

イギリス・ピューリタン革命と「商船船乗り」(merchant-seaman) 層 —軍事財政国家の出発点—

大西 晴樹

はじめに

イングランドはどのようにして18世紀初頭までにフランスと海外植民地を二分する「世界的強国」(world power) 近づいたのか。

その関連で注目したいのは、ピューリタン革命期(1642—60年)の軍備拡張と財政政策である。対外戦争や内戦という戦争状態の中で、従来の関税に加えて内国消費税や査定税が導入され、それらの諸税は18世紀末まで国家収入の主要な源泉であり続けた。軍事的資源を欠いていた絶対王政期とは異なり、議会はニューモデル軍と職業的海軍の創設に着手し、王政復古期を経て、イングランド銀行の設立によって1690年代に国家財政にかんする責任を最終的に受け入れたとき、イングランド財政は膨張し、高い割合の軍事費を支出する「軍事財政国家」(fiscal-military state) に到達していたのである(第1表、第1図参照)。

またこの点は近年活発に議論されている軍事財政国家論にも看取される。軍事財政国家論はそもそも軍事史研究の立場から提起された。1965年にM・ロバーツは「火器」の使用という戦術上の変化が中世と近代を分かち推進力であると述べ、常備軍の必要と国家権威の増大を指摘した⁽¹⁾。J・パーカーは1500年から1660年に起こった海戦における戦術革命を議論することによってこの議論を海軍の領域にまで拡大したのである⁽²⁾。しかしながら、J・ブルーワは「イングランドは16、7世紀にヨーロッパのいわゆる「軍事革命」の主要な参加者でなかった」と主張し⁽³⁾、軍事財政国家の出発点を1688年以後、フランスとの第2次百年戦争の後に置いたのである。

それに対して最近出版されたJ・S・ウィーラーの研究はブルーワの議論の問題点を以下の2点から指摘している。それによれば、第一にブルーワは16、7世紀ヨーロッパにおけるイングランドの相対的地位と軍事革命を混同した。たとえば、エリザベス期に10万のイングランド人が海外派兵のために徴募されたにもかかわらず、エリザベス期の軍事戦略と外交を過小評価した。第二に財政面にかんしてもP・G・M・ディクソンの研究に依拠したため、イングランドの財政革命の開始をイングランド銀行の設立、戦費と政府の財政上の責任を議会在次第に負うことになった1688年以後に求め、「英仏第2次百年戦争」の勝利を公信用の起債に結び付けて説明している⁽⁴⁾。M・J・ブラディックの研究も、財政革命をより長期の1645—1760年に置き、その原因を軍事革命に求めている。すなわち、J・シュンペーターのいう「租税国家」を引き起こした財政的

第1表 国家支出全体に占める軍事費の割合（1600年1月—1699年9月）

期間		総支出 (£)	軍事費 (£)	軍事費比率 %	平均年間 軍事費 (£)
1600-4	W	2,366,444	1,672,545	70.7	334,509
1605-9	P	2,571,959	752,330	29.2	150,466
1610-14	P	2,931,725	735,672	25.0	147,134
1615-19	P	2,112,393	431,596	20.4	86,319
1620-4	P	1,869,831	430,388	23.0	86,077
1625-9	W	3,356,683	1,405,989	41.9	281,197
1630-4	P	2,155,890	735,865	34.1	147,173
1635-9	P	3,106,807	1,299,369	41.8	259,873
1640	W	899,519	658,766	73.2	658,766
1642-60	W	34,352,545	29,173,019	84.9	1,535,422
1660-4 ⁴⁶	P	5,706,492	3,650,814	63.9	730,162
1664-9	W	9,398,653	6,254,184	66.5	1,250,836
1670-4	P	10,216,899	5,081,023	49.7	1,016,204
1674-9	P	9,046,627	5,102,760	56.4	1,020,552
1679-84	P	6,605,992	3,667,730	55.5	733,546
1684-8	P	7,421,940	4,197,341	56.6	1,049,335
1688-97	W	49,823,023	36,272,274	72.8	4,030,252
1697-9	P	11,387,663	4,562,756	40.1	1,937,913

P = 平時 W = 戦時

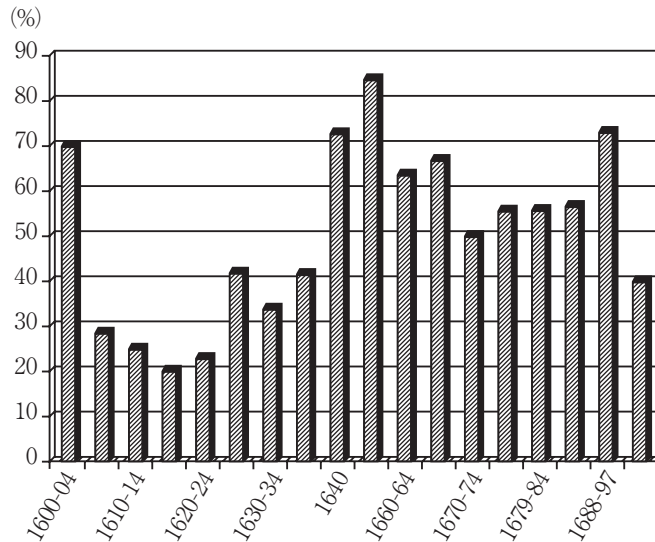
出典：J. S. Wheeler, *The Making of a World Power; War and the Military Revolution in Seventeenth-Century England*, Stroud, 1999, p.209.

政治的変化は直接的に1640, 50年代, およびそれ以前の軍事的変化と緊密に結びついていたのだと。⁽⁵⁾

この軍事財政国家成立の歴史的背景について簡単に説明すると以下ようになる。王立海軍(Royal Navy)の確立はテューダー朝の1547年に遡るが, 1588年にスペインの「無敵艦隊」とアルマダの海戦を戦った船舶の多くは個人的に所有された商船であり, 戦時のためにだけ傭船された。つまり王立海軍は国王所有の軍艦を備えたとはいえ, 常備軍ではなく, 平時に職業軍人として時間をささげてくれる海軍士官と水兵幹部を欠いていたのである。とやかくするうちに17世紀前半, 地中海, 東インド, 新大陸貿易など遠隔地貿易の興隆により軍艦はより大型化し, 大砲用の甲板を艤装するようになった。それは必然的に多くの火器は舷側に搭載されることを意味し, 「ブロードサイド」といわれる攻撃方法が一般化したのである。船はもはや前面から砲撃しながら迫ることをせず, 一斉砲撃を集中するための横隊になった。そのような船は大きく, 非常に重たかった。⁽⁶⁾そのため軍艦と商船の分離が要求され, 傭船商船は補助艦(フリゲイト)の役割を果たすようになった。1620年代までに専門化の必要が痛感され, 軍事改革は, 海戦への責任を直接とるように政府に圧力をかけた。

1630年までにチャールズ国王はイングランド外交上の無能さは財政の議会への全面依存と職

第1図 国家支出全体に占める軍事費の割合 (1600年—1697年)



出典：Wheeler, *op. cit.*, p.210.

業的海軍の欠如であることを悟った。「船舶税」(ship money)といわれる非議会課税を徴収し、1634—38年に王立海軍を拡大した。1637年から74年までイングランドは戦争状態に突入し、スコットランド戦争(1639—40年)は王権の軍事財政システムにより遂行されたため失敗した。L・ストーンが指摘するように、旧来のシステムである王室財政は1640年までに崩壊したのである。⁽⁷⁾ 1641年10月アイルランド反乱が勃発し、1641年から52年まで投入された兵力はイングランド、アイルランドともに3万5千人に到達した。戦争のコストは600万£にも跳ね上がった反面、イングランドの領地がアイルランドで全面的に確立した。1653年までに、イングランド軍は5万人の職業軍人をアイルランド、スコットランド、イングランドに展開し、海軍は200隻の軍艦と3万人の水兵を擁するまでに膨張した。その背景には、議会派の闘将J・ピムが、交易上、軍事上の先進国オランダを模倣し、「オランダ財政」として1643年に「内国消費税」(excise tax)を導入、チャールズ時代の船舶税は1645年に「査定税」(assessment)として拡大採用され、最終的に1693年の「土地税」(Land tax)に発展した財政政策が挙げられよう(第2表参照)。こうして、第1次英蘭戦争(1652—54年)、スペインへの海上戦(1656—60年)が勝利のうちに戦い抜かれ、1687年までにイングランド軍はイングランドだけで2万人を超え、海軍は173隻の大艦隊、数千の水兵を擁し、それにより名誉革命以前にヨーロッパの有力な軍事力に成長するに至ったのである。⁽⁸⁾

本稿は、絶対王政期に「半ば私的な海軍組織」(semi-private naval organization)にとどまっていた海軍が「職業的海軍」(professional navy)として成立する転換点をピューリタン革命に求め、イングランドにおける軍事財政国家の成立の特徴を明らかにしたい。そのため、第一章ではピューリタン革命期の海軍で起こった政治的变化、第二章ではその担い手である商船船乗りの

第2表 国家収入全体の主要な構成要素 (1603年—1700年)

期間		a. 総収入 (£)	b. 関税 (£)	c. 内国消費税 (£)	d. 査定税 (£)	b,c,d,as % of a
1603-5	P	1,319,234	291,260	-	-	22
1606-10	P	2,775,666	691,804	-	-	24
1611-15	P	2,813,786	1,024,032	-	-	36
1616-20	P	1,834,362	816,853	-	-	44
1621-5	P	2,166,988	1,043,083	-	-	48
1626-30	W	3,140,241	1,129,380	-	-	36
1631-5	P	2,285,131	1,088,881	-	-	48
1636-40	P/W	3,541,981	1,781,277	-	750,613	71
1643-50	W	13,299,645	1,485,191	2,195,203	5,228,871	67
1650-9	W	18,565,731	3,777,864	3,720,910	6,676,578	76
1660-4	P	5,208,842	1,346,797	1,358,475	1,703,030	85
1665-9	W	9,251,201	1,550,817	1,394,625	5,055,888	86
1670-4	P	9,005,725	2,433,992	2,236,773	1,446,965	68
1675-9	P	8,261,103	2,883,907	2,721,303	1,307,520	84
1680-4	P	7,286,176	2,845,797	2,418,914	521,417	79
1685-8	P	7,701,732	3,472,165	1,837,983	10,331	69
1689-91	W	8,613,190	1,919,514	2,429,750	3,171,739	87
1692-5	W	19,643,620	3,335,538	3,915,411	7,059,064	72
1696-1700	P	24,301,914	5,742,898	5,759,988	7,289,303	77

P = 平時 W = 戦時

出典：Wheeler, *op. cit.*, p.213.

社会層としての特徴、第三章では行政面から議会派海軍を担った集団の分析、第四章では、共和国海軍の軍備拡張とその成功要因である短期信用の実践、第五章では、職業的海軍形成のさいの士官層とその宗教活動を論じることにする。

第一章「二段階の海軍革命」

一. 1642年「革命」

革命史は陸軍の叙述が中心であったため、S・R・ガードナーでさえ海軍は革命期において大方「中立」であったと考えた⁽⁹⁾。ガードナーはのちにこの見解を改めたけれども、D・E・ケネディの研究によれば、海軍においても1642年と1648年に革命政治史同様「二段階」の革命があった。すなわち、1642年の革命は国王派から議会派への、1648年の革命は、議会派内部でも国王主権の長老派と議会主権の独立派への海軍における権力移動なのである⁽¹⁰⁾。

1642年7月の海軍における「革命」は十分に準備されていた。その前年、議会は艦長として1620年代に王立海軍を指揮したJ・ペニントンの海軍大臣の就任を拒否し、ノーサンバーランド

伯を選択した。国王所有のプロヴィデンス号が議会派貴族R・リッチこと第2代ウォリック伯所有の船に追いかけられた腹いせに、国王チャールズはウォリック伯を指揮官から下ろすためにノーサンバーランド伯の許可を撤回し、代わってペニングトンを強引に任命したからである。議会はさらに、ウォリックを海軍大臣にするための法令化を急いだ。他方、チャールズは1642年6月海軍大臣を辞めさせ、議会に服従せず、決してウォリック伯を支持しない主要な士官を海軍の防衛艦隊に参加させようとしたのである。⁽¹¹⁾

議会は1642年夏季防衛艦隊に参加する18隻の軍艦と24隻の商船を注意深く選んだ。同年7月、すべての士官にウォリック伯への忠誠宣誓を求め、同意しない艦長を追放した。第3表が示しているように、海軍の指揮官の分裂は政治的であると同時に社会的である。ウォリック伯への忠誠宣誓を拒否した国王派艦長9名（うち本稿では8名を確認）は王立海軍でキャリアを積んだジェントリであった。これらの者のうち、J・メンネス、R・フォジ、J・バーレイ、T・ケトルビーは1620年代に艦長に就任した年配者であった。若い士官は1630年代から1640年に艦長に就任したH・ストラディング、R・スリングスビー、R・フォックス、B・ウエイクであった。彼らは内戦以前に一般的であったジェントルマン海軍士官の代表であった。

