

# Ship Magazine

First Published in 1928

1983 December

# 船舶

# 12

欧州の大型旅客カーフェリー  
世界の船旅●地中海クルーズ  
世界主要客船クルーズ・スケジュール



船の総合誌

夢とロマンの  
シンフォニー

# 1984年クイーン・エリザベス2世号の旅



## 世紀の豪華客船

### クイーン・エリザベス2世号でつづる夢とロマンの船旅。

名実ともに「海の女王」として世界に君臨する英国の豪華客船クイーン・エリザベス2世号(QE2)が、世界一周クルーズの途中、日本に3年連続8度目の寄港をいたします。誰もが一度は夢見る憧れの船旅。青く澄みわたる空と海。昼はデッキチェアでまどろみ、水泳・デッキゴルフ・映画

……でくつろぐひととき。夜は思いきりドレスアップして、世界各国から集った紳士、淑女たちとカクテルを交し、豪華なディナーで舌鼓を。もう気分は最高です。いま人生最高のロマンをあなたに贈ります。この機会をお見逃しなく、お誘い合わせの上ご参加下さい。

## ハワイクルーズ 9日間

(ホノルル→ラハイナ→横浜)

1984年2月3日(木)～2月11日(金)  
旅行代金767,000円より

食事/全食事付。  
添乗員/全行程同行いたします。  
最少催行人員/10名。

日次	月日(曜)	スケジュール
1	2/3(金)	成田発20時55分。日本航空72便にて空路ホノルルへ。 —日付変更線通過— 朝8時55分、ホノルルに到着。着後、レイのサービスを受けた後、ホノルル市内観光。 午後、乗船まで自由行動(ショッピング等でお楽しみ下さい)。 夕刻、アロハタワーよりQE2に乗船。(船中泊)
2	2/4(土)	深夜1時00分ホノルルを出航。火山と渓谷の島マウイ島へ向きます。 朝8時00分、ハワイ最古の町ラハイナへ到着。出航まで自由行動。(O.P.マウイ島観光。世界最大の休火山、ハレアカラの大火口の月世界のような景観やサトウキビS.L列車の乗車などをお楽しみ下さい)。 18時00分、一路横浜に向けて出航。(船中泊)
3	2/5(日)	終日、太平洋の碧海を日本に針路を向けて航海。 —日付変更線通過—
8	2/10(金)	スポーツに、パーティに思いのままQE2の優雅な洋上生活をお楽しみ下さい。(船中泊)
9	2/11(土)	朝8時00分、横浜港大棧橋に入港。 QE2に別れを告げ、下船後、解散。 建国記念日

## 香港クルーズ 8日間

(横浜→基隆→マニラ→香港)

1984年2月12日(日)～2月19日(日)  
旅行代金801,000円より

食事/全食事付。  
添乗員/全行程同行いたします。  
最少催行人員/10名。

日次	月日(曜)	スケジュール
1	2/12(日)	午後、横浜港大棧橋に集合後、QE2に乗船。17時00分ミナト横浜を出航。一路台湾へ。(船中泊)
2	2/13(月)	終日、日本列島を太平洋沿いに南下しながら航海。船長主催のウェルカムパーティなどQE2ならではの華やかな船旅をお楽しみ下さい。(船中泊)
3	2/14(火)	
4	2/15(水)	朝8時00分、台湾の貿易港基隆に到着。着後、台北市内観光をお楽しみ下さい。 19時00分、再び乗船し、フィリピンに向けて出航。(船中泊)
5	2/16(木)	終日、南シナ海を南下しながら航海。ふりそそぐ太陽と紺碧の海。南国ならではの洋上生活をお楽しみ下さい。(船中泊)
6	2/17(金)	朝8時00分、マニラ湾に入港。下船後、マニラ市内観光をお楽しみ下さい。 深夜23時59分、マニラを出航。一路香港へ。(船中泊)
7	2/18(土)	終日、南シナ海を北上、香港までの最後の航海をお楽しみ下さい。(船中泊)
8	2/19(日)	朝8時00分、ジャンクが行きかう香港のオーシャンターミナルに入港。QE2に別れを告げ、下船後、香港島の観光をした後、空港へ。 香港発16時30分。キャセイ・パシフィック航空500便にて空路帰国の途に。 21時15分、成田着。着後、空港にて解散。

### ●主催一お申込み・お問い合せは

←一般旅行業登録第75号・JATA会員

**富士海外旅行株式会社**

一般旅行業取扱主任者:吉田辰男

東京本社/〒100 東京都千代田区有楽町2-3-5 陸和ビル  
大阪支店/〒530 大阪市北区堂島浜2-1-40 サントリービル  
京都営業所/〒604 京都市中京区河原町通三条上ル大善ビル  
麹田営業所/〒102 東京都千代田区麹町4-4

☎(03)571-4751(直)  
☎(03)571-4811(代)  
☎(06)345-1281  
☎(075)221-8671  
☎(03)263-7271

協賛 **CUNARD**

説明会の詳細及び募集パンフレットを用意しておりますのでご請求下さい。

ヨーロッパの大型旅客カーフェリー

# 世界最大のフィンランディアから 世界最速のフィンジェットを見る

※本文20頁の池田良穂氏のレポートを参照

フィンジェット (FINNJET)

現在、世界で一番の速さを誇るカーフェリー。ガスタービン機関を搭載し、航海速度30ノット。西ドイツのトラフェミュンデ-フィンランドのヘルシンキ間に就航している。



①ステナ スカンジナビカ

(STENA SCANDINAVICA)

ステナ・ラインのフェリーで総トン数8,753トン。同船は元セッサン・ラインのプリンセッサン・ビルギッタ。キール～ヨーテボリ間に就航している。

②クロンプリンセッサン ビクトリア

(KRONPRINSESSAN VICTORIA)

ステナ・ラインの新鋭大型フェリー。西ドイツのキール～スウェーデンのヨーテボリ間に就航している(詳細は本文参照)

③フラミア(FLAMINIA)

イタリアのティレニア・ラインの新鋭フェリーで総トン数10,550トン。1981年建造。同型船が6隻あって、いずれもイタリア本土～シシリー島、サルジニア島間およびイタリア～チュニジア間の地中海横断航路に就航している。

④フィンランディア(FINLANDIA)

世界最大を誇る本船は旅客中心のカーフェリー。総トン数25,680トン。(詳細は本文参照)

⑤ステナ ダニカ(STENA DANICA)

ステナ・ラインの新鋭フェリーで、スウェ

ーデンのヨーテボリ～オランダのフレデリスクハーフェン間に就航している。総トン数16,494トン。

⑥ゲッザー(GEDSER)

西ドイツGTラインのカーフェリーで、西ドイツ～デンマーク間に就航している。総トン数5,314トン。

⑦マジョルカ島のバルマ港にらぶスペインのフェリー船隊。スペイン本土とマジョルカ島を結ぶ航路に就航している。

⑧クロンプリンス フレデリック

(KRONPRINS FREDERIK)

デンマークの10,606総トンのカーフェリー。

⑨ドローニング イングリッド

(DRONNING INGRID)

デンマーク国鉄のカーフェリー。総トン数11,890トン。

⑩ニルス ホルゲルソン

(NILS HOLGERSSON)

TTサガ・ラインの大型フェリーで総トン数12,600トン。同型船のペーターパン(PETER PAN)と共にトラフェミュンデ～スウェーデンのトレレボルグ間に就航している。





世紀の豪華客船

# クイーン・エリザベス2世の魅力

明年2月、8度目の横浜寄港

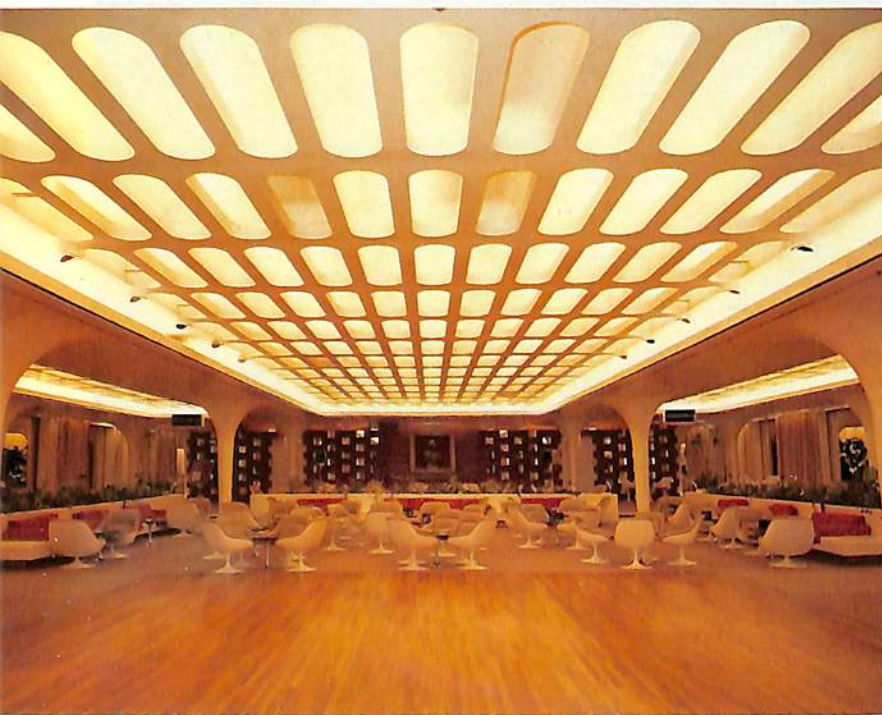
## ●動くホテル

クイーン・エリザベス2のキャビンは、海側か内側かバス付きかシャワー付きか、何デッキにあるかなどによって26種類に区分されているが、船内設備はすべてクラス別なく利用することができる。ただし、レストランだけは4つの中のどれかを指定される。海側のキャビンは豪華で「動くホテル」という言葉がぴったりあてはまるぐらい立派である。ここにその一部を紹介する。

※本文「クイーン・エリザベス2世乗船記」を参照

## クイーンズルーム

クォーターデッキの船尾寄にある。室名のとおり、正面中央にはエリザベス女王陛下の胸像が飾られている。全面が照明化された天井から、やわらかな光が落ちている。夜はダンスパーティーの会場となる。



## 船長主催のカクテルパーティー

新しく乗船した客のためにクイーンズルームで船長主催のカクテルパーティーが催される。正装の紳士淑女の中で日本女性の和服が目立つ。会場で供されるシャンパンやカクテルは無料である。



### ダブルルーム

アッパーデッキとポートデッキを通した2階で1階がダンスフロア、2階がショッピングアーケードというとりあわせ。吹き抜けの上下階をむすぶラセン階段が印象的。



### シネマルーム

アッパーデッキとポートデッキを使っている。定員531席。規模でも都会の映画館にひけをとらないが、それにもまして、白と黒に限られた舞台とワインレッドの客席との色彩設計がみごとである。映画のほか講演会やファッションの会場ともなる。



#### ミッドシップロビー

ツォーデッキにあって乗下船の際の出入口としてよく利用される。円形空間の中央に1本の柱が噴水のように立ち上がり、波紋のように天井がひろがっている。

#### ミッドシップバー

船内には合計7つのバーがあるが、これはちょうどクォーターデッキ中央部に位置しているのでこの名がある。



#### コロンビアレストラン

クォーターデッキの船首寄りにある。定員790名という大レストランのほんの一部である。この部屋が人でいっぱいになった食事どきのにぎやかさをご想像あれ。



# 来日客船フラッシュ

## オルガ サドフスカヤ

9月8日、東京港晴海埠頭に接岸したオルガ サドフスカヤ。同船はナホトカを出航、小樽を経て東京港に入港したソ連の不定期客船。10日、大阪に向け出港したが、舞鶴、敦賀にも寄港する。

所属はファーイースタン シッピング(Far Eastern

Shipping Co., : F.E.S.C.O/ウラジオストック)。

主要目・総トン数3,923.65GT、全長100m、幅16.20m、吃水4.5m、速力17kt、主機出力2×2,640HP  
写真・府川義辰



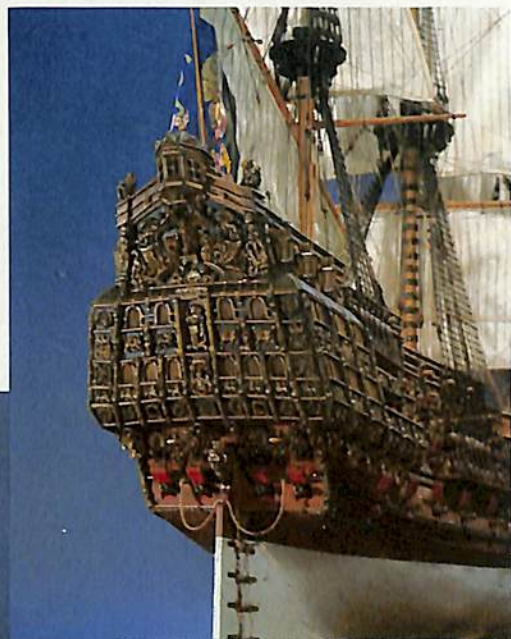
# 黄金の悪魔●イギリスの帆装軍艦 サブリン・オブ・ザ・シーズ

製作・正垣昌宏

サブリン・オブ・ザ・シーズは、1637年、英国王チャールズ一世の命で建造された史上最も豪華な帆装軍艦である（本文72頁参照）。

前号で紹介したバーサ同様多彩な装飾を持ち、ビクトリーやバウンティと共にセールを張った豪華なモデルである。

製作者、正垣昌宏氏はソニーの工業デザイナー、スケッチを精密画にし、それを立体模型にすることはプロである。7隻目のこの作品には、接着剤と塗り塗装方法と、専門の技法が採り入れられている。縮尺は約75の1。（関連記事78頁に）



サブリン・オブ・ザ・シーズ  
(カッコ内は模型寸法)  
全長……………約71.3m  
(108cmバウスプリット含む)  
幅……………約14.7m(約24cm)  
深さ……………7.2m  
(92cm船底からメインマスト頂部まで)

# Ship Magazine

# 船舶

CONTENTS  
1983 December  
Vol.56 No.626

## ●カラー頁

### ヨーロッパの大型旅客カーフェリー

世界最大のフィンランディアから世界最速のフィンジェットを見る	3
クイーン・エリザベス2世の魅力	6
来日客船の紹介／ソ連の不定期客船オルガノ	9
帆船のモデルを見る／黄金の悪魔、英国の帆装軍艦サブリン・オブ・ザ・シーズ	10

### ホランド・アメリカ・クルーズ社の第3代

新鋭豪華客船ニュー アムステルダム	府川義辰	12
欧州の大型旅客カーフェリーの現状(その1)	池田良穂	20
新連載／商船の系譜	野間 恒	30
ピスタフィヨルドの旅／地中海、イベリア、モロッコの紀行	中原尚臣	34
連載／ばっせんじゃあ・すぴりっと'83	茂川敏夫	43
連載／商船のインテリア(3) ばいかる丸	野間 恒	54
クイーン・エリザベス2世乗船記		52
海外トピックス		57
世界主要客船クルーズ・スケジュール(1983年1月~1984年3月)		61
世界豪華客船／船旅パッケージ・ツアー		64
CROW'S-NEST		66
フカワ・シップ・フォト・ライブラリー		68
黄金の悪魔、サブリン・オブ・ザ・シーズ	杉浦昭典	72
モデルシップ・作品と作者	正垣昌宏	78
ソビエト連邦における原子力砕氷船	高田悦雄	80
超合理化高速経済コンテナ船新米州丸		89
海外誌からの話題		92
連載／高速ミサイル艇(3)	丹羽誠一	95
War Ship Technology Advanced／軍艦の防御(つづき)	鈴木 昌	100
短信／日本造船界の事情		102
読者のページ／私の作品		105
編集メモ／表紙(クイーン・エリザベス2世の夜景)		106

ホランド アメリカ クルーズイズ社の第3代新鋭豪華客船

# ★ ニュー・アムステルダム

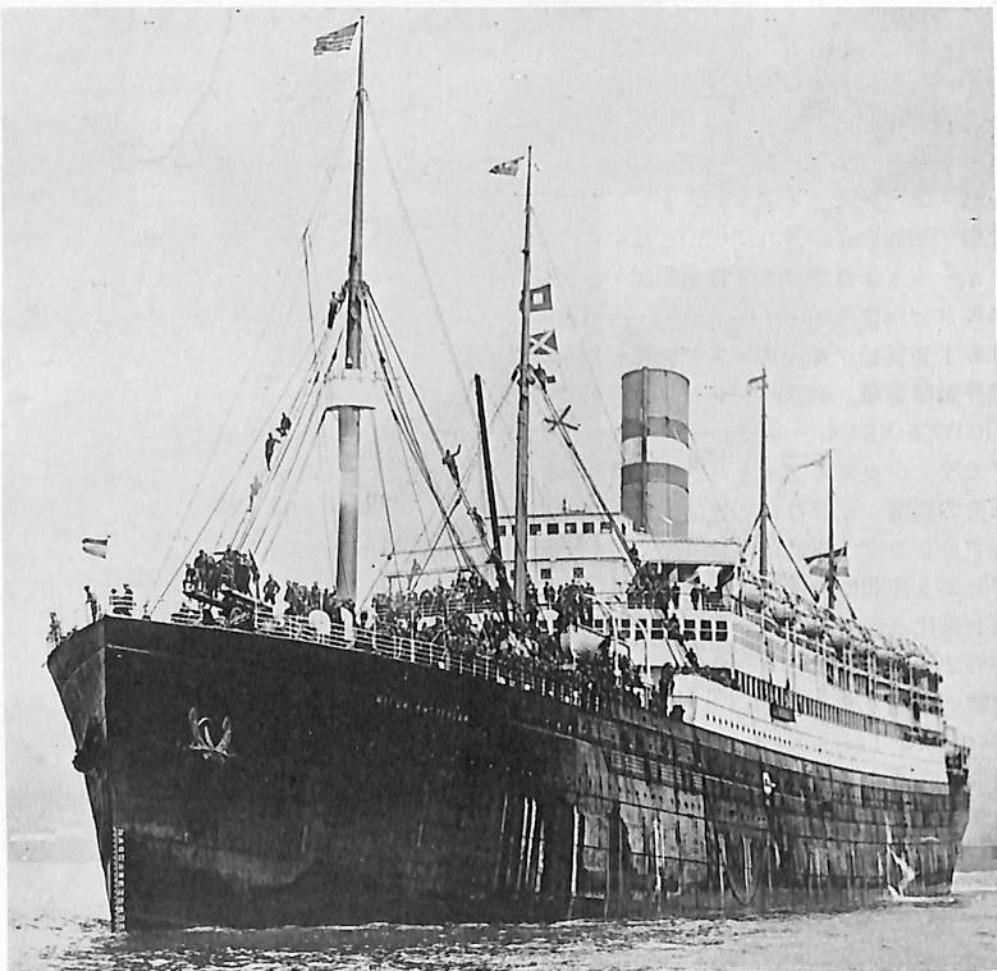
文・府川義辰

Photo by Jeeff Blinn/Holland America Cruises

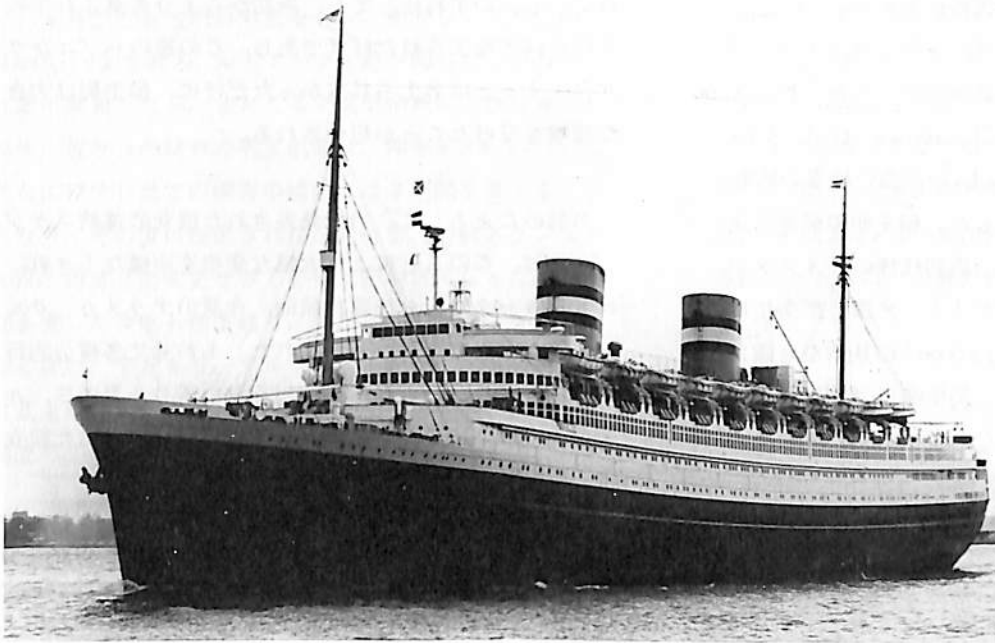
元来、大型の新鋭豪華客船のデビューは、その国、その会社の威信がかかっており、その誕生にふさわしい、国の王室または政府高官が出席し、華やかに進水式、命名式、竣工式を挙行し、盛大な見送りの中を鹿島立つものである。本船ニュー・アムステルダム(Nieow Amsterdam)も、この例にならい、去る7月9日、フラン

スのル・アーブル港(Le Havre)において、オランダ王室マルグリート王女(H.R.H.Princess Margriet)臨席のもと命名式が挙行され、王女により晴れて本船名をニュー・アムステルダムと命名された。ニュー・アムステルダムは、オランダ アメリカ ライン社(Holland America Lijn:クルーズ部門はHolland Ame-

初代「ニュー・アムステルダム」  
1906年竣工、同年4月7日：ニュー  
ヨーク向け処女航海(Rotterdam-New  
York)、総トン数：17,149トン、船客  
：2,900名、建造所：Harland and  
Wolff, Belfast、1932年日本で解体、  
解体先等詳細不明、終始大西洋定期  
航路に就航。



2世「ニュー・アムステルダム」  
1938年Rotterdam Dry Dock, Rotterdam  
にて建造・竣工、総トン数：36,287  
トン、起工：1936年1月3日、進水  
：1937年4月10日、建造費(当時)  
：1200万ドル、処女航海：1938年5月  
10日(Rotterdam-Southampton-New Yo-  
rk)、第2次大戦中は兵員輸送船とし  
て活躍、大西洋定期航路に就航後、  
カリブ海・バーミューダ・地中海等  
の温暖な海域のクルーズ船として活  
躍、優雅な2本マスト・2本煙突船  
として、多くの客船ファンを魅了し  
てきた。1974年、台湾の高雄にて解  
体。



マンハッタンの摩天楼を右舷に見ながら、ハドソン河を上り始める。一段と高い2本の高層ビルは、世界貿易センタービルである。

rica Cruises) の同名船の3代目にあたる。

当初予定されていたデビューは、5月15日ル・アーブル港発ニューヨーク向けの処女航海であったが、竣工・引き渡しを前にした建造所側(Chantiers de L'Atlantique 社)と船主であるH.A.L.の立会い検査の結果、多くの不手際のあることが判明した。船主側の発表によると、各種公室、キャビン等が、当初仕様のハイスタンダードな要求を満してないことと、米国公衆衛生局(American Health Organization)の基準をも満たしていないことが判った。更に、別情報によれば、主機関から発生する振動伝播も相当なものであったと伝えら

れている。いずれにしても、当初から十分考慮されての工程を経て施工されたはずであり、この種のハプニングが発生するとは考えられなかっただけに、船主側は大きな衝撃を受けたことが想像される。

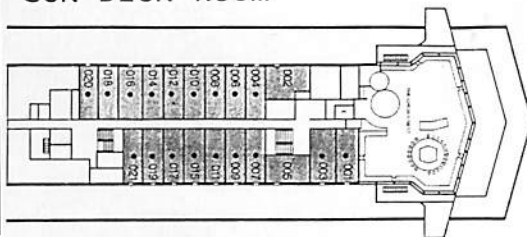
当然のこととして、当初発表された彼女の運航スケジュールは、このことにより大幅な変更を余儀なくされ、ニューヨークでのお披露目航海、今夏のアラスカクルーズ等がすべてキャンセルされた。あわせて各種公的行事も延期され、重大な障害が起らない限り6月25日、ル・アーブル発に変更された。その後、引き渡された彼女



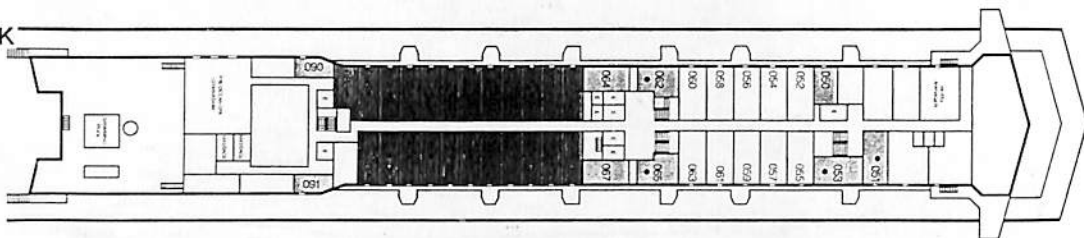
“クロー ネスト”(The Crow's Nest)

直訳すれば「カラスの巣」、船首マストに設けられる見張台の意。本船では、最上部サンデッキの最前部にある展望の良い社交室に名付けられている。収容力147名、レセプションを催す時は200名まで収容可能。

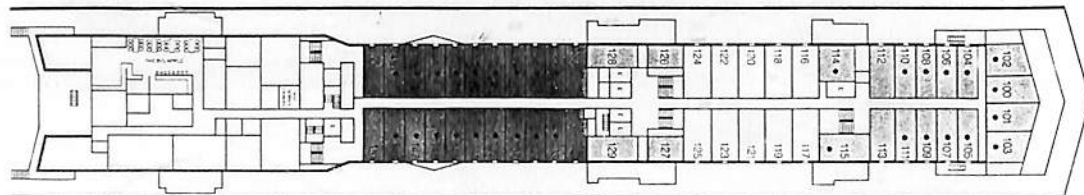
SUN DECK ROOM



NAVIGATION DECK



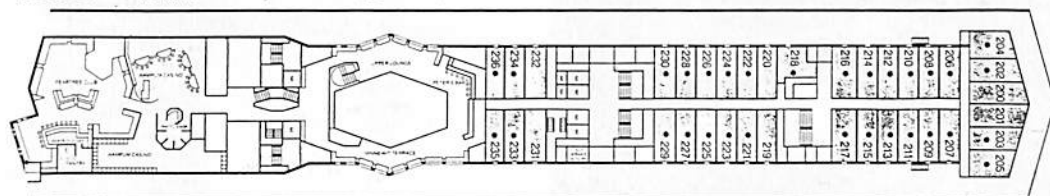
BOAT DECK



は、6月23日建造所のあるセント ナザレー (Saint-Nazaire) を発ち、ル・アーブル港へ向った。翌24日、同港に到着したが、またここで電気系統に大きな障害が発生、翌々日の晴れの処女航海は、即キャンセルされた。新たに発生したこの障害の補修には2週間を要することとなり、その後を設定された公的行事、運航スケジュールは、再度全面変更せざるを得ない羽目になった。2週間を要した改修も無事終り、新たな3度目のスケジュールに従い、7月9日、マルグリート女王ご臨席のもと命名式を挙行した。翌10日は、晴れてル・アーブル港を鹿島立ち、18日無事ニューヨーク港への初入港を果した。

本来なら、最大限の祝福を受け、大いなる注目を浴びつつデビューするはずであった彼女は、いつ完全な就航状態に入れるかの「一喜一憂」の不安な要素をもった、さいさきの悪さが先立つ船出であった。その後の彼女には、運航に支障を及ぼすような情報はなく、サンフランシスコを起点とした順調なメキシコ沿岸クルーズに就航している。波乱の多かっただけに、今後の彼女の「順風満帆」を願ってやまない。

なお、姉妹船“ノールダム”(Noordam)は、同じ造船所にて起工されており、来年竣工・就航の予定である。



UPPER PROMENADE DECK

“ペアトリークラブ” (Peartree Club) 本船の「ナイトクラブ」収容能力：152名、レセプションに使用の場合は200名。



主要目

トン数	33,930トン
全長	214.65メートル
幅	27.20メートル
吃水	7.40メートル
速力	20ノット(最高：22)
主機	2 Sulzer 7RLB66/each 10,800KW.
燃料積載	610,000ガロン

建造所	Chantiers de L'Atlantique at Saint-Nazaire, France.
デッキ	11
ラウンジ・バー	21
プール	2
キャビン	605(外側：411、内側：194)
船客定員	1,354(クルーズ時：1,210名)
乗組員	559名



“ワンプン カジノ” (Wampum Casino) “ワンプン”とはインドの言葉で“お金”である。

標準的なアウト サイド ダブル キャビン。

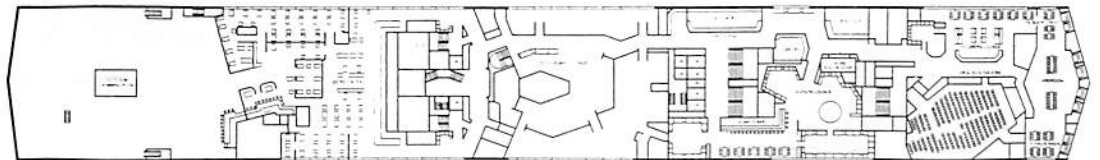


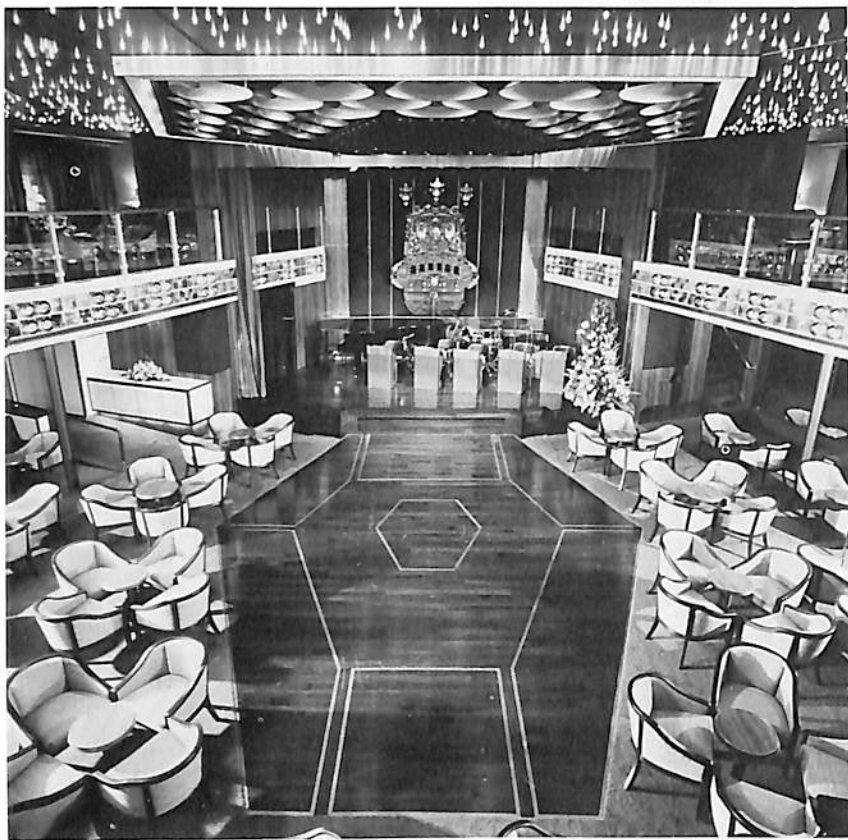




“エクスプローラー ラウンジ” (Explorers Lounge) プロムナード デッキの船首に近い部分にあり、静かにカクテルを傾けるには最高の気分にあはれる所。

PROMENADE DECK

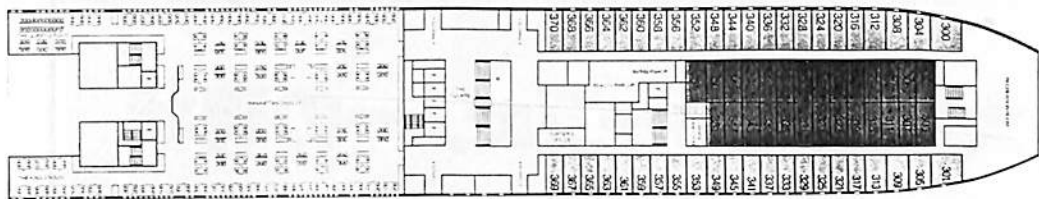




「スタイベサント ラウンジ」(Stuyvesant Lounge)  
2デッキ吹き抜けの社交室。オーケストラ ステージの背面には、18世紀の帆船船尾の模型が飾られている。本船のデザインの基調が直線となっていることが、この室に限らずおわかりいただけるだろうか。

本ラウンジの名は人名である。1645年、オランダの西インド会社により、当時「ニューアムステルダム」と呼ばれたコロニーのガバナーの名を取ったもので、その地が、現在のニューヨーク シティである。





MAIN DECK



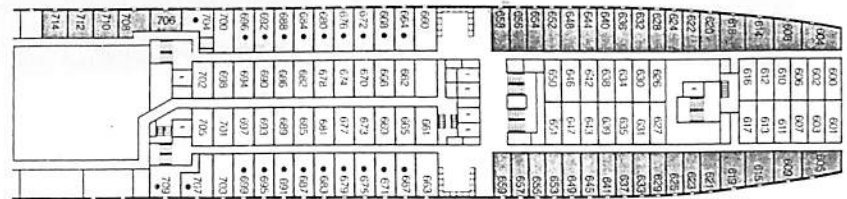
“マンハッタン ダイニング ルーム”  
(Mamhattan Dining Room)

テーブル数：147、収容能力：722席、ご覧いただいてわかるように、サービス要員の大半は、旧宗主国をオランダとするインドネシア人であり、最近の客船経営の一端を示す。当食堂のスチュワードスは82名である。

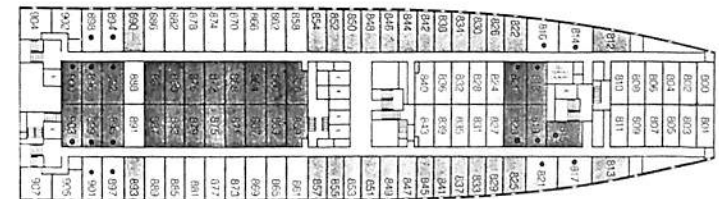
A DECK



B DECK



C DECK



# 欧州の大型旅客カーフェリーの現状

## その1

池田 良穂



KRONPRINSESSAN VICTORIA

第2次大戦後の民間航空機網の発展に伴い、大西洋横断航路や太平洋横断航路等の長距離定期客船は次第に衰退し、大型客船は輸送機関としての役割に幕をおろし、観光目的のクルーズ客船へと変容していった。

一方、航空機との競合関係が比較的

少なかった、中・短距離航路の客船も、自動車の急速な普及に伴い、旅客と共に自動車も運ぶいわゆるカーフェリーへとその姿を変えていき、現在では、世界的に見ても、一部の離島航路や短距離航路を除いて、ほとんどがカーフェリーとなっている。特に、古くから

海上交通への依存の大きかった欧州海域には、多種多様なカーフェリーが活躍しており、まさにカーフェリーのメッカというにふさわしい状況となっている。

筆者は、10数年前からカーフェリーには特別な興味を持ち、資料を集めた

り、実際に日本や欧州のカーフェリーに乗船して、船内の様子などを見て来た。以下では、それらの経験もふまえた上で、現在の欧州の主に大型旅客カーフェリーの現状についてご紹介したい。

## 欧州のカーフェリーの性格

まず最初に、欧州の旅客カーフェリーと日本の旅客カーフェリーとを比較して、その性格上の違いを見てみよう。

最も大きな違いは、欧州のカーフェリーが旅客および乗用車主体なのに対し、日本のカーフェリーは貨物車主体であり、旅客輸送はあくまでもその副産物にすぎないという点であろう。この違いは、特に長・中距離航路のカーフェリーに著しい。これは、もともと欧州のカーフェリーが在来の客船航路に純客船の代替船として登場したのに対し、日本の長距離カーフェリーは、道路整備の遅れに伴う陸上輸送力の不足を補う形で新たに登場した、という歴史的背景を考えると容易に理解でき



FINLANDIA

る。

すなわち、欧州の旅客カーフェリーは、客船が自動車を搭載するようになり、自動車輸送の需要の増加に伴い次第にその自動車甲板の面積を増加していったのに対し、日本の場合はトラック輸送を主目的とした船が、乗用車輸送の需要増加に伴い、その旅客用スペ

ースを次第に増加していったものと言えよう。一時日本でも、貨物主体のカーフェリーから、旅客主体の豪華カーフェリーへ移行しようという試み（たとえば、日本カーフェリーの日向航路の“はいびすかず”クラス、日本カーフェリーの“さんふらわあ”シリーズ、照国郵船の“クイーンコーラル”等）もいくつかあったが、そのほとんどが成功せず、現在ではトラック主体のカーフェリーが主流を占めているのも、もともとの生い立ちを考えると、当然の帰結とも言えよう。

この元々の生い立ちの違いに基づく、船自体の違いとしては、まず公室の差があげられる。客船が、輸送手段であるとともにひとつの社交の場であったという西欧の古き良き伝統を受けついで、欧州のカーフェリーは非常に立派な公室設備を持っている。公室はレストランやバーだけでなく、舞台やダンスフロアのある広いラウンジがその中心となっており、北欧のフェリーの中には冬期の旅客の少ない季節にそのままクルーズ客船として使用される船

SILVIA REGINA



も多いことから、その公室のグレードの高さがうかがわれよう。長距離フェリーだけでなく、ドーバー海域等の比較的短距離のカーフェリーも非常にゆったりとしたラウンジを持っており、

小型高速艇のような、座席がぎっしりとつまっているだけということは、まずない。短距離航路船では船室がない場合もあるが、旅客は荷物を持って、そのラウンジに座わり、ゆっくりと船

旅を楽しむこととなる。

客室としては、日本のようなカーペット敷きの大部屋はなく、一部の長距離フェリーでは航空機用のリクライニングシートを並べた部屋を持つ例がある。ほかに、6人～8人部屋を船底(車両甲板より下に配置されていることが多い)に持ち、これらが最も安い運賃となっている。西欧社会が夫婦を単位としているせいか、2人部屋をたくさん持つ船が多いのも1つの特長である。しかも、筆者の経験によると、比較的狭い部屋が多く、日本の長距離フェリーの1等や特等のほうがよほど広い場合が多い。これは、他に十分な広さの公室設備を有するため、船室は寝るに十分なスペースさえあればよいという思想にもとづくものであろう。

これらの欧州の旅客フェリーの特色を具体的に理解していただくために、2隻の船について若干詳しくご紹介しよう。1隻は、ステナライン(スウェーデン)の“クロンプリンセッサン・ビクトリア”(17,062総トン、1981年建造)で、現在西独のキールとスウェーデンのヨーテボリ間(航海時間約14時間)に就航する大型フェリーであり、他の1隻は、シルヤライン(フィンランド・スウェーデン)の“フィンランドディア”(25,680総トン、1981年建造)で、スウェーデンのストックホルムとフィンランドのヘルシンキ(航海時間約15時間)に就航しており、現在のところ世界最大のカーフェリーである。

#### 〈クロンプリンセッサン・ビクトリア〉

同船の主要目は次のとおりである。

総トン数 14,378 ton

載荷重量(6m 喫水) 3,100 ton

全長 150 m 水線間長 131 m

型幅 26 m 型深さ(サードデッキまで) 7.8 m (第10デッキまで)

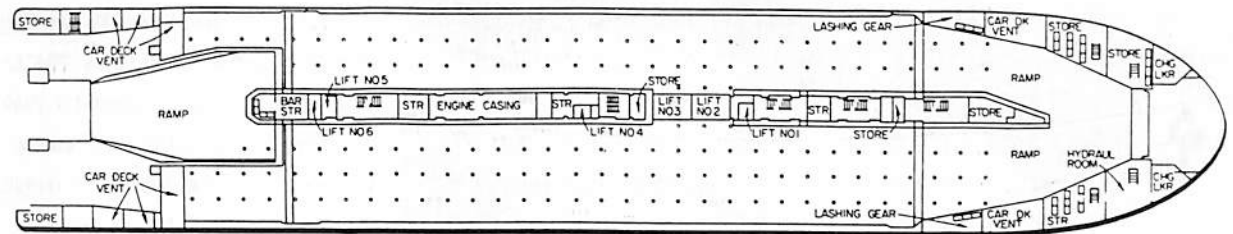
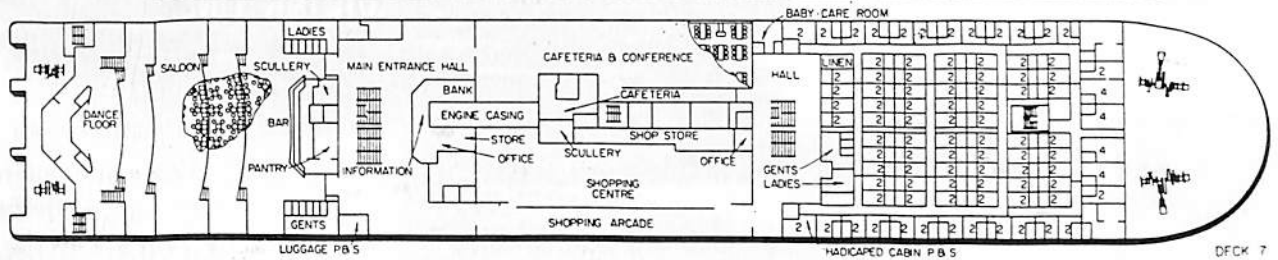
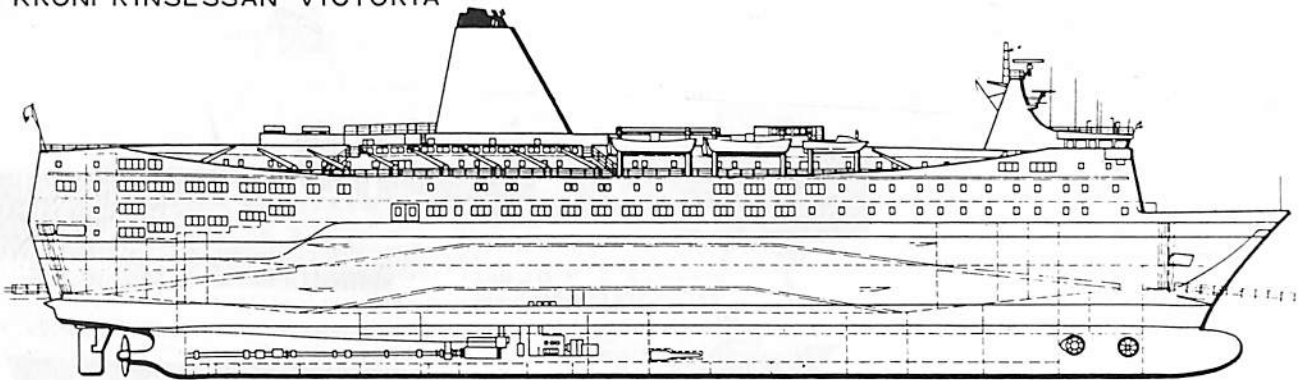


FINNJET



SVEA CORONA

# KRONPRINSESSAN VICTORIA



26.95 m, 喫水 6 m

主機 ディーゼル4基(Wärtsilä  
Vasa 12 V 32) 4 × 5,220  
bhp / 800 rpm

プロペラ KaMeWa 4翼 × 2基,  
直径4.8 m 130 rpm

公試速力 21.1 ノット

旅客数 2100名

自動車 18mトレーラー 70台  
4.5m乗用車 700台

船級 Det norske Veritas

旅客設備は、第6および第7甲板全体におよび、一般配置図からも判るように、船室は2人部屋の比較的狭いものがぎっしりと配置されている。この他、車両甲板下に4人部屋が54室配置されている。ラウンジは、第7甲板の

VIKING SAGA



最船尾にあり、階段状の配置で、ダンスフロアー、舞台およびバーの設備を持ち、座席数は600である。第7甲板中央には免税品販売のスーパーマーケットがかなりの広さを占めている。ヨーロッパのカーフェリーは、この種のスーパーマーケットを有するものが多く、船会社の主要な収益のひとつとなっている。第8甲板には450席のレストラン（バイキング料理として名高い北欧のスモーガスボードを提供）と、200席のアラカルト・レストランがある。このほか、メイン・エントランスホールやショッピングアーケードにも安楽椅子とテーブルを配置しており、公室の座席数の不足を補っている。

車両甲板は3層で、上の2層が乗用車用甲板である。船尾のランプウェイは3つで、ほとんど全幅にわたっており、700台の乗用車と70台のトレーラーを1時間以内で積めるように効率よい荷役ができるようになっている。最



