

海難史談

(帆船 編)



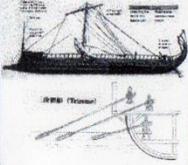
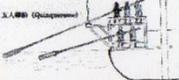
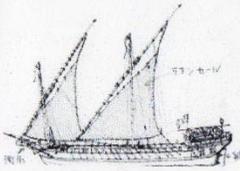
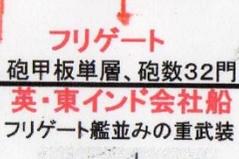
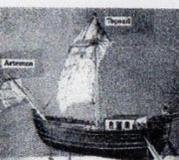
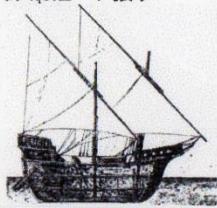
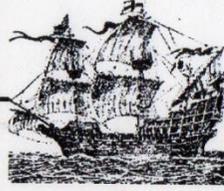
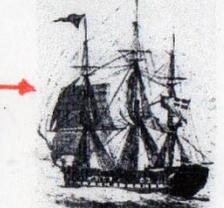
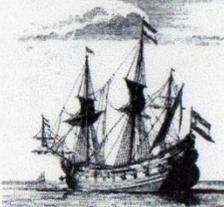
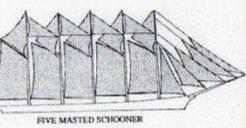
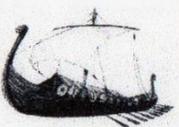
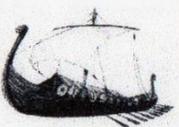
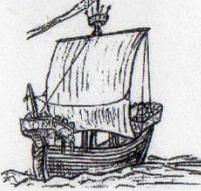
「メデューズの筏」 Théodore Géricault (パリ・ルーブル博物館)

石津 康二

海難史談（帆船編） 目次

(参考)	帆船発達 略史	2
第1章	ローマ時代の記録	3
1.1	マルセーユ沖の沈船	3
1.2	アレクサンドリア穀物船	4
1.3	使徒パウロの航海	6
第2章	台風による艦隊壊滅	7
2.1	元寇（モンゴル軍壊滅）	7
2.2	スペイン無敵艦隊の壊滅	11
第3章	マニラ・ガレオン物語	17
3.1	ガレオン船 "San Felipe" 漂着事件	17
3.2	慶長遣欧使節団	19
第4章	オランダの世紀	21
4.1	バレンツ船長の越冬と死	21
4.2	東インド会社船 "Batavia" 難破事件	23
第5章	洋上の反乱	26
5.1	黒い積荷の悲劇	26
5.2	軍艦 "Bounty" の反乱	29
5.3	フリゲート艦 "Meduse" の悲劇	33
第6章	探検隊失踪	35
6.1	ラ・ペローズ探検隊始末記	35
6.2	フランクリン探検隊の失踪	40
	参考文献	44

(参考) 帆船発達略史 (BC3世紀～19世紀)

年代	ギリシャ時代 ～BC3世紀 サラミス海戦	ローマ時代 BC4世紀～5世紀 ポエニ戦争	中世 6世紀～15世紀 十字軍	大航海時代 16世紀 コロンブスの航海 無敵艦隊	植民地戦争の時代 17～18世紀 トラファルガー海戦	帆船の終焉 19世紀 ティ・クリッパー
戦艦	三段櫂船 横帆 操縦権 衝角 	三段櫂船 横帆 操縦権 衝角 接舷戦闘用コルベス  五人櫂船 	ガレー軍船 ラテンセール(三角縦帆) (アラブ人より導入) 操縦権 船首砲 衝角 	ガレアス 帆走 櫂走兼用 大砲多数装備 衝角  ガレオン カラックが進化 帆船の典型 横帆層数増加 砲数増加	戦列艦 砲甲板2～3層 舵輪 砲数 50～120門  フリゲート 砲甲板単層、砲数32門 	蒸気推進戦列艦 帆走と機走併用 螺旋推進機 
商船	アテネ商船 横帆 操縦権 	ローマ穀物船 エジプト航路 横帆 操縦権 トップセール、船首帆 	Roundship(南方船) 地中海 ラテンセール 操縦権 平張り 	カラック 北方船と南方船の融合 縦帆と横帆併用の全帆装船 舵 平張り 	英・東インド会社船 フリゲート艦並みの重武装  蘭・フルート船 軽武装商船 輸送効率大 	クリッパー 最後の高速大帆船 横帆5層、最高速力15kt  大形スクーター 商用帆船の最終段階 縦帆のみ 鉄製船体 石炭運搬等の不定期船 
	(北方船) 北海・バルト海 	ロング・シップ ヴァイキング 横帆、鎧張り、操縦権 	コック HANSA同盟 横帆、鎧張り、舵 			

(参考) 帆船発達 略史

第1章 ローマ時代の記録

1.1 マルセーユ沖の沈船

水中考古学

古代の沈船や水没遺跡等の調査研究を**水中考古学**と呼ぶが、ギリシャやローマ時代の船舶や交易の実態は水中考古学に拠る処が大きい。フランスの海軍士官で潜水用具アクアラングの発明者 **Jacques Cousteau** は、水中考古学の実践者として1950年代に数々の沈船調査を行った。

Cousteau はアクアラングを駆使し、海底探検を水中考古学のレベルに引上げた、著書「沈黙の世界」(1953年) はベストセラーになった。

Grand Congloué (グラン・コングルエ) の沈船

Cousteau のチームは1952年に**マルセーユ** (古代のマッシリア) 港外の**グラン・コングルエ島沖**の水深40mの海底の沈船の調査を行って、ローマ時代の船舶の構造や交易の一端が明らかになった。

“**Grand Congloué-2**” と呼ばれた沈船体は、全長約30m、載貨重量350T程度の船で、松、杉、樫等の木材で構成されていた。積荷は多くの**アンフォラ**と呼ばれる当時の壺で、ワインやオリーブ油等や穀物等の運搬に多用された。(第1図) 参照。

2000個強のアンフォラが回収されたが、その大部分には右図の様な**SES**の刻印が押されていた。SESは北イタリアの**COSA**に本拠を置くワイン輸出業者**SESTIUS**家のものと思われ、船も**SESTIUS**の持ち船であった可能性がある。別の内陸の調査により**SESTIUS**家製造ワインのアンフォラはガリアーア帯(現在のフランス)から発掘されており、イタリア方面から輸入されたワインがマッシリア港で荷揚げされ、ローヌ河やガロヌ河の河川網により内陸部に迄運ばれていた事が判る。

沈船“**Grand Congloué-2**”の年代は諸説紛々であるが、BC120年頃が最も確度が高い。未だ**Caesar**によるガリア征服以前で、ローマの勢力圏はマッシリア周辺の**ガリア・ナルボネシス**に限られていたが、交易は盛んであった様である。

紀元後の帝政時代になると、ローマ帝国統治の下でガリア属州の農業化が進み、ワインはガリアの有力な輸出製品となり、イタリア方面に逆流する傾向となった。

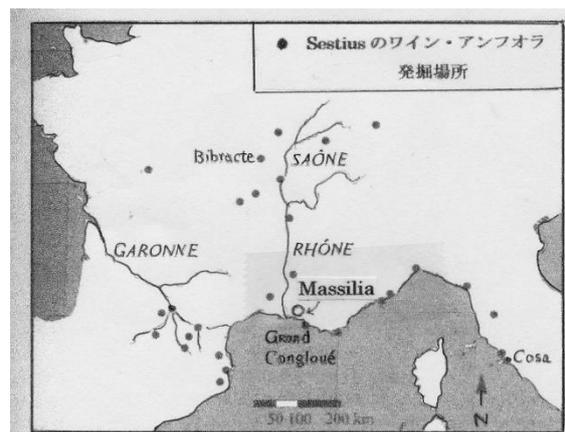


(第1図)

アンフォラ



(第2図) “Grand Congloué-2” 船体とアンフォラ



(第3図) SESTIUS ワイン・アンフォラの分布

1.2 アレクサンドリア穀物船

吾等の海 (Mare Nostrum)

西暦紀元年頃より200年頃まではローマ帝国の全盛期で、パックス・ロマーナの時代と呼ばれた。ローマ帝国の強力な制海権の下で、地中海はローマの内海となり、“吾等の海”(Mare Nostrum)と呼ばれた。(第4図)参照。

ローマ帝国は単一の通貨と低い関税率を持つ広大な経済圏であった。(第4図)に示す様に、陸上の道路網と河川網、各港湾間の定期的航路網で結ばれ、各属領から人口百万人の大消費地ローマへ莫大な物資が輸送された。

主要港湾はオスティア(ローマ)、アレクサンドリア(エジプト)、カルタゴ(アフリカ)、カデス及びタラコ(ヒスパニア)、ナルボ及びマッシリア(ナルボネシス)、アンティオキア(シリア)、エフェソス(アジア)、ビサンティウム(トラキア)等であった。

アレクサンドリア穀物船

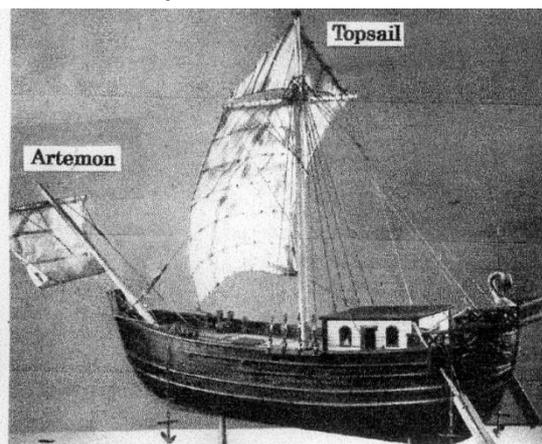
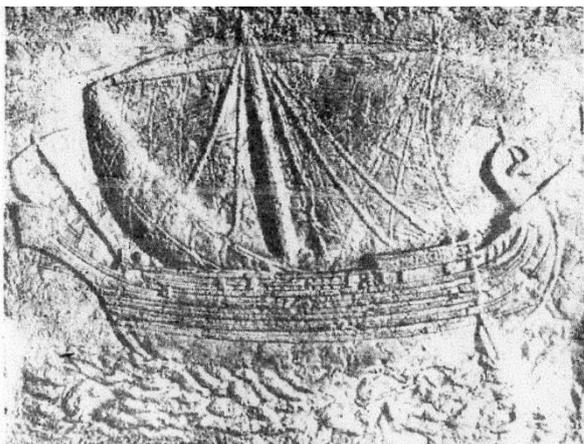
ローマへの穀物供給地は、シチリアや北アフリカやエジプトで、それぞれ年間15万トンのであった。片道数日間の航海で済む前二者と異なり、最も距離の遠いエジプトから穀物を運ぶ、アレクサンドリア・オスティア間航路がローマの生命線で、アレクサンドリア穀物船と呼ばれた大型船が就航した。

夏の航海シーズン中(5月中～9月)にオスティアを軽い積荷のバラスト状態で出航した穀物船は、北西の季節風に乗って20日前後でアレクサンドリアに着く(最短記録は9日)。

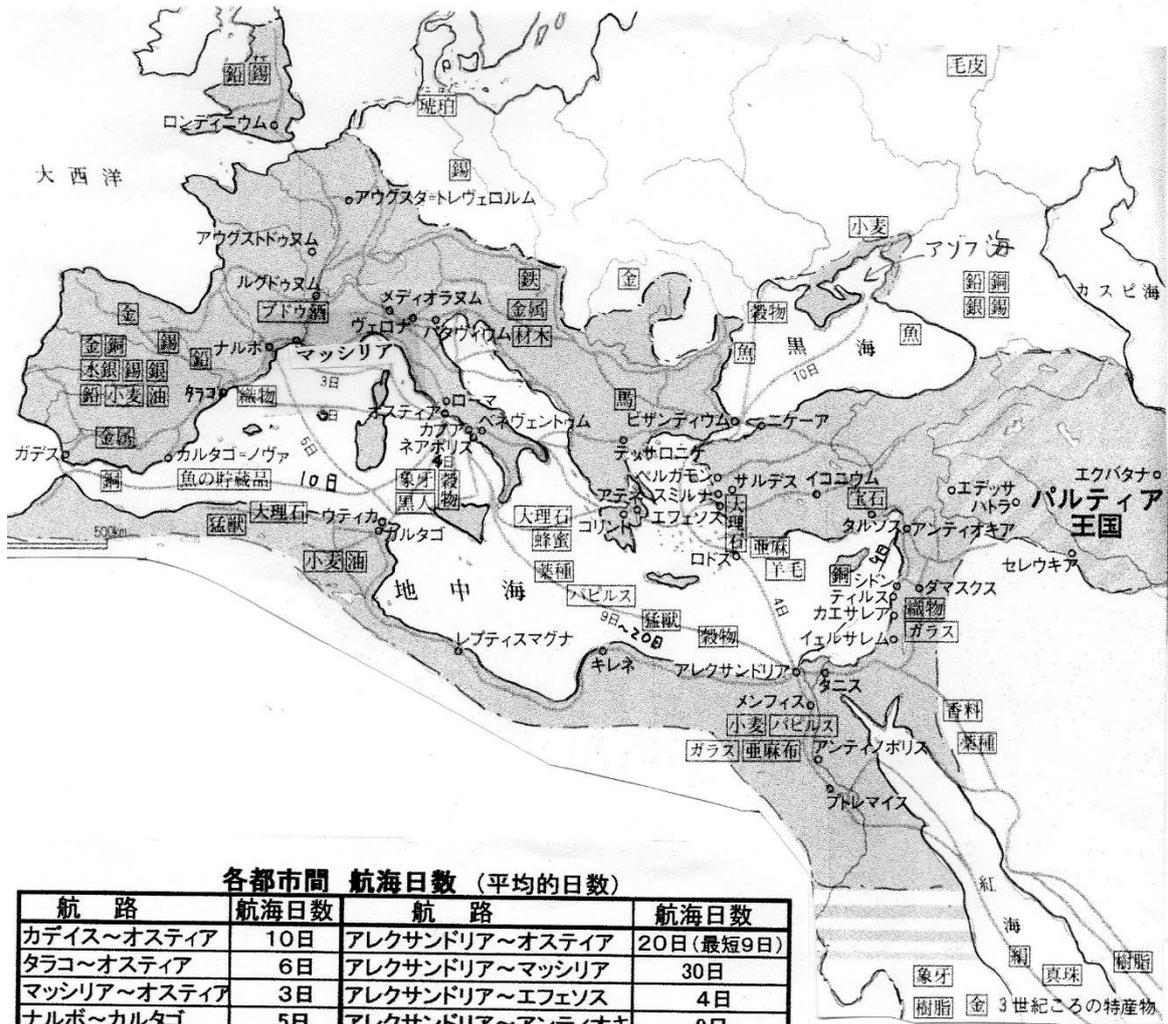
アレクサンドリアで穀物その他の積荷と旅客を載せて帰路に就くが、復路の航海は向い風への“間切り航法”が主となり複雑であった。先ずアナトリア(小アジア)沿岸まで北上し、西に針路を変えてロードス島やクレテ島南を經由してシチリア島のシラクサに入港し、南風を待ってメッシナ海峡を通過してオスティアに向かう。航海日数は50日～70日に及んだ。従って夏シーズンだけの航海を原則とするアレクサンドリア穀物船の航海数は、通年で1～1.5往復が限度であった。

アレクサンドリア穀物船は、載貨重量1300T(船長55m、船幅13.7m、深さ13.5m)の当時の超大型船で、船尾には船室が設置されたが上級船員達の為で、乗客達は甲板上で寝るのが常であった。帆装はAntemon(船首斜檣帆)とTopsail(上檣帆)を備え、帆材には亜麻布が用いられた。帆走速度は追風で6ノット(11km/H)程度であった。

年間15万トンの穀物の輸送には穀物船85隻が必要であった。ローマで穀物需給が逼迫した場合は、割増運賃を出して冬季航海を奨励したりした。



(第5図) アレクサンドリア穀物船 石棺の浮彫(左図)と復元模型(右図)



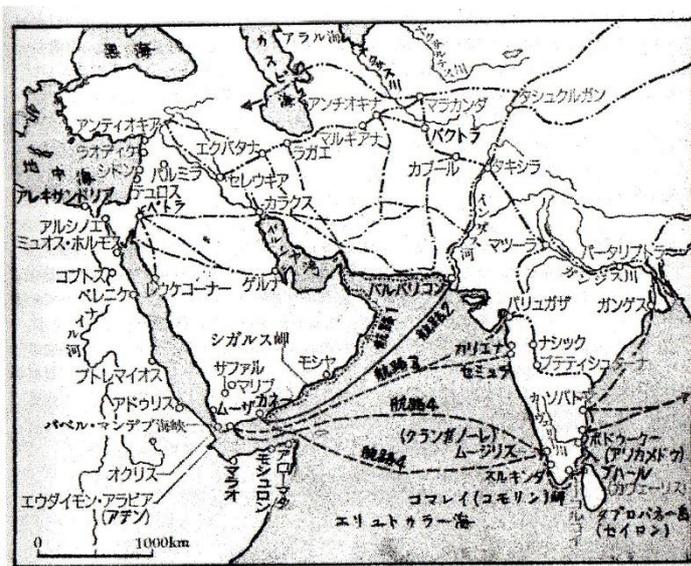
各都市間 航海日数 (平均的日数)

航路	航海日数	航路	航海日数
カデイス～オステシア	10日	アレクサンドリア～オステシア	20日(最短9日)
タラコ～オステシア	6日	アレクサンドリア～マッシリア	30日
マッシリア～オステシア	3日	アレクサンドリア～エフェソス	4日
ナルボ～カルタゴ	5日	アレクサンドリア～アンティオキ	9日
カルタゴ～オステシア	4日	アゾフ海～ロードス島	10日

(参考)

陸路(一部海路)	所要日数
ローマ～ビザンティウム	24日
ビザンティウム～アレクサンドリ	30日

(第4-1図) ローマ帝国内各地物産と主要港湾間航海日数



ローマ時代の主要南海路

南海貿易(アレクサンドリア経由)

ローマ輸入品	ローマ輸出品
胡椒、肉桂、没薬	葡萄酒、オリーブ油
宝石、真珠	銅、錫、鉛
象牙、亀甲	亜麻製品
木綿、生糸	ガラス器
絹織物	金銀貨幣

(第4-2図) ローマの南海貿易(アレクサンドリア経由)

1.3 使徒パウロの航海

キリスト教の使徒パウロ (Paulo)

AD 30年頃エレサレムに於けるキリスト刑死の後、使徒 (Apostolos) と呼ばれた弟子達は教団を形成してユダヤ教と対立していた。ユダヤ人 **Paulo** (10~64年?) はローマ市民権を有するユダヤ教徒であったが、キリスト教に改宗後は各地を遍歴して宣教し、最大の使徒と呼ばれる。**Paulo** は布教活動のみならず、キリスト教神学の形成にも貢献した。

Paulo は64年にローマ皇帝 Nero のキリスト教迫害によりローマで殉教したと言われる。(右図は Paulo を描いた後世の絵画)。



(第6図)
使徒 Paulo

パウロの航海の記録

Paulo は各地を遍歴して伝道したが、「新約聖書使徒行伝第27章」に記された Paulo の航海記は、1世紀頃の航海の貴重な記録である。

紀元56年頃にエレサレムへ行った Paulo はユダヤ教徒と紛争を起し、ローマ官憲に保護されてケイザリアに監禁されたが、ローマ市民権を利用して皇帝に直訴する為にローマに行く決心をした。

61年の8月中旬、Paulo は囚人達を乗せた小型沿海船でケイザリアを出港し、シドンを経由しミラに着いた。西風が強く、引率の近衛将校は居合わせたアレクサンドリア穀物船へ一行を転乗させた。穀物と乗客276人で満載状態の穀物船は、風に逆らってクニドスからサルモネ岬を過ぎてクレタ島南岸のラサヤ港に入港した(第7図)。更に越冬の為に公認の冬季宿泊港ピニックス港を目指したが、ユーラクロン(局地的北東風)なる暴風に襲われ、帆を降ろし船具や積荷も捨てて漂流し、14日目にマルタ島海岸で座礁したが全員助かった。

Paulo 達はマルタ島に3ヶ月滞在した後に、他の穀物船に便乗してシラクサを経由して、メッシナ海峡を通過、62年の1月中旬にローマの外港プテオリに着いた。ケイサイア出港以来5ヶ月の航海であった。(ローマに滞在した Paulo は2年後に迫害に遭い殉教。)

この聖書の記述はアレクサンドリア穀物船(第5図)の規模や、航路、遭難例等を実証する貴重な資料となった。



(第7図) 使徒 Paulo の航海

第2章 台風による艦隊壊滅

2.1 元寇（モンゴル軍壊滅）

モンゴル皇帝フビライの野望

13世紀初頭に中央アジアのモンゴル高原に現れた遊牧民国家は、初代皇帝チンギス・ハン以来四代に亘って遠征を続け、中央アジアからヨーロッパ東部に至る大モンゴル帝国を形成し、1234年には北中国の金王朝も併呑した。1260年に第5代皇帝となったフビライ・ハン（第8図）は他の兄弟達と帝位を争ったが、1271年には北中国とモンゴル本土に跨る元王朝を建国し、大都（現在の北京）を都とした。モンゴル帝国は元、チャガタイ汗国、イル汗国、オゴタイ汗国等に分裂した（第9図）。

フビライの次の征服目標は南宋（南・中国）であったが、その為には高麗（朝鮮）の完全制圧と、日本を服従させて（朝貢関係の締結）、日本・南宋間の交易を断ち切って南宋を孤立させる必要があった。

火山国日本の九州に多く産出する戦略物資、硫黄の独占を狙ったとの説もある。マルコ・ポーロ（註1）は著書「東方見聞録」で黄金の国ジパング伝説に就いて述べ、フビライは日本の黄金の獲得を狙ったともしているが。



