

# Ship & Cruise



「船舶」改題

●シツプェンドクルーズ

帆船特集●大阪湾帆船パレードのすべて

- 日本丸とエスメラルダの船内を見る
- 帆船航海記／わが青春の日本丸

1984

1

First Published in 1928



船の総合誌

# あつ、風の風。

船は、海と空の無限の広がりの中を滑っていきます。圧倒的な光が紅に沸きたった後、くりひろげられる星のドラマ。目覚めれば、爽やかな夏の風。日本最大16,000トンの国際遠洋客船「新さくら丸」が、初めてのグアム・クルーズに出航します。多彩なイベント、豪華な食事、そして、なによりも豊かな時間を満載して…。そこではすべてが皆さまのものです。さあ、心ゆくまでゆったりと、感動の日々をお過ごしください。とくに学生時代のエポック・メイクに…。このグアム・クルーズ。実は、船の好きな学生が集って企画しました。新学年、あるいは社会への船出をひかえた春休み。きっと素晴らしい体験になるはず。料金も¥138,000と学生の方に限り特別料金。ふるって参加しましょう。

## 日本最大「新さくら丸」で行く グアム・クルーズ'84



'84年2月19日(日)~2月29日(水)

### クルーズ料金

クラス	船室設備	定員	お1人様
S <sub>1</sub>	ツイン(シャワー・トイレ)	2	¥282,000
A <sub>2</sub>	2段ベット×2	2	¥220,000
A <sub>1</sub>	2段ベット×2	4	¥157,000
B <sub>1</sub>	2段ベット×2	4	¥147,000

### スケジュール

2月19日	12:00	東京出港
23日木	09:00	グアム入港
24日金		自由行動
25日土	18:00	グアム出港
29日水	16:00	東京入港

### 船内イベント

- ウエルカム・サヨナラパーティ●ダンスパーティ●ゲーム大会●エアロビクス
- 風上げ大会●映画●英会話●料理●天文学教室●講演会などもり沢山



客船100年の伝統と実績を今に  
**商船三井客船**

東京都中央区京橋3-1-3(京橋3丁目ビル)  
〒104 TEL.(03)281-6931

●ファスによる施設の利用 自車などの荷物はあいません

●詳しくは、商船三井客船までお問い合わせください



**フルセイルで眼前を過ぎる帆船**

**大阪湾帆船パレード**

**OSAKA WORLD SAIL '83**



## OSAKA WORLD SAIL '83

遠く水平線のかすみのかなたから、変針点を通過した帆船たちがフルセイルを張って向かって来る。一隻ずつ折り重なるように、セイルの森がこっちに向かって来る。6ノットあまりの風が大関門に向かって吹きつけ、絶好の追い風となって帆船たちを呼び寄せている。

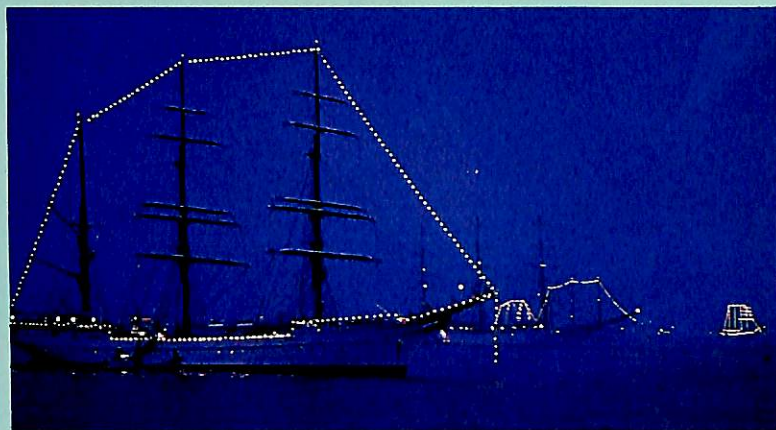
10月23日の大阪湾は好天に恵まれ、風も良い方向から吹いてくれた。見学会場には10万人あまりの人々が集まった。会場となった大阪南港ポートタウンは、中央部に住宅区域があるものの工業港である。コンテナ埠頭をはじめ、ライナー、重量物等の各埠頭が周囲をとり囲んでいる。都市の港はどこでも、すべて産業のためのものと化している。いったい、こんな工業岸壁にこれだけの一般の人々が集ったことがあっただろうか。港に来た

のは初めてという人も多いにちがいない。この見学会場へ来る途中で、巨大なコンテナヤードに代表される工業岸壁の景観に触れて、ある人は興味をそそられ、ある人は嫌悪をもよおしたことだろう。知られることの少ない現代の動脈のひとつの姿に多勢の人々の目が直接・間接に向けられたということをまず喜びたいと思う。

今回のパレードに参加したのは合計10隻の帆船で、そのうち3隻が日本の船である。パレードに伴走したクルーザー・ヨットが約500隻。50~60隻の警備艇が警戒態勢で臨み、帆船の周囲に伴走して付近のヨット、ボートが近づけないようにしていた。まことに整然としたパレードで結構ではあるが、どうも日本のお国柄が表われているようだ。

ホストシップのニューゆうとびあが大関門を通過した頃、パレード先頭の日本丸が5km手前の地点にさしかかり、規定どおりセイルをたたみはじめた。そこから機走に入る予定になっている。しかし、風は相変わらず大関門に向かうコースに対しておあつらえ向きに吹いている。日本丸の後方に見える巨大なブーム・セイルを持ったチリのエスメラルダは一向にセイルをたたむ気配がない。ひょっとすると、やってくれるかな? というほのかな期待がわき上がった。

午後1時からちょうど日本丸が予定どおり(航海訓練所の田辺船長の言葉を借りれば“奇跡的”)に南港大関門を通過した。4檣パークのセイルのうち、ジブ・セイル、ステイスル、各マストのローア・トップスル、そしてスパンカーのみを張っ



イルミネーション3景(泉沖22日)  
左・サグレス/上・左よりサグレス、グロリア、エスメラルダ/下・グロリア(撮影/倉品光隆)



前頁上・帆船パレードに集った観覧艇。同下・ダルモジェジイ

て登檣礼をおこないながらの入港である。先頭を切るにふさわしく、堂々と、そして物静かな入港だ。日本丸の登檣礼は、フット・ロープに立ち、ヤードに後ろからつかまるような格好をとるため、登檣員の姿が目立たないのだ。

日本丸を見送ると、今度は全く対称的なエスメラルダが入港してきた。思ったとおりやってくれた。フルセイルのまま入港してきたのだ。今回参加した帆船の中で最大であり、しかも船型がバーカンチンであることから、セイル1枚がえらく大きく、船全体がとにかく大きく見える。キャデット（士官候補生）たちによる登檣礼は、ヤードはもとよりシュラウドにまで立っている。いや、はりついているといったほうがいいかもしれない。そのキャデットたちが大声で合唱しながら

ら入港してきたのだ。フィギュアヘッド（船首像）のコンドルが前方をにらみ、フルセイルで船体をヒールさせ、大コーラスを響かせながら走るエスメラルダ。なんとという素晴らしい演出だろうか。

3番手はコロンビアのグロリアである。3檣パークの船体は白とグリーンに塗り分けられている。セイルは1枚も張らずに登檣礼のみでの入港である。グロリアの登檣礼は、ヤードの上に立つ方式で、特に今回は日本の国旗にちなんでオフィサー以外は全員白のズボンに赤のTシャツを着ており、信号旗の満船飾と相まってまばゆい色彩である。また彼女の場合、フォアとメインの各マストのてっぺんにも登檣員が立っており、圧巻である。

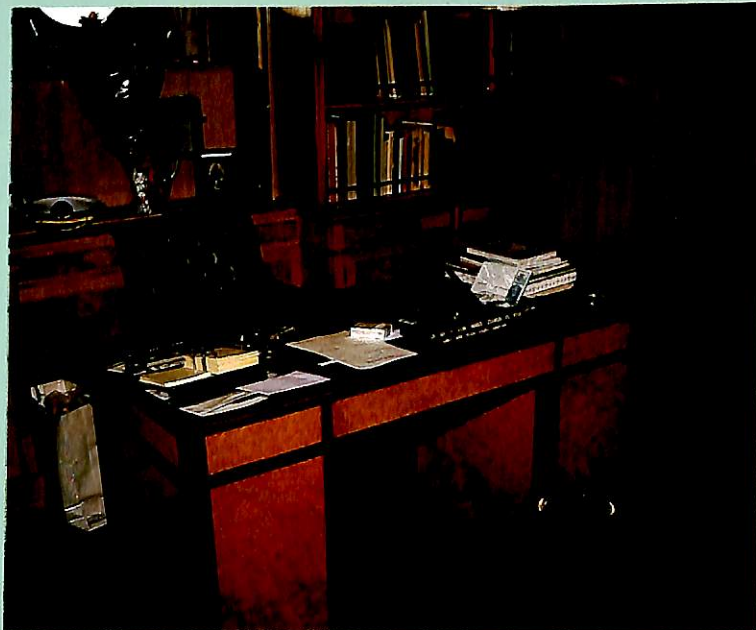
グロリアに続いてはインドネシアのデワルチが入港。彼女もセイル無しの機走

である。グレイの船体に黄色のマストと、色彩的にはあまり美しいとは言い難い。3本マストのバーカンチンで、登檣礼は端の者がヤードの上に、マストとの間のは者はフット・ロープの上に立ち、さらにシュラウド（マストに登るはしご状の部分）にも船首のほうを向いて立つというきわめてオーソドックスな方式である。

セイルの無い船が続いた後、5番手のメキシコのクオウテモックがフルセイルで入港して来た。風向きがやや北西寄りになり、パーク型のセイルを左舷開きにして精一杯の切り上がりを見せている。ヒールした船全体が滑るように進んでゆく。やはり帆船はこの姿が一番美しい。アステカ王国最後の王クオウテモックの名を冠したこの船は参加の帆船中最も新しく、昨年の9月に建造されたばかりであ



右・威風堂々のクオウテモックのファンネル。  
左下・クオウテモックの船長公室。  
左上・ブリッジにある操作車（クオウテモック）。  
中央にあるのが可変ピッチプロペラのレバー。  
隣のボイス・チューブとの対比がおもしろい。



## OSAKA WORLD SAIL '83

る。次に続くポーランドのダル・モージェ  
ジ同様、船体の白さが非常に鮮やかだ。

ダル・モージェジも、一昨年、動乱の  
ポーランド、グダニスクで建造された新  
しい船で、ダル・ポモルザの後継ぎであ  
る。昨年、大西洋を舞台に行なわれたカ  
ティ・サーク・トールシップ・レースに  
は処女航海で参加していた。3本マスト  
・シップ型の彼女はその特異な船体が人  
目を引く。現代の帆船には珍らしく4つ  
並んだキャビン窓を船尾に持つ一方、船  
首からバウ・スプリットにかけてのライ  
ンが非常に鋭く、ちょうどロイヤル・バ  
イキング・スター号の船首を思わせるよ  
うな近代的なセンスである。この一見ア  
ンバランスにも見える船首と船尾のコン  
トラストがダル・モージェジの特徴であ

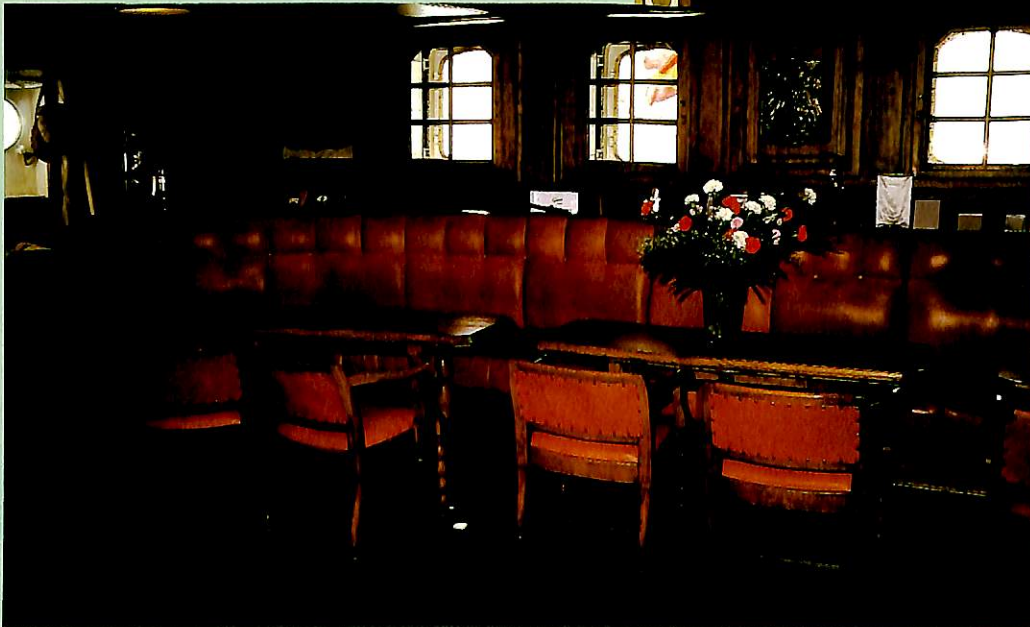
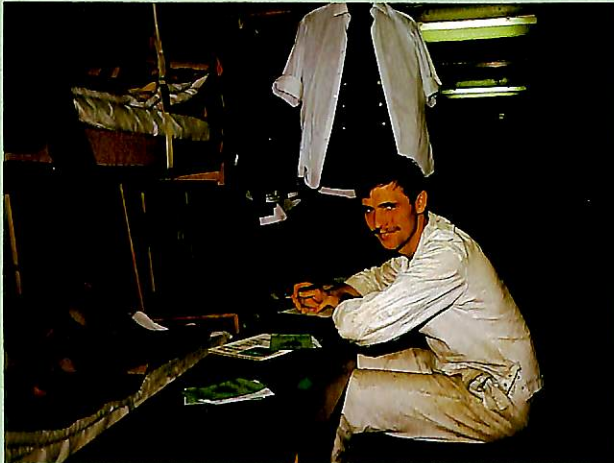
ろう。彼女も大関門手前まではたたんで  
いたセイルをスパンカーを残してすべて  
張り、大きく船体をヒールさせながら入  
港してきた。これほどの大型の帆船のこ  
うした姿を陸から見るのはめったにでき  
ることではない。

続くポルトガルのサグレスも赤い十字  
のマークも鮮やかにフルセイルで突っ込  
んで来た。グロリア、クォウテモックと  
同じバーク型の彼女は、先発のダル・モ  
ージェジ同様、登舷礼で歓迎に答えてい  
た。同じバーク型でも、サグレスはミズ  
ン・マストの縦帆が3枚に分かれている  
のが特徴である。もちろん、すべての横  
帆に描かれた赤い十字もサグレスだけ  
のものである。

セイルを張って入港してきた帆船は、

ホストシップのニューゆうとびあを過ぎ  
たあたり、ちょうど観客席の前でセイル  
をたたみはじめる。いろいろな船型の帆  
の扱いかたを見ることができわけだ。  
これもなかなかお目にかかれぬ。せい  
ぜい日本丸・海王丸の一般公開の際、セ  
イル・ドリルで見ることができるとい  
う。しかも今回は帆が生きた状態から見  
られるのである。

8番目は香港のジ・フンである、174ト  
ンの小ぶりながら、2檣ブリガンチンの  
立派な“帆船”である。アウトワード・  
バウンド・トラストが所有し、一般青少  
年の訓練のために使われている。今回  
は女の子の訓練生37人の手で日本までや  
ってきた。1976年にアメリカの建国200年  
祭が催されたとき、同じように女の子の



上左・キャデットの部屋としては  
参加帆船中最も広いダル・モージェ  
ジの学生居住室。

上右・サグレスの士官サロンにあ  
る南蛮船渡来之図(?)。

左・ダル・モージェジの船尾サロ  
ン。ヴィクトリー号を思わせる窓  
が素適だ。

訓練生によって参加したサー・ウィンス  
トン・チャーチル（英国）という帆船が  
あったのを憶えておられるだろう。海外  
にはこのような一般の青少年の訓練に使  
われている帆船が数多くある。ぜひ日本  
でもそうした帆船が実現して欲しいもの  
だ。

日本のシナーラもフルセイルで入港。  
このようなガフ・ケッチ型の船は、横帆  
を持たないため風上への切り上がりが良  
く操帆も楽である。ただし、“帆船/T  
all Ship”の仲間には入りにくい。参加し  
た船の中では最も古いもので 内装・外  
装ともに良質の木材をぜいたくに使って  
あるいい船だ。

一番最後は海王丸。日本丸とほとんど  
同じ形で、建造年も同じである。日本丸

のほうがヤードの先端とホイール・ハウ  
スが白く塗られているので区別できる。  
ステイスルとジブ・セイルのみを張り、  
登檣礼をおこなっての入港である。フル  
セイルで入ってきた帆船を多く見た後だ  
けにやはり物足りない。もっと頑張っ  
てくれないものかと思う。

先頭の日本丸から約1時間半余り、実  
に長いパレードだった。各国の帆船が船  
そのものを見せるとともに、そのお国柄  
をも余すところなく見せてくれたように  
思う。ある船は歌い、ある船は礼砲を打  
ち鳴らし、ゆっくりと、しかし熱く通り  
過ぎて行った。これだけの帆船の生きた  
姿、帆の波打つ姿を見ることができたの  
は本当に素晴らしい経験だった。大阪だ  
けて終わることなく、神戸でも横浜でも、

日本の各地の港でどんだん帆船パレード  
を催して欲しいものである。パレードの  
観覧船の中である女性が「それにしても、  
どうしてみんな“ドクロのマーク”が付  
いてないんだろうね」と言っていたと  
いう、笑うに笑えない話があるくらいな  
のだ。そしてまた、人の接することので  
きる港が日本にはいかに少ないかもわか  
るだろう。

帆船の着岸した中央突堤をはじめ、天  
保山、第1号、桜島の各岸壁では、早速、  
船と陸とでちょっとした交歓がおこなわ  
れていた。特にサグレスでは岸壁の人た  
ちが乗組員とコインの交換を始め、その  
うちタバコを投げてやるなどの大騒ぎと  
なっていた。大阪らしい微笑ましい光景  
だった。写真・文 本誌特派 今井常夫



左上・グロリアの士官サロ  
ン。後方に見えるのがコ  
ロンビアの古代文明のディス  
プレイ。

左下・オール・プラスのエ  
スメラルダのキャブスタン。  
ロープによる飾り付けが面  
白い。ロープわきの木製ク  
リートに注目  
上・ビレーピンの頭にまで彫  
り物が（グロリア）。  
下・俺たちカリブの海賊？  
（グロリアのメイン・マスト）。

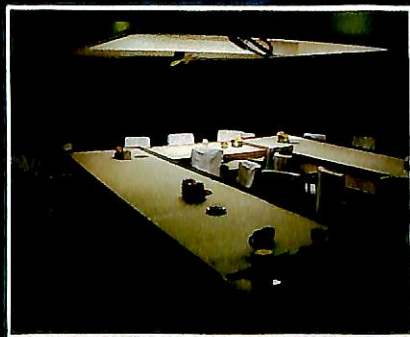


# 日本丸と エスメラルダの 船内を見る

●写真と文／安藤聡雄



①



②



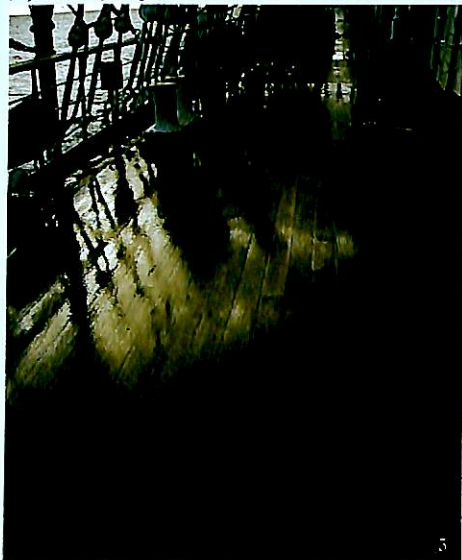
③



④



運輸省航海訓練所の練習帆船・日本丸(2,279総トン)は、昭和59年秋、新しい日本丸の竣工と同時に長い現役生活と訣別、横浜市に引き渡される。昭和5年建造以来、船員教育の一端をにない、太平洋戦争末期にはヤードをおろし石炭輸送に従事、戦後は遺骨収集、外地引揚者の輸送なども織りまぜ船齢54年になる。育てた学生約12,000人、描いた航跡は地球45周の距離に相当する。ご苦労さまというほかない。



次いで「'83大阪帆船祭り」参加のため、ハワイ・ホノルル経由で他の外国帆船とともに、10月下旬来日した「チリの貴婦人」。こと4檣バーカンチンのエスメラルダ(3,673排水トン)、この両船の設備の一部を紹介する。

たまたま同船の母港バルパライソと大阪港が、58年10月24日姉妹港の調印をしたのも、過去いくたびか来日したエスメラルダにふさわしい話題であった。だが「貴婦人」とはいえ同国海軍の軍艦。マホガ

ニー調の広くてシックな船長のワードルームや、小銃の銃架など、日本丸とはスタイルも違うが、生活環境の異なる部分もありそうだ。1942年スペイン海軍のため建造をはじめ、経済的理由で一時的に中断の後、1954年正式にチリ海軍が購入した。海軍士官候補生のトレーニング・シップで、今度が28回目の遠洋航海。キャプテン以下325名が乗り組んでいる。

あんどう としお/朝日新聞写真部



①フルセールに展帆し、シスターシップ海王丸(後方)とハワイ沖を併走する日本丸。

②士官サロン

ここは船の幹部職員ミーティングの場であり、三度の食事、休憩時の部屋である。出入港時の外来者、税関吏の応接にも使われる重要な部屋。奥中央が船長の席になる。

③風下当番室(リーサイドルーム)

当直実習生はここでログブックをつけ、気象観測のデータを整理する。

④コードラント(扇形舵柄)

舵輪の下部の操舵機室にある。

⑤ロングプープデッキ(上甲板)

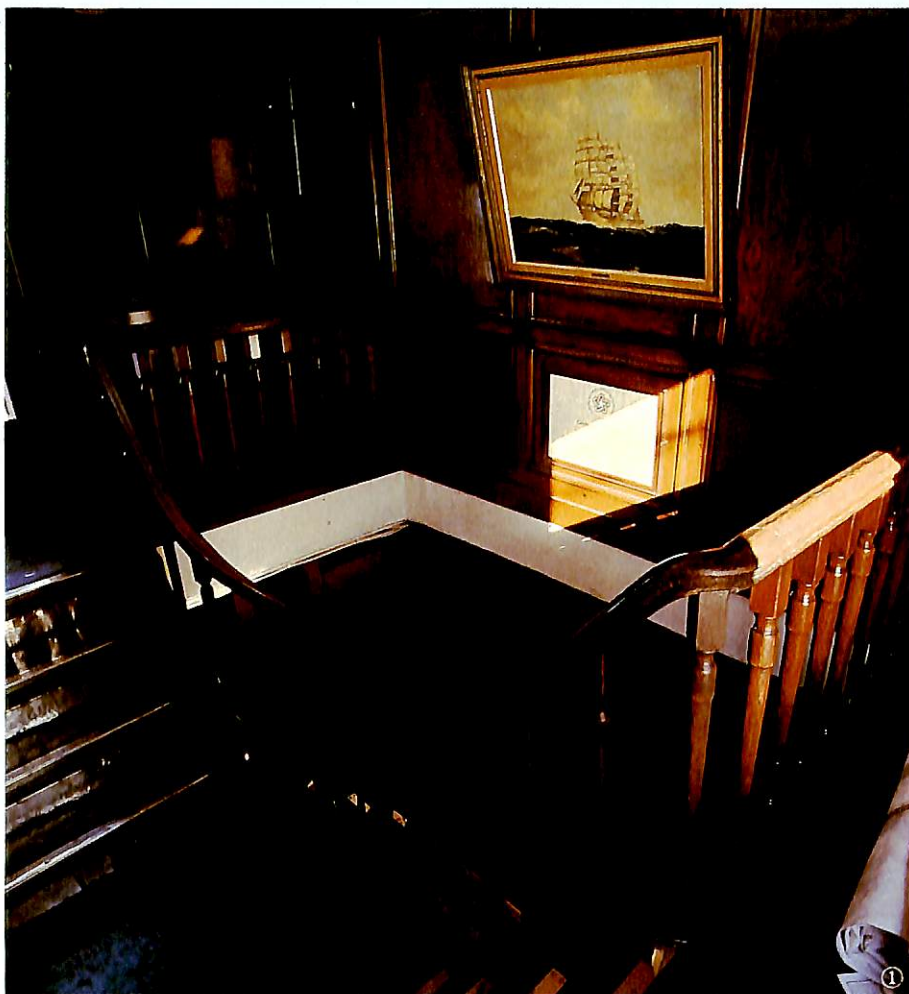
昭和5年の建造当時から使用したチークデッキを、1976年の米建国200年祭に参加する直前に新しく張り替えた。これはその新しい物

⑥船長公室

スカツル(舷窓)が3つ。中央のテーブルに海図を広げて、船長はコースを決めていく。右端に見えるのはユニットクーラー。1976年の米建国200年祭参加時に初めてとりつけられた。この部屋の右に船長私室がある。

⑦航海計器室





①昇降階段

ロングブープデッキへ通じる後部の昇降階段。帆船の絵が飾られ、クラシックな帆船らしい作りだ。

②配膳室

士官サロンに隣接。茶碗、はし、グラスなど食事関係の品が備わっている。

③ロープの結び(Knot)の見本

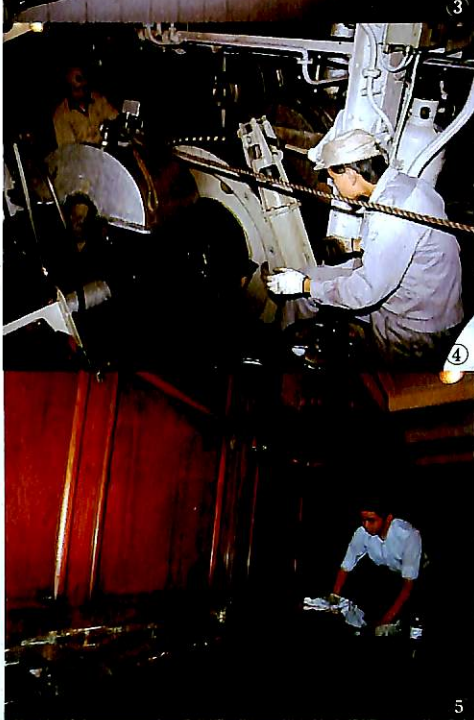
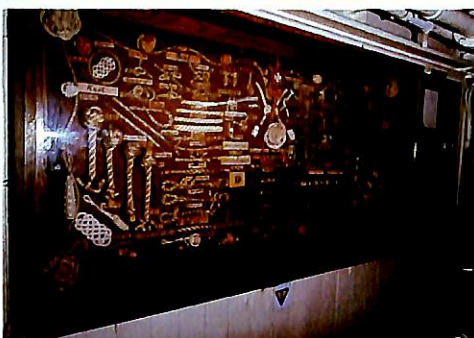
ボースンがつくったもので多彩をきわめている。学生居住区入口にある。

④エンジンルーム

600馬力のエンジン2基、発電機などがあり、エンジニアは手入れに忙しい。

⑤士官サロンの壁

サクラの板張りにニス塗装をほどこしてある。昭和5年の造りらしく重厚。スチーム暖房カバーにも真鍮が使われ手入れは大変だ。





⑥キャプテンズ・ワードルーム  
船長執務室。マホガニー調のクラシックな色で統一され、気品高く調度も落ちついている。その上広いことに驚ろかされる。

⑦フィギュアヘッドは国鳥であるコンドル

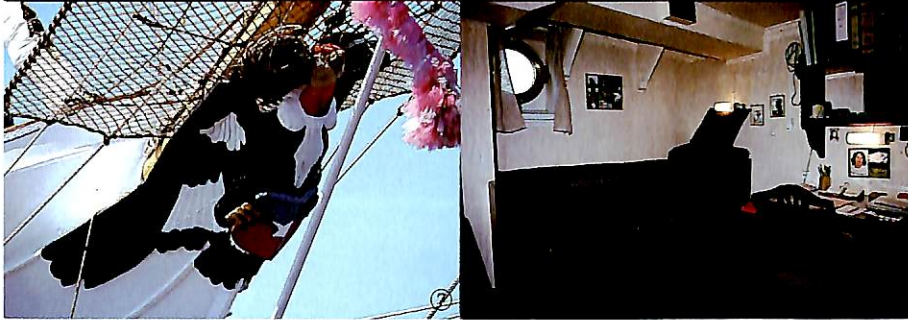
⑧高級士官の私室

窓際にはベッドがあり、下部は物入れの引出し付き、せまい船内の利用法はどの帆船もみな同じだ。

⑨タイムベル

クォーターデッキにあり、30分毎に点打される。

⑩イルミネーションが美しく夜空を染める。パールハーバーに停泊中のエスメラルダ。



⑧

⑨

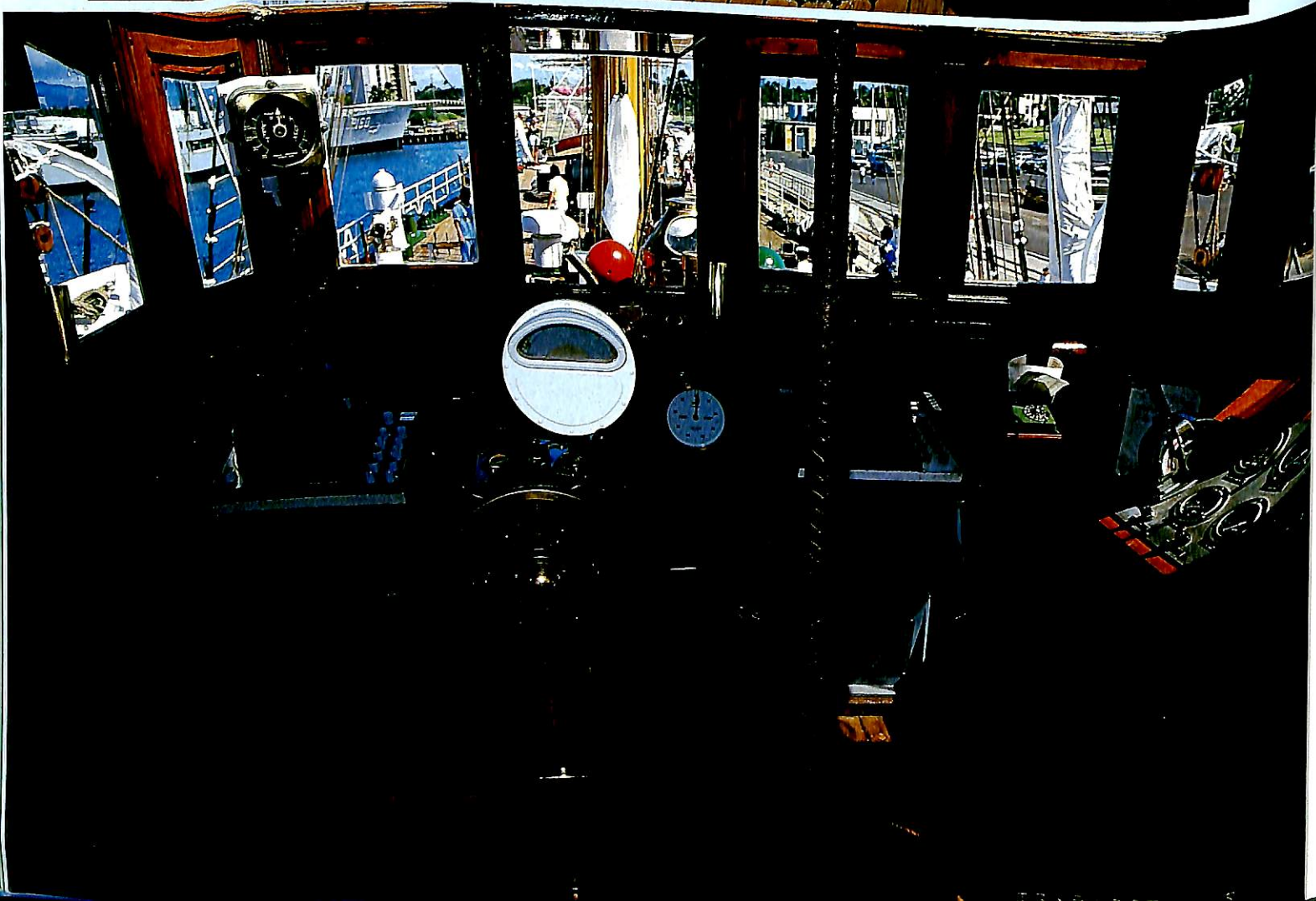


⑩

●エスメラルダ●



キャブスタン



MOST GRACEFUL TALL PASSENGER SHIP

# Sea Cloud

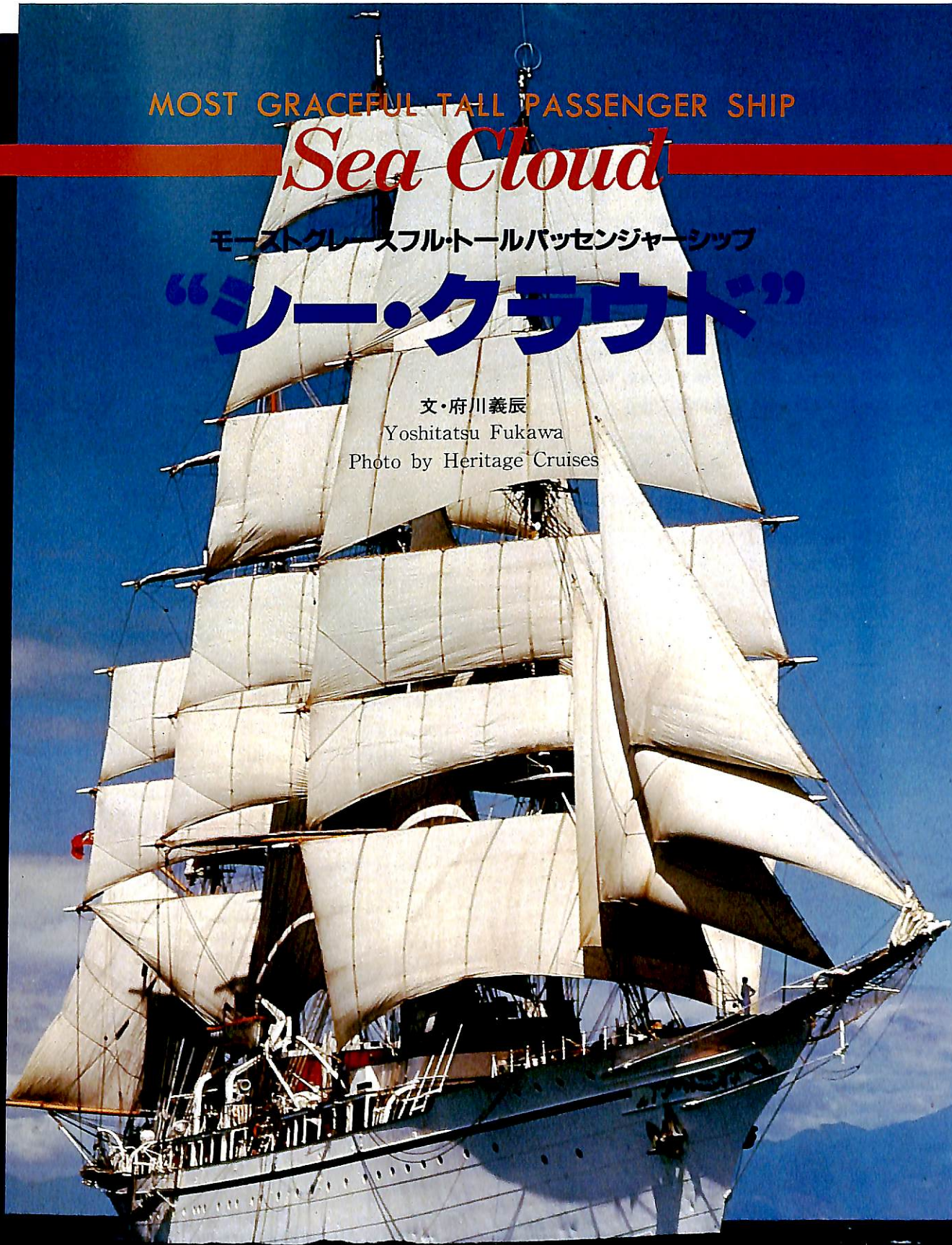
モーストグレースフルトールパッセンジャーシップ

## “シー・クラウド”

文・府川義辰

Yoshitatsu Fukawa

Photo by Heritage Cruises



## Sea Cloud

船や船旅に関心をお持ちの方なら、きっと夢みているにちがいない。一度は晴天のもと、あくまでも碧く澄みきったあの大海原を、白い船体に満帆の大型帆船に乗って航海してみたいと。が現在、この特権的好遇に浴することができるのは、いずれの国の帆船でも、その国の一部の海上生活を志す有為の若者に限られている。しかも、その目的は、航海を楽しむ場ではなく、その生活を通じ将来の海上生活の礎を築くためのものであり、結果として楽しい思い出の1ページとなるものである。

小型ヨットや大型ヨットによるクルーズは一般民間人でも容易に楽しむことができるが、大型帆船によるクルーズの機会が得られないのは、この種の船の使用目的からして無理からぬことである。しかし、この世界にただ1隻、大型帆船のクルーズ客船が存在し、その夢のような素晴らしい帆走クルーズを楽しむことができる。ここに紹介する“Sea Cloud”(シー・クラウド：2,300トン)がその船である。(本文50頁へつづく)



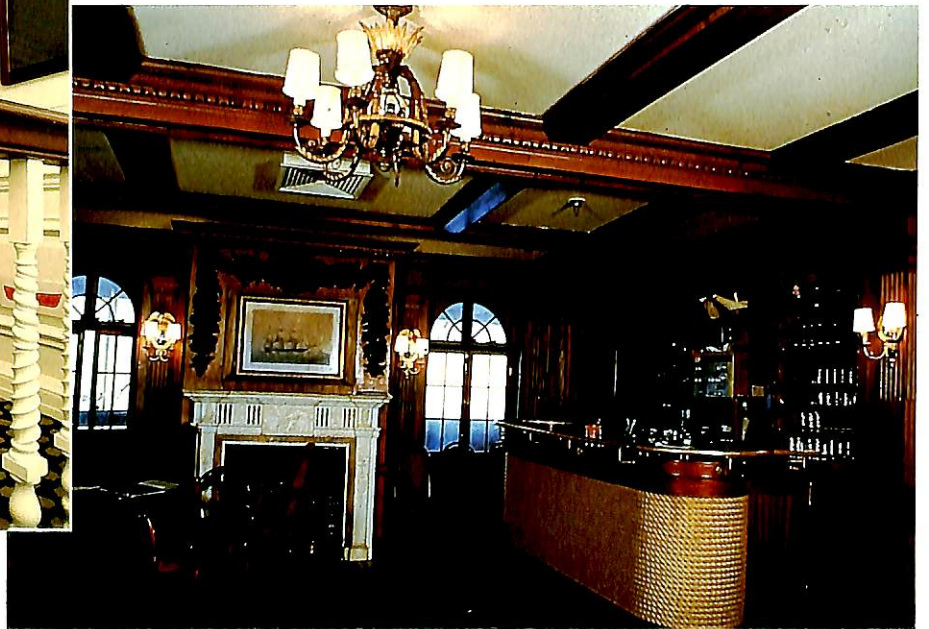
▲建造は1931年。全長は316フィート、2,300総トンの4本マスト・バーク型で、わが国の日本丸、海王丸とほぼ同型・同規模の大型帆船シー・クラウド。この大型帆船が、このタイプ唯一の純客船としてカリブ海を運航している。



▲“船内階段”  
木製の手すりに白壁、そして落ち着いた色調の床張り。

### ▼ラウンジとバー

船内は特に木材が多用されており、それらが発する雰囲気の重厚さは、最近建造の客船の比でない。





◀天井のハリ、壁のパネル、調度品等すべてが木製であり、大きな寝台、丸窓からの採光、室内照明などもシックなクラシカルなもので、メルヘンティックな世界へのお膳立ては完璧である。



▶ Owner's Suite No.1.

船主であったMarjorie Merriweatherの居室。この豪華な居室は、1日当り約600ドルで使用が可能。ひとときの王子・王女様気分は一生の思い出となること請け合い。



◀ Dining Room

帆船には、食事時のテーブルに飾られるキャンドル・スティックが、これまたよく似合う。潮の香りと潮騒を耳にしながらの食卓、これがメルヘンの世界。

# フィンランディア

1981年に建造された本船は前号でも紹介したように大型旅客カーフェリーとしては世界最大の総トン数(25,678GT)を誇るだけでなく、豪華な公室設備を持っている。ここにその一部を紹介する。

写真／竹田太樹

- ① 7デッキにあるローワーレストラン
- ② アーケッド(7デッキ)
- ③ アフターレストラン(7デッキ)
- ④ フィンランディア全姿(1982年ヘルシンキにて)





# 小型改造クルーズ客船

## ノース・スター

### NORTH STAR



カリブ海クルーズ等に就航するクルーズ客船が、最近、大型化され、旅客定員を増加させている傾向と逆向するかのよう  
に、旅客定員を少なくおさえ、大型クルーズ客船  
では実施できないような特色のあるクルーズに就航す  
る小型クルーズ客船が注目されている。

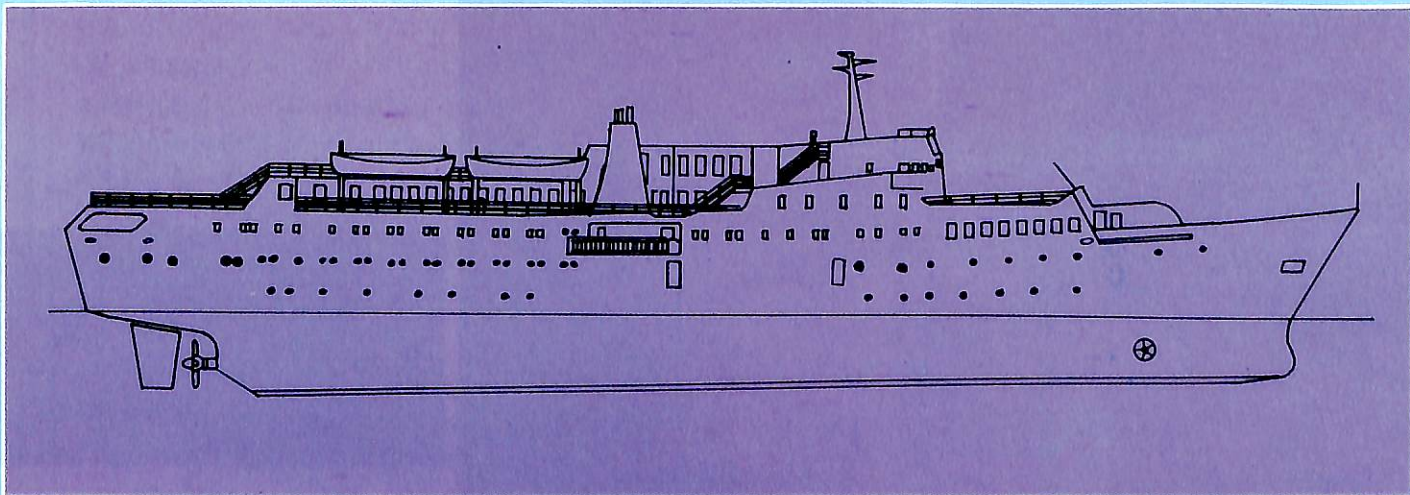
この種のクルーズ客船の先がけは、日本にも寄港したこと  
のあるリンドブラッド・エクスプローラー (Lindblad Explorer)  
であり、南極クルーズやアマゾンクルーズを実施し、すでに14年  
間の実績がある。

ここに、紹介する「ノース・スター」も、この種のクルーズ客  
船で、総トン数はわずか3,095トン。旅客定員は160名に対し、ク

ルーズは55名。ハイグレードな、しかも  
アット・ホームなサービスを売り物にして  
今年の5月に就航し、夏期は主に北欧クルーズ、  
冬期は主に地中海クルーズに従事する予定である。  
船主はスウェーデンのノース・スター・ライン。同船  
はもともと、2,500総トンで西独の漁船マルブルク (Mar-  
burg)で、約6ヵ月の改造工事を受けて、クルーズ客船として  
再登場した。キャビンは82室で、全室トイレ・シャワー付。公  
室としては、ラウンジ、レストラン、ナイトクラブ、ディスコ、  
カジノ、シネマ、図書室、売店等がそろっている。

写真は、昨年(1987)の8月に、ベルゲン沖にて撮影したもの。

文・写真／池田良穂



# 米国の捕鯨船 チャールズ・モーガン

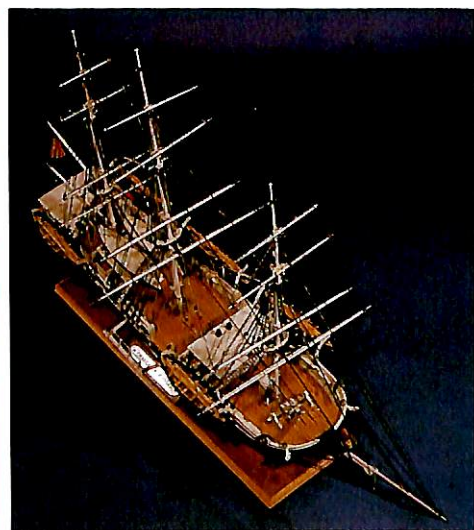
製作者・内藤秀夫

チャールズ・モーガンのモデルシップは、わが国では非常に珍しい。本船はコネチカット州のミスティック・シーポートに係留保存されて、詳細な資料がそろっているが、現在、どうゆうわけか模型キットは輸入されていない。

ここに紹介したザ・ロープ会長内藤秀夫氏の作品は3年前に製

作されたものである。

ポート、ラダー、キャビンなどは木で作直している。キットはマリン・モデル社製（米国）、縮尺約76.5分の1、図面は詳しく画れているが、艀装品などの金属部品の質が悪いのでほとんど作りかえている。  
(関連記事58頁に)



チャールズ モーガン  
(カッコ内は模型寸法)  
全長 約31.18m  
(63cmバウスプリット含む)  
幅 約8.44m (最大幅約10.5cm)  
深さ 約5.26m (約6.5cm)

# Ship & Cruise

● CONTENTS  
● 1984年1月号  
Vol. 57 No. 627

「船舶」改題

● シップエンドクルーズ

## 帆船特集

### OSAKA WORLD SAIL'83

大阪湾帆船パレード／フルセイルで眼前を過ぎる帆船	3
日本丸とエスメラルダの船内を見る	安藤聡雄 8
大阪湾帆船パレード始末記／好風に恵まれ大成功 白鳥の祭典	杉浦昭典 20
来航帆船訪問記／お国ぶりさまざま、人さまざま	今非常夫 26
モースト・グレートフル・トール・パッセンジャシップ“シー・クラウド”	府川義辰 13
帆船のモデルを見る／米国の捕鯨船“チャールス・W. モーガン”	18
わが青春の日本丸／戦後初の遠洋航海	大河原明德 30
フカワ・シップ・フォト・ライブラリー／思い出の1ページ“オペレーション・セール76”に参加した日本丸	36
帆船の船型を楽しむ／ThermopylaeとCutty Sark	宝田直之助 42
帆船捕鯨の記念碑／チャールス・W. モーガン	杉浦昭典 52
モデルシップ・作品と作者／チャールス・W. モーガン	内藤秀夫 58

