

港町ハンブルクにおける近世の都市空間構造

正会員 ○ 才田 遥 *

正会員 杉本 俊多 **

ハンブルク 港町 都市空間構造
変遷過程 城塞都市

1. 序

ハンブルクはドイツ北部、北海に注ぐエルベ川河口近くに位置し、中世以来、ヨーロッパ屈指の港町として栄え、現代に至る。都市は、まず砦が築かれ、キリスト教布教の拠点が設けられ、そして交通の要衝として港町が築かれたところに始まった。市街地は中世にエルベ川に注ぐ支流アルスター川が堰き止められ、運河が整備されたところに発達した。

13世紀には周辺都市のリューベック、ブレーメンと連携し、ハンザ同盟を発展させたことをきっかけに、港町としての重要性を増すこととなる。いち早く16世紀には取引所(Börse)がアルスター河畔に建設され、ドイツにおける交易の拠点となり、また同時期に市街地の拡張が図られ、旧市街地(Altstadt)の西側に新市街地(Neustadt)が計画され、それに伴い市壁も整備され、近世型の幾何学的な城塞施設を備え、城塞都市に変貌している¹⁾。

2. 研究の目的と背景

本研究では、ハンブルクがハンザ同盟の中心都市として栄えた14世紀頃から19世紀中頃に市壁が取り壊されるまでの、都市構造及び都市の変遷過程を明らかにし、とりわけ中世都市から近世都市への転換を果たす16世紀後期～17世紀初期に着目し、近世の都市空間構造の有り様を明らかにすることを目的とする。

研究資料として古地図・都市絵図を収集し、また既往研究を参照しつつ、これらを基に都市構造の実態、変化の過程を分析した²⁾。地図作成技術が確立する18世紀以前の古地図は歪みがあるため、1951年の地籍図をもとにこれを、CADソフトを用いてトレースして基本図とし、これをもとに年代を遡りながら各年代の古地図を復元していった。復元を行った年代は1400年、1550年、1650年、1813年、1846年の5つである。

3. ハンブルクの都市構造の変遷過程

3.1 概要

都市の変遷過程を都市構造から以下の三つに分けて分析した。

- 中世(14世紀～17世紀初期)：中世都市空間構造
- 近世(17世紀中頃～19世紀初期)：中・近世の転換期
- 近代(19世紀中頃～)：近代の都市空間構造

14世紀初頭にニコライフレートにミューレン橋が架けられてから、貿易がさらに活発化し始めた中世を第Ⅰ期とし、その後新市街地(Neustadt)の建設、それに伴い新たな市壁が建設され都市構造も大きく変わった近世を第Ⅱ期とする。新市街地の計画はオランダ人であるJohan van Valckenburghによって1615年に計画され1626年に完成している。そして市壁が取り壊される近代を第Ⅲ期とする。

3.2 中世(14世紀～17世紀初期)

3.2.1 1400年(図3参照)

E. H. Wichmannによって1863年に作成された推定復元図³⁾を参照して復元地図を作成。

- ①運河に沿った街区の発達が見られ、自然発生的に町が形成されてきたと分かる。当時からニコライフレートは都市において重要な意味をもっていた。
- ②アルスター川河口には河岸が備わっており、船はここに停泊していたことが分かる。ニコライフレートに舟が行き来していたものであったが、約40mから70mもの幅を持っていた。

3.2.2 1550年(図4参照)

E. H. Wichmannによって1896年に作成された推定復元図⁴⁾を参照して復元地図を作成。

- ①アルスター川河口の対岸に水濠が掘られ対岸への市街

地の進出が見られる。

- ②港対岸を整備したことで内港を囲うような河岸が作られ、港の拡充が図られた。これまで川を堰き止めてつくられた入り掘り状のものから、内港型のものへと変化していった。
- ③古い市壁を残しそのすぐ外側に新たな市壁が建設され、その外側には水濠が掘られている。新たに建設された市壁は古いものに比べると厚く強固に作られており、また数か所ある市内への入口には都市門が置かれた。
- ④西側にあった湿地の一部を埋め立てることで新たに直線的な運河が人口的に作られた。

