

「ヌサンタラの馬車(15)」(2021年12月17日)

[ebro]



KBBIには kereta sewaan (beroda dua atau empat)と説明されている。ebro とはオランダ語 Eerste Bataviasche Rijtuig Onderneming の頭字語であり、バタヴィア最初の馬車会社を意味している。この会社はヨーロッパ人 Chevalien が1862年に開業して、サワブサールに本社を置いた。

植民地時代のバタヴィアで馬車タクシー業を行った会社がふたつあり、ひとつがこのエブロ、もうひとつは Ropo (Rijtuig Onderneming Petodjo Oost)で、互いにライバル視して客を取り合ったそう。ロポよりエブロの方が一枚上を行っていたのではないと思われるのは、エブロが一般名詞としてインドネシア語の中に定着した事実を見るかぎり、エブロがロポよりはるかにブタウィ社会になじんでいたことをそれが想像させてくれるからだ。オランダ人はエブロと呼ばずに Erik と呼んだ、と書いている記事もある。

プリブミは ebro を訛って embro と発音する傾向があったために、しばしばエンブロと発音され、またそのように綴られることもある。言うまでもなく、元の会社名にMの頭字を持つ単語は含まれていない。

エブロはタクシー事業のために屋根付きの四輪馬車を多用したことから、バタヴィア～ジャカルタではエブロのイメージが四輪馬車で出来上がったらしく、ブタウィ人の中にヨグヤカルタのアンドンをエブロと呼ぶひとが少なからずいた。バタヴィア時代には、エブロのチャーター料金が四輪馬車の中ではもっとも安かった。馬は一頭もしくは二頭が使われた。デュ・ペロンは1935年に「通常のハイヤー馬車エブロは二輪でなく四輪であり、サドなどよりずっと上品にゆっくり走った。」と書いている。

東プトジョに会社を構えたロポは、ヨグヤ・ソロで使われているアンドンよりずっと上等な四輪馬車を使っ

ていた。

それらの馬車タクシーに対抗するかのよう、バタヴィアのホテルも宿泊客用にチャーター馬車を用意した。Milor と呼ばれたホテル所有の馬車は四輪の馬車タクシーよりもはるかに豪華な車体になっていて、黒塗りの車体は馬車タクシーよりも長く、乗客はゆったりしたスペースを満喫できた。馬車タクシーが屋根付きであるのに対してミロルは屋根がなく、オープンカーだった。

[pelangki]

四輪馬車のひとつにプランキと呼ばれるものがあつた。これは英語の palanquin に相当するオ



ランダ語 palankijn がムラユ語化されたもので、オランダ語のパンケインも英語のパンクインも、人間が担いで運ぶ輿や駕籠を意味しているのだが、バタヴィアでオランダ人は四輪馬車をパンケインと呼んだようだ。

これは馬二頭で引く、屋根と壁で覆われている4人もしくは6人乗りの箱型車体で、座席は馬車の進行方向に後ろ向きと前向きに對面して座るタイプだった。車体には鉄格子のはまった窓があり、また出入りする扉の高さは70センチだった。車輪は鉄製リムが丸出しだったために、大騒音を立てて走ったそうだ。

富裕な華人商人層が使っていたという説明があるので、VOC時代のバタヴィアでカピテンチナを筆頭に、ヨーロッパから輸入されたものが使われていたのかもしれない。このプランキという言葉はKBBIに採録されていないので、標準インドネシア語彙として認められていないようだ。

プランキという名称は付いていないが、1999年の新聞記事に、中部ジャワ州カルトスロで大型四輪馬車を作っているひとが紹介されていた。作っている馬車はチーク材を使ったアンティークデザインのもので、日本やヨーロッパの各地に輸出されている。輸出価格は一台が1千4百万ルピアに達すると述べられている。[続く]

「ヌサンタラの馬車(16)」(2021年12月20日)

[kahar]

KBBIの定義は kereta yang ditarik oleh kuda, lembu, atau kerbau; pedati; dokar と書かれている



。カハルはスンダ地方の馬車であると説明している記事に従ってスンダ語辞典を調べてみると、乗客が背中合わせに座る二輪馬車という語義が記されている。別の資料には、そのタイプの馬車は kahar jamban と書かれている。スンダ語辞典には更に、kahar balon という旅行用のものや kahar per という緩衝用スプリングを使ったものなどが説明されているが、牛車にかかわる言及は何もない。もちろん、スンダ語源の単語がインドネシア語になって語義が変化すること自体、何ら不自然なことでないから、それを問題にするには当たらないだろう。

植民地時代のバタヴィアで、カハルは一頭の馬が引く二輪馬車だったが、遠距離を旅するときは馬4頭が馬車を引いた。つまりそれが、スンダ人の言うカハルバロンなのだろう。しかし、果たしてバタヴィアでカハルバロンという言葉で呼ばれたのかどうか？

