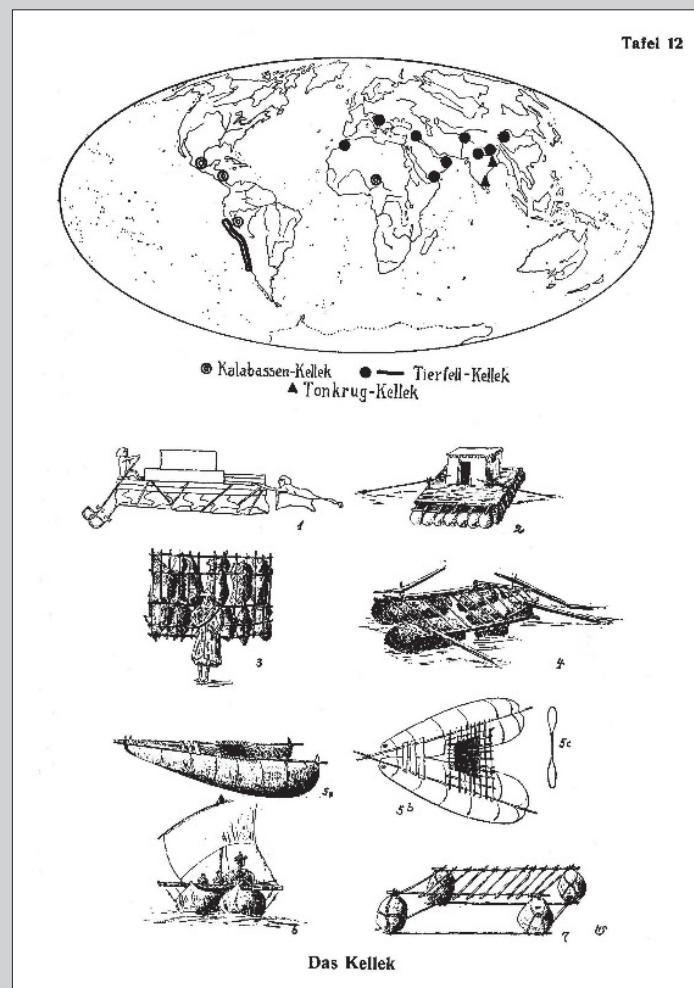
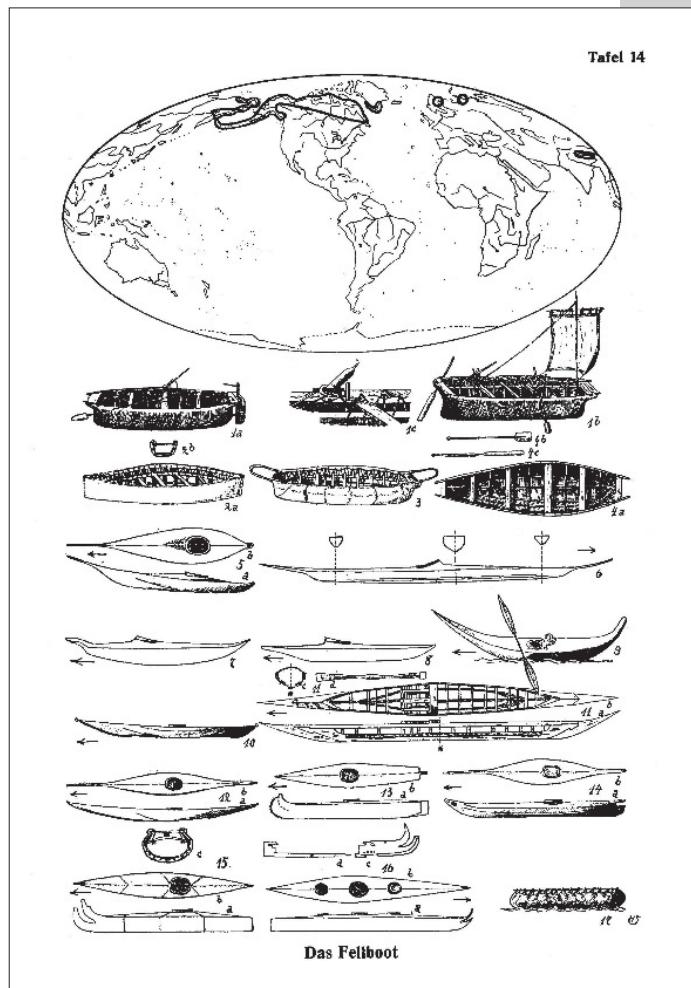


第4章

獸皮舟



世界の獸皮舟と獸皮筏の分布 (Suder 1930: Tafel 14 & 12)

獣皮舟

1. 獣皮の舟とは

獣皮を服や舟に利用することは旧石器時代以来習得された技術であろう。動物を殺してから脂肪分をスクレーパー等で除去し、また脳や骨髄からとれる溶解性の油が物質を安定させ堅くなるのを防ぐことを人類は知ったのである。また皮を何度もねじることによって脂分が皮にしみこみ燻蒸が腐敗を助けることも習得したのである。

獣皮舟が報告されている地域は南北アメリカ、シベリア、モンゴル、インド、チベットなどのユーラシア、グリーンランド、アリューシャン、アフリカではエチオピアなどである。古典の世界ではアラビア、イタリア、スペイン、ブリテン島とアイルランドである。今でも使われているのはアラビア、ブリテン島とアイルランドである (McGrail 1987: 173–191; Badage 2009) (図4-1)。

皮船に使用される獣皮には、牛（アイルランド、英国）、馬（アイルランド、モンゴル）、ヤク（チベット）、ラクダ（モンゴル）、カリブー・トナカイ・クジラ・アザラシ・トド（極北地域）となっている。さらに縫合に使われる動物素材としては、トナカイの腱・クジラの腱（シベリア）、カリブーの腱（極北）となっている。

脂肪分を除去してからあとは2つの工程がある。被覆（dressing）となめし（tanning）である。被覆に使われるのは木の煙（燻）、油ないし脂肪（tallow）、脳漿、尿、塩、ミョウバン、ミルクなどである。これで皮の表面を覆う。しかしこの処理は可逆性があり、長く見ずにつけていると被覆材がなくなり皮が腐ることもある。つぎにいろいろな木を使ってなめして、なめし革（leather）に仕上げるのが理想的である。

