



神戸学院大学—神戸海洋博物館展示

世界の帆船

～海と技術～

帆船—その歴史は古く、又、時代によって様々な用途がありました。

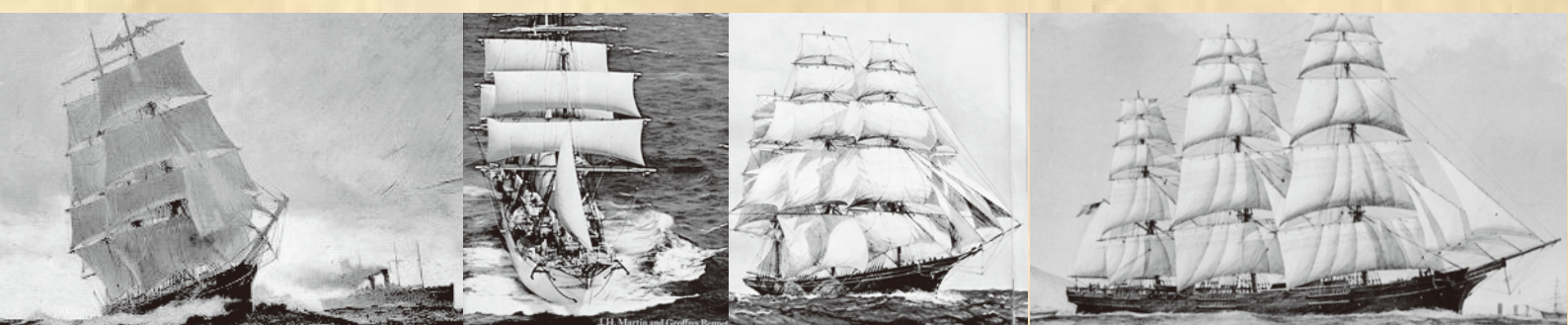
今回は図録を中心に絵画や模型をご紹介します。

2016年5月1日～8月10日

展示期間中の開館時間・休館日

期間	平日	土曜	日曜・祝日
5/1～6/30	9:00～21:00		9:00～17:00
7/1～8/8	8:45～21:00		
8/9～8/20 ※8/11～8/19は休館	9:00～18:00	9:00～17:00	休館

※開館時間や開催時期は変更になることがあります。図書館 HP・掲示板にてご確認のうえご来館ください。



帆船の時代

およそ1650年から蒸気船にとって代わられる1830年までを、帆船が活躍した黄金時代といえます。この時代のヨーロッパは、貿易の世界が拡大し、絶え間ない戦争の時代でもありました。

軍艦としての帆船

1650年の時点でヨーロッパ最強の海軍を保持していたのはオランダでしたが、もう一つの海軍大国がクロムウェル率いるイギリスでした。イギリスは、フランスから手に入れたダンケルクの船を手本に、船体が低く速度の出る「フリゲート」船を改良し、海上貿易で覇を競っていたオランダと三次にわたり英蘭戦争（1652年～1674年）を戦いました。

軍艦の大きさと攻撃能力の進展は、1650年代には大砲30門でしたが、1690年代には50門になり、1760年代には64門、1820年には74門へと増大しました。軍艦の分類法は何通りもありましたが、大砲の門数や砲列甲板の数を基準としており、17世紀中ごろ主流であった二層甲板から、大砲の数が増えるにつれ三層甲板艦へと大型化しました。



▲フリゲート船

この時代の標準的軍艦は、フランスで発達したフリゲートです。初期のフリゲートは3本マストと32門の大砲を持ち、200人以上の船員が配備されていました。フリゲートは、水面より上部に大砲が設置されていたため、重心が上になり船体をうまく傾けることができ、帆走性が高かったことから各国で普及しました。

