

# スペイン艦隊のイギリス遠征

## —アイルランド沖難破—

岩 根 圀 和

### 1.

ワイト島沖の戦闘を経て後、イギリス艦隊の前を羊の群れのように東進していたスペイン艦隊は、8月6日、午後4時にダンケルクから7リーグのカレー沖2マイルに到達した。パルマ公のフランドル軍1,7000と合流することになっている地点である。午後5時に投錨命令が出された。スペイン艦隊はイギリス海峡へ向けて180度船首を転じ、総旗艦「サン・マルティン」を中央にして主要戦列艦が、カレー港から沖合へ向けてまっすぐに並ぶ形で整然と停泊した。その少し前方にガレアサ4艘が前衛配備につき、後方のダンケルク方向には小型船や輸送船をまとめて安全を確保している。定石通りの布陣であるが、流れが強いのでどの船も錨を2本張っている。ダンケルク警備艦隊のウインター卿が旗艦「バンガード」船上からこれを一望して「見事な編成である」と感嘆の声をあげ「とてものことに攻撃できるものではない」と述べている<sup>1)</sup>。テムズ河口にいたシーモアの艦隊も合流してイギリス艦隊は140艘近くに増えてはいるが、数の優位に物を言わせて攻撃できる陣形ではなかった。しかしスペイン艦隊をそのままに放置してパルマ公との合流をむざむざと許すわけにも行かない。もしそうなればイギリスにとって致命的な脅威となるのは明らかであり、是が非でもそれを阻止するのがイギリス艦隊への至上命令である。

カノン砲の射程距離外に離れて停泊しているイギリス艦隊では7日、早朝、ハワード提督が総旗艦「アーク・ロイヤル」船上に作戦会議を召集した。議論の結果、ウインターの提案を勘案してその夜に火船攻撃を行うと決まった。金城鉄壁の密集隊形で停泊しているスペイン艦隊を火縄銃や大砲で攻撃しても突き崩すことはほとんど望めない。これを分散させるには火船攻撃しかあるまいとの判断である。小船に帆布、策具、タール、油、その他のあらゆる可燃物を詰め込み、敵船近くで炎上させてそのまま突っ込ませるのである。搭載している大砲に装填して恐怖を煽ったり、火薬を大量に仕掛けて船全体を爆発させたりすることもあった。航行している船に対しては効果がないが、港などに密集停泊している敵船には極めて有効な手段としてこの時代には普通の戦術であった。すでに1568年、エンリケス麾下のスペイン艦隊がサン・ファン・デ・ウルアでホーキンスとドレイクの船団に火船攻撃で奇襲を掛けた記録がある<sup>2)</sup>。近いところではドレイクがカディスを襲撃した1587年4月にもスペイン側がやはりドレイク艦隊に火船攻撃を仕掛けた<sup>3)</sup>。いずれもさほどの効果はあげなかったらしいが、3年前にオランダがアントワープのシェルツ港でスペイン船に仕掛けた攻撃では、300人の被害を出した例もあるので決して侮れない戦術である。それだけにまた密集陣形の艦隊を前にして誰もが思いつく作戦であったらしい。ましてや130艘もの艦船が羊の群れのようにイギリス艦隊の風下にひしめて停泊しているのである。浅瀬が多いうえに強い潮流が複雑に絡んで危険な位置のため、先に述べたようにどの船も錨を2本張って繫留している。火船攻撃にとっては絶好の標的であるばかりか、相手は戦闘艦なので火薬を大量に積載しているためさらなる恐怖と混乱を呼び起こすに相違あるまい。しかも夜間であれば吹き上げる火炎が恐怖を煽って効果が倍增するのは見やすい道理であろう。作戦会議の命を受けてさっそくヘンリー・パル

マーが火船の準備にドーバーへ派遣されたが、船を調達して火船に仕立てて戻ってくるまでには相応の時間がかかる。その間にスペイン艦隊が移動してしまう可能性がある。さらにはパルマ公の軍勢が合流してしまう怖れもあった。潮流、風向きなどを考えると火船攻撃には今夜が最適であって、イギリス艦隊としてはこの好機を逃すことが出来ない。ヘンリーの帰還を待っている時間的余裕はないとの判断のもとに、手持ちの船で火船を仕立てるべしとのウインターの提案が採択されたのである。5ポンドの報償金の約束でただちに志願者100名を募り、同時に古い船の提供が求められた。200トン前後から最小で90トン級の船8艘が集められたが、そのうちの5艘はドレイク艦隊からの供出であつたらしい。あらゆる可燃物を満載し、セイカー砲（小型砲）に装填して数時間で準備が整った。記録によって時間に多少のばらつきが見られるが、実施されたのは潮の流れが東へ移った真夜中過ぎ、追い風となった12時30頃であったのは間違いない。衝撃的な事件であつただけにスペイン側の対応については、いずれの日記・記録にも正確に記されている。ひとりメディナ・シドニア公の航海日記で足りるだろう。こう記している。

「真夜中、火がふたつイギリス側に認められた。このふたつが徐々に8個にまで増えた。（別の証言では火船はスペイン艦隊の近くへ来るまで発火しなかった。これはイギリス側の報告書と一致するし、それが普通である）帆を張った船8艘が潮に乗ってまっすぐわが旗艦と艦隊へ向かってきた。煙<sup>えんえん</sup>燄と燃え盛って火炎を吹き上げていた。接近してきた火船をそらすことが出来なかったのを見たメディナ・シドニア公は、火船が火薬を積んでいるのを怖れ、総旗艦の錨綱の切断を命じ、他の船にもそのように指令した。そして火船が通過すればもとの位置へ復帰するよう通告した<sup>4)</sup>」

誰しものが火船攻撃を予想する状況に加えてイギリス艦隊にしきりと不

穏な動きが感じられた。マドリッドの國務長官イディアケスからは、アントワープで300名の被害を出したオランダの火船攻撃を戒めとしてくれぐれも油断のなきようにと注意を促して来ていた<sup>5)</sup>。もちろん総司令官メディナ・シドニア公は、火船攻撃に備えるよう早い時点で全艦船に警戒報を発令していたのである。そして火船は海岸寄りを来ると判断して、その針路に鉄鉤を備えた小型船8艘をセラーノ隊長指揮下に待機させたのだった<sup>6)</sup>。そのままスペイン側は敵の出方を息を殺して待つしかなかった。「サン・マルティン」の匿名氏が「われわれは待機していた。ほかにしようがなかったからだ。あの悪魔のごとき奴らが、何かよからぬ事を企んでいる予感がしていた。終日、不安でならなかった」と緊迫した雰囲気を書いている。そして真夜中過ぎ、潮流と追い風に乗って急速に接近してくる船の甲板に一点の火影が走ったと見るや、たちまち全体に炎々と燃え広がり、やがて策具をよじ登った炎が帆布に燃え移って火の粉を吹き上げる。詰め込まれた可燃物が燃え、装填された大砲にも火が入った。200トンの船が2艘もあって、火船はスペイン側の予想よりも大規模であった。受け流して逸らすために配置してあった小船ではうまく作業ができず、槍2本の距離を空けて接近してくる2艘まではなんとか浅瀬へ流すことができたが、残りの6艘には手をだせないまま退避せざるを得なかった。潮流に乗ってすり抜けてくる6艘の針路先にいた艦船は、錨2本を巻き上げて帆を張るだけの時間がない。メディナ・シドニア公は総旗艦「サン・マルティン」に錨策の切断回避を指令し、密集している周辺の艦船もおなじく錨策を切断して玉突き式に移動せざるを得なかった。アヒルの群れのように浮き足立ったスペイン艦隊は、捨錨逃避で火船はひとまず回避できたが、その結果、カレー沖の海底に300個あまりの大錨を残すことになったのである。これが後の艦隊に深刻な影響を与えることになるとは誰も予想しなかった。