（第8図）
フビライ・ハン

（第1表）元寇 関連年表

西暦	日本	高麗	モンゴル・元	南宋
1232			モンゴル軍高麗へ侵攻	
1258			モンゴル軍	南宋攻撃開始
1259		高麗モンゴルに降伏		
1260			フビライ・ハン即位	
1267	元使・高麗使 対馬へ			
1268	北条時宗執権となる			
1270		三別抄の反乱(3年後に鎮圧)		
1271			元建国 モンゴル分裂	
1272	元使 大宰府へ			
1274		文永の役（元・高麗軍が博多湾へ来寇）		
1275	元使を龍ノ口で処刑			
1276	博多湾 石築地建設			
1279	元使を博多で処刑			南宋滅亡
1281		弘安の役（元・高麗の東路軍が博多湾へ、元・南宋の江南軍が平戸島へ来寇）		
1284	北条時宗 没す			
1294			フビライ 没す	



（第9図）大モンゴル帝国の版図（1271年以降）

日本侵攻の前夜

高麗王室はモンゴルに降伏したが王室の精鋭部隊の三別抄が抵抗を続け、フビライはその鎮圧に注力するとともに、日本へ通商を求める国書を何度も送ったが、日本の鎌倉幕府は反応しなかった。鎌倉幕府は1268年に執権(註2)に就任した北条時宗(18歳)を中心に、防衛体制の整備に着手した。1272年には趙良弼の使節団が返答期限付きの国書を携えて、大宰府に来たが、幕府は相手にせず空しく帰国した。



(第10図) 馬上の北条時宗

1273年に三別抄反乱を鎮圧したフビライは、日本侵攻の意志を固め、高麗に造船命令を下した。高麗では3万人の民衆が動員され、造船材の伐採で山々は禿山となった。

文永の役 (モンゴル軍第一次侵攻)

1274年10月3日、モンゴル軍(元・高麗の連合軍)は合浦を進発した。千料船(船長27mの戦闘艦)300隻、軽疾船(船長10mの上陸用艇、千料船に搭載)300隻、汲水船(船長3~4m、の補給艇、千料船に搭載)300隻、海員15,000名、元軍兵15,000名、高麗軍兵8,000名からなる遠征軍であった。

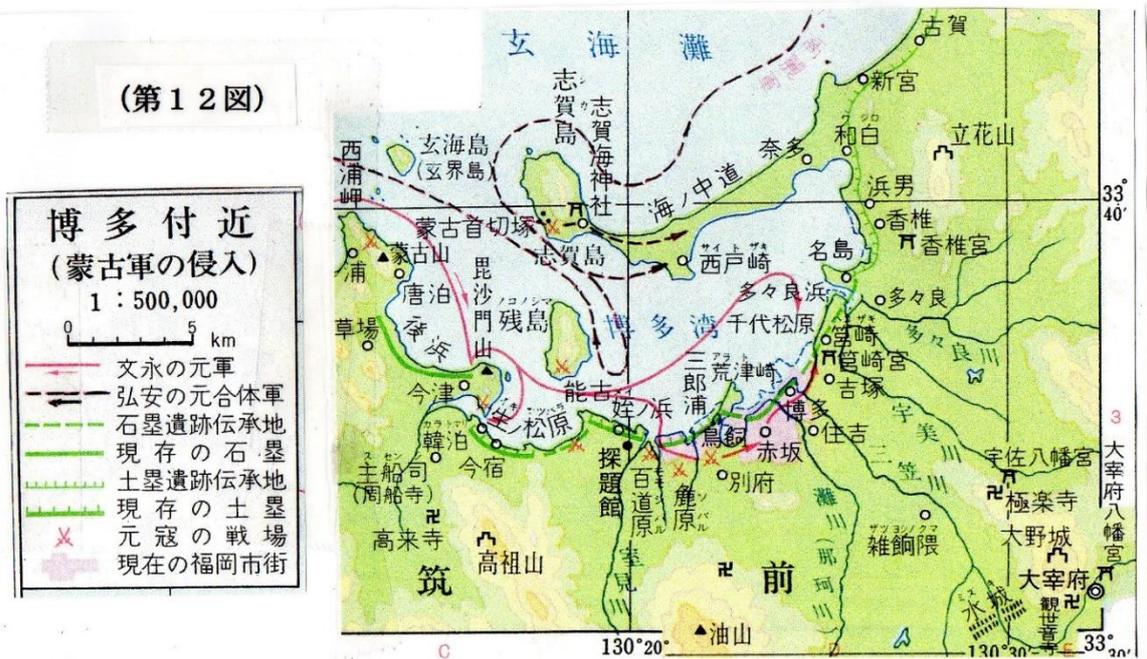
元・高麗連合軍は壱岐、対馬を制圧の後、10月20日に博多湾に殺到し、今津、百道春(モモチハラ)、箱崎に上陸した。邀撃する鎌倉武士軍は1万名程度と推定されるが、伝統的な個人戦法はモンゴル軍の集団戦法に対抗出来ず、モンゴル兵の“てつほう”(陶器に火薬を詰めた炸裂弾)にも悩まされた。

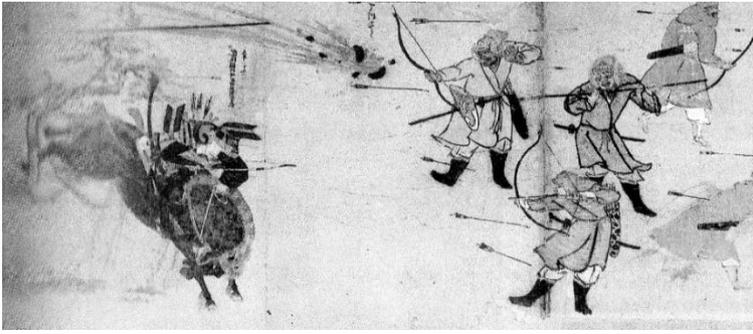


(第11図) 千料船

博多の街や箱崎宮も焼かれ、日本軍は日没頃には大宰府の最後の防衛線の水城(註3)に退いて、翌日の防衛戦に備えた。(第12図)(第13図)参照。

夜戦を恐れたモンゴル軍は船に引き揚げ軍議を開いた。副将の劉復亨が負傷した事や、矢の残量が少ない事もあり撤退を決めた。昼間の戦闘で日本軍を痛めつけて、鎌倉幕府を恐怖





(第13図)

竹崎季長の奮戦
(蒙古襲来絵詞)

させて交渉に引出す戦略的目的は十分に達成出来たとも思ったのであろう。

撤退を開始したモンゴル艦隊に、**寒冷前線通過**による冬の嵐が急襲し(陰暦10月20日は現在の太陽暦11月26日に相当)、高麗人の強制労働で粗製乱造の軍船はつぎつぎと難破した。騎馬戦闘を得意とするモンゴル軍船は、馬を搭載する為に舷が高く転覆し易かった。

一夜明けた博多湾にはモンゴル軍の姿は無く、志賀島に残った1隻の難破船の軍兵達は捕えられて斬首された。文永の役でのモンゴル軍の死者は13,000名を超えたとされるが、大部分は帰路の海難によるものである。その撤退の経緯は不明確な面も多い、冬の嵐の襲来は無かったがモンゴル軍の司令官達が敗戦の言い訳としたとの説もある。

モンゴル軍再来襲への備え

1275年にモンゴルの使者5名が長門へ来訪したが、幕府は一行を鎌倉に送り、竜ノ口で処刑してしまった。

モンゴル軍の再来襲に備えて、幕府は“**異国警固番役**“の制度を確立し、九州の御家人を輪番で博多湾周辺の警護に当たらせた。1276年3月からは博多湾沿岸や長門国の一部に、高さ3mの石塁”**石築地**”を廻らせた。“石築地”は敵を俯瞰して矢を射れ、敵騎馬の侵入をも防ぐ効果を期待出来た。(第12図)(第14図)参照。

1279年6月には再度のモンゴル人使者が対馬に着いたが、幕府は博多へ送って処刑した。



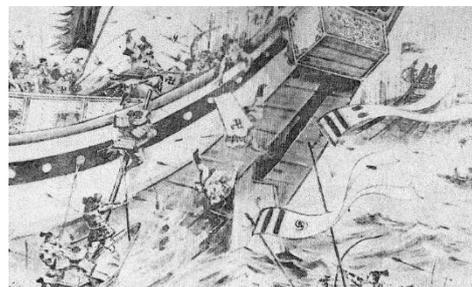
(第14図) 石築地

弘安の役(モンゴル軍第二次侵攻)

1279年に南宋を滅亡させたフビライは本格的な日本侵攻計画に着手し、高麗と征服した旧南宋の各州に建艦を命じた。今回は文永の役の様な偵察的侵攻ではなく、日本を攻略し属領化する作戦計画で、攻略戦と征服後の軍攻をも司る「**征日本行省**」を創設し、船団には農工具や種モミ等を積込ませた。遠征軍は高麗の合浦から進発する**東路軍**(モンゴル人と高麗人の混成軍)と、旧南宋の寧波より進発する**江南軍**(旧南宋兵士)に編成された。

1281年5月3日に合浦を進発した**東路軍**(兵士4万人、千料船300隻、総船数900隻)は対馬を攻略した後に二手に分かれ、一隊は長門方面を偵察の後、他隊は壱岐を襲った後の6月6日に博多湾へ来襲した。石築地に妨げられて博多湾沿岸上陸を諦めた元軍は、能古島(残島)や志賀島周辺に停泊し志賀島には上陸を開始した。(第12図)

日本軍は狭隘な海ノ中道で元軍の進撃を阻止した。更に博多から船を漕ぎ出して、志賀島や能古島海域の元の軍船を襲った。なかでも帆柱を倒して



(第15図) 河野通有の奮戦

梯子として敵船に切込んだ、伊予水軍の河野通有の奮戦は記録に残る。(第15図)。

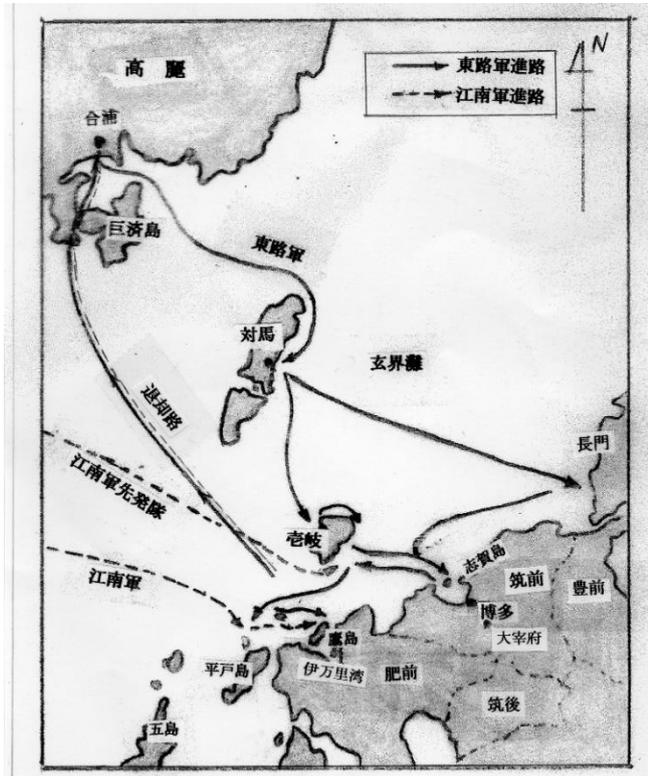
日本軍の抵抗に手を焼いた東路軍は6月末頃には撤退し、壱岐島沖の海上で江南軍の到着を待ったが、真夏の海上生活は不衛生で、伝染病が蔓延した。

江南軍 (兵士10万、千料船1100余隻、総船数3500隻) は総司令官の病気と交代に手間取り、寧波進発は6月16日となった。東路軍との会合予定地は壱岐島から平戸島に変更された。平戸島は艦隊の停泊に適し大宰府にも近いとの漂流日本漁民の情報に迷わされた。江南軍と東路軍は7月初旬に平戸島に会合した後、東へ移動し鷹島を占領した。鷹島を足掛かりに伊万里湾へ上陸し、大宰府へ進攻する意図であった。総兵力14万が大小4400隻の船に分乗し、伊万里湾頭を埋めた。

閏7月30日(太陽暦9月初旬)から激しい風雨が始まり、翌日には大暴風雨となった。この台風の襲来でモンゴル軍の大半は船とともに海没してしまい、7月5日より博多方面から駆け付けた日本武士達は残ったモンゴル兵を掃討した。

モンゴル軍は10万名以上の兵力を失い、無事に合浦へ還ったのは約200隻の船と3万名弱の兵士達であった。

数千名のモンゴル軍兵士が捕虜となったが、モンゴル人と高麗人は全て斬殺、南宋人は殺されずに奴隷とされた。



(第16図) 弘安の役 関連地図

神国思想

幕府はモンゴル軍の再来寇に備えて北条氏の執権政治体制を強化し、博多には椿西探題を設置した。フビライ・ハンは三度目の日本遠征を企画したが、果たせずに1294年に没した。北条時宗の武断政治と、暴風雨襲来の気象条件により二度の国難を乗り切った事実で、爾後、「日本は神風に護られた神国なり」との思想が根付き、太平洋戦争までにも及んだ。

(註1) マルコ・ポーロ (Malco Poulou)

ヴェネチアの商人マルコ・ポーロは1274年に元の大都に到達、フビライ・ハンに仕官して17年を過ごした。帰国後「東方見聞録」を著し、黄金の国ジパング伝説を広め大航海時代の起爆剤となった。

(註2) 執権

鎌倉幕府では源頼朝の死後、北条氏が幕府の実権を握り、執権と称して世襲した。

(註3) 水城

白村江の海戦に唐・新羅連合軍に敗れた大和朝廷は、664年に大宰府防衛用に大野城と水城を築いた。水城は博多から大宰府に至る狭隘部に築かれ、幅80m、高さ13m、総延長1.2kmの堤防で、前面には水深4mの水壕が掘られた。水壕は埋もれたが堤防は現存している。

2.2 スペイン無敵艦隊（アルマダ）の壊滅

日没する無き帝国

ポルトガル王国とともに大航海時代の先陣を切ったスペイン王国は、16世紀中葉の **Felipe-2 世** の頃には地中海、大西洋、新大陸にまたがる覇権を確立した。更に Felipe-2 世は1580年、王位継承の内紛で揺れるポルトガル王位をも継承し、アジアにも及ぶ世界的な版図から「日没する無き帝国」(No se pone el sol los dominos Español) と呼ばれた。



1517年の宗教改革(註4)に起因する新教徒と旧教徒との争いの激しい時代であった。旧教であるカトリック教の擁護者を自任する Felipe-2 世は、新大陸で産出される銀を資金として新教諸国に武力干渉を続けたが、特に自国領のネーデルランドの独立運動を弾圧した。

(第17図) Felipe-2 世

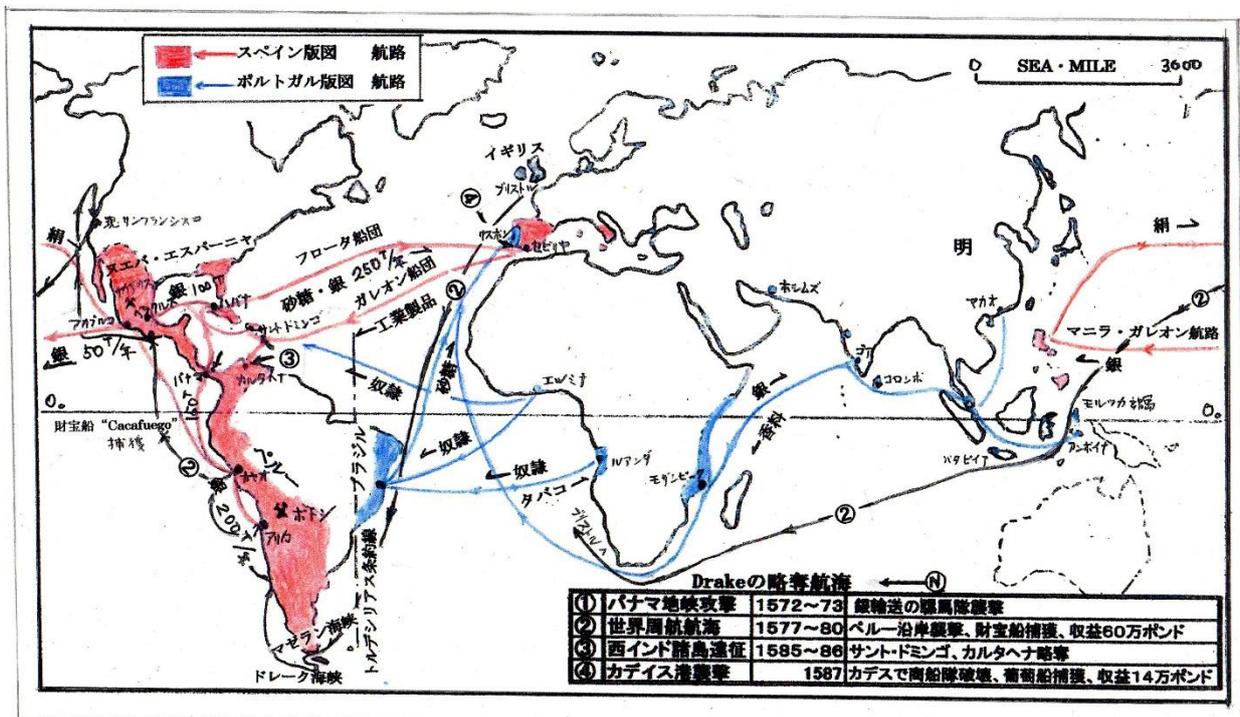
Elizabeth 女王治世下の新教国イングランド王国は、ネーデルランド独立運動を公然と支援して対立し、新大陸からの銀を輸送するスペイン船団を略奪する通商破壊戦を展開した。

Drake 船長の略奪航海

スペインとポルトガルは、トルデシリヤス条約(1494年)以来、世界を東西に二分割し、16世紀後半の世界の通商を支配していた。スペインの主要貨物は中南米産出の銀や、明帝国からの絹、ポルトガルの主要貨物はアジアからの香料(スパイス)やアフリカからの奴隷輸出であった。(第18図)参照。

Drake 船長は若年時にポルトガルの目を盗んで奴隷貿易に従事していたが、1572年には船団を率いて、銀輸送の隘路であるパナマ地峡を急襲し、驃馬輸送隊から銀を略奪した。

1577年にはガレオン“Golden Hind”(100T、砲18門)以下の5隻でプリマスを出港、マゼラン海峡を抜けたが嵐に流されて南米大陸最南端のドレーク海峡に到達の後、ペルー沿岸の各港を略奪しつつ北上し、赤道付近でペルーからの銀や財宝を満載したスペイン船



(第18図) 16世紀後半の通商航路 及び Drake 船長の略奪航海

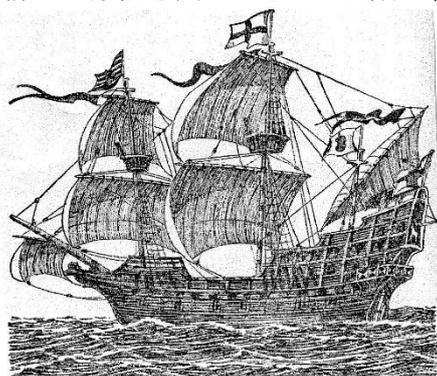
“Cacafuego”を捕獲した。更に北上して現在のサンフランシスコ湾に至り、Elizabeth女王の名で領有宣言をした。Drakeは太平洋を横断してモルッカ諸島に達して6トンの丁香を購入した。その後Drakeは喜望峰を回って1580年9月にプリマスへ帰投した。

3年に亘る略奪航海で5隻のDrakeの船隊は”Golden Hind”1隻のみとなり、164名の隊員は半減したが、Magalhãesの航海(1519~1552)に次ぐ二回目の世界周航航海の偉業となった。この航海でDrakeが持ち帰った富は60万ポンドで、投資者Elizabeth女王の取り分は半分の30万ポンドであった。当時のイギリスの歳入20万ポンドを上回る此の莫大な富が、イギリスの近代資本主義発展への資本蓄積の基礎となった。

怒り狂ったFelipe-2世は駐英大使を通じて、略奪品の返還と海賊Drakeの処刑を要求したが、Elizabeth女王はDrakeの功を称えてナイトに叙任し、1585年にはイギリス軍をネーデルランドへ派遣し、現地に駐屯するPalma公のスペイン軍と交戦状態となった。

Drakeは引き続き西インド諸島遠征や、カディス港襲撃と略奪攻撃を続けていた。

1587年Elizabeth女王は、旧教徒の前スコットランド女王Mary Stuartをスペインと共謀して叛乱を図ったとして処刑し、英・西両国の開戦は必至となった。



(第19図) ”Golden Hind “



(第20図) Elizabeth女王のDrake叙任

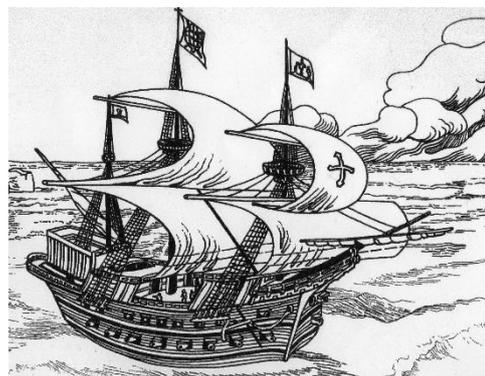
海戦史の変換点

1588年イギリス本土侵攻を意図して、Felipe-2世は130隻の無敵艦隊(ARMADA)を出撃させたが、イギリス艦隊の技術的優位と悪天候の為に、予想外の大敗北となった。

