

中世ガレー船覚書

清水 廣一郎

地中海の沿岸諸地域が、風土的・生態学的に一つの統一あるまとまりをなしているとしても、それを「世界」たらしめているのは、いうまでもなく、人々の交流であり、文化の基層に存在する何らかの共通性であろう。コミュニケーションの在り方は、それぞれの地域の社会関係の表現であると共に、地域間において形成され、変化して行く相互依存関係の表現である。フェルナン・ブローデルの大著の出現以後、中世および近世初頭における地中海経済の重要性が指摘され、その独自性ととも、西ヨーロッパ経済の発展にとって持った意義が注目されるようになって来ている。⁽¹⁾しかし、このような「中世地中海世界の考古学」(渡辺金一氏)は、ようやく緒に就いたばかりである。くわを入れるべき土壌は、極めて広

いといわねばならない。⁽²⁾

ところで、地中海諸地域のコミュニケーションは、いうまでもなく、船によってになわれて来た。その中でも地中海的な船といえは、だれしもガレー船のことを想起するであろう。本稿では、名のみ高くしてこれまであまり紹介されたことのないガレー船について、一応の整理を試みてみたい。⁽³⁾中世商業史や文化交流史に関心を持つ者の一人として、ガレー船についてもある程度の具体的なイメージを持ちたいと思うからである。したがって、本稿は、独自の史料調査にもとづく「研究」ではない事を、前もってお断りしておかねばならない。

ガレー船は、極めて地中海的な船である。それは、舷側が低く、細長い、オールでこぐ快速船である。一、二本のマストを持ち、帆を備えているが、これはあくまでも補助用であった。一三〇〇年ごろから帆船としての性格の強いガレー商船(大型ガレー)が生まれて来るが、それまでのガレー船(軽ガレーまたはロング・ガレー)は、もっぱらオールに頼っていた。春から秋の始めまでの地中海は、天候が安定して居り、降雨量も極めて少ない。したがって、舷側の低い船に多数の乗組員をのせて、オールでこぎ、比較的長距離の航海を行なうことができた。しかし、居住性が悪く、積載量も少ないため、しばしば寄港しなければならなかった。他方では、地中海は、貿易風の吹く大洋とは違って、方向が一定していると共に持続的に吹く風に恵まれていない。風向きはしばしば変わる所以、ここでもオールの有効性は大きかった。なお、冬期は南フランスのミストラルやバルカンのボラなど、北風が強く、十三世紀末にいたるまで *mare Clausum* と称して、冬の航海は行なわれないのが原則であった。⁽⁴⁾

軽ガレーは、基本的に軍用船であった。その出現は九世紀と考えられている。⁽⁵⁾ ローマの *Liburna* 船(本来は

ダルマティア沿岸の海賊の用いた快速船)やビザンツの軍用船 *Dromon* (五世紀末、テオドリックの書簡に初出)との関係が論じられているが、ここでは立入らない。ローマ時代の船については、基本的な点で明らかでない点が多く、論争がある。現在、活発になりつつある水中考古学の成果が期待されるゆえんである。

軽ガレーが九世紀末に出現したとすれば、これはまさに、西ヨーロッパの「商業の復活」に伴なう、あるいは直接先行する時期である。当時も、またその後も、商業活動と軍事行動は明確に区別されるものではなく、密接に結びついていた。とくに、西地中海に面しているジェノヴァやピサの海上発展は、コルシカやサルデーニャなどのイスラーム勢力との軍事的対決の中で進展したものであったから、軽ガレーは、文字通り、イタリアの商業発展の尖兵を勤めたと考えて良いだろう。火器出現以前のことであるから、ガレー船の多数の乗組員は、そのまま、接近戦の重要な戦闘員であった。

イタリアの船が、十一世紀にビザンツやイスラーム圏の船を圧倒し、地中海を支配し得たのはなぜだろうか。マクニールは、その理由の一つを、イタリア、とくにヴ

エネツィアにおける造船技術の進歩に求めている。⁽⁶⁾ までの船は、基本的に古代以来の伝統的な手法に従って板を「ほぞ」によって組合わせて外壁(船体)を作り、それを助骨で補強するという形をとっていた。この作業は、極めて微妙なものであり、高度の熟練を必要としていた。それに対して、新たに開発された手法は、まず竜骨と助骨を組合わせて骨格を作り、その上に外板を張って船体とするものであった。外板は助骨に打ちつけられ、すき間はせんいとピッチによって埋められた。この手法は、従来のものの様な高度の熟練を必要とせず、作業のスピード・アップとコストの切り下げを可能としたのである。この技術が、それまで全く知られていなかった訳ではない。古代以来、川船はこの技法によって建造されていたが、ここに始めて大型の外洋船に適用されたというのである。この技術革新がどこで生じたかは明らかでないが、マクニールは、ラグーンを持つヴェネツィアはどここの技術の完成に適している所はないことを強調している。また、この時代、イタリヤ側は、少なくともイスラム側に対して、造船用木材を容易に確保し得たという利点を持っていた事も記憶されねばならない。

初期の軽ガレーの構造や大きさについては史料が乏しい。時代がかなり下るが、一二七五年にシャルル・ダンジューが発注した「プロヴァンス型」のガレーの大きさは、次のごときものだったという。⁽⁷⁾ 長さ、三九・五メートル、幅、三・七、深さ、二・〇八、オールの数、一〇八本。一メートルと一八メートルの二本のマストを持っていた。オールの配列は明らかでないが、たぶん、左右それぞれに二七のベンチがあり、二人ずつが着席するという *biremes* の形をとっていたものである(*biremes, triemes* については後述)。もちろん、甲板は一枚であり、この特徴は、後のガレー商船(大型ガレー)にも引き継がれている。ただし、このガレーは当時としては大型であり、一般にはもっと小型で四〇—八〇本のオールを備えているのが普通だったらしい。なお、軽ガレーの貨物搭載量は五〇トン以下と考えられている。⁽⁸⁾