ヨーロッパの大型旅客カーフェリーを見る／フィンランディア 16

小型改造クルーズ客船“ノース・スター” 17

欧州の大型旅客カーフェリーの現状(その2) 池田良穂 59

連載／写真で見る商船の系譜(2) 野間 恒 65

連載／ぼっせんじゃあ・すぶりっと'84(その5) 茂川敏夫 68

連載／商船のインテリア(4)まんはったん 野間 恒 77

海外トピックス 80

世界主要客船クルーズ・スケジュール(1984年2月～4月) 86

船旅パッケージ・ツアー 90

CROW'S-NEST 93

去就が注目される青函連絡船(1) 高山林也 94

海外誌からの話題 100

新連載／私の出会ったふね(1) 丹羽誠 102

War Ship Technology Advanced／戦艦について 鈴木 昌 106

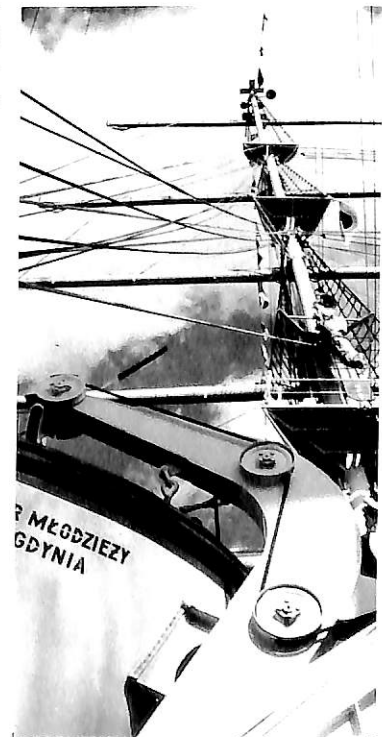
短信／日本造船界の事情 108

読者のページ

私の船旅 111

私の作品 113

編集メモ／表紙(チリの4 檣バーゲンチン“エスメラルダ”) 114





# 好風に恵まれ大成功 白鳥の祭典

大阪湾帆船パレード始末記

杉浦昭典

## 発端は3年前

大阪市港湾局企画振興部長の佐々木伸さんが私の所へ来られたのは3年前のことだった。神戸ポートアイランド博覧会の前年である。神戸のポートピアでも、外国から帆船を招き海の祭典としての雰囲気盛り上げたいという計画があったが、諸方に折衝した結果はほとんど否定的だった。チリのエスメラルダが来てくれそうな気配もあったが結局は駄目だった。

当時課長だった佐々木さん来訪の目的も、大阪築城400年まつりのメイン・イベントとして世界の帆船を大阪港に集めたいので、各国練習帆船の実情を知りたいというものだった。沖縄海洋博でもエスメラルダとコロンビアのグロリアが来日しただけなので、大阪市がいくらがんばってみても先ず実現は不可能でしょうとしか、私には答えようがなかった。

念のため航海訓練所へ相談に行かれるように勧めるとともに、世界中の現存練習帆船のリストを差し上げた。それっきり、ポートピア関係のほうに気を取られ、大阪市のあきらめたものと思っていたが、昨年春になって帆船まつり開催が正式に表明されたのには少々驚いた。秋には日本丸、海王丸、インドネシアのデワルチに加え、エスメラルダ、グロリア、メキシコのクォウテモック、

エクアドルのグウェイアスなど7隻の参加が確実だと伝えられた。

どうやら佐々木さんの帆船まつりにかける執念ともいえる執ような働きが続けられ、その努力が実りつつあるということのようだった。10月にはラジオ大阪から「なにわともあり・ほな」という番組で帆船の話をしてくれという依頼があり、参加予定帆船のプロフィールを紹介、帆船が集まったら「もちろん見に行きます」というようなことをしゃべらされたりした。

この時点までは、私は一観客に過ぎず、この行事に大きなかわりを持つことになろうとは夢にも思っていなかった。ところが12月に入ってから、神戸海難防止研究会に、大阪湾で帆船パレードをおこなうについて安全対策を検討して貰いたい、という大阪市の諮問が舞い込んで来たのである。早速、新年早々に「大阪湾海上交通安全対策特別委員会」が、帆船船長、水先人、ヨットマン、海事関係者、海上保安官などを集めて組織された。

## 安全対策委員会でコースを討議

幸い私は地元に近いこともあり委員に加わることになったが、委員のひとりである元航海訓練所長で最も長く日本丸船長を経験された千葉船長が委員長就任を辞退されたため、なんとなくその大役が私のほうへ回って来て

しまった。少々荷が重いかとも思ったが、人一倍興味を持つ帆船に関するものであり、今年はこの仕事に打ち込もうと決心した。

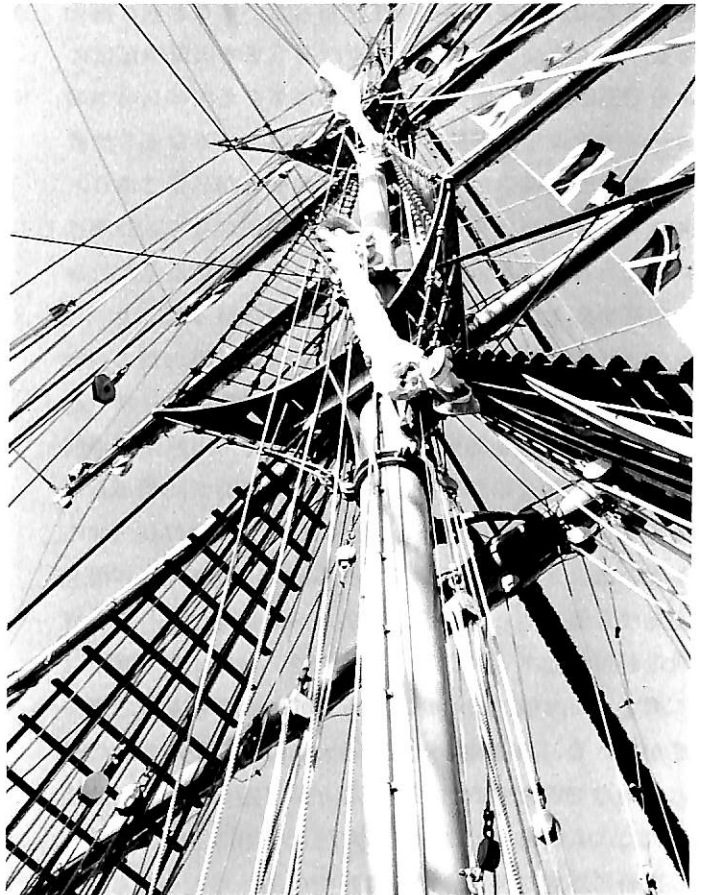
グウェイアスの参加が取り止めになった代わりに、ポルトガルのサグレス、ポーランドのダル・モジェジが確実に参加した。総トン数 800 トン以上の大型帆船は世界 17カ国に計24隻あり、その中の 8 隻すなわち 3 分の 1 が大阪へ集まって来るのである。また少し小型ではあるが、香港のジ・フンと日本のシナラもこれに加わるので、合計 10 隻による海上パレードを実施することになった。

なにしろ大阪はいうまでもなく、日本でも、いや東洋においても初めての試みである。帆船パレードについては、日本丸が参加したこともあって、1976年のニューヨークにおけるオペレーション・セールが最もよく知られている。ニューヨークの場合は大型帆船 16 隻のほか、小型帆船 71 隻という途方もない大パレードだったが、これは合衆国建国 200 年祭という国家的な行事であり到底及ぶべくもない。

しかし、大型帆船 8 隻、小型帆船 2 隻という今回の参加総数も決して小規模であるとはいえない。舞台は大阪港を中心とする大阪湾東部、商業航路が交錯する瀬戸内海屈指の海上交通の要衝である。しかも一地方自治体に過ぎない大阪市の主催行事であり、帆船パレードをおこなうからといってみだりに交通管制を敷くことはできない。いわば平常体制の中で観艦式のような大パレードを展開しようというのだから、生半可な計画では海上交通の取締り官庁である海上保安庁の承認を得られるわけもなかった。

仕掛人佐々木部長の夢は、総帆に風をはらんだ大型帆船が次々と大阪湾の関門に入る姿に違いなかったが、計画を立案するとなると現実には夢のまた夢である。パレード参加帆船の集結地は岸和田の阪南港、湾内パレードの距離は約 10 海里、速力 5 ノットで約 2 時間、帆船と帆船の間隔を十分に取るとすれば、先頭船が動き出してから最後尾船が大阪港の関門へ入るまで約 5 時間かかる。神戸、西宮、尼崎の各港へ出入する船舶の常用航路を避け、大阪港と阪南港への出入船舶の時間調整を考えた上でなければパレードのコースを設定できない。

そして風、帆走に不可欠の風のことを考えておかなければ



デワルチのマスト

なければならない。過去 100 年の統計で 10 月中旬から 11 月上旬までの大阪の天気は晴天 64%、雨天 11%、また過去 5 年間にわたる大阪湾海面での風向は北東、東北東、北北東の順に多く、風速は毎秒 3 m ~ 5 m 程度だが、天気が崩れると西北西、西、北西の順で風速も毎秒 10 m 前後になるとのことだった。

台風の心配は先ずあるまい。常識的には晴天で北東の風、秒速 3 m ~ 5 m になるだろうというのが予定日における大方の天気予測だった。それならむしろ大阪港から西へ向かうコースを設定した方がよいという意見が出たのも無理ではない。しかし、それでは行事が盛り上がらないし、また 20% ~ 30% ではあるが西風の吹く可能性もある。北東の風に乗るコースと西寄りの風に適したコースを設定して当日の風向次第でどちらかのコースを選ばべきだとする考えも多かった。

だが、コースを 2 つ用意することは、自主警戒線を準

備する上で到底望み得ない注文だった。すなわち、海上保安庁による交通規制ではなく、あくまで大阪市だけによる自主的な交通安全対策として、たとえばパレードのコース周辺に小型鋼船を等間隔に錨泊させるなどの措置を取るためには少なくとも数日間の準備が必要であり、コースを2つ用意するとしても当日朝になって1つだけにまとめるのは不可能である。第一、代案を添えた行事の申請を海上保安庁が許可するはずはなかった。

結論として、阪南港を出た帆船が大阪港港域線の外側に沿うよう真っ直ぐ神戸灯台に向かう北西のコースを進み、尼崎方面から友ヶ島へ向かう船舶の常用航路の手前で進路を東北東に変えるところちょうど大阪港大関門から中央突堤レーダー塔に向くという「くの字」型のコースに到着した。北東風なら第1コース帆走、第2コース機走、西風なら第1コース機走、第2コース帆走、どちらかで帆走が可能である。

第2コース帆走の場合、どうしても風が強くなる可能性が大きく、入港時の速力が過大になる心配があるため、どの地点で絞帆するかということが水先人を中心に論議された。大阪港内ではもちろん機走を原則とし、水先人の操船に影響を及ぼさない範囲でなるべくたくさん展帆してもらおうということになった。海上交通安全を目的とする委員会であるとはいえ、せっかくの晴れ舞台で主役の帆船が萎縮するような計画になっては申しわけないという気持がどの委員にもあり、またオブザーバーの海上保安官たちもきわめて協力的だった。

大阪市港湾局の港営課員の作成する原案を土台にしてほとんど毎週のように委員会を開き、3月末になってや

乗船客に船を説明するサグレスのオフィサー



ウエルデッキにあるサグレスのタイムベル



っと「大阪湾海上交通安全対策研究報告書」が完成、神戸海難防止研究会へ答申した。大阪市はこの報告書をもとに海上保安庁へ行事の許可申請をおこない、前後して「帆船まつり」の大綱をまとめた「キャプテンズ・ハンドブック」を各参加帆船船長あてに発送した。

## 実行委員長をつとめる

帆船パレードの実施については、別に実行委員会を設け、安全対策を確立することが条件付けられていた。実行委員会は帆船部会、警戒部会、見学船部会の3部会から成り、行きがかり上、私が委員長を務めることとなった。7月から9月にかけて精力的な会合が繰り返され、「'83大阪帆船まつり 帆船パレード実施計画書」の決定版ができ上がったのは実施予定日を目前に控えた10月中旬のことだった。

## 各外国帆船大阪へ

大阪へ向けて一番早く出帆したのはポルトガルのサグレス (Sagres) である。6月1日、リスボン出港、カナリア諸島、ラ・グアイラ、パナマ運河、アカプルコ、サンジェゴ、サンフランシスコ、ホノルルを経て、10月20日に大阪へ着いた。大阪までの距離16,000海里は参加帆船の中で最も長い。帰路はスエズ運河経由の予定だから完全な世界一周航海である。

サグレスは1937年にハンブルクで建造された旧ドイツ海軍の練習艦アルベルト・レオ・シュラゲテールである。

第二次大戦中、アメリカ海軍に捕獲され、戦後、ブラジル海軍に譲られてグアナバラと改名、これを1961年にポルトガル海軍が買い取ったものである。ポルトガルには、第一次大戦中にドイツから手に入れた貨物帆船を練習艦とした初代サグレスがあったが、1896年建造のバークで老朽化したため、今回来日のサグレスⅡ世と置き換えたのである。

艦名のサグレスは大航海時代の創始者とたたえられる王子エンリケがポルトガルの航海者を育成した居城の所在地にちなんでいる。サグレスの艦首に輝く金色の船首像はエンリケの半身像である。また聖堂騎士団のシンボルという大きな赤い十字のセール・マークも印象的である。

旧ドイツ海軍には同型同大の姉妹艦、すなわちサグレスと同じバーク型練習艦があと2隻あった。現在はアメリカのコースト・ガード練習船イーグルであるホルスト・ベッセルと、ソ連の練習船タワリシチになったゴルヒ・フォックである。ほかにルーマニアのミルチャーも同じ造船所で建造された姉妹船であり、第二次大戦後の1958年に西ドイツが建造したゴルヒ・フォックⅡ世も初代ゴルヒ・フォックを原型としている。

同じ造船所ではないがインドネシアのデワルチ (De-Waruci) もドイツで建造された847総トンの小じんまりとしたバーカンチーンである。独立間もないインドネシアが1953年に海軍士官養成のため、ユーゴスラビア海軍の3本マスト・トップスル・スクナー型練習艦ヤドランを手本に同艦と同じハンブルクの造船所で造らせたものである。デワルチとはインドネシア神話の海神で、もちろん船首像として飾られている。

チリのエスメラルダ (Esmeralda) は3,673総トンで参加帆船中の最大級、しかも4本マスト・バーカンチーン、3本のマストをフープで上下するガフ・スルの大きいことは目をみはるばかりである。第二次大戦中、スペイン海軍の4本マスト・トップスル・スクナー型練習艦ファン・セバスチャン・デルカノの姉妹艦ファン・ド・オーストリアとなるべく建造中、火災にあい放置されていたのを1952年にチリ海軍が購入、帆装をスクナーからバーカンチーンに改めたのだった。エスメラルダはエメラルドのことであり、船首像の大コンドルはチリの

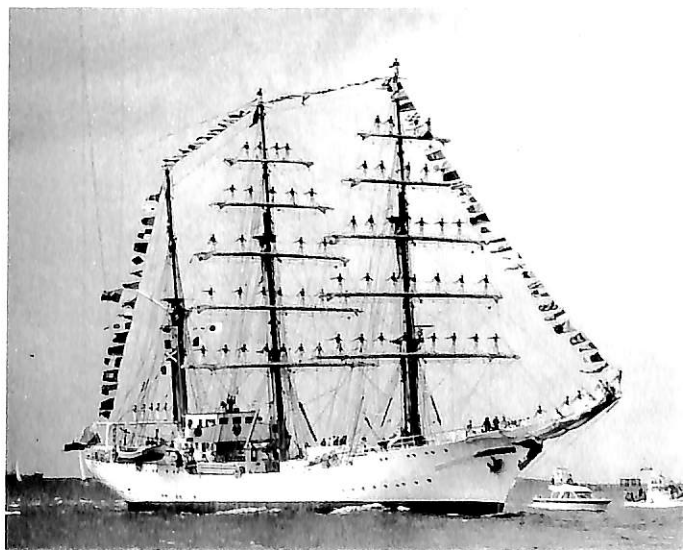
国鳥である。

同じ南米コロンビアのグロリア (Gloria) もスペイン製だが、エスメラルダのカディスに対してこちらはビルバオで造られた。1968年建造、1,150総トンの軽快なバークである。船首像は黒い天使、ただし塗色はくすんだ金色である。参加を予想されながら来なかったエクアドルのグワイアスも同じ造船所で造られた姉妹艦である。グロリアは6月5日にカルタヘナを出帆、14,000海里を走破して10月22日に大阪へ着いた。

メキシコ海軍のクォウテモック (Cuauhtemoc) は1982年9月建造という最新の帆船である。艦名はメキシコ最後の皇帝にちなみ、金色の船首像も同様である。1,550総トンのバークだが、よく見るとサグレスと非常によく似ている。それもそのはず、その原型はドイツのゴルヒ・フォックだからである。しかし、建造したのはグロリアと同じビルバオの造船所であり、グロリアとグワイアスはどちらもクォウテモックより大分小型ではあるが、同じバークでやはりゴルヒ・フォックに範をおいたというから、この3隻もまた姉妹艦だといえることができる。

ポーランドからスエズ運河を通り、12,000海里の航程を経てはるばる大阪へやって来たダル・モージェイ (Dar Młodzieży) もクォウテモックと同じ1982年建造の新鋭練習船。2,385総トン、参加帆船の中で唯一のフル・リグド・シップである。1909年建造のダル・ポモレーザ

オーソドックスなスタイルのグロリアの登艦礼



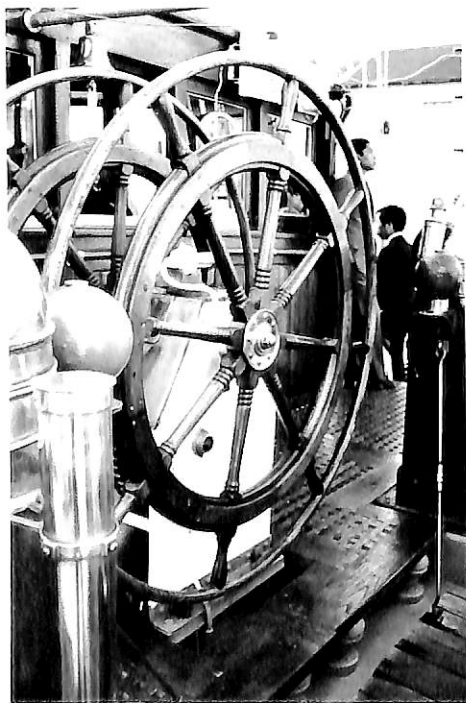
の代船として国民の寄付金によって造られたという。船名は「若者からの贈り物」という意味だそうである。船首像はない。

これらの6隻にわが国の姉妹船日本丸と海王丸、香港から来た174総トンの志風（<sup>ジ・フン</sup>ji Fung）、西武グループ所有で73総トンのシナーラ（Cynara）が加わり、合計10隻が阪南港に集結したのは帆船パレードの前日10月22日である。その前夜来、天候は崩れ気味で、遠来の帆船を歓迎すべく開催されたウエルカム・トールシップ・レガッタも無風で難航した。

午後4時から岸和田市産業会館でキャプテンズ・ミーティングがおこなわれ、その後、実行委員と大阪市の関係者は堺泉北海員会館に宿泊、翌日に備えて待機した。雨模様の空をにらみながら、たとえ風はなくてもなんとか雨だけは降らないで欲しいと祈りながら寝苦しい一夜を過ごした。

## パレード当日、天佑神助あり

10月23日日曜日、午前4時にはほとんどの委員が目覚ましていた。窓ガラス越しに空を見上げると満月がおぼろにかすんでいた。風はなく雨も止んだ様子である。



ブリッジ前にある  
デワルチのホイール

これなら帆走はできなくともパレードはだいじょうぶと少し安心した。雨のことが気になるのはやはり見せるためのパレードだからである。午前6時に宿舎を出発、大阪港中央突堤の本部船へ向かう途中では雲の切れ間に青空が見えたりして、なんとなく心がはずみ出した。

本部船が港外へ出てパレードのスタート・ラインへ向かう頃には結構風も吹き始めた。冬型の気圧配置なので、当初予測した北東風ではなく西ないし西北西の風である。風速は毎秒6m〜7m程度だったのだろうか。第1コース機走、第2コース帆走の風である。阪南港に並んで見える参加帆船の周辺には無数ともいえるヨットのマストが林立している。前日のレガッタに出場した500隻のヨットは西側の自主警戒線とパレード・コースの中間を帆船に伴走すべくグループに分けられていた。東側の自主警戒線の内側にはパレード・コースから1,000mの距離に見学者を乗せた大型カーフェリーが19隻、ずらりと並んで投錨した。

スタート・ラインに到着した本部船の無線電話には警戒船が配置に就いたという報告が引っつきりなしに入り、船内は緊張感で異様な空気に包まれた。9時40分、1番船の日本丸が抜錨、スタート・ラインへ向かい始めると他の帆船も順番に解帆し始めたらしく、それまで直線状だったヤードの下方に帆の形が見え出した。

スタート・ラインの東側にはホスト船ニューゆーとびあ、西側に本部船深江丸が投錨し、その間を帆船が抜けて行くわけである。10時10分、定刻に日本丸がスタート・ラインに入ると同時に、大島大阪市長がホスト船上の「みおつくしの鐘」を鳴らした。いや鳴らしたはずであるが、西風なので本部船では聞き取れなかった。

西風は時に強く、毎秒10mに達したように思うが、各船とも縦帆にはうまく風をはらみ、横帆はヤードを左舷一杯に開きながらもなお逆風を受ける形になっていた。それでも第2コースに備えてか、順次展帆して、変針点を過ぎる頃には総帆を展張する態勢を整えていた。機関を併用しながら5ノットの速力を保ち、大型帆船1,500m小型帆船1,000mという船間距離は整然と守られていた。

伴走ヨットのほかに予定外の割り込みヨットやモーターボート、漁船も増えて来て、いつの間にか帆船の両側を取り囲んでしまった。第2コースにおける総帆での順



走はすばらしかった。ガフ・トップスルだけを絞ったエスメラルダが大関門に入る姿を双眼鏡で認めた時、一瞬どきっとしたが、港長からの苦情もなく、どうやらすべてがうまく流れ出し、続くグローリアもその美しい展帆状態を10万人の大観衆に披露したように見えた。

ホスト船と本部船はダル・モージェジがスタート・ラインに入るとすぐ抜錨し、ホスト船は関門内で港内パレードの帆船を迎え、本部船は関門外で港内パレードの終末を見届けた。本部船の位置から港内の様子はよくわからなかったが、エスメラルダが港内に入って間もなく横帆に逆風が入ったように見えたので、おそらくこの時点から風が北に移り始めたのではないかと思う。そうだとすれば安全上まことによいタイミングである。

最後尾の海王丸はほとんど順風に乘れず気の毒だったが、パレード全体としては、1番船から順に第2コースに乗った時の壮観が予想外の効果を生んだ。港内の観衆にも大型帆船の展帆状態を見せる機会が得られたことは何よりよかった。しかし、そのまま西風が吹き続けた場合、港内展帆の危険を心配しなければならなかったが、北北東の風になったおかげで風力も落ち、パレード終結

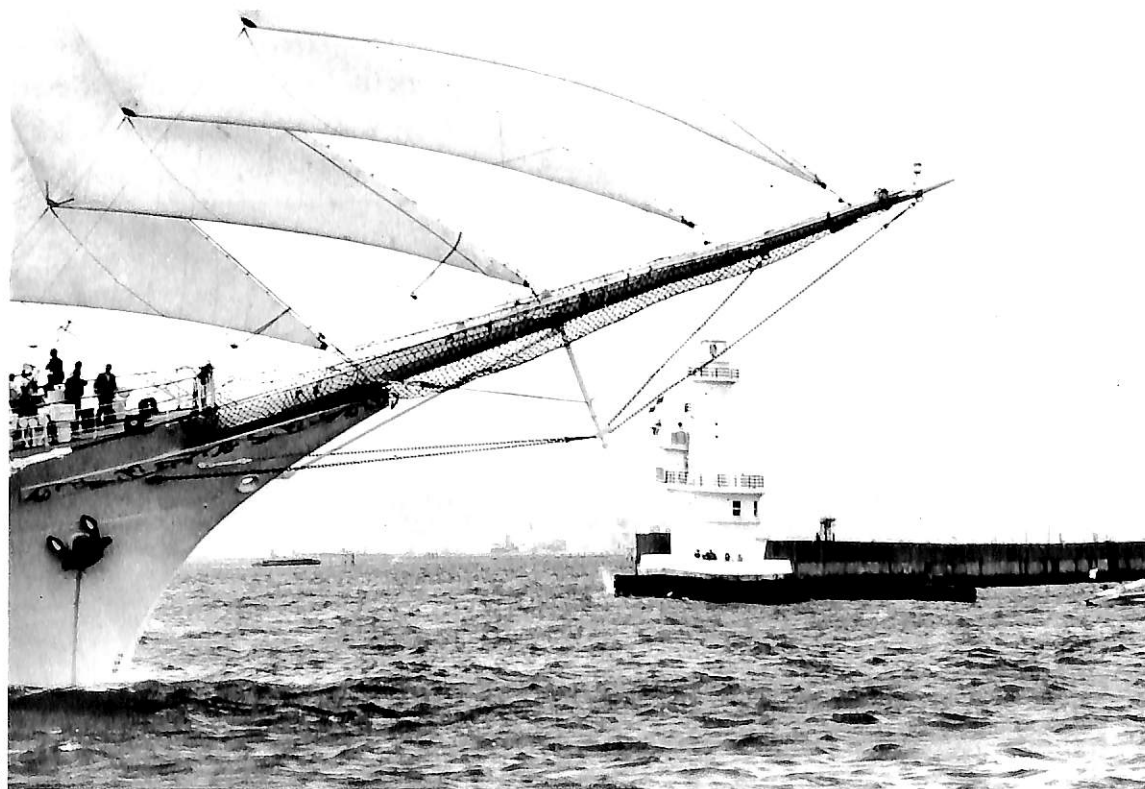
には好都合だった。

安全ばかりを考えて天気の良い北東風を期待していたが、思いがけない天候の変化がかえってすばらしい帆船パレードを展開させてくれた。海上保安庁の巡視船艇は55隻出動したというが、あまり目立たず、ヨットやモーターボートの動きも帆船と融和して気にならず、むしろパレードを自然に盛り上げる役割を果たしていた。おそらく伴走ヨットの整然とした動きがうまく全体をリードしてくれたのだろう。

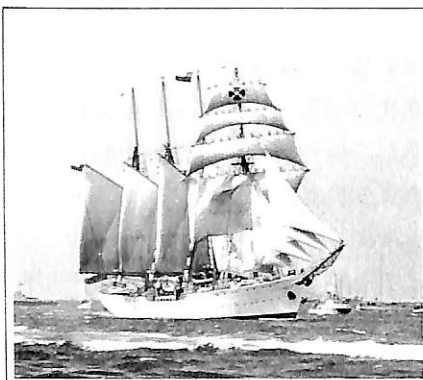
パレードは日本丸、エスメラルダ、グローリア、デワルチ、クォウテモック、ダルモージェジ、サグレス、ジ・フン、シナーラ、海王丸の順に湾内、港内を通じて約20海里の距離で展開された。各船の所要時間は約4時間である。時間がそう長く感じられないほどすべてがうまく進行した。午後4時15分、予定より少し早く本部船の任務は完了した。大勢の人々の熱意と協力の成果だったとはいえ、天候次第でどうなったか予測できない行事である。まさに天佑神助、感謝の他はない。

---

筆者：すぎうら あきのり／神戸商船大学教授



シャープな形状のダル・モージェジの船首部



# お国ぶりさまざま 人さまざま

## 〔来航帆船訪問記〕

文と写真・今井常夫



帆船の一般公開は24日からおこなわれたが、各船とも長蛇の列になってしまい、見学は1回につき500人で30分に制限されていた。午前午後合わせて3隻見られればいいほうだろう。それでも初めて見る外国の帆船の上で、カタコトの英語と若さのみを武器にキャデットやオフィサーたちと懸命にコミュニケーションしようとする若い女の子の姿が目立った。これだから帆船乗りはやめられない？

### ●新しくて古い船・クオウテモック

メキシコからやってきたクオウテモックは新造船だけあって、さすがに船内・外ともに奇麗だった。特にオフィサーたちの居住区は、豪華客船を彷彿（ほうふつ）とさせるような造りである。廊下からサロン、船長室まで、木目の美しい板張りの壁に豪華な家具の数々。来客専用室もあり、さらにはバーバー・ショップまで完備されている。ただただため息がもれるばかりであった。

デッキの上もかなり手のこんだ造りとなっていて、チーク材と真ちゅうがふんだんに使われている。ピン・レールのエンド部分にまで真ちゅうのカバーがしてある。どれも新しく、キズひとつなくピカピカに光っていた。各部のレイアウト、デザインはともに旧来の帆船の形式を踏襲したもので、ホイールの足もとのすのこや後部ホイールのベンチ、ライフボート等々、昔日の帆船をしのばせるような造りである。特にアフト・デッキに置いてあったハンド・ログは感泣ものである。しかし、航海計器はNNS Sをはじめ各種電波航法装置を備えており、推進器には可変ピッチ・プロペラを採用するなど近代設

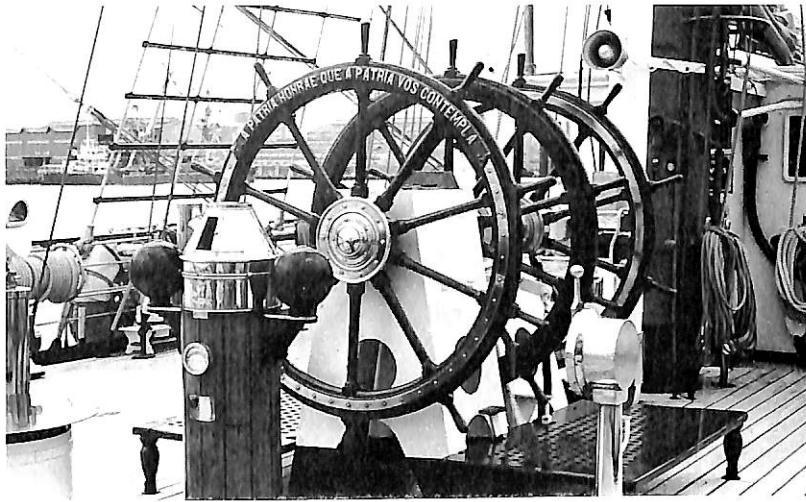
備も忘れていない。キャデットたちの雰囲気もとても明るい船だ。

### ●サグレスのクルーはBusiness As Usual

ポルトガルのサグレスは、今回キャデットは乗らずにやって来た。どこか無愛想でもあったのは、手のあいている人間があまりいなかったためだろう。ギャレーでは司厨員たちが結構楽しそうに大声で歌いながら作業していた。要するに今回はみんな仕事で来ているのだ。タラップを昇ったところのウェル・デッキの船首側にはクルーのバーがあり、カウンターまであって憩いの場になっている。そこでスピーカーから流れていた曲が“Men At Work”の曲だったとはちょっとしたジョークである。



キャプスタンの周りのスベリ止め。この上を回ってロープを巻き取る。(サグレス)



上 3連になったサグレスのホイール。  
右 サグレスのメインマスト下。アンカーと消火用バケツがなんとも時代がかった。



サグレスは1937年に建造された古い船だが、建造年の近い日本丸・海王丸に比べて、非常にヨーロッパの香り高い船である。3連になったホイールをはじめ、オール・ブラスのビレーピン、磨き上げられたキャノン砲等々。面白いのは、中部甲板ウェル・デッキの両サイドとメイン・マストの下に置かれている木製のバケツである。ロープの取っ手が付いており、これと全く同じものをグリニッジに保存されているあの“カティ・サーク”で見ることができる。そして、キャプスタンの周りのスベリ止め。これらはサグレスにだけ見られるもので、本当に大航海時代を思い起こさせてくれる。

また船内には金箔の「南蛮船渡来之図(?)」や、有名なエンリケ航海王のブロンズ像が飾られており、さすがにポルトガルという国の歴史と伝統を感じさせてくれる。

### ●洒落者・エスメラルダ

今回大阪にやってきた帆船の中で最も粋だったのはチリのエスメラルダだろう。乗組員の手による飾りつけも見事だった。タラップの前には3本のオールを組んで船名の入ったライフ・ブイが飾られ、デッキに上がるとロープで描かれたさまざまな“絞様”があちこちに見られた。ロープの結びによるお遊びは帆船乗りの得意とするところだが、こうした飾りつけはエスメラルダだけのものだった。

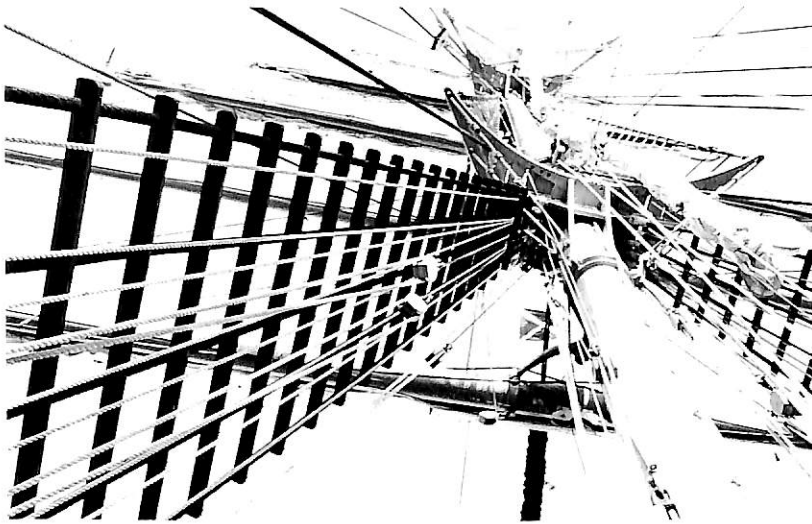
中部甲板のキャプスタンはオール・ブラスで金キラキンに磨かれており、デッキ上のクリートはすべて木製で真ちゅうのステイが付いている。ブリッジのウイングには、これまたオール・ブラスのコンパスに真っ白いシートのかかった椅子が固定されている。そして極めつけは17世紀のファイティング・セイルを思わせるような艦尾灯。これには帆船モデルマニアも感激したにちがいない。一味違うエスメラルダ、フル・セイルでの入港もさもありなんと思わせる洒落者ぶりである。

### ●無気味・デワルチ

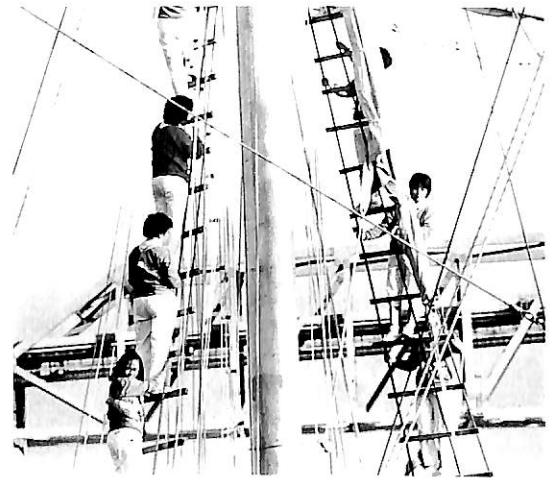
帆船にはそのお国柄がよく表われるものだが、インド



外国の帆船ではデッキの上での号令にはこの“ボースズコール”を使う。吹きかたによって命令が決っている。(エスメラルダ)



デワルチのシュラウド。足をかけるラット・ラインがロープではなく板になっている。



マストに登るジ・フンの女性訓練生たち。海外ではごく普通のことである。

ネシアのデワルチほどそれが著しい例もほかにないだろう。もちろんこの船はインドネシア製ではなく、西ドイツ製で、1953年に建造されたものだが、乗り手によってこうも変わるものかと思わされてしまう。カラーリングから始まって、バリ島の部族人形を思わせるようなデワルチ（海神）像、そして夜のイルミネーションにとどめを刺す。赤、緑、黄、青と奇麗というよりもはっきり言ってギトギトしい。いかにも東南アジアという感じである。しかし、乗組員たちは南方人らしく明るい。カタコトの英語に身ぶり手ぶりで説明してくれる。

この船の面白いところはウインドラス（揚錨機）の上に人力用のキャプスタンが付いていることである。電力・人力両用になっているのだろう。また、シュラウドのラット・ライン（足場となる横索）が木製ということである。サグレス、ジ・フンがこれと同じ形式であり、サグレスもデワルチ同様西ドイツで建造されたことを考えると面白い相似である。ほかの帆船はどれもラット・ラインはロープである。

### ●カリブの陽気な船・グロリア

同じ南方の国でも、ラテン・アメリカの船となると雰囲気さがらりと違う。コロンビアのグロリアはカリブソングやレゲエのリズムの間こえてきそうな、カリブの太陽をそのまま持って来たような船である。夜になるとクリス

マス・ツリーを真似たイルミネーションで楽しませてくれた。

メインマストの下のほうには海賊のイラストが描いてあり、その昔カリブの島々が海賊のアジトであったことを思うと楽しい。ボート・デッキのサロンにはギターと手製のマラカスがあるし、ライフ・ボートにはレジャー・ボートのような造りのものまであった。航海中、毎週土曜日にはキャデットたちの演ずるパントマイムなどの演芸会が催されるのだそうだ。

中尉のエチャンディーア氏に案内されて船内に入ると1824年のコロンビア独立戦争の時のマラカイボ戦で功績のあった英雄、アドミラル・ホセ・プルデンシオ・パディーラのレリーフが飾られていた。200個以上もあろうかと思われる記念の楯の飾られた通路を通って入った豪華な士官サロンには、コロンビアの古代文明のディスプレイがあり、発掘された黄金の人形のレプリカ（金製）も飾ってあった。

中尉においしいコロンビア・コーヒーをごちそうになった。彼は航海中に撮った写真を見せながら船上での生活、海軍での生活などをいろいろと語ってくれた。「私のイングリッシュはテリブルだ」と言いながら、上海から大阪までの航海で熱帯低気圧に出会ってしまい、65ノットの強風の中でエンジンをフル・パワーで前進に回しながらなお2ノットの速度で後退してしまった話をスペイ

ン語なまりの英語で楽しそうに話すのだった。

### ●素敵な贈り物・ダル・モージェジ

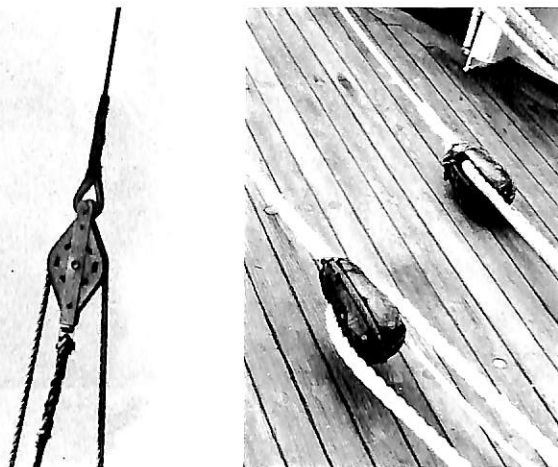
ポーランドのダル・モージェジは日本丸・海王丸と同じく商船大学の練習帆船である。デッキに上がってみると、まずその飾り気の無さに驚く。これまで見たどの帆船も新旧に関係なく大航海時代を思わせるような造りで楽しませてくれたのに対し、この船にはその類いの飾りが一切ない。まるで汽船の練習船を見ているようだ。金色に輝く真ちゅうの部品はないし、帆船独得の大きな舵輪も見られない。ホイールはブリッジに油圧の小さなものがあるだけである。（昨年のレースのときにはこのホイールハウスもなく、吹きさらしの中でヘルムを取るようになっていた）フィギュア・ヘッドも大学のマークの入った簡単なものだ。そして、ブロック（滑車）にいたっては、ヨット用のものをそのまま大きくしたようなステンレス製のものだ。

船内も飾り気のないこざっぱりしたものだ。オフィサーたちの居住区はさすがに木目の板壁だったし、船尾の士官サロンは17、18世紀の帆船を思わせるような窓のある造りになっていて、なかなかの雰囲気を出してはいるものの、やはり東欧的な質素さが勝っていた。学生たちの居住区はおそらく今回の参加帆船中で最も良いものだろう。他の帆船の多くが海軍のものであることから、キャデットたちのボンク（寝棚）は軍艦と同じで、3段～4段のカイコ棚式のものであったのに対し、部屋も広く机も備えてあった。

この船が完成したのは昨年の春のことであり、あの連帯の活動の最も盛んな不安定な政治の中であって、設計・建造されていたことになる。本当によくこれだけの船を造ったものだと思う。しかも、その建造費は国民からの寄付だということだ。“ダル・モージェジ（Dar = Giving, MIŁODZIEZY = Youth / 若者への贈り物）”という名のとおり、本当に素晴らしい贈り物だと思う。飾り気のないこの船は、ぜい肉を拒否した精悍な若者の肉体のように、さわやかに輝いている。

\*

見る者に最も純粋な感動を与えてくれた帆船たち。そして若くさわやかなキャデットたち。平和のシンボルの



タル・モージェジのステンレス製ブロック(左) サグレスのもの(右)と比較してみると違いがよくわかる。

ような帆船も時代の海を航海している。彼女たちの親としての国家を離れて漂うわけにはいかない。ダル・モージェジは日本への航海の途上、いくつかの国で入港を拒否された。帆船パレードを催す国が世界に一つ増えたことは本当に貴重なことだ。パレード翌日の朝刊の第1面（大阪版）の2つの大きな記事、バイルートの大使館爆破事件の大見出しとこの帆船パレードのカラー写真の対比がそのすべてを物語ってくれている。

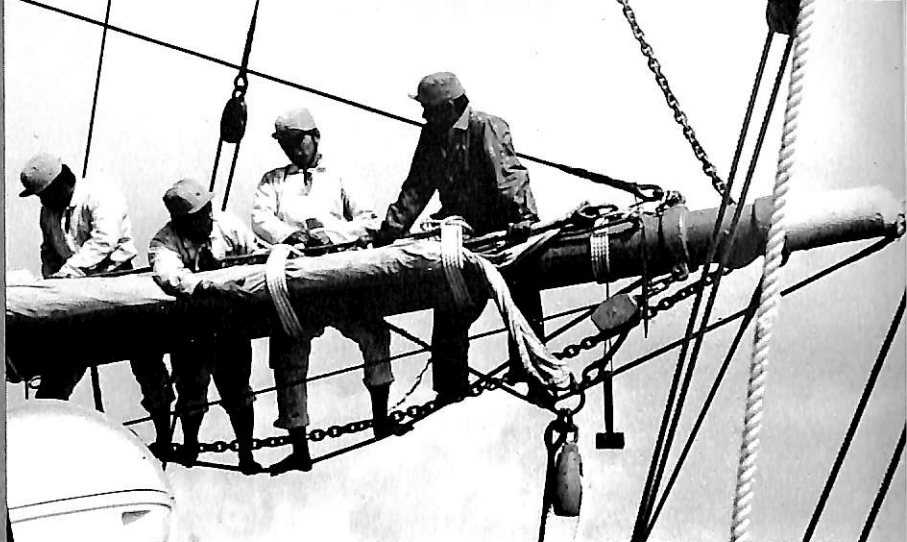
筆者：いまい つねお／東京商船大学大学院在学



タル・モージェジの油圧ホイール。他の船にみられるような大型のホイールはない。

# ●戦後初の遠洋航海 わが青春の 日本丸

大河原明德



収帆作業（写真提供・中沢弘元日本丸船長）

## ●新旧日本丸交替の年に

今年は今までの日本丸が引退し、新日本丸が竣工する年である。30年前、その日本丸に実習生として乗り組み、北太平洋横断の遠洋航海を体験した私にとってもまことにうれしく思われる年である。

英国の船員出身の作家ジョセフ・コンラッドは彼の若い時の乗船体験をもとに『Youth—青春』という作品を出している。われわれにとっても、その日本丸での航海はまさに「青春」そのものであった。私は日本丸での航海を終えたあと、船会社に就職し、欧州航路の貨物船のフォース・オフィサー次席三等航海士からスタートしていろいろな種類の船で七つの海を走り、最後にはコンテナ船や大きな専用船の船長も勤めさせてもらい、現在は陸上勤務をしている。「Youth」と同じように陸にあがった船員の青春の回想を語らせてもらおう。

## ●日本丸と私は同世代

日本丸は昭和5年竣工。船令53年。われわれの同級生とはほぼ同年令である。一般に船は20年ぐらいいまでにスクラップになるので日本丸は極めて老令船であり、安全な航海をするために船体維持作業などに大変苦労していると推察できる。日本丸が生まれた直接の契機は、県立鹿児島商船学校練習船霧島丸の遭難で船長以下実習生53名が行方不明となったからといわれている。当時わが国には、東京・神戸の高等商船学校のほかに11校の県立商船学校があり、それぞれが小さい練習船を保有したり、あるいは民間の会社の船に実習を委託していた。その練習

船が老朽化していたため遭難が頻発し、また教育効果があがらなかったためその対策として文部省が日本丸・海王丸の2隻の大型帆船練習船を作ったのである。

日本丸は建造後約10年間は、春から夏にかけては北太平洋ハワイ方面へ、秋から冬にかけては南洋群島への遠洋航海に就航していた。昭和16年、太平洋戦争の勃発で遠洋への練習航海ができなくなり、補助機関で日本沿岸だけを走るようになった。船体もねずみ色に塗り替えられ、セール、ヤードなどの帆走装置も撤去された。そして戦争に必要な船員を大量急速養成のため収要定員を倍増し、若松、阪神間の石炭輸送などにも従事していた。終戦後には補助機関のまま中国、シンガポールなどからの在外同胞の引揚輸送、南方諸島で戦死した兵士たちの遺骨収集のための航海にも従事した。

太平洋戦争後、遠洋実習航海が始められたのはわれわれより1クラス上のときからで、その際は補助エンジンによる機走が中心で帆装は一部復旧されただけであった。昭和29年、われわれのクラスが卒業航海で乗船したときが戦後の本格的な帆走による遠洋航海の再開であった。行く先は、北太平洋を横断して、ロサンゼルスの外港のサンペドロとハワイのホノルルとカウアイ島との発表があった。

実習生のわれわれは、小学生から中学生時代に太平洋戦争があり、高校生時代は戦後の混乱期でどの学校でも修学旅行に行けなかった。そのわれわれが学生時代の最後に外国へ帆船で行けるようになったのであり、このニュースは本当にうれしかった。商船大学で勉強していたときは、近代装備がほどこされている商船に乗るのにな

ぜ古臭い帆船で実習をやるのかと批判する者もいたが、この遠洋航海の計画が伝わるとみんな一致してこの航海に向けての準備に取り組んだ。浦賀ドックでの帆装取り付け、船体手入れ、東京湾での帆走訓練もちっともつらいとは思わなかった。

## ●初の遠洋航海で大しけの洗礼を受ける

英語のシェーク・ダウン（Shake down）という言葉は、直訳すれば「振るい落とす」だが、船では新造船などを実際の航海に出し、欠陥となるような問題点をすべて顕在化させ、それを修理、調整し本当に使いものになる船にすることにも使っている。われわれを乗せた日本丸は北太平洋に乗り出して間もなく、金華山の東方洋上で大時化（しけ）に遭遇したが、この時化は船にとってもわれわれ実習生にとってもまさにシェーク・ダウンであった。

5月5日、東京を出港して5日目、日本丸は総帆をかけ、12ノットをこえる速力で快走した。この風は大規模な低気圧接近の前触れだったのである。

5月7日、気圧が次第に下降していき、当直員は風力の増加に合わせて次第にセールを小さくしていった。

5月8日、午前4時半、大きく揺れるボンク（寝台）の中で船酔いに耐えながらうつらうつらしていた私の耳に突然「総帆畳み方。実習生、甲板部、総員オンデッキ

（デッキへあがれ）」の号令が入ってきた。雨合羽を着て暗いデッキに出てみると風は30ノット以上となっており、船のまわりを夜目にも白く大きな波頭がつぎつぎと走り去ってゆくのが見えた。大きな揺れに足をとられながらもデッキに張った荒天用ライフラインを伝ってコーターデッキ（後部甲板）に集まったわれわれに対し船長から「急激に発達してきた低気圧をさけるため総帆をたたみ機走に移る。ローリング（横揺れ）は激しく風雨は強い。君たちはまだマストワーク（檣上作業）に慣れていない、注意して事故のないようにやれ」との訓示があった。

われわれはサウウェスター（雨合羽の帽子）のあごひもをしっかり締め全員黙々とそれぞれ担当のマストに登っていった。舵を風上に切って風を抜いたためセールは暴れまわり、リギン類は大きな音を立ててぶつかりあっている。

トップ（ローマストの頂部に設けられた狭いプラットフォーム）にあがる所はリギンが逆傾斜しているのが普段でも怖い所だ。この日は風圧を体に受け、マストはわれわれを振り落とさんばかりに揺れており、手足が更に緊張する。そしてマストからヤード（帆を吊る横桁）へ移る。

われわれが腹を押しつけるヤードも足を支えるフット

北太平洋の荒天。白く逆巻く波頭をおしたて、大波がつぎからつぎと船に襲いかかってくる。海面では白いしぶきと飛ぶ泡で、灰色の空とともに無気味な様相である。



ロープも冷めたい雨に濡れている。40数メートル下の海は洗濯桶のように泡立っていた。吹きとばされぬよう両足をふんばり、手はヤードの上面のジャッキステイをしっかり握りしめる。帆船乗りの間には“*One hand for the ship, one hand for yourself*” — 片手は船のために、片手は自分のために” という言葉が伝わっているが、本当にこの言葉が実際にそうせねばならぬものと感じられた。

