

サント・ステファノ騎士団の船舶

松 本 典 昭

I 序～地中海の船

地中海は安定した気象条件と陸地に囲まれた地理的条件に恵まれていたおかげで、古代より櫂で漕ぐ櫂船の使用が頻繁におこなわれてきた。櫂船とはいっても櫂を主に帆を従に併用するのが一般的で、このような櫂と帆を備えた櫂船が、地中海では古代から18世紀にいたるまで3,000年以上にわたって一貫した船舶の主流をなしてきた。その櫂船の代表がガレー船である。

古代のギリシア・ローマの軍用船と中世のガレー船の大きな違いは、船体の建造法、櫂の配列法、帆装の3点である。まず船体の建造法については、古代では初めに外壁（船体）を作り、それを内側から肋材で補強するという順番で進む。これは高度の技術を必要とする建造法である。これに対して中世では、まず竜骨と肋材を組み合わせて船の骨格を作り、その上に外板を張って船体とする。こちらは高度な技術を必要としないので、作業のスピード・アップとコスト・ダウンを可能にした。櫂の配列法については、古代では二段櫂船、三段櫂船のように櫂を上下に配列したのに対して、中世では2人掛けあるいは3人掛けのベンチを並べ、漕手は横に並んで各自の櫂を引いた。これにより高い船から長い船（われわれの一般にイメージする「私たち」）（ガレーラ）のようなガレー船へと船体も変形していった。帆装については、古代の船は四角帆（横帆）を備えていたのに対して、中世のガレー船は三角帆（縦帆）いわゆる「ラティーン・セイル」を備えた。四角帆は追い風

をうけた帆走には適しているが、向かい風にはすこぶる弱い。いっぽう三角帆は左右に自由に回転できるので、斜め前方からの風をうけて前進することができる。以上のような要素をもつ中世のガレー船はおよそ9世紀末から10世紀にかけて出現したという¹⁾。

さらに1400年頃、従来の1本マストのガレー船は船首楼の上に2本目のマストすなわちフォアマスト（前檣）を備え始め、やがては3本目のマストすなわちミズンマスト（後檣）を備え始める。いずれのマストにも三角帆が使用された。そして1450年頃になるとさらに2点の改良が施される。ひとつは船尾の中央線上に舵が備えられ、舵柄で操舵されるようになったこと、いまひとつは艦載砲が備え付けられるようになったことである²⁾。このような改良を経て櫂船の最高傑作といわれるガレー船の完璧な姿が完成したのである。

もちろん地中海にも、帆を主、櫂を従に併用する帆船もないわけではなかった。イタリアでは積載量の多い、ずんぐりした「丸型船」（nave tonda）は商品を輸送する商船として使用されてきた。三角帆をもつイタリア商船の流れをくむポルトガルのカラヴェル船と四角帆をもつ北方系のコグ型帆船が15世紀に合体して、四角帆と三角帆を併用する3本マストのカラック船が誕生し、さらにこれがより巨大なガレオン船へと進化発展していく。人力に頼らなければならない櫂船に比べ、帆船の航続距離はほとんど無限であり、何日も何週間も海上を航行する大洋航海に適していた。こうしてイベリア半島からは幾多の帆船が大西洋の荒海に乗り出

し、いわゆる「大航海時代」の幕を切って落とすことになる。1492年にコロンブスが西航したときの船団の編成は、1隻のカラック船（「サント・マリア号」）と2隻のカラヴェル船（「ニーニャ号」「ピンタ号」）であった³⁾。そして世界商業の中心が地中海から大西洋とインド洋に移行するのと時を同じくして、世界の船舶の趨勢も櫓船から帆船へと移行していったのである。

ところが地中海では、とくに軍用船としては、依然として櫓船が使用され続けた。地中海の気象条件と地理的条件が櫓船に適していたことに加え、急速な発進・旋回・停止など海戦に必要な機動性の点では櫓船のほうが帆船よりもはるかに優れていたことが理由であろう。

サント・ステファノ騎士団は、1562年に創設され、1859年に廃止されたトスカナ大公国の海軍である⁴⁾。しかし騎士団が海上戦に活躍した時期は16世紀後半から18世紀前半まで、もっと正確に言えば、1563年から1719年までの期間である⁵⁾。19世紀中葉になると産業革命の産物である蒸気船が地中海にも往来して従来の船を駆逐することになる。つまりサント・ステファノ騎士団の活躍した時期は、櫓船の長い歴史のなかのいわば晩年期にあたるといってよい。当時の船舶はオーク材で建造された木造船であり、騎士団では船舶を指す言葉として「木材」を意味する「レーニ」（legni）という語を使用していた。冷たい鉄の黒船ではなく、いかにも木材の匂いがむせかえるような、温かい手触りを感じさせる語感である。

さて、ではいったい騎士団はどんな木造船を所有し、それらはいかなる機能を果たしていたのであろうか。

Ⅱ ガレー船

1562年にサント・ステファノ騎士団を創設する以前から、メディチ家の君主コジモ一世はすでに数隻のガレー船を所有していた。すなわち「パドローナ号」「ピサーナ号」「フィオレンツ

ァ号」「グリフォーナ号」「ヴィットーリア号」「パーチェ号」「ルーパ号」である。これらの船は、ピサ造船所で建造された地中海最初の「長いガレー船」であった。艦上にはメディチ家の紋章のついた赤いダマスコ織りの巨大な旗が誇らしげにひるがえっていた。

コジモ一世は騎士団創設と同時に、彼の所有する何隻かの船を騎士団に寄贈したが、それでも1563年当時の騎士団所有のガレー船は、「カピターナ号」「フィオレンツァ号」「ピサーナ号」「トスカーナ号」のわずか4隻だけである⁶⁾。最初はかなり慎ましいスタートだったといえよう。