火船攻撃でスペイン艦船が1艘たりとも炎上する実害はなかったものの大きな事故がひとつ起きていた。花形の戦闘艦であるガレアサ4艘が最前列に待機して敵を威嚇していたのだが、旗艦「サン・ロレンソ」が退避行動の最中に左舷にいた「ヒーローナ」と接触した。混乱していて事情はよく把握できていないが、続いて後方にいたレイバの旗艦「ラタ」とも接触したのである。その結果、切断して浮標につないだ錨策が何かのはずみで舵にからまって動きが取れなくなってしまった。ガレオン船「シシリア」と接触したとする記録があるが、艦船の停泊配置から見てこの船は遠くに離れすぎている。僚船「パトローナ」の錨策が舵にからまったとする説もあるが、この船も北へ離れすぎていた。海岸寄りへ左旋回した「サン・ロレンソ」が左舷にいた「ヒーローナ」に接触し、その後ろにいた「ラタ」とも衝突してそのどちらかの切断錨策がからみつたと見るのが自然であろう。操船不能に陥ったモンカダ司令官は、イギリス艦隊の餌食となるのを避けるべくカレー海岸へ漕ぎ寄せて浅瀬に座礁させた。中立国であるフランス領のカレーへ逃げ込んでイギリスの追撃をかわそうとしたのではないかと想像されるが、本人がこのときの戦闘で戦死してしまったので真相がわからない。ガレアサは岸側へ右に傾いて擱座し、左舷の大砲は空を向いて用をなさなかった。ハワード提督は「アーク・ロイヤル」の小艇に60名を乗せて止めを刺しに向かわせ、それにならって「マーガレット・アンド・ジョン」からもマスカット銃士を乗せた小船がだされた。そのなかにいたりチャード少尉がウォルシンガムへ報告している。

「座礁しているガレアサの下手にこの二隻がつけ、敵と銃撃戦を展開しました。船内に身を潜めた敵はわれらの頭上にあり、こちらは覆いのないピンネス（小船）なので見下ろされる位置で遮蔽物がなかった。敵

は奴隷（漕権用）450に加えて兵士300名ばかり、こちらは100名足らず。1時間ばかりの戦闘でさいわい敵の隊長がマスカット銃弾にあたって戦死、こちらの勝利となりました<sup>7)</sup>。」

イギリス艦隊は合計24艘の小船を繰り出してガレアサに群がり、熾烈な銃撃戦の末にモンカダ司令官が額に銃弾を受けて戦死したのである。それを機にスペイン側は総崩れとなってわれ先にと海へ飛び込んでカレー市へ逃げ、あとは殺戮と掠奪の修羅場となった。火船攻撃によるスペイン側の実質的な被害は、この衝突事故を起こしたガレアサ船「サン・ロレンソ」の座礁のみであった。

## 2.

これに先立つこと数時間前、夜が明けてイギリス艦隊は驚いた。密集していたスペイン艦隊がカレー沖から掻き消すようにいなくなり、はるかグラベリーヌ方向に点在するのみとなっていたからである。スペイン艦隊は一夜にして四散したのである。プリマスからワイト島にかけてイギリス艦隊が総力をあげて果たせなかったことを8艘の火船が見事に実現させたのだから、これはこれでイギリス側にとって予想以上の成果であった。先ほどのガレアサ船「サン・ロレンソ」がよろめくようにカレー港へ向かっているのが見える。ハワードがまず総力をあげてこれを仕留めたのはすでに述べた。その間にドレイク、ホーキンス、フロビッシャーの艦隊はひとあし先にメディナ・シドニア公の総旗艦「サン・マルティン」の追撃に入っていた。このまま勢いに乗って追いつめればスペイン艦隊は、潮流と風に押されて必然的にフランドルの浅瀬へと乗り上げるだろう。擱座の危険はメディナ・シドニア公も充分に承知である。懸命に態勢を立て直したスペイン艦隊は、合図の砲声で一斉に西に回頭、

再び三日月形の陣形を構成してイギリス艦隊に対峙した。追い風に乗っていたイギリス艦隊は、敵の見事な操船運動を見せつけられたうえ、完璧な防御陣形に行く手を阻まれる格好となっていたじろいだのは確かである。しかし今度は帆を絞らずそのままスペイン艦隊の砲撃射程距離内に突入していった。

射程距離の長いカルバリン砲を搭載するイギリス艦隊は、これまでは敵のカノン砲の射程距離外から砲撃するばかりで接近戦を徹底して避けてきた。しかるにこのとき初めてイギリス艦隊は、敵の射撃距離を越えて火縄銃の射程距離にまで近づいてきたのである。ハワード提督のこの予期せぬ戦術転換については別稿を要するが、ここで初めて両艦隊の間で激烈な銃撃戦が展開されるのである<sup>8)</sup>。戦場の死角にでも入っていたのか詳しい記録がないのだが、このときビスケー艦隊の「マリア・ファン」(660トン)が30艘以上に包囲されて集中砲火を浴び、後檣と舵を破損して動きを封じられ、総旗艦が気づいて救援に駆けつけたが時すでにおそく、若干の救助は果たしたものの多数を乗せたまま沈んでしまった。また午後3時頃、ポルトガルのガレオン船「サン・フェリペ」(800トン)が17艘に包囲攻撃されて舵機を破損、前檣を折って危機に陥った。暗雲が垂れ込めて霧雨が降り始めたところへ大砲と火縄銃の硝煙が加わって敵船が見えなかったという。ピメンテル野戦指揮官座乗の「サン・マテオ」(750トン)が救援に駆けつけたところ、これにも敵が猛然と襲いかかって2艘ともが危機に瀕した。総旗艦「サン・マルティン」が満帆にして駆けつけたが間に合わず、「サン・フェリペ」は操船不能に陥ってそのままゼーラント方向へ流され、ニューポート近くの海岸で座礁、フランシスコ・デ・トレド野戦指揮官と数名だけが上陸して難を逃れたのだった。「サン・マテオ」はさらに漂い流されてオステンデ付近でオランダ艦隊の掠奪にあって沈み、ピメンテル指揮官は捕虜と