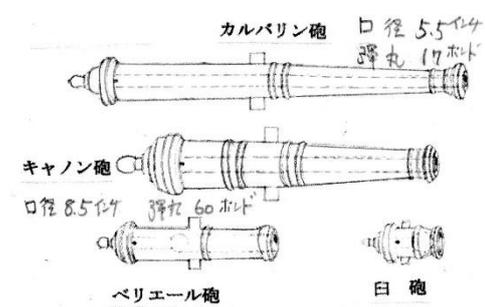
本海戦は古代以来の地中海での櫂走軍艦の衝角突撃や接舷切込み戦に替り、帆走軍艦と大砲によって闘われた最初の大規模海戦となった。130隻のスペイン艦で故国へ帰着したのは66隻のみで、60余隻を失った結果となるが、戦闘による喪失は20隻程度で、大半は台風(サイクロン)に起因する難破で、大海難事故でもあった。

艦船の発達に就いては(参考p2)で略述したが、両艦隊とも主力艦はガレオン(第21図)であった。一般にイギリス艦はより小型であったが、船首楼を低くして機動性に優れていた。

当時の大砲はキャノン砲とカルバリン砲に大別され、キャノン砲はより重い弾丸を、カルバリン砲は軽量の弾丸をより遠距離に撃つもので、スペイン海軍は前者をイギリス海軍は後者を重視した。



(第21図) 無敵艦隊旗艦
“San Martin”(1000T)



(第22図) 大砲の種類

スペイン無敵艦隊の出撃

1588年5月30日(グレゴリオ暦 註5)にリスボンを出帆した、Medina Sidonia 公の指揮するスペイン艦隊(無敵艦隊)はイベリア半島西岸を北上中に暴風に襲われ多くの艦船に被害が出た。その為に艦隊はコルニアに入港して1ヶ月間かけて艦船の補修、食料や飲料水の補給を行った後、7月21日にイギリスへ向けて進撃を再開した。



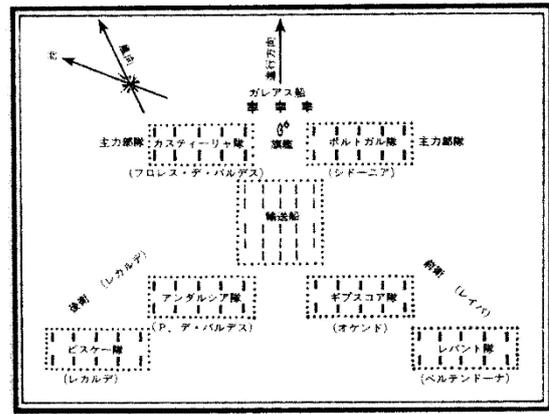
(第23図)

Medina Sidonia 公

Sidonia 公の戦略はイギリス海峡を突破してカレーに至り、現地の Palma 公の約2万名の陸軍部隊を収容し、弾薬や糧食の補給を受けた後に、テムズ河口に殺到するものであった。

130隻のスペイン艦隊の陣形を(第24図)に示す。

即ち、旗艦“San Martin”の前方に機動性に優る櫂走併用のガレアス船を配し、その両翼をポルトガル隊、カステイリアノ隊の各10隻の精鋭ガレオン船で固めた主力部隊、その後方に運送船隊を置いた。更に後方右翼には Leyva の率いる前衛隊(各10隻の武装大型商船からなる2艦隊)、後方左翼には Recarde の指揮する後衛隊(各10隻の武装大型商船からなる2艦隊)を配置し、全体的には凸型の半月型陣形であった。



(第24図) 無敵艦隊陣形図

邀撃する Howard 卿指揮(Drake は副指令官)のイギリス艦隊は大小170隻であった。主力のガレオンと大型商船の数はほぼ匹敵し、砲数はイギリス艦隊が優っていた(口径は小さいが)。

上陸作戦を目指すスペイン艦隊の兵員数が多いのは当然であるが、地中海式の伝統的な接舷戦法を重視する傾向もあった。(第2表)参照。

(第2表) 両艦隊兵力比較

艦隊	項目	総数	内 訳
スペイン	隻数	130隻	ガレオン24、武装商船41、小型艦32、運送船25、ガレアス4、ガレー4
	砲数	1,124門	キャノン砲163、カルバリン砲635、ペリエール砲326
	兵員数	18,973名	
	海員数	11,683名	内 漕ぎ手2,088
イギリス	隻数	172隻	ガレオン21、大型武装商船40、その他小型艦多数
	砲数	1,972門	キャノン砲 55、カルバリン砲1874、ペリエール砲43
	兵員数	1,540名	
	海員数	14,835名	

イギリス海峡での戦闘

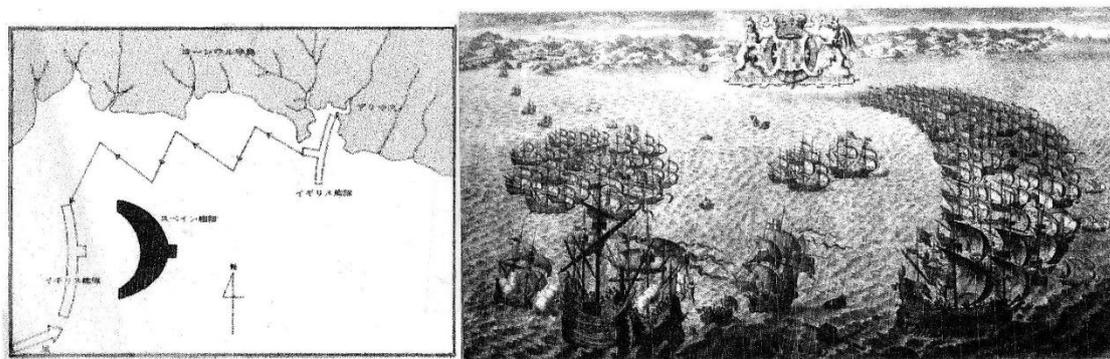
7月29日の夕刻、スペイン艦隊はリザード岬沖に出現した。イギリスの哨戒船が敵艦隊発見の急報を伝え、村々の教会の鐘が鳴り、丘毎に狼煙が上がった。

Howard のイギリス艦隊は7月30日薄暮に出航し風上へタッキングで西航し、31日朝にはスペイン艦隊の背後、風上側へ回り込んだ。イギリス艦隊は半月型のスペイン艦隊の中央部への突入を避け、横一列の単縦陣で追跡しつつ遠距離からの砲撃に徹した。この日の戦闘で、スペイン艦隊は財務長官と金庫を搭載した“San Salvador”が自爆を起こして漂流、後衛隊の有力艦“Rosario”が砲撃によりマストを失って航行不能となった。両軍とも多くの弾丸を消費したが遠距離からの砲撃の効果は少なかった。

8月2日、ポートランド岬沖で風向が東に変わり、風上に立つたスペイン艦隊は積極的に交戦を図り、風上に出ようとするイギリス艦隊との間でかなり激しい砲撃戦が行われた。**Frobisher** の指揮する英軍最大の艦 **“Triumph”** やスペイン軍旗艦 **“Sant Martin”** 等を巡って激戦となったが、両軍とも沈んだ船は無く引き分けとなった。

機動性に優るイギリス艦に対してスペイン艦は接舷戦に持ち込めず、一方、近接戦を嫌うイギリス艦の遠距離射撃は敵艦に致命傷を与えるに至らなかったのである。

8月4日、ワイト島沖で両艦隊は砲戦をしながら東進した。スペイン艦隊は6日午後には**カレー沖**に達して投錨した。イギリス海峡の戦闘でのスペイン艦隊の損害は3隻(脱落した4隻のガレー船は別として)のみの軽傷であったが、兵員は疲労困憊していた。



(第25図) イギリス海峡での戦闘状況

火船攻撃とグラブリーヌ沖海戦

カレーで Sidonia 公は、内陸に在る Palma 公より「準備は未完、乗船予定地ダンケルクはオランダ反乱軍艦隊に封鎖されており、早急な合流は到底不可能。」との情報を得た。

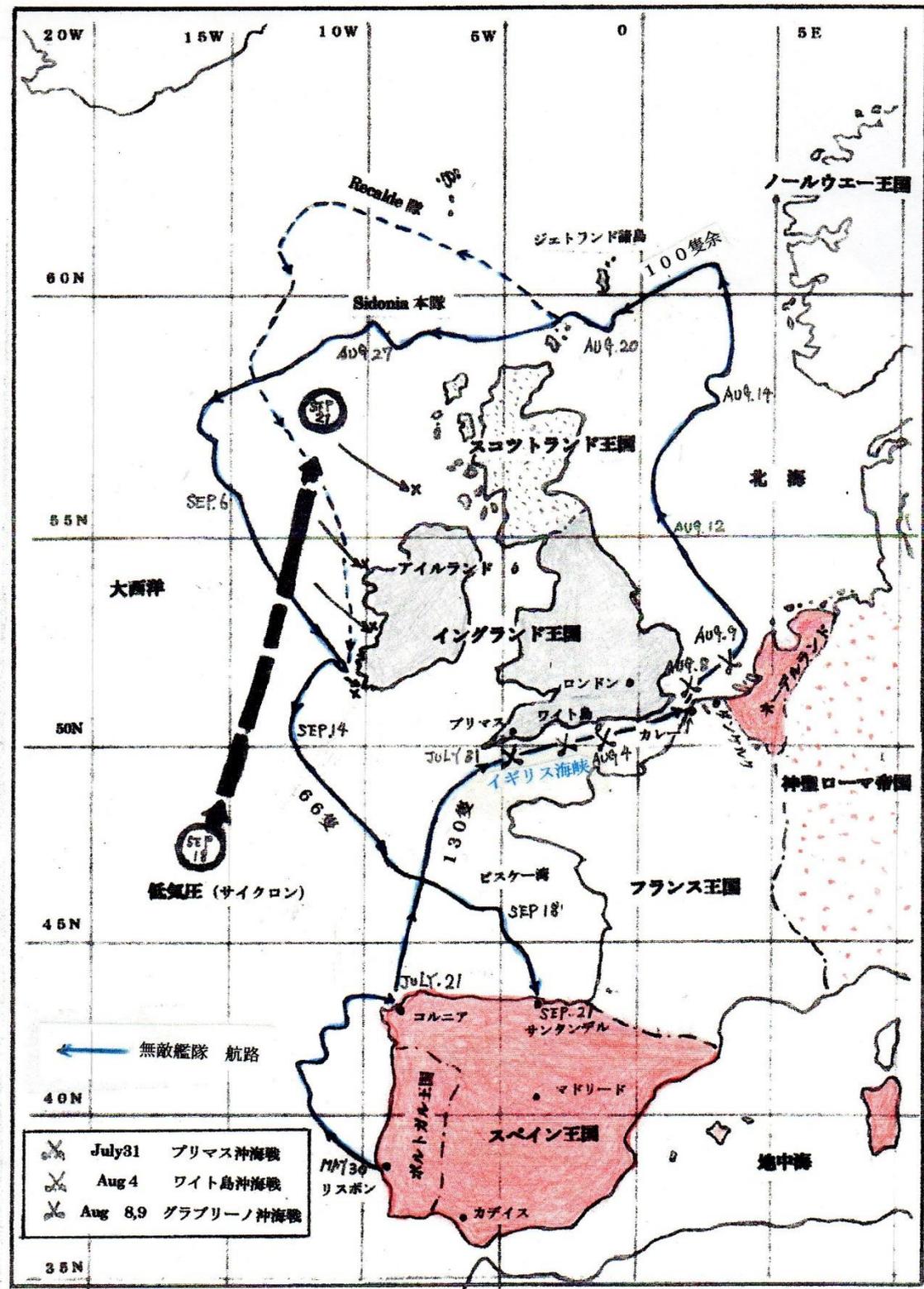
イギリス艦隊はスペイン艦隊より1哩離れて投錨していたが、Howard は火船攻撃を決定し、艦隊の中からボロ船8隻を選び、タールを塗った古ロープ、乾いた古帆布、木材等の可燃物及び火薬や装填した大砲を満載させた火船(焼討船)8隻を編成し、8月7日の真夜中過ぎに密集のスペイン艦隊へ突入させた。大混乱を生じたスペイン各艦は錨鎖を切断して海上を逃れ廻り、スペイン艦隊は散り散りになってしまった。

8日の朝が明けるとスペイン艦隊はバラバラになっており、得意の半月形の陣形を組む余裕も無く、イギリス艦隊に襲いかかられた。これ迄の海峡の戦闘では、スペイン艦隊の堅陣に阻まれてカルバリン砲の有効射程内に入り込めなかったイギリス艦隊は、ついに艦砲の射程内に敵艦船を捕らえて猛砲撃を加えた。カレーで補給を受けられなかったスペイン艦隊は弾薬や砲弾に乏しく、小口径砲やマスカット銃で応戦する有様であった。

9日朝迄の**グラブリーヌ沖海戦**でスペイン艦隊はガレアス船隊の旗艦 **“San Lorenzo”**、大型ガレオン船 **“San Felipe”**、**“San Mateo”** 等を含む9隻の主要艦、小型艦船を含めると15隻余の艦船が沈没又は座礁する大損害を受けた。この海戦に於けるスペイン艦隊の人的損害は戦死3000人、負傷800人と記録されるが、オランダ海岸に漂着して捕虜になったり惨殺された人数を加えると、この数倍の損害であったと思われる。イギリス側の艦船喪失は1隻も無く、戦死者数は約60名であった。



(第26図) グラブリーヌ沖海戦



(第27図) スペイン無敵艦隊航跡図

(註4) 宗教改革

1517年にMartin Lutherがカソリック協会の免罪符発行を非難したのがプロテスタント宗教改革の発端。爾後、旧教（カスリック）と新教（プロテスタント）の争いが激化した。

(註5) グレゴリオ暦

西洋の暦法はBC46年にユリウス・カエサル制定のユリウス暦（太陽暦）を長期間使用している間に、春分の日に10日間の狂いが生じ、1582年にローマ教皇グレゴリウス13世がグレゴリオ暦に改正し現在に至っている。無敵艦隊当時、イギリスはユリウス暦をスペインはグレゴリオ暦を使っていた。

無敵艦隊の敗走

スペイン艦隊は大損害を受け、南西の風の気象条件の下ではカレーまで戻って Palma 軍と合体する可能性も無く、Sidonia 公は北回りで一隻でも多くの艦船を故国へ帰港させる事を義務とし、ひたすら北方へ帆走した。イギリス艦隊は北緯56度付近まで追尾した後に、追跡を諦めて引き返した。(第27図) 参照。

航海技術が未発達で、経度を確定する方法にも欠ける当時に於いて、スコットランドの北を回り、アイルランドの西を通って故国スペインへ戻るコースは極めて困難な航海であった。スコットランド北方では激しい嵐に遭遇して、艦隊としての統一行動は困難となり、多くの艦船がスコットランド北方のオークニ諸島やアイルランド北岸や西岸で難破した。更に9月18～21日、本隊から脱落して遅れた艦船を低気圧(サイクロン)が襲い被害を増やした。(1588年9月21日)

この敗走航海中の遭難者は8000人程度、アイルランド沿岸で沈没場所が確定されている船だけでも25隻を数え、数々の悲劇が記録されている(次ページ参照)。

自分自身も船酔いや赤痢で苦しみながら Sidonia 公がスペインのサンタンデル港に帰着したのは9月21日であり、勇躍リスボンを発して以来約110日が経過していた。

“San Martin” に引き続き他の残存船も逐次ビスケー湾岸の各港に帰着して来たが、その数は出撃時の130隻の約半分66隻であった。出撃時の兵員約3万人の中で故国へ帰還したのは1万人程度であった。

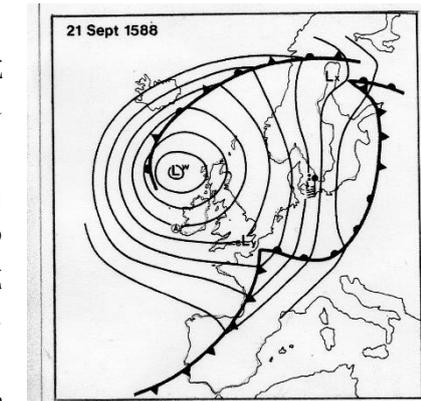
無敵艦隊遠征は失敗して半数の船を失ったが、予期せぬ荒天の中を大航海して60隻余の残存船を故国へ連れ戻し、将来の艦隊再建の核を確保したのは Sidonia 公の功績として、Felipe-2世はあまり責めなかった。Felipe-2世は「余は、人と闘う為に汝を出撃せしむ、風浪と闘う為には非ず。」と言ったと伝えられる。

Felipe-2世はその後もイギリス侵攻を企てて、艦隊を整備し、1601年にはアイルランドの反乱を支援して、一時的ながらアイルランド侵攻に成功している。

一方、イギリスの Elizabeth 女王は全国の教会に感謝の祈祷を命じた。当時鑄造された戦勝記念のメダルには、ラテン語で下記の文字が刻まれた。(第29図)

「Flavit Deus, et dissipati Svnt.」

(神は風を送りて、敵を吹き飛ばし給えり。)



(第28図) 想定天気図

(1588年9月21日)



(第29図) 戦勝記念メダル

スペイン艦隊の戦略的誤りは、イギリス艦隊撃滅よりも Palma 公の侵攻陸軍部隊の輸送を最優先した事である。その為にブレスト港攻撃とかワイト島占領等の積極策の好機を逸し、逆にカレー沖で火船攻撃を受け混乱に陥る事となった。

戦術的にはイギリス艦隊はその小回りのきく敏速な運動により、スペイン艦隊の半月型の堅陣の翼側を急襲し、敵艦の射程外からの砲撃により各個撃破した。スペイン艦隊はその得意とする接舷切り込み戦術を生かす場面が無かった。海上戦闘の変化の趨勢を良く認識して、その為の艦船や火砲の整備を行った Hawkins その他の功績は大であった。

艦隊指揮の面からは、スペイン艦隊の司令官 Sidonia 公は海上戦闘の経験が皆無で、Felipe-2世の指示に無批判で従うのみであった。イギリス艦隊の司令官 Howard 卿も素人であったが、Hawkins、Drake、Frobisher 等補佐役の活躍が目覚しかった。

アイルランド漂着船の悲劇

アイルランド西岸に糧食、水を求めて漂着したり、嵐により難破した艦は25隻程あった、殆どの乗員は住民や駐屯イギリス軍により虐殺されたのが事実である。無敵艦隊の乗組員は同じカソリック教徒のアイルランド人の同情と援助を期待していた様だが、ダブリン駐在のイギリスの副総督 William 卿は「漂着したスペイン人は身分の如何を問わず処刑せよ。」との布告を出し、要所に兵を配置して待ち構えていた。

数々の漂着船悲話が生まれたが、二題を選んで紹介する。

Trinidad Valencera 号の物語 (第30図①)

本船は9月12日にアイルランド北端のフォイル湖付近に漂着した。指揮官 Luzon は500名の部下を率いて上陸し、友好的アイルランド司教の住むと言われる城を目指し、湖畔を30マイル行軍した地点で、Kelly 少佐の率いるイギリス軍と戦闘となり勇戦した。

翌日 Kelly 少佐の「降伏すれば全員を無事にダブリン迄移送する」との約束を信じて降伏した。武器を措いた途端にイギリス兵が襲いかかって金品や衣服を略奪した後、殆ど全員を銃弾と槍で虐殺した。身代金の獲れそうな身分の Luzon その他40名のみが虐殺を免れ、トロゲーダへ連行された。Luzon はロンドンに移送され、莫大な身代金を払ってスペインへ帰国出来た。

Rata Encoronada 号とガレアス船 Girona 号の物語 (第3図 ② → ③ → ④)

閣将 Leyva の無敵艦隊前衛隊の旗艦“Rata Encoronada”は9月21日の大嵐により、僚船“Duquesa Santa Ana”とともにブラックソッド湾で難破、Leyva 以下両船の乗組員800人は上陸し付近の古城に立て籠もった。数日かけて“Ana”を修理し全員を乗せて出帆した。スコットランドへ逃げる計画であったがドニゴール湾付近で再び座礁し、“Ana”は沈没し、Leyva も重傷を負ったが、再上陸して9日間イギリス軍と睨み合っていた。

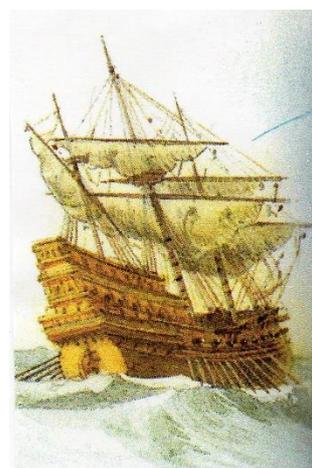
ドニゴール湾のキリーベグスにスペインの漂着船在りとの噂を聴いて、2マイル行軍してガレアス船“Girona” (第31図)を見つけた。Leyva は全員を督励して付近の廃船の材料を利用して“Girona”を修理し、1300名を積み込んで再び出帆した。“Girona”はアイルランド北岸をスコットランドへ向かったが、ジャイアント・コースウエー付近で暗礁に乗り上げて沈没、生存者は9名のみであり、Leyva も溺死した。