カハルはデルマンやサドが一般化する前からバタヴィアにあり、中でもカハルペールは行政高官や富裕階層が持つ自家用車だったから、世間に見栄を張るためにそれに乗って偽りのステータスを示したい者は金を払って持ち主からそれを借りたという話もある。

あるインドネシア語記事には、スンダ地方のいくつかの場所でデルマンはカハルと呼ばれており、本質的には同じものだが、デルマンの方がカハルよりも背が高い、と説明されている。

[keretek]



KBBIは kereta berkuda beroda dua; dokar とその語義を示している。これもスンダ地方で使われる名称であり、カハルと同義語とされており、デルマンと同じものという説明がある。ただし、ク

ルテツは車体に上るときの踏み台が広く作られていて、デルマンの片足しか載せられない踏み台よりも使いやすいそうだ。

[nayor]

KBBIにこの言葉は採録されていない。



これもスンダ地方のチバダツやスカブミで使われている一頭立ての二輪馬車だ。車体はまるで乗合小型バスの客室だけを切り取ったような姿をしていて、車輪も自動車タイヤが使われている。オプレツのように客室後部に乗降扉があり、乗客はみんなそこを出入りしている。

ヌサンタラの馬車

[cidomo]

KBBIの語義は dokar yang ditarik kuda memakai roda dari ban mobil bekas, dan bentuknya seperti cikar (perpaduan antara cikar, dokar, dan mobil) (di NTB)となっている。



多分ロンボツ島のチドモが一番有名だろう。中でも、ギリトラワガン島を訪れたことがあれば、きっと目にしているはずだ。わたしもおよそ一時間かけて、チドモに乗って島を一周したことがある。外洋に面した島の西側はほとんど人間の姿がなく、宿泊施設もあまりなくて、個人のビラや住宅が並んでいるだけだったのだが、最新のグーグルアースのストリートビューを見ると観光客の姿がたくさん写っていて、わたしが昔見た、あのもの寂れた印象はもはや跡形もなくなっているように思える。[続く]

「ヌサンタラの馬車(17)」(2021年12月21日)

チドモの語源になっているチカルは荷物運搬用の牛車、ドカルは上で説明した通り、そしてモビルはチドモの車輪に中古自動車のタイヤが使われていることに由来している。つまりチカルの車体を馬に引かせ、車輪は自動車タイヤを使っている、というのがチドモの概略説明になるのではあるまいか。



チカルの名前が出たついでに、牛車のことも見ておこう。牛が引く荷車はチカルやプダティという名称が使われているものの、ジェネラルな呼称としては gerobak sapi が使われるケースが多い。これは多分、馬が引く kereta kuda の対照語になっているのだろう。必ずしも厳格な語義として使われてはいないものの、人間を乗せることを連想させるクレタと荷物を

を載せることを感じさせるグロバツという語感の差異がそこに漂っているように、わたしには思われる。

チカルとプダティの使い分けがどうもよく分からないので、グロバツサピとしての説明を先にしておくことにする。馬車の種々の呼称よりもバリエーションは少ないものの、同じ原理が牛車をも覆っているような気がして、しかたがない。

昔の牛車はチーク材だけで作られた直径160センチという巨大な車輪を使っていた。その上に鉄の輪がかぶさるようになり、もっとしてからゴムの層がその上に装着されるようになった。昨今作られている車輪は、空気を注入するゴムタイヤが多い。車体の枠組みも昔の硬いチーク材に変えてブンクライなど他の樹種が使われるようになっている。車体の形状はきわめて簡便素朴な荷車になっているのが普通だ。



牛車が通常、くびきでつないだ2頭の牛で引かれているのは、荷の重量に従って行っていることではないだろうか。一頭の牛力だと無理がかかるのなら、2頭使うに決まっている。くびきは pasangan と呼ばれ、2頭の牛をつないで両者の歩みの方向と速度を一致させる機能を果たしている。ジャワ人は婚姻で結ばれる男女にこのパサガンの哲学を教訓として与えるのがお好みようだ。その場合、パサガンはカップルの相手の意味でなくて、カップルをつなぐ婚姻の意味になっている。

昔はチーク材を削ってそのままパサガンとして使っていたものだが、時代が下って来て派手な色使いで

ヌサンタラの馬車

塗ることが流行するようになり、昨今では、車体はすすけたモノトーンなのにパサガンだけがやたら目を引く姿をしている。

車体は柱が立てられて、上が屋根で覆われる仕組みになっているが、もちろん取り外しも簡単にできる。屋根は竹をシート状に編んだもので、目を詰めて編まれていて、極力雨水が荷にかからないように工夫されている。大量の荷物を運べる大型の荷車は、そのスペースに荷物を満載するとまるで家屋のような大きさになる。そこに竹編みの屋根がかぶせられているから、ますます家屋そっくりに見えて来る。

[cikar]

