



帆船船型名の変遷

杉浦, 昭典

(Citation)

海事博物館研究年報, 42:6-11

(Issue Date)

2014

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81009045>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81009045>



帆船船型名の変遷

海事博物館顧問 杉 浦 昭 典

1. はじめに

帆船船型とは、帆船時代の帆船について単純にその船体を真横から見る形態をいう。コグ(cog)、キャラック(carrack)、ガリオン(galleon)などという帆船の船型を表す英語名は、ある年代における代表的な帆船の船型を指す概括的な名称でもある。年代の断定はできず、大雑把ではあるが、コグは13・14世紀の帆船、キャラックは15・16世紀の帆船、ガリオンは16・17世紀の帆船であるといえよう。しかし、12世紀以前と17世紀以降の帆船については難しい。強いていうなら、12世紀の帆船はネフ(nef)、17世紀の帆船はシップ(ship)であるが、ネフとシップはどちらも船という意味の普通名詞なので、とくに船型を表す用語ではないと考える方が無難である。

次に英語の名称を日本語の片仮名で表現するのに、たとえば英語の cog をコグとしたが、場合によってコッグということもある。英語の発音によって微妙な違いがあり、人それぞれの好みもあるので、分かりさえすればこだわる必要はなく、どちらでも構わない。もちろん他の船型名についても同様である。また西洋帆船の歴史については、先ず北海とバルト海のような北方海域の船と地中海の船が別々に発達し、やがて北方船と地中海船が融合するという経緯に至るのが一般的であるが、英語の帆船船型名となれば、やはり北方船に偏ることは止むを得まい。

2. シップの古語ネフ

1120年11月25日、ノルマンディの内乱を鎮圧したイギリス国王ヘンリー I 世一行はエスネッカ(esnecca) 2 隻に分乗して帰国の途に就いた。国王の乗るエスネッカは先行してイギリス海峡を渡ったが、ヘンリー I 世の継嗣ウィリアムと庶出の王子たちが乗るもう 1 隻のエスネッカ<ブランシュ・ネフ(Blanche Nef)>では出航前から船上で酒宴が開かれ、船長はじめ舵手や漕手たちにも酒が振る舞われたので出帆が大幅に遅れ、夕暮

れ近くなってしまった。

出航が夜に入って視界の悪い中、酔った勢いで目茶苦茶に猛進したこともあり、もう直ぐ外海に出ようかという時、バルフルール岬近くの岩礁に激突して瞬時に沈没した。乗船者300人中の生存者は1人だけであったという。3日後になって<ブランシュ・ネフ>沈没の悲報を受けたヘンリー I 世は後継者を失った衝撃で呆然自失、意気消沈して絶望の淵に沈んだ。なお蛇足ではあるが、長編小説『大聖堂』(新潮文庫)の作者ケン・フォレストはこの生存者をシェルブール出身の吟遊詩人に擬して物語を構成している。

エスネッカとはスネーク(蛇)のことであるが、蛇のように長い船型でヴァイキング・シップの流れを汲むロングシップ(longship)の1種であったと考えられる。当時は王室専用船すなわち今でいうロイヤル・ヨットにエスネッカを使っていたというが、どんな船であったのか、よく分からない。オール50本で漕いだというから帆船ではない。<ブランシュ・ネフ>の遭難を記録した写本には、岩礁に乗り上げた1本マストに横帆1枚の船を描いた稚拙な挿絵があるが、全く参考にならない。

さて船名と見なされている「ブランシュ・ネフ」はフランス語で「白い船」という意味であるが、この時代に船名が使われていたかどうかは疑わしい。船名を付けることは紀元前のエジプトに早くからあったとはいえ、普遍化したのは15世紀以降である。ネフすなわち船とすれば、文字通り船体を白く塗った船であったということかも知れない。あるいは船体の白色塗装が当時ロイヤル・ヨットのステータス・シンボルであったという可能性もあり、そうであればブランシュ・ネフすなわちロイヤル・ヨットである。いずれにせよ、12世紀初期のこの時点において船という意味の用語ネフがあったことは紛れも無い。

