

【鯨科研調査報告・エッセイ】

メルヴィル・レザーノフ・間宮林蔵

山浦 清

2004年度における科研調査では、ハワイ州オアフ島・マウイ島、さらにはアメリカ捕鯨史上のメッカともされるマサチューセッツ州ニューベッドフォード(New Bedford)・ナンタケット(Nantucket)、またセーラム(Salem)・ボストンを訪問、多くを学ぶことが出来た。その際、千石英世氏の翻訳されたメルヴィル(1819-1891)(写真1)の『白鯨』は、筆者にとって小説としての面白さだけでなく、ガイドブック的な役割も果たしてくれた。なぜなら『白鯨』は、鯨学・捕鯨史に関する全書的な性格をも持ち合わせているからである。



(写真1)

ところで太平洋、特に北太平洋における捕鯨の活発化は、当科研における主要テーマである。それにより太平洋を巡る諸地域の関係性が高まり、太平洋におけるグローバル化の進行、内海化が進んだと理解される。ただ北太平洋における欧米人の捕鯨が活発化するのは1819年、いわゆる鯨類の棲息域としてのJapan Ground発見以降とされている。ただその前段階として、その後の北太平洋におけるグローバル化を促す状況も、既に存在したようである。

そのあたりの経緯を明らかにする道程として、本稿タイトルにメルヴィル以下、2人の著名な人物を三題断的に並べてみた。彼等を結びつける一本の糸は、ボストンで建造された一隻の船である。ただその船について述べるには、遠い道のりを辿らなければならない。それが南米最南端、荒れ狂うホーン岬を回って太平洋に出てきたように、やや遠回りの話とならざるをえないが、以下一読頂ければ幸である。

なお読みやすくするための、注の類は省くこととし、文末参考文献を参考とされたい。また本稿中グレゴリオ暦・露暦(ユリウス暦)を共に使用しているが、大雑把に、18世紀では11日、19世紀では12日を露暦に加えればグレゴリオ暦となされる。

メルヴィルとド・ウルフ船長

まずは『白鯨』から話を始めたい。その第45章「宣誓供述書」には、19世紀半ば捕鯨船員の間に知られた「著名」な鯨と、人間との出会い、あるいは鯨と船との出会いについての記録が取り上げられている。そしてその一例として、ラングスドルフ(写真2:Langsdorff, George Heinrich von;1774-1852)の旅行記からの引用がある。その部分を千石氏の翻訳により紹介しよう。

「5月13日(露暦:筆者註)には出航の準備が整い、その翌日には我々は外洋へと出ていった。行き先はオホーツクである。天気晴朗なれども寒気は耐え難きまでに厳しく、毛皮コートを手放すことあたわず。数日風吹かず。



G.I. Langsdorff

(写真2)

5月19日、初めて北西の風が強く吹く。巨大な鯨を見る。普通に見ない巨大さ。その体長は本船をも凌ぐ。そのものが海面すれすれに浮上してじっとしていた。全帆を張って最大速度で帆走していた本船の乗組員は、一人としてそれに気づかず、今にも乗り上げそうになってやっと気づいた始末。手遅れだったのだ。もはや衝突は避けられなかった。転覆の危険は迫っていた。この巨大生物が背中を持ち上げた。本船は海面から少なくとも三フィートは持ち上がった。帆柱は大きく揺らぎ、全帆が崩れ落ちた。船内にいたもの等は全員すぐさま甲板へ駆け上がった。岩礁にぶつかったのだと覚悟を決めるほかなかったのだ。だがそうではなかった。我々が眼前に目撃したものは、巨大なるものが荘厳にして厳粛なる後ろ姿を見せながら泳ぎさつて行くところであった。このとき、ド・ウルフ船長は直ちにポンプ係全員を招集し、船腹に損壊がないかどうかを点検せしめたが、幸いにして船は一切の損傷を免れ、無傷であった」(メルヴィル2000;上巻497)。さらにド・ウルフ船長につき、「かくいうおれは、名誉なことこの人の甥なのであるが、ラングスドルフの旅行記のこの箇所に関して、いつだったか伯父貴に質問する機会を得た。言葉の端々まですべて真実だとかれは請け合った。ただし、船そのものは決して大きいとはいえず、シベリア沿岸で建造されたロシア製である由、この伯父が本国から操縦していった船と等価交換で手に入れたものだとのことである」(メルヴィル2000;上巻498)。