骨組みに使われる木材としては柳 [*Salix sp.*] (アイルランド、英国、極北)、トネリコ [*Fraxinus sp.*] (ウェールズ)、ビャクシン [*Juniperus sp.*] (チベット)、モミ [*Abies sp.*]・トウヒ [*Picea sp.*] (極北)、竹 [*Bambusa sp.*] (インド) などとなっている。

骨組みを縛る素材としてはロープや釘（アイルランド）、革紐・カリブーの腱（極北）、ヒゲクジラのひげ・クジラのヒレ（シベリア）、クジラの腱（極北）、そして皮を骨組に結ぶのはなめし革（インドやチベット）、柳の小枝（チベット）、馬の毛（スコットランド）、そしてヒゲクジラのひげ（シベリア）などとなっている (McGrail 1987: 176–177)。

獣皮舟は運搬用、フェリー、沿岸漁業や島間の仕事に主に使われ、極北では海獣猟にも使われた。獣皮舟は一枚の獣皮から作られることもある。このように簡単な獣皮舟は内臓を抜いて湾曲している獣皮をそのまま使うもので、モンゴル、南アメリカ pelota、エチオピアなど文化的に関連しない地域に散在する。素材は牛である。

さらに数枚の獣皮を縫って作り骨組

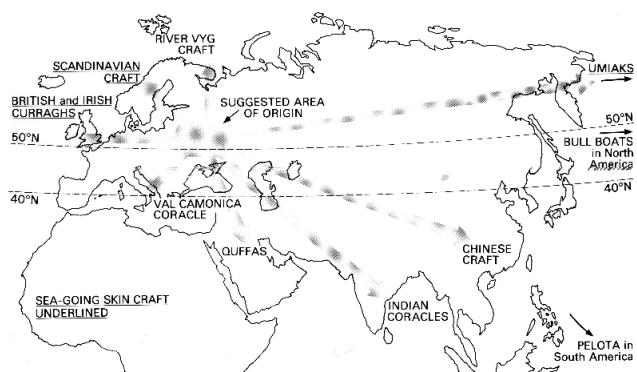


図4-1 獣皮舟の分布 (Johnstone 1980: Map 4-1)

みも入れる場合がある。後者でもっとも有名なのは西アジアのコラクル、アイルランドのクラフ、極北のカヤックおよびウミヤックである。獣皮舟の形態には丸、楕円、四角および舟型などがある。獣皮舟は総じて軽く、コラクルは16kg、クラフは最大75kg、カヤックは15～20kg程度である。

骨組みを作る技法のひとつは、竹や柳などを編んで作る場合である。形態は丸ないし楕円、隅丸方形のような形になる（図4-2）。網みかたは隙間のないように固く編む場合と、隙間を作つて編む場合の両者がある。前者の例はスコットランドやインドで見られるが、このように作ればそれ自体で船になる可能性があり、西アジア、インド、あるいはベトナムで使われる笊舟となる。日本神話の目無勝間（＝隙間のないくらいに固く編んだ舟）がそれに相当する。後者の例は英国ウェールズ地方に見られる。

さらに編むのではなく骨組みを縛ったり、釘で固定したりして作る場合がある。これらは獣皮舟では最も発達した形式で形態も舟型になる。アイルランドのクラフ、そして極北のウミヤックやカヤックがこれに相当する。

クラフやウミヤック・カヤックのような外洋にまで乗り出す獣皮舟は構造もしっかりしている。たとえば舷側の上、つまり船の縁には特別に木材が加えられた。この部分はまた櫂があたり、それを支えるために支柱を据え付けなくてはならなかつたからだ。

獣皮舟に竜骨あるいは内竜骨（keelson）があったかどうかは議論の的であった。紀元前154年にカエサルは竜骨のある獣皮舟を見たと書いているが、疑う意見もある（Hornell 1946）。アイルランドや英国の19世紀以前のクラフやカナダのウミヤックの場合は竜骨的な木材あるいはクジラの骨（ウミヤック）を使用していたのは確かなようである。

大きさは1人乗りから数人乗りが普通である。J. ホーネルは、即席で造った約8mの皮船で30人載せて、船尾に馬を引いてアイルランドのシャノン川を渡つたという（Hornell 1946）。インドでは丸い皮舟に最大50人が乗つたという。ただこれらは、川を渡る目的のためだけに作られたもので、外洋を渡る目的で作られたのではない。

速度であるが最も早いバイダルカで6ノットは出たようである。セヴェリンのブレンダン号の大西洋横断実験（後述）だと3ノットが最大であった。

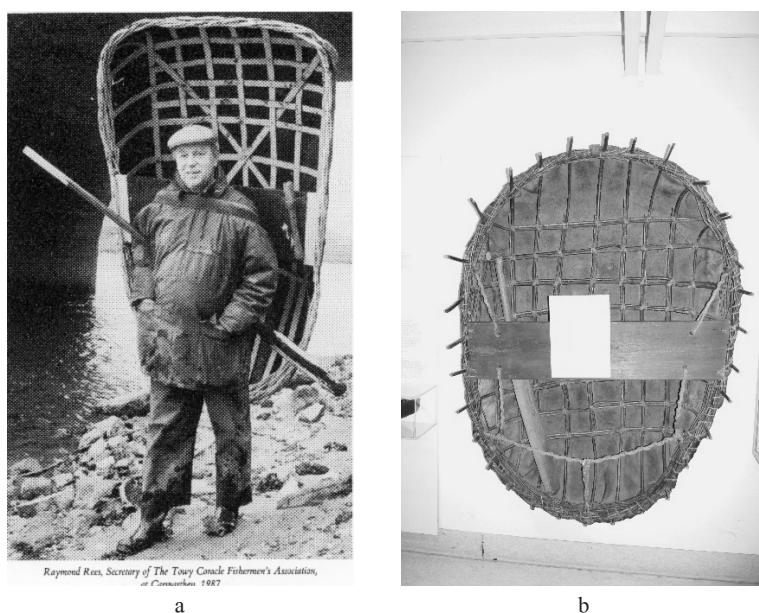


図4-2 英国やアイルランドで使われていた竹骨製獣皮舟クラフ
(a: Jenkins 1988: Frontispiece; b: ミュンヘン・ドイツ博物館展示資料)

