

Ship & Cruise

「船舶」改題

●シツプ_ェンドクルーズ

- 訪日した海の女王“クイーン エリザベス 2”のすべて
- “ローヤル オデッセイ”のマイアミ～パナマ～アカプルコの船旅
- 世界の帆船／スペインの大型帆船ファン・セバスチャン・エルカーノ

4

1984

First Published in 1928



船の総合誌



安全な航海のため、 操舵室の窓はクリアーに。

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

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

ヒートライト®C

 **旭硝子**

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

World's Most Popular Passenger Ship "Queen Elizabeth 2"

女王の名に恥じめ豪華さと優雅さ
“クイーン・エリザベス2”

府川義辰 Yoshitatsu Fukawa

Photo : Cunard, Yoshitatsu Fukawa, S. Weirauch, Bruce Miller

1981年2月15日、シドニー港を出港。(Photo : Bruce Miller)





左●1980年2月13日、横浜に寄港した時のもの。下左と比較すれば塗装の変化がおわかりいただけるかと思う。

(Photo: Yoshitatsu Fukawa)

下左●昨年3月23日、横浜に寄港した折の“Q.E.2”。フォークランド紛争参戦後初の日本寄港で、船体塗装が一変、上甲板までが淡いグレーに、煙突は伝統的なキューナード・カラーである赤に変わった。(Photo: Yoshitatsu Fukawa)

下右●これは現在の彼女の姿で、昨年7月17日にノルウェーのベルゲンで撮られたもの。ファンネルは元の白には戻らず、キューナード・カラーの赤となっている。(Photo: S. Weirauch)



日本人の海外旅行者数は、おおよそ年間300~400万人といわれている。この数字を基にすればパーセンテージにも表れないわずかさながら、徐々にではあるが船旅への関心が増えてきているのは事実である。この船旅への関心の高まりは、一つにはここに紹介する現在の世界の客船界の女王といっても差し支えないネームバリューを誇る、イギリスのキューナード社 (Cunard Line) の“クイーン・エリザベス2” (Queen Elizabeth 2: 67,107トン)の日本寄港にあったといえる。ワールドワイドに「七つの海」を活躍の場とする客船の中にあつては、正に彼女は女王である「クイーン」を称するにふ

さわしい船である。

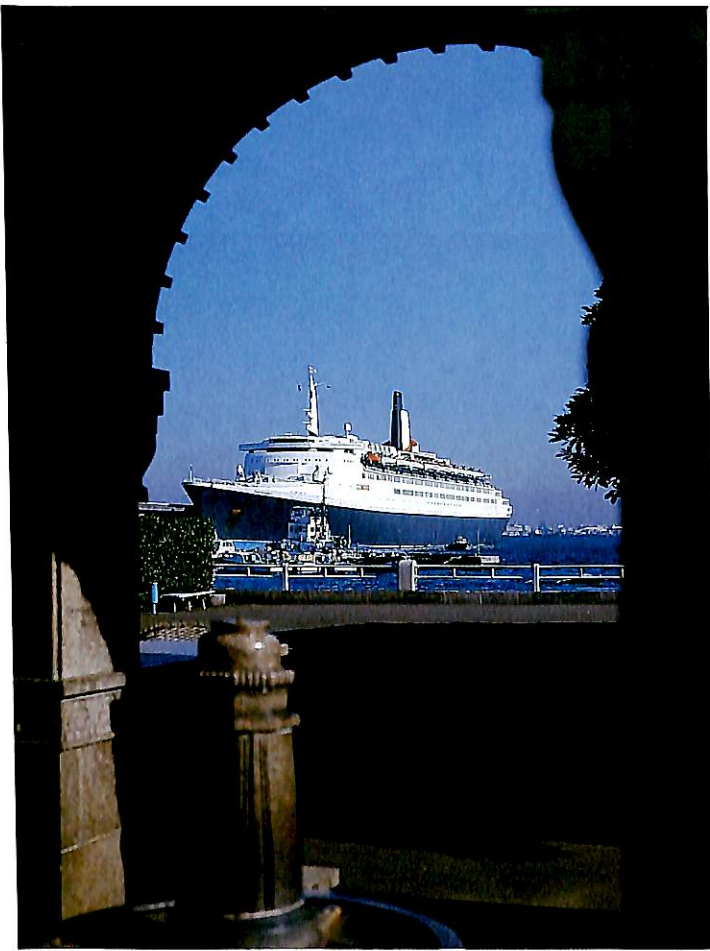
1975年のわが国への初寄港の折には、一部にこの寄港が最初で最後になるとのウワサも流れたが、以来、今年の寄港を含め8回となる。日本における彼女の歓迎ぶりは、毎回異常なもので、数十万人の見物人が、彼女を一目見ようと押しかける。これは、西洋史中心 (日本史を除いては) の歴史教育からくる「エリザベス女王」の知名度や、現在のイギリス君主のお名前でもあることからくる親近感、更に、世界一、豪華、最大といった形容に弱い日本人の性格からきているのではなからうか。

また、初寄港の折には、その2カ月後

に、彼女を“クイーン・エリザベス2”と自ら命名した、現イギリス君主エリザベス二世女王陛下がご来日されたのをご記憶であろうか。都心をオープンカーでパレードされた陛下は、動員されることなく沿道を埋めつくした歓迎の人々の数に驚かれたことと思われる。“Q.E.2”は、この陛下ご訪日の成果を上げるに十分な露払いの目的をも果たしたのである。

