スペイン:バスク、フランス:ロシュフォール、オランダ:レリーシュタット 造船の故地と復元船を巡って $(2014 年 10 月 6 日 \sim 17 日)$

山田義裕

1. スペイン 1) ビルバオ ・海事博物館と乾船渠跡・・・・・・・・・・・・・・・ 3 ・ビスカヤ橋・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4 2) サンタンデール ・グアルニッソの造船所跡・・・・・・・・・・・・5 ガマッソの乾船渠跡・・・・・・・・・・・・・ 3) ブルゴス ・海の領事館跡・・・・・・・・・・・・・・・・・9 4) サン・セバスチャン (ドノスチーア) ・ギプスコア海事博物館・・・・・・・・・・・・・・10 ・サン・フアン号の復元現場・・・・・・・・・・・11 5) エル・フェロール ・サン・フェリッペ城塞跡・・・・・・・・・・・・・14 造船博物館と海軍博物館・・・・・・・・・・・・・・・15 ・イージス艦アルバロ・デ・バザン号の見学・・・・・・・・16 ・サン・フリアン乾船渠・・・・・・・・・・・・・17 ・カバーナの私設乾船渠跡・・・・・・・・・・・・・19 2. オランダ 1) レリーシュタット ・ゼーヴェン・プロヴィンチェン号のレプリカの建造現場・・・・・21 2) アムステルダム ・国立海事博物館・・・・・・・・・・・・・・・・・22 3. フランス 1) ボルドー ・ガロンヌ河沿いの市街・・・・・・・・・・・・・・22 2) ロシュフォール ・世界最初の石造乾船渠と船扉の建造・・・・・・・・・24 ・ナポレオン3世乾船渠とルイ15世乾船渠・・・・・・・・25 ・ロープ工場跡・・・・・・・・・・・・・・・・・27 ・世界最初の石造乾船渠跡・・・・・・・・・・・・・・27 ・国立海事博物館・・・・・・・・・・・・・・・・29 ・旧海軍薬学学校の博物館・・・・・・・・・・・・・・30

*写真は注記無き限り筆者が撮影したものです。

1. スペイン

1) ビルバオ

・海事博物館と乾船渠跡

旧市街のホテルに入ると、市電を使って「ビルバオ潮入河海事博物館」へ向かう。市電はビルバオの潮入河に沿って走る。極めて特徴のあるグッゲンハイム美術館の前を通り、潮入河を跨ぐエウスカルドゥーナ橋の袂で電車を降りると、オラベアーガ埠頭にある海事博物館まで徒歩5分。



写真1 海事博物館正面

近代以降の船の模型を中心とした海事一般の展示の説明を受けて、小学生が来て学習をしており、このような児童の学習活動に力を入れていることが伺われる。二階建ての館内の見学を終え、館外の乾船渠跡に行ってみた。



写真2 館外の乾船渠跡での小型船の展示

船渠跡内に小型船舶が数隻野外展示されている。1868年に、長さが100.75m、幅が16.45m の第1船渠が造られ、その後作られた第2船渠は長さが103.95m、幅が28.00m。

1902年に第3船渠(寸法不明)が造られた。



写真3 第3船渠完成前後と思われる (インターネットより)

特別な収穫もなく、海事博物館を後にして、市電に乗って元来た方向に戻り、グッゲンハイム美術館に行った。ビルバオはかつて鉄鋼・造船の街として栄えたが、これら重工業の衰退に直面し、その打開策の一つとして、ニューヨークのグッゲンハイム美術館の分館を招致するなどして、アートによる町興しを行った。アメリカ人フランク・0. ゲーリーによる建物は、日の光にユニークな威容を輝かせている。

ビスカヤ橋

ビルバオ港に行く地下鉄に乗り、ポルトガレッテ駅で降りた。坂道を下ると、世界遺産に登録されているビスカヤ橋に行き着く。ビルバオの潮入河河口の両岸に建つ高さ45mの鉄塔に架けられた全長160メートルの鉄製の橋桁からワイヤーロープでゴンドラが吊るされ、人と車が乗って河を横断する。24時間無休。これによって、船が河の上流へ遡行することが可能となっている。1893年に開通し、世界遺産に登録されている。ゴンドラに乗ると、片道 $5\sim6$ 分。17世紀頃にはこのポルトガレッテあたりにも造船所があったようである。

写真4

ビスカヤ橋



タ方はホテルの近くの旧市街カスコ・ビエッホを散策して、バルで立ち飲みしながら、 出入りする地元の人達とバルのおやじのやり取りを見たり聞いたりしてのスペイン特 有の夕食をとった。

2) サンタンデール

• グアルニッソの造船所跡

翌朝、ホテルにスーツケースを預けて、ビルバオからサンタンデールへのバスに乗り 込んだ。海が時々現れる海岸線に沿った1時間半の行程。この途中に、17世紀に重要 な造船所があったラレードの町があるが、今は全く何もなさそうなのでスキップする。 サンタンデールのバス・ターミナルに到着して、タクシーで、18世紀末までグアルニ ッソの王立造船所があったアスティジェーロ市へ向かう。アスティジェーロとは、ス ペイン語で造船所という意味で、それが市の名称となっている。フアン・ガスタネー ド・ガラン著「グアルニッソ、王国の造船所」という本によって、アスティジェーロ の市役所に18世紀のグアルニッソの造船所全体を再現した模型があることを知り、 これを見ることが此処を訪れた主たる目的であった。受け付けでその旨を告げると、 それは市役所にはなく、図書館に保管されているという。見学を申し入れると、受付 の女性が戸惑った表情を見せ、普段は鍵が掛かっていると言う。すると、横で聞いて いたフェルナンド・ソラール・シマールと言う名の若い職員が、自分が案内すると話 を引き取ってくれた。彼は結局、筆者がサンタンデールからブルゴスに向かうバスに 乗るまで、市役所の車を使い、5時間に渡って付き合ってくれたのである。歩いて10 分ほどかけて海岸近くにある図書館に行き、2階の部屋の鍵を開けてくれた。そこに は、幅が3m、長さが7m程の1726年時点のグアルニッソの造船所を再現した模型が、 透明な蒲鉾型のプラスティクのカバーの中に納まっていた。半島状の地形に、二つの 造船場があり、それぞれに貯木場、製材工場などが付随している。丘の上には事務所 と士官宿舎の建物があり、半島の付け根を横断して石垣が築かれ、門は一つしかなく、 部外者が勝手に入れないようになっているが、軍隊の攻撃に堪えられるようなもので はない。模型全体を写真に収めることは出来ないので、二つの造船場を中心に、分割 写真を何枚も撮った。半島の先端、即ち潮入り河の河口近くにある一つの造船場は「ナ ビオの造船所」と通称され、ここで大型軍艦が作られた。1726年に84門艦のサン・ フェリッペ号が、1728 年には 112 門の三層艦レアル・フェリッペ号が建造された。 1726 年時点を表しているので、浜に据えられた一つの船台で建造中である船は三層艦のレ アル・フェリペ号、その前に、別の船体が完成した1隻が浮かんで帆柱を立てつつあ るが、これはレアル・フェリッペ号のつもりであろうか。グアルニッソの造船所が晩 年の栄光に輝いた近い時点である。18世紀後半より、海軍の近代化の波を受け、造船 の中心地はガリシア地方のエル・フェロールに移る。アスティジェーロの造船所にあ るもう一つの造船場は「フラガータの造船所」で、主にフリゲート型の中型艦を建造 したので、このように呼ばれた。模型ではそこに二つの船台が据えられ、その内の一

