

## 西南アジアの水車・風車調査覚書 (6)

### 末 尾 至 行

- 〔第10輯目次〕 前 言
1. 北部パキスタンの製粉水車
  2. 北部アフガニスタンの製粉水車
- 〔第12輯目次〕
3. 北部アフガニスタンの米搗水車
  4. 北西部アフガニスタンの製粉風車
  5. 中西部アフガニスタンの製粉水車
- 〔第14輯目次〕
6. 中東部アフガニスタンの製粉水車
  7. 南部アフガニスタンの製粉水車
  8. 南部アフガニスタンの機械製粉
- 〔第16輯目次〕 小 序
9. トルコ中部, コンヤ県の製粉水車と機械製粉
  10. トルコ中部, カイセリ県の製粉水車
- 〔第18輯目次〕
11. トルコ中部, カイセリ県の製粉事情
  12. トルコ中部, アンカラ県の製粉水車と製粉事情
  13. アナトリア諸地域の製粉水車と製粉事情
  14. トルコ中西部, サカルヤ川沿岸の揚水水車
- 結 語
- 〔本 輯 目 次〕 序 言
15. カイセリ県の製粉水車
  16. アンカラ県の水車事情
  17. コンヤ県の製粉水車
  18. ボル県の製粉水車
  19. アナトリア北西部の製粉水車
  20. アナトリア中部の製粉水車
  21. アナトリア東部の水車事情
  22. アナトリア中南部の水車事情
  23. アナトリア西部の製粉水車
  24. アナトリア各地の揚水水車
  25. エーゲ海沿岸地方の製粉風車

### 序 言

1987年度から東西学術研究所々員に復帰させていただいたのを機に, 研究テーマ「技術伝播

の研究—水車の技術伝播とその定着過程について」に即し、以前の覚書を続けることとした。今回の内容は、「乾燥アジアにおける水利用技術の発生・伝播・定着とその背景に関する地理学的研究」を課題とする、文部省の科学研究費による1983年度の調査に関わるものである。

調査に際しては、隊員であった寺阪昭信（当時東京都立大学助教授）、原 隆一（当時九州共立大学助教授）、金坂清則（当時福井大学助教授）、平岡昭利（鹿児島女子短期大学助教授）、中島 茂（当時大阪経済法科大学講師）の各氏のほか、アンカラに滞在中であった日本学術振興会派遣研究者堀川 徹氏（京都外国語大学助教授）およびイスタンブール大学のセラミ＝ゲゼンチ Selâmi Gözenç 助教授、バルシュ＝マテル Barış Mater 助教授、ボラ＝アヴシャルジャン Bora Avşarcan 助手の助力をえた。記して謝意を表しておきたい。

## 15. カイセリ県の製粉水車

前回1981年の旅行では、カイセリ市に18日間滞在し、県庁や DSİ（水利事業局）、Teknik Ziraat（農業技術局）、Toprak-Su（土地・用水局）のカイセリ事務所などで得た十分な情報に基づいて調査を進めたため、カイセリ地方の水車調査は完璧を期したつもりであった。しかし今回、改めて探査してみると、前回見落とした水車もあってしばし愕然とする思いであった。本稿はまず、そのような落穂拾いの結果から話を始めねばならない。

### （1）バルサマ村の水車

カイセリ市の東北 35km のバルサマ Barsama 村（チャヴシュアァ Çavuşağa 村）には、前回報告した2つの水車場のほかにもう1カ所の製粉水車場がある。カイセリ＝シヴァス街道のすぐ脇にあって他の2つよりもはるかに交通の便に恵まれている。イブラヒム＝タシュクン İbrahim Taşkın 氏が所有する水車場であって、彼が同時に水車番親方である。

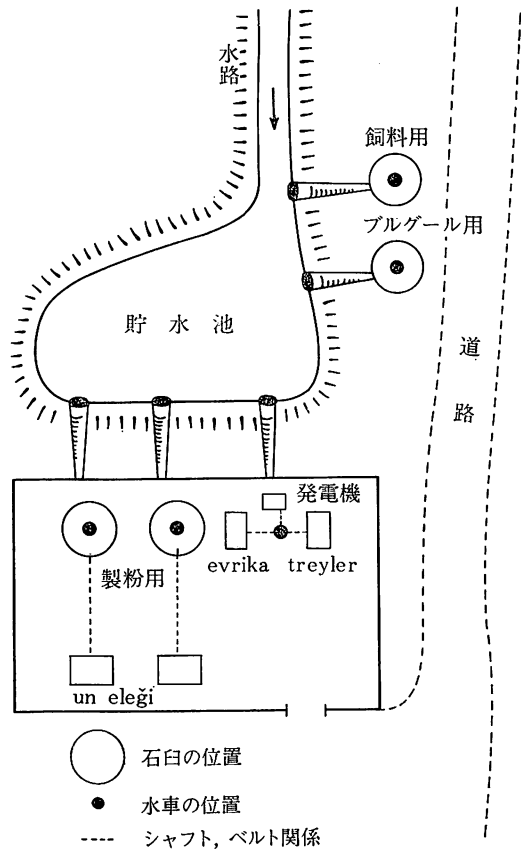
イブラヒム＝タシュクン氏によれば、この水車は1962年の新造であるが遡れば1000年の歴史をもつという。水はサルムサクル Sarımsaklı 川から引かれた古い用水路、トブラク＝カナル Toprak Kanal に依存している。サルムサクル＝ダムの建造による灌漑システムは DSİ の手によって1968年に完成をみたが、それまで年中操業が可能であった水車は、ダムの湛水作業のために例年、12月から翌年の4月までは運転停止を余儀なくされるようになり、操業は5月から11月までの7カ月間に限られるのが現状である。DSİ の補償金は一時金であった。

イブラヒム＝タシュクン水車には、水車小屋の内に3、外に2の計5つの水車がある（第70図）。しかし、いずれもが床下・地下に設けられた水平式水車であるためその姿は見えない。水車小屋内部の3つの水車のうちの2つは、それぞれ製粉用石臼 taş と粉篩機 un eleği を動

かし、残りの1つは、回転式穀粒選別機 treyler, 振動式穀粒選別機 evrika, および照明用発電機の3種の機械を動かす。他方、水車小屋の外の2つの水車は、1つはブルグール用石臼を、他の1つは家畜飼料(大麦)挽割り用石臼を、それぞれ回す。水車用水路の最上方に位置する家畜飼料用水車の場合で、導水管の落差は10mである。

水車番はイブラヒム=タシュクン氏のほかその子息達も加わり、雇い人を含めて5~6人である。製粉能率は1昼夜につき2臼で25トンという。製粉用石臼はカルス Kars 産の厚み 20cm (上臼) の人造石臼で、値段は145,000リラである。上臼・下臼の磨り合わせ面にはロシア式と呼ばれる渦状の溝があり、歯 dis という名のこの溝は3週間ごとに目立てされる(第71図)。なお 20cm の厚みは6年で半減するという。一方、製粉用石臼よりも小型で天然石材によるブルグール臼の能率は1時間 100kg である。

賃挽料は 100kg につき現金 150リラ, または 150kg につき現物 8kg—100kg 当たり160リラに相当—である。客はカイセリ県内の近在の村々だけに限られず、東のシヴァス県のゲメレク Gemerek 郡, シャルク



第70図 イブラヒム=タシュクン水車の見取図



第71図 ロシア式溝と目立て道具

シュラ Şarkışla 郡にまで及んでいる。(1983.7.21., 7.30.)

## (2) ビュンヤン町有の水車場

カイセリ県の一郡都、ビュンヤン Bünyan 町の町外れに、町当局が所有する製粉水車場あることが判明した。その場所は、ビュンヤン町の西 3.5km, ゲルゲメ Gergeme 村のドアンラル Doğanlar 地区であり、ビュンヤン町の背後の段丘上に広がる果樹(あんず)園を潤した後の灌漑用水路の末流沿いに、水車場は立地する。なお、地形図上ではこの水車はカラジュック水車 Karacık Dğ. の名で見える。

この町有水車場は、小麦の収穫期に先立って、その経営権が入札に付せられる。期間は1年または数年である。昨年度はメフメト=ギュルテケン Mehmet Gültekin 氏が、年70,000リラでこれを落札して経営に当たったが、町当局はそれより高額での応札を期待し、本年度はまだ落札者の決定をみていない。そのため水車小屋は施錠されたままであり、内部はうかがえない状態にあった。

立派な石組みの水車場(第72図)はその下方に直径 2m の3つの水車を備え、背後の水路からは落差 20m で、半ば土に埋められた鉄製の導水管が斜めに掛けられている。水車への水の当たり方は奥2つが向かって左側で、水車の回転は反時計回りであり、手前の1つは逆に右側で時計回りの回転である。この奇妙な組み合わせは、奥2つは通常の反時計回りする石臼の動力源であり、手前のは選別機 selektor の動力源で時計回りを必要とすることによる。すなわち、水車小屋の内部の設備は2つの製粉用石臼と、1台の選別機である。粉篩機はまだ備わっていない。村人の語るところによれば、賃挽料は小麦粉1チュヴァル çuval (=70kg)につき140リラ、すなわち 1kg につき2リラであり、ビュンヤンの町中の個人経営の電気製粉所の



第72図 ビュンヤン町有水車場

1kg 3~4リラに比べてかなりの割安である。その上、挽かれた粉は良質をうたわれている。なお、この水車場はブルグールや飼料の挽割にも応えている。

ちなみに水車用水路のやや上流沿いに、水車場遺跡が1カ所ある。これも、かなり前に放棄された町有水車場であったという。(1983.7.19., 7.30.)

## 16. アンカラ県の水車事情

首都のあるアンカラ県は、農村電化も他の諸県に比べてペースが速く、製粉業の近代化も一段と進んでいる。前回の調査では、1950年代の地形図の水車記号を頼りに、各地の水車場を訪れたが、眼にするものはすべてが遺跡であった。唯一、現役の水車場を探り当てたのは、農業技術局アンカラ事務所のジェラル＝ベクラッシュ Celal Beklaş 氏に教えられた県の西端の郡都、ナルルハン Nallıhan 町においてであった。ただそれも電気製粉所の出現によって経営的には苦況にあった。

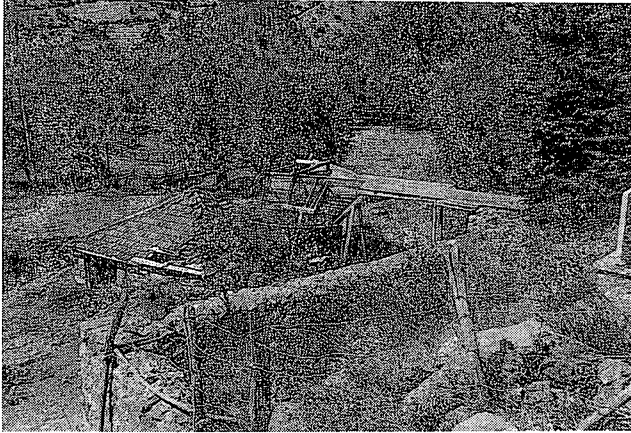
しかし今回の調査においては、7月中旬、アンカラ県に接するボル Bolu 県、チャンクル Çankırı 県を踏査中に、アンカラ県北部の山間僻地に製粉水車が残存している可能性を示唆された。現地へ赴けたのは9月中旬のことである。

### (1) クズルジャハمام郡下の製粉水車

クズルジャハمام kızılcahamam 郡はアンカラ県の中央北部に当たるが、その郡都クズルジャハمامはアンカラ－イスタンブール間のアジア＝ハイウェイに臨む道路交通の要衝であるとともに、その名からも察せられる通り、鉱泉の湧出地、温泉町としても著名である。

製粉水車に関する情報は、クズルジャハمامの町からチャンクル県のチェルケシュ Çerkeş へと通じる脇道に入った、ギュヴェム Güvem 川沿いの谷筋の村々についてのものではあった。ギュヴェム村の南の道路交差点、セメルル Semeler 村で改めて村人たちから聞いたところでは、水車は南のサライ Sarai 村に1つ、東のアクチャバユル Akçabayır 村およびエュリ＝デレキョイ Eğri Dereköy 村にそれぞれ2つを数えたが、アクチャバユル村の2台が現役であるほかは、他は廃止されているという。セメルル村の村人も、今は南のサライ村を素通りし、クズルジャハمام町の南10kmのアクドアン Akdoğan 村の電気製粉所まで、片道23kmの道のを赴いているよしである。

道を間違えるなどして訪れたアクチャバユル村は戸数18～20の僻村であり、その上、男たちがアンカラへ出稼ぎ中ということでまことに活気に乏しい。水車はセメルル村で聞いた2つのほかに、別に廃止されたものも1つあるという。ただ、夏は降雨が少なく水流も涸れるため、7月1カ月間動いたあと、次回の稼働は9月末から3カ月間が予定されているにすぎない。訪れた下流側の水車小屋の整備状況もあまりよくなく、石臼は天然石を寄せ集めて鉄輪で締めつけた粗末なものであった。扱う穀物は小麦・大麦・ライ麦であり、製粉の依頼は付近の村からも多少はあるという。



第73図 サライ村の製粉水車場遺跡

なおついでながら、サライ村の製粉水車は現在もその建物を残しているが、木造りの三角形の断面をもった特異な形の導水管は他に類を見ないものであった(第73図)。(1983. 9. 13.)