ラングスドルフの旅行記(Langsdorff 1993)によれば、時は1807年、カムチャッカ半島東岸ペテロパブロフスクからオホーツク海北岸の町オホーツクへの航海中の出来事である。ド・ウルフ(D'Wolf, John, Jr.; 1779



(写真3)

-1872)については後に述べるとし、また後に説くように若干の記憶違いもあるようだが、ここでラングスドルフについて触れておこう(前掲・写真2参照)。彼は、もともとドイツ人であり、ゲッチンゲン大学で医学を学びながら博物学に関心を持つ。卒業後、ポルトガルで医業に従事すると共に、博物学資料の収集・研究を開始していた。そこクルゼンシュターネ艦長(Krusenstern, A. J. von: 1770-1846)(写真3)指揮のナジェジュダ(希望)号によるロシア最初の世界一周航海の話聞き、ま



(写真4)

たレザーノフ(Rezanov, Nikolai Petrovich de: 1764-1807)(写真4)を代表とする遣日使節団が同乗することを知る。そこで博物資料収集のため、レザーノフの侍医となりクルゼンシュターネの世界周航に加わることとなった人物である。

それではラングスドルフが何故にド・ウルフ船長の船に乗り、カムチャッカからオホーツクへ向かうことになったか、その顛末について説明する必要がある。ただその前にクルゼンシュターネの航海について触れなければならない。

クルゼンシュターネの航海

ラングスドルフ、レザーノフが乗船したクルゼンシュターネの航海については、その航海記が既に江戸時代、高橋景保などにより日本語訳がなされているが、本論では羽仁五郎の訳によることとする(クルゼンシュターネ1970)。その世界一周航海はナジェジュダ号と僚船ネヴァ号(リジアンスキー艦長)の二艘からなっ

いた(地図(2)参照)。

その旅程を簡単に述べる。1803年8月7日、ペテルブルグ近郊の軍港クロンシュタットを出港する(クルゼンシュターネ航海の日付はグレゴリオ暦)。大西洋を南下、ブラジルに寄り、1804年3月3日ホーン岬を回り、太平洋に入る。太平洋を北上し、同年6月7日ハワイ着。その後、ネヴァ号はアラスカの露米会社へ向かうが、レザーノフらに乗せたナジェジュダ号は7月15日カムチャッカ東岸ペテロパヴロフスクに到着する。およそ1年間の航海であった。そこで体制を整え、9月6日抜錨、千島列島を南下し、日本の太平洋岸を航行、鹿兒島を迂回して、10月8日長崎に着く。

航海中のクルゼンシュターネとレザーノフとの確執、長崎におけるその後の半年間に渡るレザーノフと幕府間との交渉、またレザーノフが連れてきた日本人漂流民の動向については多数の翻訳・研究書が出版されているので、ここでは省略しておきたい(郡山1980;木崎1997;レザーノフ2004)。長崎での幕府との交渉決裂後、ナジェジュダ号は1805年4月18日長崎出帆、本州日本海側を航海し、サハリンのアニワ湾に立ち寄り、当時のサハリンアイヌについての貴重な観察記録を残す。その後、オホーツク海を横断し、千島列島を抜け、カムチャッカ、ペテロパヴロフスクに同年6月6日戻ることとなる。そこでレザーノフ・ラングスドルフはナジェジュダ号を下船する。

その後の同船航海は、本旨と直接関係するところではないが、記載しておこう。すなわち6月30日出航し、サハリン北部の調査に向かう。クルゼンシュターネは結局間宮海峡を発見することが出来なかったわけであるが、彼の航海の3年後1808年、北サハリンに赴いた間宮林蔵によってサハリンが島であることが確認されることとなる。クルゼンシュターネは8月30日一旦ペテロパヴロフスク帰還し、10月9日出航、日本列島東方を航海し、11月17日バシー海峡を通過、11月20日にマカオ着に到着する。そこでハワイで別れアラスカに向かった僚艦ネヴァ号を待ち、さらにそれが積載してきたラッコやビーバーなどの毛皮類を広東で中国側に売り込むことに成功する。その後、1806年2月9日発、4月19日喜望峯通過、8月19日クロンシュタット到着し、3年12日間の航海を終えることとなる。

