

商人と「母なる貿易」

——一七世紀初期のアムステルダム商人——

山本 大丙

はじめに

一七世紀前半におけるオランダ共和国の経済的繁栄の背景には、「母なる貿易」と呼ばれたバルト海貿易があるとされている。一六世紀の終わり頃から一七世紀前半にかけて、西南ヨーロッパでは食糧不足が深刻化していた。エルベ河以東のバルト海地方だけが、輸出を行なうことができるほど大量の穀物を生産することができた。オランダ人は自らの船でこうした地域へと向かい、ライ麦をはじめとする穀物を大量に買い付け、食糧不足に見舞われていた西南ヨーロッパに再輸出した。こうしたバルト海地方産穀物の輸送はオランダ商人に大きな利益をもたらし、共和国経

済の基盤となった。このような見解は、オランダ経済史において長い間支持されてきた⁽¹⁾。しかし、一九八七年、イギリスのオランダ史研究者ジョナサン・イズラエルがこうした通説を批判する論文を著した⁽²⁾。そして、一七世紀の共和国経済の基盤をめぐって、オランダ経済史上稀に見る激しい議論が行なわれることになった。

イズラエルによれば、バルト海地方からの穀物輸送は一七世紀オランダ経済の基盤ではなかった。穀物は、輸送の際に多大な船舶スペースを必要とするが価格は極めて低い。香料や砂糖のような奢侈品を輸送した方がはるかに大きな収益が見込める。こうした視点からイズラエルは、奢侈品の貿易 (rich trade) にオランダ経済の本質を求めた。奢侈品とは、東インドより輸送されるコショウのような香料

や、西南ヨーロッパよりもたらされる、オリイグ油や干しブドウのような果物である。イズラエルは、こうした奢侈品の貿易こそオランダ経済の繁栄を可能にしたのであり、オランダ共和国経済の発展を、バルト海貿易の見地から説明することはできない、と主張する⁽³⁾。また、イズラエルによれば、バルト海地域との貿易に興味を示した商人は決して多くはない。有力な商人の中にはバルト海貿易を行なう者も存在したが、その活動は小規模で限定的なものでしかなかった。

イズラエルの主張に対しては、様々な見地から数多くの批判が行なわれた⁽⁴⁾。しかし、バルト海貿易に参画した商人の活動を分析し、一七世紀オランダ経済に関するイズラエル説の当否を検討した研究はまだ現れていないようである。バルト海貿易を行なった商人の中に有力な貿易商がどれほど見出されうるか、そして彼らの活動はどれほどの規模なのか。これを明らかにし、イズラエル説の妥当性を検証することが本稿の第一の目的である。第二の目的は、当時のアムステルダム商人が行なったバルト海貿易の実態に光を当てることである。このような研究には、P・H・ヴィンケルマンの史料が不可欠である⁽⁵⁾。ヴィンケルマンは、一五九三年から一六二五年にかけてバルト海地方との貿易に使用された船の備船契約書を編纂している。この史料を用い

れば、船舶をチャーターした商人とその活動を明らかにすることができる。以下に、ヴィンケルマンの史料を参照しつつ、当時のアムステルダム商人の活動をみたい。

一、イズラエル説とバルト海貿易

バルト海地貿易の研究に必ずといってよいほど使用されるのは、エーアソン海峡関税台帳 (The Sound Toll Tables, 以下STTと略記) という史料である⁽⁶⁾。バルト海へと入るためには、コペンハーゲン付近のエーアソン海峡を通過しなくてはならない。この海峡では、デンマーク王室によって通過する船舶と商品に関税が課せられていた。STTは、この関税の記録を編纂したものであり、その分析の結果、一七・一八世紀においてオランダは、バルト海地方産穀物の最大の買い手であり、同時に最大の輸送者であったことが判明した。

ユンゲルによれば、一六一〇年から一六一九年にかけての十年間にバルト海地方が輸出したライ麦の量は五〇万ラスト(一ラストは約二トン)を越えており、オランダ船は実にその八三パーセントを輸送している⁽⁷⁾。同時期の小麦輸出货量は六万ラスト程度であり、ライ麦ほど大量には輸出されていないが、その輸送はやはりオランダ人が行なうこと

が多く、小麦輸送全体に占めるオランダ船のシェアは、やはり八〇パーセントを上回っている。⁽⁸⁾穀物はダンツイヒやケーニヒスベルクから輸出されることが多く、こうした港から出港するオランダ船はアムステルダムを指すことが多かった。⁽⁹⁾さらにバルト海を指す船舶も、オランダを出港している場合が多い。⁽¹⁰⁾ただし、バルト海地方向けのオランダの輸出は活発ではない。共和国のバルト海地方への輸出は、金額の点では普通に輸入を下回っていた。⁽¹¹⁾オランダ人がバルト海地方へと持ち込むのは、塩のような安価な高荷が多く、商品が積載されないバラスト船も多く見られる。⁽¹²⁾しかし、バルト海地方からオランダ人が輸送する穀物の量は膨大であり、食糧不足のこの時代に彼らは、こうした商品を大量に再輸出している。⁽¹³⁾こうした穀物輸送によって共和国経済の基盤が形成されたという見解が、オランダ経済史の主流をなしていた。⁽¹⁴⁾

こうした見解を批判するイスラエルの主張の特徴としては、奢侈品の重視という点に加えて、独自の時代区分を挙げなくてはなるまい。イスラエルは、一五九〇年から一六四七年にわたる時期を三期に分けている。第一期は一五九〇年代からスペインとオランダの間に一時的な休戦協定が結ばれる一六〇九年にまたがる時期であり、この時代にオランダの貿易は勃興を見た。第二期は、休戦期間（一六〇

九年から一六二一年）の時期であり、繁栄の時代である。第三期は、一六二一年からミュンスター条約が締結される一六四八年までであり、この時代は危機の時期である。この時代区分からも分かる通り、イスラエルが想定する、一七世紀前半のオランダ共和国経済は、スペインとの関係に大きく左右されるものであった。イスラエルはこうした視点に立ち、伝統的なオランダ経済史において重要視されてきたバルト海貿易を相対化しようとする。

オランダのバルト海貿易は、第一期においてある程度の活況を呈する。それ以前にもバルト海とオランダの間には多くのオランダ船が行き来している。しかし、イスラエルは、当時バルト海からオランダを指す西航船は穀物や木材といった安価な商品を輸送するにすぎなかったこと、さらに東航するオランダ船の多くがバラスト船だったことを指摘し、それらの船は大きな意味を有していないとする。⁽¹⁵⁾

しかし、一五九〇年を過ぎると、オランダ人は塩や少量のワインやニシンの他にも、奢侈品（コショウ、砂糖、イチジクやアーモンド、干しブドウといった果物やオリイヴ油をはじめとする商品）をバルト海地方へ供給するようになる。オランダ人は、西南欧から得られるこうした商品を梃子にバルト海市場へと参入していく。つまり、オランダのバルト海貿易においては、西南欧産奢侈品（Southern

goods) が必要不可欠だったのである。⁽¹⁶⁾ それでも、この時期にバルト海へ関心を持った商人は多くはなかった。アントウェルペンから亡命してきたイサーク・ル・メールは、時々ダンツィヒへ向かう船をチャーターしている。だが、それは南欧との貿易の一環で行なわれたにすぎない。ヤン・コルフエル、ヤン・マンテル、ピーテル・バス、ランベルト・ファン・トヴェーンハイゼンといった北ネーデルラント土着の商人も、活動をバルト海地方に集中させることはなかった。ただし、コルフエルとトヴェーンハイゼンは、バルト海へ向かう船を数隻チャーターしているという。⁽¹⁷⁾