二

十三世紀後半から十四世紀初頭にかけて、一連の航海技術の開発が行なわれ、地中海は新しい時代を迎えることになる。この変化の中心をなすものは、コンパスの実

用化と海図(ポルトラーノ)の作成であろう。現在残っている最古の海図は、一二七〇年ごろに作成されたと考えられているいわゆる「カルタ・ビザーナ」であるが、これはまた、唯一の十三世紀の海図である。⁽⁹⁾ コンバスについては議論が多く、そもそもどの時点で完成したと見るべきか問題が多いが、十三世紀末には実用化されたと考えて大過はないであろう。⁽¹⁰⁾ しばしば曇天が続き、方向の見定め難い冬の地中海における航海が、まさにこの時期に可能となって来るのである。コンバスと海図は、その後も、地中海における航海術の基本であった。冬季の曇天によって天測は容易でなく、また貿易風の様な一定の方向の風に恵まれず、さらに距離的に広くない地中海においては、コンバスと海図で方向を知ることが、最も重要だったのである。まずインド洋でアラブ人が、続いてポルトガル人が実用化に努力した天測航法は、地中海では発達しなかった。後のコロンブスも、専らコンバスに頼って居り、天測航法の知識は乏しかったらしい。⁽¹¹⁾ ともかく、ピサの公証人文書を検討したハーリーによれば、少なくともピサでは、一二八〇年代から真冬の海上活動が行なわれるようになっていたのである。⁽¹²⁾

これと時を同じくして、大西洋と地中海が恒常的に結ばれるようになった。一二七〇年代から九〇年代にかけて、ジェノヴァ、カステイリヤ、バスクなどによって、ジブラルタルの制海権がイスラーム側から奪取されたのである。⁽¹³⁾ ジェノヴァ商船によるフランドルへの航海が始められたのは、一二七七年であったといわれている。大西洋・地中海の直接的な航海が可能になった事によって、商業活動の新たな分野が開かれた。造船技術においても、北方の船の影響が入って来るようになった。とくに有名なのは、横帆を備え、高い舷側と屹立する船首楼および船尾楼を持ち、船尾にかじ Stern Rudder を取付けた大型の帆船 Kogge, Cog が与えた影響である。ジョヴァンニ・ヴィッラーニは、一三〇四年の記述の中で次のように記している。⁽¹⁴⁾

「同じころにガスコーニュ地方のバイヨンヌの者達が、Cocca と呼んでいる船に乗って、ジブラルタル海峡を越え、我々の海に来て略奪行為を行ない、莫大な損害を与えた。この時からジェノヴァ人、ヴェネツィア人、カタロニア人は、航行が安全で費用の安い Cocca で航海するようになり、かれらの大型船による航海を放棄した。

これは、我々の海における船の大きな変化であった。」

ここで詳細に立入る事はできないが、この北方型のコグは、人手を要さず操縦が容易であり、かつ大型化が可能であったため、三角帆を持つ地中海の在来型帆船に急速にとって代わることになった。やがて十四世紀末にいたると載貨重量(いわゆる重量トン)九五〇トンにも達するジェノヴァの大型帆船が出現することになるのである⁽¹⁵⁾。このような状況の中で、従来の軽ガレーに帆船としての性格を加味した大型ガレー *Galea grossa* が誕生する。これは、軽ガレーが軍用船であったのに対して、もっぱら商品および旅客(聖地への巡礼)を運んだため、ガレー商船 *Galea da mercato*, *Merchant Galley* とも呼ばれている。ヴェネツィアでは一三二〇年ごろに発達したといわれている⁽¹⁶⁾。

三

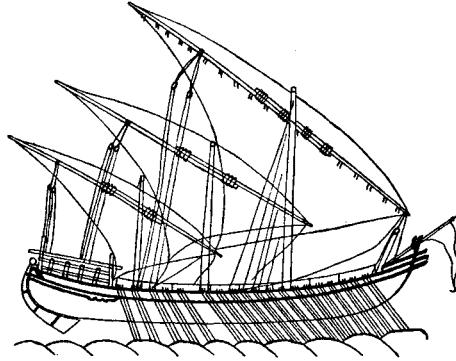
ガレー商船の形態に関しては、ぜい言を弄するよりも、図によって見るのが適切であろう(図1・2)。軽ガレーが一本マストないし二本マストであったのに対し、ガレー商船は三本マストであり、それに伝統的な三角帆を

用いていた。オールは三本一組の *triremes* の形をとっている。*triremes* というのは、しばしばいわれているような「三段かい」船ではない(古代の場合、オールが上中下三段に配列されていたとも、一本のオールを三人でこいだともいわれる)。十四世紀以降の *triremes* についても、細部については議論があるにせよ、基本的な点では研究者の意見が一致しているようである。左右の舷に三人掛けのベンチが配列され、それぞれのこぎ手が自分のオールをひいた。オールがたがいにつからないうちに、ベンチは舷側に対して角度をつけて固定されていた。軽ガレーの場合、オールは舷側に止められていたのに対し、ガレー商船では、舷側に張り出したアウトリガーに止められていた。この方がこぎ手の力が少なくて済んだ筈である。

biremes から *triremes* への転換は、軽ガレー時代の末期、十三世紀末から十四世紀初頭にかけて行なわれた。この方が緊急の際にスピードが出て、危機を脱することができるからである。つまり、いつでも三人が並んでオールをこいでいた訳ではなく、三人目は他の仕事をしたリ、休息したりすることができた。たとえば、第三番目