3.3 近世（17世紀中頃～19世紀初期）

3.3.1 1651年⁵⁾（図5参照）

Merian 地図集（1651）所収の地図をもとに復元地図を作成。

- ①広域にわたる市街地の拡大が見られる。この新市街地は旧市街地と比べると、グリッドプランを採用した比較的整形な街区で形成されている。また中心には新たに教会も建てられ、新市街地の中心広場として設置された。このことから新市街地は計画的に作られたものと分かる。
- ②市街地建設に伴い新たにこの時代の稜堡式城塞の理論を応用した幾何学的な市壁も建設され、防衛力の強化が図られた。こうして市街地を環状に市壁が囲い閉じられるに至った。しかし、新市街地と旧市街地間の市壁は残されており、当時二つの市街地は市内で分断されていたのが分かる。
- ③ミューレン橋付近には 1558 年に取引所が建設されて以来、周囲には市庁舎・計量所などの主要施設が多く立ち並ぶ中心地として栄えていた。また港からニコライフレートを通り、取引所まで多くの船が行き来していた。
- ④内港の形に変化がみられる。これは防衛力の強化が目的であったと考えられる。

3.4 近代（19世紀中頃～）

3.4.1 1813年⁶⁾（図6参照）

- ①水濠の外側にも市壁が建設され、防衛力の強化が行われている。また市を分断していた古い市壁が取り払われる。
- ②市壁が取り払われた跡地にも旧市街地と同様に運河に沿うように街区が整備された。こうして新市街地と旧市街地の境界はなくなった。

3.4.2 1846年⁷⁾（図7参照）

- ①市壁が全て取り壊され跡地が緑地となっている。
- ②旧市街地の一部で街区整備が行われ、直線的な道路になる。道幅が 40m～7m とまばらだったのが、約 20m

と約 10m の 2 種類に統一されている。

- ③市の中心には新たな市庁舎が建設され周辺は広場として整備される。また新たに建設された道路によりその広場へのアクセスが多く確保された。
- ④港については第Ⅱ期の 1650 年から形に大きな変化はなく、17 世紀にほとんど完成されていたことが分かる。

ここでこの年代は旧市街地で大きな変化が見られるが、これは 1842 年にこの周辺で 4 日間に渡る大火災が発生し、旧市街地の約半分を破壊するという壊滅的な被害を受けたためである。特に取引所周辺の被害が大きく、16 世紀中頃から約 300 年間役割を果たしてきた取引所は壊された。また市庁舎も市のシンボルとして建て替えられたが、そこに取引所も備えられている。街の再建には 40 年以上もかかった。

4. 17 世紀の水辺景観の復元シミュレーション

4.1 資料の概要

市の中心に取引所が設置され港町としての機能が確立する 17 世紀中頃の港に焦点をあて、3 次元復元を行い、その復元景観図を作成し、それを用いて詳細な分析を行う。参考資料として Jan Dircksen による 1606 年の取引所周辺の絵画（図 1）⁸⁾、1690 年の鳥瞰図⁹⁾を用いる。鳥瞰図から当時の家は 3～4 階であった。

4.2 3 次元復元図と絵画の比較

1606 年の取引所(Börse)周辺の絵画（図 1）と復元図（図 2）を比較する。



図 1 1606 年絵図

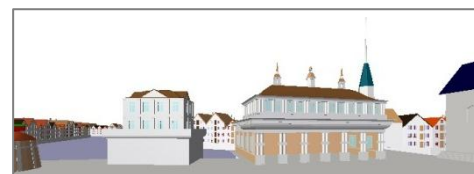


図 2 復元図

CG と絵画を比べるとクレーンの位置関係が異なり、絵画では取引所と計量所の上にクレーンが描かれている。これは一つの絵に市庁舎、取引所、計量所、クレーンの 4 つを大きく描くためにクレーンの位置をずらしたと推測できる。このことから、この 4 つの施設がいかに重要であったかがうかがえる。また絵画には多くの人々行き

交う様子も同時に描かれており、この場所が当時の市の中心地であったことを強調している。

また、CG では取引所の背後に教会が見えるが、絵画には描かれておらず、ニコライフレートに並ぶ家の見え方もCGとは異なっている。こうしたことから、この絵画は実際の風景を忠実に再現されたものではなく、どのような建物が存在したか、また周辺の様子などの情報を絵として描いたものであり、一部が誇張して描かれたものであると推測することができる。

4.3 港・運河の景観 (図)

14世紀から運河として使われてきた外港からニコライフレートを通して取引所までを3D復元図で見る。ニコライフレートは急激なカーブが多いため場所によって全く異なった景観が見える。

● 視点1(図8)

内港に入ると真っ直ぐに両側に河岸が延びている。内港は広く、かなり見通しのよい場所だったことがわかる。遠くからでもニコライフレート脇に建つ税関が見え、目印になっている。当時ここには多くの船が停泊し、税関の横に備えられたクレーンを用いて荷揚げをしている様子が見られる、賑わいのある場所であったと推測できる。

● 視点2(図9)