第二期のバルト海貿易には、大きな進展が見られる。その背景には、スペインとの一時的な休戦がある。西南欧を日指す貿易船が敵国の船によって攻撃されることがなくなつたため、保険の金額は低下し、さらに大量の武器も必要ではなくなつた。このため、オランダ船の輸送費用は低下する。⁽¹⁸⁾ 休戦は、オランダがバルト海地方へ輸送する西南欧産商品の獲得が安定したことをも意味した。さらに、スペインやポルトガルは、バルト海地方から輸出される穀物、木材、銅、ピッチ、麻の市場となった。この時期において共和国のバルト海貿易は大きな進展を見せ、特に一六一五年から一六二〇年にかけては貿易の活発化がめざましかった。⁽¹⁹⁾ しかし、一六二一年にスペインとの戦闘が再び開始され、

オランダの貿易は危機に瀕する。第三期の危機は、バルト海貿易においてもみられる。入手が困難になつた西南欧商品の輸送は、東インドのようなそれ以外の地域で獲得された奢侈品の輸出により埋めあわされたが、オランダ船の輸送料金の上昇は防ぐことができず、他方イギリスやハンザ都市、デンマークによる輸送は回復を見た。⁽²⁰⁾

イズラエルのこうした主張は、多くの批判を浴びることになった。ファン・ザンデンは、一六二一年から一六四七年にかけての時期をオランダ経済停滞の時期とするイズラエルの時代区分を批判している。これまでのオランダ経済史において、一七世紀前半は繁栄の時代と考えられていた。ファン・ザンデンは、いわゆる「輸出入関税」(convooien licentien) の徴収記録を参照しつつ、第三期における停滞を示す証拠はないとしている。⁽²¹⁾ さらに、ファン・ザンデンは、スペインとの戦闘がオランダの西南欧との貿易の大きな障害になつたというイズラエルの見解に対しても批判的である。ファン・ザンデンによれば、スペイン船によるオランダ船拿捕は、船籍の偽装によりほとんど効果をあげなかった。⁽²²⁾ また、ハーストラは、イズラエルは東インド貿易より得られる利益を過大に評価していると主張する。⁽²³⁾ バルト海貿易に関しては、リンドブラットとノールデフラーフがイズラエルを批判している。リンドブラットは、

バルト海貿易を、西南欧産奢侈品を梃子に行なわれた穀物貿易ととらえるイズラエルの見解に同意しない。彼によれば、スウェーデンからエーアソン海峡を通じて多量の銅や鉄が輸出されている。リンドブラットによれば、バルト海貿易の本質を安価な商品の輸送に求めるイズラエルの見解は一面的である。²⁴ また、ノールデフラーフによれば、穀物貿易の見地からは貿易におけるオランダの優位を説明できないというイズラエルの説明は、決して正しいものではない。ノールデフラーフは、安価な商品の貿易の発展それ自体が高価な商品の輸送における優位を導くものではないとしながらも、穀物貿易をはじめとするそうした商業は、「奢侈品貿易」にとって欠くことのできない前提条件であったと主張している。彼によれば、当時の人々によって「母なる貿易」と呼ばれた穀物貿易は、オランダ商業の基盤²⁵であり、この基盤の上に多くの様々な商業が成り立っていた。しかし、こうした批判のほとんどは、第三期以降の時代に関するイズラエルの見解に向けられている。しかも、バルト海貿易に関して史料を用いた検討はほとんど行なわれていない。以下にこの問題を論じてみたい。

二、備船契約書からみたバルト海貿易

以下に備船契約書の記載を糸口にバルト海貿易の姿を見ることにはしたい。尚、史料的な制約から、本稿ではイズラエルのいう第一期と第二期のバルト海貿易を主に扱う。本稿で史料として用いる備船契約書とは、船舶をチャーターする商人と船舶の指揮にあたる船長の間で行なわれる契約の記録である。当時、こうした契約書は、公証人によって作成された。ヴィンケルマンは、アムステルダムの公証人であったヤン・フランセン・ブライニング (Jan Franssen Bruynning) が作成した記録を編纂した。ヴィンケルマンがこの公証人を選択したのは、記録が多数残されていることと、彼がバルト海貿易を行なった商人の契約書作成に携わることが多かったことによる。ブライニングの父、フランス・アントニスゾーン・ブライニング (Frans Antonisz. Bruynningh) も公証人であり、アムステルダムに来る前にはエンクハイゼンで活動していた。フランスは、一五七八年にアムステルダムの市民となり、翌年には公証人業務を行なう許可を得ている。フランスが死亡したのは、一五九一年のことであった。ヤンは、一五七四年に生まれており、史料に初めて現れる備船契約書を作成したのは、わず

か十九歳の時であった。ヤンは一六二四年十月一日に死亡し、公証人の業務は息子のヤーコブに受け継がれた。⁽²⁶⁾

ヴィンケルマンの備船契約書集には問題もある。第一にこの史料は、バルト海貿易の全体像を明らかにするものではない。この点において備船契約書は、STTとは性質が異なる。STTは、エーアソン海峡を通過した船舶および商品ほとんど全てを網羅する記録であり、統計として用いられれば当時のバルト海貿易の全体像を明らかにすることができる。備船契約書の記録は、あくまでもオランダのアムステルダムで作成された備船契約のみを集めたもので、外国あるいはアムステルダム以外のオランダ都市でチャーターされる船舶は記載されていない。ヴィンケルマンによれば、備船契約書集に現れる船の数は、STTに記載されたオランダ船の数の一〇パーセントにも満たなかった。⁽²⁷⁾したがって、この史料からバルト海貿易全体を描き出すことは困難である。また、ヴィンケルマンは、バルト海地方の地名が現れる契約のみを編纂している。当時のアムステルダムには大量の穀物の備蓄があり、バルト海地方へ向かわずとも穀物を西南欧に再輸出することが可能であった。そうした貿易は、ヴィンケルマンの史料からは読み解くことができない。しかし、こうした契約史料は、個々の商人の活動を研究する上では必要不可欠である。STTには、船長の名

商人と「母なる貿易」

は記載されていても、彼と契約を交わした商人に関しては何らの情報もない。商人が行なった契約の内容や船舶の貿易航路、あるいは輸送料金は、備船契約書の記録を参照することによってはじめて明らかにすることができる。しかし、個々の商人の活動を述べる前に、当時の貿易船が輸送した商品および目的地や航路を全体的に見ることにしたい。まず、船舶の寄港地を述べることにしたい。ヴィンケルマンはアムステルダムで活動していたため、多くの船がこの地を航海の出発地点としている。船舶の最終目的地も多くの場合アムステルダムである。多くの契約において、西南欧の寄港地もバルト海地方のそれも、一つ以上記載されている。行き先が一つだけ現れる事例は少ない。このため、実際の航海で船舶が寄港した場所を特定することは困難である。例えば、一六〇六年八月二日、ピーテル・バス(Pieter Bas) は、フレーク・ヘルクセン (Freeck Hercksen) という名の船長と契約を行なっている。この契約によりヘルクセンは、バルト海地方からフランスまで穀物を輸送することになったが、フランスの目的地に関する記載はかなり曖昧である。契約によるとヘルクセンはラ・ロシェルかボルドーへ向かうことになっている。そして、さらに二つの港のどちらかを出発した後ブルワージュカイル・ド・ン (St. Merten) に向かうことが指示されている