### (2) ナルルハン町の製粉水車と精米水車

ナルルハン町には屑小麦・大麦を原料にして家畜飼料を製す

る水車場のあることは先に触れた。前回は無人のために聴取りが不可能であったが、今回も同様、主人(水車番)がバザールへ出向いているとかで施錠され、思うにまかせなかった。案内に立ってくれた小学校教諭のフェトヒ=ゲディクリ Fethi Gedikli 氏によれば、水車場は決して業を閉じたわけではなく、現在も操業は続けており、食用の小麦粉製粉も営んでいるという。水車場の背後に迫るコンクリート固めの水車水路は、幅 1.10m、水かさは通常 30cm 程度であり、導水管を伝って落差 3m の間を落とされた水は2つの水車に当たって2基の石臼を回転させているよしである。1974年には水力発電機も備え付けられたが、これは動力用ではなく電灯用である。

ナルルハン町周辺の耕地は、ナルデレ Naldere 川の水利によって一部は米作に当てられている。フェトヒ=ゲディクリ氏によれば、かつてはこの米の調製にも水車が用いられていた。水車はドラブ dolap と名付けられる垂直型水車であり、車軸の延長上の心棒に堅杵2本がからみ、2臼でもって粳摺・精白を一挙にこなし、粳を白米に加工していた模様である。

ただ先述の通り、製粉水車 su değirmeni から電気製粉所 elektrik değirmeni へと、製粉工程にも主役の交代がみられるように、ナルルハン町の精米水車はそのすべてが潰滅し、目下、精米工程をになっているのは精米機 çeltik makinası である。いうまでもなく精米機の動力も電力であるが、ただ製粉所と精米所は経営も別であり、場所も異にする。(1983. 7. 24.)

### (3) ヤハシハン町の製粉水車

アンカラ県東部、クルクカレ kırıkale 郡のヤハシハン Yahşihan 町に現存する揚水水車については、その調査結果を別項で述べる(pp. 52 ff 参照)が、同時にこの町の製粉事情を尋ねるうちに、興味深い事実を知りえたので次に記することにする。

現在、ヤハシハン町の製粉は電気製粉所に頼っている。その起源は、この地に駐屯する軍隊の関係施設に発電機が設備された際、唯一例外的に民間の製粉所だけに給電が許可された1960年に遡る。ちなみにヤハシハン町が諸県銀行 İller Bankası の手によって電化されたのは1964年のことであった。

これと交代して廃れたものに、一つは蒸気機関を動力とした製粉所があり、その跡には今日コンクリート製石臼の残骸などが認められる。また、製粉水車も存在したが今日ではその姿をとどめない。ただこれらの製粉水車には、型式上、トルコ各地で今日でも通常見られる垂直車軸＝水平回転のいわゆる横型水車と、町の南を流れるクズルウルマック Kızılırmak 川に仕掛けられていた水平車軸＝垂直回転のいわゆる竪型水車の2種類があった。前者は地上に設置されているため「陸の水車」<sup>おか</sup>kara değirmeni と呼ばれ、後者は川に漬かる形であったため「川の水車」ırmak değirmeni と呼ばれていた。「陸の水車」がヤハシハン町から姿を消したのは40年も前であり、また「川の水車」も20年前に消滅したという。同じくクズルウルマック川沿いの程近い村で、10年前まで「川の水車」を用いていた例もあるという。(1983.7.26.)

## 17. コンヤ県の製粉水車

コンヤ県については、前回時間が許さず不十分の調査に終わっていた2カ村を改めて訪ねた。ただ、一方は現役水車、他方は廃墟である。

### (1) チャユルバァ村の製粉水車

コンヤ市の南々西10kmにあるハティブ Hatip 村の、さらに西奥4kmに位置するチャユルバァ Çayırbağ 村の水車については、道路上に架せられた木製樋を持つ水車小屋の写真も添えて先に簡単に紹介した。

地形図によって確かめると、この水車には、ユカル水車 Yukarı Dğ. (上水車)<sup>かみ</sup>の名があるが、かつてチャユルバァ村にはこの水車を最上流にして3カ所に水車があったよしである。他の2カ所の水車は5～6年前に廃業している。

デュイルメンジィは当年とって84歳のシュレイマン＝パルラック Süleyman Parlak 氏であり、82歳の夫人とともにこの水車小屋で暮らしている。第1次世界大戦後の独立戦争に際してはギリシア軍を相手に砲手として活躍した経歴をもち、その戦功に対して3カ月ごとに35,000リラの年金を現在給付されているが、未だ矍鑠とした老人である(第74図)。孫の姿は見かけられるが、4人の息子達は家畜飼養者であったり、運転手であったり、コンヤ市で職を持つなどして、父親の許を離れている。夫人も付近に所有する菜園・耕地に掛かり切りで、水車番を手



第74図 水車小屋の中のシュレイマン＝パルラック氏

伝おうとはしない。シュレイマン＝パルラック氏は自己の「達者」を誇って、後継ぎや手伝いの居ないのを苦にする風でもない。

客はチャユルバァ村のほか、近在のカラディン Karadin 村、ゲデネ Gödene 村、ゲレシー Geresi 村からも訪れてくる。

他の村の水車場を志向するの

か、ハティブ村の村人が客として来ることはない。ちょうど聴取り中は小麦の製粉中であったが、近年は小麦粉よりもむしろ家畜飼料の大麦粉の仕事量の方が増えている。かつてはブルグルも手掛けていたが、今はチャユルバァの村人すらコンヤ市のブルグル工場 bulgur fabrikası へ赴くようになったため用無しとなっている。操業は、客の求めに応じて季節を問わない。仕事は昼間のみであるが、水は水路上流の菜園の経営者との共益であるため、石臼は時々回転を停止する。聴取り中もそうであった。ただ、見るところ、道路の上に架せられた樋からの漏水も多く、設備の改善の余地は残されている。賃挽料は小麦・大麦とも12テネケ（1テネケ≒15kg）すなわち180kg（～190kg）ごとに150リラである。10年前までは小麦粉の全盛期であったが今は電気製粉所による打撃が大きい。電気製粉所の賃挽料は1キレ kile（≒22～26kg）につき4リラである。なおこのユカル水車はオスマン時代に遡る100年以上の歴史を持つという。（1983.9.19.）

## （2）アヴダンジュック＝キョユ村の壱型水車

コンヤ県の西端にあるベイシェヒル Beyşehir 湖の南の村に、チャルジャンバ＝チャーユー Çarşamba Çayı 川に沿って、珍しく垂直型水車を備えた製粉水車場の遺跡のあることは前にもすでに写真を添えて紹介したが、今回改めてこの遺跡を訪れる機会があったので若干の知見を補足しておく。

この遺跡が所在するのは、ベイシェヒルの町から5km南に当たるアヴダンジュック＝キョユ Avdancık Köyü 村である。村の戸数は135戸を数える。遺跡の状況は2年前とほとんど変わっていないが、今回の説明者によれば、この村には同様な製粉水車場遺跡がさらに1カ所、チャルジャンバ＝チャーユー川沿いの上流500mのところであり、その方が61～62年前に造ら



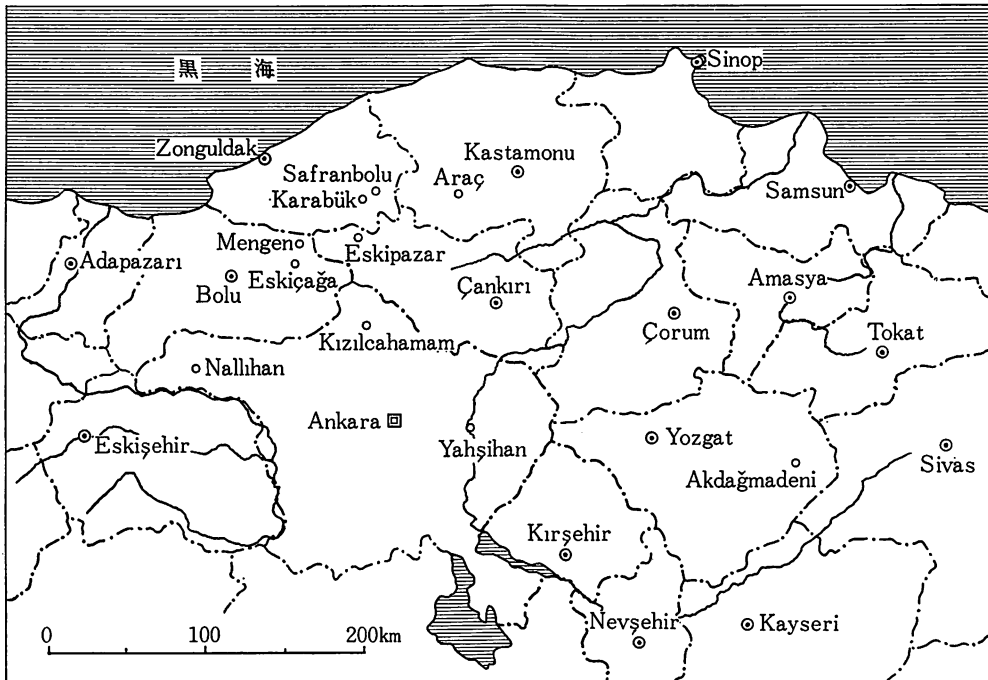
れ、30年前に廃業したものであって、訪ねている方は20年前の造営、10年前の廃業であるという。

既述の通り、川の水に漬かって垂直に回転するこのような堅型水車を、アンカラ県東部のクズルウルマック川沿岸などではウルマック=デュイルメニ ırmak değirmeni (川の水車) と呼ぶ習わしがあるが、アヴダンジュック=キョユ村でこの名称を用いるのは老人に限られ、若者達は特別にこれを識別せず、通常のままスー=デュイルメニ su değirmeni (water mill) の呼び名を用いているという。

もちろん、この村の水車場の廃業は電気による打撃であるが、村には2カ所に電気製粉所があり、さらに村人は5km先のベイシェヒル町の電気製粉所へも赴くことがある。ブルグール加工の場合も同様である。(1983.9.20.)

### 18. ボル県の製粉水車

イスタンブールとアンカラのはぼ中間に位置するアジア=ハイウェイ沿いの交通の要衝ボル Bolu 市は、幾度となく通り過がってかなり熟知しているはずの町であるが、ボル市が位置するボル盆地の周縁部に水車場が現存することを聞かされた時は、開けた地方だけにいささか意



第75図 アナトリア中部・北西部関係地名

外であった。かつてボル盆地では、ほとんどの村に水車場があった模様であるが、今日残っているのは4カ所といい、訪れたのはそのうちの2カ所である。

### (1) ジヴリル村の製粉水車

ジヴリル Civril 村はボル市の北西 8km に位置するが、ボル盆地北半で唯一、製粉水車場が現存する村である。現在のデュイルメンジィ、メフメト Mehmet 氏によれば、水車は実に1000年の歴史をもち、メフメト氏は22年前にこの水車場を購入したという。水車場直上の高さ 2.80m の石組みの水路などは、なるほど年代を感じさせる頑丈なものである。水は北東 5km のクズルアァウル=アトヤイラス Kızılağıl Atyaylası から引かれており、石組みの先端の木製樋を、深さ 26cm、幅 52cm の断面積、秒速 0.57m でもって通過し、斜めに仕掛けられた落差 8m の導水管を流れ落ちる。水車は鉄輪付きの直径 120cm、厚さ 30cm のものであり、馬力は20馬力で、製粉能率は1時間に 120kg である。

客は周囲 20km の村々からやって来るが、小麦の収穫前は仕事が少なく、この日も、朝方 2人の客が併せて6チュヴァル çuval (1チュヴァル≒50kg) を持ち込んできたにすぎない。仕事が本格化するのは20日程後から1月頃までであって、計300人程の客が例年期待されている。ボル市にある電気製粉所に比べるとこの水車による製粉の品質はよく、農民たちは、自家で消費する小麦粉は必ずこの水車場にもたらすという。賃挽料は1キレ kile (=22~26kg) につき 1kg である。この賃挽料はブルグールの場合も同率である。(1983. 7. 14.)

### (2) ギュネイ=マハレの製粉水車

一方、ボル盆地南半の製粉水車は盆地南西隅のギュネイ=マハレ Güney Mahalle (行政的にはボル市に所属) に見出される。水車はムドゥルヌ=スュー Mudurnu Suyu 川に沿い、隣接する廃業水車とともにハン=デュイルメニ Han Değirmeni の名を与えられている。ちなみにムドゥルヌ=スュー川沿いには併せて廃業水車を6つ数える。

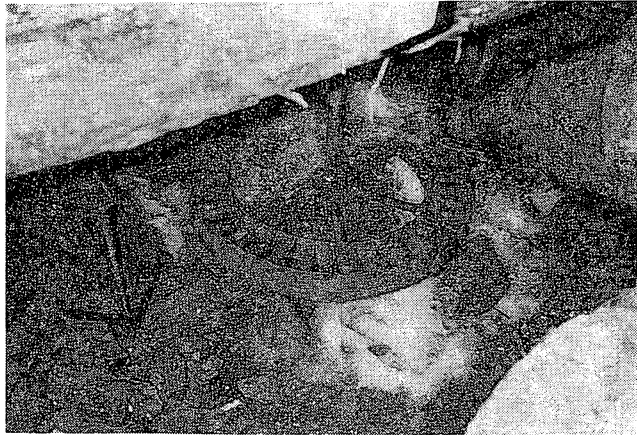
デュイルメンジィのメフメト Mehmet 氏は、養鶏・養蜂・菜園などを経営する裕福な地主でありハジュ hacı でもある。水車小屋の傍らで5年前に堅型水車を取付けて発電を試み、このマハレ(いわば大字)に30個の電灯をともしたという。しかし、1年後にはTEKによって電気が供給されたためこの事業は廃止された。

水車場を訪れる客はほぼ冬季3カ月間に限られ、老人を中心に約50人であり、それ以外の時期の客はごく稀である。しかも客のうち、小麦を持ち込むのは10人程度にすぎず、付近のトパルドゥッチュ Topardıç 村などにある電気製粉所による打撃は甚大である。残りの40人の客は家畜飼料用の大麦・フィー fiğ 豆・ブルチャック burçak 豆をもたらす。賃挽料は現物で、1

テネケ teneke (=15kg) 入りの罐1罐につきハック=エルチエエイ hak ölçeği と呼ばれる小罐 (容量 1kg 弱) 1罐であり、すなわち約1/15である。

水車場への水はムドゥルヌ=スユー川から延長 1km の水路で導かれている。3カ月前に、15年間使っていた木製羽根差込み式の水車に換えて、鉄輪巻きの水車が取付けられたが、

それを機に能率の向上が計られたという (第76図)。 (1983. 7. 14.)



