

ブレーメンの対ハンザ関係と商業

— 「わがままなハンザ都市」と評される所以 —

谷 澤 毅

はしがき

本稿では、組織としてのハンザが盛期を迎えたとされる14世紀後半から15世紀にかけての時期を中心としたブレーメンの対ハンザ関係と商業に注目してみたい。

ハンザとは、中世後期から近世初頭にかけてドイツ北部の港湾都市を中心に形成された商業を基盤とする商人や都市の緩やかな連合体である。一般に我が国では「ハンザ同盟」と、またドイツ本国では「ドイツ・ハンザ (Deutsche Hanse)」と呼ばれる。ハンザに属していた都市がハンザ都市である。

近年の我が国では、このハンザを研究するための研究会（日本ハンザ史研究会）が立ち上げられたこともあり、以前と比べればハンザに関して多くの研究成果が生み出されるようになった。とはいえ、まだ研究が手薄な領域も多く、我が国で本格的に取り上げられたことのないハンザ都市も存在する。その一つにブレーメンがある。

筆者は、これまでハンザの盟主リューベックをはじめとする主要なハンザ都市を対象として、通商網の広がりや商品の流通に関して考察してきたが¹⁾、研究を進めるうえで気がついたことが一つあった。それは、ハンザ盛期から後期にかけての広域的な商業を検討するなかで、ブレーメンの名をあまり目にするということがないということである。現在ブレーメンはハンザ

の三大都市(リューベック・ハンブルク・ブレーメン)の一つに数えられ⁽²⁾, ドイツを代表する港湾都市の一つでもある。にもかかわらず, ハンザ存続期の商業世界では, リューベックやハンブルクと比較するとブレーメンの地名を眼にすることは少ないのである。

実際, ハンザの概説書におけるブレーメンの評価は思いのほか芳しくない。例えば, 最も定評のあるハンザの概説書を著したドラングェによれば, ハンザの中でブレーメンは「特別な位置 (Sonderstellung)」を占めており, 「わがままな (eigensinnig)」ハンザ都市であったと評される⁽³⁾。また1989年にハンブルクで開催されたハンザの展覧会に際して刊行された解説書でも, ブレーメンをハンザの「わがままな (eigenwillig) パートナー」として紹介している⁽⁴⁾。さらに, ハンザ期のブレーメンに関して多くの成果を公表してきたシュヴァルツヴェルダーは, ブレーメンについて, 常に気安いメンバーであったというわけではなく, 「スキャンダラス」な「気分屋 (mit Launen)」であり, 「気まぐれ (kapriziös)」な姉妹であったとの評価を下している⁽⁵⁾。

ブレーメンは, いうなればハンザの「厄介者」とでもいうべき都市であった。ところが, このブレーメンが17世紀後半にハンザが消滅した後も「自由ハンザ都市」を名乗り, 現在ではハンザを代表する都市の一つとして広く認められるに至っている。ハンザの「厄介者」がいかにして第一級のハンザ都市として認められるようになったか。その理由を解明することが筆者の長期的な研究課題なのであるが, まずはその導入部に相当する考察として, 本稿では, ハンザ盛期のブレーメンのハンザ都市としての足跡や性格, 並びに取引の展開について, その実情を当時の記録やこれまでの研究成果の中に探ってみたい。まず前半第1章で, 外交関係の面からハンザ都市会議の開催やそこでの議論を中心に, ブレーメンが組織としてのハンザ並びに他のハンザ都市とどのような関係を構築していたのかを具体的に探る。次いで後半第2章では, ハンザ商業圏内でのブレーメンの商業に注目し, 個別的な取引の記録や集計的なデータを検証しながらハンザ商業のな

かでのブレイメンの位置や役割を探る。このような側面から考察を進めることにより、第一級のハンザ都市として認められる以前のブレイメンがハンザのなかでどのような位置を占めたのか、とりわけ「わがままなパートナー」と評されたその所以を探ってみることにしたい。

1 ブレイメンの対ハンザ関係

ここでは、ブレイメンとハンザとの関係を見ておくことにより、なぜブレイメンがわがままなハンザ都市などというあまり芳しくない評価を得るに至ったか、その理由を検証してみることにする。

ブレイメンの地名が史料で初めて確認されるのは782年のことである。フランク王国の征服者に対してザクセン人が蜂起した際に、ブレイメンの地名が記録されたという。845年もしくは848/49に伝道師のアンスガルが布教拠点をハンブルクからブレイメンに移し、ハンブルク・ブレイメン大司教区が形成された。888年には国王アルヌルフ、また965年には皇帝otto一世により市場開設の特許状が与えられ、ブレイメンは市場取締、貨幣鑄造、関税徴収の各権利を入手し、商業都市としての体制が整えられていく。1186年には、皇帝フリードリヒ一世バルバロッサから最初の都市法である「ゲルンハウゼン（Gelnhausen）特許状」が交付された⁽⁶⁾。また、ブレイメンは立地条件にも恵まれていた。ヴェーゼル川の下流に位置するブレイメンは、海上交易と河川交易双方のための商品の積換え地であり、周辺から延びる陸路が交錯する交易拠点であった。

かくして、ブレイメンには商業都市として発展していくための前提条件がそろっていたと見ることができる。とはいえ、ブレイメンが商業に重きを置く組織であるハンザといかにして関係するようになったかを検証することは難しい。なぜなら、ハンザという組織自体が曖昧模糊とした存在であり、ハンザを構成する諸都市と共同で取引を行なうようになったとしても、それがハンザ商業と見なせるかどうかははっきりしないからである。

以下では、まずブレイメン商人の比較的早期からの活躍が目立つノルウェー商業を取り上げ、13世紀後半のノルウェーを舞台とするブレイメン・ハンザ関係に注目してみることにした⁷⁾。

(1) ノルウェーにおけるブレイメン・ハンザ関係

ハンザの発展期、ドイツ商人の進出が盛んだった地域の一つにノルウェーがあった。寒冷地であるノルウェーにとって、穀物の安定的な確保は対外貿易のなかでもとりわけ重要な課題であった。それゆえ、穀物の供給者でしかも地元の豊富な海産物（鱈）の購入者でもあるドイツ・ハンザの商人は、ノルウェーで優遇されるようになった。ハメル＝キーゾーは、リューベックをはじめとするバルト海のヴェンド地方の諸都市とノルウェーやイングランド東岸といった北海海域とを結ぶ穀物や海産物などの嵩高商品からなる海上商業が、13世紀には既に活発であったことを強調しているが⁸⁾、もしそうであったとすれば、ノルウェーに向けた穀物や同国からの海産物の取引は、これまで想定されてきた以上に盛んに行なわれていたことになる。

例えば、1278年にノルウェー王マグヌス（法改正王）が、リューベックと「ドイツの港湾都市」との求めに応じてこれら諸都市の商人に特権を付与したのも、彼らがノルウェーの商業において果たす役割を考慮すれば、自然な成り行きであったと考えられる⁹⁾。ドイツ商人に与えられた特権には、市場に限らずあらゆる街路にて小売りを営むことができる、漂着物の先取権（Strandrecht）が適応されない、国王役人の先買い権が彼らには適応されないなどの内容が含まれていた¹⁰⁾。翌年には同じ内容の特権が、ブレイメンの都市参事会と商人団の要請により同市にも与えられた¹¹⁾。