ヤード上に並んだ実習生たちで気を合わせてセールをたぐりこむのだが、そのセールが雨に濡れて冷たい鉄板のようになっている。その板をひきあげ、げんこで殴りつけながら折り畳みガセットでヤードに縛り付けてゆく。上のヤードが終わればその下のヤードへ移る。全セールを畳むのに約2時間かかった。雨合羽を着てはいたが強風とともに入りこむ冷めたい雨で下着まで濡れ、手足の先は雨でふやけ、やっと下甲板におりてきた友人たちの腕は硬直し、体は震えていた。親父の遺言だから高い所へは登らぬといていたY君もみんなと同じようにマストからおりてきていた。その彼をいぶかしげに見た私に彼はニターと笑い顔を返してくれた。大自然、そして帆船は、このようにして男を作ってくれる。

総帆を畳み機走に移ってから海も荒れはなお激しくなっていた。巨大なうねりは波長100メートル、波高10メートルをこえ、その頂部は白い波が逆巻き、それがつぎつぎと船に襲いかかってきた。海面では白いしぶきと飛ぶ泡で、灰色の空とともに無気味な様相である。自記気圧計は1時間に4ミリバールずつ急速に下降し、風

ポート・アレンの日本丸



速はわれわれが初めて体験した45メートル/秒となり、巨浪は排水量4,000トンの船体を翻弄し、甲板上に青波を打ち込み、ローリングは40度をこえていた。

この時化は翌日もつづき、北海道沖で漁船の大量遭難のニュースも入った。やや風がおさまって帆走再開ができるようになったのは5月10日であった。

この時化は海の神がわれわれに与えてくれた洗礼のような気がする。われわれはこの時、海、そして風の力を体で感じたとともに帆船の強さも知ったのである。木内船長は、「実習生達はこの日を境にしっかりしてきた、動作にも無駄がなくなり船乗りらしくなってきた」と評してくれた。

### ● サンタバーバラ沖にフライング・ダッチマン出現？

時化、濃霧、好天を体験しながら、33日目、日本丸はアメリカ大陸をランド・ホール（陸地初認）した。

この夜、コンセプション岬からサンタバーバラ海峡に入った日本丸は、霧中航海を避けサンタバーバラの町の沖に錨を入れた。

翌朝、霧が晴れてきて陸を見ると、早朝にもかかわらず海岸にたくさんの自動車が見える。「さすが自動車の国アメリカだな」と話していると、海岸からモーターボートが1隻出てきて、それが日本丸に近づきひとりの男が大声で“*What ship? Where from?*”と聞く。船からの答を聞いたモーターボートはすぐ陸に戻っていった。翌日、サンペドロ入港後これが何だったかがわかった。

サンペドロの新聞には、大きく日本丸の来訪を伝える記事とともに、サンタバーバラの住民が、霧の中から突然現われた4本マストの帆船を見つけ、フライング・ダッチマン（伝説で七つの海をさまよっていると言われていた幽霊船）が来たのではないかとの騒ぎになり、たくさんの車が集まったのであった。

### ● 絢爛豪華なるトレードゾーンの落日

この時化と全く対照的で楽しかったのはトレードゾーン（Trade zone）の帆走である。サンペドロからハワイへの航路ではほとんどトレードゾーンを走ることになる。トレードゾーンは貿易風帯と訳され、この海域では平均風力がビューフォート階級の5、弱くても風力4、強くな



船上でフラを踊るカウアイ島の娘たち



っても風力6という帆船向きの強さの北東風が恒常的に吹き、天気は安定しており空気はさわやかである。昼間は青い空にポッポ雲とかTrade wind cloudと呼ばれる白い積雲、層積雲が輝く。

この航路では風は右舷コーター（真横よりやや後方）から受けるがこれは横帆船にとって最良の方向の風である。ちなみに、一般の人は真後ろからの風が最も良いと考えるようであるが、その風は横帆船の最後尾のセールには当たるがそれより前のセールには全然当たらないので弱い推進力にしかならない。船は右舷コーターからの風を受けているとき左に5度か10度ぐらいのヒール（傾斜）をし、横揺れもなく静かに走るものだ。セールは快適な風をはらみ、なんともいえない美しい曲線群を見せてくれる。

マストの下から見上げるとどのセールも真上からの太陽の光を受けて白く輝き、微妙なセールの裁断の違いやシートの引きぐあいであふくらとした女性のバストを思わせるものや、すんなりとした細腰を連想させるものがあり船乗りの目をあきさせない。

下甲板のボンクで寝ていると、舷側を静かに走り過ぎる波の音が聞こえるだけで、船は港に停泊してしまったのではないかと思わせるようである。

このトレードゾーンで最も貴重に感じられる時間は日

没頃である。一日中頭上に揮いていた太陽が水平線に近づくと西の空の層積雲はその後ろから太陽に照らされ黄金色となる。高い積雲は黄色の伽藍のようにそそり立って輝き、まさに絢爛豪華、美の饗宴といえる日没となる。それから完全に日が沈み薄暮となるまでの間は1秒ごとに空、雲の色が変わる。西の空の黄金色から頭上、そして東の空にゆくに従い茜（あかね）色、ピンク、紫色、水色へと日の沈んだ所からの距離と高さの差によって少しずつ変化している。青空の下では藍青であった海もこの空の色を映してねずみがかかった藍（あい）色となり、その表面は紫色に輝く。この色を御納戸（おなんど）色というのだと教えてくれた友がいた。

この頃、宵の明星の金星がその名のとおりに純金色に中天に明るく輝いてくれることが多い。そして、そのような光の移りかわりを映して船や自分のまわりのすべてが紫色に輝く瞬間がある。

この貴重な日没時に実習生達は「日没方位角による羅針差測定」をおこない、つづいて六分儀を握りスターサイト（星の天測）に忙しくなる。

スターサイトの笛の音がおさまると夜空にいっぱい星が輝く。北天には北斗七星が大きく立ち上がり、そのひしゃくの柄の延長線上にアークチュラスが、そして更にその先には水色のスピカが輝く。西の空には織女星の



セールの取り付け作業 (写真提供・中沢弘氏)

ベガ、南の空にさそり座の赤い心臓のアンタレス、そしてそれらの星座の間に流れる銀河を毎夜のように眺めることができた。

### ●「南海の楽園」カウアイ島の娘たち

ホノルルでは20数年ぶりに訪れた練習船を在留邦人が歓迎会を催してもてなしてくれた。ワイキキの浜でのフラダンス、島内観光のときに寄ったココビーチの美しさ、YBA（仏教青年会）の日系の娘さんとの楽しい夕べ、ポリネシアントーチをたいて歓迎してくれた椰子林の中の米人の家など今もって忘れられない数多くの思い出がある。

ホノルルの次に寄港したのはカウアイ島で、入港したのはその名も愛らしいポートアレンである。カウアイ島はガーデンアイランド（庭園の島）と名付けられ、映画“The South Sea”（『南海の楽園』）のロケ地となった美しい島である。この島が日本丸を迎えてくれたやり方もその映画のドラマに似ていた。

ココ椰子の木の間から見える美しい湾のまん中にただ

1本突きでた棧橋がある。日本丸がその棧橋に近づいていくと、その棧橋の上でフラダンスの歓迎が始まった。5人の若いカナカ娘が原色のドレスに花のレイをかけ、髪にも熱帯の花を飾っての出迎えである。日本丸の係留用のロープは実習生が何人もかかって回すキャプスタンで巻くのであるが、この係留ロープを巻いている最中にフラダンスが始まり、実習生がキャプスタンから離れてしまったため着岸作業が遅れ、船尾で指揮をとっていた<sup>センド・オフィサー</sup>二等航海士が怒りだすという一幕もあった。

この美しいカナカ娘たちは、船が棧橋に着くと、ウクレレを弾き歌を唄う太ったカナカのおばさんとともに乗船してきて今度はデッキの上でフラダンスを踊り、やがて実習生たちを並べてフラダンスを教えてくれた。

こんな出迎えをうけたカウアイ島での5日間も楽しいものだった。情熱的な島のワイネ（乙女）とアイカネ（友達）になったクラスメートもかなりいた。夢のような停泊も終わり出帆の日、この娘たちは自分で作ったブルーメリアやハイビスカスのレイをわれわれの首にかけそっとキスを寄せてくれた。

出帆後、この甘い香りのするレイをわれわれはまだ島が見えるところで海へ投げた。そのレイが島に打ちあげられれば、われわれはまたその娘たちに逢うことができるという言い伝えを信じたからである。

ハワイを出た日本丸はやや弱ったトレードウインドを右舷コーナーに受けて走り、180度線をこえた頃からやや北上し、8月17日、3ヵ月半ぶりに東京へ帰ってきた。

その前夜眺めた東京湾口の洲崎灯台の紅い光、剣崎灯台の緑灯、そしてその奥にちらちら見えた陸のあかりの懐しさ。日本丸は若者たちに古里へ帰る喜びも教えてくれた。

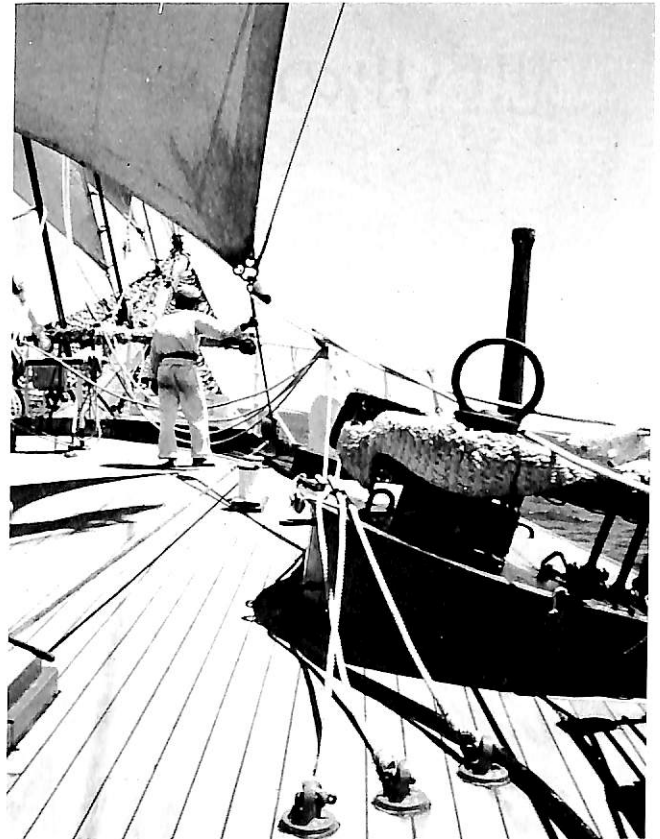
### ●「海」を教えてくれる帆船

近代化された商船に乗り組む商船士官を養成するのになぜ帆船を使うのか、それより近代科学の粋を集めたような船で時代の先端をいく教育をすべきではないか、帆船練習船は時代錯誤だとの議論もあるが、私は帆船教育を受けてよかったと感じている。近代計器は、基礎教育さえ受けていれば、メーカーのインストラクションを見れば大体使うことができる。学生時代に与える教育は船乗りの基礎を養ってくれるものでなければならない。

船乗りに大切なことは、海、風、そして船を体と心で知ることであろう。海では自然の力は大きい。数万馬力の機関をつけた巨大船でも大きなうねりに翻弄されてしまうことは昔も今も変わらない。船員を<sup>イェスプリ</sup>目ざす若者に「海<sup>イェスプリ</sup>の精神」を教えてくれる帆船は本当に良い教育の場である。

しかし、老令化して厳しい遠洋航海は危険といわれるようになった日本丸の代船建造決定までには関係者の長年の尽力があったと聞いている。「ロマンスに出す予算はない」と大蔵省に言われたそうである。日本丸、海王丸が建造されたとき日本は昭和初期の不況のただ中にいた。当時の日本船腹は総屯数で400万トンに満たなかった。いま日本海運は不況とはいえ3,500万トンの船を保有し、そのほか3,000万トンの外国用船を運航し、実質世界一の海運国となっている。国の経済力も昭和初期とは比較できぬほど大きくなっている。新日本丸につづいて新海王丸もできるようになることを強く願っている。

大洋航海中の見張り当直（写真提供・中沢弘氏）



最後に級友渡辺聡君の詩を紹介しよう。

### 『海』

海

母なる海

そして その母なる海を音もなく滑る 四本櫓<sup>フスト</sup>の帆船

北太平洋の荒れ狂う怒濤と戦う 四本櫓の帆船

南海の星月夜に静かな帆影を落して進む四本櫓の帆船

海を母と呼ぶ若者たちにとって

この真白な四本櫓の帆船で世界の海をゆくことこそ

何ものにも代えがたい喜び

幾多の海の先輩たちが走った北太平洋の濃霧の中を

椰子の葉しげる珊瑚礁の島かげを

今日も

海の若者たちの夢は 縦横に走る

筆者：おおがわら あきのり／日本郵船海務部副部長

# 思い出の1ページ “オペレーション・セール’76” に参加した日本丸

●文／府川義辰  
Yoshitatsu Fukawa

今から、すでに8年前の1976年、アメリカ合衆国は建国200周年にあたり、国中が祝賀気分にあふれ、時期や場所を問わず各種の記念行事が数多く開催された。これら多くの記念行事の中で抜きん出た成功を収めたのが、独立記念日の当日、7月4日にニューヨーク港内のハドソン河で最高潮をむかえた“オペレーション・セール’76”であった。このビッグイベントは、大西洋横断レースを皮切りに、この日のベラザノ・ナロー橋からジョージ・ワシントン橋におけるグランド・パレードで有終の美を飾った。

このパレードには、世界の14ヵ国から15隻の大型帆船

が参加、日本からは運輸省航海訓練所の日本丸が長駆参加して、いろいろと話題になった。特に、当時の日本の海運界が、その一端を担う若き海員への門戸をせばめ始めた時であり、このような情況のもとでの遠征に参加した訓練生たちは、将来に対する懸念を抱きながらの航海であったといわれている。時はとどまることを許さずすでに8年が経過しているが、当時の訓練生たちが、いかに「海」と「船」とに関連を保ちながら現在活躍しているか、たいへん関心がもたれるところである。あの時の航海は、もちろん、終生忘れ得ぬ青春の“思い出の1ページ”となっていることであろう。

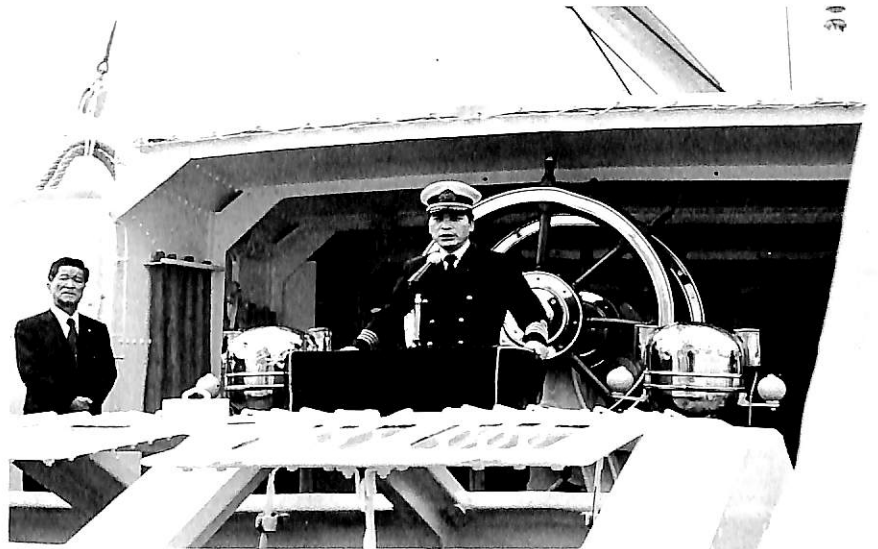
●1976年4月15日、ニューヨークへの出発を前に、東京港晴海埠頭において、アメリカ合衆国建国200年祭旗およびオペレーション・セール旗(ペナント)の掲揚式がおこなわれた。

④開式を前に落ちつかぬ日本丸の若い士官達。

⑤主賓の到着を目前に控え、橋本進船長ほか士官がクラブ際に整列。当日の主賓であるG.D.ホッジソン駐日アメリカ大使をむかえる。



掲揚式における橋本船長の挨拶。



G.D.ホッジソン駐日アメリカ大使の挨拶。



談笑するアメリカ大使と船長。





建国 200 年祭記念旗およびオペレーション・セイル旗の掲揚を前に、200年祭旗を披露する大使と士官。

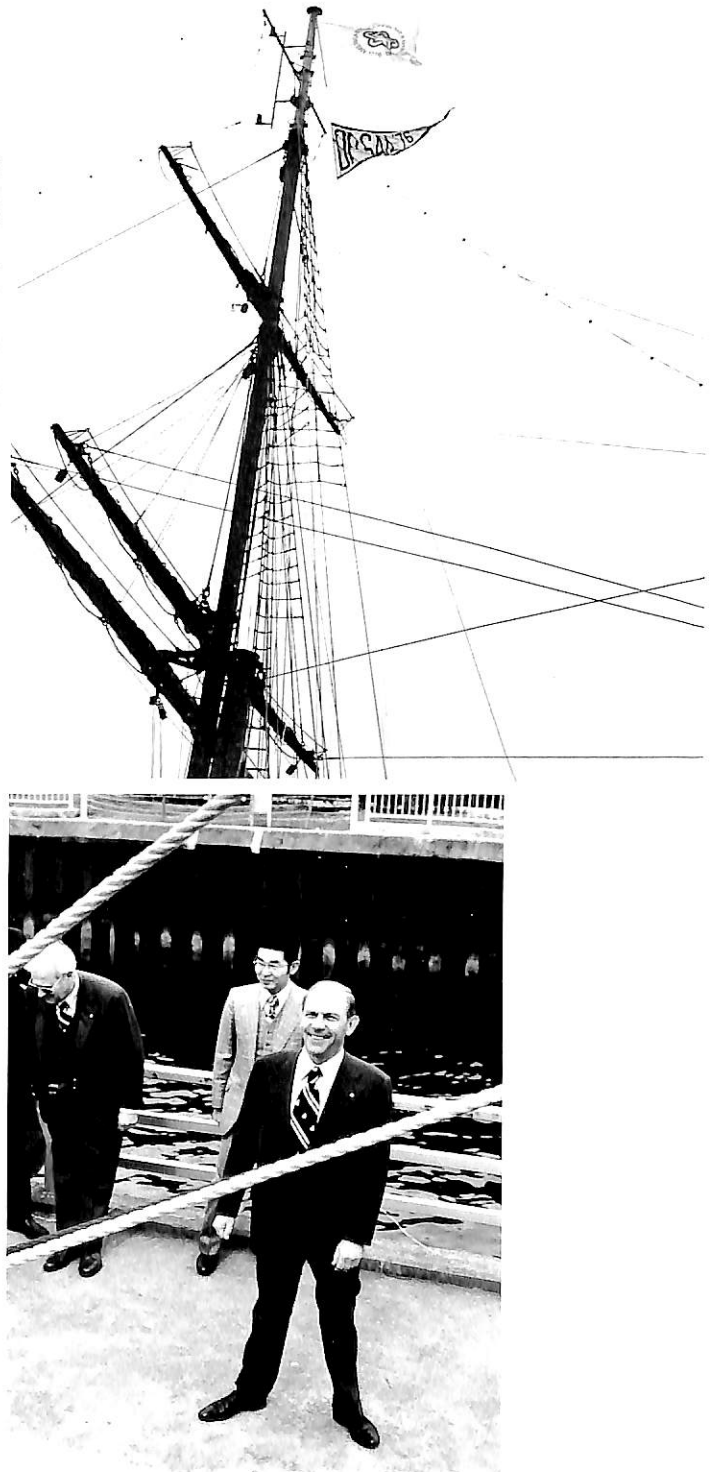


OPSailペナントを手にする一般の帆船愛好家たち。

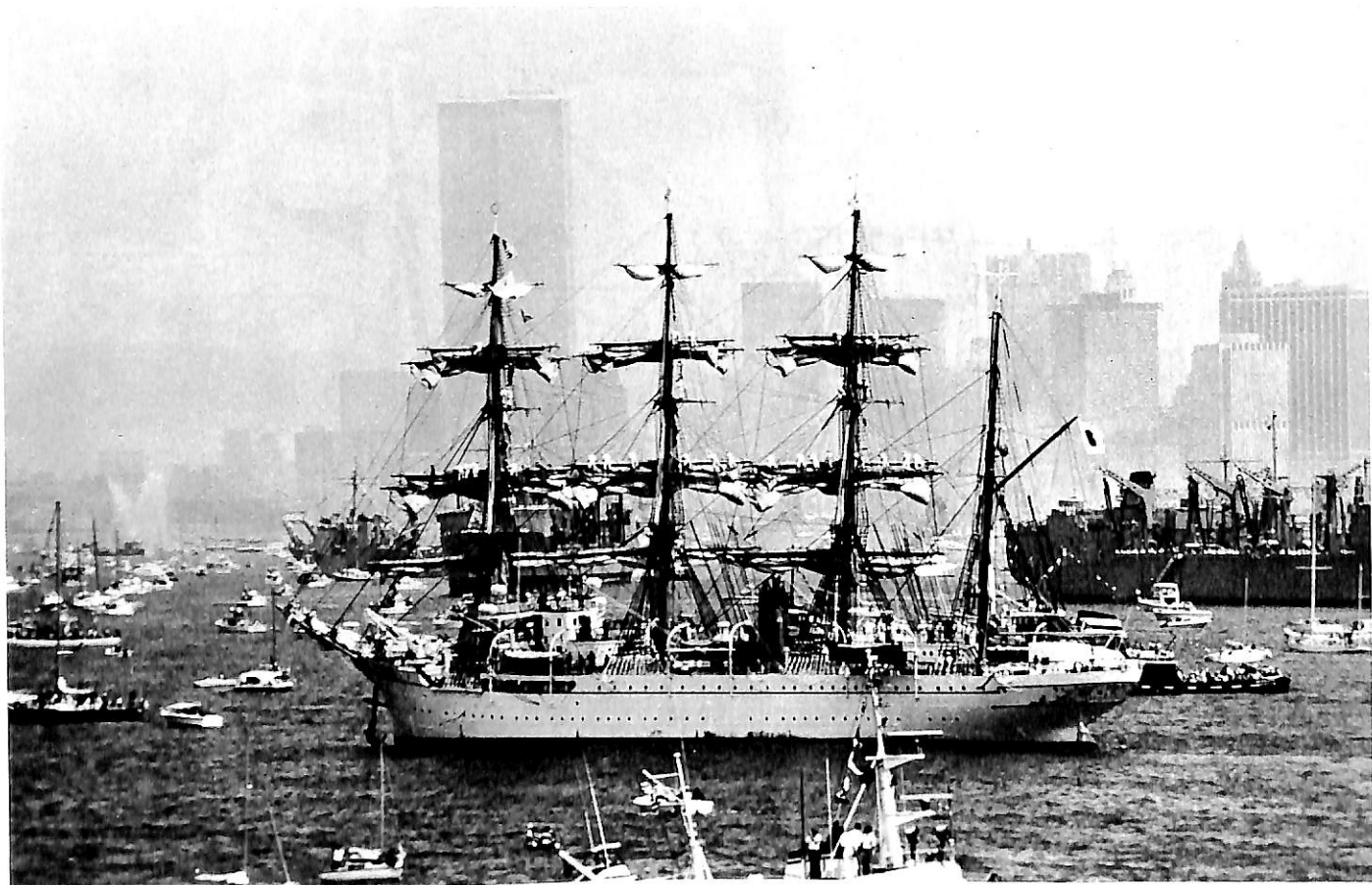
ミズン・マストの最上部に翻った  
ペナントと200年祭旗。



訓練生代表の手によりOPSail旗お  
よび200年祭旗の掲揚がミズン・マ  
スト下でおこなわれる。



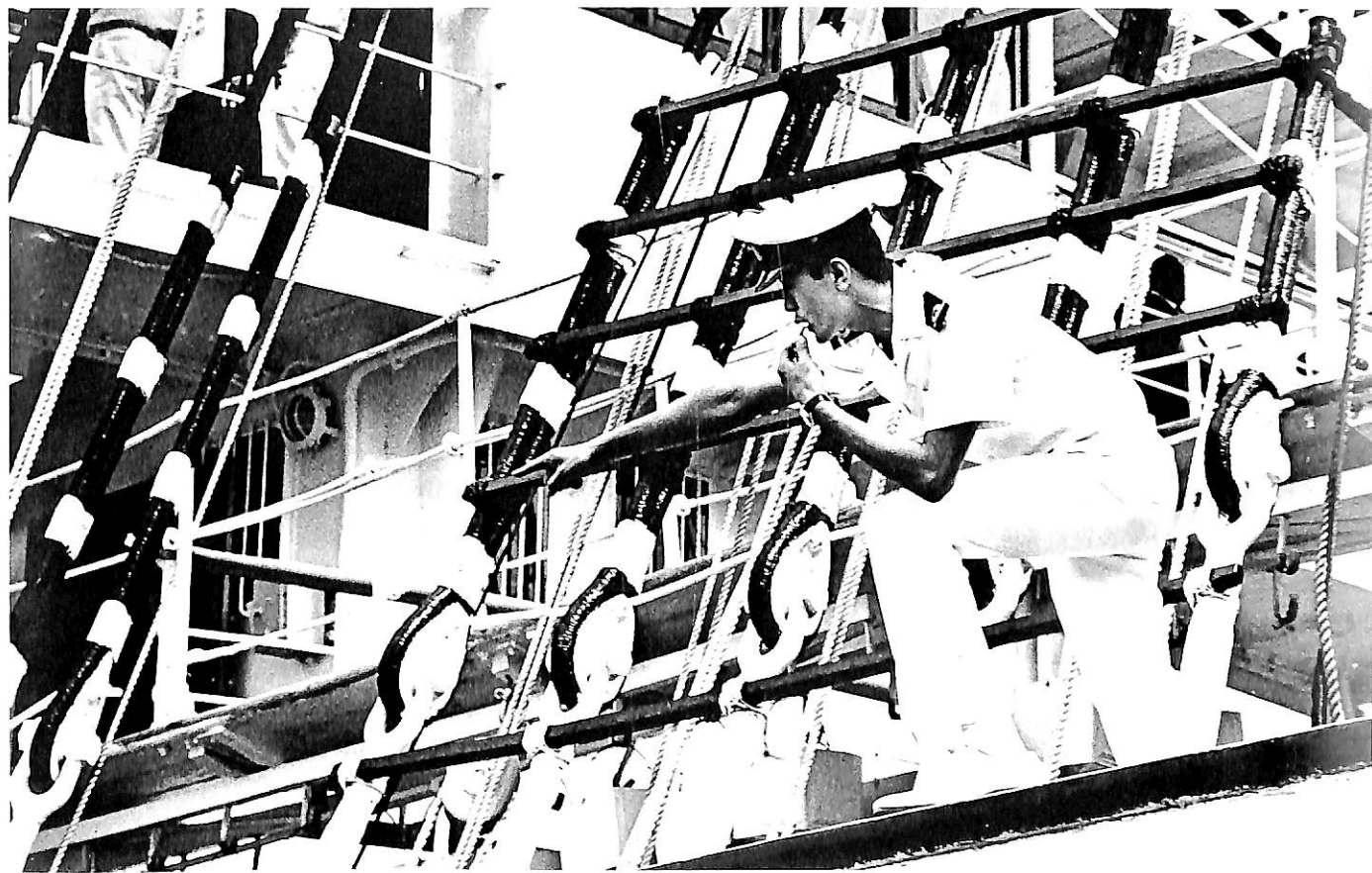
掲揚式を無事終り、下船した大使  
が、見送りの船上の士官、訓練生  
に笑顔で応える。



*Nippon Maru*  
*Operation Sail, New York, July 4, 1976*

パレードも最高潮に達し、大小のプレジャボートおよびナ  
バル・レビューに参加した各国艦艇の間を進む日本丸。





*Aboard Nippon Maru in New York During Operation Sail*

いかなるオーダーを下しているのか、日本丸の士官。このような  
姿のシャッターチャンスにはおいそれと恵まれないものである。

# 帆船の船型を楽しむ

## ● Thermopylae と Cutty Sark

宝田直之助

### [まえがき]

ティークリッパー全盛時代の壮烈な速力競争は幾多のログブックに記録として残されるとともに、海洋小説の題材ともなっている。速く、安全に、安くの3大課題は今も昔も変わらず追いつけられている。推力としての帆、抵抗減少のための船型については200年前の帆船建造の手引き書にも今日的な教訓が記されている。ここでは船型学といった堅苦しさから離れて、散歩でもする気軽さで船型の変遷の一端をたどってみよう。題材として Thermopylae と Cutty Sark をとり上げてみる。

### 1 その生い立ちと終末

クリッパーを語る時、この両船が必ずといってよいほどライバルとして登場する。日本では Cutty Sark がよく知られており、Thermopylae がその姉妹船のように語られるが、主要寸法、建造時期、就航航路が酷似しているため、そのように受け取られているが、全く別の船で、このライバル船ほど生い立ちから終末まで対照的であった船はないように思われる。

#### A Thermopylae

Thermopylae は当時すでに設計者として名をなし、高速船“Leander(1867年建造)”の実績を持つ Bernard Waymouth によって設計され、1868年8月、Aberdeen の Walter Hood で進水した。船主も Aberdeen の White Star Line で、処女航海で Gravesend から豪州 Melbourne まで63日で航海し、更に上海まで足を伸ばし、上海でお茶を積んで出港、91日でロンドンに帰国し、記録を樹立した。順調な生い立ちと優等生的な出発といえよう。引き続き1881年までティートレード

に従事し、その間往航は製品や素材(石炭など)、復航はお茶を運搬した。この間平均航海日数往航69日、復航101日強の記録を残している。1882年 White Star Line は本船を豪州羊毛貿易に投入、この航路で1887年ロンドンからシドニーまで75日の記録を樹立している。

1890年、カナダに売船され、ラングーンからバンクーバへの米の輸送に従事、5年後ポルトガル海軍に売られ Pedro Nunnes の名で練習船として使用されたが、1907年10月、魚雷発射訓練の標的として撃沈された。アバディーン・クリッパーとしては、華々しいデビューから沈没まで特に変わった経歴とはいえないだろう。

#### B Cutty Sark

1868年秋、Thermopylae が記録樹立をすることになる処女航海にチームズを出航するのを見た Captain Jock Willis は、数年来温めていたクリッパーの建造計画の目標を Thermopylae に絞ったといわれる。設計者は当時無名の Hercules Linton で、建造所は Dumberton の Scott and Linton である。この造船所は Linton が友人の Scott と共同経営したものであるが、Cutty Sark 建造中に破産し、やむを得ず Dumberton の Denny Bros 造船所に移して艀装を完了、1869年完成した。面白いことに破産した後も Linton が設計を引き続きおこなっている。Cutty Sark は建造途中から苦難の道を歩んだことになる。

待望の中国貿易に就航して、最初のロンドンから上海までの航海は、1870年2月16日出航、5月31日上海到着104日間かかっている。これも好記録であるが、同時期に就航した Wylo (2月11日出航、Foochow 着) 103日、Taeping, Kaisow がそれぞれ前年11月21日、12月2日出

港で102日、99日で上海に到着しているのに比較すると色あせたものになる。Cutty Sarkファンは、Cutty Sarkは強風に強いが、この時期、西風は微風の季節だからというが、第一の弁解となろう。1972年におこなわれたThermopylaeとのレース(後述)も、もし舵が失なわれなければというのは第二の弁解となろう。

中国貿易に従事した後、1880年には豪州羊毛貿易に従事したが、この時期が最も速く帆走した期間である。最高速力17.5ノットを記録したり、1887～1888年に、シドニーからロンドンまでの航海で、同時期にライバルThermopylaeが79日費しているのに71日で走破する快記録を樹立し、1888～1895年の間、豪州航路で往航、復航を通じ平均100日以下の実績を残した。

1895年、ポルトガルに売船され、Ferreiaと改名、1916年、マストを折って3檣バーカンチンに改造、1922年にCaptain Downanが買い取って元の帆装に復旧、Falmouthに係船されていたが、1938年、テムズ河に回航されThames Nautical Training Collegeに所属、1953年、カティーサーク保存協会に引き取られ、1954年12月10日、現在のグリニッチの乾ドックに保存され、その栄光を保っている。生い立ちから苦難に満ち、ライバル

Thermopylaeに差をつけられ、後半その特徴を発揮、最後は栄光に包まれた航跡は、テレビ語の好きな現代風にいえば「おしんクリッパー」となるうか。

## 2 壮烈なレース

中国貿易に従事したクリッパーのしのぎを削る壮烈なレースは今更述べる必要がないが、単なる功名心だけではなく、速い船の運賃が高く、早く到着すればお茶の相場の主導権がとれるといった実益がからんでいたからである。ThermopylaeとCutty Sarkのレースについていえば、1870年・1871年の上海からロンドンまでの航海の実績を表1に示した。時期に若干の差はあるが、総所要日数はいずれもタッチの差でCutty Sarkが負けている。

さて運命の大決戦である1872年、それまで一緒になることがなかった両船が上海で初めて一緒になった。

6月17日、積荷を完了した両船は、6月18日朝、ほとんど同時にWoosungを通過、これから110日余の壮烈なレースの幕が切って落とされた。このときFoochowへ行くSir Lancelotも参加している。6月18日は風雨が強く、濃い霧が発生して、3隻とも投錨を余儀なくさ

表1 1870(上)、1871(下)年のThermopylae, Cutty Sarkの中国貿易所要日数

船名	運賃(トン当り)	貨物ポンド	出航港	出航日	Anjer通過	海峽	日付	岸壁着	所要日数
Thermopylae		1,406,425	Foochow	July 30, 1870	Aug. 28	Deal	Nov. 11	Nov. 12	105
Cutty Sark	£ 3. 10 s.	1,305,812	Shanghai	June 25, 1870	Aug. 2	Beachy	Oct. 12	Oct. 13	110
Thermopylae	£ 3. 0	1,361,300	Shanghai	June 22, 1871	July 22			Oct. 9	106
Cutty Sark	£ 3. 0	1,315,100	Shanghai	Sept. 4, 1871	Oct. 5	N. Foreland	Dec. 20	Dec. 21	108

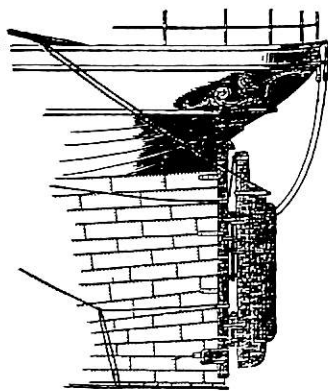
表2 1872年の中国貿易の代表的な所要日数

船名	運賃(トン当り)	貨物ポンド	出航港	出航日	Anjer通過	海峽	日付	岸壁着	所要日数
Duke of Abercorn		1,585,200	Foochow	June 18				Oct. 10	114
Undine	£ 3. 10 s.	1,128,600	Shanghai	June 24		Prawle Pt.	Oct. 15	Oct. 17	115
Blackadder		1,394,300	Foochow	June 28		Deal	Oct. 28	Oct. 28	122
Argonaut	£ 3. 10 s.	1,544,100	Shanghai	July 2				Oct. 27	117
Maitland		1,110,300	Foochow	July 19				Nov. 6	111
Ambassador		880,800	Foochow	July 23		Deal	Nov. 7	Nov. 8	108
Doune Castle		1,282,000	Shanghai	Aug. 1				Dec. 1	122
Harlaw			Foochow	Aug. 1	Sept. 8			Nov. 21	112
Taitsung		1,084,300	Shanghai	Aug. 8				Nov. 30	114
Thyatira			Shanghai	Sept. 5				Jan. 6 '73	123
Thermopylae	£ 3. 10 s.	1,196,400	Shanghai	June 18	July 19			Oct. 11	115
Cutty Sark	£ 3. 10 s.	1,303,000	Shanghai	June 18	July 19	Portland	Oct. 16	Oct. 18	122

れた。19日も天候が悪かったが、Cutty Sark のパイロットは錨を若干引き揚げ、下げ潮に乗って錨を引きずりながら6~7マイル移動、再び投錨。20日も同様で21日正午頃になってようやく本格的な帆走に入った。他の両船もほぼ同様であった。強い風が幸いして最初のうちはCutty Sark がリードしたが、追い越し追い越されのレースを展開、上海出港後28日Anjer通過時にはThermopylae が2マイルぐらい先行する形になっていた。その後強い風に乗ってThermopylae を追い越し、以後両船はこのレース中二度と相まみえることはなかった。

8月9日から嵐になって数日間続き、その間Cutty Sark は波に翻奔され、ロワートップスルが折れるなど悪戦苦闘の連続であったが、8月15日の朝6時30分頃、大波に襲われ、舵がアイボルトの所から折れ、航行不能に陥った。船主Jock Willisの兄弟Robert Willis が近くのアフリカの港に入港し修理することを提案したが、Captain Moodie はこれを拒否し、ジブブーム、メイントップゲルンヤード用の予備スパーを3つに切り、一番長いものを舵柱に、短いもので舵板を構成する仮設舵を作り、これで航海を続けた(図1)。それまで400マ

図1 Cutty Sark  
の仮設舵



イルほどThermopylae に先行していたのが、たちまち逆転し、ロンドン着はThermopylae に遅れること1週間であった。

ファンはこの事故がなかったらThermopylae と同様に115日で走破したはずだという。(それにしてもCutty Sark はよく舵を折る船で、このときを第1回とし、第2回目は1909年、第3回目は1915年と、一生のうち3回も舵を更新している) またこのレースではThermopylae の船長Kemball は汚い手を使った。通常Ther-



図2 Hercules Lintonのオリジナルナニー像

mopylae は平均で1,390,000ポンドのお茶を積むのに、このときは1,196,400ポンドしか積まず、これに対してCutty Sark の船長Moodieは、まじめに通常より20,000ポンド少ないだけの1,300,000ポンドを積み、ほとんど満船状態であった。Thermopylae は飛ぶような船脚の状態であったのだと。ファンとは有難いものである。

確かに表1と表2を比較するとファンの指摘するとおりであるが、両船長とも対抗意識でコチコチになっていたものと思われる。しかし、レースはともかくとして平均貨物重量で100トンも余計積めるThermopylae の容積に注目したい。

1872年の両船のレースはあまりにも有名であるが、記録そのものは決して最高のものではなかった。表2にこの年の代表的な中国貿易船の実績を示した。他の船の好記録を認識するとともに物語にはなっていないが、いかに壮烈な競争をしていたかがわかつて思う。

Cutty Sark は建造当初Thermopylae に追いつくことを目標に、執念をこめてロバート・バーンズの詩の中の「タム・オシャンター」に出てくる魔女ナニーにちなんでカティーサーク(短いシュミーズ)と命名され、船首像もナニーがタムの馬メグの尻っぽをつかんだ形をとっているが、就航当初は今一步のところThermopylae に逃げられ、メグの尻っぽがちぎれてタムを捕まえそねたナニーと同じ口惜しい思いをしたのだろうか。

設計者Hercules Linton のスケッチに残された船首像ナニー(図2)は、詩の中にある一番若くて美しい魔女であり、これならタムが思わず“Well done Cutty Sark”と叫んだのもわかるような気がする。初期の目

標を達成して、名船として栄光に包まれている Cutty Sark は、憤怒の形相物すごいナニー像を優しいナニー像に変えて改めて “Well done Cutty Sark” といっ  
やりたい感傷もある。

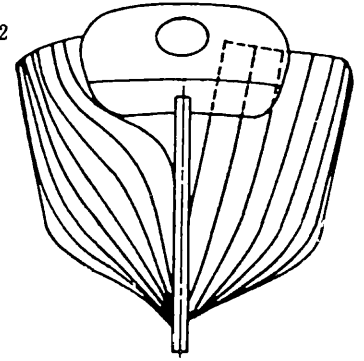
### 3 主要寸法の比較

#### A 細長い船型は貨物船から（長さと幅）

船型を代表する船の長さ  
と幅の比（ $L/B$ ）の変化を  
たどってみよう。刳（くり）舟  
や葦舟は細長い船型だが、大  
型の構造船になってからは、船  
体の基本強度である縦強度を  
確保することが困難であること  
から、船の長さを大きくする  
ことは容易ではなかった。図3  
には1700年初頭からの帆船の  
 $L/B$ の変遷を示した。図の範  
囲外になるが15世紀末の「サ  
ンタ・マリヤ」は $L/B \approx 2.7$   
でしかない。1700～1750年  
間のフリーゲートや大型船は  
 $L/B = 3.0 \sim 3.5$ である。こ  
の時代は速く走るより動揺し  
ないで大砲を撃つことが大切  
であり、フリーゲートでない  
大型船も大砲を搭載していた  
から例外ではなかった。1750  
年代に入ると構造様式が発達  
し、パケット船なども出現し  
、徐々に $L/B$ が大きくなり  
 $3.5 \sim 4.0$ になってくる。  
このような時代背景ではピョ  
ートル大帝の円形の軍艦もそ  
れほど突飛なことではないか  
も知れない。

1800年、突然のように $L/B \approx 4.7$ の5マストバーカ  
ンチンの Transit 1 が出現する。  
次いで1809年、 $L/B \approx 6.0$   
の Transit No. 2 が建造され  
た（図4）。この

図4 Transit No. 2  
の正面線図



船型は高速を目指すとともに、平行部もとって積荷の積  
み付けを考慮し、ビルジの感覚も確立されだした画期的  
な船型であるとされている。

肋（ろっ）骨線は1700年代の後半の大型フリーゲート  
に代表されるように各国でそれぞれ好みがあるようであ  
る。図5にその代表を示した。ただし船の大きさ、用途  
によって異なるので一概に決めつけるわけにはいかない。

次いで、1850年前後にアメリカンクリッパーが出現  
、汽船の出現、鉄材の使用など高速化、構造の革新などが  
相次ぎ $L/B$ もどんどん大きくなった。英国においても  
アメリカンクリッパーに対抗して、アバジンクリッパー  
をはじめとするクリッパー時代に入った。Thermopy-  
lae や Cutty Sark はこのような時代に建造された船で  
ある。細長い船は、速く荷物を運ぶ必要から先ず貨物船  
に始まり軍艦に及んだもので、速い船即軍艦といった現  
在の感覚とは全く異なる発展のしかたをしている。

図3 帆船の  $L/B$  の変遷

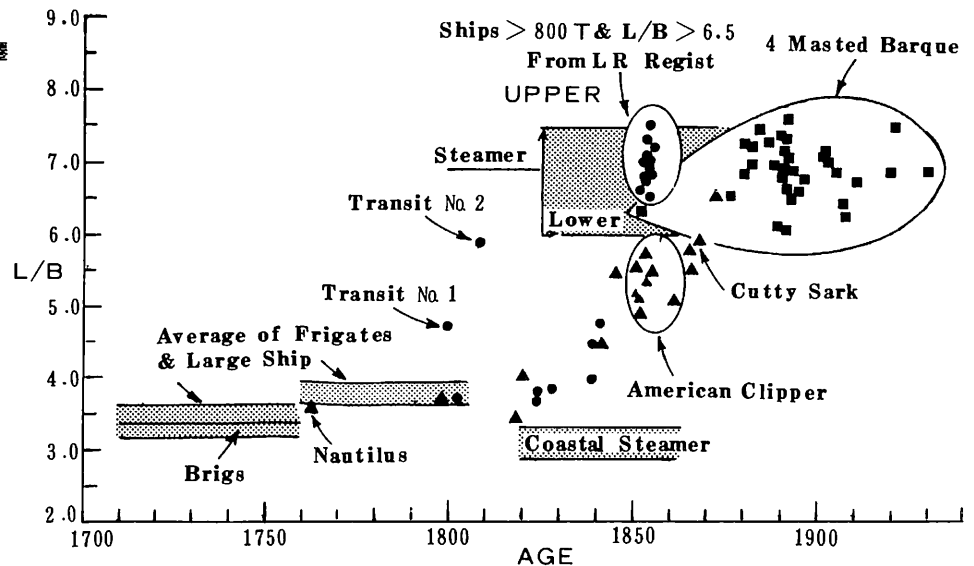
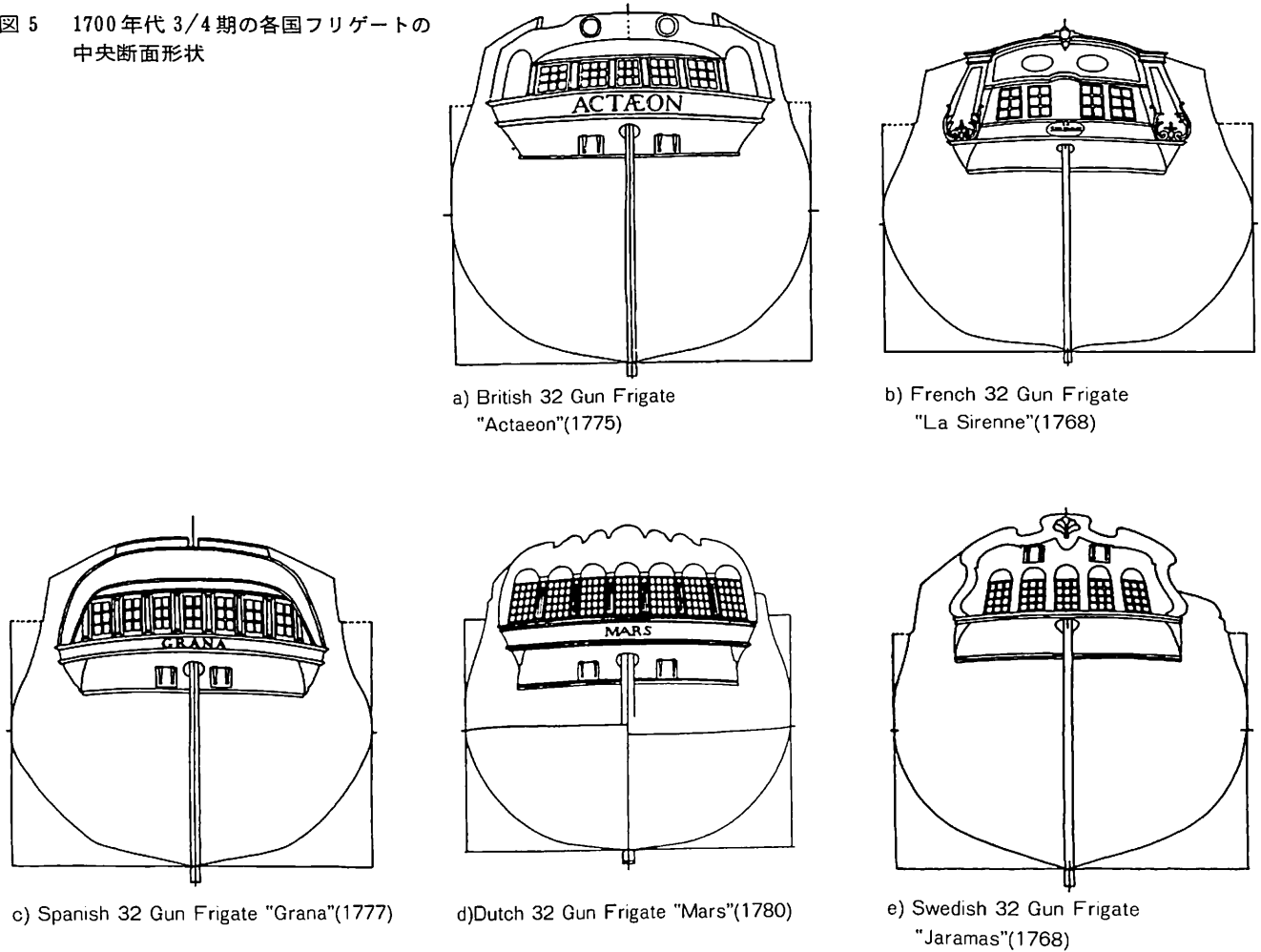


図5 1700年代3/4期の各国フリゲートの中央断面形状



## B 主要寸法の比較

表3に両船の主要寸法を比較した。各種の資料がありおのおの異なるので整理したもので、概略値と考えていただきたい。なお、速力を論ずるには、抵抗に關係する船型とともに推力に直結する帆面積が問題になるが、Thermopylaeの帆装図の確実なものがないので省略した。表3を見る限り両船は酷似している。ただ型深さがThermopylaeが深いので、喫水が深く排水量が同じであることからThermopylaeが若干やせ型であることが予想できる。

