

私のモーツァルト探訪 第1回

モーツァルトの乗った船



モーツァルトの生家(黄色の建物の4階、ゲトライデ通り9番地)

1763年6月9日モーツァルト一家はこの家の前から馬車に乗り3年3ヶ月余の西方への大旅行に出発した。

海事研究家

神戸モーツァルト研究会会員

大阪大学/神戸大学非常勤講師 野澤和男



§ 1. 緒言

モーツァルト（1756-1791）は1762年（6歳）のミュンヘン旅行を皮切りに、35年の短い生涯で17回の旅をした。旅行総期間は通算して約10年で彼の人生の約1/3にあたる膨大なものである。そのほとんどが外国旅行で中でも今回紹介する“西方への大旅行（1763年6月－1766年11月）”は3年3ヶ月に及ぶ壮大な家族旅行であった。ロンドンにはドーバー海峡を船で渡り長期間滞在した。18世紀にイギリスで始まった産業革命の波がウィーンに達して鉄道が開通したのはモーツァルトの死後46年後の1837年であり、モーツァルトはこの文明の利器の恩恵に浴していない。ウィーンへの旅は馬車か河船で行われ“西方への大旅行”では馬車とドーバー海峡渡海船であった。貧弱な交通手段の時代に生涯17回、10年のもの旅をしたことは我々には想像を絶することである。幼いモーツァルトは悪路の馬車に揺られながら狭苦しい馬車の椅子に座って毎日、曲想を練っていたことであろう。ここでは「モーツァルトの乗った船」というテーマで1750年から1800年頃のドーバー海峡を渡海した船とその周辺を概観する。

§ 2. モーツァルト一家の“西方への大旅行” 1763年6月9日出発(7歳) -1766年11月29日帰郷(10歳)

モーツァルト一家は1763年6月9日プレスブルグで購入した馬車でザルツブルグを出発し西方への大旅行に出かけ1766年11月29日ザルツブルグに戻った。父レーオポルトの目的はモーツァルトと姉ナンネルの演奏を各国の国王諸侯貴族に披露しその神童ぶりを示すことであった。経路はザルツブルグからドイツ、ベルギー、フランス、イギリス、オランダ、フランス、スイス、ドイツを経てザルツブルグに戻る壮大なものである。

(1) モーツァルト一家

父はヨハン・ゲオルグ・レーオポルト・モーツァルト（1719-1787）といい、三つの業績で歴史的にその名を残している。一つ目はモーツァルトの父であり育成者として、二つ目は宮廷音楽家、音楽教育家として、三つ目は作曲家としてである。

28才の時、レーオポルトはひとつ年下のアンナ・マリア・ペルトウルと結婚し、ザルツブルグの旧市街地の借家に住んだ。（表紙、写真1~4）二人の間には七人の子供が生まれたがその多くは幼くして世を去り、生きのびたのは第四子三女マリーア・アンナ・ヴァルガルガ・イグナーツィア（1751年生、通称ナンネル）と第七子四男ヴォルフガング・アマデウス（1756年1月27日生）の2人であった。モーツァルト家はアウグスブルクで中世から建築師、製本師、彫刻師、織物師と続いた名家であった。

1756年はレーオポルトにとって二つの特筆すべき年であった。その一つは、彼が上梓した教則本「ヴァイオリン教程」をアウグスブルグの出版社から出したこと、二つ目はヴォルフガングの誕生である。その後、1759年に宮廷作曲家、1763年に宮廷副楽長と発展的人生を歩む。丁度その頃、4,5才にして頭角を現したヴォルフガングの“神童現象”を見抜き、レーオポルトの人生は大きく転回する。「神がザルツブルグに遣わした奇跡を世界に知らしめることこそ我が使命である」と悟るのである。

これを実行するために自分が青年時代から目指してきた宮廷音楽の楽長への昇進や栄達の夢をきっぱりと捨て去りヴォルフガングの育成に専念、それを披露するためにモーツァルトを伴って度重なる壮大な演奏旅行に出かけるのである。その第一回目が1762年1月出発のミュンヘン旅行（ヴォルフガング6歳）、第2回目が1762年9月出発のウィーン旅行、そして第3回目が今回のテーマである“西方への大旅行”（1763年6月出発、7歳）である。この頃の家族の面影が肖像画の写真1, 写真2である。



写真1：父母(上) と女王
マリア・テレジアから贈
られた大礼服姿の姉ナン
ネルとヴォルフガング
(下)

父とモーツァルト姉弟の奏樂の絵が残されている。1763年11月、西方への大旅行のロンドンへの往路、パリでルイ・カロジス・カルモンテル(1717-1800)が描いた水彩画「レーオポルト・モーツァルトと子供達ヴォルフガングとアンナ・マリア」からジャン・パプティスト・デラフォスが製作した銅版画である。(写真2)

右向きに置かれたクラヴィーアの椅子に行儀よく“チョココン”と座り、楽譜を立てて演奏している7歳のヴォルフガング。後ろから父レーオポルトが右足を軸とし左足を交差させた立ち姿でヴァイオリンを弾き、ヴォルフガングの弾く楽譜を見入っている。12歳の姉ナンネルはクラヴィーアの向こう側に直立し、楽譜を両手に持って歌っている。後ろに束ねた髪にはリボンが見える。奏樂のほほえましい光景である。



写真2.レーオポルトとヴォルフガングと姉アンナ・マリアの奏樂の図



写真3.ザルツブルグ旧市街地(ザルツァッハ川の手前)と河畔でのスケッチ

写真4. モーツァルトの肖像画(1789)と銅像

(2) 西方への大旅行（家族旅行）：1763年6月9日出発(7歳) -1766年11月29日帰郷(10歳)

モーツァルト一家は馬車でザルツブルグを出発した。(全行程は図1) ミュンヘン、アウグスブルク、ハイデルベルグ、マインツ、フランクフルト、ボン、ケルン、ブリュッセルと立ち寄りながら姉弟の演奏を披露し評判を得る。パリでは、ヴェルサイユにルイ15世を拝謁、多くの貴族や音楽家と知りあう。公開演奏会を開催し評判を得る。パリ在住のヨハン・ショーベルト、ヨハン・ゴットフリート・エッカルトをはじめ多くの音楽家やフリードリヒ・メルヒオル・グリムなど知識人を訪問する。クラヴィーアのための小品を作曲し、フランス王女ヴィクトワール・ド・フランス夫人等に献呈した。(「クラヴィーアとヴァイオリンのためのソナタ」K6, 7, 8, 9注)注) K: 植物学者、音楽研究家のルートヴィヒ・フォン・ケッヘルが1862年に作成したモーツァルトの作品目録につけた年代順の通し番号

ロンドンでは、国王ジョージ3世と王妃に3度、謁見。「クラヴィーアとヴァイオリンのためのソナタ」K10~15を作品3として出版し英国王妃シャーロットに献呈。ロンドンで作曲されたモーツァルトの最初の交響曲K16, K19が披露された。ヨハン・クリスチャン・バッハと知り合い公開演奏会を開いて評判となる。「ロンドンの練習帳」を書く。7月に大英博物館を訪問し神童現象が学問的に観察・記録された。パリとロンドンで出版したソナタ集、モーツァルトの最初の教会音楽作品であるモテットK20の自筆譜を寄贈。この間、レーオポルトが重病となる。帰途、オランダ訪問、オランニエ公を伺候。公開演奏会を開く。モーツァルト、レーオポルトが病気になる。ナンネルが重症のチブスに罹り臨終の秘蹟をうけるが奇跡的に回復する。モーツァルトも重病となる。ナツソウ＝ヴァイルブルグ侯妃に依頼された「クラヴィーアとヴァイオリンのためのソナタ」K26~31を作品4として出版し侯妃に献呈。再び、パリに戻りヴェルサイユ訪問。ミュンヘンの選帝侯の御前で演奏、3年半ぶりに帰郷する。国王各界を訪問し演奏、作曲、献呈を行い、モーツァルトの神童ぶりや天才現象を広くアピールし驚愕させた大旅行であった。(出典：モーツァルト事典(東京書籍) など)

