

乾船渠前史と英国最初の乾船渠関連翻訳
Pre-history of dry-dock and first dry dock in England

1. 乾船渠の前史；ポーツマスにおける門扉、1496 年、バーカー	2
2. ヘンリー7 世治下の海軍の勘定書と財産目録、オッペンハイム	16
3. 1509 年から 1660 に至る海軍に関連した王室海軍と商業海運の行政史、 オッペンハイム	44
4. チューダー朝海軍、デイヴィッド・ローズ	104
5. 海の守り、ロジャー	161
6. 良い船、フリエール	198
7. 中世の海戦、ローズ	225
8. テームズ河とメッドウェイ川の造船家達、バンベリー	246
9. 海の文典、スミス	256
10. ランカスター朝国王の海軍、ローズ	259
11. エリザベス朝の海軍行政管理、ナイトン&ロード	271
12. チャタム造船所の歴史、クロウショウ	290
13. 18 世紀の造船、オリヴィエ	312
14. シアネス造船所の歴史を短く語る、ヒュージ	325
15. 溝渠、船渠の先端、そして扉、ディッツ	328

乾船渠の前史;ポーツマスにおける門扉、1496 年、
リチャード・バーカー、
1998 年

A Pre-history of the dry-dock: The gates at Portsmouth, 1496
Richard Barker
Archaeonautica, vol.14, 1998 (蔵書 no.1150)

翻訳 山田義裕
2023 年 5 月

背景

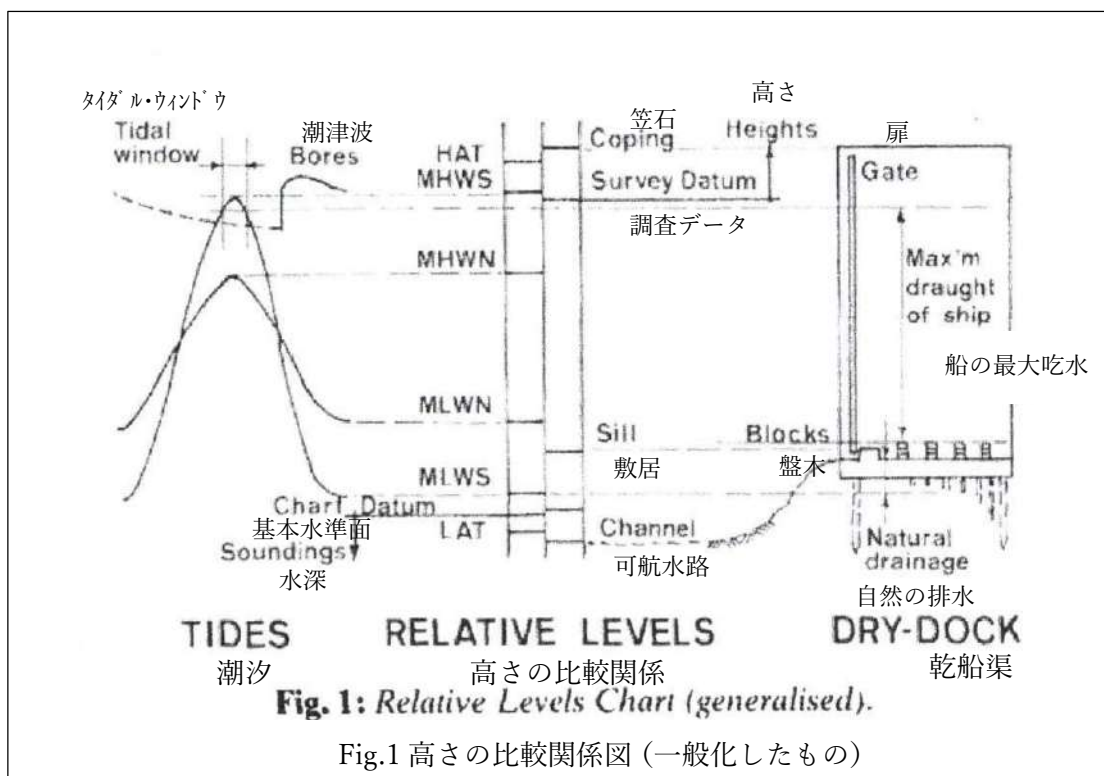
全ての^{ストラテジック}戦略的軍艦及びほとんどの重要な商船は、極めて重い構造をしており、荷を積んでいなくとも、典型的には数百トンの重量があった。そのような重い船舶は、古典時代から存在しており、世界の多くの部分に於いて 1500 年以前から存在した。建造であっても進水であっても、通常のサービスにおいて、あるいは軽喫水線下における修理において、そのような船に用いるために存在したに違いないインフラストラクチャーについて知られていることはほとんど無い。本質的に、1500 年頃には四つの方法があった。船は、傾船する、^{グラウンディッド}着底させる、浜辺に引き上げる(hauled ashore)、あるいは乾船渠に入れる(dry-docked)かであった²。

逆説的に言えば、潮汐が強い所では、建造とオペレーションが最も容易であり、正確に言えば、そのようなところでは乾船渠の必要性は最小である。極端な言い方かもしれないが、効果的な蒸気ポンプが出来るようになるまで、排水の問題は 19 世紀初頭まで解決されなかった。17 世紀までに、テムズ河に良い乾船渠がわずかながらあったが、スペインとポルトガルには 18 世紀まで一つも無く、両国の文化の中では、傾船修理と浜辺への引き上げが、より顕著であったことがあきらかである。テムズ河においても、最低潮の時さえ、乾船渠を機能させるためには、自然による排水に頼る必要があった。

-
1. M. OPPENHAIM, Naval Accounts, 1896, *History of the Administration*, 1896, p28-30 and 39-40(註: この 1.はフランス語のレジュメ [省略] 中に出て来る。
 2. R. A. BARKER, *Careening*, 1991, and R. A. BARKER, *Cradle of Navigation*, 1994. Acts(forthcoming).

そして、そうした所ではしばしば、春の最高潮においてのみ、船渠入りしただけであった。
17 世紀には、第 4 級以上の艦を収容できる船渠はほとんど無かった。

初期の「船渠」に関する考古学的な報告は一般的に極めて乏しい。それは常に誰か船渠現場主任(dockmaster)の権威ある書を再構成して含まざるを得なかった：水門(locks)及び船渠の敷居(sills)の深さ、それと水位及び潮位(water and tidal levels) の高さとの比較関係の表：即ち、いかなる船渠のオペレーションにおいても核心となることである。(Fig.1)



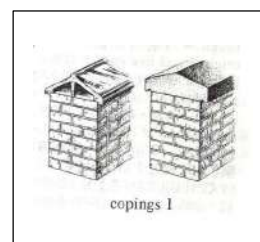
- HAT : highest astronomical tide,
- MHWS : mean high water springs, 大潮の平均高潮面
- MHWN : mean high water neaps, 小潮の平均高潮面
- MLWN : mean low water neaps, 小潮の平均低潮面
- MLWS : mean low water springs, 大潮の平均低潮面
- LAT : lowest astronomical tide,

* Chart Datum : (海図の)基本水準面、海図に表示される深さがそこから測定される水面(the level of water)

* Soundings : 水深、海図上にメートルやフィートで表される水深(soundings)で、海図水深(charted depth)ともいう。

* Tidal windows : 船が通過するのに十分な潮位の上昇が続いている時間帯

* Coping : 笠石、壁等の上に置く屋根状の石



ウスターシャー(Worcestershire)における 17 世紀の水路の特徴を為す論題の水門の考古学の一つの報告は、全体を通して一つの高さ(level)を示すことさえも出来ないだけでなく、1840 年代にその場所で、セバーン河(River Severn)の水位が人為的に高くされたことにさえも気づいていない³。これは単に極端なケースにすぎない。推測上の船渠と乾船渠について引き出されたいくつかの結論は、率直に言って異様なものである。

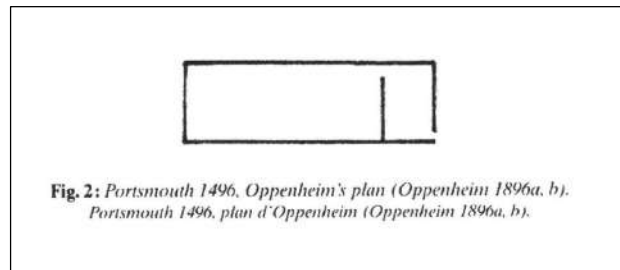
初期の英国の船渠

船渠(dock)と言う用語の最初の意味は適切な渚(foreshore)上の泥土の碇泊地(mud berth)、あるいは泥土の碇泊地そのものに船を置くことである。これは、その時の船体の吃水との関係で、良い潮汐がある所においてのみ可能である。もしそれが春の高潮時に行われたならば、この船は多分 1 か月かそれ以上に渡って再び浮くことはなく、採るべき手段がなく、高所に横たわって乾燥することはまずない。そのような船渠が、ハンプル河(Hamble)において、グレース・デュー号(Grace Dieu)を 1434 年⁴に、その後他の船を休航係船(lay up)させるのに用いられたように推測される⁵。ハンプル河の難破船の残骸(複) (註: グレース・デュー号とホーリーゴースト号(Holigost)の 2 隻が近くに埋まっているようである)は興味深い問題を提起している。ヘンリー5 世の船渠と他の船渠は何処にあるのだろうか。それらは本当に痕跡を残していないのか。それらは本当に藪^{ブラッシュ・ウッド}の低木 (brush-wood)のように実体の無いものであったのか。

これらの 15 世紀及び初期の英国の船渠は、それらの周りに^{フェンス}柵 即ち「生垣(hegge)」(註: 現代用語では”hedge”)を有していたと推測される。^{ヘッジ}生垣は土と背の低い藪の構造物に限られず、しっかりした材木と石造物を含んでおり、いかなる大きさの船であっても、潮汐から遮断する意図があったならば、間違いなく、最も思いつきそうな材料であった。1434 年の^{ヘッジ}生垣は、船乗り達の助言の如く、水底の泥《wose》(古期英語: ooze のこと)の上に、「改めて《anew》」(これは不明瞭であり; 修理したことなのか(a repair)?)建てられた。即ち、陸地に向き合っているような物では無く(a landward feature)、明らかに潮汐が起こる場所(tidal domain)の泥の中の物であった。それらは、可動する扉の類は有していなかったと思われる、普通に仮定するならば、使用の度に、船渠の海に向き合っている終端を横切って、一つの「土」の堰(an ^{せき}《earth》dam が建てられたと考えられる。この仮定が公表されている証拠は僅かである。初期の船渠は、1212 年頃のポーツマスにおけるように、その周囲に塀(wall) (あるいは 1416 年のサウサンプトンにおけるように^{ヘッジ}生垣)があったように見受けられるが、このことは、全ての乾船渠に関してというよりも、造船所の安全性及び材料に関してと言えよう。

1495～96 年のポーツマス船渠はヨーロッパにおける最初のそうした船渠であったと言われている。オッペハイムが、いかなる船渠そして乾船渠であろうとも、注意を引く関心が持たれることはほとんど無かったようであり、それらの初期の歴史を辿ることは困難であると既に言及している⁷にもかかわらず、そう言われるのである。それは、《門扉(gate)》の明

らかな使用によってはっきり区別されるからであるが、オッペハイムのこれらの門扉の解釈が、どのように初期の乾船渠と区別されるのかは全くはっきりしない⁸。要点は、我々が知っているような可動の門扉は無く、最初の船がそこを通過する時に掘り出される (being dug out) と言ったらよいような、引き抜かれる基礎杭を伴う種類の門扉があったということである。オッペハイムは船渠の先端(dock-head)に、一対の(即ち、内側の門扉と一番端の門扉《inner and uttermost gates》)材木を杭打ちした平行の壁(parallel timber piled wall)で、それぞれが各側面と接触しているが、隙間を完全に閉じていないものを描いている。これらの門扉の間の密閉物を為すために (to form the seal) 粘土(clay)が使われたと想定される(Fig.2)⁹。この《粘土》は、その土地で偶々見つかっただけの材料であったはずはない。パドル粘土(puddle clay, 訳注:浸透性の土地の運河や貯水池で、水を保持するために、壁や底に裏打ちして使う粘土)は極めて特定なもので、慎重に選ばれた材料であり、不思議なことに、常にかかなりの比率の砂あるいは荒砂(grit)を含んでいなければならない。それは、どのような種類の密封性を得るためであっても、注意深く叩き固め(pun) 一水で捏ね(puddle)なければならないが、それを水中では行うことが出来ない。重要な文章は、「20 人の作業員達が、ソヴァリン号を出すために、門扉の間の杭と支柱を持上げ (weigh out)、粘土と他のがらくた (rubbish)を掘って、ポーツマスの船渠の先端を解体し (breaking up)、12 月 31 日～1 月 29 日・・・潮汐の度に、この仕事のための労働をした」である。



この解釈に関しては、気が付く二つの難点がある。第一は、門扉に関するオペレーションが 1 月 29 日まで完了しなかったにもかかわらず、船が 1497 年 1 月 19～20 日に船渠から移動されたということである。ここで気づいても良いのは、門扉の辞書における主要な意味は、一般的な閉じる(closure)に加えて、開ける(opening)という意味があることである。

3. T. C. CANTRILL, M. WIGHT, Yarranton's Works, 1929 年.
4. M. OPPENHEIM, Naval Accounts, 1896 年: S. ROSE, The Navy, 1982, p54.
5. MI.FRIEL, Grace Dieu, 1993 年,特に 11p と 16p。
6. L. G. CARR LAUTON, Maritime History, 1926 年, 361p & 371p.
7. M. OPPENHEIM, Navy Records Society, 1896 年、p xxxvi。
8. D. LOADS, The Tudor Navy, 1992, p16 及び 41-42。ローズは、本ペーパーの最初の提出 (未公開) とほぼ同時に出版された同書中で似たようなコメントをしている。
9. M. OPPENHEIM, Navy Records Society, 1896 年、p xxxviii 及び 171-172p。そして 151-152p、159p、169p。

全ての泥状で潮汐の差がある潮入り河口(estuary)には、掘り出さなければならない沈殿土

砂(sediment、訳註：上流から流送されてきた土砂)と破砕石(debris)が蓄積する。300 年後に使われていた閉鎖の他の一つの形式も、やはり、取り除かなければならないかなりの数の打った杭と支柱があったようである。「船渠の先端を^{ドッグ・ヘッド}解体^{ブレイキング・アップ}し」という言葉が謎として残る。想定される防水堰^{コッファダム}(cofferdam、訳註：橋脚やダムの工事等の一時的に水を排除する止水壁)の杭を安全な時間に、同じ場所に再び打ち込むことも難しいであろう。

第二は、勘定書が門扉^{ゲート}(複)の建造のために、大工達への支払い(1496 年 2 月 2 日～4 月 17 日)を記しているが、船が船渠に最初に入った、ほぼ 5 月 24 日の数週間以前に当たる（そこで、一昼夜のために 160 人の追加の男たちを雇用している）。

批判的な目で見ると、もし門扉^{ゲート}(複)がそれ以前に建造されていたならば、それらに、*同じ場所*に、「杭」が打たれることは出来ないのである。今一度言うが、この文章は、1800 年の方法に対応しているようなのである。

オッペハイムは実際に、これらの杭が荷駄用車 (loads、訳註：原典は lode となっており、lode cariage とも言っている。) 113 台の材木を使ったと述べているが、これは間違いである。何故ならば勘定書は、この数量が、船渠全体の裏打ち^{ライニング}(line)に使われたことを明確にしておき、この数量が、壁(複)の高さが^{額面上}3.6m で、当時の大型船を収容するのに丁度十分な平面領域に裏打ち^{ライニング}されたと推定すると、それは理に適っている。材木の勘定書の用語が側面(複)と門扉^{ゲート}(複)の修理、改善、耐久性強化、防御力強化のためであることは注目に値する。というのは、これは全く新しい船渠ではなく、古い船渠の改善だからである。

この船渠に関するこれより良い証拠は現れていないが、1496 年には確かに、多分もっとずっと早くに使われた扉の形式の問題についての筆者の見方を変えた他の後代の資料からヒントを見つけることが可能である。具体的な案件のために調査が為されていたならば、もっと良い情報が文書庫の中で待っているのである。

初期の門扉^{ゲート}のその他の証拠

まず、蝶番が付いている水門^{ロックゲート}(lock gate)は 1496 年に新奇性のあるものではなかった。即ち、ゾンカ(Zonca)の図^図(複)図を証拠とするならば、一枚板の物とマイター型(mitred form、訳註：2 枚の扉板を閉じた時に、両者が接触した部分が平らにならず角度を為す)の両方において、完全な水門^{スルース}(sluice)(複)を伴う、手の込んだ装置がすでにイタリアに在った¹⁰。(訳者挿入図 1) これらの図が 1597 年のものであることが一般に認められているが、それであってもかなり初期のものである。他方、これらは内陸での航海のためのものであり、大きな軍艦用に必要としたものよりはずっと小さい。1560 年代のエクセターのもものは、僅か 4.9m の梁用であった。最も重要な証拠は、大手の英国の造船所における 19 世紀まで存在した乾船渠から得られる。この扉の普遍的な形式のオリジナルは知られていないが、

¹⁰. ZONCA, *Nuovo theatro*, 1597, 52-56p.

造船所の配置図の親指爪大のスケッチが 17 世紀間の様々な形式、即ち

マイター型、湾曲型、あるいは角度がついた三つの部分^{パーツ}を伴うもの(with three angled parts)で、一つの「橋」(訳注: 扉の頭部が橋になっていて、船渠の両側が通路として結ばれ、船渠の周りを一周しないで両側を行き来出来る)と係りを持つ物と持たない物を示している。(Fig.3)¹¹

ポーツマス^{ダブル}の 1656～58 年の二重船渠のもっと良い図があり、短い中央の部分によって閉じられる 2 個の直線が角度を為す扉を見せている。(Fig.4)¹² もう 1 枚の図はコードによって複製されたものである¹³。(訳者挿入図 2、3)

ペットの自伝は 1606 年と 1608 年のウーリッジ (Woolwich) の二重船渠用と何かしら似た使用方法と取り換え方法について記述しているようで、その場合、プロセスは、扉(複)について、「その中に閉じ込めて、それらに支柱を付けること(shutting in of The gates and shoring them)」と言っている。

船渠の先端の勾配のある横から見た外形^{ドッグ・ヘッド}(sloping profile)においては、蝶番は使えなかったであろう。チャタムの 1774 年製の実際の模型が残っている¹⁴。(訳者挿入図 6) この模型では、扉(複)はアーチの形をしており、両脇、即ち杭を打った繫柱(dolphin)(複)に対して重厚に、突っ張りを為している(strut)。門扉(複)が枠に板張りをされているという事実のほかに、他の構造上の細部は見る事が出来ない。一模型の扉は差渡し約 25mm しかない。17 世紀の船渠は、原理が同じであったことにほとんど疑いはなく、突っ張りとなるための垂直の角を丸くした角材(baulk)が図中に見られる。確認されているそれらのオペレーションに関する最良の記述は最近までデユパンのものであった¹⁵。

訳者挿入図 1、ゾンカ「ヌオヴォ・テアトロ」



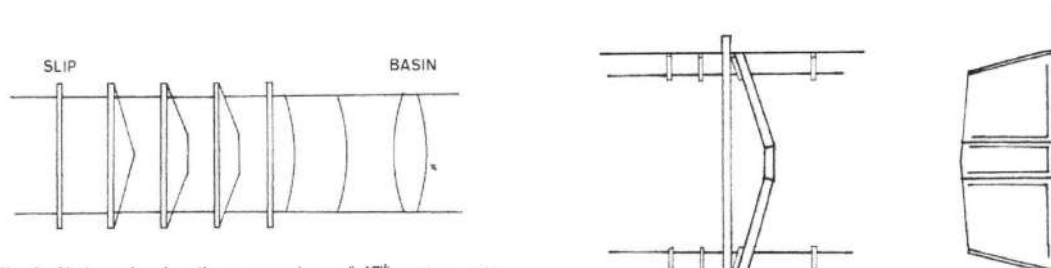
11. 本ペーパー中の図は親指爪大のスケッチ、即ち小さい複写から採ったものであり、イメージを持たせる以上のものとして採られたものとされるべきではない。

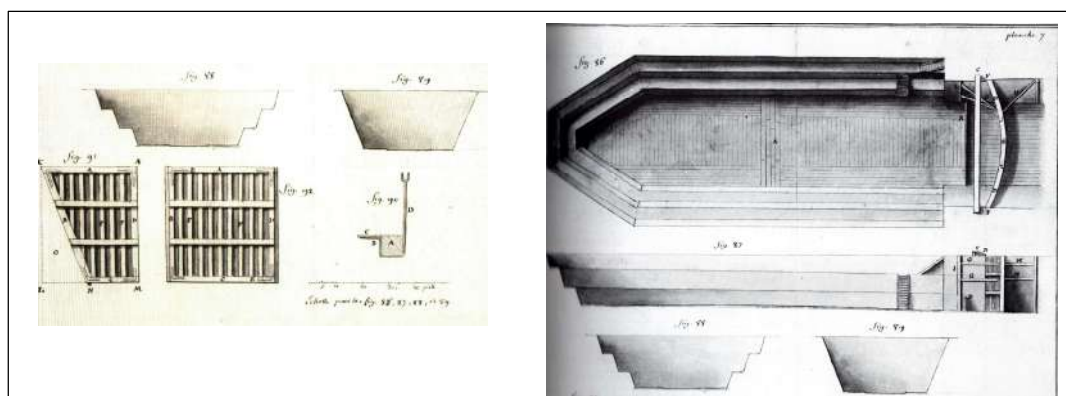
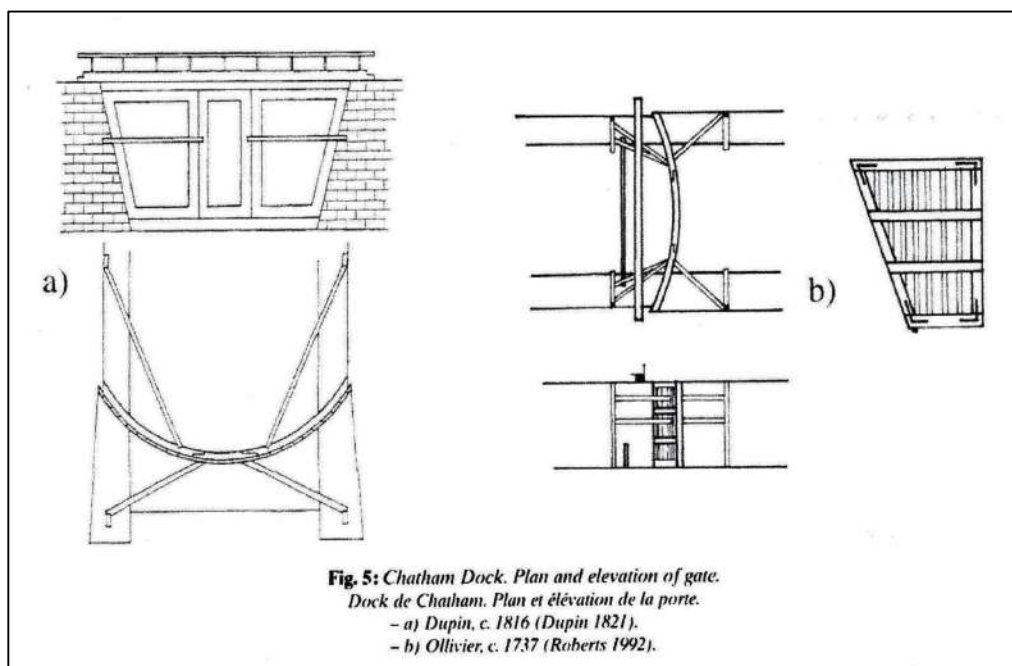
12. B. LAVERY, *Dean's Doctrine*, 1981, p23.

13. J. G. COAD, *The Royal Dockyards*, 1989, p91.

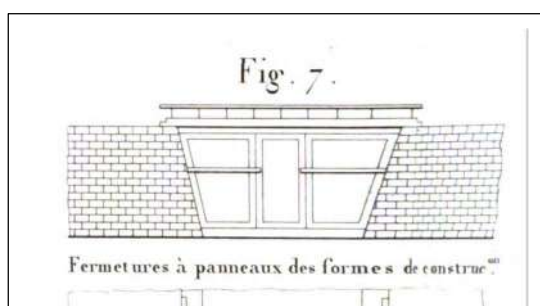
14. National Maritime Museum, ref. DK/M3. Chatham Dockyard, model built about 1774-1775.

15. C. DUPIN, *Voyages*, 1821, p221-222, plate V. fig 7 and 8.

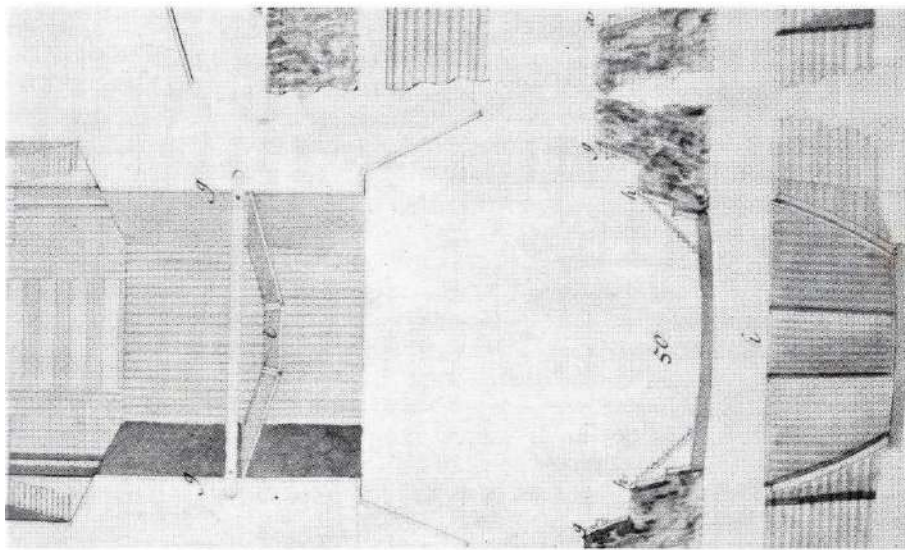




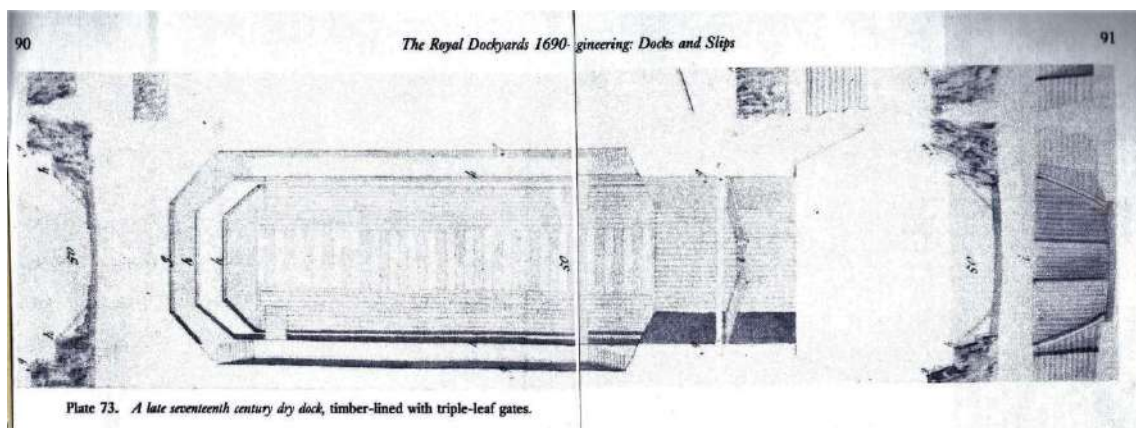
訳者挿入図 2、Fig.5、b)の Olivier(Roberts 1992)の原典



訳者挿入図 3、Fig.5 a)の Dupin の原典



訳者挿入図 4、Coad, “The Royal Dockyards 1680-1850, 91p、^{ドッグ・ヘッド}船渠の先端と 3 枚扉



訳者挿入図 5、Coad, “The Royal Dockyards 1680-1850, 91p、乾船渠全体
(註：2 ページに渡る図を継いであり、両ページの境の | の部分の両側が短くなっている)



訳者挿入図 6、グリニッジ海事博物館所蔵の 1774 年製のチャタムの模型

デュパンは「大工仕事で作られたこれら平らなパネルは、護岸石壁の外郭(the contour of the revetment)に作られた一つの大きな溝(groove)の中に収められる……一つの円の半弓型の部分(half-segment)(複)で作られた 2 枚のサイド・パネルは、船渠の内側で、両側に対して据えられている突っ張り(strut)(複)によって支えられ……中央のパネルは、干潮の時に、どのような事故によってもひっくり返ることがないように、外側から突っ張られている。」と述べている。図(Fig.5a)は、桷(複)の厚さの中で一つのハーフジョイント(half joint、訳注：継手する両側の板がそれぞれ半分の厚さで継手すること)によって中央のパネルが外側のパネル(複)と重なって(lap)いたことを見せている。今日の英語の翻訳は、全く別物の如くに「3 枚の極めて大きな木製のパネルが、低潮の時に据わり(set)、堅固な垂直に立った支柱(solid stanchions)(複)の中に保持された……」¹⁶ 言っているが、これを翻訳(translation)とするならば、それは正しくなく、門扉(複)を置くにあたっての門扉(複)の浮力を無視していることを思わせる。また、堅固な垂直に立った支柱というが、垂直に立った支柱では全くない。記述が不完全だとしても、フランス語の原典の方が望ましい。門扉(複)は水中では、ほとんど平らに浮くであろう。一不均整で、浮力を生じる空洞は無く、バラストを置く可能性はほとんど無い。(訳注：低潮では未だ水が残っているので、干潮とするべき)

しかしながら、ロバーツは最近、1737 年のオリヴィエの文章を出版し、これらの門扉(複)を置くプロセスを詳述している(Fig.5, b)¹⁷。門扉(複)は、高潮時に滑車装置によって橋(約 0.45m 角の角材)から概略の位置に吊り下げられ、潮汐がエプロン(訳注：船渠の入口の底の扉の外側の舗装された部分)まで下がるに従って、その位置に押し入れられた。

¹⁶ R. Morris によって引用されているそのまま、*The Royal Dockyards*, 1993, p44.

¹⁷ D. H. ROBERTS, *18th Century Shipbuilding*, 1992 p111-118, plate. P123.

両側のパネル(複)は、踵の部分に、位置決め栓(locating spigot、訳注：spigot は樽等に付ける栓、蛇口)を有した。潮汐が中央のパネルをしっかりとその場所に押し入れた。それから外側のパネル(複)にボルト留めされ、全体が広範に渡って支柱で固定された。(彼の図はデユパンの細部とも異なっている)。驚くことに、オリヴィエはこのやり方を、フランスにおける見たところもっと進化した、^{ツイン・ゲート}対の門扉に蝶番を付けるやり方よりも気に入っており、それは、操作のし易さと建設費の節約の理由によってである。ポーツマスでは実際に、一つの変形型が蝶番を付けたサイド・パネル(複)を有した¹⁸。これらの^{ゲート}門扉はタールを塗った布で裏打ち^{ライシンド}され、まいはだ詰めが行われており、漏水は実際の防潮扉^{タイド・ゲート}(複)の内側で船渠を横切って立てられていた低い木製の防水堰^{コフアーダム}によって止められた。これらは 1496 年の「内側で一番端の」^{ゲート}門扉(複)に相当するのであろうか。それは確かめることも反証することも不可能であるが、少なくとも合理的な可能性の一つである。こうしたやり方が 1800 年までには古臭くなっていたことは確かであるが、^{トリパータイトゲート}3 分割門扉(tri-partite gates)は 1656 年まで使われていたことも間違いない。

浸透した水は、この防水堰^{コフアーダム}を越えても汲み取られ、^{ゲート}門扉パネル(複)の中で水門^{スルース}(sluice)を通して、最低潮の時であっても排出された。「栓管理者(Keeper of the Plug)」はチューダー朝とスチュアート朝の時代には、船渠管理官(Dockyard Officer)の称号であった。(訳注：バーカーは^{スルース}水門が何を指すのか説明をしていないが、この文脈からは plug がそれであるように受け取れる。その場合 spigot は何で、何の目的に使ったのであろうか)

我々にそうした^{ゲート}門扉の起源についてのこれ以上の知識が無く、それらが最終的に何故置き換得られたかの理由が分かっていないのは奇妙である。1752 年のクレヴリー(訳注：John Cleveley, the Elder、英国の海洋画家)のデットフォードの絵は、壁を凹ませた所の中に蝶番で付けられ、ウィンドラス^{ツイン・アーチド・ゲート}(複)で操作される対の弓型の門扉を有している泊渠を見せている。(訳者挿入図 7)



訳注：進水しようとしているのは七〇門砲の第三級艦のバックインガム号

訳者挿入図 7、クレヴリー描く 1752 年のデットフォードの絵画

18. D. H. ROBERTS, *18th Century Shipbuilding*, 1992 p125.

1820 年までに、商業的な船渠は、「近代的な」蝶番、壺金(pintle)、そしてローラー・トラック(roller track, 訳注：ローラーを並べてその上を、物を転がして動かすための軌道)を備えた進歩した形の門扉^{ゲート}を使うようになっていた。しかし、多くの古い形のものも並行して存続していた。明言されたわけではないが、そうしたやり方は、コンスタブルの絵、フラットフォード・ミル近くでのボートの造船に描かれたような多分無負荷の喫水が 2 か 3 フィートの極めて小型の船舶に適していただけであった。(訳者挿入図 8)



訳者挿入図 8、フラットフォード・ミル近くでのボートの造船、及び水門

比較してみるような情報源

古典、即ち中国の情報、即ち広東の香港、及びマドラスの「泥土船渠(mud-docks)」の 19 世紀の情報源（これは間違いなくパドル粘土を含んでいた）、あるいは 19 世紀の英国における材木と粘土の船渠について論じるには紙数が無い。これら全てが、初期の船渠の世界に及ぶ歴史について、英語で書かれるべきことが多いことを示唆している。1908 年にミニイック・シュル・ランス(Minihiac-sur-Rance)に、バンクス・スクーナー(Banks' schooner、訳注：カナダのニューファンドランドのグランド・バンクスにおける鱈漁用のスクーナー船。

訳者挿入図 9、ミニイック・シュル・ランス
2008 年の修復完成時の乾船渠

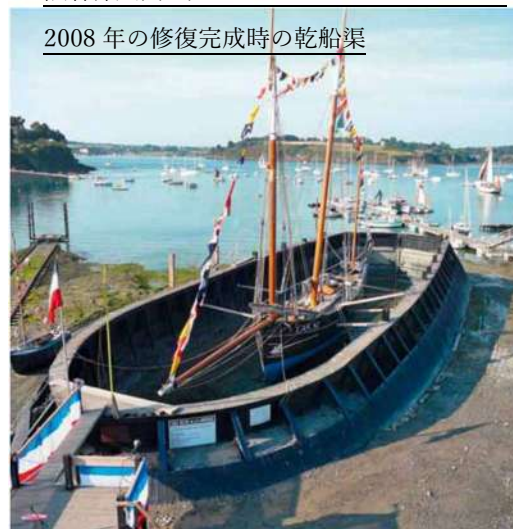


Figure 3 – Inauguration de la cale sèche de La Landriais, 30 août 2008 ; dans la cale sèche, présence d'une bisquine, bateau traditionnel de la baie du Mont-Saint-Michel

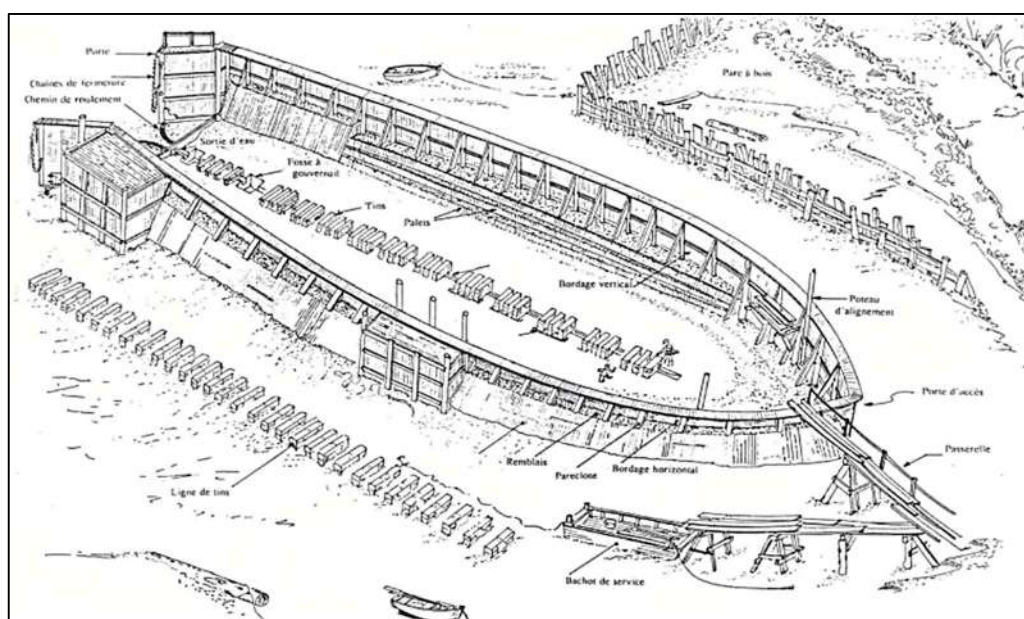
訳者挿入図 10、ミニイック・シュル・ランス

修復前の乾船渠



乱獲によって漁獲は激減した)用に建造された材木と土の乾船渠が建造された。(Fig.6)¹⁹ その壁は、浜辺の高さレベルの上約 5.5 メートルまで延ばされ、つつかい棒が噛まされた片端梁(船渠入りした船からの支柱(複)に加えて支えられていたのであろう)の上に支えられて連続して敷布が掛けられている。手の込んだ船渠の先端はないが、蝶番付けミッター扉(複)がある。これは新奇な(novel)タイプと言われた。しかしながら、全く大きな船(この場合、40×10m 位)が、材木の基盤の上に、見たところ極めて原始的な構造物の中にドック入り出来たことを正に見せている。なんらかの初期の例がコピーされたのであろうか。

訳者挿入図 11、ミニイック・シュル・ランスの乾船渠の構造スケッチ



最後になるが、ブローニュの戦いのために建造され、1562～
て 66 年の勘定書の中に最後
来るヘンリー8世のコレ
(Colne)(Brihtlingsea, Essex)の
造船所の泥土の中に未だに
チューダー朝の乾船渠が埋
まっているかもしれない。
それと一緒に、その近くに
遺棄船のトゥリニティー

・ヘンリー号(*Trinity Henry*) (240 トン)も横たわっているであろう。(訳者挿入図 12)

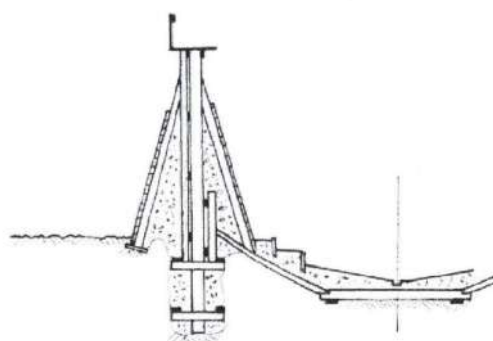


Fig. 6: Minihiac-sur-Rance, 1908. Detail of section of dock wall (Le Rot 1976).

19. J. LE BOT, Les Bateaux, 1976, p15-20. 写真を R. H. Tizard より提供いただいた。

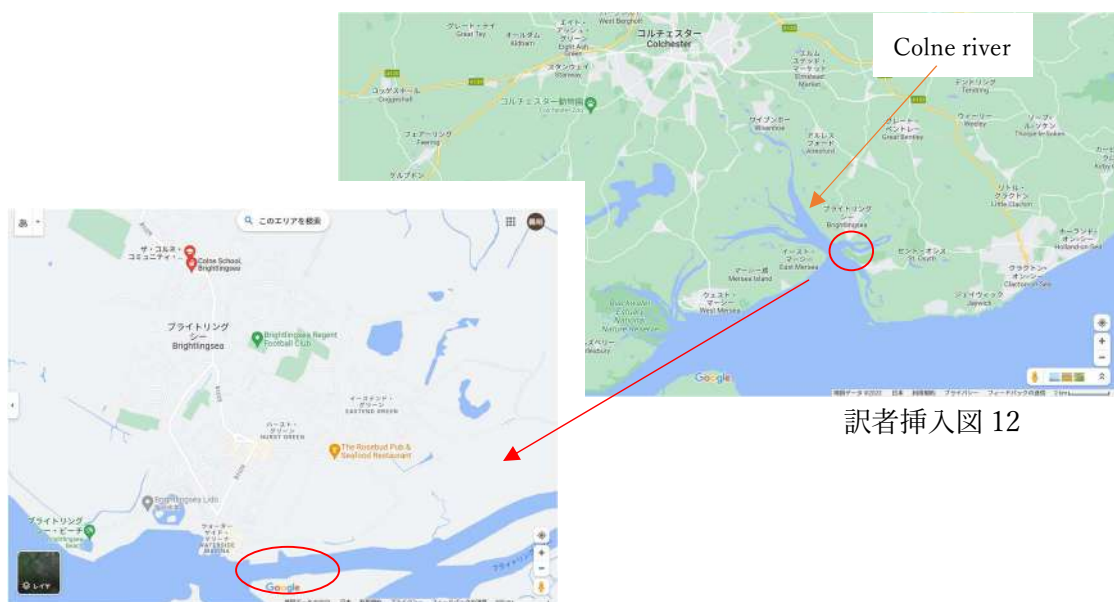
そこにはポンプの建造物があって、1562 年に労働者達に対し、清掃、水流し洗い(scour)、そして船渠からの排水のために、支払が為された²⁰。ぎりぎりの所の敷居は最低水位標識にあまりにも近かったので、表立って再開発されて来なかった地域に上手く生き残ったのかもしれない。そのサイトとしての第一候補には、海軍の入江(Navy Creek)が成り得るが、その名前が示唆する通りであり、ブライトリンシーの入江の開口部近くで、自然には水が集まり(catchment)難く、改造の前には理想的な天然の船渠であったであろう。(記者挿入図 14)

結論

さて、1496 年のポーツマスにおける扉^{ゲート}が、一般的に考えられていたよりも複雑なものであったかもしれないという何らかの徴候はあるのであろうか。1820 年までには廃れたトリバータイトゲート^{トリバータイトゲート}3 分割門扉が分かっているが、その一つの変形は 1656 年のポーツマスの乾船渠でもって間違いなく知られていた。乾船渠の 16 世紀の形は全く分かっていないと思うが、運河用のもっと小さな水門^{ロックゲート}が、1495~96 年のポーツマスの船渠が建設されたのと同時期には、大いに進んだ技術であったことも分かっている。全ての既知の記述及び、原典の文書は、初期の乾船渠についての真実を求めるために、十分注意深く読まなければならないようである。

乾船渠の多くの他の原始的な形が世界中に明らかに存在したことがあり、今でも確かに機能するものであろうが、それには不適切な記録がある。多分、考古学が、これらの重要な構造の前史を広げるであろう。

20. E. P. DICKIN, A History of Brightlingsea, 1939, p141.



記者挿入図 12

記者挿入図 13

BIBLIOGRAPHY

- BARKER R. A.
1991. Careening: Art and Anecdote, *Mare Liberum*, 2, Lisbon, p. 177-207.
1994. *Cradles of Navigation: launching Ships in the age of Discoveries*, presented at VIII Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, Viana do Castelo, *Actas* (forthcoming).
- CATRILL T. C., WIGHT M., 1929
Yarranton's Works at Astley, *Trans. Worcestershire Archeology Society*, 7, p. 92-115.
- CARR LAUGHTON L. G.
1926. Maritime History, *Victoria County History of Kent*, vol. II (repr. 1974).
- CLARK E.
1866. The Hydraulic Lift Graving Dock, *Min. Proc. Institution of Civil Engineers*, vol. XXV, London, p. 292-352.
- COAD J. G.
1989. *The Royal Dockyards 1690-1850*, Aldershot.
- DICKIN E. P.
1939. *A History of Brightlingsea*, Brightlingsea.
- DUPIN C.
1821. *Voyages dans la Grande Bretagne 1816-1820*, Paris.
- EHRLMAN J.
1953. *The Navy in the War of William III 1689-1697*, Cambridge.
- FRIEL I.
1993. Henry V's Grace Dieu and the Wreck in the River Hamble near Bursledon, Hampshire, *International Journal of Nautical Archaeology*, 22, 1, p. 3-19.
- LAVERY B.
1981. *Deane's Doctrine of Naval Architecture*, 1670, London.
- LE BOT J.
1976. *Les Bateaux des Côtes de la Bretagne Nord*, Grenoble.
- LOADES D.
1992. *The Tudor Navy*, Aldershot.
- MORRIS R.
1983. *The Royal Dockyards during the Revolutionary and Napoleonic Wars*, Leicester.
- OPPENHEIM M.
1896. Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII, *Navy Records Society*, vol. 8.
1896. *History of the Administration of the Royal Navy, 1509-1660*, London.
- ROBERTS D. H.
1992. *18th Century Shipbuilding*, Rotherfield.
- ROSE S.
1982. The Navy of the Lancastrian Kings, *Navy Records Society*, vol. 123, p. 54.
- ZONCA
1597. *Nuovo theatro di machine e edifici*, reproduced in J. P. M. Pannell, *An illustrated History of Civil Engineering*, London, 1964, p. 52-56.

ヘンリー7世の治世（1485～8年及び1495～7年）における
海軍の勘定書と財産目録
M.オッペンハイム編集
海軍記録協会用印刷
1896年

Naval Accounts and Inventories
of the Reign of Henry VII
1485-8 and 1495-7
Edited by
M. OPPENHEIM
Printed for the Navy Records Society
MDCCCXCVI (蔵書 no.3422)

翻訳 山田義裕
2023年月

序言

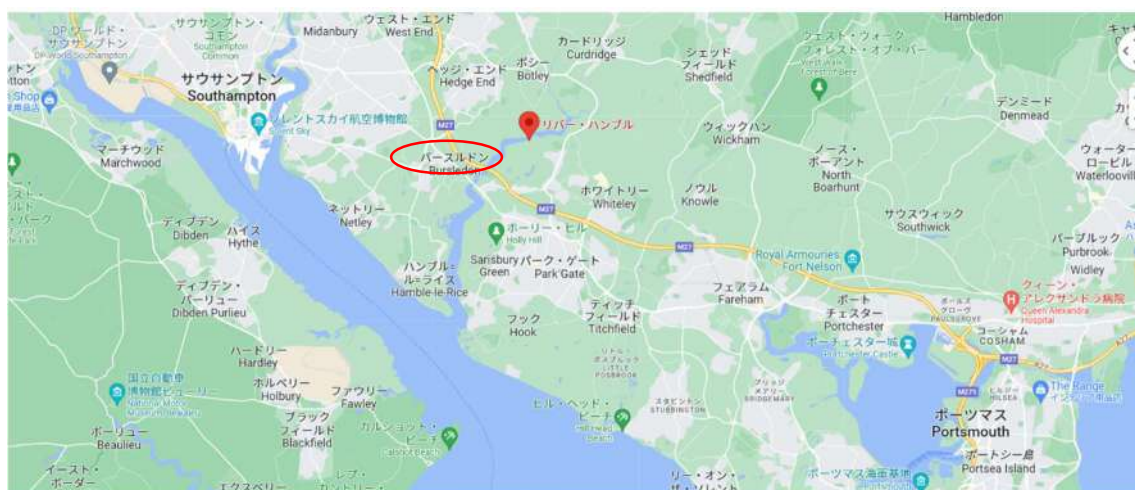
viii

…増収局の帳簿(Augmentation Office Book; 訳注：ヘンリー8世の治下、クロムウェルによって、カトリック教会が英国に所有していた土地、財産を管理するために増収裁判所：Court of Augmentations が設立され、これが 1554 年に増収局：Augmentation Office として大蔵省(The Exchequer)に吸収された)は、後に「艦船管理官(Clerk of the Ships)」に新たに任命されたロバート・ブリガンダイン(Robert Brygandine)の 1495 年 5 月から 1497 年 12 月までの勘定書を含んでいる。この期間に、総額 2,061^l. 18^s. 7^d. (訳注：240^d(ペンス；pence (penny の複数)=20^s.(shillings)=1^l (£, pound)) が、ポーツマスでの乾船渠(pp.143-60)の建設、レヴァント地方への商業航海のためのソヴァリン号の艀装(pp.161-218)、1497 年のスコットランド沿岸での任務のための準備(pp.218-52)、リージェント号に関するその他の事柄(pp.253-90)、そしてスィープステイク号(Sweepstake)とメアリー・フォーチュン号(Mary Fortune)の建造費用(pp.290-337)に費やされた。…

xxxiv

…ヘンリーの海軍政策は、奨励金制度の導入と並んで、もう一つの革新性で目立った。グリニッジにおける倉庫 — その保有そのものは、なんの目立ったことも無いが — と並

んで、増収局の帳簿の中に(pp.143-60)、英国において初めて建設されたものとして知られているポーツマスにおける最初の乾船渠の建設の詳細が載っていることである。それは、恒久的な海軍の要請に見合った要塞化した海軍総合造船基地を構成する計画の一部であったに違いない。というのは、2年前の1494年に、そこに一つの塔と堡塁の建設で生じた経費の部分的な支払いとして、ウィリアム・コープ(William Cope)に対する2,068^l. 11^s. 1^d.の支払い命令がある。レーランド(Leland、訳注：16世紀の英国の古代遺物の研究・収集家)は、それらは、遙か昔のエドワード4世の時代に始まったと言っているが、もしそうであるならば、ほとんど進展しなかったか、あるいは計画がずっと大きくなって、防御施設を完成させるのに使われた金額となったことになる。ソレントは、平和時において、海軍にとって常に好ましい場所であったし、ポーツマスそのものは、ジョン王のような早い時代から王室の船舶に関連して言及されている。しかし15世紀の間は、ハンブル河とサウサンプトン水域が、他のどの地域よりも頻繁に使われた。ヘンリー5世の治世の間、サウサンプトンには、王室が倉庫と施設(appliance)を有した唯一の町であった。ヘンリーの生存中、そして彼の息子の治世の間に海軍が存在しなくなってしまうまで、船はサウサンプトン、あるいはハンブル川の対岸のバースルドン(Bursledon)に係留された。



これらの勘定書の早い時代の物の中に(pp.22,24,27,36)、ハンブル川を軍艦に係留に使うように仕向けた伝統が死に絶えていなかった形跡がある。ポーツマスを採用した一つの理由はリージェント号とソヴァリン号の両船がかなり上流に昇って行く(to go far up)、あるいはひょっとするとハンブル川に入るにさえも、あまりにも水嵩を必要とした可能性(drew too much water)の中に見つかるかもしれない。

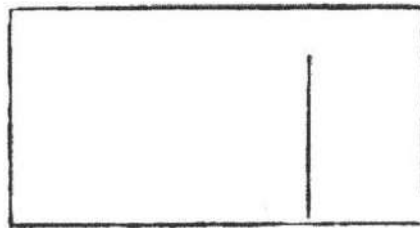
1434年という、ついこの前の事にすぎない時代に、ヘンリー7世によって建設されたような船渠は、政府によって使われたことは絶対になかったと強く断言することが出来る。グレース・デュー号の船渠入りのその年のソパー(Soper、訳注：ヘンリー5世とヘンリー7世の船の官吏 William Soper)の勘定書の一つから、船体が泥土の中に着床すること(to bed herself)が出来るように、満潮時に泥土の上出来るだけ高く上げられ、それから低い藪木

の柵^{フェンス}が周りに巡らされた。船渠入り^{ドッキング}と常と呼ばれたのがこのプロセスであり、囲われた地面(enclosed ground)は、文書の中ではラテン語で書かれていたとはいえ、「ドック(“dok”)」と呼称された。そうした船渠^{ドック}への多くの古い言及があるが、見いだされる最も新しいものは1434年の文書^{ペーパー}である。1434年と1486年の間、存在する勘定書の中には、いかなる種類の船渠^{ドック}をも暗示するものは無く、これは興味深い質問を生むが、だからといって、ヘンリーが、ポーツマスにおける船渠^{ドック}にまで繋がって行くようなモデルあるいは情報を得ていたというような独り勝手な回答は現在のところ成り立たない。23 ページに古い種類の船渠^{ドック}への言及があり、少なくとも、証拠が無い中で、バースルドンに乾船渠が在ったと思わない限り、それはそのタイプのものであったと推定せざるを得ない。私は、船渠^{ドック・ビルディング}の建造の早い時期の歴史を辿ることは出来ていない。海軍の要請に対する科学的なメカニクの適用において英国よりもずっと進んでいたスペインが発明の場所であったという推定は、乾船渠は17世紀の遅くに至るまで彼の国では建設されなかったというドン・セサーレオ・フェルナンデス・ドゥーロから私に与えられた情報によって否定される。フランスにおいてそれらが知られていたという証拠は無い。オランダとイタリアが残ってはいるが、結局は、英国の発明であるという可能性が残る。この最後の可能性の示唆に対しては、乾船渠^{ドック・ビルディング}の導入は、多分、このケースに限らないが、いかなる年代記編纂者によっても記されていないし、エドワード4世治世下の公式な文書^{ペーパー}の中にも、その存在は示唆されていない。しかし、1496年の船渠が、我々に分かっている範囲では、何ら困難を経験したことがなかったように、あたかもその任にある者がそうした仕事に慣れていて、当たり前の事として引き受けたように見えるのは奇妙である。ブリガンダインが、技術者としての訓練を受けた可能性は全く無い、あるいは、英国ではそれは新しいもので、外国で既に建設された何かの船渠から単に得たものを適用したのであったとしても、見たところすんなりと、彼の監督下で実行されたのであった。最初の3週間、船渠はジョン・ネスト(John Nest)の管理下にあったが、レジナル・ブライ卿(Sir Reginald Bray)の命令によって、彼は第4週からブリガンダインに取って代わられた(p.149)。ネストは純粹に英国人の名前で、彼については何も知られていない。ブライへの言及は、仕事に関する1個所だけであるが、命令の性質からして、彼が主たる責任を有していたことを暗示している。建築家あるいは技術者としての彼の評判は、この建設工事が彼の計画によって行われたが、それらの計画が、オリジナルなものか、あるいは国内ないし海外に既に存在した、似たような構造のコピーに過ぎないのかは決定的な答えを未だ出すことが出来ない問題である。しかし、造船エンジニアリングと呼べるようなものは、我々が通常想像するよりも、多分ずっと進んでいた。というのは、避難港^{ヘイブズン}で沈み、底を塞いでいたジョン・フォーテスキュー卿(Sir John Fortescue)に所属する120トンの船を引き上げるのに成功したことに対する報酬としてサンドウィッチの市長に、1487年に40ポンドの支払いが有るからである。ブリガンダインは1495年5月1日から船の官吏^{クラーク}として任につき、ポーツマスでの作業は翌6月14日に始められた。従って、彼は経験を積んだ役人ではなかった。そして彼がそれ以前に、ビジネスの能力を必要とするなんらかのポストに就いていたというよ

うなことは知られていない。

建設には、全体で 46 週間がかかった。1495 年の 6 月 14 日から 11 月 29 日の間の最初の 24 週間は、船渠そのものの建設に使われた(pp.144-8)。作業は冬の間は中断され、1496 年 2 月 2 日に再開され、4 月 17 日まで続き、その間に扉(複)^{ゲート}が作られ、その位置に固定された(pp.151-3)。それから 1497 年 7 月 8 日まで長い間隔があり、同日から 11 週間は船渠の先端を「強化(fortifying)」することに費やされた(pp.154-5)。これは、王室の船(複)^{ドック・ヘッド}がスコットランド沿岸での任務に就いている間に行われた。当該のプロセスは、664 トンの石と砂利をもって、船渠の先端、及び多分船渠そのものを支えることから成っていたのであろう。扉(複)^{ゲート}の完成と「強化」との間に経過が許された長い時間の間隔は、強化がオリジナルの計画の一部ではなくて、船渠が最初に立った時の予想外の弱さによって強いられたことを思わせる。

構造物の形は多分次のようなものであろう。



扉(複)^{ゲート}は鋸で切られた延べ長さが 4,524 フィート (訳注 : 1378.9m)の板が荷車 113 台分の (load)材木を必要とし、それらの位置は、何か所かで述べられていることから推測される。その一つの例として(p.152)、材料は「前述の船渠の内側と一番端の扉(複)^{ゲート}に」用いられたとある。もっと後のページ(p.171)では、船渠の先端 (hede、訳注 : head と考える)^{ヘッド}を壊し…ソヴァリン号を外へ出す(hauying owte、訳注 : having out と考える)ために、扉(複)^{ゲート}の間の粘土(clay)と他のがらくた(Rubbysh)^{ラビッシュ}を掘る(dyggig)のに、低潮時に 20 人の男達が 4 週間働いていたと記している。

次の治世においては、船の船渠入り^{ドッキング}と船渠出し^{アンドッキング}に関して更に多くの同様な性質の書き込みがあり、そのことは、粘土と砂利が常に詰まった扉^{ゲート}と扉^{ゲート}の間のスペースがあったことを示している。しかし、上図に示されているような扉^{ゲート}と扉^{ゲート}の間のスペースの広さ、及び戸板(leaf)(複)と船渠の反対側の壁(複)の間の間隔は全く想像上のものである。船渠の本体は扉(複)よりもエンジニアリング上の難しさが少ないことが見て取れる。そのために購入された物は極めて少なく(p.151)、材木で建てられていたにちがいがなく、少なくとも荷車 158 台分は、搬送の費用だけで、王室の森林から得られ(p.157)、いくらかのものは多分近隣の土地の所有者達から提供されたのであろう。4 トンの鉄が調達され、ボルト、棒、大釘、等々に変えられた(p.149)。船渠に手間取っていた 24 週間の各週に、平均して 38~39 人が働いた給料勘定書となっている。そこでは、扉(複)^{ゲート}に、週に 7 ないし 8 人が雇われただけであるが

(p.153)、1497年に「強化」のために2人が雇用されている(p.155)。船渠には付属した鍛冶場があり(p.156)、少なくとも1戸の倉庫があり(pp.209, 300)、小さな政府施設が開設された。また「上記の船渠の水を外へ引き出す仕掛け(Ingyn)」が一つあったが(p.157)、バケツの必要性が失われたわけではなかった。

この新しい船渠に入ったことが知られている最初の船はソヴァリン号であった。同船のここでの勘定書は、同船がイアーリス(Erith, 訳注: 1512年にヘンリー8世によって造船所が造られたが、1521年に洪水のため閉鎖された。しかし1540年代まで海軍行政の重要な拠点であったという。新造船の建造ではなく、艀装(ソヴァリン号)や修理に使われた。“old haven”を意味するサクソンの言葉“Earhyth”を語源とするという(Wikipedia)。また“muddy harbour”, “muddy landing place”, “gravelly landing place”の意味を有するともいう。)の沖に横たわっていた1495年10月24日から始まる(p.161)。12月に同船は「浜辺に“to the shore”」持って行かれた(brought)が(p.162)、このことが座礁(aground)を意味していることはまずない。というのは、後の方で、同じ月に「テムズ河の氷(the yse in Thamys)」(訳注: 例えば1683年から翌年にかけて2か月間24cmの厚さの氷で凍結した)から守るための同船の周りの材木の防護柵のための費用負担があるからである(p.164)。1496年3月の3, 4, 5日に、同船を「浜辺へ“to the shore”」運ぶために44人の労働者と20人の船乗りが雇用された。3月14日から4月15日まで、同船はテムズ河とポーツマス間の海上に在り、5月25日に船渠に入った。そこに1497年1月31日まで留まったわけであるが(pp.169-71)、8か月以上の期間になり、そのことから、修理を必要とする他の船は多くなく、船が浮いているよりも船渠に長い間居ることになったという印象が強いという結論が出せそうである。しかし、ソヴァリン号はレヴァント地方への商業航海のために傭船されたために、サウサンプトンへ送られなければならなかったという事実によって、同船を船渠から出す何か意図があったようには思えない。船を貸すことで、ヘンリーが幾らを受け取ったかは分かっていないが、同船の修理と艀装に595^l. 6^s. 5^d.の費用がかかったので(p.187)、彼は何らかの利益を出すことが出来るために、厳しい取引をさせたに違いない。1487年にメアリー・オブ・ザ・タワー号が商業航海から「ロンバルディアの契約者達(the parties of Lumbardy)」の下に戻って来ていたが、その航海には1年と21週間と5日が掛かっていたが(p.58)、その間に他のいかなる軍艦も商人達によって使われた形跡はない。

リージェント号は1495年5月1日からポーツマスにいたが、これはブリガンダインの勘定書の始まりであり(pp.218-23)、この時に同船はスコットランドに対する行動の艦隊の旗艦となった。この時期、同船は1497年3月4日から4月23日まで船渠に居り(p.234)、2年間と2週間全部の艦船保持官の給料と食費は185^l. 3^s. 4^{1/2}^d.になった。リージェント号とソヴァリン号が係船している時、船長達は各人が1週間に3シリングと4シリングを受け取り、と事務長と掌帆長はそれぞれ、テムズ河においては1週間に1シリングと8ペンス、そしてポーツマスでは2シリングを、操舵手達は1週間にテムズ河では1シリングと4ペンス及び1シリングと6ペンス、そしてポーツマスでは2シリングと6ペンスを受

け取った。…」

liv

しかし、此处で彼ら全員が船大工(shipwrights)と呼ばれているが、もっと古い国王達の時代には、「板係船大工(shiwright berders)、釘曲げ船大工(shipwright clencher)、押さえ付け船大工 (shipwright holders)に分かれていた。1 日当たり、最初の者は 6 ペンス、二番目の者は 5 ペンス、三番目の者は 4 ペンスを受け取った。*

ポーツマスの船渠が建設されている時、遠くから来た何人かの男達は、行き帰りの旅費が与えられた。彼等と契約が作られなければならなかったという事実は(p.149)、この時点で海軍の強制徴募の権利が用いられなかったことを示すものである。或る一つのケースにおいて、船大工親方に対してヘンリー5 世下と同じレートの日当たり 8 ペンスが払われた(p.22)。その船大工のジョン・ハスターはロンドンからバースルドンに送られており、その事から、我々は、グレース・デュー号の帆柱の取り外し、及び同船を「船渠(dokke)」へ入れることの監督が出来る十分な技能がある者がサウサンプトン地区には誰もいなかったと考えてもよいかもしれない。

(以下省略)

*訳注：Ian Friel “A balinger for the King”(3449)の中で「船大工親方のホッジキン(Hoggekyn)のチームは、彼の下で働く boarders(訳注：berders と同じ), clencher, holders から成っていた。板係は年長の船大工で、多分材木(timber)、板(boards)、帆柱、そして帆桁の形作り(shaping)と取付け(fitting)を行い、釘曲げ工と押さえ付け工を監督した。釘曲げ工と押さえ付け工は、板の端に曲げ釘を留めることに係り、船殻の板張り板の外殻を一緒にしているのはこれらの釘であった。釘曲げ工は、釘をしっかりと留めるために、留め輪と呼ばれる金属のワッシャーの上を越して釘の先を曲げるように、船殻の内側で働いた。そして押さえ付け工は、釘が曲げられるように、釘をその場所で保持するために外側で操作した。また、一般的な下働き(dogsbody)をするために 1～2 人のボーイを有するのが普通であった。」としている。

グレース・デュー号と呼ばれる国王の船を受け取った

上記の元首たる国王の尊き御代の第 1 年¹の 10 月 10 日に、サザンプトン郡のハミル川の屈曲部の(脇の)船渠内で(in a dokke at [besides] Hamill on the hoke (訳注：hook と考える)²、材料(Stuffe)、滑車、そしてパレル(aparaill 訳注：parrel と考える)を伴うが、即ち、以下続く通りとなる：

半分の短い紐(Halfe tyes short)・	2
船首の索具(Bowe Sesynges ³) (複)・	4
前檣の横静索(Meson shrowdes) ^{ミズン・シュラウド} (複)・	7
ストロップを伴う滑車(poleis ⁴ with Stroppes) (複)・	4
ボートのテークル用の大索(Hawsers for the botes takle) ^{ホーサー} (複)・	4
ストロップ(複)(Stroppes)・	6
二重のペンダント(Double pendants)・	8
一重のペンダント(Single pendants)・	8
細い引き綱(Smalle Warpes)・	1
大索(Hawsers) ^{ホーサー} ・	12
巻いた大索(Wyndyng Hawsers) ^{ホーサー} ・	2
主たるリフト(Mayne lyftes)・	2
主帆のシート(Mayne shetes)・	2
主帆のタック(Mayne takkes)・	2
前檣の横静索(fforshrowdes) ^{フォア・シュラウド} ・	9

¹ 1485 年

² ハンブル(Hamble)、同じ名前の川で、サウサンプトン水域に流れ込む。

訳注：Hamble は公式には Hamble-le-Rice として知られている。Hamble の名前が何処から派生したのかははっきりしないが、“Hamel”は川の流れ道に言及することが出来た “crooked”の古い英語である。“Le-Rice”は”Brushwood(柴、粗朶)”を意味するか、あるいは”the rise(高台、上り坂)”を意味するが、これは教会が海面の高さから 50 フィート上に立っている故に適切であろう。しかし、名前は”Hamele”と呼ばれたサクソンの武士(Saxon Thane)から由来したこともあり得る。

³ 船首あるいはボウスブリットの辺りの何らかの索具のようである。古いフランス語 *saisir*、捕まえる(seize)あるいは保持する(hold)。中世英語(M.E.)*seise* または *sess*。

⁴ Pole あるいは polyff、滑車(block)またはプーリー(pulley);複数は poleis または polyves。
訳注：ストロップはロープの両端を継いで環状になったもので、滑車の周囲に巡らしてこれを保持したり、スリングやテークル等の端末に索端等を留める時に用いる。

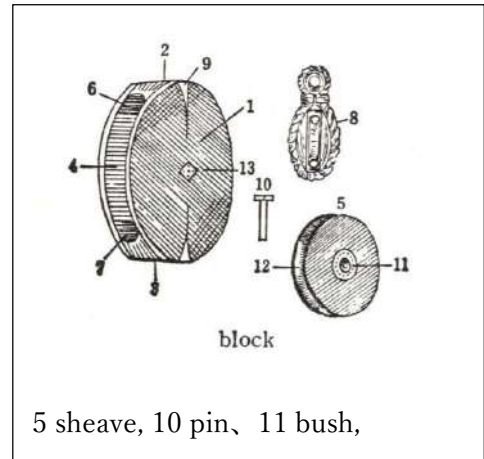
青銅の車 ^{シーブ} (Sheves ⁵ of brasse) (大) 大 4 個と小 18 個	22
鉄の大車 ^{シーブ} (Grete sheves of Iren)	1
切り離しタイプの青銅の嵌め輪 ^{コック} (Colkes ⁶ of brass of sundre sort)	34

⁵ Sheve Shyver、滑車の車^{シーブ}(sheave)。

⁶ Cokkes または Coaks、滑車の心棒^{ピン}(pin)のための嵌め輪^{ブッシュ}(bush)(複)。(*Nomenclator Navalis* 及び *Art of making masts, yards, etc.* London, 1797 年)

しかし、此处及び 16 世紀の文書においては、この語は心棒そのもののことを指しているようである。

訳注：ここに引用している *Nomenclator Navalis* は Henry Manwayring の著書(手写本)と思われるが、同著者の出版された *The Sea-mans Dictionary*



(1644)において、「Cocks: 一つの穴が付いている青銅の四角い小さな物で、最大の木製の車^{シーブ}の幾つかの真中に置いて、その上で滑車の心棒^{ピン}によって割れたり、摩耗したり (gulling、galling と考える)することから守る。」と言う。英和海事では「coak=bush、シーブ等の嵌め輪。bush は block の項において「木製シーブの中心がピンによる摩耗を防ぐために嵌め輪を施したもの」



N. European watercraft - five 'warships' compared -
 The Grace Dieu (1418), the Grace Dieu (1514), the Vasa (1628),
 the Sovereign of the Sea (1628) and the Victory (1765) in 1803.
 [see text on p. 54(2)123] [appears in MM as unnumbered foldout]

VOLUME
 BOOKCASE

54(2)*009



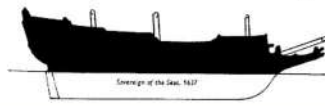
Henry Grace a Dieu 1514



Vasa 1628



Grace a Dieu 1418

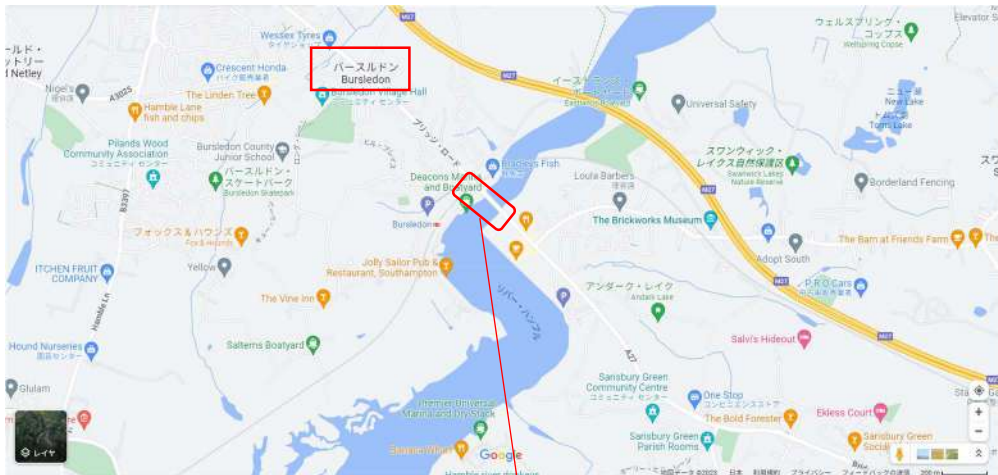


Sovereign of the Sea 1628



HMS Victory 1765

The Mariner's Mirror Volume 54 1968 Number 2





142p

我らが元首、国王ヘンリー7世の御代の第13年¹の2月11日に・・・、スエープステイク号(*Swapestake*)とメアリー・フォーチュン号(*Marie fortune*)と呼ばれる国王の2隻のバーク船に家具を備え付けるためと、ポーツマスにおいて船渠の先端を強化(*fortifying*)するための諸費用が・・・ 上記の全ての受領の総額は、2061ポンド4シリング11ペンス

¹1485年

次のものの

全ての経費^{コスト} 代金^{チャージ} そして供給及び費用の支払いの総額(*Somme Total*)は、当帳簿中に在るように、次に述べる如くである

船渠^{ドッグ・ヘッド} 船渠の先端そして同物の扉^{ゲート}(複)

・・・・・・193^{li}6^dと半ペニーと1/4ペニー(*ciijxiiij^{li}vj^dob q^r**)**

大ボートを伴ったソヴァリン号と雑用艇^{ジョリーウェット}(*Jolywet*)¹

・・・・・・595^{li}6^s5^d(*Diiijxv^{li}vj^svd*) **

¹ ^{ジョリーボート}雑用艇(*Jollyboat*)のこと。

* 訳注：obは半ペニー。ラテン語のobulusに由来。q^rはquarter、1/4ペニー。

** 訳注：^{xx}iiijはxx(20)がiiij(4)個で80。C.S. Knighton “The Anthony Roll”, Editorial note 参照。

リージェント号に関する経費^{コスト} 代金^{チャージ}・・・・・・1042^{li}11^s5^dと1/4ペニー(*M^{li}xliij^{li}xj^svd^q*)

スエープステイク号の経費^{コスト}・・・・・・120^{li}3^s2^d

メアリー・フォーチュン号・・・・・・110^{li}17^s

そして、既述のロバート・ブリガンダイン・レスティスの超過分

・・・・・・13^s8^d

ポーツマスにおける国王の船(複)のための船渠の^{コスト}経費

我らが元首、国王ヘンリー7世の御代の第10年6月14日から¹最も尊き御代の第11年11月29日まで¹、下記の仕事に必要で不可欠(Behouffull、訳注: behoof または behoove からの派生)、かつ適切な(aperteynent、訳注: pertinent と考える)材木、鉄、粘土(claye)、そしてその他の材料(stuff)の支給及び、ポーツマスでの国王の船(複)のための船渠の強化、改築、仕上げに関する労働と作業を行う、種々様々な(diuerse & soundrie)な大工、木挽き、鍛冶屋の労働者達、馬を伴った馬車曳き達(Courtmen)の賃金と食料費(vitayle、訳注: 古語)のために、既述のロバート・ブリガンダインによって為された支払いを此処に記す。

作業員と他の労働者達の^{ウエッジ}賃金

6月21日に終わる第1週

最初に、既述のロバート・ブリガンダインは下記の様々な作業員達と労働者達の賃金を支払った。即ち、大工^{カーペンター}5人、最初に、大工親方^{マイスター・カーペンター}のロバート・デニー(Robert Denny)には日当たり 6^d で—2^s。そして3人の他の大工達に、それぞれに日当たり 4^d で4日分—4^s。そしてジョン・ショット(John Shott)に、日当たり 4^d で、2日半(di*)分で 10^d —6^s10^d；木挽き：トーマス・オナー(Thomas Honer)とリチャード・デューク(Richard Duke)に3日分として、それぞれに、日当たり 4^d で—2^s8^d；38人の労働者達：3人の労働者達のそれぞれに、日当たり 3^d で、彼らの2人に4日で2^s、そして他の者に3日半(di)で—10^dと半ペニー(ob)—² 2^sx^dと半ペニー；19人の他の労働者達の各人に、日当たり 2^d で、彼らの18人に4日で—12^d。そして他の者に3日半(di)で—7^d—12^s7^d；そして16人の労働者達の各人に週当たり 12^d で—12^s7^d；また、既述の仕事のジョン・ネスト^{サーベイヤー}監督官(Surveyor John Nest)の週給として 3^s で、全額は次となる。 43^s11^dと半ペニー(ob)

食料(Vitayle)

前述の46人の前述の週の^{ボード}賄い食と食料費(Bourde & Vitayle(訳注: board and vitaille、賄い食〔準備された食事〕と食料費と考える)が支払われ、各人が週に 12^d と半ペニーを受け取り、支払いは 47^s11^d

¹ 共に 1495 年；王の即位の日付は、8月22日。

² 1人の男が1日当たり3ペンス—10ペンスと半ペニーで3日半働く。*訳注: diは半分を表す demi-と同じ由来。C.S. Knighton “*The Anthony Roll*”, Editorial note 参照。

馬車曳き達(Courtmen)の賃金

また同様に、既述の船渠へ材料を運ぶために、各人が馬2匹を伴った5人の馬車曳き^{コートマン}達¹それぞれを3日半(di)の間雇うこと及び賃金として1日毎に、全員が、各人分 2^dと

馬1匹毎に 2^dを取り、合計 8^s9^d

1 *Court* は或る種の荷車(cart)(*New Eng. Dict.*) Godefroy(*Dict. de l'ancienne langue Française*)は、cort または court を、農業の小さな地所と述べ、この語は主にピカルディ(Picardy)で使われたと注意書きをしており、それは英国へ移入されたことの説明になりえる。従って Courtemen は此处では、現代の意味での馬車曳き(cartmen)というよりは農業労働者を意味するのかもしれない。

食料費(Vitayle)

また同様に、前述の 5 人の賄い食と食料費が支払われ、既述の 3 日半に対し、各人が週に 12^d と半ペニーを受け取り、支払いは・・・・・・・・・・・・・・・・・・
47^s11^d

報償金(rewardes)

また、上記の作業員 5 人に対して、 ケントから出て、既述の船渠における国王の仕事にやって来るための費用として報償金が、各人に 16^d 支払われ ・・・・・・・・・・6^s8^d

材木の運搬

また、ハースト(Hurst、訳注：ポーツマス沖のワイト島の Parkhurst Forest と考える)と呼ばれる森(Wode)から既述の船渠への材木 49 荷車分(lode) の運搬のために、トーマス・スタットラー(Thomas Stutler)とジョン・カイト(john Keyte)に、運搬各車当たり 12^d が支払われ、総額は・・・・・・・・・・・・・・・・・・49^s
第 1 週の支出の総額は・・・・・・・・・・7^{li}18^s10^d と半ペニーと 1/4 ペニー
146p

6 月 28 日に終わる第 2 週 作業員達と他の労働者達の賃金

食料、材木の運搬 (以上全て省略)

第 2 週の支出の総額は・・・・・・・・・・・・・・・・・・7^{li}12^s2^d
147p

7 月 5 日に終わる第 3 週 作業員達と他の労働者達の賃金

食料、報奨金 (以上全て省略)

第 1 週の支出の総額は・・・・・・・・・・・・・・・・・・77^s1^d と半ペニーと 1/4 ペニー
148p

(訳注：オッペンハイムは第 4 週～第 24 週については、人員数、賃金、食料費、合計額の表にしている。第 4、第 7、第 12 週の合計には材木の運搬を含む。最後の第 24 週は 1495 年 11 月 29 日に終わり、ケントから来ていた労働者の帰郷の旅費を含む。)

149p

報償金¹

また、今週は親方のブライ(Maister Bray)がロバート・ブリガンダインに、彼が船渠を再度扱うように命じた。そして既述のロバート・ロード(Robert Rode)に、同船渠に来させ、

働かせるために大工達と鍛冶屋達を得るためにケントへ行かせたが、それらの技術工達は、往復の費用が得られなければ、来ることを嫌がった。そこでまた、同ロバートはポーツマスへの費用として Robert Donny, Thomas Cagell, Henry Chatfeld に 5^s、John Baker, William West, John Crotall, Robert Crotall & Richard Lucas に 7^s を支払い、合計は 12^s

¹ 手写本では第 4 週に入っている。1495 年。訳注：報奨金は記述から旅費と考えられる。

船渠への材料の支給は次の如し

鉄. また既述のロバート・ブリガンダインは我らが元首たる国王ヘンリー 7 世の御代の第 10 年 7 月 11 日に、ハンプトンのクリストファー・アンブローズ(Christopher Ambros)に、鉄 2 トンの価格に対し、トン当たり 74^s10^d—7^{li}9^s8^dを支払った。そして同 2 トンの計^{ウェイニング}量とそれをハンプトンの^{ウォーターサイド}水際まで運ぶのに 8^d。そして、同鉄をハンプトンからポーツマスへの^{フレート}船賃として 16^d。

そして、本勘定書の期間内に、彼によって買われて、その所有となり、費され、用いられて、軟鉄(wroght)は、ボルト、棒、楔^{フォアロック}ピン(fforlokkes、訳注：車輪を車軸に留める楔ピン、linchpin とも言う)、輪、クランプ、大釘^{スパイク}、かすがい^{ステイブル}、そして既述の船渠に必要なその他の物にされた・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7^{li}11^s8^d

また、同様にハーヴィー・ハワードの船(Harvy Hawards ship)の事務長^{マイスター}(Maister)であるティッチフィールド(Tychefeld、訳注：現代の綴り Titchfield、ポーツマスの西 10km 程にある中世からの村)のジョン・クラーク(John Clerke)にも支払われた。ハンブル川(Hamyll)の船で、スペインを出て、既述の 10 年 27 月 22 日にやって来て、選ばれた鉄の 2 トンの価格はトン当たり 4^{li}。そして、本勘定書の期間内に、彼によって買われて、その所有となり、既述の船渠に必要な物に対して費され、用いられた

・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8^{li}

² 1495 年

150p

鋼(Stele). またジョン・カラント(John Curraunt)に、既述の第 10 年 8 月 2 日に、1 束(Sheff)当たり 7^dの価格で、鋼(Stelle)の 2 束(Sheffs)¹に対して支払いがなされた。本勘定書の期間内に、既述の船渠において、様々な作業員達が働くために必要な然るべき工具(toly、訳注：tool と考える)(複)を補修する(amendying)に当たり、彼が購入し費やしたのは・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14^d

鉄製品(Iren work). また既述のロバート・ブリガンダインは、ポーツマスにおいて、鍛冶小屋(Chamber Smythe)のロバートに、次の然るべき鉄製品とその他の材料のために支払いをした。即ち、42^{lb}の重さの鉄の大釘^{スパイク}—5^s3^d；13^{lb}の重さの荷車^{カート}1 台の鉄のかすがい^{ステイブル}

とクランプに 19^d と半ペニー (ob) ; 26^{lb} の重さの 3 丁の手斧鶴嘴(matoke、訳注 : mattock)3^s3^d; 1 丁の鶴嘴 (pykas)² と 13^{lb} の重さの 2 個の杭の下嵌め金具(pyles shoue)³ に 18^d ; 13^{lb} の重さの荷車(複)用の車軸留め(clowte、訳注 : 古語、Clout、鉄の車軸の留め金。車軸釘 [cloutenayle] 用の大きなワッシャー状のものか?) 用に 19^d その包み(parcelle)(複)の中に含まれる全部を一緒にした(hole to geder、訳注 : whole together と考える)重量 106^{lb}(v^{xx}vj^{lb}、訳注 : 5×20+6)は、お金にして 1^{lb} が 1^d と半ペニー (ob)なので、総額は 13^s3^d となる ; また 200 個の車軸釘の価格は 104^d—8^d(マ) ; 既述の船渠に専有され(occupied)、付属した 5 個のボルトの溶接(Shutyng)⁴ と補修(amendyng)で、1 個につき 2^d—10^d ; また、12 個の大きな鉄のボルトで 7 個に輪が付いているが、5 個は付いておらずそのまま、250^{lb} の重さで、1^{lb} 当たり 1^d 1/4 ペニー(qr)で、26^s となる。本勘定書の期間内に、既述の船渠及び材料を運ぶための荷車の修理に関し、彼によって買われ、占有され、用いられ、費されたのは・・・・・・ 40^s9^d

¹ 30 本の棒(gads、ホリンシェド(Holinshed), *Description of England*, Bk. II. Ch.xi、訳注 : ホリンシェドはシェークスピアに大きな影響を与えた)を含む鋼の束。Gad は重量の用語としては現れておらず、小さな棒(bar または rod)を意味した。

² Pickaxe.

³ 多分 shoes for piles.

⁴ 溶接のこと、p228 参照。

微粉炭。(See Colys、訳注 : sea coal と考える。微粉状の瀝青炭)。

また我らが元首たる国王ヘンリー 7 世の第 10 年 8 月 12 日に、レディング(Redyng⁵)のウィリアム・セイヤー(William Selyer)に、シャルダー(Chaldre、訳注 : chaldron、カルドロロン、乾物での容量単位で、13 世紀から主に石炭に使われ、馬に引かせる荷車の上限の量)当たり 8^s の価格で、8 シャルダー・・・・・・ 7^{li}4^s を払った。

そしてレディングからポーツマスまでの同物の運賃として・・・・18^s そこで、この勘定書の時期内に、上記の鉄製品に関し、彼から買い、費やしたのは・・・・8^{li}2^s

⁵ ケントのロザー川(Rother)に在り、当時は潮汐差の大きい港であった。訳注 : 現在の名称は Reading Street で、湿地が埋め立てられ、ロザー川からは離れている。

割り板(cloveborde。訳注 : 鋸で切った板ではなく割って作った板)(複)。また既述のロバート・ブリガンダインは既述の第 10 年の 6 月 5 日に、サセックスのブリード(Brede)のジョン・オーセンブリッジ(John Oxenbrige)の亡妻(late the wyff) (1 原文空欄) に対して、400 枚の割り板の代金 127^s8^d を支払った。そして、この勘定書の期間内に、既述の船渠の修理のために、彼によって買われて、その所有となり、費されたのは・・・・4^{li}

コート(Cowrte)(複)と呼ばれる小荷車(carry)²(複)のための車輪(Whelc)(複)。また既述の
我らが元首たる国王ヘンリー7世の第10年8月12日に、ハヴァント(Havant、訳注：ポー
ツマスの北東数 km にある町)の車輪大工(wheelwright)(複)に対して、6 対(payer、訳注：
pair と考える)の鉄輪無し木製車輪(bare whely、訳注：bare wheel、裸の車輪の意味なので、
木製の車輪の外側に鉄の帯が嵌められていない物と考える)(複)を、一対当たり 2^sを支払っ
た。この勘定書の期間内に、石の混ざった粘土(Stonys clay)及び他の材料を船渠に運ぶため
に、コート、またはプティ(Pette)³(複)と呼ばれる(小荷車)のために、それらを買っ
た・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7^s

前述の船渠のための材料と必要品の供給のいくつかの物・・・・・・・・30^{li}7^s7^d

前述の船渠の扉(複)を作る経費

元首たる国王ヘンリー7世陛下の御代の第11年42月2日から次に続く4月17日まで
に、当勘定書の期間の6週間の間に、船渠の先端(Dokke hede)と一緒に(togeder)閉めるた
めの扉(複)を作ることに關して働き、作業した諸々の作業員達の、賃金と食料と共に材料
を供給することに関して為され、かつ負担された然るべき経費と代価をここに下記する。

2 二輪の小荷車(cart)、肥料運搬に使う荷車(tambril)。

3 フランス語の petit から。145 ページの記入と註を参照のこと。「馬車曳き達」は自分
達自身の馬を持って来て、荷車は政府に所属したように思え、このことより、男達は
農場の労働者あるいは小作人であることが指摘される。

4 1496 年。

板の鋸切断。

まず、既述のロバート・ブリガンダインは、前述の期間の様々な時に、船渠の最も外側
の扉(複)の内側(inner)の板張り板(複)及び、同船渠の前述の側面(複)を板張りするための 4
フィート(ffote、訳注：foot と考える)(の板を)113 車分(lode)を含む、材木の 4,524 フィー
ト(M'M'M'M'Dxxiiij ffote)の切断に対し、100 切断(c sawyng)当たり 14^dの価格で、既述の
船渠及び扉(複)に対して、本勘定書の期間内に、費され、占有され、用いられたのは
・・・・・・・・・・・・・・・・52^s9^d(lijsixd)

鉄製品。また既述のロバート・ブリガンダインは、同仕事に必要な然るべき鉄の製品に
対して、様々な時に、支払いを行った。即ち、まず 1000 個(M¹)の長い継ぎ釘(Carvell nayle)¹
を(100 個 c)で 5^s—50^s ; 55 個の様々な作りの(dyuerse makynge)輪と帯金(Styroppes)²

¹ 長い継ぎ釘(long tie nails); フランス語 *carvelle*, 俗ラテン語、*cavilla*. Brayley and
Britton's *Houses of Parliament*, p113 参照。

² 帯金(Bands)のこと。訳注：鑑^{あぶみ} stirrup、中世英語で styrope、stirope。

が付いた 65 個のボルトで、重さが 770^{lb} で、1^{lb} 当たり 1^d と半ペニーと 1/4 ペニー —4^{li}2^d と半ペニー；重さが 6^{lb} の 7 本の^{スバイク}大釘 釘の折り曲げ治具(Roff、訳注：下記の記述より想定) と折り曲げ釘(複)が 44^{lb} 半 2 個の^{コーキン・グ・アイアン}まいはだ詰め用金具(calkyng yron)(複) そしてポンド (lb) 当たり 1^d1/4(qr)で 5^{lb} 半の重さの 2 本のドリフト・ピン(dryfte³ pyne) (複)—5^s10^d ; 200 本の^{スバイク}大釘 —6^s ; 1 クォーター(quarteron、訳注：quarter で、4 分の 1 ポンド)の^{ヘッディング・ネイル}釘の頭付け具(hedyng nayles*) —5^d ; 12^{lb} の重さの釘を伴った 1 対の^{ガーネット}T 型蝶番(a payer of Garnettes⁴) —15^d ; 13^{lb} の重さの 4 本の三角頭釘(rosse⁵)を伴った 2 本の^{ステイブル}U 字釘 —16^d と 1/4 ペニー ; 一対の^{ガーネット}T 型蝶番の修理 —13^d ; また、重さが 115^{lb} の鉄のかなたこ(Crowe、訳注：crowbar の中世英語、先端が割れてカラスの足に似ているため)を作るため—6^s ; 釘の折り曲げ作業における釘の折り曲げ治具と 1 ポンド当たり 1^d と 1/4 ペニーの 12^{lb} の釘 —15^d ; 200 本の 6 ペニー釘(vj peny nayle、訳注：100 本につき 6 ペニーの価格の釘) —12^d ; 4 ペニー釘 350 本(ccc di) —14^d ; 割り楔を伴う 8 本のボルトの修理 —16^d ; ^{フロアロック}船渠の先端のための^{ボルスター}掛け金(bolster⁶)(複)を作る 17^d ; そして大きな^{コーキン・グ・アイアン}まいはだ詰め用金具 —2^d ; そのように、本勘定書の期間内に、彼が買って、既述の船渠(複)の仕事に関して、専有され、費され、用いられ、付け加えられたのは総額で 10^{li}18^s と半ペニーと 1/4 ペニーとなる。

³ Driving、訳注：drift pin は伝動ピン。釘の頭をハンマーで打つ時に、打撃力を釘の頭に集中させるためにハンマーと釘の頭との間に入れる短い鉄棒。

⁴ T 型の蝶番

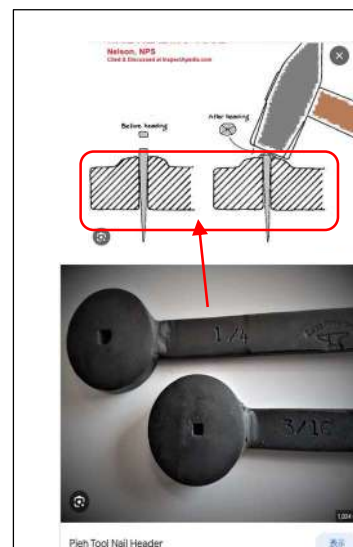
⁵ ハンマーで三角の面(facet)に鍛造した頭の釘。

⁶ このように呼ばれる幾つもの種類の^{ボルト}掛け金がある。

* nailheading tool 即ち nail header と考える。



ガーネット
T 型蝶番



ヘッディング・ネイル
釘の頭付け具



ドリフト・ピン

ピッチ タール そしてまいはだ詰め用布切れ(Sye)。 また既述のロバート・ブリガン
ダインは樽当たり 4^s の価格で、ピッチ 3 樽とタール 2 樽に支払いをした—20^s そして
まいはだ詰め用布(sie)とそれから糸を引き出す(spynnnyng)のに 1 —5^s

¹ 或る種の合成物；また *infra* 参照, p292 (訳注：292p には見当たらないが、293p に Here
& Scye の項目があるので、その事と考える)。“Spynnnyng”は単純に、使用のためにそれか
ら細糸(filaments)を引き出すことを意味する。 ジェミーソン(Jamieson) (*Dictionary*)は、
sie を「クリンカー造りのボートの重なりの上に置くタールを塗った布の細長い片」と定義
している。合成物であっても、加工した布であっても、此处では、^{ゲート}扉の材木の隙間に使わ
れたことは疑いない。

154p

船渠の先端の強化¹の経費

ここでは、前述の我が元首たる国王ヘンリー7世の第12年7月8日²から次のそれに
続く彼の気高い治世の第13年9月29日²まで、既述のロバート・ブリガンダインによっ
て、船渠の先端の強化^{ドッグ・ヘッド フォーティフィケーション}に関して、為され、負担された費用と代価による然るべき支払いは
下記 11 週間分を下記する

石と砂利の供給と運賃

最初に、既述のロバート・ブリガンダインは、ポーツマス^{ポーツマス}のウィリアム・ブローク(William
Broke)とロバート・ハーウィス(Robert Harwith) 及び他の者に対して、468 トン・タイト
(ton tyght)³ の大きな岩石(Rooke)⁴ と石に 7^h16^s 彼等のボートでもって、海路で、ワイ
ト島から出て、既述の船渠の先端まで運搬された 156(ciiijxvj*)^{xx} トン・タイトの砂利^{ドッグ・ヘッド}に対し
て 23^s6^d ポーツマスにおいて、破石(Rubbe)⁵(複)と石の 1 トン・タイト毎に 4^d そして砂利
のそれに 1^d と半ペニー。そこで、既述の船渠の先端の強化^{ドッグ・ヘッド}に対し、またそれに関し、本勘
定書の期間内に専有され、授けられ、費やされたのは・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9^h6^d

オークの板及び鉄の大釘^{スベイク}

同様に、ファーンハム(ffarham、訳注：Farnham と考える。Surrey の町)のウィリアム・
アディーン(William ADean)に、最初買った時と同じ価格で、既述の船渠の先端での強化^{ドッグ・ヘッド}
を行うために、しっかりと留めた(befastyned)鉄の大きな大釘^{スベイク}を伴った長さ 13 フィート、
幅 12 インチ、厚さ 3 インチの 12 枚のオークの板に対して—10^s を支払った そしてポ
ーツマスのウィリアム・ブロークとロバート・ハーウィスに対して、彼らのボートでもって、
同板を海路運搬するために—20^d；ファーンハムの鍛冶工ジョン・アーノルド(John Arnold)
に対し、船渠の先端での既述の板を釘付けして留めるための 100 個の鉄の大きな大釘^{スベイク}の価
格—3^s6^d そこで彼によって、前述のように、本勘定書の期間内に購入され、専有され、費
やされたのは・・ 15^h2^d

鉄の金床(Andevildes、訳注：anvile と考える)・	1
砥石・	1
帆柱を持ち上げるための大きな複滑車(Blokkepollyes)・	8
鉄のリッチ(lyche、訳注：意味不明)フック(hokes)・	1
鉄の船首部の(loff)フック・	1
錨(複)を釣り上げる(fysshing)ための鉄のフック・	1
船の帆のためのパレル(appareles)・	1
鉄で巻き締めた滑車・	1
小さいオール(ore、訳注：oar と考える) (複)・	7
青銅の鍋(Ketelles)・	1
手提げランプ(Lanterne(複)・	2
小型船のための帆柱(複) 即ち、フォア・マスト トップ・マスト そしてボナヴェンチャー・マスト・	3
小型船のための船尾(Sterne)用舷外張出材(owte lyggers*)・	1
小型船のための帆柱用の帆桁(yerdes) 即ち、メイン・ヤード フォア・ヤード スプレット・ヤード トップ・ヤード ボナヴェンチャー・マスト・ヤード・	5
小型船のためのボウスプリット・	1
小型船のためのシュラウド用の鉄の鎖・	18
上記のそれに使うためのデッドメン・アイ(Dedemenyen**)・	36
古くて脆弱な矢(arowes)・	450 束(shefes、訳注：sheaf と考える)
上記のための物入箱(chestes)・	9

* 訳注：outrigger と考える。マストの支索等に根本の開きを与えたり、帆足索を外方向に引く支点を与える舷外に張り出した小円材。

** 訳注：dead men-eye のこと、マンウェリングの”The Sea-mans Dictionary”によれば、「幾つもの穴の開いた滑車であるが、シーブ(ロープの通る心車)がなく、ラニヤードが通って、シュラウドを鎖にきつく締める」即ちデッド・アイのことと考える。

既述の船渠のために(for the Behoff)購入されたその他の必要品を伴った材料

手斧鶴嘴(複)・	3
鶴嘴(Pykaxes)・	1
材料を既述の船渠に運ぶ小荷車(複)のための鉄環無し木製車輪・	6 対
5 ^{lb} と半ポンドの重さの鉄のドリフト・ピン(複)・	2
大きなまいはだ詰め用金具1 個及び小 2 個・	3
重さが 115 ^{lb} の鉄のかなてこ・	1

既述の船渠に不可欠な材料と他の必要品の外部からの受領(ffovren receptes、訳注：
foreign receipts と考える) 即ち

ハーストと呼ばれる国王の森から受け取った材木・・・・・158^{ロード}荷車
船渠の外へ水を引き抜くためにソヴァリン号の外部から受け取った 28^{ti}lb(xxvij^{ti}***))の 鉄
で巻締めしたバケツ(Bokkette)(複)・・・・・4
既述のソヴァリン号の外部から受け取ったものと同じように、既述の船渠の外へ水を抜く
仕掛け(Ingyn*)に属する 18^{lb}の重さがあるスイヴェル**、ボルト、及び輪を伴った心棒
(Miches¹)・・・・・1

¹ フランス語の mèche、作られた帆柱、綱、あるいは楫のどれであっても、常に、中心に
ある材(centre-piece)を指すのに使われる(Jal, *Gloss. Nautique*)。 此处では、ポンプの
心棒(pump-spear)を意味しているようである。

* 訳注：ポンプ機構と考える。

** 訳注：転鑑、回転の自由な鑑の一種で、ケーブルとケーブル、またはケーブルと錨を
連結し、ケーブルの捻じれが戻るように使用される。

*** “ti”は本来 xx^{ti}(twenty を表す)あるいは xxx^{ti}(=thirty を表す)として用いることが多い
が(43 ページ**訳注を参照)、ここでは twentyeight として用いていると考える。

158p

前述の船渠に属する全ての貯蔵材料とその他の必要品の合計

材木・・・・・170^{ロード}荷車
ウィルキンスと呼ばれる鉄の杭打ち・・・・・1
上記の物のための鉄の長い棒・・・・・2
鍛冶屋のふいご・・・・・2 対
鉄の金床・・・・・1
砥石・・・・・1
大きな複滑車・・・・・8
手斧鶴嘴(複)・・・・・3
鶴嘴・・・・・1
小荷車(複)のための鉄環無し木製車輪・・・・・6 対
仕掛けに属するスイヴェル、ボルト、及び輪を伴った心棒・・・・・1
鉄のかなてこ・・・・・1
鉄のリッチ(lyche、訳注：意味不明)フック・・・・・1
鉄の船首部のフック・・・・・1
錨(複)を釣り上げるための鉄のフック・・・・・1
船の帆のためのパレル・・・・・1
鉄で巻き締めた滑車・・・・・1

小さいオール(複)	7
青銅の鍋	1
手提げランプ (複)	2
フォア・マスト 1 トップ・マスト 1 そしてボナヴェンチャー・マスト 1	3
メイン・ヤード 1 フォア・ヤード 1 スプレット・ヤード トップ・ヤード 1 ボナヴェンチャー・マスト・ヤード 1	5
ボウスプリット	1
小型船のためのシュラウド用の鉄の鎖	18
上記の物に使うためのデッドメン・アイ	36
船の船尾材の舷外張出材 ^{アウトリガー}	1
古くて脆弱な矢	450 束
上記に使う物入箱 ^{チェスト}	9

159p

上述の材料及びその他の必要品の使い果たされた物(perusinges、訳注：peruse からの派生語と考える)、そうでなければ、質が落ちた物(demenynges、訳注：demean からの派生語と考える)の中から救済した物(Deliuerances)

本勘定書の期間内に使い果たされ(perused) 使い古され そして 付け加えられ そして 費やされた材料とその他の必要品。

最初に、上記の期間内に既述の船渠に関して、費やされ 使い果たされ 壊れ 失われ そして浪費された材料及びその他の必要品の然るべき包み^{パーセル}を下記するが、それは、既述の船渠の側面(複)と扉^{ゲート}(複)を修理し、補修するための板張り板^{プランク}(複)に鋸切断した 113 荷車^{ロード}と 4 フィートの木材である。また同様に、既述の船渠と扉^{ゲート}(複)を支え、かつ 強化するために それらに用いられ 費やされ そして付け加えられた 56 荷車^{ロード}と 16 フィートの木材である。また本勘定書の期間内に、既述の船渠の修理に関して、使い果たされて壊れ、使い古された手斧鶴嘴^{マトツク}1 個と 2 対の小荷車の輪^{ホイール}(複)が在る

材木	152 荷車 ^{ロード}
手斧鶴嘴 ^{マトツク} (複)	1
小荷車の輪 ^{ホイール} (複)	2 対

スエープステイク号と呼ばれる国王のバーク船に供給された材料

また、スエープステイク号と呼ばれる我が元首たる国王のバーク船に、同船に必要な不可欠な然るべき材料とその他の必要品が供給されたものを下記する 即ち

鉄のリッチ(訳注：意味不明)フック(複)	1
鉄の船首部のフック(複)	1
錨(複)を釣り上げるための鉄のフック(複)	2
パレル(parell)	2
鉄で巻き締めした滑車	1

小さいオール(複)・	7
青銅の鍋・	1
手提げランプ (複)・	2
トップ・マスト・	1
ボナヴェンチャー・マスト・	1
メイン・ヤード・	1
フォア・ヤード・	1
スプレット・ヤード・	1
トップ・ヤード・	1
ボナヴェンチャー・ヤード・	1
ボウスプリット・	1
シュラウド用の鉄の鎖・	18
上記へのデードメン・アイ・	36
船の船尾の舷外張出材・	1

これらの材料が、本勘定書中において、既述のロバート・ブリガンダインによって負担された。

そして、既述の船渠と鍛冶場にこの材料と必要品が

下記するように残っている 即ち

ウィルキンスと呼ばれる鉄の杭打ち・	1
上記のための鉄の長い棒・	2
鍛冶屋のふいご・	2 対
鉄の金床・	1
砥石・	1
帆柱を持ち上げるための大きな複滑車・	8
手斧鶴嘴(複)・	2
鶴嘴・	1
小荷車(複)のための鉄環無し木製車輪・	4 対
鉄のドリフト・ピン(複)・	2
まいはだ詰め用金具 大 1 小 2・	3
船渠において水を引き抜くための鉄で巻締したバケツ・	4
船渠において水を引き抜く仕掛けに属するスィヴェル、ボルト、及び輪を伴った心棒・	1
鉄のかなてこ・	1
古くて脆弱な矢・	450 束
上記に使う物入箱・	9

ソヴァリン号と呼ばれる国王の船

此処では、既述のロバート・ブリガンダインによって、本勘定書の期間内の様々で諸々の、

ソヴァリン号と呼ばれる国王の王室の船(Kynges Ship Ryall、訳注：Royal と考える)への材料 滑車装置(takyll、訳注：tackle と考える。即ち、滑車と綱の組み合わせで、重量物を持ち上げる装置) パレルの供給 同船の修理と索具の装着、及び維持する費用の支払いを下記する 即ち

船乗り達の賃金。最初に、既述のロバート・ブリガンダインは、我らが元首、国王ヘンリー7世の御代の第11年10月24日¹から12月13日まで、引き続く7週間、既述の船をテムズ河の陸地に留めておいた28人の人々の賃金の支払いをした。即ち、船長のジョン・ケイプ(John Cappe)に、週当たり3^s4^dで、23^s4^d、事務長(purser)のデイヴィー・アボーバー(Dauby Abouere)と掌帆長のジョン・レーウィス(John lewys)のそれぞれに、週当たり2^sで—28^s、操舵手のリチャード・ヘイズ(Richard Hayes)に週当たり18^dで—10^s6^d ウィリアム・シモンズ(William Symounds)に週当たり16^dで—9^s4^d、同船のヒュー・ゴナー(Hugh Gonner)に、週当たり15^dで、—8^s9^d、そして他の船乗り達20人のそれぞれに、週当たり15^dで—8^{li}15^s そして2人の見習いのそれぞれに、週当たり6^dで—7^s
総計は・・13^{li}23^d

食料費。既述の7週間の期間の既述の28人の食料として、各人全てが、週当たり12^dと半ペニー(ob)を受け取り・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10^{li}4^s2^d
総計は 23^{li}6^s1^d

¹ 1495 年

162p

小型ボート(the Cok*)の補修。 また既述の船の小型ボートの補修と修理のために、エアリスのジョン・ワイザー(John Wyther)に支払われたのは・・・・・・・・・・・・・・・・・・4^s1^d

* 訳注：Cok は古フランス語でカヌーやボートを表す coque から由来と考える。48 ページに cokk としている。Ian Fril “Henry V’s Navy” (2015 年) ,80p 参照。

ソヴァリン号の繫留(Morying)。 また、我らが既述の元首、国王ヘンリー7世の御代の第10年6月14日から¹最も尊き御代の第11年12月の5日、6日、そして7日まで1、既述の船を浜辺へ持って行くこと、及び繫留に関すること、その他にも(besied)、労働をし、待機をするために、そこで雇用した78の数に上る種々様々な人々の賃金と報奨金が支払われた。即ち、アーミティジ号(the Armytage)と呼ばれる船の船長のマイスター・パーカー(Maister Parker)に3日2晩で—16^d；ジョン・スミス(John Smyth)とジョン・テゴ(John Tego)に、同じ日時で—2^s；その他の18人の人々それぞれに、既述の3日2晩の期間当たり(apece、訳注：space と考える)10^dで—15^s；4人の他の人々に、2日2晩で—2^s8^d；11人の人々に、2日の期間で—5^s6^d；13人の人々に、各人に、1日の期間に3^dで—3^s3^d—8^s9^d；2人の男に、彼らの各人に1日1晩で—10^d；トーマス・クロッダー(Thomas Clodder)と彼の2人の男に、1日1晩で—12^d；2人の男、各人2日で—10^d；ウィリアム・ワイター

(William Wyther)及び彼の 20 人 (20^{ti}、訳注：twenty で 20 人と考える)に、報奨金(訳注：前出の例から旅費と考えられる)の半日分の総額で(in grete、訳注：in great と考える) —3s4^d；そしてロバート・ベイカー(Robert Baker)に、既述の船乗り達(Shipmen)を連れて来るために、イアーリス(Eryth、訳注：既出の Erith と考える)からグリニッジとデッドフォードへ行った 8^d 以上合計で 36s5^d

食料費。既述の期間内既述の 78 人の人々によって購入されて費やされた食料に支払われた 即ち、塊が 3 ダース半のパン² —3s6^d；大樽 1 個のビール(a pype bere) 6s8^d；

¹ 1495 年

² iii dossen di Brede : Three and a dozen loaves of bread.

