案はその計画中利害が錯綜していて結局何の役にも立たなかった。この案はウィリアム4世の逝去で立ち消えになり七年戦争が起ると貿易の復興を見ることになる。この「提案」の失敗はヨーロッパ貿易を捕えていた変化と重要商品か代理商以外ほとんどに頑張っても新に割込む余地が絶対がないことを示していた。

中継貿易を失った補償の最初の可能性は工業にあった。世界市場とそれに依拠する工業との間には元来親近性があったが、自由貿易と繊維工業とは反目していた。成程オランダがその工業力と増大する人

(註5) J. Jepson Oddy : European Commerce, P. 522.

(註6) アメリカに最初にアフリカ奴隷を売り込んだのは1620年で、オランダ人によるものである。

(註7) J. R. McCulloch : Select Tracts on Commerce, 1859, (E. Translation)

口とを併せて世界市場を英国へ移管することが避けられないとしても、この英国との競争に直面してオランダの繊維工業の救済には何かうづ手がなかったろうか。

世界市場がいくらかでも残っている限り商人側の意見がどうしても支配的になるから、工場主達は何も要求を持ち出せないで、オランダの完成品の輸出業者は益々英国その他の代用品や保護を受けた商品と競争しなければならなくなった。同時に工業界は高賃銀の波にぶつかった。関税、生活必需品への料金、輸入税等の打続く上騰は労賃を上げ、工業製品もその原料の価格と平行して上昇傾向を示した。木綿の模様付け (printing) 業では職工は週給9～10ギルダを得ていたが、彼等の仲間では寄々たえず上る生活費と賃銀水準を平衡させるために労働組合を作ろうとする運動の徴候が未発ではあったが見られたという。

確かにリンネル漂白業はその労賃高が主としてこの業を衰微させる重要な原因となった。

仲継貿易の衰微の代償となる第二案はオランダ経由の通過貿易の発展であった。しかし昔からの商人はその復興に余り乗気ではなく運輸仲介業は当然衰えるものと信じていた。むしろ彼等はラインランドの新しい工業の活潑な発展をどうしたら阻止出来るかという点に関心をもっていた。1725年の宣言は通過料金の条項を含まないままオランダ経由の商品は輸出入税共に完全に支払わせられていた⁽⁸⁾。条例はこの点特例を設けようとしたが商人の反対に遭って沙汰止みとなってしまった。しかしオーストリア政府はラインランドの仲継貿易を誘引するために重商政策を実行しようとしたから、その結果オランダもオランダに対抗して所謂ベルギーコース (Vlaemsche Vaert) との競争を余儀なくされることになった。

18世紀に入ってオランダ商業機構を売買業から銀行・保険業に転換させることは案外容易なことであった。当時の商人は (1) 海外貿易業者 (2) 卸売商人 = 前者から買って売る。 (3) 一般商人の三種に分類出来る⁽⁹⁾。アムステルダムが世界貿易の仲継市場として発展してくると、この第三の層の商人の地位が一層重要となってきた。彼等の強みも弱みもその商売の伸縮自在な点にあった。国際通商関係の変化から彼等は最も大きく被害を受けたが銀行信託業への移行も亦極めて自然に且つ円滑に行われた。

一例をあげると、こうした商人がアムステルダムで売れるのを待っている外国商品の所有者に資金の前貸をすることなども普通に行われた。仏・蘭貿易では、フランス製布を西インドに売るフランス商人に、オランダ商人が予価の3分の2まで前払いをしてやってその分の利子を貰った。

その上彼等は契約予価のつり上げを策して差額をその手数料と共に自分のものにしようとした。明かにこうした行為は信用貸与の商行為であったわけで、次の段階に入るとオランダの仲継商人は現実の売買行為を廃して単に外国人商人に金を前貸するようになった。つまり彼等は実際に取引商行為をする必要がなくなると外国人に一切その処分を委託した海外物資の受取人として行動するようになることに馴らされてきたわけである。だからアムステルダム商人が卸売仲介商人から、売買前に商品の所有者から買入れる者に発行した小切手、約手の引受人に移行するのは短期間の出来事であったわけである。かくてオランダ商館はヨーロッパ各国間の銀行の役に移り、諸国間の取引が相互にない場合、この信用業務は絶対必要となり、従前の商取引がこの信用業務にものをいう土台となったわけである。

