

東インドへの船上にて——その一——

栗 原 福 也

一、はしがき

「九月十八日（一六六九年）、ここ（アムステルダム）では、いつものように、通りという通りで太鼓、笛、シヨーム（オーボエの前身）、トランペットを鳴らしながら、東インドへ行きたい者は誰でも東インド会社の重役方に名乗り出ることができると、大声で触れ歩く声が聞こえた。そして私は即座に東インド会社の本部建物へ出かけて行った。しかし、すでに高級船員の地位はすべて埋まっていたので、私は士官候補生（海軍とは関係なく、高級船員の見習い）より高い地位を手に入れることはできなかった。重役方は私の名前、出身地、国名を記録したあとすぐに、支度金と手回り品を仕舞う鍵つきケース一個を支給した。重役方はまた、私が健康に恵まれて東インドから帰航するようにと今後の幸運を祈ってくれた」。（「」内は訳者。以下同じ。）

右の引用文は狭い自分の仕事場から出て広い世界を旅行し

たいとの思いに駆られた一ドイツ人職人が、一六六九年の秋、アムステルダムを訪れ、連合東インド会社へ就職した経緯を書き記したものである。⁽¹⁾

オランダの古文書館員J・デ・ヒュッリユは七五年ほど前、連合東インド会社の帆船に乗ってオランダと東インドのあいだを航行する船員、水夫、兵士の海上での生活について画期的な五編の論文「東インド会社船上の水夫と兵士」、「東インド会社船上の病人と医者」、「東インド会社船上の規律と秩序」、「東インド会社船上での食物」、「東インド会社船上での娯楽」を発表した。連合東インド会社については、十九世紀末から今日に至るまで多くの研究が行われたが、その多くは会社の制度史的、植民史的、経済史的な側面に限られ、会社の使用人ことに水夫、兵士など下層労働者の船上での生活に関する研究は、デ・ヒュッリユの以前も以後も行われな

いままほば今日に至った。最近の社会史研究の盛行の中で、彼の論文は再評価され、J・R・ブライン、J・ルカッセン

両氏による入念な解説を付されて一巻の書物にまとめられ、再びわれわれの前に姿を現した。^②

デ・ヒュッリュ（一八六四—一九四〇）について、ここで簡単に紹介すれば、彼は一八九二年、レイデン大学で歴史学の学位をえたのち、デフェンター、ユトレヒト、ハーグの国立文書館の館員として収蔵史料の整理、刊行、目録作成に大きな業績をあげたほかに、多くの著書・論文を発表し、古文書館を引退後も新聞・雑誌へ活発な寄稿をした。一九〇二年、ユトレヒトから国立ハーグ中央文書館に移った彼は、高名な植民史家H・T・コーレンブランデル氏のあとを継いで連合東インド会社文書と海軍管区関係文書、のちにはさらに加えて、植民地文庫、西インド関係文書の管理責任者になった。^③

デ・ヒュッリュはコーレンブランデルから引き継いだ『バタヴィア城日誌』の刊行を進め、早くも一九〇三—四年には三巻（1644/5、1647/8、1656/7）を監修・刊行したほか、一九二四年、職を辞するまでに、少なくとも三十編を越える海事史・植民史関係の論文を学術誌に発表した。これらの論文のうち、上述の五論文と対中国貿易（陶磁器、茶、錫）に関する論文がことに重要であるが、前者について言えば、著名なイギリスの海事史家C・R・ボクサー氏が一九六二年の講演でその内容を紹介して（“The Dutch East-Indians: their sailors, their navigators, and life on board, 1602-1798”, *Mariner's Mirror* 49, 1963,

pg. 81-104）以後、大きな注目を浴びるに至ったのである。オランダでも十九世紀末から社会主義思想が浸透し、労働者階級の生活状態に注意を向ける歴史学者も皆無ではなかったが、デ・ヒュッリュはかなり保守的なユグノー教徒だった。したがって、忘れ去られた無名の海上労働者たちの生活を克明に描いたこれらの五つの論文はデ・ヒュッリュの多数にわたる論文のうちでも、例外的な地位を占めている。しかも彼がこれらの論文を『ネーデルラント言語・地誌・民族学雑誌』に寄稿したとき、長編の「東インド会社船上の水夫と兵士」以外は、雑誌編集者の一人によって「比較的重要でない内容」と批評されたことから、当時の学界の雰囲気理解できよう。彼がこれらの論文を執筆した動機を強いて求めるならば、当時、『新ロッテルダム新聞』に船員の生活を主題にした小説が連載されて反響を呼んでいたこと、一九一一年、アムステルダムとロッテルダムで海員のストが人々の注目を集めたためと思われる。

デ・ヒュッリュはある意味で職人的な古文書館員であった。同じころ、オランダの歴史家J・ホイジンガは十九世紀ドイツに発達した近代歴史学と当時盛んだった新カント派の歴史哲学で武装して批判的な歴史論『歴史を描く心』（一九〇五年、フローニンゲン大学教授就任講演）を書いたが、デ・ヒュッリュは問題提起をし、問題の意味や性格を吟味・検討し、史料に則して結論を導くというような方法をとらない。彼は

史料や旅行記からひたすら過去―それがどうであったか―を物語り再現するだけである。

デ・ヒュッリュの論文は、連合東インド会社に関心を持つ筆者がかねがねもっとも知りたいと思っていた側面についての鮮やかな具体的な叙述によって、長年の知的渇きを癒してくれるものであった。筆者はまたわが国においてもこのような問題に関心を持つ同好の士が少なくないのではないかと考え、以下において、デ・ヒュッリュが探索した史料に基づいて描いた東インド会社の水夫・兵士のリクルート、賃金、待遇、船上での労働、生活と慰楽などについて、できるだけ具体的に詳しく紹介をしたいと思います。なお、彼の論文集の編者の指摘によれば、デ・ヒュッリュの論文は、二〇世紀初めに書かれたことを考慮してもなお著しく古風な文体と正字法で書かれ、そのうえに、古い史料が羅列されてはなはだ読みにくい。史料の引用はきわめて正確だが、引用史料の注記の方法は簡潔過ぎ、旅行記については版本の記載がない。ちなみに、最近出版された“*Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*”, vol. 2, 3, Bussum, 1977 あるいは“*Algemene geschiedenis der Nederlanden*”, vol. 7, 9, Haarlem, 1980/81 などの概説書には、こうした主題についての叙述が見られるが、それらはことごとくデ・ヒュッリュの論文から引用されたものである。