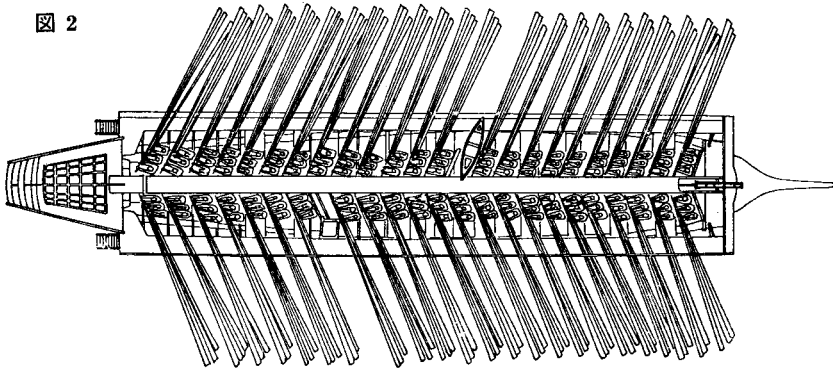
(55) 中世ガレー船覚書

図 1



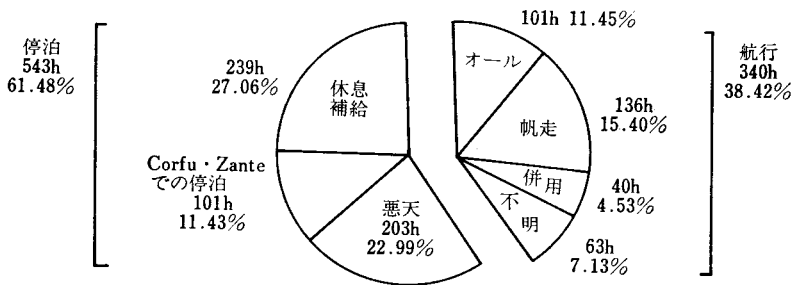
Lane, *Venice. A Maritime Republic*, p. 123.

図 2



Bass, *A History of Seafaring*, p. 208.

図 3 Venezia—Borou(Portolago)間の航海(1595.8.25—9.30)



Annales, XVI, 1961, p. 284.

の漕手は戦闘に際して石弓射手として働く事ができたのである。ガレー商船の場合は、帆船としての性格がはるかに強く、この傾向は一層大きかったと推測される。

ガレー商船は、軽ガレーに較べて、長さにおいてはほとんど変らないが、幅と深さが大きくなり、したがって搭載量ははるかに大きくなっている。表1にいくつかの例を示しておいたので参照されたい。レーンによれば、初期のガレー商船は、船倉に一五〇トン、さらに甲板上に五〇トン、計二〇〇トンを積むことができたという⁽¹⁷⁾。

ガレー商船は、時代と共にますます大型化し、十六世紀に入ると船倉に二八〇トンを積めるものも出現した⁽¹⁸⁾。しかし、コグ型船に較べればはるかに少ないし、二〇〇名にもものぼる多数の乗組員が必要なので、乗組員一人あたりの搭載量は比較にならない。

ガレーの船首には鉄製の衝角があり、海戦の際に威力を発揮する⁽¹⁹⁾。船尾には三層の船尾楼があり、最上階はコンパスおよび操舵室、一・二階は船長その他の高級船員、賓客などの居室にあてられていた。一般の乗組員は、つねに甲板の上にいた訳である。頭の上には雨除けないし日除けとしてキャンパスが張られていたらしい。甲板の

下は船倉であり、荷物が積み込まれた。巡礼船の場合には、この真暗な部屋に巡礼たちが詰め込まれたのである。

四

すでに述べたように、ガレー商船は、軽ガレーに較べてはるかに大型化したとはいえ、コグ型の大型帆船に較べると五分の一ないし四分の一の貨物搭載量を持つだけであった。乗組員一人あたりの貨物搭載量を比較してみれば、ジェノヴァの大型帆船の場合、一人あたり一〇トン、ガレー商船の場合、一トンとなり、その差はますます大きくなる⁽²⁰⁾。したがって、輸送コストははるかに高い。しかし、ガレー商船は、多数の乗組員とオールを備えており、その操縦性とあいまって、軍事的にもきわめて安全であった。純然たる帆船に較べて団体行動も容易であった。このような船で輸送するのに適している商品は、容積がかさばらず、価格のきわめて高いものである。要するにガレー商船は、伝統的なレヴァント貿易の花形商品であるこしょうその他の高価な奢侈品の輸送にもっとも適していたのである。

この点で徹底していたのは、レヴァント貿易の最先進都市ヴェネツィアであった。そこでは、商品を三つのカテゴリーに分けるのが通例であった。すなわち、①軽量かつ高価な商品（香料、絹織物、染料）、②軽量であるが、前者より価格の低いもの（木綿）、③重量のあるもの（穀物、塩）である。そして、第一の商品はガレー商船のみが輸送するものとし、さらに都市国家による厳重な規制を加えた。第二の商品は大型帆船が輸送したが、これにも都市国家による規制が行なわれた。第三の商品は、一般に、商人・船舶業者の自由に委ねられていた。つまり、ガレー商船は、香料その他の輸送に專業化していた訳である。

それでは、この場合の都市国家による規制とは何か。これが、有名な *Muda* にはかならない。この語はきわめて多義的であるが、一般に、ガレー船の船団、その航海、ないし航海期間を意味している。すでに十二世紀からヴェネツィア船は、アドリア海を南下しイオニア海に出るまで、船団を組んで航海する習慣をもっていた。これは、敵や海賊の攻撃に対抗するためである。このシステムが発展し、やがて、ガレー商船は船団を組み、ヴェ