第3表 1642年夏季防衛艦隊の主要な艦長

氏名	出身地	国王派	職業	艦船の名前	艦長就任
William Rainsborow	Wapping		merchant seaman		1635
George Cartret	Jersey		baronet		1637
Brian Harrison	Wapping		merchant seaman	Vanguard	1637
George Hatch	Wapping		merchant seaman	Henrietta Maria	1637
Thomas White	Deptford		merchant seaman		1637
Edmund Seaman	Wapping		merchant seaman		1637
Thomas Trenchfield			merchant seaman	Unicorn	1637
William Batten			merchant seaman	St George	1641
Henry Bethel			merchant seaman	Mary Rose	1641
Richard Blyth			merchant seaman	Vanguard	1641
Richard Owen			merchant seaman	Entrance	1638
Abraham Wheeler			merchant seaman	Greyhound	1638
John Burley	Isle of Wight	○	gentry	Antelope	1628
Richard Fogge		○		Victory	1628
Robert Fox		○		Lion	1638
Thomas Kettleby		○		Swallow	1627
Sir John Mennes	Kent	○	gentry	Rainbow	1626
Robert Slingsby	West Riding	○	comptroller of navy	Garland	1633
Henry Stradling	Glamorganshire	○	gentry	Bon-adventure	1631
Richard Swanly	Limehouse		merchant seaman	Charles	1641
Bladwin Wake		○		Expedition	1640
called Stachin				Providence	
Richard Hill				Providenceの副艦長	1636

出典：D. E. Kennedy, 'Naval Captains at the Outbreak of the English Civil War', *Mariner's Mirror*, No.46, 1960, pp. 181-198. より作成

他方、ウォリック伯へ服従した議会派艦長の大半はロンドン東郊のテムズ河畔に居住する「商船船乗り」(merchant-seaman)であった。1642年の国王派の追放は、士官クラスの社会的性格を変えたのである。B・ハリスン、G・ハッチ、T・トレンチフィールド、E・シーマン、T・ホワイトは全員、W・レインバラ(レインボロー)司令官の指揮下に、北アフリカ・バーバリ沿岸のサリー海賊を征伐するための遠征に選ばれたが、職業的な海軍士官ではなく、船舶を所有するロンドンの航海士、船大工、船長であったが、船舶税のせいで拡大する海軍に1630年末末に入隊したのである。彼らはまた「トリニティハウス」と呼ばれ、伝統的に海軍を補完してきたロンドン水先案内人協会に属し、いずれも長老であるか、あるいは将来長老になる船乗りたちの指導者であった。W・バットン、R・ブライス、R・スワンリ、H・ベセル、R・オーエン、A・ウィラーも同様の社会的背景をもっていた。彼らの誰も船舶税が導入される以前には王立海軍の指揮権を握っていなかったのである。わずかにG・カーテレットだけがこの社会集団の圏外にいた。これらの者たちと、断るまでもなく、海軍に傭船された24隻の商船の艦長も同様に商船船乗りであった。

二. 1648年「革命」

こうして議会は艦隊の支配権を掌握し、第一段階の「革命」を成し遂げた。内戦中ウォリック伯に代わって実際に海軍を指揮した副司令官はバットンであり、彼は強力な長老派として議会とシティから信頼されていた。しかし、1647年4月議会在がニューモデル軍を解散させようとした頃から、革命を更に推進しようとする独立派と、バットンのような長老派指揮官を頂く海軍の関係が怪しくなる。議会のニューモデル軍解散要求に対して、同年8月、O・クロムウェルらのニューモデル軍はロンドンを占拠し、独立派というその政治的同盟者を再び議席につけ、6人の長老派議員は亡命を余儀なくされた。亡命議員の船が海峡で捕捉された時、バットンはある程度彼らを逃がしたのである。独立派は海軍指揮官を信頼の置ける人物に取り替えようとした。⁽¹²⁾

バットンが国王派との共謀の容疑をかけられ、トマス・レインバラ陸軍大佐に取って代わられることになった。トマスは、上述のサリー海賊征伐艦隊司令官ウィリアムの長男であり、独立派であると同時にレヴェラー思想の持ち主でもあった。⁽¹³⁾バットン辞職後の10月、庶民院により冬季防衛艦隊の副司令官にトマスが任命された。しかし、新しく指揮権を執る前にトマスはウェアでレヴェラーの行動に関与し、貴族院はそれゆえ就任を妨げた。だが、チャールズ国王を海軍が国外に逃がすことを恐れ、陸軍大將フェアファックスやウォリック伯の反対にもかかわらず、1648年3月ついにトマスは夏季防衛艦隊の司令官に任命された。⁽¹⁴⁾

しかし指揮下の士官の大半は長老派であり、バットンの行動を支持していた。⁽¹⁵⁾1648年5月テムズ河口のダウズに停泊中の艦隊はついに反乱を起こし、レインバラ司令官を拒否した。議会の執行組織であるダービーハウス委員会は、1645年の「辞退条令」により軍務を退いていたウォリックを再び海軍大臣に任命し、反乱を沈静化するために彼をダウズに派遣した。イギリス海軍

史上、この1648年の反乱はケント州のジェントリの反乱も巻き込んで、これに比肩しうるものはないといわれている。北艦隊からグレイハウンド号、ウォリック号が反乱を起こした6隻に加わった。これら2隻は再び議会派に寝返ったが、6月にコンスタンス・ウォリック号がバトラー船長のもとに他の11隻と一緒に亡命中のチャールズ2世に加勢するためにオランダに去った。ハーウッチ軍港においては、タイガー号、プロヴィデンス号が反乱船となり、結局、夏季防衛艦隊の39隻のうち、18隻が反乱船であった。これは、イギリス海峡と北海に展開する海軍の艦船の半数以上を示している⁽¹⁶⁾。

では、反乱の原因は何か。5月28日付の海軍の宣言は、ワイト島に幽閉中の国王との和平協定である「個人的な交渉」の支持、ニューモデル軍の解散など、伝統的な政府への回帰という要求を示している。確かにレインバラの夏季防衛艦隊司令官就任は反乱の直接的な引き金であった。彼に対する不信の真の基礎は、レインバラが「国王、議会、王国に対して十分な影響力をもたない者」とみなされたがゆえであり、「宗教と政治に関して最も破壊的な主張を持ち、この王国の平和と古い政府に対する有名な敵対者」⁽¹⁷⁾だからである。実際彼がレヴェラーズと結びついていることはあまりにも有名であった。つまるところ、レヴェラー色の強いレインバラでは、彼自身「これらの地域での船乗りの混乱の最大動機は完全に国王支持である」と喝破したように、王政を維持できないという長老派、ひいては根強く残る国王派の思惑が背後で働いていたのである⁽¹⁸⁾。

だが、反乱グループはその後次第に影響力をなくしていった。8月バッテンがオランダに到着したとき商船船乗りはまだ暖かい歓迎をした。そのうち、水兵を連れ、テムズ河に攻め入るとの話が出た。実際には反乱船はダウズに止まり、商船に対する臨検を継続した。これは悪評であり、私拿捕船同然であるという憤りが商船船乗りの間に生じた。ロンドン商人たちはバッテンを支持しなくなり、5月にはワイト島から国王を連れ出す事も成功したのだけれども、いまやその好機も失せた。8月の終わりまでに糧食の供給とモラルが低下し、バッテンをはじめとする反乱軍のリーダーたちはオランダに戻る事を決心した。こうして海軍から国王を支持する長老派の影響力は急速に衰えた。

第二章 商船船乗り層

一. 船舶の大型化、私拿捕船行為

職業的軍の必要性は、近距離の北欧貿易から出発したイングランドがしだいに遠距離のレヴァント、東インド、新大陸貿易に乗り出していくにつれて起こる船舶の大型化の問題と密接に関連していた。

16世紀末から17世紀初頭にかけて(1582年から1629年)、イングランドの保有船舶積載量総トン数は71,060トンから121,000トンへと70%の伸びを示した⁽²⁰⁾。大型船(99トン級以上)の平均トン数は1582年の138トンから1629年には194トンに伸びた。イングランド全体におけるロンドンのシ

エアは、1582年の17%から1629年の27%、大型船は33%から40%、イースト・アングリアを入れると、1629年には76%を占めるようになった。原因は、1570年代の地中海への再参入と1580年代のトルコ貿易の開始である。1581年レヴァント・カンパニが設立され、200トンから500トンの船が使われるようになった。1603年のスペイン戦争の結果であるアングロ・イベリア貿易が高まり、30年戦争中イングランドは中立であり、毛織物・鉛・錫を他国よりも安く輸出したがゆえに、ヴェネチア人、フランス人に競争で勝利を収めた。この間、大西洋植民地貿易、アフリカ貿易が開始され、大型船はいっそうの需要があったのである⁽²¹⁾。

船舶の大型化に伴い海賊も17世紀の第1四半世紀に変化が生じた。独航船や2、3隻の海賊船団という事はなくなり、地中海のみならず、いわゆる北アフリカ・バーバリ沿岸のサリー海賊が支配するようになった大西洋も掠奪艦隊 (Fleets of marauders) に地位を譲った。サリー海賊は通常地中海で活動しなかった。むしろ関心を大西洋に向けた。そこでは人数の多かったアルジェリア人と並んで新参者として1610年代に出現した。20年代にはフランスやイングランドの航海を妨げるようになった。16世紀以来、西部諸州の港はニューファンドランドの漁業で繁栄しており、1625年末まで250隻の船と5000人の漁民を毎年雇用した。王室海軍はW・コークとバッキンガム卿が1618年に責任を負って以来、攻撃力を強化した。しかし、1620年代にダンケルクの海賊とサリーの海賊とに対抗する事は出来なかった⁽²²⁾。

これらの海賊船に対抗するための海軍を構築する目的で促進されたのが船舶税の徴収であった。1634年10月チャールズは港・沿岸都市・イングランド・ウェールズの他の海に関係する場所に船舶税徴収の文書を出した。それによってそれぞれの州長官は翌年3月までに半年の航海のために完全に艤装され、武装され、人員を整えられ、食糧を備えられた軍艦の数を正式に備える事を命ぜられた。最初の船舶税艦隊は1625年5月リンゼイ伯の指揮下で進水した。19隻のうち国王所有の軍艦6隻、他は商船の傭船である⁽²³⁾。先述のレインバラによって指導された1637年のサリーへの遠征は、船舶税徴収の正当化を意味するものと受け取られた。

また商船に私拿捕状 (letters of Marque) を発行して海賊行為を政府が公認する私拿捕行為 (privateering) は、エリザベスの時代同様、チャールズの時代にも繁栄し、1627年に頂点に到達した。戦争状態の5年間に少なくとも737の拿捕船が海事裁判所によって合法的であると調停され、証拠不十分を入れると実際の総計は1000隻に欠けるところに落ち着いた。737隻の積荷と船舶の商品価値は約80万£か90万£にも到達した⁽²⁴⁾。当時の王室海軍の指揮官は私拿捕船の船長を経験したペニンントン、J・ワット、T・ラブであり、他の艦長職J・バググ、J・ドレイクも戦争中は私拿捕に励んだ。貴族は一部を除いて海賊や私拿捕に熱心でなかったが、例外は海軍大臣に就任するウォリック伯であった。ウォリック伯は1620年代にスペイン船に対する私拿捕船行為の推進者であり、1630年代はプロヴィデンス会社設立し、カリブ海のスペイン船を狙った⁽²⁵⁾。

これら遠距離貿易の発達による船舶の大型化、軍艦の増大、私拿捕船行為、その実質的担い手となったのが商船船乗りであった。彼らは、もともと当時の先進的な通信手段、流通手段、軍事手段である船舶にかんする造船術、航海術、砲術に通じた「船大工」(shipwright)「航海士」

(master)「船乗り」(seaman)たちであり、船舶の部分所有者、「船長」(shipmaster)として自ら貿易に乗り出すことによって富を蓄積し、ある者は貿易商人として商人化していった。なかでも、1624年のヴァージニア会社の崩壊により特権的貿易会社の独占事業であることを止めた新大陸貿易やカリブ海貿易はその台頭にとって絶好の機会を提供した。1625年から1645年にかけて、商船船乗りは、商人パートナーと結合して奉公人とタバコを運搬する植民地貿易を開始した⁽²⁶⁾。彼らは、船長として、自らの計算によって一定の積荷を無料とみなす習慣的権利を主張し、船舶所有者や荷主との利害対立をときには孕みながら、資本を蓄積した。すなわち、船舶所有者は船舶の積載許容トン数や積載価格を下げ、船長の積荷の比率が余りにも高くなる事を妨げたのである。船長はまたいわば「独立生産者」として、それ以外にも「船の利用にかんする」多くの権限を有しており、乗組員と積荷、そして乗客の確保にも責任があった。実際に商船船乗りとして成功した者は、この植民地の「門戸開放」(free for all)のさいに乗り出した数多くの船乗りのなかでも最も卓越したわずかな者たちであった。商船船乗りはこうして自ら船を操縦する「船乗り業者」(seafaring)から出発して、船舶所有を目的とする「海運業者」(shipping)や、荷主として彼らに依頼する「貿易商人」(merchant)、そして海軍士官へと渾然一体となりながら星雲上の発展を遂げるのである。