1967年ベルギー人のダイバーが“Girona”の残骸を発見し、金銀貨や装身具及び青銅の大砲を引き揚げた。

漂着した約25隻の数千人の乗組員は殆ど溺死するか虐殺された。アイルランドに上陸した士官の中でスペインに帰国出来たのは5~6名に過ぎなかった。



(第30図) アイルランド漂着船



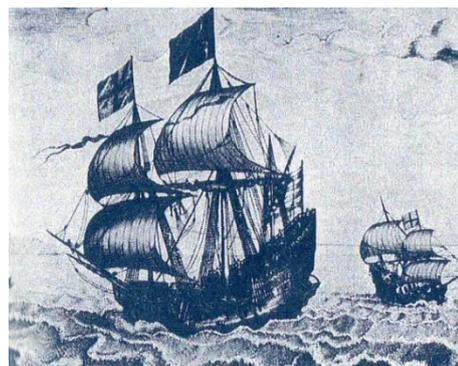
(第31図)
ガレアス船“Girona”

爾後は定期的航路としてマニラ・ガレオン航路と呼ばれた。地元フィリピン産のチーク材で建造された頑丈な700T~2000Tの大型ガレオン船は、中国産の絹織物や陶磁器、香料諸島の香辛料等を満載してマニラを出港し、マニラ・ガレオン航路を最短3ヶ月程度でアカプルコへ到着、帰路は新大陸ペルー産出の銀を積んで、貿易風に乗約1ヶ月でマニラに帰着した。年に一度の航海であったが利益率は莫大で、スペイン海洋帝国の重要な動脈の一つとして、1815年迄の250年間に亘って続行された。季節風の関係でマニラ出航は6月下旬となり、日本近海で台風遭遇して、難破したり漂着したりした船も多かった。

1593年マニラ総督は、フランシスコ会士(註6) **Pedro Baptista** を正使とする使節団を日本へ派遣して、肥前の名護屋城で朝鮮出兵を指揮中の**豊臣秀吉**に謁見した。その後は日本・ルソン間の往来も頻繁となり、フランシスコ会宣教師の布教活動も始まった。

“San Felipe”の漂着とその波紋

マニラ・ガレオン“**San Felipe**”(1000T、乗組員230)は、1596年7月メキシコを目指してマニラを出港したが、同年8月28日に暴風雨の為に土佐の浦戸沖に漂着し、船は舵を失い浅瀬に座礁して大破した。土佐藩主の長曾我部元親からの報告を受けた豊臣秀吉は京都奉行の**増田長盛**を現地に派遣して調査を命じた。



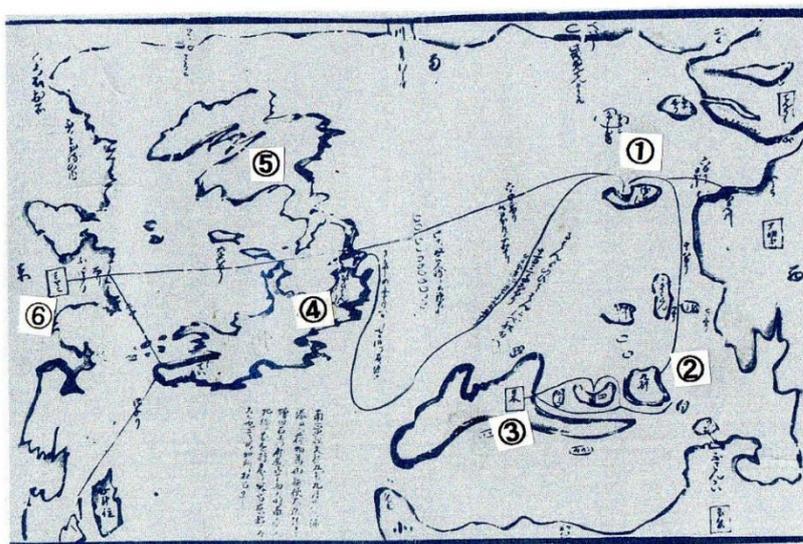
(第34図) マニラ・ガレオン

増田長盛は積荷を没収し、数名のフランシスコ会宣教師を含む乗組員を収監した。尋問の中で、航海士

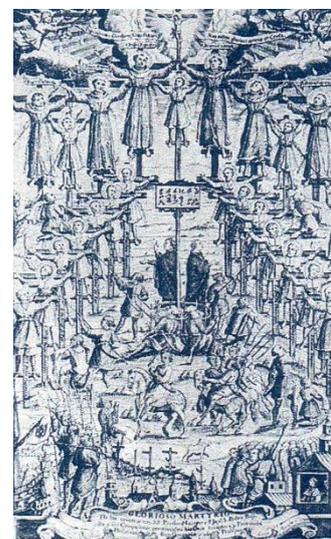
Francisco de Landa は海図で広大なスペイン領土(第35図)を示しつつ、「スペインの戦略は先ず宣教師を送込み住民を籠絡した後に、軍を派遣して王を倒して領土を奪い、広大な版図を築いた。」と誇った。

増田の報告を受けた秀吉は激怒し、当時畿内で布教していたフランシスコ会宣教師6名と日本人信徒17名、イエズス会信徒3名、合計26名を逮捕し、長崎の西坂で処刑した。いわゆる「**二十六聖人の殉教**」である。(第36図)参照。

“San Felipe”は修理の後、翌年春にメキシコ経由でマニラに帰還した。



(第35図) 乗組員の尋問による世界地図(南が上)
①ルソン ②九州 ③京 ④北米 ⑤南米 ⑥マドリード



(第36図)
二十六聖人殉教

3.2 慶長遣欧使節団

対日関係を巡る葡・西・蘭の巴戦

1549年の **Francisco Xavier** の来日以来、織豊政権の庇護の下でポルトガルが布教（イエズス会）と対日貿易で先行した。1582年にはキリシタン大名三家（大友、大村、有馬）の名代として、天正少年遣欧使節9名をポルトガル船でローマへ派遣した。

フィリピン征服以来スペインも対日関係の構築に努め、フランシスコ会の布教活動も盛んになった。徳川幕府とフィリピン間の往来が頻繁になると、イエズス会とフランシスコ会の布教活動の軋轢も激しくなった。

1600年に豊後沖に漂着したオランダ船“**Liefude**”の航海士 **William Adams**（英人、三浦按針）の、徳川家康への臣従以来、布教には無関心で貿易のみを求める新教国オランダが、徳川幕府の政策に合致した。対日貿易を巡る葡・西・蘭（英）の三国間抗争はオランダが勝利し、爾後の長い鎖国時代を通じてオランダ東インド会社（VOC）は長崎出島で対日貿易を独



(William Adams)

占することとなった。（第3表参照）

（第3表）16～17世紀 対外交流略史 年表

年号	ポルトガル(葡)	スペイン(西)	オランダ(蘭)	日本
1549年	F.Xavier 鹿兒島上陸			
1560年	イエズス会布教開始			
1565年		フィリピン領有宣言		
1571年		マニラ・ガレオン航路		
1582年	天正少年使節団出発			本能寺の変(信長死す)
1593年		Pesro Baptista大使来日		
1596年		"San Felipe"海難		97年長崎にて26聖人処刑
1600年			蘭船"Liefde"漂着	関ヶ原合戦
1609年	有馬 ポルトガル船襲撃	"San Francisco"漂着	VOC 平戸商館	(1603 徳川幕府)
1611年		西使節Vizcaino浦賀到着		
1613年		支倉使節団出発		キリスト教禁止令
1615年		支倉 ローマ法王謁見		大阪夏の陣(豊臣家滅亡)
1616年		ヨーロッパ船の寄港地を平戸と長崎へ限定		
1624年		ルソン・日本国交断絶		
1636年	ポルトガル人海外追放			長崎 出島完成
1637年				島原の乱
1639年	ポルトガル船来航禁止			鎖国体制完成
1641年			オランダ商館 長崎移転	

訪欧使節団の派遣

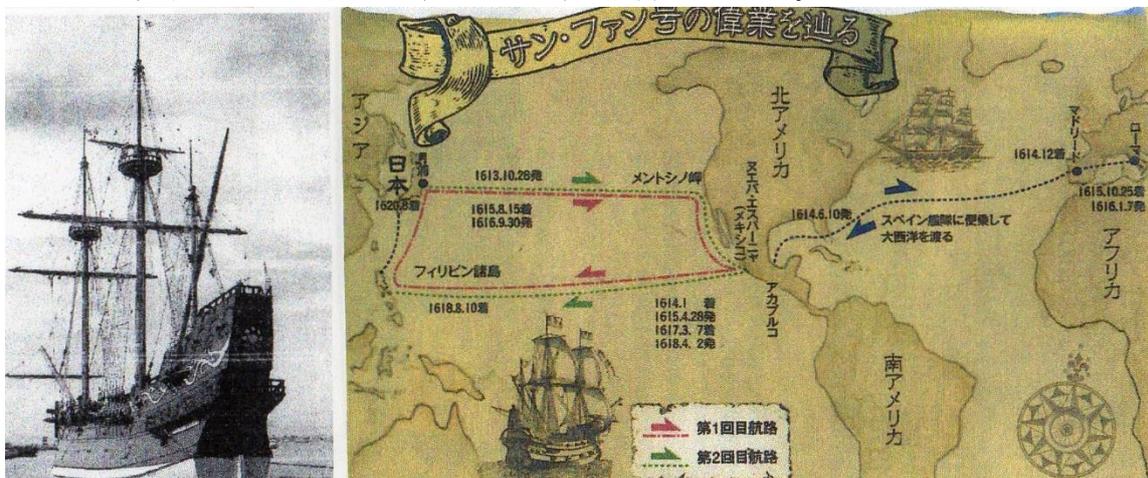
家康は開国主義であったがキリスト教を嫌い、対スペインでも政教一致のフィリピンを避け、メキシコとの直接通商を望んだ。（メキシコの銀の精錬技術にも関心があった）。

爾後、ガレオン船“**San Francisco**”でメキシコへの帰路にあったフィリピン総督 **Vivero** の房総海岸漂着（1609）、三浦按針が伊東で建造した西洋式帆船“**按針丸**”による **Vivero** 総督のメキシコ送還（1610）、**Vivero** 総督救難への答礼使として **Vizcaino** 大使のガレオン船“**San Francisco**”での浦賀到着（1611）と、徳川政権とスペインの交流は続いた。

一方、“**Liefde**”の漂着以来、徳川幕府内で地歩を固めつつあった新教国オランダ人の、旧教諸国の侵略主義への誹謗が功を奏し、幕府はキリスト教禁止と、スペインとの交流忌避の方向へ歩み始めた。

天下取りの野望を持つ東北の雄・伊達政宗は、旧知のフランシスコ会宣教師 **Luis Sotero** と謀り、仙台領内でのキリスト教布教容認と引換にメキシコとの直接貿易を求め、スペイン国王への使節派遣を計画した。貿易のみならずスペインの海軍力を利用して徳川と闘う意図もあったか。折から“San Francisco”が日本近海で遭難・航行不能となり、Vizcaino 大使の帰国便が必要となった。政宗は Vizcaino の部下の造船技術者や幕府の三浦按針の協力を得て、三陸海岸で小型ガレオン船” **San Juan Bautista** “(500T) を建造した。(第40図)。

1613年10月政宗の慶長遣欧使節を乗せた“**San Juan Bautista**”は石巻の月浦を出港した。大使役の支倉常長と **Luis Sotero**、仙台藩随員や幕府関係者等日本人140名と、Vizcaino 以下のスペイン人40名の180名が乗船していた。



(第38図) “San Juan Bautista”と使節団航路図

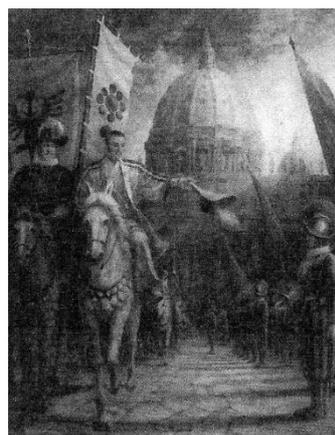
(“San Juan Bautista”は宮城県慶長使節船ミュージアムにある復元船写真)

一行は90日の航海でメキシコのアカプルコに到着、スペイン艦隊に便乗して大西洋を渡り、1615年1月にマドリッドでスペイン国王 **Felippe-3** 世に謁見した。マドリッドで支倉常長は洗礼を受けてキリスト教徒となった。

1615年11月にはヴァチカン宮殿でローマ教皇に謁見した。国王も教皇も使節団を歓待し、宣教師派遣には同意したが、通商の確約を得ぬまま有耶無耶のままで帰路に就く羽目となった。幕府によるキリスト教弾圧の情報も入っていた。

メキシコ迄戻った支倉は“San Juan Bautista”でマニラへ渡航した。当時、オランダ艦隊のフィリピン攻撃の噂があり、艦船の不足に悩むフィリピン総督により“San Juan Bautista”は買上げられてしまい、1年以上もマニラに足止めの後、他の便船により1620年9月に7年振りで仙台に帰着した。

徳川幕府は既にキリスト教禁教令を発令、伊達家も教徒弾圧を開始しており、支倉常長は失意の内に生涯を終えた。



(第39図)

支倉常長ローマ入城

支倉常長に従って渡欧した日本人の内、何人かはスペインに残留した者もあったのか、ハボン (Japon) の姓を名乗る人達がスペイン国内に現存している。

(註6) イエズス会とフランシスコ会

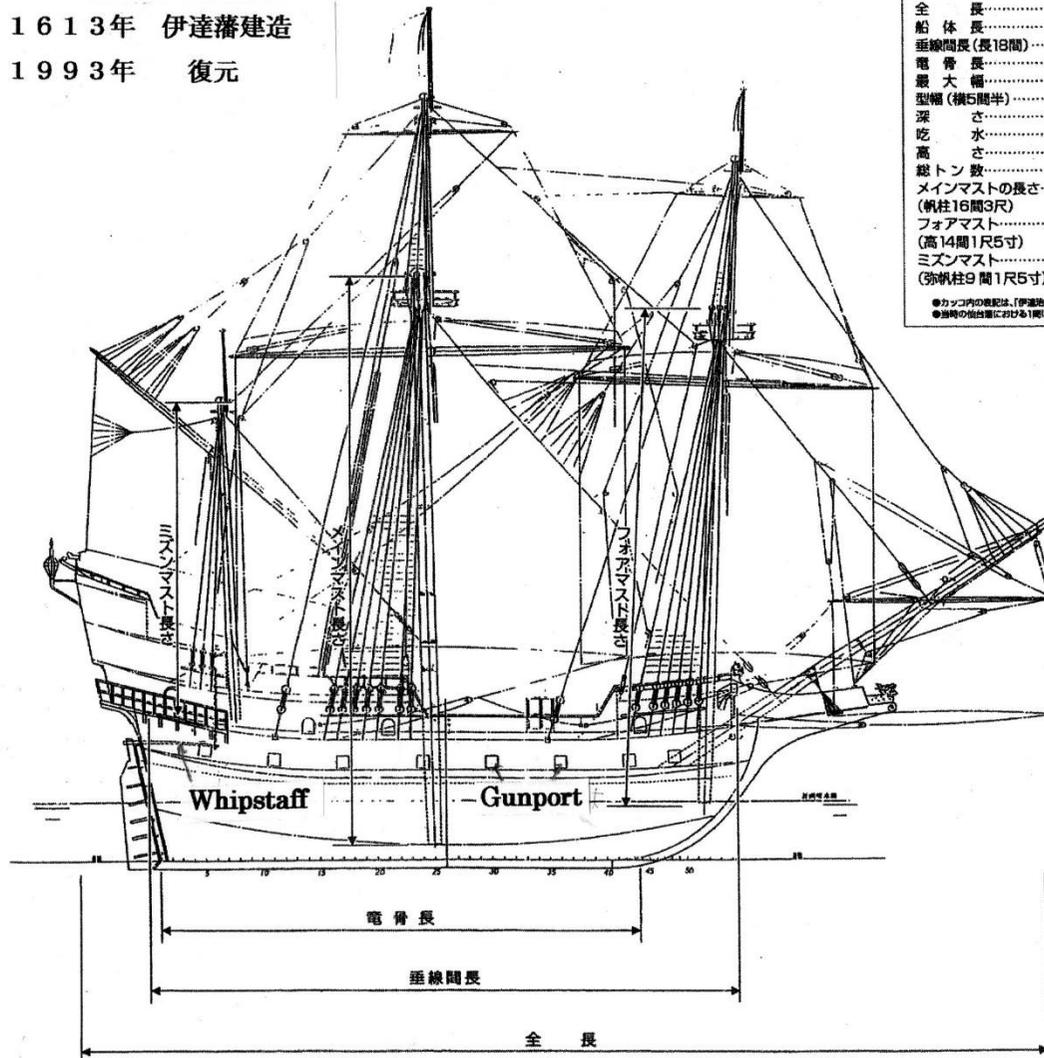
フランシスコ修道会やイエズス修道会は、会士の教育や修養を行う共同体であったが、16世紀頃には新教に対抗する反宗教改革運動として異教徒への布教活動に注力した。16～17世紀当時の日本では、ポルトガル系のイエズス会とスペイン系のフランシスコ会が布教活動で激しく争った。

サン・ファン・パウティスタ / 復元船設計図面

1613年 伊達藩建造

1993年 復元

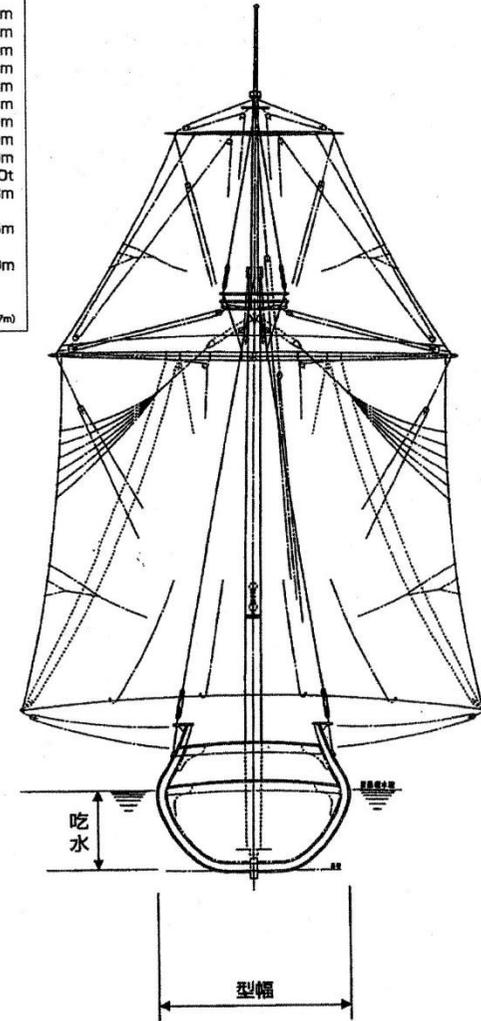
(第40図) ガレオン“San Juan Bautista”一般配置図
(1613年 伊達藩建造, 1993年復元)



■主要項目■

全長	55.35m
船体長	47.10m
垂線間長(長18間)	34.28m
電骨長	26.06m
最大幅	11.25m
型幅(横5間半)	10.91m
深さ	4.55m
吃水	約3.80m
高さ	48.80m
総トン数	約500t
メインマストの長さ (帆柱16間3尺)	32.43m
フォアマスト (高14間1尺5寸)	28.05m
ミズンマスト (帆柱9間1尺5寸)	18.19m

●カマコ内の表記は「伊達藩家記」による
●船時の船台座における1間は7尺5寸(約1.97m)



第4章 オランダ人の世紀

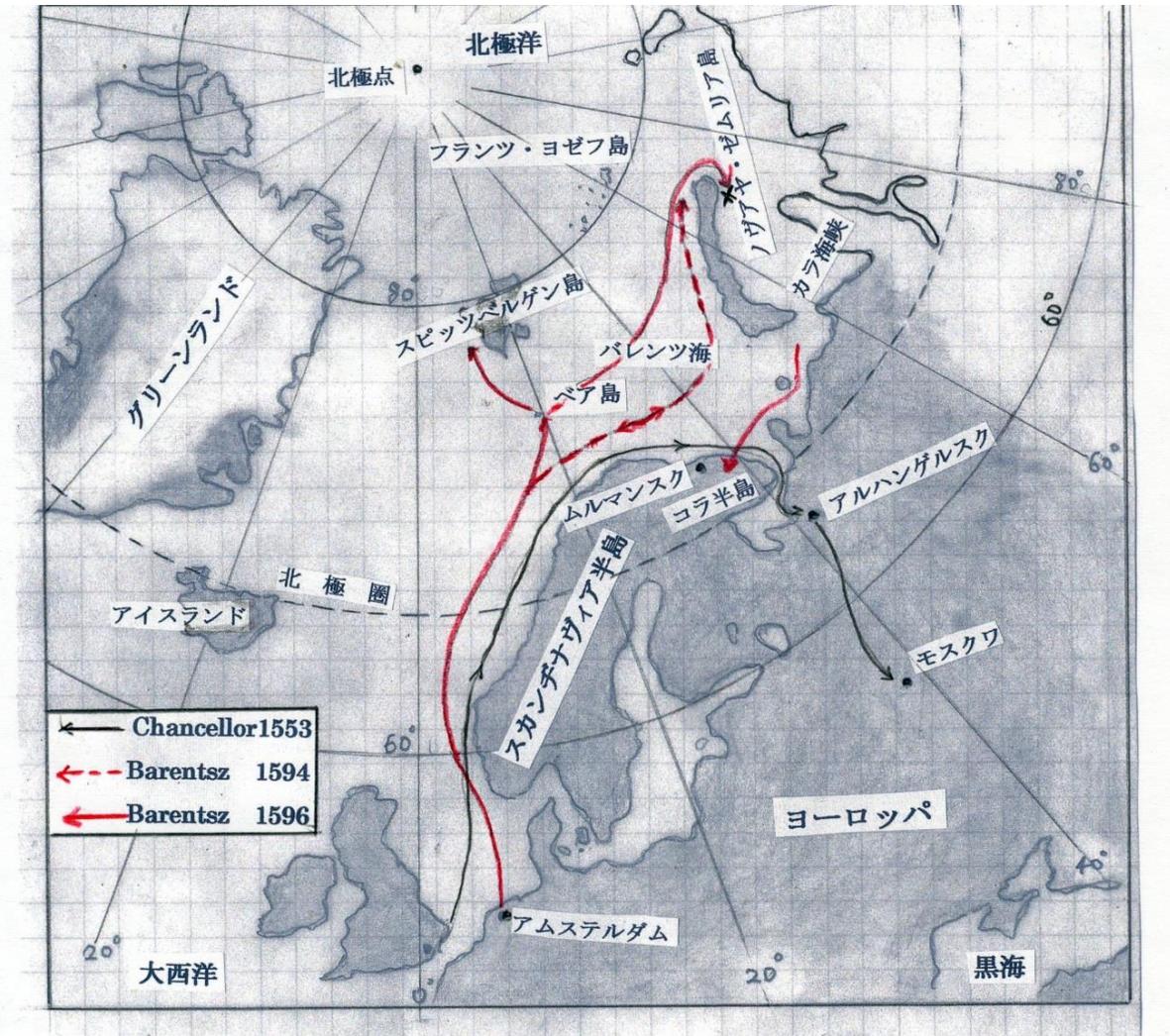
4.1 バレンツ船長の越冬と死

北東航路への挑戦

15～16世紀にはスペインやポルトガルが大航海時代の先駆となって、世界を二分したが、16世紀末頃から新海洋勢力として勃興したイギリスやオランダは、ポルトガルの勢力圏（喜望峰航路）やスペインの勢力圏（マゼラン海峡航路）を避けて、シベリアの北を廻って直接アジアに到達する北東航路の開設を試みた。