二、水夫・兵士のリクルート

東インド会社の使用人（商務員・船員などと水夫・兵士）は一七世紀の経過のうちに益々増大した。その数はおよそ一六〇二―一〇年に八千人、一六三〇―四〇年に二万五千人、一六七〇―八〇年に四万五千人であった。年間に三回、数千人の使用人を会社が自らの手でリクルートするとすればかなり大掛かりな組織を必要としたに違いない。しかし会社はこれを自ら行わず、*volksouders* や *zielverkopers* あるいは *borg* と呼ばれた仲介人すなわち周旋業者に任せただのである。⁽¹⁾

さて、本稿の冒頭に引用した旅行記の作者すなわちドイツの職人は、周旋業者（誘拐屋、人さらい）の手に落ちなかった点で、恐らく運がよかったと言わねばならない。近世初頭ヨーロッパのいずれの国でも活躍したこの周旋屋は傭兵隊や海軍の兵士、水兵、植民地への労働者、商船や漁船の船員・水夫・職人などの調達業者だった。⁽²⁾ 彼らは東インド会社の帆船が東インドに向けて出航の準備が整い、会社重役が一堂に会して水夫・兵士の募集を開始する日、それまで宿舎に閉じ込めて置いた大勢の人を東インド会社本部へ引き連れて行き、会社と雇用契約を結ばせるのである。

応募者が殺到したとき、引き連れて行った全員を会社に雇ってもらうと慌てる周旋屋について、ある旅行記（一六九

四年)の著者は述べる。「貧しい人々が、あたかも襲いかかるように、力づくで(東インド会社の)本部建物に押しかけ、ときに殴り合い、頭に血を流しているものさえいるのを見て、私はびっくり仰天した。周旋屋はこれらの人々の背後に控え、彼らにもっと前へ進むように励ましたので、誰もが早い順番をえようとし、建物のドアが開いたとき、ドアの近くにいられるように、窓によじ登ったりしていた。場合によっては、周旋屋はブランディーの小瓶を持って行き、元氣付けのため、引き連れて行った人々に飲ませた。ドアが開くと、まず殴り合いの応酬が始まった。というのも、そこで何か素晴らしいものを手に入れることができるかのように、みなが一番先になろうとしたからである。実は自分を奴隷に売ることになると言っても間違いではないのに」。

さて、引き連れた人々全部の売り込みに成功しなかった周旋屋は、そのあとも、会社の補充採用を狙って画策するが、それでもうまく行かない場合、彼は売れ残りの者を従えてプリンセンホフに行き、水兵の募集があれば、それに応募させる。プリンセンホフは代々オラニエーナッサウ家のアムステルダム邸で、一九世紀初頭から今日に至るまで市庁舎に使用されてきたが、当時はオランダ海軍を構成する五海軍管区のうちのひとつアムステルダム海軍管区の本部が置かれていた。周旋屋は売れ残りの者をここで水兵として売りこむのに失敗すると、オランダ軍の兵士(傭兵)とするよりほか道はな

く、*Kat en hond*と呼ばれる口入れ屋の援助を求め、売れ残りを一掃した。口入れ屋は求人者を探して酒場をまわり、連れてきた人を世話し、一人につき三グルデン受け取った。急に不足した水夫を補充するために、商船の船長もこの口入れ屋に駆け込んだ。こうして、周旋屋は掻き集めた人々の乗船までの費用(食事・宿泊費)の損失を免れることができることになる。

周旋屋は東インド会社に世話をした水夫・兵士の乗船に際し、彼らが会社から支給された鍵付きケースに入れる靴、衣類一揃い、裁縫道具、さらにブランディー、タバコなどを与えた。周旋屋が給与する衣服は普通シャツ二枚、帽子一個、上着一着、靴一、二足、靴下二足、スリーピング・キャップ二個、麻の長袖シャツとズボン各二個などだった。

職を求める人々がバルト海・地中海・東西インドへの帆船に働き場所をえるか、北海洋上でのにしん・鱈漁や捕鯨に従事するか、陸・海軍の兵士に採用されるか、あるいはまた私掠船やイギリス船での冒険を求めるかは、これら諸地域への航行期間や労働契約期間(東インド会社の場合は三年〜五年以上)、待遇や賃金などによって選択されたであろう。

そうした選択は、一般的には当時のオランダにおける雇用の機会の状況や労働市場の構造によって規定された。加えて、オランダ共和国の経済情勢、賃金・物価・人口趨勢、さらに国内の農村地域、南ネーデルラント、国外などからの移民の

増減もまた東インド会社の水夫・兵士のリクルートに大きな影響を与えた。東インド会社の帆船に乗った水夫の過半数が北ドイツ人、ノルウェー人、デンマーク人、イギリス人から成っていたことは周知の事実である。これらの点についてはのちに詳しく論じることになるであろう。

周旋屋の悪辣な遣り口について、一七七六年に東インド会社のアムステルダム・カーメル（支部）に提出された以下のような覚書が残っている。「食事、寝床、待遇がはなはだ酷いのに加えて、あまねく知られているように、なんとしても東インドに行きたいと希望している人が、彼らの意に反して、本人はどこへ行くか知らされないうまま、戦のために西インドへ、それどころかイギリス植民地へさえむりやりに連れて行かれるというように、東インド会社への勤務が全ドイツでいかに恐怖を引き起こしているか、重役諸公にはご存じないでしょう。もしも彼ら（周旋屋）が、（偽りの）約束や（航行先の）外国の地名などあらゆる手口のごまかしを使わないとすれば、彼らが掻き集める人々の数はずっと少なくなるでしよう⁽⁸⁾」。

さて、水夫、兵士の志願者を集め、彼らを宿舎に閉じ込めて食事を与えて無事に東インド会社の乗組員とし、またときに着のみのままの彼らに粗末ながらも一通りの旅支度を持たせた周旋屋の儲けは一体どうだったであろうか。

雇用契約をした水夫、兵士はまず給料係に出頭し二カ月分

の給料―経験者で一カ月二〇グルデン位―を先払いされる。そのあとの給料は、未払い給料として会社の給料係の帳簿に記載され、帰国後、精算のうえ支払われるのである。給料についてはのちに触れるが、出航してからの食・住費は無料とはいえ、帰国まで三〇五年、若年者に至っては十年という時間の経過を考えると、この制度が不合理きわまることが分かるだろう。そして、帰国の期限がきても、もしも彼らの未払い給料総額が十二カ月分の給料総額に達していなければ、あるいは同額の金をバタヴィアからオランダへ送金しなければ帰国できなかったのである⁽⁹⁾。