第76図 メフメト水車の鉄輪巻き車輪 (右のノズルからの水勢で反時計回りに回転する。)

### (3) エスキチャア=デレシー川沿いの水車群

ボル市は同時にボル県の首邑であるが、ボル市からは丘陵で隔てられたボル県東部のエスキチャア=デレシー Eskicağa Deresi 川の河谷が、かつては22もの数を数える水車凝集地点であり、今日でもそのうちの若干は生き残っていることを知った。この河谷は、アジア=ハイウェイ上のイエニチャア Yenicağa 町から分かれて北のメンゲン Mengen の町へと向かう、国道35号線の道筋に相当するが、交通量はさほど多いとはいえず、後進的な山村地域との印象は否めない。

①国道35号線に入ってエスキチャア=デレシー川を辿り、約 5km でエスキチャア村に至るが、さらに川筋を 2km 下った村外れにまず最初の水車小屋を発見する。ちょうどこの日は、2週間前の洪水によって小屋は浸水し、小屋の前に掛かる橋は流されるという被害を受け、ようやく復旧して操業再開にこぎつけたその日であった。

今日、この水車を経営するのは若者とその母親である。名義上の所有主である父親はイエニチャアの町の鉄工所に勤めている。質問が昔話に及ぶと傍らで助言をしていたのは若者の伯母 (父親の姉) であった。父親が転職したこととも関連するが、2年前にイエニチャアに電気製粉所が誕生するまでは、この水車場へも多くの村から客があり、5年前には西方 45km のボル市からも時には客が来たものであるという。しかし今は寂れて小麦粉を挽くこともなく、手掛けるのは家畜飼料の大麦だけである。当家は家畜を保有しないため、賃挽料は現金で徴収し、その金額は1チュヴァル (= 2テネケ, 1テネケは 20~22kg) につき50リラという。



第77図 小水力発電所に転じた水車小屋

てて河谷右岸の側方斜面下に見られた水車小屋(第77図)は、建物や導水管はそのままだに小水力発電所に切替えられている。建物の中に据えられている水車はスイスのチューリッヒ、Escher Wyss 社製、同じく発電機は出力 32kW の Siemens-Schveket 社製である。しかし、この小水力発電所も 2 週間前の洪水後、いったんは修復を試みたものの最終的には廃業したという。

③次に出現した水車小屋は道路沿いであって、これも小水力発電所(兼洗車場)に転用されていた。2年前までは当主の父親が製粉水車業を営んでいたが、老人以外に客がなくなったために断念し、その後を引継いだエスキチャア村在住の当主が、傍らで営んでいるロカント Lokanta (レストラン)の電灯用に発電を始めたものである。発電機は木製の蓋で掩われていて製造元は不明であるが、アンカラから購入したもので出力は 24kW という。

④唯一、今日でも小麦粉の製粉を手掛けている水車は、エスキチャア村とメンゲン町の中



第78図 水車小屋の中のサドゥック=トゥンジェル氏

水車は木製(ただし鉄輪巻き)のものに換えて、2年前から、イエニチャアで買求めた鉄製のものを取付けている。石臼は東方 40km のエスキバザル Eskipazar (チャンクル Çankırı 県)産の天然石製である。水路の木製樋の断面は深さ 25cm、幅 34cm と計測された。

②2番目に、道路から川を隔

間点よりも若干メンゲン寄りの地点で見出された。ただし所在地はエスキチャア村々域である。所有・経営主は、父親の後を継いで35年になるサドゥック=トゥンジェル Sadık Tuncer 氏である(第78図)。

客の範囲はエスキチャア村、イエニチャア町をはじめ、この水車場から南側の19カ

村に及ぶ。水車粉が客に好まれてきた理由は、粉にした後、電気粉に比べて変質の時期が遅いことにある。製粉能率は12時間に65テネケ（1テネケ=20kg）であり、標準的に2テネケの量の小麦の加工は10分余りで完了する。賃挽料は2テネケ（=40kg）につき1.5kgであり、メンゲンヤイエニチャアアの電気製粉所の賃挽料、2テネケにつき200リラに比べると、200リラは小麦粉約7kgの代価（小麦1kgの農家の売価は30リラ）であるため、はるかに割安である。しかし最近では客の数も減り、老人中心となり、小麦粉よりも家畜飼料の大麦粉を製することの方が多し。ちょうど聴取り中にエスキチャアア村からトラクターで持込まれたのも大麦であった。ただ、サドゥック=トゥンジェル氏によれば、仕事が本格化するのは1週間後からとのことであり、この水車場も小麦の持込みがあって活況を呈するのかも知れない。

用いられている石臼は①の場合同様、エスキパザル産の天然物であり、25年前に上臼・下臼のセットで1,000リラで求められたものという。石臼の傍らには、ハック=エルチェエイ（前出 p.29 参照）ですくった賃挽料相当の小麦粉を収納する、ヘルキル herkil（またはハックコイマ hakkoyma）という名の木箱が置かれている。水路の樋の断面は深さ35cm、幅42cm、水の流速は1秒間1.05m、導水管の落差は6mである。（1983.7.15.）

## 19. アナトリア北西部の製粉水車

アナトリア北西部では、ボル県のほかにゾングルダック Zonguldak 県、カスタムオヌ Kastamonu 県、チャンクル Çankırı 県でも若干の事例を調査しえた。その概略は以下の通りである。

### (1) ボスタンビュキュ=キョユ村の製粉水車

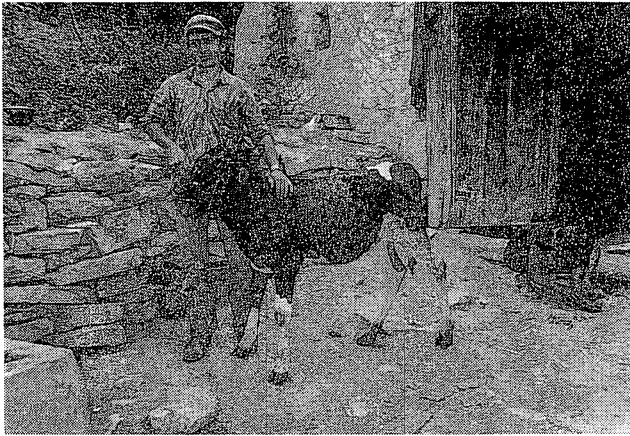
サフランボル Safranbolu 市の町並みは、淡色の土壁と柱・床・梁に配された黒塗りの木との対照の妙をもつ、美しい民家の連なりからなり、保存運動の対象ともなって内外からの観光客を集めている。その南に位置するボスタンビュキュ=キョユ Bostanbükü Köyü 村には、丘上のサフランボルから流れ出るタバクハネ=デレシー Tabakhane Deresi 川の細流があるが、その流れに沿って1つの水車場がある。

デュイルメンジョイは不在でその子息のブルハン=ジョシュクン Burhan Coşkun 氏によれば、この水車場は2臼・2水車形式で、小麦粉およびブルグル、家畜飼料を取扱っている。客はサフランボル、カラビュック Karabük 両市のほか、付近の5カ村にもわたるといふ。水車場の所有主は農業専業のエミンユルドゥズ Eminyıldız 氏であり、ブルハン=ジョシュクン氏の父親は3年契約、借料60,000リラでもってその経営権をえている。本年はちょうど3年目

で借料支払の年であるが、現金に替えて、生後6カ月のホルスタイン種の牝仔牛を10日後に物納する予定であるという(第79図)。なお、ブルハン=ジョシュクン氏も父親を手助けして水車場経営を継続したい意向である。(1983.7.16.)

## (2) イェニジェ=キョユ村の製粉水車

カラビュック市と東の隣県の県都カスタムオヌ Kastamonu 市とを結ぶ国道20号線上のほぼ中間点に、カスタムオヌ県の一郡都アラッチ Araç 町があるが、この付近も水車の多い地域である。その一つは、アラッチの町を貫いて西へ流れるアラッチ=チャーユー Araç Çayı 川の左岸の支流、チャタック=デレシー Çatak Deresi 川の谷筋であり、現在も小麦の製粉を営む8つの水車場が存在している。そのうちの2つは、イェニジェ=キョユ Yenice Köyü 村に属



第79図 ブルハン=ジョシュクン氏と物納される仔牛



第80図 マヒル=ケペネック氏の子息と粉収納箱

するが、訪れたのはそのうちの一つ、先祖代々からの所有・経営者であるマヒル=ケペネック Mahir Kepenek 氏の水車場である。水車は1臼形式であるが、水量は豊富で落差は5m強あり、製粉能率はよい。石臼で挽かれるのは小麦粉のほかブルグル、家畜飼料である。

この水車場には、不在勝ちのマヒル=ケペネック氏に代わって利用客自身が水車を操作しよう、停止装置 (savak) や上・下臼の間隔調節装置 (ayar kolu) などが完備している。また、定められた1/16の賃挽料も利用者が自ら支払えるよう、穀物種類別の仕切りをもった蓋付きの粉収納箱 (hakkoyma) が傍らに置かれている(第80図)。粉の質はよいとの評判である

が、水車場に<sup>ふるい</sup>粉篩機の設備はない。ほとんどの農家は持ち帰った上で手作業で粉を篩うという。(1983.7.16.)

### (3) チュクルペリット村の製粉水車

アラッチ町の東 8km にチュクルペリット Çukurpelit 村があるが、村を流れるアラッチ＝チャーユー川の支流のベンド＝デレシー Bend Deresi 川に臨んで100年の歴史を持つという水車場が存在する。

水車場の所有・経営主である親方 (değirmenci usta) メフメト＝アリ＝ユズバシヨオール Mehmet Ali Yüzbaşıoğlu 氏によれば、水車の水は上記のベンド＝デレシー川ではなく、その支流のセヴセンレル＝デレシー Sevsenler Deresi 川 (同名の村にある泉に発源) に頼っており、水車場の背後に斜めに掛けられた長さ 13.5m の2本の鉄製導水管によって、落差 10m でもって水車に当てられている。製粉水車はすなわち2白形式であり、手前の白が小麦粉専用のイズミル製の真新しい人造石臼、奥のが小麦粉のほかブルグールおよび家畜飼料 (大麦・とうもろこし・フィー fig 豆が原料) を製する天然石臼である。製粉能率は新しい白が1時間に小麦粉 100kg、天然臼は同じく小麦粉で 30～40kg、家畜飼料で 100kg という。

アラッチヤカスタムオヌなどの町方に誕生した電気製粉所の影響を受け、水車製粉の需要も次第に減退し、この水車場の客も現在はほとんどが周辺の3カ村の範囲に限られている。しかし、水車粉の評判に惹かれて 10km の遠方からトラクターを乗り着ける客もあり、小麦の収穫の終わる今から20日程後には、水車場の前には客の行列ができるという。ちなみに賃挽料は 20kg につき 700～800g である。(1983.7.16.)