た。航海の最終目的地の記載も明確なものではなく、ミデルブルフかアムステルダムのどちらかに帰還するよう記載されている。⁽²⁸⁾ 実際の航海においてヘルクセンがどの都市を寄港地あるいは目的地として選択したのかを知る術はない。

バルト海地方の目的地であるが、これはダンツイヒとケーニヒスベルクが圧倒的に多い。バルト海を目指すほとんど全てのオランダ船は、こうした穀物輸出港を目指していた。次いで多くの船を引き付けたのがリガであったが、レヴァル、ナルヴァあるいはスウェーデンの港を目指すよう規定された契約の例は多く見られない。特にダンツイヒには、多くの商船が向かっている。例えば、一六一七年から一六二五年にかけて、ピーテル・レイエルセン・フック(Pieter Reyersen Hoek) は、バルト海を目指す船を二二回チャーターしている。⁽²⁹⁾ 彼が行なったこれら全ての契約にダンツイヒが寄港候補地として記載されているが、これは決して極端な例ではない。

西南ヨーロッパの目的地は、大きく三種類に分類することが出来る。第一はフランスのブルターニュ地方である。フランスを目指すオランダ船のほとんどは、ラ・ロシェルやバイヨンヌ間の沿岸を目指している。特にラ・ロシェルやブルワージュには多くの船が寄港している。ブルターニュ地方以外のフランス港湾都市は、バルト海貿易においては

重要な役割を果たさなかったようである。マルセイユのような地中海の港を目指すオランダ船は、ほとんどなく、あってもイタリア以西を目指す船が立ち寄るだけのことが多かった。ただし、ノルマンディー付近、特にルーアンを目指した船は少なくない。⁽³⁰⁾ 第二は、ポルトガルの大西洋沿岸であり、特にセトウバルとリスボンに寄港するオランダ船は多かった。その他にもアベイロやオポルト、カディスといった都市を目指す船が見られる。ブルターニュ地方とリスボン付近は、ともに塩の産地に近く、多くの船長がこれらの港で塩を積載するよう指示されている。第三はイタリア以西の地域である。イタリアの目的地としてはジェノヴァ、ナポリ、ヴェネツィアが挙げられる。イタリアを目指す船は、さらにクレタ島付近まで航海することもあった。⁽³¹⁾

次に、航路に関して述べよう。多くの船が、オランダ、西南欧そしてバルト海地方を結ぶ、三角形の航路を描き航行している。本稿では、航路を四種類に分類した。第一は、オランダ→西南欧→バルト海→オランダへと航行する航路であり、本稿ではこうした航路を最初に向かう寄港地から「西南航路」と呼ぶ。この航路では、アムステルダムに貯蔵された穀物を西南ヨーロッパに輸送・売却し、その後バルト海地方で穀物を買付け帰還する。第二は、寄港地の順番が変わるものでオランダ→バルト海→西南欧→オランダ

ダへと向かう。アムステルダムに立ち寄り、バルト海地方産の商品を直接西南欧へ輸送しようとした航路をオランダ経済史では通過航行 (voorbijlandvaart) と呼ぶが、本稿では西南航路との区別を鑑み「北東航路」と呼ぶ。尚、この航路を航行する船は、何故かオランダへの帰還が明記されていないケースがしばしば見られる。⁽³²⁾ 第三は、オランダ↓バルト海↓オランダへと航海する航路だが、ヴィンケルマンの史料にはこうした単純なコースを航行する船舶は多く見られない。第四は、長期の航海であり、例えば、オランダ↓西南欧↓バルト海↓西南欧↓オランダへと航行する。この航路も頻繁には使用されていない。

西南航路と北東航路は、バルト海貿易において多用された。穀物貿易という見地からすれば、西南航路よりも北東航路の方が利益の点で有利である。西南航路において商人は、オランダでライ麦や小麦を購入するのに対し、北東航路では、オランダより価格が低いバルト海地方で穀物を獲得するからである。反面、北東航路を使用する場合、バルト海地方で穀物の獲得に失敗すれば大きな損害が生じる。このリスクのためか、北東航路は西南航路ほど多用されなかった。一五九四年から一六〇〇年にかけてチャーターされた八六六隻のうち、五六四隻は西南航路で航海している。⁽³³⁾ 他方、北東航路を航行する船は、一一四隻だけであった。

北東航路の航海は、一六〇〇年以降増加する傾向が見られるが、西南航路の航海を上回ることはなかった。ヴィンケルマンによれば、一六〇一年から一六二五年にかけて、二八五六回チャーター契約が行なわれている。このうち、北東航路で航海する船は七〇二隻であり、他方、西南航路で航海する船は一三八五隻であった。⁽³⁴⁾

最後に、商品と輸送料金の支払いについても触れておきたい。輸送料金は、通常は運搬される商品一ラストにつきその金額が決定され、最終目的地で支払われる。備船契約書を見る限り、バルト海貿易に使用された船舶の多くは、塩や穀物を輸送している。バルト海地方が最も多く輸入した商品が塩であったため、西南航路が使用される場合、塩の量を単位に輸送料金が決定されることが多かった。

例を挙げよう。一六〇二年五月九日、アムステルダムの商人フィンセント・ファン・ブロンクホルスト (Vincent van Bronckhorst) は、アロフ・コルネリセン (Alof Cornelissen) という名の船長と契約を行なっている。記録によれば、コルネリセンが指揮する船は最初にセトゥバル (St. Uvi) へ向かい塩を積載した後バルト海へ向かうことになっていた。目的地としてはダンツイヒ、ケーニスベルク、リガが記載されている。この船は、これらの港のいずれかで塩を搬出した後に再び商品(商品の種類は明示

されていない)を船に積んでアムステルダムへ帰還することになってはいるが、輸送料金は、バルト海の港で搬出される塩一ラストにつき決定されている。この契約においては、ダンツイヒあるいはケーニヒスベルクで塩を搬出した場合は四三ギルダシ、リガの場合は四四ギルダシであった。⁽³⁵⁾逆に北東航路では、バルト海地方で積載した穀物の量を基準に料金が決定されている。これに関しても例を挙げたい。

一六〇五年七月一五日の契約で、イサーク・ル・メール(Isaac le Maire)は、イングランド人ヤン・ハーツ(Jan Gaets)と契約を行なっている。この航海の目的はダンツイヒの穀物をリスボンへ輸送することであり、この港で契約は打ち切られる。輸送料金は、ダンツイヒで積載する穀物一ラストにつき一三ドゥカートであった。⁽³⁶⁾

以上の備船契約記録の分析から、バルト海貿易の輪郭が浮かび上がる。備船契約書に記された商品からみて、この貿易においては、大きな船倉が必要だが価格の安価な塩あるいは穀物が取引されることが多かった。貿易船が航行する航路を見ると、バルト海貿易のより興味深い側面を垣間見ることが出来る。西南航路は、バルト海からオランダへと向かう航行で終了となる。したがって、この航路を航行する船は、アムステルダムへと穀物を輸送していることになる。一方、西南ヨーロッパからアムステルダムへ帰還す