1553年にイギリスは、**R.Chancellor**の北東航路探検隊を送り出した。**Chancellor**は北東航路開設には失敗したが、アルハンゲルスクから陸路モスクワに到達して、ロシア皇帝**Ivan 雷帝**に謁見し、英・露間の貿易を独占する**モスクワ会社**の設立に至った。

イギリスは北東航路開拓によるアジアとの直接貿易には至らなかったが、副次的産物であるモスクワ会社は、爾後、レバント会社（1581年）、東インド会社（1600年）、ハドソン湾会社（1670年）等の国王勅許会社のモデルとなり、イギリスの世界展開の基礎となった。



(第41図) 北東航路への挑戦 関連図

W.Barents の北洋探検

オランダは1594年に四隻から成る探検隊を送り出した。航海士 **Wilem Barents** の指揮する2隻は、ノヴァヤ・ゼムリア島の東岸を北上し、北緯77度25分に至ったが、氷に阻まれて引き返した。（第41図）参照。

更に1596年5月、W.Barents は2隻を率いて探検航海に出た。ベア島やスピッツベルゲン島を発見・探検し後に、僚船と別れた Barents の船はノヴァヤ・ゼムリア島へ向かった。

8月初旬 Barents はノヴァヤ・ゼムリア島北端を廻ったが、船は氷に高く押し上げられて難破した。Barents と17名の乗員が、船は濃霧と流水に包まれて航行困難となった。8月末には隊は現地で越冬することに決し、難破した自船より矧がした（第42図）W.Barents 木材や流木を集めて越冬小屋を建てた。北極地方での越冬は想像を絶する厳しいものであったが、北極熊を狩って食肉や灯油を入手した。（第43図）参照。

寒さも緩んだ翌年6月14日、一行は難破船から引き出した二艘の無蓋ボートに装残った備品を積み、2700km離れたコラ半島を目指して出発した。一行のボートは帆走や櫂走、氷上では曳航しつつ南へ進んだが、壊血病に苦しむ Barents は途中で死亡した。隊員達はその後ロシア船に救助されてコラ半島に達し、12名がオランダへ帰還出来た。

274年後の1871年、ノルウェーのアザラシ猟船が Barents の越冬小屋を発見し、Barents の日誌も残されていた。



（第43図）難破した Barents の探検船と Barents 隊の越冬小屋

オランダは1595年に **Houtman** 船団が喜望峯航路に成功し、爾後、ポルトガルを圧してアジアとの通商に参入し、北東航路への情熱は冷めた。

1588年にスペイン無敵艦隊を破ったイギリスも、喜望峯廻りでアジアとの直接貿易に参入し、オランダと激しく争ったが、カナダ方面からの北西航路開設の興味は失っていなかった。（第6章参照。）

ヨーロッパからベーリング海峡を抜けてアジアに直接達する北東航路は、300年後の1878年の **Erick Nordenskjöld**(スウェーデン)の探検航海により達成されたが、気象条件から商業用航路には不相当であった。最近では地球温暖化により北極圏の氷が減少し、商業用航路として登場しつつある。

4.2 VOC船 “Batavia” の難破事件

オランダ東インド会社 (VOC)

喜望峰回りのアジア貿易に参入したオランダは、イギリス東インド会社 (EIC) に対抗して、1602年にオランダ東インド会社 (VOC) を設立し、喜望峰からマゼラン海峡に至る地域での、貿易の独占権、通貨発行権、外交権、交戦権を付与した。

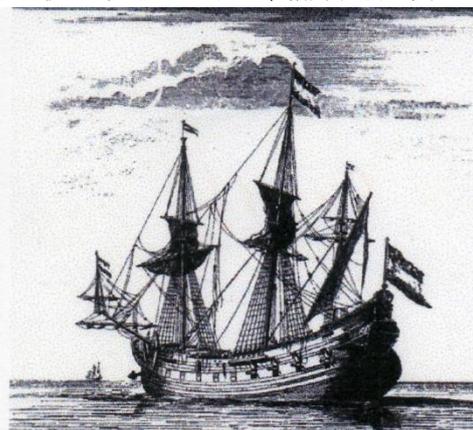
VOCはポルトガル勢力を駆逐し、英・EICと競合しつつ、17世紀中葉には香料諸島、東インド諸島 (ボルネオ島、ジャワ島、スマトラ島等)、マラッカ、セイロン島等を占拠、更には喜望峰、長崎をも勢力下に収めた。アジアの本拠はジャワ島のバタビアに置いた。

VOCはバタビアを中心として、香料諸島 (胡椒、スパイス)、ボルネオ・セレベス (米)、セイロン (象牙、宝石)、中国 (生糸、絹織物、陶磁器)、長崎 (金、銀、銅) 等と各方面に定期船を配船して手広く交易を行った。(第46図) 参照。

毎年30隻程度の船が往復したが、VOCがバルト海貿易より転用したオランダ独特のフルート船 (FLUTY) は、軽武装・軽構造で積載量が大きく、操帆作業の省力化で乗組員数が少なく運航採算が抜群で、重厚なガレオン船を主流とするイギリス商船隊を圧倒した。



(第44図) バタビア風景



(第45図) フルート船

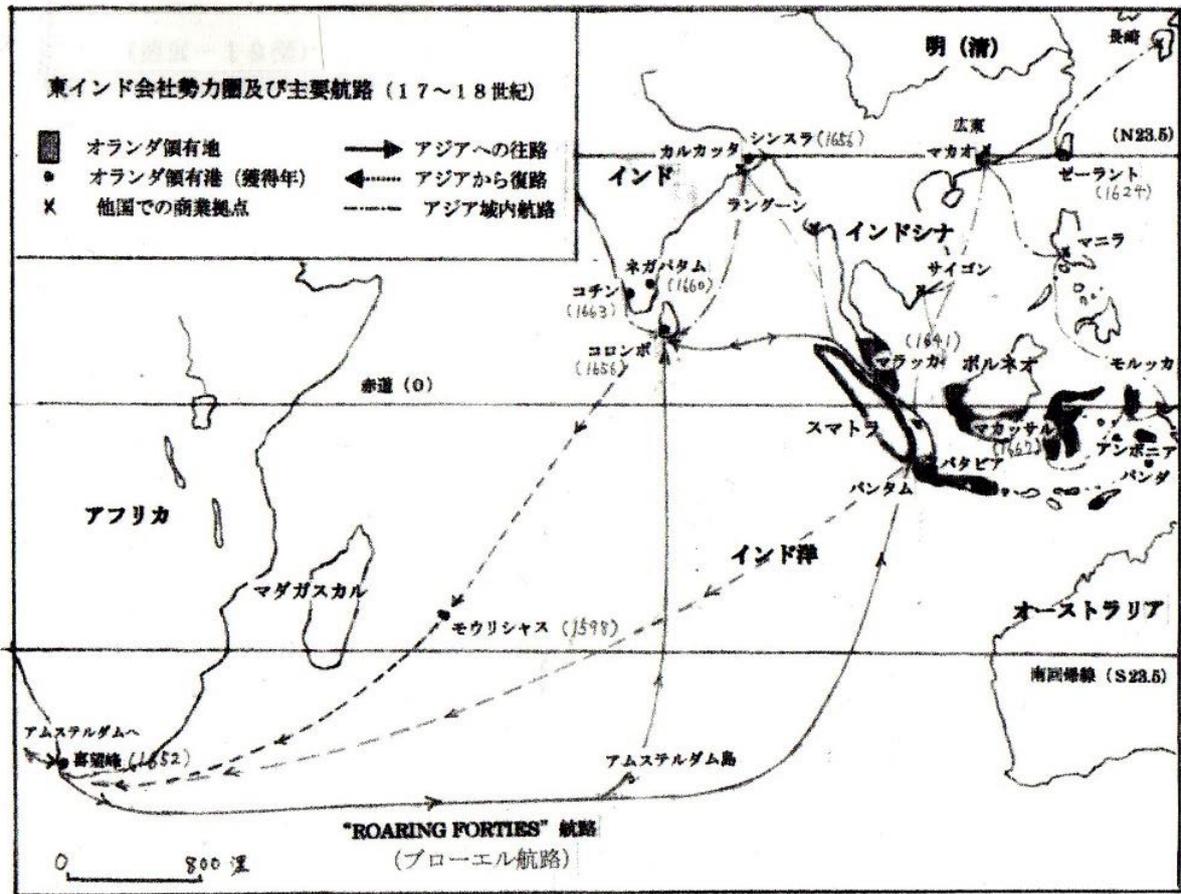
ブローエル航路

VOCの交易品の主要集積地はバタビア (ジャワ島) とコロンボ (セイロン島) であった。アムステルダムからは9月頃、12月頃、4月頃と3回に分けた船団が出航した。その航路は「航海命令書」で指示された。イギリスの管制下の英仏海峡を避けて、スコットランド北端を廻って大西洋に出る。南米大陸に近いコースを経て喜望峰へ到達し、糧食の補給をした後にインド洋に入る。インド洋ではサンゴ礁やサイクロンを避け、ポルトガル勢力圏を避ける配慮もあり、南緯36度から42度の間を西風に乗って進み、ニュー・アムステルダム島 (N38度、E78度の小島) の付近から北転してコロンボへ。バタビアへは更に東進の後に東南貿易風を利用して北北東へ転針、スンダ海峡を抜けて到達した。アムステルダムからバタビア迄は8~9ヶ月の困難な航海であった。(第46図) 参照。

1611年にオランダ人 Hendrik Brouwer が発見した此の航路は、南緯40度付近の有名な荒海「吠える40度帯」を通り、「Roaring Forties 航路」又は「ブローエル航路」と呼ばれたが、経度の測定方法の未熟な17世紀には、変針点の決定に苦労した(註7)。

バタビアからの帰国船は積荷保護の為に強力な船団を組んで12月~1月に出航、東南貿易風を受けてインド洋を西に横断し、喜望峰経由で本国迄は7ヶ月の航海であった。

コロンボからの帰国船はモーリシャス島 (1598より蘭領) 経由で喜望峰を目指した。



(第46図) VOCの勢力圏及び主要航路 (17~18世紀)

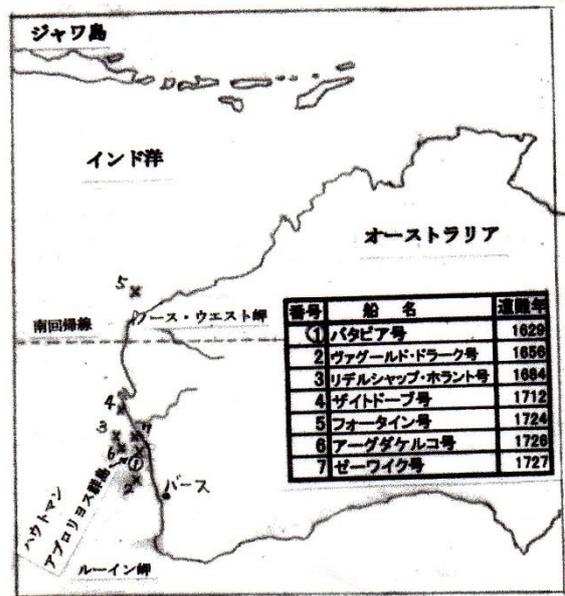
VOC船“Batavia”の海難

VOCの最盛期には経度測定技術が未確立で、ブローエル航路の変針点を誤ったり西風に煽られたりして、オーストラリア大陸西海岸に座礁する海難事件が多発した。沈没位置が特定されるVOC船は7隻であるが、“Batavia”の事件が有名である。(第47図) 参照。

1628年10月28日、VOC船“Batavia”は、銀や高価な交易品等、乗組員と船客(兵士や東洋への赴任者や家族達)の合計341名を乗せて、アムステルダムを出港した。

船長ペルサエルトと航海士ヤコブスは、船客中の美女ルクルチアを巡って感情的に対立していた。“Batavia”はブローエル航路に沿って航行したが北への変針点を誤り、僚船と逸れてオーストラリア(当時は未知の大陸)沿岸沖65kmのハウトマン・アプロリヨス群島の岩礁に座礁した。1629年6月4日の夜であった。

乗客の大半はロングボートで下船し、周辺の無人の島々に上陸したが、無人島には水があり、アザラシや鳥の卵を捕獲して生き延びる事が出来た。ペルサエルト船長とヤコブス航海士と45名の者達は2隻のボートを奪い、他の乗客達を置き去りにしてジャワ島へ向

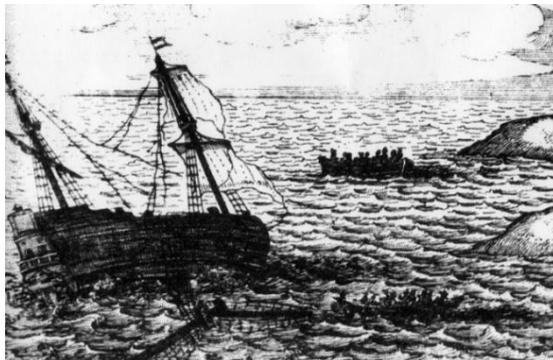


(第47図) 難破したVOC船一覧

かった。“Batavia”の貨物監督であった**コルネリス**は、航海中から積荷の財宝の強奪を企画して仲間を抱き込んでいたが、難破に際しては仲間と共に船に残り、10日後に積荷の銀や宝石を持って離船した。コルネリスはVOC生存者の最年長者であったが、ルクルチアを愛人として独裁的支配者として、島々に分散して残された生存者たちを支配した。コルネリスに対する叛乱や仲間割れも度々起きたが、嗜虐性のあるコルネリス一味により、女・子供を含む125名が次々と虐殺された。

ペルサエルト船長達のボートは7月2日にオランダ船に救助されて、バタビアに辿りついた。ペルサエルトは総督から生存者の探索を命じられ、9月16日に遭難地点に到着し、70名余の生存者を救出して、コルネリスの一味を逮捕した。バタビア総督はコルネリスの一味7名を絞首刑に処すとともに、潜水夫を現地に派遣して積荷の一部を回収した。

350年後の1963年に難破の位置が確定され、オーストラリア政府による大規模なサルベージが実施され、回収品はパースの海事博物館に展示されている。



(第48図) ”Batavia “の海難

VOCによるノーバ・オランダ探索

中世以来の地理学者は、南極を含む南方海上に巨大な大陸が存在する筈との幻影を持ち、当時の地図には **Tierra Inocognita (未知の大陸)** とか **Tierra Australis (南方大陸)** の名称で、幻の南方大陸が記載されていた。

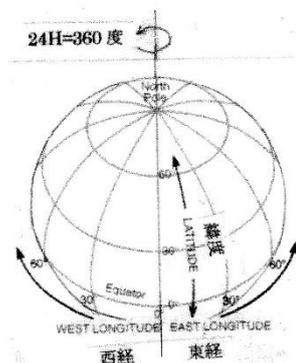
ブローエール航路を逸れたVOC船が度々漂着する地(オーストラリア西岸)をVOCでは**ノーバ・オランダ(新オランダ)**と呼称したが、前述の“Batavia”海難事件で死刑を免れた2人の犯人が現地に置き去りにされ、最初の白人植民者となったが行方不明となった。

1642年8月、バタビアのVOC総督は南方大陸の全貌を明らかにする目的で、優秀な船長 **Abel Janszoon Tasman** に調査を委託した。2隻の船を率いてバタビアを出港したTasmanは、西進してモーリシャス島(マダガスカル島の東、蘭領)に至り、南緯49度まで南下した後に偏西風に乗って東進した。同年11月には**タスマニア島**を発見した。更にTasmanの船隊は**ニュージーランド西岸**に沿って進み(住民の抵抗で上陸は出来なかった)、**フィジー諸島**や**トンガ島**発見の後、ニューギニアの北岸経由でバタビアに帰着した。

Tasmanの航海により、オーストラリア大陸の存在が確認されたが、住人は未開人のみで貿易の見込みはないとVOCは探検を継続せず、爾後1世紀の間、未知のまま放置された。

(註7) 緯度の算出

恒星の仰角観測による緯度(Latitude)を測る方法は古くからあったが、経度(Longitude)を知る方法は17世紀には未確立であった。地球の自転は1日(24H)で1回転(360度)であるから、経度15度が1時間に相当する。船の現在位置に於ける太陽の正中(即ち正午)を確認し、その時の標準地(例えばグリニッチ、経度0)での標準時間の差から、現在位置の経度を計算し得る。標準時間を正確に刻む時計がクロノメータで、1735年頃にイギリスの時計職人 **John Harrison** が実用化した。実際の航海での実用は **Cook 艦長**の第二回航海(1772~75)であった。



第5章 洋上の反乱

5.1 黒い積荷の悲劇

奴隷貿易（黒い積荷）

大航海時代に新世界一番乗りをしたスペイン人達は、エスパニア島、キューバ島等で砂金の採掘を始めた。砂金の採掘は1515年頃がピークで、以後サトウキビ栽培に転換したが、酷使により激減した原住民に代わって、アフリカからの**黒人奴隷**の輸入が始まった。

スペイン政府は1528年にアシエント (ASIENTO) を発行して、奴隷貿易を管制したが、17世紀にはアフリカ西部のベニン湾周辺を制し、ブラジルでの砂糖生産も制したポルトガル商人が奴隷貿易を独占した。18世紀に入ると、西インド諸島に於ける、英・仏植民地でのサトウキビ栽培と砂糖生産が盛んとなり、多くの黒人奴隷が輸入されたが、1713年のユトレヒト条約 (註8) 以降はスペイン政府からアシエントの権利を獲得した、イギリス商人の独壇場となった。

16世紀から19世紀初頭迄の300年間に各地に輸入された黒人奴隷数は960万人程度とされる、悪名高い中間航路や船待ち時の損失を考慮すれば、輸出数は1200万人を超えたものと考えられる。(第4表参照)

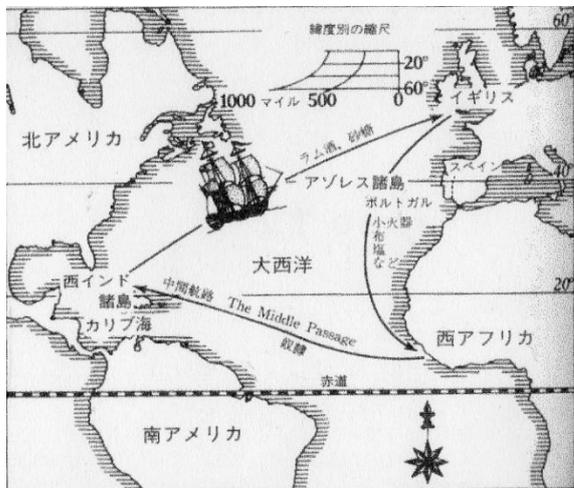
(第4表) 黒人奴隷輸出先

奴隷輸出先	産業	奴隷数	比率
葡領ブラジル	砂糖・金	354万人	37%
英領西インド諸島	砂糖	163万人	17%
仏領西インド諸島	砂糖	163万人	17%
西領西インド諸島	砂糖	163万人	17%
英領北米13州	タバコ・綿	38万人	4%
蘭領ギアナ	砂糖	48万人	5%
蘭領西インド諸島	砂糖	4万人	
ヨーロッパ		24万人	2%
合計		957万人	100%

三角貿易と中間航路の悲劇

イギリスの奴隷貿易は三角貿易の形態を採った。先ず奴隷船はブリistolやリヴァプールで織物類、銃火器、鋳鉄棒、小間物等を積み込み、西アフリカへ向かう。これ等の品物は黄金海岸や奴隷海岸で奴隷購入に使われた。

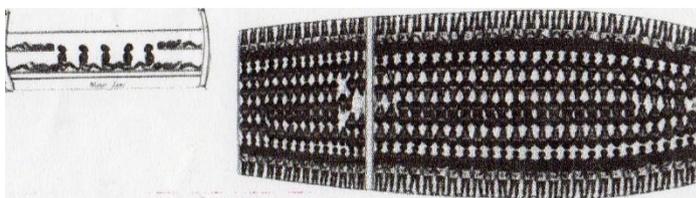
奴隷船 (約100T船に約200名の奴隷が一般的) は**中間航路 (Middle Passage)** と呼ばれた大西洋横断航路に向かうが、酷暑の赤道無風地帯の2ヶ月の航海は地獄の沙汰、航海中死亡率は20%に及んだ。



