

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 30 年 6 月 18 日現在

機関番号：27301

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2015～2017

課題番号：15K02945

研究課題名(和文)ハンザ衰退後のハンザ都市とハンザ商業

研究課題名(英文)The Hansa and Hanseatic Cities after the Decline of the Hansa

研究代表者

谷澤 毅 (Tanizawa, Takeshi)

長崎県立大学・経営学部・教授

研究者番号：00288010

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,300,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では、近代ハンザ都市の商業を中心とする発展動向について検討を加えた。主要ハンザ都市のなかでハンブルクが大規模な貿易都市として成長したことは既知の事柄であるので、本研究ではブレーメンとリューベックの産業都市としての成長を明らかにするとともに、キールを取り上げて、同市が軍港都市として大きく成長し、軍港という制約のなかで商業港としても成長しようとする姿を描き出そうとした。そのほかにも、ブレーメンを舞台とする移民の輸送をはじめとする航路の広がりや、19世紀の歴史意識の高まりとともに海軍を含むドイツ社会がハンザを「再発見」し、ハンザの記憶が継承されるようになった契機についても考察した。

研究成果の概要(英文)：The aim of this study is to investigate the progress of modern main Hanseatic cities as the trade center. Since we already know Hamburg's brilliant growth to the international trade hub, we concentrated our study on the modernization of Bremen, Luebeck and Kiel. On the base of the result of investigations into population, industry, traffic and trade, we may say that these three Hanseatic cities grew to modern industrial harbor-cities. In case of naval city Kiel, its progress to the trade center was restricted to a great extent under the control of the imperial navy.

In addition to this, we could recognize the extent of Bremen's trade network and Bremerhaven's important role as one of the biggest port for emigration in Europe. We could also find that the memory of Hansa was discovered and re-invented for the naval and national project of Germany.

研究分野：ドイツ商業・流通史

キーワード：ハンザ ハンザ都市 ドイツ 港湾都市 軍港都市

1. 研究開始当初の背景

「ハンザ」とは、中世後期から近世初頭にかけてドイツ北部の都市を中心に商業を基盤として成り立っていた都市の連合体であり、17世紀末まで存続していたとされる。報告者はかつてハンザ都市ブレーメンに興味を持ち、科研費の支給を受けてハンザ衰退の前と後の双方のブレーメン経済に光を当てたことがあった。その際にハンザ衰退後のハンザに関する研究が、わが国ではまだほとんどなされていないことを痛感した。

ハンザの最後とされる全体総会が開催されたのは1669年である。それゆえ、一般にハンザの活動はこれをもって終了したと見なされている。しかし、ハンザはこの時点で忽然と消えさってしまったのではない。リューベック、ハンブルク、ブレーメンの三都市は1630年に改めて同盟を結び、その後も必要に応じて交渉を重ね、現在に至るまでハンザ都市を名乗っている。では、その近代化の過程はどのようなものであったか。近世以降ハンザ都市が歴史の表舞台に登場することはほとんどないが、これら諸都市はどのような過程を経て近代都市へと成長し、どの程度まで諸産業を発展させていったのであろうか。本研究に着手した背景には、このような問題意識があった。

2. 研究の目的

このような問題意識を背景として、本研究では、いわゆる「長い19世紀」のハンザの経済活動について明らかにしていくことを目的とした。具体的には、以下の三点の課題を設定し、おもにハンザを成り立たせていた主要な都市に焦点を当てながら研究を進めようと考えた。

(1) ハンザの母体となる三都市の経済を中心とした発展の足跡について考察する。

(2) ハンザ都市を中心とする世界規模の通商ネットワークの形成とハンザ都市間の交渉について考察する。

(3) ハンザ衰退後のハンザ概念の継承とナショナリズムの高まりのなかでのハンザ・イメージについて考察する。

以上のうち研究を進めるうえで力点が置かれた課題は(1)である。また、これら当初の課題は、以下の「研究成果」において(1)が「ハンザ都市の発展」、(2)が「ハンザ都市の通商ネットワークとハンザ都市間の関係」、(3)が「ハンザ概念の継承とナショナリズム」と題して最終的にまとめられている。

3. 研究の方法

本研究では、上で述べた目的を踏まえ、おもに貿易を中心とする経済活動の面からハンザ衰退後のハンザとハンザ都市について光を当てていこうと考えた。しかし、わが国ではこの分野の研究が遅れているので、当初はドイツ本国に足を運び、文献・史料を収集するとともに、研究状況についてもサーベイ