### (4) エスキパザル地方の製粉水車

①チャンクル県西部の一郡都エスキパザル Eskipazar は、人口7,000程度の山中の町ではあるが、アンカラとカラビュックを結ぶ最短の自動車道路やアンカラと黒海の港湾都市ゾングルダックを繋ぐ鉄道も通過している、陸上交通の要衝である。

エスキパザルの町にも製粉水車が幾つか存在し、そのうちの一つは地形図にパシャ水車 Paşa Dğ. として示されている。これらの水車はいずれもが3～4白形式の水車であって鉄製導水管も臼数に応じて3～4本が備わっている。パシャ水車の聴取りを試みようとしたところ、旋錠されていて水車番も不在であり、通行人の語るところによれば、数日前の大雨の後、水の流れが突如変わったのか、水車場への水が以来停止し、水車番はその対策に奔走しているという。通常であればパシャ水車は水の条件に恵まれ、製粉能力もよく、小麦の収穫が終わる2週間後からは混雑が予想されるところであった。



第81図 石臼材の切り出し場

②エスキバザル地方は石材の産地として著名であり、アンカラのアタチュルク廟の造営に用いられた石灰岩もこの地方のものという。製粉用石臼の著名な石切場がエスキバザル町の西方の山中にあるとの情報をえて、山道を車で登ること55分、途中、アタチュルク廟の石材切り出し場を遠望し、かつギョクス

ー＝デレシー Göksu Deresi 川の深い谷筋に幾つかの水車小屋を見下ろしながら、辿り着いたのはユレジック＝キョユ Yürecik Köyü 村のチャタジュック＝マハレ Çatacık Mahalle である。見るからに山間僻地の感が強く、聞けば10年前から挙家離村が始まり、戸数は半減の状態という。

石臼材の切り出し場は、地元では güzlü taş と呼ぶ、明褐色を基調色にした集塊岩の岩盤の、垂直に近い露頭である。ただし現在は採石業は廃業状態にある。10年前頃から安価な人造石臼によって圧倒され需要が減退した上に、7年前に村の採石職親方が死亡したのがその原因である。露頭には、ほとんど切り出される寸前の、すでに石臼の形状を呈した半製品も散見されて無残である(第81図)。かつては石材の切り出しには、鉄鎚と鑿だけの手作業によって上臼・下臼のそれぞれに15日ずつ、すなわち1組の石臼に1カ月を要したという。1組の石臼の現場渡し価格は10年前では20,000～25,000リラであった。現場からこれを牛4頭立ての荷車で村まで運び、さらにエスキバザル町までトラックで運搬すれば、その運賃は10,000リラを要した。さらに前出のボル市やメンゲン町までとなれば運賃ははるかに高額となり、山間遠隔地のチャタジュック＝マハレの不利は蔽うべくもなかったという。

実はこのチャタジュック＝マハレにも水車小屋が2つ現存する。数日前の豪雨による洪水のために痛んだ道を急拠補修していたのは、デイルメンジィのベキル＝チャヌル Bekir Çayır 氏である。彼によれば、5日後から小麦の収穫が始まるため水車小屋の整備が急がれるのである。ただ、かつては周辺の4～5カ村から訪れる客があったが、今では客はユレジック＝キョユ村に限られる。水車では小麦粉のほかに家畜飼料も扱うが、ブルグール挽きの注文はない。村人はブルグールは、エスキバザルの電気製粉所に頼るか、家の手臼によっているよ



うである。賃挽料は4 テネケ teneke (1 テネケ=18~20kg) につきハック=エルチェエイ (前出, p.29 参照) 3 罐すなわち約 4kg であり, すなわち委託量に対してその1/20である。山村であるため川は11月末か12月中旬には凍結し, 水車場もおのずから業を閉じる。(1983.7.17.)

## 20. アナトリア中部の製粉水車

アナトリア中部の水車については前々回以来の記述も含めると, すでにかなりの紙数をこれに当てたが, 若干の地点での実情について補足することとしたい。

### (1) クルシェヒル市の水車遺跡

クルシェヒル Kırşehir 市は人口5万前後の小都市ではあるが, アンカラ県の東に隣接する同名の県の県都であり, 国道60号線も通過する交通の要衝である。

1959年製の地形図によれば, クルシェヒル市の南の外れには西流するデュイルメン=デレシー Degirmen Deresi 川があり, その川沿いには, その名にふさわしく7つの水車記号が認められる。幾分下方侵食されたこの川筋を国道60号線の橋上から見下ろす位置にも, 1つの水車小屋が存在する。ただ, 水車小屋での聴取り調査の結果ではこれはもはや遺跡と断ぜざるをえない。

デュイルメンジィのシェヴケティン=カヤ Şevketin Kaya 氏によれば, かつてはこの川筋には12の製粉水車を数えたが, 現存するのは唯一この橋畔の水車小屋だけという。しかも10年前からは水車の補助機関としてガス発動機を取付け, さらに7~8年前からは水が不足勝ちのために水車を断念しており, その結果この水車小屋は以来ガス製粉所 mazotlu değirmen に変じているわけである。小屋の傍らに見える落差8mの鉄製導水管も過去の遺物にすぎない(第82図)。

製粉場経営の現状は芳しいものとはいえない。石臼は水車時代以来のイスタンブール製の直径130cm, 厚さ20cm(上臼)の人造石臼であり, 1時間6 テネケ teneke (1 テネケ=15kg) の製粉能力をもつ。扱うのは小麦粉と家畜飼料である。しかし客は少なく, 操業も春・秋それぞれ1



第82図 クルシェヒル市の水車遺跡

カ月半、年間計3カ月に限られる。8テネケに対して1テネケすなわち1/8という高率の賃挽料は、客の少なさに対する経営維持のためであるが、また逆に客を失っていく理由でもあろう。その上、小麦粉もパンも市中で容易に購入できる状況も考慮されねばならない。ブルグルルについても、各家庭で手臼で製せられている上に、2年前には郊外にブルグルル工場 bulgur fabrikası が誕生し、注文の道は閉ざされた感である。

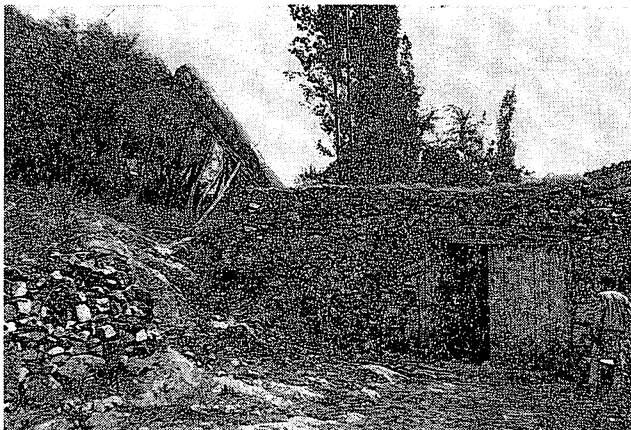
シェヴェティン=カヤ氏は、周囲の幾何かの地所とともにこの製粉場を500万リラで売却する意向を持っている。カイセリ県から来た買い手の一人は400万リラの買い値を呈示して譲らず、交渉は物別れのままである。(1983.7.22.)

## (2) ヨズガット県オルクエズ村の製粉水車

アンカラ県の東に接するヨズガット Yozgat 県は、アンカラから東方のシヴァス Sivas 市への移動の際、国道2号線沿いに通過したにすぎぬが、その時の印象では全般的に水車の多い地域と見受けられた。しかし、県都ヨズガット市の周辺の村々では、古くはすでに20年前、近くは6~7年前に、製粉水車は続々と廃業に追い込まれており、村々にも電気製粉所が登場しかけているのが実情である。ようやく現役の水車に回り合ったのは東部の山勝ちのアクダマデニ Akdağmadeni 郡に入ってからである。

オルクエズ Oluközü 村は、郡都アクダマデニ町の西10kmにある戸数350、人口1,500余の村であるが、複数の無名の泉の水を集めた流れに沿って5つの製粉水車が操業している。ただ、そのうちの1つは最近廃業した。

流れの<sup>かみ</sup>上手に位置するアクポラット Akpolat 家の水車は、数十年前に建てられた1臼・1水車形式のものである(第83図)。鉄製導水管の落差は10m、水車の馬力は9馬力で、小麦のほか



第83図 アクポラット水車の外観

か家畜飼料用の大麦・とうもろこし・ライ麦・フィー fig 豆を製粉する。石臼材は付近で産する天然石である。水車場では人を雇わず、アクポラット家の当主自らが水車番を務め、賃挽料は1/20を徴収する。今はちょうど収穫直後の小麦の脱穀・風選の時期に当たるために客はないが、1~2週間後には水車場も

慌しくなる。それ以後、水車の操業期は年間8～10カ月に及ぶ。

オルクエズ村の水車場には、10年前までは付近の10～15カ村から客が来て賑ったものである。しかし電気製粉所の出現によって影響を受け、最近では当村のほか1～2カ村の客に限られる。しかも来年には、アクダマデニ町に製粉工場 un fabrikası が誕生するため、オルクエズ村の水車場の運命も風前の灯である。(1983.9.3.)

### (3) エスキシェヒル市の製粉水車

アナトリア中西部の内陸都市で県都であるエスキシェヒルは、人口30万を超えるトルコ第9位の大都市であり、周囲には、サカルヤ Sakarya 川の支流のポルスク=チャーユー Porsuk Çayı 川で潤う農産に富んだ盆地が展開する。小麦も重要な農産物であり、市内には製粉工場 un fabrikası が多い。しかし一方、委託賃挽き形式の製粉所 değirmen も電気製粉所 elektrik değirmen が2カ所数えられるという。そのような状況の中でエスキシェヒル市には、市内を東西に貫流するポルスク=チャーユー川の水を利用した製粉水車場(水力製粉所 su değirmeni)も操業しているのである(第84図)。

150年の歴史を持つというこのアカルバシュ Akarbaş の製粉水車場は、5臼を一行に並べた奥行10m×間口33mの細長い造りである。ただ、そのうちの1臼は目下損壊して使われていない。建物の中にはほかに穀粒選別機 selektor (別名 evrika) と粉篩機 un eleği が各1台設置されている。建物の背後に沿って流れる幅3.20m、水深63cmの用水路からは、かつては臼ごとにその下方に取付けられた5台の水車 çark に水が落とされていたが、1929年以来、出力150馬力のドイツ製タービン水車1台がこれに代わって取付けられ、動力をシャフト・プーリー・ベルトでもって各石臼や選別機、篩機に伝えている。直径125cm、厚さ30cmの石臼は、磨り合わせ面に自然石を用いそれにコンクリートで厚みをつけて固めた構造の、イズミル製またはイスタンブール(ヤルンカルタル Yalınkartal 社)製の人造石臼である。製粉能力は24時間稼動で最大4臼で計10トンに達するが、年間の総生産量は1,000トン程度にとどまっている。取扱う穀類は小麦のは



第84図 エスキシェヒル市の製粉水車場

か、家畜飼料の大麥・とうもろこし・燕麥であり、またブルグル挽きの注文にも応じる。賃挽料は粉を篩って麩ふすま(kepek)を取り除くか否かで異なり、篩機に掛けた場合 (elenmiş) は 1/12 または 30kg につき 80 リラ、掛けない場合 (elenmemiş) は 1/15 または 30kg につき 70 リラである。水車粉の評判にも支えられ、客は 20~50km の遠方からも来るといふ。(1983.7.25.)

## 21. アナトリア東部の水車事情

筆者の調査旅行の印象では、アナトリア東部は、急峻な地形を持つという自然条件のほか、経済発展の進行が西部に比べて遅れているという社会条件が加わり、水車の分布密度も比較的密であり、今日的役割もかなり高いものがある。それ故、各地で採集した水車関係資料も多く、語るべき話題も豊富であるが、今回は紙数の関係でそのうちのごく一部、ディヤルバクル Diyarbakır, ヴァン Van, トラブゾン Trabzon の3県に関するものに限って述べることにする。

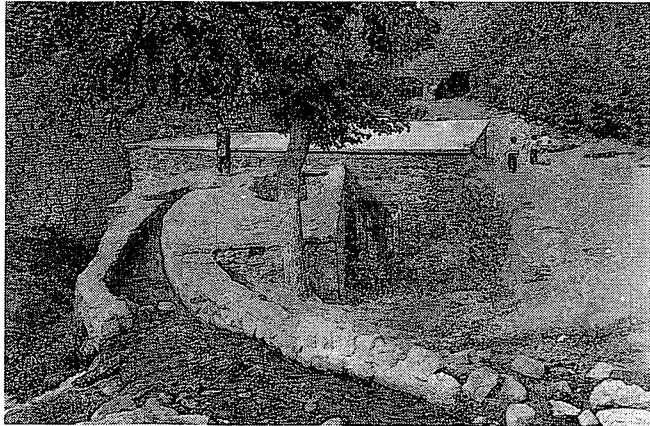
### (1) ディヤルバクル市の水車

ディヤルバクルは南東アナトリアにあって、ティグリス川(トルコ名ディジュレ Dicle 川)に臨む右岸段丘上の、人口30万余の都市である。アミダ Amida の名でもって紀元前3000年にまで遡る歴史をもち、陸上交通路を扼する要衝であるところから、アッシリア、ペルシア、ローマ、パルチア、ビザンチン、オスマンと、その所領を転々としながらも時代を通じて重視され、B. C. 349年にローマ皇帝コンスタンチヌスによって築かれたのがその起源とされる城壁が、現在も旧市街を延長 5.5km でもって頑丈に取り囲んでいる。

ディヤルバクルに本拠を置く DSİ 第10地方区事務所の副所長フェヴジィ=アクヨル Fevzi Akyol 氏は、50年にわたって当地に住む物識りであるが、ディヤルバクルの水車に関する情報にも詳しいものがあった。以下、水車場や水車遺跡へ筆者を伴いながらのアクヨル氏の説明を中心に、ディヤルバクルの水車事情について書き留める。

ディヤルバクルには城壁の内外に計5つの泉がある。城壁の南西外方にある、①アリプナル Alipınar (湧水量毎秒 40l)、城壁内の西半部に 15~20m 間隔で並ぶ、②アンゼレ=スューユー Anzele Suyu (同 200l)、③バルックル=ギョル Balıklı Göl (同 20l)、④アカルバシュ Akarbaşı (同 20l)、および城壁内の北東隅の内城にある、⑤イチ=カレ=メリボルド İç Kale Meribord (同 40l)、以上が5つの泉であり、これらは勿論かつては市民の飲料水として重要であった。

そのほか、②・③・④の泉の水は2本の水流となって南西流して城外に出、①の泉の水も併せて南流し、郊外のヘヴセル＝バフチェレリ Hevser Bahçeleri と称せられる菜園地帯へ達して灌漑用水としても利用されてきた。一方、⑤の水も、東流して標高差 50～70m の段丘崖を流れ下り、ディジュレ川沿いの菜



