

〈論 説〉

1840年代フランスにおけるドイツ人人口の動態(3)

西南フランスについて

(中) ルアーヴル経由でアメリカへ渡ったドイツ人

的 場 昭 弘

(中) の目次

- a) ルアーヴルへの旅
 - 1) ドイツ人移民の様子
 - 2) ドイツ人移民のルート
 - 3) ドイツ人移民の実態
 - b) ルアーヴルと移民
 - 1) ルアーヴルとドイツ人
 - 2) ルアーヴル港とアメリカ航路
- 小 括

a) ルアーヴルへの旅

1) ドイツ人移民の様子

フランスにおけるドイツ人の動きをもっとも印象的な形で現したのは、ル・アーヴル (Le Havre, 以下ルアーヴル) からアメリカへ船出する移民者たちであろう。この道を辿ったドイツ人は1830—48年までに実に40—45万人にのぼり、その後も数十万のドイツ人が同じ道を通っている。たとえ当時フランス全土に10—30万人のドイツ人がいたとしても、この移民の数には遠く及ばないであろう。だから多くの人々が、フランスを横断する貧しいドイツ人移民を目撃し、彼らの悲惨な運命に涙したのも当然である。ハイネもルアーヴルを旅し

た時に、同郷の仲間の運命に苦悩する。

ハイネは『サロン I』(Der Salon I) の 1833 年 10 月 17 日の序文で、ルアーヴルのドイツ人に触れている (Heinrich Heine, *Sämtliche Werke in sieben Bänden*, Bd. 4, Wien, SS. 7-9)。「ノルマンディーのルアーヴルのそばの海岸の小さな村の中であった。——私はルアーヴルへ至る大きな街道を突然見つけたところであった。私の前を、貧相なトランクや箱、古いフランク風の家財道具や、女性と子供の乗った丈が高いが、軽そうな農民の大きな馬車が何台か通り過ぎていった。男たちが私の方へ近寄って来た。彼らの言葉を聞いた時の驚きは普通ではなかった。——彼らはシュヴァーベン方言のドイツ語をしゃべっていたのだ。——確かに、この道で会ったのは同胞であったのだ。車の上には、青い眼で、非常に思慮深い姿をした、ブロンドのドイツ人が座っていた。口のあたりは昔、私を退屈にさせ、悩ませ、今度は憂鬱にする哀れで、偏屈な単調さがあった。——そして我々はドイツ語でしゃべった。彼らも、異国の街道で国の言葉を聞いて満足していた。私はこの貧しい人に聞いた。『なぜドイツを去られたのですか』。彼らの答えは、『国は最高です、我々ももっと残って置くべきだったでしょう。しかし、これ以上耐えられなかったのです』というものだった。」「しかし、われわれは子供達のためにこうしたのです。彼らは、まだドイツに慣れていません。おそらく外国でもっと幸せになるでしょう」。ハイネは、こんな異国の地で同郷人に会うというのは意外なことであったのであろう。しかし、それ以上に彼を驚かせたのは、彼らが祖国を去らねばならないドイツの現状であった。またこうした哀れなドイツ人たちに暖かい配慮を示すフランス人たちにもハイネは感動している。「人間性という点から、苦痛の旅の各駅で移民達を歓迎しているフランス人の同情についてここで語りたい。フランス人は、もっとも精神的な人々であるばかりでなく、もっとも慈愛深い人たちであるのだ。もっとも貧しい人たちでさえ、この不幸な外国人へ友情を示し、馬車に荷を積んだり、下ろしたりするのを助けたり、料理のために銅鍋を貸したり、木を切ったり、水をもってきたり、洗濯の一部を引き受けたりしているのだ。私は自分の眼で、フランスの乞食の女性が貧しい小さなシュヴァーベン人にパンを

一塊あげたのを見たことがあった。私は心から彼女にお令を言ったことがある」。

ところがほぼ同時代にルアーヴルにいたフェネダイ (Venedey, J.) (フェネダイについては [B, 27][B, 28][B, 29] 参照) は、こうしたフランス人の態度にむしろ疑問を抱き、貧しいドイツ人を食い物にするフランス人について観察している (『ノルマンディーの旅と休息日』 (*Reise und Rasttage in der Normandie*, 1838)。彼によるとハイネの言葉と違って、フランスには、移民者を待ち受ける詐欺師達がうようよいることになる。国境のフォルバッハ (Forbach), ヴィサンブール (Wisambourg) では、悪質な代理人がドイツ人たちに船の契約を結ばせ、ルアーヴルではその船が出港するまでの荒稼ぎを行うものがいた [B, 7, p. 39]。契約には旅の途中の食事も入っている場合があったが、言葉のわからないドイツ人達はだまされ、もう一度食事代を払わねばならなくなる。しかし、領事館も誰も助けてはくれないのだ。むしろ、領事館は彼らから2フランのヴィザの代金をせしめていく共犯者でもあった [B, 7, p. 39]。ドイツ人達は、ノートルダム岸のドイツ人専用の宿に泊まるか、海岸沿いにキャンプし、グラヴィル (Graville) のヴォーバン (Vauban) 要塞の補修工事、港の工事の仕事を探し、高価な滞在費、船代を稼いでいた。また、あるものは、盗みを働いたり、乞食をしたり、売春をしていた。フェネダイによると、ドイツ人はフランス人の暖かい同情よりも軽蔑を受けることが多かったというのだ。「もっとも貧しい労働者でさえ、ごく普通の船乗りでさえ、ドイツ人のことを語る時は、かならず軽蔑的であった」 [B, 7, p. 40]。

フェネダイの言葉を証明するような事実は、当時のルアーヴルで多く見られた。たとえば、ルアーヴルへ希望をもって来たが、病気になってしまい、助けを求めるアルザス出身の織布工コンラート [A, 2, D³²]、また『ルアーヴル新聞』 (*Journal du Havre*) に掲載されたドイツ人の実態を報告する記事「こうした階級に属す一人の貧しい婦人が通りで手に子供を抱いて死体で発見された。もうひとりの婦人は、4人の幼児とともにアングヴィル (Ingouville) の病院に運ばれた。もう数時間で寒さと衰弱で死んだことであろう」(1829年1月24日)、またあ

る者が移民者から得た金で船を購入したが、その船が補修で出発できず移民者の食料が枯渇し始めているという話（1832年8月21日『ルアーヴル新聞』）、船に野営しているドイツ人の立ち退きの際、彼らがドイツ語で「やるなら我々に火をつけてほしい。宿もパンもないのだから」[B, 17, p. 395]と言ったという話（1832年8月25日）、「ランブラルディ（Lamblardie）岸で綿を集めていたドイツ人かアルザス人の若い娘が、岸で死んでいた。年の頃は14歳半ぐらいであった」[B, 17, p. 396]（1842年7月31日『ルヴュー・デュ・アーヴル』（*Revue du Havre*））という話、ルアーヴルで1年来移民者達から宝石や、金を盗んでいたヴェルテンベルグ人が禁固1年の刑を受けるという話（1847年4月25日『ルヴュー・デュ・アーヴル』）などがそれである。また悪徳ブローカーに関しては、ルアーヴルの商人ジックラー（Sickler）氏がアメリカ移民の仕事をしたと言ってきたが、警察の調査では「氏は、非道徳な人間として有名で、売春婦と一緒に道楽者としてこれみよがしの生活を送っている素行に問題のある男で、不幸にも彼の手に落ちた移民者をだまし、彼らから巻き上げるために親切な装いを労している」（[A, 2, b] 1855年）という報告が出され、問題になっていた。

