

オーストリア＝ハンガリー帝国の港町を訪ねて： トリエステ，リエカ，プーラ¹

島田昌幸

1. はじめに

この夏（2012年8月），私は旧オーストリア＝ハンガリー帝国の港町を訪ねる旅に出た。より正確にいうなら，ウィーンのオーストリア国立公文書館の帝室・宮廷・国家文書館（Haus-, Hof, und Staatsarchiv）での史料収集にかこつけて，ハプスブルク時代の代表的な港町であるトリエステ（Trieste（伊），Triest（独）），リエカ（Rijeka（クロアチア語），Fiume（伊・独）），そしてプーラ（Pula（クロアチア語），Pola（伊・独））を訪れることにしたのである。本稿はその旅の記録である。

大学院時代以来，オーストリア＝ハンガリーの「海洋国家」としての側面に漠然とした興味をもち，昨年出版された『ウィーン・オーストリアを知るための57章（第2版）²』にも「オーストリアの海軍？」という小稿を寄せる機会を得た。だが実のところ私はこれまで「海洋国家」としての旧ハプスブルク帝国の痕跡を実際に目にしたことはなかった。唯一の例外がウィーンの「軍事史博物館（Heeresgeschichtliches Museum）」の旧海軍の展示コーナーだったが，これとて写真と模型を中心とした展示に過ぎず，「港」を見たわけではない。しかもその「港」は今やオーストリアには属していないのである。

1867～1918年にかけてオーストリア＝ハンガリーは「帝国議会に代表される諸邦（いわゆるオーストリア）」と「ハンガリー王国」の二つの名目的な独立国の連合体であった。今回訪れた三つの街のうちトリエステとプーラは「オーストリア」に属し，リエカ（フィウメ）は「ハンガリー」に属していた。トリエステはオーストリア＝ハンガリー最大の海洋都市であり，オーストリア・ロイド社（オーストリア最大の海軍会社）の本拠地であった。プーラは旧オーストリア＝ハンガリー海軍の母港として栄えたイストリア半島先端の港町であった。リエカもまたハンガリー王国最大の港町であり，魚雷産業が栄えていた。これらの街にはハプスブルク時代から続く造船業が今も残っている。オーストリアの造船業といってもピンとこない人がほとんどだろうが，船の推進装置の「スクリュエー・プロペラ」や海軍の主要兵器の一つの「魚雷」が実はオーストリアの発明である。そもそも，かつてカール5世時代（在位1519-1556）のハプスブルク家はスペインを支配し，まさに「日の沈まない」帝国として世界に君臨していた。フランドル地方もかつてはハプスブル

¹今回の視察と史料収集は安倍能成教育研究助成金の賜物である。記して法人に謝意を表したい。

²広瀬佳一・今井顕編『ウィーン・オーストリアを知るための57章（第2版）』（明石書店，2011年）。

ク領であった。つまりオーストリアと海とは決して無縁ではなく、現在のように内陸国化した歴史の方が、実は短いのである。

オーストリアの海との関連性が忘れ去られてしまった原因の一つは、19世紀後半の帝国主義時代にオーストリアが国内の民族問題の複雑化を背景として、海外に植民地進出できなかつたことがあるだろう³。対外自制的であったとされるビスマルク期のドイツ帝国でさえもアフリカへの植民地進出を果たし⁴、続くヴィルヘルム2世時代はその「世界政策 (Weltpolitik)」に基づき、太平洋の島々から中国の膠州湾に至る広範な植民地や租借地を獲得したわけだが、オーストリアにはそれらに相当する動きはなかつた。義和団事件 (1900-1901) をきっかけに天津に「租界」を獲得するのが関の山だったわけである。ただ造船業に目を転じてみると、南米や中国向けに軍艦を受注しており、これはオーストリアからの借款と結びつけられた「紐付き」融資であった⁵。特に1912年ころから活発化するオーストリア金融資本による中国袁世凱政権に対する借款供与は、近隣諸国との関係悪化により販売市場を失いつつあったオーストリア重工業界の新たな販路拡大の試みであった。そしてこれはオーストリア外務省の全面的サポートの下で実施されていたのであった。

今回「海洋国家オーストリア=ハンガリー」の痕跡を辿るにあたり、主として二つの資料を活用した。一つは有名な『ベデカー (Baedeker)』というドイツのガイドブック⁶である。現在も『ベデカー』は出版されているが、私が用いたのは1905年版であり、これには各都市の当時の様子が描写されているだけでなく詳細な地図がついている。もう一つは写真集『アドリア海がオーストリアだったとき』⁷で、こちらはアドリア海沿岸都市の古い写真が収められている。本稿ではこれらを手掛かりに、自分の足で歩いた旧オーストリア=ハンガリーの港町についてまとめてみたい。

2. トリエステ

2-1. トリエステ概観

トリエステは現在イタリアの都市であり、住民は今も昔もイタリア系で占められている。事実1905年版『ベデカー』所収の地図を見ると地名はすべてイタリア語表記になってい

³もっとも最近ではオーストリア=ハンガリーの帝国主義的な海外進出計画についての研究が進んでおり、オーストリアが決して帝国主義とは無縁であったわけではないことが確認されている。Evelyn Kolm, *Die Ambitionen Österreich-Ungarns im Zeitalter des Hochimperialismus* (Frankfurt: Peter Lang, 2001); 大井智範「ハプスブルク帝国と「植民地主義」：ノヴァラ号遠征 (1857-1859年) にみる「植民地なき植民地主義」」『歴史学研究』891号 (2012年), 17-33頁等を参照のこと。

⁴飯田洋介『ビスマルクと大英帝国』(勁草書房, 2010年)。

⁵島田昌幸「オーストリア=ハンガリーの『六国借款団』加入問題 (1912)―その背景・目的と列強諸国の反応」『法学政治学論究』60号 (2004年), 357-390頁。

⁶Karl Baedeker, *Austria-Hungary including Dalmatia and Bosnia: Handbook for Travellers* (Leipzig: Karl Baedeker, 1905)。

⁷Horst F. Mayer & Dieter Winkler, *Als die Adria österreichisch war. Österreich-Ungarns Seemacht* (Vienna: Edition S, 1989)。

る。だがこの港町の街並みからはイタリアの雰囲気あまり漂ってこないこともまた知られている。機内で須賀敦子のエッセイ「トリエステの坂道⁸」を読んでみたが、このイタリア文学者もこの町にイタリアでありながらイタリア風ではない独特な雰囲気を感じ取っていた。

『ベデカー』（1905年版）はトリエステをこのように紹介している。

ローマ帝国時代のテレゲステ（Teregeste）、オーストリア第一の港であるトリエステは183000人（郊外を含む）の住民を擁し、アドリア海の北東端に位置している。トリエステは1719年、皇帝カール6世により自由港とされたが、1891年以降は「新」港のみが関税圏内から外れている。年間総トン数250万tに上る12000隻の船（内7600隻は蒸気船）がトリエステ港を行き来している⁹。

トリエステはハプスブルク時代、オーストリア＝ハンガリー随一の港町として栄華を誇っていた。そもそも14世紀末、ヴェネツィア共和国の支配を嫌ったトリエステ住民が、ハプスブルク家に庇護を求めたのが、ハプスブルク領になったきっかけである。爾来5世紀以上の間、トリエステはハプスブルクの港町であった。第一次大戦勃発までトリエステを出港したオーストリア・ロイド社の船舶は、ハプスブルク帝国と世界をつないでいた。だが第一次大戦後、紆余曲折を経てイタリア・ナショナリズムに沸き立った住民の悲願、即ちイタリア領編入が果たされると、トリエステはイタリアの数多の港町のone of themに成り下がり、経済的な停滞を余儀なくされた。長いハプスブルク統治はトリエステ住民にイタリア・ナショナリズムへの共感と共に、ハプスブルク時代の栄華への憧れというアンビバレントな感情を植え付けることになった。

さてミュンヘン乗り換えでエア・ドロミティ（Air Dolomiti）というルフトハンザの子会社のプロペラ機でフリウリ・ヴェネツィア＝ジュリア空港、通称トリエステ空港に到着したのは8月16日の23時近かった。いつもならタクシーなど頼まないのだが、今回は到着時間が遅く、バス便もほとんどないため宿泊先のホテルにタクシーを依頼しておいた。税関を出ると、“Mr. Shimada”という紙を持った人の良さそうなおじさんが私を待ってい

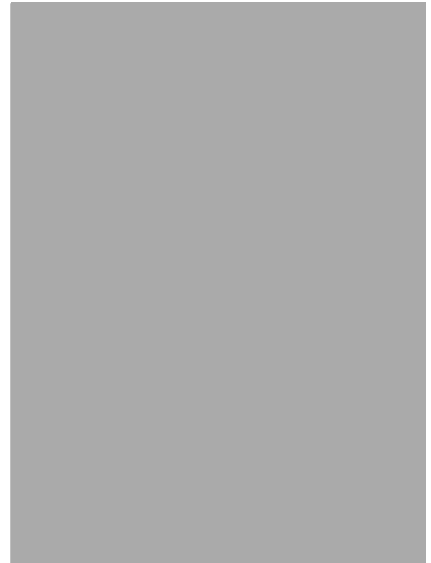


図1 トリエステ地図
（1905年版『ベデカー』より）

⁸須賀敦子「トリエステの坂道」同『須賀敦子全集 第2巻』（河出文庫、2006年）、261-281頁。

⁹Baedeker (1905), p. 205.