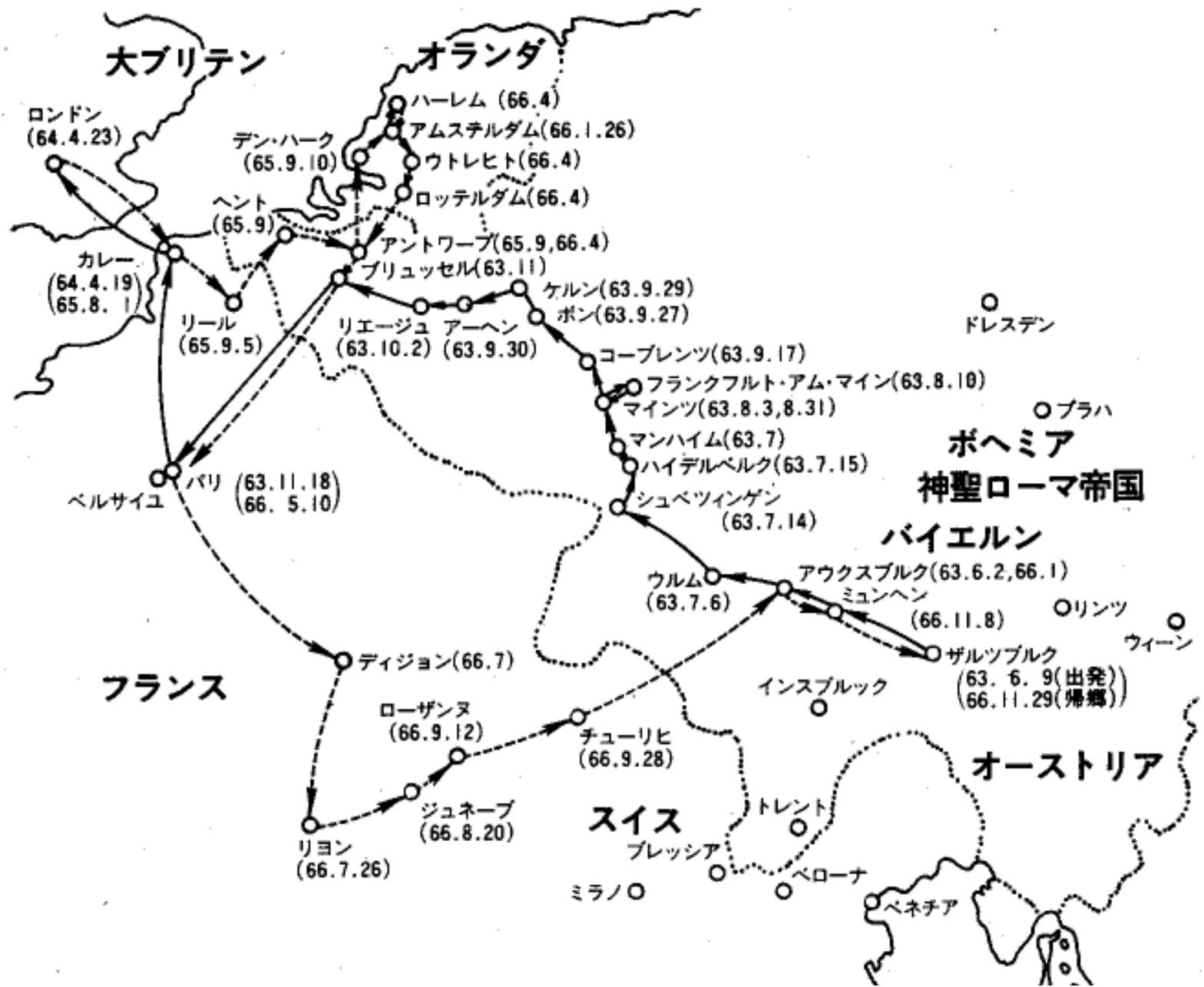


図1. モーツァルト一家の西方への大旅行とドーバー海峡の渡海時期 (出典: 海老沢敏、新モーツァルト考)

モーツァルト一行はフランスから幅33kmのドーバー海峡を船で渡り、ロンドンに向かった。往行では1764年4月19日カレーからドーバーに渡り4月23日にロンドンに着いた。復行は1765年7月24日にロンドンを発ちドーバー(1765年8月1日午前10時)からカレー(1765年8月1日午後1時30分)に着いた。ドーバー海峡を渡るモーツァルト姉弟の感激や父レーオポルトの様子がレーオポルトの手紙に残されている。

① 往行時のカレーから渡海の記述：

彼らは馬車をカレーの港に乗り捨て初めて海を見た。内陸のザルツブルグに育ったモーツァルト姉弟は広大な海の神秘性に驚いたことだろう。13歳のナンネルは日記に『私はカレーで海の干満を見ました。』と書いている。父レーオポルトは次のように手紙に書いた。『…海峡を渡るために特別の船を借り3ルイドル払った。借り賃は5ルイドルだが他に4人の客を乗せ渡り賃はひとり半ルイドルずつ払ってもらったからだ。定期船は14人乗りだがベッドが10から12しかなく、大抵はひどい船酔いにかかるのでそのような大勢の中にいるのは耐えられなかったからだ。(図3の Packet shipをよく説明している。)無事にドーバーを渡ることができたが、失礼ながら食物を戻すことなしには済まされず私も殆ど戻してしまった。…』と、皆、ひどい船酔いに悩まされたようである。船は特別の船を借りたと書いてあり、往行は Packet shipではなかったと思われるが、荒れるドーバー海峡を安全に渡海できる大きさの船でなくてはならないので Packet shipと同程度の船であったと推測できる。

② 復行時のドーバーからの渡海の記述：

レーオポルトは次のように手紙に書いた。『…ものすごくお天気がよく、それにたいへん順風だったので三時間半後にはカレーの港に上陸し、海峡越えでいささかも不安な気分にならなかったので、健康な胃袋でもって昼食をとりました。…』

帰りは船酔いもなく一家が気分爽快、元気にカレーに着いた様子が伝わってくる。

(モーツァルト書簡全集 I p148-149、p234)

(3) 1770年ごろのドーバー海峡渡海定期船Packet shipの特徴

当時の渡海定期船を考察してみる。なお、図2～図5についてはMr.Fred.M.Walker (Maritime Museum in Greenwich:UK) から図面と説明文の提供を受けた。

①**Packet ship**と呼ばれる決まったルートを走る小さな船がイギリス沿岸やドーバー海峡の渡海に使用されていた。例えば、英国とヨーロッパ、英国とアイルランド、英国とスコットランド、スコットランド諸島間を航海するような船である。これらの船は運航スケジュールを守り、旅客、郵便物、貴重な貨物を運んでいた。

②**主要ルート**の航行は14世紀に始められ、東イギリスと大陸、特にオランダ間で行われた。英国東側の港はHarwich、YarmouthとLondonであった。郵便船の運航は1661年にHarwichーオランダ間で始まり、Londonはその後に始められた。

③**Harwich Packet**は常に横帆式帆船を装備した船であった。通常、2本マストであったが、図3のように3本マストの船もあった。単独行の婦人が不安無しに乗船できるような個室の居住設備を持っていた。

(4) 1790年建造のHarwich Packetの要目・形状と特徴

プロフィールおよび平面図を見る。(図2、3)

①主要寸法：

- 船長：Length of the Keel for Tonnage: $L=61\text{ft}6\text{ins}=18.74\text{m}$
- 全幅：Breadth Extreme: $B=23\text{ft} = 7.01\text{m}$
- 積載量：Burthen in Tons: 172.88/94 ton

注) Burthen：英国で1650年から1849年まで使われた積載量（現在のGT：gross tonに相当し、 100ft^3 を1トンとかぞえた容積トン数である。tons burthen, tons burden, 略称はtons bm), 算出公式は下式のようなのである。

$$Tonnage = \frac{Length \times Beam \times \frac{Beam}{2} \times \frac{3}{5} \times 0.62}{35}$$

where, Length：船長, Beam：船幅で単位はフィート, 公式導出時の仮定は、Beam/2：船の喫水d、0.62：平均方形肥瘦係数Cb、 35ft^3 ：海水の1トンあたりの体積、計算値は173.2 tonと近い。

.....