しかし1560年代から80年代にかけて、ピサ造船所には各国から集まった400人をこえる労働者が、槌音も高らかに、日々船の建造に勤しんだ。この時期は集中的な造船が進んだ海軍再編成期である⁷⁾。そして17世紀初頭には、「ピサーナ号」「リヴォルニーナ号」「シエナ号」「パドローナ号」「カピターナ号」「サント・マリア号」「サン・コジモ号」「サント・マルゲリータ号」「サン・カルロ号」「サント・クリスティーナ号」といった大艦隊を有する大海軍にまで成長していった。しかもこのときまでに各艦はすでに輝かしい戦歴を積み重ねていたのである⁸⁾。

ではいったいガレー船はどんな船だったのであろうか。といっても、実物は現存せず、わずかに残った設計図や木製模型から類推するより他に手はない。船舶史家フランコ・ゲイによれば⁹⁾、普通のガレー船は、長さ約40メートル、幅約5メートルの、すらりとした細長い船体をもつという。船体の上には、長さ25メートル以上、幅6メートル以上もある巨大な「ポスティッチョ」（posticcio）と呼ばれる「張り出し甲板」があって、その上には右舷と左舷に漕手用のベンチが設置され、中央部には船首と船尾のあいだを人が移動できる1メートル幅の歩廊（corsia）があった。ベンチは、「細いガレー船」（galera sottile）の場合、普通は、片側に26、もういっぽうの側に25（もしくは25と24）である。ベンチ数が左右不对称なのは、ベンチのあ

るべき（普通は左舷の）場所のひとつが、簡単な炉をもつ「フォコーネ」と呼ばれる台所で占められていたためである。「バスタルダ」(bastarda)と通称される「太いガレー船」(galera grossa)——一般には提督の乗船する旗艦「カピターナ号」や「パドローナ号」として使われる——の場合には、ベンチは片側に30、もういっぽうの側に29のこともあった。

ベンチに座るガレー船漕手の人数は、「細いガレー船」の場合には各ベンチに4人ないし5人、「太いガレー船」の「バスタルダ」の場合には各ベンチに6人、7人、または8人のこともあり、全員が一緒になって1本の長い櫂を引いた。5人掛けの「細いガレー船」の場合には、したがってベンチ数約50×5人で約250人のガレー船漕手が乗り込んでいた計算になる。そうした漕手とは別に、水兵、陸兵、砲兵、漕手の監視人、下士官など約100人ほどが乗船していた。騎士団員である航海士(ufficiali)の人数はさらに少ないが、彼らは特権的な人々であって、彼らのためには広々とした船尾部分が確保されていた。そこはテントで覆われ、豊かな装飾が施された居心地のよい場所である。船尾の内部には、艦長(comandante)の部屋、その書斎、その他の航海士(ufficiali)に割り当てられたいくつかの小部屋が設けられていた。船体内部には連絡路がなかったため、各部屋への出入りにはいちいち甲板まで上がって出入りしなければならなかった。また船体内部には予備の索具などを保管する船倉の他に、食糧品貯蔵庫もあって、そこにはビスケット、米、乾パン、豆類(とくにソラマメ)、ワイン、水、肉、塩漬けの魚、チーズ、生野菜、酢などが積み込まれていた¹⁰⁾。

船首のほうには、「張り出し甲板」^{ポステイッチョ}の先に、5門の大砲を備えた屋根付き砲台(rembata)があった¹¹⁾。ガレー船の大砲は船首にしかなかったため、船首を横一列に並べて戦う戦術がとられた。屋根付き砲台の先には、錨を操作する小さいスペースがあって、さらにその先には5-6メートルもある非常に長い青銅製の衝角

(sperone)が付いていた。衝角は敵艦の船体と船楼を破壊し、敵艦の舷側に乗り移るのを容易にするために付けられていたが、どの程度実用的であったかは疑問である。いずれにせよ砲撃戦全盛の時代には無用の長物と化す運命にあった。

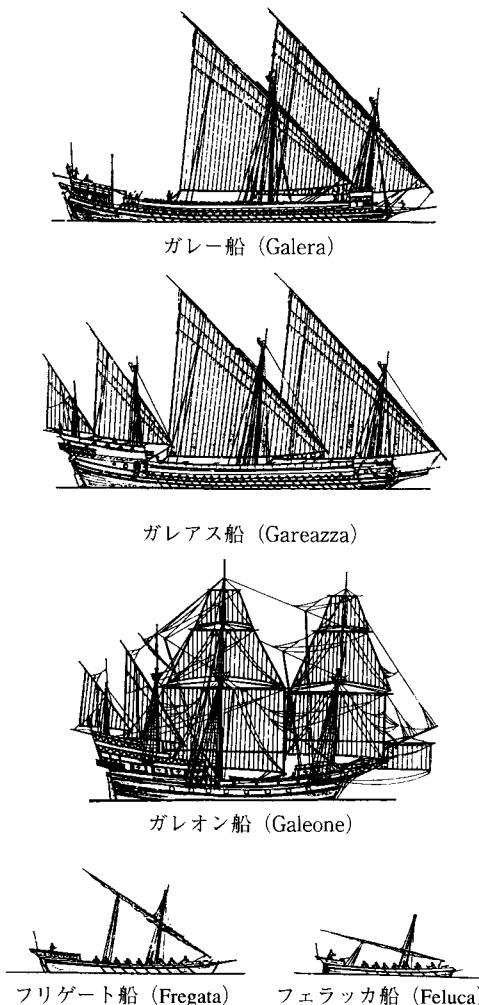
ガレー船は櫂船であると同時に優れた帆船でもある。力漕中のガレー船の最大速度は約7.5ノットにも達したが、この速度を維持できるのは漕手が疲弊しきるまでの約30分間に過ぎない¹²⁾。そこで戦闘時には帆を帆桁(antenne)に巻いて櫂走するが、長距離の航行では帆を張って帆走することになる。帆走のときには櫂は邪魔になるので翼のように海面高くあげ、海上を飛ぶように走る。