本誌は昨年12月号でQ.E.2船内の一部を紹介したが、去る2月11日、横浜に8度目の寄港をしたのにちなんで、未発表の写真を加え再度その魅力を紹介しよう。

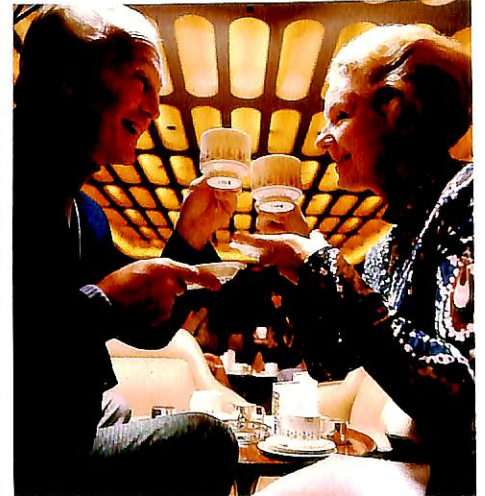
本文12頁の黑白写真とあわせてお楽しみいただきたい。



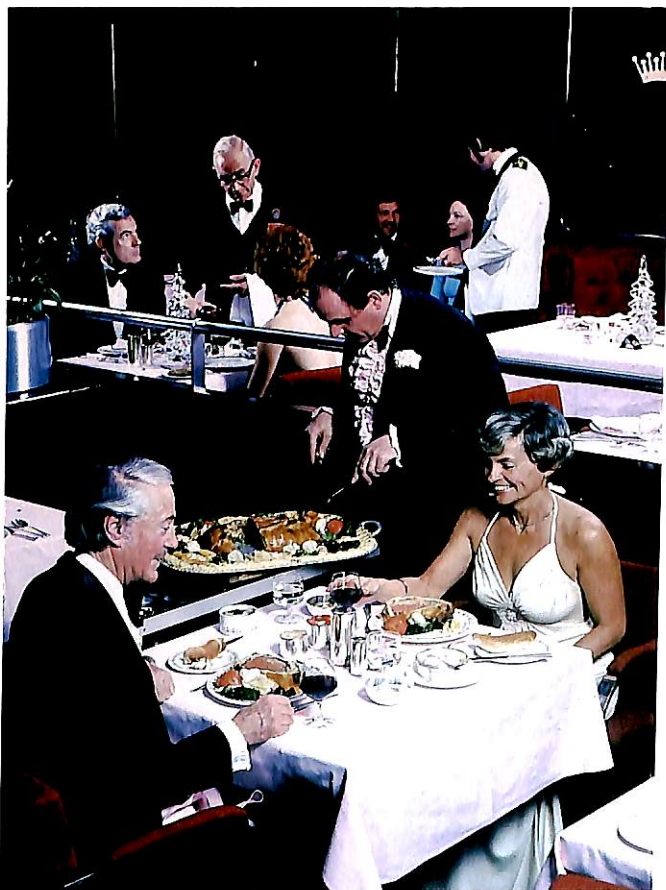
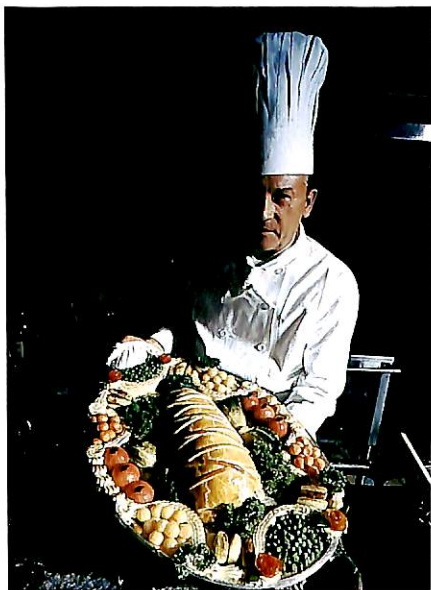
左 ● 1980年2月13日、横浜港にて (Photo : Yositsutsu Fukawa)
 下 ● “アフタヌーン・ティー” (Afternoon Tea)
 オープンデッキでの午餐やティーは格別。背後には旗籍を示す英国商船旗「レッド・エンサイン」。
 (Photo : Cunard)



下左 ● “ショッピング”
 ショッピング・アーケードには、英国をはじめ、世界の一流商品がそろえられており、本船ならではのオリジナル商品も多く、お土産品はここからのが一番喜ばれる。
 下中 ● 老練なキャビン・スチュワードによる毎日のベッド・メイキング。
 下右 ● “Q4ルーム”
 ティー・サービスを楽しむ。
 (3点とも Photo : Cunard)

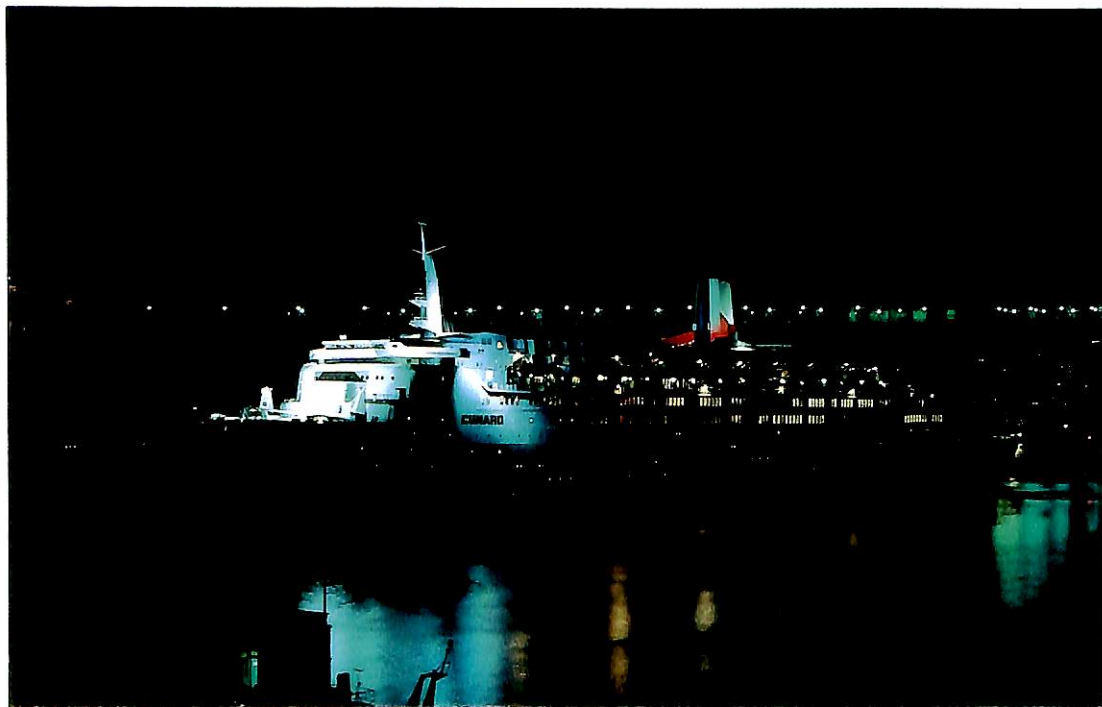


右●まずは美食をと、各船とも食事への配慮は大変なもので、シェフの腕によって集客率にも影響するとか。
 下●“カードルーム” (Card Room) 日本流ならマージャンかも知れぬが、正装でゲームを楽しむには、やはりカードのほうがお似合いかも。



上●“プリンセス・グリル” (Princess Grill) の食事風景。本船でも最高のクラスのキャビンを利用する船客のレストランになっている。(Photo: Cunard)

左●シドニー港における夜景。(Photo: Bruce Miller)