る。早速、こちらのシニョール・ファーノが運転する車でトリエステ市内を目指すことになった。乗車してすぐに料金を確認すると、「本当は100万ユーロだけど、お客さんは特別に65ユーロでいいですよ」というイタリアン・ジョーク?で和ませてくれる。早速ファーノ氏にトリエステの気候、経済、歴史について質問してみる。彼が話してくれることは、実は殆ど予習済みの事なのだが、復習と英語の練習もかねて色々と会話する。乗車して20分ほど経って、ファーノ氏に一番聞いてみたかったことを聞いてみた。つまりトリエステ住民はオーストリアをどのように見ているのか、ということだ。するとびっくりしたことに、須賀敦子の「トリエステの坂道」に書いてあることとほとんど同じ答えが返ってくる。「ご存知の通り、今イタリア経済は最悪でしょう? 今の内閣は学者内閣とかいっているけど、結局身内が儲けているだけだからね。イタリア領になってトリエステは経済的に停滞したんですよ。オーストリア=ハンガリー帝国時代は中欧(Mittereuropa)の唯一の港だったから、それは繁栄したけど、イタリア領になったらイタリアの数多くの港のうちの一つに過ぎないからね。人口も激減するし、若い人はどんどん出て行ってしまう。ホント、オーストリア領だったらよかったのになあ。」昔のイタリア・ナショナリストたちが聞いたら激怒しそうなコメントであるが、「昔は『唯一』の港町だったのに、今では数多い港町の一つに成り下がった」という言説は須賀敦子があのエッセイを書いた時(1990年)から現状に不満を持つ住民の間で再生産され続けているということなのだろう。「お客さん、空港とトリエステを結ぶこの高速道は、昔はなかったんですよ。トリエステがイタリア領になって出来たんです。ハプスブルク時代、トリエステにとってはウィーンとの交通が重要で、イタリアの街と結ぶ道は必要なかったんですよ¹⁰。」

タクシーは夜の高速道を飛ばしていく。確か道沿いに有名な「ミラマーレ城」(後述)があるのではと思って聞いてみると、「もう過ぎちゃいましたよ、第一この道からは見えないんですよ」とのこと。トリエステ市内に入る前にバルコーラ(Barcola)という別荘地を通過するのだが、ここでヨットが趣味だというファーノ氏が興奮気味に「バルコーラ・レガッタ」(毎年10月第2日曜日に開催)について語り出す。そして車はトリエステ市内へ。「イタリア統一広場(Piazza dell'Unita d'Italia)」の前で少し停車してくれる。「ほら美しいでしょう」とファーノ氏は自慢げだ。確かに白くライトアップされた市庁舎や旧オーストリア・ロイド本社に囲まれた広場は、筆舌しがたい美しさだ。

トリエステの宿はサヴォイア・エクセルシオール・パレス(Savoia Excelsior Palace)。トリエステ港の目の前に建つ1912年創業の老舗である¹¹。このホテルの建築様式はオーストリア風でオーストリアの建築家ラディスラウス・フィードラー(Ladislav Fiedler)によるものだという。元々は「グランド・ホテル」という名前で、皇帝フランツ・ヨーゼフも常宿にしていたようだが、第一次大戦後この地がイタリア領になると“Savoia”という

¹⁰ちなみにトリエステとウィーンを結ぶ南部鉄道(Österreichische Südbahn)は1857年に開通している。

¹¹<http://savoiaexcelsiorpalace.starhotels.com/en/home.aspx> (アクセス日:2012年9月9日)

名前になった。今回は一番リーズナブルな部屋を予約していたのだが、ホテルの好意でハーバービューの部屋に代えてくれたのは幸運であった。部屋からはトリエステ湾の夜景が一望できる。なんと美しい眺めであることか！夜景に刺激された私は、深夜 12 時近くだというのにカメラを片手に外に飛び出した。ホテルの前の道を渡ると、もうそこはトリエステ港で豪華客船の船着き場となっている。夜景は現代風の景色を目立たなくさせ、あたかも 100 年前にタイムスリップしたかのような錯覚に陥らせる。にわかに血流が良くなってくる。

まずはタクシーの中から見た「イタリア統一広場」に行ってみた。改めてじっくり見ても本当に美しいと思う。しかし、ここだけ見てみると旧オーストリア・ロイド本社建物以外はあまりオーストリア風の建物ではないことに気付く。ガイドブックによれば市庁舎を始めとしてイタリア人の作品が多いのであるが、一つだけ異様な建物がある。それはエミール・ハルトマン (Emil Hartmann) 設計のトリエステ政府宮殿 (Plazzo del Governo) で、この広場で一番新しい (1905 年建造) 建物らしい。壁面にビザンツ様式のモザイクがあしらわれているので、すぐにお分かりいただけるだろう。旧オーストリア・ロイド本社、現在のトリエステ特別区評議会 (Palazzo della giunta regionale) ビルはオーストリアの建築家ハインリヒ・フォン・フェルステル (Heinrich von Ferstel) によるもの。彼はウィーンのショッテン・トーア近くのゴシック様式のヴォティーフ教会 (Votivkirche) の設計者



図 2 イタリア統一広場夜景 (旧 Piazza Grande)



3 旧オーストリア・ロイド本社

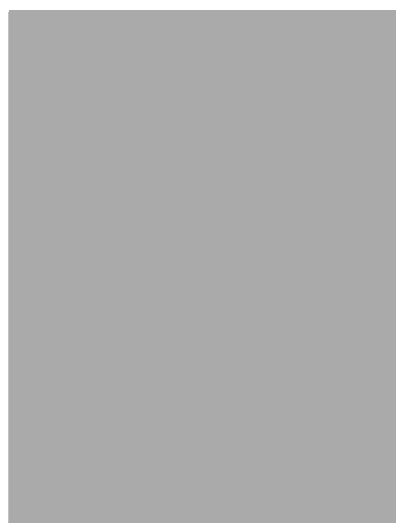


図 4 旧オーストリア・ロイド本社ビルに残る社章

である。何故かこの純オーストリア風の建築を見ると気分が落ち着いてくるのだが、慣れ親しんだウィーンの街並みを彷彿とさせるからだだろうか。広場に見とれていると、12時半を回ってしまった。部屋に戻って床に就くことにする。

2-2. ミラマーレ城へ

さて8月17日の午前中はトリエステ郊外のミラマーレ城（Castello di Miramare（伊）、Schloss Miramar（独））に向かった。ミラマーレ城はオーストリア大公フェルディナント・マクシミリアン（Erzherzog Ferdinand Maximilian Joseph Maria von Österreich: 1832-1867）、即ちメキシコ皇帝マクシミリアン1世（Maximilian I）の居城である。マクシミリアンは皇帝フランツ・ヨーゼフ（Kaiser Franz Joseph von Österreich: 1830-1916）の弟で、ナポレオン3世（Napoléon III）の斡旋で「皇帝」としてメキシコに渡り（1864年）、在位僅か3年で処刑された悲劇的人物である。現在はウィーンのカプツイン教会（Kapzienerkirche）の地下墓地に眠っている。マクシミリアンは海軍軍人であり、テゲトフ提督（Wilhelm Freiherr von Tegetthoff）とともにハプスブルク海軍の中興の祖としても知られている。このミラマーレ城はウィーンの建築家カール・ユンカー（Karl Junker）に建てさせた、なんともメルヘンチックな建物である。1856年から建設が始まり、1860年のクリスマスに一応の完成を見た。だが内装の完成は1864年のこと。マクシミリアンがメキシコに渡った後であった。1955年の一般公開以来、崖の上に建つ白亜の城は、その美しい庭園とともに、多くの観光客が訪れる観光スポットとなっている。場所はトリエステ市内からバスで海沿いに北上して10分程度のところにあり、城と庭園が「ミラマーレ公園（Parco di Miramare）」として整備されている。

さてホテルのフロントでミラマーレ城への行き方を聞くと、中央駅からバスの16番か36番に乗るように教えられた。ホテルから中央駅までは、やはりバスで行けるのだが、800mほどの距離なので歩いてみることにした。昨晚訪ねたイタリア統一広場から歴史的な建造物を確かめながら中央駅に向かう。証券取引所広場（Piazza della Borsa）や大運河（Canal grande）を超えて中央駅に向かう街並みは、イタリア風だったりオーストリア風だったりギリシャ・ローマ様式だったり、色々な建築様式の建物が並んでいる。ただ全般的にどこかウィーン風でありながら、ウィーン風でもない曖昧な雰囲気が漂っている。それはイタリアというには重々しく、オーストリアというには陽気すぎる独特の雰囲気である。その意味でハプスブルク時代のトリエステはドイツ系住民にとってはやはり南国だったのだろうし、イタリア系住民には