ることで航路が終了となる北東航路では、穀物ではなく西南欧産の商品がアムステルダムへ輸送される。さて、多くの商人が北東航路よりも西南航路を好んでいる。しかも、北東航路においては、オランダへの帰還が明記されていないケースが比較的多い。ということは、アムステルダムは、西南欧産商品よりもバルト海地方産の穀物を多く輸入していることになる。

したがって、バルト海貿易においては、穀物輸送が何よりも大規模に行なわれていたいえよう。以上の分析は、共和国の商業全体において西南欧からオランダへの商品輸送が不活発だったことを証明するものではない。しかし、バルト海地方と結びついた貿易においては何よりも穀物が取引されるのである。とはいうものの、こうした分析はイズラエル説に対する根本的な批判とはなりえない。イズラエル説検討のためには、大商人の貿易への参画、休戦の与えた影響、バルト海地方の輸入商品といった問題を明らかにしなくてはならない。次章では、貿易に参画した商人の活動を個別に見ることにしたい。

三、商人たちの活動

本章では、備船契約書集に見られる商人の中から最も多

く契約を行なった者を一〇名抽出し、彼らの活動、特に西南欧における寄港地と航路を見ることにしたい(表1、表2)。ヴィンケルマン自身、一〇回以上契約を行なったチャーター主を挙げ、表を作成している⁽³⁷⁾。しかし、彼の表には少なくとも数点間違いが見られる。例えば、多くの契約を行なったフィンセント・ファン・ブロンクホルストとジャック・ベルナルトは、彼が作成した表には見られない。また、幾人かの商人が行なった契約の数も正確でない場合が見られた。例えば、ヴィンケルマンの表によれば、クラース・アンドリーセンは一五九三年から一六〇八年にかけて契約を行っていない。しかし、実際の史料には一七回の契約が見られる。表では、こうした間違いを修正してある。

備船契約においては、複数の商人が一隻の船舶をチャーターすることもあった。こうした契約は、ヤン・コルフェル、ヤン・マンテル、ピーテル・バス、サロモン・フールクネヒトといった有力な商人によって行なわれることが多かった⁽³⁸⁾。備船契約書には、チャーター主の親類縁者と思われる商人の名が見られることがある。例えば、一五九三年から一六〇〇年にかけてピーテル・プル(Pieter Poulle)は一五回の契約を行なっている。このうち一二の契約には、彼の兄弟であるヘルマイン・プル(Germayn Poulle)の名前が見られる⁽³⁹⁾。

商人と「母なる貿易」

筆者が作成した表において、西南欧の目的地は曖昧だが、以下に挙げた商人が契約したほとんど全ての船は、一般的な航路を大きくはみ出ることなく、フランスへ向かう場合はブルターニュ地方、ポルトガルを目指す場合はセトゥバル、リスボン付近へ向かっている。バルト海においてもこうした傾向が見られ、多数の船がダンツイヒやケーニヒスベルク、リガといった港を目指していた。ただし、前述のようにイタリアに向かう船舶は、ジェノヴァ付近で東航を停止するものと、イタリアを後にしてさらにクレタ島付近まで向かうものの二種類が見られる。表で挙げた「バルト海貿易における西南ヨーロッパの寄港地」とは、西南欧への航行における最遠の目的地である。例えば、船がブルターニュ地方とセトゥバル両方に立ち寄る場合は、より遠く離れた後者を寄港地として記載してある。表には「その他」という項目があるが、これは目的地や航路を特定できない特殊な契約である。また、「バルト海のみ」の記載は、船舶が西南欧に立ち寄らず、往復航路によりオランダとバルト海地方の間を航海しているケースを指す。いずれにせよ、以下に一〇名の商人の活動を詳しく見ることにしたい。

一 ヤン・コルフェル

(Jan Corver, Jan Janssen Corver, Jan Jansz. Corver)

備船契約書に見られる商人の活動

表1 西南欧寄港地の推移

商人名	目的地	1593-1600	1600-08	1609-16	1617-25	総数
ヤン・コルフェル	フランス	37	49	7	3	96
	ポルトガル	17	21	15	4	57
	イタリア	0	3	1	4	8
	総数	54	73	23	11	161
クラス・アンドリーセン	フランス	1	0	2	5	8
	ポルトガル	8	7	57	59	131
	バルト海のみ	0	1	3	5	9
	その他	0	0	3	0	3
	総数	9	8	65	69	151
サロモン・フルクネヒト	フランス	14	23	0	0	37
	ポルトガル	4	16	11	0	31
	イタリア	2	9	13	1	25
	バルト海のみ	1	0	0	0	1
	その他	0	0	0	1	1
	総数	21	48	24	2	95
マルテン・コルセン	フランス	1	8	21	10	40
	ポルトガル	3	2	14	11	30
	バルト海のみ	0	4	2	0	6
	その他	0	1	0	0	1
	総数	4	15	37	21	77
フィンセント・ファン・ブロンクホルスト	フランス	15	8	0	0	23
	ポルトガル	38	6	0	0	44
	イタリア	1	1	0	0	2
	その他	1	1	0	0	2
	総数	55	16	0	0	71
ヤスパル・クインヘッツ	ポルトガル	0	0	38	0	38
	イタリア	0	8	17	0	25
	バルト海のみ	0	0	5	0	5
	その他	0	0	1	0	1
	総数	0	8	61	0	69
ピーテル・レイエルセン・フック	フランス	2	16	0	15	33
	ポルトガル	5	8	11	5	29
	イタリア	0	2	0	0	2
	バルト海のみ	0	0	0	2	2
	総数	7	26	11	22	66
イサーク・ル・メール	フランス	3	10	0	0	13
	ポルトガル	26	2	0	0	28
	イタリア	1	17	0	0	18
	総数	30	29	0	0	59
ジャック・ベルナルト	フランス	15	14	0	0	29
	ポルトガル	14	5	0	0	19
	イタリア	0	8	2	0	10
	総数	29	27	2	0	58
ルイ・ド・ヘール	フランス	0	0	0	24	24
	ポルトガル	0	0	0	1	1
	バルト海のみ	0	0	9	18	27
	その他	0	0	0	1	1
	総数	0	0	9	44	53