やヒヤリングを実施して最近の研究状況などについても情報を収集する予定であった。しかし、勤務校において引き続き管理職(学生部長)を務めることが要請され、長期間大学を不在にすることが難しくなった。それゆえ、予定していたドイツ出張は断念し、諸資料の調達、読み込みを通じて研究状況のサーベイを行い、研究のための基礎作業とした。なお、ハンザ史研究の大家であるドイツ・グライフスヴァルト大学ミハエル・ノルト教授が2015年に来日した際に、ハンザ史研究の現状に関して簡単なヒヤリングを実施することができた。

また、本研究では、当初考察の対象をいわゆる「ハンザ三都市」に置き、旧ハンザを継承したリューベック、ハンブルク、ブレーメンを具体的な題材とし、ハンブルクについてもある程度踏み込んだ考察を進める予定であった。しかし、ハンブルクについては研究成果が比較的豊富であることから他都市との比較対象の題材として取り上げるにとどめ、代わりに軍港都市として発展していくキールを研究の対象に加えることにした。これにより軍港都市というハンザ都市類型が加わり、研究内容をより豊かなものにすることができたと考えられる。

本研究では、リューベック、ブレーメン、キールの三都市の成長の過程を個別にたどりながら、合わせてハンザ諸都市間の関係やハンザのネットワーク、ハンザに関するイメージの継承について検証するという手法が採用された。

4. 研究成果

(1) ハンザ都市の発展

この問題に関しては、研究の流れに従い、実際に研究に着手した順に都市ごとにまとめて述べていきたい。

ブレーメン

近代のブレーメンに関しては、以前の科研費による研究成果(「ハンザ都市ブレーメンの変容」2012-15年)を利用することができたので、まずはブレーメンのより具体的な成長の過程を検討することからこの研究は開始された。

ブレーメンは、ハンザ三都市のなかでは長いことそれほど目立つことのなかった都市である。貿易や人口規模ではハンブルクに及ばず、またハンザ都市としての伝統や格式という面では、組織内でかつて除名を経験したことがあるだけに、ハンザの盟主であり続けたリューベックと比べればやはり遜色があった。ブレーメンは、いわばハンザの「三番手の都市」だったのである。

しかし、19世紀になるとブレーメンはほかのドイツの主要都市と同様、都市規模を拡大させることができた。例えば、人口はハンブルクほどの規模にまでは達しなかったとはいえ、1810年代には3万人台、1850年代に

は5万人台、1870年代には10万人台に達し、1900年代に入り20万人を超えるまでとなった。ちなみにハンブルクは1810年代に10万人を超え、1880年代には50万人台に達していた。

海運の領域でも発展が見られた。ブレーメン船籍の船は数、積載量ともに増加を見せ、1836年は133隻だったのが19世紀末には300隻を超え、総トン数も30万トンを超えるまでとなった。

それと並行して、ブレーメンを拠点とする通商網もハンザのネットワークと合わせて広がりを見せた。18世紀の段階までは、北海・バルト海を超えて遠方にまで至るブレーメン船は、そう多くなかったが、19世紀になるとブレーメン船の活動領域は南北アメリカ、太平洋へと広がり、とりわけアメリカ合衆国はブレーメンにとっての重要な取引相手となった。ブレーメンの対米貿易でとりわけ大きな意味を持ったのはタバコであった。ブレーメンにとってタバコ製造は最も重要な製造業の一つであったが、アメリカにとってもブレーメンはタバコの輸出先として重要だった。1856年から60年にかけてのアメリカのタバコの輸出先を見ると、輸出全体に占める割合が最も大きかったのはイギリスで、全体の24%、次いでブレーメンの19%、フランスの13%と続く。領域の限られた都市国家でしかないブレーメンが二位を占めたのである。後述するように、ブレーメン及びその外港であるブレーマーハーフェンはアメリカ向け移民の出発港でもあった。

ハンブルクほどの大都市には至らなかったとはいえ、19世紀にブレーメンは「海のドイツ」の窓口としてドイツを支える近代的な港湾都市へと成長したのである。

キール

現在のシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州の州都キールもハンザ都市であった。とはいえ、ハンザ都市としてキールはそれほど目立った都市ではなく、リューベックやハンブルクといった当時の大貿易港と比べれば中世キールの貿易規模ははるかに小さかった。キールは、いわば「発展しえなかったハンザ都市」であった。19世紀になり、ほかのドイツ都市と同様、キールも都市規模を拡大させていく。北海とバルト海を連絡するうえで、キールは一時リューベックにとって手ごわい競争相手となったこともあった。しかし、何よりも近代のキールを特徴づけるのは、ここが軍港都市として発展したことにある。