世界の海軍国は、植民地をめぐる絶え間なく戦火を交えることになり、スペイン継承戦争（1702年～1714年）、アメリカ独立戦争、1805年のトラファルガー海戦など、帆船の時代は、歴史上、船が多くの戦争に利用された時代でした。



商船としての帆船

17世紀オランダは、膨大な量の商品を積み、少ない乗組員で航行して利益をあげる「フライト」と呼ばれる船を駆使し、海運の分野でも支配者でした。外洋の商船・貨物船は、船体の断面を四角にして、多くの荷を積載できるようにしたことが特徴です。

18世紀半ばのイギリスの商船は、オランダのフライトの影響を受けた3本マストのシップ型帆装で、船尾の幅を広くとり「キャット」または「バーク」と呼ばれていました。

一方、沿岸部用の小型帆船は各国の地理的条件や用途などに応じて、イギリスの石炭船やオランダの運河用の船、バルト海の材木船など、様々な種類が造られました。

17世紀～18世紀を通じて最大の商船は、東インド貿易船であり、船をチャーターする会社の富を誇示するため船尾などは華麗に装飾されていました。



▲フライト船

クイーン・オブ・オーシャン 海の女王 カティサーク

現存する唯一のティークリッパー

船と紅茶

当時、イギリスの国民的飲み物である紅茶は、東インド会社の独占貿易により、中国からイギリスまで運ぶのに片道一年半ほどかかっていました。これでは美味しいお茶の風味や香りが落ちてしまいます。しかし1833年、東インド会社による独占貿易が終了し、1842年に中国のいくつかの港で自由貿易が出来るようになりました。多くのヨーロッパの船主が中国貿易に参入、人々は紅茶をいかに新鮮なまま届けられるかを競うようになりました。ティーレースの始まりです。

その年の最初に届けられた一番茶は高値で売れ、船主は莫大な利益と名誉を与えられました。そしてティーレースに参戦すべく、多数造船されたのがティークリッパーです。

カティサークの誕生

「カティサーク」の最初の船主となったジョン・ウィリス氏は、ティークリッパーレースで優勝できる船を持つことが念願でした。ウィリス氏は英国ダンバートンのスコット・アンド・リントン社に最速のティークリッパーの製造を依頼し、1869年11月22日ダンバートンにて「カティサーク」の入水式がとり行われました。ティークリッパーとして名を轟かせた「カティサーク」。とくに有名なエピソードが「カティサーク対サーモピレー」のレースです。サーモピレー号は「カティサーク」のライバル船であり、二隻は熾烈な競争を演じました。時にはサーモピレーを400海里と大きく差をつけた「カティサーク」でしたが、荒天により舵を破損してしまい、修理をしている間にサーモピレーに追い抜かれてしまいます。「カティサーク」は惜しくもサーモピレーがイギリスに到着したわずか一週間後にイギリスに到着しました。しかし舵を破損したにも関わらず、一週間という差でイギリスに到着した「カティサーク」の快速ぶりは後世にまで語り伝えられました。しかし皮肉にも「カティサーク」入水式の前週11月17日に開通したスエズ運河は無風であることから、帆船が通過することができませんでした。これを機に紅茶貿易は蒸気船へと移行していきました。

現在のカティサーク

8年間という短い期間ではありましたが、ティークリッパーとして優秀な成績を修めてきたカティサーク。その後も様々な運搬業に従事し、現在は現存する唯一のティークリッパーとしてテムズ川に面するグリニッジに保存展示され、ロンドン市民に親しまれていましたが、大規模な火災により、修理中の2007年5月21日、火災により全焼。幸い、マストやデッキの木材、船首像等を取り外して修理していた為、4600万ポンドを掛けて復元されました。



▲カティサーク (Cutty Sark)