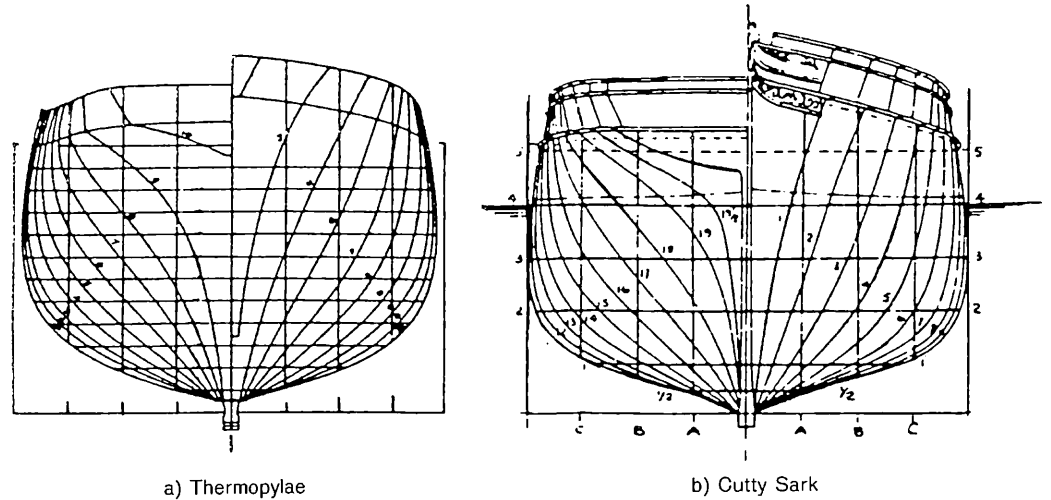
## 4 船型の比較

主要寸法は酷似しているが船型主要要素である船型係数、肋骨形状(線図)はどうであろうか。図6にその正

表3 主要寸法等の比較

項目		船名	Thermopylae	Cutty Sark
登簿数値	長さ (ft)		212.0	212.5
	幅 (ft)		36.0	36.0
	深さ (ft)		21.0	21.0
	総トン数		991.0	963.0
	純トン数		927.0	892.0
	甲板下トン数		948.0	921.0
	甲板下トン数係		0.58	0.54
	型深さ (ft)		23.2	22.5
	排水量 (ton)		1,979	1,970
ヤードの長さ	Fore Lower Yard (ft)		81	78
	Fore Royal Yard (ft)		35	38
	Main Lower Yard (ft)		81	78
	Main Royal Yard (ft)		37	38

図6 正面線図の比較



面線図を比較し、表4に船型諸係数を比較した。この表もまた線図から排水量等の計算をおこない、排水量が兩造船所の言い分ともに1970 tons (Long ton)であることを基礎に喫水等を設定したもので概略値である。

Cutty Sarkの設計がおこなわれたときの若干の記録によれば、船主 Willis は、少なくとも線図は彼の持船である“The Tweed”を踏襲することを考えていた。その理由は The Tweed はかつてない高速船であると彼が信じていたこと、また彼の友人が重要要素は The Tweed の復元であるべきだと主張していたこと。Litton は漁船の設計に比較的詳しくあったこと。これらの船底は特徴があり耐航性に富んでいたこと。また、1868年、Willis が Linton を連れて乾ドック入りした持船 The Tweed を見に行き討議をしていることが明らかである。

これらを総合すると、船首尾が鋭いのは The Tweed のスタイルであり、中央断面が Thermopylae より太いのは The Tweed の傾向であり、船底がしゃくれているのは漁船の影響といえるかもしれない。Thermopylae 設計のライズ・オブ・フロアが大きく、中央横断面積が小さく、 $C_p$  が比較的大きいのは現代の最小造波抵抗理論の示す方向である。このことが表4によくあらわれている。

図6およびその他の線図からプリズマチック曲線を製作すると図7となる。図7を基礎にして造波抵抗を理論計算で求めて図8に示した。参考のために近代の駆逐艦船型についても同様の計算をしたものを併記した。

表4 船型係数の比較

項目	船名	Thermopylae	Cutty Sark	近代駆逐艦
Lpp (m)		63.05	63.25	88.0
Bmld (m)		10.65	10.65	10.8
dm (m)		6.04	5.55	3.6
Vn (m <sup>3</sup> )	標設排水容積	1887.6	1887.6	1708.9
L/B		5.92	5.93	8.15
B/d		1.76	1.92	3.0
Cb	方形係数	0.465	0.505	0.50
C <sub>M</sub>	中央横断面積係数	0.75	0.799	0.830
C <sub>p</sub>	柱形係数	0.612	0.631	0.602
C <sub>w</sub>	水線面積係数	0.724	0.734	0.786
lcb (%)	浮力中心	+ 0.47	+ 0.77	+ 1.62
C <sub>p</sub> f	後部C <sub>p</sub>	0.613	0.616	0.554
C <sub>p</sub> a	前部C <sub>p</sub>	0.626	0.650	0.650

$$C_b = \nabla / (L B d), C_p = \nabla / A_{\text{水線}} \cdot L, C_w = A_w / L B, C_M = A_{\text{中横}} / B \cdot d$$

表5 貨物重量の比較

項目	船名	Thermopylae	Cutty Sark
排水量(Δ)	MT	2001	2001
貨物重量	MT	1219.2	1117.6
DW.	(LT)	(1200)	(1100)
DW. / Δ × C <sub>b</sub>		1.31	1.11

全般に Thermopylae が Cutty Sark に比較して造波抵抗が低い。フルート数  $F_n$  が 0.2 以下ではほとんど差がないが、0.20 以上ではかなり差がでることがわかる。これが Thermopylae になかなか勝てなかった理由と考えられる。また、Cutty Sark は強い追い風に強かったといわれるが、面積の大きい帆を一杯に張って強引に突っ走

ったものと思われる。後部プリズマチック係数  $C_{pa}$  がやや大きいことは、縦揺れに際して後部の減衰が大きく、船尾が比較的縦揺れしない。そのかわり船尾の波浪衝撃が大きくなる。1872年の Thermopylae とのレースにおいても、8月13日 Fore and Main lower top sails を折損し、14日には船首を強く海中に突っ込み、15日の朝、船尾を大きくたたかれ舵の折損を惹(じゃ)起したのもこれと関連するのではないだろうか。

次に積荷に関する若干の解析を試みよう。表5に比較を示した。貨物重量 1,200 LT (for Thermopylae) と排水量が同一であることを基礎に解析するとあまりにも差がありすぎる。100 LT の貨物重量の差は重量そのものに基づくものではなく、貨物倉の容積によるものではないかと思われる。すなわち

- (1) Thermopylae は比較のスレンダー型であるので前後端の貨物倉容積が大きくなる傾向がある。
- (2) そのことは U. D. Tonnage Coef't が Cutty Sark より大きく、 $G/T$ 、 $U. D. N/T$  すべてが大きいことで裏付けられる。
- (3) 船体構造部材寸法を比較するとそれほど大きな差があるとは思えない。
- (4) お茶を搭載するには重量より容積が重要であり、容積の大きい Thermopylae が Tea Pack を余計積むことができ、結果として 100 LT の差がでたと考えられる。限られた資料の解析で、断定的なことはいえないが、以上概略比較してみた。

### [むすび]

人間の造ったもののうちで最も完成したものの一つに帆船が数えられる。美しい白鳥にも似た姿に見とれたり、壮烈な海の男の戦いの姿にロマンを感じるのも楽しいものである。クリッパーは帆船の中でも特に気難しく、高度の操船技術が必要であったとされている。限られた資料の解析で到底全部を理解できるものではないが、残された資料に近代造船学による解析の光を当てることによって知り得たことを、物語に重ねて、登場人物の思いをあれこれ想像するのも楽しいものである。何よりもこれらの楽しみが練習帆船の設計に直結したり、近代船の検討に役立つのは仕事柄の特権でもあろうか。歴史家では

図7 プリズマチックカーブの比較

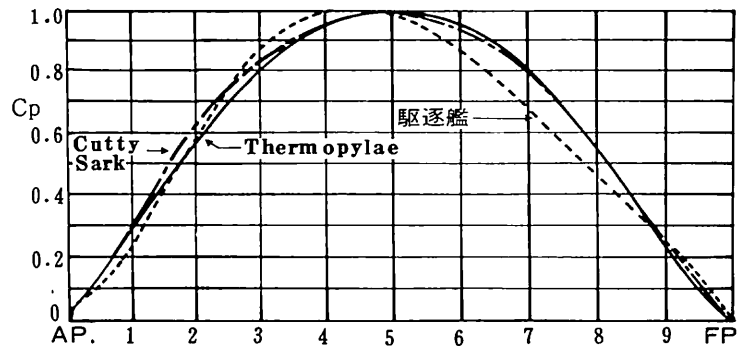
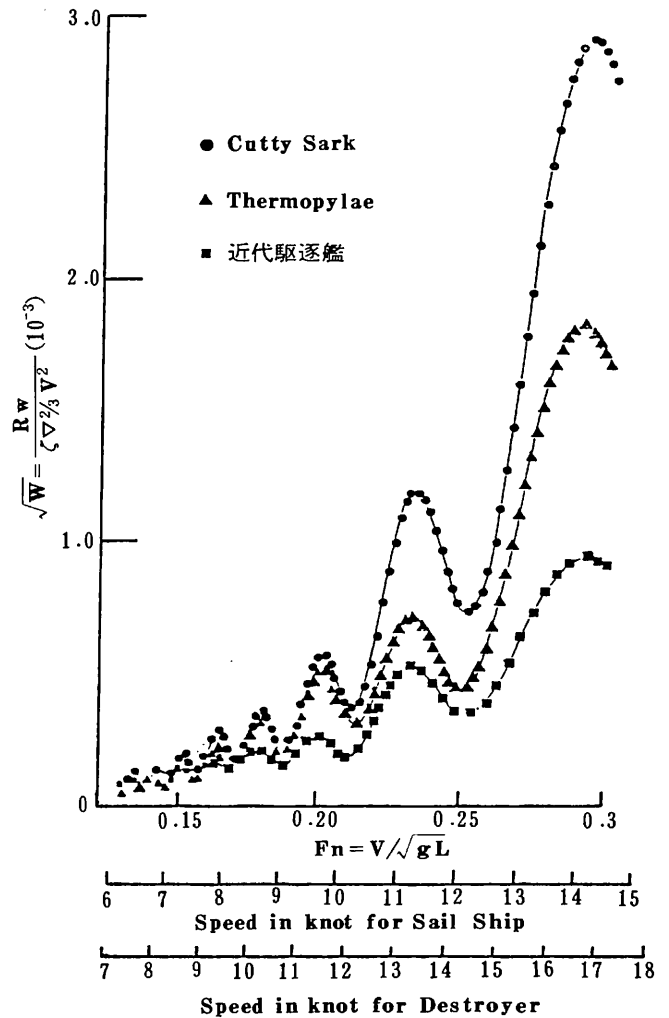


図8 造波抵抗係数の比較



ないので、時代考証の甘さを案じつつむすびとする。  
筆者：たからだ なおのすけ / 住友重機械工業平塚  
研究所長



# GM DETROIT DIESEL

■■■■ THE STANDARD OF THE INDUSTRY

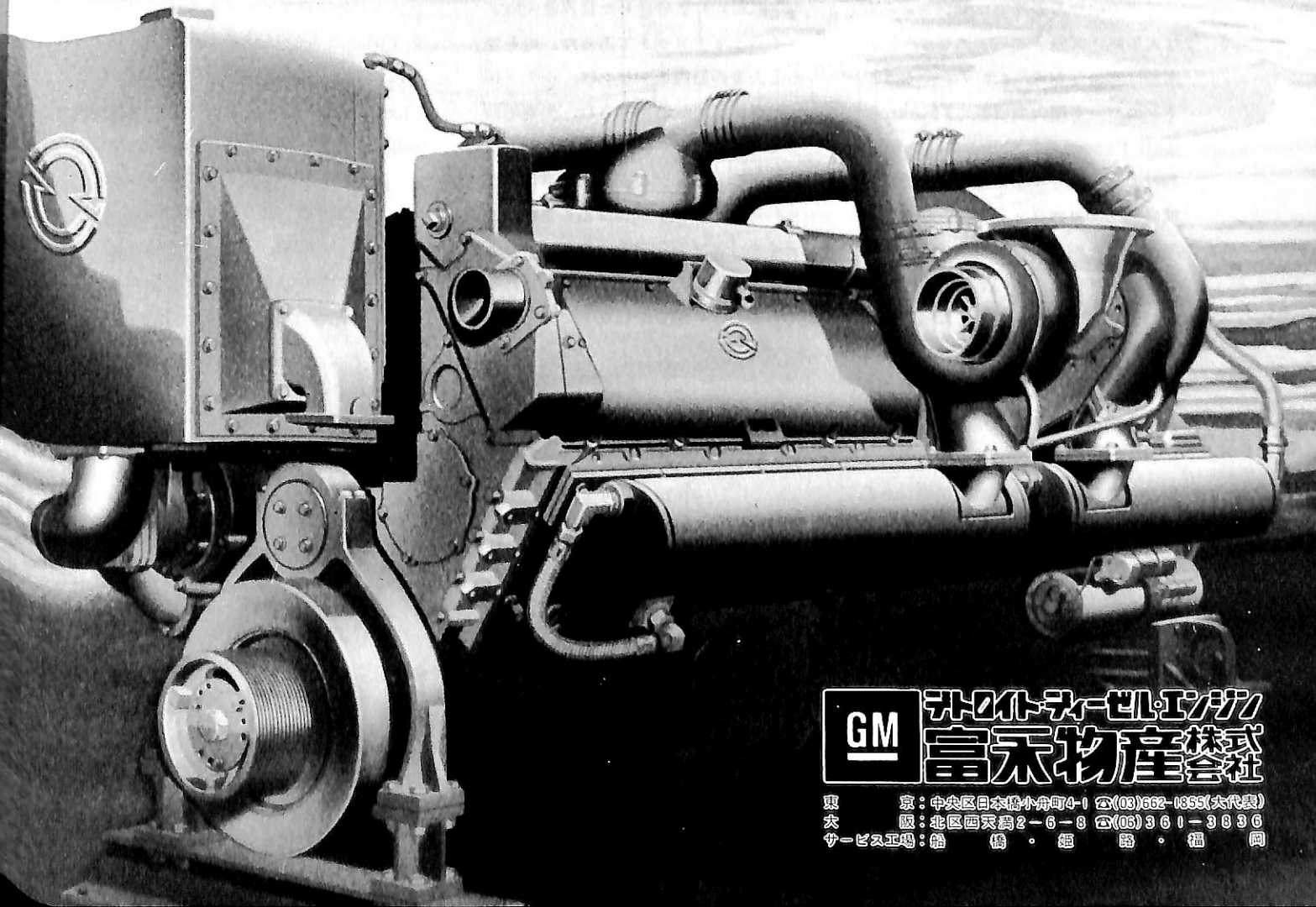


## The Detroit Diesels

Two CYCLE・高速回転の高出力・軽量・コンパクト デザインに更に先進技術の粋を結晶。  
GMデトロイトディーゼルのHigh Performance-High Efficiency エンジン はディーゼル  
メーカーのリーダー、GMのニューテクノロジー、革新的な設計思想を広範囲に導入 ....高性能  
能・省燃費エンジンのニーズに対応したニュースタンダードの誕生です。

## BIG POWER PLUS

- 安定して長時間、高出力運転が出来ます。
- ユニットインジェクター燃料システム、高効率ターボ、エアーシステムなど燃焼効率向上に依る燃費節減の技術が生かされています。
- あらゆる使用条件や環境で余裕をもって使用出来るヘビーデューティ構造設計になっています。
- 耐久性に優れ、取扱いも簡単で保守は容易です。



GM 株式会社 富永物産

東京：中央区日本橋小舟町4-1 ☎(03)662-1855(大代表)  
大阪：北区西天満2-6-8 ☎(03)361-3836  
サービス工場：船 橋 ・ 船 橋 路 ・ 船 橋

●モーストグレースフル・トールパッセンジャーシップ●

# シー・クラウド

文・府川義辰

Photo by Heritage Cruises

カラー頁よりつづく

最近、日本でも生活に余裕ができたのか、有産・有閑階級の間に船旅に関心を寄せる層が増え、また、客船・船旅好きを自称する面々が増えてきているが、この帆走大型客船の存在を知る人は少ない。“帆走客船”——なんとも優雅な、メルヘンの世界へいざなうひびきではないか。そんな船があるなど信じられない方も多かろうかと思うが、現にカリブ海や地中海海域で運航されているのである。

世界で唯一の優雅でロマンティックな大型帆走客船“シー・クラウド”。本船は客船ながら、4本マスト・2,300トンのバーク型大型帆船(4 Masted Tall Passenger Ship)なのである。29枚の大型セールを持ち、その総帆面積は34,000平方フィートにもなる。大海原をセールを満帆に張り、心地良いピッチングとヒールの感触を直接肌に味わいながらの航海をご想像願いたい。まさにメルヘンティックな夢の世界かもしれない。船旅好きを認ずる者なら食指を動かさざるを得ないだろう。汽船の旅も良いが、船の原点である自然の力に委ねた航海の味は、格別なものであるはずだ。思いめぐらすだけでも羨ましい航海である。

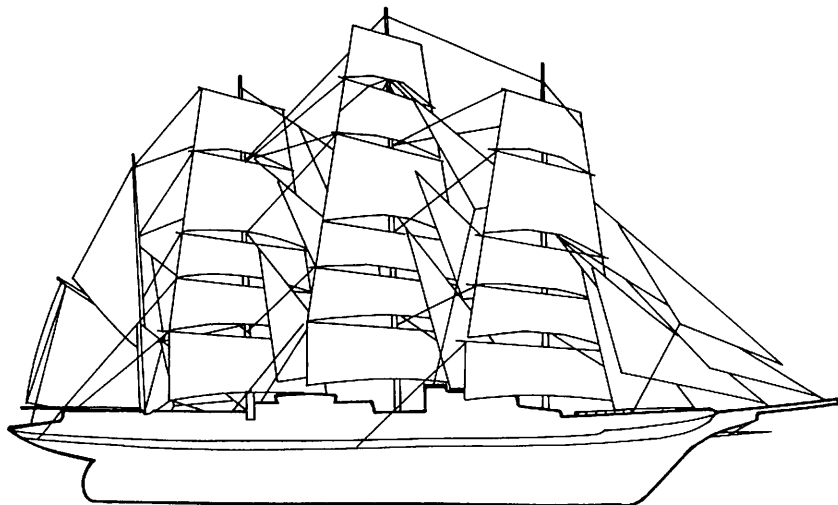
彼女“シー・クラウド”は、ドイツのハンブルグに本拠を置くWindjammer Segeltouristik GmbHの所有で、ニューヨークにあるヘリテージクルーズ社(Heritage Cruise)が運

航にあたっており、地中海とカリブ海海域を主に航海し、セールスにあっている。

彼女は、1931年、ハットン(E. F. Hutton)氏が、氏の結婚記念のプレゼントとして愛妻マージョリー・メリーウェザー(Marjorie Merriweather)のために、当時の金額でU.S.100万ドルを費やし、ドイツのキールで建造したもので、船名を“Hussar”(ハザール：軽騎兵)と命名した世界最大のプライベート・ヨットであった。船主である夫妻の船内キャビンは、ルイ(16世)王朝風の装飾が施され、夫妻用のベッドには天蓋が設けられており、余裕のあるキャビンの壁面には磨きあげられた木製のパネルがはめこまれ、ファイヤー・プレースまである。浴室の内装は、1千カラットの金張りで、磨く必要のない輝きをはなっている豪華

さとのこと。他の客用キャビン、ダイニング・ルーム、通路等もこれらに合わせたクラシカルな内装に統一されている。当時夫妻は、本船を華やかな社交の場に使用し、70名余の乗組員と共に、たった20名余の客人をもてなすホストとして、社交界の花形として名を馳せていた。

妻マージョリー・メリーウェザーは、夫ハットン氏の死後も本船を維持、ワシントンの法律家ジョセフ・デービーズ(Joseph Davies)氏と再婚後、彼女の名前を“シー・クラウド”(Sea Cloud)と改名した。J.デービーズ氏の駐ロシア・米国大使赴任にあたっては、本船を赴任地である当時のロシアの首都ペテルグラード(現在のレニングラード)へ回航、同地のネバ河畔に係留、1936年から1938年の間アンバサダー・シップ(Ambassador Ship)と



して大いに活用した。

その後、第2次世界大戦の勃発により、彼女は米国海軍に1年につきわずかU.S.1ドルで徴用された。徴用解除された後の1950年中頃、船主M. メリーウェザーは、当時のドミニカの独裁者ラッファエル・トルヒーリョ(Rafael Trujillo)氏にU.S.50万ドルで売却、彼女の華やかな運命もここを境に凋落の一途をたどることとなる。

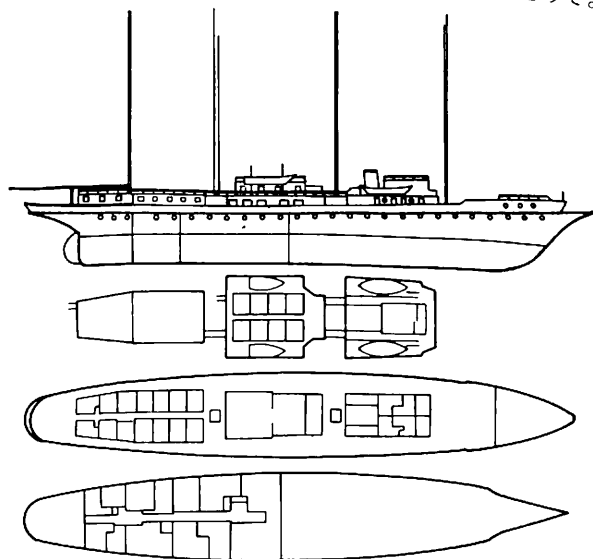
1978年、ドイツ人Capt Hartmut Paschburg は、パナマのコロンに朽ち果てようとしている彼女“シー・クラウド”を発見、母国の仲間に呼びかけ有力な8人の出資者を得て彼女を購入することに成功。1979年、総工費U.S.700万ドルをかけて全面改装を施し、竣工間際の美しさを取り戻した。この改装工事に際して、新たにオリジナル・スイート13室と28室のステート・ルームが設けられ、彼女は70名の船客を収容する能力をもつ帆走客船によみがえり、ドイツ士官と約60名のインターナショナルな乗組員養成による大型帆走客船“シー・クラウド”として、再び優美な姿態を“七つの海”に披露するに至ったわけである。

乗組員が国際色豊かなのも、本船が特異な存在であり、帆船という冒険的要素のある船であるからで、月々わずか200ドル強の給料ながら乗組み志望者が世界各国から集まってくるといわれる。この美しい帆走客船による優雅な船旅がどの程度の費用で、どのように楽しめるか、ほんの一部を紹介しよう。おおよそではあるが、14日間(2週間程度)のクルーズをオーナーズ・スイートで楽しむ場合、約U.S.8,000ドルで、新設されたキャビンで約9,000ドルである。乗組員と船客との対比は

1対1で、汽船客船も足元にも及ばない密度ではあるが、これは本船の特殊性からくるものである。かといって、汽船客船に比べて遜色はなく、それ以上のものがあるといってよい。更に、帆船操帆を直接見る醍醐味は、他種客船では絶対に味わえないものである。その上に、シックなダイニング・ルームにおけるドイツの白ワインやフランスの赤ワイン等を取りそろえたフォーマルなディナー、満帆下の上甲板でビュフェ・スタイルのドイツやコンティネンタル・スタイルのブレイクファ

ストやランチョンが楽しめる。

もちろん、この船も世界最高水準にある客船の1つであるが、この船の特殊性やサービスの良さを付け加えれば、ファイブ・プラス・スター以上の船であるといってよい。この紹介を機に、本船“シー・クラウド”に対する関心をもつ方が増えることかと考えられるので、参考に、これから予定されているクルーズの2, 3を紹介しよう。また、特に照会をという積極的な方は、下記宛にどうぞ。



“シー・クラウド”(Sea Cloud)

主要目ほか

船主	Windjammer Segeltouristik GMBH. Hamburg, Germany
運航	Heritage Cruise, New York, U.S.A.
船名	"Hussar"(ハサール)建造時 "Sea Cloud"(シー・クラウド)
建造	Kiel, Germany 1931年
全面改修	Germany 1979年
トン数	2,323トン
全長	316フィート
幅	49フィート
吃水	16.50フィート
速力	15-17ノット
船客	71名
乗組員	60名
船客用デッキ	3
船籍	Cayman Island
セイル	29枚
総帆面積	34,000平方フィート
マスト高	206フィート(上甲板から)
主機	Four 9-Cylinder Enterprise Diesels
出力	6,000 BHP

'84年1月から3月にかけてのスケジュール  
(1航海 7泊8日)

第1日	St. John's, Antigua
2	St. Barthelemy
3	"
3	Saba
4	At Sea
5	Martinque
6	Iles des Saintes
7	Iles des Saintes
8	St. John's, Antigua

上記予定航海の出発日 1 7, 14, 21, 28  
2 4, 11, 18, 25 3 3, 10, 17

上記1航海のお値段は、U.S.\$4,340-2,170  
である

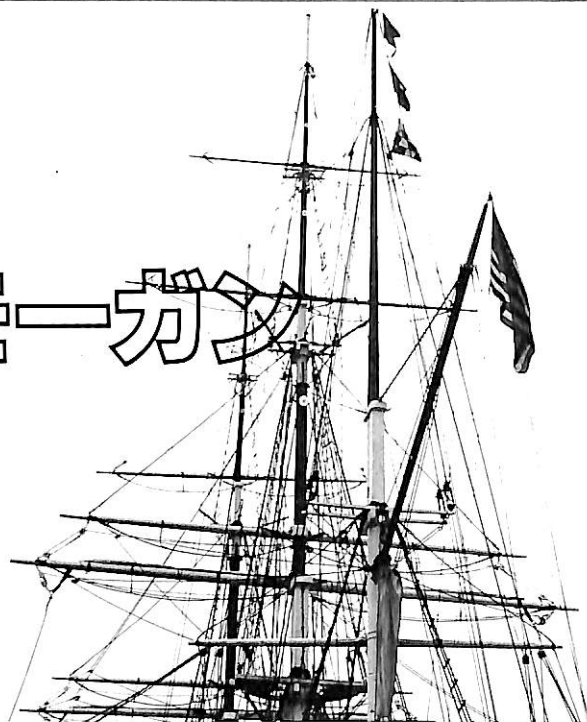
照会先 Heritage Cruises  
51 West,  
51 Street,  
New York, N.Y.  
U. S. A.

●今月の「帆船モデル」

## 帆船捕鯨の記念碑

# チャールズ・W・モーガン

杉浦昭典



### アメリカの捕鯨業

初期のアメリカ移民たちが住み着いたナンタケット島付近には、メキシコ湾流がニューイングランドに最も接近するせいもあって、鯨が群をなして遊泳していた。彼らの目には、海が青い牧場、そして鯨は放し飼いの牛のように見えた。先住民であるインディアンは早くから捕鯨に興味を持っていた。インディアンは、最初、湾内に迷い込んだ鯨を見つけるとロープに結んだモリを鯨の背に打ち込み、海岸に引き寄せて解体し骨だけを取ったという。

インディアンが攻撃したセミ鯨は性質がおとなしく、恐る恐る向かって行ったインディアンたちも回を重ねるにつれて次第に大胆になり、湾内で待ち受けるだけでなく、ついには陸岸を遠く離れた洋上に出て鯨を追い回すようになっていた。移民たちはこれらのインディアンを見習い、彼らの捕鯨法をすぐ身につけた。初めは海岸へ接近する鯨を追っていたが、やがて洋上に進出し、帆船

による本格的な捕鯨をおこなうようになったのである。

ニューファンドランド島近海における沿岸捕鯨は1650年頃に始まり、1668年にはアメリカで最初の捕鯨会社が設立された。1712年、時化に会って流された捕鯨船がたまたまマッコウ鯨を捕獲したことから、セミ鯨に勝るものとして遠洋捕鯨への目が開かれた。1715年におけるナンタケットを中心とする捕鯨船は30トンないし40トンの小型帆船7隻に過ぎなかった。そんな船では、マッコウ鯨数頭分の脂肪層を積み込むだけで精一杯であり、海中で解体した後、陸上で採油するしかなかった。

その不便さがやがて船を大型化させ、同時に鯨油を原料とするローソク工業がアメリカの重要産業となり、ローソクはアメリカにとって主要な輸出品となった。18世紀末までに、ナンタケットを基地とする捕鯨船は、北極海から南洋までの海面を漁場として開拓した。モリ打ちの熟練者はやはりインディアンだった。

ナンタケットに興った捕鯨熱は、ロードアイランド、コネチカット、ロングアイランド、マサチューセッツなど、それぞれ数海里の距離にある各海港へ伝播して行った。1840年代まではナンタケットがこれらの海港をリー

ドしていたが、捕鯨船が大きくなると水深の浅いナンタケットでは不便になったので、その地位は水深が十分にあり鉄道の便もよいニューベッドフォードに移された。

1840年代から50年代にかけてアメリカの捕鯨業は最盛期にあった。メルビルの「白鯨（モビイ・ディック）」もこの時代が舞台になっている。事実、ニューベッドフォードは、その頃、世界最大の捕鯨基地だということができた。鯨油はローソクの原料となり、また灯油として使われた。鯨骨はコルセット、ブラシ、パラソルの骨、馬車のムチなどに加工され、マッコウ鯨から取れるリュウゼンコウ（竜涎香）は特に珍重された。

捕鯨船の行動範囲は広く、普通は大西洋を渡ってアゾレス諸島へ立ち寄り、そこで捕鯨に詳しい乗組員を雇い、アフリカ西岸を南下して喜望峰を東へ、オーストラリアから中部太平洋を経てベーリング海まで北上、再び南下してホーン岬を回るという文字どおりの世界周航だった。1航海に3年間を費したという。アメリカの捕鯨船が日本近海に出没したのもこの時代であり、1854年、ペリーが江戸幕府に開港を迫ったのも捕鯨船に対する補給基地の確保がその主目的のひとつだった。

しかし、南北戦争で南軍が私掠船を使って多数の捕鯨船を捕獲したり、北軍が40隻もの捕鯨船を沈めてチャールストンやサバンナの港湾封鎖をおこなったりしたことで捕鯨船の数が減り、捕鯨熱に水がかけられた。また、1859年にペンシルバニアで石油層が発見されたことも鯨油の価値を下落させ、それ以前のカリフォルニアにおけるゴールド・ラッシュや近代工業の台頭によっても、労多くして報いられることの少ない捕鯨業から労働力が奪われる傾向が徐々に強められていた。

1871年、37隻という多数のアメリカ捕鯨船が北極海で流氷に閉じ込められ、そのまま放棄するほかなかったという大異変があった。1869年から1880年までの間、捕鯨業の中心になっていたサンフランシスコでは、乗組員を失い、見捨てられたまま放置された捕鯨船が増加する一方で、林立するマストはまるで枯木の森を見るようだったという。

アメリカの帆船捕鯨は1898年に至って完全にその終末を迎えた。捕鯨船が汽船に変わり、捕鯨砲が発明されたこともその一因といえよう。しかし、アメリカ式捕鯨衰

退の主原因は乱獲による漁場の荒廃である。アメリカの捕鯨船は日本沿岸にまで進出して太平洋岸の鯨を捕り尽くすだけでなく、1788年には紀州大島湾に入って略奪行為を働き、1823年には勝手に母島の領有を宣言したりした。

近代捕鯨の漁場は南氷洋に移った。捕獲の対象になるのは白ナガス鯨やナガス鯨であり、わが国は近代捕鯨の雄になった。しかし、その決定的な捕鯨法は鯨を激減させ、今では日本捕鯨が世界中から白眼視されるようになってしまった。日本の沿岸捕鯨まで脅かしたかつてのアメリカ捕鯨船の跳梁を思うと全く皮肉なものである。

## アメリカ捕鯨帆船の典型

<チャールズ・W・モーガン> (Charles Waln Morgan) は1841年7月、ニューベッドフォードのヒルマン兄弟造船所で建造、進水した。船名は船主の名を取ったものである。チャールズ・W・モーガンはフィラデルフィア生まれのクエーカー教徒だったが、最初はナンタケットで後にはニューベッドフォードで捕鯨王とうたわれたウィリアム・ロッチの孫娘サラ・ロッドマンと結婚したためニューベッドフォードへやって来た人物で、多数の捕鯨船を持つ船主だった。

<チャールズ・W・モーガン>は船主のチャールズが旅行中だったこともあり、進水まで船名が決まらなかった。チャールズの帰りを待っていたのでは間に合わなくなったため、彼の甥サミュエル・G・モーガンが独断で命名したということである。ただし、同船に対する権利はチャールズが2分の1、サミュエルほか二人が8分の1ずつ、ヒルマン兄弟造船所ともう一人が16分の1ずつの所有者だった。もっとも彼らは全員親戚関係にあったらしい。

当時、アメリカの帆船捕鯨は絶頂期の最中にあっただ。日本海溝が発見された1820年には、既にニューベッドフォードもナンタケットに匹敵する捕鯨基地となっていたが、その年、太平洋まで進出したアメリカ捕鯨船は100隻を超え、その大部分が両海港を根拠地にしていた。1816年から1828年までの間にニューイングランドの捕鯨



船首右舷側部

船によってもたらされた鯨油は646,000バレル、金額にして実に14,000,000ドルに達した。

〈チャールズ・W・モーガン〉の建造費は締めて52,000ドルを計上したが、最初の1航海で56,000ドルを稼ぎ出して船主を喜ばせた。十分採算が取れたということだろうか、1841年9月6日から45年1月1日までの第1次航海が終るとすぐこの船はエドワード・M・ロビンソンに譲られた。第2次航海は45年6月10日から48年12月9日までだったが、ちょうど、この時点におけるニューイングランドの捕鯨船は全部で735隻、そのうちシップ型およびパーク型が678隻、ブリック型が35隻、スクナー型が22隻だった。総計235,000トン、21,075,000ドル相当である。

第1次航海の船長はトーマス・A・ノートンだったが、

2,400バレルの鯨油をもたらしたこの航海について、26歳の二等航海士ジェームズ・C・オズボーンが70冊からなる膨大な航海日誌を残しているのが、当時の捕鯨船の航海や船内生活、捕鯨の様子などが克明に伝えられている。もちろん、第2次航海以後の公私航海日誌も多数保存されているので〈チャールズ・W・モーガン〉の歴史を綴ることもそう難しいことではない。

たとえば、第1次航海では、他の捕鯨船の場合と同様に先ずアゾレス諸島へ向かい、ファイアル島で捕鯨に詳しいポルトガル人を雇った後、北東貿易風に乗って南米へ行くが、ブラジル海溝で鯨を発見できなかったのであきらめてホーン岬へ向かう。ホーン岬沖の荒天に備え、ボートを舷内へ振り込むが、そのままの状態でも1カ月を過ぎさなければならなかった。そして、初めて鯨を仕止めたのはホーン岬通過後2日目のことだった。というようなことが記録されているのである。

〈チャールズ・W・モーガン〉は351トン、1864年からの新しい測度法では313.75トンの木造フル・リグド・シップだった。長さ32.2m、幅8.4m、深さ5.4mだが、この時代の捕鯨船としては大型とみなされた。大型捕鯨船にはホエール・ボートを右舷に1隻、左舷に3隻用意した。左舷のことを捕鯨船ではポートといわず、必ずラーボードと呼ぶ習慣があった。この4隻のほかにも2隻以上のポートが予備として積み込まれていた。

ホエール・ボートは長さが7.6mまたは8mの重ね張り構造になっていた。〈チャールズ・W・モーガン〉の場合、最初は4隻だったが、後に5隻となり、予備の2隻をメインマストとミズンマストの間の可動ビームの上に用意していたという。ホエール・ボートは鯨の追跡中に破損する可能性があり、その場合にはすぐ修理し、また取り換える必要がある。そのため、捕鯨船には必ずボートを造ることのできる大工が乗り組んでいた。

帆装について見るとフォースルとメインスルのはか、各マストにトップスル、トップゲルン、ロイヤルがあり、ヘッドスルとしてフォア・ステースル、フォア・トップマスト・ステースル、ジブ、フライング・ジブの4枚、各マストの間にはトップマスト・ステースルとトップゲルン・ステースル、また少なくとも第1次航海ではフォアマストとメインマストにスペンサーがあった。ミズン

マストにはガフとブームのスパンカーがある。

捕鯨船はさほど速力を必要としなかったが、南北戦争の危険の中で自衛上速く走らなければならなくなったため、戦争が終わってもその名残りとしてスタンスル（補助帆）を備えるようになった。〈チャールズ・W・モーガン〉もロワ、トップマスト、トップゲルンにスタンスルを装備した。1867年6月、第7次航海を終えてニューベッドフォードへ帰った〈チャールズ・W・モーガン〉はそこでバークに改装された。フォアマストとメインマストのシングル・トップスルもダブル・トップスルに改められた。

メインマストのロイヤルは残されたが、フォアマストのロイヤルは取り外されたままになった。鯨を探するためフォアマストに見張り員が立つのが普通であるが、それには航海士とボートの舵手が当たり、それぞれトップゲルンマストヘッドのクロスツリーを足場とし、ロイヤル

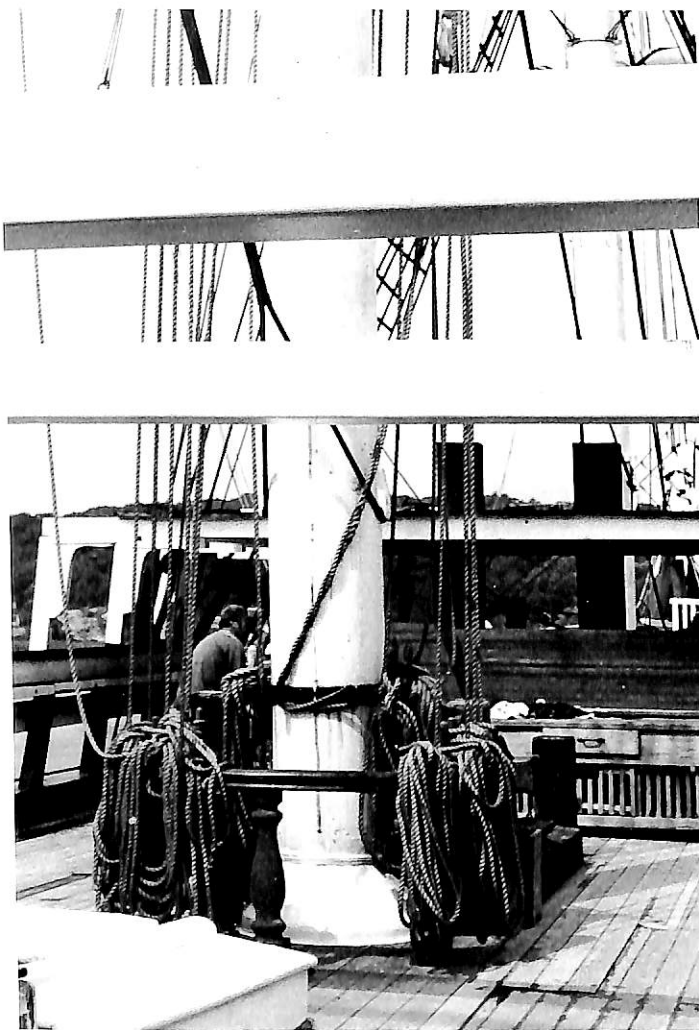
マストに取り付けた鉄製リングに胴を入れて身体を支えた。最初に鯨を発見したものに賞金または煙草などの賞品が与えられるのも捕鯨船の習慣だった。フォアマストにロイヤルのないのはそのためだが、メインマストのロイヤルも取り外して見張り員を立たせることもあった。

## 最も幸運な捕鯨船

〈チャールズ・W・モーガン〉は1841年から1921年に至る80年間に37回の航海をおこなった。その間、一度も海難にあうことなく、毎航海、豊富な収獲を持ち帰った。典型的なアメリカ捕鯨船のパターンを繰り返して、七つの海を駆け巡った。特に最初の30年間で、その収益が50,000ドル以下になったのはたった一度だけだったという稼ぎ頭だった。アメリカ式捕鯨が衰退した時期を含め

船尾





メインマスト下部の甲板

てなお総計1,480,000ドルを超えている。

船主は、モーガン、ロビンソンからハウランド社となり、10年後、クリーブランド社の持ち船として53年、最後はジョン・A・クックの手に移った。船体構造にはきわめて良質の木材が使用され、船底には銅板が張られていたが、代々の船主もその保存整備には十分な注意を払い、少しでも悪い個所があればすぐ修理させるほど大切に扱った。さらに80年間も現役船として活躍できた背景には、37回の航海の中で22回まで、木造船の敵である船食虫を退治するのに最適の北極海や南氷洋まで足を伸ばしたということがある。

代々の船主に恵まれたのと同様に船長もまた歴代有能な人物ばかりだった。中には夫人を同伴する船長もあっ

たが、そんな場合、乗組員はその船を「雌鳥(めんどり)のフリーゲート」と呼んで馬鹿にしたりした。2代目船長のサムソンも新婚早々の花嫁を同伴して乗船したが、それでも3年6カ月に及ぶ航海を果たし、第1次航海に勝る69,394.5ドルというすばらしい収益をあげた。捕鯨船での夫人の生活はおそらく愛情と忍耐力について最もきびしい試練だったことだろう。

最も成功したと見なされるのは第6次航海だった。1859年10月から63年5月までの航海で船長は5代目のジェームズ・A・ハミルトンである。ちょうど南北戦争の最中だった。風下側に陸岸を見るという難しい嵐を切り抜け、南部連合のクルーザーの追跡から逃れて持ち帰った鯨油は1,935バレル、先に他の船に託して送ってあった2,280バレルに加えると4,215バレルになり、戦時の高値と相まってその収益は実に165,405.74ドルという莫大な金額に達した。

船主が何人も替ったように、船長もまた頻繁に交替した。なにしろ1航海に3年間もかかるのだから、1航海か2航海で交替することになるのも無理ではない。第17次から第21次までの航海に連続して乗船したアール船長の場合は、1回の航海期間が短く、全部で6年間である。

第2次と第3次の航海を続けたサムソン船長の場合は2回で8年間もかかっている。1航海で一番長かったのは第12次航海で1881年7月から86年6月までの5年間である。期間は長かったが、このときの収益は26,545ドルに過ぎない。

そして次の第13次航海からはその期間がほとんど1年間になり、最後の第37次航海は約9カ月だった。

<チャールズ・W・モーガン>の母港はいうまでもなくニューベッドフォードだったが、1887年から1906年までの20年間、すなわち第13次航海の終りから第30次航海でニューベッドフォードへ帰るまでの間はサンフランシスコがホーム・ポートになった。それで平均3年5カ月かかった航海が1年ごとになったのもこの時期からである。

<チャールズ・W・モーガン>には1,000人以上の船員が乗り組み、2,500頭以上の鯨を仕止め、驚くばかりの収益をあげたのである。1921年、ニューベッドフォードへ帰った同船はいよいよ帆装を撤去し、その使命を終



ることになった。

そして、その年の暮には、芸術家ハリー・ネイランドとニューベッドフォード捕鯨クラブによる拠金で<チャールズ・W・モーガン>保存計画が進められ、同船を捕鯨クラブ事務所として使用することになった。

その後、捕鯨船映画の撮影に使われたりもしたが、保存上の目的でニューベッドフォードから2海里ほど下ったところにあるサウス・ダートマス島の棧橋に移され、コンクリート製船台上に据えられることになった。ネイランドはニューベッドフォード市当局にアメリカ捕鯨の記念碑として永久保存と公開することの必要性を説いたが認められず、その代わりに、かつての船主の子孫のひとりであるグリーン陸軍大佐の協力により、ニューベッドフォード以外の場所で夢をかなえられることになったのである。

1941年11月、<チャールズ・W・モーガン>はサウス・ダートマスからコネチカット州ミズチック・シーポートまで曳航された。ミズチック・シーポートは、海事史

協会の運営により、練習船<ジョゼフ・コンラッド>

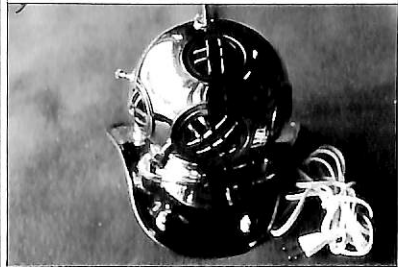
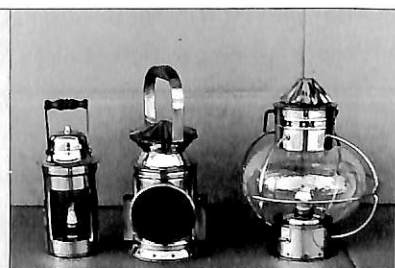
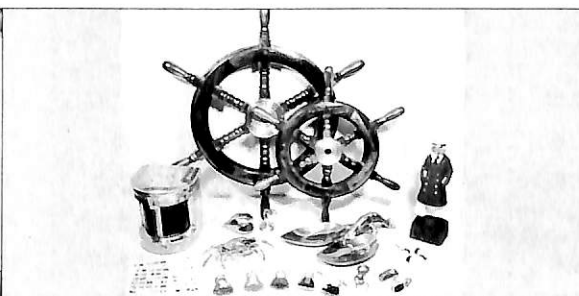
(Joseph Conrad)その他の帆船を保存し、棧橋ばかりでなく、建物や道路にまで昔の面影を再現した、立体的な海事博物館として他に類のない規模の大きさを誇る町である。<チャールズ・W・モーガン>はこの港の女王となるべく迎えられ、現在もなお昔ながらの雄姿をそのままに訪れる人々の目を楽しませている。

<チャールズ・W・モーガン>は現存する捕鯨帆船としては唯一のものである。黒く塗った船体は地味過ぎるように見えるが、それが捕鯨船の特色であり、甲板線より少し下方に張り出した縁板の油で磨かれた輝きがその誇りを表している。帆装もバークに改める以前のフル・リグド・シップに復元された。これほど幸運な船はほかにないかも知れない。

筆者：すぎうら あきのり／神戸商船大学教授

写真提供：内藤秀夫氏

# 海の香り…………… あなたのお部屋にマリンインテリア。



マリンインテリア マリンアクセサリー  
**nakasen**

**中村船具工業株式会社**

本社 〒231 横浜市中区相生町6-104 TEL(045)681 0941  
大阪支店 〒543 大阪市天王寺区清水谷町3-25 TEL(06) 763 3645  
福岡営業所 〒810 福岡市中央区薬院3-7-27 TEL(092)531 4955



## モデルシップ★作品と作者

# 帆船捕鯨 チャールズ・W・モーガン

作者・内藤秀夫氏

内藤秀夫さんは、帆船模型製作のグループであるザ・ロープと横浜帆船模型同好会の会長をしている。

以前の勤務地、八戸に住んでいた頃は、もっぱら机・椅子をはじめ子供のベッドやストーブの枠などの日曜大工を楽しんでいたそうだ。京浜に帰ってからはしばらくして偶然、町で模型船のキットを見つけた。今から10年ぐらい前のことである。瞬間、長年探していたものにやっとめぐり会ったという感動を覚えて、早速そのキットを買いもとめた。これが帆船との出会いであった。この第1船はアエロピコロ社のコンステューションで、キールが反っていたり図面にメイン・ステーが書いてなかったり今から考えるとひどいものであったが、その頃はキットについての知識もなく船のことも何も知らなかったで、部品は全部そろっているものと思っていた。いま思うとおかしいがそれなりに一所懸命に作った。

2隻目に作ったのはミラージュで、木で作るところは大体うまくいったが金属部分が上手につけられず苦労したのをおぼえている。このコーレルの製品は、少しおかしいところもあるが、親切によく出来たキットだと思う。今でもこの船を作る人が多いのは、その形の美しさとともに作りやすさに原因があるのであろう。

その後、地中海を走りまわり海賊船としても使用されたというケベック船に興味をもち、大きな三角帆の船を2隻作った。そのうちアマティ社のケベ

ック船はローズウッド、つげ、ぶな、くみなどの木を上手に組み合わせて作られた小ぶりの船であるが、好きな船の一つである。

この頃になると船の知識も少しずつついて来たし、展覧会の出品作品につける説明文を書くために歴史の本も読まなければならなくなり、おかげで船の歴史的背景の面白さと重要さがわかってきた。

船の作り方にはわからないところが多く、そこをどうやればいいのかを研究・練習するためと、知人への贈り物かねて小型のブリガンティンを3隻作った。その製作中にあるレストランのアメリカ人からチャールズ・モーガンのキットがあるが、誰か作ってくれないかとの話があり、日本にはあまりない船なので自分で作ってみることにした。このキットは船体がソリッドモデルなので、左右対称に作るために形紙をビニール板で作り、これを当てながら削ったが、手間のかかる仕事であった。また、前にほかの人が本体を加工していたのでこれを修正したり、ボートや舵をはじめ多くの部品がアンチモニーで出来ていたが出来が悪かったのでほとんど全部作りかえたりで意外に手間がかかり、約1年半を要してしまった。

これを作っている途中、大阪の展覧会でこの船の写真を見つけ、もらって来たが、大変参考になった。頼まれものなのでできるだけ丁寧に作ったが、この間に読んだメルビルの『白鯨』は