1865年、キールはプロイセンの軍港に指定された。1871年にドイツ帝国が成立すると、キールはあらためてバルト海側ドイツの帝国軍港に指定され、以後新興国ドイツの軍港都市として著しい成長を見せていく。

キールが軍港となったのは、その地形が評価されたことによる。水深が十分確保され、フィヨルドと呼ぶに値する細長い湾の奥に

位置するキールは、外敵からの防御と艦船の停泊に適した天然の良港であった。キールは、海軍関連施設の整備やそれと関連する造船業の発展とともに人口を増大させていき、ドイツ統一の1871年には31,764人、1900年には107,977人となった。周辺自治体の合併により市域を拡大させながらキールは二度の世界大戦へと突き進んでいった。

ところで、軍港都市の宿命の一つに終戦による平和の到来がその都市の発展を食い止めてしまうということが挙げられる。キールにとっては、まさにこれが当てはまった。しかも、キールにとって終戦は二つとも敗戦であった。

第一次世界大戦における敗北は、都市経済の軍需依存体質に対する疑念を市民に抱かせた。しかし、同じことは第二次世界大戦時の敗北に際しても繰り返されてしまう。海軍からの艦船の受注をばねとして造船業だけが肥大化したいわゆる「単一構造」といわれたキール市経済の脆弱性がまたもや問題とされたのである。そして、第二次世界大戦後、「デモンタージュ」といわれる軍事施設の破壊を経ながらも、造船業を基幹産業とするキール市経済の体質は受け継がれていくことになる。

著名なハンザ都市はたいてい港湾都市として知られる。キールもその例外ではない。しかし、商港としてのキール港の機能は、海軍関連施設の拡充により制約を受け、その影響は貿易構造にも及んでいた。その最大の影響として、キール港では極端な輸入超過が続いたということが挙げられる。ナチス体制期には、輸出量が輸入量の十分の一に過ぎないという年もあった(1937年)。キール港の周辺では、艦船建造のための造船業以外の製造業がそれだけ未発達であったということであり、輸出するものが少なかったにもかかわらず、海軍や造船業で必要とされる燃料や食糧、鉄、木材が大量に輸入されたのである。

第二次世界大戦後、冷戦体制の深化によりキールが位置するドイツ連邦共和国はNATOに加盟し、キールは再び軍港都市になった。近代国家ドイツの誕生とともに施された軍港という刻印は、なおもハンザ都市キールの歩みを規定し続けているのである。

リューベック

ハンザの存続期、リューベックは「盟主」と言われる位置を占めた。全体的な議論が必要な際にはたいていリューベックがその中心に位置し、ハンザの土台をなす商業の領域でも同市はバルト海と北海とを結びつける立地条件のもと、主導的な立場を維持したからである。しかし、ハンザ衰退とともにリューベックは歴史の表舞台から消え去ってしまう。とはいえ、衰退してしまうわけではない。ドイツのなかではそれほど目立たなかったとはいえ、19世紀にはリューベックも近代化の波に乗った。啓蒙思想の普及が公益を重

視する風潮を醸成し、それが公共空間の改良、社会の発展を重視する思想の普及につながったのである。

リューベックについては、ここがハンザの時代よりバルト海と北海・西欧方面とを結ぶ結節点であったことに鑑み、伝統的なハンブルク・西欧方面に向けた交易路がいかに改良されたかという問題意識のもと、まずは19世紀における交通路の具体的な整備状況を確認する作業から着手した。

その結果、19世紀を通じてリューベックは陸上路（道路）と水路の双方の整備を通じてハンブルク・西欧方面との連絡をより確かなものにしつつあったことを確認することができた。

すなわち、リューベック・ハンブルク間では、碎石を用いた舗装道路の建設が既存の道路の改良などを通じて段階的に推し進められ、まずはやや遠回りとなる迂回路が、次いで途中オルデスローを経由する直通路が確保されていった。水路においても、ハンザ時代から存在した旧シュテクニッツ運河を近代的なより大規模な運河へと改修・整備することで輸送規模の拡大が図られていった。世紀末期に進められたこの整備事業により、20世紀への移行期までに旧運河はエルベ・トラフェ運河として新しく生まれ変わった。また、河口内港であるリューベック港へのアクセスを容易にするために、トラフェ川下流域でも段階的な水路の整備が実施された。