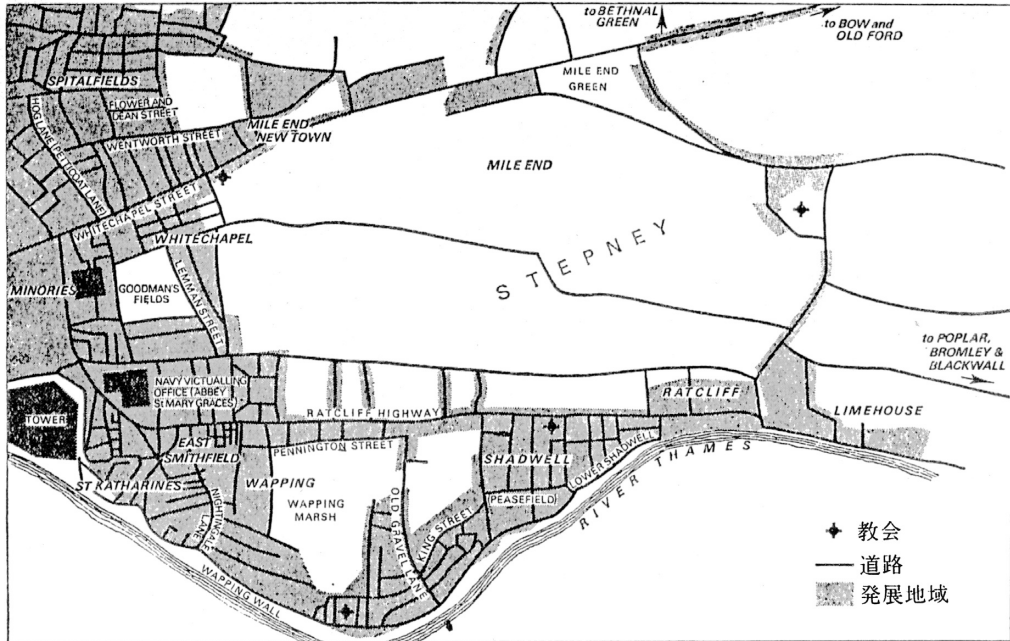
二. 商船船乗りの特徴：W・レインバラとN・ボーンの場合

ここでは、ロンドン東郊セント・メアリ・ホワイトチャペル教区の小村であるワッピング出身の二人の商船船乗りを叙述することにより、この社会層の特徴を浮き彫りにしてみることが目的である。ワッピングという場所は第2図にあるようにテムズ河畔に面しており、第4表が示しているように、ワッピングを含むロンドンのイーストエンド（近隣のシャドウエル、ラトクリフ、ライムハウス、ポプラー）は、造船、海運業に従事する者の比率がロンドンのどこよりも高く、船舶の大型化にともなう造船地帯、港町を形成していた⁽²⁷⁾。

先にのべた1648年夏季防衛艦隊司令官トマスの父であるウィリアム・レインバラ (William Rainsborough 1587-1642) は、商船船乗りトマス・レインバラの長男であり、自らも海軍司令官、庶民院議員になった人物である。ウィリアムは若い頃父の船を操舵し、おもにレヴァント貿易に乗り出した。1622年、父の死後彼はすでに成功した船乗りになり、1625年11月にはサンプスン号の船長であり、その船の部分所有者でもあった。その船は500トンという大型船であり、テムズ河畔のライムハウスで進水したばかりの船であった。船長となると同時に彼はデトフォードにある水先案内人協会の会員資格を獲得した。これは、海軍大臣に提出され、私拿捕行為、あるいは海軍への傭船のための大砲を搭載する事を承認する証明書の発行に導いた⁽²⁸⁾。

レインバラは1625年のいつしか、水先案内人協会の長老となった。1635年リンゼイ伯の艦隊がフランスやオランダに対抗して軍備を整えたとき、ロンドン市から5隻が参加した。レインバラが部分所有者であったサンプスン号、ロイヤル・エクスチェンジ号もそれに参加した。海軍本部

第2図 1700年のロンドン東郊



出典：イギリス都市・農村共同体研究会編『巨大都市ロンドンの勃興』刀水書房，1999年，42頁。

第4表 1606—10年のテムズ河畔各小村 (hamlet) の洗礼記録に現れる父親の職業 (%)

	Wapping	Shadwell	Ratcliff	Limehouse	Poplar
Middle Class(商人および専門職)	1(1)	—	7(3)	9(5)	4(5)
Provisions(食品関係)	5(6)	4(6)	32(12)	14(7)	9(11)
小計	6(7)	4(6)	39(15)	23(12)	13(16)
Shipbuilding(造船)	12(15)	6(9)	29(11)	23(12)	4(5)
Land Crafts(製造および建築)	16(23)	8(12)	51(20)	29(15)	12(15)
小計	28(38)	14(21)	80(31)	52(27)	16(20)
Agriculture(農業)	—	—	2(1)	2(1)	9(11)
Marriners and Boatmen(海運)	35(44)	48(72)	119(50)	100(53)	41(50)
Miscellaneous(雑職業)	8(10)	1(2)	19(7)	13(7)	3(4)
Total(総計)	77(99)	67(101)	259(104)	190(100)	82(100)

出典：イギリス都市・農村共同体研究会編，前掲書，43頁

はレインバラを艦長に任命した。翌年彼は、艦隊の旗艦プリンシパル号の艦長となり、W・クックを船長に確保したのである。レインバラの海軍での活躍を物語るのは、サリー海賊の征伐遠征である。1636年夏にサリー海賊はブリストルを狙い、カーディフ近くに上陸した。2000人の捕虜

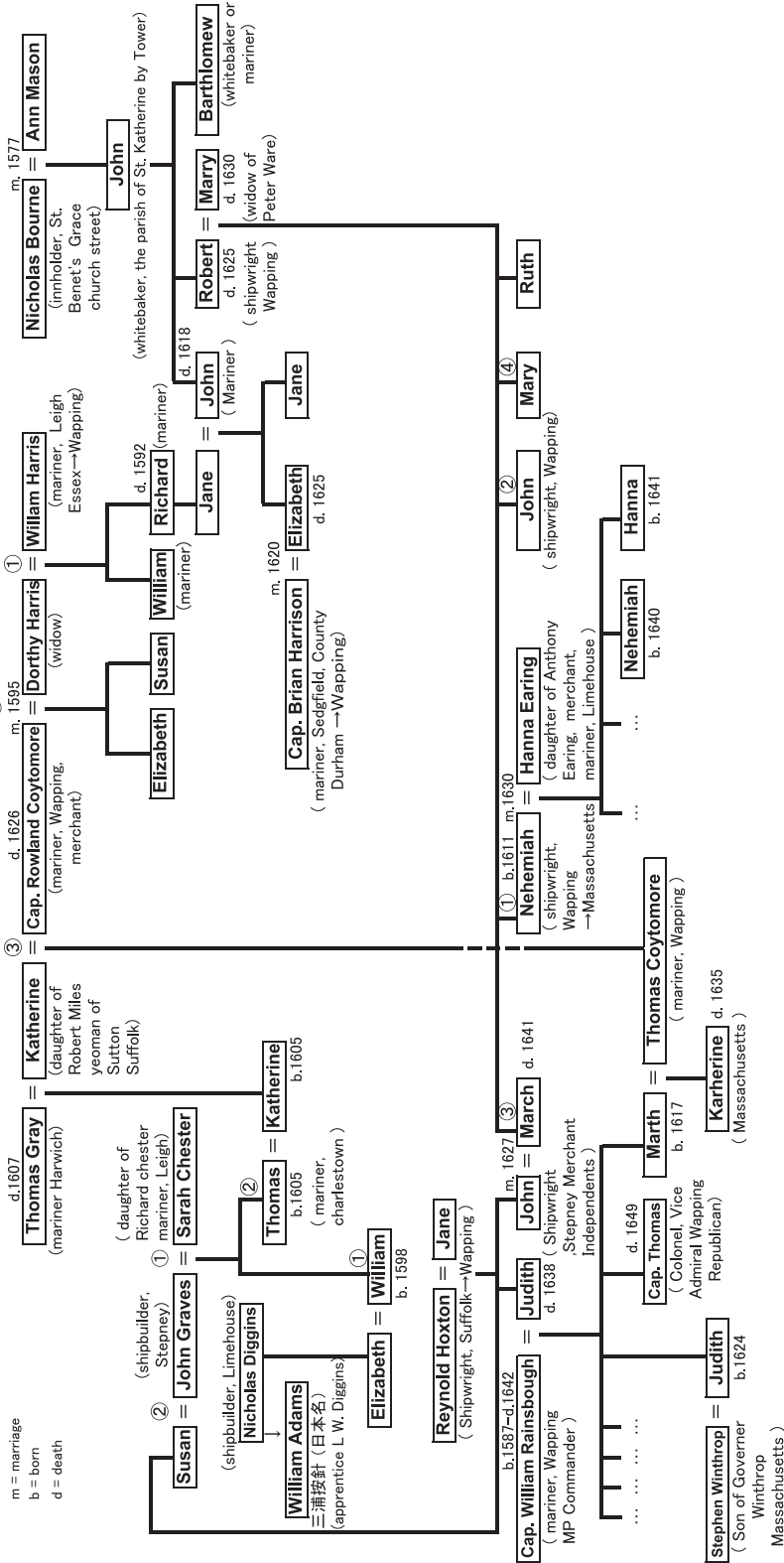
がこの2年間にサリー海賊に捕らえられたといわれている。そのため、レインバラ海軍大佐が遠征隊に加えらるべきだとの提案がなされ、彼とG・ペン(将来の海軍大将の父でレヴァント商人)が国王のもとに呼び出された。1637年レインバラは司令官として、G・カーテレット⁽²⁹⁾は副司令官として出帆した。3月艦隊はサリー沖に錨を下ろした。包囲の結果、(約束はすぐに破られたが)再びイングランドの海岸を荒らさないとの条件で和解した。同時にすでにイングランド船に逃げ込んできた多くの捕虜に加えて、300人の捕虜を解放した。8月レインバラはバーバリを出発して、15日後にダウズに着いた。国王はその功績によりレインバラを騎士に叙任しようとしたが辞退するほどの、生粋の船乗りであった。

このレインバラと北アメリカ貿易でパートナーシップを組んだこともある人物が、もう一人の商船船乗りネーミア・ボーン(Nehemiah Bourne 1611-?)である。彼は、ワッピングの船大工からニューイングランドのボストンに移住し、卓越した貿易商人、造船業者として活躍、ピューリタン革命のさいに帰国し、陸軍少佐、護民官時代の海軍で海軍少将、海軍弁務官を務め、王政復古後に水先案内人協会の長老になった人物である。⁽³⁰⁾第3図が示すように、レインバラの2番目の妻ジュディスはワッピングの船大工R・ホクストンの娘であったが、ホクストンの息子ジョンはボーンの妹マーサと結婚しており、ワッピングの商船船乗りを代表する両家は婚姻関係でも結ばれていた。ジョンは、船大工、貿易商人であると同時に、後述するように、ステップニーで活動した独立派会衆教会の指導的な信徒でもあり、また上述したようにウィリアムの息子トマスも独立派であるうえにレヴェラー思想へと傾斜しており、その姉ジュディスはマサチューセッツ総督の息子スティーヴンと結婚したことから判断して、ワッピングの商船船乗りの間ではピューリタニズムがいつそう信奉されていたことを窺わせる。

第3図から看取できる特徴は次の二点である。第一は、ボーン家と婚姻関係にある有力な家系の出自を辿っていくと、地方の船大工、船乗りたちがロンドンを中心とした遠距離貿易の発達にともなって、ワッピングへと移住してきていることである。たとえば、ネーミアの叔父ジョンの妻ジェーンの家系はエセックスのレイの船乗りであり、ジョンとジェーンの子エリザベスが結婚したブライアン・ハリソン艦長も元はダラムの船乗りであった。ホクストンは、サフォークの船大工であったのである。

第二の特徴は、船大工から船乗り、そして貿易商人となる者はいるが、その逆、つまり商人化した者が船大工や船乗りになることはない、という事実である。この点は商船船乗りの条件に造船術、航海術、砲術という科学技術の習得が据えられている事を意味し、大型船舶という当時の先端的な通信的、商業的、軍事的手段といえども、スキルを習得するという職人的な訓練が必要であったことを物語っている。第3図には1600年に日本に最初に上陸したイングランド人である三浦按針こと、ウィリアム・アダムスが登場する。はるか「極東」までオランダ船で航海した彼は、ライムハウスの造船親方N・ディギンズのもとで12年間も修行した航海士であった点は留意されなければならない。⁽³¹⁾

第3図 Nehemiah Bourneを中心とした家系図



出典： W. R. Chaplain, 'Nehemiah Bourne', *Transactions of the Colonial Society of Massachusetts* vol. xi iii (Boston, Mass., 1925-6), pp. 29-60から作成

第三章 革命期の海軍行政機関

一. 1640年代

1642年7月のクーデターで海軍を掌握したウォリック伯は、1643年12月正式に海軍大臣(Lord High Admiral)に就任した。彼は1645年4月の「辞退条令」によりその職責から退くも、1648年の反乱によって再び海軍大臣に就任するのである。しかしながら、この反乱の失敗により、海軍において国王を支持する長老派、国王派が一掃され、国王裁判に反対するウォリック伯は1649年2月に失脚した⁽³²⁾。

内戦期における議会派の海軍行政機関には以下のようなものがある。ウォリック伯を海軍大臣として正式に任命するために1642年9月に創設されたのが「議会の海軍委員会」(parliamentary Navy Committee)であった。ここは海軍行政の要として、夏季防衛艦隊と冬季防衛艦隊の調整、事務的業務を果たす「海軍弁務官」(Commissioner of Navy)の任命をおもな仕事とし、貴族院から3名、庶民院から6名(最初の構成員はホラント伯、ノーサンバーランド伯、ウォリック伯、その後はG・グリーン、H・マーティン、R・パイン、H・ヴェーン父子)を委員とし、12月には貿易商人であるA・ベンス、S・ベンス、S・ヴァッサルが加わった。この委員会はウォリック⁽³³⁾が海軍大臣に就任した43年12月までに消滅した。

そして海軍大臣空席の期間中、その業務は同じく1642年9月に創設された「海軍本部」(Admiralty in commision)に引き継がれた。海軍本部は、国王派の主要な海軍弁務官を議会派の弁務官に置き換え、船舶から水夫の調達に至るまで広範な権限を行使し、特に私拿捕船の統治に専念し、分捕品の判決に従事した⁽³⁴⁾。委員会の働きは、「出納長」(treasurer)を国王派のW・ラッセルから議会派で元ニューイングランド総督のH・ヴェーンに置き換え、独立派のヴェーンは革命期の海軍行政家として顕著な役割を果たすことになる⁽³⁵⁾。そのさい国王派の「監督官」(comptrollers)や「艦政部長」(ship of clerk)は切り捨てられ、やがて反乱者となるバッテンだけが「調査官」(surveyor)として残った。商船船乗り出身でも、海軍保有軍艦を指揮するバッテン、P・ペット艦長、R・克蘭リ艦長、J・モリス艦長、R・ツウィディ艦長、そして海軍事務官のJ・ホランドはいまや給与の支払われる役職者であり、ヴェーンやいずれも無給の役職者であり、庶民院議員(MP)のグリーン、ロール、ヴァッサル、ベンス兄弟と一緒に海軍の詳細な行政に責任を持った⁽³⁶⁾。1642年に認められた給与各100ポンドは従来的高级将校が受け取っていた給与よりもかなり低かった。議会は低い収入が汚職の原因となることを知っており、1646年に2倍となった⁽³⁷⁾。