備船契約書に見られる商人の活動

表2 航路の推移

商人名	航路	1593-1600	1600-08	1609-16	1617-25	総数
ヤン・コルフエル	西南航路	23	41	12	1	77
	北東航路	16	11	9	7	43
	長期航路	15	21	2	3	41
	総数	54	73	23	11	161
クラス・アンドリーセン	西南航路	8	7	59	55	129
	北東航路	1	0	0	7	8
	長期航路	0	0	0	2	2
	往復航路	0	1	3	5	9
	その他	0	0	3	0	3
	総数	9	8	65	69	151
サロモン・フールクネヒト	西南航路	13	29	12	0	54
	北東航路	4	11	10	1	26
	長期航路	3	8	2	0	13
	往復航路	1	0	0	0	1
	その他	0	0	0	1	1
	総数	21	48	24	2	95
マルテン・コルセン	西南航路	4	10	35	21	70
	往復航路	0	4	2	0	6
	その他	0	1	0	0	1
	総数	4	15	37	21	77
フィンセント・ファン・ブロンクホルスト	西南航路	34	10	0	0	44
	北東航路	14	1	0	0	15
	長期航路	6	4	0	0	10
	その他	1	1	0	0	2
	総数	55	16	0	0	71
ヤスパル・クインヘッツ	西南航路	0	0	45	0	45
	北東航路	0	8	10	0	18
	往復航路	0	0	5	0	5
	その他	0	0	1	0	1
	総数	0	8	61	0	69
ピーテル・レイェルセン・フック	西南航路	7	24	11	19	61
	北東航路	0	0	0	1	1
	長期航路	0	2	0	0	2
	往復航路	0	0	0	2	2
	その他	7	26	11	22	66
イサーク・ル・メール	西南航路	14	6	0	0	20
	北東航路	15	19	0	0	34
	長期航路	1	4	0	0	5
	総数	30	29	0	0	59
ジャック・ベルナルト	西南航路	10	8	1	0	19
	北東航路	11	13	0	0	24
	長期航路	8	6	1	0	15
	総数	29	27	2	0	58
ルイ・ド・ヘール	西南航路	0	0	0	25	25
	往復航路	0	0	9	18	27
	その他	0	0	0	1	1
	総数	0	0	9	44	53

商人と「母なる貿易」

ヤン・コルフエルは一五五五年にホールンで生まれ、一六三二年にアムステルダムで死亡している。イズラエルによればコルフエルは主にレヴァント貿易を行い、バルト海に向かう数隻の船舶をチャーターしたことはあっても、大きな関心をこの地方に向けることはなかった。⁽⁴⁰⁾ 皮肉なことに、ヴィンケルマンの史料において、彼は最も活発にバルト海貿易を行なった商人の筆頭に現れる。一五九三年から一六二五年にかけて彼が契約を行なった船舶の数は、一六一隻にもなる。しかも、彼の活動は、一五九三年から一六〇八年に集中している。イズラエルによれば、この時期のバルト海貿易は、一六〇九年以後の第二期に比べると不活発だった。休戦以後、コルフエルがバルト海地方へ向かう船舶をチャーターすることは少なくなつてゆく。西南欧における目的地を見ると、コルフエルは主にフランスやポルトガルと取引することが多かった。イタリアを指す船をチャーターすることは、後述するフルクネヒトやクインヘッツのような商人に比べて少ない。航路は、北東航路や長期航路を用いた冒険的な航海がやや目立つ。しかし、彼が最も頻繁に使用した航路は西南航路であった。

二 クラース・アンドリーセン (Claes Andriessen)

クラース・アンドリーセンは、一五一隻の船をチャーター

している。アンドリーセンの活動は、コルフエルとは逆に一六〇九年以後に活発になるが、戦闘が再開されると彼の名は見られなくなる。最後の契約は、一六二一年八月三日のものである。⁽⁴¹⁾ 西南欧における目的地は、ポルトガルが多く、一五一回の契約のうち一二回はポルトガルへ向かっている。フランスに向かうケースは八回であり、他の商人に比べて非常に少ない。チャーターした船がイタリアへ向かった記録は残されていない。また、アンドリーセンは、西南航路を用いることが多く、北東航路が規定された契約はほとんど見られない。以上のことから、アンドリーセンは冒険的な取引を好まず、比較的安全な貿易を行なう堅実なバルト海商人だったと考えられる。

三 サロモン・フルクネヒト (Salomon Voerknecht)

九五隻の船をチャーターしたサロモン・フルクネヒトは、イタリア以西の地域に強い関心を持った人物であった。しかし、全体的にみると、フルクネヒトの活動の多くが、フランスやポルトガルといった地域と行なわれている。航路を見ると、彼が契約した船は西南航路で航行する傾向が強い。つまり、彼はイタリア以西を目的地とする冒険的な長距離航海を行ないつつも、フランスあるいはポルトガルからバルト海地方へ向かう比較的安全な航路も使用してい

た。活動は、一六〇一年から一六〇八年までが最も活発であり、休戦期間においてもある程度の貿易を行なっている。

四 マルテン・コルセン (Marten Corsen)

マルテン・コルセンは、クラス・アンドリーセンと同様、堅実な商業を行なう傾向が強い。コルセンは、フランスやポルトガルと貿易を行なうことが多く、イタリアへ向かうケースは史料には全く見られない。アンドリーセンが主にポルトガルと取引を持ったのに対し、コルセンは、どちらかといえばフランスと取引することが多かった。彼の航海のほとんどは西南航路で行なわれ、北東航路を用いた例は一回も見られない。アンドリーセンと同様にコルセンも休戦協定以後活発に貿易を行なっているが、一六一八年一〇月一八日を最後に彼の名は史料に見られなくなる。⁽⁴²⁾

五 ファインセント・ファン・ブロンクホルスト

(Vincent van Bronckhorst)

七一回の契約を行なったファインセント・ファン・ブロンクホルストは、休戦協定以前に活動した商人である。一六〇九年以後の活動は全く見られない。目的地はフランスよりもポルトガルが多く、イタリア以西への航海は二回が記録に残るのみである。チャーターした船舶が使用する航路

商人と「母なる貿易」

は西南航路が多く、北東航路を用いた航海は七一回の契約のうち一五回だけであった。ただし、長期航路と北東航路の数から考えて、アンドリーセンやコルセンに比べれば冒險的な航海を行なう性質が強かったということになる。いくつかの契約では、ヤン・コルフェルと共に、同じ一隻の船をチャーターしている。⁽⁴³⁾

六 ヤスパル・クインヘッツ

(Jaspar Quingets, Jaspardo Quingetti)

大商人であったヤスパル・クインヘッツの契約には、ポルトガルやイタリアを目指すケースが多く見られる。特にイタリアを目指す航海は、二五回と多い。フランスを西南欧の最終目的地とするケースは一度もない。北東航路で行なわれる契約例をみると、そのほとんど全てがイタリア以遠との貿易に使用されている。しかし、クインヘッツは安価な商品の輸送にも関心を見せ、特に一六〇九年から一六一六年にかけてはセトゥバルから大量の塩をバルト海地方へと輸送している。

七 ピーテル・レイエルセン・フック

(Pieter Reyerssen Hoeck)

ピーテル・レイエルセン・フックの活動も、アンドリー

センやコルセンといった商人のそれと似通っている。フックのチャーターする船舶は、フランスやポルトガルへ向かうことが多かった。また、北東航路の使用回数も低いことから、アンドリーセンやコルセンと同様、冒険的な航海を嫌う商人だったと考えられる。しかし、イタリア行きの船舶をチャーターしたケースが二回確認できる上に、一六二一年以降も活動を行なっている。このことから、フックはアンドリーセンやコルセンよりは冒険的な航海を行なう傾向が強かったといえる。

八 イサーク・ル・メール

(Isaac le Maire, Isaac le Maire)

イサーク・ル・メールは、一五五〇年に誕生し一六二四年に死亡している。ル・メールはアントウェルペンからオランダへと逃れてきた商人であり、その活動はバルト海貿易のみならず、東インド貿易や新大陸貿易など様々な分野に及んだ。ル・メールもクインヘッツと同様にイタリアとの貿易に強い関心を抱いており、契約数全体に占めるイタリアを指す航海の数の割合は大きい。また、北東航路の多用も、彼の特徴である。したがって、ル・メールはアンドリーセンのような商人の対極に位置する冒険的な商人であると考えられる。