マストの数は、15世紀までは高さ25メートルもある1本マストだけであったが、その後は2本、3本と増えていった。16世紀後半には、21メートルのメインマスト(主樁)と17メートルのフォアマスト(前樁)を備えるのが一般的となった。各マストには非常に長い帆桁がついており、フォアマストの帆桁は25メートル、メインマストの帆桁はほとんど船体の全長にも匹敵する36メートルにも達した。メインマストには「グラン・マラボット」「マラボッティーノ」「メツァーナ」「ボッフエッタ」「ボラッコネ」と呼ばれる5種類の大きさの帆、フォアマストには「トリンケット」「トリンケッティーノ」と呼ばれる2種類の帆が備わっていて、天候や風力によって使い分けられた。いずれも大三角帆いわゆる「ラティーン・セイル」である。サント・ステファノ騎士団の旗艦「カピターナ号」には白と青が交互に並んだ縞模様の帆が張られていたので一目瞭然であった。キリスト教国のガレー船とイスラムのガレー船のあいだには形態上の顕著な相違はなかったため、帆や旗の様子が敵味方を判別するための、ほとんど唯一の有効な目印だったのである。

船舶史家フランコ・ゲイは上述のようにガレー船を「太いガレー船」(「バスタルダ」)と「細いガレー船」に二区分しているが、軍事史

家ジーノ・グアルニエーリは「拿捕用ガレー船」(galera da corsa)と「追撃用ガレー船」(galera da caccia) (もしくは「センシーレ」)に二区分している。「拿捕用ガレー船」は50メートルもの長さがあり、積載量は10,000サルメ、すなわち15,380トンまでという巨艦である。より小さくエレガントな船体をもつ「追撃用ガレー船」は速度が速く、偵察と奇襲に最適なガレー船であるという¹³⁾。

図1 サント・ステファノ騎士団の船舶



出所) Ciano, C., *Santo Stefano per mare e per terra*, Perugia, 1985, pp. 50-51, 123.

Ⅲ その他の船の種類

(a) 大型櫓船＝ガレアス船

前述のように、ガレー船は船首にわずかな大砲しか備え付けることができなかった。「張り出し甲板」の舷牆 (impavesata) に沿って櫓が並んでいるために、大砲を配置するだけの場所がなかったからである。この欠点を補ったのが、1533年か1539年にヴェネツィアで誕生したガレアス船 (gareazza) である。これは早速レバント海戦 (1571年) で艦載砲の威力を発揮したために、操縦性に優れた櫓船の長所と多数の大砲を舷側に配置できる帆船の長所を合わせもつ軍用櫓船として大いに期待がもたれた。ところが実際は、古い大型ガレー商船を改造したものであれ、新たに建造したものであれ、ガレアス船は鈍重な櫓船と操縦性の悪い帆船の混合物に他ならなかった。唯一の利点はガレー船よりも大きいために兵士の大量輸送が可能だという点であったが、それとても戦場まで曳航されなければならないというぶざまさであった。結局、後述するガレオン船との競争に敗れ、18世紀初頭には姿を消す、わずか150年ほどの短命な船であった。

サント・ステファノ騎士団はガレアス船を所有していたが、知られているわずかな模型から判断する限りでは、衝角はなく、船首に屋根付き砲台、船尾に高い船尾楼をもち、多数のカノン砲を備え、3本か4本のマストに大三角帆を張った大型ガレー船の一種だったようである¹⁴⁾。

大きさはというと、船体の長さは約40メートル、幅は8メートル、通常のカレー船の大砲とは別に、船首と舷側に8門のカノン砲を備えていたとフランコ・ゲイはいふ¹⁵⁾。ところがグアルニエーリによれば、船体の長さは実に70メートル、甲板の幅は「拿捕用ガレー船」の2倍以上、片側に32のベンチと32本の櫓、3本マストに大三角帆、そして艦載砲はカノン砲36門に石弾臼砲64門の計100門、乗員数は1,200名にのぼるという¹⁶⁾。砲撃を得意としたことを除けば、実際のところはよくわかっていないのである。

(b) 大型帆船＝ガレオン船¹⁷⁾

ガレオン船 (galeone) の原型は、おそらく南方系と北方系の帆船が合流するイベリア半島に生まれたものであろうが、15-16世紀には、まだ中世風の商船である「丸型船」(nave tonda) に由来する特徴をそなえていた。これが17世紀になると近代的な帆船軍艦へと変貌をとげていくことになる。ガレオン船という名称は大型ガレー船を連想させがちであるが、実際はガレオン船にはガレー船的要素はほとんどない。なによりもガレオン船は、ガレー船のような櫂船の系譜ではなく帆船の系譜に属する。レパント海戦 (1571年) がガレー船同士の最後の大海戦であったとするならば、アルマダ海戦 (1588年) はガレオン船同士の最初の大海戦であった。追い風をうけて大西洋を帆走するガレオン船の勇姿は、近代海戦の幕開けを告げるものであった。

小型 (イングランド型) のガレオン船は、船首斜檣 (bompresso) の他に3本のマスト、すなわちメインマスト (主檣)、フォアマスト (前檣)、ミズンマスト (後檣) を備えている。大型 (イタリア型) のガレオン船は、最後尾にもう1本、三角帆用のマストを備えている。すでに16世紀半ばには、メインマストとフォアマストの2枚の四角帆のうえに第3の帆である「フォアアッパートップスル」(parrocchetto) あるいは「メイントガンスル」(velaccio) を備えるという非常に進んだ帆装も現れ始める。