ネフはフランス語であり、どうやらイタリア語とスペイン語の古語ナベになった船という意味の

ラテン語ネイブ (nave) からの転化または転訛であるらしい。ところが、英語ではネフを普通名詞の船でなく、帆船の船型名としていう場合もある。年代はほぼ14世紀であるが、中にはこれを13世紀とする説もあってコグと共存したことになる。ただ帆船船型名としてはコグほど知られていない。

3. ハンザ・コグとブレーメン・コグ (図1)

コグという船型名が、1200年頃からのハンザ同盟に関する史料によりハンザ・コグとして知られるようになったのは、かなり遅く1900年前後のことであるが、それがどんな船型の帆船かということはよく分からなかったようである。当初はコロンブスの＜サンタ・マリア＞に似た帆船の同類と見なされたりしたが、やがてヴァイキング・シップのような構造すなわちクリンカー・ビルトの船体と1本マストに横帆1枚をかけた帆船であることに気が付いた。しかし、ヴァイキング・シップとの違いを知るのは難しかった。

ハンザ同盟は、ドイツの2港、リューベックとハンブルクが、戦争と海賊に対する自衛手段として盟約し手を結んだ1241年に始まり、14・15世紀には、他の諸国の同盟都市をも含む約85港まで膨らんだが、16世紀に入り貿易の自由化が進むにつれて次第に衰退し、1669年のハンザ総会を最後に消滅したという。英語で歯車の歯をコグということから、ハンザ同盟の中で活動した帆船を、ハンザ同盟という大きな輪を回転させる歯車の歯になぞらえてコグと呼んだという、如何にももったもらしい説がある。しかし英語のコグがドイツ語

コッケからの転訛語であるとすれば、この歯車説はかなり怪しい。

それはさておき、ハンザ・コグはバルト海と北海だけでなく大西洋に面したフランスとスペインの沿岸まで進出した。その船型はいわゆる典型的なコグ型帆船だけではなく、大小さまざま、40数種類にも及ぶ異なる船型の帆船であったが、それらすべてを押しなべてハンザ・コグと称したということである。したがって、コグにはハンザ同盟に属する帆船という場合と典型的なコグという種類の船型を指す場合との二つの意味があることに注意しなければならない。

バルト海沿岸のハンザ同盟諸都市が使用したという封印（シール）がいくつか残されており、いずれにも当時の帆船が描かれている。中でも1329年に彫られたドイツ北東部バルト海沿岸の港湾都市シュトラールズントのシールは19世紀まで使われ、記録により1483年以来そのシールをコグと称していたことが明らかになった。シールには、乾舷の高い箱型の船体、真っ直ぐに斜め上方へ険しく伸びる船首材と船尾材、ティラーで操作する船尾中央舵、船首と船尾に取り付けた見張り台状構造物、1本マストに横帆1枚、クリンカー・ビルトの船体外板を示す帆船が描かれているので、これが典型的なコグの外観であろうということになった。

1962年、ドイツのブレーメンからヴェーザー川を約2キロ下った付近で港口拡張のための浚渫工事中、低潮時に川底の泥土の中から突然古い難破船の船体舷側が出現した。14世紀のコグらしいと分かり、博物館学芸員らが慎重に発掘して引き揚げた。その後も1965年にはダイビング・ベル（潜水鐘）を使い川底に散乱していた部分を見付け出した。発掘された船体は修復し復元され、ブレーメルハーフェンの海事博物館に保存展示されたが、他の発掘船の例に倣い発掘場所の地名からブレーメン・コグと呼ばれている。

14世紀末頃、ハンザ・コグが活動していた時代ではあるが、北海とバルト海に貨物積載量の小さいいわゆるコグ型の帆船と異なるハルク (hulk) という船型の貨物帆船があった。ハルクはコグよりもはるかに大量の貨物を積載できたが、その代わり帆走性能はずっと悪かった。その船型についての記録はほとんど残っていないが、コグ同様に