近代化の旗手である鉄道の建設も進んだ。まずは、1851年に南方ビューヘンに達する鉄道が開通したことにより、リューベックからはビューヘンでの乗り換えによりハンブルクとベルリン双方への移動が容易になった。次いでハンブルク方面への直通路線の建設が開始され、1865年にオルデスローを経由する短絡路が開通、リューベック・ハンブルク間での鉄道による大量輸送体制が徐々に整備されていったのである。

19世紀には、リューベック以外にもキールがバルト海への連絡港として重視されていた。リューベックはキールを競争相手と認識しながらユトランド半島を横断する経路の整備に力を注いでいたのである。

このような交通インフラの整備と並行して、19世紀のリューベックでは都市全体で近代化に向けた変化を見ることができた。具体的な変化を見るために、まずは人口の動向に着目してみた。すなわち、リューベック市の人口は1815年が26,810人であったのに対し、1857年は30,717人、1880年には51,055人、1900年には82,098人にまで達した。むろん、ハンブルク、ブレーメンと比べれば少ないとはいえ、やはり着実な増加を見せていたのである。

製造業（工業）も成長の兆しを見せていた。ほかのハンザ都市と同様、リューベックも商業都市であったとはいえ、19世紀後半には衣料品や食料・嗜好品の製造に従事する労働者

が増え、1895年の前者の就業者数は2,324人、後者の就業者数は2,844人に達した。これら軽工業に加えて重工業も出現し、同年には金属加工業に1,576人、機械・機材・装置の製造に1,160人が従事していたことがわかる。

海上貿易の分野でも成長が見られた。リューベックは1868年にドイツ関税同盟に加入したが、それが貿易に悪影響を与えたということはほとんどなかった。すなわち、リューベック港の出入港船舶数は1871年が4,556隻、1900年には5,634隻へと増加した。これらの寄港船舶数は、ハンブルクやブレーメンと比べれば少なかったが、ほかのドイツのバルト海諸港と比べても、それほど遜色はなかった。例えば1880年のリューベックの出入港船舶数（4,672隻）は、シュテティン（8,216隻）よりは少なかったとはいえ、ダンツィヒ（3,770隻）やケーニヒスベルク（3,623隻）よりは多かったのである。

おもにリューベック港は、北欧、ロシアの原材料（穀物、木材、タールなど）を輸入し、ドイツ各地から陸送されてきた鉄鋼、機械、肥料、セメントなどの工業製品や植民地物産など海外の品々を輸出していた。

注目されるのは、木綿やコーヒー、染料木、たばこ、砂糖などといった植民地物産の流通である。なぜなら、これら植民地物産の多くは、大西洋貿易のルートでハンブルクに輸入されたものがリューベックを経由してバルト海へと輸出され、旧ハンザ存続期以来のリューベックによるバルト海・北海接続機能がなお機能していることが示されるからである。一例を挙げれば、1883年にリューベックに搬入されたコーヒーは全体で8,948トン、このうちハンブルクから陸路搬入された量は、そのほとんどである8,910トン、そして海路リューベックから輸出された量は7,897トンであった。リューベックは、ハンザ衰退後もバルト海・北海間の連絡において、その全体に占める割合は不明であるとしても、なおも一定の役割を担っていたことが示されるのである。

19世紀のリューベックは、都市規模ではハンブルクやブレーメンより小規模であったとはいえ、その都市規模に見合った範囲内で産業化が進められていた。ささやかとはいえ、ドイツ国民経済の発展に貢献していたと述べてよいであろう。

（2）ハンザ都市の通商ネットワークとハンザ都市間関係

旧ハンザは17世紀末に消滅したとはいえ、その機能を継承したハンブルク、ブレーメン、リューベックの三都市は、海外の拠点に領事を置くことにより貿易拠点を定め、通商網の拡大を図った。19世紀初頭まではヨーロッパ圏内での領事の任命が目立ったが、その後は大西洋沿岸各地、太平洋へと広がり、ハンザ都市の通商ネットワークは世界各地へと及んでいく。まずは北米、次いで西インド、南

米北部、ラプラタ川水系、そして太平洋、ハワイ、東南アジア、アフリカの順となった。

グラスマンによれば、1866年のハンザ都市の領事の数、ハンブルクが281(44)、ブレーメンが214(42)、リューベックが198(46)であった。括弧内は他のハンザ都市の領事を兼ねていた領事の数を示しており、各ハンザ都市が互いに協力しながら貿易活動を推進していた状況を見て取ることができる。ほかにもハンザ都市は、例えばフランス革命後の対仏関係の構築やウィーン会議への代表派遣など、必要な際には「ハンザ」を表に出して都市間での交渉に臨んだ。