皮で覆ったかなり大型の船は、一見脆そうに見えるが想像するよりも遙かによく流氷からの衝撃にも耐える。それは船の形状と大型の皮舟建造の伝統のおかげである。しかし皮を骨組みに固定するようなことはしなかった。むしろ皮は舟縁と船首および船尾にしっかりと結び付けられ、骨組みにはゆるく固定されているだけだった。強い衝撃があれば皮の覆いは大きく歪み、また骨もしくは木材で作った骨組みも機材が緩めに結ばれていたために柔軟であった。この柔軟さゆえに大型の皮舟も比較的安全に荒れた海でも乗り切ることができた。獣皮で覆われた船体は軽いので、乗組員は船を自ら引き上げ、凍った障害物を乗り越えて運ぶことができる、シベリアやアラスカの海岸では流木はたくさんは見つからなかったので、木材の資料は最小限に留められて船は大きさの割には軽く柔軟であった（フェイガン 2013: 285）。

2. 北米の獣皮舟

16～17世紀に極北や亜極北あるいは南米に移動してきたヨーロッパ人は種々の獣皮舟を見た。一方、その直接的証拠はアメリカ大陸では西暦500年までしか遡れない。しかしヨーロッパと極北において獣皮舟が広く使われているという事実から、北方帶において獣皮舟は人類の原初的な舟の一つであったのは間違いないだろう。獣皮舟は木材の使用は最小限であっても、動物の骨が枠組みに使えることもある、また船体は豊富な獣皮を利用できるという意味でも、極北・亜極北の海に適した舟であったといえる。

最も古い獣皮舟の推測は3000～2000BCEに遡る。そこでは舟の間接的な証拠で、鯨を含む、海獣狩猟具、鈎複合が発見されているからである。これはカヤックの上で使われることが多いので、背景にはカヤックの存在が想定される。また西アラスカのクルーゼンスタイン岬で発見されたセイウチの歯の針通しにはウミヤックと思われる大きな舟が彫刻されている。

紀元前1000年になるとイヌイット集団が東進してグリーンランドまで移動する。その移動手段や狩猟方法、たとえば捕鯨用の鈎を固定する台を備えるためにはウミヤック式の舟が想定される。またカヤックやウミヤックの歯模型も出土する。カヤックは船底が丸く舷側は燃え上がるよう立ち上がり、ウミヤックの船底は平らになっている。11mのウミヤックの骨組みがグリーンランドで発掘され、C14年代は14, 15世紀頃とされる（McGrail 2015b: 174–175）（図4-3）。

ウミヤックやカヤックは以下の節で詳しく見るとして、北米大陸を南下すると、簡素な獣皮船が北米北西部のアルゴンキン系集団から北米平原部からさらに南米のコロンビア、ベネズエラ、ブラジル、ボリビア、パラグアイ、パタゴニア、そしてアルゼンチンと広く使われている。

このような舟の場合、骨組は全く使っていなかつたが、多くの場合、細い枝を革紐で縛る形で骨組みを入れて補強が行われた。北米大平原ではバッファローの皮を使い、柳の枝を曲げるなどして船体の内側に張り、舟の上縁と底には円形に枠を入れた舟を作っていた。この舟も運搬目的で泳ぎながら曳航される以外に、膝立して1人乗りの狩猟用舟としても用いられた（MaGrail 2015b: 176–177）（図4-4）。



図4-3 グリーンランドで発掘されたウミヤックの骨組み (McGrail 2001: Figure 11.24)

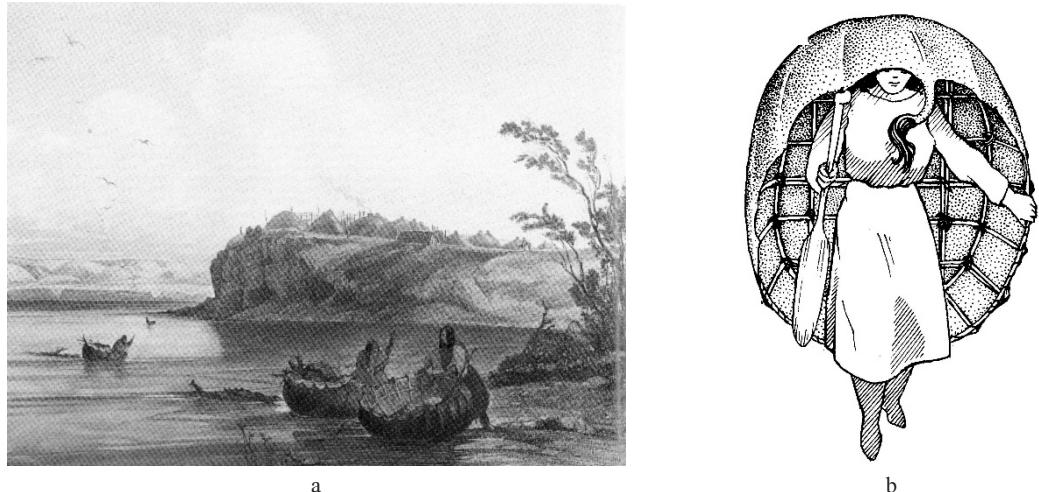


図4-4 北米平原部の野牛皮製の舟 Bull-Boat (a: Koch 1986: p. 210; b: Koch 1986: Abb. 16)

3. ウミヤックとバイダラ (Umiak and Baidara)

アラスカのウミヤックとシベリアのバイダラは構造的には同じである。これらは海用で甲板がなく開いている舟であり、柔軟な骨組にはモミやトウヒの流木が利用される。それに2～5枚のセイウチやオットセイの皮をかぶせてある。海流によってアジアからアラスカや極北、あるいは北極海を通ってグリーンランドや北米北東部まで流木が流れるが、それが利用される。骨組みは動物の腱や皮の紐で縛られ、いわゆる骨格ファーストで作られる舟である（図4-5）。

獣皮のカバーは骨などの針で縫い合わされるが、縫い目は皮を突き通さずに、縫い紐は厚い皮の内側を通るようにしてその面には出ないようにされる。その後表面の皮はアザラシやカリブーの油が塗り込まれ、縫い目にはボウコウで止水処理される。

ウミヤックの大きさは10m前後が多かったが、最大のものでは18mあるものが記録されている。ウミヤックは基本的にパドリングで推進して捕鯨などに使われた（図4-6）。四角い帆が使われているのが目撃されているが、これはロシア船などの影響だろう（McGrail 2015b: 179–180）。

人類がベーリング海峡を渡るために使った舟の原型はウミヤックのようなものであったろう。ウミヤックはカヤックほどスピードは出せないが、僅かな乗組員だけで効率よく漕ぐことができた。ウミヤックのように原型は平底で舷側は広がってお