ルアーヴル以外でも、ドイツ人移民についてドイツ人たちは注目している。パリのドイツ人は、「親愛なる同郷人よ——アメリカへ移民する、このセーヌの河岸の貧しい小屋に野宿する数百人のドイツ人をみずからの眼で見たであろうか。こうした人々は、祖国が不毛であるから遠い地へ行くのだろうか。彼らの出身地はラインラントやシュヴァーベンである⁽¹⁾」[B, 13, p. 88]と書いている。

1844年に出版されたフランス側の雑誌には、当時のドイツ人移民の様子が描かれている。「毎年多くの貧しい家族が遠い大地に成功の夢を抱いてフランスを自らの意志で離れている。ほとんどいつも貧困が後を追い、貧困とともに海を渡っている。国だけでなく外国でも、貧困に虐げられるのだ——移民の正確な数は年間どのくらいか聞いてみよう。どこの政府でも、この問いに答えられるだけの十分な史料を持ってはいない。ルアーヴルの住民は、数年の間に6万人以上の、大人や児童がアメリカで仕事を探すために港を出港するのを見てきた。こうした人々の多くはわが国の北、アルザスなかんづくフランシュ・コン

テの諸県出身である。それ以外は、ライン地方かスイスの人々である。海岸に野宿する貧しい家族達が、皆、長旅で疲れ、やつれ、不安な気持ちをもって、ぼろぼろとなった服を繕い、屋根もない場所で食事の用意をしながら、はっきりにって悲惨な結果しか予測できない船出の日を待っているのは悲しい光景である」[B, 10, p. 373]。「未開の土地を持つ会社や、所有者へ労働者の斡旋をしようという仲買は、人口過多のドイツ、スイス、フランスの各地に代理人を送っている。こうした代理人は、地方を調査し、移民を集めるために、かつて周旋屋が使っていた手段を労することも多々ある。彼らは簡単な仕事や、まだ所有していない土地の契約や、高賃金、富と幸福を約束するのである。——ある移民者は、そうした契約にサインし、前払いでニューヨークまで連れていってもらうことになる。しかし、多くの家族は、一軒か、数軒の団体で出港地まで旅をすることになる。あるものは、エルベ (Elbe) 河を上ってハンブルクか、ヴェーゼル (Weser) 河を上ってブレーメンへ行くか、ライン河を上ってオランダへ行き、アムステルダムかロッテルダムで乗船する。またあるものは、フランスのルアーヴルへ行く。不用意な場合及び充分情報を持たない場合は、非常に高価な道を選び、家財道具や仕事の道具の詰まった重い馬車で日数を稼ごうとする。そうした道具は到着するときは壊れ、使い物にならなくなってしまい、輸送費用は大抵、道具の価値を越してしまうのである」[B, 10, p. 373f]。「畑の生活を奪われたこうした移民の男性、女性、子供達が、40—50日の間、詰め込まれ、換気が悪く、食事もままならぬ、おそろしく汚い船倉で過ごすことがどれほどのことか考え付かないであろう。——彼らの運命がどんなものであろうとも、通常彼らの生活は、国にいた時より不幸なのである」[B, 10, p. 374]。

2) ドイツ人移民のルート

アメリカへと旅立つドイツ人たち、とりわけ西南ドイツ人(バーデン人、バイエルン人、ラインラント人、ヴェルテンベルク人)は、どのようにしてルアーヴルへ向かったのであろうか、その問題を見ていかねばならないであろう。そもそも西南ドイツの人々は、なぜドイツ語の通じる北ドイツのブレーメン、ハンブル

ク經由で行かなかつたのであろうか（1850年代から徐々にドイツの港からの移民が優勢になる）。当時アメリカ移民のコースは、「一つは、鉄道でドイツを横切り、ブレーメンへ行くコース。二つ目は、ラインを下ってアントワープへ行くコース、三つ目はケール（Kehl）橋を渡ってアルザスへ入り、フランスを横切ってルアーヴルへ行くコース、四つ目は、ラインを下ってロッテルダムへ出て、ハーリヴァプール經由で行くコース（『イリュストラシオン』（*Illustration*）[B, 15]1854年）」があつた。もちろん、これには、アントワープやアムステルダム、時にはボルドーも加わることがあつた。

歴史的に見ると、1820年代までの移民は、ラインを下り、アムステルダムやアントワープへ行くものも多かつた⁽²⁾が、1830年以後はルアーヴルへ行くものが圧倒的となつた。ブラウンシュタイン（Braunstein）によると、その理由は、二つあつた。「南ドイツ人にとってルアーヴルはブレーメンよりかなり近いということ。バーゼルからブレーメンまで800キロ、ルアーヴルまでは600キロ。距離の利点に加えて、フランス国境が唯一の政治的障害であつたが、フランス当局は何も要求しなかつたからである。第二のルアーヴルの地理的利点は、ブレーメンに対して西にあつたことである。これによって、19世紀初めのヨーロッパからアメリカへの日数を8日から10日短縮することが可能になつた。蒸汽船の発展とともに、この利点は時の流れの中で消滅することになる」[B, 7, p. 29]。しかし、距離と交通機関の発展は別物であり、蒸汽船発展によりアメリカへの距離もさほど問題にならなくなってくる。また、ルアーヴルが選ばれた理由に、渡航費用がルアーヴルで稼げたという理由もある。7月王政期のルアーヴル―パリ間の鉄道建設のために多くの外国人が必要とされていたからである。また、港湾労働者、港の拡張工事のためにも外国人労働力は利用されたのである。その他、移民に対する衛生上、資金上の規制がフランスになかつたために、フランス側へ移民が溢れたという理由もあるが、これは諸刃の剣で、逆にこれが詐欺や病気を生み出し、フランスの港の信用を失墜させることになる。もっともコース選択に影響を与えたのは、すでにアメリカへ移民したものの手紙による知らせと、代理店による宣伝であつたように思われる。何しろ、

当時のドイツ人たちは、地理的状況なども充分知らなかったわけであるから。

西南ドイツのドイツ人たちは、ケールからストラスブール経由、ザールブリュッケン経由、ティオンヴィル経由、バーゼル経由でパリへ向い（このコースについては[B, 27]を参照）、パリからルアーヴルに行くコースを取った。フランスとの国境からパリまで、当時約10—12日[B, 7, p. 34]の日数がかかり、さらにそこからルアーヴルまで数日かかった。しかし、鉄道の開通によって1850年代には40時間（35フラン）ですむようになる。パリからは、馬車か歩きか、それとも1843年以後[B, 4, p. 49]は鉄道でルーアンまで行き、馬車か歩きというコースもできた。また船でルアーヴルまで行くコースもあった。ルアーヴルまで開通する1847年以後は鉄道で6時間[B, 14, S. 522]に短縮された。