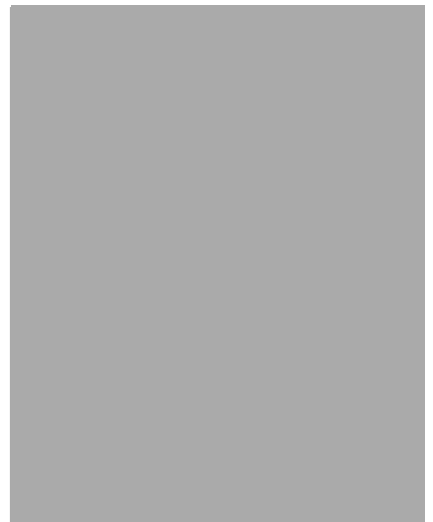


図5 テレゲスト・ビル（ハプスブルク・カラーのクリーム色の建物）



図6 旧証券取引所（現トリエステ海洋博物館）



図7 カナル・グランデ

オーストリア的な場所と感じられたのではないか。

中央駅前の広場に建つのは皇帝フランツ・ヨーゼフの妃、エリーザベト皇后（Kaiserin Elisabeth von Österreich-Ungarn）の銅像である。これから私は彼女の亭主の弟、つまり小姑の家を訪問しようとしているのである。さて16番か36番のバスに乗ろうとバス停を探すのだがなかなか見つからない。休憩中の運転士にバス停の場所を聞くと、通りの向こうにあるという。ところが横断歩道が見当たらないので、気が進まないが地下通路を通過を渡ることにした。この通路にはロシア民謡のような音楽を奏でる楽師たちがいて、私の姿を見つけると早速何やら演奏しだすのだが、申し訳ないが私はバス停へと小走りで直行させてもらう。ようやく36番のバスに乗り込む。行き先も「ミラマーレ」と書いてあり、安心する。乗車して10分ほどで目的地のミラマーレのバス停に到着。この辺りは海沿いに所狭しと老若男女が日光浴のためひしめき合っている。まさに海沿いの歩道はウナギの寝床状態だ。欧州では日焼けはステータス・シンボルだという話をよく聞くが、こんなに頑張らなくてもいいのでは？と思うくらい多くの人たちで賑わっている。「さてお城は？」とあたりを見回すと、「え～、あんなに遠いの」というくらい遥か先にお城が微か



図8 エリザベッタ（エリーザベト）皇妃像



図9 人だらけの海岸

に見えている。この時、気温は33°Cくらいだったと思うが、意を決してミラマーレ城へと向かうことにした。

15分くらい歩いたであろうか。ようやくミラマーレ公園（Parco di Miramare）の門をくぐって城の敷地内に入る。途中の歩道の海沿いの壁にはマクシミリアンを示すMの字と彼の「印」であるパイナップルが彫り込まれている。門をくぐると海に面した白亜の城が見えてくる。ミラマーレ城である！ 長年訪れたかった場所だけに、興奮してまずは外観の写真から撮り始める。白い城と真っ青な空、そしてまさにターコイズ・ブルーのアドリア海の取り合わせが美しい。この場所だからこそ、このおとぎの国のような城が似合うのだろう。



図10 ミラマーレ公園入口

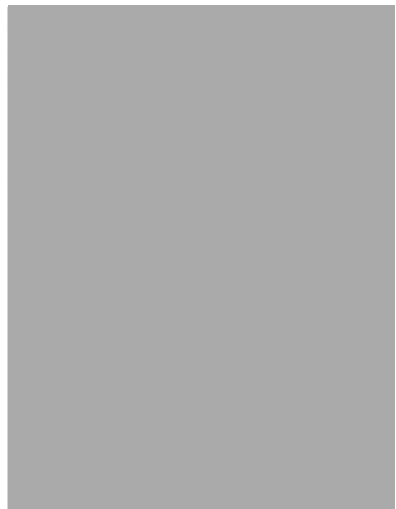


図11 マクシミリアン大公のイニシャル M



図12 マクシミリアン大公の紋章のパイナップル



図13 ミラマーレ城

城の玄関を入り、早速入場料を支払って見学コースを辿ってみる。城は3階建てだが、見学できるのは2階までである。マクシミリアンの住まいは1階（いわゆるグラウンド・フロア）だけで、資金難で2階以上は装飾を省いたため当時は主として使用人部屋として使われていたという。最初に見学する部屋はマクシミリアンの寝室とノヴァラの間と呼ばれる書斎である。寝室・書斎共に船室を模した天井の低い部屋になっており海軍提督マクシミリアンの好みが反映されている。そもそも北イタリア西部のノヴァラ県はオーストリアにとって因縁の場所だ。数度にわたってハプスブルク領であったばかりか、サヴォイ家の領地となつてからも、1849年の第一次イタリア独立戦争の際に、ラデツキー（Johann Graf von Radetzky: 1766-1858）将軍がサルデーニャ軍に勝利した（ノヴァラの戦い）場所としてオーストリア人に記憶されている。マクシミリアンゆかりのオーストリア＝ハンガリー海軍のフリゲート艦ノヴァラ号（SMS. Novara）はこの勝利にちなんで名付けられた。このノヴァラ号はオーストリア初の世界一周探検航海に出た船であり¹²、何よりマクシミリアンをメキシコに運び、その亡骸もトリエステに運んできたのであった。

ミラマーレ城1階の他の部屋は、欧州の城に典型的な東洋風の部屋や親族の肖像で飾られた部屋、礼拝堂などで、いずれもコンパクトにまとめられた造作が印象的である。

この城は第一次大戦中までは当然ハプスブルク家の所有であり、帝室メンバーの保養地として使われていた。サラエヴォ事件で凶弾に倒れた皇位継承者フランツ・フェルディナント大公（Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Este）はその死の2か月前に、ここで友人のドイツ皇帝ヴィルヘルム2世（Wilhelm II.）と休日を過ごしていた。第一次大戦が始まるとすべての家具と装飾一式はウィーンに運ばれ、保存された。

大戦後トリエステがイタリア王国領になると、1920年代半ばにはイタリア政府とオーストリア政府は家具一式の返還と内装の復元について合意に達し、1929年に博物館として公開されることになった。博物館ミラマーレ城の誕生である。

だが1931年になると、この城は再び貴人の住まいとなる。今度の主はイタリア王家サヴォイ家の傍流サヴォイ＝アオスタ家の長男アメデオ・アオスタ公（Amedeo di Savoia-Aosta）であった。イタリア・ゴリツィア砲兵連隊の司令官に就任したアオスタ公は、彼がエチオピア総督に任命される1937年までこのミラマーレ城を住まいとした。彼とその



図14 ノヴァラの間

¹²大井（2012）、参照。

家族はミラマーレ城の2階をファシスト風のモダンなインテリアに改装して住んだ。なお1階のマクシミリアンとその家族の居住エリアは博物館として開放したという。

その後もミラマーレ城は戦争に翻弄され続ける。第二次大戦中にはドイツ軍に接収され（1943年）、将校のための研修施設として使われた。戦後はニュージーランド軍、続いて英国軍に接収され、最終的にトリエステ駐在米軍の本部となった（1947-1954）が、これらの接収時代に内装は大きく変えられてしまう。そもそも戦後まもなくのトリエステは混乱状態にあったわけだから、これも仕方ないのだろう。最初にトリエステを解放したのはユーゴスラヴィア軍だったが、すぐにニュージーランド軍と英軍が上陸して、トリエステ地域は北部が英国軍に、南部がユーゴスラヴィア軍によって占領されることになった。

1947年に連合国とイタリアとの間に講和が成立すると、国連は非武装・中立の「トリエステ自由地域」の設置を決めた¹³。つまりトリエステは名目的に7年間の国連管理下に置かれたのである。この「自由地域（The Free Territory of Trieste）」は建前上は国連の安全保障理事会が任命した総督が統治することになっていたが、実際には英軍と米軍が統治するA地域とユーゴスラヴィア軍が統治するB地域に分かれ、他の連合国占領地域同様に両地域の政治・経済的分断は進んでいった。1954年10月にトリエステ北部（A地域）地域がイタリアに正式に返還されると（ロンドン協定：1954年10月）¹⁴、ミラマーレ城は1955年から再び市民に博物館・公園として開放されるようになった。

気付くときすでにお昼時。腹時計も鳴り始めたので、ミラマーレ公園内のカフェテリアでパニーニとガス入りの水の昼食をとる。塩気のないパニーニをあっという間に平らげて、再び城に戻って売店を覗いてみると、やたらに“Elisabetta”やら“Francesco-Giuseppe”についての本が積んである。「エリザベッタ」

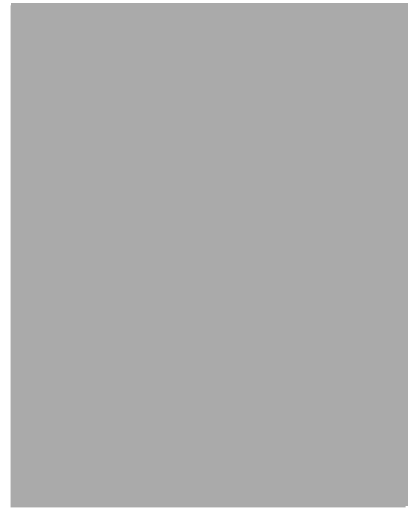


図15 アオスタ公の浴室



図16 在トリエステ米軍記念レリーフ

¹³経緯については <http://www.geocities.co.jp/SilkRoad-Lake/2917/international/unkanri.html#06> を参照（アクセス日：2012年9月9日）。

¹⁴最終的にイタリアとユーゴスラヴィアは1975年のオージモ条約（Treaty of Osimo）で1954年の領土分配を正式承認してトリエステ問題に決着をつけた。

は皇妃エリーザベトのことだと分かるが、「フランチェスコ＝ジュゼッペ」って誰だろうと一瞬思ってしまった。一呼吸おいて「そうだ『エリザベッタ』の夫フランツ・ヨーゼフ皇帝のことなのだ」と理解した。ここはイタリアでありながら、未だ精神的にはハプスブルクのテリトリーに属することを再確認した次第である。