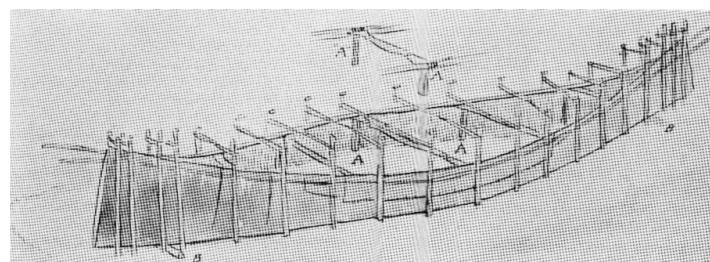


図4-5 ウミヤックの骨組み (Adney and Chapelle 1983: Figure 41)



図4-6 ア拉斯カ・プリンスオブウェールズ岬付近のウミヤック (セイウチ皮製) (Adney and Chapelle 1983: Figure 168)

り、喫水を過度に増すことなく重い荷を積むことができた。また浜辺から海に押し出せる点でこの地域の環境で理想的な舟でもある（フェイガン 2013: 286）。

太平洋探検を行った英国のクック船長は、夏はアラスカ付近でイヌイットたちと毛皮交易を行い、厳しい冬場は南太平洋で水や食料を補給するという繰り返しがあった。あるときクック船長はカナダでみた軽快な舟カヤックを入手し、ハワイの海で浮かべたことがあった。カヤックは獣皮を腱などで縫い合わせ、その縫い目にラードを塗って止水していたが、海水温が高いのでラードが溶け出し、たちまち船体がバラバラになって使い物にならなかつたと記している。獣皮舟では一般に暖かい海では用途に耐えなかつたようだ。

4. カヤックとバイダルカ

ウミヤックが10人以上の人を載せる大型の舟であるのに対し、カヤックないしバイダルカは1人からせいぜい3人乗りの小型の獣皮舟である（図4-7）。船体は細く、舳先と艤は若干反っているだけで喫水線も低いために安定性は悪い。もっとも重要な特徴は漕ぎ手が乗る「コックピット」以外は獣皮でカバーしており水が入らないような仕組みになっている点である。漕ぎ手は片方にブレードのあるシングルブレード・パドルか両方にブレードのあるダブルブレード・パドルを使って安定を保ちながら、水面すれすれを漕いでいくような技術が求められる。

舟の中でも、もっとも人舟一体の技術が求められる舟である。そのスピードと軽快さゆえに、いわゆるカヌー競技で使われる舟はカヤック系であり、また川や海でのカヤックの普及は今やアウトドアスポーツ用として全世界的である。コックピットの中に漕ぎ手が固定されるということは、転覆しても容易に逃げられないということである。だからカヤックの初心者の練習ではわざと転覆させて、パドルや体のバランスで一回転してまた起き上がる練習をするのである。

カヤックも細い枝で、獣のあばら骨のような骨組みを作った上に皮を張っていく。ウミヤックと違ってカヤックは骨組みの曲がる部分にはヤナギが使われる（図4-8）。全体に断面は扁平な形をとるが、縦方向に伸びたフレームの部分ではかぶせた皮は容易に折れ曲がる。その結果、断面の上半分は逆三角形のようになり、そこから船底にかけて急激に折れ曲がるが、1カ所で折れ曲がる（heavy chine）傾向にあるグリーンランド・タイプ、あるいは何カ所かで緩やかに折れ曲がる（multi chine）



図4-7 ア拉斯カ・北極海海岸のカヤック（Zimmerly 2000: Figure 94）

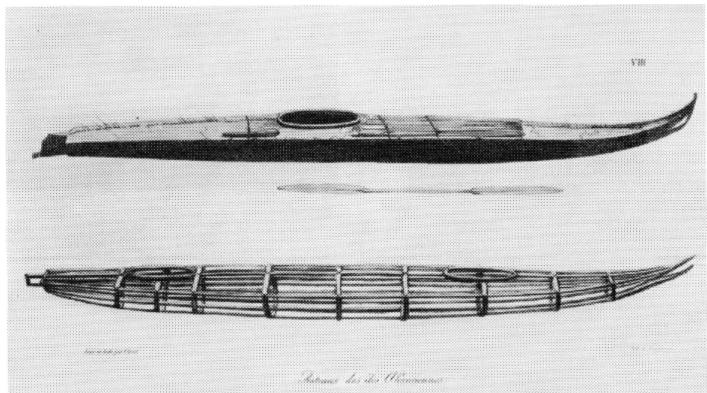


図4-8 アリュート式バイダルカの骨組み（Zimmerly 2000: Figure 13）

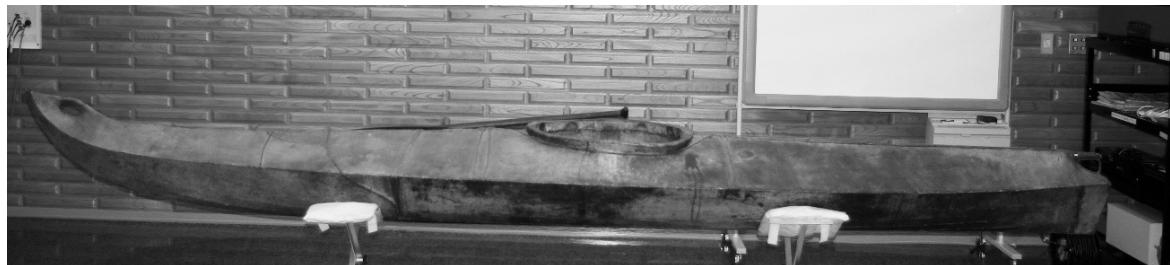


図4-9 アリュートのバイダルカ（網走北方民族博物館展示資料）



図4-10 3人乗りのカヤック (Zimmerly 2000: Figure 45)

乗り（二穴）が6m、3人乗りが7.5m程度となっている。

2人乗りでは後ろの漕ぎ手と前の鉛打ち（やがて鉄砲打ち）という役割分担があった。しかしもともと基本は1人乗りであったという意見もある。ロシア人との毛皮交易が盛んになって猟の効率化をはかるために2人乗りが登場したのかもしれない。そして3人乗りは明らかにロシア人の影響で（図4-10）、真ん中には毛皮商人あるいは聖書をもった宣教師が乗っている様を表した絵や彫刻がある（大西 2014）。