なった。

この日、絶えず激戦の中心にいたメディナ・シドニア公の総旗艦は107発を被弾して帆綱、策具を多数切断し、喫水線を狙った砲弾はすべて貫通して浸水が激しかった。こうして8月8日、夜明けから9時間あまりに渡って続いた激戦が午後4時頃に終わった。通称、グラベリーヌ沖の海戦と呼ばれ、1700発の砲弾が飛び交った最も激しい戦いだった。スペイン帝国が威信をかけて派遣した130艘の大艦隊とこれを迎え撃った140艘を越えるイギリス艦隊との戦闘は、プリマス沖、ワイト島沖、カレー沖火船攻撃そしてグラベリーヌ沖の戦闘ですべて終わったのである。10日間の戦闘で弾薬を使い果たしたイギリス艦隊は、このあと北海へ抜けるスペイン艦隊の後ろから着かず離れず追尾するだけであった。

スペイン艦隊がイギリス海峡へ入ってから失った艦船は、プリマス沖の衝突事故で操船不能となり、ドレイクに拿捕されてダートマスへ曳航された「ヌエストラ・セニョーラ・デル・ロサリオ」が最初であった。同じ日に「サン・サルバドル」が火薬庫の爆発事故を起こして航行不能となり、イギリスに拿捕されて曳航途中で沈んだ。カレーの停泊地では火船攻撃の際に衝突事故を起こして舵を破損した「サン・ロレンソ」が砂州に搁座して掠奪の憂き目にあった。そしてグラベリーヌ海戦の砲撃で「マリア・ファン」が沈められた。続いて「サン・マテオ」そして「サン・フェリペ」が被害を受けてゼーラント方向へ流されて沈んだ。その他に40トンの小船ながらサブラ（荷船）の「カストロ」が1艘だけ戦闘で沈んでいるのでこれを計算に入れると合計7艘の損失が報告記録に確認できる数である。ただしコルーニャを出撃してすぐの嵐でガレー船4艘のうち「ディアナ」がバイヨンヌまで流されて沈み、残り3艘は戦列に復帰できなかったので艦隊の総計は正確には126艘であった<sup>9)</sup>。そのうちの7艘をイギリス海峡で失ったのだから119艘のスペイン艦船



が北海からスコットランド、アイルランドを回って帰還の途についたことになる。ところがメディナ・シドニア公からフェリペ2世に提出された最終報告によると、スペインの港へ無事帰還したのは65艘、その内訳はガレオン船、商船、ウルカなど55艘、ガレアサ1艘、パタチェ9艘となっている。したがって54艘が帰還できなかった計算となる<sup>10)</sup>。イギリスとの戦闘で失った7艘よりもはるかに多数の艦船54艘はどこへ消えたのだろうか。

### 3.

グラベリーヌの沖合で戦いながらスペイン艦隊は後方に強大な恐怖を抱えていた。フランドル沿岸に沿ってダンケルクからオステンデに横たわる浅瀬である。風は北西のまま止むとぎがない。このまま進めばことごとく浅瀬に乗り上げて艦隊は全滅してしまう。メディナ・シドニア公は全艦船に注意を促し、風上へ間切って浅瀬を回避するよう再三の指令を出した。しかし強い潮流に運ばれて思うように操船が出来ず、艦隊はますます浅瀬へと引き寄せられていく。錨は捨ててしまっただけで予備がない。水深はすでに7ファズム、ときに6ファズム(x1.8m)を切って背筋を悪寒が走る。ガレオン船には5から6ファズムの水深が限界である。1000トンを越す総旗艦の船底が岩礁をこすらなかったのは奇跡だと言われる。そのままに放っておけばいずれ浅瀬に乗り上げて壊滅すると見たイギリス艦隊はいたずらに接近してこない。誰もが死を覚悟していた正午近くにまさに奇跡が起こった。突如、風向きが南南西に変わり艦隊は辛くも危機を脱して針路を北へ取ることが出来たのである。帆船の時代にあって風向きは神の意志でしかなかったが、実際には低気圧に挟まれた高気圧の淵が東へ移動した結果の幸運だった<sup>11)</sup>。あてのはずれたイギリス艦隊は依然として追尾してくる。だがハワード提督はその

内実をウォルシンガムにこう漏らしている。

「あの戦闘後、火薬と砲弾がほとんど底をついていたにもかかわらずそれを敵に悟らせずに追尾した。わが沿岸とスコットランドの沿岸が安全となるまで当方は補給を必要としないように見せかけたのだった<sup>12)</sup>。」

追跡して来るイギリスに対峙しようと船を回頭させると、相手は大砲も撃ちかけずにさっと身を翻して離れて行く。しばらくするとまた後ろに着いてくるので再度船首を回すとやはり逃げていく。そんなことが幾度か繰り返されたのだが、メディナ・シドニア公はまさかイギリス艦隊が自分たち以上に砲弾に窮乏しているとは思わなかった。不足すれば近くの港からすぐに補充できると信じていたからである。

ひとまず座礁の窮地を脱したスペイン艦隊は次にどうすべきか。メディナ・シドニア公は全艦隊を旋回させて敵を攻撃しようと考えた。だがパイロット（航海士）が言うには、風は再び北西へ移り、潮流も逆なのでそれは不可能である、このまま北海へ入るか、それとも吹きもどされて全船が座礁するしかないとの事であった。独断を嫌うメディナ・シドニア公はレカルデ提督、レイバ司令官、参謀たちの意見を聴取すべく総旗艦船上に作戦会議を招集した。艦隊の状況、弾薬の欠乏、主だった船から要求が出されている新鮮な食料の欠乏について述べ、パルマ公から出撃の報告がこないまま再度イギリス海峡へ引き返すか、あるいはこのまま北海を通してスペインへ戻るか、どちらにすべきかの判断を求めたのである。会議は、天候が許すなら海峡へ戻る方に満場一致で決まった。ただし天候が許さなければ、艦隊には必需品が欠乏していること、そしてここまで持ちこたえてきた艦船の損傷が甚大であることを考慮して、

風に乗って北海からアイルランドを回ってスペインへ戻るしかない。もちろんこちらが本音である。いくら勇気を誇示して国王への忠義を叫んでみても、弾薬は尽き、食糧も不足している状態で敵が大挙して待つカレー沖へ引き返して何の益があろう。残った艦船を1艘でも多く無事にスペインへ帰還させ、ガラ空きになっているスペイン沿岸の警備を固めるのが先決であり、それこそがフェリペ2世への忠義であるとメディナ・シドニア公は判断したのである。これについてはメディナ・シドニア公がはっきりとフェリペ2世へ述べている。

「陛下に対する私の第一の義務は、たとえ緯度の高い位置を非常に危険な航海をしているとは申せ、艦隊を無事に保つことであります。弾薬は欠乏、最良の船も失い、女王の艦隊が大砲の性能、船足の速さなどからわが艦隊をはるかに凌駕しているので、経験からして残りの船ではどうにもなりません。陛下の船は火縄銃、マスケット銃が頼りであり、接近しなければ意味をなしません。したがって指揮官たちの一致した意見で現在の航路を選んだ次第であります。…食料は底をついており、水を一ヶ月保たせるため支給量を例外なく減らしました。なんとか命を維持するだけの量であります。つまりビスケット半ポンド、水1パイント(約0.568 L)そして毎日ワインを1パイント、それだけであります。長期にわたる困難な航海のまっただ中でのこの困窮を思いやって頂きたい。病人は3000名を越し、無数に登る負傷者は数えません<sup>13)</sup>」