レザーノフのカリフォルニアへの航海

始めにレザーノフについて触れておく。彼は遣日使節代表という立場と共に、1790年に設置されたロシアの国策会社・露米会社の代表者でもあった。会社設立には彼の岳父にあたるシェリフオフ(Sherikhov, G. L.;1747or48-1795)の功績が大きかったわけであるが(写真5)、彼の死後、シェリフオフ未亡人を助け、シベリヤからアラスカ・カナダにかけての北太平洋沿岸地域へのロシア領土拡張というシェリフオフの大志を受け継いだ人物である。また会社にはアラスカ方面のみならず、中国・日本との貿易権も認められていた。

ところでナジェジュダ号でペテロパヴロフスク到着後、レザーノフは本来シベリアを横断し、ペテルブルグへ帰還、日本との交渉結果を報告する予定であった。(写真5)ただそれは部下の宮中顧問官に任せ、露米会社の現地状況を視察することを新たな目的とする。そしてラングスドルフも彼に同行することとなる。

レザーノフ・ラングスドルフ両名は、オホーツクで建造された露米会社のマリア号150トンに乗り換える。6



G.I. Sherikhov

(写真5)

月14日(これ以後はLangsdorff 1993 による。日付は露暦)、アリューシャン列島からアラスカへの航海に出る。その際、同行したのは、その後の蝦夷地襲撃で問題を起こすフヴォストフ(Khvostov, N. A.;1776-1808)・ダヴィドフ(Davydov, G. I.;1784-1808)の両ロシア海軍士官であった。彼等両名は1802年から3年にかけて、コディヤック島までの航海をしたことがあり、前年1804年の秋にオホーツクからカムチャッカへやってきていた。マリア号にはレザーノフ一行以外、船員を含め60人の同乗者が居た。彼等は会社に雇われて乗船したものたちであるが、一攫千金を求める獵師、破産逃亡者、犯罪人・徒刑囚なども含まれていた。また彼等の内50人は船について何も知らず、残り10人が彼らを指導するという有様であった。プリビロフ諸島に立ち寄りながら、ともかく7月31日コディヤック島に着く。補給の後、8月20日発、8月26日シトカ着。そこで露米会社の新たな基地設営のためコディヤック島からやって来ていたバラノフ(Baranov, A. A.;1746-1819)に出会うこととなる。露米会社のアリューシャン・アラスカ地域の現地総括責任者であるバラノフは、シェリフオとの契約により1790年からその地位についていた(写真6)。1804年夏からシトカ(当時Novo(新) Archangelと命名されていた)に駐在し、先住インディアンであるハイダ族との間に武力衝突を起こしながらも、その維持に当たっ



A.A. Baranov

(写真6)



John D'Wolf

(写真7)

ていた。後に触れるが、ハイダ族がロシア人に対抗できたのは、既に1785年からその地に進出して来ていた英米の毛皮交易船から銃器類を手に入れていたことにもよる。

シトカ到着後、ここでボストンから毛皮交易のためにやってきていた船長ド・ウルフとの接触が生まれることとなる。ド・ウルフは1804年8月13日ユノ(Juno)号250トンでボストンを出航し、ホーン岬を回航、アメリカ北西岸に到着し、毛皮交易を行っていた(写真7)。その過程で船が座礁し、修理のため1805年8月14日シトカに來航していた(この日付は露暦と推測される)(D'Wolf 1998)。そこにレザーノフらが到着したわけであるが、最初は冗談話であったが、レザーノフ・バラノフは結果的にド・ウルフからユノ号とその舶載食料品を68,000ドルで購入することとする。一方ド・ウルフは、68,000ドルと別に40トンの小型船イェルマーク(Yermerk)号も手に入れる。彼は部下一人を残し、ユノ号全乗組員とそれまでに手に入れた毛皮をイェルマーク号に乗せ、10月27日(以後露暦)、広東へと送り出してしまふ。それは、その取引で彼は現金300ドルを得ただけであり、残りはペテルブルグ決済の小切手で支払われていた。その現金化のためには、翌年船でオホーツクへ向かい、陸路シベリアを横断してペテルブルグに行くのが、一番の早道と考えたのである。こうして残留したド・ウルフ、そしてラングスドルフ、フヴォストフ、ダヴィドフらの間に強い交友関係が生まれ、四人揃って1805年の冬をシトカで過ごすこととなる。