船の主要目と排水量W：

(関連知識) 野澤和男：船_この巨大で力強い輸送システム、大阪大学出版会

- 方形肥瘦係数 $C_b=0.62$, 喫水 $d=B/2=11.5\text{ft}(3.51\text{m})$ と仮定しているので、

$$W = 1.025C_bLBd = 1.025 \times 0.62 \times 18.74 \times 7.01 \times 3.51 = 233.7\text{tonf}$$
$$L/B \times B/d \times C_b = 2.67 \times 2.00 \times 0.62.$$

②プロフィール

- ・3本の横帆、船首に1本のスプリットセール（船首から斜め前方に張り出した帆）
 - ・大きな舷弧（sheer）を持つ。縦横比の大きな舵
 - ・アスペクト比の大きな舵を持つ。

③平面図（lower deck）と一般配置

- ・ **平面形状**：L/B =2.67と幅が大きくズングリ型、最大幅は船首から約40%
- ・ **主な部屋**（船尾側から）：cabin（船室、客室），WC, captain's state room（船長個室），dressing room（更衣室），dining room（食堂），stove（ストーブ），sideboard（食器棚），passenger's room（客室），pantry（配膳室、食器室、食料品室），surgeon（船医），master（航海長），mate（航海士），crew quarters, carpenter（大工），boatswain（甲板長、掌帆長），galley（調理室）
- ・ **広さ**：passenger room(客室)：1.5×1.05m (0.95畳)、dining room:4.35×2.8m (12.2㎡、3.7坪、7.5畳)、surgeon：1.45×1.3m (1.9㎡、1.2畳)
- ・ **Dover海峡渡海時間**：Dover - Calais間約33kmを海気象静穏日で順風時で約3時間、約5.7kts (11km/h)

④特徴

- 1) 船は小さく、肥大（ずんぐり）型、船速は現在の自転車程度
- 2) 客室は6つ、広さから乗客6～12人乗りであろう。レーオポルトの手紙に近い。
- 3) 乗務員：船長から船医まで各種船員が乗船
- 4) 居住施設：食堂・着替室・ストーブの施設、客室は広さ1畳、食堂は7.5畳程度
- 5) 船医室は狭く横になるスペースはない。乗客の荒天時の苦勞がしのばれる。

packets Built 1790

"Length of the Keel for Tonnage 61 ft. 6 ins. • Breadth Extreme 23 ft. • Burthen in Tons 172 $\frac{89}{34}$ "

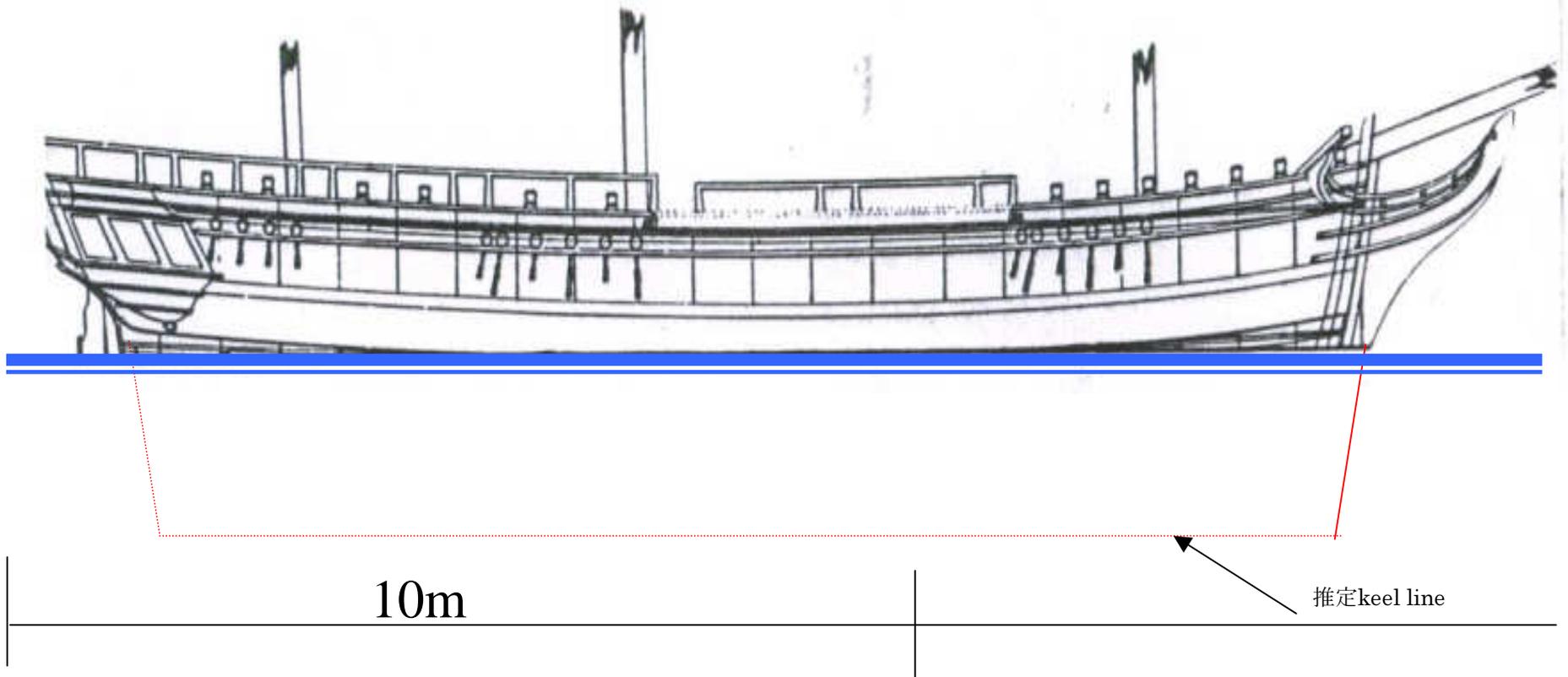


図2 ドーバー海峡の渡海に使用されたHarwich Packet (1790年建造)
(Mr.Fred.M.Walker (Maritime Museum in Greenwich:UK) のご好意による図2~図5)

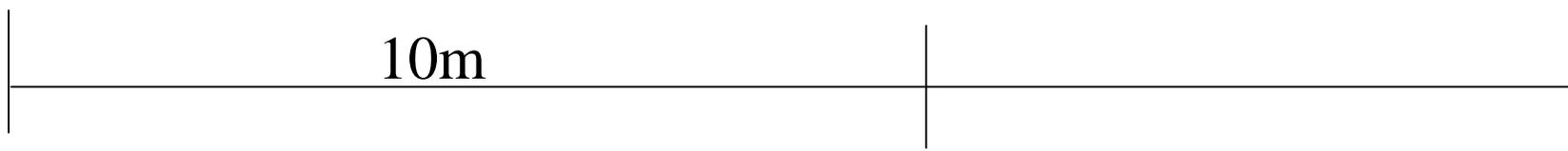
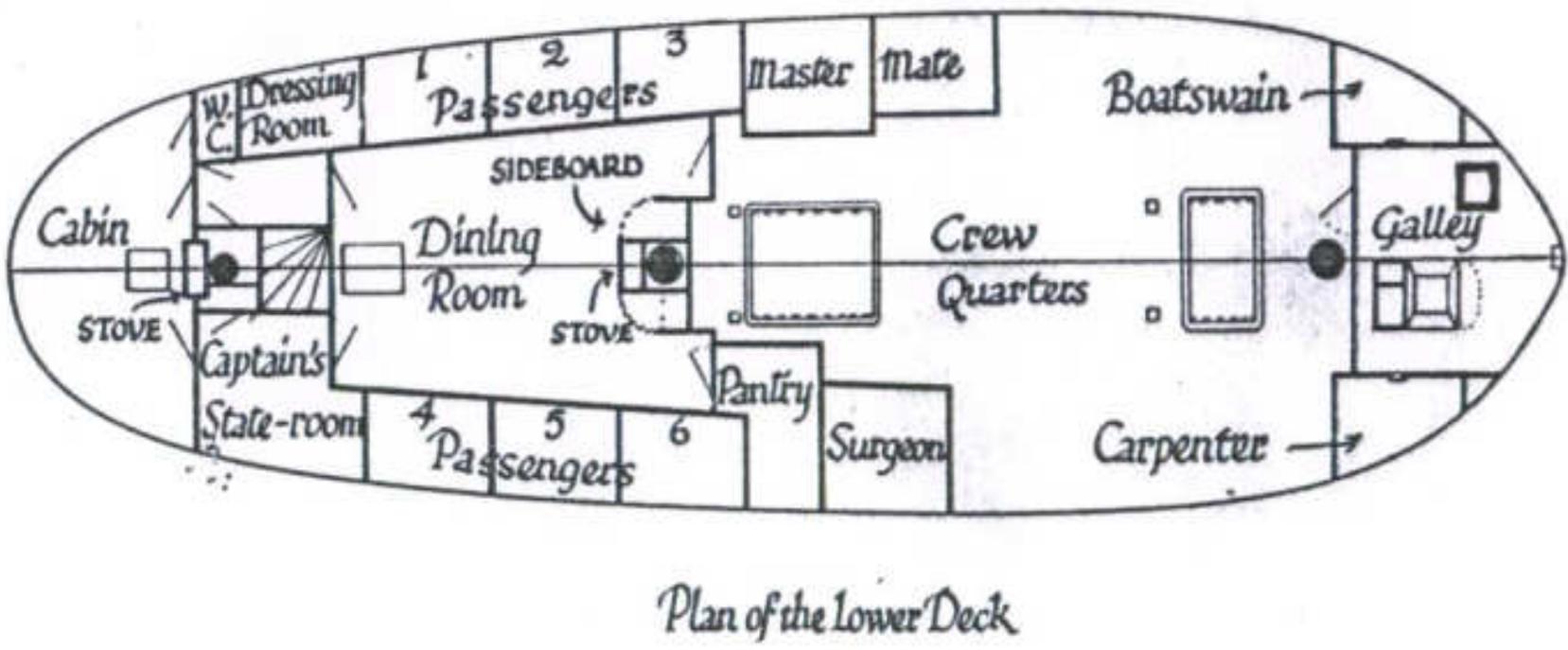