つの船台で、1隻のフリゲート艦が建造中である。ナビオの造船所と同じように、近くに浮かんだ1隻のフリゲート艦に帆柱が立てられて艤装中と見受けられる。スペインは、17世紀の終りから、英国とフランスに大きく造船近代化に遅れをとり、なりふりをかまっていられなくなった海軍は1749年にホルへ・フアン・イ・サンタシーリャを英国に送り込み、ひそかに英国人造船技術者を大勢リクルートしてスペインに連れて来させた。その内の一部がグアルニッソに配属され、4隻の68門艦を含んだ多数のいわゆる「英国風」の軍艦を建造した。この後で、フェロールの造船博物館を訪れた時に、このグアルニッソのナビオの造船所の部分だけを、復原した模型が展示されているのに出会うことになる。二つの模型を比較できるように並べて次に掲げる。



写真 5 アスティジェーロにあるグアルニッソの造船所 1/500 模型の「ナビオの造船所」



縮尺は不明。 1/100 位? 建造中の三層艦は レアル・フェリッペ号 と思われる。

写真6 エル・フェロールの造船博物館にあるグアルニッソの造船所の「ナビオの造船所」



写真7 アスティジェーロにあるグアルニッソの模型の「フラガータの造船所」の部分 小生が興味津々で見ていると、フェルナンド君は、それでは三層艦の模型が別室にあるから、見せてあげようと言い、鍵を探すこと 20 分、やっと見つけてくれた。三層艦 の建造中の模型もプラスティックのカバーを被っていたが、二人でこれを外して、写真を撮らせてくれた。



写真8 三層艦 (レアル・フェリッペ号?) の建造中の模型

この他にも、現代のものを中心に小型船の 10 隻程の良い模型がある。聞いてみると、 市で海事博物館を造ろうという計画があって、1996 年にそのプロモートのために展覧 会を開いた時に集めた名残りであるという。この他にも 18 世紀頃の船の模型を含めさ らに同じくらいの数の模型が他の倉庫に在るが、資金が集まらず博物館計画は中止と なり、一部の模型は売られてしまい、他のものもこれからどうなるかわからないと顔 を曇らせた。

残りの模型も写真に収めてから、図書館に隣接する公園に展示されている錨や大砲を見て市役所に戻った。そこで広報部に行って、市の歴史についての CD 付きの本を 2 冊もらった。それからフェルナンド君は、役所の車で 10 分ほどの昔の造船所幹部の宿舎(それ以前は修道院)で現在は小さな博物館となっている所へ案内してくれたが、残念ながら閉館していた。気の毒がった彼は、自分は今日しなければならない仕事はサンタンデール市へ書類を届けるだけなので、一緒に行って、仕事をしている間、筆者をガマッソの乾船渠が保存されている所へ連れて行くと申し出てくれた。ガマッソの立派な乾船渠のことは知っていたが、今回は時間がないと思ってあきらめていた旨を告げると、ではすぐ行こうということになった。

・ガマッソの乾船渠跡

サンタンデールは近代的な街で王室の夏の保養地となっている。また夏期大学が開かれ、ヨーロッパ各地から学生が集まる。ガマッソの乾船渠は、1884年に建設を開始し、途中で工事が12年間中断したが、1908年に竣工した。この乾船渠跡は極めて保存状態が良く、船扉も綺麗に塗装し直されている。それもそのはず今年、保存工事が終わったばかりなのであった。1990年代の終りから、この船渠のある海岸一帯が再開発され始め、「カンタブリアお祭宮殿」という施設が建設され、その前にある乾船渠も綺麗にして保存することが決まった結果であった。

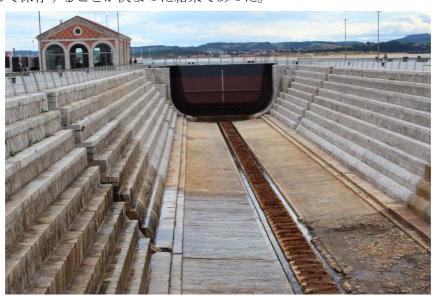


写真9 修復保存されたばかりのサンタンデールのガマッソ乾船渠 注排水ポンプがある建物が展示場となり、年代順に写真が展示されている。その地下 室に注排水ポンプ機構が保存されており、新しく塗装されたものが見学できる。



写真 10 1900 年頃、建設中の乾船渠の前部 (保存館の写真集より) この船渠の寸法は、長さ:132.25m、幅:24.5m。高さ:8.75m。

丁度乾船渠を見終ったところへフェルナンド君が迎えに来てくれた。ブルゴスへ向かうバスの出発時刻まで少々時間があるので、バス・ターミナルの近くのバルで、遅い簡単な昼食を彼への気持ちばかりのお礼とした。そこで偶然、コーヒーを啜っている彼の伯父さんと出会う。実はアスティジェーロからサンタンデールへ向う途中の交差点で信号待ちをしている時に、彼のお姉さんにも偶然会っていた。そんなに狭い社会なのであろう。彼には思いっきりお礼の言葉を告げて別れた。

