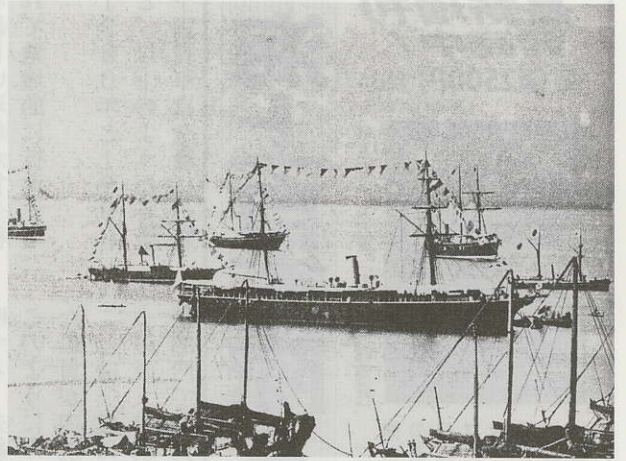
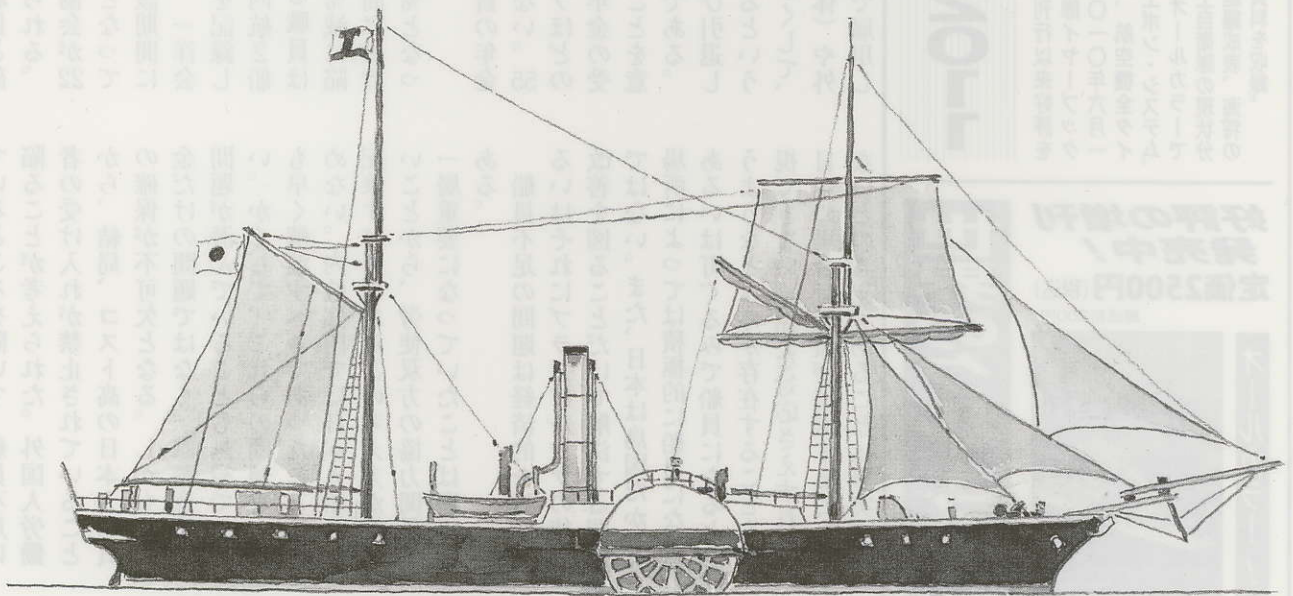


# 日本近代史の 大物たちが たびたび乗船 した豪華汽船



函館港の「明治丸」と「テーボール」(明治丸の船尾後方)



「テーボール」(筆者画)

## テーボール(タボル)

◀ 主要目 ▶ 灯台視察船、鉄製、工部省所有、715総トン、長さ64.0メートル、幅9.6メートル、主機オシレーティング汽機(外輪推進)、出力1,200馬力、速力11ノット。1853年7月仏メサジュリ・アンベリアル社がルイ・ベネ造船所(ラシオタ)で建造。1870年4月日本政府が購入。終末不明(数字は建造時。出所 Duncan Haws『Messageries Maritimes』)

