

# ある船級検査員の体験記

野口 三郎

## 1. はしがき

私は、1952年（S27）に大阪佐野安ドッグに入社し、その後ある事情で1956年（S31）ロイド船級協会（LR）に移り、それから他の事情が生じて1971年（S46）ビューローベリタス（フランス船級協会通称BV）に移り1987年（S62）に定年退職しました。

この35年間は日本造船業が敗戦後の疲弊から漸く立ち上がり遂に世界一の造船王国にまで成長した驚異の期間といえましょう。いま思えばその過程には沢山の経営者、技術者、その他関係者等の筆舌に尽くせぬ努力、辛抱、悪戦苦闘の連続がありその一部を垣間見てきました。私も船級検査員として未熟とは申せ、私なりに苦闘したり失敗したり、間抜けな目にもあってきたわけですが、その一端を紹介させていただきます。

## 2. オナシス対リバノスのトラブルに巻き込まれる

ロイド神戸より連絡がありH造船へ直行せよとの事、「用件は？」と聞くと、オ社の持船“TOKYO OLYMPYC号”が入渠しその後、リ社に長期傭船される、「就いては本船には格別な欠陥はないが船底検査を行ない clean cert.（船体に欠陥が無い事を記した証明書）を発行するように」との事だった。船の到着を確かめ日立因島造船所へ行くと、リ社の工務監督 Mr.マルキタスが来ていて「船級検査員に会いたいと言う」彼とは造船所勤務時代以来の顔見知りではあるが、あまり良い印象は持っていない。用件をきくと「彼の会社が本船を買うことになっているが、ある情報によるとウインドラスが故障しているらしいから今回特別に検査して修理を要求して欲しい」と言う（さては、オ社が買船を長期傭船という事にして検査軽減を計っているなど直感したが）とりあえず「本船で事情を聞いた上で返事をするから」と言い残し船へ向かった。

船ではオ社の工務監督 Mr.ハガテイスが待つて

いて、「長期傭船の為にリ社から要求された船底検査のみ行ない clean cert.を発行してほしい」と言う。しかし「clean cert.が必要なら全外板、舵、係船装置、暴露甲板を含む総ての外部状態を見せてもらう」と言って検査を始めた。本船は数年前に大阪で建造されたばかりでドックの上から見るとまだペイントも美しく輝いている。上甲板、船首楼甲板と調べながら船長に操舵機、ウインドラス等の作動状態を尋ねると「まったく異常はない」と言う、その時同行している Mr.マルキタスの方を振り向くと顔を真赤にして物言いたげな表情、こちらは無言でやり過ぎし一件落着と思いつつドックへ降りた。

船底、舵と一巡して異常が無いことを確認したが、左舷の船側外板が猛烈にデコボコである。原因を尋ねると「セントローレンス シーウエイを航行した時の損害であるが、板厚は充分だから心配はない」と言う。外からみて 200-300mm もの凹みが no.2-3 ホールドのいたる所に広がり内部構造の損傷は否めない。いやがる Mr.ハガテイスをうながしてホールドへ降りると、フレームはいたる所曲がりくねり、もはや強度は保てない。直ちに修理の範囲と方法をもちかけると Mr.ハガテイスは不機嫌で「我々はロイド神戸とは船底検査だけで合意している、別の検査員を呼ぶから君は帰れ」と怒鳴りだした。こちらも売り言葉に買い言葉で、こんな状態で clean cert.を発行する検査員なんか居るものかと言って下船した。

すると今度は事務所へ Mr.マルキタスがやって来て、「君とは長い付き合いでありながら申し訳ないが、わが社は本船のウインドラス検査のため、他の検査員の派遣をロイド神戸へ申し込んだ」と告げた。早速、一部始終を神戸事務所へ報告すると Mr.マルキタスの要請ですでに他の検査員を手配したとの事で私は日立因島造船をひきあげ、おなじ会社の向島造船へ戻った。

船舶売買の検査でバイヤーとセラーの両方から仕事をリジェクトされたのは初めてのことである。翌日、私の代わりに行った検査員が Mr.マルキタスの依頼によるウインドラスの検査をする為 Mr.ハ