奴隷達は小アンティル諸島の島々や、ジャマイカに降ろされて競売にされた。スペイン植民地にはジャマイカから再輸出された。奴隷一人の価格は砂糖1トンに対応したと云われる。

イギリスへの帰路は砂糖やラム酒を満載して、西の卓越風に乗って還った。(第49図) (第50図) 参照。

(第49図) 三角貿易の航路



(第50図) 黒い積荷 (奴隷) の積み付け例

奴隸船“Zong”事件

奴隸船を巡っては多くの残虐な事件が起きたが、最も有名なものはイギリス船”Zong”の奴隸の海中投棄事件であった。

リヴァプール船籍の奴隸船“Zong”は1781年9月6日、積荷の奴隸442人と白人乗組員17名を載せて、アフリカのサン・トメ島を出港し、ジャマイカへ向かった。

Luke Collingwood 船長は進路を誤認して航海は長引き（サント・ドミンゴを見過ごしてジャマイカに着き引き返す）、船内では病気が発生して60人余の奴隸と7人の乗組員が死亡した。生残っている奴隸達も衰弱が甚だしく、ジャマイカでの商品価値は疑問であった。11月29日、Collingwood 船長は部下の士官達を集めて「水樽には200ガロンの水しか残っていない、奴隸達が渴きや病気で自然死すれば船主の損害となるが、奴隸達を海中に投棄すれば“合法的海中投棄”として保険が適用される」と論じた。**Kelsal** 一等航海士は「水は不足していない」と反対したが、船長の命令により奴隸投棄が始まり、その間に雨が降ったにも関わらず、3日間に亘って133名の奴隸が生きながら海中に投棄された。

12月22日、“Zong”は3ヶ月半の航海を終えてキングストン港（ジャマイカ）に投錨した。Collingwoodは当地で生残りの奴隸達を売却し、イギリスへの帰途に就いた。

奴隸船“Zong”の船主 **Gregson slave-trading syndicate** は、海中投棄した奴隸132人の保険金（30ポンド/人）を保険会社に請求したが、保険会社は支払を拒否し1783年より法廷闘争に入った。第一審の高等法院（Court of King's bench）は船主に有利な判決を下した。「奴隸に関するこの事件は馬を船外に投棄するのと同じ性質のものである・・・。」

保険会社は財務裁判所（Court of Exchequer）に控訴した。裁判長 **Mansfield** 卿の結論はCollingwood 船長の針路ミスや水の残量の判断ミスが原因であり、保険会社に支払い義務は生じないと結審し、船長及び乗組員の行為は殺人であると主張した。



裁判中に Collingwood 船長も病死し、乗組員の犯罪問題は有耶無耶になった。

奴隸船“Zong”に関する裁判の経過は新聞紙上に報道されてイギリスやアメリカで既に始まっていた**奴隸制度廃止運動（Abolition）**の火に油を注ぐ結果となった。イギリスの有名な画家 **J.M.W.Turner**(1775~1851)は、本事件を題材とした大作 **Slave Ship（奴隸船）** を画いた（1840年）。（第51図参照）。

（第51図） 絵画 Slave ship (J.M,W.Turner ポストン美術館蔵)

イギリスでは1807年に**奴隸貿易禁止令**、1833年に**奴隸解放令**が出されて各国も追従した。最後まで奴隸制度に固執したのはアメリカ合衆国（南部の綿栽培）と、ブラジル帝国（砂糖、採金、コーヒ栽培）であった。アメリカでは1863年に **Lincoln** 大統領が奴隸解放宣言に署名、ブラジルでは1888年に摂政 **Isabel** 王女が奴隸制廃止令に署名し、300年に亘る黒い積荷の悲劇は終わりを告げた。

（註8）ユトレヒト条約

スペインの王位継承をめぐり1701年より14年間、主としてイギリスとフランス間で全世界規模に闘われたスペイン継承戦争の講和条約。本条約の最大の受益者はイギリスで、スペインからジブラルタルとアシエント権を、フランスから北米大陸のアカディア植民地（現カナダ・ノヴァスコシア）を獲得。

奴隸船“Amistad”の反乱事件

1800年代にはイギリスを始めとして奴隸貿易を禁止する国が増えて来た。1783年に独立を果たしたアメリカ合衆国も内部に奴隸制度を維持しつつも、奴隸の輸入を公式には禁止する州が増えた。一方この頃からアメリカ南部諸州での綿花栽培が盛んとなり、奴隸の需要は激増して密貿易が増え、航海中の奴隸達の苦難は増えた。

アメリカへの奴隸密輸はキューバを中継地とする場合が多かった。

1839年6月27日、小型スクナー船“Amistad”は奴隸52人を積み、キューバのハバナを出航した。白人は **Ramon Ferrer** 船長、奴隸商人の **José Ruiz** と **Pedro Montez**、4人の船員の合計7名であった。奴隸達はアフリカのギニアから密輸され、キューバで転売用に養生されて元気旺盛であった、中でも村長の息子 **Cinque** は知力も体力も優れていた。

“Amistad”の目的地はアメリカ南部のチャールストンであったが、ハバナ出航直後から、

強い逆風を間切って前進出来ずに漂流状態で、奴隸達は船酔いでストレスは上がった。

5日目の夜、Cinqueは自分の手枷の錠を外すに成功し、次々と仲間を解放した。Cinqueに率いられた奴隸達は船倉に置いてあった山刀で武装し、甲板へ殺到して乗組員達を急襲した。船長とコックを殺戮、2人の水夫は海中に逃れた。Cinqueは2人の奴隸商人 Ruiz と **Montez** と通訳用にボーイの Antonio を残した（第53図）。

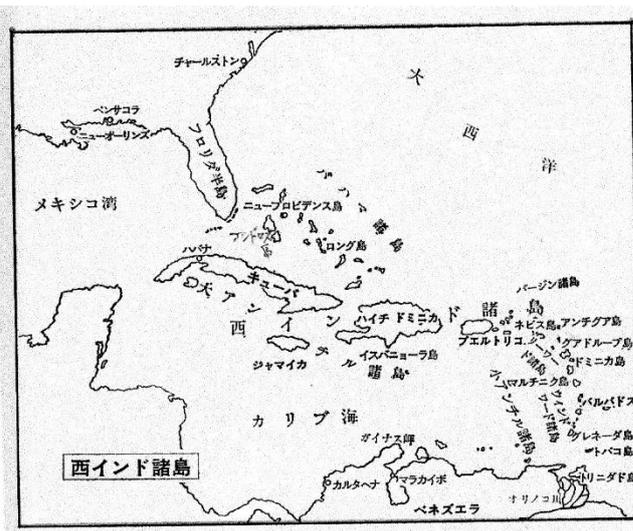
CinqueはMontezにアフリカに還る為に、太陽の昇る東へ航行するように命じた。

（第52図）西インド諸島

Montezは日中には東へ航行し、太陽が出ない曇天の日や夜間には北西（アメリカ合衆国の方向）へ航行した。星座の知識が無いCinqueは騙された。“Amistad”は数週間バハマ諸島周辺を彷徨した後はジグザグ状に北上し、ニューヨーク州ロング・アイランドのモントーク岬に到達した。叛乱後7週間が経過していた。Cinque達が上陸して水や食料を調達中に、合衆国海軍の警備船“Washington”に捕獲され、コネチカット州のニュー・ロンドンに連行された。（第52図）参照。

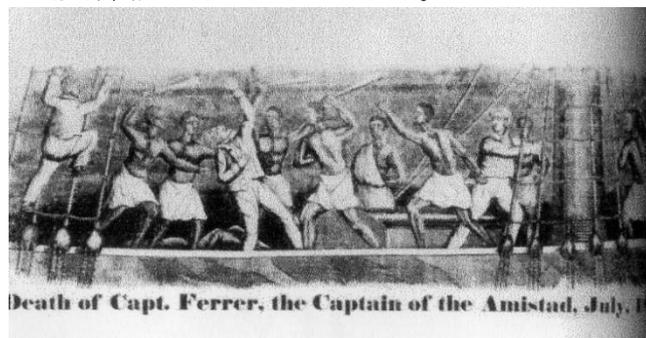
奴隸達を反逆者、殺人者としてキューバに送還すべきとするスペイン政府や奴隸商人達と、弁護士 **John Quincy Adams**（後の第7代大統領）等の奴隸制度廃止論者の間の法廷闘争となった。1841年の結審では「黒人達は非合法的にキューバに連行された故に、法的見地からは奴隸ではなく、自由を取り戻す為の武力的行使の権利を有する。」とされた。

Cinqueの一行はキリスト協会の保護の下でアフリカに送還された。Cinqueは故郷の村には定着出来ずに、自身の経験を逆用して奴隸商人になったと云われる。



（第53図）

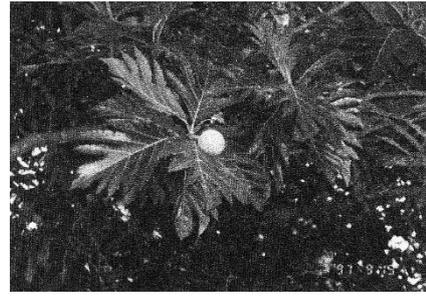
Ferrer 船長の死



5.2 “Bounty” 号の叛乱

パンの木移植計画と Bligh 艦長

18世紀イギリスは西インド諸島植民地の砂糖生産で莫大な利益を得ていたが、砂糖農園で働く奴隷の食糧確保が悩みの種であった。更にアメリカ独立戦争の勃発（1775）後は北米大陸からの食料輸入も不安定となり、農園主達は国王 Jorge 3 世に対し、太平洋のタヒチ島で自生するパンの木（註9）の西インド諸島への移植を請願した。パンの木10本で奴隷一人が養えるとされた。

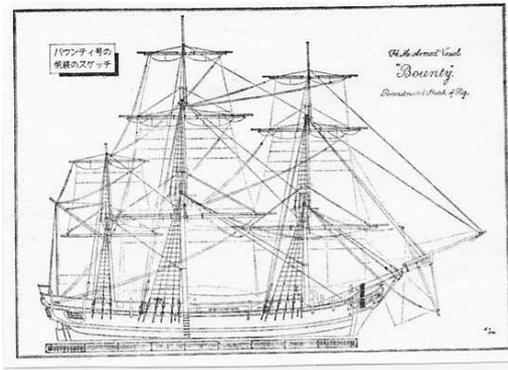


（第54図）パンの木

海軍本部はパンの木移植に使う船と乗組員の調達に着手した。船は3本マスト、230T、全長30m弱の小型商船を購入改装し、若干の武装も施して軍艦“Bounty”と命名した。

艦長には太平洋探険航海で有名な J.Cook 艦長の下で航海長を務めた William Bligh 少佐が選ばれた。Bligh は水兵から航海長迄に累進し、航海者としても、海図や水路図の製作者としても抜群の技量であったが、痲痺持ちで部下の心を掴み得ない欠点を持っていた。

Bligh 艦長は多くの希望者の中から43名の乗組員と、パンの木の世話係としての植物学者1名とその助手1名を人選した。副長には以前から Bligh と親交のある22才の快活な美青年 Fletcher Christian を選んだ。彼は Bligh と同じ艦に乗って西インド諸島へ航海した経験があったが、Bligh は Christian を可愛がり航海術を徹底的に教育した。二人の関係は極めて親密であったが、当時のイギリス海軍で公式には厳禁だが艦内では黙認状態の悪習である同性愛関係（SODOMY）にあったとの説もある。“Bounty”は1000個のパンの苗木の鉢を積むスペース確保の為に、艦内の規律を維持し艦長を警護すべき海兵隊員を乗せていなかったのは異例であった。



（第55図）“Bounty”



（第56図）Bligh 艦長と Christian

タヒチ島への航海

海軍本部の事務遅延で“Bounty”の出航は1ヶ月以上遅れたが、1787年クリスマス・イブの前日に大急ぎでポーツマスを出帆した。海軍本部の命令は、南米大陸南端のホーン岬を經由して太平洋に出て翌年4月頃タヒチに到達し、パンの苗木を移植・船積みした後に、喜望峰経由で西インド諸島に届ける2年間の西回り航路であったが、貿易風の関係で東回り航路よりも1年早く西インド諸島に到達出来る筈であった。

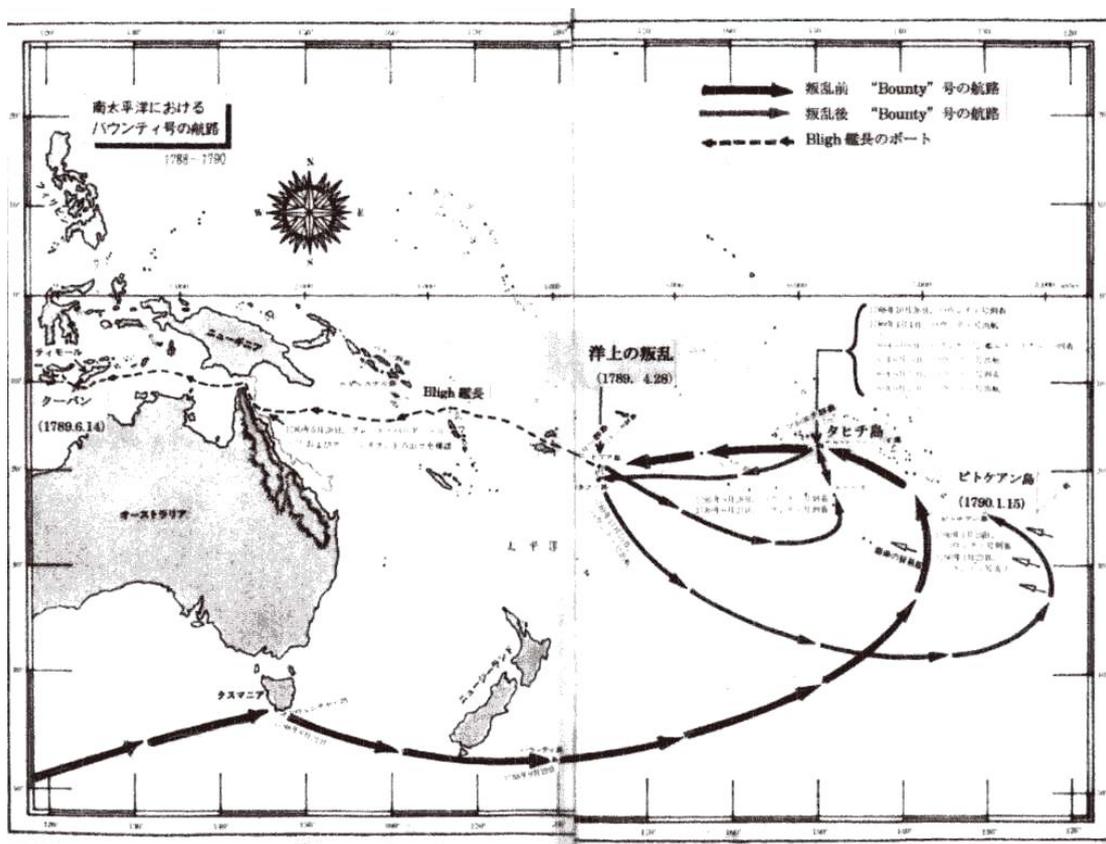
しかし出帆の遅延はホーン岬通過の最適シーズンを逃した事となり、1788年の3月から4月にかけての1ヶ月間、Bligh 艦長は航海運用術の粋を尽くしてホーン岬通過に努力したが、西からの強風と波浪に打ち勝てず喜望峰に針路を変えた。この間の Bligh 艦長の示した航海者としての技量と統率力は驚嘆に値すると言われている。悪天候の危機の中で乗

組員との関係も極めて良好であった。その反面、海軍本部の指令を忠実に守ろうと、1ヶ月も空しく苦闘した彼の融通の無さや頑固さも示している。

東廻り航路に変えた“Bounty”はケープ・タウンとタスマニアに寄港した後に、ニュー・ジーランドの東で無人島を発見して**バウンティ諸島**と命名し、1788年10月25日には**タヒチ島**に到着した。ポーツマス出航以来10ヶ月目であった。

楽園での5ヶ月

Cook 艦長の下での探検航海で原住民との関係に慣れていた **Bligh 艦長**は、酋長達と親交を結び、植物学者と助手によりパンの木の苗木の採集や鉢への移植も順調に進んだ。貿易風の季節を待つ5ヶ月の滞在の期間中、**Bligh**は酋長達との外交とパンの木に集中して乗組員の私生活には無関心であったが、乗組員達は土地の娘達と愛人関係を結んで極楽の様な生活を送っていた。**Christian** 副長も例外では無く酋長の娘と同棲していた。



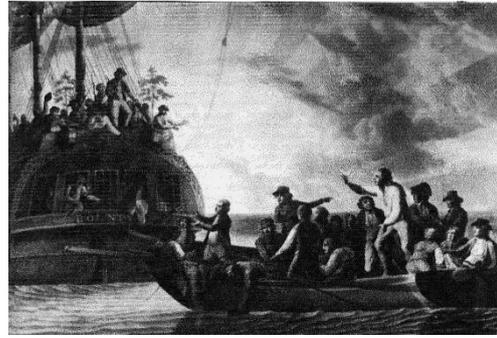
(第57図) “Bounty” 関連 航路図

洋上の叛乱と **Bligh 艦長**追放

1789年4月4日、苗木を積み込んだ“Bounty”号は遥かな西インド諸島を目指してタヒチを出航した。**Christian**を含めて乗組員達は5ヶ月間の怠惰な生活から再び艦内の厳格な規律に戻るのには容易ではなかった。完全主義者の **Bligh 艦長**は規律の弛緩に我慢出来ず、士官への叱責や水兵への鞭打ちの懲罰が続いた。**Bligh 艦長**の叱責は特に **Christian**に集中した。副長としての責任追及であろうが、同性愛関係の愛憎の纏れも考えられる。

Bligh 艦長がパンの苗木に与える水の確保の為、乗組員の飲料水の極端な節約を要求したのも乗組員の反感を増幅し、艦内には次第に不穏な空気が醸成された。“Bounty”はトンガ諸島の島に寄港し、水の補給やココナツの実を購入したが、このココナツの実が叛乱の

直接の動機となった。Bligh 艦長は Christian がココナツの実を盗み食いした嫌疑をかけ、乗組員達の前で酷い叱責を加えたが、Christian 副長の面目は丸潰れであった。一晚悩んだ Christian は翌朝、彼に同情的な一部乗組員と共謀して Bligh の船室を襲い、縛り上げて甲板に引き出した。1789年4月28日トファ島の沖であった。



Christian は Bligh 艦長と叛乱に組みしない艦長派の18人を小さなボート（長さ7m）に移し、（第58図）“Bounty”の反乱オールや帆、六分儀等の最低限の航海器具と僅かな水と食糧を積み込ませて洋上へ追放した。武器は携行させず、艦長達が生きてイギリスへ辿り着くとは誰も思わなかった。

Christian の指揮する“Bounty”はタヒチ島を目指して反転した。

不撓不屈の航海者 Bligh は乗組員を叱咤激励しつつ、食人種の棲む海図も無い島々を縫ってトーレス海峡を通過し、オランダ領チモール迄3600哩を48日間で走破した。航海者 Bligh の技量は評価されるべきであろう。Bligh 艦長は1790年3月イギリス本国へ辿り着き、海軍本部へ事故の顛末を報告し、驚いた海軍は“Bounty”の捜索に軍艦“Pandora”を派遣した。

逃亡と殖民

“Bounty”に残った乗組員の内訳は、叛乱参加者17名、艦長支持派だがボートが満杯で乗れなかった者7名から成っていた。追跡を避ける為タヒチには寄港せず、タヒチの南東700キロのトウバイ島に植民を試みたが原住民の抵抗に合って成功しなかったので Christian 達は友好的なタヒチ島に戻り、女性を都合して他の島へ逃れる事を決心した。

艦長派の7名と反乱派でタヒチ残留希望者9名を島に残し、Christian 以下乗組員9名、Christian の愛人以下12名の原住民女性を乗せて、1789年9月23日“Bounty”は安住の地を目指してタヒチを出航した。タヒチ出航後原住民の男6名の密航者を発見したが、奴隷として使うのに好都合とそのまま連れて行く事にした。これが後のトラブルの原因となった。男性15名に対して女性は12名となり女性不足となったのである。

一方、捜索艦“Pandora”は1791年3月にタヒチに到着し 残留の艦長派、叛乱派ともに捕縛し、南海を捜索しつつ帰国の途に就いたが、“Pandora”はオーストラリア東岸のグレート・バリアーリーフで座礁し4名の囚人を失った。海軍本部に引き渡された10名は軍法会議にかけられ、3名の水兵がポーツマス軍港で公開絞首刑となった。

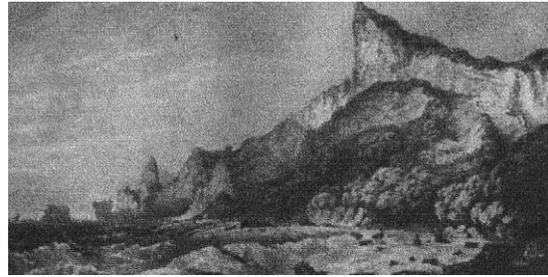
ピトケアン島の悲劇

Christian 達はソロモン群島やサンタクルーズ諸島方面で秘密の殖民に適した島を捜して2ヶ月間西方に航海したが、適当な島が見つからず食糧も水も枯渴したので、トンガ諸島のトンガタブ島に寄港して食糧や水や木材を補給した。その間 Christian は艦内に閉じこもり Bligh 艦長の残した海図や書物を調べ、英海軍 Carteret 艦長（第6章参照）の書いたピトケアン島の記述を見付けた。「7月2日（1767）の夕方まで西に航行を続け、北の方に陸地を発見した。それは海中から聳え立つ大きな岩の様に見えた。周囲は5マイル程で人影は見えない。島は一面の樹木に覆われて（中略）。この島をピトケアン島と命名した。」これを読んだ Christian はピトケアン島を目的地に定め、更に2ヶ月の航海の後1790年1月15日、叛乱から9ヶ月の放浪の末、遂に“Bounty”はピトケアン島に到着した。