3) ブルゴス

・海の領事館跡

サンタンデールからブルゴスへは、南へ山の中を通って約2時間のバス旅行であった。ブルゴスは古い都市である。カスティーリャ王国のイサベルとアラゴン王国のフェルナンドのカトリック両王が結婚して、スペイン王国が生まれるが、その古カスティーリャ王国の都がブルゴスであった。内陸という地理的な制限からして、古くは農業と牧畜しかなかったブルゴスが16世紀に商業の中心地となったのは、サンタンデールを勢力下に収め、その港を拠点にカスティーリャのフランダースとの交易を独占したからであった。ブルゴスは主に羊毛を輸出した。その海上通商をコントロールするために内陸にもかかわらず、ブルゴスに「海の領事館」が設立されたのである。スペイン語のコンスラードは領事館と翻訳するが、現在の領事館とは性質が異なる。むしろ商人達の自治機関であった。貿易全体が市にとって有利になるような規則を定め、海上での紛争、海難の裁判所としての役割も果たした。しかし、フランダースで独立運動が起こって貿易が無くなり、アメリカとの通商がアンダルシアに独占され、首都がマドリッドに移ると、ブルゴスは衰退の一途を辿り、黒死病がそれに拍車をかけた。現在のブルゴスには、サンチアゴの巡礼路の途中の町として、多くの巡礼が美しいサンタ・マリア門を通ってヨーロッパ各地からその立派なカテドラルを目指してやって来

る。トレド、セビリャと並ぶ三大カテドラルの一つである。



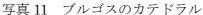




写真 12 ブルゴスの海の領事館 (インターネットより)

現在の海の領事館の建物は、カテドラルから 5 分ぐらい歩いた所にある、18 世紀に絵画学校と併設して建てられたものである。現在は絵画学校やギャラリーとして使われており、残された多くの古文書は古文書館に収められ、ここには海事関係のものはない。王廟があるウエルガスの古い修道院を見学して、昼過ぎにまたバスに乗ってサン・セバスチャン(バスクは独立意識が強く、ドノスチーアというバスク語の名前を使っている)へ約 3 時間、山間を縫って行った。

4) サン・セバスチャン (ドノスチーア)

・ギプスコア海事博物館

コンチャ湾の真中辺りにある海岸のホテルへ入ると、直ぐに、海事博物館へ向かった。スペインは昼休みの時間が長いので、公共機関も夜の7時から8時まで開いているので、それを承知で行動すると時間が有効に使える。コンチャというは、聖人サンチアゴ(ヤコブ)のシンボルである帆立貝の貝殻のことで、湾の両端にあるウルグル山とイゲルド山の山上から見ると湾が帆立貝の形をしているので、この名が付けられた。博物館は海に向かって湾の右端にあるウルグル山の麓のサン・セバスチャン港の先端にある。この博物館は海事関係の論文を集めた定期刊行物を出版し、その全てをインターネットで公開しており、筆者も随分とその恩恵に浴している。ただ、インターネットで博物館にアクセスしてみたが、かなり小さい規模のようであった。到着してみると、確かに小さな3階建ての白い建物で、一見では博物館とは思えない。入ると、カウン

ターに年配の男性が一人いるだけである。漁港や漁夫などをモチーフにした現代絵画が壁に掛けられ、申し訳程度にジャイロコンパスなど船に所縁の有りそうなものが置かれているにすぎない。これほど何も無いとは想像しなかった。インターネットで馴染みの立派な刊行物が何種類も置かれて販売されているが、造船の論文集は売り切れであった。もう在庫は無いが、インターネットでいくらでも見られるから大丈夫と言う。翌日に行く予定のサン・ファン号の建造現場を話題にすると、パサイア地区というちょっと辺鄙な所にある。数か月前にキールが据えられ、建造が進んでいるはずだと教えてくれた。



写 (インターネットより真 4ポプスコア海事博物館

・サン・ファン号の復元現場

翌朝サン・ファン号の復元現場「アルバオーラ・マリタイム・ファクトリー」へタクシーで向かう。30分ほどで潮入河の行き止まりにある小さな漁港を通って、海岸沿いの細い道を暫く行くと建造現場に着いた。



写真 14

「アルバオーラ」の入口外観サン・ファン号復原現場

潮入河の海岸傍の傾斜船台が三つある小さな造船所の船台の一つを利用し、船台を覆った新しい建物が建っている。入口周辺には切断され樹皮が付いたままのオーク材が

積んである。10時の開場まで時間があるので、そこから潮入河沿いに造られている遊歩道を先に進むと、両岸がそそり立つ河口に至った。灯台があり、対岸の山頂に半楕円形の鉄塔がある。釣り人に尋ねると、濃霧の際に入港して来る漁船へ信号を送るビーコン塔という。遊歩道が終わり狭い崖道を登ると、別の大きめの灯台があった。この灯台が、遠方からの目印なのであろう。この地形を実感してみると、波浪から守られ、木材の調達に便利な潮入河の中のちょっとした浜辺を利用して船台を設けるという立地が良く理解できた。アルバオーラ造船所へ戻って入場し、壁の説明を見ながら進むと、大きなガラス窓のある模型製作室があり、年配の人が模型を作っていたので、中に入れてもらい話をした。展示説明は、レッド・ベイの発掘、レプリカの建造、バスクの捕鯨についてと続き、2016年には完成させて、米国を経由し、カナダのレッド・ベイへ航海するという。展示コーナーが終わると、何人かが肋材の成形作業をしている体育館のような作業所に出た。ブナの丸太に据わって作業の様子を眺めた。この作業所を抜けて階段を登ると、サン・フアン号のレプリカが建造されている大きな工場のような空間の3方の壁に巡らされた見学通路に出た。





写真 15 部材を加工する作業場

写真 16 サン・フアン号の完成予想模型



写真 17

ッン・フアン号の建造現E上事開始3ヵ月経った

ビスカヤ湾は12世紀頃より捕鯨が盛んであったが、16世紀になると漁獲が減って来たため、カナダのラブラドールまで船団を組んで出漁し、夏期の間だけの捕鯨基地(現在までに20箇所が発見されている)を造り、晩秋に鯨油をスペインに持ち帰った。