ガテイスに会ったが彼は烈火のごとく怒り、その検査員を船へ上げる事はなかった。実に激しい連中である。他社の密告で我社の船を検査するとはケシカランという訳であろう、折り返し Mr.ハガテイスから電話で謝罪があり私は又 "TOKYO OLYMPYC 号"へ赴く事になった。

結局この売船契約は流れ、船は私の勧告どおりに修理され、出港した。

後にウインドラスの状態を造船所のドッグマスターにきくと良好に作動し無事に出港したそうである。この当時は船級協会の間で受注競争が激しく、協会が船主側の船の売買のトラブルに巻き込まれ、検査員達にまでトバッチリが及んだのである。

この頃から次第に日本での船級協会の権威なるものが失墜していった様におもえる。

### 3. 荒天を衝いて船に赴いたが・・・！！

四国徳島の造船所で新造船の検査をしていた時、例によってロイド神戸から tel.があり、「愛媛県菊間沖に停泊中の英国船へ直行せよ、安全設備の検査であるが船は明日出帆の予定」であると言う。

この検査は当時の国際条約 SOLAS60 により総ての国際航海に従事する船に課せられた 2 年毎の検査である。この検査をマジメにやるとすれば救命艇ダビットの作動テスト、消火用 CO<sub>2</sub> ボトルの計量、火災警報装置のテスト、消火用ポンプ及び配管のテスト、各種救命用具や航海灯の検査 etc 乗り組み員や造船所の手を借りても 2 日は優にかかる。

何時もの事ながら、ママヨどうにでもなれと急行、鈍行列車を乗り継ぎ、タクシーで船会社の代理店へ着けば、大きなタグボートが待っている。日本サルベージ所属のオーシャンタグで千トン以上もあろうかと思われる。「何故か？」と同行の代理店員に聞くとこのあたりの海は瀬戸内海とはいえ冬季は大しけの日が多く小船では危険で本船に近付けないう。菊間には太陽石油の製油所があり当時としては大型のタンカーがしばしば来るようだ。バラスト状態とは言えタンカーのデッキはかなり高く見える。タグは本船に横付けしクルーが四人がかりで縄梯子を押え、ヤットの思いで本船のデッキに辿りつき船長室へ向かう。

船長から安全設備の臨時証明書を見せられ、驚きいった。すでに積み地のアブダビで検査の殆ど

が済んでいるではないか。指定事項として残っているのは使用期限の切れた救命索発射器のロケット弾と落下傘付信号を次の航海で新品と取り替える事でこれ等の物は英国製で、当時日本でも直ちには入手できない。結局、今回はさらに臨時証明書をつくりこれらの物をできるだけ早く更新する事を指定するだけの仕事に終わった。「荒天の下、何故こんな馬鹿げた事を…」と船長に抗議すると、肩をすぼめて「ソーリー」と一言いうだけである。

帰途につくべく、待機していたタグボートに乗ろうとすると、六、七人の日本女性がブリッジから走り寄ってくる。どうやら同行者が増えたようだ。彼女等は裾を風に翻しキャッキヤと叫びながらタグボートに乗り移る。代理店員が彼女等を先導していたのを見ると予定の行動であろう。さては彼女等の下船の為に検査を利用したのではないかと思い、後に代理店員に探りを入れると「海は時化してくるわ、女性達を降ろさねばならず、実は船長が直接ロイド神戸に電話し、荒天で申し訳ないが検査員を送ってくれる様に」と依頼したのだと言う。

帰りの鈍行列車に乗り、思いを巡らせているうちに、女性達を安全に下船させる為に、検査をダシに使い、オーシャンタグの高価なチャーター料を船主に払わせた船長とこの企みに乗った、ロイド神戸のとった措置が正しかったか否か判らなくなった。

しかし、若し私が船長だったならば同じ措置を講じたかも知れない。

### 4. 'PICHIT SAMUTE' 号の奇怪な火災

この船は元ロイド船級で、大阪港での衝突事故の時に検査をした事があるが、印象深い事に丁度その時税関による大捕り物があり、数人の乗り組み員が麻薬所持で捕まるのを目撃した事である。