ROSELLA

近就航する欧州の大型フェリーでは、このように従来に比べると、非常に大きなランプウェイを複数個装置する例が多くなっている。

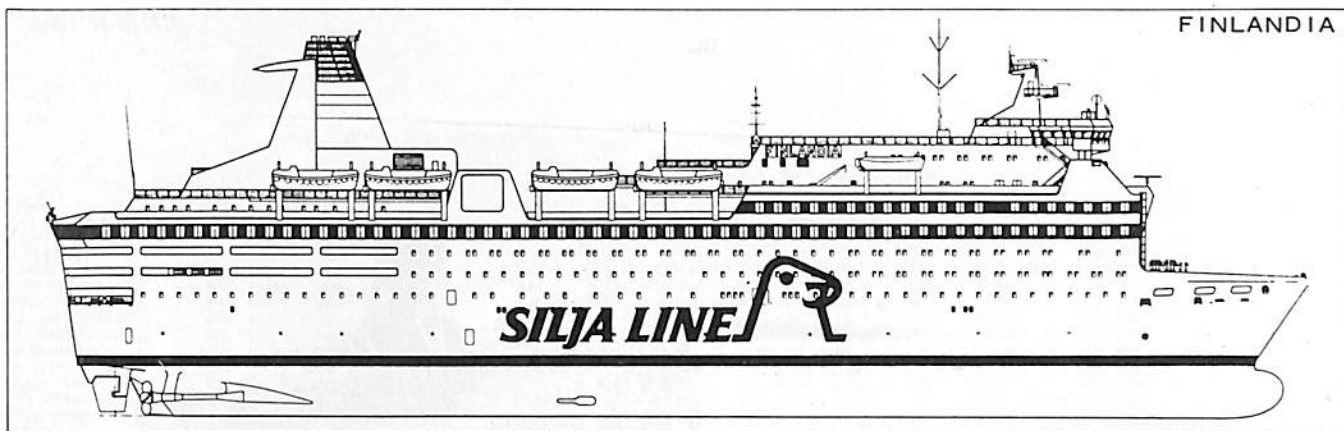
このほか、同船の技術的な特色としては、twin-skeg hullを採用して推進性能の向上を図り、中速ディーゼル機

関で2本の高スキュープロペラ（可変ピッチ）を回して、船体振動の軽減を図っている。これらの技術は、同船を建造したGötaverken Arendal造船所とSwedish Maritime Research Centerの密接な協力関係の上で達成されたものと伝えられる。

TURELLA







《フィンランディア》

同船は1981年にフィンランドの Wärtsilä Turku 造船所で建造され、主要目は次のとおりである。

総トン数 25,680 ton

載荷重量 4,000 ton

全長 166.1 m 水線間長 150 m

型幅 28.4 m 最大幅（ブリッジのウイング）31.26 m

型深さ（第3甲板まで） 9.1 m

（第4甲板まで） 14.65 m

主機 ディーゼル4基（Wärtsilä-Pielstick 12 PC 2-5 V）、  
4 × 7800 bhp / 520 rpm



NILS HOLGERSSON, PETER PAN

DANA ANGLIA



プロペラ Ka Me Wa 可変ピッチ

プロペラ 170 rpm

航海速度 22 ノット

旅客数 1940 名

乗用車 480 台（またはトレーラー  
— 70 台）

同船は、総トン数で世界最大を誇るだけでなく、豪華な公室設備（既存のクルーズ客船と比較してもトップレベルと言われる）を有する点で、就航以来注目を浴びている。先に紹介した“クロンプリンセッサン・ビクトリア”に比べると、旅客数はほぼ同じであるが自動車搭載数は極端に少ない。すなわち、同船は、従来の欧州型の旅客中心のカーフェリーであり、“クロンプリン



セッサン・ビクトリア”は自動車輸送に重点を置いた新しいタイプのカーフェリーと言える。最近では、欧州でも、後者のタイプのカーフェリーが次第に増加しつつある。

さて、同船の旅客設備を見ると、一般配置図からわかるように、第4～6甲板に客室576室をぎっしり配置し、さらに自動車甲板下の第2甲板にも71室設けている。キャビンの大きさは、9㎡、12㎡および20㎡の3種類で、全室シャワー・トイレ付きという豪華版である。公室としては、第7および8甲板前部に大きな2層にわたるレストランを設け、前面は巨大な窓になっていて、航海中の外の景色を思う存分満喫することができる。その他クラブ、カフェテリア式レストラン、映画室、会議室等が3層の甲板にわたって配置されている。とても一晩だけのナイトフェリーの公室とは思えないほどの充

実ぶりである。同船を運航するシルヤラインは、ほぼ同じ大きさの大型フェリー2隻を最近発注しており、北欧海域でのカーフェリーの大型化と豪華化はまだまだ続きそうである。

## 世界の大型フェリーの動向

欧州の大型フェリーの現状を地域別にご紹介する前に、世界の大型フェリーの動向を簡単にみてみよう。

現在世界中で活躍中の1万総トン以上の大型フェリーをリストアップしたのが表①である。この表からわかるとおり、74隻の1万総トン以上の大型カーフェリーのうち実に59隻が欧州海域で活躍しており、さらにその約80%は北ヨーロッパで活動している。

建造隻数の推移を図1に示す。1973年～76年と、79年～82年とに2つの大きなピークがあるが、前者はオイルシ

ョックの直前に発注されて完成したフェリー群で、日本の長距離カーフェリーが多い。後者のピークは北欧および地中海の大型フェリーが中心である。

国別保有隻数および保有総トン数を図2および3に示す。隻数では日本がトップで12隻であり、それに続いてスウェーデン、フィンランドが続いている。スウェーデン、フィンランドが大型船の建造に積極的になったのは1970年代後半からの現象であるが、これは欧州でのフェリーの発達の見ると、ちょうど第3世代に当たるフェリー群と見ることができる。すなわち、2～3千総トン級の在来型客船に変わって姿を現わした2～5千総トン級の第一世代のカーフェリー(1960年代)、さらにそれが発展拡大された5～8千総トン級の第二世代のカーフェリー(1960年代後半～1970年代前半)そして現在続々と登場しつつある1～2万

LIST OF CAR FERRIES OVER 10000 G.T. IN THE WORLD

(in the order of gross tonnage) July, 1983 by T. Takeda & Y. Ikeda (JAPAN)

No.	NAME	FLAG	G.T.	OPERATOR	BUILT	Loa x B x d (m)	MACHINERY No. x (SHP)	SPEED (Knot)	PASSENGERS	CARDECK	PRESENT TRADE	ex NAME
1	FINLANDIA	FIN	25678	Silja Line	1981	166.1x28.4x6.7	D14x 7800	22.0	2000	C:480 L:58	SME-FIN	
2	SILVIA REGINA	FIN	25678	Silja Line	1981	166.1x28.4x6.7	D14x 7800	22.0	2000	C:480 L:58	SME-FIN	
3	FINNJET	FIN	24065	Finnlines	1977	212.8x25.4x7.2	B12x37498	31.0	1790	C:374 L:34	FIN-BRD	
4	STENA DANICA	SWE	16494	Stena Line	1982	151.0x28.0x6.0	D12x12871	22.5	2300	C:550 L:93	SME-DEN	
5	STENA JUTLANDICA	SWE	16494	Stena Line	1983	151.0x28.0x6.0	D12x12871	22.5	2300	C:550 L:93	SME-DEN	
6	MEDITERRANEAN SEA	GRE	16384	Karageorgis Line	1953	164.7x21.6x6.3	D12x 6322	18.0	854	C:350	ITA-GRE	
7	PRINSESSE RAGNHILD	NOR	16332	Jahre Line	1981	170.5x24.0x5.8	D12x11999	22.2	896	C:600 L:43	NOR-BRD	ex CITY OF EXETER
8	TOR BRITANIA	DEN	15794	DFDS	1975	182.3x23.6x6.2	D14x11400	24.5	—	C:420 T:70	SME-BRD	
9	TOR SCANDINAVIA	DEN	15673	Tor Line	1976	182.3x23.6x6.2	D14x11400	24.5	1507	C:420 T:70	SME-BRD	
10	VIKING SARRY	FIN	15567	Viking Line	1980	155.4x24.2x5.5	D14x 5999	21.2	2000	C:460 L:47	SME-FIN	
11	OLAU HOLLANDIA	BRD	14990	Olau Line	1981	153.4x24.2x5.8	D14x 5200	21.0	1600	C:530 T:65	NED-BRD	
12	MEDITERRANEAN SKY	GRE	14941	Karageorgis Line	1953	164.7x21.6x6.3	D12x 6322	18.0	800	C:300	ITA-GRE	ex CITY OF YORK
13	VISBY	SWE	14932	Gotlandsbolaget	1980	142.3x24.0x5.5	D14x 7299	21.0	2000	C:515 L:45	SWE	
14	WASA STAR	SWE	14919	Vaasanlaivat	1981	142.3x24.0x5.5	D14x 7299	21.0	2000	C:490 L:45	SME-FIN	
15	NAPOLEON	FRA	14918	SNCF	1976	155.0x24.0x6.1	D12x17099	23.6	1896	C:500	FRA	
16	OLAU BRITANNIA	BRD	14900	Olau Line	1982	153.4x24.2x5.8	D14x 5200	21.0	1600	C:530 T:65	NED-BRD	
17	NEW SUZURAN	JPN	14624	Shinnhonkai Ferry Co.	1979	191.8x29.4x6.8	D12x15999	22.5	870	C:46 L:163	JPN	
18	NEW YUKARI	JPN	14618	Shinnhonkai Ferry Co.	1979	191.8x29.4x6.8	D12x15999	22.5	870	C:46 L:163	JPN	
19	DANA ANGLIA	DEN	14399	DFDS	1978	152.9x23.7x6.1	D12x10499	21.0	1370	C:470 L:45	DEN-BRD	
20	KRONPRINCESS VICTORIA	SWE	14378	Stena Sessan Line	1981	149.0x26.0x6.1	D14x 5220	20.4	2100	C:700 L:70	SME-DEN	
21	PRINSESSEN BIRGITTA	SWE	14378	Stena Line	1982	149.0x26.0x6.1	D14x 5220	20.4	2100	C:700 L:70	SME-DEN	
22	VIKING SAGA	FIN	13879	Viking Line	1980	145.0x25.2x5.5	D14x 8157	21.3	2000	C:540 L:60	SME-FIN	
23	VIKING SONGS	FIN	13879	Viking Line	1980	145.0x25.2x5.5	D14x 8157	21.3	2000	C:570 L:60	SME-FIN	
24	SUN FLOWER 11	JPN	13598	Nihon Kosoku Ferry	1974	195.8x24.0x6.6	D12x18183	25.0	1218	C:192 L:113	JPN	
25	SUN FLOWER 5	JPN	13334	Nihon Kosoku Ferry	1973	185.0x24.0x6.4	D14x 6520	24.0	1079	C:81 L:84	JPN	
26	ATARANTE	GRE	13113	Med Sun Lines Ferry Ltd.	1953	167.3x20.6x7.9	D11x10300	17.0	600	C:160	ITA-GRE	ex TAHITIEN
27	NORLAND	GBR	12988	North Sea Ferries	1974	155.0x24.7x5.5	D12x 9000	19.0	1243	C:520 T:11	GBR-NED	
28	DANA REGINA	DEN	12912	DFDS	1974	153.7x22.7x5.6	D14x 4400	21.5	1006	C:270 L:134	DEN-GBR	
29	ISHIKARI	JPN	12853	Taiheiyu Enkai Ferry Co.	1974	175.6x24.0x6.5	D12x13789	23.0	860	C:103 L:31	JPN	
30	SUN FLOWER 8	JPN	12759	Nihon Kosoku Ferry	1973	185.0x24.0x6.4	D14x 6520	24.0	1079	C:81 L:84	JPN	
31	KRONPRINS HARALD	NOR	12752	Jahre Line	1976	156.4x23.5x5.4	D11x23997	22.8	960	C:404 L:45	NOR-BRD	
32	ESTEREL	FRA	12677	SNCF	1981	145.0x23.8x6.3	D14x 9359	24.0	2300	C:700 L:32	FRA	
33	CORSE	FRA	12670	SNCF	1983	138.3x20.5x5.2	D14x 6884	23.5	2200	C:700 L:34	FRA	
34	NILS HULGERSSON	BRD	12600	TT Baga Line	1975	148.9x23.5x5.5	D12x10401	22.0	1600	C:470 T:45	BRD-SWE	
35	SVEA CORONA	SWE	12578	Silja Line	1975	152.4x22.0x5.8	D14x 5999	22.0	1200	C:240 L:26	SME-FIN	
36	PETER PAN	BRD	12528	TT Baga Line	1974	148.9x23.5x5.5	D12x10401	22.0	1600	C:470 L:45	SME-BRD	
37	NORSTAR	NED	12502	North Sea Ferries	1974	153.0x24.7x5.5	D12x 9000	19.0	1243	C:520 T:11	GBR-NED	
38	CYRINOS	FRA	12500	SNCF	1979	138.6x23.0x5.9	D14x 7800	22.0	1667	C:440 L:32	FRA	
39	DANA GLORIA	DEN	12348	DFDS	1975	152.4x22.0x5.8	D14x 5999	22.0	1200	C:240 L:26	DEN/SWE-GBR	ex MELLAND
40	SILJA STAR	FIN	12343	Silja Line	1975	152.4x22.0x5.8	D14x 5999	22.0	1200	C:240 L:26	SME-FIN	ex BORE STAR
41	EL DJAZAIR	ALG	12124	C.N.A.N.	1972	130.4x22.0x5.6	D12x 7708	19.5	800	—	—	ex CENTRAL NO.3
42	SUN FLOWER	JPN	12116	Taiyo Ferry	1972	185.0x24.0x6.4	D14x 6520	24.0	1114	C:208 L:84	JPN	
43	SUN FLOWER 2	JPN	12090	Taiyo Ferry	1972	185.0x24.0x6.4	D14x 6520	24.0	1114	C:208 L:84	JPN	
44	EMPRESS OF AUSTRIA	AUS	12035	Australian National Line	1965	136.7x21.5x6.0	D12x 6846	17.5	440	C:158	AUS	
45	DROMING INGRID	DEN	11890	DBS	1980	152.0x23.7x5.6	D16x 4233	18.0	2000	C:200 R:40	DEN	
46	DAISETSU	JPN	11879	Taiheiyu Enkai Ferry Co.	1975	175.6x24.0x6.5	D12x13789	23.0	860	C:103 L:31	JPN	
47	LIBERTE	FRA	11819	SNCF	1980	141.5x21.9x5.9	D11x23400	21.5	1240	C:435 L:30	FRA	
48	DIANA II	SWE	11671	Viking Line	1979	137.0x24.2x5.5	D14x 5999	21.5	1900	C:555 L:40	SME-FIN	
49	AZUR	FRA	11609	Paquet	1971	141.8x22.6x5.5	D12x10177	21.0	800	C:259 L:30	FRA-ITA-GRE-TUN	ex EAGLE
50	BOLERO	NOR	11344	Fred Olsen	1973	122.1x21.9x5.5	D12x10177	21.5	1000	C:420 L:22	NOR-DEN	ex SCANDINAVIA
51	JONI HAMILTON GRAY	CAN	11260	CM Marine	1968	142.1x20.4x6.2	D11x15999	18.0	538	C:190	CAN	
52	FERRY AKASHIA	JPN	11210	Shinnhonkai Ferry Co.	1973	180.5x26.4x6.6	D12x15999	20.0	1387	C:150 L:11	JPN	
53	HABIB	TUN	11179	CTN	1978	143.3x23.5x5.9	D14x 5999	22.0	1150	C:350 L:45	TUN-FRA/ITA	
54	SAPPORO HARU	JPN	11097	Nihon Enkai Ferry Co.	1974	164.0x24.0x6.6	D12x13999	22.3	808	C:35 L:142	JPN	
55	TOLETELA	LIB	10839	General National	1974	151.2x20.7x6.5	D12x 8900	22.0	798	C:300	FRA-ITA-GRE-LIB	ex MONTE BRANADA
56	BARNATA	LIB	10839	General National	1975	151.2x20.7x6.5	D12x 8900	22.0	798	C:300	FRA-ITA-GRE-LIB	ex MONTE TOLEDO
57	TRELLEBORG	SWE	10800	Statens Jarnvagar	1981	170.0x22.5x5.8	D14x 5982	20.0	800	RN:680	SWE-BRD	
58	ROSELLA	FIN	10757	Viking Line	1980	136.1x24.2x5.4	D14x 5999	21.3	1700	C:575 L:45	SME-FIN	
59	KYDON	GRE	10714	A.N.E.K.	1953	154.0x20.0x	D11x 5529	14.5	860	C:180 L:60	GRE	
60	PRINS JOACHIM	DEN	10606	Danske Statsbaner	1980	152.0x23.7x5.6	D16x 4233	18.0	2000	C:200 R:40	DEN	
61	KRONPRINS FREDERIK	DEN	10606	Danske Statsbaner	1981	152.0x23.4x6.0	D16x 4233	18.0	2000	C:200 R:40	DEN	
62	TURELLA	FIN	10605	Viking Line	1979	136.0x24.2x5.4	D14x 5999	21.3	1700	C:575 L:45	SME-FIN	
63	FLAMINIA	ITA	10550	Tirrenia	1981	136.0x23.0x5.9	D12x 9599	22.0	1050	C:470 T:65	ITA	
64	MASSARIA	FRA	10513	Paquet	1971	141.6x21.9x5.5	D12x 8001	20.0	810	C:280 L:38	—	
65	AURELIA	ITA	10500	Tirrenia	1981	136.0x23.0x5.9	D12x 9599	22.0	1050	C:470 T:65	ITA	
66	CLIDIA	ITA	10500	Tirrenia	1979	136.0x23.0x5.9	D12x 9598	22.2	1050	C:470 T:65	ITA	
67	DOMIZIANA	ITA	10500	Tirrenia	1979	136.0x23.0x5.9	D12x 9598	22.0	1050	C:470 T:65	ITA	
68	EDILIA	ITA	10500	Tirrenia	1979	136.0x23.0x5.9	D12x 9598	22.0	1050	C:470 T:65	ITA	
69	NOHENTANA	ITA	10500	Tirrenia	1980	136.0x23.0x5.9	D12x 9598	22.0	1050	C:470 T:65	ITA	
70	SIR ROBERT BOND	CAN	10433	CM Marine	1975	135.3x21.7x5.1	D14x 2231	17.0	—	—	—	
71	SAINT KILLIAN II	EIR	10256	Irish Continental Line	1973	156.7x19.5x5.1	D12x 6619	21.0	2000	C:418 L:36	EIR-FRA	
72	TASSILI	ALG	10233	C.N.A.N.	1971	130.4x22.0x5.6	D12x 7607	—	900	—	FRA-ALG	ex CENTRAL NO.1
73	WHITE SANDO 2	JPN	10182	Sanke Kaiun Co.	1981	155.6x22.7x5.8	D12x11699	21.1	1050	C:6 L:120	JPN	
74	ABEGHEIT	CAN	10130	CM Marine	1983	122.4x21.5x6.1	D16x 2200	17.0	900	C:250 T:40	CAN	
75	PRINCESS OF ACADIA	CAN	10051	CM Marine	1981	146.3x20.5x4.6	D14x 3638	15.5	750	—	CAN	
76	STENA SAGA	SWE	10034	Stena Line	1967	141.2x22.5x5.5	D14x 2519	18.0	1300	C:275 L:28	NOR-DEN	ex PATRICIA

NOTE  
 ALG : アルジェリア , AUS : オーストラリア , BAH : バハマ , BRD : ドイツ  
 CAN : カナダ , DEN : デンマーク , FIN : フィンランド , FRA : フランス  
 GBR : イギリス , GRE : ギリシャ , ITA : イタリア , JPN : 日本 , LIB : リビア  
 LIB : リビア , NOR : ノルウェー , SWE : スウェーデン , TUN : チュニジア  
 EIR : アイルランド

NOTE  
 B : Gas Turbine , D : Diesel  
 C : Cars , L : Lorrys (Truck) , R : Railway waggons , T : Trailers (12m)

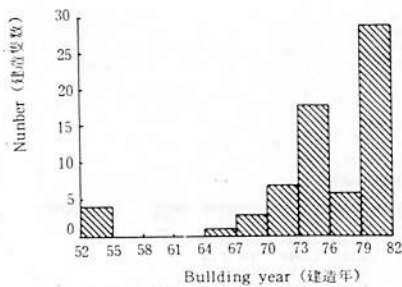


図1 建造量の推移

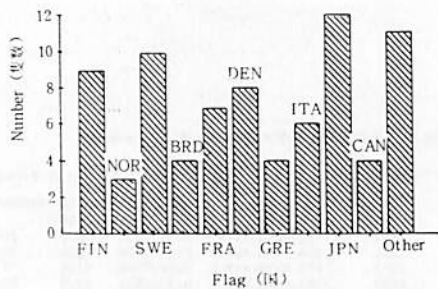


図2 国別保有隻数

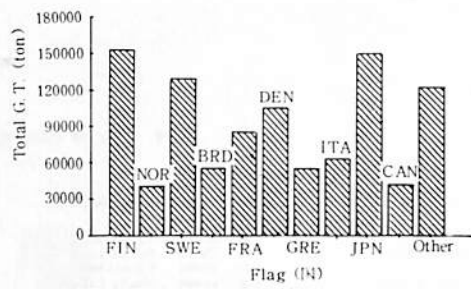


図3 国別保有量 (総トン数)

総トンの第三世代のカーフェリー群というわけである。日本の長距離カーフェリーの場合は、欧州の第二世代のカーフェリーをモデルとしており、一部それを大型化したもの（さんふらわあクラス、いしかりクラス等）が欧州に先がけて登場したと見ることができる。ただし、先に述べたように内容的には欧州のカーフェリーとはずいぶん違った形になりつつある。（つづく）

筆者：いけだ よしほ／大阪府立大学  
船舶工学科



OIAU HOLLANDIO

HORSA





## 安全な航海のため、 操舵室の窓はクリアーに。

結露・氷結から視界をまもりまます。  
変わりやすい海洋気象、飛び散るしぶき、  
吹き付ける氷雪、操舵室の窓は、どうしても曇りがちです。

でもヒートライトCの窓なら、いつも快適な視界をお約束します。ヒートライトCは、ガラス表面に薄い金属膜をコーティングして通電発熱させ、曇りだけでなく、氷結を防ぎ、融雪もする安全な窓ガラスです。もちろん金属膜は透視の妨げにはなりませんし、被膜の保護や感電防止も万全です。またガラスは万一割れても破片の飛び散らない安全な合わせガラスです。

**ヒートライト®C**

 **旭硝子**

〒100 東京都千代田区丸の内2-1-2 (千代田ビル)  
☎(03)218-5397(加工硝子部)

# 写真でみる 商船の系譜(1)

Genealogy of Merchant Ships

野間 恒

## まえがき

本号から、商船の発達の足どりを写真によって紹介することになった。筆者は、すでに先々月号から「商船のインテリア」を担当しているので、同一人が2種もの連載を寄せることはどういうものかと逡巡したが、編集部のお勧めもあるので、厚かましくもお引き受けした次第である。

筆者は若年の頃から船に興味をいだき、学校では交通経済を専攻したのち、船会社に奉職して今日に至っている。学問と社業の傍ら海運史や船舶史を研究するうちに、いろいろな資料が手元に集まるようになった。若年の頃は船への愛着から、無我夢中で資料を収集したが、現在は内外に多数の知己を得て、関係資料が自然に手元に集まるようになった。考えてみれば、筆者の手元にある多くの資料は、これまで、社会のどなたかのご厚意によって入手可能となったものばかりである。だから筆者としては、この果実(資料)を私蔵(死蔵)することなく、社会に還元して後進同好者の研究に役立たせたいと願っていた。

前述のように、このたび本誌のお勧めで、筆者所蔵の資料がこのような形で公開できるのは望外の喜びである。この連載が貿易国日本をこれから背負って行く若人にとり、筆者と同様に海運と船舶に対する真摯な愛情をいだかせる縁(よすが)になることを願うものである。

このシリーズは、商船(主として客船)の発達を写真で語ろうとするものである。あらゆる商船の変遷を包括的にかつ時代順に紹介するのが、最も一般的な方法である。しかし、本連載では原則として会社別にその所有船を時代順に並べることとしたい。この手法では会社別の比較の妙は期待できぬ反面、ひとつの船会社で社船建造の歴史のなかに流れているデザイン・クリテリアとその変化——それは時々物流動向や経済的要請をうけた造船技術水準に裏打ちされたもの——が読みとれるという利点がある。

筆者は船の形態にも少なからざる興味をいだくがゆえに、そ

のような視点からこのシリーズを構成しようと思っている。ただ、手元の資料だけという制約から、特に古い時期の写真には鮮明度に欠けるものが含まれているので、読者にとり見づらい点のあることをご容赦いただきたい。なお、本シリーズに登場する船会社は順不同であるが、世界に名の知れた会社の船はできるだけ紹介するようにしたい。

## ホワイト・スターラインの商船(1)

「商船の系譜」の第1回には、イギリスのホワイト・スター・ラインをとりあげる。この会社の正式名称は、オセアニック・スチーム・ナビゲーション社 The Oceanic Steam Navigation Co. と呼ばれる。その社旗が、赤地に白い星ひとつを描いた三角旗であったことから、ホワイト・スター・ラインというのが通称になった。

一介の梟雄 Thomas H. Ismay (1837-99)により、1869年リバプールに設立され、アメリカの巨大財閥傘下に入った期間(1902-34)を含めて65年のあいだ、数々の新機軸をもつ優秀船を北大西洋航路に投入し、内外のライバル船社と激しい競争を繰り返しつつ、独自のサービスを武器にした定期船会社の地位を保持した。

同ラインは、世界不況の影響をうけて1934年キューナード・ラインと合併され、キューナード=ホワイト・スター・ラインとなり、更に1947年キューナード側がホワイト・スター部分の株式を買い取るにおよび、完全にホワイト・スターの名は消滅してしまったので現存していない。しかし、特に客船サービス分野では、旧大陸から新大陸への移住客の潜在的な要求を先取りしたさまざまな新機軸を打ち出して名をなし、世界海運史上に一闪の光芒を放った会社である。

●オセアニック  
OCEANIC  
(1871-96)



3,707総トン。長さ143メートル、幅12メートル。主機2連成レンプロ、単暗車。速力14ノット。船客定員1等166、3等(スティアレジ)1,000、乗組員143。ホワイト・スター・ラインが所有した最初の汽船で、かつ最初の本格的な定期航路(リバプール～ニューヨーク)用に建造された4姉妹船の第1船。長さとの比が10対1を超えるという、非常に細長い船体で、船

内設備にも新機軸が採り入れられていた。たとえば、本船ではじめて1等船室と食堂が船体の中央に置かれ、各船室には舷窓が装着されていた。1875年新造船ジャーマニックGERMANICの就航に伴い、同社が新たに開設した太平洋線(サンフランシスコ～横浜～香港)に投入された。1986年解体された。(picture: S.H.S.A.)

同ライン創立時に資金面でバックアップした Gustav Schwabe との約束で、ホワイト・スター・ラインの所有船は、最初から一貫してベルファーストのハーランド・アンド・ウルフ造船所の設計と建造によることとなった。この時に船主と造船所のあいだで交わされた契約は、極めて独特な内容を盛りこんだものであった。たとえば、造船所はホワイト・スター・ライナー建造にあたり、最良の材料のみを使用すること/契約船価は固定せず、コスト・プラス・マージン方式をとる/その代り造船所側は、ホワイト・スター・ライナーと競合する航路に使われるような他社船の建造は引き受けない等であった。ホワイト・スターとハーランド・アンド・ウルフは、世界の造船史上で例をみないほど密着した関係を永続させた。

前述のように、ホワイト・スター側からは、利用客や荷主の潜在的希望を先取りした多くの注文が造船所へなされ、彼等はそれを受けて、技術と使用材料の粋を尽した船舶を建造したのである。だから、ホワイト・スター・ライン所有船のなかには、歴史にのこる数々の名船が

輩出した。ハーランド・アンド・ウルフで建造された船は、性能や設備が良かっただけでなく、その外観は極めて優美というか典雅というに価するものであった。このような「美しい船」が、当時唯一の大陸間交通手段であったこともあり、人びとの心のなかには、優秀客船にたいする傾倒心が広がったともいえる。なお、同造船所の手になる有名商船で現存しているものにはキャンベラ CANBERRA (44,807総トン、1961年建造)がある。

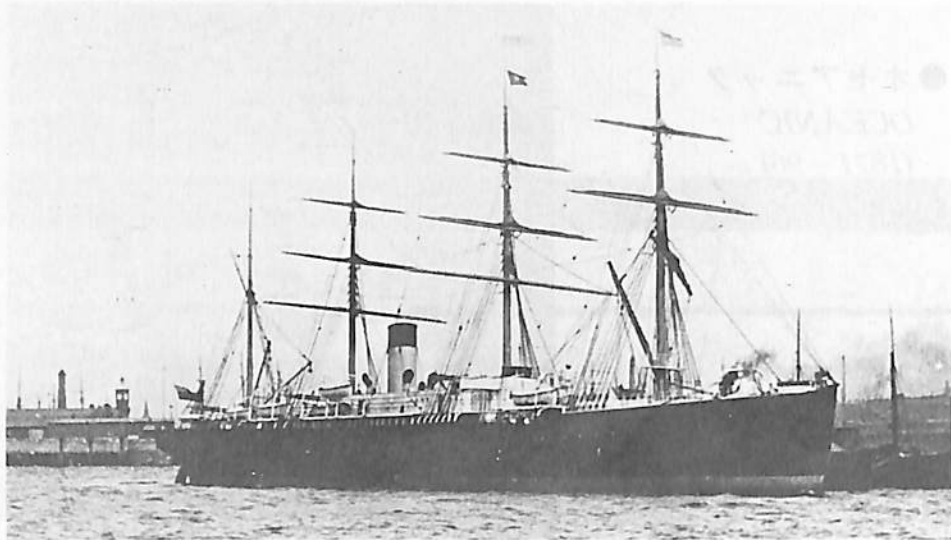
ついでながら、ホワイト・スター・ラインとハーランド・アンド・ウルフ造船に興味あるかたには、次の書物をお薦めする。

"White Star" by Roy Anderson, T. Stephenson & Sons (英) 出版

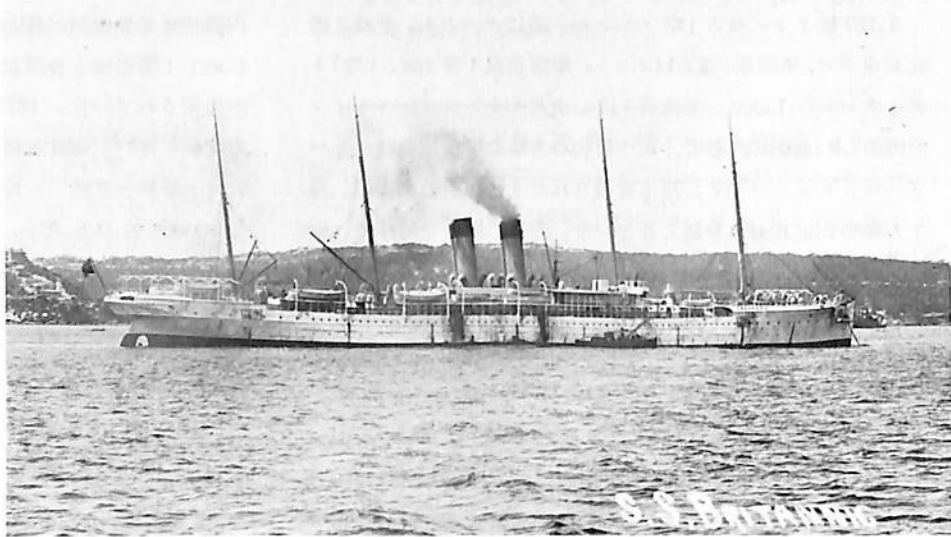
"Famous Liners of the Past, Belfast Built" by Laurence Dunn, Adlard Coles (英) 出版

筆者：のま ひさし / World Ship Society 会員

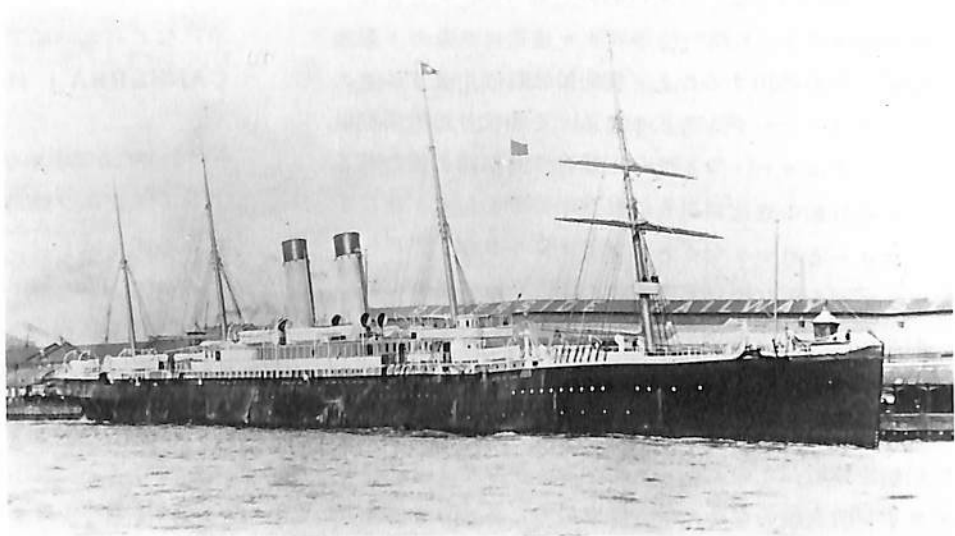
● アドリアティック  
*ADRIATIC*  
(1872-99)



● ブリタニック  
*BRITANNIC*  
(1874-1903)



● ジャーマニック  
*GERMANIC*  
(1875-1950)





3,888 総トン。長さ 138 メートル、幅 12メートル。主機 2 連成レシプロ、単略車。速力 14ノット。船客定員 1 等 50、2 等 50、3 等 800。オセアニックの改良型で、姉妹船ゲイリック G A E L I C と共に建造されたが、これによりホワイト・スター・ラインのニューヨーク線はウィークリー・サービスが可能になった。本船は就航の 2 カ月後にクイーンズタウン～ニューヨーク間を 7 日 23 時間 17 分（平均速力 14.52 ノット）で走破し、ライバルのキュナーダー、スコシア SCOTIA が 1866 年いらい保持していた横断記録をやぶった。本船には商船としては初めてガス燈が照明に使われ、サロンには 12 個のバーナーが輝いていた。しかし、この試みも結果的には失敗で、荒天航海時のガス漏れに悩まされたといわれる。当時は航海術が未発達のため

あつたか、本船はその生涯に多くの衝突事故をおこしている。すなわち、1874 年キュナーダーのパーシア PARTHIA と衝突、75 年帆船コロムバス COLUMBUS、ハーベスト・クイーン HARVEST QUEEN を、78 年には G.A. バイク G.A. P I K E をいずれも沈没させている。1899 年解体。写真はニューヨークに向けてリバプール港を出帆する本船の姿。

(photo : Peabody Museum)

5,004 総トン。長さ 139 メートル、幅 14メートル。主機 2 連成レシプロ、単略車。速力 15 ノット。船客定員 1 等 220、3 等 1,500、乗組員定員 135。1870 年代のリバプール～ニューヨーク定期サービスは、キュナーダー、インマンそれにホワイト・スターの間で熾烈な競争が展開されていたが、ホワイト・スター・ラインはかねてから同航路に最大かつ最高速の新造船を投入すると宣言していた。この結果として誕生したのが本船とジャーマニック GERMANIC の姉妹船である。在来船よりも幅を拡げたが、主機出力を増加（600 馬力→760 馬力）させたので、1876 年に横断記録を更新した。（クイーンズタウン～ニューヨーク間 7 日 13 時間 11 分）北大西洋航路に 25 年間活躍したのち 1899 年ボーア戦争で徴用され、南アフリカへの兵員資材輸送に従事

した。1900 年のオーストリア連邦設立式典の際、英本国の代表艦として派遣された。写真はその時のもので、この時のために船体は純白に塗装されている。1903 年ハンブルグで解体された。本船は新造当時、航海中にはプロペラ・シャフトをキール・ライン以下に斜めに下げる構造になっていた。これは、推進効率の向上と、荒天航行時のプロペラ空転回避を図ったものである。しかしこの工夫は成功せず、わずかに航海ののち固定シャフトに改造された。また、本船は年月を経るにつれて速力が出るようになり、1890 年代の初期には、16 ノットも記録した。

(photo : I. J. Farquhar)

5,008 総トン。その他要目はブリタニックに同じであるが、商船で初めて船内強制換気装置が採用された。就航 2 年後、北大西洋横断記録を更新した。（西航：平均速力 15.76 ノット）1895 年の大改造で、中央部ハウス上に甲板が増設された。同時に主機が 3 連成に換装され、煙突も長くなった。その 4 年後、冬のニューヨーク港に停泊中、甲板上に出来た結氷のため転覆した。その後復元なり 1903 年までホワイト・スター・ライン傘下で活躍したが、翌年アメリカン・ラインを経てドミニオン・ラインへ売却された。1905～09 年間は、オタワ OTTAWA という名でカナダへの移民輸送に使用された。1910 年トルコ政府へ売却され、グル・ジェマール GUL D J E M A L と改名されたが、それから 40 年間も命脈を保ち、1950 年に解体されるまで

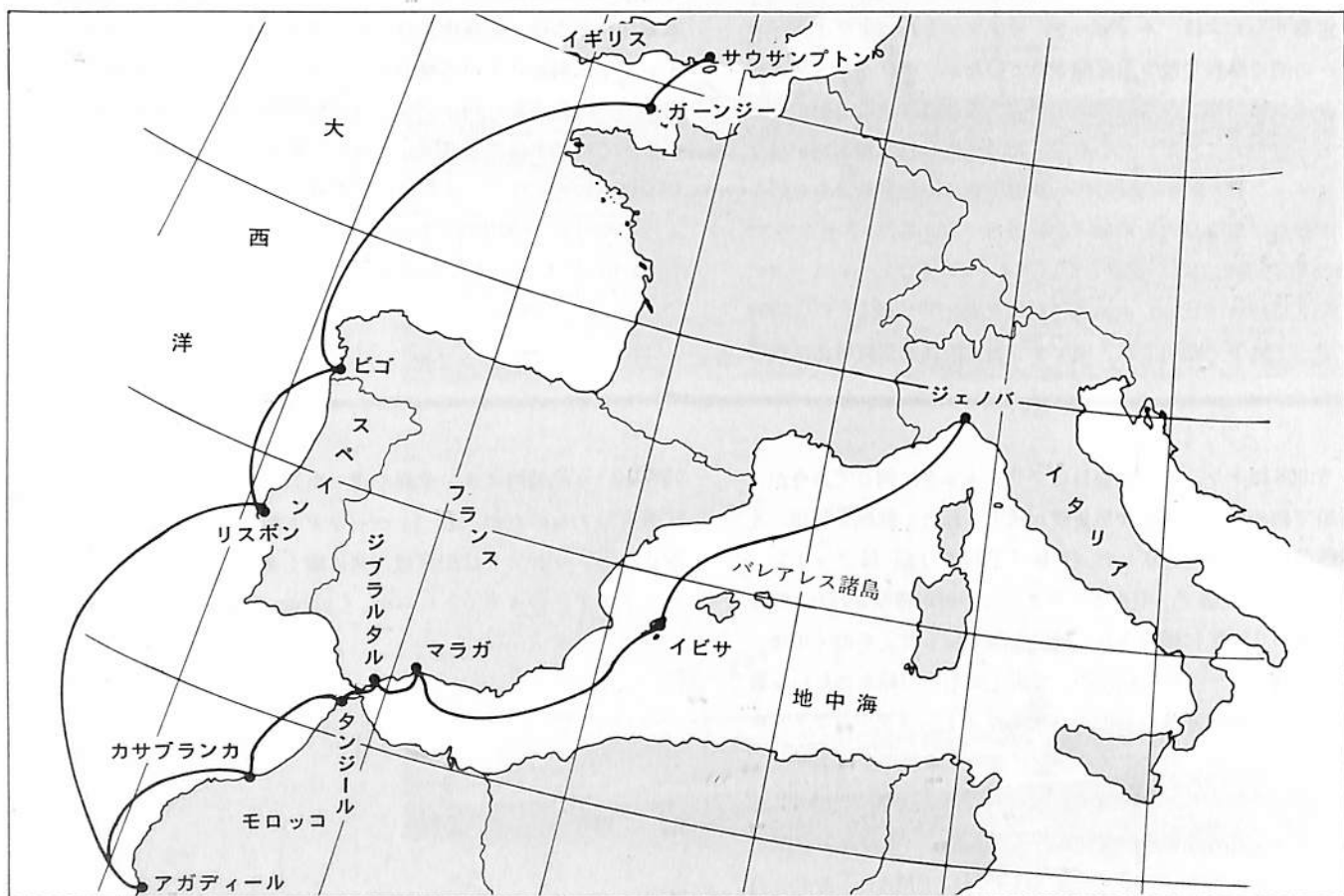
75 年という記録的に永い生涯を送った。写真は 1895 年改装後の状態を示すものだが、E. J. ハーランド卿の設計になる本船にみられるエレガントな船容は、後に続く多くのホワイト・スター・ライナーのモデルとなった。（photo : Raul Maya）



# ビスタフィヨルド号の旅

## 地中海, イベリア, モロッコ紀行

中原 尚臣



ビスタフィヨルドのクルーズ・コース

私がビスタフィヨルド号にはじめて出会ったのは数年前で、場所はノルウェーのオスロ港だった。その時以来この船は機会があれば乗ってみたいと思っていた豪華客船の一つでもあった。今回その願いが実現したイベリア、モロッコ・クルーズはこれまでのきまりきった地中海観光航路とは一味違った趣きがあった。

船はイタリアのジェノバ港を出帆して、地中海を西へスペインのイビザ島、マラガ、英領ジブラルタル、モロッコのタンジール、カサブランカ、アガディールに寄港、反転して大西洋を北へポルトガルのリスボン、スペインのビゴ、イギリス海峡のガーンジー島そして英本土のサウサンプトンへと12日間の船旅だった。

#### ●1983年5月22日(日) ジェノバ出帆

ビスタフィヨルド号がジェノバ港を出帆したのは5月22日。雨上りの街は夕日に映えて美しく浮かび上っていた。ひとしきり甲板では船員たちが出帆準備に忙しく立ち働いていたが、やがて灰色のスマートな船体は静かに港を離れ、紺碧の地中海を西へ向って動きだした。薄闇の中に快調なエンジン音が力強いリズムを刻んでいる。

私の船室はAデッキの678号室。整理ダンスの上にはシャンペンが冷えており、赤いバラの一輪どしには「ウェルカム アボード」と書いた船長の歓迎カードがそえてあった。その気のきいたサービスぶりがうれしかった。

机の上のタブロイド版の『船内新聞』にはサテライトからキャッチした世界のニュースや経済ニュースをはじめ

天気予報、船の位置、速度などが掲載。『船内案内書』には船内の催物、料理献立表、寄港地の観光案内、夕食服装などについてこと細かに記されている。『デイリープログラム』は表紙にその日の日の出と日の入の時刻が書いてある。ページをめくると最初にマグナー・ベルンツェン船長 (Capt. Magnar Berntzen) の歓迎の辞が目につく。「私と部下の乗組員たちは皆さんの乗船を心から歓迎します。今日からビスタフィヨルド号は皆さんの楽しい家庭であり、われわれとともに毎日の航海を楽しんで頂きたい」とある。

#### ●5月23日(月) 地中海西へ

翌23日、朝早く起きて潮風を胸いっぱい吸いながら甲板を散歩。船は20ノットの速力で地中海を西へ向って走っている。

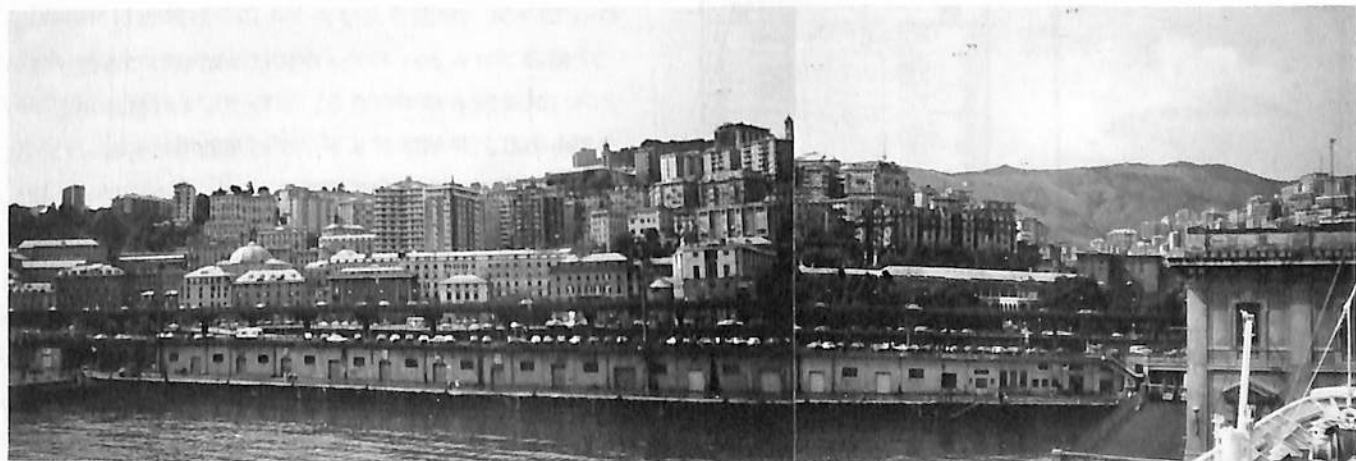
今日は船の構造と施設を説明しよう。

ビスタフィヨルド号は1973年にイギリスで建造されたノルウェー籍船。現在ではノルウェイジャン アメリカ・ラインに所属。総トン数24,292トンと姉妹船のサガフィヨルド号よりやや大きい。全長191メートル、幅25メートル。クルーズの場合は客数を640名に限定し、350名の船員が客のサービスにあたっている。速力も平均して20ノットの快速で、スタビライザーの機能もよく働きの動揺を感じない。