しかし全部が全部こうした保険信用業に転換したわけではなく、ずっと後の19世紀迄昔の商売を続けたものもあった。旧派の商人の中にはこうした行き方を怠惰と不精の現われだとして否認するものもあり、嘗っての海外に直接取引をした時代をなつかしがつっていた。しかし結局この避け難い転換期にオランダ商人は昔の枠の中で商売が困難になると彼等に提供された銀行業務に飛び込んでゆき、それに保険、抵当、割引、外債引受などが加わって行った。

従ってこうした変化からオランダの繁栄は減退することなく却而その富力は増して行った。しかし危険な点が二つあった。一つは保険率の増大からくる信用の危険と外国特に英国の債務を保障することにかかる投機の過剰がそれである。アムステルダム銀行は主として正金を扱って、東インド会社の内論の

(註8) Van des Kooy : *Hollands Stapelmarkt en Haar Verval*, 58.

(註9) Van Dillen : *Jaarboekje*, 72～3.

手形に関する以外の業務には関係しなかったのだが、それでもこの銀行が、1742年と49年に危機に頻し辛じて助かったことがある。この銀行は1763年と73年の恐慌を免れ1781年末迄は健全であった。つまりこの銀行は私企業を保証しないで超然としており、その代り英蘭銀行のように信用や割引率の調整役を果たすことが出来なかったわけである——その点前記の1763・73年の恐慌の際に弱点を暴露した。こうした点でオランダの経済機構は往年よりも脆弱になったが、反面短期間に大きく儲けることもあったわけで、一方で列強が力の政策を推してゆく中で、無防備の世界中立国家へ変化しつつあったわけである。

こうした財政面への発展を全部商取引の衰微から発したものとするのは誤りである。例えば、ある期間の保障証券の取引は1609年頃にもあり、1688年には、アムステルダムは完全に発展した投機市場であったことをジョセフ・ド・ラ・フェガ (Joseph de la Vega) が叙述している。(10)

この投機に参加するのは永續性のある投資を探している大資本家も、零細な資本を堅実な上下に賭ける商人も、山師も皆入っていた。ブローカーといわれるのは前の二つの階層の人達であった。アムステルダム取引所は18世紀中次第に活潑になって行った。そしてその発展に伴ってこの取引所にポルトガル系ユダヤ人の登場が目立ってくる。上場される有価証券はあらゆる種類のものを含み、英国の年金や、英蘭銀行の株券、南海会社、東印度会社株が一番人気があった。これらの株は一応安定していたのだが、1739年以降は打続く国際(政治)の混乱のためにどうしても投機的になり、始めは短期も長期も穀物と鯡が対象となったが、追々東印度会社株が外国株式市場に登場するようになった。

外国へ長期投資をするのは、オランダの利率は極めて低いことからその方に魅力があったからである(11)。17世紀には6分2厘5毛から3分5厘迄下り、18世紀になると2分5厘迄下った。

海外ではオランダの資本家は英蘭銀行株では6分利を確保し、1749年迄英国年金や海外植民地の抵当については5分利を保証されていた。大多数の人が西インド会社株に応じた。

それは1773年迄西インドの砂糖業者の利益を政府が保証する法案を通したからである。他の欧州諸国の株も大体5分利附でオランダ人は殆ど各国の株主のリストに載っていた。特定の借款を特定の人が引受けている。

例えばトリップ (Trips) 家とド・ヘールス (de Geers) 家は代々スエーデンの借款の引受代理店となり、これに18世紀には、フィゾー兄弟 (Hopes & Horneca Fizeaux) が参加している。ダニエル・ホグゲル (Daniel Hogguer) ジョン・ロウ (Jahn Lau) と共同でフランスの借款に随時参加出来たし、フィゾー・グラン (Fizeaux Grand) はスエーデンとポーランドに貸し、ベルス (Pels) 家という大物は、プロイセン・ハムブルグその他独逸各州に、ド・ペテルセンス家はデンマークに貸付けていた。ホーベ (Hopes) 家は殆ど全欧各国に貸したが、特にロシアに9百万ギルダーも貸して、デ・スメス (de Smeths) 家を凌駕した。ドイツ (Deutz) 家は専ら王室御用で、クリホード (Cliffords) 家はダンテヒとデンマークに貸していた。ロンドン駐在の一番大きなオランダの代理店はジョシュア・ファン・ネック (Joshua van Neck) 商会で、ニューカッスル侯爵 (Duke of Newcastle) の最大の手形保証人であった。