図3 ドーバー海峡の渡海に使用されたHarwich Packet (1790年建造)

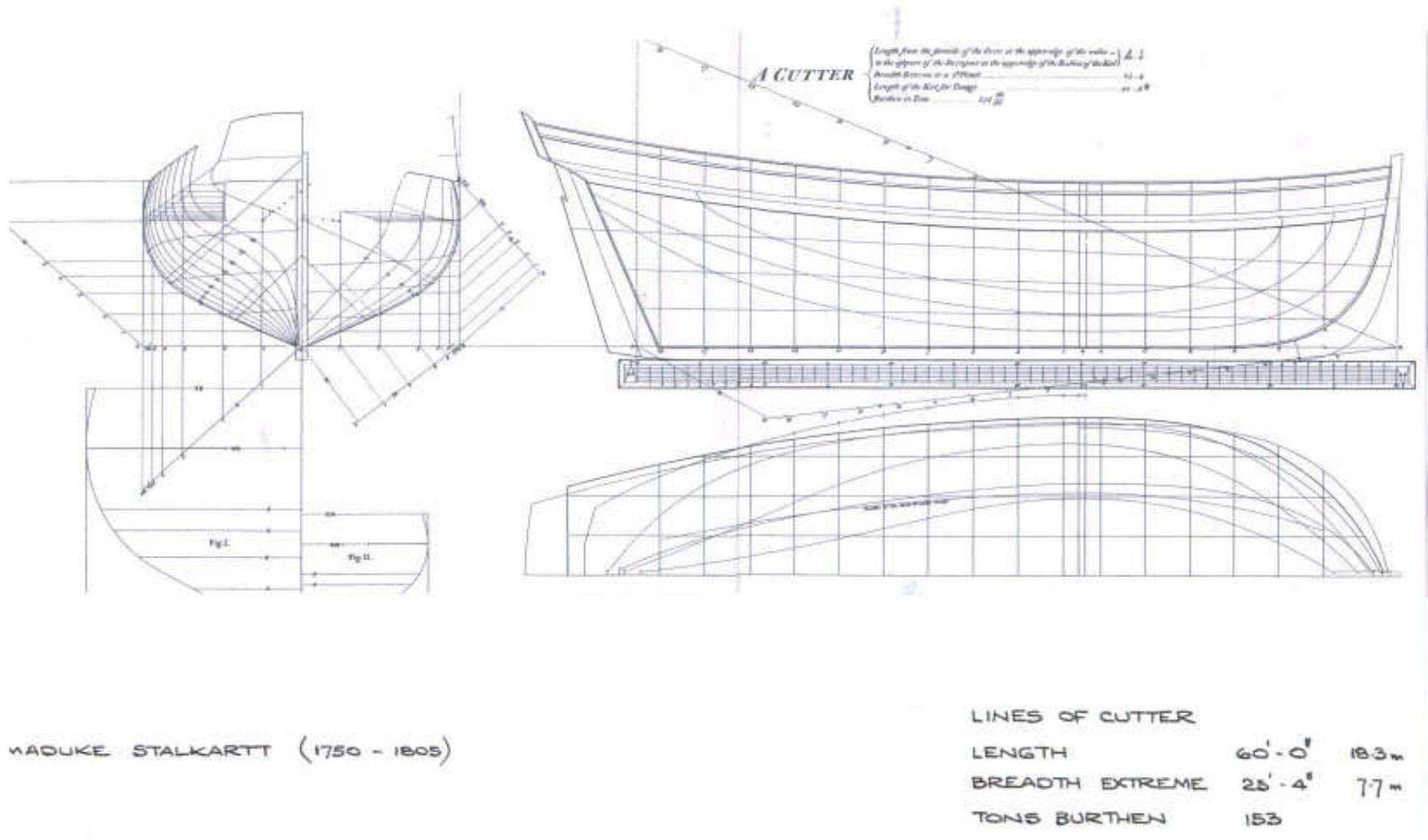


図4 Body Plan of an 18th century Sailing Cutter (参考)
 Marmaduke Stalkartt (1750-1805) は18世紀の造船技術者である。
 彼は造船技術の教科書を書いた。彼の設計したCutterである。

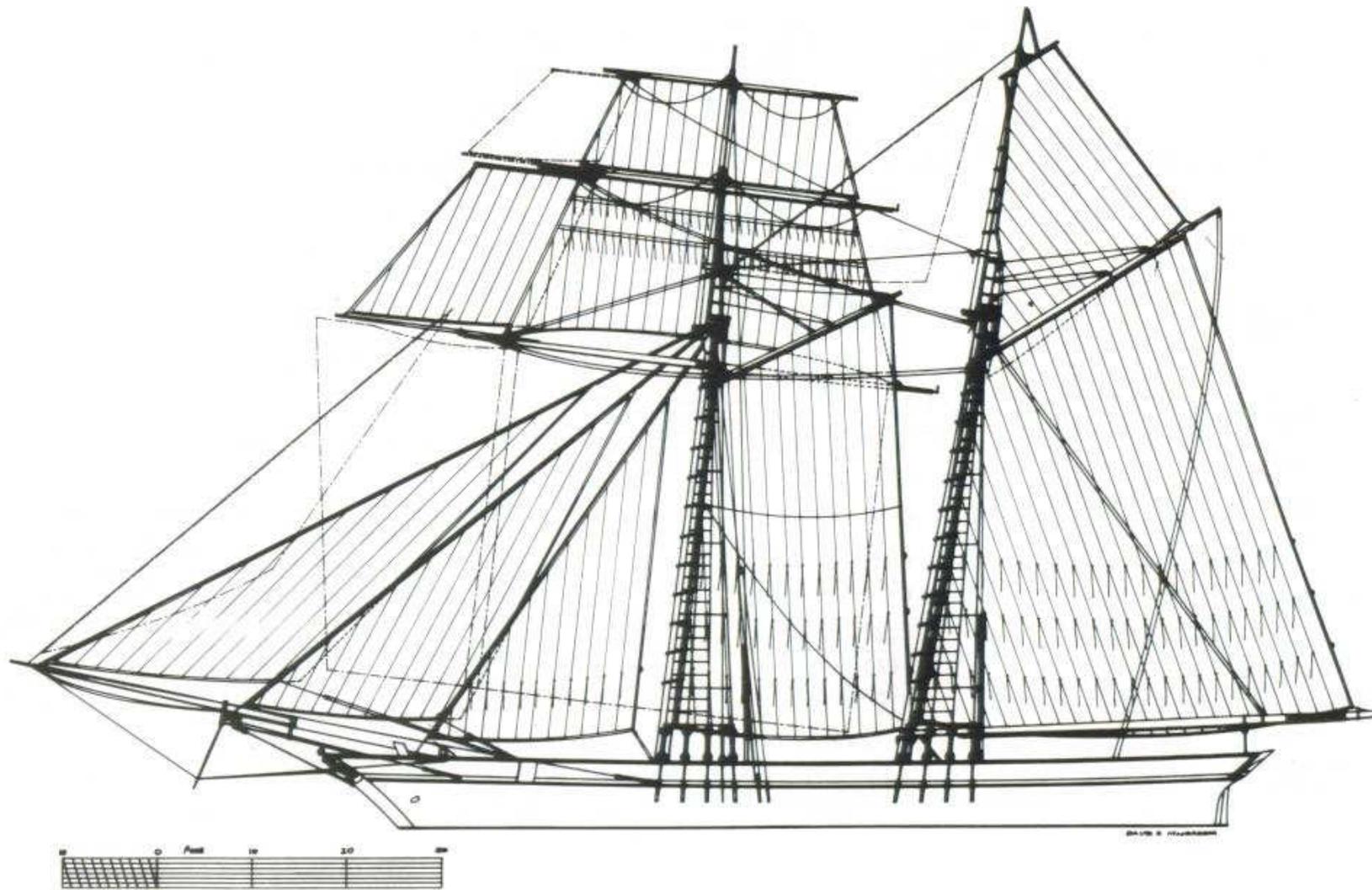


図5 Scottish Maidのプロフィール (帆装の一例)