第85図 マズ製粉水車場跡

園地帯を潤している。近年の水質汚濁によって飲料水としての利用に終止符が打たれた今日では泉の水の最大の用途はこれらの菜園の灌漑にある。

それに加えて、実は泉に発するこれらの水流が、ディヤルバクルに水車をはぐくんできたのである。アクヨル氏によれば、市街地およびその周辺部も含め、ディヤルバクルにはこれらの水流沿いに、約20台の製粉水車と11台の米搗水車 dink があったという。

②・③・④からの流れに沿っては、まず城壁内に廃業して間もないマズ Mazı 製粉水車の遺跡がある(第85図)。建物は石積み、導水管は斜め造りで落差約 5m、水車は反時計回りで石臼は1臼であった。取扱っていた穀物は小麦だけである。

城外へ出でのちの流れは、前述のヘヴセル＝バフチェレリへと流れ下る過程で、さらに製粉水車や米搗水車に動力を提供してきた。製粉水車はそのうちの2台が現在も操業中である。これらの水車場は相接していて、<sup>かみて</sup>上手の水車で用済みの水が<sup>しもて</sup>下手の水車に用いられている。水車場の造りは共に玄武岩の石積みであり、水車への導水も石組みの垂直落水塔(落差 6m)によっている。石臼は2つの水車場ともに1臼であり、水車はともに反時計回りである。上手の水車はクシュディリ Kuşdili 製粉水車と呼ばれ、小屋の内外に持込まれた穀物袋の数からみても今なおかなりの繁昌振りである。取扱うのは小麦・大麦の製粉だけであってブルグールは扱わない。アクヨル氏によれば、ディヤルバクルではブルグール作りはすべて手作業であるという。なお、この水車の賃挽料は穀物 1kg につき 2 リラであり、ディヤルバクルに約100を数える電気製粉所の 1kg 3 リラという賃挽料に比べて割安である。しかし、ほとぼしる水勢から発して水車場にたちこめる水の汚濁からの異臭は不快なものであって、これが顧客の足を遠ざけている理由であることは容易に察せられる。賃挽料の有利性にもかかわらず、水車製粉が衰



第86図 米搗水車の杵先

退した原因はこの点にもあろう。

一方、米搗水車は現在も稼動中のものはなく、旧況をある程度彷彿とさせる25～30年前の遺構が1カ所残されているだけである。その米搗水車場はヘヴセル＝バフチェレリに向かう道路の直下であって、屋根はすでに失われている建物の外壁の下方

に、木製の小型の堅型水車がかろうじてその姿を留めている。

水車は幅 20cm、直径 2m の下掛けであり、道路の位置から水車へ向かって木製の樋が斜めに差し掛けられている。落差は約 10m である。水車の車軸から延びる心棒には撥ね棒<sup>は</sup>があって、これが横杵（1本）を押し下げる形で杵を上下動させる仕掛けであるが、杵先は長さ約 1m の玄武岩製の角材である。形が馬の首に似ているところから、この杵先はアトバシ atbaş（馬頭）と呼ばれる（第86図）。石臼も玄武岩製の一辺 1m の箱臼である。なお、木製の水車・心棒・撥ね棒・杵・樋に用いられる用材はすべて桑（dut）である。

石製の重い杵先と石臼の組合わせからみて、この米搗水車が扱ったのは粳であり、水車の作業は粳を一挙に白米にする粳摺・精米の一貫であったと想像されるが、この点は確認を怠った。なお、穀粒をとらえやすいように杵先は凹面をなすよう加工されていたという。

アクヨル氏によれば、⑤のイチ＝カレ＝メリボルドの泉に発して段丘崖を流れ下る水流沿いにも、5つの製粉水車場と1つの米搗水車場があった。ただし、米搗水車はすでに30年前に廃止され、また製粉水車場も3カ所に減じ、うち2カ所は、冬は水だけに頼れるものの渴水する夏には電力を動力に用いているという。ただ筆者はこの水流沿いで夏にも動いている製粉水車場を、イチ＝カレすなわち内城の直下で確認した。ただ水車番が不在で無人のため話を聴くには至らなかった。

ディヤルバクルは南東アナトリアの地方中心であり、またそれ自体30万余の消費人口をかかえることもあって、製粉工場 un fabrikası や精米工場 çeltik fabrikası もそれぞれ6工場と10工場を数える。それ故、ディヤルバクルでみられる穀物加工は、賃挽き・賃搗き形態の水車場や電気製粉所がそのすべてではない。とりわけ精米に関しては、米搗水車場の潰滅とともに賃

搗きの経営体は消滅している。

かくして米搗水車場での賃搗き方法をなくした農民は、今やほとんどが自家産の米に執着せず、精米工場に籾を売り、バザールで白米を買い求めている。ただ、自家産の米に固執する一部の農民は精米工場に賃搗きを依頼する。その場合の賃搗き料は1/20といった率ではなく現金であるという。(1983.9.7.)

### (2) ヴァン県キョシェバシュ村の製粉水車

ヴァンの町から東へ、アクキョプリュ=チャーユー Akköprü Çayı 川を 14km 遡ったところにキョシェバシュ Köşebaşı 村(旧名ファルク Farık 村)があるが、この村には製粉水車が2つ存在している。そのうちの1つは休業中というが、村の下流 1.5km にある操業中の水車での聴取り結果は下記の通りである。

この水車が扱う穀物は小麦・大麦であって、製粉のほか、同じ石臼によってブルグルも製する。水車は鉄製で回転は反時計回りである。水車が稼動するのはほぼ7月から10月までの4カ月間に限られる。その原因の一つは、小麦の収穫を待って初めて客が訪れることにあり、事実、収穫に先立って小麦の貯えをもたらず客もあるにはあるがその数はごく少数にすぎない。原因の第2は、アクキョプリュ=チャーユー川の上流にあるゲニシュ=ゲル Geniş Göl 湖に DSİ が10月末から水を貯め始めるためである。アクキョプリュ=チャーユー川そのものが DSİ に帰属し、水車所有主は河水の用益料として年間6,000リラを DSİ に支払っているという。

この水車場を訪れる客は、キョシェバシュ村の村人のほか周辺の10~11カ村にも及んでいる。ヴァンの町には製粉工場 un fabrikası が1つ所在して、この近辺の村人の賃挽きの需めにも応じてくれるが、しかし迅速性よりも粉の良質性を求めて、ほとんどの村人はこの水車場へ小麦をもたらずという。水車番を兼ねる水車所有主は賃挽料として現物の1/20を徴収する。昨年の取扱量は10,000テネケ teneke (1テネケ=18kg)であり、したがって賃挽料収入は500テネケすなわち 900kg であった。

ちなみに農家には手臼が常備されているが、その名称はデスタル destar といい、ペルシア語系であると思われる。(1983.9.6.)

### (3) ヴァン県カヴンジュ村の製粉水車

ヴァンの市街地の東 8km にあるカヴンジュ Kavuncu 村(旧名チョラヴァニス Çoravanis 村)にも、アクキョプリュ=チャーユー川に設けられたチョラヴァニス調整堰の傍らに製粉水車場が存在している。1961年製の10万分ノ1地形図では、この村に水車記号3(うち1は廃業水車記号)を数えるが、上記の水車場はその一つである。訪れた際、水車番は就寝中であった

ため詳細な聴取りは不可能であったが、水車場は水車2台を備えた2臼式である。ただ、客の一人によれば、9月は水量が豊富でないため1臼だけが動かされているという。なお DSİ には同じく年間6,000リラの用益料が支払われている。(1983.9.6.)

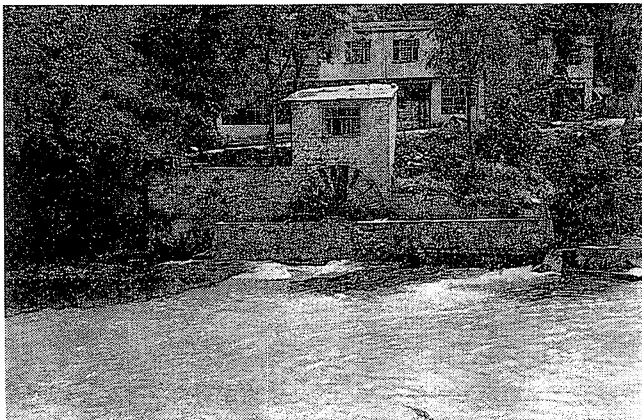
#### (4) トラブゾン県インジェスー村の堅型水車

トラブゾン市の東郊に、ポントゥス山系のジガナ＝ダァラルゥ Zigana Dağları 山地に発して黒海へと流れ出るデュイルメン＝デレンシー Degirmen Deresi 川がある。その名の通り水車の多い川と察せられるが、河口に近いインジェスー İncesu 村には、デュイルメン＝デレンシー川に直接漬かって垂直に回転する、いわゆる堅型の鉄製水車が存在している(第87図)。ただ、アンカラ県のヤハシハン Yahşihan 町で耳にした堅型水車に対する呼称、ウルマック＝デュイルメニ ırmak degirmeni (川の水車)は残念ながらインジェスー村では通用しなかった。村人はこれを単にデュイルメンと呼んでいる。

彼らの話によれば、この製粉水車場は、それまで製粉水車のなかったインジェスー村に10年前に誕生した。当初から形式は堅型である。ただ、最初の1年間は木製で、能率が悪いために翌年から現在の鉄製に変わったという。いうまでもなく、水車の垂直回転を石臼の水平回転に切換えるため、両者はプーリーとベルトによって繋がれている。石臼の回転方向は通常の反時計回りである。

製粉の対象となる穀類はとうもろこしと小麦であり、客はこの村だけに限られず、6～8kmの距離のトラブゾンの市中からも来る。石臼はイスタンブール製の人造石臼であり、製粉能率は最大1時間 100kg である。

1980年に TEKによってこの村が電化される以前、この水車は、村の期待に応じて発電にも



第87図 インジェスー村の水車小屋

用いられ、村人にテレビを楽しむ機会を与えたという。(1983.8.29.)

#### (5) トラブゾン県クナルゥ キョプリュ＝マハレの 製粉水車

上記のデュイルメン＝デレンシー川を遡り、マチカ Maçka 町から支谷に入ると、クナルゥキョプリュ＝マハレ Kınalıköprü



Mahalle という名の小村がある。その村外れで見かけた水車小屋は、堅型水車と横型水車の双方を備えた珍しい造りであった。ともに背後の水路から落差4mで水を受け、向かって右側、水車小屋の外側に取付けられた直径約1.5mの堅型水車は、歯車装置で繋がって内部の石臼を水平に回転させ、また小屋の床下に据えられた左側の横型水車は、その直上の碾臼のローラーを回転させている。どちらの臼もとうもろこしを製粉中であつたが、水車番の姿がなく、水車小屋の造りの由来などは不明なままである。(1983.8.29.)

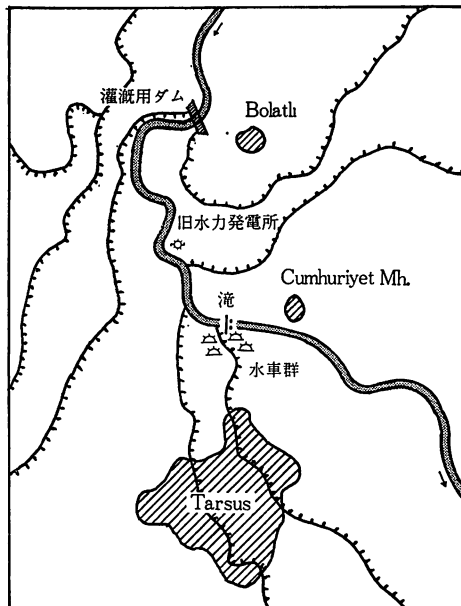
## 22. アナトリア中南部の水車事情

### (1) タルススの水力的基礎

地中海に臨むアナトリア中南部、イチェル İcel 県の県都メルシン Mersin の東北方 27km に、タルスス Tarsus の町がある。地中海から 20km 隔たった内陸の町ではあるが、北には古代からキリキア Cilicia 門の名で知られたトロス山脈越えの難所を抱える陸上交通の要衝であり、タルススはキリキア地方の首邑として古代には大いに栄えていた。当時は潟湖に臨み、地中海との間には運河もあって、タルススに滞在するアントニウスに出会うべく、エジプトを発ったクレオパトラの船はこの運河を辿ってタルススに到着したという。

一方、町の北郊には、遠征の途次アレクサンドロス大王も水浴を楽しんだという滝がある。滝といっても細長く垂直に落下する形状のものではなく、タルスス=チャーユー Tarsus Çayı 川 (別称ベルダン=スーユー Berdan Suyu 川) が硬岩盤によって堰止められ、幅広く落差十数メートルの岩床を流れ下るといふ急湍である。滝壺では水にたわむれる子供達の姿も見られる。

実はこの滝の存在ともからむが、タルススはこのベルダン=スーユー川の遷急点を利用して水車の凝集が認められた町なのである(第88図)。また、1902年にトルコで最初に造られた水力発電所も、この滝の上流1km地点にその場所が定められている。さらには、用水汲み上げ用の揚水水車も現在もこの付近で散見される(pp.54~55参照)。実にタルススは、多種類・多局面にわたって水力