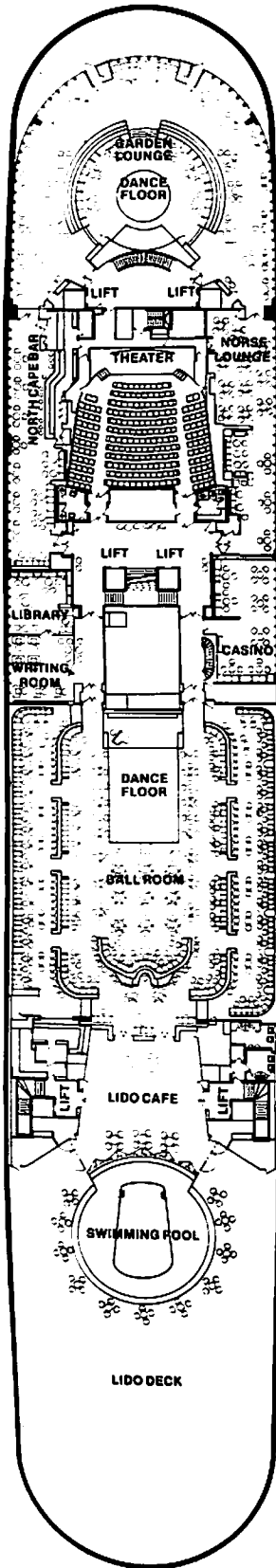
船の高さは9階建のビルと考えればよい。船倉に近いCデッキには体育室、プール、サウナとマッサージ室がある。

2階のBデッキには医務室と病院があるほかは船員た

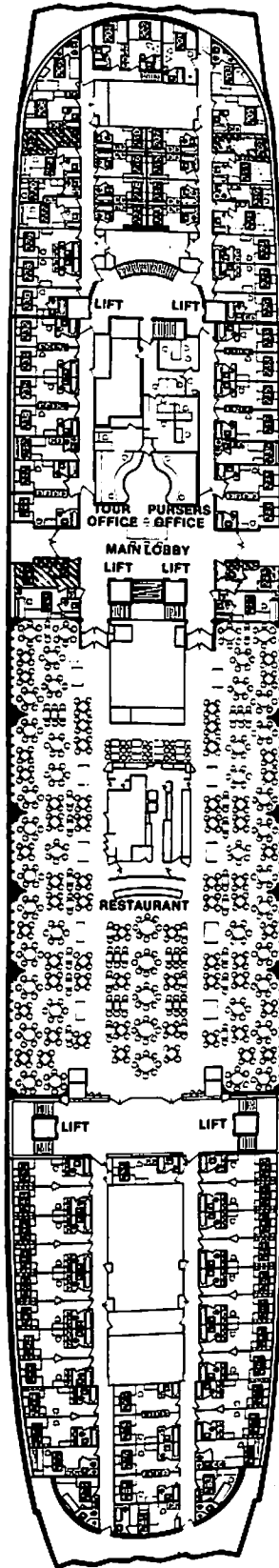
#### ●ジェノバ埠頭



## VERANDA DECK



## UPPER DECK



ちの船室。

3階のAデッキには写真屋があり記念撮影の写真が展示されている。近くの廊下には美容室と理容室が隣り合わせになっている。

4階のメインデッキはほとんどが船室だが、世界の高級品を集めた免税店があるので、航海中はご婦人方ににぎわっている。

5階のアップーデッキにはギャングウェイ(出入口)があり、メインロビーを挟んでホテルのフロントにあたるパーサーズ・オフィスと旅行案内所がある。隣は700名の客を収容できる広いビスタ食堂である。この食堂は両舷がガラス窓になっているので大海原の雄大な景色や島々を眺めながら、ゆったりとした気分でワインを飲みながら食事を楽しむことができる。

6階のベランダデッキは船の娯楽場である。まず船先のガーデンラウンジはその名のとおり観葉植物で埋めつくされたサンルームといった感じで、調度品も落ち着いた渋い緑の色彩で統一されている。昼間は会議場や教室に使われているが、夜は社交ダンス場にもなり、深夜ともなれば若者たちのモダンジャズでにぎわっている。背中合わせの劇場は500名は収容できる広さで、昼夜2回の映画のほか寄港地の観光説明や講演場に使用される。劇場の両側にはノースケープバーとノースラウンジがある。世界の読物を集めた図書室、書きもの室、航海中は深夜まで開いているカジノ、夜のエンタテイメントの会場や社交場ともなる豪華なボール・ルームがあり、船尾にはビュッフェスタイルのリドカフェとプールがある。プールサイドのリドデッキは老若男女の甲羅干しでにぎわっている。

7階のプロムナードデッキには2船室つづきのデラックススイートが4つある。このデッキは散歩用のデッキでもあり、早朝はジョギングの運動場にもなっている。船尾のクラブバイキングは豪華なナイトクラブで、壁、インテリア、調度品とも鮮やかなえんじ色で統一され、“ふくろう”と呼ばれる深夜族でにぎわっている。最後尾のスポーツデッキでは半裸の男女がクレー射撃、デッキテニス、デッキゴルフなどのスポーツを楽しんでいる。

8階のサンデッキは超デラックス船室で占められ、応接室、書斎、寝室など3船室つづきのくビスタ・ペント

ハウス>と<スター・ペントハウス>がある。ペントハウスの名も地中海、太平洋、カリブ海、大西洋、バルチック海、北極海とこの船が航海する海洋の名称を付けてある。

9階のオフィサーズデッキには操舵室のあるブリッジのほかには通信室があり、船長をはじめ高級船員たちの船室もある。

＊

この日は午前10時からライフジャケットをつける救助訓練がおこなわれ、プロムナードデッキに整列して点検を受けた。また遭難の場合に乗り込む救命ボートのナンバーも決められた。午後は昼食後、クルーズディレクターのピーター・ハグマンさんの先導でブリッジを見学、アペランド副船長から最新の航海機器やコンピュータ操作による自動パイロットの説明を聞いたり、船の進行方向を海図上で読む方法や、点鐘の数と時間など航海術の初歩的知識を教わった。2時から劇場で明日寄港するイビザ島の観光説明を聞く。3時からプールで体調を整えて6時からの船長の歓迎パーティに出席する。ソーシャル・ディレクターのイングリッド・クラ嬢の紹介で船長と握手、簡単な挨拶と記念撮影をする。今夜は儀礼的なパーティーではあるが船長の招待で、カクテル・パーティーと晩餐会。今宵は船長たちもボール・ルームに現れ、淑女たちとダンスに興じた。

#### ●5月24日(火) イビザ島上陸

24日朝 船はイビザ沖合に停泊していた。朝食後ランチで上陸。朝日の強い光が目にしみる。白い小さな家が岩山を埋めつくし、迷路のような道と階段がつづいている。海岸には近代建築のホテルが立ち並び、ヨーロッパからやってきた観光客でにぎわっている。バスで島めぐりをする。16世紀に作られたという城壁内の旧市街サン・アントニオでは封建時代からつづいている旧家、サン・ドミンゴ教会、大寺院、考古学博物館などをめぐる。

またサン・ホセでは19世紀に建てられたという美しい寺院で珍しいステンドグラスやキリスト像を見物した。さらにバスはサリナス地区の塩田を通過してイビザに帰り、丘の上の古城からイビザの街の美しい景色をしばらく眺めて昼前に船に帰った。



## 船の食事 1

食欲旺盛で胃の丈夫な人なら、1日7回以上の食事を楽しむことができる。朝6時半には早起鳥のためにコーヒーとクロワッサンくらいの軽いモーニング・サービス。8時に朝食。11時にブリヨンとクラッカー。午後は12時半に昼食。4時にお茶とお菓子。7時に夕食。11時にビュッフェ・スナックの夜食。このほかりド・カフェでホット・ドッグやハンバーガーが立食できる。

#### □ビスタ食堂の食事

##### 朝食 毎日同じメニューで11コース

- 1 冷たいジュースまたは果物
- 2 冷たいまたは温かいシリアルズとミルク
- 3 クロワッサン、トースト、ペーストリー
- 4 卵料理・特別料理、オムレツ類
- 5 グリルもの ラム・チョップ、ハンバーガー、ハム、ソーセージ類
- 6 ポテト ハッシュ、ライオネース類
- 7 冷肉料理 ハム、ソーセージ、いわし油漬など
- 8 チーズ類
- 9 ジャム、ジェリー類
- 10 飲みもの 各種コーヒー、紅茶、チョコレート類
- 11 ヨーグルト類



アッパーデッキのレストラン

午後は劇場で、昨年4月ビスタフィヨルド号を舞台にして撮ったジョン・ボイド出演の映画『5人のテーブル』が映写され人気を呼んだ。スポーツデッキでクレイ射撃の腕前を試したが成績不良。お茶の時間で一服して、ビンゴゲームに挑戦したが見事全敗。夕食後はボール・ルームで少女たちが演ずるイタリア、ギリシャ、スペインなどの民族舞踊を見る。

●5月25日(水) マラガ

25日朝 スペインのマラガ港に着く。コスタ・デル・ソルとして知られる美しいマラガの海岸にはホテルや別荘が立ち並び夏のリゾートとして若者たちでにぎわっているが、一方には昔ながらの民家の白壁に強い陽の光が映えて、美しいアンダルシア地方の風物詩をかたちづいている。

バスを駆って市内観光に出かける。イスラム文化の遺跡として知られるアルカサバ城、16世紀に建造されたルネッサンス式のカテドラル、小高い丘の上に建つヒブラルファーロ城などを見学してグラナダへ向う。グラナダでは13世紀半ば頃グラナダ王として独立したルアマル王が世界の楽園をめざし、アラブ芸術の粋をこらして建造したアルハンブラ宮殿とヘネラリッフェ庭園を見物した。夜はマラガ大学のグリークラブのメンバーが演ずるコーラスや民謡を楽しんだ。

●5月26日(木) ジブラルタルータンジール

26日朝 <ジブラルタルのヘラクレスの柱>で知られるジブラルタルに着く。早速探訪に出かける。ジブラルタルはイギリスの直轄領であり、ジブラルタル海峡の入口を扼する堅固な要塞でイギリス海軍の根拠地でもある。初めて見る要塞には物々しい警戒は無く、守備態勢も目につかない。軍事施設は岩の中の地下室にあるらしい。ただ岩山の中腹にある監視所らしい建物の上に<ユニオンジャック>がはためき、岩山の中腹くらいから海峡を眺めると対岸のモロッコの山々が手に取るように見える。観光用の鐘乳洞と野猿公園などを見物して船に帰る。

船は正午ジブラルタルを出帆して午後1時に時差調整のため2時間遅らせ、新しい時間の午後1時にモロッコのタンジールに着いた。

タンジールはモロッコの玄関口で自由貿易港らしく商業活動が盛んで、街を行きかう人々も活気にあふれている。街には近代建築も多いが白い壁の民家とカラフルな回教寺院が目立つ。新市街は旧市街を取り巻くようにして小高い丘の上に広がり、王様の離宮をはじめ政治家、豪商の別荘や各国大使館の豪華な官邸が並んでいる。旧市街は港寄りに城壁で囲まれた地域で約2万の市民が住んでいる。メディナ地区には食料品や日用品などあらゆる生活必需品を売る店が、入りくんだ狭い通路にひしめ

## 船の食事 2

きあっている。

今夜の夕食はシェフご自慢の特別料理、《スカンジナビア・ディナー》で珍味。食後のショーは珍しくクラシック・ミュージックの夕べで、シューベルト、ドボルザーク、メンデルスゾーン、パガニーニらの名曲が演奏された。

### ● 5月27日(金) カサブランカ

27日朝 モロッコ最大の都市カサブランカに着いた。大西洋に面した商工業の中心地だけあって、この国の輸出入の4分の3を扱っているそうだ。海岸に面した旧市街の周りに半円状に近代建築の新市街が延びている。街や港を見おろす高台には優雅な別荘が立ち並び、海岸にはホテルやレストランがたつらなっている。一方旧市街のメディナ地区の歴史は古く、今日でも庶民の生活の広場として栄えている。近郊のスパルテル岬やヘラクレス洞穴を見物して、バスはマラケシに向った。ほこりっぽい単調な街道を約3時間走ってようやくマラケシに着いた。旧市街でモロッコ料理を試食したが、香料の入った肉と鶏のごった煮を手づかみで食べるはめになってしまった。午後はモロッコの典型的なイスラム文化を訪ねて旧市街を観光した。マラケシのシンボルとも言われるイスラム教徒の殿堂クトウピア塔、メディナの南にあるサアディン朝の墳墓群、バヒヤ宮殿、広大なメラナ庭園や各王朝の遺物などを見学した。メディナの混雑した狭い迷路を回ってメディナの中心にあたるジェマ・エル・フナ広場に出た。ごったがえすこの広場では屋台の物売り、ポロギレをまとった水売り、蛇使い、占い師、猿回し、民族舞踊師、口から火を吹く人など大道芸人たちが群がる見物人たちを楽しませている。

メディナの西側に広がる新市街には近代的なホテルや銀行、高級衣料店やレストランが軒を並べ、メディナとは対照的に近代的なモロッコ的一面がうかがえる。今夜のショーは芸達者な船員たちがお国なまりの〈水夫の歌〉を披露してやんやの喝采を拍した。

### ● 5月28日(土) アガディール

28日午後 アガディールの沖合に着く。〈モロッコのマイアミ〉と呼ばれる夏のリゾート。この街は1960年の大地震で壊滅したが、現在では立派な近代都市として生まれ変わり、中心街には官庁、銀行、高級商店など近代的

#### 昼食のメニューは毎日変わるが8コース

- 1 オードブル (マッシュルームとチェスターチーズのグラタン)
- 2 スープ コンソメ、クリーム、冷たいスープ、ジェリーなど
- 3 魚料理 ポーチド・パーチ、ひらめのフライ
- 4 卵料理 ポーチド・エッグとハムライス、オムレツとアンのジャムなど
- 5 アントレー 牛、羊、鳥、豚などの各種肉料理
- 6 グリルもの (サーロイン・ステーキなど)
- 7 サラダ トマト、きゅうり、ラディッシュにフレンチ、サウザンド・アイランド、ガーリックなどのドレッシング
- 8 デザート ホット・ラズベリー、チェリー・パフェ・ペーストリー、アイスクリーム各種など

#### このほかこの日の特別料理

- 1 冷たいノルウェー式料理 ジャンボえびのカクテル、うなぎのくんせい、油漬のにしんなど
- 2 スウェーデン冷肉料理
- 3 スペシャル・サラダ 鹿のロースト肉にペッパー、ベーコン、オレンジ、クランベリーを混ぜたもの



な建物が並んでいる。長さ6キロメートルの砂浜が最近  
急激に脚光を浴びたビーチ・リゾートになり、近代的な  
リゾート・ホテルが建ち並び欧米人たちが海水浴、ヨッ  
ト、ウィンド・サーフィンなどを楽しんでいる。街の西  
北の小高い丘には旧市街のメディナ地区跡の城壁が残っ  
ている。この城壁の下には大地震の罹災者15,000人が埋  
もれているようだ。またこの丘からはアガディールの街  
並や海岸の素晴らしい景色が眺められる。

#### [モロッコの印象]

短い時間でモロッコの都市を観光した印象は、宗教や  
風俗習慣が違っていても民族間の争いもなく、多民族の  
人たちが仲よく暮しているのが一番印象に残った。

しかし宗教の違いで1週間に3日の安息日があること  
も知った。回教徒は金曜日、ユダヤ教徒は土曜日、キリ  
スト教徒は日曜日と違った安息日に仕事を休んでいる。

イスラム教では富める者は貧しい者に恵みを与えるこ  
とによって幸福を感じ、貧しい者は恵みを与えられるこ  
とを当然と心得ているようだ。モスクの周辺は貧しい人  
たちが群がってほどこしを待っている。

街で行きかう女性を見ても、黒いベールで顔を隠して  
いる女性は少なくなり、若い女性たちは彫りの深い美し  
い顔にお化粧までしている。観光客相手の商店街では商  
品に値段が付けてないので買物に苦労する。売手と買手  
が激しく値段の駆け引きをしてきめるが、大抵言い値の

半分以下になるようだ。

＊

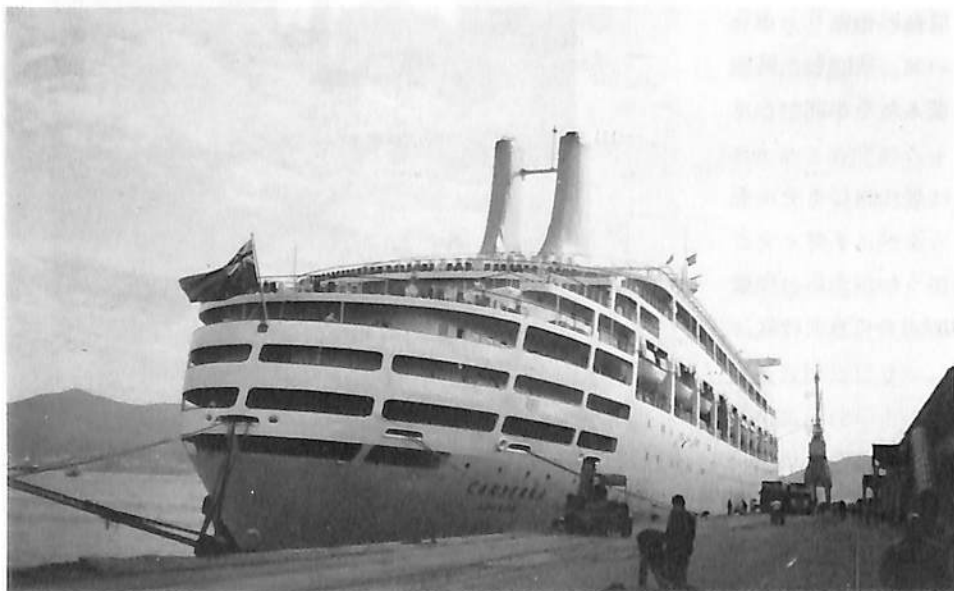
船は夕刻出帆してポルトガルのリスボンに向った。夕  
食のメニューはシェフが腕を振るった《フランス料理》、  
デザートにはカサブランカで積み込んだ《新鮮なイチゴ》  
と特筆してあった。今夜のショーは「アメリカよ今日は！」  
と題するアメリカの夕べ。芸人総出演でアメリカ式の  
歯切れのよいジャズ音楽と激しいモダン・ダンスを踊っ  
て、観客をすっかり魅了した。

#### ●5月29日(日) 大西洋を北上中

29日 船は終日大西洋を北に向って航海している。午  
前中は明日寄港するポルトガルのリスボンの観光説明を  
聞いたり、日曜日の礼拝に参加したり、のんびりとから  
だを休めた。お昼はノルウェー料理の展示会がボール・  
ルームで開かれた。12人のシェフが腕によりをかけて作  
った20種くらいの違った料理を陳列して、目で見る料理  
の美しさを見せてくれた。午後は運動のためにクレイ射  
撃や競馬ゲームに挑戦した。夜はサンバなどラテンアメ  
リカの音楽やカラフルなダンスを楽しんだ。

#### ●5月30日(月) リスボン

30日 リスボンに入港。リスボン訪問は3度目で私に  
とってはいささか新鮮味がないが、昔の思い出をたどっ  
て観光ルートを回ってみた。サン・ジョルジェの城では  
白い孔雀は昔のように羽をひろげて歓迎してくれた。ア



●ピゴでキャンペラに会う



## 船の食事 3



●マグナー・ベルンツェン船長と筆者

ルファマ地区も昔のままで清潔とは言えない。ベレムの塔やジェロニモ修道院も昔のままでさしたる変哲もない。リスボン郊外に住む友人S氏夫妻が訪ねて来たので船の昼食をご馳走した。リスボンも物価が上がっているが、まだ東京よりは住みよいそうだ。午後はリゾートのエストリルやカスカイスの海岸を歩いて昔をしのんだ。

またシントラ宮殿の豪華なムデハル風の建築やモザイク技法で飾られた華麗な装飾美は何度見ても素晴らしい。帰途ヨーロッパ最西端の海岸に切り立つ岩壁カーボ・ダ・ロカを見物、訪問記念の証明書もらった。船は夕方出帆してスペインのピゴに向う。夕食は《イベリア・ディナー》つまりスペイン料理。新鮮な魚貝類を中心とした料理が多くなかなかうまいものだ。夜は仮装舞踏会が開かれ、各国ご自慢の変装で観客をはほえませ深更までにぎわった。

### ●5月31日(火) ピゴ

31日朝 スペインのピゴに着いた。ガリシア地方最大の都市。またピゴは、スペイン第一の漁港として活気のある街である。波止場ではトヨタの自動車が陸揚げされていた。湾内ではカキの養殖が盛んで養殖台が無数に並んでいる。市内には近代建築が増えているが、露台のついたスペイン独特の建物が多い。また大聖堂、考古学博物館、昔ながらのスペイン情緒あふれる地域、スペイン土産を売る商店街など観光するところは多い。近郊には日本と同じような棚式葡萄園が多く、芳醇な良質の葡萄酒

- 4 シェフ推薦の冷たい料理 ほうれん草、ベーコン、マッシュルーム、卵、トマトにドレッシングを混ぜたものなど
- 5 サンドイッチ各種(クラブ・サンド、オープン・サンド、ハンバーガー・サンドなど)

### 夕食のメニューも毎日変わる。船長招待の晩餐会の例

- 1 アベタイザー ソビエトのマルソルキャビアに玉ねぎとゆで卵のみじん切り、サワークリーム、メルバトースト添え
- 2 スープ スッポンスープ、トリフ添え/マッシュルームのポターージュ冷スープ/パパイヤの冷ジェリースープ
- 3 魚料理 ビスタフィヨルド風の冷伊勢エビにカーディナルソース添え
- 4 シャンペン シャーベット(口取り)
- 5 肉料理 カンサス牛のロースト プライムリブにブロッコリー新芽の煮込み、ベークドポテト、えぞねぎの新芽添え/仔牛のバターフライに新ポテト添え
- 6 サラダ シェフ自慢のシーザーサラダ
- 7 デザート 新鮮ないちごにホイットクリーム、各種アイスクリーム
- 8 チーズ カマンベール、グレアなど各種

### ある日の珍しいシェフおすすめの夕食

- 1 中華料理の春巻にしょう油添え
- 2 ターボットかれいの煮つけ
- 3 南方スタイルのフライドチキン
- 4 コモノフいちご

このほか中華料理のほかには日本料理のてんぷらが出る場合もある。

## 船のワイン

ワインはワイン・リストに出ている世界各国の銘酒のほかに、夕食の料理に合ったおすすめワインがメニューの下に書いてある。たとえばシャトー・ムートン・ロートシルド 1971年から76年もの、シャトー・マルゴ 1974年もの、あるいはシャンペルトン・クロス・デベッツェ 1979年ものなど高級品もそろえてある。

を生産している。

ビゴの東北約150キロの古都サンチャゴを訪問した。かつてはヨーロッパの古寺巡礼の出発点として栄えた街。現在はヘルミネス宮殿跡に市庁舎、有名な大聖堂、陸軍病院跡の豪華なホテル、総合大学などどっしりとした重みのあるスペイン建築が並ぶ落ち着いた街だ。船は夕方ガンジー島に向かって出帆。夕食は生粋のフランス料理。味は格別だったが、メニューがフランス語だったので大弱り。今夜のショーは「パリより今晚は」華やかなパリの生活を描いたレビュー劇で、芸能人総出の熱演だった。

### ● 6月1日(水) 洋上を終日北へ

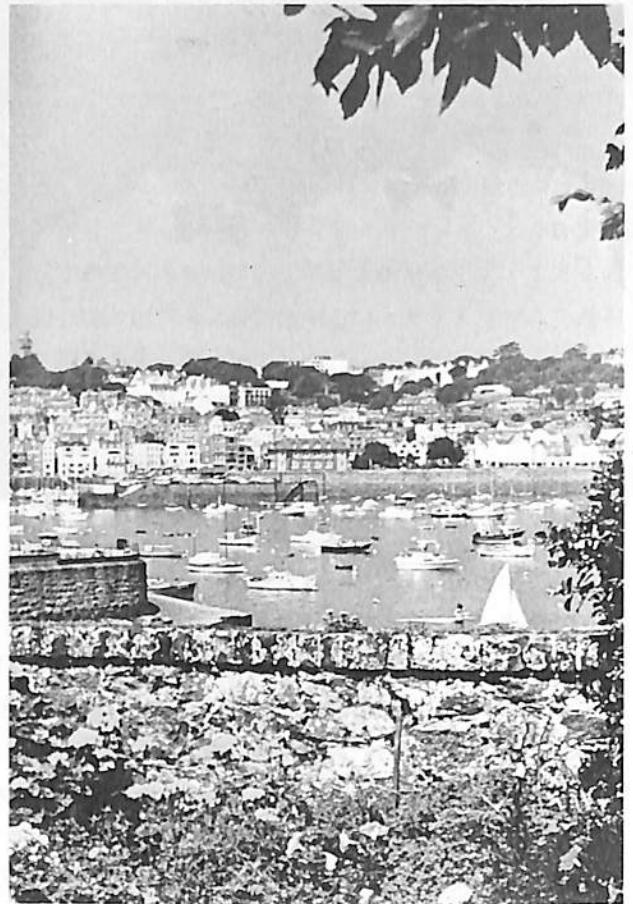
6月1日 今日洋上を終日航海。午前中に明日寄港するガンジー島の観光説明を聞く。午後は世話になったクルーズ・ディレクターのピーター・ハグマンさんとソシアル・ディレクターのイングリッド・クラールさんに再会を約してお別れの挨拶をする。夕食は船長の招待で、フェアウェル・パーティーと晩餐会に出席。夜はノルウェーの民謡でお別れのダンスを踊る。

### ● 6月2日(木) ガンジー島—サウサンプトン

2日朝 ガンジー島の沖合に着く。ランチで島の首都セント・ピーターポートに上陸する。波止場で観光係のお役人にもらった観光パンフレットによると、ガンジー島はイギリス海峡に散花する4つの島の1つで、イギリスから約130キロ、フランスから約50キロの位置にある。面積は63平方キロメートル、人口56,000(1983)。政体は1066年以来イギリス王室の領域だが、独立自治体で地主が行政権を握り島を治めている。しかしイギリスの女王は軍政官と副知事を派遣して島の行政を監視させている。島の産業は主として農産物で、有名なガンジー種乳牛、トマト、いちごなどをイギリスとフランスに輸出している。バスで島内を回り、乳牛の放牧場、いちご栽培畑、大学、官庁などを見学、海岸線をドライブして港近くの商店街に出る。食料品、日用品、衣料などは輸入品だが品物は豊富で、物品税や関税が安いのでヨーロッパの買物客が多い。

船は正午出帆、終着港のサウサンプトンに向った。午後は下船の手続きや荷作りで大わらわ。午後5時ごろ下船の準備も終わったので船長にお別れの挨拶をした。

「日本でまたお会いしましょう」とお世辞をまくと船



● ガンジー島

長はうれしそうに「ぜひ行きたいが、本船は姉妹船のサガフィヨルド号とともにイギリスのキューナード汽船会社に買い取られ、10月には移籍するので今後どうなるやら心配だ」と寂しそうだった。私が「イギリスの汽船会社の持船になると食事がまずくなりますよ」と水を向けると船長は「来年4月までは本船もクルーズの予約があるので、このままNACで配船するが、あなたの希望どおりシェフは残しておきますよ」とほほえんだ。最後に船長は「五つ星の荣誉に輝く豪華客船の名誉にかけても、これまでどおり皆様の期待に沿うよう努力します。グッドバイではなく、また会う日までオウ ルポアル」と日焼けした赤ら顔に白い歯を見せて握手を求めた。

船は午後7時、12日間の航海を終えてサウサンプトンの波止場に横着けになった。

筆者：なかはら しょうしん／朝日新聞社客員

## クルーズ産業は花ざかり - みなと・寄港客船・etc -

●  
茂川敏夫

### 港が見える

まず、遠景のカットから、次第に近づいていって、やがて埠頭の一部が見えてくる。

車で行く場合と、高架鉄道の続く駅のプラットフォームから港を遠望する場合とでは、その心象風景に映るものはかなり異なる。が、いずれにしても、「あ、港が見えた！」という胸のとときめきは、船のマニアであるからには、だれしも味う軽い興奮であり、第一の目標を見出したという喜びでもあるだろう。

ハドソン河に面したニューヨークの客船埠頭は、近接して行って、とある街角を曲がった所から、ふいに巨船の煙突と船首前面の鋭い曲線部分が眼前に覆いかぶさってくるような印象を受ける。そして、2万トン級から6万トン級まで写真集で見覚えのある各国自慢のスター客船が、文字どおり櫛の歯のような栈橋群に、舷を接して並んでいる風景には、カメラのシャッターを切る手間ももどかしいほどに興奮させられる。

横浜も桜木町方向から向かった場合、シルクセンターを正面に見て左折して栈橋手前のロータリーに曲がった瞬間、大栈橋の船の煙突とハウスの上部構造が視界に飛び込んでくる。それまでは、ありふれた並の市街地で、船や港の雰囲気はどこにも漂っていない。

ただし、帆船・日本丸の誘致・保存が決まり、市のシンボル・ゾーンが港町の雰囲気を軸に演出されようとし

ている。この〈みなと未来21〉プランによって、この街は著しく変貌することが予想される。

現在の横浜港は、山下臨海公園から、大栈橋に停泊する船や、氷川丸を焦点として山下埠頭の商船群を眺めるのが視覚的に一番美しいように思う。そこで、カメラを構える場合、港内遊覧船に乗って大栈橋に接岸している客船をねらうと、最も効果的なアングルが得られる。

その点、神戸の第四突堤～ポートターミナルは、ポート・アイランドからの展望風景は得られるものの、山下公園からのような視覚的效果はやや劣るように思われる。しかし、三ノ宮方面からのポートライナーに乗ってくると、高架上からすぐ眼前に外国客船のプロムナードや、ポートデッキが克明に見下ろせるので、これは実にすばらしい。

横浜港は陸地から栈橋や船を眺めるに適しているようであり、神戸港は船上から市街や背後の六甲山に至る眺望を楽しむに適した港という印象が強い。これは20数年の間、客船に乗って出たり入ったりしている私なりの感想であるが、ほかのパッセンジャーの方の感想は果してどうであろうか。

長崎も私の非常に好きな港町であり、7回ほど訪れた中で6回までは、船旅途中の寄港地であった。

この港での上陸には、オリアナ、キャンベラの寄港時のように、港内に投錨してひっきりなしのランチ・サービスによって岸壁と往復したケースと、出島埠頭に横着けになってその足ですぐ市電通りに出られる場合との二通りあるが、いずれにしても、街から船を見ても、また

ニューヨーク客船専用ピア。  
1960年代の撮影のものと思われる。  
入港中の客船はフランス（66,348  
トン）。（提供：New York Port  
Authority）



横浜港大棧橋に着岸中のロッテ  
ルダム(37,783トン)（左）と、ノ  
ルウェーのロイヤル・ヴァイキン  
グ・シー(21,897トン)（右）。港め  
ぐりの遊覧船から。（撮影：坂本敏  
英氏）



長崎市・グラバー邸から観光船  
マルコポーロ(9,696トン)を望む。  
1970年代初頭の風景。（提供：長崎  
市商工部観光課）



船から街を見ても、どれも絵になるところがすばらしい。

ことにグラバー邸の眼前の海面に静かに憩う観光船と周辺とのコントラストは、実に絶妙な景観を演出してくれている。おそらく世界屈指の港風景ではないかと思う。

世界の三大美港のひとつといわれる香港もたしかにすばらしいが、そのすばらしさはパノラマ的な全体の景観であって、たとえどれほどの巨船、有名船が入港していても、ヴィクトリアピークに至る摩天楼群やせわしなく往来するフェリーボート、人車のひしめきに吸い込まれてしまって、ほんの点景にしかなくなっていると思うのがどうであろうか。だから、ここではクイーン・エリザベス2とキャンベラがオーシャン・ターミナルの両サイドに並ぶ機会も珍しくはないが、特にそのために精彩を放つというような印象は感じられない。

### いよいよ埠頭―棧橋構内に入る

港が見える。あるいは、棧橋の一隅に入って、船の全景が視界に入ってきたとき、それが今日、自分が乗船する船であったりする場合など、なんともいえない喜びと興奮に包まれるものだ。

また、かつて乗船したことのある船であったりすると、昔の恋人に再会したような、ひとしおの懐かしさをおぼえたりする。

これが、自分の乗船とは無関係の、単に見学に行くだけで棧橋に入ってゆく場合には、格別の緊張感はない。しかし、この場合でも、その港の初入港船で、1年も前

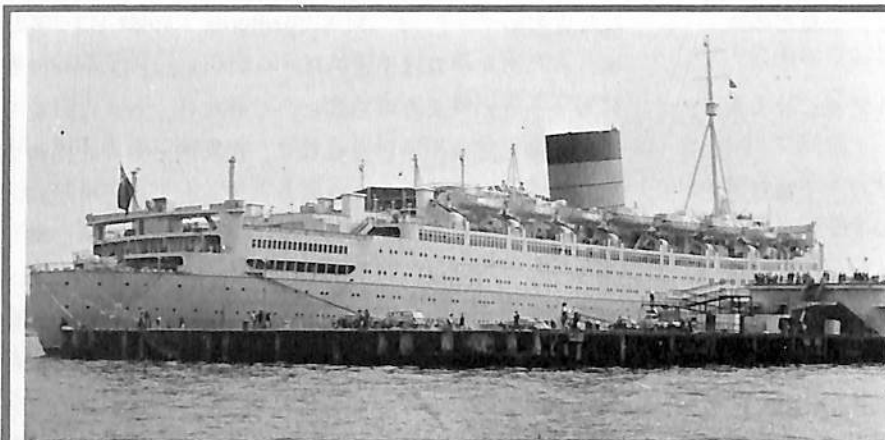
から入港予定のスケジュールを頭の中に刻みながら待ちに待った船であると、楽しみというよりは、写真やイラストレーションで見たものと実物は違わないか、外見・アピランスは自分が心の中でとらえていた特徴のとおりであるか、それとも少し違った印象に変わるか、というような心理状態でかなり緊張していることが多い。

1975年3月8日、12時7分（私のメモにはそう書いてある）、内防波堤を通過して、横浜港に入った客船の最大型の記録を、それまでのキャンベラ（45,733トン）から書き替えた、クイーン・エリザベス2（66,851トン 当時）が大棧橋B、Cバースに接近してきた時、ヘリコプターの音はあったが、1時間も2時間も前から大棧橋の送迎スペースを立錐の余地もなく埋めつくしていた群衆の中から、そのとき喚声もわかず不思議なほど静まりかえっていた。ただ眼前に迫ってくる城塞のような巨船を瞳をこらして眺める、あるいは夢中でシャッターを押すつづけるというひとときであった。

QE2の初の来航には、〈世界最大の客船の入港〉（フランス号は引退し、ルアーブル港外に係船中）、それも日本寄港はこれが初めてで、後はこないかもしれないという憶測もさかんに流れたため、神戸においても横浜においても港史始まって以来の群衆が殺到し、新聞、雑誌、ラジオ、テレビ等報道機関の取材の記録を作った。

当時のことを思い出すと、QE2への評価よりこの第二の黒船来航騒ぎにひとしいフィーバーぶりのほうがはるかに強く胸に焼きついている。

そしてQE2の騒ぎは、その後7度の来航の度に数万



1960年春、世界周遊のミリオネアを乗せて横浜に到着したカロニア(34,172トン)。キュナード汽船の客船の、戦後における来航の始まり。(撮影：茂川敏夫)

から10万を超える群衆を動員する根強さをもって続いたが、1975年の初来航時のすさまじさは、今は見られない。

日本への初入港船で私なりに心に刻み続けている船は他にもあるが、そのいくつかについて書いてみる。

カロニア(S.S. Caronia :34,172トン1948年)もそのひとつで、その巨体、単煙突、グリーンの船体にキューナードレッドのファンネルカラーの鮮やかな対比に目を見張るとともに、船尾が大棧橋を突出せんばかりに目いっぱい接岸したことで、どえらい大船が来たものだと感嘆したものである。

カロニアで記憶しているエピソードがある。ある年に来航した百万ドル観光団と銘打たれたアメリカの億万長者ぞろいの船客群の中のクララさんという93才の老嬢は、医師、看護婦そしてメイドを同伴しての豪華な世界一周であった。高令のため横浜でも上陸しないで、船窓から街の灯を眺めたままだったというが、そんな世界一周というものがあるのか。この高令でなお失わぬ好奇心に驚嘆し、かつ半ばあきれ、この何百という窓の中のどこに、ミス・クララの特別病室、いや客室があるのかと好奇の眼で見上げたものだった。

それともうひとつ、出港しようとしたカロニアが、パイロットの助言に耳をかさなかった船長の判断ミスで、外防波堤の白灯台にモロに船首をぶつけ、灯台を倒壊し、カロニアも出航不能に陥って、横須賀の米軍ドックに1週間入渠して修理工事を施すという、新聞でも派手に報道された事件があった。その翌年、世界一周で訪れた本船にパスを得て入船することができた私は、事務部のスタッフのひとりから

「あのときは、1週間のんびりヨコスカで過ごせて大変楽しかった……」

と思わぬ感想を聞かされていささかびっくり。千数百万円の弁償金を支払うことになったキューナード・ラインや船長の不名誉な苦渋とは関係なしに、船員には思わぬ休暇という拾い物があったということなのだろうか。今はもう、27,8年も昔の話である。

なおカロニアは、大棧橋が船客専用塔屋工事中に入港し、そのため、山下埠頭に接岸したこともあるという珍



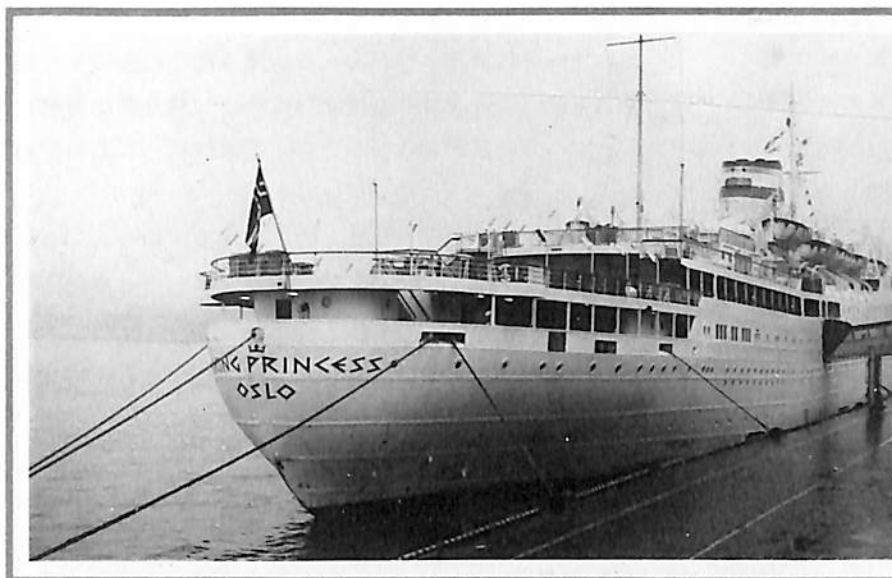
1960.11.27. 横浜港外でアメリカの軍用船と衝突し、大棧橋に入港してきたB.Iラインのサードハナ(8,603トン)。(撮影:茂川敏夫)

しい事例に遭った客船である。

私が東京に居住している関係で、とかく横浜での話題になってしまって恐縮だが、大棧橋の戦後の歴史は、戦前の殷賑とは比較にならないとしても、それなりにいろいろな話題を毎年必ず提供してくれる。

港外で他船と衝突し、船腹中央を見るも無惨に破壊された貨客船サードハナ(M.S. Sirdhana :8,603トン、英)は、とりあえず着岸予定のBバースに横着けしたが、偶然にも——というよりは当然に、なぜなら、若き日の私の遊び場は、銀座や新宿ではなく、横浜港であり大棧橋であったから——私のカメラにとらえられ、私のアルバムの中で20数年も壊れた姿のままで保存されている。

ノルウェーの観光船バイキング・プリンセス(13,000トン)が、予告もなしにふらりと入港してきたのは、1965年11月23日のことだった。冬も間近く、冷雨の降りしきる港で、甲板上にも、そして大棧橋にも人影は無く、な



最初の寄港ながら最終航海につ  
なってしまうノルウェー客船  
バイキング・プリンセス（12,812  
トン、1950年フランス建造）。（1965.  
11.23. 撮影：茂川敏夫）

んとなく暗く重い陰気な印象でカメラに収めたが、半月も経たぬうち、新聞の片隅に小さく、「カリブ海で客船炎上、沈没」の報を目にし、その船名を読んだ私は一瞬ハッとした。それはまぎれもなくオスロー船籍のM.S. Viking Princessであったのである。彼女にとって日本を含むワールドクルーズは、最初の、そして最後の航海であった。まことに一期一会は、船の世界でも同じであると感じさせられた。

1978年2月、元オランダの客船だったウィレム・ルイスを大改造し、いかにもイタリアン・デザインのシャープな客船に変身したイタリアのアチレ・ラウロ（M.S. Achille Lauro, 23,112トン）が、極東訪問のついでに足を延ばしてひょっこり日本にやってきた。この船は、遠い遙かな国の有名客船として識っていたに過ぎなかったが、それを目の当りにすることができるというので、ファンの多くは首を伸ばして待っていたのだが、航行中スクリューを損傷して、東京湾に入ったあと大棧橋に着くやいなや、船客を3つのホテルに分散投宿させ、その後大急ぎで、根岸の石播ドックに入渠してしまったのがっかりさせられた。

数日後の夜、修理が成って、彼女はやっと大棧橋に正式着岸したが、船客がドックから陸のホテルに移った後のせいか船室の明りは消えたまま、闇の中にヌーッと音もなく、忍び足のように接岸したのは、再びがっかりさせられた。特徴のある特異なタンブルフォームの船体に

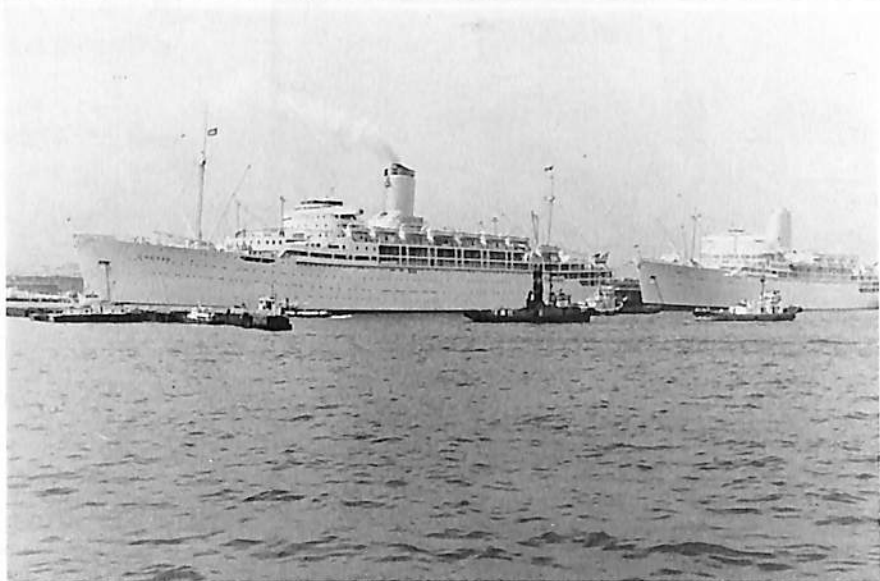
は興味をそそられたものの、これがイタリアのラウロ財閥の秘蔵客船かと疑いたいほど精彩が無く、船としては、もはや老醜の域に近づいているというのが第一印象であった。本船は今、解体の日を待って係船中で、90余才のオーナー、ラウロ氏の事業も破産し、栄光の日をしのぶよすがもないと伝えられている。