5. 南米の獸皮浮き

南米太平洋岸ではすでに見た草束舟や次説でみる筏が主流であったが、筏とともに樹皮舟が描かれている珍しい絵がある。

記録では、1553年にチリの Tarapacá 溪谷でアザラシの皮で作った漁撈用 balsa の記録がある。その後1590年の記録ではイカ（Ica）の住民が葦の浮き以外にアザラシの浮きを使うと記されている。後者はしぶまないようにときおり空気を入れていたと書かれている。さらにかつてはそのような船で外洋にまで出ていたという伝承が紹介されている。

さらに1653年の記録ではアリカ（Arica）地方の住民がアザラシの皮の浮きをつなげた船を使っていると記されている。浮きはしぶむので小さな筒が差し込まれ、ときおり空気を入れ、帆はなくパドルで推進されていた。さらに植民地時代の記録では木の棒を渡してデッキを作った獸皮船がダブルブレード・パドルで推進されているとも書かれている。またときおり小さな綿帆が使われ、また獸皮は縫い合わされ魚骨の針が縫合部に差し込まれて、アザラシの腸で作った縫合用の紐の留め金のように使われていた（図4-11）。

と称させる形で、アラスカ・タイプなどの特徴を持つ。

D. ツィマリー（David W. Zimmerly）の書いた本ではシベリアのコリヤークやチュクチ、アリュート、ベーリング海集団、そしてアラスカのコーディアック島および北極海円沿岸のエスキモーのカヤックのデータが集成されている（2000）。カヤックの大きさであるが3mから最大7.5m程度である。もっとも大きな舟が報告されているアリュートやコーディアック島では2人

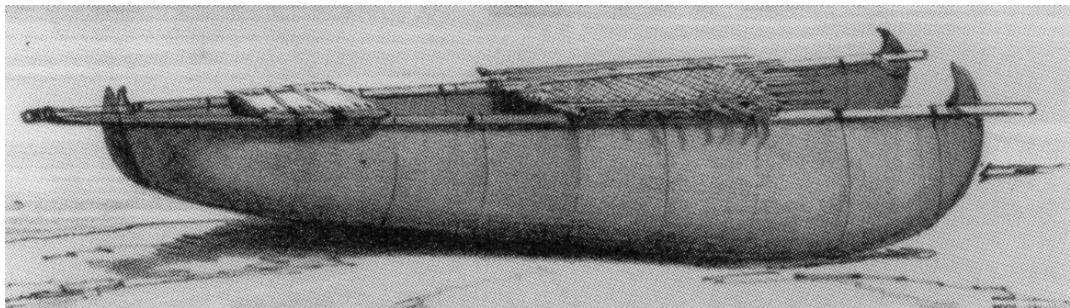


図4-11 南米のアザラシ皮製の双胴獣皮舟 (McGrail 2015b: Fig. 8.6)

18世紀後半の記録によるとチリ中央部では獣皮船が河口部の運搬作業に使用されていた。作り方であるが、アザラシの皮を剥いでから、2.5～3.5mの長さにして、艤にする方が若干幅広に加工された。皮は強いとげで縁を重ねるように縫い合わされる。糸ないし紐の記述はない。2つの浮きはそれぞれ空気をいた筒であり、棒を渡して平行に、舳先はぴったりとあわせ艤は若干隙間ができるように結ばれる。船はダブルブレード・パドルで推進される (Edwards 1965: 17–18)。図4-12には珍しく2隻の獣皮舟と後述するバルサ型筏が描かれている。

1822年、イエズス会の宣教師 Martin Dobrizhoffer がパタゴニアで見た事例は、野生の牛の皮を用いた舟であった。頭と手足を切り取られた皮が毛の部分を下にして地面におかれていた。そして足のあった部分をつまんで垂直に立ちあげ、革紐でしばって四角張ったカップのような形に仕上げるのであった。そしてこの目撃談の場合は、一人の人間が川に入って紐をつけた川舟を引っ張って川を泳いで渡った。乗っていたのは家族であったろう。またこのような皮舟は雨が続いたらしく柔らかくなつて腐り長持ちしなかつた。



図4-12 獣皮舟と筏が一緒に描かれている18世紀半ばの絵画 (Estrada 1988: 92に引用)

6. ヨーロッパ最古の舟

ヨーロッパの古典に最初に登場するのは獣皮舟である。構造船が現れる以前は、北大西洋付近で主力だったのは実は獣皮舟であった可能性があるので、ここは少しヨーロッパの古典的資料を眺めておこう。

神話によるとアイルランドには何度かの移住の波があった。最初の移住は中石器時代で9000年ほど前のことであったが、その移動手段はおそらく獣皮舟であったと思われる。5000年ほど前の泥炭層遺跡からは籠が出土している。それは直径18mmほどの組紐で縛られた籠であるが、このような骨組みをもつた獣皮舟が作られていたのではないか。後世それはアイルランド型の獣皮舟、クラフとして使われていったのであろう。

紀元前3500年ころ、アイルランドのボイン渓谷型のクラフを思わせる模型が南メソポタミアのエリドウ遺跡で出土している。また初期青銅器時代の墓から皮で覆われた舟を棺にしたもののがス

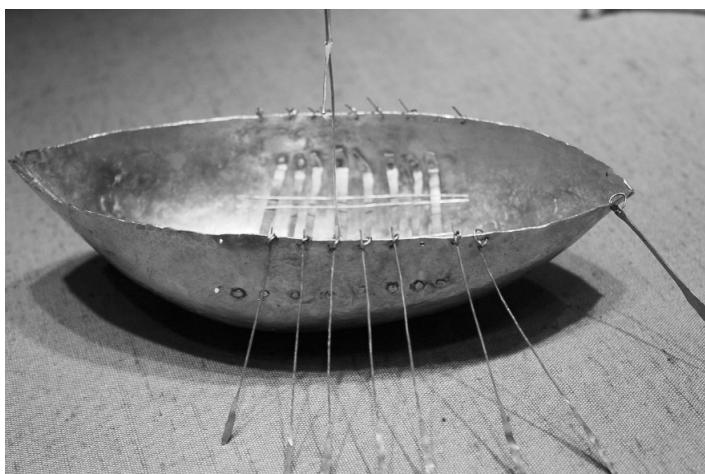


図4-13 アイルランド出土・金製の舟模型（ダブリン博物館展示資料）

20cm しかないが実物を推定すると 15m 以上になり、外洋にも耐えうる強靭な船であったように思われる。獣皮船はその軽さ、および波への耐航性では驚くほど優れていたが、大西洋北西部は潮の流れが速いために航海の時期を入念に選ぶ必要があったであろう（フェイガン 2013: 238–240）。