## スエズ運河の開通式に参加

スエズ運河が開通したのは1869年（明治2年）11月である。エジプト副王の主催による盛大な開通式がおこなわれ、各国から約70隻が参加、運河をパレードした。

そのうちの2隻が、明治初期の明治の海で活躍している。三菱会社の「高砂丸」（76号本連載で紹介）と、今回紹介する「テーボール」（タボル [Thabor]）である。『明治丸史』（東京商船大学）には、開通式するときフランスの皇后が「テーボール」に乗船したとあるが、欧米の海事史書にその記事はない。

仏メサジュリ・アンペリアル社（のちのメザジュリ・マリタイム社）の定期船として、1853年（嘉永6年）に誕生した。ペリーの黒船が浦賀へやってきた年である。鉄製外輪汽船。地中海のラシオタにあるルイ・ベネ造船所で竣工。地中海航路に就航した。船名はイスラエルの聖山タボル (Thabor、Thabor) からとられたのだろう。

スエズ運河開通の翌年、明治政府が洋銀9万ドルで購入、灯台視察船（灯台補給船）として使用することになった。灯台に建設資材を供給し、業務を監督する船である。建設を指導したのは英国人。船長も英国人だった。「タボル」でなく「テーボール」と発音したのは、そのためであろう。

開国後、外国船の往来がふえ、航海安全のため灯台が必要になった。貿易の大半は英国が占めており、英国船の通航が多かった。英国は日本に灯台建設を強く要求した。

灯台視察船が必要になった。英国船2隻が輸入され、1隻が英国で新造された。2隻目の輸入船が「テーボール」、新造船は「明治丸」である。工部省灯台寮が所管した。

### VIPのクルーズヨット

出自はフランス客船である。出色の内装をもち、当時、日本最高の豪華汽船だった。

灯台視察や竣工式出席のため、明治政府の頭官や英国の外交官がたびたび乗船した。灯台視察船であると同時に、こうしたVIPのクルーズヨットでもあった。名著『灯台船羅州丸』（斉藤謙蔵）には、VIPの「テーボール」乗船が何件も紹介されている。

最初の事例は1871年1月（明治3年11月）。伊豆の神子元島灯台の竣工式に出席するため、太政大臣三条実美、参議大久保利通、大隈重信、英国公使H・パークス、書記官E・サトウが乗船した。船長はP&O社出身のA・ブラウン。政府の招きで来日し、黎明期の日本海運の形成に貢献。帰国後、日本の艦船発注の代理業を経営した人物である。

大隈、パークス、サトウのほか、工部省のトップの工部大輔山尾庸三（工部卿は空席）

も、たびたび同船に乗っている。板垣退助、後藤象二郎の名も見える。日本近代史の人物がこんなに大勢乗った船は、ほかにない。

萩原延寿氏の大作『遠い崖—アーネスト・サトウ日記抄』にも同船が登場する。1872年（明治5年）、西日本に建設中の灯台を視察する大隈、山尾に、サトウが同行したのである。大隈、山尾は夫人同伴だった。

陽暦11月29日に「テーボール」で横浜を出航し、下田をへて鳥羽へ直航。伊勢神宮を訪ねる。次いで建設中の各灯台を視察しながら、串本、神戸、多度津などに寄港。金刀比羅宮に登る。さらに御手洗、関門海峡から長崎へ。次いで長崎から門司へ戻り、三田尻、宮島に到着。厳島神社を訪ねた。

続いて尾道に寄港。12月21日、神戸に入港。サトウはここで下船した。3週間をこえるロングクルーズであった。このあとサトウは陸路を徒歩でたどり、中山道を通って東京に帰った。たいへんな健脚である。

同船の写真はないに近い。右頁上の函館港の写真は、1876年（明治9年）明治天皇の奥羽・北海道巡航のときの撮影。画面中央の「明治丸」の船尾後方に見える2本マストの汽船が「テーボール」である。

翌年、西南戦争に参加した。その後、この名船の船歴は不明である。

山田 進生