2-3. トリエステ港のハプスブルク時代の痕跡

さて午後はハプスブルク時代の痕跡を求めて港町トリエステを歩いてみた。この町はいわばイストリア半島の根元から南西に突き出した半島になっていて、その片側（北側）に観光スポットや客船の港があり華やかな雰囲気が漂っている。だが半島の反対側（南側）は造船所や商業港になっていて観光客は皆無である。坂というか山を越えて半島の反対側に行くことを断念した私は、海沿いの道を辿って半島をグルッと一周するように歩くことにした。ミラマーレ城に向かうときはホテルを出て右側に行った訳だが、今度は左側に向かって歩いていく。ホテルを出て100メートルほどトリエステ港に沿ってトンマゾ・グッリ通り（Riva Tommaso Gulli）を歩いていくと、ヴェネツィア広場（Piazza Venezia）に出る。ここはハプスブルク時代、ジュゼッペ広場（Piazza Giuseppina）と呼ばれていた場所である。ここで私は意外なものを目にするようになった。イタリア領になってここから移設されたはずのマクシミリアン大公像が再びそびえたっているのだ。急いでミラマーレ城で購入したガイドブック¹⁵を見てみると、なんと2008年に移設先のミラマーレ城庭園からこのヴェネツィア広場に戻されたというのだ。トリエステの再ハプスブルク化は着々と進んでいる。

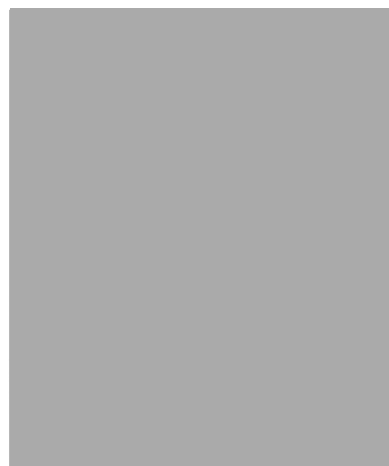


図17 ヴェネツィア広場に戻ったマクシミリアン像

トリエステ港の左端にはヨットハーバー（Yacht Club Adriatico）があり、無数のヨットが繋がれている。そしてそのヨットのマストの群れの合間から、古い灯台が見える。現在はLanterna Vecchia（古い灯台）と呼ばれているが、『ベデカー』の地図にはFanale marittimo（海洋灯台）とある。フリードリヒスハーフェン出身でミラノに学び、トリエステで活躍した建築家ペルチュ（Matthäus (Matteo) Pertsch)¹⁶の手になるこの灯台は、まるで要塞の塔のようだ。

港沿いの道を左折してジュリオ・チェザーレ通り（Via Giulio Cesare）に入る。この角にはトリエステ鉄道博物館（Museo ferroviario di Trieste）¹⁷の広大な建物がそびえたって

¹⁵Marzia Vidulli Torno, *Trieste: Historical and Artistic Guide* (Trieste: Bruno Fachin, 2011).

¹⁶http://en.wikipedia.org/wiki/Matteo_Pertsch（アクセス日：2012年9月9日）



図18 古い灯台



図19 トリエステ鉄道博物館 (旧トリエステ国立駅)

いるが、これは元々トリエステのもう一つのターミナル駅であったカンポ・マルツィオ駅（Stazione di Trieste Campo Marzio：1906年完成）である。ここは元々サンタンドレア駅（Trieste Sant'Andrea）として建設され、1906年にトリエステ国立駅（Triest Staatsbahnhof）と改名された。そしてトリエステがイタリア領になるとカンポ・マルツィオ駅と再び改名されることになった¹⁸。この駅はウィーンとトリエステを結ぶオーストリア南部鉄道の負担を軽減するために建設された新しい路線のターミナル駅として建設され、トリエステと軍港都市ポーラやヘルペレ（Herpelle-Gossdorf、現在のスロヴァキアのフルペリエ＝コジナ）などと結んでいた。この駅の脇を通るジュリオ・チェザーレ通り（Via Giulio Cesare）はすぐにパサージョ・サンタンドレア（Passaggio di Sant'Andrea）と名前を変えるが、これはこの駅の旧名に由来しているのである。

さてこのパサージョ・サンタンドレアを進んでいくわけだが、ほとんど歩行者の姿が見えない。道の左側は山になっていて緑豊かであり、右側には最初は鉄道車庫のような景色が広がり、次第に港の倉庫や造船所のクレーンのようなものが見えてくる。さらに進むと歩道がなくなってしまった。しかも大型のコンテナを運ぶトラックがビュンビュンと通っている。ここはとても徒歩で行くような場所ではないようだ。私はこんな人気のない道を歩いて、いったい何を目指しているのだろうか。実はパサージョ・サンタンドレア沿いにあったはずのハプスブルク時代のトリエステ造船大手のスタビリメント・テクニコ・トリエステイーノ（Stabilimento Technico Triestino: STT）の本社ビルを探していたのだが、今回は確認することができなかった。この造船会社こそ、オーストリア＝ハンガリーの弩級戦艦（テゲトフ級）¹⁹ 4隻のうち3隻を建造したオーストリア＝ハンガリーの造船最大手

¹⁷<http://www.museoferroviariotrieste.it/>（アクセス日：2012年9月9日）

¹⁸http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Trieste_Campo_Marzio（アクセス日：2012年9月9日）



図20 パサージョ・サンタンドレアから見える
風景(1)



図21 パサージョ・サンタンドレアから見える
風景(2)

であった。何とか次回の訪問で、同社の痕跡を探してみたいと思う。しかしこれで諦めるわけにはいかない。まだロイド工場 (Arsenale del Lloyd) を確認しなければ...

ちょうど歩道がなくなる辺りの道の左側には巨大なアリアンツ保険のビルが見えてくる。これは旧ロイド・アドリア保険 (Lloyd Adriatico di Assicurazione) の本部であり、その隣にはモダンなガラス張りのイタリア・マリッティマ本社 (Palazzo della Marineria)²⁰ が建っている。私は帰国してから“Marittima”がトリエステ・ロイド社の新名称²¹であること、そしてこのビルに「ロイド博物館²²」があることを知り、大きな後悔の念に襲われた。事前のリサーチが甘かったせいなのだが、これも次回訪問に向けての宿題と前向きにとらえておきたい。実は鉄道博物館のそばにあるトリエステ海洋博物館も閉館時間が13時と早く見学できなかったのである。

さて私はマリッティマ本社のあたりで立ちすくんでしまった。『ベデカー』の地図では



図22 イタリア・マリッティマ (旧ロイド・トリエステ) 本社

¹⁹STT で建造された弩級戦艦は Viribus Unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen の3隻であり、Szent István はリエカ (フィウメ) のガンツ社ダヌビウス造船所で建造された。

²⁰<http://www.informatrieste.eu/blog/blog.php?id=303> (アクセス日: 2012年9月15日)

²¹イタリア・マリッティマ社 (Italia Marittima S.p.A.) は1836年に創業されたオーストリア・ロイド社 (Österreichischer Lloyd) に端を発するイタリアの海運会社である。1918年以降はトリエステ・ロイド社 (Lloyd Triestino) と改名し、2006年にイタリア・マリッティマ社となる。現在は台湾の長栄海運 (エヴァーグリーン) グループに属している。

²²<http://www.adriaticseanetwork.it/index.php?page=119&idarticolo=102> (アクセス日: 2012年9月15日)



図23 トリエステ港検問所



図24 トリエステ港の造船地帯

目標のロイド工廠は、すぐそばにあるように見えるのだが、何しろ 1905 年の地図と現状とでは大きく変わっている。道を聞こうにも、ここはトラックばかりで人がいない。仕方なく道を変えてみることにしてパサージョ・サンタンドレアを右折して港の方に向かって歩き出した。すると目指すロイド工廠がちらりと見えてきてにわかに血流が良くなる。だが道が複雑で肝心の行き方が分からない。仕方ないので港のゲート（検問所）まで歩いてみる。当然歩道はなく、大きなトラックはどんどんやってくるため、内心ヒヤヒヤしながらトリエステ港検問所に向かうことになった。検問所の係官に道を聞くと、先ず「No Photo!」と怒られる。「いやいやごめんなさい、ロイド工廠に行きたいんだけど、道が分からなくて」と返すと、別の係員が「まずパサージョ・サンタンドレアに戻って、そのまますぐ行くと鉄道の鉄橋が見えるから、そこを右折しなさい」という。

仕方なくパサージョ・サンタンドレアに戻り、ひたすらダラダラ坂を上っていく。この辺りに来るとアパート街といった趣きで、人の姿も見えるようになる。そして今度は下り坂である。また少し不安に思いガソリンスタンドで道を聞きなおすと、「とにかく真っ直ぐ行け」という。確かに真っ直ぐ坂を下っていくと鉄橋が見えてくる。だが、またもや不安になり、また別のガソリンスタンドで道を聞きなおすと「その鉄橋のところを曲がれば着くよ」とのお答え。そう、検問所の係員のいう通りだったのである。さてその鉄橋のところを曲がって進み始めたのだが、なかなか目当ての建物が見えない、この道はトラックの運転士が仮眠をとるために路上駐車しているような道で、歩道がゴミだらけだ。またまた不安になり、道を歩く女性にロイド工廠の写真を見せながら“Do you know this building?”と聞くと、“Avanti!”との返答。

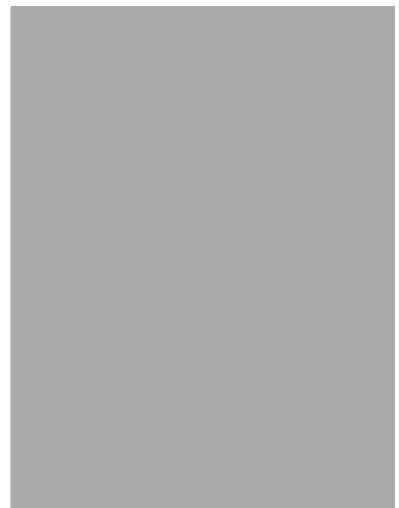


図25 この坂を下って鉄橋を右折すれば…

“Grazie” と答えて前に進む (avanti) とやっとロイド工場が目に入ってきた。やっと辿り着いた！

ロイド工場の入り口はまるで中世の城のような外観で、この入口から渡り廊下を渡って海沿いの工場に渡れる構造になっている。ロイド工場前の通りは「カール・ルードヴィヒ・フォン・ブルック通り (Via Karl Ludwig von Bruck) である。フォン・ブルックはオーストリアの政治家でオーストリア・ロイド社の創設者である。オーストリア・ロイド社は創業の翌年 (1837年) には、この地に船舶修理工場を整備し、1853年には現在の建物の建設を始めている²³。設計はデンマークの建築家ハンス・クリスティアン・ハンゼン (Hans Christian Hansen) によるもので、本格的造船所として建設され 1857年に完成した。デザインはイタリア中世の古城とウィーン南駅近くの造兵廠 (Arsenal: 現在の軍事史博物館) を彷彿とさせる²⁴。ロイド工場の礎石がマクシミリアン大公臨席のもとで置かれた 1853年の時点で、オーストリア・ロイド社が 21世紀に入って台湾の長栄海運に買収されることなど誰に想像できただろうか。

オーストリア・ロイド社の栄華の片鱗を無事確認した私は、来た道に戻って宿に帰った。



図26 ロイド工場入口



図27 ロイド工場入口から工場への渡り廊下



図28 ロイド工場の建物



図29 トリエステの造船所

²³http://it.wikipedia.org/wiki/Cantiere_navale_di_Trieste#Stabilimento_Tecnico_Triestino (アクセス日：2012年9月15日)

²⁴Torno (2011), p. 58.