はたして天候が許すこともなく、北北西の風はますます吹き募り、メディナ・シドニア公はイギリス艦隊を後ろに従えたままさらに北へ航進するしかなかった。ほとんど未知の荒海をスコットランド、アイルランドを回って約750リーグ(3600 km)の航路を祖国スペインへ向かうの

である。天候次第ではどれだけの日時がかかるのか熟練したパイロットにも確かな予想がつかない。まず食糧と飲料水の節約を徹底しなければならぬのは当然であろう。士官、水夫の身分に区別なく上記の支給量である。もちろんメディナ・シドニア公もその例外ではなかった。さらに上陸後の大砲牽引用に積んでいたラバ 40 頭と馬 40 頭を飲料水節約のために海中へ投げ込んだのは 8 月 13 日だった。必至に泳ぐラバと馬の姿にはさすがに哀れを覚えたと言う。その前日、イングランドとスコットランドの境にあたるニューカッスルの沖合を通過した時点で、それまで小うるさく追尾していたイギリス艦隊の姿が見えなくなっていた。ハワード提督から枢密院への報告で、もはやイギリスに上陸する意図はないと判断したのが分かる。

「北緯 55 度 13 分、ニューカッスルの東 30 リーグに達して提督は再度スペイン艦隊を攻撃する意志であったが、作戦会議の意向を入れて思いとどまった。この針路だと帰還する意図であろうし、わが艦隊の食料も尽きていたからである。食料の補給のあてが艦隊にはなかった。スペイン艦隊の追尾を停止してスコットランドのフライスへ針路を取った理由である。…だが風が逆、つまり西風となり、翌日、提督は針路を変更して全艦隊を率いてイングランドへ向かった。ダウンズ、ハリッチ、ヤーマスなどに 1588 年 8 月 7 日（グレゴリオ暦 17 日）に入港した<sup>14)</sup>。」

ひとたびスコットランド沿岸を離れば、針路図はもとより満足な海図もないまさに一大決心を要する未知の航海である。このような帰路を想定に入れていなかったスペイン艦隊には、スコットランドやアイルランドの沿岸を知っているパイロット（航海士）がいなかった。そしてこのとき威力を発揮したのが、新大陸航路を往復しているパイロットたち

の天体測量による航海技術であった。クロノメータが完成するまで経度の測定は出来なかったが、緯度だけは太陽と北極星を観測して正確に算出する技術を持っていたのである。その知識から割り出された指針書がメディナ・シドニア公から全艦長へ配布されたが、それは次のように簡略な書面であった。

「北緯 61 度 30 分に達するまで北北東を維持する。被害を受ける恐れがあるのでアイルランド海岸へは向かわぬよう充分注意されたい。そこから岬を回航して西南西へ北緯 58 度まで進み、南西へ北緯 53 度まで達する。それから南南西へフィニステレ岬を目指せばコルーニャへの道を見いだすであろう<sup>15)</sup>」

シェトランドの北端、61 度 30 分を西へ回ってデンマーク領ファエロスとの間を西南西へ 58 度まで下ればスコットランド・ヘブリデス諸島の沖合はるかに達する。南西にアイルランドを遠ざかって 53 度まで南西へ、そこから南南東へ針路をとればまっすぐにスペインへぶつかる。最後の「南南西」へ向かえば明らかにスペインから離れてしまうのでこれは「南南東」でなければならない。写し間違いかと思われるが、確かに地図の上ではこれでコルーニャへ到達する針路図であることに間違いはない。だがこれは何日ものあいだ陸地は愚か島影ひとつ見ることのない遠洋航海の航法である。太陽と星の観測から緯度を割り出して絶えず位置を修正しながら航進しなければならない。しかるに遠征のために各地から掻き集められたパイロットや水夫たちは、商船に乗って岬から岬へと目標物を確認しながら追い風を待って近海を行き来する沿岸航法しか知らない者たちがほとんどであった。しかも未知の海域である。水夫達に帆綱は絞れても天測儀は扱えない。その水夫さえ不足している船が

多数あるのに、緯度だけを頼りにしたこれだけの指針ですべての船が3600キロの荒海を風まかせに乗り切れるものかどうか。もちろん総司令官メディナ・シドニア公とてそれは承知である。しかも新大陸航路のパイロットは総旗艦にしか乗っていない。であればこそ総司令官は各船に勝手な行動を禁じ、総旗艦「サン・マルティン」を中心に最後まで編隊を組んで航進することを厳罰をもって命令したのである。だが厳命されるまでもなく、100トン、50トンの輸送船や荷物船はもとより大型のガレオン船にしても総旗艦からはぐれてしまえば大海に漂う木の葉にも等しい頼りない存在である。闇夜を手探りであてもなく進まねばならない。船脚が遅く、しかも風上に航行の難しい鈍重な運搬船ウルカの群れが遅れじと必至について行く。海に投げ捨てられた馬とラバの心境かもしれない。さすがにこのときはメディナ・シドニア公も遅れる船に配慮を示し、帆を絞って船脚をゆるめ、追いつくのを待ってやるのだった。

#### 4.

ハワード提督が8月12日にスペイン艦隊を放尾した時点で、119艘が編隊を構成してシェトランドを目指していたのは確かである。ところが13日から18日にかけて、この時期にしては珍しく強大な嵐に襲われて翻弄され、全体の編成を保てなくなった艦隊は、レカルデ、レイバ、オケンドの小隊にまとまりつつあった。悪天候で四散した結果、60艘が残ったと言われるが、スコットランドの漁船がオークニーで86艘の艦隊を目撃したとも報告しているように、小艦隊に分裂しながらかなりの艦数が総旗艦を追っていたのは間違いない。嵐が収まって風が北東へ移った。北大西洋へ抜けるには絶好の追い風である。新大陸航路の熟練パイロットを乗せている「サン・マルティン」は、針路図の指定地点から少し手前の北緯58度30分から西へ回頭してシェトランドとオーク

ニーの間を通過、フェア島を右手に見ながら西南西に針路をとって北大西洋へ抜けた。9月3日、すでに総旗艦は北緯58度、ヘブリデス諸島の西500キロに達していた。この間の報告をメディナ・シドニア公は、揺れの収まった9月3日の船上からフェリペ2世へ<sup>したた</sup>認めている。