ブレーメンとの競争が激しくなってくる1850年代以後は、この移民の旅も近代化し、道端で飢えに苦しむドイツ人移民が消え、移民専用列車でルアーヴルに急ぐ移民列車が主流になる。大西洋横断会社（Compagnie générale Transatlantique）はバーゼルに支店を置き、南ドイツ、スイスに営業所をおいて、特別列車を仕立てた⁽³⁾。特別列車は、寝ることの出来るクッション付きの椅子のある列車で、子供達にはゆりかご、ビュッフェでの1日2回のコーヒー付き、バーゼルーアーヴル間22時間でパリにも入らず、ヴィレット、バティニョル経由でルアーヴルへ着いた[B, 17, p. 239]。ルアーヴルの駅には朝の3時に到着、朝の食事は、会社の用意したホテルの食堂でとり、出港を待つようになった。

3) ドイツ人移民の実態

ドイツ人のアメリカ移民は、19世紀になって増大していくが、特に1816年から19年にかけて（25000人）を除けば、1830年代以後に始まり、その数は1854年にピーク（239200人）を迎え、再度1880年代に1854年に近い水準にまで増大し、その後は遞減していく[B, 7, p. 35f]。ルアーヴル港は、このうち1830年代から1850年代前半まではドイツのどの港よりも多くのドイツ人移民を運んでいた。その理由は、特にこの時期の移民の多くが西南ドイツ出身者であったからである[B, 7, p. 38]。ルアーヴルから出港したドイツ人の出身地域を見て

もこのことは証明される。1840年の場合、ライン・バイエルン人30人、ライン・プロイセン人4人、バーデン人4人、1848年の場合パラチナ人 (Palatina) (ライン・バイエルン) 535人、ライン人186人、バーデン人28人、ヘッセン・ダルムシュタット人 (Darmstadt) 16人、ヴェルテンベルク人7人であり、ほとんど西南ドイツ人であった [B, 6, p. 101]。

当時の移民の理由の多くは、貧しさであった。グラヴィルでの調査では、農民を産業に吸収する能力がないから国外へ弾き出されたと書かれている [B, 7, p. 32] が、当時の西南ドイツの移民の多くはそれであった。それゆえ、ルアーヴルやパリで人々が見たドイツ人の悲惨さは当然であったとも言える。職業別構成で見ると1815—65年は、農民や職人の家族が多く、まさに工業化の遅れた地域の人々であった。ところが、1865—95年には、北ドイツの下層民が多くなり、彼らは労働者であった [B, 19, S. 12]。ルアーヴルを出港したもののうちドイツ人の職業構成を見ると、1837年は職業無しが82% (フランス人の場合26.5%) で、1838年、1839年ともほぼ同じ様な比率になっており、農民が多かったことを示している [B, 6, p. 100f]。また当時の移民は、まだ条件が充分ではなく、家族よりも単身者が多かった。性別の構成を見ても、1820年代前半は男性が74.5%、1830年代が60%であり [B, 19, S. 72]、徐々に男性の比率が減少している。同じことはルアーヴルでも言えて、1837—39年には80%以上が男性であったが、1864年になると59%に減少している。このことは、鉄道の発展、客船の発展により、移民が冒険から旅行に変化してきたことをも意味している。ルアーヴルの方が減少が大きいのは、ルアーヴルまでの旅が大変であったということにも関係しているであろう。

移民者がそもそも移民をしようと思いつのは、第一に友人、知人の私的書簡 [B, 19, S. 17] によって、成功が喧伝される場合が多かった。次に、移民に関する新聞による情報で、これは1846年以降普及して行く [B, 19, S. 17]。また、移民を奨励する組織が、ドイツ各地で協会として増えて行くのは、移民協会 (Auswanderungsverein) 設立運動の盛り上がりからである。最初の移民協会は、ギーセンの移民協会 (Giessener Auswanderungsverein) で、その後どんどん数が増大

する [B, 19, S. 21]。

1850年代になると、移民の様相は一変する。1848年革命と共に政治亡命者 (Forty Eighters) が登場することと、革命政府の移民政策とも照応して、移民者は急劇に増大する⁽⁵⁾。1830年代には毎年10000—20000人だった亡命者が、1840年代には20000人から80000人へ増大したが、1850年代には100000人を突破し、200000人を越すことになる。特に北ドイツの移民が増大することによって、ブレーメンやハンブルクの影響が増大し、ルアーヴルは3番手に甘んじることになる。イギリスを除いた各港の出港者数の順位をつけると、そのことは明白である。1858年には、ブレーメン23000人、ハンブルク19000人、ルアーヴル13235人、アントワープ4000人、1859年にはブレーメン21700人、ハンブルク13000人、ルアーヴル10866人、アントワープ1300人、1860年にはブレーメン29300人、ハンブルク16200人、ルアーヴル16010人、アントワープ2600人といった具合であった [B, 22, p. 30]。ルアーヴルの場合ドイツ人以外も含まれているので、ドイツ人の数からするとルアーヴルはもっと数は少ないと思われる。1850—1年のドイツ人移民に関する順位では、ルアーヴル20253人、ブレーメン17248人、アントワープ6270人、ハンブルク4728人、ロッテルダム2754人、ロンドン1464人、アムステルダム541人でルアーヴルは優位に立っていた [B, 22, xii]。1830—48年にかけてルアーヴルから出港したドイツ人は約45万人⁽⁶⁾と言われているが、年約2万人である。当時のドイツの移民の総数が2—3万であるから、ルアーヴルの優位は断然であった。ブレーメンが1850年代にルアーヴルを追い抜いた理由は何であったのであろうか。

まず第一に考えられることは、50年代以降は北ドイツの工業労働者の移民が増えたということである。当然のこととして移民者は近郊のハンブルクか、ブレーメンから出港することになる。第二は、ドイツ側の移民対策の方がフランス側より進んでいたということである。フランスのアメリカ移民はあまり多くなく、アルジェリア移民の方が中心であり、1848年革命以後の排外的ムードからドイツ人移民への対策を欠いたということである。ブレーメンは1830年にブレーメンハーフェンを開港してから、北アメリカ線や沿岸線を独占していた

ハンブルクに対して力を得て行く。しかも、1832年と34年に、船の広さを充分確保したり、90日分の食料を用意することを義務づけたり、故障の時に旅客の面倒をみることなどを定めた法令を[B, 23, p. 131f]を作ることによって移民者の不安を解消する。特に1849年に移民用の宿泊施設を建設し、3500人に食料を与え、2000人のベットを供給できるようになってから、移民者の衛生管理の面でもルアーヴルを凌駕するようになっていく。ルアーヴルでこうした施設が建設されるのは20世紀になってからである。