本船はその後、何時の間にか BV 船級に鞍替えし(私自身も同様であるが)、何年か振りでも又出向く事となった、今度は大阪港での火災事故の検査である。

出掛ける前に BV 入級以降の本船に関するレポートを総て調べてみた、すると興味深いことにこれまでに二回の火災事故があり火元はいずれも no.3 甲板間貨物倉で、しかも場所は大阪港となっている。船は接岸され、消火作業は終わっていた。積荷は綿花で、火元は no.3 甲板間貨物倉の左舷船

側である。おかしな事に、この数年間の今度も含めると三度同じ貨物倉で火災が起きている。奇しくも以前と同じタイ人の船長は出火の原因を積荷である綿花の自然発火として保険会社に報告しているが、この寒い冬場に綿花の自然発火は考えにくいと思いながら 現場を調べる事にする。

船体の被害はペイントの焼損以外は殆ど見当たらない。しかし妙な事に気がついた。消火作業で濡れている筈の隔壁の左舷船側部分が乾いている。更に近付くと、その部分に熱気を感じてはいないか。オヤと思って隔壁の裏側の機関室へ行くとそこでは防熱材も無く、ムキダシの補助ボイラーが盛大に焚かれ、1メートルと隔ててない甲板間隔壁をあぶりつけている。当然、その隔壁は厚いロックウールで防熱されている筈だが船側部1メートルほど剥がされている。これは多分、定期検査などの時に検査員の要求で外され、その後復旧されずに終わったものと考えられ犄角屠牛の類いでこれでは再三火災が起こっても不思議ではない。あとで調べて判った事だが、前二回の火災も暖房の為に補助ボイラーを焚く冬季に起こっていた。たぶん積荷は綿花であったろう。

不注意にも火災は三度繰り返されてしまったのである。以上の事を船長に説明し、隔壁と補助ボイラーに防熱する様にと勧告するが、船主からの報告によると「ボイラー及び隔壁の防熱除去は数年前のバンコックでの定期検査のときに船級検査員の要求によっておこなわれ責任の一端もそこにある。しかも近々本船をスクラップする予定であるので今は修理はしたくない」と言う。そのうえ荷物保険や前の船級協会の悪口にまで言及し止まることを知らない。結局船主の言い分も立て、第三甲板間貨物倉には貨物を積まないことを船級証書に指定事項として記入し、パリ本部に報告した。自分がロイド、BV 両船級協会に在籍した事もありこの船の検査の在り方にはおおいに反省を促がされた。

## 5. US コーストガードに悩まされる

1960年(s35)から1970年(s45)代にかけてUSCGがヒステリックなキャンペーンを開始しアメリカに荷を積んで到着する老朽船を槍玉に上げ、装備や安全性に不備があると認めれば現地で修理を強制し高価な代金を強要した。主なターゲットは日本を含むアジア諸国籍及びパナマ、リベリヤ籍の船であった。USCGは更にアメリカ西海

岸の港湾労働者組合による不良荷役設備船を排除する行動に呼応して、後にはアメリカ諸港に寄港する総ての貨物船は船級協会により発行された安全設備と荷役装置の特別な検査証明書を所持する事を要求した。その頃は豊かなるアメリカンドリームは漸く終わりつつあり、一方日本では何処の港でも、世界中からやってきた荷積みの船で溢れ港外までバース待ちの船で賑わっていたが、その中にはUSCGの標的になる錆びだらけの古船が少なくなかった。古くても大事に手入れされた船を見ると感動する。何時だったか神戸港で船齢20年を超える英国ブルーファンネル社の船を検査した時の感動を思い出す。船は内外何処を見ても見事に手入れされ、一点の錆もみられず、落ち着いた色調の船体、ファンネル、マストカラー等は今でも目に浮かぶ様だ。エンジンルームのタンクトップもウエースでひと拭きするとペイントがピカピカしていた。

当時日本の修繕ドックの主な顧客の相当部分が老朽船か又は半老朽船の持ち主であり、各船級協会は彼等の船の検査でかなり儲けた筈だが、あとで続々送りつけられるUSCGからの抗議に困惑しやがてそのツケはハタラキバチである検査員にまわされる。