KBBIの説明はこうだ。kereta beroda
yang ditarik oleh lembu atau kuda; pedati

スマトラ・ジャワ・ロンボックなどでよく使われている、
二輪の荷車を牛や水牛に引かせたものがチカルだ。
もちろん牛でなく馬に引かせてもかまわない。引く動



物が何であるにせよ、たいへんな重量の荷物を載せて運ぶのだから、たいていは道路を歩く。どうせ歩くのなら馬よりも牛の方がふさわしいということなのだろうか、馬が使われるケースは少ないように見える。

農産物を運ぶ用途が多いようだが、人間を運ぶこともする。土地が平坦で道路も比較的良好な地方ではトラックが入りやすいためにチカルの姿がほとんど見られなくなったものの、そうでない地方へ行けばまだまだチカルが路上に踏ん張っている様子を見ることができる。チカルを引く牛はたいそう力が強い。雨季になるとその牛たちは水田を鋤く仕事をしている。乾季になるとその仕事なくなるため、農民は牛を遊ばせておくことをせず、チカルを引かせて賃仕事を行うのが普通だ。

このチカルも古い時代に作られて何世代にも渡って相伝されたものが少なからずあり、博物館や骨とう品コレクターがスマトラ・ジャワ・ロンボックなどの田舎を回って古いチカルを買い集めている。[続く]

「ヌサンタラの馬車(18)」(2021年12月22日)

[pedati]



gerobak yang dihela kuda, lembu, atau kerbau というのがKBBIの説明だ。画像検索

では、一頭または二頭の牛や水牛が引く二輪の荷車の姿が見られる。

わたしの言語体験から得られた語感では、荷物運搬を主目的にした、馬や牛が引く荷車がチカルある

いはプダティと呼ばれており、チカルよりプダティの方が傾向として大型の印象になっている。しかしグローバル同義語としてチカルやプダティの語を使うひとにしてみれば、その種の特徴による使い分けはきつと論外になることだろう。

一軒の家くらいのかさになる大量の貨物を積んで移動するプダティは道路を壊さずにはおかない。1809年に完成したダンデルス総督の大郵便道路では、プダティの通行が禁止された。

大郵便道路は幅7メートルの平な道路を本線にし、その両脇に適宜側道が設けられてそれが jalan pedati と呼ばれた。プダティは公式の「道路」を通ってはならず、その脇を通れということだったようだ。

ヌサントラの馬車

とてつもなく巨大な木製プダティがチルボンにある。サカ暦1371年(西暦1449年)に作られたと言われているこの通称 pedati gede は、全長8.6m、高さ3.5m、幅2.6mの巨大な荷車に直径2mの大車輪6個と直径1.5mの小車輪2個が付いており、車輪の木製スポークはそれぞれが長さ90cmと70cmになっている。車軸は直径15cmの丸棒がやはり木製の筒型になった軸受けに差し込まれて車輪につながっている。車軸の潤滑剤にはダマル damar の木の樹脂が使われている。



しかも驚くべきことに、その後部に車輪を持つ別の荷台を取り付けて長さをもっと長くすることが容易にできるようになっている。連結する場合の連結部の構造が、付けたり外したりする作業を想定して作られているのである。

このプダティグデを引いたのは、ソロ王宮で飼育されている神聖なキヤイスラムツと同じ kebo bule、つまり白子水牛だった。クボブレは普通の水牛よりも力が強いと信じられていたようだ。

西暦1449年というのは、パクアンパジャジャラン Pakuan Pajajaran 王国のシリワギ大王の長子チャクラブアナ Cakrabuana がチルボンに王国を築いてから19年後に当たる。チャクラブアナはイスラムを奉じたためシリワギ大王の後継が許されず、チルボンにイスラム王朝を開くことになった。

1479年にスナングヌンジャティがチルボンの王位に就いたときもプダティグデは依然として使われており、1480年にチプタラサ大モスクが建設されたとき、大量の建築資材を運搬するのにプダティグデが大いに活躍した。そのモスクは今でもチルボンのカスプハン王宮前アルナルンの南西角地にあって、偉大な栄光を今日に伝えている。

1570年から1649年までチルボンの王位に就いたパヌンバハンラトゥ1世の称号を持つスルタン・ザイヌル・アリフィンの時代に民衆のプダティ作りは活況を呈して、プダティグデが具現している古い時代の技

術の知恵が民衆のプダティ作りにいろいろなヒントを与えた。だからこのプダティグデが現在ジャワ島で使われているすべてのプダティの生みの親だとも言われている。

西ジャワ地方では、2世紀にプダティが作られていたことが歴史資料の中に描かれている。現在のボゴール県にできたタルマヌガラ王国はプルナワルマン王が統治していた。ところが弟のサキアワルマンが王位を奪おうとして反乱を起こした。兄王の一家一族を皆殺しにしようというのだ。[続く]

「ヌサンタラの馬車(19)」(2021年12月23日)