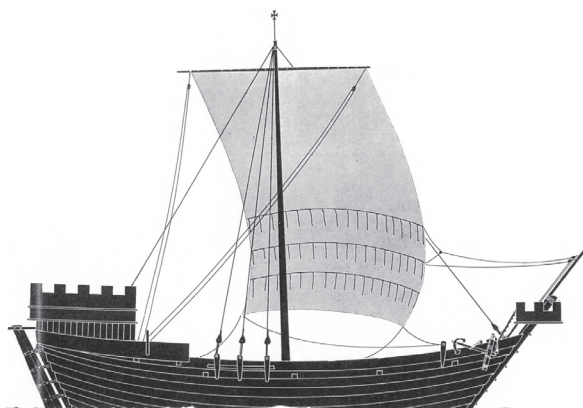


図1 ハンザ・コグ

船体外板はクリンカー・ビルトで1本マスト、船首の丸い不格好な帆船だったらしい。そのせいか活動期間も短く、使われなくなると倉庫船に転用され、ハルクという名称だけが「ぼろ船」という意味となって何世紀も後まで長く残った。

たとえば4世紀も後になるが、ナポレオン戦争の頃、英国海軍で老朽のため用途廃止になった木造軍艦を係留して倉庫や牢獄に転用したものをやはりハルクと呼んだ。ハルクになった軍艦はマストその他の帆走装置をすべて撤去し、甲板を防腐用のタールで塗り固めたという。造船所のクレーン装備ポンツーンとなってシア・ハルクといわれ、刑務所不足を補う代用施設としてコンヴィクト・ハルクになったりした。ナポレオン戦争が長引くにつれて戦時捕虜の数が増大する一方となった時は、イギリス南岸の主要港湾や川筋には捕虜収容所としてのハルクが多数係留され、独特の風景を醸し出していた。

4. カラクとキャラック (図2)

北方船船型の主流がコグからキャラックへ移行したのは15世紀である。キャラックという言葉は、イタリア語カラッカから転訛した英語のようであるが、その間にはスペイン語カラーカが介在したかも知れない。いずれにせよ大本は、その発音が「カラク」に近い13世紀のアラビア語であろうといわれているが、確証はない。アラビア語カラクは船という意味の普通名詞であってキャラックと船型上のつながりは全くない。しかし、中世の地中海におけるアラブ支配を考えれば、その傘下に入った各地でアラビア語が使われ、その影響

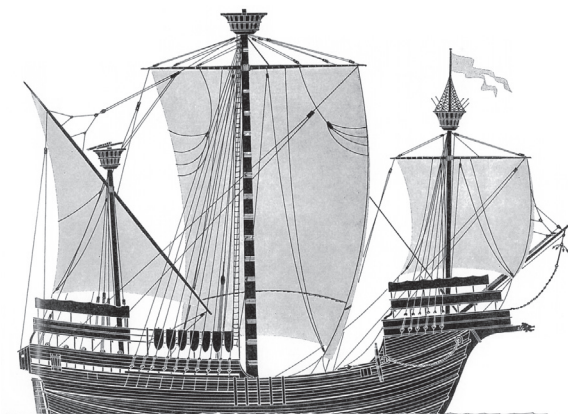


図2 キャラック

を受けたことは明らかである。

1492年の最初の大西洋横断航海におけるコロンブスの船団は3隻、フラッグ・シップ<サンタ・マリア>はキャラック、随行の<ピンタ>と<ニーニャ>はキャラベルだったとそれぞれの船型が推定されている。しかし、スペイン語ではキャラックをカラーカ、キャラベルをカラベラというが、スペインの研究者は<サンタ・マリア>を決してカラーカと呼ばない。カラーカではなくナオだという。キャラベル (caravel) は北方船でなく地中海船であり、イタリア語ではカラベルという。ポルトガルの王子エンリケが、アフリカ西岸探検用の派遣船の選択を重ねる内、最後に辿り着いて成功した帆船の船型名もまたカラベラであった。

ここでキャラベルを引合いに出したのは、通説に「キャラックは北方船コグと地中海船キャラベルの融合によって開発された」というからである。ごく単純には、1本マストに横帆1枚のコグ系北方船が、メインマストの船尾側にミズンマストを建てて地中海船キャラベルの縦帆すなわちラティーン・セールを装備する2本マスト船となり、その直後にはバランスを保つため船首側に小振りの横帆用フォアマストを設けた3本マスト船になったということである。