Scottish Maidは1840年にAberdeenで作られ、AberdeenとLondon間を走った。この船の設計は発展してAberdeen tea clipperの原型となった。



図6 港湾都市Harwich, Yarmouth, London
 (ドーバー海峡渡海用Packet shipで盛況だった)

(5) ドーバー海峡およびテムズ川の航行船

1) 当時の水運交通の面影を示す絵画

① ロンドン風景（トマス・ボールズ作） 図7

レーオポルトがお土産にザルツブルグに持ち帰った1765年頃のテムズ川の状況を示す銅版画の絵である。河の左側に丸屋根のセントポール大聖堂が見えるので現在のウォータールー橋あたりから下流を眺めた光景であろう。帆船や小船が沢山見える。ロンドンに長期間滞在したモーツァルト一家はこのようなテムズ川の大小の船の賑わいを興味深く眺めたことであろう。

② ロンドンのウエストミンスター橋（作者不詳、手色彩銅版画、1770年頃 ウイーン学友会所蔵）： 図8

15m程度の帆船や櫓走の船が見える。船上には2,3人の人が作業している。

③ イギリスの海岸に船が着く光景（ユキエ作、手色彩銅版画、1770年頃 ウイーン学友会所蔵）： 図9

空は暗く悪天候の中に大きな帆船が数隻見える。風で帆がはらみ船体が傾斜している。手前の渡海船らしい帆船から乗り換えて上陸するのか小さなボートが2隻たくさんの人を乗せて岸に向かっていく。



図7 ロンドン風景（トマス・ボールズ作、1765年頃の状況）
（レーオポルトがお土産にザルツブルグに持ち帰った絵）



図8 ロンドンのウエストminster橋(1770年頃)

出典：「モーツァルト」サントリー音楽文化展記念出版

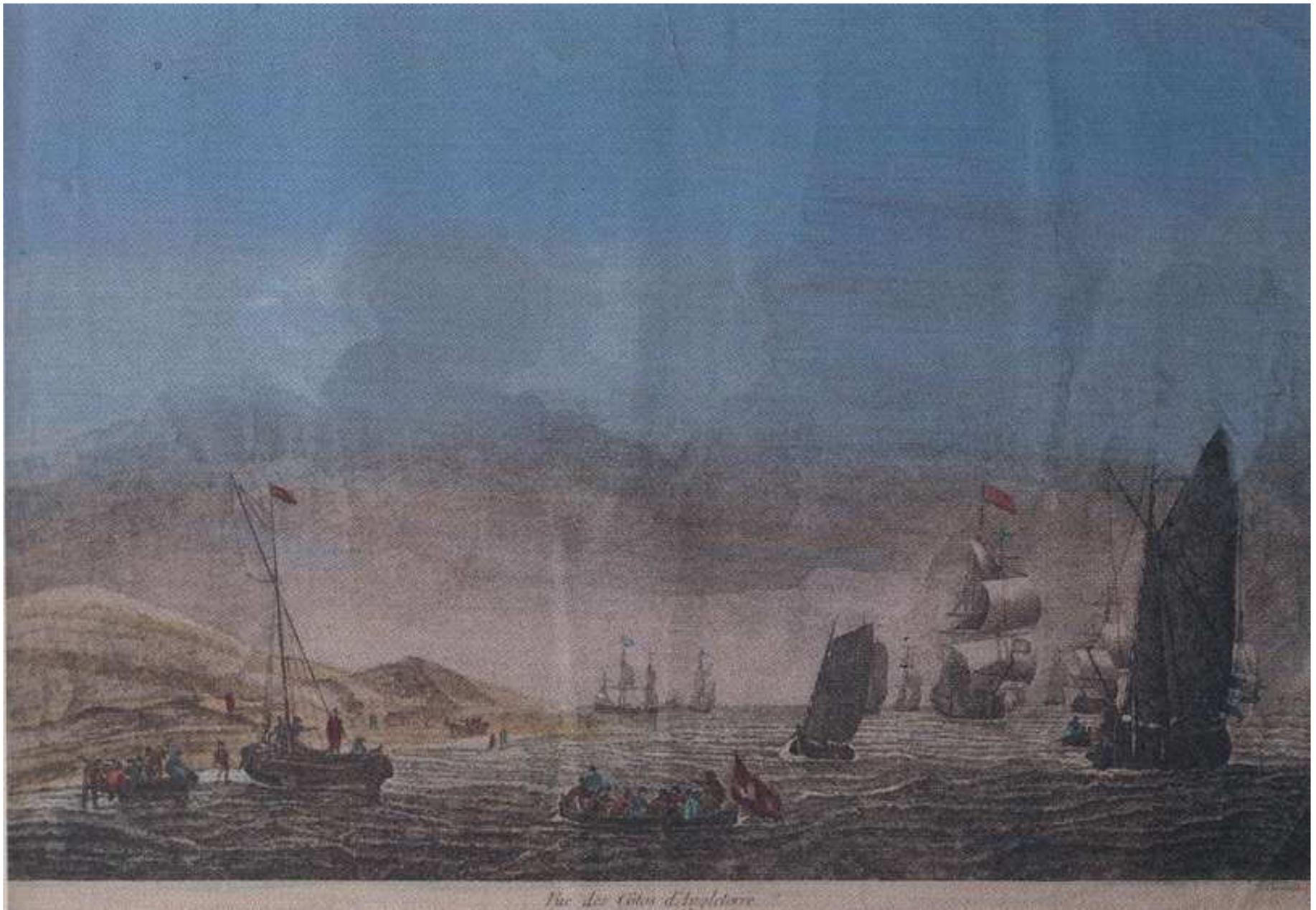


図9 イギリスの海岸に船が着く光景(ユキエ作、1770年頃) 出典：「モーツァルト」サントリー音楽文化展記念出版

2) ドーバー海峡の渡海状況：

(channel ferry-history: <http://www.theotherside.co.uk/tm-heritage/background/ferries.htm>)

蒸気船が発明されていなかった1700年代、小型の帆船でドーバー海峡を渡るといことはどのようなことであつたろうか。帆船での渡海は潮汐による満干時の水深変化や悪天候に大いに翻弄され、乗船や上陸がしばしば難しかった。海峡の両岸にあるドーバーとカレーの港では港湾設備は十分に整っておらず、水深が浅く、激しい風雨に対して船や乗客を守るような十分な護岸がされていなかった。(図10)

ドーバー海峡は幅は約33kmと広いが両岸付近の水深は約10mで沖合まで広がり、海峡中央部でも深さ約30mで浅い海峡であることがわかる。(図11)
船は入港可能な潮位(水深)になるまでしばらく沖合で待機するか、小さな回漕船に乗り換えて海岸に接舷し上陸せねばならなかった。

したがって、船が港に入れない時には厚顔な地元船頭が多額な渡船料金を吹っかけて本人や荷物を運ぶ手口が横行した。乗船した後も船は風波に翻弄されることが多く、乗客は船酔いと沈没の不安に悩まされながら必死の思いで海峡を渡ったことであろう。図10がそれを物語っているようである。