4(訳注：4 樽と考える)塩漬魚^{ソールトフィッシュ}(Saltefysshe、訳注：一般的には鱈の塩漬け)—20^d；300^{レッド・ヘリン}燻製鯊^{ヘリン}(Redde Heryngs、訳注：Red Hering で、300 尾と考える)—3s；白^{初ト・ヘリン}鯊^グ(white heryng、訳注：酢と塩水に漬けた鯊)の 1 小桶^{フアーキン}(fyrkyn、訳注：firkin のこと。木製小桶。8～9 ガロンが入る。英国の容量単位で用いられ 1/4barrel≒9 ガロン)—2s ；そして 3 クォーター(quarter、訳注：英国の重量単位で、28 ポンド、但し米国では 25 ポンド)の牛肉(beff、訳注：beef と考える) 5s10^d

以上合計で 22s8^d

総合計・・63s2^d

船乗り達の賃金。また既述のロバート・ブリガンダインは、我らが元首、国王ヘンリー 7 世の御代の第 11 年 12 月 8 日から次の 3 月 14 日までの 13 週間の期間、既述の船をテムズ河の陸地に留めておいた 20 人(20^{ti} 訳注：twenty で 20 人と考える)の賃金の支払いをした。即ち、ジョン・ケイプ(John Cape) ^{マイスター}船長に週当たり 3s4^d で—43s4^d デイヴィー・アバーバー事務長とジョン・ティーゴ(John Tygo) ^{ボースン}掌帆長のそれぞれに、週当たり 20^d で—43s4^d リチャード・ヘイズ(Richard Payne) ^{スチュワード}司厨長 ジョン・ジルピン(John Gylpyn)コック及びトーマス・ウィリアムス(Thomas Williams)舷門番(keper of the pourte¹)及びハンス・フリース・ゴナー(hans ffryse Gonner)のそれぞれに週当たり 15^d で—65s ；そして他の 11 人の船乗り達のそれぞれに週当たり 12^d で —7li3s

以上合計で・・16li9s14^d

食料費。また既述の第 11 年 12 月 27 日から次に続く 3 月 14 日²までの 11 週間の期間に費やされた 20 人(20^{ti} 訳注：twenty)の人々によって買われた然るべき食料と他の必要品のために支払いがなされた 即ち、パンのために—33s9^d；大樽^{パイプ} (pipe) 1 個当たり 6s9^d で、16^{パイプ}大樽のビール(a pype bere)—106s8^d；2^{パイプ}大樽の牛肉—60s；購入された牛肉総額で(in grete) 15s2^d 半ペニー；100(訳注：100 尾と考える)塩漬魚^{ソールトフィッシュ}—46s9^d 1樽^{バレル}(barell)の白^{初ト・ヘリン}鯊^グ 8s 及び 1^{ケード}樽^{ケード}(cade³)の燻製^{レッド・ヘリン}鯊^グ 3s4^d—58s4^d 1 ブッシェル半(busshell、訳注：bushel、英国で液量と乾量の単位、36.4 リットル、但し米国では乾量の単位で 35.2 リットル)のえんどう豆(pesyn、

訳注：古語の pease の複数形 peasen と考える) —12^d ; 8 ダース(dosyn、訳注：dozn と考える)の蠟燭 8^s; 3250 本(MMM^{ccl})の薪(billettes)16^s3^d; 生木(grenewode、訳注：greenwood と考える)100束^{トラベ}(Tusserdes⁴)の 4 分の 3(3quarters、訳注：重量のクォーターではなく、分数と考えると 75 束)及び 1荷車分^{ロード} 16^d—20^s7^d 以上合計で・・・15^h3^s6^dと半ペニー

¹ 多分 the entrance port 即ち舷門(gangway)。

² 1496 年 3 月。

³ The cade と the barrel は数量単位と同じ。[De Caux, *The Herring and the Herring Fishery*, p81] 同上 [Cf. *supra*] p17. 訳注：cade は鯀や他の魚を入れる樽。

⁴ (原文は¹) 多分 *Trussel*, a bundle から。訳注：“a c of Tusserdes”は、a は単数の冠詞、c は 100 なので“a c”で“100”、従って「100束^{トラベ}」と考える。

ソヴァリン号をテームズ河において氷から守る経費

既述の第 11 年 12 月 26 日(26th 訳注：twenty six)日から次に続く 1 月 3 日まで 1 週間の期間に、既述の船を氷から守ることに使われて、蒙った種々様々な経費に支払われた。即ち、まずイアーリスのウィリアム・ウェザー(William Wether)とジョン・ウェザー(John Wether)に対し、分厚い 1052(M^{liij})フィートの板(複)^{ハイヤー}を借りし、それらの板から、既述の船のための防御物(複)^{デフェンス}を作るために、あるものは穴が貫通され(boryd tohrow、訳注：bored through と考える)、あるものは割られ(Broken)、あるものは切断されたが、後に再び回収された(Restoryd)報奨金として総額で(in grete)—10^s 同じウィリアム・ウェザーに、既述の仕事(besynes、訳注：business と考える)で費やされた 3 枚の割り板^{クロウボード}9^d及び 50 本(c di)の木釘 12^d—21^d 既述の防御物^{デフェンス}を作ることに専有され、費やされた、イアーリスの近傍の国王の森から持ち出された 3荷車分^{ロード}の運搬—8^d イアーリスの鍛冶屋のジョン・スペンサー(John Spencer)に、既述の仕事のために作られた鉄の大釘160 ポンド^{ビジネス}(^{xx}viii lb*)を、ポンド当たり 1^dと 1/4 ペニー(j^dqr)で—12^s8^dと半ペニー そして既述の船の砲門(porte)をまいはだ詰めすることに関して購入され費やされた 3 ストーン(stone、訳注：重量単位、通例 14 ポンドであるが、対象物によって異なり、例えば肉は 8 ポンド、干し草は 22 ポンド)のまいはだ(Okome、訳注：oakum)—12^d そして、既述の仕事に関する種々様々な大工^{カーペンター}達と労働者達の賃金として、即ち、既述の 12 人の船大工^{シップライト}達に 3 日で、18^s 1 人の船大工^{シップライト}に 3 日で 2^s もう 1 人に 2 日で、12^d 及び他の 3 人の船大工^{シップライト}達に 1 日で、1 日当たり 6^dとして、それぞれに 18^d—22^s6^d そして、既述の船における 10 人の労働者達の賃金として、週当たり 22^dとして、それぞれに、週丸々全部労働をし、専有されて—10^s 以上合計で 58^s8^dと半ペニー

総合計・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18^{li}2^s2^d

* 25 ページの考えでは、xx(20)×viii(8)=160 となるが、12^s8.5^dから逆算すると→12^s8.5^d(=152.5^d)÷1.25^d=122^{lb}となり、160÷1.25=128^{lb}と合致しない。cxxxviii^{lb}(128^{lb})の書き間違いかもしれない。

既述の船を浜^{ショアー}から持^ブって行^{リンギン}くこと、及び繫^{ムーア}留する経費

また、既述のロバート・ブリガンダインは、既述の船を既述の第 11 年の 3 月の第 3 日 (iiij^{de})、第 4 日、第 5 日にイアーリスの浜^{ショアー}から持^ブって行^{リンギン}くこと、及び同船を繫^{ムーア}留することの経費と代金^{チャージ}を支払った。即ち、44 人の労働者達の賃金で、その内の 4 人が、2 日半で、2s8^d；29 人のそれぞれに、1 日当たり 3^dで、2 日で—14s6^d；他の 1 人が 1 日半で—8^d；他の 3 人が 1 日で—9^d；そして他の 6 人が 8 時間で、それぞれが 2^dの報奨金で—12^d。そして、ベスティアン号(*Bestyan*)と呼ばれる船の 20 人(20^{ti})の船乗り達へ、既述の船を浜^{ショアー}から川の流れ^{ストリーム}(*streme*)へ持^ブって行^{リンギン}くことを助ける彼らの労働の報奨金として—16^d。以上合計で・・・・・・・・・20s11^d

上記の期間内に、ソヴァリン号をテムズ河のイアーリスに留^{キーピング}めておいた経費と費用^{エキスパンス}の総計・・・・・・・・・64^{li}3s4^d

ソヴァリン号をテムズ河のイアーリスからポーツマスの港へ運ぶ経費

(以下 165p 途中～169p 途中まで省略)

169p

上記の船をポーツマスの船渠の中に持^ブって行^{リンギン}くことの経費。また、既述のロバート・ブリガンダインは、既述の船の船乗り達及びその他に 160 人の男達に、既述の船をポーツマスの船渠の中に持^ブって行^{リンギン}くことで 1 日と 1 晩労働をし、世^{アテンディング}話をしたための報奨金と食料を既述の第 11 年 5 月 25 日に支払った。即ち、彼らの報奨として 26s8^d。そしてパンのために 5s。2 樽^{パイプ}のビールで 13s4^dそして魚 10s—28s4^d。同じ時に費やされた総合計・・・・・・55s

船乗り達の賃金。また、既述のロバート・ブリガンダインは、我らが元首、国王ヘンリー7世の既述の第 11 年 17 月 8 日から彼の御代の第 12 年²11 月 26 日までの 5 ヶ月の期間、ポーツマスの既述の船渠の内に既述の船を留^{キーピング}めておくことの毎日の世^{アテンディング}話をした 8 人の船乗り達に支払いをした。即ち、ジョン・ケイプ船長^{マイスター}に週当たり 3s4^dで、66s8^d。デイヴィー・アボーバー事務長^{パーサー}に週当たり 20^dで、33s4^d。ウィリアム・ブローク(William Broke)とロバート・クロテイル(Robert Crotall)のそれぞれに、週当たり 16^dで—4s4^d。ジョン・コックス(John Cokkes)、ジョン・ボンド(John Bonde)、ジョン・ブリテイン(John Brytain)そしてジョン・マーティン(John Marteyn)のそれぞれに、週当たり 12^dで—4^{li}。既述の 5 ヶ月の彼らの賃金を総合計すると総計で・・・・・・・・・11^{li}13s4^d

食料。また、既述の 8 人の 5 ヶ月の賄^{ボード}い食と食料が支払われ、それぞれが週当たり 12^dと半ペニーのレートに従って既述の 5 ヶ月間で受け取った合計は・・・・・・8^{li}6s8^d

船乗り達の賃金。また、既述のロバート・ブリガンダインは同様に、既述の前述の我らが元首、国王ヘンリー7世の第 12 年¹11 月 26 日から既述の第 12 年に続く次の 1 月²末日までの 9 週間と半日の期間、既述の船を前に述べたポーツマスの船渠に留^{キーピング}めておく毎日と毎夜の世^{アテンディング}話をし、待機をした 8 人の船乗り達の賃金を払った。その日に既述の船は、レヴァ

ント(Lelaunt³⁾等(&c)へ行われる航海(viage)のために、国王の高位(high)かつ恐れ多い
(drade、訳注：dread と考えるが不確か)命令(Commaundement)によって、ジェームス・フ
インチ(James ffynche)及び他の商人達に引き渡された。即ち、ニコラス・ガリオン(Nicholas
Galyon)の賃金として 10s10^d そしてデイヴィー・アボーバー事務長に 15s10^d、彼らのそれ
ぞれに週当たり 20^d で—31s8^d そしてその他の 6 人の船乗り達のそれぞれに週当たり 12^d
—57s 前に述べた期間に対する彼らの賃金の総合計・・・・・・ 4^{li}8s8^d

食料。 また同様に、既述の 8 人の^{ボード}賄い食と食料が、既述の 9 週間と半日に対し、彼等
のそれぞれに、週当たり 12^d と半ペニーのレートで払われた 既述の期間でその総額
は・・・・・・ 79s2^d

前に述べた期間、ソヴァリン号を^{キーピング}ポーツマスに留めておく^{エクスペンズ}経費と費用の総計は
・・・・・・ 60^{li}4^d

11496 年、²1497 年、

³Levant、*infra*, p.218 参照、訳注：p.218 では、国王の命令は Kynges his mighty and
dradde Commaundement となっている。

ソヴァリン号を^{ハビング・フォース}外に出す(having forth)ために^{ドッグ・ヘッド}船渠の先端を^{ブレイキング・アップ}解体する(Brekyng vp)経費
作業員達の賃金。 また既述のロバート・ブリガンダインは、ポーツマスにおいて、ソ
ヴァリン号を^{ハビング・アウト}外に出す(hauyng oute)ために、^{バイル}杭(複)と^{ショアー}支柱(shory、訳注：shore) (複) 5 ト
ンを持ち上げ(^{ウェイニング}weyng)、^{ドット}扉(複)の間の粘土とその他の^{ラビッシュ}がらくたを掘って、船渠の先端を
^{ブレイキング・アップ}解体する事に関する労働をした 20^{ti}(訳注：twenty、20)人の作業員達の賃金を払った。

既述の仕事に関しては、我らが元首、国王ヘンリー 7 世の既述の第 12 年 12 月末日から次
に続く 1 月 29 日までの 4 週間、全ての各潮汐(訳注：低潮)に夜昼共に労働した。即ち、既
述の 20 人の作業員達の賃金は、第 1 週は、5 日の期間、彼らの 5 人のそれぞれが、1 日当
たり 6^d で 12s6^d；彼らの 11 人が、各人が 1 日当たり 4^d を取り—18s4^d；そして彼らの 4 人
が各人 1 日当たり 3^d で 5s；全額は—35s10^d 第 2(^{ij}de)週 第 3 週(^{ijj}de)そして第 4 週(^{iiij}th)
に既述の 20^{ti}(訳注：20)人の作業員達は同様に各週 6 日の期間労働し、彼らの内の 5 人そ
れぞれが 1 日当たり 6^d を取り—45s；彼らの内の 6 人がそれぞれ 1 日当たり 4^d で 66s；そ
して彼らの内の 4 人それぞれが 1 日当たり 3^d で—18s；全額は—6^{li}9s 前に述べた総計
・・・・・・ 8^{li}49s10^d

食料。また、既述の 20 人の作業員達に、既述の 4 週間で、各人が週当たり 12^d と半ペ
ニーの^{ボード}賄い食と食料が支払われ、その合計は・・・・・・ 4^{li}3s4^d

ソヴァリン号を^{ハビング・フォース}外に出すために、^{ドッグ・ヘッド}船渠の先端を^{ブレイキング・アップ}解体する経費の総計は・・・・ 7^{li}8s2^d

ソヴァリン号を^{ハビング・アウト}ポーツマスの船渠の外に出して、同船を^{コンクエイクソス}ハンプトン(Hampton¹)水域に
^{ムーアリング}運ぶこと及び^{ムーアリング}繫留する経費

ソヴァリン号を船渠の外に運ぶこと^{コンカ・エイキソス}の経費

また既述のロバート・ブリガンダインは、ソヴァリン号を、ポーツマスの船渠の外に運ぶこと^{コンカ・エイキソス}、そして同船を塔^{ギ・タワ} (The Towre*)と船渠の間の水路^{チャネル}(the channel)に繋留すること^{ムーアリング}に関して同船の船乗り達と共に昼も夜も労働をし、世話をする仕事^{アテンディングビジネス}に従事した第 12 年²¹ 月 19 日、20 (xx^{ti} **)そして 21(xxj^{ti}**)日の、種々様々な船乗り達に支払った。即ち、最初の昼と夜に、160 人、2 日目の昼と夜に 120 人の男達、そして 4 日目(iij^{de})の昼と夜に 4 人(iij)の男達で、彼らの間で、既述の期間に、彼らの労働^{xx}と費やされた食料のために、報奨金^{マネー}をお金として得たのは・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4^{li}

同船をハンプトン水域へ運ぶこと^{コンカ・エイキソス}

また、報奨金と同様に、既述の第 12 年 1 月の 28 日(xxvij^{ti} ***)日と 29(xxix^{ti}***))日の昼間に 2 日と 1 晩の間の労働をして、同船の錨(複)を持ち上げ、また同船をポーツマスの港の外へ、ハンプトン水域の碇泊地^{ロード}(Rode、訳注：road と考える。港外の碇泊地)へと運んだこと、及び同船をしっかりと繋留したこと^{ムーアリング}に、同船の乗組員(Company)と共に、107 人の外部の船乗り達(maryners straungers) に対し、既述の仕事^{ビジネス}に関する報奨として・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51^s

ソヴァリン号を船渠の外に出すこと一同船を運んだこと^{コンカ・エイキソス}、及びハンプトン水域に繋留したこと^{ムーアリング}の総計・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6^{li}11^s

1 Southampton.訳注：サウサンプトンの古い名称。Hamwic→Hamtun→Hampton

2 1497 年。

* 訳注：サウサンプトンの God's House Tower のことと考える。

** xx^{ti} は twenty、xxj^{ti} は twenty-first と考える。

*** xxvij^{ti} は twenty-eighth、xxix^{ti} は twenty-ninth と考える。

(以下 172p 途中～209p 途中まで省略)

209p

ポーツマスの船渠の国王の倉庫に引き渡された材料

また、既述の船渠の備品^{ストア}の勘定書の中で、既述のロバート・ブリガンダインに課せられるべきものとされる、次に書かれる材料のこれらの包みを国王のために保管^{キーピング}するために、ポーツマスにおける我々が元首たる国王の倉庫に引き渡された

船渠の外に水を引き抜くための 28 ポンドの鉄で巻き締めされたバケツ・・・・・・・・・・4

船渠において、水を引き抜く仕掛け^{ドロウイング}に属するスィヴェル、ボルト、及び鉄の輪を伴った

18 ポンドの重さの心棒^{ミシ}・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

これは、既述の船渠の勘定書の中で、既述のロバート・ブリガンダインに課せられる

船渠内で回答された p (訳注：意味不明)

(以下省略)

終わり

1509 年から 1660 年に至る海軍に関連した
王室海軍と商業海運の行政史
それに先行する時代についての序言を伴う
M. オッペンハイム
ジョン・レーン・ザ・ボッドレイ・ヘッド
ロンドン及びニューヨーク
1896 年

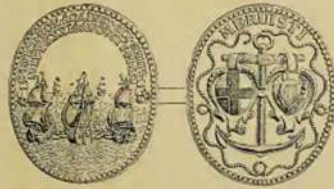
A History of the Administration of the Royal Navy and of Merchant
Shipping
In relation to the Navy from MDIX to MDCLX
with an introduction treating of the Preceding Period
by M. OPPENHEIM
John Lane the Bodley Head
London and New York
MDCCCXCVI

(蔵書 no.1990 & no.3423(The Project Gutenberg e-Book))

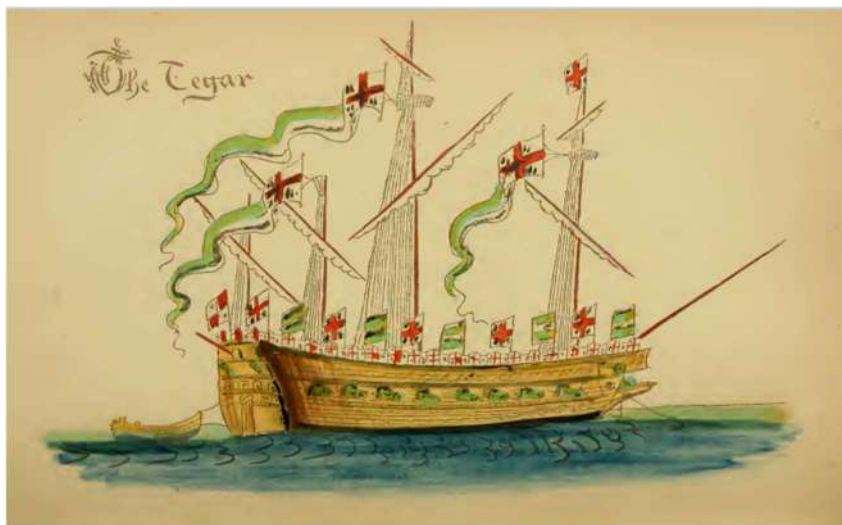
翻訳 山田義裕
2023 年 7 月

A HISTORY OF THE ADMINIS-
TRATION OF THE ROYAL NAVY
AND OF MERCHANT SHIPPING
IN RELATION TO THE NAVY ∴
FROM MDIX TO MDCLX WITH
AN INTRODUCTION TREATING
OF THE PRECEDING PERIOD

BY M. OPPENHEIM



JOHN LANE THE BODLEY HEAD
LONDON AND NEW YORK
MDCCCXCVI



The Tiger (of Henry VIII). Hand-coloured in facsimile of a portion of the original MS.
in the British Museum, (*Add. MSS.*, 22047) 訳注 : The Anthony Roll よりの模写。

賃借した船の支払い

8p

1378年に下院は再び、王国の無防備な状態を、近年の国王による船の強制徴募というよりは、船の使用への不払い、あるいは支払いの遅延、そして艀装品と貯蔵品の損耗によって生じる損失と貧困のせいに帰した。議会が開かれる度に、直近の状況が紹介されて、注目が集まり、1380年に行われた議会によって、所有者達は、約束の港に到着した日から始まって、3年毎に、「1トン・タイト(ton-tight)」につき3シリング4ペニー(3s4d)を受け取る約束が得られた。1385年にこの手当(allowance)は、2シリングに減らされ、古い金額に戻すようにという何度もの請願があったにもかかわらず、少なくとも半世紀そのレートのままであった³。トン当たり3s4dの支払いが何時最初に導入されたのか、どのような原理に基づいて計算されたのかは分かっていないが、1416年に下院は「記憶の時間を越える以前から」続いていると述べた。時期は不明であるが、多分ヘンリー5世の治世初頭のいずれかの年に属すると思われる次の請願は、エドワード諸王(訳注：エドワード1から3世まで連続した1272年～1377年の治世)よりも古いことを示しており、そのことによって、いくつか興味ある情報がもたらされる。

³ 「トン・タイト(ton-tight)」の表現は、いくらか不明なところがあるが、多分、完璧なあるいは測定をしたトン^{メジャー・トーン}を意味した。(参照 Holloway, *Dict. of Provincialisms*, s.v. *tight* 及び Halliwall's *Dictionary* s. v. *thite*。ラテン語の文章では、'ponderis 80 doliorum;' というような形で与えられている。1430年に'le tonage autrement appelle tounetight,'と記述されている(*Exchequer Warrants for Issues*, 9 Feb)。1496年に、船渠の建設のための石と砂利がトン・タイト(tontight)によって購入されており、必ずしも船の測定に限られてはいなかった。従って、元々のトンの収容力である、1樽のワインによって占められる立方体のスペースと区別して、重量を指している可能性がある。

9p

「本下院の極めて高貴かつ極めて賢明な諸卿に対し、当王国の全ての船の所有者達の事を、恐れ多くも請願する。高貴なエドワード王とその後継者達の時代において、いかなる船であっても、役務の命に従う時は、それらの船の所有者は、3か月間、その船の修理と索具(gear)のために、トン・タイト当たり3s4d、そして海上で得られた全ての戦利品の4分の1を報償として受け取った、その報償によって、当王国の海運業^{シッピング}は上手く維持され、統治されたので、当時は、王国に於いて150隻の軍艦(ships of the Tower!)が利用可能であった。そして高貴なエドワード王が亡くなって以来、イングランドのその後の国王であるリチャードの時代に、既述の報償はトン・タイト当たり2シリングに減額され、これは支払いとして極めて少なく、そうした船の所有者達は彼らの船を維持し、整備する意欲を示さず、役に立たないままに横たわらせている。この理由によって、当王国の海運業^{シッピング}はあまりにも縮小し、劣化してしまい、王国全体に於いて25隻を超すタワー¹の軍艦はいない。」²

そして彼等は古いレートに戻すことを懇願する。この文書から、エドワード 3 世の治世の間のいずれかの時点で、150 隻の大型の戦艦^{フエリグ・シッブ}が使用可能であったことが推測出来るのである。そして、14 世紀と 15 世紀の海軍が、数とサイズの両方に於いて、16 世紀のものと比較した時に、余りにも低く見積もられてきたと信じる理由がある。少なくとも、エドワード 3 世時代の(訳注:在位 1312~1377 年)1 隻の商船は 300 トンあり、他のもの(複)は 200 トンあり、そのことは 15 世紀の中頃が、商船の数とトン数において、まさしく後代になるが、その後エリザベスが即位するまでのどの時代とも十分対等であることで示される。

14 世紀の終わり：フランス海軍

リチャード 2 世の下で、海上警備(the guard of the seas)は傭船によって、その成功には浮沈があった一方で、フランスは、シャルル 5 世の有能な統治下で、海軍を有しただけでなく、当時の考えによれば完全な設備を備えた造船所^{ドックヤード}をルーアン(Rouen)に設立していた³。

¹ 13 世紀から 16 世紀の第 1 四半期のその時々によってであるが、「ウエストミンスター」の、「ロンドン塔」の、そして「グリニッジ」という言い回しは、その順に従って、後代の「H.M.S.」に等しかった。此处では、軍艦として使うのに適した 150 隻の船舶があったという意味である。

² *Ancient Petitions*, 5477 (R.O.)、(訳注:中世フランス語で記されたこの請願書の原文が此处に引用されているが省略する)

³ *Le Compte de Clos des Galées*, 1382-4. Soc. de l'histoire de Normandie, Mèlanges, Ser.II, Rouen 1893. (訳注:蔵書 no.3475&3476)

この勘定書には 13 隻のガレー船と 2 隻のバージが挙げられ、建造、修理、装具に必要な全ての道具、艀装品、そして兵装を伴った、イングランドでは 1 世紀以上後まで存在しなかったような完全な施設を構成していた。(訳注:造船所としての纏まった記述は見当たらない。)シャルル 6 世の即位とエイジンコートに於いて頂点に達したフランス国内における衝突は、リシュリューが大臣になるまで北岸あるいは西岸において再度企てられることが無かった試みを決するものであった。(訳注:英仏百年戦争において 1415 年 10 月、ドーバー海峡のフランス側内陸で、英国王ヘンリー 5 世が率いる英国軍がフランス軍を破った。)

リチャード 2 世とヘンリー 5 世

(省略)

ヘンリー 5 世：王室の船

ヘンリーの統治の下で、国王の海軍は、それ以前の全ての治世の海軍力を凌駕する大きさにまで増大し、船舶^{ヴァッセル}の特徴は、購入されたものでも建造されたものでも、それまでの国王達の目的であった単なる軍隊の護衛と輸送というよりは、遠洋航海の目的のために用意されたことを示している。その目的も、傭船された商船が同様によく役に立ち、国王達を満足させた。国王自身も様々な機会に多くの外国の船舶^{ヴァッセル}を傭船したが、純粹に輸送の目的のためで

あった。

連続して艦船保持官であったキャットン(Catton)とソポー(Sopor)(訳注：両者共に後出)の勘定書きに従った次の表は今まで出版されたものよりも完全なヘンリーの海軍のリストである¹。

SHIPS	Built	Prize	Tons	SHIPS	Built	Prize	Tons
<i>Jesus of the Tower</i>	—	—	1000	<i>Marie Spayne of the Tower</i>	—	1417	—
<i>Holigost of the Tower</i>	1414	—	760	<i>Holigost Spayne of the Tower</i>	—	1417	290
<i>Trinity Royal of the Tower</i>	1416	—	540	<i>Philip of the Tower</i>	—	—	—
<i>Grace Dieu of the Tower</i>	1418	—	400	<i>Little Trinity of the Tower</i>	—	—	120
<i>Thomas of the Tower</i> ²	1420	—	180	<i>Great Gabriel of the Tower</i>	—	—	—
<i>Grande Marie of the Tower</i>	—	1416	420	<i>Cog John of the Tower</i>	—	—	—
<i>Little Marie of the Tower</i>	—	—	140	<i>Red Cog of the Tower</i>	—	—	—
<i>Katrine of the Tower</i>	—	—	—	<i>Margaret of the Tower</i>	—	—	—
<i>Christopher Spayne of the Tower</i>	—	1417	600				

CARRACKS	Built	Prize	Tons	BALINGERS	Built	Prize	Tons
<i>Marie Hampton</i>	—	1416	500	<i>Katrine Breton of the Tower</i>	—	1416	—
<i>Marie Sandwich</i>	—	1416	550	<i>James of the Tower</i>	1417	—	—
<i>George of the Tower</i>	—	1416	600	<i>Ane of the Tower</i>	1417	—	120
<i>Agase of the Tower</i>	—	1416	—	<i>Swan of the Tower</i>	1417	—	20
<i>Peter of the Tower</i>	—	1417	—	<i>Nicholas of the Tower</i>	1418	—	120
<i>Paul of the Tower</i>	—	1417	—	<i>George of the Tower</i>	—	—	120
<i>Andrew of the Tower</i>	—	1417	—	<i>Gabriel of the Tower</i>	—	—	—
BARGES	Built	Prize	Tons	<i>Gabriel de Harfleur of the Tower</i>	—	—	—
<i>Valentine of the Tower</i>	1418	—	100	<i>Little John of the Tower</i>	—	—	—
<i>Marie Breton of the Tower</i>	—	—	—	<i>Fawcon of the Tower</i>	—	—	80
				<i>Roos</i>	—	—	30
				<i>Cracchere of the Tower</i>	—	—	56

¹ *Exch.Accts.(Q.R.)*, Bdle. 49, No.29, and *Roll of Foreign Accounts*, No.8. グレース・ディウ号のトン数は2回しか挙げられていないが、その2回の内の一つは1400とされている。これは大蔵省の官吏の側の間違いに違いない。ジェーザス・オブ・ザ・タワー号の1000トンとは極めて疑わしいようであるが、ほぼ全ての場合において、トン数は一度しか与えられておらず、突き合わせようがない。

このリストにはガレー船が無いことに気付くであろう。1隻がこの勘定書きの中に引用されているが、その艀装品はその他の船に使われており、明らかに存在しなくなっていた。オールが装具の中に現れるが、多分ほとんどの場合において「小型ボート(cokk、訳注：38ページの*訳注参照)」を伴った、各船舶に付属していた「大きなボート(great boat)」のためであろう。大砲が積まれることは滅多になかった。もしこの表(schedule)が全ての備砲を記すとすれば、ホリゴースト号6門、トーマス号4門、ジョージ号とグレース・ディウ号がそれぞれ3門、キャトリン号とアンドリュー号が2門となる。この時点での倉庫の目録は、滑車装置と索具の特色において、1350年からほぼ2世紀に渡る前の世紀から差は極僅かである。英国の船舶は、平均して、イタリア、スペイン、あるいはドイツのものよりも小さかった。1437年に死んだハンザの提督であったユトレヒトのシモンの墓には、3本マストの

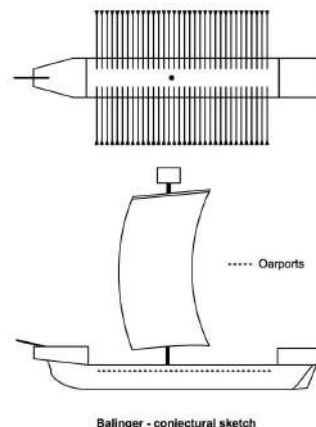
船舶の彫刻がある。もしヘンリーの船のどれかが 3 本マストであったならば、我が国の役務における、そのクラスの最初の船であったことは間違いない。しかし、1417 年に捕らえられた船舶は素晴らしく大きいもので、実に、その時以前にそれらの地方でそれまで見たものよりも大きい」と言うストウ(Stow、John～訳注：英国の 16 世紀の聖職者の歴史家)の記述が、愛国的なものだとしても、彼のその他の海事上の情報と同様、あきれるほど不正確である。傭船した船(複)への支払いは、ダンチッヒと他の港(複)に所属する 400 トンと 450 トンの船舶が軍隊の輸送のために、英国船の何隻かのトン数とは別に、借上げられたことを示しており、北ドイツの商船がその種の最大のものであったと推測する理由はない。1416 年の拿捕船はフランスが雇ったスペインとジェノバのカラック船(複)で、8 月 15 日の戦闘において、セーヌ河の河口沖で、ベドフォード公爵によって捕獲された¹⁾。1417 年の拿捕船は 7 月 25 日にハンティンドン(Huntingdon)の伯爵によるものであった。

英国で建造された船のトン数は、多分ヘンリーのイニシアティブのためであろうが、今やサイズが増大している顕著な傾向があった。15 世紀において、バージ船(barge)の通常のは大きさは 60 または 80 トンであり、バリンジャー船(balinger²⁾)は約 40 トンであった。しかし、軍艦のバリンジャー船はニコラス・オブ・タワー号、ジョージ号、そしてアン号におけるようにずっと大きかったかもしれない。ヘンリーの船が建造された条件に関する情報は極少ない。トリニティー・ロイヤル号、グレース・ディウ号、ホリゴースト号、そしてガブリエル号がサウサンプトンで建造されたことは確かであり、最後の 2 隻はウィリアム・ソパーの監督下で名前が挙がっているが、彼は当時、町の一介の商人で、その目的のために彼が前に払っていた金は何年も支払われていなかった。1417 年 4 月に、間違いなく報償ということ³⁾で、1 年につき 20 マーク(mark、訳注：実際の通貨ではなく、勘定の単位として使われ、160 ペ



TOMB OF SIMON OF UTRECHT, HAMBURG.

ユトレヒトのシモンの墓の浮彫



Ian Friel "A Balingers for King"より

ンス相当)の年金与えられた。トーマス・オブ・ザ・タワー号は1420年にデットフォードで建造された。ジェーザス号、そしてガブリエル・ハーフラワー号(*Gabriel Harfleur*)はセント州のスマールハイス(Smalhithe)で建造されたが、何年であったかは分からない。それらの船の何隻もの船体が、その治世が終わる前に売られるか引き渡されるかした。

* 訳注：オッペンハイムの当該部分の文章”for the ‘great boat’ which with a ‘cokk’ was attached to each vessel.”から、cokk は cox と考え、cox は古フランス語のボート「coque : カヌー(←cog からという説あり)」と「swain:少年」から由来した coxwain の省略形と考えた。しかし、オッペンハイム編「ヘンリー7世の治世における勘定書と財産目録」(1896年)の162ページには”Amendyng of the Cok, Also payed to John Wyther of Eryth for amendyng & Repayryng of the Cok of the said Ship”とあり(この文章の翻訳は当翻訳集の38ページ)、明らかに cok は何らかの船かボートと考えざるを得ない。すなわち、Cokk と Cok は綴りの違いだけで、cog のことと考え、cok は great boat のことを指しているとするべきであろう。”Online Etymology Dictionary”参照。

1 サウサンプトン水域で捕らえられたアガセ号(*Agase*)は例外で、公爵が出航の準備をする前に、フランスの船隊が5月に英国の海岸に来ていた。

2 スペイン語で ballenere、ビスカヤ地方の建造家達によって14世紀に導入されたオール(複)と帆(複)のための長くて背の低い船舶。(Fernandez Duro, *La marina de Castilla*, 158p)

³ *Rot.Pat.*

一時、国王は海外で建造することを始めたようにみえる。バヨンヌにおける彼の代理人であったジョン・アースター(John Alcetre)からの1419年4月25日の書状は、そこでの船の仕事が捗らないこと、市長と、契約を請け負ったと思われる彼の提携者達の狡猾な手口について書いている。アースターは、完成には4または5年がかかるであろうことを予期していたが、英国海軍に含まれなかったことは確かである。詳細が与えられた最も目立った点は、全長と竜骨長がそれぞれ、186フィート(訳注:56.7m)と112(訳注:34.1m)フィートであり、前後の斜出^{レイク}が合わせて74フィート(訳注:22.56m)で、丁度、竜骨長のほぼ3分の2となることである。

ヘンリー5世：グレース・ディウ号

名前が今でも憶えられているヘンリーの唯一の船はグレース・ディウ号で、同船は、それまでに英国で建造された、最大ではないとしても、多分艤装が最良の船であった。同船は管理行政の公的な首脳のカットン、あるいはソパーの監督下で建造されたものではなかった。フォーコン号とヴァレンティン号の2隻のバリンジャー船と、何かしら他の仕事と合わせて、£4917,15s3½^d1の費用がかかった。その他の材木に加えて、2591本のオーク材と1195本のブナ材が3隻の船舶及び、列記されている様々な詳細な事のために使われ、そしてグレース・ディウ号は最新の改良を体現していたに違いないとしても、同船が、他の船と同様

に、たった1本の「大帆柱^{グレート・マスト}」と1本の「前檣^{メサン}(mesan²)」だけを、ただしボウスプリットは2本を有していたように思われることは注意すべきである。これら(訳注:2本のボウスプリットの^{キャリ}ことと考える)は帆を付けておらず、円材(訳注:帆柱、帆桁、ガフ等)というよりは「帆裾張出棒^{バンブキン}(bampkin)(複)」のような物であったのであろう。同船は6枚の帆と12枚の付加帆^{ボンネット}が支給されていたが、それらの使用時の位置は述べられておらず、それらの何枚かは多分予備品であった。同号を開始する命令は1416年12月にロバート・バード(Robert Berd)に委ねられた。この時、キャットンは未だ艦船保持官^{シップス・キーパー}であり、ソパーは海軍の管理行政に携わっていた。これは、各人間で軋轢が確保されるような、十分なポジションと独立性を保有し、コントロールが3人の男達の間で配分されるように、統制と責任の完全な分離のように思われる。



HMS サプライズ号の帆裾張出棒^{バンブキン}

¹ *Roll of Foreign Accounts*, No.8.

² Foremast. フランス語の *mât de misaine*.

管理行政

ヘンリー5世の下で最初の艦船保持官^{シップス・キーパー}は1413年7月18日の特許状によるウィリアム・キャットンで、ヘンリー4世の治世の第3年から第8年までウィンチェルシー(Winchelsea, 訳注:ライの南西3.2km)の執行吏^{バリエ}(bailiff)であったので、それによって、彼の海軍事務所と一緒にライの執行吏職も有していた。彼の後を、1420年2月3日から、先に挙げたウィリアム・ソパーが継いだ。バードの名前はグレース・ディウ号との関連で出て来るだけである。サウサンプトン水域のハンプル河は、その頃、そしてこの世紀が終わるまで、国王の船が係船するための特に気に入られた碇泊地であり、その入り口は£40¹ かかった木製の塔によって守られていた。仕事場^{ワークショップ}を伴った倉庫もサウサンプトンに建てられ、一つがロンドン塔の近くに存在した。もし船舶^{ガッセル}(複)が王室の造船所^{ヤード}(複)で、あるいは王室の職工達によって建造されなかった場合は、「国王の船の大工親方^{マスター・カーペンター}」でグレース・ディウ号の建造家をもって、今世紀(訳注:19世紀)まで続いてきた船大工親方^{マスター・シップライト}の分かっている最初の人物であったジョン・ホッジキンス(Hoggekyns)に、彼が健康を害した時、年金として1日当たり4ペンスが与えられたという事実から、王室の官吏によるコントロールが推測される。

船の装具は、エドワード3世下で、サー・N.H.ニコラスによって示されたものと実質的に違ってない。鉛によっておおわれた「ビタッキル(bitakyll)³」が見いだされるし、ポン

ブが今や使われている。綱類は主にブリッジポート(Bridport、訳注：ポーツマスから約100km 西にある海岸の都市)のものであったが、偶にオランダから来ることがあり、オレロ^{キャンバス}ン帆布 (Oleron、訳注：ビスケー湾の東のフランスのロシュフォールの海岸にある島、なおフランスの帆布^{キャンバス}は同島から北北西に約100km 離れたオローヌ Olonne も有名であった)は海外で購入された。旗は、セント・マリー、セント・エドワード、ホーリー・トリニティー、セント・ジョージ、ザ・スワン、エンチローペ、オーストリッチ・フェザー、そして^{キングズ・アームズ}王の紋章であった。トリニティー・ロイヤル号は銅メッキの王冠を伴って描かれた木製の豹を、多分フィギュア・ヘッドとして有していた。ジェーザス号の最大の錨は2224 ポンド(訳注：830kg)の重さがあった。バリンジャー船(複)は、全装であっただけでなく、風の時に使うか、向かい風で進むために、しばしば1本の長さが24 フィートのオールを40 または50 本有していた。しかし、トリニティー・ロイヤル号のような船舶でさえも、40 本のオールと、「舵取りスカル(steering skull)、訳注：skull はカヌーの1本で両側を漕ぐオール」と呼ばれる、多分舵の補助をした、大きなものを持っていた。船首と船尾の足場^{ステージ}(fore and stern stages)は今や恒久的な構造物になっていた。ホリゴースト号とトリニティー・ロイヤル号には二つの「サマーウッチェ(Somerhuche)」が建てられた。サマーウッチェは、16世紀初めの夏季^{サマーキャッスル}楼(summer-castle)、あるいは船尾^{ブーブ}楼で、£4,11s3d、現在の約£70 に当たる費用は、単なる材木の足場^{ステージ}としては多すぎる⁴。帆はしばしば王の紋章あるいは^{キングズ・アームズ}記章でもって飾られていたが、多分、主な船(複)のみで、祝日のためだけであったと思われる。

ヘンリー6世：海軍の売却

ヘンリー5世の死後、摂政諮問会^{カウンスル}の最初の命令は、王室海軍の大部分の売却を指令するものであった⁵。

¹ *Exch.Accts.(Q.R.)*, Bdle. 49, No.29. "Turris ligni vocat Bulwerk. super introitu portus de Hamell per salva custodia naves."

² "Unius fabrice."

³ Binnacle (ビナックル)

⁴ *Somerhuche* は古英語の *Somer*、ベッドの台(*bedstead*)から、そして古フランス語の *huche* から派生しており、元々は眠る場所であった。

⁵ *Acts of the Privy Council*, 3rd Mar. 1423. ニコラスは、海軍の全部が売られるように命じられたと言っているが(Introduction, vol.v, cxxxvi)、記載の表現は、この厳然たる声明を支持するものではない。後日の記録は明瞭に、それらが全て売られることではないことを証明しているが、そうした十把一絡げの在庫一掃(*wholesale clearance*)が意図されたことがなかったからなのか、買い手の希望からなのかを示すべき決定的な証拠は無い。

「英国政策の^{ひき}誹毀(*Libel of English Policie*)」の精神は、その時代の考えを表しているものであったとみている現代の物書き達は、事実と理論との間のこの驚くべきコントラストを

説明しなければならない。真実は、述べられた「誹毀」は、存在していた状態ではなくて、書き手達が存在したに違いないと望んだものであった。

(途中省略)

艦船保持官の指名の変化した性格

(省略)

国王の個人的な所有物の海軍

海賊行為

18 p

(省略)

ヘンリー6世：商業海運

海賊行為と戦闘行為の通常の障害にもかかわらず、王国の海外との通商は安定して広がって行ったように見える。多くの船舶を雇い、次世代の長い航海のための貴重な授業であったにちがいない交通運輸の一部門は、巡礼の輸送業とでも言えるものであった。コンポステーラの聖ジェイムス聖堂(訳注：スペイン語でヤコブ)は当時、英国人の外国への巡礼の好まれた目的地であり、船客を運び出して帰って来るための船の所有者達への無数の許可状がある。1427-8年に、22の許可状が付与され、1433-4年には65通に達し⁵、1445年には2100人の人々が運ばれて、戻ってきた⁶。許可状のいくつかは、スペインへの通常の商売と同時にこのビジネスに携わっていたソパーに付与された。それらがしばしば1月、2月、3月という冬の月の間に発行されており、英国人の操船技術が夏季の航海の伝統を破りつつあったことを示しているのは注目すべきである。1449年に、次の世紀において、100トン以上の船に対してトン当たり5シリングと制度化される、大型の商船への奨励制度の初めての徴候が見られる。グレース・ディウ号を以前に建造したハル(Hull)のジョン・ターヴナー(John Tavener)はその年に、彼の積極性への報償として、船舶に荷積みをするに関与する然るべき特権が与えられた⁷。その船は新しい船、但し1444-5年時点においてのことであるが、カレーにおいて港に入るのに多すぎる水を引き出した(drawing too much water、訳注：船底に溜まった水を捨てて、喫水を少なくしたことか?)のために、課せられる港税が免除された⁸。これは1442年の中に引用されているようである⁹。

19 p

⁵ *Rot. Franc.* Sub annos.

⁶ *Fædera* xi, 77.

⁷ *Fædera* xi, 258.

⁸ *Rot. Franc.* 12Mar. 1444-5.

⁹ *Rot. Parl.* v, 59.

王室への^{サービス}役務が可能な商船の数とサイズについて我々になんらかのアイデアを持たせてくれる二つの最も価値のある文書が未だ存在する。最初は1439年6月のもので⁴、アキテ

一ヌへの軍隊の輸送のために取り上げられた船への支払いリストであるが、不運なことにいくつかの場所で破れてしまっている。その内容は次のように分類することが出来る：

	Tons 100	Tons 120	Tons 140	Tons 160	Tons 200	Tons 240	Tons 260	Tons 300	Tons 360
London	—	—	2	—	1	—	1	1	—
Hull	—	2	—	—	—	—	1	—	1
Saltash	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Plymouth	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Exeter	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Fowey	—	1	1	1	—	—	—	—	—
Bideford	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Bristol	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Penzance	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Barnstaple	—	—	1	1	—	—	—	—	—
Southampton	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Winchelsea	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Ipswich	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Ash	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Lynn	—	—	—	1	—	—	1	—	—
Boston	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Teignmouth ⁵	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Unknown ⁶	—	—	1	2	—	2	—	—	—

22 隻の他の船舶は 80 トン、60 トンが 20 隻、6 隻は 40 トン未満である。二つのケースではトン数が与えられていない。さらに 9 隻が外国のもので、その中にバヨンヌからの 2 隻と 1 隻の英国人の所有のものを含む。10 隻の登録分はほぼどれも破損している。

1451 年の次のリスト⁷も、アキテーヌへの遠征のために徴用された船舶のものである：

	Tons 100	Tons 120	Tons 140	Tons 160	Tons 180	Tons 200	Tons 220	Tons 260	Tons 300	Tons 350	Tons 400
London	—	—	—	—	—	—	1	—	3	1	—
Bristol	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Southampton	2	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—
Dartmouth ¹	2	2	1	1	—	2	1	—	—	—	1
Plymouth	—	2	—	2	—	1	—	—	—	—	—
Lynn	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—
Fowey	1	1	—	—	—	1	1	—	1	—	—
Looe	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Weymouth	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Penzance	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Falmouth	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portsmouth	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winchelsea	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Ash	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hoke	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Calais	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—

140 トンの 1 隻の船舶、200 トンの 1 隻、そして 2 隻の 220 トンの内の 1 隻は所属する場所の名前が無く、50 から 90 トンの 23 隻の船がある。

(以下省略)

⁴ *Exch.Accts.(Q.R.)*, Bdle. 53, No.23.

⁵ "Tenggemouth"

⁶ 何処の港からなのかが与えられていない。

22p

ヘンリー6世：貸与に出された王室の船

ヘンリー5世は彼の船を、役務に必要な時は、ボルドーや何処かへの航海のために、商人達に賃貸に出すことが国王の権威に係るとは考えていなかった。従って、カウンシル・オブ・リージェンシー 摂政諮問会 (Council of Regency) は同じ轍を踏むことを躊躇しなかった。1423年に、ホリゴースト号 (*Holigost*) はシェラン島 (Zealand、訳注：デンマークのコペンハーゲンの在る島) との往復の航海のために、ロンバルディアの何人かの商人達に 20 ポンドで、そしてヴァレンティン号 (*Valentine*) はサウサンプトンからカレーへ 10 ポンドで賃貸された¹。ホリゴースト号は 760 トンであったので、現代 (訳注：1896 年) の価値では 300 ポンドに当たるか、あるいは多分 2 か月間近く専有されたであろう航海では、トン当たりほぼ 8 シリングに当たり、過大とは考えられず、また、人に起因するものであっても自然に起因するものであっても、海上での危険の大きな脅威は思い浮かばれない。

そして売却された船

そうこうするうち、1423 年 3 月 3 日のカウンシル 摂政諮問会命令のお陰で、海軍の破壊は楽々と進展した。1423 年の間に下記の船舶がロンドン、ダートマス、ブリストル、サウサンプトン、プリムスの商人達に売られ、値段からして、それらの多くは良い条件であったに違いない²。

ジョージ号 (<i>George</i>) (カラック 船)	£123	6	8
ジョージ号 (<i>George</i>) (バリンジャー 船)	20	0	0
クリストファー号 (<i>Christopher</i>)	166	13	4
カトリーヌ・ブレトン号 (<i>Katrine Breton</i>) (バリンジャー 船)	20	0	0
トーマス号 (<i>Thomas</i>)	133	6	8
グランド・マリー号 (<i>Grande Marie</i>)	200	0	0
ホリゴースト号 (<i>Holigost</i>) (スペイン Spayne)	200	0	0
ニコラス号 (<i>Nicholas</i>)	76	13	4
スワン号 (<i>Swan</i>)	18	0	0
クラッカー号 (<i>Cracchere</i>)	26	13	4
フォーコン号 (<i>Fawcon</i>)	50	0	0

¹ *Roll of Foreign Account*, No.x.

² 同上

錨と他の貯蔵品は売られ、1424 年に、サウサンプトンの倉庫と鍛冶場は £66,13^s4^d で売られた。船が無くなれば、それらを修理する設備を維持する理由は全くなかった。同じ年に、8 隻の他の船のほとんどが、無くなったと記されて、姉妹船達の後を追った。それらは極め

て安価で売られ、それらの状態の記述はそれで正しかったのかもしれないが、少なくとも 2 隻はほとんど新造船であり、後代において我々が知っている管理方法、特に
カウンシル・オブ・リージェンシー
撰 政 諮 問 会 は実態を確かめずに是認することはない。メアリー・サンドウィッチ号
(*Marie Sandwich*)のように 550 トンの船が£13 しかもたらさなかった時は、その船が解体
される程、ほとんど使い物にならなかったか、あるいは、手順に談合が無くはなかったかが
想定される。

ヘンリー6 世：－その後の管理行政

23p

我々は、ヘンリーの治世の初頭の何年かの支出の記録を持たないが、1427 年 8 月 31 日
から 1433 年 8 月 31 日までに、£809,10^s2^d がソパーによって海軍のために支出され、1 年
当たりの平均は£134,18^s4^d となる³。トリニティー・ロイヤル号、ホリゴースト号、グレー
ス・ディウ号、そしてジェーガス号は未だ存在していたが、バースルドンにおいて、艀装は
解かれ、索具が外されていた。明らかに、責任が負える十分な経験がある士官はそれらの船
に付き添って、あるいはサウサンプトンに居ることさえなかった。というのは、サンドウィ
ッチの船長免状所有者のピーター・ジョンソン(Peter Johnson)がグレース・ディウ号の帆
柱の取り外しを監督しに来るために支払いが為されていたからである。トリニティー・ロイ
ヤル号は、ハンプル河の泥土の中に埋まって航海は出来ないの、役には立たず、15 人の
ジェノバ人と外国人の船長免状所有者達マスター・マリナーがその帆柱を外すために雇用されていた。この時
に、ジェーガス号は、その後サウサンプトンに準備された船渠ドックに持って行かれており、以前に
述べた総額から£165,6^s10^d が、同号の索具を外すこと、サウサンプトンへ引っ張って行くこ
と、船渠の費用、等々につぎ込まれていたの、再建造する何らかの目的があったように見
受けられる。1423~4 年に売られた船舶の帆と貯蔵品は未だソパーの管轄下にあったので、
160 フィート長、14 フィート幅の新しい倉庫がサザンプトンで建てられた。ロンドンの倉
庫は 1423 年には閉鎖されていないが、その理由は多分、ロンドン塔の敷地内に在って、4
隻の大型船グレート・シップの未だ残っていた装具の多くがその中に保管されていたからであろう。

³ *Roll of Foreign Account*, No.x.

1437 年 8 月 31 日に終わる 4 年間の間に、大蔵省から£96,0^s2¹/₂^d を、船に属していた綱
類、等々の売却から£72,1^s6^d を受け取り¹、支出は£143,6^s5³/₄^d であった。1439 年 8 月 31 日
に終わる 2 年の間の王室海軍への支出は£8,9^s7^d であった。「英国の政策への誹毀ひき(訳注:1423
年頃に書かれた愛国主義の小冊紙)」は今日、これは統治者の政治家達の考えを代表してい
ると取られているが、王室海軍へ見積もりが年平均£4,4^s6¹/₄^d となった時、世に現れたので
あった。

シップ・キーパー
艦船保持官達が余計だとして解雇されることによって、更に節約が行われ、この徹底した
儉約の結果の一つが多分、1439 年 1 月 7 日の夜間の²、バースルドンの泥土に横たわって
いるグレース・ディウ号の火事による破壊であった²。いくつかの艀装品が助かり、15,400

ポンドの鉄が焼けた沈船から回収された。1439 年 8 月 31 日からのソパーの次の勘定書きは 1442 年 4 月 7 日に終わるが、その間に彼は大蔵省から£3,10^sを受け取り、諸船からの 1222 ポンドの鉛によって£3,0^s11^{3/4d}を受け取った。支出は£4,16^s4^dは主に、トリニティー・ロイヤル号とホリゴースト号のキャビン(cabin)³を取り壊し、材木を取り出すために生じた。ジーザス号はこうした不運を経験することさえもありえないほど酷い状態であった。

24p 1442 年 4 月 7 日から、王室のヨーマン⁵であったリチャード・クライドン(Richard Clyvedon)が、1442 年 3 月 26 日付の特許状(Letters Patent)によって、ソパーの跡を継いだ。ソパーの前任者達が受け取っていた 1 日当たり 1 シリングという少額であった。

(以下省略)

¹ *Roll of Foreign Account*, No.x. ² 同上。

² 同上。

³ ‘Cabanes’ 甲板上の構造物。

⁴ *Roll of Foreign Account*, No. xi.

⁵ ‘Valecto de corone’、1455 年には、王室に 23 人が所属していた。この肩書は社会におけるその階級の地位を暗示した。

ヘンリー6 世：海軍の代用

(省略)

ヘンリー6 世：内戦

(省略)

ヘンリー6 世：契約制度の結果

(省略)

29p

ヘンリー6 世：一船渠(複)、等々

この治世においては、船の形あるいは艀装具における改良で、明確に知られているものはなにも無い。ヘンリー5 世の時代とヘンリー7 世最初の数年は詳細な目録が無い。しかし 15 世紀の最初の四半世紀の間に、軍艦が、多いものでは 2 本の帆柱と 2 枚の帆を有し、3 ないし 4 門の大砲を搭載し、1 ないし 2 本の初歩的なボウスプリットを持ったことが見られ、同世紀の終わりには、その後 2 世紀以上に渡って一般的に不変となった特徴とタイプに合致して、トップマスト(複)とトップセール(複)を伴った 3 ないし 4 本の帆柱、ボウスプリット、スプリットセールを有した。突然の移行が起こったのではないことは全く確かである。変化は何年もかかってゆっくりと生じたのであるが、記録には足跡を残していない。15 世紀以前に船渠(訳注：^{ドック}という言葉)が英国で使われたことは疑わしいようであるが、この言葉はヘンリー5 世の治世においては良く使われている。ただ、今日に我々が構造を理解しているも

のを意味してはいなかった(denote)。この語が後期通俗ラテン語(Low Latin)の *Diga a ditch*(訳注：U 字または V 字の溝)から派生していることは、その性格をさらに正確に示しているが、この語は一つ以上の意味^{センス}で使われ、1496 年のポーツマス^{ドライ・ドック}の最初の乾船渠が建造された後でさえも、16 世紀において、氷から船を保護するために、テムズ河における船の周りに材木を並べたものが船渠と呼ばれたことが見いだされる。1625 年のノーメンクレイター・ナヴァリス(*Nomenclator Navalis*)は、湿船渠は「泥(ooze)の中で、潮路から外れて、船をその中に投げ入れる(cast in)ことが出来るあらゆる入江あるいは場所^{クリーク}で、船がその場所に(いわば)横たわる時、船が船渠入りした(docked herself)と言う」と述べている*。この記述は、今日の乾船渠^{ドライ・ドック}よりもずっと 15 世紀の船渠^{ドック}に近い姿を描いている。1434 年 7 月におけるグレース・ディウ号のための船渠^{ドック}の下記の詳細は、見出される最高のもので、同年のソパーの勘定書きから採られている¹：

「そして支払われた金銭の中で、ハイス(Hythe, 訳注：ドーバーの南西の同海峡に面した町)において、トーマス(Thomas)と 29 人の労働者達に対し、思慮深く、賢明な船乗り達による助言によって、新たに^{デ・ノボ}ヘッジ(hedge³)と呼ばれる柵^{フェンス}を作って、組立^{コンストラクティヴ}をして、働いたことに対する支払いがなされた。即ち、前に述べたバースルドン(Brisselden)近くの泥土(Wose⁴)の上で、既述の国王の船を保全し、管理するため、国王の船が脆弱であることによって、船から強く流れ出る海水の外側に置いて、乾かすためであり、また既述の囲い^{エンクロージャー}の内側の船渠と呼ばれる既述の寝床^{ベッド}の中に既述の国王の船がより安全に容易に保っておかれるためである。国王にとって有益となるため、第 12 年の既述の 7 月の同月に彼と総額 28^s6^d で結んだ契約によって既述の _____⁶によってこの建造物^{ワーク}が作られて、建てられた。そして、ヘッジ(hedge⁷)と呼ばれる同柵^{フェンス}の役務のために、船乗りのジョン・オズモンドに(John Osmond)対し、彼の 2 隻のボートでもって材木と木の枝を引っ張って運んで来ることに関する作業及び、そこでの同被雇用に対して 2^s。そしてハイスにおいて、トーマスと彼の仲間の 29 人の他の男達に、同船を最初に船渠^{ドック}と呼ばれる既述の囲い^{エンクロージャー}の中に繫留^{ムーアリング}し、停泊させた(rode←ride)同バースルドンから同船を引っ張り出して(towing)、導^{コンダクティング}いて行ったことにおいて、労働をし、見張り^{ウオッチング}をし、そこで、3 日の間、昼も夜も働いて、同船の安全の保全と監督に参加して、船渠^{ドック}と呼ばれる同船の寝床^{ベッド}の中に、国王の既述の船を置いて、指図^{ブレイシング}を行い、護衛^{ダイレクティング}をしたことに、食料の費用に加えて、国王への役務^{サービス}を生じさせた彼と為された協定による前記の仕事と上記した時間の占有に対し、前記の月と年において、10^l。」

* 訳注：*Nomenclator Navalis* はヘンリー・マンウェリングの手写本(Blitish Library Loane MS207)であるが、同じ著者の”*The Seaman’s Dictionary*”, 1644(蔵書 no.1453 or no.3287)の”Dock”の項に同じ記述がある。同項の出だしは「船渠には 2 種類あり、乾船渠、これは潮汐を入れないように(keep out)水門(floodgate)(複)をともなつて出来ており、その中で、我々は船を建造し、修理をする。そこでは危険無しに無事に艀装する。」となっており、この後

に「他は^{カスト・ドック}湿船渠で、これは・・・」と、上記の *Nomenclator Navalist* と同じ文章が続く。

¹ Exch. Accst. (Q.R.), Bdle. 53, No.5.

² ‘De novo’、訳注：「新たに」とも、「改めて」とも受けとれる。

³ ‘Sepis vocatoae hegge’、

⁴ ‘Mud(泥土)’。訳注：泥(ooze)。

⁵ ‘sede’

⁶ 手写本が空欄。

⁷ マ、訳注：上で hedge と綴っているための註。

このことから、船は大潮の時に、多分機械的な手段によって、さらに浅瀬まで引っ張られて、適切な場所に持って来られ、船が横たわった(*bed herself*)時に、材木と^{ブラッシュ・ウッド}藪の低木 (*brush-wood*)で囲まれ、そして多分粘土で裏打ちされた(*puddled*)と推測することが出来る。このことからして、英国で造られた最初のものとして知られる^{ドライドック}乾船渠は、1496年にポーツマスで建設されたと思われるが¹、我々には、その中間の段階、即ち間に挟まる改善が無かったのかどうか、そしてポーツマスの^{ドック}船渠が、その^{コンプリートネス}完成した状態を、すでに外国に存在した物をコピーしたのかどうか分かっていない。

トン数の測定

15世紀と16世紀の船を比較する値は、トン数を測定する方法に大きく依拠していると指摘されて来ているが、この問題について、我々は残念ながらほとんど情報を有していない。ボルドー・ワインの取引は、最初期の、そして英国の海上交通の分岐の中で最重要の一つであった。従って、船はボルドーの^{カスク}樽を運ぶ能力によって測定された。船のトン数を計算するための算数の規則は1582年に考案され、その規則は、^{ネット}正味あるいは^{カスク}樽のトン数を平均的な積荷にほぼ同じものにした。したがって、測定単位は、252 ガロン(訳注：1 ガロンは4.546 リットルなので、1,145.6 リットルとなる)の2個の^{バット}酒樽(*butt*)分のワインが入る大樽(*tun*)で、1626年には60立方フィート(訳注：1立方フィートは0.02832立方メートルなので、1.7立方メートルとなる)のスペースを占めると見積もられた。古いワイン・ガロンは231立方インチ(訳注：3,790 cm³)を占め、大樽は正確には^{タン}33¹/₃立方フィートしかなかったが、計算(*reckoning*)は^{バット}酒樽(複)によるものであり、^{カスク}樽の通常の形状に鑑みれば、スペースのもっと多くの無駄になる部分が考慮されねばならない。後の方のページに記載される或る実験が、1626年にイプスウィッチ(*Ipswich*)のアドヴェンチャー号で行われ、ボルドーの^{カスク}樽の積荷がネット²で207トン、グロスで276トンであったが、エリザベス朝の規則による同船のトン数もまた、ほぼ正確に同じであったことが見いだされた。15世紀に荷主が2個のワインの^{バット}酒樽に60立方フィートを認め、1626年の^{アローワンス}余裕分は疑いなく長い経験の結果であれば、ヘンリー6世の船、そしてまさしくそれよりも早い治世の船と、エリザベスの時代の船との間には、ほとんど差が無かったことになりうるであろう

1 *Infra.* 39 ページ。

2 または、270 積載トン(tonns burden)、そして 270 トンとトン数(ton and tonnage)、即ち、^{カスク}樽の中に 207 トン、あるいは 276 トンの重量貨物(dead weight cargo、訳注:=weight cargo、運賃は重量もしくは容積によって決定されるが、容積と比して重量の大きいものは重量を基準として算定される。)

エドワード 4 世：政策全般

(途中省略)

33p

1473 年にグレース・ディウ号はもう一度、軍艦の名前の中に現れる。コーザー(Causere、訳注：イプスウィッチの場所の名前か？不明)のマーク・シモンソン(Marcus Symonson)は、グレース・ディウ号と呼ばれる我々の船を新造^{ニュー・メイキング}するために、彼によって供給されたピッチ、帆柱(複)、その他の必要品のために、£62,8^s2^dが支払われた⁶。この船は、以前に購入され、改造され、改名された船舶の内の 1 隻ではあったが、新しい船であったに違いない。ただ、同船に関する他の詳細は無い。1472 年に、コーザー(?)のアントニー号⁷の所有者であるこのマーク・シモンソン(Mark Symonson)に、彼が行い、そしてこれから行うであろう仕事^{サービス}に対する 1 年に£20 の年金の付与がある。この多額の報奨金は、現代では 1 年に£200 に相当し、エドワードがレイヴェンスパー(Ravenspur, 訳注：ハンバー河 [Humber River] 河口のバラ戦争に登場する故地)まで連れて行った船舶の船長で所有者であった可能性を示している。また別のスペイン船、キャリコン号(Carycon)は、1478 年に£100 で購入され、同年には、後に艦船管理官としてロジャーズ(Rogers)の後を継いだウィリアム・カンバーセイル(William Combersale)が国王の船トリニティー号(Trinity)の船長として引用されている。キャリコン、またはキャラコン(Carraquon)は単に大型のカラック船(carrack)を表す古いフランス語であり、少し後で、メアリー・オブ・ザ・タワー号(Mary of the Tower)となった⁸。キャリコン号とトリニティー号と共に、「フォーコン号と呼ばれる国王の船」が見いだされ、ロジャーズは 1483 年に、多分、古いメアリー・オブ・グレイス号(Mary of Grace)を「修理して、新しい我々が船のメアリー・アッシュ号(Mery Ashe)を造ること」を命じられた。最後の購入は、1483 年 1 月、治世の終わりで、この時、サウサンプトンの税関の徴税官、ロジャー・ケルセール(Roger Kelsale)にサウサンプトンのバーク船におけるかれの持ち分として 100 マークが支払われた。

34p

⁶ *Exch. War. for Issues*, 27th Ap. 1473.

⁷ その他の場所では国王の船、フェデラ号(Fædera)と呼ばれている, **xx**, 139.

⁸ *Exch. War. for Issues*, 16th Aug. 1480. 当時フランス海軍の最大の船で、1545 年 7 月 6 日にアーブル(Havre)において事故で焼けた船はキャラコン号(Carraquon)と呼ばれた。

エドワード 4 世：海軍と海運の政策

このリストから、エドワードが、それまでの 40 年間のやり方を逆転させることに着手し、海軍を元に戻すことを決心したことは明白である。彼はそのことにプライドを感じ、また男達の風采にもプライドを感じたにちがいないのは、ある時、水夫達用の「ジャケット」への支払いが、初めてのことであり、見られるからである¹。しかしながら、彼の男達への関心は、その当時、週当たり 1 シリングと 3 ペンスの賃金を下げる傾向に歯止めをかけるには至らなかった。当時、食料費は 1 シリングと半ペニーとされた²。彼は、1465 年に、生涯にわたってのワイン輸入税と輸出入重量税(tunnage and poundage*)が付与されており、海軍の目的のために向けられる自由な金を常に持っていた。彼は王国の商業的な関心にも無関心ではなかった。最初にはリチャード 2 世の治世で、それ以来、国王の同意が得られていた航海条例が 1464 年に発効した。3 年経った時に、一時的な失効を許すことはあったとはいえ、将来の兆しを示す、より効果的な立法であった。彼は、通商に彼自身がかかわっていると云われ、バーガンディー、ブリタニー、カスティーリャとの通商条約は、彼が国富の源泉を理解していたことを示している。エドワードの幾つかの商業取引はイタリアの諸都市とのものであり、通商の分野が一般的に広がりつつあることは 1484 年のフィレンツェにおける領事の任命に示されている。というのは「英国からの或る商人達や他の者達は、彼らの船でもって、彼らの商品を伴って、外国の地域、主としてイタリアをしばしば訪れようとしている」からである。軍艦を通商航海のために貸し出す古い習慣は直ぐに復活し、ボズワース・フィールドの戦い(Bosworth field、レスターの西南西 20 km。バラ戦争の重要な戦いが行われた場所)の少し前にグレース・ディウは二人のロンドンの商人に、地中海への旅行のために貸し出されたが、最終的には海岸の防御のために押し留められた。

(途中省略)

35p

ヘンリー 7 世：王室の船

ヘンリー 7 世は彼の息子、そして孫娘と、近代海軍の基礎を築いた評判を分け合っていると言うのが世間的な通念である。この見方は深い根を持ってはおらず、彼の治世の間、海軍の強さは後退せず、更なる前進への道を準備したといえども、彼が力を増強したことはなく、ヘンリー 8 世のように管理行政機構を再編したことは無く、またエリザベスのようにそれを有効に使ったこともなかった。ヘンリー 7 世は未だに、彼の船隊の大部分を形成するために、賃貸した商船に頼っていた。彼の息子は、同じ強さのスクアドロン小艦隊(複)のために、この応援を放棄することにほぼ成功した。1590 年に、海上に在った 18 隻の船舶の内、軍艦はわずか 2 隻だけであった。海軍への支出の全治世の残っている勘定書は無いが、最初の 3 年の金額は

¹ *Exch. War. for Issues*, 8th June. 1468.

² 同上, 17th July. 1480, 及び Davon, *Issues of Exchequer*, p.500.

* *tunnage* は輸入ワインの 1 樽に課される輸入税で *poundage* は輸出及び輸入の全品目に課される重量当たりの関税)

£1077¹で、1495・8年は、彼の発注によって建造されたリージェント号とソヴァリン号の2隻の大型船の費用だけで、£2060²であった。とにかく、これらの総額は、彼の直前の国王達が見せた海軍力の必要性の評価よりもずっと急迫した深刻さを表している。

下記するのは、多分不完全であろうが、この治世の海軍リストの試みである：

グレース・ディウ号	ソヴァリン号	フォーコン号 ^{*1}
メアリー・オブ・ザ・タワー号	リージェント号	トリニティー号
ガヴァナー号 ^{*2}	ル・ライズ号またはディエップの ^{*3}	
スィープステイク号		
マーティン・ガーシャ号 ^{*4}	ボナヴェンチュアー号	メアリー・フォーチュン号
	カーヴェル・オブ・エヴァ号 ^{*5}	

^{*1}: *Fawcon*, ^{*2}: *Governor*, ^{*3}: *Le Prise or Margaret of Dieppe*,

^{*4}: *Martin Garsya*, ^{*5}: *Carvel of Ewe*

これらの内、グレース・ディウ号、メアリー・オブ・ザ・タワー号、ガヴァナー号、マーティン・ガーシャ号、フォーコン号、そしてトリニティー号は国王の紋章を伴って得られ、マーガレット号は1490年に捕獲された。リージェント号、ソヴァリン号、カーヴェル・オブ・エヴァ号、スィープステイク号、そしてメアリー・フォーチュン号だけが新造船であり、最後の2隻は£231の代価で建造された小型の船舶である³。カーヴェル・オブ・エヴァ号⁴は、傭船によって国王の役務についていた後、その治世の何時かに買われた。ボナヴェンチュアー号の名前は「ボナヴェンチュアー号と呼ばれる我々の船……我々の国王のヨーマンであるウィリアム・ナッシュ(William Nashe)が、彼の支配と管理の下に有している⁵。」として一度出て来るだけである。この言及が、王室の^{ロイヤル・シップ}船を指していることは間違いようがないように思われる。この船は、エドワード4世が購入したサウサンプトンのバーク船か、あるいはリチャードが購入した船の内の1隻かもしれない。マーティン・ガーシャ号は1485年12月にリチャード・ガルデフォード卿(Richard Guldeford)に、与えられ、ガヴァナー号は1488年以降、姿を消し、メアリー・オブ・ザ・タワー号は1496年以降、フォーコン号、トリニティー号、そしてマーガレット号は1503年以降姿を消した。1486年にヘンリーは、後にリージェント号と呼ばれる大型船のケントのロザー川のレディング⁶(Reding、訳注：現在のReading Street)での建造を監督することを、火砲の長(Master of Ordnance)である信頼する将校であるに委嘱した。

¹ *Chapter House Books*, vol.7.

² *Aug. Office Bk.*, No.316.

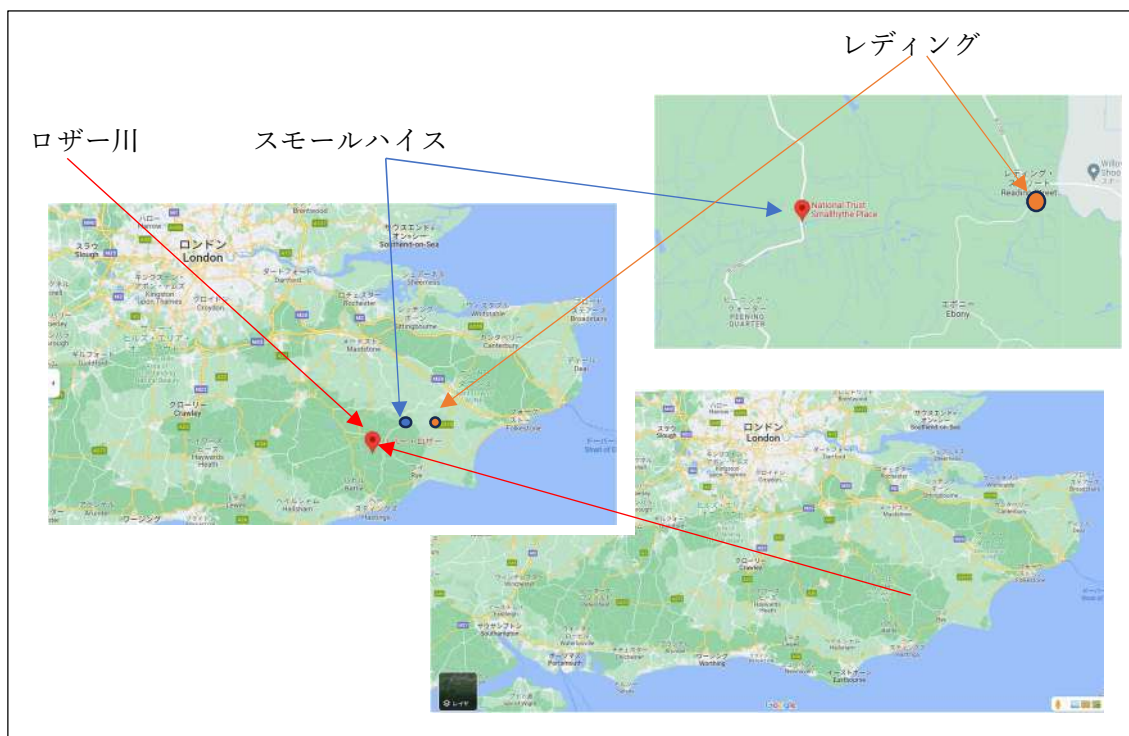
³ *Aug. Office Bk.*, No.316, f.147.

⁴ Eu, ノルマンディー海岸。訳注：Eweは聖女の名前。

⁵ *Exch. War. for Issues*, 2nd Dec. 1493.

⁶ Smalhithe(スモールハイス)は、レディングの^{クリーク}小川に面した町で、当時潮汐が有り、長きに

渡り造船の港であった。そこで軍艦が建造されたのは 1545 年という後になってであった。



36p

1487 年 4 月 15 日の 1 通の大蔵省の認可証が、会計官に「フランスの^{フランド}コロンブ号(Columbe)と呼ばれる船のような、彼^{オーベール}がケントの郡で、監督した 600 トンの船の建造に」必要な金を払うことを指示している。コロンブ号については現在、何も分かっていないが、多分ヘンリーがルーアンに居た時に見て、明らかに強く印象付けられたのであろう。リージェント号のための£951,7s10d の支払いは今でも辿ることが出来るが、この額は疑いなく、全費用を表してはいない。リージェント号が在庫中として挙げられた一方で、グレース・ディウ号は、打ち壊されてその材料が、新しい船舶のソヴァリン号を建造するのに使われるために²、レジナルド・ブライ卿(Reginald Bray)に引き渡されていた。管理行政の公の長であったロジャーズはこれらの船の建造に関しては、どのようなことであろうと、何もしていなかった。ガルデフォードとブライの両者は、国王に近い階位と信望を持つ人物であり、信頼の印として、また彼等になんらかの金銭的な利益を授ける安上がりなやり方としてこの仕事が彼等に与えられたのであろう。

年代記作者のストウ(Stow、訳注：前出)は 1503 年の中で、「同国王ヘンリーはグレート・ハリー号(Great Harry)と名付けられた船を造り、家具を伴ったこの船は彼にとって大きな出費であった」と言っている。海軍史家は、この記述を、引き続き受け入れて来ているが、言えることは、国家文書(State Papers)中にそのような船の形跡は無いということである。

¹ リチャード・ガルデフォード卿。

² Chapter House Books, vol. vii, f. 35.

ストウの海軍に関する詳細はしばしば極めて疑わしい。1512 年の中で、英国の「リージェント号、即ちソヴァリン号」と書いているが、リージェント号がソヴァリン号と呼ばれたことは絶対になかったことで、後者は 1525 年まで個別に存在しているのに、彼は、君主、即ち最大の船を意味したのかもしれない。

ヘンリー7 世：^{クラーク・オブ・シップス}艦船管理官

ロジャーズが 1488 年に死んだ時、彼は資産家であり、ハートフォードシャー(Hertfordshire、訳注：ロンドン北部に位置する豪華な邸宅が立ち並ぶ州)における地主であった。彼の後をウィリアム・カマーソル(Comersall)またはカンバーセル(Cumbresale)が引き継いだ。彼については、エドワード 4 世治世の間、トリニティー号の船長として、海で指揮を執る階位^{エグゼクティブ・ランク}を有していた以外に分かっていることは何も無い。彼は、あまり重要でないポジションに満足していたように思われ、彼の任期中、リージェント号とソヴァリン号に関する支払い^{マスター}はしばしば、他の人物達を通して行われた。1495 年 5 月 19 日から、ロバート・ブリガンダインが、名目的にはそうでなかったが、実質的に中世の艦船管理官、即ち艦船保持官^{キーパー}*の最後の者に任命され、この男がその任に就いている間、この職位は以前の尊厳のいくらかを取り戻した。ブリガンダインは「国王のヨーマン」であり、いわば君主の個人的な仕事^{サービス}に就いていたと言え、或る機会に、彼が国王から口頭で(vivâ voce)然るべき命令を受けたと言われている。1490 年に、その他の恩典と共に、年間£10 の年金を与えられており、全体的にみると、彼の前任者達よりも社会的に高いクラスに属したと思われ、それによって、彼の職務の独立性を維持し易かった。

全般的な政策－奨励金

ヘンリー7 世は、その 24 年間の治世に、僅か 5 隻か 6 隻の船舶を付け加えたに過ぎないとはいえ、彼が国の海軍・海運力(maritime strength)に、あるいは海軍そのものに無関心であったと言うことはできない。政治的な状況は、14 世紀、そして再びその次の世紀にそうであったように、海上での艦隊を必要としなかった。ルイ 11 世、シャルル 8 世、そしてルイ 12 世によって求められた目的は、海上での、少なくとも英仏海峡においては、力を必要とせず、ヘンリー7 世が海外で行動した時に、英国の船は軍隊の非敵対的な輸送に従事しただけであった。しかし、王室海軍の存在はパーキン・ウォーベック(Perkin Warbeck)*2 のケントへの上陸の試みを防ぐことも、彼が英仏海峡を遊弋するのを阻止できなかったが、迷惑がかかったわけではなく、彼自身の楽しみに過ぎなかったようである。それにもかかわらず、ヘンリーは、艦隊は当時構成されていたので、国王の海軍力(naval strength)は、結局のところ、一般的に国のそれに依存することが分かっており、その考えによって、英国史に

* 訳注：艦船保持官の役職は艦船管理官に引き継がれた。

*2 エドワード 4 世の子であると詐称し、ヘンリー7 世に王位を請求し、何度か英国に上陸したが、捕らえられ、そうでないことを白状した。

においては新しいやり方をやって見せたのであった。彼は、その後 1 世紀半に渡って慣行として残り、戦争の役務に適した船舶の生産を大いに促進した大型船の建造に奨励金を与えることを始めた。多分、何かしら似たような報奨金がそれ以前の国王達によって与えられていたかもしれないが、前に言及した、ターバーナー(Taverner)のグレース・ディウ号の事例(訳注: グレース・デ・ディウ号が正しい。110p 参照)が、その見方を支える唯一のものである。もしそうした報奨金が与えられたとしても、それらは一回限りのものであった可能性があったが、ヘンリーは奨励をずっと頻繁に行い、彼の政策の一部とした。他方、このやり方は外国勢が使用したコピーであったかもしれず、もしそうであれば、その外国勢はスペインであった。我々は、ヘンリーがスペインの君主達と彼らの方法に尊敬の念を感じていたことを知っている。1494 年、1495 年、そして 1498 年に、フェルディナンドとイサベラは、600 から 1000 トンの船の建造者達に 60,000 から 100,000 マラベディの多額の報奨金を約束した勅令を発した¹。これらは多分、そうした規則の最初のものではなくて、その情報が流れ出た時に、それが役に立つことを、ヘンリーをして上手い具合に気付かせたのかもしれない。まさしくこの時期に、スペインは海上勢力が繁栄する状況にあった。ドナ・フアナ(Dona Juana、訳注: フェルディナンドとイサベラの娘)をミドルブルグ(Middleburgh; 訳注: オランダ南端のアルネムイデン [Arnemuiden])へ運んだ 1496 年の艦隊は 120 隻の遠洋航海に向いた船舶から成っており、同じ年に王室の命令は、各船が 1000 トンの 2 隻の船、500 トンが 2 隻、400 トンが 2 隻、300 トンが 6 隻、200 トンが 2 隻、そして 4 隻のカラベル船を準備することを指示していた²。

¹ 60,000marvedis=160ducats of account (会計単位:unit of account のドゥカット)、即ち 1 単位が 375 マラベディである。貨幣にしたドゥカット(ducat)は 365 マラベディ、即ち 10 レアル 25 マラベディで、現在では 45 レアルと 48 マラベディに匹敵する (ショー:Shaw, *Hist. of Currency*) 1492 年のレアルは銀を 51.23 グレーン(訳注: 0.064mg/grain)含んだ。(Del Mar, *Money and Civilisation*, p.93) 1 世紀後には、スペインあるいはポルトガルのドゥカットは英国の 5^s6^dを越えた(アーバー:Arber, *An English Garner*, iii, 184)。

² フェルナンデス・ドゥーロ(Fernandez Duro)、*海上での皇族の旅(Vajes regiois por Mar)*pp.36,63.しかし、これらの船のすべてが国王に属していたかどうか、あるいは、ガレー船の役務は別に^{サービス}して、17 世紀が始まる前にスペイン王室海軍があったかどうか疑わしい。

38p

奨励金支払いの最初の認可証^{ワラント}の日付は 1488 年¹で、ブリストルのニコラス・ブラウン(Nicholas Browne)によって建造された 140 トンの新造船によって行われた最初の航海の関税について、£26,13^s4^dが彼に猶予^{アロウ}することを命じている。これは、トン当たりほぼ 3 シリングと 10 ペンスである。次の 1491 年 5 月 16 日²のものも再度、400 トンの船を建造した

¹ *Exch. War. for Issues*, 29th Nov.

² *Exch. War. for Issues*.

3 人のブリストルの男達に対してであり、「同船について彼らが耐えた多大の費用と負担を忘れずに・・・彼等、そして同じような他の人達を励ますために、関税について、トン当たり 5 シリングを猶予^{アロウ}するために」とある。400 トンというのは、全保有商船^{マーチャント・マリナー}中では知られていないトン数であり、例外的であると言え、1 世紀後に、奨励金が最も厳格に運営された時、その傾向は、特別に大きな船というよりは、200 トン前後くらいの中型船の建造を勧奨するものであった。ロンドンの市参事会員(alderman)であったウィリアム・フェンキル卿(Fenkyll) は、「他の者達が自分達自身のためではなく、船を造るという我々の真の目的のために、彼等を奨励するために」他の者と同じやり方で彼に 100 マーク(mark)の特権が認められていた³。1502 年 1 月 7 日の認可証^{フランド}によって、ロバートとウィリアム・ソーン(Thorne)、そしてブリストルのヒュー・エリオット(Hugh Elyot)は、120 トンのフランス船を購入して、同船でもって、既述の商人達は、四六時中、我々の指揮下で、我々に対して仕事^{サービス}することを申し出て、£20 が彼等に与えられた。その指示によって、これらの表現が用いられた訳である君主は、その行動において生来の慎重さから離れる理由がなかったかもしれないとはいえ、全保有商船^{マーチャント・マリナー}の重要性を無視することもなく、またその成長に無関心でもなかった。

ヘンリー 7 世：英国船と外国船の傭船

ヘンリーが気に懸けたことは、外国の艦隊への依存の彼の将来の可能性を推測することであったように思われる。彼は海外の船のオーナー達の間で良い印象を作ることに気を使った。3 隻の傭船したスペインの船舶の支払いのための 1486 年の奇妙な言葉遣いをした次のような命令がある。「これらの当事者達の間で、我々が彼等をどのように扱ったか(deling with them)について彼等が良い報告をするように、そしてまた、今後同じように(semblably、訳注：フランス語)我々に気持ちよく(welewill)仕事^サをするように、尻込みさせるような(deteyning、訳注：detaining)あるいは言葉を惜しむ(abbrigging、訳注：abridging)ようなことがどこにも無いように。」事実、王室の船^{ロイヤル・シップ}が雇用されていないのに、国王はしばしばスペイン船を傭船し、役務^{サービス}が間違いなく必要としているのに、自国の資源を精一杯働かせることはなかった。彼はそうやって、スペインと英国を結びつけている商業的及びその他の絆をより緊密に近付ける細かいやり方^{マイナー}を採っていたのかもしれない。これらのスペイン船は一月にトン当たり 2 シリングという英国のオーナー達が得た二倍のレートで傭船された。しばしばヘンリーは、スペインの船舶を購入しようと試みたが、フェルディナンドとイサベルが、自分達の臣民が所有していた船舶の海外への売却に反対する厳しい規則を作っていたために、ほとんど成功しなかった。

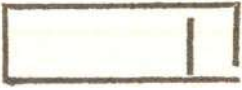
ヘンリーの外国船を好む傾向は、多分、我々が、英国船の傭船レートについて知ることが難しい事の中にヒントが見出されるかもしれない。1487 年に、「トン当たりの運賃と同じ賃金(waging)で、我々によって採用される(taken)企業主(president)は誰もいないと言う事実

³ 同上、19th Jan. 1496.

からして」特別な金額が、何人かの英国人のオーナー達に与えられた¹。これによれば、彼等は、トン当たりで傭船されるのではなくて、固定金額が支払われるよう望んでいるが、多分それは、国王の船のトン数の試算がオーナー達のものとかかなり異なっていたからではなかろうか。

¹ *Exch. War. for Issues*, 7th Mar.

ヘンリー7世：ポーツマス船渠

ヘンリー7世はほとんど船を建造しなかったかもしれないが、彼は、今までのところ知られていないやり方で、建造と修理の恒久的な施設の基盤を据えた。ヘンリー5世がロンドンとサウサンプトンに倉庫を、最後に名前を挙げた町(訳注：サウサンプトン)に作業場を持っていたことを述べ、15世紀においては、船渠は、それによって船が適切な場所において^{アショアー}浜辺に横たえられる一時的な^{アレンジメント}設備配置を単に意味しただけであったことを述べた。そうした初歩的な装置(appliance)(複)はそれまでに到達した最も完成したものであった。ヘンリーはずっと先に進み、1495年6月に、ブリガンダインは、英国に於いて建造された最初のものとして知られているポーツマスにおける乾船渠の建設を監督するように命じられた。もしそれ以前に存在したものがあったとしても、それへの言及は残っておらず、この新機軸(new departure)は、自ら生み出した企画というよりは、そうした事柄の外国の卓越性の結果と推定できるかもしれない。しかし、この^{ワーク}工事に外国人は雇われていないし、我々の知る限り、ブリガンダインは技術者としての訓練を受けたことはなかった。この事業(undertaking)は、予見されなかった原因によって引き起こされた事故も遅延も無しに完成した。トータル・コストは£193,0^s6³/₄^dで、船渠の先端を除いて材木で建てられ、船渠の先端は石と砂利で^{フォーティファイド}「強化され」、それらに664トンが使われた。そのように述べられてはいないが、材木の壁は石で支えられていたと推測される。1495～6年の46週がこの^{ワーク}工事に費やされ、作業は1495年11月から1496年2月まで、そして1496年の4月と7月の間は中断されている。ソヴァリン号がこの船渠から出て来た時、「杭(複)と支柱(複)(shory、訳注：支柱 shore のことと考える)を持ち上げ、^{ゲート}扉(複)の間の粘土とその他の^{ラビッツ・シユ}がらくたを掘るのに、潮が引く毎に、昼も夜も」29日間、20人の男が^{ワーク}工事を行った。この記述から、^{ゲート}扉(複)は近くで接触していた(meet)のではなく、その構造はこのような形で、その目的のために使われた一つの「仕掛け(ingyn)」が船渠を空にするのに成功した時に、間違いなく、外側への水圧を恐れたことに^{アレンジメント}よる設備配置であった。「内側と一番端の^{ゲート}扉(訳注：蔵書 3424 は複数になっている)」という表現もまた、この考えを裏付ける。船渠そのものが24週間を占め、^{ゲート}扉(複)と船渠の先端が22週間を占め、支払いを受けた男達の数、28人と60人の間で変化している。大工達は1日当たり4ペンスから6ペンスを、^{コビキ}木挽き達(sawyer)は4ペンスを、労働者達は3ペンスを受け取った。大量の釘、大釘、そしてその他の鉄製品の他に、4トンの鉄が£3,14^sと、

トン当たり£4 トンで使われた¹。

1485 年以降、テムズ河に横たわっている船(複)に使うために、グリニッジにおいて、年間賃借料£5 で、倉庫が借り上げられたが、1550～60 年と年代が下ると、ポーツマスの船渠と、その周りに育った付帯的な施設^{エキストラ・リッパメント}のために、ポーツマスは主要な軍港となった。しかしながら、町の人々のほとんど誰も、どんな必要品も供給できなかったようで、海軍の衣食の備蓄(stores)はロンドンから送られるか、サウサンプトンで購入されなければならなかった。^{ウッド}木材だけが近隣に於いて豊富に入手された唯一の物であった。デッドフォード、ウールイッチ、そしてチャタムが設立された時、ポーツマスの英仏海峡に在るという一つの利点は、新しい造船所が別の面で提供したより大きな便宜に対して、役には立たなかった。

¹ Aug. Office Bk., No.316, ff.49-64.

ヘンリー7 世：海運の性格

(省略)

ヘンリー7 世：士官と男達

(省略)

ヘンリー7 世：商業政策

(省略)

新大陸の発見

(省略)

(途中省略)

失われた王室の船

(省略、メアリー・ローズ号の沈没の記事有り)

商人によって傭船された王室の船

(省略)

コンボイ
船団

(省略)

ドックヤード
造船所：ポーツマス

69p

倉庫と作業場が付属し、^{ワークショップ}国王の階段(the King's Stairs)として知られている現在の造船所のあの部分に位置していたと言われるポーツマスの船渠は 1509 年に存在していた唯一の船渠であった。海軍の拡大は、それに見合った建造と修理のための^{アコモデーション}収容設備の増加を必要とし、当然ながら最初にポーツマスに目が向けられた。治世の最初の年に、「リージェント号が横たわっている(lay) 船渠の先端を壊し — 既述の船を同船渠の外へ出してポーツマスの港の中に浮かせ(put the said ship afloat out of the same dock into the haven of Portsmouth) — 同船の主櫓の^{エンド}終端をしっかりと立てるために(for the sure setting on end of her mast)、大きな帆柱(複)に足場を作る」ための支払いがある⁷。そして£1175,14s2d が、そこでソヴァリン号に出費された⁸。

⁷ Letters and Papers, i 3442-i.

⁸ *Exch. War. for Issues*, 29th Jan. 1510.

フランスとの最初の戦争の間に、この^{エスクリン・リッジメント}施設に追加が行われ¹、これらの五つは、ライオン、ドラゴン、白雌鹿、そして^{アンカー}錨²のビールの醸造所であったことが、後の書類で知られ、また、いくつかの「船渠の家の修理と瓦ふき(tylinge)」も行われた。別の面において、町は手が入られ、1526 年から、675 門の大砲が壁に置かれたり、用意されたりし、同年に£20 が船渠の修理に出費された。

しかし、1523 年に、「国王の王室の船のために、ポーツマスに^{ア・ドック}船渠一つを造るため」の費用を考慮に入れて既存の船渠はかなり大きくされなければならなかった。この船はヘンリー・グレース・ア・ディウ号(*Henry Grace à Dieu*)³である。同号は多くの儀式を伴って船渠内へ運ばれた(brought into)、

「同日に、^{シップ・ロイアル}国王の王室の船ザ・ヘンリー・グレース・ア・ディウ号は、その地方に住む紳士達とヨーマン達を伴い、彼等によって船渠内へ運ばれ、彼等はそこで既述の船を援助することに励んで労働を行った。また船乗り達と他の労働者達の全部で、推定で 1000 人の数の人々であった。⁴」

これらの手助けの人々は、労働で奮闘した日の間に、8 クォーターの牛肉、42 ダースのパンの塊、4樽の^{タン}ビールを消費した。「同船渠の先端を埋めるため(stopping up)に粘土を掘る」事とこれらの頑丈な外郭(^{ソリッド・ファブリクス}fabrics)を解体する事のための支払いが有り、建設の方法は未

¹ Leland, *Itinerary*.

² *Letters and Papers*, 18th Jan. 1525.

³ *Chapter House Books*, vol. vi.

⁴ 同上、f. 40.

だ、ヘンリー7世の下でのものと同じであった。ポーツマス造船所^{ヤード}に関連した次の出来事は、1527年の9エーカー(訳注：約36,400 m²)の土地を、1エーカー当たり20シリングで購入したことである。この土地は、間を隔てた扉^{アット・インターバルゲート}を伴った溝^{デフ}と生垣^{ヘッジ}で囲われていた⁵。しかしながら、この造船所はこの治世の間に次第に評価が衰えて行った(sank in consideration)。間もなくウーリッジとデッドフォードがポーツマスと最高位を競うようになり、チャタム造船所^{ヤード}が1560年と1570年の間に次第に形を整えると、その衰微を完全なものにした。重要さを有した最後の年は1545年で、艦隊がそこに集結し、同造船所に対する関心の薄れがそれほど見て取られなかったもので、港の入口を横切る鎖が更新され、目新しい改良が真剣に考えられた。しかし、その時以来コモンウェルスの時代まで、ポーツマスは海軍の歴史からほとんど姿を消す。

⁵ *Letters and Papers*, 28th Feb. 1527. and *Aug. Office Book.*, No.317, (second part), f22.

造船所^{ドックヤード}：ウーリッジ

間違っ、一般的に母なる船渠^{マザー・ドック}と呼ばれるウーリッジは、ヘンリー・グレース・ア・ディウ号^{ディウ}に関係することによって大きくなった。勘定書⁶は、この船に関連した目的で、そこでの家(複)と土地(複)の賃借に費やされた様々な金額を見せている。そしてこれらの幾つかは、恒久的な購入に変えられた。その一つは、国王が、ロンドンの市参事会員のニコラス・パトリチェ(Nicholas Patriche)から£100⁷で岸壁と家(複)を買った1518年に生じたものであるが、この長屋と他の家(複)は1512年に建てられていた。1546年に、エドワード・ボートン氏(Sir Edward Boughton)に属していた船渠^{ドック}と土地を付け加えることによって再び拡張されたが、それは資産の交換という方法で獲得された。これらの船渠^{ドック}は、少なくともその前の7年間、1年当たり£6,13^{s4d}で君主によってリースされていた⁸。

ウーリッジとの係りで、船を一つの場所から他の場所に動かす時に必要な役所の手続きの記述が見つかる。1518年にヘンリー・グレース・ア・ディウ号とガブリエル・ロイヤル号がバーキング入江^{クリーク}(Barking creek、訳注：ローディング川〔River Roding〕をテムズ河に結ぶ水路)から、前者をイアーリス(訳注：前出。バーキング入江からテムズ河の川下へ10km位の地域)へ、後者はウールイッチへ持って行かれ、費用の中で、支払いが生じたのは

「ロンバード通り(Lombarde Strette*)のジョン・ダンド書記(John Dende scryvenor*)²⁾に対して、我が職務、所有物に対する国王の認可^{ライセンス}のために、彼が作成した然るべき文書と請求書、即ち、国王の代理人であるカムリー船長(Master Comely)に作成された認可証に xii^d、そして船(複)に索具^{オフイス}を装備するための書状に viii^d、そしてバーキング入江^{クリーク}(Barkyn creke)へ船(複)を持ち出す(have the schappes owt)ための認可証に viii^d、そして同船(複)に関する全ての物を供給するために作成された2通の委任状^{コミッション}に ii^s、そして

同文書の種々の写しに xvi^d。」⁹

しかし、この時に、ウーリッジに乾船渠が存在したかどうか疑わしい。まさしくこの時点で、「ガブリエル・ロイヤル号(*Gabriel Riall*)」を盤木(複)^{ブロック}の上に(apon blokk)載せなければならない時が近付いた(in grett、訳注：、in greet〔古英語で「近づく」〕と考える)既述の年の3月17日に、同船の船渠(docke)を造るために xxx^dの「沼沢住民(marshman)」のジョン・バートン(John Barton)への支払いがある¹⁰。17人の男達が働いており、このことが、もっとと多人数で、もっとずっと金銭を必要としたであろう乾船渠に言及していることはあり得ない。船体が盤木(複)の上に支柱で支えられたのは船底手入れの場所(gravng place)であったように思われる。ただ、ヘンリー号が建造されている時、「船渠の先端(dokkehed)を作るため」、そして「船渠の先端 (dokhed)を解体するため」に、費用にサウサンプトンとポーツマスからの男達の旅費を含んだ。

⁶ *Chapter House Books*, vol. v, f. 133.

⁷ *Rot. Claus.* 10, Henry III, m. 6 and *Lansd. MSS.* 16, f. 120.

⁸ *Acts of the Privy Council*, 15th Jan. and 14th Mar. 1546.

* 訳注：ロンドン橋の北 500m にある

*2 訳注：scrivener.

⁹ *Chapter House Books*, vol. xi, f. 107.

¹⁰ 同上、f. 44. 船渠の建設に関して雇用された主だった男達は常に「沼沢住民」と呼ばれ、多分、ロムニー沼沢地方^{マーシュ・ディストリクト}(Romny Marsh district) から来た沼地の多い(swampy)土地において働く、「干拓工事」の特別な経験を持った人物である。訳注：marsh は通例、木が無く草が生え、周期的に冠水する沼地、湿地、沼沢。人名の苗字として存在する。

ドックヤード
造船所：デッドフォード

デッドフォードの形成は通常、艦船管理責任官ジョン・ホプトン(John Hopton)*が、倉庫に隣接して、未開墾の低地^{メドウ}*2に「池を作って、型を整え(make and cast a pond)」そして「そのことが出来る十分な良い先端(good hable and sufficient hed、訳注：hed は head、即ち船渠の先端と考える)、そしてまた、大潮(複)の時も小潮(nepetide、訳注：neap tide)(複)の時も、それを通して水が入り、それを伝わって上記の池に流れて行く(course)事が出来る然るべき水門(sleysis、sluices と考える*3) を建設する」ことを、600 マークで、1517 年に請け負ったとされる¹¹。

* comptroller of the ships ; 訳注：最初、正式には Clerk Comptroller of the Navy と呼ばれ、1512 年に設立されたポジションで、ジョン・ホプトンが初代に任命された。その後 Comptroller of the Navy と改名し、1660 年より Navy Board を主宰した。1832 年にその

ポジションは廃止された。

*² meadow; 訳注：川辺の草の生えた未開墾の低地

*³ 訳注：sleysis については、N.M.A Roger, "The Safeguard of the Sea"の考えに従った。

¹¹ Add. Charters (B.M.), 6289.

グレート・ガレー号、メアリー・ローズ号、グレート・バーク号、レス・バーク号(Less Bark)、そしてピーター・ポムグラネート号(Peter Pomegranate)を受け入れるのに十分なサイズであるべきであった。川と通じている一つの入口を伴った一つの池が 13 世紀に存在した或る証拠があり、ホプトンが改造し、改良したのは、そのケースしかない。倉庫は 1513 年に廻ることが出来るが¹、1485 年に「グリニッジ」で賃借された建物は、デッドフォード河岸(Deptford Strand)はしばしば西グリニッジ(West Greenwich)と呼ばれたことに鑑みれば、実際にはヘンリー7 世によってデッドフォードで賃借された可能性がある。もしそうであれば、その始まりはポーツマスよりも古い。1513 年に於いてさえも、「船渠の先端における家」と言う言及があるが、1518 年に、グレート・ニコラス号が修理のためにデッドフォードに持って来られた時に、同船を船渠に置くために、「同船渠の先端を造る」ために、「船渠の先端の杭打ちのために」、そして「国王の倉庫の東端(este end)で船渠を水で流して洗う(scouring out)」ための請求金額がある。またそこに、「大きな杭(tesarde)と粗朶(tenet)² (複)の強大な生垣(hegge)が、既述の船渠の脇とその折り返し部分(retorne、訳注：return と考える)に沿って」作られていた。同年に、埠頭と 2 棟の覆い付建屋が建てられた³。

デッドフォードが有用であるとの考えは次第に育って行き、この治世の終わりまでには最も重要な造船所となっていた。1546-7 年に、更なる倉庫(複)が年間当たり£17,18^s8^dで賃借されなければならなかった。一方、£1,6^s8^dが、ウールイッチにおける同じ目的のための支払いをカバーしたが、ポーツマスにおいてはそのような一時的な増加は必要とされなかった⁴。

ドックヤード 造船所：イアーリス

一時、イアーリスを恒久的な海軍の基地にする意図があったようである。1513-4 年 1 月 12 日の特許状(複)によって、ジョン・ホプトンが「国王の船(複)に供給をするために、デッドフォードとイアーリスにおける新しい倉庫(複)の管理者」に任命され、2 月 18 日に、£32 が、イアーリスのロバート・ページ(Robert Page)に対して、次の事のために支払われた。

「イアーリスの地区に在ってそこに設けられた、4 エーカー(訳注：約 16,200 m²)の土地を含み、一つの果樹園と庭園、及びそこに所属する付属物(appurtenances)を伴った借地(tenement)を我々が彼から購入し、その土地の上に、我々の船(複)に属する我々の大砲と戦闘装束(habillaments of warre*)、を安全に保管するための倉庫と呼ばれる家を新たに建造し(edified、ラテン語に由来)、建てる(bilded)。⁵」

¹ *Letters and Papers*, i.4387, (3rd 4387).

² Stakes and brushwood : 先の尖った杭と粗朶(藪の低木)。

³ *Chapter House Books*, vol. xi, ff. 9,14.

⁴ *Pipe Office Accounts*, 2588.

⁵ *Q. R. Misc. Navy*, 867/5.

* 訳注 : (文)habiliments は、特定の場合・職業用の装束。

1521 年に、何隻かの船の艀装品、大砲、そして碇泊用具が此処に保管されたが、その少し前に「潮汐の度毎に、既述の倉庫の中が、以前は(水が)2 フィートの深さとなったので、高潮の外に出ているようにするために」戸(複)の敷居(複)が高く上げられていた。この時期に、帆布が 88 束(bolt)、綱と太綱が 219 本、帆柱が 27 本、大砲が 25 門と火薬、鉾、弓、そして滑車が屋内に在り、結構な大きさであったに違いない。これが使われなくなるに至った状況は分からないが、この治世が終わるずっと以前に、イアーリスは海軍の出来事に関係して触れられることが無くなっている。

もし、公式文書であれほどまでにしばしば話題とされる船渠が全て乾船渠と推定するならば、当時、現在とほぼ同じくらい多くが存在していたと結論すべきことになる。しかし、この用語が扉(複)を伴った完全な船渠にも、船底手入れの場所にも、そして、浮いた船を氷から守るために、その周りに取付けられた材木の一時的な保護物にさえも無差別に適用されたことを疑うことは出来ない。イアーリスでは、1512-13 年に「新しい船渠」が作られ、そこにソヴァリン号が置かれて修理されたが、船渠と修理を一緒にして僅か 8 週間かかったただけであった¹。しかし 1526 年に、£600 の推算費用でもって船渠の建設が示唆されており、以前そこには船渠が存在しなかったことは確かである²。別な時に、ジョン・バートン(John Barton)と 23 人の沼沢住民に 2 日間の仕事の支払いが為されているが、彼等は「グレート・ガレー号のために、そこで同船を確実に氷の外に保つためにデッドフォード河岸(Depfforde Stronde)の町の前に船渠を形作って(cast and made*)³」いるにもかかわらず(訳注 : 僅か 2 日間の仕事と言いたい)である。その後、或る船(複)は、船底清掃のために陸に上げられた(agroud)後で「彼らの船渠に」持って行かれ、再び浮かされたと言われている⁴。そのような場合では、単に繋留場所(mooring place)を意味したようである。1528 年に、

¹ *Chapter House Books*, vol. xii, f. 115.

² *Roy. MSS.*, 14 B xii, D.

* 訳注 : 71 ページにおいて「make and cast a pond」と、74 ページにおいては「casting and closing the dockhede」と言っており、「cast」の意味がよく分からない。

³ *Chapter House Books*, vol. xi, f. 3.

⁴ 同上、f. 65.

ポーツマスにおいて、多くの労働者達が「メアリー・ローズ号、ピーター・ポムグラネート号、そしてジョン・バプチスタ号の陸^{グラウンディング}上^{ア・ドック}げ用の船渠を作るために潮が引く毎に働いており」、これらの船舶は「或る装置^{ヴェッセル}によって巻いて陸上に上げられた(wound aground)。⁵」これらの例は、16 世紀の文書の中にこの言葉が見つかった時には、今日通例となっているよりも遥かに広い意味で理解されなければならないことを明瞭に示している。とは言え、政府の造船所に在るもの以外の他の船渠(複)があったことを暗示するように思われる引用がある。1513 年に、男達が「ラットクリフにおいて材木の板(tymber board)と重し石(balyste、訳注: ballast と考える)でもって船渠の先端を「作る事(casting)、そして閉じること(closing)に」従事した。もう一つはライムハウス(Limehouse)におけるものが挙げられている⁶。

⁵ Aug. Office Book, No.317 (second part), ff.27, 29.

⁶ Chapter House Books, vol. xii, ff.71,365.

シップライト ワークマン 船大工と作業員

政府によって選ばれた海軍の中心地(複)には船大工達やその他の者達の居住人口は未だ多くなかった。ヘンリー・グレース・ア・ディウ号のために、作業員達は遥か遠くの地区から連れてこられた。プリムス、ダートマス(Dartmouth、訳注: プリムスの東約 50km のダート川の河口)、バー・レジス(Bere Regis、訳注: ポーツマスの西約 100 km、エセクター(Exeter、訳注: プリマスの東北約 90 km 内陸)、ソルタッシュ(Saltash 訳注: プリマスの西数kmの内陸)、ブラッドフォード(Bradford、訳注: マンチェスターの東北約 50km 英国の内奥部)、ブリストル、サウサンプトン、ボドミン(Bodmin 訳注: プリマスの西北西約 50 km の内陸)、エクスマウス(Exmouth、訳注: エセクターの南南東約 30km 沿岸の町)、プール(Poole、訳注: ポーツマスの西へ約 50 km の沿岸の町)、イプスウィッチ、ブライトリングシー(Brightlingsea、訳注: イプスウィッチの南南西約 40km コルネ川の河口の町)、ヤマース(Yarmouth、訳注: ワイト島西部)、ハル(Hull、訳注: 現在は Kingston upon Hull、ハンバー川の河口から約 30km)、バーバリー(Beverley、訳注: ハルの北約 10 km 陸)、ヨーク(York、訳注: ハルの北西約 30 km 陸の都市)、そしてその他の場所がその時々の人々を供給した。男達の大部分は南と西から来たが、ダートマスとイプスウィッチの町だけで最大の人数を送り出した。雇用の場所へ行く時と、そこから戻る時の間、食べ物と宿泊のために、旅行手当(conduct money)として知られる、1 マイル当たり半ペニーを受け取り、彼等を徴発する^{フレス}のに派遣された周旋人^{エージェント}には 1 日当たり 1 シリングが払われた⁷。全てのクラスの作業員^{ワークマン}達は、彼らの賃金に加えて、食事が賄われ、泊まる所が与えられており、王室への役務への招集は珍しい事ではなかったようで、ヘンリー7 世の治世下では、食料は与えられたが、無料の宿泊の記述はない。

⁷ *Chapter House Books*, vol. vi, ff.53,57.

船大工^{シップライト}は1日当たり2から6ペンス、木挽き、まいはだ詰め工、そしてポンプ職人^{メーカー}は2ペンスから4ペンス、鍛冶屋は2ペンスから6ペンス、労働者は2ペンスから5ペンスを受け取った。木屑運搬人^{チップ}(chip-bearer)一人と木屑集め人^{チップ}(chip-gatherer)一人を含むポーツマスの職員^{スタッフ}は1日当たり7ペンスであったが、この時代に「心付け」^{チップ}は、後にそうなったような醜聞的な心付けを為すものではなかった。ヘンリー・グレース・ア・ディウ号で働いた大工^{カペンター}達の内、141人に「上着」^{コート}が支給され、1枚につき2から5シリングの費用が掛かったが、それはほぼ例外的な出費であった。ただ、メアリー・ローズ号とピーター・ポムグラネート号を建造した164人に支給されていた。平均した食料の費用は1日当たり半ペニーで、彼等にはパン、牛肉、黒縞長鰯^{くろじまながたら}(ling、訳注：リング、鰯科の全長2mに達する大型な重要な食用魚)、鰯、メルルーサ(hake、訳注：メルルーサ科、体長1~2m)、鰾、豆、そしてオートミールが与えられた。彼等の食事を準備するコックと、彼らのために購入されたり、あるいは賃借されたりしたベッドを準備する「手伝人^{チェンバレン}(chamberlyn、訳注：本来は貴族等の「家令」を意味する)」^{フロックベッド}がいた。多人数用ベッド(flockbed、2~3人が並んで横になるベッド)とマットレスは3s^{4d}から5sの費用が掛かり、長枕^{ボルスター}(bolster、枕の下に敷く長い枕)は1s及び1s^{6d}、敷布は2sから3s、毛布は1s^{4d}、ベッドカバー^{カバレーツ}は1sから2sが掛かった²。しばしば多人数用ベッドとマットレスは2ペンスで手に入り、羽^{フエダー}ベッドは1週間で3ペンスであった。ベッドは2人または3人が寝るように作られており、少なくとも或る一時期、10人が3個のベッドに詰めこまれた。1545年までに賃金はいくらか上がったようで、デッドフォードとポーツマスでは同年に、全てのクラスの人間 一大工、鍛冶屋、労働者、まいはだ詰め工、そして木挽き が1日当たり9ペンスになった。

主たる設計者^{デザイナー}(複)と船大工親方^{マスター・シップライト}(複)はジョン・スミス、ロバート・ホルボーン(Holborn)、そしてリチャード・ブル(Bull)であり、「彼らの長年かつ優秀な役務^{サービス}、そして、自分達の手並み^{feat}によって他の者達を指導しなければならないことに鑑み」、1548年に国庫より、1日当たり4ペンスの年金が与えられた³。名声がその死後も続いた、唯一の船大工親方^{マスター・シップライト}であったジェームス・ベイカーは、これらの男達の中に入っていないが、至る所で、彼は「船に熟練している(skilful in ships)」と言われ⁴、やはり国庫からの1日当たり8ペンスの年金を有していた。ジェイムス1世の治世にあっても、いまだ覚えられており、初めて英国の船に重い大砲が搭載できるようにしたと言われた。このような事実が残っていることは、正確に正しいかどうかは分からないが、彼の技芸^{アート}の中の傑出した技能を裏付けている。

(以下省略)

² *Chapter House Books*, vol. vi, ff.61-3.

³ *Acts of the Privy Council*, 22nd Apr. 1548.

⁴ 同上、21st August 1545.

ジリングラム

エドワード(6世、訳注：ヘンリー8世とジェーン・シーモアの息子、メアリー1世とエリザベス1世は異母姉)は1553年7月6日に死んだので、1552年8月以降の彼の治世の後期の海軍リストが無いことは不思議ではない。彼の短い統治の間に退歩はなく、ヘンリー(8世)の遺産であった組織による仕事(work of organization)を前進させる二つの重要なステップがとられた。大チャタム造船所の始まりと、食料供給の責任のある部を切り離して編成したのは枢密院(council、訳注：15世紀初めより枢密院；Privy Council と呼ばれた)の行動のお陰であった。メッドウェイ錨地は当時、そして数年後に渡り、ジリングラム水域(Gillingham or Jillingham Water)と呼ばれ、それを使用する命令は、1550年6月8日に出され、枢密院は、全ての係船される船は、その士官と乗組員達を解雇した後、そこに「碇泊し」なければならないと指示した¹。8月14日に、彼等は、ポーツマスに居る軍艦はジリングラムへ連れてこられなければならないと命じ、8月22日に、当時「船の監督官(Surveyor of the Ships)」であったウイリアム・ウィンター(Wynter)が船の移動を監督するために行かされた²。これは当然ながら、突然の決定であったはずはないが、この事に先行したにちがいない議論についてヒントとなるものは無い。この処置を講じるのが良いだろうと考えられた点としては、ウーリッジとデッドフォードにおいて泊地の余裕がなかったことと、ポーツマスが中央政府及び、ほとんど全てをロンドンから送られなければならなかった商品が蓄えられている店舗から遠く離れていたことであった。もう一つの理由は、メッドウェイにおいては、泥の土手(複)及び潮汐の昇降差が大きいために、揚陸(grounding)と船底清掃(gravings)の作業の実行が容易であったことである。実際に、これが1550年8月14日の枢密院命令の中に出て来る唯一のものである。造船所の始まりが目に見えて来る未だ何年か前のことであり、雇用された男達の食料倉庫(複)はロチェスターにあった。そこに大勢の男達が居たことが、1550年6月28日から1552年9月29日までの間の食料の勘定書に見られる。ロチェスターは合計で£6137であるのに対して、ウーリッジとデッドフォードで、£8382の費用となっており、ポーツマスは£2407、ドーバーは£646である³。財務官によって代表された海軍本部の支部は、1551年10月24日までに、ジリングラムにおいて、賃金と必要品に£6600を費やした。しかし、ポーツマスは、他との比較での卓越性を次第に失って行くばかりで、今やデッドフォードよりもはるかに重要ではなくなった。1551年には未だ、ジリングラムにおけるよりも多くの船舶が係船されており、その食料の請求金額は、検査が残っているだけであるが、ジリングラムの£1526に対して、£2472であった。メッドウェイの選択には、その防衛のためにシアネスに堡壘を建設するための1551年1月16日の命令が続いた⁴。

¹ *Acts of the Privy Council*.

² 同上。

³ *Pipe Office Accounts*, 2355.

⁴ *Acts of the Privy Council*.

海軍の支出

103p

残存しているこの治世の海軍財務官の勘定書は 1546 年 12 月 25 日から 1547 年 12 月 25 日までのものと、1548 年 9 月 29 日から 1551 年 10 月 24 日までのものだけである⁵。第 1 期の間の彼の支出はほぼ£41,000 で、その内の海上での費用(sea-charge)(賃金)が£6926、デッドフォードが£18,824、ウーリッジが£3439、ジリングラムが£4167、ハーウィチ(Harwich)が£1631、コルンが£484、そしてポーツマスが£1211 であった。1550 年の枢密院の行動の 3 年近く前に、ジリングラムへの大きな支払いがあることが気付かれるであろう。これについての明確な説明はない。勘定書本体はどのような具体的な工事がそこで行われたのか示してはいないが、実験的に行われたのかもしれない。エドワード 6 世は、彼の父親の海事への関心を受け継ぎ、継続的にデッドフォードに居たようである。「国王陛下が陛下の船(複)の建造を見に行くために通れない程騒々しく汚れ放題(fylth)である「通り」ーハイ・ストリート(High Street)と思われる一の舗装のための£88,6^s2^dの請求がある⁶。デッドフォードは、今やリーダー的な造船所であったように見え、この世紀の残りの間中その位置を保った。

そうした有益と思われる全ての改良は採用され、役務はより有効に為されたようであった。£70,11s の認可証が「高級帆布(polldavie*)(複)を作る技芸を此处で男達に教えるために然るべきブレトン人達を連れて来るため」の支払いのために発行された。もう一つ別の文書から、これらのブレトン人達がデッドフォードに配置されたことが知られる。1553 年に鉛被覆が新たに英国船に採用されたが、スペインの海軍では 1514 年以来使われていた⁷。

(以下省略)

⁵ *Pipe Office Accounts*, 2194 and 2588. フランスとスコットランドとの戦争は 1550 年 3 月 24 日まで続いた。

⁶ *Pipe Office Accounts*, 2194.

* 訳注：亜麻による高級な帆布の生産で知られたブルターニュの町 Pouldavid-sur Mer に由来する。同帆布は、ポルトガルではポンダヴィ(pondavi)と呼ばれた。

⁷ Hakluyt, *Voyages*, iii 53(ed. 1885), and Fernandez Duro *Armada Esponola*, p.121.

“Desde 1514 empezó á forrarse con planchas de plomo la parte sumergida en los navios, con objeto de preservarla de los dañosos efectos de la broma ó teredo, tan abundante en las aguas cálidas. Se ensayó el recurso con buen resultado en la carabela *Santa Catalina* que llevó Pedrarias Dávila al darién, siendo el inventor, al parecer, un Antonia Hernández, pues que por Real cédula dada á 12 de Julio del mismo año se le nombró *emplomador de naos* con salario de 25.000 maravedis.”

海軍本部 士官

(以下省略)

エリザベスの海軍政策

(途中省略)

支払と食料リスト、及び国家文書(State Papers)から集めてまとめた次の抜粋表は、各年の就役中の王室海軍の船舶の隻数を示している。この隻数については、かつてないほど継続的に使われたが、使用可能なキャパシティ^{イン・コミッション}ということについては、ほとんど使われたことはなかった。艦隊が海外遠征に従事する時はいつも、賃借された商船も居たが、略奪を仕掛ける見通しが無いかぎり、仕事の矢面に立つのは軍艦であった。この表の目的のために、断片的な区分として、第1級^{レート}は600トン超、第2級は400から600トン、第3級は200から400トン、第4級は100から200トン、第5級は50から100トン、そして第6級は50トン未満としている。リストに関して、技術的な困難性のお陰で、完全に正確なものではないが、ただ印象を与えるには十分であろう：

	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	Gal- leys.		1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	Gal- leys.
1559	—	—	—	2	4	—	—	1581	—	—	2	5	1	—	—
1560 ¹	—	—	—	—	—	—	—	1582	—	—	1	2	1	—	—
1561	—	—	1	1	2	—	1	1583	—	—	—	2	1	1	—
1562	—	2	4	1	5	—	—	1584	—	—	—	2	1	1	—
1563	2	1	9	1	7	4	3	1585	—	1	2	4	—	—	—
1564	—	—	1	2	3	—	—	1586	—	3	1	4	1	7	1
1565	—	—	—	2	—	—	—	1587	—	3	3	5	3	6	—
1566	—	—	—	1	2	—	—	1588 ²	5	10	5	3	7	3	1
1567	—	1	—	1	1	—	—	1589	—	4	2	4	2	4	—
1568	—	—	2	1	1	—	—	1590	—	8	4	6	2	5	—
1569	—	3	4	2	2	—	—	1591	—	8	4	2	2	4	—
1570	—	3	3	3	2	—	—	1592	—	2	4	2	2	3	—
1571	—	—	—	2	1	—	—	1593	—	1	3	2	2	2	—
1572	—	—	—	2	2	—	—	1594	—	1	3	1	1	4	—
1573	—	1	1	3	1	—	—	1595	—	4	4	1	2	3	—
1574	—	—	—	2	1	—	—	1596	4	9	5	3	2	1	—
1575	—	—	—	2	1	—	—	1597	6	11	6	1	2	2	—
1576	—	1	3	2	2	—	—	1598	—	5	5	2	2	4	—
1577	—	1	2	2	—	—	—	1599	6	10	6	2	2	7	1
1578	—	2	3	1	—	—	—	1600	2	2	5	1	1	5	—
1579	—	1	3	3	1	—	—	1601	2	11	3	1	2	3	—
1580	—	1	6	2	1	—	—	1602	3	9	5	—	1	1	—

¹ 情報無し。

² アイルランドに居たポピンジェー号(Popinjay)を除き全海軍。そしてこの年は、他の多くの年と同様に、同じ船舶がしばしば1回以上就役中となった。この事は特に、第4級、第5級、第6級に関するものであり、避けられない間違いのもととなっている。

これから、400 から 600 トンの船舶が好まれたことは明らかである。それらは扱いやすく、外洋航行に優れた船(seaboat)であり、造船における最新の改良点を示していた。1603 年の海軍リストの 12 隻の第 1 級艦の内、2 隻は 1596 年に拿捕したスペイン船で、4 隻はその治世の最初から在ったものであるが、残りの 5 隻は 1587 年とその後のものであった。1596 年からそれ以降使われたのはこれら後者のものであった。4 隻の早い時期のものは、^{ギートリス}ホーキンスが公職に就く前に建造された、古いタイプのもので、海軍全体の役務が要求されるまでは、就役することが無かったようである。例えば、ヴィクトリー号は 1563 年、1588 年、そして 1589 年に現れただけあり、1589 年には、先の表には入っていないが、それはカンバーランド伯爵に、彼の個人的な投機事業のために、貸し出されていたからである。従って、仕事の重圧が、小型の船(複)に掛かった。例えば、ボナヴェンチュアー号は、1585 年から 1590 年まで、最後の年も含め、毎年海に出ていた。1591 年の大部分の間、同船は修理のためにウーリッジで船渠に入っていたが、10 月にはポーツマスに居り、それから海に送られた。再び 1592 年、5, 6, 7 年そして 1599 年も海に居た。1573 年に進水したドレッドノート号は 1575-80 年の 6 年の間、毎年、そして 1585 年、7, 8 年、そして 1590 年に就役した。それから同号は、ほぼ 1 年間乾船渠に居て、1594 年に役務を再開し、それを、1595 年、6、7、9、1601、2、そして 1603 年と続けた。

120p

	Built	At	By	Rebuilt	Bought	Prize
<i>Elizabeth Jonas</i> ¹	1559	Woolwich	—	1597-8	—	—
<i>Hope</i> ²	1559	—	—	1602-3	—	—
<i>Victory</i> ³	—	—	—	—	1560	—
<i>Primrose</i> ⁴	—	—	—	—	1560	—
<i>Minion</i> ⁵	—	—	—	—	1560	—
<i>Galley Speedwell</i> ⁶	1559	—	—	—	—	—
<i>Galley Tryright</i> ⁷	1559	—	—	—	—	—
<i>Triumph</i> ⁸	1561	—	—	1595-6	—	—
<i>Aid</i> ⁹	1562	—	—	—	—	—
<i>Galley Ellynor</i> ¹⁰	—	—	—	—	—	1563
<i>Post</i> ¹¹	1563	—	—	—	—	—
<i>Guide</i> ¹¹	1563	—	—	—	—	—
<i>Makeshift</i> ¹¹	1563	—	—	—	—	—
<i>Search</i> ¹¹	1563	—	—	—	—	—
<i>White Bear</i> ¹²	1564	—	—	1598-9	—	—
<i>Elizabeth Bonaventure</i> ¹³	—	—	—	1581	1567	—
<i>Foresight</i> ¹⁴	1570	—	—	—	—	—
<i>Bull</i> ¹⁵	—	—	—	1570	—	—
<i>Tiger</i> ¹⁶	—	—	—	1570	—	—
<i>Swiftsure</i> ¹⁷	1573	Deptford	Peter Pett	1592	—	—
<i>Dreadnought</i> ¹⁸	1573	do.	Math. Baker	1592	—	—
<i>Achates</i> ¹⁹	1573	do.	Peter Pett	—	—	—
<i>Handmaid</i> ²⁰	1573	do.	Math. Baker	—	—	—
<i>Revenge</i> ²¹	1577	do.	—	—	—	—
<i>Scout</i> ²²	1577	do.	—	—	—	—
<i>Merlin</i> ²³	1579	—	—	—	—	—
<i>Antelope</i> ²⁴	—	—	—	1581	—	—
<i>Golden Lion</i> ²⁵	—	—	—	1582	—	—
<i>Brigantine</i> ²⁶	1583	—	—	—	—	—
<i>Nonpareil</i> ²⁷	—	Deptford	—	1584	—	—
<i>Galley Bonavolia</i> ²⁸	—	—	—	1584	—	—
<i>Greyhound</i> ²⁹	1585	—	Wm. Pett	—	—	—
<i>Talbot</i> ³⁰	1585	—	R. Chapman	—	—	—
<i>Cygnets</i> ³¹	1585	—	Tho. Bowman	—	—	—
<i>Makeshift</i> ³²	1586	Limehouse	Wm. Pett	—	—	—
<i>Spy</i> ³³	1586	do.	do.	—	—	—
<i>Advice</i> ³⁴	1586	Woolwich	M. Baker	—	—	—
<i>Trust</i> ³⁵	1586	—	—	—	—	—
<i>Sun</i> ³⁶	1586	Chatham	M. Baker	—	—	—
<i>Seven Stars</i> ³⁷	1586	—	—	—	—	—

³² *Pipe Office Accounts,*
2223 and 2383

	Built	At	By	Rebuilt	Bought	Prize
<i>Tremontana</i> ³⁸	1586	Deptford	R. Chapman	—	—	—
<i>Moon</i> ³⁹	1586	do.	Peter Pett	—	—	—
<i>Charles</i> ⁴⁰	1586	Woolwich	M. Baker	—	—	—
<i>Vanguard</i> ⁴¹	1586	do.	do.	1599	—	—
<i>Rainbow</i> ⁴²	1586	Deptford	Peter Pett	1602	—	—
<i>Ark Royal</i> ⁴³	1587	do.	R. Chapman	—	—	—
<i>Popinjay</i> ⁴⁴	1587	—	—	—	—	—
<i>Nuestra Señora del Rosario</i> ⁴⁵	—	—	—	—	—	1588
<i>Mary Rose</i> ⁴⁶	—	—	—	1589	—	—
<i>Merhonour</i> ⁴⁷	1590	—	M. Baker	—	—	—
<i>Garland</i> ⁴⁸	1590	—	R. Chapman	—	—	—
<i>Defiance</i> ⁴⁹	1590	—	P. & Jos. Pett	—	—	—
<i>Answer</i> ⁵⁰	1590	—	M. Baker	—	—	—
<i>Quittance</i> ⁵¹	1590	—	do.	—	—	—
<i>Crane</i> ⁵²	1590	—	R. Chapman	—	—	—
<i>Advantage</i> ⁵³	1590	—	P. & Jos. Pett	—	—	—
<i>Lion's Whelp</i> ⁵⁴	1590	—	—	—	—	—
<i>Primrose Hoy</i> ⁵⁵	1590	—	—	—	—	—
<i>Black Dog</i> ⁵⁶	—	—	—	—	—	1590
<i>French Frigott</i> ⁵⁷	—	—	—	—	—	1591
<i>Flighte</i> ⁵⁸	1592	—	—	—	—	—
<i>Mercury</i> ⁵⁹	1592	Deptford	M. Baker	—	—	—
<i>Eagle</i> ⁶⁰	—	—	—	—	1592	—
<i>Adventure</i> ⁶¹	1594	Deptford	M. Baker	—	—	—
<i>Mynikin</i> ⁶²	1595	—	—	—	—	—
<i>Warspite</i> ⁶³	1596	Deptford	E. Stevens	—	—	—
<i>Due Repulse</i> ⁶⁴	1596	—	—	—	—	—
<i>St Mathew</i> ⁶⁵	—	—	—	—	—	1596
<i>St Andrew</i> ⁶⁵	—	—	—	—	—	1596
<i>Lion's Whelp</i> ⁶⁶	—	—	—	—	1601	—
<i>Superlativa</i> ⁶⁷	1601	Deptford	—	—	—	—
<i>Advantagia</i> ⁶⁷	1601	Woolwich	—	—	—	—
<i>George Hoy</i> ⁶⁸	1601	—	Adye	—	—	—
<i>Gallarita</i> ⁶⁹	1602	Limehouse	—	—	—	—
<i>Volatillia</i> ⁶⁹	1602	Deptford	—	—	—	—

(途中省略)

⁶⁹ Pipe Office Accounts, 2239, 2 隻のガレー船

ガレー船のトライライト号(*Tryright*)とスピードウェル号(*Speedwell*)は 1579 年の後に、そしてボナボリア号(*Bonavolia*)は 1599 年に消え去っている。後の方の 4 隻のガレー船の内、ガラリータ号と ヴォラティーリャ号はロンドン市から贈呈された。しかし、ガレー船タイプのもう 1 隻のマーキュリー号(*Mercury*)は帆柱(複)と帆(複)を装備されて、ピネース船(*pinnace*)に変えられた。

(途中省略)

船名	竜骨長:フィート	梁:フィート	Depth of hold	Rate for-ward	Rate aft	Burden	Ton and Tonnage	Weight of masts and yards	Weight of rigging tackle	Canvas for sails in bolts, fths of a yd. broad and 38 yds. long	Anchors		Cables		Weight of Ordnance	Men in harbour	Men at sea	Mariners	Gunners	Soldiers	Cost per month at sea: wages and victualling		
											No.	lbs.	No.	lbs.							£	s	
Elizabeth	100	38	18	36	6	684	855	22.8	17000	85	7	15000	7	31000	61	30	500	340	40	120	758	6	8
Triumph	100	40	19	37	6	760	955	24.17	18000	95	7	15000	7	32500	68	30	500	340	40	120	758	6	8
White Bear	110	37	18	36	6.6	732	915	24	17000	88	7	15300	7	30000	63	30	500	340	40	120	758	6	8
Merhonour	110	37	17	37	6.6	691	865	22.13	17000	87	7	15000	7	30000	63	30	400	268	32	100	606	13	4
Ark Royal	100	37	15	33.6	6	555	692	18.4	15300	84	7	13500	7	24000	50	17	400	268	32	100	606	13	4
Victory	95	35	17	32	5.10	555	694	18.4	16200	78	7	13000	7	24000	50	17	400	268	32	100	606	13	4
Repulse	105	37	16	—	—	622	777	20.7	17000	78	7	14400	7	26300	54	16	350	230	30	90	530	16	8
Garland	95	33	17	32	5.8	532	666	17.7	14600	66	7	12700	7	22800	47	16	300	190	30	80	455	0	0
Warspite	90	36	16	—	—	518	648	17	14400	62	7	13000	7	22800	40	12	300	190	30	80	455	0	0
Mary Rose	85	33	17	30.6	5	476	596	15.12	13000	62	7	13000	7	20000	43	12	250	150	30	70	379	3	4
Hope	94	33	13	31.6	5.7	416	520	13.14	11500	66	6	9200	6	17800	37	12	250	150	30	70	379	3	4
Bonaventure	80	35	16	28	4.10	448	560	14.14	12300	70	6	9600	6	19000	40	12	250	150	30	70	379	3	4
Lion	100	32	14	31.6	5.10 ¹	448	560	14.14	12300	70	6	9600	6	19000	40	12	250	150	30	70	379	3	4
Nonpareil	85	28	15	29	5	357	446	11.7	9800	56	6	9600	6	15000	32	12	250	150	30	70	379	3	4
Defence	92	32	15	31	5.6	441	552	14.9	12300	60	7	12200	7	19000	41	12	250	150	30	70	379	3	4
Vanguard	108	32	13	32	5.8	449	561	14.14	12300	70	6	9600	6	19100	40	12	250	150	30	70	379	3	4
Rainbow	100	32	12	33.6	6	384	480	12.11	10500	67	6	9000	6	16600	35	12	250	150	30	70	379	3	4
Dreadnought	80	30	15	31	5.4	360	450	11.16	9800	52	6	8200	6	15400	32	10	200	130	20	50	303	6	8
Swiftsure	74	30	15	26	4.6	333	416	9.18	9600	47	5	7100	5	14100	29	10	200	130	20	50	303	6	8
Antelope	87	28	14	29.6	5.3	341	426	11.3	9500	50	5	7300	5	14000	30	10	160	114	16	30	242	13	4
Foresight	78	27	14	27	4.8	294	306	9.12	8300	47	5	7300	5	12600	26	10	160	114	16	30	242	13	4
Adventure	88	26	12	—	—	274	343	8.7	7300	44	4	6000	4	11000	24	10	120	88	12	20	182	0	0
Crane	60	26	13	23	3.10	202	253	6.12	5400	40	4	4500	4	8500	18	7	100	76	12	12	151	13	4
Quittance	64	26	13	24	4	219	274	7.5	5800	42	4	4500	4	9400	19	7	100	76	12	12	151	13	4
Answer	65	26	13	24	4	219	274	7.5	5800	42	4	4500	4	9400	19	7	100	76	12	12	151	13	4
Advantage	60	24	12	22	3.10	172	216	5.13	4600	36	4	3700	4	7400	15	7	100	76	12	12	151	13	4
Tremontana	60	22	10	—	—	132	165	4.6	3500	31	4	3200	4	5600	11	6	70	52	8	10	106	3	4
Charles	63	16	7	15	3	70	80	2.4	2000	20	4	1800	4	3000	7	5	45	32	6	7	68	5	0
Moon	50	17	7	15	2.8	59	74	1.17	1600	19	3	1800	3	2600	5	5	40	30	5	5	60	13	4
Advice	50	14	6	12	2.6	42	52	1.4	1100	15	3	1600	3	2000	3 ¹ / ₂	5	40	30	5	5	60	13	4
Spy	50	14	6	12	2.6	42	52	1.4	1100	15	3	1600	3	2000	3 ¹ / ₂	5	40	30	5	5	60	13	4
Sonne	50	13	6	11	2.2	39	48	1.2	1100	13	3	1500	3	1700	3 ¹ / ₂	5	30	24	4	2	45	10	0

(途中省略)

648 トンのワースパイト号(*Warspite*)は一つの^{オー・デ・ナンス}大砲用の^{デッキ}甲板しか持っていなかったようであるが、一つ半以上でなかったことは確かである。「一つの^{オルロップ}と甲板を前と後ろに(an overloppe and deck before and after)、そして^{ヘーフ・デッキ}半甲板を主帆柱の後ろにもっており¹」同船は、「二つの低い^壁の間と下の^壁から竜骨迄を4インチの板で、そして第2の^壁より上に、チャンネルの^壁(Cheyne walle)まで3インチの板、そして、^{ウ・エ・スト}中部甲板(waste、訳注: waist と考える)上で、チャンネルから^{手すり}までを2インチ板で板張りされていた」ワースパイト号はこの治世の数少ない造船の失敗作の1隻であった。1598年に、ほぼ新造船であるにもかかわらず、修理に£712がかかり、更なる金額が、その後の年(複)にも費やされた。

(途中省略)

¹ *Pipe Office Accounts*, 2232. ^{デッキ}オルロップ(overlop)と^{デッキ}甲板との違いは、常に明確ではない。しばしば、^{フォアキャッスル}オルロップは、^{アフ・デッキ}船首楼あるいは船尾楼甲板とは区別されるので、船の全長に渡って走る^{デッキ}甲板を、他の時には大砲を載せるつもりがない、少し低い^{デッキ}甲板を意味するように思われる。この最後のものが究極の意味となり、^{デファイアンス}号(*Defiance*)とワースパイト号に関しては、この意味で使われている。

(途中省略)

130p

船の装飾

フェリペ(訳注: スペイン国王)の大使は彼に1569年に、「彼らの艦隊によって、いかなる攻撃も撃退することが出来ることを期待している」と述べ、この確信は、彼らが信頼している武器を飾り、装飾する傾向という素直な表現を見出した。ともかく、我々は、海軍史において今までにない頻度でもってこれらの目的のための具体的な支払を見出だすのである。

「^{チンハ・ベア}木材の人物像」、そして船の^{ペイント}塗装と^{カラー}彩色に1563年には£121,13^s8^dが、「^{ホワイト・ベア}号と呼ばれる大型の新造船を^{ペイント}塗装し、^{カラー}彩色をする²」のに£20が費やされた。同船体の「前方を飾って据えるための材木の大きな人物像」3体は、それぞれが£1,15^sであった。ボナヴェンチュアー号の^{アッパー・ワーク}上部建造物は黒と白で塗られ³、ライオン号は「^{チンハ・ベア}木材色」で、^{ホワイト・ベア}号は赤であり、^{リヴェン}リヴェンジ号と^{スカウト}スカウト号(*Scout*)は緑と白という具合で、明らかに色の規則はなかった。ボナヴェンチュアー号は、ビークヘッドに龍を、船尾に王室の紋章を、そして金箔を施し、彩色した2個のライオンと龍を^{ギャラリー}船尾回廊(複)に有していた。フィギュア・ヘッドは一般的な物として、龍、ライオン、ユニコーン、虎があった。

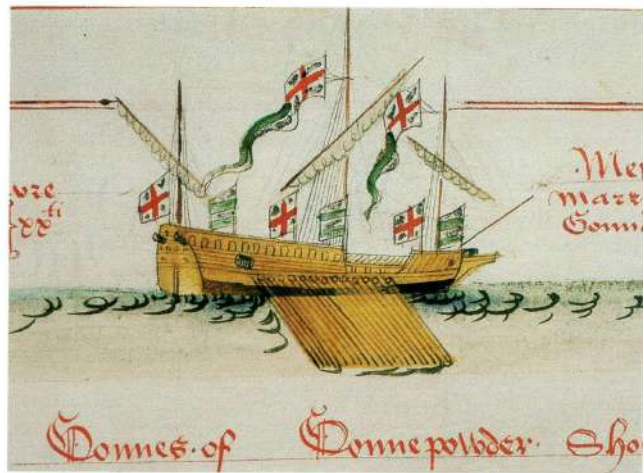
² *Pipe Office Accounts*, 2200.

³ 同上、2204.

訳注：上記 130 ページの^{ペンタゴン}塗装と^{カラシタ}彩色に関連し、前のページに戻って、同項目を扱っている部分を下記に翻訳する：

メアリー・フォーチュン号とスウィープステイク号はずっと小さい船舶であったが、やはり 3 檣船で、主トップ・マスト及び船上で使うためにそれぞれが 60 本と 80 本のオールを伴っていた。これらの船を使う者達によって、しばしばガレー船と呼ばれたこのタイプの船舶は、後代の著作者達によって誤って、本物のガレー船を意味していると思われて来たが、ガレー船とは似ても似つかないもので、英国における役務のために独特に改造されたタイプを表すものであった。（訳注：右図のアンソニー・ロールのジリヴァー・フラワー号(*The Jyllyver Flowre*)参照) これらは普通の

船で、もっと大きい姉妹船達と違うところはなかったが、サイズがかなり小さくて、必要な時に、オールで漕ぐことが出来た。サーペンタイン砲*は、砲車無しで、約 250 ポンド（訳注：約 114kg）の重量がある通常の艦載砲で、リージェント号は 1501 年に鉄製のこれらを 151 門、青銅製を 29 門搭載していた¹。当然ながら、弓、矢、そして、全ての古い武器が未だ搭載されていた。船側は、パーヴェス(pavesse)*²(複)、即ち盾形紋章(coat of arm)(複)と^{デ・イグ・アリス}図案(device)(複)を様々な色と輝く金銀で描いた木製の盾が一行に並べられた。



57

Anthony Roll: The Jyllyver Flowre



Fig 9 'Serpentine, probably Burgundian' Lisbon Artillery Museum

サーペンタイン砲(リスボン火砲博物館)



パーヴェス(盾形紋章)

* 訳注：serpentine:16～17 世紀に使われた砲身が細身の元込めの大砲。蛇を意味するラテン語に由来する。

¹ Aug. Office Bk., No. 317, f.15.