しかし、マグヌス王亡き後（1280年）、ノルウェーでは外国商人優遇策が徐々に撤回され、ドイツ商人に対する締め付けが強化されていった。リューベックが諸都市の代表として現状を憂慮するなか、一部商品の都市外部での調達が禁じられるなど、外国商人に対する規制は続いた。そこで

ハンザ側（リューベックとハンブルク、バルト海諸都市）が報復措置として考案したのはノルウェーに対する商業封鎖であった。同国のハンザによる輸出入をボイコットすることを目論み、1284年初頭にはブレーメンにも商業封鎖に参加するよう要請したのである。しかし、ブレーメンは同年の復活祭の時期まで待つてほしいとして即答を避けた¹²⁾。一方ノルウェーは、同じ1284年の3月にブレーメンを含む14都市と互恵条約を結び、ドイツ商人の取引が妨害されないことを保障している¹³⁾。しかしこれは守られなかったと思われる。なぜなら、同年の秋にはリューベックをはじめとするドイツ都市の対ノルウェー商業封鎖が決定し、12月にはブレーメンもその封鎖に加わるように改めて要請がなされたからである。ところがブレーメンは参加を断った。ハンザ側はブレーメンに対して、不参加であればハンザ・ブレーメン間の商業を停止するとの脅しとも取れる条件を提示して参加を要請したのであったが¹⁴⁾、ブレーメンは要請を拒否したのである。

結局は、穀物の不足がノルウェー側に対ドイツ商業の必要性を痛感させたのであろう、翌1285年7月に、ノルウェーはドイツ商人の圧力に屈し、かつて彼らが有していた権利を復活させることに同意した。その際、ノルウェーと交渉を行なったドイツ側の都市は五つであったが、そのなかにブレーメンは含まれていない。それゆえブレーメンは、ハンザが仕掛けた商業封鎖には結局は加わらず、そのまま対ノルウェー商業を継続させていたものと考えられる。一方ハンザは同年夏、ヴィスマルで都市会議を開催してブレーメンとの取引中止を決定した。これ以降しばらくの間、ブレーメンはノルウェーでハンザ都市とは行動を別にし、独自に取引を進めていくことになった¹⁵⁾。例えば、1290年代に入りハンザ・ノルウェー関係は再度悪化してしまい、1293年6月に両者の交渉の末、交易関係の維持が確認されたが、その際、ブレーメンが与したのはノルウェー側でありハンザ側ではなかった¹⁶⁾。

しかし、その後ノルウェーはカンペンやリューベックなど、ハンザを構成する個別の都市との交渉を進め、ハンザとの良好な関係の構築に力を注

ぐようになった。1343年9月にノルウェー王は、リューベック、ハンブルク、ヴィスマル、ロストック、シュトラールズント、グライフスヴァルトと「ドイツ・ハンザのすべての商人」に特権を与えることを決定している¹⁷⁾。とはいえ、ここでの「ドイツ・ハンザ」のなかにブレーメン商人は含まれていなかったと考えられる。また、当初ノルウェー側に与していたブレーメン商人とハンザ商人の同国における立場は逆転し、その頃にはブレーメン商人のほうが不利な立場に置かれてしまっていたとも推測される。なぜなら、この後ブレーメンは、他のドイツ都市に与えられたのと同等の権利を自分たちにも与えるようノルウェー側に対してわざわざ要請しているからである。そこで1348年1月、ノルウェー国王は、ブレーメンに対してかつての取り決めどおりに関税を支払うことを条件として、ノルウェーへの来訪を改めて認めているが¹⁸⁾、これにより、既に1343年にドイツ・ハンザ都市に与えられていたのと同等の権利がブレーメンにも与えられるようになったかどうかまではわからない。ともあれ、これらのいきさつからは、当時ブレーメンは、ハンザ都市との結びつきにまだ利点を見出してはおらず、なおもハンザには加盟していなかったということが言えそうである。

(2) ブレーメンのハンザ加盟と除名

一般に、ブレーメンがハンザに加盟したのは1358年であったと考えられている。この年の1月、ハンザはリューベックの主導のもとで対フランドル商業のボイコットを決定した¹⁹⁾。フランドルのなかでもとりわけブリュージュでは、シュターベル（積換え、販売などの強制）の対象となる商品が不当に拡大されるなどしてハンザ商人に本来認められていた特権が侵害されていた。ハンザ商人が損害を受けても賠償金が支払われなかったことはドイツ側の不満を高じさせ、ハンザ商館をブリュージュから移転させることも討議の対象となった。結局ドイツ商人は、5月1日までにフランドルを去り、ドルトレヒトに移住することを決定した²⁰⁾。

このように、ドイツ・ハンザはフランドルに対して毅然とした姿勢で立

ち向かった。ところが、取引停止の対象となったほかならぬフランドルに、ドイツの都市であるブレイメンのある商人（Tidemann Nanning）が足を運んでしまった。さらに、ヨーハン・ホルレマン（Johann Hollemann）なるブレイメン市民がハンブルク商人から盗みを働き、その盗品をブレイメンで販売したことも、ハンブルクによって問題視された²⁰。こうした事態を受けて、ブレイメンの市参事会は、事情説明のために同年の6月末にリューベックで開催されるハンザ都市会議に使節を派遣することが要請された。しかし、ブレイメンは、最初その要請を断った。当時ブレイメンは、周辺の領邦君主であるホヤ（Hoya）伯と闘争状態にあったうえに、黒死病の流行も重なり、財政的に極めて苦しい状況下に置かれていた。多くの参事会員や市民がホヤ伯のもとに幽閉されており、特別税を課してその収入を彼らの解放のため身代金とすることさえ検討されていた。とはいえ、ブレイメン市内では、ハンザとの関係を重視する商人たちの主張がなんとか受け入れられ、二人の参事会員がリューベックへと向かうことになった。

会議では、まずブレイメンの使節から事情聴取がなされたと推測されるが、やがてブレイメンに関する議論の対象は、はたして同市をハンザに受け入れてよいかどうかという点に移っていった。この間の論点移動の経過は不明である。ともあれ、新たな議案に関してはハンブルクが反対していたこともあり、議論は白熱したようであるが、1358年8月3日、ブレイメンのハンザ加入が決定した²¹。ただし、加盟の条件としてブレイメンには、ハンザの決定事項に従うこと、具体的には商業封鎖に違反するような行為はこの後絶対にしないことなど、ハンザ都市としては言わずもがなの条件がわざわざ課せられ、少々屈辱的ともいえる加盟となった²²。

当時ブレイメンがハンザへの加盟を強く望んでいたかどうかは明らかではない。しかし、ブレイメン商人は、ハンザに加わることによりイングランドやノルウェー、フランドルで商業特権を得て公然と取引活動を繰り広げることができるようになったのであるから、今後の商業的な繁栄に向けての期待はあったものと考えられる。ブレイメンのハンザ加盟が認められ

た年の二年前(1356年)、ハンザは最初のハンザ総会といわれる大規模な都市会議を開催し⁸⁴⁾、組織化に向けて大きな一歩を踏み出していた。商業面での勢力拡大を望むのであれば、ハンザに加入することがその近道であるということが、ブレーメンのみならずドイツ北部の諸都市に認められつつあったことは、間違いないであろう。