さて、各ハンザ都市の領事の分布状況から各都市の貿易相手地域を見ると、ハンブルクが中南米に、ブレーメンが北米と南洋方面に、そしてリューベックがバルト海内に重点を置いていたということがわかる。リューベックが、ロシア・北欧スカンディナヴィア地域とハンブルク・西欧そして植民地物産の流通を通じて大西洋沿岸地域とを結びつける役割を担っていたことは、上で確認したとおりである。ハンザ都市の間である種の「すみ分け」のような関係が出来上がっていたとも見て取れる。

通商、航海にちなんだ条約の締結も進められた。19世紀にハンザ都市が通商関係の条約を結んだ相手国としては、例えばイギリス(1825年)、ブラジル(1827年)、アメリカ合衆国(1827年)、グアテマラ(1847年)、ペルシア(1857年)、中国(清:1861年)、フランス(1865年)などが挙げられる。

19世紀中ごろからは、ハンブルクとブレーメンも対アジア貿易を視野に入れるようになるが、ブレーメンが重視していたのはやはりアメリカ合衆国であった。以下、ブレーメンに視点を置いて述べてみたい。

1827年にブレーメンと合衆国の間で締結された友好通商航海条約は、ブレーメンの対米貿易拡大のための大きな契機となった。条約締結後、ブレーメンにとって対北米貿易は重みを増し、例えば1840年から56年にかけて、ブレーメンのアメリカ向け輸出は金額にして5倍、アメリカからの輸入は4倍もの増加を見せた。ブレーメンはアメリカからおもにタバコ、コーヒー、砂糖、原油、綿花を輸入し、リンネルや毛織物などの繊維製品やガラス製品、玩具、鉄製品などを同国に輸出した。ブレーメン商人がおもに貿易拠点としたアメリカの都市はボルティモアとニューヨークであった。

貿易以外でも、ブレーメンはヨーロッパとアメリカとの間の網の目(ネットワーク)を強固にしていくうえで大きな貢献をなした。それは、前にも指摘したように移民の輸送においてである。外港であるブレーマーハーフェンを含めたブレーメンは、19世紀を通じてドイツを代表するヨーロッパでも屈指のアメリカ向け移民出発港へと成長した。ブレーメン周辺の低地ドイツのみならず、広くドイ

ツ人や東欧系の移民がブレーメンを目指し、特にポーランド人やロシア人がブレーメンを多く利用した。具体的な数値を挙げれば、ヨーロッパからの移民が増え続けていた1913年、送り出した移民の数はブレーメンが約24万人、ハンブルクが19万人であった。移民の取扱数は、ハンブルクよりブレーメンのほうが多かったのである。ブレーメンに集まった移民は、鉄道などを利用して実際の出発港であるブレーマーハーフェンに移動した。宿泊業を含め、これらの移民を相手とした旅行・案内業が19世紀ブレーメンの主要な産業となったであろうことは想像に難くない。

ニューヨークをはじめアメリカに到着した移民は、現地の移民支援団体であるドイツ人協会から支援を受けることができたものの、たいていの移民は親戚や同郷の人たちとのネットワークを頼りにアメリカ各地へとさらに移動を続けた。

ハンザ都市のネットワークが世界各地へと広がるなか、ブレーメンは貿易に加えて移民の輸送を通じてアメリカとドイツ、ヨーロッパとの間に太いパイプを築き上げていったのである。

(3) ハンザ概念の継承とナショナリズム

すでに述べたように、最後の全体総会を1669年に開催した後に旧ハンザは衰退・消滅したと考えられているが、ハンザの伝統は1630年に同盟を結成したリューベック、ハンブルク、ブレーメンの三都市に受け継がれた。この後、これらハンザ三都市が必要に応じて協議を重ね、ハンザを名乗っていく。例えば三十年戦争後のミュンスター、オスナブリュックの和平交渉(1648年)の場やウィーン会議(1813-15年)にも三都市は代表を参加させて協議に参加した。かくして、1815年のドイツ連邦成立に際し、ハンザ三都市は連邦を形づくる独立したラント(邦国)として承認された。

ハンザ衰退後の通商ネットワーク拡充の過程でも、三都市の協力関係が生かされた。各地に配置されたハンザ都市の領事が他のハンザ都市の領事を兼ねる場合も多かったことは、すでに述べた。ハンザ都市の協力体制のもと、通商・航海のネットワークはヨーロッパの外へと拡大を見せたのである。