*² 紋章や図案をカラフルに描いた木製の大きな盾

リージェント号、メアリー・フォーチュン号、そして間違いなく他の船を塗装するのに。朱色、純金、小豆色、バイス(bice)²、鉛丹*、鉛白*²、茶色、スパニッシュ・ホワイト*³、緑青*⁴、そして灰色³が使われた⁴。白と緑が好まれたチューダー色は、聖ジョージの十字*⁵を伴って「亜麻布」または羊毛布⁵で作られた軍旗と長旗の中で靡いた。

² bice、青と緑、訳注:フランス語の bis から。 blue bice, green bice がある。

³ aneral、Ashen colour、灰色。

⁴ Aug. Office Bk., No. 317, f.24.

⁵ say、a woolen cloth.訳注：古英語で羊毛の布。

* 鉛丹(red lead)、訳注:ローマ時代に赤色顔料として使われた(ポンペイ・レッド)。日本の平安時代の建築物の朱色は鉛丹を主原料としている。船底の赤色の主原料で、腐食、付着物を防ぐ。

*² 鉛白(white lead)、訳注：古代から使われた白色顔料。化粧用の白粉に使われたが毒性が強い。

*³ Spanish white、訳注：クリーム色が掛かった明るい白色。

*⁴ verdigris、訳注：古フランス語 green of Greece から由来。

*⁵ 訳注：白地に赤い横向きの十字。

(途中省略)

ドックヤード 造船所

ドックヤード造船所に関して最も目に付く特徴は：チャタム造船所の重要性の上昇である。1563 年にデッドフォードの支出は£19,700 であったが、ジリングムのそれは、主として艦船保持官の賃金と食料費で£3700 であった。1567 年に、海軍委員会の用に供するために賃借された家が初めてチャタムと呼ばれ、チャタムとジリングムの費用は£6300 であった。翌年、アップナー城(Upnor Castle、メッドウェイ川の西岸)が建てられる土地が£25 で買われ¹、1574 年に、エドワード 6 世の治世に建てられた堡塁のリプレースとしての砦がシアアネスに発注された。1571 年にチャタムで更なる土地が賃借され、1574 年に、それによって錨地を側面

から(in flank)襲うことが出来たセント・メアリーズの入江(St Mary's creek)を通る水路を杭で塞いだ²。しかし、デッドフォードが未だ、特に船の建造と修理のためにかなり使われており、同じ年に船渠が造り直された。1578年に、デッドフォード船渠のための新しい一対の扉に£150が費やされ、その翌年には、全部ではないとしても、造船所(複)のほとんどが生垣でもって周りを柵囲いされた³。チャタムにおける岸壁(複)と倉庫(複)の形状への僅かな追加が継続的に為された。それらの前者に対して1580年に建てられたものは378フィート(訳注：約115m)の長さ、40フィートの幅で、コストは1フィート当たり5シリングであった。同種類の他の様々な改良が、ウーリッジとデッドフォードについても行われ、この治世の間、チャタムでは乾船渠は建設されなかったもので、大型船の全ての建造と修理は前者(複)の場所で為された。ポーツマスはほぼ全く使われなかった。1586年に新岸壁が一つ作られ、船渠を常態に保つために、時々雑多な細かい支出が生じた。しかし時々、何年も連続して、ポーツマスに関する唯一の支出は就業している士官達の給料だけであった。造船所は1576年8月4日の火事によってほとんど破壊され、多分元通りには復興されなかったようである。おまけに、この造船所は高価について、かつ防御体制に欠けると考えた主たる士官達によって、見下されていた⁴。1601年から数年間、ハンザ同盟計量所(Hansa steelyard、訳注：ハンザ同盟の仕事場(kontor)、独特な棒秤を使って重量を測った)は海軍本部に引き渡され、倉庫として使われた。

初期の頃には、ブリッジポート地域(Bridport district、訳注：ポーツマスとプリムスのほぼ真ん中に位置する沿岸の地域)が、英国での役務に使われた綱類の大部分を供給した。15と16世紀には、ほぼ海外から来ていた。1573年に、この点に関して独立を確保する試みがあり、ウーリッジにロープ工場を建てるために、トーマス・アレン(Thomas Allen)に£800が前払いされ、彼はそれを1年当たり£100返済することになっていた⁵。アレンは「女王の商人」、即ち、ダンチッヒの綱類の王室の買い手であった。この試みは多分、それへの言及が他に無いことからして、失敗であったようで、次の治世まで変わりはなかった。

アップナーとシアネスの砦に加えて、メッドウェイに置かれている船は、スペインによる危険がさらに強くなって来たこと、そして船舶を焼き討ちする企みの噂が頻繁になって来たことから、なんらかの更なる守りを必要とした。このことは、防御の古くてよく知られた形である鎖によって行われた。1585年3月のバーグレイ(Burghley)の手紙の中で、ホーキンスは、鎖によって留め置かれた2ないし4隻のピネース船(pinnace*、訳注：英国では、船と船の間の連絡用に用いる大型ボートを指す。ピナス船とも言い、小型の帆船を言うこともある)を示唆しており、通過する全ての船を搜索するために、シアネスにスカウト号(Scout)とエイチェイツ号(Achates)が居た⁶。

¹ *Pipe Office Accounts*, 2204.

² 同上、2210.

³ 同上、2215.

⁴ *State Papers, Dom.* , clxxvii, 26. Hawkins and Borough to Lord Admiral.

⁵ Exch. War. For Issues, 6th July 1573.

⁶ *State Papers, Dom.* , clxxvii, 26.



150p The Medway Anchorage (temp. Elizabeth). Hand-coloured in facsimile of a portion of the original MS. In the British Museum, (Cott. MSS., I,I, 52)

10 月に作業はほぼ完了した。それは「手間暇のかかる厄介なことであったが、今や上手く整列して川を横切って張り渡されており、それを担うのに多くの舢を必要とするが、それらは入手されている。¹⁾ 1 方の端は杭(複)に固定され、他方は「それを引っ張り上げるための 2 個の大きな輪」の周りで動いた。それは 5 隻の舢^{ラフト}によって支えられ、ピネース船(複)は各岸辺の端に留め置かれた。^{ステーション} 枢密院はまた、陛下は「火事(bourne、訳注: burn と考える。火船による攻撃を恐れたのではないか)を起こして海軍を破壊することに対する何らかの具体策と工夫を忠告された^{アドヴァータイズ}」故に、錨泊に際しては、主たる士官達は順番に船上で眠り、艦船保持官が任務を履行していることを見るように命じた。^{シップ・キーパー}

エリザベス朝のメッドウェイと周りの地域の図は本書に一部が複写されているが(前ページの図)、アップナーにおける鎖を見せていないので、時期は 1568~85 年であろう。船達は、アップナーからロチェスターに向けて 3 グループとなり、大きなグループがアップナーに居て、^{アスワート} 横向きに舳われているようである。スペースを考慮して、流れを横切って繫留されたにちがいない。この配置の正確さは、同じ位置にある船舶を見せているずっと後の 1702 年の図によって、また第 1 級艦はアップナーに最も近かったという別の情報源からも分かる事実によって裏付けられる。これらの第 1 級艦は夜に灯りを付け²⁾、全体として、1588 年以降 6 人居て、食料費として 1 週間に 3 シリングが認められた海軍の主たる船長達が特別の責任を負った。^{ドックヤード} 造船所の最初の兆候は、チャタム教会とセント・メアリーズの入江の間に見られたようである。船舶は、実際にそうされることになったように、艀装を解かれて描かれている。

シップライト 船大工達

1559 年に^{シップライト} 船大工達の賃金は 1 日当たり 8 ペンスから 1 シリングであり、1588 年には 1 シリングから 17 ペンスであった。彼等には無償の^{ロッジング} 宿泊所、あるいは 1 週間に 1 シリングのレートで^{ロッジング・マネー} 宿泊代³⁾ が、1 日 3 食付き「ビールは飲み放題」で提供され、3 月 25 日から 9 月 8 日の間は午後のパンのスナック、チーズ、そしてビールが出された⁴⁾。彼等は日が昇ってから沈むまで働き、1 年の残りの時期は朝の 5 時から夜の 7 時まで、土曜日は 6 時まで働いた。午後に自由な 1 時間が与えられ、仕事は鐘でもって始まり、鐘で終わった。

^{マスター・シップライト} 船大工親方の命令による以外に鐘を鳴らした者は全て、1 日の賃金の支払い分が罰金として科され、預かり金に入れられた⁴⁾。3 人の主たる^{コンストラクター} 建造家、即ち船大工親方はピーター・ペット、マシュー・ベイカー、リチャード・チャップマンであった。ペットが 1589 年に

¹ Add. MSS.253, f.13

² 「艦隊の更なる安全(suertie、訳注: security と考える)と保全のために、チャタムに置かれている 4 隻の船の夜警において費やされる蠟燭は、船毎に 8^s4^d」が 4 半期(for the quarter)。

³ Harl. MSS. 253, f.13.

⁴ 同上、f.14.

死亡して息子のジョセフが跡を継ぎ、そして 1600 年にもっと良く知られた若い方の息子の
フィネアスが継いだ。彼はケンブリッジに送られていたが、大工仲間としてレヴァント地方
との貿易家という人生の出発点に立つに当たり、この大学が不適切とは思わなかった。ただ、
ペットは大きな評価を有してはいたが、少なくとも判断が優れているとされた海軍本部の
一人の士官　ーウィリアム・ボロー(Borough)ー　はベイカーの方が彼よりも勝っていると
考えた。探検家のジョン・デイヴィス(Davis)もまた、彼のことを特別に、「ベイカー氏は、
全ての目的のために有利な船の建造における彼の技能と卓越して底の深い知識によって、
いかなる国においても彼に匹敵する者はいない」と述べている¹。ベイカーは 1572 年 8 月
29 日の特許状によって船大工親方となり、同特許のお陰で、大蔵省から 1 日当たり 1 シリ
ングの報酬を終身受け取った。ピーター・ペットは同様の特許を既に持っており、リチャー
ド・チャップマンは 1587 年に、ジョセフ・ペットは 1590 年に得た。チャップマンについ
ては、彼が建造した船からして、その評価は他の者達と等しかつたに違いないという以上の
ことはほとんど分かっていない。この治世の重要な造船は、実質的にこれらの 3 人によっ
て為された。

¹ *Seaman's Secrets*. 訳注：Book 1、蔵書 2038、3p。

船の士官とその賃金

(途中省略)

大砲と船の武装

(途中省略)

The First List of 1585

	Demi Cannon	Cannon Piercers	Culverins	Demi Culverins	Sakers	Minions	Fawcons	Faw- conets	Port- pieces	Fowlers	Bases
<i>Elizabeth</i>	9	4	14	7	6	2	8	—	4	10	12
<i>Triumph</i>	9	4	14	7	6	2	—	—	4	10	12
<i>White Bear</i>	11	6	17	10	10	4	4	—	4	10	12
<i>Victory</i>	6	4	14	8	2	—	4	—	6	10	12
<i>Hope</i>	4	2	6	10	4	2	1	—	4	6	12
<i>Mary Rose</i>	4	2	8	6	8	—	—	—	2	6	4
<i>Nonpareil</i>	4	2	4	6	12	1	1	—	4	6	12
<i>Lion</i>	4	4	6	8	6	—	2	—	4	6	12
<i>Revenge</i>	2	4	10	6	10	—	2	—	2	4	6
<i>Bonaventure</i>	4	2	6	8	6	2	2	—	4	6	12
<i>Dreadnought</i>	—	2	4	10	6	—	2	—	2	8	8
<i>Swiftsure</i>	—	2	4	8	8	—	4	—	2	6	8
<i>Antelope</i>	—	2	2	6	6	2	2	—	4	4	10
<i>Swallow</i>	—	2	—	4	8	2	6	—	4	4	10
<i>Foresight</i>	—	—	4	8	8	4	—	—	2	2	8
<i>Aid</i>	—	—	—	2	8	2	6	1	4	8	8
<i>Bull</i>	—	—	—	6	8	2	1	—	—	4	4
<i>Tiger</i>	—	—	—	6	10	2	2	—	—	4	4
<i>Scout</i>	—	—	—	—	8	2	6	2	—	2	6
<i>Achates</i>	—	—	—	—	2	4	10	—	—	2	4
<i>Merlin</i>	—	—	—	—	—	—	6	2	—	2	2

エリザベス女王の死後 2 か月目に作成したリスト (1603 年)

船毎の備砲の種類と装備数

157p

	Demi Cannon	Cannon Periers	Culverins		Demi Culverins		Sakers		Minions		Fawcons		Fowlers ¹	Portpieces ²
	Brass	Brass	Brs	Iron	Brs	Iron	Brs	Iron	Brs	Iron	Brs	Iron	Brs	Brs
<i>Elizabeth</i>	2	3	18	—	13	—	19	—	1	—	—	—	2	—
<i>Triumph</i>	3	4	19	—	16	—	13	—	—	—	—	—	4	—
<i>White Bear</i>	6	2	21	—	16	—	12	—	—	—	—	—	—	—
<i>Merhonour</i>	4	—	15	—	16	—	4	—	—	—	—	—	2	—
<i>Ark Royal</i>	4	4	12	—	12	—	6	—	—	—	—	—	2	4
<i>Garland</i>	—	—	16	—	12	2	2	2	—	—	—	—	2	2
<i>Due Repulse</i>	3	2	13	—	14	—	6	—	—	—	—	—	2	2
<i>Warspite</i>	2	2	14	—	10	—	4	—	—	—	—	—	4	2
<i>Defiance</i>	—	—	14	—	14	—	—	—	—	—	—	—	2	2
<i>Mary Rose</i>	4	—	10	1	7	3	4	—	—	—	—	—	—	4
<i>Bonaventure</i>	2	2	11	—	14	—	4	—	2	—	—	—	2	2
<i>Nonpareil</i>	3	2	7	—	8	—	12	—	—	—	—	—	4	4
<i>Lion</i>	4	—	8	—	12	2	9	—	1	—	—	—	8	—
<i>Victory³</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
<i>Rainbow</i>	6	—	10	—	7	—	1	—	—	—	—	—	4	—
<i>Hope</i>	4	2	9	—	12	—	4	—	—	—	—	—	2	4
<i>Vanguard</i>	4	—	14	—	16	—	4	—	2	—	2	—	—	—
<i>St Mathew</i>	4	4	16	—	10	6	2	2	3	1	2	—	—	—
<i>St Andrew⁴</i>	—	2	4	2	7	14	4	4	1	1	—	—	4	—
<i>Antelope</i>	—	—	4	—	5	8	4	4	—	—	1	—	2	2
<i>Adventure</i>	—	—	4	—	11	—	7	—	—	—	—	—	2	—
<i>Advantage</i>	—	—	—	—	6	—	8	—	2	—	4	—	—	—
<i>Crane</i>	—	—	—	—	2	4	2	5	6	—	—	—	2	—
<i>Tremontana</i>	—	—	—	—	—	—	12	—	7	—	2	—	—	—
<i>Quittance</i>	—	—	—	2	4	2	4	3	—	4	2	—	2	—
<i>Answer</i>	—	—	—	—	2	3	2	4	2	4	2	—	2	—
<i>Moon</i>	—	—	—	—	—	—	5	—	6	—	2	—	—	—
<i>Charles</i>	—	—	—	—	—	—	4	—	2	—	2	—	—	—
<i>Advice</i>	—	—	—	—	—	—	4	—	2	—	3	—	—	—
<i>Superlativa⁵</i>	—	—	1	—	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—
<i>Mercury</i>	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—
<i>Merlin</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	—	—	—
<i>Lion's Whelp</i>	—	—	—	—	—	—	2	—	7	—	2	—	—	—

(途中省略)

海軍の支出

160p

(途中省略)

	Total received	Victualling ¹	Dockyards				Sea charges ²	Total spent	Stores ³	Ordinary ⁴	Extra- ordinary
			Chatham	Deptford	Woolwich	Portsmouth					
	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£
1559 }	106000	43300	5157	26800	1400	2726	23380	—	—	—	—
1560 }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1561	19757	3200	2164	19528	866	265	—	27485	—	—	—
1562 ⁵	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1563 ⁶	53790	19208	3701	19707	944	2529	16021	63290	—	—	—
1564	18000	4492	2038	2912	14	268	1497	21471	—	—	—
1565	5318	2149	4350	445	32	294	—	7844 ⁷	—	—	—
1566	5178	1843	3612	247	10	77	—	6244	—	—	—
1567	13129	1999	6257	484	12	66	—	19000	—	—	—
1568	12062	2718	5843	1854	21	100	743	15115	—	—	—
1569	17015	7484	2653	343	12	50	2820	17800	6354	—	—
1570	15138	7162	3133	985	12	266	2332	17527	3834	—	—
1571	8580	2403	—	—	—	—	—	8598	—	5752	2846 ⁸
1572	12300	2765	—	—	—	—	—	8559	—	5646	2913
1573	8934	2686	—	—	—	—	—	10686	—	5940	4746
1574	14157	2964	—	—	—	—	—	12877	—	6143	3776
1575	6802	2969	—	—	—	—	—	6893	—	—	—
1576	9957	4449	—	—	—	—	—	10660	—	5631	5029
1577	12977	3871	—	—	—	—	—	12899	—	—	—
1578	14276	5032	—	—	—	—	—	14956	—	5712	8727
1579	8400	4918	—	—	—	—	1351	8100	—	3849	1481
1580	5829	11932	—	—	—	—	4110	14602	—	3833	6172
1581	9532	3356	—	—	—	—	—	11902	—	—	—
1582	8388	3230	—	—	—	—	—	8663	—	4015	4624
1583	6694	2274	—	—	—	—	—	7486	—	—	—
1584	8020	2615	3680	—	—	—	—	8515	—	3934	4581
1585	12934	5786	—	—	—	—	—	11602	—	—	—
1586	25691	8636	—	—	—	—	8905	29391	—	—	—
1587	46300	29563	—	—	—	—	7355	44000	—	—	—
1588	80666	59221	5387	—	—	—	—	90813	—	2283	88530
1589	52317	15949	3864	—	—	—	12650	47836	—	4756	43057
1590	61168	20379	2257	—	—	—	16109	60370	3248	—	—
1591	35626	13198	7046	—	—	—	4141	31000	—	6172	24868
1592	29937	11657	7442	—	—	—	6789	28585	—	5554	23031
1593	26000	9872	—	—	—	—	5400	22269	—	4974	17224
1594	49000	16241	—	—	—	—	—	49300	—	—	—
1595 ⁹	59700	14665	12328	5631	—	—	15293	59000	—	10425	48588
1596 ¹⁰	37421	16387 ¹¹	—	—	—	—	21204 ¹²	38379	—	10363	27935
1597	64705	28630	—	—	—	—	40680 ¹³	76513	—	14906	60702
1598	69000	22100	—	—	—	—	9229	53300	18000	14203	39000
1599	67116	32426	—	—	—	—	15749	66665	—	7137	59504
1600	37780	21355	—	—	—	—	14039	35200	8600	8170	19028
1601	56500	28866	—	—	—	—	14166	—	22910	7047	45326
1602	62457	40945	—	—	—	—	26270	60832	20104	6976	53840

年	受取総額	食料費	チャタム	デッドフォード	ウーリッジ	ボーツマス	海上での費用	消費総額	備品	通常経費	特別経費

163p	艦隊の準備とコスト	(途中省略)
	捕獲船報奨金の分配	(途中省略)
	商業海運と交易	(途中省略)
171p	商船と船乗り達の収益	(途中省略)
	海賊と私掠行為	(途中省略)
	備品	(途中省略)
182p	旗、その他	(途中省略)
184p	<u>ジェームズ 1 世 1603 年～1625 年</u>	
		(途中省略)
	ドックヤード 造船所	
	デッドフォードが未だに主力の造船所^{ヤード}であったが、チャタムが急速に重要性を増してきた。1610 年にデッドフォードの乾船渠が拡張され、柵(paling)が造船所を丸い形にし²、同じ年に、ウーリッジにおいて索類^{コーデッジ}を作るための道具に£34,19s の金額がある。1612 年頃に索類^{コーデッジ}はそこで 1 トン当たり£28 で作られていたが、1614 年にロープ工場^{ハウス}が、£368 のコストで延長され、その年に、そこで 305 トンの索類^{コーデッジ}が作られた³。 それでも 1617 年に	
	² <i>Pipe Office Accounts</i>, 2248. ³ 同上、2255.	

£10,400 に達する^{コードジ}索類が購入されており、海軍の必要量を供給するには程遠かった。オランダ人のハーマン・ブランソン(Harman Branson)が、1年当たり£50の給料で、ロープ工場を監督した。1619年にデッドフォードの木製の^{フェンス}柵が煉瓦の壁に取り替えられた。ポーツマスへの唯一の言及は、1623年の「大船渠をそこで埋め(filling up)、そして、海の猛威に対して造船所をより良く保全するために、同船渠の入口(mouth)を^{ドッグ}岩の石(複)で打ち固める(ram)」費用についてである¹。これは英国における最も初期の乾船渠の終わりであった。船渠をチャタムに作る議論がしばしばなされたが、この件が真剣に取り上げられたのは、理事達が力を持つようになってからであった。彼等は一時、メッドウェイに関心を注いだが、その一つの理由は、チャタムとデッドフォードの間に船を、後ろへ前へと移動させることに伴う大変なコストであったかもしれない。ガーランド号(Garland)とメアリー・ローズ号の船体が、チャタムでの^{ドッグクワフ}船渠の埠頭を支えるのに使われた。両船はそこで、古い時代の主役であったヌエストラ・セニョーラ・デル・ロサリオ号(Nuestra Señora del Rosario)が加わった。£61,1^s3^dの金額が

「船大工^{シップライト}であるトーマス・ウッド(Thomas Wood)とチャタムのガレー船の船渠(訳注:チャタムの最初の乾船渠は1581年に開設され、ガレー船の修理を行った)の近くで古いスペイン船を掘り出して、船に載っている厄介なバラストとその他のがらくたを綺麗にし、船を浮くようにして、近くの帆柱ドックに移動させて、そこに置き、^{ワーフ}埠頭の防御と保全用に沈めるために雇用された・・・雑多な人々に²」支払われた。

しかしながら、古いスペイン船はこれだけで終わりではなかった。1622年に「ドン・ペドロと呼ばれる船の船体が打ち壊され、取り除かれた」という簡単な記入がある。17世紀の男達は感傷的ではなく、無用な^{フライズ}拿捕船に何の意味も見出さなかった。1624年に新しい^{ワーフ}埠頭が「フランシス・ドレーク卿の船の所に作られ」、その(訳注:ドレークの船か?)保全に付けられた^{フイム}報奨金があった。

1619年と1620年に2個の帆柱ドックがチャタムに造られ、それぞれの長さが120フィート、幅が60フィートで、「満潮の高さ(flowers)*」5倍の深さで、6エーカーの土地の中にそれらが収まっていた³。引き続き、さらなる拡張がロバート・ジャクソン(Jackson)氏から「ローズランド(Lordsland)」と呼ばれる70から80エーカーの土地を、100年の期間、1年当たり£14でリースする形で行われた。この一部が新船渠、一部が今や新築となったロープ工場、一部が煉瓦と石灰^{ライム}と^{キルン}の焼成炉、等々に使われた⁴。船渠の費用は£2342で、137ロッド(訳注:1rod=5.5ヤード=5.029m)の長さの道路がチャタム教会からそこまで作られた⁵。必要とした新しい道路から、それまでの既存の全ての建物が離れ過ぎていたように思われたのであろう。1623年にもう一つの船渠が船大工^{シップライト}達の指示の下で建設中であり、チャタムの丘の1軒の家が、士官達が使うためにロチェスターの首席司祭(Dean)と聖堂参事会(Chapter)から購入された⁶。1614年に、ウィンチェスター・ハウス(Winchester House)を使うための修理費用に£138,8s6dの支出があり、1年当たり£70の賃借料が払われていることから、主たる士官達はそこに寝泊まりしたのであろう。衣食の備品もそこに蓄えられた。

¹ *Pipe Office Accounts*, 2261.

² 同上、2256.

³ 同上、2257,2258.

⁴ 同上、2260.

⁵ 同上、2258.

⁶ 同上、2261,2262.

* flower、訳注：flow 考え、干潮と満潮の海面の高さの差と考える。

ホーキンスによってアップナーにおいてメッドウェイを横切って置かれた鎖は、1606 年に一部が修理され、一部が新しくされるまで再度言及されることはなかった。しかし 1623 年以前の何時かに、すり減ってしまったに違いない。というのは、その年に、16 本の帆柱及び 43cwt(訳注：1cwt=112 ポンド^フ、0.05 ロング・トン=50.80kg)の鉄とそれに見合った綱類で出来た連結丸太防護材(boom 訳注：現在では log boom として川の流木を止め置く防護材として使われる)に、£238,10^{5d}の費用で置き換えられた。また 2 隻の船と 2 隻のピネース船の船体がバリケードを強化するのに向けられた。同時期に、セント・メアリー^{クリーク}入江を通る水路も再び£400 を超える経費で遮断された¹。この連結丸太防護材は極めて軽かったに違はなく、その歴史は短くて不運で、1624 年に



Boom

氷によって破壊され、海に運ばれていった。1625 年に突然の言及があるので、同年には存在しており、これは直ぐに取り換えられたに違いない。1635 年にはセブン・スター号とムーン号の 2 隻の小型船舶がその保護のために、それぞれの浜辺の端に係留された。1635 年に、砂利が貯まって、航行可能な水路を閉ざしていると言われ、新しい連結丸太防護材とするか、鉄製の鎖とするかの間で意見が揺れ動いた。

造船所(複)^{ドックヤード}においても他の部門と同じように規律の乱れがあった。それらが 1608 年に発覚した 10 年後にもかかわらず、デッドフォードに在る倉庫は、「折れた木材^{ウッド}と酷い索類で一杯である」と言われ、秤は 100 ポンド(cwt)につき 1 ポンド軽く、承知の上で悪い材料が受け取られる一方で、良いものは掌帆長^{ボースン}や船のその他の士官達に安く売られた。1624 年にチャタム造船所^{ヤード}は囲いが解かれたままになり、部外者達がやって来て、材木、釘、あるいは手で持てる物は何でも持ち出した。1604 年に、デッドフォードでの貯蔵品は 210 本の帆柱、322 荷車^{ロード}(loads)の材木^{チンバー}、41,000 フィートの板張り板^{フランク}、171 本の紐^{ケーブル}、499 本の大索^{ホース}、15 個の

使える錨と 28 個の使えない錨、24 本の湾曲材、40 個の帆布のボルト(?)、24,000 個の木釘、そして「朽ちた 投 壺 *」に投げ捨てられるような多くの物を含んでいた。それでもそれらは、その後の 15～6 年の間のどの時期よりもこの時の方が数が多く、品質が良かったようである²。デッドフォード造船所の価値は£5000 と見積もられ、全設備をチャタムへ移すことが提案された時があった³。

スタッフに関する限り、造船所の「通常職」は、艦船保持官、係船中の船に付いている下級士官達、アプナー城(チャタム用)、事務仕事、賃借、見張り員、書記、倉庫管理者達で、「特別職」は船大工、大工、指物工、ポンプ職人、木挽き、帆縫工、そして煉瓦職人達であった。1622 年の 1 日当たりの賃金は：船大工が 1s²d から 2s、まいはだ詰め工が 7d から 2s、大工が 1s³d(1s³s とあるが間違いと考える)から 1s¹⁰d、ポンプ職人が 1s⁶d から 2s、指物工が 1s⁴d から 1s⁸d、帆縫工 1s⁸d、木挽きが 1s²d から 1s⁴d、煉瓦職人が 10d から 1s⁴d、そして労働者達が 8d または 9d であった⁴。全てのこれらの男達は、労働者を除き、宿泊費が与えられたが、船大工親方の場合で 5s⁴d から僅か 2 ペンスまで変化しており、多分、週による値引きであろう。

大砲と船の武装

(途中省略)

挨拶儀礼と旗

(途中省略)

軍艦の乗組員と規律

(途中省略)

この治世の結果

(途中省略)

¹ *Pipe Office Accounts*, 2262.

* pitch pot: 訳注：中国の矢を投げ入れて遊ぶ壺であるが、このような言い回しがあるのか不明。

² *Add. MSS.*, 9297, f.25.

³ *Cott. MSS.*, Otho E. VII, ff.219, 220.

⁴ *State Papers, Dom.* , cxxxvi.

チャールズ 1 世 1625 年～1649 年

(途中省略)

ドックヤード
 造船所：ポーツマス

ドックヤード造船所(複)の中で、最も目立った変化は、ポーツマスの使用が着実に増加し、その一方でウーリッジがほとんど捨て去られたことで、その一部は 1633 年に東インド会社に 1 年当たり £100 でリースされている¹。賃貸料はヤード造船所の周りに壁を建設すること及び建物の修理に費やされることとなった²。古くから、艦隊がテムズからポーツマスへ回ること、そしてそこから地中海へ回することは、時間がかかり、かつ面倒であると指摘されていたが、バッキンガム(訳注：初代の同公爵)の行政の下で、役務のために準備された船の待ち合わせ場所として好まれるようになった。古い船渠が壊された後(経年劣化して 1623 年に埋め立てられた)直ぐにそれをリプレースすることの可否が議論され、1627 年に公爵は二重船渠ダブル・ドックを建設する準備のための見積もりをさせたが、彼の死によって(訳注：1628 年 8 月に陸軍軍人によって暗殺された)この件の行方が変わってしまった³。1630 年に、ペット、トーマス・エルズベリー氏(Sir Thos.Aylesbury)、他の人々が、それが適しているかどうか報告をするために送り込まれ、彼等は、軍艦は、港の頭に在り、ポーチェスターから 1 マイル半、そして当時のドックヤード造船所から 2 マイルのフェアハム入江(Fareham creek)クリークに乗り入れるべきであると進言し、提案は採用された。彼等は、潮汐の上下差が少なく、「そこでは役に立たない⁴」と考えて、乾船渠を造ることは助言しなかった。ただ、個人的な関心もまた、その行く手を阻んでいた。船大工達の気楽さと金銭的な有利さはテムズ河とメッドウェイ川のヤード造船所(複)に固く結びついていたのである(訳注：辺鄙なポーツマスに住むことを望まない)。

¹ Add. MSS.,9302, f.42.

² Add. MSS.,9297, f.75.

³ State Papers, Dom., ccxxxix, 43.

しかし、この時点から 2~3 隻の船が常にポーツマスにステーション留め置かれたが、船大工親方がそこに恒久的に住むように命じられたのは 1638 年 1 月であった。その時以前においては、シップライト船大工達は順番に責務を果たしていた。そして乾船渠については、何度も建設が開始されようとはしていたが、これが無いことは未だに不便を生じ、費用がかかる元となっていた。ラッセルは、「国王のヤード造船所と船が、材料を運ぶのに離れ離れにあまりにも遠いために、陛下は、2 ペンスを費やしても、1 ペンスに値する仕事も得ることが出来ない」と不平を述べた。ドックヤード造船所は主に倉庫(複)から成っており、それらの近くの個人の家は屋根を草葺きではなくて瓦とする命令が出された。前者はエリザベスの治世の間に焼け落ちた事が既にあった²。この時にどれほどの土地が国王に属していたのかを言うことは難しい。ヘンリー 8 世の購入

¹ State Papers, Dom., clxxiii, 23.

² Spra. p.150.

以来、土地の追加は知られていないが、1630 年と 1640 年の間に種々の新しい建物(複)が建った。ポーツマス^{スチューション}を恒久的な海軍の基地とすることに躊躇するもう一つの理由は、この港における船喰い虫(*Teredo navalis*)の存在について表明された様々な意見であった。エリザベス朝の間に特に気付かれ始めた海事の疫病は、主に被覆をしていない船、また被覆がしてあっても、その破壊力に抵抗するのに間違った適用が為されている時には、猛威を振るった(訳注:英国海軍における銅板被覆(copper sheathing)の最初は 1761 年のアラーム号(*Alarm*)と言うのが通説である。この時代には、スペインで行われていた鉛被覆(lead sheathing)を真似たものしかなかった。二重船殻の furring のことかもしれない。)。1630 年に、主だった船大工^{ベスト}達は「船を破壊する虫はポーツマス港には繁殖していない」と報告したが、5 年後に同じ男達の内の何人かが「我々はその港には虫がいると確かに結論を出す」と意見を変えた。それでも結論は先延ばしされ、1645 年 9 月に多くの船大工^{シップライト}が送り込まれ、それ以来急速に、海軍の重要事項になって行ったがそれでも、乾船渠は何度も命令されながら、開始されたのはやっと 1656 年であった。

ドックヤード 造船所：チャタム

今やチャタムは英国一の造船所^{ドックヤード}であり、1634 年に、1618 年にリースされていた 70 か 80 エーカーを含んでいたが、リースではなくなった。1627 年 3 月にコーク(Coke、訳注:Edward Coke、当時最も重要な法律家)はデンマーク王の求めに応じて、アンダーソン(Anderson)という名前のデンマーク人を、官吏達に対する推薦状と共にそこに送った。同書状には、彼等の仕事の方法を彼に説明することを望んでいた。要請は敬意を払って書かれていたが、アンダーソンは見るもの聞くもの全てから、極めて良い印象を得ることは難しかったようである。この造船所の役務は行政の他の部門と同じように秩序が乱れていた。アシュアランス号は、費用を賄うために 54 門の大砲を売ってなんとか辻褃合わせをして、少し前に修理されたばかりであった^{ドックヤード} 1。そして£7740 は、船大工^{シップライト}達と艦船保持官^{シップ・キーパー}達のほぼ 18 か月分の賃金を遅滞させたことに負っていた^{ワークマン} 2。彼等は当然ながら自由に請願を行いはしたが、「作業員達に気持ちよく仕事を続ける(go on)ように説得する書状」が彼等を差し当たっては黙らせた。彼等の我慢強さの一つの説明は、海軍部門の人間は、権威筋によって許可が与えられるまで法的に訴えることは出来ないという規則の存在に見いだされるかもしれない。アンダーソンの訪問の直前に、£400 相当の材料が不足して仕事は止まっていた。政府はこの金額を信用ベースで得ることが出来ず、4 月になっても、作業員^{ワークマン}達に 15 か月の未払い金があった。これらの困難に直面して、理事^{コミッショナー}達(訳注:海軍委員会の理事に加えて海軍の理事が各王室の造船所^{ドックヤード}に居て、その造船所全体を指揮したので、後者を指しているのかもしれない)と主要士官^{オフィサー}達の両方が、もし男達が解雇され、毎日彼らの賃金を求めて騒ぎ立てて脅しをかけ、それが続けば、彼等が仕事をするために必要な十分な在庫が無くなるとして、自分達の無能力を曝け出した^{ドックヤード} 3。事態は改善せず、1629 年にエディスベリー(Edisbury、訳注:Kendrick へ、1632-38 年に Surveyor of the Navy)は、これら全てに加えて、大変な浪費と盗み、造船所^{ドックヤード}

や船のキャビンやその他の場所に住んで居る多くの家族達が毎日略奪を行い、材料は盗まれるか薪に使われており、「いくらかでも有能な、物の分かった男がいないので、下の者達を統制するために、誰もが、自分自身の仕事の管理者となっている。以前はそのために理事達が統治体制を持ってそれをしていた。4」理事達にとって、惜しみないこの誉め言葉は、公平と思われるが、当時出納長であったが間もなく自分自身が主要士官となったエディスベリーの関心は士官達の問題に強く向けられたために薄められてしまった。

別の著作者は、船大工親方達が彼らの部下達を気に入っているかどうかで評価したと述べ、また彼等は自分達自身の個人の造船所に居る時は1~2か月居ないことがしばしばあると述べている⁵。彼は、13年の経験の中で「様々な盗みで咎められたことがあったにもかかわらず」、どのような些細な犯罪でも罰せられた例を知らなかった。最もひどいのは、彼等が執行猶予になって、復職させられ、公文書の中に採録された内容が、ホーランド(Holland、訳注：“*Discourses of the Navy 1638 and 1659*”の著者 John Holland)の強弁を後押していることである。彼はまた、ロチェスターの市場の日である金曜日を造船所の一般休日となっていると述べ、また、装飾の彫刻と塗装の支出が以前の4倍の額となっているが、それは、お互いが超過し合うことを拒否した船大工親方達にこの金額が委ねられたからである。もしこの仕事が契約によって為されたならば、勘定書きは通常、原契約金額を超過した「余分の仕事」として送られ、その結果、船大工達の家々は「彼等のレベルの男達よりも騎士達にふさわしいもの」になった。これらの家々は造船所に向かって開いた裏の扉を持っていた。著者は、それが明らかに何の目的で為されたかのヒントを与えているのである。

¹ *State Papers, Dom.*, ccxlv, 49, January 1627.

² 同上、l. 45.

³ 同上、cxxxviii, 66.

⁴ 同上、cxliii, 37.

⁵ J. Holland, *Discourse of the Navy*. (蔵書 no.3529)

ほとんど信じられない程の大蔵省の財政的窮乏は、チャタム造船所のいくつかの倉庫が1630年1月の嵐で損害を受けた時、その修理に必要な金銭はわずか£20であったが、それを古い綱類を売って得なければならなかった事実によって重大さが分かる¹。しかし、多額の金額が、様々な時点で、造船所(複)を維持し、改善し、そして拡大するのに費やされた。1629年に、ポーツマス、デッドフォード、そしてチャタムに£2197が使われた²。1634年には、引き続き実行されるために、同じ場所(複)に対して£2445の更なる見積もりがあった。それらの一つは、チャタムにおける造船所の一部の丸い部分の煉瓦壁であった。アップナーでメッドウェイ川を横切るバリケードは、ほとんど役に立たなくなる程放置されていたが、名目的には維持されていた。これは高価な防御物であったに違いない。1635年に、帆柱で作った前の物に似た別物の見積もりは£2305になり、おまけに、これとは別に、良い状態に

保つために年間£624 の支出が含まれていた。12 個の錨で持たれた 28 トンの重さ 1 本の鉄製鎖が、その場所に推奨され、費用は僅か£1500 であった³。どちらの案が実行されたのかは分かっていない。長期国会(Long Parliament、訳注：1640 年から 1660 年までの長期間開催された英国国会)は更に造船所(複)^{ドックヤード}を拡張し、船大工達を精神的にも物理的にも面倒を見た。1644 年に、彼等に、デッドフォードで毎水曜日の朝に「真実を守ること(saving truths)」についての講義が行われることを命じ、これに取られた時間は、賃金から引かれなかった。

¹ Add. MSS.,9301, f.135.

² Egerton, MSS., 2541, f.123. デッドフォードは主に建物に、チャタムは修理に使われた。

³ State Papers, Dom., ccii, 27.

貯蔵品 (省略) 旗 (省略)

301p 価格 下記の価格が様々な日付で海軍の必要品に支払われた

The following prices were paid for naval necessities at various dates:—

Prices.

綱類(トン当り)	Cordage	(1625),	£26, 13s 4d a ton.
タール (ラスト当り)	"	(1629),	£32 a ton.
ロジン(トン当り)	"	(1631),	£30 "
鯨油(トン当り)	"	(1640),	" "
湾曲と直木材(荷車当り)	Tar	(1631),	£8, 10s a last.
肘型材(荷車当り)	"	(1635),	£10, a last.
楡材(荷車当り)	Rosin	(1631),	£13, a ton.
楡板(荷車当り)	Train oil	(1631),	£20 a ton.
オーク板(荷車当り)	Crooked and straight timber	(1631),	£1, 10s a load.
フランス製帆布(梱当り)	Knee timber	(1631),	£2, 10s a load.
イプスウィッチ帆布(梱当り)	Elm "	"	£1 6s "
火薬(樽当り)	" "	(1640),	£1, 12s "
弾丸(トン当り)	" plank	(1626),	£1, 18s "
マスケツ銃の弾(トン当り)	Oak "	"	£2, 2s "
ハンモック(1 個当り)	" "	(1640),	£3, 11s "
錨(cwt 当り)	French canvas	(1635),	£22 a bale.
ビール(樽当り)	Ipswich "	(1626),	£1, 6s a bolt.
牛肉(1 枚当り)	" "	(1635),	£1, 10s a bolt.
豚肉(1 枚当り)	Powder	(1627),	£5 a barrel.
鱈(cwt 当り)	"	(1646),	£4, 10s a barrel.
ビスケット(cwt 当り)	Round shot	(1627),	£11 a ton.
海員の衣類: シャツ, 帽子, 木綿の半ズボン, 靴下, キャンバス上着, 木綿のベスト	Musket shot	(1627),	£14 a ton.
	Hammocks	(1625),	2s each.
	"	(1642),	2s 7d each.
	Anchors	(1626),	£1, 10s to £2 per cwt.
	"	(1631),	£2 per cwt.
	"	(1640),	£1, 13s per cwt.
	Beer	(1635),	28s to 34s the tun.
	"	(1646),	38s the tun.
	Beef in 4-lb. pieces	(1635),	9d and 10d the piece.
	Pork in 2-lb. pieces	(1635),	5d and 6d the piece.
	Codfish	(1635),	£4, 3s the cwt.
	Biscuit	"	13s and 14s the cwt.
	Seamen's clothes	(1628):—[1271]	
	Shirts, 3s 4d each; caps, 2s each; cotton breeches, 2s 8d each; stockings, 1s 4d a pair; canvas suits, 6s each; cotton waistcoats, 3s each.		

*last:4000 ポント

*Rosin:松脂からテレピン油を蒸留した後の残留物。

*train oil:鯨油

*a load:荷車 1 台分

*crooked:湾曲

*knee:肘型材

*Elm:楡

*bale:船積用 梱^{こうり}

*海員の衣類は 1 枚当り、但し靴下は 1 足当りの価格。

(途中省略)

^{ドックヤード} 造船所(複)

363p

^{ドックヤード}造船所(複)の拡張と改善は、船の数、そして船の収容に必要なスペースの増加からすると、期待されるべき程ではなかった。これらの必要性の一部は、プリムスをより多く使用すること、そして補給及び小規模な修理が受けられるドーバーとハーウィチの基地を作ることによって応じられた。16 世紀中頃に 2～3 年の間大いに使われたハーウィチは、内戦(civil war、訳注：清教徒革命により議会派と王党派との間で 1642 年から 9 年間続いた英国内の内戦)の間にいくつかのサービス業務が開設されていたが、艦隊の北海、及びオランダ沿岸での活動がハーウィチとドーバーを目立たせた。後者の港は 1653 年まで使用されず、四半期の勘定が£700 か£800 に達することがあったものの、全く問題無しに使われたことは無かった。此処とポーツマスの両者は、衣食料品をデッドフォードから供給された。ボーンは(Bourne、訳注：Nehemiah ～、典型的な議会派の海軍の将軍、)、海軍理事に任命された日(訳注：1652 年 12 月)よりハーウィチに居を構え、そこに 1658 年 3 月まで留まった。彼の能力と成功に対するモンク(Monk、訳注：George Monk、卓越した軍人。チャールズ 2 世によって 1st Duke of Albemarle に任じられた)の証言がすでに引用されている。ただ彼は、古い造船所(複)において使うことが可能なような設備(appliances)は何も持たなかった。1657 年に土地は、恒久的な政府の造船所と埠頭として、1 年当たり£5 で、自治体から賃借された^{コモン・レージョン}1。プリムスが英仏海峡の西側の基地に居る船に食料を供給することに主に使用されたのは、ドーバーが東方面の船へのそれを行ったからであった。また、ドーバーの吹き曝しの外海泊地(roadstead)は、自分の船舶は外海に置くことに適していないと考える船長達には好まれなかったにもかかわらず、ある程度、修理に使われた。ブレーク(Blake、訳注：Robert～、海軍理事、最初の海軍軍事法廷を開設した)は明らかに好んではおらず、「この外海泊地の不安全性と危険性は、我々にとって牢獄より悪く、故に、我々を怖がらせる」と言っている。

^{ドックヤード}造船所(複)の重要性を測る一つの方法は、或る日付での手元にある貯蔵品を比較することである。我々はこれを、1659 年 2 月と 6 月で、次ページの表のようにすることが出来る²。

金銭の欠乏によって、倉庫の在庫(magazine)はこの時点では極めて低いが、ここで見られる関係は疑いなく常に間違いない。ハーウィチとプリムスは帆桁、艀装品、あるいは帆布に損傷を得た船を再艀装することが出来る。チャタム、ウーリッジ、そしてデッドフォードは建造と修理が出来、一方ポーツマスは全ての目的に応じるための備えがある。従来、全ての帆柱はバルト海沿岸から得られてきたが、1652 年に政府はそれらを求めて、2 隻の船舶をニュー・イングランドへ試しに送り、その結果が大変満足出来るものであったので、それ以降、何らかの割合の植民地からの帆柱が造船所の在庫の全リスト中に見いだされる。

英国の帆布は、他の場所では^{ウエスト・カントリー}西の国帆布と記述されているが、それは主にサマセットシャーで作られた。その製作は、後のウエーマス(Weymouth)における政府の代理人^{エージェント}で、

	チャタム	ウーリッジ	デッドフォード	ポーツマス	プリムス	ハーウィッチ	
	Chatham	Woolwich	Deptford	Portsmouth	Plymouth	Harwich	
錨	Anchors	108	—	129	62	17	13
帆柱	Masts	356	724	269	498	95	67
綱	Cables	106	29	272	70	42	63
材木の荷車分	Loads of timber ³	1500	322	416	508	— ⁴	79
木釘	Tree-nails	80,000	122,000	93,000	—	2000	—
コンパス	Compasses	—	180	144 ⁵	—	—	—
麻	Hemp	100 tons	75 tons	—	63½ tons	—	—
ノイールの帆布	Noyals canvas [*]	—	—	23,000 yds.	10,600 yds.	2000 yds.	4850 yds.
ヴァイトレイの帆布	Vittry [”]	1800 ells ^{*2}	—	25,000 ells	—	—	380 ells
イプスウィッチの帆布	Ipswich [”]	—	—	272 bolts ⁶	—	—	5½ bolts
イップスウィッチの帆布	English [”]	240 bolts	—	—	7650 yds.	370 yds.	—
英国の帆布	Tar and pitch	30 lasts	—	—	99 barrels	95 barrels	—
タールとピッチ	Hammocks	900	1200	700	2020	—	—
ハンモック							

¹ *State Papers, Dom.*, 6th Dec. 1659.

² 同上、ccix, 49, 67, 68, 71-5, and ccxii, 49, 51, 64.

³ オーク、榆、西洋トネリコ(ash、訳注：英国の場合は学名 *Fraxinus excelsior* を指すヨーロッパ・英国に一般的に見られる木。日本原産のトネリコとは異なる)、ブナ、訳注：Load は荷車 1 台分。

⁴ 材木は極めて少ないが、^{アイアン・フィッティング}鉄製装具の在庫は多い。

⁵ 3 分の 2 は子午線(^{メリディアン}meridian、訳注：磁針が僅かに北よりも東に外れる磁気偏角現象に対処するために、コーンウォール(Cornwall)の或る地点を船が通過する時に方位盤の北と磁針の北を一致させた羅針盤：Britannica による)のもので、3 分の 1 は通常のもの。

⁶ ボルト(bolt)は 32 ヤード。幅は 27 インチ、(*Add. MSS.*, 9306, f.37). 訳注：wikipedia では、種々の長さがあるが、帆布は通常 39 ヤードとしている。

* Noyal, 訳注：フランスのノルマンディーの小さい地域。17～18 世紀に帆布の生産が盛んであった。

*2 ell, 訳注：1 エルは 45 インチ相当。

364p

ポートランド(Portland、訳注：ウェーマスの沖の島)の知事であったジョージ・プレイ(Geo. Pley、訳注：詳細不明)に負っており、彼はその使用を海軍本部に強く説いて成功した。それは、1 ヤード当たり 1s7^d か 1s8^d の経費がかり、フランスの帆布より高くついたが、質が良いと思われた¹。

1653 年にチャタム、ウーリッジ、そしてデッドフォードにはそれぞれ一つの二重乾船渠があり²、ブラックウォール(Black wall)、多分東インド会社の造船所にも一つ在った。これらが国家に直接に属するか、あるいは使用が可能の唯一の船渠(複)であった。チャタム造船所には、1656 年に古い船渠に隣接して埠頭と倉庫が購入された以外は、追加が造られ

た様子はない³。1653年に、チャタムから来た契約業者がデッドフォードにおいて、古い船渠を修理するか、あるいは新しい船渠を建設するかをされており³、1657年にはそこに、水辺に沿って、いくつかの埠頭が建設された⁵。1653年に、ウーリッジに新しい乾船渠が発注され⁶、翌年に完成した⁷。倉庫は1656年に建てられた⁸。そして2年後に、「国家の造船所の隣の(訳注：後に Royal Docks)」ハム入江(Ham Creek、訳注：現在のロンドン市空港の西側を通るコノート橋；Connaught Bridge)の位置にあった)の東側にあったチムニー沼沢地(Chimney marsh)として知られた1エーカーの土地を、ロンドンの屠殺業者のジョン・ライミル(John Rymill)から、1年に£4で、10年間リースされた⁹。造船所(複)のサイズは多分、各造船所に付けられた警備員の数から推測出来るかもしれない：チャタムは32人、デッドフォードは18人、ウーリッジは16人、そしてポーツマスは13人であった。

造船所(複)：ポーツマス

ポーツマスは、主だった造船所の中で最も小さかったが、共和国の下で、最も忙しく、最も重要な一つになった。1649年6月に、5隻の新しいフリゲート艦の1隻がそこで建造されることが命じられた。1559年にポーツマスで「新造の」^{ニュー・メイキング}10ジェネット号(Jennet)の疑わしい例外はあるものの、この船舶はポーツマス号で、1650年に無事進水し、1509年のメアリー・ローズ号とピーター・ポムグラネート号がこの港に最初に浮かんで以来、この場所で建造された新しい王室海軍の最初の軍艦であった。チャールズ1世の下で何度も勧告され、命じられた乾船渠であるが、未だに存在していなかった。海軍の3分の1がこの港を恒久的に基地とすべきであると強く言われていたが、1652年に、その任にある理事が通常そこに居る2~3隻の船に必要な備蓄品のための場所が無いと訴えた。1653年の調査から、少なくともその名前に関する限り、造船所の建物の数の記述が得られる。それらは、上階と下階の倉庫(複)、上階と下階の麻建屋(複)、煉瓦用屋根裏、古いロープ作り用建屋、事務所と釘用屋根裏、帆布室、ハンモク室、鍋室、鉄用屋根裏、タール建屋、油建屋、帆用屋根裏、檣楼作り用とボート作り用建屋¹¹。

¹ *State Papers, Dom.*, clxvii,62, and *Add.MSS.*,9306, f.197.

² *State Papers, Dom.*, lviii,108.

³ *Add. MSS.*,9305, f.114.

⁴ *State Papers, Dom.*, lx,12.

⁵ *Add. MSS.*,9306, f.175.

⁶ *State Papers, Dom.*, 12th Sept. 1653.

⁷ 同上、lxxxi, 194.

⁸ 同上、cxxxv, 17.

⁹ 同上、clxxx, 170, and *Add. MSS.*,9306, f.197.

¹⁰ 「新造の」というのは修理を意味しただけであろう。

365p

20年に至らない以前に、ポーツマスでなされた仕事は、他の造船所^{ワークヤード}でのものよりも100パーセント高くついたことをラッセル(Russell、訳注：Edward～、海軍提督、The 1st Earl of Oxford、ホイッグ党員)は見出していたが、ウィロビー(Willoughby、訳注：William～、ポーツマス造船所^{レジデント・コミッショナー}の居住理事〔1649年3月～1651年3月〕で、乾船渠の建設を強く主張した。ポーツマス造船所の父と呼ばれることがある)はその考えに反論し、未だに造船所^{ドックヤード}に付帯している、あるいは造船所で生計を立てている人口は居なかったように思われ、海軍関係の仕事^{ワーク}に必要とされる技能を有する全ての職工は他所から送り込まれなければならなかったにもかかわらず、何処よりも20パーセント安く建造が出来ると豪語した。彼はロープ製造場^{ワークヤード}を建てるのに、5エーカー半の隣接地が購入され、その製造場全体が、長さ73パーチ(perch*、訳注：約367m)の煉瓦塀で囲まれることを望んだ¹。そこで、1653年と1654年に、推挙された1エーカー半の土地をリースし、ロープ製造場^{ワークヤード}を建て、塀を築造するために、海軍理事達に指示が出された²。1655年12月に、ウィロビーは理事達^{コミッショナー}に、通常の仕事^{ワーク}を続けて行く困難性を提起して、「我々は造船所^{ワークヤード}が役立つことを望んでいる」と述べたが、その少し以前には職員^{スタッフ}の数が減っており、この時には180人であった。次の4月に、ボーン及び、チャタムの船大工のジョン・テイラー^{キャプテン}職長(John Tayler、訳注：チャタムの船大工親方)が、「直ちに造られる(forthwith made)」ことになっている乾船渠にとって、最良の位置に関してウィロビーと相談するために派遣された³。8月に、彼等の報告に基づいて、第3級艦を収容するのに十分な能力のものが既存の修理船渠の場所を占めること、そして、費用は£3200を越えず、その内の£500は、商売と住人を引き付けるであろうという期待をもって、町が寄付することという命令が出された⁴。11月にテイラーに、ポーツマスに行き、その建設を監督する指示が出されたが、彼は、自分は船渠の建設については何も知らず、

* perch:訳注：ポンド・ヤード法の単位で rod, perch, pole と棒、竿など物差しにした棒に由来した複数の名称があるが、いずれも同じ。長さの単位と面積の単位がある。長さの単位としては、16.5 フィート=5.0292m。面積の単位としては1辺が1パーチ=16.5 フィートの正方形の面積。

¹ *State Papers, Dom.*, l,101, April 1653. この部分の読み方として、塀で囲まれるのが、土地の側及び水辺の側(複)なのか、土地の側だけなのかははっきりしない。前浜^{フォアショア}(foreshore)*²の性質からすると、後者の考えの方が最もそれらしい。もし前者とするならば、囲われる土地が極めて小さくなってしまう。

*² foreshore:訳注：Cambridge Dictionary では、汀を意味し、満潮時と干潮時の水位の差の部分という。

³ *Add. MSS.*,9305, f.119.

⁴ 同上、f.55.

そのような状況の下では、馬鹿にされるだけであると、必死に抵抗した。そして、£2100 で、政府が材料を供給し、自治体がこの金額の£500 ということで⁵、来る 7 月 20 日までに完成させることを請け負った契約に、11 月 24 日に調印したニコラス・パワーソン(Nicholas Poirson、訳注：詳細不明) の手に落ちた。

⁵ 同上、9306, f.153. 私は、自治体の記録の中にも、またこの契約についての郷土の歴史家の記述の中にも、何の痕跡も無いという情報を得ている。パワーソンがこの£500 を得たかどうかは不確かであるが、町がこの金を自発的に提供し、政府が、これを払わされないように注意深い用心をしたことは確かである。

終わり

チューダー朝海軍
管理行政、政治、及び軍事の歴史
デイヴィッド・ローズ
スカラー出版
グレート・ブリテン
1992 年

THE TUDOR NAVY
An administrative, political and military history
Studies in Naval History
by David Loades
Scolar Press, Great Britain
1992
(蔵書 no.552)

翻訳 山田義裕
2023 年 8 月

15p 従って、国王の艦船管理官(^{クラーク・オブ・ザ・キングス・シップス}The Clerk of the King's Ships)は、推測されるほど重要な官吏ではなかった。国王の船が海上に在る時には、王室の仕事であるかリースされているかにかかわらず、それらに対する責任はなかった⁴。もし船(複)が国王への役務で稼働しているのであれば、船(複)は、それらの個々の船長と事務長の責任であり、特別な認可書によって直接に資金が供給された。艦船管理官は就役していない船に対して責任があり、また船の装具に責任があった。彼は修理と補修管理を取り纏め、船渠が必要な時には、それらを建設し、倉庫を建設したり借りたりし、また艦船保持官達を供給した。ジョン王の治世に於

⁴ 一般化すること全てにそうであるように、この規則にも例外を見いだすことが出来、ジョン・チャンバレン(John Chamberlain)は 1401 年、1404 年、1405 年に乗組員達に航海のための支払いをしているが、多分、彼の公務の機能であったというよりは、その方が、都合が良かったからであろう。PRO Exchequer, Accounts, E101/44/20.

いて、ウィリアム・デ・ロータム(William de Wrotham、訳注：13世紀の行政官で主に海軍に関係した)は王室のガレー船のほとんどの艦隊の責任者で、様々な港の執行吏及び副官としての仕事を通して商船の徴用も行った。1208年に、国王のノルマンディーへの遠征を組織し、大蔵省から出る全ての海軍の支払いを扱った¹。ロータムは型通りの艦船管理官ではなく、後代のこの職務のそれを明らかに超越していた。1250年までに、ガレー船の艦隊は徐々に縮小し、この職務を特徴づけるようになる単調な機能を担い、15世紀の中頃になると、艦船管理官の機能そのものが明確になってきた。彼のものと判別できる勘定書は1344年にパイプ・ロール²に、そして後に大蔵卿の覚書(Lord Treasurer's Remembrancer)の巻物の外国の勘定書の中に現れる³。金銭は、必要に応じて、大蔵省から出されたその時々⁴の認可書によって供給されたようで、艦船管理官(あるいは艦船管理官達、しばしば2人いた)は彼の支出(disbursement)をかなり詳細に記録した。1398年から1405年まで艦船管理官であったジョン・チェンバレン(John Chamberlain)の勘定書は、その期間、300トンのトリニティー号からテムズ河で使われる1隻の川バージに至るまで様々な8隻の船に対して責任があったことを示している。これらの船舶の1隻は、キングズ・リン(King's Lynn)⁵の市長から£100で購入され、もう1隻は国王の使用のために特別に建造された⁶。これらの船はプール・オブ・ロンドン(Pool of London)⁷を基地としていたようで、それ故に「タワーの(de la Tour)」という接尾辞⁸がこれらの船に付けられるのである。しかし、冬季にはグリニッジに移動させられ、泥土の干潟⁹の上に引き上げられた。このプロセスは、船の船殻での仕事をし易くするために浜に上げた船の周りに柵か、あるいは何かしら他の仮設の囲いが建てられた時に、紛らわしくも「船渠入り」と呼ばれた¹⁰。

¹ Rose, *Navy of the Lancastrian Kings*, 29.

² 同上。

³ *Pipe Roll(s)*、訳注：イングランドの Exchequer(大蔵省、財務府などと翻訳されるがここでは大蔵省と翻訳する)が作成した国家レベルでの税収入と支出の記録。巻物の形状をしているのでこのように呼ばれる。

⁴ 訳注：ロンドンの北約 160km、グレート・ウーズ川(River Great Ouse)の河口から 8 km ほど上流にある町。

⁵ 購入されたキャサリン号(Katherine)は元々ポルトガル船であり北方水域用に建造されていた。PRO Exchequer. Warrants for issue; E404/15/32. 建造された船の詳細は Exchequer, Accounts various. E101/43/6. 訳注：PRO は Public Record Office の頭文字。

⁶ 訳注：テムズ河のロンドン橋からロザーハイズ(Rotherhithe)辺りまでを指す。

⁷ 訳注：フランス語であるが、英語では"of the Tower"「ロンドン塔の」という意味で、現代において軍艦に HMS という接頭辞が付けられるのと同じ効果がある。

⁸ mudflat、訳注：潮汐の干満で現れたり水没したりする泥土の干潟、平瀬。

⁹ このプロセスの最良の勘定書は 1434 年のグレース・ディウ号の「船渠入り」のウィリアム

ム・ソパーの勘定書の中に出て来る：「…金銭が、ハイス(Hithe、訳注：ドーバーの南西の同海峡に面した町)において、トーマスと 29 人の労働者達に支払われたが、それは、国王の船の安全な保持と管理のために、既述のブリッスルデン(Brissleden、訳注：オープンハイムではバースルドン;Bursledon としており、現在の地名としてはこの方が正しい)近くに、思慮深く賢明な船乗り達の助言と決め事(ordinance)によって、生垣(hedge)と呼ばれる柵を新しく作り、建設するについて…そしてまた、既述の国王の船が、既述の囲いの内側に、ドック(dok)と呼ばれる既述の寝床の中でより安全かつ容易に保たれるように働いたことに対してである…」；オープンハイム、*A History of the Administration of the Royal Navy*, 29p.本翻訳集の 58 ページに収録。

17p そうした時には、船舶は艀装が解除されたので、勘定書の中には具体的な言及はないが、グリニッジにはなにかしら収納施設があったに違いない。チェンバレンは活動的で、6 年間に £4000 以上を支出したが、彼の後継者のジョン・エルマー-ton(John Elmer-ton)は、彼が職務に在った 4 年間に僅か £300 しか必要としなかった。この時期の終わりには、帳簿に 2 隻の船しか載っておらず、これからして、フランスの海賊(freebooter)及び全ての国籍の海賊に対して「海を平穩に保つ(keep the seas)」ように仕向けられた絶え間ない努力にもかかわらず、ヘンリー 4 世は、自分自身の船を持つ価値が全く分かっていなかったことが明瞭である。もし国王がそう望んでいたならば、艦船管理官は王室の艦隊の中核に責任を持つことが出来たが、その機能は、軍事目的で船を動員することに事実上関係しない極めてマイナーなものであることもまたありえた。

エルマー-ton がその後者のカテゴリーに属したとすれば、彼の後継者で、ヘンリー 5 世が最初に指名したウィリアム・キャット-ton(Catton)は明らかに前者に属しており、彼の活動は国王の政策の大きな変化として反映された。ヘンリーは単にフランスとの戦争に熱心であったばかりでなく、そのために、当初より自分自身の船を使うことを明らかに意図しており、通常のその場凌ぎのやり方を超越した海軍政策に従ったジョン王以来最初の国王であった。彼が任命されて 2 週間後、新しい治世まであと 4 か月の 1413 年 7 月末頃、キャット-ton は、彼の責任下にある船を 7 隻有しており、王室の旗艦 トリニティー号の完全な再建造を請け負っていた。彼はこれを、£1686.15s11¼^{d1} の経費で、彼の最初の会計年度の間に完成し、その間に 2 隻の船が王室の艦隊に追加されもした。この治世の最初の 2 年は軍事の観点からすると静かであり、国王の船(複)は精力的に個人的な商業航海に配置され、傭船料で £2000 を超える収入を生み出し、失われた船舶は、1414 年 10 月にブレトンの沿岸の沖で沈んだ コグ・ジョン号(Cog John)だけであった²。1415 年の大きな軍事配置(訳注：100 年戦争中、フランスのエイジンコートで英国軍が勝利した戦い)はキャット-ton の責務とは関係なく、王室の艦隊の増強は続き、1416 年から 1419 年の彼の第 2 会計期間の間に最高潮に達した。この 4 年間に軍事作戦での役割はなかったが、彼は £12300 以上を費やし、瞬間的に彼の台帳に 36 隻もの多くの船を有した³。

¹ PRO E28/31. Rose, *Navy of the Lancastrian Kings*, 34-5.

² 同上。

³ PRO E364/59.

このことは、わずか一人の官吏に補佐されていただけのようであり、キャットンの業務はテムズ河口を遥かに超えてライ、ドーバー、サウサンプトン、そしてポーツマスにまで広がっていたので、大きな負担が彼にかかっていたに違いなかった。トリニティー号は別にして、個人としての彼は、ジェーガス号とジョージ号の僅か 2 隻の新造船の建造に責任があっただけのものであるが、他のかなりの数の船が、この期間に特別に任ぜられた船大工達によって建造されたか、もしくは再建造されたが、それは彼への信頼の欠如からではなく、単に仕事の負荷によるものであった。これらの船舶は、^{グレート・シップ}大船 (Great Ships) とバリンジャー船という二つの主なカテゴリーに分けられる。後者は 50 から 120 トンの間の小さな、オールと帆の両方で推進される船舶で、既に述べたように、それまでの 100 年を超える期間中に徐々に使われるようになっていた。4 隻は、1416 年と 1418 年の間に建造され、さらに 7 隻か 8 隻が捕獲されたか購入されたかした¹。^{グレート・シップ}大船はイングランドでは以前にほとんど見られない規模で建造され、海軍戦略における新たな出発を表している。トリニティー号は排水量 540 トン、ホリゴースト号は 760 トン、ジェーガス号は 1000 トン、そしてグレース・ディウ号(1416 年に建造が始まったが、完成は 1420 年であった)は 1400 トンという大きさであった。これらの備砲は、ほんの僅かの軽砲で、船の大きさに比して取るに足らないものであったが、その時代ではドレッドノートであり、短命ではあったが、その見た目は英国の海事における野心的な新しい時代を意味した。

(途中省略)

戦争が続いている間、ヘンリーはそうした政策に従っていたようである。しかし、海賊の絶え間ない活動に気付いていたとはいえ、その政策を恒久的な基盤として続ける努力をしなかった。1415 年と 1420 年の間に、3 人の男達は、海軍の歳出として金を受け取っており、キャットンは定常的なベースとして、ロバート・バード(Robert Berde)とウィリアム・ソパーはその時々に応じてであった。その期間に、彼等は全員で、約£20000 を受け取った。ソパーは、1420 年 2 月に、^{クラーウグ}艦船管理官をキャットンから引き継ぎ、次の 2 年半を越えて、彼の収入は合計で、£5500 であった。特別の支払は一緒に終わりになったので、海軍の歳出は 50% 近く減った²。このように、あまりに簡略化した見方は、実際に起こっていた複雑

¹ オッペンハイム、*Administration*, 12. Colin Richmond によって作られた表は、この時期に 10 隻のバリンジャー船しか載せていないが、その内の 2 隻が入手されたもので、8 隻が建造されたと注意書きをしている。C. Richmond, “The keeping of the seas during the hundred years war”, *History*, 49, 1964, 286-7.

² Rose, *Navy of the Lancastrian Kings*, 39.

な事柄を正当に扱うことにはならない。ホリゴースト号、ジェーザス号、トリニティー・ロイヤル号、そしてグレース・ディウ号は全て 1422 年までにハンプル河に、面倒見と補修管理をベースとして係船され、小型の船(複)は既に傷み始めていた。国王が 1422 年 8 月に亡くなった時、遺言の中で、彼の負債を弁済するために、船を売することを指示しており、翌年の 3 月に、彼の息子の摂政諮問会は売却をオーソライズした³。そのような決定は、後付けの利益を伴っていたものの、責務の大々的な放棄のように見えるが、事実は単に以前の状態へ戻っただけであり、ヘンリー 5 世の明確な目的を持った全ての活動は、彼の前任者達を越えることも無く、また海軍戦略の新しい展望でもって楽しみを持たせてくれることも無かったことをまさしく証明したに過ぎない。

(途中省略)

³ *Proceedings of the Privy Council*, III, 53.

20p

1427 年までにメアリー・バートン号(Mary Barton)、フィリップ号(Philip)、リトル・トリニティー号(Little Trinity)、レッドコグ号(Redcog)、アンドリュー号(Andrew)、メアリー・ハンプトン号(Mary Hampton)、そしてガブリエル・ハップルー号(Gabriel Harfleur)が、売却されたと具体的に言われてはいないが、記録から消えていた。4 隻の^{グレート・シップ}大船だけが残っており、ソパーは 1422~7 年の 5 年間に、大蔵省から£750 を受け取り、£650 はそれらの維持に費やされた²。

そのような結果は当初の意図ではなかったようである。グレース・ディウ号は実際に 1420 年まで完成しておらず、ソパーには 1 年に£40 の給料が支払われており、これは彼の先任者の倍額であった³。鍛冶場と恒久的な倉庫がサウサンプトンに建てられ、ハンプル河口の泊地の防御化が為された。多分、ヘンリー自身は、行政と施設の小さな核を思い描いていたのであろうが、それらは 13 世紀の初めから断続的に存在した資源で、全く伝統的なものであったと記述され得るものであったが、状況が必要とした時には急速に拡大出来るものでもあった。しかし、実際に起こった事は、かなり過激なものであった。フランダースのガレー船の^{キャプテン}船長のルーカ・デリ・アルビッチ(Luca degli Albizzi)が 1430 年 1 月にグレース・ディウ号、ホリゴースト号、そしてトリニティー・ロイヤル号を検査した時、それらは係船されているが、任務が可能であると書いた。確かに彼は、グレース・ディウ号を今まで見た中で最も大きくて美しい船であると記述し、同船に特に感銘を受けている⁴。アルビッチは

² PRO E364/5 ; Rose, *Navy of the Lancastrian Kings*, 61-131(Roper's Account 訳注 : Soper's の間違いと考える)。

³ CPR, 1416-142, 169, 256. 一人の助手が提供されてもいた。ソパーの経歴についての全議

論には Rose, *Navy of the Lancastrian Kings*, 6-27 を参照。

4 アルビッチのサウサンプトン訪問の日記は M.E.マレー(Mallett)によって、「15 世紀のフィレンツェのガレー船(*The Florentine galleys in the fifteenth century*)」、259p に収録されている(訳注: 蔵書 no.3541)。リッチモンドは、グレース・ディウ号は一操作されるには大きすぎて動きが鈍い「白象」と考えたが、スーザン・ローズによる最近の調査では、1420 年末以前に、ウィリアム・ペイン(William Payne)が船長となって、海に出たことを示している。S. Rose, “Henry V’s Grace Dieu and mutiny at sea”, *MM*, 63, 1977, 3-9p. (蔵書 no.3533)

経験があり、広く旅行をしたプロフェッショナルな海の男であり、騙されやすかったようには見えない。しかし、トリニティー・ロイヤル号は、前年に「弱っている(*debilis*)」と書かれており、同船とホリゴースト号の両船は 1430 年の遅くに「船渠入り」しているが、それは、浜辺に上げられて柵で周りを囲われることである。その頃に就役していた唯一の船は、王室の役務のために特別に建造されたバリンジャー船の *リトル・ジェーザス号*(*Little Jesus*)であった。ジェーザス号とグレース・ディウ号は 1434 年頃に両方とも船渠入りしており、前者はサウサンプトンで、他船はバースルドンでであった¹。大船はいずれもが 1422 年以降実際に使われたことはなく、極僅かのものが 1427 年以後は補修管理されていたのであり、1435 年頃には、ほとんど完全な再建造が必要になった。

21p

(途中省略)

¹ PRO E364/69, Soper’s accounts for the years 1427-32. ホリゴースト号は、W. J. Carpenter Turner, “The building of the Holy Ghost of the Tower, 1414-16, and her subsequent history”, *MM*, 40, 1954, 270. (蔵書 no.3534)

次の 2~3 年が経つと、大船は最終的に崩壊し、消滅した。グレース・ディウ号は 1439 年 1 月に火事による一撃を受けて水線まで燃えてしまった。ジェーザス号は 1447 年 7 月にウィンチェスターの司教の召使に、スクラップのレートで売られた。そしてホリゴースト号は 1452 年の早い時期に、自らの係船地で沈んだ⁴。利用可能廃物の最後の片が売られた時、艦船管理官の職務は終わりとなり、英国は一多分 12 世紀後半以来初めて一海軍管理行政を全く失った。長続きするような重要性を持たず、短命であったとはいえ、ヘンリー 5 世の創造的な活動は瞬間の爆発力を見せた。第一に、英国の船大工達が、彼等の技能を発展させる刺激と機会を与えられたことであった。バリンジャー船が、とりわけ 1416 年のジョージ号とアンヌ号(*Anne*)の建造によって、かなりの軍事的なポテンシャルを伴う船舶として開発された。これらはどちらも大きく(120 トン)、2 本マストで、オールでもって、ガレー船のように(modus unius gallee)推進された。これらは、どちらかと言

4PRO E364/81,86. グレース・ディウ号の喪失に与えられた理由は、その時に艦船保持官達^{シップ・キーパー}が乗船していなかったこととされた。ということは、艦船保持官達は繫^{アット・アンカー}錨している船にのみ提供されたので、同船は1434年に船渠入り^{ドック・キング}した後再び浮いていたに違いない。ソパーはホリゴースト号に乗っていたジャーデン・ブラウニング(Jurden Brownynge)と他の4人の艦船保持官達に£18.6s.3dを1426年9月から1427年6月までに支払った。

例えば、次の世紀のガレッサ船(galleasse)に似ていたに違いない¹。パトロールに使われた時は、「海での敵を見張って」130から143人の乗組員を運び、輸送に使われた時は、60から100人が職務に就いた。ジェノバのカラック船への一対策として建造された大^{グレート・シップ}船のように、技術的な資源と工夫は限界にまで及んだ。トリニティー号、ホリゴースト号、そしてジェーザス号は2檣(多分主檣に四角帆、後檣にはラテン帆を付けていた)であったが、グレース・ディウ号は3檣であった。南方の「カーベル」(端^{エッジ・ツカ・エッジ}に端^{モード})仕様ではなく、伝統的な「クリンカー」、即ち重なり板張りの北方仕様^{モード}であっただけでなく、同船は、浮かんでいる船として、最も大きくて最も進歩したものであった²。短期間の内に大きくて効率的なかなりの数の船を建造し、乗組員を配置し、効率よく補給^{サブライ}と補修管理を行う英国のキャパシティが、十分に示された。1417年の夏には、三つの小艦隊が同時に、かつ大成功の下に作戦を行い、この治世の9年間は、何年か以前よりも海は良く「平穩に保たれた」のであった。したがって、成功した海軍戦略は能力の問題ではなく、政治的な意欲と優先度であった。
(途中省略)

¹ PRO E364/59. Rose, *The Navy*・・・,42. R.C. Anderson, *Oared fighting ships*, 207.

² 英国の大工達はカーベル造りに必要な技能を有しておらず、捕獲したカラック船を修理する時には、ソパーは、そのために、外国の熟練した職人達を連れて来ようとして大変であった。Rose, *The Navy*・・・,45 and n.153 これら全ての、大^{グレート・シップ}船は竜骨が真直ぐであり、真直ぐな船尾柱と船尾柱舵を有していたようである。Morton Nance, “The ship of the Renaissance”, MM.41, 1955, 180.

1453年に、ヘンリー5世の、カレーを除いたフランスの領土全てを失った戦争が終わるや否や、国内の厄介な問題が増加した。1455年のセント・アルバンス(St Albans)の最初の戦いの後、武器を取っての紛争が政治の表面から遠ざかることがなく、私兵が増加し、国王のコントロール下に残ったものは散り散りになってしまった。ウオーリック伯のリチャード・ネビル(Richard Neville)は、カレーの隊長、かつ英仏海峡の提督(Admiral of the Narrow Seas)であったので、その地位を用いて、10ないし12隻の私的な艦隊を作り上げた。また彼は、理論的には国王に所属するグレース・ドウ・ディウ号(*Grace de Dieu*)と呼ばれる船の保護管理^{カスターディ}をしていたようである。この船は本来、ハルのジョン・ターバナー(John Taverner)某のために1440年に建造されたが、1446年に一部国王の費用で再建造された。

ターバナーが死んだ時(多分 1457 年)、同船は王室の所有となったが、責任を受け持つ
クラーク・オブ・ザ・シップス
艦船管理官が居なかったため、ウォーウィックに引き渡された²。1458 年の三位一体主日
(Trinity Sunday、訳注：聖霊降臨祭の後、最初の日曜日)の日に、伯爵の船(複)は、ジェノ
バとハンザ同盟の連合護送船団を(明らかに警告あるいは正当な理由無しに)英仏海峡に於
いて攻撃し、5 隻を捕獲し、他の多くの船を浜へ打ち上げさせた。

² R.C. Anderson, “The *Grace de Dieu* of 1446-1486”, HER, 34, 1919, 584-6.蔵書 no.3546。
訳注：Grace Dieu と混同しないこと。なお本原著の Index は、Grace Dieu を Grace a Dieu
としているので要注意。また Grace de Dieu の言及で、36p としているのは 37p の間違い。

(途中省略)

36p

3 チューダー朝初期の進展、 1485 年～1520 年

1483 年から 1485 年の怒涛の諸年は、海軍管理行政の連続性に破綻を見せていない。ト
ーマス・ロジャー(Thomas Roger)は 1483 年にリチャード 3 世から、1485 年 11 月にヘン
リー 7 世から、彼の職務を通して維持された大赦(general pardon)を受け取った。彼の任命
の特許状は 1485 年 3 月付け(リチャードから)と 1486 年 2 月付け(ヘンリーから)であった
が¹、1485 年 10 月には既に国王の船の何隻かに責任を持っており、彼の活動が中断するこ
とはなかったようである。彼は 1488 年 1 月か 2 月に、職務に続けて就いている中で亡くな
り、彼の未亡人のジョアンヌ(Joanne)が後日提出した勘定書は、ヘンリーが王位に就いた直
後の 1485 年 8 月に始まっている²。これらの勘定書が描き出す情景は、ジョン・スターリ
ング(John Starlyng)あるいはウィリアム・ソパーの同様な提出物から得ることが出来るも
のよりも豊かで、この時点での艦船管理官の任務が多岐にわたり、また幾分曖昧なところ
があるものの³、骨の折れるものではなかったことを見せてくれる。ヘンリー 7 世は 6 隻の船
を相続したようである。これらの内、フォーコン号とトリニティー号の 2 隻はロジャーの
勘定書には全く現れず、2 年半の間、他者の手にあったに違いない。3 番目に、マーティン・
ガルシア号は、国王がリチャード・ギルフォード卿に与える前に、1485 年 12 月に 4 日間
彼の手元に在ったにすぎない。船と共に渡された索具と滑車装置の目録を作る時間は無か
ったであろう⁴。

¹ *Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII*, ed. M. Oppenheim, xvi-xvii,
3-5. (蔵書 no.3422)

² 同上、3。

³ Alan Moore, “Accounts and Inventories of John Starlyng, Clerk of the King’s Ships to
Henry IV”, M.M. ,4, 1914, 20-26, 167-73; for Roper(訳注：Soper の間違いと考える)(蔵書

no.3538) see Susan Rose, *The Navy of the Lancastrian Kings*.

⁴ *Naval Accounts*, 67-70.

37p

従って、報告書は主に、他のグレース・ディウ号(*Grace Dieu*, 訳注: グレース・ドウ・ディウ号: *Grace de Dieu* の間違いと考える)、そしてガヴァナー号(*Governor*)の3隻の取り扱い、保守、そして処分を扱っている。各船は、「サウサンプトンの郡^{サウサンプトン}の川の屈曲部 (hoke, 訳注: hook のこと)のハミル川(Hamill, [Hamble、ハンプル川])において^{ドック}に」正式に、グレース・ドウ・ディウ号は10月10日に、他の2隻は11日^{タイクン・オーバー}に入れられた。各船の内容は登録され、これらの目録は勘定書全体のかかなりの部分を為している¹。同船を受け取って1週間後にロジャーは、ガヴァナー号をハンプル川からバースルドンへ移した。そこでは以前の22人の^{シップ・キーパー}艦船保持官がわずか4人を必要とするだけであった。次の5ヶ月間に、彼は賃金、食料、そして補修管理作業に£115.18s.2dを出費した。それから2月18日に、彼は同船を「装具を付け、^{デーグル}滑車装置を付けて」ロンドンの商人ラルフ・アストリー(Ralph Astry)とトーマス・グラフトン(〜Grafton)に渡した。ガヴァナー号は記録に二度と現れず、賃貸ではなく、売却か贈与であったに違いない。というのは、購入価格(そうだとする)が別の所に貸方に記入されたからである。グレース・ドウ・ディウ号は経年しており、かなりの再建造が為された。同船は国王の所有による最大の船であったが、その将来については当初より不安が持たれていた。ロンドンの船大工のジョン・ハスター(Haster)が、同船を検査するためにサウサンプトンに連れて来られ、同船の取り扱いの決定が10月末前に為されたようである²。帆柱(複)が倒され、バラストが取り除かれ、最後の^{シップ・キーパー}艦船保持官達に1486年3月11日に、最後の支払いがなされた。それから、あるいは少し後で、「徹底的に破壊されて、ソヴァリン号(*Souveraine*)と呼ばれる(国王の)船を造るのに使われるために」レジナルド・ブライ卿(*Reginald Bray*)に引き渡された。

そうして、1486年3月末頃に、ロジャーは僅か1隻、メアリー・オブ・ザ・タワー号に責任があるだけとなった。ガヴァナー号と同様に、同船は、引き取られる2〜3日以内にハンプル川からバースルドンに移され、そこで、ロンバルディアへの航海のために、ウィリアム・キャペル卿(Capell)とロンドンのウィリアム・ヘリオット(Herriott)に対して貸与されるまで、面倒見と補修管理をベースとして、そこに留まった。1487年7月に戻って来た時に、ロンドンの税関で押収された何らかの^{ケーブル}綱とその他のロープを運んでおり、そのために、ロジャーは、同市において貯蔵スペースを借りることを強いられた³。

¹ *Naval Accounts*, 36-73.

² 同上、16-17。

³ 同上、32。

また、同船は風雨に曝されて何かしら傷んでおり、バラストを移して洩れを修理するために、

8月に数週間、大工達と船員達のチームが雇用された。同年の10月に、メアリー号はアイリスで船渠に入れられ、大部分の索具とその他の艤装品がグリニッジで倉庫に入れられた。勘定書の最後の2〜3週間、同船に2人の艦船保持官が雇われた。ただし、そのようなプロフィールは凋落期に在るような印象をもたらすが、それは、いろいろな点でミスリードである。グリニッジの倉庫は、国王の所有ではなく賃借であったとはいえ、ロジャーの監督の下で、ミニチュアの総合造船基地となった。彼が引き継いだ時に、そこには26門の大砲と160個の薬室があった。これらに、出処は不明であるが、8門のサーペンタイン砲と23個の薬室が加わり、メアリー・オブ・ザ・タワー号から55門の大砲が外された¹。

(途中省略)

¹ サーペンタイン砲は、当時好まれた船用の大砲で、薬室を伴った重さは(平均的)300〜320lb(訳注: 136〜145kg)であった。この時点で、そうした大砲は大砲管理長(Master of the Ordnance)によって供給されることはなく、ロジャーは7門のサーペンタイン砲を、1486年6月にサウサンプトンのフィリップ・ルカー(Philip Loker)から購入した。*Naval Accounts*, 19, 77-9.

ヘンリー7世は管理行政事項においては、彼の統治の他の側面から分かっているように、革新者ではなく、艦船管理官の職務を拡大させることに着手することはなかった。国王の任務で海上に在った船の賃金を全て払ってはおらず、正確にどの処理が彼の手を通ったのかについて、時々混乱があった。彼の未亡人は、1487年にトーマス・ブランドン(〜Brandon)によって指揮された船(複)に彼が支払いをしていたと申し立てていた£700超に対して、金銭が「既述のトーマス・ロジャーにも、またはその代理人の手にも来ることが無かった(never come unto thands、訳注: hands と考える)ことを理由として⁴、責任を否認したが、大蔵省の出納係の一人であるウイリアム・ページ(Page)によって、ブランドンに直接に払われていた。彼女の申し立ては受け入れられた。同様に彼女は、多分仕事が任せられたレジナルド・ブライ卿の監督の下で「ソヴァリン号を造るために」ヘンリー・パーマー卿(Palmer)によって受け取られた£40は、「彼(夫)は既述の船の新造の全体の勘定と計算を未だ続けていた故に」、彼女の夫の勘定の一部ではなかったことを指摘した。後にリージェント号と呼ばれるもう1隻の新造船も同じく、ロジャーが亡くなる前に、リチャード・ギルフォード卿の監督の下で建造されていたが、これについては、艦船管理官の勘定書には全く痕跡がなく、彼は、例え不注意からであったとしても、何のかかわりも持たなかった。

⁴ *Naval Accounts*, 34-5.

海軍の歴史家達の注目を集めるヘンリーの主だった事項を為すのは、これらの2隻の船の建造である。そうした決定が、あらゆる種類の逼迫した仕事が彼に圧力をかけていた王位

に就いて 2～3 週間以内に為されたことは考慮に値する。それらの船は、ヘンリー6 世もエドワード 4 世も建造を企てた事の無い種類の^{グレート・シップ}大船ーソヴァリン号は約 450 トン、リージェント号は 600 トンーになることになっていた。エドワードあるいはリチャードが大きな船を望んだ時、彼等はそれを買ひ、そのような船は 1418 年以来、国王の命令でもって建造されたことはなかった。リージェント号は、「フランスのコロンブ号(*Columb*)と呼ばれる船に似たように」なることが意図されたことが分かっているが、その指示の背景にあった考えは推測が出来るにすぎない¹。ソヴァリン号はサウサンプトンで建造され、1488 年 8 月に国王が乗船するために、建造は十分進捗していた。従って、同船はその頃に進水されたのであろう。リージェント号は、ケントのロザー川のリーディングにおいて建造され、多分建造中の姉妹船に遅れること約 6 か月であったようだ。両船とも、最新の設計^{デザイン}で、可能な限り最も洗練された艤装をされた 4 檣カラック船であったが、ただ、全ての英国船のように、カーベル造りではなくてクリンカー造りであった。£950 を超える支払いは、リージェント号の建造として辿ることが出来るが、全金額のどれだけの割合を表しているのかは分からないし、ソヴァリン号のパーマーの勘定書は、完全に消失してまっている。それでも、

¹ M. Oppenheim, *A History of the Administration of the Royal Navy, 1509-1660*, 36

これらの 2 隻の船は、王室の財務がヘンリーの財政健全化対策に未だ対応し始めている時期に、重い投資となったことは明らかである。多分国王は、極めて大きな船の需要が増加した時に、これらを商業的な投資と見たのであろう。とりわけ地中海における投機が教える所は、船舶がより大きくて、より良い武装がされているほど、成功の見込みが高かったことである。メアリー・オブ・ザ・タワー号は、1486～7 年にロンバルディアへの航海に、寸分の隙無く武装していた。多分、主たる考えは威信であった。国王の王室の幟を掲げるに値する僅かの^{グレート・シップ}大船は、戦時の軍事面でプラスであるだけでなく、当時の人々によって既に理解されていたような、海において、国王が権威を主張するシンボルでもあった。ジョン・フォートスキュー卿(～ Fortescue、訳注: 16 世紀後半頃の Chancellor of the Exchequer)は、その線に沿って考えており、またヘンリーは常に正しいシグナルを送ることの重要性に敏感に気づいていたーそれが、彼が自分の宮廷の豪華さに惜しみなく金を使った理由である¹。マイケル・オッペンハイムが 1 世紀前に指摘したように、リージェント号とソヴァリン号は設計において革新性はなく、サイズが通常でなかっただけであった²。これらの船は、武装の重量も通常ではなかった。1480 年以前には、^{フリゲート・シップ}軍艦でさえも、僅かな数の大砲を積んでいただけであったが、6 年後には考えは変わりつつあった。メアリー・オブ・ザ・タワー号は個人的な商業航海に 55 門の大砲を積んでおり、ソヴァリン号が 141 門のサーペンタイン砲で、リージェント号が 225 門を下らない同砲で武装していたことが分かっても、驚くには当たらない³。これらの大砲の配備と搭載は、一部が在庫目録から復元出来る。この頃の野戦砲は車輪の付いた砲架に載せられていたが、海上での大砲は、甲板に縛られていたか、

あるいは発砲後の戻りに対して幾分の動きを許すようにしてロープに繋がれていたと思われる硬い木製の台座に固定されていたようである。飛び跳ねに抵抗力のある榆の材木がそうした台座に使われたという事実は、いくらかの動きが予想されたことを示唆する。サーペンタイン砲は元込め砲(breech loader)であった。青銅で鑄造された物もあったが、ほとんどが鉄の帯で作られていた。各大砲は、3 個の薬室を備えつけており、そのことは、早い速度での発砲を行うことが可能であったことを示している⁴。全ての大砲は船首楼と船尾に配置されており、そこにおいて、開いた舷窓を通して発砲されたようである。サーペンタイン砲は 1 門が 2 トンの重さに達したが、船そのものを沈めたり、その能力を奪ったりするよりは、敵の索具を破壊し、甲板の邪魔物を一掃するために設計された軽装の武器に区分されるべきであった。砲甲板のようなものは無く、オープンハムは、両船は共に、そのトップ・ハンパー(top-hamper、訳注：復元性を弱める甲板よりも高所にあるマスト、ヤード、索具など)を持つために、水中部分を低くしていた(lay low in the water)と考えた。しかし、カラック船の特質の一部は、その高さが乗り移りすることを困難にしていたという事実に在り、そうではなくて、200 門を越える小砲の全重量では 600 トンの船体を不安定とするほどではなかったと結論づけるべきであろう。これらの船が「注文生産」の軍艦と言われるべきで、それ故にもっと以前の時代の王室の船とは区別されるべきであるかどうかは、かなり議論の余地があるように思える。ヘンリー5 世のグレース・ディウ号は商業的な目的に使われたことはなく、その限りでは、軍艦であることに特化していたが、稼働した寿命が極めて短かったし、通常の商船の設計と異なっていたのはサイズだけであった。リージェント号と

¹ D. Loades, *The Tudor Court*, 24~5.

² Oppenheim, *Administration*, 40.

³ 同上、41。

⁴ P. Padfield, *Guns at Sea*, 57.

41p

ソヴァリン号は、船首尾楼が^{キャッスル}大砲を搭載するために造られ、強い構造と多くの舷窓を必要としたことが幾分異なっているが、それは比較的マイナーなことである。その建造に責任があったギルフォードとブライは友人で、国王の信頼の厚い従者達で、船の設計の経験があったことは知られていない。ただ、ブライは明らかに多くの才能を持っており、ウインザーとウエストミンスター王室聖堂にも責任を持ったのであった。ソヴァリン号は、存在する勘定書によってカバーされる時期の間に、商業航海に使われたのは 1 回だけであったが、ロンドンのジェイムス・フィンチ(～ Finch)による 1497 年のレヴァント地方への航海――明らかに他の王室の船(複)と同じように利用出来たということである¹。リージェント号は、いかなる個人的な目的にも使われたことが知られていないので、これとは異なったように考えられていたのかもしれない。同船は、特別な意味での国王の^{グレート・シップ}大船であり、常に提督の(Admiral's)旗艦であったが、そのような船舶は過去にも存在しており、同船が就役した時

に、伝統から離れる意図が無かったのであろう。

しかしながら、これらの大型で高価な軍艦の存在には、予期されてはいなかったかもしれない何らかの思惑があった。グレース・ディウ号は特定の戦争のために建造され、一度係船されると、敵対状況が続いていたという事実にもかかわらず、二度と使われることが無かった。リージェント号とソヴァリン号は特定の戦争のために建造されたのではなかったし、一事實、建造された時、予見される戦争は無かった— これらが余計者になることはなかった。従って、これらは高いレベルで補修管理される必要があり、小型の船舶にはそれで足りた、時に応じた浜への引上げと船渠入りは適切ではなかった。1496年に、この目的のためにポーツマスに特別の船渠が、倉庫と鍛冶場と共に建設された。また£2000 超が港の要塞化のために出費され、それを萌芽的な海軍基地と言っても誇張ではない²。

¹ *Naval Accounts*, 218.

² 同上, xxxiv.

全部の建設の勘定書が残っているので、大変多くのことが知られているが、海軍の歴史に於けるその重要性の評価に影響するに違いない困惑させられる特徴もまたいくつかある。オッペンハイムとその他の人達によって英国で最初に知られている乾船渠として述べられているが、何か普通ではない事が試みられているということを示唆するような当時のものは無い。後の第1泊渠である現地において、1495年6月14日に掘削が開始され、11月29日まで続いた。そこで、作業は一旦中断し、1496年2月2日から再開して、同年の4月17日まで続けられた。最初の24週間の間、平均で35人の労働者と大工が毎週雇用され、全体での費用は£124.2s.3d1であった¹。こうして創り出された泊渠は材木で裏打ちされ(timber-lined)、二重の木製の扉でもって閉められた。それ以前の船渠への言及からは、同じような構造を挙げることは出来ないが、或る程度の掘削は一般的であり、船渠内で船体を浜へ上げるために使われる材木の支え(複)への言及は、水が普通に取り除かれていたことを明らかにしている。オッペンハイムは、これらのより古い船渠は、潮汐の頂点から出ているようにするために、前部を横切って杭を打ち込まれた土と砂利を伴った満潮時の場所の引掻いて掘った浅い穴(shallow scrape)(複)と考えた。もし、そうであったとするならば、ポーツマスの構造物との対比は極めて目立ったものであったであろう。しかし、その違いは、オッペンハイムが考えたほど明らかなものではなかった。第一に、扉(複)が有るにもかかわらず、大量の石と砂利でもって船渠の先端を「強化する」必要があった事である。これは、扉(複)の間のスペースが埋められていたことを意味するに違いなく、この一つの解釈は、船がこの船渠から取り出される度に、船渠の先端を干潮時に掘り出すために、一団の作業員達が雇われねばならなかった事実によって確認される²。間違いなく、ポーツマスにおける掘削は通常よりも大きくて深く、そして、両船が大量の水を流し出した(drew)事実を考慮に入れるように場所が定められたのかもしれない。構造は多分、より手の込んだものであり、水を

抜き取るためのポンプへの言及も一段と高いレベルの複雑化を示唆するが、乾船渠入りの原理も実務も新しいものではない。そこで、国王の技術者達が、革命的なアイデアを見つけることが出来たと敢えて想像する必要はないようである。

ヘンリー7世は24年間統治をしたが、その間に、彼が相続した全ての船を処分してしまった。ジョアンヌ・ロージャーは、メアリー・オブ・ザ・タワー号を、1488年2月に夫の後継者であるウィリアム・コマーソル(～ Commersall)に手渡したが、1496年以降、売られたかあるいは壊されたか明らかではないが、同船は記録から消えた。フォーコン号とトリニティー号も同様に、1503年に消えている。これらの船舶に代わって、リージェント号とソヴァリン号だけでなく、1497年に建造されたスィープステイク号とメアリー・フォーチュン号が現れた。

(途中省略)

¹ *Naval Accounts*, 143-48.

² 例: 「また、既述のロバート・ブリガンダインは、ポーツマスにおける船渠の先端(dokke hede)を解体する労働に関して、20人(xxti)の労働者の賃金を支払った。杭(複)と支柱(複)(shory、訳注: 支柱 shore のことと考える)を持ち上げて外へ出し(weyng ut of、訳注: weighing out of と考える)、そして、扉(複)の間の粘土とその他のがらくたを掘り、ソヴァリン号を外へ出すために、潮が引く毎に、昼も夜も、・・・4週間・・・既述の仕事の労働をした」；同上、170-1。

ヘンリー8世と彼の父親との劇的な対比は、歴史書の通り相場であり、彼等の同時代人によって多くのコメントがなされた。しかし、当たり前なことであるが、若者は、かなりの程度、その父親が彼を作ったところに依拠している。お世辞や宣伝の誇張からまったく離れて、良い馬上槍試合騎士(jouster)であり、テニスの選手であったが、それは単に、父ヘンリーが、彼の生のままの運動能力を最良の教師達の教育に委ねたからであった。彼のガソと軍艦への熱情は通常、彼の父の平和的で商業的な好みに際立って対比していると思われるが、実際にヘンリー7世は大砲の類にかなりの関心を見せた。彼の治世の最初から多くのフランス人の大砲の鋳造者を雇い、彼等は多分青銅の大砲を鋳造していたのであろう。そして1489年頃、ロンドン塔において、彼に仕える30人の砲手 ―フランス人と共にドイツ人とスペイン人― を有していた¹。1496年に、彼はスコットランド作戦のために大砲の製造の委任状を発行し、ピエール・ロバーツ某(Pierre Robertes)が同年にアシュダウンの森(Ashdown Forest)において鋳鉄の大砲と鉄の砲弾を作っている。アシュダウンの真南のバックステッド(Buxted)には、1490年頃から鉄の鋳造所があった。ただ、誰がそれを運営していたのかは分かっていない²。英国における鉄の大砲を鋳造する試みは1508年にサセックスで為され、1510年頃に分離薬室を伴った元込め砲が成功裡に鋳造された。これらは並みのサイズ(大砲が714lb、薬室が425lb)で、丁度、海軍での使用を目論んでいたようである。

従って、ヘンリー8世が1511年にハウズディッチ鑄造所(Houndsditch、訳注：ロンドン塔の北北西約1km)を設立した時、彼が革新的であったわけではなく、確立された擁護者としての伝統を受け継いでいただけであった。似たようなことで、オルロップ甲板の上の砲甲板に重い大砲を搭載するように設計されたことが知られている最初の船はメアリー・ローズ号であったが、メアリー・ローズ号が建造されたのが、1509年4月のヘンリー7世が亡くなる前だったのか後だったのか明らかではない。G.F. ハワードによれば、船の側面に切られた舷門(複)を通して大砲を発砲するアイデアは、「1505年と1509年の間」に開発されたが、それが誰のアイデアなのか、あるいはメアリー・ローズ号以前に経験されていたことなのか、誰も知らない³。舷窓の発明はブレストの造船家のデスチャージズ某(Descharges)と信じられているが、彼が発明したと推測される物が何なのかは全く明らかではない。ソヴァリン号とリージェント号は両船共に、船首尾楼の開いたままの舷門(複)を通して発砲する大砲(複)を搭載しており、ワーウィック・ロールは、デスチャージズがしたと言われる発明の少なくとも10年前に同じテクニックを見せている。多分彼は、下の方の甲板において必要であったであろう閉鎖された、即ち蓋を付けた舷窓の創始者であったのであろうが、砲術よりは荷積みやアクセスに使われたのであろう。メアリー・ローズ号はほぼ間違いなく、当初より蓋を付けた砲門を有しており、それによって軍艦の設計における革命を印したが⁴、この重要な進歩に責任があったのは、彼の息子の船大工達というよりは、ヘンリー7世の船大工達であったとした方が良からう。

クラーク・オブ・ザ・キングス・シップス
国王艦船管理官としてトーマス・ロジャーの後を継いだのはウィリアム・コマーサル(～Commersall)で、彼は1495年4月末まで職務についた。コマーサルについては、彼が経験豊かな海の男であったこと以外はあまり良くは知られていないが、彼の勘定書は残っていないようで、無能で免職されたのかもしれない疑いが幾分ある。

¹ H. Schubert, “The first cast iron cannon made in England”, *JISI*, 146, 1942, 131.

最初に成功した鑄造大砲の勘定書は、Duchy of Lancaster Receiver’s accounts for Sussex (454 nos. 7329-7331)

³ G.F. Howard, “Gun-port lids”, *MM*, 67, 1981, 64 (蔵書 no.3543).

⁴ PRO E36/13 f.23. G.F. Howard, “Early ships’ guns I: Built up breech loaders” 439～52.

(途中省略)

ロジャーと違ってブリガンダインは、現に活動している間には、いかなる賃金や食料の支払いにも関与しなかったようであり、その他の船を「取り込む」ことに係る支出の記録を残していない。一方で、ポーツマスポーツマスの倉庫と船渠、そして4隻の船の補修管理、修理、諸費サウヴィンシングの支払いの全体的な責任を負っていたようである。グリニッジにおける賃借された倉庫への言及はもう無いが、それが放棄されたのか、あるいは他の管理の下に置かれたのか

は明かではない。これらの船は未だに、時としてテムズ河に留め置かれ、「テムズ河の氷(the yse in Thamy's)」からソヴァリン号を守るための防護柵^{バリアー}の建設のために、1497年1月に£18.2s.2d¹が費やされたが、船の大部分はポーツマスに居り、そこで、リージェント号とソヴァリン号は、一特に後者は、その補修管理に必要とされたであろうよりも長い時間を船渠で過ごした。それ以前の世代にそうであったように、船渠入りは短期間の保管^{ドッキング}の形であった。

1495年5月から1497年末までの彼の残っている勘定書の期間の2年半の間に、ブリガンダインは£2061.18s.8d²を出費したが、その内、船渠の経費が£193を少し超え、ソヴァリン号が£595、リージェント号が£1042であった²。これはロジャーのものよりも「通常」な活動が高いレベルであることを表している。何故ならば、海上に在る船への特別な支払いは一切含んでいないからである。ただ、勘定書に関しては、一つの疑問に答えても次々と疑問が生じてしまう。例えば、1503年まで国王に所有されていたが、ブリガンダインの責任ではなかったトリニティー号とフォーコン号は何処に居たのであろうか？ 特許状の言葉遣いからはそう受け取れるように、新しい仕事が始まる以前にポーツマスに船渠が在ったのであろうか？ブリガンダインはスコットランド戦争において使われた大砲類を勘定に入れたのであろうか？あるいは二つの文書の間には、なんら繋がりはないのであろうか？ロジャーの最後に残った船のメアリー・オブ・ザ・タワー号は、ウィリアム・コマーサルへ正式に手渡されていたが、ブリガンダインの手に渡ることはなかった。

(途中省略)

¹ *Naval Accounts*, 164.

² 同上、344.

52p

1497年頃、彼の主たる責任事項は諸費^{サーヴィシシング}の支払いであったことは明らかである。彼は、修理と補修管理の仕事で日当たりや週当たり雇用の船大工、まいはだ詰め工、大工、そして塗装工を雇って支払いをした。船が就役していない時にそれらの面倒を見、必要な時に船を移動させ、船渠入りさせるか、あるいはポーツマスとテムズ河の間を航走させた艦船保持官^{シップ・キーパー}とその他の船乗り達を雇い、支払いをした。彼はまた、船渠における労働による仕事と倉庫の建設に責任があった。彼は、材木とその他の材料、具体的には綱類^{ロープ}及び船乗り達自身が多分帆に仕立てたであろう帆布^{キャンバス}を購入した。彼は船上で働く全ての男達に住居と食料を、艦船保持官^{シップ・キーパー}達に食料を提供した。また既に見て来たように、ブリガンダインは、スィープステイク号とメアリー・フォーチュン号の建造の勘定書を付けたが、メアリー・ローズ号、ピーター・ポムグラネート号、あるいは1509年と彼が死んだ1523年の間に、国王の命令で建造されたその他の大きな船の勘定書は付けなかった。

ヘンリー7世の海軍政策は、この証拠から部分的に再構築できる。彼は、自分自身の船を所有して用いる必要性を評価し、王室海軍の核とするのに必要な本当に大きな軍艦を個

人の所有物から見つけ難いことが分かっていた。以前の大型船の建造に対する報奨金の支払いを復活させ、よりシステムチックにしたが、その効果の判定は大変見極め難い。1502年に、スペインのフェルディナンドとイサベルは1500トン(スペインのトンは英国のものよりもいくらか少ない)以上に対して、トン当たり100マラベディの固定報奨金を導入し、重いペナルティーの下に、彼等の臣下が船を外国人に売ることを禁じた¹。ヘンリーはそれよりも進んだことはしなかったが、約80トン以上から、1トン当たり1から5シリングの間が払われたようである。そうした支払いが全般的なものであったのか、特別な状況においてのみ行われたのかは明らかでない。1488年に、彼はブリストルのニコラス・ブラウンに対し、140トンの新造船に£26.13^s4^dを認め、これは1トン当たり約3^s10^dであった。

¹ Oppenheim, *Administration*, 37.

² 同上、38。また、B. Dietz, “The Royal bounty and English shipping in the sixteenth and seventeenth centuries”, *MM*, 77, 1991, 5-21.

一方、1491年に400トンの船の建造者達は5^sが認められたが、多分、サイズによってであろう²。中位のサイズの船を購入した者でさえも、なんらかの配慮を期待することが出来た。1502年に120トンのフランス船を購入していた3人のブリストルの商人達は、「何時でも、我々の指揮の下に」国王が船を使えるという了解で、£20を認められた¹。ヘンリーはほとんどの部分を、彼の前任者達がしたように、英国人からはトン当たり1シリングで、外国人からは2シリングで船を賃借した。彼は具体的に、スペインと低地諸国の船舶を好んだようであるが、多分それらが最も調達が可能であったからであろう。彼自身の臣民達は、この支払いの不釣り合いに特に満足していなかったのではなく、別の観点から彼等の利害の面倒をみってくれる国王を説得する強い立場には居なかったということである。彼等はトン数に基づいた1(シリング)よりは固定レートを好んだようで、1487年の請願でそう言っているが、聞き届けられなかったようである。

大きな変更、即ち革新的なことは何もしなかったが、ヘンリーは彼の息子に、多年に渡って存在していたものよりも、もっと活動的で、しっかりと基盤が整った海軍管理行政を手渡した。それは、改良された設備、航海に優れた条件を備えた少数の船、そして拡張計画を伴ったポーツマスに基地を有した。海軍の武装は進歩しており、また経験を持った艦船管理官には、在庫を備えた倉庫の状態を保つのに適切な諸源が与えられた。国王は多くの機会に、自らすべき責務について、ブリガンダインと話をすることに十分関心を持ち、個々の船の配置を彼自身で決定したと思われる。彼が、通常の平和時の機能を伴った常備の海軍を思い描いていたかどうかは別のことである。海を平穏に保つための通常のパトロールは何処にも言及されていないし、もし海賊に対して、時に応じた遠征隊が派遣されたならば、それは別途組織されたに違いない。

(途中省略)

¹ これは、具体的な約束を構成していたに違いない。というのは、国王は、そのような事前の取り決め無しに、どのような船でも「取り上げる」ことが出来たからである。

54p

ヘンリー8世は、彼の父がトーマス・ロジャーに続けさせたように、ロバート・ブリガンダインにその職務を続けさせた。新しい治世における艦船管理官^{クラーク・オブ・ザ・シップス}として最初にしたことは、1509年5月4日付の証書であるが、彼のこの時点での責任を肌で感じさせる勘定書は残っていない。彼は、1504年と1512年の間にソヴァリン号^{ソヴァリン}を修理し、リージェント号を「新造」した費用を、サウサンプトンの顧客達の1人であるジョン・ドウターイ(〜Dawtry)とジョン・ホプトン(〜Hopton、訳注：124ページ参照)と分け合った⁴。1509年10月28日にソヴァリン号はポーツマスで船渠に居り、ブリガンダインは、既に同船に対して行った仕事に対して£1175.14s^{2d}を受け取った。1508年7月にレヴァント地方への航海のためにルードヴィコ・デ・ラ・フォーレ(Ludovico de la Fore)という名のイタリアの商人に貸した名前が不明の船(リージェント号であったと思われる)を11月18日に、国王の代理で受け取った。

⁴ 「サウサンプトンのトーマス・トーマス(Thomas Thomas)と国王の艦船管理官^{クラーク・オブ・ザ・キングス・シップス}のロバート・ブリガンダインを一方とし、国王の船、リージェント号の船長のハーベイ・ハーバードを他方とした両者間の証書(Indenture)」, *Letters and Papers of the Reign of Henry VIII*, I, 16, PROSP1/2 f.149, L and P, I, 1393.

55p

1510年6月9日にウーリッジから彼は、サウサンプトンの別の顧客であるリチャード・ポルシャイド(〜Polshide)へ、メアリー・ローズ号とピーター・ポムグラネート号の新造のために受け取った金銭について手紙を書いた。これが、これらの有名な船が記録に現れる最初である¹。1511年10月に彼は2隻の新しいバーク船の艤装のために£1600を受け取り、この時に2隻の新造の漕ぎバーク船^{ロウ・バーク}のことも挙げられている。デイヴィス博士が数年前に述べているように、ブリガンダインは、海事について国王が使用した多くの事務官の一人でしかなく、「一人で成り立っている国の部門^{ワン・マン・ステーツ・デパートメント}」ではなかった²。彼の以前の艦船管理官達と同様に、彼は予算を有しておらず、具体的な目的のための具体的な認可書によって支払いがなされた。ヘンリー8世は彼の父と同様に、海軍についての政策決定を自分自身で行い、そして、しばしば証書に署名をすることに十分な関心を持っていたので、艦船管理官は、例えそうする地位にあったとしても、半自治的な部門^{セミ・オートマス}へ発展させるチャンスはほとんどなかった。

そうした証拠が有るように、二人の治世の間にはかなりの継続性があり、ヘンリー8世は建設と補修管理^{メンテナンス}のプログラムを力いっぱい引き継いだ。ポーツマスと同様に、ウーリッ

ジにもある種の造船所^{ドックヤード}(複)が存在していたようで、5隻の船だけしか実際に手渡されなかったというのはちょっとミスリーディングである。

(以下省略)

¹ PRO SP1/2 f.149; l and P, I, 1393

² C.S.L. Davies, “The administration of the Royal Navy under Henry VIII; the origins of the Navy Board”, 268-88.

(訳注：ヘンリー8世は、スペイン、ローマ教皇、ヴェネチアと神聖同盟を結んで、1512年にフランスに侵攻した。この時、エドワード・ハワードが提督に任命され、ブレストとテムズ河の間の水域の安全確保を行った。同年8月に、ブレスト近くのセント・マシューの海戦において仏の最大艦マリエ・ラ・コルデリエール号〔*Maie la Cordelière*〕の火薬庫が爆発し、その貫い火で英の最大艦リージェント号も燃えて両艦が失われた)

大勝利とは言い難かったが、ヘンリーは、どこから見ても、この遠征を喜ぶ理由があり、ハワード(Howard)に対し、寛大に報償を与えた。メアリー・ローズ号とピーター・ポムグラネート号^{ヘビー・キャノン}が重い大砲を搭載した最初の軍艦だったとしても、フランス側も間違いなく直ちに追いつき、英国が火力に明らかに勝っていたことを示すものは何も無い。またこの早い段階で搭載された^{ヘビー・キャノン}重い大砲がとりわけ効果的であったことも無いようである。

(途中省略)

国王の努力は、冬の間も休みはなかった。諸船はウーリッジ、イアーリス、そしてグリニッジで修理された。最初はヘンリー・インペリアル号(*Henry Imperial*)、後にグレース・ア・ディウ号^{グレート・シップ}と呼ばれた新しい大型船は1513年の2月か3月に進水したようである。

(途中省略)

1513～14年の冬の間、^{グレート・シップ}大型船の大部分はポーツマスかテムズ河に戻った。ワインダム(Wyndham; Sir Thomas Wyndham, the Vice Admiral and Treasurer of the fleet)は、彼の^{グレート・シップ}大型船と一緒に、10月半ばまで、保持する



1513年のフランスの人文学者ジェルマン・デ・ブリ(Germain de Brie)の「コルデリエール号の火災」(*Chordigerae navis Conflagratio*)の挿絵(画家不明):同船の後ろに火が燃え移ったリージェント号が見える。

ように命じられ、そうするために、彼の男達に一週間当たり 16^dを支払う権限が与えられた。何故ならば、船内の疫病が交代要員を補充することを困難にしていたからである²。その後艦隊は、枢密院によって権限が与えられ、16 隻と 1500 人が冬季配置(winter footing)となったようである。

² *Letters and Papers*, I, 2260.

(途中省略)

1514 年の夏に、不満足に萎んで終わった戦争は、英国海軍の発展にとって非常に重要であった。戦争が終わった時、ヘンリー 8 世は自分自身の 30 隻を超える船を有しており、それらの内、1512 年以来購入されたものが 7 隻、建造されたものが 9 隻あった。国王の大砲の類への関心が、デザイン、据付け、そして弾薬における改良を試みる気にさせたので、これらの中の何隻もの船に、重い大砲が備えられていた⁴。彼の新しい旗艦は、1500 トンの排水量で、建造費用が£8000 を超えた、それまでに世界で見られた最強の軍艦であった⁵。また、彼の船大工達もついに、伝統的なクリンカー造りを捨て、より強力なカーベル型に変えた。クリンカー造りのメアリー・ローズ号は、その下部甲板の各船側に僅か 2 個の砲門を伴って設計されており、ヘンリー・グレース・ディウ号は同甲板に 6 個持っていた。1514 年頃、全てのこれらの大きな船は真鍮製の 3000lb までの重さとなる事があったカートル砲(curtall、訳注：curtal, curtoll、筒の短い近世初期の大砲)、そして僅かに小さいだけの真鍮製のフォーコン砲(falcon)を搭載していたが、この戦争の間にカーヴァリン砲(culverin)が初めて現れた。

⁴ Oppenheim, *Administration*, 54-6.

⁵ *L and P*, I, iii, 3060; J. Charnock, *History of Marine Architecture*, 44-5. One Italian reported that she displaced 4000 tons!

同時に海軍は、伝統的に関係を有していた「王室陸軍」(army royal)から離れ始めていた。1512 年には、王室陸軍は乗船させられておらず、海軍自身が作戦を行った。一方、1513 年には、いつもあったような海戦はヘンリーがフランスへ出発する前に終わっていた。さらに、戦闘は決定的なものではなかったが、海上での英国の支配状況は、その時代の技術が許す限りにおける完全なものであった。フランス側は限られたガレー船の作戦において何らかの成功を享受しただけであり、ハワードの自信があり、かつ攻撃的な戦術によって完全に取り消されてしまった。同様に重要なことは、理論整然と記述することはかなり難しいが、管理行政と支援業務の発展であった。ポーツマスには、1496 年の船渠の建設以来、鍛冶場があったが、1511 年 9 月頃にもう一つが「ブラッセルの武具製造者達のために」(訳注：ヘンリー 8 世が優良な武具を国産するためにブラッセルの武器製造者を

ロンドンに招致した)グリニッジに開設された。新しい船渠(複)がライムハウスとケントのイアーリスに建設され、後者は、1512年11月と1513年2月の間に、修理のために、12隻を下らない船を受け入れた。ロープ、帆布、そしてその他の必要な備品を在庫し、係船した船の滑車装置を受け入れるために、イアーリスとデッドフォードに倉庫(複)が建設された。これらの内、少なくとも前者の物は実質的に煉瓦造りであったが、1516年クリスマス^{テ-グ}の例外的に高い潮汐によって洪水に見舞われた後に、変更を必要とした^ル3。船渠に居ない船は、テームズ河とメッドウェイ川に沿った様々な場所、ポーツマス、そしてサウサンプトンの水域に「浮かんで保持」され、そこでは艦船保持官の賃金と食料は、艦船管理官^{キ-プ・アフロード}の経理責任官の勘定書の中で、定常の項目として継続した^{シッブ・キ-パー}。議院の案内人(a gentleman usher of the Chamber)であったジョン・ホプトン(～ Hopton)が艦船管理官の経理責任官^{クラ-ウ-ク・コントローラー}に任命されたが、この職務は、既に存在するロバート・ブリガンダインの艦船管理官^{オフィス}と責任を分かち合うために1512年の早い時期に設けられたようである^{レギュラー}4。ホプトンの最初の勘定書は1512年2月10日に始まる。それ以降、彼は伝統的な艦船管理官の責務の一番旨味のある部分を扱ったように思われ、ブリガンダインの業務は主としてポーツマスに限られ、そこで彼は1523年まで勘定を付け続けた。^{クラ-ク・オブ・ザ・シッブス}

³ Payments by John Hopton, Clerk Controller of the King's Ships, 26 November, 1518, *L and P*, 2, 4606.

⁴ *L and P*, I, iii, 3318, 30 September 1514.

(途中省略)

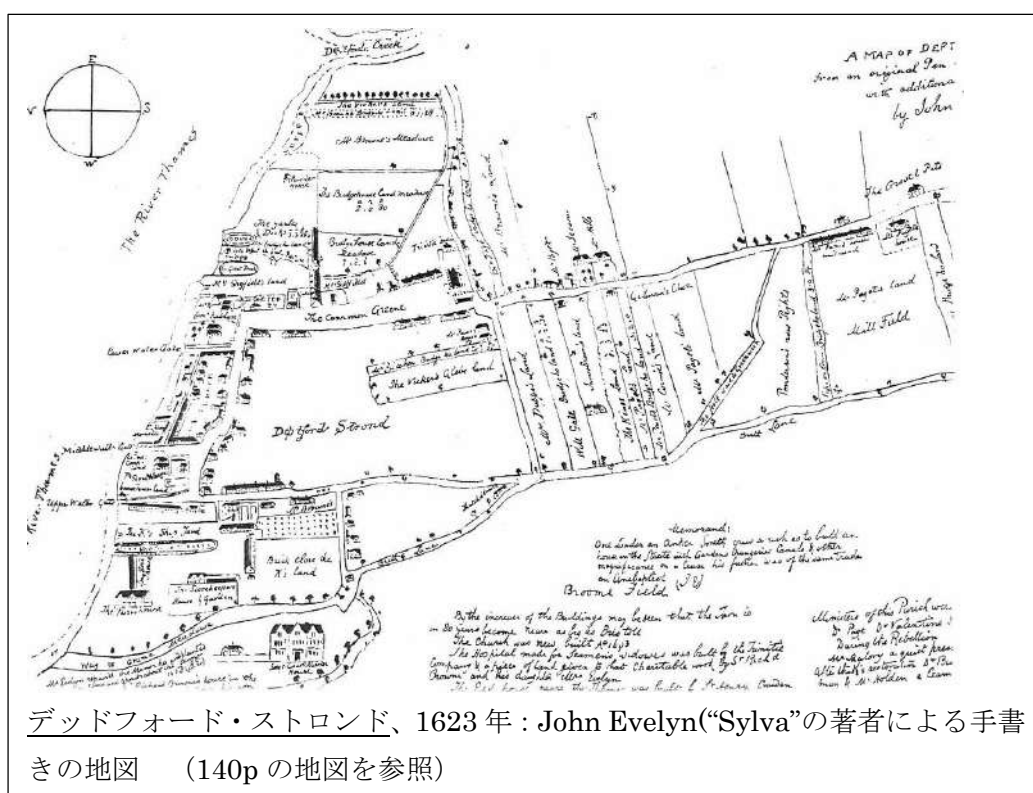
69p

戦争が終わると、活動のレベルが低下したことは避けられなかった。その優先順位のレベルも低くなったので、後を辿ることも難しくなるが、ヘンリー8世は、ヘンリー5世や彼の後継者達のようなやり方で自らの艦隊の処分を深く考えることはなかった。ホプトンとブリガンダインの勘定書は大きな船の艤装とまいはだ詰めに払われた多額の金に言及し続けており、そのことは、それらの船が、使われていたか、あるいは直ぐに使える高いレベルで整備されていたことを示すものである。グレート・ハリー号、ガブリエル・ロイヤル号、そしてキャサリン・フォーティレッザ号(*Katherine Fortileza*)は、1518年3月に刷新的な修復をするために、バーキング入江(Barking Creek, 訳注: ローディング川(River Roding)がテームズ河に流れ込む入江。ウーリッジ造船所の東北東数キロ)から連れ出された^リ2。キャサリン号は夏の間、更なる修理が為され、ガブリエル号のために新しい船渠がイアーリスに建設されたが、その費用は僅か£30であったので、ポーツマスの主たる乾船渠よりずっと手間のかからない物であったであろう。同年の8月に、更に£100がメアリー・ローズ号のまいはだ詰めに費やされた。

² *L and P*, 2, 4606.

これらの船が使われていない時に、それらを良好な状態に保つために最も満足のゆく方法を得るために、明らかに多くのことが考えられた。最も安全な泊地^{アンバリー}でさえも嵐に曝されており、どの船にも艦船保持官^{キャーベーター}を必要としたが、一方で本来の乾船渠は高価で、一度に1隻の船しか収容できなかった。そこで、1517年6月に、もう一つ別の方策が試みられ、ホブトンは600マークで、デッドフォードに「池」(pond)を建設する契約をサレイ(Surrey)とジョン・ヒーロン(～ Heron)と結んだ。建設の仕様書の詳細は：

その池(Whiche ponde)を、前述のジョン・ホブトンは…既述の倉庫の西の端のデッドフォード・ストロンド(Deptford Stronde、訳注：Strand とも言う。現在のセイズ・コート・パーク公園(Sayes Court Park)の位置に在った)の我らが君主の倉庫に隣接している隣の未開墾の草地(meadow、訳注：meadow と考える。川辺の草の生えた未開墾の低地)に、良くて、かつ収容能力の有る(hable、訳注：able と考える)池を、申し分なく確かに、十分に、そして本当に(substancially、訳注：substantially と考える)作らせて、船を置く(cast)であろう。そうしてそこには、グレート・ガレー号(great Galay)、メアリー・ローズ号、ピーター・ポムグラネート号、グレート・バーク号、レッサー・バーク号というような船を常時停泊させ(ride、訳注：ride と考える)、浮かべることになる。そして、また既述のジョン・ホブトンは…同池に、良くて能力が有る十分な先端^{ヘッド}(hed、訳注：dock の head と考える)を、また、大潮の時でも小潮の時でも、



それを通して、既述の池に水が入って流れて行くように、然るべき能力の有る水門^{スリュース}(Slewsis、訳注：sluces と考える)を作るか、あるいは作らせることを、上手く、そして本

当に行わせるように、契約を行い(covenantith, 訳注：covenant と考える)承諾する
(grauntith、訳注：grant と考える)・・・¹

70p

多分実際には、有利性が努力と出費に見合うとは考えられなかった。何故ならば同世紀の後半には、この池は主に、帆柱とその他の大きな材木の水中乾燥^{メイチュアリング}(maturing)に使われたようであるからである。私の知る限りでは、他に建設された物はなかった。戦争が終わると、デッドフォードが活動の主たる中心地となった。1516年に、「国王の大砲類を乾燥した状態で保つため」及びロープと紐類^{ケーブル}を乾燥させるために倉庫に屋根付建屋^{シエツド}(shed)(複)が付け足された。1517年10月頃、艦船保持官^{シップ・キーパー}の賃金^{マスター}の出費は年間£700で²、面倒見と補修管理をベースとして、約22隻の船がテムズ河の河口に在った。

¹ BL, Additional Charter 6289.