さて、ブレーメンがハンザに加盟した直後の1360年代に、ハンザはデンマークとの戦争(ハンザ・デンマーク戦争:1361年-1370年)に直面する。この戦争は、当時の北欧の大国であるデンマークに対して単なる都市の連合体であるに過ぎないハンザが勝利した戦いであり、ハンザ繁栄の画期となった重要な戦争である。また、ブレーメンにとってもこの戦争は、ハンザ加盟後に初めて出来た大きな出来事であり、組織の中の一都市としての立場が検証される重要な機会であったはずである。しかし、結果を前もって述べておけば、デンマークから遠方に位置し、それゆえ同国の影響が直接及ばなかったブレーメンの、この戦争に対する貢献は、限定的なものでしかなかった。

デンマーク側から開戦の火ぶたが切られた後の1361年9月8日、ハンザ諸都市とノルウェー・スウェーデン両国王のマグヌス・エーリクソンは対デンマーク同盟を結成し、これには北海沿岸都市のブレーメンも名前を連ねることになった⁸⁵⁾。しかし、その直後の9月22日にグライフスヴァルトで開催されたハンザの都市会議にブレーメンは参加をしていない。この会議はデンマーク戦争における各ハンザ都市の役割分担を討議・決定する大事な場であったにもかかわらず、当時ブレーメンは大司教と闘争状態にあったという事情もあり、代表を派遣しなかったのである。この都市会議では、戦費調達のためにハンザの港を出入りする船舶・商品からポンド税という臨時税を徴収することが決定されたほか、各ハンザ都市がこの戦争にどのような貢献をなすべきかが議論された。その結果、ブレーメンは一隻のコッケ船と100名の戦闘員を提供することが求められた⁸⁶⁾。ブレーメンは、この義務を果たしたようである。なぜなら、ハンザ側の指揮官である

ホルシュタイン伯が、ブレイメンの兵士の質の高さと統一感のあるコスチュームを褒め称えたといわれているからである²⁷⁾。

しかし、戦争全体を通じてブレイメンのハンザに対する貢献の度合いは十分ではなかった。1365年から66年にかけて手工業者が蜂起し、市民闘争を経験したブレイメンには財政的なゆとりもなく、市政も安定していなかったことが影響したと考えられる²⁸⁾。1368年1月にロストックで開催された都市会議では、次回ハンブルクの都市会議の場で、リューベックがシュターデとブレイメンの市民にデンマーク戦争に対する貢献をしっかりとすよう説得すべきであるとの決定がなされた。同年2月に開催されたその都市会議にブレイメンは代表を派遣した。とはいえ、十分な貢献を求めようとするハンザ側の要請に対するブレイメンの回答は、幾多の困難を抱えておるゆえ動員面での協力ができず、資金面での協力に限り応じたいというもので、リューベックとハンブルクを満足させるものではなかった。同年6月にリューベックで開催された都市会議には、ブレイメンは代表を送らなかった。結局、ブレイメンのデンマーク戦争に対する貢献は、限定的なままにとどまってしまったのである²⁹⁾。

このように、ブレイメンは、ハンザ都市であるにもかかわらず組織への貢献が十分でない指摘され、ハンザ都市会議への出席状況もよくなかった。このようなブレイメン側の対応はこの後も続いた。例えば、デンマーク戦争終結後1400年までに開催された40回のハンザ都市会議を見ると、ブレイメンが代表を派遣した会議は、そのうちのわずか5つに過ぎなかった³⁰⁾。しかし、15世紀になるとブレイメンに近いフリースラント東部地域の治安が悪化し、ブレイメンのみならずハンザの商業にも悪影響を与えるようになった。すると、ハンザは都市会議でこの問題を扱うようになり、そのような際にはブレイメンも代表を会議に派遣するようになったのである。

フリースラント地方は、ブレイメンにとってヴェーゼルを利用した河川交易を展開していくうえで重要な地域である。ブレイメンは、この地域を支配している地元の顔役たち — 海賊としての性格も持つ — とあや

うい均衡関係を保ちながら、なんとか通商上の安全を確保していた。しかし、この地域に有名な海賊であるフィターリエンブリューダーと彼らを追うハンザの影響力が及んでくると、これまで保たれていた諸勢力との微妙な均衡関係が崩れてしまった。ブレーメンの支配領域や影響力を及ぼすことができた地域は失われてしまい、同市商人にとっての安全確保は難しくなった。ブレーメンは一部の顔役と戦闘をも繰り広げたものの、結局は敗戦してしまい(ブティヤディングゲン Butjadingen の敗戦)、1424年7月に市当局はブティヤディングゲンとシュタートラント Stadland といった領域の支配権を放棄してしまった。それと引き換えに、フリースラントの顔役たちから市民・商人の安全を保証してもらおうとしたのである。和平構築の仲介者となったのは、ブレーメン大司教、それにリューベックとハンブルクそれぞれの代表であった⁹⁰。

しかし、ブレーメン市内には、こうした決定を快く思わない市民もいた。譲歩をしてまで和平を実現した市参事会とそれを支援したハンザに批判的な勢力が存在していたのである。結局、一部市民の不満は収まらず、当時の市長ヘルベルト・ドゥッケル Herbert Duckel は、都市に損害を与えたことを理由として参事会から追放されてしまい、シュターデへの亡命を図った。ところが、彼の息子ドネライ Doneley がこの出来事を問題視した。市長である父の参事会からの追放は、去る1418年のリューベック・ハンザ都市会議における決定事項、すなわち、参事会の権威を無効としたハンザ都市はハンザからの除名に処す、さらに参事会に対する蜂起を企てた者は死刑に処すと決定事項に該当するのではないかと主張したのである。当初この問題提起に対しては、ブレーメンの参事会の側から反論があり、ハンザ都市会議で取り上げられるまでには至らなかった。ようやく翌1425年10月のリューベック会議の場でこの問題は議論の対象となり、解決に向けた糸口が示された。とはいえ、それはまさに糸口に過ぎず、まずはハンブルクとリューネブルク、さらに場合によりシュターデとブクステフーデがブレーメンとハンザ当局との間の仲裁者に任命されることが決まっただけで

あった³²。ただし、この会議にブレイメンは代表を送っていない。一方、ブレイメンは11月になると、これは仲裁を必要とするような案件ではなく、ハンザで取り上げるような問題でもないとして、自都市の側に咎がないことを表明し、翌年にかけてハンザ側が設定した仲裁の場にも、代表を送ることはなかった。

一方、ハンザ諸都市との関係をこじらしていたさなかのブレイメン市内では、現市政に対する不満がなおくすぶっていた。そうしたなか、1426年11月16日に参事会員の選出が行なわれた³³。その結果10名の参事会員は再選されたものの、4名が新たに参事会員に選出されることになり、新参事会の市政改革に向けた動きが開始された。翌年、これら一連の出来事により、ブレイメンは市民闘争下にあると認められるようになった。

結局、ブレイメンに関してハンザが問題ありとして重視したのは、先の市長の追放よりこちらの新参事会の成立のほうであった。すなわち、旧参事会員の訴えに基づき、ハンザは、ブレイメンにおける新参事会の成立を現行の参事会を転覆させるハンザ除名に値する行為であると認めたのである。翌1427年3月にブラウンシュヴァイクで開催されたハンザ都市会議で、ブレイメンのハンザからの除名が決定した。これにより、ブレイメン市民はハンザ特権に与ることができなくなり、他のハンザ都市との交易も禁止されることになった³⁴。

しかし、ブレイメンとハンザ都市との間の交渉は、実はこの後も継続されていた。ブレイメンがハンザにいつ復帰したかについては記録がない。とはいえ、ブレイメンで旧参事会の復帰が実現した1433年には、既にそれは果たされていたのではないかとシュヴァルツヴェルダールは推測している³⁵。ブレイメンは、時期は確定できないとはいえ、再度ハンザの一員となった。しかしながら、1427年に除名される前のブレイメンは、自らの立場を弁明する必要が生じた際にハンザ都市会議へ使節を送らないなど、確かに不誠実な対応が目立ったのである。