水夫、兵士の受け取った二カ月分の給料はそのまま周旋屋の手に渡る。水夫、兵士はまた会社の給料係のもとに行き、transportbriefを手渡す。このtransportbriefは水夫が周旋屋に振り出した一種の債務証書であって、通常、この債務証書に記載された額は一五〇グルデンだった。水夫らは将来得る給料から優先的に、この負債証書の持参人に対して、一五〇グルデンを支払うことを会社当局に依頼する。周旋屋は仲介料としてこの証書を会社から受け取ったのである。バタヴィアから送られた帳簿や報告書から、その水夫の未払い給料総額が証書の記載額に達していることが判明すれば、周旋屋は十七人重役会にこの債務証書を提示して支払いを要求することができた。

こう見てくると、周旋屋の儲けは莫大なものに見える。彼

は掻き集めた人々に数週間のあいだ宿舍と粗末な食事（一六七八年には週四〜五グルデンだった）、旅支度と二・五グルデンの酒代（多くとも三〇グルデン位）を与え、水夫の二カ月分の給料（一カ月一八〜三〇グルデン位）と額面一五〇グルデンの債務証書を受け取るとすれば、うまい商売だというふうに思われなくてもいい。が、事實は必ずしもそうでなかった。水夫らが死亡し―死亡率はきわめて高かった―、あるいは船が難破したり、私掠船に拿捕されて奴隷にされたりすれば、折角の債務証書是一片の紙切れに過ぎなくなるばかりでなく、こうしたアクシデントが出航直後に生じれば、二カ月分の給料さえ返却せられる羽目に陥った。会社は事故の日から、直ちに給料支払いをストップしたのである。

このような危険性に加えて、周旋屋は金を受け取るまでに、水夫の受け取る給料総額が一五〇グルデンに達するまでの数カ月、ときに数年の歳月を待たなければならぬ。したがって、資本力のない大方の周旋屋は負債証書を長期間持ちこたえることができず、金融資本家である証券売買業者（*ceel-kooper*）に譲渡せざるをえなかったが、支払いまでの期間の利子、上述の危険性のゆえに、譲渡価格は額面の半額、ときに四〇グルデンという相場だった。

当時のアムステルダムでは東インド会社の株を初めとして各種の証券や証書の売買や投機取引が盛んであり、また取引所で取引されるあらゆる商品は言うまでもなく、チューリッ

プの球根さえ投機の対象にされたことは周知の事実である。周旋屋の負債者たちすなわち彼が周旋した水夫たちは同じ船に乗っている場合が多いわけで、不時の事故があれば彼の持つ証書はすべて無効になる。これに反し、多くの周旋屋から証書を買集めた証券売買業者の負債者たちは多くの船に分乗しているから、彼の危険性はそれだけ分散されていたわけである。

金融資本家に負債証書を買叩かれ、利益の大半を吸い取られた周旋屋の利益は所詮知れたものだったのであろう。事実、周旋屋の多くは貧しく、ひとたび債権取り立て不能の不幸な事態に出会えば、自ら水夫、兵士となって東インドに赴くことになった事例が少なくなかった⁽¹⁰⁾。

しかし、水夫や兵士が自ら得た給料のうちから、纏まった金額を手にして故郷に帰るのはもっと容易ではなかった。周旋屋の手で会社の帆船に送りこまれ、何年も働いた哀れな水夫は呟く。「いま、ようやく給料が自分のものになった。いままでの給料はすべて周旋屋の手に消えてしまったから」と⁽¹¹⁾。

三、出航・船上の労働

初めに、東インド会社船上で働く人々の地位、職務について概観してみよう。まず、船上のすべてを統括するカピタン、別名船長 *kapitein*, *schipper*、上級舵手 *opperstuurman*、

下級舵手 onderstuurman の三人が高級船員 officier である。続いて、下級船員 onderofficier として、三番舵手 derde-stuurman、貨物と給料を管理する会計係 (opper) boekhouder、副会計係 assistantboekhouder、説教師 predikant、病人慰問師 krankbezoeker, ziekenrooster、上級外科医 operchirurgijn, opperbarbier, oppermeester、下級外科医 onderchirurgijn, tweede or seconde meester、外科医助手 derdechirurgijn, derdebarbier, derde meester or fraterijt、掌帆長 hoogbootsman or opperbootsgesel (索具、メイン・マストの責任者、水夫長の監督)、掌帆長助手 hoogbootsmansmaat (シズン・マストの責任者)、下級掌帆係 schieman, tweede bootsman (フォア・マストの責任者)、下級掌帆係助手 schiennansmaat (バウスプリットの責任者)。

以下の地位も下級船員である。水夫長 kwartiermeester (水夫の監督、食事、食事中の秩序維持係)、司厨長 bottelier、副司厨長 botteliersmaat、樽係 kuiper (食料、ワイン、ビールなどを詰めた一切の桶、樽、容器の蓋の開閉係、司厨長の助手)、樽係助手 onderkuiper、コック kok、副コック kokmaat、生鮮食品係 versebalie、水夫取締り provoost (船内秩序・規律維持責任者)、鼓笛手 tamboer, trompetter (当番交代の合図係)、主縫帆手 opperzeilmaker (帆の管理、修理係)、副縫帆手係 onder-

zeilmaker、大工 oppertimmerman、大工助手 onder-timmerman。

以上の船員の監督下に多数の水夫 het volk が船上で働く。水夫 matrozen, bootsgezellen は操舵、見張り、荷物の積み下ろし、清掃、タール塗り、コーキング、装帆、解帆、下級船員の手伝いなどに従事し、さらに水夫見習い hoog-lopers, lichtmatrozen, jonge bootsgezellen, oplopers (一六〜一八歳の若者) と雑用係の少年 jongens (一〇〜一六歳) が水夫を助けた⁽¹²⁾。