² ジョン・ホプトンによって、ヘンリー8世の第9年10月8日からヘンリー8世の第12年3月23日まで、テムズ河の艦船保持官^{シップ・キーパー}達に支払われた賃金。 *L and P*, 3, 1911. この時には、最小の船(複)以外の全ての船長は、普通2~4人の船乗り達と共に艦船保持官^{シップ・キーパー}として雇われていた。グレート・ハリー号だけは船長^{マスター}と船乗り11人を維持した。



セイズ・コート・パーク公園

(途中省略)

新しい船に関しても建造と購入が続けられた。グレート・ハリー号とグレート・エリザベス号(*Great Elizabeth*)が戦争の終結前に就役しており、1515年10月にこれらにグレート・ガレー号(*Great Galley*)が加わった。この面白い船舶は、極めて珍しいサイズとデザインの巨大なガレアッセ船であったようだ。当時のフランスとイタリアの記述によれば、200門以上の大砲^{ガン}を搭載し、その内70門が真鍮製であった⁴。これらの14門が、7門ずつ各側に、漕ぎ手^{ガン・デッキ}の上の砲甲板に搭載され、120本のオールで推進された。

⁴ De Bapaume to Louise of Savoy, Regent of France, 6 November 1515, *L and P*, 2, 1113; *L and P*, I, iii, 2958, R. C. Anderson, “Henry VIII’s Great Galley”, *MM*, 6, 1920, 274. 蔵書 no.3451.

71p

トップマスト(複)を有した 4 本の帆柱は、一般的にその速度と操船の質が称賛されたメアリー・ローズ号と同じような大変な帆走能力を与えた。同船は公式には、プリンセス・メアリー号(*Princess Mary*)またはメアリー・インペリアル号(*Mary Imperial*)と呼称されたが、通常は単にグレート・ガレー号と言われた¹。命名式はキャサリン妃によって行われ、私が気付く限りでは、そのような役割を為すために王室の夫人が招致された初めて機会である。その威厳に打たれた一人のイタリア人は、ヴェネチアの第一級のガレー軍船の 3 倍のサイズで、排水量が 800 トン、そして 1000 人を超える兵士を乗せると明言した²。

(途中省略)

72p

其の他の 3 隻の船舶も平和時に入手され、1517 年に£500 でジョン・ホプトンから購入されたメアリー・グロリア号(*Mary Gloria*)、1519 年に建造された 80 トンの小型バーク船のトリニティー・ヘンリー号(*Trinity Henry*)、そして皇帝カルロス 5 世からの贈り物であったと思われるメアリー・アンド・ジョン号(*Mary and John*)である。ジョン・ホプトンの池は、水辺の施設のこの頃の最大の追加物であったが、それが唯一の物ではなかった。更に 2 軒の屋根付建屋が 1520 年にデッドフォードに建造され、デッドフォードとイアーリスの倉庫には新しい錠前が付けられた。この頃には、記録から消失した船は少なく、戦争が終わったからといって、国王の船の数を減ずる意図的な試みは無く、このことは、前の全ての時代の慣習との対照が際立った。

このことからして、我々は 1520 年までに、常備の^{スタンディング・ネイビー}海軍が存在するようになったと言える。ヘンリーは、^{グレート・シップ}大型船から^{ロー・バ・ージ}漕ぎバージ船に至るまで様々なサイズの約 30 隻の平時の艦隊を有し、その中の 6 から 8 隻は何時でも使えた。彼はまた、二つの^{ドックヤード}造船所を、一つはポーツマスに、他はデッドフォードに、他の設備をイアーリス、ウーリッジ、そしてサウサンプトンに有していた。これら全てはデッドフォードを基盤とした^{ク・ラ・ウ・ク}艦船管理官の^{・コン・トロ・ラー}経理責任官とポーツマスを基盤とした^{ク・ラ・ウ・ク}艦船管理官の二人の恒久的な官吏によって^{アドミニストレーション}管理行政がされている。この内、前者がずっと重要ではあったが、とはいえ、ブリガンダインがホプトンの責任下にあったようには見えない。

¹ R. C. Anderson, “Henry VIII’s Great Galley”, 274. Oppenheim, *Administration*, 50.

² *Cal. Ven.*, 2, 659, 662.

(途中省略)

トーマス・ジャーミン(Jermyn)は1538年2月まで艦船管理官に留まり、其の時点でエドモンド・モア(Edmund More)が跡を継ぎ、彼の勘定書は、この期間における国王の船の補修管理に関する最も内容に富んだ情報源の一つを為す。1518年10月と1522年3月の間、ジョン・ホプトンは、£1481の経費で「浮いているものも船渠に居るものも」デッドフォードとウーリッジにおいて21隻の船の面倒を見ていたが、1522年春の艦隊の移動に伴って、活動の主な焦点はポーツマスに移り、1525年に終わった戦争の後、艦隊はそこに留まっていたようである。1524年11月と1530年6月の間に、ジャーミンは、主にウィリアム・ゴンソン(Gonson、訳注：最初は商人で王室造船所の造船家。ヘンリー8世の海軍副提督となり、海軍行政に長年携わった))経由で、£4421を受け取り、「国王の船を保全する船長、掌帆長、そして船乗り達の賃金と食料」に£3691.5^s.0¹/₂^dを出費した¹。グレート・ハリー号はこの期間に10カ月を船渠で過ごし、艀装が取り外され、その帆柱(複)と帆桁(複)に「綱を巻き付け(wollyng、訳注：woolding と考える)タールを塗る(terryng、訳注：tarring と考える)」ために大工達に支払いがなされた。メアリー・ローズ号、ピーター・ポムグラネート号、そしてジョン・バプチスタ号もまた船渠入りさせられ、改装された。ガブリエル号はポーツマスからサウサンプトンに移され、バースルドンで船渠入りした。新しい船渠が建設され、既存の乾船渠は、大工達が船の竜骨により容易に近づくことが出来るように、拡張された²。船を船渠内に巻き上げるためにキャプスタン、即ちウィンドラスが建設され、船渠そのものは、海水が入り込んでいた箇所が修理された。新船渠のために倉庫(複)が建設され、既存の建物が、古い船渠のものとポーツマスそのものの「長い家」の両方が修理された。1528年3月に、ライル卿(Lisle、訳注：アーサー・プランタジネット [Authur Plantagenet、ヘンリー8世の叔父の一人で、初代のライル男爵]の命令で、大砲を壁から保管に移すために、労働者達に£14.17^s.6^dが支払われた³。ジャーミンはポーツマスを基地とし、彼の勘定書の大部分は、その港に関連しているが、テムズ河における船に関するいくつかの勘定の支払いもしている。

(途中省略)

1541年4月に、フランスの大使、シャルル・デ・マリリャック(Charles de Marillac)は、英国王の船は「いつも2年ごとに」まいはだ詰めと修理が為されると報告した⁵。多分、彼が意味したのは、艦隊全体が2年ごとに就役から外されるということではなく、各船が2年サイクルで改修刷新されたということである。そのような制度が何時導入されたかは分かっていないし、それが常に確実に守られたようには思えないが、そうしたパターンは確かに、ジャーミンの勘定書、そしてホプトンの早い時期の勘定書の証拠と合っている。ヘンリーの最初のフランスとの戦争の後に常備の海軍の補修管理が近い将来のために必要となることが明確になった時に、賢明な業務慣行として、取り入れられたのであろう。

¹ *L and P*, 4,3, 6138; PRO E315/317 f. 41.

² PRO E315/317 f. 58.

³ 同上、f.72.

⁵ *L and P*, 16, 762; 27 April 1541.

(途中省略)

86p

木材、ピッチ、ロープ、帆布、鉄製品、そして船の修理と補修管理に必要なその他の材料が問題を起こすことはほとんどなかった。その理由は大まかに言って、そうした材料は無くなってしまうものではなかったからである。材木はニュー・フォレスト(New Forest)のような王室の森林から供給されたものもあるが、大部分は購入され、それも、当該の船渠、即ち造船所に出来る限り近くからであった。それは、輸送費が1トン・1マイル当たり

87p

2ペンスであったからである。1536年6月にトーマス・クロムウェル(Cromwell、訳注：ヘンリー8世の信頼を得て宗教改革、行政改革を行ったが、最後は王の再婚問題との絡みで、政敵によって失脚させられ処刑された)は、ヘンリー・グレース・ア・ディウ号とグレート・ガレー号を新しく造るのに「ポーツマスの近傍で(beside、訳注：古英語)」十分な材木を購入した¹。未手入れで経年乾燥させていないオーク材はトン当たり1^s、経年乾燥させたオーク材は1^s8^d、そして既に角材にしたものは3^s4^dの経費が掛かった。トネリコ材はトン当たり1^s、ブナ材は6^dであった。英国の南部では、造船に適切な材木が不足する心配があり、伐採を制限するために、エリザベスの治世に、議会の法令が一つ通された²。帆柱と帆桁用の松とモミはスカンジナビアから大幅に輸入された。16世紀以前には国王の船に使われた紐類と索類のほとんどがドーセット(Dorset)のブリジポート(Bridport、訳注：ポーツマスとプリマスのほぼ中央に当たる沿岸部の地域)から来たが、1530年代頃にはブリジポートは厳しい時代に陥っており、割り込みをする者達が商売を侵食していると非難して、議会に対し、彼等からの保護を求めた³。ロープ製造は、多分、その理由で没落し、拡大する海軍にとって、ブリジポートが十分な量の供給が出来ないために、国王の官吏達は海外から購入した。しかしまた、何年もの間実質的な独占を享受したドーセットの町は高値を付けて、次第に市場から締め出されて行った。例えば、ゴンソンは1535年4月に、リチャード・キャヴェンディッシュ(Cavendish)と「イーストランド(Estland、即ちバルト地方。訳注：バルト海地方；Eastlandの脱字)のロープと紐類の供給のために」契約を結び、そうすることによって、1隻分の船の索具に匹敵する量を節約出来ると主張した。キャヴェンディッシュは、クロムウェルから自由度の高い業務委託(roving commission)をされていたようである。1535年8月にそれで、デンマークにおいて、ロープと紐類を購入するための直接の認可書に基づいて£400が彼に支払われた⁴。しかし、彼はハンブルグ(これはデンマークであろう)において必要なロープを入手することが出来ず、£400の一部をピッチとタールに――ピッチを4ラスト(訳注 4000重量ポンド)とタールを42樽――費やしたとクロムウェルに報告した。彼は、これらをミニオン号(Minion)で本国に送った。その時までには、彼は、ハンブルグ、フランス、あるいはフランダースで入手出来なかった紐類、小索(yarn)、そして麻糸(hemp)を手に入れるようにとの

ゴンソンからの指示を受け取っていた。結局、「ライ(Rye)の男」から供給が得られたが、まずは£600 がかかり、更に£400 がかかってしまう⁵。(訳注:ライの町は古く、英仏海峡のロザー川の河口の避難港で、サンク・ポートの重要な一つであった。密輸で栄え、「ライの男」は、怪しげな素性を表しているのかもしれない)彼はハンブルグで追加の金銭を借りて、為替手形(bill of exchange)(複)をクロムウェルに送った。これらの取引のご都合主義的なスタイルはクロムウェルの方法に特徴的であるので、キャヴェンディッシュの臨機応変な動きは特別なものではなかった。

¹ *L and P*, 10,1231.

² 1 Elizabeth cap. 15.

³ 21 Henry VIII cap. 12, “An Acte for the true making of great cables...”

⁴ *L and P*, 8, 527. Cromwell’s remembrances, 10 April 1535. 同、8,217.

⁵ Cavendish to Cromwell, 3 February 1536; *Letters and Papers*, 10, 240.

88p

^{ケーブル}紐類は高価であった。円周が 17 インチ以上のサイズであれば、どれでも、1515 年にトン当たり平均して£12 であり、1545 年頃にはもっと高く、大規模な買い付けのための特別な工夫をする価値があった。同様に最良の帆布はオルロン(Olron)、ヴィトリー(Vitrey)、ポルダヴィス(Poldavys)といった様々なタイプの名前が示すように、フランスから来ており、大量の場合は、これも特別の買付商人を必要とした¹。戦争や政治的な紛争がフランスとの交易を出来なくした時は、代替品をバルト地方、特にダンチッヒから入手することが出来た。ピッチとタールは、ピッチ 1樽^{バレル}の価格が、1514 年以降 30 年の間に 4^s から 8^s に 2 倍になったが、英国におけるよりもハンブルグあるいはストックホルムの方が良くて安かった。一方で、シャベルや釘のような鉄製品は、材木のように、普通は造船所の近くで購入された。獣脂、まいはだ、ロジン(rosin、訳注:松やにからテレピン油を蒸留した後の残留物。resin とは異なる)と葦(reed、訳注:屋根葺き用と考える)、船の竈用の煉瓦、そして倉庫の屋根のための瓦のようなありふれた必要品は、要求に応じて、地域の供給者から買われた。典型的な年のこれら全ての経費が幾らになるかは、極めて近似的に判定出来るだけである。1534 年 10 月 1 日から 1535 年 12 月 7 日までの 14 か月をちょっと越す間に、ゴンソンはクロムウェルから、「国王の船の備品の装備と索具の取付け」のために£3500、これに加え、その他の経費としてもう£500 を受け取った。

¹ Oppenheim, *Administration*, 98; Howard, “Early Tudor rigging”, *MM*, 68, 277-8. (蔵書 no.3611)

(途中省略)

1547 年頃、ヘンリーはグレート・ハリー号から 20~30 トンの漕ぎバージ船に至るまで

サイズは様々であったが、60 隻に近い船を有しており、そのような艦隊は大規模な造船所^{ドックヤード}を必要とした。しかし、この用語は極めてフレキシブルに使われていたようであるので、これらの船渠のサイズ、数、場所について正確であることは難しい。ポーツマスに存在した乾船渠は 1527 年に一新され、拡張され、この時に周りの土地が購入され、囲い込まれた¹。第 2 番目の、似たような構造のようである材木で裏打ちされた船渠は、£553 の経費で 1522～3 年に入手された²。1527 年に、やはりポーツマスで、メアリー・ローズ号、ピーター・ポムグラネート号、そしてジョン・バプチスタ号^{チンペー・ラインド}の揚陸のための「新しい船渠」への言及がある³。これが、同じように手間を掛けて造られたものなのか、あるいは単に、後代に「泥土船渠」^{マッド・ドック}と呼ばれるようになるものであったかは明瞭でない。当初からのビールの醸造所と製パン所は 1492 年に遡るが、1512 年 4 月に、£2000 を超える費用がかかる建物を大きくするプログラムがあった。1544 年頃ポーツマスには 2 棟の大きな倉庫、鍛冶場と作業場(複)、そして少なくとも戦時を除いて個人の商人(複)に貸し出された 5 個以上のビールの醸造所があったが、更なる拡張と建直しの計画があった。少しでも重要と思える船は、ポーツマスでは建造されなかったが、国王の大型船^{グレート・シップ}は一度以上そこに船渠入りしたことがあったようで、幅広い修理と補修管理のための施設と技能を有した労働力の両方が存在した。その他の船渠と倉庫は、デッドフォードとイアーリスの間のテムズ河の南岸に沿って散らばっていた。デッドフォードの「池」は別にして、ウーリッジとグリニッジで、そこに船渠(複)が在ることが言及されているが、これらがどのような種類の建造物であったのかは分からない⁴。いくつかは国王に所属していたが、他のものは個人の所有者達から借りていた。1534 年 12 月に、ウォルター・ウィルコックス某(Walter Wilcokkes) はクロムウェルに対して、国王の船の 2 隻が、ロザーハイツとグリニッジの間の彼に所属する或る船渠に横たえられており、それらの船は(多分小型であった)2 年間もそこに居たままであり、彼が 1 隻に付き週当たり 8^d でもって為すべき仕事に、実態は彼に支払いが全くされていないと苦情を述べた手紙を書いた⁵。1539 年 1 月にテムズ河において実施された国王の船(複)の検査からは、答えても、答えても、次から次へと疑問が湧いて来る。検査官達は、グレート・ガレー号、レス・バーク号、ジャネット号、そしてライオン号の 4 隻の船は、「新造船で、30 日以内にいつでも出帆出来」、トリニティー号は 40 日以内に準備が出来る一方、プリムローズ号とスィープステイク号^{スウィート}は 20 日以内で可能であると報告した。同じ時期に、メアリー・ローズ号、ピーター(・ポムグラネート)号、そしてミニョン号は「新造で、それらの船渠(複)の中に居り」、それらの帆柱は準備が出来ているが、未だ立てられてはおらず、それらの船が海に出られるようになるには 3 か月がかかるということであった。「全てのこれらの船を保持するに当たり」、と書いた後、「船達が今居る船渠(複)から出された後は、それら(them)の三つを除いて、それら(them)を保持^{キープ}することはない・・・(訳注：筆者は、この後に挙げる理由によって them を、船渠(複)と解釈している)」と続けている。船達(them)を浮かせて保持^{キープ}するためには、索類と賃金に年間£1000 の経費がかかり、また「大厳寒(great frosts)」の危険もあるだろう。船

(複)^{イン・ユースキープ}は使われて保持される、即ちテムズ河の外に居ることにするか、そうでなければ、

¹ PRO E315/317 f. 58.

² PRO E36/6 ff. 4-5.35-46.

³ PRO E315/317 f. 58.

⁴ Oppenheim, *Administration*, 69-71. 小型の船は、ちょっとした修理のためには浜に揚げられており、これらの船渠は主に大型の船舶のためのものであった。

⁵ *L and P*, 7, 1662.

次の冬が来る前に船渠(複)が提供されるかのどちらかである¹。(訳注：これまでも書かれたように、テムズ河は凍結するので、これらの処置を講じないと船は氷によって破壊されてしまう) この文章は、船のために提供された船渠(複)^{ドック・ムーブ}が、船が外に出されるや否や、取り壊されるか、あるいは壊れるに任されるような純粋に仮設的な構造物を指す場合にのみ意味をなす。

¹ *L and P*, 14, 1, 143; 26 January 1539.

(途中省略)

92p

補修管理と違って、国王への役務^{サービス}のための船の建造は、主に戦争あるいは戦争のための準備と関連しており、事実上、継続したプロセスではなかった。状況は戦争に傾いてはいたが、実際に戦をしてはいなかった 1522 年の間に、通常のサイズの 4 隻の船が完成し、更に 5 隻が戦争の年の 1523～4 年の間に完成した。それから、ライオン号とメアリー・ウィルビー号(*Mary Willoughby*)が建造される前に 10 年の空白があり、新しいスィープステイク号が 1539 年に続き、そして同年にジャネット号が続いた。5 年後に、この治世最後の戦争が始まる前で、海軍事項評議会^{カウンスル・フォア・マリン・コーズ}(Council for Marine Causes、訳注：海軍本部：Navy Board の当初の名称)の発足とほぼ同時に、30 から 450 トンの間の 18 隻の新造船を 3 年間で、そして 1 隻当たり 20 トンの 13 隻の漕ぎバージ船^{ロウ・バージ}を造るという先例の無いスケールのプログラムが着手された²。多くの場合、これらの船が何処で建造されたか、あるいは誰がその責任者であったのか分かっていない。1535 年 1 月にシャピュイ(Chapuys、訳注：ウスタス；Eustas ～、カルロス 5 世の駐英皇帝大使。詳細かつ多くの往復書簡が残されている)はノーフォーク公と「ロンドンとグリニッジの中間の、国王の船(複)が建造される場所で」落ち合う手筈を整えた。このような記述はほぼデッドフォードに該当し、その時にそこで王室の船(複)が建造中であった可能性がある。しかし、ほとんどの証拠は、とりわけ後の時代のものになるが、テムズ河沿いの様々な造船所が、ハルやサウサンプトンのようなずっと遠くの他の造船所^{ヤード}と共に、使われたことを示唆している。

¹; 26 January 1539.

² Oppenheim, *Administration*, 50-1.

キャサリン・プレイザンス号(*Katherine Pleasaunce*)^(1518 年)とガレー・サットル号(*Galley Subtle*)^(1544 年)のように、数少ない小型の船舶は直接の労働力で建造されたが一ウィリアム・ゴンソンが後者の責任者であった— ほとんどが契約で個人の造船所(複)で建造された。ジェームス・ベイカー(*Baker*、訳注：マシュー・ベイカーの父)は国王の最初の船大工で、優れた死後の評判を勝ち得たが、全般的、あるいは細部について、これらの船の設計^{デザイン}に口出ししたのは確かではない。国王の自分の船への個人的な関心はしばしば証明されている。彼は何回もの機会にポーツマスを訪れ、グレート・ハリー号の多くの再艀装^{リフイト}の一つの後、1535 年 9 月に同号の船上で夕食を取っており、1538 年 4 月には 3 隻の新たに装備を終えた船舶をフランスの大使に上機嫌で自慢して見せ、1515 年のグレート・ガレー号の進水式でパイロットを演じた。1541 年 7 月に、シャピュイは皇帝に対して、ヘンリーはガレー船を造る腕を磨くように 3 人の船大工をイタリアに送ったが、彼は、自分自身の設計^{デザイン}でガレー船(複)を建造しつつあるので、彼等を多分雇用しないであろうと報告した。これは、最初の支払いが 1541 年 12 月に記録されているガレー・サットル号への言及であることはほぼ確かである。ただ、漕ぎバー^{ロウバ}ジ船として知られている極めて小型のガレー船(複)もまた彼の特別の情熱の産物であったようである¹。これらが、彼の死後直ぐに処分された事実は、彼の情熱が、自分の海兵隊^{マリン}の士官達に共有されなかったことを示唆するものである。

ヘンリー・グレース・ア・ディウ号の後、ヘンリーの大型 船^{グレート・シップ}への関心は衰えたようである。経費が法外と感じられたこともあろうが、それよりも、これらの船の有用性に限界があると思われたことが原因であろう。治世の残りの期間に、国王への役務のために、400 トン前後の船は 3 隻が建造されただけである。1544 年のポーンシー号(*Pauncey*、訳注：paunchy は「太鼓腹」の意味)、1545 年のグランド・ミストレス号(*Grand Mistress*)とアンヌ・ギャラン号(*Anne Gallant*)である。

¹ *L and P*, 17, 258; J. E. G. Bennell, “English oared vessels of the sixteenth century”, *MM*, 60, 1974, 169-85. (蔵書 no.3561)

1539 年の緊張が漲った春の間、そして再度 1540 年の秋、フランスの大使シャルル・デ・マリリャック(*Charles de Marillac*、訳注：従弟がイスタンブールにおける駐仏大使となるのに同行し、従弟の死後、その跡を継いだ。帰国後駐英大使として派遣される)の報告書は、英国艦隊の力量と組織について、いくつかの興味深い観察を提供してくれる。4 月の始めに、彼は多くの軍事行動の準備に気付いた。それは、国王の船(複)がポーツマスに向けてテムズ河を離れようとしており、全ての交易が禁止され、英国民達が帰国するよう

に命じられたことである¹。彼は、全艦隊は150隻と推測した。2週間後には、「80隻以上の軍艦」が十分準備済とした。準備は続いていたにも関わらず、5月20日頃には緊急の認識は雲散霧消しつつあった。(途中省略)8月12日までに警報は終わり、ポーツマスに残った船は12隻よりも少なかった。1540年10月1日に、フランシス1世からの要請に応え、そして幾分冷めた雰囲気の中で、マリリャックは英国の海軍力を推定した。国王は自分の船を「最多で」30ないし40隻有し、その内の3隻は当時テムズ河に横たわっていた大型船グレート・シップ—500トンのグレート・ハリー号、900トンないし1000トンのメアリー・ローズ号とピーター・ボムグラネート号であった。

¹ Marillac to Montmorency, 2 April 1539, *L and P*, 14, 1, 670.

(途中省略)

マリリャックは明らかに全くシステマチックでもなく、正確でもない観察者であり、彼の報告書は幾つもの矛盾を含んでいるが、彼は出来事の近くに居り、真面目に受け取るだけの価値があった。彼は1540年10月にテムズ河に居た3隻の大型船グレート・シップのサイズを大きめに推算したが、その数について間違う筈はなかった。理論的には、ヘンリーはこの時に、7隻ないし8隻のその他の大型船グレート・シップを有していたはずであるが、それらは任務に就けなかったか、あるいは既に廃棄されていたかであった¹。この大使は、400トンを超える英国の商船は極めて少ないと主張しているのも、また正しいようである。彼が最も明確に間違っていた所は、支援船の評価であった。1539年に国王の自分自身の船は47隻で、それらの内10隻を除き、他は全て100トン超であると、楽観的に数えた²。私が気付いている限りでは、この時期から英国商船の船隻数調査は無いが、1512～14年の戦争の間、ヘンリーは100トンを超える英国船57隻を手にすることが出来、その内の12隻は200(トン)を越えた。そして1582年のエリザベスの船隻数調査は、全ての主要な港に所属する100トンまたはそれ以上の船舶は177隻を下らない数をリストアップしている³。英国の国王が集めることが出来る船の数とサイズを低めに見下した推測は、5年以内に、劇的に粉碎されることになった。ヘンリーが購入したと言われている大型の外国船(複)の他の記録の中には何ら徴候は無いし、1539年に得ていたこの大使の情報よりも1540年に彼が得た情報の方が良かったように思える。

1520年と1547年の間に英国海軍において生じた数量的な変化は、それに匹敵するような技術的な進歩を伴ってはいなかったように思われる。グレート・ハリー号とメアリー・ローズ号の両船は、当時の熱狂的な人々によって、特別に素晴らしい帆船と記述されたが、現代の海の男達の後者に対する審判は、現在は正されているように、かなりお追従が少なくなった。ボーライン*¹は14世紀以前に開発されていたが、16世紀のいずれの船であっても、風上近くに操船ワークが可能であったようにはみえない。大部分の船は、最小のものを除いて、4本の帆柱を有しており、それらの内の少なくとも3本にはトップ・マストが

備わっていたであろう。大きな船はまた、それらの帆柱の2ないし3本にトギャンを持っていたであろう。しかし、スプリットセールの使用が増したこと、そして主檣とボナベンチャーの後檣(複)(3番目と4番目の帆柱)のスパンカー(即ちラテン帆)の導入だけが革新的なだけであった。これらの変化は、^{ラージュ}大きな船の舵取りを容易にし、ほとんどの軍艦の特徴であった極めて背の高い船首楼^{フィアキス・ラス}の効果を減少させた。もっと重要な進歩は、当時の用語の使い方の中に隠されてしまっているかもしれない。同じ船(複)が或るリストの中ではガレー船として、別のリストではガレアッセ船として、更に三番目のリストではバーク船として記述されたのである。いくつかケースにおいては、再建造の結果と思われる。

¹ 船が何時売られたか、あるいは取り壊されたかは確かめることはしばしば困難であるが、オープンハイムによってリストアップされている^{グレート・シップ}大型船(400トン以上)のソヴァリン号、ガブリエル・ロイヤル号、ジョン・バプチスタ号、グレート・ニコラス号、キャサリン・フォーティレッザ号、そしてグレート・エリザベス号は1539年のリストには現れない。ソヴァリン号は多分1525年に取り壊されたが、その他の船の運命は記録されていない。T. グラスゴーJr. (Glasgow), "List of ships in the royal navy from 1539 to 1588", *MM*, 56, 1970, 299-308. (蔵書 no.3562)

² Oppenheim, 49-51. この数字は、ほぼ間違いなく多すぎるようであり、それは、上記したような損失があるからで、そうした損失は小型の船にも同じように適用されるからである。他方、グラスゴーの数字は、9隻においてはまさしくずっと低い。マリリャックの推算は、少なくとも見て下すことを意図したものであるが、ほぼ正しい。

³ Dorothy Burwash, *English Merchant Shipping, 1450-1540*, 183; PRO SP12/156, ff. 88r-90v.

⁴ メアリー・ローズ号財団(Mary Rose Trust)の或る読者は、同船はどのように扱われるべきであったかという質問に答えて、同船を湿った大きな干し草の山に例えた。もっと学術的な判断としては、A. Moor, "Rig in Northern Europe", *MM*, 41-2, 1955-6, 42-6 を参照。(訳注: MM 42, no.1, 1956, 6-37 が正しい) (蔵書 no.3563)

*¹ 訳注: bowline; 英和海事大辞典、「一杯開きのとき、横帆の風上部が風でばたばたするので、これを防ぐために帆縁を前方に張り出すための索で、bowline bridle に取付けられる。」

95p

1540年頃にグレート・ガレー号は普通の帆船として再建造され、グレート・バーク号と呼ばれた¹。しかし、別のケースは船舶の種別分類に関する一ほとんどの対象は帆走軍艦についてであるが一 本当の疑いの結果であった。しかし、非常の場合、あるいは風の時には、帆走軍艦は長大オール漕ぎ^{ス・オール漕ぎ}*¹で動かすことが出来た。例えば、グランド・ミストレス号とアンヌ・ギャラン号は本質的に二つの砲甲板を伴う^{ガンデッキ}450トンの大型の4檣のガレオン船であったが、オールで動かせたので、1546年に正しくガレアッセ船として記述された

2. そうした船舶は多分、キャラック船の不利な面を、大した緩和策も施さずに受け継いで苦しみ、急速に廃れていった。ハート号(*Hart*)、アンテローペ号(*Antelope*)、タイガー号、そしてブル号(*Bull*)のようなその他のガレアッセ船は、もっとずっとハイブリッド型であった。アンソニー・ロールに姿が描かれているように、それらは^{フラッシュ・デッキ}平甲板の船で、キャラック船の背の高い楼は無く、一枚の^{ガンデッキ}砲甲板を伴うだけであった。従って、プロフィールが純粋なガレー船にずっと近く、また梁に対する比率が長かったようである。しかし、グランド・ミストレス号とアンヌ・ギャラン号のように、これらの船はオールによる普通の推進の能力は無かったが、同じようなやり方で長大オールを使うことは出来たようである。帆船のように、これらはほっそりとしたラインを持っていて、トップ・ハンパー*1が少なく^{グレート・シップ}大型船よりも速くて操船し易かったのであり、次の世代のガレオン船の直接の祖先であった。1546年にこれらは「^{ファースト・ウィング}速い翼の持主」と述べられ、フランスのガレー船からの脅威に対抗するために特別に設計されたことが示唆されて来た。ただ、これらの進水後間もなく和平が結ばれたので、その有効性は試されないままとなった³。漕ぎ^{ロウ}バー^バージ船は別として、ヘンリーの治世の最後の英国海軍における唯一の純粋なオールで漕ぐ軍艦(複)は、1546年に拿捕されたガレー・サットル号とガレー・ブランチャード号(*Galley Blanchard*)であった。

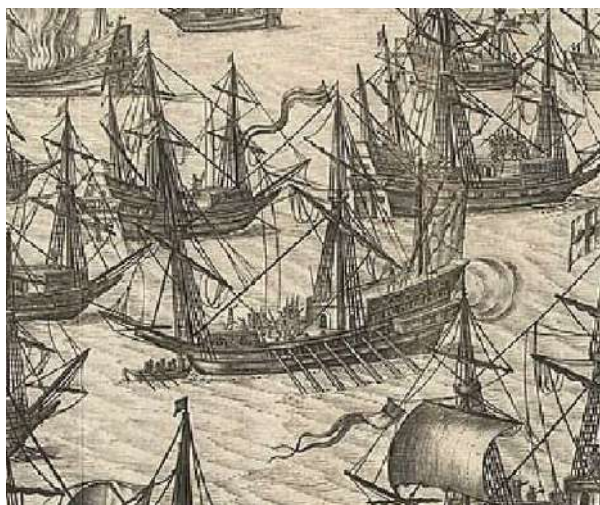
1 この混乱は、グレート・バーク号が
2 隻存在したと思われる事実によって
一層ひどくなる。

2 Magdalene College, Cambridge,
Pepys MS 2991, f. 51 “Abstract of the
second roll”. (蔵書 no.681)

3 T. Glasgow, “Oared vessels in the
Elizabethan Navy”, *MM*, 52, 1966, 371.
(蔵書 no.3565)

*1 訳注：スィープ; sweep、ガレー
船のオールよりも長くて重いオール。
また、それで漕ぐこと。

*2 訳注：トップ・ハンパー;
top-hamper、訳注：復元性を弱める
甲板より高所に在る帆柱、帆桁、索具。



ガレオン船の長大オール漕ぎ (本図の出典は不明)

従って、英国海軍はその船の建造と性能においてライバル達に大きな優位差を味わえなかったが、砲術では優勢であった。1512~14年の戦争の間、サーペントイン砲が海上では標準的な大砲であり、少数のカートル砲(curtall*1)を伴っていた。カルヴァリン砲

(culverin)は現れ始めたところであった。1540 年頃、英国船は、7 門が真鍮製で、7 門が鉄製、キャノン砲からファルコネット砲*2、そしてポート・ピース砲*3からクォーター石射砲*4までの 14 を下らぬ種類の大砲を装備していた¹。その時期にメアリー・ローズ号は 96 門の大砲を搭載しており、その中で 6 門は重い砲であると区別出来たが、標準化はされておらず、同じ種類の大砲の重量と口径であっても、バラツキが大きかったようである。全く最小のものを除き、この頃の全ての大砲は、装填のために、船内において後方に急いで戻ることが出来るように、車輪の付いた台車に載せられており、上方へ持ち上げることは(訳注：仰角をかけるため)、大砲と台車の間に嵌め込まれた楔で調節された²。全く小さな船でも大砲が重装備された。

(途中省略)

次の 3 世紀間、海戦の基本的な方法であった片舷斉射(broadside)はヘンリー8 世のフランスとの最後の戦争の間に発明された可能性がある。たとえそうであっても、海戦はそうした方法で決着がつくと期待されてはいなかった。軍艦は、白兵戦を仕事とする兵士達を乗せており、片舷斉射がたとえ使われても、取っ組み合いと乗船切込み(board)の血みどろな仕事への序盤戦であった。これらの兵士達が装備していた標準的な武器は、長弓、ビル(bill)、そしてモリスパイク(morriskpike)で、アーキバス銃(arquebus)は丁度 1545 年頃に現れ始めていた。

97p



ビル



パイク



アーキバス銃

¹ 1540 年 2 月 13 日付の国王の船 10 隻に搭載された大砲の棚卸書から。これは MM, 6, 1920, 281-2 で分析されている。(蔵書 no.3451)

² Margaret Rule, *The Mary Rose*, 159-62. (蔵書 no.314) 平均的な大砲の重量と口径の表にしたものはまた、K. H. Tomlin “The influence of the introduction of heavy ordnance on the development of the English navy in the early Tudor period”; (University of West Michigan M.A., 1980(蔵書 no.3508) を参照。

*1 訳注：カートル砲; curtall、筒が短い大砲と思われる。

*2 訳注：ファルコネット砲; fawconnett、一般的には falconet.

*3 訳注：ポート・ピース砲; port piece、アンソニー・ロールの中で、最大の大砲としてリストアップされている。甲板上ではなく、砲門に据え付けられたとみられる。

*4 訳注：クォーター石射砲; Quarter sling、スリングは本来投石機のことを意味した。スリング石射砲、デミ石射砲、クォーター石射砲が有る。

以上の*1~4の大砲については Adrian B. Caruana, “The History of English Sea Ordnance 1523-1875, Vol.1(蔵書 no.1019)の 7、9、15 ページ参照。

ヘンリーの最初の戦争とエリザベスの治世の最初の頃とを隔てている半世紀かそこらを経つと、人員配置と武装のバランスが変化し、明らかに海軍戦術の優先順位において、徐々に火砲が先んじて行ったことが反映された。1513 年に、1000 トンのグレート・ハリー号は 700 人の男達 —400 人の兵士、269 人の海員、そして 40 人の砲手— を乗せ、2000 本の長弓、1500 本のビルと 1500 本のモリスパイク(訳注：morrispike、Moorish pike から由来したという)で武装していた¹。1575 年に、同じ積載重量のトライアンフ号もまた、700 人の男達 —450 人の海員、200 人の兵士、そして 50 人の砲手— を乗せ、250 丁のアーキバス、50 本の弓、200 本のパイクと 200 本のビルで武装していた²。

(途中省略)

¹ *L and P*, I, 3977, 4379. ヘンリー・グレース・ア・ディウ号のトン数は 1000 と 1500 トンの間で様々に与えられている。

² Bodleian Library, Rawlinson MS A 297, ff. 15v-16v. 1546 年にヘンリー・グレース・ア・ディウ号は 240 人の兵士、301 人の海員と 100 人の砲手を乗せていた; Pepys MS 2991, ff2-3.

99p

基本の賃金は、個人の航海の利益配分システムを通してずっと多くを得ることが出来る方法ほど海員への誘引となることはなかったであろうが、定常的に払われるという大きな利得があり、またきちんと確立された補填があった。食料の提供だけでなく、乗船港への行き帰りの旅費(conduct money)が支給され、また一種の制服として、チューダーの色である緑と白の上着、即ち「コート(訳注：現代の裾の長いオーバーコートではない)」を支給することが一般的であった。エドワード・ハワード卿は 1512 年に 1616 人の海員のコート代を 1 人当たり 1s8d、そして彼の兵士のために 1 812 を(訳注：£と考える)請求した。

(途中省略)

149p

この戦争(訳注：第 5 次イタリア戦争。ヘンリー 8 世とスペインのカルロス 5 世が連合してフランスに攻め込んだ)の間の海軍の運営は、いくつかの断片的な証拠から再構築しなければならない。この治世の最初の船のリストは 1548 年 1 月 5 日付で(訳注：ヘンリー 8 世は

1547 年 1 月に死去し、息子のエドワード 6 世が即位した)、52 隻の船舶を数え、排水量は 11000 トンを超えた²。1546 年以来アーティーゴ号(*Artigo*)が売却されており、グレート・ピナス号(*Great Pinnace*)、メアリー・ジェームス号(*Mary James*)、そしてメアリー・トーマス号(*Mary Thomas*)が記録から消えており、メアリー・ウィロビー号(*Mary Willoughby*)がスコットランド人から取り戻され、バーク・エイジャー号(*Bark Ager*)が捕獲されていた。1547 年の間に建造されたり、購入されたりした新しい船は現れない。1548 年 1 月にあらゆるサイズの 42 隻の船がポーツマスに、6 隻がデッドフォードに、4 隻がスコットランドに居ることによってリストアップされた。グレート・ハリー号だけがウーリッジに居た。ロバート・レッジ(*Legge*)の残っている最後の勘定書は 1546 年 12 月 25 日から 1547 年の同じ日付までであり、£41000 の支出が見られる³。1547 年 3 月 8 日から 12 月 11 日までの記録された枢密院(*Privy Council*)の認可書はその幾分短い期間に£32800 を受け取ったことを示しているが、その入手できる数字は整合しており、矛盾は無い⁴。レッジの勘定書は、デッドフォード、ウーリッジ、ジリングム、ハーウィチ、コルン、そしてポーツマスという各頭書きがある下に、「材木、板、条板」、「ピッチ、獣脂、ロジン(*rosen*、訳注: *rosin* のことと考える)」というように、支出のカテゴリー別に分けられた上で、合計を伴っている。この年の間の海上における士官と乗組員の賃金である「海上負担金」は£6926 を数え、£439 がコルンで、£1211 がポーツマスで、£1631 がハーウィチで、£3439 がウーリッジで、£4167 がジリングムで、そして巨額の£18824 がデッドフォードで支出された⁵。1548 年 1 月に海軍の 4 分の 3 近くがポーツマスに居たという事実にもかかわらず、船の大部分はテムズ河とメッドウェイ川を基地にしていたのである。それらの船が保守点検を受け、修理され、使われていない時には、保全と補修管理をベースとして保持されたのはそこであった。これらの諸費用にはエドワード・バエッシュ(*Baeshe*) と食料品の監督官(*Surveyors of the Victuals*)のリチャード・ワッツ(*Wattes*)

² Bodleian Library MS Rawlinson 846, ff. 85-92.

³ PRO E351/2588.

⁴ APC, 2, 60-151.

⁵ PRO E351/2588.

150p

が 1547 年 7 月 1 日から 1550 年 6 月 28 日までの間に消費した£31234.11^{s3d}の多分半分くらいが付け加えられるべきであろう¹。それよりも驚くべきことは、夏の間を通して小艦隊がニューキャッスルを基地にしていたにもかかわらず、そこでの出費の記録が無いことである。ヘンリー 8 世の死後、海軍の管理行政には人の面でも政策の面でも、なんの変化も起きなかった。単一の統合された食料補給勘定書を提示したが、これによって、そうした活動が海軍事項評議会のカウンシル・フォア・マリン・コージズ(Sea Council for the Marine)の中央コントロール下に持ち込まれるという決定が既に為されていたことが明らかである。1547 年までエドワード・バエッシュが多くの調達係達と

周旋係達の中では一人だけであり、リチャード・ワッツと共同の^{コミッション}調達係は独占的なもので、1550年6月28日(彼のワッツとの勘定書の終了日)の特許状によって、1年当たり£50の^{フイヤー}手数料と諸費用のための1日当たり5⁴dを伴った海上での食料の総監督官(General Surveyor of the Victuals for the Sea)への任命を予期させるものであった。この任用を以てして、海軍事項評議会の論理的構造は完全となった²。

1547年頃、既に見て来たが、かなり多くの施設が、具体的にはポーツマス、デッドフォード、そしてウーリッジにあったが、国王の船大工としてのジェームス・ベイカーの1538年の単独の任命は別にして、幹部とそのレベル以下の常設のスタッフの配置の記録が無い。常識では、日常的に仕事をする何か人手に極めて近いものが、少なくともデッドフォードでは、必要であったにちがいないと思われるが、「平常時^{イン・オーディナリー}の賃金」の人物が確認されるのは1548年になってからある。その年の幾つかの時点で、19人の名前が知られる男達と名前が知られない14人の男達が、賃金、諸経費と食料の定常的な受取をし、全額で£368.18¹⁰dの経費を受け取ったリストが書かれた³。

(途中省略)

¹ PRO E351/2353.

² Oppenheim, *Administration*, 103.

³ Bodleian Library MS Rawlinson 846, ff. 135-41. "A declaration of such persons as be in ordinary wages."



1623年のジョン・エヴァリン手書きの
デッドフォードの見取図



左のジョン・エヴァリンの地図を
アレンジした現代の図。

その他の者達は、具体的な港や避難港の下に全員がリストアップされており、デッドフォ

ードとデッドフォード・ストランド(*1)に1人のマスター船乗り^{マリナー}、1人の調達係^{コミッション}、1人の食料品供給者^{ヴィンチラー}、3人の官吏と9人の艦船保持官^{シップ・キーパー}；ウーリッジに機能が不明の2人が各1日当たり7^dで、ハーウィチとコルンに1人の男が8^d、1人が12^d、そして、監督官^{サーヴェイヤー}か監督者^{オーバーシーアー}(overseer)に違いない1人が1週当たり9^sであった。ポーツマスにはまさしく1人の男が、1日当たりわずか6^dで居たが、面倒見係に毛が生えた程度でしかなかったであろう。そしてジリングムには、食料係と事務員がいた。このリストとロバート・レッジの勘定書の割合の間にはおおよその一貫性がある両計算書によれば、デッドフォードは明らかに最も重要な海軍基地であり、ウーリッジとジリングムは大体のところ同じであり、「平常時には」ハーウィチとコルンを一緒にしたものがどれよりも重要であると示唆するが、両勘定書が示唆するのはその反対である。ハーウィチはヘンリーの最後の戦争の始めから使われただけであり、比較的大人数の恒常的な被雇用者にもかかわらず、そこには本当に僅かな設備しかなかったであろう。

*1 Deptford Strond とも言う。strand; 訳注：岸、浜。また「岸に乗り上げさせる」の意味で使う。125 ページ参照。

艦隊の真新しい調査が1552年8月26日に行われた時、1548年以降破棄されていたのは、1551年12月に£400で売却されたマリアン・オブ・ダンチツ号(Marian of Danzig)だけであった¹。24隻の船とピナス船が「就役するのに良い状態(in good case to serve)」としてリストアップされ、7隻は「船渠入りして新しく造り直され(docked and new dubbed*1)」なければならない、そして他の3隻は既に乾船渠入りしており、新しく建造されることを(new building、訳注：再建造と考える)待っていた。4隻は「売られるのが適当と考えられて(thought meet*2 to be sold)」おり、大部分が小型の他の6隻は「保全する価値が無い(not worth the keeping)」とされ、状態に関する言及が為されずに4隻が挙げられている。どの船も、海での帆走を保つために、年に1回揚陸されて、まいはだ詰めが為される必要があり、ガレー船は特に、「もし陛下の船(Lordships)が保全されることがお喜びとなるならば」、毎年の修理が必要であることが指摘されていた。ただ、その事については、ちょっと疑念があった(ようである)。ガレー船の乗組員達は1551年2月に解雇され、船は陸上に横たえられており、ほとんど使われなかったが²、この意見は海軍事項評議会^{カウンシル・フォア・マリナー・コーヂズ}によっては同意されなかったようである。というのは、未だにエリザベスの治世の初頭に3隻の内2隻は就役していたからである。

(途中省略)

¹ British Library MS Harleian 354, f. 9; PRO E351/2194. Oppenheim, *Administration*, 101. この勘定書はまた、大部分が小型の14隻のその他の捕獲船を合計£763で売却したことを記録している。然るべき錨(複)とその他の装具品も売られたが、少量であった。

² APC, 3, 209, 7 February 1551.

*1 訳注：dub には古い服を仕立て直す、材木や皮を滑にする、手斧で仕上げる等の意味もある。

*2 訳注：meet の古語(形)には「～に適当である」の意味がある。

154p

デッドフォードは主力基地であり続けた。1548年9月28日から1551年10月24日までのゴンソンの最初の勘定書は、そこでの支出£30300を見せており、これと比較して、ジリングムは£6600、ウーリッジは£2054、そしてポーツマスは£1157であった。

(途中省略)

戦時には、ポーツマスが前線であったが、平時には多くの船がそこを基地としていたわけではなく、大部分の船(とりわけ大きなもの)にとっては、1回に数カ月の^グ面倒見と^ア補修管理を基本としており、更なるスペースが必要であった。その理由から、2～3年の間ハーウィチが試しに使われたが、満足できないことが分かった。1550年6月8日に、枢密院は、政策的なものであったと見られる決定を行い、全ての船は、それらの士官と乗組員が解雇されたならば、ジリングムで係船されようという指示を出した²。これを補強する形で8月14日に、その時点でポーツマスに居る軍艦は、泥土の^{マッド・フラット}平洲(複)と潮汐の大きな差が「揚陸と^{グレイヴィング}船底清掃」の日常の仕事をし易くするという理由によって都合が良いメッドウェイ川に^{ブリンク・ラウド}回航すべしという具体的な命令が出された。これはこの頃、毎年が必要事項と認識された³。8月22日にウィリアム・ウィンター(Winter)はこの移動をオーガナイズするために、ポーツマスに送り出された。後で見るように、1559年に海軍本部の^{オフィサー}幹部達は、他には無い有利性をジリングムに持たせようとするもう一つの試みを行おうとしたが、この世紀の残りの間、造船所と作業場はデッドフォードに残った。

² APC, 3, 43.

³ 同上 104、海軍の適切な補修管理に対する枢密院の関与は、1550年11月4日に、海軍本部の^{オフィサー}幹部達は「業務の状態を言上するために閣下達へのアクセスを有し、その場で、4冊の本、1冊は然るべき船(複)の^{ドッキング}船渠入りと修理に関するもの、他の1冊は、為される必要がある然るべき事柄で彼等がしてもらいたいことに関する事項について、第3は紐、帆布…の見積もり、そして古い負債の勘定書…」という事実によって更に見られる。

155p

エドワードは彼の父の船好きを引き継ぎ、デッドフォードを何度も訪れ、それらは、ブラック・ガレー号(Black Galley)*¹の捕獲の功績と同じように彼の日記の中に記録されている。その目抜き通りを舗装して、その「騒音」と汚物の不快さを忍ぶこと無しに、国王が「…通って、その向こうで陸下の船の建造を見る」ことが出来るように1回で、£88. 6^s2^dが支出された。2人のブレトンの職工が1552年に、とりわけ丈夫で長持ちする性質の帆布である「ポルダヴィーズ(poldavies)」の作り方をローカルの帆の製造者達に訓

練する目的で、デッドフォードに連れて来られた¹。

¹ Oppenheim, *Administration*, 103.

*¹ 1549 年のフランスの捕獲船 Galley Mermaid に訂正。MM, vol.51,no.4, 298p においてグラスゴーが訂正している。

(途中省略)

157p

メアリーの治世は不吉な様相で始まった。英国では誰も知らなかったが、8 月にウィロビー(Willoughby、訳注：Hugh ～、1553 年に北方航路の開拓を目指した遠征隊を率いて北極へ向かったが、ノルウェーのロフォーテン諸島から引き返す途中で越冬し、寒さと飢えで死んだ)とチャンセラー (Chancellor、訳注：Richard ～、この遠征隊の船長の一人。引き返す途中で、ウィロビーの船とはぐれて、ロシアに着きイワン雷帝に迎え入られた)はロフォーテン諸島の沖で別れ別れになり、前者はラップランドの海岸のアルジーナ(Arzina)で越冬するという破滅的な決定をしてしまった²。ロンドンでは、7 月 6 日にエドワードが死んだ時、ノーサンバーランド公爵が同様に、彼の義理の娘のジェーン・グレイ夫人(Jane Grey)を王位継承に割り込ませようという破滅的な過ちを犯した。ジェーンは

² Sir William Foster, *England's Quest of Eastern Trade*, 9-10.

158p

ヘンリー 8 世の妹のメアリーの孫であり、プロテスタントが確立された現状の維持が意図されていたのであるが、彼女の位置は法的にも政治的にも弱く、ノーサンバランドの位置は 2 週間の内に崩壊した。女王がこの筋書きを挫折させたことによって得た達成感は、宗教的な抗議及び、古色蒼然としてはいたが、未だに畏敬の念をを起こさせていた旗艦であるヘンリー・グレース・ア・ディウ号の破壊によってほぼ一瞬に喪失した。8 月 25 日に同船は「…怠慢と監督の欠如により(…by neckclygens and for lake of over-syth)」とヘンリー・マッキン(Machyn)が報告したように、ウーリッジの先の係船所で焼けてしまった¹。

¹ J. G. Nichols, ed., *The Diary of Henry Machyn*, 43. (蔵書 no.3577)

(途中省略)

159p

ゴンソンの支払の詳細の大部分は残っていないが、1554 年の或る時点で、最大級の船に見合う長さが 31 ヤード(訳注：28.3m)のものを 3 本、30 ヤード(訳注：27.4m)のものを 7 本含む「ダンチッヒ(Dansk)から持って来た」様々な帆柱と帆桁をデッドフォードに届けるためにウィリアム・ワトソン(Watson、訳注：チューダー朝の商人で船主。主にバルト海での買い付けのエージェント)に£649. 5^sが支払われた⁴。

⁴ Bodleian Library Rawlinson 846, f. 166.

(途中省略)

160p

プリムローズ号の売却はちょっとミステリーである。新造後僅か 3 年の 300 トンの船は、£1800 よりずっと高くあるべきであり、同船は前年のギネーへの航海で損傷を受けていたのかもしれない。再^{リフイット}装の後 1552 年に、同船は新しい持主達のためにロシアへ渡り、1560 年に再び海軍に加わった。この期間、1 年の経費が約£21000 であるのに、大蔵省は£26524 を出費したが、内容を詳細に見ると、再^{リコンストラクション}建造されるべき状況の大体の絵が描ける²。デッドフォードは未だ圧倒的に最重要な造船所で、勘定書の金額は£6524. 5^s5^dであり、コルンで小規模の操業が再開されて£504. 13^s7^dが記録されている。ポーツマスでは全く何も費やされておらず、このことは、かなりの^{フ・ラント}施設がそこにあるので、その面倒見と^{メンテナン}補修管理をベースとしての^{キートン}保全で生じた極めて少額の^チ支払い代金^ヤが誰か他の者の懐から^ジ支払われたことを意味しているようである。ポーツマスは本質的に戦時の基地であり、平時の役割は実質ゼロまで減じていたようである。

² PRO E351/2195.

(途中省略)

166p

海軍の収入源が記録された古い時期においては、幅広い様々な収入源に基づいて書かれた^{フ・ラント}認可証から成り立っており、大蔵省はその一つでしかなかった。支出のパターンも興味深い。(1555 年の)^{シー・チ・キョー}海上での負担金は£5305 にのぼり、前年よりも目立って多く、食料費は£12515 となり、他の出典からは不完全な再構築しか出来ない増加した活動レベルが確かめられる。他方で、通常の支出は£5439 に減じ、諸造船所間の配分はかなり変わっている。デッドフォードは未だに、最大の支出元で、£2966 であるが、これは、材木、ロープ、ピッチとタール、そして帆布の購入によって大部分の説明がつく。労働者、職工、そして^{シップ・キーパー}艦船保持官への賃金に反映される大部分の^{ワーク}作業はポーツマスで行われ、そこでは£1916 が費やされた³。ウーリッジ、ジリングム、そしてコルンは、それらの間で£500 も使わなかった。このポーツマスへの回帰は、戦争のための準備が、多分 9 月のイタリアにおけるヴォーセーラス(Vaucelles)の休戦（訳注：フランスのアンリ 2 世とスペインのカルロス 5 世の間の 1151~1559 年のイタリア戦争の一時的休戦協定）の破綻に続き、1556 年末以前にすでに始まっていたことを示唆する。メッドウェイ川の諸港に於ける出費のレベルもまた、そこで建造中の新しい船(複)が直接の労働によるものではなく、契約によるものであることを示している。

³ PRO E351/2196.

(途中省略)

178p

1559 年 3 月に、カトー・カンブレシス (Cateau Cambrésis) において最終的な平和条約が調印される前の何ヶ月か、戦闘は散発的になっていたが、英国の関与はそれ以上の状況であった。戦争の終わりに先立って 1559 年 2 月と 3 月に、海軍本部の幹部達は、多分女王の命令で、海軍の^{ストックテイキング}現状調査(stocktaking)を行い、この先何年かの政策の枠組みを描き出した。その前の 1558 年 12 月 12 日に、10 月 1 日から 12 月 31 日までの現下における^{チャージ}負担金から中間の概算が作られて、それは、メアリーの死の瞬間に、英仏海峡のパトロールに 335 人の船長、船乗り、そして砲手を乗せた 6 隻の王室の船と 7 隻の借上げた商船がいたことを示している²。もし後者の数字が正確であれば、全てが極めて小型の船であったに違いない。ポーツマス、ジリングム、そしてテムズ河における^{シップ・キーピング}艦船保持の^{チャージ}負担金と一緒にして、これらのパトロールに 3 か月の期間を越えて掛かる費用は£3167.4^s9^dと推算された。同時期に、ウーリッジで^{ピーター号(Peter)}建造に 184 人の船大工と他の^{クラフトマン}熟練工がおり、さらに 120 人がポーツマスにおいて^{リコンストラクション}ジャネット号とヘアー号(Hare)を再建造していた。この作業は、同期間を越えて、更に、£2123.14^sの費用がかかると推算された¹。

1559 年 2 月 20 日付のこの治世最初の船のリストは、^{ストックテイキング}現状調査作業の一部で、合計 39 隻の船をリストアップした。これらの内 4 隻は海に居り、さらに 23 隻は就役中で、3 隻はジリングムに、9 隻はテムズ河に、そして残りはポーツマスに居た。12 隻の船は就役していなかったがリストに含まれ、7 隻が建造中、あるいは修理中で、2 隻(ミニヨン号とプリモローズ号)は既に破棄されており、3 隻(トリニティー・ヘンリー号、ドラゴン号、そしてライオン号)は「朽ち果てている」と分類された。主たる計画書は 3 月 24 日に書き上げられ、「海事関係帳簿(A boke for Sea causes)」と表題が付けられた。

179p

この文書は、^{ディスプレイス}排水量の合計が 5500 トンで、3880 人の男を乗せる「女王陛下への奉公のために取って置かれて維持されるのに値する(met to kept and preserved for the servise of her matie) (訳注: matie は majesty と考える)」21 隻の船のリストで始まる。更なる 10 隻は、「大変使い古されており(worne)、それらに対する大修理無しでは存続しない」10 隻がリストアップされている。これらの船は、「平和の時に、期間は不明であるが、存続される」べきであるが、その後は売却されるかスクラップにされるべきで、その金は新しい船の建造に向けられるように蓄えて置かれる。7040 トンに上り、4600 人の男を乗せる「戦争にふさわしいように」転換出来る英国の商船は 45 隻と推算している。もし女王が全海軍を動員することを望むならば、さらに 400 人を伴った各船が 80 トンの 20 隻の^{ヴィックチャラー}食料補給船も必要となる。そうした艦隊を動員するコストは£10512 と算定され、1 人当たりの平均賃金を 8^s6^d、それに伴う食料費を 12^sとし、商船のトン数にはトン当たり 12^dをもって計算すると、^{アクティブ・サービス}活動的な役務の毎月の代金は£11363 となる³。動員の停止にはさらに

£4000 がかかり、この規模での 5 ヶ月間の作戦行動の全体コストは£71377 に達した。著者達はまた、そのような動員は少なくとも 2 ヶ月の予告、「そしてそれを行うために用意された金」、及び全ての商人の渡航の「延期(staie、訳注：stay と考える)」を必要とする書き留めている。1559 年における英国海軍の能力の提示として、これ以上に良いものにする事は出来なかったであろう。通常^{シーマン}の海員の給料が、1545 年にヘンリー 8 世によって決められた 1 か月当たり 6s8d から増加していたのかどうか、あるいは、8s6d はボーイから士官までの全員を含んだ平均なのか明瞭でない。しかし、2 ヶ月の準備期間は現実的であったように思われ、当時の標準による極めて効率的なシステムを示している⁴。

¹ BL Add. MS 9294, ff.2-3; T. Glasgow, “The royal navy at the start of Elizabeth’s reign”, *MM*, 51, 1965, 73. (蔵書 no.3579)

² PRO SP12/2, 20 February 1558/9.

³ PRO SP12/2/44, ff. 131r.-134v.

⁴ 同上、f. 133r. 他に 1546 年と 1582 年との間に海員^{シーマン}の賃金が上がったことに言及している者は無い。

180p

文書の第 2 部は、「女王の特別な負担金^{チャージ}で」海上に在る 7 隻の王室の船と 8 隻の武装した商船を伴い、クリスマス^{フレ・クリスマス}前の期間に 2 隻だけを増加させ、この時には 940 人を乗せ、1 ヶ月に£1597 の費用が算定された現行の状況を述べたものである。これらの男達の内 320 人はトーマス・コットン卿(Cotton)の指揮下の兵士であったようである。わずか£1800 で売られたばかりのプリムローズ号が武装商船の最初に出ており、そのトン数に対して支払いが為されていた¹。この後の方の目的のために、同船は 300 トンであると「算定」されているが、その 2~3 行前で、同船の排水量は 200 トンとされているにもかかわらず、そうなっているのである。この小さな艦隊は 3 月末に就役しており、著者達は、女王が「負担金^{チャージ}の継続^{プレジヤー}の」意志があることを知りたがった。

「帳簿」の第 3 部は、ウーリッジ、デッドフォード、そしてポーツマスで進行中の作業^{ワーク}の要約で、「通常^{コンパス}の範囲内で」女王の船を浮かせて保全する負担金^{アフ ロート キー プ チャージ}を伴い、それは今や、年間£12000 に固定されていた²。デッドフォードにはハート号、アンデローペ号、スワロー号、そしてブリガンダイン号とサン号が居り、170 人の船大工とその他の技能工^{アーティフィサー}が賃金、食料費、そして宿舍代として、一人 1 日当たり 12d で、そして 25 人の労働者が賃金として僅か 1 日当たり 7d で働いていた。材木、鉄製品、そしてその他の商品は、£800 で予算化されており、3 ヶ月と 6 日の合計推算は£1816.13s4d となった。ウーリッジには 8 隻の船、150 人の技能工^{アーティフィサー}と 25 人の労働者が居り、4 半期の負担金^{チャージ}は£1254. 6s8d であった。そしてポーツマスには、9 隻の船、130 人の技能工^{アーティフィサー}と 24 人の労働者が居り、£1151 のコストがかかると推算された。残りの船はポーツマスとテームズ河に浮いており、372 人の船乗りと砲手の面倒見の下にあり、彼等の賃金と食料費は 1 人 1 ヶ月当たり 20s とし

て、合計費用は£1195. 12s9dとなった。こうして 1559 年の最初の四半期の通常の合計費用は£5417. 6s9dとなった。1 年全体の予算額の半分よりそれほど少なくなはない。次に、一つは平時のため、他は戦時のための二つの手短な「^{ポジション・ペーパー}特定方針書(position papers)」が続く。平時には：

・・・ジリングム水域は、そこに女王陛下の船を保全するの^{キープ}に最適な(metest)港であると考えられ、またこの場所は、滑車装置(tacle、訳注：tackle と考える)が盗まれることが少なく (less Spoile)、^{シップ・キーパー}艦船保持官が少人数しか必要でなく、船にとってより安全である³

¹ PRO SP12/2/30. 記録によると、合意された購入価格の£1000 しか払われておらず、そのために、この船は王室によって再び所有されたのかもしれない。

² 1558/9 年 3 月 11 日付の^{フランド}認可証による。Bodleian Library MS Rawlinson A.200, f. 165.

³ PRO SP12/3/44, f. 133v.

今まで見て来たように、これは海軍本部の^{オフィサー}幹部達の或る時期の間の考えであり、

181p

「^{ダラウディン}揚陸」についての馴染みの指摘が為されている。現在ポーツマスに居る 10 隻の船を £435 の費用でジリングムに連れて来るべきであり、シアネスの古い^{ブロックハウス}小要塞を一新し、泊地を防衛するために、5 人の砲手を付けて維持すべきことが勧められている。戦時には、全ての女王の船はテムズ河において索具を取付けて艤装され、£2000 と見積もられた費用で以て、ポーツマスに送られるべきであった。6 月、7 月、そして 8 月の間ポーツマスに残ることによって£1700 が^{メンテナンス}補修管理費に付け加わり、^{キャンペーン}作戦行動シーズンの終わりに船はジリングムへ戻されなければならない。最後に、^{オフィサー}幹部達は「・・・これから続く 5 年以内に造られ、そして完全なものにされる(made and brought to ther perfection)御自身のもの(船)が女王陛下にとって十分な数となり、通常状態を継続させるという女王陛下の^{ナビー}意志・・・」のために将来の海軍の「プロフィール」を提出する。このモデルとしての海軍は 200 トン以上の 24 隻の船、60～80 トンのバーク船、そして 40 トンの 2 隻のピナス船で、合計 30 隻から成る。船の内、4 隻は 600 トン以上、4 隻は 500 トン、4 隻が 400 トン、6 隻が 300 トン、そして 6 隻が 200 トンで、中型サイズ軍艦に対する確固たる専門的な好みを反映している。

(途中省略)

そして、我々はここに、一連の実用的な^{バッチ}バッチあてに対して、構造的に組み立てられた政策の単純明快な証拠を手に行っている。しかし、革新的なセンスは無い。これらの推算をそれまでの十年の支出レベルと比べて、先例の無いものは何も無いことは明らかである。異なった造船所に於ける^{ワークフォース}従業員は、需要に応じて変動したが、^{シップ・キーパー}艦船保持官、^{アーク・フィッター}技能工、そして労働者はそれぞれの場所における^{レギスラー}一定の賃金をベースとして雇用されたに違いなく、当時それが当たり前のやり方であった。そうした作業員達は^{オフィサー}幹部達と同じセンスでの

「^{オーデイナリー}平常時の賃金」であったのではなく、仕事の有無にかかわりのない一定の^{レギュラーペイロール}支払額であったということであるが、^{クラフトマン}熟練職人の数を事実上恒常的なベースで維持し、彼等を或る場所から他の場所へと移動させるやり方を見て取ることが出来る¹。ゴンソンの後の方の勘定書は、これが 1570 年頃に普通のやり方となっていたことを見せる。

(途中省略)

残っている四半期帳簿のシリーズが 1562 年に始まる時、我々は馴染みの土地に立って居る。即ち、^{オーデイナリー}平常時の^{ブック}勘定書支出と^{エキストラオーラナリー}平常時外の(支出)、即ち「^{シー・チ・キ・ジ}海上での負担金」の間の区別、四半期ごと及び造船所ごとのブレイクダウン、補修管理と再建造の間断無いプログラムである。メアリーもエリザベスも、海軍の管理行政において革命的な変化はもたらさなかった。我々の目の前に在るのは、次第に進化している組織、過去のやり方にしっかりと根を張ってはいるが、休みなく続けられている部分的な修正と^{レビュー}再吟味である。

¹ ピーター・ペット(Peter Pett)とマシュ・ベイカーは別として、^{マスター・シップライト}船大工親方のエドワード・ブライトン(Edward Bright)や多くのその他の^{クラフトマン}熟練職人の名前が記録の中に常に現れる。Bodleian Library, Rawlinson MSS A.200, A.201 etc.

(途中省略)

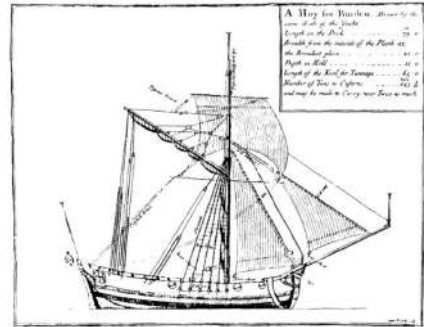
エリザベス朝の海軍への資金供給に関しては、1579 年に導入された契約、即ち「^{バーゲン}取引」の本質を見抜けば、最も強い手応えが得られる。これらの契約は、税関の農夫達(farmers of the customs)と結ばれた契約に似ており、契約によって、かなりの利益を生む好機を与える見返りとして、王室は決まった額の^{フイ・ク・ス・ド・インカム}収入を受け取り、^{サービス}役務の遂行を享受した。ホーキンスの契約は、1 年に付き£1200 の見返りに、彼は 25 隻の船を然るべき基準で補修管理はするが修理することはなく、^{シップ・キーパー}艦船保持官(複)を提供することを定めていた。同時期に女王の船大工であるピーター・ペットとマシュ・ベイカーは、1 年に付き£1000 の見返りに、決められた間隔で(それは船のサイズで異なる)船(複)を^{グラウンド・グ・レーヴ}揚陸して船底清掃し、然るべき対応の修理をするという、似たような契約を結んだ¹。いずれのケースでも、契約者は受け取った金を報告することはなく、その意図が取引で利益を得ようとしたものであることは明白であった。

¹ PRO SP12/132/88-91. これらの金額が^{オーデイナリー}平常時の勘定書にどのように関係すると仮定されたのかははっきりしない。多分、ホーキンスの後の供述にもかかわらず、これらの諸年の間、中断されていたと思われる。これらの契約についての最近の S. Adams, "New light on the 'Reformation' of John Hawkins; the Ellesmere naval survey of January 1584", *EHR*, 105, 1991, 97-111 を参照。

(途中省略)

185p

1562 年頃、造船所は特有な機能と本性(identities)を発達させ始めていた。それ以前からその兆候が現れてはいたが、ここに来て、ゴンソンの勘定書の詳細なブレイクダウンの中に明瞭に見えるようになったのである。デッドフォードはもはや重要な泊地^{アンケレージ}ではなかった。同年の第三四半期に、そこには 3 隻のホイ船(hoy、訳注：1 檣のスループ型ボート)が浮いているだけであった。他方で、それらの期間、トリアンフ号、ヴィクトリー号、そしてエイズ号(Aid)を建造して、214 人の船大工が合計 10135 日働いていた²。それに続く四半期の間、これらの船に関する仕事は続いた。また、1559 年の調査では、ほとんど価値が無いと思われたジェーザス・オブ・ルーベック号(Jesus of Lubeck)とグレート・バーク号に何かしらの修理が行われていた。この時ウーリッジは労働者と倉庫番だけを雇用し、材木と食料品の積み



ホイ船(18 世紀の図)

186p

降ろしと貯蔵を行っていたが、一方でジリングムは、以前に定められた方針に従って、主力の泊地^{アンケレージ}になっていた。1562/3 年の最後の四半期に当時就役していた全ての最大の船舶を含む 29 隻の船がそこに浮いており、その数はその年を通してほとんど増減しなかった。

² MS Rawlinson A.200, ff. 26-33.

泊地を防衛するために建てられ、6 人の砲手が配置されていたアップナーの新しい砦^{フォート}もまた、ジリングムの平常時の勘定書^{オーデイトナリー}へ課金された¹。ハーウィチに近いコルンは、未だ機能していたが、小規模の材木置場^{チンバー・ヤード}でしかなかった²。ポーツマスでは、ピーター・ペットと 130 人の船大工とまいはだ詰め工が何週間にも渡って、そこで仕事をしていた 4 隻から 6 隻の間の船を収容していた。活動は主としてデッドフォード、ジリングム、そしてポーツマスに集中し、最初の 2 箇所は専門化しており、ポーツマスだけが、多分、中型船を短時間でスタンバイさせることを主たるベースとして、様々な機能を維持していた。また、出来る限り勘定書の平常時外^{エキストラオーデイトナリー}の側にシフトさせる政策であったように思える。活動的な役務^{サービス}での海員の賃金、そして特別な伝達内容を海上に居る船に届けるためのケッチ船(ketch、訳注：2 檣の小型船)の賃借料のみならず、「荒天の海で酷く傷んだ」プリムローズ号をブリistolで修理するために、ピーター・ペットとその他の船大工達が送られた時、彼等の賃金と旅費も対象であった。トーマス・ベイカーは、16 隻の船が航海出来るかどうかを確かめるために、7 月の後半にジリングムにおけるそれらの船の調査のために 8 日間を費やし、彼は勘定書の平常時外^{エキストラオーデイトナリー}の側で支払いを受けた。この頃、平常時の勘定書^{オーデイトナリー}は単に主力造船所の定常的な仕事をカバーしていたが、平常時外の勘定書は、船の日々の動きと海軍

1 オッペンハイムは、^{フット}砦は土地が 1568 年に取得されるまで建てられなかったことを明快に暗示しているが(*Administration*, 150)、1562/3 年の四半期の^{ブック}帳簿は、^{フット}砦はその時に既に使われていたことを示している。

2 コルンの置場は 1566 年に売却された。PRO E351/2202.

本部の幹部達に関する情報の宝の山である。トーマス・ベイカーはチャタムにおいて(この時初めてこのようにチャタムと呼ばれた)王室の船を調査し、ピーター・ペットはハートフォードシャー(Hertfordshire、訳注：ロンドンの北に位置する地区)において材木の調査をしている。デッドフォードにおいて 1 隻のスキッフ船(skiff、訳注：ボートの一種)がダブル・ローズ号(Double Rose)として購入された。トーマス・ジョーンズ(Jones)はフランスから出された諜報情報に関する書状に支払いを受けた。そして「海上での負担金」は、海軍の最大の船の 17 隻が、その年の或る時点で海上に居たことを示している。

彼の 1563 年の四半期帳簿によれば、
1559 年 3 月の^{スタンディング・ワラント}継 続 認可書が彼に権利を与えた£12000 から£9630 を受け取り、
^{エクストラオーデナリ}平常時外の受取として£13375 を手にした。
後者の大部分は、彼の父親が業務に就いていた早い時期の典型的なやり方によって、
^{ワラント}特定の目的のために出された認可書によるものであった¹。支出のパターンは多くが前

年と同じであった。デッドフォードではグレート・バーク号の「造り直し」とジーガス号の修理が続いていた。ヴィクトリー号とトライアンフ号はその当時艤装中であり、建具屋

に対し、それらに「船室(複) (caban、cabin と考える)」を建てるための支払いが行われた。4 隻の新しい「ガリオット船」(gallyot、

訳注：galliot、帆とオール両用の快速小型ガレー船。ケッチ船と類似している)のガイド号

(Guide)、サーチャー号(Searcher)、ポスト号(Post)、そしてメクシフト号(Makeshif)も

また建造中であり、新しい船(複)のためのフィギュア・ヘッドの製作と飾り付けのために、彫刻工に支払いが為された。どちらかといえ

ばジリングムに居る船は少なく、ポーツマスの方が多く、活動的な役務が増加したレベルを示している。この年はル・アーブルへの遠征

の年であり、(フランスの第 1 次宗教戦争に乗じて英国はフランスへ出兵したが、ル・アー



19 世紀 US Navy のケッチ船”Intrepid”



ガリオット船 (18 世紀)

ブルで敗退した) 平常時^{エキストラオーラ・ナリー}外の支出はその兵力の展開の大部分を詳細に示している。残っているその次の詳細は 1570 年のもので、力点が更にシフトしたことを見せているが、全体的に見て、その方向は同じである²。ゴンソンの平常時^{オ・デ・イ・ナリー}の勘定書^{フランド}での受け取りは合計で £5780.2s^{2d}に過ぎず、その内の£11900 は 3 月 6 日の 1 通だけの認可書^{フランド}で出されている。ジリングムに停泊している船の数はその年の第 1 四半期における 20 隻から第 2 四半期の 11 隻に変化しているが、ピーター・ペットと 60 人に上る船大工とまいはだ詰め工が平常時^{オ・デ・イ・ナリー}の勘定書^{フランド}に現れていることは、日常一般的な修理は、雇用されていた熟練職人^{クラフトマン}の数がほとんどゼロまで落ちてしまっていたデッドフォードではなくて、そこで実施されていたことを示している。ジリングムの恒常的なスタッフは少ないままで、アップナーの砲手達に加えて、1 人の官吏、1 人の調達係、そして 1 人の鼠取係^{ラット・キョッサー}であったが、そこが筆頭の基地^{ベース}となりつつあったという別の指摘が、「陛下の船の幹部^{オ・フイ・ス}達が出会い、女王陛下の重要な出来事について、時に応じて打ち合わせを行う場所であるタワー・ヒル(Tower Hill)(チャタム)における 1 軒の家の賃借り料」として年間£5 の追加支払いの中に見られる³。比較すると、デッドフォードのこの年の平常時^{オ・デ・イ・ナリー}の勘定書^{フランド}はスタッフ・レベルのものを除いて貧弱である。ステファン・アレクサンダー(Stephen Alexander)、経理^{クラーク}の官吏、報告書の官吏^{クラーク}、2 人の調達係^{バーヴェイヤー}、2 人の在庫管理官^{ストアークeeper}、マシユー・ベイカー、そしてオーガスタイン・レヴェーロ(Augustine Levello)⁴、船大工親方(複)^{マスター・シップライト}、栓管理^{プラグ}者(the keeper of the plug *1)、材木置場の門番^{ウッド・ヤード}、伝言係^{ポーター}、2 人の船大工と 2 人の船乗り達^{メッセンジャー}が司令部機構^{ヘッドクォーター・エスタブリッシュメント}を構成しており、目を奪われる立派な陣容である。平常時^{オ・デ・イ・ナリー}の勘定書^{フランド}で支払われるその他の人々は 6 人の夜警^{リヤッチマン}と様々な人数の労働者だけである。ウーリッジの平常時^{オ・デ・イ・ナリー}の勘定書^{フランド}には倉庫の管理人以外は現れないが、ポーツマス^{ポーツマス}のリストは、在庫管理官^{ストアークeeper}、栓管理^{プラグ}官^{キーパー}、そしてガレー船のエリノール号(Elinor)の艦船保持官^{シッパ・キーパー}(複)を載せている。

¹ MS Rawlinson A.200, ff. 165-6. もう一つ別の勘定書によれば、彼の 1562 年 1 月 1 日から 1563 年 12 月 31 日までの 2 年間の受取は£53790.12s. PRO E351/2199.

² MS Rawlinson A.201.

³ 同上、f.41r.

⁴ オーガスタイン・レヴェーロ(訳注：英語読みとした)、ヴェネチア人で、ガレー船の面倒を見るように雇用され、1 日当たり 16^dという高いレートが支払われた。

*1 訳注：R.バーカー「乾船渠前史：ポーツマスにおける前扉」(当翻訳の 11 ページ)によれば、「乾船渠の管理者」としている。1816 年の「海軍の平常時^{オ・デ・イ・ナリー}の勘定書^{フランド} (蔵書 no.3601)」のチャタム造船所の項(No.7 Chatham Yard 11p)に Plug Keeper として出てくる。また James D. Cranshaw “The History of Chatham Dockyard Vol.1”, Chapter 9, p12, Department of The Captain of the Dockyard, The Boatswain の項で、「ボースンの責務は、1629 年 I に定められている。4.栓^{プラグ}(複)、埠頭^{ゲート}(複)、そして扉^{ゲート}(複)が安全に保たれ、そして造船所の中の全ての物が秩序正しくなっているように注意を向ける。(“the duties of

the Boatswain were defined I 1629: 4. To look to the plugs, wharves and gates, that they be kept safe and all things in the Yard placed in good order.”)」となっており、バーカーが定義しているように「乾船渠の管理者」のイメージである。なお、プラグは船が乾船渠入りした時に船底に溜まった水を抜くための穴に嵌め込まれる栓である。

これらの変化について、1562/3年に^{オーデ・ナリー}平常時として区分されていた多くの活動が、今や^{エキストラ・オーデ・ナリー}平常時外として区分された事実によって一部は説明がつく。ジリングムにおけるものとしては、例えば、アンテローペ号、ジャネット号、そしてプリムローズ号の修理と^{メンディング}手直し、「…女王陛下のガレアッセ船の^{フリンジ}姿をした古い船(複)のブル号とタイガー号の^{ニュー・ビルディング}新建造及び新調(に対する仕事)…」が記述された。これは200人を超える男達が、合計で20000人日超が雇用された^{マン・デ・イ}1。ポーツマスでは、70人の男達が、エリノール号の修理に^{マン・デ・イ}3598人日働き、一人の^{ペインター}塗装工が「…船長の船室を美しくし、飾り付けをし、また女王陛下の名前の文字、及び既述のガレー船の船首と両船側の王冠に金箔を貼って、膠で貼り付ける(limning、訳注：glueを意味する古語と考える。現代では「鳥もちを塗る」の意味で使われる)」ために£5が支払われた。デッドフォードでは1隻の新しい船が建造中であり、マシュー・ベイカーと138人の^{クラフトマン}熟練職人を夏の間を通して多忙にしており、合計は^{マン・デ・イ}9146人日に上った。多分フォアサイト号であるこの新しい船は、^{トリミング}艀装と釣合い調整を終わらせるために4日間特別に採用された74人の海員の手伝いを得て、9月に進水した。

ロンドンのウィリアム・リザード(William Lizard)は同船を「^{ガー・ニッ・シユ}飾り付ける」ためと王室の紋章を取り付けるために、その道の大家として£49.16^sが支払われた²。以前は^{エキストラ・オーデ・ナリー}平常時外のものとして区分されたそうした支出は今や「^{シー・コージーズ・エキストラ・オーデ・ナリー}海事関係平常時外の」ものとして表れ、それらのための全ての特命事項と準備を含むだけでなく、帆柱や帆桁を作る「既述の木をより良く保存するために」4つの仕切りを有した新しい^{マスト・ボンド・キャビン}帆柱材貯木池の掘削も含んでいた。その年の内に19隻の船が艀装され、海上任務のための供給が為された。1574年頃には、ジリングムへの移行が更に鮮明になった³。海上での行動はほとんど無く、その年の各四半期に、^{アンケレージ}泊地に26～28隻の間の船が居た。この時点で3人の官吏が居り、彼等の1人は£6.13^s4^dという比較的高いレートであった。この時、^{オーデ・ナリー}平常時の^{ボンプ・ストップ・レザー}勘定書でもって多くの船大工が支払われたのみならず彼等の旅費、及び排水器のホースと皮のストッパーのような機器の様々な部品もそれでもって支払われた。

¹ MS Rawlinson A.201, f. 106r.

² 同上、この時代の船の^{シンボリズム}記号体系と「^{ガー・ニッ・シユ}飾り付ける」技能を広く論じたものとしては、S. Roger “The symbolism of ship launching”, (Oxford D. Phil. 1983)を参照。

³ MS Rawlinson A.202.

(途中省略)

189p

1578 年のジョン・ホーキンスの海軍財務官の役職の第 1 年の(John Hawkins, Treasurership、訳注：元々は Treasurer of Marine Causes または Paymaster of the Navy と呼ばれた役職。ホーキンスは義父のベンジャミン・ゴンソンと暫く財務官の仕事をした後、1578 年に当職に任じられた)勘定書も不完全であったが、1574 年のものよりは情報が少し多い²。時期は異なるが、22 隻の異なった船がジリングムに停泊していた。ト

190p

ライアンフ号のような最大の船は一揃い全員の士官 一船長、^{マスター}掌帆長、^{ボースン}事務長、^{パーサー}コック、そして砲手、それに加え 13 人の海の男の骨格を為す乗組員— を載せていたが、100 トンのエーチェイト号(Achates)のような小さ目の船は、^{ボースン}掌帆長、コック、砲手と 2 人の船乗りを載せていただけであった。港における給料のレートは海上での約半分であったが、それでも、こうした規模での^{シップ・キープینگ}艦船保持は高くつく仕事であり、毎年、**平常時の勘定**の予算の大部分を超過した。130 人程の船大工とその他の^{ヒ・シ・ネス}熟練職人が「冬の天候に対して、女王陛下の船を修理したり、剥ぎ取ったり(ransacking)、仕立て直したり(dubbing)、まいはだ詰めをしたり…」して夏の間中働いた。リヴェンジ号とスカウト号(Scout、訳注：斥候を意味する)の 2 隻の新造船は^{クラフトマン}艀装が為され、半ダースの煉瓦積工が、修理中の船の深奥部(bowels)において^{エクストラオーダー・イナリー}炉床(hearth)と炉を作り直すのに雇われた。「悪天候で朽ちて壊れた」ドレッドノート号のビークヘッド、そしてフォーサイト号の船尾が再塗装された。この年には、チャタムの建物にも数多くの修理が行われ、140ft×44ft(訳注：42.7m×13.4m)の新しい帆柱材貯木池が掘られ、これは「もし、その必要がある時には」2 ないし 3 隻のピナス船の船渠として使うことが出来た³。ホープ号、フィリップ・アンド・メアリー号、そしてアンテローペ号は、次の世紀に至るまで乾船渠の設備を有しなかったと思われるジリングムからデッドフォードに移されて、そこで船渠入りしてその年の一部を過ごした。エリザベス・ジョナス号(Elizabet Jonas)はウーリッジで船渠入りし、^{ドッグ・ヘッド}船渠の先端を開けて、^{ダット・アウト}同船を外へ出すのに 6 人の^{ワークマン}作業者が 14 日かかった。ウーリッジは^{ドッグ・ヘッド}船渠入りの必要性という正にそのお陰によって存続の寿命が延びたのであった。ホワイト・ベア号は修理のためにそこで^{ドッグ・ヘッド}船渠入りし、古いジャネット号は^{ドッグ・ヘッド}舢舨(lighter)にサイズ・ダウンされた。エリノール号はポーツマスで孤独な存在を続け、そこでの**平常時の勘定書**の中に記録される仕事の大部分を提供した。この年の^{エクストラオーダー・イナリー}平常時外の受取は合計で£8562 であったが、^{オーデイナリー}平常時と

^{エクストラオーダー・イナリー}平常時外の間の線引きをどう考えるかは通常よりも難しい。デッドフォードで^{ワーク}船渠入りしている船に関する仕事は、^{ムーヴィング}船を動かす費用と^{オープニング}船渠を開ける費用の両項目の下で、^{エクストラオーダー・イナリー}平常時外として区分されているが、ウーリッジにおける船渠を開けることは、既に述べたが、^{オーデイナリー}平常時の**勘定**である。船大工の賃金、そして材木と鉄製品の購入は両方のカテゴリーで現れているが、何らかの理由でもって、ウーリッジでのトライアンフ号の修理は^{エクストラオーダー・イナリー}平常時外の側だけに現れる。

² MS Rawlinson A.203.

³ 同上、f.108.

(途中省略)

コルンの材木置場は^{チンバー・ヤード}1563年以降に放棄されたようであり、ポーツマスでは、建造物に関する工事はほとんどなかった。ポーツマスで、1576年8月に酷い火事があり、それによる損傷は、9年後に戦争が勃発する後になるまでそのままにされていたようである。アップナーの砦は^{フォート}1559年と1562年の間のどこかの時点で建てられたが、この場所は1568年に至るまで王室によって最終的に購入はされなかった³。シアネスの古いエドワード時代の堡壘はついに1574年に造り直されたが、1585年に、戦争の恐れから、これらの防御は適切とは思われず、アップナーにおいて、メッドウェイ川を横切って鎖を横たえることが決定された。この工事はその年の年末に完成はしたものの、困難で金がかかる作業であることを証明した。鎖の片側は杭(複)に結び付けられ、別の側は、張力を加えるために使われた「2個の大きな輪」の上を通された。そうしても、5隻の船の支持を必要とした⁴。

³ Oppenheim, *Administration*, 150.

⁴ BL Add. MS 9294, f.58. 1574年にチャタムのセント・メアリー入江の水路(訳注：以前に^{クリーク ウェイ}fair wayとして出ている)は、泊地への側面攻撃を防ぐために杭(複)で塞がれた。PRO E351/2210.

その他の予防措置が、奇襲に対するものと同時に破壊工作^{サボタージュ}に対しても為された。2隻のピナス船がシアネスにおいてスタンバイしており、鎖に最も近い下流に停泊していた最大の船(複)は夜間に灯りを燈すことを要求された。1585年に枢密院は、海軍の主だった士官達に、1回につき1ヶ月間、艦船保持官達を監督するために大き目の1隻に乗船して、そこで寝ることを命じた。この制度がどれほど続いたかは分かっていない。船渠(複)そのものは維持されたが、既に述べた二つの帆柱材貯木池を作った他は、大きく拡張はされなかった。デッドフォードにおける主たる船渠は1574年頃に^{マスト・ボンド}作り直され、4年後に£150の費用で、新しい一對の扉(a pair of gates)が付けられた¹。チャタム、デッドフォード、そしてウーリッジに追加の岸壁^{ワーフ}(複)と倉庫(複)が建てられ、1573年にトーマス・アレン(Allen)という名前の事業家によってウーリッジに「ロープハウス」が建てられた。アレンはダンチッヒから綱類^{ロープ}を輸入するために契約された「女王の商人」であり、これは倉庫(storehouse)以上のものを意図したようである。多分アレンは、原材料を輸入してロープを自分自身で作ることを計画したのであろう。もしそうであれば、彼はほぼ確実に失敗したのであろう。何故ならば「モスクワ(Moscovie)のロープ」の購入は減ることなく続き、アレンの名前は二度と現れないからである。

主たるインフラストラクチャーは、物理的にも行政管理的にも、ヘンリー8世によって創られてしまっていた。1547年以降の海軍は、サイズにおいて拡大することはなく、船のデザイン、艀装、そして武装に対する継続的な変更はあったにしても、これらのどれをと

っても、異なった規模の施設を必要とする性質のものではなかった。1563年に戦争が終わった後、20年以上に渡る整理統合による強化がそれに続いた。行政管理の構造は、トップが僅かに減ったが、^{クラーク}官吏、^{ストアークeeper}在庫管理官、そして^{バーヴェイヤー}調達官といった下のレベルは満たされていた。より多くの船大工^{マスター・シップライト}親方が恒久的な基盤の上に維持され、1588年頃に、6人の^{マスタート・マシナー}船長が定常の従業員名簿に加えられていた²。

1599年以降、政策は中庸なサイズであるが補修管理が十分に為されて定常的に使われる海軍を持つことであった。1577年のジョン・ディー(John Dee)の「航海の完全な技術(*The Perfect Arte of Navigation*)」の中に述べられた「こじんまりした王室海軍(Petty Navy Royal)」への弁明(plea)は、規模についてはそうではないが、戦略における公式の考えに呼応している。彼の説くところは

・・・60隻の帆船の(Three score Tall Ships、訳注：scoreは古語で20と考え、three scoreで60と考える。)こじんまりした王室海軍、(あるいはそれ以上)、いかなる場合もこれより少なくはなく、それらは極めて上手に選ばれ(appointed)、要員が完全に満たされ、十分に食料が供給されなければならない・・・そうすれば、この後、フランス、デンマーク、スコットランド、スペイン、あるいはいかなる国も、彼等が共謀しても、侵略がどのようなものでも、輸送の助け合いを勝手に持つことは出来ず、誰もが我々の平穏な幸せな状態を・・・」³

¹ PRO E351/2215.

² Ronald Pollitt, "Bureaucracy and the Armada", MM, 60, 1974, 119.

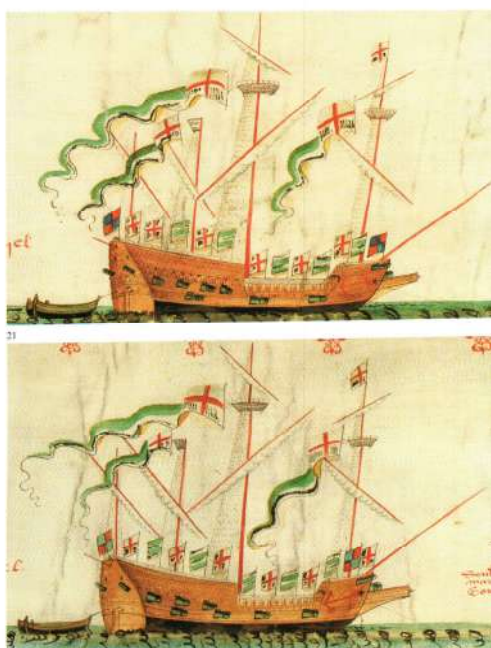
³ John Dee, *The Perfect Arte of Navigation*, 3.

(途中省略)

エリザベスは、即位から無敵艦隊が来るまでの間に、様々なサイズの軍艦を全部合わせて25隻建造し、その内の11隻は300トンを超える主力艦と言えたが、それらの寸法とデザインは入手が難しい。これは、証拠が無いという理由よりも、二つの証言が一致しないからである。その時就役していた船の仕様が完全に揃ったものは、1602年に書き上げられたが、その数字は他の証拠とことごとく違っている¹。船首尾楼の高さの低下、より長く、かつスリムな船殻のデザインといったデザインにおけるもっとも重要な進歩が一般的にはジョン・ホーキンスに帰せられている。多分マシュー・ベイカーによる1586年頃に描かれた「古い英国の船大工術の断片」から、300～500トン(好まれたサイズ)の軍艦用の当世風なプロファイルは低く、長さ／梁の比率が、古いカラック船の2½、あるいは商船用に普通の2:1ではなく、3:1であった²。そうした船の素晴らしい例は、1586年にデッドフォードでピーター・ペットによって建造された480トンのレインボー号(*Rainbow*)

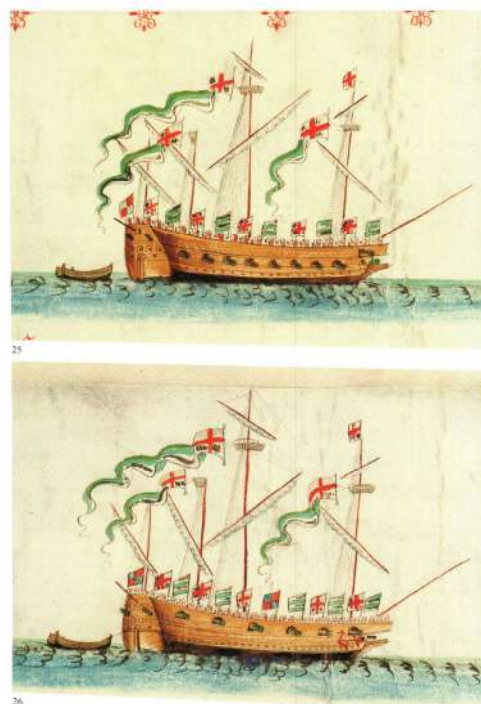
で、かなり確たる統計値が確認出来る。同船は竜骨長が 100 フィート、そして 32 フィートの梁を有し、35 トンの大砲は 1 個の砲甲板^{ガン・デッキ}上に配置され、戦闘時の乗組定員は 250 人であった³。ホーキンスには、私掠船に乗っていた時に称揚するようになっていたそうしたデザインが望ましいことを海軍本部に説得する責任が十分あったかもしれないが、彼がガレオン船を発明したのではなかった。その当時の用語の使い方は混乱しており、ポルトガルのカラック船と「ガレオン船」と呼ばれたものの間の違いは、主にサイズの違いであったように思われるが、ヘンリー8世の海軍の中に、ホーキンスに好まれた特徴のほとんどを持った船が確かに有った。アンヌ・ギャラン号(*Anne Gallant*)とグランド・ミストレス号(*Grand Mistress*)のように、これらの内の何隻かは、オールによる推進を伴った真のガレアッセ船として、この世に生を受けた。他の船、例えばタイガー号とブル号は帆船として建造され、事実上両楼郭^{キャッスル}を持っていなかったが、長大オール^スを漕^イいで動^フくことが出来たので、ガレアッセ船と呼ばれた。

「ザ・アンソニー・ロール」より



上 21 : グランド・ミストレス号

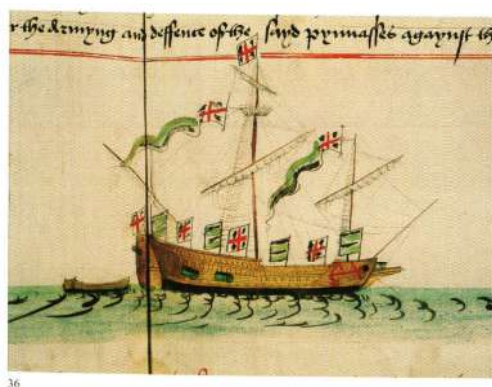
下 22 : アンヌ・ギャラン号



上 25 : タイガー号

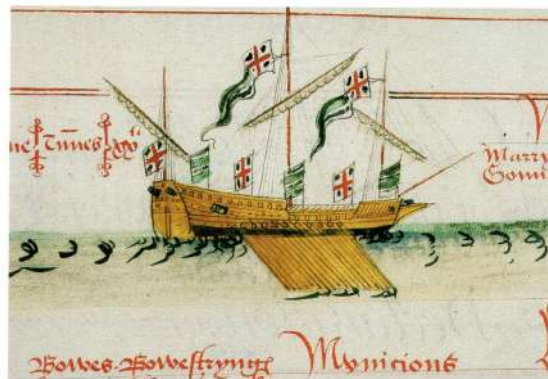
下 26 : ブル号

訳注：「ザ・アンソニー・ロール」は第2巻の巻頭に国王が所有するガレアッセ船を集録したものであると述べ、上記4隻は全てこの第2巻に所属する。なお、第3巻の最初の部分はピナス船を集録し、同巻の74・5ページ以後は漕ぎバージ船^{ロウバージ}を集録している。



36

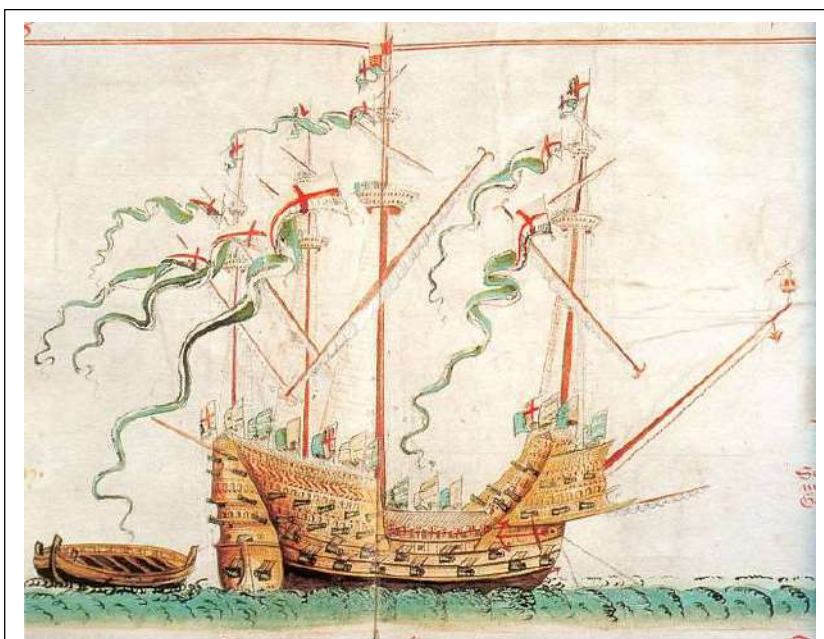
ピナス船、フォーコン号



58

漕ぎバージ船、サン号

アンソニー・ロールに側面の姿が描かれている古典的なカラック船であったヘンリー・グレース・ア・ディウ号とグランド・ミストレス号との間の対比は際立っている。海の男達の間で、これら二つのタイプの優劣ははっきりと分かれた。ウィリアム・モンソン卿 (Sir William Monson) が指摘するようにカラック船の大きな優位点は、「高く積上げて



ヘンリー・グレース・ア・ディウ号

¹ PRO SP12/286/36; BL Add. MS 9336, f.10; P. Kirsh, *The Galleon*, 116-30. (蔵書 no.296)

² Magdalene College, Cambridge, Pepys MS 2820, f. 160.

³ Kirsh, *The Galleon*, 21-3.

⁴ Magdalene College, Pepys MS 2992, ff. 51-2 (本書 95 ページも参照)

(high charged)」いるので、船に乗り移るのが難しく、乗って来られても、「接近戦(close fights)」から身を守るのが易しいことであった¹。この船の本領は、伝統的な種類の定型^{フォーマル}な本格的な交戦^{エンゲージメント}に於いて発揮された。同船が極めて不利なところは、風上につめて航走出来ないことで、高い船首尾楼が舵を取るのを困難にし、風向の8点以内で帆走することは不可能であった。ガレオン船はより速く、操船性がより良く、海で広いスペースが有るところでは、走行しながらの戦闘が最高であった。それが私掠船にアピールした所以であり、ホーキンスの下での海軍に行き渡ったのは私掠船のやり方の伝統であった。ただ、1596年という後の時代になっても、ワースパイト号(*Warspite*)はカラック船のスタイルで建造されているし、モンソンは1620年代になっても疑問を呈している²。

この時期にはまた、多くの技術的な革新が見られたが、船の取り扱いを改善するような、どれもマイナーな性質のものであった。スプリットセイルはかなり以前から知られていたが、正確な舵取りをしたい願いが更に急迫なものとなり、より一般的になった。トップマストを降ろす新しい方法が導入された。そして錨を持ち上げるためのキャプスタンの使用。チェーン・ポンプは帆走性能を改善したわけではないが、水漏れと^あ^か^い^し水(bilge water)の取り扱いを大いに容易にした。熱帯地方へ出向く機会の増加は、冷たい水域では知られなかった木喰い虫(wood boring beetles)を熟知させた。銅板張りが導入されるまで、ホーキンスが造船において、人に知られた最良の抑止物であった板張りの間に馬の毛を伴った二重外板法^{ダブル・スキン}を導入するまで、文字通り板切れになって帰って来る船があった³。

¹ Sir William Monson, “How to fight at sea, one ship with another”, M. Oppenheim ed. *The Naval Tracts of Sir William Monson* 中に掲載されている、91. (蔵書 no.3603)

² オッペンハイムは、ワースパイト号を「この治世の造船における数少ない失敗の一つである」と述べている。完成後間もなくの1598年に、修理に£712が費やされる必要があった(Administration, 130)。しかし、ホーキンスによれば、リヴェンジ号を含む何隻もの他の船が似たような欠陥に悩んだという。アダムス、”New light” (訳注: New Light on the ‘Reformation’ of John Hawkins: the Ellesmere naval Survey of January 1584, (蔵書 no.3603) *English Historical Review* 105, 1990, pp96-111)。

³ T. Glasgow, “Sixteenth century English seamen encounter a new enemy”, *American Neptune*, 27, 1967, 299-308.

(途中省略)

1565年頃にこのシステムは、多分、効率よりもコストに基づいていたので、不満足に思われたようで、バエシュ(Baeshe、Edward ~、食料の^{サーヴェイヤー}監督官;Surveyor of the Victuals)は実質的な契約書であった合意文書を締結した。1565年4月13日に調印されたが、これは

いくつかの面で後にホーキンスが受諾したものに似ており、そのために、雛形として使え
そうである³。この規定により、バエシュは港に居る各人の1日当たりを4¹/₂^dとし、海
上にいる各人の1日当たりを5^dとして、比例配分^{プロ・ラタ}で年の支払いを受け取るようになった。
その見返りとして、慎重に規定された明細書^{スケジュール}に従って食料を提供することになった。同
明細書^{スケジュール}は、間違いなく1545年、あるいは多分もっと以前まで遡ったものであった。各人
は毎日1ガロン(訳注:約5.5l)のビール、1ポンド(訳注:454g)のビスケットか、20オン
ス(訳注:566g)の小麦パン(wheaten loaf)のどちらかを受け取るようになっていた。1週間
は「肉」の4日と「魚」の3日に分けられており、教会と違いがなかったが、漁業を保護
する目的であった。肉の日(日曜、月曜、火曜、そして木曜)に、各人全員が精肉2ポンド
か、あるいは塩漬け肉を半ポンドか、あるいはベーコンを半ポンド受け取るようになって
いた。魚の日(水曜、金曜、そして土曜)には、取り分は、ストックフィッシュ(干鰯)の4分
の1か、あるいは4匹の鯨に加えて、1ポンドのバターの4分の1、及び1ポンドのチー
ズの半分であった⁴。補助的な手当として、海上では1人当たり月に4^d、港では8^dが与
えられ、またバエシュは、個々の主計官^{パーサー}が責任を持っていた薪と蠟燭のような必要品も提
供することになっていた。

³ PRO E351/2358; Bodleian Library MS Rawlinson 846, ff. 132-3, rates for victualling,
c. 1570.

⁴ 同上。

(途中省略)

278p

30年前から既に見えていたチャタムの優越性は、今や極めてはっきりとし、就役していた
42隻の船の内39隻が、その年の間のどこかの時点でそこに停泊しており、£7033に上っ
た平常時の勘定^{オー・デイ・ナリー}は、デッドフォード、ウーリッジ、ポーツマス、そしてスチールヤード
(Steelyard)を全部一緒にしたよりもはるかに多かった。スチールヤードは、最近に海軍の
貯蔵所^{ストア}に転換されたハンザ同盟の古いロンドンの基地^{ベース}であった。チャタムの艦船保持官達^{シップ・キーパー}
とデッドフォードの30人の見張り番^{ウオッチマン}を別にして、平常時の勘定^{オー・デイ・ナリー}の大部分は、官吏と下級
幹部の賃金及び、デッドフォードの岸壁^{ワーフ}(複)とポーツマスの倉庫の修理といったような小
規模労働の仕事^{ジョブ}の勘定である。乾船渠におけるホワイト・ベア号^{クラーク}に対し費やされたもの、
及びウーリッジとデッドフォードにおける船渠そのものに費やされたものに対する
£2281.18^sを含め、全ての重要な修理の仕事は平常時外として区分された。それでも、王
室の船の修理と再塗装は、未だに、外部ではない直接の労働によって実施され、主な勘定
を為していたが、一方で建造プログラムは王室の船大工達と契約されていた。全て1590
年に建造されたマーオナー号(Merhonour)、ガーランド号(Garland)、そしてデファイア
ンス号(Defiance)は、トン当たりの定額で契約された¹。この治世の最後の10年にはかな

りの船が建造された。1590年には合計9隻が建造され、その大部分がマシュー・ベイカー、ペット家(the Petts)、そしてリチャード・チャップマンによるもので、1592年にフライト号(*Flight*)とマーキュリー号、1594年にアドヴェンチャー号、1595年にミニクリン号(*Miniklin*)、1596年にワースパイト号とデュー・レパルス号(*Due Repulse*)が建造された。これらの内、マーオナー号、ガーランド号、デファイアンス号、ワースパイト号、そしてレパルス号は全て、450トンかそれ以上の旗艦であった。それから一休みがあつて、1601年に2隻の更なるガレー船と1隻のホイ船が建造され、1602年にもう2隻のガレー船が建造されてこの治世のリストの完成をみた。ガレー船は、多分その他の任務の小型の軍艦の何隻かに代わって、テームズ河水域で仕事をさせることが意図されたように思われる。それらは各船が60本のオールを備えた中位のサイズであったが、一度も使われることはなく、結局は1629年に売られた²。マーキュリー号もまた、ガレー船として建造されたが、1605年にピナス船に変換された。オール漕ぎ船は、チューダー朝においては、極めて間延びした死を迎え、1603年においても理論的には未だ5隻が役務に就いていた。しかし、それらは活動の場面ではもう見られなかった。王室のバージ船だけがオールでの推進を続けていたが、その船は海軍本部のコントロール下にはなかった³。1584年以後に、2隻の船が買われたが、1592年に買われたイーグル・オブ・リューベック号(*Eagle of Lubeck*)は、大砲を軍艦に載せたり降ろしたりする輸送ハルク船(*hulk*、訳注：オランダ低地で河や運河で使われた運搬船)として使われた。そして、もう1隻は1601年に海軍卿から買ったライオンズ・ウェルプ号(*Lion's Whelp*、訳注：ウェルプはライオン、虎等の野獣の子という意味)であった。後者は、海軍との極めて多くの役務の場面に登場しており、その価値を証明していた。エリザベスは父とは対照的に、常に時分自身のものを建造することを好み、どの時点においてもほとんど船を購入しなかった。また多くの捕獲船を役務に就けることもしなかった。1585年以降に捕らえられた船の大部分は売却された。無敵艦隊との闘いの間に捕らえられたヌエストラ・セニョーラ・デル・ロサリオ号(*Nuestra Senora del Rosario*)は1594年まで船命を保った。1596年にカディスで捕らえられたサン・マテオ号(*San Mateo*)とサン・アンドレス号(*San Andres*)。由来が不明のブラック・ドック号(*Black Dog*)とフレンチ・フリゴ号(*French Frigott*)はそれぞれ、1591年と1592年に現れる。

¹ Oppenheim, *Administration*, 129.