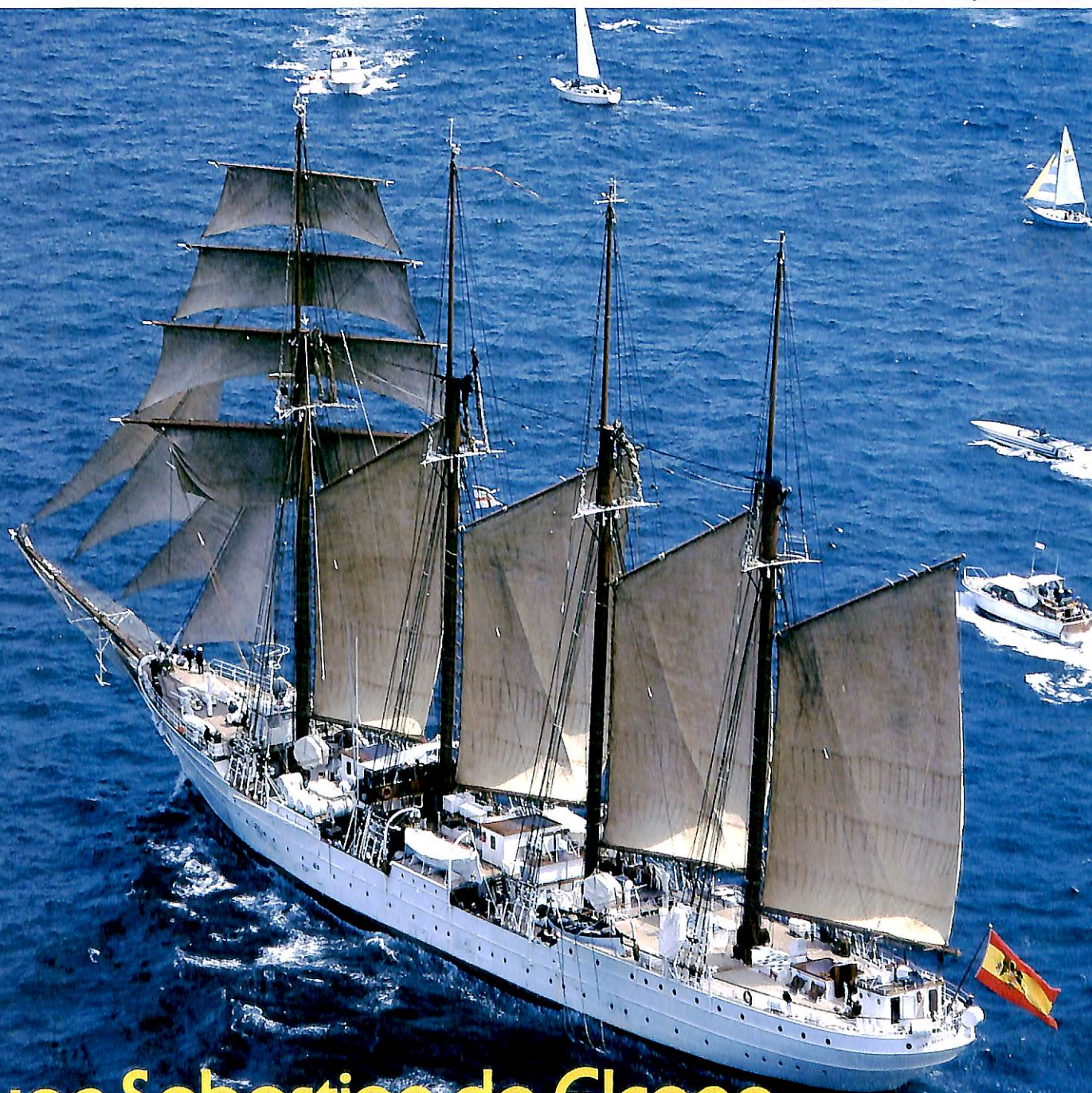


世界の帆船を見る
(1)