この越冬は、露米会社所属の下級船員や労働者などにとっては悲惨な状況を呈する。翌1806年2月末までに、192名の越冬者中、8人死亡、60名以上が過労・壊血病で床につく。この窮状を打開するため、レザーノフはフヴォストフ・ダヴィドフをユノ号の指揮官とし、2月25日(以下露暦)カリフォルニアへ向かう。もちろんラングスドルフも同行する。ただフヴォストフ・ダヴィドフはユノ号操船に30人、その内、経験を有する水夫

20人が必要であると主張したが、結局、船に乗り込んだのは33人、その内、働くことが出来るのは18人、他の連中は手助けが必要であったという。

ともかく32日間の航海の後、3月28日、現サンフランシスコに無事到着する。そこの砦の司令長官であったアルゲイロ(Arguello, Jose Darrio; 1753-1829)との交渉に成功、十分な食糧を得て、5月10日サンフランシスコ発、6月9日シトカへと戻ってくる。この間シトカでは、10人が死亡していた。

彼等のカリフォルニア滞在中、面白いことに、長官の娘コンセプション(Maria de la Conception; 1790-1857)とレザーノフとの婚約問題も生じたようである。彼はシェリホフの長女アンナ(Anna:1780-1802)と結婚していたが、彼の出発前に彼女は亡くなっていた。ちなみにアンナ自身その幼少期、1783年から86年にかけて三年間、両親と共にアリューシャン列島・コディヤック島で越冬した経験を持っていた。

ところでカリフォルニア航海の間、シトカに残っていたド・ウルフは、マリア号でカムチャッカに渡り、シベリアを横断して帰国することとなっていた。しかしロシア側の用意が出来ず、シトカで足止めを喰っていたのであった。ただレザーノフのシトカ到着とともに、事態は急転、ロシア側が用意した小型船ロシスラフ(Rossislav)号22トンで、直ちにカムチャッカへと船を向けることとなった。

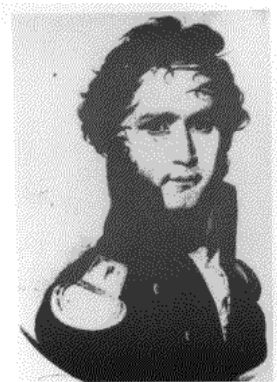
ド・ウルフとラングスドルフのペテロパヴロフスクへの帰還

ラングスドルフもレザーノフとの航海には、さすがに飽き飽きしたか、またレザーノフの博物資料収集への無理解に怒りを感じたためか、6月19日(この航海における日付も露暦)ド・ウルフの船に乗り込んで、カムチャッカへと向かう。こうして本稿初頭で触れたド・ウルフ船長とラングスドルフとの航海となる。彼等は7月17日コディヤック島着、7月24日発。8月12日ウナラスカ着、8月17日ウナラスカ出航。その後、真っ直ぐに西へ向かうが、既に冬が迫っていることを考慮し、当初計画していたオホーツクまで行くことを諦め、カムチャッカ東岸ペテロパヴロフスクでの越冬を決定、9月13日無事到着する。

一方、ド・ウルフ、ラングスドルフに遅れ7月27日(これ以後の日付も露暦)、レザーノフはフヴォストフをユノ号船長、シトカでの新造船アヴォス(Avos)号船長をダヴィドフとし(写真8)、自らはユノ号に乗船しシトカを出る。その際、それぞれに蝦夷地侵攻の秘密命令が発せられる。ダヴィドフはウルップ島偵察を命ぜられるが、当該期の上陸は危険すぎると判断、この年の上陸を諦め、10月2日ペテロパヴロフスクに到着する。一方、ユノ号の方は、さすがにしっかりと船であったようで、9月27日にはオホーツクに入港し、レザーノフはそこで下船、直ちに陸路ペテルブルグへ向かう。その後、レザーノフ

の命令に従い、10月7日ユノ号はサハリンへ向かい、10月22・23日アニワ湾に面したクシエンコタンの番屋を襲い、食糧品など略奪、さらに日本人4人を勾引、前もってアヴォス号と落ち合うこととなっていたペテロパヴロフスクへ11月10日帰着する。こうしてフヴォストフ、ダヴィドフ、ド・ウルフ、ラングスドルフの4人が再び邂逅し、そろって二度目の越冬を体験することとなる。