コットランドから発掘され、同類のものはウェールズからも出ている。

そしてアイルランドの鉄器時代からは有名な金でできた Broighter Boat がある（図4-13）。この金製品は橢円形の皮船を表現しているようで、船尾には大きな操舵櫂がある。9列の漕ぎ座があり人力で推進させるために18本のオールとオール受けがある。船体中央には檣座（じょうざ）がありマストを支え、また大きな横帆用の帆桁がある。模型は

7. 歴史上の証拠

紀元前500年、ヘロドトスはユーフラテス川でアルメニアからロバとワイン用の大樽を運んで無事川を下ってきた舟を見ている。岸に着くとすぐに酒は売られ、柳の骨組みとイグサの束も売られたが、舟を覆っている皮は丸められてロバの背に乗ってアルメニアに戻っていった、と書いている。また彼は別の場所では枝と皮でできた船がユーフラテス川をバビロンに向かっているのを書いている。この船には馬車と20人の男を運ぶことができたという（O'gibne 2012）。

ホメロスの『イリアス』では牛の皮を使い油の中に浸し、丸くなつて前後に引っ張り、伸ばした皮に油をしみこませる様が説明されている。紀元前3300年にアルプス山脈で見つかったミイラは燻蒸の技術を示しているが、何か植物を使って燻蒸した技術のヒントとなっている（O'gibne 2012）。

4世紀のローマの詩人ルフィウス・フェストゥス・アウイエヌスが『オラ・マリティマ（海岸）』に引用した前6世紀頃を描いた海の案内書には、スペイン北部位のフィニステレ岬の近くに住むといわれる誇り高き交易商人、あるいはブルターニュ半島で皮の小型平底船（スキフ）であらくれる海と大洋のうねりのなかを定期的に航行して行く人々のことを述べている。曰く「縫い合わせた皮で船を見事に覆い、広大な塩水域をしばしば皮を使って渡る」として獣皮舟の存在を示している。

Ora Maritima Avienus はパピルスに書かれた詩の中で、Oestrymnides（北西イベリアやアロモリカの西端）では「広くトラブルのある海と怪物に満たされた大海を皮製の skiff（1人乗りの小舟）で遊んでいる……縫い合わせた皮の船で見事に艤装して、しばしば広い塩水をなめし革にのって走り抜ける」と。

紀元前3世紀の初頭にプリニウスの『博物誌』でもブリテン島から船で6日間、内陸に入ったところにあるミクティスという島（場所は不明だが、フランスの海岸部といわれる）でも錫が見つかり、ブリトン人はここまで縫い合わせた革で覆った枝編みの細工の船で渡る、という。紀元前2世紀には Strabo がイベリアの北西部の人々がなめし革で海岸を行き来している様子を描いている。

カエサルの『ゴート戦記』ではアイルランドではすでに皮舟は使われていなかったようだ。しか

し依然として帆を作る素材として皮が使われていた。アイルランドでは当時、亜麻は知られておらず、強い風には依然として獣皮の帆が適しているとされていたようだ (O'gibne 2012)。カエサル自身もスペインの戦いの間ブリトンで2、3年前に見たという船を作らせた。それは「龍骨と肋は軽い樹で作られている。船体は皮で覆われた編まれた柳の細枝」であった。この舟に龍骨があったかどうかには諸説あるが、しかし6～7世紀の *Vita Columbae* では龍骨のあるクラフが描かれている (Cuncliff 2001: 66–67)。

8. ブレンダン航海記

一見、頼りない獣皮舟であるが、実は北太平洋の荒波には適した舟として、ジョン・M・シングの随筆『アラン島』には「カラハ (curagh)」という名称で描かれている。

今朝早く、家の男が四挺櫂のカラハ、すなわち四人の漕手が乗り、銘々が二本ずつ使えるように両側に4つの櫂があるカラハで私を迎えてきた。人間が初めて海に乗り出して以来、原始人に使われていた粗末な布のカヌーに乗って、文明から逃れていると思うと、私には言いしれぬ満足のひとときであった……再び出発したときは、小さな帆を船首に掲げて、瀬戸横断の途についた。その飛ぶような動搖はボートの重い進行とはよほど違っていた。帆はただ補助として用いるに過ぎず、帆を上げた後も男たちは漕ぎ続ける。そして漕ぎ手4人は私の腰掛けを占めているので、私は船尾のカンバスの上、掩われた木の骨組みの枠の上に横たわった。その骨組みは下を波が通りすぎるたびに震えたりする (シング 1973: 26) ……

(一度、暗礁に当たって穴が空いたとき) 彼らは坊さんに持っていく馬鈴薯の復路からズックを引き裂き、穴に栓をした。それで大西洋と我々の間には破れた布一枚あるだけで出立したのであった (シング 1937: 67)。そして (昨日繕ったところにはタールが塗られていた……しかし修理する場所が間違っていた) 今度は麻布がない。マイケルは私のポケット鉄を借りて、驚くほど手際よくフランネルを自分のシャツの裾から四角に切り取り、櫂から切った木片にしっかり結びつけてその穴に押し入れた (シング 1937: 92)。

このようにカラハ (クラフともいう) は荒海に逆らわずむしろ適応して使うことができる舟であり、修理もしやすい優れものであることがわかる。そしてこのようなクラフはケルトの伝統であった。

ケルトの修道士は優れた航海者であった。己の信ずる祈りの言葉を伝えるために彼らは勇敢に海を渡った。修道士たちは牛の革を張ったカラフと呼ばれる小舟で次々と船出して行ったと語られる。カラフは物語上だけの存在ではない。大型船を造る木材の不足するこの地では漁業などに広く使われた実用の船であることはシングの随筆からもうかがうことができる。さてこのような航海は危険覚悟の船出であり、そのような状況に身を置くこと自体神への信仰の証しであった。日本の補陀落渡海と同様であろう。

修道士の渡海物語は「イムラヴァ」というジャンルを生み出した。その代表が『聖ブレンダン』の物語である。この物語は実在の人物をモデルにしたようである。5世紀終わり頃、アイルランドの西海岸というもっとも辺境の地で宗教活動をしたブレンダンという修道僧がいた。彼はアイルランドだけではなくスコットランドなどにも布教のため渡ったらしく、彼の名を冠した地名が各地に残っている。その偉業を語り継ぐ過程で次のような物語が生まれた。

聖ブレンダンは3,000人もの修道士をかかえる修道院共同体の長であった。ある日バーリンドと名乗る修道士の訪問を受けた。彼は西方海上にある「聖人たちの約束の地」の話をした。そこは果実がたわわに実り、花が咲き乱れる美しい土地であるという。