(3) 席次の問題

次に、あるハンザ都市会議で生じた席次の問題に示された、ハンザ内部におけるブレイメンの「格」へのこだわりについて、少し時間をさかのぼって見ておくことにしたい。

1418年7月、リューベックで翌月まで続くハンザ都市会議が始まった。開催都市のリューベックは各ハンザ都市の代表のために次のような席順を定めていた。すなわちハンザの盟主にして開催都市であるリューベックを中心に、その右側の二位の席にケルン、リューベックの左側の三位の席にハンブルク、さらにケルンの右の四位の席にブレイメン、ハンブルクの左の五位の席にドルトムント（以下略）、このような順に各ハンザ都市の代表が着席するものと設定されていた。テーブルは馬蹄形であったという。ところがこの席順に対してブレイメンの代表ゲルト・フォン・デッテンフーゼン（Gerd von Dettenhusen）とヒンリク・シュパレンベルフ（Hinrik Sparenberch）から不満が表明された。なぜ、ハンブルクのほうがブレイメンよりも上席を占めるのかというのである。不満の矛先を向けられたハンブルクの代表は、決定を参加諸都市の総意に委ねようとした。しかし、ブレイメンの代表は、それには反対し、結局は会場を去ってしまった³⁶。その後ブレイメンは、ケルンに対してこの問題の解決に役立ちそうな席次をはじめとするハンザの古い資料を文書館で探し出してくれるように依頼している³⁷。

ブレイメンの使節がこのような思い切った行動をとった背景には、第三位の席をめぐるかねてよりブレイメンとハンブルクが争っていたという経緯があった。ドラランジェによれば、ハンザ都市会議（総会）での席次は一位がリューベック、二位はケルン、三位は大司教座が置かれていたブレイメンであったが、三位の席はハンブルクによっても要求されていたという³⁸。ブレイメンが三位の席を占める場合もあったが、今回はハンブルクにその席が与えられていたのである。

席次の問題が生じたこの時期（15世紀初頭）は、概していえば、ブレイ

メンにおいて市民意識が高揚した時代であった。例えば、石造の有名なローラントの像が作成されたのも（1404年）、またゴシック様式の市庁舎の建設が進んだのも（1405-1410年）、この頃であった⁹⁸。それゆえに、当時のブレイメン市当局が自都市のハンザ内における「格」を気にかけていたということは、十分あり得る話である。特にライヴァル視していたのはハンブルクであり、例えばミサなどの際に教会に入場する順位をめぐる争うこともあったという⁹⁹。

概して、ハンザ盛期のブレイメンは、都市としての「プライド」が高い時期であった。当時の年代記などを参考に、ブレイメンのハンブルクに対する気位の高さを支えていた要因を挙げれば、シュヴァルツヴェルグやヒルの考察の成果から、以下のようにまとめられるであろう¹⁰⁰。すなわち、ブレイメンの市参事会員と市民は第一回の十字軍遠征に参加し、それゆえに皇帝特権を得ている。ブレイメンは「皇帝（帝国）自由都市」であるのに対し、ハンブルクは伯を君主とするに過ぎない。また、ブレイメンには大司教座が置かれている。これらの理由により、ブレイメンはハンブルクより格が上であるとされるのである。

ブレイメンが誇りとするこれらの項目から見て取れるように、同市がこだわったのは、都市の伝統の長さや自由、それに大司教座の有無といった問題であり、ハンザとは無関係な項目であった。どれだけの期間ハンザ都市であったかということ、またハンザの組織的な活動にどれだけ貢献したかということは問われないのである。それゆえ、ブレイメンの税負担はリュウベックよりも軽くなければならないとも主張され、ケルンのみは、ブレイメンよりも古くから大司教座が置かれていたのでブレイメンよりも格が上であるとされた。ブレイメンは、商業活動を主眼とする都市の連合体であるハンザにおいて、組織への属性とは無関係な項目を強調することにより、格の高さを強調しようとしたのである。ハンザにおいて、ブレイメンが「わがまま」と評される独自の行動をとることが多かったことの一つの理由に、このプライドの高さがあつたと推測される。

では、都市の格の高さを誇っていたブレーメンは、ハンザ存在の根幹に関わる商業活動ではどのような足跡を残し、その規模はどの程度のものであったのだろうか。次に商業の面からハンザ内部におけるブレーメンの位置を探っていくことにしたい。

2. ブレーメンの商業

(1) ブレーメン商業の展開 — 個別的な記録から

ハンザのなかでブレーメンは、少なからず独自の行動を取ることがあった。とはいえ、商業を基盤とする都市の連合体であるハンザに名を連ねていたのであるから、ブレーメンは自他ともに認める商業都市であった。ハンザ盛期の14世紀後半から15世紀にかけての時期には、ブレーメン商人の足跡は、ヴェーゼル川水系や北海沿岸の低地地方を超えて、スカンディナヴィアやバルト海沿岸にまで達していた。ハンザの時代に関しては、ヒルが当時のブレーメンに関する商業の記録を丹念に掘り起こしながら、同市を中心とする商業空間の広がりを検証する作業を行っている⁴²。ここでは、ブレーメンがハンザの海域圏において具体的にどのような取引を行っていたかを確認するために、おもにヒルの成果に依拠しながら、同市が関係した個別的な取引の記録をまずは低地地方から取り上げてみたい。

ブレーメンから比較的近い低地地方は、周知のように、アルプス以北のヨーロッパにおける経済の先進地域で都市の数も多く、それゆえに多くの穀物を外部から調達する必要があった。その供給地の一つとして、ブレーメンを中継地とするヴェーゼル川水系があり、例えば、1438年6月にブルゴーニュ公フィリップは、ブレーメン市民ヨーハン・ウレンシヨット(Johann Ulenschoot)により15ラストの小麦がアムステルダムに搬入されるに際して護衛を提供したとの記録がある。また同年9月に同公は、スロイス(Sluis)出身の二人の市民にブレーメンからもたらされた穀物の輸入を認めている⁴³。この頃は、低地地方で穀物が不足していたようであり、やは

り同年の10月にはカンペンのある市民が、ブルゴーニュ公より6ラストの鯨をはじめとする諸商品を積み込んだ二隻の船をブレイメンもしくはディートマルシェン Dithmarschen に送り出し、対価として穀物を調達することを認められた。ただしそれらの穀物は、他ならぬホラントもしくはフリースラントで販売に付すよう釘を刺されたという⁴⁴⁾。

ブレイメン商人は、既に検討したように、北海を経てノルウェーを活動の舞台としていたが、さらに彼らの足跡は、イングランドの向こうのアイスランドにまで達した。アイスランドに関しては、例えば、1469年の末にブレイメンの船長マルテン・ステーン (Marten Steen) がフレデリク・レディングフーゼン (Frederik Leddinghusen) をはじめとするブラウンシュヴァイクとブレイメンの商人たちと契約を結び、13ラストの商品のヴェーゼル川からアイスランドに向けた輸送を担当するとした記録が残る。ただし、アイスランドの地で最も華々しい活躍を見せたハンザ都市は、ブレイメンではなくハンブルクであった⁴⁵⁾。