翌1807年春、ド・ウルフとラングスドルフはオホーツクへ向かう。5月13日(以後、露暦)カムチャッカ発、そして5月19日、メルヴィルの言及した鯨との衝突事件となる。6月16日オホーツク着。一方、フヴォストフ・ダヴィ



G.I. Davydov

(写真8)

ドフはユノ号・アヴォス号を千島・サハリンへと進める。かれらは5月30日から7月9日にかけてエトロフ島・利尻島・サハリンで襲撃を行う。すなわち日本の暦では文化4年4月下旬エトロフ島ナイホ襲撃、そして同29日、同島中心のシャナを襲う。

ここにおいて本論最後の人物、間宮林蔵(1775-1844)の登場となる(写真9)。彼は1799年、19歳の時、村上島之允に従って初めて蝦夷地に渡る。そして1800年箱館で伊能忠敬と出会い、測量法を学ぶ。1803年からは幕府天文地理御用掛として、東蝦夷地・南千島での測量に従事し、フヴォストス等来襲時には、エトロフ島で測量に従事していた。シャナの戦いで林蔵は徹底交戦を主張、奮闘するが受け入れられず、結局他の人々と共に退却する。その後この事件に関し、彼を含め何人かが江戸に召還されるが、彼のみ「お咎なし」とされ、直ちに松前へ戻る。そして翌1808年からサハリン・黒竜江の調査に邁進することとなる。



(写真9)

ロシア人との直接的な衝突が、彼をこうした探検へと向かわせることとなったことは、史家の説くところである。またその衝突がロシア人を含む外国人に対する一つのトラウマともなったことは、その後1811年-13年に掛けて松前藩に幽閉されたゴロヴィニンとの会話からも推測されるところである。

こうして表題三人を結ぶ糸として、ボストンで建造された一隻の船ユノ号が理解されることとなったであろう。同船はその後ロシア船として毛皮交易に従事するが、1811年11月ベンゼマン(Benzemann, C.M.)船長の時期行方不明となってしまう(Howay 1973:89)。

ところで、ここで話が終わってしまっは、面白くない。やはりオチを付ける必要があろう。そのためさらに話を続けることとする。

シベリア横断とその後

ラングスドルフらはオホーツク到着後、レザーノフがオホーツクからペテルブルグへの帰還途中、1807年3月13日クラスノヤルスクで死亡していたことを知る。1808年、彼の死は露米会社を経由してコンセプションに伝えられたようである。彼女はその後、生涯結婚せず、1850年修道院に入り、1857年一生を終えたという。

本題に戻ると、旅を急ぐド・ウルフは1807年6月21日(以後、露暦)オホーツクを発つ。そして11月21日にはペテルブルグに到着。シベリアを横断した最初のアメリカ人となる。露米会社の小切手の件は首尾良く処理、イギリス経由、1808年4月1日(グレゴリオ暦であろう)ロードアイランド州ブリistol(Bristol)に3年7ヶ月ぶりに帰還する。

一方、ラングスドルフは6月25日にオホーツクを出る。ド・ウルフと同様な経路を取るわけであるが、およそ1200キロを踏破して、7月18日ヤクーツク着。29日ヤクーツク発、およそ2500キロを離れたイルクーツクに8月18日到着する。ただ蒐集資料の輸送を考え、橇を利用するため当地で冬季を待つこととする。その間、ロシアの中国との交易基地であるキャプタなどを訪問する。そして11月22日にイルクーツクを発、同月27日にはクラスノヤルスクに着き、レザーノフの墓参りをする。12月11日トボルスク到着、そこで前知事夫妻の歓迎を受け1808年2月22日まで滞在をする。そして3月16日にペテルブルグ着となる。イルクーツクからの距離はおよそ5,900キロである。

ところでフヴォストフ・ダヴィドフの両名は、蝦夷地襲撃後オホーツクに帰還するが、国家の許可を得ない形で軍事行動が問題とされる。ただし上手く彼の地を逃げ出し、ラングスドルフとほぼ同じ頃にペテルブルグへ戻ってきたようである。彼等の襲撃に関しては、ペテルブルグでも問題とされるが、帰還後、直ちにスエーデンとの戦争に従軍、そこでの功績が評価され、以前の蝦夷襲撃に関しては不問に付されることとなる。