これらの外に沢山の商社が18世紀中葉降全欧及海外植民地に流れたオランダの金を保証していたわけである。

始めてアムステルダム金融市場を襲った大きな危機は1763年に起った。その後平和になって、又七年戦争が続きこの間オランダは英国の戦債に大きく援助投資をした。この戦争は職種と地域によってオランダに大きく儲けさせたが、果して国全体として利益だったかどうか疑わしい(12)。英国は特にオランダ

(註10) Van Dillen : Isac le Maire et Commerce des Actions. (Révue d'Histoire Moderne, 1935)

(註11) Van Dillen : Effectenkoersen aan de Amsterdamsche Beurs 1723~94 (Econ, Hist. Jaarboek, 1931)

(註12) Dr. E. E. de Jong-Keesing : De Economische Crisis van 1763 te Amsterdam, 1939, pp. 19~24.

ダの銀行家に頼ってかなり莫大な金額の手形や現金を、プロイセンの援助とハノーバー駐屯の自国兵の支払いのために送った。

この手形の支払いはオランダかハムブルグで決済された。信用貸が増すと商品の形で担保をとらないで取引する連中が増え、成上りのヘブルダー (Gebroeders) 商会などは無担保で見返りを千も2千もする始末であった。かくて平和が克服したとき無担保手形のインフレとなり、いざ決済となると信用が切断されて、アムステルダムとハムブルグに倒産者が相継いで現れる有様となった。アムステルダム最大の倒産者は前記のヘブルダース・ノイフヴィル (Gebroeders Neufville) 商会で、欧・印・レバントと12年間取引をし9百50万ギルダーを踏み倒した。

この恐慌は8月迄続いて、同社と関係した会社が続々倒れた。英蘭銀行はオランダ側に援助の手を伸して大幅に貸出しを行い騒乱の救済に乗り出した。11月にやっと危機を乗り越えたが商品の取引はその回復にもっと手間どった。

この恐慌後英国の海運と貿易は一層手がたいものとなった。この恐慌の結果として、次のことが明かになる。(1)この恐慌はオランダ側の英国への貸出しが専門家でない素人で過大に行われていた。つまり1759~63年までオランダ資本が英国の投資に大量に入っていたこと、(2)この恐慌のため各国は直接取引の必要を痛感して、これを機会に始めて英露間に交換比率が設定され、爾後アムステルダム経由でなく取引が行われるようになったこと、⁽¹²⁾(3)ロンドンに恐慌に強いことからその重要さと安定度を証明したこと等である。オランダ側の大きな証券銀行であるホーベ (Hopes)、クリホード (Cliffords) ベルス (Pels) の三家はこの恐慌にまきこまれないで従来通りその信用取引を続け商品売買の方は益々縮小させていった。ホーベ商会は手形交換が1756~77年の間に800から2159に増大し、その反対に備船契約は89から22に減少した。こうした進展はこれを十年後に起った次回の恐慌が、1763年の場合のような手形の乱発から起ったのではなく、クリホードその他の株屋が、英東印度会社株の大量買入れに集中させて値段をつり上げて巨利を博そうとしたために起ったのと比較することは重要である。

恐慌の根源を探るためには、どうしても1766年迄溯る必要がある。この年は東印度会社株の利子配当が復活したために年金株の人气が落ちた年である。こうしたことが投機を一層奔放にさせ、それで巨利を博したものもあり、中でも有名なのがアレキサンダ・ホルデイス (Alexander Fordyce) という山師である。彼は1772年に又投機を試みるがこんどは失敗して破産し、その道連れに、彼の代理店をつとめていたスコットランドのアイル銀行 (Ayr Bank of Scotland) や、多数の倫敦の銀行を危機に引きずりこんだ。ロンドンでは危機は9月に去ったが、引続いてオランダ商館による大きな第二の投機の波が襲来した。1772年から低落が続いていた英東インド会社株価のつり上げをたくらんだのはクリホード・ヘルマン・ヨハン・ファン・セッペンウォルデ (Herman Johan van Seppenwolde) ウイルレム・クリホード・シュパリニ (Wielem Clifford & Chevalier) 及アブラハム・テル・ボルフ (Abraham Ter Borch) 等の会社が元凶であった。しかしこの企図は同会社がハイデル・アリ (Hyder Ali) に又敗けたというニュースがインドから入ったために失敗に帰した。