激しい戦闘が行われ、不意の攻撃を受けた国王側が押されてギリナタ Girinata 地方へ落ちのびて来た。そこは現在のチルボン県パリマナン Palimanan 地方に当たる。その地はチルマイ Ciremai 山麓を本拠にするインドラプラスタ Indraprahasta 王国領であり、プルナワルマンはウィルヤバニユ王に援助を求めた。両者は隣国の王としてそれまでに親交を結んでおり、互いの子供を許婚にしていたのだから、ウィルヤバニユ王も手をこまねているわけにはいかない。

インドラプラスタの軍勢に非常呼集がかけられ、兵士を満載したプダティの行列がギリナタに向かって出発した。戦場に着いてからは、プダティはバリケードや盾として使われたそうだ。

このインドラプラスタという名称はインドにあった王国の名前によく似ている。また古籍 Negara Kretabhumi にはサカ暦80年から230年ごろまで、インドやベンガルからたくさんの船がヌサンタラにやってきて多くのひとびとが住み着いたことが記されている。

インド文化の中で発展した車両がインドラプラスタでは普通のものになっていた可能性がそこから感じ取れるかもしれない。時の経過と共に、グロバツやクレタはジャワ島原住民の間に広まって行ったことだろう。

チルボン郷土史研究家のスジャナ氏は、チルボンのように泥土の湿地が多いところでは、木製のプダティが便利だ、と言う。泥穴に車輪を落として立ち往生したとき、車輪を持ち上げて木を敷き、御者が水牛に一鞭くれて走らせれば容易に穴から脱け出せるのだそうだ。

この歴史的文化遺産であるプダティグデはチルボンの街中の狭い住宅地区の中に置かれている。王宮や博物館に置かれる方が自然であるにも関わらず、チルボン市プカリパン郡プカラガン町のプダティグデ小路(Gang Pedati Gede, Kelurahan Pekalangan, Kecamatan Pekalipan)がその所在地になっているのだ。プダティグデを見に行くには徒歩で住宅密集地区の狭い路地をいくつも抜けて行かなければならない。そんな狭い小路を住民がオートバイで通り抜けるから、歩くだけでもたいへんだ。

国民教育省チルボン市地方事務所が出したプダティグデと題する書物には、非常に高い価値を持つ文化財としてまったくふさわしくない場所にそれが置かれている、と書かれている。

このプカラガン町はかつて木々の生い茂った原野だった。プダティグデはそこに置かれていたのだ。ところがその地区が切り開かれてひとが住むようになり、町ができて密集した住宅地区になったとき、住民たちはプダティグデを自分たちの誇りとして眺めるようになった。ひょっとしたら、プダティグデの管理者が住んでいた集落が発展してその住宅密集地になっていったのかもしれない。その管理者と地縁血縁でつながっているひとびとがプダティグデを自分たちのアイデンティティの一部にしてしまったとしたら、どうなるだろうか？

植民地時代の1931年にチルボン市庁が作った市史回顧録 Gedenk Boek der Gemeente Cheribon 1906-1931 には、プダティグデはキ・グデ・プカラガンという称号で呼ばれている御者シェツ・マウラナが維持管理を行っている」と記されている。

それをもっとふさわしい場所に陳列するために移動させる話は行政側から何度も出されたが、住民の同意が得られなかった。ましてや、周囲に狭い住宅と路地が密集してしまっただけで、プダティグデをそこか

ら出すだけでもたいへんな仕事になってしまうだろう。

1932年にその地区で起こった大火で、プダティグデの半分が焼けてしまった。だから今残っている8.6メートルの荷台は元のもの半分でしかないのである。残されている車輪にも、大火の時に炎がなめた跡が見られる。

オランダのレイデンにある博物館の馬車専門家ヘルマン・デ・フォスト氏が1993年にプダティグデの現物調査を行い、オリジナルのプダティグデは全長15m幅2.5m高さ3mで、車輪は12(6対)あり、直径2mの大車輪が3対、直径1.5mの小車輪が3対という構造をしていたことを明らかにした。上に書いたコンパス紙の記事と一致しない点が火災で焼失した部分ではないだろうか。[続く]

「ヌサンタラの馬車(20)」(2021年12月24日)

チルボンスultan国は1677年にふたつに分裂した。これはマタラムスultan国のアマンクラッ1世がジャワ島北岸部を完全に支配下に組み込もうと望み、その時期に西ジャワで強勢を誇っていたバンテンとその係累に当たるチルボンがかれの野望の邪魔になると考えたために、1650年ごろ奸計を謀ってチルボンのスultanと王子たちをマタラムに招待したあと、幽閉してしまったことに端を発する。

父親のスultanアグンが拡張政策を取ってジャワ島内からスマトラやカリマンタンの一部にまで勢力を広げたあとの王位を継承したアマンクラッ1世は、即位してから政敵の粛清に熱中した。それが憎悪のからだ敵を作り出さなかったはずがない。