「海軍委員会」(Navy Committee)、あるいは以前「海軍と関税委員会」(Committee of Navy & Customs)と呼ばれた委員会は、短命で終わった議会の海軍委員会とはまったく異なった団体であり、おもに海軍財政にかかわった。1641年に形成され、そこにはA・ベンス、ヴァッサルが含

まれ、その議長グリーンのもとで海軍財政の重要な部分を扱った。⁽³⁸⁾

第5表は、1640年代の議会派海軍の有力な海軍行政家14名の出自と経歴について調査したものである。これによれば、ウォリック伯、ヴェーン、そして海軍の事務官育ちのスミスとホランドを別にすれば、貿易商人の家系が多い庶民院議員といえども、多くの者が「船長」から「商船所有者」への道を登っていった商船船乗り層の出身であることが一目瞭然である。政治的党派は長老派が多く、ウォリック伯同様、独立派が政権を掌握する共和政期までに下野することになる点も特徴的である。ウォリック伯失脚後の1649年2月、海軍大臣職は國務院に移った。

二. M・トムスの「貿易商人委員会」

ウォリック伯失脚後、國務院が海軍の実権を握ることになる。そのさい差し迫った課題は、1648年の反乱分子を海軍から排除する事であった。1649年1月ランプ議会は、「海軍、および関税官の取締法」(touching the Regulating of the Officers of the Navy and Customs)という法令を完成し、シティでいまや卓越していた独立派のロンドン貿易商人たちを「取締官」(regulators)に任命してパーズを委ねたのである。⁽³⁹⁾この委員会はその有力者の名前からM・トムスの「貿易商人委員会」(committee of merchants)として知られた。第6表はその構成員の出自と経歴であるが、二人の経験豊かな海軍事務官ホランドとR・ハティスン(元ニューイングランド居住者で海軍出納長としてヴェーンの代理人、後継者)を別にすれば、いずれもR・ブレナーによって「植民地密商人集団」(complex of colonial merchants and interlopers)と呼ばれた新興貿易商人たちであった。彼らは商船船乗り層から出自するものの、「東インド・アッサダ商人団員」「ヴァージニア貿易商人」など貿易商人としてそのルートは東方密貿易や新大陸、カリブ海であり、現地での商品作物栽培(プランテーション)のためにアフリカ奴隷貿易をも組み込んだ三角貿易に従事する者たちであった。また追放された長老派と異なり独立派会衆教会に属する者が5名もいた。その首領であるトムスン(Maurice Thomson ?-1676)はジェントリの出自ながら自ら船長としてヴァージニア自由貿易に乗り出し、私拿捕船行為や奴隷貿易を遂行し、革命期にこの貿易商人たちを束ねながら改組した東インド会社の総裁にまで登りつめた人物であった。⁽⁴⁰⁾とりわけ、海軍とトムスンの結合は1642年に遡る。この年、募金法によりアイルランド遠征が計画されながらも、実際に軍隊が派遣されなかったとき、トムスンの新興貿易商人集団はトムスン自身が出納長となって、募金を集め、アイルランドに対する私的な遠征、いわゆる「追加的海上遠征」(Additional Irish Adventure)を敢行し、実際に兵士をアイルランドに派遣した。これは議会で法令化され、彼らは実際に特権化された掠奪遠征を敢行したのである。⁽⁴¹⁾

さて、海軍役職者では1648年の反乱を指揮したバッテンが引き摺り下ろされ、水先案内人協会の組合長として国王との和平請願に関与していたR・クランリも失脚した。貿易商人委員会は彼らをホランドと1648年に強力な支援をしたニューイングランドの商船船乗りW・ウィロビーに置き換えた。1648年には明らかに国王を支持した水先案内人協会もまた取締下に置かれた。水先案

第5表 1640年代の議会派海軍の有力な海軍行政家

人名	①	②	出自、経歴	政治的・老派	部分所有船舶の備船状況
Robert Rich (second earl of Warwick)	委員		海軍大臣 (1643)。スペイン船の私拿捕、西インド諸島の植民地化、プロヴィデンス島会社の推進者。	○	Constant Warwick 号
Sir Henry Vane		出納・	MP。元ニューイングランド総督。議会の植民地委員会委員。共和制期の貿易委員。		
Thomas Smith		書記官	Warwick の前任の海軍大将 Northumberland の書記官。私拿捕による分捕品収集官。		
Jhon Holland		有給役人	海軍事務官。海軍弁務官助手から私拿捕による分捕品分配弁務官、主計官、検査官、弁務官に昇りつめる。		
Richard Cranley		有給役人	艦・船・から商船所有者へ Clement and Job 号 (300)。私拿捕による分捕品収集官。	○	Providence 号 (271) Angel 号 (300) Anne Percy 号 (?) Honour 号 (359)
John Morris		有給役人	艦・。私拿捕による分捕品収集官。船・から商船所有者へ Blessing 号 (200)。	○	Blessing 号 (200) Anne Percy 号 (?)
Roger Twiddy		有給役人	艦・。船・から商船所有者へ Lesser George 号 (240)。私拿捕による分捕品収集官。	○	
Alexander Bence	委員	無給弁務官	MP。サフォーク Aldeburgh の貿易商人の子。貿易商人。Vassall の姉妹と結婚。・老派として失脚するが (1648)、クロムウェルの下で復活。アイルランドに大土地所有。水先案内人協会組合・ (1659)。	△	Blessing 号 (200) Samuel 号 (90)
Sir Willam Batten		検査官	ブリストルの船・の子。1620 年代はロンドン・ヤーマス・、30 年代は船舶税艦隊の備船船・として活躍。夏季防衛艦隊の司令官 (1648) になるが、海軍反乱を指揮。	○	
Thomas Smith		有給弁務官	艦・ Anne Percy 号。Maurice Thomson の仲・。共和制期に水先案内人協会理事。		Lucy 号 (164) Angel 号 (300)
Giles Green	議・	無給弁務官	MP。	○	
Squire Bence		無給弁務官	MP。Alexander の弟。船・から商船所有者へ Friendship 号 (300)。没 (1648)。Aldeburgh 他に土地を残す。	○	Samuel 号 (90)
Samuel Vassall	委員	無給弁務官	MP。ユグノーの家系の船乗りの子。レヴァント貿易商人として、・議会課税であるトン税ポンド税に反対 (1629)。	○	Mayflower 号 (450) Samuel 号 (90)
John Rolle		無給弁務官	MP。レヴァント貿易商人として、・議会課税であるトン税ポンド税に反対 (1629)。アイルランドに土地を所有。	○	

(注) ① 1641 年の海軍委員会 ② 1642 年の海軍事務局

出典：K. Andrews, *Ships, Money and Politics: Seafaring and Naval Enterprise in the reign of Charles I*, Cambridge, 1991. R. Brenner, *Merchants and Revolution: Commercial Change, Political Conflict and London's Overseas Traders, 1550-1655*, Cambridge, 1993. より作成

第6表 M・トムスの「貿易商人委員会」の構成員

人名	出自、経歴	追加的海上遠征への出資額 (£)	宗教的独立派
Thomas Andrews	地方商人の子。亜麻織物卸商、東インド密貿易のアッサダ商人団員。革命期の市参事会員、民兵委員。共和制期のロンドン市長。	500	
William Barkley	カナダ産毛皮、西インド諸島、新大陸貿易商人。革命期のロンドン市議、民兵委員。		
Maurice Thomson	ジェントリの次三男。船舶部分所有船長としてヴァージニア貿易に従事。西インド諸島、アフリカ黒人奴隷貿易、プランテーション、私拿捕、海運、糧食供給業。1658年東インド会社総裁。	George と一緒に 1000	
Richard Shute	小荷物商人。Thomson と植民地密貿易に従事。アイルランド海上遠征の弁務官。週割査定税出納長。東インド会社で行なう国王忠誠を拒否。	300	
William Willoughby	ニューイングランド航路船長、船舶所有。ヴァージニア・タバコ貿易、私略船で Thomson のパートナー。西インド諸島の所有権をカーライル伯から購入。海軍弁務官。	50	
William Pennoyer	金細工商、仕上げ商。アイルランド駐留軍への衣糧武器供給業。バルバドスの砂糖プランテーション、ヴァージニアの土地所有における Thomson のパートナー。独立派牧師 W.Greenhill, W.Bridge に 20£ を遺贈。	350	
Samuel Langley	不詳		
Stephen Estwick	小荷物商人。アッサダ商人団員。革命期の市議、民兵委員。宗教的独立派。		
John Holland	海軍事務官。海軍弁務官の助手から海軍主計官、弁務官、検査官へと登りつめる。		
John Langley	レヴァント会社の改革派ピューリタン貿易商人。独立派による『人民協定改定法』制定委員。		
Richard Hill	デヴォンシャのなめし皮製業の息子。スペイン貿易、アメリカ産タバコ、ニューファンドランド産魚油貿易商人。Pennoyer と一緒に軍隊への供給業を行なう。	700	
Robert Thomson	Maurice の兄弟。陸軍少佐。もう一人の兄弟 George は国務院のメンバー。	100	
James Russell	ハーフォードシアのジェントルマンの息子。スペイン貿易、マーチャント・アドヴェンチャラーズであると同時にアッサダ商人団員。革命期の市議、民兵委員。「教区の独立派」。		
Samuel Moyer	父 James は Leigh Essex の出身。船舶所有。北米と地中海貿易商人。東インド密貿易で Thomson のパートナー。	300	
Jonathan Andrews	Thomas の息子。北米貿易、西インド諸島、東インド密貿易商人。		
Richard Huthinson	ニューイングランド貿易商人。土地所有。東インド密貿易商人。艦商會館に結集した志願兵小委員会のメンバー。共和政期の市議。	100	

出典：R. Brenner, *Merchants and Revolution: Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*, Cambridge, 1993. R. L. Graves & R. Zaller (eds.), *Biographical Dictionary of British Radicals in the Seventeenth Century*, Vol. I-III, Brighton, 1982-84. 拙稿「ロンドン商人社会の動向とピューリタン革命」『西洋史学』第124号, 1982. より作成

内人協会では、トムスン、S・モイヤー、新将軍のR・ディーン、そして海軍委員のS・スミスらが含まれる新しい理事会が発足した。⁽⁴²⁾

取締官は海軍弁務官を評価する事から始めた。そして造船所に責任をもつ上級士官、船の備品、

雇用、人員配置、水夫の給与にいたるまでつぶさに調査された。また彼らが政治的に不健全で不十分であるとする士官を移動させる権限を与えられた。1648年に国王を支持した者は「取締法」(regulators act)によって自動的に妨げられた。取締官は大量のパーズが「反対の結果」招くのを知っており、ただ署名しただけの者を寛大に扱った。それにしても、士官団の再建が大変だった。1647年夏季防衛艦隊43名の指揮官のうち、3分の2(27名)が1649年、あるいは空位期に再任されなかったのである。1648年の夏季防衛艦隊はバッテンを排除して選んでいるが、そのうちの4分の1は再任されなかった⁽⁴³⁾。だからといって、大きな船での経験がないし、その政治的見解も疑わしい下士官をあまりにも早く昇進させるのに躊躇した。代わりに共和国海軍はネーミア・ボーンのような急進派として知られている経験豊かな商船船乗りの指揮官を徵募する事を好んだのである。

第四章 軍備拡張

一. 植民地の帰順と諸外国の認知

海軍は国王なき共和国を盛り立てるために、高度に政治化された愛国的な力であった。それを象徴するように、革命の勝利にちなんで軍艦には新しい名前が付けられた。国務院は新しい旗を供給し、共和国の紋章が国王の紋章の代わりに各船の船尾に刻まれた。またチャールズ号はリバティ号、プリンス号はコモンウェルス号、メアリ号はユニティ号と改名された⁽⁴⁴⁾。革命は陸軍の仕業であったが、防衛は海軍の役割であった。共和制成立時にランプ議会はイングランドとウェールズしかその版図においていなかった。スコットランドは先の国王の息子チャールズ2世への忠誠を表明していたし、アイルランド全域は国王派の手中にあり、シチリア、チャネル諸島の大半、ヴァージニア、バルバドスのような定住植民地もそうであった⁽⁴⁵⁾。共和国海軍の戦略目標は以下の三点であった。第一に国王派の影響力をアイルランド、スコットランドから削ぎ落とすこと、第二に、国王を支持する大西洋植民地の帰順を獲得すること、第三に、諸外国に共和国政府に対する認知をさせることである。

1649年1月処刑されたチャールズ国王の甥に当たり、チャールズ2世から国王派海軍の提督に任命されたルパート王子はアイルランドのキンセールに基地を置いた。アイルランドの私拿捕船と合わせると30隻。それに対して議会は最強の49隻の夏季防衛艦隊を派遣し、うち8隻は備船商船であった。クロムウェルは8月アイルランドに軍隊を率いた。悪名高いアイルランド遠征である。海軍はウェックスフォードの包囲を手伝い、1650年リマリック、ウォーターフォード、ギャロウェイを海上包囲した。またクレイヴに向かい、沿岸を砲撃した。ルパート王子はリスボンに亡命。それに対してブレイク司令官はポルトガルにむかうブラジル船団の7隻を拿捕した⁽⁴⁶⁾。ポルトガル国王ジョンはステュアート家を支持することの代償が高い事をこの事件で学び、即座の退却をルパート王子に求めた。その後2年間彼は残党1隻とアフリカ海岸、カリブ海を彷徨、そし