1960年代、英P&Oライン・グループの極東航路開拓の政策により、チューサン、オーカディス、オロンセイ、オルソバ、ヒマラヤ、アイベリア、アルカディア等24,000トンから30,000トン級の英一豪州航路客船が続々と寄港して、これに、キャセイ、チトラルのE&Aラインの傍系社定期客船が加わり、イギリス客船隊の寄港の黄金時代が訪れた。

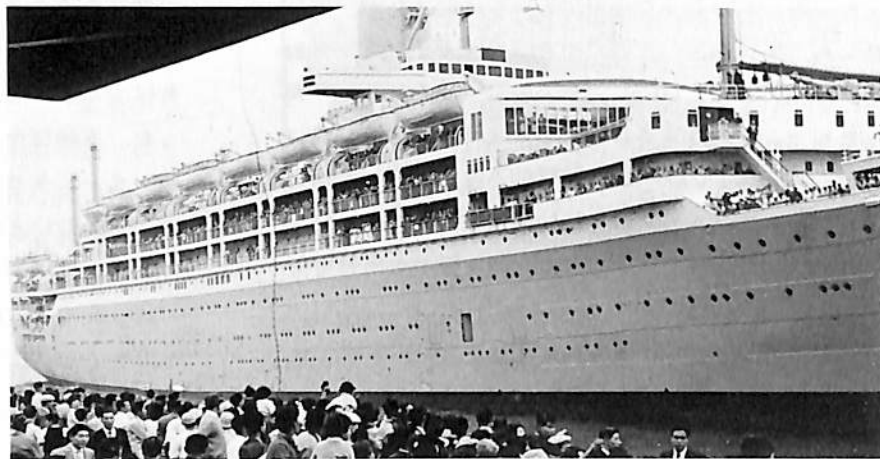
その頂点は、もちろん東京オリンピックで、1週間も大棧橋に停泊してホテルシップをつとめたオリアナ（41,915トン）や、QE2の前に日本入港の最大客船の記録を保持していたキャンベラ（45,733トン）の春秋の寄港であった。その度に横浜から神戸、長崎寄港というコースで、香港まで300人ぐらいの日本人船客が便乗して楽しんだ。

大学生の洋上セミナーや、洋上句会のパッケージが企画されたのもこの時期で、第1次の日本人の船旅ブームの時代であったと言えよう。なにしろ、横浜から香港まで8日間の食事や船内娯楽番組付きの旅が、ツーリスト・クラスで48,000円。しかも、横浜から乗船しても神戸、

大型客船来航の黄金時代をつくった英P&O-オリेंट・ラインの客船群。左からチューサン(24,261トン)とアイベリア(29,614トン)。1961.6.1.撮影。同社船が2隻並ぶことも当時は決して珍しい風景ではなかった。(撮影：茂川敏夫)



英P&O-オリेंट・ラインのオーカデス(28,396トン)の初寄港は、その後の同社船の3万トン級大型船が続々と極東に配船されるブームのはしりとなった。巨体を見ようと大桟橋に群がった観衆。(1957.9.23.撮影：茂川敏夫)



長崎から乗船しても、日本から次の香港までは同一料金というおおらかさであった。船客の方も、それにもましておおらかで、長崎で乗ったあるグループなど、当時必要であった香港入港に際してのイエローカード(種痘証明書)を家の神棚に飾ったまま忘れてきた人がいたり、夕食時に背広、ネクタイ着用、婦人方もそれなりのツーピースでよかったが、足もとを見ると添乗員氏ほか一行全員スリッパ履きで、ペチャペチャしゃべりながら連れだってダイニングルームに入ってくるので、ボーイが目を丸くしたなど、大変な赤毛布ぶりを発揮したものである。

それはともかく、せっかくの低料金で、戦前にはとても望めなかった庶民層の船旅参加の兆しが、1973年以降2次にわたるオイルショックのため、運賃高騰と客船の

引退、航路網の縮小により無惨にも消えてしまったのは残念である。そして、ごく一部のマニアを除いて空路に客が移ってしまった1970年後半は、内外の客船会社にとっては血の出るような苦難の時期であったに違いない。

しかし1980年代は、ジェット旅客機との共存関係によってFly & Cruiseが伸長し、旅そのものとしての船内のホテルライフが人々の間に期待と好奇心を呼び起こし始め、奇跡的な復興期に向いつつある。

「桟橋にたたずんで、異国のパッセンジャーを吞吐している客船を眺めていると、これからどんなドラマがどのように展開してくるのかと興味は尽きない。ソ連客船には、ソビエトの匂いがあり、イギリスにはそれなりの雰



困気が漂っている。また、空港や駅頭と異なり、プラスチックバンドが送迎の曲を演奏し、出港時の五色のテープが船と岸壁の間を舞い交うという悠長きわまる、しかし人間臭い風景は、港の棧橋ならではのものである。

さて、棧橋で出航までのひとときを過ごすパッセンジャーにとって、買い漏らした土産物や小間物を求めたり、陸地を踏みしめておこうとする、ささやかな試みが、狭い岸壁のスペースで展開されるわけだが、客船の配船数の減少はやはり商店にとって大きな痛手で、最近店じまいしている所がふえているのは残念である。横浜ばかり、香港や神戸のような、地の利のよい所でも昔日のに

ぎわいはない。

サウサンプトンでも大西洋定期航路客船の絵ハガキや客船イラスト入りの飾り皿などを売る小店が2軒ばかりあったが、1970年代の後半には姿を消してしまった。わずかに残るのは、オーシャン・ターミナル構内の売店で、QE2や各国船が発着する日には、店開きをし、QE2のマーク入りの牛皮のパスポート入れや、キーホルダー、アルバムなど、客船愛好者ならよだれを流しそうな趣味の土産物が並んでいる。

### エントランスに入る

乗船時刻が迫り、出入国審査官によって簡単なパスポート・チェックがあるのは、どこの国でも似たり寄ったりの風景。税関申告も含めて、諸手続きが終わると、いよいよギャングウェイ（幌型の接続陸橋）から船内に足を踏み入れる。

これがパッセンジャーであると、気持は弾み、少しでも早く自分のキャビンにたどりついて、ひと息入れたいところだが、船内見学や在船客へのビジターとなると、本船側のウォッチマンやセキュリティ・オフィサー（保安担当士官）がガードを固めていて、乗船許可証（boarding Pass）を提示しなければ入れてくれない。

私は客船の研究者をめざして28年ばかり、その間に代理店にお百度を踏み、あるいは船会社に手紙で申請するなどして、せっせと通って見学した客船・貨客船の数は、延べ600隻を超えるが、それにしては客船観察の目はそれほど肥えているとは思わないが、同じ1隻の船でも、入港の日、中間停泊日、出港日と、3度通ってその度に少しずつ船の雰囲気が異なり、自分なりの印象が変わってくることに驚くことがある。

第一印象が、そのまま内外での一般的評価と合致していることもあるし、3日目になって、見直したような面が、やはり海外でのその船の評判の良さをうなずかせたりもする。だから一度見学したくらいで、あるいは、一度船客となったくらいで、その客船の良し悪しを断定してはならない、と思っている。もっとも客観的な目を持つためには、乗船回数を、より重ねること、その上で他のライバル客船との差異、比較検討のポイントをしっかりと観察しておくことであろう。現実にはとても時間的



④ サウサンプトン・オーシャンターミナル。中の売店には船関係の記念にしておきたい土産物がかなりそろっている。(撮影：茂川敏夫)

⑤ 出入国審査担当官による出国手続き。ターミナル構内で。(撮影：木内喬樹氏)

余裕も経済的余裕も無く、理想としてそう考えてみているだけではあるけれども。

棧橋でとらえた船の外観が、その船の外表面(そとづら)であるとすれば、メイン・デッキかアッパーデッキに設けられているエントランス・ホール、そしてそれに続くパーサース・オフィスは、まさに内面(うちづら)の第一接点ともいうべき大切なポイントになる。

Q E 2のように、入口としてはミッドシップ・ロビーがあり、ここに他のデッキにあるパーサース・オフィスから出張してきた事務部のオフィサーが臨時にデスクを構えてチケット、パスポートのチェックをする場合もあるが、大体は、事務部のレセプションはエントランスに接続していて、船のスタッフに対する印象のようなものが、まずここで与えられる。

私が見た船の中でもっともエントランス・ホールの美しいのは、ロッテルダムで、美しいというより黄金作りの宮殿の入口に足を踏み入れたような光彩の照明に驚嘆してしまうが、一方、英P & Oラインの客船のように、狭いスペースではあるが階段室がせまり、磨きあげた手すりや壁板が自然の木目の重厚さ、渋さをたたえていて、何ともいえない色合いと落ち着きを見せているのも捨てがたい魅力である。

日本船では、見本市船からO.S.K.そして、商船三井客船、大島運輸へと転籍したさくら丸(12,629トン)が広いエントランスで当時の客船の中では出色であった。また、現在の新さくら丸(16,431トン)ももったいないようなエントランスのスペースを持っている。これは見本市船として多数の訪船客の出入りに適応した面積と、船の玄関としてのデザインの美の両面から生まれたものであろうが、客船に転用するに当たって、そのぜいたくさをセールスポイントにしたという点で、メリットを生かしているものと思われる。

## キャビンに着く

1900年代の劇映画で、船旅が出てくるシーンを見ると、ボーイが客のトランクを持ってエレベーターに乗り、長い通路を通り抜けてキャビンに到着すると、その扉を鍵で開けて、船客を招き入れる、というような場面を見るが、最近のクルーズ客船では、客の大きな持物

は荷物口から集中的に管理されて、各船室へと届けられるシステムに変わっている。

この方法のほうが客としては気を使わなくてすむし、チップの煩わしさもない。また、船側でも船員の労務管理の面からも合理的だと思われる。

キャビンも、最近の有名客船のプロシユア(パンフレット)を見ると、CabinでなくStateroomという表現を使うものが非常に多くなってきている。

今年の夏、Pearl of Scandinavia(12,456トン、バハマ)の日本列島クルーズ(神戸発一長崎一鹿児島一横浜一函館一金沢一日本海から朝鮮海峡を抜けて仁川終着)で来日したアメリカの客船研究家Andrew Kilk氏に、キャビンからどうしてステイトルームという表現に変わってきたのだろうかと尋ねたところ、氏はちょっと苦笑して、

「そのほうが格式が上がるような印象を与えるからではありませんか。どのみち、キャビンであることに変わりはありませんがね」

と答えられた。少しでも気取って高級に見せようとするような時代になったということなのだろうか。キャビンや食堂付きの給仕がキャビン・スチュワード、スチュワードレス、そして食堂ではテーブル・スチュワードと呼ばれる時代である。

日本船のようにセミナーや青年の船に使用されるための4~6人室キャビンは、特殊な例として、今後、クルーズ客船としてのスタンダードは、ツイン・ベッド、シャワー、トイレ付き、あるいはシングル、そして一部は家族連れのためにプルマン式の上下段ベッド3人室可能のステイツ・ルームが、1980年代に建造される客船のミニマム・モデルとなることだろう。

そして、マキシマムのデラックス・タイプを見てゆくと、これには際限がなくエスカレートして、お値段も飛切り高値のものが次々と設けられてゆく。

ペントハウス、スイーツは、今日でこそ、ロイヤル・ヴァイキング・ライン客船はじめ有名客船の看板船室として登場しているが、これは1973年に第1次改装をしたQ E 2が、2階建てマンションのような、テラスまでの客室を設けたのが嚆矢となるようで、それまでの客船のパンフレットには、この名称は登場していない。

史上空前と言われ、短い就航期間の後に、ニューヨークで悲劇的な終焉を遂げたノルマンディー (S.S. Normandie : 83,423 トン) の特別客室“トルーヴィユ”“ルーアン”“カーン”といった部屋の配置を見てみると、今日の客船がいかにかぜいたくな特別室を用意しているといっても、とてもその比ではないように思われる。

専用のダイニング・ルームと、グランドピアノを備えたサルーンを用意したこれらのスイツは、ノルマンディーが失われたあと、フランス (S.S. France) によって踏襲され“イル・ド・フランス”とか“ノルマンディー”となって引きつがれてゆくが、これに対比するものとしては、クイーン・エリザベス 2 のペントハウスにある“クイーン・エリザベス”“クイーン・メリー”の超デラックス・スイツくらいのもので、室内デザインの上からは“トラファルガー”“バックingham”“ウエストミンスター”など特色のあるものもあるが、スペース的には決して広いものではない。

大西洋横断 4～5 日を、各国の政治家・外交官、貴族、実業家、スターらに乗せて、洋上遥か“会議は踊る”式に繰りひろげられていた時代と比べて、1980 年代のクルーズ愛好のパッセンジャーに、当代の各界一流の人物が乗っていることは希である。ミシシッピー・クルーズの人気客船“ミシシッピー・クイーン”(4,500 トン) に、カーター元大統領夫妻が余暇を過したスイツ・ルームがあるとはいっても、やはりこれは例外にすぎない。

戦前のマンモス・ライナーの豪華で優美そのものの特別船室群を讚美しても、現代のパッセンジャーの希求する船室観とはもはや、つながらないように思われ、現実にはそれよりもむしろ、キャビン全体のレベルが、モノクラス制となったことで、著しく向上したことに話題の焦点をあてなければならぬ。

眺望のよいプロムナード甲板より上の部分に設けられる、便利のよい上級船室が非常に増えていること。インサイド・キャビンはシングル・ルームにあてられていることが多いが、船内設計上は少なくなりつつあること。ポートフォイルといわれる典型的な円型の船窓は思い切って角窓に取り替えられ、陸上のビル建築かと思われるほど広いものになりつつあることなど。これらの傾向は、カーニバル・クルーズの新造客船トロピカル (36,674

トン) のいささか過剰なほどの角窓群によって、一例としてみる事ができる。

ともあれ、船底の暗く狭く、閉じ込められた密室感のあった船のキャビンは、空調の完備とともに、バス、シャワー、トイレ付きの居住性の良いスイツ・ルームへと変わりつつある。

定期客船から不定期の巡航客船へ、そして完全なるクルーズ専用客船へと客船の歴史のページは日々新たに繰られつつあり、その変化の恩恵を最大限に享受しているのは、乗組員もさることながら、当然にパッセンジャーそのものであり、パッセンジャー重視・尊重の居住区に大きく変貌しつつあることを思わないではいられない。

さて、出港時間まで、それほどたっぷり時間があるわけでもない。見送りにきてくれた家人や、知人のピジターのもてなしのためにも、一刻も早くキャビンを出て、バー・ラウンジや、社交喫煙室に案内し、船の客間であるこれらの公室を見せ、次の機会のパッセンジャーとなっていただくべく、その見どころ、座り心地なども味わっておいていただくことにしよう。

また、レストランのテーブル位置の指定は、ブッキングの段階ですでに出してあるので、乗船してすぐにレストラン・マネージャーのところへかけ込み、窓際のどこそこの 4 人テーブルなどと大急ぎで抑える必要も少なくなってきたが、エレベーターはどれが食堂に近く、また右舷か左舷のどの扉口を使い、オープン・タイムは出港日の今日は変更がないかどうか等をたしかめておく必要がある。

しかし、ワイン愛好家がリストにより丹念に品定めをしているからといって、ご本人は煩わしく感じているどころか、むしろその品定めを楽しんでいるのが本音であるように、クルーズ・パッセンジャーもまた旅慣れとともに、船側からどのようなサービスが提供されるかを楽しんで心待ちするようになる気配がある。

かくて、航海に入るとともに本格的に展開されてゆくものが社交であり、インターナショナルな雰囲気での社交界の開幕であろう。ビジネスライクな、短時日のツアーを拒否した人々の世界が、乗船第 1 日から始まるのである。

筆者：しげかわ としお／海事懇話会顧問

優雅さと街の機能をかねそなえた豪華客船

# 「クイーン・エリザベス2世 乗船記」

## ■香港クルーズ

やはりクイーン・エリザベス2世号は巨大で、豪華で、優雅であった。

私は香港から乗船したが、QE2の今回のクルーズは太平洋周遊コース90日間であった。1月17日(1983年)ニューヨークを出航、カリブ海、パナマ運河、南太平洋、オーストラリア、インドネシアを経て、香港、青島、神戸と回り横浜へ、ここから再び太平洋を

横断してハワイから西海岸、さらにパナマ運河を通過し、ニューヨークに戻る。

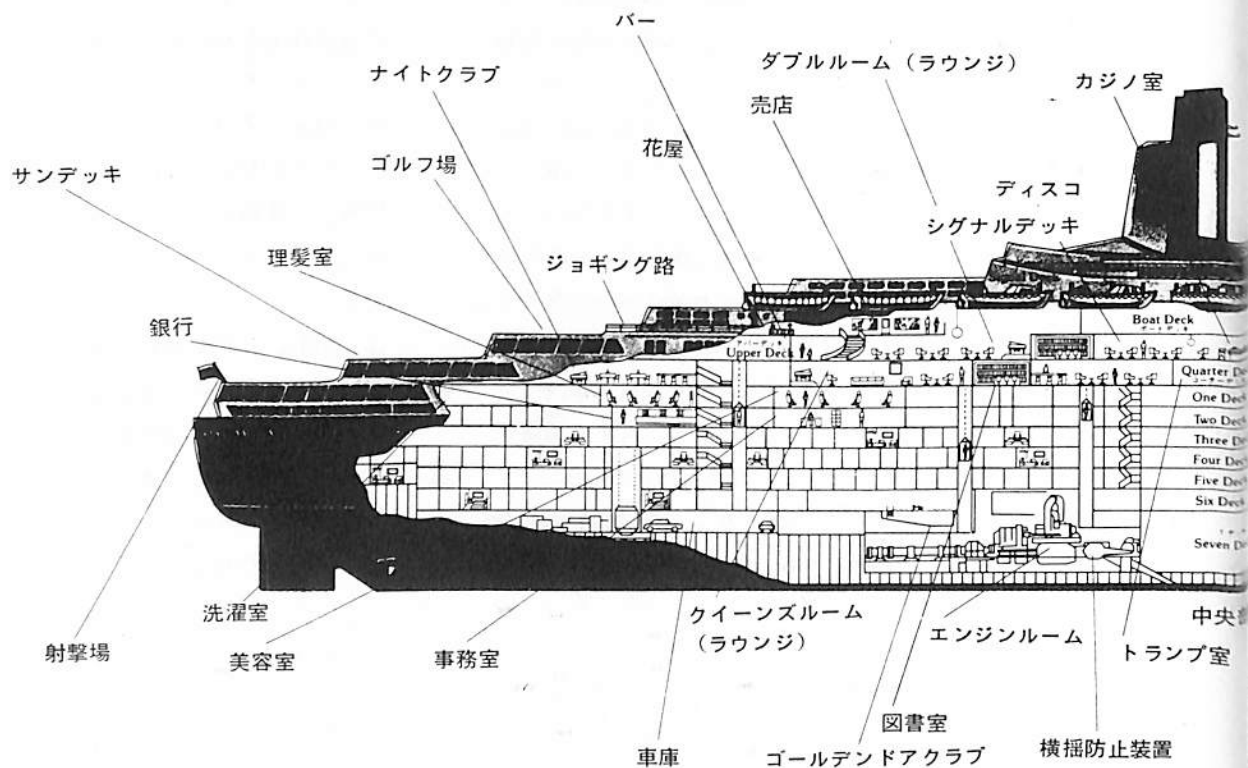
船客の大半はアメリカ人で、次いで英国人。そのほとんどが全行程一周組で、その他の船客は、私たちのような、いわゆる区間乗船組で、今回の香港クルーズは、香港から横浜までの乗船で、船中6泊7日の航海であった。

## ■乗船

3月16日夕刻、香港のオーシャン・ターミナルで、英国の誇るクイーン・エリザベス2世(67,140トン)はその巨体をサーチライトに照らし出されていた。乗船手続きはスムーズで、受付で乗船券と旅券を提出すると、引き換えに、SHORE PASS(船客証明書)と旅券の預り証、他に船内プログラム等が手渡された。それが済むと、GAN GWAY(乗船口)へと進み、船内への第一歩を印すことになる。船内の意外な静寂と重厚な雰囲気、に少々戸惑いながらも、まずはキャビン(船室)へと向った。

## ■小さな街がそっくり

さて、QE2の魅力はなんといっても船内の娯楽設備の完備と、催物の多彩さにある。ざっとあげてみると、バー8つ、大小プール4つ(2つは室内)、案内所(ビューロー)、図書室、売店、



読書室、劇場(531席)、カジノ(なぜかスポーツマンズクラブという)、子供遊戯室、病院、診療所、銀行2つ、理美容室、洗濯室、体育室、サウナなどなど。

小さな街がそっくりそのまま船におさまってしまった感じである。そこにひとつの世界があり、人々の生活があった。

また、その日の朝から夜までの多彩な催物のプログラムは前日の夕方にはキャビンに“QE2 TIMES”(新聞)と一緒に配布される。その幾つかをあげてみると、

●3月17日。救命訓練(ボート・ドリル)。場所はクイーンズ・ルーム。これは日本人船客のみで、日本人の女性通訳から船内の案内があった。(彼女はメニューや催物プログラムの翻訳と船内放送を担当、寄港地での歓迎レセプションの通訳をつとめるなど、航海中

の日本人船客の耳目となってくれた。)

●3月17日19時-20時。船長主催のカクテル・パーティー。場所はクイーンズ・ルーム。招待状がキャビンにちゃんと用意されていた。服装はもちろんフォーマル。日本人女性は和服姿が大半で、人気の的となった。船長が入口に立って、船客のひとりひとりと握手を交わして歓迎してくれた。

今回のクルーズでは他に、体操教室、ゴルフ・クリニック、カード教室、ダンス教室、ヨガ教室、射撃教室、スペイン語教室、ショッピング・アドバイス教室などが開かれていた。

#### ■たくさんのコースから選べる食事

QE2のメニューは、西欧風である。朝食(9コース)は8時からで、早起きの人には7時半から“アーリーバード”(コーヒーか紅茶にクロワッサン)のサービスがある。昼食(13コース)と夕食(12コース)のメニューは毎日

違う。コースの中から適当に組み合わせさせて注文すればよい。アルコール分以外はすべて船賃の中に入っているので、大食漢にとってはまさに天国である。今回は日本食(てんぷらセット)も注文できた。もちろん、ワインは通も満足の銘柄が揃っている。

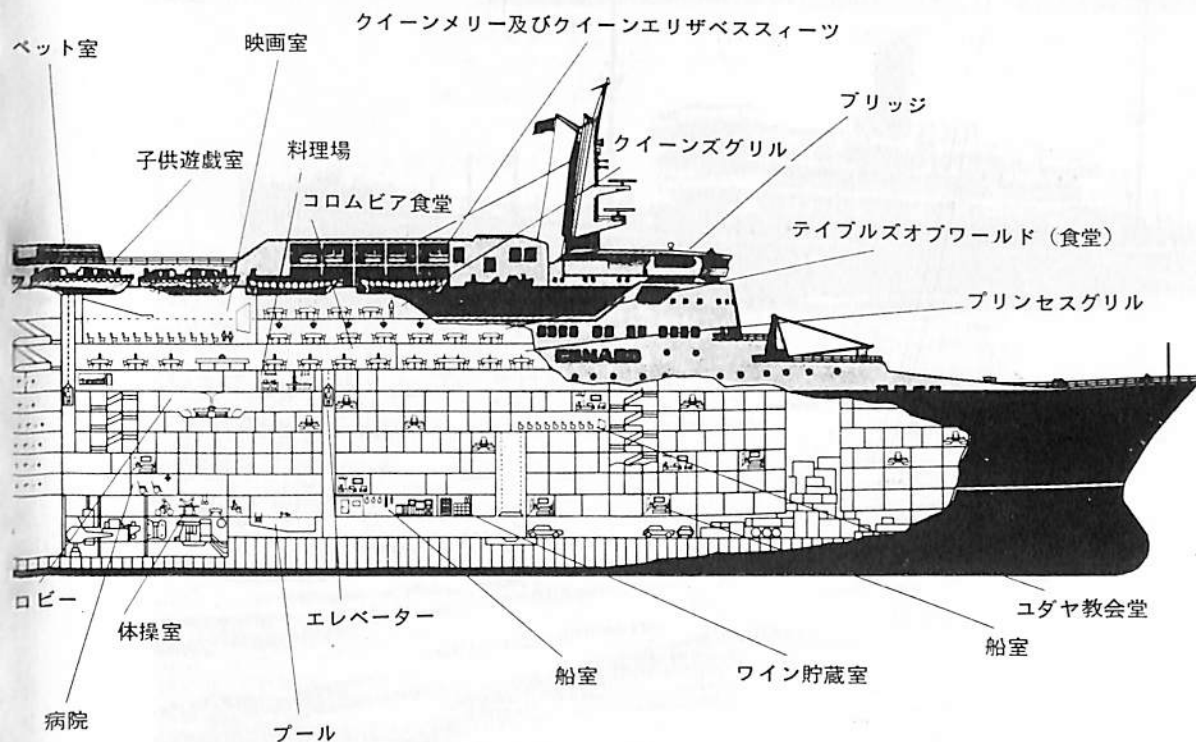
#### ■各地で大歓迎

寄港先では初寄港の青島をはじめ、各地で市民をあげての歓迎を受け、22日横浜に着いた。

やはりQE2は巨大で、豪華で、優雅であった。これが私の率直な印象である。

●主要目・総トン数67,140t、全長963ft.、幅105ft.、最大吃水32ft.、巡航速度28.5kt、乗組員数1,000名、最大収容人員1,753名。

上川保夫記・富士海外旅行(株)特殊旅行センター主任



Interiors of Merchant Ships

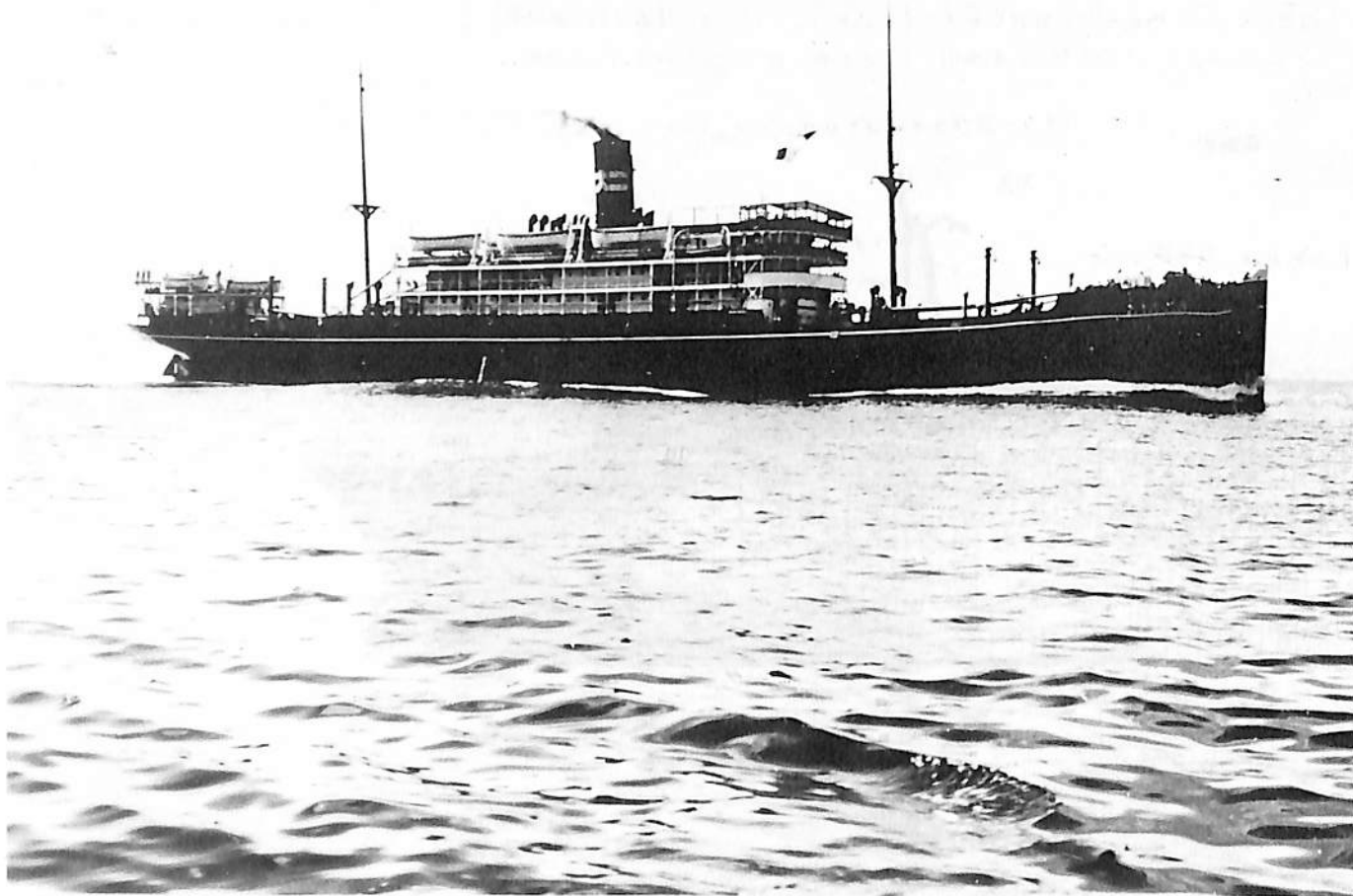
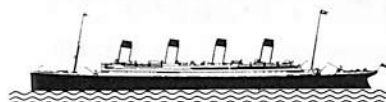
商船のインテリア3

ばいかる丸

BAIKAL MARU

(1921—68)

野間 恒 Hisashi Noma





【二等食堂】シェルター・デッキ最前部に設けられ、両舷いっぱい  
に造られていた。天井には扇風機が取り付けられ、床の一部には板  
張りが露出している。

大阪商船が大阪～大連（今の旅大）航路の船質改良を  
図るために建造した貨客船。三菱神戸造船所で進水後、  
艀装と主機（大阪商船としてはじめてのタービン主機）  
搭載は三菱長崎造船所でおこなわれて完成した。大連線  
専用に計画された船としては、はるびん丸 HARBIN  
MARU（5,167 総トン、1915 年建造）につぐもので、船  
殻サイズと船内設備のレイアウトははるびん丸とほぼ同  
一であった。すなわち、一等客室はプロムナード・デッ  
キとブリッジ・デッキ（写真では中央部ハウスのハンド  
レールのある甲板）にあり、二等はシェルター・デッキ  
（シアラインのある甲板）中央部、そして三等はアッパ  
ー・デッキ（トウィーン・デッキ）に設けられていた。  
短距離連絡船としての性格を有していたから、現代感  
からすれば公室には見るべきものはなく、わずかに一  
等喫煙室がブリッジ・デッキ前部にあったに過ぎない。

大阪商船の大阪～大連線（神戸、門司に途中寄港）は

1938 年末現在、本船ほか 7 隻で月 18 便のサービスを提  
供していた。翌 1939 年、国策会社東亜海運の設立に際  
し、本船も現物出資された。それ以降は大阪～青島線に  
就航したが、太平洋戦争勃発とともに国際赤十字の病院  
船となり活躍した。1945 年 5 月、大分県姫島沖で触雷  
坐礁したが、戦後に引き揚げられた。1949 年、極洋捕鯨  
が購入し、大改造のうえ捕鯨母船に生まれかわった。旧  
名のまま南氷洋に活躍したが、新鋭母船が登場するにお  
よび、冷凍工船極星丸に転身した。1968 年解体され、47  
年にもおよぶ数奇な一生を終わった。写真は公試運転中  
のばいかる丸。この時、操舵室の天蓋はキャンパスにな  
っているが、後に木製屋根が造られた。

（要目）5,243 総トン、長さ 122 メートル、幅 15 メー  
トル、主機タービン 5,500 馬力、2 軸、最高速力 17.3 ノッ  
ト、船客定員一等 92、二等 140、三等 568。

筆者：のま ひさし / World Ship Society 会員



〔特別船室〕プロムナード・デッキの中ほどにあった。現代の感覚では狭いとも思えるが、それでもこの航路の性格からすれば特別船室と呼ぶにふさわしいものであった。

〔一等船室〕ほとんどがフォクスル・デッキに置かれていた。定員は2名であるが、ソファーを使用して3名にすることもあった。中央に見えるものは、折りたたみ式洗面器つき化粧台と思われる。





## 海外トピックス

### カーニバル クルーズ ラインの新客船建造計画—2—

本誌10月号「海外トピックス」でカーニバル・クルーズ・ラインの新大型客船建造計画を紹介したが、最近、更に1隻の48,000トン型の追加発注を発表した。10月号では“ホリデー”(Holiday)および“ジュビリー”(Jubilee)の2隻をデンマークのマールボルグにあるアールボルグ造船所(Aalborg Vaerft)へ発注と紹介したが、その2

隻目の“ジュビリー”と今回の新発注“セレブレーション”(Celebration)をスウェーデンのマルミーにあるコッカムス社(Kockums)へ発注。この2隻は、1986年中に竣工・引渡しが予定されており、キャビン数750の1,500名の旅客収容を予定している。詳細はまだ不明だが、全長は約750フィート、船幅は94フィートと発表されている。

現在のカーニバル・クルーズ・ラインは、新船“トロピカル”と中古船とその改造船3隻の計4隻体制にあるが、現役4隻と発注新船3隻の7隻体制をとることは考えられない。いずれかの時点で、中古船の現役を手離し、新大型船4隻のみによる強力な布陣をカリブ海に敷くことになろう。

### フィリピン向け航海練習船兼ばら積み貨物船“フィリピナス”竣工



試験航海中の“フィリピナス”。船容、船体塗装も美しく、一見貨客船を思わせる。最上部の第12番デッキが航海用ブリッジで、次の第11番デッキ前面が練習用ブリッジである。

去る7月、デンマークのアールボルグ造船所(Aalborg Vaerft A/S)は、フィリピン国立総合海洋訓練所

(National Maritime Polytechnic: Manila)向けの航海練習船兼ばら積み貨物船“フィリピナス”(Philippinas:

28,184 ton)を竣工・引き渡した。最近の統計によると、フィリピンにおける海員の第三国船への配乗は、約5,000

## 海外トピックス



船首からハウス部正面を見たところ。

### 主要目

全長	173.6m
幅	26.0m
深さ	14.2m
吃水	10.6m
トン数	28,184(P.W.) 19,065(G.R.T.)
速力	16.3kt
乗組員	315(練習生:240)
船級	Lloyd Register of Shipping ±100A1+LMC.
主機	SOLAS 1974 (Passenger Safety Certificate) B&W 6L67 GFOA 13,100 BHP at 123 RPM.

### 訓練用施設

訓練用ブリッジ  
 海図および製図訓練室  
 ラジオおよびコンピューター室  
 レーダー シミュレーター室  
 シーマンシップ ルーム  
 電気科程教室  
 工作室  
 各種機器補修室  
 エンジン コントロール シミュレーション室(自動化訓練室)  
 一般教室  
 語学教室  
 図書室、写真暗室、印刷室等

人にもなるという。その大部分が下級海員で占められているが、これら海員による外貨獲得は、同国の外貨収入の大きな割合を占めるにいたっている。

これらのことから、フィリピン政府は、海員の質的向上と海運産業の発展を目指す国立総合海洋訓練所を設立、デンマークの総合企業グループ Lauritzen 社と“フィリピナス”の建造契約を取り交し、同グループ下最大の建造能力を有するオールボルグ造船所が建造を担当したものである。

本船は、ばら積み貨物搬送兼用の練習船で、かつ、実戦应用到即した本格



レーダー・シミュレーションをおこなうコンピュータールーム。

## 海外トピックス



練習用航海ブリッジ。同種のレーダー等の航海計器がずらりと並び、練習生数に見合った資本投下に、将来に対する意図が十分うかがえる。

Aalborg Vaerft A/S

的練習船で、乗組員および訓練生を含め、315名の収容力を誇る世界最大級の航海練習船である。船容は、一見すると最新の貨客船を思わせる船型をなしており、練習船には見えない。練習生は、240名、教官は、18名である。練習生のコースは、船長、一等、二等、三等航海士の各コース30名で、機関科も、機関長、一等、二等、三等機関士コース各30名である。士官および教官は、おのおの専用のキャビンを有するが、練習生は2名1室のキャビン配分となっている。その他、訓練期間、内容等の詳細は、入手しておらず、判明次第紹介することとする。

## M/S カリバー 1 就船遅れる

本誌9月号で紹介した、本船“M/S カリバー1”（Caribe 1）は、元グreekライン（Greek Line）の“オリンピア”（Olympia）で、ギリシャのペラマ港に係船されていたが、アメリカのマiamiに本拠を置くコモドアクルーズィーズ（Commodore Cruises）により買船され、ドイツのハンブルグにて大改装工事が施された。ハ

### 主要目(M/Sカリバー1)

トン数	23,000 T
全長	100 m
幅	20 m
速力	17 kt
船客定員	900名
建造年	1953年
全面改装	1983年



6月29日 ハンブルグでの改装工事を終わり、小雨の中をエルベ河を下る“カリバー1”

Photo: S. Weirauch

## 海外トピックス

ンブルグにおける一応の工事を終えた“カリバー 1”は、去る6月29日午後8時、ハンブルグの造船所を離れ、ホーム・ポートであるアメリカのマイアミへ向った。

7月18日、マイアミ港に到着した彼

女は、特に歓迎行事もなく入港した由。ハンブルグからマイアミへのシフトに彼女はあしかけ20日間を要しており、改装工事も順調なものではなかったようで、エア・コンディションのシステムは特に良くなかったとのことである。その他、船体塗装の変更を考慮中との

ことで、モノクロ写真では現在の塗色も判断できないが、当初発表された船型も大分変化しており、大幅な塗装替えも考えられる。これら一連の再改修のため彼女は、7月下旬、ポート・エバークレーズへシフトされたとのことである。

## 船体塗装の変った クイーンエリザベス 2

今春、日本への寄港時は、フォークランド紛争へ参戦後初の寄港とあって大変注目を浴び、かつ、彼女の船体塗色の変化に驚かされたものである。しかしながら、この塗色が、当初からすこぶる評判が悪く、従来のキューナード・カラーである「黒」を基調とした元の姿へ戻す声が、そこそこあがるよ

うになった。さすがのキューナード社も、これらの多くの声に抗しきれず、元の塗色に戻すこととなった。本誌10月号と比較していただきたい。ハウス部は従前どおり「白」であり、船体は、淡いグレーから「黒」に変わっている。だが、あと一カ所、ファンネル(煙突)の周囲の整流板は変化がなく、「赤」

である。元の塗色は「白」であることをご記憶であろうか。伝統的に、キューナード社のファンネルの塗色については、その先端部を「黒」とし、その他の部分を「赤」としているため、このままの塗装を維持するものと思われる。来春は、また、違った女王を見ることが出来る。

Photo : Cunard Line



# ●世界客船クルーズ・スケジュール

1983年1月～1984年3月

船名 (所属・船籍)	クルーズ・スケジュール				料金(万円)	全長・幅(m) 総トン数(t) 速力(kt)	定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地					
サガフィヨルド キュナードライン(英)	世界一周(100泊)	1/10-4/19	ポートエバークレース、ケープタウン、モンバサ、セイシェル、シンガポール、ホンコン、鹿児島、横浜、ハワイ、パナマ	1泊につき5万円より	190・25 24,000・20	507 293	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
ビスタフィヨルド キュナードライン(英)	エキゾチックカリブ海(8泊)	1/20-3/23	フォートローダゲール、バージン、セントマーティン、タヒチ、フォートローダゲール	35-	190・25 25,000・20	660 362	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
バシフィックプリンセス プリンセスクルーズ(英)	メキシコ、アカプルコ(7泊) サンフランシスコ-アカプルコ	1/7-5/26	ロサンゼルス-アカプルコ アカプルコ-ロサンゼルス	35-	168.8・24.6 20,000・20	626 374	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
アイランドプリンセス プリンセスクルーズ(英)	メキシコ、パナマ、カリブ海クルーズ(10泊-14泊)	1/7、1/21、2/4、2/18、3/24	ロサンゼルス、アカプルコ、パナマ、セントトーマス、カラカス、キュラソー、アルバ、マルティニーク、カルタヘナ、サンファン	72-	168.8・24.6 20,000・20	626 374	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
サンプリンセス プリンセスクルーズ(英)	カリブ海(7泊) サンファン-サンファン	1/7-5/5	サンファン、カラカス、バームアイランド、マルティニーク、セントトーマス、サンファン	32-	163・23 17,370・20	686 359	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
リンドブラッドボラリス サレンリンドブラッドクルーズ(スウェーデン)	紅海・シナイ半島(17泊)	1/29-2/15 3/21-4/8	スエズ、シャルム、エルシェイク、ラスムハッド、スウェイバ、アカバ、サファガ、ジェダ、ポートスーダン、ボティダ、サマア		72・13 2,150・15	76 38	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
リンドブラッドエクスプローラー サレンリンドブラッドクルーズ(スウェーデン)	南極大陸	1/6-1/28 1/29-3/2	プンタアレナス、フォークランド、南極半島、プンタアレナス	245-	76・14 2,500・15	92 50	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
ヤオファ(豪華) サレンリンドブラッドクルーズ	—	—	—	—	134・— 10,150・21	179 88	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
バシフィックノースウエストエクスプローラー エクスプローションクルーズ(米)	カリフォルニアサンシャイン(3泊)	4/4-5/31	サンフランシスコ、ストックトン、サクラメント、サンフランシスコ	6-	48.8・9.5 99.7・12	88 46	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
グレートリバーエクスプローラー エクスプローションクルーズ(米)	パナマ運河とインディオ(5泊)	1/9、1/14、1/23、1/28、2/6、2/11、2/20、2/25、3/5、3/10、3/19、3/24	バルボア、タボガ、ザレス、コンタドラ、プンタアレグレ、パナマ運河、ポルトベロ、アクアトップ、サン Blas 島、コロソ	21-	51.7・10.5 99.7・12	88 44	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
マジスティックエクスプローラー エクスプローションクルーズ(米)	タヒチ(7泊)	1/7-1/28 1/29-3/2	パペーテ、ライアティア、ボラボラ、タハナ、ファヒネ、モーレア、パペーテ	25-	51.7・10.5 99.7・12	88 44	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
ミシシッピークイーン デルタクイーンsteamポート(米)	アメリカ南部ミシシッピー河、オハイオ河	2/6-12/3	セントルイス、ニューオリンズ、ピッツバーグ、メンフィス	6-	117・21 4,500・12	377 210	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
ロイヤルバイキングスカイ ロイヤルバイキングライン(ノルウェー)	17日間カリブ海 60日間南アメリカ一周 フロリダ-フロリダ	1/7-1/24 1/24-3/24	ロサンゼルス、アカプルコ、セントトーマス、プエルトリコ、フロリダ フロリダ、サンファン、セントトーマス、アマゾン河、リオデジャネイロ、ブエノスアイレス、プンタアレナス、バルパライソ、パナマ運河、フロリダ	82- 290	205・25 28,000・21	700 398	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420	
ロイヤルバイキングシー ロイヤルバイキングライン(ノルウェー)	14日間パナマ、メキシコ、西海岸	1/7-4/7	サンフランシスコ、ロサンゼルス、プエルトリコ、アカプルコ、パナマ運河、カルタヘナ、セントトーマス、サンファン	68- 240	205・25 28,000・21	700 398	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420	
ロイヤルバイキングスター ロイヤルバイキングライン(ノルウェー)	14日間南太平洋クルーズ 21日間オセアニア・東南アジアクルーズ(シドニー-香港)	1/9-2/6 3/5-3/26	シドニー、ニュージーランド、オークランド、トンガ、パペーテ、ボラボラ、バゴバゴ、サモア、シドニー シドニー、ケアンズ、バリ島、シンガポール、パタヤ、香港	66- 226 99-	205・25 28,000・21	700 399	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420	
アクアリス ヘレニックメディタレリアン(ギリシャ)	地中海一周7日間	3月-11月 毎週金曜日発	ピレウス、サントリーニ、ヘラクリオン、ロードス、パトモス、イスタンブール、ミコノス、ピレウス	19-	102・14 4,800・—	298 140	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420	
クイーンエリザベス2 キュナードライン(英)	世界一周 ニューヨーク-サンフランシスコ カリブ海	1/16-4/8 1/4-1/15	ポートエバークレース、アカプルコ、ロサンゼルス、ホノルル、横浜、香港、シンガポール、コロソボ、ダーバン、ポートセイド、ナポリ、リスボン、マルティニーク、バルバドス、セントルシア、セントトーマス	400- 2,000	294・32 67,140・28.5	1,753 888	スワイヤ船客部 03-230-9341	