ブレンダンは14人の弟子を選びそこへの航海を提案すると、全員従うことを誓った。彼らはカラフの製造に取りかかった。木枠を組み、その上をオークの樹皮でなめした牛皮で覆い、継ぎ目には獸脂を塗って防水処理をした。船にはマストと帆、舵、40日分の食料を積み込んだ。出発の間際、3人の修道士が遅れてきた。ブレンダンは彼らが悲惨な最期を遂げるだろうと警告した。

彼らは西に向けて15日間航海した。やがて方向を失ったが絶壁の間にある入り江から最初の島にたどり着いた。犬が案内する館に滞在したが人間はいなかった。不思議なことに食料だけは用意されていた。一行が再び旅立とうとしたとき、遅れてきた修道士の一人が銀の馬勒を盗もうとしたのでブレンダンはその修道士を叱責した。すると修道士の胸から悪魔が飛び出し、修道士は死んでしまった。

その後、羊の島、大魚の島、鳥の楽園と次々と島を渡っていった。大魚の島は島だと思って上陸すると大魚の背中であった。やがて海を彷徨うこと3ヶ月、とうとう聖エルベ修道院の島にたどり着いた。そこには年を取らない11人の修道士がいた。しかしこの島では火を通して食べ物を一切取らなかった。ブレンダン一行はこの島でクリスマスを過ごしその8日後に再び出帆した。食料も底をつこうとしたときにイモや魚の豊富な島にたどり着いた。そこで元気を取り戻し東風に乗って帰途についた。

その後再び羊の島に戻り、さらに海の怪物に追われ、海面すれすれの島、葡萄の島をへて再び聖エルベ修道院の島に戻ってきた。次に澄み切った海を通り、水晶の柱という凍りついた海を経て、鍛冶屋の島、炎の山、隠者の島と冒險を繰り返して、最後に再び羊の島の給仕に導かれて「聖人たちの約束の地」に到達することができた。豊かな島で探検をすると一人の若い男が現れ、「神がこの地にお導きになるのを遅らせたのもひとえに大洋の神秘をお見せになりたかったからだ」と告げた。そして「この地の果実と宝石を集めて故国へ帰られよ、なぜなら聖ブレンダンには最期の日が迫っているからだ」と予言した。

ブレンダンはこの助言に従い帰途についていた。修道院では皆が歓呼してブレンダンを出迎えた。ブレンダンは航海で体験した出来事を皆に聞かせた。しかし彼は「約束の地」で若者が行った予言にしたがい死期が近いことを弟子たちに告げた。ブレンダンはしかるべき身支度し、教会の秘跡にあづかると、弟子たちに見守られながら主のみもとへ旅だった（セヴェリン 1976）。

この神話の実証に挑んだのがティム・セヴェリンである。彼は後述する中国式の竹筏で太平洋横断を試みたり（Severin 1995）、アウトリガーカヌーでインド洋横断を試みた、強者アイルランド人である。1976年セヴェリンは数名の仲間と共にカラフを復元してアイルランド西海岸から北西に向けて航海実験を行っていた（図4-14）。

まず彼の冒険はアイルランドに残っていたカラフの実見から始まった。ただし当時、獸皮舟はすでに獸皮ではなく帆布で覆われ、防水のために内側にタールが塗ってあった（26-29）。獸皮舟の卓越したアイルランドや英國を探したが、舟を作れる皮職人や船大工はすでにいなかった。

そこで彼は革や船の専門家の意見を聞いた。それによると船体に塗る脂は牛脂、羊脂、蜜蝋、タラの脂が考えられ、また防水のためには羊毛からとった脂、実質的には未加工のラノリンであった。それはプリニウスの時代から知られていたものだ。そして当時でも珍しくなっていたオーク樹皮が革のなめしに最適であることを知った。大英博物館がサットン・バー遺跡出土の埋葬船

(板接ぎ舟、後述)とともに出土した革の盾を修理したときに供給した会社があった。その工具がいろいろ試したがオーク樹皮の革が一番よかつたことをつきとめた。当時オークの樹皮を扱っている会社が少なかったが見つけだし、また仕上材には羊毛脂だとわかった。オーク樹皮はヨークシャーの会社から取り寄せ、ようやく革の準備が始まった。

舟設計者は海洋博物館で原初舟の専門家で、彼はディングル・カラのようなデザインを考案した。次にそれにそって骨組の製作である。二重の船縁にはオーク、骨組みと縦桁にはトネリコ、櫂や帆柱もトネリコが必要だった。当時、短く切ってしか使われないトネリコを供給してくれる会社がひとつだけあった。

製作は救命ボートの分解修理などを担当している会社が受け持った。骨組みを組み上げる紐は、トーイング、つまり明礬を使うローマ時代から使われる鞣し法が使われ、また結び方も工夫された。そして出来上がった骨組みに羊毛脂を塗った。

最後に牛革を骨組に縫い付ける作業があった。苦労して馬具作り職人を探しあてた。彼は普段は革靴や子供のカバンの修理をしていたが、亜麻の糸を羊毛脂と蜜蝋をませた黒い蝶の塊でこすってもの上で葉巻作りのように転がし糸を撚つていった。これも苦労の連続で針が折れたり、針で手を指して血が出たり、糸を締めるときに筋肉に食い込むこともあった。しかし蝶を塗った糸は傷を悪化させないこともわかった。

この元馬具職人のジョン・オコネルは神業を駆使して作業の陣頭指揮にあたり「革の1.3cmの厚さ、人をも殺す鞍作りの突錐のすばやい一突きでまっすぐ完全に貫通し、穴が閉じる前に、先の丸い針を突っ込む、その先は引き抜かれる突錐の先端に触れるようにする……1秒遅れれば革が穴の周りに閉じるので、せっかく開けたのがなんにもならなくなつた」という具合であった。作業は遅々として進まなかつたがロンドンからの工業専門学校の生徒が手伝ってくれた。

このようにしてできあがつた獣皮舟「ブレンダン号」は、現在の技術を使って作った舟であり、古代舟の実験とはいえないという批判もある。しかし、このように聞くも涙、語るも涙の苦労を知ると、獣皮舟は家畜利用の歴史の長い西欧の、しかも総合的な技術であったのかがわかる(図4-15, 16)。