ここで4人の交友関係の結末を書くこととする。ド・ウルフは、アメリカから商品を積んで、1809年9月クロンシュタットに再びやってくる。そしてペテルブルグで資料整理に精を出すラングスドルフを訪問、10月4日夕、フヴォストフ・ダヴィドフを招き、極北の二冬を共に過ごした4人の宴が持たれることとなる。ここで悲劇的とされるか、喜劇的とされるか、本論における、「落ち」となるような事件・事故が起こる。すなわち宴の後、翌日10月5日午前2時過ぎとなり、フヴォストフ・ダヴィドフはラングスドルフ家にお暇をする。その帰宅途中、酔っていたことであろうが、両名揃ってネヴァ川に落ち、溺死してしまう。いかにも彼らしい最後ではなかろうか。ただここでダヴィドフの名誉のために述べておかなければならない事がある。フヴォストフとは対照的に、彼は越冬中もあまり酒も飲まなかったようであり、さらに彼の死後出版された1802-3年における彼らの第一回コディヤック島航海記は、当時の先住民についての貴重な民族誌として評価されている点である(Hrdlicka 1994:13)。

本論においてユノ号と共に狂言回しの役を演じたラングスドルフのその後についても触れておく。彼は帰還4年後の1812年9月24日、ブラジル・リオデジャネイロ駐在ロシア領事に任命される。以前から関心を持っていた南米であり、もちろん博物資料収集が彼の本意であったろう。任命二日後に結婚、1813年4月15日出航し、67日後ブラジルに到着する。資料収集に精を出す、1828年4月、ブラジル内陸部調査中、悪性マラリアにかかり、脳神経を犯される。その後、快癒することはなかったようである。1830年ヨーロッパに戻り、1852年6月29日亡くなるまでドイツ・フライブルグで家族と共に過ごすこととなる。彼のブラジル収集資料・メモ類は、120年以上経った1979年以後、旧ソ連において整理が開始されるようになる。

一方ド・ウルフは暫く船長として交易関係の仕事を続けたようであるが、その後ブライトン(Brighton)近郊の小農場に引退、80歳以後は娘・孫達に囲まれながら、1872年3月6日ボストン港を見晴らせる家で93年の人生を終えたという。1861年、82歳の時に、本稿でも利用した航海記を出版している。

毛皮交易と捕鯨：ラッコとクジラ

以上、冒険記的な記述に終始してきたので、最後に本論の背景となっていた北太平洋を巡る国際情勢について触れておこう。シェリホフ・レザーノフ・バラノフらの露米会社の活動は、16世紀以来の毛皮獣を求めて進められたロシア東進政策の延長線上にあることは言うまでもない。さらにベーリング(Bering, V.:1680 or 81-1741)による1728年の第1回、1741-42年の第2回航海によって、その政策は新たな広がりを見る。特にアリューシャン列島からアラスカにかけての第2回航海によって、豊かな毛皮獣の棲息、特にラッコの存在を知る。それらの毛皮類は北太平洋岸からヤクーツク・イルクーツクへ運ばれ、キャフタを経由して中国へ輸出された。ベーリング後、多くのロシア人がアリューシャンからアラスカへ進出し、そこでは先住民、特にアリュートに対する目を覆いたくなるようなジェノサイドが開始されることとなる。その頭目がシェリホフであったとも言えよう。

遅ればせながらイギリスも、有名なクック(Cook, J.:1728-1779)の第3回航海においてカナダ北西海岸部で手に入れたラッコを1779年、広東にもたらし、中国でのその商品価値を知ることとなる。その情報は彼の航海記が出版された1785年以後、一般に流布する。独立戦争後のアメリカ人も1787年以後それに加わっていく。そしてその利潤率の高さから「ゴールデン ラウンド」と呼ばれる通商路が成立する(地図(1)参照)。ド・ウルフの航海も、そうした動向のなかでとらえることが出来る。アメリカ船は多くボストンを母港とし、次第にイギリス船を追い越すこととなる。1792年にはイギリス船12艘、その他合計30艘が就航するが、1800年前後以降1830年代まで、およそ20-30艘ほどの船が交易を行う。しかしこうした国々によるラッコの捕獲は、その再生産能力の低さから、個体数の減少を招き、その経済的意味は次第に下がっていく。しかしロシアは、その続行を計り、南進策を保持する。食糧などの補給基地として、1812年から1841年まで現サンフランシスコの北方100キロにロス砦(Fort Ross)を確保する。さらに補給基地としてのハワイにも関心を示し、カメハメハ1世(Kamehameha:1760-1819)の対抗馬であり、カウアイ(Kauai)島首長であったカウムアリ(Kaumuali'i: 1778-1824)とドイツ系ロシア人シェーファー(Schaffer, G.:1779-1836)との間に1816年、秘密裏に相互援助協定が締結されたことなどは(March 1996:105)、そうした流れの一環として理解される。