九 ジャック・ベルナルト

(Jacques Bernard, Jacques Bernard)

ジャック・ベルナルトは、五八回の契約を行なっている。彼は、北東航路を用いて貿易を行なうことが多い冒険的な商人である。ベルナルトは、西南欧の様々な地域と貿易を行なっている。本章で挙げた個々の商人の中で、西南航路よりも北東航路を多用する商人は、ベルナルトとル・メールだけである。契約書を見ると、アムステルダムへの帰還が明記されていないケースが目立つ⁽⁴⁴⁾。ベルナルトは、休戦協定以後、何故かバルト海貿易には無関心になっていく。

一〇 ルイ・ド・ヘール (Louis de Geer)

ルイ・ド・ヘールは一五八七年に生まれ一六五二年に没している。彼は、スウェーデンにおいて銅をはじめとする金属の採掘を大規模に行い、それらをオランダへと輸送した⁽⁴⁵⁾。彼は、オランダ史のみならずスウェーデン史にも名を残す有名な商人であるが、バルト海貿易を行なったオランダ商人の中では特異な存在である。ド・ヘールは、オランダとバルト海地方を結ぶ単純な航海を行なう傾向が強い。特に、一六〇九年から一六一六年にかけてはこの傾向が強く、バルト海とオランダの間を航海することはあっても、西南ヨーロッパには何ら関心を示さない⁽⁴⁶⁾。この時期に行な

われた航海は、ダンツイヒやケーニヒスベルクではなく、全てスウェーデンを目指していた。ド・ヘールがこうした活動により何を輸送していたのかは史料の中には現れていない。⁽⁴⁷⁾ド・ヘールの契約には不明な点が多いが、一六一七年から一六二五年にかけては、ごく普通のバルト海貿易も行なっている。この期間、史料にはド・ヘールの名が四四回現れる。そのうち二四回はブルターニュ地方とバルト海を結ぶ船舶のチャーター契約において見られる。ブルターニュ地方―バルト海地方間輸送に使用された船のほとんどは、ダンツイヒあるいはケーニヒスベルクを目指していた。⁽⁴⁸⁾

四、商人とバルト海貿易

こうした商人は、その活動によって四種類のグループに分けることができる。第一は、クラース・アンドリーセン、マルテン・コルセン、ピーテル・レイエルセン・フックといった商人のグループである。彼らは、貿易のリスクを可能な限り減らそうとしている。冒険的な北東航路やイタリアを目指す危険な長距離航海は、ほとんど行なわない。第二のグループは、イサーク・ル・メールやジャック・ベルナルトといった冒険商人のグループである。第一グループの商人とは異なり、彼らの主たる関心は北東航路の航海や

イタリアとの貿易に向けられている。第三のグループは、この中間に位置する。彼らは、ヤン・コルフエル、サロモン・フールクネヒト、フィンセント・ファン・ブロンクホルストといった商人たちであり、オランダのバルト海貿易の主流をなす。こうした商人たちは、西南航路を用いた堅実な貿易を行ないつつも、時に北東航路を用いた航海やイタリアへの長距離航海を行った。ただし、彼らが結んだ備向が強い。第四のグループは、ルイ・ド・ヘールのような、特定の地域と密接な連絡を持つ商人である。ルイ・ド・ヘールは、専らスウェーデンと取引を持った。イタリアとの取引を多く行ったクインヘッツもこのグループに入れてよいであろう。

イズラエルの仮説は、いくつかの点で修正が必要である。まず、大商人のバルト海貿易への参画という問題であるが、備船契約書を見る限りイズラエルの説は妥当ではない。既に見てきた通り、イサーク・ル・メールやヤン・コルフエルは、大規模なバルト海貿易を展開している。イズラエルは、ヴィンケルマンの史料を用い、ヤン・コルフエル、イサーク・ル・メール、ランベルト・ファン・トヴェーンハイゼンといった商人がバルト海行きの船舶と契約した事例を数点ほど挙げているが、彼らのこうした活動は限定

的であり大規模ではなかったことを同時に強調している。⁽⁴⁹⁾

しかし、備船契約書集から得られる結果から考えて、イズラエルが適切にヴィンケルマンの史料を使用しているとは考えにくい。こうした商人たちの実際の契約数は、イズラエルの史料は、実際にはイズラエルの主張とは反対のデータを提示しているのである。さらに、ピーテル・バス、ランベルト・ファン・トヴェーンハイゼン、ヤン・マンテルの名前も、コルフェルヤル・メールほど頻繁ではないが史料の中に見られる。⁽⁵⁰⁾

次にスペインとの休戦が商人たちに与えた影響をみることにしたい。この影響は、備船契約書の中にも垣間見ることができるとが。クラス・アンドリーセンとマルテン・コルセンがチャーターした船舶は、一六〇九年から一六二一年に集中して見られ、戦闘の再開とともに見られなくなる。したがって、第一グループの商人にとって、休戦は大きな意味があったといえよう。さらに休戦がメノー派の商人に与えた影響も無視できない。暴力を厳しく禁じるメノー派の信仰を持つ商人や船長は、船舶に武装を搭載することができない。⁽⁵¹⁾ アンドリーセンやコルセンがこの派に属していたか否かは定かではないが、バルト海と西南欧を結ぶ貿易を行なうメノー派の商人にとって、休戦期間の到来は吉報

だったはずである。いずれにせよ、西南欧の海における安全と輸送料金の低下による恩恵を受けた商人はいたと考えてよい。ただし、イズラエルが問題としているコルフェルのような大商人にとっても、休戦期間が大きな意味を有していたか否かは明らかではない。イズラエルによれば、一七世紀のバルト海貿易は休戦期間に最も活発になる。しかし、コルフェルとル・メールの活動はむしろ一六〇九年以前において目立つ。つまり、休戦により一部の商人の貿易は活発になったが、そうした人々はイズラエルが想定しているコルフェルのような商人ではなかったのである。

最後に、有力な商人が輸送した商品を詳しく見よう。ここでも、最も活発にバルト海貿易を行っていたコルフェルを例に挙げたい。コルフェルは、一六〇一年から一六〇八年にかけて七三回ものチャーターを行なっている。このうち四一回は西南航路によって行なわれている。既に述べたように、西南航路の輸送料金支払いは、バルト海地方の港で搬出される商品一ラストにつき決定されることが多い。さらに西南欧で船に積載する商品が記録されている契約もある。これらを分析すれば、コルフェルがいかなる商品バルト海地方へ輸送しているかが判明する。さて、四一回のうち最も多く見られるのは塩である。実に三十三回もの輸送契約において塩の輸送が指示され、その多くが塩を基