ちょうど同時代なので参考になることが多かった。たとえば、ホエル・ボートのキールが船体からあまり出ていないのはボートが鯨の上に乗らあげたとき転覆しないためであったり、ボートで鯨を射止めたとき銛の綱が猛烈な勢いで走るため漁夫の足を切断したり、時には人命までも奪うすさまじさで、その綱の片付けかたは上手にしないと事故のもとになるとか、その他悪臭が激しかったとか面白い話よりすさまじい話が多かった。

この船の本体は丸太を切って作ったといわれるほど悪かったらしいが、模型を作ってみると上甲板の上に炉があったり、大きなボートが7隻も乗っている台があったりしてなかなか面白い船であった。機会があったらもう少し大きくしてもう一度作ってみたいと思っている。

ザ・ロープの会が出来てからもう9年目に入り、今年1月にまた例年のとおり展覧会を計画している。9人で始めた会も今は60人を超す盛況になった。30才台から70才近い人まで年齢・性別・職業・社会的地位を超えた会員どうしの集まりは大変愉快で、お互いに作り方のノウハウを話し合い知識を交換する様子は外から見ても楽しいものである。そして仲間どうしに共通なことは第一に船を作ることの好きな連中で根気がいいことであろう。よく器用だといわれるが、これは特に無器用でなければ根気よく作れば完成するものである。気が短い人には向かないように思われがちだが、会員の中にも相当気の短い人もいたのであまり関係がないようだ。

# 欧州の大型旅客カーフェリーの現状

その2

池田 貞穂



## 欧州のカーフェリーの就航状況

欧州のカーフェリーの就航状況を地域別にご紹介しよう。

### 《北欧航路》

北欧航路は、バルト海航路と北海航路とに大別される。バルト海沿岸にはスウェーデン、フィンランド、デンマーク、西独等の西側諸国が位置し、その間をたくさんの旅客カーフェリーと貨物フェリーが就航している。また、イギリスとノルウェー、スウェーデン、デンマークを結ぶ北海航路も重要な輸送機関としての役割（ただし冬期はかなり減便する）をになっている。

バルト海航路の中で最も長距離航路は、西独のトラフェミュンデ港（リュベック港の外港）とフィンランドのヘルシンキ港を結ぶもので、有名な「フィンジェット」（24,065総トン）が就航している。同船は、周知の通り航海速度30ノットを誇る超高速フェリーで、その名前からもわかるように航空

機用転用のガスタービン機関（75,000馬力）を搭載し、1977年に世界最大最速のフェリーとしてはなばなく登場した。従来、西独からフィンランドまで2泊3日の船旅を必要としていたのが、1泊2日に短縮されたのと、同船を運航するフィンラインズの大きな宣伝によって、同船就航翌年の乗客数

は前年度の2倍以上という快挙をとげた。しかし就航以来の燃料油の高騰は高燃費船である同船にとっては非常な重荷となり、一昨年に補助ディーゼル機関を搭載し、旅客の少ない冬期は同機関による減速運航を実施している。

スウェーデンのストックホルムとヘルシンキおよびツルク（フィンランド）

ST ANSELM（イギリス・ドーバー～カレー）



を結ぶ航路はバルト海のメインルートと呼ぶにふさわしく、大型フェリーがひしめいている。運航するのは、フィンランドとスウェーデンの船会社の共同運航会社シルヤラインとフィンランドの3船会社から成るバイキングライン。

シルヤラインは、先に紹介した世界最大のカーフェリー“フィンランディア”クラス2隻と、12,000総トン級の“シルヤ・スター”クラス2隻の計4隻を就航させている。一方、バイキングラインは、1970年後半から船隊の大型化に着手し、フィンランドと西独の造船所で1万～1万5千総トンクラスのフェリー5隻を連続建造して同航路に投入した。内装等はシルヤラインの船に比べて若干劣るようだが、シルヤラインより安い船賃を設定して善戦している。

新興のフェリー会社で、現在急速に勢力を伸ばしつつあるフェリーオペレーターにスウェーデンのステナラインがある。同社は、ヨーテボリとデンマーク間のフェリーを運航すると同時にフェリーブローカーとして勢力を伸ば

#### HERALD OF FREE ENTERPRISE (ドーバー～カレー)



KONINGIN JULIANA (オランダ・フック オブ ホランド～ハリッジ)

した。最近になって、同じスウェーデンのセッサンラインを合併するなどして話題をまいている。現在は、西独のキールとヨーテボリ間に先に紹介した大型フェリー“クロンプリンセッサン・ビクトリア”等を就航させ、ヨーテボリ～フレデリクスハーフェン(デンマーク)間にフランスで建造した16,000総トンクラスの“ステナ・ダニカ”“ステナ・ユランディカ”、オスロ～ヨー

テボリ間に1万総トン級の“ステナ・サガ”を就航させている。現在同社はポーランドの造船所に2万総トン級の大型フェリー4隻を発注しており、イギリス～スウェーデン間のフェリー経営に乗り出したい意向のようである。

西独・スウェーデン合併のT.T. サガラインは、12,600総トンのフェリー“ニルス・ホルゲルソン”と“ペーター・パン”をトラフェミュンデ～トレレボルグ(スウェーデン)間に就航させている。

デンマーク国内の短距離航路に就航する大型フェリーとしては、デンマーク国鉄の12,000総トン級の“ドロニング・イングリッド”級3隻が目される。同船は乗用車200台のほか列車40両も搭載できる大型連絡船で大ベルト海峡を約50分で横断する航路に就航している。筆者の乗船した経験によれば、公室は豪華ではないが、実にゆったりと広々と造られており、日本の国鉄の連絡船とは雲泥の差である。客車も旅客を乗せたまま船内に入り、航海中は船のレストラン等の公室を利用できるように配慮されている。



TIGER (ドーバー～ブローニュ)

この他、西独～デンマーク間、スウェーデン本土～ゴットランド間等に大型のフェリーが就航しているが、紙面の関係で割愛させていただく。

北海航路は、デンマークの大手フェリー運航会社DFDSの独断場の感がある。同社のフラッグシップである「ダナ・アングリヤ」(14,399総トン)は、イギリスのハーウィッチとデンマークのエスピエルク間に、僚船「ダナ・レ

ジナ」と共に就航している。またニューカースル～エスピエルク間、コペンハーゲン～オスロ間、デンマーク本土～グリーンランド間等にも航路網を張りめぐらしているほか、最近スウェーデンのトーア・ライン、ノルウェーのフレッドオルセンライン、ベルゲンラインのフェリー部門をその翼下におさめ、イギリス～スウェーデンおよびイギリス～ノルウェー航路をもほぼ掌握

する形となった。このほか、同社は昨年からカリブ海クルーズにも進出して話題をまいている。

#### 《イギリス海峡航路》

ヨーロッパ大陸とイギリスを結ぶ航路は、カーフェリー発祥の地と言われるほど古くからカーフェリーが就航しており、現在は大型化が進み7,000総トン～10,000総トンが標準的な大きさとなっている。

最も大型のフェリーは、オラウ・ラインの「オラウ・ホランドィア」(14,990総トン)と「オラウ・ブリタニア」(14,900総トン)の姉妹で、イギリスのシャーネスとオランダのフリシンゲン間を約8時間半で結ぶ。

イギリスとヨーロッパ大陸が最も接近したドーバー海峡には、イギリス国鉄・フランス国鉄・オランダ国鉄・ベルギー国鉄から成るシーリンクがたくさんのフェリーを運航している。ただし、これらの船は列車は運ばず、旅客と自動車のみを輸送している。同航路も、この数年間でほぼ7～8千総トンの新鋭船に代替され近代化された。代

TASSILI (マルセイユ～オーラン)



表的な船に“ケレン”(ブルースターライン運航・8,987総トン, 英国防省所有)がある。この官営のシーリンクに対航する民間フェリー運航会社としてタウンゼント・フェリーとP&Oフェリーズがある。前者がドーバー(イギリス)～カレー(フランス)間に運航する8,000総トンクラスの“スピリット・オブ・フリー・エンタープライズ”級の3隻のフェリーは、航海速力23ノットで、ドーバー海峡のブルーリボン船として知られている。同社は、ほかにもイギリス海峡横断航路のフェリー運航をしており、運航フェリーは全部で9隻にのぼる。後者のP&Oフェリーズは、日本でも有名なP&O社の子会社であり、ルアーブル(フランス)～サウサンプトン(イギリス)、ドーバー～ブローニュ間に計5隻の中型フェリー(4,000～6,000総トン)を就航させている。

このほか、フランス～アイルランド、イギリス～アイルランド間等にもたくさんのフェリーが就航している。

#### 《地中海西部》

地中海西部に就航するフェリーは、ヨーロッパ大陸とアフリカを結ぶ航路と、地中海に浮ぶ島々と大陸とを結ぶ

#### HABIB (チュニス～ジェノア)



CYRNOS (マルセイユ～アルジェリア)

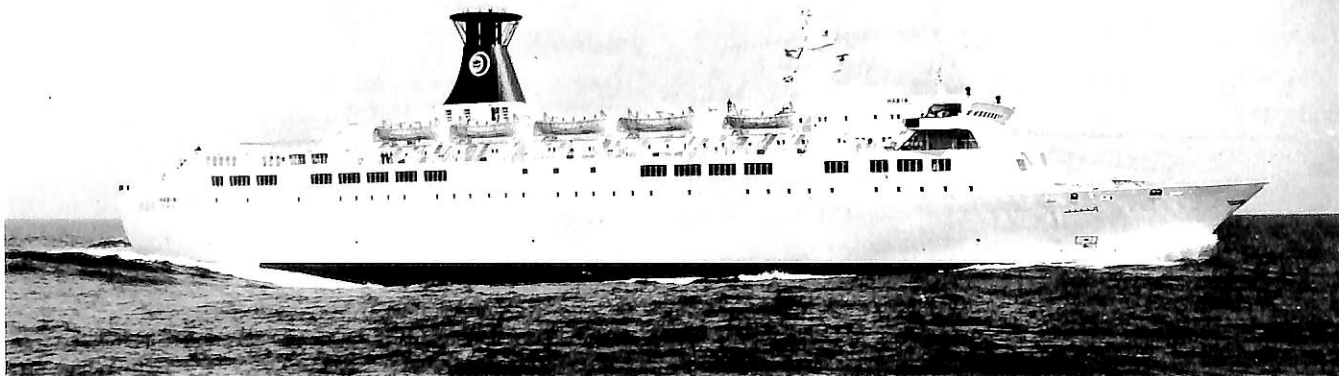
離島航路に分けられる。

スペイン南部とアフリカ北部のモロッコを結ぶ航路は航路が短いこともあって比較的小型の船が就航している。

フランスとアルジェリア、チュニジア間の経済交流は大きく、たくさん的大型フェリーが就航している。特に、アルジェリアは、10年ほど前から、自国カーフェリー船隊の拡充に積極的で日本から中古の大型フェリー(日本カーフェリーとセントラルフェリーの各

船)を購入してアルジェ～マルセイユ間に投入した。特に、“タシリ”(元セントラルフェリーの“第1セントラル”)と“エル・ダジャツァイヤー”(元“第3セントラル”)は大規模な改造がおこなわれ、1万総トンをこえるフェリーに生まれ変わっている。

こうしたアルジェリアのフェリー船隊の拡充に対し、フランスのSNCM社も船隊の近代化に着手し、1976年より“ナポレオン”(14,918総トン)を第





### CLODIA (ジェノア～シシリー島)

1船とする5隻の大型フェリーを建造し、そのうち数隻をこの地中海横断航路に投入している。この5隻は、いずれも1万総トンをこえる前述の第3世代のフェリーであり、フランス国内の造船所で建造された。

また、チュニジアもおそまきながら、自国船隊の育成に乗り出し11,179総トンの新造フェリー「ハビブ」を地中海横断航路に登場させた。同船は、フランス航路だけでなく、イタリア航路にも就航している。

イタリアのティレニアラインも船隊近代化に乗り出し、従来就航していた4,000～6,000総トンのフェリーの代替として、10,500総トン級の大型フェリー6隻を連続建造した。これらの船は、イタリア～チュニジア間の地中海横断航路および、イタリア本土とシシリー島やサルジニア島を結ぶ航路の主力船として活躍している。

スペイン最大のフェリー運航会社トランスメディタリア社は、スペイン本土とマジョルカ島やカナリー諸島を結ぶ離島航路にたくさんのカーフェリー

ー客船を就航させている。これらの航路は、在来の客船航路であったため就航船も旅客主体のカーフェリーが多く、内装も凝った船が多い。9,000総トン級の「J.J.シスター」クラスが同社の主力船である。

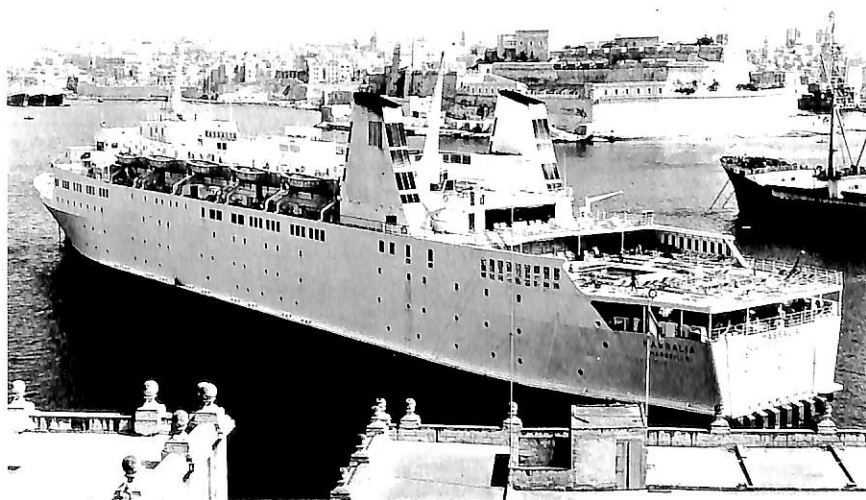
フランス唯一のクルーズ客船運航会社として知られるパケット社は、フランス起点で中東まで足を延ばす航路を

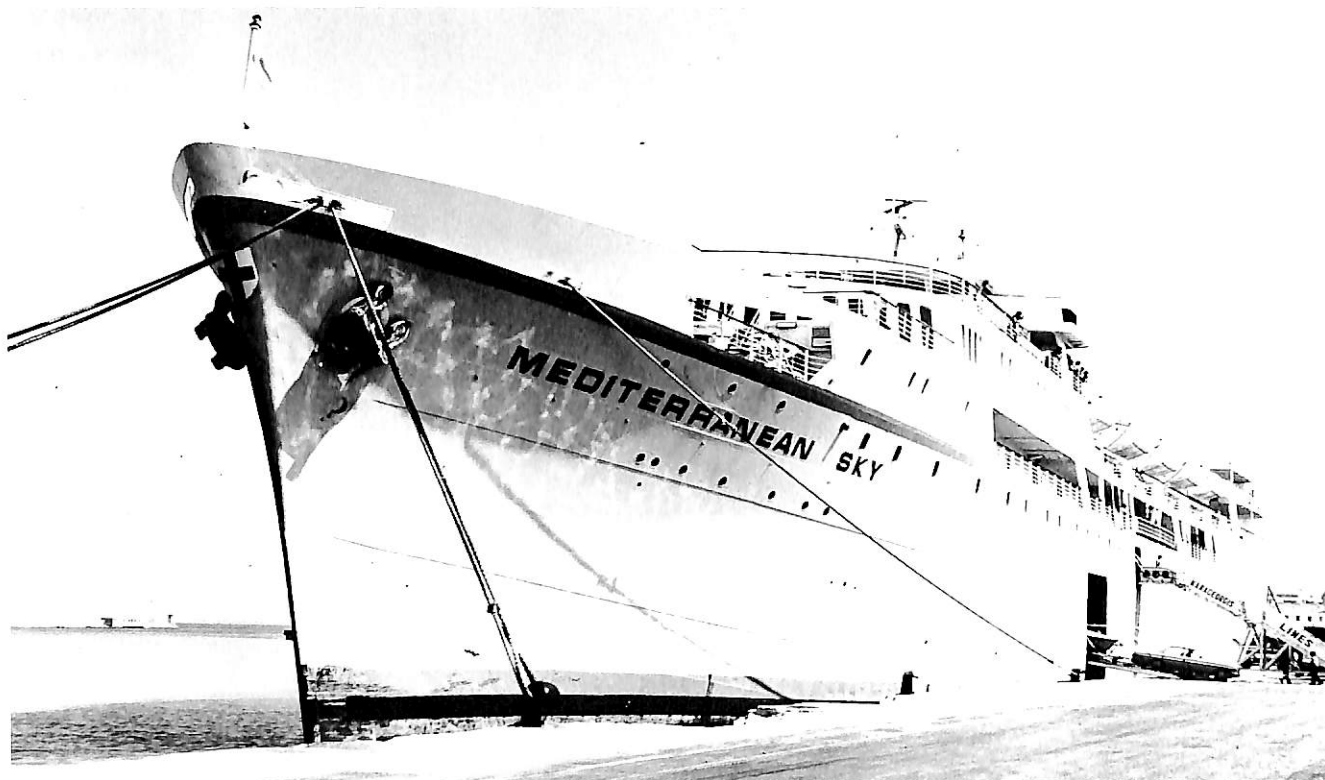
「アジュール」(11,609総トン)と、「マッサリア」(10,513総トン)の2隻のカーフェリーで実施しているが、これらは、定期カーフェリールートというよりは、定期クルーズ客船とみなしたほうがよさそうである。

### 〈地中海東部〉

地中海東部のカーフェリールートは

### MASSALIA (Photo by P. E. Johnen)





MEDITERRANEAN SKY (アンコナ～パトラス)

イタリアとギリシャおよびユーゴスラビアを結ぶアドリア海航路と、ギリシャのピレウスからエーゲ海諸島を結ぶ離島航路とに大別できる。

アドリア海航路は、北欧航路と共に大小さまざまなフェリーを見ることができる航路であり、主要な船会社としては、イタリアのアドリアティカ・ライン、ギリシャのミノアン・ラインズ（元名門カーフェリーの“フェリーあつた”を“エル・グレコ”と改名して就航させている）、カラヨルギス・ラインズ（イギリスのエラーマンラインの貨客船2隻を購入して大改造し、15,000総トン級のカーフェリーに生まれかわらせ、同航路に投入している）等があげられる。

エーゲ海の離島航路にはおどろくほどたくさんの中・小型カーフェリーが就航しており、日本の瀬戸内海をおもわせる。しかも、そのほとんどが、欧

KYDON (ピレウス～クレタ)



州の各国から購入した中古カーフェリーである点が注目される。これらの中で、大型船が就航しているのはクレタ島航路で、タンカー改造の異色のフェリー“キドン”や元セントラルフェリーの“カンディア”“レシムノン”等が見られる。

以上、欧州のカーフェリーの現状について簡単に紹介させていただいた。読者諸氏のご参考になれば幸甚である。

なお、本小論作成にあたっては竹田太樹氏に大変お世話になった。心から感謝する次第である。また12月号および本号に掲載したフェリーの写真は、各船会社、竹田太樹氏および筆者によるものである。

筆者：いけだ よしほ／大阪府立大学  
船舶工学科、現在ベルリン工科大学船舶海洋工学科に滞在中)

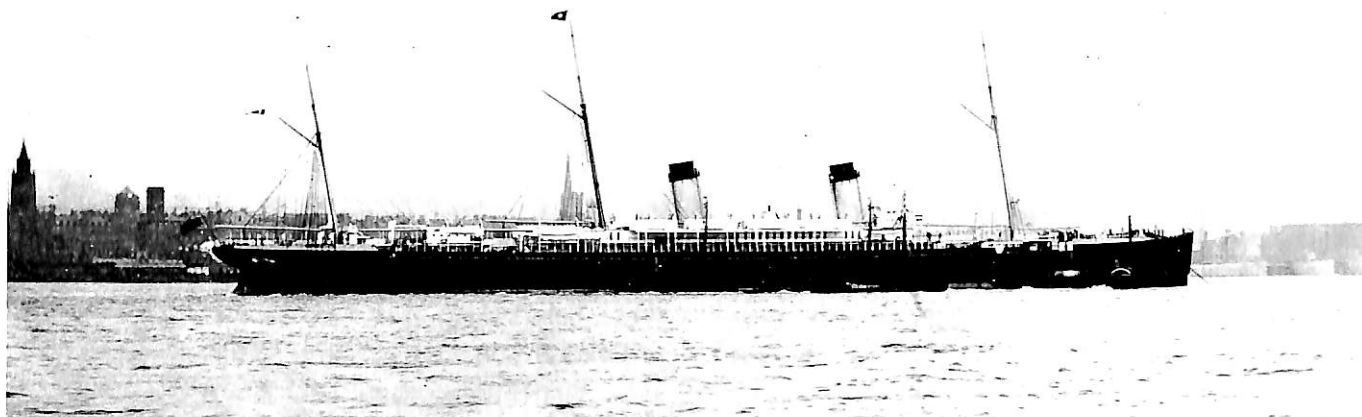


# 写真でみる 商船の系譜(2)

Genealogy of Merchant Ships

野間 恒 Hisashi Noma

## ● テュートニック TEUTONIC (1889～1921)



### ホワイト・スターラインの商船(2)

9,984総トン。長さ177メートル、幅18メートル。主機3連成レシプロ、2軸。速力19ノット。船客定員：1等300名、2等190名、3等1,000名。非常時には仮装巡洋艦としての役目を果たすべく計画された高速客船。海軍省からの運航補助と建造監督をうけて造られたので、ハーランド・アンド・ウルフ造船所としても、思うがままにその技術を駆使して造りあげた素晴らしい商船が本船と姉妹船マジェスティック Majestic Titanic である。(ちなみに本船のデザイナーは、後年オリンピック Olympic やタイタニック Titanic を手懸けたA.H. カーリル脚であった)

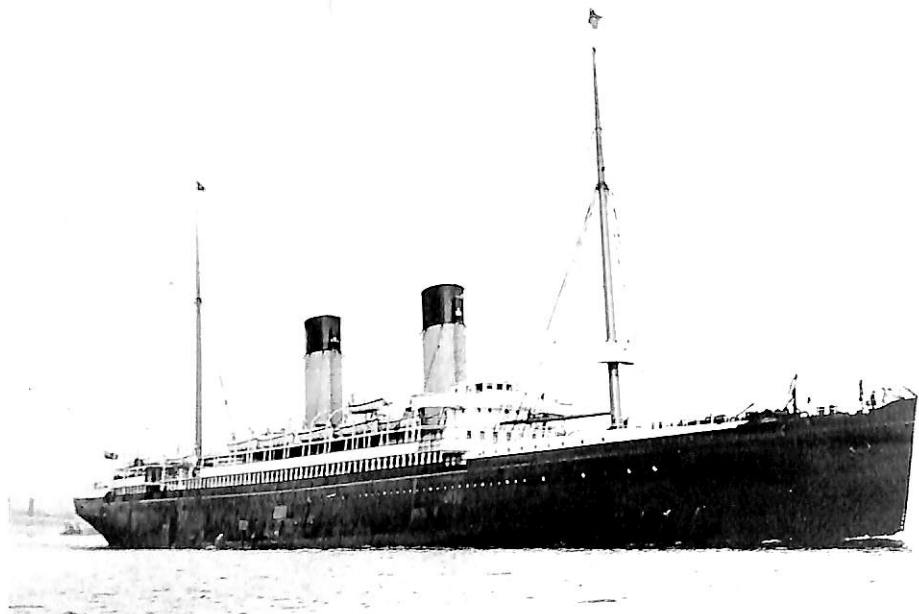
このような目的を有していたから、本船の構造は各所で独特なものがあつた。たとえば、ふたつの機関室は完全に独立しており、相互の間は高い隔壁で遮断されていたり、プロペラ(双暗車)の位置がずれていたこと(左舷のプロペラは右舷のものよりも20メートルも前に寄っていた)などはその例である。

このようにして精魂こめて造られた芸術品のような船であるから、本船が完成直後にスピットヘッド沖観艦式に仮装巡洋艦

として参列したときには、並み居る観衆は本船の類いまれな美しい外観(incredibly splendid profileと表現されている)に魅了されたと伝えられている。すなわち、L/B9.8というスリムなボディーに程よい間隔で佇立(ちよりつ)した双煙突、やや長いミズン・マストを中心に林立して放射状の美しさを保つ3本マスト——といった均整美に、その場の観衆は息を呑んだとのことである。

本船の魅力が決してうわべだけのもので無かつたことは、本船が商業航路に就いてからの活躍ぶりからも良く読みとれる。1900年8月、リバプール～ニューヨーク間を平均速力20.35ノットで航海して、それまでの横断記録を更新した。それ以後はライバルのインマン・ライナーとの間で熾烈(しれつ)な早着競争が展開された。なかでも1890年8月、本船とインマンのフラッグシップであるシティ・オブ・ニューヨーク City of New York との間で繰りひろげられた早着競争は、後年まで語り草になっているほどである。1914年9月からは第10巡洋艦隊麾下(きか)に入り、英本国～エジプト間を往復した。1921年に解体されて32年の生涯を閉じた。

● マジェスティック  
MAJESTIC  
(1890 ~ 1914)

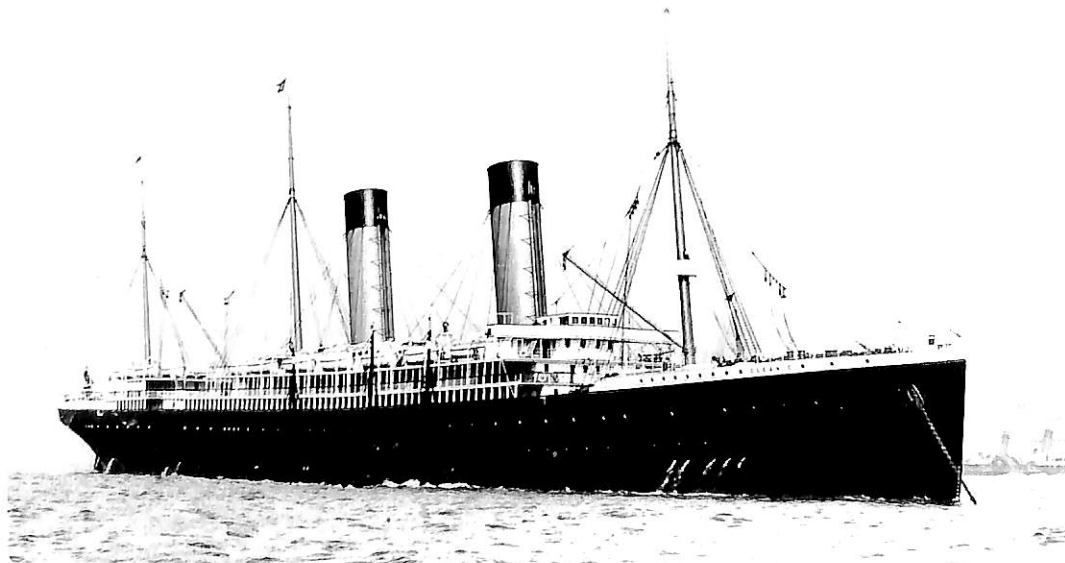


9,965 総トン。その他要目はテュートニックに同じ。1902 ~ 3 年の大改装で、在来のみズン・マストとメイン・マストが撤去され、かわりに新しくメイン・マストが装着された。この結果、ライバルのインマン・ライナーに比べ、近代的な船容になった。本船とテュートニックがインマン・ライナーと激しく競争したことは有名であるが、この時期（1889 ~ 91）のホワイト・スター・ラインの人気上昇は物凄く、輸送船客数ではキュー

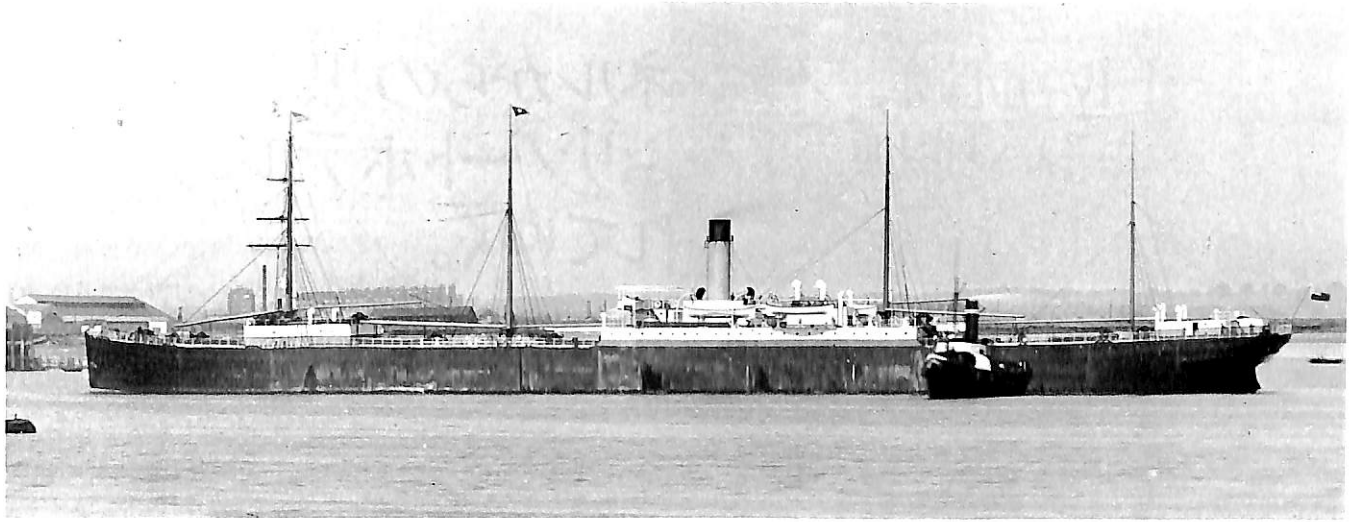
ナード・ラインをも凌駕（りょうが）して、イギリス第一の船会社といえるものであった。

1911 年、巨船オリンピック Olympic（45,234 総トン）のデビューに伴い係船されたが、1912 年のタイタニック Titanic の遭難により再びもとの航路に就航した。1914 年売却、解体された。（写真は 1903 年改装後のもの）

● オセアニック  
OCEANIC  
(1899 ~ 1914)



## ● デルフィック DELPHIC (1897～1917)



8,273 総トン。長さ145メートル、幅17メートル。主機3連成レシプロ、2軸。速力12ノット。船客定員：1等21名。ホワイト・スター・ラインは高速客船と並行して、5,000～8,000総トン・クラスの中速貨客船をリバプール～ニューヨーク間に就航させ、家畜輸送をおこなっていた。本船は、船型的にはその流れをくむものであるが、就航2カ月後、ロンドン～ニュージーランド航路に転じている。1899年ボーア戦争では僚船と

もに兵員輸送船となった。(ちなみに、ボーア戦争の際、ホワイト・スター・ラインは、4隻の徴用船を含む10隻：10万総トンの社船を提供して兵員資材輸送の任にあたらせ、兵員17,000名、牛馬4,000頭を運んでいる) 第1次大戦中の1917年8月アイルランド南岸沖で雷を受け沈没した。

17,274 総トン。長さ215メートル、幅21メートル。主機3連成レシプロ 28,000馬力、二軸。速力19ノット。船客定員：1等410名、2等300名、3等1,000名。

1890年代に入ると、北大西洋航路には北ドイツ・ロイド社のカイザー・ビルヘルム・デア・グローセ Kaiser Wilhelm Der Grosse (14,349 総トン、1897年建造)や、キューナード・ラインのカンパニアCampania (12,950 総トン、1893年建造)クラスの登場により船質改善がなされ、ホワイト・スター・ラインの成績が低下した。この劣勢を挽回すべく計画されたのがオセアニック(2世)とオリンピックOlympicの姉妹船である。(オリンピックのほうは、創業者イスメイ社長の病状悪化のため計画中止となった) 外観は一見してテウトニックTeutonicの拡大型と思えるものであったが、巨大な2本煙突によりたくましく、かつエレガントなスタイルは江湖の注目を集めた。L/B=10という極端に細長い船体の本船は、ライバル同様に

高速性をも売りものにしようとしたが、高速航行時の振動が激しかったので、航海速力を19ノットにおさえざるを得なかった。しかし、本船のサイズは在来船を大きく上回り、当時世界最大の商船であった。殊に船内設備の面では豪華さと充実性のレベルが抜きんでており、その頃の識者をして「19世紀造船技術の極致」と言わせたほどであった。1899年リバプール起点、さらに1907年からはサウサンプトンにターミナルを移してニューヨーク線に就航した。第1次大戦勃発後の1914年8月、仮装巡洋艦に改装され第10巡洋戦隊に配属された。しかし同年9月、スコットランド北方水域を霧の中でパトロール中、シェトランド諸島沖で座礁全損となった。これは本船乗り組みの海軍指揮官の無理な指示によるものであったことが、事故後に開かれた軍法会議で明らかになり、以後の仮装巡洋艦では、船長以下の本船側乗組員の権限と責任が強くなったといわれている。

筆者：のま ひさし/World Ship Society 会員

# 白い航跡，ファンネルからの黒く ゆるい排煙。浮かぶりボートホテルの 一日は静かに暮れてゆく。

●  
茂川敏夫

## Departureに見られる時代的変遷

ぼん・じゃん ぼん・じゃん じゃん じゃん……。

最初は遠いデッキのかなたからうつろに聞えてくるように思われるが、ふいに身近かの公室の扉が開いて耳をつんざくようにせまってくる、あの唐金製の銅鑼(どら)の音はどこに消えてしまったのだろうか？

過日、「船の科学館」のI氏からその起源などを尋ねられて調べているうちに、逆にいつ頃から、船旅の世界で使われなくなってしまったのだろうか、と気がかり、いろいろ問い合わせてもみたがはっきりした中止時期が



こうした五色のテープを埠頭に向けて投げってくる元気の良い船客は、高令者の多いロングクルーズの豪華船になればなるほど少なくなってくる。出港時の楽しいセレモニーなのだが……。

わからなかった。

結局、私の推測では、1970年代の、客船界もオイルショックをもろにかぶって定期航路がつぎつぎと廃止になり、わずかに生き残った客船もきびしい人員削減や、サービス体制の見直しをせまられ、つぎつぎとそれまでのやりかたを改めて行った時期、たとえば、メニューの種類も以前より少なくなり、セルフ・サービスがふえるという状態の頃に、この出航時に銅鑼をバチで打ち鳴らしながら船内各通廊を回るという慣習も要員も削られてしまったのであろう。

そればかりか、岸壁を離れる際に、耳を聳(ろう)するばかりに鳴り響く汽笛ですら、昨今は滅多に聞かれなくなってきている。そしてそれとともに、ヒューイッ、ヒュッ、と独特の高音で港の音のハーモニーを聞かせてくれた汽艇のホイッスルも、もう聞くことができなくなってしまった。センチメンタルな懐古派としては、港や船の情緒が消えてゆくと嘆き悲しむことになるが、時代の流れには抗せないと言われればそれまでである。

クルーズ客船が客船の世界の主流となった今日では、港での別れは「永遠の別れ」というわけではない。1週間か十数日間の観光地巡航の後には華やかな思い出を一杯ののせて再び元の港に戻ってくる。賑やかさに始まり賑やかさの中に終幕するクルーズ客船の演出としては、音楽テープのボリュームをいっぱい上げて流すワルツやマーチのほうが、遊歩甲板や端艇甲板にたたずむ船客

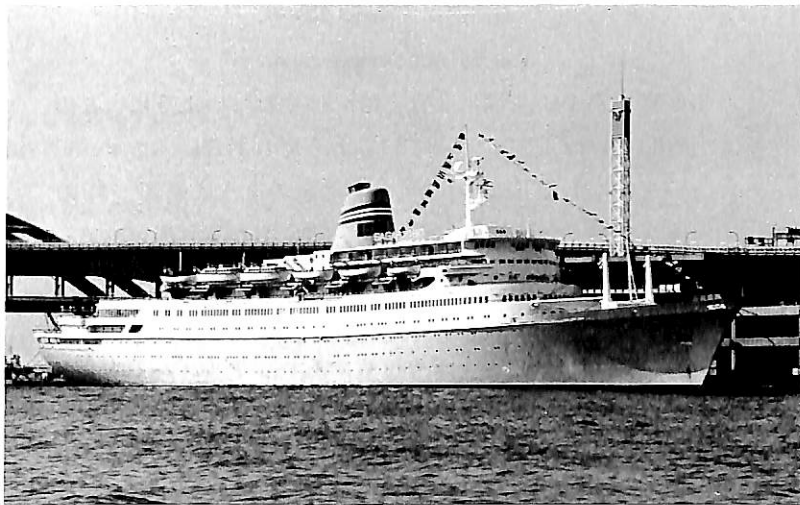
たちの旅への喜びをいっそうかきたてるのかもしれない。  
(たとえば、船主R.V.Lと造船所ワルチーラの提供で作られたロイヤル・ヴァイキング・スター・ワルツはそのような目的の曲の一例である)

それにしても、いつ岸壁を離れたのかわからない最近の客船の出航風景 — 私はこう言いたいのだが、こうなった理由のひとつは、昔のように汽笛と銅鑼と五色のテープ、見送り人の別れの喚声が感動的なシーンとして盛り上がるためには、今の船は、構造的にも、また船内のプログラムの上でもいささかドライに処理されているように感じられることである。

構造的にというのは、最近の客船では露出甲板がポート・デッキ1層に限られ、あとは後部のプールサイドのデッキか、あるいは前部の船橋下に狭いスペースで展望エリアが設けられている程度で、往年のO.S.Kの客船隊(たとえば、和辻博士のノーシーア・タイプのあるぜんちな丸、高砂丸、鴨緑丸、うらる丸等)に見られた3甲板にわたるような露出甲板は、もう見る事ができない。オリエン特・ラインのオロンセイやオルソバのような英本国と豪州を結ぶ3万総トンに近い定期客船群のアピアランスも、客船史上で最後の露出甲板型大型客船の事例となるだろう。

出港してゆく、全長200メートルを越える豪華客船を棧橋から見てみると、コートを着て風に耐えながら手を振っているポート・デッキ上の元気の良い船客を除いては、エンクローズされたひとつ下のベランダ・デッキの大きな角窓から、まるで遠慮しながら港を見つめているような男女の姿が点々と見える。そこでは、棧橋の群衆の歓声も聞えないだろうし、左右へと広がる視界もないはずだが、彼らはわざわざ甲板に出ていこうとは思わない。その気力・体力とも十分ではないのであろう。

昨年9月14日の正午、横浜港大棧橋では、新さくら丸が生産性本部の上海訪問親善セミナーのチャーター船として、見送るほう、見送られるほう、双方ともに熱気のある雰囲気の中に秋の日差しを浴びて港を出て行く風景が見られたが、その後方に停泊していたノルウェーの観光客船サガフィヨルドの出港は翌朝8時。あいにくの雨天となったこともあってか、ポート・デッキに並んで



昨年9月16日、神戸港に入港したサガフィヨルド。NAC所属の最後の姿であり、10月に移籍するので最終のクルーズでもあった。(撮影：渡辺正高氏)

いたのは500名近い船客の中の2割にも満たなかったが、それにひきかえ棧橋に詰めかけた千人近い群衆(本船が海のロールス・ロイスなどと新聞紙上で紹介され、英国キュナード・ラインに売却される直前の来航であることなどがTV中継等で報道されたため関心を呼んだものと思われる)は、折から風雨が烈しくなった後も、本船が内防波堤を過ぎ船影が小さくなるまで棧橋に立ちつくして去ろうとはしなかった。

クルーズ客船の時代に入ってから、日数と費用の面で船客の層は高年齢化せざるをえなかった。それとともに、かつての露出甲板はエンクローズド・デッキと変わり、炎熱の港や酷寒の港でも外界とはかかわりなしに常に22度程度に保たれている公室や、バースタンドから、離れてゆく港の風景を眺める時代へと変貌してしまった、と言っても言い過ぎではないだろう。

出港時に甲板に出る船客が少ないことで、もうひとつ付け加えておかなければならないことは、設定された出航時間が、ちょうど食事時間に重なり合っている場合に、その影響があることである。入港、出港こそ船旅のハイライト、万障繰り合わせてでも見なければと思うのは純真な船のマニアぐらいのもので、皮肉に見れば老いて旅に出た船客たちは、定められた時刻に食堂に入り、定められたナンバーのテーブルに着席して隣りの客と挨拶を交わし、スチュワードに自分の選択するメニューをオーダーして、やがて料理が運ばれてくるのを待つという、船内生活のリズムを崩したがるように思える。もっ

と意地悪くいえば、3食、喰いはぐれないように、この時間だけは正確に守っているようでもある。

それでもQ E 2やR.V.L各客船のように船幅一杯の大食堂で上部デッキに位置し、広い窓から外界が眺められる場合は、刻々と港の出口に向かって位置を変えるにつれて移りかわる景色が楽しめるが、絢爛たる装飾や光天井はあるものの船腹深く位置するロッテルダムの大レストラン“ラ・フォンテーヌ”や、サガフィヨルドの“サガ・ダイニング・ルーム”では、「景色」はフルコースのメニューに加わっていないのが実に残念で、食事を終って急いでエレベーターで甲板に出てみると、もう船は沖合遠くを走っていて、ちらほらと瞬く陸の遠い灯にがっかりするという経験を味わわれることになる。

### Daily Programから

船は主機関の作動を開始した。港も出た。食事の時間も終りに近づき、あらかたの船客は席を立て階段のかなたに消えて行った — という後に、パッセンジャーたちは、次の食事までの間をどうして過しているのか？もはや、港の周辺を展望しようにも船は洋上に在り、新聞は朝刊も夕刊もなく、テレビのスイッチを入れることもできない。キャビンに戻ってベッドに寝ころんで、宵のうちというのに眠りに就くか、それとも隣のベッドの客とおしゃべりに無聊（ぶりょう）を慰めるしかないのか。

第2次大戦前に海外へ渡航した日本人船客には、欧州航路やサンフランシスコ航路を除いて、日満連絡や台湾航路では、食後の囲碁や日中のデッキ・スポーツの楽し

みはあったとしても、退屈感の処理に苦しめられた思い出の主が少なくないはずである。現在でもそれはフェリーの長距離航路客の中から、時間を持てあました苦痛として語られる。だから費用が高くついても飛行機でさっとう行きつくほうがよいという感想が、若い人たちの口から結論として出てくる。転じて、ハワイや香港、グアムまでゆく船旅では退屈で退屈でしかたがないでしょう、という半ば哀れみとも同情ともつかない言葉が寄せられるのである。

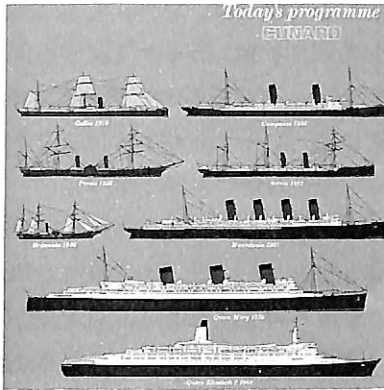
確かに、心理学的に考察してみても、厚い鉄板で出来た密室的構造の船内で、その中でも更に狭いキャビンにこもり、格別にすることもなくごろごろと過していたとすれば、長時間の拘禁状態に置かれた人間がどのように鬱屈（うっくつ）してくるかは、想像するまでもないことである。

新さくら丸が純客船として改装されて、初めて実施した1982年のゴールデンウィークの日本一周クルーズ（東京－神戸－長崎－金沢－函館－東京 13日間）で、私は畏敬する船旅の世界の先輩、中村康男氏から実に風変わりな船客の話を聞いた。その客は東京晴海埠頭で乗船して金沢で下船するまで、船室を共にするキャビンメイトである中村氏とはついに一言もことばを交さなかった。そして朝も昼も夜も、外界の見えないインサイド・キャビンでベッドにもぐり込んだまま、一切、公室の行事などを見に行こうともせず、ただ、船室に配られてくるプログラム中の食事時間にだけは欠かさず出席し、夕食にはちゃんと背広にネクタイをしめて、コースを平らげた。

「私はあんなに気味の悪い船客と一緒にあったのは初

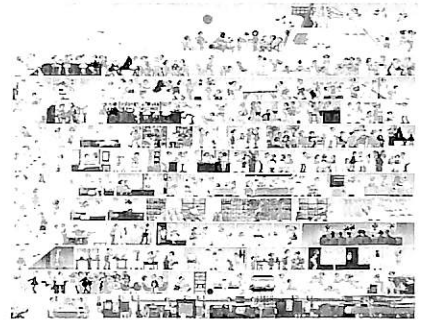


格式と気品に満ちたダイニングルームは正装をしたティナーの場であるか、海の匂いが入ってくるリト・レストラン(左)は軽装で、遅い起床のあとの朝食の場として好まれる(サガフィヨルト (撮影: 小島慎雄氏))



⑤このようなしゃれたプログラムが、船好きのイギリス人船客をよろこばせる。そのせいか彼らは歴代の有名船の名をよく知っている。(QE2)

⑥アニメーション映画のコマを追っているような、ユーモラスな、西独客船オイローパのプログラムの表紙。下方にオイローパの特徴のある船型のイラストが描かれている。



めてで、よほどパーサーズ・オフィスに部屋変えをしてもらいに行こうかと真剣に考えたほどですよ」

と、中村氏は今でも首をすくめて語る。更に驚ろいた後日談がある。クルーズが終った後、その人から中村氏のところにいつの間に撮ったのかキャプテン招待のカクテルパーティー時の氏のスナップ写真が手紙とともに送られてきたというのである。この陸で正気に戻った船客は、中村氏と最初一言二言交わした会話では、戦争中に船に乗ったことがあると話していたとか。外国のクルーズ客船に乗船した日本人船客の中でも、ひとりふたりくらは船内の公的なプログラムには一切参加せずキャビンにこもり、港に着いて大地に足をつけるのをひたすら待つという、クルーズ船旅拒否症の人がいる。こういう人は、エーゲ海やカリブ海のような、一日置きに港に着き、上陸して観光し、船に帰って食事をとり就寝している間に次港に向って夜間航行をしていくようなクルーズが適している。あるいは、アメリカン・ハワイ・クルーズのインデペンデンスやコンスティチューションのようなハワイ諸島めぐりの船旅も悪くない。

シップ・ドクターは、乗船してすぐ出てくる船酔い患者への対応（軽度で心理的誘因からくる患者は二日目から立ち直り症状を訴えに来なくなる）や、エアコンの利き過ぎから風邪気味を訴える患者の処置などはあろうが、精神科に属する患者の症状例にはあまり出会わないのではないかと推察する。その理由は、私に言わせれば、今日のクルーズ客船の毎日毎日は、心憎いほどに隙間なく組み立てられていて、その演出に船客は巧みにリードされ引きずり込まれて、一日が終る頃には健康な疲れでエ

ンジンの響きすら（B.Cデッキあたりの船室では避けることはできない）快いリズムとなってまどろみに陥ってしまうだろうからである。—身びいきなクルーズ船賛美になってしまうかもしれないが、海外旅行を地の果てまで行き尽して船旅に変わってきた人から、これが一番旅らしい旅だという言葉を繰り返し繰り返し聞かされてきた末の、私の確信である。

（その原因のひとつとして旅人どうしの連帯感の得られる場であるということ挙げたいが、このことは別の機会にもう少し詳しく触れたい）

さて、今日のクルーズ客船の船内行事・番組の中味はどのようなものになっているのであろう。

そのタイトルの付けかた、表紙の体裁（大きさ、イラスト、紙質など）各船各様で、思わず保存して旅のアルバムの中にとじ込んでおきたいような美術的なものから、半紙のような薄っぺらの紙にプリントのインクがにじんで見終わったら屑籠に放り込んでしまってもいいようなお粗末なものまで、とりどりである。

私が好きなものは、キューナード社のQE2のToday's programme Cunardの表紙で、中でも、ブリタニア（1840）に始まり、カンパニア（1893）や、モーレタニア（1907）、クイーン・メリー（1936）と続き、現在のQE2のイラストを表紙にして、横B5判サイズながら三つ折にでき、ポケットに突込んでおけるようなハンディなものが気に入る、大切に保存している。そのほか、各

国の漁船やパトロール艇などのイラストを集めて比較できるようにした表紙や、縄結びを巧みに図案化したものなどがあるが、QE2も年とともにプログラムの体裁を変えているので、1984年のクルーズでは果してどのようなものを使っているのか、ちょっと想像がつかない。

最近の船で出色と思われたプログラムは、西ドイツのオイローパで、飾り表紙の主要紙面は、33,819トンの船体の内部、Cデッキから上はシグナル・デッキまでの12層甲板の断面図を漫画風に描いたもので、船客や乗組員のそれぞれの公、私室での過しぶりが実にユーモラスに表現されていて面白い。

中を開くと、すべてドイツ語ではあるが、朝は6:30からリドデッキでのコーヒーと軽い菓子パンのサービスタイムに入るとは、万国共通のクルーズ客船のしきたりのようなもので、ドイツ語を知らない身でも、はは、これだな、とわかる。同じく一日のプログラムの最終タイムの23:00 Uhrのところでは、レストラン云々とあればそれは、夜のナイトビューッフェであることも理解がつく。