て1653年にフランスへ帰還したのである。⁽⁴⁷⁾こうして1651年末までに国王派の海上勢力はヨーロッパ海上のゴミ屑に過ぎなくなった。海軍の最初の仕事は終わったのである。

G・アスキュー司令官が1651年にバルバドスに到着したとき、彼は即座にそこで交易していた11隻のオランダ船を捕捉した。航海法の先駆である1650年法—外国人貿易商人にイングランドの植民地との貿易を許可制にする—を犯したという理由である。⁽⁴⁸⁾こうしてバルバドス島も1652年1月にウースターの戦いで国王派が敗走したとの報が届くや、アスキューの提案した共和国への帰順を受け入れた。他の西インド諸島も抵抗なくこれを受け入れた。ヴァージニアも52年までに受け入れ、第二の目的である大西洋を固めた。こうして海軍が拡大するにつれて、⁽⁴⁹⁾イングランドが主権を主張する「海洋主権」(British Sea)の領域が広がった。

第三の目標は他国政府による共和国の認知である。ポルトガルはルパートの一件ですっかり共和国を恐れ、ポルトガル植民地との自由貿易、ポルトガルでのイングランド商人の宗教的寛容を取込んだ協定が1654年に最終的に署名された。⁽⁵⁰⁾スペインはブレイク司令官の攻撃を見てにじり寄ってくる。ブルボン王家とステュアート王家の血縁関係によって、国王殺しに対するフランスの憎しみは深まった。英仏間の貿易を全面禁止し、王座奪回の支援を惜しまないとの主張からいくつかの船を拿捕した。ランプ議会はこれに強く反応し、49年6月貿易商人に私拿捕状を発行し、8月フランス製品の輸入を禁じた。ブレイク司令官の前にダンケルクは降伏しかなかったが、⁽⁵¹⁾1652年11月に結局フランス宰相マザランは共和国を形式的に認知した。

ヴェネチア使節は1651年までにランプ議員は「無恥な職人」だが、世界で最良の海軍をもっているとして、形式上認知した。⁽⁵²⁾オランダはどうかというと、オラニエ派は力づくでステュアート朝を回復させるためにフランスとの同盟を夢見た。しかしオランダは農村と都市で分裂していた。ホラントというもっとも富裕な都市州を支配した商人寡頭支配者は、おもに商業保護に関心があった。連邦議会は中道を進み、ステュアート朝に同情的であっても、戦争を回避したかった。1650年10月にオラニエは突然死した。オラニエ派はリーダーを失い、商人は即刻共和国を承認した。イングランドは代表使節としてSt・ジョンとJ・ストリックランドを派遣した。1651年10月に航海法が定められたが、航海法自身はおそらく戦争へと導かなかったといえよう。より重要な事は、⁽⁵³⁾イングランドが「海洋主権」を主張した事である。こうしてプロテスタント国同士の第一次英蘭戦争が始まるのである。

1652年12月10日にランプは國務会議の「海軍本部」を(戦時用に合致させるために)洗い直し、新たにより専門的な「海軍事務局」(Body of Admiralty Commissioners)を創設した。H・ヴェーン他わずか6名から構成され、議会に直接責任を持つのである。再組織化により司令官職は急進派がより掌握するようになった。士官の選任にあたってのイデオロギー的な規準の強調によって証拠立てられた。他方、海軍委員会は伝統的に財政問題にかかわり、この委員会の手によって海軍は強化された。その委員会は、M・コルベットのような卓越した急進派によって支配され、⁽⁵⁴⁾彼らの影響力により海軍は「マイルス・コルベットの艦隊」と呼ばれるほどであった。そこで練られた建艦計画がいまや実行されていくのである。

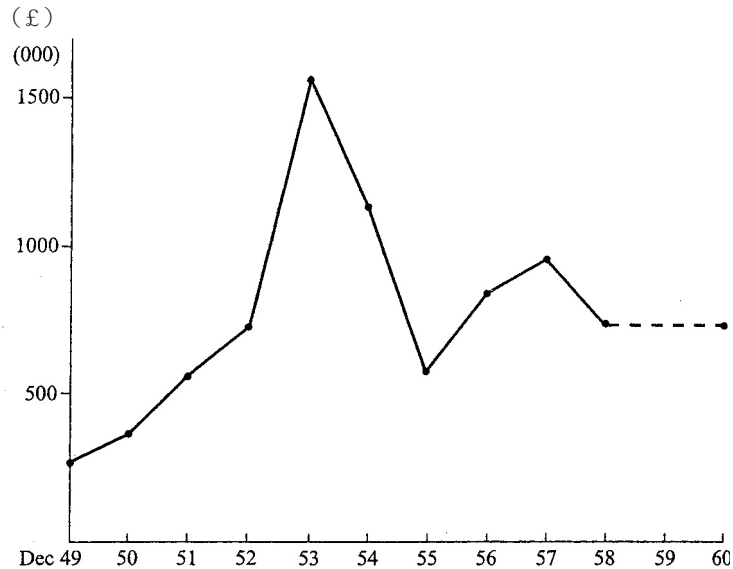
二. 建艦計画と短期信用の実施

1649年の海軍はわずかに50隻の軍艦、それと少数の補助艦、帆船を有していたに過ぎない。1643年の夏季防衛艦隊は30隻の軍艦と43隻の商船から構成された。1649年から1660年にかけて海軍は216隻の軍艦を付けくわえた。未曾有の拡張であった。約半分の110隻は分捕品であった。大半はオランダ、他にポルトガル、フランス、スペイン、フレミング、そしてジェノアのものであった。より重要なことは、巨大な建艦計画の実施にランプ議会在が着手した事である。当時軍艦はその規模に応じて、第1級から第6級に区分されるが、1650-1年には第3級から第5級までの20隻が建造された⁽⁵⁵⁾。また、王政復古期に海軍大臣にまで登りつめた海軍事務官で、有名な日記作家のS・ピープスによれば、1660年の海軍には161隻の国家保有軍艦を数えることができ、そのうち135隻は第1級から第6級に区分することができた⁽⁵⁶⁾。他方、フランスでは1660年に宰相マザランがわずか20隻を宰相リシュリューから受け取った。スペインは1639年にダウンズでオランダ海軍司令官トロンプに敗れてから回復しなかった。オランダだけがイングランドに対抗し得たが、1648年の平時に40隻、その後急速に強化したが、1652から53年のイングランド勝利に終わった海戦(第一次英蘭戦争)が示すように、イングランドの艦隊に競合し得なくなった⁽⁵⁷⁾。

では、どのようにして共和国海軍はその軍拡費用を賄っていったのだろうか。ブルーワの指摘するように、17世紀末のイングランド銀行の設立によって、長期債や短期債の起債が可能となり、ステュアート朝イングランドの資金能力は高まった。しかしながら将来の租税によって担保され、歳入増大のために使われた短期債借入という手段はこの時が最初ではなかった。短期債借入の方法は空位期の政府によって工夫、改善され、王政復古政府がそれに追従したと言われるように、1650年代には成功裏に導入されていたのである。ウィーラーが明らかにしたように、イングランドの海軍行政と後方展開は空位期を通じて、短期債借入、すなわち短期信用という着実な資金の流れに依存していた⁽⁵⁸⁾。

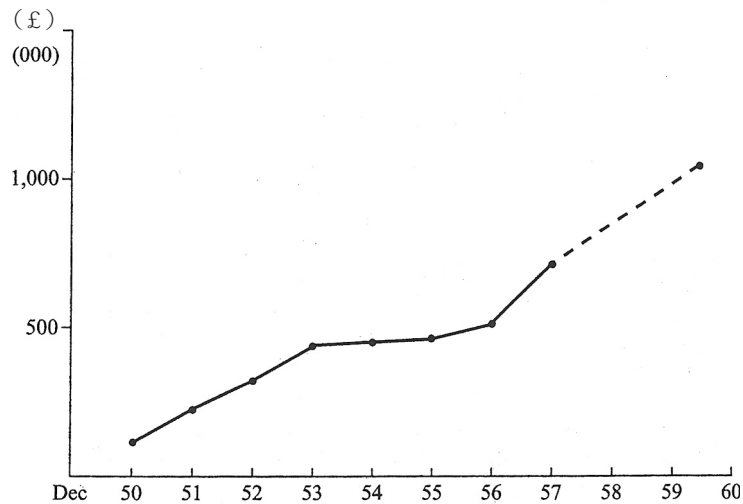
さて、第4図は1649年12月から1660年7月の毎年の支出額を示している。1652年5月から1654年1月の英蘭戦争中海軍を支える支出がもっとも急激に増大し、その間にイングランド海軍は80隻から200隻に成長した。それにもかかわらず第5図が示しているように、1656年まで負債は急増しなかったのである。1657年に護民官クロムウェルが査定税を削減し、負債の削減はそれ以後困難となるが、それまでは、驚くべきことに海軍支出の増大にもかかわらず負債は順調に償却されていたのである(第7表)。他方、1648年1月期から1660年7月期までの海軍出納長による支払合計額の90%以上は現金に由来し、新しい負債の分は9.4%だけでしかなかった。換言すれば、899万9693 £ という合計の814万9772 £ が現金収入に由来していたことになる⁽⁵⁹⁾。そこで問題は、支払いと租税の徴収の間にはタイムラグによる遅延があり、それゆえこれらの収入を期待するための短期信用による運用は海軍の財政システムにとって必須であったという点である。収入を見越して支出するシステムにおいて、契約者、その契約額の6、7割は「糧食補給業者」(victuallers)であるが、納品後の支払いの約束によって海軍への品物やサービスを供給し

第4図 毎年の海軍支出（1649年12月—1660年7月）



出典：J. S. Wheeler, 'Navy Finance, 1649-1660', *Historical Journal*, No.39, 1996, p.459.

第5図 海軍のための負債の増大（1650年12月—1660年7月）



出典：Wheeler, 'op.cit.', p.461.

た。それは以下のような仕方で行われた。すなわち、海軍委員会は海軍に納品した品物に対して短期信用、すなわち前貸した契約者に対する「前払金請求書」(bills of imprest)と「支払命令書」(warrant)を発行する。払い戻されたとき、「前払金請求書」「支払命令書」は手形のように裏書された。それは王政復古期の短期信用を研究したD・C・チャンダマンによって叙述された「出納長証書」(exchequer orders)を予期させるものであった。⁽⁶⁰⁾

近代海軍史の権威であるP・ケネディは、共和国海軍の資金の大部分は国王派没収財産に由来

第7表 海軍負債弁済率 (1650年—1660年)

Due in	Paid by Dec. 1656 (£)	Per cent paid
1650	40,805	35.4
1651	78,979	73.6
1652	171,643	90.6
1653	254,672	88.6
1654	214,477	90.0
1655	4,862	7.5
Total	765,439	(p.a. avg £153,087)
Still due in 1660:	£179,183	(p.a. avg £29,863)
Due in	Paid by Dec. 1660 (£)	Per cent paid
1655	14,028	21.8
1656	30,537	11.8
1657	34,114	13.5
1660	0	0
Total	78,674	(p.a. avg £26,557)
Still due at end 1660:	£869,264	(p.a. avg £173,852)

出典：Wheeler, 'op.cit.', p.461.

と述べている。⁽⁶¹⁾しかしながら、没収財産が海軍に資金を提供したのは1650年という年に37%を占めたにすぎず、1648年1月期から1660年1月期までの海軍収入合計額814万9772 £の80.8%にあたるものが関税・内国消費税・査定税と呼ばれる主要な租税から現金で海軍に渡された。残りの5.9%は借入金、2.7%は余剰食糧の売却と船に由来し、4.1%だけが拿捕した分捕品の売却に由来し、没収財産、敵から徴収される料金の総計は海軍支出のわずか6.3%にすぎなかった。⁽⁶²⁾

また収入面において、関税収入が共和政期に伸びたことも上記の手堅い資金運用を手助けした。革命による新しい関税委員（E・ハーヴェイ大佐、R・ティッチボーン、M・ヒルデズリ、D・テイラー）は、そのうち3人は独立派会衆教会の信徒であったが、経験を積んだ実務家として関税に対して決然とした行動をとることができた。彼らの忠誠心と能力とが1649年の海軍の財政危機を解決するのに必須であり、1656年まで関税から国家への増大する収入を用意した。収入は1649年7月から50年6月まで30万 £を超え、54年6月から55年9月の50万1552 £に上昇した。この収入の多くは海軍へ流入した。⁽⁶³⁾このさい徴税官には、以前の関税請負人のように受領額の何%を取り分とするという方法ではなく、海軍弁務官のように固定した給与が支払われた。これが海軍行政のコストを劇的に下げることになったし、汚職を妨げることにもつながったのである。海軍弁務官は月給制の役人であり、革命前の海軍弁務官とは異なり、彼らは手数料や手がけた資金の何%かを受け取ることを禁じられた。共和政期には年間250 £を支払われた。海軍最高司令官は400 £、3人の書記官はそれぞれ150 £であった。⁽⁶⁴⁾同時代証言によれば、このように海軍役職者を給与制にしても汚職はなお後を絶たなかった。この点は、当時の海軍委員や弁務官を歴任した海軍事務官ホルンドの著作やピープスの日記に数多く記されている。とくに事務官ホルンド