船名 (所属・船籍)	クルーズ・スケジュール				料金(万円)	全長・幅(m)		定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地			総トン数(t)	速力(kt)		
キャンベラ P&O クルーズ (英)	南太平洋 シドニー-シドニー	1/5~2/29	オークランド、ヌクアロファ、スバ			249.5・31.3	1,702	スワイヤ船客部 03-230-9341	
オリアナ P&O クルーズ (英)	南太平洋クルーズ	1/6~3/2	シドニー、ヌーメア、グイラ・スババゴバゴ、ヌクアロファ			245・29.6	1,700	スワイヤ船客部 03-230-9341	
ロッテルダム ホランドアメリカクルーズ(オランダ)	世界一周	1/8~4/13	ニューヨーク、リオデジャネイロ、ダーバン、シンガポール、神戸、横浜、ホノルル、ローダーデール			228.2・28.7	1,114	スワイヤ船客部 03-230-9341	
シープリンセス P&O クルーズ (英)	カリブメキシコ・アメリカ クルーズ サザンブ -サンフランシスコ	1/10~2/9	ポートエバークレース、ナッソー、パナマ、アカブルコ			201.2・26.6	840	スワイヤ船客部 03-230-9341	
ビンダム ホランドアメリカクルーズ(オランダ)	西カリブ海	1月 4航海 2月 4航海 3月 5航海	コズメル、モンテゴベイ、ジョージタウン			188.2・26.9	713	スワイヤ船客部 03-230-9341	
キュナードプリンセス キュナードライン (英)	メキシコ・リビエラ ロサンゼルス-ロ サンゼルス	1/14, 1/28, 2/11, 2/25, 3/10, 3/24	マサトラン、アカブルコ			163.6・22.8	750	スワイヤ船客部 03-230-9341	
キュナードカウンテス キュナードライン (英)	カリブ海 (A)  カリブ海 (B)	1/14, 1/28, 2/11, 2/25, 3/10, 3/24  1/7, 1/21, 2/4, 2/18, 3/3, 3/17, 3/31	グレナダ、バルバドス、セントトーマス  セントマーティン、セントルシア、セントトーマス			163.6・22.8	750	スワイヤ船客部 03-230-9341	
ステラソラリス サンラインクルーズ(ギリシャ)	10日間メキシコ・ パナマクルーズ  15日間メキシコ・ パナマ・カリブ海 クルーズ	1/26~2/5 2/5~2/15  2/15~3/3 3/4~3/20	ガルベストン、パナマ運河、バルボア、サンブラス島、アルバ  フォートローダーデール、バルボア、アカブルコ、プエルトバリヤルタ、ロサンゼルス、サンフランシスコ			165・21.6	700	アンフィトリオン 03-593-0621	
ステラオセアニス サンラインクルーズ(ギリシャ)	オリノコ河 (14日間)	1/1~4/16	サンファン、セントルシア、バルバドス、ユニオン、セントビンセント、モンセラト、サンファン		62~	105・16	369	アンフィトリオン 03-593-0621	
ステラマリス サンラインクルーズ(ギリシャ)	4日間エーゲ海クルーズ	4/2~10/26	ビレウス、ヒドラ、ヘラクリオン、サントリーニ、ロドス、クサダシ、ミコノス、ビレウス		15~	90・13.5	233	アンフィトリオン 03-593-0621	
コンスティテューション アメリカンハワイクルーズ(米)	ハワイクルーズ	毎週土曜日発	オアフ島、モロカイ島、ラナイ島、ヒロハワイ島 コナハワイ島、マウイ島、オアフ島		9~	208・27	800	アメリカン・ハ ワイ・クルーズ 03-212-8841	
インディペンデス アメリカンハワイクルーズ(米)	ハワイクルーズ	毎週土曜日発	オアフ島、カウアイ島、ヒロハワイ島、コナハ ワイ島、マウイ島、オアフ島		8~	208・27	750	アメリカン・ハ ワイ・クルーズ 03-212-8841	
アトラス エビロティキラインズ(ギリシャ)	メディテラニアン 、オデッセイ (7日間)	3/26~10/29 毎週月曜日発	ビラエウス、ロードス、アレキサンドリア、ポ ートサイド、アシュドット、ハイファ、バトモス、 ビラエウス		30~	16,000・---	700	シャープトラベル 03-508-1721	
オセアニス エビロティキラインズ(ギリシャ)	エーゲ海(3日間)	3/30~11/5 毎週金曜日発	ビラエウス、ミコノス、ヘラクレオン、サント リーニ、バトモス、ビラエウス		12~	12,000・---	540	シャープトラベル 03-508-1721	
ジュピター エビロティキラインズ(ギリシャ)	ギリシャ、トルコ (7日間)	4/20~10/26 毎週金曜日発	ビラエウス、ヘラクレオン、サントリーニ、バ トモス、イスタンブール、ミコノス		30~	9,000・---	450	シャープトラベル 03-508-1721	
ジェルジンスキー ソ連極東船給公社(ソ連)	ナホトカ航海	1/8	横浜-ナホトカ		4~	122.2・16.4	316	東洋共同海運 03-242-2440	
ハバロフスク ソ連極東船給公社(ソ連)	ナホトカ-横浜 横浜-ホソコン	---	ナホトカ、横浜 横浜、ホソコン		4.62~ 6.48~	122.2・16.1	262	東洋共同海運 03-242-2440	
ドイチェランド KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り (上り5泊6日、 下り4泊5日)	4月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コ ブレントツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル		13~	110・11.6	210	ドッドウェル 03-241-8020	

※スケジュールは変更することがあります。

※下記客船のスケジュールに合わせ、国内代理店でツアーを企画することがあります。

船名 (所属・船籍)	クルーズ・スケジュール				全長・幅(m) 総トン数(t)・速力(kt)	定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地	料金(万円)			
ブリタニア KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り (上り5泊5日、 下り4泊5日)	4月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コブ レンツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13~	110・11.6 1,160・20.4	210 105	ドッドウェル 03-241-8020
イタリア KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り 3ヵ国巡り(上り4泊5 日、下り3泊4日)	4月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ ストラスブルグ、バーゼル	8~	104・11.6 1,099・20.5	192 96	ドッドウェル 03-241-8020
オーストリア KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り 3ヵ国巡り(上り4泊5 日、下り3泊4日)	4月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ ストラスブルグ、バーゼル	8~	104・11.6 1,099・20.5	192 96	ドッドウェル 03-241-8020
フランス KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り (上り5泊6日、 下り4泊5日)	4月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コブ レンツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13~	105・11.6 973・20.5	204 102	ドッドウェル 03-241-8020
ネーデルランド KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り 3ヵ国巡り(上り4泊5 日、下り3泊4日)	4月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ ストラスブルグ、バーゼル	8~	101.6・11.6 892・20.6	192 96	ドッドウェル 03-241-8020
ヘルペティア KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り 3ヵ国巡り(上り4泊5 日、下り3泊4日)	4月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ ストラスブルグ、バーゼル	8~	93・11.6 725・20.5	176 88	ドッドウェル 03-241-8020
ヨーロッパ KDドイツライン河汽船(西独)	モーゼル河クルーズ (2泊3日)	4月-10月	コブレンツ、トラーベン、トラーバッハ、トリエ バイルスタイン、コブレンツ	3.5~	88.6・11.6 670・20.6	142 71	ドッドウェル 03-241-8020
アズールシー ウェスタンクルーズライン(米)	カリフォルニア メキシコ西海岸ク ルーズ	毎週金曜発 毎週月曜発	ロサンゼルス、サンディエゴ、エンセナーダ、ロ サンゼルス、エンセナーダ	9.3~ 10.7~	199・23.5 21,486・20	- 366	オーバーシーズ・ トラベル 03-567-2244
プリンセスマースリ ブルーファネルクルーズ	南太平洋クルーズ (14日間)	1/11、1/26、 2/8、2/23、 3/10	シドニー、ビラ、スバ、ナクアロハ、ヌメア、シ ドニー	44.5~	123・- 7,800・-	330 150	オーバーシーズ・ トラベル 03-567-2244
コンステレーション Kライン(ギリシャ)	エーゲ海(3日間)	4/6-10/26 毎週金曜日発	ピレウス、ミコノス、ロードス、ヘラクレオン、 パトモス、サントリーニ、ピレウス	9~	150・19 12,000・17	500 211	メリディアン ジャパン 03-438-0667
オライオン Kライン(ギリシャ)	エーゲ海(7日間)	4/10-10/30 毎週火曜日発	ピレウス、ポートセイド、アシュド、リマソル、 ロードス、クサダシ、パトモス、ピレウス	20~	127・16.8 6,200・16.5	325 128	メリディアン ジャパン 03-438-0667
ギャラクシー Kライン(ギリシャ)	エーゲ海(7日間)	4/16-10/29 毎週月曜日発	ピレウス、ロードス、クサダシ、イスタンブール サロニカ、スコペロス、ピレウス	15~	104・15.7 5,500・17.5	289 143	メリディアン ジャパン 03-438-0667
新さくら丸 商船三井客船(日本)	スプリング、グアム	2/19~	東京、グアム、東京	14.7~	175.8・24.6 16,431・16	552 142	商船三井客船 03-281-6931
さんふらわあ7 関西汽船(日本)	お正月グアム、サイ パン グアム、サイパン	12/30-1/8 2/10-2/20	東京、グアム、サイパン、東京 東京、グアム、サイパン、東京	14.8~ 7.5~	130・18 8,000・18	500 83	国際ロータリー 旅行 03-572-7982 関西トラベルエ イジェンシー 03-271-3885
飛龍II 有村産業(日本)	大阪-那覇	毎週水、土、 大阪発	大阪、那覇	1.5~	146・ 5,809・21.5	500 -	有村産業 03-562-2091
五龍 有村産業(日本)	那覇-基隆	毎週月、水、 金 那覇発	那覇、宮古、石垣、基隆	1.56~	108・ 5,392・19.7	490 -	有村産業 03-562-2091

# 世界豪華客船 船旅パッケージ・ツアー

ツアー名①日程②客船名③料金④取扱旅行社の順

・南極半島とフォークランド諸島25日間①1月5日～1月29日②リンドブラッドエクスプローラー号③245万より④ヴィーヴル・03-359-3105

・ロス海と亜南極の島々35日間①1月28日～3月2日②リンドブラッドエクスプローラー号③308万より④ヴィーヴル・03-359-3105

・インドマラバル海岸スパイスロード紀行17日間①2月8日～2月22日②リンドブラッドボラリス号③129万より④ヴィーヴル・03-359-3105

・紅海とシナイ半島クルーズ20日間①1月16日～2月4日、3月14日～4月2日②リンドブラッドボラリス号③163万より④ヴィーヴル・03-359-3105

・フィリピン/台湾/沖縄海域洋上慰霊祭①11月26日～12月8日②にっぽん丸③15,8万より④名鉄観光サービス・03-572-6371

・香港/マニラクルーズ①12月5日～12月10日②ロイヤルバイキングスター③24,8万より④西武百貨店旅行事業部・03-989-1106

・香港/パタヤクルーズ①12月9日～12月14日②ロイヤルバイキングスター③27,8万より④西武百貨店旅行事業部・03-989-1106

・クリスマス/ニューイヤーフライ&クルーズ26日間①12月18日～1月12日②ロイヤルバイキングスター③145万より④オーバーシーズ・トラベル・03-567-2244

・シンガポール/インドネシアフライ&クルーズ①12月4日～12月20日②ロイヤルバイキングスター③66,9万より④オーバーシーズ・トラベル・03-567-2244

・香港/マニラ南シナ海クルーズ6日間①12月5日～12月10日②ロイヤルバイキングスター③26,4万より④郵船航空サービスダイヤモンドツアー・03-669-9511

・香港/パタヤ南シナ海クルーズ6日間①12月9日～12月14日②ロイヤルバイキングスター③29,7万より④郵船航空サービスダイヤモンドツアー・03-669-9511

・香港/パタヤ/南シナ海/シヤム湾クルーズ9日間①12月9日～12月17日②ロイヤルバイキングスター③41.9万より④郵船航空サービスダイヤモンドツアー・03-669-9511

・スプリング/グアムクルーズ11日間①2月19日～2月29日②新さくら丸③13,8万より④日本交通公社海外旅行本社内支店・03-284-7578

・香港/マニラ5日間①12月5日～12月9日②ロイヤルバイキングスター③24万より④ポップツアーインターナショナル・03-254-7561

・香港/パタヤ/シンガポール9日間①12月9日～12月17日②ロイヤルバイキングスター③43,7万より④ポップツアーインターナショナル・03-254-7561

・シンガポール/ベナン6日間①12月15日～12月20日②ロイヤルバイキングスター③26,3万より④ポップツアーインターナショナル・03-254-7561

・ハワイ/ホノルルとマウイ島クルーズ11日間①2月1日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③98万より④菱和ダイヤモンド航空サービス・03-278-8521

・ハワイ/ワイキキとマウイ島、カウアイ島クルーズ8日間①毎週月曜日発②コンスティチューション号③46,8万より④日本旅行マッハセンター・03-501-6301

・カリブ海ニューイヤークルーズ14日間①12月27日～1月9日②サンプリンセス号③115万④近畿日本ツーリストホリデイセンター・03-253-1551

・メキシコ/アカプルコクルーズ10日間①1月21日、2月4日、18日、3月3日、17日②パシフィックプリンセス号③79,8万(3月83万)④近畿日本ツーリストホリデイセンター・03-253-1551

・ハワイ/横浜クルーズ9日間①2月3日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③76,7万より④富士海外旅行・03-571-4751

・横浜/マニラ/香港クルーズ8日間①2月12日～2月19日②クイーンエリザベス2世号③80,1万より④富士海外

旅行・03-571-4751

・香港/マニラクルーズ6日間①12月5日～12月10日②ロイヤルバイキングスター③23,9万より④富士海外旅行・03-571-4751

・香港/パタヤクルーズ6日間①12月9日～12月14日②ロイヤルバイキングスター③25,7万より④富士海外旅行・03-571-4751

・香港/パタヤ/シンガポールクルーズ9日間①12月9日～12月17日②ロイヤルバイキングスター③37,4万より④富士海外旅行・03-571-4751

・セブ/シゴゴンクルーズ8日間①12月29日～1月5日②輝華号③28,8万より④富士海外旅行・03-571-4751

・ハワイ/横浜航路10日間①2月2日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③82万より④読売旅行海外旅行センター・03-213-5281

・横浜/台湾/マニラ/香港航路10日間①2月12日～2月21日②クイーンエリザベス2世号③79万より④読売旅行海外旅行センター・03-213-5281

・香港/マニラクルーズ6日間①12月5日～12月10日②ロイヤルバイキングスター③24,8万より④読売旅行海外旅行センター・03-213-5281

・香港/パタヤクルーズ6日間①12月9日～12月14日②ロイヤルバイキングスター③27,8万より④読売旅行海外旅行センター・03-213-5281

・南太平洋クリスマス/ニューイヤークルーズ24日間①12月18日～1月10日②ロイヤルバイキングスター③117万より④読売旅行海外旅行センター・03-213-5281

・横浜/香港クルーズ9日間①2月12日～2月20日②クイーンエリザベス2世号③82,0万より④日本旅行マッハセンター・03-501-6301

・ハワイ/横浜クルーズ10日間①2月2日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③78,0万より④日本旅行マッハセンター・03-501-6301

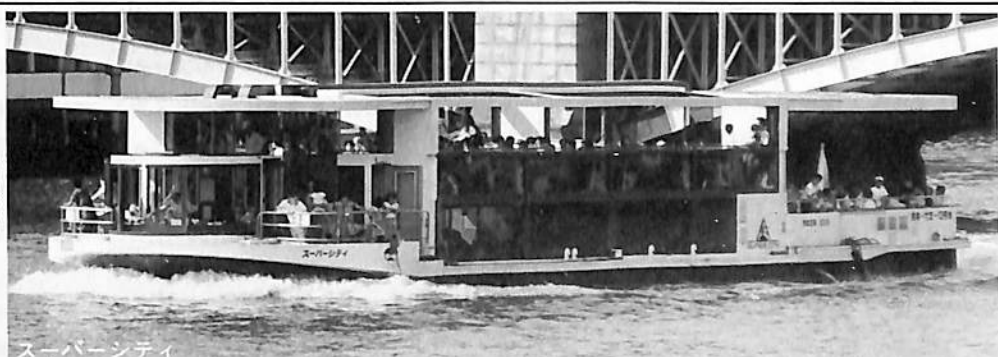
・香港/セブ/シゴゴン/マニラクルーズ7日間①12月24日～12月30日②輝華号③27,5万より④日通航空各営業



- ・ロサンゼルス／横浜太平洋クルーズ  
14日間①1月29日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③82.0万より④日本旅行マツハセンター・03-501-6301
- ・ニューイヤー／カリブ海クルーズ11日間①12月28日～1月7日②ビスタフィヨルド③108万④アメリカン・エクスプレス・インターナショナル
- ・ニューイヤー／カリブ海クルーズ13日間①12月27日～1月8日②ビスタフィヨルド③135万より④日本交通公社ルック各支店
- ・フォートローダデー／カリブ海クルーズ14日間①1月18日, 2月8日, 29日, 3月21日②ビスタフィヨルド③124万より④日本交通公社ルック各支店
- ・ロサンゼルス／横浜クルーズ14日間①1月29日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③98.0万より④日本交通公社ルック各支店
- ・ハワイ／横浜クルーズ10日間①2月2日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③95.0万より④日本交通公社ルック各支店
- ・横浜／台湾／マニラ／香港クルーズ

- 9日間①2月12日～2月20日②クイーンエリザベス2世号③88.0万より④日本交通公社ルック各支店
- ・香港／バタヤ／シンガポールクルーズ9日間①2月21日～2月29日②クイーンエリザベス2世号③84.0万より④日本交通公社ルック各支店
- ・香港／マニラ／フライ&クルーズ6日間①12月5日～12月10日②ロイヤルバイキングスター③25.3万より④朝日旅行センター・03-535-7777
- ・香港／バタヤ／フライ&クルーズ6日間①12月9日～12月14日②ロイヤルバイキングスター③27.7万より④朝日旅行センター・03-535-7777
- ・香港／シンガポール／フライ&クルーズ9日間①12月9日～12月17日②ロイヤルバイキングスター③36.8万より④朝日旅行センター・03-535-7777
- ・マイアミ／ロサンゼルス／パナマ, カリブ海クルーズ18日間①1月15日～2月1日②クイーンエリザベス2世号③118万より④朝日旅行センター・03-535-7777
- ・ロサンゼルス／メキシコ／ハネムーンクルーズ7日間①12月20日～1月1日迄の毎週月曜日発②アズールシリーズ号③41,6万より④オーバーシーズ・トラベル・03-567-4101
- ・ロサンゼルス／メキシコ／ハネムーンクルーズ9日間①1月2日～2月29日迄の毎週月曜日と木曜日発②アズールシリーズ号③36,9万より④オーバーシーズ・トラベル・03-567-4101
- ・ハワイアイランドクルーズ7日間①毎週土曜日発②コンスティチューション号③45,6万より④日本交通公社ルック各支店
- ・ハワイアイランドクルーズ8日間①毎週土曜日発②コンスティチューション号③49,2万より④日本交通公社ルック各支店
- ・マニラ／セブ／シコゴン／ニューイヤークルーズ8日間①12月29日～1月5日②罐華号③28,8万より④ヴィーヴル・03-359-3105
- ・ガラバゴス諸島探訪17日間①1月10日～1月26日②サンタクルス号③168,8万より④ヴィーヴル・03-359-3105

- ・ロサンゼルス／横浜太平洋クルーズ14日間①1月29日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③82.0万より④日本旅行マツハセンター・03-501-6301
- ・ニューイヤー／カリブ海クルーズ11日間①12月28日～1月7日②ビスタフィヨルド③108万④アメリカン・エクスプレス・インターナショナル
- ・ニューイヤー／カリブ海クルーズ13日間①12月27日～1月8日②ビスタフィヨルド③135万より④日本交通公社ルック各支店
- ・フォートローダデー／カリブ海クルーズ14日間①1月18日, 2月8日, 29日, 3月21日②ビスタフィヨルド③124万より④日本交通公社ルック各支店
- ・ロサンゼルス／横浜クルーズ14日間①1月29日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③98.0万より④日本交通公社ルック各支店
- ・ハワイ／横浜クルーズ10日間①2月2日～2月11日②クイーンエリザベス2世号③95.0万より④日本交通公社ルック各支店
- ・横浜／台湾／マニラ／香港クルーズ



## 豪華客船もよいが、隅田川をゆく船も セーヌの味わい……………これもまたよし

川から見る東京は、時に新しい発見をさせてくれます。  
新しい船も就航、船“大好き”の方には十分お楽しみ  
頂けます。

**東京都観光汽船株式会社**  
浅草・03-841-9178 竹芝・03-432-5441

■世界の船の博物館・隅田川名橋めぐり……  
**水上バス隅田川ライン**

浅草(地下鉄銀座線・東武線浅草駅下車2分) ↔ 浜離宮 ↔ 竹芝桟橋(国電浜松町・都営一号线浅草駅下車7分)  
：約40分間隔で毎日運航

■東京港を見学しながら海上公園・台場めぐり  
**13号地・船の科学館ライン**  
竹芝桟橋 ↔ 台場：約60分間隔で毎日運航

●プリンセス・クルーズ社のスーパーラブポート

## “ロイヤル・プリンセス、'84年11月就航”

プリンセス・クルーズ社（本社／米国・ロサンゼルス）では、ラブポートとして知られるパシフィック・プリンセス（20,000トン、乗客数 626名）、アイランド・プリンセス（20,000トン、626名）、サン・プリンセス（17,370トン、686名）の3姉妹船に加えて、1984年11月から新造豪華客船ロイヤル・プリンセス（40,000トン、1,200名）を就航させることになった。

ロイヤル・プリンセスは1億5千万ドルの建造費をかけて、現在ベルチュラ造船所（フィンランド）で建造中であるが、豪華さと設備の点で世界最新最高の豪華客船になろうとの前評判が高い。（下写真）

この発表は9月30日、来日中のプリンセス・クルーズ社社長ジョセフ・A・ワターズ氏およびマーケティング担当副社長マイケル・H・ハナン氏により、日本における同社販売総代理店クルーズ・インターナショナル社（03-

584-1531）において記者会見の席上、おこなわれた。

今年5月、神戸・横浜に来航したパシフィック・プリンセスの2倍の大きさであり、最も大きな特長は、600室1,200名収容の客室が全部海に面していることで、各部屋には四角く大きい窓がとりつけてあり、さらに152室のスイートデラックスキャビンでは専用のバルコニーに出ることができる。また全室バスタブ、冷蔵庫、カラーテレビ付きである。

QE2でもこれの3分の2という広いサンデッキ（8,000㎡）は、これまたスーパークルーズシップをみぞす同船の設計思想の表われとも云え、全船一周のジョギングコース、4つのプール（1つは計時ができる大きさ）、2つの真水のジャグジー（室内）がある。ほかに屋内運動室、サウナもある。食堂、カフェ、ギフトショップ等の設備

### ●ロイヤル・プリンセスの主要目●

全長／232 m、幅／29.2 m、吃水／7.8 m、総トン数／40,000 G T、船客定員数／1,200名、客室数／600室、乗組員数／約500名、主機関／ベルチュラ・ピールスティック4基、出力9,900 PS×4、最高速力／22 kt、補助機関／出力950 kw 2基、バウスタスター／2基、スタビライザー／両舷各1基

は言うまでもない。

娯楽設備としては、大きなカジノ、ディスコ（昼間は展望ラウンジ）、ナイトクラブ、750席のショーラウンジがあり、ここでは、従来から有名なラスベガス・スタイルの本格的なミュージカルが毎晩のように上演されることになる。

船籍は英国、乗組みの士官はすべて英国人だが、食堂はプリンセス・クルーズのトレードマークであるイタリア人のダイニングスタッフがあたる。

航行の点では、人工衛星との交信による天気予報、船位確認がなされ、速力22ノットの快適安全な船旅が約束されている。



ロイヤル・プリンセスの完成予想図



右よりJ.A.ワターズ社長、和田クルーズ・インターナショナル社長、M.H.ハナン副社長

'84年11月完成後、フロリダへ回航。カリブ海-パナマ運河と処女航海をおこなって、母港のロサンゼルスに入る。

招待客などを乗せた後2回の航海のうち、'85年1月からは正式の運航が始まり、同年中は主としてアラスカ（バン

クーバー）とロサンゼルス・メキシコ・パナマの2地域での運航が予定されている。料金は姉妹船より少し高くQE2レベルとなる模様。

なお、船名の決定にあたっては、世界中のクルーズファンから募集したが、プリンセス・ダイアナと並んで最後まで残ったロイヤル・プリンセスに決まり、'84年2月に予定されている進水式には、ダイアナ皇太子妃が出席して、命名をおこなわれることになっている。

## コーラル・プリンセス 乗客10万人を達成

8月17日、神戸港を出発して中国へ向った近畿青年洋上大学に参加の一岡幸夫さんは、一行を乗せたコーラル・プリンセスの10万人目の乗客にあたり、乗船後、アンダーソン船長から記念品を贈呈された。

コーラル・プリンセスは、日本から就航しているただ1隻の英国純クルーズ客船で、1万トン。乗客数は500人で、船室は2人用・3人用・4人用の3種、全室バスまたはシャワーとトイレ付きである。乗客500人に対し、170人の乗組員による行き届いたサービスが自慢である。

コーラル・プリンセスはロンドンに本拠を置くスワイヤグループ（キャセイ航空も同グループ）に属しており、1971年からスワイヤジャパンが日本を中心とするチャーターおよび一般クルーズ船として、洋上研修や青年の船、修学旅行、招待旅行などの市場を開拓

してきた。以来12年、乗客は年を追って飛躍的に増え、今回の第291航海目で乗客10万人を達成したものである。この間、1973年には兵庫県青年洋上大学の船として天津に入港、日中国交正常化後の自由主義国からの最初の客船となり、親善の一翼をになった。

今回のクルーズは、近畿地方の2府6県下の各種団体から推薦された青年500人を乗せての中国訪問である。武

村滋賀県知事を学長として、15日間の洋上および中国研修を通じて、日本と世界、特に中国情勢について問題意識を深め、また、団体生活の規律を身につけることを目的としている。

訪問地は天津、北京、上海、南京、無錫で、31日、神戸港に帰ってくる予定である。なお、コーラル・プリンセスについての問合せはスワイヤ船客部（03-230-9341～6）へ。



コーラル・プリンセス

# 海国 ポルトガルの誇り 帆船サグレス

●写真・文／府川義辰  
Yoshitatsu Fukawa

いまだ海国の誇りを失わず、海国のシンボルである帆船“サグレス”(Sagres)を世界に誇示する国、ポルトガル。“サグレス”は、6月1日母港リスボンを出帆、大阪城築城400周年を記念した「大阪ワールド・セイル'83」(Osaka World Sail '83)に参加のため、長駆30,000kmの大海原を越え、パナマ運河・アカプルコ・サンディエゴ・サンフランシスコ・ホノルルを経て、浪花の湊へ着いた。

本船は、1938年、ドイツのBlohm and Voss社造船所(Hamburg)で、ドイツ海軍の練習艦“Albert Leo Schlageter”として建造・竣工されたものである。当時、現在も活躍中のアメリカ沿岸警備隊のイーグル(Eagle)、ソビエト海軍のトバリッチ(Tovaritch)、ドイツ海軍のゴルヒ フォック(Gorch Foch)、そしてルーマニア海軍のミルセア(Mircea)とともにシリーズ建造されたもので、サグレスはその第3番船として竣工



1 帆船操航はロープワークの連続協調作業。このような平穏な海上作業は楽しいかもしれぬが。



2 サグレスの船首像。ポルトガルの航海の守護神  
ヘンリー航海王 (Prince Henry The Navigator) の  
像である。

されたものである。帆船をよくご存知の方には、いずれの船も、あまりに似た船であることにお気づきかと思う。育ちこそ違っても、生まれを同じくする姉妹船である。

ドイツ海軍当時、彼女は、大西洋横断航海を2回おこない、カリブ海諸島や南米および北米東岸域の港に寄った実績がある。第2次大戦中、バルチック海で魚雷攻撃を受け、大損害を被りながら幸いにも沈没にはいたらず、母国ブレーメル・ハーフェンの港に係留、1945年、敗戦と同時にアメリカ軍によって接收された。1948年、ブラジル政府の要請により、ブラジル海軍に移籍、同海軍のグアナバラ (Guanabara) として活躍。1960年、ポルトガル政府は同船の入手交渉をブラジル政府との間で開始、交渉成立後、リオデジャネイロ造船所にて大改修工

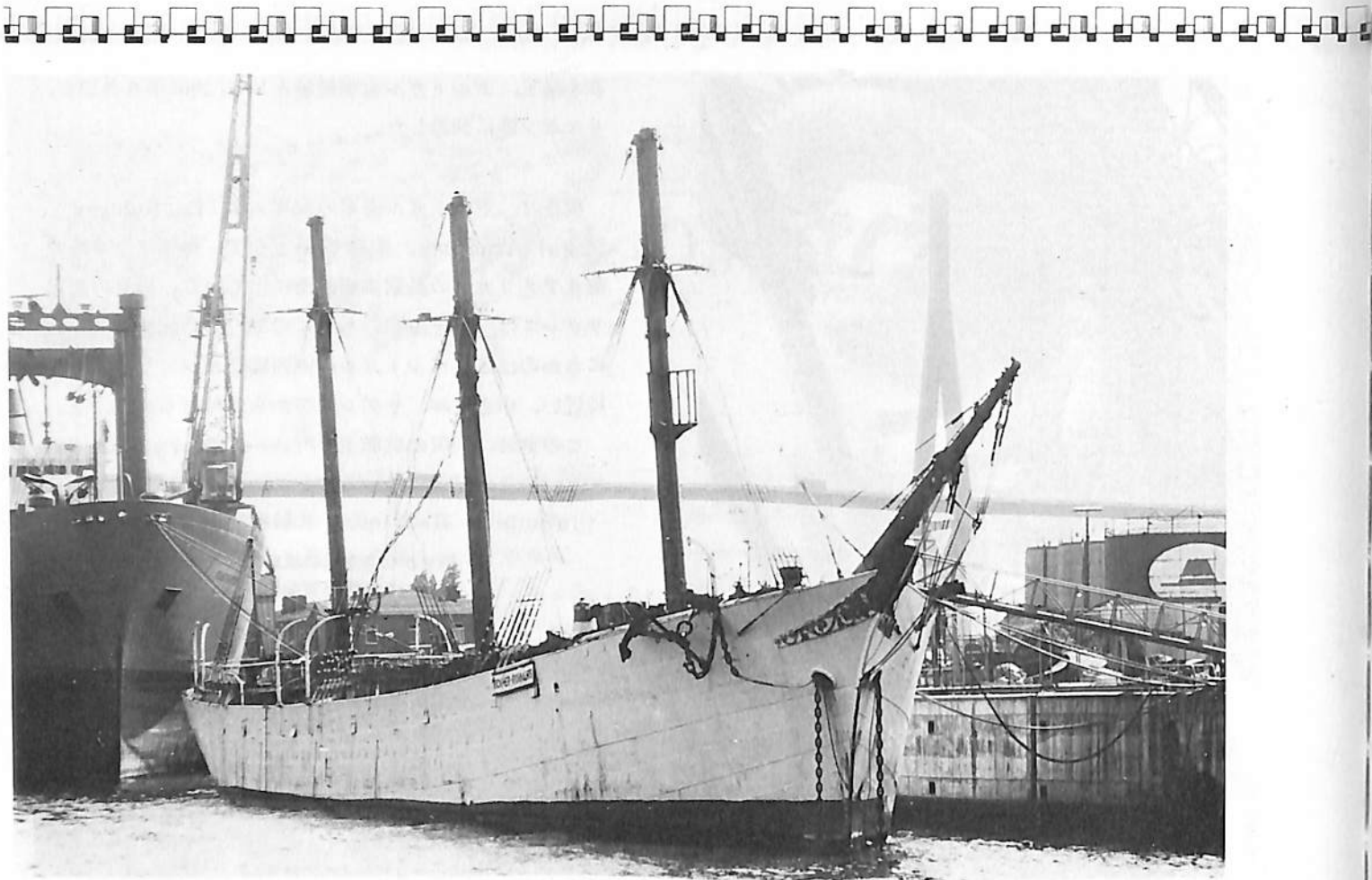
事を施工、ポルトガル海軍艦船として、1962年6月23日、リスボン港に到着した。

現在は、ポルトガル海軍の海軍大学 (Portuguese Naval Academy) の練習艦として、毎年アフリカや南北アメリカへの長期訓練航海に出ている。彼女の船名サグレスは、大変由緒のあるもので、その起源は15世紀にさかのぼる。ポルトガルの南西端のサンビセンテ岬に近い、小さな岬、サグレス岬から名付けられている。

この地は、同国の航海王 (Prince Henry The Navigator) と呼ばれているインファンテ・D・ヘンリー (Infante D. Henrique) に特権的に与えられた土地

- 3 穏やかな海を満帆状態で走るサグレス。セイルに描かれた真っ赤な十字は、ポルトガルの精鋭騎士団のシンボルマーク、「マルチーズクロス」である。





4 Rickmer Rickmers (リックマーリックマーズ)の元の名前に戻り、ドイツのハンブルグ港に係留。帆船愛好家の手により、除々に復元作業が続けられているサグレスII号である。この写真は、今年の6月に撮影されたもの。

で、海国ポルトガル発展のための村づくりがなされた所で、1460年11月13日、ヘンリーの他界するまで、多くの海洋冒険家を出した場所である。

この伝統に従い、ポルトガル海軍は、ここに海軍学校を設立、帆船航海のための天測等、航海に必要な当時最先端の航海科学を教育するセンターとなったところである。しかし、その後、同地は、漸次人口も減少し、かつ、地震災害の壊滅的な被害を受け、この種の施設は、現在のリスボンに移されたのである。

現在のサグレスは3世で、1世は1858年イギリスで建造(1,382トン、12ノット)の木造船で、奴隷船として運用されたが、1882年から1898年まで、オポルト(Opo-

rto) 近くのリオ・ドウロ(Rio Douro)を基地に、海員訓練船として就航した。

2世は、1860年ドイツで建造されたドイツの鋼帆船である。船名をリックマー・リックマーズ(Rickmer Rickmers)と称し、当初奴隷船として使用され、その後、一般商船サービスに就航、第1次大戦後、ポルトガル政府が購入、フローレス(Flores)と命名した。1924年、彼女は海軍下に置かれ訓練船として就役“サグレス”と命名、1931年大改装を施し、2基のディーゼルエンジンを備え、1962年まで活躍した。同年、彼女は船名をサント・アンドレ(Santo Andre)と改名、倉庫の代替船(Depot-ship)として使用されてきたが、現在はドイツの篤志家達に引き取られ、ハンブルグ港に係留され

Characteristics of The SAGRES (III)

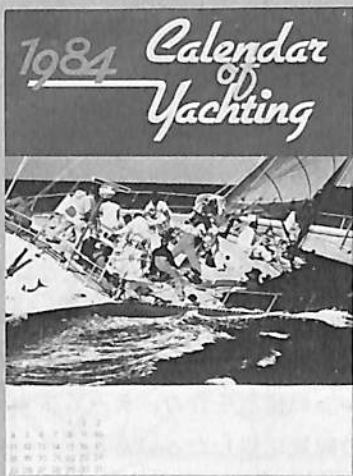
Displacement	1,725tons (standard)	
	1,869tons (full load)	
Dimensions	Length	89.5 m
	Beam	12.0 m
	Draught	5.5 m
	Height of Main-Mast	45.1 m
Propulsion	(1) Under Sail	
	Rigged as a BARK Sail Area 1,935m <sup>2</sup>	
Propulsion	(2) Main Engines	
	1 Diesel 750HP. 9 Knots (MAX.)	
Weapons	2 Guns 47mm (Salute)	
Ship's Company	10 officers	
	19 petty officer	
	134 ratings	
	80 cadets	

元の船名リックマー・リックマーズに戻り、多くの帆船愛好家の奉仕活動で復元作業が始められている。

現在のサグレス 3 世は、1978 年から1979 年にかけて、世界一周航海をおこなっており、'78年の12月15日には東京に寄港している。彼女の船首を飾る像は、「航海王」の称号をもつ Infante D. Henrique の像である。

Photo : 1 Portuguese  
2 Henryk Kabat  
4 S. Weirauch  
3 Portuguese Nauy

めくろに、ダイナミック。  
1984・ヨットカレンダー。



●ヨット・  
カレンダー(13枚)  
定価/1,500円(送料350円)  
全カラー/13枚  
全国主要都市の潮汐表付き  
サイズ/タテ53cm×ヨコ38cm

■カレンダーに社名等を刷り込むご注文も受賜っております。  
50部以上でお見積りさせていただきます。  
株式会社 船艇広報 ☎03-434-5160  
〒105 東京都港区浜松町1-2-17  
まで、お問い合わせ下さい。

■ご注文は、お近くの書店または、現金書留か郵便振替にて、  
送料と共に直接下記へ。  
株式会社 船艇 (販売部) 〒162 東京都新宿区赤城下町50  
会社 船艇 ☎03-267-1931 振替/東京1-25521

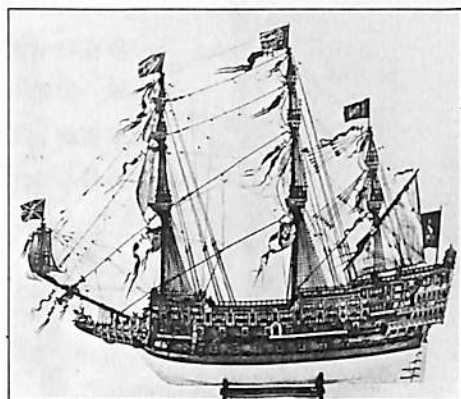
半世紀に渡り、日本の船乗りたちを育ててきた「日本丸」。彼女はまもなくその勇姿に幕を閉じようとしている。日本の近代帆船史上にさん然と輝く美しい姿を1枚2ヵ月、計7枚で構成した全カラーの豪華カレンダー。

●日本丸・カレンダー(7枚) 定価/1,000円(送料350円)  
サイズ/タテ53cm×ヨコ38cm



めくろに、華麗。  
1984・日本丸カレンダー。

## ●今月の『帆船モデル』●



# 黄金の悪魔 サブリン・オブ・ザ・シーズ

杉浦 昭典

### 時代を先取りした海の帝王

海洋国家として大英帝国の礎を固めた女王エリザベス I 世は1603年3月24日に崩御した。王位はチューダー家からスチュアート家へと移り、スコットランド王ジェームズ VI 世によって継がれ、ジェームズ I 世の時代となる。カトリック教徒だったメアリ・スチュアートの子ジェームズを王に迎えたイギリスのカトリック教徒たちは彼の保護を期待したが、王権神授説を奉じるジェームズ I 世はイギリス国教制度を励行してカトリック教徒を迫害した。

貧しいスコットランドから花の都ロンドンへ引張り出

されて目がくらんだのだろうか、ジェームズ I 世の放漫な政策と宮廷の奢侈な生活は国民の反感を買うに至った。ジェームズ I 世が即位して間もない1604年3月、チャタム王立造船所の技師フィニアス・ペット (Phineas Pett) は、海軍卿ハワードの命を受けて旗艦〈アーク・ローヤル〉の模型を作り、テムズ川に浮かべてヘンリー王子の観覧に供したという。

ペットは、1610年、それ以後のイギリス軍艦の母と呼ばれ、典型と見なされた三層甲板の戦艦〈プリンス・ローヤル〉 (Prince Royal) を建造したが、竣工に先立つ1607年には精巧な模型を作製して王に見せている。そして当時4歳の第二王子チャールズにも、車輪の付いた玩具の模型を作って贈ったが、もちろん〈プリンス・ローヤル〉自体はヘンリー王子のために建造されたものである。



一子相伝を旨とする当時の造船技術者の目にもくプリンス・ローヤル>の出現は驚きに値した。船首と船尾の流線はすばらしく、最後尾にボナベンチュア・ミズンマストを持つ4本マスト船で、砲56門を備えた。その後、2度ほど改装され、最後には90門の砲を装備した。金箔をちりばめた船体装飾もそれまでのどの船よりも豪華で美しかった。ヘンリーが死んで王太子となったチャールズは、幼い頃に見たくプリンス・ローヤル>の模型に想像以上の影響を受けていたようである。

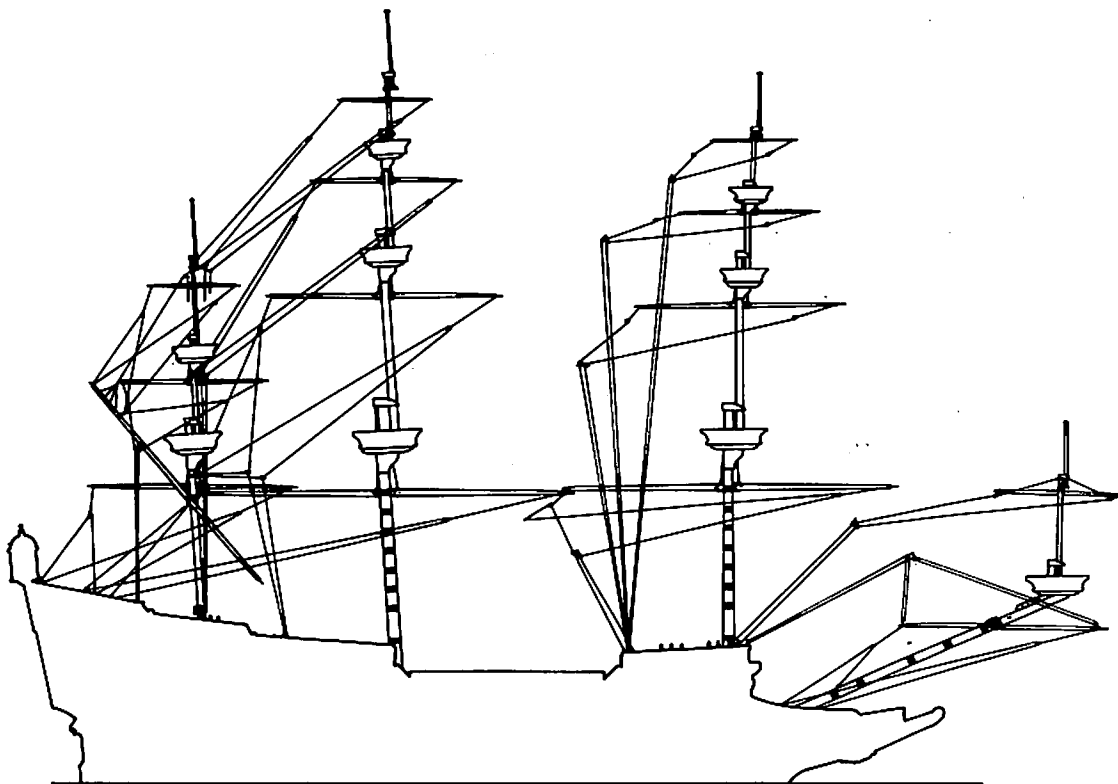
1625年、ジェームズI世の跡を継いだチャールズI世は、父王に輪をかけた専制君主だった。カルヴァンの流れを汲むまじめなプロテスタントである清教徒に対する迫害は一層激しくなり、清教徒の多い議会の王に対する反発は強くなる一方だった。輸入酒に対するトン税や、輸出入商品1ポンドにつき1シリングの割で課されるポンド税はイギリスの古くからの習慣だったが、本来は商人の同意により議会の承認を得た上で課税されるべきものをチャールズI世は独断で強制した。

中でも悪税の最たるものは船舶税 (ship money) だ

った。中世以来、イギリスでは沿岸防備のため、必要に応じて港市および沿岸各州に船舶や船員を提供させる慣行があったが、それを税金によってまかなおうとしたものである。1634年、オランダ海軍に対抗しようとしてチャールズI世の出した船舶の動員令に応じない港市が多かったせいでもある。王はこれを議会の承認もなく、全国的に、しかも恒久的に賦課しようとしたのだった。

ウーリッジの王立造船所へ船舶税によって建造中の軍艦<レオパード>を視察に行ったチャールズI世は、その船内でフィニアス・ペットに会い、かつてデットフォードの王立造船所で建造された1,187トンの<プリンス・ローヤル>よりずっと大きく壮麗な戦艦が欲しいといい出した。1634年6月26日、チャールズI世は34歳の若さだった。ペットに王が望んだ大きさはキールの長さ38m、幅14m、喫水6.7mという当時としては途方もない超大型船だった。

イギリスは1588年にスペインの大艦隊アルマダを撃退してから船舶の建造技術にも自信を持つようになっていた。事実、ヨーロッパ諸国の中では、大砲や乗組員とと



サブリン・オブ・ザ・シーズの動索図

もに船体の強度や耐航性においても優れていると見なされていた。しかし、帆走性能そのものについてはランダースやダンケルクで建造される帆船には及ばなかった。イギリス船は喫水が深く重かったからである。

沿岸防備には軽快さよりもむしろ重厚さが必要だったが、それにしてもチャールズ I 世の要求は大げさ過ぎた。造船関係者はこぞって反対したが王は聞き入れなかった。ヘンリー VII 世以来の造船一家であるフィニアス・ペットとその息子ピーター・ペット(Peter Pett)によって王の望みは果たされた。