第88図 タルスス北郊の水力利用



第89図 シェラーレ地区のワクフ水車外観

く現状は次の通りである。

①唯一、旧状を留めているのは、アダナ市在住のジェネット＝ハトゥン Cennet Hatun 女史が所有し、ワクフ vakıf 物件とされたものを、この年エズジャン＝デネル Özcan Döner 氏が経営していた製粉水車場である（第89図）。水車場は5臼・5水車を一線に並べた横長の平面形を呈し、背後の用水路から差し掛けられた5本の導水樋も眼に入る。ただ、現在は需要の減退もあって設備は4臼に減らされている。その上、上流に DSİ が築造した灌漑用ダムのため、ベルダン＝スュー川ひいては用水路の水量も減じ、現在は3臼だけでの操業を余儀なくされている。

このワクフ水車は例年、入札応募制によって経営に当たるデイルメンジィを決めている。町役場職員のケマル＝ウズチャル Kemal Uzuçar 氏がその手続きを司る係であって、水車場にも役目がらしばしば出入りする。今年度のデイルメンジィであるエズジャン＝デネル氏は、年間借料30,000リラの最高応札で今年の経営権を手に入れたが、契約は1年限りであり、競争者は毎年居るよしである。

もちろん、水車経営には所有主や役場当局は一切関知しない。石材とコンクリートを接合させたイズミル製の人造石臼も、3～4年前にエズジャン＝デネル氏が買い付けたものである。石臼で挽かれるのは小麦・大麦・とうもろこし・ノフード nofud 豆・ベゼルイェ bezelye 豆であり、小麦粉以外は家畜飼料である。1時間の製粉能力は1臼 50～60kg に達する。操業は昼夜兼行であるが日曜日は休業する。賃挽料は 100kg につき200リラである。当年は60,000リラの収益を見込んでいるが、営業税は3割強の税率であって、エズジャン＝デネル氏は20,000リラ余りの納税を覚悟しているという。

利用を展開している興味深い町なのである。

## (2) タルスス、シェラーレ地区の水車群

タルススの滝付近は、滝を意味するトルコ語のシェラーレ şelâle の名で呼ばれているが、このシェラーレ地区にはかつて7つの水車場があったという。それらの多くは昔日の面影はな

②上記のワクフ水車の<sup>かみて</sup>上手隣にはごま油搾りの水車場跡があるが、この水車場は洪水によって崩壊したものという。

③かつての製粉水車場が、今日、水力・電力併用の製粉工場 un fabrikası に変じている例もある。現在この工場は、かつての水車場の所有・経営主の子息氏をはじめ何人かの共有となっているが、一同の総意に基づき工場はワクフ物件とされている。以前の水車に代わって同じく水平回転のカプラン型タービン水車が取付けられているが、落差は 4m で出力は100馬力である。また、TEK からの受電による出力70馬力の電動機も備えられている。

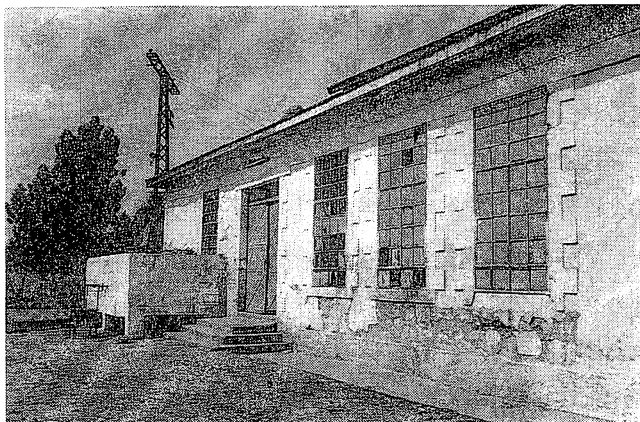
④別の製粉水車場は、いったん水力製粉工場に転じて後、1942年以来、水力・電力併用の製氷工場に模様変えをしている。現在使用されている水車は落差 4m の水平回転のカプラン型タービン水車である。水車場はもともとさるギリシア人の所有であったが、現在の所有主もキプロス島のリマソル Limasol 生まれのギリシア人で、1926年以来この地に移り住んでいるという。

なお、製氷原価は1本につき25リラで、他の電力工場の35リラに比べて割安である。売値は1本125リラという。(1983.8.6.)

### (3) タルスス水力発電所跡の現状

この際、トルコで初の水力発電所についても触れておこう。TEK のタルスス出張所所長であるサドック＝ウラス Sadık Ulas 氏が、オスマン時代にドイツで教育を受けトルコ初の電気技師の称のある、タルスス在住で当年85歳のヴァシフ＝ギュチュック Vasif Gütük 氏から聴き出した話によれば、発電所は町当局によって建造されたものであって、水車は直接ベルダン＝スュー川に仕掛けられたタービン式、発電機は出力250馬力のもの1基であった。町当局の事業目的は、町内の契約家庭に対する夜間の電灯用電気の供給にあり、昼間は発電機も停止されていた模様である。町なかにはアーク灯の街灯も設備されたという。

タルスス水力発電所が廃止された時期は定かでない。ただ、現地には、創建当時のものと覚しい建物が、外壁や硝子窓など



第90図 タルスス水力発電所の旧跡

とも比較的完全なまま、昔日の姿を今日に伝えている（第90図）。その理由は、現在はこの建物が、タルスス付近から東に広がるチュクルオヴァ Çukurova 平原で蝸牛を採集するタルスス在の業者によって所有され、蝸牛の身と殻を分離した後の、殻の保管倉庫として利用されているからである。なお、身はアダナ市の冷凍倉庫に委託されて居り、両者併せて粒を揃えフランスへ輸出されるのである。建物の所有権は転々とし、現在の所有主は4人目といい、したがって、発電所当時のタービン水車や発電機が撤去された時期や行き先を彼は知らない。TEKのアダナ支店での話によれば、アナトリア南東部のアドゥヤマン Adiyaman 市に1968年に誕生した火力発電所は、各地から不用の発電機を集めて創業した故、その中にタルスス水力発電所の発電機が含まれていた可能性もありうるという。ただ、タービン水車の行方は不明である。

トルコ語の蝸牛（サルヤンゴズ salyangoz）の語は、salyangoz türbini という風に、タービン水車の一型式を示す修飾語として用いられる。タルスス水力発電所のタービン水車の型式は詳らかではない。しかしこれを蝸牛に見立てれば、今日、発電所跡に赴いて眼にするのは、「水の蝸牛 su salyangozı」に代わって正真正銘の「陸の蝸牛 kara salyangozı」である。現地で発した気が利いたつもりの筆者のこの駄洒落も、ただ残念ながらトルコの人達には今一つ通じなかった。（1983.8.6., 8.10.～11.）

#### （4）イチェル県デイルメンデレ村の水車

イチェル県の中西部において、トロス山脈に横谷を造って地中海に流入する川にギョクスー=ネフリ Göksu Nehri 川がある。トロス山脈内でこの川に合流する左岸の支流デイルメンデレ Degirmendere 川は、その名に違わず上流に向かって多数の水車を養っているが、合流点に位置した川と同名のデイルメンデレ村そのものにも水車場が凝集し、かつてその数は7カ所を数えたという。

ほぼギョクスー=ネフリ川の横谷に沿って北西～南東走する国道35号線上の、イチェル県西部の2つの中心都市、ムート Mut とシリフケ Silifke 間 75km の間にあって、デイルメンデレ村は唯一、製粉水車場を持った特異な集落である。それ故、その存在は著名であり、25～30カ村からも客を集めてこの山村の水車場は賑いをみせている。賑いながらも現在、水車場の数が7から4に減じているのは、うち1つの廃業理由は灌漑用水に水を奪われたためであり、他の2つは父親の死後、後継ぎを欠いたためという。現存する水車場のうち、訪れることのできたのは次の2カ所である。

①ネジュミ=ヤザル Necmi Yazar 氏が所有・経営するのは2臼・2水車を持った製粉水車場である。水車場は200年以上の歴史を有する時代物であるが、父親の死後、3人兄弟の他の

兄弟が菜園経営の道を選ぶ中、ネジュミ氏がこれを相続したという。

デュイルメンデレ川の水量が豊富なため水車の運転は年中休むことがない。主な仕事は小麦の製粉であり、小麦の収穫直後の9月15日から12月にかけての2カ月半はとりわけ忙しく、昼夜兼行で石臼を回す。なおこの村は未電化のため、水車は水車小屋内の点灯用の小型発電機も動かしている。石臼の大きさは左側が直径120cm、右側が同110cmで、ともにイズミル製の人造石臼であり、左側のは30年にわたって使用中である。水車は鉄製で左右ともに反時計回りし、水車小屋の背後に斜めに据えられた2本の鉄製導水管は20~22mという長大なものである。

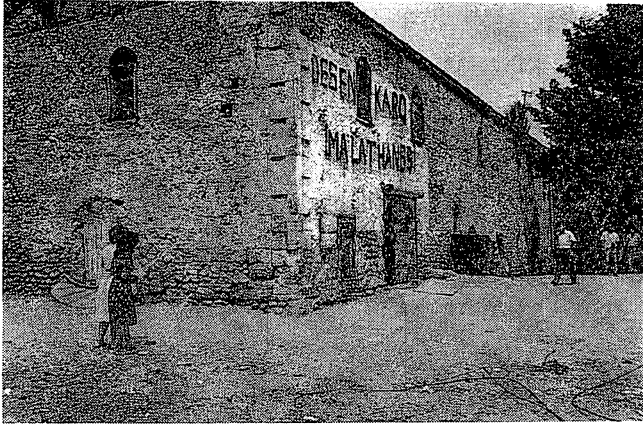
ネジュミ=ヤザル水車が扱うのは、小麦製粉のほか、ブルグール挽割り、および、大麦にその他の豆類・穀類を混ぜて製せられる家畜飼料挽きである。ただ家畜飼料挽きの仕事は少量に過ぎない。先述の通りこの水車場にも東西ほぼ100kmにもわたる広い範囲から良質の粉を求めて客が訪れるが、遠方の客はトラックやトラクターで荷を運搬する。賃挽料は1チュヴァルcuval (=100~125kg)につき150リラ、または現物支払希望者からは1.5タスタtas (tasは枳<sup>ます</sup>の意)である。ちなみにこの賃挽料は他の水車場も同一である。他の村に所在するモーター製粉所の賃挽料—1kgにつき3.5リラや、県都メルシンの電気製粉所の賃挽料—1チュヴァルにつき500リラに比べれば、デュイルメンデレ村の賃挽料は格安といえよう。美味という水車粉の評判に加えて、遠方からも客を集める所以である。

②一方、ムスターファ=オラル Mustafa Oral氏が所有・経営する水車場は、小麦製粉以外にもオリーブ油搾り、製材、発電を手掛ける多目的水車場である。

建物は2棟からなり、下方にある小さな棟は製粉専用で1臼・1水車を備えている。他方、上方の大きい棟には、中央にオリーブ粉砕機とオリーブ油搾り機が併置され、水路に近い側に製材機と発電機が置かれている。水車はかつて2台が据えられていたが、2年前の発電機の取付けの際、うち1台は発電用タービンに置き換わった。その際、オリーブ関係の機械2つと製材機の動力補給にディーゼルエンジン2基が追加されている。結局、現在これらの3機械は、水車とディーゼルエンジンからシャフト・プーリー・ベルトでもって動力を伝導されている。

オリーブ油は収穫後の3カ月間で500トンが生産される。賃搾り料は15kgにつき1kgであるが、加えて搾り滓<sup>かす</sup>(キュスベ küspe)はデュイルメンジィの所有に帰す決まりがあるため、ムスターファ=オラル氏はこれを石鹼の原料や燃料として売ることができる。

発電は、もちろん水車場の照明などの自家用が本来の目的であるが、同時に、TEKによる電化が村に及ばないことに対抗して村内40戸に給電している。また、水車場から広場を隔てた



第91図 コザン市の製粉水車場

隣家である茶店にも配電され、その店のテレビの電源ともなっている。(1983.9.21.)

#### (5) アダナ県コザン市の製粉水車

イチュル県の東隣には、人口約70万のトルコ第4の大都市アダナ Adana を擁するアダナ県がある。アダナ県では、チュクルオヴァ平原の広がる南半部で

はなく、トロス山脈が横たわる北半部に水車の存在が期待されたが、アダナ在の DSI 第6地方区事務所が挙げた候補は、中部のコザン Kozan 市の東1時間のブジャック Bucak 村である。ところで、この情報に基づきアダナ市から72kmのコザン市に赴くと、コザン市そのものにも水車場が存在することが判明し、水車に関する情報の不確かさを痛感する結果となった。

コザン市の水車場は、南の町外れにある堂々たる建物であり、聴けば以前は水力綿繰工場であったという(第91図)。水はコザン=チャーユー Kozan Çayı 川から建物の裏側へと引かれ、落差6mの導水管で4台の水車を動かしていた模様である。製粉場となって後も当初は4臼形式であったが、漸次規模を縮小し、3~4年前には2臼から1臼へと再縮小して今日に至っている。

水車場の所有主は、富農でありかつコンバインを所有してその貸付けを主業とするいわゆるビチュルジィ biçerci のX氏である。また、すでに4年間この水車場を借り受け、階上で寝起きし、デュイルメンジィとして働いているのは青年Y氏であるが、彼は電気技師の試験にパスしたため近く親戚の者に職を譲る予定という。Y氏の話によれば、水車場の営業は冬小麦の収穫期の初夏から冬季にかけてであり、取扱う穀類は小麦のほか、大麦・とうもろこし・燕麦・ライ麦にまで及ぶ。石臼は磨り面以外の部分にコンクリートを用いた人造石臼で、製粉能力は1時間当たり最大16テネケ(=250kg)であるが、灌漑期は減水のため能率は低下する。賃挽料は1kgにつき1.7リラであり、賃挽料収入はX氏との間で折半される。

近年コザン市には多数の電気製粉所が誕生している。しかし水車粉の評判に支えられて周辺の村々からも多くの客を得ており、Y氏はさほど電気製粉所を脅威と感じていない風である。

(1983.8.9.)