A) ホンコンの船会社、"INCH SHIPPING 社"は船齢15年から20年位の老朽又は半老朽船を10隻位保有し、全部LR船級で九州のSSKでドックでする事が多く時折大阪の日立築港工場へもやってきた。

この会社の工務監督Mr.ハミルトンは温厚な英国紳士だが老朽船の修理にかけては名人級で、船がドックに入っても、大きな工事以外は本船の香港人乗組員を使って実に丁寧巧妙に又コマメに見事にやってのけた。かのブルーファンネル程ではないが"INCH SHIPPING 社"の船は一見充分な手入れが行き届きUSCGによるトラブルに会う事はなかった。

B) 日本やアジア地区におけるBV船級の船は零細船会社に所有されているものが多く、USCGの要求は検査員にとって頭の痛い問題であった、これらの船主の中には修理費をケチるうえに船や装備、機器の機能性の修理には同意させやすいが安全性や錆の程度や塗装の良否といった、合否基準のあいまいでこれまで主に船主や船長にまかされてきた様な事にまで、時間と神経を浪費させられるからである。

ある日、大阪港にいるリベリア船へ行く事になった。かなり古い船で港外の碇泊地にいると言う。通船を備い、本船の周りを一周させて外観を見ると外板の黒ペンキは殆ど剥げおちて赤錆は著しく船名、船籍港の表示も読み取りがたく一見して老朽船の資格は充分にあるようだ。たよりなく捻じれた舷梯を伝ってデッキに上がると、北欧人系の船長、機関長それと顔見知りのスウェーデン人の監督代行がいる。船は八幡で一部の荷を積み、残りを大阪で積んでアメリカへ行く。USCG が要求する検査を受け証明書を出して欲しいと言う。一応の検査の後、沖修理屋を呼び、以前ロイド在籍中に見た"INCH SHIPPING 社"方式をマネる事にした。修理は救命艇、ダビット、荷役装置、マストハウス、居住区ハウス、甲板上の空気管、通風管、ブルワーク、ハッチカバー等多岐に亘る大工事となった。幸いな事に沖修理屋は日立築港工場の下請けもやり、そのドックで修理する"INCH SHIPPING 社"の工事に関わった事もあり彼等のやり方を、ある程度知っていた。かなりの期間をかけて工事やテストを終え、塗装を完了すると船は見違えるように立派になった。

船が出帆して数ヶ月たち忘れかけた頃、事務所へ呼び出され、USCG からの抗議レターを手渡された。それによるとテストの結果遺憾な事にボートダビットのワイヤーが2フィート短くボートが宙吊りになったとあった。大阪港ではワイヤーを新替えした後でテストをしたが、そのときは海が時化していた為ボートを水面まで降ろせず推定で残りのロープの長さを充分とみなしたのだ。

その数年後、新造船の時に本船用のボートダビット装置図には、ボートフールの必要長さを明記する事が義務づけられた様に思う。

## 6. 伯方島の W 造船所

伯方島は、今は”しまなみ海道”として知られている瀬戸大橋（尾道—今治ルート）の一角にある。昔は村上水軍の拠点として、その後は漁業、製塩業、車海老の養殖などが主な産業でその他5、6ヵ所の小造船所があり、今治の波方船主や東南アジア向けの小型貨物船を建造していた。

この島の W 造船所は1980年（s45）頃から数年に亘り、DW3000T 程度のラワン材運搬船を BV 船級で建造してきた。そこへ降って湧いた様にやって来たのがドイツ船主向けに貨物船を4隻作ると

言う商談である。W 造船所の幹部連中が心配そうに BV 神戸まで相談に来た、なにしろ国内造船所で当時は未だドイツ船建造の例は大手を含めても2、3例しかなく、そのうち東北の或る造船所は建造途中で潰れそうだという話も伝わった。どういう経緯があったか知らないが W 造船は”1. リベリア船籍 2. BV 船級 3. ドイツ国内法は採用しない”との条件を含めて受注することになった。