DATA

全長：85メートル

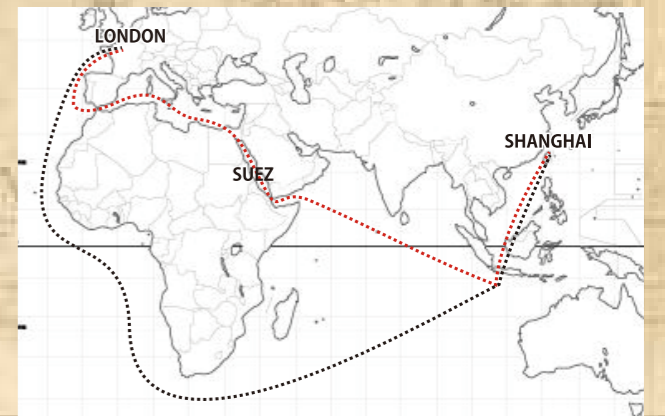
全幅：11メートル

マスト高：15.6メートル

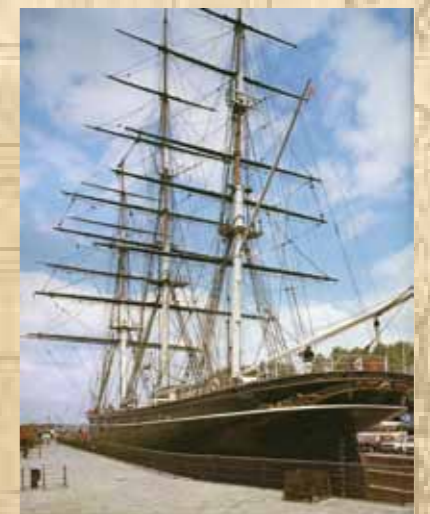
総トン数：963トン

乗員：28名

船首がナイフのようにとがり、船幅に比べて船体が長く、マストも高く、帆の面積も大きく、スピードを生み出す構造を備えていました。



▲開通したスエズ運河は地中海と紅海を結び、アフリカ大陸を回り込まずにヨーロッパとアジアを行き来することができる。



カティサーク号の歴史と冒険に彩られたイメージをもとに作られたウイスキー。飲みやすい口当たりで、幅広い層に人気のブランドです。



図版ギャラリー



参考資料



『帆船 6000 年のあゆみ』

ロモラ アンダーソン, R.C. アンダーソン著; 松田常美訳.
-- 改訂 4 版. -- 成山堂書店, 2004
有瀬館 本館 5 階第 3 室 (552.73/AND/H)
資料 ID:105071196



『船の歴史文化図鑑: 船と航海の世界史』

ブライアン・レイヴァリ著; 増田義郎, 武井摩利訳.
-- 悠書館, 2007.
ポーアイ館 3 階大型本 (550.2/LAV/F)
資料 ID:107090188



『"Cuttey Sark" A PITKIN GUIDE』

Publisher: Pitkin Publishing, 1994
ISBN : 0853726434

展示風景

帆船に関する図版、切り絵、図書、模型を展示しております。
世界の帆船の、技術や発展の歴史を感じることが出来る資
料展となっております。



編集後記

航海技術の発展、造船技術の進歩、大航海時代と帆船の歴史に触れる度、当時の船乗りの情熱やロマンが伝わってきました。戦争や商船として様々な活躍や伝説を残し、人々に愛されてきた帆船。しかし時代の流れにより、その役目は蒸気船に代わっていきます…。当時の活気と情熱、そして寂しさが帆船の歴史には詰まっています。

いま私たちが海を渡るということは特別なことではありません。しかし歴史に触れ、当時の人々の思いを馳せながら潮風に当たれば、一風変わった風を感じることができるかもしれません。展示には様々な帆船の図版やカティサークの模型を展示していますので、ぜひそちらもお楽しみください。

ポーアイ図書館
入口ゲート前です。
ご自由にご覧下さい。

SeaScape

第 20 号 2016 年 6 月発行

発行・編集 神戸学院大学ポートアイランドキャンパス図書館

〒650-8586 神戸市中央区港島 1 丁目 1 番 3