ルアーヴルは、フランスにおいてはその後も確実にドイツ人移民において有利な地位を占めることになる。1837—39年の史料を見ると、アメリカ移民に関する各港の状況がわかる[A, 1]。ルアーヴルは、1837年8331人、1838年4122人、1839年10110人（ドイツ人は5527人、2677人、7800人）で第一位、ボルドーは2029人、2379人、1396人、ブレスト（Brest）は1255人、1940人、2194人、バイヨンヌ（Bayonne）は1838年738人、1839年140人、マルセーユは237人、245人、199人、ナントは146人、160人、97人、ラ・ロシェル（La Rochelle）11人、11人、11人、セット（Sète et Agde, 旧 Cette et Agde）は10人、5人、13人、サン・マロ（Saint-Malo）は4人、7人、9人、ダンケルク5人、3人、4人と云った具合いでアメリカ航路に関しては、ルアーヴルが断然優位であった。そのことは、1858年においても同じで、ルアーヴル13235人、ボルドー1305人、バイヨンヌ927人[B, 22, p. 10]といった具合いで圧倒的にルアーヴルの優位が続いていた。しかも、ドイツ人に関してはボルドーには若干いるものの、バイヨンヌの場合スペイン人が多かったので、ほとんどがルアーヴルから出たといっても過言ではないであろう。

さて、ドイツ人移民のアメリカへの行き先であるが、圧倒的多数がニューヨークであった。ルアーヴルの場合1855—62年に関してニューヨーク79.7%、ニューオリンズ13.4%、ブレーメンの場合1850年ニューヨーク52%、ニューオリンズ24%、ハンブルクの場合もニューヨーク71.2%でニューヨークがドイツ人の最初の基地であったことがわかる[B, 6, p. 102]。ニューヨークがドイツの都市並の人口を持つのもけだし当然であったと言えよう。特に1850年以降

はその傾向は顕著となる。

b) ルアーヴルと移民

1) ルアーヴルとドイツ人

ルアーヴルにドイツ人たちがやってくるのは19世紀の前半である。フランスを横断してやっとルアーヴルにたどり着いたドイツ人は、船の出港を待ってそこに数日、場合によると何日も滞在する。1827年1月1日の『ルアーヴル新聞』には次のように移民のことが書かれている。「数年来、5月から9月までのほぼ決まった時期に、ルアーヴルは移民者の集まる場所となる。——移民の家族は、非常に経済的に旅をする。家族は8—10人で、フランスの東から西までの旅で使う費用は、通常ルアーヴルからパリまでに必要な金額である——ジュラ山中のもみの木の杖をつなぎあわせて作った簡単な馬車、少しの藁、大きな容器に入った台所用品、とうもろこしの粉の入った小さな袋が、こうした移動する農民のすべての道具と糧食をなしている。泉の水が、道路での渴きをいやし、夜はどんな小さな宿にも泊まらない。陸路の旅の最後に着くと、数日間彼らを運んでくれた馬を売るが、馬車は、分解して乗船できるように大切に保存する」[B, 17, p. 233]。当時移民用の宿泊施設はなく、ドイツ人たちは、ルアーヴルの安宿に泊まるか野宿せざるをえなかった。1832年にコレラの猛威がヨーロッパを襲ったときも、最初に被害を受けたのは、野宿をしていたドイツ人などの移民であった。彼らの衛生状態の悪さが、伝染病を早めたのであるが、ルアーヴルの市民は移民者を病院に入れるのを拒み、政府も援助物資を移民者に与えることを拒否した[B, 7, p. 36f]。その結果200人が死んでいる。

ルアーヴルへ来るドイツ人は、ドイツ各地にある代理店を通してやってきていた。1859年の史料では1月1日に承認された代理店が31あるが(総数600)⁽⁷⁾、19世紀前半には詐欺紛いの代理店が多くあった。ドイツや国境沿いにある代理店は、ルアーヴルまでの鉄道の切符を売ったり、船の切符を売ったりした。代理店に伴う詐欺は、多くのドイツ人を悲惨のどん底に突き落とすことになったが、ルアーヴルがドイツ人に嫌われ始めたのも実はこの問題であった。移民者

はまず前もって代理店にお金を支払えば、後は気楽な旅をすることができるはずであったが、実際には、詐欺事件が多く発生していた。当時の移民には3種類あった。まず1) 十分な金を持つもので、彼らは馬車に乗り悠々自適にやって来た。次に2) 代理店にすでに金を払っているもので、もはや手元にお金はなく、代理店が頼りであった。最後に3) ただで行ける期待を持つもの [B, 17, p. 233] で、彼らは、途中で仕事を見つけ、金が溜ったところで切符を買うという極めて貧しい一団であった (1827年6月16日のルアーヴル副県知事への手紙 [A, Z, D²30])。ここで問題なのは代理店にすでに金を払っているものである。

1861年3月15日の法令の3条で陸の国境へ到着する時、大人250フラン、子供(6—15歳)80フランを持っていない場合、海から到着の場合、150フラン、60フランを持っていない場合、フランスに入れないということが決められた [A, 2, a]。こうした条件が前からつけられていれば、少なくとも途中で詐欺にでもかからない限り問題は起こらなかったはずである。また、代理店の詐欺行為を取締り、出港地の宿などの整備をしなければ問題が解決しないことも確かであった。1855年に提出された法令によって、やっと代理店の許可制、出港が遅れた場合の支払いの問題などが整備されることになる。さらにその後修正を経て違反業者に対する罰則も規定されることになる⁽⁸⁾。特に悪質な代理店で、規則を守らない場合、許可をもらう際に提出した保証金が凍結され、罰金として50—5000フランを払わねばならなくなった。こうした改善によって徐々に詐欺行為は減少する [B, 1, p. 12]。

代理店の詐欺の問題とは別に全く渡航費用を持たず、また滞在費用も持たない移民が多数ルアーヴルに野営していることも大きな問題であった。ドイツ人の居留地は、サンフランソワ (Saint François) とノートルダム (Notre Dame) 岸、バール (Barre) 岸が中心であり、多くは野営であった。1840年の『ルヴェー・デュ・アーヴル』には、そうした野営地の実態が紹介されている。「町は、非常に貧しいバイエルン人移民でいっぱいである。——こうした移動人口は、東の城壁のところに野営している。彼らは楡の木の下で、お堀の斜面に作られた洞穴で身を隠している。土間には台所用品、蟻でいっぱいの子供のマット、昼間

から横になっている病気の女性，家族の靴を繕っている男が，悲惨な状態を形作っている」[B, 17, p. 234]。1840年代のルアーヴルは，まだ北の丘の地域アングヴィル，東のグラヴィルを合併していなかったが（1853年合併），ルアーヴル近郊のこうした地域にも多くの野営者がいた。