² J.E.G. Bennell, "English oared vessels of the sixteenth century", *MM.* 60, 1974,9. (蔵書no.3561)

³ 王室バージ船の船長は海軍本部裁判所(*Court*、訳注：*Court of Admiralty* 考える)の士官で、彼は船を漕ぐ船頭(*waterman*)達と共に、バージ船(複)を建造したボートの建造者達と契約をした。

海の守り
^{ブリテン}英本国海軍史 660～1649
N. A. M. ロジャー
W. W. ノートン & カンパニー出版
ニューヨーク, ロンドン
1998 年

THE SAFEGUARD OF THE SEA
A Naval History of Britain 660-1649
by N. A. M. Rodger
W. W. Norton & Company
New York London
1998
(蔵書 no.874)

翻訳 山田義裕
2023 年 11 月

第 5 章 軍艦 船 1066～1455 年

61p

中世の船のデザインに関する我々の知識は考古学によって最近拡張されて来たものの、大きくは書かれた記録に頼ったままである。文書は豊富に有るが、それらは、海事の世界に馴染みがなく、特別に正確であろうとする動機を持たない年代記作者や行政官の作品であり、^{ブリテン}英本国諸島やフランス周辺^{シーフェアラ}の船乗り達の間で支配的な著述用言語である英語あるいはフランス語よりも限定的な技術用語しか伴わない言語(ラテン語)で書かれている。これらの理由によって、平時におけるものでも戦時のものでも、船のデザイン、建造、そして操船について信頼出来る情報を抜き出すことがしばしば困難である。年を経ると名称のある

ものは使われなくなり、他の名称に置き換えられるが、それらの名称が正確に何を指しているのかを言うことはずっと難しい。場合によっては、書かれたタイプが変わらない時に、名称が変わったことがあるようである。別の場合では、同じ名称が長い期間に渡って続いているのに、その意味するところが一度ならず変わったことがある。ラテン語、フランス語、そして英語の用語が自由に混ざり合った数ヶ国語圏 (polyglot) においては、異なった言語において、どの言葉がお互いに同じなのかを常に確信出来るわけではない。

全てのこれらの理由から、中世の船のデザインは注意深く述べられなければならないが、この主題の広いアウトラインは十分に明らかである。最初に、ヨーロッパにおける造船の支配的な伝統を区別する必要がある。古代の地中海では、軍艦も商船も、船殻の主たる強度(principal hull strength)が、水を遮断する船殻の外側の殻枠(same outer shell、訳注: same は principal hull のことと考える)に置かれることを意味する「殻枠建造」であった。この船殻は、際立って軽く、かつ強い構造を生み出すようなやり方で、お互いがホゾ嵌めされた材木で作られたが、これは大変に熟練した技巧による建造を必要とし、多くの材木を消費するものであった。この方法は、古代後半と中世初期の時代に、骨組^{スケルトン}最初^{ファースト}に、即ち枠組造りの根本的に異なった伝統に漸進的に取って代わられた。此处では船殻の強度は、通常竜骨の上に立ち上げられた肋骨の形状で、重い材木の骨組の中に置かれ、それは次に、水密にするためのまいはだ詰めを伴った、端と端がぴったり合わされた板張りの軽い外皮で覆われた(カーベル建造)(carvel-built)。この枠組とカーベル造りの組み合わせは、材木と造船の技巧においてかなり経済的であり、11世紀頃には地中海において、船の全てのタイプに一般的となったようである²。

地中海において最も普通の帆装は、一つの端が帆柱の前方向の甲板に固定された長く連続した帆桁に吊り上げた一枚の大きな三角形の帆であるラテン帆を用いた。ラテン帆装は帆布の極めて広い面積に広がり、帆桁の「前縁(leading edge)」において帆桁に紐を通された背の高い帆は、風上に向けて上手く働く。その不利な点は、上手回しで針路を転じる(go about)時に帆柱の周りを通さなければならないことで、それには多くの技巧に富んだ乗組員を必要とすることである。さらに、急ぐ時に減速することが難しい大きな帆の面積と、重くて高い帆桁は弱くて信頼できる風——そのような風は、地中海では冬場には、大西洋では全シーズンを通して普通ではない——に適合しており、最良のエキスパートの手を除いて、特に乾舷の低い船舶には、ラテン帆装にとって厳しい天候や突風が脅威であった³。

北方の水域においては、ラテン帆装と骨組造りの両方ともに、中世の終わり近くまで知られていなかった。此处にはいくつかの殻枠造りの伝統があったが、その最も重要なものは「ヴァイキング」の鎧張り(即ちクレンチ、clench; 訳注: 古英語で「しっかり掴む」の意味)造りとコグのタイプであった。鎧張り造りにおいて、船殻は、一つの重い竜骨から上方向へ、そして外方向へ作業をして、外板板張りの条板を重ねてリベット留めして造り上げられた。軽い骨格、即ち肋骨(複)が、船殻そのものの建造ががかなり進んだ後に、強張らせるためにだけ挿入された⁴。元々、全ての鎧張り造りの船舶は二重終端部

(double-ended、船首尾の両方が上に反った同じ形状で終わり、船首尾の区別がなかった)であったが、12世紀の後半から、曲線をした船首から直線の船尾材に違いを持たせる船尾舵を持つデザインが採用された⁵。鎧張り造りは、技巧を有する船大工達とリベットを作るために多くの鉄を必要とし、比較的高価についたが、極めて頑丈な船殻を作り出した。また極めて大きな船を建造することが出来、13世紀のノルウェーの鎧張り造りの軍艦と商船は、それまでに見られた最大の木造船であった⁶。そして15世紀の初めに、ヘンリー5世は3枚外板の(triple-skinned)鎧張り造りの1000トンを超す船(複)を建造した。経済的に見ると、鎧張り造りは15世紀に、賃金コストの上昇、鉄価格の上昇、そして水力製材所の普及によって悪い影響を受けた。良質な鎧張り造りは、木(オークが望ましい)から放射状に縦に割った高価な割板(clove-board)を使った。安価な鋸引きした柔らかい板張り板が利用できること、及び技巧を有する労働力の一般的に低い要求度はカーベル造りにかなりの経済的な利得を与えた⁷。

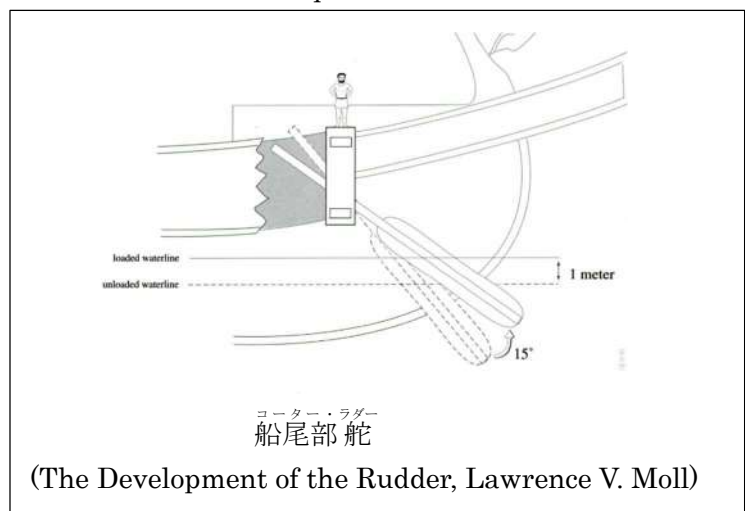
コグ船は12及び13世紀に北方の水域において支配的な荷積船舶へと進歩した。鎧張り造りの船殻のように、本質的に殻枠造りであったが、重い材木で形作られた平らな底を伴い、その上に鎧張りの船側が建てられ、この全体が、骨格の挿入と共に船殻全体に及び、両側で船殻を貫く「貫通梁」で頑丈なものにされた。この結果は、丈夫で重く、長さに対して広くて高い船殻が、大きな積荷を運び、水位が低い時に泥土の上に坐することが出来るようにした。割板ではなくて鋸引き板を使い、リベットではなくて釘を使つて、「ヴァイキング」の伝統の商船を建造するよりも安価であった。コグ船は、船殻が深くて乾舷が高く、埠頭で荷降ろしするように最適に合され、コグ船の繁栄は北ヨーロッパの全ての重要な港における埠頭の建設と並行した⁸。コグ船は貨物船であったが、その高い乾舷は、全ての海戦が肉弾戦であった時代には戦いにおいて大変に有利であった。さらに、その深くて重い船殻は、船首と船尾の戦闘「楼」の建設、そして檣頭の「檣楼」を装着することを許す十分な安定性をもたらした。英国の発明であったかもしれない楼(複)は、元々は全ての種類の船に一時的に立てられた軽便な台であったが、14世紀までに、船殻そのものの上に建てられた恒久的な構造物となって行った⁹。

コグ船に加えて、北方水域において、もう一つありふれた商船のタイプはハルク船であった。これは鎧張り造りであったが竜骨が無く、そのために船首と船尾で一緒になる条板の舷弧が、ヴァイキングの伝統の直線の竜骨と曲線の船首材(複)とは全く異なる特徴的なバナナの形をした形状を作った¹⁰。15世紀にハルク船は、「ハルク船」と呼ばれる16世紀のバルト地方の商船の先祖になるコグ船の形と混ざろうとした¹¹。

15世紀まで、北方の全ての船は極めてよく似た帆装で、1本の帆柱に1枚の四角帆を伴っていた。英国の船において、帆はヴァイキングや近代の帆と比べて、軽視されたようであり、15世紀以前は、帆と帆桁の両方共に甲板から揚げられた¹²。帆全体の面積を単一の帆の中に伴うには、帆柱と帆桁の両方が頑丈でなければならず、中世期後期においては大きな船は、帆、帆桁、そして檣楼の大重量を支えることが可能なように、帆柱の直径が何

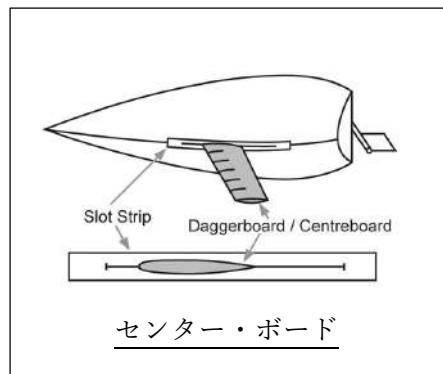
フィートにもなるように「作られた(made)」。1337年のガレー船フィリップパ号(*Philippa*)の帆柱は、甲板からの高さが100フィート以上であり、同じ年のウィンチェルシーのガレー船は、たとえ短かったとしてもわずかに短いだけであった¹³。ヘンリー5世のグレース・ディウ号の主帆柱は約200フィートの高さで、甲板での直径は7フィートであった¹⁴。1473年に建造されたハル(訳注：地名)のグレース・ディウ号は、其の3本の帆柱を作るのに17本を下らない数の棒^{スパー}を使ったが、多分ほとんど全部が主帆柱のためであったと見られる¹⁵。1488年のリージェント号が有した主帆柱は、その中心となる棒は114フィートの高さで、基部において周囲が10フィートと6インチあり、4本の充填材はそれぞれが72フィートの長さがあった¹⁶。小型の船であっても帆と帆桁を揚げるのは助け無し的人力を越えており、船の艤装品の中に12世紀からウィンドラスが、14世紀にキャプスタンが現れる¹⁷。単体の四角帆は強力な帆装であり、風下では細い船殻を極めて速く駆り立てたに違いないが、深刻な限界があった。船は1204年まで何世紀もの間、風上に間切る(to beat to windward)ことが出来ており、全ての海上を航行する船は、帆の下隅をブームで張り出すために(to boom out the weather tack)、英国では「ルーフ(loof、訳注：luffの古語)」として知られている円材^{スパー}を装着されていたようである¹⁸。これは少なくとも12世紀からはらみ綱で補完され、最終的にははらみ綱(リーチ [leach、訳注：leechとも綴る。帆の縦縁] を前に引っ張る)とタック(帆の下隅を下に引っ張る)との組み合わせは、全部が一緒になった不器用なルーフに取って代わられた¹⁹。それにもかかわらず、大きくて、特に風上に向かった時に不平の言が出る四角帆は常に、前側の縦縁(weather leach)(空気力学用語で「前縁(leading edge)」のコントロールの難しさによる限界があり、中世の帆は絵から見て、帆の腹が極めていっぱい膨らむように裁断(cut with a very full bunt)されたようであり、風上に向かって最高の効果を出すためには出来るだけ平らに裁断されなければならなかった²⁰。さらに、オールで漕がれる軍艦の細くて浅い船殻は風下に押し流されがちであり、コグ船の深い船殻は、海上で試したブレーメン・コグのレプリカから判断して、良くはなかった²¹。上手にデザインされた船尾部舵(quarter rudder)はセンター・ボード(centre-board)のような役目をする事が出来るが、13世紀の英国のガレー船における船尾部の船尾舵(複)(stern rudder)との置き換えは、この利点を取り去ることになる²²。

いかなる環境にあっても、また、いかなるデザインの船においても、さらには、単一の帆柱の帆装は取り扱いが不便である。操船の目的のためには



船は抵抗の中心(center of resistance)の周りで旋回する風見と比較するのが良いかも

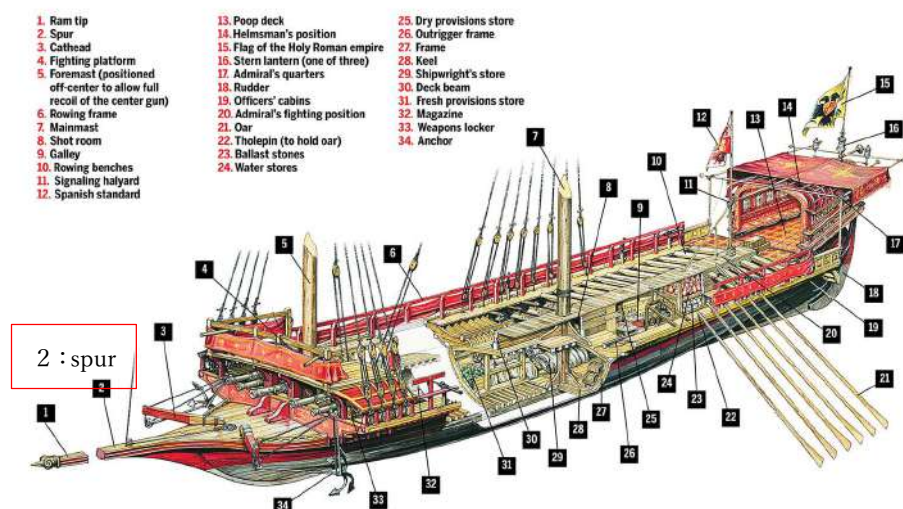
しれない。単一の帆柱に掛けた四角帆は、必然的に抵抗の中心か、あるいはその極めて近くに在り、船の向きを変える(turn)ことが出来る力は、舵の弱い効果だけである²³。オールで漕ぐ船は、^{フレーム}骨格上手回しの時に、多分、船の頭を押して回すためにいくつかのオールを使ったであろうが、商船は、特に狭い水域では、取り扱いが不便であったに違いない²⁴。このことは、船が良い風を待つ間、大変長く



遅れたことを説明する。すなわち、外海において船にとって可能な帆走の風の向きのポイントの範囲は、多分 17 世紀や 18 世紀の横帆艦装の船舶のその範囲に大きく劣ってはならず、詰め開きで(close-hauled)帆走する船への明らかな言及がある²⁵。しかし、狭い水域において船を作業させる性能は、限られていたに違いなく、追風、また多くの場合、目指す航路に向かって出港するための順風があり、それらが吹き出すのを待って、港に閉じ込めておかざるを得なかった。

単一の帆柱の船の扱いの不便さは、ガレー船を中世の海戦においてあれ程重要にしたいくつもの状況の一つであった。帆船と同様に、オールで漕ぐ船舶は、地中海の^{スケルトン・ビルト}骨組造りタイプと北方の^{シムル・ファースト}殻枠を最初のに伝統に分けられた。地中海ではガレー船が、10 世紀より遅くはない時期にビザンチン海軍によって完全なものにされたようである。一つのアウトリガーの骨組み(アポスチス、*apostis*)越しに漕がれた単一の高さレベルにおけるオールを伴い、水面下の^ラ激突船首に代わって水面上の軽いスパー(spur)を伴った軽い^{スケルトン・コンストラクション}骨組造りによって、古典古代の建造の伝統から区別された²⁶。この最後の点は、強調される必要がある。それは、古い世界の著作によって、オールで漕ぐ軍艦は^ラ激突船首を持っていたに違い

65p



近代のガレー船

ないと思込まされてしまった中世の著作者達は、激突船首^{ラム}への引用を続け、彼等の想像の中だけに存在する激突船首^{ラム}での戦闘を描き続けたのであった²⁷。未だにそれをしている者がいるが²⁸、中世のガレー船は、その名前がまさしく水面上のスパーク^{アウトリガー}に由来しており

²⁹、ガレー船のアポスチス(*apostis*、訳注：オールのパボットを置くための張り出し^{アウトリガー}棒)を打ち壊し、頑張つて敵を無力化することが出来た。これは、ガレー船とオールで漕ぐ軍艦一般に関して付きまとう多くの誤解の一つに過ぎない。人間の筋力は、船のような大きな胴体^{ボディー}を動かすには余りにも無力な方法である。16世紀のガレー船は、約170トンの船殻を動かすために発揮した力は、最大で20馬力足らずと計算されている³⁰。ガレー船は、高速が出せたのはごく短い時間であった。理論的に可能なのは、最良で約10ノットであるが、中世やルネサンスのガレー船が6ないし7ノットを越えたことはほぼ無いであろう³¹。通常、ガレー船は帆走をしたのであり、オールと帆のどちらをも使いながら、24時間を超えて2ノット半、ないしは3ノットを持ち堪えることは記録破りのことであった³²。

1509年の危機の瞬間に、ヴェネチアの商船のガレー船の小船隊は、サウサンプトンからオトラント(Otranto)へ、3ノットを越える平均速度で、有名な31日間のノンストップの航海を行ったが、軍艦のガレー船は海にそのように長く留まることは出来なかった³³。多くの乗組員と狭くて浅い船殻をもってしては、2週間かそこら以上の巡航のための蓄えを持つことは出来ず、オールで漕いだ時には、2〜3日毎に水が必要であったであろう。この船は、理想的な条件下で、行動半径500マイル(訳注：800km)以下の短距離の武器であった。実際には通常はそれよりもずっと少なく、作戦を行う場面の近くを基地にする必要があった³⁴。さらに、その低い乾舷がガレー船を荒天に脆くし、地中海においてさえも、陸地から遠く離れて、あるいは冬期に行動することは滅多に無かった³⁵。

地中海において、北方世界におけるのと同じように、ガレー船は、高い乾舷を有する帆船との白兵戦においては手も足も出せなかった³⁶。ガレー船は特別な状況下においてのみ帆船と戦うことが出来た。波の無い穏やかな海においては帆船を攻撃するリスクを冒したかもしれないが、軽いそよ風でさえも彼等を危険に晒すことがありえた³⁷。ガレー船の艦隊同士で戦うことが出来、時々それが起こったが、その特有な利点は、水陸両方での戦いに在った。浅い吃水とオールを使つての自由な動きは港と河口の中へ入り込むことを許し、海岸における略奪の理想的な道具とした。中世の漕ぎ手は奴隷ではなく、自由人で訓練された兵士であったので、ガレー船を浮かべる水が有る所は何処においても、全てのガレー船は、スピードと驚愕を伴って送られた歩兵隊と弓兵のかなりの兵力を意味した。1本のオールにつき1人の男の13世紀のガレー船は、120本オールのガレー船であれば、約145人の男を乗せたが、15世紀のもっと大きなガレー船は200人以上を乗せた³⁸。こうして、中世の地中海のガレー船はヴァイキングのロングシップに相對するものであった。さらに、帆走で純粋な帆船よりも速いガレー船は、必要であればオールが使える、天候が良い時の偵察と伝言を運ぶために明らかに選ばれた³⁹。

高価値の商品が高スピードに対して支払いが出来るような交易において客と荷物を運ぶ

ために、13 世紀の遅くに、更に大型のガレー船が開発された。「大ガレー」は中世における航空貨物機であった。元来は、ジブラルタル海峡を通過する交易が出来るようにするために開発されたのであった。同海峡では、西風と海流に逆らって、オールで以て海岸に沿って 2〜3 日間そろそろと進むことが、多くの乗組員と小さな船倉を伴うオールで漕ぐ船舶による交易の対価を正当化した航海と商業の機会を創り出した⁴⁰。さらに、大ガレーの漕ぎ手は、軽いガレー船の漕ぎ手のように戦うことが可能であった。危険な水域の交易において、大ガレーは、船団による護衛の出費無しに、自らを守ることが出来た⁴¹。最初の大ガレー船(複)は、1277 年にジェノバ人によってフランドースと英国への商業航海で送られ、1298 年からは、北方へ毎年の航海を行った⁴²。間もなく、ヴェネチア人達も同じ交易に参入し⁴³、一方で、15 世紀の早い時期までに、フィレンツェの商業ガレー船は英仏海峡に至る航海を毎年していた。また大ガレーには軍事的な潜在能力があり、ヘンリー5 世は一時的に 1 隻を有し、それは、英国の中世の全国王によって所有された唯一の地中海のガレー船であった⁴⁵。

ガレー船そのものは地中海のタイプであった。英国の水域で使われたが、14 世紀の間、ルーアンのクロ・デ・ガレ(Clos des Gallées)において、フランス人によって唯一北方で建造され、15 世紀に短期間バーガンディー人によって、そして大西洋岸では多分、バヨンヌ(Bayonne)とサン・ジャン・デ・ルス(St Jean-de-Luz)において建造された⁴⁶。オールで漕ぐ軍艦の本来のタイプ、あるいはその複数のタイプの建造法は異なっていた。残念なことに、地中海の名称の用語が、北方に於いて広く採用され、真のガレー船と地方の「ガレー船(複)」との間の大きな違いを不明瞭にしている。英国においては、変化が早くもジョン王の治世に来ている⁴⁷。しかし、これらの英国のガレー船(複)は、12 世紀と 13 世紀を通して、見分けが付く「ヴァイキング」タイプの子孫であり、それが続いた⁴⁸。間違いなく、東(南でなくとも)海岸の港で建造されたものは、船大工達によって、異なった材木に西スカンディナヴィア(Norse)の単語を用いて建造され、リベットの数量は明らかに^{クリンカー}鎧張り造りを示している^{ビルディング}⁴⁹。1 隻の英国の船が、1247 年に、国王ホーコン 4 世(Håkon)の戴冠のために教皇特使をベルゲンへ運んだ時、ノルウェー人達はその豪華な艤装(船室も含め)に目を見張ったが、船自身は、コメント無しで、明らかに彼等に馴染み深いタイプの 25 ルーム (room、訳注：梁と梁の間の数)のスネッジャ(snekkja、訳注：ロングシップの最も小さいタイプ、esnecca とも言う)と区分けした⁵⁰。1294 年に建造されたガレー船は、二つの異なる長さのオールを持っていたので、ずらしてある座席の列(row)(複)に座った⁵¹。

英国ではこのタイプは 14 世紀の早い時期にバリンジャー船(balinger)によって取って代わられた。同船は元来、ビスケー湾におけるバスクの捕鯨のために開発され(名前はこれに由来、スペイン語の鯨：ballena から)、バヨンヌから英国に来た⁵²。クジラを追いかけるためにスピードが不可欠であったに違いないが、船尾舵(地中海では「バヨンヌ舵」と呼ばれた)が、最初は古いクォーター・ラダーと共に、英国のガレー船に採用されたのが 1290 年代頃であるということを除いて、バリンジャー船がどのように古いタイプと違っていた

のか分かっていない⁵³。英国のガレー船は、少なくとも1337年のフィリップ号のように後の方の頃になると、船首と船尾にヴァイキングスタイルの船首頭(複)を持っていた⁵⁴。14世紀と15世紀の英国のバリンジャー船は、50トンの大きさで、有益な貨物を運ぶことが出来るそれなりに大きな船舶であったであろう。バージ船はバリンジャー船の親戚で、最初は、ガレー船より小さい^{クリンカービルト}鎧張り造りで、オールで漕ぐ船舶として挙げられたが、15世紀頃にはしばしばバリンジャー船よりも大きかった⁵⁵。

これら北方のオールで漕ぐ船舶は明らかに、真のガレー船の一般的な特徴を共有していたが、時間が経つと、当初からではなかったとしても、帆走する船舶に近づいて行った。^{オーディナリー・トレード}通常^{オーディナリー・トレード}の交易(特に15世紀においては「通常^{オーディナリー・トレード}の交易」は海賊行為を意味することがしばしばであった⁵⁶)には相当の数の英国のバリンジャー船とバージ船が居り、戦時においてさえも、英国の全ての時代のオールで漕ぐ船舶は、1本のオールに一人ということさえ許すようなほんの2〜3人の男を乗せて海へ出ることがしばしばあったが、それはオールの動力が一般的に帆への補助であったことを示している⁵⁷。1281年という早い頃に、ウェールズ戦争(Welsh war、訳注：イングランドのエドワード1世によるウェールズの征服)におけるエドワード1世の2隻の「大ガレー船」は各船が50人しか有しておらず、そのことは、これらの船が実際に極めて小型でないならば、乗組み定員に対してフルではなかったことになるが、彼の治世の後期には、ガレー船(複)に対する似たような数字がある⁵⁹。

軍艦の純粋な「ヴァイキング」タイプは、ウェスト・ハイランド(West Highlands、訳注：スコットランドのハイランド地方の西南部)とアイルランドの部分的な場所に最も長く生き残った。そこにおいては、ローズ・オブ・ジ・アイルズ(Lords of the Isles、訳注：スコットランドの貴族の称号)とその他の^{チーフ}族長達が中世の間自分達の大きな艦隊を維持した。そこには7世紀のダルリアーダ(Dalriada、訳注：本来 Dál Riata と綴る。スコットランド西部沿岸諸島とアイルランドの北東部をカバーし、7世紀に栄えたゲール人の王国)から直接に受け継いだ船長システム



ダルリアーダ

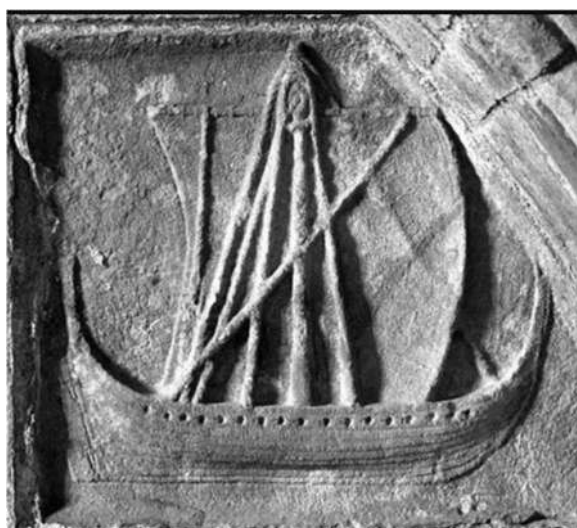


ウェスト・ハイランド地方

が、アイルランド海においては必須な水陸両方での戦闘行為における迅速な行動の手段を供与し続けた。ハイランドの「ガレー船」は、その小型の従弟であるリンファッド船(lymphad、訳注：スコットランドの紋章として残って使われている)とバルリン船(birlin、訳注：単檣単帆で船尾舵を有するスコットランドのヴァイキング船の子孫)は、16世紀、あるいは17世紀に至るまでも、ヴァイキング世界の海における軍事的な伝統を伝えた。船尾舵の使用を取り入れたとはいえ、これらのガレー船は別の面において、その頃に1000年以上経っていた建造の伝統の前例を変えはしなかった⁶⁰。

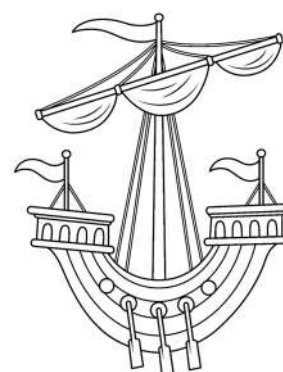


アイルランド海



バルリン船

Grave-slab in Lord Archibald Campbell



リンファッド船



バルリン船のレプリカ：Aileach

オール漕ぎの軍艦は戦争において、特に沿岸での戦闘行為では、大変価値があり、商船隊の中にはほとんどいなかったもので、これらが通常、自分自身の船を建造したい英国の国王達の最初の選択であった。これらはとりわけ、大陸で戦闘行為を計画する国王達の優先項目であった。ジョン王は少なくとも 20 隻のガレー船を建造し、ヘンリー3 世は即位から 1257 年までの間に 33 隻のガレー船とバージ船を建造した⁶¹。3 回のウェールズ戦争を戦い、全て徴発した船舶輸送でもってスコットランドにおける戦端を開いたエドワード 1 世は、フランスとの戦争が勃発した時、20 隻の大型のガレー船を発注したが、完成したことが分かっているのは僅かに 8 隻である⁶²。彼はこのプログラムを、1298 年と 1303 年の更なる発注によってホローした⁶³。エドワード 2 世はガレー船を建造せず、エドワード 3 世は、百年戦争が勃発するまで一切建造せず、1336 年と 1356 年の間に少なくとも 17 隻のガレー船、バージ船、そして小型のオールで漕ぐ船舶が建造された。1370 年代の海軍の災厄に直面して、5 年間に 70 隻を下らないバージ船と 32 隻のバリンジャー船が発注された⁶⁴。全てのこれらの船舶に対する国王の支払い能力は、以前はあったとしても、既に超えており、全てが町(複)の出費で建造された⁶⁵。36 隻のバリンジャー船と 18 隻のバージ船を建造する 1401 年の野心的なプログラムは、再び町(複)の出費によるもので、広い抗議を引き起こし、完了しなかった⁶⁶。

一方で、14 世紀に地中海においては、地域の船大工達が北方のコグ船を取り入れて適応を図り、重要な開発が進展していた。^{スケルトン・ビルディング}骨組造りに転換され、コグ船は、北方ではカラック船として知られる地中海のコチャ船(cocha)へと成長し、これは次に、15 世紀に地中海の港の外の大量交易を支配した大型船へと成長した⁶⁷。これらの大きなカラック船は、その大変に高い乾舷が戦闘において大きな有利さを与え、北方水域への道を築き、ヘンリー5 世に、彼自身の船よりも大きいにも関わらず、全く異なった^{クリンカービルト}鎧張り造りでもって、建造しようと思わせたのは、それら 一多分、特に 1409 年にミルフォード・ヘイブン(Milford Haven)に於いて英国の海賊に捕らえられたジェノバのサンタ・マリア&サンタ・ブリジダ号(*Santa Maria & Santa Brigida*)⁶⁸— であつたに違いない。

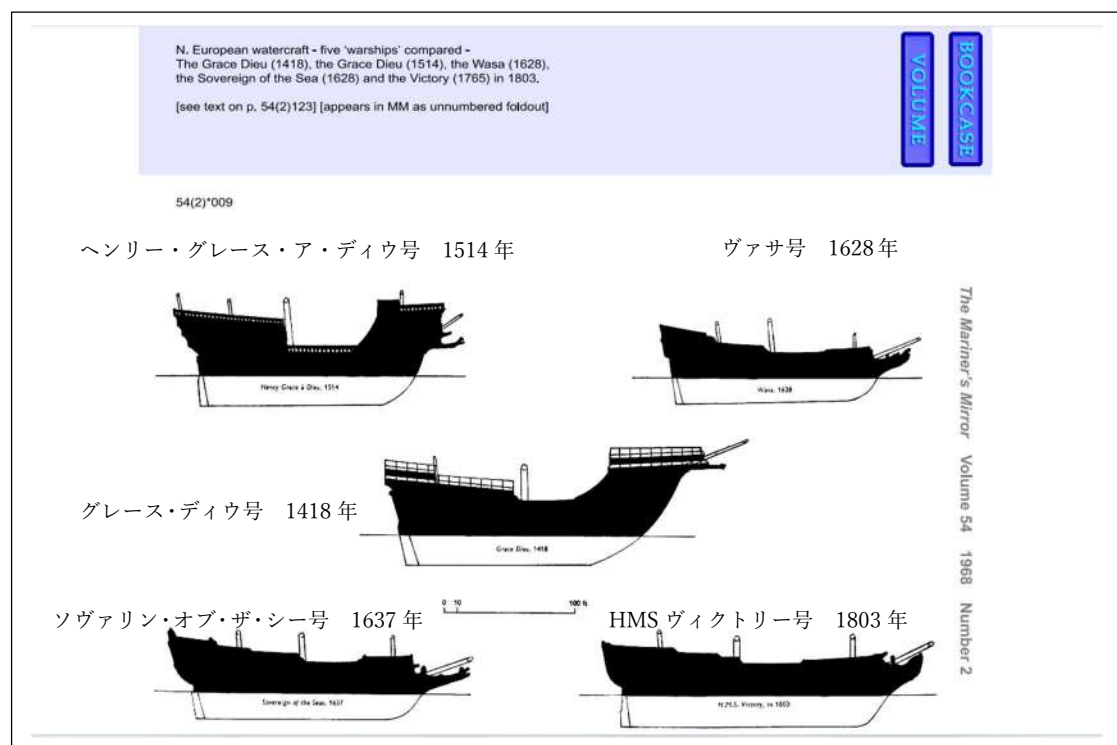
彼に先立つ国王達は 3 世紀の間、彼等の臣民の出費でもって、そしてほとんど常に地方の防衛のために、彼等の発作的な造船の努力をガレー船とバリンジャー船に集中させたのであつたが⁶⁹、ヘンリー5 世は、自分自身の収入を極めて^{ビッグ}大きな船の建造に費やした。彼の艦隊は少なくとも 15 隻のバリンジャー船とバージ船を含んでいたとはいえ⁷⁰、彼の努力は、^{グレート}大カラック船(複)のグループに焦点が当てられた。約 500 トンのトリニティー・ロイヤル号は 1413 年に建造された⁷¹。1416 年にスモールハイス(Smallhythe)で完成したジェーザス号は約 1000 トンであつた⁷²。同船に続いたのは約 750 トンの捕獲船サンタ・クララ号(*Santa Clara*)で、サウサンプトンの船渠で、ホリゴースト・オブ・ザ・タワー号として再建造された⁷³。多分、同じ船渠でグレース・ディウ号が 1416 年と 1418 年の間に建造された⁷⁴。同船は、積載量が 1400 トンと記録されており、信じられることが無かつたようであるこの数値は、同船がそれよりも大きかったことを計算することを許すには、残

存している沈船(1439年に火事で焼けてバースルドンのハンブル川に在る)では十分ではなかった。同船の排水量は21フィート4インチの喫水で、2750トンと推算されており、ほぼ1759年のヴィクトリー号に近い大きさであった⁷⁵。ほぼ同じ大きさの船がもう1隻、1419年にバヨンヌにおいて、ヘンリー5世のために建造されていたが、こちらは完成しなかったようである⁷⁶。グレース・ディウ号は一度も海へ出なかったのが失敗であったと言われるのが常であったが、今や同船が1420年に巡航に成功したことが分かっている⁷⁷。同号の3重皮の鎧張り造りがこれほど大きな船殻の張りの仕方に対し、不均等であったと推定する理由は無い⁷⁸。

オールや帆でもってガレー船を上手く航行させるために、長く、浅く、そして軽い船殻を有していたが、その船殻は海路における強いストレスに立ち向かわなければならなかった。コグ船の重くてコンパクトな船殻と比べて、ガレー船は実働寿命が短く、建造して補修管理することは高価についた⁷⁹。軽い船殻は、浮かせたままにしておくと急速に腐食するが、低水位時に乾燥する潮汐の有る係船(tidal mooring)は更に早くなるので、就役していない時に、ガレー船を収納出来る、コストがかかる船渠あるいは覆いを付けた傾斜船台を建設する必要があった⁸⁰。ジョン王によって建設されたポーツマスの船渠は長く続かず、1253年に解体された⁸¹。補修管理することがあまりにも高価についたのであろうが、戦略が変化した状況においては最早使い道が無くなった方がよりあり得ることであった。ヘンリー3世のガレー船(複)は、場所は集中しておらず、作戦が行われそうな領域の範囲内で散在していた。ポーツマスに維持された戦力は、1233年までに2隻のガレー船に減って行き、この年に、ペンブロークの反乱に対処するためにブリストルへ移された⁸²。造船所の代わりに、ヘンリー3世は多くの覆い付の傾斜船台、即ちガレー船の艇庫を設置した。2隻のガレー船用の1戸の艇庫が1237年にウィンチェルシーに建てられ⁸³、この時少なくとも2隻のガレー船が係船のために、そこに移動させられた⁸⁴。他のガレー船の艇庫(複)がブリストル、チェスター、そしてダンイッチ(Dunwich、訳注：イプスウィッチから東北東に50kmの海岸の地区)に建てられたようである⁸⁵。これらは、そこに収納されたガレー船と同様に、彼の治世の最後まで生き残らなかったようである。1259年と1260年に、ライとウィンチェルシーにおいて、ガレー船に覆いを掛ける(即ち建屋で上掛けする)命令は、その時にガレー船の艇庫(複)が使い物にならなくなっていたことを示唆する⁸⁶。

軍艦自体と同じように、それらを支えるのに必要な船渠と傾斜船台は、全ての中世の君主の最も高価で精巧な持ち物に属していた。その権威を維持し、内乱を避けようともがいていたヘンリー3世の貧乏な政府は、そうした物を補修管理する状況にはなかった。結果的に、全てのその他の英国の君主達も15世紀までそれは同じであった。エドワード1世とエドワード3世によって建造されたガレー船は、それらを建造した町(複)によって補修管理された。どのようにしてであったかは不明であるが、1373年にフォードウィッチに(Fordwich、訳注：カンタベリーの東北東数キロのストゥア川：Stour riverの畔にあり、

中世に、ストウア川によってカンタベリーと英国東部海岸とを結ぶ重要なサンク・ポートの港であった) ガレー船の艇庫が作られた。



70p

14 世紀を通して、何であれ、海軍の機能を有していた王室の唯一の施設は、軍事貯蔵庫の主倉庫であったロンドン塔であった。そこには石の岸壁が有り⁸⁸、そこで国王の船は貯蔵品と武器を受け取ったが、船の補修管理とは係わりが無かった⁸⁹。修理が必要となった時には、最も都合が良い所であれば何処でも浜に引き上げられ、冬季にはグリニッジにおいて、各船に船舶保持官として船長と一人か二人の船乗りを乗船させ、泥土の平瀬(les Wozes、訳注：ooze:泥のこと)の上に係船された⁹⁰。英国において、海軍の基地を設立するもう一つの試みは、ヘンリー5 世が、ノルマンディーの再征服のために適した基地としてサウサンプトン選んだのが初めてであった。1420 年に、国王の船舶管理官のウィリアム・ソパーがそこに、倉庫(複)と鍛冶場を合体させた 126 フィート(訳注：38.4m)の長さの石造の建物を建て、それが英国で建てられた石造の最初の海軍の建物であったようである⁹¹。サウサンプトンはハンプル川によって増補され、そこにソパーはその他の倉庫(複)(長さが 140 フィート(訳注：42.7m)で幅が 14 フィートの帆柱庫を含む)を建て、後にそこにヘンリーの 4 隻の大カラックが係船された⁹²。

ヘンリー5 世の大きな船は「船渠(複)」で建造されて係船されたが⁹³、これは明らかに、ほぼ後になってから泥船渠(複)と呼ばれたものであった。これらはその洗練の程度が様々で、最もシンプルなものとして、泥船渠は、大潮(複)の高潮位の時に船を浜に引上げ、その後で船を守るために柵、即ち生垣(hedge)が建てられる場所に過ぎなかった。船が船渠で建造されるか、あるいは大幅な修理、即ち再建造のために船渠に引き入れられる時に

は、その目的のために掘られた水路の中を船が浮いて流されて、船渠に入ったり、出たり出来るように、浜辺に掘り割り溝が作られた。そうした船渠は、水密の船渠の先端を必要とし、船を外に出す時に、それを壊して通さなければならなかった。面倒なプロセスではあったが、船が長期間船渠内で過ごさなければならなく、未熟練労働力が安かった時には、不可能という程困難ではなかった。この種の泥船渠は、船渠の両サイドを支えるために木組みを必要としたであろう⁹⁴。

此处からは、1496年にポーツマスにおいて再建設された船渠までほんの一跨ぎしかない。これは一般的に、最初の乾船渠として引用されているが、全く間違っている。それは、1492年に建設されており⁹⁵、新しくはなかった。そしてそれは、もっと洗練された泥船渠と違いがあったとしても、土の充填物を囲い込んだ外側と内側の囲いの堰を伴った材木を使った船渠の先端を有している点が違っているだけであった。船をそこから外に出すには、船渠の先端は、やはり堀出さなければならなかった。そして、この泥船渠は、滞在が長期になる場合だけに使われた⁹⁶。これを空にする助けとしてポンプを有していたが、ポンプ(複)は船中では長い間使われており⁹⁷、船渠にとって新奇なものではなかったであろう。真の乾船渠が、どんなに潮汐が高い時でも、船をいつでも入れたり、出したりして仕事を続けることが出来るように、扉(複)あるいは船扉を伴った恒久的な構造物であるならば、これは乾船渠ではなく、それが、あらゆる面において、それ以前の物とは違っているように思わせる再建設の勘定書が残存して(そして印刷されて)いるためにそう思われるのに他ならないのであろう。中世の船渠は、長期に滞在することを含んだプロセスのための物であった。ヘンリー5世の大きな船では、水中で仕事をするために潜水夫が雇われたが、大部分の船は、水位が低い時に、浜辺で定常的な補修管理が行われるが、これらの船渠は、そのためにデザインされたものではなかった⁹⁸。

古い1本マストの限界は、1世代少々の時が経って15世紀に、近代の「シップ」の帆装の先祖である3本マストの四角帆の帆装に進化することによって打ち破られた⁹⁹。ヘンリー5世の何隻もの船が2本マストを有していたが(多分1416年と1417年に捕獲されたジェノバのカラック船からの写しであろう)、大部分の帆の面積が、船の真中の1本マストに在るのでは、更にもう1本のマストでは、大きな船を操作する困難性の完全な解決にはならなかった¹⁰⁰。必要とするものは、すぐに分かったが、3本マストであり、標準の帆装が、後檣のラテン帆と共に、前檣と主檣に四角い帆を付けるようになった。主檣は船を進めるために帆布のほとんどを付け続けたが、帆走のどの風向ポイントにおいても船のバランスを取るために、帆は前方にも後方にも広げられることが出来、帆装のバランスを崩すことによって、船を急速に他のコースに仕向けることが出来た。具体的にはタックがずっと容易になったことであったが、それは、帆布を前方で縮帆する(taking in canvas forward)ことによって、後檣の帆が、船首を風の来る方向に向くようにさせ(force the ship's head up into the wind)、それから新しくタックをするために、船首に風が吹かないように(to blow the ship's head off)船首の帆(複)に裏帆をうたせる(backing)ことになった

からである。これやその他のやり方で、極めて大型の船も、小型の船でさえもそれまではどうしようもなかった状況においても今や扱うことが出来るようになり、経済的及び軍事的両方において膨大な利得が付与された¹⁰¹。同時に、足場綱が開発されて、帆桁を常置されたままにしておくことが出来、帆は、檣頭で働く男達によって帆耳^{クリュー・アップ}を上げることが出来た¹⁰²。これは、船の仕事と必要な男の数を減らし、大きな四角帆(複)をコースとトップセールに細分することを許し、風下での性能の若干の低下と引き換えに、風上への性能を向上させ、必要な人数が減った¹⁰³。帆が分割された後には、帆柱が分割されることになった¹⁰⁴。下檣^{ロー・マスト}と中檣^{トップ・マスト}が結合したものは、カラック船の巨大で1本の帆柱(複)よりも安価で、軽くて安全であった。

一方で、カラベル船と呼ばれる、ずっと小型のタイプが、スペインとポルトガルの大西洋岸において開発されていた。これは、最初は、2ないし3本の帆柱を有し、ラテン帆の帆装で、骨組^{スケルトン・ビルト}造りで、速くて扱いやすく、戦争、漁業、そして地方の交易に使われた¹⁰⁵。サイズが大きくなると、2、3本、あるいはそれ以上の帆柱に四角帆とラテン帆のコンビネーションの帆装が為されるようになった。このタイプは、1430年代か1440年代にブルターニュにおいてこうした姿に進歩し、そこから北方ヨーロッパ中に急速に広がった。同時期に、カタルーニャとシシリイの船主達によって地中海に持ち込まれた¹⁰⁶。細い船殻に適用された新しい帆装は、戦争、交易、そして海賊に理想的な速くて扱い^{ハンディー}易い船を作った。カラベル船(caravel)、即ちカーベル船(carvel)は英国にカーベル造^{ビルディング}りを導入したが、このタイプの魅力は、単に板張りの置き方(lie)にあるのではなく、今まで行われなかった鋸切断された松材(deal)を用いての安価な骨組^{フレーム・コンストラクション}造りと高効率の帆装とのコンビネーションにあった。その結果、小型で速くて安価に建造された船舶^{ベッセル}の方が今や、大きくて扱いが厄介な大きな船舶より優れており、もっと稼ぐことが出来たので、平均的な商船のサイズが小さくなったようである。15世紀後期の海運の不振がカラック船の凋落を速めた¹⁰⁷。カラベル船は16世紀がかなり経ってからも「主力船」の価値を維持し続けたが¹⁰⁸、長期的には、軍艦のデザインとしては「行き詰まり」^{デッド・エンド}となってしまった。ヘンリー5世の、サイズに於いて300年近く後まで全ての大英の軍艦の中で無比であった巨大な船に代わって、チューダー朝後半の軍艦は、カラベル船からの後裔である極めて小型ではあるが扱い^{ハンディー}易い船から開発されることとなった。

¹ Burwash, *English Merchant Shipping*, p.102, 15世紀後半の文書の中だけで43のタイプが挙げられていることを確認している。(Dorothy ~、*English Merchant Shipping 1460-1540*, Toronto, 1947.)

² Unger, *Ship in the Mediterranean Economy*, pp. 37-52. Pryor, “Mediterranean Round Ship”, pp.59-66. Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, p.36. Steffy, *Wooden Ship Building*, pp. 77-91.

- ³ Pryor, 'Mediterranean Round Ship', pp.67-8,71. Friel 'Carrack', p.78.
Phillips, 'Caravel and Galleon', p.93. Morrison, *Age of the Galley*, pp.152-4, 204.
- ⁴ Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, pp. 5-10. Steffy, *Wooden Ship Building*, pp. 100-13.
- ⁵ Friel, 'Maritime technology', p.106.(蔵書 no.3612) Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, pp. 50-5. Plate 4 depicts the 1200 seal of Ipswich, the first to show clearly a ship with a stern rudder.
- ⁶ Crumlin-Pedersen, 'Viking Shipbuilding and Seamanship', p.280.Brøgger & Shetelig, *Viking Ships*, pp. 192-207.
Morcken, Langskip, knarr og kogge, pp.28, 40, 42.
- ⁷ Friel, 'Maritime technology', pp.62-74. MEST, I, 85. Bill, 'Ship Construction.
- ⁸ McGrail, *Ancient Boats*, p. 200. Crumlin-Pedersen, 'Vikings and the Hanseatic merchants', pp. 63-75, 150-69,
Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt*, pp. 63-75, 150-69.
Ellmers, 'Cog as Cargo Carrier'.
Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, pp. 15-20. Steffy, *Wooden Ship Building*, pp.114-24. MGN, I, 115-21.
- ⁹ Unger, Ship in the Medieval Economy, pp. 138-47. Friel, 'Maritime technology', p. 110.
Rchon, 'Le navire de la cathédrale de Bayonne'. MEST, I, 185. Ellmers, 'Cog as Cargo Carrier', p.43. Bernard, navires et Gens de Mer, I, 281. Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, p. 153. Ewe, Sciffe aus Siegeln, has many illustrations of castles.
- ¹⁰ Crumlin-Pedersen, 'Vikings and the Hanseatic merchants', pp.186-7. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt*, pp. 59-63. Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, pp. 10-15. MGN, I, 121-7.
- ¹¹ Christensen, 'Medieval ship model', Ellmers, 'Cog as Cargo Carrier', pp.45-6.
Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, p. 27.
- ¹² Tinniswood, 'English Galley', pp. 301-3. (蔵書 no.3455)、Ellmers, 'Cog as Cargo Carrier', p.38. Roberts, 'Descendants of Viking Boats', pp.20-1 interprets the sails as squarer.
- ¹³ Friel, 'Maritime technology', pp.153-4; and *The Good Ship*, pp.87-8.
- ¹⁴ Friel, 'Maritime technology', p.154.
- ¹⁵ PRO: E 404/75/3 No.3.
- ¹⁶ Friel, 'Carrack', p.83.
- ¹⁷ Friel, 'Maritime technology', pp.327-8.
Roberts, 'Descendants of Viking Boats', p.21. (訳注 : Conway's Cogs, Caravels and Galleons)Ellmers, 'Cog as Cargo Carrier' p. 41. Hutchinson, *Medieval Ships and*

Shipping, pp. 47-8. Howard, *Ships of War*, pp. 24-5.

¹⁸ E. g. PR 34 Hen. II, p.197.

¹⁹ Friel, 'Maritime technology', pp.170-3; and 'Winds of Change', p.184. 24-7, 53-62; III, 12-15.

²⁰ MEST, III, 30-5, 70-8. Roberts, 'Descendants of Viking Boats', pp.21-2.

²¹ Pryor, *Geography, Technology and War*, pp.71-2. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders*, p. 13. Hoheisel, 'Hanse Cog of 1380'. Baykowski, 'Kieler Hanse-Cog'.

²² Roberts, 'Descendants of Viking Boats', p.15.

²³ Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, pp. 61-4.

²⁴ しかしながら、レプリカのコグ船は、空荷で(in ballast)で試すと、帆を張った状態で取り扱い易く、容易に上手回しし、高い風向ポイントを指すが、あまりにも風下に居ると、風上へ向かう基盤を得ることは(winning ground to windward)実際には不可能である : Baykowski, 'Kieler Hanse-Cog'; Hoheisel, 'Hanse cog of 1380'. 吃水深く荷を積んでいれば、風下へ向かうことが少なくなつて、取り扱いの不便さが減ることが期待されるかもしれない。大きな船は、全ての環境下において、間違いなく不器用であつたであろう。

²⁵ E.g. CIM, IV, 88 (1378); EHD, IV, 1217 (c.1450)

²⁶ Russell, *English Intervention*, pp.229-31. Villain-Gandossi, *Le Navire Médiéval*, p.28. Mott, 'Ships of the 13th century Catalan Navy', Pryor, *Geography, Technology and War*, pp. 59-66. Fourquin, 'Galères du Moyan-Age'. Dotson, 'Galley Design'. Foerster Laures, 'Warships of the Kings of Aragón'. Morrison, *Age of the Galley*(訳注 : *The*〜と考える。蔵書 no.321) , pp. 101-16. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, p.72. Rodgers, *Naval Warfare*, p.232.

²⁷ E.g. Nicolas, *Royal Navy*, I, 424-9 (Geoffrey de Vinsauf and Matthew Paris). ラテン語の *rostrum*, 'ram'もまたスパーの用語として使うことが出来ること、そしてフランス語の *éperon* は全く両方の意味を持つことも問題を複雑にしている。

²⁸ Ruyan, 'Ships and Fleets', and 'Cog as Warship', p.56. Kuhn, *Altnordische Seekriegswese*, p.45. Morillo, *Warfare under the Anglo-Norman Kings*, p.176.

²⁹ 多分ビザンチンのギリシャ語 γαλος, 太刀魚 : Fourquin, 'Galères du Moyan-Age', p. 67. Simek, *Schiffsnamen*, p. 109. Mathew Bennett, 'Norman Naval Activity in the Mediterranean c.1060-c.1108', *ANS XV* (1992), pp.41-58, p.49 では別の語源を提案している。

³⁰ Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, pp.68-71. Rodgers, *Naval Warfare*, pp.231-2.

³¹ Morrison, *Age of the Galley*, pp. 127-8, 201-4. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, pp.62-3, 68-71. Olesa Muñido, *La galera*, I, 207-9.

³² Russell, *English Intervention*, pp.233. Coates, 'Power and Speed of Oared Ships'. Morrison, *Age of the Galley*, pp. 213

³³ Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders*, p. 16. (蔵書 no.370)

³⁴ Pryor, *Geography, Technology and War*, pp.71-85. Morrison, *Age of the Galley*, pp. 130, 194, 208, 210, 218-22; pp. 218-20 において John E. Dotson はヴェネチアのガレー船は実効半径は約 100 マイルで(訳注: 160km) あることを暗示している。

³⁵ Morrison, *Age of the Galley*, pp. 208-10.

³⁶ Verbruggen, *Het Leger en de Vloot*, pp. 140-1. Friel, 'Winds of Change', p.191.

(途中省略)

⁸⁵ CLR, I, 481; 48-9; V, 25; しかしこれらのケースにおいてラテン語の *cooperire* は曖昧で、ガレー船が恒久的な艇庫ではなくて、なにかしら余りしっかりしていないやり方で(in some less substantial fashion) 建屋で上掛けする、即ち覆いを掛けられたことを意味しているのかもしれない。

(途中省略)

第 6 章 北方での戦争 オペレーション 軍事行動1266～1336 年

93p

貧しくて、軍事的には後進であり、アラビア人から半島を再征服することに没頭していたにも関わらず、カスティーリャ国は、一番重要な海上勢力であり、14 世紀の大部分に渡って、ヨーロッパの大西洋岸での支配的な海軍力を有していた¹⁹。セビリャは 1249 年にカスティーリャ国の手に落ち、其の 4 年後に、ジブラルタル海峡を長い間支配していたムーア人のガレー船を真似して、そこにガレー船の小艦隊を作り始めた²⁰。14 世紀にこの小さな勢力は(20 隻のガレー船を越えることはなかった)その大きさと釣合いを全く超えた影響を行使した。同時期に、カスティーリャ国のライバルのポルトガルもまた、ガレー船の小艦隊を備えて、しばしば北方の水域に入り込んできた²¹。

フランス人は、スコットランドの支援の下に、海上での軍事活動との戦いを始めた。ルーアンのクロ・デ・ガレ(クロ・オ・デ・ガレとも言う)は、ガレー船の艦隊を作るのに多忙であった。1336 年頃に、ルーアンとラ・ロシュールを合わせて、ガレー船の大型船が 8 隻、小型船が 5 隻いたが、英国の出先は、それらを捕まえて破壊するようにジェノバ政府を説得した(英国の海賊 ―エー・ジ・セント 明らかに後のヒュー・デスペンサー卿(Sir Hugh Despencer)― に対する訴えを満足させる 6000 マルクを支払った)。

(途中省略)

中世の金銭経済において、海で使われる船は多分、資本投資の最も高価な単体の物であったので、ある意味で確かに、船主達は裕福と言えた。しかし、海における危険は多く、海上保険は未だ北方の世界においては知られておらず(ただ、地中海においては、中世後期

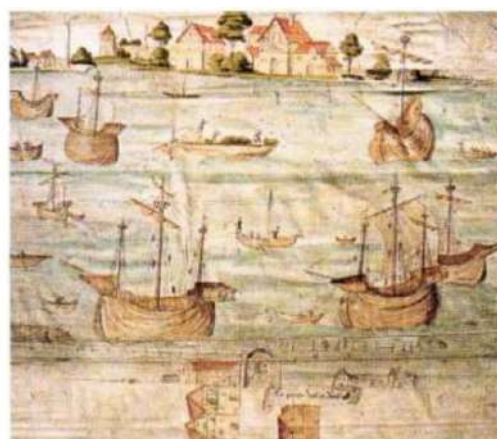
119

に、開発されつつあった)、極端に危険な投資であった。資本を有し、海でのそのリスクを



1525 年頃のルーアン：Theodore de Jolimond が”Jaques Leliuer の
“Livre des Fontaines(噴水の書)” から 19 世紀初頭に写した図

選んだ者達は、航海が成功した暁には、大きなハイ・リターンを望むことができた。数字は見出し難いが、13 世紀のジェノバの船主達は少なくとも年に資本に 150 パーセントのリターンを、同時期のヴェネチアの商人は 110 パーセントを得ていたと計算されている¹⁶。1300 年頃に、ボルドーからサウサンプトンへのワインの海上運賃は 1 樽あたり 10 シリングであったが、1320 年代に 6^s あるいは 8^s に下落し、悲惨な 1380 年代には 20^s よりも上になり、次の世紀の或る時期には再び高くなった¹⁷。



Le quai de la ville et le Clos aux galées de Rouen
Livre des Fontaines, planche 15, Bibliothèque municipale de Rouen

「噴水の書」の第 15 図

建造費を試算するのは困難であるが、トン

当たり 1 ポンドより高いことはあり得なかったであろう¹⁸。そのベースであれば、14 世紀後半の危うい時代におけるサウサンプトンの船は、ガスコン地方への 2~3 回の航海¹⁹で、もし生き残り、そしてもし国王がそれらの船が荷を積むことを自由にさせたならば、初期コストを 1 年かそれ以内で回収できた²⁰。

13 世紀と 14 世紀におけるシステムは、全ての商船を差し押さえ(更なる通知が出るまで出帆を禁じた)、海外から戻ることを命じ、特定されない^{サービス}役務のため、あるいは指定された日付に名指しされた港に居るために発行された王室の命令のためのものであった²¹。頻繁に、命令は海岸線の特定の部門、特に 1 艦隊以上が一時で編成されなければならない時に、そして通常は、一定のサイズを超えた船だけが(必ずしも英国の船だけでなく²²)取り

上げられるように明示していた。12世紀に、このサイズはしばしば馬を運ぶ能力で規定されており、最も初期の1206年の命令の一つにおいては8頭であったが²³、1240年代には15から20頭の馬が通常の数字であった²⁴。ほぼこの頃に、要件はトン数で表されるようになり始め、1254年の一つの命令は、16頭の馬が約70トンに等しいことを暗示している²⁵。14世紀には命令はしばしば「^{カエツダス}軍船」に言及しているが、このことはサイズあるいはデザインからして——多分恒久的な船楼が備わっていたからであろう——戦闘に特に適していた商船を意味したようである。

(途中省略)

139p

大きな船、具体的には国王の船は14世紀頃には船大工親方(複)を乗せていた。1294～5年にヨークのガレー船を建造したヘンリー・ヘルワード(～Hellward)は同船の処女航海でその大工として航海したが、異常に早いケースであり、船大工を帯同するには異常に小型の船舶である⁹³。多分彼は、自分のガレー船が海でどのような挙動をするのかを見るために航海したのであろう。3年後に新しいバージ船を建造した時には、陸上に居た⁹⁴。1340年のクリストファー号とコグ・トーマス号の両船には大工が居た⁹⁵。そうした男達は

「^{キングス・マリナー}国王の船乗り達」となにかしら同じような信頼された関係を有していた。例えば、王室への役務のために大工達や船大工達を徴発する権限与えられていたのかもしれない⁹⁶。

乗船していた兵隊は通常、歩兵、即ち乗馬していない騎兵と弓兵の混合であった。敵が甲板に密集せざるを得なく、ほとんど覆い無しで集中したターゲットであった海上において、弓は貴重であった。しかし、弓兵を配置するスペースは限られており、その理由から、弓兵の、武装した男達に対する標準的な割合は、海上においては2対1であったが、陸上では3対1であった⁹⁷。

(途中省略)

160p

国王の船の傭船を解約(charter out)する隠れた費用は、「国王の船乗り達」をもう一度、離散させることであり、船のサイズが大きくなって行き、その内部組織の複雑性が、経験をそれまで以上に貴重にして行つた時にまさにそうであった。この頃まで、「^{キャプテン}船長」のタイトルはランクが同じ提督、あるいは小艦隊司令官達に限られていた。言い換えれば、海でも陸でも同じセンスで使われていた。「^{キャプテン}キャプテン」のタイトルは最初、その近代のセンスで海の世界に入ってきたのは15世紀遅くであった。通常言われるように、戦時に、^{マスター}船長の上位者となって船の指揮を執った陸軍の士官の^{スタイル}肩書ではなくて⁶³、700人かそれ以上の戦時の隊員を伴った⁶⁴ヘンリー7世の大きなカラック船が、^{キャプテン}キャプテンの指揮にふさわしい戦力のサイズに近づいていた事実を反映した、^{マスター}船長自体にとっての新しい^{スタイル}肩書であった。このタイトルを公式に与えられた最初の^{マスター}船長は、1484年にエリザベス号を指揮したウィリアム・カンバーシャル(～Combershall)であったようであるが、1489年にソヴァリン号には^{マスター}キャプテンと^{マスター}船長の両方が居た⁶⁶。

15 世紀の国王の船の事務長は、それより以前の船の船舶管理官の後継者達であり、食料品と彼等の男達への支払いに費やされたかなりの金額をしばしば独立して勘定を付け⁶⁷、時には徴発の認可書を受け取ったが⁶⁸、当時の小さな艦隊にとってそれ程の頻度が必要ではなかったように思え、本来は兵士だけを集める方法であったが、^{インデンチャード・レデニュー}年季奉公の従者(indentured retinues)が兵士と海員が混成して構成されることが時にあった⁶⁹。同じ時期に、ボルドーと交易する大型の商船に、勘定書を付け、男達に支払いをし、船長あるいは^{スーパーカーゴ}貨物上乗り人と一緒になって契約に調印し、時には、停泊中の^{シップス・ハズバンド}船の管理人の役割を担った⁷⁰。16 世紀の後の方では、大きな船には事務長と共に^{パーサー}司厨長が居た⁷¹。^{クォーターマスター}需品係将校(quatermaster、訳注：一般的には船では操舵手を言うが、陸軍では、衣料等の補給を扱う将校。此处では後者)は 1470 年代に現れ、明らかに、かなりの金額を扱う可能性がある何かしら信頼のある^{オフィサー}幹部であった⁷²。ソヴァリン号には 1496 年に、(給料が少なくなる順に)船長、事務長、掌帆長、砲手、^{クォーターマスター}需品係将校(複)、^{スチュワード}司厨長、そしてコックを含む 19 人の^{オフィサー}幹部(146 人の男と 2 人のボーイに対して)が居り、^{ボースン}掌帆長と^{クォーターマスター}需品係将校(複)のどちらもが^{メート}助手を持っていた⁷³。これら後者の者達に、^{コクスイン}ボートの艇長(coxswain)を加えた者達は、我々が ^{Petty Officer}下士官(petty officer)と呼ぶ者のほぼ最初に見分けが付けられた例である。ただし、^{Guernsey}ガーンジー島(Guernsey)の海員ペリオ・ロリエール(Periot Lorieux)は、1405 年に「国王の船の操舵手(steersman)」と記述された⁷⁴。

15 世紀の後の方では、戦争に従事する船は 1 ないし 2 名の砲手を有していたようである。1470 年代に、ハワード卿の勘定書から判断すると、^{Harry Thompson}ハリー・トンプソン(Harry Thompson)や^{Nicholas Armourer}ニコラス・アーマラー(Nicholas Armourer)は^{Jan van Delft}ヤン・ファン・デルフト(Jan van Delft)と^{Hans van Brussel}ハンス・ファン・ブルッセル(Hans van Brussel)のような外国人の専門家と一緒に役務についており⁷⁵、1490 年代に、ソヴァリン号には、少なくとも 700 人の戦時の乗組み定員の他に、1 人の^{マスター・ガンナー}砲手長と 40 人の普通の砲手が居た⁷⁶。15 世紀は多分、紋章への関心が最も高まった時代で、^{インデンチャード・レデニュー}年季奉公の従者達はしばしば彼等の首領達の紋章の色を身に纏い、海員達もまた^{ユニフォーム}制服を支給された。1475 年にドーバー海峡において、^{Dinham}ディンハム(Dinham)の小艦隊は、赤と白のジャケットを有しており、^{Henry 7}ヘンリー 7 世の船においては、男達は^{ユニフォーム}制服のジャケットが^{イシユウ}官給されていた⁷⁷。1477 年のバーガンディーの艦隊の中で、士官達は、彼等の船を^{イシユウ}艦装した関係先の町(複)の紋章を描いた^{tabard}タバード(tabard、訳注：紋章入りの官服)を着ていたが、制服はほぼ同じ頃にフランスの船にも現れている⁷⁸。

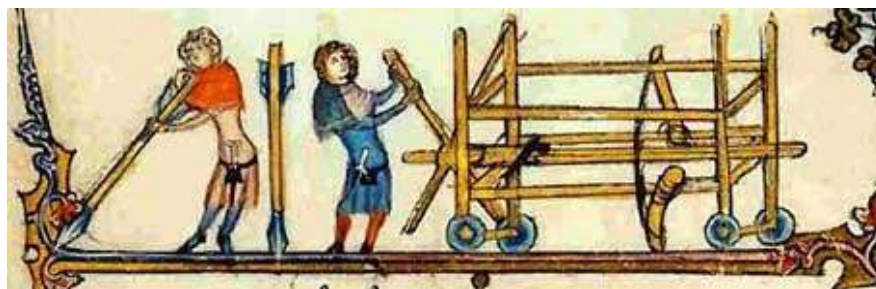
トランペットは、合図を知らせることと重要人物の位階を証明するために、最も遅い場合でも、14 世紀から船に持ち込まれた⁷⁹。1470 年代にハワード卿は 5 人のトランペット奏者と 7 人の太鼓奏者を有していた⁸⁰。これは、羽根製のベッド、タペストリー、食卓覆い、小図書館、そして「銀の尿瓶」を含んだ贅沢品を携えて海に出たような偉大で裕福な男のステータスの部分であった⁸¹。一般の海員達がこうしたスタイルの生活をしなかったのは当たり前だが、彼等の日常生活については僅かしか分かっていない。調理せずにはいられない多くの食料品が海に持って行かれたことと、船の在庫の中に薪、そして何隻か、

あるいは全ての船が煉瓦の炉床について言及されていることによって確認出来るが、彼らは暖かい食事をとっていたに違いない⁸²。オレロン州の法律の奇妙な規定は、ブルターニュの船では1日にワイン付きの温かい食事を、ノルマンディーの船では水付きの2回の食事を摂ることと述べている⁸³。

(途中省略)

162p

ヘンリー5世時代の英国船の武装は、中世の間のものと同じままであった。全ての戦いは、基本的な兵士の武器を用い、それに槍(spear)、即ち長槍(lance)が加わり、檣楼から投げ下ろす「ガッド(gad) (鉄のダート)」と重い石が加わった白兵戦であった⁹³。敵の甲板を滑り易くするソフトな石鹼は、鎧を身に着けた者にとって、倒れた時に、重くて簡単に立ち上がることが出来ず、まさに脅威であった。鉄菱も敵船の甲板に投げ入れられ、急襲する瞬間には、防御者達への目くらましに、生石灰が風上の位置から投げられたであろう⁹⁴。弩弓は、固定した据付け台上の重弩弓であるスプリングルド(springald、訳注：ネジで弦を引いて大きな矢を射る攻城機)を含め、多用された⁹⁵。1294年のサウサンプトンのガレー船はそれぞれが、120人の乗組員に対し100本の矢(bolt)を伴う60丁の弩弓と120本の槍、100本の鉾鉞(halberd)、240本の投槍(javelin)を有



陸上の移動型スプリングルド

していた。長弓が陸軍によって採用された時、海に於けるのと同様に自然に使われた。

大砲が馴染んだのも同じようにしてであった。中世の後期に、城の包囲戦における砲撃のために、重い砲、大口径砲(bombard)の使用が知られており、城塞から船を砲撃する攻城兵器(siege engine)と大口径砲の両方の例があるが、大砲の大部分は陸上での使用であり⁹⁷、海上でのものは1ポンドか2ポンド以下の弾丸を発射する軽い武器であった。それらは、弓のように個人に対する武器で、船の構造に対する脅威とはならなかった。1338年という早い時期に、国王の船のオール・ハローズ・コグ号(*All Hallows Cog*)は「船の防御のために火薬で以て鉄の矢(quarrel、訳注：弩弓の矢;boltのような鉄の矢)と鉛の塊を撃つための然るべき道具」を備えていたが、その費用からして非常に小さかったに違いなく、この時代の僅かに残っている大砲は1フィートの長さしかない⁹⁸。大砲は1345年以前にロンドン塔で手作りされており、1370年頃にはいくつもの城(カレーを含む)の防御施設に設置されていた⁹⁹。1362年のズンド海峡の戦いにおいて、リュールバックの艦隊は全部で6門の大砲を載せており、その内の1門がデンマークのクリストファー王子を殺した一発を発射した¹⁰⁰。ヘンリー5世とヘンリー6世の治世の頃に、大砲は、大きな船の武装の共通

163p

した部分ではあったが、未だ大きな部分を占めてはいなかった¹⁰¹。ヘンリー7世の治世でさえも、リージェント号とソヴァリン号のような大きな船が、その^{アップワーク}上部構造物(複)に何百もの「サーペンタイン砲」とその他の小さい大砲を搭載しており、長弓が支配的な武器のままであった¹⁰²。ロバート・クリフォード卿(～Clifford)が1496年に^{マスター・オブ・オーデナンス}大砲責任官(Master of the Ordnance、訳注：1415～1544年に存在した役職。1544年以降はMasters-General of the Ordnanceとなった。陸海両軍を通しての大砲の責任者)の任に就いた時、彼の全保有品はあらゆる種類で僅か63門の大砲と406樽の火薬でしかなく、これに対して弓は9,253丁、矢は27,804束であった¹⁰³。1481年と1510年頃との間にダートマスの町は、港口を見下ろす三つの砦を建設したが、これらは、英国でそれを目的として建てられた海岸の最初の大砲を備えた城塞であったようだが、狭間のデザインからして、小型の^{ブリーチ・ローダー}砲尾装填砲しか据えていなかったことは明らかである¹⁰⁴。そうした大砲は、漕手のベンチが丸見えのガレー船に対しては効果的であったようであり(ダートマスの男達が主に心にいただいた脅威であった)、それらは間もなく群を抜いたものとなった。1480年代と1490年代の図は、中央部甲板に搭載された小型の^{ボンバード}大口径砲を伴ったカラック船を見せているが¹⁰⁵、一方で、1490年代のポルトガル船は既に^{ヘビーガン}重い砲を搭載しており¹⁰⁶。バーガンディーのマキシミリアンの封印紋章は完全な砲甲板と片舷に6門の小型の大砲を伴った船を見せている¹⁰⁷。さらに、ヘンリー7世の最後の何年かに、彼の最大の船(複)に搭載されている大砲のサイズに徐々にではあったが著しい増加があった¹⁰⁸。

その間、海上の真の大砲の革命は至る所で起こっていた。1446年と1449年の間にアントワープで建造されたバーガンディーのガレー船(複)は4インチ(訳注：10cm)口径の大砲で武装されていた¹⁰⁹。1470年代にヴェネチアに始まって、地中海のガレー船の艦隊には、船体の舳先(eye)(複)に真正面向きに固定した単体の大きな大砲が据えられた¹¹⁰。これらは船を沈める能力の有る^{ヘビーガン}重い砲で、少なくとも半世紀前に、帆船はこれと比較できるようなものを搭載していた。これらは地中海の海戦において革命をもたらしたが、暫くは英国には影響を与えなかった。

(途中省略)

第13章 昔の夢 ^{オペレーション}軍事行動1509～1523年

165p

歴史家達は、ヘンリー8世が、海軍力の重要性を本能的によく分かっている、若い頃から大海軍を創り上げる決心をしていたと信じる傾向があった。彼が王位に就いた時に、そうした考えを持っていたことも、ヘンリー5世の船がエイジンコート(訳注：百年戦争中にヘンリー5世が仏軍に大勝した戦い)を可能にするために演じた役割を実現しようとしたことも証拠はほとんど無い。海外で作戦を行うために、彼が相続した小さな艦隊を実際に増大する必要があり、ヘンリーは、主に海外から多くの数の船を購入した⁵。彼はまた、2隻の大きな船、ピーター・ポムグラネート号とメアリー・ローズ号を建造した。未だ予想さ

れないライバルの刺激を受けずに、彼がこれを越えて行くことはなかったようである。

第 14 章 無謀な孤立 オペレーション 軍事行動1523～1550 年
(途中省略)

189p

英国は圧倒的に農業国であり、唯一、大変進んだ産業ではなかったが、織布があった。事実上、ヘンリー8世が戦争に必要とした物は輸入しなければならなかった。船用の綱類、ピッチ、タール、そして帆柱はバルト地方から来たが、そこでの取引はハンザ同盟によってコントロールされており、スコットランドの同盟国のデンマークによって、何時でも切断され得た。デンマークとは、「船の装具(equipage)のための物の大部分が、同国からか、同国を通して来るかすることを考慮して」ヘンリーは友好を保つことを余儀なくされた⁴⁵。帆用の帆布は、ブリタニー、スペイン、そして低地諸国から来た。鑄造砲用の鉄はバスク国から、青銅砲用の銅は中央ヨーロッパから、大砲そのものはリエージュ、即ちフランダースから来た。錨はフランダースで鑄造された。鎧と全ての種類の小型の武器、剣、拳銃は、多く、あるいは全部が輸入されたが、主としてイタリアと低地諸国からであった。火薬用の硝石は英国では知られていなかった。最も英国的な武器である長弓でさえも、スイスとポーランドから輸入された弓^{ボウ・ステープ} 竿 (bow-stave) で作られた。兵士はイタリアとドイツから雇われ、彼等に食べさせる穀物はダンチヒとオランダから輸入された。近代の戦争が必要としたあらゆる物品は海外で入手しなければならず、それは、後先を考えない資本の浪費によって支払われた⁴⁶。ヘンリー8世が開始し、彼の後継者達が続けたフランスとスコットランドに対する戦争は、道徳的及び政治的には正当化出来たであろうが、どちらにおいても主張することは全く容易ではなく、多分維持することは不可能で、英国を経済的及び政治的な危機に曝した国の資源の枯渇を意味したことは疑いの余地がないと思われる。

第 15 章 英国の花冠^{ガーランド}の花 オペレーション 軍事行動1550～1572 年
(途中省略)

194p

フェリペ2世の英国の「王配(king-consort、訳注：女王の配偶者)」としての短くて不幸な治世は、しばしば海軍の発展の中のターニングポイントと見られてきた。かつて、メアリー女王の治世は海軍の無視とその結果としてのカレーの喪失を連想させた。最近になって、フェリッペは1588年に彼を打ち負かした真の立案者^{アーキテクト} (訳注：彼自身が自分自身を) と見られている¹³。どちらの見方も誇張されていると思われる。海軍は、金が逼迫していたからとはいえ、ノーサンバランドの政府によってそれほど無視されたわけではないし、海軍の弱さがカレーを失った理由でもなかった。1552年の調査は、国王の船の24隻が「就役するの

^{ケース}に良い状態にあるので、水が漏らないように保っておくために、年に1回、^{グラウンド}陸揚げ

をして、まいはだ詰めをするのが良からう」、更に7隻は「船渠入り^{ドック}させて、木釘と鉄部品を調べるために、新たに材木を削らなければならない（訳注：dubbed は服などを「造り直し^{リメイク}」という意味と、材木の表面を削る意味がある。当翻訳 141p において、D.ローズはこの意味の通り難い「木釘と鉄部品を確かめて^{チェック}」の部分を書き写していないので、dubbed を「造り直し^{リメイク}」とした。）、3 隻は「新しく造られるために(to be new made、訳注：to be reconstructed の意味)既に乾船渠入り〔dry-docked〕している」そして 9 隻は(漕ぎバージ船を含み)「売られるのが適当と考えられており」、即ち「保全するに値しない」とリストアップされている¹⁴。木造船が朽ちる速度を考えれば、これは信じるに足る叙述である。

第 16 章 ガレー船とガレオン船 船 1509～1602 年 (途中省略)

219p

いくつかの点からして、英国の船はその時代からすると技術的に進んでいたかもしれない。というのは 1580 年頃に英国の船大工達が紙の上で設計^{デザイン}のテクニックを開発していたことを信じる何らかの理由を有するからである。これは将来にもたらされる結果を孕んだ開発であった。それは、船大工が船を建造するのに自分自身がそこに居ないで設計^{デザイン}することを可能にした。女王のリヴェンジ号と全く同じではないが、似た個人の軍艦のガレオン・レスター号(*Galleon Leicester*)は 1578 年に、女王の指導的な船大工のマシュー・ベイカーから提供された図面^{プラン}(複)によって、ハンブル川で建造された。「ガレオン船は M. ベイカーによって型板^{モールド}が作られ、ジョン・アディー(～Ady)によって肋骨^{フレーム}が作られた。」この船は今までこのやり方で建造された最初の大きな船であったようである⁸¹。紙による設計は、全て同じ図面^{プラン}(複)から、船を一つのクラスとして建造する考えも可能にした。最も重要であったのは、設計者達が、仲間あるいは先輩の作品から学ぶことが出来たので、設計における前進的な改善を可能にしたことである⁸²。ベイカーは、タイガー号が建造されてから 45 年後にこの船の船殻^{フナト}の形について学び、発展をさせたことが分かっている⁸³。英国人はこれらの技巧においては、他の国民の先頭、あるいは少なくともポルトガル人を除いた先頭にいたようである。但し、そのような必須の技巧を船大工達が何時秘密にしていたかは確かめられない。判断を下す者達は、自分達の作品に誇りを持っており、ベイカー(彼は「全ての目的にとって都合の良い、船の建造に対する自分の技巧と卓越した足が地に付いた知識によって、彼に匹敵する者はどの国にも居ない」)は、彼の時代のヴィトリヴィウスとデューラーに比較された⁸⁴。

エリザベス朝の英国人は、彼等の船は、英国人の性格から技術的な優位さが、自然に湧き出たものであると、後の歴史家達を容易に納得させた言葉でもって、「帆走^{ストレングス}の強さ、確信性、すばしっこさ、そして素早さ^{スウィフト}⁸⁵」を称揚した：

我々の海軍は、型紙を作る者が望むのは、立派で、偉大で、美しい船ではなく、水面下がすっきりしていて(beneath clean)、プロポーションは上部が大いにほっそり(so fine above)として、帆は素早く、中には舷門、戦闘用具(fights)、コイン(coins、訳注：意味不明)が良く装備され、大砲(ordnance)が上手く配置されたもので、いかなる他の地域でもこれら(の船)に比べられるものはないようである⁸⁶。

そうであるとするならば、何らかの天賦の技術的な才能ではなく、置かれた状況によるものである。全ての船は、異なった品質のバランスを具現しており、一つのことに優れていれば、それは、その他のことを犠牲にして償われなければならない。大きな長距離の交易が全く無いので、英国人は、スペイン人が必要とした運搬する能力の必要が無く、もっと有効で、もっと特化した軍艦を作るために、それを犠牲にする余裕を持つことが出来た。さらには、「ホール・モールドディング(whole-moulding、訳注：当時の一般的な肋骨の設計は、船体中央と、船首尾の狭まりが始まる2箇所の3本の肋骨だけを最初に作って竜骨を立てて、その周りに薄い帯の板のリバンドを巻いて、その他の肋骨の断面を描く方法であったが、^{ホール・モールドディング}全型取りは中央の肋骨を元にして、それから船首尾への両側の全肋骨を設計して型取りする方法。小型船に使われたことは17世紀の英国の書物に残っているが、ガレオン船のような大型船にまで使われたことについては議論が続いている)」の英国特有の設計テクニックが、速くて風上に詰めて走れる船殻を作った⁸⁷。しかし、スペインの船大工達も、動機がある時には、同じことが出来た。風と海流が1年中、北向きである南米の太平洋岸においては、両方向での交通は、風上に間切ることによってのみ続けることが出来たので、グアヤキルの造船所は、もっぱら風上に詰めて走れるガレオン船を建造した。リチャード・ホーキンスは、1592年に彼のデインディー号(Dainty)が彼等に捕まるといふ、自らの代償を払って発見したことであつた⁸⁸。1602年にコルーニャ沖でスペインの小艦隊と遭遇した時、英国船(複)は2〜3発を撃って、「からかうように」踊りながら去つたが⁸⁹、5年前に100マイル南で、ウォルター・ラーレイ卿はその反対の経験をした：「リスボンとその辺りの所のカラベル船(複)は、蝶々のように我々に多寡つて来た。あまりに近いので、それらの1隻に石を打ち込もうとしたが、彼等はやーい・やーいと囃すように(yare)して、あまりにもすばしこくて、どれ一つとして捕まえることが出来なかった」⁹⁰。

⁸¹ Donno, *Madox Diary*, p.114、リチャード・マドックスはフェントンの遠征の従軍牧師であつた。Donno, Elizabeth S., ed., *An Elizabethan in 1582 : The Diary of Richard Madox, Fellow of All Souls* (HS 2nd S.146, 1976). (蔵書 no.3643) 知識人でオープン・マインドな海の事に関しては素人で、海員は当たり前と思っているが、ほとんどの陸の人間が全く知らないことにコメントをした。

⁸² Barker, “Many may peruse us” (蔵書 no.682); and “Design in the Dockyards” (蔵書 no.1959). Dotson, “Treatises on Shipbuilding” (蔵書 no.315, pp.160-8). Probst,

“Nordeuropaeisk spanteopslagning”, pp. 7-11.

⁸³ Howard, *Ships of War*, pp82-3. (蔵書 no.509)

⁸⁴ Barker, “Many may peruse us”, p.539 n.2, John Davis’s *The Seaman’s Secrets* of 1594 を引用している。

⁸⁵ Waters, David w., *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times* (London, 1958). (蔵書 no.2298) 偉大な技術の学識豊かな必読の著作。

⁸⁶ *ARN*, P.132 (蔵書 no.1990 & 3423) James Montgomery を引用している。

⁸⁷ Probst, “Nordeuropaeisk spanteopslagning”, pp. 7-10.

⁸⁸ Cerezo Martínez, *Las Armadas de Felipe II*, pp. 181-2 (蔵書 no.267). Pérez-Mallaína Bueno & Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, pp.112, 119, 252-3(蔵書 no.684).

⁸⁹ 「ほとんどスケルツォを踊りながら(Quasi scherzando)」(報告者はヴェネチア人であった) : Braudel, *Maditerranean*, I, 230.

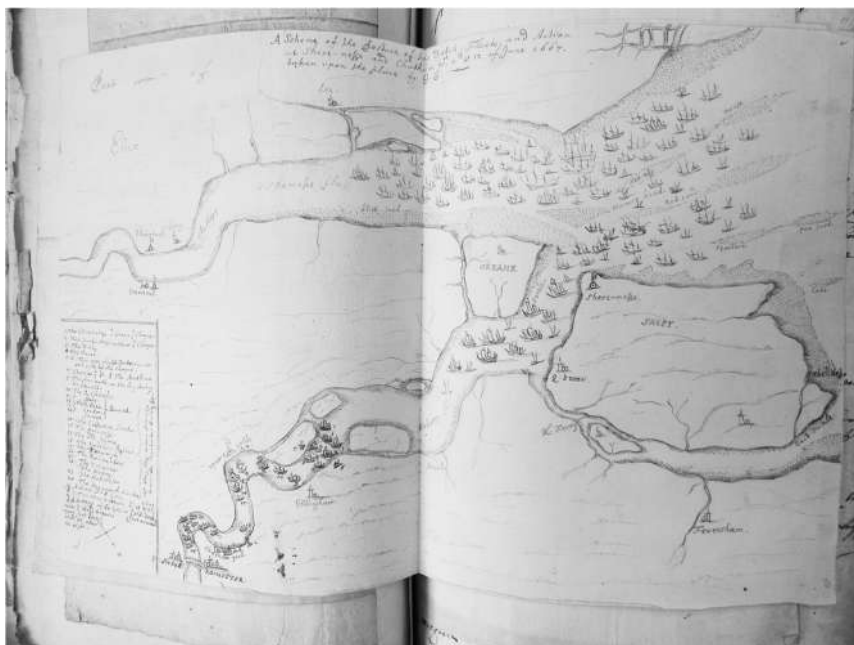
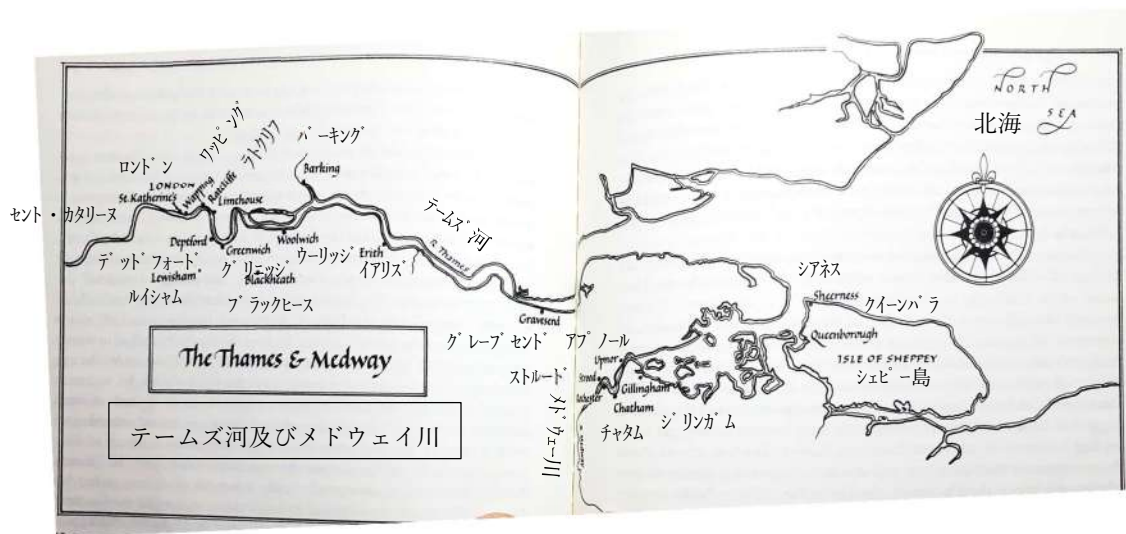
⁹⁰ Corbett, Julian S., ed., *Papers relating to the Navy during th Spanish War 1585-1587* (NRS Vol.11, 1898).

第 17 章 海軍本部*1(The Council of the Marine) 船 1509～1574 年)
(途中省略)

223p

海軍の資源には、デッドフォード、ウーリッジ、そしてイアーリスにおける倉庫の他にポーツマス、ウーリッジ、ライムハウス、イアーリス、そしてバーキング・クリーク(Barking Creek、訳注：ローディング川をテムズ河に繋ぐ運河)の「船渠」が含まれた。これらのほとんどは明らかに、多かれ少なかれ、建造と長期の修理に使われた伝統的な泥土船渠の手の込んだ例であったが、イアーリスの船渠は、1512～13 年の冬に渡って、4 ヶ月の間に、13 隻を下らない船を受け入れており、船底清掃をする場所のようなもの以上であったであろう。ポーツマスでは第 2 船渠が 1522～3 年に建設されたが、「船を陸上に巻き上げるための…器具(複)(vice、訳注：device と考える)、即ちキャプスタン」に言及しており、この場合、「船渠」は傾斜船台(複)に似た何かであった可能性が残される⁷。この時代の大きな革新はデッドフォード池^{ボンド}の 1517 年の建造物であった。6 年前に建設されたジェームズ 4 世の船渠(複)*2 の小型版のような恰好をしており、革新的と言えるだろうか。そこには 8 エーカー(約 32,000m²)をカバーする三つの船渠^{ベイスン}があり、1000 トンのマイケル号(Michael)を浮かべるのに十分な水深が有った。ホプトン(Hopton)はデッドフォードにおいて、「倉庫に隣接して、未開墾^ドの低地に…この後に述べる船、即ちグレート・ガレー号、メアリー・ローズ号、ピーター・ポムグラネート号、グレート・バーク号、そしてレッサー・バーク号を、何時でもそこに停泊させて浮かせる(ride at all times and float)良くてそれが出来る池(a good and able pond)*3」を建設する契約をした。「良い物で、そ

れが十分出来る先端(a good able and sufficient head)」、そして大潮と小潮の両方の潮汐を許容するように水門(sluike)(複)が造られることになっていた。明らかに、これは、その中にこれらの船を予備で繫留しておくことが出来る大きな水張り船渠、即ち泊渠(basin)であり、潮汐がどのような状態にあっても船は浮いており、船渠の通常の状態においては、船(複)を出し入れ出来るようにするために、おそらく先端を掘り出されなければならなかった。多分、これは實際上使うには大仕事過ぎ、この世紀の後になると、主に帆柱の貯蔵に使われたように思われる 8。



訳者挿入図：John Evelyn の手紙中の図：

1667 年、第 2 次英蘭戦争中のオランダによるテムズ河とメッドウェイ川への進入：

*1 The Council of the Marine, 訳注：1546 年に The Navy Board と改称した。

*2 スコットランドのフォース川(River Forth)の岸边に、船用に「プール・オブ・アースに船渠を造る(casting the dock in Pool of Erth)のために」、1506 年 9 月にアンドリュー・アイトン(Andrew Aytoun)に支払いが行われた記録が残っている。(Accounts of the Treasurer: 1506-1507, ed. by James Balfour Paul, 1901, Edinburgh, p.342)現在の地名はアース(Airth)と綴り、エディンバラの西北西 70km 程に位置する。この船渠は、スコットランド王ジェームズ 4 世の治世に軍艦を建造するため 1507～1513 年の間使われた。1511 年と 1512 年にロバート・カレンダー(～Calendar)が三つの船渠、50 頭の馬の厩舎、そしてマーガレット号のために大きな船渠を造った。またカレンダーの部下達はラク号とジェームス号の建造にも参加した。(Accounts of the Treasurer: 1506-1507, ed. by James Balfour Paul, 1902, Edinburgh, pp.280-1) 乾船渠の形式が使われたかもしれない。頑丈な材木が船体のための「盤木(stocks)」を形作るために使われ、粘土の堰(clay dam)が作業領域に川が浸入することを(penetrating)防いだようである。船が出来上がった時、船が浮いて川へ出て行くことが出来るように、高潮時に、堰(sluiice)は破壊された(breach)ようである。出所：Accounts of the Lord High Treasurer of Scotland Vol.4, Preface xlviii, edited by James Balfour Paul (蔵書 no.3649)

*3 訳注：ここに引用されている文章については、オッペンハイムが「1509 年から 1660 年に至る海軍に関連した王室海軍と商業海運の行政史 (蔵書 no.1990)」に載せているものと若干異なる。当翻訳 71 ページ参照。

⁷ Colvin, H. M. et al., *The History of the King's Works* (London, 1963-73, 6vols) , IV, 492.

⁸ Loades, "The Tudor Navy", pp.68-72.当翻訳 125 ページ参照。 ARN, pp.68-72 (蔵書 no.1990 & 3423) 当翻訳 69～73 ページ参照。 Oppenheim, *VCH Kent*, II, 340.

MacDougall, *James IV*, pp. 235-6, ERS, IV, xlviii-xlix. Federic Hendry, "James IV and the Scottish Navy", *Aberdeen University Review* VII (1919-20), pp.106-7, Hopton's contract is printed in *BND* (Hattendorf, *British Naval Documents*), pp. 121-2.

(途中省略)

これが、船を補修管理するために造船所の平常時の勘定で (on the Ordinary)雇用される船の認可書幹部を意味する「常任幹部」が現れる最も早いものの一つである。このことから、予備に在る船を指す「予備に在る」という 17 世紀と 18 世紀の海軍用語が出て来た。また、デッドフォードにおいて平常時の勘定であったのは、材木置場の管理官、連絡官、栓管理官 (「船渠を水無しにしておくのために水を外に出すための栓の安全保持において毎日その世話をし、女王陛下に仕える」)、そして食料支給と宿泊のため

の支出であり、その支出の下で、デッドフォード、グリニッジ、レイシャム(Lewisham, 訳注：グリニッジの隣の地区)、及びその周辺のその他の宿屋の女将達に「先に述べた船大工、まいはだ詰工、木挽き、鍛冶工、檣楼工(topmaker、訳注：檣楼の製作者と考える)、ボートメーカー、そして女王陛下の前述の新しい船(複)のために働くその他の者達 170 人の、98 の羽根ベッドでの宿泊……」に支払いが行われた³¹。

³¹ BND, pp.122-6.

(途中省略)

233p

船の大砲は海軍砲長官(Master of Naval Ordnance)の特別の責任下にあり、別途ウーリッジに、分派した倉庫を保持していた。例えば、同長官は、船が修理のために陸揚げされる時に、船の大砲を降ろす手配をした。海軍砲長官としてのウィリアム・ウィンター(～Winter)は様々な船に搭載されて海上に在る 264 門の真鍮製と 48 門の鉄製の砲を勘定書に載せた。1562 年頃彼は、ウーリッジで働く 47 人の大工、鍛冶工、車輪製作工(wheelwright)、そして木挽きを抱えていたが、正規の勤務ではなかったように見える。大砲本部(Ordnance Board)は僅かな数の武器を手作りしているだけで、大砲の鑄造者達の場合において既に述べたように、個人の業者達と関係を育て上げていた。

第 17 章 スペインとの戦争 軍事行動1572～1587 年 (途中省略)

239p

1570 年頃に、カリブ海海域(basin)、中央アメリカにおいて、そして南アメリカのカリブ海と太平洋の沿岸に沿って、スペインの支配が確立され、一方でポルトガル人はブラジルの海岸に植民した。スペインとポルトガルの植民地は散らばっており、ほとんどが小さくて防御が弱かったが、スペインの町の最大のものは内陸に位置する傾向にあった。経済的に、スペイン帝国は比較的弱くて非生産的で、その唯一の目立った輸出は皮革と真珠であったが、ブラジルのポルトガル人は既に大量の砂糖を輸出していた。しかし、一つの圧倒的な経済的な資産があった。それは金と銀である。1570 年頃、金の生産は衰退しつつあったが、銀鉱山、どれよりもアンデス山脈のポトシの大鉱山の産出は急速に増加していた
(途中省略)

第 21 章 名声への道 社会史： 幹部達 1509～1603 年 (途中省略)

304p

船長達は軍艦の艦長になることが出来たし、実際になったが、次第に数が増え、また技

を身に着けて行った紳士階級艦長の到来は、必然的に緊張を引き起こした。同時に、船長達自身がこの世紀に渡って、新しく、より大きな技を獲得した。1550年代まで英国の船長達は本質的に沿岸の水先案内人に留まっていた。彼等の中の少数の者達が、アイスランドやスペインへと、陸地が見えない航海に慣れていただけであったが、多分、太陽や星によって船の位置を決めることが出来た英国人航海者は僅かであったであろう⁴⁷。1533年にバーンスタプル(Barnstaple、訳注：デイヴォン州のトゥ川〔Taw〕の港町)のマイケル号

(Michael)の船長で、ライル卿(Lord Lisle)の家臣であったジョン・バラー(～Borough)は、クロス・スタッフとスペイン語とポルトガル語の水先案内の本(複)を含むいくつかの単純な道具を所有しており、そのことは、英国において、全くではなかったとしてもほとんど例を見ない技巧を、彼が何処で学んだものであるかを示唆している⁴⁸。ブリストルが16世紀初頭(15世紀後半かもしれない)に開いたアイスランドでの漁業、さらにはニューファンドランドでの漁業は操船術の素晴らしい学校ではあったが、大洋航海ではなかった⁴⁹。

少なくとも1550年頃まで、スコットランドの船乗りは英国の船乗りよりもかなり進んでいた。彼等は平常から外洋を長距離航海していたが、英国人は沿岸水域に結び付けられたままであった。スコットランドはディエップ(Dieppe)及びル・アーブルと密接な繋がりがあり、そこには1530年代と1540年代にユグノー教徒の航海者、探検家、そして海賊の輝かしい流派が花開いた。多くのスコットランド人達が彼等の中に居り、スコットランドの船と船乗り達は、彼等がカリブ海に襲撃に向くのに参加した。1540年にスコットランド人の水先案内人のアレザンダー・リンゼイ(Alexander Lindsay)はジェイムス5世をペントランド海峡(Pentland Firth、訳注：潮汐による潮流が世界で最も速い〔時速30km〕)ことで知られるスコットランド北端からウエスタン諸島(Western Isles、訳注：スコットランド西海岸沖の約500のヘブリデス諸島)へ水先案内をし、スコットランドの海岸の手の込んだ「航路誌」、即ち水先案内書をまとめた。このフランス=スコットランド流派から出た海図と水先案内人は、1544年のスコットランド水域における英国の成功の鍵の一つであり、サマセットの大失敗(Somerset's major blunders、訳注：1st Duke of Somerset;

Edward Seymoure、1547年のRiver Esk河岸でのスコットランドの英国に対する大敗)の一つは、ストロッチ(訳注：Leone Strozzi、フランスのアンリ2世がスコットランドに送るガレー艦隊のイタリア人指揮官)のガレー船(複)をセント・アンドリュース城へ導くためにフランスに戻ったこれらの水先案内人の手助けが得られなかったことであった。結果は、フランスの船がこれらの水域において数年間大きな利得を得、ガレー船でさえもペントランド海峡を通過したのに、英国の船が通ったことは知られていない。

フェリペ王子(訳注：後のスペイン国王フェリペ2世)は彼の妻の臣民の能力を改善することが気懸りで、1558年にステファン・バラー(～Borough)をセビリヤの商務館によって維持されている航海学校で学ぶように送った。彼が標準のスペイン語で書かれた教科書であるマルチン・コルテス(Martín Cortés)の航海術(Arte de Navegar)を持ち帰ると直ぐに英語に翻訳された⁵¹。この時から、英国の航海者達の能力は、最初に新しい長距離交易に

よって、次に海賊行為と私掠行為によって強く促されて急速に育った。

(途中省略)

第 23 章 処女女王の事業 行政管理 1574～1603 年

(途中省略)

328p

この情報と共に、バーグレイ(Burghley、訳注：初代 Baron Burghley、William Cecil)は、スペインとオランダからの同時の脅威に対処するために、艦隊をシリィ(Scilly)、ワイト島、そしてダウンズ(Downs)またはハーリッジ(Harwich)に配置された三つの小艦隊へ分け、詳細な戦争計画を創り上げた。彼は、「一般的に、女王陛下の海軍が海上で強くあるためには、ポーツマス、シェピー島(Sheppey、訳注：メッドウェイ川の河口にある大きな島)、そしてハーリッジは強くある必要はないということになり、これらの三つの場所が、間違いなく危険に晒されるであろう。¹²⁾

329p

全てのこれらの計画は 1587 年と 1588 年に試された。英国の財務の極端な脆弱さが、どのような期間であろうと、英国艦隊を動員することは不可能であると説明されて来た。16 世紀の状況においては、大きな戦力が健全で有効であることを期待することは出来ず、英国国民はそれを試してみる金が無かったが、長期間にわたる計画の立案と準備のお陰で、そうしなくても済んだのであった。1587 年の 9 月～2 月までの最初の動員は、3 ヶ月を要しなかったが、無敵艦隊は 3 年かかった。英国の船は、春に再び迅速に動員が出来るという知見の下に、最悪の冬に、給料を支払った上で乗組員が解雇された。英国の資源は、スペインのその小さい僅かなものではあったが、それらが必要とされる場所と時期にピタリと集中させることが出来た¹³⁾。この素早く動員が出来る能力は、この戦争の残りの部分にとって、英国の防衛の鍵となった。何度も、スペインの攻撃、あるいは攻撃の噂 ―これについては何の警告も英国には届いていなかった― におびえながらも、大きな艦隊を継続して任務に就かせておくことは不可能であったので、エリザベス女王の政府には選択の余地はなかった。

戦争計画は 1570 年代に強められたので、王室海軍のための新しい建造計画が遂行されつつあった。1570 年に 300 トンの船のフォアサイト号(*Foresight*)が建造され、古いガレアッセ船のブル号とタイガー号が再建造された。(これら「再建造船」は、説明の必要があるが、古い船の再使用出来る材木を取り込んだ多かれ少なかれ新しい船であった)これが、それまでに既にそうされていたのでなければ、英国海軍がガレオン船タイプを明確に採用した日付であろうと思われる。伝統的に、この変化はジョン・ホーキンスの天才に帰せられ、また時期はこの頃(彼は既に陰で影響を及ぼしていたという説による)か、彼が海軍の財務長官となった年の 1577 年までとされて来た¹⁴⁾。ただ、この 10 年間に建造された新しい船について、今では、彼が係わっていたと信じるに足る理由がある¹⁵⁾。1570 年代と 1580 年代初期に建造された全ての様々な船のイラストレーション(全てが同定されはしな

い)は、ガレオン船の特徴的な三日月型の形を見せていると言うことが出来る。これらの新しい船はドレッドノート号とスィフトシュアー号(*Suiftsure*)に、小型のアケイティ号(*Achates*)とハンドメイド号(*Handmaid*)で、全て 1573 年製で、リヴェンジ号とスカウト号は 1577 年に建造され、スワロー号、エリザベス・ボナヴェンチュアー号、アンテローペ号そしてライオン号が 1580 年～1581 年に再建造され、ノンパレール号が 1584 年に建造された¹⁶。広い意味では、1560 年代の建造は、片手分の極めて大きな船（ヴィクトリー号、トライアンフ号、ホワイト・ベア号、そして最初のエリザベス・ボナヴェンチュアー号）と何隻かのガレー船を造り出したものであった。1570 年代と 1580 年代の初期における、新規の建造は、小型から中型のサイズの船、多分ガレオン船に集中した。更に 3 隻が 1586 年に建造され、その内の 2 隻（ヴァンガード号とレインボー号）は英仏海峡用を目論んだ吃水の浅い設計であった¹⁷。同じ時期に、ヴィクトリー号は「ガレオン船の形に変えられ¹⁸」、斥候用の小型船舶における海軍の弱点は 9 隻のピナス船の建造によって対処された。1587 年にウォルター・ラーレイ^{サー}卿から新たに購入した大型のガレオン船アーク・ロイヤル号を加え、これが 1588 年にスペイン人と戦った艦隊であった¹⁹。様々なサイズの 8 隻の船は(その内 1 隻は再建造船)1589～90 年に王室海軍に加えられ、1590 年代に更に 9 隻が(5 隻の再建造船を含む)が加えられた。これらの船の内の何隻かは、大砲を 2 層の(あるいは少なくとも 1 層半)の甲板に積んでいたようである²⁰。1602 年のドーバー海峡におけるスピノラのガレー船に対する戦闘において（訳注：イタリア人スピノラがスペインのガレー船艦隊を率いた）、ホープ号のロバート・マンセル卿(～Mansell)は「同船において、我が上部と下部の段(tier)の約 30 門の大砲を放った」²¹。多くの拿捕船、小型の船舶、そしてスピノラに対抗するために 1601 年に建造された 4 隻のガレー船を伴って、スペインとの戦争中のエリザベスの海軍の建艦努力が補われたのであった。1590 年の船のデザインは、海軍本部の大部分、ドレーク、エドワード・フェントン、そして船大工親方達のリチャード・チャップマン、そしてマシューとクリストファーのベイカーを含んだ、^{ロード・アドミラル}海軍長官によって主催される委員会によって定められた。これは、通常の手順のもっと形式的なヴァージョンに過ぎなかったようである²²。

チューダー朝の伝統は、船の上部構築物を明るい色の幾何学模様で塗装することであった。1502 年に、メアリー・フォーチュン号は金色、朱色、小豆色、白鉛色、茶色、スペイン白色（訳注：灰色がかったクリーム色）、そしてと緑青色(verdigris)で塗装された²³。女王のベアー号は赤色が、エリザベス・ボナヴェンチュアー号は黒と白が、リヴェンジ号とスカウト号は緑色が、ライオン号は「材木の色(timber colour)」が塗られた。これらの色に、この治世の終わりに向かって、金と銀の箔が、少なくとも大型船には、付け加わった。最も大きな船には、^{フィギュアヘッド}船首像も含め、何らかの彫刻品を有しており、ノンパレール号、アドヴェンチャー号、ドレッドノート号、そしてホープ号は龍が付いており、デファイアンス号、レインボー号、レパルス号、ガーランド号、そしてピナス船のチャールズ号はライオンが、メアリー・ローズ号は一角獣が、スィフトシュアー号は虎が付いていた。ロ

チェスターを 1599 年に訪れた者が「船殻は極めて容姿が良く」、「水面から上の船体には様々な色が塗装され、しばしば、船尾には、その船が名前を採った図案(device)が美術的に彫刻されるか描かれるかしている。²⁵⁾ エリザベス・ジョナサン号が 1598 年に再建造された時、£180 が費やされ、

同船のピークヘッドの両側には、女王の紋章と紋章を支える動物全体が新たに描かれ、金箔が貼られた。船首楼、中央後部甲板(waist)上の隔壁(cubbridge heads、訳注：bulk heads の古語)、船首から船尾への両方の外側には、両回廊の両側に女王の紋章と紋章を支える動物を描き、新しい金箔が貼られているのと同じように為され、船尾は様々な図案が描かれ、獣に金箔が貼られ、艦長の部屋、船尾楼(summer-deck)は両側と天井の両方、塔(barbican、訳注：城の塔、楼門)、食堂、書斎(study、訳注：意味不明)も新たに塗装された²⁶⁾。

²⁵⁾ Young, 'Embleatic Decoration', p.65, quoting Thomas Platter

²⁶⁾ オッペンハイム, *ARN*, p.130, summer-deck=poop.

(途中省略)

335p

ホーキンスの第 2 取引契約における乾船渠(複)への言及、及び多くの他の文書は、建造、再建造、大修理のために、そしてまた、船を係船保全するために、乾船渠を保全することが継続されたことを明瞭にしている。デッドフォードとウーリッジはそれぞれが、材木で作った側面を伴う恒久的な船渠を有し、1580 年代まで中世の泥土船渠の形態であり、船を入れたり出したりするために、未だに船渠の頭部が掘り出されなければならなかった。⁴⁷⁾ 造船所の勘定書は、定常的に、新造か、あるいは再建造の船を進水させる時はいつも、船渠の頭部を掘り出す「労働者達、沼沢住民達、その他の者達」を挙げている⁴⁸⁾。1578 年にウーリッジにおいてエリザベス・ジョナサン号を掘り出すのに 6 人が 2 週間かかった。⁴⁹⁾ 定期的な補修管理は、水位が低い時に船殻への作業をするために、しっかりした浜辺の上で、船底の清掃をするか、船を陸揚げして作業が行われた。このことによる害は明らかであった。平らな底を持たない船を陸揚げすることは困難で危険であった。水線下の船殻は、修理のために、潮汐の間の僅かな時間しか現れて来なかった。そしてこのプロセスは船殻にかなりの負担を掛けた。1588 年にホーキンスが書いているように「船の強さが一般的に上手く試されることであるが」、それは「獣脂を塗ったり、洗ったり、その他のそうした小さな理由のために陸揚げされることを、船はしばしば拒むが、それは、陸地に長く留まることが出来る時に、船が良いかどうかを確かめる最も確実な判断方法だからである。⁵⁰⁾ 船底の清掃の代わりとして、海軍は 1590 年代に、一回に船殻の片側だけに作業をするために傾船修理、即ち、浮いている船を傾斜させる(heeling)地中海のやり方の採用を次第に増やしていった⁵¹⁾。この事は、風いだ天候の時には例外的に海でさえもすることが

出来たが⁵¹、竜骨と竜骨翼板^{ガーボード}の条列(strake)(複)ですことは困難であり、陸揚げ^{グラウンディング}と同じか、それよりも多い負担がかかったかもしれない。

この問題の解決は、何か突然の発見があったというよりも、徐々に進展したことによって近づいたように思われる。詳細ははっきりしないが、1578年に£150というかなりの金額が、デッドフォードの船渠用に、1対の扉を建設するために支払われ、1580年代の初期に、この造船所の勘定書は、船が進水した場合のいずれにおいても、船渠の頭部^{ドック・ヘッド}を掘り出すための沼沢住民への支払いの記録が止んだ⁵²。明らかに言外で意味されていることは、船渠は今や、意志によって、開けたり閉めたり出来る水密の扉^{ドック}(複)を有していたことで、エクセター(Exeter)の船用運河に、英国で最初の閘門(pound lock)が少し前に建設されていたことと無関係ではない⁵³。次の世紀の初め頃に、ウーリッジ船渠は、閉めた時に、支柱で支えられ(shored)、まいはだ詰めされなければならなかった扉^{ドック}(複)を有していたが、再度建設することは、防水堰^{リ・ピル・ト}の背後^{コファ・ダム}においてのみ可能であった。このこと全ては、それらの扉^{ドック}は通常、土塁(earth works)の助け無しには、高潮位の時に海の圧力を受けたことを意味しているに違いない⁵⁴。1625年頃に、チャタムの新しい船渠が、大潮^{スプリング・タイド}(満月と新月の時に潮位が高くなる。「春」とは関係ない)毎に(即ち2日あるいは3日に渡って)5隻の船の船底清掃をした時、困難を伴わずに、扉^{ドック}(複)を開けたり閉めたりすることが可能であったに違いない⁵⁵。スペインとの戦争が続く限り、エリザベス朝の海軍は、何ヶ月もかかる大きな工事には、乾船渠だけが適していると思われ続けており、(1602年という遅い時期になっても、「女王の大船^{グレート・シップ}(複)をいつでも就役させられるように」ソルタッシュに(Saltash、テイマー川：River Tamarのプリムスの対岸の地区)「陸揚げ^{グラウンディング・フレイス}の場所」が造られたが⁵⁶、真の乾船渠の発明を特徴づける船渠の扉^{ドック}(複)の設置は極めて重要な進歩であった。それは、確固とした英国の海軍力の下で、重要な技術的な業績の一つとなった。1666年になって初めて、コルベールがロシュフォールに在る彼の新しい造船所^{ドック・ヤード}に「英国式の」乾船渠の建設を命じるまで、いかなる外国の海軍力も真の乾船渠を得ることはなく、それまで英国がリードを保っており、その後もそれを失うことはなかった⁵⁷。

ウーリッジとデッドフォードが、エリザベスの治世における唯一の王室のための造船所であり、それは、それらが唯一の現役の船渠^{ワーキング・ドック}(複)を有していたからであるが、1559年に提案されたように、「ジリングム水域」がその主たる停泊地となった。そこは、メッドウェイ川に沿って、ロチェスター橋とアップナーの新しい城の間であり、王室海軍の全体が安全に碇泊出来る十分な水深が有った。一方で、デッドフォードとウーリッジにおいてテムズ河は狭く、浅く、混雑しており、また外海から遠すぎた。最初は、メッドウェイ川には陸上の設置物は無かったが、特定地点における定常的な補修管理^{メンテナンス}の利便性から、もちろん必要性であったのだが、貯蔵品をその場所に保管することになって行った。1570年に、その他の事もあったが、ブル号とタイガー号の再建造のために、そこには60人を超える船大工が働いていた。しかし、恒久的な陸上のスタッフ^{ショアー・}は、アップナーにおける砲手(複)、一人の官吏、一人の調達係、そして鼠取係^{クラーク}で成り立っていただけである。「そこ

で、陛下の船の幹部^{オフィサー}達が出会い、女王陛下の重要な出来事について、時に応じて打ち合わせを行う」1軒の家が賃借りされた⁵⁸。1578年頃に、現在しばしばそう呼ばれるチャタムにはいくつかの倉庫と一つの帆柱池^{マスト・ポンド}が有り、2年後には、長さが378フィートで幅が40フィートの新しい埠頭^{ワーフ}が建設された。1585年の戦争の勃発時に、川はアップナーにおいて、鎖によって塞がれ、河口ではシアネスにおいて砲台を伴い、2隻のピナス船がパトロールのために常駐した⁵⁹。

ポーツマスは、僅かな海軍の設置物しか伴わない前線の碇泊地に留まった。1570年代に記録された仕事の大部分は、その地方の防衛のためにそこに常駐したガレー船のエleanor^{メンデナンス}号の補修管理であり、古い船渠^{ドック}(複)が多く使われたようには見えないが、それらを修理して置くために僅かな額が支払われ、1587年頃に、その内の一つにこのガレオン船が係船された⁶⁰。

各海軍造船所の上級スタッフのトップには船大工親方^{キャード}と貯蔵品管理官^{ストアー・キーパー}が就いた。貯蔵品管理官^{キーパー}は、16世紀になる頃には、恒久的な幹部^{オフィサー}に近かったが、船大工親方は特権を有する、言わば請負人^{コントラクター}として留まり、王室造船所の外で仕事を持ち、全部とは言わないまでもほとんどの女王の船を、契約の下で建造した。例えば、マシュー・ベイカーは、1590年に、£3,600の契約で、690トンのマーオナー号^{キャード}を、そして223トンの姉妹船のキタンス号^{ストアー・キーパー} (Quittance)とアンサー号^{ストアー・キーパー} (Answer)を各船£1,400で建造した。4年後に彼は、日当の賃金で以てアドヴェンチャー号を建造し、ベイカーによれば、女王にはずっと大きなコストとなったとしているが、もちろん、彼は大いに偏った意見の持主であった⁶¹。1588年に、普通の船大工達は1日当たり1^sと1^s5^dの間で、その技巧^{スキル}に応じて支払われ、それに、無償の宿舎、1日に3回の食事、そして「彼等を満足させるだけの」ビールが伴った。

オール・ハロウス^{オール・ハロウス} キャンドルマス^{キャンドルマス} 万聖節から聖燭節迄 (11月1日から2月2日)、彼等は夜明けから日暮れまで働き、年の残りは、朝の5時から夜の7時(土曜日は6時)まで働いた。ベルが鳴って告げられた昼に、正餐^{ディナー}のために1時間があつた。⁶²

(途中省略)

⁴⁷ BND(Hattendorf, *British Naval Documents*), p.122. 1562のデッドフォードに言及。

⁴⁸ TN(Loades, *Tudor Navy*), p.189.

⁴⁹ バーグレイ宛て、1588年7月17日：DSA, I, 275.

⁵⁰ Richard Barker, 'Careening: Art and Anecdote', *Mare Liberum* 2 (Lisbon, 1991), pp.177~207.蔵書 no.1168. MNT, II, 117-18. HMC *Salisbury*, XII, 36.

⁵¹ Bard, 'Warwick's Voyage', p.59に1627年の一例がある。

オッペンハイム、VCH, Kent, II, 341, TN, p.189.

⁵³ Joyce Youngs & Peter W. Cornford, 'Seafaring and Maritime Trade in Sixteenth-Century Devon', in Duffy, *Maritime History of Devon*, I, 98-107 中の p.99.

⁵⁴ Pett, *Autobiography*, pp.30,34,94-5,142.

⁵⁵ HMC *Cowper*, I, 189.

⁵⁶ F. Greville & Sir R. Leveson to Nottingham & Sir R. Cecil, 19 July 1602: HMC *Salisbury*, XII, 238.

⁵⁷ Merino, 'Graving Docks', pp.36-7,(蔵書 no.961) この船渠は未だに存在する。

⁵⁸ *TN*, p.187. これは Tower Hill に在り、明らかに近代の Hill House ではなく、川の反対側に在り、アップナーに近い。

⁵⁹ *TN*, pp.185-91. Glasgow, 'Naval Administration', pp11-14. *ARN*, pp. 149-51.

⁶⁰ *TN*, pp.189-90. *ARN*, p150. Corbett, *Spanish War*, p. 230.

⁶¹ McGowan, *Jacobean Commissions*, pp. 232-3.

⁶² *ARN*, p.151.

(途中省略)

第 25 章 全ての無秩序の内部理由 行政管理 1603～1630 年
(途中省略)

377p

しかしながら(訳注：船の士官や海員のモラルの低下)一方で、造船所は成長し、かつ変化もしていた。多額の金、資産の向上のために費やされつつあった。デッドフォードの池は、この時期には、明らかに元に戻って使用されており、1615 年に訪問したアイスランド人は、予備の船(複)の印象が最も深く、「ロンドン市から下へ少し行った所の閉ざされた港の中で、防護柵の内側に、巨大で威厳のあるジェームズ国王の船が泊まっている」と言っているが、3 年後にヴェネチアの大使は国王の船に関してもっと否定的で、「濺んだ水のドブの中に閉じ込められ、武装を解除され、放置されている」⁸³ という。海軍が、船底を清掃する普通的手段として乾船渠を使い始めたのはジェームズの治世の間であったに違いなく、そのことは、建造された数の多さを説明するであろう。1620 年代の初期に描かれたヘンリー・メンウェアリング卿(～Mainwaring)の「海員の辞書」は、乾船渠を、「潮汐を中に入れないように防潮門(floodgate)(複)を伴って造られ、その中で船を建造し、それらを修理する」⁸⁴ と定義している。ウーリッジの古い船渠は、1606 年以前のいつの時点かにおいて、「二重に造られ(made double)、1615 年に 2 隻の最大の船を受け入れるように長く延長され、1626 年に再度再建された。1620 年頃に、造船所は、大幅に水平にならされ、掘削されて、サイズが大きく増大された⁸⁵。デッドフォードでは 1610 年に船渠が拡張され、新しい船渠が 1620 年に建設され、もう一つが 1623 年に承認された⁸⁶。チャタムは既に 1611 年頃には少なくとも一つの乾船渠を有しており、この時に家屋大工親方(Master Housecarpenter)がその扉(複)を改築して掛け直し、かつ帆柱材貯木池を建設した。1618 年にチャタムの二つの船渠が延長され、3 番目の船渠が建設された。その年に更

に 70 ないし 80 エーカー(訳注：約 32 万 3760 m²)の土地が賃借され、1619 年と 1626 年の間に海軍委員会(Navy Commission)は二重船渠を一つ(最初の船を 1624 年 10 月 4 日に受け入れた)、幹部の家(複)、倉庫(複)、そしてロープ工場を加えた⁸⁷。1623 年に、長年使われずに明らかに酷い状態であったポーツマスの古い大船渠が完全に整備され、「海の暴威に対して造船所をより良く保つために」その入り口が石で固められた(rammed)。1627 年に新しい乾船渠と埠頭がバッキンガムの督促によって承認されたが、海軍基地としてのポーツマスの価値は意見が分かれ、船渠はどうも建設されなかったようである⁸⁸。様々な種類の船渠の建設と造り直しに関する言及は重複して錯綜しており、そこから一つの正確な総数を導き出すことは難しいが、1603 年における扉(複)を伴った 2 個の真の乾船渠から、1626 年までに造船所(複)は、4 倍に拡張されていた。それは 1618 年の海軍委員会の全ての工事に相当するもので、3 個の二重船渠と 3 個の単独船渠という多くの船渠を有する迄に育ったようである。

⁸⁴ Mainwaring, *Works*, II, p.46.

⁸⁵ Clayton, 'Naval Administration', PP.148, 276. Pett, *Autobiography*, pp.30,34, 94-5, 115, 142, Oppenheim, *VCH Kent*, II, 343. Courtney, 'Excavations at Woolwich'.

⁸⁶ HMC *Cowper*, I, 109, McGowan, 'Navy under Buckingham', p.209. *ARN*, p.209.

⁸⁷ Clayton, 'Naval Administration', PP.147-8, 276-78. *ARN*, p.210, 295-7. HMC *Cowper*, I, 166,173. McGowan, *Jacobean Commissions*, pp.294-5. Oppenheim, *VCH Kent*, II, 344. Jonathan Code, *The Royal Dockyards 1690-1850 : Architecture and Engineering Works of the Sailing Navy* (Aldershot, 1989), p.5.

⁸⁸ Clayton, 'Naval Administration', PP.278-80, *ARN*, pp.209-10. 295-7. Lockyer, *Buckingham*, p.366. Sharpe, *Charles I*, p.99. *BND*, pp.151. Mainwaring, *Works*, I, 140-2.

良い船
1200～1520 年の英国における船、造船、そして技術
イアン・フリール
大英博物館出版
ロンドン
1995 年

The Good Ship
Ships, Shipbuilding and Technology in England
by Ian Friel
British Museum Press
1995
(蔵書 no.344)

翻訳 山田義裕
2023 年 12 月

39p

第 3 章

船を建造する

船大工とは誰か？

ノアが聖書における唯一の造船家であり、彼が中世の船大工達のシンボルとなったことは驚くに当たらない。中世美術における造船の場面の大部分は、神の言葉を聞くポーズをしているか、あるいは彼の息子達と懸命に働いているノアを伴った建造中の箱舟(Ark)を表しているものである(図 3.13 参照)。このテーマは、船大工達自身によって取り上げられたに違いない。ヨークにおいては 1376 年から、ニューキャッスル・アポン・タインにおいては 1427 年から、聖体祭劇群(the cycles of Corpus Christi plays)が土地の船大工達のギルドによって演じられたノアの物語を含んでいた。どちらの劇も共に、16 世紀になっても

かなりの間演じられた¹。しかし、ノアの物語が中世の英国の船大工達の「レパートリー」の全部というわけではなかった。1486年に、ブリストル市は、新しい国王のヘンリー7世を歓迎する豪華な野外劇^{ページェント}を上演した。スピーチの一つが、船を失ったことと、他の面倒事によって「ブリストルは衰退に陥っている」と嘆き、地域^{ページェント}の海運と布織り業の再興をヘンリーに訴えた。野外劇はまた、「無言で同じことを演じて皆で表す(praty conceyts、訳注：pratyをpartyと考える) 船大工達の野外劇^{ページェント}」を含んでいた。ヘンリーはブリストルの商業と海運の奨励を約束した²。

しかしながら、これらの個別の言及以上に、中世の時代における英国の船大工達の「文化」についてはほとんど分かっていない。船大工達のギルドは、ニューキャッスル、ヨーク、ロンドン、そしてその他の場所にも存在したが、造船は、他の何らかの分野の経済的影響力に欠けた比較的弱小で、組織化の劣った商売であった。ロンドンのギルドは聖シモンと聖ジュードの(両聖人は中世の英国の美術においては、しばしばボートを手に持って現れる。図 3.1 参照)の友愛会で、間違いなく 1360 年代後半まで存在した。最も初期に残っているギルドのまとまった規則は、1483 年に改定された 1426 年のものである。それらは、内部組織、徒弟制、そしてある程度ながら、職人の良い技量の標準を確保する必要性を扱っている。1428 年と 1433 年の間に、6 人のロンドンの船大工が船大工仕事の奥義(the mystery of shipwrightis)の親方として宣誓就任(swear)して、同市の記録に記されているが、ロンドンのギルドの歴史に関する他の手掛かりはほとんど無い(全てのその他の初期の記録は火事で失われたようである)³。

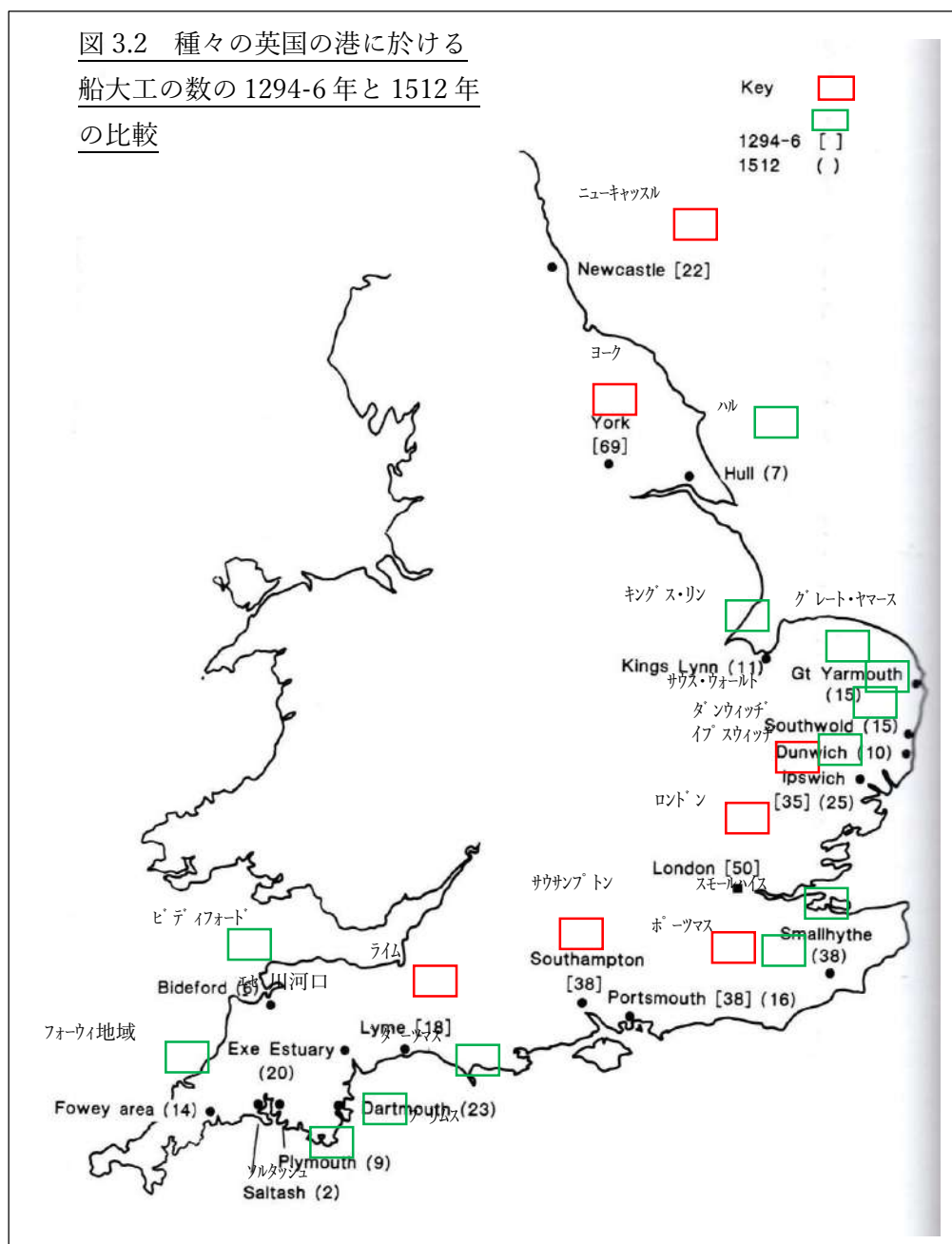
船大工達の活動についての唯一のかなりまとまった情報は、王室の船の建造を扱っている勘定書(accounts)とその他の記録の中に見出されるが、ただし、「海軍造船の」産業として仕分けした^{ネイバール}ものではないので、これらは「民間の」造船産業^{インダストリー}も反映している。ジョン王の 13 世紀初期のポーツマスにおける短命なガレー船の基地、テムズ河のラトクリフ(Ratcliff)における王室の船の補修管理施設^{メンテナンス}、そしてヘンリー5 世治世のハンプシャーのハンプル川の施設があったにもかかわらず、国王はいかなる恒久的な造船所^{ドックヤード}も持たなかった。ポーツマス^{ドックヤード}を王室造船所にするものの創設は、



図 3.1 ノーフォーク教会の中世後期の内陣仕切り(rood screen)に描かれた聖シモンまたは聖ジュード

1495 年になるまで起こらなかった。ブライアン・ダイエッツ(Brian Dietz) は、ヘンリー 8 世の治世におけるデッドフォード、ウーリッジ、そしてイアーリスに新しい造船所と海軍倉庫の立地が、16 世紀のロンドンにおける造船業の発展に導いたと論じた。1500 年代後半に於いてさえも、王室の船大工親方達の大部分が、私人の船の造船に大きく包含されていた⁴。造船の労働力のサイズは、1200 年～1520 年の期間における産業の能力を測る最も重要な要素の一つであったが、推測が出来るに過ぎなかった。その期間の内の 2 世紀に渡ってわずか 2 組の数字が「国家の」情勢に近づく何かしらを与えてくれるにすぎない(図 3.2 参照)⁵。1294～6 年の王室ガレー船の建造の勘定書の 6 件、そして 1294 年の

図 3.2 種々の英国の港に於ける
船大工の数の 1294-6 年と 1512 年
の比較



ポーツマス⁶の1通の修理勘定書は、関与した船大工の人数を示している。ロンドンとヨークの勘定書は、これらの二つの現場におけるそれぞれ50人と69人の雇用された船大工達の名前を挙げている。他の勘定書(複)は名前を挙げず、人数を記しているだけである。しかし、労働力の転職率(turnover)が極めて高い数字でない限り、7か所の現場で雇用された270人という合計の数値は当てにできそうである。この事から、各現場における、平均の船大工は39人をちょっと下回る。これらの場所の大部分は主要な町であることと、英国の人口が黒死病以前のピークに近づきつつあったことを考えると、これらの数値はそれほど強い印象を与えるものではない。対照的に、当時の大築城プロジェクトにかかわったマンパワーは、造船の労苦をちっぽけなものにしてしまう。例えば、1295年のエドワード1世のビューマリス(Beaumaris)における築城には、平均して1800人が雇用されたと考えられている⁶。

数値の第2組目は、1512年にウーリッジにおいて、ヘンリー8世の重厚な1000トンのヘンリー・グレース・ア・ディウ号と3隻のガレー船を建造するために働いた船大工、まいはだ詰め工、そしてその他の建造の専門家達の大集団から成っている。合計で252人が、コーンウォールやヨークシャーといった遠隔地から徴集された。政府が距離に基づいて旅費('conduct money')を支払ったので、彼等がどこから来たかが分かる。ロンドンの男達のための数値が全く無いのは、多分彼等が費用を要求するにはあまりに近くに住んでいると見られたからであろう。単独の場所として最大値(スモールハイスの38人)は1290年代中頃の平均とほとんど変わらない。このことは、部分的には、14世紀における、疫病と飢饉による人口の減少によって説明がつくかもしれない(1512年の英国は、1295年よりも半分から3分の2少ない人口であった)。それぞれの場所で、ウーリッジへ送るために20人以上の男を招集することが出来たのは、スモールハイス、イプスウィッチ、ダートマス、そしてエゼ川の河口の港の四つの場所だけであった⁷。

政府が国中に造船者達を探し求めなければならなかった事実は、1512年にロンドンに彼等が多数いたことを意味するものではない。似たような「人員招集」が1356年に命じられており、この時ロンドンのラトクリフ(Ratcliff)で船舶(複)を建造するための船大工達を募るために、幹部達はイースト・アングリア(East-Anglia)へ派遣された⁸。同様に、1416年と1418年の間にサウサンプトンで1400トンのグレース・ディウ号が建造された時、ウェスト・カントリーから船大工達を連れて来る命令が出されなければならなかった⁹。全体的な印象は、英国が比較的人口が多かった時でさえも、造船労働力が極めて大きかったということではなく、14世紀の大きな災禍の後にそのサイズは急激に縮小した。

船大工達の名前が、いくつかの勘定書の中で記されているが、その証拠は、最も重要な個人達についてさえも、多くを語ることを許してくれるには余りにも断片的である。サウサンプトンでグレース・ディウ号の建造のために1416年に任命された船大工親方のジョン・ホジキン(〜Hoggekyn)は大変な技巧と能力を持つ男と考えられていたに違いないが、彼がこの船の仕事を始める以前のキャリアは何も知られていない。彼が国王の船の仕事

の結果として蒙った身体の衰えのために、1日あたり 4^d(ペンス)の年金が 1421 年に彼に与えられ、1439 年になっても未だ受け取っていた¹⁰。しかし、ホジキンは例外であって、ほとんどの船大工達は不定期ベースでの雇用であった。

他の船大工親方達の名前が記録の表面に時たま出て来る。1295 年のヨーク・ガレー船の船大工親方のヘンリー・ヘルウォード(～Hellewarde)は、ハンブル川の河口に在ったラヴェンサーロッド(Ravenserod, 訳注: Ravenserod, Ravenser Odd とも。海蝕によって失われた港町)への 1297 年の特別税の還付(the 1297 lay subsidy (tax) return)、戦争目的などのための特別な税)の中にリストアップされている 36 人の中に明らかに再度現れる。彼は、彼の共同体の中の、5^s(シリング)を払うことが出来ると財産の評価をされた何人かの一人で、この港で、それ以上を払ったのは 6 人だけである。1298～9 年に彼は、ラヴェンサー(Ravenser)の近隣における王室のバージ船の修理の船大工親方であったが、彼に関してそれ以上のことはほとんど知られていない。ウェールズの船大工達は、イングランドの船大工達に比べて、さらに残されている記録は少ない。

¹ Lancashire 1984, nos 1194 (2) and 1560 (8).

³ Ridge 1939, pp. i-iii, v, and Sharpe 1911, pp. 78, 143, 144; Farmer 1979, pp. 225, 357-8.

⁴ Warren 1966, p.139; Ratcliff: PROE 101/29/14(1m.) and Runyan 1974; Southampton and the River Hamble: PRO E364/61 G, m. 2v and E364/69S, m. 2; Clos des Galées Chazelas 1977(蔵書 no.3619 6 3667), Venetian Arsenal Lane 1934, Portsmouth dockyard Oppenheim 1896a, pp. xxxiv-xxxix; Dietz 1991.

⁵ 図 3.2 の情報源: Whitewell and Johnson 1926, pp.162-83(蔵書 no.3668); Anderson 1928, pp.222-3, 228; PRO E 101/571/3; E 101/5/21; Friel 1986; E36/5, ff.179-88.

⁶ Taylor 1974, p.397; 人口のデータは n.62 参照。

⁷ E36/5, ff. 179-88.

⁸ McDonnell 1978, pp.99-100.

⁹ Carpenter-Turner 1954, pp.99-100.

¹⁰ Rose 1982, p.237.