或る日、神戸事務所のボスから昼食にさそわれた。珍しい事なのでついて行くと突然「W 造船で作る船の品質はどうかと」聞かれた。「W 造船へは行った事もないし、船を見た事もないから答えられないが現地担当の K 氏に尋ねる様に」と答えると「4隻のドイツ船の検査は君に頼みたい」と言う。斯くして今後2年有余、伯方島に住む事となる。

島は、なだらかな丘陵地からなり町立高校もある。フェリーが着く木の浦港は島の北端にあり我が W 造船は南端に近い。W 造船のすぐ近くに1軒だけ店がありナンデモ屋で検査課長の奥さんが店長だ。店の向かい側には従業員用のアパートがずらりと並んでいる。検査課長の渡辺君は社長の親戚で、彼から各職場の人たちを紹介された。みな人の良さそうな親切そうな人達だ。

特に興味深かったのは若い女性達の名前で、検査の渡辺君のアシスタントでヤセギスの女学生の様なカヨさん、經理のアヤノさん、シマさん その他イネさん、タキさん等本土では現代の若い女性には稀な古風な名前で、あたかも泉鏡花か樋口一葉の小説に出て来る女性の名の様でなつかしい。長年の間、海で隔てられてきた故ならば”しまなみ海道”で本土を結ばれた後は生まれる女性の名前に変化が生ずるかも知れない。

W 造船ではマレーシア向けの材木運搬船1隻が艤装中で2ヶ月後の完成をめざしていた。作業員達の間を縫って船内外くまなく見廻る毎日がつづく、時折先輩の K 氏が検査にやってくるので色々相談する、彼は尾道に住んでいて他の仕事も忙しい。それにしても W 造船の仕事はひどすぎるので、2-3日かけて総ての承認圖面と仕様書を読んでも原材料、機器、workmanship 等多少の間違ひはあるが実に立派な事が書いてあり、実際とは大違ひである。日がたつにつれて判ってきたが、W 造船の正式従業員は事務系、技術系あわせて30人程度で、殆どの仕事は外注、下請け頼みであり、品質の悪さは兎に角として、これまでに何年もの間、造船王国日本の技術層の厚さをフルに利用し

てDW3000トンとはいえ年間に数隻も製造してきた訳である。

先輩K検査官が来た好機をとらえ、W造船の幹部をまじえ引き渡しまで2ヶ月足らずに迫った船に就いて意見の交換会をした。出てきたのは私の意見ばかりで、溶接不履行カ所の完工、機関室、貨物倉のゴミを毎日撤去及びその近辺での溶接不履行カ所の完工、機関室内のパイプの通路の改善、パイプ曲げ加工の改良、パイプや電線を通す為に船体構造に開けた穴の補強等と当たり前の事ばかり80数項目上げた。造船側は騒然となり、「これまでJG、NK、BVクラスでも沢山の船を作ってきたのに、どうして今更変える必要があるのか」と言う。私は「貴方達は今まであまりにも幸運であり過ぎた。船主は品質に関心は薄く、船主監督は無経験でお人好しであったが、次を作るドイツ船の場合はそうもゆくまい」と述べた。終始沈黙を守っていたK検査員が「この船については従来通りとして、次のマレーシア最終船から改善を始めたらどうだろう」と提案した。私は「それではこの船に限りゴミは毎日除去する事と溶接は凡て完工する事を除き従来通りのやり方でよい」と同意した。マレーシアの最終船に就いてはドイツ船建造の練習として80数項目全部に更に必要項目があれば加える事になるでしょうと伝えた。翌日から従業員の私を見る目に微妙な敵意を感じる。愛想が良かった渡辺検査課長までが変によそよそしい。

第1船の艤装が進み機器の搭載が終わる頃、最終船は船底外板上に機関室の二重底ブロックを積みはじめた。船台の最前部から眺めると船底からガーボードへかけて右舷へ傾いている。係員を呼んで中心線を調べると、船首底部ブロックが100mm程右舷へ捻じれている。この上にバルバスバウが乗っかれば芯の調整は一層厄介になる。幸い後部の船底外板との本溶接は未だ始めていなかったのだから、早速下請け工場へ返却し修正する様に勧める。内気な彼らは下請業者に遠慮して躊躇していた様だが遂に修正を承諾させた。これが下請工場に対してW造船がやり直し工事を命じた最初の事である。