「強力な逆風と濃霧と雨に4夜ほど悩まされました。この悪天候と風が続いたせいで17艘が艦隊を離れたのですが、レイバ、レカルデ、その他の重要な人物がそこに含まれておりました。昨日の昼、風が西へ移って少し楽になりました。これで南へ針路を取ることが出来、現在地、北緯58度、95艘を数えることが出来ます。風は西北西に向きを変えますますます好都合ですが、この沿岸の風は他の地域よりも常に荒れ模様であります。南風が吹き、好天気がいつまで続くか保証の限りではありません。神の恵みで好天の続きますように、そうすれば艦隊はまもなく港へ入れましょう。蓄えが乏しく、遅れが長引くと必然的に全員が絶える結果となります。病人の数が多く、死者も続出しています。…艦隊の悲惨な航海への緊急援助を配慮願います。1588. 9. 3<sup>16)</sup>」

このときメディナ・シドニア公は艦船95艘を数えている。レカルデ提督とレイバ、オケンドの艦隊を含めて24艘が行方不明だが気にかけている余裕はない。いずれも熟練した古強者の指揮官達であることを思えば心配はあるまい。ともかくここから南西へ53度まで進まねばならないのである。天候はメディナ・シドニア公の願い通り10日まで穏やかな南西風が吹いて順調な航海であった。アイルランドのクリア岬沖、北緯51を通過。当時の気象研究によれば、13日に高気圧が東へ移動して北の風が強まり、15日には西風となって16日にはそれが南へと移り、そのまま20日まで好天が続いている<sup>17)</sup>。コルーニャへ入るには好都合の風向きであった。すでにカンタブリ海へ入っていた総旗艦「サン・マルティン」は、9月21日の日暮れにサンタンデル港の入り口にたど

り着いて投錨した。20 日以上も高熱と下痢に悩まされていたと言うメディナ・シドニア公は、後の指揮をフローレス・デ・バルデスに任せると身動きのならぬ体を担架に乗せ、小舟に運ばれてひと足さきに上陸したのだった。そのまま施療院の寝床で動けなくなった。その夜、強力な嵐が襲った。「サン・マルティン」は予備の錨を引きずり船尾を跳ね上げ、高波をかぶって船首は水没、身をよじて岩礁にぶつかる寸前であった。なんとか太綱を切断して沖合へ逃れ、東隣のラレド港へ流された。熱帯低気圧の名残りへ北極からの寒気流が吹き込んだのではないかと想像されている。翌 22 日には穏やかな高気圧に恵まれ、ラレドに入っていた艦船と共にサンタンデルへ戻ったのだった。北緯 58 度地点で「サン・マルティン」と離れてしまったココ・カルデロンの輸送船副旗艦「サン・サルバドール」が一日遅れで無事に入港してきた。オケンドはサン・セバ스티アンへ 6 艘で帰還したが 10 月 2 日に死亡、レカルデ提督は 10 月 7 日にコルーニャへ入港してきたが 23 日に死亡した。こうしてカレー沖からサンタンデルまで 47 日を費やして 46 艘が帰還し、その他の港も含めてメディナ・シドニア公の最終報告では総計 65 艘が帰還したのだった。嵐に翻弄され、極寒のもとで衣類もなく、食糧は尽きて病人続出、ただの熱病でもベストのように死んでいったと言う。サンタンデルへ着いてからも快復しないまま命を落とす者が後を絶たなかった。「体験した悲惨と辛苦は陛下に申し上げますまい」と言う過酷な航海を経て幽霊船のようになりながらも、これら 65 艘はなんとか祖国へたどり着くことが出来た。だが残る 54 艘は遂に戻らなかったのである。

## 5.

行方不明の船ならびに乗員を乗せたまま沈んだ船については当然その



記録がない。しかし度重なる激しい嵐に遭遇して分散するまでは厳格な編成統制がひかれていたので、幸い他の船の記録者が書き留めていたり、あるいは船を放棄してアイルランドに上陸した生存者があったりして不十分ながらもその痕跡を追える部分がある。名だたるスペイン貴族が多数、不幸にして海の藻屑と消えたのだが、なかでもフェリペ2世がその武勲を讃えて深い信頼を寄せる人物であるミラノ騎兵隊総司令官アロンソ・デ・レイバの行方が知れなかった。イギリス遠征に備えてスペインへ呼び戻され、しかもメディナ・シドニア公に不慮の事故のある場合は、代わってスペイン艦隊総司令官の任務を引き継ぐよう極秘指令が出されていた。スペイン艦隊がイギリスへ到達して軍勢を上陸させるときは、フランドルからパルマ公が到着するまでの総指揮官に抜擢されていたのもレイバであった。だがサンタンデルやコルーニャへ相次いでよめくように帰還してくる艦船のなかにレイバの乗る船はなかったのである。

メディナ・シドニア公からフェリペ2世への報告には、8月21日に悪天候と逆風のために艦隊を離脱した17艘にレイバの「ラタ・エンコロナーダ」(以降ラタ)も含まれていたと記されている。ル・アールへ入ったガレアサ「スニガ」からの報告では「ラタ」がアイルランド沿岸で沈んだ消息を知らせている。アイルランドで捕虜になったとの報告も入っている。いずれが真実なのか、その後の調べでレイバの足取りの概略が把握できる。それによると8月17日の嵐で本隊から離脱した「ラタ」は、9月21日にアイルランドのエリス岬を回り、沈没寸前の状態で北緯54度のブラックソッド湾へ到達していたのである。穏やかな湾内へ入るつもりが潮流に流されてフェイの沖合130メートルばかりの砂地に座礁してしまった。カレー沖に捨ててきた2個の大錨があれば少しは様子が違ったであろう。820トン、大砲35門を搭載した船は419名以上を乗せたまま身動きが取れなくなってしまったのである。おりし

もそこから北北西にほど近いエリス湾にアンダルシアのウルカ船「サンタ・アナ公爵夫人」(以降サンタ・アナ)、900トン、357名が無事に投錨しているとの情報があった。レイバは習慣通り「ラタ」に火を放って後顧の憂いを絶ち、部隊を率いて敵中を陸路をそちらへ向かい「サンタ・アナ」との合流を果たした。「サンタ・アナ」は補修を終えたものの、風上へ航行できない輸送船ウルカに800名近くを鈴なりに乗せてスペインへ戻れる確信がない。少数とはいえイギリス兵が駐屯しているアイルランドには、エリザベスからの警戒指令が届いているので長居は危険である。そこでまず風に乗って逆方向のスコットランドへ入って身柄の保証を得ることにしたのだった。そこからフランドルやフランスを経由してスペインへ帰還できる望みがある。遠回りにはなるがより安全で確実であると考えたのである。しかし湾を出てまもなく嵐に遭遇、強い潮流と深い霧、強風に押し流され、岩礁と切り立った岸壁に怯えながらもロッサン岬を回り、潮流に乗ってログロス・モア湾の岩礁へ運ばれ、岸壁の狭間に押し込まれるように座礁してしまった。幸い岸壁に倒れかかった帆柱を梯子がわりにして上陸できたのだが、錨の巻き上げ機で脚を負傷してしまったレイバを輿で担ぎあげねばならなかった。この地域はイングランドに敵対している族長が支配しているので治安が行き届いてスペイン人には親切であった。しかもそこから南へ岬を横断したドネゴール湾にガレアサ船「ヒロナ」、700トン、289名が避難しているとの情報があったので陸路をそちらへ合流した。修復がなった「ヒロナ」は9月26日にあふれるばかりの人間を乗せて出帆したのだった。しかし3艘分の人員を1艘に詰め込んで過重に負担のかかった「ヒロナ」の船出はあわれだった。南西の風に乗ってアイルランドの北を回りスコットランドへ向かったものの、北の強風で沿岸へ流され、舵は壊れ船体に亀裂が入り始めた。權を使える利点を持つガレアサだが、波浪が高すぎてそ