一方、大西洋で開始された欧米諸国による捕鯨は、それら地域での捕獲数の減少に伴い、その舞台を太平洋に移す。ホーン岬を迂回し1790年にチリ沖で開始され、1818年には太平洋中部、ガラパゴス諸島西方沖合へと移動する。そして北太平洋における捕鯨は1819年10月ニューイングランドのバレーナ(Balaena)号・イクエーター(Equator)号による捕鯨に始まるとされる(Mrantz 1976:5)。1820年以後、多数の捕鯨船が補給基地ハワイを訪れることとなり、ハワイ社会も大きく変動する。1822年60艘、その翌年140艘、1846年には596艘に達する(Mrantz 1976:9)。

太平洋における毛皮交易と捕鯨では、その規模、影響力において後者がはるかに大きなものであったと考えられる。しかし毛皮交易が、北太平洋をめぐるグローバル化の前段階として、注目すべき歴史事象であったことも確かである。また既に述べた1819年10月Japan Groundが発見されたことが、一つのターニング=ポイントであったように思われる。同年4月16日、露米会社アラスカ地域責任者として長らく君臨したバラノフは、退任してヨーロッパロシアに戻る途中インド洋上で死亡する。同年5月8日にはハワイを統一したカメハメハ1世(写真10)が逝去する。偶然であるが同年8月1日、遙か離れたニューヨークでメルヴィルが誕生する。ともかく1819年以後、北太平洋の内海化が一気に進行したとされよう。しかしながら日本においては、1824年、イギリス捕鯨船員の常陸・薩摩への上陸事件が起こる。そして幕府は翌年、外国船打払令を出す。



(写真10)

.....

余裕もなかったため、本稿では参照すべきロシア語原典に当たったわけではなく、全て日本語訳・英語訳に基づいて記載した。未だ目を通していない文献もある。日本人研究者の中では、特に郡山(1980)はロ

シア語原典に当たった貴重な研究である。本論でも参照することが多かったことを特に記しておきたい。ただ氏においてはラングスドルフの旅行記を参照されていない点、残念なところである。

はしょったところも多く、興味深いシーンをカットしてしまった。特に本稿の中心となった人々の、ある意味での極限状態における同僚、部下、現地先住民に対する態度などである。本稿を暫定稿とし、将来まとまった形で叙述したいと考えている。

参考文献

【日本語文献】（アイウエオ順）

- 木崎良平1997『仙台漂流民とレザーノフ』刀水書房
木村和男2004『毛皮交易が創る世界 ハドソン湾からユーラシアへ』岩波書店
クルゼンシュターン1970『クルウゼンシュテルン日本紀行』(羽仁五郎訳)雄松堂
郡山良光1980『幕末日露関係史研究』国書刊行会
ゴロヴィニン1943『日本幽囚記』(井上満訳)岩波文庫
下山 晃2005『毛皮と皮革の文明史』ミネルヴァ書房
西村三郎2003『毛皮と人間の歴史』紀伊国屋書店
船越昭生1976『北方図の歴史』講談社
ベルグ1982『カムチャッカ発見とベーリング探検』(小場有米訳)原書房
洞 富雄1996『間宮林蔵』吉川弘文館
メルヴィル2000『白鯨』(千石英世訳)集英社文庫
森田勝昭1994『鯨と捕鯨の文化史』名古屋大学出版会
山浦 清2004『北方狩猟・漁撈民の考古学』同成社
山下涉登2004『捕鯨』法政大学出版局
レザーノフ2000『日本滞在日記』(大島幹雄訳)岩波文庫