ゲアルニエーリによれば、ガレオン船はガレアス船と同じ長さと同幅をもつが、外形の点でも能力の点でもガレアス船よりはるかに優れていた。第一甲板と第二甲板にそれぞれ14の舷窓があり、60門の艦載砲を備え、四角帆のための2本のマストと三角帆のための2本のマスト、計4本のマストをもつ。積載量は5,000サルメ、すなわち7,690トンまでであるという¹⁸⁾。

サント・ステファノ騎士団も何隻かのガレオン船を所有していた。しかし、1607年にメディチ家に仕え始めたノーザンブリア公ロバート・ダッドリーが機能性を追求して企画した船舶建

造計画は、1610年代に四角帆をもつ帆船の建造をわずかに2隻実現した程度で、最新型帆船の建造は激しい批判にさらされて頓挫したらしい。騎士団の保守的な性格を窺い知ることのできるエピソードである。結局ガレオン船は、風向の変わりやすい、波の穏やかな地中海では、より操縦性に優れ、より奇襲攻撃に適したガレー船に取って代わることはできなかった。大西洋の主役はガレオン船であっても、地中海の主役は依然としてガレー船に他ならなかったのである。

(c) 小型櫂船

ガレー船の周辺で仕事をする一連の小型船も櫂船の部類に属す。それらを区別するもっとも有効な手がかりは、片側のベンチ数、1ベンチあたりの漕手の人数、「張り出し甲板」の有無、屋根付き砲台の有無、船首と船尾をつなぐ歩廊の有無などである。ガレオッタ船 (galeotta) はガレー船と似ているが、屋根付き砲台がなく、2人ないし3人掛けのベンチを17から20備え、2本のマストをもつが、1枚の主帆しかもたないこともあった。速くて操縦性に優れた船である。18世紀にイタリアで大ガレオッタ船 (galeotte grosse) が現れ、それはベンチ20ばかりを備えていたが、櫂船というよりも優れた帆船であった。地中海最後の軍用櫂船であった中型ガレー船 (mezze galere) もガレオッタ船と同規模のものである。これらは地方によって名称が異なっているだけのこともあり、区別がつきにくい。

さらに小さい船がフスタ船 (fusta) である。もっとも船の大きさを決定するベンチ数は様々であり、大型のフスタ船は25ないし26のベンチを備え、その他は、18、15、12などと様々で、小さいものはブリガンティーン船 (brigantino) と混同されることもあった。ブリガンティーン船は、ガレオッタ船やフスタ船とよく似ているが、もうひとまわり小型である。船首と船尾をつなぐ歩廊はなく、1本か2本のマストをもち、8から12のベンチを備えるが、ひとつのベンチ

につき1人の漕手である。軽快で、奇襲に適している。

そのブリガンティーン船よりもさらにもうひとまわり小さいのが、サント・ステファノ騎士団の所有するフリゲート船 (fregata) である。これはときに覆いがなく、船尾は低く、6から12のベンチで、1本の櫂に1人の漕ぎ手、1枚の帆をもつ。同じく騎士団所有のフェラッカ船 (feluca) は、それよりもさらに小さい。フリゲート船もフェラッカ船も、ガレー船の背後につきしたがって、あるいはガレー艦隊から離れて、こまごまとしたサービスを提供する小舟であった¹⁹⁾。

Ⅳ 艦装、乗員、軍港、装飾

サント・ステファノ騎士団の会則第10章第4条は、艦装について次のような非常に細かい規則を定めていて興味深い。[] 内は松本の補足。

「単独で航行するものであれ、わが騎士団の艦隊と同行するものであれ、いかなるガレー船といえども、下記の装備一式、後述の人員なしには、出港することはできない。すなわち戦闘用帆船は十分にカラファタートされ、再点検され、スバルマートされなければならない。船首に大砲を数門、軽砲を2門、すなわち起重機に1門、予備用ボートに1門、備え付けなければならない。索具、滑車、ロスチョーニ [?], 錨、マスト、帆桁は、帆走中に壊れないように良質のものを備え付けなければならない。大型ベッド、帆、大横帆、索巻き、休息用中型ベッド、鎖、横木は十分な量を備え付けねばならない。頑丈な小型の櫂と良質の大型の櫂を備え付けねばならない。予備のための2つの舵、十分な量の樽、厚手羊毛布地のテントと麻布地のテントを備え付けねばならない。シャツ、長ズボン、防寒着、肌着を着用のガレー船の漕ぎ手 [を備えねばならない]。武具については、胸当て25、小盾50、兜50、槍50、短剣50、火縄銃100と弾丸およびその火薬容れと火薬、そして大砲の弾

丸200と火薬。各ガレー船は、各ベンチに1人以上の奴隷を乗せることはできず、各ベンチに勇躍して櫂を漕ぐ1人の人物を乗せて運ばねばならない。[各ガレー船には] 相当数の航海士を含む乗組員50人、われらの騎士団の騎士25人、遠征と旅程しだいで派兵される人数の変わる陸兵、そして慣例通りの十分な薬品と食糧。上記の物を備えることなく出港もしくは航行してはならない。」²⁰⁾

この条項に出てくる「カラファタート」というのは、船体のとくに水面下にある部分の舟板と舟板の隙間を防水用に麻やタールで詰めることである。また「スバルマート」というのは、船が水中で快速に進むように、竜骨をきれいに磨いた後で獣脂を塗ることである。そういうことをしっかりとやっておくまで、また大砲、武器、火薬など必要な装備一式を整えるまで、いかなるガレー船といえども出港してはならない、というのである。