夕食は大運河沿いのイタリア料理店でパスタを食べたが、ここでやっとイタリアに来たという実感がわいたのであった。

3. リエカ（フィウメ）

3-1. リエカ概観

さて8月18日朝、私はホテル前のバス停から中央駅隣の長距離バスターミナルに向かった。今度はクロアチアのリエカに向かうのである。リエカはイタリア語表記だとフィウメであり、どちらも「川」という意味である。トリエステからのバスの旅は2時間半くらいだろうか。地図上で確認するとちょうどイストリア半島の根元の部分を横断するようなコースとなるが、箱根の山道のような細い道路をバスが疾走していく。景色は箱根の山道のようにだったり、ザルツブルク郊外のように広大な草原が広がったりと、色々である。トリエステからリエカに来るまでにはスロヴェニアを通過するため隣接する Jelšane（スロヴェニア領）とルバ（Rupa）の二つの検問所を通る必要がある。スロヴェニアはEU加盟国でありシェンゲン協定加盟国でもあるため、イタリアからの入国に際して審査はない。ところがクロアチアはそもそもEU加盟国ではないため、スロヴェニアからクロアチアに入国する際には今度は審査が必要となる。

さて『ベデカー』（1905年版）はリエカをどのように紹介しているだろうか。

フィウメ（クロアチア語でリエカ）はハンガリー唯一の港であり、カルネロ湾（the Bay of Quarnero）の北東部に絵のように美しく佇んでいる。古代はタルサティカ（Tarsatica）と呼ばれて繁栄し、中世にはフラウム川沿いの聖ヴィトゥス（St. Veit am Flaum）と呼ばれ、一時はアクイレイラ総主教領（a fief of the Patriarchs of Aquileia）でもあった。その後リエカはデュイノ伯（the Counts of Duino）とゴリツィア男爵（The Barons of Gorizia）の領地となり、1471年には神聖ローマ皇帝フリードリヒ3世によりハプスブルク領に併合された。1779年にはハンガリーの属領とされ、何度かの分離結合を繰り返しながら、1870年以來ハンガリーに統合されている。（郊外を含めて）39000人の人口を擁するこの町にはいくつかの港がある。マリア・テレジア棧橋によって守られているポルト・グランデ（Porto Grande）や木材輸出に使われるバロス港、そして燃料港（the Petroleum Harbour）等である。リエカの貿易量は急速に増加している。また多くの工場の中でもホホワイトヘッド社の

図30 リエカ地図（1905年版『ベデカー』より）

大規模な魚雷工場が目立つ（町の西側に位置している）²⁵。

ちなみに『ベデカー』所収のリエカの地図もイタリア語表記になっている。リエカも元々はイタリア系住民が多くを占めるハプスブルク領だったのである。

さてリエカのバスターミナルに到着したのは11時前位であった。すぐにリエカの宿であるグランドホテル・ボナヴィア（Grand Hotel Bonavia）²⁶ にチェックインした。このホテルは創業約140年をうたう老舗のはずだが、建物は新しく改装されており、『ベデカー』にもその名が見当たらない。リエカ到着時にびっくりしたことは、トリエステとは異なり、こちらにはオーストリアの銀行が軒を連ねているということである。バスターミナルの前にはライフアイゼン銀行（Reiffeisen Bank）が、目抜き通り前の広場にはエルステ銀行（Erste Bank）が大きな支店を構えているのだ。



図31 リエカのオーストリア・エルステ銀行

3-2. リエカ市内のハプスブルク時代の痕跡

さてホテル前の階級と坂道をまっすぐ登っていくと、リエカ海洋歴史博物館（Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka）²⁷ がある。何しろ土曜日の開館は13時までのので、荷物もほどこずに博物館に滑り込むことになった。

この博物館の展示は正直なところ大したものではなく、特に海洋に関する展示はかなり寂しいものだが、むしろ建物自体に価値があるといえよう。この建物はハプスブルク時代の総督宮殿（Residenza del governatore）なのである。あのアウスグライヒ（1867年）の翌年、新たなハンガリー王国とクロアチアとの関係を定めたナゴドバ法（nagodoba）が発布された。これによりリエカはクロアチアから分離されてハンガリーの直轄領となり、以降ハンガリー政府が任命した総督により統治されることになった。この総督宮殿はハンガリーの建築家アラヨス・ハウスマン（Alajos



図32 旧総督宮殿（現リエカ海洋・歴史博物館）

²⁵Baedeker (1905), p. 399.

²⁶<http://www.bonavia.hr/>（アクセス日：2012年9月15日）

²⁷<http://ppmhp.link2.dlxeee.com/>（アクセス日：2012年9月15日）



図33 リエカ海洋・歴史博物館内部



図34 リエカ製の魚雷（1930年代のもの）

Hauszmann) により建てられたもので (1896 年完成)²⁸, 内装にアール・ヌーヴォー的な要素が組み込まれている。なおこの博物館の外にはいくつかの錨や魚雷が展示されていて、こちらの方が実物だけに展示としては迫力があるかもしれない。この海洋歴史博物館の隣には市立博物館もあるが、こちらは見学する時間的余裕がなかった。ただしその売店では興味深い展示カタログが販売されており、かなり重かったが結局 4 冊ほど購入してしまった。実際にはこの時、持ち合わせのクロアチア・クーナが足りず、「13 時までに戻るから店を閉めないで」とバイト店員に頼み込み、バスターミナルの両替屋まで走るようになった。正直なところあんなに一生懸命走ったのは久々の事であった。私は運動のためには走れないが、こういう目的のためなら走ることも厭わないみたいだ。

さていったんホテルに戻って休憩して、やっとりエカの街中の散策に乗り出す。まずホテルからリエカ港の方に向かって歩いてみる。繁華街はウィーンのケルントナー通りやブダペストのヴァーツイ通りのようにオープンカフェが軒を連ね、多くの観光客や市民で賑わっている。町の雰囲気はどこかブダペストに共通するものを感じてしまう。

港に出ると、海がきれいでびっくりする。停泊中の船の脇に泳いでいる魚が見えるほどだ。しかもこのリエカの海はいわゆる「磯の香り」がまったくしない。実はトリエステもそうなのである。これは季節的なものなのか、それともこの地域の特徴なのか定かではないが、なんとも不思議な港である。この港に面



図35 リエカ港は海がきれい

²⁸ 総督宮殿の建物については、Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka (ed.), *Svjedočanstvo jednog zdanja: prigodom 100. obljetnice izgradnje palače* (II. Izdanje) (Rijeka: Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, 2004), pp. 63–68. 参照。



図36 旧アドリア海運本社（現ヤドロリニヤ本社）



図37 カーサ・ヴェネツィアーナ
（リエカ市内のホワイトヘッド邸）

して黄色いアドリア宮殿（Adriapalast）が建っている。ハプスブルク時代のハンガリー王国の海運会社アドリア社の本社で、現在はクロアチアの海運最大手のヤドロリニヤ（Jadrolinija）の本社となっている。

3-3. ホワイトヘッド社の魚雷工場を目指して

さて上の『ベデカー』の記述にもあったように、かつてのリエカの主要産業はホワイトヘッド社の「魚雷産業」であった。そもそも魚雷はオーストリア海軍軍人のルッピス（Giovanni Luppis）が発案し、それに英国人口バート・ホワイトヘッド（Robert Whitehead）がエンジンを提供して、製品化されることになったものだ。ホワイトヘッドは魚雷ビジネスで巨万の富を築き、その痕跡は今でもリエカに残っている。宿泊していたホテル・ボナヴィアの斜向かいには有名なカーサ・ヴェネツィアーナ（Casa Veneziana）というピンク色のタイルが張られた非常に美しいホワイトヘッドの邸宅がある。こちらは最近外装を復元したようで、往時の美しさを取り戻している。

今回リエカに来た主たる目的は彼の魚雷工場とそれに隣接するホワイトヘッド・ヴィラ（Whitehead Villa）を訪ねることであった。だが、ここにたどり着くまでが、実はかなり大変であった。単純に表現して、遠いのである。場所については市内の海洋歴史博物館で確認したが、その時は「ここから2キロだよ」と言われた。だが私の実感ではその倍以上歩いた気がするし、グーグルマップで確認したところ私の実感は当たっていた。