その後、主要なブロックは私が計測員を連れて受け取り検査に行くようになり、精度は格段に向上した。しかし、現場での作業は一向に改善されず、その都度私は検査を辞退して神戸へ帰ると脅しながら仕事のやり直しをさせた。

第1船は試運転を終え機関室の天井も歩み板の

下も蜘蛛の巣を張ったようにパイプで機器をつないで出航していった。契約仕様書に比べると詐欺にも等しい代物である。

無理からぬ事だが、W造船所には英語の仕様書を読める物は一人も居ないのだ。

マレーシア向けラワン輸送船も最後の1隻となり、無事進水した。ここまではマズマズの出来栄えといえる。しかし機関部の工事が始まるや否や事態は一変した。相変わらずの蜘蛛の巣配管に加え、主、補機、ポンプ、モーター、その他の機器、配電盤等には打ち傷や塗料等で汚すのを防ぐ為にキャンバスカバーを取り付ける約束だったのに、全然手も付けていない。渡辺検査課長だけに告げ、私は検査を辞退して神戸へ帰り、これまでの経過をボスに報告した。W造船からは毎日のように電話があったが、もはや信ずる相手にあらずと取り合わなかった。4-5日すると、ドイツ船主の代表なる人と川鉄商事の営業の人が神戸へ尋ねて来た。ボスもまじえてW造船の事などを話しているうちに、彼等は私に「W造船へ戻って欲しい」と言う、ボスもその意向のようだ。

しばらく考えたが「船級協会だけでなく船主も監督をおくり、その上、日立や川重のような大手の造船所からベテランの指導員（機関及び甲板艤装）に数人来てもらえれば、相当な技術の向上を期待出来ると思う」と伝えた。

この2人は直ぐさま伯方島へ向かい、私も翌日合流した。船を見た後の彼等との会談で、彼等は私が神戸で述べた意見に全面的に同意し、「至急に善処する」と言って別れた。船へ行くと船殻ブロック継手の溶接がタケナワで、機関室ではオバさん達がキャンバス生地で機器類のカバーを作っていた。

この船から、タンクスペース以外でも機関室、貨物倉その他のすべてのスペースを工事完了、掃除の後に検査する事になっている。工事前、工事中でも各所を見て、不具合なカ所は設計変更を求め、直ちに実行しドイツ船にも適用させる事が出来た。

最初のホールドの完成検査の時足場丸太はあるが足場板は全部無い、溶接はこの状態でやるのだと言う。仕方がないから梯子を持って来させ丸太沿いに甲板と外板のjointを調べるとビームブラケットの溶接が完全に終わっているのは半分も無い、仮付けだけの部分も2-3箇所ある。ハッチサイド

ガーダーの方を見るとブロック継手の外側から見える所だけは溶接してあるが裏側はガウジングも溶接も無しおまけにガーダーに貼りつけてあるトリッピングブラケットは張りついたままである。フレームブラケット、フレーム、タンクトップとの joint も大同小異である。即刻不合格、再検査を告げると、いっしょに来た係員が「サーベヤーさんというのはそんな所まで検査をするんですか？」と半ばあきれた顔をしている。こうして再検査を繰り返しながらも、船殻工事と検査は進んで行き造船所の検査工達も次第に工事や溶接の不良箇所を点検し修理をさせる様になった。しかしまだ油断はできない。これまでの習慣で彼等の下請業者に対する遠慮がまだ抜け切れないのだ。これは機関部の方でも同様で、造船所には彼等の不良工事を咎める技術力が無いのだ。やがてこの船も進水し、ドイツ第 1 船の着工となった。このころドイツ人監督 Mr.ピーターズとアシスタントの斎藤氏が着任して来た、川鉄商事からも 2 人の技術者が派遣され W 造船所は急に賑やかになった。マレーシア向け最終船の工事は急ピッチで進み、Mr.ピーターズと彼のアシスタント達は毎日の様に船の各部を観察し回っている。此のシリーズの船の船室のベーンに、メーカー支給のクロームメッキの給、排水管が付けられたのは初めての事でこれまでの船では亜鉛メッキの鉄管であった。機関室のパイプでも、これまでの船では 200-300mm の比較的大径管の急曲がりの部分は三角ピースを溶接で継ぎ合わせた情け無いもので、漏洩も多かった。今はパイプベンダーの使用でかなり見栄えが良くなった。しかし狭い所に大小のパイプが集中し修理の為に access できそうもない、まして大柄なヨーロッパ人では全くオテアゲだろうと思われる。