また各ガレー船の乗員の構成を規定している点も興味深い。相当数の航海士を含む乗組員50人と騎士団の騎士25人、そして人数の固定していない陸兵、と。われわれはこれらの規定がどの程度厳密に遵守されたのか、正確に知ることはできない。ただピサ国立文書館に保存された文書のなかには、17世紀初頭の遠征で各ガレー船に乗船した騎士団の騎士の名簿が含まれている。例えば、1612年4月の乗船名簿を例にとると、「カピターナ号」にはヴォルテッラ人の提督ヤコポ・インギラーミ、総司令官カッポーニ以下、14名の騎士の名前が記されている。「バドローナ号」にはフィレンツェ人の艦長ジロラモ・レンツォーニ以下、13名の名前。「サンタ・マリア・マグダレーナ [マッダレーナ] 号」には艦長ヴィンチェンティオ・カルネゼッキ以下、7名の名前。「サン・コジモ号」にはミラノ人の艦長マルコ・バルバウアラ以下、6名の名前。「サンタ・マルヘリータ [マルゲリータ] 号」にはヴォルテッラ人の艦長ピエル・アントニオ・バウア以下、3名の名前。1618年4月の乗船名簿では、「カピターナ号」に提督ジュリ

オ・モンタウート以下、13名。「パドローナ号」には艦長アルフォンソ・ソツツイファンティ以下、10名。「サンタ・マリア・マッダレーナ号」には艦長パオロ・デル・モンテ以下、4名。「サン・カルロ号」には艦長ジョ「ヴァンニ」・ジュディチ以下、4名。「サン・コジモ号」には艦長トマゾ・フェドラ・インギラーモ以下、4名。「サンタ・クリスティーナ号」には艦長オラティオ・ヴィンチョーリ1名²¹⁾。この文書からは、各ガレー船に騎士25人が乗船しなければならないと規定した会則は、完全には守られていなかったのではないか、という印象を拭いきれない。

また上記会則の定めるガレー船漕手についての規定は、意味の読みとりにくいやや曖昧な表現になっている。奴隷の人数がベンチ数を超えてはならない、という意味ならば、この規定は守られなかった。奴隷の他に自由人も同数以上が含まれていなければならない、という意味ならば、この規定はある程度守られた。ある程度というのは、ガレー船漕手には自由人ではなく受刑者になったからである。この点について、非常に興味深い文書がフィレンツェ国立文書館に保存されている。それは1604年にサント・ステファノ騎士団が所有するガレー船漕手の総人数2,606名（うち受刑者総数1,302名、奴隷総数1,304名）をあげ、しかも表1のように各艦ごとの受刑者と奴隷の漕手人数を明らかにしてくれるのである。

表1 1604年における騎士団のガレー船漕手の人数

ガレー船名	受刑者	奴隷	合計
カピターナ号	161	153	314
パドローナ号	149	121	270
フィオレンツァ号	129	96	225
サンタ・マリア号	141	110	251
ラ・シエナ号	126	115	241
ピサーナ号	95	91	186
リヴォルニーナ号	114	86	200
他の古いガレー船 [複数]	294	283	577

資料) A. S. F. ; Carte Stroziane. (2ª serie) f. CXLV, c. 392r.

出典) Guarnieri, G., *I Cavalieri di Santo Stefano nella storia della Marina Italiana (1562-1859)*, Pisa, 1960, p. 302.

前述のように、もし「細いガレー船」の約50のベンチに5人掛けとすると約250人の漕手が必要になるが、この数字は表1に照らしてもほぼ妥当な数字だということがわかる。提督の乗船する旗艦「カピターナ号」は「太いガレー船」いわゆる「バスタルダ」であるから、250人を大きく上回る漕手が乗り込んでいるのがわかる。1隻あたりの受刑者と奴隷の人数がほぼ同数ということもわかる。上記会則の「各ガレー船は、各ベンチに1人以上の奴隷を乗せることはできず、各ベンチに勇躍して櫂を漕ぐ1人の人物を乗せて運ばねばならない」という文言が、ある意味では遵守されているのである。奴隷はもちろん非キリスト教徒であり、受刑者はキリスト教徒の犯罪者と考えておいてもよいだろう。

水しぶきを浴びながらの漕手の苦役は並大抵のものではなかった。長さ2メートル20センチのベンチに隙間なく押し込まれたうえ、片足はベンチに鎖でつながれて自由が利かない。自由なほうの足を前のベンチの後ろにある足掛けに置き、立ち上がって全身を後ろに反り返らせて全体重で櫂を引く。櫂の長さは12メートル（船外に8メートル、船内に3メートル）、重さは120-130キロもある。呪われた長さで重さである。櫂の握りの先端をうけもつベンチの内側の漕手は最大限の力を発揮しなければならないが、櫂受けに近い外側の漕手はストロークの幅がないためにほとんど力が入らない。かけ声にあわせてギイギイと鈍い軋みの音をたてる長い櫂は、重い水をとらえてわずかに20度だけ角度を変える。前屈と反り返り、その規則的な反復だけが延々と続くのである²²⁾。

櫂走中は、1時間か1時間半交代で漕手の2分の1か3分の1だけが櫂を引き、他は休息や飲食の時間にあてるのが一般であった。大汗をかくので、1時間漕ぐごとに、ひとり約1リットルの水分を補給したという。大量の水を確保するためには、そしてもちろん新鮮な食糧を手するためにも、数日（普通3-4日）ごとには寄港しなければならなかった。漕手の疲労度は速度と航続距離に比例する。6ないし7ノツ