### 23. アナトリア西部の製粉水車

アナトリア西部に関しては、小アジア半島の南西端に位置するムウラ Muğla 県と、その北東に接する内陸のデニズリ Denizli 県において、若干の知見をえた。以下の通りである。

#### (1) デニズリ県ユカル=セイト村の製粉水車

南西アナトリアのデニズリ県の一郡都チャル Çal の町の付近に、水車の目立った凝集がみられると教えられたのは、はるか東方 870km のユーフラテス川（トルコ名フラト Fırat 川）沿いに建設中のカラカヤ Karakaya = ダムを 8 月 14 日に訪ねた際、その地の責任者エルドアン=ウウル Erdoğan Uğur 氏（DSİ 第 24 地区区事務所長）の口からであった。ほぼ 40 日後に忘れずにその地を訪れることとなったが、なるほどその模様は特記に値する。

チャルの町は県都デニズリ市の北東 45km に位置するが、水車が凝集するのはチャルへ行き着くまでの、その南東約 4km にあるユカル=セイト Yukarı Seyit 村である。南西アナトリアを西流してエーゲ海に流出するビュニク=メンデレス Büyük Menderes 川の上流部が、ユカル=セイト村の東方を湾曲しながら通過するが、水車はちょうどその湾曲部に連なってみられる。現在稼動している水車、正しくは水車小屋は 3 つにすぎないが、かつては川筋 1km にわたって計 9 つの水車小屋が連なり、併せて 62 の石臼を数えたという（第 1 表）。川の名前もこの付近では、ビュニク=メンデレスに代わって水車を冠したデイルメン=デレシー Degir-men Deresi が用いられている。

かつて 9 つを数えた水車小屋は、20 年前頃から 3 年前頃にかけて次々と減少し、現在も残っているのは最上流の 3 つ、すなわちファブリカ Fabrika 水車（4 臼）、エテヤカ Öteyaka 水車（9 臼）、エクヤカ Ökyaka 水車（5 臼）である。このうちファブリカ水車は 1 台のタービン水車でもってすべての石臼を回しているが、エテヤカ水車とエクヤカ水車は石臼ごとにその下方に在来型の水平式水車が設けられている故、石臼の数に等しく、前者は 9 台、後者は 5 台の水車を備えた水車小屋である。

ファブリカ水車は 80 年に及ぶ歴史をもち、もとはデニズリ市に住むネジップ=ファ Necip Ağa 氏とギリシア人の共有であったものを、10 年前に、現在の所有主であるアシャウ=セイト Asağı Seyit 村の村人 X 氏の父親が購入したという。タービン

第 1 表 ユカル=セイト村の製粉水車場（下流からの順）

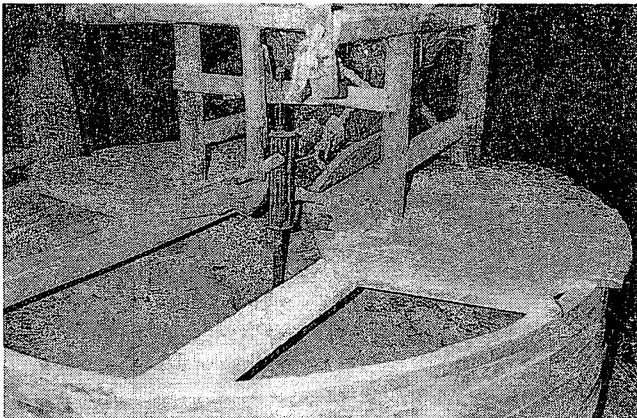
名 称	石臼数
Mollamar Dğ.	9
Deliktaş Dğ.	7
Hacıese Dğ.	9
Eskifabrika Dğ.	6
Beyler Dğ.	8
Beşdam Dğ.	5
* Fabrika Dğ.	4
* Öteyaka Dğ.	9
* Ökyaka Dğ.	5
計	62

注) \* は現在も操業中

水車は水車小屋の設立以来のもので、イギリス人とイタリア人がその設計に当たった。TEKがユカル＝セイト村に給電する（1971年）に先立っては、このタービン水車が水車小屋に据えられた発電機を運転し、村の電化に貢献したという。なお、タービン水車の出力は100馬力である。製粉の仕事は一年を通じて引きを切らず、特に小麦の収穫直後は仕事量も増える。顧客はユカル＝セイト村に限らず、チャル郡下の50カ村に及ぶという。石臼はイスタンブールのペルシェンベ Perşembe 社製の人造石臼である。

一方、在来型の水平式水車を動力とするエテヤカ水車とエクヤカ水車は、石臼を一線上に配置した長屋状の水車小屋であり、水車を5台～9台と並べた光景は見事というほかはない。いずれもがデュイルメン＝デレンー川のやや上流点に堰を設けて引水し、水車小屋の背後に導いた水を個々の水車目掛けて落としてその吐け水を川に戻すという造りである。9臼のエテヤカ水車は、ユカル＝セイト村のメフメト＝クムデデ Mehmet Kumdede 氏が所有し、その子息2人ととも経営に当たっているが、水車製粉が華やかであった10年前までは、繁忙期は昼夜兼行で操業し周辺の100カ村以上からも顧客があったという。その後多くの水車業者が廃業し、メフメト＝クムデデ氏が盛時を懐しむような状況になったのは、もちろん電気製粉所の出現による。電気製粉所はチャルをはじめ、近傍のチヴリル Çivril, バクラン Baklan などほとんどの町方に誕生し、1テネケ teneke (=15kg) につき15リラという水車製粉の賃挽料に対して1kgにつき4リラ、すなわち4倍もの賃挽料を取りながら、結構繁昌している。水車粉の優れている点には同意しながら、客が水車を敬遠し始めたのは、道のりの遠さと道路事情の悪さ、および電気製粉には敵しえない製粉に要する時間の差である。

石臼の付属装置として珍しいのは、中央の穴から上方に向けて垂直に取付けられた細長い円



第92図 ヴァルダルを取付けた石臼

筒状の金属器ヴァルダル vardal であり、上臼とともにこのヴァルダルが回転し、その際の振れが上方の穀入れの落とし口に伝わって穀粒の落下速度を調節している（第92図）。なお、これには鈴が取付けられており、穀入れが空になると鳴って、石臼の空回りを警告する役割を果たしている。後日、製粉風車を訪ね



て思い当たったことは、ヴァルダルは上臼から上方へと回転軸が延びる風車の場合に取付けられて自然であって、回転軸が上臼から下方へと延びる水車の場合には殊更の感が強い。したがっておそらくヴァルダルは、アナトリア西端に広くみられる風車製粉地帯からの技術伝播によって導入されたものと思われる。(1983.9.23.)

### (2) ムウラ県マルマリス町の製粉水車

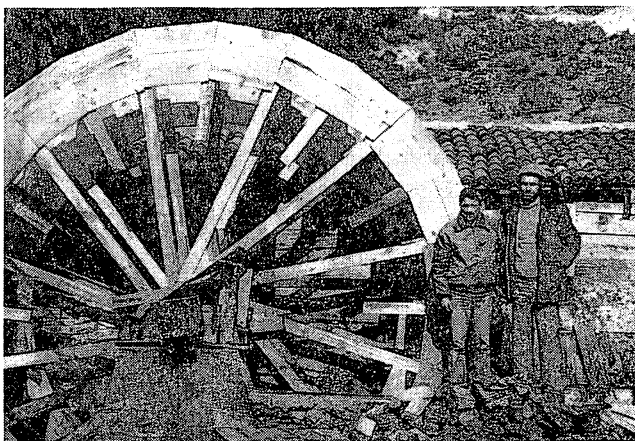
ムウラ県南部の一郡都マルマリス Marmaris は、人口約8,000の小さな町ではあるが、地中海の小湾に臨む風光明媚な保養地として知られ、夏はトルコ各地からのモダンな装いの滞在客でふくれ上がる。

このように一見モダンで観光地的色彩の強い町でありながら、マルマリスにも水車小屋が3つ存在する。町の北の出口で国道23号線から分かれる人家のない谷筋道が、まさしくデイルメン=チャーユー Degirmen Çayı 川沿いの道である。ただ、市街地にほとんど接した最下流の水車小屋はすでに廃業し、林地を抜けて徒歩で5分の第2の水車小屋も、落差 20m の導水管を落ちる水音はあるものの無人で旋錠されたままであった。時間の余裕がなく取材はこれ切りに終わったが、察するところマルマリスの水車製粉も末期的である。(1983.9.24.)

### (3) ムウラ県アクヤカ村の堅型水車

マルマリスからムウラ市へ向かう国道23号線は、マルマリス半島を造る地塁からいったん地溝平野に下り、再びムウラ市の位置する地塁台地へ登るべく南向きの断層崖に差し掛かるが、その地点の旧道に沿って、珍しく堅型水車を持つアクヤカ Akyaka 村がある。この事実を知ったのはアクヤカ村が属する郡の郡都ウラ Ula 町においてであるが、ただ残念ながら訪れた際には、6カ月前の洪水で破損し目下再建中とかで、水車の姿は消えていた。第93図はその後まさしく再建された下射式水車の姿で、直径は約5mと推定される。

水車の水は、石灰岩からなる北の地塁台地上の、ポリエpolije 凹地の地下水を集めたアズマック=チャーユー Azmak Çayı 川から引かれるが、水量



第93図 1984年に再建されたアクヤカ村の堅型水車 (イスタンブール大学ゲゼンチ助教授提供)

は渴れることがなく、水車の営業は一年中、昼夜を分かたず可能である。石臼は1臼で、小麦粉のほかブルグルと家畜飼料も製する。粉の質の評判はよく、南は 34km のマルマリス町からの客もあるという。(1983.9.24.)

#### (4) ムウラ県アクヨル=キョユ村の製粉水車

ムウラ県北西部の郡都ミラス Milâs の北東郊に、2つの水車小屋を数えるアクヨル=キョユ Akyol Köyü 村(別名メンテシェ=キョユ Menteşe Köyü 村)がある。これらの水車小屋はともに、ベイプナル Beypınar の泉から湧き出る同名の川に頼っており、一つは1臼形式、他は2臼・2水車形式である。

訪れたのは後者、オスマン=デネル Osman Döner 氏が所有・経営する水車小屋で、食料用の小麦・きび、家畜飼料用の大麦・燕麦が取扱われている。ちなみに、きびは灌漑を必要としない夏作物として栽培され、当村では収穫量は小麦に匹敵し、きび粉は小麦粉に混ぜてパンの原料にされるという。訪れた際もちょうどきびの製粉中であった。

水車は客の求めに応じて一年中操業する。当村のほか5カ村の村人がこの水車を利用しているが、かつては客は15~20カ村にも及んだという。賃挽料は 1kg につき2リラである。水車粉は電気粉に比べて仕上がりが柔らかく、焼かれたパンは品質が長持ちするとの評判がある。アクヨル=キョユ村に関しては、村の製粉はこれら2つの水車小屋に全面的に頼っているという。(1983.9.25.)

## 24. アナトリア各地の揚水水車

アナトリアの揚水水車については、すでに前回、サカルヤ Sakarya 川中流々域に存在する例を紹介した。一方、地形図の判読からクズルウルマック Kızılırmak 川の中流々域に存在する見通しについても、その際併せて述べておいた。今回はまずその例に該当する、アンカラ県東部のヤハシハン Yahşihan 町の場合について紹介しようと思う。

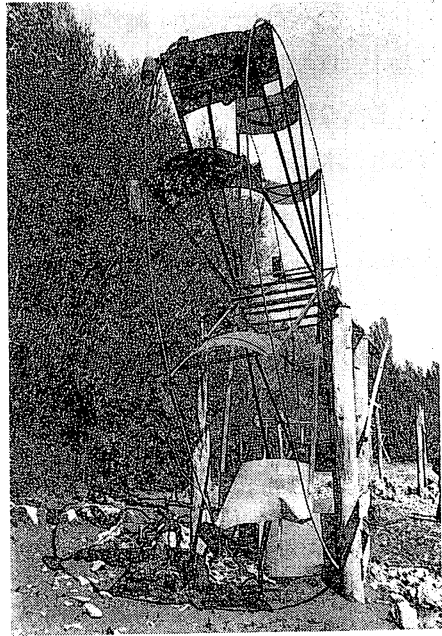
その他、既述の通り(p.43 参照)、イチェル İçel 県のタルスス Tarsus 町も揚水水車の凝集地である。また、製粉水車探訪の際に赴いたカスタムオヌ Kastamonu 県のアラッチ=チャーユ Araç Çayı 川沿いでも、増水のために渡河できず対岸の茂みの中に垣間見たにすぎないが、それらしき姿を発見した。又の機会があれば確認したい。

#### (1) アンカラ県ヤハシハン町の揚水水車

ヤハシハン町は、アンカラ県東部の一郡部クルクカレ Kırıkkale 市の西郊にある。北流するクズルウルマック川が西へ方向を変えた曲流部の北岸に町は位置するが、町とはいっても集落