ネツィアの元老院によって任命された船団長カピタンの指揮のもとに、あらかじめ定められたスケジュールに従って航海するようになる。ムーダのスケジュールは、行先きも含めて、一般的な政治姿勢を考慮の上、元老院によって決定された。十四世紀のヴェネツィアでは、シリアを中心とするレヴァントへ行くオルトレマール・ムーダ、ロマニア（ギリシャ）・黒海ムーダ、フランドル・ムーダが代表的なものである。十四世紀後半には、アレキサンドリア・ムーダがこれに加わる。ムーダを構成するガレー商船は、ふつう二・三隻、場合によっては五隻以上、一〇隻に達する場合もあった。

それぞれのガレー商船は、はじめ私有船であったと思われる。ヴェネツィアの商人・船舶所有者は、元老院によって決定されたムーダのスケジュールを受け入れるかぎり、自由にムーダに参加することができた。レーンは、これを *regulated voyage* と表現している。⁽²¹⁾これがムーダの最初の段階であろう。ムーダの規制は次第に強化され、航海のスケジュールのみならず、ガレーの数、船団長の指揮権その他の規制が、前もって詳細に規定されるようになる。これが *licenced voyage* である。この段階

表 1 ガレー船の大きさ

年		長さ (m.)	幅 (m.)	深さ (m.)	オール (本)
1275	プロヴァンス	39.5	3.7	2.08	108
1318	ヴェネツィア (キプロス行)	40.4	5.3	2.4	
1320	ヴェネツィア (フランドル行)	40.4	5.7	2.4	
1333	ジェノヴァ (軽ガレー商船)	40.5	4.75	2.1	
c. 1420	ヴェネツィア (フランドル行)	41.2	6	2.7	
1422	フィレンツェ (ガレー商船)	42.2	7.9	2.8	
1454	ジェノヴァ (パスタルダ)	41.25	5	2	166
c. 1500—20	ヴェネツィア (ガレー商船)	47.8	8	3.1	
1520—49	ヴェネツィア (ガレー商船)	46.1	7.5	3	
1549—59	ヴェネツィア (ガレー商船)	47.8	8	3.1	

Lane, *Venice and History*, p. 369
 Heers, *Gènes*, p. 270.

表 2 アレキサンドリア・ムーダ

年	ヴェネツィア 発	アレキサンド リア着	アレキサンド リア発	ヴェネツィア 着	復路の日数
1383				1384年 1月24日	
1394			10月25日	11月18日	24
1395		9月2日	10月28日	11月30日	32
1396			10月20日	11月11日	22
1399			11月20日	12月30日	40
1400	8月30日				
1404			12月21日		

Heers, *Il commercio nel Mediterraneo*, p. 166.

表 3 シリア・ムーダ

年	ヴェネツィア 発	ベイルート発	ヴェネツィア 着	復路の日数
1395		10月20日	11月24日	31
1399		11月11日		
1400	8月30日	1401年 1月9日		
"		3月6日	4月1日	29
1404		11月7日		
1405			12月18日	
1406			12月1日	
?		10月24日	11月30日	37

Heers, *Il commercio nel Mediterraneo*, p. 167.

でも、ガレーは私有船であった。

ヴェネツィアのフランドル・ムーダは、すでに一三二四年に始まっている。都市国家は、多額の補助金を出してこの新たな貿易路を開拓したのであるが、これは、国家の香料貿易への直接的関与への第一歩であった。すなわち、ヴェネツィアは、国有造船所^{アルセナレ}で建造した国有ガレーによる貿易を直接組織し、あるいは、国有ガレー船団をオークションによって商人に貸付け、貿易を行なわせるという方法をとるにいたるのである。このオークションの制度は、一三二九年のロマニア・黒海ムーダではじめて採用され、一三三一・二年にはオルトレマール・ムーダに拡大した。ただフランドル・ムーダはその後 *Iconic voyage* の形態をとっており、オークション制に代わるのは、一〇年以上も後のことであった。⁽²²⁾ こうして確立したオークション制は、実に一五三四年まで続くのである。⁽²³⁾ このようにして、ガレー商船による奢侈品貿易は、いちじるしく国家主導型の交易制度として組織されたのであった。実際の航海の指揮にあたる船団長^{カピターノ}は、いぜんとして元老院の指名であったし、船員の給与、主要貨物の運賃、航海期間、寄港地なども、すべて元老院の決定

権に属したのである。

十四世紀末から十五世紀初頭のムーダの活動については、プラートのダティニ文書によるエールスの興味深い研究がある。⁽²⁴⁾ 表2はアレキサンドリア・ムーダ、表3はシリア(オルトレマール)ムーダの活動状況を示している。前者は二隻ないし三隻、後者は三隻から五隻のガレー商船から成っていた(ただし、一四〇〇年春のムーダは一隻のガレー商船が参加しただけであった⁽²⁵⁾)。エジプトからの輸出品は、圧倒的にこしょうであり、その他は若干のジンジャーがあるだけである。エジプトへの輸出品は、毛織物、ビロード、ガラス器、紙などの手工業製品と、銅や水銀などの金属であった。シリアからの輸出品は、こしょうを始めとする各種の香料、ロードスの砂糖、キプロスの織物など多種多様であり、エジプトの場合のような一品目への集中は見られない。逆にヴェネツィアの輸出品は、織物、ガラス器、ドイツ産の錫などにすぎず、貿易収支は赤字だったと思われる。じじつ、ヴェネツィアのガレー船は、多量の金貨をもってシリアへ向ったことが知られている。表には示されていないが、十四世紀のロマニア・ムーダは常に二隻のガレー船によ

って行なわれた。ヴェネツィアへの帰港は、十一月から一月の間に行なわれ、黒海諸地方(カッファ、ターナ、トレビゾンド)やネグロポンテ、モドン、コルフなどの地方的産物である皮革、毛皮、金属、染料、絹、ろうなどをもたらした。