写真 18 16 世紀のレッド・ベイにおけるバスク人の捕鯨基地の想像図 (インターネット:世界遺産登録用レポートから)

サン・フアン号はそうした、バスクで建造された捕鯨船で、ラブラドールのレッド・ベイの捕鯨基地のすぐ沖合で 1565 年に沈没した。1978 年に沈船が発見され、カナダの国立公園局によって発掘された。冷水域のため木材の保存状態は極めて良いが、船体が竜骨の両側に崩壊してしまっていたので、英国のメリー・ローズ号やスエーデンのヴァーサ号のように、全体を引き上げることは出来なかった。長い年月をかけて、沈船の部材等の位置を測定してから各部材を引き上げ、その寸法形状を測定して、また元の通りに海底に戻して埋没させ、旧状のまま保存して現在に至っている。2013 年に世界遺産に登録された。その調査記録書は、現在までに発刊された水中考古学の報告書として、最大最良のものである(2007 年刊。1 冊が 300~400 頁の 5 冊本)。入口に戻って、受付の若い男性とひとしきり話をし、今後の進展の連絡が貰えるように、友の会に入会して、サン・フアン号を後にした。



写真 18 「レッド・ベイの水中考古学」の 報告書の表紙絵

サン・フアン号は全長約 22m、 船幅約 7.5m。

アルバオーラを後にすると、コンチャ湾を上から眺めるべく、そのままタクシーでモンテイゲルド山の麓に向かい、ケーブルカーで山頂へ登った。帆立貝の貝殻の形をした湾とサン・セバスチャンの町の美しい展望が開けた。山頂の裏側は、先ほど見て来たパサイアの湾口に似た切り立った崖が迫る海岸線で、対照的な光景が隣り合わせになっている。午後遅くにバスに乗って、1時間半かけて海岸線をビルバオに戻った。途中に17世紀に造船で栄えたスマイアがあるが、何も残っている物はなさそうなので立ち寄らなかった。ビルバオに付くと、スーツケースを預けた前回泊まったホテルに入り、近くの旧市街を散策。金曜日の夜で、憲法広場には多くの子供達が遊び、学生のグループが仮装してパフォーマンスをし、同じ服を着た年配の御婦人のグループや、バスクのベレー帽を被ったこれまた年配の男性グループが輪になってコーラスをしている。前に入ったバルに行ったら、先ほどの年配の両グループが入れ替わり立ち代わり店の前にやって来て歌うと、人が集まって来てワインを飲んでお喋り。テレビのニュースでは、マドリッドでエボラ熱の感染者が出て大騒ぎ。

5) フェロール

サン・フェリッペ城塞跡

翌日はビルバオから飛行機でマドリッドへ飛び、トランジットしてガリシア地方最大 の都市ア・コルーニャへ昼に着き、中央駅へ行ってローカル列車に乗って、約1時間 でフェロールに到着。 海軍基地でもっている小さな町である。基地の入口近く、丘 の上に建つ古いパラドールのホテルに入った。空母プリンチペ・デ・アストーリアス 号が港内に見える。退役しており、売りに出ているとのことである。小型フリゲート 艦数隻が見える。スペイン最大の海軍基地にしては寂しい。フェロールでは基地内に ある 18 世紀に造られ現役の乾船渠を見ることが主たる目的で、同時に海軍博物館も見 たい。この乾船渠を含めた海軍の古い建物を世界遺産に登録すべく、数年前に登録運 動を展開したが、成功していない。その運動のおかげで立派な出版物が何冊も出され た。町外れのカバーナという所に私設の小さな乾船渠跡があるはずで、これも訪れた い。陽は未だ高いので、ホテルのレセプションに相談すると、タクシーを3時間ほど 借りて、サン・フェリペ城址など近郊の海岸を回ったらよいと、地図に推奨のルート を書いて示し、知り合いのタクシーを呼んでくれた。明日は日曜日なので、乾船渠の 見学が可能か心配なので、まずはインフォーメーション・センターへ行く。その旨を 言うと、乾船渠が見られるかはわからないが、明日はちょうどスペイン最新鋭のイー ジス艦アルバロ・デ・バザン号の見学日なので、見学に参加すれば基地構内に入れる と教えてくれた。これはグッド・ニュース。次に、フェロールの湾口の海に向かって 右手に建つサン・フェリペ城址へ行った。城とは名ばかりで、湾口を守る要塞である。 目の前の対岸にこれも要塞である小さなア・パロマ城址がある。1800年にイギリスの 艦隊が攻め入ろうとした時に、コンスタンチノープルの金角湾のように、両砦の間に 太い鎖を渡して防いだ。ところが、当時スペインの国力は衰えており、侵攻を受けた

時、湾内には数隻の軍艦しかいなかった。フェロールの町の方を眺めていると、先ほど海軍基地に居た小型フリゲート艦の1隻P6125が出て来て目の前を通っていった。サン・フェリペ城址は近代の要塞跡で、とくに興味を引くものはなかった。



写真 19 サン・フェリペ城址から対岸の ア・パロマ城址を望む。左奥にフェロールの町がある。

近郊の海岸や岬をドライブしてから、夕方の町を散歩してバルに入った。パラドールの受付の人が、バルではともかくなんでも半人前で注文しろと忠告してくれていたので、好物のゆでたムール貝を半人前頼むと、40個入っていた。30個まで食べて、夕食のことを考えて止めた。

翌朝まず、乾船渠の専用門の脇にある海軍博物館へ行ったら、その手前に新しくできた造船博物館があった。これはフェロールに着くまで知らなかった。



写真20 乾船渠専用門。普段は使われず閉まっている。

造船博物館と海軍博物館

まず造船博物館に入った。これは18世紀に王立造船所の鍛冶場があった建物を使って2008年3月に開館した。この博物館は海軍が管理している海軍博物館と異なり、

EXPONAV という財団が管理している。多分、新しい博物館の管理を海軍と切り離してするために、この財団が設立されたのではないかと推測する。この建物が鍛冶工場であったことを記念して、入口を入ってすぐに、当時の鍛冶場が再現してある。展示