さて博物館でやたらに魚雷のことを質問したところ、学芸員の方が博物館から出ようと私を追いかけてきた。彼は流ちょうな英語で明治時代には日本海軍にも納品されたこと、リエカ経済が魚雷で成り立っていたこと、現在も魚雷工場はあるものの実質的には小型船や小型船用エンジンの会社（Alan社等）に業務転換していったことなど色々興味深い話をしてくれた。そして「もしも明日もリエカにご滞在なら、私が魚雷産業の跡地をご案内しますよ」と非常に有難いことを申し出て下さる。だが残念ながら明日の朝にはプー

ラに発たねばならない。やはり自分の足で歩くしかない。

場所は意外にわかりやすい。つまりリエカ駅に沿った道を街と反対方向に歩いていくと、やがて道が左右に分かれるところがある。ちょうどリエカの大きな病院（Nastavni Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije）の近くである。ちなみにこの病院の病棟として使われている建物がかつてのオーストリア＝ハンガリー海軍大学（k.u.k. Marineakademie）だ²⁹。その分岐点を左に向かった突き当りがいわゆる魚雷工場地帯である。私の感覚ではこの分岐点まで2キロ近くあったような気がする。そしてここから魚雷工場地帯までさらに2キロといった感じだ。この道は本当に寂しい感じで、歩いているのは私しかない。途中はなんとも殺風景な景色が続く。道の左側が海側なのだが、基本的に何も見えない。ところどころ壁の隙間からうかがえるのは鉄道の線路らしきものである。しばらく歩くと道案内の看板があり、魚雷工場までの道はあっていることを確認して安心する。途中道の右側に赤い壁の工場があり、その壁には“Roberta Whiteheada”という名前が



図38 リエカの病院



図39 旧オーストリア＝ハンガリー海軍大学



図40 魚雷工場までの街並み



図41 魚雷工場まであともう少し

²⁹<http://www.rijeka.hr/AMemorialPlaque>（アクセス日：2012年9月15日）



図42 1873年にホワイトヘッドがリエカ初のサッカー試合を開催



図43 リエカ港の転車台（ターンテーブル）付車庫

刻まれた記念レリーフが見える。だが何しろクロアチア語なので全く分からない³⁰。また歩いていくと不思議な弧を描くように建てられた味わい深い廃墟を見つける。これは鉄道の転車台付車庫であった。

しばらく歩いて道の右側に黄色い綺麗な建物が見えてくる。ホワイトヘッド邸である。思わず敷地内に入り、写真を撮りまくる。現在はTERI-CROTECという会社の保養所になっているようだ。玄関を見たが、すでにオフィスの玄関のように改装されており、おそらく内装は相当変えられてしまっているだろう。中からは楽しそうな笑い声が聞こえてくる。今日は8月半ばの土曜日。休暇を楽しむ人たちだと思われる。

さてでは肝心の魚雷工場はどこなのだろうかと、ヴィラの敷地を出てみると、Saipemという看板のかかった黄色い工場が見えてくる³¹。そのあたりをウロウロしていたところ、警備員さんに声をかけられた。正直なところかつての花形産業も実際のところほとんど稼働していない雰囲気である。無論、夏休み中なのかもしれないが、セキュリティもないような雰囲気が漂う。声をかけてきた警備員さんに「魚雷の歴史を研究している日本の研究者です（半分本当）」と自己紹介すると「どうぞどうぞ」かなり軽い感じで工場の敷地内に入れてくれた。この警備員さんは片言のドイツ語を話すので、いろいろ聞いてみたのだ



図44 ヴィラ・ホワイトヘッド

³⁰のちに確認してみると1874年にホワイトヘッドの発案でハンガリー人とクロアチア人のサッカーの試合が行われたことを記念するものと判明した。

³¹Saipemはイタリアの石油産業である。http://www.saipem.com/site/Home.html（アクセス日：2012年9月15日）

が、あまりよくわからない様子。まあこちらのドイツ語も英語とチャンポン気味だから極めて怪しい代物なのだが。ただ警備員さんいわく「トルペードは kaputt で schade だ」というので、まあそういう位置づけの産業なのだと理解する。

私が入った魚雷工場の敷地は現在 Octopus という道路工事などを請け負っている会社の所有のようである。敷地に入ってみるといきなり血流が良くなってくる。写真集³²でみたホワイトヘッド社の工場に酷似しているのだ。

正直なところ工場の屋根は写真とは違うのだが、窓のシェイドの形状や港の栈橋の様子などはそっくりである。さてこの旧魚雷工場の船着き場をよく見てみると、なんと子供たちが気持ちよさそうに泳いでいる。よく見ると工場の一部がスポーツクラブになっている様子。山の上の方にある団地から子供たちが自転車に乗ってここまでやってきて泳いでいるのだ。かつての花形の魚雷産業が廃墟となり、今では子供たちの水遊び場になっている。なかなか面白い光景だと思った次第。

なおこの魚雷工業地帯には 1930 年代に建てられた魚雷の発射台があるのだが、今回はそれは確認できなかった。これも次回の宿題としたい。

このあとヘトヘトになりながら宿に歩いて帰ったわけだが、帰る途中で私の横を路線バスが通り過ぎて行った。意地になって歩いていたが、次第に意識が朦朧としはじめる。途中、旧オーストリア＝ハンガリー海軍大学の建物にも立ち寄ったが、あまり記憶はない。中央駅を過ぎたあたりでスーパーマーケットを見つけて、何故かいつもは飲まないスプラ



図45 魚雷工場地帯



図46 魚雷工場 (1)



図47 魚雷工場 (2)

³²Horst F. Mayer & Dieter Winkler, *Als Schiffe tauchen lernten. Die Geschichte der k.u.k. Unterseeboot-Waffe* (Vienna: Verlag Österreich, 1997), p. 3.

イトをガブ飲みしたことはよく覚えている。夕食は宿の近くのイタリア料理店でタコの温製サラダとスカンピ（アカザエビ）のリゾットを食べる。これは本当に美味しかったが、今日はこんなに歩いたのだから、少々のカロリーオーバーも許してもらいたい。

4. プーラ（ポーラ）

4-1. プーラ概観

さてリエカは1泊だけの滞在なので、今度はイストリア半島先端の町、プーラに向かう（8月19日）。リエカ発10:15の高速バスに乗り、途中オパティア（Opatja）とラビン（Labin）を經由してプーラまでの所要時間は2時間15分ほど。オパティアはハプスブルク時代からの海沿いのリゾート地として知られ、観光客でにぎわっていたが、ラビンという新興住宅地は何とも殺風景な場所だった。

さて高速バスはラビンの手前まで、海沿いを疾走する。今回の運転士の問題なのか、それともこのAutotrans社の問題なのか定かではないが、とにかく運転が荒い。海沿いの曲がりくねった道をすさまじいスピードで走るのだから、乗っている途中すさまじいGがかかってくる。ところが座席にはシートベルトがない！ 故に「あらららら」、「ありやりやりやりや」みたいな感じで揺さぶられ、落ち着いて乗ってられない。私は進行方向に向かって左側の通路側座席に座っていたが、左カーブを高速で通過した際にすさまじいGがかかったところ、椅子が真右に平行移動したのには面食らった。いくら私の体重が重いからといって、椅子が耐え切れずにまがったというわけではない。どうも初めからシートが右に平行移動するように作られているらしい。

いったいなぜこんな妙な仕組みが備わっているのか思っていたら、ラビンから相撲取り級の体格の人が乗ってきて合点がいった。要するに太った人でも安心して乗れるように、シートが通路側にせり出して幅が広くなるようになっているわけだ。読者諸賢にもクロアチアではぜひAutotrans社の爆走バスを体験していただきたい。

さてプーラは日本でいえば広島県の呉のような場所。つまりオーストリア＝ハンガリー海軍の母港である。造船所、海軍兵学校から海軍保養所まであらゆる施設が揃っており、現在も多くの施設がそのまま使われている。『ベデカー』（1905年版）はプーラをこのように紹介している。

主要な港にして（1850年以來）オーストリア海軍の本拠地であり、36200人の人口を

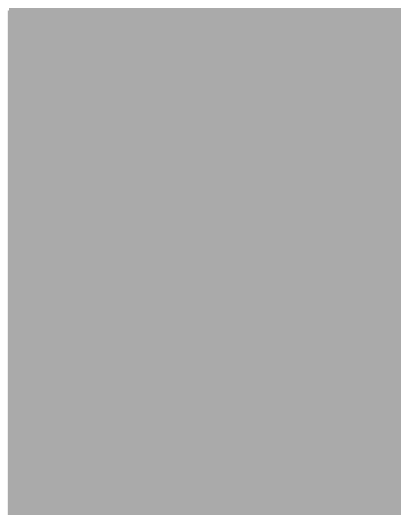


図48 リエカ発プーラ行き爆走バス

擁するポーラがローマ帝国のイストリア半島征服の後、その属州になったのは紀元前 178 年のことである。そしてアウグスティヌスとその後継者たちの下で、ポーラは大いに栄えた。軍港としてはピエタス・ジュリア (Pietas Julia) という名で知られていた。ポーラがヴェネツィア共和国に征服されたのは 1148 年のこと。ヴェネツィアとジェノヴァの主導権争いの中で、両国は度々この町を破壊した。1815 年以来、この町はオーストリア支配下にある。(※ポーラには) いくつかのきわめて貴重なローマ時代の建造物が残されている。アウグストゥス神殿、黄金の門 (Porta Aurea)、円形劇場は市電の線路³³によって囲まれている³⁴。