さて、運よく東インド会社に採用された水夫・兵士は数日後、会社本部建物で忠誠を誓い、会社の使用人が守るべき個条書き規則集 (artikebrief) の遵守を誓約する。さらに数日後、各人は埠頭に並んだ艇に、自分の荷物を運び込み、直ちに会社本部に集合すべしと太鼓を鳴らしながら大声で触れ廻る声とともに、水夫たちは会社本部に集合して点呼を受け、再び規則集を聞かされ、武器を給与されたあと、「目を泣きはらし、あたかも水夫たち全員がすでに死の宣告を受けたかのように嘆き悲しんで」いる大勢の見送り人と別れを惜しみ、太鼓とトランペットの音に送られ、出航準備を整えてテッセル島に停泊している東インド航行船へと彼らを運ぶ艇に乗り込むのである⁽¹³⁾。

船に到着して、船長から歓迎の挨拶を受けると、水夫たちはめいめいの荷物を帆船へ運び込む。すべての荷物が所定の

場所に収められるまで、いつとき、甲板上は積み上げられたトランク、ケースその他の荷物でごった返し、大混乱が見られる。数日後、重役たちがヨットでやってきて、船から船へと乗組員の点呼を行い、もう一度規則集を朗読する。順風が吹いてくると、水先案内人が呼ばれ、病人慰問師の説教が行われ、賛美歌合唱と船長の訓示のあと、船団は一杯に帆を張り、祝砲を上げ、東インドに向けて錨を揚げる。そのとき、港に停泊中の船も船団の前途の無事を祈って、一斉に祝砲を打ち鳴らす。⁽¹⁴⁾

商務員、下級商務員、事務見習い、会計係、病人慰問師、外科医、外科医助手、兵士指揮官、武器係、司厨長、コック、生鮮食品係、大工、若年者を除き、水夫全員は規則集に従って、二乃至三班に分けられ、高級船員か下級船員の一人が班長となり、たとえば、プリンセン班、マウリッツ伯班、エルンスト伯班とそれぞれ班名を与えられ、班毎に所属水夫の名簿が掲げられた。ある班に大量の病人が出た場合、健康者の多い班の水夫はその班に廻される。各班は自班の病人の世話をし、交代で、毎日の船の清掃、操舵、不寝番勤務に当たった。

毎晩、八時ごろ、水夫取締りが甲板上に出て船上の時計を鳴らさせ、厚板でメイン・マストを叩き、第一不寝晩 *eerste wacht* の開始を知らせる。これ以後、船内での点灯は厳禁され、甲板に出た当番の班員は班長の命令に従って、各自の部

署に就いた。

風向きが変わると、直ちに帆の方角を変えたりロープを引っ張ったりするために、ほとんど全員が持ち場につき、一部の水夫は他の船舶や陸地を見逃さないように一時間交代でマストに登って見張りを続け、他の一部は舵手の命じる通りに舵棒を動かすため部署についた。舵手は中甲板に立って、コンパスとメイン・マストの風見の旗にじっと瞳を凝らす。舵棒の前の小屋には二、三のコンパスが据えられ、夜間はランプで照らされていた。荒天で風浪が激しくなり、一人での操舵が困難になると、三人ないし四人ときにそれ以上の操舵係が応援に駆けつけた。当番の班は勤務時間が終わる三十分前に、つぎの当番に当たった班員が働きやすいように、班長の命令で排水作業に当たった。

水夫のうち、操舵の当番を免除されたい者は、全航海期間中四十グルデンの謝礼で、当番をほかの水夫たちに代わってもらい、肩代わりをした水夫たちは謝礼を分け合った。見張り当番も同様に売買された。高級船員は「水夫たちのあいだで、あらゆるもめごとや混乱、ことにあらゆる共謀や反乱が起きるのを防ぐために、当直を命じて、毎晩、三回ないし四回、すべての班のパトロールが行なわれる」ように手配しなければならなかった。

砂時計が八回回転され、時計が夜の十二時を打つと、八時から始まった最初の不寝番の勤務時間が終わり、つぎの班が

hondenwachtと呼ばれる夜の十二時から午前四時までの深夜の不寝番を開始し、さらに各班が交代しながら、午前四時から八時までの早朝の不寝番 dagwacht、午前八時から十二時までの voormiddagswacht、続いて午後の namiddagswacht の勤務に就いた。しかし、午後四時から八時までの platvoetwacht は各班交代で行われず、水夫取締りは、水夫全員のうちから誰彼なく (overall) 上甲板に出て部署に就くように、
“Overall Overall” と呼ぶ。同様に、船が向い風を受けてジグザグ航行をするときも、水夫取締りの “Ree Ree” の合図で誰彼なく部署に就く⁽¹⁵⁾。

当然のことながら、水夫たちにとって、二班編成よりも三班編成の船上で働く方が恵まれていたと言える。当番の合間が四時間の場合、水夫たちは当番が終わるやいなや、短い休息時間のゆえに、しばしば着のみのまま、濡れた仕事着のまま寝床にもぐりこんだし、八時間の休息の場合、少なくとも濡れた衣服を脱ぐ余裕があった。ただし、彼らは充分の衣服を持たないから、悪天候が続いた折り、洗濯したり着換えたりする衣服の持ち合わせがなく、裸で寝ることが多かった。

個条書き規則集は兵士も水夫と同様に、班に加わって、船上ならびに陸上の勤務に慣れるように「めいめい操舵、不寝番を務め、さらに彼らが必要とする緊急時はもちろん、緊急時以外にも、船上の勤務に従事しなければならない」と規定

されていた⁽¹⁶⁾。しかし、十七世紀後半の旅行記によれば、兵士は武器・弾薬の見張りの他は、緊急時の手伝いをしただけで、船上の諸勤務は作業に習熟している水夫だけの役目だったように思われる、とデ・ヒュッリユは述べる。

四、東インド会社の水夫たち

水夫は船荷の積み下ろし、装帆と解帆、タール塗りと清掃、甲板の水漏れ防止や船体につく海草・貝殻を取り除く作業、傷んだロープの修理、陸地からの燃料や水の運搬など命令のままに任務を果たさなければならず、少しでも怠けると容赦なく懲罰用の綱で打たれる。東インド会社船上での水夫たちの労働と生活を観察した同時代人は、船長らが水夫に加える動物的な仕打ちについて証言し、水夫の運命を奴隷の運命になぞらえて言う。「陸上の人間、船上のろば」⁽¹⁷⁾と。