この船のTagesprogramm/Going on todayのように、アメリカ人船客がひとりもいなくて、ドイツ人船客およびスイス人、オランダ人、オーストリア人などのドイツ語を話す船客群だけで構成されている場合は例外として、太平洋に回ってくる船は、ノルウェー、イタリア、中国系を問わず、船内公用語として英語で放送し、英文でつづられたプログラム、その他、船内新聞、案内リーフレットを発行している。したがって、船内行事の組みかたや、ショー・プログラム、映画の選定もアメリカ人船客の嗜(し)好に応じて作られている。

たとえば、東シナ海を上海に向けて航行中のノルウェー客船の中で、今宵のグランド・レビューはミュージカル“オクラホマ”であったり、ブロードウェイで大ヒットした“マイフェア・レディ”であったりする。そして舞台が終ったあと、今まで主演をつとめていた芸達者なスター兼ショー監督(そして船のクルーズ・ディレクターであることが多い)が、まじめな顔付きに戻って、

「エー 皆さん、明日はいよいよ上海入港であります。上陸地では以下のようなことに注意してください。一 舞台は寄港中は休ませてもらいまして、また海に出たあとの次なる出し物は、皆様ご待望の 一」

などと語るあたりは、いかにも船旅ならではの変化の面白さがあって、親しみがわく。

以下、かけ足ではあるが、プログラムの中味について、私なりに感じていることを記すことにしよう。

Before noon (もしくはGood Morning,あるいはThis Morningというような見出しがつけられている)

6:30 a.m. 早起きの船客のための、コーヒーサービスタイムで、文字どおりコーヒー1種類しか用意されないクルーズ客船もあるが、船のグレードが上がるにつれて、紅茶、ジュース、菓子パン類も用意されている。場所は大体共通して後部のプールサイドに面したりリド・レストランに設けられているが、それというのも、コーヒーカップを手にそのまま、船尾甲板の手すりにもたれて昇ってゆく朝日を眺めたり、デッキチェアで風に吹かれてまだ人の気配の少ない甲板上の孤独を楽しんだりするお客さんのためには、格好の場所になるからで、海水できれいに洗われたチーク材の上にたたくむ気持は、早朝の晴れた日の甲板ならではの味わえない、格別のものである。

8:00 a.m. ブレイクファースト。食堂においてゆっくりと手間ひまを掛けて料理の味を楽しみ、同席の船客どうして会話を楽しむ、それが船内社交のメインになるものだとすれば、社交界は正に午前8時の食堂のオープンから開幕するのである。

だが、昨夜の夜更かしで疲労の回復していない船客もあろうし、胃もさほどに空腹を訴えていない人もあろう。そうした船客のための朝食のルームサービスも、コンチネンタルのセットでなされているし、更に食事に凝るハイグレードの船では、皿数がこつてりと用意されたキャビン・ブレイクファーストも8時から9時30分までの希望の時間帯に運び込まれることになる。

ただ、昼・夕食のフルコースはともかくも、朝食だけは、熱いスープならぬみそ汁と米飯、つくだ煮や海苔、漬物のあっさり和食で過したいという日本人船客がいることはどうしようもない事実で、ここらあたりは和洋のセットが選択できる日本のクルーズ客船の独壇場であり、強味でもある。

日本をベースにチャーター・マーケットで健闘してい



るコーラル・プリンセスもその点の配慮ができていたことは、さすが客商売と感心するばかりだが、面白いのはこの船の和食の味付けがどちらかというと関東風であるのに対して、新さくら丸、にっぽん丸（商船三井客船）、さんふらわあ7（関西汽船）の味は関西の味であるのは、やはり伝統の継承と見るべきなのであろうか。

朝寝坊の船客のための第2段のサービスは、これもハイグレードの船に限られるが、リド・レストランで軽食の用意ができていてのことである。軽食といっても分厚いローストビーフが出てくるくらいで、種類、質ともに陸上のレストランなら相当のメニューと料金にあたるもの。

8:45 a.m. キャビンのラジオのスイッチをつければワールドニュースが入ってくる。政治、外交、社会、芸能、株式市況等は、タブロイド判の船内新聞がキャビン付きのステュワードズによって配られてくるが、日本人船客としてはやはり漢字とかなで印刷された朝刊が読みたところ、これだけは外国船の旅では望むほうが無理な注文である。日本船ではパーサーズ・オフィスの横の掲示板に、内地からのニュースが日本語で（テレックススタイルではあるが）出ているので、それほどの情報音痴にはならなくてすむが、たとえば東京で地震発生、震度4と出ていたりすると、クルーズ気分が吹っ飛んで途端に留守宅の身が案ぜられたりするから、こうした情報サービスは良し悪しということかもしれない。

午前中のプログラムは、宗教行事のミサを除いては、屋外スポーツとしてゴルフレッスンやシャッフルボード、船内散歩があり、室内ではヨガ、あるいは体ならしのシェイプ・アップ体操の指導がある。また、ブリッジなどトランプのトーナメントに出場する予選ゲームがあるかと思うと、隣の公室ではご婦人がたを対象に手芸教室が開かれている。

さらに船内ショップは、9:00から12:30までが午前中の開店。殿方の理髪室は同じく9:00から正午まで。フィルムが切れたり現像を頼みたい向きは、10:00から12:30までがフォト・ショップの開店。これから行く先の上陸観光案内のツアー・オフィスのカウンター開きは、9:30から11:30まで。室内プールや体育室は7:00から早ばやと開かれている、というぐあいで、その一つ一つを見物だけの目的で見回ろうとしても優に1、2時



カード・ゲームに興じるか(下)、ライブラリー(上)に行くか、明日の上陸のために船内銀行で両替えをしておくか、それともやっぱり、ショッピングマニアの邦人船客は免税店に直行してしまうのか。オープンの時間帯はプログラムに毎日記載されている。(撮影：坂本敏英氏)

間は過ぎてしまうであろう。

おまけに、また飲み食いのお話になるが、11:00頃から、早朝、モーニング・コーヒーをサービスした所と同じ場所で、熱いスープと黒パン類の出るブイオン・サービスがある。(ハワイ島めぐりクルーズ船では冷たいシャーベット・サービスと変わる)

そして、正午12:00にブリッジから知らせの汽笛が鳴ると、陸の生活ならば仕事の手を休めて、さあ昼食をとりに行こうと思いつきに隣のレストランへ急ぐところだが、朝食もゆっくりたっぷり、おまけにブイオンで間をつないだ船上では、さすがに昼食は、早くても12:30、大体1:00頃からにセットされている。2交替制食事の船では、早起き型、朝寝坊型の船客は、希望する時間帯に組み込まれないとリズムが合わなくなってくるので注

意が必要だ。

食事の前に軽く腹ごなしをというわけでもないのだろうが、ダンスのレッスンはメインラウンジの広いフロアの上で開かれ、若いハンサムな殿方（それは夜のショウに出演する男性ダンサーたち）が老婦人方の相手をつとめて、踊りの輪を引きたてている。

Afternoon (Good Afternoon, または This Afternoon)

午後のプログラムは、ダイニングルームでの悠長な、陸上のレストランでは考えられないほどの時間をかけたコースが2:00頃にやっと終了した頃から、屋外と室内に分かれて開始される。午前よりはより社交的な内容に近づいていくのは当然で、劇場での封切り映画の上映、チェス、ブリッジのトーナメント、卓球、プールサイドのゲーム、ホースレースや、カジノでのブラックジャック、スロットマシン、ビンゴゲーム、あるいは、ユーモラスなジェスチャーとジョークで笑いの渦を絶やさないエンターテインメントスタッフのおしゃべりや、寄港先のスライド紹介などなどがある。しかし、日本人船客はこの時間帯には、公室にあまり姿を現わさず、キャビンで昼寝をきめこんでいる人が多いようである。

かく言う私なども実はそのひとりであるが、それは体格も小さく胃の腑(ふ)も小さい大方の日本人船客にとって、食事は量的に負担であり、食後は静かに横になっていた気分であること、そして、夜の視覚的にエンジョイできる番組にくらべて午後のプログラムは耳で聴いて楽しむ行事が多く、ヒアリングの緊張感を強いられるよりはむしろ解放されたいという気持ちも働いているように思われる。もちろん、各種の賭けクイズに挑戦し、堂々何百ドルかの賞金を手にして意気軒昂の旅慣れたエンジョイ派もいるけれども。

船内は、4:00 p.m.のティータイムをひとつのピークとして、6:00 p.m.の日没を迎える頃まで、どの公室にも人影の少ない、ひっそりしたひとときがある。船客の大部分が、その頃、キャビンでシャワーを浴びているか、美容室で過しているか、部屋のいすにもたれて休息をとっているのであろう。そして、キャビン・ラジオが海外ニュースを告げる6:00を過ぎた頃から、いよいよフォ

ーマル・ドレスに身づくろいをし、今夜のナイトショウへの期待を互いにしゃべり合う、準備の時間へとはいつてゆくのである。

Evening (Good Evening または Tonight)

6:30 p.m. 食事の前の、演奏を聴きながらカクテルを飲む（というよりは軽くひっかけ）ひとときで、このときには夜の服装をしている。

7:30 p.m.から9:00過ぎまでが、食事の本番ともいうべきディナータイムにたっぷりとあてられている。今日の献立はいかにとメニューカードとにらめっこでオーダーをし、首尾よく勘どおりの料理が運ばれてきたら、食通に一步近づいたような気持。しかし、ワインの知識に乏しくグルメへの道遥かな鈍覚の私には、船の食事を語る資格はない。伊東椰子氏のような船旅の食味の専門家にメニュー分析をお願いしたい。

9:00 p.m. 食後の主たる社交行事は、ソーシャル・ダンスから始まるが、日本人船客で踊る人はレッスン場で正式に習ってきた人が多いせいか、ただリズムをとって踊っているような外人のカップルに交じると割に奇麗に踊っているように思える。自信のない日本人は絶対ホールに出ていかず席から眺めているだけで、少々下手でも気軽に腕を組んで加わるアチラの人とは態度が違うから、いっそう、踊っている人が上手に見えるのかもしれない。ここらにも民族性がチラリと現われている。

9:30 p.m. 劇場で夜の部の映画の上映が始まる。し



ワイワイとはしゃぎながらの午前のダンスレッスン 夜はドレスアップして、顔つきまでが気取った登まし顔になる。(撮影:坂本敏英氏&Cunard line)

かし、実演のショウタイムがほぼ同じ時間帯にあるだけに、座席が満員になっている風景には出くわしたことがない。

10:00 p.m. 契約して船に乗り込んだボードビリアンのひのき舞台である。目の肥えたクルーズ船客を前にして単なる余興程度では済まされないの、ことに最近の有名船では出演者の数も増やし、陸の劇場やクラブでも名の通った芸能スターや、レコードも多く出しているバンドをそろえている。

11:00 p.m. 夜も一段と更けて、バーは熱気を帯び、華やかさからなまめかしさに船内の雰囲気盛り上がってきたところで、ナイトクラブがオープンし、ディスコテークでは強烈なサウンドが紫煙渦巻く暗い室内一杯に響きわたる。船長はじめ若い士官連中も、昼間の社交番組では顔を出さなかったが、ここでは船長夫人と現われたり、船客の相手をつとめてグラスを傾けてたりしている。

同じ時刻、ナイトスナックが各種のサンドイッチやフルーツ、ケーキに軽い肉料理をそえて店開きをしている。こんな時刻に、だれが、といぶかしんではいけない。9時頃から演奏しどおしのバンドマンや踊りどおしのダンス好きな船客たちは、結構、腹をすかせている。これで休息するのではなく、これから夜っぴての大人の遊びの世界が濃厚度を増すのである。その終幕の時間は、というと、ロイヤル・ヴェイキング・ラインのプログラムには、「星が空から消えるまで」と書いてあったりする。



バーは船内うわさ横丁の“溜り場”だ。船で公表してくれない秘事も、ここの通に聞けばわかる。それにしても食前、食後に彼らは実によく飲む。(Cunard line)

となると、次の日の日の出がそこから始まり、早起き船客のためのコーヒーサービスのステュワードが準備に入るから、結局、船はオールナイトで24時間のサービス体制を敷いていることになる。

それらをすべて記載し予告しているのが Today's Program である。船会社としてはいい評判をとって次の船客群を呼び込まなければならないから、練りに練ったプログラムづくりを目ざすことになる。クルーズスタッフが一室にこもり、真剣な顔で明日の番組の編成について討議している場に行きあわせたこともある私にとって、夜更けて、あるいは早朝、キャビンのドアの下に差し込まれるプログラムを手にするとき、ひやかし気分をひろげてみる気にはなれず、むしろ、どこにポイントをおいて作ったかを観察する気持のほうが先に働く。

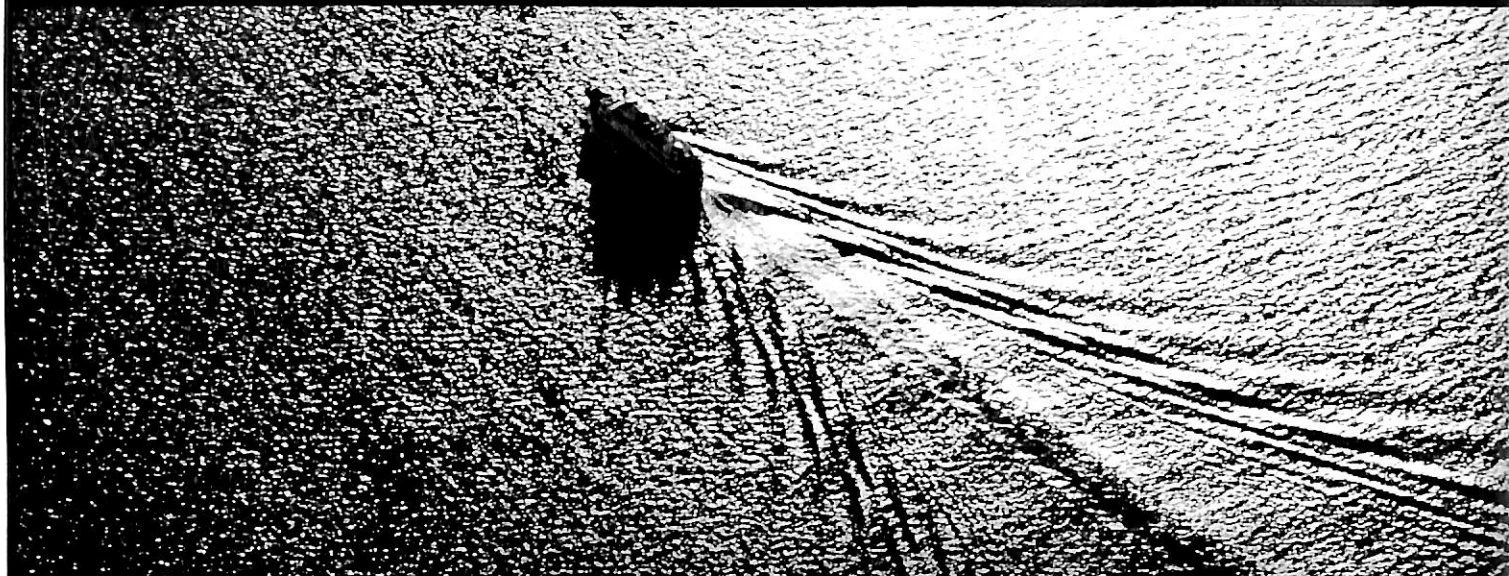
だが、船旅のベテランは、そのような苦心のプログラムを全然見ない人も中にはいる。何十隻と乗り重ねてきた人で、乗船して一夜の食と住を経験すれば直観的にサービスのあらましがわかる人なのであろう。また、実に細かく目を通し、要所要所に自分が楽しみたい個所のチェックをしている人も、やはりベテランである。

そして最後に、ベテランでない人といえば、— それはプログラムを見てはいてもさっぱり覚えていない人で、自分のキャビンに引き返して番組表を探したり、スタッフの演出が盛り上がったところにこっそりとは入ってくるようなタイプの人にあてはまりそうである。しかし、何隻も乗り重ねてゆくとだれもが前記のタイプのどちらかのベテランに転じてゆくから、こればかりはやはり経験で、船旅に慣れ、プログラムに慣れてゆくよりしかたがない。

筆者：しげかわ としお／海軍懇話会顧問

#### 次号の主な内容

- わが国の最新客船“サンシャインふじ”
- カリブのクルージング船“トロピカル”
- “コーラル プリンセス”のすべて
- 48M型豪華モーターヨット“ASEAN LADY”



# 厳しさに耐える信頼の精度

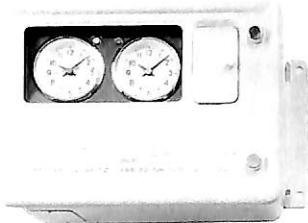
## セイコークオーツクロノメーター (セイコー船舶時計)

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.

Interiors of Merchant Ships

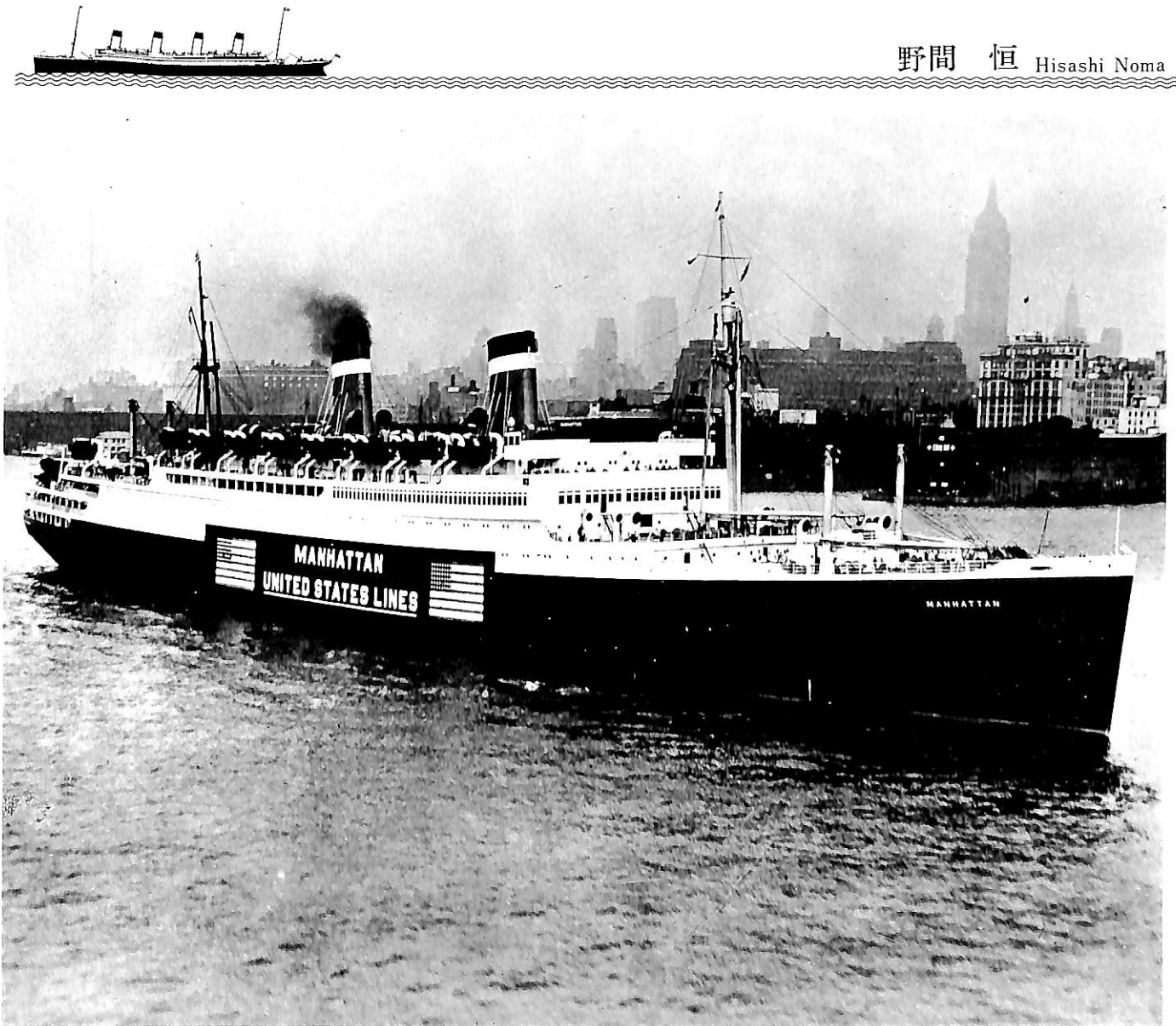
商船のインテリア4

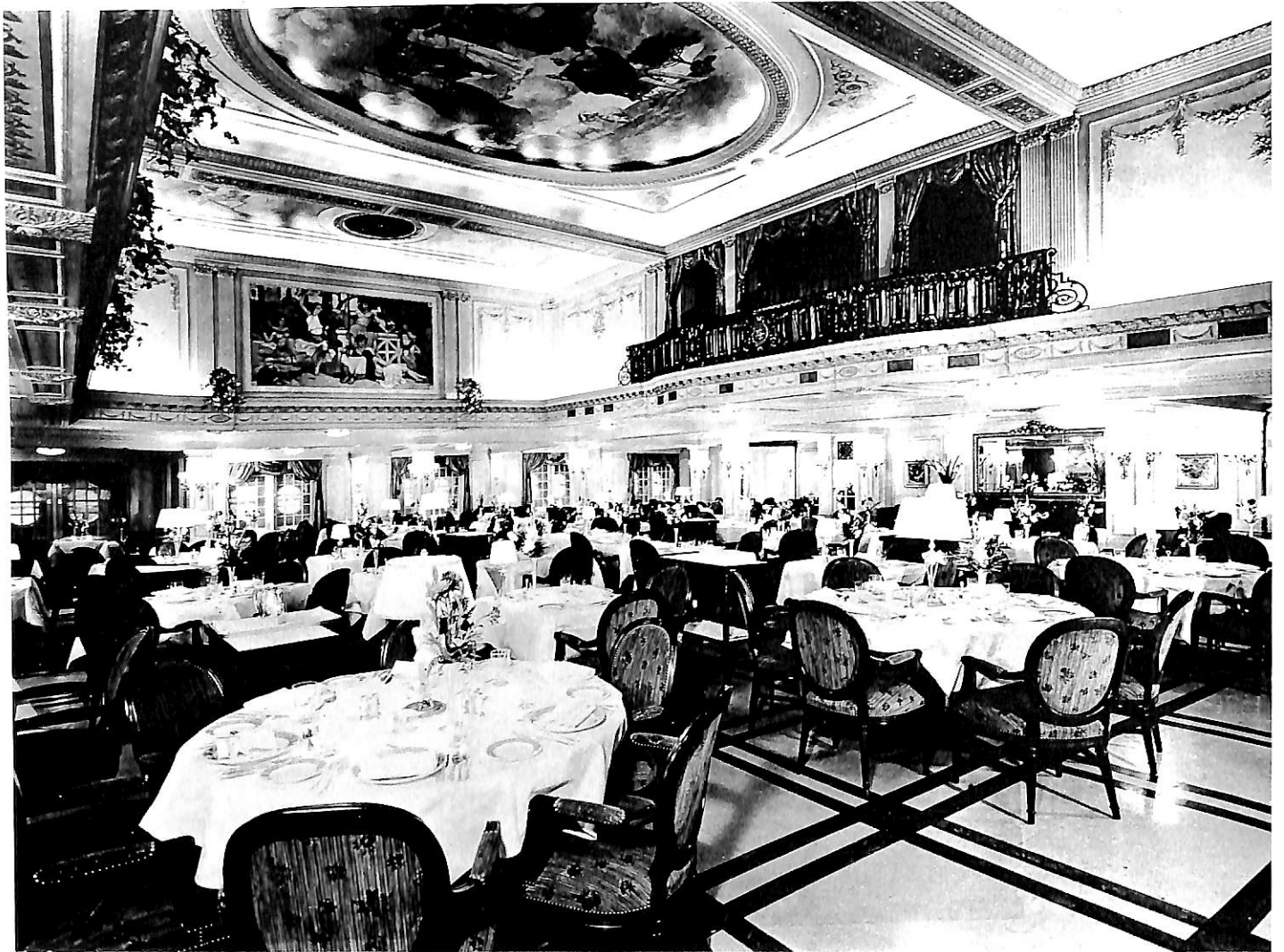
まんなはつたん

MANHATTAN

(アメリカ)

野間 恒 Hisashi Noma





〔大食堂〕甲板ふたつ分ぶちぬきの広々としたレストラン。飾りバルコニーや天井の絵画が、キャビン・クラス大食堂の特色をだしている。

第1次大戦後、ドイツから得た賠償船3隻（本誌昨年10月号掲載のリバイアサンほか2隻）を除くと、ユナイテッド・ステーツ・ラインズの所有船は、1万総トン台の貨客船ばかりであった。一方、1930年代に入ると、北大西洋航路では「キャビン・スティーマー」（この言葉は1906年建造の客船カサンドラCASANDRA：7,396総トンで初めて使われたもので、2等船室が窓なしの大部屋から、窓つきの小部屋にグレード・アップされた設備を持つ船を指すようである）が大型化される傾向にあった。1932年にニューヨーク～ハンブルグ航路に就航した

本船は、この傾向を先取りしたもので、U・S・ラインズが自前で建造した社船としては、初めて2万総トンを超えるものであった。

1939年9月、第2次大戦が勃発するにおよび、中立国であったアメリカは、Neutrality Actを遵守して、自国船の交戦国寄港を中止した。この結果、本船も（1940年6月のイタリー参戦まで）ニューヨーク～ゼノア航路に転配された。1941年には姉妹船ワシントンWASHINGTONとともに兵員輸送船に改装され、ウェークフィールドWAKEFIELDと改名された。平時の船客定員は1,200



〔キャビン・クラスのラウンジ〕二階ぶちぬきの広々とした社交室である。アメリカン・インディアンをモチーフにした壁画や大かもしかの刺繍が、アメリカ船らしいカラーを出している。

余名であったが、輸送船となってからは、しばしば2,000名を超える兵員を搭載したといわれる。ちなみに、アルトゥーロ・トスカニーニもウェークフィールドに乗船して亡命した客のひとりであるが、この時は船医の居室に詰めこまれて渡航したといわれる。

大戦後も兵員輸送船のまま予備船隊に入り係船された。そうして1965年に解体されている。写真は第2次大戦勃発直後、ニューヨーク港を出帆するマンハッタン。中立国船であることを明示するため、船腹に大きく星条旗と船名が記されている。

星条旗はこのほかにも、ハッチカバーとサン・デッキにも描かれていた。

（要目）24,289総トン。1932年ニューヨーク・シップビルディング社建造。長さ215メートル、幅26メートル。主機タービン36,620馬力、2軸。最高速力22.7ノット。船客定員：キャビン・クラス582名、ツーリスト・クラス461名、3等196名。

筆者：のま ひさし／World Ship Society 会員

## “トロピカル”の驚異的集客率

昨年末のカーニバル・クルーズ・ライン社 (Carnival Cruise Lines) の発表によると、同社の旗船である“トロピカル” (Tropicale) は、一昨年の9月から昨年の5月までに41,347名の船客を乗せたと発表した。

これは、ロサンゼルスを起点としたメキシコ沿岸 (寄港地: Puerto Val-

larta, Mazatlan, Cabo San Lucas) の7日間クルーズを38航海した実績である。本船のクルーズ時の船客定員が1,022名であり、これを100とした場合に換算すると実に107.3パーセントにもなる。100パーセントの場合の換算は、すべての客室が2名ないし、1名の収容定員を満たした場合であり、

3席ないしは4席を有するキャビンまで収容せねばならない活況を呈したことになったものといえる。このような実績を示している以上、同社が3隻もの大型豪華船の建造をすすめる強気の姿勢もうなずけるというものだ。



### 主要目

全長	201.5メートル
幅	25.83メートル
吃水	7.04メートル
トン数	36,674トン
船籍	Monrovia, Liberia
建造所	Aalborg Vaerft
船客定員	1,022名(クルーズ時) 1,400(最高)
船客用キャビン	511室
処女航海	1982年1月16日

一昨年から昨年の9ヵ月間に107.3パーセント (1航海あたり平均) の驚異的営業成績を上げたカーニバル・クルーズ・ライン社の旗船“トロピカル”  
写真: Carnival Cruise Lines

## ヨット・タイプの豪華客船建造計画

一昨年の5月18日、ノルウェーに新しく設立された客船会社ノルスケ・クルーズ社 (A/S Norske Cruise) は、2隻の超豪華ヨット・タイプの客船をフィンランドのヴァルチラ社 (Wartsila) ヘルシンキ造船所に発注した。本船はすでに同造船所にて建造中であり、第1船は、船名を“シー・ゴッデス 1” (Sea Goddess 1) と決定しており、来春の4月7日にはカリブ海 (西インド諸島) にデビューする予定になっている。

また、第2船は、その船名を“シー・ゴッデス 2” (Sea Goddess 2) と決まっており、1985年の夏にお目見得が予定されており、欧州海域特に地中海海域に投入されることになっている。

両嬢の建造価格は、2隻で6,800万U.S.ドルで、1隻当りの邦貨換算約18億5千万円になる。これは、最近の大型豪華客船の建造船価が、平均1隻当り約95,000~125,000ドルであるのに

比し、本船は約300,000ドルを優に超え、この船価からの単純な見方からも超豪華版のヨット・タイプの豪華客船の出現となることが考えられる。

本船の運航は、シー・ゴッデス・クルーズ社 (Sea Goddess Cruise) があたることとなっており、船主ノルスケ・クルーズ社の社長は元ノルウェアン・キャリアン・クルーズ社の Helge Naarstad 氏で、同氏は世界の客船界では腕利きとして名を馳せており、同社の運航姿勢が新たな世界の最



# 海外トピックス

高を目指す客船サービスを展開するものと思われる。

本船は小型船ながら、大型船にまったく劣らない機能を備え、大型船では取り組み得ないクルーズ海域の開発、船内生活は、船客とクルー比率が2：1の密度の高い接客サービスを元にしたアット・ホームな雰囲気を楽しむことが可能であり、考えられるかぎりの高級指向に徹すると強調している。

船客用キャabinはすべてアウトサイドとなっており、必要な調度は大型船のそれ以上となっている。社交室、図書室、食堂、売店、プール、カジノ、ディスコ等は一流の内装が施されている。水上スキー、スノーケリング、サーフィン等が容易に楽しめるような船尾構造をも有している。海底観察用のグラス・ボトム・ポートも常備され、特に水上スポーツを望まぬ船客への配慮も忘れていない。

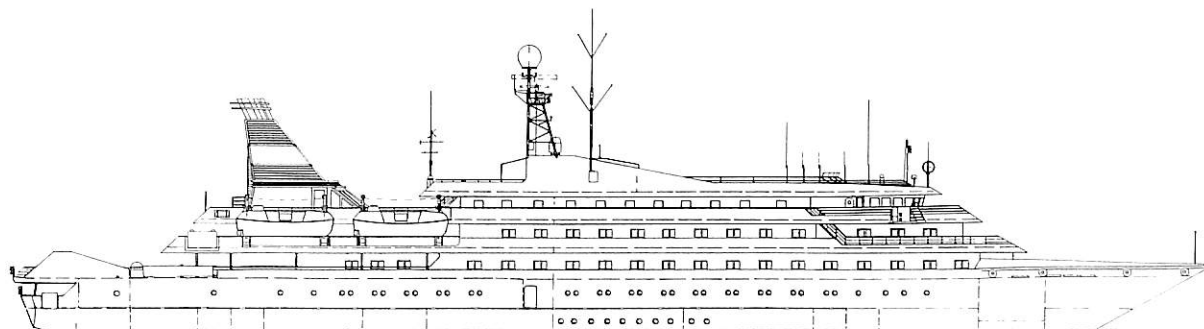
## 主要目

全長	104.8メートル
幅	14.6メートル
吃水	4.0メートル
船客定員	120名
客室	65室(すべてアウトサイド)
クルー	57名
速力	17.5ノット
船籍	ノルウェー

◀ノルスケ・クルーズ社の発注した“シー・ゴッデス1”の完成予想図。本船は、バルチラ社ヘルシンキ造船所の第466番船として竣工を予定している。流麗な船形はその船の豪華さをうかがわせている。小型船の特異性を生かした沖泊り風景は、クルーズの最高の醍醐味かもしれない。



▼船尾の外板が、ウォーター・ラインまで下ろされるようになっており、そこから容易に水上スポーツ活動ができるよう配慮されている。テンドー・ポートは各舷2艇ずつとなっているが、すべてがグラス・ボトムになっているかは不明である。  
(写真：Wartsila)



NEWBUILDINGS 466 AND 467

# 海外トピックス

## 「世界のフェリー」 ティレニア・ライン —イタリア—

ティレニア・ライン (Tirrenia Line) は、運航客船 (フェリーを含む) 28隻を支配下に置き、イタリアの国内航路および地中海航路を運航している。主

に、国内主要港からシシリー、サルジニア、チュニジアおよびマルタの航路にサービスの主眼を置いている。ここに紹介した7隻は、同社でも比較的新

しいパッセンジャー・カー・フェリー群である。



### “ドミチアーナ” (Domiziana)

建造・建造年…… Castellamare, 1979  
トン数……………10,500トン  
全長……………136メートル  
幅……………23メートル  
吃水……………5.9メートル  
出力……………14,120kW  
速力……………22.2ノット  
船客定員……………1,050名  
乗用車積載……………470台  
トレーラー……………85台  
撮影場所……………Genoa  
撮影日……………1981. 8. 26  
撮影者……………G. Ghiglione

### “エミリア” (Emilia)

建造・建造年…… Castellamare, 1979  
トン数……………9,845トン  
全長……………136メートル  
幅……………23メートル  
吃水……………5.9メートル  
出力……………14,120kW  
速力……………22ノット  
船客定員……………1,050名  
乗用車積載……………470台  
トレーラー……………85台  
撮影場所……………Genoa  
撮影日……………1982. 12. 30  
撮影者……………G. Ghiglione



# 海外トピックス

## “バスコリ” (Pascoli)

建造・建造年…………… Palermo, 1971  
 トン数…………… 6,909トン  
 全長…………… 131メートル  
 幅…………… 20メートル  
 吃水…………… 5.6メートル  
 出力…………… 12,180kW  
 速力…………… 20ノット  
 船客定員…………… 1,000名  
 乗用車積載…………… 250台  
 トレーラー…………… 41台  
 撮影場所…………… Genoa  
 撮影日…………… 1982. 12. 30  
 撮影者…………… G. Ghiglione



## “エスプレッソ・ラベンナ” (Espresso Ravenna)

建造・建造年…………… Livorno, 1978  
 トン数…………… 4,700トン  
 全長…………… 125.5メートル  
 幅…………… 21.5メートル  
 吃水…………… 5.2メートル  
 出力…………… 10,885kW  
 速力…………… 20ノット  
 船客定員…………… 834名  
 乗用車積載…………… 203台  
 トレーラー…………… 31台  
 撮影場所…………… Malta  
 撮影者…………… J. E. Otten

## “エスプレッソ・ベネチア” (Espresso Venezia)

建造・建造年…………… Livorno, 1977  
 トン数…………… 4,700トン  
 全長…………… 125.5メートル  
 幅…………… 21.5メートル  
 吃水…………… 5.2メートル  
 出力…………… 10,885kW  
 速力…………… 20ノット  
 船客定員…………… 834名  
 乗用車積載…………… 293台  
 トレーラー…………… 31台  
 撮影場所…………… Genoa  
 撮影日…………… 1982. 1. 12  
 撮影者…………… G. Ghiglione



## 海外トピックス

### “クロディア” (Clodia)

建造・建造年…… Castellamare, 1979  
 トン数…… 10,500トン  
 全長…… 136メートル  
 幅…… 23メートル  
 吃水…… 5.9メートル  
 出力…… 14,121kW  
 速力…… 22.2ノット  
 船客定員…… 1,050名  
 乗用車積載…… 470台  
 トレーラー…… 85台  
 撮影場所…… Genoa  
 撮影日…… 1983. 3. 26  
 撮影者…… G. Ghiglione



### “デレッタ” (Deledda)

建造・建造年…… Castellamare, 1977  
 トン数…… 7,222トン  
 全長…… 131メートル  
 幅…… 20メートル  
 吃水…… 5.3メートル  
 出力…… 14,120kW  
 速力…… 23ノット  
 船客定員…… 1,000名  
 乗用車積載…… 110台  
 トレーラー…… 35台  
 撮影場所…… Genoa  
 撮影日…… 1983. 2. 16  
 撮影者…… G. Ghiglione



## カーニバル・クルーズ・ライン の新客船建造計画 — 2 —

本誌10月号の本欄で紹介したカーニバル・クルーズ・ライン (Carnival Cruise Lines) の新客船建造計画に

ついて、新たな主要目を入手したので、別表にて比較一覧にて紹介する。すでにご存知のとおり、第1船“ホリデー”

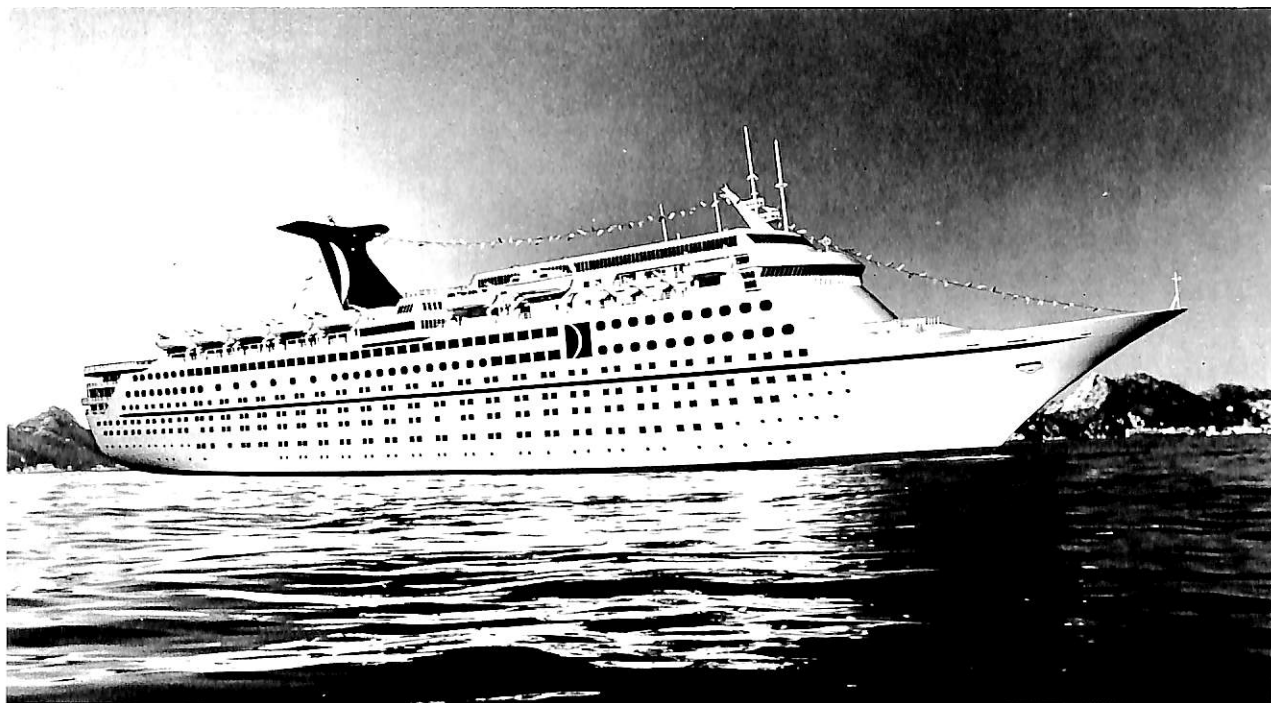
(M/S Holiday) は昨年(1982)の3月にデンマークのオールボルグにある Aalborg Vaerft 社において起工され、来

## 海外トピックス

年の夏の竣工を目指し建造中である。  
 なお、第2船“ジュビリー”（M/S Jubilee）および第3船“セレブレ

ション”（M/S Celebration）の両  
 船は、スウェーデンのマルモにある  
 Kockums A/B社において建造され

ることになっており、1986年の中頃の  
 竣工が予定されている。



来年夏の竣工を目指し建造がすすめられて  
 いる45,000トン型豪華客船“ホリデー”  
 の完成予想図。

船窓の配列と船窓のデザインとの調和が  
 とれず船形の優秀性を落しているように思  
 える。写真：Carnival Cruise Lines

主要目比較		
船名	M/S Holiday	M/S Jubilee M/S Celebration
建造所	Aalborg Vaerft, Aalborg, Denmark	Kockums A/B, Malmoe, Sweden
竣工予定	1985	1986
船籍	Panama	Bahama
速力	21.5ノット	21.5ノット
乗組員 (士官)	660名 Italian	670名 Italian
(ホテル・スタッフ)	International	International
(クルーズ・スタッフ)	International	International
トン数	45,000トン	48,000トン
全長	222.7メートル	225.0メートル
幅	28.2メートル	28.2メートル
船客定員(最大)	1,800名	1,850名
(クルーズ時)	1,450名	1,500名
船客用デッキ	10	10
船客用キャビン	725室	750室

# ●世界客船クルーズ・スケジュール

1984年2月～1984年4月

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)			
サガフィヨルド キューナードライン(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 キューナードライン(英)	カリブ海(8泊) カリブ海(13泊)	2/10,3/2,3/ 2/18,3/10	フォートローダーデール、バージン諸島、セント バーテルミ島、セントマーティン、ハイチ、フォ ートローダーデール	35～ 56～	190・25 25,000・20	660 362	クルーズインター ナショナル 03-584-1531
	地中海・中近東ク ルーズ(14泊)	4/15,4/29	ジェノア、ピレウス、クサダシ、メルシン、ハイ ファ、アレキサンドリア、カタニア、ストロンボ、 ジェノア				
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、アカブルコ (7泊) サンフラン シスコ～アカブルコ	1/7～5/26	ロサンゼルス～アカブルコ アカブルコ～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)	2/4,2/18, 3/24,4/7, 4/21	ロサンゼルス、アカブルコ、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 ニック、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 ティニック、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
リンドブラッドポラリス 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)	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、ボディダ、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)	メラネシアクル ーズ(22泊)	3/8	フィジー、バヌアツ、ダフ島、ソロモン島、ラバ ウル、マナス、マナム、ポートモレスビー	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(耀華) 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ブ 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)	2/6,2/11, 2/20,2/25, 3/5,3/10, 3/19,3/24, 4/2,4/7, 4/16,4/21	バルボア、タボガ、ザレス、コンタドラ、ブンノ タアレグレ、パナマ運河、ホルトベロ、アクアツ ップ、サンブラス島、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
マジェ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)	2/4～4/21	パペーテ、ライアティア、ボラボラ、タハナ、フ アヒネ、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)	リオ～カリブ海	3/2～3/24	リオデジャネイロ、サルバドル、アマゾン河、キ ングストン、セントトーマス、サンファン、フォ ートローダーデール	82～	205・25 28,000・21	700 398	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420
	カリブ海	3/24～3/31	フォートローダーデール、サンファン、セントト ーマス、フォートローダーデール	26～			
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	2/25～4/24	サンフランシスコ、ロサンゼルス、プエルトリ ヤルタ、アカブルコ、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)	21日間オセアニア・ 東南アジアクル ーズ(シドニー～香港)	3/5～3/26	シドニー、ケアンズ、バリ島、シンガポール、バ タヤ、香港	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 ヘレニクメテラニアン(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、バトモス、イスタンブール、ミコнос、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 キューナードライン(英)	世界一周 ニューヨーク～サ ザンブトン	1/16～4/8	ポートエバークレース、アカブルコ、ロサンゼルス、 ホノルル、横浜、香港、シンガポール、コロソ、 ダーバン、ポートセイド、ナポリ、リスボン マルティニック、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				全長・幅(m) 総トン数(t)・速力(ki)	定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地	料金(万円)			
キャンペラ 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 44,807・27.5	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、ヴィラ・スババゴバゴ、ヌクアロファ		245・29.6 41,910・27.5	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 38,000・21.5	1,114 575	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 サザンブロン -サンフランシスコ	1/10-2/9	ポートエバグレース、ナッソー、パナマ、アカブルコ		201.2・26.6 27,670・21	840 -	スワイヤ船客部 03-230-9341
ピングダム ホランドアメリカクルーズ(オランダ)	西カリブ海	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 23,500・21	713 358	スワイヤ船客部 03-230-9341
キューナードプリンセス キューナードライン(英)	メキシコ・リビエラ ロサンゼルス-ロ サンゼルス	2/11、2/25、3/ 10、3/24	マサラン、アカブルコ		163.6・22.8 17,495・20.5	750 380	スワイヤ船客部 03-230-9341
キューナードカウンテス キューナードライン(英)	カリブ海(A)  カリブ海(B)	2/11、2/25、3/ 10、3/24  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 17,495・20.5	750 380	スワイヤ船客部 03-230-9341
コーラルプリンセス チャイナナビゲーション(英)	グアム、サイパン	3/7-3/17	横浜、グアム、サイパン、横浜	12.9-	146・18.4 10,000・17	500 150	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)	15日間パナマ・カリ ブ海クルーズ  48日間パナマ・カリ ブ・大西洋・エ ーグ海クルーズ	2/15-3/3 3/4-3/20  3/4-4/23	フォートローダーデール、コズメル、バルボア、 アカブルコ、ロサンゼルス、サンフランシスコ  サンフランシスコ、ロサンゼルス、アカブルコ、 パナマ運河、コズメル、フォートローダーデール、 スペイン、イタリア、ギリシャ、ビレウス	74-  200-	165・21.6 18,000・20	700 329	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)	2/3-3/16	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 6,000・17	369 159	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、 ロードス、クサダシ、ミコノス、ビレウス	15-	90・13.5 4,000・16	233 93	アンフィトリオン 03-593-0621
コンスティチューション 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 30,090・17	800 421	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 30,090・17	750 389	アメリカン・ハ ワイ・クルーズ 03-212-8841
アトラス エヒロティキラインズ(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・ -	700 280	シャープトラベル 03-508-1721
オセアニス エヒロティキラインズ(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・ -	540 258	シャープトラベル 03-508-1721
ジュピター エヒロティキラインズ(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・ -	450 173	シャープトラベル 03-508-1721
ジェルジンスキー ソ連極東船舶公社(ソ連)	ナホトカ航海		横浜-ナホトカ	4-	122.2・16.4 5,070・17	316 -	東洋共同海運 03-242-2440
ハバロフスク ソ連極東船舶公社(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 5,631・17.5	262 83	東洋共同海運 03-242-2440

※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(ki)	定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地	料金(万円)			
ドイツランド 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 ンツ、スハイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13~	110・11.6 1,180・20.5	210 105	ドッドウェル 03-241-8020
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、スハイヤ、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、スハイヤ 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、スハイヤ 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、スハイヤ、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、スハイヤ 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
ヘルベティア 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、スハイヤ 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	コブレント、トラーベン、トラーバッハ、トリエ パイルスタイン、コブレント	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 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)	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	ヒレウス、ミコノス、ロードス、ヘラクレオン、 ハトモス、サントリーニ、ヒレウス	9~	150・19 12,000・17	500 211	メリティアン ジャハン 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	ヒレウス、ポートサイド、アシユド、リマソル、 ロードス、クサダシ、ハトモス、ヒレウス	20~	127・16.8 6,200・16.5	325 128	メリティアン ジャハン 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	ヒレウス、ロードス、クサダシ、イスタンブール サロニカ、スコペロス、ヒレウス	15~	104・15.7 5,500・17.5	289 143	メリティアン ジャハン 03-438-0667
新さくら丸 商船三井客船(日本)	スフリング、グアム	2/19-2/29	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)	グアム、サイパン	2/10-2/20	東京、グアム、サイパン、東京	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
玉龍 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



クルーザー  
**チャーター専用 豪華外航客船** **さんふらわあ7**



さんふらわあ7概要/総トン数:8,000トン 全長:130メートル 最高速力:25ノット 定員:794名(海外500名)

国内へ、  
 海外(中国・グアム・サイパン・東南アジア)へ

次のような企画にご利用ください

- 洋上セミナー●企業PR●青年の船●レジャークルーズ  
 ●販売促進●招待旅行●ディーラー対策  
 ●会社創立記念●修学旅行●新製品発表(展示)

ハイグレードなパブリック・スペース

- コンサート・講演・ディスカバーティも楽しめる大ホール  
 (500座席、オーディオ・ビデオTVも完備)  
 ●本格レストラン、プール、豪華ラウンジetc充実の設備

くるしま観光グループ

**関西汽船**

営業部営業課

〒530 大阪市北区梅田1丁目1番3-600(大阪駅前第3ビル6F)