れもかなわなかった。ついに29日の真夜中、現在のジャイアンツ・コースウェイ近くの岩礁にぶつかって微塵に砕けてしまった。これもカレー沖に残してきた大錨さえあれば、むざむざと岩礁に引き寄せられることはなかったであろう。1300人ばかりが溺死したと言われる。まさに最期まで波瀾万丈の航海であったが、助かったのはわずかに9名。そのなかにレイバの姿はなかった。

レイバが帰還できなかった経緯<sup>いきさつ</sup>は切りつめればこのようなことであった。敵国であるアイルランドへ近づいてはならないとメディナ・シドニア公は注意を促していた。とは言え再三の嵐で帆布はずたずた、帆綱は切れ、策具は千切れて風にはためく。激しい浸水で昼夜ポンプを動かしても水位は指一本さがらず、飢えと渇きに疲弊困憊、頭上を越す高波をかぶるたびにひとびとに諦めが広がる。「海水を呑むことに比べればなんだってありがたい」と述懐しているような状況のもとで、目前に見えたアイルランドの陸地へ近寄るなど言う方が無理かも知れない。

## 6.

スペイン艦隊のなかでもレバンテ隊の艦船は、地中海仕様であるためガレオン船に比べて総体に脆弱に出来ていた。ガレオン船の難破はゼロであるのに対してレバンテ隊の10艘のうち8艘までがアイルランド沿岸で座礁した事実がそれを如実に語っている。耐えきれなくなったレバンテ船「フリアナ」「ラビア」「サンタ・マリア・デ・ビション」の3艘が風と潮流に流されてドネゴール湾に到達した。「ラビア」に乗っていたクエジャル隊長の書簡がそのときの模様を語っている。

「悪天候のためアイルランドのクララ岬を回りきれず、3艘とも陸地へ近づいたのですが、申したように大型船だったので陸地から半レグア

の地点に投錨し、なすすべもなくそのまま4日間滞留、5日めに逆風の嵐に襲われ、高波に翻弄されて策具は切れ、帆は役に立たず、大きな岩山の間にある小さな砂浜へ3艘を避難させようとしたが至難の業。一時間ほど後には3艘とも微塵に碎けて船内に300人が逃げ遅れ、1000人以上が溺死、そのなかには身分の高い人物や隊長、貴族その他が含まれていました。…私は船尾の高楼にいたのですが、そこから悲しくも壮絶な光景を目にしたのです。船の中で多数が溺死しました。他にも水へ飛び込んでそのまま浮き上がらなかった者、小舟や樽につかまった者、板片にすがる貴族、大声で神を呼ばれる者。隊長たちは鎖やエスクード金貨を海へ投げ込み、波が彼らを襲い、船の中の者たちをさらっていきました。この有様をまざまざと眺めて私はなすすべを知りませんでした。と言うのも私は泳ぎを知らず、高波と嵐はすさまじく、陸地はわれらの災難に狂気乱舞している敵兵で満ちあふれ、そこへ新しく原住民が200人ばかりやってきて赤裸にひき剥いて情け容赦なく暴行を加えて傷つけました。その有様が壊れた船から手に取るように見えました<sup>18)</sup>。」

虐殺を逃れ、奥地へ逃げ込んでスコットランドからフランドルへ渡ったクエジャル隊長の数奇な運命は、さながら一編の騎士道物語であるがその発端はこの阿鼻叫喚の難破であった。レバント船3艘は予備の小さな錨を引きずったまま座礁してしまったのである。やはりカレー沖に捨ててきた2個の大錨があれば踏みとどまることが出来たかも知れない。カトリック教徒のいるアイルランドのことであるから難破者に慈悲をかけてくれるかも知れないと期待したがやはり無駄だった。兵隊も原住民も一緒になって手当たり次第に殴り殺し、刺し殺し、情け容赦なく掠奪の限りを尽くしたのである。海岸には赤裸に剥かれた死体が累々と転がって葬る者もなかったとクエジャルは述べている。次のような報告がコ

ンノート総督リチャード・ビンガムから補佐官フィッツウイリアムへなされている。

「アルスターでスペイン捕虜 700 名を処刑したと弟から報告が入りました。すでに閣下のお耳に達していると思います。なおも詳しく申しますと 15, 16 艘の船があの方の沿岸に座礁し、私の知っているところでも少なくとも 6000 から 7000 の多数が死亡しました。わが弟ジョージが剣にかけ、マヨ、ソモド、ゴルウェーでも処刑して 700 から 800 名を殺しました<sup>19)</sup>。」

ビンガムの言う座礁した 16 艘の名前も位置も判明していないが、そのなかに「ニコラス」(834 トン、355 人)、「サンティアゴ」(60 トン、86 人)、「シエルボ・ボランテ」(400 トン、222 人) の 3 艘が含まれていたのは分かっている。乗員は溺死、あるいは岸へ泳ぎ着いた者はすべてビンガムの兵に虐殺されている。クレア諸島で座礁した大型船「グラン・グリン」(1160 トン、329 人) は、70 名が殺害され残りは溺死している。ゴルウェー湾で「ファルコン・ブランコ」(300 トン、103 人) と「コンセプション・デルカーノ」(418 トン、225 人) が沈んだ。生存者の数は不明だがすべてビンガムによって処刑されている。シャノン河口で「サン・マルコス」(790 トン、409 人) と「サン・エステバン」(736 トン、264 人) が座礁して 350 名が死亡、60 名が捕虜になったがのちに全員処刑されてしまっている。クエジャルのようにエリザベスの統治に強硬に反抗している地方豪族の保護を得ることができたのはよほどの幸運であった。また親切にしてくれた原住民もなかったわけではないが、アイルランドの温情を期待して上陸したスペイン人を待っていたのは、ほとんどがビンガムの命を受けた殺戮の地獄であったようだ。リチャー

ド・ビンガムが最終的にエリザベス女王へ報告している。

「12 艘に加えてさらに 2, 3 艘以上の船が座礁して沈んだと思われます。剣にて処刑した 1100 名あまりを除いて乗員はすべて溺死いたしました。隊長、艦長、大尉、少尉、その他の下士官、若い貴族などが 50 名ばかり、それらの名前を記載して同封いたします。補佐官からの指令があるまで剣にかかるのを免れています<sup>20)</sup>。」

スペインへ未帰還の 54 艘のうち、アイルランド沿岸で沈んだと確定できる数は 23 艘、そのうち船名が判るのは 14 艘ならず、その他は沈んだ位置も不明である。記録にも止められていない残余の 23 艘は、どこかの海岸か沖合で乗員を乗せたまま人知れず沈んだのであろう。その後の研究調査もむなしく行方不明のままである。