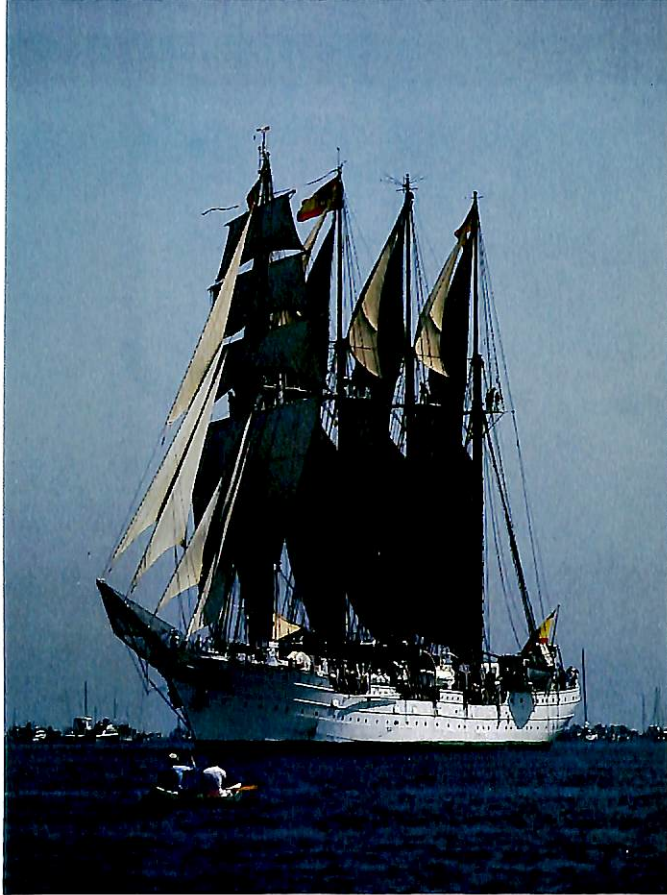
スペインが誇る大型帆船 ファン・セバスチャン・ド・エルカーノ

写真・倉品光隆

ボストンでおこなわれた帆船パレードに参加したエルカーノ。



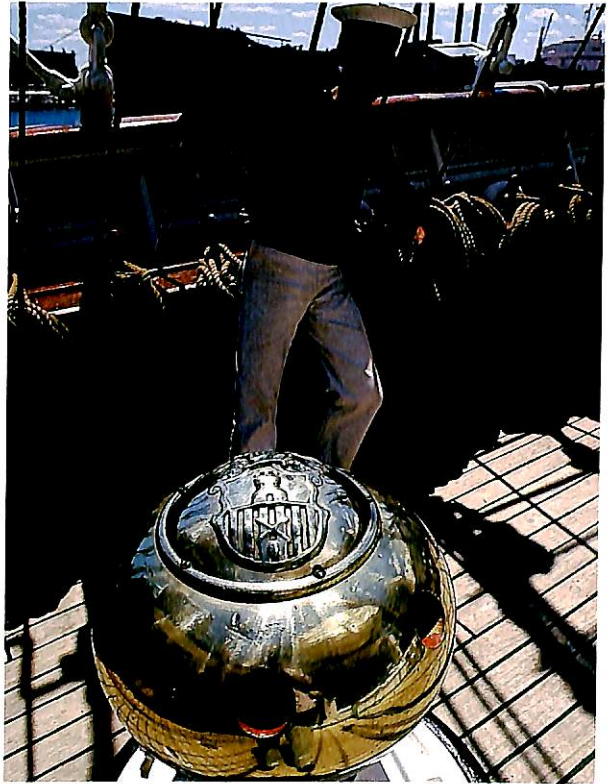
Juan Sebastian de Elcano



士官室への通路に飾られた記念品の数々。奥にスカツツル（舷窓）が見える。

フルセールでランニング・フリ
ーの状態。ブームセールが舷側
へ大きく張り出している。

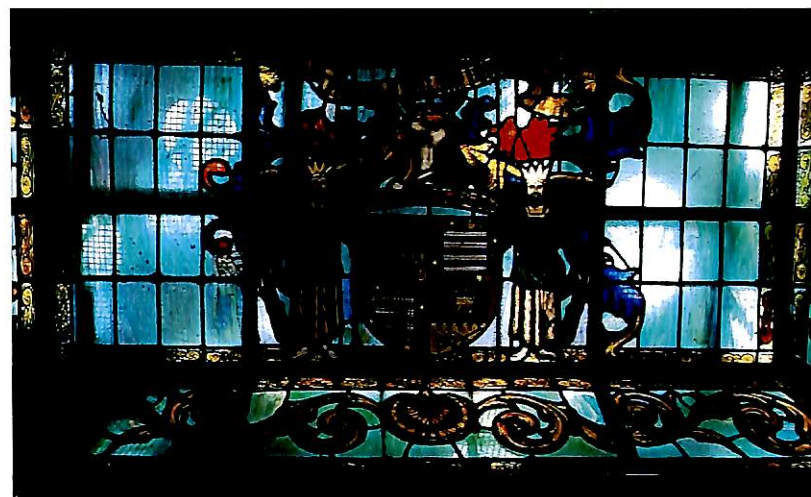
磨き上げられたキャプスタン。



ナビゲーション・ブリッジ。床のスノコが
面白い。チャート・テーブルがここにある
のは非常に珍しい。しかも椅子付き。

大阪ワールドセイルは、私たちに“生きて、動いている帆船”の持つ美しさ、ダイナミックさを見せつけてくれた。その記憶は多くの人の心になお新鮮なものとして焼き付いていることだろう。帆船は決して単なるノスタルジアやアンティーク趣味の対象ではなく、現在、生きて駆けまわっているのだ。まだまだ日本を訪れてくれた帆船は数少ない。彼女た

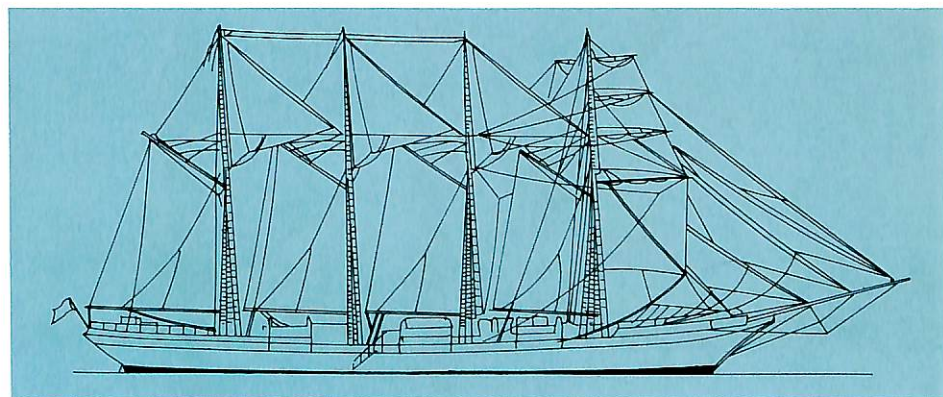
Juan Sebastian de Elcano



貴賓室の天窗にある見事なステンドグラス。グラス越しに見える丸い形がデッキ上の天窗である。



贅を尽した貴賓室。寄港地での接待用だろう。



ちはいつの日か再び、私たちの前に新しい姉妹を連れ、潮風に髪をなびかせながら集まってくれるだろうか。

世界中の海で、今日も大空に帆を揚げて走り続けている帆船たちの姿を、今月からシリーズでご紹介する。まだ見ぬ恋人たちも含めてお楽しみいただきたい。

まず、第1回目として、スペインのファン・セバスチャン・ド・エルカーノ(Juan Sebastian de Elcano)の優美な姿をお目にかけよう。

彼女は1927年にスペインのカディスで

建造された、スペイン海軍の士官候補生のための練習帆船である。一見してわかるように、大阪帆船まつりにも参加していたチリのエスメラルダとよく似た船型である。エスメラルダも彼女と同じカディスで建造され、その後チリ海軍の所有となった帆船で、大きさもほぼ同じくらいである。しかし、エスメラルダが4本マストのバーカンチン型であるのに対し、彼女のほうは4本マストのトップスル・スクナーである。本誌1月号表紙のエスメラルダの写真と比べてみると、彼女

にはフォア・マストに縦帆(ブーム・セール)があるのに対し、エスメラルダにはそれが無い。そこがバーカンチンとスクナーの違いである。

全長106メートル、全幅13メートル、3,750排水トンの船体に、総数20枚のセーラーは468平方メートルの面積を持ち、1,500馬力の補助ディーゼルを備えている。乗組員の数243名を擁し、89名の士官候補生を乗せて航海する。現役帆船としてはソ連のクルゼンステルンに次ぐ世界第2位の大型帆船である。