トの速度を出そうとすると1分間に25か26ストロークが必要であり、これでは体力を消耗し過ぎて数十分もたない。逆にゆっくりと、24時間ぶっ続けで漕ぎ続けなければならないこともある²³⁾。結局、疲労困憊した漕手が一息つけるのは、櫂を引く手を休めて帆走するときだけなのである。

ガレー船漕手は上半身裸か赤いシャツを着ていた。非キリスト教徒の奴隷は、頭の頂上に髪の毛をひとふさ残して団子状にまとめた以外は、すべて剃りあげていた²⁴⁾。そうした服装は次のような絵画にも見ることができる。

それはピサ国立文書館の「パイロンの間」に残された作者不詳の17世紀の絵画「リヴォルノ港」である²⁵⁾。サント・ステファノ騎士団の海軍基地は、当初エルバ島のポルトフェッライオ²⁶⁾にあったが、1601年に、第3代トスカーナ大公で第3代団長のフェルディナンド一世がリヴォルノに「新しい船渠」を建設させて以来、リヴォルノ港がポルトフェッライオに代わって騎士団の海軍基地となったのであった。さて絵画は、そのリヴォルノ港の2つの船渠の光景を描いたものである。遠景には、エメラルド色の海に細長く突き出た突堤のところにガレオン船と他の小さい戦闘用帆船が数多く見える。画面中央の船渠には、10隻ほどのガレー船がきれいに並んで停泊している。完全装備したガレー船もあれば、マストを取り外して修理中のガレー船もある。なかには船底の隙間に詰め物をするために片舷に傾けられたガレー船もある。近景の陸地には、ブロンズ製の「4人のムーア人」をしたがえた大理石製の「フェルディナンド一世・デ・メディチ記念像」が立っている。その手前では赤いシャツを着た多数のガレー船漕手が、赤色と黒色の櫂をきちんと分類して地面に並べている。錨や大砲も見える。食糧らしき荷を肩に担いで行く上半身裸の男たちもいる。画面下の左右には、銃を担いで行進するグループと射撃練習をするグループに分かれて教練にいそしむ兵士たち。画面下の中央には、立ち話をする十数人の男たちがいて、その中に盛装姿も凛々

しい立派な髭の騎士がいる。彼は胸にサント・ステファノの赤い大きな十字の徴をつけた黒服を着て、黒ズボンをはき、黒い帽子をかぶっている。襟は白色で、腰には剣をさげている。彼は「大十字（グラン・クロアチエ）」と呼ばれる幹部のひとりに違いない。その手前の画面最下部には、6人の奴隷が描かれている。白いシャツや赤いシャツを着ているが、なるほど全員が坊主頭の頂上だけにひとふさの髪の毛を残している。これが非キリスト教徒の奴隷のあかしなのである。この絵画は全体的に色彩の消耗がはなはだしく、明晰さと快活さに欠けてはいるものの、リヴォルノ軍港におけるサント・ステファノ騎士団の日常生活の一断面をじつに如実にわれわれに提示してくれるのである。

作者も制作年も不明の「リヴォルノ港」とは対照的に、非常に高名な画家がサント・ステファノ騎士団の非日常的な一断面を色彩豊かに豪華絢爛に描きあげた大作がある。394×295センチもあるルーベンスの傑作「マリ・ド・メディシスのマルセイユ上陸」（1622-25年、ルーヴル美術館）である。ルーベンスは1622年にマリからリュクサンブール宮殿を飾る「マリ・ド・メディシスの生涯」の連作の注文を受け、1625年に21点の歴史画を完成した。その第6図が「マリ・ド・メディシスのマルセイユ上陸」である。この絵では青いマントの「フランス」と城壁型の冠をかぶった「マルセイユ」という2人の擬人像が花嫁マリを出迎え、海中では神話の神々すなわち豊満な裸体の3人の海の精、海神ネプチューン、海神の従者の老プロテウス、ホラ貝をふくトリトンがめくるめくばかりの躍動感をもって描かれている。

この大画面の左3分の1を豪華な木造船の船尾が占めている。この船こそ、第2代トスカーナ大公フランチェスコ一世の娘マリア・デイ・メディチ（マリ・ド・メディシス）が、1600年にフランス王アンリ四世に嫁ぐために乗り込んだサント・ステファノ騎士団のガレー船「カピターナ・ヌオーヴァ号」に他ならない²⁷⁾。

ルーベンスの描く、見事な彫刻の施された船

尾、アーチ状の覆い、その覆いに取り付けられたメディチ家の紋章と巨大な船尾灯などは、画家の空想の産物ではない。この船の贅をきわめた装飾品の数々について、かの彫刻家の弟の孫に当たるミケランジェロ・ブオナローティ・イル・ジョーヴァネ（1568-1647）がじつに詳細な実見記録をわれわれに残してくれているおかげで、実物はルーベンスの描く作品をものぐ豪華さであったことがわかる²⁸⁾。

それによれば、「船体は……人物、仮面、ハルピュイア、そして動物と植物が、浅浮彫や高浮彫で分割された多くの矩形にみごとにデザインされてぐるりと彫りつくされ、すべてに金箔が貼られていた。王たることを示す気高く堂々たる王族旗の他に、尋常ならざる美しさの帆があって、その一部は〔フィレンツェの〕百合と〔メディチ家の〕玉の紋章が市松模様になっていた。各種の織物に豊かに装飾された指令旗、長大な三角旗、長旗、軍艦旗など、その数60本ばかり、満艦飾に高々と掲揚されていた。」「漕ぎ手の全員がまとう服は豪華な緋色だった。しかし豪華絢爛さの極みは船尾にこそあった。優雅な半円筒ヴォールトすなわち丸天井におおわれた船尾には、磨ぎがかけられ、金箔が施された、つる棚のように組合わさったブナのアーチ」があり、「それは全体に彫刻が施された見事な作品というべきもので、その外側の頂上には王女の美しい紋章」が飾られていた。半円筒ヴォールトは「エナメルを塗った金の象眼に非常に高価な、その数250にもおよぶ宝石類で装飾されていたが、その宝石類とはバラスルビー、サファイア、エメラルド、トパーズ、緑玉髓、カンラン石、アメジスト、真珠であった。」半円筒ヴォールトのうえには、「優美な壺の形をした金色の金属製ランプが3つあった。真ん中のランプは、メディチ家の王の紋章の玉に光を投げかけていたが、それだけが他の2つのランプよりもはるかに高い所に設置されていた。」船尾の座席の部分も、「インド葦〔すなわち籐〕、黒檀、象牙、グラナティリヨ〔紫檀に似たアメリカ産の木〕、そして様々な大きさの真珠母、