こうしてハンザの伝統や実質的な機能はこれらハンザ三都市に継承されたとはいえ、かつてのハンザの偉大な足跡に関する人々の記憶は薄れつつあったと見てよいだろう。

しかし、ナショナリズムの高揚期、国家統一への機運の高まりとともに過去のドイツ民族の足跡に関心が多く寄せられるようになると、そこにはハンザも含まれていくことになる。その具体的な表れとして、1870年5月24日にシュトラールズントで開催されたシュトラールズント条約締結500年祭がある。中世ハンザの勢力を最盛期へと導いたこの

条約の締結の地に多くの歴史家が集い祝ったのである。この集いを契機として、同年から翌 1871 年にかけて、ドイツ・ハンザの偉大な過去を組織的に研究するための学術団体（ハンザ史学会）が発足し、学術雑誌の刊行が始まった。ハンザに関する学術的研究は、まずはナショナリズムに後押しされる形で本格始動したのである。

ドイツ海軍もハンザを利用した。海軍が設立されたのは、プロイセン時代の 1848 年のことであり、陸軍と比べてはるかに新しい。歴史が浅い海軍は、そこで自らの伝統を歴史に求め、そこでハンザを「再発見」した。かくして、海軍の歴史の浅さは過去のハンザの偉大な活動の足跡、海域支配に関する記憶によって補われることになった。ドイツ海軍は、かつてのハンザの栄光のなかに今後ありうべき海上勢力を思い描く際の、ある種の指針とでもいうべきものを見出していく。

ナショナリズムの高まりのなかで、ハンザに関する記憶が再発見され、そのイメージが継承されていくのである。

参考文献

- (1) A.Dullo, Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts. Staatswissenschaftliche Studien 2. Bd. 3. Heft, Jena, 1888.
- (2) Die Geschichte des Kieler Handelshafen. 50 Jahre Hafen- und Verkehrsbetriebe, hg. v. Hafen- und Verkehrsbetriebe der Landes-Hauptstadt Kiel, Neumünster, 1991.
- (3) Antjekathrin Graßmann (Hg.), Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert, Trier, 2001.
- (4) Antjekathrin Graßmann (Hg.), Lübeckische Geschichte, 4. verbesserte und ergänzte Auflage, Lübeck, 2008.
- (5) Jürgen Jensen u. Peter Wurf (Hg.), Geschichte der Stadt Kiel, Neumünster, 1991.
- (6) Diethelm Knauf, Barry Moreno (Hg.), Aufbruch in die Fremde. Migration gestern und heute, Bremen, 2009.
- (7) Uwe Kühl, Materialien zur Statistik der freien und Hansestadt Lübeck vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis 1914, in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Aitertümskunde, 64, 1984.
- (8) Lars Maischak, German Merchants in the Nineteenth-Century Atlantic, Cambridge, 2013.
- (9) Jan Rüger, The Great Naval Game, Britain and Germany in the Age of Empire, Cambridge, 2007.
- (10) Lorenz Steinke, Die Bedeutung der Lübeck- Büchner Eisenbahn für die

Wirtschaft der Region Hamburg- Lübeck in den Jahren 1851 bis 1937, Lübeck, 2006.
(11) Anton Zottmann, Kiel. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart und die Grundlagen ihres ökonomischen Neuaufbaus, Kiel, 1947.

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計 2件)

- (1) 谷澤毅「19世紀リュウベックのハンブルク・北海方面との連絡」、『長崎県立大学論集(経営学部・地域創造学部)』第50巻第4号、2017年、143-164頁。
- (2) 谷澤毅「ハンザ都市リュウベックの近代 - 都市経済の概況」、『長崎県立大学論集(経営学部・地域創造学部)』第51巻第3号、2017年、17-43頁。

[学会発表](計 1件)

- (1) 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」、『軍港都市史研究会、横須賀市ヴェルク横須賀、2016年7月。

[図書](計 2件)

- (1) 谷澤毅「ハンザ都市ブレーメンの近代 - 「海のドイツ」の窓口として」、『川分圭子・玉木俊明編『商業と異文化の接触 - 中世後期から近代におけるヨーロッパ国際商業の生成と展開』吉田書店、2017年。
- (2) 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 国内・海外軍港編』清文堂、2017年。

6. 研究組織

(1) 研究代表者

谷澤毅 (TANIZAWA Takeshi)
長崎県立大学・経営学部・教授
研究者番号：00288010