帆船の モデル を見る

●その7●

トッスルスクナー

制作者・鈴木雄助

スクナーという名はアメリカでつけられたもの、フォアマストのトッスル以上が横帆の船をトッスルスクナーと呼んでいる。

今回紹介した作品はドックヤードモデル（構造模型）と呼ばれ、キール、フレーム

をはじめ、できるだけ本物のとおりに作ることが必須条件となっている。

昔、英国では船を建造するにあたり、このような精密な模型を作り、国王や海軍省に見せたという。

（関連記事86頁参照）

トッスルスクナー

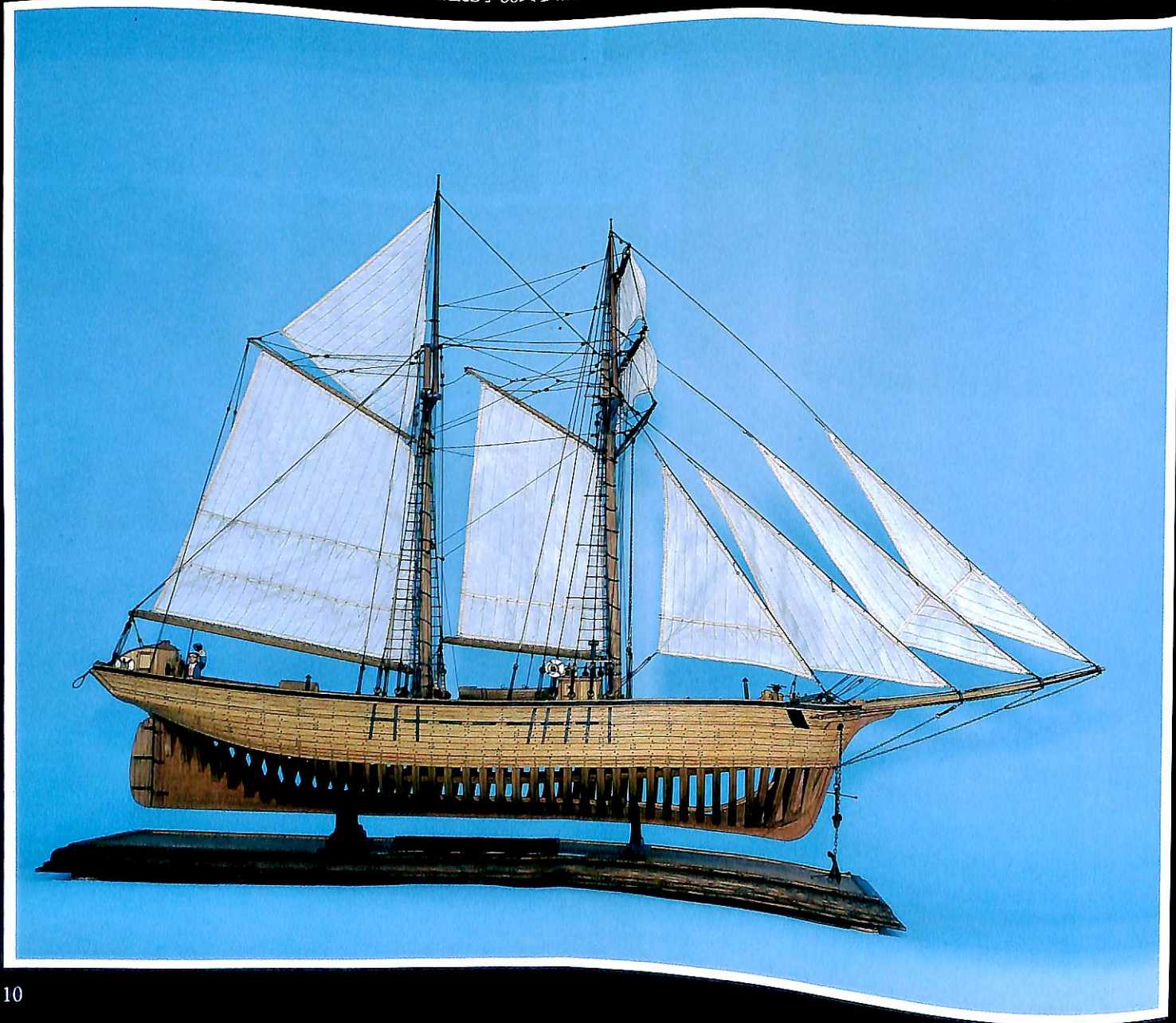
縮尺……………48分の1

全長（バウスプリット含む）……………77.0cm

キール長さ……………51.0cm

幅……………13.4cm

高さ（船底よりミズンマスト頂まで）53.6cm



Ship & Cruise

「船舶」改題

●シッフ&クルーズ

●CONTENTS
●1984年4月号
●Vol. 57 No. 630

カラー頁	.....
クイーン エリザベス2	
女王の名に恥じぬ豪華さと優雅さ	..... 3
世界の帆船/ファン・セバスチャン・エルカーノ	
スペインが誇る大型帆船を見る	..... 7
帆船のモデルを見る	
トップスルスクーナー	..... 10

クイーン エリザベス2のすべて	..... 府川義長	12
連載/商船の系譜(5)	..... 野間 恒	25
フカワ・シッフ・フォト・ライブラリー		
客船のある港の風景	.....	28
連載/ぼっせんじゃあ・すぴりっと'84(その8)	..... 茂川敏夫	33
連載/商船のインテリア(7)	..... 野間 恒	42
ローヤル・オデッセイのクリスマス・クルージング	..... 中原尚臣	44
CROW'S-NEST	.....	51, 91
連載/客船一回想とモデルシッフ(1)		
あるぜんちな丸〜につぼん丸	..... 石井喜高	52
フェリーの旅/海の東海道をゆく	..... 本吉礼一郎	58
世界主要客船クルーズ・スケジュール(1984年5月〜7月)	.....	65
船旅パッケージ・ツアー	.....	68
連載/帆船日本丸の青春(1)	..... 錢谷 功	70
海と客船とモデルシッフ/わが模型遍歴	..... 大西宣彦	79
今月の「帆船モデル」/元船乗りがつくった		
ドックヤード・モデル、トップスルスクーナー	..... 内藤秀夫	86
連載/私の出会ったふね(4)	..... 丹羽誠	92
海外誌からの話題	.....	100
短信/日本造船界の事情	.....	102
読者のページ	.....	104
わたしの作品	.....	105
編集メモ	.....	106