内港に船を着け、小船で橋をくぐって運河に入るとすぐに家の間から教会が見える。また家が運河に沿って密に並んでいるのが分かる。家にクレーンを持ち荷物の上げ下ろしをしており、この運河は商人だけでなく、市民にもなじみのあるものであった。

● 視点3(図10)

密に家が並んだニコライフレートであるが、二か所に橋がかかっており、特にその周辺で景観の変化がみられる。それまで運河沿いに並ぶ家だけであったが、橋が架かり広い道が通っているため、町の様子も垣間見ることができる。道路の間から教会とその周辺の様子を窺うことができる。

● 視点4(図11)

取引所前にあるカーブは大きくではあるがUの字に曲がった形をしているため、施設は徐々に見え始める。まず手前のクレーンと計量所が見え始め、取引所が完全に見えるのは運河を港から4分の3あたりまで上ったところである。(図11)

5. 結

ハンブルクにおける近世の都市空間構造は、既存の中世の市街地に対し、港の拡充、新市街地の拡張を通して変化していったことが確認された。中世都市は、河川と湿地による自然環境に合わせながら次第に市街地が発達し、広がって行ったため、不整形の歪んだ街路が特徴と

なっていたが、近世都市への変化によって、直線的な要素が加わった。直線的な運河、船着き場の拡張、やや崩れたグリッドプランによる街路網が加わった。また市壁は当時の城塞理論の発達を反映して、稜堡式城塞を備えることとなり、市街地を環状に包む幅広い幾何学的にデザインされた市壁で閉じられるに至った。

中世の港町から近世の港町への変化は、CG復元シミュレーションで確認できたように、アルスター川がせき止められて入り堀状となっていたものが、幅広い内港型になって、エルベ川に接続するようになる。そこには舟運の発達、大型化に伴った景観の変化が見られ、家屋の背後が水辺に接していたものが、家屋の前に河岸空間が備えられて荷揚げ機能が加わった。景観的には、湾曲し、家屋の壁で挟まれる閉鎖的な中世型の水路景観から、視野が大きく広がり、荷揚げなどの人間の活動を見渡すことのできるものに変化した。

謝辞

本研究は平成23年度科学研究費補助金基盤研究(C)課題番号21560666「大航海時代ヨーロッパにおける都市計画理念の形成に関する研究」の研究成果の一端をなす。これに感謝いたします。

註

1) ハンブルク市の全般的な歴史については、以下を参照した。

Hermann Hipp, "Freie und Hansestadt Hamburg : Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster", Köln, 1989.

"Frederk den Femtes Atlas", Royal Library, Denmark. のHP公開地図資料。Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg>)

2) 地図資料は、以下を参照。Gerd Hoffmann, Joachim Frank, Hamburg Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, "Hamburg in historischen Karten : 1528 bis 1920", Erfurt, 2009. また、Christian Terstegge によるHPを参考にした。

<http://www.christian-terstegge.de/hamburg/intro/index.html>

3) 'Historischer Plan von Hamburg', entworfen und gezeichnet von E.H. Wichmann, Verlag v. Wilh. Jowien in Hamburg. 所収。

4) 参照= E.H.Wichmann: "Atlas zur Geschichte Hamburgs", Hamburg, 1896.

5) 参照=Matthäus Merian "Topographia Saxoniae Inferioris", Frankfurt am Main, 1653. E.H.Wichmann: "Atlas zur Geschichte Hamburgs", Hamburg, 1896.

6) 参照= F. H. Neddermeyer: "Topographie der Freien und Hanse Stadt Hamburg", Plan IV: 'Hamburg während der Belagerung in den Jahren 1813 und 1814', Verlag Hoffmann & Campe, Hamburg 1832.

7) 'Plan von Hamburg', in: "Allgemeine Bauzeitung", 1846, Bl.12.