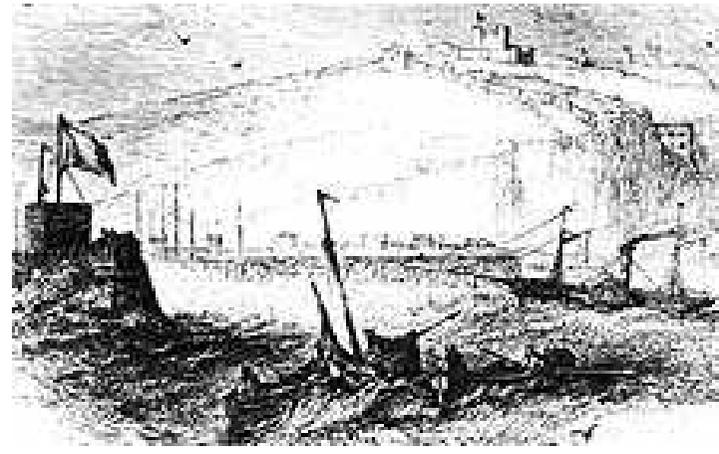
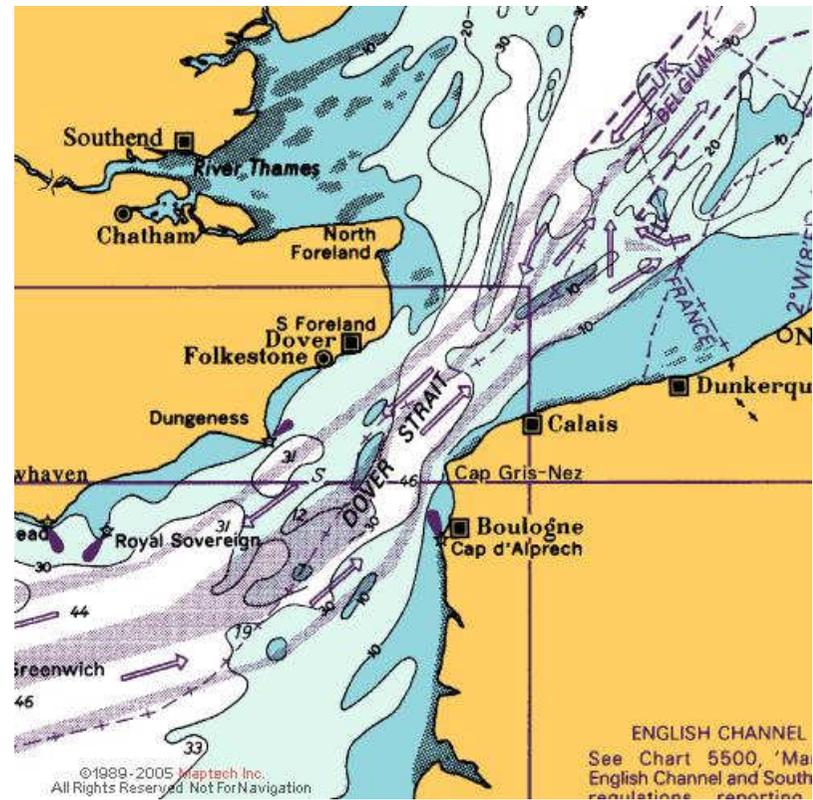


図10 ドーバー海峡の乗船場と荒れた海

図11 ドーバー海峡の水深図



3) ドーバー海峡渡海船の歴史

ドーバー海峡の歴史によると、ドーバーは岸壁を持つ海岸で大陸に近いためローマ時代から船舶輸送に使用され1495年頃には小さな港が装備されていた。1606年に“the Lord Warden of the Cinque Ports(英国の重要五港の長官)”が港の最高責任者として置かれ、小型高速帆船がドーバーからカレーやオステンド^{注)})へ郵便物を運ぶようになった。初期の海峡郵便船(the first Channel Packets)である。18世紀半ばになって3つの造船所が造られ図3, 図4のようなPacket shipが建造され運行されるようになった。

注) オーステンデ (Oostende) : ベルギー・西フランドレン州都、北海に面した港湾都市

1816年になるとドーバー・カレー間を始めて蒸気船“マジェスティク (Majestic)”が横断した。1820年には定期運行蒸気船が就航したため長年使用された郵便帆船Channel Packetsは姿を消した。晩年、モーツァルトはロンドンへの再訪問を考えていたようであるが、彼が65歳まで生きていれば蒸気船に乗ってドーバー海峡を渡る事が出来たのである。

(6) ドーバー海峡を渡るGrand tourと陸路の旅

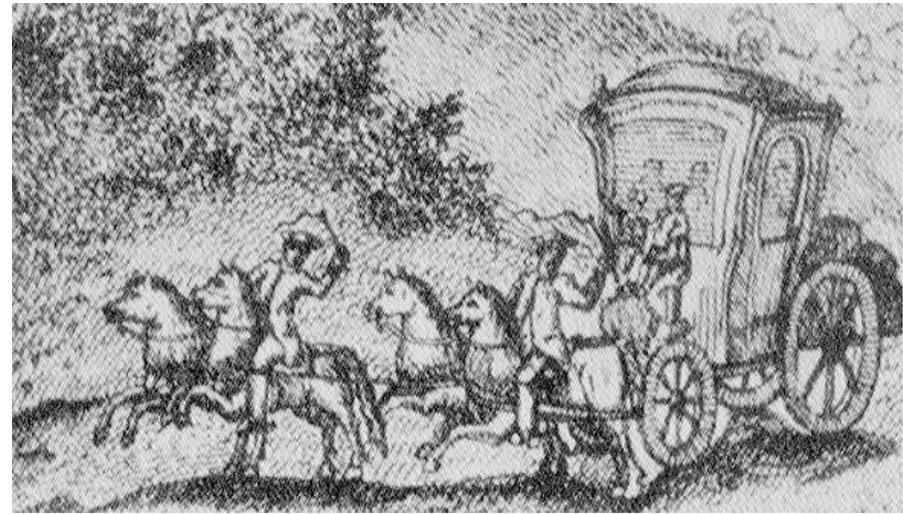
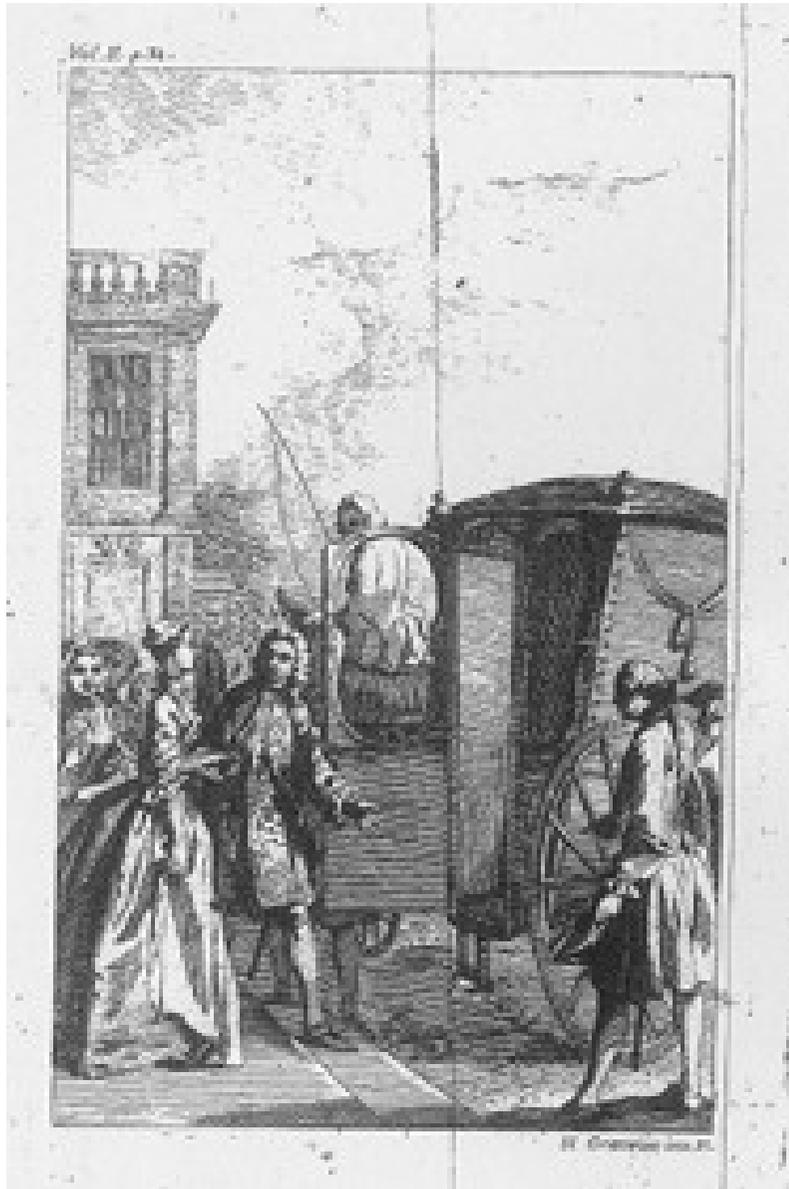
海峡の渡海発着港に至る陸路、例えばパリからカレーへ、或いはロンドンからドーバーへの旅行には馬車が使われた。当時イギリスでは“Grand tour”なるものが流行しドーバーからカレーへ海峡を横断してヨーロッパに渡った。これは上流階級の子弟が教育の仕上げとして芸術のメッカであるフランス、イタリアなどの大都市を巡遊し見聞を広めた旅行で修学旅行のようなものである。モーツァルト一家の西方への大旅行もGrand tour といわれている。プレスブルグで購入した自家用馬車に乗ってザルツブルグを出発し各国国王の拝謁や諸侯を訪ねた。貴族たちのGrand tourに近い華やかな気分でヨーロッパをまわり、パリからカレーに向かったのであろう。彼らの馬車旅行の様子は残されていないが当時のGrand tourの一般的既述から様相を類推してみよう。