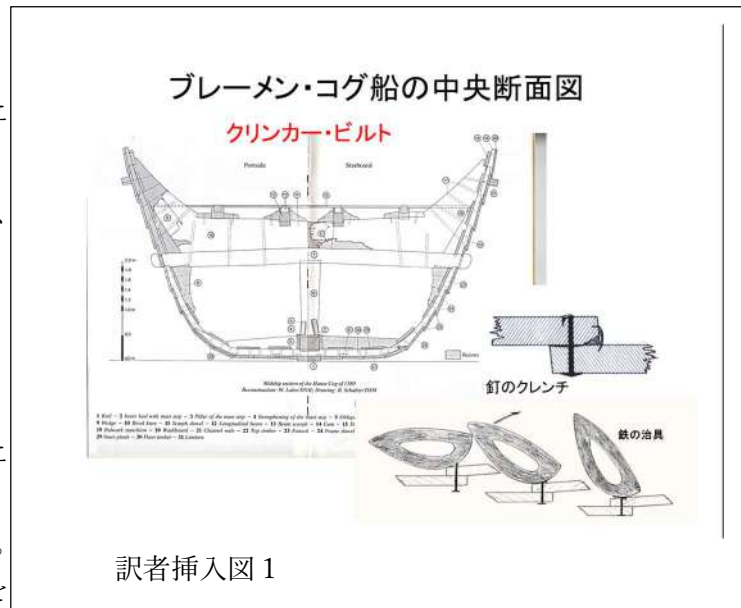
(途中省略)

船大工達はその職業を^{トレード}徒弟制度のシステムを通して学んだようであるが、(ロンドンのギルドを例外として)中世、及び 16 世紀初頭において正式な船大工の徒弟制度があった様子はほとんど無い。船大工達の異なったタイプの名称、そしてそれぞれの給金の歩合は、13 世紀と 15 世紀初めの間では、異なった^{クラフト}技能の構造があったことを伺わせる。船大工親方達は船舶の全体設計と仕事を指揮することに責任を持った。船側板大工(berder、boarder、

bircher あるいは hewer という用語も用いる)は材木、板、そして円材の取付けと形成に
 関係していたようであり、多分、釘曲げ人と釘先保持人も監督したであろう。釘曲げ人
 (clencher、または clincher)

はクリンカー造りの船殻内側
 で釘先が被さるように折り曲げた
 (clench over nail-point)。

釘先保持人(holder、また helder、
 hoyller とも言う)は、釘先が内
 側で覆い被さるように、船殻の
 外側で釘の頭を抑えつけた(hold
 in nail-heads)が、彼等の作業は
 釘曲げ人の補助的なものであった
 ので、これらの男達はしばしば
 同数が雇用された(訳者挿入図 1)。
 あるいは一般労働者が船大工達を
 手伝うために、時に応じて雇用された。



訳者挿入図 1

(途中省略)

造船の立地場所 材料の搬送

建造用の材料はひとたび入手されると、船が建造される場所へ移動させなければならな
 かった。輸送のために、荷車とボートが大々的に使われた。中世英国における道路網の現
 状を把握することは難しい。B.P.ヒンドル(Hindle)は、ローマ時代以後に切り開かれた
 道筋に加えて、特に中央と南部イングランドでは、多くのローマ時代の道路が未だに使わ
 れていると結論付けている。個々の研究が、中世経済における道路交通の重要性に光を当
 てている。例えば、15 世紀のサウサンプトンの仲買の書(Brokage Books、訳注：
 broker は樽に口を開ける意味から仲買人を意味するようになったと言う)は、1440 年頃
 に、ワインは港から道路でもって、60 マイルに及ぶ旅をし、染料は、西はエクセターの遠
 くまで、また北はレスターの遠くまで数百マイル輸送された²⁸。

造船用材料が輸送された距離はそれほどすくなくはないが、船体が近隣の森林の材木で建
 造されたことは稀であったようである。1295 年のイプスウィッチのガレー船は、オーウェル
 川(River Orwell)の丁度対岸にあるストーク(Stoke)から引っ張ってきたが、木材は 4 マイ
 ル程離れたナクトン・パーク(Nacton Park)からも来ており、507 枚の板はバウジー
 (Bawdsey)で購入され、町まで 10 マイル運ばれた(訳者挿入図 2)。1295 年のロンドンのガ
 レー船(複)用の木材は、サリー(Surrey*)の二つの森から少なくとも 10 マイルを荷車で運
 ばれたが、図 3.4 から見てとることが出来るように、ウエーブブリッジ(Weybridge) (20 マイ

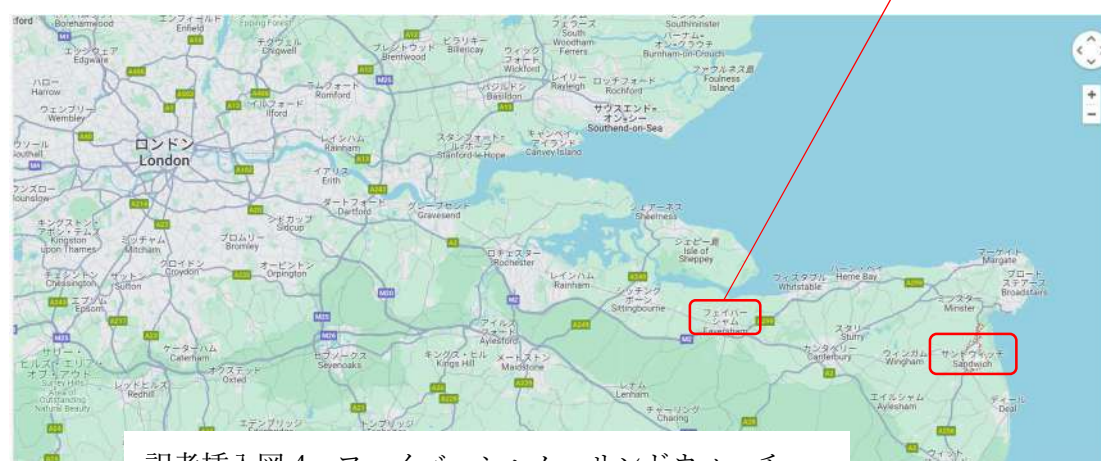
ルを越える距離)で購入された板と、フェイバーシャム(Faversham)とサンドウィッチ(Sandwich)で購入された綱は全てボートで移動された(訳者挿入図 3、4)。



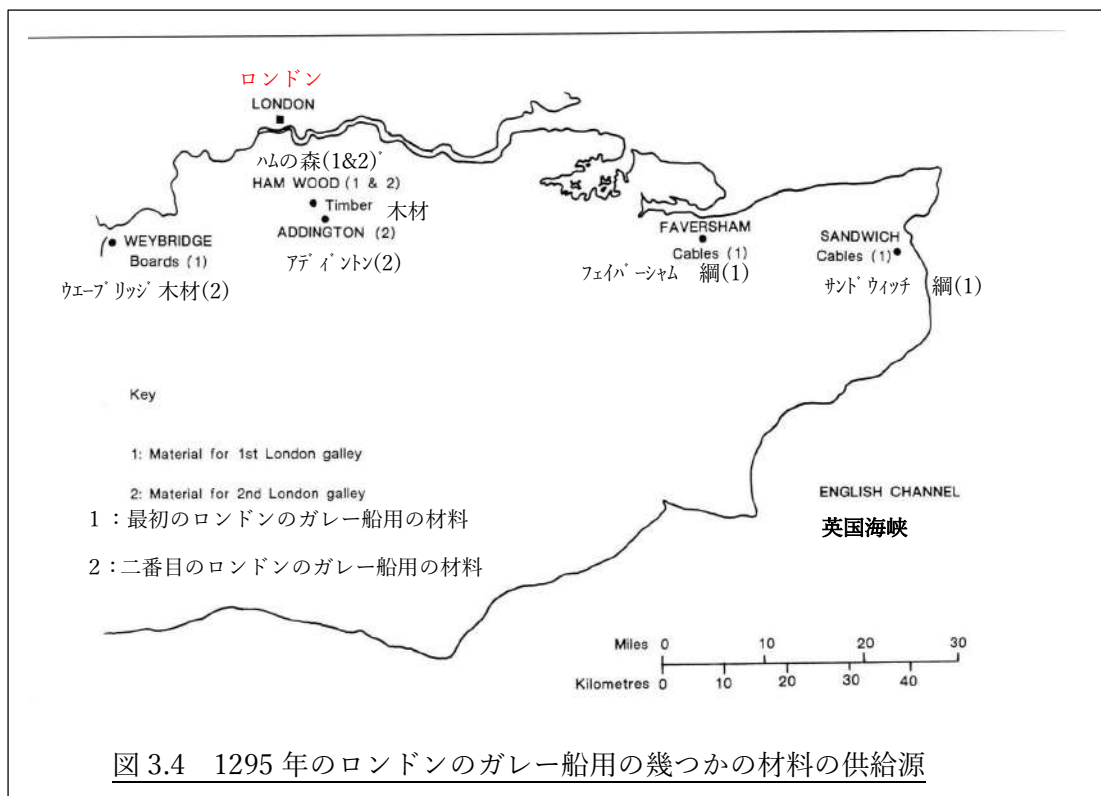
訳者挿入図 2 イプスウィッチ、ストーク、ナクトン、オーウェル川、バウジー



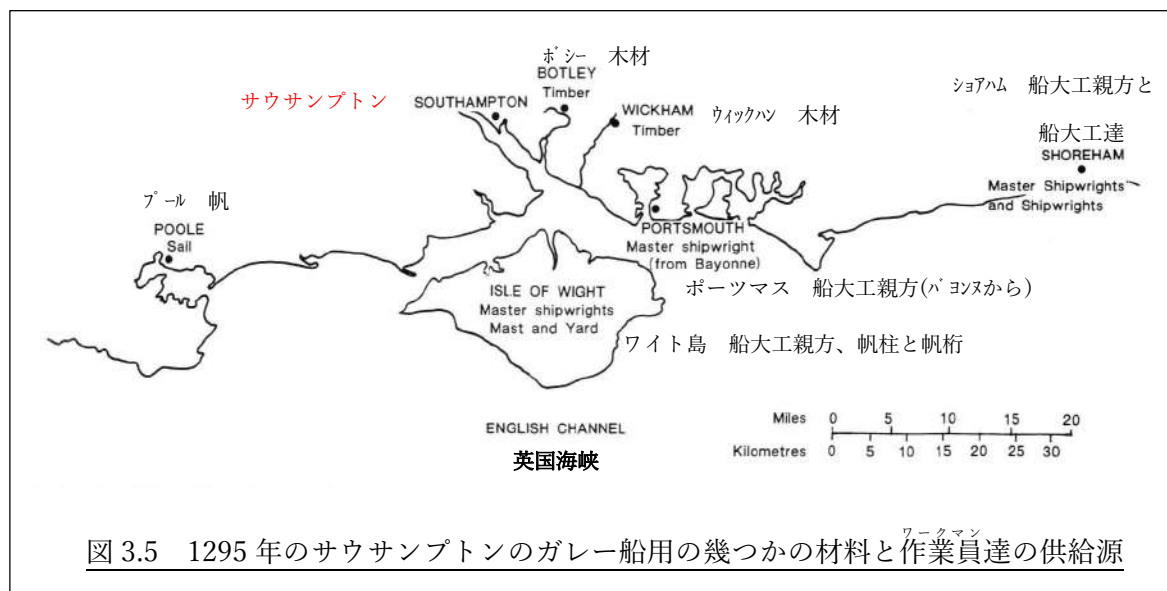
訳者挿入図 3 ウェーブブリッジ、フェイバーシャム



訳者挿入図 4 フェイバーシャム、サンドウィッチ

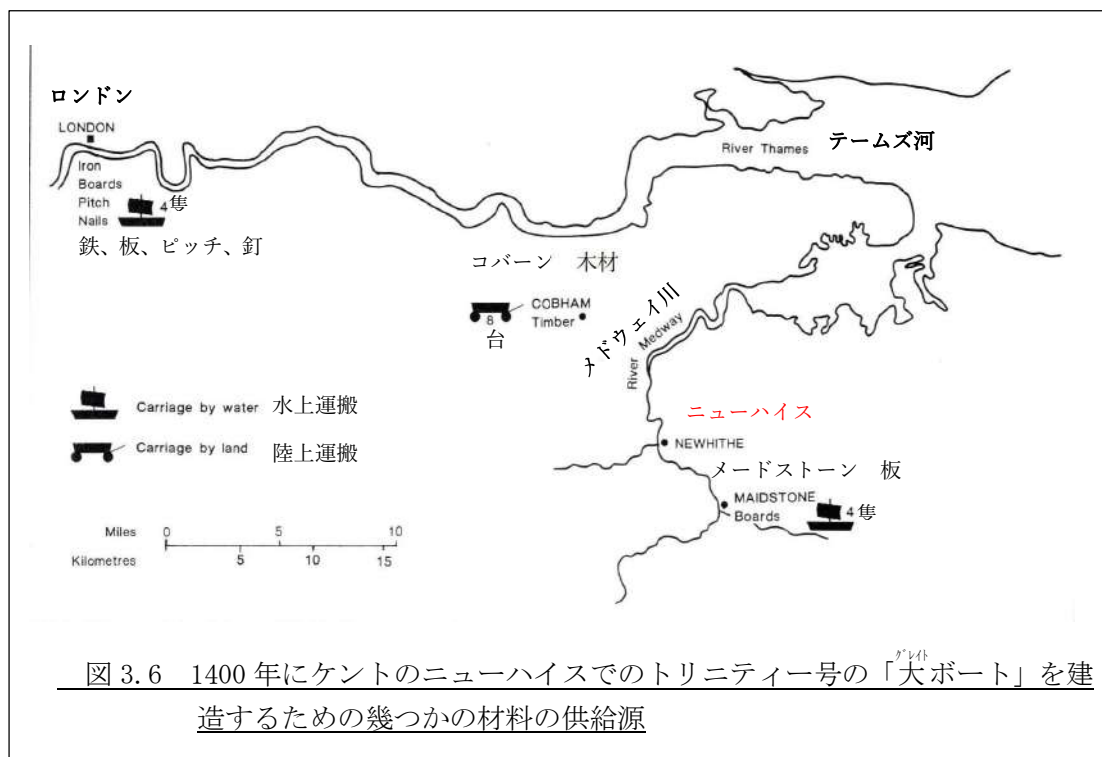


当時のサウサンプトンのガレー船用の木材の供給地は港から 10 マイル以内であったが(図 3.5 参照)、ロンドンのガレー船の場合のように、帆柱、帆桁、そして帆のような特定の項目は、なんらかの距離を水上で持って来られた。



10 から 20 マイルの距離は、道路で木材を運ぶ実際上の限界であったようであるが、水上の輸送はずっと長い旅程を可能にしたことは明らかである。トリニティー号のための 40 本のオール^{グレート}の「大ボート」が 1400 年にニューハイス(Newhithe、訳注 : New Hythe が現

代の綴り、)で建造された時、鉄、ピッチ、そしていくつかのその他の材料は、テムズ河を長旅してその河口へ下り、それからメッドウェイ川を上った(図 3.6 参照)。



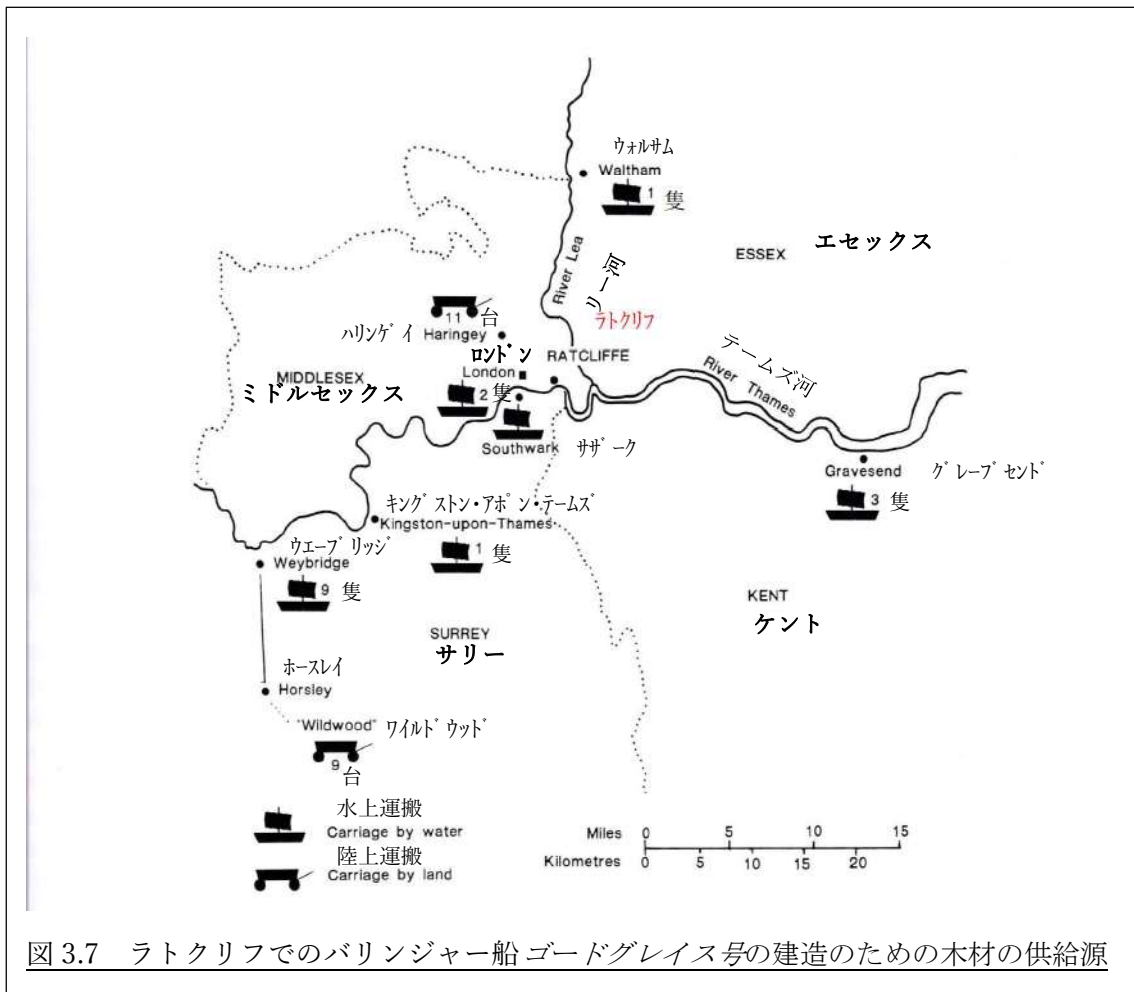
翌年に、ラトクリフにおけるゴードグレイス号(*Godegrace*)の建造者達は、サリーのホースレイ(Horsley)のような遠い西から(ウエーブリッジへ荷車で持って行き、そこからボート)、そしてグレイブセンド(Gravesend)のような遠い東からも木材を入手した(図 3.7 参照)²⁹。

52p

大型の道路用車両は不足することはない、それは 13 世紀後半になっても変わらなかった。例えば、二番目のロンドンのガレー船の建造の第 11 週に、サリーのアディントン^{ステップ}の森から木材を移動する作業では 13 台の荷車が稼働した。これらの大部分は馬の 2 頭立てであったが、2 台はそれぞれが馬の 3 頭立てであり、1 台は 6 頭立てで、ガレー船の重い檣座をグリニッジへ運ぶために使われた(多分船へ積み替えるためであろう)。僅か 2 世紀後に、カタリーン・プレザンス号(*Katherine Pleasaunce*)の建造には、かなりの河川輸送の他に、500 台の荷車の積荷分の移動を必要とした³⁰。

立地場所のタイプと組織

中世の記録で、造船の立地場所の所在地を特定しているものはほとんど無いが、ただ、船舶が川で建造されることが極一般的であった。川辺の所在地は海岸の立地場所よりも自然の猛威に吹き曝しになることが少なく、ロンドン、ニューキャッスル、そしてハルのようないくつかの大きな港は川に位置していた。船舶が海岸で建造された証拠は少ない。ここで検討される船舶の中で、ダンウィッチ(Dunwich、訳注：1286 年の嵐で町が海底に



沈んだとされる)のガレー船と 1295 年のバージ船、当時のライム(Lyme、訳注 : Lyme Regis、訳者挿入図 5)のガレー船(Lyme galley)と 1415～16 年の船のマーガレット号(ウェールズのビューマリス(Beaumaris、訳者挿入図 6)の王室の船)とが唯一海で建造されたようであるが、これらの土地のいずれにも深い川が無い³¹。





訳者挿入図6 ビューマリス

船は全ての主力の港、そして多くが二流の港で建造されたが、実際に造船が行われた「地区」を特定するのは難しい。一つの例外は、ライ、ウィンチェルシー、そして海からほんの数マイルのレディング・クリーク(Reding Creek)の北側の堤に在るスモールハイスの極小さいケンティッシュの港(Kentish port)であった(図 3.8 と 3.9 参照) この地域の最盛期は 1400 年と 1550 年の間であったようである。ニュー・ロムニーの町の船は、1401 年にスモールスハイスで建造され、1410~20 年代にこの港はバージ船マリー号(Marie)、バリンジャー船ジョージ号(George)(120 トン)、そして国王のための大型船 ^{グレート・シップ} ジェーザス号(1000 トン)を建造した。40 トンの王室のバリンジャー船ガブリエル・アルフルール号

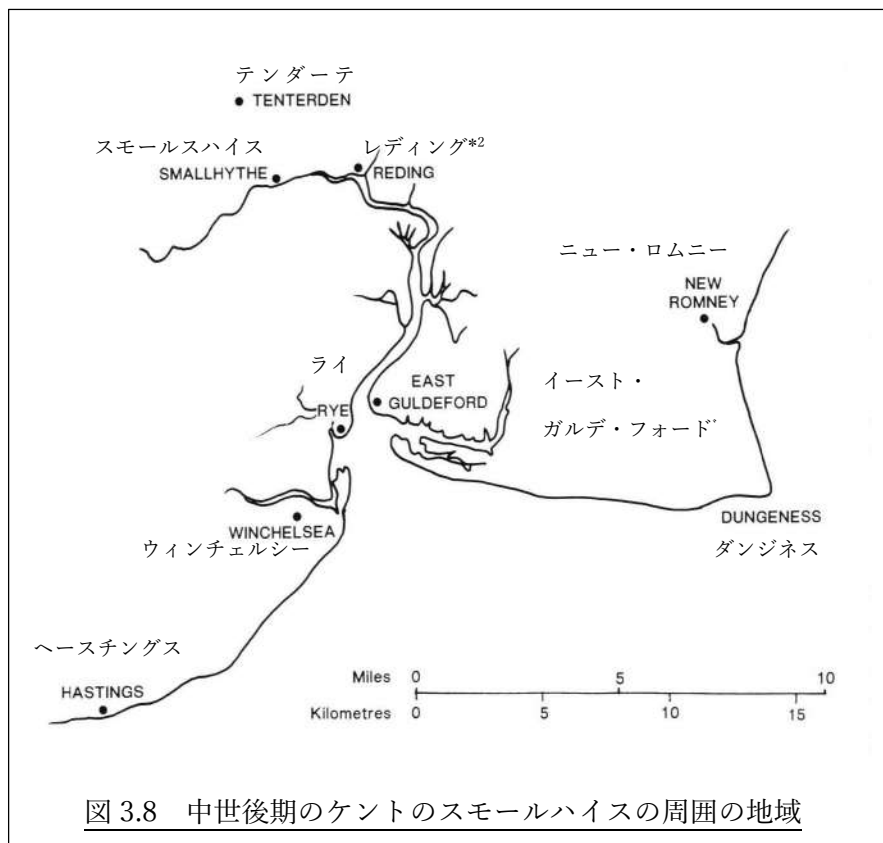
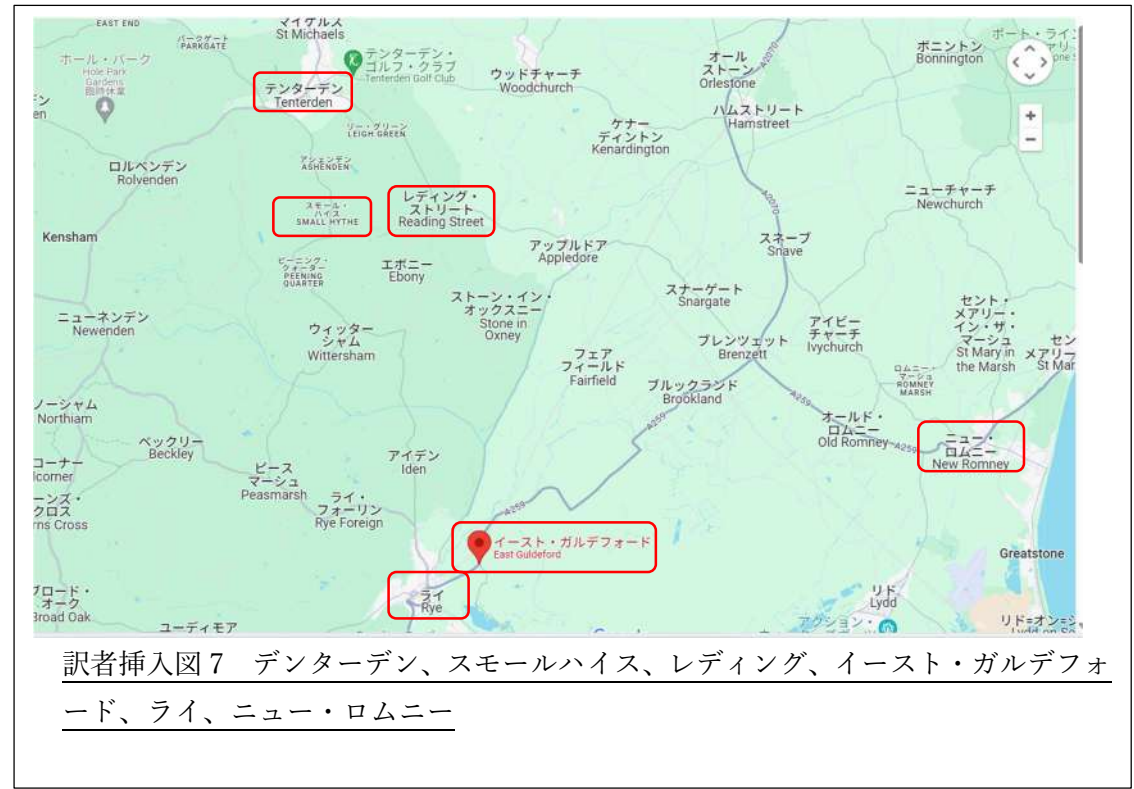


図 3.8 中世後期のケントのスモールハイスの周囲の地域

(Gabriel Harfleur)もまた、此処で再建造され、10年の内に合計で1160トン以上となる。1480年代遅くに、レディングの近くの村落(settlement)は、ヘンリー7世の1000トンのリージェント号を建造し、スモールハイス自体は、1540年代という後代になるまで、チューダー朝に軍艦を供給していた³²。





訳者挿入図 8 スモールハイスの池

メッドウェイ川のニューハイスに在るもう一つの小さなケントの港も造船の中心地であったが、スモールスハイスよりもスケールが控えめであった。トリニティー号のために 1400 年頃に建造された「大ボート」に加えて、ニューハイスの船大工達はロチェスター橋の修理に使われたボート(複)の建造と補修管理を行った。1450-1 年

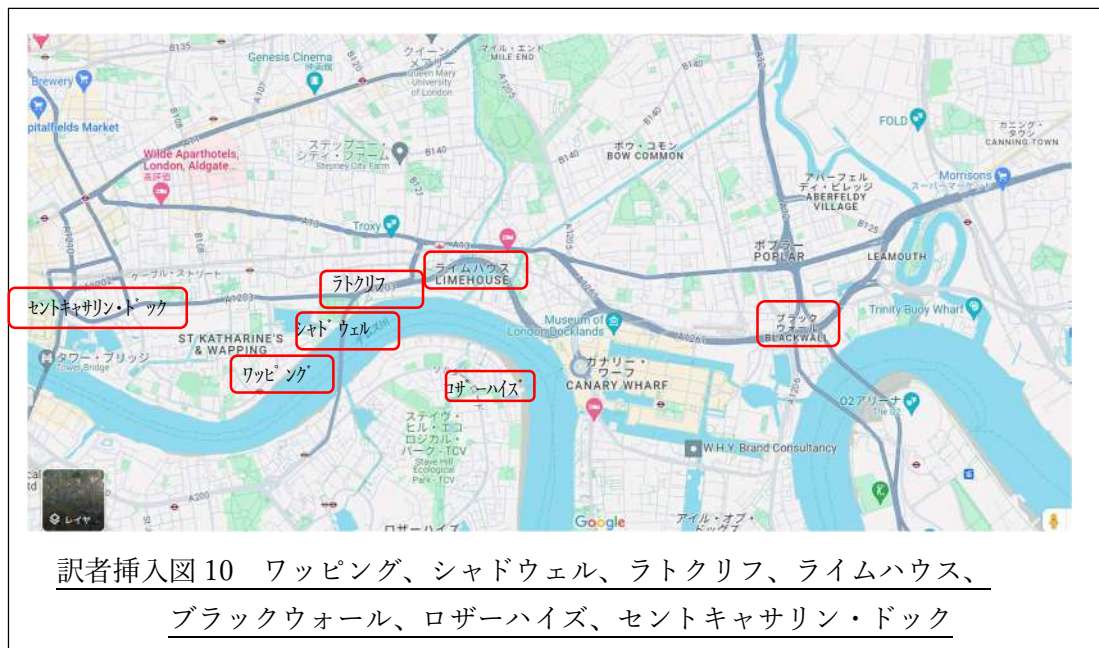


訳者挿入図 9 レディング・クリーク

に、ブリッジ監視人達(Bridge Wardens、訳注：メッドウェイ川のロチェスターに架かる橋の維持のための監視人)のために 26 トンの舢舨を建造したのに対して、二人の船大工に £15 が港から支払われた³³。ケントのいずれの建造現場も、造船のための風雨を凌ぐ川岸の立地の長所を見せており、スモールスハイスは特に、主力の港から遠くでも、最大の中世の船を建造することが可能であったことを証明してみせている。

しかしながら、それらの仕事の大部分を船大工達に供給したのは、船主である商人達が集中している大きな港であった。これらの港の周辺の特定の地域が造船地区^{クォーター}についての機能を持っていたのかもしれないが、ロンドンとその周辺においてさえも、このための証拠は強くはない。16 世紀に、テムズ河の北岸のワッピング(Wapping)、シャドウエル(Shadwell)、ラトクリフ、ライムハウス、ブラックウォールのような場所は造船と修理の重要な中心地であったが、14 世紀半ばにラトクリフに王室の船の補修管理の倉庫が存在したにもかかわらず、中世に、これらの地域において海事に係る産業が栄えたことを示すも

のはほとんど無い。王室の船舶である 100 トンのバリンジャー船ゴードグレイス号は 1401 年にラトクリフで建造されたが、船渠が特別に掘られなければならなかった事実は、適当な地域の船渠(複)が無かったのかもしれないことを示唆する³⁴。



事実、スモールスハイスや少数の仮設の王室の基地のような場所の例外はあるが、一般的な印象としては、中世の船の建造は高価な固定した施設や設備を必要としなかったの
で、建造現場の選定は思うままと言えなくもなかった。空き地(vacant plots)が、1294 年にサウサンプトンのガレー船の建造のために、そして 1337 年にキングス・リンにおけるガレー船フィリップ号を建造するために賃借された。1497 年に、バーク船のメアリー・フォーチュン号のための建造現場と「作業建屋」を賃借するために 6^s.8^d が支払われ、これは「既述の船が造られた土地」であった。1295 年のニューキャッスルのガレー船の建造地域は作業が始まる前に片付けが為されなければならず、手の入っていない建造現場であったことを示唆している³⁵。

建造船渠を手当たり次第に掘ることは、いくつかの場所において、問題を起こしたようである。1475～6 年にブリストル市は、許可無しに「いかなる船でも、それを造るためにブリストル内、あるいは周囲における土地を切り開く」ことを全ての者に禁止した。何人かの船大工達は、彼等が掘った船渠(複)を埋め戻すことに失敗し、サウサンプトンでは 16 世紀にこれは、頻発する騒音、悪臭などの公害(public nuisance)であった。1573 年に、ウエスト・クエイ(West Quay)と水門近くの埋戻されない船渠(複)は航海の邪魔になった³⁶。船大工によっては、他の河の堤や海岸線を使用する者達の関心にもかかわらず、自分達に都合の良い場所なら何処でも船を建造する者がいた。一方で、15 世紀のブリストルの大立者ウィリアム・キャニンジェス(～Canynge)のような何人かの大商人達は³⁷、自分達自身の船を補修管理するために、造船所を運営する余裕があったが、「ヤマを張っ

て(on spec)」船を建造するか、あるいは注文を待つかすることは、大部分の船大工達にとって、中世における彼等の社会的及び経済的な位置からして、余りにも危険すぎた。船大工の「事業家」が多くいたとは思えず、そうした手工業者兼ビジネスマン無しに、出来合いの造船所は存在しえなかった。

仮設の建造現場であっても、通常は、貯蔵建屋、作業場、鍛冶の仕事場へのアクセス、そして盗難を防ぐための囲まれた建造現場の形で、基本的なインフラストラクチャーを必要とした。1294～5年の最初のロンドンのガレー船用の建造現場は、140本の木材と33個の空の樽から成る防護柵によって囲われており、それらの樽は、防護柵の板として役立たせるために、樽板(barrel-stave)に分解されたのであろう。大工の仕事場(*domo carpentario-rum*)は枝を編んだ物に泥土を塗った壁(wattle and daub)で出来ており、葦で屋根が葺かれていた。防護柵は、サウサンプトン、ヨーク、そしてニューキャッスルのガレー船の建造現場、また1337年のキングス・リンにおけるガレー船のフィリップ号を守るための防護柵にも使われた。ニューキャッスルのガレー船の場合は、木材を貯蔵するために防護柵に囲まれた庭が使われ、鍵をかけた扉が付いていた。ヨークのガレー船の建造者達は少なくとも2軒の小屋を有しており、その内の1件は鍛冶場であった。これは、枝を編んだ物に泥土を塗った壁のもう1軒の建物で、芝葺きの屋根で(roofed with turf)、瓦が炉床と煙突を作るのに使われた。或る形状の鍛冶場(smithy)が1401年にラットクリフにおけるバリンジャー船のゴードグレイス号の作業のために建てられ、此处での煙突は8本のエルム材で作られた。15世紀の勘定書は一般的に建造現場の構造に関する情報が少ないが、1416年と1418年の間にサウサンプトンにおいてグレース・ディウ号の建造のための船渠はイバラと杭の「垣根」('hedge' of thorns and stakes)で囲まれていたことが分かっている。1435～6年にバースルドンの近くにおけるバリンジャー船のプティ・ジェーザス号(Petit Jesus)を建造するための建造現場もまた囲われていた³⁸。

55p

14世紀中頃に、国王はロンドン塔とラトクリフに、その船のための幾つかの作業場と倉庫を有していた。それらの装備品の目録は、なんらかの建造現場ではロープ製作機が有ったことを示しているし(第5章参照)、また、多くの材木と金属の加工の道具も示し、それには旋盤、ハンマー、斧、のみ、鉄床、ふいご、やっこ、その他の物を含んでいる。サウサンプトンとハンブル川を基地とした王室の艦隊が使用するために、ヘンリー5世の治世にサウサンプトンに鍛冶場(*fforgehouse*)(smithy)が設立され、2、3軒の倉庫がハンブルの町そのものに建てられた(160フィート×14フィートの寸法の「物置小屋(hovel-store)、訳注：壁の無い屋根だけ葺いた小屋」もまた、帆柱の貯蔵のために、1420年代にサウサンプトンに建てられた)³⁹。このタイプの半恒久的な施設は珍しかった。仮設の掘立小屋(hut)を建てるか、あるいは土地付きの家屋(premise)を賃借するのが一般的であった。ほとんどの造船の建造現場は間に合わせで(makeshift)安価なものであった⁴⁰。

造船の手順における唯一の本当の技術的な変化(鋳張り造りからスケルトン建造への主要な変化とは別に)が、船が造船の建造現場から水の中へ移動させられる、あるいはその逆の

やり方(複)の中で生じた (図 3.10 参照)。船が傾斜船台を下る進水(launching ships down a slipway)が長い間普通の方法であったが、文書中の証言は、中世の船舶にとって、事はいつもそれほど単純ではなかったことを伺わせる。1295 年のイプスウィッチ、ライム、ニューキャッスル、サウサンプトン、そしてヨークのガレー船(複)、それに 1337 年のキングス・リンのガレー船フィリップ号は、全て水面のレベルよりも上で建造され、水の中に引張ることによって進水した。フィリップ号は単純に川の中に引張られたようであるが、その他のケースにおいては、もっと手が込んでおり、ガレー船から水際迄進水用の 溝^{ローンチング・チャンネル}が掘られ、ガレー船はローラー(複)の上を引張り下げられた。進水用の 溝^{ドッキング・チャンネル}は、進水に対する一時的な助力手段以上の何かを意図していたようには見えない。即ち、ほとんどが、個々の建造期間の終了に向けて掘削されたものであるもので、船渠(複)を建設していたとするこ

図 3.10 1295 年頃と 1500 年頃の間在英国で使われたことが知られている

造船、進水、及び船渠入りの施設の異な
ったタイプ

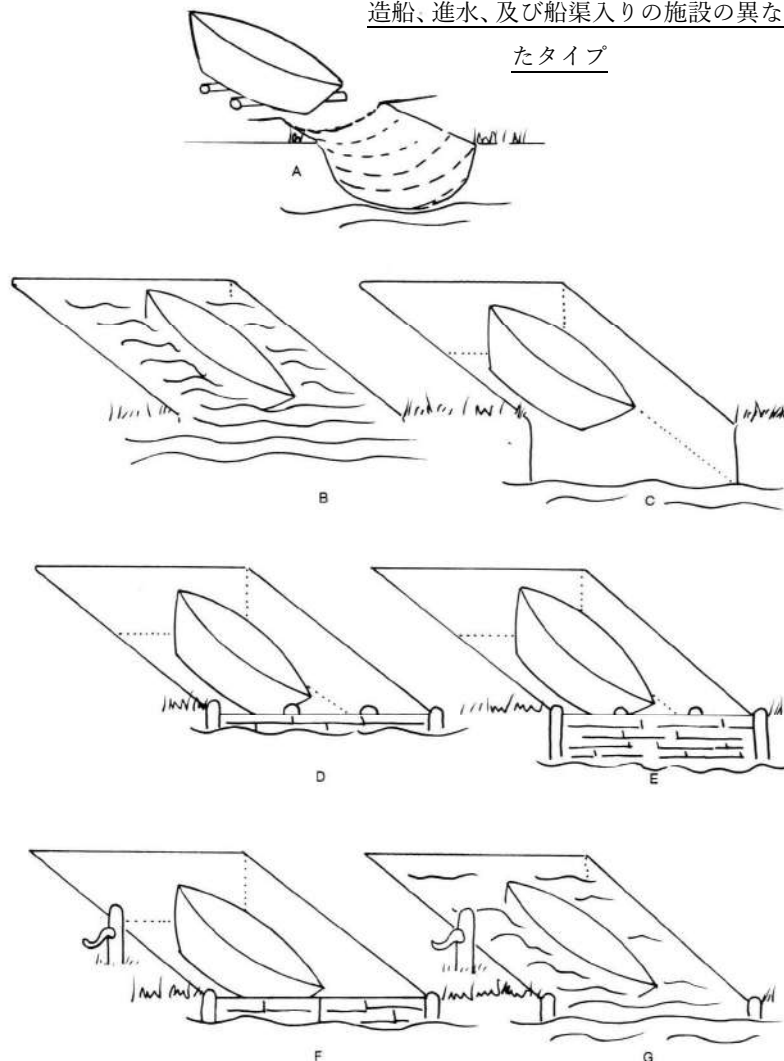


図 3.10 の各図の説明（年代は、それらが使われたことが知られているもの）：

- A 進水用の 溝 (1295 年頃)
- B 高潮時の水張り船渠(wet dock)で、船渠は満水の状態(1295 年頃)
- C 低潮時の水張り船渠で、船渠は排水された状態(1295 年頃)
- D 高潮時の「潮汐船渠」で、壁、即ち堰が定位置に在る状態(1330 年代頃)
- E 低潮時の「潮汐船渠」で、壁、即ち堰が定位置に在る状態
- F 高潮時の乾船渠で、扉(複)は閉じられており、水はポンプで排出されている状態。ポンプは左手横側に見られる(1495 年頃)
- G 高潮時の乾船渠で、扉(複)は取り除かれており、船渠は満水で、船が外へ浮いて出ようとしている。

とは出来ないのである⁴¹。中世の初期の船は水線下の修理のために、泥土の碇泊地(mud berth)(「水張り船渠」)の中へ浜边上を動かされたのであろうが、そうした修理は低潮の時にだけ可能であった。1330 年代以降の情報源の中に新しい技能が現れるが、それは「潮汐船渠」と呼ぶことが出来る一つの進展である。王室の船であるオール・ハローズ・コグ号(*All Hallow's Cog*)が 1337 年にサウサンプトンの近くのイッチェン川(River Itchen)で修理された時、船を収容するために船渠(fossum：フォッサム、訳注：fosse:掘割と同源と考える)が掘られ、船と水の間に立つ仕切り(wall which stood between the ship and the water)⁴²を伴った。この船は高潮時には浮いていて、低潮時には船底でもって、着床する(settle)事が出来たに違いない。船渠の水が空になると、仕切りは高潮になった時に水で再び満杯になる(refilling)ことを避けるために、急いで造ること(throw up)が出来た。修理が完了すると、仕切りは簡単に打ち壊すことが出来、水位が上がって来るに連れて、船体は浮いて外に出ることが出来た。



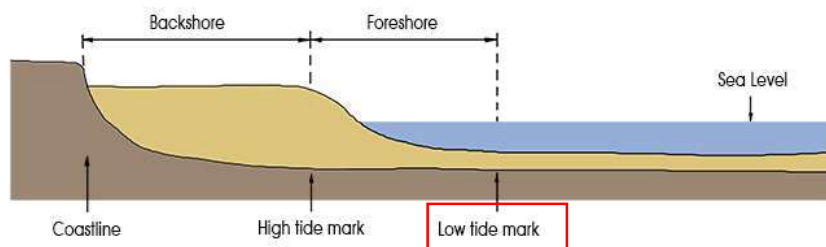
訳者挿入図 11 イッチェン川

船が浮くことが出来るようになった時に初めて打ち破られる堤、あるいは仕切りによって水辺に掘られた船渠内で水から切り離されて船を建造するために、いろいろ変化型が必要であったであろう。小型のオールで漕ぐ 2 隻の船舶の、コグ・ジョハン号(*Cog Johan*)とジョネット号(*Jonette*)は 1348 年にウィンチェルシーにおいてこの方法で建造された可能性がある。これらの小型船それぞれの建造用の穴掘り(delfs)('digging')のために、穴掘り人夫によって、40 人日が費やされた。此处では、進水ではなくて、建造とわざわざ

明示されているので、二つの穴掘り(*delfs*)は、船渠(複)の建設であった可能性が十分ある。或る種の船渠の先端の仕切り即ち'weir'(ware)が、1373年にケントのフォードイッチ(Fordwich)において、王室のガレー船のために建てられた覆い付き船渠、即ち「ガレー・ハウス」の入口に1373年に建てられたようである⁴³。

16世紀の初頭には、潮汐船渠は普通に使用されていたようである。1401年と1423年の間に、8隻の王室の船が船渠において建造されるか再建造されるかした。これらの船渠は、40トンのバリンジャー船のガブリエル・アルフルール号から1400トンのグレース・ディウ号までの大小のサイズに跨った船舶に係る作業に使われた⁴⁴。溝による進水方法は、ガレー船のような吃水の浅い船舶には十分であったであろうが、深い船殻を持った帆船は、船渠の底から単純に浮き上がることが出来たならば、「進水」させることは、ずっと容易であったであろう。

潮汐船渠は1495年にポーツマスに建設された大乾船渠の先行者であった。ヘンリー7世の2隻の大船のリージェント号とソヴァリン号の補修管理のために建設され、船渠の費用は正に£194を超え、その頃としては、英国史の中の最も高価な水辺の建造物であったであろう。船渠は、鉄で縛られた(iron-bound)4個のバケツによって補助された、明らかになんらかのタイプのポンプである「既述の船渠(dokke)の外へ水を引き出す仕掛け(Injyn [engine])」によって空にされた。材木と鉄(wood-and-iron)の扉(複)があったが、これらは、部分的に粘土で塞がなければならない、開けることが困難であった。「扉(複)」は、実際のところは、蝶番付きの一对の開閉口(a pair of hinged openings)ではなくて、取り外し可能な堰(removable dam)であったのであろう。それにしても、乾船渠は、今や、潮汐に頼ることなく、船渠の水を空に出来ることを意味したので、大進歩であった。さらに、今や、干潮標(low-tide mark)よりも下に床を有する船渠を建設することが可能となり、極めて大きな船を船渠入りさせることを容易にした。そのような進歩した点にもかかわらず、乾船渠が16世紀に、極めて一般的になることはなく、多くの船舶は明らかに、水辺近くの平坦な土地で建造され続けた。ヘンリー8世の新しい船カタリーヌ・プレザンス号



訳者挿入図 12 干潮標(low-tide mark)

(Katherine Pleasaunce)が1519年デッドフォードで進水した時、船体が川へ行き着くことが出来るようにするために、馬小屋の一部が取り壊されなければならなかった！これは、

いかなる^{ドック}船渠も水辺の構造物の背後に掘られることはなかったであろうことからして、^{サーフェス・ローンチング}地表上進水に違いなかった⁴⁵。

ヘンリー7世の^{ドライ・ドック}乾船渠は、この分野における唯一の革新的な物ではなかった。1517年に新しい船渠の建設が^{ドックヤード}デッドフォード造船所において命じられた。それは、国王の^{グレート・シップ}大船の5隻(メアリー・ローズ号を含む)を収容するのに十分大きくなるものであったが、^{ドライ・ドック}乾船渠らしくなく、常に水が満杯のままであった。船渠は、たとえテムズ河が低潮時であっても、常に^{ドック}船渠が満杯を保っているように、^{ゲート}扉及び水門(複)のシステムを備えることになっていた⁴⁶。1520年頃、船渠のエンジニアリングにおける英国人の技巧はヨーロッパの何処で見いだされるものよりも進んでいたようである。

²⁸ Hindle 1982, pp.13-16, 24-6 and Fig.21; Platt 1973, pp.159-62 and Fig.9.

^{*1} 訳注：サリー(Surrey)はロンドン近郊のホーム・カウンティーの一つ

²⁹ PRO E101/5/7, m. 1; E101/571/3, *passim*; 231-2; E101/42/39, m.5; E101/43/6, m.5.

³⁰ E36/11, ff.71-109, *passim*(諸所に)

³¹ PRO E372/147/3, m.2v; E101/5/21; E364/54 D, m.2v.

^{*2} Reding、訳注：現在の町の名称は Reading Street。

³² PRO E101/44/17, m. 8; E364/59 F, m.2 and G.m.2; Mayhew 1987, p.34; Oppenheim 1926, p.271.

³³ PRO E101/42/39, mm. 3-6; Becker 1930, p.95; RBT Ac. No.50, m.2.

³⁴ Burwash 1969, pp.143-4.

³⁵ Anderson 1928, p.225; E101/19/31, m. 1; Oppenheim 1896a, p.324; Whitewell and Johnson 1926 (蔵書 no.3667), p.162.

³⁶ Farr 1977, p. v; Hearnshaw 1905, pp. 251, 411.

³⁷ Carus-Wilson 1937, pp.139-40.(蔵書 no.3672)

³⁸ PRO E101/501/23, m. 1; Anderson 1928, pp.222-3; Whitewell and Johnson 1926 (蔵書 no.3667), p. 163; E101/5/8, m. 2; E101/19/31, m. 1; E101/53/5, f.9.

³⁹ Runyan 1974, pp.325-7; PRO E101/29/4 (1m.);E101/19/31, m. 1; E101/53/5, f.9.

⁴⁰ Anderson 1928, p.226; PRO E101/11/28, m. 3v.

⁴¹ PRO E101/5/7, m. 1; E101/571/3, m. 16; E101/5/21, m. 3; Whitewell and Johnson 1926, p. 233; E101/5/8, mm. 9-11; E101/19/31, m 3.

⁴² PRO E101/20/27, m. 1v.

⁴³ PRO E101/25/32, m. 2; E101/33/30 (1 m).

⁴⁴ PRO E101/43/6, E364/54, Rose 1982, pp.72-7(蔵書 no.3658), E364/59, E364/57 and E364/61, *passim*.

⁴⁵ Oppenheim 1896a, pp. xxxvii-ix, 143-59. PRO E36/11, f.84.

⁴⁶ Banbury 1971(蔵書 no.3387), p. 26.(訳注：見当たらない)

竜骨を置くことは船体の建造の第一段階であり、いかなるサイズの船であっても、平らな基台プラットフォームを設えるために、木材の盤木ブロック(複)、即ち台座ストック(複)を、地面に据えなければならなかった。1401年のゴードグレイス号の勘定書は、盤木ブロック(複)のための木材の発注を挙げており、トーマス号(1418-20年)とプティ・ジェーザス号(1435-6年)の勘定書は、両方の船体が再建造のために台座ストック(複)の上に横たえられたことを示している。いくつかの勘定書の中に言及されている目的が不明の木材片の幾つかは、多分この機能のために使われたのであろう⁵⁰。

船殻が造られて行くと、倒壊を防ぐために、支柱を噛ませる必要があった。多くの支柱用円材が、1295年のニューキャッスルのガレー船のために購入され、ライムのガレー船を支えるために32本のハンノキの支柱が使われた。600トンのソヴァリン号が1496年にポーツマスの新しい乾船渠に据えられた時、同船を支えるために280本のオークとハンノキの円材が必要であった⁵¹。

造船の足場は、ニューキャッスルのガレー船とゴードグレイス号の勘定書の中でしか触れられていない(図3.15参照。足場のイラストレーション)。この事は、足場は船殻が高くなって行くにつれて、船大工達が船殻にアクセスすることを容易にするために必要であったと想像するので、ちょっと驚きである。

この目的のために使われた2個の梯子が1497年のメアリー・フォーチュン号の勘定書の中で言及されているが、このタイプの構造物が見たところ欠如していることは、説明が付き難い⁵²。

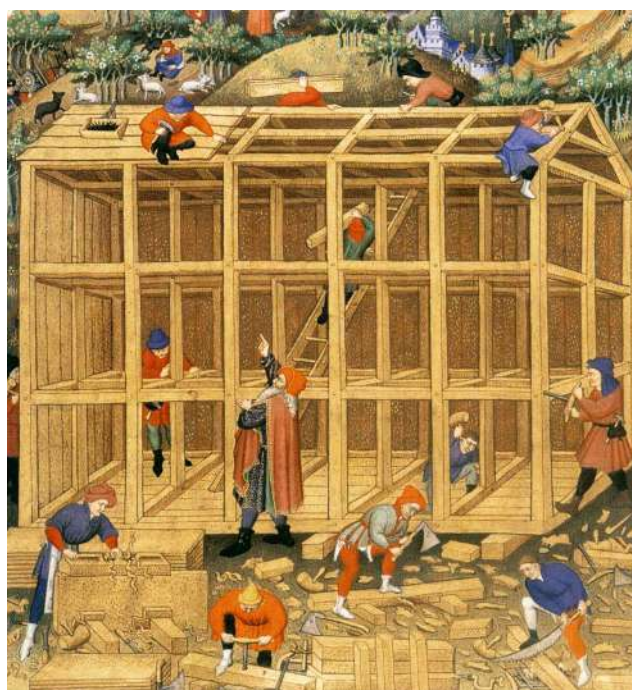


図 3.12 表面上は箱舟の建造の場面であるが、この15世紀初期の英国の図像は、実際には家の建設に似ている。しかし、いくつかの道具は、当時の造船で使われたものに極めて近い。前側の土地では、(左から右へ)鉋、ボート錐(auger)、側面斧(side-axe)そして鋸。



図 3.13 ノアの箱舟の建造。15 世紀初期のフランスの手写本。「箱舟」は実際に平底のパント船に似た船になっている。右側の大工は、いくつかのトレスル(tresle)に留め釘(peg)で留めた板を削ぐために、中世の船大工の伝統的な道具である側面斧(サイド・アックス)を使っている。

⁵⁰ PRO E101/43/6, m. 1; E364/59 F, m. 2v; E101/53/5, f. 7v.

⁵¹ Whitwell and Johnson 1926, pp.162-3; PRO E101/5/21, m. 2; E364/59 F, m. 2;

Carpenter-Turner 1954, p.62; Oppenheim 1896a, p.175.

⁵² Whitwell and Johnson 1926, pp.163, 181; PRO E101/43/6, m. 2; Oppenheim 1896a, p.324.

作業員と仕事

(途中省略)

63p

船大工達は、彼等の斧あるいは手斧だけを使って板と骨組みを生産する能力があった(中世の造船の情景におけるありふれたイメージであった。図 3.13 参照)。しかし、鋸切断はそれよりも速い方法であった。木挽きは少なくとも 13 世紀後半、あるいはもっとずっと早くから造船の仕事を手伝った。彼等はライムとサウサンプトンのガレー船の仕事をし、中世期を通じて多くの建造現場で雇用された(通常は 2 人のチームで)(図 3.15 参照)。



図 3.15 サンタ・カタリーナの殉教の絵画からの細部、アントワープ派、1540 年頃。

浜辺での造船と船の修理を見せている。2 隻の小型のボートが手前で作られており、2 隻の船がまいはだ詰めのために傾船されている。真中の陸揚げされた船舶は、主帆柱に付けられた綱でもって、浜辺のウィンドラスによって引っ張られつつある。後景の船舶は、筏から古いまいはだの詰め直しをされている(第 9 章参照)。もう 1 隻の大きな建造中の船は、船殻が高くなって行くのに連れて、船大工達が船殻に近づくように、その周囲に立てられた足場を伴っている。近くで、二人の木挽きがトレスル上に置かれた木材で作業をしている。

骨の折れる作業はであつたに違いなく、例えば、1497 年のメアリー・フォーチュン号のためには、3500ft(1067m)の木材が鋸引きされた⁵⁵。

造船に雇用されたスペシャリスト作業員のもう二つの主要なクラスがあつた。鍛冶屋とまいはだ詰め工である。鍛冶屋は、船殻に必要な何千ものクレンチ釘、大釘、ボルト、通常の釘、そして同時に、鎖、艀装品や舵部品のようなその他の鉄製品の部材を生産した。これらの男達は、しばしば、その目的のために建てられた、建造現場の鍛冶場で働くか、あるいは自分自身の近くに在る作業場を使うかした。いかなるサイズの船でも、膨大な数の鉄製品を必要とした。例えば、1295 年の 54 本のオールを備えたライムのガレー船には、14,715 本の鉄製クレンチ釘とその他の留め具が供給された。1 世紀以上後に、ハンブル川のグレース・ディウ号の黒焦げになった残骸において、骨折って探し回った労働者達は 7.5 トン(7636kg)を越えるクレンチ釘、ボルト、そして鎖を回収することが出来た⁵⁶。

大きさとしては、造船業は鉄製品の桁外れの消費者であったに違いない。

中世後期の記録に現れる唯一の新しい造船の職業は、まいはだ詰め工、即ち *calfatour* であった。まいはだ詰め工は、船殻の板の継ぎ目を防水するために雇用された作業員であった(図 3.14 参照—省略)。「まいはだ詰め(caulking)」という用語は最初に、1337 年にキングス・リンにおけるガレー船のフィリップ号の建造の勘定書の中に書き留められている。そこでは、450 枚のノルウェー産の板がガレー船の *pro calefattacione et demagio* (「まいはだ詰め及び荷敷き(^{ダグネージ}dunnage)/天井張り(ceiling)のために」)調達された。この職業の存在はまた、コグ・トーマス号の船楼の獣脂塗り(^{タロウイング}tallowing)とまいはだ詰め(*la netter suer & calfat*)への 1348 年の言及と 1364~5 年における、船のフィリップ号とセイント・マリー・コグ号(*Seinte Marie Cog*)特別のまいはだ詰め(*super calfating*)に使われた 12 樽のピッチとタールへの言及中にも引用されている。1401 年頃の船トリニティー号の補修管理と、同船の 1413 年と 1416 年に於ける再建造、そしてヘンリー 5 世に所属するその他の主要な船舶の建造と補修管理中におけるように、15 世紀には、まいはだ詰め工達は或る定期性を持って雇用された。

木造の船舶は、まいはだ詰めを必要としたが、それは、この用語が創り出されるずっと以前であった。この仕事は、船大工あるいは、イプスウィッチ、ライム、そしてニューキャッスルのガレー船の勘定書の中で *unguentarii* (「獣脂塗り工 : greasers」)と記されたタイプの男達によって為されたように思われる。これらは、船殻に獣脂の防腐上塗り(^{コーティング}preservative coating of tallow)として、獣脂を塗った男達であり、まいはだ詰め^{ダグ}の防水機能に一脈を通じる仕事であった。まいはだ詰め工達は、どの建造プロジェクトでも雇われたわけではなかったので(例えば、1400 年の大型のオールで漕ぐボートであった「大ボート」のトリニティー号、あるいは 1401 年のバリンジャー船のゴードグレイス号においては、まいはだ詰めは、未だにしばしば、船大工達自身によって行われたように思われる。それでも、英国においては、多分 14 世紀半ばに向けて、まいはだ詰めは、別の職業として現れた⁵⁸。

家屋建築産業からの手工業者が多くの船の建造のプロジェクトで雇用された。普通の大工達はしばしば、船舶の上部構造物の仕事をした。1348 年に、船舶コグ・ヨハン号(*Cog Johan*)のための船楼^{キャッスル}を作り、同船の防御ブルワークの仕事をするために、7 人の「船楼大工(*castle-wright*)」に支払いがなされ、1416 年頃に、多くの家大工が^{グレート・シップ}大船のジェーガス号の仕事をした。指物師達は、手摺を作るような軽くてもっと装飾的な仕事のために、時として造船において使われた⁵⁹。塗装工がなんらかの船舶で雇われることがあったが、勘定書の中では、多くの中世の船舶が色鮮やかであったことを示唆するほど一般的ではなかった。木彫りも含め、手の込んだ装飾は、ヘンリー 5 世のトリニティー・ロイヤル号のような数少ない特別な王室の船のためにとっておかれた。1616 年に、この大船の装飾は^{グレート・シップ}戦闘檣楼に金鍍金した銅製の王冠を含んでおり、彩色した木製の豹が王冠を冠っていたの^{トップキャッスル}みならず、鍍金した銅製の錫杖が、三つの百合の花の形に作ったキャプスタンの頭部に乗^{フルール・ド・リス}

ようになっていた。例えば、トリニティー・ロイヤル号やヘンリー8世のメアリー・ローズ号のように、石工、煉瓦積工、そして配管工が船の煉瓦製の調理用の炉床を作ったが、彼等が普通の商船の建造においてどれほど使われたかは分かっていない(さらなる調理用設備については、第6章を参照)⁶⁰。

(途中省略)

13世紀後半と15世紀の後半との間には、英国の造船業は明らかに、目立った変化はほとんど経験しなかったが、造船用船渠の開発とまいはだ詰めの職業の出現は、重要なステップであった。しかし、それらは、確立された鎧張り船の建造の伝統の中での技巧の変化であった。15世紀中頃における、骨組み造りの地中海の技巧の到来は(第9章参照)、技術の異なった形と職業組織における急激な変化の可能性の両方を、この伝統的な産業にもたらした。これらの新しい方法に対する抵抗の潜在力はかなりのものであったであろう。英国における骨組み船の建造を導入するための説明、そして後になっての勝利は、この職業の経済の中に在るであろう。

造船の経済

本論は、エドワード1世の1295年のガレー船(複)から1510年のニューキャッスルの市のバージ船と1512年のヘンリー・グレース・ア・ディウ号の期間に渡るほぼ33隻の船舶の勘定書の分析に基づいている。勘定書の17冊は1295年～1348年の期間のもので、残りの12冊は1400年～1514年(幾つかの勘定書は1隻以上の船舶をカバーしている)のものである。それらは二つの年代のグループとして研究出来る。これらの大部分は王室の船であるが、第1章に述べた理由によって、私としては、これらの勘定書に含まれたコストの情報は、造船の経済におけるもっと全般的な証拠であり得ると思う。表4は、これらの情報源に記録された材料と賃金の或るもののコストの平均パーセントである。造船建造現場そのものの比例的なコストは(1295年～1348年のパーセントの数字とその後に続く1400年～1514年の数字)(1.44 ; 0.86)は、15世紀に減っていたとしても、中でも最も少ないものである。また、防水用の材料(4.44; 4.24)及び艀装(12.01; 14.17)の比例的コストも、期間を跨いで極めて少ししか変わっていない。1400年～1514年の勘定書に於いて変化が無いことは、古い船は全て1本帆柱であったのに、少なくともこれらの勘定書の4冊が3本かそれ以上の帆柱を有する船舶のものであることを考慮しても、なおさらに目につく。その他の15世紀の船の大きな革命(第5章と第9章参照)であった複数の帆柱船の発達、構成の比例という数字においては、古い1本帆柱の艀装よりもコスト増になったようには見えない。コスト構成の比例において、最も劇的なシフトは、木材、板、鉄釘、そして船大工の賃金に関して起こった。板と木材はコスト的には少なくなったが(板 : 15.49; 11.51、木材 : 14.08; 5.58)、鉄釘の平均的な比例コストはほぼ2倍になった(7.39; 14.04)。全てのこれらの船舶の中で、ヘンリー・グレース・ア・ディウ号だけが骨組み造りであり、残りは鎧張り造りであった。鉄釘、特に重いクレンチ釘は鎧張り造りの中で主な部材であった

が、^{スケルトン}骨組み造りの船は、安価な木製の留め具(木釘)をずっと多く使い、明らかに、^{スケルトン}骨組み造りに切り替える動機であった。

表 4：1295 年～1514 年の幾つかの造船の平均的な比例コスト

項目	1295 年～1348 年 %	1400 年～1514 年 %
<i>材料</i>		
^{サ イ ト} 建造現場のコスト*	1.44	0.86
木材	14.08	5.58
板	15.49	11.51
鉄釘	7.39	14.04
防水用材料	4.44	4.24
^{リ グ} 艀装	12.01	14.17
<i>賃金</i>		
船大工の賃金	23.33	36.99
<i>合計</i>		
材料の合計(1)	65.48	55.63
賃金の合計(2)	35.52	44.36
*建物、 ^{フ ェ ンス} 防護柵、道具、その他 (1)細々とした鉄製品、ギア、その他上記に挙げられた項目 (2)船大工を含む全ての作業員		

もう一つの動機は、上昇している賃金コストの形態にあった。1295 年～1348 年の数字 (23.33 パーセント)は人口の壊滅的な落下を招いた黒死病とそれに続く他の疫病以前のものである。この下落は 15 世紀には落ち着くが、1520 年代まで人口レベルの顕著な上昇はなかった。その結果として労働力の不足が、賃金の要求となった時、今や作業者達に有利となったのである。賃金の実際の購買力は、技能を保持している者も、また保持していない者も、どちらも、14 世紀の後半に上がり始め、それは 16 世紀の初め頃まで続いた⁶²。このことが造船産業に反映されたことが見出されても驚くにはあたらないが、一方、^{クリンカー}鎧張り造りと^{スケルトン}骨組み造りは異なったタイプの労働を必要とした。板の外殻で船殻が形作られていた^{クリンカー}鎧張り造りのための労働戦力の大部分は、^{バ ー デ ー}船側板大工のような、本当に技能を有する男達でなければならなかった。他方、^{スケルトン}骨組み造りの船殻は、^{シ ェ ル}肋骨の骨組みに板張り板を釘付けすることでもって形作られた。^{フ レ ーム}肋骨の形 成 と立ち上げは、技能を持った僅かな男達によって為されることが出来た。板張り板へ釘を打つことは、労働集約的なものであり、大

した技能を要求しなかった。^{スケルトン}骨組み造りは、AD7世紀と11世紀頃の間、地中海に起源を有すると信じられている。ローマ時代の船殻の建造は複雑で、西ローマ帝国が5世紀に崩壊した後に、必要とされる技巧が供給不足となった。^{スケルトン}骨組み造りは、より安価な代替品を求めたことから発展したと、もっともらし言い出された⁶³。賃金コストと相対的な鉄釘のコストの点から、似たような状況が15世紀の英国にも存在したように思われる。

^{スケルトン}骨組み造りは表面上、技能を持った男達の必要性が少ない代替案を提案し、船殻を一体として保持するために、より安価な方法を用いた。手工業者達の伝統的な名称(船側板大工、^{クレンチャー}釘曲げ人、そして^{ホルダー}釘先保持人)はヘンリー8世の治世における大部分の^{スケルトン}骨組み造りの王室の船の建造と補修管理の勘定書から無くなっているのが目を引く(ただ、用語は法令の中に何十年も残った)。3ないし4レベルの古い賃金構造も壊されたが、驚くにはあたらない。というのは、古い手工業の職業構造は、^{クリンカー}鎧張り造りに基づいていたのであり、古い賃金構造はそれに結びついていたのである。カタリーヌ・プレザンス号が1519年にデッドフォードで建造された時、雇用された船大工達とまいはだ詰め工達は、1日当たり1d〜8dに渡る11の異なった賃金レートで支払われた。王室の勘定書が明らかにしていないことは、造船における比例的な賃金コストが突然にひっくり返ったことである。1512年〜14年にウーリッジでヘンリー・グレース・ア・ディウ号と3隻のガレー船を建造するのに払われた全額の丁度61パーセント以下が賃金及びそれに関連した出費に向けられた。カタリーヌ・プレザンス号を建造するために必要とした全部の作業の約60パーセントが最高の賃金を受け取った船大工達によって行われ、この比率は実際に、15世紀初期のいくつかの建造プロジェクトよりも高い。このことは、賃金を節約する可能性が、^{スケルトン}骨組み造りの採用を推し進めた要素の一つではなかったこと、そして当時の人々が、古い固定した賃金構造を無しに済ませるが故に、より安くつくと思**信**じたのではなかったことを意味する。^{スケルトン}骨組み造りの勝利のその他の可能性がある理由は、第9章で論じられるが、一つの事は明らかで、それは、英国においては7世紀まで支配的であった建造技巧である^{クリンカー}鎧張り造りが15世紀後半に、^{スケルトン}骨組み造りによって次第に「王座から押し退けられた(dethrone)」ことである⁶⁴。

概観

1200年〜1520年の期間に、然るべき数の一般的な傾向が明らかである。造船産業は数が少なく、ステータスは低く、^{コーポレート}共同体組織はほとんどなかったものの、^{ワーク・サイト}作業現場レベルでのその組織は、少なくとも150年、多分もっと長い間、かなり密接で一貫したものであった。英国の船大工達は、多くの異なったタイプの船舶を、小型のオールで漕ぐボートとバージ船からオールが100丁かそれ以上のガレー船とバリンジャー船まで、そして極小さい商船からヘンリー5世の4隻の「^{グレート・シップ}大船」まで生産した。これらの^{グレート・シップ}大船の1隻である1418年のグレース・ディウ号は、1600年以前のヨーロッパの最大の船の中にランクされ、小産業にとって、驚くべき業績であった。英国の船大工達の^{テクニク}技巧は、北方ヨーロッパの同業者達に劣っていたように見えない。

この産業における技術的な達成度にもかかわらず、中世期の英国の船大工達には、なにかしら^{メイ・クシフト・カアジュアル・エアー}と定着しない軽々しい様子のところがあった。平均的な造船建造現場は直ぐに、材木片が散らかり、煙、ピッチ、そして獣脂が悪臭を放つ泥深い汚濁へと成り果てたであろう。いくつかの建造現場は、地域の住人達や水^{ウォーター・ユーズ}の利用者等を悩ますような見目に分からない危険な穴を残した。この軽々しさは多分、当職業の全体に渡る組織の欠如を反映したのであろうが、そうした構造的な弱さにはその利得があったようである。強力なギルドを伴った上手く組織化された産業であれば、骨組み造りのような、新しくて、揺さぶりをかけて来る可能性がある技巧^{テクニック}の導入に対して鋭く抵抗し始めることが出来たかもしれない。ところが、英国の船大工達は新しい技術を比較的容易に受け入れたとみられる。

⁵⁵ Greenhill 1976, pp.241-4; PRO E101/5/21, m. 2; Anderson 1928, pp.228, 230;

Oppenheim 1896a, p. 313.

⁵⁶ PRO E101/5/21, mm. 2-3v; E364/73 O, mm. 1-2;

⁵⁷ PRO E101/19/31, m. 1; E101/25 /32 m. 2; E101/29/4, (1 m); E1 01/43/6, m. 7; E364/59 ,
passim.

⁵⁸ PRO E101/5/7, m. 1; E101/5/21, m. 3 ; Whitwell and Johnson 1926, pp. 173, 177;
E101/42/39; E101/43/6.

⁵⁹ PRO E101/25/32, m.2; E364/59 G, m. 32; E101/44/11, roll 1, m.8.

⁶⁰ PRO E364/54 D, m. 2; Rule 1983(蔵書 no.314), pp.107-9.

⁶¹ 途中省略部分のもの

⁶² Dyer 1989, Fig,1 and Chapter 8.

⁶³ Unger 1980, pp.37-42.

⁶⁴ PRO E36/11 E36/5, *passim*.

中世の海戦
1000～1500 年
スーザン・ローズ
ロンドン及びニューヨーク
2002 年

Medieval Naval Warfare
By Susan Rose
Routledge, London and New York
2002 年
(蔵書 no.456)

翻訳 山田義裕
2023 年 12 月

第1章 ^{ドックヤード}造船所と管理運営：中世の艦隊の兵站

地中海

(途中省略)

8p

マルティーノ・ダ・カナル(Martino da Canal)は、1262 年～75 年の間に書かれた彼の年代記の中で、ヴェネチア国家による造船への介入を、1204 年の、共和国が自称十字軍戦士(複)と締結した契約と結び付けている。コンシーナ(E. Concina, ‘*L’Arsenale dell’
Repubblica di Venezia*’, Milan, Electa, 1984)は、1206 年のヴェネチアにおける‘*arsana*’への言及を見つけてはいるが、13 世紀の間のほとんどについて、全てのタイプの船の建造が、多くの小さな造船所で行われたことは明白である。ガレー船の建造は、国家が経営する造船所^{ヤード}に限られてはいなかった。しかしながら、同世紀の終わり頃にヴェネチアがジェノバと激しい海戦を行うようになった時、戦争に使うことに適した多くの数の船体を建造し、艀装する必要性が急迫なものとなった。正しい種類と品質の木材、綱類のための麻、そして帆布の適切な供給を確保することの困難もあった。1302 年にアルセナーレ^{ドージェ}は総督と評議会^{カウンスル}によって、ガレー船の建造の独占を伴ったより確固たる基盤の上に置かれた。アルセナーレで建造されたガレー船の需要への供給を専らとしたローブ製作場がタナ(Tana)の

近隣に集約された。それに続いて、帆布を製作した帆の製縫場である「帆布の家」が1304年～7年に創られた。もちろんこの時代に、アルセナーレが、後の訪問者達に強い印象を与えた複合的な組織であったわけではないが、その直ぐ周囲の地域に住んで貢献した技能の高い労働力であるアルセナロッティ(Arsenalotti)が居り、ヴェネチアの手工業者達の中でも明瞭なエリート集団を形作っていた。旧アルセナーレの泊渠(Darsena Arsenale Vecchio)の原初の泊渠は14世紀初期、1325年頃にもっとずっと広い、新たに建てられた新アルセナーレの泊渠(Darsena Arsenale Nuovo)に連結された。これによって、建造と再艤装のどちらのためにも、多くの数のガレー船を収容することが出来るようになった。少なくとも25隻を直ちに海に出すことが出来るように計画された。1470年のネグロポンテの損失(Negroponte、訳注：トルコ海軍によるヴェネチアのネグロポンテの海に面した城の包囲と海戦での敗北)においてヴェネチア人達は、トルコ人が海に引き出せた船の数に大いに脅威を覚え、敗戦直後の余波の中で、アルセナーレは再度拡張された。最新泊渠(Darsena Novissima)は、全範囲に覆いが被せられた碇泊地と付属の建物を伴って建設された。これらは、武器製造所、鑄造所、そして爆薬用の製粉所を含んでいた。複合体全体が壁で取り囲まれ、アルセナーレ川(Rio dell'Arsenale)に沿ったバシーノ・ディ・サン・マルコ(Bacino di San Marco)からの入口は、最後期のルネッサンス様式で1460年に建てられたサン・マルコのライオンを担った二つの塔で守られ、飾られた⁹。タナも、必須のビスケット(biscotti)を焼く公共炉(Forni Pubblici)も壁の外であったが、アルセナロッティの居住区全体はほとんど、15世紀末まで市そのものであった。

セレニッシマ(Serenissima)として知られたヴェネチア共和国は、戦争あるいは通商のために、ガレー船の建造のコントロールと同様に、国家の独占として、造船所において必要な原材料の絶えることの無い供給を確保する必要性にも気づいた。木材は、共同体、及び個人のボート建造所の両方のために、イストリア(Istria)とダルマチア(Dalmatia)の「インペリアル(imperial)」(共同体の)と呼称される森から常に持って来られた。1464年に、元老院は、アルセナーレへの木材、特にオーク材の供給を確保することが義務である木材と森林の供給局(プロヴェディトーリ・ソプラ・レ・レーニョ・エ・ボスキ：Provveditori sopra le legne e boschi)を設立した。使用のための然るべき森(複)が、特にトレヴィーニョ(Trevigno、訳注：トリノの北西約100kmの標高1,112mのMonte Trevignoと考える)の近くに確保された。これは、後の16世紀に、甲板の木材を支える肋材に必要な形を付けて曲げた木材である肘材を生産するために、樹木の育成の専門家によって更に開発された。同様に、15世紀の終わりに、ヴェネチアの政府はタナのための麻の供給をコントロールすることに介入した。麻はボローニャの周囲に広く育っていたが、1476年に、ミケーレ・ディ・ブドリオ(Michele di Budrio)が、ヴェネチアの大陸側の(terra firme)のモンタニャーナ(Montagnana)の住民達に、収穫を増やす最善のやり方を教えるように、ボローニャから勧誘された。栽培が確立されると、大量の麻がタナの作業場に向けられた¹⁰。

- 9 当時の人は、素晴らしい壁と塔を有し、^{アルセナーレ・ベッキオ}旧アルセナーレの中のものとは別に、70 隻のガレー船を含むことが出来、……ガレー船が必要とする全ての武器を製作し、……戦争に必要な多くの他の物供給する、と述べている。Storia di Venezia: Temi: II Mare (ed. A. Tenentti and U. Tucci), Rome, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1991, p. 151.
- 10 F.C. Lane, 'The rope factory and the hemp trade in the fifteenth and sixteenth centuries', Venice and History: The Collected Papers of F.C. Lane (ed. by a committee of his colleagues). Baltimore and London, Johns Hopkins University Press, 1966.

9p

西地中海において、その地域の交易ルートの支配をめぐる大ライバルであったピサとジェノバの両方もまた、^{アルセナル}造船基地と記述される^{シップヤード}造船所を有していた。ピサでは、或る種の共同体的な施設が存在したようである。^{シップヤード}造船所とガレー船の建造の役目を担う^{オペラ・テラサナ}造船所の運営(Opera della Tersana)からの官吏の幹部達を伴う最も古い「造船所」は 1200 年に遡る。同世紀の後の方で、^{ヤード}造船所の周りに、塔と付属教会を持った壁が築かれたが、ピサがメローリア(Meloria)の戦い(1284 年)でジェノバ人に決定的に打ち破られただけでなく、1325 年頃にサルディニアにおけるその位置を失ったことにもより、海軍力(そして^{アルセナル}造船基地)も没落していた。壁の残骸が幾つか残っているのは、15 世紀にフィレンツェ人達がピサの海軍の専門技術知識を使ったことによるものであろう¹²。

- 12 E. Concina(ed.), *Arsenale e Citta nell Occidente Europeo*, Rome, NIS, 1987, pp.51-6.

(途中省略)

10p

ジェノバでは、最初の市の壁の外側のサルツァーノ(Sarzano、訳注：現在の港と造船所の在る場所)における造船への初期の言及があり¹⁵、カファロ(Caffaro)によって、湾の浜辺の上の「スカリ(*scari*、訳注：scaricare は荷揚げするの意味)」への言及がある。これらは、船を建造するための^{スリッパ}傾斜船台(複)あるいは、商品の荷揚げのための^{ワーフ}埠頭であったのかもしれない。しかし、これらは、湾の東端において船に更にシェルターを提供するために、^{モロー}岸壁(Molo)の建設にのみ関与した^{コムーネ}自由都市(commune)との私的な活動であった。この^{モロー}岸壁の近くに、^{コムーネ}自由都市はまた、全てのガレー船の到着が記録される^{ログギア}聖マルコの回廊(Loggia Sancti Marci)も建設した。^{モロー}岸壁から手の届く所に、^{ダルセーナ・ダヴァンチ}前方泊渠聖マルコ(darsena davanti S. Marco)が 1276 年頃に建てられたが、これは小さな周囲を囲まれた碇泊地で、造船所ではないし、また軍艦のガレー船とは何の関係も無かった。その後まもなく、湾の反対側の^{ダルセーナ}端のポルタ・デイ・ヴァッカ(Porta dei Vacca)に、もう一つ^{泊渠}泊渠が、主としてワイン船が

使用するために設置された。これに隣接して、15 世紀末頃に、アルセナーレとして知られた地域があり、そこは船舶用備品の倉庫(複)を含んでおり、16 世紀末頃に、国家のためにガレー船を建造するようになっていた。既に述べたように、その以前にピサを訪れていたダンマーによって描かれたジェノバの情景の中で壁と塔(複)によって守られていたことが見られる¹⁶。しかし、現代においては、ルシアーナ・ガッチ(Luciana Gatti)の意見では、アルセナーレは「単なる物理的なスペースであって、組織ではなかった¹⁷」。船は、ジェノバ、そしてリグリア(Liguria)の海岸全体に沿って、特にサボナ(Savona、訳注：ジェノバから西へ約 60 km)、セストリ・レヴァンテ(Sestri Levante、訳注：ジェノバから東へ約 50 km)、そしてサンピエルダレナ(Sampierdarena、ジェノバ市の西部)で建造されたが、個人によってであり、国家によってではなかった。

アラゴン、カタルーニャ、マジョルカ島(訳者挿入図 2、3)の領域における造船基地への最も古い言及は、トルトーサ(Tortosa)の特許状(訳注：ジェノバとバルセロナの連合軍が、エブロ河流域でイスラム教徒の支配下に在る同市を攻城し、1148 年に陥落させた。ムーア人の造船所があり、ユダヤ人に引き渡され、そこにゲッターが成立した)の中に見出される 1149 年である。マジョルカ島においては、アンダルシアの沿岸の港の多くの場合と同じように、或る種の造船所がムーア人の時代から存在した¹⁸。1348 年に、この島の総督はピエトロ 3 世に、20 隻のガレー船用の覆いの付いた泊地の建設を提案したが、資金不足によって、この計画は進展しなかった¹⁹。現代になると、海軍と海事の中心は、疑いなくバルセロナの市であった。造船基地は最初に、1243 年の文書に現れる。1328 年に、エジプトのマムルーク朝との交易からの税金が、この施設を維持するのに充てられた。このことは、国王による支援の程度を暗示するが、後に言及している文書は、造船所は国王と市の権威者達との間の共同の事業であった印象を与える。船の建造の独占ということではなかったことは確かである。戦争で使われたであろうガレー船とその他の船舶は、適切な港が有るブラナス(Blanes)やサン・フェリウ(San Feliu)のような場所(訳者挿入図 1)であれば何処でも、沿岸に沿った所で建造された。アラゴンの国王の 15 世紀の 3 巻から成る文書は 1421 年～71 年までのガレー船の目録を含んでおり、それは船舶の値段と特質、及びそれらの装備の全詳細を載せている。これらのガレー船は、カタルーニャ政府(General de Catalunya)による様々なバルセロナ市民への貸付に基づいて値段が決められた。この頃に、国家が保有する船舶が商人達によって備船されることは稀では



訳者挿入図 1

なかったが、そのプロセスは、これらの船舶が海に出るように準備されることが出来る場所で、かつ供給品が貯蔵された場所である何らかの形のガレー船の基地に、国家の継続した関与があったことを暗示させる²⁰。



訳者挿入図 2 マジョルカ島 El retaule de Sant Jordi(1468-1471) de Pere Niçard
画面右上上部



訳者挿入図 3 マジョルカ島 El retaule de Sant Jordi(1468-1471) de Pere Niçard
画面中央上部

バレンシアに関しては、戦争事で使われる船のための港と造船所^{ドックヤード}を設けるために王室と市民の権威者達とが共同したいくつかの証拠がある。造船基地は最初に 1284 年に、町の壁の外のビリャノーバ・デル・グラウ(Villanova del Grau)に設立されたが、王室の船の恒久的な小艦隊がそこを基地とすることはなかった。戦争のために準備されたガレー船は、通常は、乗船している武装した男達の数を増やした商船のガレー船であった。これらのガレー船には、市と政府(*generalidad*)が協調して、資金を付けた^{ペース} 21。市とその商業に防衛を提供する方法は、15 世紀にいくぶん変化した私掠と海賊の活動から、最も多くが来たものであった。バイロ(*bailo*、訳注：意味不明)は、海賊を追撃するために、バレンシアと近隣の港の船長達に対し、特許状を付与したが、1456～60 年の間に、同じ目的のために、市自身が 1 隻のガレー船を保有した^{ペース} 22。このガレー船は、公共の出費によって、修理が保たれ、必要な弾薬やその他の備品が供給されたと考えるべきであろう。このことは、交易用の船とガレー船に使われた施設と別の施設を必要とするわけではなかったことになる。

従って、様々な言語の違いにおいて造船基地^{アルセナル}という用語が 1000～1500 年の間に使われたとはいえ、それが常に同じ種類の構成施設^{エスタブリシメント}を意味したのではなかった。この用語がヴェネチアにおける国家の造船所^{シップヤード}(複)とその全ての付随的機能に使われたことが、同じ地域におけるその他の海事勢力が、規模は小さくても、似たような施設を所有していたという印象を創り出したのであろう。都市国家であろうと王国であろうと、為政者達によって、然るべき必要がある時には通常、造船を引き受け、供給及び修理の基地^{ペース}を組織したことは明らかである。しかし、これらの基地^{ペース}はどれをとっても、16 世紀以前には、長期に渡る個別の存在であったと見ることは出来ない。周囲を囲まれ、防御された一つの碇泊地^{アンカレッジ}が創られたとしても、それは商船と国家の軍艦の両方に同じように使われることが多かった。当時の全ての港が必要とした修理用の傾斜船台と雑貨品の倉庫は、ほとんど困難を要せず、軍艦のための役務のために徴発できた。ガレー船の艦隊の建造と供給に関して、セレニッシマ(ヴェネチア共和国)が揮^{ふる}ったコントロールの程度は、16 世紀と 17 世紀よりも、1500 年以前にはずっと特別なものであった。

英仏海峡と大西洋海域

もっと北方の海域における、短い期間を越えて継続して存在した王室の造船所^{ロイヤル・ドックヤード}の証拠もまた断片的で、しばしば不満足なものである。この地域の主要な海事国家を英国とフランスと考えるならば、それらの為政者達が様々な時期に、極めて多くの船のグループをコントロールしたことは明らかである。しかし、これらの船が、第一に、どの様に建造されたか、あるいは王室の所有船となったか、その次に、補修管理がなされ、戦争のための装備品(*matérie*)と食料が供給されたのかについては、一概に同じではない。行政管理、高官^{オフィシヤル}達の名前と支払いの仕組みは、造船所^{ドックヤード}の組織以上に良く知られている²³。

英国に於いてヘンリー 2 世が、少なくとも 1 隻の、しばしばエスネッカ(*esnecca*、訳注：snekkja とも言い、蛇 snake の意味。本翻訳の 167 ページ参照)と呼ばれる船を保有

しており、1回以上の機会に、某アラン・トレンチマー(Alan Trenchemer)を王室の役務における船(複)の司令官として雇用したことは間違いない。

しかしながら、パイプ・ロール(複)(訳者挿入図 4)の中にリストアップされている支払いには、^{ロイヤル・シップ}王室の船のための一つの基地、あるいは供給品のための倉庫のいかなるものも、その存在についてヒントとなるものは何もない²⁴。



訳者挿入図 4 ジョン王のパイプ・ロール等

彼の息子の、十字軍士として名高いリチャード1世は海事に必要な素養をかなり持っており²⁵、英国における王室の造船所^{ロイヤル・ドックヤード}の名前に何かしら相応しいものの最初の取り掛かりに責任がありそうである。ジリングムは、英仏海峡を跨ぐ軍事作戦の基地としての町の設立を伴う1194年5月のポーツマスへの特許状^{チャーター}の授与に関与した。ポーツマスの町(同年の早い頃に、国王に没収されたというだけであつたが)はまもなく、国王のための宮殿だけでなく、軍事と海事の供給品のための倉庫及び船のための何らかの施設も含んだ²⁶。ジョンの下での、これらの施設のかんりの発展は、もっと良く知られている。1212年にハンブシャーの州長官^{シェリフ}が、ポーツマスの王室の船舶を防御するために、エスクルーサ(*esculusa*、訳注：西語で *sluice gate*:水門を意味する)と呼ばれるものの周りに立派で頑丈な壁を建設するように国王に命じられた。この言葉によって、何が意味されるのか全く明確でない。この言葉自身は通常、堰(^{ダム} *dam*)あるいは水門(^{スルース} *sluice*)に使われるので、ポーツマスに船(この場合、主にガレー船)が出入りすることをコントロールする水門(^{ロック・ゲート} *lock gate*、訳注：閘とも)が付いた囲い込まれた船渠が有った可能性が浮かび上がる。このタイプの水張り船渠(^{ウェット・ドック} *wet dock*)を建設するには時代的にあまりにも早すぎるだけでなく、潮汐がどのような状態であっても碇泊地の水深が深いポーツマスに、何故そのような施設が必要であつたのかも明らかでない。関連した命令が続けて、ガレー船の索具類^{ギア}を貯蔵するために差し掛け小屋(複)が何故、壁にもたれ掛かかって建てられなければならないのか、そして作業は、冬の嵐が

始まらない前に終わらせなければならないことを述べる。従って、^{エンクロージャー} 囲い地は、普通のセンスでは、安全な貯蔵所とガレー船用の傾斜船台(複)を伴った造船所以上のものではありえなかった²⁷。間違いなく、ジョンの治世の間、王室の船に特別な責任を持つ高^{オフィシャル} 官達は記録の中に名前が記され、また通常ガレー船の費用(*custos galliarum*)、あるいは^{クッストス・ポルトゥム} 港の費用(*custos portuum*)と記され、最も高名なのはトートンの助祭長(Archdeacon of Tauton、訳注：サマセットの町)でもあったウィリアム・ド・ルータム(William de Wrotham)である。王室の船に対する彼の財務処理はパイプ・ロールの中で辿ることが出来る。1212年に彼は£6,912 8^s 10^dの金額を扱った。1205年のクローズ・ロール(Close Roll、訳注：封印状 [letters close])を残すために中世に英国で創られた行政上の記録)の表紙裏のリストがリン(Lynn)からグロスターまでの港に基づいた3グループに分けた50隻の船舶と、アイルランドの5隻を含んでおり²⁸、この数字は1212年頃には、大きく減ってはいなかったであろう。また、彼が王室の船と共にする軍事行動のために商業船舶を徴発することを委任されたことへの頻繁な言及がある。国王ジョンのガレー船の修理と補修管理の取扱い管理の問題についてはそうした厳密さは可能ではない。ウィンチェルシーもポーツマスと同じほど使われたかもしれない(訳者挿入図5)。ポーツマスの港における^{ベース} 基地は1230年頃までは未だ使われていたことは確かであるが²⁹、1243年にヘンリー3世から出された命令が、ライにおけるガレー・ハウス(訳注：覆い付のガレー船収納庫。



当翻訳 215p 参照)が7隻の船を、それらの装備品と共に収納出来るように、拡張する必要に言及している³⁰。しかしながら、同世紀末頃には、王室の船のための王室のコントロール下にある造船所の施設がもはや存在しなかったことは明白なようである。ポーツマスにおける^{エンクロージャー} 囲い地及びライにおける船の格納庫は当時のいかなる記録にも登場せず、我々としては、それらが完全に使用されなくなってしまったとしか想定できない。勿論残ったも

のは、それまでもずっと存在していたもので、それらは、或る程度栄えた海港で普通に見られる、王室の^{ロイヤル・シップ}船や戦争用に徴発された船に比較的容易に適合させることが出来たボートの建造場、傾斜船台、そして船用雑貨商の倉庫であった。

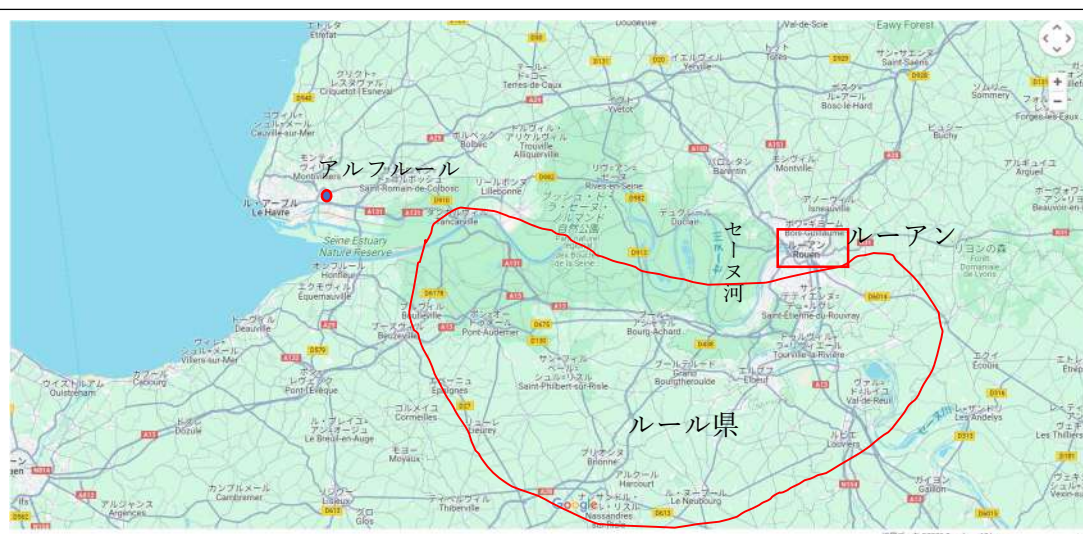
海でも陸でも、英国の伝統的な敵手であったフランスにおいて、海軍の発展は少しばかり異なったコースを辿った。19世紀の後半まで歴史家達は、フランソワ 1 世以前には、海上での戦争のロジスチックに王室が直接に係わることはほとんどなかったと思込む傾向があった。これは、フィリップ 4 世、美男王(*le Bel*)にフランス海軍の創設者の称号をもっともらしく授けた 13 世紀遅くの文書の研究と分析による間違いのようである³¹。13 世紀の 90 年代以前に、ルイ 9 世が 1248 年にマムルーク朝に対する遠征のための乗船港としてエーグ・モルト(Aigues Mortes、訳注：マルセーユの西約 100 km、モンペリエの東約 30 kmにある多くの池、川、運河の有る地帯の町)を創立しており、この時からフランスの君主は、地中海における戦争用の船のための施設の供給に何らかの関与を持つようになっていた。フィリップの従弟であるアンジュー家のシャルル 1 世とシャルル 2 世もまた当然ながら、アラゴンとの長引く厳しい海戦に巻き込まれ、マルセーユ、そして彼等の領地の何処においてでもガレー船を建造することを命じていた³²。しかしながら、北方の海域においては、この点に関して、フランスの国王は海事の事柄にはほとんど関心を見せなかった。或る文書がフランスにジェノバの船大工が居ることを挙げている 1293 年と、ルーアンの土地が、ガレー船を建造する造船所を設置する目的で国王によって購入された 1295 年との間に、王室の^{ロイヤル・シップ}船の小艦隊と王室の^{ロイヤル・シップヤード}造船所を創設するための明確な決定がなされたようである³³。フランス国王はまた、1296 年の少し前に、フランスの^{アドミラル・ジェネラル}総提督の称号を与えられたベネデット・ザカリア(Benedetto Zaccaria)の指揮の下に、ジェノバのガレー船(複)を雇う契約を結んだ³⁴。多分、彼のアンジュー帝国の従弟達の活動の知識から生じた海上の戦争行為の地中海のモデルの影響は紛れもない。

造船所そのものは、セヌ川の左岸のリシュブール(Richebourg)に設立された。ルーアンそのものは海からいくらか離れていたが、川はこの地点ではまだ潮汐が有り、少なくとも同世紀の最初から船はそこで建造されていた。(訳注：Éric Rieth, *'The galley shipyard in Rouen'* 蔵書 no.3621) ガレー船の^{ヤード}造船所は最初、溝(複)で囲まれた陸上の一つの地域と杭の矢来(*palisade*)、及び溝(複)の中の水位のコントロールと船舶が川から造船所へ出入りすることのコントロールをするための水門(複)から成る極めて質素なものであった。14 世紀末頃に、^{エンクロージャー}囲い地の中には、^{アーマリー}食料品用の倉庫(複)、兵器庫、作業場(複)、そして作業員のため及び造船所の^{ヤード}所長のための家(複)を含む、かなり手の込んだ建物があつた³⁵。所長の家は、庭と礼拝堂を有するだけでなく、立派な家具も備え、国王から受け取った金を安全に保管するために、二重の鍵の付いた特別に作ったウォールナット製の^{チェスト}金庫を含んでいた³⁶。礼拝堂とホール窓は完全にガラスが嵌められており、色ガラスの縁と盾形紋章を有していた。1411 年に、ガラス屋のジョン・マイフレイ(～Myffray)が、全額 25 スー(sou)で、これらの窓を修理し、造船所のその他の窓をきれいにし嵌め直した³⁷。彼の作

品は、他の全ての建物と共に、ルーアンが 1417 年に英国人の手に落ち、勝ち誇った英国人がクロ・デ・ガレに火を放った時に、破壊されたようである。



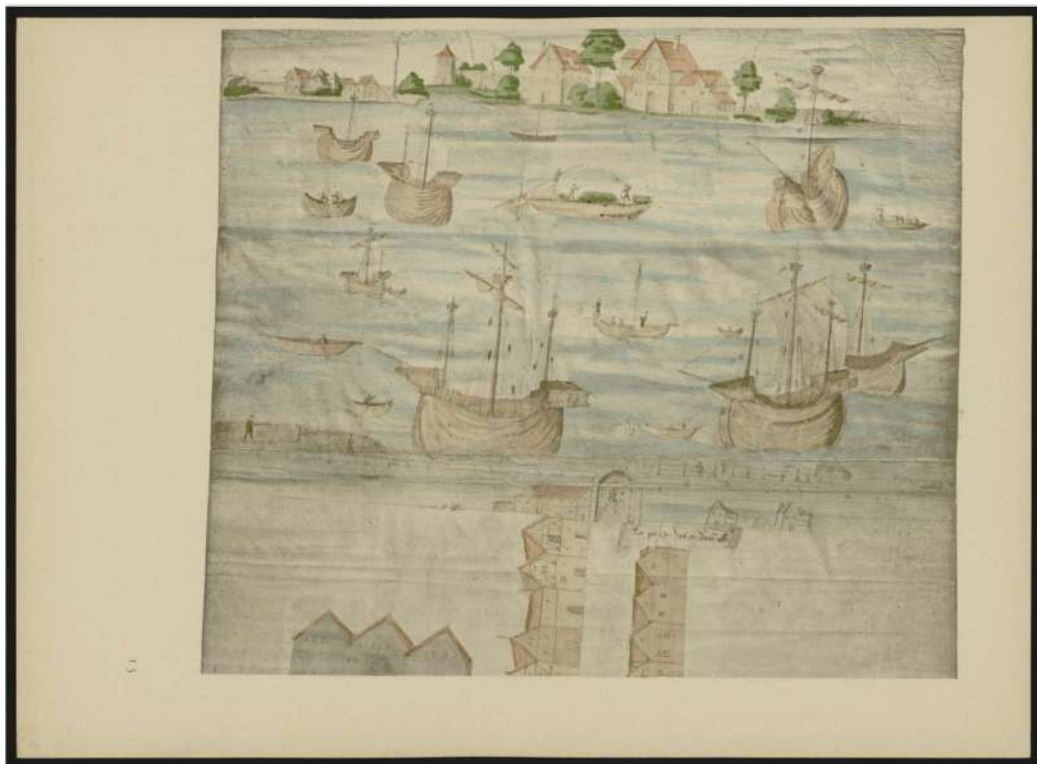
訳者挿入図6 ルーアン 1525 年 「噴水の書」の後代の模写より



訳者挿入図7 ルーアン、ルール県

しかし、この造船所が、14 世紀の北方海域において、フランス王国の海上上の功績との関係においてどれほど重要であったかを想定することは難しい。残存している勘定書とその他の文書は、全体としてのフランスの海軍行政管理についてかなり明瞭な姿を提供してくれるが、クロスそのものにおける継続した勘定書の記載活動のようなものは何も提供してくれない。この文書の編集者の意見の中に、この設立物が、国家の造船所というよりは何かしら「軍艦のための冬季の避難所、及び武器の修理作業場」であったことを示すものが有る。彼女(訳注：編集者)の考えは、フランスの王室は「何時でも海に出られるよう

に」



訳者挿入図 8 噴水の書 17 ページ (蔵書 no.3632)

艦隊を補修管理する意図は持っていなかった。地中海における戦闘の長い経験を有するジェノバのドリア家やグリマルディ家(Grimaldi)から、彼等の船を賃借するか、あるいはフランス海峡の諸港において商船を徴発する方がずっと容易でより安価についた。マーラン・シャゼラ(Merlin-Chazelas)もまた、クロ・デ・ガレの船舶は、恒久的な乗組員は有しておらず、また国王(平和な時^{トカリス}が可動している時には干上がらせ〔dry up〕ようとした)から支給される金は、造船所の所長、彼の部下達、そして建物の修理に支払うのに十分なかただけであった。彼女は、彼等の意図はしばしば、屋根の穴、あるいは単に時間が経って木造船に生じた腐食部に加えた樋が傷んだ所を通して滴る雨を防ぐことであった感じている³⁸。造船所^{ヤード}で補修管理されたり、建造されたりしたちっぽけな艦隊の目的は、攻撃の先頭に立って、徴発された商船の大きな艦隊を引き締めることであった。造船所^{ヤード}は、100トン以下の小型の船舶(“*des coques de noix*”)を建造した20~30人の作業員しかいないであろうが、たとえそうだとし、1世紀に渡って、英国人には恐怖の対象であった³⁹。

フランス海軍の支出の全体観は 1346 年の勘定書によって得られる。

¹⁵ F. Podesta, *Il Porta di Genova*, Genoa, E. Spiotti Ed. 1913, p.2.

¹⁶ ダンマーによる図は、L.C. Bianchi and E. Poleggi, *Una Città Portuale del Medioevo: Genova nei Secoli X-XVI*, Genoa, SAGEP Ed. 1980, Tavole V, pp.94-5 and VI, pp.124-

- 5, and illustration p.103.
- ¹⁷ L. Gatti, *L'Arsenale e le Galee: Pratiche di Construzione Tecnico a Genova tra Medioevo ed Eta Moderna*, Genoa, Quaderno del Centro di Studio sulla Storia della Tecnica sel Conssiglio Nazionale delle Ricerche, 1990, pp. 15-24.
- ¹⁸ C. Picard, *La Mer et les Musulmans d'Occident au Moyen Age VIII-XIII siècles*, Paris, Presses Universitaires de France, 1997, p. 68.
- ¹⁹ A.G. Sanz, *Historia de la Marina Catalana, Barcelona*, Editorial Aedos, 1977, p. 76-81.
- ²⁰ A.M.U. Abello, 'Los costes de las baleras en el siglo XV: La Galera Sant Narcis destinada a las comunicaciones con Italia'. *Anuario d'estudios medievales*, 10, 1980, pp. 733-9.
- ²¹ A.G. Sanz, *Historia de la Marina Catalana*, loc. Cit.
- ²² J. Guiral-Hadziiossif, *Valence, Port Mediterranéen au XV Siècle (1410-1525)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986, pp. 131'7.
- ²³ OEDによれば、造船所^{ドックヤード}を意味する'arsenal'という用語は、英国では1506年まで見当たらず、1579年頃にこの言葉は、武器庫(arms store)を意味して最も頻繁に使われた。
- ²⁴ F.W. Brooks, *The English Naval Forces 1199-1272*, London, A. Brown and Sons. N.d. pp.133-4.
- ²⁵ 以下、第3章、p.41 参照。
- ²⁶ J. Gillingham, 'Richard I, galley warfare and Portsmouth: the beginnings of a royal navy' in M. Prestwich, R.H. Brinell and R. Frame (eds) *Thirteenth-Century England VI*, Proceedings of the Durham Conference 1995, Woodbridge, Boydell Press, 1997, p.14.
- ²⁷ The Portsmouth dockyard is discussed by Roger, *The Safeguard of the Sea*, p.53. The order to the sheriff of Hampshire, from the Close Rolls, is printed in translation in J.B. Hattendorf *et al.*, *British Navy Documents 1204-1960*, London, Scolar Press for the Naval Records Society, 1993, p.42.
- ²⁸ F.W. Brooks, *The English Naval Forces*, p.138. 彼は、リストアップされた船は徴発された船舶ではなく、国王自身のものであると強く主張している。
- ²⁹ この時代のクローズ・ロールの中に、ポーツマスにおける船乗り達の賃金の支払いへの頻繁な言及がある。F.W. Brooks, *The English Naval Forces*, p.185-6.
- ³⁰ Hattendorf *et al.* , *British Naval Documents*, p.43.
- ³¹ C. Jourdain, 'Les commencements de la Marine Militaire sous Philippe le Bel', *Revue des Questions Hisoriques*, 28, 1880, p. 398.
- ³² 次の書、p.44 以降。
- ³³ A. Merlin-Chazelas, *Documents Rélatifs au Clos des Galées de Rouen*, 2vols, Paris,

Bibliothèque Nationale, 1977-8, vol.I, pp 27-8.(蔵書 no.3619)

³⁴ Baron de Rostaing, 'La marine militaire de la France sous Philippe le Bel 1294-1304',
Revue Maritime et Coloniale, 62, 1879, p.88.

³⁵ A. Merlin-Chazelas, 同上書、pp. 29-30.

³⁶ C. Bréad (ed), "Le Compte des Clos des Galées de Rouen au XIV siècle 1382-84", in
Melanges Documents: Deuxième Serie, Rouen, Société de la Histoire de Normandie,
1893. P.66.(蔵書 no.3684)

³⁷ A. Merlin-Chazelas,

³⁸ A. Merlin-Chazelas, 同上書、vol. I, p. 103.

³⁹ A. Merlin-Chazelas, 同上書、vol. I, p. 104.

(途中省略)

15p

クロ・デ・ガレの活動にもっとずっと焦点を当てるのは、シャルル 6 世の政府の財政が逼迫した時期である 1382~84 年のジャン・シャペノワーズ(Jean Champenois)の勘定書である⁴¹。それは、ルーアンにおける状況が幸福であることを見せてはいない。シャンペノワーズは 1800 リーブル・トゥルノワーズ(livres tournois、訳注：中世フランスの通貨単位)を少し上回るだけしか受け取っておらず、これには船渠内で腐る恐れがあると言われたサン・ジャン号(*Saint-Jehan*)の帆柱を売ったことによる 90 l.t.(訳注：livre tournois)を含んでいた⁴²。支払いは、この船舶の水垢を汲み出し、ガレー船の屋根付船庫の中で同船のためにクレードルを造るために船乗り達に対して行われた。この船の売却された帆柱はルール(訳注：ルーアンの南部の地域、現在は県、訳者挿入図 6、7)の沖合で沈没したコグ船から持って来たようである⁴³。しかし、主な支出は、ルーアンの船に対するものではなく、アルフルール(Harfleur、訳注：ル・アーブルの東 10km にある町、訳者挿入図 7)の海の軍隊(*armee de la mer*)と呼ばれるもののために、大砲、その他の武器と装具を支給、装備、そして修理することに対してであった。これには国王と提督の紋章を伴った 4 ダースを下らぬ旗印、160 個の石の砲弾、多くの弩弓の矢を含んでいた⁴⁴。彼自身の給料を含めて、シャペノワーズは、勘定書の期間の末に、国王に£457 11s10^dの貸しがあった⁴⁵。

⁴¹ C. Bréad、同上書、pp. 51-154.

⁴² C. Bréad、同上書、p. 65.

⁴³ C. Bréad、同上書。

⁴⁴ C. Bréad、同上書、pp. 68, 71, 75-6.

⁴⁵ C. Bréad、同上書、p. 90.

(途中省略)

英国においては 14 世紀の間、クロ・デ・ガレに似た組織は無かったし、また経験のある船長達から賃借した船舶に対して、同じ信頼は寄せられなかった。港町によって国王のために建造された船舶や拿捕した船を含めること等、国王が全体を所有する船の小艦隊を発展させることに様々な便宜が図られた。様々な素性の船の異なったグループの船を取り上げ、組織化し、金を払い、艀装する必要のあった行政管理のやり方は、より標準化され、またそうであってほしいことを願うが、より効率化した。その先頭に立った官吏幹部は国王の船舶管理官として知られた。彼の称号は意味深く、彼の係わっているのは船であり、それは何処か特定の場所においてではなく、残存する文書は、王室の船に対する仕事は、多くの異なった場所で、異なった状況下においてであることを明白にしている。

この幹部の巻物の勘定書は、パイプ・ロールに於いて 1344 年から見出すことが出来、また大蔵省の外国での勘定書のロールでは、リチャード 2 世の初年からである。初期の管理官達の中で、ウィリアム・クリュア(～ Clewer)が、1344 年の早い時期から 1363 年頃まで最も長い期間役職に就いていた。公共記録局の小さな革袋の中に見出される 1344～1360 年の彼の勘定書の残存する細目は、公式のロールから得られるものよりも、彼の活動をより詳細に見ることを許してくれる⁵²。クリュアは他の国王船舶管理官と比べて、並みの人物ではなかった。彼は聖職者でもなく、現代用語で言うところの

「公務員」でもなく、エドワード 3 世が自分自身で使用することを好んだコグ・トーマス号の管理官(現代の事務長に近い職位)として最初に国王の注意を引くことになった。彼が役職に就いていた期間に、彼は 20 隻から 31 隻もの多くの船⁵³に責任があったが、これらはしばしば、航海の間におけるロンドンに基づいているとはいえ、それらの船の維持のための具体的な王室の施設がほとんど挙げられていない。「塔の(of the Tower)」という接尾語は、この当時の王室の船の名前にしばしば用いられ、ロンドン塔の近くのそれらの碇泊地と結びついていた。同塔は王室の大砲の保存庫であったが⁵⁴、補修管理のためのセンターとしてはラトクリフの方が明らかに傑出していた。此处で、コグ・トーマス号とコグ・エドワード号の両船は、前者が 1352 年に、後者が 1350 年に修理が行われた。コグ・トーマス号の作業をするために、ウィンチェルシー、ショアハム(Shoreham)、そしてペバンゼイ(Pevensey)を含むサセックスの諸港(訳者挿入図 9)から船乗り達が連れて来られたように、テムズ河には十分に熟練した労働力を見出すことが難しかったのかもしれない⁵⁵。

1352 年に船舶保持のための出費のロール(複)は、19 隻の名前が記された王室の船の内、10 隻はロンドンに(これは、これらがザ・プール [the Pool、the Pool of London のこと。訳注：ロンドン橋からロザーハイズ辺りまでのテムズ河の領域に多くの船が碇泊した] に停泊させられたことを暗示する)、1 隻はワッピングの土泥(wose)の中に、そしてもう 1 隻はロザーハイズ(ワッピングと共に当翻訳 211 ページ：訳者挿入図 10 参照)においてこれもまた泥干潟の中に、更に 1 隻は「セイントカタリーヌフリート(Seintkaterineflete)」⁵⁶に、2 隻はラトクリフに、2 隻は河を下ったケントのクリフの河口に、そして 1 隻が場所

の確認できない「ラ・ランデスバーン(La Ramdesburn)⁵⁷」に停泊していた。しかし、



訳者挿入図9 シェアハム、ペバンゼイ、ウィンチェルシー

1357 年頃には、彼が面倒を見ている 21 隻の船舶の内、14 隻がサンドウィッチ(本翻訳の 204 ページ、訳者挿入図 4 を参照)を基地としており、イサベル号(*Isabell*)と ウェルフェア号(*Welfare*)の 2 隻がロンドンに居ただけで、残りはクリフ、ヤマース(本翻訳の 200 ページの図 3.2 参照)、サウサンプトン、スモール・ハイス(訳注：マ)、そしてダートマスに散らばっていた⁵⁸。この分散のパターンは、これらの年におけるフランスに対する作戦の異なった必要性に関係していることもあり得るが、国王の船用の専門的な施設としての王室の造船所の概念が実際に存在しなかったことも明確にしている。

この状況は事実上、ヘンリー7 世の治世までそのままであったと論じることが出来る。リチャード 2 世とヘンリー4 世の両者は王室の船の小さな艦隊を所有していたが、これらは、王室の者が渡海するためだけでなく、軍船として誇示する手段としても使われた⁵⁹。同船達の通常の基地は、テムズ河のデッドフォードとグリニッジの近くであったがこれらのために向けられた施設という点では、ほとんど何も無かった。ヘンリー5 世の下で、フランスとの戦争が再開することが国王の関心の中心となったので、王室の船の供給への関心は急速に増加した。国王船舶管理官は 1413 年からウイリアム・キャットン(～Catton)で、彼は 1413 年の 11 隻から 1419 年の 36 隻にかけて、船舶の増加する数の責任者であった⁶⁰。キャットン自身はテムズ河に基盤を置いていたようであり(彼が任された最も重要な仕事は、1413 年のグリニッジでのトリニティー・ロイヤル号 [*Trinity Royal*] の再建造であった)、ウィンチェルシーとスモール・ハイスで国王の船(複)を新造する仕事であった。ジェーガス号が最初に 1416 年に建造され、バリンジャー船のジョージ号が 1416 年と 1420 年の間にロザー(訳注：Roser District)で建造された。極めて多くの船の建造と修理がソレント海峡(the Solent)で行われたが、そのほとんどがサウサンプトンであったが、あるものはハンプル川のバースルドンにおいてであった。一般的には、この仕事の担当は、サウサンプトンの商人のウイリアム・ソパー(～Soper)であった。彼は

1420 年に^{クラーク}管理官としてキャットンのの後を継いだ^グが、それより以前には、彼の故郷の町で



王室の船^{ロイヤル・シップ}を修理するか、建造することを委託されていた。ソパーの活動は大変広範囲に及び(彼はホリゴースト・デ・ラ・トゥール号〔*Holyghost de la Tour*、訳注：当時はフランス語が公式に使われており”de la Tour”は英語では“of the Tower”となる〕を建造し、ガブリエル・デ・ラ・トゥール号〔*Gabriel de la Tour*〕を大幅に造り変えたアン号〔*Anne*〕を建造し、グレースディウ号〔*Gracedieu*、訳注：マ〕、ヴァレンタイン号〔*Valentine*〕、そしてフォーコン号〔*Folcon*〕の建造に全体に渡って関わった)、王室の造船所がサウサンプトンに創られたにちがいないと考えたくなる⁶¹。しかし、ソパーが船の作業をするために、鍛冶場と倉庫を建設したことは明らかであるが、王室の船^{ロイヤル・シップ}のためだけに、町、あるいはその郊外の内側に建造現場を確認することは、たとえ不可能ではないとしても、極めて困難である。£120 程のコストがかかり、頑丈な石造りの建物である倉庫は、サウサンプトンのウォーターゲート(Watergate)内のソパー自身のビジネス用家屋に近かったように思われる⁶²。グレースディウ号^{クリンカー・ビルト}は 1400 トンの鎧張り造りの船舶で、その時点におけるだけでなく、かなり後の時代に至るまで、そのような先例は無かった。同船は、盤木(stock)(複)の上で威容を呈していたに違いなく、進水させることはきわどい操作であったに違いないが、これが町の中で行われたのか、あるいは町の周辺であったのか、その場所は正確に示されていない。後に、しばしば一括りにして国王の大型船^{グレート・シップ}として知られる国王に所属する同船とその他の大きな船はハンブル川に係留(moor)された。これもまたソパーの命令で、まず建設された木製の堡塁の中に基地^{ベース}を持つ小部隊によって防御体制が取られ始めた。明らかにサウサンプトンは王室の船^{ロイヤル・シップ}のための基地と呼ぶことが出来るものであった^{ベース}。

が、地中海の造船基地(複)のようなものでも、あるいはルーアンに存在したクロ・デ・ガ
 レのようなものでさえもなかった。このことは1418年に、サウサンプトン水域の
 傾斜船台が国王の船によって大幅に占拠されたにちがいない時に、ソパーは彼の信頼する
 部下のデイヴィッド・サーヴェイジ(〜Savage)を、トーマス号の修理の監督をするため
 に、デッドフォードへ派遣した事実によって多分補強されるであろう。ヘンリー5世の死
 に際して、彼の遺言の条項に従って、王室の船とその装備品のほとんどが、最高値を付け
 た入札者に売却されることになった。間もなく泥干潟の上に係船されて朽ち果てることにな
 る大型船の面倒をみることと合わせて、このなんとも憂鬱な仕事は、1423年から、ソ
 パー及び管理官として彼の後継者のリチャード・クライブドン(〜Clyvedon)の二人だけ
 が、多かれ少なかれ職分を果たすことになった。1452年のクライブドンの最後の勘定書
 は、古い貯蔵品を売って得た£56 19^s 6¹/₂^dが国王の懐に入ったことを明かしている。英仏
 海峡における陰悪な状況が増したにもかかわらず、国王は自分自身のために、船の所有と
 補修管理に決定的に背を向けたのであったが、この状況は、ヘンリー7世が即位するまで
 具体的には変化し始めることはなかった。彼の息子のヘンリー8世は、「恒久的な海軍を維
 持することが可能である…行政管理及びロジスティックの構造」⁶³を創ろうとして、王室
 海軍の創立者と、しばしば見られてきている。しかし、ポーツマスに「国王の船のため
 の船渠」の建設を命じる決定的なステップに踏み込んだのは彼の父であった。ジョン国王
 によって300年近く前に委託された木魂とも言えるこの建設は、英国の王室の船のため
 の真の造船所の創立を印すものであった。これは、ソパーによって造られた「船渠」の類
 である、海岸を掘ってハリエニシダ(furze)の垣根によって守られた泥土の傾斜船台ではな
 く、かなりの代物であった。作業は全部で46週間を超えるほどで、主だった建設作業は
 24週間を要し、週当たり60人から21人の男を雇った。コストの総額は、£24 2^s 3¹/₂^dで
 あった。後の1496年4月に、扉(複)がその位置に置かれ、7月に船渠の先端が強化された
⁶⁴。その正確な姿は完全に明らかなわけではないが、ロジャーは、それが本当に最初の乾
 船渠と呼ばれることは正しくないと、熱心に否定している。これはその通りであるが、15
 世紀の初めの頃に見られたどれよりも進化したものであったこともまた、同様に明らかで
 あるし⁶⁵、その場所がポーツマスにされたことは、王室の船にとって主流を占める基地と
 してこの町の復活を印すことになったことも明らかである。船渠と同様に、ブロックハウ
 ス(Blockhouse)と呼ばれる貯蔵所と碇泊地を防御するための備えがあった。これらの施設
 は、ヘンリー8世の治世に海軍の行政管理が大きく拡張した時、ポーツマス及びデッドフ
 ォードからイアーリスまでのテムズ河沿いの両方において既に利用可能であり、より恒
 久的な足場となった⁶⁶。

船は当然ながら、他の北方の国々でも建造された。リユーベックとダンチヒは14世
 紀と15世紀に栄えた造船所を有していた。しかしながら、これらの活動を、政府によっ
 て引き受けられていたものなのか、あるいは軍艦を生産する明白な目的のためであったの
 かを述べることは難しい。造船所が建っていた場所は、しばしばラストァディ(lastadie、訳

注：古いドイツのケーニヒスブルグ〔現在のロシアのカリニングラード〕の船渠^{ドック}の在った地区)、即ち市に属する土地であったが、造船所^{ヤード}(複)は個人のビジネスであった。ハンザの諸都市に属する戦争のために特に設計された船の証拠は無い。海賊はこの地域では頻繁であったので、全ての船舶が身を守るための準備をしていたであろうが、一方で、もっと大きなスケールでの戦闘行為の記述は、あったとしても、少ない⁶⁷。

⁵² Public Record Office, E101/24/14.

⁵³ 「国王の」と言われる 31 隻の船は、1344～52 年のクリュアの巻物^{エンロールド}の勘定書、E372/209 にリストアップされている。

⁵⁴ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Seas: A Naval History of Great Britain, vol. 1, 660-1649*, London, HarperCollins, 1997, p. 129.

⁵⁵ P.R.O. E101/24/1.

⁵⁶ これは慎重に検討した結果、ロンドン塔の横の、後代にセント・キャサリーン船渠^{ドック}(St Katherine's dock)が造られた所と同定することが出来る。(当翻訳 187 ページの訳者挿入図「テムズ河及びメドウェイ川」の「セント・カタリーヌ」、及び 211 ページ：訳者挿入図 10 参照)

⁵⁷ P.R.O. E101/24/5.

⁵⁸ P.R.O. E101/24/10.

⁵⁹ リチャード 2 世は 1398 年に、トリニティー号をアイルランドへの航海に使った。1399 年～1406 年の管理官^{クラーク}の勘定書における出費の最も大きな事項は、1402 年の女王のイングランドへの航海のコストであった。ヘンリー 4 世の船(複)は、輝く色彩で精巧に彩色され、赤と金が塗られた木彫りの豹(複)、少なくとも舳先に在る 1 個は金色で、式典用の川のバージ船を含んでいた。S. Rose (ed.), *The Navy of the Lancastrian Kings: accounts and Inventories of William Soper, Keeper of the King's Ships, 1422-27*, London, Navy Records Society, 1982, p. 31. (蔵書 no.3658)。

⁶⁰ P.R.O. E364/54 and 59. Catton's accounts as Clerk.

⁶¹ ソパーの巻物^{エンロールド}の勘定書(複)は P.R.O. E364/61, 65, 69, 73, 76 である。
彼の国王船舶管理官としての仕事は、S. Rose (ed.), *The Navy of the Lancastrian Kings*: pp.28-56.

⁶² この位置は、サウサンプトンのロング・ハウス(Long House)と同じようなものであった倉庫次第である。S. Rose (ed.), *Southampton and the Navy in the Age of Henry V*, Hampshire Papers 14, Winchester, Hampshire County Council, 1998, p.11.

⁶³ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Seas*, p.221.

⁶⁴ M. Oppenheim (ed.), *Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII 1485-8 and 1495-7*, London, Navy Records Society, 1896,,,,, pp. xxxvii-xxxix and 143-160.

⁶⁵ グレイスデユウ号のために 1434 年にバースルドンに掘られた船渠^{ドック}は、コストが 28s 6d で、全部で 30 人の男が雇われた。P.R.O. E101/53/5.

⁶⁶ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Seas*, vol. I, p.223.

⁶⁷ A. d'Haenens, *Europe of the North Sea and the Baltic: The World of the Hanse*, Antwerp, Fonds Mercator, 1984, p. 152.

第2章 侵略者達と定着者達：英仏海峡と北海における軍事行動 1000 年頃～1250 年頃

(途中省略)

28p

しかし、それより以前ではないとしても、少なくとも 14 世紀頃には、北方の海域においては、ラウンド・シップ(round ships)(コグ船か、それに似たタイプ)が海戦でははるかに有効であった。何がこの変化をもたらしたのか。バイキング達(Norsemen)にあれほど重宝に役立った船舶が、最早いずれの船隊においても中核でなくなったのか。アンガーは、この変化を、この地域における交易の発展に関係付けている。ロングシップは、例え交易のための航海用に設計^{デザイン}されているとはいえ、商品の運搬船としては、深くて広々とし、長さに対して幅の比率が低い船殻を伴うコグ船ほど効率が良くはなかった。コグ船の帆走性能は、竜骨の付加によってずっと向上しており、厳しい海と強い風でも上手く扱うことが出来た。海戦においては、コグ船の高い乾舷はまた、「敵を見下ろして飛び道具を放つための素晴らしい台」となった¹⁵。

全ての戦争用の船隊の大部分が徴発した船舶で成り立っていた時代には、商人達が好む船舶がそのまま、国王達がやはり好む船舶となったことは驚くには当たらない。

それでは、何故ガレー船は北方の船隊の中に於いて変わらずに地位を維持したのであろうか。この事はある程度、ガレー船での戦争行為の経験を持ち、経験豊かな海軍の司令官としての評判を伴った南方からの船乗り達の影響の結果であったと言えよう。また、北方の海域においても、ガレー船が極めて価値の有る武器であり得た状況があった事もその理由である。これらが、バイキング達が似たような船を使っていたそうした状況、即ち、特に、風が変わりやすく、気まぐれである浅い川や河口を遡上しての沿岸の略奪、そして、これも沿岸水域においてであるが、急速な機動性が必須となる驚愕とスピードに依存した攻撃であった。しかし、北方ヨーロッパの海洋国家の中の一つでもが、そのライバルを凌ぐ決定的な自然における利点を有していたとも、また大きな技術上の優越性を持っていたとも論じることは難しい。変化は、海を有効に利用する地域全体で徐々に起って行き、海における目的の最も明確な見通しを持った最強のリーダーシップを伴った領域へと向かった。

このことは、1205～6 年にノルマンディーを喪失させて、英国とフランスにおける領土

の地理的な分離を確定的なものとし、英仏海峡の南岸を、敵国であるフランスの国王、フィリップ尊厳王(Philip Augustus)の手中に渡したジョン王の治世において明らかになる。この時に英国における、目標に邁進する海軍の行政管理の形が始まったことは、既に指摘したところである¹⁶。ジョンは、船隊が輸送の手段以上に戦争においても何かしら使うことが出来るという考えを育むこと、具体的には、「海軍による攻撃が、侵略の恐れに対する最良で最も確かな防御である」という概念にも結び付けられている¹⁷。1213年にフランスが、そのような脅しでもって彼に対峙して来た時、ジョンは、フィリップの行動の正当化を取り除くべく教皇に従うという外交手段を用いると同時に、ソールズベリー伯爵であるウィリアム・ロンズウード(～ Longsword)の下に船隊をフランダースへ派遣した。ジョンとフィリップの両者は彼等の争いにフランダースの諸卿の支持を得ようと積極的に働きかけたが、フィリップはこの時点で、フランダース伯がジョンと盟約を結んだと思って荒れ狂い、フランダースに侵略した¹⁸。彼はまた、セーヌ川の河口で集めた船隊を、ダンメの町(Damme、訳注：ベルギーのブルージュの北東約5 kmに在る町)に近いスヘルデ川(Scheldt、訳注：フランス語名はエスコー川 [Escaut]、現在は水路が変更し、断絶しており、ここでの記述には必ずしも現状に一致しない)の河口の地域のザ・ツイン(the Zwyn、訳注：現在のオランダとの国境近くのベルギーの町 the Zwin と考える)までも帆走することを命じた。英国の船隊はザ・ツインまで帆走したが、年代記の文章の調子から、司令官達は既に、フランスの船隊はそこで見つかるとは思っていなかったことが伺われる。彼等の驚きにもかかわらず、これが本当にフランス船隊であることを確かめ、また、実質的に無防備であることを確かめるために偵察隊を送った。乗組員と武装した男達の大部分が町と周囲の村落を略奪するために上陸していた。ダンメのザ・ツインは既に極めて浅い碇泊地で(町は現在海からいくらか離れている)、フランス船の何隻かは浜辺に上げられていたようである。碇泊していた船に乗り込み、僅かな防御者を圧倒して、高価な食料と武器の積荷と共に、船は英国に戻った。干潟(複)上に居た船は、略奪品が運び出されると、燃やされた¹⁹。フィリップと彼の軍隊は、この惨事を見出して、退却し、英国を侵略する考えを放棄するより他に方法はなかった。しかしながら、作戦全体の文脈においては、この英国の勝利は戦略上の重要性を有しておらず、最終的な成果は、1066年と同様に、陸上戦によって決着が付けられた。1214年のブーヴィーヌ(Bouvines)の戦いにおけるフィリップの勝利がそれである。

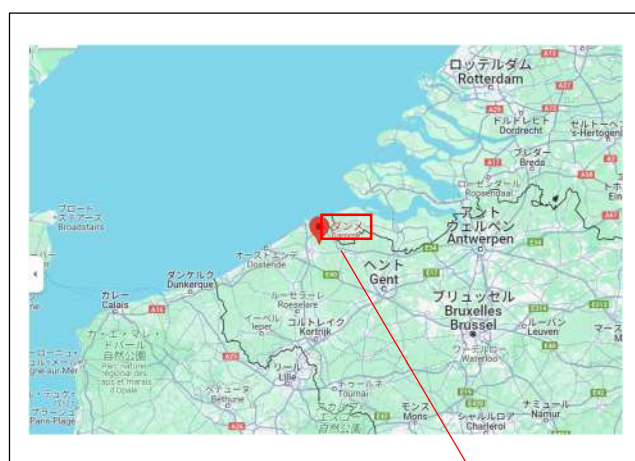
¹⁵ R.W. Unger, 'Admiralties and Warships of Europe and the Mediterranean, 1000-155',
Bloomington, Indiana University Press, 1995, p.111.