人命の喪失は船の数よりも深刻であった。ビンガムの集計ではアイルランドの各地で処刑されたスペイン人は 1100 に登っている。アイルランドで虐殺ならびに処刑されたスペイン人の正確な数は永遠に不明であろう。溺死者の数はそれをはるかに上回って 6000 を越えるのではないかと推定されるのだが、これについてイギリス資料は何も語っていない。帰還人数の確定はさらに難しいが、1588 年 10 月 23 日の帳簿によればサンタンデルへの帰還兵数の総数は 9565 名。ひと月が経過しているので多少のずれはあるだろうが、コルーニャ出港時の兵員は 18288 名だから戻らなかったのは 8723 名として 47.6%、ほぼ半数が戦闘、病気、溺死など何らかの形で命を落としているのである。

## 7.

繰り返しになるが、イギリス海峡からグラベリーヌ沖にかけての戦闘

で実際に砲弾を受けて沈んだのは「マリア・ファン」が1艘だけ。「サン・マテオ」と「サン・フェリペ」は戦闘の末にフランドル沿岸に座礁した。その他の艦船は僚船同士の衝突事故で操船不能に陥っている。したがって未帰還の54艘はすべてスコットランドを回って北大西洋に入ってから悪天候に翻弄されて難破あるいは岩礁に砕け散ったのであった。これを指してスペイン艦隊の敗北と見るか、あるいは遠征計画の失敗と評するかは意見の分かれるところであろうが、フェリペ2世は「余は嵐と戦うために艦隊を派遣したのではない」と述懐したと言われる。もちろん後世の創作であるが、国王はメディナ・シドニア公へ迅速に指令を出して帰還者に対する手厚い庇護の手を差し伸べている。

「ひとびとは艱難辛苦を経てきたであろうし、とりわけ負傷者と病人には休養と援助が焦眉の急であるに違いない。病院施設を設営して収容し、みんなに出来るだけの手当をしなければならない。そのために次のようになされるべきである。まず貴殿の到着まえに指令しておいたところに従って、(すでにそう成されたと信じるが)病人と負傷者を上陸させてベッドに寝かせ、快復に必要な治療を施すように命じること。ブルゴス大司教とパンプローナ司教の慈悲にすがって医薬品、医師、外科医、その他の必要物資の提供を願い、負傷者と病人を世話してもらえる信仰篤いひとびとの派遣を依頼しておく。同じくイエズス会やその他修道会の管区長にも依頼しておく。ドン・ルイス・カリーヨとブルゴス総督にも医師、外科医、薬剤師、食糧などを指令しておく。バリャドリッドの司法局、サント・ドミンゴ・デ・ラ・カルサーダ、ログローニョ、そしてメリエンダ・デ・ラ・リオハにも指令しておく。そのほかにバリャドリッドの司法官たちには小麦の運搬管理に出向くよう、そして特権を用いて必要量を日ごとに増やしていくように命じておいた。…部隊の宿

宮にあたって秩序が最善に保たれ、その土地でもまたそれに隣接する土地でも和やかに過ごせるように必要な配慮の指令を貴殿から下して貰いたい。…ひとつひとつに着る物が無いとのことだが、バリャドリッドで十分な数の衣類を調達するように命じておいた。必要な数がそろおうと思う。

艦隊の艦船、大砲、武器、弾薬、装備そして水夫、戦闘員など艦隊の状況を正確に把握してしかるべき指令を下すべく艦隊の調査をしてそのひとつひとつについて状況を調べ、何が必要で何が不足しているかを見極め、装備に必要な費用、何をどこで調達するか、そして戦闘員が何部隊、各部隊の兵員数、武器の状況、火縄銃の数、矛槍、マスケット銃、各船の大砲の数、性能、予備の数、索具類、装備の状況、余の艦船ならびに余のものでない艦船の状況、艀装の状態、予備の武器弾薬などを報告すべくファン・デ・ラ・ペーニャ・ソリーリャを派遣する。このため貴殿は各船の艦長、一等航海士などの有能な人物が立ち会うように手配して貰いたい。知るべき必要事項をはっきりとさせ、もってしかるべき援助が施されるように配慮するためである<sup>21)</sup>。」

冬を迎えて多数の艦船を補修維持していくのは地方の諸港にとっては難しい。ポルトガル船はリスボンへ戻り、カスティーリャの船はアンダルシアへ帰還して冬を越すのが最善であろうからそのように手配をして貰いたいとも言う。さらには戦死者と難破者の数と名前、身分、生国そして未亡人、孤児の数からその住所に至るまで詳細な調査を命じている。まことに配慮の行き届いた指令であるが、帰還後の混乱期にこれがそのまま実行されたかどうかは判っていない。残念ながらこれらの指令が実施された記録がないのである。そして11月9日のロンドンからの報告に、アイルランド沿岸で9艘が沈んで乗員を一カ所に収容したとの文書が見られる。11月に至ってもまだ荒波と潮流に翻弄され、幽霊船のよ



うになってアイルランド沿岸を彷徨している艦船が多数あったことが推測されるのである。

スペイン艦隊が帰路を辿る一方で、イギリスには負傷者の帰還や兵士、水夫の給金未払いの問題が残った。兵士の給料だけでも膨大な額に登る。スペインが攻めてこないとわかれば一日も早く陸軍を解散させ、艦隊を解体して財政負担を軽くしたいのがエリザベスの意向である。ハワード提督にその作業の指揮が命じられた。だが解体するにさいして様々の問題が生じる。通常なら兵士の解雇と給金支払いとが同時におこなわれるべきであるが、支払いがないので解雇に応じようとしなない。不満を募らせてすでに不穏な動きをしている兵士達を無理に解雇すれば暴動が起きるのは目に見えている。かと言ってこのまま兵士を縛りつけておけば未払い額が増えるばかりである。しかも食糧が充分ではなく兵士にはそれを自分で買入れるお金もない。悪循環である。現場のホーキンズからバリー卿ウィリアム・セシルへ立て続けに書簡が届く。いずれも給料支払いの要請である。

「7月28日から8月25日までの給料が未払いとなっている。毎日それが増えるばかりです。配慮を願います。8.26」

「閣下からの手紙を待ちわびておりました。述べましたように女王陛下の支払いを待っている船は種々様々、多数にのぼります。再度閣下にその詳細を送付いたします。一日仕事でした。私の所持金で出来るだけ支払いをしてから多数を下船させました。8.28<sup>22)</sup>」

ホーキンズが自腹を切る。その立替金を国が補償したかどうかかわからないが、兵士の給金をイングランド提督が自腹を切って建て替えなければ

ばならなかった現実がイギリスの財政状況あるいはエリザベスの姿勢を如実に語っている。未払いの兵士は貧窮のみならず病気とも戦わねばならず、ドーバーやロチェスターの街路で半ば裸の水夫が多数死んでいる事実からその深刻さがうかがえるのである。役目の終わった兵士をイギリスは財政難を理由に厄介者あつかいする傾向が見えるが、財政難を言うならスペインはさらなる窮乏にあった。それを思えば、エリザベスの冷たい対応に比べてフェリペ2世の細やかな配慮にははるかに温情があったと言える。