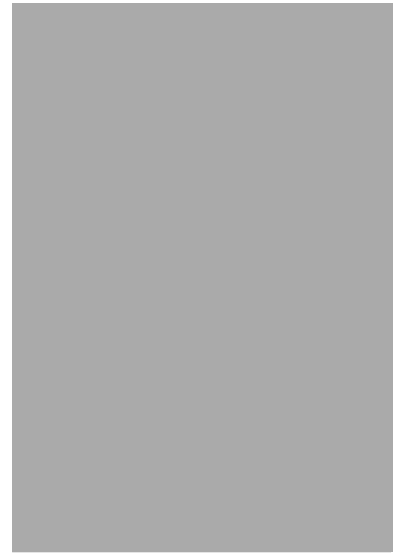


図49 ポーラ地図
(1905 年版『ベデカー』より)

ポーラのバスターミナルに着くと、まず翌日のポーラ空港行リムジンバスの切符を購入した。明日の午後にはザグレブ経由でウィーンに向かうわけだから、今日 1 日を無駄にはしないと自分に言い聞かせ、重いスーツケースを転がしながら宿に向かう。途中に見つけた銀行はやはりオーストリアのライフアイゼン銀行だった。こうしてみると冷戦後リエカやポーラはまたオーストリア経済圏に属しているのではないかと勘繰りたくなってしまう。ポーラの宿、ホテル・ガリヤ (Hotel Galija) に着いたのは 13 時過ぎのこと。チェックインすると、フロント係の女性は私の部屋は 12 号室だという。ところが彼女が指差した部屋の方向が明らかにおかしい。なんとこの 12 号室はフロントの真横にあるのだ。部屋の天井は低くて穴倉のようだし、トイレやシャワーに行くためには階段を登らなければならない。雰囲気はどこか船室を思わせる部屋である。ふとあの「ノヴァラの間」を作らせたマクシミリアン大公なら喜ぶだろうかという思いが頭をよぎる。



図50 ポーラのオーストリア・ライフアイゼン銀行

³³ポーラにはハプスブルク時代から 1930 年代半ばまでは市電が通っていたが、現在は跡形もない。 Cf. http://en.wikipedia.org/wiki/Trams_in_Pula (アクセス日: 2012 年 9 月 15 日)

³⁴Baedekar (1905), p. 212.



図51 イストリア歴史博物館



図52 展望台からオリーブ島を見る

4-2. プーラ市内のハプスブルク時代の痕跡

宿の薄暗い部屋に荷物を置き、まずはプーラの丘の上に立つイストリア歴史博物館 (Povijesni muzej Istre)³⁵ に向かう。この場所はローマ時代の遺跡の跡地にヴェネツィア共和国が要塞を建てたもので、14世紀の建造物だという。日曜ということもあって学芸員がいないため、何も聞けなかったのが残念だったが、古い要塞を改装したこの博物館の塔の上から眺めるプーラの景色は絶景だ。港と細い道でつながった出島状のオリーブ島 (Scoglio Olivi (伊), Uljanik (クロアチア語))

の造船所を中心として、右手にはローマ時代の円形劇場が、そして左手には広大な造船地帯が広がっている。この博物館の展示物自体は正直なところ大したものはない。かつてオーストリア＝ハンガリー海軍で使用されていた食器が目を引く程度だ。しかもプーラではなく、リエカで建造された「セント・イシュトヴァン (弩級戦艦)」の展示があるのだが、これとて模型とスキャンしたデジタル画像を引き延ばした感じの展示である。その他、オーストリア＝ハンガリー海軍の極地探検の展示もあった。

博物館を出て石畳の坂をダラダラと下っていくとすぐに港に出る。この道沿いの住宅がいい雰囲気醸し出している。まだ往時のままといった感じなのだ。坂を下りて石造りの建物の間を抜けるとウルヤニク (Uljanik) 社の造船所と対面することになる。ウルヤニク社の門扉には (創立) 1856年と書いてある。トリエステのロイド工廠も同時期の完成であり、クリミア戦争 (1853-1856) の時期がオーストリア造船業の黎明期だったのだとい



図53 弩級戦艦セント・イシュトヴァンで使用されていた食器類

³⁵<http://www.pmi.hr/> (アクセス日: 2012年9月15日)



図54 プーラの街並み



図55 ウルヤニク造船所（旧オーストリア＝ハンガリー海軍工廠）エントランス



図56 ウルヤニク造船所は1856年創業



図57 オリブ島



図58 旧オーストリア＝ハンガリー海軍参謀本部



図59 旧オーストリア＝ハンガリー海軍提督府

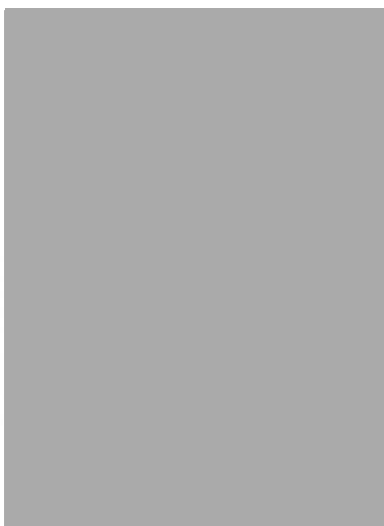


図60 アウグストゥス神殿



図61 市庁舎

うことが分かる。ウルヤニクとはクロアチア語でオリーブのことである。細い道でつながっている出島のような造船施設にはその昔オリーブの木が生えていてそうで、古い資料にはオリーブ島（Scoglio Olivi）と書かれている。ウルヤニク社はその名前を踏襲しているのだ。

港沿いには旧オーストリア＝ハンガリー海軍参謀本部ビル（Staabsgebäude）や旧オーストリア＝ハンガリー海軍提督府（Hafenadmiralat）があり、前者は現在改修中である。ここでオーストリア海軍の史跡めぐりからいったん離脱して古代ローマの史跡であるアウグストゥス神殿（Tempio d'Augusto）を見学する。小さな神殿だが、まぎれもなく古代の建造物である。『ベデカー』によれば紀元前19年の建造だという。これはフォーラム（Forum）と呼ばれる広場にあり、その右隣には13世紀にヴェネツィア共和国が立てた市庁舎（Municipio）が建っている。この市庁舎の裏側に回るとローマ時代の神殿を増築した建物だということが分かる。この広場のレストランで遅い昼食をとる。パラチンケンのアイスクリーム添え、つまりクレープである。

図62 フォーラム

旧海軍提督府から中央郵便局の脇を通ってまっすぐ行くと旧海軍カジノ（Marinekasio：保養施設）がある。当時は高級なレストランや劇場があったようで、『ベデカー』によれば紹介があれば一般人でも使えたようである³⁶。現在この海軍カジノはクロアチアのテレビ局の所有となっている。厚かましい私は受付の人に頼み込んで中に入れてもらった。中

³⁶Baedeker (1905), p. 213.



図63 旧オーストリア＝ハンガリー海軍カジノ



図64 1913年に「海軍カジノ」として
建てられたとの碑



図65 旧海軍カジノの玄関ホール



図66 モンテ・ザーロからウルヤニク造船所を臨む
(かつてここにはテゲトフ像が建っていた)

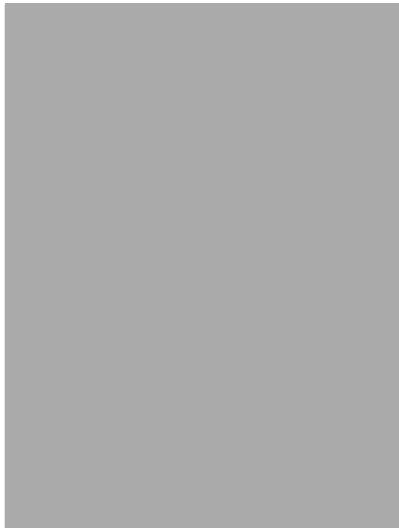


図67 ハプスブルク時代のモンテ・ザーロ
に建つテゲトフ像

には「カバナ・モーツァルト」や綺麗な劇場があり、往時をしのばせる。次いでカジノの隣にあるモンテ・ザーロ (Monte Zaro) という丘に登ってみる。ハプスブルク時代には、ここでテゲトフ提督像が「ポーラ港」を見渡していた。現在そのテゲトフ像は彼の墓所のあるオーストリアのグラーツに移されている。トリエステのマクシミリアン大公像のように、彼は再びここに戻ってくるのであろうか。このモンテ・ザーロの周辺には旧オーストリア＝ハンガリー海軍の教育施設の建物が立ち並んでいた。現在は公立学校として使われているようだ。坂道と石造りの階段を降りて下の道に戻ると、その通りに沿って旧海軍工廠、現在のウルヤニク社の造船所が延々と続いて



図68 旧オーストリア＝ハンガリー海軍教育施設
(トリエステのロイド工廠に似ている)



図69 ウルヤニク社の工場地帯
(旧オーストリア＝ハンガリー海軍工廠)



図70 旧オーストリア＝ハンガリー海軍兵舎



図71 ウルヤニク社の工場地帯(旧オーストリア＝ハンガリー海軍工廠)(これもロイド工廠に似ている)

いることに驚かされる。

その道をしばらく歩くと左手に旧オーストリア＝ハンガリー海軍の兵舎(Marinekaserne)が見えてくる。こちらの建築様式もウィーンの軍事史博物館を彷彿とさせる。その建物の通りを挟んだ向かい側の辺りに、ウルヤニク社の工場の入り口がある。その受付で「ちょっと中に入って写真撮ってもいいですか?」と聞いてみると「ダメ」というつれないお返事。う～む残念。警備員さんは「こんな工場よりローマ時代のコロッセオとかいろいろ写真に撮るものがあるだろう」というのだが、僕はこれが撮りたいのだ。仕方がないから諦めたが、