マドゥラ島は1624年にマタラムに屈服し、マドゥラ支配者の王子トルノジョヨは人質となってマタラム王宮で暮らしていた。ところがアマンクラッ1世の疑心暗鬼によって、トルノジョヨの父王が処刑されたのである。トルノジョヨはマタラム王宮から逃げ出してカジョランに移り、その地の支配者ラデンカジョランの娘を

妻にした。



アマンクラッ1世が自分の皇太子にまで疑念を抱いて王宮から追放したとき、ラデンカジョランはその元皇太子とトルノジョヨを引き合わせた。ふたりは意気投合して反アマンクラッ1世への反乱戦争を計画し始める。1671年、トルノジョヨはマドゥラに戻ってマタラムが置いていた領主を倒し、マドゥラの支配権を手に入れた。

VOCがゴワ王国と戦争して1669年にマカッサルを奪ったとき、マカッサル軍の兵士たちの一部がバンテンに逃げた。しかしさまざまな問題を起こしたらしく、1674年にバンテンから追放された。そうなれば無宿の無法者になるだけのかれらは、ジャワ島海岸部からヌサトゥンガラ地方までの一帯を、海賊業で荒らしまわった。

トルノジョヨの盟友となった元皇太子はマカッサル海賊たちにジャワ島東部タパルクダ¹地方の Demung の地を与えて定住させた。このドゥムンはブスキ Besuki の東側にある。VOCの傀儡になったゴワ王国のありさまに不満を抱いていたカラエン・ガレソン率いる一党もドゥムンの地に移り住み、トルノジョヨ+元皇太子の兵力に連なった。

タパルクダ地方はマタラムスルタン国の公式領地であるものの、マドゥラ海峡を通してマドゥラ島と深く結ばれており、昔からマドゥラ人がたくさん移住してマドゥラ+ジャワの融合した文化の土地になっていた。マタラム王宮にとっては政治的経済的価値のほとんどない領地だったのである。

トルノジョヨの反乱は1674年に開始された。ドゥムンのマカッサル部隊がグルシツを攻撃したが、撃退

¹ 東部ジャワ州のマランとスラバヤを結んだ線より東側の部分

された。翌75年、マカッサル部隊とマドゥラ部隊の合同軍はスラバヤとグルシツを陥落させた。アマンクラッ1世はジュパラを反乱軍鎮圧本部に指名したが、ドゥムンに攻勢をかけた鎮圧軍は撃退された。

アマンクラッ1世は賞金と領地割譲を報酬にしてVOCに援軍を求めた。しかし、マタラム+VOC連合軍もジャワ島東部海域と海岸部では苦戦が続いた。VOCは強力な軍船団をドゥムンに派遣して攻撃し、マカッサル部隊の本部は陥落した。しかしマドゥラ島への進攻は行われなかった。

1676年9月、カラエン・ガレソン率いるマカッサル+マドゥラ合同軍9千人がスラバヤを陥落させると、マタラムはその奪還のために大軍を派遣したが大敗した。勢いに乗った反乱軍はジャワ島北岸を西進してクドゥスやドゥマツを陥れ、チルボンに迫った。スルタンアグンに征服された後、それらの都市国家は軍事的にほとんど無防備の状態になっていたために、反乱軍の進攻をせき止める力を持っていなかったのだ。そんな諸都市の中でジュパラだけが反乱軍に対する旺盛な戦力と戦意を維持していた。

北海岸部を反乱軍の旗が埋め尽くしたあと、ラデンカジョランが動き出した。ジャワ島内陸部への反乱軍の攻撃は、ラデンカジョラン率いる軍勢の参加によって一躍力強さを増したのである。1677年4月、スラバヤに軍司令部を置いてマタラムの王都を奪おうとしていたトルノジョヨは、コルネリス・スピルマン率いるVOC海軍部隊のスラバヤ攻略戦に敗れて、撤退した。VOC軍はジャワ島北岸地域から次々と反乱軍を追い払って行った。マドゥラ島もVOC軍に敗れて、反乱軍は半ば追い詰められた状態となり、司令部をクディリ Kediri に移した。[続く]

「ヌサンタラの馬車(21)」(2021年12月27日)

しかし内陸部での反乱軍の戦果は相変わらず好調で、1677年6月にはついにマタラムの王都プレレッ²を陥落させた。アマンクラッ1世は王宮を守ろうとする意欲を示さず、皇太子と従卒を連れて西方へ

² ジョグジャカルタ南方 12km にある。地図上では Pleret と書かれている

ヌサンタラの馬車

逃げた。王宮の貴族権臣たちが浮足立てば、王都防衛軍は戦意を失う。たいした抵抗もなく王宮を陥落させた反乱軍は、王宮と町を略奪しつつクディリに引き上げた。

西方へ逃げたアマンクラツ1世は1977年7月にトゥガルで没し、皇太子がトゥガルの支配層に支援されてアマンクラツ2世として即位した。トゥガルはアマンクラツ2世の祖母の故郷だったのである。