写 真 22 古い 製図

場は2階建てで、造船所の模型、沈船引上げ部材、船の模型、フィギュアヘッドなどが飾られているが、最大の特徴は、19~20世紀初頭を中心に、造船用の機械機構、設計用具、船形モデル、図面、書籍などの展示に大きなスペースを割いていることである。グアルニッソの造船所の模型について書いたところで写真を紹介したが、18世紀のグアルニッソの造船所の中の「ナビオの造船所」の部分だけが模型にされ、三



写真 21 造船博物館の正面

次に、隣接する海軍博物館へ行く。館の前の道の両側に多くの錨が展示されている。 受け付けは軍人さん。展示内容は軍艦の模型、航海用具、武器、魚雷、機雷の類、絵 画、肖像画、メダル等、海軍関係のごく一般的なもの。展示スペースはかなりある。



写真 23 海軍博物館の入口への小道



写真 24 展示場

イージス艦アルバロ・デ・バザン号の見学

博物館を出て、海軍基地の正門へ向かった。イージス艦の見学者が数人待っている。 門の守備兵に、乾船渠を見たいと言ったが、困ったという顔をするので、まずは艦の 見学をしてから、士官らしき人を見つけて頼む作戦とした。基地内は日曜日で、人影 は全くない。タラップを上がるとヘリコプター甲板で、簡単な説明があり、艦橋に案 内された。二組の夫婦連れにシャッターを頼まれて撮ってあげると、アルゼンチンか らの観光客で、筆者が若い頃に仕事で通ったブエノスアイレスから 200km ほど北にあ る製鉄所の町の近くの住人であることが分かり、お喋りをしながら見学をした。実はこの人達とは、翌日ア・コルーニャで時間潰しの観光をしていた時に偶然出会うことになるのである。



写真 25 イージス艦アルバロ・デ・バザン

見学を終えてタラップを降りた所で、士官らしき人を捉まえて、乾船渠を見たいというと、付き添いが必要なので、ちょっと待てと言う。ところが見学者達を相手にぺちゃぺちゃとお喋りが終わりそうもない。



写真 27 種々の倉庫や組立工場に使われた最大の建物

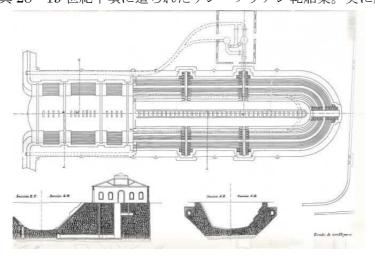
・サン・フリアン乾船渠

一人で帰る振りをして、速足でグループを離れ、乾船渠に向かい、10 分ほどで上首尾に到着。この乾船渠は 1859 年に完成したもので、サン・フリアンの乾船渠ともラ・カンパーナの乾船渠とも言われる。先ほど言及したが、17世紀の終り頃より、海軍の近代化として、まず組織改編が行われ、それまでは、方面艦隊ごとのいくつもの縦割り組織であったものを、海軍本部のもとに、エル・フェロールを中心とした北方、アンダルシアのカディスを中心とした西方、地中海のカルタへナを中心とした南方の三つの「部(デパルタメント)」に海軍組織を分割した。造船に関しては、それぞれに、ス

ペインにはなかった乾船渠を設置し、造船の中心地とした。カディスはインディアス 航路の港としての伝統、カルタへナは地中海でのガレー船の建造と基地としての伝統 があり、すんなりと設置が決まったが、エル・フェロールには海軍、海運に関しては 何の伝統も無かったので、その決定は大きくもめた。北方の場合、何百年もビスカヤ /バスクが造船と海軍の基地であったが、それは、フランス、英国、北方ヨーロッパ 諸国との通商及び漁業の中心地であり、豊富な木材と鉄による造船の中心地であった からである。ビスカヤ / バスク地方の問題は防衛の困難性であった。リアス海岸を利用した港と造船所は近代海軍用の大規模なものを構えられる条件を備えた土地がなかった。英国海軍が押しかけたならば、軍艦の逃げ場となる軍港はなく、造船所は砲火に簡単に晒された。エル・フェロールはインフラ、港、造船の歴史が全く何も無く、基地を建設する労働力も無かった。海軍の中でも反対が大きかったが、結局、奥行きが深くて大きな潮入河で大艦隊を収容できる港も、そして造船所も出来る地理的な有利さが決め手となった。また木材の調達にも条件は悪くなかった。



写真 28 19世紀中頃に造られたサン・フリアン乾船渠。奥に船扉が見える。



(世界遺産登録用資料)サン・フリアン乾船渠の図面



1760年代に二つの乾船渠がホルへ・フアン・イ・サンタシーリャとフリアン・サンチェス・ボルトによって新たに建設したフェロールの海軍基地の長方形の港の東側に完成した。その後、従来の乾船渠では鋼鉄製船体の蒸気船に対応することが出来ないので、1859年に現在のサン・フリア乾船渠が新たに完成した。長さが133.4m、幅が26.81m、深さが10mで、1万トン級の艦船が修理用に入渠できる。そして古い二つの乾船渠を潰した後に、1913年に2万トンの戦艦に対応できるビクトリア・エウへニア女王乾船渠が造られたが、現在は船泊まりとなっている。

写真を撮っていると、先ほどの士官がジープに乗ってやって来た。ニコニコしている ので、文句を言われることはなさそうだ。もう少し撮らせてもらうと、近くの出口ま で付き添ってくれた。これで無事当初の目的が全て果たせた。

・カバーナ私設乾船渠跡

海軍基地を出て、カバーナの私設乾船渠跡を見てからア・コルーニャへ戻るためにフェロールの駅に向かうことにした。この乾船渠跡は海軍基地外の一般用港がある湾の対岸のサン・フェリッペ城址へ行く途中のカバーナ地区にあった。

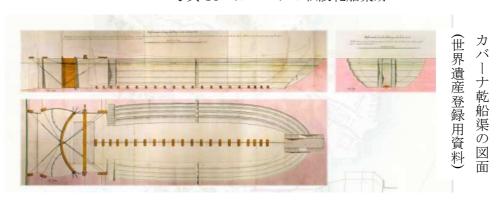


写真 29

(インターネットより) ガバーナ乾船渠跡の空中写真 この乾船渠は初代フェロール市長になったフアン・アントニオ・カルデミルによって 1801 年に建設された商業用船の造船所のものである。現在スペインの商業用船乾船渠 跡として残る最古のもので、長さは 51m、幅は 12.5m である。扉は残っていないが、図面でみると二重扉だったようだ。注排水ポンプは無く、潮の干満を利用した。



写真30 カバーナの私設乾船渠跡





El monitor «Puigcerda» transformado en vapor de carga «Anita» en el dique de la Cabana.