ブレイメン以東の地域を見れば、同市の通商網は、スカンディナヴィア半島の南端スコネ地方やユトランド半島のバルト海側の付け根に位置するリュウベックに及んでいた。スコネ地方の海域は鯨の漁場として知られ、沿岸にはハンザ都市が鯨漁や交易のために利用するための占有地 (フィッテ) が分布していたが、そこにはブレイメン市民が保有するフィッテもあった⁴⁶⁾。とはいえ、スコネにおけるブレイメンの商業に関する記録は少ない⁴⁷⁾。

ユトランド半島から東に向けた取引としては、例えば、1453年にブレイメン商人ヴェルナー・レーゼ (Werner Rese) がデフェンターでホラント産毛織物を購入し、それを荷車でハンブルクからリュウベックに発送したとの記録がある。リュウベックでは彼の兄弟が商品を受け取り、さらにベルゲンとヴィスマルに発送することになっていたが、途中でそれは没収されてしまい、ブレイメン大司教と同市参事会が仲介することにより、ようやく商品は返却されたという⁴⁸⁾。

ハンザの発展期から盛期にかけて、バルト海と北海は、一般にリューベックとハンブルクの間の一部水路の区間を含む内陸路を利用して結ばれていた⁴⁹。それゆえ、いわばハンザの「内海」であるバルト海で取引活動を営もうとするのであれば、ブレーメン商人にとってもリューベックとハンブルクはバルト海商業のための重要な「橋頭堡」であったはずである。実際、ブレーメン市民は、早くも1234年にリューベック市内で大司教ゲルハルト二世の取り成しにより関税の免除が認められたほか、リューベック・ハンブルク間の重要な通過地であるオルデスローでも、13世紀のうちにブレーメン市民は関税が免除された⁵⁰。また、ブレーメンからハンブルクにまで至る経路を見ると、陸路で両都市を結ぶ区間に沿って都市の分布がほとんど見られないことから、ブレーメン・ハンブルク間では、ヴェーゼル川・北海・エルベ川を経由する海上路が一般に利用されたであろうと、ヒルは推測している⁵¹。

ブレーメンからリューベックに向けては、街の共有財産にもなった工芸品が供給されたこともあった。1466年にブレーメンの工房で铸造された13,000ポンドにも達する巨大な鐘が、135リューベック・マルクでリューベックの有名なマリーエンキルヒェに納入されたのである⁵²。このように、ブレーメンとハンザの盟主であるリューベックとの間には、一般的な商取引以外の関係も生じたのであるが、総じていえば、リューベック・ハンブルク間のハンザの動脈においてブレーメン商人が果たした役割は微々たるものでしかなく、リューベック商人にとってブレーメンが商業上の目的地になるということも、わずかしかなかった⁵³。ハンザの商業史研究でよく用いられるリューベックのポンド税台帳においても、ブレーメン商人の記録は皆無である。例えば、1368年のリューベックの台帳には、ブレーマー (Bremer) という姓を持ち、名を欠く人物が二回記録されているが、彼がブレーメン市民であるか否かは不明である。一回は船長として、もう一回は商人としてブレーマーは登場する。ブレーメンとの取引に関するはつきりとした記録は、この台帳にはない⁵⁴。ハンザの動脈であるハンブルク・

リューベック間の内陸路を含めたブレイメン商人のリューベックにおける取引の少なさが、ここからもうかがえる。

それゆえ、リューベックより東のバルト海にブレイメン商人が向かうことは、きわめて少なかった。ヒルは、13世紀に関しては、「当時バルト海においてブレイメン人の取引を見出すことはほとんど不可能である (kaum nachzuweisen ist)」とのカッティンガーの一文を引用し⁵⁵、また14世紀に関しては、ベルゲンに向かうブレイメンの船がプロイセンに寄港したことを示す1327年の記録しかないと述べながら、ブレイメンによるバルト海商業が活発でなかった状況を際立たせようとする。15世紀になってもブレイメン船は、ダンツィヒをはじめケーニヒスベルクやリーガなどといった主要港でさえ、散発的な入港記録が見出される程度でしかなかった⁵⁶。

(2) ハンザ商業のなかのブレイメンの位置 — 集計的な記録から

バルト海における遠隔地商業だけではない。実はブレイメンの商業は、他の主要なハンザ都市と比較すれば、概して活発でなく、重要性を欠くのではないかとの印象が、数は少ないとはいえ、既存の集計可能な史料の分析の結果から得られるのである。

例えばヒルは、イングランド商業に関して、リンやボストンなど同国沿岸部の4都市に関する関税簿の分析結果を紹介している。それによると、1303年から1311年にかけてこれら4都市でリューベック商人が課税され、記録の対象となった回数は46であったのに対してブレイメン商人の記録数はわずか6でしかなかった。但し、ハンブルク商人の記録数は4とさらに少なかった⁵⁷。

同じくイングランドに関して、ジェンクスの研究によれば⁵⁸、1377年から1474年までの間にハンザのイングランド渡航商人として記録された渡航者の数は5,000人以上に達するという。そのうちハンブルクの商人と船長を合わせた渡航者の数は265名であったのに対し、ブレイメンからの渡航者はわずか44名でしかなかった。ハンザの東西貿易に果たしたリューベッ

クの役割や、イングランドの大陸商業におけるケルン商人の重要性などに鑑みれば、正確な数は不明であるが、ハンザのイングランド渡航商人全体に占めるリューベックやケルンの渡航者が占める割合は、ブレーメンはおろかハンブルクの渡航者をはるかに上回っていたと推測される。渡航者の記録を見る限り、14世紀から15世紀にかけてハンザのイングランド商業に占めるブレーメンの比重はかなり低かったと述べてよいであろう⁵⁹。

低地地方に関しても集計化したデータを素材として、ブレーメンと他のハンザ都市とを比較してみよう。1360年から1390年までのブリュージュ(ブリュッヘ)の都市会計の記録には、非課税特権を得ていたオステルリング(東方商人)の約1,200名の名前が含まれており、近年、パラヴィッチーニなどの研究成果によりそのうちの約400名の人物像が確認されるに至った。それによると、最多を占めたのは、いうまでもなくリューベックの出身者であり、その数は88名に達している。次いで、ケルンが31名、さらにレーヴァルが28名、ドルトムントが24名、トールンが19名、ダンツイヒが16名、ハンブルクとリーガがそれぞれ12名などと続く。しかし、ブレーメンの出身者は、ヨハネス・グランズ(Johannes Grans:1867/68年)とヨハネス・ハレン(Johannes Haren:1369年)の2名のみであった。他に7名がブレーメン出身の可能性があるとされるが、ブレーメン人と確実に同定されるのは、400名のうちわずか2名に過ぎない⁶⁰。

ブリュージュの繁栄を受け継ぐアントウェルペンに関しては、ドゥエールトが1488年から1514年までの参審員文書を編纂し、その成果を刊行している。それによると、この期間にアントウェルペンで記録された外国商人は2,186名に及び、最多を占めたのはケルン商人の532名であった。これは、率にして外国商人全体の24%、ドイツ商人全体(1,227名)の43%に達した。これと比べれば、ハンザの主要な港湾都市の出身者の数は少なく、リューベック商人が19名、ダンツイヒ商人が17名、ハンブルク商人が13名と続く。しかし、ブレーメン商人の数はもっと少なく、わずか6名が記録されただけであった⁶¹。ドゥエールトが編纂したこの史料集は、ケルン商