このような状況下に置かれた水夫たちが労働の面でも、精神的な面でも高い水準にあったと考えにくいのは言うまでもない。水夫同士の罵り合い、殴ったり蹴飛ばしたりは序の口で、盗み、乱闘、泥酔、反乱、他人の悪行の見て見ぬ振りは普通だった。会社の顧問弁護士で有名な『東インド会社誌』の著者ピーテル・ファン・ダムによれば、オランダ人水夫はバルト海などへの航行を好み、東インド行きを希望する者は少なかったので、会社は言わば「多くの未経験の水夫、少年

など」落ちこぼれで我慢するよりほかなかったのである。⁽¹⁸⁾

一七六〇年の一史料によれば、東インド会社の帆船には普通一五〇／＼一六〇人ぐらいの水夫が乗っていたが、熟練水夫は六〇人にも足りず、「残りは乳臭い子供か少年水夫で、まだ重労働や荒々しい海上生活に耐えられる年令に達していなかった⁽¹⁹⁾」。事実、一七七四年の秋、東インドへ向かったオーフルハウト号の水夫の大部分は航海未経験者だった。⁽²⁰⁾

このような事態になった原因の一端は周旋屋のごまかしにあった。すでに一六八〇年、ミッデルブルフ市長・参事会たちは、周旋屋たちがミッデルブルフ・カーメルの重役に、「経験豊かな水夫、よく訓練された兵士などを会社に関連させて採用させ、これらの人々はその有能さのゆえに彼らの職務にしては最高の給料で優遇されたのに、採用された水夫・兵士などの代わりに、未経験でまったく未熟練の人々を船上に送りこむ」のが日常的になっていると警告したが、八〇年後の一七六七年、同様の悪弊に対して、市長たちは「水夫・兵士たちを会社に連れてきて、虚偽の名前で会社に採用させ、それらの人々の代わりに、船員名簿に記載された虚偽の名前を名乗らせて未熟練の水夫を船上に送りこむ」周旋屋に対し、重い罰則で厳禁した。⁽²¹⁾

東インド志願の水夫たちの質が劣悪だった原因はまた会社重役が給料を非常に安く抑えたためで、ことに一七五六一一七六三年のあいだ、屈強なデンマーク人やスウェーデン人が

東インド会社よりも高い給料を支払うフランス海軍やイギリス海軍に雇われたからである。

東インド会社の船員の一部あるいはかなりの部分は外国人であった。設立当初、会社当局は船員の採用に当たって、バルト海沿岸地域・ノルウェー出身者を禁じ、フランス人・イギリス人・スコットランド人も最小限に止めようとした。しかし、会社の発展にともなって、船員および本拠地バタヴィアに駐在する兵士（守備兵）、東インド諸地方の商館員、また、バタヴィア城（商館）の要請に応じるための大勢の手工業者（職人）⁽²³⁾など、大量の人的資源の需要を満たすため、いつの間にか外国人採用制限令は死文と化し、東インド航行船には多数のオランダ周辺諸国出身水夫が雇われるようになったのである。

会社が存続する限り、多数の外国人水夫の雇用は必要不可欠だったと言える。当時、このような外国人水夫の使用は会社にとって有利かそれとも不利かという問題をめぐって多くの議論が行われた。ニコラース・ウィッツェンは、諸外国からきた水夫の寄せ集めのほうが、船上での陰謀・反乱の危険が少ないと考える人が多いと述べ、彼自身もこの考えに賛成する。⁽²⁴⁾

とはいえ、外国人水夫の雇用に問題がなかったわけではない。一例を挙げれば、一六二九年、かのヤックス・スペックス提督が東インド船団を率いて出航し、イギリスのダウンズ

港に寄港したとき、ある夜フレデリック・ヘンドリック号のイギリス人水夫三人が解で上陸し、オランダ船団のイギリス人水夫が酷い待遇を受けているという噂をふりまいた。その直後、イギリス王国海軍の一士官がフレデリック・ヘンドリック号を訪れ、「きわめて非礼で我慢ならない傲慢な態度で」イギリス海軍は彼らの勤務を必要とするから、船上のイギリス人水夫全員を釈放するように要求した。

フレデリック・ヘンドリック号の指揮官は船団の提督スペックスにこの件についてまず報告する猶予を与えられるよう、「慎重な弁解」をしたが、すべて無駄に終わり、「三人のイギリス人水夫は無理遣りに「イギリス人司令官とともに、船から」離れなければならなかった」。スペックスがのちに会社重役会に報告しているところによれば、「それより以前に、もう一人の別の士官がフレデリック・ヘンドリック号を訪れたので、船の副指揮官はこの士官を下級商務員とともに私（スペックス）の船に送り届けてきたので、われわれが「イギリス側との」友好を維持してゆくためには、われわれの権利、あるいはイギリス側のイギリス人水夫を引き上げようとする権限に対して論議や反駁をするのはよくないと考え、われわれは丁重な要請と誠意ある接待をし、イギリス人士官にお引取りを願った⁽²⁵⁾」。これ以後も、ことにイギリスが他国と戦争を交えているときは、ダウンズ、ポーツマスその他のイギリス沿岸に停泊中の東インド会社船舶から、イギリス海軍

士官がイギリス人水夫・兵士を連れ去るという事態は絶えず起こったのである。

外国人水夫の採用は右に述べた事実以外にも問題があった。スペックス提督は右の事実を重役会に報告したあとで、外国人水夫が陰謀・反乱を起こす危険があるから、彼らの採用をなるべく減らし、東インドへは良質のオランダ人を送ってくれるように要請している。したがって、外国人水夫雇用問題に関するスペックスの見解はウィツェンと異なっていたと言える。

会社重役アレント・ファン・ビューヘルは一六二一年秋に出航した「白熊号」について、乗船した外国人水夫・兵士の中に、いかに劣悪な水夫たちが混じっていたかについて述べている。すなわち、とりわけ何人かの水夫たち―彼らは北ドイツ沿岸地域あるいはビューヘル⁽²⁶⁾の表現によれば「バルト海方面」出身者―は彼らの反乱計画に加わりうとしない船員たちをその船室で殺し、船から放り投げ、乗った船をスコットランドに向けて航行する計画を謀議したと。ビューヘルがこう述べてから一〇年もたたないうちに、デフエンター号上の兵士が船を乗っ取り、これをスペイン人にこっそり引き渡そうとする陰謀がまたもや発見された。

「これらのならず者たちの大部分はみなカトリック派カルーテル派だったから、重役諸公は今後これらの宗派（の採用）に気をつけなければならないし、ドイツ人はできる限り減ら