ノートルダム岸には，1日2フランで泊まれる宿があったが，それもこうした移民にとっては高すぎる値段であった（1850年代には15軒あった）。キーファー（Kiefer）の宿についての報告があるが，それによると「キーファー氏のところに3日以来27人が宿泊しているが，本来14人しか泊まれないのだ。毎晩食堂にベットをおいて，45人まで泊めることが可能だと言っていた」。そうした宿には，食事がついていて，「朝はカフェ・オーレ，パンとバター，昼はスープ，肉，野菜二皿，夜は肉，野菜一皿か二皿」[B, 17, p. 235]であった。しかし，ぼったくりの旅館も多くあった。それゆえルアーヴル市では，条例をつくり，「1. 移民専用の宿は市の検査をうける。[……] 3. 宿の価格や状態を表記しておかねばならない」と言った処置を行う[A, 2, a]。

特にルアーヴル市がドイツ人移民に関して苦労したのは，1848年革命の年であった。1847年の恐慌のおかげで綿花の輸入は大幅に減り，そのおかげで貨物船の入港が減少した。しかし，その一方で移民の数は増え続けたので，船賃は上昇した。しかも，1—2年以上ルアーヴルに滞在していない外国人労働者の締め出しを凶ったため，移民費用を当てにした仕事に付くこともできなくなる[B, 7, p. 40]。この問題は，不穏なドイツ人労働者問題として政治問題へ発展する。3月23日⁽⁹⁾に物騒なドイツ人を早めにアメリカへ追い払うために，40000フランの資金を用意しようとする。もちろん，それを受け入れるアメリカの方も無法者の処分は受け入れられないと反論し，資金不足のため，義援金による急場しのぎ対策，ドイツ当該政府のカンパとフランス人の援助による「ドイツ人救済委員会」とドイツ人司祭ミュンツ（Muentz）による救援が行われる[B, 7, p. 40f]。ミュンツは，ルアーヴルのグラヴィル市長当ての手紙で，彼らをドイツへ送り返すことも，アルジェリアへ送ることも，またグラヴィルにこのまま残り続けることも意味がないであろうと主張し，彼らをただでアメリカへ送ること

が最善の方法であると述べる。その結果、ドイツの領事館の計らいで200人が無料で送られることになるが、それ以外の1000人以上はそのまま残ることになる。7月には、ドイツ人救済委員会のファンドも尽き、コレラやチフスの流行、暴動の恐れが出始め、結局それ以外の人々をアメリカへ送ることを決意せざるをえなくなる。輸送費用は、ルアーヴル、グラヴィル、アングヴィル、ドイツ領事館、ドイツ人救済委員会、下セーヌ県(Seine Inferieur)で持ち合うことになった[B, 7, p. 42]。こうして11月から始まって、1849年1月20日に終る移送が始まった。

ルアーヴル市のアルシーヴには、具体的な費用の記録が残されている[A, 2, a]。それによると、移民送付のための収入は、「1848年11月10日ルアーヴル市より13300フラン、12月22日3000フラン、1849年1月17日3900フラン、22200フラン、1848年アングヴィルより12月28日5000フラン、1849年1月17日4000フラン、グラヴィル市より1849年1月11日5000フラン、8月12日6000フラン、11000フラン、1849年11月20日ドイツ人委員会議長フィッシャー(Fischer)氏より5500フラン、1848年12月2日バイエルン領事マイネル(Meinel)氏より4500フラン、1849年1月9日ポーランド人マイヤー(Mayer)氏より60フラン、1849年1月9日ゾルカー(Zolker)氏より60フラン、スイス大使ヴァナー(Wanner)氏より60フラン」である。これを見て気付くことは、市の援助もさるものながら、ドイツ人救済委員会や、ドイツ系の人々の援助の額の多さである。

1848年革命以後の移民の変化の一つとして、カリフォルニアの金鉱への移民があった。1848年頃金鉱発見の噂が流れた[B, 17, p. 241]。最初は疑いが多かったが、現実のものであるとわかると一獲千金を狙った移民者が押し寄せることになる。ただ、カリフォルニアへのコースはニューヨークといった東海岸と違って一般的ではなかった。『イリュストラシオン』(1849年)では、カリフォルニアへのコースが紹介されている。「もっとも長い、安いコースはホーン(Horn)岬経由で、少なくとも半年は必要である。もっと短い、もっとも高いのは、パナマのコースである。2ヶ月で到着可能である」。しかし、値段は3500フランでニューヨークの10倍以上のお金が必要であった。

また、ユートピア建設の移民も出てくる。アメリカでの共産主義社会の建設であるが、1841年9月15日と1848年1月31日の『ルアーヴル新聞』では、フーリエ主義者の植民の話とカベールのイカリヤ建設の植民の話が紹介されている。「75人からなる、全員同じユニフォームを着たさまざまな職業のものからなる共産主義コロニーが、ニューオリンズへ向けて、アメリカの船『ローマ』へ乗船した。このコロニーは名前を『イカリエンヌ』といい、その長カベールはフランスに留まっていて、テキサス州のレッド河流域の広大な土地を開拓するつもりである」[B, 17, p. 240]。

2) ルアーヴル港とアメリカ航路

ルアーヴルに着いたドイツ人達を待つのは、ニューヨークまでの航海である。ところが、豪華客船の定期航路となるルアーヴルーニューヨーク路線は、1850年代まで決して豪華な路線であったわけでない。移民は貨物船の中に詰め込まれて行くのが現状であった。1830年代のルアーヴルの60%は沿岸貿易(Cabotage)であった[B, 17, p. 24]。

ルアーヴルとアメリカ移民との関係は、ルアーヴルと綿花の輸入から始まっている。1850年以降に、アメリカとヨーロッパとの大西洋横断が、頻繁になり、収益性のある事業として発展するまで、この路線は基本的には貨物中心の路線であった。つまり、アメリカから入る綿花を載せた船の帰りをどうするかという問題から生じていた。綿花は、ルアーヴルを通過してアルザスの綿工業地帯に送られるが、⁽¹⁰⁾ 帰り船は、空になった船倉に比較的場所をとらないフランスの贅沢品と移民を載せることで収益性を図ることになったのである。しかし、この貨物船は、不定期であったために、移民たちは到着を待って、ルアーヴル周辺にコロニーを作ることになる。貨物船が不定期であることは、かえっていかがわしい代理店を繁盛させることになる[B, 7, p. 30]。

そうした代理店の草分け的存在は、バルブ(Barbe)の会社であった。彼は、ロワイヤル(Royale)通りに移民者のたまり場をつくり、そこに移民を待たせ、積荷を下ろした貨物船をチャーターし、乗客を乗せ、またアメリカからは綿花

を載せていた。1855年には、ゴーチエ (Gauthier) 兄弟の代理店でもあるモリス (Morisse) やルメートルなどといった巨大な代理業者も出現した [B, 17, p. 233]。