人がアントウェルペンの商業的な繁栄に大きく貢献し、さらにアントウェルペンからケルンを経由してフランクフルト・アム・マイン方面に延びる通商路が多く利用されていたことを推測させるきわめて興味深い記録である。しかし、ブレーメン商人は、ヨーロッパ大陸を北西から南東へと貫くこの内陸商業の動脈の一大結節点であるアントウェルペンにおいて、わずかな働きを見せただけであった。

ところで、アントウェルペンと密接な商業関係のもとにあったケルンは、ハンザ都市のなかでリューベックに次いで「格」の高い都市であったとはいえ、ハンザ内部で独自の行動を取り、一時的にハンザを除名されたことがあるという点で、ブレーメンと同様の経験を持つ。15世紀中頃のハンザ・イングランド戦争 — 開戦期は不明、1474年にハンザの勝利を持って終結 — に際して、ケルンは、敵側であるイングランドとの貿易をハンザの禁令に逆らって継続したため、ハンザから除名されてしまったのである。このようなケルンの反ハンザ的な行動から垣間見えるのは、他のハンザ都市とは異なるケルン独自の経済的利害の存在である。それを形づくっていたのが、上でも述べたケルンを経由してアントウェルペン方面とフランクフルト方面とを結ぶ太い通商動脈の存在である。この動脈のアントウェルペンのさらに先にはロンドンが位置し、ケルン商人はイングランドとの貿易を営みながら、いわゆる「ロンドン・アントウェルペン枢軸」の形成にも貢献したのであった。すなわち、リューベックをはじめとするハンザの主要な港湾都市の「生命線」がバルト海・北海間の東西間商業であるとするれば、ケルンにとってのそれは、ロンドンからケルン自体を経由してさらに大陸内部へと延びるライン川水系の利用を含む通商動脈であった。ケルンは、自らの生命線である対ロンドン貿易を中心とするイングランド商業を死守すべく、あえてハンザ除名の道を選んだと考えられるのである⁸²。

さて、ブレーメンに視点を戻せば、ここはヴェーゼル川の水路と内陸路、それに海路とが結びつく交通上の接点であり、河川と海上双方の航行のための港を備えた都市であった。ブレーメンにとっての通商の動脈を挙げる

のであれば、やはりそれは、船や舢、筏といった積載力のある輸送手段の利用が可能であったヴェーゼル川水系ということになる⁶³。ヴェーゼル川水系では、穀物のような重くてかさばる商品が下流に向けて盛んに輸送されていた。例えば、ハンザ存続期の16世紀にヴェーゼル川水系のランダウを通過した商品として、穀物のほか、ビール、石灰、石材、バター、樽詰め商品 (Tonnengut) などが記録されている⁶⁴。

では、ヴェーゼル川における商品輸送の規模は、ハンザの中心的な交易軸をなすバルト海・北海間の東西商業と比べてどの程度のものであったのであろうか。この問題を解明するために、例えばヒルは、15世紀後半に双方で流通した穀物の量に注目している。その成果をここでは紹介しよう。まずヴェーゼル川水系における穀物輸送については、ブラウンシュヴァイクから輸出されてツェレの税関で記録され、下流のブレーメン方面に輸送された穀物の量が取り上げられる。その値は1465年が187ラスト、1475年が428ラスト、1489年が741ラスト、1492年が178ラストであった。一方、バルト海・北海間の穀物輸送に関しては、バルト海を代表する西歐向け穀物輸出港であったダンツィヒが同じ時期に輸出した穀物の量が取り上げられる。その値は1465年が2,300ラスト、1470年が2,237ラスト、1475年が1,948ラスト、1490年が10,005ラスト、1492年が10,487ラストであった。これらの値に示されるように、双方の穀物流通量の差は歴然としていたのである。ツェレを通過した穀物も、15世紀中ごろには局地的な戦争の影響で取引が集中し、1,000ラストを上まわることもあったとはいえ、例えば同じ1492年の178ラストと10,487ラストとでは量的格差は指摘するまでもない⁶⁵。ヴェーゼル川水系とハンザの中心的な交易軸をなすバルト海・北海間の穀物の流通規模は、まさに桁が違っていたのである。

最後に、取引以外の記録から、14世紀後半から15世紀にかけてのハンザ内部におけるブレーメンの位置や他のハンザ都市と比較した場合のブレーメンの経済力を確認し、以上の考察を補っておくことにしたい。

ドランジェによると、1356年から1480までの間にハンザ都市会議 (ハン

ザ総会)は、合計72回開催されたという。開催地の内訳を見ると、もっと多かったのはいうまでもなくリュウベックで54回、次いでシュトラールズントの10回であった。これに対してハンブルクはわずか3回であったが、ブレイメンはさらに少なく2回、ケルンはわずか1回であった⁶⁶。ブレイメンよりハンブルクのほうが開催回数が多いとはいえ、ここからは盟主リュウベックの圧倒的な重要性がうかがえるばかりである。

先にも述べたように、1360年代のハンザ・デンマーク戦争に際しては、ブレイメンもハンザ都市として戦争への協力が要請されたが、その際ブレイメンが提供を求められた戦力は、1隻のコッケ船と兵士100名であった。これに対してハンブルクに要請された戦力はその倍の、2隻のコッケ船と兵士200名であり、さらにリュウベックは、6隻のコッケ船と6隻のシューテ (Schute) 船もしくはスニッケ (Snicke) 船、兵士600名を提供することとされた⁶⁷。ここに見られる差は、恐らく各都市が持つ経済力の違いを反映しているものと考えられる。また、ハンザ諸都市が形成する防衛組織 (いわゆるトホペザーテ: Tohopesate) も、各都市に応分の負担を求めた。1441年から1443年にかけてハンザの主要都市がトホペザーテに提供した兵士の数を挙げれば、リュウベックが20名、ハンブルクが15名、これに対してブレイメンは、マクデブルクやハレ、リュウネブルク、ブラウンシュヴァイクと同じく12名にとどまった。このように、ブレイメンとリュウベック、さらにはハンブルクとの間にははっきりとした格差が存在した⁶⁸。

14世紀後半から15世紀にかけてのハンザの商業圏において、ブレイメンの商業は十分な展開を見せておらず、他のハンザ主要都市と比較した場合の同市の商業規模は小さなものでしかなかった。商業規模の違いに示される経済力の差は、人員の提供など、ハンザ内部でブレイメンに要請された貢献の度合いの違いからもうかがうことができた。ブレイメンが重視する伝統や格式などよりも、より客観的な指標をなす経済力から判断すれば、当時のブレイメンのハンザにおける「格」は、盟主であるリュウベックはおろかケルン、さらにはハンブルクよりも下に位置したと判断されるのである。

結び

本稿では、ハンザ盛期におけるブレーメンの対ハンザ関係と商業に注目してきた。当時のブレーメンがハンザのなかでどのような位置を占めたのか、とりわけ、この時代の同市が、後世「わがままなパートナー」と評されるようになった理由を探ることに主眼が置かれた。

ハンザとは、一言でいえば商業的な利益の確保とその維持・拡大を目的とする組織であるとまとめることができるであろう。それゆえ、所属都市の商業規模は、ハンザ内部での各都市の「格」を推し量るうえで無視しえず、発言権をも左右したであろう重要な評価項目であったと考えることができる。無論、組織としては緩やかな都市の連合体であったとはいえ、同盟に類似した組織である限り、盟主リュベックをはじめハンザに忠実な都市が重視した要件としては、ほかにもハンザへの所属期間や共同行動への参加、有事の際の貢献などの項目を挙げることができよう。