準とした料金支払いが規定されている。⁽⁵²⁾しかし、西南欧産の奢侈品と思われる商品の例は一回しか認められない。⁽⁵³⁾それ以外の場合は、ワインが輸送されることが多かった。⁽⁵⁴⁾したがって、西南欧産奢侈品はバルト海貿易において重要性を有していないとみてよいであろう。コルフエルのような大商人といえども、奢侈品をバルト海地方へ輸送することは極めて稀であり、通常は塩を輸送していた。しかも、ルイ・ド・ヘールのような銅や鉄といった高価な商品を輸送した商人ですら、塩のような安価な商品の輸送を行なうことがあった。したがって、西南欧産奢侈品を梃子にオランダがバルト海市場へと進出したとするイズラエルの見解は、正しいとはいえない。バルト海貿易において取引される商品は、何よりも塩や穀物なのである。

おわりに

一六世紀の終わり頃から一七世紀初期にかけて、オランダの貿易は大きく発展する。東インド産の香料や南欧の果物は、この時期からオランダに流入してくる。数多くの商人が、この好機を見逃さず奢侈品の貿易を行なうようになった。ヤン・コルフエルやイサーク・ル・メールはそうした活動に参画した商人である。その一方で彼らは大規模なバ

商人と「母なる貿易」

ルト海貿易を行っている。この貿易においては、塩や穀物が取引されることが多かった。いわば、一七世紀初期のオランダでは、奢侈品の取引と安価な商品の貿易が並存していたのである。このような状況の中、ヤン・コルフエルのような大商人は、奢侈品の貿易と堅実な穀物輸送を組み合わせて活動を行なった。

穀物貿易が商人にどれほどの利益をもたらしたのかという点に関しては、さらなる研究が必要であろう。しかし、一七世紀初期のバルト海貿易に限れば、奢侈品の取引は小規模である。この時期のバルト海貿易においては、大量の安価な商品の大規模な流通が中心に位置していた。奢侈品の取引は、それに付随してわずかに行なわれただけであった。レヴァント貿易で大きな利益を挙げたヤン・コルフエルのような大商人も、バルト海地方との取引においては奢侈品よりも塩や穀物を輸送することが多かったのである。

註

(1) バルト海貿易の研究としては、以下の文献が挙げられる。

W.S.Unger, 'De Sonttabellen', *Tijdschrift voor Geschiedenis* (TuG), 41, 1926. W.S.Unger, 'De publikatie der Sonttabellen voltooid', *TuG*, 71, 1958. M. van Tielhof, *The 'Mother of all Trades' The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century*,

- Leiden, Boston, Köln, 2002. 日本における一七世紀バルト海貿易に関する研究としては以下のものがある。石坂昭雄、「オランダ共和国の経済的興隆とバルト海貿易（一五八五—一六六〇）—ズント海峡通行税記録の一分析—」（日欄学会編、栗原福也、永積昭監修『オランダとインドネシア』山川出版社、一九八六年、所収）。栗原福也、「オランダ共和国成立期のアムステルダム商業の一面—バルト海貿易について—」（『一橋論叢』第三三巻四号、一九五五年。玉木俊明、「バルト海貿易（一五六〇—一六六〇）」『社会経済史学』第五七号、一九九一年。また、一七世紀オランダ経済における穀物貿易の重要性に関して疑問を投げかけた研究としては、以下の論文が挙げられる。佐藤弘幸、「穀物と毛織物—一七世紀のオランダ経済—」（『東京外国語大学論集』、第四十号、一九九〇年。
- (2) J.I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, 1989.
- (3) Ibid. pp.10-11.
- (4) 以下の雑誌が、イスマエルの論文を特集して取り上げている。 *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 106, 1991 (以下、BMGN ニヒル)。 *Leidschrift* 9, 1992 (以下、レヒ *Leidschrift* ニヒル)。前者は、批判に対するイスマエルの再反論が掲載されている。 J.I. Israel, “The ‘New History’ versus ‘traditional history’ in interpreting Dutch world trade primacy,” *BMGN*, 469-479.
- (5) P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw II: Amsterdamse bevrachtingscontracten van notaries Jan Franssen Bruyningh 1593-1600*, The Hague, 1977, *Rijksgechiedkundige Publicatiën, Grote Serie* (RGP GS) 178 (以下、*Bronnen II* ニヒル)。 P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw IV: Amsterdamse bevrachtingscontracten, wisselprotesten en boedernijen van de notarissen Jan Franssen Bruyningh, Jacob Meerhout e.a. 1601-1608*, The Hague, 1983, RGP GS, 184 (以下、*Bronnen IV* ニヒル)。 P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw V: Amsterdamse bevrachtingscontracten, wisselprotesten en boedernijen van de notarissen Jan Franssen Bruyningh, Jacob Meerhout e.a. 1609-1616*, The Hague, 1983, RGP GS, 185 (以下、*Bronnen V* ニヒル)。 P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw IV: Amsterdamse bevrachtingscontracten, wisselprotesten en boedernijen van de notarissen Jan Franssen Bruyningh, Jacob Meerhout e.a. 1617-1625*, The Hague, 1983, RGP GS 186 (以下、*Bronnen VI* ニヒル)。
- (6) N.E. Bang and K. Korst eds., *Tabeller over skibsfart*

og varetransport gennem Øresund 1497-1783, 7 vols.; Copenhagen, Leipzig, 1906-1953.

- (7) Unger, "De Sonttabellen", blz. 154.
- (8) Ibid., blz. 155.
- (9) Van Tielhof, op.cit., p.68.
- (10) W.S. Unger, "De Sonttabellen", blz. 138.
- (11) 石坂、前傾論文、八二頁。
- (12) バルト海地方の塩の輸入量に関しては Unger, "De Sonttabellen", blz. 150 を参照。ブラスト船に関しては、石坂、前掲論文、七五頁。バルト海を目指す船の三分の二は、一六二三年までブラスト船であった。ただし、この年を境にブラスト船の割合は二分の一まで低下してゐる。
- (13) 一七世紀後半以降の、アムステルダム穀物輸入量および再輸出量については、以下の論文を参照。J.G. van Dillen, "Stukken betreffende den Amsterdamschen graanhandel omstreeks het jaar 1681", *Economisch Historisch Jaarboek*, 3, 1917, blz. 80-84.
- (14) A.Knotter, "Strooptochten... in de Schatkameren van Amstels oudheid. Het Amsterdamsche gemeentearchief en de geschiedschrijving van handel en scheepvaart in de tijd van de Republiek", *Jaarboek Amstelodanum* 87, 1995, blz. 204.
- (15) Israel, *Dutch Primacy*, pp. 48-49.
- (16) Ibid., pp. 49-50.
- (17) Ibid., p. 52. イスラエルは「つづいた商人のバルト海における活動を、

vingkelmann の史料を用いて論じている。

- (18) Ibid., pp. 86-95. 休戦期間の到来に伴う、オランダ船の輸送料金の低下に関しては、拙稿「貿易ルートの統合——17世紀初期のオランダ・バルト海貿易——」、『ヨーロッパの文化と統合』所収、太陽出版、二〇〇四年。尚、拙稿の表に間違いが見つかったのでこの場を借りて訂正したい。一八六頁、表3の一六〇〇年の西南航路の数は八ではなく八八、一八七頁、表4のスペイン、ポルトガル、イタリアを目指す北東航路の数は四二三ではなく四五三、フランスを目指す北東航路の数は二六一ではなく一九五、往復航路の数は二七三ではなく三七三、季節備船の数は四九八ではなく四八である。
- (19) Israel, *Dutch Primacy*, pp. 94-95.
- (20) Ibid., p. 141.
- (21) J.L. van Zanden, "Een fraaie synthese op een wankele basis", *BMGN*, blz. 453-54. #21 ノーデルンラン・F 回様の批判を「L. Noordegraaf, "Vooruit en achteruit in de handels geschiedenis van de Republiek", *BMGN*, blz. 465. 世ノントン・F 回様の批判を「L. Noordegraaf, "Vooruit en achteruit in de handels geschiedenis van de Republiek", *BMGN*, blz. 470-71.
- (22) Van Zanden, op.cit., blz. 452. ノーデルンラン・F 回様の批判を「J.I. Israel, "The 'New History'", *BMGN*, blz. 471.
- (23) F.S. Gaastra, "Conjunctuur of structuur? Enkele

opmerkingen over de ontwikkeling en aard van de handel van de VOC naar aanleiding van Jonathan Israels Dutch primacy inworld trade”, *Leidschrift*, blz. 53.