さて、当時の大西洋横断にはどれくらいの料金が必要であったのであろうか。旅客船の定期航路ができる以前の運賃には、食事代が入っていないクラスもあった。その場合「2ヶ月の食料で乗船したいものの輸送費用は110—120フランである。船が供給するのは料理のための薪と必要な水である」。食事代込みで払うと「170—180フラン支払う。この料金は7歳以下の子供の場合ほぼ半額である」(1828年 [B, 17, p. 394]) という状態であった。つまり、人々は2ヶ月分の食料を用意して乗船し、船で水と薪を借り、自分で料理をしたのである。持ち込む荷物の制限は「1000キロまで45—50フラン」であったので、食料及家財道具、馬車なども持ち込んでいた。また、この格安クラスの料金は、船によると60フランであったりした。代理業者のルメートルの報告書には、次のように出ている。1848年12月14日大人6人、子供1人ニューヨークまで出港、運賃大人60フラン、子供55フラン。この場合子供運賃はさほど安くなっていない。またニューヨークよりももっと遠いニュー・オリンズまでの場合も、この会社によると60フランであった [A, 2, a]。こうしたダンピングは、他の港との競争上仕方のなかったことであろう。たとえばアントワープ—ニューヨーク間は、50フラン [B, 7, p. 39] の料金であったからである。『イリュストラシオン』でも1854年の運賃として食事別の運賃80—90フランが紹介されている。

しかし、こうした料金も旅客船の時代、蒸汽船の時代になって変化する。1876年の『太平洋横断会社』の料金は、ニューヨーク—ルアーヴル間、1等625フラン、2等375フラン、3等200フランである。この料金にはすでに食事持込みがなくなっている。3等船客でもこの頃は、もはや貨物室ではなく客室になっていたし、食事も付くようになっていた。1890年代の料金は、ルアーヴル—ニューヨーク8日で、1等500—1000フラン、2等300フラン [B, 10, S. 179] である。こうした料金は他の港と比べても変わっていない。1867年の価格を見ると、マンハイム—ブレーメン—ニューヨーク247フラン15、ハンブルク經由

246 フラン、ルアーヴル経由 215 フランであった [B, 7, p. 46]。ルアーヴルが安いのは距離の分である。もっとも帆船では 3 港とも 135 フランであった。帆船と蒸汽船とでは、日数に大きな差があり、その分だけ蒸汽船が割高であった。

アメリカとルアーヴルとの横断日数は、19 世紀前半と後半では、大きく違うことになる。19 世紀前半は帆船が主力であった。⁽¹¹⁾ 蒸汽船が主力になるのは、1870 年代の話であり、1830 年代、40 年代はもっぱら帆船、1850 年代、60 年代も帆船がまだ多く存在していた。1850 年代から展開する国家規模の大客船会社は蒸汽船で高い運賃を必要とし、小さな船会社は、100 人以下の乗客を帆船で運んでいた。1820 年代の、帆船によるニューヨークルアーヴルの横断日数は、20—40 日であった⁽¹²⁾ [B, 4, p. 26]。したがって、「自炊する乗客は 2 ヶ月の食料を積み込まねばならない」[A, 2, b] という状況であった。しかし、蒸汽船の登場により 20 日を切ることになる。やがて 12 日となり、1846 年には 10 日という記録が打ち立てられる。しかし実際には、1850 年 13 日、1860 年 11 日、1870 年 9 日、1880 年 8 日 [B, 11, S. 75] という具合に進んでいった。ルアーヴル出発の蒸汽船の比率は 1856 年段階でまだ 37.5% であり、この比率が逆転するのは、1880 年になってからである。それゆえ、当時の横断日数は、2 通り考えて計算をしなければならない。

たとえばフリードリッヒ・リストはこのルアーヴルからアメリカに渡ったようであるが (1820 年代) [B, 21, S. 38]、この場合おそらく帆船であったであろうから 20—40 日くらいはかかっているであろう。ところが、ヴァイトリンクもルアーヴルからアメリカへ渡るのであるが、ここには微妙な問題が残されている。すでに蒸汽船も登場していたからである。ヴァイトリンクは、自分で 1846 年末に到着したと言っているが [B, 24, p. 120]、『フォシィッシュェ・ツァイトウンク』(*Vossische Zeitung*) よると 12 月 25 日に乗船したことになる。この年代に蒸汽船でも、6 日以内に行くことは不可能であるので、どちらかの記述が誤りであろう [B, 25, pp. 20-25]。ヴィットケ (Wittke) は、1 月 25 日アメリカ到着という別の日をあげているが、もし出発の日が正しく、帆船で行ったとすればむしろこの日の方が正しいであろう。蒸汽船ならば 1 月 10 日前には着いて

いるはずである。当時の船は、まだ定期便ではなく、出港もまちまちであったので、出発日については把握困難であろう⁽¹³⁾。定期便の出現は、ヴァイトリンクがルアーヴルを後にした直後の1847年からで、定期船が4—11月は毎月10、24日の2回、12—3月は月1回出ることになった[B, 4, p. 27]。ヴァイデマイヤーも1851年9月29日にルアーヴルを出港し、11月7日にニューヨークに到着しているが[B, 30, p. 37]、この船は帆船であろう。ただし40日はやや長い航海と言える。

定期船の出現は、アメリカ横断の商売が、貨物船の片手間仕事から、本格的な仕事へ変化したことを意味している。これとともに、大きな旅客会社が登場する。まず外洋路線の革新は、1840年ステファン・キューナード(Cunard)によって創設された最初の外洋蒸汽船会社から始まる[B, 11, S. 151]。こうした規模の会社がフランスで出現するのは遅く、1850年代までルアーヴルからアメリカへ渡ったドイツ人の多くはフランスの船ではなく、アメリカやイギリスの船を利用していた。ニューヨーク—ルアーヴル間は、1850年代までアメリカやイギリスの会社に押されていた。そうした会社は、「外洋蒸汽船会社」(Ocean steam ship company)、「ル・アーヴルとニューヨーク蒸汽船会社」(Havre and New York steam navigation company)、「ヴァンダービルト・ヨーロッパ・ライン」(Vanderbilt European Line)、「北大西洋ライン」(North atlantic line)などであった。

1856年のルアーヴル—ニューヨーク路線の状況を見ると、月4回、月3回、月1回のアメリカ路線を持つアメリカの会社があることがわかる。それに比べフランス資本は、バルブとル・メートル、マルジウ(Marziou)、「大西洋横断会社」が各1本出しているだけであった。重要なものはこの最後の「大西洋横断会社」である。1854年ペレール(Pereire)兄弟がグラヴィルの船会社を購入し、1855年からニューヨーク線を開設した。しかし、ほとんどこの路線は使われず競争力がない状態が続く。1864年以後になってようやくフランスの代表的船会社として再出発することになり[B, 17, p. 249]、以後豪華客船時代を作ることになる。

主要な会社は、リヴァプールのキュナード、ホワイト・スター・ライン (White Star Line)、ルアーヴルの大西洋横断会社、1847年創立のハンブルクのハンブルク—アメリカ定期船株式会社 (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft)、1857年創立のブレーメンの北ドイツロイド (Norddeutsche Lloyd) (1857年) で、とりわけアメリカ航路をとってみると、1891年において最大の乗客を捌いていたのが、ブレーメンの北ドイツロイドであった。