■お問合せ・お申込みは

営業部営業課 ☎06-344-7031

東京支社 ☎03-274-4273

中部販売センター ☎052-586-1008～9

神戸 ☎(078)453 5201 福岡 ☎(092)552 5168

高松 ☎(0878)51 3401

別府 ☎(0977)22 1311

徳島 ☎(0886)22 4910

宮崎 ☎(0985)51 2716

松山 ☎(0899)52 4400

那覇 ☎(0988)68 7591

北九州 ☎(093)531 4431

★各地旅行代理店の窓口でもお取扱いいたしております



**MERRY CHRISTMAS**

昭和58年 23日(金) 24日(土) 1泊2日 15,000円より  
 (1泊2食・パーティフリードリンク付)

第1日目 12月23日(金)18:00 受付、乗船

20:00 東京晴海埠頭出港

第2日目 12月24日(土)7:20 東京晴海埠頭入港、解散

●クルーズのお問い合わせは関西汽船東京支社(03)274 4273

# 船旅パッケージ・ツアー

ツアー名①日程②料金③スケジュール(⇨空路、  
～船)④取扱旅行社

## ○罐華号



- ルック／クリスマスクルーズ7日間  
①12月24日～12月30日②39万～68万③  
1日目成田⇨香港(乗船)2日目～(航  
海)～3日目フィリピン諸島～4日目  
セブ島～5日目シコゴン島～6日目ロン  
ブロン島～7日目マニラ(下船)⇨成田  
④交通公社各支店, ルック取り扱い店
- セブ／シコゴン／ボホール8日間①  
12月29日～1月5日②28,8万～63万(7  
段階)③1日目成田・大阪⇨マニラ2  
日目(乗船)～3日目シコゴン島～4  
日目ボホール～5日目セブ島～6日目香  
港(下船)⇨成田・大阪④ヴァリユー  
ツアー取り扱い店

## ○ヒスタフィヨルド



- 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②135万③  
1日目成田⇨2日目ニューヨーク市内  
観光⇨3日目バルバドス(乗船)～4  
日目アンティグア島～5日目トルト  
ーラ島～6日目セントトーマス島～7日  
目サンファン8日目～(航海)～10日  
目フォートローダーデール(下船)⇨オ  
ーランド11日目⇨ニューヨーク12日目  
⇨13日目成田④交通公社各支店, ルッ

## ク取り扱い店

- カリブ海クルーズ11日間①12月28日  
～1月7日②108万③1日目成田⇨ニ  
ューヨーク⇨2日目バルバドス(乗船)  
～3日目アンティグア島～4日目トル  
トーラ島～5日目セントトーマス島～  
6日目サンファン～9日目フォートロ  
ーダーデール(下船)⇨ニューヨーク⇨  
11日目成田④アメリカン・エクスプレ  
ス
- カリブ海クルーズ14日間①1月18日  
～1月31日／2月8日～2月21日／2  
月29日～3月13日②120万～128万(3段  
階)③1日目成田⇨2日目ニューヨー  
ク市内観光3日目⇨フォートローダー  
デール(乗船)～(航海)～6日目セ  
ントクロイ島～7日目セント・バーテ  
ルミ島～セント・マーティン島～(航  
海)～9日目ハイチ～(航海)～11日  
目フォートローダーデール(下船)⇨  
オーランド12日目⇨ニューヨーク13日  
目⇨14日目成田④交通公社各支店, ル  
ック取り扱い店

## ○インドブラッドボラリス

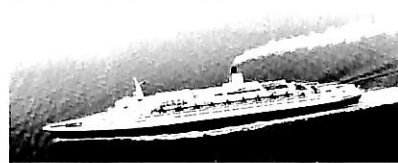


- 紅海とシナイ半島クルーズ20日間①  
1月16日～2月5日②163万～188,5  
万(3段階)③1日目成田⇨2日目カ  
イロ⇨3日目スエズ(乗船)～4日目  
スエズ運河～5日目スウェイバ～6日  
目ゲジレットエルファラウン～7日目

- アカバ～(航海)～9日目サファガ～  
10日目ルクソール～11日目サファガ～  
12日目セントジョーンズ島～13日目ポ  
ートスーダン～14日目ダーラットガブ  
～15日目マッサワ～16日目ダーラック  
群島～17日目ボディダ～18日目サナー  
～19日目カイロ(下船)⇨20日目成田  
④ヴァリユーツアー取り扱い店

- 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18日②  
129,8万～168,8万(3段階)③1日  
目成田⇨バンコック⇨2日目コロンボ  
(乗船)～3日目トリバンドラム～4  
日目コモリン岬～5日目コラバムビー  
チ～(航海)～7日目コチン～8日目  
カリカット～(航海)～12日目ラカデ  
ィブ諸島～(航海)～15日目ゴア～16  
日目ボンベイ(下船)⇨17日目香港⇨  
成田④ヴァリユーツアー取り扱い店

## ○クィーンエリザベス 2



- ロサンゼルス／横浜クルーズ14日間  
①1月29日～2月11日②98万～152万  
(7段階)③1日目成田⇨ロサンゼル  
ス2日目(乗船)～3日目ホノルル～  
マウイ島～(航海)～14日目 横浜港  
(下船)④交通公社各支店, ルック取  
り扱い店
- 太平洋クルーズ14日間①1月29日～  
2月11日②82万～141万③1日目成田  
⇨ロサンゼルス2日目(乗船)～3日

目ホノルル～マウイ島～（航海）～14日目横浜港（下船）④マッハ取り扱い店

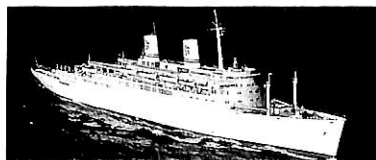
●ホノルル／横浜クルーズ10日間①2月2日～2月11日②95万～141万（7段階）③1日目成田⇨ホノルル自由行動2日目（乗船）3日目～マウイ島～（航海）～10日目横浜港（下船）④交通公社各支店，ルック取り扱い店

●ハワイクルーズ9日間①2月3日～2月11日②76,7万より③1日目成田⇨ホノルル市内観光後（乗船）2日目～マウイ島～（航海）～9日目 横浜港（下船）④富士海外旅行

●横浜／香港クルーズ9日間①2月12日～2月20日②86万～145万（10段階）③1日目横浜港（乗船）～（航海）4日目基隆～（航海）～6日目マニラ～（航海）～8日目香港9日目（下船）⇨成田④交通公社各支店，ルック取り扱い店

●香港クルーズ8日間①2月12日～2月19日②80,1万より③1日目 横浜港（乗船）～（航海）～4日目基隆～（航海）～6日目マニラ～（航海）～8日目香港⇨成田④富士海外旅行

●香港／シンガポールクルーズ9日間①2月21日～2月29日②84万～125万（7段階）③1日目成田⇨香港（乗船）2日目～（航海）～5日目パタヤ6日目～（航海）～8日目シンガポール（下船）9日目⇨成田④交通公社各支店，ルック取り扱い店  
○コンスティチューション



●ハワイアンクルーズ7日間①毎週土曜日発②45,6万（1月），46,6万（2月）③1日目成田⇨ホノルル市内観光2日目（乗船）～（航海）～4日目ハワイ島（下船）⇨ホノルル5日目自由行動6日目⇨7日目成田④交通公社各支店，ルック取り扱い店

●ハワイアンクルーズ8日間①毎週土曜日発②49,2万（1月），50,2万（2月）③1日目成田⇨ホノルル市内観光2日目（乗船）～（航海）～5日目マウイ島⇨ホノルル6日目自由行動7日目⇨8日目成田④交通公社各支店，ルック取り扱い店

●ハワイクルーズ7日間①毎週月曜日発②45,7万～50,9万③1日目成田⇨ホノルル市内観光2日目自由行動3日目⇨マウイ島（乗船）～4日目カウアイ島5日目～6日目ホノルル⇨7日目成田④グリーンングツアー取り扱い店

●ワイキキとマウイ／カウアイ島クルーズ8日間①毎週月曜日発②46,8万～48,3万③1日目成田⇨ホノルル市内観光2日目⇨マウイ島3日目～4日目カウアイ島5日目～6日目ホノルル7日目⇨8日目成田④マッハ取り扱い店  
○アズールシース



●ハネムーン／ロサンゼルス～メキシコクルーズ7日間①1月2日～2月29日迄の毎週月曜日発②33,4万③1日目成田⇨ロサンゼルス⇨サンペドロ（乗船）～2日目サンディエゴ～3日目エンセナーダ～5日目サンペドロ（下船）⇨ロサンゼルス6日目⇨7日目成田④

オーバーシーズ・トラベル

●ハネムーン／ロサンゼルス～メキシコクルーズ9日間①1月2日～2月29日迄の毎週木曜日発②36,9万③1日目成田⇨ロサンゼルス市内観光⇨2日目サンペドロ港（乗船）～3日目エンセナーダ～5日目サンペドロ（下船）⇨ロサンゼルス8日目⇨9日目成田④オーバーシーズ・トラベル

●カリフォルニア／メキシコクルーズ10日間①毎週月曜日発②53,7万③1日目成田⇨サンフランシスコ市内観光2日目自由行動3日目⇨ロサンゼルス市内観光4日目自由行動5日目（乗船）～6日目エンセナーダ7日目～8日目ロサンゼルス9日目⇨10日目成田④グリーンングツアー取り扱い店  
○サン・プリンセス



●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②115万③1日目成田⇨ロサンゼルス⇨2日目サンファン（乗船）～3日目キュラソー～5日目カラカス～7日目バルバドス～8日目パームアイランド～9日目マルティニーク～10日目サン・マルラン～11日目セントトーマス～12日目サンファン（下船）⇨サンフランシスコ⇨14日目成田④ホリデイツアー取り扱い店  
○トート・アトンはまたはマリョット・フルーラー

●古代への旅／ナイルクルーズ12日間①1月14日～1月25日／2月11日～2月22日②71,8万③1日目成田⇨カイロ市内観光⇨4日目ルクソール（乗船）④

～5日目デルデラ～アビドス～ルクソール～6日目エズナ～7日目エドフ～コムオンボ～8日目アスワン（下船）⇨9日目アブシンベル⇨カイロ自由行動⇨12日目成田④ヴァリユーツアー取り扱い店

●エジプト/ナイル川クルーズ10日間

①1月6日～1月27日/1月15日～2月5日②52.2万③1日目成田⇨2日目カイロ⇨3日目アスワン（乗船）～（航海）～5日目エドフ～エズナ～ルクソール（下船）⇨9日目カイロ⇨10日目成田④ホリデイツアー取り扱い店  
○新さくら丸



●ガム/東京クルーズ11日間①2月19日～2月29日②14.7万～28.2万（4段階）③1日目東京港晴海～（航海）

～5日目ガム港6日目島内観光7日目ガム港～（航海）～11日目東京港晴海④日本交通公社  
○だいせつ

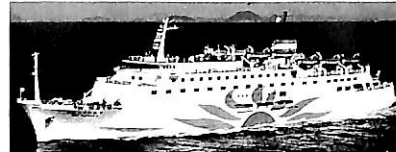


●小笠原クルーズ5日間①12日30日～1月3日②5.6万～14.5万（6段階）③1日目東京港晴海～2日目小笠原二見港4日目～（航海）～5日目東京港晴海④日刊スポーツ新聞社

○サンタクルス

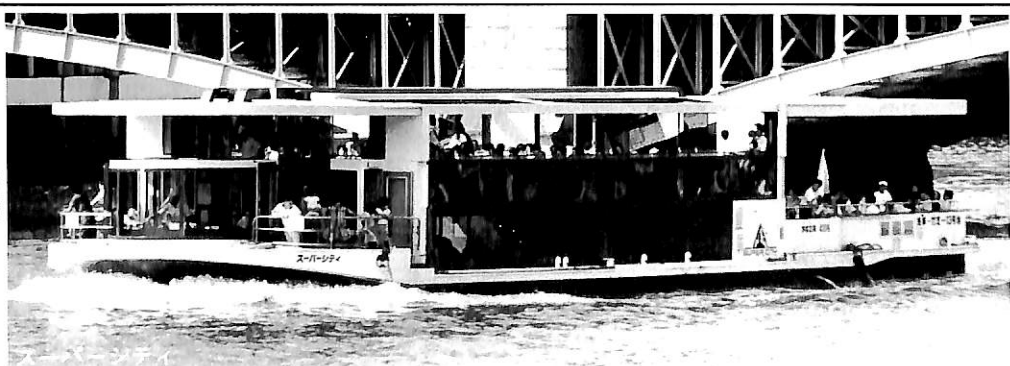
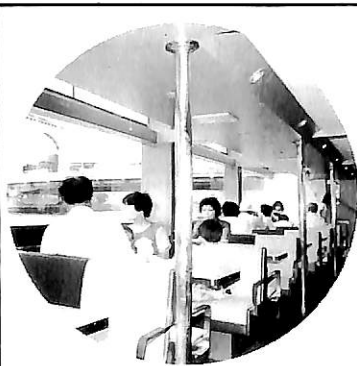
●ガラバゴス諸島探訪17日間①1月10日～1月26日②166.8万～174.8万（3段階）③1日目成田⇨ロサンゼルス⇨2日目キトー⇨4日目グアイヤキル（乗船）～5日目ガラバゴス～（航海）～14日目フード島～フロリーナ島～サンタクルス島～プラザ島～15日目バルト

ラ島（下船）⇨グアイヤキル⇨16日目ロサンゼルス⇨17日目成田④ヴァリユーツアー取り扱い店  
○さんふらわあ7



●洋上クリスマスパーティー2日間①12月23日～12月24日②1.5万より③1日目東京港晴海埠頭18時（乗船）～2日目東京港晴海埠頭7時20分（下船）④関西汽船東京支社

●お正月/ガム・サイパンクルーズ10日間①12月30日～1月8日②9.8万～35.8万（11段階）③1日目東京港晴海埠頭～（航海）～5日目ガム島着後島内観光6日目～7日目サイパン～10日目東京港晴海埠頭④国際ロータリー旅行



## 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】⇨浜離宮⇨竹芝棧橋【国電浜松町・都営一号线浅草駅下車2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  
竹芝棧橋⇨台場：約60分間隔で毎日運航

## ロイヤル・バイキング・ライン 年末の東南アジア・ミニクルーズで 旅行産業従事者に特典

日本市場開拓に意欲を見せているロイヤル・バイキング・ラインの日本総代理店エヴェレット汽船会社では、去る10月26日、来日中の同ライン副社長ジョン・マクラレン氏のレセプションを開催。席上同氏は、本年末のロイヤル・バイキング・スターによる東南アジア・ミニクルーズで、旅行関連企業で働く人、優待の企画を発表した。

その内容はつぎのとおり。

- ①12月5日発 香港—マニラ—香港・4日間。クルーズ運賃=本人/US\$ 250.00, 家族特別割引/US\$ 400.00。
- ②12月9日発 香港—パタヤ・4日間。クルーズ運賃は①に同じ。
- ③12月9日発 香港—パタヤ—シンガ

ポール・7日間。クルーズ運賃=本人/US\$ 350.00, 家族特別割引/US\$ 500.00。

参加資格は、航空会社・船会社・ホテル・バスなど、すべての旅行産業に従事している人が本人の対象となる。なお、料理はどのキャビンに入ってもフラット・レートで、先着順となるので、お早目にお申し込みをと呼びかけている。(トラベル・エージェント・コミッションは対象外、航空運賃は含まれていない)

写真 左よりJ.マクラレン ロイヤル・バイキング・ライン副社長、松井 同日本マネージャー、福富エヴェレット汽船副社長

ちなみに、同副社長によれば、本年度の日本市場での売り上げは、昨年の3倍、11月の香港・シンガポールクルーズは船客の25%が日本人と好成績。'84年度、ロイヤル・バイキング・スターは太平洋地域に70%就航を予定、'85年度は100%の割当てを考慮中であるとのこと。なお、詳細の問い合わせは：エヴェレット汽船（電・03-211-6420）



## につぼん丸の '83 X'mas クルーズ

1万トンの外国航路客船につぼん丸で、X'masパーティーと豪華なクリスマス・ディナーを楽しみませんか？マジックショーや生バンドによるダンスパーティー、映画会、ビンゴゲームと催しもの盛りだくさん。しかも、全員に、商船三井100周年記念カレンダー（柳原良平氏イラスト）を進呈。更に、乗船者の中から抽選で、来年2月新さくら丸によるグアムクルーズにカップルでご招待のおまけつき。

日程：12/24(土)16:00東京・晴海港発  
12/25(日)14:00東京・晴海港着

運賃：C<sub>4</sub> クラスを除き2人1部屋。

S—110,000円(55,000×2人)

ツインベッド、専用シャワー・トイレ付。

A<sub>2</sub>—80,000円(40,000円×2人)

ベッド、共用シャワー・トイレ付、3—4名定員部屋。

B<sub>2</sub>—70,000円(35,000円×2人)

ベッド、共用シャワー・トイレ付、2—4名定員部屋。

C<sub>4</sub>—25,000円(1人料金)

ベッド、共用シャワー・トイレ付、4名定員部屋。

※全クラスとも船内施設の利用、食事内容の区別はない。※A<sub>2</sub>・B<sub>2</sub>クラスを3名または4名で使用する場合の追加料金はこちらも1名につき20,000円。※子供料金は2才未満は各クラスとも1家族1名のみ無料。2才以上6才未満は半額。6才以上12才未満は20%引き。

お問い合わせは：商船三井客船（電・03-281-6931）

## 第26回 伊豆大島初日の出のつどい

期日/昭和58・12/31—昭59・1/1  
会費/2等 おとな8,500円, 小学生5,500円。1等 おとな12,500円, 小学生7,000円。

募集人員/700名, 1等定員150名。  
使用船舶/かとり丸(2,300トン)

行程/＜12/31＞22:30竹芝桟橋集合  
23:50出帆。東京湾内の船による一斉の除夜の汽笛を聞く。

＜1/1＞6:50大島岡田港沖にて船上より“初日の出”。7:30大島着。

8:00—12:50食事、島内見物(三原

山山頂、ハワイ植物園など)。13:30大島出帆。18:00竹芝桟橋着。解散。  
お問い合わせは：東海汽船・旅客案内  
テレフォンセンター（電・03-432-4551）

# 去就が目される青函連絡船

〈その1〉

## ●高山林也●

国鉄の青函連絡船は、青函トンネルの61年度開業を控え、昭和40年代の最盛期の13隻運航体制から、来年2月のダイヤ改正で現在の10隻から8隻に減便、運航便数を大幅に減らす見通しになっている。

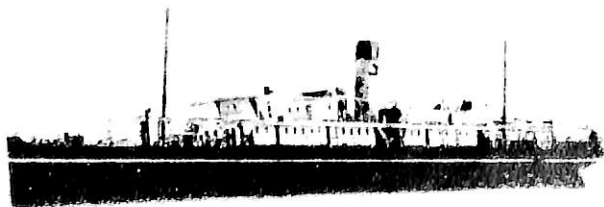
現在の青函連絡船就航隻数10隻の体制は、客貨船、八甲田丸、大雪丸、摩周丸、羊蹄丸、十和田丸、石狩丸および桧山丸の7隻と、貨物船日高丸、十勝丸および空知丸3隻の計10隻になっている。

### ●明治41年、第1船比羅夫丸就航

国鉄による青森・函館間の青函航路は、英国ダンバートンのウィリアムズ・ブラザー社に発注した比羅夫丸によって、明治41年3月7日青森港を出港、これをもって同航路の嚆矢としている。同社の第2船の田村丸が同年4月4日に就航、1日2往復の運航体制になった。

この歴史的な比羅夫丸の出港風景を青函連絡船史は——明治41年3月7日午前10時、漆黒の船腹に白線一線一条、鮮やかなモールディングラインを浮び上がらせ比羅夫丸（1,490トン）は、青森港船入澗（現青森第一岸壁東側）沖合い500mで錨を巻き上げ、旅客百数十名を乗せて、針路を函館に向け静かに出港していった——と記録している。

ちなみに比羅夫丸、田村丸の命名の由来は、蝦夷（えぞ）征伐に活躍した征夷大将軍の阿部比羅夫（あべのひらふ）、坂上田村麿（さかのうえたむらまろ）にちなんで名付けられたものである。当時まだわが国にはくタービン船>はなく英国で建造された青函連絡船の比羅夫丸・田村丸が、本邦初のタービン船の栄誉をになった歴史的な船となり、そのスピード記録においても、青函航路113km（61海里）を従来6時間コースであったものを4時間



比羅夫丸／比羅夫丸就航を記念して発行された絵ハガキの複製写真。（斎倉弥八 青森県文化財保護協会常任理事提供）

この写真は、青森市の「青森空襲を記録する会」が、昭和56年春に、青森空襲の未公開資料がないかと米国のマンスフィールド駐日大使に照会した結果、同年7月30日、米国国防総省から提供されたもの。

添付の撮影データによれば、日付は1945年7月14日、撮影は米国軍艦ランドルフ(CV-15)、被写体は青森港を出航したばかりの北海道・函館と本州・青森間の鉄道連絡船で、艦載機の爆撃を受けていると記録されている。前後左右を爆弾の水煙に包まれながら必死に逃げる姿が痛ましい。

写真の船の船名については、1本煙突であることから、当時の花形連絡船の翔鳳丸か飛鷺丸であろうといわれている。(写真提供：同会事務局今村修氏)



に短縮 — このスピード記録は、46年後の昭和39年5月10日に就航した津軽丸まで破られることはなかった。

その後国鉄は、従来の輸送方式を全面的に再検討して、本格的な貨物輸送に切り替えるため、船内レールを3条にし、貨車25両(ワム型)を搭載、更には比羅夫丸の約3倍の旅客を乗せるという<客載貨車渡船>4隻を計画した。

この計画によって、大正12年から13年にわたって就航したのが、翔鳳丸、津軽丸、松前丸、飛鷺丸の4隻である。

また、これに伴い栈橋施設も近代化され、潮汐水位の変化に応じて貨車の出し入れをスムーズにおこなうために<可動橋>を完成させ、輸送力の飛躍的増大を図り、北海道・本州の物流に大いに貢献した。そして、この翔鳳丸のイニシャルを取って<S型船>として昭和20年7月まで、直立した船首、細長いフェイナルの船として永らく親しまれた。

## ●太平洋戦下、空襲で壊滅

昭和20年7月14・15日、太平洋戦争の戦禍はこの青函連絡船にも及んだ。

日本本土に対する快速任務部隊の進攻前哨戦 — 沖縄作戦の支援に続いて — のためレイテ湾における再補給積み込みをおこなうこと3週間の後、史上かつてない海上

兵力の最大集団を擁するハルゼー第3艦隊のマッケーン中将麾下の第38機動部隊は、7月1日に日本へ向って北上発進した。

この巨大な艦隊は、日本艦隊の壊滅を成就させ、戦争を続行する日本の戦力に寄与するあらゆる工業と資源に対し破壊という侵攻前の攻撃を加えることを目的とし、同時に戦意を低下させるために日本に対し最大の圧力を加え続けようと意図したものである。ハルゼー艦隊は7月14日から15日にかけて本州北部および北海道南部を攻撃するため北上。「わが航空攻撃により5隻の鉄道連絡船を撃沈、他に4隻を大破し、北海道と本州間の重要輸送施設に甚大な一撃を加えた」と合衆国艦隊司令官兼海軍作戦部長のキング元帥がフォレストル海軍長官にあてた公式報告書の中で述べられている。

三陸沖あたりから発進した第38機動部隊の、グラマンF6F“ヘルキャット”戦闘機およびグラマンTBF“アベンジャー”(推定)雷撃兼爆撃機の編隊は、7月14日午前4時56分頃から11時30分および13時55分から16時17分の2回にわたり艦載機約300機で空襲、攻撃の集中を青函連絡船に向けた。翔鳳丸、飛鷺丸、第2青函丸の3隻は、青森港外で沈没、松前丸は函館七重浜に座礁、津軽丸は狐越岬沖、第3青函丸は野内沖で、そして、第10青函丸は函館港外でいずれも沈没。第7青函丸は出港後、第8青函丸とともに函館港内において損傷を被るという

表-1 空襲による連絡船沈没位置 (一青函連絡船史 1970-より)

船名	日時	種別	位置
翔鳳丸	7月14日 15時55分	沈没	青森港第2号浮標より北東2 哩
飛鸞丸	7月14日 15時40分	沈没	翔鳳丸沈没点の東方100m
津軽丸	7月14日 15時10分	沈没	北海道上磯郡狐越岬の東方4 哩
松前丸	7月14日 7時20分	坐洲 炎上	函館港第3防砂堤の北西方 1,000 m
第一青函丸	7月15日 14時40分	沈没	三厩港入口灯台の東方1,000 m
第二青函丸	7月14日 15時30分	沈没	青森港第2号浮標より北20度 東1哩
第三青函丸	7月14日 7時30分頃	沈没	北海道矢越岬の南南東3.8哩
第四青函丸	7月14日 6時18分	沈没	葛登支灯台より125度3.9哩
第六青函丸	7月14日 14時頃	坐礁 炎上	青森県野内港北側
第七青函丸	7月14日	損傷	函館港
第八青函丸	7月14日	損傷	函館港
第十青函丸	7月14日 7時30分	沈没	函館港防波堤灯台から北北西 600 m
垂庭丸	8月10日 10時30分頃	沈没	茂浦島から57度3.7ケーブル

状況になり、一日の空襲で沈没船6隻、損傷船4隻、座礁2隻の重大な被害を受け、青函航路は一瞬にしてその命脈を断たれてしまった。

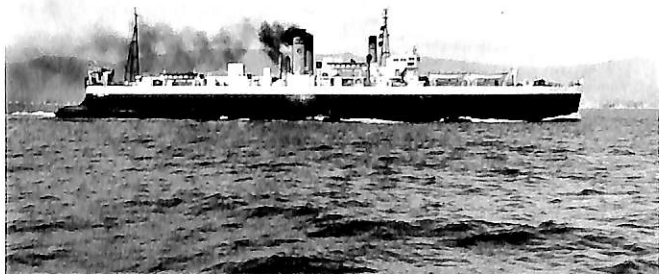
しかも翌15日にも米軍の攻撃は執拗をきわめ、再度艦載機480機の大編隊をもって函館をはじめ道南各地を襲撃、14日にただ1隻健在であった第1青函丸も13時55分津軽半島三厩沖で艦載機19機の攻撃を受け、応戦もむなしく沈没。ここに青函連絡船は、14・15日両日の艦載機

による空爆によって壊滅してしまった。連絡船の沈没位置を表-1に示した。

空襲による青函航路の途絶をそのまま放置することは許されず、早速海軍に軍艦の派遣を要請、大湊警備府は所属の特設砲艦兼砕氷艦千歳丸(2,668トン)が17日から毎日片航海を30日まで続け連絡輸送に当たったが、青森・函館港には滞留客があふれていたため、更に緊急措置として特設巡洋艦浮島丸(4,730トン)の急派を請い、7月20日から23日まで就航した。

また、当時函館ドックに入渠中の稚泊連絡船垂庭丸(3,299トン)を本省命令で、7月23日から緊急助動に投入、2日間1往復の運航に従事させた。29日には、函館港で損傷した第7青函丸も函館ドックでの修理を終え戦列に復帰。更に船舶運営会所属の樺太丸(1,598トン)をチャーター、損傷のはなはだしかった第8青函丸も29日に就航した。また、7月28日夜には青森市がB29による空襲を受け、死者731名、負傷者282名を出している。

8月10日長崎へ原爆投下の同じ日、再びハルゼーの第3艦隊の高速空母部隊は、本州北部・北海道の飛行場および船舶を攻撃、幸い前日の空襲をのがれた垂庭丸は、10日10時30分青森港を出港したが、再び機関に故障を生じ、港外に投錨、応急修理し抜錨したが、大湊への航行は危険と認められたので青森市浅虫の茂浦島沖に投錨避難した。同日16時に至り32機の艦載機の波状攻撃を受け、25ミリ対空機銃による応戦もむなしく茂浦島沖合に沈没し、戦禍による最後の犠牲となった。青函局がまとめた



第6青函丸/昭35、函館港内(写真提供: 沢口喜一氏)



第12青函丸/昭38.11.16、函館港内(写真提供: 沢口喜一氏)



表-2 青函連絡船の船体部要目表（「航跡」-青函連絡船70年のあゆみ-より）

船名	総トン数	主要寸法				積貨量			搭載人員							試運転最高		製造所	起工 進水 竣工	就航 終航
		全長 垂線間長	幅	深さ	喫水 (満載)	貨車 (ワム型)	自動車	寝台	グリーン			普計	その他	乗員	速力	出力 (馬力)				
									指定席	自由席	計									
八甲田丸	5,382.65	132.00 123.00	17.90	7.20	5.20	48	12	20	96	244	340	970	1,330	33	50	20.93	12,475	三菱重工 業神戸造 船所	昭38.12.9 39.4.15 39.7.31	昭39.8.12 -
大雪丸(II)	5,375.99	132.00 123.00	17.90	7.20	5.20	48	12	20	96	200	296	970	1,286	33	50	21.22	13,350	三菱重工 業横浜造 船所	昭39.7.7 39.10.30 40.4.20	昭40.5.16 -
摩周丸(II)	5,374.85	132.00 123.00	17.90	7.20	5.20	48	12	20	96	244	340	970	1,330	33	50	21.15	13,250	三菱重工 業神戸造 船所	昭39.12.2 40.3.18 40.6.15	昭40.6.30 -
羊蹄丸(III)	5,375.93	132.00 123.00	17.90	7.20	5.20	48	12	20	96	200	296	970	1,286	33	50	21.16	13,325	日立造船 桜島工場	昭39.10.8 40.2.20 40.7.20	昭40.8.5 -
十和田丸 (II)	5,397.59	132.00 123.00	17.90	7.20	5.20	48	12	20	96	200	296	970	1,286	33	50	21.56	13,400	住友重機 械浦賀造 船所	昭41.2.15 41.6.23 41.10.16	昭41.11.1 -
石狩丸(III)	4,105.62	144.60 136.00	18.40	7.20	5.10	55	-	-	-	-	-	-	-	50	41	21.66	13,610	日立造船 向島工場	昭51.7.22 51.11.26 52.4.26	昭52.5.6 -
桧山丸(II)	4,107.96	144.60 136.00	18.40	7.20	5.10	55	-	-	-	-	-	-	-	50	41	21.68	13,650	三菱重工 業下関造 船所	昭50.10.16 51.4.15 51.7.27	昭51.8.5 -
日高丸(II)	4,089.04	144.60 136.00	18.40	7.20	5.10	55	-	-	-	-	-	-	-	48	43	21.43	13,200	三菱重工 業神戸造 船所	昭44.8.26 44.11.29 45.3.30	昭45.4.5 -
十勝丸(II)	4,091.73	144.60 136.00	18.40	7.20	5.10	55	-	-	-	-	-	-	-	50	40	21.67	13,430	日立造船 向島工場	昭44.11.11 45.2.19 45.6.23	昭45.6.30 -
空知丸(II)	4,123.60	144.60 136.00	18.40	7.20	5.10	55	-	-	-	-	-	-	-	50	41	21.79	13,650	函館ドック 函館造 船所	昭50.9.4 50.12.18 51.3.31	昭51.4.5 -
津軽丸(II)	5,318.58	132.00 123.00	17.90	7.20	5.20	48	12	20	96	244	340	970	1,330	33	50	21.57	13,444	住友重機 械浦賀造 船所	昭38.5.24 38.11.15 39.3.31	昭39.5.10 昭57.3.4
松前丸(II)	5,376.32	132.00 123.00	17.90	7.20	5.20	48	12	20	96	200	296	970	1,286	33	50	21.69	13,150	函館ドック 函館造 船所	昭39.2.29 39.7.23 39.10.31	昭39.12.1 昭57.11.12
渡島丸(III)	4,075.15	144.60 136.00	18.40	7.20	5.10	55	-	-	-	-	-	-	-	50	40	20.67	11,945	函館ドック 函館造 船所	昭44.3.27 44.6.30 44.9.28	昭44.10.1 係船中

- (注) 1. 本表は昭和53年3月31日までを表わす。  
 2. 搭載人員欄の「その他」とは、旅客や船員に含まれないもの、たとえば船舶所有者、貨物付添人、警乗職員などをいう。  
 3. 搭載人員計1,286名とある船は、すでに「海映サロン」設備船である。  
 4. 石狩・桧山丸は、いずれも函館ドックで客貨船に改装された。また、本表の要目は貨物船当時のもの。

「航跡－青函連絡船70年のあゆみ」には、「闘う翔鳳丸」として、連絡船の爆撃下の写真が昭和20年8月号のライフ誌から転載されているが、「青森空襲を記録する会」が、米国防省から同じものを入手、わたしも公開展示場でこの写真のコピーを拝見したが、Photoとして、USS－ランドルフ（RANDOLPH）CV-15-JULY-14-45とあり、翔鳳丸（または飛鸞丸とも）の写真は、英文説明からすると、当時高速空母部隊の主力空母として活躍したエセックス級空母ランドルフの艦載機が写真の連絡船を写したものと思われる。連絡船史の軍艦の記述で千歳、浮島とあるのは、いずれも「千歳丸」「浮島丸」が正確な記述だと思う。

### ●戦後復旧の足どり

戦後鉄道省は、鋭意青函連絡船の充実に努め、昭和20年10月11日に貨車渡船第11青函丸、21年5月13日に第12青函丸を建造就航させるとともに、客船として関釜連絡船の景福丸（3,628トン）を青函航路に転用、船舶運営会の暁南丸（1,243トン）、関釜連絡船の壱岐丸（1,680トン）、稚泊航路の宗谷丸（3,593トン）を就航させ、他に旧陸軍上陸用舟艇（S・S）や機帆船数十隻を輸送にあたらせ、青函航路の連絡輸送に従事させた。

8月24日、米占領軍が進駐のため100トン以上の船舶の航行は18時以降禁止され、翌25日、青函航路の連絡船もGHQの命令により、武装解除と舷側ならびに煙突に白十字標識を付し、夜間も照明標識を実施することで運

航が許可され、第7青函丸、樺太丸および暁南丸の3隻をもって、占領下の航路を開始した。9月10日から、青函連絡船の航行が占領軍から正式に許可された。

駐留米軍の軍需品輸送等による混雑緩和のため、米軍は同航路に<LST>Q 021・Q 022号（1,625トン）を貸与した。しかし、両船は22年8月、22号は横浜で船舶運営会に、21号は同じく横浜で米軍に、それぞれ返還されている。

戦沈した連絡船の代船として建造された第12青函丸、石狩丸が、昭和21年5月と7月に相次いで同航路に就航したが、各連絡船は機関故障、座礁等の事故に遭遇、隻数はそろったものの輸送力の復旧は順調にできなかった。

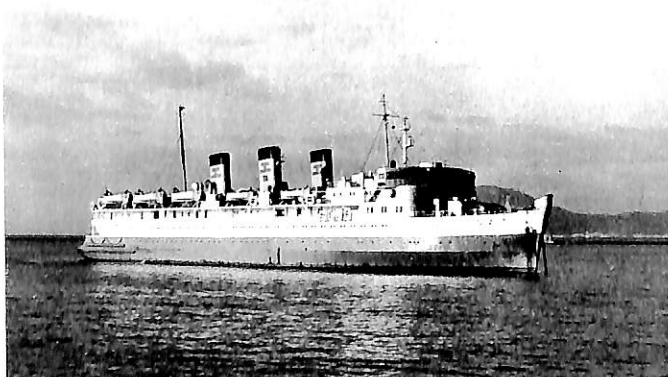
そこで国鉄は、青函航路の抜本的対策をたて、新造客載車両渡船<洞爺丸>型（S型）4隻：洞爺丸・羊蹄丸・大雪丸・摩周丸とW型北見丸・日高丸、H型十勝丸・渡島丸のつごう8隻をGHQの認可を得て建造することになった。洞爺丸・羊蹄丸・大雪丸は三菱重工神戸造船所に、摩周丸・北見丸・日高丸を浦賀船渠浦賀造船所、十勝丸・渡島丸は三菱重工横浜造船所にそれぞれ発注、第1船の洞爺丸は昭和23年11月21日に同航路に就航した。同船の船価は約1億6千万円であった。

そして、昭和23年11月27日に大雪丸が就航して、ここに青函連絡船は、洞爺丸、羊蹄丸、摩周丸、大雪丸、第6、7、8、11、12青函丸、石狩丸、北見丸、十勝丸、日高丸および渡島丸の14隻がそろい、その陣容が整った。（つづく）

筆者：たかやま りんや／World Ship Society 会員



羊蹄丸／昭35、函館港内（写真提供：沢口喜一氏）



大雪丸／昭38.11.16、函館港内（写真提供：沢口喜一氏）

# 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

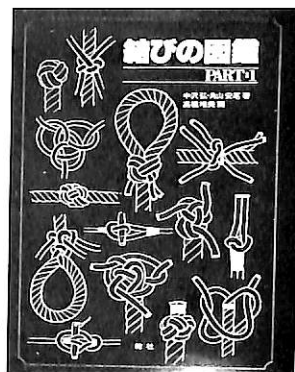
ベテラン帆船乗りが解説するロープワークの百科事典。イラスト画400余点。

## 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 上巻

## 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。

## 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 ストックベル浜松町

☎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)

## Buffalo Express — J.W.クック造船所建造のキャトルキャリア

The Motor Ship / September 1983

今月はちょっとめずらしい船を紹介しよう。客船は客船でも、本船の船客は家畜である。

濠州から中近東向けに大量の羊が生きたまま輸送されるが、これを手掛けて20年の専門船会社が、羊、牛、ラクダ等をワールドワイドに輸送する新造船を初めて建造した。

もちろん、水洗トイレはないので少々クサイが、その名も勇ましいBuffalo Expressの横顔を紹介する。

Buffalo Expressのイメージは、キャメルハッチと家畜糞用エレベーター、そして3台の尿排出用ポンプである。

本船は、主として羊のような草食動物を生きたまま輸送するので、大量の糞と尿が出ることは当然で、この処理の上手／下手一つで家畜達の快適な船旅ができるか否かが決まる。

船主はオランダのVroon BV社で、家畜専門の《家畜特急》たるLivestock Expressを船側に大きく表示した約20隻のフリートを世界的に運航している。

従来、キャトルキャリアは、船令15年の中古船を購入し、専ら改造によりフリートを拡充してきたが、改造後10年間即ち船令25年でほとんど経済的価値を喪失し、中古船購入費と改装費をこの10年間で回収することはほとんどできなくなってきたと、同社のMr. P. W. Vroon 常務は考えて、2隻の新造船Buffalo ExpressとZubu Expressを、英国WivenhoeのJames W. Cook造船所に発注したが、このシリーズ発注は順次追加されて、最終的には10隻程度の規模となると予想されている。

本年1月に就航した2隻の新造船の

運航成績は、直ちに次のフリート編成計画にフィードバックするために、現在モニタリング中で、既にVroon常務はBuffalo Express 姉妹船の船体延長を計画しているが、これはオランダの船員法改正で15m延長しても、乗組員数のスケールが変わらないことになったためでもある。

本船のC<sub>b</sub>は0.631(C<sub>b</sub>:ブロック係数。船の水面下の形状のやせ具合を示す。低速の鉤形専用船では大きく0.84程度、高速のコンテナ専用船では小さく0.56程度、本船はこの種の船では比較的小さい。編集部注)、船首にはシャープなバルブを装備し、船尾は巾広いトランサムスターンを持っている、なかなかの高性能船であり、船型的には外洋フェリーのそれに近い。

家畜の快適な船旅のために定められた濠州運輸省の規準、即ち例えば主発電機故障のときは、少なくとも通常時の半分の通風と照明の水準を3日間は確保することができるように、非常用発電機の設置が義務づけられる等、これらをクリアーしている上に、オランダ政府およびロイド船級協会のルールに合格した機関室無人化船である。

家畜は、一般配置図でわかるように、船体の%船尾寄の位置にあるランプウェイ(両舷に設置)を昇り、乗船する。このデッキには58区画の家畜小屋があり、ここが満杯になると、滑り止め処理をされた船内ランプウェイを降りて、第2甲板と船倉底の69区画の小屋に収容される。

まぐさと飲料水の積載能力は、家畜満載時で17日分で、非常用としてあと3日分は別に積載されているので、本船は世界中の航路をほとんどカバーで

きる。

120トンの干草(飼料)は、船楼甲板上にターポリン(水密防水帆布の一種)を掛けて保管されるが、4個の干草ハッチから人手で各小屋に配分されるが、飲料水は、各小屋に2個ずつ装備された自動飲料水供給桶を通じ家畜に供給される。

背の高いラクダの場合は、2トンのクレーンで吊り上げられて、ラクダ用ハッチから積み込まれる。

小屋は、糞尿に侵蝕されないアルミ合金製で、「定員」はそのサイズにより4~6頭が一区画に収容される。1頭当りの所要床面積は、1.49m<sup>2</sup>、復原力計算上の重量は413kgを用いている。

廃棄物処理では、ホールディングタンクによる事前処理等は一切行なわず、メインデッキの尿は直接舷外排出、下部デッキのものは0.6mの船尾トリムを考慮し、船倉底のサンプに集められ、3台の30m<sup>3</sup>/毎時のダイアフラムポンプで舷外排出される。

畜糞は高圧水により洗浄されて、中央部左舷の特製ダンエレベーターにより上部に運ばれて、舷外投棄される。

これらの舷外投棄が許されない水域では、別に用意された干草で吸収清掃される。

主機は、Deutz社製の6気筒中速ディーゼルで、最高出力2,610馬力×600回転/毎分、推進器は可変ピッチ方式で、主軸直結交流発電機を装備している。

燃費は満載航海速力13.5ノットにおいて、1日当り8トンである。

乗組定員は12名のシングルキャビンであるが、そのうち4人の上級士官はプライベートバスルームを持った部屋

が割り当てられている。

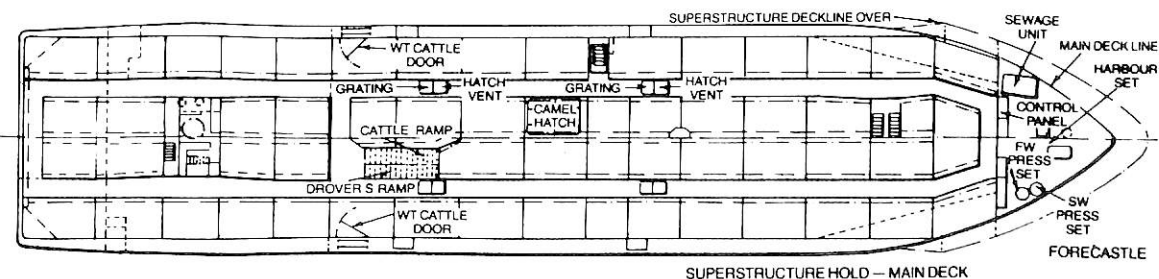
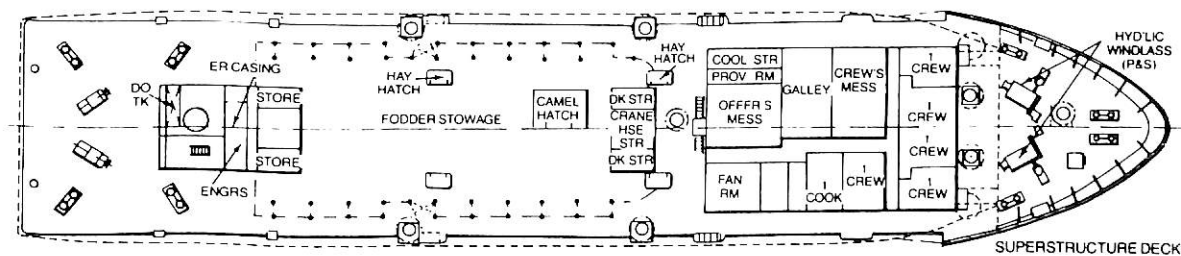
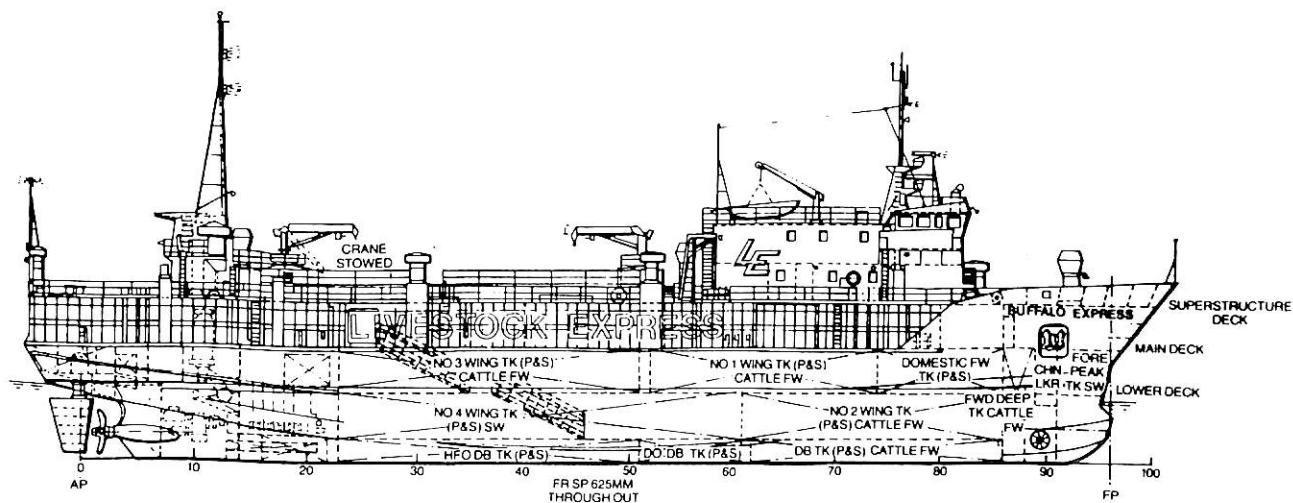
通常の運航時定員は9～10名であるが、仔持ちの家畜のときには特別に牧畜業の専門家の乗船契約を行なう。

この Buffalo Express と Zebu Express 2隻の新造により、Vroon グループは新しい時代に入ったが、同時に James W. Cook 造船所にとっても、大型家畜船の建造と云う重要な経験をしたわけである。

● Buffalo Express 主要目●

全長	66.85 m
垂線間長	60.00 m
型深さ(上甲板まで)	6.80 m
吃水	4.06 m
載貨重量	1,150 トン
総トン数	772 トン
家畜	740 頭
主機	Deutz SBV 6 M540
	2610 馬力×600 回転/毎分

試運転速力	13.5 ノット
燃費	8 トン/毎日
乗組定員	12 名
タンク容積	
燃料 C重油	160 トン
A重油	60 トン
清水	50 トン
“(家畜用)”	400 トン
バラストタンク	200 トン



# 駆逐艦 1

丹羽誠

## 伯父の書齋で出会った駆逐艦

物心ついた時分、家に絵葉書の入った菓子折がいくつかあった。中味の大部分は日露戦争の軍事郵便で、1年志願出身の中尉として満州に行っていた父からや、上村艦隊の参謀だった伯父から祖母あてに来たもので、伯父からのものは軍艦の絵葉書だった。その外にも軍艦や商船の進水記念絵葉書があった。伯父からはその後も折りにふれて軍艦の絵葉書が来た。

そんなことから、私は物心がつくと同時にごく自然に船に親しみを持つようになった。

現役を退いた伯父の住居は子供の足で歩いて行ける所にあった。書齋には専門書の外に当時はやりの日米未来戦ものをはじめ古今東西の小説類がたくさんあった。これらを借り出しに行ってブラッセー海軍年鑑やジェーン海軍年鑑に親しむことになった。海軍在郷士官の会、有終会の会誌『有終』にそこでお目にかかったのは中学の初級時代だったろう。はじめは新造軍艦の写真や要目に目を通すだけだったが、だんだんと外の記事も読むようになった。むずかしい論文にはまだ歯が立たなかったが、海軍昔ばなしや体験談などは面白く、よく読んだ。当時読んだもののうち、駆逐艦に関するものの中で次の話は今でもよくおぼえている。筆者は匿名だが古い水雷屋で中將になった人だということだった。

ある年の艦隊で、予備艦から艦隊入りしたばかりの3等駆逐艦の隊司令を勤めたときの話である。隊として行動するとどうしても隊列がそろわない。飛び出したり遅れたりではがたがたである。煙も真っ黒々となびかせている。そこでまず淡煙航行の競争をやらせた。各艦とも煙を淡

くする苦心をして、煙が淡くなるとともに自然に隊列も整うようになった。

3等駆逐艦というのは日露戦争型とでもいった駆逐艦で、戦争前に英国のYarrow社とThornycroft社に注文した艦はいずれも明治35年までに完成し、引き続き国産艦が建造された。そのある艦は起工後3カ月で完成し、あるものは完成引き渡し後10日で日本海海戦に参加するなど、初めての建造にかかわらず急速建造の成果をあげている。これらはいずれも大正13年までに駆逐艦籍を除かれ、あるものは掃海艇として使用された。要目は次のとおりである。