紅玉髓、ラピスラズリ、アメジストの破片」で飾られ、「大きな碧玉の同様の細工が、舷側あるいは背もたれ、そして他の支柱にも施されていた。」船尾の3つの扉のうち、「真ん中にある一番大きなものには、このうえなく美しいその表面に、ラピスラズリ、トパーズ、サファイア、ルビーでできた王と王妃の紋章が取り付けであった。3つの扉のそれぞれの門衛は雅びな絹織物の裏地のついた金欄をまとっていた。このように、覆いや日除けテントやその他のたくさんの道具類について数えあげるならば、きりががない。」

まるでおとぎ話のなかの船のような、ため息のでるような船である。しかしこうした記述からわれわれはサント・ステファノ騎士団のガレー船のもつもうひとつの側面を垣間見ることができる。すなわちガレー船はたんに戦争の道具だったのではなく、貴人を護送する超豪華客船でもあったということである。その少し前の1589年には、大公フェルディナンド一世の婚約者である皇女クリスティーナ・ディ・ロレーナ（クリスティーヌ・ド・ロレーヌ）をマルセイユまで迎えにいったガレー船「クリスティーナ号」の例もある²⁹⁾。

このような豪華客船には軍事機能一辺倒ではない、反機能主義的な美学の極致が見られる。軍事的機能性とは両立しがたい芸術的装飾の存在は、船舶発達史のなかでは「前近代的」の一言で片づけられるものなのかも知れないが、しかし両立しがたいものが両立しているところにこそ、近代的であると同時に前近代的な17世紀という袋小路のような時代の、極限にまで発達した精神の反映を見出すことができるのである。

V 結語

サント・ステファノ騎士団が海戦に活躍した16世紀後半から18世紀前半までは、いわば樞船の歴史の晩年期にあたることはすでに述べた。世界の趨勢は帆船にあり、やがては19世紀の蒸気船の登場とともに完全に姿を消す運命が待ち

受けている。それでも騎士団は櫓船の最高傑作であるガレー船を使用し続けた。その主な理由は前述のように地中海のもつ気象的・地理的な特殊性に求められるが、騎士団のもつメンタリティの問題も与って力があつたと考えられる。すなわち騎士団の騎士たちは貴族階級出身の特権的な保守的エリート層であつたため、機能性だけを追求する新しい近代的な要素を受け付けない中世的なメンタリティを保持していた。換言するならば、個人と個人の馬上の果たし合いにおいて名誉を尊重し勇気を誇示する騎士道精神の名残りとでもいうべき不合理な倫理観を残していたのである³⁰⁾。だから海上に戦場を移した場合においても、大砲という敵の顔の見えない大量殺戮兵器を用いた帆船同士による新しい戦闘形態ではなく、むしろ刀剣類を用いたガレー船上でのみ可能な古くさい戦闘形態のほうを重要視したのである。もちろん時代の流れに完全に逆らつたというのではなく、人間性を裏切る機能主義には抵抗を示しつつも、時代の流れを半ば受け入れざるをえなかつた。古いものと新しいものを共に乗せて騎士団のガレー船は、暗い時代の荒れた波濤を乗り越えていったのである。3,000年以上の歴史をもつ櫓船の歴史のなかで、騎士団のガレー船は、その限りある可能性を最大限に引き出して船舶史に忘れがたい一時代を画した。潮風に混じって木材の匂いがむせかえり、人間が汗と血を流しながら力の限りを尽くす、そして軍事的機能一点張りではない前近代的な芸術性をも尊重する、そんな忘れがたい一時代を。

注

- 1) 清水廣一郎「地中海貿易とガレー船」『中世イタリアの都市と商人』洋泉社, 1989年, 55-84ページ。
- 2) アティリオ・クカーリ, エンツォ・アンジェリッチ共著, 堀元美訳『船の歴史事典』原書房, 1997年, 54ページ。
- 3) 同上書, 75ページ。
- 4) サント・ステファノ騎士団の会則と組織については, 拙稿「サント・ステファノ騎士団の創立」『阪