は、傭船契約に応じる側である商船船乗りが海軍役職者を勤めていることの矛盾を鋭く告発した。だが、同時代人の愛憎関係が入り混じったそれらの証言を「額面通り」受け入れるかどうかは別にして、そのことによって、職業的海軍の成立を理解するうえで、所有と経営の分離を意味する給与制が旧来の役得や手数料に取って代わったことに対する歴史的意義が曇らされてはならないのである。⁽⁶⁵⁾

1660年7月までに、クロムウェルが土地所有階級と妥協したといわれる査定税の削減、対スペイン戦争により国家負債は200万2,000 £を越え、そのうち海軍の負債は105万9291 £に到達した。この負債額は平均的な年間政府収入とほぼ等価であった。空位期のイングランド財政を論じた歴史家は、これがクロムウェルの護民官政権崩壊の主要な原因であるとの結論を下した。しかしながら、軍備拡張を支えた効率的な資金運用が1656年まで存続した点は忘れられてはならないのである。⁽⁶⁶⁾

第5章 共和国海軍の特徴

一. 新士官の社会層

空位期の海軍を研究したB・S・キャップによれば、1650年代に国家所有軍艦の「艦長」(captain)として従軍した者は375名いた。艦長はしばしば唯一の乗船士官であった。「副長」(lieutenant)は大きな船に1人いた(第1級から3級の船に1人、1652年からは第4級の船にも)。いかに大きな船でも1人以上は許されなかった。⁽⁶⁷⁾ランプ議会の下では国務院が高級将校の任命に責任を持った。その多くは海軍委員会が手がけた。夏季防衛艦隊と冬季防衛艦隊の年2回、国務院は指揮官のリストを吟味した。そして批准のために議会に提出した。そのさい海軍大臣に指導を仰ぎ、草案を用意するのは将官達であった。この任命システムは英蘭戦争まで続いた。選考にはイデオロギー的要素が以前にも増して強かった。宗教的な熱意も同様に重要なものとして考慮された。宗教的な熱意が考慮されるということは海軍史上最初で唯一の機会であった。⁽⁶⁸⁾

230人が共和政期(1649年から53年)に初めて艦長に就任した。この時期が軍備拡張期と重なったせいもあって、その後1654年から60年の間に初めて艦長に就任した89人と比較すると断然多い。230名中54人だけが1642から48年の間に議会派海軍の指揮官を経験した。革命前に従軍したのはわずか2人だけにすぎない。⁽⁶⁹⁾「艦長」や「副長」ら当時の士官層(commissioned officer)の出自は以下の三集団に分けることができる。

第一に、傭船商船の経験から正式に海軍入りした船長たち。この集団には100人以上の艦長がいる。いくにんかの元船長には副長として従軍しているものも見出される。彼らの何人かは最初、傭船商船(彼ら自身しばしば部分所有者)で働き、軍事的に成功したとしたり、軍艦の指揮者として招聘された。40人を下回らない者がまず傭船商船で働き、それから艦長となった。他にも、そんなに有能で、招聘されたわけではなかったが、自己都合で海軍に転じた者たちもいた。それで

も年輩の補充者には、大きな艦船があてがわれた。というのは、海軍の方の待遇がよかったことがあげられる。第3級の軍艦の艦長は月給14 £であり、第5級でも7 £であった。商船と比較すると、第5級のロンドン商船船長の場合月給は6 £であった。戦時は分捕品の分け前も手伝って短期間で金持ちになれるチャンスであった。英蘭戦争中の1653年には、ある貿易商人は船長も水夫も貿易に関心を示さないとう嘆きが聞こえたくらいであった。⁽⁷⁰⁾

商船から補充された者のなかでは、アメリカ貿易商人が著しく卓越していた。少なくとも30人がアメリカ貿易商人であった。⁽⁷¹⁾この理由はアメリカ貿易の自由な性格やピューリタン移住とスペイン船掠奪にあり、いくにんかの士官はプロヴィデンス島会社と関係があった。⁽⁷²⁾それに対して、長老派海軍行政家の追放が物語るように、レヴァント、東インド貿易の元船長は、40年代の議会派海軍の重要な人物であったが、共和政期に至るとごく少数の艦長しかいなかった。他に沿岸交易に従事していた船長、とりわけ東部と東南部の出身者たちであり、それに弁務官やその代理人の在住する軍港ヤーマス、ポリマス、ドーヴァーは、商業港であるブリストルやリヴァプールよりも多くの士官を輩出した。⁽⁷³⁾ヤーマスは少なくとも10人の艦長を輩出した。

第二集団は、内部からの昇進組である。軍備拡張期を経た護民官政権下、内部の昇進は外部からの補充よりはるかに一般的であった。1654年から60年の間に初めて艦長に任命された89人のうち、商船船長から直接移籍してきたものは4名だけにすぎず、だれもが大きな艦船をあてがわれたというわけでもなかった。この頃から海軍の専門化・官僚化が急速に進行したといえよう。すなわち、「准尉」(warrant-officers)といわれる「掌砲長」(gunner)、「甲板長」(boat-swain)、「大工長」(carpenter)などが、自らの職責を果たした末にたどり着く先が士官就任なのである。⁽⁷⁴⁾

第三集団は、以上の二つの集団は専門の船乗りであったのに対して、艦上勤務に移籍した陸軍士官たちである。共和制海軍を支えた6人の司令官のうち、ブレイク、ポーン、R・ディーン、E・ポパム、R・ブラックの5人は陸軍の称号で呼ばれていた。わずかにW・ペンだけが一貫して海軍育ちであった。1653年にブレイクが負傷で死んだとき、後任はT・プライド大佐という話しもあった。⁽⁷⁵⁾

革命前のチャールズ1世の時代には、第一章に述べたように多くの艦長はジェントルマン出身者であった。そして経験を積むように早くから船に乗った。N・A・M・ロジャースが明らかにしているように、ジェントルマンの次、三男である士官は18世紀中葉に再び卓越するようになるが、⁽⁷⁶⁾1650年代の海軍は、ジェントルマン出身の艦長を少数しか抱えていなかったし、王政復古期に見出される貴族出身の艦長はだれもいなかった。そして17世紀末までに、およそジェントルマンの子弟にとって経験することのない「給仕」(cabin boy)から出発し「司令官」(Admiral)に至るまで昇進した20人を列挙すると、14名は共和制期に初めて士官に就任した者たちなのである。⁽⁷⁷⁾N・エリアスは1950年の論文において、この共和国海軍の社会的特徴を「ジェントルマン」(gentleman)に対する「タールポウリン」(tarpaulin)という呼称で対比している。⁽⁷⁸⁾後者は文字通り「タール塗りの帆布」を意味し、王政復古期の海軍において、商船船乗り層を中心とする非ジェントルマン層を象徴する言葉として用いられた。もちろん共和国海軍全体が「タールポウリ

第8表 1653年夏期防衛艦隊の司令艦長の宗教的・人間的関係

船団名	軍艦名(人員)	人名	宗教関係(上段) 人間的関係(下段)	出身その他
第一船団旗艦 (赤)司令官	Revolution (550)	R.Dean	Non-separate church Cromwell がパトロン	ジェントリ 英蘭戦争で没
		G.Monck	secular	ジェントリ 王政復古の立役者
第一船団副司令官	Triumph (350)	J.Peacock		Ipswich 商船船乗り 英蘭戦争で没
第一船団後方司令官	Speaker (300)	S.Howett	Penn がパトロン	商船船乗り
第二船団旗艦 (白)司令官	James (360)	W.Penn	Non-separate church を当時は支持	ジェントリ
第二船団副司令官	Victory (300)	L.Lane		Ipswich ジェントリ
第二船団後方司令官	Andrew (360)	T.Graves	Non-separate church	Chaleston, Boston 商船船乗り
第三船団旗艦 (青)司令官	George (350)	J.Lawson	Separate church Penn がパトロン	Scarborough 商船船乗り
第三船団副司令官	Vanguard (390)	J.Jordan	Penn がパトロン	商船船乗り
第三船団後方司令官	Rainbow (300)	W.Goodson	Separate church	Yarmouth 商船船乗り

出典：Capp, CN, passim. C. T. Atkinson (ed.) *Letters and Papers relating to the First Dutch War 1652-1654*, London, 1911, vol. v, pp.16-20 より作成

ンの海軍」であったわけではない。司令官たちは富裕であり、ジェントルマン層の出身であった。具体例をあげると、ポパムはチャールズ1世に仕えた経験があり、富裕な地主の出身。E・モンターギュはジェームス1世のもとで貴族になった家柄。G・モンクとディーンは2人とも地主の出身であった。ブレイクの背景は商人的であったが、オックスフォードでジェントルマンの教育を獲得した。ペンとアスキューは地主の出身である。反面、士官クラスをみれば、ジェントルマンは空位期の海軍において小さな役割しか果たさなかったのである。わずかに約20名の艦長しか土地所有ジェントリと結合し得えなかつた⁽⁷⁹⁾。だが「タールポウリン」といえども、その経済的規模が考慮されなければならない。それは、商船船乗りのような富裕な船長から通常の無一文の水夫までを包含したあまりにも広範な言葉遣いであり、なかでも単純技能しか持ち合わせない職人たちは通常、富裕な者や有力なパトロンを海軍行政家に持つ者よりも昇進に長い時間を費やした

からである。⁽⁸⁰⁾しかし、共和政期という軍備拡張期に経験豊かな商船船乗りが多数海軍入りしたことは事実であり、彼らは海軍の伝統主義的な性格を変えることに関連したといえよう。

二. 宗教的独立派

イングランド海軍研究において、宗教が問題にされたことはなかった。古典的な通史を書いた M・オッペンハイムは、共和国海軍にかんする部分においてもピューリタンの香り、否、宗教の香りさえも否定している。⁽⁸¹⁾しかし、たとえ少数派であったとはいえ、ピューリタンはエネルギーであり、空位期の海軍において大きな役割を果たしたのである。

とくに、1649年から1653年末まで宗教的コミットメントは士官選抜の重要な基準であった。ヴェーンやコルベットが海軍行政の中枢を担っていた時期は第一次英蘭戦争による艦隊の急激な拡張期と符合し、上述のように、この時期の任命の洪水は空位期末期に至るまでの将校団の性格に影響した。その帰結は、士官の中における実質的なピューリタン陣営の成長であり、キャップは広範な資料の使用によって、艦長全体の4分の1以上にあたる約100人の艦長がピューリタンであると推測し、彼らは司令官や旗艦艦長に多かったと述べている。⁽⁸²⁾

さて、第8表は1653年夏季防衛艦隊各船団の司令官10名の宗教的、人的関係を示したものである。この艦隊の二人の最高司令官であるディーンとモンクは105名の艦長のリストを見て「その名の多くは敬神な者であると知っている」と満足を表明したといわれている。⁽⁸³⁾司令官10名中、ジェントリ出身4名、商船船乗り出身6名であり、宗教的にピューリタンと推測される者が7名いる。内訳は、ラディカルな分離教会に属する者が2名、非分離教会に属する者が3名、そして非分離教会に属するペンとパトロネージ関係にある者が2名である。そして各船団の旗艦司令官は第一船団のモンクを除いていずれも、ディーン、ペン、ローソンといずれも熱心なピューリタンであった。⁽⁸⁴⁾このように共和国海軍中枢部においてピューリタンはむしろ多数派であったといえよう。

では、このようなピューリタニズムはどこに由来するのか。海軍ピューリタニズムの主要な源泉は次の3箇所由来する。第一は、ロンドンにおいて商船船乗りが多く居住するイーストエンドのステップニーにある2つの教会である。それらは、宗教的独立派のW・グリーンヒル、W・ブリッジ、J・バロウズが1640年代に聖書講師を務め、1652年にグリーンヒルが牧師に任命された教区教会と、そこから1644年に分離し、やはりグリーンヒルが教区教会の牧師に就任するまで牧会した独立派会衆教会である。ステップニーの教区教会記録には、新興商人集団のリーダーであるトムスン、会衆教会の中心メンバーであるホクストンなど貿易商人、チャタム工廠の造船業者でフリゲイト艦を発明したフィナス・ペットの弟ピーター、ウイロビーのような海軍弁務官、それに旗艦艦長R・デニス、R・ハックウェル、J・クローサ、そして多数の艦長が教区委員として名を連ねている。⁽⁸⁵⁾より急進的な独立派会衆教会の方には、ホクストンとトムスンの娘メアリ、自らも宗教書を記した海軍中將R・バディリ、艦長のR・ライオン、P・ストロング、A・アーニ

ング、E・トムソンらが教会員であった。⁽⁸⁶⁾この教会の受洗記録には、1644年から60年までに137件が記されているが、うち父親の職業が明記されている42件中、約70%にあたる29件は「船乗り」(marriner)であり、これはステップニーの独立派会衆教会の社会的特徴を示すものといえよう。⁽⁸⁷⁾

海軍ピューリタニズム第二の源泉は、ノーリッジの軍港であり、ブリッジが1640、50年代に牧会したヤーマスの独立派会衆教会である。海軍委員会のコルベット議員、海軍行政家のW・バートン、艦長クラスではR・マッキー、J・エイムス、そしてステップニーの独立派会衆教会のトムスンがこの教会の教会員であった。⁽⁸⁸⁾上述の1653年夏季防衛艦隊第3船団後方司令官W・グッドソンの妻と子供はこの教会に属していたが、本人はロンドンでは厳格な分離教会の会員であった。⁽⁸⁹⁾第三の源泉はニューイングランドのピューリタニズムである。ヴェーンが元ニューイングランド総督であったことから、海軍弁務官のウイロビー、ボーン、E・ホプキンズ、そしてヴェーンから出納長を引き継いだハチンソンとニューイグランド人脈は海軍行政において卓越していた。軍人としてもネーミアの弟で司令官に就任したジョンがいた。⁽⁹⁰⁾こうしてニューイングランドにおけるCongregationalismの実践は革命期の海軍へと逆流したのである。