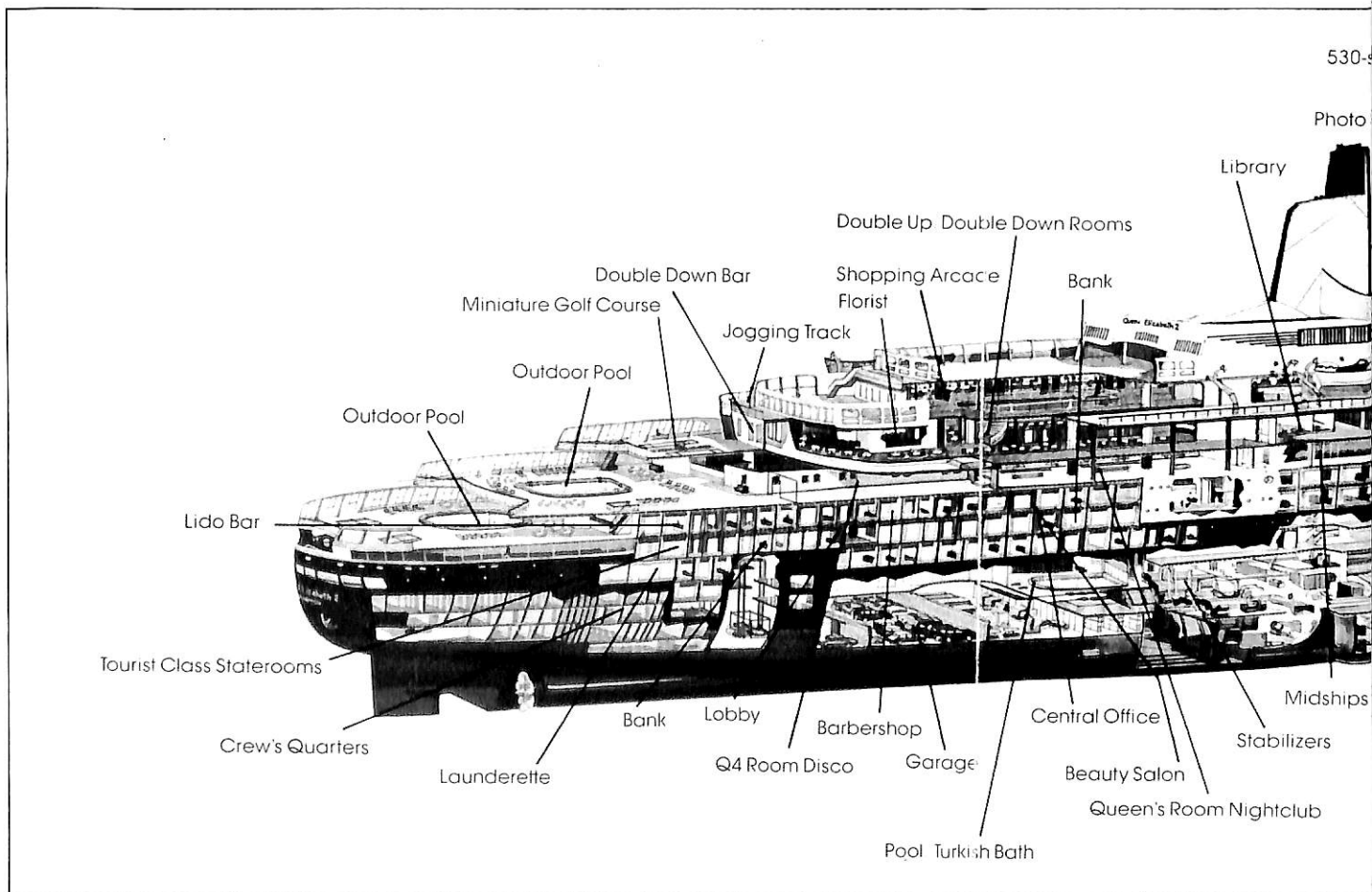
表紙/クイーン・エリザベス2

クイーン・エリザベス2の すべて



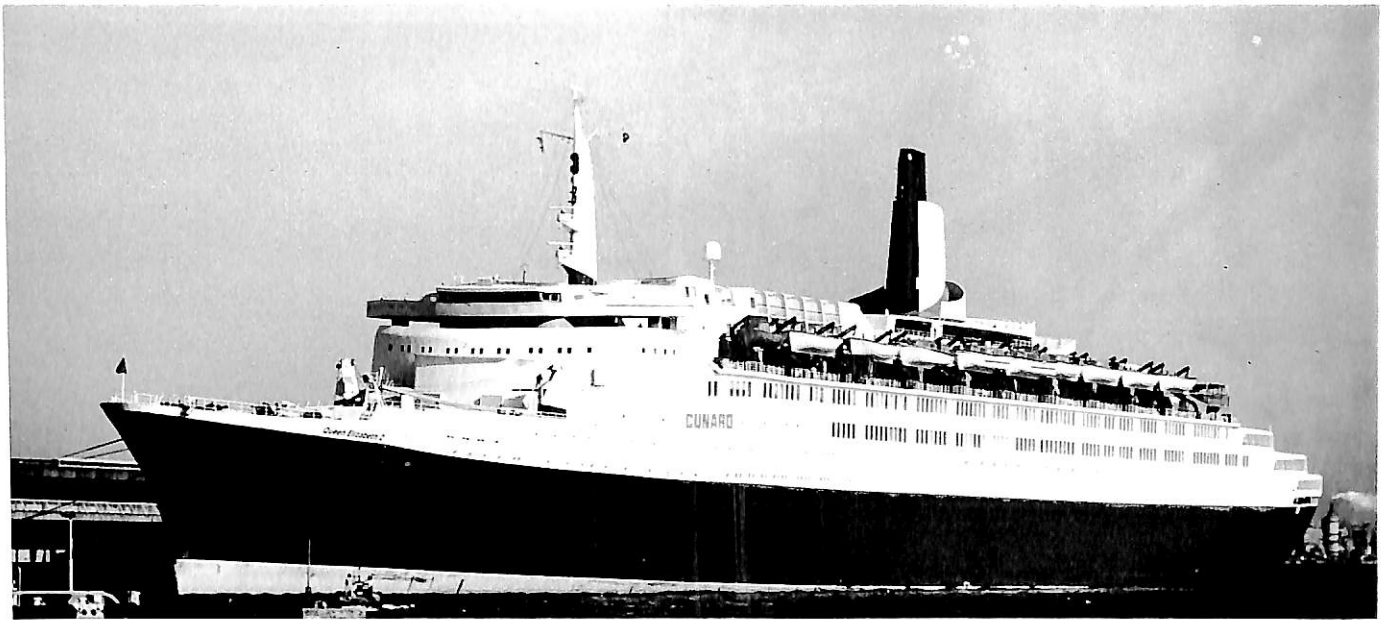
解説／府川義辰

Photo : Cunard, Yoshitatsu Fukawa, Upper Clyde S. B., Jeff Blinn, S. Weirauch

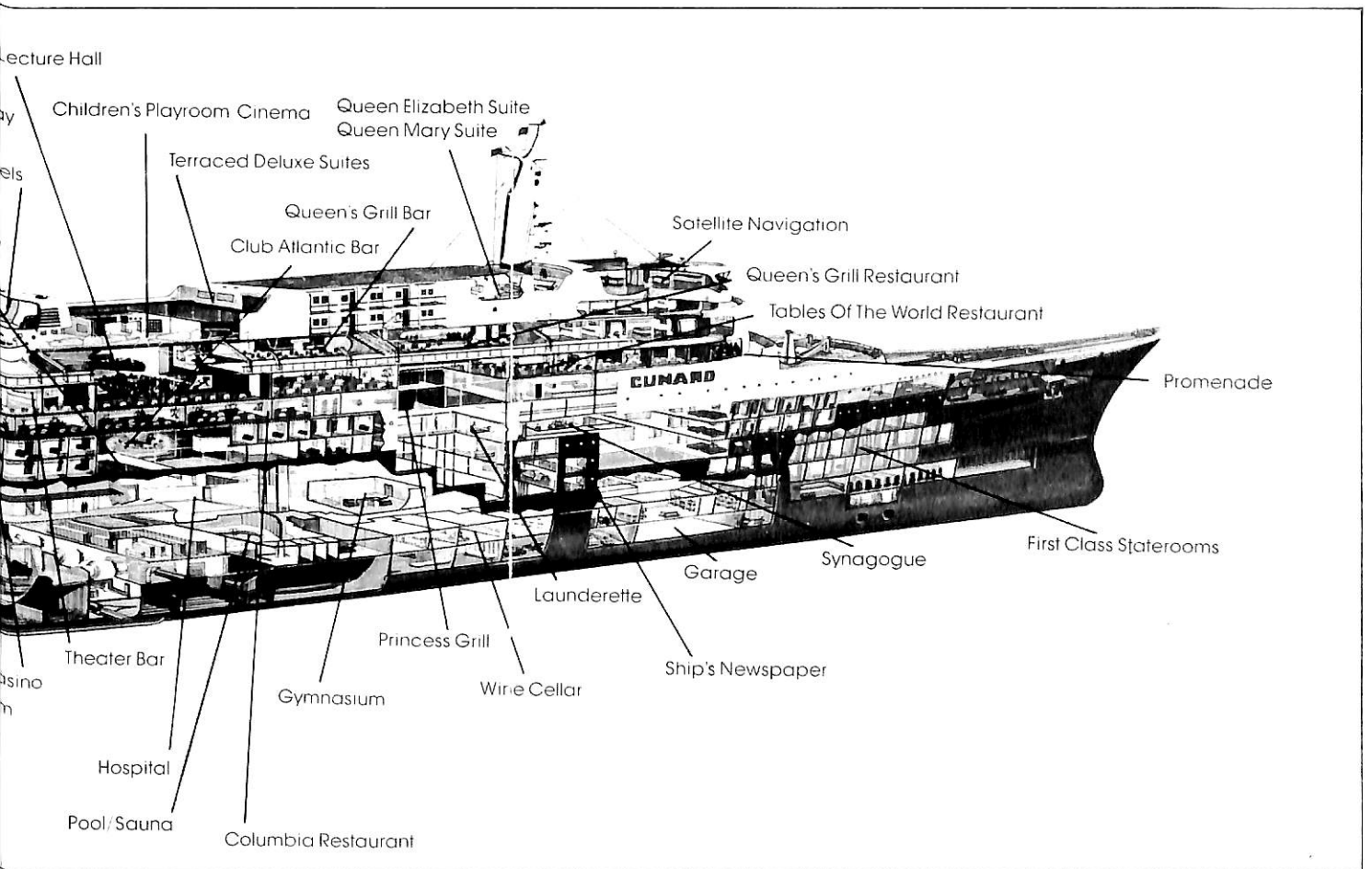


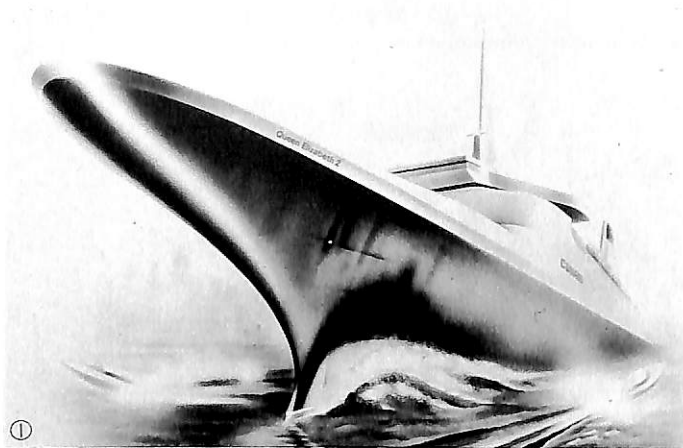
530-9

Photo



望遠レンズでとらえた周囲を圧倒するグラマーぶり。1980年、横浜寄港時のもの。(Photo : Yoshitatsu Fukawa)

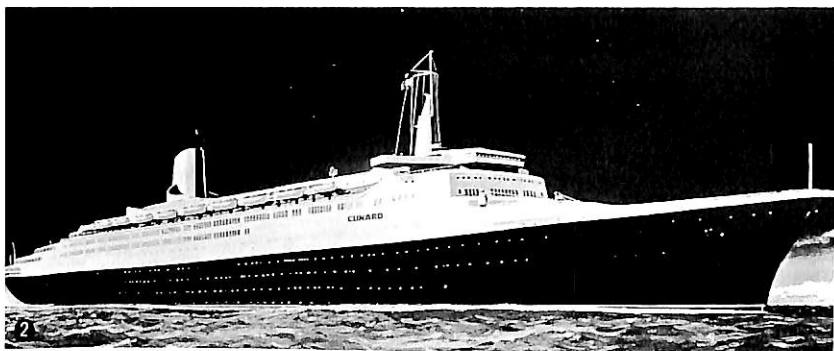




①②QE.2の建造計画が発表され、その完成予想図が発表された当初のものである。当時は、あまりにウルトラ・モダンな船形デザインに驚き、本当にこの姿で登場するのかと疑問視されたこともある。(Photo : Cunard)

③アップラー・クライド社の船台にて、ほぼ上甲板までのブロックが完成している状況。

④巨大なバルバス・パウの据え付け工事の模様。(Photo ③, ④ : Upper Clyde S. B.)



クイーン・エリザベス2 (Queen Elizabeth 2)の進水は、1967年9月20日、アップラー・クライド造船所において、エリザベス女王の命名の後、女王の支綱切断によりおこなわれた。

*

起工式は1965年7月4日で、米国独立記念日と同じ日であり、当日は船主であるキューナード社一番船である木造外輪船ブリタニア (Britania) の処女航海からちょうど125周年にあたった。

*

当初、QE2の処女航海は、1969年1月17日、サウザンプトン発、ルアーブル、ラスパルマス、バルバドス、キングストン経由、同月30日ニューヨーク着の予定であった。しかし竣工が遅れ、5月2日～7日のサウザンプトン発ルアーブル経由ニューヨーク着に変更された。