残るフランドル・ムーダのスケジュールについては、ダティーニ文書はあまり触れていないらしい。レーンによれば、十四世紀のフランドル・ムーダは三月に出発、年内に帰着したが、十五世紀中葉になると、七月一日に出発し、翌年五月末に帰着したといふ。⁽²⁶⁾ 輸出品は、香料、砂糖、木綿その他の東方物産、ぶどう酒、紙、綿織物などの手工業製品であった。なお、これらのガレー商船は、帰りにはもっぱら羊毛、毛織物を運んだが、さらに途中のスペイン諸港から絹、砂糖、ぶどう酒、まぐろ、コチニール染料、水銀などももたらした。

五

以上見てきたように、ヴェネツィア貿易の中心には、ガレー商船隊が存在し、高価な東方物産の輸送独占権をもって、地中海、黒海、北海にいたる広い領域で活躍し

ていた。ところで、ヴェネツィアと並ぶもう一つの海上勢力であるジェノヴァは、貿易構造においてかなり異なるものを持っていた。この問題については、ごく簡単にではあるが、別稿で概観したので、改めて詳説する必要はないと思う。要するに、ジェノヴァのレヴァント貿易においては香料のような高価かつ軽量の奢侈品の持つ比重が低く、明礬、木綿、ぶどう酒、羊毛などが中心的な商品であった。これらの価格が低くかつ量の多い商品は、すでに述べたようにガレー商船による輸送には適さなかった。じじつ、ジェノヴァの貿易の中心になったのは、ガレー商船ではなく、コグ型の巨大帆船であった。ジェノヴァではガレーは基本的に軍用船としてとどまったのである。⁽²⁷⁾ バスタルダと呼ばれる大型ガレーが存在したことはたしかであるが、これも、旗艦の役を勤める軍用船にほかならなかった。従って、ジェノヴァのガレーについて述べることは余りない。

最後にフィレンツェのガレーについて見ておくことにしよう。⁽²⁸⁾ フィレンツェは、一四〇六年に宿敵ピサを征服し、さらに一四二一年にいたってリヴォルノをジェノヴァから購入することに成功した。こうしてフィレンツェ

は、多年待望していたレヴァント貿易への進出を実現し得るようになったのである。当時フィレンツェを支配していたアルビッツィ派は、ガレー商船を建造し、ヴェネツィア型の貿易を行なうという政策を積極的に推進したのであった。その結果、早くも一四二二年春には、軽ガレーによるコルシカおよびアレキサンドリアへの航行が行なわれ、続いて九月四日には二隻の大型ガレーがアレキサンドリアへ向けて出航、翌年二月に帰港するにいった。さらに二四年にはカタロニアへの航行が、翌二五年には三隻の大型ガレーがフランドルおよびイングランドへの航海を行なったのである。これらのガレーは、五月にリヴォルノを出港して、二六年二月に帰港した。こののち半世紀の間、フィレンツェのガレー商船は地中海各地およびフランドル・イングランド航路で活躍した。

フィレンツェは、ガレー商船隊の運行に関してはヴェネツィアのモデルを踏襲した。ガレー商船は都市国家の所有であり、それぞれの商船隊(ヴェネツィアのムーダ)の運営権をオークションによって市民に与えるというものである。オークションは、十五世紀前半にはシニョリーア広場のロτζジャ・デイ・ランツィで、世紀後半

にはメルカート・スオーヴォで行なわれた。入札の締切りは、はじめろうそくの焰が燃えつきた時をもって、世紀後半にはパラッツォ・ヴェッキヨの時計が二二時の最初の鐘を打った時をもって行なわれたという。⁽²⁹⁾ 入札に参加したのは、フィレンツェの有力な商人・金融業者たちであり、たんに有利な投資を求めていたというよりは、商品輸送そのものに利害関心を有していた。中でもマルテッリ家が有名であるが、そのほかにパッツィ、アルビッツィ、ストロツィ、ジャンフィリアツィなどの有力な家が、ガレー商船隊の運営を行なった。落札した者は、自分の代理としてガレー商船の指揮にあたるパトロノを指名し、これに乗組ませた。ただし、実際の操船にあたる船長(カピターノ)は、都市国家によって指名された。

フィレンツェのガレー商船の活動は、その毛織物工業・絹織物工業と密接な関係があることが指摘されている。⁽³⁰⁾ つまり、ヴェネツィアの場合と違って、高価な香料をレヴァントから持ち帰り、あるいはそれを再輸出することを主要目的としていたのではない。たぶん、香料市場はヴェネツィアが完全に押えていたのであろう。レヴ

アントヘフィレンツェのガレーが運んだものは、もっぱら毛織物であり、レヴァントから輸入したのは、絹や各種の染料であった。また、ナポリ、サレルノ、シチーリア諸港にもひんばんに寄港し、毛織物を荷降ろしした。フランドル・イングランド航路について見ると、フィレンツェ自身はほとんど独自の輸出商品を持っていなかったことが知られる。若干の高級毛織物や絹織物が、僅かな例外をなしているにすぎない。ガレー商船の活動の重点は、イングランド産羊毛の大量輸入にあったらしい。ガレー商船がリヴォルノを出港する時にはあまり多くの商品を積み込んでおらず、カタロニアやプロヴァンスでアーモンド、干しぶどう、米、ろう、絹、コチニール、サフランなどの商品を積んだ上でジブラルタル海峡を越え、スリユイスでこれを荷降ろしする。さらにサウサンプトンで羊毛を積んで帰国するというのが、普通のパターンであったように思われる。また、帰途のカタロニア、プロヴァンス、北アフリカから皮革、羊毛、毛織物、染料、木綿、まぐろなどを輸入した。これらの商品は、トスカーナ一円で需要があったらしい。