断崖を登って見るとパンの木やバナナも豊富であった。上陸したのは白人男性9名、原住

民男性6名、原住民女性12名であった。艦から必需品を陸揚げした後、Christianは仲間の逃亡や他船からの発見を怖れて“Bounty”を焼却してしまった。

白人達はそれぞれの女と家庭を築き、最初の2年間は各自の家を建てたり開墾で忙しく争いの起こる余地も無く、Christianや男達には子供も出来た。



(第59図) ピトケアン島

しかし、病気や事故の為に女性数が減って来た事から、白人、原住民入り乱れての女性争奪戦が起こり殺戮が繰り返された。更に、故郷のウイスキー醸造所で働いた経験のある水兵が、島に自生している植物の根からアルコールの醸造に成功した事が火に油を注ぐ結果となり、生活は乱れ、争いは激化して首領のChristian自身も殺されてしまった。

10年目に生き残った男は少尉候補生 E.Young と水兵 Adams の二人のみとなったが、彼等は残った女性10名や子供達25名を擁して平和な生活に戻った。アルコール醸造器は破壊し、Youngは聖書を使って子供達に読み書きの教育も始めた。文盲のAdamsも参加していたが、次第に聖書の内容に魅せられて敬虔なキリスト教徒になった。

1808年8月、アメリカのあざらし漁船“Topaz”は南氷洋での漁の帰途、飲料水補給の為に海図にあるピトケアン島を捜し近づいた。船長は島陰から1隻の双胴のカヌーが漕ぎ出て英語で話しかけて来たのに驚いたが、ChristianやYoungの息子達であった。

船長は唯一の生き残り乗組員Adamsに面会して、“Bounty”の叛乱以後19年間の長い物語を聴かされた。その後英米戦争が勃発したりして、ロンドンの海軍本部に情報が届いたのは更に5年後であったが、海軍はAdamsの叛乱罪は今更追求しなかった。

叛乱者達の殖民の結果島は英国領となり、現在は約50人の子孫達が生活している。

その後の Bligh 艦長

Blighはその後、軍艦“Providence”でパンの木輸送の航海に再挑戦したり、戦列艦艦長として戦闘に参加したりした。Blighの最後の務めはオーストラリアのシドニーの総督であったが、現地の役人の汚職摘発に努めた。特にラム酒の密造取引を禁止した為に、部下達の手で監禁幽閉され、「ラム酒の叛乱」として有名な事件の主人公となった。

Blighは極めて有能で真面目な航海者であり海図製作者であったが、部下の愚行や無能に耐える包容力に欠ける面があり、あらゆるポストで常にトラブルを起こしていた。

“Bounty”号の叛乱を扱った小説や映画では Bligh は冷酷無比の艦長で、Christian 達は一方的被害者の様に描かれる場合が多いが、乗組員の側の問題も多かった筈である。海事史に関心のある筆者としては Bligh 艦長の航海技術や任務遂行の態度に共感を覚える。

(註9) パンの木 (Bread-fruit)

クワ科の常緑樹、高さ20mに達する高木で南太平洋諸島原産。果実は長さ20cm程度の楕円体状。果肉にデンプンを含み、スライスして茹でたり、焼いたりして食べる。火で乾かしてビスケット状にして貯蔵も可能。太平洋諸島先住民の主食であった。

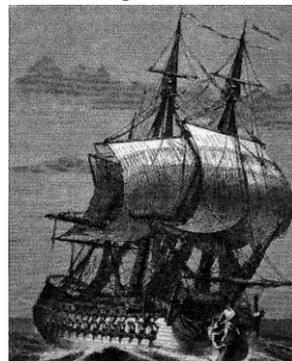
5.3 フリゲート艦“Meduse”の悲劇

“Meduse”の航海と座礁

パリのルーヴル博物館に T.Géricault 作の「メデューズの筏」なる有名な絵画があるが、これは1816年に起きた実際の海難漂流事件を題材にしたものである。(第60図)。

ワーテルロー会戦によりナポレオン戦争が終結し、フランスで Louis-18世が復位し、戦勝国イギリスは戦時中に奪ったアフリカのフランス植民地の一部を返還する事になった。

1816年6月17日、44門フリゲート艦“Meduse”は小型艦“Argus”や運送船等3隻を率いて、ロシュホール港を出航した。新セネガル総督の **D.J.Schmaitz 大佐**が、イギリスから返還されたセネガル植民地の受領に赴くものであった。旗艦への同乗者は将校、兵隊、水兵、書記、技師達とその夫人達、その他、出稼ぎの無頼漢や売春婦等の雑多な400名強であった。艦長 **la Chaumarey 中佐**は大酒飲みで、航海の技量や知識には欠ける人物であったと云われる。



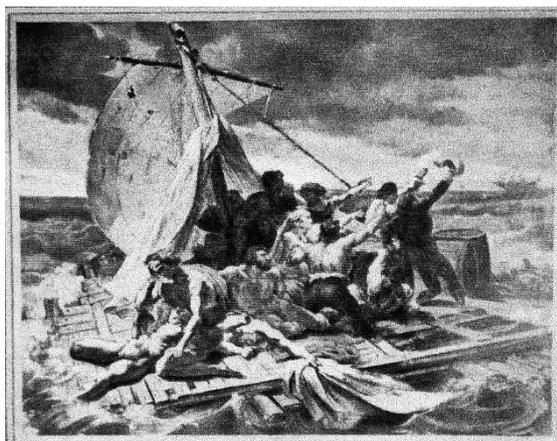
7月2日“Meduse”はブランコ岬北方で海図には明示してあるアイグイン岩礁に座礁してしまった。艦長は大砲や積み荷等の重量物の放棄をしなかった為に、満潮になっても艦は浮揚出来ず海水が侵入し、7月5日の夜明けには総員退艦となった。艦載の6隻のボートは250名しか収容出来ず、マストやヤードその他

(第60図) 仏海軍フリゲート艦

の木材で大きな筏を組み立ててボートで曳航する事にした。総督や艦長や側近達は悠々とボートに移乗したが、下級将校や兵士や水兵、船客達(婦人1名含む)の合計147名は、急遽組立てられた狭い筏(長さ約20m、幅約7m)の上に、ビスケット数袋、真水2樽、葡萄酒6樽とともに追い込まれた。筏は過大な荷重の為に水面下に数十センチ沈み、最初は曳航に努力していた4隻のボートも曳索を放して逃げ出した。

筏での漂流と惨劇

漂流を始めた筏にはマストも錨も海図も無かったが、クーダン候補生が指揮をとり、筏の隙間に材木を押し込んだり、材木と索具でマスト状のものを立てて帆を張る事が出来た。最初で最後の食事として僅かな量の湿ったビスケットが配られた。夜の間に多くの人々が筏の隙間から滑り落ちたり、挟まれたりして死に、7月6日の朝には20名が欠けていた。海はますます荒れて海水が襲いかかり、人々は筏の中央部の場所を争った。その夜兵士達が酒樽を開けて葡萄酒を飲んで乱痴気騒ぎの末、将校達と乱闘を繰り返した。その夜の中に更に60名が亡くなった。



7月7日の朝には生存者は67名であったが、食糧も水も無く1樽の葡萄酒のみが残っていた。筏の廻りには鱻の群れが遊弋していた。飢えに堪えかねた黒人兵の一人が死体を切り取り口に入れたのを見て、10名以上が死体に群がった。

7月8日朝の生存者は48名であったが、生存者達は飛魚や人肉で飢えを凌いだ。

(第61図) 絵画「メデューズの筏」
T.Géricault

La Pérouse 探検隊

アメリカ独立戦争（1775～83）に於いて反乱軍を援助してイギリスを破り、対英戦争の勝利に意気揚がる Louis-16世は、イギリスの Cook 艦長の成果に対抗して、優秀な船乗り La Pérouse 提督に太平洋の探検航海を命じた。1785年に出帆した La Pérouse 探検隊は太平洋各地を探検して成果を挙げたが、3年後に南海方面で行方不明となった。探検隊の行方の謎に就いては Louis-16世のみならず、フランス全国民の関心事であった。

フランス革命により Louis-16世は失脚するが、王制を倒した革命政府も1791年に Entrecasteaux 准将率いる捜索隊を南海に派遣した。この捜索隊も南海を二度に亘り捜索したが目的は果たせず、王党派隊員と革命派隊員の対立、対仏戦争中のオランダ植民地政府による船や標本の拿捕等と、国内外の政情不安に巻き込まれて悲劇に終わった。

La Pérouse 隊の捜索はフランス国家と国民の悲願となった感があった。

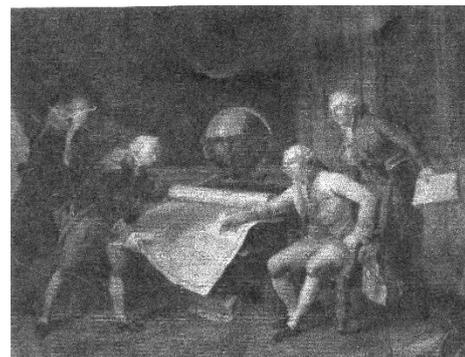
D'Urville 艦長のフランス探検隊がヴァニコロ島で La Pérouse 隊の遺物に到達し、その悲劇的運命が確認されたのは、遭難後40年後の1828年であった。

(第6表) La Pérouse探検隊関連年表

年	月	探検隊 航程	備 考	フランス政情
		[La Pérouse探検隊]	Louis-16世が推進	
1785年	8月	仏 プレスト出航	"Boussole" "Astrolabe"	
1786年	3月	南米南端ホーン岬		
	4月	イースター島		
	5月	サンドウィチ(ハワイ) 諸島		
	9月	北米西岸発		
1787年	1月	マカオ		
	7月	樺太 間宮海峡付近		
	8月	宗谷海峡通過		
	9月	ペトロパブロスク	少年船員をシベリア経由フランスへ(報告書)	
	12月	サモア諸島		
1788年	1月	オーストラリア・ポタニー湾	最初のイギリス植民船に逢う イギリス船に日記、資料を託す	
	3月	ポタニー湾出航後行方不明	フレンドリー諸島方面に向かったと思われた	
	12月		少年船員ベルサイユ到着 国王へ謁見	
1789年	7月			フランス革命
		[Entrecasteaux捜索隊]	フランス革命政府の要請	
1791年	9月	プレスト出航	"Recherche" "Espérance"	
1792年	1月	喜望峯寄航		
	4月	タスマニア到着後オーストラリア周航		
1793年	1月	タスマニア再訪後南海を捜索		Louis-16世処刑
1794年	2月	スラバヤにてオランダ官憲に拿捕	船、標本等は没収される	仏・蘭交戦中
1795年	1月	一部探検隊員プレスト帰還	Entrecasteauxは死亡	オランダ共和国崩壊
1804年	12月			Napoleon戴冠
1814年	4月			Napoleon退位
	6月			王政復古(Louis-18世)
1825年	10月			Charles-10世即位
		[La Pérouse隊遺物発見]		
1827年	9月	Vanikoro島にてイギリス商船が	英人 Dillon船長	
		Lperouse隊の2隻の遺物発見	Lperouse達は難破後原住民に食われた?	
1828年	3月	d'Urville探検隊Vanikoro島訪問	遺物確認、記念碑を建立	

La Pérouse 探検隊の失踪

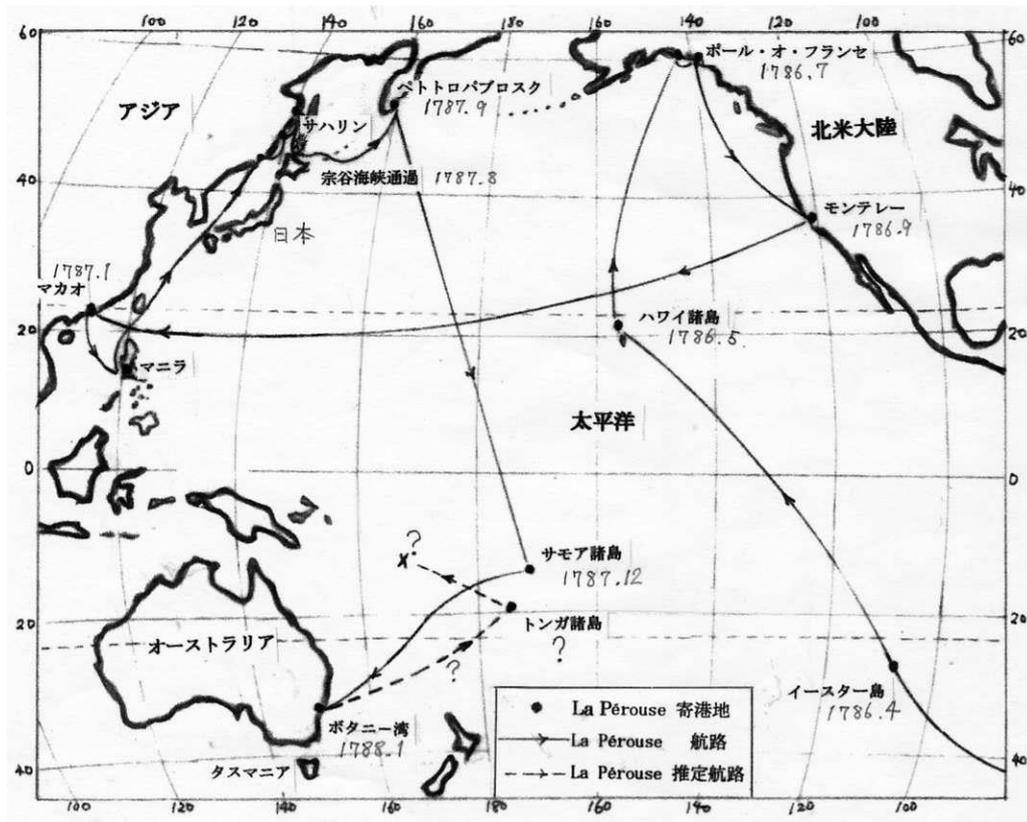
La Pérouse の航海は海洋国フランスの総力を挙げた科学的探検航海として、Louis-16世は自ら指示書を起草した。アラスカ方面とカムチャッカ沿岸の調査、アメリカ大陸と中国(清国)間の毛皮貿易の可能性の調査、及び南海の探検の続行等が目的とされた。多人数の物理学者、天文学者、博物学者、測地技師、画家等と精巧な科学器材を準備した。



(第63図) Louis-16世と La Pérouse

La Pérouse は“**Boussole**” (羅針盤)、“**Astrolabe**” (天体観測器) と名付けられた 2 隻の 500T 輸送艦と約 200 名の隊員で、1785 年 8 月 1 日にブレストを出港した。艦隊はホーン岬経由で太平洋に入り、1786 年 4 月にイースター島へ寄航した後、北米大陸北西岸の探検を目指して北へ向かった。艦隊はハワイ諸島経由で同年 7 月にはアラスカ沿岸に到達して原住民と交易を行った。**La Pérouse** は宿営地を**ポール・オ・フランセ** (フランス人港) と命名したが、この地で最初の悲劇が起こった、河口の水深を調査していた 2 隻のボートが激流により岩礁に激突して遭難し、21 名の乗組員を失ってしまった。更に艦隊はカリフォルニアの海岸を入念に調査しつつ南下し、9 月にはスペイン人の勢力圏の北限である**モンテレー** に達した。アラスカやカリフォルニアでの植物学者達の収穫は大きかった。

更に艦隊は太平洋を横断し、1787 年 1 月には**マカオ**に到達した。マカオではアラスカで入手した毛皮を売り捌き、**博物学者 Dufres** を下船させて、それ迄の航海で作成した地図や航海日誌を本国へ託送させた。(第 64 図) 参照。更に、フィリピンのマニラに寄航して本国から到着していた補充乗組員を乗船させた後、測量をしつつ中国大陸に沿って北上して日本海へ入った。1787 年 7 月にはサハリンと大陸を隔てる海峡 (**間宮海峡**) に入ったが、サハリンが島であるか否かを確認する迄の北進は出来なかった。

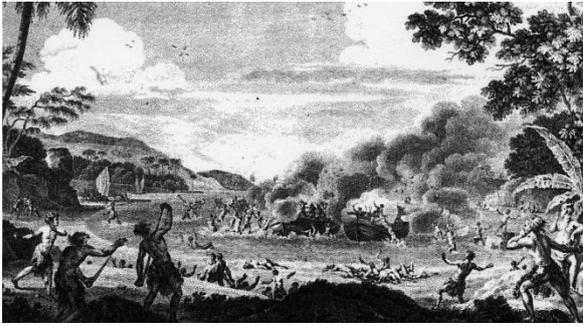


(第 64 図) La Pérouse 隊 航路図

反転した艦隊はサハリンと北海道を隔てる**宗谷海峡** (国際的には**ラ・ペローズ海峡**) を通過して、9 月にはロシア人の植民地**ペトロパブロフスク**に入港した。ここで糧食の補充や疲労困憊した隊員の休養の為に 1 ヶ月近く滞在したが、パリからの手紙や指示を受け取る事が出来た。ここでも La Pérouse は少年船員 **de Lesseps** に探検の日誌や書類を託して下船させた。(de Lesseps は極寒と未開のシベリヤを一年がかりで横断してベルサイユに辿り着き、Louis-16 世に謁見した。)

ペトロパブロフスクを出た艦隊は太平洋を南下して、12 月にはサモア諸島に到着したが、その島のひとつで飲料水を補給中に好戦的な原住民の攻撃を受けて、“Astrolabe” の艦長 **Fleuriot de Langle** 以下 12 名の隊員が虐殺され、24 名が傷を受けた。

多くの隊員を失って傷心の La Pérouse はオーストラリアに向かい、1788 年 2 月には



(第65図) サモア諸島での殺戮

ボタニー湾に着いた。折りしもイギリスからの移民や囚人を乗せた Phillip 艦長の船隊が到着して、ポート・ジャクソン植民地（現在のシドニー）の建設に着手した混乱の最中であり、フランス艦隊は十分な糧食の補給を得られなかったが、La Pérouse はペトロパブロスク以来の航海日誌と以後の計画書を当地のイギリス官憲に頼み本国へ託送した。

計画書には「トンガ諸島、ニューカレドニア、ソロモン諸島、ニューギニア、オーストラリア西岸等を周航の後、1788年12月にはインド洋のフランス島（旧蘭領モーリシャス、1715年仏領となる）に到着の予定」と記載されていた。1788年3月10日、“Boussole” と “Astrolabe” は北を目指してボタニー湾を出帆したが、消息を絶ってしまった。

先に、シベリアを横断して帰国した少年船員 de Lesseps は La Pérouse 探検隊の数少ない生き残りであったが、彼が南海から持ち帰られた探検隊の遺物を確認するのは、40年後となる。（少年船員 de Lesseps の甥が、後のスエズ運河開削の Ferdinand de Lesseps である。）

D'Entrecasteaux 搜索隊の悲劇

La Pérouse 隊の失踪の翌年1789年7月にフランス革命が起こって、ブルボン王朝は倒れ Louis-16世は退位したが（1793年に処刑）、革命政府としても La Pérouse や多くの学者達の行方を放置するわけにいかず、アジアでの勤務経験も豊富な D'Entrecasteaux 准将に搜索隊の編成と指揮を命じた。

D'Entrecasteaux 准将は500T型輸送艦を改造した “La Recherche”（探索）と “La Esperance”（希望）と測地技師、天文学者、博物学者等を含む200名余で、1791年9月ブレスト港を出港した。

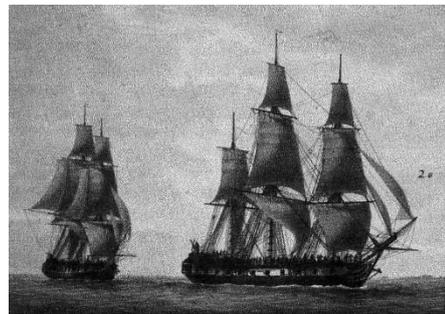
革命後の社会情勢を反映して、貴族出身の多い士官や学者達と平民出身の水兵や技術者との間の反目を内臓した船出であった。

D'Entrecasteaux はタスマニアに急行し2月に到着した。タスマニア周辺を探検の後、5月28日に両艦は南西の風に乗ってニュー・カレドニア方面へ向かい、7月にはアドミラルティ諸島に到達し島々を探索したが成果は無く、オランダ植民地アンボイアに転がり込み、糧食の補給と隊員の休養を得る事が出来た。

10月13日にアンボイナを出た両艦はチモールを経由、オーストラリア南岸を辿って、1793年1月28日にタスマニアに帰還した。（当日パリで Louis-16世が処刑された。）

2月27日、D'Entrecasteaux は再び南海の探索に挑み、両艦はニュー・ジーランド北島、トンガ諸島、ニューカレドニア等で情報を探りつつ、5月19日にサンタクルズ諸島に到達した。サンタクルズ本島への途上南東方向に海図に無い島を目視した D'Entrecasteaux は、位置測定を行い本船の名に因んでルシュルシュ島と名付けて海図に記入した。これが後にヴァニコロ島と呼ばれる島で La Pérouse 隊の遭難現場であるが、サンタクルズ周辺の原因は敵対的で上陸は果たせなかった。（第67図）の航路図参照。