1772年12月号のアムステルダムの週刊誌コープマン (De koopman)「商人」には次のようにかかっている。⁽¹⁴⁾

「1763年の恐怖の再来である。しかし原因が英国の東印度会社にあつてオランダではない……わが国の信用は壊滅した。割引はきかなくなり借款は二重の抵当がないと得られなくなった。」

1763年のときと同様に決済に応ずる現金が皆無であった。前述の「コープマン」誌は当時アムステルダムで5万ギルダーの現金を出せる商人は一人もなかったと報じている⁽¹⁵⁾。前記諸会社は70~80万ギルダーの借金を負って、通商上の全機構が一時麻痺してしまつた。そしてこの時も英蘭銀行が救済にの

(註13) Van Dillen: De Beurscrisis te Amsterdam in 1763 (Tijdschrift voor Geschiedenis 1922), P. 253.

(註14) De Koopman, IV, 295~6.

り出して現金をオランダの支店に送り怪しげな札の割引を拒否した（ファン・ネック社は50万スターリングを送ったという評判であった。）

1773年の夏になってもまだ事態は好転しないで、商品の取引は停止されたままであった。その後次第に回復に向ったものの74年3月アムステルダム駐在フランス領事はこの恐慌の結果について「倒産は不安と信用の欠如を生じ、五・六の最大一流の商社が廃業したことは最も恐ろしいことであった」と報じている。そうした商店の中にアンドレ・ペルス（Andre Pels）も入っていた。

商取引額にはっきり現れていないがこの恐慌の影響は深刻で、ずっと後まで尾を曳いた。アムステルダムは怪しげな投機の中心となり、老舗の商人達はポルトガル系のユダヤ人がインフレの投機を好んで真面目な商取引をしないことを非難した⁽¹⁵⁾。ロンドンよりアムステルダムの方が危険が深刻だったのは銀行信託業が、個人の銀行家や商人の手中にあって完全に地方分権の風が染みついていたからである。しかもこの連中が外国株の投機に参加しており一軒が倒れると連続何十軒もその煽りを喰った。

しかるにロンドンでは投機をする手形交換取引所と一流銀行家の間に截然区別があり、証券政策は英蘭銀行の責任ある支配者の手中に管理されていた。

この種の統計の示すところでは1773年の恐慌では、その後オランダが通商を行っている商売には別に致命的な打撃を与えてはいない。オランダは相変らずアメリカ植民地の戦争から儲けていた。そして中でもセント・ユスタチウス（St Eustatius）は当時盛んだった密輸業の大物となった。1780年に戦争が終りを告げた際のオランダ経済界の総決算は、オランダは独占的な通商上の地位は失ったけれども、依然としてヨーロッパの他の何れの国よりも大きな役割をもっていたということである。

オランダは相変らず砂糖、コーヒー、木綿、ココア、煙草、インディゴでスリナメ及西インド諸島と特に交易があり植民地貿易の主軸にあった。殊に煙草と染料取引は1777～9年の間に急速な発展を見せている。欧州でオランダは漁業を支配していたし、又アムステルダムは矢張り独、露、波諸国の穀倉でもあった。オランダの工業生産物の輸出が増大するにつれて、英国の世界市場に占める勢力が漸次オランダにとって代るようになることは当然に見えた。この変移は予想以上早くくることになった。

それはオランダが列強間の政治の中で他人委せの中立政策を堅持出来なくなったために起った。1780年と83年にオランダは徹底的に打ちのめされ、その商取引は壊滅し、アムステルダム銀行は倒れ、オランダ資本はフランスの宣伝で欧州のもっとも安全な投資といわれたものに誘き寄せられることとなった。

7年間英国と戦争したためにオランダはその政治、経済上の一切の機能が停止してしまった。1779年迄オランダの財政上の紐帯は英国に結びついていて、幾度かの危機も英政府の見返りでオランダ貨の価格を維持してきた。