要するにフィレンツェにおけるガレー商船の活動は、

ヴェネツィアの場合のように、高価なレヴァント産奢侈品の取扱いに特殊化していない。ガレー商船による輸送にかならずしも適していない毛織物その他の商品をさかんに扱っていた。この点でも、ガレー商船を放棄し、大型帆船によって明礬、木綿その他価格が低く容積の大きい商品の大量輸送に専業化したジェノヴァのように徹底している訳ではない。フィレンツェのガレー商船の活動は、むしろ中途半端な妥協的性格を持っていたように思われる。フィレンツェ・ガレーの歴史がわずか五〇年で幕を閉じるのは、ここに原因の一つがあるのではないだろうか。

六

ガレー商船の漕手は、古代のような奴隷でもないし、近世の場合のような囚人(漕役囚)でもない。かれらは自由人であり、給与の支払いを受けてガレー船を漕ぐのである。ガレーに乗組んでいない時は、たとえば漁師であり、あるいは港湾関係の労働者、船大工などであったろう。⁽³¹⁾ガレーを漕ぐ労働は決して軽いものではなかった。たゞろうが、ガレーに乗組むものは、それぞれ独自に小

規模の取引きを行なうことが認められていたので、これが一つの大きな魅力となったと思われる。

中世においても囚人がガレーを漕ぐ例がない訳ではない。海賊船は、一般に捕虜に対してこの労働を強要したという。しかし、この風習が一般化するのには、もとより宗教戦争の時代である。一四六四年、フィレンツェは対トルコ十字軍を企てた教皇ピウス二世に対して三隻の軽ガレーを提供した。これらは、教皇特使の要請によりフィレンツェの牢獄から選抜された囚人が漕ぐことになっていた⁽³²⁾という。十五世紀フィレンツェで囚人がガレーを漕いだ唯一の例がこれであるが、それが教皇の要請によるものであることは皮肉である。

ガレー船の航海がどのようにして行なわれたかについては、ファザーノログワリーニのきわめて興味深い研究がある⁽³³⁾。これは、スルトンのもとに派遣されたヴェネツィア共和国大使レオナルド・ドナの記録（一五九五—九六）にもとづく分析である。ただ注意しておかねばならないのは、この航海がバスタルダと称す大型ガレーによって行なわれたことである。バスタルダは大型ではあるが、基本的には軽ガレーと同じく軍用船である。したが

って、この記録からガレー商船の航海について類推するのは危険である。むしろ、伝統的な軽ガレーの航海の実態をうかがわせるものといえよう。

レオナルド・ドナのガレーは、一五九五年八月二五日にヴェネツィアを出帆、ダルマティアの沿岸を南下した。八月三〇日にザラ、九月七日にブドゥア（ブードヴァ）、九月一日にコルフ島に到達、さらに南下して九月一八日にペロポネソス半島の南端を通過して北方へ向きを変え、二二日にポロスに寄港した。このガレーは、さらにエーゲ海を北上して、九月二七日にレスボス島、翌日テネドス島に寄港して、九月三〇日にはテラキアのポロウ（現在のラゴス）に到着してその航海を終った。全行程約三千キロである。ドナは、ここから陸路をコンスタンティノープルに向った。帰りの航海は翌年に行なわれたが、ドナはクレタ島のカンディア（ヘラクレイオン）を二月三日に出航し、二五日後にヴェネツィアに帰港している。ファザーノログワリーニが詳細に検討している往路について見ると、航海にはブドゥアまでとそれ以後の二つのパターンが認められる。ブドゥアまでは沿岸航路をとり、一日の行程も少ない。大体四五海里（八三キ

ロ余)程度である。時速はおよそ四・五海里(八・三キロ)であり、これは四・五ノットの速度を意味している。推進は、もっぱらオールに依存している。オールによる航行七十二時間に対し、帆走が九時間、両者併用が八時間であった(不明一四時間)。これに対して、ブドゥア以後は沿岸航路をはなれ、むしろ沖合を航行することが多くなる。一日の行程も増大し、もっぱら帆走を行なうようになる。つまり、帆船としての性格が顕著となるのである。ブドゥア・ボロウ間は、帆走一二七時間、オールによる航行二九時間、両者併用三二時間であった(不明四九時間)。時速もおよそ六海里(六ノット)と増大し、一時間に一三海里を進んだ場合もある。ヴェネツィア・ボロウの全行程に関しては図3を見られたい。航行時間は、全所要時間の四〇%弱にすぎず、補給ないし休息が二七%、悪天候のための風待ちが二三%を占めていることが注目される。オールによる航行の場合には、早朝に出発して、夕刻またはそれ以前に次の港に入って宿泊するのが通例であったらしい。帆走の場合には、二四時間継続して航行することもあった。しかし、それ以上の期間にわたって航行することはなかった。三七日間の航海

の途中停泊地は二五箇所であった。コルフ島では、ガレ一の船体のすき間に「まいはだ」を詰める作業のために三日間停泊し、ザンテ(ザキントス)島では、ここから同乗する筈のトルコ側の官吏を探すために一日半停泊している。

以上が十六世紀末のバスタルダと呼ばれる大型ガレ一の航海の状態である。しばしば寄港し、長期にわたる帆走を行なわない点で、バスタルダは軽ガレ一の伝統をひいていると考えられる。これに対して、ガレ一商船は帆船としての性格がより濃厚である。一四二九—三〇年にポルト・ビザノとスリュイス、サウサンプトンを往復したフィレンツェのガレ一商船の航海に関するデータは、表4に示されている。とくに復路が注目される。一四三〇年二月二三日にサウサンプトンを出港したこのガレ一商船は、リスボン、シルヴェス、カデイス、マヨルカに寄港しただけで、僅か三二日間で全航路を走破したのである。サウサンプトンからビスケー湾を横断し、リスボンにいたる千数百キロを一気に航行したことは、帆船としてのガレ一商船の優秀性を示しているといえよう。