- (24) J. Th. Lindblad, “Structuur en conjunctuur in de handel van de Republiek op de Oostzee in de zeventiende eeuw”, *Leidschrift*, blz. 66.
- (25) Noordegraaf, op.cit, blz. 461.
- (26) トリヤニンベ茶と販つてせ’ Winkelman, *Bronnen* II, blz. VIII-IX を参照。
- (27) *Ibid.*, blz. XXX
- (28) Winkelman, *Bronnen* IV, blz. 295.
- (29) Winkelman, *Bronnen* VI, blz. 65, 107-08, 287-88, 290, 312-13, 372, 490-91, 527-28, 601-04, 619-20, 629, 631, 635, 638-39, 642, 698, 703.
- (30) マートンや田畑つた例つてせ’ Winkelman, *Bronnen* II, blz. 290, 291, 296-97, 364. じねんの契約はユーレン・プルによつて結ばれてゐる。プルは、ルーヤンと活発に取引つてゐる。
- (31) クレタ島まで航行するもの規定された契約の例は、*イノビ眼のなせ*。Winkelman, *Bronnen* IV, blz. 57-58, 106-07, 209-10, 472-74.
- (32) じべつた例つてせ’ *Ibid.*, blz. 56-57, 217, 218, 362, 364, 365, 367.
- (33) Winkelman, *Bronnen* II, blz. XXIII.
- (34) Winkelman, *Bronnen* IV, blz. XXXIII.
- (35) *Ibid.*, blz. 79.
- (36) *Ibid.*, blz. 292-93.
- (37) *Ibid.*, blz. XII.
- (38) 複数の商人が同じ船をチャーターした例は’ *Ibid.*, blz. 200, 204-05, 209-10, 224, 290-91, 430. じねんの契約は、ヤン・コルフヘルは、ユーテル・バスと共に一隻の船をチャーターしてゐる。コルフヘルは、頻繁にこうしたチャーター契約を結んでゐる。
- (39) Winkelman, *Bronnen* II, blz. 236, 290, 291, 296-97, 311, 351, 364, 372, 436-37, 535. 同’ トリヤニンの活動は、*イノビの論文が註して*。P.H.J. van der Laan, “The Poulle brothers of Amsterdam and the North Sea and Baltic trade, 1590-1620”, in W.G. Heeres et al. eds., *From Dunkirk to Danzig Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, Hilversum, 1988, pp.317-330.
- (40) Israel, *Dutch Primacy*, p.52, pp.59-60. 甚だ’ イズラエルの論文の索引には、ヤン・コルフヘルの名は、バルト海商人ではなく、レヴァント商人として挙げられてゐる。*Ibid.*, p.450 を参照。
- (41) Winkelman, *Bronnen* VI, blz. 442-43.
- (42) *Ibid.*, blz. 202.
- (43) じべつたナースつてせ’ Winkelman, *Bronnen* IV, blz. 3-4, 8, 25, 161-62.
- (44) アムステルダムへの帰還が明記されてゐない契約の例と

同じく Ibid., blz. 217, 218-19, 358-59, 362, 368, 378-79, 394.

(45) Israel, *Dutch Primacy*, p.96.

(46) Winkelman, *Bronnen V*, blz. 370, 373, 400, 439-40, 448-49, 454-55, 470, 472.

(47) ただし、一六一五年六月一二日の契約は例外である。この契約では、ナルヴァまで兵士を輸送するよう定められている。Ibid., blz. 370.

(48) Winkelman, *Bronnen VI*, blz. 434, 453, 463-69, 481, 483-89, 564. こうしたフランスからバルト海への航海における輸送料金は、全てバルト海地方で搬出される塩を単位に決定されている。このうち、blz. 453-4 blz. 485-86の二つの契約は、スウェーデンを指すよう規定されている。

(49) Israel, *Dutch Primacy*, p.52. イズラエルは、ル・メーラのシント海貿易の例として、Winkelman, *Bronnen II*, blz. 287, 289, 395, 356-58, 442. を挙げ、コルフヘルト・ヴェーニンゲンとの例としては、Ibid. blz. 40, 234, 405, 256, 396, 409. を挙げている。

(50) ヴィンケルマンによれば、ピーテル・バスは五〇回もバルト海貿易に向かう船舶をチャーターしている。Winkelman, *Bronnen IV*, blz. XII. ヴェーンハイゼンの名が二十回ほど見られる。Winkelman, *Bronnen II*, blz. 256-57, 396-97, 405-06, 548, Winkelman, *Bronnen IV*, blz. 43, 72-73, 131, 247, 268-269, 332, 380, Winkelman, *Bronnen V*, blz. 149, 151-52, 295-96, 324, 332, 361, 433,

商人と「母なる貿易」

453, Winkelman, *Bronnen VI*, blz. 34, 139, 608. ヌスマーヴェーンハイゼンほど活発ではないが、マンテルが行なった契約の例も見られる。Winkelman, *Bronnen IV*, blz. 57-60, 106-07, 178-79, 259, 267-68, 303-04, 314-15, 318, 380, 386-87, Winkelman, *Bronnen V*, blz. 203-04. 尚、マンテルが契約した航海は全てイタリヤを指すものであった。

(51) 一七世紀初期のメノー派商人に関しては、Van Tielhof, *op. cit.*, pp. 187-88を参照。

(52) 塩輸送が言及された契約は、以下に見るのとがである。Winkelman, *Bronnen IV*, blz. 11, 25, 33, 39, 62, 64-65, 70, 90-91, 116, 125-26, 145, 160-61, 170, 175, 182, 185-86, 189-90, 193-94, 198, 224, 238, 247-52, 282, 287, 418-19, 430-31.

(53) Winkelman, *Bronnen IV*, blz. 209-10.

(54) 輸送料金支払いの基準にワインが用いられたケースとしては、Ibid., blz. 3-4, 204-05, 208. また、詳細が定かでない商品を基準とする支払いが一回行なわれている。Ibid. blz. 428. それ以外には特殊な契約が二回見られる。これらの契約においては、西南欧の寄港候補地が二ヶ所定められ、実際に寄港した港によって支払いの基準となる商品が変化する。Ibid., blz. 8-9, 226. 尚、blz. 8-9のケースにおいてはリスボンからのコシヨウ輸送が指示されているが、その輸送先候補地はダンツィヒやケーニヒスブルクではなく、アムステルダム、ハンブルク、エムデンであった。