<サブリン・オブ・ザ・シーズ>(Sovereign of the Seas)すなわち<海の帝王>は名実ともにチャールズ I 世の艦隊旗艦となったのである。

当時、イギリス海軍で 1,000 トンを超える軍艦は<プリンス・ローヤル>だけ、他には 800 トン台 4 隻、700 トン台 12 隻、600 トン台 4 隻、500 トン台 8 隻、300 トン台 1 隻、200 トン台 1 隻、100 トン台 11 隻、80 トン台 4 隻、60 トン台 4 隻という状況だったから<サブリン・オブ・ザ・シーズ>の就役は小さな出城の中に巨大な天守閣が突然出現するのと同じだった。

1637 年に進水した<サブリン・オブ・ザ・シーズ>は計画よりはるかに大きく、1,683 トン、全長 71.3 m、キールの長さ 38.7 m、幅 14.7 m、喫水 7.2 m、キールの底から船尾燈の頂きまでの高さが 19.2 m もあった。1859 年、イギリス海軍最後の木造帆走戦艦といわれた<ビクトリア>(Victoria) は旗艦として就役していたが、その全長は 88 m、幅は 18.3 m、キールの底から船尾タフレルまでの高さは 22 m だったというから、それより小さかったとはいえ、<サブリン・オブ・ザ・シーズ>の大きさは 2 世紀を先行していたと考えられよう。

## 王を絞首台に送った黄金の悪魔

設計者ペットは、その建造費を初め 13,680 ポンドと見積っていたらしいが、あれやこれやで船体艦装を終るまでに 40,833 ポンドを費してしまった。内舷および外舷の接合、塗装、彫刻の費用だけで 6,691 ポンドとなり、ちょうど 40 門砲艦まる 1 隻分の代価に相当した。また労働

賃金は 20,984 ポンドで工費の半分以上を占めた。さらに進水後、最上級の真鍮砲が積載されたが、その費用が 24,753 ポンドで、結局、最終的には 65,586 ポンド 16 シリング 9 ペンス半という膨大な金額になってしまったのである。

戦艦の装飾が戦闘能力と全く無関係であることはいうまでもない。しかし、当時の船体装飾がそれこそすばらしい美観を呈していたことは、残された模型や絵画から容易に想像することができる。わが国の城郭に見られる天守閣の美に匹敵するものといえよう。戦国武士の鎧兜が身を守るためばかりでなく、相手を威嚇する目的もあったように、帆走戦艦の装飾もまたその武力を誇示するためであったということができよう。

16 世紀の船体装飾には簡単な幾何学模様を描く方法が使われていた。ジェームズ I 世の時代になってようやく浅浮き彫りによる装飾が採用されるようになったのである。<プリンス・ローヤル>はその先駆けだった。建築物に豪華な彫刻による装飾の施されたこの時代の流行にならったもので、砲門の内側には月桂樹の花輪、船首のピークヘッド(衝角)には騎馬戦士像、船尾には王室の武威を象徴する彫像、舷緑のハンドレールにも余すところなく彫刻され、全体として少し安っぽさが感じられないこともないが、金箔を使ってピカピカに輝やかされていた。

<サブリン・オブ・ザ・シーズ>の金箔と塗料をふんだんに使った装飾には、<プリンス・ローヤル>に見られる安っぽさはみじんもなく、ルーベンスの一番弟子であるヴァン・ダイクの下絵をもとに王室彫刻家ジェラルド・クリスマスの一族が腕を振ったものであるだけに立派な芸術作品として通用できるものだった。

船首像はイギリス最初の絶対君主エドガー平和王の騎馬像で、足下には敵国の王 7 人が蹴散らされていた。船首像に続く船首先端にはキューピッドらしい少年がライオンにまたがって手綱を握って居り、忍耐は不遜に勝り、清純は不純を制するという意味を強調した。船首にあるピークヘッドのハンドレールには、グレイハウンド、ドラゴン、ライオン、ユニコーンなど伝説の獣の像、ばら、あざみ、ゆりなどの花を始めとする王室や貴族の紋章が散りばめられた。

船首像の前面には、慎重、注意、勤勉、勇気、勝利を象徴する種々のポーズを取った女神像が飾られ、舷側の上段にはローマ皇帝像と黄道十二宮が交互に描かれ、中段には甲冑、武器、楽器が、下段には紋章と単純な紋様が並べられた。船尾回廊は一面に神話に因んだ彫刻で埋められ、船尾楼後端の船尾燈直下には勝利の女神が立ち、片腕には王冠を捧げ、もう一方の腕には巻き紙をかけてそれぞれに富と名声を表現させた。

女神像を取り囲むようにして、ネプチューン、ジュピター、ジェイソン、ヘラクレスが配置され、その下方、王家の紋章の下には、舵をはさんで「波も風も艦隊も従える王、偉大なる王チャールズよ、この大いなる船を直進さえ給え」という意味をラテン語で刻んだ銘板が打ち付けられた。

<サブリン・オブ・ザ・シーズ>は圧政にあえぐイギリス国民の怨嗟の声に包まれて誕生したが、それでもチャールズ I 世の期待通り、この超豪華戦艦は確かに敵を

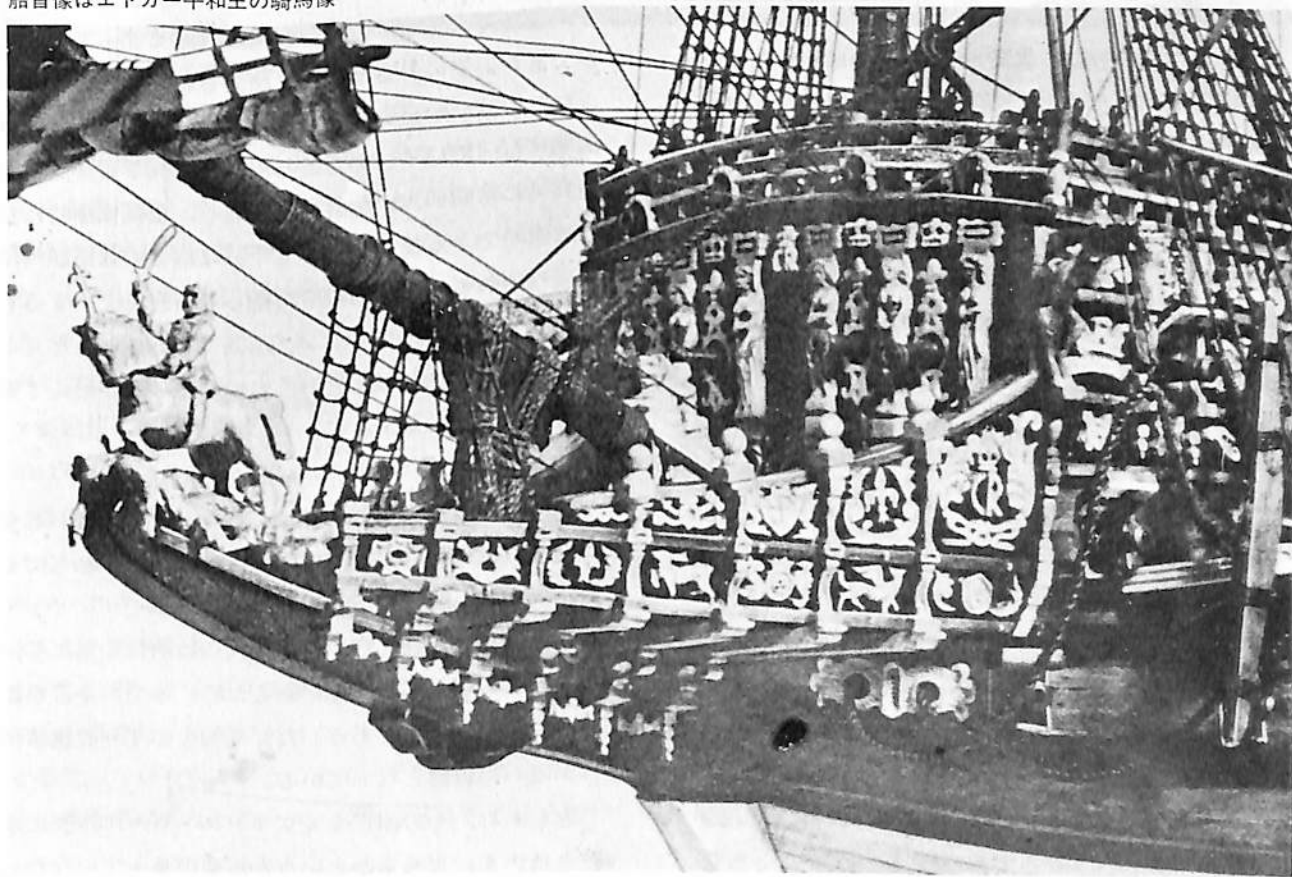
威圧する役に立った。オランダ人はこの金ピカに輝く戦艦を見て「黄金の悪魔」と呼んでこわがった。しかし、実際には上部構造物が邪魔になり、帆船としての動きが鈍かった。100門の大砲も交戦中のタイミングが悪い時には無用の長物と化する恐れがあった。

ほんの少し風下へ傾いただけで最下層の砲門に浸水するようでは、帆走性能の良し悪しはあまり問題にならないが、小さな船を相手にしての海戦では十分巨艦としての体面を保つことができた。

しかし、議会と衝突を繰り返したチャールズ I 世は、遂に清教徒革命に追われ、1649年1月、捕えられて裁判にかけられ「暴君、反逆者、殺人者、人民の敵」として処刑された。このことから<サブリン・オブ・ザ・シーズ>は、直接原因ではないとしても、間接的にはチャールズ I 世を断頭台へ送る要因となった船だと見なされている。

清教徒革命の立役者クロムウェルは共和国になったイ

船首像はエドガー平和王の騎馬像



ギリスのリーダーとして護民官の地位に就いたが、〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉を旗艦とする艦隊の維持費の捻出には窮したようである。戦力にならない船体装飾を保持するのは無益だとして、きらびやかな装飾をはき取って、もっと質素な色に塗り替えさせようとした Cromwell の指示は、意外にも多くの人々の反対に会って思い止まらされた。船舶税で苦しんだはずのイギリス国民は、いつの間にかこの豪華戦艦を誇りに思うようになっていたのである。

## 木造帆走戦艦の原型か

1652年、帆走性能を良くするため、〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉は、〈プリンス・ローヤル〉とともに三層甲板から二層甲板に改装され、その他の部分も大幅に改良された。Cromwell の死んだ後、1660年にチャールズ I 世の子チャールズ II 世によって王政復古が行われたが、〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉を頂点に、軍艦の装飾は再び盛んになった。その後も〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉はあちこち改装されたが、1684年の大改装時には船名も〈ローヤル・サブリン〉(Royal Sovereign)と改められた。そして12年後の1696年、チャタムの王立造船所で修理中、失火が原因で炎上し焼滅した。

〈ローヤル・サブリン〉の消失が契機となったように、華麗さを乗り越して奇怪なものになって来た軍艦の装飾も1703年には簡素化する方針に改められた。

〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉がいかに大きかったかということを示す記録が、チャールズ II 世の廷臣 Samuel Pepys (Samuel Pepys) の有名な日記の中に残されている。1661年1月17日、Pepys はサンドウィッチ伯夫人とその娘ジェミナーの他6人から成る9人の一行で〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉の大きな船尾燈を見物に行った。絵画などで見られるその船尾燈は、船尾のタフレルにしっかりと固定されていて、船尾から後方に突き出た腕木だけに支えられる普通の船尾燈とは非常に異なる位置にある。婦人たちは立ったままですの中へ入ることができた。船尾燈の内部は同時に12人が入れる広さだったということである。

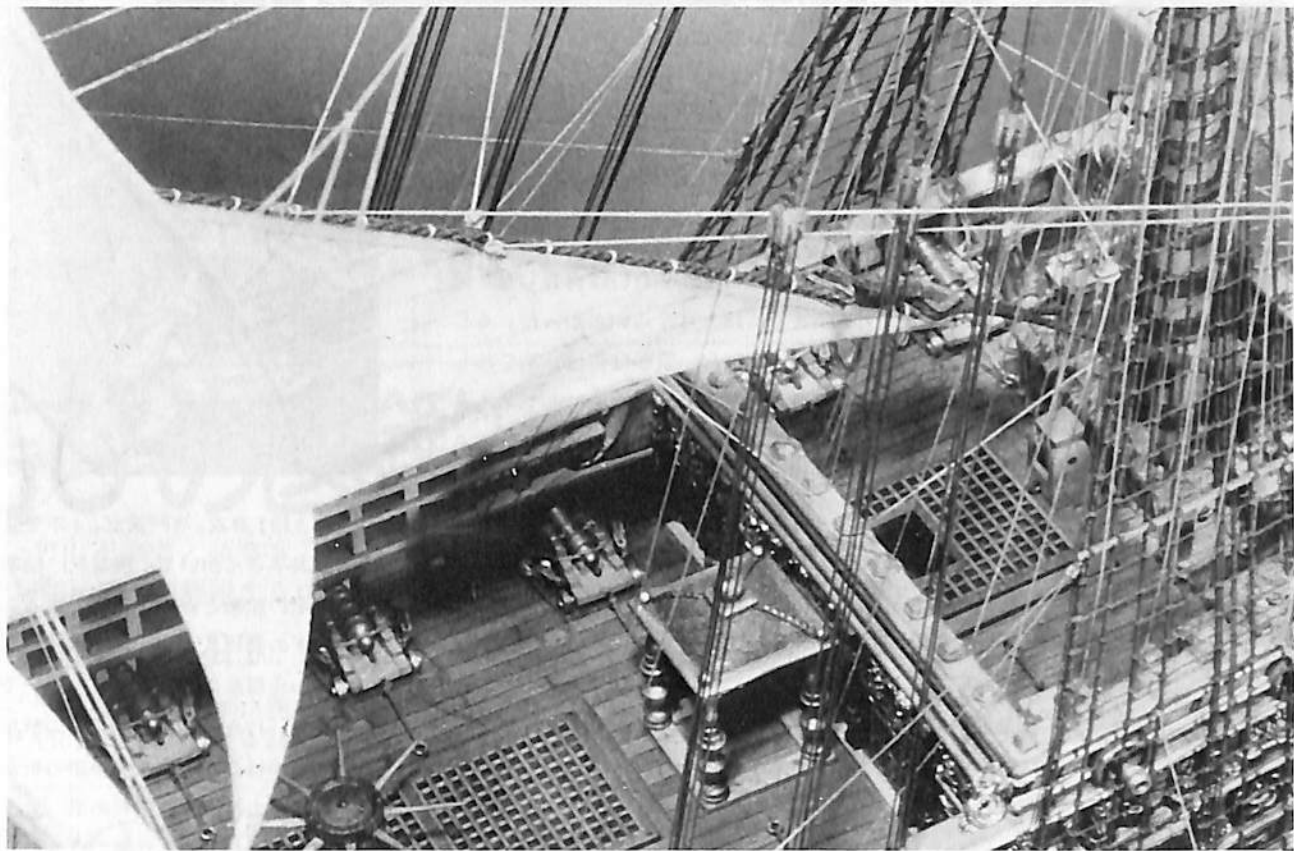
チャールズ II 世の治世になっても〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉は依然として最も壮麗な戦艦だった。1662年8月24日のピープスの日記にも、午前4時に起き出したピープスがテムズ川を下って〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉へ行き、十分整備し磨き上げられた様子を見てそのあまりの偉容に圧倒されたことが述べられている。

またチャールズ II 世の時代に出版された『トーマス・バスタービルのイギリス旅行記』にも〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉に関する記事があり、80門砲ないし100門砲の戦艦を動かすのに適当な人数は約700人であるということが述べられているが、どうやら当時のイギリスでは、海軍力の強大さを誇示するため、停泊中の同艦を一般見学者にも開放していたようである。バスタービルの旅行記には次のような記事もある。

「同船は3層の甲板と上下2層の砲室を持ち、長さは約60ペース(約55m)である。船尾とその付近には、詩的な想像力による偶像の奇異な彫刻と塗装が施され、金箔が豊富にかぶされている。船尾中央にある船尾燈は、普通のイギリス人が直立していても十分な容積があるので、私は身体を曲げなくても中に入って立っていることができた。王の船室は豪華に塗装され、金箔が張り巡らされており、船尾両舷の回廊に通じる出口を持つ大きな広間になっている。船を美しく保ち、見学者を受け入れるために常時60人が配置されており、最低低潮時になっても乗船できる橋、すなわち十分な広さの通路が川岸から設けられている、同艦を護衛し、川筋を上下するものを警戒するため、〈ブランブル〉(Bramble)と〈トルーラブ〉(Truelove)という名の2隻の船が絶えず警備の任に就いている」。

〈ブランブル〉は1656年、〈トルーラブ〉は1647年にそれぞれ微発された14門砲艦で、1665年と1668年にそれぞれ焼き討ち船として使用された。なお〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉を描いた同時代の絵画は非常に多いが、どの絵にも部分的な相違があるため、本当の全容を確かめることは不可能である。ただ外観を示す一般艦装図だけが唯一の根拠となっている。

ともあれ、その原型を〈プリンス・ローヤル〉に求めたとはいえ、どちらかという船型の整っていなかった



フォアマスト下部の詳細(モデルより)

同船とは異なり、〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉はその後のイギリス木造帆走戦艦の原型と見なされるいくつかの条件を兼ね備えている。いうまでもなく、この時代の戦艦の特色である船首の低く長いピークヘッドは例外である。しかし、船尾のトランサムの下方に丸味を持たせるようになったのは〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉が初めてで、他のヨーロッパ船の平たい船尾と異なるイギリス船独特の船尾船型となった。

最初は〈プリンス・ローヤル〉と同じ4本マストだったが、後にボナベンチュア・ミズンマストを撤去して3本マストに改められた。フォアマストとメインマストにローヤル・スルを、またミズンマストにトゲルン・スルを備えたのも〈サブリン・オブ・ザ・シーズ〉が初めてである。したがってイギリス艦隊の中でこれらの帆を持っているのはただ1隻だけだった。ただし、実戦ではほとんど必要がなかったということで、その後の改装時にこれらの帆を広げるためのマストは取り外されたようである。

ミズン・トゲルンは18世紀前半に再び採用されるようになるが、ローヤル・スルの方は1780年代まで再び用いられることはなかった。またスプリット・トップマストには小さな旗竿があり、小さな横帆が備えられた。バウスプリットの先端にあるその位置はかなり不安定ではあったが、後年の帆船のようにフォア・ステースルやジブが備えられるようになるまでは、タッキングの時など船首を回すのに有利に働かすことのできる帆だった。

この時代の帆船の艤装図や模型を見ると、帆の側縁や後縁に取付けたロープすなわちリーチラインがクローフト(crowfoot)と呼ぶ鳥の脚のような形になっているのが目立つ。帆が大きくなり過ぎて1本のロープでは力が足りないと考えたものかとも思えるが、その理由を明確に説明した文献がないのではっきりしない。しかし、そのために索具の配置がより複雑であるかのように見えるのも事実である。あるいは、造船家が単なる装飾として考案したものであるかも知れない。

筆者：すぎうら あきのり / 神戸商船大学教授

## モデルシップ★作品と作者

# “黄金の悪魔” 英国の帆装軍艦 サブリン・オブ・ザ・シーズ

作者・正垣昌宏氏

正垣昌宏さん(48歳)は、SONYの工業デザイナーである。イメージを絵に描いて、それを図面にし、つぎに立体模型にするのが仕事の手順である。したがって、模型作りとしてはプロなのである。

7年ほど前、同室に船を作っている人がいたのに刺戟され、当時熱中していた『フォンプローア船長』ものの影響もあって最初の船を手がけた。それは、ピリングボード社(デンマーク)の“ワサ”だったが、「木の束とへんちくりんなポンチ絵のような図面が入っているだけ」のひどいキットだった。

半年くらいで作りあげて、店の主人に「できたよ」と持っていくと、「だいたい売ったけど完成したのを見たのは初めて」と言われたそうだ。よほどひどかったらしい。「横からの図面と後からの図面がつながらなかった」。そこでいま、正垣さんは会の仲間に「図面と思うから腹が立つ。あれはポンチ絵だと思え。作るときは最も合理的だと思えるように作りなさい」と忠告する。100mもある船を小さな図面にしたらアウトラインだけしか描けないのはあたりまえだと。

7隻目の“サブリン・オブ・ザ・シーズ”は、アマキ(イタリア)製の飾り金具と図面だけがセットになったものを見つけて製作にかかった。絵を見て欠けているもの、格好の違うものをチェックし、アマキの部品で数の足りないものは型をとり鋳物をして増やしたり、無いものは自分で削って作ったり、

飾り部品の半分くらいは自製した。完成までに15カ月くらいかかった。そして、「帆がない帆かけ舟は、毛をむしったニワトリのようなので」ちゃんと帆を張った。そのため部品の数は倍ぐらいになり、面倒がふえたが、船はぐっと大きく立派になった。製作の苦労を聞くと「やはりリギンでしょうね」と返ってきた。

3年前に出来たというこの船は、はるかに年代物に見える。そこでこの古色を出す技法をうかがうと、キレイに塗り上げてから、ツヤ消しのクリアラッカーの中に少し染料を入れたスプレーガンで吹くのだそうだ。水性塗料でも中性洗剤(シャンプーでいい)を入れると何にでも塗れる。乾いてから雑巾で拭けば、谷は残って頭だけ光る。これで品と立体感が出る。実は正垣さんは京都美大(今は芸大)の出身で、漆

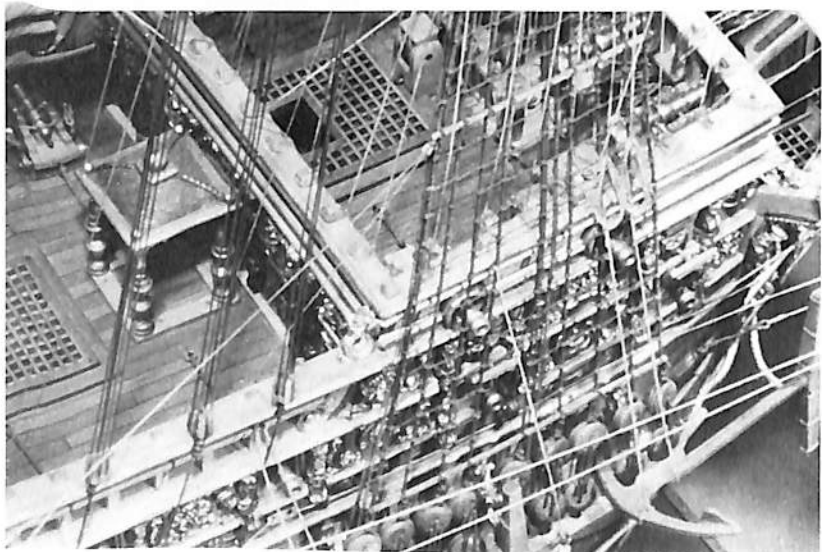
船首像



芸(まき絵)専攻の専門家だ。4年先輩に柳原良平さんがいる。職業柄、塗料や接着剤の知識と経験が豊富である。

ロープの会に入ったのは4年前。それ以前から横浜の会の創立メンバーでもある。「行きつまった1点」の解決法を訊くにはこういう会の雑談の折がいい。工具や接着剤、塗料の話、リギンなど面倒な繰り返し作業のうまいこなしかなどを話しあったりするのも会の効用、との考えである。

正垣さんはいま、図面だけでフランスのフリゲート“ベルポール”にとりくんでいる。この船が10隻目となる。



フォアマスト周辺の上甲板

# 帆船史話

杉浦昭典 著

B5判上製・305頁・3,500円・送料350円

帆走軍艦からクリッパーシップまで、帆船にまつわる凄絶・けん爛たる歴史とドラマを描く。精確な考証による帆船風俗史でもある。

日本図書館協会選定図書



# 結びの図鑑〔PART:1〕

中沢弘・角山安筆著／高橋唯美画 B5判上製・130頁・3,500円・送料300円

ベテラン帆船乗りが解説するロープワークの百科事典。イラスト画400余点。

## 結びの図鑑〔PART:2〕

中沢弘・角山安筆著 B5判上製・170頁・4,000円・送料350円

前著「PART:1」を上回る240余種の「結び」を精巧な写真によりその手順を解説。

日本図書館協会選定図書



# 船の世界史

中巻

上野喜一郎著 B5判上製・300頁・4,300円・送料350円

上巻に引き続き19世紀の終り頃から第2次世界大戦の末期までの世界海運の全盛期、技術革新による近代汽船の花ざかりの時代を詳説。

上巻

上野喜一郎著 B5判上製・380頁・5,000円

丸木船から帆船まで、船の歴史を解説。

下巻

上野喜一郎著 B5判上製・331頁・4,600円

上・中巻に引き続き、第2次世界大戦後、1970年代の終りまでを述べる。

日本図書館協会選定図書



# 帆船

## その艤装と航海

杉浦昭典 著 B5判上製・318頁・3,300円・送料350円

神戸商船大学教授の著者が20余年の研究と資料を集成した大著。古今東西の帆船の事典。



発行=舵社  
発売=天然社

〒105 東京都港区浜松町1-2-17ストークベル浜松町

☎03-434-5181 振替/東京1-25521番

〒162 東京都新宿区赤城下町50

☎03-267-1931(舵社販売部)

# ソビエト連邦における 原子力砕氷船

高田悦雄

## 1—北洋航路とソビエト砕氷船の歴史

ソビエト連邦の国土総面積は約2,240万km<sup>2</sup>である。その海岸線は黒海、バルト海および北極海～ベーリング海～オホーツク海にわかれており、半分以上は北極海に面した極地にある。黒海以外の諸海に面した部分は、その大部分が冬季には凍結する。

ユーラシア大陸北方の北極海（バレンツ海、カラ海、ラプテフ海、東シベリア海、チュゴト海）、ベーリング海を通過して、西部（ムルマンスク、アルハンゲリスク）か

ら極東（ウラジオストク、ナホトカ）に至る航路をソ連では北洋航路と呼んでいる。

帝政ロシア以来、ソ連は自国沿岸沿いに航行できるこの北洋航路の開発に力を入れてきた。特に近年、北極海沿岸から奥地のシベリアおよび極東へと開発が進み、これらの地域に眠る鉱工業資源、エネルギー資源が重視されるにつれて、ますます北洋航路の重要性が増しつつある。なぜなら開発が進むにつれて必要な設備、機械、資材、食糧の輸送量が増大するが、気象、地理的条件の厳しいこの地域では、陸上輸送に大きな制約があるからで

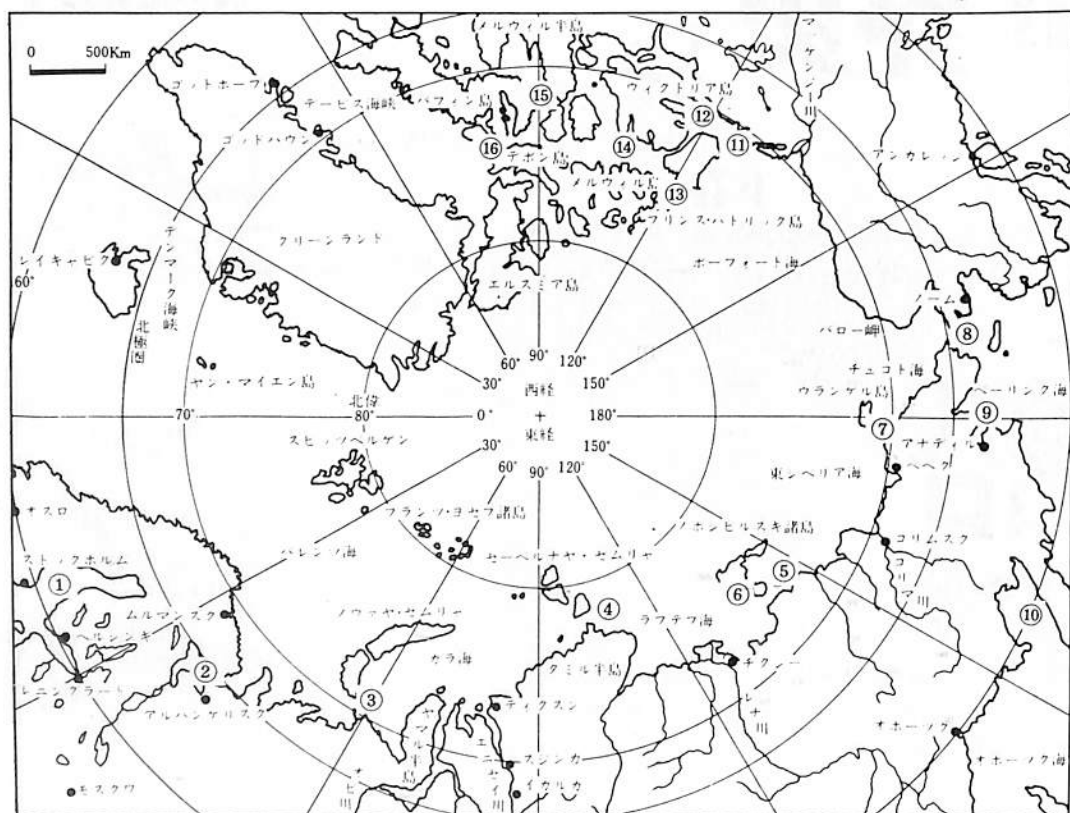


図1・北極海要図

- ① ボスニア湾
- ② 白海
- ③ カルスキエ・ホロチャ海峡
- ④ ヴィリキツキー海峡
- ⑤ ドミトリア・ラプテフ海峡
- ⑥ サンニコフ海峡
- ⑦ ロング海峡
- ⑧ ベーリング海峡
- ⑨ アナティル湾
- ⑩ シェリホフ湾
- ⑪ アムゼン湾
- ⑫ プリンズ・オブ・ウェールズ海峡
- ⑬ マックリュア海峡
- ⑭ メリヴィル子爵海峡
- ⑮ ペロー海峡
- ⑯ ランカスター海峡





ソ連最初の原子力砕氷船“レーニン”

ある。その結果、大量の物資の運搬には、その主力を海運と河川輸送に頼らざるを得ない。しからばこれをスエズ運河経由の南回りで行なったらどうか。この場合レニングラードからウラジオストクまで約23,000kmかかる。これに対し北洋航路では約14,000kmと非常に近いのである。しかし、これらの極地の水面は夏期でも流氷におおわれており、海上交通路を確保するためには、これらの流氷を砕き水路を開かなければならない。ここに輸送船を誘導する砕氷船の必要性が生まれてくるのである。

1897年に本格的な砕氷船“エルマーク”を建造して以来、ソ連は北洋航路の開発につとめ、1932年には砕氷船“シビリヤコフ”がアルハンゲリスクからデジネフ岬まで、一夏で航行するのに成功した。また1938年には新型砕氷船“キーロフ”が完成した。この船は出力12,000馬力で、ディーゼル電気推進を採用したほか、推進、砕氷方法などに新しい試みが数多く取り入れられ、その多くは以後のソ連の砕氷船に引き継がれている。

砕氷船の進歩に応じて年間稼働可能期間も逐次増加している。1920年代には年間35日程度だったものが、1930年代～40年代にかけては西部地域で107日、東部では79日という数字が出ている。これが1970年代には年間2/3が稼働可能となったが、このような長期間運航を可能にしている理由は多くあるが、その主たるものは機関出力の増大であった。

1959年9月、レニングラードのアドミラルティ造船所から、一隻の新造砕氷船が試運転に出航した。ソ連が北洋航路の通年運航を目指して開発した、原子力砕氷船“レ

ーニン”である。これは原子力の利用が軍用以外の船用推進へ開始された最初のものである。

水上船舶の推進装置として、原子力を採用することの利点に次の3項がある。

- 1)航海途中における燃料補給の必要がないので、大きな燃料タンクを持った補給基地に関係なく高緯度地方を航行できる。
- 2)燃料消費による喫水の変動がないので運用上有利である。
- 3)長期間にわたる全出力維持能力にすぐれている。

これらの利点はいずれも、補給地に乏しく、氷の状況によっては何カ月も、時には1シーズンのあいだ氷の中に閉じ込められる可能性のある砕氷船にとっては非常に有利な条件となる。トリムを変化させることによって砕氷をおこなううえで、喫水の変動が無いこと、燃料タンクにスペースをとられないため必要な区画に自由に注排水できることは、原子力船であってはじめて可能となる。

この原子力船の有利な点を劇的に立証したのが、1977年8月17日の原子力砕氷船“アルクチカ”による水上船としてはじめての北極点到達であった。

## 2—“アルクチカ”の北極点到達

北極点に到達した最初の船舶は、実は“アルクチカ”ではない。1958年8月3日、アメリカの原子力潜水艦“ノーチラス”が、北極点を潜水航行した。次いで1959年3月17日、同じくアメリカの原子力潜水艦“スケート”が、氷の下を12日間航行し、北極点に浮上した。したがって“アルクチカ”の北極点到達は3番目となるが、水上船舶としてははじめてのものであり、歴史に残る偉業といえよう。“アルクチカ”の詳細は後に述べることとして、ここでは北極点への厳しい航行について見てみよう。

“アルクチカ”の北極点航海の計画は、当初、実際より1年早い1976年に計画された。しかし天候が悪化したこと、技術的な不安が残ったことなどの理由により、実行が見送られたのである。

そして1977年7月21日、あらためて実行計画が決定された。この計画の隊長には、プロジェクトが各界各層にまたがるため、指揮系統の統一を図るため、極めて異例

なことではあるがグジェンコ海運大臣が任命された。また船長には北極海航海に30年余の経験を持つ、ユーリー・クーチェフ船長が選ばれ、乗組員150人、科学者57人、総勢207人が乗船することとなった。そして8月9日夜、“アルクチカ”はムルマンスク港を出航し、一路北極点を目指したのである。

ここに『原子力砕氷船アルクチカ号』と題する一巻の映画がある。“アルクチカ”の北極行を記録したものである。これによってその航海を再現してみよう。

出航の直後、クーチェフ船長は本船が華やかな英雄的事業にいとむものではなく、またもちろんいたずらに新記録をねらうのでもなく、ただひたすら困難な仕事に向かうのだと乗組員に訓示するとともに、全員の志気を高めた。本船には2機のヘリコプターを搭載し、また水中に閉じ込められた場合に備え、氷上に航空機用滑走路を造るためのブルドーザーも搭載されている。これは使用する機会が無いほうがうれしいが。

“アルクチカ”はまず沿岸沿いに東進する航路をえらんだ。速力は18ノットで、東経140°、約3,500km先のノボシビルスク諸島に向う(図1参照)。永年の観測結果と氷状偵察によってその地点からの北上がもっとも容易と判断されたからだ。8月11日、ノーバヤゼムリヤ島の北、北緯75°で喫水を深くした。氷原に突入したからだ。同乗の氷学者は、これはまだ氷とはいえない、本当に厳しい氷原は北緯80°線をこえてからだという。

8月14日には東経125°から130°の間に達し、いよいよ北極点に向け北上することになった。氷状観測機IL-14が飛来し、氷状調査結果を甲板上に投下し、また飛び去っていった。この調査結果をもとに、“アルクチカ”は氷原中の割れ目や、融氷の部分を行って行く。“アルクチカ”の航路はまったく直進してはいけず、まるでジグザグだ。常時ヘリコプターを発進し30~40カイリ先の氷状を偵察させる。8月15日、今航海はじめてのチャージングによる強行突破が試みられる。何百メートルも離れた氷脈が水煙を上げて持ち上り、そして崩れる。氷にぶつかり、いったん後退し、また全速で前進、氷の上に船体をのし上げる。衝撃は大きく振動もまた激しいが、青い氷が砕けるのを見るたびに本船の出力の大きさと、氷海航行技能の高さがよくわかる。しかし、本船の能力を

もってしても自然の威力は絶大だ。本船も4時間以上にわたって密群氷に閉じ込められてしまうことがあった。

8月16日、東経135°上を航上し北緯85°線を突破。これより北上した水上船はかつて無く、人類初めての経験だ。

そして8月17日、モスクワ時間の午前4時、ついに北極点に到達、船橋ではだれかれの見さかいかなく抱き合っ、この壮挙を祝福した。船員は氷上に下り立ち、本船から200m離れた場所に国旗を立て、大きな輪を作り、お互いに手を結び合い、記念集会をおこなった。隊長のあいさつ、そして船長が、かつての探険家セードフゆかりの旗竿を立てる。ゲオルギー・セードフは1912年、機帆船スピヤトイー・フォーク号で北極へ向い、途中から犬ぞりで北上をはじめたがついに行方不明となったソ連の有名な航海家かつ探険家である。この旗竿はセードフが残した遺品である。そしてソ連の紋章入りのペナント、ソ連憲法草案や国歌の入ったカプセルが氷上に置かれた。

19時5分、“アルクチカ”は北極点を後にした。帰路は東経40~45°線を一路南下することとした。再びヘリコプターが氷上偵察のために舞い上がり、また氷との苦しいたたかいが再開された。そして8月22日夜、“アルクチカ”は再びムルマンスク港へ帰ってきた。13日間、3,852カイリの苦闘の航海であった。

＊

たしかにこの航海はクーチェフ船長の言うように、単に記録を立てるためのものではなく、北極海航路を安全かつ長期にわたって確保するという、ソ連の永年にわたる命題を解決するためのものであった。ムルマンスクからベーリング海まで沿岸沿いの航路では約5,500km、これが北極海経由の大圏航路を通れば約3,500kmですむ。これが今すぐ実現するものではないが、“アルクチカ”の北極点航海により明るい見通しが得られたということとはできる。そしてこれも原子力という新しい船用推進のためのエネルギーによるところが大なのである。

### 3-ソ連の原子力砕氷船

ここでソ連の原子力砕氷船について、すこし詳しくみてみよう。ここでは特に“アルクチカ”に光を当ててそ

の他の船については簡単にふれるのみにしたい。原子力砕氷船の諸元を表・1に示す。

1972年12月、原子力砕氷船“アルクチカ”は、レニングラードのバルチスキー造船所で進水した。そして1974年11月には、試運転に成功し、完成することとなった。

ソ連は世界最初の原子力砕氷船“レーニン”の多年の運転経験により、極地用砕氷船に原子動力装置を用いることの合理性を実証したが、それとともに、極地航行期間を延長し、船舶の先導速度を高め、重氷凍結期間の輸送計画を遂行するためには、より強力な砕氷船をもつ必要

表1・原子力砕氷船諸元

	レーニン		アルクチカ	シビリ
	改良前	改良後		
建造所	アドミラルティスキー造船工場 (レニングラード)		バルチスキー造船工場 (レニングラード)	バルチスキー造船工場 (レニングラード)
起工	1956年5月28日		1971年7月3日	
進水	1957年12月5日		1972年12月26日	1976年2月23日
完成	試運転 1959年9月23日		1974年11月	1977年11月6日
全長 m	134.0		148.0	同左
垂線間長 m	124.0		136.0	同左
全幅 m	27.6		30.0	同左
垂線幅 m	26.8		28.0	同左
深さ m	16.1		17.2	
満載喫水 m	10.5		11.0	
満載排水量 t	19,240		23,460	同左
軽荷排水量 t	15,940		19,300	
最大速力 kt	19.7		21.0	
常用速力 kt	18.0			
推進用主発電機用蒸気タービン出力×基数 PS×基	44,000 (11,000×4)		75,000 (37,500×2)	同左
軸出力×軸数 SHP	中央 両舷	19,600×1 9,800×2	24,000×3	
原子炉型式	分離型加圧水炉	同左	同左	同左
原子炉熱出力×基数 MW×基	90×3	90×2	150×2	同左
冷却材・減速材	軽水・軽水	同左	同左	同左
一次冷却水圧力 kg/cm <sup>2</sup>	180	130		
一次冷却水出口温度 °C	325	310		
蒸気圧力 kg/cm <sup>2</sup>	29.5	29.5	30.0	
燃料棒被覆材	ジルコニウム合金	同左		
燃料濃縮度 %	4.6, 6.4	4.6, 6.4		
原子炉圧力容器寸法 m	1.93φ×5.0H			
原子炉格納容器寸法 m	10.4W×7.7D×8.2H			
原子炉プラント重量 (蒸気タービンを除く)t	3,017	2,300		



“アルクチカ”は水上船舶としてははじめて北極点に到達、北極海航路の安全と長期確保という課題の解決に貢献した。

のあることがわかった。この問題を解決するためには、砕氷船の出力が70,000馬力以上でなければならない。航行が長期にわたり、かつ主要寸法が限定されることになると、この出力の動力装置は原子力以外にはない。

このような事情に基づいて設計された“アルクチカ”は、十分な乾舷高さ、4層の甲板、5階の中央上部構造をもった3軸のターボ・エレクトリック型として実現した。“アルクチカ”の全体配置図を図・2に示す。厳しい自然条件の中を長期に航海する原子力砕氷船にとって、乗組員のための居住設備はなにものにも増して重要である。乗組員用としては、幹部用船室12室、1人用船室129室、2人用船室10の計151室が準備されている。定員外として2人用船室2、4人用船室2がある。広さ10～13㎡の1人用船室には、家具、電話、衛星箱、トイレ、シャワーが設けてある。幹部用の船室は上部構造の前部にあり、書斎、寝台、バス・トイレ、洗面所、シャワーが設けてある。船長級の船室にはこのほかに応接室、食堂が付いている。

公室としては、応接間付き集会室、船員食堂、応接室付きクラブ、運動場、図書室、講習会室などがある。集会室（112㎡）は船首楼甲板上にあり、座席数は50、すぐ隣りにはソファ、ピアノ、ステレオ、カラーテレビ

を備えた音楽室と喫煙室（各28㎡）がある。上甲板上には船員食堂（128㎡、座席84）、居住甲板上にはクラブ（110㎡、収容108人）があり、映写室ともなる。

運動場は上部構造船尾の上甲板にあり、運動場（65㎡）、プール（3×6m）、サウナ、トイレ、脱衣所、スポーツ用具倉庫などがある。

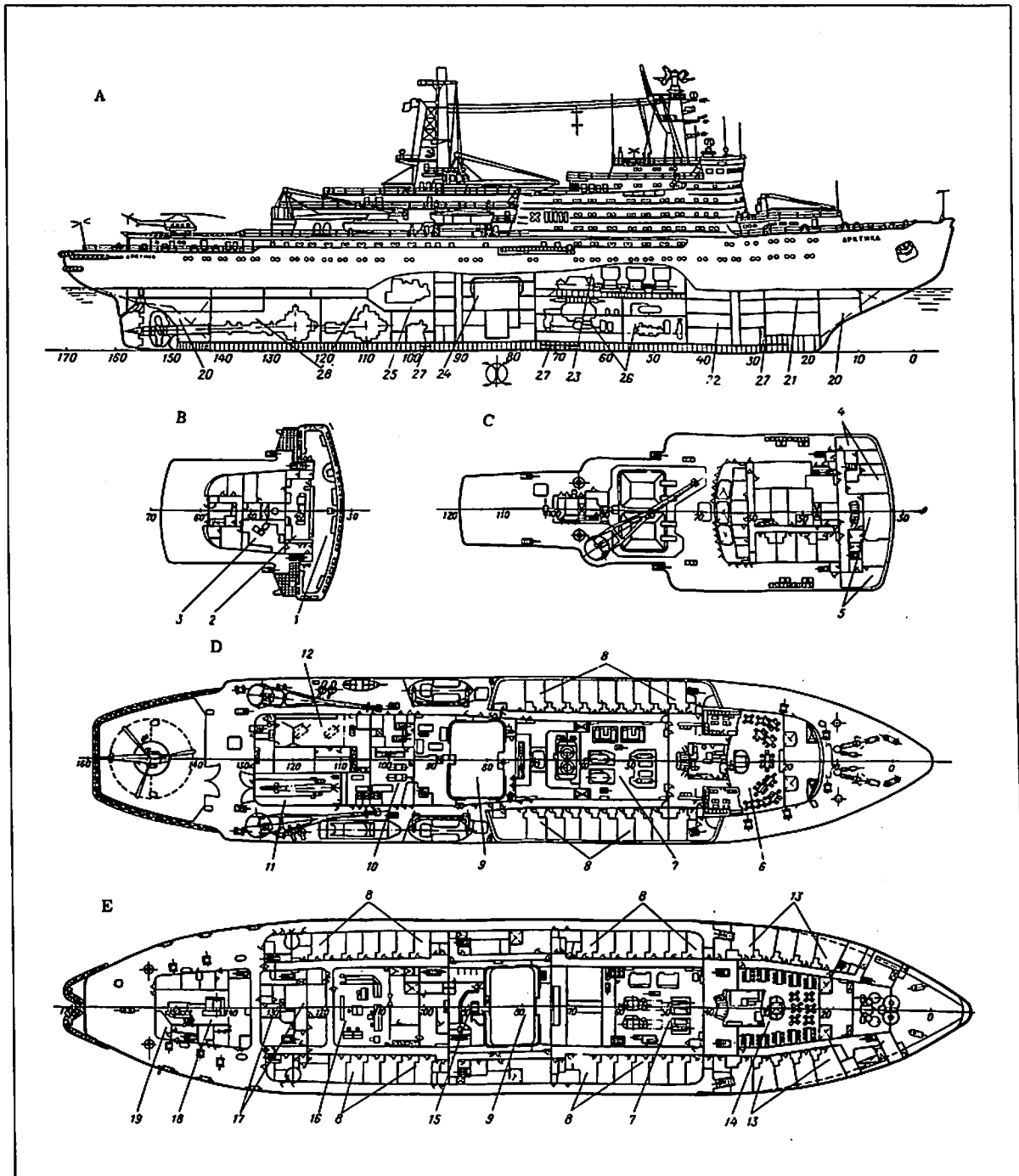
居住と集会所は特別設計で作られ、インテリア装飾には刺しゅう入りのガラス繊維、陶製パネル、鋳物の浮彫などの工芸品が用いられている。