アマンクラツ2世はチルボンの軍事力を頼ろうとしたが、チルボンの為政者ワンサクルタはそれを拒絶し、バンテン王国の後ろ盾を踏まえて、マタラムへの服従はもはやこれまでであり、貢納も行わずマタラムから独立すると宣言した。チルボンでは、スルタンと王子ふたりがマタラムに幽閉されたあと、別の王子ワンサクルタがマタラムで没したスルトンの代行を務めていたのだ。

一方、後のパクブウォノ1世になるマタラムの王子が王都プレレッツを回復してマタラム王に即位した。アマンクラツ2世こそ、いい面の皮である。自分が動かせる兵力はどこにもなく、王都にあるマタラム軍はパクブウォノ1世に握られたのだから。かれはVOCに頼るしかない立場に追い込まれてしまい、そしてその通りにした。

マタラム王都陥落の報を聞いたコルネリス・スピルマンはジュパラに移って善後策を検討していたところ、そこにアマンクラツ2世がやってきて支援を求めた。こうしてVOCは後にバンドンが建設されることになるプリアガン高地並びにスマランを領地として手に入れ、ジャワ島北岸諸都市の専売権をも得たのである。

反乱軍はマタラム王宮にいた人質たちをクディリに連れ帰った。その中にチルボンの王子ふたりがいることをトルノジョヨは最初、知らなかった。人質になっていたチルボンの王子マルタウイジャヤとカルタウイジャヤのことを知ったトルノジョヨはふたりを解放してバンテンに送った。バンテンの支配者スルタン・アグン・ティルタヤサはふたりをチルボンの王にせざるを得なかったのである。こうしてチルボンスルタン国は二分され、それぞれがカノマン Kanoman 王宮とカスプハン Kasepuhan 王宮に住んで自分の領地を統治することになった。

そのふたつの王宮にそれぞれ、王権を象徴する馬車が残されている。王国の最高位者が公式行事の

際に乗る馬車は最高級にして最美麗のものでなければならず、往々にして金箔が貼られて光り輝くものになっている。オランダ王国の Gouden Koets、イギリス王室の Gold State Coach などがそれで、英語の一般名称としては Gold Carriage や Gold Coach と呼ばれている。インドネシア語では Kereta Kencana がそれに対応するが、ここで使われている黄金という言葉はシンボリックな用法であって、金箔が貼られているかどうかの問題ではない。先にアンドンの項で触れたヨグヤ王宮の kereta kuda Kanjeng Nyai Jimat もクレタクンチャナである。インドネシアではむしろ、美しく華麗なデザインの馬車がクレタクンチャナと呼ばれていて、王権や支配権とは切り離された言葉の用法がなされているようだ。



Paksi Naga Liman

カノマン王宮を代表するクレタクンチャナは1608年に作られた Paksi Naga Liman、カスプハン王宮のものは1549年にスナングヌンジャティの孫 Pangeran Losari が作った Singa Barong だ。



Singa Barong

それらの馬車はいずれも、車体は車輪をつなぐフレームの上に載った巨大な動物の像になっている。その動物は、象の身体にガルーダの羽が付いており、また頭だけが角の生えた龍になっている。

つまり象 liman と龍 naga と鳥 paksi が合体したものなのであって、カノマン王宮のものはそのもズバリの名称になっているのだが、カスプハン王宮の馬車に載っているその動物がシゴバロンと呼ばれているのはどうしたことだろうか？シゴバロンについては弊著「[ヌサントラのライオン](#)」

<http://omdoyok.web.fc2.com/Kawan/Kawan-NishiShourou/Kawan-50NusantaraLion.pdf>

をご参照ください。[続く]

「ヌサンタラの馬車(22)」(2021年12月28日)

その三種の動物の組合せについてインドネシア語の諸資料によれば、象はインド並びにヒンドゥ文化との友好、龍は中国および中国文化との親善、ガルーダの羽はエジプトおよびイスラム文化との関係を示すものであり、三つの文化・宗教・国家を重視するチルボンスルタン国の姿勢がそこに示されていると解説されている。

更に、象の鼻は人間が持つ三つのパワーであるトリダヤを象徴する三叉の武器トライデントを高く掲げていて、チルボンスルタン国が創造力・感性・意欲を高く奉持する意志を持っていることを示している。

馬車シゴバロンの車体には laban の木(学名 vitex pinnata³)と鍛造鉄が使われている。車体の動物の像は芸術作品として比類のない素晴らしさを持っており、これを世界でもっとも美しい馬車と評価するひともし少なくない。

このシゴバロン像は空中を飛んでいる様子を描き出していて、馬車が動くときに龍の舌とガルーダの羽が動く仕掛けになっている。その演出のためにこの馬車は安定装置が組み込まれ、また車輪の衝撃を緩めるための緩衝装置も水牛の皮で作られたものが備えられている。