最後に、ガレ一船上の乗組員の食事に関するレーンの

(65) 中世ガレー船覚書

表 4 フィレンツェ・ガレー船の航海

往路		
ポルト・ビザノ (1429年9月14日) — マルセイユ — エーグモルト — バ ルセロナ — マヨルカ — ハヴェア — ジブラルタル — カディス — リスボン — ポンテヴェドラ — リバデオ — スリュイス (12月6日)		
航行	776 1/2 時間	38.88%
補給・交易のための停泊	470 1/2 時間	23.57%
悪天候のための停泊	750 時間	37.55%
	1,997 時間	100%
	(83日 5時間)	
復路		
サウサンプトン (1430年2月23日) — リスボン — シルヴィス — カディス — マヨルカ — ポルト・ビザノ (3月27日)		
航行	532 1/2 時間	68.6%
補給・交易のための停泊	74 時間	9.8%
悪天候のための停泊	166 時間	21.6%
	772 1/2 時間	100%
	(32日 4 1/2 時間)	

Mallett, *The Florentine Galleys*, p. 282.

研究を紹介して、この小文を終えることにしよう。⁽³⁴⁾ 一三二〇年ごろ、ヴェネツィアの著述家マリーノ・サヌード(一二七〇ごろ—一三四三ごろ)は、エジプトに対する十字軍の詳細なプランを作成したが、その中で船団の食糧についても計算している。かれの言によれば、これは当時のヴェネツィアのガレー船の食事を基礎に計算したものである。それによると、乗組員にはぶどう酒、ビスケット、チーズ、塩漬け肉、豆類が与えられた。レインは、これについてカロリー計算を行ない、次のような結果を出している。以下は、いずれも一日あたりの量である。すなわち、ぶどう酒、五三六グラム、(三七五カロリー)、ビスケット、七一五グラム(二六七四カロリー)、チーズ、四〇グラム(一五九カロリー)、塩漬け肉、五二グラム(三六七カロリー)、豆類、九八グラム(三四〇カロリー)。合計三九一五カロリーで、そのうち蛋白質は一一四・四グラムである。ぶどう酒を除く食糧の

カロリーのうち、七一・三パーセントは炭水化物、一四・三パーセントが脂肪、一四・四パーセントが蛋白質となっている。蛋白質摂取量はいかに少ないが、レーンは、ガレー船乗組員の栄養状態は比較的良好であるとされている。塩漬け肉は、豆・野菜類と一緒にスープにして配給された。乗組員は、日曜には三オンチャ（一オンチャは約四〇グラム）の肉、月曜から木曜までは毎日一・五オンチャの肉の配給を受けることになっていた。金・土は肉なし日であった。コックは、これを豆やその他の野菜と一緒に煮て一種のスープを作るが、月火水木の四日間は、乗組員の半数にだけ前述の僅かな肉を配給し、残りの半数にはスープだけを与える。翌日は、前日にスープだけを与えられたものが、肉の配給にあずかる。要するに、月・水または火・木に肉の配給がある訳で、結局、日曜を含めて週に三日だけスープに煮こんだ肉を食べ、二日は肉を除いたスープ、二日は野菜だけのスープを与えられるという訳である。なお、ここでは詳細に立入ることはできないが、以上の数値は決して突飛なものではなく、かなり蓋然性の高いものであることを付言しておきたい。⁽³⁵⁾

七

十五世紀が過ぎ去るとともに、地中海におけるガレー船の優位が終った。レーンは、①大型帆船（ラウンド・シップ）の改良による操縦性の向上、②ケープ航路の開拓による香料貿易の新たな流れの出現、③火炮の発達、などが、ガレー商船に大きなハンディキャップを与えたことを指摘している。⁽³⁶⁾ とくに、ポルトガルが新航路経由の香料貿易に進出したことによって、レヴァントからの香料輸入に特殊化していたヴェネツィアのガレー商船は、いちじるしい打撃を蒙ったのであった。火炮の発達も、舷側が低く、多数の乗組員を擁して接近戦を得意とするガレーには不利であった。強固な外壁を持ち、かつ高い舷側を持つ帆船からの火炮の射撃に抵抗する術を持っていなかったからである。

一五〇二年、ヴェネツィア政府はラウンド・シップの商品輸送規制の緩和、最低運賃の規定、船舶税の軽減、造船業者への奨励金の交付などを定めた法律を公布した。さらに一五一四年には、ガレー商船による香料輸送の独占を廃止した。これらは、いずれもヴェネツィア政府の

貿易政策の転換を意味するが、それは、ガレー商船からラウンド・シップへの転換という形をとって進められたのである。

ガレー商船の改良によってこのような危機に対処するという試みも行なわれなかった訳ではない。たとえば、従来の一人一人が別のオールをこぐという方法にかえて、何人かで一本のオールをこぐという方法を採用し、速度の増加をはかることも行なわれた⁽³⁷⁾。また、ガレーをさらに大型化し、漕ぎ手の頭上を甲板でおおって砲弾から防御するとともに、その上に多数の火砲をそなえつけたガレアツツア(ガレアス)も作られた⁽³⁸⁾。一五三〇年のヴェネツィアの法令によれば、ガレアツツアは、長さ四七メートル、幅八メートル、深さ三・二メートル以上となっており、実に七百人の船員が乗組んでいた(うち二百数十名は戦闘員)。レバントの海戦には六隻のガレアツツアが参加しているし、一五八八年においても、ガレーとガレアツツアは、スペインのアルマダの一部をなしていた。しかし、すでにガレーの時代が過ぎ去っていたことは、だれの目にも明らかであった。ガレーが活躍した地中海の時代そのものが終りを迎えていたのである。