長期航海中の船員の医療サービスと施療のため、医務室（内科、歯科、手術室、殺菌室、レントゲン室、実験室、治療室、隔離室）がある。

このように“アルクチカ”の外見は非常に殺風景というか、いかにもゴツイ船の観があるが、内容は近代的旅客船に優るとも劣らない設備となっている。

“アルクチカ”の原子炉は、その他の原子力船と同様に加圧水型軽水炉である。“アルクチカ”の原子動力装置建造に際しては、“レーニン”の運航経験と最新の科学技術の成果が盛り込まれた。原子力蒸気発生装置は2つの独立したブロックから成っている。各ブロックには原子炉1基、蒸気発生器4基、1次冷却水ポンプ4台その

図2・原子力砕氷船“アルクチカ”の全体配置図



- A - 側面
- B - 第4ブリッジ
- C - 第3ブリッジ
- D - 船首楼甲板
- E - 上甲板
- 1 - 航行室
- 2 - 舵手室
- 3 - 無線室
- 4 - 幹部室

- 5 - 船長室
- 6 - 幹部集会室
- 7 - 補助ボイラー・淡水化装置室
- 8 - 1人用船室
- 9 - 機関室
- 10 - 非常用ディーゼル発電機室
- 11 - ヘリコプター格納庫
- 12 - 運動場
- 13 - 2人用船室

- 14 - 幹部食堂
- 15 - 保健所
- 16 - 中央操作室
- 17 - 医務所
- 18 - 曳行ウインチ室
- 19 - 船尾運転室
- 20 - 差動タンク
- 21 - 貨物室
- 22 - 食料庫

- 23 - 主タービン発電機部
- 24 - 原子力蒸気発生部
- 25 - 船尾発電所
- 26 - 補助機械室
- 27 - 冷凍ボックス
- 28 - プロペラ・モーター部

他に設置されている。原子炉1基の熱出力は150 MWである。

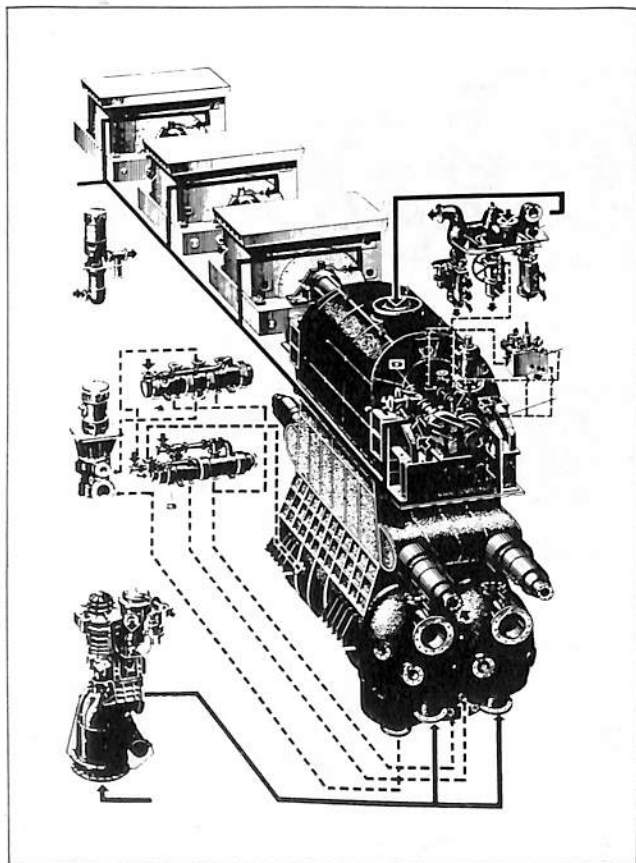
蒸気タービン装置は、主タービン発電機2基(各37,500馬力)、補助タービン発電機5機(各2,000 KWh)、必要な補助機器からなっている。この装置の技術、経済特性は良好であり、コンパクトで、信頼性は高く修理しやすいようになっている。

推進用電動機は、交流発電機、けい酸整流器、直流電動機のシステムで2重電流式である。これにより減速装置は不要になり、主タービン発電機の大型化を避けている。

上記の機器類はすべて、総合自動システムにより制御は中央操作室でおこなわれる。

極地航行の結果は原子力砕氷船“アルクチカ”の設計が正しくおこなわれ、その能力も十分なものであったことを、ソ連は世界に誇示している。

図3・原子力砕氷船“アルクチカ”の主タービン発電機



更に改良された砕氷船“シビリ”

#### 4—その他のソ連原子力砕氷船

“アルクチカ”の同級第2船が、1976年2月進水し、1977年11月完成した。“シビリ”と名づけられたこの船は、“アルクチカ”とくらべ構造上若干の変更がおこなわれている。すなわち“アルクチカ”の冬期航海の成果を総合した結果、各種装置の低温下での信頼性、居住性の向上が図られることになった。たとえば水中航行時の居室の騒音レベルを引き下げるために、すべての船室が弾性支持と緩衝材の上におかれ、主船体から隔離された浮動式になっているなどである。

“シビリ”は1978年5月26日夜、貨物船“カピタン・ムイシェフスキー”を先導して、本格的な北洋航路開拓のためムルマンスクを出航した。貨物船はオホーツク海に面したカムチャツカ半島のマガダン港へ行くもので、“シビリ”はベーリング海峡まで先導し、その後反転し、ほとんど直線に近いコースをとり、ムルマンスク港へ帰るものである。この航海は途中幾多の苦しい航海を強いられながらも、成功したことが報ぜられている。

ソ連は“アルクチカ”級の第3船“ロシア”を現在建造中である。“ロシア”は船体構造にはまったく変更がなく、わずかに氷の衝撃をやわらげるために、スクリュ

ープロペラを若干改良することだけが決まっている。また新しく近代的な無線装置、電子システム、自動機械、航法装置が備えられていると報ぜられている。報道によれば完成は1986年といわれている。

ソ連の最初の原子力砕氷船“レーニン”の功績については、いまさら言うまでもあるまい。1959年に世界ではじめて平和利用目的として建造されたこの船は、極地にむける原子力船運航に関する豊富なデータを蓄積し、その後に続く砕氷船の技術向上に大きな成果を上げており、建造以来24年を経過した現在もなお現役として活躍している。

### 5—おわりに

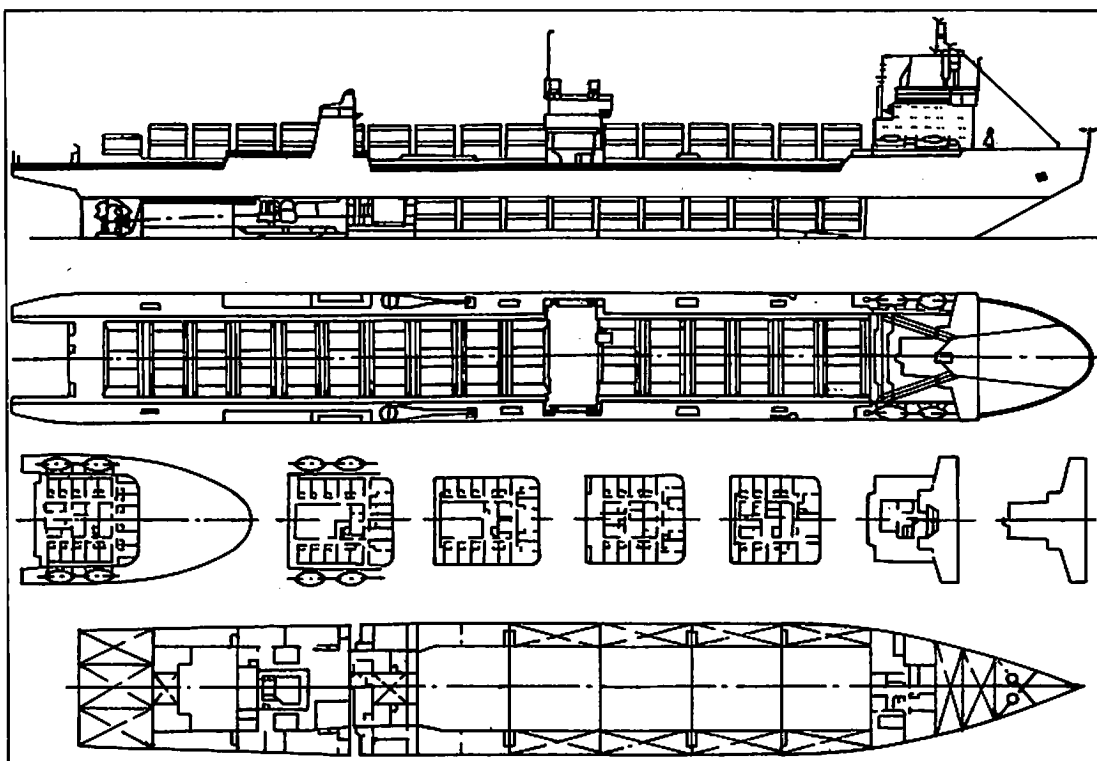
現在、平和利用の原子力船を実際に運航している国は、世界でソ連のみである。上述のように極地用砕氷船に原子力を利用し、豊富な実績を有するソ連は、原子力商船の有用性に確信をもっており、今後も各種の原子力船建造の計画を持っている。なかでも原子力コンテナ兼ラッシュ

ユ船は、すでに建造が開始されており、1986年には完成といわれる。積載コンテナ数は1,287 T E Uであり、バージ積載の場合は74隻が可能である。主機関は砕氷船のターボエレクトリック駆動と異なり、40,000 S H Pの蒸気タービンとなっている。このほかにも河口から内陸部への輸送用として、従来の原子力砕氷船より浅喫水の河川用水型原子力砕氷船（タイミール級、長さ140 m、幅約28 m、喫水8 m以下）、60,000トンのコンテナ船などの設計が完了しているといわれる。

北洋航路開発という国家目的の達成には、原子力船が不可決とのお家の事情はあるものの、ソ連の原子力船実用化への意気込みは大変なものがある。技術立国、造船、海運世界一を称するわが国の原子力船開発の実態を見るとき、彼我の技術較差を考えざるを得ない。

筆者：たかだ えつお／日本原子力船研究開発事業団

図4・原子力ラッシュ船の一般配置図



# 歴史的に貴重な写真を多数収載 船ファンに送る

These Beautiful Ships

# 船の美学

野間 恒 著

A4変型判・上製・カバー装・総168頁  
定価3,800円(送料350円)

## 〔主な内容〕

- I 商船の美しさとは  
視覚の焦点——アクセント  
舷弧——船のたたずまい
- II 前進性とパワーの表現  
船首  
船尾  
マスト
- III ハウスのデザインとコンポジション  
開放型ハウス  
北大西洋型ハウス  
開放と閉鎖のコンビネーション  
箱型ハウス——直線と角型のイメージ  
曲線と丸みの印象  
階段式ハウスの組立て——  
流線型への道  
ハウスの均整美
- IV 煙突  
単煙突の存在感と構成美  
複煙突のコンポジション  
煙突デザインのいろいろ
- V 均整と調和  
上部構造積み重ねのバランス  
視線の焦点——多角型の  
頂点の位置  
頂点から流れる線の連続性
- VI 塗装の効用  
黒と白のコンビネーション  
白の面積と船体のバランス  
シアの強調とシアライン  
個性的な塗装  
補遺——改造の功罪



「乗りもの」には固有の魅力があり、幅広いファンがいる。その魅力とは、飛行機にせよ、自動車であれ、本来の機能的要請が集約されて形づくられたフォルムの持つ魅力に惹かれるからである。この合目的構成の魅力の中でも、その雄大さと工学的機能美において、船の形態美に優るものはない。

本著は、船の魅力にとりつかれて30余年になる著者が、商船のもつ形態美の観察と鑑賞へのガイダンス的アプローチを試みたものである。歴史的に貴重な写真を多数収載し、写真集としても、ぜひ座右に備えたい一書である。

発行＝舵 社

〒105 東京都港区浜松町1-2-17 ストックベル  
浜松町 ☎03-434-5181 振替 東京1-25521番

発売＝天然社

〒162 東京都新宿区赤城下町50  
☎03-267-1950



山下新日本汽船の超合理化高速経済コンテナ船

# “新米州丸”

新米州丸は山下新日本汽船向け第39次計画造船として、日立造船広島工場で58年9月6日完工した省力・省エネ対策を施した最新鋭のコンテナ船である。

基本的には山下新日本汽船の35次計画造船“日豪丸”の同型船として計画されている。本船を含め35次船以降の同社のコンテナ船 — 日豪丸, 新加州丸, 新米州丸 — 3隻が建造されているが, 新加州丸の艙内はコンテナ7段積みであり, 新米州丸と日豪丸は8段積みとなっている。

船型の特長の一つとして日豪丸で好成績をあげたスタ

ーンバルブを本船でも採用している。

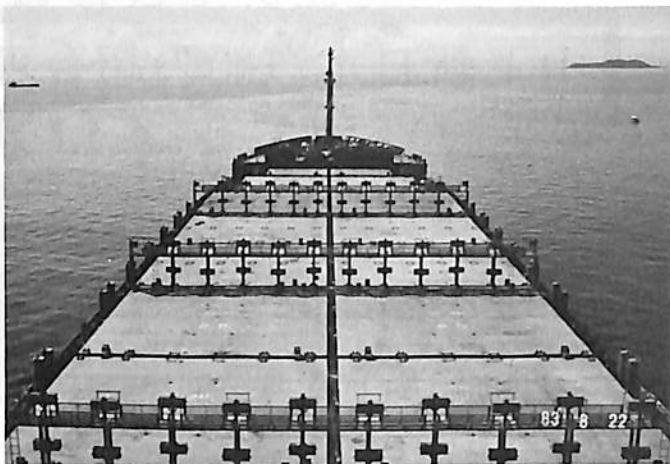
コンテナ・アレンジメントでは, 従来のコンテナ船ではハッチカバー／ペDESTAL上は20, 40フィート・コンテナ積載を兼用しているが, 新米州丸ではペDESTAL上はすべて20または40フィートに固定し, ハッチカバー上にも40フィート専用スペースをとっている。その結果, ポータブルフィッティングギヤの着脱作業の安全性が考慮され, 繁雑さが減少した。

また冷凍コンテナを船倉内に積載する計画のため, コ





球状船首



上甲板デッキ（船橋より船首を見る）

アンテナ用のステージ高さを8フィート高さと8.5フィート高さの両方に対応できる位置に決めてある。さらに6番船倉は9.5フィート高さのコンテナをフルに積載できるようにしている。

なお最近、危険物コンテナが増え、その積載場所に配慮が求められているが、新米州丸では1番倉を危険物コンテナ用とし、電気機器・ビルジシステムに配慮がなされている。

新米州丸の居住区の特長としては、居住区内上甲板上にエンジン・コントロールルーム、バラスト・コントロールルーム、事務室、ミーティングルームを隣接して配置したことで、特にバラスト・コントロールルームとエ

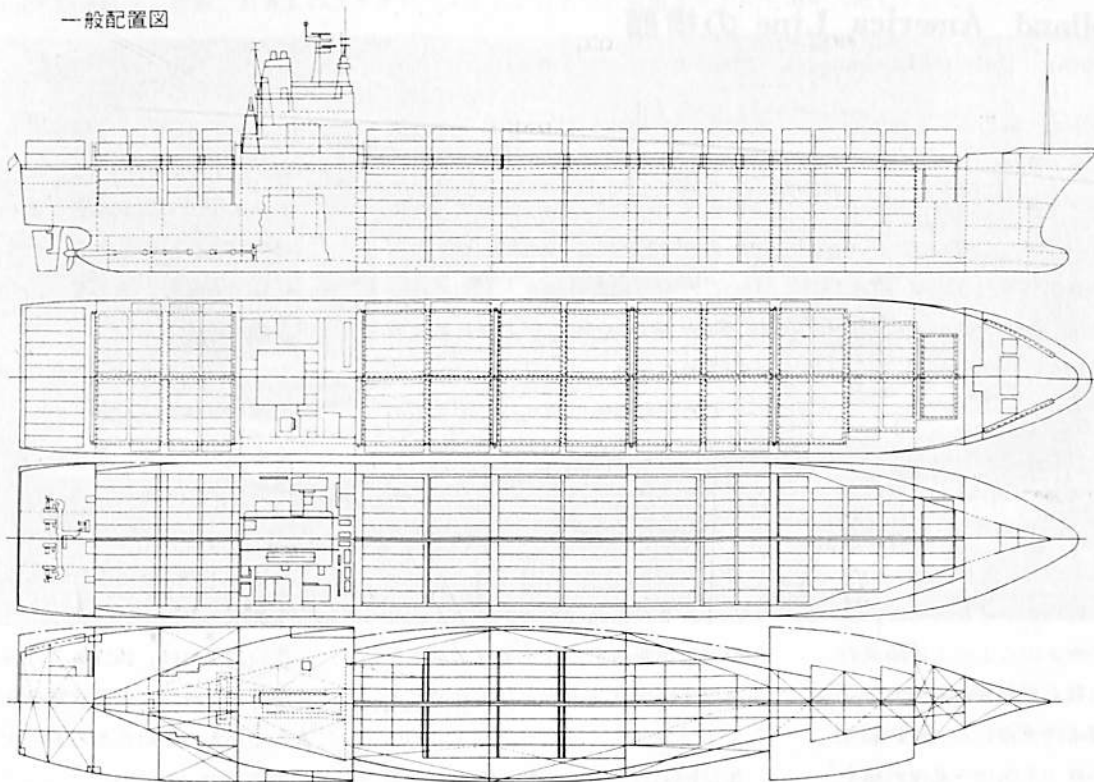
ンジン・コントロールルームは仕切りを取り除いている。

主機関は日立B&W7L90GBEでディレーティング仕様になっている。連続最大出力は25,120 PS, 91 rpm, 燃料消費率は常用出力 21,430 PS, 86 rpmで126 g/PS・hrになっている。これは米州丸の156 g/PS・hrに比較すると20%も効率のよいエンジンで、低回転、大口径プロペラの採用、さらに船型の改良などにより、一日当りの燃料消費は著しく減少している。新米州丸と米州丸の速力を同じ21ノットとすると新米州丸では64.8 t/day, 米州丸では96.2 t/day + 発電機の燃料消費 4 t/dayとなり、1日約166万円もの燃料が節約になるという。

#### 新米州丸の主要目

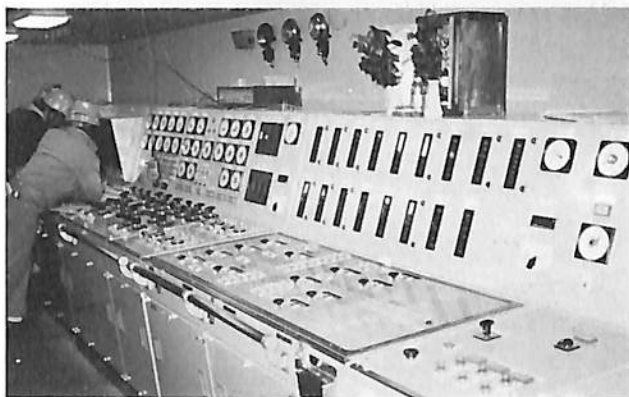
全長	長さ	217.245 m
長さ	さ（垂線間長）	200.00 m
	幅	32.20 m
深さ	さ	21.50 m
計画満載喫水		10.50 m
総トン数		36,375GT
載貨重量トン数		31,901 t
コンテナ搭載数（20フィートコンテナ）		1,680個
主機関		日立造船B&W7L90GBE型ディーゼル機関 1基
連続最大出力		25,210馬力〔18,542キロワット〕
速力（試運転最大）		24.3 kt
船級		N.K
起工		58年4月8日
進水		58年6月14日
完工		58年9月6日

一般配置図



新米州丸の自動化では、CRT（ブラウン管）は機関制御室に2台、工作室に1台、船橋に1台、装備されている。この装置はカラー表示およびグラフィック表示も可能で、棒グラフで温度を見たり、各システムを描かせ、その時点での機関室内の状態を一目でわかるようにしている。

また機関制御室と船橋との間のCRTの信号伝送には光ファイバーを使用し、今後、実用化されてゆくと思われる光ファイバー・システムに備えている。



機関制御室内（左側がエンジン・コントロールパネル、右側はバラスト・コントロールパネル）



船橋前のステージ



88 8 22

## 名門 Holland America Line の横顔

Asian Shipping・July 1983 / James L. Shawのペーパーより

19世紀の後半の、帆船から蒸気船への技術革新の波と共に、ヨーロッパの船主は競ってこの新しい波に乗り遅れないように、彼等の投資を拡大した。

今を去る110年の昔、1873年、Dr. Antoine Plateをリーダーとする人々が、C.V. Plate・Reuchlin & Co.を設立、これが今日のクルージングシップ業界のリーダーの1つであるHAL (Holland America Line)の嚆矢である。(わが国の最初の近代的海運会社、日本郵船の前身、郵便汽船三菱会社の発足は、1875年であり、この母体となった岩崎弥太郎による土佐開成商会は1870年に設立されているので、ほとんど同時期と考えられる・編集部注)

大西洋を横断する欧州～北米航路を、1,700トンの“Rotterdam”と“Maas”で開始したが、2年後には、2,584トンの“Pieter Caland”と2,529トンの“W.A. Scholten”でバックアップしたが、これらの2隻は、船客と

共に3,000トンの貨物を搭載できる貨客船であった。

その後、これらの船は海難により失なわれたりしたが、1900年代に入ると、これらの代替船は主として“White Star社やAmerica Line社”の中古船を充当した。

この良好な船客設備を持つ中古船の運航により、同社はパセンジャー・ライナー会社としてのノウハウを蓄積して、現在のHALの基礎が形成されたのである。

即ち、これらの中古貨物船が、20世紀の同社が新造するライナー／クルーザーのフォアランナーとなったのである。

20世紀に入ると、船客も貨物も次第に増加して、伝統の欧州～北米航路のみならず、航路網は南米からキューバ、メキシコ方面に拡大しはじめた。

北大西洋航路の拡大する需要に対し、HALは1906年に“Nieuw Amsterd-

am”と乗客3,400人を収容する“Rotterdam”を建造した。

第一次世界大戦が始まるまでの15年間は、HALの株主にとって比較的良い時期であった。即ち平均10%配当が得られたのである。

しかし第一次大戦で、HALは手痛い打撃を受けた。

その最初にして、多分最大のものは、英国のHarland & Wolff造船所で建造中であった3,223トンの豪華客船“Statendam”の英政府による接収である。

次いで本船は、1918年7月18日、アイルランド沖にて魚雷攻撃を受け、HALの15人の乗組員もろ共に沈没したのである。

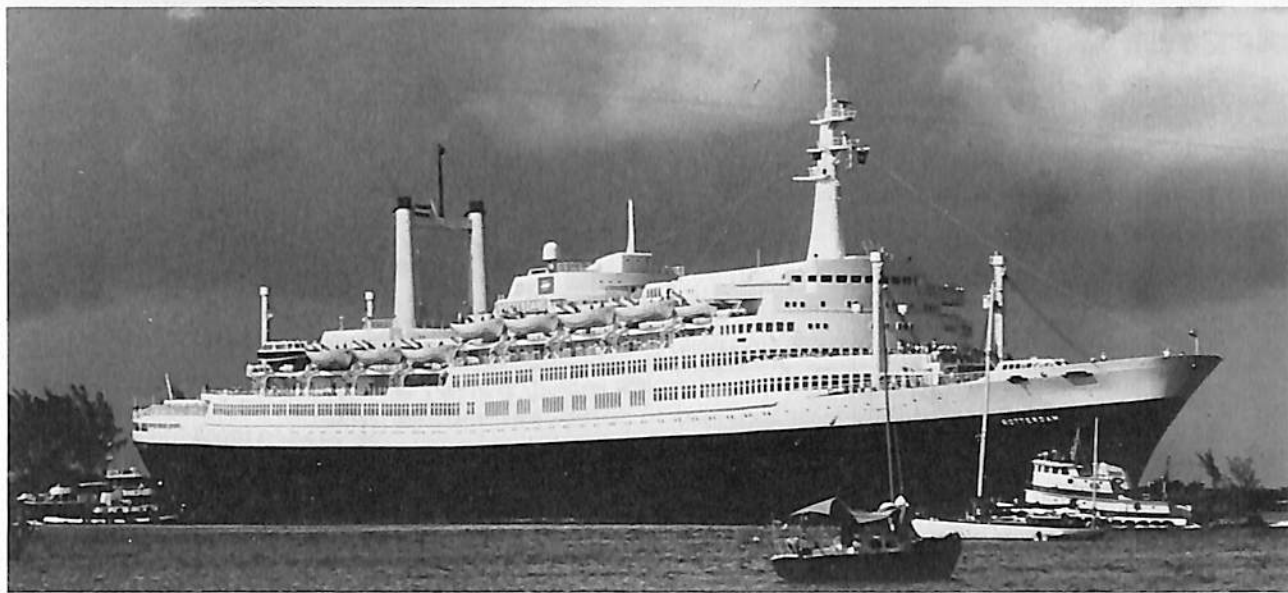
この事件は、直接HAL自身の経済的損失にはなかったものの、戦後の同社の北大西洋サービスの復活計画に大きな障害となった。

しかしHALは、これにはめげず、



Nieuw Amsterdam / 33,000トン客船。HALの最新鋭の豪華客船。

Rotterdam / 38,645 トン客船。HALのフラグシップとして有名で、東南アジアにも度々入港している。



直ちに23隻の新造計画をスタートさせた。

不幸なことに、これらの大量の新造船は、海運マーケットの中だるみの時期に竣工し、特に1929～30年の不況には、船は多数係船され、乗組員は解雇され、次いでローン返済のために船も売却せざるを得なかったが、売却価格はわずか10分の1に下落していた。

この不振から脱出のため、Mr. Willem van der Vormは会社の再建を図り、1934年には世界の景気がゆっくりと回復に向うにつれて徐々にその効果が顕れて、1936年にはようやく復配するに至った。

係船解除、船員の再雇備と共に新造船の発注も行なわれたが、その最も有名な船は、1938年に建造された新しい“Nieuw Amsterdam”で、この豪華客船が就航すると急速に北大西洋航路の船客のシェアを伸ばし、収益も上り会社に大きな貢献をした。

しかし、このブームは永続せず、1940年春、第2次世界大戦の勃発と共に、HALの3隻の最優秀船“Statenda-

m”, “Boschdyk”及び“Veendam”が、ロッテルダムのドックで大損害を受けた。結局、戦後には、HALの船腹は文字通り半減し、264人の従業員を失う結果に終わった。

戦後、オランダの造船所が再開されるやいなや、HALは直ちにフリートの再建に着手、1946年には“Nieuw Amsterdam”が完全なオーバーホールのためにロッテルダムにもどってきた。

そして、1947年の10月、この豪華客船は、オランダ船隊の女王として、かつての姿そのままに北大西洋航路に復帰を果たしたのである。

この間、15,000トン型客船“Ryndam”と“Maasdam”2隻が、成長を続ける1950年代のアメリカの旅客のために新造された。

1960年初め、新しいジェット旅客機の就航で、船客はドラスチックな減少という手痛い打撃を受けた。そして1969年には同会社は定期船客業務から巡航客船業務へ一大転針を決意する。

そして、小型の“Ryndam”と“Ma-

asdam”が巡航々路に投入されて、これらの代船として、米国で建造されたモダンな“Argentina”と“Brazil”が投入された。

これらの2隻は、“Veendam”と“Volendam”と改名されて、HALの西印度諸島、カリブ海航路の〈Fly & Cruise Program〉のパイオニアとなった。そして、1973年には、有名な豪華船“Prinsendam”を新造し、東南アジアとアラスカをその巡航々路に加えたのである。

現在のHALは、世界で最もモダンでポピュラーなクルージング用船隊を擁している会社であり、本年には“Nieuw Amsterdam”を新しいアジア航路に投入、来年1984年には新造の“ Noordam”を続いて同航路に投入する予定である。この2隻の1,200人収容の豪華客船のアジア投入により、110年の歴史を持つHolland America Lineの客船業務の伝統は、新しい一歩を踏み出すこととなる。

# 舵社の本

●「舵」50周年記念出版

- ▲ピー・ウエザー・セーリングVOL.1  
K・アドラード・コールズ著 鈴木雄彦訳 2,800円
- ▲ピー・ウエザー・セーリングVOL.2  
K・アドラード・コールズ著 鈴木雄彦訳 2,800円  
(送料各350円)

●海の知識入門シリーズ

- ①海図の読み方  
★峯名景義 坂戸直輝著 950円
- ②ロープワーク  
関根久著 980円
- ③海の救急箱  
上原一夫著 950円
- ④海の交通ルール  
鈴木三郎著 980円
- ⑤海の信号旗  
★杉浦昭典著 980円
- ⑥海の交通安全  
★梅原清著 950円
- ⑦海の天気図  
馬場邦彦著 950円
- ⑧セーフティ・セーリング  
関根久著 国方成一画 980円  
(送料各250円)

●マリンスポーツ入門シリーズ

- ①目で見るヨット教室  
石井正行解説 高橋唯美イラスト 680円
- ②目で見る潜水教室  
宮下高行著 高橋唯美イラスト 750円
- ③目で見るモーターボート教室  
石井沖芳解説 高橋唯美イラスト 750円
- ④目で見る水泳教室  
長沢二郎解説 高橋唯美イラスト 650円
- ⑥目で見るボードセーリング教室  
「舵」編集部編 700円
- ⑥目で見るヨットレース教室  
石井正行著 高橋唯美イラスト 680円
- ⑦目で見るサーフィン教室  
村野生世士著 高橋唯美イラスト 680円  
(送料各250円)

●造船のための本

- ヨットの設計・上下巻  
横山晃著 各3,500円 (送料300円)
- 小型ヨット工作の実際  
熊沢時寛著 700円 (送料250円)
- 新・ヨット工作法  
横山晃著 2,200円 (送料300円)
- 高速艇工学  
丹羽誠一著 4,000円 (送料350円)
- FRP船の建造技術  
丹羽誠一著 6,500円 (送料350円)
- パワーボートデザイン  
寛治著 7,000円 (送料350円)
- 新版強化プラスチックボート  
戸田孝昭著 3,800円 (送料300円)

●〈舵〉海洋文庫シリーズ

- ①独りだけの海(上)  
ナオミ・ジェームズ著 田村協子訳 590円
- ②独りだけの海(下)  
ナオミ・ジェームズ著 田村協子訳 540円
- ③太平洋にかけた青春  
東山洋一著 590円
- ④チタ物語 I  
チタ・グループ 丹羽・吉田・曾我共著 740円
- ⑤タアロア号 南太平洋をゆく(上)  
ウォーカー由理子著 690円
- ⑥貿易風の旅人  
牛島龍介著 740円
- ⑦風と波と潮と  
柏村勲著 640円
- ⑧きゃびん夜話(1)  
田辺英蔵著 690円
- ⑨きゃびん夜話(2)  
田辺英蔵著 690円
- ⑩四方海ばなし  
土井悦著 540円
- ⑪二人だけのヨット旅行(上)  
★神田真佐子著 590円
- ⑫二人だけのヨット旅行(下)  
★神田真佐子著 490円  
(送料各250円)

●ヨット・レーステキスト

- ①サクセスフル・セーリング  
ルー・デルビーシュ著 1,000円
- ②ウイニング  
J・オークレイ著 2,300円
- ③ティンギー・レーシング  
「舵」編集部編 1,200円
- ④実戦ルール解説  
石井正行著 1,200円
- ⑤レーシングヨットのチューニング  
M・フレッチャー R・ロス共著 2,000円
- ⑥ベスト・オブ・セールドリム(PART I)  
川島正通翻訳・監修 2,000円  
(送料各300円)

●ヨット・モーターボート選書

- ①ヨット百科  
「舵」編集部編 1,500円
- ②フルーザー教室  
関根久著 1,600円
- ③続・フルーザー教室  
関根久著 2,000円
- ④フルーザー運用実務  
土井悦著 1,500円
- ⑤ヨット・レース戦術集  
「舵」編集部編 1,200円
- ⑥シーマンのための気象講座  
馬場邦彦著 1,800円
- ⑦ヨット・モーターボート用語解説  
「舵」編集部編 1,800円
- ⑧ヨット・モーターボート船型と線図  
戸田孝昭著 1,400円
- ⑨材料と構造  
戸田孝昭著 1,900円
- ⑩強化プラスチック船の工法と応用  
田中勤著 2,300円
- ⑪航海機器ハンドブック  
大河原明徳 村上嘉昭著 1,300円
- ⑫ヨット・モーターボートの航海術  
大河原明徳著 1,300円
- ⑬ボート太平記  
小山捷著 2,000円  
(送料各300円)

●船の本

- ①帆船その儀装と航海  
杉浦昭典著 3,300円
- ②帆船史話  
★杉浦昭典著 3,500円
- ③結びの図鑑(PART I)  
★中沢弘 角山安筆著 高橋唯美画 3,500円
- ④結びの図鑑(PART II)  
★中沢弘 角山安筆著 4,000円
- ⑤船の世界史・上巻  
★上野喜一郎著 5,000円
- ⑥船の世界史・中巻  
★上野喜一郎著 4,300円
- ⑦船の世界史・下巻  
★上野喜一郎著 4,600円
- ⑧船の美学  
★野間恒著 3,800円  
(送料各350円)

●ベーシック50ポイントシリーズ

- ①外洋ヨットを乗りこなせ  
本橋一男著 高橋唯美イラスト 680円  
(送料250円)

●その他

- ふたりだけのヨット旅行  
神田真佐子著 1,600円 (送料300円)
- キッペイとヨット  
★小沢吉太郎著 高橋唯美画 1,500円  
(送料250円)
- ヨットマンのための天文航海  
大河原明徳著 3,500円 (送料350円)
- セールパワー(上・下)  
ウォリス・ロス著 平岡英信訳 (上)5,000円  
(送料350円) (下)3,900円
- 雲の発生と天気図  
田口八雲著 3,500円 (送料300円)
- 東海ヨット風土記  
大橋郁夫著 2,000円 (送料300円)
- ロープの結び方百科  
小山荒雄著 980円 (送料250円)

★=日本図書館協会選定図書

ご注文について

- ご注文は、お近くの書店か直接小社にお願いいたします。
- 直接小社にご注文の場合は、著者名・書名・冊数および住所・氏名を明記の上、代金・送料を添えてお申込み下さい。

■ご注文は前金でお願いいたします。ご送金には「振替 東京1-25521」のご利用がもっとも安全で簡便です。為替・現金等のご送金は「書留郵便」でお願いいたします。

■落丁、乱丁本は直ちにお取替えいたします。

発売 鬩天然社 発行 鬩舵社

新宿営業所:千162 東京都新宿区赤城下町50

東京(03)267-1931代/振替・東京1-25521番

# 高速ミサイル艇 〔3〕

丹羽誠

## 船型について

大型高速艇の船型を考えると、その対象となるものに、丸型高速艇船型、ハードチャイン船型、ディープV系船型が考えられる。

丸型高速艇船型は、軍艦が帆船から汽船となり、それが高速化して、その極限としての駆逐艦船型が生れて来る過程から分化したもので、先進英国ではいずれも駆逐艦メーカーとしての名門である Thornycroft 社や Yar-

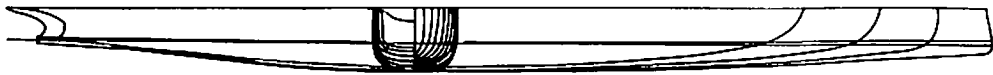
row 社がイニシアチブをとってきた。

1871年 Thornycroft 社が最初の水雷艇 Miranda を建造したのがその起原と言われている。同艇は長さ 13.7m、16.4 kt の鋼製汽艇だった。

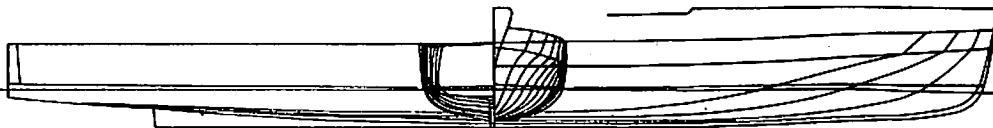
1896年には Parsons タービンのデモンストレーションボート Turbinia (31.49 m) が 32 kt を出して、ロイヤル・ネイビーのいかなる艦よりも優速をほこった。

1920年代には敗戦ドイツが、ベルサイユ条約による防衛の欠陥を補うため、高速魚雷艇の開発に力を注いでい

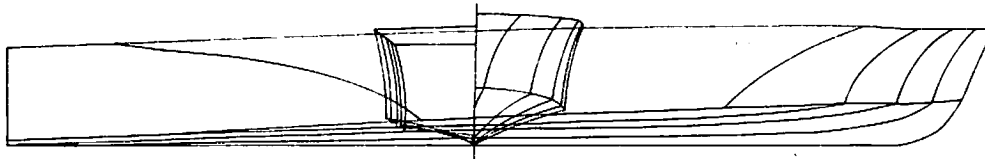
Turbinia



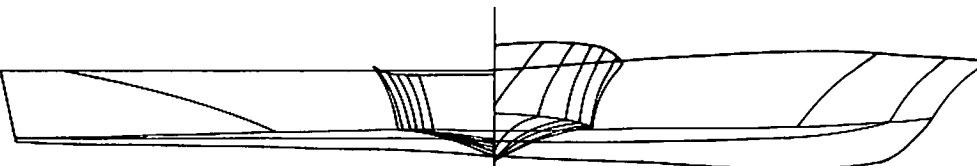
S100



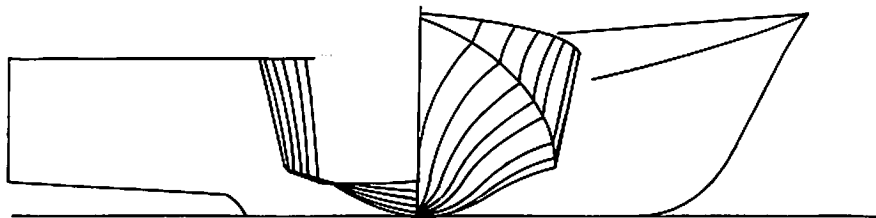
初期のオフショア型ハードチャイン



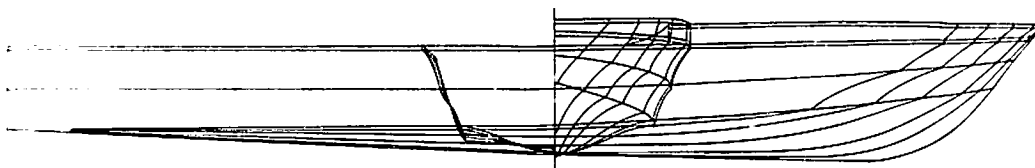
第2次大戦型米魚雷艇



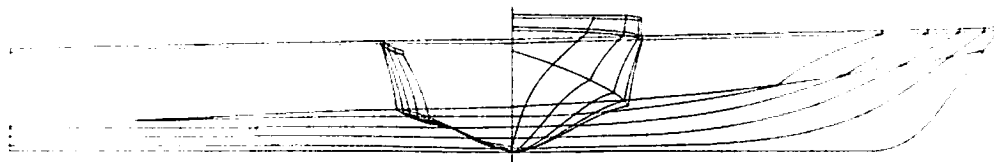
Fairmile "D"



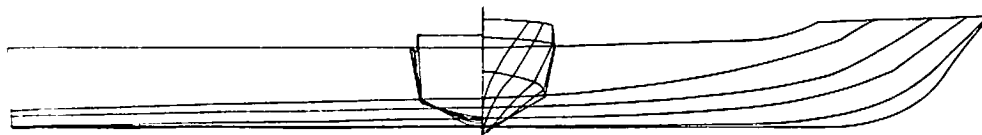
PT10



シリーズ43



船型446



た。第1次大戦末期にフランダース地方の海岸防禦のため、長さ15~17mで30kt前後の艇を開発して来たのを基に、Lurssen社が中心となって開発を進め、第2次大戦型Sボートができ、戦争末期のものは長さ34.62m、45ktに達していた。今日のCombattant系の船型の基である。

ハードチェーン船型は、米国の川や湖で発達した平底高速艇を起源としている。第1次大戦後、英国のScott-Paineがこれを海上で使用できるものに改良して海軍に採用され、第2次大戦の米英魚雷艇の原型となった。これら大戦型魚雷艇は最大24m程度で、高速性能は優れていたが、当時のエンジンでは大型化には無理があった。ドイツのSボートに対抗するために建造されたFairmile "D"型はハードチェーン船型と駆逐艦型船首とを

コンバインすることを計画したが、大型化による武装強化は有効であったが、運動性能はもう一つパッとしなかった。

短く高速のハードチェーン艇は、細長いSボートに比べ、北海や英国海峡の短い波に対して衝撃が大きく、波浪中の性能が良いのは丸型艇である、という誤った伝説が固まってしまい、戦後英国で試作されたハードチェーン100トン艇もあまり成績が良くなかったこともあり、それ以後、大型高速艇はすべて丸型にするのが当然のように思われて来た。

日本海軍では18mのハードチェーン魚雷艇と、32.4mの丸型(Sボート系)艇とを並行して建造したが、太平洋における航洋性は、特に凌波性、保針性を中心として必ずしも大型の丸型艇が優れているとは認められなかった



ので、海上自衛隊創設以来、ハードチェーン系の大型化を進め、昭和35年度建造のPT10は、当時としては世界第1級の高速性能を発揮することができた。

ディーブV船型は、米国において1960年代にスポーツボートとして普及しはじめた船型で、平水中の性能はともかく、波の中を高速で走るときの波浪衝撃が在来のハードチェーン船型に比べ格段に小さくなる性質があり、ちょうど盛んになり始めた外洋モーターボートレースで断然たる強味を発揮していた。

海上自衛隊では、世界にさきがけてこの船型を大型艇向きに改良して、長さ25mの高速6号、長さ35mのPT11型を建造して波浪中の高速航行に好成績を得ている。同系統では長さ55m、30ktの高速客船を建造して韓国に輸出しているほか、伊豆大島航路をはじめとする各地の高速客船や、海上保安庁の巡視艇としても実績をあげている。

米海軍も比較的早い時期にディーブV系の船型を検討したが、業務用大型艇に慣れない設計者がスポーツボートを基に設計した船型が、水槽試験で不成績だったため採用を見送られた。

最近になってSAR33型と称する長さ33mのパトロールボートを西独のAbeking & Rasmussen社がトルコ海軍向けに建造し、トルコ海軍は同型艇を海軍工廠で建造している。同系統のSAR43 (Abeking & Rasmussen)、NHP48 (仏SFCN) はミサイル艇としての設計が発表されているが、まだ建造されていない。

## 船体抵抗

パリのDTCN試験水槽で行われた丸型艇とディーブV型艇の抵抗値が公表されている。

図1に裸設有効馬力（推進軸・シャフトブラケット・舵等のいわゆる付加物を取付けない裸の船体の有効馬力）を示す。ディーブV型船型のNHP48は全速力範囲にわたって20%程度平水中における所要馬力が大きい。しかし波浪中における速力低下（乗員の生理的に耐え得る範囲）を考慮して、設計者はNHP48を推奨している。

我が国では、前述のように早くからディーブV系船型を業務用艇に採用してきた関係から、大型ディーブV系で抵抗の少ない船型が開発されている。図2に示すよう

に船型番号446の400トンに対する有効馬力は、丸型のPR72の380トンの有効馬力と20kt以下を除いてはあまり変わらず、丸型の船型番号1232はさらに優れた抵抗値を示しているが、このような丸型艇は動揺性能上、ビルジキールまたはロールダンピング・フィンを取付けると、この優越は消えてしまう。

ディーブV船型の開発に先だって我が国では、中速用ハードチェーン船型の開発も行っている。これは現在我が国の中型掃海艇に採用している船型の延長上にあるもので、400トンに対する約40ktまで模型試験が行われている。中型掃海艇の場合、同一条件の船体では、裸殻抵抗は丸型艇の方が若干優れているが、両方にビルジキールを付けると優劣は逆転する。波浪衝撃、凌波性はハードチェーンが勝り、特に動揺性能においては、かなりの差のあることは、例えば英国の同クラス掃海艇が早い時期からオートマチックコントロールのダンピング・フィンを装備したのに対し、我が国ではローリングに対する苦情がまったく出ていないことでも明らかであろう。水槽試験の結果、抵抗はPR72とはほぼ同様である。20kt以下でディーブV系に比べ、かなり抵抗が少なく、例えば18ktにおいて40%程度の差がある。もし18kt以下の巡航での航続力延伸、長距離の基地移動の必要がある場合は、このような船型を採用するとよい。

