

## 「コラム」幕末オランダ留学生一行の行きと帰り

— スンダ海峽からマラッカ海峽へ —

園田英弘

『赤松則良半生談』という本があります。幕臣でオランダ留学生の一人だった赤松大三郎が残した自伝です。旅というテーマですので、彼らがどういうルートで旅行したかという話を話したいと思います。オランダ留学生というのは、発端はオランダ蒸気船（海洋丸）を発注するために出かけるのと、ついでに海軍の伝習生や西周、津田真道など文系の留学生を出した一大デレゲーションでしたが、海洋丸は当時最大の幕府の軍艦でした。ところが、いざというときに江差沖で座礁してしまふ。五稜郭に籠もった榎本軍がもしこの船を自由に使っていたらあの戦局はどうなったかわからないというほど重要な軍艦だったのです。座礁しましたからいろいろなものが引き揚げられて、十何年前に海洋丸展というのが開催されましたが、当時どういふ大砲の弾だったとか、スプーンなどの生活用品が全部残っているわけです。

長崎からオランダ留学生が出かけます。計算すると江戸からオランダまで所用日数三二三日もかかっています。どうしてそんなに日数を要したかといいますと、今のボルネオ島に乗っていたオランダの帆船が沈没します。座礁する。そこで無人

島にしばらくいるのです。よく漂流記にあります。沖を通る船に知らせるために煙りを出したり、そこで救われてバタビアに行つて、それからスンダ海峽を廻つて、喜望峰を廻つて、オランダに着く。留学生たちはほとんどない苦労をしてオランダまで行きました。オランダ留学生の研究はいっぱいあるのですが、これまでどういうルートを通つて、それがどういう意味をもっているかは多分だれもしていないと思います。つまり、オランダは一八六二年当時まだ帆船を使っていました。だから帆船のルートをとりました。スンダ海峽というのは、スマトラ島とジャワ島との間の海峽をいいます。これは、ヨーロッパにとつて大航海時代以来の東方へのゲート、東洋に行く主要な門はスンダ海峽でした。赤松則良らは一八六二年ですが、大航海時代の正統ルートを通つてオランダまで行つたわけです。途中で沈没などなければこんなにはかからない、百日ぐらいでしょう。カティサーク号などはこのルートを通っています。つまり、スエズ運河の陸越えでは行けない、喜望峰を廻る最短コースはこのスンダ海峽を通るわけです。

赤松らはオランダに六年間いて帰りは、オラン

ダから東京へ、つまり幕府が崩壊して、その知らせを聞いて、急遽帰ってきます。一八六八年三月二日にアムステルダムを出て、五月十七日には日本に帰国しています。船に乗ったのは、マルセイユから「仏国汽船」と日本語に訳されています。東洋へ行くのに一番有力な船会社はイギリスのP & Oでした。Peninsula and Oriental Steam Navigation Company です。オリエンタルというのはもともとアレキサンドリアのこと、ペニンシュラはイベリア半島のことです。それがどんどん延びて蒸気船時代の主要航路に君臨する。私が先年シドニーで見たP & O、今はクルージング会社になっていますが、昔は定期蒸気船航路の一番大きなものでした、東洋に関する限りは。大西洋にはキユナード汽船というのが今でもありますが、それに対抗して作ったフランスの船会社が帝國フランス郵船で、船のルートは同じです、蒸気船ルートです。当時はまだスエズ運河が開通する一年前ですから、スエズ地峽を汽車で渡つて、マラッカ海峽、シンガポール、香港を経て、仏国汽船は直接日本に行かないで上海行つてから日本に帰ってきたわけです。つまり、オランダ留学生は大航海時代のルートを通つてオランダに行き、蒸気船時代のルートを通つて帰ってきたということです。六年の間にもすごく時代が変わつたということを赤松大三郎という第二期オランダ海軍伝習生・幕臣は書いています。六年間でなんたる大きな変化よ、と。