の写真(インターネットより)貨物船「アウイッタ号」に改造中モニター艦「プイゲエルダ号」を

写真 31

フェロールから列車でア・コルーニャに戻ったが、マドリッドへの飛行機まで2時間くらいの余裕があるので、タクシーに頼んで、海岸線と、旧市街を回ってもらった。海岸の小高い丘の展望台に行った時に、フェロールのアルバロ・デ・バザン号の見学の時に会ったアルゼンチン人達とバッタリ再会。時間がないので、ハグだけして別れた。世界遺産のヘラクレスの塔も登る時間はなかった。この町は40年前にビーゴの町で一夏暮らした時に遊びに来たことがあった。ガラス張りの大きな窓の建物が海岸に並んでいるのが印象的であったが、変わっておらず、懐かしかった。マドリッドで飛行機をトランジットしてアムステルダムに向かった。

<u>2. オ</u>ランダ

1) レリーシュタット

・ゼーヴェン・プロヴィンチェン号のレプリカ建造現場

翌朝は、6回目の訪問になるアムステルダムから列車で1時間少々の所にあるレリーシュタットの町を訪れた。此処のバタヴイア・ワーフで英蘭戦争時のオランダの旗艦ゼーヴェン・プロヴィンチェン号のレプリカ建造状況を見るためである。1996年に最初に此処に来たのはオーストラリア西岸で難破したVOC船バタヴィア号のレプリカを見るためであった。その時、竜骨、船首材、船尾材を船台に据えたばかりのゼーヴェン・プロヴィンチェン号があった。それから、数年ごとに訪れては建造状況をチェックしている。前回の訪問は4年前で、60パーセントくらいの工事の進捗状況であったので、今回は80パーセント以上を期待していた。ところがなんと、ほとんど進展していない!

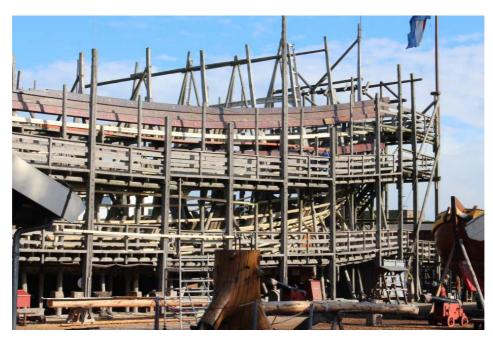


写真 34 ゼーヴェン・プロヴィンチェン号のレプリカの建造現場(左舷後部) 工事をしている様子がない。売店は拡充されて見学者は多い。期待を裏切られて、がっかりしながらアムステルダムへ戻った。

2) アムステルダム

・アムステルダム海事博物館

アムステルダムの中央駅で降りると、東へ歩いて 20 分程の海事博物館へ行った。此処へ最初に来たのは約 20 年前である。博物館の地下に大きな本屋があり、テアトルム・オルビス・テッラルム・シリーズのワヘナーやウイリアム・ブラウ等の 17 世紀の地図帳のファクシミリ版など素晴らしい本をたくさん売っていた。この 2 冊の地図帳でスーツケースが大変重くなった想い出がある。博物館そのものは、それ程興味を引く展示はなかったし、本屋の主人も亡くなって店も閉ったので、この 10 年くらい行っていなかった。その間に改装のため一時閉館となり、2011 年に再開してから今回の訪問が初めてである。素晴らしくなったのは、地図帳のコーナーである。すべて現物が陳列してあるので、部屋は照明が暗くしてあり、ケースごとに人が近づくと薄明かりが灯る。プトレマイオスもあり、アトラス・マヨールも全巻が置いてある。展示室は全て新しくなっていたが、あとの部屋は、昔同様それほど興味を引かれるものはなかった。

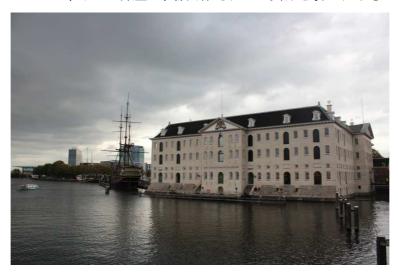


写真 35 アムステルダム海事博物館と VOC 船のレプリカ「アムステルダム号」

3. フランス

1) ボルドー

・ガロンヌ河沿いの市街

翌朝アムステルダムから飛行機に乗り、バルセロナでトランジットして、フランスのワインの産地として名高いボルドーに入ったのは、夕方に近い時間であった。ロシュフォールへ行くための経由地であったが、ビスケー湾に流れ込むガロンヌ河に面して開けた港町で、旧市街全体が世界遺産に登録されているので、短時間ではあるが、精力的に歩いてみた。キンコンセスという遊園地の横の並木を抜けてガロンヌ河辺に出て少し歩くと、世界遺産指定の中心地とも言えるボルドー証券取引所宮殿とその広場に出た。隣に「国立税関博物館」が並び港町としての盛時を偲ばせる。



写真 36

ボルドー証券取引所広場と税関博物は

そこから市街地に入り、美しい市の城門、カテドラル、ノートルダム教会を回った。ボルドーには二つの船の泊地(バッサン・ア・フロー)が、街の中心部から北方向の河下へ $2 \, \mathrm{km}$ 位の所にあり、河に面して入口があるのが $1870 \, \mathrm{年}$ 代に造られた No.1、その奥に続いてあるのが $1900 \, \mathrm{年}$ 代に造られた No.2 である。No.1 泊地に二つの乾船渠があり、その内の一つが $1876 \, \mathrm{年}$ に出来た第一船渠($157 \times 18 \, \mathrm{m}$)、もう一つが $1906 \, \mathrm{lm}$ 来た第二船渠($106 \times 14.5 \, \mathrm{m}$)である。日が暮れているので、見学は諦めた。