¹⁶ 本書第1章、pp12-13.

¹⁷ F.W. Brooks, *The English Naval Forces, 1199-1272*. London, A. Brown and Sons,
1932, p.196.

¹⁸ Matthew Paris が、フランドース伯のフェランド(Ferrand)がどのようにしてジョンと秘密協定を結んだかを述べている。フィリップがこれを聞いた時、彼はフェランドを宮廷から放り出し、直ちに彼の国を攻撃した。M. Paris, *Historia Anglorum sive ut vulgo dicitur historia minor*. (ed. F. Madden), Rolls Series, London, 1866, vol. II, 1189-1245, pp. 137.

¹⁹ これは、本件に関する Matthew Paris の版の記述である。F.W. Brooks in ‘The Battle of Damme 1213’, *Mariner’s Mirror*, 16, 1930, pp. 264-71 は、浜^ビ辺^ーに^チ上^ドげ^ドら^ドれた船(複)は、英国の船隊によって港に閉じ込められたのであったため、フランス王の命令で焼かれたことを示唆している。



訳者挿入図 11：
ベルギー沿岸部とダンメ



訳者挿入図 12：ダンメとザ・ツイン

(以下省略)

テムズ河とメッドウェイ川の造船家達

フィリップ・バンベリー
ニュートン・アボット・デーボン
1971 年

Shipbuilders of the Thames and Medway

By Philip Banbury
Newton Abbot Devon
1971
(蔵書 no.3387)

翻訳 山田義裕
2024 年 1 月

序言

17p

テムズ河は「私が今まで見た中で、最もみすばらしく、真っ黒で、最も見苦しく、最もけち臭い建物達でもって境を為す市の^{バックサイド} 腎 部」である。

ナサニエル・ホーソーン(*Nathaniel Hawthorne*)

テムズ河における本格的な造船は、4 世紀に渡る濃密な活動を 1915 年に終わりを遂げた。そして今日、メッドウェイ川では、チャタム造船所^{ドックヤード}から滴り落ちるような僅かな潜水艦が造船の伝統を維持しているだけである。かつては、二つの川の脇には、四つの王立造船所^{ドックヤード}と、少なくとも 160 の私立の造船所^{ヤード}があった。

王室の造船所は 1,000 隻を超える船を建造した。ブラックウォール造船所^{ヤード}は、1612 年と 1901 年の間に 550 隻を超える東インド会社船、軍艦、フリゲート艦、ティー・クリッパー、郵便蒸気船、その他の船を進水させた。ソーニークロフト(Thornycrofts、訳注：John I. Thornycrofts and Company)は、1906 年にチジック(Chiswick)における駆逐艦と魚雷艇の建造を止めた時、400 隻を超える船舶を建造していた。C. J. Mare and the

Thames Ironworks & Shipbuilding Co は、ブラックウォールにおいて、1840 年と 1911 年の間に 143 隻の軍艦と 287 隻の商船を建造し、そのうちの何隻かは当時最大であった。ユニオン・ライン(Union line)の初期の郵便蒸気船はデッドフォードで、ロイヤル・メール・ライン(Royal Mail lines)のための多くがノースフリート(Northfleet)で建造され、そしていくつものテムズ河の造船所が P&O ラインのための船を進水させた。東インド会社船の何百隻もの船がほとんど全部「川での建造」であった。全部で 5,000 隻かそこらの船が、1512 年から現代に至るまでに、テムズ河とメッドウェイ川で建造された。何世紀にも渡るロンドンの巨大な成長、戦時の爆撃、そして大幅な再建によって、この一度は繁栄した産業の証拠はほとんど残されていない。過ぎし日の造船が至高の存在であった間に、貧困とむさ苦しさ歩みを共にするようになった色彩と富の名残を深く掘り起こし、顔を寄せて見なければならない。大ロンドン議会(Greater London Council)の本部であったカウンティー・ホール(County Hall)の南端は、一度は世界で最大の船舶エンジン工場、及びナイン・エルムズ、バタシー、ウェストミンスター、ピムリーコ、そしてブラックフライアーズのようなそれらしくない場所で繁栄した小さな造船所を覆っている。

(途中省略)

20p

テムズ河で建造された全ての船の 90 パーセントはロンドン橋とウーリッジの渡しの間で建造された。ウーリッジとデッドフォードの王室造船所は聖堂参事会を有しており、それらはチャタムとシアネスに在る。ウーリッジ造兵廠とルイシャム(Lewisham)及びエンフィールドの王室小武器工場と共に、これらは最近まで、英本国における国家管理産業の最大の集積集団を形成した。英本国のこの部門がかつては、国の海軍と商船隊を建造して武装を施し、陸軍の装備を行なった。最初の私立の造船所は多分、ライムハウス、ワッピング、ラトクリフ、シャドウェル(Shadwell)の地域に在った。ペット一族の何人かがライムハウスに造船所(複)を所有しており、船大工組合(Shipwrights' Company)のホールはラトクリフに在った。18 世紀に、此処にはある程度の大きさの少なくとも 16 の造船所が在った。

17 世紀と 18 世紀における商船隊の最大の船(複)は東インド会社船であり、それらのほぼ全てがロンドン橋と海との間で建造された。その存在のほとんどが、東インド会社が、時には同会社あるいは造船家達と結びついた経営者兼所有者達の小グループ(複)からそれらの船をチャーターしたものであった。東インド会社(Honourable East India Company、訳注：1600 年にエリザベス 1 世によって、Governor and Company of Merchants of London Trading into the East Indies が設立され、これと並行して、1698 年の法令によって English Company Trading to the East Indies が創られ、1708 年に両会社は合併し、United Company of Merchants of England Trading to the East Indies となった。この会社は、Honourable East India Company と通称された)の分派は何処にでも在り、チャタム卿(Lord Chatham、訳注：初代チャタム伯爵:1708 年～1778 年在位、

Earl of Chatham, William Pitt the Elder のこと。首相を務める)を含め、国内の最高のもののいくつかは、それによって富を築いた。

ライムハウスの造船家達の多くは、ロザーハイズとデッドフォードの造船家達のように、東インド会社船と請負い契約による軍艦を建造した。1605 年の昔に、競合する船大工達のギルドがそこに設立された。グローブ・ピア(Globe Pier)からデッドフォード・クリークまでの距離は 2 マイル(訳注：3.2km)で、18 世紀の大戦争(the great wars、訳注：英仏間での戦争)の間、少なくとも 30 の私立の造船所が此处でフル稼働していた。

アイル・オブ・ドッグス(Isle of Dogs)の大馬蹄形は、19 世紀の第 2 四半期に至るまで造船にはほとんど使われなかったが、その時期に、船渠(複)の掘削が、周りの縁部をしっかりと助長させるという特別な活動を支えるのに十分な排水をする助けとなったようである。19 世紀には、此处で 1 ダースを超える造船家達が仕事をしていた。1857 年にスコット・ラッセルズ(Scott Russell's)の造船所を訪れたイラストレーティッド・ロンドン・ニュース(*Illustrated London News*)紙の記者は、「…發育を阻止されたシナノキ(lime、訳注：linden とも言う)とポプラの木、そして泥深い排水溝(muddy ditches)が点在するぬかるみの野原(marshy fields)には、ここかしこで牛が黙々と粗末な牧草を食んでいる様子からは、何も高尚なものは思い浮かばない；…この島には、…流動しているのでなく、また固定しているのでもない基盤の上に…独特な水陸両用の家に住まう水陸両用の人種が居住しているが…これらの家は、多くの場合、ピサの斜塔のように片側に落ちている。」

(途中省略)

英国の探検旅行の大部分は、デッドフォード、ウーリッジ、ブラックウォール、あるいはグレーブセンド(Gravesend、訳注：テムズ河の河口近くの南岸)から出発し、ブライ船長は、バウンティ号がデッドフォード造船所で艀装している間、サザーク(Southwark、訳注：ロンドンの中心地、テムズ河の南岸)に宿泊していた。ロザーハイズのグリーンランド船渠の名前は、ロンドンが多数の捕鯨船を送り出したことの名残である。

(以下省略)

第1章 チューダー朝の勝利

「海を支配する者は世界の交易を支配し、交易を支配する者は世界の富を支配する、それ故に世界そのものを支配する」
ヘンリー 8 世

(途中省略)

中世において、現在と同様に、ロンドン造船を始めたが、軍艦は建造しなかった。エドワード3世と黒太子はしばしば、真の軍艦であるガレー船を建造したが、一般的には、改造された商船が、彼等の目的にとって十分であり、これらは、チェスター、ブリストル、ダートマス、サウサンプトン、あるいはサンク・ポートで備船された。ロンドンの埠頭に横づけされた最良の商船はしばしば外国船であり、多くはヴェネチアとジェノバの国有商船隊に属していた。偉大な造船家であったヘンリー5世は、600トンから1,000トンの彼の大きな船のほとんどをサウサンプトン地域で、そして少なくとも1隻をバヨンヌで建造した。国王の大工達は、ロンドンから建造現場に、一時的な労働力を雇用するために送られた。エドワード3世は、キングス・リンとハルで船を建造し、ヘンリー7世は彼の6隻の軍艦の内、少なくとも1隻、1,000トンのリージェント号をライで建造した。

(途中省略)

ヘンリー8世は、造船所^{ドックヤード}、大砲、鑄造所、武器製造所、そして技術のスキルという全てが欠けていることを見出したが、彼には知能、気力、野心、そして最初には全財力があつた。ポーツマスはヘンリー7世によってフランスによる攻撃に対する艦隊基地として設立されており、そこでの建設は1495年6月14日に始まった。しかし、それは安全なものでも、中心的となるものでもなく、ヘンリーは、それを、グリニッジの彼のお気に入りの宮殿の近くに更に二つの造船所^{ドックヤード}でもって補った。それらは、外海から35マイル(訳注：56km)あり、攻撃から安全であつたが、彼は二重に安全を確保するために、チルベリー(Tilbury、訳注：テムズ河を挟んで、グレーブセンドの反対側の北岸)に強力な大砲を備えた砦を一つと、グレーブセンドに別のもの(複)を建設した。グリニッジには1485年からテムズ河に浮かぶ軍艦に資するために海軍倉庫があり、1513年に1,500トンのアンリ・グレース・ア・ディウ号(Henri Grace à Dieu)の建造が、現在渡河フェリーが通っている所のちょっと上流の現場のウーリッジで始まった。この現場がウーリッジ王室造船所^{ドックヤード}となった。岸壁^{クレーフ}と家々が与えられ、造船所^{ドックヤード}の人々が国中の様々な部分から連れて来られ、木材と備畜品が集められた。1518年に、ガブリエル・ロイヤル号(700~1,000トンの前のジェノバ船)がバーキングからウーリッジへ、再艀装のためと想定されるが、連れて来られ、アンリ・グレース・ア・ディウ号は、奇妙極まりないことに、イアーリス連れて行かれた。

1517年に、艦船管理主任官^{コントローラー・オブ・ザ・シップス}のジョン・ホプトン(~Hopton、訳注：当職位の初代)がデッドフォードの未開墾低地に船渠と倉庫を建設し始めた。そこには1513年以来、倉庫が在り、13世紀という古い時代に、この現場には船渠^{ドック}が在ったなんらかの証拠が有る。そこには、800tのグレート・ガレー号、600tのメアリー・ローズ号、200~400tのグレート・バーク号、160~240tのレス・バーク号、そして450tのピーター・ポムグラネート号のために十分な収容設備があつた。

ヘンリー8世は、彼の治世の47年間に、50トンを超える約40隻の軍艦を建造したが、それらが何処で造られたかはあまり分かっていないグレート・ガレー号が、1515年にグリニッジで、160-200tのグレイハウンド号が、1545年にデッドフォードで造られたことは間違いないが、他の船の大部分は、二つのテムズ河の^{ドックヤード}造船所で建造されたように思われる。しかし、アンリ・グレース・ア・ディウ号が1539年にポーツマスで^{リビルト}再建造された事実^{ドックヤード}に注意が向けられる。この時、ポーツマス造船所は、約8エーカー(訳注：約32,000平方メートル)の広さであり、デッドフォードとウーリッジはほぼ同じ大きさであった。それらは、エリザベスの始めの頃の時代に、それぞれ228人と175人を雇用していた。

1545年にフランス人がワイト島でブレイディング(Brading)を占拠し、ポーツマスを脅かした時、ヘンリーの船隊は成功を収めた。攻撃は打ち負かされたとはいえ、ポーツマスの安全の信頼は激しく揺らぎ南岸の^{ドックヤード}造船所(訳注：ポーツマスのこと。メアリー・ローズ号が失われたソレント海峡の海戦)は寵愛から外れた。

エドワード6世は60~300トンの6隻の船を建造したが、メアリーは全てが600tのメアリー・ローズ号、フィリップ・アンド・メアリー号(Philip & Mary)、ゴールデン・ライオン号(Golden Lion)の3隻を建造しただけであった。これらは多分テムズ河で建造された。1557年1月1日と1558年12月31日の間で、^{ドックヤード}造船所の支出が急激に上昇し、デッドフォードは£22,120、ウーリッジは£4,048、ポーツマスは£7,521を消費し、チャタムが、ジリングムの名前の下に初めて現れ、支出は£408であった。

ヘンリー8世は以前の標準によって、かなりの恒久的な海軍を作ったが、この後に来るべきものに比べれば極めて小さかった。軍艦の建造は未だメジャーな産業ではなく、商船の建造は、僅かな例外を除いて、狭い海における交易のための小さな船に限られていた。1517年にセバスチャン・カボット(~Cabot)とトーマス・スパート(~Spert)は、ヘンリーが承知の上で、大洋へ航海するためにロンドンで多くの船を艤装したが、アイルランドまでしか行かなかった。それは惨めな始まりであったが、1527年と1536年のロンドンの船(複)はテムズ河からニューファンドランドへ航海した(1527年の1隻にはイタリヤ人のパイロットが居た)。これらの船、特に1517年の遠征のメアリー・バーキング号(Mary Barking)はロンドン建造であったようである。

^{マーチャント・マリン}商船海運の心臓となる偉大な性格を有する会社の第一のものは、エドワード6世の治世に編成された。これが、アルカンジェル(Archangel、訳注：ロシア白海[White Sea]のArkhangelsk)を通して、ロシアと貿易をし、出来る限り東方へ行くために形成されたモスクワ会社(Moscovy Company)であった。その^{ライフ・ガバナー}終身総裁は、20年のスペインの首席ピロート(Pilot Major)の任務から最近戻ったセバスチャン・カボットであった。第1、第2、第3遠征は全て、テムズ河からアルカンジェルへ航海したので、ロンドンの船大工達が、ボナ・エスペランサ号(Bona Esperanza)、エドワード・ボナヴェンチャー号(Edward Bonaventure)、ボナ・コンフィデンシア号(Bona Confidentia)、フィリップ・アンド・メアリー号、サーチスリフト号(Searchthrift)を建造したかどうかは別として、艤装を行っ

た。最初の 3 隻は、熱帯の海域に到着する準備として鉛の船底張り (sheathed in lead) が為された。これが全く満足できるものであったかどうか確かめられてはいないが、重要な技術的な一里塚であり、英国で行われた最初の鉛の船底張り (lead sheathing) であった。従ってこの頃に、ロンドン^{ドックヤード}は造船の主要な中心地であり、以遠まで向かう大洋航海のために船を艤装し始めていたのであった。

エリザスはかなりの造船所^{ドックヤード}と 160 から 600 トンの約 10 隻の船の小さな船隊を遺産相続した。3 隻はメアリーによって建造されており、残りはメアリーによって建造されたヘンリー 8 世の船であった。これらの何隻かは、アルマダ艦隊と戦うためにもう一度再建造され、1546 年に建造されたアンテローペ号は 1558 年に再建造中であり、1581 年に再度再建造された。ヘンリーの船の多くは腐り果てていたが、これは多分、粗略に扱われたことによるものではなく、造船所^{ドックヤード}の幹部達^{オフィシヤル}は、理解していない目に見えない敵と戦っていたのであろう。

エリザベスの相続した船隊は、彼女の当面の必要性には十分であったであろうが、大砲と、大砲を造る施設の供給は、メアリーの治世の最後の年にカレーの陥落という厳しい痛手を蒙った。その時、1,041 門の大砲が捕獲されてしまい、カレーの大砲の鑄造所と火薬の製粉機が英国の生産を低下させた。855t で 64 門砲のエリザベス・ジョナサン号が 1559 年にウーリッジで建造された。その時と 1570 年との間に、504t のホープ号、800t のプリムローズ号、707t のヴィクトリー号、600t のミニョン号、そして 367t のフォーサイト号が建造された。何処かは分かっていないが、この情報が欠けているのはこれがほぼ最後である。ポーツマスが 1545 年以来好まれなくなっていたので、これらの船のほとんどがウーリッジあるいはデッドフォードで建造されたに違いなく、その内の 1~2 隻は、間もなく記録に入って来るラトクリフ地区の私的な造船所^{ヤード}においてであったであろう。全てのこれらの船はスペインのアルマダと戦い、その思い出深い艦隊の残りの出生は下記の表形式で見るのが最良である：

(R) :再建造のもの

年 <i>Date</i>	船名 <i>Name</i>	トン数 <i>Tons</i>	大砲数 <i>Guns</i>	建造所 <i>Built</i>	船大工 <i>Shipwright</i>
1573	<i>Dreadnought</i>	450	34	Deptford	Matthew Baker
1573	<i>Swiftsure</i>	360	34	Deptford	Peter Pett
1577	<i>Revenge</i>	589	40	Deptford	—
1580	<i>Swallow</i> (R)	415	30	—	—
1581	(<i>Elizabeth</i>)	560	47	—	—
	<i>Bonaventure</i> (R)				
1581	<i>Antelope</i> (R)	426	38	—	—
1582	<i>Golden Lion</i> (R)	526	60	—	—
1584	<i>Nonpareil</i> (R)	475	56	Deptford	—
1586	<i>Vanguard</i>	561	36	Woolwich	Matthew Baker
1586	<i>Rainbow</i>	480	36	Deptford	Peter Pett
1587	<i>Ark Royal</i>	694	55	Deptford	Richard Chapman

さらに、1588 年以前にほとんどがデッドフォードかウーリッジで建造あるいは再建造され

た 18 隻の小さい船がある。

この章で与えられている全てのトン数は、1559 年以降は「tons and tonnage」である。(訳注：当翻訳 254 ページ参照。)

海上に在る最強の戦闘艦隊であり、今や海軍で伝統的となった多くの名前が最初はエリザベスの軍艦によって生まれた。そうした艦隊を作り出した組織は研究の価値がある。

第一に、デッドフォードとウーリッジの王室造船所^{ドックヤード}は、後に標準となるものに比べれば小さいが、セビリヤとバルセロナにガレー船の施設を持っていただけのスペインのものに比べると、ずっと大きかった。スペインの軍艦は、大きいものも小さいものも、商船を建造した同じ造船所^{ヤード}によって建造され、専門家の政府の船大工達による監督が欠けていた。

第二に、エリザベス朝の造船と補修管理の計画^{プログラム}の首脳は、船の設計、建造、そしてオペレーションと同時に、海軍の戦略と戦術の並外れた知識を伴った正直な男であったことである。それは、プリムスのジョン・ホーキンスで、彼のアフリカ海岸とスパニッシュ・メイン(Spanish Main、訳注：スペインアメリカ領の北はフロリダからメキシコ、中米、ベネズエラのカリブ海沿岸にかけての海岸地帯に対してイギリス人が付けた名称)での経験からと、主だった船長達の意見徴集から、スピード、射程範囲^{レンジ}、火薬、そして生活環境の「スタッフの要望」を規定した。彼のお陰で、船は長距離砲と対風帆走性能に卓越した。

(途中省略)

ピーター・ペットは彼の特許状を 1544 年に更新し、1558 年に、彼の息子のウィリアムと共に、1582 年の日付とした。彼が 1589 年に死んだ時、デッドフォードの船大工親方で、デファイアンス号とアドヴァンテージ号を建造中であり、これらの船はもう一人の息子のジョセフによって完成された。ピーターはハーウィチの私的な造船所^{ヤード}を父から遺産相続し、ジョセフはライムハウス私的な造船所^{ヤード}を有していた。エドワード・スティーブンス(～Stevens)は多分、ヘンリー 8 世の船大工のウィリアム・ステファンス(～Stephins)の子孫であった。彼は、船大工親方の特許状を 1603 年まで受け取らなかったが、1596 年にクースパイト号の建造を指名された重要な私的な建造者であった。彼はまた、カンバーランド伯爵のために私掠船マリス・スクージ号(Malice Scourge)を建造した。

リチャード・チャップマンは私的な造船所^{ヤード}を有する、今回はデッドフォードだが、もう一人の船大工親方であった。彼は、1587 年にアーク・ラレイ号(Ark Raleigh [Royal])建造した。ジョン・アーデイ(～Addey)とウィリアム・ブライトもまた船大工親方であった。

エリザベス朝に建造された軍艦の最終リストは、王室の船大工達によって、彼等が所有していた造船所^{ヤード}であったり、または彼等が今日、海軍本部監督官(admiralty overseers)と呼ばれる役割を果たしたりして、建造が監督された私的な造船所^{ヤード}を幾つも挙げている。

何らかの特別な関心が小型の船舶に持たれない限り、大きな船だけが見られる。

31p

<i>Tudor Triumph</i>					
年	船名	トン数	大砲数	建造所	船大工
1586	<i>Makeshift</i>	61	—	Limehouse	Matthew Baker
1586	<i>Spy</i>	61	9	Limehouse	William Pett
1586	<i>Sun</i>	56	5	Chatham	Matthew Baker
1589	<i>Mary Rose</i> (R)	495	39	—	—
1590	<i>Garland</i>	665	45	—	—
1590	<i>Merhonour</i>	865	41	Woolwich	Matthew Baker
1590	<i>Defiance</i>	589	46	—	—
1592	<i>Swiftsure</i> (R)	416	41	—	—
1592	<i>Dreadnought</i> (R)	450	41	—	—
1594	<i>Adventure</i>	343	26	Deptford	Matthew Baker
1596	<i>Triumph</i> (R)	955	68	Woolwich	—
1596	<i>Repulse</i>	777	50	Deptford	—
1596	<i>Warspite</i>	648	29	Deptford	E. Stevens
1598	<i>Elizabeth</i>	855	56	Woolwich	—
	<i>Jonas</i> (R)				
1599	<i>White Bear</i> (R)	915	40	—	—
1599	<i>Vanguard</i> (R)	561	31	—	—
1601	<i>Advantagia Galley</i>	100	—	Woolwich	—
1601	<i>Superlativa Galley</i>	100	—	Deptford	—
1602	<i>Gallarita Galley</i>	100	—	Limehouse	—
1602	<i>Volatillia Galley</i>	100	—	Deptford	—

ドとウーリッジで建造されたことはほぼ確かである。ポーツマス造船所の海軍提督監督官 (Admiral Superintendent) によって、1947 年に王室海軍造船協会 (Royal Institute of Naval Architects) にもたらされた文書によれば、エリザベス朝において、ポーツマスで建造された船は無かった。ただあくまでも大きな船に限ってのことである。チャタムで最初に建造された軍艦は、1586 年のサン号であった。至る所に現れるマシュー・ベイカーが、同年にライムハウスにおいてメークシフト号の建造を監督したように、サン号の建造を監督した。これがペットの所有していた造船所の一つなのか、別の造船所なのかは分からない。二つの驚くべき事実が光が当てられる。第一は、大きな船の建造の割合が、アルマダ以後も、それ以前と同じくらい多いか、あるいはそれよりも多いことである。第二に、4 隻のガレー船が、その治世の最後の時期に建造されたこと、そしてその内の 1 隻が、このタイプの知識をほとんど持つことがありえなかった私的な造船所で建造されたことである。

(以下省略)

第2章 スチュアート朝とコモンウェルスの業績

「請求書よ、神の御加護にて、今夜を明かしてほしい」

サミュエル・ペピス

ジェームズ 1 世が進水式を欠席することは稀であり、彼の造船のレートはエリザスよりも高かった。かれは、22 年の間に 500 トンを超える 21 隻の船を建造し、プリンス・ロイヤル号(*Prince Royal*)はサイズにおいて新記録を樹立した。11 隻は、前治世の多くの有名な船を含み、再建造であった。ヴァンガード号は 1615 年にチャタムにおいて 665 トンとして、メアオーナー号(*Merhonour*)は 1615 年にウーリッジにおいて 946 トンとして、そしてドレッドノート号は 1613 年にデッドフォードにおいて 552 トンとして再建造された。 $\frac{5}{4}$ の代わりに $\frac{4}{3}$ を掛け合わせることによるトン(tons)とトン数(tonnage)を計算する新しい方法は 6 パーセントを与えるだけであったので、新造の仕事と同じ大きさとしては、再建造の前に、船殻を水線の十分下に縮める必要があったに違いない。

ジェームズの大きな船の 13 隻はデッドフォードで、5 隻はウーリッジで、1 隻はチャタムで建造されるか、再建造された。他の船の場合、造船所は知られていない。デッドフォードが主たる造船所であったが、フィネアス・ピットは、アーク・ロイヤル号とヴィクトリー号が「王室の船」であるのでウーリッジにおいて船渠入りしたと書いている。デッドフォードはまた、1609～10 年に、東インド会社のために、トレーズ・インクリーズ号(*Trades Increase*)とペパーコーン号(*Peppercorn*)を建造した。これらの名前は、国王によって示唆された。

私的な個人が王室の造船所で船を建造することが出来、ラーレイは、1616 年にウーリッジの「ガレー船の船渠」において、デスティニー号(*Destiny*)を建造する海軍卿(Lord High Admiral)の許可を取得した。プリンス・ロイヤル号(*Prince Royal*)は、1610 年にフィネアス・ピットによってウーリッジで建造された。彼は 1604 年にチャタムにおいて、プリンス・オブ・ウェールズのために、大きさにおいてそれとは対照的なピナス船、あるいはヨットのディスデイン号(*Disdain*)号を建造した。

1618 年に、新しい海軍卿のバッキンガム公爵が、海軍の状態を取り調べるために委員会を指名し、翌年に彼は 539t で 30 門砲のハッピー・エントランス号(*Happy Entrance*)と、742t で 40 門砲のコンスタント・リフォーメーション号(*Constant Reformation*)をデッドフォードで建造した。これらの船は、新しい効率性が機能することを宣伝するために名前が付けられ、一時的に、委員会の報告によれば、フィネアス・ピットはチャタム造船所を改善するために送られ、新たな船の建造はデッドフォードに集中した。1627 年に、ラ・ロシュールへの遠征のために船を新しく建造するひと騒ぎがあり、フィネアス・ピットは、テムズ河の私的な造船所(複)において小型の軍艦クラスを建造する監督をした。それらの造船所(複)の所有者達は「テムズ河の造船所保有者達(yard keepers of the River)」と言及された。船(複)は、帆走と同時にオールで漕ぐように設計された 120t のライオンズ・ウェルプス(*Lions Whelps*、訳注「ライオンの子供達」の意味)であった。

この頃には、テームズ河には多くの私的な造船所^{ヤード}があった。ウィリアムとジョセフ・ペットはライムハウスに一つの造船所^{ヤード}を持っており、そこはグレイハウンド号と呼ばれる船を建造し、ピーター・ペットはワッピング、あるいはライムハウスに別の一つを持っており、そこは、1620年のアルジェ港への遠征のために300tのマーキュリー号と200tのス파이号(*Spy*)を建造した。1597年に、ジョセフ・ペットは、ライムハウスの所有者^{オナー}のために、「偉大なフランダースのカラック船」を修理した。フィネアス・ピットは、1604年にジリングムのデイヴィッド・ダック(*David Duck*)の造船所^{ヤード}で建造された140tのレジスタンス号(*Resistance*)と呼ばれる商船を持っており、材木の入手先に関してトラブルを抱えていた。もう一人の王室の船大工のエドワード・スティーブンス(〜*Stevens*)も自分自身の造船所^{ヤード}を持っていた。公的な役務と私的なビジネスが混ざり合っているながら、そのこと以上の汚職が無かったことは驚くことである。

この時代に、王室の造船所^{ドックヤード}(複)のキャパシティーに匹敵する私的な造船所^{ヤード}が生産に参入した。これは、ブラックウォール造船所^{ヤード}で、後には自分自身で二つの地域を持つ。

(以下省略)

海の文典
キャプテン・ジョン・スミス
1627年、ロンドン

カーミット・ゴエル編集
ロンドン、1970年

A Sea Grammar
With the plaine exposition of smith accidence
For young sea-men, England
Written by Captaine John Smith
Original published in London, 1627
Edited by Kermit Goell
London, 1970
(蔵書 no.1100)

翻訳 山田義裕
2024年1月

第一章 ^{ドック}船渠(複)について、そしてその定義

1p

^{ドック}船渠(Docke)は ^{ハーバー・サイド}港 の傍らに在る大きな穴、あるいは ^{ピット}池、あるいは ^{ボンド}クリークで、その中で *A dry Docke.*
の仕事に都合が良いように作られており、二つの大きな水を堰き止める扉 (flood-gates、
訳注：flood-gates と考える。水門)を伴っており、それらは頑丈に建てられ、^{クローズ}閉まっているので、船が建造または修理が為されるまで、船渠は水無しで居られ、建造後に開けられて、その船が浮いて進水する(lanch、[launch])ように水が入られる。そして、これは *A wet Docke.*
^{ドライ・ドック}乾 船渠と呼ばれる。^{ウェット・ドック}湿った船渠は、貴殿が船を潮路(tide's way)から引き出して(hale
[haul] in)泥土(ooze [ooze])へ入れる全ての場所で、そこで船は自らを^{ドック}船渠入りすること *A Cradle.*
になる¹。クレードル(cradle)は船、あるいはガレー船の ^{サイド}脇 に沿って、そのビルジの傍ら
に作られた材木の枠で、進水をより容易、かつ安全にするためである。トルコ、スペイン、そしてイタリアで多く使われる。そして、^{アロング}盤木(stock)(複)は、ピナス船、ケッチ船
(Catch [ketch])、フリゲート船(Frigot [frigate])、あるいはボート、等々を建造する
ための、浜辺の上の、ほとんど同じ性質の、然るべき枠組みを^{フレーム}された ^{ド・ポスト}柱(post)(複)である。それらの^{ドック}船渠(複)には、船の建造のために、^{ビット・ソー}木挽き穴と全ての種類の材木を伴った
^{ウッド・ヤード}木材置場が属している。しかし、帆柱と帆桁は、それらを腐らないようにし、

The Stocks.

水中乾燥させるために何かしら大きな貯水池の中に、鎖で一緒に繋がれる。また、小型の移動揚重機(*crab*)が必要である。これは、キャプスタン(*Capsterne* [capstan])と同じ性質のもので、船を進水させたり、あるいは船を船渠の中に引き入れたりする(*heave*)ために、陸上に置かれ、3 個の鉤爪を持った木製の機構(*engine*)である。

A Crab.

¹ Mainwaring, Nomenclature Navalis, vol. II, 141. “...when a ship has made herself, as it were, a place to lie...in the ooze.” メインウェアリングについての自伝的な注釈については編集者の序文, p. xii を参照。

15p

(途中省略)

Calking

(*caulking*)

まいはだ詰めはまいはだ(*Okum*)を、全ての継ぎ目、即ち板張り板と板張り板の間に叩き込むことであり、まいはだは細切れに裂かれた古いロープで、火縄(*Towze Match*)¹、あるいは亜麻の粗い縄(*Hurds of Flax*)² のようであり、それらは、まいはだ詰め鑿(*calking iron*)及び木槌(*Mallet*)木製のハンマー、そして鉄の鑿 [iron chissell])でもって全ての継ぎ目の中へ、ぴったりとなるように叩き込むみ、熱いピッチを上から十分に流し込む(*pay*)(*smear*)と、板張り板を板張り板に合わせることによって出来るよりも船をタイトにする。

Okum

Calking-Iron

Paying

船底の清掃修理は喫水下(*under water*)だけに(用いられ)、一獣脂、石鹼と硫黄(*Brimstone*、訳注：古語)あるいは鯨油(*Train-oil*)³、ロジン、そして硫黄と一緒に沸かした白色の混合物が、まいはだ詰めを長持ちさせ、喫水部が水中を通ることを滑らか(*glib*)に、即ち滑り易くするのに最良である。そして雑草(*weed*)、あるいはフジツボ(*Barnacle*)、これは長くて赤い虫(*long red worme*)のような一種の魚で、船が船底被覆されて(*sheathed*)いない時は、全ての板張り板を切り破る(*cat thorow*)。船底被覆は、喫水下の船殻をタールと獣毛で以て包むように、船殻にしっかりと釘付けされた薄い板でぴたりと覆い被せることであり、虫が刺しても、虫はタールに耐えることが出来ないのである。

¹ 裂いた麻あるいは他の繊維質の材料で作られた、大砲の火縄(*Gun-match*)あるいは導火線(*slow-match*)、訳注：match の語源はラテン語の蠟燭の芯)

² 切り刻むこと(*hackling*)か、あるいは梳くこと(*combing*)によって切り離された亜麻繊維(*flax*)あるいは麻繊維(*hemp*)のきめの粗い部分。

³ 鯨、海獣、あるいは魚の油で肝油(*fish-liver-oil*)も含む。

船底清掃(*breaming*)は葦あるいはほうき¹で全ての汚れを洗うだけか、あるいは燃やすだけをするので、乾船渠の中で行うか傾船して(*Careene*)行う。

キャリオン
傾船、これは、船を軽くして、水が最も穏やかな時に、船をひっくり返さないように注意を払って、出来る限り片方の側で船を横たわせるように持つて行くことである。これが、ブラッシング オーバーセッティングする恐れから、大積載量の船、あるいは鋭利な船底²(4 sharpe flores、訳注：flore は floor と考える。4 は意味不明)を有する船を船底清掃するのに最良のやり方である。

¹ シュラブ(shrub)が英国とヨーロッパでは一般的である。この用語はほうきを作るために使われる腰折れしない低木にも充てられる。

² Mainwaring、上掲書 II、117、マ「…一つの小さな底(floor)だけで、喫水下が極めて鋭利な…」

(以下省略)



訳者挿入図 1：1616 年のジョン・スミスの肖像画

ランカスター朝国王の海軍
国王の船の艦船保持官、ウィリアム・ソパーの勘定書と在庫目録

スーザン・ローズ編集
海軍記録協会のためにジョージ・アレン&アンウィンが出版
ロンドン、1982 年

THE NAVY OF THE LANCASTRIAN KINGS
Accounts and Inventories of William Soper,
Keeper of the King's Ships, 1422-1427
Edited by SUSAN ROSE
PUBLISHED BY GEORGE ALLEN & UNWIN
FOR THE NAVY RECORDS SOCIETY
London, 1982
(蔵書 no.3658)

翻訳 山田義裕
2024 年 1 月

全般序言

グリニッジの国立海事博物館の図書館の手写本の中で、「no.4102」が付せられたものは、15 世紀の海軍勘定書のフォリオ版の大冊である。これらの勘定書は、国王の船の艦船保持官であるウィリアム・ソパーの職権によって書き上げられた、1422 年～27 年に関するものである。この期間に海軍は、フランスとの戦争のために、ヘンリー5 世によって作り上げられたが、彼の死に続く売却によってひどく散逸させられた。

(途中省略)

ソパーの誕生日、生誕の地、そして彼の家系の出所は不明である。・・・ソパーの家系が、サウサンプトンそのものに古くに根を下ろしていないことは確かである。ウィリアムが同市の記録に名前が挙がっている唯一の人物だからである。

彼はソールズベリー(Salisbury)からやって来た可能性がある。彼自身がそこに 1455 年に家を所有しており、親戚でありうるジョン・ソパーという名前の商人が 1440 年代にソール

ズベリーで商売をしていた。

(途中省略)

7p

ソパーが若者として最初に、町の商人の下で徒弟修業をするためにサウサンプトンに来たことは合理的に思える。この頃のサウサンプトンの産業はほとんど取るに足りないもので、町の主導的な立場の市民達は個人相手の商人であった。彼等の商売は、良好で安全な錨泊地と道路による首都との便利の良い交通路を持ち、船長達に、ノース・フォアランド(North Foreland、ケント州のアイル・オブ・ターネット半島〔Isle of Thanet〕に在る白亜の絶壁)を迂回し、テムズ河の河口を遡上する困難で時間がかかる経路を厭わせることなく、英国西部と中央の主だった羊毛の生産と織物の手工業地域との関係及びロンドンへの積出港というサウサンプトンの両方の位置関係に重く依存していた。

港は沿岸航海の商船がひしめいていただけでなく、イタリアン人のガレー船やカラック船が訪れるまでに至った。

(途中省略)

1 月 31 日(1430 年)に彼(訳注 : Luca di Maso degli Albizzi, Captain of the Florentine Galleys、フランドルスへの航海の途中に寄った)はソパーと共にハンブル川に錨泊している国王の偉大な船(複)を訪れた。アルビッツィは、グレースディウ号は彼が今までに見た中で最大で最も美しい船であると思ったが、さらに喜ばしいことに、その船上で夕食を摂った。

15 世紀前半の国王の船(複)

(途中省略)

29p

13 世紀の終わり頃、英国の国王は再び、普通はガレー船と記される自分自身の船を所有していた。各船が 120 本のオールを伴った 8 隻に及ぶ船が、ダンウィッチ、イブスウィッチ、ロンドン(2 隻)、ライム(訳注 : ライム・レジス)、ニューキャッスル、サウサンプトン、そしてヨークで建造され、1295 年に完成した。1336 年に国王のために、リンにおいてフィリップ号が建造され、ロンドンのポール号(Paul)の目録は 1373 年から存在する¹⁰³。王室のガレー船はほんの一握りに過ぎず、王国の海における防衛は明らかに、主にイングランドの一般の商船隊の肩にかかっていた。

(途中省略)

リチャード 2 世の下で 1398~9 年に、ジョン・チェンバレン(~Chamberleyn)は当初、トリニティー・オブ・ザ・タワー号(Trinity of the Tower)、グレースディウ号(Gracedieu)、ニコラス号、そしてジョージ号の 4 隻の船舶の小さなグループの責任をもった。トリニティー号のために、ノーフォークのブレイクニー(Blakeney)において帆柱を入手し、一多分バルト地方からの輸入、彼は船舶(複)を修理し、王室の自家消費用のワインのためにボルドーへ航海する目的及び国王の戦争を推進する目的のためにアイルランド

へ航海する乗組員達に支払いを行った。「2 個の^{トレステル}架台を伴った食卓(tabula mensal with 2 trestel)」が彼の使用のために提供されたとあるので、リチャード 2 世自身がトリニティー号で航海をしたことは明らかである。全支出額は£369 19^s 11½^dとなった。

チェンバレンの二番目の勘定書はヘンリー 4 世の治世の最初の 7 年間をカバーし、かなりの量の海軍活動を見せている。全期間に対して、彼は£3,945 5^s 1½^dを受け取り、£1,048 0^s 7½^dが、1402 年に女王をブルターニュから英国へ連行れて来た航海の(訳注:ブルターニュ公国を手に入れるためにブルターニュ公ジャン 4 世の末亡人ジャンヌ・ド・ナバールと結婚して英国に連れて来たが、フランス側の懸念によって、彼女の息子達はフランスに残された)安全を確保するために主に向けられた。出費は総額で£4,192 0^s 4½^dに上った。勘定書(複)の中には次の 6 隻の船が挙げられている。300 トンのトリニティー号、リチャード 2 世に所属していた新造されたバリンジャー船と同じようなニコラス号、王室の所有であったのは短期間で、カンタベリーの司教に与えられたアンヌ・ド・ラ・トール号(*Ane de la Tour*)¹⁰⁵、ホリゴースト・ド・ラ・トール号、元々ポルトガル船でキングス・リンの市長から£100 で購入した約 200 トンのキャサリン・ド・ラ・トール号(*Katherine de la Tour*)¹⁰⁶、そして最後に、バリンジャー船のゴーズグレース号(*Godesgrace*)、即ちグレースディウ・ド・ラ・トール号(*Gracedieu de la Tour*)であるが、この船は、全ての装具と共に某アントニー・リッツ(*Antony Ritz*)、即ちリス(*Rys*)に与えられていたリチャード 2 世が以前に所有していた名前の船¹⁰⁷ではなく、ロンドンの近くのレッドクリフ(*Redcliff*)(即ちワッピングとライムハウスの隣のラットクリフ [*Ratcliff*])のことで新たに建造された船舶である。また、王室の家族が使うために 1 隻の川用バージ船があった。これらの船舶の何隻かは入念に装飾が施され、ロンドン塔近くに錨泊して、華やかな光景を見せていたに違いない。グレースディウ号は天蓋(*le celeur*、訳注:意味不明)と船尾(*le sterne*)が赤と他の色が塗られ、ボウスプリットには大きな金色の鷲が立っており、ビークヘッド(*le Beek*)には、金色の王冠が立ち、船首と船尾の楼は複数の色が塗られていた。(途中省略:各船の装飾と塗装の記述がある)

これらの船の小船隊は、修理のためのいくつかの種類の施設が在り、その時代の通常やり方に従って、冬の月の間は動索が取り外され、その干潟(*les Woses*)(*mudflats*)の上に^{ヴェッセル}船体が水から引き上げて出された^{ベース}グリニッジを基地とした。この錨泊地のロンドン塔への近さが、15 世紀に H.M.S.とほとんど同じ意味で使われた「de la Tour」を説明するものであろう。

(途中省略)

しかしながら、これらのプロジェクトは全ての中で最大の目論見によって小さく見えた。サウサンプトンに特別に建設された^{ドック}船渠において、推定キャパシティー1,400 トンのグレースディウ号(*Gracedieu*)と共に、同船に同伴する 2 隻のバリンジャー船のヴァレン

タイン号とフォーコン号を建造する驚くべき計画が始まっていたのである¹²⁹。この計画の
 実行は、デーヴォンやコーンウォールの遠隔地からの作業員達が求められるような規模で
 あった¹³⁰。ソパーの全体の監督の下に、ロバート・バード(～Berde)が作業の責任を持っ
 たが、^{クラーク・オブ・ザ・キングス・シップ}国王の船の管理官(訳注：キャットン〔William Catton〕のこ
 と)が直接の責任を持
 たずにこれらの船を建造するために特別に新しく任命された男達の導入は、国王のキャッ
 トン自身に対する信頼がなにかしら欠けていたことを臭わすものかもしれない。ただそれ
 よりも、これらの任命は、既に述べたように、王室の船の管理行政全体がぎりぎりの所ま
 で悪化しており、何らかの緊急の状況下で事を進めなければならなかったことに他ならな
 かったように思える。

この責任を分担させたことの一部は、キャットンが、古い王室の^{ドックヤード}造船所の区域であるグ
 リニッジ及びケント州とサセックス州の境界における諸事のコントロールを保持し、一方
 でソパーがサウサンプトンを担当していたことの結果であった。キャットンは、トリニテ
 ィー・ロイヤル号を建造するために適した十分な木材を捜して、ケント、ミドルエセック
 ス、そしてエセックスの森を渉猟しなければならなかった。国王が、今までに無い規模の
 造船の目論見に乗り出した時、サウサンプトンが基地として、圧倒的に適しているよう
 に見えたに違いなかった。ニュー・フォレスト(New Forest)の大きなオークの森林が手近に
 あり、また安全な水深を持つ錨泊地が控えていた。海の男達は船(複)の乗組員を満たすこ
 とが出来、サウサンプトンは、東ケントの海岸を迂回し、河口を遡る厄介な通路を考慮す
 ると、テムズ河よりも英仏海峡での作戦のために都合の良い基地であった。サウサンプ
 トンとその周囲は実際に、多くの王室の船にとって、通常の「母港」となっていた。1417
 年に、ジェーザス号とホリゴースト号を含む12隻を下らない王室の船が、冬にハンプル
 川に錨泊させられた。ソパー自身、敵達の侵入と悪意に対して、国王の船を守ることを命
 じられたリチャード・スパイサー殿(Richard Spicer esquire)と彼に伴われた40人の弓手
 達を受け入れていた¹³¹。

1420年に退任したキャットンが、彼の仕事に対して、ガブリエル・デ・ラ・トール号
 (Gabriel de la Tour)とグランド・ガブリエル号(Grand Gabriel)を与えられることによって
 労われた時、国王の船の行政管理を統一し、再編成する決定的な試みがなされたようであ
 る。ソパーが^{クラーク}管理官に指名され、グレースディウ号の建造がサウサンプトンで続いている
 間、同じ港において他の船(複)を修理及び再艤装するために、施設もまた提供されること
 になった。彼の給料は、日当たり1シリングから1年当たり40ポンドへと倍以上にな
 り、一人の副官が提供された。ハンプル川における国王の大きな^{グレート・シップ}船(複)の主たる錨泊地
 も、ロンドンのプール、即ちグリニッジあるいはデッドフォードの前面の水域では起こり
 そうもないが、サウサンプトン水域ではよくあるフランスの襲撃の可能性に対する防御を
 するために要塞化されることになった。後から考えてみれば良く分かることながら、国王
 の船の行政管理を強化する国王と彼の評議会のこの努力が遅すぎたことは明らかである。
 フランスとジェノバの同盟によってもたらされた英仏海峡における危険な状況は克服さ

れ、全くの最初から、ソパーは衰退する部門を担当していたように思える。しかし、当時の人達は、ソパーが厳格かつ情熱的に、王室の造船所^{ドックヤード}をグリニッジからサウサンプトンへ移転することになる勤めにとりかかったという別の見方をしていたようである。

(途中省略)

グリニッジには存在しなかった施設である国王の船のための鍛冶場と倉庫の建設によって仕事は前進した。「ホリングストーン(holynstone、訳注：石の種類と考えられるが不明)」とラグストーン(ragstone、訳注：硬質の砂岩や石灰岩)で堅固に造られ、£200 近くの費用が掛かった。ハンブル川の錨泊地を守るための「堡塁(bulwark)」即ち塔は、キャットトンが未だ管理官^{クラーク}である間の秋にソパーによって建て始められ、全部が材木で造られていたので堅固さでは劣ったが、トーマス・トレワラック(～Trewarrak)指揮下の団の兵士達の守備隊に守られ、少なくとも二人の歩哨が、停泊している国王の偉大な船^{グレート・シップ}(複)を燃やすチャンスを待って岸に沿って隠れているという噂があった多数のスペインのガレー船を昼も夜も見張っていた。その他の修理の中でも、ほぼ完全な再建造^{リビルディング}であったトーマス号の大修理が、デッドフォードで行われた。同船は、ワッピングにおいて早い時期に^{ビーツィン}浜に上げられたが、1418 年の 10 月まで、デッドフォードにおいて盤木^{ストック}の上で待機していた。その作業を監督するために、彼の代理商(factor)であるデイヴィッド・サーヴェイジ(～Savage)を送った。

しかしながら、キャットトンが受け取った全ての金額、ロバート・バード受け取った全ての金額、ウィリアム・ソパーが 1420 年 2 月 3 日に国王の船の管理官^{クラーク}に任命される以前に受け取った全ての金額を考慮して概算すると、王室の出費の割合が、1415～20 年の時期に達したピークよりも 1420～2 年の時期には減少を見せていることが明らかである。

(途中省略)

我々はこちらで、この時期の王室の船を詳細に検討しなければならない。それらの船がサイズに於いて大いに異なっことは既に明らかである。索具において、船殻の建造に於いて、そして使用においても異なったのであろうか。残念ながら、北方ヨーロッパ全般、特に英国における 15 世紀の造船の技術的な詳細については極端に論争が激しく、証拠の性質からして、多くの点において完全な確信を持つことは困難である。コットン・コレクション(Cotton collection)に保存されている 1445 年頃のジョルジョ・チンボッタ(Giorgio Timbotta)によって書かれたもののよう、地中海地域では造船の論文が生き残ったにもかかわらず、比較できるような英国での船大工のマニュアルは無く、この時代にそうした文書が書かれたようには思えない¹³⁵。フィリップス手写本(訳注：18 世紀の英国人トーマス・フィリップスのコレクション)の中のものに似た船の索具類^{ギア}の多くの目録が有るが、いずれかの具体的な船の装備の完全なリストが得られることを当てにできるものはない。その目録のリストアップがなされた日付に実際に船上に在るものを記録しているのであり、どれか具体的な船が適切に機能するために入手出来るというものではない。特に索具に関しては、様々なロープとケーブルに与えられた名称のリストは、それらがどのように張り

渡されたかの絵を伝えておらず(訳注：本書の APPENDIX V として技術用語を載せているが、その中に、crane lyne, hand ropes, hedropes, hoke ropes, isynge rope, kele rope, pollances ropes, priall ropes wyndyng rope 等の綱類が挙げられている)、当時の船全ての紹介が無くては、我々にとっては完全ではないし、図が存在するものでも、技術的な図として意図されたものではなく、問題の解決と同時に同じ数だけの問題を提起するものである。

重要な一つのグループは海岸の町の印章から来るが、船が表しているものが、一つのメダルの中に合うように歪められているのかどうかを言うのは難しい。また、教会の彫刻と、宗教上あるいは説明をする目的で、絵画の背景の細部として最もよく出て来る船の様々な絵がある¹³⁶。

考古学的な証拠として、僅か一片だけが存在する。1439年に雷に打たれて、ハンブル川の泥土の上に横たわるグレースディウ号の沈船が彼岸潮(equinoctial spring tides)の極大の低水位時に未だに見ることが出来る。1874年の研究探索は記念物を収集したよりはましな程度であり、沈船に損害を与えた¹³⁷。1933年のその後の調査は、この船舶の部分的な調査と発見、そして沈船の板張りに関する然るべき細部の注意深い記録となった¹³⁸。

1848年にサウサンプトンの現在のアメリカン・ワーフの沖で見つかった沈船もまたジェーザス号かもしれないと言われており、何かしら価値がある情報が、今でも港の底の泥土によって隠されているであろうこの船舶の破片から得られるかもしれない。しかし、それを同号と同定することは想像であり、1848年に引き上げられた木材はずいぶん前に姿を消してしまった¹³⁹。

これらの状況の中で、英国における15世紀の造船についてのテーマ全体が困難を孕んでおり、我々の結論の多くが暫定的でなければならないことは明白である。

41p

一つの事実は信頼できる。当時の船舶のサイズは、国王のものであらうと個人が所有するものであらうと、樽、即ち1隻の船舶が積むことが出来ると推算された(*per estimationem* [as estimated]) ボルドー・ワインの樽の数によって推算されたことである。この数値はある数式に行き着き、エリザベスの時代に使われた数式が15世紀にも十分当て嵌められることが出来、それは「船倉の深さ×竜骨の長さ×100で割った主たる梁＝トン数」というプリン陸軍少将(Major-General Prynne、訳注：Michael Witworth～、M.M. 1968、"Henry V's Grace Dieu")の示唆を疑う理由は無いように思われる¹⁴⁰。

(途中省略)

船は勘定書の中で、次の四つのクラスに分けられている：バージ船、バリンジャー船、カラック船、そしてナーベ(*nave*)、即ち船である。

(途中省略)

44p

これらの船舶(訳注：マッソ・フィニグエラの絵やマタロの奉納模型船)の船殻は、普通

の地中海の方法に従って、カーベル造り、即ち、板の端と端を合わせた板張り^{エッ・ジ・ツ・エッ・ジ・ブランキン}であろう。それらの船は、14 世紀の早い時期に、バヨンヌのバスク海賊が地中海へ導入したと信じられている北方の新機軸^{イノヴェーション}である船尾材舵^{スターンポスト}によって船の舵が切られた。間違いなく、それらのサイズ、そして船殻の重量が、当時の接近戦^{クローズ・クォーター}の海戦において多大な有利性をそれらの船に与えた。当時の人々には、それらの船が圧倒的に成功している堂々とした戦闘用の船舶と思えた。年代記作者達の心の中において、海における全ての出来事の中で、カラック船の拿捕ほど印象的なことはなかった。王室の船隊の中で、船舶の最大のグループである数が 20 隻程のものは、単に普通のラテン語で「船である ナーベ^{シップ}(*nave*)と記されている。しかしこの言葉は、既に述べて来たその他のグループにおいて、船舶^{ヴェッセル}として使われたことはないので、この言葉は明らかに、技術的なセンスで使われている(手写本 MSS の中で使用されている一般的な用語は“vesslamentum”である)。それはそうだとしても、一方で 1,400 トンのグレースディウ号と、他方で 70 トンのマーガレット号という明らかに異次元の両船の間に共通した性質を立証しようとするには慎重でなければならない。クラスというのは完全に同質的なものではなく、実際にはいくつかのサブ・グループに分けられるのであろう。

これらの内の最も目立つものは疑いなく、「国王の偉大な船^{グレート・シップ}」として知られることになる 1,400 トンのグレースディウ号、540 トンのトリニティー・ロイヤル号、1,000 トンのジェーガス号、そして 740 または 760 トンのホリゴースト・デ・ラ・トール号から成っている。

これらの 4 隻の船舶は、ヘンリー 5 世の治世の間に順番に建造されたか、あるいは大幅に改造されたもので、トリニティー・ロイヤル号は 1413 年に、ホリゴースト号は 1415 年に、ジェーガス号は 1416 年に、そしてグレースディウ号は 1420 年に完成した。

(途中省略)

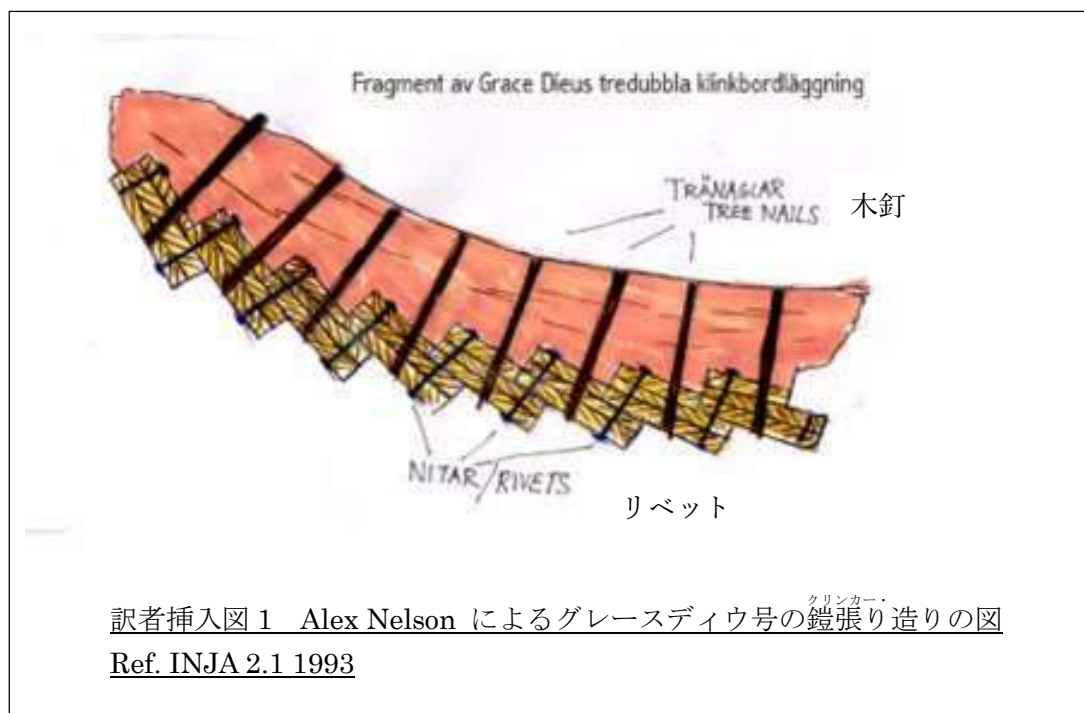
45p

地中海の影響は、これらの船の船殻には及ばなかった。これらは明らかに、反対側に在る先端を折り曲げられた釘によってしっかり留められた重なった板の条列^{ストレーク}(複)を伴う鎧張り造り^{クリンカー}であった¹⁵³。グレースディウ号の場合は、多分それまでに作られた最大の鎧張り造りの船で、1933 年にハンブル川から回収された板張りの部分^{ブランキン}(複)から、テクニクの詳細な研究が可能である。それぞれの板の条列は、他に例がない 3 層の板張りから成り立ち、2 枚の 12 インチ(訳注: 30.5cm)の板張り板^{フランク}(複)は内側で、1 枚の 8 インチ(訳注: 20.3cm)の板張り板の上に、4 インチの一つの重なり^{オーバーラップ}を伴って被さった。これらは、6 から 8 インチ程離して円形の座金^{ローグ}越しに船の内側から打たれた 8 分の 5 インチ(訳注: 1.6cm)の厚さの四角い鉄釘で以て外側にリベット付け(訳注: 板を重ねて打ったリベットの頭を叩き潰す)されて、固定された。(訳者挿入図 1、2、3 参照) 同船の推定の竜骨の長さは約 125~127 フィート(訳注: 38~39m)で、梁は約 48~50 フィート(訳注: 14.6-15.2m)であった。

これらの寸法は、竜骨長が 112 フィート(訳注：34.1m)の、1419 年にバヨンヌでヘンリー 5 世のために建造中であったようである船のものと比較できる。

(途中省略)

153 カーベル造りの船殻は明らかに何らかの問題を英国の船大工達に提起した。或る段階において、ソパーは、”en cetes pays ne trouvons que poy de gentz que savent nye nief nies le carrakes renoveller [訳者試訳：この国においては、人々は穴を開ける(trouvons)ことを知らず、船(nief)をカラック船(carrake)に変える(renoveller)ことを知ら(savont)ない] ”という理由によって、外人の大工達を雇用する許可を諮問会に願い出た、」 P.R.O. Exchequer. Treasury of Receipt. Council and Privy Seal. E28/38. ボルドーにおいては、カーベル造りは 15 世紀の末期の最後まで一般的ではなかった。J. Bernard 上掲書(註¹³⁶) pp.334-5. ブルターニュにおいては、H. Touchard は 1460 年以前におけるその地方のカーベル造りの船は全く見つけていない。H. Touchard, *Le commerce maritime Greton à la fin du Moyen Age*. pp. 316-7.





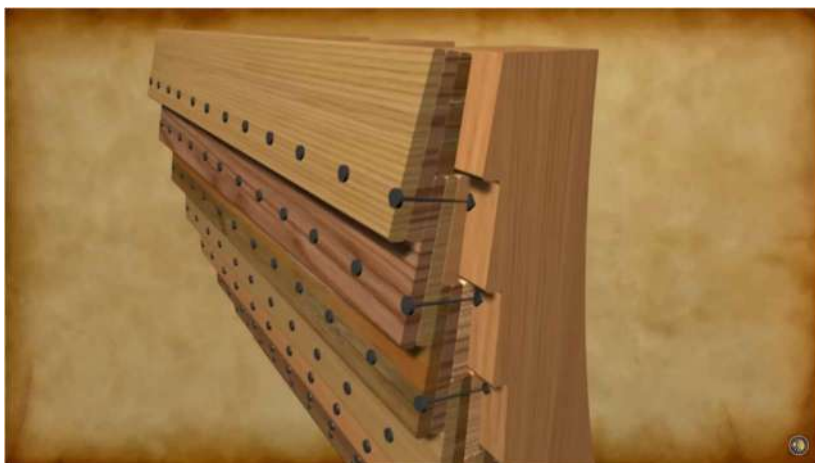
Web site の博物館の説明文：Grace a Dieu (1488 年)

スケール：1:48。グレース・ア・ディウ号からの材木の板張り板(複)及船体の建造に使われた鎧張り造りを描いている断面模型。模型は全部が木材で作られ、塗装はされておらず、ニスも塗られておらず、ラフな仕上げである。断面が四角い肋骨が3本立っており、5個の窪みが切られたその外側の表面に、2枚の水平に重なった板張り板(複)が嵌められている。板張り板(複)は、肋骨(複)の反対側の面から突き出された木製のダボ(peg)(複)、即ち木釘(treenail)(複)で以て、肋骨(複)にしっかり付けられている。外気に当たった円形の金属の円盤(複)が、各板張り板において、2個の水平な列(複)となって板張り板(複)の中に打ち込まれている。肋骨(複)は、それらの頂部と底部の端に2個の木製の板によって一緒に保持されている(訳注：船内側、即ち裏側のこと)。真中の肋骨の頂部に鉛筆で「頂部」と書かれている。3番目の肋骨の側面に鉛筆で「グレース・ア・ディウ号の板張り」と書かれている。チンハ・ミツタ

R. モートン・ナンス(R. Morton-Nance)は、「14 世紀の、船に対する最高の貢献は、バス
ク海賊達の北方の四角帆の装具の地中海への導入と、そこでのジェノバ人、ヴェネチア
人、そしてカタルーニャ人による模倣であった。15 世紀の貢献は、地中海の伝統、即ち
「ラテンの」船とのコンタクトによってカラック船の姿へと改善されたコグ船を北と西の
ヨーロッパへ持ち帰ったことであった」と述べた¹⁵⁶。(156：R. Morton-Nance ‘The ship
of the Renaissance’ M.M.蔵書 no.3528)

(途中省略)

訳者挿入図 4, 5, 6 : 2005 年 6 月 UK 4channel プログラム“Time Team”(48 分)より



三枚一組の板張り板の鉄釘のリベット付



三枚一組の板張り板の^{ブラッシング}木釘による肋骨への取付け



1420年のコートニー(Courtney)の遠征は、大変興味深い。第一に、そのこと自体がかなり特別な出来事であることと共に、この機会に、船隊がグレースディウ号によって先導されたことが明白と思われるからである。常に、この大きな船は失敗で、海へ出たことが無く、王室の「壮大な狂気(folie de grandeur)」であることが示唆されて来たからである。しかし、ソパーは決定的に、1420～2年の勘定書の中で、「海を安全に保つことに関して、デヴォン伯爵と航海を終えた後で(post viagium Comitis Devon super salva custodia maris completum)ソパーの責任となったと述べている¹⁷³。

(途中省略)

続く何年かの間に、4隻の大きな船^{グレート・シップ}を航海可能な状態にしておく試みは次第に消えて行った。1432年頃、グレースディウ号だけが、大帆柱と帆桁が降ろされてはいたが、浮いていた。他の船は、干潟^{ワッド・フラット}の上に特別に造られた船渠(複)^{ドック}の中に居り、トリニティー・ロイヤル号とホリゴースト号はハンプル川に、ジェーガス号はサウサンプトンに在った¹⁸⁹。

元々、これらの船は、修理が出来るように船渠入り^{ドック}していたのであるが、時が経ち、国王から金が来なくなると、これらの船渠(複)^{ドック}を上手いことに墓^{グレイブ}とすることが出来たのは明らかである。(途中省略)

1432～6年の間、このレベルの活動さえもなお減少し、グレースディウ号もバースルドンにおいて、ハンプル川の浜辺に上げられ、残っていた装具は剥ぎ取られ、同船は、船渠を作るために泥土を掘り出した「垣根」^{ヘッジ}によって保護されていたが、将来の修理が期待される様子は無かった。(途中省略) 1439年1月、グレースディウ号は真夜中に雷に打たれて、水線まで焼けてしまった。

(途中省略)

船渠(dook)^{ドック}の賃借^{ヘイヤー}のための金銭の支払い。

また、既述の船舶保持官(訳注：単にkeeperとなっているがこの後の項目から船舶保持官である)の名においてロンドンの大工、ロバート・パーフット(～Purfote)によってデッドフォード・ストランド(デッドフォード)のウイリアム・ラムゼー(～Ramessey)に対して、船渠(dook)^{ドック}と呼ばれる、或るそこを掘削したもの(a certain digging there)^{ヘイヤー}を賃借し、その中に王室のキャトライン号(Katrine)^{ムーアリング}を繋留^デするために支払われた金。この掘削したもの^デは、ウイリアム自身に属する或る庭園の中に、荒廃した同船を支えるために、最近に作られ、金銭は正当なものであったが、既述の後の国王のヘンリー5世卿の第10年の8月末日から現国王の第1年3月5日まで遅滞しており(in arrears)、即ち(to wit)、国王の大いなる便宜のための、この船渠(dook)^{ドック}のために、彼との契約によって毎年 6^s。ー合計 3^s 1^d。

^{ドック}船渠(*dok*)^{ハイヤー}渠を賃借するための更なる金の支払い。

同様に、国王の船の保持官の名において、既述のロンドンの大工のロバート・パーフットによって、既述のウィリアム・ラムゼーに対して、キャトライン号と呼ばれる王室の同船をデッドフォード・ストランドにおいて、同船の荒廃ゆえに、この王室の船に支えを備えるために、彼から^{ハイヤー}賃借した^{ドック}船渠(*dook*)と呼ばれる或る^デ掘削したものの^{ハイヤー}賃借のために支払われた金銭、即ち、既述の管理(*controlment*)の下で現国王の第1年の3月5日から同国王陛下の第3年の3月6日まで、即ち2年間と1日、国王の利益のために上記にて合意した^{ドック}船渠(*dook*)のこの^{ハイヤー}賃借に毎年受け取る。

合計 12^s 0¹/₄^d。

個の船への合計出費 15^s 0¹/₄^d。

以上

エリザベス朝の海軍行政管理

編集

C.S.ナイトン

及び

デイヴィッド・ローズ

海軍記録協会出版物 Vol.160

英国及び U.S.A. 2013 年

ELIZABETHAN NAVAL ADMINISTRATION

Publications of The Navy Records Society No.160

Edited by C.S. Knight

And

David Loads

PUBLISHED BY GEORGE ASHGATE

FOR THE NAVY RECORDS SOCIETY

England and U.S.A. 2013 (蔵書 no.1599)

翻訳 山田義裕

2024 年 1 月

序言

(途中省略)

xxvii p

デッドフォードはこの頃(訳注：16 世紀中頃過ぎ)、ウーリッジとポーツマスにおけるものと同じような設備を伴った主たる倉庫と造船所であった。ジリングムは主たる錨泊地で、ライとハーウィチに、そしてコルネ川(River Colne)のブライトリングシー(Brightlingsea)に、小型の前哨基地があった。時折、王室の船はニューキャッスル、ブリストル、あるいはドーバーで役務についたが、そこには恒久的な設備はなかった。海軍

ドックヤード
造船所(複)は陸上における最大の産業組織であり、材料の膨大かつ容赦のない取り入れを必要とした。綱類と帆布はアルダーマン・クリストファー・ドレイパー(Alderman Christopher Draper)のようなロンドン市の商人達から大量に買い付けられ、配達のためにフェリー舟でデッドフォードへ下った。ケントとサセックスの王室の森が必要な材木をある程度供給し、海軍は伐採及びそれらが必要とされる造船所(複)へ荷車で運ばれる費用を支払うだけであった。(途中省略) 海軍本部の建物には猫がいなかったので¹、ロジャー・クラットウェイ(Roger Cratway、彼はメアリー・ローズ号の調理人でもあった)によって供給された猫いらずの購入が必須であった。(途中省略)

大砲は、また別の複雑な行政管理手順を必要とした。船が、活動する役務の準備がされる時は、武装される必要があり、これは通常デッドフォードで行われたが、それは大砲が備蓄されているロンドン塔から川を下って持って来ることが出来たからである。(途中省略)

明らかなことは、エリザベス朝の海軍本部は、24 ないし 36 人の恒久的なスタッフと、主だった 5 個所で、何百人もの数の常時のワークフォースを持つ大きな組織であったことである。

(以下省略)

I ^{ステーツ・ペーパー} 国家文書における最初の海軍の^{ビジネス}仕事

1 女王の船のリスト：ウィリアム・セシル卿による注意書きを伴う
[SP 12/2, no.30 (CSPD 1547-80. P. 121)] ¹ 1559 年 2 月 20 日

1558 年(1559 年)2 月 20 日 エリザス 1 世の第 1 年

全ての女王陛下の船の名前と現在それらが居るか場所、及び備考。

	船	トン	乗組員
ジリングム	メアリー・ローズ号	600	350
	ライオン号	500	350
	フィリップ・アンド・メアリー号	450	300
テームズ河	グレート・バーク号	600	330
	ジェーザス号	600	330
	タイガー号	160	120
	ブル号	160	120
	レッド・ガレー号	—	300
	ブラック・ガレー号	—	300

	ブリガンタイン号	—	300
	船	トン	乗組員
テームズ河	フラワー・ド・リュース号	40	30
	サン号	60	60
ポーツマス	ニュー・バーク号	160	120
	メアリー・ウィラビー号	160	120
	ジャーフォーコン号	140	100
	セイクレット号	160	120
	サラマンダー号	300	200
	アンヌ・ギャラン号	300	200
	ダブル・ローズ号	40	30
	ヘアー号	40	30
ナロウ・シー*1	セイカー号	70	60
	バーク・オブ・ブローニュ号	60	60
	ブライト・フォーコン号	60	60
	スプライト号	40	30
現在北方に派遣中	グレイハウンド号	160	120
	フォーコン号	100	80
	フェニックス号	70	60
現在、新造または修理で乾船渠入り中： ドライ・ドックド			
ウーリッジで新造中	ピーター号	800	600
ポーツマスで新造中	ジャネット号	200	160
ポーツマスで修理中	スィープステイク号	300	200
デッドフォードで修理中	ハート号	300	200
	アンテローペ号	300	200
	スワロー号	200	160
	ジョージ号	120	100

*1 Narrow Seas：英仏海峡とアイルランド海。

(以下、バーク船とガレー船、徴用商船を省略)

800 (トン) 1553 年に焼けたヘンリー・グレース・ア・ディウ号¹ (1 8 月 25 日。
ウーリッジで船渠入りの間。Macyn、日記、p.43。日記の著者は「世界で…最大の」と呼
んでいるこの船は、エドワード 6 世の即位の時にエドワード号と名前が変えられたが、
(此处では) 古い名前で思い起こされている。NEM, p.487 参照)

(途中省略)

31p

【f.8】 平常時勘定書。デッドフォード：

主の 1562 年。エリザス女王治世第 4 年

3 月末日に、倉庫、造船所及び材木置場(dock and timber-yards)の管理者達、また船大工
達、木挽き達、鍛冶屋達、大工達、労働者達、及び女王陛下の船(複)の新たな建造に関し
てそこで働くその他の者達に支払いと、同じ者達に糧食が支給され、そして種々の人々に
対して彼等への様々な糧食が支給され、そして女王陛下の船(複)での使用のために、女王
陛下の倉庫へ配達された。1 月初日に始まって、続いて、本日終わったのは以下の通り：

(途中省略)

32p

【f.8v】 * 【綱を巻く労働者達】

(省略)

* 【船舶保持官】。船乗りウィリアム・パトリック(～Patricke)へ同日に、乾船渠¹に
横たわっている女王陛下の新しい船の安全保持のために、そこで女王陛下に毎日仕え、
役務についている前述のように始まって終わった 3 カ月と 6 日間の賃金を、各月当たり 6^s
8^d で以て。合計—£1 1^s 5^d。

* 【労働者】。(省略)

* 【船舶保持官】。船乗りのギル・ホール(Giles Hall)へ同日に、デッドフォードで、そこ
において乾船渠に横たわっている女王陛下の船(複)の 1 隻²の安全保持のために、女王陛
下の役務に就いている賃金を同日に、上記したように始まって終わった 1 年の 4 分の 1 の
期間に、月当たり 13^s 4^d でもって。合計—£4 5^s 8^d。

¹ 乾船渠は元来、そしてこの時期でも未だ、船の下側を検査し、修理することが出来るよ
うにするために、ポンプで水を無くす前に、土と小石(rubble)の壁(複)で密閉した、掘削
された泊渠(複)であった。そのような船渠は全ての主な基地(複)に存在したが、ただ船
は、定期的な補修管理のために船渠の外で、しばしば浜上げされた。(次の p.35. 10 参
照)1578 年にデッドフォードにおいて、閉めることが出来る(closable)材木の扉(複)が初
めて導入されたようであり、これは英国の海事の進展を大いに支えた大技術革新であっ
た。Oppenheim, History, p.150. Rodger, Safeguard, pp.335-6, B. Dietz, 'Dikes,
dockheads and gates: English docks and sea power in the sixteenth and seventeenth
centuries'. MM, LXXXVIII (2002), pp. 145, 153n. 12.

* 【(労働者を削除) 栓 保持官】。労働者ウイリアム・アリー(～Ally)へ同日に、栓 を保
持し、女王陛下の 2 隻の船が横たわっている同船渠を水無しで保つよう、水を外に出すた
めに¹、毎日女王陛下の役務に就いている上記したように始まって終わった 90 日間の彼の
賃金を、日当たり 8^dでもって。合計—£3。

(途中省略)

¹ 即ち、必要に応じて船渠の仕切りを破ったり、また閉じたりすること；この「栓」の
一時的な性格は、頻繁な補修管理を必要とした。Oppenheim, *Naval Accounts* Hen.VII,
pp. 170-1。船(複)は後のページ(p.61)においてトライアンフ号と ヴィクトリー号と同定さ
れる。

(途中省略)

* 【馬による配達費用(Riding charges)】。配達人ジョン・エルマー(～Elmer)に同日に、
投函された幹部の手紙を海事の理由のために、何通か種々の場所に運ぶために女王陛下の
役務に毎日就いている上記したように始まって終わった 90 日間の彼の賃金を、日当たり
12^dでもって。合計—£4 10^s。

* 【船大工】。ヴェネチア人の船大工アウグスティーノ・レヴェーロ(Augustino Levello)
に同日に、女王陛下の 2 隻のガレー船を修理して直すために¹女王陛下に毎日仕え、役務
に就いている上記したように始まって終わった 90 日間の彼の賃金を、日当たり 16^dでも
って。合計—£6。

¹ 実際に海軍はこの時期に、就役している 3 隻の次のガレー船を有していた。マーメイド
号(即ちブラック・ガレー号)、スピードウエル号(*Speedwell*)、そしてトライライト号
(*Tryright*)で、各船元来はフランスから捕獲したものであった。英国の船大工達はガレー
船の技巧が無かったので、このイタリアン人はそれらの船の面倒をみるために特別の賃金
で留め置かれた。(以下省略)

【f.11v】 家 大 工 達 (省略)

労働者達

ウイリアム・アリー、親方、4^dで 30^{ナイト}夜

10^s

リチャード・レインスフォース、4^dで12日 7^s

ジョン・ハーレストン、6^dで94日と潮汐^{タイド}¹ 47^s

(この後6^dで94日と潮汐^{タイド} 47^sが5人挙げられているが省略)

(この後6^dで13人(日数は異なる)が挙げられているが省略)

¹ 潮汐は元々、既に浜上げされていた船に、何らかの作業をすることが出来た潮汐(複)(即ち、潮たるみ〔slack water、訳注：干潮時または満潮時の際に潮が一時的に静止している状態〕に適用される用語であった。それが、水の実際の状態とは関係なく、困難あるいは緊急の仕事に対する過勤務、即ちボーナスの支払いの標準単位となった。従って、これらの書き込みは、関わった男が標準のレートでしかじか働き、しかじかの過勤務をしたことを意味し、彼の稼ぎ高は、標準のレートで(最初の実例では)94日に等しくなる。このことから暗示されるのは、此处にリストアップされている6人の男は、或る決まった仕事のために雇用された一団であったことである。「夜」もまた、5時間の過勤務を意味すると考えられる。王政復古の頃、「潮汐」1½時間の過勤務の固定の単位となった。これらの後の使用については、N.A.M. Roger (編)、*The Naval Miscellany, Volume V* (NRS, Vol. 125, 1984)、pp.97-8 ; Pepys, *Navy White Book*, pp. 45, 46 & n.1 中の R. V. Saville (編)、'The management of the royal dockyards, 1672-1678' を参照。

(途中省略)

43p

* 【船渠保持官】。労働者ウィリアム・アリーへ同日に、栓^{プラグ}を保持し、女王陛下の2隻の新しい船が横たわっている同船渠を水無しで保つように、水を外に出すために、毎日女王陛下に奉公している上記したように始まって終わった91日間の彼の賃金を、日当たり8^dでもって。合計—£3 0^s 8^d。

(途中省略)

61p

* 【栓保持官】。労働者ウィリアム・アリーへ同日に、栓^{プラグ}を保持し、トライアンフ号とヴィクトリー号¹が造られた船渠を水無しで保つよう、水を外に出すために、栓^{プラグ}を安全保持して、毎日女王陛下に仕えて役務に就いていた彼の賃金を、上記したように始まって終わった92日間に対して、日当たり8^dでもって—£3 1^s 4^d。

¹ これら2隻の船は1562年9月に進水した：グラスゴー、「リスト」、p.305。

訳注：その他の栓^{プラグ}保持官(ウィリアム・アリー)の書き込みは253p、268p、287pに在るが、書き込み内容は61pとほぼ同じである。

【f.35】 マーシュマン(Marshmen)¹

ジョン・ヒルトン(～Hilltun)、親方、8^dで 50 日と潮汐^{タイド} 33^s4^d

ジェフリー・ヘイワード(Jeffrey Hayward)、7^dで 48 日と潮汐^{タイド} 28^s

(以下 29 人が挙げられているが省略)

【ページの合計】－£30 5^s 1½^d。

【f.35v】 ローレンス・ヒード(～Heede)、7^dで 48 日と潮汐^{タイド} 28^s

(以下 27 人が挙げられているが省略)

【ページの合計】－£20 9^s 5^d。

¹ 船が進水する時に、船渠の先端を掘り出す者達：船渠の扉^{ドック・ゲート}の導入に続いて、1580 年代の早い時期に勘定書から消える：Rodger, *Safeguard*, p.335.

*訳注：本書 Appendix 2, GLOSSARY 中「marsh earth. 船を船渠入りするために、池を^{フォーム}形作り、密閉するために土壌を掘って取り除くことで、マーシュマンの活動。

(途中省略)

【f.49v】 マーシュマン(Marshmen)¹

ジョン・ヒルトン(～Hilltun)、親方、8^dで 18½ 日と潮汐^{タイド} 12^s4^d

ジェフリー・ヘイワード(Jeffrey Hayward)、7^dで 23½ 日と潮汐^{タイド} 13^s8½^d

(以下 33 人が挙げられているが省略)

【ページの合計】－£15 14^s 2½^d。

¹ 次のような頭書きではじまる：「デッドフォード・ストランド(Deptford Strand)のマーシュマン(複)^{レイバラー}と労働者達が、そこではヴィクトリー号とトライアンフ号と呼ばれる女王陛下の 2 隻の新しい偉大な船^{グレートシップ}を進水させて外に出すことに対して、同船渠を新たに洗い流して(scouring)^{キャスト}投棄する(casting)ために船渠の先端を開けて取り出すためと、また、そこで新たに作られるか、または直される(a-mended)^{アメンド}グレート・バーク号とジェーガス・オブ・リュウベク号を乾船渠入りさせるため、また同(船渠)を再び閉める^{ドック}のために、そこで為されなければならないその他の必要な仕事を伴って働くものである」上掲書 f.12.

(途中省略)

【f.51】 空欄³

オーク材 * 【£31 6^s 8^d】、バーク船 * 【£14】、そしてビルバオの鉄 * 【£4 14^s 1^d】。

ロンドンの商人フランシス・レインボロ(Francis Rainboro)⁴に、12月末日に、6 $\frac{1}{2}$ 車分^{ロード}、及び彼が有していたオーク材の15フィートの二股材^{コンパス・チンバー}と、それをデッドフォード・ストランドにおける女王陛下の船(複)に使うために、そこへ配達したことに對し、一車分用に50フィートに(訳注：切断した)後で、一車分当たり10^sで、-£31 6^s 8^d。更に彼には、テムズ河の河口での砂浜(複)^{サンド}の測深のために、彼が有している15トンの積載(portage)の1隻のバーク船を、契約によって -£14。更に、5個の三脚の五徳(trivet)、8個のリング付きボルト、19個の据付用ボルト^{セッティング}、そしてあらゆる種類のスパイクで、重量は1900(ポンド)3クォーター(訳注：1クォーターは28ポンド)8ポンドとなり(訳注：1992ポンド)、100(ポンド)毎に23^s 4^dで以て -£23 4^s 7^d。そして、更に彼には、7トン814ポンドの重量のビルバオの鉄を、トン当たり£11で以て-£81 9^s。合計-£150 0^s 9^d 5。

ディール板^{ボード}(Deal-board)(複) * 【£23 4^s】 及び帆柱(複) * 【£7 10^s】。ロンドンの商人 ジョン・ワーナー(～Warner)に同日に、女王陛下の船(複)に使用するために彼が所有していたディール板^{ボード}(訳注：モミや松の柔らかい切りやすい材質の木材を鋸引きした板)116枚をデッドフォードで配達した値段、4^sで-£23 4^s；そして、更に彼には、約8及び9ハンド(訳注：手幅尺、4インチ相当、馬の高さを測るのに用いた)の3本の帆柱を、帆柱当たり50^sで以て-£7 10^s。合計14^s。

ウェインスコット板^{ボード}(Wainscot-board)(複) * 【£18】 及び2個の砥石 * 【14^s】。ロンドンのウィリアム・ガーデラー(～Girdeler)に同日に、女王陛下の船(複)に使用するために彼が所有していたウインスコット板^{ボード}(訳注：バルト地方から輸入した上質のオーク材)を100枚で£12でもって、-£18；そして、更に彼には、2個の5フィート超の大きな砥石の値段を、-14^s 8^d。合計 -£18 14^s 8^d 6

³ 下書きでは(Draft notes payment made to 'Fox': BL, Add. MS 78169, ff.15, 19v、訳注：本書 Appendix 4)、この箇所^{セクション}の二つの記入は、それらが最終勘定の通常外請求額^{エクストラ・デマンド(リリー・チャージ)}の箇所に写されたために削除されている：p.225(Alexander), 226(Myndge)参照。

⁴ レインボロ(Francis Rainboroughs)はテムズ河において主だった船主の一人となった：W. R. Chaplin, 'William Rainsborough (1587-1642) and his associates of the Trinity House', MM, XXXI (1945), pp. 178-97.; K. R. Andrews, *Ships, Money and Politics: Seafaring and Naval in the Reign of Charles I* (Cambridge, 1991), p. 173 and passim; W. D. Jones, *Thomas Rainborowe* (c. 1610-1648), *Civil War Seaman, Siegemaster and Radical* (Woodbridge, 2005).

⁵ Draft notes payment made to Vincent Gonson('Vinsent': BL, Add. MS 78169, f.15.

⁶ Draft notes payment made to the merchant's wife ('uxor') by two bills:ibid: f.16.

(途中省略)

97p

【f.51v】木釘(*trenail*)^(複) ケントのジョン・カウパー(～Cowper)へ、12月末日、女王陛下の船で使用するのために彼によってデッドフォードにおいて配達された 40,250 本の木釘の値段、即ち、5 スコアー(score、訳注：20)を 100 本にした後、18 インチ(訳注：45.7cm)の長さの 2,000 本の木釘を、100 本毎に 18^dで -30^s；更に 30 インチ(訳注：77.1cm)の長さの 8,000 本の木釘を、100 本毎に 2^s 6^dで -£10；24 インチ(訳注：61.0cm)の長さの 15,000 本の木釘を、100 本毎に 2^sで -£15；更に 28 インチ(訳注：71.1cm)の長さの 1,000 本の木釘を、100 本が 2^s 4^dで -23^s 4^d；更に 26 インチ(訳注：66.0cm)の長さの 1,000 本の木釘を、100 本毎に 2^s 2^dで -21^s 8^d；更に 25 インチ(訳注：63.5cm)の長さの 1,500 本の木釘を、100 本毎に 2^s 1^dで -30^s 3^d；更に彼に、20 インチ(訳注：50.8cm)の長さの 11,750 本の木釘を、100 本毎に 20^dで -£9 15^s。合計 -£40 2^s 1^d。

材木、板張り板、板そして薄板。ロンドンのクリストファー・ネイラー(～Nailler)に同日に、彼によって供給され、デッドフォードにおいて女王陛下の船での使用のために、そこへ配達された 5 インチ(訳注：12.7cm)のオークの板張り板 2,337 フィート(訳注：712.3m)の値段を、100 フィート(訳注：3.0m)毎に 15^sで -£17 10^s 8^d；更に 4 インチ(訳注：12.7cm)のオークの板張り板 18,999 フィート(訳注：5791m)の値段を、100(フィート)毎に 12^sで -£114；更に 3 インチ(訳注：7.6cm)のオークの板張り板 13,753 フィート(訳注：4191.9m)の値段を、100(フィート)毎に 10^sで、-£68 15^s 4^d；更に 2 インチ(訳注：5.1cm)のオークの板張り板 6,379 フィート(訳注：1,944.3m)の値段を、100(フィート)毎に 8^sで -£25 10^s 6^d；更に 1/2 インチ(訳注：1.27cm)のオークの板と縁が薄い(featheredge)の板 31,819 フィート(訳注：9,698.4m)の値段を、100(フィート)毎に 5^sで -£79 11^s；更に四角い 34 フィート(訳注：10.4m)のオークの板の材木を 214 車分を、各車分を 10^sで、-£107 6^s 10^d；更にオークの心材の薄板²を、車分を 20^sで、-£5 10^s。合計 -£422 17^s 8^d。

2 オークの心材(訳注：木の芯の赤くて硬い部分)から作った薄板。

(途中省略)

99p

【f.53】彫刻と塗装 サウスワークの彫刻家リチャード・ロウランド(～Rowlande)に 12 月末日に、女王陛下の船のエイド号(*Aid*)に、木製の女王陛下の盾を彫刻して取り付けた技に長けた仕事に対して、値段 -£5；更に木製の 3 個の大きな頭部の彫刻に対して、1 個当たり 10^sで、-30^s；更に彼に、同船を飾って据え付けるために、2 個の木製の胸像柱²の彫刻のために、値段 -20^sで、合計 -£7 10^s。

1 アンソニー・ロールの第 2 部(BL)に見られる何隻かの軍艦が付けている彫刻されたビー

クヘッドのためのもの。H. S. Vaughan, ‘Figure-heads and beak-heads of the ships of Henry VIII’, MM. IV (1914). Pp.37-43, a pioneering study we regrettably failed to cite in our edition of the Roll.

² 船尾手摺^{タフレール}の下彫刻という、ずっと後の、もっと一般的な意味の適用ではなく、柱^{ピラー}(pillar)即ち台付の胸像(pedestal bust)(神エルミナス [god Terminus] の彫像から : OED ‘term’ sb. V.15)という元来の意味であろう

(途中省略)

【f.55v】

104p

(途中省略)

旗^(複)の製作。 ロンドンのステファン・アンドロス(～Andros)に同日に、女王陛下の船^(複)で使うために、聖ジョージの十字の付いた 12 枚の大きな旗の製作のために、各旗の製作に 2^s、更に 8 枚の他の旗を 1 枚当たり 16^dで、—10^s 8^d、そして更に彼に、同旗^(複)を縫うための糸で、—2^s 6^d。合計 —£1 17^s 2^d。

【ページの合計】 —£155 1^s 10³/₄^d。

【f.56】 赤いサージ布(*Red say*)。

(途中省略)

インクと計算チップ^{カウンタ}(*counter*)(複)。 ロンドンのウイリアム・カービー(～Kirbye)に同日に、彼によって女王陛下の海事に関する事項の官吏^{クラーク}の幹部^{オフィサー}達に配達された、同事項に関する帳簿^{ブック}(複)を書いて作るための 3 クォート(訳注 : 1/4 ガロン=3.4 リットル)の(インクの)値段、1 クォート当たり 16^dで、—4^s ; 更に彼に、4 ポンドの重さの計算チップ(*casting counter*)(複)、1 ポンド当たり 2^sで、—8^s。合計 —12^s。

(途中省略)

109p

【f.59v】

泥^{マーシュ・アース}の土。 プラムステッド(Plumstead、訳注 : ウーリッジの東の丘陵地帯)の寡婦ジョアン・ブクタン(Joan Bouchtum)に同日に、女王陛下の埠頭をそこで新たに直して修理するために、彼女が所有して持ってきた 12 艘の舢舨^{ライタール}に満杯^{ライタールフル}の(*lighterful*)値段、各舢舨に満杯で、2^s 6^d —£1 10^s 0^d。

舢舨業者のロンドンのジョン・テイスター(～Taster)に同日に、埠頭をそこで直すために泥^{マーシュ・アース}の土を運んで女王陛下の役務^{サービス}をするための彼の舢舨^{ライタール}の役務^{サービス}のために、4 週間、各週当たり 6^s 8^dで、—£1 6^s 8^d。

燃やす葦^{バーニング・リード}。 パリス・ガーデン(Paris Garden)とジョン・ロウリンズ(～Rawlins)に同日に、女王陛下の船^(複)で使うために、彼の所有で、ウーリッジに配達された 4,500 の(訳

注：「本数」と考える^{バーニング・リード}燃やす葦、1,000(本)毎に、£2 5^s。(訳注：【F.77v】に、船の^{フリミシング}船底焼き清掃用に^{リード}葦が出て来る)

鋼製のスコップ(*Steel shovel*)(複)。轆轤職人(turner)のジョン・ベンボウ(～Benbow)に同日に、彼によってウーリッジで配達された、その埠頭に不可欠な使用のために 2 ダースの鋼製のスコップ、1 ダース当たり 7^sで –14^s。

【ページの合計】 –£9 14^s。

(途中省略)

【f.62v】

(途中省略)

112p

鋼製のスコップ(複)。ロンドンのジョン・ベンボウに 6 月末日、彼の所有で、女王陛下の船の使用のために、彼によってウーリッジで配達された、1 ダースの鋼製のスコップ、契約による値段 –7^s。

^{ラビツシユ}がらくたの運搬(*Carrige of rubbish*)。ジェローム・ヒュースター(Jerome Hewster)に同日、3 匹の馬を伴った彼の荷車と女王陛下に奉公する一人の男による、女王陛下の造船所^{ヤード}から、その^{ラビツシユ}がらくたを荷車で 340 車分を運ぶ彼の奉公^{サービス}に対して、1 車分当たり 1^dで –28^s 4^d；更に彼に、船渠^{ドック}を平らにするための 100 車分の砂利^{ロード}に対して、1 車分当たり 4^dで –33^s 4^d。合計 –£3 1^s 8^d。

^{ショアー}支柱(複)の運搬。リュイシャム(Lewisham、訳注：デッドフォードの南約 5km)、ペッカム(Peckham、訳注：デッドフォードの西南西約 4km)、エルタム(Eltham、訳注：ウーリッジの西南西約 5km)、ダリジ(Dulwich、訳注：グリニッジの西南西約 5km)のリチャード・マイルズ(～Mylles)、ジョン・ブローコーズ(～Brokhose)、ヘンリー・オリフ(～Ollyff)、ウイリアム・クラーク(～Clerke)、ジョージ・ケーン(～Cane)及びその他 12 人の人々に同日、ウエスト・ウッド(West Wood)と呼ばれる女王陛下の森からウーリッジへ、女王陛下の船(複)に使うために、54 車分の支柱^{ショアー}を運んだのに対し、車分毎に縦割りした材木^{ロード}で 50 のシャイド(shide、訳注：1 立方フィートの半分)にした後の 1 車分当たり 14^sで、–£3 3^s。

(途中省略)

【f.65】 空欄³

砂利。ウーリッジのジョン・アバータン(～Abartun)とジョン・アスビー(～Asbye)に 9 月末日に、その女王陛下の船渠^{ドック}の床^{フロアリング}を張るために、彼等によって供給されてそこで配達された 100 車分の砂利^{ロード}の値段として、1 車分当たり 2^dで。 合計 –16^s 8^d。

(途中省略)

114p

【f.77v】チャタムのリチャード・マイルズ(～Mylles)に同日に、陸揚げされている女王陛下の船(複)の船底焼き清掃のために、女王陛下の^{リード}葦が横たわっている或る倉庫の賃借のために、1月の初日に始まり、この日に終わった^{クォーター}四半期に、 $-1^s 3^d$ 。

供給品の水上運搬。船長のリチャード・バーカー(～Barker)に3月末日に、ジョン・オブ・ミリュール号(John of Millale [Millhall])という名前の彼のホイ船(Hoy、訳注：小型のスループ船)でもって、ピッチ、タール、スコップ、シャベル、梶、大釘、オーバーロップ釘(overlop nail、訳注：クレンチ釘の種類)、バスケット、細長い布切(thrum)、撚糸(twine)、帆布針、クローブボード(cloveboard、編者註：オーク材をスプリットした小さな板)、プーリー、ロジン、ポンプのホース、クレンチ釘(clench nail、訳注：突き出た先端を板側に折り曲げて留める釘)、座金、木材、板、四等分丸太(quarter 訳注：quarter-cut 即ち quater-sawn:丸太を長さ方向で4等分に切った木材と考える)及び様々なその他の物をロンドンからジリングムへ運搬し、そこで、それらを女王陛下の船に使うために配達する仕事に対して；契約によって、 $-\pounds 1 10^s$ 。

【ページの合計】 $-\pounds 1 11^s 3^d$ 。

(途中省略)

モップ竿(Mapstaves、編者註：mopstave の綴りの変形。拭ったりモップ掛けしたりするために細い布の切れ [thrums] を付けた竿)と船底焼き清掃竿(breaming staves)。ジリングムのトーマス・ティル(～Tyrre)に同日、女王陛下の船(複)の使用に必要なモップ竿と船底焼き清掃竿の1車分の値段、 -3^s 。

薪。チャタムのウィリアム・ラーキン(～Larkyn)に同日に、陸揚げされている女王陛下の船(複)で使用するためのロジンとピッチを加熱するために、彼によって配達された 2,500 本の薪の値段として、薪の 1,000 本毎に 9^s で、合計 $-\pounds 1 2^s 6^d$ 。

【ページの合計】 $-\pounds 6 13^s 10^d$ 。

(途中省略)

まいはだ(Oakum)。ジリングム、チャタム、ロチェスター、そしてその周辺のウィリアム・ブラウン(～Browne)、ロジャー・クラットウェイ(～Cratway)、ウィリアム・ウォーカー(～Walker)、ジョン・ニューボール(～Newball)、リチャード・ブラウン(～Browne)及びその他の8人に、71 ハンドレッド、3 クォーター(訳注：1 クォーター(q)は 28 ポンド)、22 ポンド(訳注：7,206 ポンド)重量の女王陛下の古いロープと古い屑綱を、女王陛下の船の必要不可欠なまいはだ詰めのために、まいはだにする作業と拾い集めるために、100 ハンドレッドウエイト(訳注：英国では long (gross) hundredweight=112 ポンド(cwt と表示)、50.8kg に相当する)の作業毎に $3^s 4^d$ で、 $-\pounds 11 19^s 9\frac{1}{2}^d$ 。

【ページの合計】 −£15 10^s 11¹/₂^d。

(途中省略)

158p

チャタムのリチャード・マイルズ(〜Mylles)に同日に、陸揚げされている女王陛下の船(複)の船底焼き清掃のための葦の貯蔵品が置いてある然るべき倉庫の賃借のために、上述のように始まって終わった1年の四半期に対して、−1^s 3^d。

煉瓦積工(bricklayer)のロチェスターのウィリアム・フェダム(〜Phedam)に同日、チャタムの近くの埠頭の上の家の土台のために；契約によって −8^s。

【ページの合計】 −£3 18^s。

石と砂の運搬。チャタムのウィリアム・クラッキング(〜Clerking)に9月末日に、そこに女王陛下のボートのオール(複)が置いてある新しい格納庫と家の土台のための然るべき石と砂の運搬のための彼の荷車と10匹の馬の賃借のために、2日の間、1日当たり20^dで、合計 −3^s 4^d。

(途中省略)

174p

【f.100v】金輪(複)。メードストーン(Maidstone、訳注：ロチェスターの南約50km)のジョン・ウェスト(〜West)に9月末に、女王陛下の船のそこでの檣頭(複)で使用するために、20個の金輪の値段として、契約によって、−6^s 8^d。

牝牛の獣脂。ラットクリフのトーマス・ゴールドストーン(〜Goldston)に同日に、彼が所有していて、そこで女王陛下の船(複)に使う2ハンドレッドウエイトの固い獣脂、1ハンドレッドウエイト当たり10^sで、−£1

(途中省略)

175p

フリンズベリー(Frindsbury、MSでは‘Fransbury’となっている。訳注：ロチェスターのメドウェイ川を挟んだ対岸から300mに在る。)のロジャー・クラットウェイに同日、女王陛下の帆、帆布、そして旗の安全を守るために、大鼠と鼠を根絶やしにするために、彼が購入して消費した然るべき材料に、全船隊内で丸々1年に対し、契約で、−£2。

(途中省略)

【f.113】平常時勘定。コルネ(Colne)：²

1562 年. エリザベス女王の治世第 4 年

(途中省略)

2 ヘンリー 8 世の時代、そして多分テムズ河の北のサンク・ポートの唯一の支店という
ブライトリングシーの他に類を見ない地位に鑑みて、もっと早くから王室の船がコルネ川
の河口に配置されていた。設備は、1543 年の国王の推奨（‘Lord Admiral Lisle’, p. 70;
NEM, p.107 & n.1)）によって開発されたが、その使用は断続的なものであった。浜辺の
施設は材木置場に毛の生えた程度のものと少ない倉庫であった。この勘定書の時代には、
唯一の活動は、古いトリニティー・ヘンリー号の水をポンプで出すことであったようであ
る。(以下省略)

* 【労働者】。ロバート・コンセント(～Consent)と他の 3 人の労働者達に同日に、トリニ
ティー・ヘンリー号から水を取り出す労働及びこの期間内にそこで為されるその他の仕事
に対して、契約によって、^{レイ・アウト}－9s 4d。

(途中省略)

【f.114v】空欄

177p

* 【労働者】。ロバート・コンセント(～Consent)と他の 3 人の労働者達に 6 月末日、トリ
ニティー・ヘンリー号という名前の女王陛下の船がそこに横たわっている船渠^{ドック}の中を
^{クレンジング}清掃し、^{スコアリング}洗い流し、そして中の水を取り出す^{ハビング・アウト}についての労働の彼等の賃金に対して、契
約によって、－8s。

(途中省略)

【f.115v】空欄

178p

* 【労働者】。ロバート・コンセントと他の 3 人の労働者達に同日、トリニティー・ヘンリ
ー号という名前の女王陛下の船がそこに横たわっている船渠^{ドック}の中を^{スコアリング}洗い流し、そして中の
水を取り出す^{ハビング・アウト}についての労働の彼等の賃金に対して、契約によって、合計^{ドック}－7s 4d。

(途中省略)

【f.116v】空欄

179p

* 【労働者】。ロバート・コンセントと他の 3 人の労働者達に 12 月末日、トリニティー・
ヘンリー号という名前の女王陛下の船がそこに横たわっている船渠^{ドック}の中を^{スコアリング}洗い流し、そし
て中の水を取り出す^{ハビング・アウト}についての労働の彼等の賃金に対して、－8s。

(途中省略)

【f.117】平常時勘定。ポーツマス：

1562 年. エリザベス女王の治世第 4 年

(途中省略)

労働者^{レイバラー}エドワード・プレストマン(～Prestman)に同日に、そこで船渠を水無しで保つよう、水を外に出すために^{レッチング・アウト}栓を^{プラグ}保持し、毎日女王陛下に仕え、役務をした^{サービス}上記したように始まって終わった 1 年の四半期の彼の賃金を、日当たり 4^dでもって。—£1 10^s。

(途中省略)

*【大工達】。ポーツマスの大工達 ウイリアム・ウレイ(～Wraye)とウィリアム・ダイアモンド(～Dyamond)に同日に、女王陛下の材木置場(複)^{ヤード}の扉(複)^{ドール}を新しく直したり、また作ったりするため、そしてまたその女王陛下の倉庫の水切り板とするために 21 車分のオーク材を手斧で削り、四角くするために、四角くする材各車分 14^dでもって。—£1 4^s 6^d。

(途中省略)

労働者^{レイバラー}エドムンド・プレストマン(Edmund Prestman)に同日に、そこで船渠を水無しで保つよう、水を外に出すために^{レッチング・アウト}栓を^{プラグ}安全に保持し、毎日女王陛下に仕え、役務をした^{サービス}上記したように始まり終わった 91 日の彼の賃金を、日当たり 4^dでもって。—£1 10^s 4^d。

(途中省略)

【f.121】 空欄

ハリエニシダ(*Furze*)と麦藁。ポートシー(Portsea、訳注：ポーツマスの地区)のリチャード・フォスター(～Foster)に 9 月末日に、女王陛下の船(複)に使うために彼が所有する 2 車分のハリエニシダ(訳者挿入図 1 参照)の値段、各車分 14^dでもって、—2^s 4^d；更に上記と同じ用途のために 1 車分の麦藁、値段—2^s 8^d。合計—5^s。ロジン。サウサンプトンの商人ジェームズ・ライト(～Wright)に同日に、そこで女王陛下の船(複)に使うために、彼が所有する 10 ハンドレッドウエイト(訳注：508g)の黄色のレジンの値段、1 ハンドレッドウエイト当たり 8^sで、—£4；更に彼に、同レジンをハンブトンからポーツマスへ持って来るのに、値段—5^s。合計—£4 5^s。

(途中省略)

【f.121】 オレロン帆布(*Oleron canvas*)。サウサンプトンのジョン・ギラン(～Gillan)に 9 月末日に、彼が所有し、女王陛下の船に使用する 3 巻き^{ボルト}(bolt、訳注：布を巻いた物で、一巻きの長さが 32 ヤード。1 ヤードは 3 フィートなので、29.26m に相当する)のオレロン帆布(訳注：オレロンはフランスのロシュフォールの西 30km の海上に在る島)を、一巻き当たり—26^s 8^dで、合計—£4。

(途中省略)

185p

労働者^{レイバラー}エドワード・プレストマンへ同日に、そこで
船渠をより乾燥^{ドック・ドライヤー}して保つよう、栓^{プラグ}を保持^{キーピング}し、水を
外に出すために毎日女王陛下に仕え、奉公している
上記したように始まって終わった 92 日の彼の賃金を、
日当たり 4^dでもって。—£1 10^s 8^d。

(途中省略)

【f.122v】空欄

(途中省略)

198p

* 【^{ローム}柔^{かい}土^ゝ(*Loam*)】。(省略、訳注：倉庫の壁を直す
ための 4 車分の柔^{ローム}かい土^ゝ。関東ローム層のロームと同)
* 【ガラス屋 (*Glazier*)】。(省略、訳注：ガラスの新品の
46 クオーレル分 [*quarrel*、訳注：鉛の枠窓の四角また
はダイヤモンドの形のガラス板] を倉庫の窓を直すため
にサウサンプトンのガラス屋から購入)

【f.131v】空欄

(途中省略)



訳者挿入図 1 ハリエニシダ

ポーツマスのラルフ・ローブ(*Ralph Love*)に同日に、彼が所有し、女王陛下の船(複)に
使用するための 25 本の大きな支柱^{グレートショア}の値段、各支柱が 4^dでもって—8^s 4^d；更にオーク材の
寝かせて置いて乾燥した 50 の細い割り木^{シヤイド}(*shide*)、値段が—3^s 4^d；更に彼に、同 8 車分の
支柱^{ショア}を伐採したことに—4^s で、合計—£1 3^s 4^d。

(途中省略)

199p

木釘(*trenail*)(複) 大工ルーク・グリソン(〜*Gryson*)に同日に、彼が所有して女王陛下
の船(複)に使う長さが 24 インチ(訳注：61cm)の 600 本の木釘の値段、100 本毎に 2^s
で、合計—12^s。

(途中省略)

鋸引き(*Sawing*)。木挽工(*sawyer*) ウイリアム・バード(〜*Berde*)とトーマス・スミス(〜*Smyth*)に同日に、女王陛下の船(複)に使うオーク材の 2 インチの板を 400 フィート(訳
注：122m) 鋸で引いて切断したことに、100 フィート毎の鋸引きに 20^d で、契約によっ
て、—6^s 8^d。

(途中省略)

【f.133v】

201p

ほうき(*Broom*)。ゴスポート(*Gosport*、訳注：ポーツマスの対岸)のニコラス・ロック(〜

Locke)に同日に、そこでの女王陛下の船の不可欠な船底焼き清掃のために、彼が所有していた 17車分の乾燥したほうきの値段として、1車分2^sで、-34^s；更に彼に、同品を海上で、ゴスポートからポーツマスに持って来たことに対して、契約によって、-2^s 11^d。合計 -£1 16^s 11^d。

毛(Hair)(複) サウサンプトンのジョン・ハロウェイ(～Halloway)に同日に、女王陛下の船に使用する、彼が所有していた 79 ブッシェル(訳注：36.4 リットル相当)の毛(訳注：まいはだ詰めを使う牛等の動物の毛と考える)、1 ブッシェル当たり 4^dで、；そして更に彼に、同毛を海上でポーツマスに持って来るのに；契約によって-2^s 9^d。合計-£1 9^s 1^d。

(途中省略)

ピッチ。 アンソニー・トリストラム(～Tristram)に同日に、女王陛下の船に使うために、彼が所有していた 4樽のピッチ、樽毎に-6^s -£1 4^s

(途中省略)

【f.134】古いまいはだ。ゴスポート、ポーツマス、キングストン、フェアラム(Fareham、訳注：ポーツマスから同湾を挟んで 7km)、そしてその近辺のアンヌ・ペイン(Anne Payne)、ジョアン・ホームリー(Joan Homeley)、ジョアン・ライス(～Rice)、ジョアン・ギボンズ(～Gibbons)、そしてその他 12 人の人々に、12 月末日に、3 千 6 百 2 クォーター2 ポンドの重量の(4,090lbs)女王陛下の古い綱(junk)とロープを摘んで、女王陛下の船に使うためにまいはだにする作業に対して、ハンドレッドウェイトの作業毎に、-3^s 4^dで、合計-£5 9^s 3½^d 1。(1 訳注：計算が合わないことについて緩いlbs の分析・解説があるが省略)

(途中省略)

【f.135】平常時勘定。旅費(Conduct)：

1562 年。 エリザベス女王の治世第 4 年

船大工達、まいはだ詰め工達、そしてその他を役務に呼んでくる旅費は下記の通り：

ニコラス・ジョンソン(～Johnson)に 4 月 28 日に、彼自身と 2 人の他の船大工達のロンドンからジリングムにおける女王陛下の仕事への、距離が 24 マイルの旅費に対して、各人当たり-12^dで、-3^s。

(訳注：この後、ロンドンからジリングムへ、①まいはだ詰め工親方 1 人と 20 人のまいはだ詰め工に同日に、②22 人のまいはだ詰め工に 7 月 26 日に、③6 人の船大工達に 8 月 4 日に、④ロンドンからポーツマスへ 60 マイル、3 人のオール製作工に 9 月 23 日に、⑤ブリストルからデッドフォードへ(距離は書かれていない) 船大工達 2 人に 9 月末日に、⑥ポーツマスから(行き先は)書かれていない船大工 1 人に同日が記入されているが省略)

【ページの合計】 -£3 9^s。

【f.135v】、【f.136】

(旅費が続くが省略。index: p.698 に pp.203-5, 224, 432-4 の船大工、まいはだ詰め工、オール製作工、鍛冶屋達は船に乗り込むための要員、即ち ‘shiperights afloat’であるとの注意書きが有る。)

【f.137】

船大工達、まいはだ詰め工達、その他の役務^{ディスタチャージ}の解約の旅費^{コンタクト}は下記の通り：

(途中省略)

205p

【f.138】 平常時勘定。前渡金^{プレスト} (Prests)：

1561(1562)年。 エリザベス女王の治世第4年

港に居る女王陛下の船の食糧品の供給(victualling)のために、女王陛下の海における食糧品の供給の総管理官(General Surveyor)のエドワード・バシャー(～Baeshe)に渡された金は次の通り：

女王陛下の海における食糧品の供給の総管理官のエドワード・バシャーに、上記の年の3月2日に、港に浮かぶ女王陛下の船(複)^{キーピング}を保全している船長達、船乗り達、そして砲手達の平常時の食糧品の供給の前渡金^{プレスト}、5百ポンドー£500。

(途中省略)

【ページの合計】ー£2,000。

(途中省略)

207p

【f.140】 非平常時勘定(Extraordinary)。旅費^{コンタクト}：

1562年。 エリザベス女王の治世第4年

(訳注：各地からジリングムへ連れて来た(fet←fetched)船乗り達、兵士達、砲手達^{コンタクト}の旅費が書かれているが省略する)

トーマス・ウッドコート(～Wodcole)とロウランド・モックロウ(Rowland Mocklowe)に同日に、彼等によって、海へ出ることを指名されたジリングムに居る然るべき女王陛下の船(複)において役務^{サービス}に就くために、ライムハウス、ブラックウォール、ラットクリフ、ロザーハイス、セント・キャサリン、またテムズ河の内に居る様々な商船から、前渡金^{プレステッド}を渡された誰々(訳注：5人の名前が挙げられているが省略する)と160人の他の船乗り達に、距離は24マイル、各人ー12^dで、ー£8 3^s。

【ページの合計】ー£13 17^s 6^d。

(途中省略)

(途中省略)

326p

^{ランレット}小樽(Runlet)。樽作り工のロンドンのジョン・ウィリアムソン(～Willtamson)に同日に、のまいはだ詰め用の油を入れる彼が有していた 13 ガロン含んでいる 1 個の^{ランレット}小樽の値段として、契約によって、-1^s

(途中省略)

327p

【f.227】平常時勘定。ウーリッジ：

1563 年. エリザベス女王の治世第 5 年

(途中省略)

347p

【f.243】^{ヘー}固形のピッチ。商人のロンドのウィリアム・ガーデラー(～Gurdellar)に同日に、彼が所有していた女王陛下の船(複)に使うための 1 ラスト(last、訳注：4000 ポンドの重量、1,492kg に相当)の値段、契約によって-£4 13^s 4^d。

(途中省略)

【f.250】船大工達

ピーター・ペット(Peter Pett)、親方、27 日と^{タイド}潮汐 12^dで 27^s

リチャード・チャップマン(～Chapman)、^{サーバー}助手、8 日 6^dで 6^s

(訳注：以下 ^{サーバー} 助手の含め 34 人が挙げられているが省略する)

【f.250v】

(訳注：以下 ^{サーバー} 助手の含め 10 人が挙げられているが省略する)

ウィリアム・アダムス(William Adams)、20 日 6^dで 6^s

(途中省略)

536p

労働者達、マーシュマン達、そして古い^{ドック}船渠(複)の^{ブレーカー}取壊し工達。様々な人々、労働者達、マーシュマン達、そして古い^{ドック}船渠(複)の^{ブレーカー}取壊し工達に、その上に、彼等が様々で雑多な時間を取られたことに対して、上記の期間内に、前記の会計官に認められて支出し支払った金として、デッドフォード・ストランドで-£357 9^s 11^d；ウーリッジで-£73 7^s 2^d；ジリングラムで-£10 8^s 5^d；ポーツマスで-£52 6^s 11^d；そしてコルネで-£4 11^s 10^d；全体で-£598 4^s 3^d。

チャタム造船所の歴史 第1巻

ジェイムス D クロウショウ

ニューキャッスル・アポン・タイン 1999 年

グレース・クロウショウ出版

The history of CHATHAM DOCKYARD Volume One

by James D Crawshaw

published by Grace Crawshaw

Newcastle upon Tyne 1999 (蔵書 no.3424)

翻訳 山田義裕

2024 年 2 月

第一章

H.M.チャタム^{ドックヤード}造船所の発展

^{ロイヤル・ヤード}王立造船所(複)の初期の歴史とチャタムでの^{オリジナルドックヤード}最初の造船所

1p

H.M.チャタム^{ドックヤード}造船所は公式の文書における呼称であったが、時に^{ロイヤル・ヤード}王立造船所、チャタムと引用された。

多くの権威者達によって、ポーツマスが最古の^{ロイヤル・ヤード}王立造船所と見なされている。英国における最初の^{ドライ・ドック}乾船渠はそこで 1496 年に建設されたが、その港は、サウサンプトン、ライ、そしてウィンチェルシーのように、中世に造船と関係していた。ケントにおいて、ヘンリー 5 世は 1420 年に、ロザー川のスモールハイスにおいて軍艦(複)を建造した。

造船は、ロンドンと関係した^{トレード}商売であったが、当時は英仏海峡が海軍作戦の舞台であったために、テームズ河の^{ヤード}造船所は初期の海軍の歴史には姿を現さず、南部の海岸の港(複)が

もっと都合の良い場所であった。

ヘンリー7世とヘンリー8世が王立海軍の基礎を置き、前者は交易によって、海上での役務を活気づけ、後者は、軍艦に改造した商船にあまり頼ることなく、国の防衛のために真の軍艦の最初の艦隊を創った。

行政管理の観点からすると、軍艦をロンドンの近くで建造することに利点があったが、それは作業員が多く、海軍の備蓄が可能であったからである。ヘンリー8世は彼の船に個人的な関心があり、テムズ河を下る短い旅行をして、テムズ河の造船所(複)を訪ねることが出来た。

ポーツマス的重要性はヘンリー8世の治世の間に減少した。ウーリッジは、1513年に開始されたヘンリー・グレース・デ・ディウ号の建造のために開発された。デッドフォードとイアーリスの両造船所はほぼ同じ時期に設立されたが、後者の存在は短く、ヘンリーの治世が終わる前に、この造船所は海軍の出来事に関連して挙げられることはなくなった。

メドウェイ川の町における海軍の沿岸に在る施設への公的勘定書での最初の言及は1547年に現れ、その時の13^s 4^dの金額は、ジリングムにおける倉庫(複)の賃借のために支払われた。ジリングムは小さいが繁栄した港であった。1563年に行われた調査では、そこには四つの岸壁があり、27隻の船が居り、43人が海運での交易だけに従事していたことが見て取れる。

1548年～1551年の時に、主な負担は船舶保持官達の賃金であったが、鉄製品、ピッチと藁、手工業者達の賃金のようないくつかの項目での支出があり、船のなんらかの補修管理が行われたことを示している。船はチャタムとジリングムの川区(Reach)(複)において繋留されていた。

ジリングム水域の使用の最初の命令は1550年6月8日付で、この時枢密院が、係船される全ての船は、それらの士官達と乗組員達を解役した後で、ジリングム水域に停泊させられるべし、と指示した。枢密院から海軍卿への1550年8月14日付の書状は、彼に次のように命じた：

… 国王陛下の船(複)をポーツマスからジリングム水域へ移動させること。そこで国王は、それらの船がまいはだ詰めが為され(calked)、揚陸させられる(grounded)ように命じられるであろう。また、現在サセックスに居る国王の兵士達を連れて行き、英仏海峡(Narrow Seas)全体がもっと安全になる行為のために、必要な物を支給するという指示を伴う。

6 隻の HM 船のポーツマスからジリングラムへの輸送の費用は—£394 5s 2d であった。¹

2p

船をメドウェイ川に移動させる多くの理由があった。ウーリッジとデッドフォードにおける錨泊地アンカレッジのスペースは極めて限られており、また商船のテムズ河の使用は交易の成長に伴って増加しつつあった。そうした初期の時代に、軍艦の大部分は、夏の間だけ就役させられており、冬の間は船舶保持官達シップキーパーを載せて係船し、帆柱を外された。帆柱、帆、そして索具は、天候等からそれらを守るために、別にして倉庫の中に置かれた。ポーツマスは政府の所在地及び、ほぼ全部がロンドンから送られなければならなかった備品を供給する商人達からあまりに遠かった。船の揚陸ラフティングと船底の清掃と修理カリーニングは、泥土の岸と潮汐の大きな高下を以てして、メドウェイ川において行うことが出来た。

錨泊地アンカレッジに選んだならば、それを防御する必要があり、1551 年にシーアネスに堡壘を築くことが命じられた。アップノール城の建設は 1560 年に始まった³。

1560 年の勘定書の中に次の事項が現れる：

ジリングラム：	賃金、手工業者達 アーティフィサー	£240 1s 5d
	手工業者の糧食と住居 アーティフィサー	£273 14s 0½d
	賃金、船舶保持官達 シップキーパー	£2,123 2s 6d
	倉庫の賃借料 レント	£4 11s 8d

ジリングラムの支出の総額、£3,034 3s 3d は海軍の全支出の約 10% であった。1560 年 3 月 8 日の日付の報告書(return)はジリングラム水域に居る HM 船に 427 人の船舶保持官シップキーパーを挙げており、それを 113 人まで減らすことが提案された。

戦争の状況は、ポーツマスとテムズ河を再び重要にしたが⁴、1563 年の平和条約の後に、艦隊はメドウェイ川に戻ってきた。1564 年に、海軍の最大の船の 23 隻がロチェスター橋の下流に繫留していた。ポーツマスには 6 隻の小型船が居たが、テムズ河には 1 隻も居なかった。エリザス 1 世が即位した時の海軍の最大の船は約 600 トンであった。

チャタムにおける最初の造船所のための計画オリジナルドックヤード

チャタムの荘園(Manor)の調査と査定が 1561 年に命じられ、造船所ドックヤードの計画が準備された。1566 年に、倉庫と材木置場、そして…海事の幹部達が集会をして会議をする所である家屋の賃借料が全部で£7 18s 4d 支払われた。この家屋は多分ヒル・ハウス(Hill House)である⁵。

デクレアード・アカウント

公 的 勘 定 書 は、1570 年 代 に、£2 の 年 間 賃 借 料 が 前 項 に 示 さ れ た 家 屋 と 土 地 に 対 し て、アダム・キーラー(Keeler)に支払われ、年間に 13s 4d が、ピッチ、タール、まいはだ、等々を貯蔵する家屋に対してトーマス・ワイナル(～Wynall)に支払われ、年間に 13s 4d が、それらの船の揚陸^{がうりていり}における船底焼き清掃のための藁の貯蔵のための家屋に対して、ウィリアム・ミルズ(～Mills)に支払われた、

1 船の糧食の支給については第 24 章 糧食を参照。

2 船の底を傾船^{キャリーニング}あるいは傾船(careening、船をその片側にひっくり返すこと)によって、底に生成した物(growth)を藁によって焼き、獣脂のような混合物で埋め合わせる(paying～with)こと。

3 チャタムの防御については第 20 章参照。

4 宗教と政治の違いによって市民戦争が勃発していたスコットランドでのフランス人の干渉を防ぐために艦隊は 1560 年にメドウェイ川を離れた。

5 ヒル・ハウスについては第 21 章参照。

3p

年間に 3s 4d がトーマス・モルトン(～Morton)に、ラトニア産(Rett)帆柱を貯蔵するための帆柱の掘割(複)が横たわっている泥土^{マースト・ドック}の地面^{レイ}に対して支払われ(トーマス・ダーキン [Thos Derkyn] ^{マースト・ドック}1 は 1574 年にこの地面^{レイ}に対して、年間当たり 2s 6d で 8 年間の賃借料を受け取っていた)、1 年に 13s 4d がトーマス・ショート(～Short)に、帆(複)を乾かすための地面^{グラウンド}に対して支払われた。全ての家は、1559 年にウィリアム・ポルフリー商会(Messrs ～ Palfrey) ^{オリジナルドックヤード}に売却された最初の造船所が在った場所であるガン・ワーフ(Gun Warf)の近くにあった。

レイナルド・バーカー(Reinold [Reginald] Barker)が 1578 年にチャタムの領主(Lord of the Manor)になり、その時以降、帆柱用掘割(複)及び倉庫(複)を伴った地面^{グラウンド}の賃借料として年間 13s 4d が、後に£1 が支払われた。倉庫(複)と埠頭一つが建設され、…そこに倉庫^{ワーフ}が建てられた地所^{グラウンド}に対して、ジョン・カリス(～Callys [Callis])に£2 10s、後に£3 10s が支払われた。

1592 年にバーカーは、造船所^{ドックヤード}の埠頭^{ワーフ}を拡張するために、…荒地^{ウエイス}にされて掘り下げられた彼の地所^{グラウンド}に対する補償がなされた。

1 1570 年に、「77 本の大きなラトニア産の帆桁を、それらを綱で引っ張れるように一緒に筏(複)に載せて貯蔵するために、チャタムの泥土^{マースト}の中に、三つの仕切り^{パーティション}を伴った一つの船渠^{ドック}を切って作った」ことに対して、£35 7s 6d の請求金額があった。

(途中省略)

このように 1570 年代に、賃借された地所^{グラウンド}のお陰で、造船所^{ドックヤード}がこの世に生まれることになり、そこでは、仕事^{ワーク}に就かせられる男達がセント・ジョージの十字が付けられた旗でもって役務^{サービス}のために募集された。仕事^{ワーク}は鐘^{ベル}によって始まり、終わった。船大工達の命令以外にそれを鳴らした者は、1 日分の賃金が罰金とされ、集めて貯められた。

チャタムの支出の割合の急速な増加は次の表で見取れる：

年	チャタムとジリンガム	デッドフォード	ウーリッジ	ポーツマス
1547	£4,167	£18,224	£3,440	£1,212
1554/5	£1,625	£6,624	£1,447	-
1556	£295	£2,956	£89	£1,916
1561	£2,164	£19,528	£866	£244
1563	£3,701	£19,707	£944	£2,529
1564	£2,038	£2,912	£14	£268
1565	£4,350	£445	£32	£294
1566	£3,612	£247	£10	£77
1567	£6,257	£484	£12	£66
1568	£5,843	£1,584	£21	£100
1569	£2,653	£343	£12	£50
1570	£3,133	£905	£12	£266
1595	£12,328	£5,631		