南論集 人文・自然科学編』第34巻第4号, 1999年3月。

- 5) 1563年の最初海戦では、サント・ステファノ騎士団のガレー船「ルーバ号」がバルセロナ沖でバルバリアの2隻の船に襲われて敗北した。1719年の最後の海戦では、騎士団の2隻のガレー船が、サルデーニャ島の東海岸に出没していたバルバリアの海賊船を3隻拿捕することに成功した。ちなみにサント・ステファノ騎士団がガレー船使用を廃止したのは1749年のこと。同時期、フランスは1747年に廃止、スペインは1749年に廃止。ヴェネツィア、教皇庁、マルタ、ジェノヴァは18世紀末までガレー船を使用し続けた。Gay, Franco "Considerazioni sulle navi dell'Ordine di S. Stefano", in AAVV, *Le imprese e i simboli, Contribuiti alla storia del Sacro Militare Ordine di S. Stefano* P. M. (sec. XVI-XIX), Pisa, 1989, pp. 99-100.
- 6) 「カピターナ号」は提督チェーザレ・カヴァニリアが、「フィオレンツァ号」は騎士ピエル・ルイジ・デ・ロッシ・ディ・サン・セコンドが、「ピサーナ号」は大公フランチェスコ一世の息子ラッファエッロ・ディ・メディチが、「トスカナ号」はベルナルディーノ・リドルフィが、それぞれ率いた。
- 7) ピサ造船所は、ベルナルド・ブオンタレンティ(1536-1608)の発案と監督により1562年から1588年まで騎士団のガレー船を建造し続けた。現在もアルノ川沿いに残る造船所の巨大なレンガ造りの拱廊(現在は出口が閉鎖されている)が、往時の面影をしのばせている。柱には騎士団の大理石製の紋章、壁面上部にはメディチ家の大理石製の紋章が残っている。メディチ家の紋章のプレートには1588年の年記が刻まれ、この年に第3代トスカナ大公兼騎士団団長に就任したフェルディナンド一世を称えている。だが、皮肉にもこの年は、この造船所が騎士団のガレー船建造を停止した年でもあった。*Luoghi della Toscana medicea*, a cura di Godoli, A. e Natali, A., Firenze, 1980, p. 66.
- 8) Guarnieri, Gino, *I Cavalieri di Santo Stefano nella storia della Marina Italiana(1562-1859)*, Pisa, 1960,

pp. 65-67.

- 9) 以下の記述は, Gay, F., "Le navi a remi", in Cesare Ciano, *Santo Stefano per mare e per terra*, Perugia, 1985, pp. 49-52.
- 10) Gay, F., "Considerazioni sulle navi", p. 109によれば, ガレー船の場合には, 新鮮な食糧を確保するので壊血病はなく, またマラリア, ペスト, チフスなど別の原因による熱病を除けば, 悪性の熱病も稀であったという。
- 11) 5 門のうち, 1 門は50リップラの弾丸を発射する「カノン砲」か「カルバリン砲」の重砲。他の4 門は軽砲で, 12リップラ, 8 リップラ, 6 リップラなどの弾丸を発射する「バスタルド砲」「ミニョーニ砲」「サグロ砲」「ファルコネット砲」「半カノン砲」「白砲」などである。
- 12) 『戦略戦術兵器事典3 ヨーロッパ近現代編』学習研究社, 1995年, 28ページ。
- 13) Guarnieri, G., *op. cit.*, p. 68.
- 14) Gay, F., "Le navi a remi", pp.49-52.
- 15) Gay, F., "Considerazioni sulle navi", p. 111.
- 16) Guarnieri, G., *op. cit.*, p. 70.
- 17) 以下の記述は, Gay, Franco, "Le navi a vela", in Cesare Ciano, *Santo Stefano per mare e per terra*, Perugia, 1985, pp.121-126.
- 18) Guarnieri, G., *op. cit.*, p.70.
- 19) Gay, F., "Le navi a remi", pp. 49-52.
- 20) Guarnieri, G., *op. cit.*, pp. 61-62.
- 21) *Ibid.*, pp.331-336には全氏名が載っている。原史料は, A. S. P. ; Arch. Stef., f. 3039, n.4.
- 22) Gay, F., "Considerazioni sulle navi", pp.106-107.
- 23) *Ibid.*, pp.108-109.
- 24) Gay, F., "L'abbigliamento militare negli ultimi decenni del XVI secolo e nella prima metà del XVII", in Cesare Ciano, *Santo Stefano per mare e per terra*, Perugia, 1985, pp. 33-36.
- 25) AAVV, *Le imprese e i simboli, Contribuiti alla storia del Sacro Militare Ordine di S. Stefano P. M. (sec. XVI-XIX)*, Pisa, 1989の表紙絵参照。

- 26) 1548年4月, コジモー世は皇帝カール五世からエルバ島の港町ポルトフェッライオに都市要塞を建設する許可を得た。都市要塞は「コジモの都市」を意味するコスモーポリと命名された。建設担当者は当初ジョヴァン・バッティスタ・ベッルッチであったが, 彼が別の任務のためにコジモー世によってフィレンツェに召還されると, ジョヴァン・カメリーニがあとを引き継いだ。ヴァザーリはカメリーニのことを「コスモーポリの建築家」と紹介している。着工からわずか数ヵ月後の1548年の年末には, 「ファルコーネ (鷹)」「ステッラ (星)」と名付けられた2つの要塞が完成し, 1550年代半ばには, 海岸に面した要塞「リングェッラ」が完成した。1557年には, チェッリーニの名作「コジモー世の胸像」(1548年, ブロンズ製, バルジェッロ国立美術館)をコスモーポリの要塞門上に設置させた。コスモーポリはコジモー世の自慢の種だったようで, 彼の書簡にもしばしば登場してくる。コスモーポリを戦争の都市であると同時に美術の都市にしようとしたことが書簡類から窺える。ここがサント・ステファノ騎士団の軍港だったのである。 *Luoghi della Toscana medicea*, pp. 75-76.
- 27) リヴォルノ港で乗船するときの模様については, 「マリア・デイ・メディチのリヴォルノでの乗船」と題するクリストーフ・アッローリ作の天井画がピサの騎士団教会にある。
- 28) Michelangelo Buonarroti il Giovane, *Descrizione della felicissime nozze di Madama Maria Medici Regina di Francia*, Firenze, 1600.
- 29) Campana C., *Delle Historie del Mondo*, Venezia, 1596, p. 344.
- 30) Gay, F., "Considerazioni sulle navi", pp. 115-116.

(1999年4月2日受理)