船の中の様子については、旅客線の時代以前も以後も、最下層の船室の状態は惨憺たるものであった。モーパッサンの『ピエールとジャン』 (*Pierre et Jean*) の主人公ピエールは、1887年に次のような印象を残している。「彼は船倉におりた。そこに入る時、貧しく、きたない人間のはきけをもよおす臭い、むっとするような革の、動物の羊毛の悪臭に気付いた。やがて、鉱山の坑道のような、下の暗い地下の部屋の中で、ピエールは数百人の人々が重なった板の上や、床の上に群がっているのに気付いた。彼は、汚いぼろぎれを群衆以外に顔はわからなかった。こうした生活に失敗した群衆は、疲れ、困窮し、おそらく飢えて死ぬかもしれない見知らぬ大地へ、疲れきった妻や子と出発しているのだ」 (『モーパッサン全集』春陽堂、1巻、1965、p. 159)。

当然、こうした狭い空間であり、性道徳が乱れる危険性があった。そのため、1865年から、船の先端は女性専用、まん中が家族専用、後ろが男性用と区分されるようになった [B, 7, p. 46]。何日間の船旅の中で、不衛生的な状況にならないように、特に最下層の船室は入念に掃除された。もちろん、ひしめき合っている中で、船乗りがホースで水を撒いて掃除をするのであって、有無を言わせないものであった。また2回ほど燻蒸もあった [B, 16, 39]。また船酔い、病気、喧嘩などもあり、ニューヨークに到着する頃は身も心も疲れきるのが普通であったのだ。ところが、移民はニューヨークで終るのではなく、まさに始まるのであった。19世紀前半では、ドイツを去って3週間でルアーヴルに到着し、そこで数週間待ち、やっと乗船できたと思うと40日もすしすめ状態となり、3ヶ月から4ヶ月もかかってアメリカへ着くのである。19世紀後半では、この時間が15日位に短縮されるが、しかし移民の惨めさは解消したわけではない。

小 括

ルアーヴル経由の移民はやがて、19世紀の後半から20世紀前半にかけて移民を帰国者が凌ぐようになる時[B, 20, S. 178], 終わりを告げる。しかし、その間には多くのドイツ人がフランスを横断し、アメリカへ渡って行った。貧困に打ちひしがれた農民、労働者、祖国の政治に失望した亡命者、新しい大地にユートピアを作ろうとした人々、カリフォルニアの金山などアメリカンドリームを夢見たものなど多くのドイツ人が故郷を去って行った。とりわけ1840年代はドイツ人によるアメリカ移民の流れの中心はフランス横断そしてルアーヴル出発であり、当時の移民史、ドイツ史のいくらかの部分を含んでいるのである。横断するドイツ人が、フランスやドイツに与えた影響は、政治亡命者を除いて多くはないであろう。しかし、アメリカ大陸のドイツ人は、その後アメリカの労働運動において、企業創設において大活躍をし、大きな影響力を持つことになり、第二のドイツ、ドイツ人コロニーを形成するのである。

(注)

- (1) ルーアンでもパリからアメリカへ向けて進む移民がいた。ホテルのシュレル、ブーデ、マレル、デュヴァル、ラヴィアンヴィルにはそうした人々が泊まった。1847年の史料[A, 3]では、3人のドイツ人音楽家が含まれている。Surel 7, Marel 5, Boudet 9, Duval 2, Lavienville 1
- (2) リストは、次のように述べている。「ラインを下ってオランダへ向かった人々はみんな、膨大な費用や、不愉快さを嘆く。それは、多くの税務署での通過ヴィザや荷物への検査や税金から生じている。オランダやアントワープへ行ったものの多くは、船の出港を待ち、1ヶ月飲み暮らさねばならなかったのだ。多くは、さまざまなやり方で船に乗り込む前にだまされてしまうのである。すべてのものが、アメリカへ行く金を直接持っていなかった場合、船舶事業の欠陥か、乗り組員自体のひどさのどちらかを嘆いていた。こうした欠点の多くは、ルアーヴル・ルートの場合免れている」(F. List, *Schriften/Reden/Briefe*, Bd. 8., Berlin, 1925—35, S. 50)。トリーアのロードヴィッヒ・ガルもアントワープから出港している[B, 26, p. 145ff]。
- (3) 「特別の車両が、ペレールの指導でつくられた—この車両はまん中に廊下があり、

80の座席があり、8人グループになっている。ワゴンの一つは二つの部分に分かれている。最初は40席で、とくに一人旅の女性と母用、第二はビュッフェの部屋である」。1884年『イリュストラシオン』[B, 15][B, 18]。

- (4) ヴュルテンベルクのシュヴェーニンゲン (Schweningen) の町では224人の乞食に移民費用を渡す[B, 23, p. 112]。また、10人のメクレンブルク (Mecklenburg) の囚人がテキサスへ国の費用で移民するといったことも起きていた [B, 23, p. 113]。
- (5) 統計が史料によって異なるのは、40人以下の船の場合登録されなかったからである。1848年以前ははっきりしない。ルアーヴルのアルシーヴにもそうした統計はない。ただ A. N. に 1837—39年の史料がある。「ルアーヴルの乗船統計は、1855年ルアーヴルで移民委員が設置されて以後である」[B, 6, p. 96]。
- (6) 「ルアーヴルの船主のジョセフ・ルメートルは、もっとも重要な移民送付者の一人であるが、1830年から1847年までルアーヴルで乗船したドイツ人移民の数を40万から45万と評価している」[B, 6, p. 97]。年平均25000人。ルアーヴルの船舶についての研究には、デロラン (Derolin) の学位論文がある[B, 8][B, 9]。
- (7) 承認された代理店は、ルアーヴル5、パリ8、ボルドー3、バイヨンヌ、ヴィサンブール、ダンケルク、ユアール-シーズ (Uhart-Cize) (Basse Pyrénées)、ロウファッハ (Rouffach) 各1であった。ルアーヴルに設立された代理店のうち、多くは合衆国への蒸汽船や鉄道の切符の販売、金券販売に従事していた[B, 22, p. 11]。
- (8) 修正されたのちの法[B, 1, pp. 22-26]
- 1条 何人も農業、商業、公共事業大臣の許可がなければ、移民者の輸送に従事することはできない
 - 2条 公共局の規則は、認可、保証金の割合、様式の条件を決定する
 - 3条 医者の乗船が義務づけられる
 - 4条 船は、移民者の保護を示す保証書を持たないと出港できない
 - 5条 移民者は出発の前夜乗船できる。48時間の間、修理でない限り乗船してよい
 - 6条 伝染病などのため出発できない移民者には、支払った額を返す
 - 7条 規定の日に出港できない場合、代理店は1日の遅れにつき規定の額を支払わねばならない。遅れが10日を越える場合、契約を破棄できる
 - 8条 代理店は決められた目的地へ運ぶ義務がある。事故の場合でも最後まで運ぶ義務がある
 - 9条 代理店が規則を守らないときは保証金を凍結する
 - 10条 1条、4条の違反の場合50—5000フランの罰金
 - 11条 フランスでは移民局、外国の港でフランスの船の場合、領事館が責任を持つ
- (9) 1848年3月2日に、オンフルール (Honfleur) から来たルイ・フィリップがル