しかし、当時ハンザの商業でブレーメンが果たしていた役割はわずかでしかなく、遠隔地商業の展開という面で他のハンザ主要都市と比べてかなりの遜色があった。しかも、ブレーメンは他のハンザ都市との協調性を欠いていた。本来であれば、ほかならぬブレーメンが出席すべきであった会議に代表を送らないなど、ハンザ都市会議での欠席が目立ち、共同行動への不参加も見られた。ブレーメンはハンザへの属性をそれほど重視してなかったのではないかとさえ思われるのである。その一方で、席次の問題に見られたように、ブレーメンはハンザ内部で高い格を要求するプライドの高い都市であった。このような点が取り上げられて「わがままなハンザ都市」であるとの評価が後に生れたのであろう。

「はしがき」でも述べたように、このハンザの「厄介者」とでもいうべきブレーメンが、現在ではリュベックやハンブルクと並ぶハンザの第一級の都市に数えられ、今なお「自由ハンザ都市」を名乗っている。ブレーメンが商業を基盤として経済力を備え、ハンザ都市として名声を博すよう

になったのはいつ頃のことであり、どのような過程を経たうえのことだったのであろうか。今後はこの問題に取り組んでいきたい。

注

- (1) 以下を参照。拙著『北欧商業史の研究—世界経済の形成とハンザ商業』知泉書館，2011年。
- (2) 以下の文献にみられるように、この三つの都市は並び称されることが多い。Hermann Kellenbenz, *Die Hanse und die Städte Lübeck, Hamburg und Bremen*, in: *Geschichte der deutschen Länder, Territorienplatz*, 1. Band, hg.v.G.S.Wilhelm und A.G.Plötz-Verlag, Würzburg, 1964, S. 446-458. 三都市ともに現在でも「自由ハンザ都市」を名乗る。
- (3) Philippe Dollinger, *Die Hanse*, 4.erweiterte Auflage, Stuttgart, 1989, S.159.
- (4) Jörgen Bracker, *Bremen, der eigenwillige Bündnispartner* in: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos; Textband zur Hamburger Hanse-ausstellung von 1989*, hg.v.J. Bracker, V.Henn und R.Postel, Lübeck, 1999, S.326-331.
- (5) Herbert Schwarzwälder, *Lübeck und Bremen im Mittelalter*, in: *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 41, 1961, S.28.
- (6) Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, Bd.1, 1995, S.23, 43. 瀬原義生『ドイツ中世都市の歴史的展開』未来社，1998年，47-48ページ。
- (7) この時期のハンザは、14世紀後半以降の「都市ハンザ」の時代のような都市同盟に類似した組織をまだ成してはいなかったが、リューベックを中心にその周辺のハンブルクやヴィスマル、ロストックなどのいわゆるヴェンド都市が治安確保を目的として互いに条約を結び、これら都市からなる連合体を形成しつつあった。
- (8) Rolf Hammel-Kiesow, *Lübeck and the Baltic Trade in Bulk Goods for the North Sea Region 1150-1400*, in: *Cogs, Cargoes, and Commerce: Maritime Bulk Trade in Northern Europe, 1150-1400*, ed. by L.Berggren, N.Hybel, A.Landen, *Papers in Medieval Studies* 15, Tronto, 2002, pp.53-91.
- (9) 「ドイツの港湾都市」とともに「ヴェンド都市」という表現もよく用いられていくようになる。Thomas Hill, *Die Stadt und ihr Markt, Bremens Umlands-und Außenbeziehungen im Mittelalter (12.-15. Jahrhundert)*, Stuttgart, 2004, S.342. ヴェンド都市とは、かつてスラヴ系のヴェンド人が居住していた地域に分布する都市群を指し、リューベックをはじめロストックやヴィスマル、シュトラールズント、グライフスヴァルトなどハンザの中核を成した都市が含まれる。
- (10) *Urkundenbuch der Stadt Lübeck (Lübeckisches Urkundenbuch : 以下 LUB と略)*, hg.v.Verein für Lübeckische Geschichts-und Altertumskunde, Lübeck, 1843-1932, 1, Nr.398.
- (11) *Bremisches Urkundenbuch (以下 BUB と略)*, hg.v.W.von Bippen, D.R.Ehmck, A.E. Hofmeister, A.Röpcke, Bremen, 1873-1993, 1, Nr.393.
- (12) Thomas Hill, a.a.O., S.343-344.
- (13) BUB 1, Nr.418, LUB 1, Nr.471. Herbert Schwarzwälder, *Bremen als Hansestadt im Mittelalter*, in:

- Hansische Geschichtsblätter (以下 HGbl と略), 112, 1994, S.9-10.
- (14) Hanserecesse (以下 HR と略), I. Abt. 1256-1430, bearb.v.K.Koppmann, Leipzig, 1, 1870, Nr.29, 30, BUB 1, Nr.422.
- (15) HR I -1, Nr.34, § 2, BUB 1, Nr.427, Thomas Hill, a.a.O., S.344.
- (16) BUB 1, Nr.500.
- (17) Hansisches Urkundenbuch (以下 HUB と略), bearb.v.K.Höhlbaum, K.Kunze, H.G.von Rundstedt, W.Stein, Halle/Leipzig/München/Weimar, 1876-1916, 3, Nr.13.
- (18) BUB 2, Nr.568.
- (19) HR, I -1, Nr.212-214.
- (20) Ph.Dollinger, a.a.O., S.92-94.
- (21) BUB 3, Nr.116, 117.
- (22) 1358年のハンザ加盟を「再加盟」と見なす見解もある。例えば, シュヴァルトツヴェルダーは, 上記1285年のヴィスマルでのハンザ会議でブレーメンはハンザから一度除名されていたのだとするコップマン Koppmann の見解を紹介している。Herbert Schwarzwälder, *Bremens Aufnahme in die Hanse 1358 in Neuer Sicht*, in: HGbl, 79, 1961, S.60. シェーフアーもこの見方に同調する。ただし彼は, 1285年以降もブレーメンとほかのハンザ都市との関係は継続したと考えている。Dietrich Schäfer, *Bremens Stellung in der Hanse*, in: HGbl, Bd.2, Jg.4, 1874, S.10-22. 一方, ビッペン はコップマンとシェーフアーの見解に批判的である。W.von Bippen, *Die Aufnahme Bremens in die Hanse*, in: HGbl, Bd.7, Jg.19, 1890/91, S.153-158.
- (23) Herbert Schwarzwälder, *Bremen als Hansestadt*, S.12-13. Ders., *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, Bd. 1, S.75-76.
- (24) 高橋理『ハンザ同盟 一中世の都市と商人たち』教育社, 1980年, 101-102ページ。
- (25) BUB 3, Nr.174, 175, 177.
- (26) BUB 3, Nr.176.
- (27) Herbert Schwarzwälder, *Bremen als Hansestadt*, S 13-14.
- (28) ブレーメンの市民闘争に関しては, さしあたり Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, Bd.1, S. 80-82を参照。
- (29) BUB 3, Nr.322, 326, 341, 349. 但しブレーメンは, デンマークとの間で締結された和平条約であるシュトラーブルント条約(1370年5月)には, ハンザの一都市として名前を連ねている。BUB 3, Nr.390.
- (30) Thomas Hill, "Worden de van Bremen alles bovine geset". Bremen auf Hansetagen im 14. und frühen 15. Jahrhundert, in: *Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit*, Hansische Studien 11, Trier, 2001, S.52.
- (31) Herbert Schwarzwälder, *Bremen als Hansestadt*, S 23.
- (32) BUB 5, Nr.253, 295, 296.
- (33) Herbert Schwarzwälder, *Bremen als Hansestadt*, S 25.