【英語文献】（abc順）

- Ashley, C. W. 1991(1926) *The Yankee Whaler*, Dover Publications
Crowell, A.1997 *Archaeology and the Capitalist World System; A Study from Russian America*, Plenum Press
D'Wolf, J. 1998(1861) *A Voyage to the North Pacific*, Ye Galleon Press
Essig, E.O., A. Ogden, C.J. DuFour (1991) *Fort Ross, California Outpost of Russian Alaska, 1812-1841*, (edited by R.A. Pierce) The Limestone Press
Fisher, R.1994 *Contact and Conflict; Indian-European Relations in British Columbia, 1774-1890*, UBC Press
Golovin, V.M. 1979(1822) *Around the World on the Kamchatka, 1817-1819*, (translated, with an Introduction and Notes by E. L. Wiswell), The

University Press of Hawaii

Howay, F. W. 1973(1930-34) A list of Trading Vessels in the Maritime Fur Trade.
1785-1825, (edited by R. A. Pierce), The Limestone Press

Hrdlicka, A. 1944 The Anthropology of Kodiak Island, The Wister Institute of
Anatomy and Biology

Langsdorff, G. H. von, 1993(1812), Remarks and Observations on a Voyage around
the World from 1803 to 1807, (translated and annotated by V.J. Moessner,
edited by R. A. Pierce), The Limestone Press

March, G.P.(1996)Eastern Destiny: Russia in Asia and the North Pacific, Praeger

Mrantz, M. 1976 Hawaii's Whaling Days, Aloha Publishing

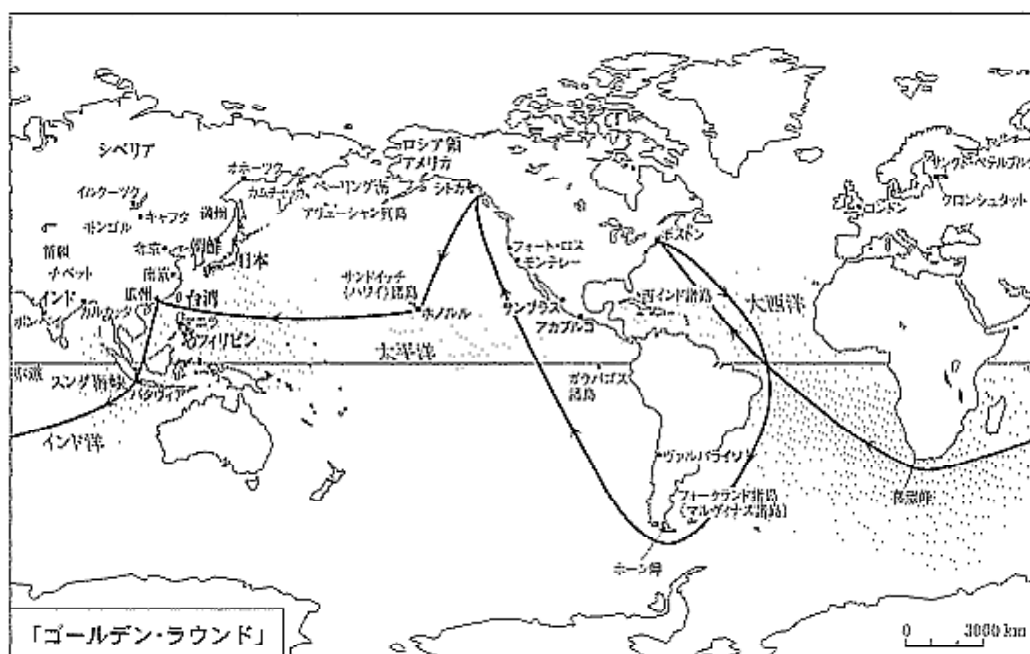
Pierce, R.A. 1990 Russian America: A Biographical Dictionary, The Limestone Press

Scammon, C. M. 1968(1874) The Marine Mammals of the Northwestern Coast of
North America together with an Account of the American Whale Fishery,
(with a new introduction by V.B. Scheffer) Dover

Shelikhov, G. J. 1981(1812) A Voyage to America 1783-1786(translated by M.
Ramsay, edited, with an Introduction, by R. A. Pierce) The Limestone
Press

(立教大学 学校・社会教育講座)

【地図(1)】



出典: Gihson, 1992, pp. viii-ix.

木村(2004)より

【地図(2)】 仙台漂流民の周航路 木村(1997)より