アーヴルからイギリスへと亡命している。ルアーヴルの都市史については、アルシーヴのプリント印刷[B, 3][B, 4]を参照。

(10) フランスの綿花輸入先は、1862—65年の南北戦争の時を除いてアメリカが第一位であった[B, 17, p. 257]。綿花の配給先は、ルーアン、リール、アルザス、ガン、スイス、南ドイツで、ルアーヴルから小さい船に積み替えて運んでいた。アメリカの輸入量に占める割合は、1825年輸入量の58.6% 1845年72.7%、1861年89.3%であった。

(11) 蒸汽船と帆船の割合は以下の通りである[B, 11, S. 198]

	帆船	蒸汽船	蒸汽船の割合
1820年	3140千トン	6千トン	1%
1830年	3022	28	4%
1840年	4560	116	11%
1850年	6513	392	23%
1860年	9586	820	30%
1870年	13868	1918	41%
1881年	15002	5644	66%
1885年	11216	6693	72%
1893・94年	8993	15264	90%

(12) コロンブス時代が70日、1775年42日であるから、19世紀前半までの速度の進歩は遅々としていたと言っているであろう。

(13) 出港時の名簿は存在しない。フランスで1840年代の乗船名簿が揃っているところは、ブローニュ・シュール・メールぐらいである。ニューヨーク到着に関しては、1850年からの下船名簿が出版されていて、それによって1850年代はわかる。この史料はアメリカに移民してきたドイツ人でニューヨーク港に着いたものの名簿であり、現在まで22巻(1870年まで)が刊行されている[B, 12]。この史料には、各船の名前と、その船に乗船していた全ドイツ人の名、年齢、性別、職業、出身地が書いてある。もっともドイツ人のアメリカ移民の多かった1854年(vol. 8)をニューヨーク側に残されたこの下船名簿から見よう。たとえば8月に着いたドイツ人を乗せた船の数であるが、ブレーメン発33隻、ルアーヴル発15隻、ハンブルク15隻といった具合いで、乗船数は大体300人位であるが、千人を超える乗客を運んだ船もあった。

引用文献

A. アルヒーフ史料

(1) Archives Nationales, Paris

F⁷12377 Etats des passages tenant Français qu'étrangers.

- (2) Archives municipales, Le Havre
 a. I^o Emigration
 b. I^o2 Passeports
- (3) Archives départementales de Seine Maritime, Rouen
 4M 2615 Etats des noms des voyageurs dans les passeports

B. 文献史料

- (1) Ancel, M., Rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'émigration, *Corps législatif*, No. 282, 1860.
- (2) Archives de la ville du Havre, *Essai de chronologie Havraise*, Le Havre.
- (3) Archives de la ville du Havre, *Quelques dates d'histoire Normande*, Le Havre.
- (4) Bertier de Sauvigny, Américains à Paris, 1815-48, *Bulletin de la société de l'histoire de Paris et de l'Île de France*, 107, 1980.
- (5) Bertier de Sauvigny, *La France et les Français vus par les voyageurs américains 1814-1848*, Paris, 1982.
- (6) Braunstein, J., L'Emigration allemande par le port du Havre au XIX^e siècle, *Annales de Normandie*, 1984.
- (7) Braunstein, J., En route vers l'Amérique, les émigrants allemands au Havre. *Annales de Normandie*, 1984.
- (8) Derolin, P., *Les Paquebots du Havre à New York, 1814-1848*, vol. I. II, Thèse, 1975.
- (9) Derolin, P., *Les Paquebots du Havre à New York, 1848-1864*, vol. I, Thèse, 1977.
- (10) Emigrés français en Amériques, *Magasin pittoresque*, nov. 1984.
- (11) Geistbeck, M., *Weltverkehr*, Freiburg, 1895. (Reprint 1986)
- (12) Glazier, I. A., and Filby, W. P., edited, *Germans to America, Lists of passengers arriving at U. S. Ports, 1850-1872* vol. 1-22, 1988-1992.
- (13) Grandjonc, J. et Werner, M., Deutsche Auswanderungsbewegungen im 19. Jahrhundert (1815-1914), *Deutsche Emigration in Frankreich, 1795-1945*, Paris, 1984.
- (14) Jahn, C. F., *Illustriertes Reisebuch*, 1850. (Reprint)
- (15) *L' Illustration, journal universel*, 1843-1944, Paris, 1987.
- (16) Lazard, D., *Simon Lazard*, Paris, 1988.
- (17) Legoy, J., *Le Peuple du Havre et son histoire. Du négoce à Industrie 1800-1914*, Le Havre, 1982.
- (18) *Les Grands dossiers de Illustration, Les Paquetbots, Histoire d'un siècle 1843-1944*, Paris, 1987.
- (19) Marschalck, P., *Deutsche Überseewanderung im 19. Jahrhundert*, Stuttgart,

1973.

- (20) Marschalck, P., *Bevölkerungsgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert*, Frankfurt a. M., 1984.
- (21) Moltmann, G., hrsg., *Aufbruch nach Amerika, Die Auswanderungswelle von 1816/17*, Stuttgart, 1989.
- (22) *Rapports à son excellence le ministre de l'Intérieur sur l'émigration. années 1859 et 1860*, Paris, 1861.
- (23) Walker, M., *Germany and the Emigration 1816-1885*, Cambridge, Mass., 1964.
- (24) Wittke, C., *The Utopian Communist. A Biography of Wilhelm Weitling*, Louisiana, 1949.
- (25) 石塚正英『社会思想の脱一構築』世界書院, 1991年
- (26) 拙著『トリーアの社会史』未来社, 1986年
- (27) 拙稿「1840年代フランスにおけるドイツ人人口の動態—特に東フランスに関して」『東京造形大学雑誌』6A, 1990年
- (28) 拙稿「1840年代フランスにおけるドイツ人人口の動態—特にパリのドイツ人に関して」上, 下『商経論叢』27巻3号, 4号, 1992年
- (29) 拙稿「1840年代フランスにおけるドイツ人人口の動態—西南フランスについて」上『商経論叢』28巻3号, 1993年
- (30) 野村達朗「アメリカ亡命以前のヨーゼフ・ヴァイデマイヤー」『研究報告集』愛知県立大学外語学部「1848年」共同研究会, 1978年

本稿作成に当たって、史料提供の点でとりわけルアーヴルの市立アルシーヴのアルシヴィスト、シルヴィ・バロー (Silvie, Barot) 氏に多大の恩恵を受けている。記して謝意を表したい。なお本研究は、1987年度科学研究費奨励研究(A), 1989年度, 1990年度東京造形大学研究費(C), 1991年度神奈川大学海外渡航費による研究成果の一部である。