機関室内のポンプ、モーターや機器類もカバーのおかげで、メーカーが吹きつけたペイントがそのまま美しく残っていた。この最後のマレーシア船の完成の時に監督のマーさんが挨拶に来て、こんな立派な船は W 造船では初めて見たと言って島を去った。

Mr.ピーターズと彼のアシスタント達はマレーシア最終船で調査した諸作業のうち彼等の船で改良して採用すべき点を総てリストアップし、W 造船へ手渡した。

船殻工事は比較的順調に進み船は進水式を迎えたが、機関室の工事は遅遅として進まない、工事

のやり方が急に変わったため作業員はどうして良いか判らず手も頭も萎縮してしまった様だ。

ローマは一日にして成らずと言う様に、作業員も急には熟練工になり得ない。

これではいけないと皆で直接に協力し出す様にしてから徐々に工事は進み、ダイナモが回り、主機の係留運転に漕ぎつけ時にはもう試運転の予定日は間近に迫っていた。

運転の数日前には 4-5 人のドイツ人船主団と 14-15 人のユーゴスラビア人の乗り組み員が島へやって来た。

船主はブレーメンの船会社が運航兼幹事船主で他の人達は金持ちの弁護士や医者等の投資家で、この連中が船内外の至る所を調べ始め多数の欠陥と共に遂にはメインマストのアウトリッガーの頂板に全く塗装がなされてない事まで発見した。

試運転には出たが機器の調子が悪く不首尾に終わり船主団は新たに残工事及び修理リストを W 造船へ手渡した。そのうち大きな物の 1 つはやはり機関室のパイピングであり、もう 1 つは二重底バラスタタンの塗装である。これは仕様書では水セメントとなっていたが、私が極力反対していた吹き付け器を使用してセメント水を吹き付けた為、後の検査で全面的に剥げ落ちている事が判ったのである。

ここまで来て川鉄商事は漸く大手造船所の支援を受ける事を決め、日立造船に援助を申し出た。数人のベテラン技術者が機関室パイピング改良案を提示し又他の者達がバラスタタンク専用の塗料と施工方法を提案し、他のすべての問題点の解決にも協力する事でドイツ船主団は納得し帰途に就いた。

ユーゴスラビア人の乗り組み員は船長以下全員が島残ったが、当時はチトー統治時代でクロアチアとかコソボとかの差別は感じられず今のバルカン半島の惨状のカケラも予見できなかった。

島の此の地区は飲み屋やバーは皆無で、従業員アパートの比較的広い部屋を借りていた我が家では毎夜、監督連中や乗り組み員が飲み、歌い、恰も国際バーのように賑わっていた。

第 1 回試運転から半年あまり全員の悪戦苦闘の結果、漸く第 1 船が完成し、永い間、島に親しんできたユーゴスラビア人の乗り組み員達は出航していった。日立造船の技術者や Mr.ピーターズ達の

指導で作従業員達の腕も上がり，同型船の利点も加わって工事の能率，質，スピードが格段に上昇した。

第 2, 3, 4 船はトラブルも少なくつぎからつぎへと完成し出航していった。最後の夜は我が家のバーで Mr.ピーターズ達とサヨナラパーティーをやり翌朝，島を離れた。

## 著者プロフィール

### 野口三郎

1927 年生  
石川県金沢市出身  
最終学歴：  
大阪大学工学部造船学科  
1952 年 佐野安船渠  
株式会社入社  
1956 年 ロイド レジスター  
オブ シッピング  
1971 年 ビューローベリタス  
1987 年 同社退職