- (34) BUB 5, Nr.312. また, Ph.Dollinger, a.a.O., S.121も参照。
- (35) BUB 5, Nr.499, Herbert Schwarzwälder, Bremen als Hansestadt, S 27.
- (36) BUB 5, Nr.104, Herbert Schwarzwälder, Bremen als Hansestadt, S 21.
- (37) BUB 5, Nr.113.
- (38) Ph.Dollinger, a.a.O., S.128.
- (39) Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd.1, S.95.
- (40) Ebenda, S.90.
- (41) Herbert Schwarzwälder, Bremen als Hansestadt, S 20-21, Thomas Hill, Die Stadt und ihr Markt, S.69-70.
- (42) Thomas Hill, Die Stadt und ihr Markt.
- (43) Ebenda, S.218.
- (44) Ebenda, S.209-210.
- (45) HUB 9, Nr.686. Thomas Hill, Die Stadt und ihr Markt, S.201-203.
- (46) 1352年の記録がある。HR I -1, Nr.179, 180.
- (47) Thomas Hill, Die Stadt und ihr Markt, S.190. また Carsten Jahnke, Das Silber des Meeres, Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert), Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge (QDHG, NF と略), Bd.49, Köln/ Weimar/Wien, 2000, S.249-251も参照。
- (48) LUB 9, Nr.169.
- (49) 前掲拙著, 第1章参照。
- (50) BUB, 1, Nr.178, LUB, 2, Nr.15, Herbert Schwarzwälder, Lübeck und Bremen im Mittelalter, S.7.
- (51) Thomas Hill, Die Stadt und ihr Markt, S. 170. 但し, 1400年頃にはブレーメンとリュウベックの間を直接陸路で結ぶことが増えたという。海賊(フィターリエンブリューダー)の活動の激化による海路の治安悪化とオルデスローにおけるホルシユタイン関税の徴収復活がその理由であった。Herbert Schwarzwälder, Lübeck und Bremen im Mittelalter, S.7
- (52) LUB 11, Nr.398.
- (53) ブレーメンでリュウベック商人に関税免除の特権が与えられたのは1449年と, リュウベックでブレーメン市民に同様の特権が与えられて(1234年)から200年以上も経過した後のことであった。LUB, 8, Nr.635. Thomas Hill, Die Stadt und ihr Markt, S.179. Herbert Schwarzwälder, Lübeck und Bremen im Mittelalter, S.9.
- (54) Georg Lechner, Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368, QDHG, NF, Bd.10, Lübeck, 1935. 同じくリュウベックの1492-96年のポンド税台帳は, 記録の対象がバルト海内の貿易に限られるので対ブレーメン貿易は含まれない。索引を確認したが, やはりブレーメン商人に関する記載はなく, 当時リュウベックを訪れていたブレーメン商人を見出すことはできない。Die Lübecker Pfundzollbücher 1492-1496, Teil 1-4, bearb. v. Hans-Jürgen Vogther, QDHG, NF, Bd.41, 1-4, Köln/Weimar/Wien, 1996. ハンブルクの台帳においてもブレーメン商人の記録はわずかしか

- ないとヒルは述べる。Thomas Hill, *Die Stadt und ihr Markt*, S.172-176.
- (55) Detlef Kattinger, *Die Gotländische Genossenschaft. Der frühhansisch-gotländische Handel in Nord- und Westeuropa*, QDHG, NF, Bd.47, Köln/Weimar /Wien, 1999, S.327.
- (56) Thomas Hill, *Die Stadt und ihr Markt*, S.191-194.
- (57) Ebenda, S.197-199.
- (58) Stuart Jenks, *England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie 1377-1474*, 3 Bde., QDHG, NF, Bd.36, Köln/Weimar/Wien, 1992, S.847-982, Anhang I.
- (59) ヒルによれば, ジェンクスが出身地を確認することができなかった渡航者の中に, 数名のブレーメン市民が含まれるという。Thomas Hill, *Die Stadt und ihr Markt*, S.207.
- (60) Werner Paravicini, Horst Wernicke, *Hansekaufleute in Brügge, Teil 3: Prosopographischer Katalog zu den Brügger Steuerlisten (1360-1390)*, Bearb.v.I.Dierck, S.Dünnebeil, R. Rössner, Frankfurt a. M.1999, *Kieler Werkstücke*, Reihe D, 11, S.186, 206-208.
- (61) Renée Doehaerd, *Études Anversoises. Documents sur le commerce international á Anvers 1488-1514*, Ecole Pratique des Hautes Études, VIe Section.Centre de Recherche Historique, Ports-Routes-Trafics XIV, 3 vol., Paris, 1962/63, S.31 f.
- (62) 前掲拙著, 第6章及び同章補論を参照。また, 以下の拙稿も参照。「近世初頭の国際商業とケルン — アンアントウエルベン・ケルン・フランクフルト」, 鈴木健夫編『「ヨーロッパ」の歴史的再検討』早稲田大学出版部, 2000年, 169-194ページ。
- (63) ニーダーザクセン北部では, エルベ川とヴェーゼル川, エムス川がほぼ並行して流れている。エルベ川とエムス川に挟まれたブレーメンを中心とする一帯では, ヴェーゼル川水系に沿って商品が流通し, 同水系に並行して交易軸が伸びていたことを, ヒルは地図を用いて明示している。Thomas Hill, *Die Stadt und ihr Markt*, S.181, Abb.22. とはいえ, 中世においてヴェーゼル川が交通地理の面で担った役割は, わずかなものでしかなかった。Paul Wegner, *Die mittelalterliche Flussschifffahrt im Wesergebiet*, in: *HGBll*, 19, 1913 (Jg.40), S.105.
- (64) 詳しくは, Paul Wegner, a.a.O., S.128-129を参照。
- (65) Thomas Hill, *Die Stadt und ihr Markt*, S.164-165, 220-221. バルト海の穀物輸出の規模が16, 17世紀にかけてさらに拡大していくのは周知のことであろう。バルト海の穀物貿易に関しては, 以下を参照。玉木俊明『北方ヨーロッパの商業と経済 — 1550-1815年』知泉書館, 2008年。ミルヤ・ファン・ティールホフ(玉木俊明, 山本大丙訳)『近世貿易の誕生 — オランダの「母なる貿易」』知泉書館, 2005年。
- (66) Ph.Dollinger, a, a, O., S.126.
- (67) BUB 3, Nr.176.
- (68) LUB 8, Nr.14, Nr.138, HR, III -5, Nr.116. Herbert Schwarzwälder, *Lübeck und Bremen im Mittelalter*, S.14. 1506年にリューベックで開催されたハンザ都市会議では, 各都市からそれぞれの財力に応じた分担金を徴収することが決定された。主な都市の分担金は, リューベックとケルンが100ライン・グルデン(以下略), ダンツイヒが80, ハンブルクが75, これに対してブ

レーメンの分担金は50ライン・グルデンでしかなく、上位12番目にとどまった。高橋理『ハンザ同盟』、151-152ページ。ブレーメンはやはりケルンよりも下位に位置したのである。

[付 記]

本稿は、平成24-26年度科学研究費助成事業（基盤研究(c)課題番号24520836：研究課題「ハンザ都市ブレーメンの変容－ハンザの厄介者から一流のハンザ都市へ」）による研究成果の一部である。