図72 ウルヤニク社の工場



図73 海軍教会 (1)

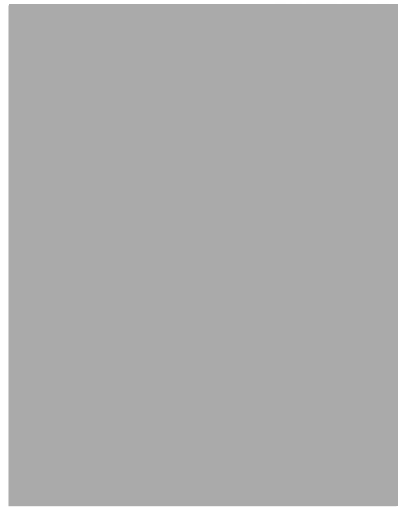


図74 海軍教会 (2)



図75 旧オーストリア＝ハンガリー海軍墓地入口



図76 旧オーストリア＝ハンガリー海軍墓地の碑

写真集³⁷に載っていた海軍工廠の建物はほぼそのまま残っているところも多いようだ。

仕方なく海軍工廠に沿ってずっと歩いてみることにする。次に目に入ってくるのが1891年に完成した海軍教会（Marinekirche）である。イタリア出身の建築家ナターレ・トマジ（Natale Tommasi）が完成させた。新ロマネスク様式と新ビザンツ様式の折衷でとても目立つ建物だ。そして最終的にたどり着いたのが旧オーストリア＝ハンガリー海軍墓地（K.u.K Marinefriedhof）であった。碑文によると1996年に整備されたようで、墓地内はきれいになっている。一応扉が開いていたので見学してみたが、段々背筋が寒くなる。その昔ウィーン中央墓地でブラームスやヨハン・シュトラウス2世のお墓を巡ったときはウキウキ気分だったが、この墓地はちょっと雰囲気違っていた。ハプスブルク海軍軍人の皆様、お騒がせして本当にごめんなさい。宿への帰り道にも色々写真撮りたいもの

³⁷Mayer & Winkler (1989), p. 47.



図77 海軍墓地の様子 (1)



図78 海軍墓地の様子 (2)

があったのだが、途中でカメラの電池が切れてしまう。ともあれ旧海軍工廠、現在のウルクヤニク社沿いの道には、壊れたままの歴史的な建造物や階段等がそのまま放置されている。何とか資金を工面して、往時の姿に戻せば観光資源にもなりうると思うのだが...

宿に戻り一休みして、この晩は魚のスープとイカ墨のリゾットを食べる。リゾットは最初魚臭く感じたが、添えられたレモンを絞ると急にさわやかなすっきりとした味になって驚愕する。

夕食後、街に繰り出してみることにする。宿から出ると近くでアコーディオンの大きな音がしてくる。何か懐かしい調べに誘われて、『ベデカー』の記述にもあった「黄金の門 (Porta Aurea)」(現在は「セルギ門 (Slavoluk Sergijevaca)」と呼ばれている)のところまで来てみると、10 数名のアコーディオン奏者たちがロシア民謡のような曲を合奏している。やはり旧共産圏だけにスターリンが喜びそうな音楽が好まれるのだろうか。それとも単純にロシア人のお客さんが多いのだろうか。ローマ時代の凱旋門であるセルギ門のそばにはかつてジェイムズ・ジョイス (James Joyce) が常連だったカフェがある。ジョイスはトリエステとプーラのベルリッツ (Berlitz) で英語教師をしていたのだ。セルギ門をくぐってセルギ通り (Via

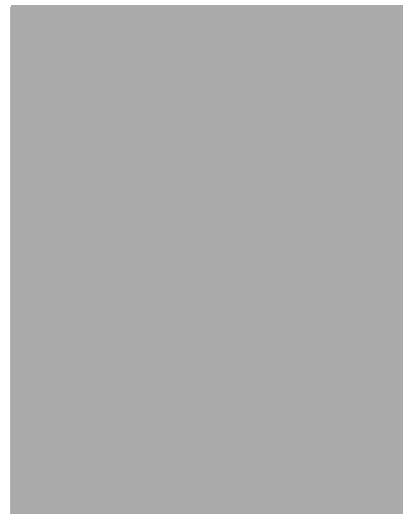
図79 海軍教会のふもとの階段
(まだ壊れたまま)

図80 夜のセルギ門

Sergia) に入る。ここがプーラのメインストリートである。色とりどりの土産物屋や騒がしいレストランが軒を連ねる細い道を人ごみをかきわけながら進むと、ローマ時代の神殿があるフォーラムに出る。夜のプーラの街並みは非常に活気に溢れていて、そのムワっとした空気は南国そのものである。ハプスブルク時代のウィーン出身の人たちは、明らかに自分たちの故郷とは異なる南国の雰囲気を感じたに違いない。だがそこにはハプスブルクの刻印もまた鮮明に残っているのだ。

翌朝ホテルをチェックアウトすると、昨日訪ねられなかったローマ時代の円形劇場 (Amphitheatre) とその付近を散策してみた。円形劇場は紀元 150 年の建造物で、ほぼ完璧な姿で残っている。入場してみたが、巨石に 1906 年という日付の入った悪戯書きを見つけた。いつの時代も人間のやることはあまり変わらないようだ。続いて港沿いに建つホ



図81 賑わう夜のフォーラム



図82 円形劇場外観



図83 円形劇場内部



図84 ホテル・リヴィエラ



図85 ホテル・リヴィエラ客室からの眺め

テル・リヴィエラ (Hotel Riviera) を訪ねてみる。このホテルは 1910 年にオープンした老舗で、現在もホテルとして営業している。外観はやはりクリーム色でロビーや階段には往時の雰囲気が漂う。客室も見せてもらったが、こちらは社会主義時代仕様の簡素なものに変えられていた。食堂も簡素なことこの上ないが、ハプスブルク時代は超高級ホテルだったようだ。ただこのホテルの客室からの眺めはこれまた絶景だ。ポーラの港を一望できる。

5. おわりに

プーラもまた一晩だけの滞在であり、夕方の飛行機でプーラ空港からザグレブ経由のクロアチア航空でウィーンに行かねばならない。プーラ空港に着くとびっくりしたのがその便数の少なさと設備の簡素さである。何より驚いたのが乗客の「動線」だ。国内線（プーラ～ザグレブ）の搭乗の場合、いったん空港の外に出てから手荷物検査に入り、そこでバスを待つという非常に面白い構造になっている。なおザグレブ空港も非常に小さな空港でトランジットも楽だ。

さてウィーンに到着すると、空港の外見がまるで松本城のように真っ黒になっている。しかも空港内部も別の空港かと思うくらいきれいになっている。そして空港とウィーン市内を結ぶ CAT (City Airport Train) という電車のホームも、一瞬ウィーンではなく、オーストラリアのシドニーに到着したのかと思うほどきれいになっている。調べてみると今年 (2012 年) 6 月にリニューアルされたばかりだという。

そして 1 年ぶりのウィーンに到着して改めて実感したことがある。やはりここは「帝都」なのだということだ。それは今回訪問したどの都市よりも規模が大きいというだけではないはずだ。ともあれここから 1 週間ほどはウィーンに滞在して、オーストリア国立公文書館の帝室・宮廷・国家文書館 (HHStA) で史料を見る生活が始まることになる。HHStA では主に第一次大戦中のストックホルムでの日墺和平交渉についての史料を閲覧したが、その成果は別の機会に発表したいと思っている。

今回、トリエステ、リエカ、ポーラという 3 都市を巡って、それぞれの土地にくっきりと残された「海洋国家」オーストリア＝ハンガリーの痕跡を見つけることができた。しかもそれらは単なる過去の遺物ではない。そこに住む者たちは自ら進んでハプスブルク時代の雰囲気を取り戻そうとしているかのようだ。さらにクロアチアの 2 都市については、金融面で再びオーストリアの支配下にあるのではないかと思わせる姿を見ることができた。19 世紀半ば以降から 20 世紀末まで折に触れてナショナリズムの嵐が吹き荒れた欧州や、冷戦直後ユーゴ紛争の解決に尽力したアメリカにおいて、多民族帝国オーストリア＝ハンガリーの存在意義が再評価されるようになったのは半ば当然の成り行きであった³⁸。かつ

³⁸例えば Istvan Deak, *Beyond Nationalism: A Social and Political History of the Habsburg Officer Corps, 1848-1918* (Cambridge: Oxford U.P., 1990) 等、1990 年代初頭のハプスブルク史研究を参照のこと。

て一つの帝国だった地域には、共通の過去が眠っている。それを資産 (asset) として活かしながら中欧の新しい秩序が形成されていくのか、それともそれは民族の牢獄という負債 (debt) でしかないのか。これらの地に刻み込まれたハプスブルクの刻印は今後どのような役割を果たすことになるのだろうか。

夏の景色の中に佇む旧オーストリア＝ハンガリー海軍関連施設は、それが殺人兵器の製造工場であったということを忘れさせるほど、長閑でノスタルジックな様相を呈している。しかもそこで作られていた魚雷や戦艦は兵器としてはもはや過去の遺物であり、しかもそれを使用していた海軍そのものが現存しない。リエカの魚雷工場の廃墟とそこで楽しそうに泳ぐ少年少女たちとの対比は何を物語っているのだろうか。

※写真・図出典

図 1 Baedeker (1905), pp. 204-205.

図30 Baedeker (1905), p. 398.

図49 Baedeker (1905), p. 212.

図14 Mayer & Winkler (1989), p. 67.

図67 Mayer & Winkler (1989), p. 87.

その他の写真は全て筆者撮影。