1571 年の後、支出は平常時勘定^{オーディナリー}と非平常時勘定^{エクストラオーディナリー}に分けられた。
チャタムに関する限り、前者は、係船している船(複)^{レイ・アップ}の船舶保持官達と常任士官^{スタンディング・オフィサー}達の費用^{エクスペンシズ}、繫留^{ムーアリング}の経費^{コスト}とそれらの船の行政管理と補修管理、アップノール城と防御壁(Sconce)^{スコンス}(複)、事務仕事、賃借料^{レント}、見張り達^{リョウチマシ}、事務員達、倉庫管理者達、そして造船所の上級幹部^{ヤード・オフィサー}の賃金^{ウエッジ}から成り立っていた。但しそれは彼等への謝礼金ではなく、財務省から払われた。

後者は船大工達、まいはだ詰め工達、大工達、帆の製作者達、煉瓦積工達、等々の賃金^{ウエッジ}を含んでいた。

1588 年に、チャタムでの平常時勘定^{オーディナリー}は、£2,283 の海軍の合計請求額^{チャージ}の内£1,887 になっており、チャタムでの非平常時勘定^{エクストラオーディナリー}は、£88,530 の合計請求額^{チャージ}の内£3,508 であった。

1578 年に、一つの記入があった：

屋根の草葺き(Thatche)(複) 船の檣頭(複)とガレー船のオール(複)がそこに横たわっている長屋倉庫 (longhouse)及びその鳩小屋(pigeon house) を覆うため、15^s 4^d

鳩小屋の役割は、ヒル・ハウス(Hill House)の占有者達(訳注：この建物は海軍の幹部達の会合に使われた)に年間を通して新鮮な肉を供給するためであったと推測される。

1579 年にロンドンのトーマス・イーストン(～Easton)に、チャタムに新しい埠頭とクレーンを作ったことに対して£26 13^s 4^d が支払われ、一方でウイリアム・アール(～Earle)は新しい倉庫に屋根の草葺きをしたことに対して£4 15^sを受け取った。

次の年の勘定書はもっと詳細を与える：

海軍の財務官ジョン・ホーキンス(Hawkins)に、港に浮いている船(複)の繫留のため
の錨鎖、同繫留を補助するストリーム・ケーブル(stream cable、訳注：不明)(複)、
そして船を陸に引っ張り上げる(to haul ships aground)ため、及びそれらを繫留す
るためのあらゆる種類の手伝い、そして全ての種類のロープに対して、契約で
£1,200

ピーター・ペットとマシュー・ベイカーに、船(複)の大工仕事に対して £1,000

(途中省略)

海軍の財務官のジョン・ホーキンスは、1577/8 年 1 月 1 日からこの造船所の監督をした。
1579 年 10 月 1 日に、女王とホーキンスの間で、そして船大工親方達のピーター・ペット
とマシュー・ベイカーを伴って「取引契約」が作られた。この契約の中に 25 隻の全ての
クラスの船舶の名前が挙げられ、ホーキンスはそれらの繫留を行い、船上にスペアの
錨鎖と太綱を保持し、通常の港と海上で使うのに必要なその他の綱類を提供することを、
年間に£1,200 で請け負った。ペットとベイカーとの契約は、彼等が、船のサイズに従っ
て、少なくとも第 1、第 2、あるいは第 3 年の各年毎に、船(複)を揚陸して船底清掃する
(底を綺麗にする)ことであり、彼等は、16 隻の最大の船舶の低い帆柱(複)を除き、港に於
いて欠陥を持つようになった悪い帆柱と帆桁を修理するか取り換えるかしなければならな
かった。即ち彼等が£1,000 でもって、彼等が雇用した男達の賃金、糧食費、そして宿泊費
を支払い、全ての材料と道具を支給し、就役している船舶に大工達の備品を提供し、全て
の輸送費と倉庫の賃借料を支払うことであった。

(途中省略)

5p

1581 年の勘定書は次のように記述：

ピーター・ペットとマシュ・ベイカーに、材木、鉄製品、藁草、等々、また大工仕事、上記の藁草を敷くこと、そしてその他、そこでチャタムの埠頭^{ワーフ}を延長するのに雇われた者達の賃金と費やされた代金、藁を貯蔵するために建てられた物、等々に、

£14 3^s 7^d

それらに加え、ガレー船のエレノール号が今やより良い保全のために横たわっているチャタムの HM 船渠^{ドック}のための木材^{チンバー}を横たえることにかかった大工達と労働者達の賃金、糧食、住居のためと、同船渠^{ドック}の清掃、水^スでのごしごし洗い、そして新たな排水 (new casting)、そして同(船渠)の閉鎖^{ドック}(shutting up)のための雑多な水路の補修管理人達^{スカーペルマン}(scavelman)の賃金、契約によって

3^s 4^d

ジョン・ベイリー(〜Bayley)及びその他の 83 人に、長さが 377 フィート(訳注：114.9m)、深さが 16 フィート(4.9m)、差渡し^{オーバー}が 40 フィート(12.2m)の広さのチャタムにおける大きな新埠頭^{ワーフ}の掘削と満たす白亜^{チョーク}、がらくた及びその他の土の運搬に対して、£28、そして更にピーター・ペットとマシュ・ベイカーに、彼等が自分持ちとした大工達と労働者達の賃金、糧食、そして居住での同埠頭^{ワーフ}に関する出来栄^{ワークマンシップ}に、

£94 5^s 0^d

(途中省略)

勘定書の第 2 項で挙げられた船渠^{ドック}はチャタムにおいて建設された最初の船渠^{ドック}であった。新しい階段(New Stairs)が、可能な場所に提案された。船渠^{ドック}は 140 フィート(42.7m)の長さ、44 フィート(13.4m)の幅、そして 6 フィート(1.8m)が次のために掘られた：

HM 大型ボート(複)、船の帆柱(複)とポンプ(複)をそこに横たえること、そして 2 ないし 3 隻のバーク船あるいはピナス船を、その必要が起こった時に、それらがより良い役務^{サービス}が出来るように船渠^{ドック}入りさせるために。

施設の集中とその周りに育った共同体によって、造船所^{ヤード}の呼称は次第にジリングムからチャタムへ変わって行った¹。

ガレー船のエレノール号即ちエリノール号²は、1562 年のハンプトン・コート条約の下にコンデ公によってエリザスに貸し付けられていた。同船は戻されることはなく、1599 年まで海軍勘定書(Navy Rolls)の中に継続して載っていた。ガレー船の要員は 300 人であった。

6p

この船渠は最初、盛り土の堰(earthen dam)によって塞がれていたが、次の年の(1582 年)勘定書において、船大工親方達が、ガレー船エレノール号を…より迅速に引張り入れし、かつ引張り出す(heaving in and out)…ために、一対の水門(a pair of flood gates)を作るために£97 17s 3½dを受とった。これは、材木と鉄製品の費用及び船大工達と水路の補修管理人達の賃金を含んでいた。

この船を中に運び入れ、そして出すためと、船渠の中に船台(複)と盤木(複)を横たえるための追加の費用があった。船渠とガレー船を覆うことが目論まれたが、この覆いをするのは、埠頭の上に建てられた長い倉庫に変えられたようである。

ポーランドのアラスコ公(Prince Alasco)がチャタムを訪問し、ガレー船エレノール号の船上に滞在し、彼の接待の請求書は£58 4s 4dであった。このガレー船はトーマス・ロック(〜Rocke)によって、£17 6s 6dで塗装された。

1584 年に£38 2sの費用が、HM 船(複)があらゆる場合にも揚陸する新しい場所(a new grounding place)のために様々な新しい材木の船台(複)を横たえる…ために生じた。これは、格子(grid、訳注：傾斜船台が置かれる土台の中の材木の格子組と考える)のタイプかもしれないし、あるいは船舶がその上に引上げられる傾斜船台であるのかもしれない。大きな船舶を船渠入りさせるための施設はなく、1581 年の勘定書によれば、600 トンのボナヴェンチャー一号は、チャタムからデッドフォードへ連れて行き、そこで再装備し、チャタムでの繫留に戻らなければならなかった。

(途中省略)

1585 年に川に繫留されている船に、アップノール城に向かって川を横切る大きな鎖によって新たな防御が施された。

その翌年にチャタムでの最初の船である 5 門砲で長さが 48 フィート(訳注：14.6m)、幅が 13 フィートのピナス船のサン号が建造された。それに対して、マシュー・ベイカーに£100 が支払われ、この船舶の塗装に対し、トーマス・ロックに£9 13s 2dが支払われた。

帆柱用掘割に追加の工事が為され、そこに 1584 年に新しい埠頭が建設され、大きな帆柱を牽引して入れたり出したりするために帆柱の掘割の先端に新しいキャプスタンが設置された。もう一つの帆柱用掘割が 1611 年にトーマス・ナッシュ(〜Nashe)によって作られ、また掘割の扉が掛け直された。

¹ Thom Glasgow, Junior. 'Mariners Mirror' Vol 56 No1970。

(途中省略)

7p

1592 年にはいかなるサイズの船も建造されなかったが、修理と再^{リフイット}装備は行われた。

(途中省略)

新造船所

ドッキング^グとそれらをチャタムでの繫留^{ムアリング}に戻すために、チャタムからデッドフォードに船を移動させる多大な費用と不都合は、チャタムに^{グレイヴィング・ドック}船底清掃用船渠を建設することによってのみを避けることが出来た。セント・メアリー教会と川の間に在る^{オールド・ヤード}古い造船所の中には拡張の余地はなく、南にはチャタム^{カエター・ハム}水車があった。拡張の可能性のあるのは唯一北側であった。1611 年に、チャタムに^{ドライ・ドック}乾船渠を建設し、造船所を煉瓦の壁で囲む提案があり、それを補助する処置として、約£5000 の価値があったデッドフォード^{ヤード}造船所を売るというものであった。

1618 年に監査委員会 (Board of Commissioners) が指名された時、^{オリジナル・ヤード}最初の造船所の北側に土地の開発があった。1619 年に、現在の^{ドックヤード}造船所の南端の場所であるチャタムの地区内の領主所有地(Lordship Field)(Lords Land)の 100 年間の賃借を、ケンドリック・エディスベリー(Kendrick Edisbury)から£200 で購入したことが記録されている。^{オールド・ドック}古い船渠の北側の土地は、エディスベリーと造船所の財務官(Clerk of the Cheque)のピーター・バック(〜Buck)の両者から^{リース}賃借していたが、両者は目先の利いた土地の投機者達であり、^{ドックヤード}造船所の北側への拡張によって利益を得た。

(途中省略)

8p

チャタムの領主はバーカー家からサー・ロバート・ジャクソンに移り、彼に 54 エーカー(訳注：約 22 ヘクタール。1 エーカーは 4840 平方ヤード、即ち約 4047m²)の高台と 17 エーカー(訳注：約 6.9 ヘクタール)の潮間帯沼沢地(salt marsh)の領主所有地の賃借料が支払われた。1622 年の勘定書は次のように述べている：

サー・ロバート・ジャクソン ^{ドックヤード}KT に、新しい造船所とロープ製作のため、一部は煉瓦と石灰の^{キルン}炉のため、一部は^{ドック}船渠(複)と^{キルン}炉(複)への^{ロード・ランド}道(複)のために^{レント}1、推計で 71 エーカーを含む領主所有地と呼ばれる然るべき土地(複)の賃借料として 1 年当たり£14 で、1622 年のクリスマスに終わる半年で…£7。

加えて、倉庫が建てられる土地の^{レント}賃借料が、ベスツニー・バーカー(Bestney Barker)に代

わってサー・ロバート・ジャクソンに支払われ、こうして海軍によって前者に支払われた全賃借料は1年に£15であった。

1618年に船大工親方達によって委員達に対して与えられた見積もりは、材木が列に並べられた、長さ330フィート(訳注:100.6m)で幅56フィート(訳注:17.6m)の船渠の費用が£1,929 17^s 6^dであった。2隻の古い船が埠頭(複)の建設に使用されることになっており、船舶保持官達が水路の補修管理人達が船渠を掘るのを支援することになっていた。2隻の船は、1590年に建造されたガレオン船のガードランド号(*Guardland*)と1589年に建造されたガレオン船のメアリー・ローズ号であった。£56 7^s 6^dの費用が次のためにあった:

…港(複)の端用にガードランド号とメアリー・ローズ号の2隻の古い船を打ち壊し、現在繫留されている4隻のガレー船を引張り入れるために、より深くてはば広い水路をクリークの中に堀り、…新しい船渠の近くにガードランド号とメアリー・ローズ号を揚陸するために持つて行く土地の掘削と地ならしするために…ジェオ・ウエストル(*Geo Westall*)とその他の12人の水路の補修管理人に、£6 17^sを。

1 新船渠は、野原と道路(複)の中に在り、その中に建設されなければならなかった。1620年に、マース・ガーグッド(Math Gargood)とウィリアム・クル(Wm Cull)は、教会から新船渠まで、野原を通る道を作るために、長さが137ロッド(訳注:5.5ヤード、27.6m、1ロッドは5.5ヤード、即ち5.03m)の溝を掘って垣根を作る(hedging)ことに対して、1ロッド当たり10^dで、£5 14^s 2^dを受け取った。

(途中省略)

1619年の勘定書に、チャタムにおける新船渠の建造のための£1,853 19^s 5^dの支払いが現れる。海軍の監査委員のウィリアム・バレル(～Burrell)及び船大工親方のフィニアス・ペットがその監督を行った。ペットは、彼の自伝の中で次のように書いている:

1618年と1619年、そして1620年の一部の全体に渡って私は、新船渠を作ることに用いられており、チャタムに完全に立ち会っていた。

ペットへの支払いは:

新船渠において365日の間、作業者達を監督する彼の苦勞に対し、1日当たり2^sで、£36 10^s、そして16回の潮汐(tide)(複)に役務をしたことの同様な苦勞に対し、1潮汐当たり8^dで、44^s 9^d。

家大工のエリス・ブラケット(Ellis Blackett)は、…新船渠^{ドック}での仕事^{ビジネス}に関してウーリッジからチャタムへの何回かの旅行^{フレミング}に対して 72^s 6^d が支払われた。彼はまた、船渠^{ドック}(複)と埠頭^{ワーフ}(複)の組立^{フレミング}に対して£172 を受け取った。

1621 年頃に新船渠^{ドック}は完成した。妻ヒル・ハウスの家政婦であった船大工のジョン (～Friday) は潮汐毎に、栓^{プラグ}を開け閉めする栓保持官^{プラグキーパー}の役目を担った。新船渠^{ドック}のポンプが作られた：

ジョージとリチャード・ムンズ(～Munds)に、HM の材料でもって、様々な種類のポンプ^{ドック}(複)(sundry sorts of pumps)、等々を作ったことに対して、£128 15^s 0112^d。フランス・ウールド(～Wold)に、チャタムにおける新船渠^{ドック}の中に据えられたポンプ^{ドック}(複)の辺りの 35 平方ヤード(訳注：29.26 平方メートル)を舗装したことに對して、9^s。

1 フライデイには「新船渠^{ドック}における栓^{プラグ}の世話をすること、そして同物を潮汐毎に開けることと閉めること、そして夜も昼も同様に堰^{ダム}を清掃^{クリーニング}すること」に對して、週当たり 2^s が支払われた。

船大工として、フライデイは、1 日当たり 20^d、及び四半期分下宿手当(a quarter lodging allowance)2^s 6^{1/2}^d が支払われた。

1620 年から、リチャード・ペイン(～Peyne)は、「チャタムにおける新船渠^{ドック}と帆柱用掘割^{マスト・ドック}の栓^{プラグ}及び、またそのバリケード^{プラグキーパー}(複)の保全」に對して割増金^{エクストラ} £5 が支払われた。王政復古(訳注：1660 年)の後、栓保持官は年当たり£6 が支払われ、18 世紀の給与は年当たり£10 となった。

1726 年に、チャタムの栓保持官^{プラグキーパー}のジョン・ブライヤント(～Bryant)。ウィリアム・タッソン(～Tuson)が 1733 年から 1764 年までこの役職に就き、その後をオーガスタイン・タッソンが継ぎ、彼の名前は 1787 年のチャタム平常時勘定に現れ、給料は年当たりであった。彼はチャタムのセント・メアリー教会墓地に埋葬され、墓碑には…彼は 1803 年に亡くなり、73 歳であったと読み取れる。

(途中省略)

1622 年にジェームズ 1 世と皇太子、そして宮廷人達が船^{ドック}(複)を訪れ、そして新しい造船所^{ドックヤード}を検査した。(途中省略)

この時期における種々の造船所^{ヤード}の比較は、1621 年の請求金額^{チキージ}の表から引き出せそうである：

チャタム	£8,458	デッドフォード	£2,238
ポーツマス	£ 21	ウーリッジ	無し

ポーツマスの請求金額は、そこの財務の官吏の給与であった。全ての造船はデッドフォードで為され、バレルは 1618 年と 1623 年の間に 2 隻を建造し、^{フィット・アップ} 艀装と修理の仕事はチャタムで為され、ポーツマスは糧食供給船と緊急の修理にだけ挙げられた。

1623 年に、チャタムにおいて新しい乾船渠^{ドライ・ドック}が稼働し始めた。それは、大体现在の第 2 船渠^{ドック}の場所に位置した。ほぼ第 1 機械加工工場の場所を占めた 1619 年の船渠は、その頃軍艦^{ドッキング}の船渠入りして修理することに使われた。第 2 の船渠^{ドック}は 1625 年に完成した。

(途中省略)

12p

チャールズ 1 世は 1631 年にチャタムを訪れた。(途中省略) 彼はそれから、^{ニュー・ドック} 新船渠へ歩いて行き、「ローブ建屋と倉庫(複)に、船渠^{ドック・ゲート}の扉(複)が無いのに気が付いた。」

(途中省略)

同じ年の 12 月にヴァンドーム公爵がこの造船所^{ヤード}を見に連れて行かれ、大いに印象付けられた。彼は高潮の時に造船所に沿って漕いだ船に乗った：

(途中省略) 乾船渠^{ドライ・ドック}(複)の大変な使い勝手の良さ。

この造船所はその時期において、フランスやスペインのその種のいずれよりも優れていたであろう。

(途中省略)

1636 年 5 月 20 日に、海軍委員会^{ネイビー・ボード}は海軍長官^{ロード・アドミラル}に次のように報告した：

チャタムの船底清掃船渠^{グレーピングドック}は先端^{ヘッド}においてあまりにも浅すぎ、早急に低く掘らなければならない……さもないと、大きな船を持ち込むのに危険であろう

この事項の見積もりは£800 であった。この船渠修理をし、深くすることは内戦の間に完了した。

(途中省略)

船渠^{ドック}は深くされて長くされ、一度に 2 隻の船を収容するものであった。それは二重船渠^{ダブル・ドック}と呼ばれたが、一對の扉(複)しか持っていなかった。イサアク・イーエル(Isaac Ewell)は、1648 年 10 月 20 日付の請求書によって、次の事のために£4 を受け取った：

チャタムの二重船渠^{ダブル・ドック}の一對の扉^{ゲート}(複)とエプロン(訳注：船渠の入口の外側の床の部分)を新しく作るのに、冬の真最中に昼も夜も立ち会った。

この船渠^{ドック}は 1619 年に造られたもので、延長した後では 350 フィート(訳注：106.7m)×最大幅が 45 フィート(訳注：13.7m)の広さがあった。

(途中省略)

ドックヤード
諸造船所の支出の増加は下記の表で示される：

13p

年	チャタム	ウーリッジ	デッドフォード	ポーツマス
1627	£8,445	£1,522	£1,714	
1628	£5,860	£704	£3,171	£370(平常時 勘定)
1630	£4,977	£185	£2,141	£1,460
1632	£6,700	£97	£1,025	£1,591
1633	£7,453	£100	£1,233	£1,834
1636	£5,050	£625	£3,029	£3,000
1648 年 1 月から 1649 年 5 月迄	£22,000	£3,414	£2,247	£5,189

ポーツマスが急速に重要性を増し、一方でウーリッジは平和時にはほとんど使われなり、その一部は 1633 年に年間£100 の賃貸料で東インド会社に賃貸された。この時期チャタムが首位の造船所であった。

(途中省略)

諸造船所の国王の空位の間(訳注：1649 年～1660 年)の間の進展状況は次の表によって判断されるであろう：

年	チャタム	ウーリッジ	デッドフォード	ポーツマス
1652(第一次蘭英戦争)	£22,744	£8,838	£10,900	6,860
1653(第一次蘭英戦争)	£29,085	£12,500	£12,600	£13,700
1654(第一次蘭英戦争)	£25,527	£13,500	£11,700	£15,700
1655	£21,800	£7,600	£8,700	£7,700
1656	£20,000	£7,000	£8,000	£7,000
1657	£19,400	£10,300	£9,000	£6,200

(途中省略)

13p

レーディング
クラス分け

17 世紀の後半からの船のレーディング
クラス分けは船に搭載される大砲の数によった。(表中の船名の後の数字) クラス分けは年によって変化したが、極めて一般的には下記の表から大きくは変わらなかった：

クラス*	大砲の数
1	100 かそれ以上(三層の甲板に備えられた)
2	90 かそれ以上(三層の甲板に備えられた)
3	70～80(二層の甲板に備えられた)
4	50～60(二層の甲板に備えられた)
5	30～40(一層の甲板に備えられた)
6	20～30 (一層の甲板に備えられた)

* 18 世紀の後半から最初の三つのクラスは戦列艦(ships of the line)あるいは軍艦(battleship)であった。

トン数

17 世紀とそれ以前は、トン数は船の中に収納することが出来る樽(tun)(ワインの樽)の数、即ち tunnage、後のトン数(Tonnage)であった。

1694 年にトン数は次のように定義された：

$$\text{トン数} = \frac{L \times B \times D}{94} \quad \text{ここで、L は竜骨長（船が陸上を踏みつけている(tread)分}$$

B は船の中央の幅(舷内の板張り板から板張り板まで)

D は船倉の深さ

1720 年より、幅の半分が船倉の深さを測った分に代用された。

建造者達の古い測定(1773 年)

英国トン数法令(English Tonnage law)が 1773 年に発効し、王立海軍の船を測定する公式の方法として 1872 年まで残った。

$$\text{トン数(B.O.M.)} = \frac{\left(L - \frac{3}{5}B\right) \times B \times B/2}{94} \quad (\text{bm の記号がチャタムで建造された船のこの勘定書の}$$

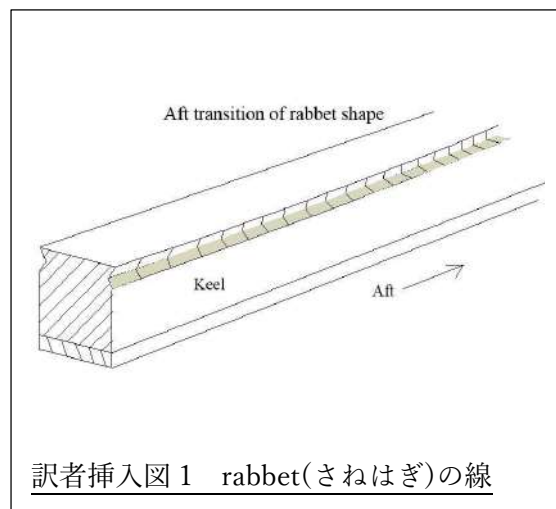
中で使われている)

長さ L は、船の竜骨のさねはぎ(rabbet、訳注*1)に沿った直線において、主たる船尾材の背から、ボウスプリットの下で主たる船首材の前の部分からの垂線までが測られる。

訳注*1：：板の端に沿って突起、即ちさねを作り、他の板の端の溝に嵌め込んで出来た板と板の継手。竜骨・船首材などはこの方法で継ぐ。訳者挿入図 1 参照。

幅 B は、船の最大幅の部分に於いて、板張りの外側の板の外側から測る。

1873 年以降、排水量(displacement)のトン数が使われたが、これは船の重量の計量である。2～3 年の間、排水量と B.O.M. トン数(訳注：Builder's Old Measurement)の両方が海軍リスト(Navy List)に現れる。



船の被覆

1670 年代に、船底の被覆(sheathing)の実験が行われた。チューダー朝の方法は、毛とタールまたはフェルト(felt、訳注：タールを沁み込ませたフェルト布地)の層(layer)の上から材木の板張り板を釘付けした。1670 年代に鉛の被覆が試された。1672 年 9 月に、チャタムのフィネアス・ペットがライオン号とヘンリエッタ号(Henrietta)を鉛で被覆することに取り掛かっており、その目的のために 20 トンの鉛を必要とした。2 週間後にペットは船(複)が…ドレッドノート号のように被覆の下にラッカー塗装されるかどうか、もしそうであれば 200 ガロン(訳注：909 リットル。1 ガロンは 4.546 リットル)が必要となる…と、要求している。

1678 年に、この方法の効果に疑問が起こった：

舵の鉄(rother irons、訳注：rother は rudder の古語と考える)(複)の上への鉛の被覆(lead sheathing)の害悪(evil)についての本月 25 日付の貴書状に関して…上記の害悪の確かな知識が更に得られるまでは当分、貴殿はいかなる HM^{グレート}大きな船にも鉛の被覆をすることはない。

鉛と鉄の間の電解反応が木材への被覆を再びもたらしたが、これには欠点があり、船殻の外側の被膜の中の疵を隠し、定期的な調査を困難にした。そこで、船喰い虫が居そうな場所で役務に就くことを指示された船への被覆を制限することが決定された。銅被覆の実験は、早くも 1708 年に行われたが、また電解反応の問題があった。1780 年頃に鉄のボルトを銅のボルトに取り替えてこの問題が克服された。

木造船には、蒸れ腐り(dry rot、訳注：菌類による木材の腐敗)による内部から侵される危険に曝されていた。これは、1684年にペピスがチャタムにおいて船を訪れた際に、彼によって、手強くて皮のように固いがスポンジ状の繭(cocoon)として記述されて現れている。この危険を防げるのは、健全な建造と注意深い換気だけであった。

(途中省略)

1677年10月9日に、委員のビーチ(Beach)は船大工親方のフィネアス・ペットと彼の助手のジョン・ローレンスに、新しい建造計画のためのこの造船所の改善の見積もりを求めた。1週間の内に、ペットとローレンスは次のようなこれらの見積もりを提出した：

新しい勘定について

南の傾斜船台用に船台(複)を横たわせ、それへの追加の埠頭を作ること	£170
新しい木挽き穴(複)とそれらの上の建屋(複)；帆の裁縫室の下に貯蔵室2室	£139

修理について

北の傾斜船台を下げ、それを20フィート川の中へ延長する、 地面の船台(複)を横たわせ、その底を板張りし、またその底の各側面で 埠頭(複)の延長も行う	£680
ボートの建屋の脇にボート製作者達のために新しい傾斜船台を作る	80
ロイヤル・オーク号 ¹ の沈船を解体するために取り込む	25
上に藁貯蔵用の二階を伴った新しい帆柱建屋、等々の建設	779

¹76門砲の第2級クラスのロイヤル・オーク号は、1664年にポーツマスで建造されていたが、1667年6月のオランダのメッドウェイ川の船の襲撃の被災艦の1隻であった。1667年12月9日付の海軍委員会の書状は次のように述べている：ロイヤル・オーク号の沈船は再度再建造されるべきで、最も都合良くそれを為すのに、貴殿は、チャタムにおいて傾斜船台を6フィート(訳注：182.9cm)下げ、埠頭を付け、新しい基礎を横たえることを提案しているが、それに応じて合わせられて、その中でロイヤル・オーク号が建造されること。

これは実行されなかったようで、10年後になってやっと、1677年計画の新しい第3級クラスの竜骨を横たえるために北の傾斜船台を下げることに更なる検討が行われた。

1676/7年2月22日の海軍委員会の書状は次のように述べている：「ロイヤル・オーク号は、許可が下りれば、二重船渠の先端部で解体する状態にあり、チャールズ号はその後ろ端で修理中」

この日付において、全ての HM 自身の船渠(複)^{ドック}と進水台^{ローンチ}(launch、訳注：傾斜船台・slip way と考える)(複)がどの様に使われているかの計算書は次の通り：

チャタム

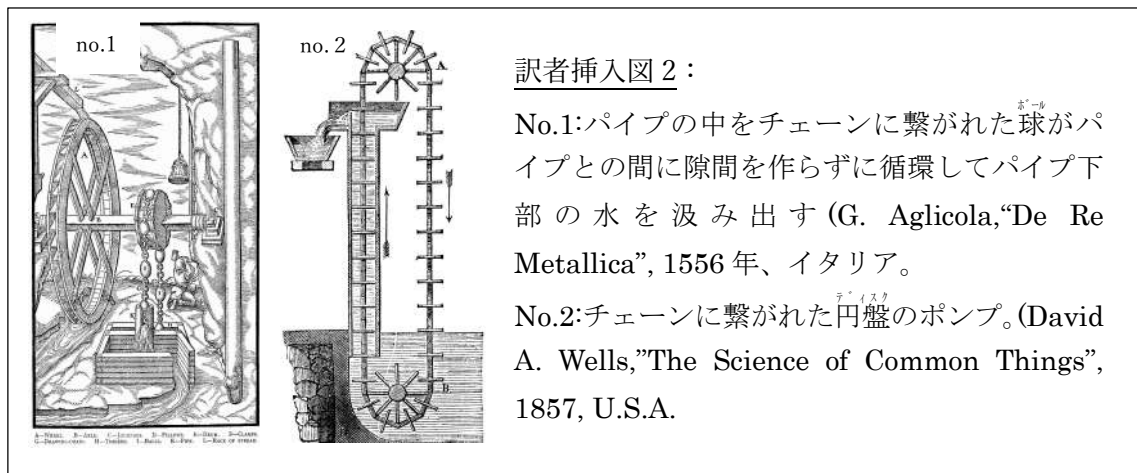
二重船渠の先端部に ^{ドック} ^{ヘッド}	新しい船 第3級クラス ^{レート}
その船渠の後尾部に ^{ドック} ^{スターン}	チャールズ号
単独船渠に ^{シングル} ^{ドック}	セント・アンドリュース号
新しい進水台上に ^{ローンチ}	新しい船 第3級クラス ^{レート}
進水のための準備、ほとんど ^{ローンチ}	
立ち上げられる状態、新しい第3級クラスの肋骨 ^{レイ・トゥ・ビ・レイズド} ^{レート} ^{フレーム}	
竜骨が横たえられている ^{レイ} ^ド	
二重船渠の先端部に ^{ドック} ^{ヘッド}	ノリッジ号
その船渠の後尾部に ^{ドック} ^{スターン}	グリニッジ号

Ref: Pepysian Library Sea Mss 2266, F128

(途中省略)

ポンプ(複)

この造船所の問題の一つは、船底清掃の船渠のポンプによる排水であった。チェーン・ポンプ(複)が使われた。これらは球(複)^{ボール}、一つの側でパイプを通して上方に引張られ、他の側では宙ぶらりんになっていて、鎖の環(複)と一緒に一つの循環するチェーンに数珠繋ぎにされ、下方の水に浸かる球、円盤^{ディスク}、または隙間なく詰まった材料から成り立っている。



ポンプの動力は人か馬から供給された。海軍委員会は、ネイビー・ボードのケンブリッジにおける指導教員であったサー・サミュエル・モーランド(～Morland、訳注：計算器の発明でも有名)によって設計された、風あるいは馬によって動く加圧ポンプ(force pump)の一種であるポンプ機関に興味をもった。1673年9月10日に、国王は海軍の主要な幹部を伴ってウーリッジ造船所で稼働しているモーランドのポンプを見た。彼等は感銘を受け、モーランドはこのポンプをチャタムへ移動させることを引き受け、風によって

…または、それが風で動かなくなる (wind shall Jail it、訳注：風が止んでポンプが停止することと考える) 時は何時でも、1頭の馬のゆっくりとした労働によって、船渠を絶え間なく悩ます水を取り除くであろう。

海軍委員会は、モーランドに対して£350の請求書を作るように、命じられた。しかし、ポンプは、それを必要とする仕事には不適格で、結局ポンプはドックではなくて、船のあか水をポンプ出しすることに使われた。

二つの新しい乾船渠 (1689年 Map58 & 59)

船のサイズの増大はチャタムの船渠(複)を時代遅れのものにし、新しくてより大きな船渠(複)の計画案(複)が書き上げられた。船は少なくとも3年毎に船渠入りすべきと想定されていた。これらの船渠は木材で造られ、側面は滑らかにされ、各隅には底に行く階段を伴っていた。最初の両側面が段々になっている石造船渠は1693年にプリムスとポーツマスで建設された。

チャタムの二重船渠は、船渠の中に湧き出した泉水(複)によって洪水を蒙った。この船渠は長さが350フィート(訳注：107m)であったが幅はわずか45フィート(訳注：13.7m)しかなかった。1682年に建造された100門砲艦のブリタニア号は梁が48'8" (訳注：14.8m)であった。

1682年頃、チャタムにおける一つ以上の新しい乾船渠の建設が真剣に考えられた。3隻の船を受け入れる一つの二重船渠とするか、あるいは二つの単独船渠とするか躊躇われた。最初の案は第2案よりも20～30パーセント安かったが、至急の仕事にとって余りにも有効でなさ過ぎた。1683年11月に二つの船渠を、ローレンス氏(Mr Lawrence)の土地で新船渠の北に、各々が200フィート(訳注：61m)の長さでもって、一つは契約で、一つはネイビー・ボードによって建設されることが決定された。1683/4年2月24日の日付の勘定書中の書入れは次のものである：

…チャタムに単独船渠を建設するために準備されるフィネアス・ペット氏との契約。

1684 年 10 月 25 日のやり取りの中で、^{シングル・ドック}単 独 船 渠 の 寸 法 は、船 大 工 親 方 の ロ バ ー ト ・ リ ー (～Ree)によって与えられた。

^{ゲート} 扉(複)から ^{ヘッド} 頭部まで	198 フィート(訳注：60.4m)
^{ブーム} 船渠の上部での幅*	53 フィート(訳注：16.2m)
^{メイン} 主たる幅**	67 フィート(訳注：20.4m)
エプロン(apron)の幅***	32 フィート(訳注：9.8m)
^{アルター} 壁階段(altar)の幅	6 フィート(訳注：1.83m)
^{ゲート} 扉での深さ	22 フィート(訳注：6.7m)

* 訳注：breadth at boom、boom が何処を示すのか不明であるが、1698 年の船渠の目録(47p)では breadth at top となっており、船渠の^{トップ}上部での両側面間の距離と考える。

** main breadth が何処を指すか不明。1698 年の船渠の目録にはこの項目は現れない。

^{ブーム}船渠の上での幅より 14 フィート長い。^{ブーム}船渠の上の地上で、船渠の周りに在る舗装道を 7 フィートと考え、船渠の両側のそれらを含めた幅ではなかろうか。

*** 訳注：乾船渠の入口の石等で出来た敷居で、水が入ること、そして船渠の底が傷むことを防ぐ。即ち、船渠の底の幅と考えられる。

12 月 4 日に、リーは二つ^{ドック}船渠を大き目に作ることを示唆した。

12 月に家大工のジョン・ロジャーズ(～Rogers)と、チャタムに第二の新^{ドック}船渠を建設する交渉が開始され、彼はフィネアス・ペット氏よりも低い値段を提示した。1685 年 5 月 6 日に^{ネイビー・ボード}海軍委員会はロジャーズの提案を次のように述べている：

…彼の最低価格は£5,000 であり、もし此処に挙げられている以上に、22 フィートで深さが 12 フィート(訳注：3.66m)の^{ワーフ・イング}埠頭の建設をする場合、彼は 1 フィート当たり£5 を取る。あらゆる種類の材料を入手して、長さが 200 フィート、^{ブーム}船渠の上部での幅が 54 フィート、エプロンで 36 フィートである^{シングル・ドック}単 独 船 渠 の 費 用 の 見 積 り は £5,157 6⁶ であった。これには、16 個の^{ピット・ポスト}繫柱杭と 9 基の^{クラブ}小揚重機(crabb、訳注：小型の移動式揚重機)を含み、材木の床は厚さが 5 インチ(訳注：12.7cm)で、エプロンを 34 フィートの幅とし…同床を横切って置く^{グラウンドウェイ}地上船台(groundway) (複)は長さが 34 フィートで、幅が 20 インチ、厚さが 16 インチで、お互いが 24 インチ以内に置かれる…

支払条件は契約調印時に£1,000 で、残りは^{ドック}船渠の建設に許された 15 ヶ月に渡って分けられた。1689 年 9 月 27 日の財務官の元帳への書き込みは次のようなものである：

家大工のジョン・ロジャーズに対してチャタムの陛下の造船所^{ドックヤード}に隣接した泥地^{マーシュ}に、彼によって最近建設された新しい単独船渠^{シングル・ドック}と、それに付属している外側^{アウト}の埠頭^{ワーフ}の建設を伴ったものは、十分に満足するものであり、…1685年6月22日付の海軍委員会と作成された契約に従って、£5,310。更に、上記契約の補足としての仕事^{ワーク}に£62。

同じ日付の第2の書き込みは次のようなものである：

前記のジョン・ロジャーズに対して1689年9月27日に、チャタムにおけるHMヤード^{ヤード}の下方に最近建設された単独船渠^{シングル・ドック}の、寸法、材木の船体材料寸法、埠頭^{ワーフ}の深さに従って遂行された作業^{ワークマンシップ}量に対して。また、1684年11月26日付及び1685年1月26日付の二つの契約に従って、同船渠への扉^{ドック}のウィケット^{ゲート} (gates wicket、訳注：ウィケットは一般的には建物の扉の中に付けられた小さな「くぐり門」に使われるが、ここでは複数となっており、下記の括弧内の注意書きからすると3枚の扉板^{リーフ}(leaf)を指していると考える)(複)の製作、£1,327。更に契約を越えてそれ以上に為された仕事に対して、£56 8s。

(3枚構成のウィケット扉^{ゲート} (triple wicket gate)(複)の代わりに2枚の扉板^{リーフ}(複)(訳注：leafは折戸や屏風を構成する1枚に用いる)の扉^{ゲート}(複)は、1693年にポーツマスとプリムスで初めて建てられた)

(途中省略)

45p

17世紀の終わりの方と次の世紀の大部分の間、フランスとスペインが敵対しており、英仏海峡、地中海、そして大西洋が多くの海軍作戦の舞台であり、その間に、ついにチャタムとシアネスはサイズと重要性においてポーツマスとプリムスに追い越された。チャタムは、多くの小型軍艦を建造、艀装、そして修理し、大型艦を扱うことは少なく、活動的な艦隊の基地の機能を停止した。造船と大改装のためのチャタムからグレート・ノア(Great Nore、訳注：シアネスにあり、海運の難所)への長い通過の道のりはしばしば6週間に至る遅れを生じたが、それは大したハンディキャップではなかった。

(途中省略)

46p

諸造船所^{ドックヤード}の状況は、1695年4月17日付の海軍委員会^{ネイビー・ボード}から海軍本部^{アدميرアルティ}へ送られた次の書状から判断出来るであろう：

閣下各位におかれては、どの場所がそのような船(60 から 90 門砲)を建造するのに適正であるかお分かりになられるであろう、

チャタムには；一つの傾斜船台^{スリッパ}を発注済、そして四つの船渠^{ドック}と二つの傾斜船台^{スリッパ}で、そこでは1隻の90門砲の第2級艦、及び1隻の80門砲の第3級艦が建造中であり、ヴィクトリー号が再建造中。

ポーツマスには：HM造船所^{ヤード}に一つの船渠^{ドック}があり、二つの傾斜船台^{スリッパ}(新しい船渠^{ドック}(複)が未だ完成していないだけでなく、そこでは1隻の90門砲の第2級艦、及び1隻の60門砲の第4級艦を建造することが既に命じられている。)

プリムスには：ハモエーズ(Hamoaze*)に一つの船渠^{ドック}が、及びキャットウォーター**に一つの傾斜船台^{スリッパ}が… (*及び**、訳注：いずれもプリムス近傍の海岸の集落)

デッドフォードには：HM造船所^{ヤード}に、一つの船渠^{ドック}、及び一つの傾斜船台^{スリッパ}とクレードル^{ローンチ}(launch、訳注：当時クレードルには進水を表すローンチという用語も使われた)がある…

ウーリッジ：二つの船渠^{ドック}及び一つの傾斜船台^{スリッパ}。

ハリッジ：二つの傾斜船台^{スリッパ}。

チャタムは同時に5隻のクラス分類される船を建造することが出来ると推定されており、ポーツマスは4隻、デッドフォードは2隻、そしてウーリッジは2隻であった。大きな建艦計画が立てられた時、海軍委員会は建造を私的な造船所に頼らなければならなかった。(1691年の計画においては8隻がそのような造船所で建造されることになった。)

1700年頃、ポーツマスは一つの二重^{ダブル}と二つの単独船渠^{シングル・ドック}、そして二つの水張り船渠^{ウェット・ドック}を有し、一方プリムスは第1級艦を受け入れる能力の有る一つの乾船渠、そして建造傾斜船台^{スリッパ}の横に水張り泊渠^{ウェット・ベイスン}を有していた。

先に述べたが、チャタム造船所^{ヤード}の棚卸目録が1698年に作られ、詳細は次の通りである：

造船所^{ヤード}の水に面した所^{ウォーターフロント}

3,500 フィート(大砲埠頭の700フィートを除く)

(訳注：全長1,067m、213mを除く)

ヤードの最大奥行き ^{デプス}	820 フィート(訳注：250m)
ドックヤードの壁の延べ長さ ^{エクステン}	3,777 フィート(煉瓦)(訳注：1,151m)
1698 年のチャタム造船所の価値 ^{ヤード}	£56,059(デッドフォードは£28,641、 ウーリッジは£15,801、シアネスは£6,960)

	長さ	トップ 頭部での幅	エプロン 底部での幅
ダブル・ドック 二重船渠	一つ 270ft ¹	52ft	39ft
シングル・ドック 単独船渠	一つ 135ft	56ft	38ft
	二つ 200ft	58ft	36ft
ビルディング・スリッパ ^ビ 建造傾斜船台(複)	一つ 95ft	42ft	25ft

(途中省略)

.....

¹ エプロンから最も低い最後の段^{ステップ}まで船渠^{ドック}の底に沿って測定した。船渠は 1703 年に延長された。

.....

以上

18 世紀の造船
英国とオランダの海軍についての所見
ブーレーズ・オリヴィエによる(1737 年)

編集及び翻訳
デイヴィッド H. ロバーツ

ジャン・ブードリオ出版 1992 年
ロザーフィールド、イングランド

18th CENTURY SHIPBUILDING
Remarks on the Navies of the English & Dutch
from Observations made at their Dockyards
in 1737
by Blaise Ollivier
Master Shipwright of the King of France

Translated and edited by David H. Roberts
1992
published by
JEAN BOUDRIOT PUBLICATIONS
Rotherfield, England (蔵書 no.3392)

翻訳 山田義裕
2024 年 2 月

英国海軍についての更なる所見

79p

チャタム造船所^{ドックヤード}

LXIV. チャタム造船所^{ドックヤード}はロチェスターに近いメッドウェイ川に位置し、ロンドンから 10 リーグ(訳注：約 30 マイル、約 48km)、海から 6 リーグの距離である。この造船所^{ドックヤード}には軍艦を建造するための二つの建造傾斜船台^{ビルディングスリップ}及び修理と船底清掃のための五つの乾船渠^{ドライ・ドック}がある。

ビルディングスリップ
建造傾斜船台

傾斜船台^{スリップ}(複)は約 160 フィート(52m)の長さ、36 フィート(11.7m)の幅、水際で 12 フィート(3.90m)の深さ；それらの上部^{アッパー・パート}は土地の高さのレベルである。現在(1737 年 5 月)傾斜船台の一つの盤木^{ストック}(複)の上には 70 門砲の船が建造中で、彼等は 50 門砲の船を始めるために、他(の傾斜船台^{スリップ})は修理する作業中である。

船渠

チャタムの船渠^{ドック}の二つは、各々が約 175 フィート(56.8m)の長さ、それらの端々で 64 フィート(20.8m)の幅、そして入口で 9'3" (6.25m)の深さがあり、そこにおいて水は 18½ フィート(6.00m)以上は絶対に上昇しない。それらは、その両側に 4 フィート(1.30m)の幅の二つの壁階段^{アルター}を有しており、それらの壁はオーク材の板が並んでいて、入口で約 50 フィート(16.2m)の幅であり、私が後で説明するように(Rem. 120 pages [114] 参照)、3 枚のパネルで作られている一つの扉^{ドール}によって閉められる。私は、これらの二つの船渠の一つが 100 門砲のロイヤル・ソヴァリン号³⁹によって、他が 90 門砲のユニオン号⁴⁰によって占められているのを見た。前者は、私がそこに居る間にチャタムの造船所を離れ、ユニオン号が入れられた。

他の二つの船渠は各々が約 150 フィート(48.7m)の長さ、60 フィート(19.5m)の幅、そして 18 フィート (5.85m)の深さがあり、それらは両側に壁階段^{アルター}を有しており、壁はオーク材の板^{アラック}が並んでいる。これらの船渠の一つは、70 門砲で修理中のバッキンガム号によって占められていた。

5 番目の船渠は 130 フィート(42.2m)の長さ、42 フィート(13.6m)の幅、そして 15 フィート(4.87m)の深さしかなく、空での状態で、ちょっとした修理中である。これらの船渠については後で記述する(Rem. 120 pages [1141 参照])

(途中省略)

CXX. 我々の^{ドライ・ドック}乾船渠と英国の造船所が有するそれとの間に、私が見つけた違いは、私に後者の平面図を書かせた。**Fig.86(Plate 7, p.123)**は、既に述べたチャタムの大きな船渠(複)^{ドライ・ドック}の一つの諸寸法から採った乾船渠の平面見取図を示しており、所見 LXIV. **Fig.87** は長さ方向の断面を示し、**Fig.88** は中央での横断面、そして **Fig.89** は扉^{ゲート}での同じ断面である。

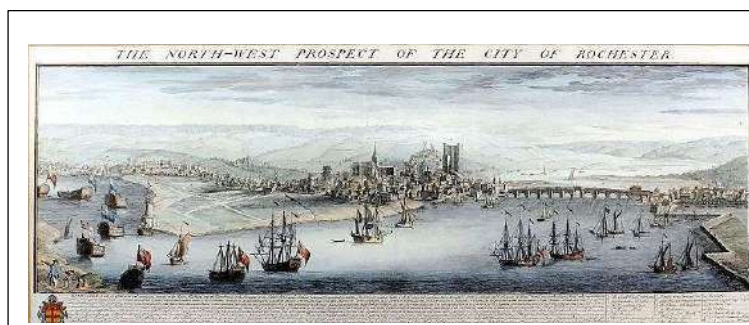
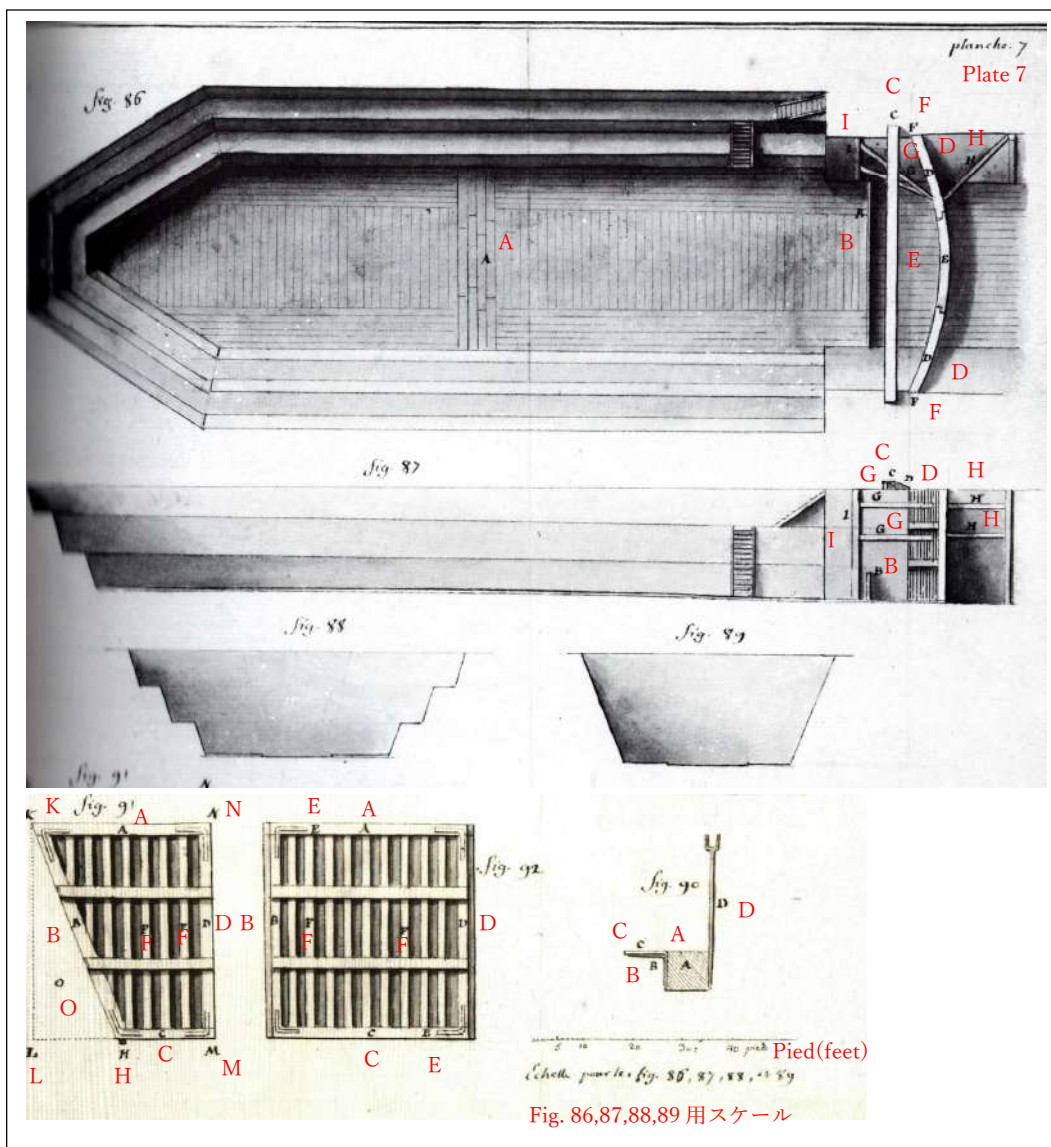


Fig.25

ロチェスターの眺め。1738 年。
Samuel & Nathaniel Buck
による銅版画 NMM 蔵



Fig.26 チャタム造船所の眺め。1738 年。Samuel & Nathaniel Buck による銅版画 個人蔵

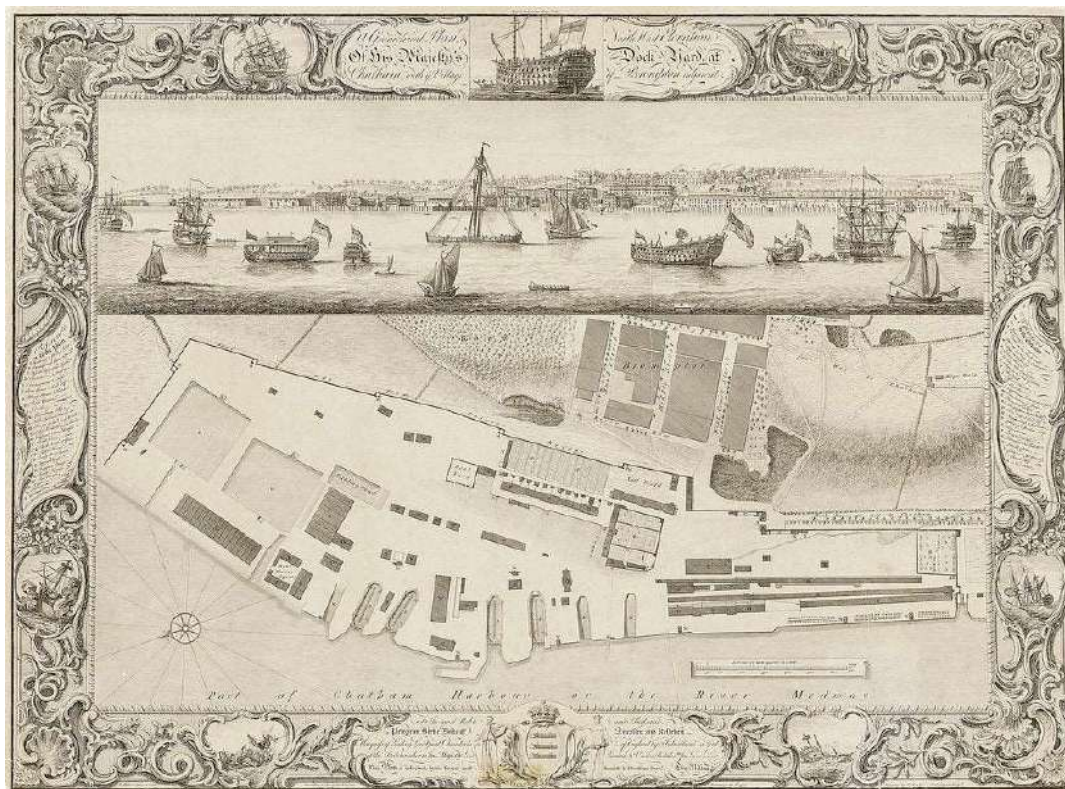


Fig.27 チャタム造船所の眺め。1755 年。グリニッジ海事博物館蔵

大型の英国の船渠(複)^{ビ・イフ・インク・プラットフォーム}の建造基台は、その長さ方向で5ないし6インチ(13.5~16.3cm)の(高さの)凸の形状を有しているが、中位の大きさの船渠(複)は4~5インチ(10~13cm)ラウンド・アップ^{ホッギング}丸く上がっているにすぎない。この曲線は、竜骨の下反り(訳注：長さ方向で真中が上がつて両端が下がる現象)を考慮して設けられた。

プラットフォーム 基 台 は船渠の底を横切って置かれたオーク材で作られており、これらの材木は Fig.86 の A のように、お互いが接触するように横たえられているが、それぞれが三つの部分に分けられ、その内の一つは船渠の中央を横切って横たわっており、他の二つはそれに突き当たって(butt)いて、船渠の両側の壁まで延びている。これら後者の材木は常にお互いがぴったりと接触しているわけではなく、またそれらは船渠の長さ方向に横たわっているオーク材によって覆われているので、その地点において、船渠は、中央の線に沿って、4 インチ(10cm)深さが少なくなっている。プラットフォーム 基 台 の下り勾配は我々の船渠(複)におけるものと同じであるが、その範囲は大きさにおいて、比較すれば小さい。それは両側の壁階段が広いことと、壁の勾配がより急なことにより、必然的に英国の船渠(複)は、我々の船渠(複)よりもプラットフォーム 基 台 が短くて狭いのである。プラットフォーム 基 台 の上に 18 から 20 インチ(49~54cm)の高さの竜骨盤木(複)があり、それらは容易に場所を移すことが出来、使われることはあるが、極めて稀である。そのことは、彼等がどの様に船を船渠入りさせるかを述べる時に説明する。

新月と満月の時に建造基台は低潮時のレベルの 1 ないし 2 フィート(32~65cm)上になり、2 週間毎に、もし船渠の中に雨水、あるいは湧水、そして船渠の中に浸透した海水があれば、扉(複)の水門(sluiice)(複)を通して、排出することが出来る。しかし、2 週間の間に 2~3(few)インチの水が常に溜まり、状況によっては、この水が仕事を続けることを妨げるので、彼等は、3 ないし 4 フィート(98~130cm)の高さの扉(複)から 7、8、あるいは 10 フィート(2.30~3.25m)に、Fig.86 と 87 の中に文字 B で示す物のような堰(coffer-dam、コファーマ・ダム)を造る。それは扉(複)に面した側がまいはだ詰めされ、スキート(skeet、訳注：物を掬う柄の長いシャベル状の道具で、船側の清掃に使ったり、帆を湿らしたりするのに使った)(複)を使って船渠内の水を掬い出し、それを堰と扉(複)の間に放り出す。この水は、潮汐が建造基台のレベルよりも下に下がると直ぐに、水門(複)を通して出て行く。堰はまた、扉(複)を通して船渠に入り込んで来る(sweep in)水が船渠の全域に広がることを防ぐ。この堰は、2 フィート(65cm)離れて立てられた(set up)直立した材木(複)に釘付けされた 2 インチ(5.4cm)の厚さの板(複)で作られており、支柱(複)によって支えられている。ブレストの船渠が修理されることを提案されたならば、類似の堰を付け加えることによって、水力による稼動装置が全く無しで、そうすることが出来るであろう。

我々の船渠(複)にあるような、建造基台のレベルの上まで登って来ているエプロンが、英国の船渠(複)には無く、基台は扉(複)に渡って続いており、海が扉(複)の敷居の下に沈む度に、船渠は水が無く^{ド ラ イ}なる。ブレストの船渠はこの利点に欠けており、行われることになっている修理の後でも、基台がエプロンのレベルの下にあるので、そのように都合良^{プラットフォーム}くはゆかない。ブレストの船渠は英国の船渠(複)よりも深く、この大変な深さが、使い勝手を良くするよりは弊害を多くしていることは真実である。エプロンが水で覆われずにいるこ

とが滅多に無く、我々は、いつでも必要な時に扉(複)を閉めることが出来ないことになってしまふのである。もしこの船渠が英国の船渠(複)と同じ深さがありさえすれば、最大の船でさえも(*100 門砲でさえも)収容することが出来、エプロンは 1 年を通して 24 時間水で覆われることが無く、扉(複)を通して船渠に入って来る水も、内部の湧き水も、ほっておいても出て行くことが出来る。私はチャタムの造船所の幹部達に、もしも建造基台が、現在のレベルよりも 1 ないし 2 フィート下であれば、船渠がもっと深くて彼等の船を入れることがもっとやり易くなる(*更に大きな船の船底清掃がもっとやり易い)というメリットが、彼等にとって有るのではないかと尋ねた。彼らはこのメリットをそれなりに認めたが、彼等は、乾船渠の利得を与える深すぎない深さの方を好み、私は彼等が正しいことを認める。第 1 級艦よりも喫水が深すぎない船を数多く船渠入りさせなければならない場合、彼等は前者に関してだけ適切な潮汐を選ぶだけで、それを常に極めて容易に見つけるが、我々の造船所(複)においては、適切な潮汐を(訳注：全ての船に対して)見つけなければならない。彼等はこのメリットを、これらの船に対しても、また船が船渠入りしている同じ日に、乾船渠で作業することが可能な全ての他の船に対しても享受するのである。もし我々が新しい船渠を建設しなければならない時は、英国の船渠の長さ、幅、そして深さを真似することが正しであろう。それらは、ブレストの船渠の寸法でそれらを建設する価格の半分しか費用が掛からないであろうが、それは主として深すぎない深さであることによるもので、それは建造基台を低潮のレベルの上方に置くことによって、我々が、堰(コファー・ダム)に頼ることなく、潮汐毎に、これらの船渠の建設の作業が出来るようになるからである。我々の船が英国の船よりも喫水が深いことは事実であり、この事実から我々は、英国のものよりも深い船渠を必要とすると結論づけられよう。それでもそれに対して、私は彼等が 90 門砲艦のユニオン号を船渠入りさせ、100 門砲艦のロイヤル・ソヴァリン号を船渠出しするのを見たように英国人が彼等の最大の船を、バラストを全部はあるいはほとんど載せたままでも船渠入りさせることが出来ると、私は言い返したい。英国のものと同じくらい浅い船渠を持つことになって、そのような喫水の深い船を建造する間違いを続けなくなれば、我々の最大の船を、バラストを軽減しないで船渠入りさせることが出来る。チャタムの船渠の扉(複)の隣に 18 インチ(49cm)のモミ材の四角い角材(baulk、訳注：balk と同じ)が在り、船渠を横切って真直ぐに通っており、その両端は両壁の頭部の上に横たわる。この角材は Fig.86 と 87 の中に文字 C で示され、Fig.87 中の D の二つの楔によって止められており、船渠の一つの側から他の側へ横切る橋の役割をする。しかし、都合の良い端を形作るには狭すぎるので、Fig.90 に見られるようにモミ材の角材にしっかりと留められた鉄の台座(standard)(複)で支えられている。同図の A が、その長さ方向に沿っていくつかの点において断面で見たこの材木で、B が鉄製の台座腕木(standard knee)で、C が橋を形作る用を為す板である。この板の反対側に、文字の D で印がつけられた鉄か何かの細い柱(station)(複)があり、これらの細い柱(複)の上に、ガードレールの役を為す木製の割り木(batten)がある。角材のこれと同じ側にいくつもの鉄の輪があり、彼

等はそれに、扉(複)を閉めるのに使われる複滑車を固定する。

前の所見の中で、英国の乾船渠の扉の記述をすると言ったが、彼等がこれらの扉を開けたり閉めたりするところを見るために、そうするのが遅れてしまった。デッドフォード、ウーリッジ、そしてチャタムの船渠に於いて、扉(複)は3枚のパネルで作られているが、その内の2枚は **Fig.86** 中に文字 **D** で示され、それらの形状は **Fig.91** によって表されており、第3のものは **Fig.86** 中に文字 **E** で示され、その形状は **Fig.92** によって表されている。最初の2枚のパネルは船渠の両側の壁にぴったり嵌め込まれ、**Fig.86** 中に **F** で印され、船渠の側面にしっかりと付けられた材木に突き当たっている。第3のパネルは、他の2枚のパネルの端に切られた溝の中に嵌め込まれている。

各パネルは **Fig.91** と **92** の **ABCD** の4本の材木で作られている。これらの材木は約15インチ(41cm)の四角形(訳注：この後で厚さが12in.と言っているので正方形ではないで、12インチ(32.5cm)の厚さで、1本が他のものの窪みに被せられ(score down one over the other)、文字 **E** で示されているように鉄の条板(複)で以て一緒にしっかりと付けられた。文字 **F** で印されている8から9インチ(22~24cm)の四角い幾つもの細い柱が、材木AとCの間に在り、頭部と底部の材木の中にホゾ嵌め込みされ、各々の間隔はそれらの厚さに等しい。これらの細い柱の片側で、パネルには、細い柱を横断して釘付けされ、それらの端部(複)が側面の材木**B**と**D**に刻まれた溝の中へ嵌め込まれた2½インチ(6.8cm)の厚さの板(複)が上から当てられている。また頭部と底部の板(複)はAとCの材木(複)のそれぞれに刻まれた溝の中へも嵌め込まれている。海に面しているのはパネルのこちら側である。反対側は **Fig.91** と **92** の中に見られるが、**A**と**C**に平行に置かれ、細い柱にボルト留めされた2本の横材(cross-member)**G**⁸⁸によって補強されている。2枚の外側のパネルは **Fig.91** の文字 **H** で印された鉄のような物のピボットでもって取り付けられている。このピボットは約4インチ(10.8cm)の長さで、直径は4インチであり、それは建造基台に切られた穴に嵌め込まれ、1枚の鉄板で囲まれる。

⁸⁸ これらは描かれているが、**Fig.91** と **92** においては、文字 **G** は省かれている。しかし説明は完全に明快である。

彼等が船渠の扉(複)を閉めたいと思う時、潮汐が未だ、扉が占めるべき位置と同じくらい高い所にある間に、パネル(複)を準備する(offer up?)。即ち、2枚のサイド・パネルが壁の隣に置かれ、真中のパネルはサイド・パネルの一つの隣に置かれる。そして潮汐がほぼエプロンのレベルへ下がった時、2枚のサイド・パネルは、パネル(複)に付けられた輪(複)及び、私が既に前章で述べた船渠を渡っている橋を形成しているモミの角材に付けられた

うような設備を有していないが、それは彼等の扉(複)は、我々の船渠の扉(複)が閉められるような 2 個の蝶番で回ることではなく、さらに彼等が動かさなければならないパネル(複)は小さくて軽いので、僅かな男達だけで、4 分の 1 時間以内にそれらを場所にセットすることが出来るからである。彼等は扉を極めて少ない労働力で、少ない支柱をあてがうことが出来る利得を有し、我々よりも出費が少ないのである。英国人は彼等のサイド・パネル(複)を蝶番の所へ動かすための段取りを、我々の船渠の扉でするよりも容易にすることが出来るが、その場合、扉(複)の行く手に在る船渠の壁が垂直でなければならないにもかかわらず、今日見るところではそれらは傾いており、**Fig.89** で見て取れるように、あの場所(訳注：チャタムと考える)では、彼等の船渠は、底の方がずっと狭い。英国人は、彼等の扉が蝶番のところで空きが有るよりもこれらの傾斜した両側によって止められる利得(複)の方を好むのである。これらの利得は：第 1 に、水の重量が最大効果を及ぼす底において扉の広さが少ないこと、第 2 に、サイズが小さいので、材木の使用量が少なく、扉を作り上げる材木の寸法の明細の量が少ないこと、第 3 に、船渠にしっかり付けられていない扉は、閉めることになった時に、我々の扉で出来るよりもずっと便利に検査し、まいはだ詰めをし、カーギー織りの布(訳注：英国サフォーク州特産であった小さな網目上の隙間のある粗い布)を並べることが出来ることである。こうしたことの全てからして私は、パネルが蝶番で揺れ動くことが出来る扉を好まざるをえないし、私がまず、英国の扉をコピーすることを望むのは、我々が現在使っている 2 枚ではなくて、3 枚のパネルの扉を作ることである。私は、扉の行く手に来る船渠の両側の壁を垂直に造るべきであるが、この扉の内側は、英国の船渠と同じようなやり方で傾斜を付けるべきであると思う。このように、2 枚の代わりに 3 枚のパネルの扉を作ることによって、2 枚のサイド・パネルは **Fig.91** の **KLMN** のような四角い形状になる。これらは、二つの蝶番で揺れ動く。**O** の印を付けた部分全てが壁の傾斜した部分にしっかりとつつかって、船渠の幅は 3 枚の扉に分けられ、それらは、英国人によって使われているもののよう、あまり厚くない厚さの短い材木出作ることが出来、同じ支柱(複)によって支えることが出来る。

CXXI. 英国人達は彼等の船を艀装を全部したまま乾船渠に収納して船底の清掃修理をしようと、フランスにおいて我々はしばしば聞かされてきたが、彼等は全くそんなことはしないと私は断言できる。彼等の船渠の深さは、最も深い船渠でさえも 19 フィート 3 インチ (6.26m) の深さしかない、彼等の大きな船には(艀装を全部したまま収納するには)不十分であるが、但しこの深さは彼等の小さい船とフリゲート艦を(艀装を全部したまま収納するには)彼等が入渠させることを許すには十分であろうし、また英国人達は、全武装をしたままの船を敢えて船渠入りさせる場合の船体の横側に大砲の重量が与えるであろう悪い効果に十分過ぎるくらい気が付いている。

海へ出て行く準備が出来た英国の船が、もし大きな船(私の場合は 70 門砲以上の船を意

味するが)であれば、低い方の帆柱(複)の檣座とバラスト、あるいはバラストの一部だけを載せて入渠させられ、その船は船底の清掃修理をされた後に初めて艀装され、船渠から浮いて出て来る。もし船がクラスの低いものであれば、常にバラスト全部を載せ、トップマスト(複)と索具の大部分を持ったままであり、船渠内に居る間に、あたかも浮いているかのように艀装を完成させる。しばしば、綱類が積み込まれ、船の喫水が許すかどうか次第で、糧食、あるいはその一部が積まれる。しかし、船渠から浮いて出て来る以前に、水と大砲、そしてその他戦争に係る貯蔵品が積み込まれることはない。

既に海上に在る船が、再度海に赴くことが出来る前に急いで入渠させる必要がある時、入渠させる前に大砲は常に外され、もしその船の喫水の状況が潮汐の許す水深を越えるならば、船の喫水を下げするために、索具の一部は降ろされ、綱類、錨(複)、そしてバラストの必要に見合う部分が外される。大きな船は常にそのように取り扱われる。これらの操作は、フランスにおける我々のやり方のように、船をポンツーン上で船底の清掃修理をするのに必要な時間とほぼ同じ時間を要する。私が、前の戦争⁸⁹の間に(⁸⁹ 1702 ~1713 年のスペイン王位継承戦争)、此処(英国)の事として聞いた最大の速度は、大砲と貯蔵品を剥いだ 50 門砲艦がポーツマスの一つの船渠において船底の清掃修理をされて再び海に出る用意が出来るのが 72 時間というものである。我々が大変急いでいて、我々の造船所に於いて至急に、ポンツーン上で船底の清掃修理をすることによって、この仕事を引き受けなければならない場合⁹⁰、我々がそれを為した例(複)があると私は確信している。英国人達は、我々は 2 週間を要すると思っている。フランスでは、船渠において、船から荷降ろしせずに、24 時間以内に成し遂げると私は信じている。(途中省略)

私は前の所見の中で、彼等の船渠(複)の基台は、その長さ方向で上に丸くなっていると述べた。これは、船底の清掃修理をするために船渠に入れる船が、既に 1~2 インチ下反りしている(hogging、訳注：反対に真中を下にして反ることを sagging という)ものは、この竜骨が上に丸くなっている状態は完全には無くならない。このことに用心していないと、船渠に据えられるに際して、船は元々の形状を持ち込むが、船渠を去る際に、今度は急にそれを失い、そのことによって、水漏れにさらされることになってしまう。英国人達は船渠の底に、竜骨が載る竜骨盤木(複)を横たえる時、それと同様な用心をする。それは即ち、竜骨が持ったであろうと彼等が推測する曲線に従って、彼等は盤木(複)の高さを整えることを意味する。さらに、彼等は、持ち上げられるべき竜骨の部材が有ると予想する時にだけ、これらの竜骨盤木(複)を使用するのであって、この一つの場合だけを除いては、彼等の船は竜骨盤木(複)無しで入渠させられ、竜骨は、その長さ全体に渡って、建造基台の上に据えられる。

英国人達が用いる彼等の船を入渠させる方法は、我々のものよりもずっとシンプルであ

る。彼等が使う時間が少なく、手工業者が少なく、支柱が少ない。高潮の半時間前に、入渠させたい船の繫留を解き、船を扉(複)の前に持って行き、ビークヘッドの隔壁の中の出入口を通して船に入り、船渠の上端を越えて地面の中に打ち込まれた2本の柱にしっかりと繋いだ2本のホーザー大綱で以て船を引張る。私はこの作業が90門砲の船>(*ユニオン号)の上の100人の男によって行われているのを見た。船が船渠の中央の位置に就くと、潮汐は、船が基台で地面に着こうとしていることをフィート表示の深さで示す、船渠の壁(複)に付けられた深度マーク(複)のところまで排出される。そして60人の船大工達が半数ずつ、船渠のそれぞれの側で、8から9インチ(22~24cm)の厚さで、大部分がモミ材の10ないし12本の舷外張出材でもって、チェストリー(chesstree、訳注：船の前部両側にある小木材で、シーブや穴があり、横帆メンスルのタックを導き押さえるもの)からミズンマストまでの幅の長さ分の高さにおいて船体に支柱をあてがい、1ないし2個の普通の楔でもってそれらを動かなくする。それからこれらの同じ男達が、チェストリーの前方とミズンの後方に5ないし6本の斜めの支柱を置く。それらは船渠の縁(edge、訳注：底と側壁とが為す隅と考える)から上方の外部腰板まで上がって行っている。英国人達が船に船底の清掃修理だけを行おうと思う時には、これが船に与える唯一の支えである。私は、そうした条件下に在る90門砲のユニオン号を見た。そして、何らかの僅かな修理が為される場合、あるいは船が船渠に長期間留まることを求められた場合は、彼等は5ないし6本のポペット(poppet、訳注：船渠の底に垂直に立てられる支柱で、その先端を船底の形状に合わせて船殻の収まりを良くした。クレードルの前後にも立っている)でもって船底(複)を両側で支え上げるが、それらは、我々がするのと違い、踵の止木にしっかりと付けられておらず、ポペットの踵と基台の間に置かれた楔を単にハンマーで打ち込むだけである。チャタムに於いて、私がその船上で修理が完了したのを見、それから船渠の外に浮かして出されるのを見たロイヤル・ソヴァリン号は船渠に居る間、このやり方で支柱をあてがわれていただけである。同船の竜骨はずっと基台に触れたままであり、彼等が同船を船渠の外に引き出そうとする日に、潮汐は同船を浮かすほど十分に高くなかったので、彼等は船の喫水を減らすために、バラストの一部を砲列甲板の前の部分に移動させた(訳注：当時の英国の進水は一般的に船尾からである)。彼等がチャタムの船渠の一つにおいて修理していたバッキンガム号もやはり、私が話した舷外張出材と斜めの支柱(複)で支柱をあてがわれていただけである。同船は18インチ(49cm)の高さの竜骨盤木の上に上げられ、傷んだ竜骨の部位を移すために、それ程まで高く上げられていたのである。この船は全てのバラストと帆柱(複)を載せていた。

我々がするように、英国人達が自分達の船を再建造する時、彼等が船渠内で準備することの支えでは十分ではなく、船の内張りの板が外され、砲列甲板が取り壊され、肋骨の一部が取り去られて、船はその形状を持たなくなる。しかし英国人達は自分達の船を再建造ことはないし⁹¹、また修理する時に肋骨に触れることはない。彼等の修理のことを話す段に

なったら、彼等が採用している方法を説明しよう。

(以下省略)



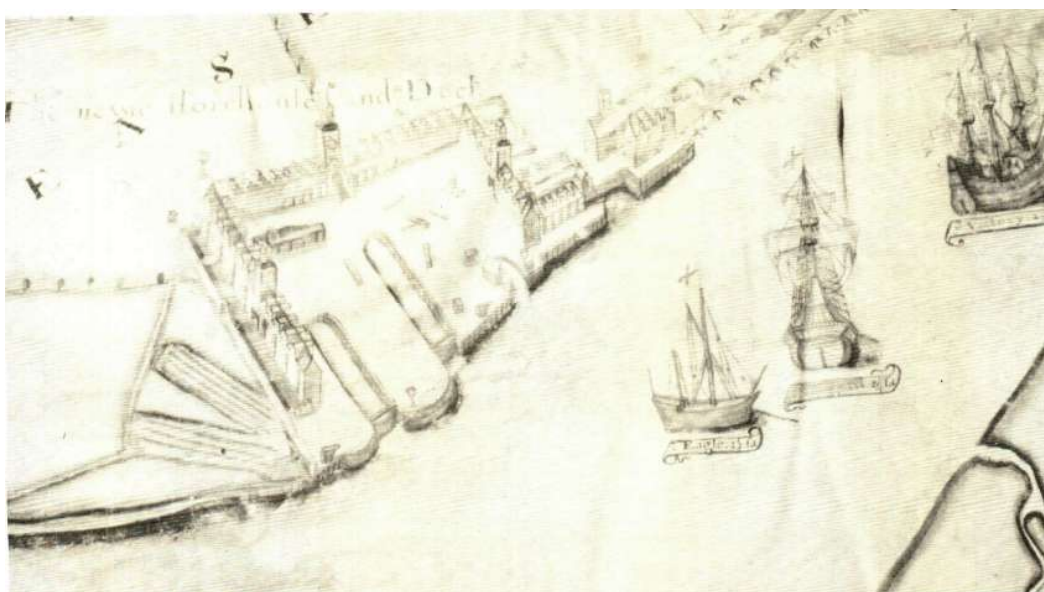
訳者挿入図 2 : 1774 年に作られたチャタム造船所の模型
グリニッジ海事博物館所蔵



訳者挿入図 3 : 2 基の乾船渠と 2 基の傾斜船台



訳者挿入図 3 : Duke of Northumberland 所蔵”Alnwick Castle”中のメドウェイ川



訳者挿入図 4 : 上掲の訳者挿入図 3 中のチャタム造船所の部分の拡大
Jonathan G. Coad 著 “The Royal Dockyards 1690-1850” 所載の Plate1 より

以上

シアネス造船所の簡単な歴史
(デイヴィッド T. ヒューズ著
「シアネス造船所と駐屯隊」に基づく)

The History Press
2002 年

Short history of sheerness Dockyard
adapted from
Sheerness Naval Dockyard and Garrison
by David T. Hughes
2002
(蔵書 no.3709)

翻訳 山田義裕
2024 年 2 月

最初の造船所

シアネス造船所は、初期の歴史として、最初はチャタム在住の理事^{コミッショナー}によって多くが監督されたチャタムの造船所の延長であった。第一義的には、海軍の船の修理と補修管理であったと考えられる。ちょっとした一つの例外はあるが、1691 年までそこで造船は行われなかった。他の英国の造船所と違って、シアネスには近くに町が無かった。居住性の低さ、貧弱な水の供給、そして周囲の沼沢地による argue(?) (マラリアの種類) の罹患の高いリスクが建設を遅らせ、作業員の欠如に繋がった。最初の乾船渠は 1708 年に初めて完成し、二番目のものは 1720 年に加わった。使える土地の範囲が制限されていたことが作業上と発展上の問題を起こした。波除の役割を果たすようにいくつかの廃船(hulk、訳者挿入図 1、2 参照)が前汀(foreshore)に据えられたが、それらは直ぐに人を収容し、造船所の活動に使われるようになった。廃船と廃船の間のスペース、そして廃船は朽ち始め、廃船自体が砂で埋まり、新しい廃船を追加することが出来た。シアネスの近隣には建てられた施設は無く、最初は、労働者達の大部分は廃船の中に居住した。

1738 年頃、造船所(チャタム)からの労働者達がシアネスに最初の家(複)を建て、小さな小屋^{シヤンティ}はブルー・タウンと名付けられた。彼等が造船所から盗んで来て家々の外壁に使った青灰色のペンキからそう呼ばれた。18 世紀の後半に新しい外側のコロニー、マイル・タウン

ン(造船所から 1 マイル)が沸いたように出来て、シアネスの近代の町の核となった。

大再建設

19 世紀の初め頃、造船所の造成された土地を下支えしていた古い廃船達がひどく朽ち果て、そのサイトは次第に不安定になっていった。しかし、沈泥となってしまう(近くに在るチャタム、ウーリッジ、そしてデッドフォードの諸造船所のように)ことはなく、忙しくなっていた。思い切った手を打つことが要求され、1813 年に、造船所の大型の再建設が発した。再建設に採用されたスキームは、有名な土木技師のジョン・レニー(~Rennie)のものであった。



工事の第一段階は3基の乾船渠とその関連の建物を伴う大^{グレート・ベイスン}泊渠で、公式にはジョージ3世の三男のクラレンス公爵(Clarence)で艦隊の提督(Admiral of the Fleet)によって1823年9月5日に開始された。その次に小^{スモール・ベイスン}泊渠とボート泊渠^{ベイスン}が完了することになった。様々な必要な作業場、住居、そしてその他の建物の建設は、新造船所の前に60エーカーを占め、さらに何年も続けられ、1830年頃に大部分が完成した。全プロジェクトの費用は£2,586,083であった。

(以下省略)



訳者挿入図3：シアネス造船所の2基の船渠と傾斜船台

以上

溝渠、船渠の先端、そして扉：
16 世紀と 17 世紀における英国の船渠と海軍力

ブライアン・ディーツ
ザ・マリナーズ・ミラー、Vol.88, No.2, pp.144-154
2002 年 5 月、英国

Dikes, Dockheads and Gates:
English Docks and Sea Power in the sixteenth and seventeenth centuries

Brian Dietz
The Mariner's Mirror Vol. 88 No.2 (May 2002) pp.144-154
(蔵書 no.3737)

翻訳 山田義裕
2024 年 2 月

144p

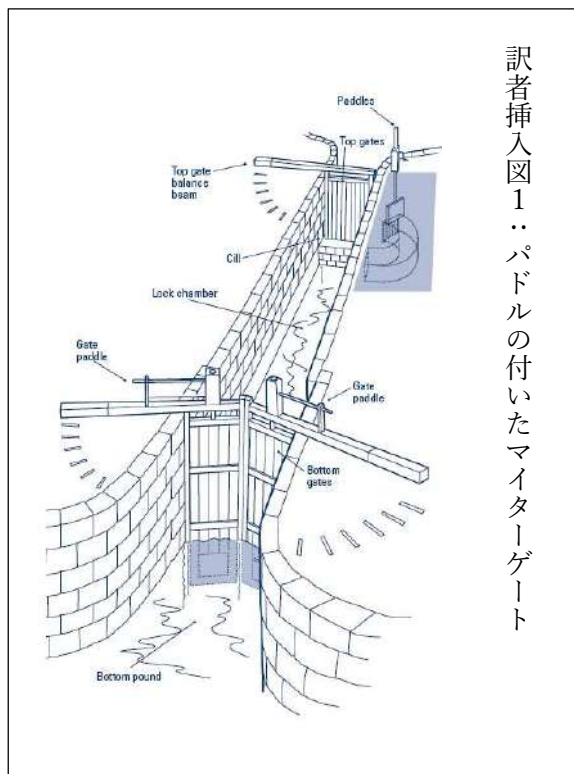
英国の船渠の進化は歴史家達に、「謎めいたもの」を差し出している¹。「溝渠(dike)(複)」、掘削物(digging)(複)、そして船渠(dooke)(複)の性質と機能、これらは近代の船渠の先祖であるが、得てして不明瞭である。そして、それらより大きく、プリミティブな構造から洗練された船渠のシステムへの移行を迫る問題に関したもので、外国で称賛されコピーされた²ものがあるが、それは 17 世紀の末頃には既に確立されていた。進展した部分は、2 世紀の乖離がある二つの文書から推し測ることが出来る。1698 年に、海軍の検査官(Surveyor)のエドモンド・ダンマー(Edmund Dummer)は、王立造船所(複)の正確で詳細な調査を完了した³(訳注：蔵書 no.3675)。15 世紀末における船渠の設計の技の状況が 1498 年のポーツマスにおける船渠の建設の勘定書の中に紹介されているが、正確さと確実さはかなり劣る⁴。長い間英国で最初の乾船渠と考えられてきたものが、適切なことに、今や違った観点で見られている。多分、建設においては並み外れて確固として頑丈なものであったが、デザインは伝統的なものであった⁵。本件の二つの設計の特徴がこの船渠をダンマーによって描かれたものと距離を隔てさせており、その有用性に限界を与える。船を入れたり出したりするのに要する時間と努力は、船が、この船渠の長さ目一杯に浮いて

いるというよりは、乾いた土地に引っ張り上げられたり、そこから引っ張って離れさせられたりした(haul onto or off)ことを示唆する。第二に、船渠は動くか回転する扉でもってではなく、堰堤によって閉められたことで、それが小石で内側が満たされていた「内側と外側の扉(複)」という過去に有していた用語法が何らかの混乱を起こした。大工達と労働者達は、この堰を建設するのにほぼ6ヶ月かかり、そこに船渠入りさせられた最初の船舶のソヴァリン号を解き放つために、堰を解体するのに更にもう1ヶ月、潮汐毎に働いた。進化という点に関しては、1698年の調査に記録されたように、この船渠は、例えば、同じ造船所で記述されたような建造傾斜船台に最もよく似ており⁶、傾斜船台のように、長期間の滞留に最適であった。小修理と補修管理は、これほどしっかりとてはいない環境で行われていた。水を張らない船渠が20年後にデッドフォードにおいて建設された時、契約の中で規定された「役に立つ十分な先端」はそうした効果を有していた⁷。そして、船渠の先端が、その場所に残ったままで回転する扉、ヴィクトリア朝のエンジニアの言葉で「はるかに(船渠の)最も重要な部分」⁸、に置き換わったことは、英国、そしてあらゆる所において、歴史上の船渠の設計とエンジニアリングを一変させる出来事であった。そして海軍の文脈においては、この革新は近代初期において「英国の海軍力を下支えする重要な技術的な進歩の一つ」であることを証明した⁹。

奇妙な一致であるが、作業員達がポーツマス^{ポーツマス}の船渠の先端で労働をしていた頃に、まさしくレオナルド・ダ・ヴィンチが置き換えようとしていたマイターゲート(mitre-gate、訳注：2枚の扉が閉じて合わさった所が、平らではなく角度を持つ水門などの扉。訳者挿入図1参照)を、発明していたのであった。ミラノの内陸水路(Naviglio Interno)のサン・マルコの水門を建設している間の1495年頃と1497年に水門が完成した時の2回、この装置をスケッチしている。この発明はイタリアからフランスとオランダに広がり、英国に1560年代の中頃に到達し、この時に水門パドル(複)(訳者挿入図2参照)が付いた扉がエクセター運河に設置された。



訳者挿入図2…水門パドル



訳者挿入図1…パドルの付いたマイターゲート

1571～4年に、それらはリー川(River Lea、訳注：大ロンドン圏を流れるテムズ河の支流)のウォーザン・アビー(Waltham Abbey)での水閘(pound lock、訳注：閘門を用いて水位の異なる川や運河を仕切って船を通すもの)に合体させられた。1577年に詩人の言葉で祝われた「これら最強の扉(複)」はまた、近くの造船所で働いていた船大工親方のマシュー・ベーカーとその同僚、ピーター・ペットのようなもっと散文的な性質の男達の注目を集めるようになったに違いない。ミラノの扉(訳者挿入図3と4参照)が、英国の船渠に適用されたものの本源的なモデルであったことの合理的な疑いは無い¹⁰。

ヘンリー8世の治世の初期の頃から通常に使用されたデッドフォードの乾船渠は革新なことで選ばれた¹¹。

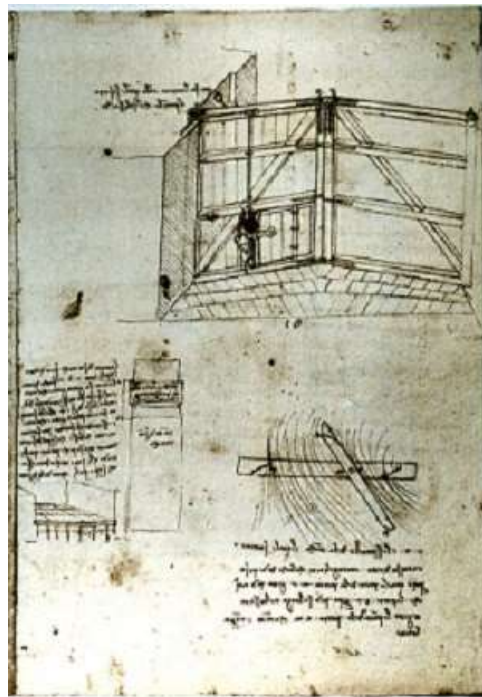
ベーカーはそこで1573年にドレッドノート号を進水させた。この船は、一連のクラス分け建艦の軍艦中の最初の艦で、海戦において新時代の幕開けを記すものであった。この船渠は翌年に最建設されたが、「陛下の船が作られたり、修理されたりするのに、その船渠(doché)に入ったり出たりするのがもっと上手く、かつもっとスピーディーで便利になるために、デッドフォード・ストランドにおいて一対の水門」を製作するために£150の特別の支払いが1578年にやっと為された¹²。扉(複)は次にチャタムのガレー船の船渠として知られるようになったもの(この名称は、ガレー・エリノール号

[Galley Elinor] が1582年にポーツマスからここに持って来られた時に同船の名前から採られた)に取付けられ、そしてデッドフォードの水張り船渠に取付けられた。それらはまた、

「陛下の船が作られたり、修理されたりするのに、その船渠(doché)に入ったり出たりするのがもっと上手く、かつもっとスピーディーで便利になるために、デッドフォード・ストランドにおいて一対の水門」を製作するために£150の特別の支払いが1578年にやっと為された¹²。扉(複)は次にチャタムのガレー船の船渠として知られるようになったもの(この名称は、ガレー・エリノール号



訳者挿入図3：ミラノの扉



訳者挿入図4…レオナルド・ダヴィンチのウィケットの付いたマイターゲート

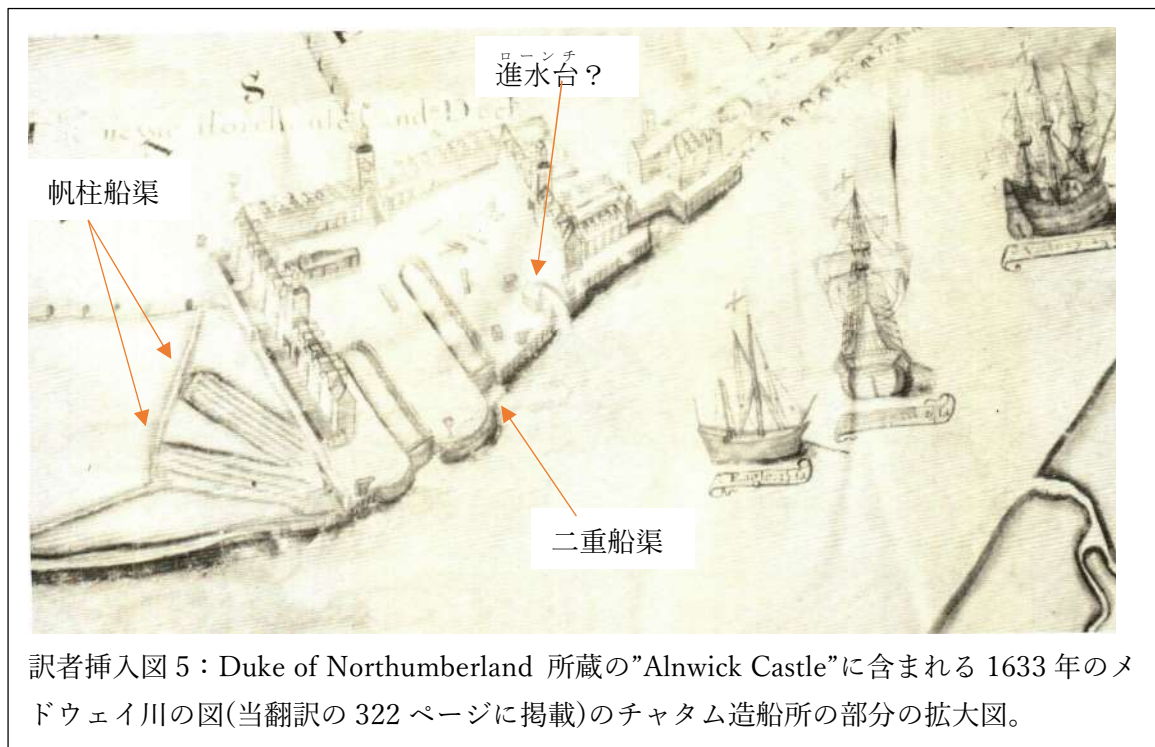
チャタムの帆柱船渠(複)にも取付け

られたが、同船渠の二番目のものは 1578 年に建設されていた。この一変させる出来事は 1585 年に完了したが、この時ベーカーがウーリッジの船渠への扉(複)の作業を監督した¹³。この船大工親方の死後 2~3 年以内に、「防潮門(flood gates)」は乾船渠の決定的な特徴であると見られるようになった¹⁴。

潮汐の水圧及び船渠の広い入り口に対して水路の扉を適用したことは、問題を起した。1585 年頃、更に£100 がデッドフォードの扉(複)に費やされ、一方ウーリッジのそれらの費用は£435 8s 2d に上がっていた¹⁵。しかし、効率の向上は疑わしかった。これらは、二つのシステムの下での船渠入りの勘定書から判断することが出来る。1562 年に、その頃、一回に 2 隻の軍艦を送り出して受け入れるための二重船渠であったデッドフォードの船渠の先端の解体と再建では 3,413 人日がかかった。1578 年にウーリッジにおいてエリザベス・ジョナサン号が船渠入りした時、船渠の先端を取り除き、同船を外へ出すのに 6 人の男が 2 週間かかった。扉が付いていることで、稼働の回転時間(turn-round times)は劇的にカットされた。デッドフォードで 1585 年にノンパレール号(Nonpareille)を外に出してバラストを積んで、ホープ号を船渠入りさせて支柱を噛ませるのにかかったのは 282 人日であった。それからは、船(複)を二重船渠に連続した日に入れることがルーティンとなった。一方でフィネアス・ペットは同じ潮汐での二回重ねでの進水を記録している¹⁶。

エリザベス朝の造船所の効率が増したのは、スペインとの長い戦争にもかかわらず、チャタムで主な仕事が為されたジェームズ 1 世の治世の後年になるまで、何故新しい船渠が建設されなかったかの説明の助けになるかもしれない。何が建設されたかのは明らかでない。文書から解読することは容易ではない。建造の指示書、費用の推算、契約書でさえも必然的に建設に結びついたわけではない。従って、四つもの乾船渠が、一つは二重船渠であるが、1618~26 年に帰せられ、既存の二つに追加されて三つになった帆柱船渠を伴っているにもかかわらず、1633 年頃の造船所の絵(訳者挿入図 5)は僅か二つの船渠、その内の一つは二重しか描いていない。そこには進水台(launch)(これは古いガレー船の船渠かもしれない)のようなものが見え、二つの帆柱船渠が造船所の西側に伴っている¹⁷。1678 年の調査(訳注：当翻訳の 304 ページ所載)は二重船渠の追加を記録している。二つの新しい単独船渠は 1684・5 年に提案され、その内の一つは海軍委員会によって建設され、もう一つは私的な契約による筈のものである。見積もりと契約は、それぞれの長さが 200 フィートで、エプロンでの幅が 36 フィートとなるべきことを要求した。しかし、僅か一つ、ダンマーの計画における「古い」船渠(Fig.1)が 1688 年以前に建設されただけのようである。10 年後に、彼の調査(訳注：蔵書 no.3675)は一つの二重船渠と三つの単独船渠を同定した。それに、造船所には一つの帆柱船渠があった¹⁸。造船所には水を張った船渠も、王政復古(訳注：1660 年)の直後に、そしてもう一度 70 年代にも考えられた。1681~2 年にこのプロジェクトは生き返り、乾船渠に、その入り口に扉(複)を付けて合体させた契約と図が書き上げられた。しかしこの構成案の反対者達が、最後の最後になって勝ってしまった

た。



反対論の一つは多分、デッドフォードに、最初の船渠の外側に新しい水を張った船渠が作られた時に起こったように、船渠の中で、氷が船(複)を動かなくさせてしまったリスクであった。最初の船渠は 1665 年 1 月に完成しており、途中に挟まれた時期に帆柱船渠になっていたとみられる。似たようなことで、最初の乾船渠が 1610 年に拡張された後の 1623 年の二番目の乾船渠は公式の認可がされてはいるが、実行されなかつたようである¹⁹。

ウーリッジの場所は、大きな開発には余りにも狭すぎ、同世紀の始めにそうであったように、1688 年でも同様に、船渠群を補完するものであった。1590 年代の中頃に二重にされた最初の船渠は 1615 年に長さが延長され。ダンマーが見せている少しばかりのドッグレグの形はその頃に、延長をするために許容されて導入されたのであろう。フィネアス・ペットがこの造船所に居た間に、彼によって挙げられたガレー船の船渠は、1653~4 年に単独船渠として完全に造り直された²⁰。こうした間、ポーツマス造船所は無視されていた。扉(複)が多分付けられなかったであろう古い船渠は 1623 年に放棄され、1635 年にそれに代替する場所が 1635 年に調査されたが、船渠は 1656 年まで戻っては来なかった。6 年後に水を張った船渠のための調査が行われ、見積もりが作成された。このプロジェクトもまた没になった。これは主に、1498 年に建設があれ程困難であった傾斜船台に対して、乾船渠を作ろうとするエンジニアリングを根拠としていた。調査官達が気付いたように、潮汐の上昇が、その最低レベルよりかなり下への掘削を必要とした。この問題は、手動ポンプが使われた乾船渠においては克服されていたが、そうした条件で水を張った船渠

を建設する規模と費用は、提案を無効にしたと思われる。30 年かそこら後に、技術の改善と言うことではなく、緊急性を感じるが増して、以前の反対論を凌ぐものとなった。

一つの上部と下部の水を張った船渠(An Upper and Lower Wet Dock)が「泥土の表面(surface of the ooze)」の十分下まで掘削され、後者の中へと入口が開いている単独船渠(シングル)を伴っていた。1699 年にもう一つの乾船渠が、上部の水を張った船渠に導かれている長い泊渠即ち閘門への入口に、二番目の一組になった扉(複)を置くことによって創りだされた。新しい造船所の中核が、ポーツマスにおけるように、単独乾船渠がその中へ入口が開いている水を張った船渠であったので、水を張った船渠に反対する古い議論は横に置かれた。ダンマーの監督下での 90 年代の全ての新しい工事は石造りであった²¹。

2 世紀を越えての王立造船所における投資はかなりであったが、さらに必要であったのは、施設を、国家のそれらを補うのに使うことが出来る商業的な造船所の平行した成長に任せることであった。海軍の契約仕事にとっての商業的な船渠の重要性は、王位が空位の間(Interregnum)に歴然となり、その後に増加し、同目的に使うことが出来る船渠の定常的な調査を刺激した。1666 年に 15 箇所が同定され、全てがテムズ河の王立造船所に極めて近隣に在った。いずれも第 1 級艦と第 2 級艦を収容することは出来ず、2 箇所だけが出来たが、どちらもブラックウォールの東インド会社に在った。此処の所有者ヘンリー・ジョンソンは、調査の 6 年前に英国で最初の商業的な水を張った船渠を建設しており、第 3 級艦を受け入れることが出来た。しかし残りの中の 12 箇所は第 4 級艦を建造し修理するキャパシティーを有するものであった²²。この世紀の終わり頃に、テムズ河には更に 5 箇所の、6 箇所かもしれないが、船渠が有り、第 3 級艦を受け入れる能力が有るものが幾つかあった。

(途中省略)

科学の代わりに、彼等は、同種の領域で仕事をする職人の知識、経験そして技能を利用し、かつそれらを一まとめにすることが出来た。即ち、埠頭と川の護岸壁(river wall)を建設する専門知識を伴った沼沢住民(marshman)²⁴、船大工、運河のエンジニア、そして橋の建設家である。知識の多くは初歩的なもので、容易に適用されたが、特に乾船渠のエンジニアリングにおいては、更なる工夫と創意の要求が生じた。

掘削及び埠頭の側面を建ち上げて、裏張りすることは単純な力仕事であった。「踏み鋤仕事(Scavel work、訳注: spade [踏み鋤]の古語)」即ち掘削は、現場の自然の性質と船渠の大きさ次第であるが、浅い角度で側面を傾倒することと踏み段、即ち階段壁を導入することによって減らされた。傾斜、即ち勾配(batter、壁などの内側への傾斜)は、船体の形状に合わせるだけでなく、埠頭の安定性を改善し、また階段で到達する



訳者挿入図 6 … 踏み鋤

アルタ
階段

Fig.1

プラットフォーム

プロッピングステイ

船台と船に対するつかえの支柱の手段となった。

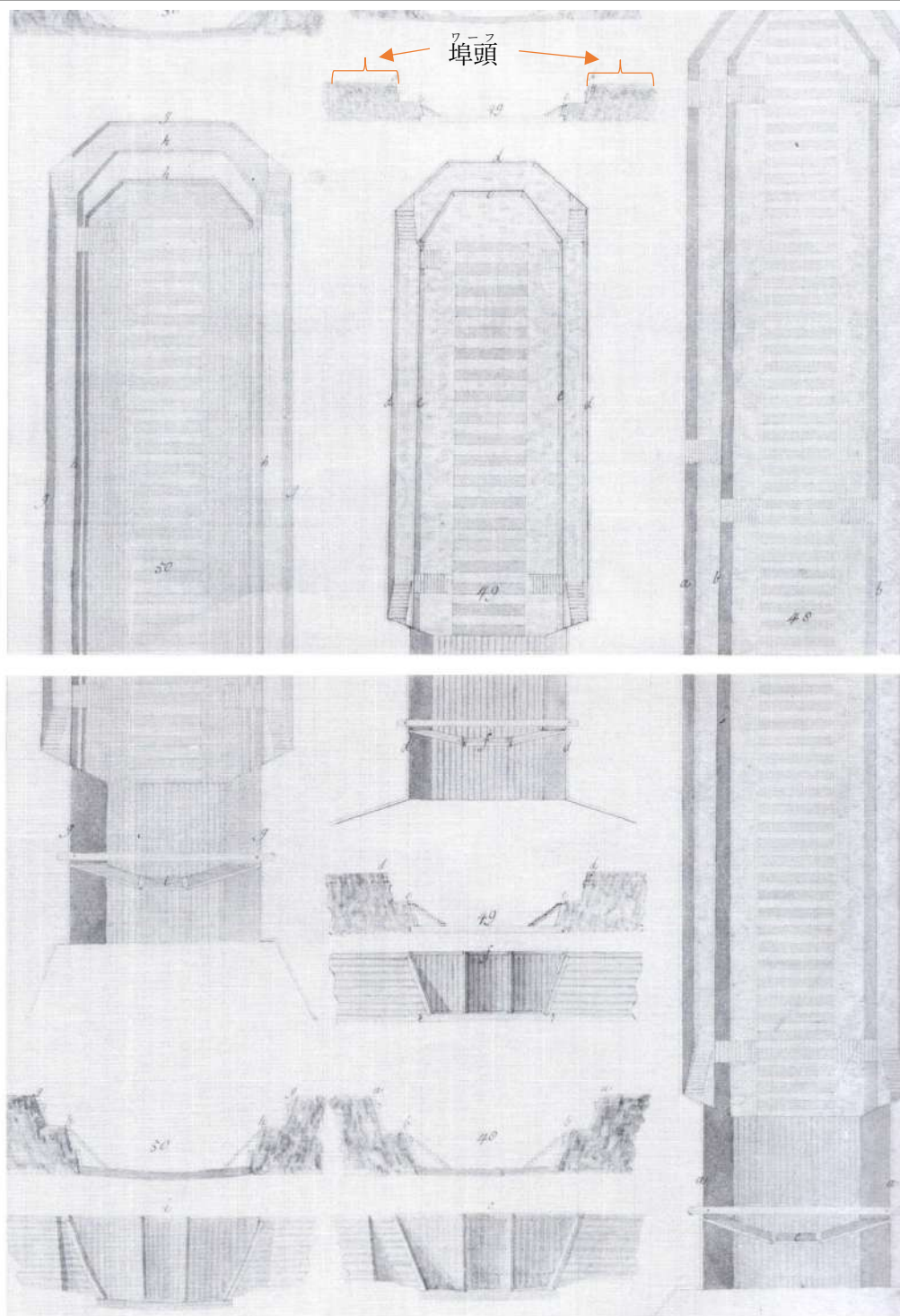
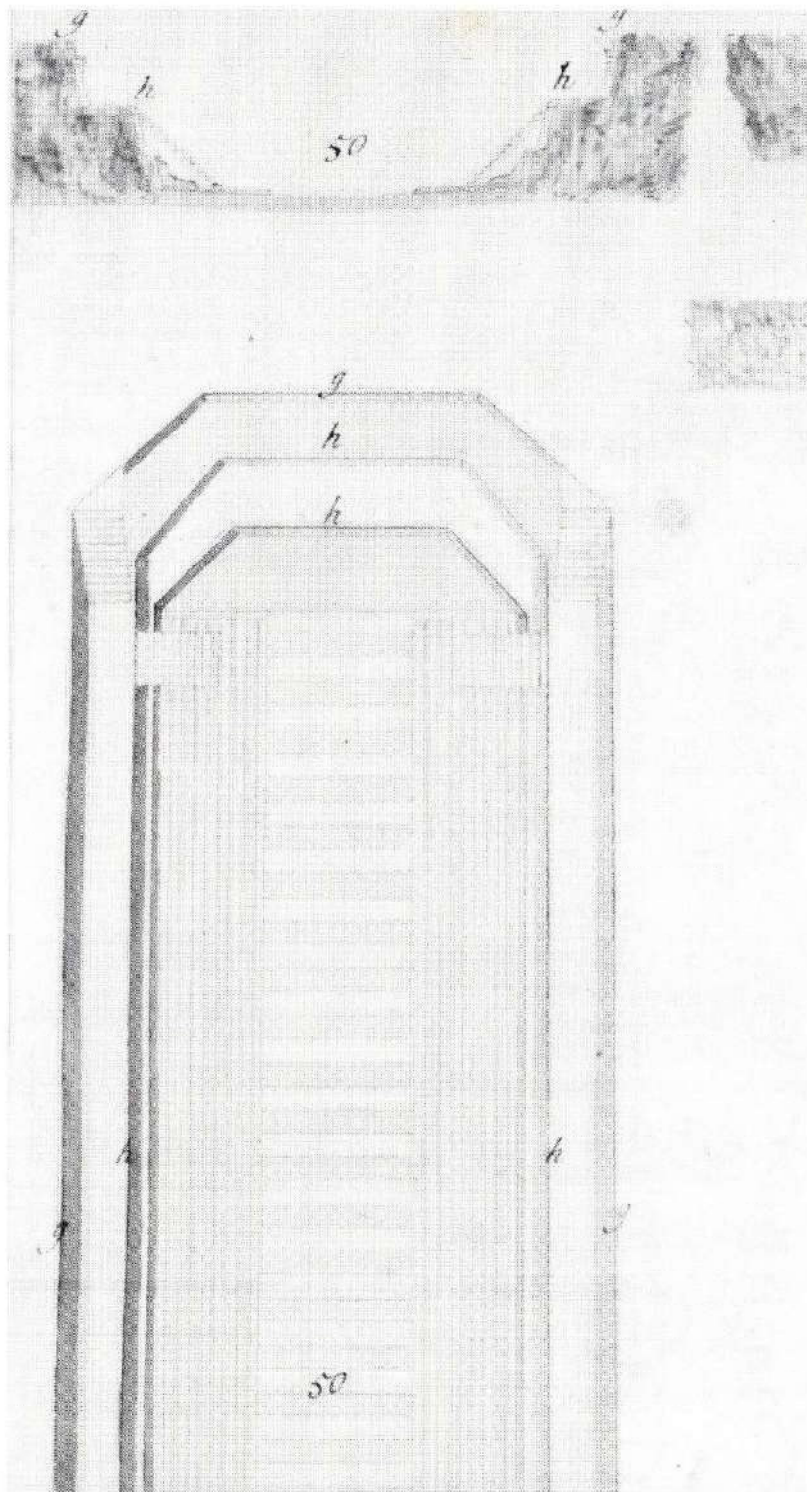
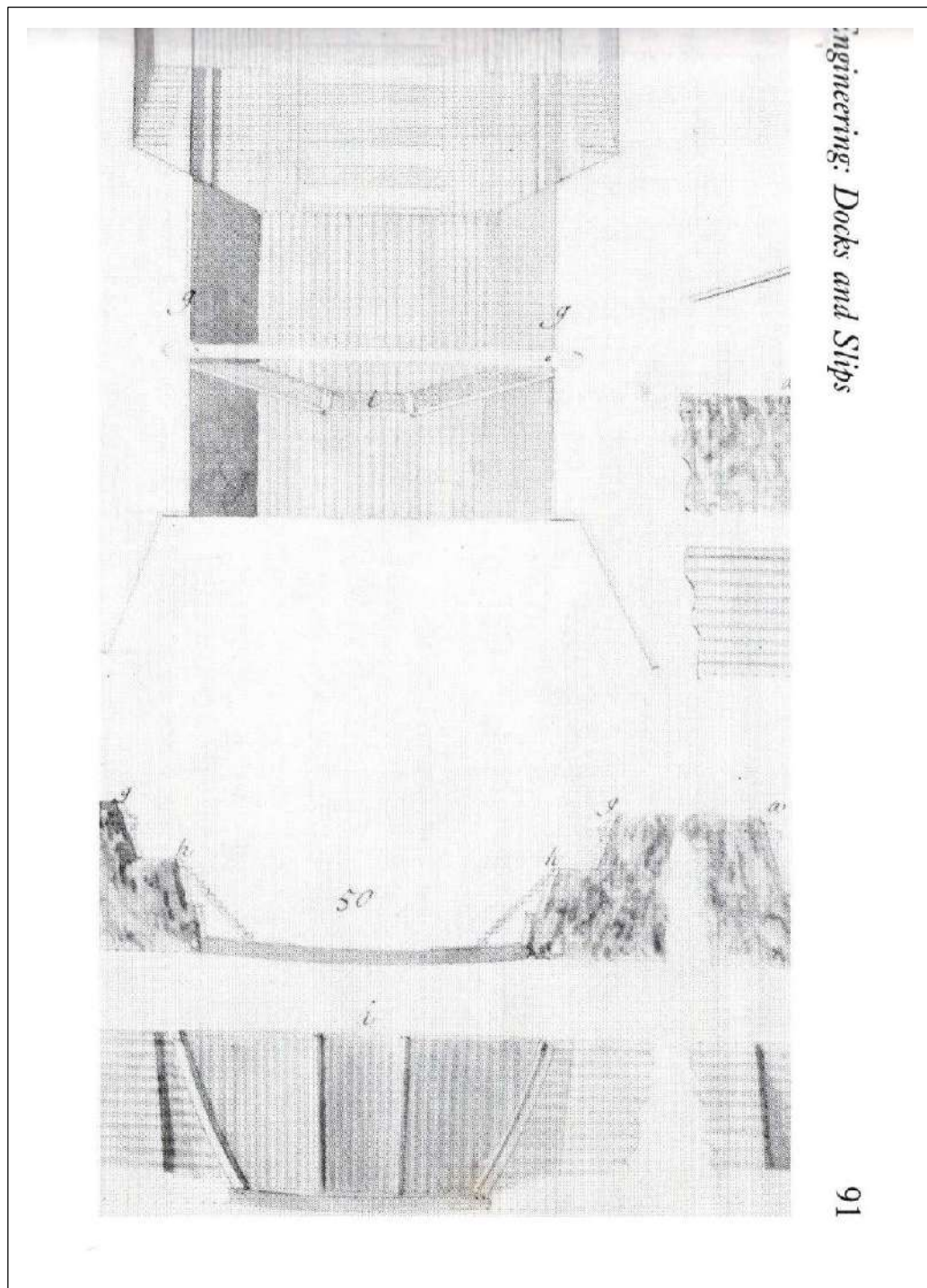


Fig.1. チャタム船渠(複) 1698 年。文字は図に付随の勘定書の記号で、側面埠頭、階段壁そして床の裏張り、それに扉の材木の費用を項目分けしているもの。二重と単独の船渠の建造物の間に、材木の 1 フィートのコストが£6 から£7 まで、扉の費用が£150 から£200 が挙げられている。もっと小さくて簡単な傾斜船台の扉の費用は£80 である。BL King's MS 43, fo. 24ro.(BL の複写)

訳者挿入図 7 : Jonathan G. Coad “The Royal Dockyards 1690-1850” 90-91
ページ。Fig.1 の 50 の船渠の部分の図に該当する。

Plate 73. *A late seventeenth century dry dock, timber-lined with triple-leaf gates.*





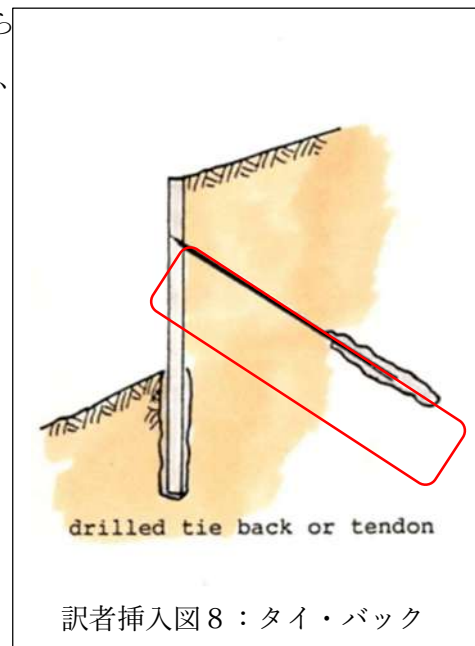
訳者挿入図 7 の船渠の図の下の部分。

デッドフォードの古い船渠は、例外的に頭部で 9 フィート、入口で 16 フィートの傾斜の上に建てられ、二つの階段壁を有し、低い方のものはエプロンまでのその長さのほぼ 3 分

の 2 を通っている。^{アルター}階段壁は典型的なものとしては、幅が 4~5 フィートで、板張りがしてあった。チャタムの二重船渠にも第 2 の^{ステップ}踏み段があったが、^{プラットフォーム}基台の役割をするには余りに低くて狭すぎた。シンプルで、見た目で分かり易い工夫の^{アルター}階段壁は最初の恒久的な乾船渠(複)に組み込まれたようである。この用語自身は、ポーツマスの船渠の取り換えが考えられた時の 1635 年頃には通用していた。側面の^{ライニング}裏打ちと^{ジャクソン}固定も^{タスク}単純な力仕事であった。壁は、船の重量の或る部分を、^{シヨア}支柱を介して受けたにもかかわらず、常態では水圧が無いことは、ランド・タイ(land-ties、訳注：壁を背後の土に固定させるタイ・バックを使った工法と考える、訳者挿入図 8 参照)、水平の腰板(horizontal wales、訳注：船の外部腰板を指す用語なので、水平方向に渡して壁を外側から

そして板張りの基本的な骨組みが、埠頭の後ろに、粉末にして(^{フレームワーク}punned、訳注：^{ワーフ}pounded と同じ意味と考える)打ち固めた(^{rammed}rammed)粘土を伴って、漏れ出しを防止し、タイ・バック(tie-backs、訳注：壁等をその背後の土に固定させる棒や長いボルト、図 8 参照)をその場所に保持するのに十分であった²⁵。

(以下省略)



参考

¹ John B. Hattendorf *et al* (eds), *British Naval Documents 1204-1960* (Navy Records Society, 1993), p.114 (蔵書 no.3649、但し 7p.114 欠)。Oppenheim's *History of the Administration of the Royal Navy 1509-1660* (1896) and his edition of the *Naval accounts and Inventories of the Reign of Henry VII* (Navy Records Society, VIII, 1896) were for many years early English docks. N.A. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Great Britain*, I (1997), summarizes the most recent research on the subject.

² José p. Merino, 'Graving Docks in France and Spain before 1800', *MM*, 71 (1985), 35-58. 1671 年に完成した「英国スタイル」の最初のフランスの船渠は成功せず、直ぐに「古い船渠(vieille forme)」と呼ばれるようになったものは石造の船渠(複)に取り替えられた。オランダでは、最初の乾船渠は、英国人の船大工でエンジニアのジョン・ペリー(John Perry)によって 17 世紀末にフラッシング(Flushing)に建設された。S. B.

Hamilton, 'Captain John Perry 1660-17327, *Newcomen Society Transactions*, 27 (1949 – 51).

³ 調査は装丁した一巻で、BL, King's MS43. もっと古い^{プラン}図面(複)があったが、いずれも存在しない。最も古いものの一つは、支払いが 1579~80 に為されたデッドフォードの造船所の倉庫の^{プラン}図面であったであろう。PRO, E351/2216. 船渠の初期の^{プラン}図面は 1618 年に発注された。縮尺で描かれるように注文された 1 枚は、1656 年の建設者の契約の中に言及されている。A. P. McGowan (ed.), *The Jacobean Commissions of Enquiry 1608 and 1618* (Navy Records Society, CXVI, 1971), 294; BL, Add. MS 9306, fo. 153.

⁴ Oppenheim, *Naval Accounts and Inventories*, xxxvi-xxxix, 143-58, 168, 170-2, 234.

⁵ Roger, *Safeguard of the Sea*, 71. 確固として頑丈で、長持ちする船渠(複)は以前に建設されていた。15 世紀の早い頃に、ロンドン市自治体(the Corporation of London)によってデッドフォードに 1 基が、完成に 2 年を要して建設され、優に 1 世紀を越えても使われていた。ローラ・ライト(Laura Wright), 'Technical vocabulary to do with life on the River Thames, c.AD 1270-1500'(Cambridge D. Phil. Thesis, 1988), 69-70; Corporation of London Record Office, Bridgehouse Estates Repertories, 13 (i), fo. 185vo.

⁶ BL, King's MS 43, fo.100vo.

⁷ BL, Add. Ch. 6289.

⁸ *Institute of Civil Engineers. Minutes of Proceedings*, 59 (1879-80), 14.

⁹ Roger, *Safeguard of the Sea*, 336.

¹⁰ Charles Singer *et al*, *A History of Technology*, III (1957), 447-52.(蔵書 no.3739)

¹¹ ヘンリーの^{ドック}船渠は、前世紀に国王が賃借したデッドフォード・ストランドの「ドック(docke)と呼ばれる掘削した^グもの(digging)」かもしれない。Susan Rose (ed.), *The Navy of the Lancastrian Kings: accounts and Inventories of William Soper, Keeper of the King's Ships*, 1422-1427 (Navy Records Society, CXXIII, 1982), 92.

¹² PRO, Oppenheim, *Administration of the Royal Navy*, 150, 支払について注意書きをしているが、その意味するところを把握しなかったようで、それは部分的には、どの個所においても彼は E 351/2216 を挙げて、支払いの後、デッドフォードにおいて船渠を囲む古い方法が続いたと、考え違いをしたことによるものである。この言及はデッドフォードへのものではなく、^{ゲート}扉(複)が設置される以前のウーリッジへのものである。*Victoria County History (VCH), Kent*, II, 341. その後の歴史家達はオッペンハイムに従ってきたが、Roger, *Safeguard of the Sea*, 335-6, が^{ゲート}扉(複)の意味するところと同時に運河のエンジニアリングと提携したことへの認識に近づいている。

¹³ E 351/2215; 2217; 2218; 2220; 2221; 2224; 2230; Hattendorf, *British Naval Documents*, 121-2. ガレー・エリノール号のためのチャタムにおける船渠の「新たな排水(new castinge、訳注：古語で drain water)」と清掃のための支払い、と言っているのは既存の船渠があったことを示唆するが、エリザベス女王の治世の早い頃の造船所の

発展の時期のものではなかろうか。訳注：Sir Henry Mainwaring's *Seaman's Dictionary* 中の "Docks" では、"the other is a wet Dock, which is any creeck or place where we may cast in a ship out of the Tides-way in the Oze, and there, when a ship hath made her selfe (as it were) a place to lie in, we say, the ship hath docked her selfe." Captain John Smith "A Sea Grammar" の "A Docke" では "A wet Docke is any place where you may hale (haul) in a ship into the oze (ooze) out of the tide's way, where she may docke her selfe." となっている。

¹⁴ N. A. M. Roger, *Safeguard of the Sea*, 377 は、1620 年代初めに書かれた Sir Henry Mainwaring's *Seaman's Dictionary* を挙げている。

¹⁵ E 351/2217; 2218.

¹⁶ BL, Evelyn MS 69 (フォリオの枚数が付けられていない) ; E 351/2220; W. G. Perrin (ed.), *The Autobiography of Phineas Pett* (Navy Records Society, LI, 1917), 37, 94-5, 115. 船渠入り後に扉(複)を閉めるには通常三つの潮汐が許された。1670 年の作業方法の変更において、数は二つに減らされた。 *Calendar of State Papers Domestic* 1670, 552.

¹⁷ Roger, *Safeguard of the Sea*, 377; E 351/2258; 2260; VCH, Kent, II, 344. この図は Jonathan G. Coad, *The Royal Dockyards 1690-1850* (1989), 5 に複製されている。

¹⁸ Brian Lavery, *The Ship of the Line*, I (1983), 196; VCH, Kent, II, 360; BL, Add. MS 9312, fo. 69; 9317, fos 34, 39.

¹⁹ BL, Add. MS 9302, fo. 126; 9306, fos 187, 206; 36783, fos 187-9, 191-4; 649; 1664-5, 181; *Calendar of Treasury Books*, vii, part I (1681-5) 425-7, 434. The Deptford old dock was referred to as a mast dock when the wharf was repaired in the 1630s. BL, Add. MS 9299, fo. 126.

²⁰ Roger, *Safeguard of the Sea*, 377; Perrin, *The Autobiography of Phineas Pett*, 115. 1653-5 年のこの^{ワーグ}工事の見積もりが、僅か£594 であることは、船渠が再建設であることを示している。 *Calendar of State Papers Domestic*, 1653-4, 143-4, 488.

²¹ BL, Add. MS 9302, fo. 11-12 ; 9306, fos 153-4; Oppenheim, *Administration of the Royal Navy*, 365; Coad, *Dockyards*, ch.5.

²² Magdalene College, Cambridge Pepys Library MS 2871, 669. 私は本文書についての注意書きを書くのに Dr. Ann Robey の世話になった。調査は 16 の船渠を同定したが、間違って 3 箇所ではなくて 4 箇所をブラックウォールのものであるとした。ブラックウォール船渠に関するジョンソンのステップニー(Stepney)の家大工ジョージ・サルモン(〜Salmon)との契約は、この時期における船渠の建設の材料と方法への多くの洞察を教えてくれる。BL, Add. Chs, 13, 686; 13688. 建造と修理の海軍の契約の重要性については、Bernard Pool, *Navy Board Contracts 1660-1832* (1966)を参照のこと。

²³ 省略

- 24 マーシュマン沼沢住民は古い船渠(複)において、主に船渠の先端^{ドック・ヘッド}で働いて、国王によって雇用された。扉^{ゲート}の導入に伴って、彼等は全部の労働構成員からは消えたが、護岸壁の補修管理と修理に責任を持っていた下水道委員会(Commissioners of Sewers)によってテムズ河に於いて雇用され続けた。London Metropolitan Archives, PCS 63.
- 25 粘土は、水力に関する工事^{ハイドロリック・ワーク}において広く使われた。粘土は、砂、小石または砕いた白亜^{チョーク}と混ぜて、水密の障壁を形作るのにパテと詰物(rammed)のように使われることが出来る塑性の塊となった。ヴィクトリア朝の船渠建設者達は、「滑り易さ」が少ないという理由で青白色の物よりも好まれた赤色粘土でさえも作業に使うのに難しい物質であることを見出して、「最も気を使った扱い」を要求していた。

以上