そのシゴバロン像の背に乗るような形でスルタンの座席が設けられており、このシゴバロン馬車でスルタンが外出すれば、路上の民衆はあたかも馬が引くシゴバロンの背に乗ったスルタンを見上げる形になる。スルタンの座席を覆う屋根は着脱可能になっている上に、最後部には荷物の収納スペースが自動車のトランクのように設けられている。

現代の自動車設計では当たり前になっているそれらのコンセプトをそれほど古い時代にひとりの王子パゲランロサリが考案して実用化したことがこの馬車を調べた学者たちを驚かせている。

分裂前からチルボンで、この馬車はムハラム月朔日の夜行われる新年祝賀パレードに毎年使われ、ま

³ シソ科の巨木

た新スルタンの即位記念パレードにも使われた。オリジナルのシゴバロンが最後に使われたのは1942年で、それ以後使われることがなくなり、1997年に博物館入りした。

一方、シゴバロンのレプリカが作られて、共和国独立後にカスプハン王宮がクレタクンチャナを使う時にはレプリカが使われている。

カノマン王宮のパクシナガリマン馬車は象の胴体部が乗客席になっていて、スルタンはそこに座った。このスルタンの座席には屋根がない。おそらく衛兵が後輪車軸の上に張られた板に乗って傘をさしかけていたのではあるまいか。

この馬車には特殊な技術が使われている。車輪のスポークが内側に捻じ曲げられた形で車軸につながっているのだ。つまり車輪は車軸が車輪を支えている接点の真下にあるのではなく、その外側で地面を踏まえているのである。

こうしておけば、泥土の湿地が多いチルボンで車輪が泥をはねても、車体まで届く泥は確かに減るだろう。また車軸上で重さの負荷がかかるふたつの支点の位置が相互に接近することは、車軸の強度を高めることにつながるのではあるまいか。

この科学技術の応用が生まれたのは多分、パクシナガリマンとシゴバロンのスルタンの座席を比較すれば解るように、スルタンの座の高さがまったく違っているのが原因だったのではないかと思われる。パクシナガリマンに乗れば、大きな後輪が乗客席のすぐ後ろに来るのだ。パクシナガリマン馬車もオリジナルは1930年まで使われてからレプリカと交代し、そのあと博物館入りをした。[続く]

「ヌサンタラの馬車(23)」(2021年12月29日)

シゴバロンとパクシナガリマンは車体の像がたいへんよく似ているために混乱してしまいそうだ。現実にはグーグル画像検索をしてみると、シゴバロンはほとんど正しいものになっているのに、パクシナガリマンの画像を呼び出すと、その中にシゴバロンの画像がたくさん紛れ込んで来る。つまり、一部のインドネシア人の中に混乱しているひとがいるということだろう。

いや、画像だけでなく、情報にもいささか混乱があるのではないかという気がわたしにはする。それは何かと言うと、チルボンの教育者が書いたインターネット情報にこんなものがあつたのだ。

* シゴバロンの車体は四つの動物が組み合わさっている。ライオン／トラ(身体・脚・目)、象(鼻)、ガルーダ(羽)、龍(頭)。これはスルタンの専用車として、サカ暦1571年(西暦1649年)に作られた。4頭の白子水牛が車体を引いた。

* パクシナガリマンはその名が示す通りパクシ(鳥)、ナガ(龍)、リマン(象)の三つが組み合わさつたもので、サカ暦1350年(西暦1428年)に作られ、スナングヌンジャティが王宮を巡遊するときに使われた。

インドネシア語ウィキをはじめとする諸情報には、上述の通りパクシナガリマンの制作年が像の首の部分に記されたサンスクリット語1530にもとづいて西暦1608年と書かれている。それを1549年というシゴバロンの制作年に対比させると、シゴバロンが先に作られ、パクシナガリマンはもっと後の時代に作られたことになる。(チルボンの教育者の情報はしばらくお忘れください。)

ところが構造に関する説明や画像を見比べると、シゴバロンの方がはるかにモダンな内容になっているのに気付くだろう。ひょっとしたら、パクシナガリマンの像の首に書かれた年号に読み間違いがあつたのではないだろうか？わたしには、シゴバロンが先に存在しているにもかかわらずパクシナガリマンのような構造を新たに作ってそれで良しとし、それを王宮のクレタクンチャナにしてしまうひとびとがいたとは思えないのである。

尚、白子水牛がシゴバロンを引いたという説に従うなら、シゴバロンは最初、牛車だったことになる。それはそれで、あり得ることだっただろうという気がわたしにはする。古い時代のジャワで、諸王宮の王が牛

の引く車に乗っていた可能性は確かに存在している。ドゥマツがマジヤパヒツ王宮を滅ぼして覇権を奪ったあと、ドゥマツのスルタンが馬車を使っていることが人気を集めて、諸国の王侯貴族たちは牛車から馬車に切り替えたという解説がある。