と川筋との間には普通畑とぶどう園が広がり、実質は農村的集落である。

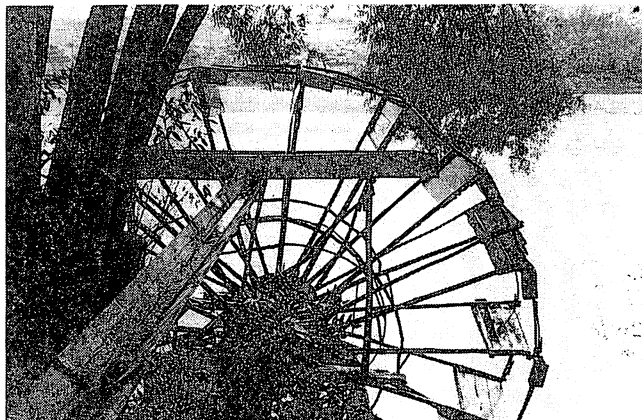
ヤハンハン町には現在も数台の揚水水車が稼働している。かつては20~30台程あった模様であり、真新しい残骸もそこかしこに残っている(第94図)。揚水水車が減少した理由には、最近では6年前の大雨による洪水の被害があり、数台はこれによって流失・損壊した。しかし他方では、1960年にクズルウルマック川の上流部に誕生したヒルファンル Hirfanlı = ダムがその湛水時に水を止め、下流に水位の低下をもたらし、水車も水面上に浮き上がって運転不能に陥り始めたことも理由として大きい。さらには1964年の町の電化以降、集落から離れた河畔にまで配電線が引かれた



第94図 鉄製揚水水車の残骸

のを契機に、電動揚水ポンプが導入され始めたのも決定的であった。その結果ここ数年~10年の間に、10~12台の揚水水車が電動ポンプに転換し、今ではその数は20台に達するという。

残骸も含めてみた場合、水車はほとんどが木製、稀に鉄製で、直径は約6~10m、揚程は5~7m程度である。現在も稼働する木製のハムディ=ヴァトゥン Hamdi Vatun 氏所有の揚水水車でいえば、その直径は5.80m、幅は1.15m、羽根は1.15m×0.60mのものを12枚持つ。車輻の岸辺側には10cm×15cm×30cmの直方体の空罐利用の水箱(容積4.5l)が20個取付けられ、平均1分間にほぼ半回転する水車によって、水箱10~12個分の水が汲み上げられている(第95図)。ただ、見るところ水箱・水受け箱・笥からの漏水も多く、その量を総揚水量の半ばとみれば有効な揚水量は1分間25l程度であろうか。なお、ヒルファンル=ダムの湛水操作によって妨げられはする



第95図 現役の揚水水車

ものの、ハムディ = ヴァトゥン水車は年間200~250日は運転しているとのことである。

揚水水車の架設は、川沿いに耕地を所有する農家にとって全く自由であり、一切の規制はなく、特別の賦課金の定めもない。水車はすべて個人有であって共有の例はみられない。汲み上げられた水は野菜・豆類・ぶどう・ポプラなど、耕地のあらゆる作物を潤す。甚だしい漏水にもかかわらず水量は十分であり、余水は捨てるか他の農家の耕地へ無償で融通される。水の相互融通はかつての水車全盛時代からの慣習であり、水車の故障・修理の際の相互扶助の意味合いをもつものである。しかし電動ポンプが普及した今日では、クズルウルマック川が干上がった日に備えての、水車農家側からポンプ農家側への代償的意味合いを強めている。なお、河畔でたまたま見かけた電動揚水ポンプはイスタンブールの Standart 社製で、性能は1馬力、揚水能率は1時間当たり  $12\text{m}^3$  とあり、単純比較すればハムディ = ヴァトゥン水車の6倍の能率である。

ヤハンハン町の揚水水車は通常チャルクçark (車) の名で呼ばれている。しかし町の子供たちは全くの見境なく、製粉水車を意味する su değirmeni とこれと呼んでいる。名称も定かでないことからしても、揚水水車は次第に忘れ去られていく存在になろうとしている。(1983. 7. 26., 7. 31., 9. 18.)

## (2) イチェル県タルスス町の揚水水車

タルススでは、製粉水車場や水力発電所の遺跡のある町の北郊のシェラーレ Şelâle (滝) 地区に、幾つかの揚水水車が見られる。しかし、知る限りではほとんどが廃棄されたものであり、たとえば滝の眺めを楽しむアイレ = バフチェ Aile Bahçe 公園の傍らにも、用水路沿いの茂みに埋もれて、直径 5.00m, 幅 95cm, 24枚羽根、水箱48個の鉄製の揚水水車が見捨てられ



第96図 タルススの滝付近に見られる揚水水車の残骸

ている (第96図)。

また、既述 (p.45 参照) の、製粉水車場から転じた製氷工場のそばでは、うらぶれた小型の揚水水車が1つ回転している。この水車を取り込んだ敷地は現在キャバレー専門店の庭先であり、表戸口の看板によれば店の名は「小島」(Kuşuk Ada), 店の売り物が「回転水車」(döner

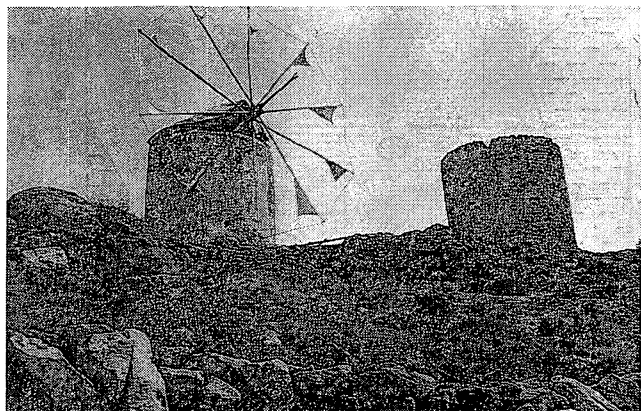
dolap)ということであるらしい。今は実用性を失ったタルスス名物の一つの使われ方であるのかも知れない。

ただタルススでも実用性の高い揚水水車が現在も機能している。筆者がたまたま回り合ったのは、市街地北西方の菜園地帯であり、ベルダン＝スーユー Berdan Suyu の灌漑用ダムから派生する右岸の用水路に架せられたものである。直径 4m のこの水車は見るからに新調であり、16秒で1回転し、水輪の両側に取付けられた水箱で汲み上げられる用水路の水は、長い筧によって菜園へと導かれている。道行く人によれば水車の名称は水車<sup>みづぐるま</sup>(su çarkı)である。残念ながらこの実用的な揚水水車の詳細については聴取るに至っていない。(1983.8.6.)

## 25. エーゲ海沿岸地方の製粉風車

エーゲ海や地中海の島々で、風を綿布製の帆に孕んで活動する白い風車塔の姿は、ミコノス Mykonos 島、キオス Chios 島、ロードス Rhodes 島、クレタ Crete 島などの例をもって、夙にわが国においても有名である。同種の製粉風車 (yel değirmeni = wind mill) がアナトリアにも存在するであろうという見通しは、イスタンブール大学地理学教室の資料などから見当がついていたが、これを実見できたのはアナトリア南西隅のボドルム Bodrum 地方においてである。たとえば、風光明媚なボドルム港の西を画する丘陵上の陵線には、ミコノス島にみられるのと同様な風車塔が8基認められた。ただ、残念ながらこれらはすべて廃墟化している。

ボドルムの町から西へ、小さな岬の西端の保養地トゥルグトレイス Turgutreis 村へと向かう約 20km の行程は、車窓からも風車塔が繰り返し眺められる道筋であるが、その数は、上記のボドルム港外の8基も含め、潰廃したものも合算して計32基であった。ただそのほとんどは潰廃した風車塔であり、現在も稼動中のものはペクシメット Peksimet 村、カルグッ Kargı 村、トゥルグトレイス村にそれぞれ1基を数えるにすぎず、計僅かに3基がそのすべてである。なお、トルコ全土を通じて、この3基以外には現役の風車塔は存在しないという。



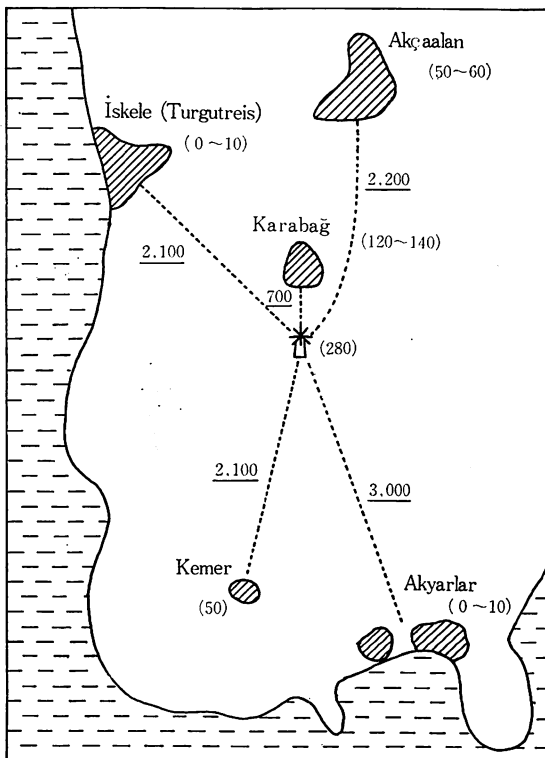
トゥルグトレイス村の現役の

第97図 トゥルグトレイス村の風車塔

風車塔は南 2km の脊梁丘陵の稜線上、海拔 280m に、廃止された 2 基の風車塔と並んで突っ立っている (第97図)。その稜線の北麓の小村カラバァ Karabağ の名を取って、風車の名称はカラバァ=デイルメニという。

この風車への道は、最も近いカラバァ村 (海拔 120~140m) から急坂を登って半時間の道のりである。僅か海拔 280m の尾根とはいえ、風車塔の傍らに立つと、吹き飛ばされんばかりの強い海風であり、おのずから足を踏み強め、風上側に身体を傾けねばならない。風車の所有・経営主であるデイルメンジィ、ハサン=サルスルスマズ Hasan Sarsılsılmaz 氏によれば、風は一年を通じてほぼ北西方向から吹いているという。ただ、とりわけ 2 月頃は風が強すぎて寒さも加わるため休業を余儀なくされる。なお、風向がほぼ一定している証拠に、風車は方位可変式ではなく北西方向に固定されたままである。

この風車への客は、北麓直下のカラバァ村やトゥルグトレイス村の首邑イスケレ İskele 村



第98図 カラバァ製粉水車の立地条件

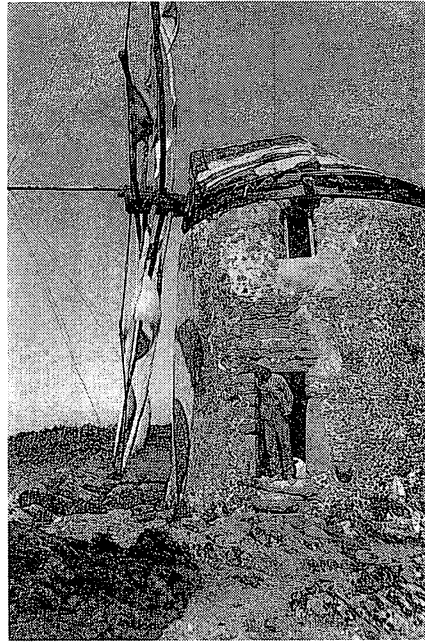
注) —の数值は各村から風車までの直線水平距離,  
( )の数值は各村および風車の海拔高度。いずれも m。

のほか、北のアクチャアラン Akçaalan 村、南のケメル Kemer 村およびアクヤルラル Akyarlar 村の 5 カ村に及ぶ (第98図)。多忙を極めるのは小麦の収穫後の夏季であり、他の季節は強風と客もまばらなために休業勝ちとなる。デイルメンジィのハサン=サルスルスマズ氏はイスケレ村に居を定めており、休業勝ちの時期の客は、適度の風のあることを確認した上でハサン=サルスルスマズ氏を誘い、連れ立って丘を登る。100kg の小麦を背負わせたロバとともに、風車への道のりは 1 時間前後であり、その小麦を挽き終わるのに風が強い場合でも 1 時間 15 分を要する。小麦粉を背負ったロバは再び約 1 時間をかけて山道を下るのである。賃挽料は 100kg につき 250 リラという。風車では小麦粉の製粉のほか、家畜飼料およびブルグルの挽割りもな

される。

傍らの潰廃風車は、1つは60年前に、また他の1つは30年前に廃止されたという。当年75歳のハサン＝サルスルスルマズ氏は、父親が農夫であったため、別に親の職業を継いだわけでもないが、長年この仕事に携わって愛着と誇りを感じている。傍らの潰廃風車の惨状にも動ずることなく、今後も管理・補修を続けて風車製粉を全うする意向であり、子が後を継いでくれるものと大いに期待しているという(第99図)。前記の5カ村の小麦がすべてこの風車にもたらされていると、ハサン＝サルスルスルマズ氏はその実績を誇示し、将来に自信を深めている。しかし、丘から下ってカラバァ村の水汲み場で耳にした、村の主婦達の会話は、われわれの急坂の登り降りの取材をも半ばからかうかのように、あの丘の上まで登って行くのは狂気だというものであった。小麦のすべてが風車へもたらされているという話は残念ながら極めて不確かとみななければならない。

ちなみに風車に用いられる材木は、材質が強くて虫にも喰われないテレビンの木 *menengiç* (*Pistacia erebinthus*) であり、組立てには一切釘が使われない。また、風車の帆 *yelken* はテント用綿布 *çadır bezi* で製せられている。(1983.9.25.)



第99図 風車塔入口にたたずむハサン＝サルスルスルマズ氏