ロンドンからパリに行く場合を考える。彼らはロンドンを発ち、宿場で馬車を取り換えながら1日ばかりでドーバーに向かう。馬車の速度は時速約8～10マイルであった。自家用馬車で旅する場合はドーバーで馬車を預けるか船に積み込む。船はカレー行きの航海に好都合な風向と風力になるのを待たねばならない。所謂、“風待ち”である。十分な順風を得れば乗船時間は3時間足らずであるが、運が悪いときには一週間もの風待ちとなる。乗船しても船酔い、病気、更には沈没の危惧もある。当時の海峡横断は容易なことではなかった。(図12: Grand tourで利用したであろう馬車の面影)

カレーに着くと旅行者は入国手続きと手荷物検査を受けた後、馬車に乗り込み整備された道を処々観光スポットに立ち寄りながらパリに向かう。カレー・パリ間は直線距離で250km程度だがこの間を9つの宿場に立ち寄りながら約1週間の旅をした。

借用馬車の居室は蚤や虱が寄生し伝染病発生の恐れもあり、また馬車の整備が不完全な場合の車輪脱落や転倒などの事故の危険を避けるために貴族達は自家用馬車を使用することが多かった。彼等は大切な推薦状や紹介状を懐にして旅をしたが、当時は辻強盗出没や予想しない事故などの危険もあり、自由で興味津々な旅である反面、冒険的とも言える苦しい旅でもあったと思われる。

馬車については、2頭立て或いは4頭立ての馬車の第1列に乗った御者が導く駅伝馬車(chaise)、あるいは御者が台車の前部に座って手綱で操縦する四輪大型馬車(coach)などがあった。その他、6人乗りの居室を持つ英国風の駅馬車(carrosse)や16人乗りで地元の人々と会話やふれ合いが楽しめる大型駅馬車などがあった。



http://www.bwk.tue.nl/stedeb/udp/vak_sites/7w580/7W580_England_18th_century.pdf

図12 Grand tourが盛んだった頃の馬車の面影

貴族の子弟らが乗る馬車の多くは高級で、天気の良い日にはオープンに出来る開閉型の皮製屋根を持ち、内装は豪華に施され、座席は馬の毛がつめられ鶯鳥の綿毛で覆われていた。インテリアにはベッドになる座席や銃、酒、望遠鏡、地図などを収納できる居室もあった。1~4年間ヨーロッパを大旅行する貴族の従者の数は、少なくとも、個々の馬車専用2人の御者と馬丁(groom)、武装した護衛(outrider)、チューター/ガイドが必要であった。その他、必要あれば近侍(valet)と秘書が含まれる。旅行は教育目的なので特に若い英国人が確実に歴史上の美術品、コレクションや古城(antiquity)を見学できるようにチューターが付き添っていた。

§ 3 当時の大洋航行船舶と大型軍船(補遺)

モーツァルト一家が“西方への大旅行”をした1760年頃の船がすべて§ 2に述べたようなような小船であったわけではない。どの程度の船が航海していたのであろうか。イギリスは東インド会社を経営し、海軍はすでに大型軍船を保有していた。それらがさらに大型化してビクトリー号(図15)のような絢爛豪華な大型帆装軍艦を生む。モーツァルト一家が訪英した頃、成熟期にさしかかっていた産業革命を経て船は進化を続け、やがて大西洋横断蒸気船が出現する。その小史を簡単に概説する。

(関連知識) 野澤和男：船_この巨大で力強い輸送システム、大阪大学出版会

15世紀後半になると大航海時代に入り、スペイン・ポルトガルは他国に先んじて大洋に進出した。世界各地に広大な土地を手に入れて貿易の利益を独占し**16世紀**には世界の最強国となった。しかし、1588年スペインの無敵艦隊(Invincible Armada) はイギリス・オランダ連合艦隊を撃破されて全滅し、スペイン・ポルトガルの海上覇権は約100年でイギリスに奪われた。

当時の軍船（商船）は3種類あった。

- ・ガレオン（Galleon）：16世紀ヨーロッパで発達した全帆装船。L/Bが大きく低い船首尾楼を持つ大型軍船
- ・ガレアス（Galleass）：ガレオンよりL/Bがさらに大きく船首尾楼を持たない。帆と櫂を装備するhybrid船
- ・ガレー（Galley）：地中海で発達した櫂で推進する細長い船でギリシャやローマのバイレム（2段櫂）やトライレム（3段櫂）に起源をもつが、この時代には帆を持つ。前時代のものより大型となり51mの船もあった。

ガレオン船はイタリアで生まれた。ヘンリー8世（1491～1547）がイギリスに導入したといわれ、4本マストでスプリット・セールを持つ。スペインの無敵艦隊と戦ったイギリス・オランダ連合艦隊の旗艦「アーク・ロイヤル号」（Ark Royal：重量600ton、乗組員400人、砲5門を装備、1587年建造）は典型的なガレオン船であり、4本マスト装備で前部と主マストは角型横帆3枚、後部2本がラテン・セールでバウ・スプリットを装備した。

17世紀のイギリスはスチュアート王朝（1603～1688）の時代であり、ジェームス一世やシェークスピア（1564-1616）の生きた時代である。イギリスはスペインから海上権を奪い1600年東インド会社を開設してからは、さらなる海外進出を行って支配権を増強した。17世紀の軍船の帆装は図13のようである。