ブレンダン号は全長11m、幅2.5m船で、5人の乗組員を乗せてアイルランドから寒い北大西洋に漕ぎだし、2カ月後アイスランドのレイキヤビックに到達することができた。そこで越冬し、翌年5月再び西に向かって船出した。途中海から突然大魚が現れて船の周りをうろつくなど『聖ブレンダン航海記』にも類似した体験をしたのであった。彼はこの実験から聖ブレンダンがたどり着いた楽園の島はカナダのニューファウンドランド島ではないかと推測している。

その結果、この物語に記された牛革舟は小さいながらも、遠洋航海に適し、北大西洋の冷水に耐えるどころか、かえって丈夫になることを体験した。

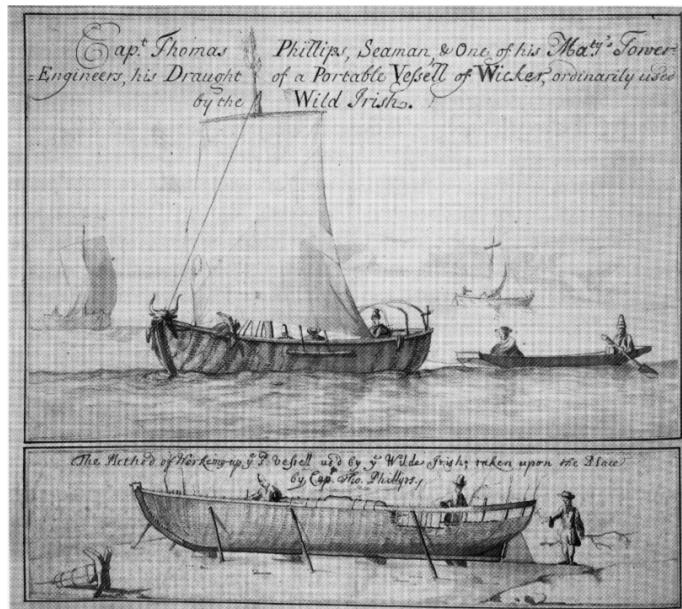
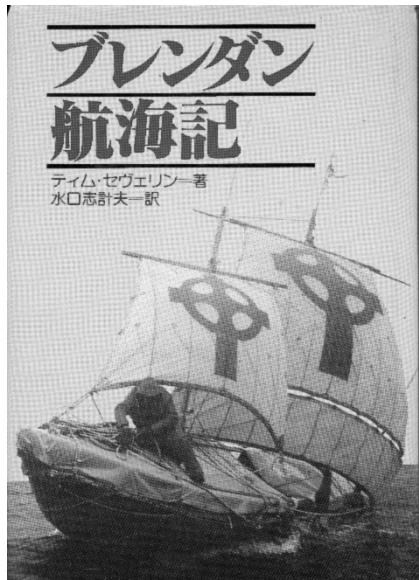
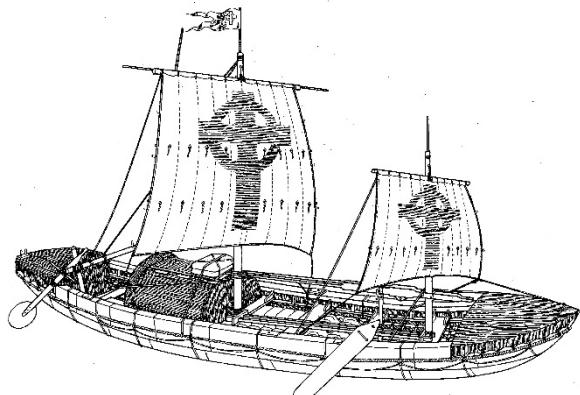


図4-14 17世紀に描かれたアイルランドのクラフ
(Cunliffe 2001: Figure 3.2)



a

Übersichtszeichnung der „Brendon“ (noch [54]).



b

図4-15 ブレンダン号 (a: セヴェリン 1979: 表紙; b: Wiebeck and Lübeck 1995: p. 67)

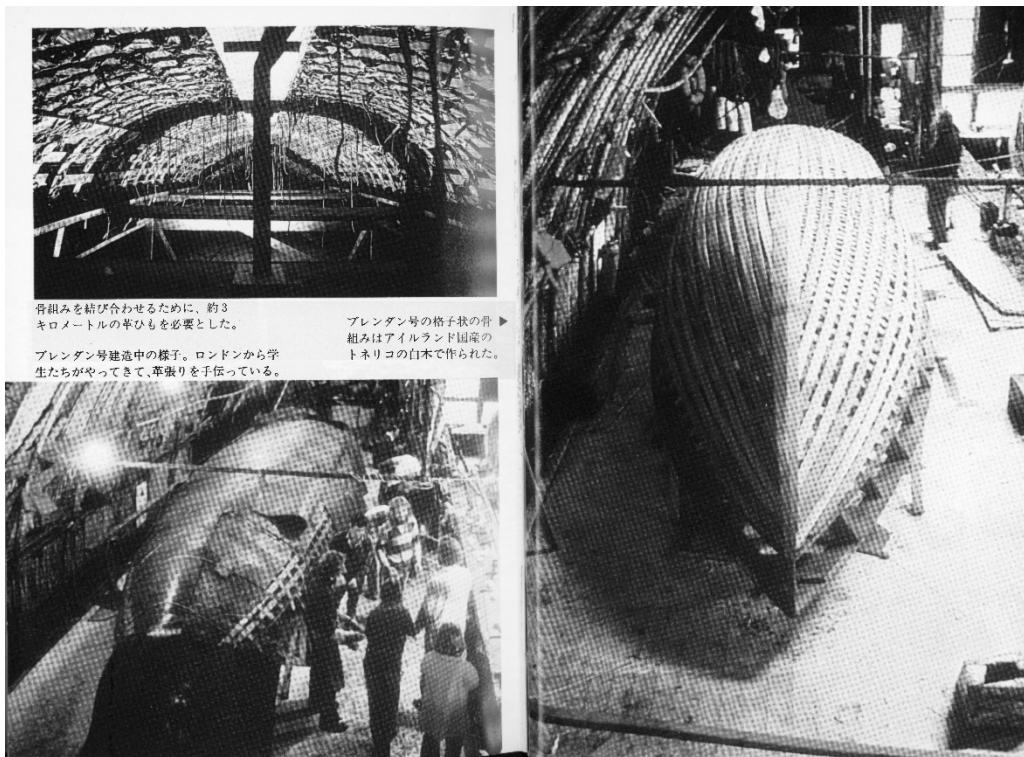


図4-16 ブレンダン号製作の様子 (セヴェリン 1979: 口絵)