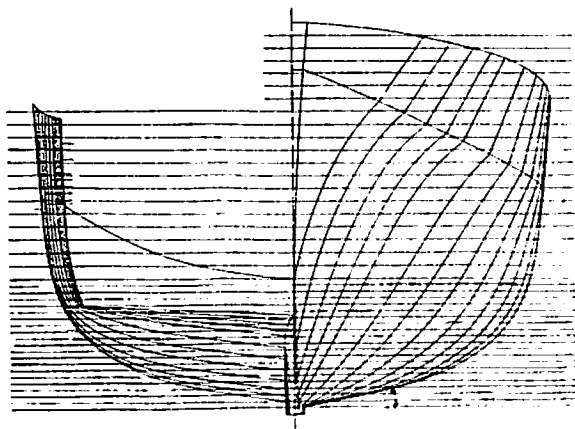
これらの船型の比較を表1に示す。

## 船体材料と船体重量

船体はいずれの国もほとんど鋼製とし、アルミニウム合金船体を採用しているのは、日本のほかには米国のみである。

アルミニウム合金製船体を造るのには、まず第1にアルミニウム合金溶接工作技術が発達していなければならない。第2に溶接性が良好な、強度の高い合金で、しかも耐海水性の優れた合金が生産されなければならない。特に注意しなければならないのは、応力腐食といって、部材に応力がかかっている状態で腐食性液体に浸されているとき、腐食が進行することである。かつて英国製のアルミニウム合金製魚雷艇がビルマ海軍で、プロペラ上の船底外板に激しい腐食が生じたことがある。その原因

PR72



高速駆潜艇

NHP48

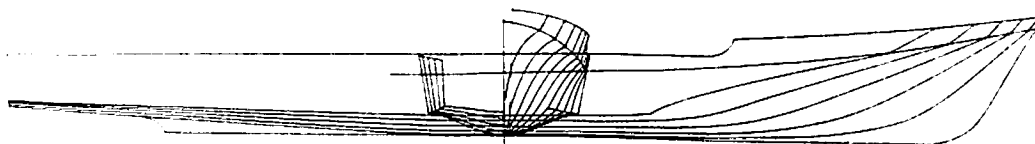
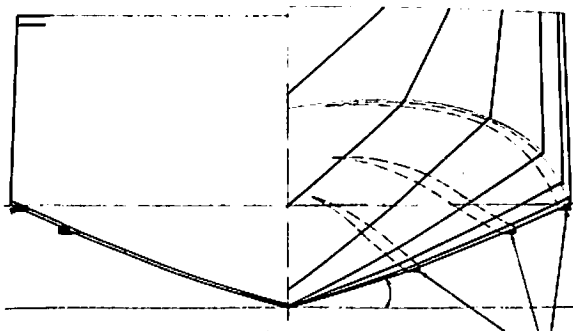


表1

	446	1232	87	PR 72	NHP 48
船型	deep V	丸	中速 V	丸	deep V
全長	58.8	57.0	57.5	58.7	56.0
水線長	55.0	55.0	55.0	54.0	49.8
デッキ幅	8.57	7.80	9.68	8.20	9.70
チェーン幅	7.50		8.50		9.20
水線幅		7.20		7.60	
吃水	2.00	2.00	1.90	2.20	2.10
排水量	400	400	400	420	380

を探究したところ、プロペラによる外板面の水圧の周期的変化が応力腐食に弱い性質の合金を腐食させたものであることがわかった。

我が国においては、昭和28年に海上保安庁15m巡視艇をアルミニウム合金で建造して以来、材料に関しては耐海水性、耐応力腐食性を重視した溶接構造用合金を生産し、また高速艇の波浪中の挙動に注目した構造設計を開発して来た。

すでに長さ55m、500GTの高速客船を韓国に輸出し、また長さ48m、530GTの高速客船を伊豆大島航路に就航させるなど、アルミニウム合金船体の大型艇建造の実績は十分である。

ここでPR72と同等の装備を持ち、船型446の船型で、

アルミニウム合金船体とした艇の性能を試算する。

PR72はごく一般的な高速艇構造であるから、その船殻重量を係数を使って略算すると

$$58.7 \times (8.2 + 4.2) \times 0.183 = 133.2$$

アルミニウム合金船体とした新艇は

$$58.7 \times (8.57 + 4.2) \times 0.117 = 87.7$$

これにより新設計艇は約45.5トンの軽量化ができたことになる。その差をそのまま燃料増加に振りかえれば、PR72の燃料搭載量が85トンであるから航続力を約50%増大できることになる。

満載排水量をPR72と同じとしたとき、燃料満載量をPR72と同じとしたときとの性能を比較すると表2となる。

## まとめ

以上述べてきたように、我が国の造艇技術は、この分野において高度な可能性を育て上げてきている。もちろん以上に述べてきたものと異なった要求に対しても、世界をリードする艇を設計建造することが可能である。要は用兵者がどのような装備を盛り込み、どのような運動性能を要求するかによって、その設計が決まる。

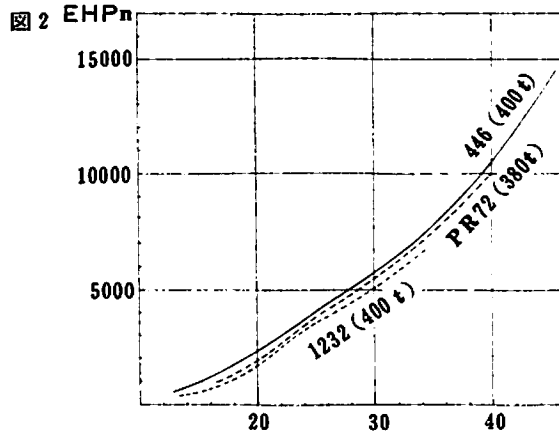
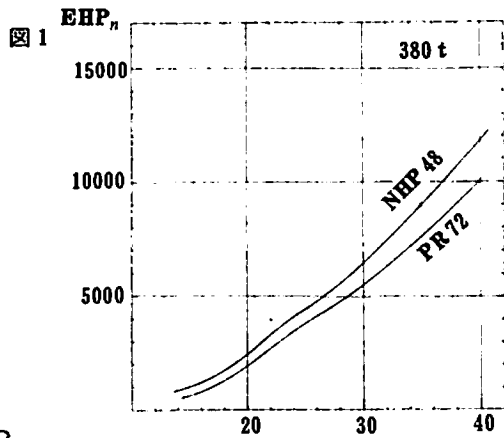


表2

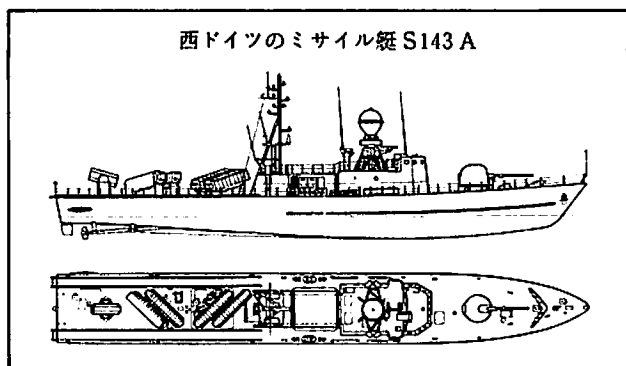
		PR 72	
船 型	丸	deep V (446)	
船 体	鋼	アルミニウム合金	
機 関	4 × 5 0 0 0 PS Diesel	4 × 5 0 0 0 PS Diesel	
基 準 排 水 量	3 9 5	3 5 0	3 5 0
燃 料 満 載 量	8 5	1 3 0	8 5
常 備 状 態 (燃 料 1/2)			
排 水 量	4 5 0	4 3 7	4 0 7
最 高 速 力	3 7	3 7.5	3 9
連 続 速 力	3 3	3 4	3 5.5
連 続 航 続 力	1, 0 0 0	1, 5 6 0	1, 0 7 0
30kt 航 続 力	1, 1 2 0	1, 7 6 0	1, 2 4 0
18kt 航 続 力	2, 5 8 0	3, 3 3 0	2, 3 4 0
試 運 転 状 態 (燃 料 1/2)			
排 水 量	4 2 0	3 9 4	3 7 8
最 高 速 力	3 8	3 9	4 0

注 1) 連続定格出力を全力の80%とした。

2) PR72の航続力は試運転状態の性能に対し計算されていたが、常備状態に対して計算すべきであるので、前号の数字と若干差がある。

造艇技術は想定される海象において、必要な時期に武器を戦場に運び込み、要求された戦術運動を行い、乗員の生理的消耗を防ぎながら、発射プラットフォームとしての任務を達成し得る艇を設計することにある。

戦闘単位、マン・マシン・システムとしてのミサイル艇



は、装備される武器システムと、それを使いこなす人間が主役であることは言うまでもないが、それらに乗せ、運ぶ艇の能力によってそのなし得る内容が変り、したがって、全システムの計画も変って来る。艇の能力いかんによっては、全システムの意義が否定されることにもなる。

計画にあたっては、用兵上の要求と、艇として可能な行動能力とを、試設計をくりかえして、可能性と要求との一致を見るまで慎重に検討しなければならない。用兵者と設計者との間には十分な意志疎通と信頼関係が無くては、よい設計は実現しない。設計者は単に要求通りのものを設計して結果を出すだけでなく、積極的に対案を示して、用兵上の可能性を広めるほどの積極性を必要とする。(おわり)

筆者：にわ せいいち/(財)舟艇協会理事長

# 軍艦の防衛

— 続 き —

鈴木 昌

前回は艦艇が、被弾時の浸水によって浮力や復原力を減らし、沈没に至る機会を減らすために、艦内を主として横隔壁で細分するプラクティスについて述べた。今回はそれ以前の問題と言える被探知の防止、あるいは被弾の機会を減らすために採られる対策の幾つかについて述べる。

そのうちの1つ、迷彩（カムフラージュ：Camouflage）は、昔から今日に至るまで多用されている対策で、第1次大戦時よりもより、レーダーが実用化された第2次大戦でも、様々な色やパターンを外舷に塗装して艦種、大きさ、速力、針路などについての判定を困難にすることが極く常識的に行われた。

一部には同様の理由や被探知の機会を減らすため、櫓の頂部をカットし、全体のシルエットを低め、また意識的に前後対称の外見とすることなども試みられた。

このような対策は、目視に対してある程度の効果があるようで、今日は搜索や測的手段としてレーダーやソーナーが主用される時代にはなっているが、目視の必要性がなくなったわけではなく、今後も迷彩や偽装は、いわば間接的防衛の大事な1要素として使われると思われる。相手による被探知の機会を防ぐため、戦時はレーダーの使用を停止し、潜水艦に対しても、こちらからアクティブにソーナーを発信せ

ず、相手の音をパッシブに聴く方法が採られる場合が少なくないからである。フォークランド紛争で英海軍のミサイル駆逐艦シェフィールド（Sheffield）を沈めたエグゾセ・ミサイルを最初に発見したのは、同艦の見張員だったといわれる。

しかしレーダーやソーナー、また近年ミサイルのセンサーなどとして多用されている赤外線探知装置やレーザーに対して、単なる迷彩は役に立たないことは当然で、レーダーに対しては潜水艦の例として、第2次大戦中シュノーケルの頂部や艦橋の外面に、ゴム系の電波吸収材を塗布した例があった。またレーダーの反射を少なくするため、艦橋の形状を上部で大きく下で小さい、側面から見て「植木鉢型」としたものがあつた（たとえば旧海軍一等潜水艦伊361型）。これらがどの程度効果があつたか判らないが、同様の方法は今日でもいろいろ研究、提案され、一部は採用もされている。船舶ではないが、時々話題になる、「見えない」（Stealth）飛行機やミサイルなどは、同じ理屈によるものである。

ソーナーについては、相手のアクティブ・ソーナーの反射を減らす方法と、自艦の水中発生雑音を減らして、相手のパッシブ・ソーナーにより聴音される機会を低減する方法がある。前者については、船体を小型にして、全体的

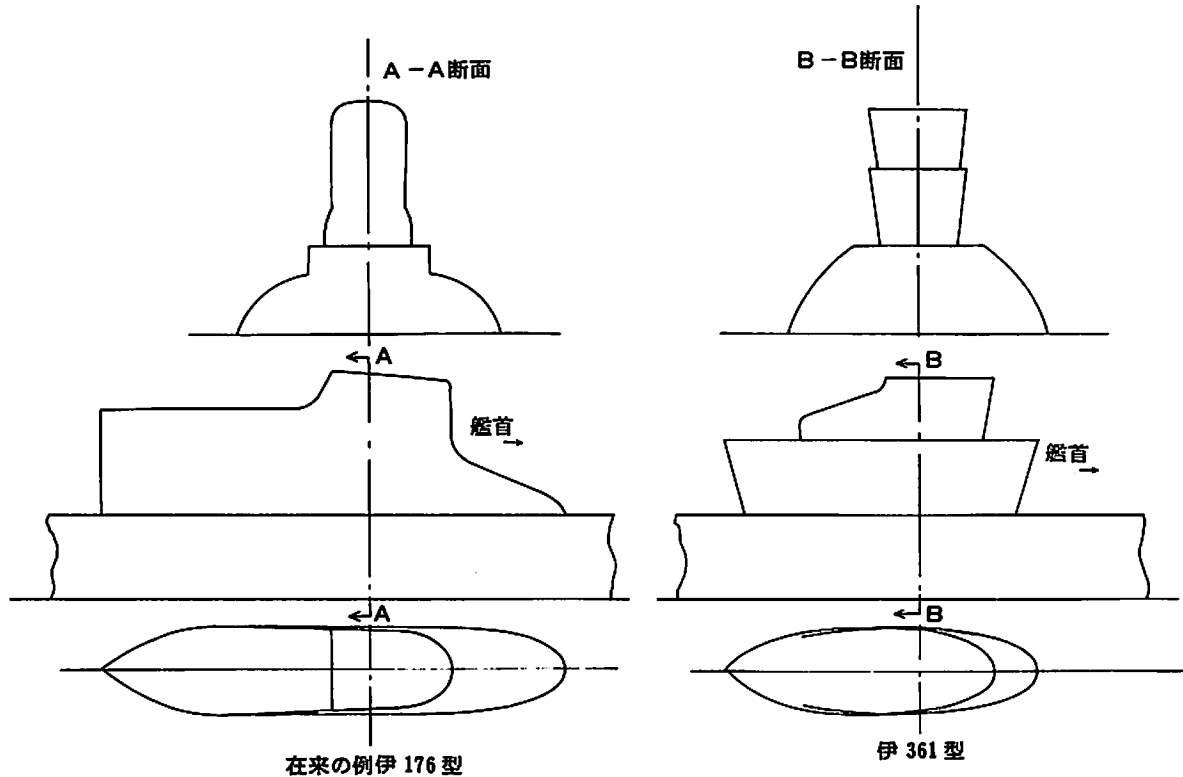
な反射面積を減らすと被探知率も減るのではないかと、ということが言われている。もっとも水上艦と同様、そのための理由で船体を小型にした例はないようである。また数年前にソ連の潜水艦が、自艦に対するホーミング魚雷の聴音機能を減殺するため、クラスターガード（Clusterguard）と呼ばれる無反響塗装を船体の外面に施している、と伝えられた。これは先のレーダー波を反射しない塗装と同じアイデアであるが、どのような材料か詳細は不明である。

自艦の放射雑音を減らすことについては、水上艦潜水艦を問わず一般に実施されている。主補機自体の振動や音を少なくすること、船体への取付けに注意を払うこと、船体構造に振動を減衰させる材料を張り付けたりすること、などである。また航行速度を大きくすると、プロペラのキャビテーションの音も大きくなるので、これの発生を遅らせることに努力が払われている。さらに水中に出た雑音を遮断するため、水線下の船体やプロペラの表面を空気の小かい泡で覆う方法（マスキング・マスキングなどと呼ばれる）も採用される。

近年ガスタービン推進艦が増えている理由の1つとして、機動性の向上や省力化が行えること、小型軽量大出力であることなどのほか、回転機であるため、船体に与える振動を減らし、音的にも優れていることが挙げられている。もっとも西ドイツ、イタリアなどは、燃料消費量が少なく、国産機であることなどから、ディーゼルとガスタービンを併用し、ディーゼルはガスタービンと同様遮音箱で覆い、これを防振間座で船体に装備する方法を採って起振力を減らしている。

電波や音と共に、船体から輻射され、

潜水艦々橋概略形状



探知されるエネルギーに熱がある。赤外線ホーミング装置を弾頭に備えたミサイルなどが出現したため、この輻射熱を低減する努力も近年は強調されている。主補機の排気に空気を混入し、煙突や機械室の外舷に散水して温度を下げる方法などである。しかし強い直射日光を受ける船体は、それだけで相当温度を高めるので、より効果を上げるためには、艦の全表面にわたって散水をする必要があるであろう。これには、既に述べた放射性物質洗滌用の散水装置がほぼそのまま使用されるであろう。

このほか高速力や優れた操縦性能も被弾に対してある程度の効果はあるかもしれない。第2次大戦中の艦船が、機敏な操船によって魚雷をかわした話は、しばしば聞かれた。また高速艇の軽快な運動性能は、航空機などからの砲爆撃を回避する有力な「武器」だっ

たと言われる。小型軽快な駆逐艦や魚雷艇が大型艦とわたり合う際にも、発見されにくい小さなシルエットと優れた速力、操縦性能が役に立つものと考えられていた。もっとも今日の魚雷は、当時と違って前述のようにホーミング機能を備えているし、航空機なども対水上目標用ミサイルを備えているから、かつてと同一の評価を速力や操縦性能に与えることは、むずかしいかもしれない。

以上は、船体自体にかかわる、いわばパッシブな防御手段の幾つかである。このほかアクティブに艦艇を防御する方法も少なくない。極端に言えば、弾丸や魚雷を発射する母艦や母機を、事前に破壊してしまう手段がある。飛来するミサイルを砲やミサイルで撃墜する方法も考えられる。フォークランド紛争では、エグゾセ・ミサイルをシー

ウルフ・ミサイルで墜ち落とした例があったと言われる。

このほか、先のレーダーやソーナーの性質を逆に利用して、艦の前面にチャフと呼ばれる、レーダーを良く反射するアルミ箔の細片を打ち上げたり、本艦と類似の音を出す発音体を艦の後方に曳航したりして、ミサイルや魚雷のホーミング機能を欺瞞する方法、ミサイルのレーダー・ホーミング装置にこちらから積極的に電波を放射して同様の効果を与える方法なども実用化されている。やはりフォークランド紛争で、多数のチャフを発射し、ミサイルのホーミング装置を無力化してしまった例があったようである。もっともこれらの方法は、艦船の装備品に含まれるので、詳細は省く。

筆者：すずき まさる／三井造船艦艇計画室

## 短信■日本造船界の事情

### ●川崎重工、巡視船“ちくぜん”竣工

同社はこのほど海上保安庁向け改ヘリコプター搭載型巡視船PL06“ちくぜん”を竣工、引渡した。主要目は3,712排水トン、2,991総トン、主機関V形単動4サイクル過給ディーゼル2基、連続最大出力7,800馬力、速力21.5ノット、搭載ヘリコプター・ベル212型1機、兵装35ミリ機関砲×1、20ミリ機銃×1、定員・遠洋69人、沿海150人。

### ●住友重機械、“PACIFIC ANGEL”竣工

同社追浜造船所で建造中だったエッセンス・ SHIPPING社（パナマ籍）向けの2,000台積み自動車専用運搬船“PACIFIC ANGEL”は9月22日完工、引渡された。垂線間長148.00メートル、型幅27.80メートル、型深さ25.80メートル、吃水7.80メートル、9,348載貨重量トン、10,202.34総トン、主機関住友スルザー7RLB56、出力9,450PS、164rpm、航海速力17.55ノット。

### ●三井造船、“マリンホーク”竣工

同社は船舶整備公団と南海フェリーの共有船“マリンホーク”を引渡した。同船は軽合金製双胴船（三井スーパーマランCP30型）で高速性能と優れた耐航性能を持った高経済型旅客船である。283総トン、主機関富士ピールスティック16PA4V-185VG型×2基、航海速力28.0ノット。

### ●日本鋼管、海上保安庁の巡視船を落札

同社は海上保安庁の500総トン型巡視船を落札受注した。東北造船で建造するが、納期は59年8月末。同船は約670排水トン、全長67.80メートル、速力17.5ノット。主機は1,500馬力2基ですでに新潟鉄工が受注している。



改ヘリコプター搭載型巡視船ちくぜん



自動車専用船PACIFIC ANGEL

### ●内海造船、伊勢湾フェリーから受注

同社は伊勢湾フェリーから583人乗りフェリーを受注した。納期は84年3月。主要目は1,150総トン、420重量トン、主機関新潟6MG28BXE型1,800馬力2基、速力14.2ノット、小型乗用車42台積載、旅客定員583名。

### ●日本鋼管、共有コンテナ受注

日本鋼管は昭和海運と日本郵船が50対50の共有で建造する39次コンテナ船“新高千穂丸”を受注した。同船は現在PNW航路に就航している27次船“穂高丸”（977TEU積み）の代替船で、積載能力は1,694TEU。また主要目は34,600総トン、29,200重量トン、主機関三井B&W6L90GB型26,500馬力、速力20.9ノット。59年5月完工。

### ●常石造船、昭和から自動車船受注

同社は、昭和海運が日産自動車との

輸送契約にもとずき建造する自動車専用船（サニー換算4,250台積み）を受注した。納期は84年3月。同船は37,000総トン、12,000重量トン、主機関三井B&W6L60MC型11,500馬力、速力18ノット。

### ●日立造船と住友重機械、自動車専用船受注

日立造船と住友重機械は日産専用船運航がパナマ籍の子会社を利用して建造する4,900台積み多目的自動車専用船をそれぞれ受注した。納期は85年2月（日立）と85年4月（住重）。主要目はつぎのとおり。

○日立造船＝47,500総トン、12,900重量トン、主機関日立B&W8L67GBE型16,800馬力。

○住友重機械＝47,500総トン、13,000重量トン、主機関住友スルザー9RT

## 短信■日本造船界の事情



三井スーパーマリンCP30型マリンホーク

A58型16,800馬力。

### ●三菱重工、自動車船受注

同社は日産プリンス海運から4,850台積み多目的自動車運搬船を受注した。納期は84年11月末。同船は主機関三菱スルザー9RTA58型16,800馬力を搭載し、速力19.5ノット。

### ●石川島播磨、貨物船受注

石川島播磨重工はモノコ船主マーフィン・マネジメント・トラストからフェューチャー32型1隻を受注した。同船は21,500総トン、主機関石播スルザー6RTA58型7,200馬力、速力14.5ノットで納期は84年11月。

### ●三菱重工貨物船を2隻

三菱重工はシンガポール船主パシフィック・インターナショナル・ラインズ・PTE・LTDから多目的貨物船を2隻受注した。納期は85年1月と3月。同船は三菱が開発した多目的貨物船の標準船“MPC-18”で12,800総トン、19,910重量トン、主機関三菱5UEC52HA6,650馬力、速力15.0。

### ●名村造船、共有船受注

日鉄商事の全額出資会社エヌエス汽船と興銀リースの同じく全額出資会社

のヤシマ・マリンがパナマックス型バルクキャリア1隻を建造することになり、来年8月10日の納期で、名村造船に発注した。エヌエス、ヤシマの両社は同船建造のため設立された新会社。主要目は35,600総トン、64,020重量トン、主機関B&W6L60MC型10,320馬力、速力15ノット。

### ●佐世保重工、バルカー2隻

佐世保重工は香港のオーシャン・トランピングから38,000重量トン型バルクキャリアを2隻受注した。納期は85年前半。

### ●日本鋼管、パナマックス受注

同社は日商岩井からパナマックス型バルクキャリアを受注した。納期は85年1月。同船は竣工後、ギリシャ系英国船主ジョン・サモナス&サンズがハイヤー・パーチェス方式で用船する。同船は34,000総トン、64,100重量トン、主機関住友スルザー6RTA68型12,220馬力、速力15.6ノット。

### ●川崎重工、バルクキャリア受注

川崎重工はパナマ籍船主2社からバルクキャリアを各1隻受注した。この2社はシーヘブン・マネジメント社と

ゾディアック・インダストリーズ社で、両社は米国船主トライトン・ SHIPPINGの子会社とみられている。納期は84年第4・4半期と85年第14半期。また主要目は28,000総トン、43,900重量トン、主機関川崎B&W6L60MCE型、速力14.0ノット。

### ●三保造船、冷凍船受注

三保造船は大盛丸海運から23万立方フィート型冷凍船を受注した。納期は84年6月。同船は5,350総トン、6,000重量トン、主機関スルザー6RTA48型6,600馬力、速力15.9ノット。

### ●三菱重工ジェット機の技術を船用に応用した船尾シールを共同開発

三菱重工とイーグル工業は、無漏洩型船尾管シール装置“スタン・ドライ・シール”を共同開発した。ジェット戦闘機“ファントム”などジェット・エンジンやロケット用に採用されている「セグメント・シール」を世界で初めて船用に採用したもので、三菱では「油と水が混じることはおろか、油が船外にもれることはまず考えられない」と述べ、海洋汚染防止規制に適合する船尾管シールの画期的製品としている。

### 次号の主な内容

大阪帆船バレードを中心とした“帆船特集”号(カラー頁増頁)  
【カラー頁】

●帆船バレード観覧記と参加船の紹介

●帆船の内装と設備/日本丸、エスメラルダほか

●帆装客船シー・クラウドの紹介  
【記事】

●日本丸航海記

●中世から近代までの帆船の変遷  
そのほか連載の“商船のインテリア”、“ばっせんじゃあ・すびりっ”と‘83’、“写真で見る商船の系譜”、“世界の船旅”と新造客船の紹介記事を収載します。

なお1月号は増頁につき特別定価900円となります。

# あなたの本棚に新しい海。

## 〈舵〉海洋文庫。

<b>① ひとりだけの海(上)</b> <small>—女性による初の世界一周ヨット単独航海の記録—</small>	N.ジェームズ・著 田村協子・訳	女性として世界で初めて単独世界一周のヨット航海を行なった著者の記録。ユニークな人生観を織りまぜて展開。	全208頁 590円
<b>② ひとりだけの海(下)</b> <small>—女性による初の世界一周ヨット単独航海の記録—</small>	N.ジェームズ・著 田村協子・訳	苛酷な状況に遭遇しながらも、ついに完走。出発地のイギリス、ダートマスに入港するヨットウーマンのヴィヴィッドな航海記。	全192頁 540円
<b>③ 太平洋にかけた青春</b> <small>—ヨットで単独横断52日間の記録—</small>	東山洋一・著	1981年のシングルハンド太平洋横断レースに挑み、見事5位となった、かつて登校拒否児だった高校生の青春航海記。	全256頁 590円
<b>④ チタ物語 I</b> <small>—外洋ヨットに青春を燃やしたチタ・グループの足跡—</small>	チタ・グループ・著	日本の代表的外洋ヨット〈チタ〉をめぐるセーラーの活動記録。「チタ物語」II、IIIと続刊の予定。	全336頁 740円
<b>⑤ タアロア号 南太平洋をゆく(上)</b>	ウォーカー由理子・著	太陽を求めて走る〈タアロア〉号の飛び切り楽しい旅。地誌、土俗記としても面白い。アメリカへの帰還後の近況は近刊の(下)へ。	全320頁 690円
<b>⑥ 貿易風の旅人</b> <small>—犬と私の太平洋—</small>	牛島龍介・著	24フィートの外洋ヨット〈サナトス〉号を駆って太平洋を単独往復した筆者の綴った海、人、船、そして、犬との対話。	全336頁 740円
<b>⑦ 風と波と潮と</b> <small>—あるヨット画描きの思い出—</small>	柏村 勲・著	ヨットに取り憑かれた画描きは、ヨーロッパへ。運河づたいで欧大陸横断、大西洋を渡ってアメリカへ。人と酒と海に没る。	全288頁 640円
<b>⑧ きゃびん夜話(1)</b>	田辺英蔵・著	自由と自然の愛好者、エッセイスト田辺英蔵氏が、〈舵〉に連載した珠玉のエッセイを再編。	全320頁 690円
<b>⑨ きゃびん夜話(2)</b>	田辺英蔵・著	'80年～'81年の〈舵〉連載エッセイを中心に再編。ユニーク且つシンプルなシリーズ第2集。	全304頁 690円
<b>⑩ 四方海ばなし</b> <small>よもろみ</small>	土井 悦・著	戦後日本の外洋ヨット界の草分けの1人である著者が、淡々と語る“信じられない”ようなスリリングな体験、そこに含まれた笑い。	全208頁 540円
<b>⑪ 二人だけのヨット旅行(上)</b> <small>—夫婦で走った日本一周巡航記—</small>	神田真佐子・著	定年退職した夫君とともに、北は北海道、南は沖縄まで悠々自適に走り回った“おしどり航海記”。	全240頁 590円
<b>⑫ 二人だけのヨット旅行(下)</b> <small>—夫婦で走った日本一周巡航記—</small>	神田真佐子・著	昭和49年～50年の沖縄クルーズをクライマックスとする神田夫妻と、各地の人々との心暖まる交流。	全180頁 490円

〈舵〉海洋文庫は新書判です。



## ●読者のページ● わたしの作品

### ●オリアナと私

私の初めての船の撮影は、1982年9月19日、本牧のD突堤。乗り物の写真にやや飽きて、回りの船キチたちの写真に魅力を感じ始めていた矢先のオリアナ入港でした。電車やトラックとは全

く違う、雄大さ、美しさに魅せられて、本牧沖から港内に入るまでの数十分、夢中でシャッターを切りました。が、悪天候のため結果は惨敗。あきらめきれず、翌々日の12時、出港時に山下埠頭で再び挑戦。それがその時の1枚です。

船との最初の出合いがオリアナだったのは幸せでした。その後横浜に入ってくる船はほとんど撮りに行っていません。オリアナはあと2年ほどで引退とか。とてもさみしい気がします。

畑中 世津子（横浜市）

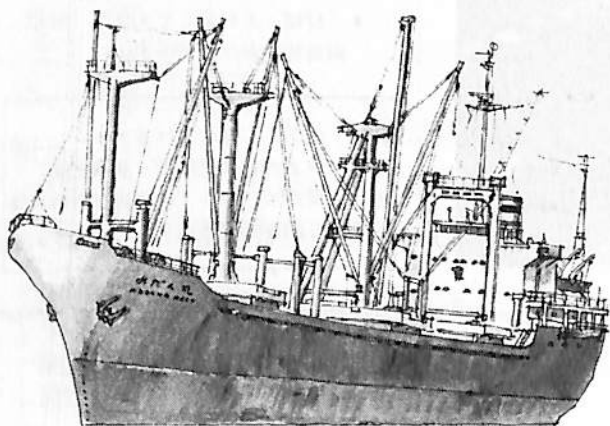


### ●商船のスケッチ興味

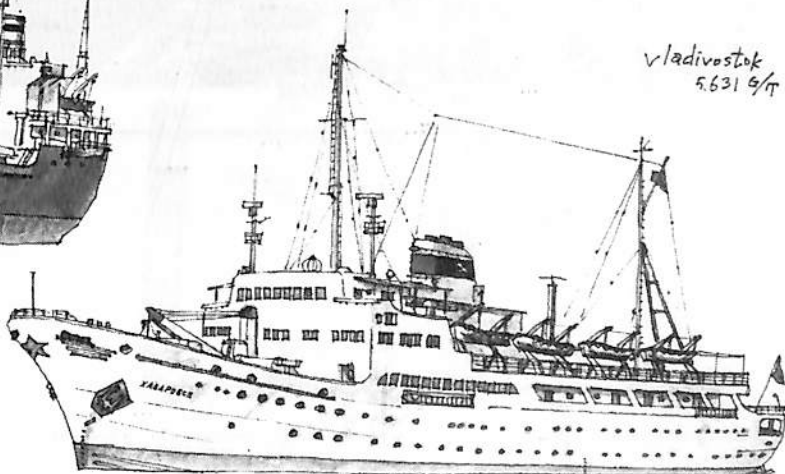
小生、船にたいへん興味をもっています。なかでも一番好きなのは、客船や貨物船などの商船で、帆船や軍艦に

はない魅力を感じます。ひまを見ては、スケッチしていますが、自分で描いてみると、さまざまな船型の違いや、航海設備、甲板上の荷揚げ機械類の構造などもよく判り、いっそう興味が深まります。その中から数点を送ります。

岩瀬 玄海（大阪府枚方市）



木村量敏船  
おだん丸  
5,482 G/T



vladivostok  
5,631 G/T

謹告

月刊「船舶」

の誌名が1月号から

# Ship & Cruise

●シッフ・エンド・クルーズ

と変わります。

「船舶」は、本年9月号より内容・体裁を一新いたしました。次号1月号より内容・誌面に、よりふさわしい誌名として「シッフ・エンド・クルーズ」と改題いたします。内容の充実と誌面の刷新に一層努力致しますので、引きつづきご愛読いただきますよう、お願い申し上げます。

天然社

## 編集メモ

▶パーサ博物館（前号掲載）を訪ねたのは10年ほど前の5月も半ばに近いころだった。この季節のストックホルムは、まだ春の訪れが浅く、寒暖ないませたような日和がつづいて、寒い日など毛皮のコートに毛皮の帽子という姿が目立つのだった。ストックホルムという街は、街並も美しいが女性も美しい。イングリッド・バーグマンのような美人には、街中どこでもお目にかかれる。

▶余談はおく。パーサの保存の姿そのものは、大型木船の骨組と形体をとどめた残骸にすぎないが、大きな上屋を造り、その中にすっぽりと船体を納め、周囲から常時、噴水を浴びせ、その噴霧に包まれて保存されているのだ（写真/当時撮影）。どう考えても名譽の最後とは言えない、スウェーデン海軍の系譜に残したくもなさそうな軍艦だが、歴史的遺品としてあえて残そうと、莫大な費用をかけて引き揚げ、これほどまでに大がかりな手を掛けて保存しているのには、さすが伝統ある海洋国と、感服させられたのであった。（D）



読者と共につくる頁の

原稿・写真・イラストなど募集

- 商船、艦艇、帆船、船舶模型などの愛好者、またはそのグループの自己紹介、同好者への誘い、メッセージなど。
- 各種船舶に関連する資料（写真、データ等）の紹介・交換または譲る・譲り受けの告知。（以上はハガキ可）
- 私の作品
  - \*①商船、艦艇、帆船などの模型（写真、データ、簡単な説明付）
  - \*②写真、イラスト（商船、艦艇、港、その他船のある情景）/キャビネ6つ切判以内。
- \*私の船旅（外国、国内を問わず船旅の種々相を）
- \*海、船についてのエッセー（以上の2項は400字詰原稿用紙3枚以内。締切日は設けません）
  - 原稿には主旨を曲げない範囲で筆を加えることがあります。
  - 誌上匿名の場合は、必ず本名を別記して下さい。
  - 他誌へ二重投稿しないで下さい。
  - 原稿（写真、イラスト共）は原則としてお返ししません。
  - \*印の投稿で掲載した分には、記念品または、薄謝を呈します。
  - 投稿には住所・氏名を明記してください。なるべく年令、ご職業も。
  - 「投稿」と明記して天然社「船舶」編集部宛郵送して下さい。

表紙：ホノルル港におけるクイーン・エリザベス2の夜景（撮影：倉島光隆）  
世界一周クルージングの途次。次の寄港地横浜へ向かう出港前夜。

船舶 第56巻第11号 昭和58年12月1日発行

12月号 定価800円(送料75円)

編集兼発行人 土肥 由夫

発行所 株式会社 天然社

〒105 東京都港区浜松町1-2-17 ストックベル浜松町

電話 03-434-2290

販売部 〒162 東京都新宿区赤城下町50 電話 03-267-1950

「船舶」購読料

1ヵ月 800円(送料別)

1ヵ年 9,600円(送料共)

※本誌のご注文は書店または当社へ。

※なるべくご予約ご購入ください。

振替/東京6-79562

©1983 TENNENSHA & Co., Ltd.

禁無断転載：No part of publication may be reprinted without permission from the publisher.

通 常 払 込 料 金 担 加 入 者 負 担 払 込 通 知 票

口座番号	東京 6	〒	7	9	5	6	2	円
加入者名	株式会社 天然社							
払込人住所氏名	※ (郵便番号)							
料 金	特 殊 円							
備 考								
受 付 局 日 附 印								

この払込通知票は、機械で使用しますので、下部の欄を汚さないよう特に御注意ください。また、本票を折り曲げたりしないでください。(郵政省)

各票の※印欄は、払込人において記載してください。

通 常 払 込 料 金 担 加 入 者 負 担

払 込 票

口座番号	東京 6	〒	7	9	5	6	2	円
加入者名	株式会社 天然社							
金 額	億 千 百 十 万 千 百 十 十 円							
払込人住所氏名	※							
備 考								
受 付 局 日 附 印								

切り取らないで郵便局にお出しく下さい。

記載事項を訂正した場合は、その箇所に訂正印を押してください。

必ず切りはなして二票式で郵便局の窓口へお出しく下さい。

# 通 信 欄

表記の金額を払込みましたので下記の通りお送りください。

■ <船舶>定期購読 年 月号から

12回購読料(送料共) 9,600円

■ 書籍注文

書名	冊数	冊 定価	円・送料	円
書名	冊数	冊 定価	円・送料	円
書名	冊数	冊 定価	円・送料	円
書名	冊数	冊 定価	円・送料	円

■ その他

送り先・宛名は詳しくお書きください。

(郵便番号

)

住所  
氏名

## 振替払込注意

- この用紙により最寄りの郵便局へ払込みください。
- この場合払込料金はかかりません。
- この用紙で払込をするときは表面※印の欄に金額、住所・氏名をそれぞれ正確に明りようにお書きください。不明りように書かれると間違いの原因になります。
- この振替払込のときは、郵便局の受領書をもって領取書にかえていますが、正規の領取書が必要とする場合には、その旨通信欄に記入してください。

この欄は、加入者あての通信にお使いください。

この払込通知票は、機械で使用しますので、下部の欄を汚さないよう特に御注意ください。また、本票を折り曲げたりしないでください。(郵 政 省)

# SEIKO MARINE QUARTZ CHRONOMETER

## 厳しさに耐える信頼の精度 セイコークオーツクロノメーター(セイコー船舶時計)

安全航海に信頼の標準時計をお選びください。  
厳しい環境条件に耐えぬく特別設計。  
その上、インテリア感覚あふれるデザインですから、  
船舶用としてだけでなく、正しい時間が要求される  
いろいろな所でお使いいただけます。

### 主な特長

- 平均日差±0.1秒以内(20℃)の高精度
- 天測がしやすい0.5秒刻みのステップ
- 厳しい環境条件に耐えるすぐれた防水機構
- 乾電池なしでも40時間は動く二次電池内蔵
- 単一乾電池3個で1年間以上作動

船内の  
子時計を  
駆動する  
親時計として



### セイコークオーツクロノメーターQC-6M2

300×400×186mm 20kg

- 子時計は豊富に揃ったデザインからお選びください。



標準時計に小型・軽量、  
持ち運び自由な

### セイコークオーツ クロノメーター

#### QM-10

標準小売価格  
150,000円  
184×215×76mm  
2.2kg



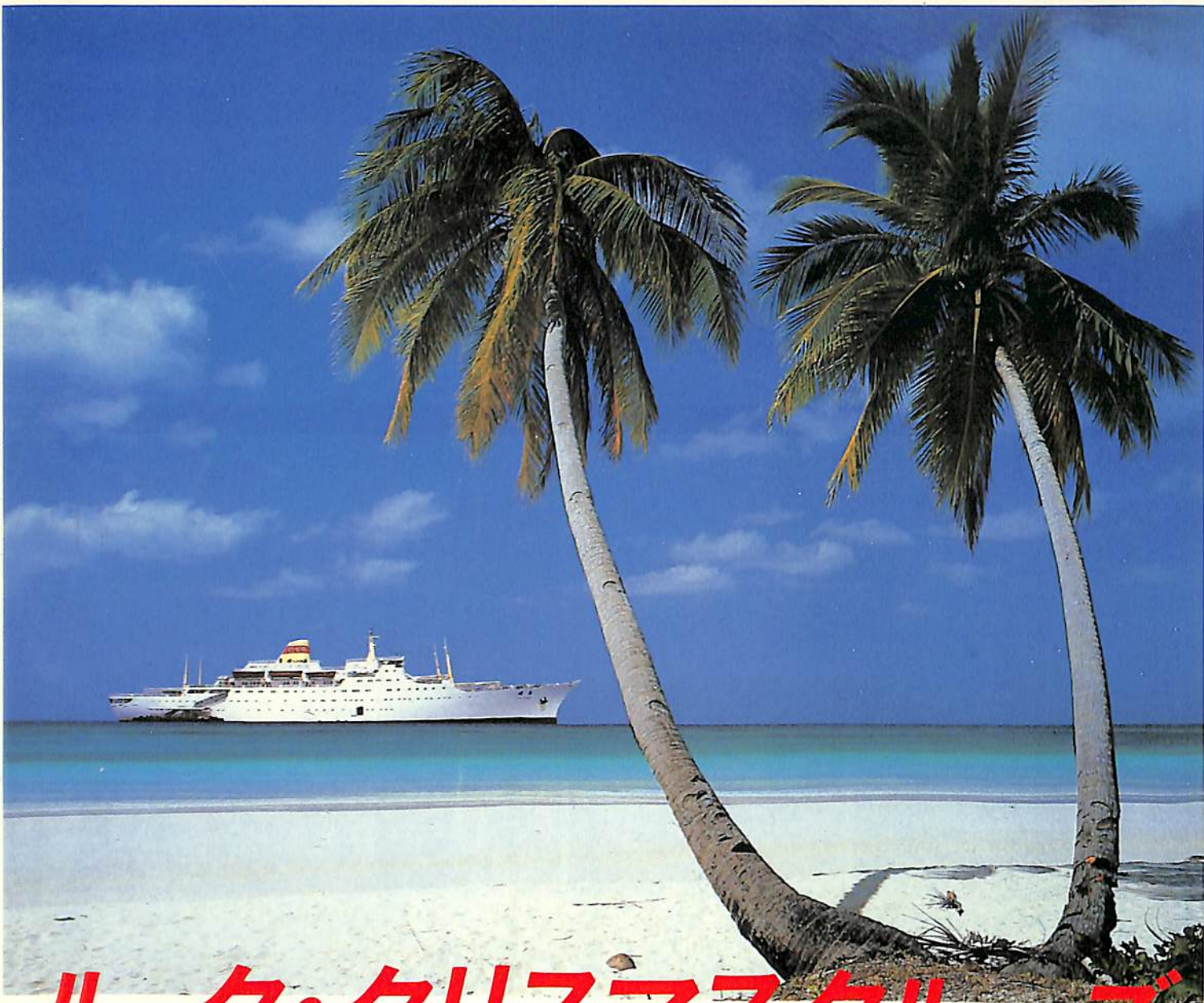
マホガニー木枠の  
インテリア感覚あふれる

### セイコークオーツ クロノメーター

#### QM-20

標準小売価格  
188,000円  
200×220×107mm  
2.8kg

株式会社 服部セイコー  
HATTORI SEIKO CO., LTD.



# ルック・クリスマスクルーズ

保存委番号:

23/001

ブリリアンス・オブ・チャイナ  
豪華客船 耀華号

ヤオファ  
耀華号

白い船体が  
青い珊瑚礁に浮かぶ

「耀華」号は、1967年にフランスで建造された中国の豪華客船です。全長140m、10,150トン、単煙突のスマートな船体に、200名の乗組員が乗客定員189名に対しておもてないたします。陸上の超豪華ホテルでも宿泊客を上回る従業員数を集めているホテルはありませんから、その徹底したサービス、配慮のほどがわかるというものです。各客室は、すべて海側に面し、バスまたはシャワーつきの2人用キャビンです。

船内には、ダイニング・ルームやカクテル・ラウンジのほか、スロット・マシン、ルーレットのあるカジノ、理美容室や免税品も買える売店に広々としたサンデッキ、プールがそろい、快適な船旅がお楽しみいただけます。

定価800円

●耀華号クリスマス  
香港～フィリピンクルーズ 7日間(全食付)

12月24日(土)東京発 390,000円～680,000円

- 1日目・東京から空路、香港着後乗船、夜クリスマスパーティー
- 2日目・1日南中国海をクルーズ
- 3日目・1日フィリピン諸島間をクルーズ
- 4日目・セブ島寄港(市内及びタンブリービーチ観光)
- 5日目・シゴゴン島寄港 }1日トロピカルビーチで
- 6日目・ロンブロン島寄港 }お楽しみいただけます
- 7日目・マニラ着、市内観光後空路で東京へ

お問い合わせ、お申し込みはあなたの街の交通公社各支店、交通公社代理店またはルック取り扱い販売店へどうぞ。



# LOOK



## 日本交通公社

運輸大臣登録一般旅行業第64号 E よい国よい旅よいマナー  
詳しいパンフレットご希望の方は、  
〒101 東京都千代田区丸の内1の6の4  
日本交通公社 ルック販売課

資料請求券  
船舶  
1983.12.

雑誌コード05541-12