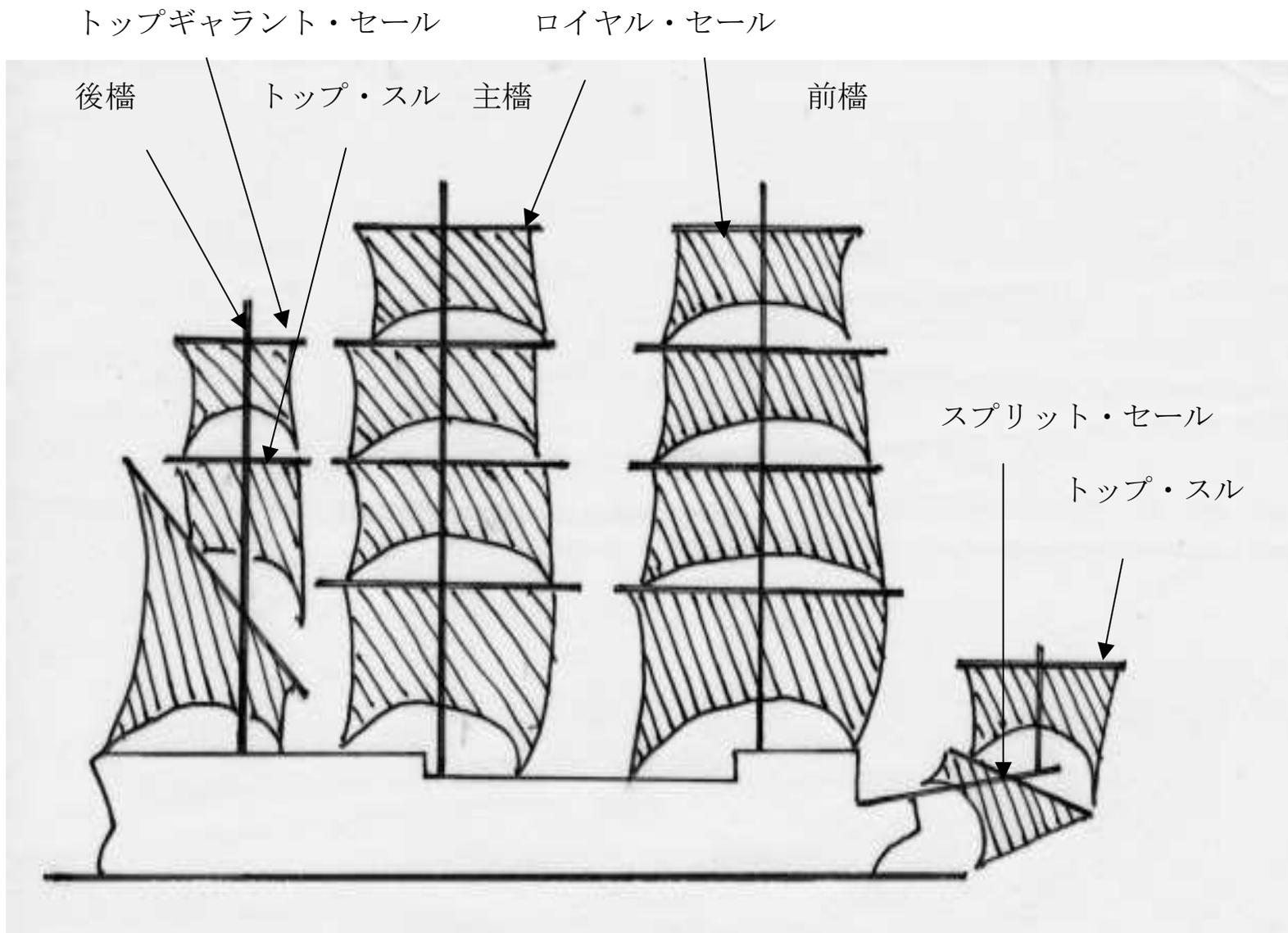


図13 17世紀の軍船の帆装状況

その代表的帆船が**サヴリン・オブ・ザ・シー**(Sovereign of the Seas、1637年、図14)である。重量1,522トン、主要目はL×B×d=70.71m×14.17m×6.77m、層内深さは5.88mである。砲102門で3層に装備し円形船尾には士官用として豪華な展望台が設けられた。1652年復原性改善のため2層に改造し、船名を「ロイヤル・サヴリン」と改名した。18世紀になると砲の装備数が増え、上、中、下の各甲板に装備され船も大型化し2,000t級となった。

モーツァルト一家がロンドンに滞在した頃に建造された有名な軍艦がある。英国の代表的軍船、**ビクトリー号**(図15、1765年建造：L×B=56.59m×15.85m、2,162トン、砲100門、現在、ポーツマス軍港に保存)である。イギリス王の紋章盾を中心として「victory」のフィギュアヘッドを持つ。1805年トラファルガーの戦いでネルソン提督率いるイギリス艦隊はこの旗艦としてフランス艦隊を撃破した。

1750年～1800年頃には造船技術は大いに発展し約60m級の大型軍用帆船が大洋を航海した。イギリスは東インド会社開設後、喜望峰からマゼラン海峡に至る全域の貿易独占権を得て海外進出を進めた。これに従事する船は東インド貿易船と呼ばれたが、これらの商船は砲を装備する軍艦として作られていた。その後、船舶需要の増加に従い、快速大型帆船クリッパーの時代に入る。

1700年後半にはイギリス産業革命の成果として蒸気機関が発明・実用化された。蒸気機関車に続いて船への応用が進み、フルトンの外車船(1807)等が開発された。この実用化は急速に進められ、ついに、1838年には外車付き蒸気船「**シリウス**」と「**グレイト・ウエスタン**」両船が世紀の大西洋横断競争に挑戦して成功を収め、その後の大西洋横断定期客船の基礎を作った。図16に「グレイト・ウエスタン」の絵を示す。

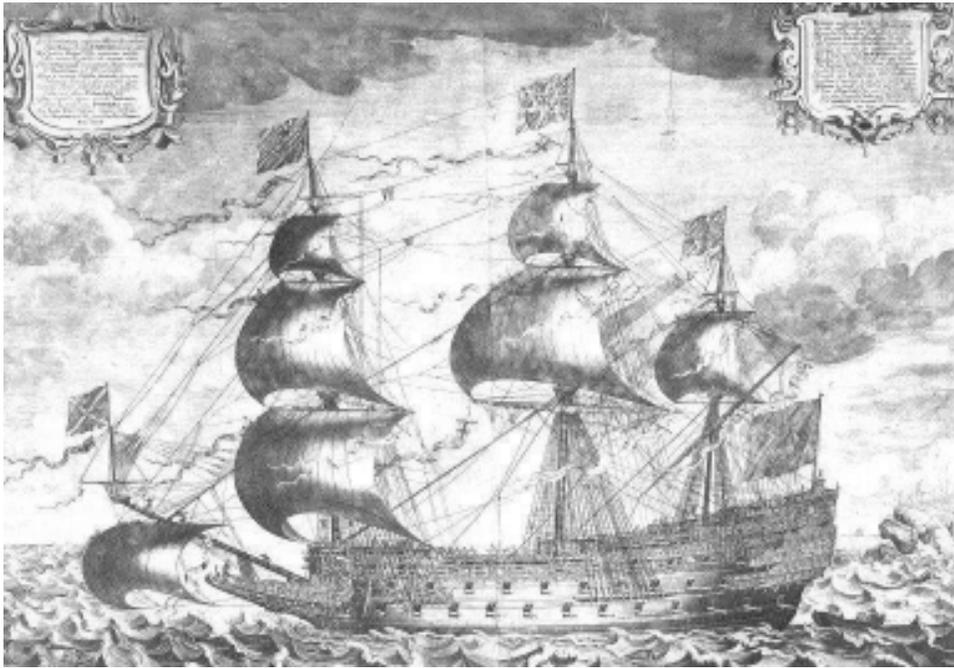


図14 サブリン・オブ・ザ・シー(1638建造)(The true portrait of His Majesty's royal ship the Sovereign of the Seas', a contemporaneous engraving by J.Payne;from Wikipedia:HMS Sovereign of the Seas)



図15 ビクトリー号(1765建造)
(from Wikipedia: HMS Victory)

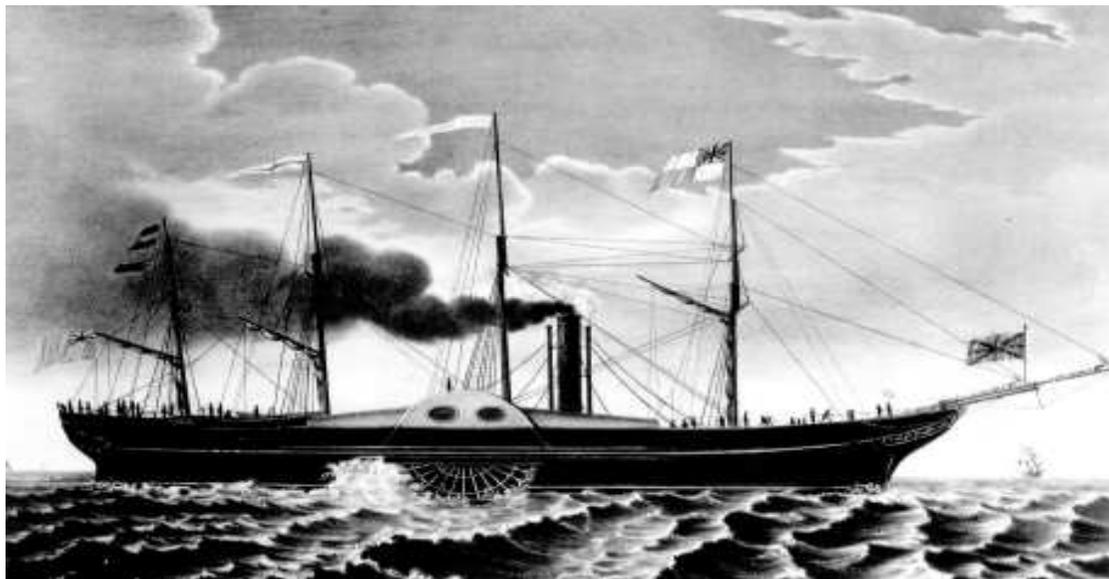


図16 グレート・ウエスタン号
(初めての大西洋横断蒸気船：1838年, L=64. 61m, 750PS, 9kt)

モーツァルトは35年の短い生涯で17回、人生の約1/3にあたる膨大な旅をした。“西方への大旅行”では出発時7歳と幼かったモーツァルトは帰郷時には10歳の少年になっていた。ドーバー海峡渡海時の潮汐や渡海船の記述は幼いモーツァルトではなく姉ナンネルや父レーオポルトによるものだが、巨匠となるモーツァルトが幼い頃それらを見て親しんだことが窺えて非常に興味深い。

モーツァルトは英国の産業革命からフランス革命という西欧世界の激変の時代に生き、各地を旅した。1,000曲にも及ぶ名曲と6冊(全約3,000頁)にわたる大部の書簡集を残した。しかし、メンデルスゾーンやゲーテのように旅に曲想を得て作曲したという記録も旅情を書簡に書いて送ったということもなかった。旅はただひたすら彼の音楽の中へと収斂し名曲となって展開する・・・そのような旅であった。

ドーバー海峡を渡り、テムズ河畔を歩き、後年、ナポリを旅した彼は海に浮かぶ当時の大型帆船や小船を沢山を眺めたことであろうが、残念なことにその記録はどこにもないようである。それらの情景は膨大な名曲のどこかに形を変えて秘められていることであろう。

Fine