ドゥマツのスルタンが馬車を好んだのは、ドゥマツに集まって来たアラブ人イスラム布教者たちの好みにドゥマツの太守ラデンパタが影響されたからかもしれない。馬を使うことがもたらす迅速さや機敏さが王の威厳を高めるイメージを作り上げて、それがジャワ島内に広まり、各王宮が牛車を捨てて馬車に乗り換えた可能性は否定できないようにわたしには思われる。

ソロのスラカルタ王宮とマンクヌゴロ宮殿にもクレタクンチャナがある。それらの王宮所有の馬車は17～19世紀にヨーロッパで作られたものだ。オランダ製・ドイツ製・フランス製・イギリス製のものになっている。

マタラム王家の血統を引くヨグヤカルタにせよソロにせよ、四つの王宮と宮殿には先祖伝来の諸物に名前を付けて擬人化する慣習がある。それに従って、スラカルタ王宮には Kyai Grudo や Kyai Garuda Kencana、マンクヌゴロ宮殿には Kyai Condroretno などと名付けられたクレタクンチャナが保管されている。それらは魔力を持つと考えられており、お供え物を捧げ、花の香りを付けた水でお浄めの儀式を行う。香を焚き、呪文を唱え、かぐわしい水で浄めることで、その物言わぬキヤイたちは新鮮さを取り戻すのだろう。

キヤイたちを洗った花水は靈験あらたかな効能を持ち、人間の病を癒したり健康を取り戻させたりする力があると信じている領民も少なくない。[続く]

「ヌサンタラの馬車(終)」(2021年12月30日)



ソロにあるクレタクンチャナの中で一番の年長者はキヤイグルド⁴だ。1700年にオランダで制作された四輪の箱型馬車であり、前輪はスポークが12本、後輪は14本のスポークが使われている。車体にはライオンや女性の姿がレリーフで刻まれ、扉にはVOCのロゴがある。

ヨグヤカルタのパクアラム宮殿にあるのは Kyai Manik Koemolo だ。2016年1月7日に Kanjeng Gusti Pangeran Adipati Arya Paku Alam10世が即位したとき、宮殿での即位式典のあと、この黄色い箱型四輪馬車が新王のお披露目パレードに使われて、町中を巡遊した。

1812年にパクアラム王家がヨグヤカルタスルタン家から分家したとき、この馬車がスタンフォード・ラフルズ総督からパクアラム1世に寄贈された。だからこれがパクアラム宮殿にある最年長のクレタクンチャナに当たる。この馬車はパクアラム王が交代した時に限って使用されてきた。だから2016年1月の前に町中に出たのはパクアラム9世が即位した1999年5月26日だった。

ヨグヤカルタスルタン王宮とパクアラム宮殿が持っている馬車は、ある家臣の一族が代々その世話をしてきた。ヨグヤカルタ特別州バントウル県ジュティスのパタラン村に住む故ハルジョウイヨノ氏の一族が今でもその任に就いている。2016年にキヤイマニックモロが晴れ舞台で使用されたときも、馬車の補修と調整が前もってパタラン村で念入りに行われている。

補修作業が開始される前、持ち前の技術を注ぎ込まなければならないひとびとはそろって祈禱の儀式を行った。安全無事且つ円滑に補修作業が完了するよう、かれらは超自然の存在に願った。この儀式はヨグヤ王宮とパクアラム宮殿の馬車を取り扱うときにだけ行われる。

⁴ 他の馬車も多数表示してある。

儀式はまず、ニワトリや種々の食材を調理した食べ物とバナナを供物としてキヤイマニックモロの下に置く。作業リーダーを務めるハルジョウイヨノ氏の長男と末子が馬車の前で祈りの言葉を述べる。それが終わるとその場で、みんなで食事を摂る。そうしてはじめて、作業が開始されるのである。

補修作業はすべてが昔からの伝統的な器具と技術を用いて行われる。電気を使うモダンな大工道具など何ひとつない。車輪の接地面に装着する鋼材の輪を円形に曲げて行くための炉ですら、人間がふいごで風を送って適温の熱を作り出す。

しかし今、何百年もの伝統を持つ古い馬車の補修技術の伝承が風前の灯になりかかっている。ハルジョウイヨノ氏がすべての技術を教えた子供たちも老齢にさしかかってきた。父親が果たした王宮からの任を子供たちが引き継いできたのだが、その子供たちの次世代の間では、その職業を継ぐことに興味がなくなっている。既に何人もが分野の異なる職業を持って自分の生計を営んでいる。

このパタラン村の端にある大きな家の工房の炉に、永遠に火が燃えない時が近付きつつあるのだ。古い物の形がそのまま残ることを可能にしてきた古い技術が消えるとき、古い物の形も崩れていくのだろうか？[完]