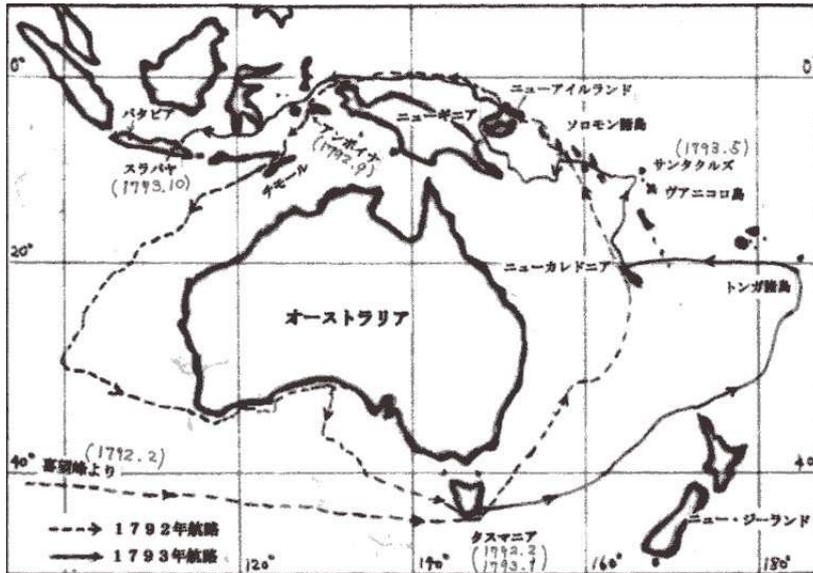
艦隊はソロモン諸島を調査の後ニュー・ブリテン島とニュー・ギニア間のダンピア海峡を抜けてニュー・アイルランド南岸を調査中の7月20日、D'Entrecasteaux 艦長は疲労と壊血病の為に死亡してしまった。その後の艦隊の指揮は Rossel 大尉に任された。壊血病そ



(第66図)

“Recherch”と “La Esperance”

の他の多くの病人を抱えた Rossel は両艦を率いて 10 月オランダ植民地のスラバヤに到達した。当地で Louis-16 世の処刑とフランスの内戦の情報を得た。隊員も王党派と革命派に二分されて争いが絶えず、D'Entrecasteaux 隊は事実上消滅した。



(第 67 図)

D'Entrecasteaux 隊
航路図

ヴァニコロ島の遺物

La Pérouse 隊の二隻の船の残骸はヴァニコロ島（南緯 11 度 40 分、東経 164 度 25 分）の海底に眠っていたのだが、前述の様に 1793 年 5 月の D'Entrecasteaux は測量したのみで見過ごした。その前の 1791 年 8 月、“Bounty” の反乱（第 5 章参照）の叛徒の一部を捕縛して帰国途上の、イギリス艦 “Pandora” の Edward 艦長もヴァニコロ島の近くを通過してピッツ島と命名したが、島から煙が上がっているのを目撃したと記録されている。

La Pérouse 隊生存者の信号煙であった可能性は残るが、帰国を急ぐ Edward は通過した。

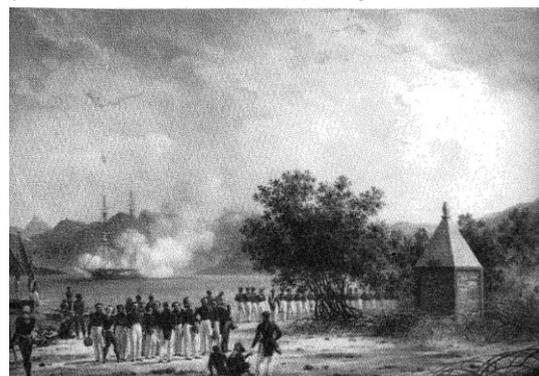
フランスの Dumont d'Urville は優秀な航海者兼博物学者であった、ニューギニアやソロモン諸島周辺の調査を任務とする学術調査航海の指揮官として、小型艦 “Astrolabe” と約 80 名の隊員を率いて、1826 年 4 月にツーロンを出帆した。

d'Urville 隊は 1827 年末に寄港したタスマニアのホバートタウンで、イギリス商船の船長 Peter Dillon が、ある島で La Pérouse のイニシアルが彫られた鏢の着いた剣の柄を入手したが、剣の出所がヴァニコロ島であるとの話を聴いた。

この情報を頼りに d'Urville は直ちに帰国し、1828 年 2 月にヴァニコロ島に着き入念な調査を行った。島の沿岸の水深 5～6 m の海底から錨、大砲、砲弾その他を回収した。島の住民達はフランス人達が復讐に来たと思った様でオドオドした感じであった。彼等の先祖達に La Pérouse 隊の隊員は殺されたり、喰われたりした可能性が高い。

d'Urville は島に記念碑を建立し、艦から甲砲を轟かした後に島を離れた。d'Urville 調査隊は 1829 年 2 月に無事故国へ帰還した。

大砲等は铸造番号から La Pérouse 隊のものと確認され、個人的な遺物は年老いた生存者 de Lesseps（当時ポルトガル総領事）に確認した。フランス政府は遭難後 200 年近い 1964 年にも調査隊を出し、“Boussole” の遺物を回収している。



(第 68 図) ヴァニコロ島の記念碑除幕式

6.2 フランクリン探検隊の失踪

北西航路への挑戦

19世紀中葉迄にイギリスはインド、ビルマ、マレー半島等を植民地化し、アヘン戦争で中国の主要沿岸都市をも勢力下に置き、イギリス・インド・中国を結ぶ高収益の三角貿易のリンクを完成させた。その隘路はイギリス本国・中国間の3万キロを越える喜望峰経由航路で、当時の帆船では最短150日を必要とした。中国への距離の半減が見込まれる北西航路は、スエズ運河の存在しない当時の大英帝国にとって重要な関心事であった。

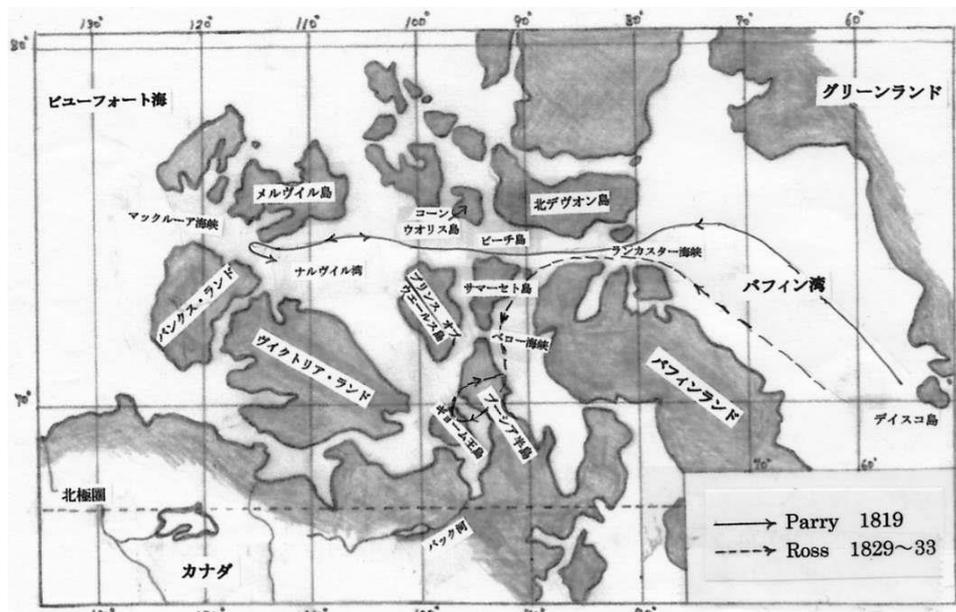
16世紀以来の探検航海や捕鯨船等の活躍、更にはハドソン湾会社(註10)の陸上調査等により、19世紀初頭には北米大陸北部の地理もかなり明瞭となっていた。大西洋側ではハドソン湾やバフィン湾やランカスター海峡が既知の海となり、ベーリング海峡の存在も確認されていた。1744年よりイギリス議会は北西航路の発見に20,000ポンドの懸賞を出していたが、1818年の改正では北極圏の西経110度線到達に5,000ポンド、西経130度線到達には10,000ポンドを追加した。

Edward Parry 大尉は1819年5月に北西航路探索隊を編成し、2隻の小型砲艦“**Hecla**”と“**Griper**”に2年分の糧食を積んでギリスを出帆した。同年8月にはランカスター海峡を抜けてメルヴィル島に到達し、西経110度線を越え英国議会の賞金5,000ポンドを獲得した。Parry 隊はメルヴィル島で越冬し、翌年春に更なる西進を図ったが氷原に阻まれて果たせず本国へ帰還した。この航海により北西航路の存在の可能性が確信された。

James Ross の北磁極到達

James Clark Ross を隊長とする探検隊は、外輪蒸気船“**Victory**”で1829年に本国を出帆した。探検隊はサマーセット島へ到達しベロー海峡通過を目指したが、厚い氷に阻まれて止むを得ずブーシア半島に越冬基地を設けた。探検隊は越冬地で二冬を過ごしたが、James Ross は現住民のエスキモーと親しくなり、犬橇を使ってブーシア半島周辺を旅行し、1831年5月31日には北磁極(註11)の正確な位置を半島内に特定した。

3度目の越冬の後、氷に閉ざされた“**Victory**”を放棄した探検隊はボートでランカスター海峡に辿り着き、捕鯨船に救出された。(第69図)参照。



(第69図) 北西航路を目指す航海 航路図

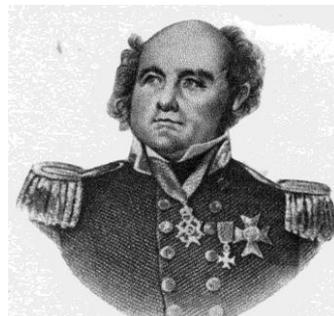
Franklin 探検隊の失踪

Parry や Ross の探検の後、イギリスの関心は北西航路探索から離れ、南極探検に重点が移り、1843年には James Ross が南極で華々しい成果を挙げて帰還して来た。

従来から北西航路の達成を目指す王立地学協会から、カナダ北岸への探検隊の派遣を要望されていた海軍省は、南極探検で堅牢性が実証された軍艦“Erebus”と“Terror”（共に350T帆船、補助蒸気機関付）を流用する事に決めた。探検隊長には既に60歳の海軍大将 John Franklin を選んだ。Franklin は Nelson 提督の下での数々の海戦、Flinders の下でのオーストラリア周航、ハドソン湾測量探検等に従事した歴戦で老練な船乗りであり、部下にもイギリス海軍の精鋭が揃っていた。

1845年5月19日、Franklin 大將は2隻の軍艦に分乗した130人の隊員と、途中迄随伴する輸送船を従えて、華々しくテムズ川を出航した。

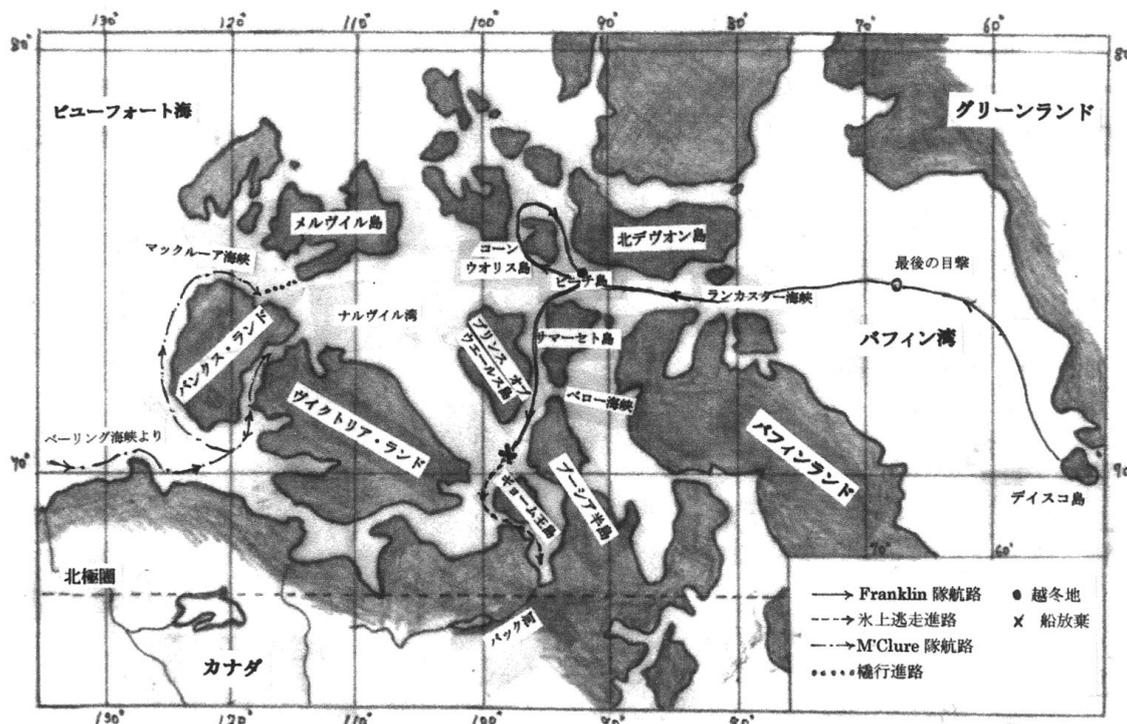
グリーンランド西岸から引き返した輸送船が7月12日付の手紙を本国へ齎した。更に2週間後に2隻の船はバフィン湾北部で捕鯨船に目撃されたが、それ以来 Franklin 探検隊の消息は絶えてしまった。探検隊は3年分の食料を準備していたので、最初はあまり心配しなかったが、1847年末になると遭難の可能性が取沙汰される様になった。



(第70図) J. Franklin 大將

Franklin 探検隊の搜索

イギリス海軍は1848年より大規模な搜索隊を組織した。第1隊は陸上から、第2隊はベーリング海峡から、第3隊はランカスター海峡からの搜索に入った。陸上からの第1隊は氷と嵐の為に動きがとれずに1849年に搜索を断念した。有名な James Ross が指揮する第3隊はサマーセット島周辺を丹念に搜索したが、Franklin 隊の手がかりは得られぬまま1849年に帰国した。



(第71図) Franklin 探検隊 関連図

1850年1月にイギリスを出発しベーリング海峡から捜索に向かった **Robert M'Clure** 艦長の第2隊の“**Investigator**”は、バンクス・ランドの北の海峡（マックルーア海峡）で氷に閉じ込められて2年間動けなかった。1852年4月に M'Clure は少数の部下とともに櫓に乗ってメルヴィル島に到達した。メルヴィル島は30年前に Parry 隊が西側から到達しており、今回の東側からの到達により、北西航路の存在が始めて確認された。M'Clure 艦長以下の乗組員達は10,000ポンドの賞金を分け合う事となったが、Franklin 隊の行方は掴めずに帰国した。

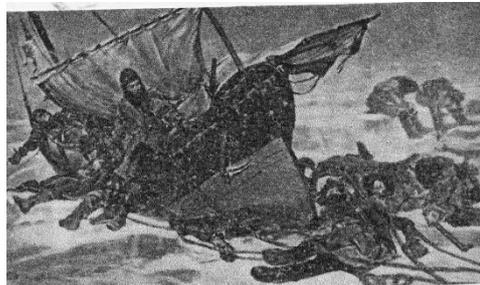


1850年にアメリカ海軍の小帆船がビーチ島で Franklin 隊の乗組員の名を刻んだ3個の墓石を（第72図）氷中の“**Investigator**”発見した。ビーチ島が最初の越冬地であると推測された。更に1854年にはカナダ北部を捜索していたハドソン湾会社の **John Rae** 博士が、プーシア半島付近で遭ったエスキモーから受け取った Franklin 隊の遺品を本国へ齎した。エスキモー達は数年前に櫓を引いて南へ向かう約40名の飢えた白人の一群に出会った事実、更に数ヶ月後に1隻のボートとテントの中で30名余の凍死体を見たが、仲間の人肉を食べた形跡もあった事実等を Rae に語った。これ等の情報によりイギリス政府は Franklin 探検隊の全滅を確信したが、クリミア戦争が始まって海軍の余力も無かった事もあり、捜索活動を打ち切った。

Franklin の夫人 **Jane Franklin** は納得せず、個人的な財産を注ぎこんで捜索を続ける意図で、小型蒸気船“**Fox**”（177T）を購入し、指揮は **MaClintock** 船長に依頼した。彼は以前に Ross の指揮下の捜索隊に参加した経験もあり、喜んで引き受けたと言われる。

MaClintock の“**Fox**”は1857年7月に出港し、2年間を費やして丹念に捜索を続けた。Franklin の最初の越冬地ビーチ島には Franklin 夫人に託された石碑を建立し、更に南進してギョーム王島（キング・ウィリアム島）のケルン（石標）の下から一通の通信文を発見した。前任大佐クロジールの署名のある通信文は下記の様なものであった。

「1846年9月12日以来、北北西5リーグに於いて氷結した軍艦“**Terror**”及び“**Erebus**”は、1847年4月22日に放棄され、105名の将兵はクロルジール大佐指揮の下にここに上陸せり。（中略）**John Franklin** 卿は、1847年6月11日逝去せり。今日までの当探検隊の死亡者は将校9、兵15名なり。しかして、明26日南方のバック川に向かい出發せんとす。」更に MaClintock 達はギョーム王島からバック川河口にかけて調査し、銃や時計等の遺品、ボートの残骸や、多くの遺骨を回収した。これにより、Franklin 隊の運命は出発以来ほぼ15年経過の後に明らかとなった。



Franklin 隊の遭難は北西航路探検史の悲劇となったが、その探索航海の過程でカナダ北部の地理が明らかとなり、北西航路の開通や次の北極点到達への重要なマイルストーンとなった。

（第73図）

Franklin 隊の最後（想像画）

（註10）ハドソン湾会社

イギリスが北アメリカ大陸の毛皮貿易をフランス人から奪い取る目的で、1670年に Charles-2 世の勅許状により設立した会社。カナダ北部の広大な土地を領有した。

（註11）北磁極、南磁極

地球磁場の水平成分がゼロになる地点で、地理学上の極とは異なり、年々変化している。1922年の観測によれば、北磁極は北緯71度、西経96度付近、南磁極は南緯73度、東経156度付近である。

海難史談(帆船編) 参考文献一覧

帆船 一般

書名	著者	発行
Companion to Ships i Sea 船の歴史辞典	Peter Kenmp 堀 元美訳	Oxford 原 書房
帆船(6000年のあゆみ)	R.C.Andersen	成山堂
帆船(機軸と歴史編)	杉浦昭典	舵 社
帆船史話	杉浦昭典	舵 社
El Buque en la Armada Española		Silex
Ocean Trader 世界軍船物語	Michael Marshall 木 俣滋郎	Batsford 雄山閣

第1章 ローマ時代の記録

書名	著者	発行
水中考古学入門	入江慶雄	NHK
The Birth of Classical Europe	Simon Price	Allen Lane
The Anceint Marine 古代の海と航海	Lionel Casson ジャン・ルージェ	V.Gollamcz 法政大学
エリュトウーラ海案内記	村川堅太郎	中公文庫
Trade rout & Commerce of The Roman Empire	M.P.Charlesworth	ARES
新約聖書	日本聖書協会	

第2章 台風による艦隊壊滅

書名	著者	発行
蒙古来襲	服部英雄	山川出版
蒙古来襲	新井考重	吉川弘文館
お天気日本史	荒川秀俊	文芸春秋
標準日本史地図	児玉幸多	吉川弘文館
日本の歴史(4)		読売新聞
アルマダの戦い	マイケル・ルイス	新評論
Armada	Peter Padfield	Victor.G
エリザベス-1世	青木道彦	講談社
Sir Francis Drake 掠奪の海カリブ	G.M.Thomson 増田義郎	Morrow 岩波
三千年の海戦史	松村 劭	中央公論
海の世界史	中丸 明	講談社
銀の世界史	祝田秀全	筑摩書房

第3章 マニラ・ガレオン物語

書名	著者	発行
Los Galeon de Manila y los Gobernantes japoneses	市川慎一	
日本の歴史(7)		読売新聞
政宗の夢・常長の現	浜田直嗣	河北新報
伊達政宗の密使	大泉光一	洋泉社
黄金の島・ジパング伝説	宮崎正勝	吉川弘文館
リーフデ号の人々	林 良和	学分社
図説スペインの歴史	川成 洋	河出書房
日本とスペイン 文化交流の歴史	坂東省次	原書房

第4章 オランダの世紀

書名	著者	発行
The Honorable Company オランダ東インド会社の歴史	John Keay 科野孝蔵	Harper C 同文館
世界探険史	長沢和俊	白水社
世界の難破船と財宝地図	.ピックフォード	山と溪谷
航海の歴史	B・レイヴアリ	創元社
世にも恐ろしい船の話	大内健二	光人社

第5章 洋上の反乱

書名	著者	発行
The Slave Trade 黒い積荷	Hugh Thoms C.Bayly	Simon & S 東京書籍
バウンテイ号の反乱	リチャード・ホブ	フジ出版
バウンテイ号の末裔達	古賀明蘭	成山堂
あつと驚く船の事件	大内健二	光人社
海難	H. ボールドウイン	フジ出版
あつと驚く船の話	大内 健二	光人社
Men at Sea	Brandit Aymar	Crown P

第6章 探検隊失踪

書名	著者	発行
Los Grandes Viajes Maritimos	Jaques Brosse	Serbal
探検の世界史(南十字星)	ジュリアン・ホランド	集英社
世界周航記	L.A.ブーガンビル	岩波書店
太平洋探検	J・クック	岩波書店
Looking for Perouse	Frank Horner	メルボルン
日本海ものがたり	中野美代子	岩波書店
探検の世界史(極地の世界)	サイヤー・ウイリス	集英社
World Exploration	Jhon keay	Hamlyn
極地に逝ける人々	ド・ラ・クロア	新潮社