2) ロシュフォール

・世界最初の石造乾船渠と船扉の建造

翌日、ボルドー駅から真赤な朝焼けの中を、葡萄畑を通って、列車で2時間かけてロシュフォールに着いた。河幅が100メートル程のラ・シャラント河畔の町の中心にあるピエール・ロティ通り(ピエール・ロティは日本でも著名であるが、この町の生まれである。)に面したホテルに荷を解くと、直ぐにインフォーメーション・センターへ行き地図を貰い情報を得て、17世紀に創られた王立造船所(アルセナル)の跡へ急いだ。小さな町で、造船所以外は見るべきものは多くなく、一日あれば十分であろう。河岸まで歩くと、凱旋門を小型にしたような造船所の立派な門が目に入った。誰でも自由に出入りできる。門を入ると、直ぐ目の前に、海水とは違う河の茶色い水を湛えたナポレオン3世乾船渠があった。全くの泥水である。

17世紀の終りにフランスは地中海にガレー船用の修理船渠(ラドゥー)を有していたが、いずれも水深が3m程の浅いものであった。リシュリューによって1660年にブレストに大西洋で初めての造船所が造られた。ルイ14世は親政を始めると、大蔵大臣のジャン・バチスタ・コルベールに、大西洋岸にもう一つ造船所を造るように命じた。コルベールは、従兄弟のコルベール・デ・テロンに候補地の選定を任せると、彼は防衛と水運による木材の入手の容易さからロシュフォールを選び、そこに英国の乾船渠をコピーしたものを建造した。土を固めて底に材木を敷き詰め、内壁も材木製とした船渠は1671年に完成したが、潮の干満を利用したもので、英国のコピーした乾船渠と

は建設地の土質が異なったため、水を入れると船渠は泥沼と化して使いものにならなかった。今回、泥水を張っているナポレオン3世乾船渠を見て、それが納得できるような気がした。



最新の船扉が見える。 上部は角張った台形をしているが、水中にある下部は 船底の形状をしている。 船扉の向こう側に見えるの はラ・シャラント河

写真37 泥水を湛えたナポレオン3世乾船渠

そこで、グランソワーズ・ル・ヴオーが底部と壁部に石材を積んでこれを造り直した。世界初の石造乾船渠と言われる。扉は木製の観音開きであった。この最古の乾船渠跡が残されているものは昼食後に見学する。それでも問題の多い乾船渠で、ピエール・アルヌールによって別の二重乾船渠(直列に二つの船渠が繋がり、二つの船渠の間が扉で仕切られて2隻の船の建造、修理が同時にできるが、先に入渠した船は、後から入渠した船が出ないと出られない。)が1683年から1686(あるいは1688)年にかけて石材で建造された。完全に完成するのは1725年であった。そして河との出入り口には船扉が採用された。この船扉は英国のベンサムの乾船渠の船扉に先立つもので、これまた世界最初の船扉であった。





写真39 左の写真38と同時期の船扉(最初の扉ではなさそう)の写真

両写真ともインターネットより

ナポレオン3世乾船渠とルイ15世乾船渠

ナポレオン3世乾船渠の河に向かって右側の地上を船扉まで歩いた。



ルイ 15 世二重乾船渠の前部船渠

ナポレオン3世乾船渠

写真 40 ナポレオン 3 世乾船渠とルイ 15 世二重乾船渠 船扉付きの石造ナポレオン 3 世乾船渠は 1861 年に完成し、1900 年に長さが 140m に 延長された。この船渠の現在の寸法は、長さ 119m、幅 21.8m、深さ 7.4m である。こ の乾船渠の船扉が最新のものにわざわざ付け替えられたのは、フリゲート艦エルミオ ーヌ号のレプリカを常時係留展示するためである。訪問した時には、同艦はちょうど 訓練航海に出ており、11 月中旬に戻って来るスケジュールである。それは承知の上で の今回の旅行であるので、残念ではあるが、やむを得ない。



写真 41 ナポレオン 3 世乾船渠で艤装が終わったエルミオーヌ号 (写真 40 と 41: パンフレットより)

エルミオーヌ号はアメリカ独立戦争の勃発に際して、フランス国王ルイ 16 世がラ・フ ァイエット侯爵に指揮を執らせてアメリカを支援するために送ったフリゲート艦であ る。1780年3月にフランスを発ち、ボストンに到着後、ヨークタウンの海戦、チェサ ピーク湾の海戦に参戦し、1781年5月、フィラデルフィアにおいて、その艦上で新生 アメリカの議会が開催された。1782年にラ・ファイエットは後の人権宣言の草文を携 えてフランスに戻った。その後エルミオーヌ号はアメリカ、フランス、インド間を航海し、1793年9月にブリタニー沖で座礁して船命を終えた。この記念すべき艦のレプリカを建造するために、ルイ15世二重船渠の後部船渠にテントを仮設して工事現場とし、1997年7月に竜骨が据えられ、15年後の2012年7月に進水した。発電装置を有し、船底に電動スクリューが2個ある。進水後、隣接する新品の船扉が付けられたナポレオン3世乾船渠に移されて艤装が施された。来年の2015年9月にアメリカの同艦の所縁の地に記念航海をする予定となっている。



写真 42 ルイ 15 世二重乾船渠 後方遠くに新しい船扉とラ・シャラント河が見える 次に、30m 程離れた所にナポレオン 3 世船渠と平行しているルイ 15 世二重乾船渠に回った。こちらはエルミオーヌ号が進水した後、水が抜かれてそのままとなっており、全貌が見られる。ただし、泥と水藻で底部は隠れている。この船渠の大きさは、長さが、河より遠い方の船渠が 78m、エルミオーヌ号が建造された河に近い方が 64m、幅が 13.9m、深さが 4.8m である。