では海軍と独立教会主義の結合をどのように説明できるのか。この答えを商船船乗りの国境を越えた活動と亡命独立派聖職者の結合に求めたい。1643年に他の元亡命聖職者3名と一緒に『弁明の陳述』を出版し、独立教会主義の立場を表明したバロウズとブリッジは、オランダでの亡命中、ピーターが1630年代後半に結成したロッテルダムの人貿易商人のCongregationalismで説教や牧会に従事した。⁽⁹¹⁾ピーターはニューイングランドにも亡命経験をもち、新興貿易商人との結合のせいでアイルランドへの追加的海上遠征のさいに従軍牧師をしたのである。⁽⁹²⁾トルミーの研究によれば、独立派会衆教会は亡命先で結成され、革命勃発前夜にロンドンに密輸入された。商船船乗りで海軍少将になるグッドソンは迫害され亡命したブリッジとそのさい運命を共にしたという。⁽⁹³⁾このような亡命知識人と商船船乗りの結合こそ海軍と急進的で新しいピューリタニズムである独立教会主義の結合を説明するのである。チャタム工廠も王政復古後そのバプテスト派の工廠長が「秘密集会」のかどで逮捕されるほど宗教的急進主義の温床であったが、英蘭戦争のさいに5000人のイングランド人が造船先進国オランダで働いていたことから判断して、この結合は無理からぬことであった。⁽⁹⁴⁾

このような海軍ピューリタニズムの結果、海軍では、それぞれの船で宗教的儀式が遵守されるようになり、1658年にバルト海に出帆したグッドソンの艦隊は29隻で構成されていたが、うち22隻は従軍牧師を載せていたほどであった。⁽⁹⁵⁾また海軍全体としてもタバコは木造船のためにデッキの下や船室では禁じられ、アルコールの販売も禁じられた。王政復古後明らかな誇張を含んでいるが、議会派寄りの海軍省の役人による以下のような嘆きは、革命期の規律を回顧してのことであろう。王政復古後の新しいジェントルマン艦長たちの唯一の貢献は「酒、ゲーム、売春、悪罵などありとあらゆる不敬虔さを、従僕、仕立屋、バイオリン弾き、腐った血縁関係など役立たないお荷物と一緒に艦隊に持ち込むことであった」と皮肉られた。⁽⁹⁷⁾

おわりに—ジェントルマンとタールポウリン

R・クロムウェルの護民官就任とともに頭角を現した海将モンターギュを中心に海軍は王政復古に貢献し、彼のもとで議会派の指揮官に対するパージが行われた。ペンは寝返り、カーテレット、バッテンの地位は回復し、海軍大臣書記官になったピープスが辣腕を振るった。グッドスン、ボーン兄弟らは海軍を去り、たとえ政治的パージを生き延びたとしても、再任された31名の議会派艦長、副長には、その後3年間雇用の更新がなされず、そのうち半分はその後更新されなかった。この間に指揮官に就任した91名は新来者であり、明らかに国王派であった。だが、1664年になると第二次英蘭戦争の接近にともない、海軍は空位期の士官をかなり呼び戻さなければならなかった。結局、1664年から3年間、90人の艦長は共和政期に艦長をしていた者から構成され、17人の司令官中11人は元議会派から構成された⁽⁹⁸⁾。こうして、「タールポウリン」と呼ばれた議会派の指揮官は、J・D・ディヴィスが指摘するように王政復古後の海軍にもその刻印を押し続けたのである⁽⁹⁹⁾。

「海軍士官のなかで船乗りはジェントルマンでないし、ジェントルマンは船乗りでない」(ピープス)と言われるように、18世紀初頭にジェントルマンの次、三男に「幹部候補生」(midshipman)としての訓練が施されるまで、この問題は解決されえない由々しき問題として存続した。精巧な技術的装備を艤装した近代艦船の指揮は科学的に訓練された人物を要求するといわれた。人生の初期に海に徒弟に出された人々のみがそれをマスターすることができた。少年にとって9歳か10歳で直接船に乗って海軍士官として将来の経歴をスタートすることはきわめてノーマルなことであった。「甲板を歩けること」(sea-legs)、「船酔い」(sea-sickness)をできるだけ若いうちに克服したり、索具(マストや帆を支えるロープやチェーン類一式)を繋ぎ重ねたり、結び合わせたりする原理と技術を早くから習得できたからであった。航海にかんする知識を獲得するために人々は激しくしばらくの間、自らの手で働かなければならないのである。書物からの知識はほとんど有効でない。他方、平時には海軍士官はいやくも一国の代表として一、二か国の外国語を習得し、教養と礼儀正しさを身に着けていなければならなかった。要するに、一個の人格の中に船乗りとしての熟練職人の側面と軍事ジェントルマンの側面を兼ね備えていなければならなかったのである⁽¹⁰⁰⁾。

17世紀において「ジェントルマン」という言葉は、厳密な社会経済史的意味をもった。それは、現在の論議の盛んな「ミドリリング・ソウト」論が示しているように、親方であれ、職人であれ、自分の手で働く人はジェントルマンからは排除されたという点なのである⁽¹⁰¹⁾。16世紀には、職業上の船乗りの組合である水先案内人協会が王立海軍を背後から支えた。7年間の徒弟期間を済ませた者が、国王所有の軍艦の船長に選任され、デドフォード工場で国王船を整備した。しかしながら、16世紀における海上軍事行動が頻繁になるにつれて、とくにW・ホーキンスやF・ドレイクのような拿捕船長の手柄がイングランドの若者の前に名声と富との新しい展望を開いたとき、

若いジェントルマンが海に引き寄せられた。だが、ジェントルマンに正式な訓練をしようとする企てはすべて失敗した。そのステイタスや名誉に不一致な訓練を課すと、若いジェントルマンは海軍に入りたがらないのである。私拿捕者や海賊になったW・モンスンやH・メインワーリングのようなごく少数のケースにおいて、ジェントルマンは職業的船乗りの厳しく荒い生涯とともにすることによって、船乗りの技術を学んだ。革命前夜の王立海軍はこのような状態だったのである。⁽¹⁰²⁾

本稿で述べたようにピューリタン革命に連動した「二段階の海軍革命」により、職業的船乗りである商船船乗りが、商船から傭船された船のみならず、もちろん将官層にはジェントリの出身者を抱えていたとはいえ、英蘭戦争により拡大しつつある議会派海軍の士官層に大量に進出したのである。いち早く「タールポウリン」の重要性を見抜いたエリアスは、フランスやスペインにおいては「ジェントルマン」と「タールポウリン」が分裂しており、イングランドとオランダの一部だけがこの分裂を免れたと指摘しているが、このように商船船乗り層の大量現象とその社会的経済的進出こそが、軍事革命のみならず、商業革命や植民地の形成という当時のイングランドの経済的発展を説明する梃子のように思えてならないし、そこに軍事財政国家としてのイングランドの出発点をみいだすことが可能であるといえよう。C・シャドウエルの演劇『公平なクエイカーの扱い』は革命後半世紀を経て上演され、好評を博したが、海軍史上まれにみる士官とその部下たちの驚くべき親密性を表現している。この共同精神こそ、それを生み出した商船船乗りという社会層の重要性を物語るののである。

注：

- (1) M. Roberts, 'The Military Revolution, 1650-1660', in C. J. Rogers (ed.) *The Military Revolution Debate; Reading on Military Transformation of Early Modern Europe*, Oxford, 1995, pp. 13-35. 軍事革命にかんする研究動向論文に大久保桂子「ヨーロッパ「軍事革命」論の射程」『思想』第881号, 1997年がある。
- (2) G. Parker, *The Military Revolution; Military innovation and the Rise of the West, 1500-1800*, Cambridge, 1988. 大久保桂子訳『長篠合戦の世界史』同文館, 1995年。
- (3) J. Brewer, *The Sinews of Power; War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, 1989, p.7.
- (4) J. S. Wheeler, *The Making of a World Power; War and the Military Revolution in Seventeenth-Century England*, Stroud, 1999, pp. 10-12. (以下, 本書を *Making* と略記)。ブルーワが依拠したデイクソンの財政史研究は, P. G. M. Dickson, *The Financial Revolution in England; a study of the Development of Public Credit*, London, 1967.
- (5) J. Braddick, *The Neves of State; Taxation and Financing of English State 1558-1714*, Manchester, 1996, chap. 1. 酒井重喜訳『イギリスにおける租税国家の成立』ミネルヴァ書房, 2000年, 第一章。
- (6) 海戦における戦術の変化については, N.A.M. Rodger, 'Guns and Sails in the First Phase of English Colonization, 1500-1650', in N. Canny (ed.), *The Origins of Empire; British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, vol. I, Oxford, 1998, pp. 94-95.
- (7) L. Stone, *The Causes of the English Revolution 1529-1642*, London, 1972, p. 135. 紀藤信義訳『イギリス革命の諸原因1529-1642』未来社, 1978年, 197頁。
- (8) Braddick, *State Formation in Early Modern England c. 1550-1700*, Cambridge, 2000, part III, 'The Fiscal-Military State'.
- (9) C. D. Penn, *The Navy under the Early Stuarts and its influence on English History*, London, 1920,

- p.268.
- (10) D. E. Kennedy, 'Naval Captains at the outbreak of the English Civil War', *Mariner's Mirror*, no. 46, 1960. (以下 *M. M.* と略記)。Do., 'The English Naval Revolt of 1648', *English Historical Review*, vol. lxxvii, 1962. ケネディの研究を「二段階」の革命と呼んだのは, K. R. Andrews, *Ships, Money and Politics: Seafaring and naval enterprise in the Reign of Charles I*, Cambridge, 1991, pp.184.
- (11) *Ibid.*, pp.184. ff
- (12) B. S. Capp, *Cromwell's Navy; The Fleet and the English Revolution 1648-1660*, Oxford, 1989, pp.15-16. (以下, 本書を *CN*, と略記)。
- (13) トマスのレヴェラー思想については, パトニー討論における彼の頻繁な発言が如実に物語っている。A. S. P. Woodhouse (ed.), *Puritanism and Liberty; being the Army debates (1647-9) from the Clark manuscript with supplementary documents*, London, 1951. 大沢麦・澁谷浩訳『デモクラシーにおける討論の生誕』聖学院大学出版会, 1999年参照。
- (14) Capp, *CN*, pp.16-17.
- (15) [Anon.], *A Declaration of the Representations of the Officers of the Navy, concerning the impeached Member of Parliament transported beyond the Seas*, London, 1647, p.7.
- (16) Capp, *CN*, pp.18-25.
- (17) 'A Declaration of Navy' in J. R. Powell E. K. Timings (eds.) *Documents Relating to the Civil War 1642-1648*, London, 1963, pp.332-334.
- (18) 'Rainsborough to C. o. A.' in *Ibid.*, p.330. cf. [W.Batten] *The Sea-mans Daill, or, the Mariner's Card; directing unto the safe Port of Christian Obedience, and showing the reasons which moved the Authour, a Sea Commander, to returne unto his Loyalty*, London, 1648.
- (19) 水先案内人協会において国王との「個人的な交渉」支持する者は多数派であった。その請願 *The Petition and Desires of the Commanders, Masters and Sea-man of the Shipping belonging to the Thames*, do. London, 1648. には558名が署名したことになる。それに対して, 国王との交渉は宗教改革と自由を保証するものでなければならぬとする反対請願 *The Humble Declaration, Tender, and Petition of divers cordiall and well-affected Mariners*, London, 1648. には, 多数派ほどステータスの高くない62名が署名した。そのうちのいく人かは, 共和政期に活躍することになる。
- (20) R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry; In the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London, 1962, p.10. の見積りをアンドルースが詳細にデータ化した。Andrews, *op. cit.*, appendix A.
- (21) *Ibid.*, pp.16-22.
- (22) バーバリ沿岸の海賊については, S・プール著, 前嶋信次訳『バルバリア海賊盛衰記: イスラム対ヨーロッパ大海戦史』リプロボート, 1981年参照。
- (23) A. Thrush, 'Naval finance and the origins and development of ship money', in M. C. Fissel (ed.), *War and government in Britain, 1598-1650*, Manchester, 1991. pp.151-152
- (24) Andrews, *op. cit.*, pp.109-110.
- (25) ウォリック伯の反スペイン植民地活動については W. E. Craven, 'The Earl of Warwick, Speculator in Piracy', *Hispanic American Historical Review*, no.10, 1930. 拙稿「ピューリタン植民地帝国—カリブ海・プロヴィデンス島会社」『研究所年報』(明治学院大学産業経済研究所) 第17号, 2000年参照。
- (26) 北アメリカ自由貿易における商船船乗りから「新興貿易商人」(New Merchants) の台頭を見出し, それをピューリタン革命の党派形成と結びつけた研究に R. Brenner, *Merchants and Revolution; Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*, Cambridge, 1993. がある。
- (27) 酒田利夫「近世ロンドンにおける郊外—イーストエンドとウェスト・エンド—」イギリス都市・農村共同体研究会編『巨大都市ロンドンの勃興』刀水書房, 1999年, 所収論文参照。
- (28) W. R. Chaplin, 'William Rainsborough (1587-1642) and his Associates of the Trinity House', *M. M.*, no.31, 1945, pp.178-197.
- (29) カーテレットはこの艦隊でただ一人商人船乗りの出身でなく, ジェントリであり, 内戦期には国王派に付いた。後にジャージー島の統治者に国王より任命され, チャールズ2世からは新大陸のニュージャ