すようお勧めする。以上のことはわれらの何よりの希望である。なぜなら、われわれの船上で多くのそうした人々を見かけるように、彼らのなかに、平気で誓いを破る多くの殺人者、強盗、ごろつきが横行していることは、ここに書くのも恥ずかしいほどである」。

これは一七四五年、ニウエルケルク号の航海日誌に記されている一節であるが、同船上の、五〇人余のフランス人はドイツ人と一緒になって、スペイン海域で陰謀を企てた。それは、船室を見張っている水夫の一人が船室に押し込み、武器を奪い、舵手を除いて、彼らの企てに加わろうとしない全船員を殺し、船と船荷を売るという陰謀だったが、この陰謀で、誰が最初の襲撃者になるかで仲間割れが生じ、結局、計画は失敗してしまった。⁽²⁷⁾

すでに述べたように、オランダ人水夫・兵士の質も問題だった。一六一四年、東インド総督ピーテル・ボートは本国から東インドへ送られて来るオランダ人について、食い詰めて故国を立ち退いた破産者、敵を利用するような兵士ばかりだと激しい苦情を会社の重役に寄せている。⁽²⁸⁾ もっとも、デ・ヒュッリユによればこうした破産者としてもっとも有名な例は、東インド会社最盛期の名総督アントニ・ファン・ディーメン（在任一六三六―四五）であって、彼は一六一八年、トニス・メウエンの偽名で会社の船マウリティウス号の士官候補生として東インドに赴いたのである。

ピーテル・ボートはさらに続けてつぎのように述べる。

「オランダには経験豊かな乗組員が欠乏しているように思われます。会社が船に乗り込ませる水夫のうち、何人かの者は足枷をつけて乗船させられ、船長が責任をもって彼らを決して上陸させないようにしたり、また何人かの者はまったく正気を失っていて、なんの役にも立たないのです。船が到着したとき、彼らの自堕落な生活を見るとぞっとします。われわれは日夜彼らの暴飲を止めさせるよう充分に警戒をしています。が、どんなに厳しく見張っていても、喧嘩をしたり、中国人を殴ったり、力づくで奪ったりするのを防ぐのは不可能です。これらのことから、当地へ来る乗組員の大部分は明らかに浮浪者でオランダ人の中のクズだと思われます」と。

兵士の質の悪さについて、一六一八年、会社の重役会は、彼ら兵士の中には「ときに何人か非行の若者」がいることを認めている。一七世紀を通じて、一般に、オランダでは、東インドへの航海者がなんのとりえもなく、真っ当な行動によらないで幸運にありつこうとしているけしからぬ連中だというふう⁽²⁹⁾に考えられていたのである。

東インドへ航行する帆船の乗組員のうち、三分の二は水夫、三分の一は兵士で、非オランダ人はことに兵士に多かった。一六二二年、バタヴィアの守備兵一四三人のうち、六〇人以上がドイツ人、スイス人、イギリス人、スコットランド人、アイアランド人であった。一七三七年出版の一旅行記には、

一七一〇年、バタヴィアの守備兵はほとんどがドイツ人、スイス人、ポーランド人からなっていた、オランダ人は僅かに一〇人だったと記されている。⁽³⁰⁾ただし、デ・ヒュッリユはこの数字は当時の兵員名簿に照らして、かなり誇張されていると考える。

これらの外国人の中には当然、貧困のため、あるいは司直の手を逃れてオランダに流入し、とどのつまり、周旋屋の餌食になった者もいたであろうが、自分の能力以外なんの頼るものなく、東インドで自己の運命を試したいと望んでも、会社の兵士として勤務する以外に道がない外国人もいたであろう。彼らのうち、ある者は東インドで一介の兵士として勤務するうち、次第に昇級し、ときに幸運に廻り会えば、ドイツ生まれのヨハネス・テデンスのように東インド総督（在任一七四一―四三）にまで出世の階段を登りつめることもできたのである。

すでに見たように、船上での兵士は一船乗客（商務員など）と違って、水夫らとともに不寝番に立つなどの義務を負わされていたばかりでなく、敵船、ことに一七世紀にシシリー島付近を根拠地とし、ときにマース・スヘルデ河口からテッセル島にまで出沒したアルジェリアの海賊船に襲撃されたとき、船と貨物を守護し助ける義務を負っていた。⁽³¹⁾

五、水夫・兵士の給料について

一般に、一七世紀オランダにおける海員の受け取る報酬は、給料 *gage*（本来の賃金）、持ち込み荷物 *voering*（無料で輸送できる品物）、種々の特別給、臨時給、年金、保険の三つの部分からなっていた。海員たちにとって、何処への航海がもっとも有利であるかは、また陸上と海上の賃金を比較するためには、これら三つの報酬形態を合わせて考察する必要がある。⁽³²⁾東インド会社の水夫・兵士の報酬については、個条書き規則集に、彼らが乗船して港 *buitenduns*, *buitengats* を出た直後から、帰港して船を下りるまでと規定される。⁽³³⁾したがって、船が出航準備のため港に停泊中は、給料が支払われない。普通、彼らは、雇用契約をしたとき、二月分の給料を受け取ることはすでに述べた。一七世紀には、兵士の場合、リクルートが困難なとき、二月分の給料のほかに、一二―二四スタイフルの兵士給与 *herengift* がつき、また採用されて解で帆船に到着するまでのあいだ、一日につき六スタイフルを与えられた。

このような付加給付はときに水夫にも与えられることがあった。たとえば、一六九二年、水夫の応募者が足りなかったので、応募者には乗船まで一日八スタイフルを与え、兵士の場合は六スタイフルから八スタイフルに値上げした。⁽³⁴⁾二年後、さらにリクルートが困難だったので、重役会は各力

ーメルに対して、一カ月一〇グルデン以上の給料をもらっている全水夫にハスタイフェルのほか、さらに一カ月分の付加給付を許可した⁽³⁵⁾。

一七七六年ごろになると、乗組員の不足はもっと深刻になり、各カーメルは壮年の水夫には四カ月分、若年者には三カ月分の給料を手渡し、それでも効果がなければ、月給一〇グルデンの水夫には一〇・五グルデン、一グルデンの者には一四グルデン、一二グルデンの者には一八グルデンの上限を設けて、付加給付を出してもよろしいという許可を、重役会から与えられた。