しかるに英国がアメリカで敗れてからオランダの信用も衰え、それにつれてオランダの投資家はフランス側に傾いた。フランスはオランダに奨めて英国債を大量に手放させて市場の攪乱を計った。1780年オランダが英国債に投資した額は僅かに10万磅にすぎなかったが、ネッカー（Necker）のフランス債には大量に応募している。他方新しい合衆国はジョン・アダムス（John Adams）をヘーグ（den Haag）に派遣してオランダに有利な条件を提供して渡るオランダの資本家の投資を誘いかけた。⁽¹⁷⁾ 1780年オランダはその向背の岐路に立った。

英・仏は何れもオランダの海運を独占したがってオランダの双方によい子にならうとするのを妨げた。結局英はオランダに宣戦する決意をかためた。つまり当時のオランダとしては、その経済上の圧力からもフランスの宣伝力からもフランスに味方するより仕方がなかった。フランスは又ロンドン市場に恐慌

(註15) Ibid. IV, 301.

(註16) Ibrd. V, 254.

(註17) J. C. Westerman: The Netherlands and the United States. Their Relations in the Beginning of the 19th Century, 2～10.

を惹き起すために英国債の放出をオランダにすすめて止まなかった。

オランダがその伝統的な中立政策を放棄したことは即ちオランダに破滅の真因というべきであった。オランダ海岸は封鎖され、オランダ艦隊は根こそぎ倒され、他方その海外植民地は占領されてしまった⁽¹⁸⁾。1781年アムステルダム銀行は倒産した。

ファン・ディルレン (Dr. Van Dillen) 博士によると「1780年～83年の戦争がオランダ共和国に致命的であった」⁽¹⁹⁾という。オランダは英仏共同の獲物となり果て、83年に残っていた商売も95年の戦争で懐減してしまった。1805年⁽¹⁹⁾ ロシア大使の見たオランダは総人口の半分が貧乏人であったという。

新しい世代——ナポレオン没落の1815年——に経済力でオランダは二流国に顛落していた。

幸にもオランダは一度失った海外植民地を恢復することが出来た。しかし鉄鋼の世界と変った時代に入ってもオランダは主導的な地位につくことは出来なくなった。

オランダの商人は醒めやらぬ昔の夢を追っていたが、その投資が英、仏、米に及んでいることと拡大した世界経済を抑えてゆくこととは別問題であり、新しい世界経済の機構への転換を肯じないオランダ商人が英・仏の後塵を拝するに至ったのは当然の運命であった。

文 献 (脚注外)

- 1) H. C. Difereé : De Geshiedenis van Nederlandschen Handel. 1950.
- 2) Tanner, J. R. (Edited by) : Pepy's Memoires of the Royal Navy. 1906.
- 3) Levasseur, E. : Hisroire du Commerce de la France. 1. 1911.
- * 4) Violet Borbour : Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century. 1953.
- * 5) C. H. Wilson : The Economic Decline of the Netherlands. 1953.
- 6) Navigation Act : (Edited by Darid C. Douglas : English Historical Documents, VII, P. 533~37.)
- 6) 箕作元八 : 南亭史説集 (英蘭戦争について) 大正. 4.
- 7) 大塚久雄 : 株式会社発生史論上, 昭和. 22.
- 8) 西洋経済史講座 : 第2巻資本主義の発達, 昭和. 35.
- 9) 拙稿 : 日蘭通交前史, 蘭学資料研究報告, 第92号, 昭和36. 8. 19.

* この二つの論文に負うことを特記する。

【後記】 本稿は昭和37. 10. 20. 上智大学第12回史学大会公開講演の草稿に加筆したものである。その要旨 (2頁分) は「上智史学」No. 8 (1963. 10) に載せた。本稿の浄書に際して福島大学卒業生渡部知一君を煩した。記して謝意を表す。(昭和39. 7. 15)

(註18) Van Dillen : Het Economische Leven, 3634.

(註19) 1805年ヨーロッパでは第三次対仏大同盟戦争が始り、翌1806年ナポレオンはオランダを占領してルイをオランダ王にした。英国はオランダ領東インド (ジャバ, スマトラ) を占領し、長崎への定期便船が来なくなる。1808年 (文化5) 英船の長崎入港はオランダ船を擬装して入ってきたもので、この後ナポレオンが没落して、再度オランダ船を迎える迄の十年間、オランダ国旗がひるがえていたのは世界中で日本 (長崎出島の蘭館) のみであった。