船体構造の面で、北方船は先に外板を下方からその上縁に下縁を瓦葺きのように順に重ねて行くことで船型を造り、後から内部の骨組みを取り付ける鎧張り工法 (クリンカー・ビルト)、地中海船は先に骨組みを造った後に外板を平らに取り付ける平張り工法 (カーベル・ビルト) であるという違いがあった。クリンカー・ビルトでは建造船の大きさに限りがあり、船体を大きくするためにはカーベル・ビルト工法の導入が必要である。船体が大きくなればマストの本数を増やさなければならない。

また、北方船の船型は無骨で乾舷が高く、船首と船尾に船楼があったが、地中海船の船型は一般に丸みを帯びて乾舷が低く、船楼が無かった。どちらかというとなら北方船は地中海船よりも北海や北大西洋のような荒海向きであったといえよう。しかし、コグが地中海へ入り、キャラベルが北方へ行くことにより、双方の長所と欠点を互いに知り合うことは十分にあり得た。結果として地中海で

生まれた帆船の船型がキャラックである。

W.A. のサインとクラエックという船型名をメインマスト・トップの左右に記入した1468年作成の帆船銅版画がある。1929年にキャラックと覚しい帆船模型が人の目に止まるまで、この版画がキャラックの船型を知る上で最も信頼できる史料になっていた。しかし、この版画を仔細に観察すると実船というには矛盾点が多過ぎる。ある研究者は、W.A. は当時フランドルの版画家で、下絵を描いたのは別の絵師であり、描かれた経緯から見て実船を写したものではないと指摘している。

1468年、当時のフランドルとブルゴーニュを領有していた最後のブルゴーニュ公、シャルル勇胆公が、英国王エドワードIV世の妹であるヨーク公爵家のマーガレット姫と結婚した時、7月3日から11日まで、盛大な披露宴がブルージュにおいて催された。祝宴の初日、会食の最後を飾ったのが長さ2.2メートル、マストの高さ2メートルの帆船模型30隻である。船体を黒く塗り、船首楼と船尾楼は青く縁取りし、マストやリギン、オーニングとアンカーその他艀装品すべてを黄金色に輝かせ、喫水周辺に銀色の波をあしらった模型船を1隻ずつ1.5メートル四方の台上に置き、ロースト・ミートを盛り合わせた。

この模型船を作るために造船職人48人がスロイスからブリュージュへ派遣され、8日間以上かかって完工したが、製作に際して設計図代わりに職人たちへ配布されたのが件の銅版画すなわち「W.A. のクラエック」である。この版画に描かれた帆船のフォアマスト頂部に翻るペナントにさりげなく記された P.v.A. の3文字は、当時ブリュージュに実在した絵師のイニシアルであり、下絵を描いた本人であることが、1990年、研究者によって明らかにされている。

さてもう一方の1929年、世に出たというキャラック模型であるが、ニューヨークで競売にかけられていたのをオランダの収集家が落札し、ロンドンはじめあちこち転々と移動した後、現在はロッテルダムプリンス・ヘンドリック海事博物館に収蔵し展示されている。本来はスペインのカタルーニャ地方マタロにあるサン・シモン・デ・マタロ教会内陣の天井に吊るしてあった奉納模型船であるが、長年月放置されている間に盗まれたのか、いつの間にか好事家の手に渡っていたらし

い。製作年代は1450年頃と推定された。

ニューヨークで見つかった時点では3本マストだったが、フォアマストを後から無理に付け加えた形跡があり、元はメインマストとミズンマストの2本マストであったと見做されている。その後、フォアマストとミズンマストは撤去され、メインマストだけになったが、後甲板にあるミズンマスト用の穴は歴然と残されている。長さ1.2メートル、幅0.5メートル、深さ0.2メートルの大きさから実船の1/24模型で船型はキャラックと断定され、その素性によりマタロ船模型と呼ばれる。W.A. の版画の船は、大きさを推定するのが難しいが、その装備から見て明らかに軍艦であるのに対して、マタロ船は見るからにありふれた貨物船である。