それでは、彼らの賃金水準はどのくらいだったであろうか。デ・ヒュッリュが多く史料から調査した結果によれば、一七世紀において、弾薬庫係 *Busschietter* が七一二グルデン（九一六グルデン）、水夫が七一一グルデン（七一一六グルデン）、若年水夫が六一七グルデン（七一八グルデン）、少年水夫（一六一八歳）が五一一〇グルデン（六一八グルデン）、少年助手が四一五グルデン（五一七グルデン）、兵士が五一一〇グルデン（九グルデン）の月給を与えられていた。⁽³⁶⁾（カッコ内は一八世紀）。

給料支払いについては、一六四六年以来、出航した乗組員に対する給料の支払いは本国のカーメルが行うと規定されていた⁽³⁷⁾。往路はもちろん、東インドに到着してからでも、本国のカーメルの特別許可がなければ、東インドにおいて乗組員

に対する給料の支払いは許されなかったのである。すなわち、アジアで働く会社の使用人の給与台帳はすべて本国カーメルの会計係が握っていた。東インドに滞在中の水兵・兵士は必要が生じた場合、一年間に最大限六カ月分の給料を受け取ることができたが、その他の者は一年間に三カ月分（最大四カ月分）しか受け取ることができなかった。その理由は、彼らが申告した故国の妻や家族への仕送り額が会社の帳簿に充分に残されていて、会社の貸しにならないようにするためであった。

東インドにある会社使用人が給料を支払われる仕方は彼らにとってきわめて不利であった。これについてはかのファン・ダムの記述がある。「さて、会社は「給料の支払いを」希望する者に対して、多額のコストと利子と危険のもとに、オランダから貨幣（コイン）を送らなければならず、東インドでは、貨幣はオランダよりもずっと価値があったので、「本国では」ハスヘリングすなわち二四ドゥベル・スタイフェル（四ハスタイフェル）に相当する一レイクスダールデル貨を水増しして六〇スタイフェルとし、水夫・兵士に対しては六四スタイフェルとしたので、彼らはレイクスダールデル貨一枚につき四スタイフェルの打歩をして、「本国では」ハスヘリングすなわち二四ドゥベル・スタイフェル（に相当する）レイクスダールデル貨を受け取ったのである」。すなわち、彼らは二・四グルデン（一グルデンは二〇スタイフェル）を

支払われたのに、会社にある彼の帳簿の借方には三・二グルデン（六四スタイフェル）と記入されたのである⁽³⁸⁾」。

会社の使用人にとって、もっと不利だったのは、給料の半分は貨幣で、残余の部分は実物で支払われたことで、しかも一七五一年の匿名者が覚書に書いているように、その実物たるや「販売しても普通のもしくは一定の利益をあげることができず」、そのうえ「会社は（支給した）品物に対して、会社がもっとも利益の多い商品を小商人に現金で販売する際の通常利益である五パーセントの利益を上積みし、被支給者が会社にもつ通帳の借方には、（品物の評価額に加えて）さらに五パーセント分の金額が記入されたのである」。そして、被支給者がその品物を実際に販売する際、彼が支払いを受け⁽³⁹⁾た金額は、彼が考える値段よりもはるかに低かったのである。東インドでの勤務を終え、無事故国へ到着した会社使用人は、東インド総督および理事会により命じられた係の者が彼の持参した精算書と（カーメルに送られた）バタヴィアからの帳簿を照合し承認しなければ、彼の精算書（にある金額）の支払いを受けられない。また、東インドから帳簿が送られている場合、当該カーメルは第一にその使用人の契約期間が満了しているか否かを確認する。精算書が条件を満たしていれば、カーメルはその精算書と指圖書を提示させて、支払いを行うのである⁽⁴⁰⁾。

使用人の給料については、各カーメルは、彼が東インドへ

出航し、目的地に到着したという報告をうけとるやいなや、「文書による指図か請求のほか、東インドから送られた精算書があれば、同じように（オランダにいる妻子や友人への）支払いが行われる。使用人が勤務を終えて帰国するまえ、東インドで死亡した場合、彼の精算書が本国に到着すれば、遺族に対して直ちに、一レイクスダール貨につき五〇スタイフェル（二・五グルデン）の計算で、金が支払われた。また本国に遺族のない会社使用人が船上または東インドで死亡した場合、彼の全給料と残した品物は会社に帰属した⁽⁴¹⁾」。

水夫や兵士の船上や東インドでの所得について述べるべきことはなお多くある。たとえば、海上において最初に他船、陸地を発見した者、陰謀の密告者、アイアランド・スコットランドを廻航して帰国した場合の乗組員に対する臨時賞与、海上での戦闘や略奪品の分配、ことに彼らが私貿易にどのように関わったかは経済史的観点からしても興味ある主題であるが、それらについては続稿で取り上げることにした。

最後にデ・ヒュッリュの論文「東インド会社船上の水夫と兵士」の末尾の、滑稽で哀しい文章を紹介して本稿をひとまず終えることにする。「……水夫や兵士が再び祖国の地を踏み、会社から給料が支払われた瞬間から、彼らが骨折って稼いだ金を最後の一銭まで使いきってしまうまでに、いくらも時間がかからなかった。彼らは、はげ鷹のように彼らに襲いかかる一杯飲屋の親父や売春婦などなどの群れにむしり取ら

れたあげく、馬車に乗って貴人のように大通りを走らせ、こうして、数年もまえから夢見ていた至福の境地を味わうために、喜んで残額を使い果たしてしまったのである。『故国に帰ったら、石畳を鳴らしながら馬車に乗ってみたい』と彼らはまだ東インドに滞在中から言い続けてきたのだ。何人かの者がいかにそのような欲望にとりつかれていたかは、一七〇〇年ごろ自らそこに居合わせた一著作家がわれわれに物語ってくれる。彼は言う。私が東インドから帰国してアムステルダムに滞在していたとき、そこに二、三人の水夫がおり、彼らは金が消えてゆくのも意に介さないで、一台四グルデンで、めいめい自分用に三台の馬車を雇ったのだった。先頭の車には後部に三色旗を立て、旗は絶えず激しく風になびいて、そのため、馭者は車を走らせるのに苦勞をしなければならなかった。二台目の馬車にはタバコの箱とパイプが載せられ、三台目の馬車には水夫自身が乗っていた。彼らがこのような豪遊で、とうとう財布の底まで空っぽにしてしまったとすれば、(当時の)人々が「六週間のお偉方」と皮肉った彼らに残された道はといえば、再び会社に雇ってもらうことより他はなかった⁽⁴²⁾……」。