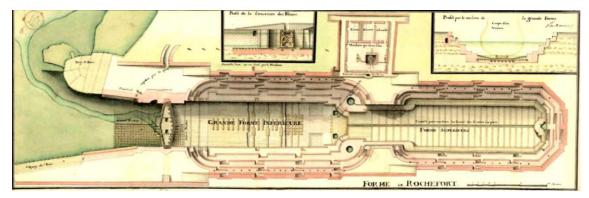


写真 43 ルイ 15 世二重乾船渠の図面 (1728 年) (海事博物館パンフレットより) この船渠はピエール・アルヌールによって 1683 年に建設が始められ最終的に 1725 年

に完成した。世界初の二重船渠であり、また世界初の船扉を有する乾船渠であった。 1874年に拡張工事が行われた。

・ロープ製造工場

二つの乾船渠を見終えて、王立ロープ製造工場へ向かった。歩いて5分ほどで、建物の全長390mの工場に着いた。1666年に建設が始まり、最初の乾船渠が完成する前の1669年にこの長大な工場が完成した。



写真 44

(パンフレットより) 王立ロープ製造工場の全景

亜麻から採られた繊維で様々な直径のロープが作られた。1926年に工場は閉鎖されたが、後に建物の約半分を博物館、残り半分をカルチャー・センターとして整備した。 博物館には19世紀のロープ製造機などが展示されている。



写真 45

九世紀のロープ製造機

博物館を見終えて建物の反対側まで歩くと、ホテルがあったので昼食をとった。海から河を遡上した所にあるロシュフォールであるが、海産物が豊富である。

・世界最初の石造乾船渠跡

レストランを出て、1671年に造られた世界最初の石造乾船渠跡を見るために、河の畔の沿道を行くとヨットの修理場があり、その脇で、乾船渠跡の手前に、壊れた船扉が置かれていた。説明らしきものは無い。ここに残っているのは外板だけであり、船扉が現在のものに取り換えられる前のナポレオン3世船渠のもの(写真39)ではない。ル

イ 15 世船渠のものとしては小型過ぎる。置かれている場所と大きさからして、これから見る最初の石造乾船渠(当初は観音開き木造扉)に付けられていたものかもしれない。しかし鉄板とリベットの状態から見て、それほど古いものではない。



写 かれている船扉 世界最初の石造乾船渠の近くに置

小さな橋を渡るとロシュフォール最古の通称「老船渠(ヴィーユ・フォルム)」と呼ばれる 1671 年に造られた世界最初の石造乾船渠の跡があった。何度かの改造が加えられており、建設当初の姿をどの程度留めているかわからない。現在の寸法は、長さ 97m、幅 20.5m、深さ 5m である。当初の観音開き扉は船扉に代えられたが、先ほど見た壊れた船扉がそれかどうかはわからない。1990 年から使用されなくなっており、現在は船扉でも観音扉でもなく、単なる遮断装置で河の水が入らなくしてあるようである。



の石造乾船渠跡一六七一年に建設され

た世界最

写真 47

金網が張り巡らされているので、隣のヨット修理場に入れてもらって近づいて写真を撮った。修理場の人が、30m ほど行った所にもう一つ乾船渠があると言う。これは初耳である。行ってみると、確かに小さい乾船渠があった。(写真 49) 見たところ船渠

両側の作業用階段が無く、極めてシンプルなもので、入口に古い小型の起重機がある。 あまり古いものには見えない。帰国後調べたが、資料は見つからない。



写真 48

国立海事博物館に展示されている 1671 年の世界最初の石造乾船 渠の模型。屋根があるが、鉄骨のように見え、当初からあったものかどうか不明。(パンフレットより)



写真 49

あろう。
小乾船渠。小型船舶用のもので

• 国立海事博物館

これで、ほぼ全ての建造遺物を見終ったので、造船所の内陸側の境の道を通って、ロープ工場を道の左下に見ながら正門まで戻り、隣にある国立海事博物館の門をくぐった。フランスの国立海事博物館は、パリ、ロシュフォール、ブレスト、ツーロン、ポート・ルイスにある。フランスの国立海事博物館の誕生は、1748年にデュアメル・デュ・モンソーが国王ルイ 15世に、ルーブル宮に展示されることを条件に、自らが所有する船、造船所などの模型を差し出したことに由来する。ロシュフォールの海事博物館がこの建物内に開館したのは 1936年であったが、僅か数年で閉鎖され、現在のような形で再度開館したのは 1976年である。18~19世紀の軍艦とその建造中の模型を中心に展示あ充実している。古いところでは、痛んではいるが、1710年頃に作られた 70門艦ロイヤル号の 12分の 1の模型がある。船扉の模型もあるが、何時作られたものか説明はない。1867年にパリ万博用に造られたサブマーシブル艦のプロングール号(Plongeur)の模型があった。







写真 51 1721 年製のロイヤル号の模型

・旧海軍薬学学校の博物館

海事博物館を後にして、旧海軍薬学学校を博物館としたものを見に行くことにした。 歩いて 20 分ほどで着くと、旧海軍病院が広い前庭の奥に建っているが、此処は一般公 開されていない。



写真 52 旧海軍薬学学校の博物館



写真 53 旧海軍薬学学校図書室

1722年に出来た海軍薬学学校が1986年に閉校になった後、1998年に博物館として公開された。見学は30分毎のガイド付である。まず2階に上がると、大きな一部屋が図書室となっており、25,000巻の蔵書を持つ。フリゲート艦の模型が飾られており、海軍の学校であったことを感じさせる。ディドローの百科全書の初版があった。3階に上がると、蓋骨標本、全身の神経と筋肉の模型(繊維や牛皮をそれぞれ神経や筋肉の形にして骨に張り付けてある)、奇形児のホルマリン漬けなどは医学と関係ない者をちょっとたじろがせる。植民地から集めた動植物の標本、そして手術器具と薬品が多く展示されている。見終って外の緑の芝生と木立を見た時にはほっとした気持ちになる。それから、以前ピエール・ロティの記念館で、現在はアート・ギャラリーであるところに立ち寄って古い造船所のリトグラフを見てからホテルに帰った。

翌日はパリ経由で帰国する日である。朝は造船所前のシャルル・ドゴール通りの町のマーケットと朝市とを見てから、駅に向かった。マーケットには多くの海産物店が並び、牡蠣、エビ、カニ、アサリ、様々な種類の魚の豊富さに目を見張った。朝市には季節の野菜やきのこが並べられた多くの露店が立っていた。 以上