1546年に英国の武器商人アントニー・アントニーが国王ヘンリーVIII世に献上した艦船図集『アントニー・ロール』の中に描かれた当時最大の1,000トン級戦艦＜アンリ・グラス・ア・デュー＞船型もまたキャラックであるが、誇張し過ぎではないかと思わせるほど異様に大きく前方へ迫り出して高く聳える船首楼がその特徴になっている。またマストは3本でなく4本であるが、最後尾のマストはミズンマストの補助としてボナベンチュア・ミズンと呼んだ。頭でっかちで不安定な船であることは一目瞭然、同型戦艦＜メアリー・ローズ＞がフランス艦隊を目前にして横転沈没したのも無理はない。

5. ガリオンからシップへ (図3)

ガリオンは、キャラックの劣悪な帆走性能を改良した結果として生まれた船型であり、その船型名はガリ (galley) の戦闘力を備えた帆船という

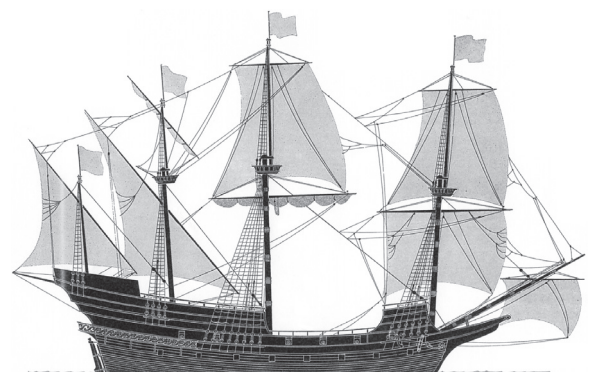


図3 ガリオン

意味から来ている。ガリの語源はヘルメットという意味のラテン語ガレーだという。古代ローマの軍船ガレーを描いた絵画を見るとその船首の装飾と形状は確かにヘルメットを被った戦士の頭部によく似ている。また別に、同じような発音で動物の鼬^{いたち}という意味のラテン語があり、漕ぎ進むローマの軍船と水面に頭をもたげて泳ぐ鼬の姿がそっくりに見えたところから、軍船をそのままガレーというようになったという説もある。

ガレーは地中海で発達した。中世の地中海で覇を競ったヴェネチアとジェノヴァの帆走商船は船団を組むガレーによって護衛された。ガレーは風の有無に関係なく運航可能で機敏に行動できたが、貨物を積んだ帆走商船は速力が遅く鈍重に過ぎたからである。普遍的に、このような帆走商船をラウンド・シップ (round ship) といい、ガレーをロングシップ (longship) ということがある。ラウンド・シップは初期的なキャラックその他と考えれば良い。北方のヴァイキング・シップをロングシップということもあるが、その船型はガレーと全く違う。またロングシップを「長い船」、ラウンド・シップを「丸い船」とした訳語を散見するが、誤解を招き易く、また分かり難いので片仮名表記にする方が無難である。

16世紀前半、ガレオンという船型名を最初に使い始めたのはヴェネチアだが、本格的なガレオン建造を推進したのはスペインである。スペイン人がマニラとアカプルコとの間にガレオンによる太平洋航路を開拓したのは1571年、やがてメキシコからマニラへ向かうマニラ・ガレオンを銀船、フィリピンからアカプルコへ向かうアカプルコ・ガレオンを絹船と呼んだりするようになった。面白いのは、スペインがガレオンという船型名にこだわったせいか、ポルトガルはその後永くカラクすなわちキャラックという船型名に執着していたことである。いずれにせよガレオンが発達したのは16世紀後半である。

ガリオンはガレオンの英語名だが、全く同じ船型ではない。船型は国によって違う。1588年、大型ガレオンを主力とするスペイン無敵艦隊をイギリス艦隊の軽快で小振りなガリオン集団が撃退したのは如何にも象徴的な出来事であったといえよう。ガリオンの最盛期は1600年前後であったが、その究極を飾ったのが、強引な軍艦税徴収で