- ージーを与えられる。王政復古後の海軍出納長として返り咲いた (*Ibid.*, p.188.)。
- (30) Do., 'Nehemiah Bourne', *Transaction of the Colonial Society of Massachusetts*, vol.xliiii, 1925-26, pp.29-60.
- (31) アダムスについては, D. Massarella & A. Farrington, 'William Adams and early English enterprise in Japan' *International studies: Discussion paper*, no. IS/00/394, London, 2000.
- (32) A. C. Dewar, 'Naval Administration of the Interregnum 1641-59', *M. M.*, no. 12, 1926, p.415.
- (33) G. Green, *A Declaration in Vindication of the House of the Parliament, and of the Committee of Navy and Customs against all Traducers*, London, 1647, p.A3.
- (34) C. H. Firth and R. S. Rait (eds.) *Acts and Ordinance of the Interregnum, 1642-1660*, Abingdon, vol. I, rep. 1982, pp.27-29. (以下, A. O. と略記)。
- (35) ヴェーンと海軍については, V. A. Rowe, *Sir Henry Vane the Younger; A Study in Political and Administrative History*, London, 1970.
- (36) D. E. Kennedy, 'The Establishment and Settlement of Parliament's Admiralty, 1642-48', *M. M.*, no. 48, 1962, p.277.
- (37) エイルマーは海軍本部の役職者に給与が支給された点が, 汚職を防ぐ意味において大きな意味を持った点を見逃さない。G. E. Aylmer, *The State's Servants; The Civil Service of the English Republic 1649-1660*, London, 1973, p.106.
- (38) Capp, *CN*, pp.189-191.
- (39) *A.O.*, vol. I, pp.1257-60. Brenner, *op. cit.*, pp.552-54. 取締法の一環として, 国軍として分捕品の分配に関する規則が制定されたことが注目に値する。拿捕船は掠奪者である士官と兵士・国家・救貧基金で等分に分けられ, 十分の一しか提督に入らなかった。救貧基金は病人・負傷兵・戦争未亡人などに対して支払われるものであった。「分捕品分配弁務官」(Prize Commissioner) が新設された。*A.O.*, vol. II, pp.9-10.
- (40) トムソンについては, Brenner, *op. cit.*, passim. J. E. Farnell, 'The Navigation Act of 1651, the First Dutch War, and the London Merchant Community', *Economic History Review*, 2nd ser., vol.xvi, 1964, pp.443-46
- (41) *A. O.*, vol. I, pp.9-12. 船舶は出資者が提供する代わりに, 水夫の食糧, 賃金, 銃, 弾薬は通常の料金によって国家によって支払われるとみなされた。約1000の兵士を積んだ10-15隻が6月末にドーヴァーを出発した。T・レインバラが副司令官, H・ピーターが従軍牧師であった。2万ポンド分の略奪しか出来ず, 5カ月間で引き返してきた。詳しくは, R. P. Stearns, *The Strenuous Puritan; Hugh Peter, Urbana*, 1954, pp.187-201.
- (42) プレナーは, 新興商人集団の支配は水先案内人協会のみならず関税委員にもおよび, そこでのロンドン市議会の急進派との結合が, 共和国の貿易政策, 海軍の軍備拡張に大きな影響を与えたと, 述べている。Brenner, *op. cit.*, 554-56.
- (43) *A. O.*, vol. I, pp.1257-58. Capp, *op. cit.*, p.50,53.
- (44) M. A. E. Green (eds.) *Calendar of State Papers, Domestic Series, 1649-1650*, London, 1875, rep. 1965, p.11,14,482.
- (45) R. Bliss, *Revolution and empire; English Politics and the American colonies in the Seventeenth Century*, Manchester, 1990, p.60.
- (46) J. R. Powell, *Robert Blake; General-at-sea*, London, 1972, chap. 6. クロムウェルのアイルランドの植民地化にかんしては, 山本正『「王国」と「植民地」—近世イギリス帝国のなかのアイルランド』思文閣出版, 2002年, 第六章, 拙稿「ピューリタン革命とアイルランド」『研究所年報』(明治学院大学産業経済研究所) 第4号, 1987年参照。1650年のスコットランド侵略のさいにも海軍は食糧・武器・装備の海上運送を担当した。Wheeler, 'The Logistics of the Cromwellian conquest of Scotland 1650-1651', *War and Society*, no.10, 1992, pp.1-18.
- (47) R. C. Anderson, 'The Royalists at Sea in 1650', *M. M.*, vol.xvii, 1931, pp.135-168, Do., 'The Royalist at Sea in 1651-3', *M. M.*, vol.xxi, 1935, pp.61-90.
- (48) Bliss, *op. cit.*, pp.61-62.

- (49) イギリス帝国と「海洋主権」との関連については、D. Armitage, *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge, 2000, chap. 4.
- (50) S. R. Gardiner, *History of the Commonwealth and Protectorate 1649-1656*, New York, rep. 1965, vol. II, p.243.
- (51) *Ibid.*, pp.240-42. C. P. Korr, *Cromwell and the New Model Foreign Policy; England's Policy toward France, 1649-1658*, Los Angeles, 1975, p.19,23.
- (52) A. B. Hinds (eds.) *Calendar of State Papers and Manuscripts, relating to English Affairs, existing in the Archives and Collections of Venice, do.*, vol.xxviii, 1647-52, London, 1929, pp.187-213.
- (53) この時期の英蘭関係については、S. C. A. Pincus, *Protestantism and Patriotism; Ideologies and the making of the English foreign policy, 1650-1668*, Cambridge, 1996, chap.3,4.
- (54) Rowe, *op. cit.*, chap.7,8.
- (55) 軍艦のリストについては、Anderson (ed.), *Lists of Men-of-War 16500-1700*, Cambridge, 1935, pp.1-17.
- (56) J. R. Tanner (ed.), *A Descriptive Catalogue of The Naval Manuscripts in the Pepysian Library at Magdalene College, Cambridge*, London, 1903, vol. I pp.251-263. なお、日記作家としてのピープスについては、白田昭『ピープス氏の秘められた日記—17世紀イギリス紳士の生活—』岩波書店、1982年参照。ちなみにピープスの区分する第1級から第6級までの軍艦の規模を理解するための目安を示しておく。

等級数	平均人員(人)	軍艦名	砲門数	積載量(t)
第1級	500	ネースビー号	60～80	1230
第2級	300	スイフトスー号	48～60	898
第3級	200	エセックス号	40～50	652
第4級	130	プレストン号	32～40	516
第5級	90	マーメイド号	24～32	286
第6級	50	ドレイク号	12～16	410

(Capp,CN,pp.4-5.)

- (57) Capp, *CN*, p.6.
- (58) Wheeler, 'Navy Finance, 1649-1600', *Historical Journal*, vol.39, 1996, pp.457-466.
- (59) *Ibid.*, p.459.
- (60) *Ibid.*, p.460. 前貸した糧食供給業者がうけとる割増金は12.5%であった。Wheeler, *Making*, p.51. チャンダマンは王政復古政府が「予想収入システム」(system of anticipating revenue) を用いたと述べている。D. C. Chandaman, *English Public Revenue 1660-1688*, Oxford, 1975, p.296.
- (61) P. Kennedy, *The Rise and Fall of the British Naval Mastery*, London, 1976, p.45.
- (62) Wheeler, 'op. cit.' pp.459-60.
- (63) Wheeler, 'Prelude to Power; the Crisis of 1649 and the Foundation of English Naval War', *M. M.*, vol.81, 1995, 152. ティッチボーン、ヒルデズリ、テイラーは新興貿易商人集団の一角を担うロンドンの政治的急進派であった。Brenner, *op. cit.*, p.556. また彼らが独立派会衆教会へ所属していた点についてはM. Tolmie, *The Triumph of the Saints; The separate churches of London 1616-1649*, Cambridge, 1977, chap.5. 大西晴樹・浜林正夫訳『ピューリタン革命の担い手たち』ヨルダン社、1983年、第五章。
- (64) Wheeler, 'op. cit.', p.151.
- (65) Aylmer, *op. cit.*, pp.328-343. J. R. Tanner (ed.) *Two Discourses of the Navy 1638 and 1659 by John Holland*, London, 1896, pp.309-310. 白田、前掲書。
- (66) M. Ashley, *Financial and Commercial Policy; Under the Cromwellian Protectorate*, London, 1934, rep. 1962, chap.X.
- (67) Capp, *CN*, p.155.
- (68) 海軍事務局長ヴェーンは千年王国思想の持ち主であり、海軍弁務官のJ・カリューとN・リッチは第五王国派であった。Capp, *The Fifth Monarchy Men; A Study in Seventeenth-century English Millenarianism*, London, 1972, pp.180-81.

- (69) Capp, *CN*, p.162.
- (70) *Ibid.*, p.164.167.
- (71) アメリカ貿易商人であることを確認するための史料として、第五王国派のW・アスピウォールがボストンの公証人時代に残したJ. T. Hassen (ed.) *A Volume relating to the Early History of Boston containing the Aspinwall Notorial Records*, Boston, 1903. がある。
- (72) クロムウェルの西方遠征については、拙稿「クロムウェルと『意図せざる』植民地帝国」、田村秀夫編著『クロムウェルとイギリス革命』聖学院大学出版会、1999年所収。C. H. Firth (ed.) *The Narrative of General Venables with an appendix of papers relating to the Expedition to the West Indies and the Conquest of Jamaica, 1654-1655*, New York, 1900. 参照。
- (73) Capp, *CN*, pp.166-67.
- (74) *Ibid.*, p.171.
- (75) *Ibid.*, pp.172-3.
- (76) N. A. M. Rodger, *The Wooden World; An Anatomy of the Gregorian Navy*, New York, 1986, chap.vii.
- (77) J. K. Laughton (ed.) *The Naval Miscellany*, London, 1912, vol. II , pp.160-161.
- (78) N. Elias, 'Studies in the Genesis of the Naval Profession', *British Journal of Sociology*, vol. I , 1950, pp.291-309.
- (79) Capp, *CN*, p.175.
- (80) この点は18世紀に入るといっそう顕著になる。Rodger, *op. cit.*, pp.264-265.
- (81) M. Oppenheim, *A History of the Administration of the Royal Navy and of Merchant Shipping in Relation to the Navy from 1509 to 1660*, London, 1896, p.355.
- (82) Capp, *CN*, p.296.
- (83) Green (eds.) *Calendar of State Papers, Domestic Series, 1652-1653*, London, 1878, rep. 1965, p.297.1653年の夏季防衛艦隊の艦長リストはC. T. Atkinson (ed.) *Letters and Papers relating to the First Dutch War 1652-1654*, London, 1911, vol.v, pp.16-20.
- (84) 空位期における6名の海将のなかで唯一宗教的でなく、王政復古の立役者になるモンクであるが、1653年当時はカモフラージュのためか、その秘書には有力な第五王国派J・ポアートマンを使っていた。Capp, *CN*, p.296.
- (85) G. W. Hill & W. H. Frere (eds.), *Memorials of Stepney Parish*, Guildford, 1890-1, pp.178.ff.
- (86) Capp, *CN*, p.303. バディリの著作はR. Badiley, *The Sea-men Undecieved; Or Certaine Queries to a printed paper, intituled, The humble Tender and Declaratiron of many well-affected Sea-men, do.*, London, 1648.
- (87) Public Record Office, RG4/4414.
- (88) S. Brown (ed.) 'Baptisms and Some Deaths Recorded in the Great Yarmouth Independent Church Book 1643-1705', *Norfolk Record Society*, vol.22, 1951, p.9.f. 注記(85)(87)(88)の史料のコピーをロンドン滞在中の菅原秀二氏(札幌学院大学)の好意によって入手することができた。記して感謝したい。
- (89) Tolmie, *op. cit.*, p.22. 前掲邦訳書, 54頁。
- (90) B. Bailyn, *The New England Merchants in the Seventeenth Century*, Boston Mass., 1955, p.94.
- (91) K. L. Sprunger, *Dutch Puritanism; A History of English and Scottish Churches of the Netherlands in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Leiden, 1982, pp.164-171
- (92) Stearns, *op. cit.*, p.93.ff. 岩井淳「ピューリタン革命とヒュー・ピーター」『静岡大学人文論集』第49号の2, 1999年参照。
- (93) Tolmie, *op. cit.*, pp.91-92. 前掲邦訳書176—178頁。Capp, *CN*, p.294.
- (94) *Ibid.*, p.295. オランダの造船業についてのモノグラフは、田口一夫『ニシンが築いた国オランダ—海の技術史を読む—』成山堂書店、2002年参照。オランダの覇権については、マーヨレイト・タールト玉木俊明訳「17世紀のオランダ：世界資本主義の中心から世界のヘゲモニー国家へ？」松田武・秋田茂編『ヘゲモニー国家と世界システム』山川出版社、2002年所収参照。
- (95) Atkinson (ed.) *Letters and Papers relating to the First Dutch War 1652-1654*, London, 1905, vol.iii, pp.293. Capp, *CN*, p.309.

- (96) *Ibid.*, vol.vi, 1930, p.198. しかし, いく人かの艦長は黙認した。
- (97) J. Charnock, *History of marine architecture; Including an enlarged and progress, do.*, London, vol. I, pp.lxxxvi-xciv.
- (98) Capp. *CN*, pp.381-384.
- (99) J. D. Davies, *Gentlemen and Taraulins; The Officers and Men of the Restration Navy*, Oxford, 1991, chap.2.
- (100) Elias, '*op. cit.*', pp.293-294.
- (101) J. Barry & C Brooks (eds.), *The Middling Sort of People; Culture, Society and Politics in England, 1550-1800*, London, 1994, intro. 山本正監訳『イギリスのミドリング・ソウト』昭和堂, 1998年。
- (102) Elias, '*op. cit.*', pp.296-298. ジェントルマン士官に対する水夫の受け取り方の一例は Rodger (ed.) *The Naval Miscellany*, London, 1984, vol.v, p.65. 参照
- (103) *Ibid.*, p.296.

[本稿は2002年5月の社会経済史学会第71回全国大会(和歌山大学)における報告に加筆修正を施したものである]