- (1) 栗原福也「十六世紀後半の地中海とネーデルラント——胡椒貿易を中心に——」『一橋論叢』七二巻六号(一九七四)。R. T. Rapp, "The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution", *The Journal of Economic History*, vol. XXXV, n. 3 (1975).
- (2) W. H. McNeill, *Venice. The Hinge of Europe. 1081-1797*, Chicago 1974. の興味深い分析を見られた。
- (3) F. C. Lane, 須藤利一訳「ルネッサンスにおけるヴェニス」の船と船匠』『海事史研究』七一九号(一九六六—六七)がおそらく唯一の業績であろう。ジェノヴァの大型帆船については、次の小文がごく簡単に概観した。「ジェノヴァ・キオス・インヴランテ——中世地中海商業史の一側面——」『南欧文化』三(一九七六)。
- (4) F. C. Lane, *Venice and History. The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore 1966, pp. 334-5, 340.
- (5) G. F. Bass ed., *A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology*, London 1972, p. 207.
- (6) McNeill, *op. cit.*, p. 10. ノーン、須藤訳一三七頁。
- (7) Bass, *op. cit.*, p. 207. なき、表一を参照。
- (8) Lane, *Venice and History*, p. 316.
- (9) F. C. Lane, *Venice. A Maritime Republic*, Baltimore 1973, p. 120.
- (10) Lane, *Venice and History*, pp. 342-3.

- (11) *ibid.*, pp. 330-1.
- (12) D. Herlihy, *Pisa in the Early Renaissance. A Study of Urban Growth*, New Haven 1958, pp. 107-8.
- (13) R. S. Lopez, *Genova Marinara nel Duecento. Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante*, Messina-Milano 1933.
- (14) G. Villani, *Cronica*, VIII-72.
- (15) 『南欧文化』三 所収の拙稿を参照。
- (16) Lane, *Venice. A Maritime Republic*, p. 122.
- (17) *ibid.*, loc. cit.
- (18) Lane, *Venice and History*, p. 369.
- (19) マーン、須藤訳一四二頁以下を参照。
- (20) ここでは仮にジャン・ヴァの大型帆船を百人乗り、一千トン・サキネツィアのガレー商船を二百人乗り、二千トン・サキネツィアを参照。
- (21) Lane, *Venice and History*, p. 193 ss.
- (22) *ibid.*, pp. 222-5.
- (23) 一三三三年以降元老院の決議が残っている。 *ibid.*, p. 213. この史料を利用して一三三二年から一五三四年までのムーアの航路を図示したのである研究である。 A. Tenenti et C. Vivanti, "Le film d'un grand système de navigation: Les galères marchandes vénitienes. XIV^e-XVI^e siècles," *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1961.
- (24) J. Heers, "Il commercio nel Mediterraneo alla fine del secolo XIV e nei primi anni del XV", *Archivio Storico Italiano*, CXIII (1955).
- (25) ただし、十四世紀前半のムーアではガレーの数がより多し。 Lane, *Venice and History*, p. 213.
- (26) *ibid.*, p. 111. なお、ガレー商船のムーアのほかに、大型帆船(サウント・シップ)によるムーアがある。この場合は船が集団をなして航行することはほとんどない。それぞれの船は、定められた時期に定められた港に入り、商品の積み下ろしを行なう義務を課せられた。この強制的なスケジュール全体をムーアと呼ぶ。十四世紀以降、大体春秋二回のムーアが組まれてきた。 *ibid.*, pp. 128-9, 131.
- (27) Heers, *Genes au XV^e siècle. Activité économique et problème sociaux*, Paris 1961, pp. 270-1.
- (28) M. E. Mallett, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford 1967.
- (29) 「ムタリム時」の一日は日没を始めて始まる。日没を七時とすれば、一二時は夕方の五時にあたると。
- (30) Mallett, *op. cit.*, pp. 145-6.
- (31) Lane, *Venice. A Maritime Republic*, p. 166. 海運業ではギネム組織がその一つの特色である。
- (32) Mallett, *op. cit.*, p. 35.
- (33) E. Fasano-Guarini, "Au XVI^e siècle: comment naviguent les galères," *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1961.

Civilisations, 1961.

- (75) Lane, "Diet and Wages of Seamen in the Early Fourteenth Century", in *Venice and History*, pp. 263-8.

- (76) F. Spooner, "Régimes alimentaires d'autrefois: deux nouveaux cas espagnols", *Annales. Éc. Soc. Civ.*, 1962; C. S. L. Davies, "Les rations alimentaires de l'armée et de la marine anglaise au XVII^e siècle", *Annales. Éc. Soc. Civ.*, 1963; E. Ashfor, "Alimentation et société dans l'Orient médiéval", *Annales. Éc. Soc. Civ.*, 1968. ななを参照。最後のノミエートの興味深い論

文は英訳され、次の論文集に収められた。R. Foster and O. Ranum (ed.), *Biology of Man in History. Selections from Annales*, Baltimore-London, 1975.

- (76) 栗原福世前掲論文「二〇頁。Lane, *Venice and History*, p. 14 ss.

- (77) この方法を a scaloccio と呼ぶ。従来 a sensile と区別される。Mallett, *op. cit.*, p. 28.

- (78) Bass, *op. cit.*, pp. 211-2. (一九七六・八・一三)(東京教育大学助教授)

* 本稿は昭和五十一年度科学研究費補助金(総合研究(A)課題番号一三九〇一〇)による研究成果の一部である。