8) "Hamburg, Stadtgeschichte", p.***

9) "Hamburg in Historischen Karten 1528 bis 1920"に掲載。

- 緑地
- 水域
- 街区
- 教会
- 市壁

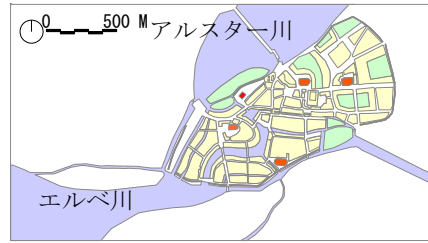


図3 1400年の復元図

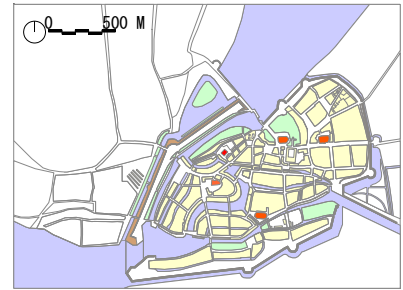


図4 1550年の復元図

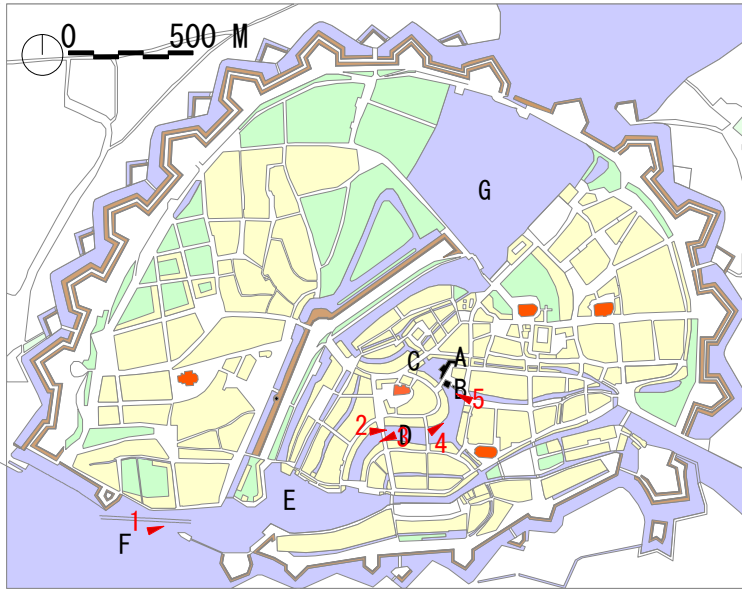


図5 1651年の復元図

A:市庁舎 B:取引所 C:ミューレン橋 D:ニコライフレート
E:内港 F:エルベ川 G:アルスター湖

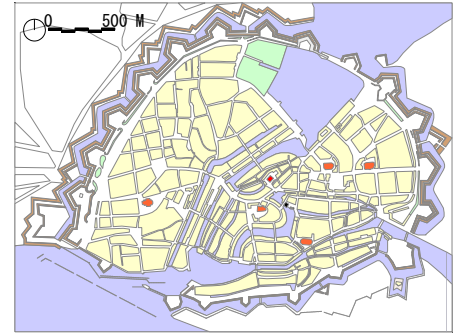


図6 1813年の復元図

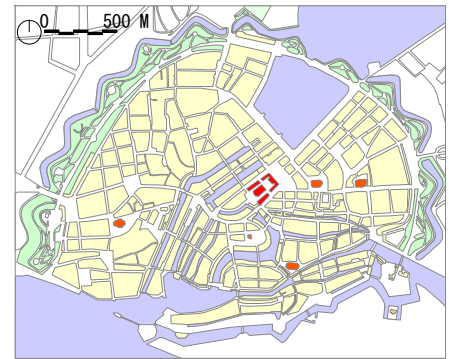


図7 1846年の復元図

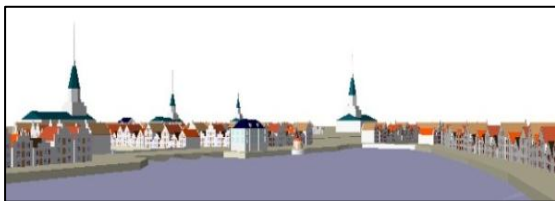


図8 視点1



図9 視点2

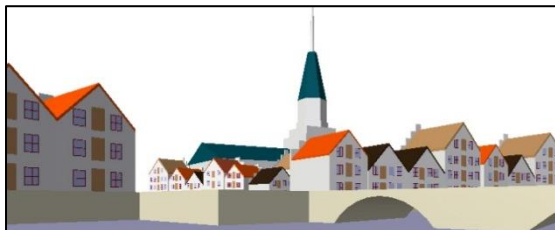


図10 視点3

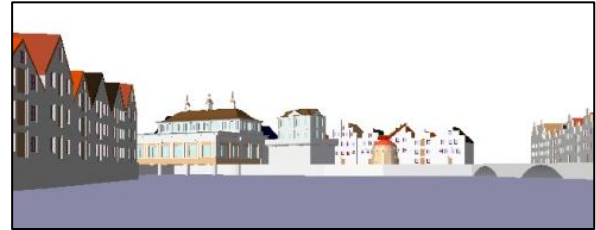


図11 視点4

* 広島大学工学部第四類（建設・環境系）学生
** 広島大学大学院工学研究院 教授・工学博士

* Student, Faculty of Engineering, Hiroshima Univ.
** Prof., Faculty of Engineering, Hiroshima Univ. Dr. Eng.