〔注〕 (以下の注記において、最近の文献を除いて、出典(史料および旅行記などの古文獻と引用頁)はすべてデ・ヒュッリユによったことをお断りする。)

- (1) J. E. Heeres: Jörg Franz Müller's Reisdrucken, in *De Navorscher* 1902, pp. 187-205, 343-359, p. 11.
- (2) J. R. Bruijn en J. Lucassen (eds): *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie, Vijf artikelen van J. de Hullu, Wolters-Noordhoff/Bouman's Boekhuis* bv, Groningen, 1980.
- (3) デ・ヒュッリユの「chap. III, de Hullu en zijn artikelen over het leven aan boord der VOC-schepen」(編者による解説) in op. cit. を参照。
- (4) L. M. Akveld, S. HART, W. J. van Hoboken (eds): *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden, Vol. II, Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca 1680, De Boer Maritiem, Bussum, 1977, p. 133.*
- (5) 川北 稔「港町は人さらいの町」『月刊百科』平凡社、一九八三。
- (6) C. Langhansz: *Neue Ost-Indische Reise (1694-1704)*, Leipzig, 1705, pp. 16-17.
- (7) idem, pp. 18-19.
- (8) ARA VOC(ハーグ国立中央文書館・東インド会社文書) 4987, Reflectien Meijers, 22/1/1776. (メイエルスが一七七六年一月二二日に会社重役へ提出した覚書)。
- (9) *Maritieme Geschiedenis* (注4参照) p. 135.

- (10) Langhansz, op. cit. p. 22.
- (11) idem, p. 22.
- (12) *Maritieme Geschiedenis*, p. 137.
- (13) F. von Wurm, B. von Wollzogen: *Briefe auf ihren Reisen nach Africa und Ostindien*, 1774-1792, Gotha, 1794. pp. 31-32.
- (14) Heeres, op. cit. pp. 13-17.
- (15) D. Tapp (en): *Fünfzehn Jährige curieuse und denkwürdige auch sehr gefährliche Ostindianische Reisebeschreibung (1667-1682)*, Hannover-Wolfenbüttel, 1704. p. 27.)
- (16) AB (個条書や規則集) 1634 (128), 1658 (107), 1672 (107), 1742 (113).
- (17) Langhansz, op. cit. pp. 17, 26, 27. F. von Wurm, B. von Wollzogen, op. cit. p. 35.
- (18) Pieter van Dam: *Beschryving van de Ost-Indisch Compagnie*, 7 Vols. s'Gravenhage, 1927-54. Vol. III, p. 443.
- (19) J. Lind: *Middelen ter bewaring der gezondheid op d'oorlog's schepen. Uit het Engelsch vertaald. Volgens den tweeden druk. Met aanmerkingen en een verhandeling der voornaamste ziekten op de Ost-Indische schepen der Ver. Nederlanden*, vermeerderd door P. de Wind, Middelburg, 1760. p. 91.
- (20) F. von Wurm, B. von Wollzogen, op. cit. p. 44.
- (21) ARA VOC, 4/4/1767. 多分、シッデルブルフ市長・参事会員が一七六七年四月四日に提出した文書であろう。
- (22) J. Lind, op. cit. p. 91.
- (23) バタヴィアでは、会社に雇われて、毎年、二十人に及ぶ職人たちが住居、倉庫、ドックおよびこれらの施設の付属品の建築、帆船の建造、索具類ならに武器、弾薬、製本、鞍・おもみなどの馬具などの製造に従事していた。これらの職人のリクルート、彼らのバタヴィアにおける労働や生活については、つぎの興味深い博士論文草稿がある。
Oppe Edward: *Dutch East India Company Artisans in the Early Eighteenth Century*, Degree Date: 1975, (an authorized facsimile printed by xerography on acid-free paper in 1985 by University Microfilm International, Ann Arbor, Michigan, U. S. A.)
- (24) N. Witsen: *Aeloude en hedendaegsche schepsbouw en bestier*, Amsterdam, 1671. p. 404.
- (25) ARA VOC, 1097, brief Specx aan de Kamer Amsterdam, 14/2/1629. (一六二九年二月一四日付、アムステルダム・カーメルくのスペックス書簡)。

- (26) ARA (一八八二年接受文書) A VI 81, ブッセルのメモ、fo. 51, recto.
- (27) ARA VOC, scheepsboek Nieuwerkerk, 1745.
- (28) ARA VOC, 1057, brief Pieter Both aan bewindhebbers, uit Bantam 10/11/1614 (一六一四年一月一〇日付) ‘インデネのゴータン・ネーデルの会社重役の書簡’。
- (29) Heeres, op. cit. p. 10, P. van der Burg: *Curieuse Beschrijving van verscheiden Oost-Indische Gewesten en machtige Landschappen etc.*, Rotterdam, 1677. p. 3.
- (30) J. G. Worms: *Ost-Indian-und Persianische Reisen*, Leipzig und Dresden, 1737. p. 93.
- (31) J. C. de Jong: *Geschiedenis van het Nederland-sch Zeewezen*, 6 Vols. 1858-1862 (2nd edit.). Vol. III, p. 33.
- (32) *Maritieme Geschiedenis*, p. 140.
- (33) AB, 1601 (7), 1634 (34), 1658 (34), 1672 (34), 1742 (35).
- (34) ARA VOC, 11, Res XVII 4/11/1776 (一七人重役会決議録、一六九二年一月四日)。
- (35) *idem*, 12/8/1694. 4/11/1776.
- (36) 一七世紀オランダの職人、下級労働者の賃金については、拙稿「都市の中の民衆」『比較文化』東京女子大学比較文化研究所、一九八九年、三五卷二号所収参照。
- (37) ARA VOC, 102, Res XVII, 15/8/1646.
- (38) Pieter van Dam, op. cit. Vol. III, pp. 226-7.
- (39) ARA, Archief Rademacher (ハーテムの文書) ‘392, Aanmerkingen …… toestanden …… O. I. C., CA 1750.
- (40) ARA VOC, 102, Res XVII, 15/8/1640, 5/12/1642, 9/11/1647.
- (41) Pieter van Dam, op. cit. Vol. I, p. 717.
- (42) Langhansz, op. cit. pp. 33-35.