長さ	69.2メートル
幅	6.58メートル
吃水	1.84メートル
排水量	375トン
馬力	6,000 HP
速度	29ノット
機関	3段膨張4筒往復動式 2軸
艦本式水管缶	4

### <兵装>

春雨型	8センチ速射砲 2
	57ミリ速射砲 4
	45センチ水雷発射管 2
神風型	8センチ速射砲 6
	45センチ水雷発射管 2

これらの缶はいずれも石炭焚きであって、完全燃焼するよう上手に石炭を投入しないと蒸気圧が上らず、蒸気圧が不安定だと機械の回転も安定しないというわけで、完全燃焼の淡煙焚火が隊列整々につながったわけである。

## 『モーターシップ』に親しんだ頃

本誌の前身である『モーターシップ』に引き続き、『舵』が発刊されたのは高等学校へ入る前後のことである。一時モーターボートに興味を持ったが、当時の『舵』を見ても軍艦の公表要目ほどの数字も出て来ない。当時はMiss AmericaとMiss Englandとが世界選手権の争奪に火花を散らしていた時代だが、それらがどんな艇だかももう一つわからない、ということでその時はモーターボートにはついて行けなかった。

『モーターシップ』には当時出現して急速に発達して行ったニューヨーク航路等の定期高速貨物船や、高速の1万トンタンカー等の詳しい記事が出ている。これらの船には後に特設水上機母艦や特設巡洋艦、あるいは艦隊随伴の給油船としてお目にかかることになる。上野喜一郎さんの連載「商船形態学」と共に愛読するようになり、これらのディーゼルエンジン装備の高速商船に興味を持つようになった。

このように幼時から船に縁があり、その後も船につきあっているうちに船マニアとなり、なんの抵抗もなく造船技術に入って行ったので、生計をたてるための職業という意識は薄かったように思う。

## 昭和14年、造船士官として出会った駆逐艦

昭和13年7月、2年現役技術科士官の第1期として造船中尉となり、砲術学校での教育、工廠での実習を終って、14年2月、連合艦隊司令部付として乗艦実習に入る。第2艦隊・第2水雷戦隊の第7駆逐隊司令の命を受けて服務することになり、2月23日別府で駆逐艦「隴」に乗艦した。これが駆逐艦とののはじめての出会いである。

第2艦隊はいわゆる前進部隊であって、一万トン巡洋艦を主力に高速艦艇で編成されている。第2水雷戦隊は軽巡「那珂」を旗艦に、駆逐隊3隊。その駆逐艦はどれも特型駆逐艦である。

特型駆逐艦とは、大正末年から建造にかかり、昭和になって続々と竣工した大型駆逐艦で、それまでの1等駆逐艦とは格段に武装も強化され、行動能力も大きくなっている。

## 明治・大正期の3等～1等駆逐艦を比べると

明治時代の3等駆逐艦はフラッシュデッカーであったし、大正時代の1等駆逐艦・2等駆逐艦はフォックスルを有し、フォックスル上に砲1門、艦橋構造との間の

昭和14年度第2水雷戦隊 左より 那珂、天霧、朝霧、夕霧、隴、曙、潮 (写真撮影：福井静夫氏)



ウエル部に発射管という共通した前部の配置に特徴があった。特型はフォックスルが艦橋まで伸び、砲は連装で砲塔型になるなど外観的にも面目を一新している。

明治42年に起工した1等駆逐艦「海風」型（基準排水量 1,030 トン、30ノット）が始めてタービンを採用し、また発射管を連装にした。大正6年起工の「江風」（基準排水量 1,180 トン、37.5ノット）から魚雷は53センチとなり、2連装3基とし、速力が飛躍的に進歩するとともに雷装も一段と強力なものになった。このクラスから重油専焼缶とオールギヤードタービンを装備している。これに続く「峯風」級の「島風」は排水量 1,379 トンのとき40,650馬力で40.70ノットを出している。

1～3等駆逐艦が出そろったところで利害得失を比較し、次の結論が得られた。

隠密性が重視される夜戦部隊として大切な視認距離の差は主として煤煙の濃淡に左右される。小型であっても石炭専焼の3等駆逐艦は最も不利であって、晴天の暗夜において5,000～6,000メートルで発見され、炭油混焼の2等駆逐艦がこれに次ぎ、重油専焼の1等駆逐艦は夜間戦闘発射の大部分を敵に発見されずに射点に進出できた。したがって、艦が多少大きくなることはあまり問題でなく、速力の速いこと、発射管の多いこと、雷速が大で射程が大きく、破壊力の大きな大径魚雷を使えることの方が重要である。魚雷兵装は射法上、夜戦において

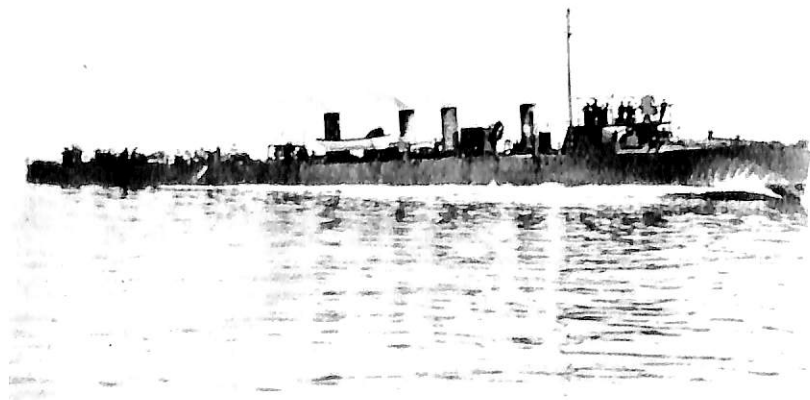
6射線、昼戦において9射線を標準とすべきである。また想定敵国主力艦の水中防禦が発達し、53センチ魚雷では破壊力が不足するから61センチ魚雷をなるべく早い時期に採用したいということで、大正13年起工の「陸月」型（基準排水量 1,315 トン、38.5ノット）から61センチ3連装発射管2基が搭載された。

射法というのは敵艦との対勢に対し、予想される敵の回避運動に対しても、射線により構成される散布帯の中に敵艦を捕え、最大の命中率が得られるような射角と射線数、射線開度とを選定する雷撃計画法である。

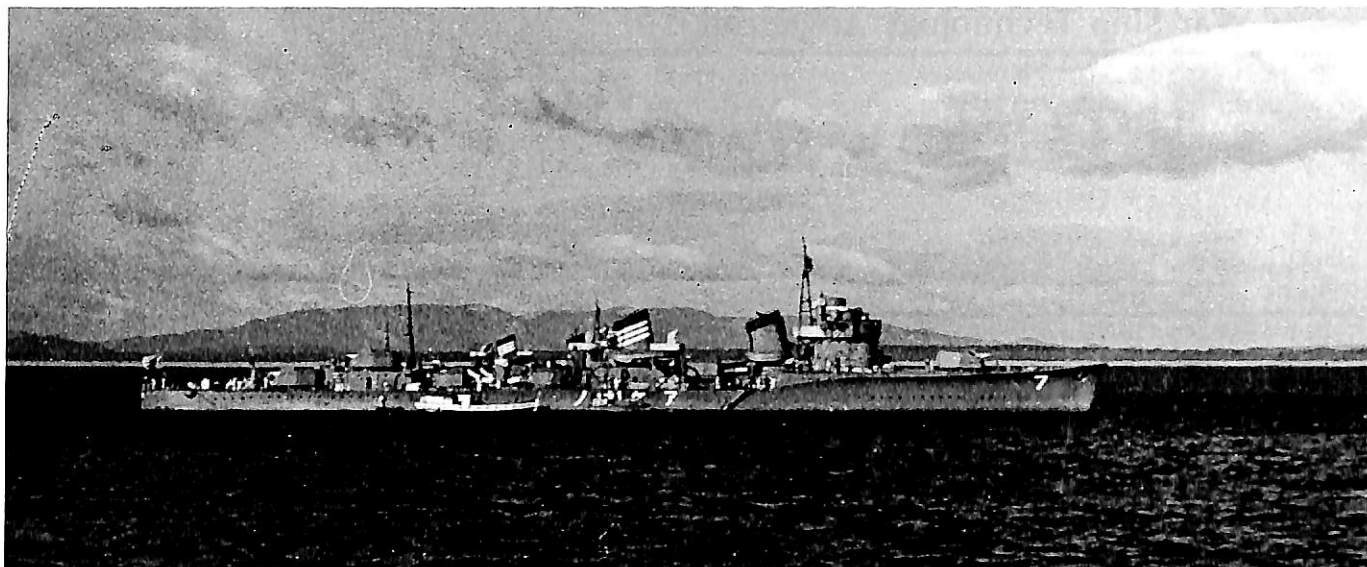
初期の魚雷戦は一発必中の肉迫攻撃を主体としたが、だんだんと遠距離魚雷戦がおこなわれるようになり、斜進装置付の縦舵機ができて魚雷を射出方向から左右任意の方向へ任意の角度（斜進角度）だけ斜めに走らせられるようになった。さらに発射指揮装置として、水雷方位盤と発射管内の魚雷の縦舵機との間を連結する追尾斜進装置が出現して、目標の照準線と魚雷の軸線との角度差を刻々自動的にカバーできるようになった。これで発射にあたっていちいち転舵回頭して魚雷の軸線を照準線に合致させる必要がなくなり、一定間隔で次々に発射される魚雷が定められた開角でせまい扇状に航進する公算発射が楽におこなえるようになった。当時の発射距離は昼戦で5,000メートル、夜戦で2,000メートル程度が標準だった。

17  
7

3等駆逐艦春雨型  
(タイ国向けに建造されたもの)







第7駆逐隊2番艦 曙 (写真：筆者)

## 大正13年の新型駆逐艦に対する要求性能

駆逐艦の本務は敵主力に対する魚雷攻撃である。次いで、わが主力に対して攻撃して来る敵駆逐隊の撃攘にあたる。その他、偵察・哨戒・機雷敷設・前路掃海等雑多で広範な仕事がある。しかし一任務たる魚雷攻撃力と速力とを第一にし、次いでその他の能力を充たして行かなければならない。日露戦争でわが駆逐艦は砲力において露艦に勝っていたことが行動を有利にした例から、砲力は少なくとも敵駆逐艦と同等以上のものにしたい。

敵主力艦はもちろん、巡洋艦に対しても優速でなければならないが、次の条件を満足したい。昼間、艦隊戦闘において、主力部隊および巡洋艦戦隊と協同策応してその行動を阻害せず協同動作を適切にするためには、味方巡洋艦より少なくとも4ノットの優速がほしい。当時の日本の巡洋艦は36ノットであったから駆逐艦の要求速力は40ノットということになる。

敵の阻止部隊をすりぬけて敵主力を襲撃するためには敵巡洋艦の単艦速力に対して編隊速力として4ノットの優速がほしい。当時の米巡洋艦は33ノット程度と考えられていたから、編隊速力に対するマージンを2ノットとすれば39ノットを要求することになる。

航続力は一般に巡航速力に対するもので計画されるが

それだけでは用兵上の要求を表すことはできない。昔の小型駆逐艦は戦闘速力での航続時間が30時間程度あったが、艦が大型になり、高速になるとだんだんと減って来て1等駆逐艦では20時間内外になってきた。昼戦に続いて夜戦を続行することができるのを標準として少なくとも20時間、これに給油してから戦場まで、戦場から給油可能な時期まで(大型艦から給油)の航続力が必要である。

こうして大正13年、軍令部から新型駆逐艦の要求が出され、大正15年6月、第1艦「吹雪」が起工された。決裁された要求性能は次のとおりである。

基準排水量	1,650トン
速力・%燃料で	38ノット
航続距離	14ノットー4,000 n. m.
砲	50口径13センチ砲 連装3基 4センチ機砲 4門 (または40口径8センチ高角砲 1門)
魚雷	61センチ3連装発射管 3基 各門魚雷 2本
探照灯	75センチ 1基 30センチ信号用 2基
その他	機雷、爆雷、掃海具、水中聴音器

(この項つづく)

筆者：にわ せいいち／(財)舟艇協会理事長

# 戦艦について

鈴木 昌

第2次大戦を経験した年配の人は、軍艦あるいは艦艇という言葉から、戦艦、巡洋艦、航空母艦などを思い出すであろう。戦後生れの、海軍ではなく海上自衛隊になじみの深い向きは、護衛艦や南極観測で著名な砕氷艦「ふじ」や「しらせ」などに親近感を覚えるかもしれない。

このような軍艦の種類、大きさなどについて、思いつくままに話を進めて行くことにする。そのなかには、これから述べる戦艦のように、第2次大戦前はいわゆる主力艦として偉容を誇ったが、戦後は一時全く姿を消してしまったものもあれば、技術の発達にともなって戦後出現したミサイル艇のような新たな艦種も少なくない。なお筆者はもとより浅学非才であるから、重要な事項を抜かしたり、誤ちをおかすおそれも少なくないであろう。読者の御叱正を頂ければ幸いである。

### ●戦艦

話は少し古くなるが、第1次大戦当時海上戦闘の主力となるものは戦艦であった。特にイギリスとドイツは互いに戦艦の砲力を競い、防御を強化し、また速力の向上に努力を注いでいた。そのようななかで1906年イギリスで完成されたドレッドノート(Dreadnought)は排水量18,000トン、12インチ砲10門を備え、タービン推進により速力21ノットを発揮し、画期的な戦艦として当時各国が建造する戦艦に極めて大きな影響を与えた。いわゆる弩級艦の時代がはじまったのである。その後1912年には22,500トン、13.5インチ砲10門を搭載したオリオン(Orion)級が就役し、引続いて日本海軍の14インチ砲を搭載した26,000トンの金剛型、16インチ砲、33,000トンの長門型が建造され、米英もほぼこのような傾向で

逐次大型の戦艦を建造して行った。この間の戦艦の備砲の大口徑化、大型化を示すと次頁図のとおりである。

しかしこのように際限なく軍備を拡張しては、それぞれの国の財政を圧迫し、国際間の緊張も減らないとして、米国の提唱によりワシントンで海軍軍備制限会議が開催され、1922年同条約が日米英仏伊の間で締結された。この条約で主力艦の建造を10年間休止し、1931年以降建造し得る代艦は基準排水量<sup>(注)</sup>35,000トンを限度とし、備砲口径は16インチ以下とする、また条約国が保有し得る隻数と合計基準排水量にもそれぞれ一定の枠が定められた。

この規程は1930年のロンドン条約によって5年間延長され、その後、条約が失効してから各国は再び自由に戦艦の建造に着手しはじめたのである。しかしその当時、日本を除いて各国が公表した限りでは基準排水量35,000トン、備砲は16インチを超えるものがなかった点が興味深い――備砲については正しかったが、排水量は概ね35,000トンを超え、40,000トン前後だったようである。たとえば米海軍のノース・カロライナ(North Carolina)級は38,560トン。英のキング・ジョージ(King George V)級は36,750ないし38,000トン、日本海軍のみは仮想敵国とする米国の大きな工業力、パナマ運河を通過し得る船舶の幅が110フィート以下(したがって45,000トン程度以上の艦は同運河を通過できない)という制約を考慮し、18インチ砲9門を搭載する64,000トン、速力27ノットの大和型を建造した。備砲口径の増大に伴って防御力も強化されたのは勿論である。

(これに対応して米海軍が建造したアイオワ(Iowa)級は45,000トン、速力33ノットとなったが、備砲は16イン

チであった。

このように備砲口径の増大、防御力の強化、速力の向上によって戦艦の排水量は増加の一途をたどり(条約期間中も既成戦艦は近代化によって逐次排水量を増大した。たとえば長門は1936年には39,000トン強になった。このような排水量の増加―吃水の増大をカバーし、水中防御力を強化し、復原性能を改善するため、各国とも船側にバルジを装着した)、遂に世界最大の大和型に達したのである。

しかし本級の後に幾隻か完成された戦艦で、排水量、備砲の大きさが本型を凌ぐものはなかった。また戦後各国が保有する戦艦の隻数は次第に減って、一時現役戦艦は全く姿を消したのである。このように戦艦の大きさが、大和型を別としてほぼ5万トン以下で終り、かつ戦後遂に姿を消してしまった理由は、大きくわけて2つあると考えられる。

1つは戦後国際情勢が変化して、戦艦を保有する必要性がなくなったこと、もう1つは戦艦の巨砲の威力が航空機や潜水艦の進歩の前に影を薄くし、海上兵力の主力が航空母艦と潜水艦に移ったこと、更に近年は戦艦の主砲に匹敵し、これを上回る威力のミサイルが出現したこと、これらにともなって巨額な戦艦の建造費と維持費が、その効果に釣合わなくなったことが挙げられよう。

前者についてももう少し敷衍すれば、軍縮条約前も条約明け後も各国は、仮想敵の戦艦に対して、それより優越な戦艦陣で対抗する傾向だったが、終戦で強力な日、独の戦艦が姿を消し、かつその後の東西両陣営の対立のなかで、東側は戦艦を保有せず、かつ海上交通の維持という条件が、少なくとも国家の安全にとってあまり大きな影響を及ぼさなかったから、西側の戦艦の存在意義が薄れてしまった、というわけである。

後者について言えば第2次大戦では、海上戦闘の帰趨を決定する上に戦艦の主砲が、決定的な要素となったケースはあまりなく、戦艦は大部分、空母や船団の護衛、上陸作戦の際の支援に使用されたのである。事実、英国は1940年に4万トンの戦艦ライオン(Lion

on)級の建造をキャンセルし、米国も43年に58,000トンのモンタナ(Montana)級の建造を取止めている。いずれも戦艦に優先する艦艇に、資材や生産力を振り向けるためであった。第2次大戦後、戦艦が行動したのは1950年代前期の朝鮮戦争と、70年代のベトナム紛争の際で、いずれもその主砲が陸上作戦の支援に用いられた。ただし両方の場合とも、相手には戦艦に脅威を与える航空兵力も海上力もなかったことに注意を要する。

このようにして戦艦は全く姿を消すかと思われたのであるが、1981年にソ連は22,000トンの原子力推進大型ミサイル艦を就役させた。大きさや速力は往時の巡洋戦艦といったところで、主たる任務は空母や潜水艦が十分その機能を果せるよう、これらを護衛することにあると推察される。しかし本艦が部隊の中心となって、これを護衛艦などが護衛し、長射程の対水上目標ミサイルで相手の水上部隊を叩くシナリオも考えられないことではない。

本艦の出現にも関連して米国海軍は、退役していた最後の戦艦アイオワ(Iowa)級の現役復帰工事に着手し、そのうち先ずニュー・ジャージー(New Jersey)が巡航ミサイルのトマホーク

とハーブーンを搭載して昨年末戦列に復帰したのは、周知のとおりである(本誌9月号6, 7頁参照)。これを契機に戦艦時代は復活するであろうか。

巨大な戦艦が艦艇のうちでもっとも防御力に優れ、沈みにくいことは確かである。排水量を増せば装甲を厚くし、水中防御を強化してミサイルや爆弾、魚雷に対する抵抗力を強めることが可能である。しかし大和も武蔵も、彼等に続く大きさのドイツの戦艦ビスマルク(Bismarck)級も、またイギリスの新しい戦艦プリンス・オブ・ウェールズ(Prince of Wales)も、圧倒的な攻撃の前に不滅を誇ることはできなかったのである。また今日の艦載兵器は、高性能化されているが、被害に対して脆弱な面を持っている。

上部に多数設けられたレーダーなどのセンサー類は、1発のミサイルの至近爆発で全機能を失うおそれがある。ミサイルの発射機類も、かつての厚い装甲を施した主砲塔に比べれば遥かに脆弱である。たとえ船体は浮いていても、戦闘力を失う機会は少なくない。

一方、上記のハーブーンやトマホークは軽量かつコンパクトで、小は500トン以下の小型艇にも十分搭載可能である。数千トンの船体にすれば洋上で

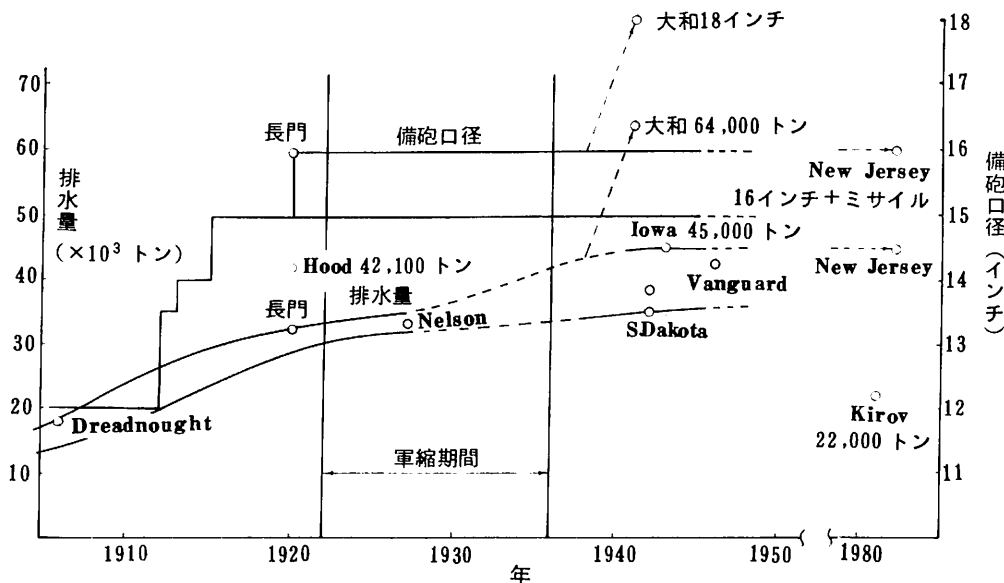
行動し得るに足る耐航性も確保できるであろうし、戦艦に準じた自艦防御用兵器の搭載も可能であろう。こうして考えて見ると戦艦のメリットは強力な防御力だけとなる。そのために小型艦艇の数倍から数十倍の巨費を投じ、多数の乗員を必要とすることになる。

ソ連が2万トン強のキーロフを建造した真意は不明だが、同型艦が今後何隻も続き(3~4隻は建造されるかもしれない)、米海軍がアイオワ級4隻の現役復帰に続いて、更に新しい戦艦、あるいはこれに準じた大きさの大型艦(空母を除いて)を建造することは考えられない。まして他国が同様の大型艦を計画することはないであろう。キーロフは別として、アイオワ級の現役復帰はいわば異常現象で、戦艦時代は既に終わっていると見るのが妥当であろう。

(注) ワシントン条約で定められた状態の排水量で、艦は完成し、乗員が乗組み、弾薬、糧食などを定額搭載し、但し燃料と予備缶水を搭載しない状態を英トンで示したもの。本稿に単に排水量とあるのは概ね基準状態を示す。

筆者：すずき まさる／三井造船艦艇計画室

戦艦排水量と備砲口径の推移。



## 短信■日本造船界の事情

### ●三菱重工, LNG 第2船“播州丸”

竣工

三菱重工で建造中の、インドネシアのバダック・プロジェクトに投入される LNG 第2船“播州丸”が、このほど共有船主である日本郵船,大阪商船,三井船舶,川崎汽船に引き渡された。主要目は102,390総トン, 67,055重量トン, 125,542立方メートル積み, 主機関三菱スチームタービン1基 36,000馬力, 速力20.8ノット(最大)。

### ●石川島播磨重工, “ジャパン・アライアンス”竣工

石川島播磨重工で建造中だったジャパンラインの第39次計画造船によるコンテナ船“ジャパン・アライアンス”が完工, 10月14日引き渡された。同船はジャパン・エース(23次船)の代替船でコンテナ1,692 TEU 積みで, 31,356総トン, 30,941重量トン, 主機関石播スルザー8RLB90型30,200馬力。

### ●三菱重工, 純客船“サンシャインふじ”竣工

三菱重工で建造中の大島運輸向け大型純客船“サンシャインふじ”が完工, 11月1日から営業航海に入った。同船は7,262総トン, 旅客定員1,211人で



播州丸

最近わが国で建造された初の純客船である。

### ●日立造船, 鉾石専用船受注

日立造船は山下新日本汽船が新日鉄の積荷保証で建造する39次計造鉾石専用船を受注した。納期は84年末。主要目は97,500総トン, 171,000重量トン, 主機関日立B&W7L80MCE型19,800馬力, 速力13.25ノット。

### ●三井造船, 鉾石専用船受注

三井造船は商船三井が新日鉄の積荷保証で建造する第39次計造による鉾石船建造で契約した。納期は85年2月。主要目は98,300総トン, 172,300重量トン, 主機関三井B&W7L80MCE型17,600馬力, 速力14ノット。

### ●石川島播磨重工, 39次鉾石船受注

石川島播磨重工は日本郵船が新日本

製鉄の積荷保証により建造する第39次計画造船の大型鉾石専用船について契約した。納期は85年2月。主要目は104,000総トン, 170,000重量トン, 主機関石播スルザー7RTA76型15,655馬力, 速力14.35ノット。

### ●住友重機械, 39次鉾炭船受注

住友重機械は第一中央汽船から39次鉾炭船を受注した。納期は59年10月。同船は住友金属工業の積荷保証を得ており, 92,600総トン, 179,618重量トン, 主機関住友スルザー6RTA76型16,270馬力, 速力13ノット。

### ●今治造船, 自動車船受注

今治造船は昌洋汽船から4,000台積み自動車船を受注した。納期は84年1月。同船は39,400総トン, 15,000重量トン, 主機関スルザー5RTA76型13,800馬力, 速力17.5ノットで, 完成後は日本郵船が用船する。

### ●日立造船, 自動車船を2隻受注

日立造船はスウェーデンのワレニアス・ラインから6,200台積み自動車運搬船を2隻受注した。納期は85年中。同船は17,000重量トン, 51,000総トン, 主機関ディーゼル18,400馬力(型式未定), 速力20ノット。

### ●三井造船, バルクキャリア3隻受注

三井造船は大阪商船三井船舶が用船する39,000重量トン型バルクキャリア3隻を受注した。契約船主はパナマ籍



サンシャインふじ

## 短信 ■ 日本造船界の事情



ジャパン アライアンス

のマンダリン・オーバーシーズ（納期85年8月）、マングローブ・オーバーシーズ（同12月）、フジ・フリート・パナマ（同8月）の3社。これら3社の実質船主は前2隻がリース会社と言われ、フジ・フリート分は富士汽船と言われる。主要目は24,500総トン、39,000

重量トン、主機関三井 B&W 6 L 60 M CE 型10,800馬力、速力14.0ノット。

●川崎重工、バルクキャリア2隻受注  
川崎重工は川鉄商事と日商岩井からバルクキャリアを各1隻受注した。納期は川商向けが85年3月、日商岩井向けが85年7月。両船ともそれぞれの商

社のパナマ籍子会社が保有する。主要目は20,000総トン、36,700重量トン、主機関川崎 B&W 5 L 60MC 型 8,000馬力、速力14ノット。

●日立造船、バルクキャリア受注

日立造船はくみあい船舶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9月。同船は36,000総トン、61,100重量トン、主機関日立 B&W 7 L 60MCE 型 10,700馬力、速力14.5ノット。

●石川島播磨、大型カーフェリー受注

石川島播磨重工は新日本海フェリーの大型カーフェリー建造について受注が内定した。同船は18,000総トン、主機関石播 SEMT 8 PC 4~2 L 型 13,200馬力×2基、速力23.6ノット、納期は84年7月となっている。

# 防錆・防食

技術の中川が責任をもって施工します

電気防食

アルミニウム合金陽極 (ALAP)

亜鉛合金陽極 (ZAP)

塗覆装

自動制御外部電源方式 (NACC)

無機質亜鉛末塗装 (ジンキー#10)

防食剤

耐熱防錆塗覆材(ナカポーコンパウンド)

海水タンクの防食剤(ナカポーグリーン)

電解防汚

海水電解式防汚装置 (CHLOROPAC)



防錆、防食の調査、設計、施工、管理

**中川防蝕工業株式会社**

本社 (〒101) 東京都千代田区鍛冶町2-2-2 03(252)3171

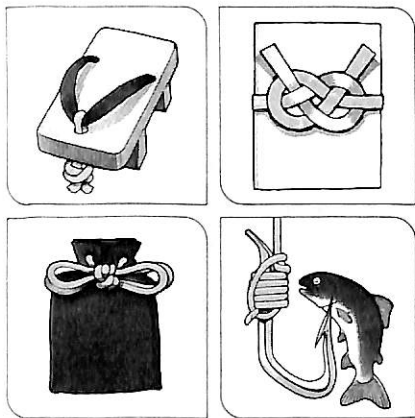
FAX (258)0820

東京商船大学において運送工学の実技教官として経験豊富な筆者が、470点以上のイラストをまじえ、ロープの結び方を平易に解説。もともとは帆船における結索に原流をおくが、様々な結び方は実生活に応用・直結する。海での使用を超えた実生活における結び方百科。

誰にでもできる意味と実用のロープワーク

## ロープの結び方百科

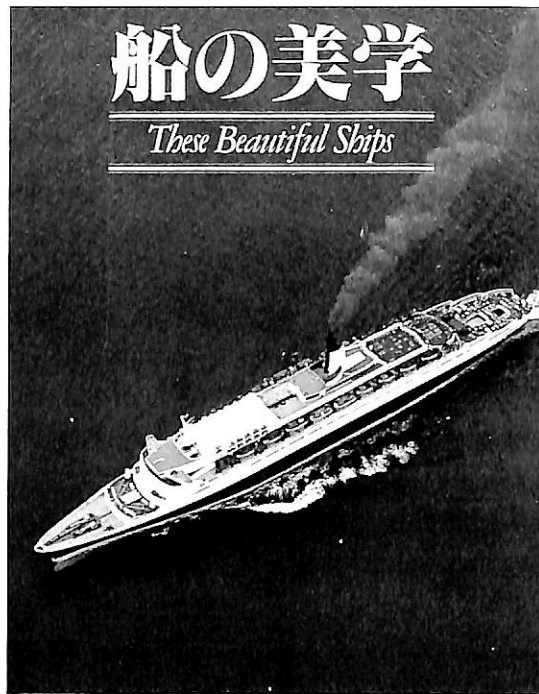
小山荒雄 著



小山荒雄・著 B6判並製・256頁・図版470余点・980円・送料250円

# ロープの結び方百科

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、船ファン待望の一書。歴史的に貴重な写真を多数収載した写真集としても、ぜひ座右に備えたい。



野間 恒・著 A4変形判上製・168頁・3,800円・送料350円

# 船の美学

発売株式会社天然社 発行株式会社舵社

ヨット・モーターボートの雑誌

# KAZI

12月号 好評発売中

## 「アメリカズ・カップ特集」

132年もの長い間、世界のヨットがカップ獲得に挑戦し続けてきた「アメリカズ・カップ」。今年、チャレンジャーとなったオーストラリア艇〈オーストラリアII〉は、ティフエンダーのアメリカ艇〈リバティー〉を接戦ののちに下し、念願の史上初のカップ獲得に成功した。12月号では、この歴史に残る出来事を詳細にわかり特集する。



- ◀ 月刊
- ◀ 毎月10日発売
- ◀ B5判・274頁
- ◀ 定価750円

Senior Yachting Magazine

# HELM

ヨットの世界を  
より深く掘り下げる研究誌

隔月刊(奇数月25日発売)  
定価800円・B5判・120頁



## ●読者のページ●わたしの船旅

### ●小さな船旅で味わう解放感

私は船旅が好きである。しかし、私の船旅は世界の豪華客船といわれるQE 2等に乗っての海外のクルージングではなく、もっぱら国内旅行である。海外旅行の夢は持っているが、いまだに果していない。

国内旅行といってもフェリーではない。

今では無くなってしまったが、大阪商船三井船舶の南米航路の復航便への乗船である。

あるせんちな丸、ぶらじる丸、さくら丸などが就航した頃のことである。

横浜を出て途中、四日市、名古屋を経て神戸までの二、三日の航海である。

外国人もまだ乗っていたし、食事も海外航路の場合と同じで、メニューから自分の好きな料理を選んで注文できたし、なんら変ることはなく、フルコースの食事であった。

それが船長以下船員の方々が洗練されたマナーで船客に接しておられたので、実に気持の良い船旅をすることができた。

私は単身で乗ることが多かったが、正月にさくら丸に家族4人で横浜から四日市まで乗船したこともあるし、万国博が大阪で開催された時、娘と二人でぶらじる丸で神戸迄乗ったが、たまたま台風遭遇し、海上で台風を避けた経験もあるが、皆なつかしく、たの

しい思い出ばかりである。

旅行が目的というよりも、ただ船に乗っておれば楽しいのである。船に乗ってもほとんど船室にはいないで、船長さんを訪ねてブリッジを見学させていただいたり、機関長さんにエンジンルームを見せていただいたり、船内をくるくる回ってばかりいて、あまり落ち着きのない船客であった。そして食事は同じテーブルの方々と色々な話をしながらゆっくりいただくことができ、時には外国の人となれない外国語でお話をしたり、とにかく楽しい旅であった。

また各部屋にくばられる「航海メモ・お知らせ」はもちろんのこと、メニューもできるだけ記念にもらうことにしている。

また必ずサイン帳を持参して、船長さん、機関長さん、事務長さん等のサインをいただくことにしている。同室

の方、同じテーブルの方にもサインをいただいて船旅の記念にしている。

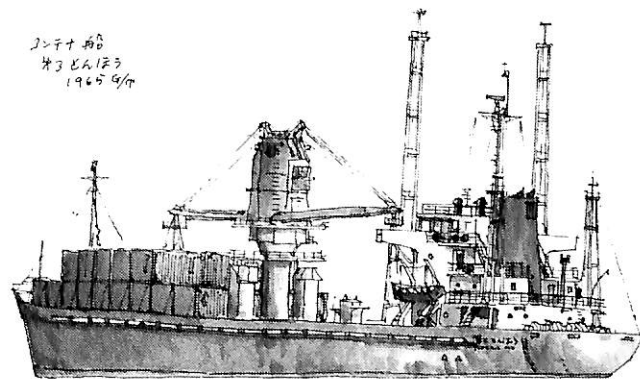
お忙しいとは知りつつもサインをお願いすると、快く引き受けて下さり、それぞれ個性ゆたかなサインを頂戴することができた。

船旅には他の乗物では味わうことのできない開放感とゆったりとした気分を味わうことができ、また人と人との触れあいにも船旅独特のものがあるように思う。そしてこの忙しい世の中に航空機なら一時間かそこいらで行ける所へ1日以上もかけてゆっくり旅をするわけであり、考えてみると一番ぜいたくな旅行なのではなかるうか。

私も今後、機会があれば、夫婦あるいは家族中で豪華客船に乗って海外旅行をたのしみたいと思っている。

大山綱美 (56歳銀行役員)

東京都杉並区宮前1-6-12



カット・岩瀬玄海 (大阪府枚方市)

電・045-833-1700

045-832-1057

### ●日本語の読める妻も夢中

貴誌を毎号楽しく拝読しています。日本にも貴誌のような本格的なクルーズ船に関する月刊誌の出たことはとてもうれしいことです。海外からの直接の情報に頼るしかなかった種々の情報が貴誌で紹介されるということは画期的なことで、クルーズやクルーズシブの愛好家にとっては大変な利益だと思えます。

Carnival Cruise の New Ship "Holiday" や Sitmar の "Fair Sky" が10月号に載っていたということは、次号あたりでは New "Love Boat" の ロイヤル・プリンセスのことが紹介

されるのでは?。私のアメリカ人の妻も日本語が読めないのに、私以上に夢中になって読んで(?)います。

さて私はクルーズと船が大好きでぜひクルーズの同好会を作りたいと思っています。つきましては貴誌の読者のページに次の文を記載してお力添えねがえると幸いです。

クルーズ愛好家の方、親睦と情報の交換を目的とするクラブを作りませんか。当方には150隻ぐらいのデッキプランや10月号26ページで紹介された、Cruise Travel もあります。ぜひ連絡ください。 向井渡

〒233 横浜市港南区港南台6-1-46-103

### ●情報を交換しよう

僕は日本中にある商船、すなわち、フェリー、タンカー、貨物船、タグボートを愛好する者です。写真を写したり、またその船の性能などを調べたりしています。仲間も何人かいるのですが、日本各地の愛好家とも仲間になりたいと思います。どなたか、船の情報を交換したりしてくれる人、手紙をください。サークルでも作りませんか。 長谷川祐司 (17歳 高校生)

〒030 青森市古館字安田40の52

おまたせいたしました！

海洋文庫シリーズの新刊、  
まとめて3冊。  
全国主要書店にて  
一斉発売。

### 海の慣習と伝説

杉浦昭典・著

古代から伝わる海と船の逸話

人類が最初に造った船といわれる丸木船の時代から、人と船、あるいは人と海との関りは時の流れとともにさまざまな慣習と伝説を生んでいった。

現代でも言い伝えられるその慣習や伝説の原点はどこにあったのか。船乗りの日常、身の回りにまつわる逸話を歴史的背景をからませながら紐解いてゆく。全272頁 640円

### “日本土人”南島探訪記

織本憲資・著

カヌーとサバニの源流を訪ねて

グアム島で発見した一艘のカヌーのルーツを訪ねて巡る南海の島々の旅。島民との心あたたまるふれあい、学術的な裏付け、をユーモアあふれる筆致で綴る探訪記。

そして著者の古代舟への探求心は、やがて沖縄の古式舟「サバニ」へとすすむ。

自ら“日本土人”と称する著者の少年時代の船と海への憧憬は、限りなく続いてゆく。全272頁 640円

### 大いなる海へ

石原慎太郎・著

日本の外洋レーサーが初めて海外ヨットレースに参加した。〈コンテッサ〉II世、III世による挑戦をオーナーである若き日の石原慎太郎氏が印象的に描いた記録文学「風と太陽の航海」（'62年チャイナ・シー）、「大いなる海へ」（'63年トランパック）、「太平洋の悪夢」（'65年トランパック）。そこには、海と人とレースとが余すところなく表現されている。本書は今ではほとんど入手不可能となった上記3作品を収めている。

全256頁 590円

### 好評発売中

#### ① 独りだけの海(上)

女性による初の世界一周ヨット単独航海の記録。  
N・ジェームズ・著 田村協子・訳 590円

#### ② 独りだけの海(下)

苛酷な状況に遭遇しながらも、ついに無事完走。  
N・ジェームズ・著 田村協子・訳 540円

#### ③ 太平洋にかけた青春

かつて登校拒否児だった高校生のヨットによる太平洋単独横断の記録。東山洋一・著 590円

#### ④ チタ物語 I

日本の代表的外洋ヨット〈チタ〉をめぐるセーラーたちの活動記録。チタ・グループ・著 740円

#### ⑤ タアロア号南太平洋をゆく(上)

地誌、土俗記としても面白い〈タアロア〉号の南太平洋の旅。ウォーカー由理子・著 690円

#### ⑥ 貿易風の旅人

ヨット〈サナトス〉号で愛犬と共に太平洋を単独往復した筆者が綴る。牛島龍介・著 740円

#### ⑦ 風と波と潮と

ヨット画描きが語る運河づたいの欧大陸横断、大西洋横断の思い出。柏村 勲・著 640円

#### ⑧ きゃびん夜話(1)

自由と自然の愛好者、エッセイスト田辺氏による珠玉のエッセイ。田辺英蔵・著 690円

#### ⑨ きゃびん夜話(2)

'80-'81年の〈舵〉誌連載エッセイを中心に再編したシリーズ第2集。田辺英蔵・著 690円

#### ⑩ 四方海ばなし

外洋ヨット界の草分けの1人が語る体験、そこに含まれた笑い。土井 悦・著 540円

#### ⑪ 二人だけのヨット旅行(上)

定年退職した夫君とともに、夫婦で走った日本一周巡航記。神田真佐子・著 590円

#### ⑫ 二人だけのヨット旅行(下)

沖縄クルーズをクライマックスとする、夫妻と各地の人々との交流。神田真佐子・著 490円

〈舵〉海洋文庫は新書判です。(送料各250円)

おもしろい海、ぎっしり……



〒105 東京都港区浜松町1-2-17 スターベル浜松町  
☎03 434 5181 振替 東京1 25521番  
〒162 東京都新宿区赤城下町50  
☎03 267 1950

発行=舵 社  
発売=天然社



## ●読者のページ● わたしの作品

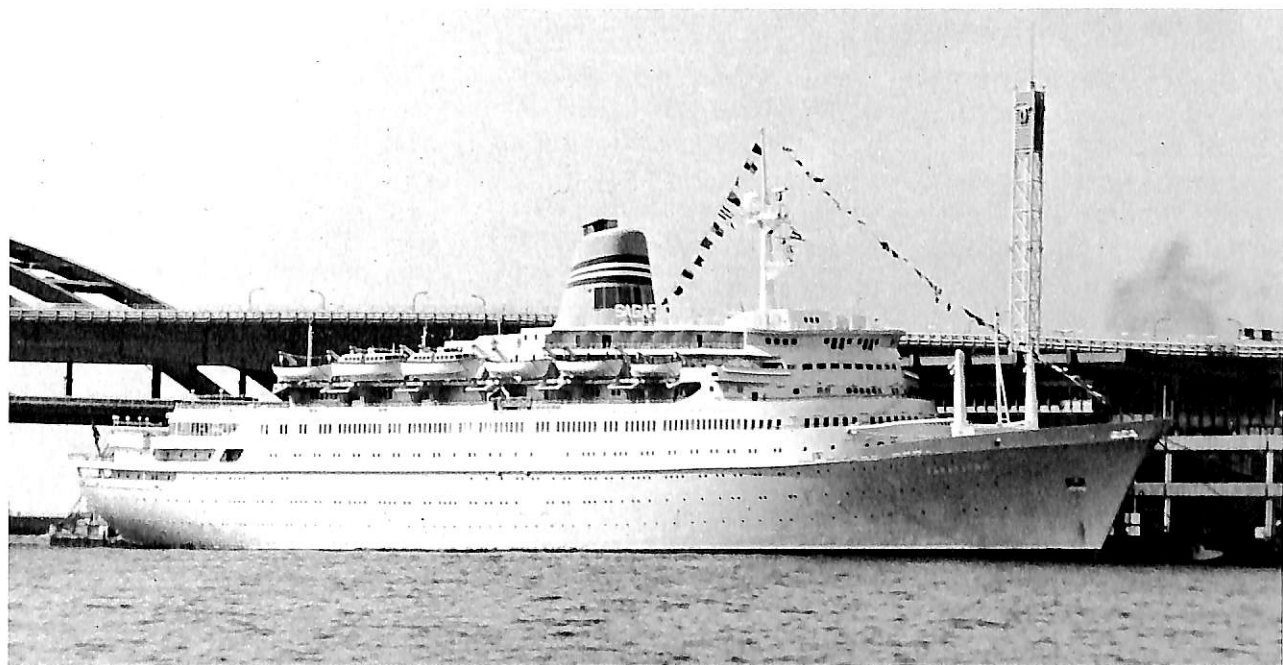
### ● 船内を見て納得

9月16日、神戸第4突堤のNAC社サガフィヨルド（24,109トン、マグナ・バーゼン船長）。乗客441名を乗せ4年ぶり8回目の寄港で、8月28日、

サンフランシスコをたち61日間の太平洋一周の途中。本船は中央部の煙突を中心とする均整のとれた船型であり、船のインテリアは現役のクルーズ・シッパの中ではハイ・グレードの客船で

有名である。実際、私も同船の船内を拝見したが、納得の一言につきた。

●  
高松恒夫（兵庫県川西市）



### ● 私の撮ったカーフェリー

私は客船、カーフェリー、港に興味がありますので、シリーズのフカワ・シッパ・フォト・ライブラリーは大変うれしく拝見しています。今回は私の写真をのせていただければ幸いです。

なお、11月号の海外トピックス“Camberra”のページに「最近の寄港実績はない」とありますが、去年の2月26日、27日に神戸に寄港しています。小さなことですが、気が付いたので。

写真は、はまゆう（日本カーフェリー）、1982.3.29 大阪南港にて。

●  
菅 幸雄（21才・学生・広島市）



## 謹賀新年

1984年元旦

株式会社 天然社

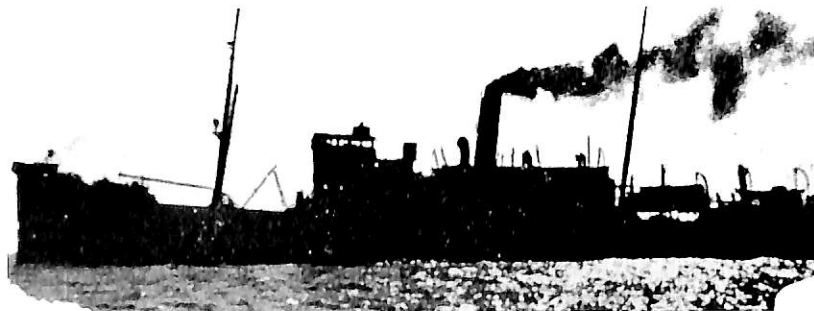
「船舶」改め

シップ・エンド・クルーズ  
編集部

## 編集メモ

▶羅州(らしゅう)丸という名の船をご存知の方は、いまではそう多くはないだろう。戦前でも格別名の知れていたわけでもないこの船は、当時通信省(運輸省、郵政省の前身)に所属する航路標識視察船という長い名前の官船で、今日ならさしづめ、海上保安庁に属する燈台見回り船というところだろう。全長80余メートル、2,342総トン、レシプロ1878馬力付、速力10ノット、見るからに古めかしいスタイルの汽船(写真)だった▶それだけなら何の変哲もないただの老朽船にすぎないが、その経歴がちょっと変っている。いつかこの欄に顔を出した大洋丸は、日独戦争(第1次世界大戦を、日本ではこう言ったこともある)の戦利品だが、この羅州丸は古さも古し、なんと日露戦争(1904~1905)の戦利品なのだ。1900年ドイツで建造され、東清鉄

道(現在の中国長春鉄道)のウラジ・ストク~大連間の連絡船として、帝政ロシアの極東経営に運用されていた船だが、日露開戦と同時に、朝鮮半島南西部の羅州群島沖で軍艦「吾妻」に拿捕された。旧名「アングル」、捕われた場所に因んで羅州丸と改名、現職に配置された▶この羅州丸にかつて便乗、約半月にわたって九州から南西諸島の燈台巡りをしたことがある。毎度旧いお話で恐縮だが、これまた戦前のことである。筆者が乗る少し前までは官船の通例として船体は白一色に塗られ、艀としては割合見栄えのした船だったそうだが、時局柄とかで既に真黒に塗り替えられ、足もとの悪くなったランプアーと間違えられてもおかしくはなかった▶そんな彼女だが、船内の模様は、さすが帝政ロシアが極東にその勢威を誇示しようとした船である。インテリア全体は当然古びてはいるが、手摺りやキャビン入口の銘板(ロシア語のまま残されていた)に使われた真鍮の金具類、サロンの壁画、食堂のアコモデーションなど当時の面影を残し、落ちついた雰囲気を保っていた。ただし、土産物に多かったのか、琉球泡盛の臭いが漂う食堂の出入には閉口したが▶この船がその後どうなったかは、調べていないのでいまは分からない。他の多くの船と同様、多分どこかの海底に眠っているのではなからうか。(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)ノキャビネ~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・氏名を明記して下さい。なるべく年令、ご職業も
- 「投稿」と明記して編集部宛郵送して下さい。

表紙：ハワイ・オアフ島のパーバース・ポイント沖約10マイルの海上を行くエスメラルダ。1983年9月21日午後5時30分頃(撮影：安藤聡雄)

Ship & Cruise 第57巻第1号 昭和59年1月1日発行

1月号 特別定価900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

#### 「Ship & Cruise」購読料

1ヶ月 800円(送料別)

1ヵ年 9,600円(送料共)

\*本誌の訂文は書店または当社へ

\*なるべくご予約に購読ください

振替 東京6 79562

子供たちに夢とロマンを  
びわ湖フローティングスクール船  
“うみのこ”



クイーン・エリザベスⅡ世をイメージとした旅客船スタイル。

居住配置は教育活動を考慮して設計。

OAや各種電子機器の教育設備をそなえています。

**日立造船**

〒100 東京都千代田区一ツ橋1丁目1-1 TEL03(213)6611  
〒550 大阪市西区江戸堀1-6-14 TEL06(443)8051



# ルック・クリスマスクルーズ

「ブリリアンス・オブ・チャイナ」  
豪華客船 耀華号

「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、プールがそろう、快適な船旅がお楽しみいただけます。

特別定価900円

ヤオファ  
**耀華号**

●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(市内及びタンプリビーチ観光)
- 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

白い船体が  
青い珊瑚礁に浮かぶ

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 よい田よい旅よいマナー  
詳しいマ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  
S&C  
1984. 1