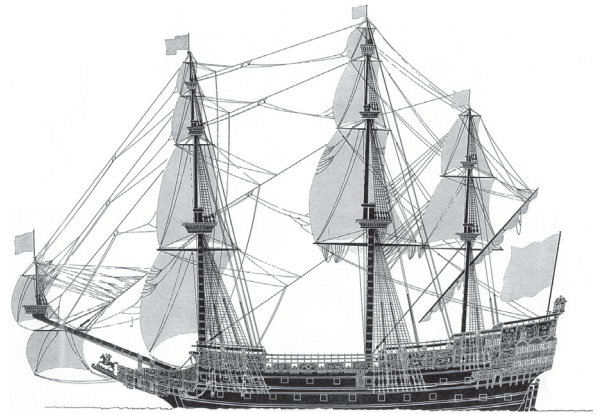


図4 戦艦ソヴリン・オブ・ザ・シーズ

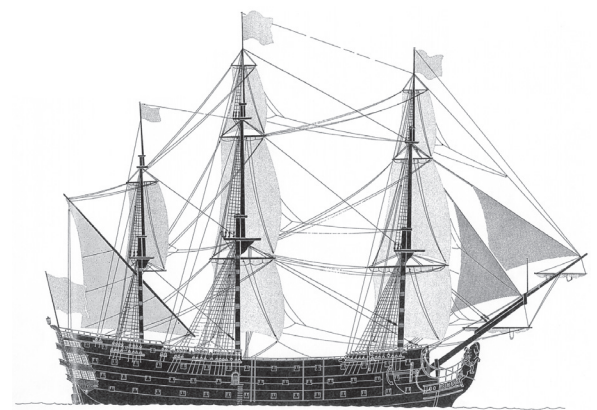


図5 1等戦艦 (1780年)

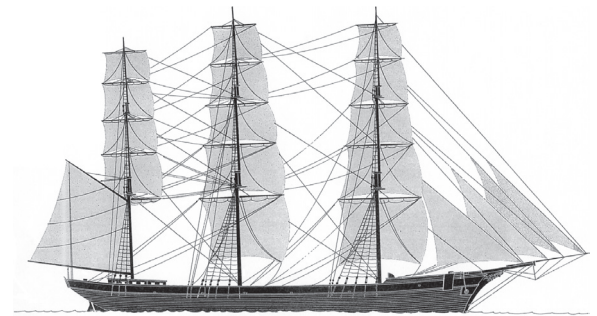


図6 シップ (1850年)

チャールズ I 世失脚の要因となる戦艦＜ソヴリン・オブ・ザ・シーズ＞(図4)である。

その後徐々にガリオンの船型は、後年の戦艦＜ヴィクトリー＞のようなグレート・シップ(図5)へと移行するが、シップという船型名は無い。シップは普通名詞で「船」という意味だが、小型船のバークに対しては大型船という意味になる。またシェークスピアの作品の中にもあるように、シップは軍艦、バークは商船と見做すこともあったらしい。しかし18世紀になるとマスト3本

のすべてに横帆を備える帆船をシップ、前2本が横帆で後1本に縦帆を備える帆船をバークというように、帆船を船型名ではなく帆装名で分類するようになった。(図6)

6. 結 び

帆船用語の一つにトップハンパー (top-hamper) または単にハンパー (hamper) という言葉がある。日本語にするのはかなり難しく、強いて訳せば「帆走障害物」か、上甲板にあって風を妨げる一切の構造物と艀装品すなわち「風通し妨害物」である。言い換えれば、帆船にとって上甲板に帆走装置以外の何物もないことが理想であり、帆船船型の変遷は正にこの理想を追って来た結果に他ならない。

なお「はじめに」で触れたように英語名の片仮名表記はかなり特定し難い。galley は帆船でなく

漕走船なので、単にガリと表記して本文では深入りしなかったが、その片仮名表記にはさまざまな例がある。『ガレー船徒刑囚の回想』(岩波文庫)のようにガレー船というのが一般的で分かりやすいかも知れない。だが、そうするとコグ船やキャラクター船という風に他の船型名の場合も語尾に船を付けないと統一性を欠くことになる。またガリは、ギャリ、ギャリーでも良く、ギャレーといえは船の厨房、さらにゲラ刷り(校正印刷)のゲラ、ガリ版(謄写版)のガリなど、いずれも英単語 galley であり、すべて語源は同じ、船のガリから来ている。

なお付図については、PELHAM BOOKS Ltd (英国ロンドン) 1973年発行“Sailing Ships” by Colin Munro なる『帆船影絵図集』から該当箇所を引用複写した。但し寸法は不特定である。