なおスペイン艦隊の記録に比べてイギリスの艦船に関する詳細は不明な部分が多い。ハワード提督麾下の艦船数は142艘、シーモア卿の艦船が39艘、他に食糧物資運搬船27艘が記録されている。もちろんイギリス艦隊にも数艘の被害があったはずだが詳細については口を閉ざしたままである。帰還艦船数の少ないのを心配してロンドンから派遣した偵察船をスペイン側が拿捕する事件が9月末にあった。没収した書類には「スコットランドの沿岸をくまなく調査せよ」との指令があり、おなじく水夫が持参の書簡によればイギリス艦隊は40艘を失ったとあった。これが真実ならイギリスはかなりの艦船を失ってその確認に奔走したことになるが傍証はない<sup>23)</sup>。ドレイク死亡の噂が流れてスペイン側を狂喜乱舞させたこともあったが、これは明らかに誤報だった。他にも様々な誤報の類はあるが、スペイン側の正式な記録にもイギリス艦隊にどれだけの被害を与えたかに触れた文書はないのである。

## 注

- 1) 「ウィリアム・ウインター提督からウォルシンガムへ、8.1」(グレゴリオ暦11日)、*THE GREAT ENTERPRISE, The History of the spanish armada*, Stephen Usherwood, Bell & Hyman, London, 1982.

- 2) 1568年9月、ホーキンスの商船隊が嵐に遭遇して損傷を受け、メキシコ沿岸のサン・ファン・デ・ウルアへ補修と補給のために入った。この港はスペインが銀やその他の物資を船積みする港であった。メキシコ副王に新しく任ぜられたドン・マルティネス・エンリケス指揮下のスペイン艦隊がその二日後に到着した。ホーキンスは友好的な商取引であることを申し立て、マルティネスは不承不承ながらも船の補修をして穏やかに出港することを認めた。海賊との同意など認めない副王は機をうかがってイギリス船に奇襲をかけ、港内で熾烈な接近戦が展開された。ホーキンスは数人とミニオン号へ乗り移り、若い親族のドレイクが指揮する50トンのユディス号と共に逃げた。1569年2月にブリマスへ帰港したとき、ミニオン号の生存者はわずか15名であった。この事件をきっかけにドレイクは終生、スペインへ敵意を燃やしたと言われる。
- 3) スペイン艦隊の集結を阻むためにドレイクがエリザベスの許可を得てカディスに奇襲攻撃をかけた。この事件で遠征艦隊の派遣が1年遅れた。
- 4) 「イングランド遠征にかかわる航海日誌、メディナ・シドニア公から国王へ先の書状とともに送付されたもの。8.21」 *Calender of Letters and State Papers, Vol. IV. Elizabeth, 1587-1603.* 402.
- 5) 「イディアケスからメディナ・シドニア公へ、1588. 7. 12」 *La Armada Invencible, 1587-1589: documentos procedentes Archivo Historico Español.* Herrera Oria, Enrique, Valladolid, 1929.
- 6) 予定した位置で爆発を起こす火船の考案者と目されているイタリアの技師フェデリゴ・ジャンベリ (Federigo Giambelli) がこの当時イギリスにいたのだが、スペイン側がそれを意識していたとは思えない。
- 7) 「ロンドンのマーガレット・アンド・ジョンの少尉リチャード・トンプソンからウオルシinghamへ、7.30 (8.9)」 Stephen Usherwood, Bell & Hyman, London, 1982. *ibid.*
- 8) 戦術の転換についてはペドロ・バルデスの旗艦「ロサリオ」がブリマス沖で拿捕されたのが大きく関連していると言われる。
- 9) ガレー船は櫂と帆による機動性に富む操船性を活用して大型船の曳航や兵員の上陸や荷揚げには効果を発揮する船で、もっぱら波の穏やかな沿岸での警備に配備されていたが、荒海の外洋にはたちまちその脆弱さを露呈して艦隊から脱落していったのである。
- 10) 「コルーニャを出港したガレオン船、艦船、パタチェ、ガレアサ、ガレー船その他の船舶、ならびにそのうちスペインへ帰還した艦船の報告」 *LA ARMADA INVENCIBLE*, tomo 2, Cesáreo Fernandez Duro, Madrid, 1885. 181。

- 11) *A Meteorological Study of July to October 1588: The Spanish Armada Storms*. K. S. Douglas, H. H. Lamb, C. Loader, University of East Anglia, Norwich, 1978. Fig. 10
- 12) 「ハワード提督からウォルシンガムへ、8. 7」 Stephen Usherwood, Bell & Hyman, London, 1982. *ibid.*, p. 140
- 13) *Calender of Letters and State Papers, Vol. IV. Elizabeth, 1587-1603*. 401.
- 14) 「ハワード提督から枢密院へ、1588. 8」 Stephen Usherwood, Bell & Hyman, London, 1982. *ibid.*, p. 113 なおイギリスはユリウス暦を使っていたのでグレゴリオ暦に合わせるには10日を足さねばならない。
- 15) *The Enterpraise of England, The Spanish Armada*, Roger Whiting, Alan Sutton, 1988. p. 157
- 16) *Calender of Letters and State Papers, Vol. IV. Elizabeth, 1587-1603*. 415.
- 17) *A Meteorological Study of July to October 1588: The Spanish Armada Storms*. K. S. Douglas, H. H. Lamb, C. Loader, University of East Anglia, Norwich, 1978.
- 18) 「イギリス遠征艦隊の一員の書簡と報告」 *La Armada Invencible*, tomo 2. Fernando de Duro, 184. p. 337-411
- 19) 「コンノート総督リチャード・ビンガムから補佐官フィッツウイリアムへ、9. 21」 Stephen Usherwood, Bell & Hyman, London, 1982. p. 156
- 20) 「ビンガムからエリザベス1世へ、12. 3」 *ibid.*, p. 157
- 21) 「イギリス遠征からもどったひとびとと艦船のなすべきこと、1588. 9. 28」 *La Armada Invencible*, tomo 2. 175.
- 22) 「ホーキンスからウイリアム・セシルへ 8. 26, 28」 Stephen Usherwood, Bell & Hyman, London, 1982. *ibid.*, p. 149, p. 151
- 23) 「1588年8月31日づけ書簡によるカレーからの情報 8. 31」  
 「彼らはスペイン艦隊の損失については沿岸で座礁した6隻のほかは多くを語らなかった。また自分たちの勝利についてもそれほど自慢げでもなかった。自分たちの被害については長く語らなかった。船数艘を失い、そのうちの一艘は女王のもので、修理と整備のためにロchester近くに停泊したがもはや修理不可能と見なしている。残りの船の状態はよろしくない」 *Calender of Letters and State Papers, Vol. IV. Elizabeth, 1587-1603*. 412.