*

QE2には16頭の犬を収容する犬小屋が設けられているが、処女航海の時、或る船客が1匹のペットネズミを同伴した。1匹のネズミに対する乗船料は1ポンドであ

ったという。

*

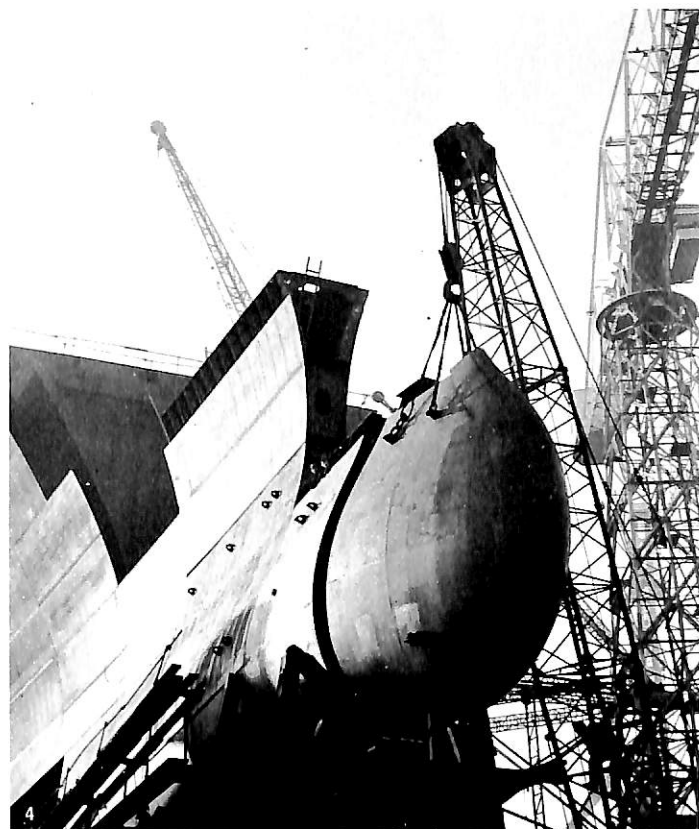
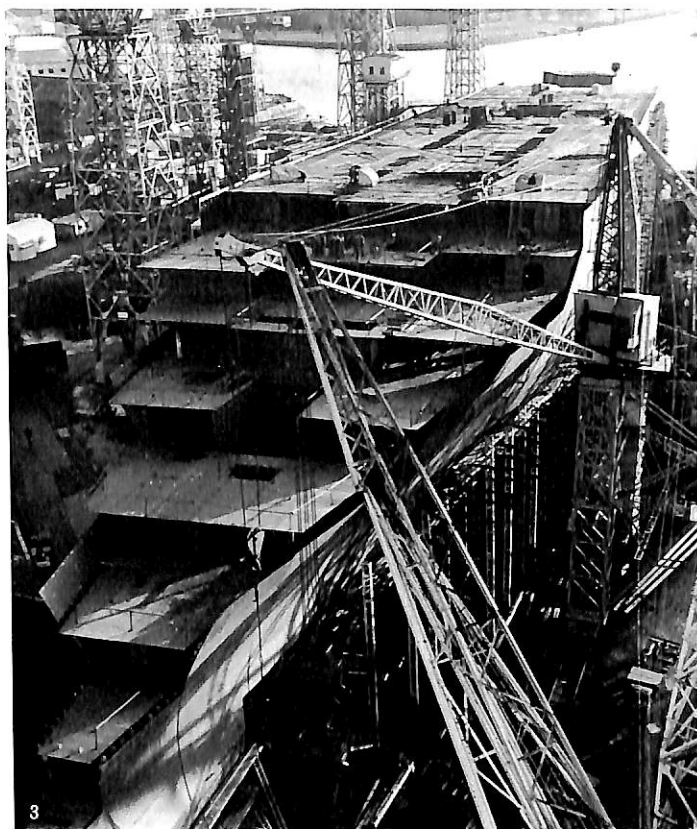
1982年の8月、フォークランド紛争に参戦後、初のクルーズに就航、外観は以前の重量感のある気品に満ちた黒を基調としたものから淡いグレーに変わったが、その時に費した塗装を含めた修理費は、おおよそ1,000万ドル(約23億円)とのこと。ちなみに、本船を現在建造すると400,000,000ドル(約920億円)を軽く越えると算出される。

*

QE2は常備品として約64,000種類の品々を用意しているという。その内のいくつかを紹介しよう。

*

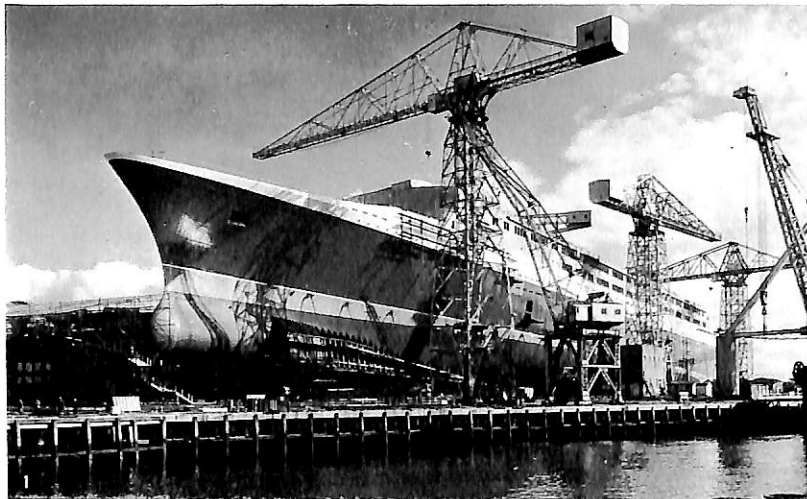
グラス類	51,000個
シーツ	23,000枚
オープンクロス	2,000枚
エプロン	3,000枚
テーブルクロス	5,864枚
バスマット	3,300枚



●大西洋往復航海で消費される食料品の一例

ビスケット	2,000ポンド
小麦粉	3,000ポンド
オートミル	800ポンド
米	3,000ポンド
香料・調味料等	50ポンド
ジャム・マーマレード	96,000缶(ビン)
ジュース類	3,000ガロン
ティーバッグ	50,000個
ティー	500ポンド
コーヒー	2,000ポンド
砂糖	5,000ポンド
ベビーフード	150ポンド
バター	3,500ポンド
ベーコン	2,500ポンド
ハム	1,200ポンド
チーズ	3,000ポンド
玉子	79,200個
クリーム	3,000クォート

ミルク	2,500ガロン
魚	1,400ポンド
エビ	1,500ポンド
カニ	800ポンド
果物	2,200ポンド
冷凍果物	2,500ポンド
アイスクリーム	5,000ポンド
ビーフ	25,000ポンド
ラム	6,500ポンド
ポーク	4,000ポンド
ヴィール	3,000ポンド
ソーセージ	2,000ポンド
チキン	5,000ポンド
生鮮野菜	27,000ポンド
シャンペン	1,000ボトル
ワイン	1,200ボトル
ウイスキー	1,000ボトル

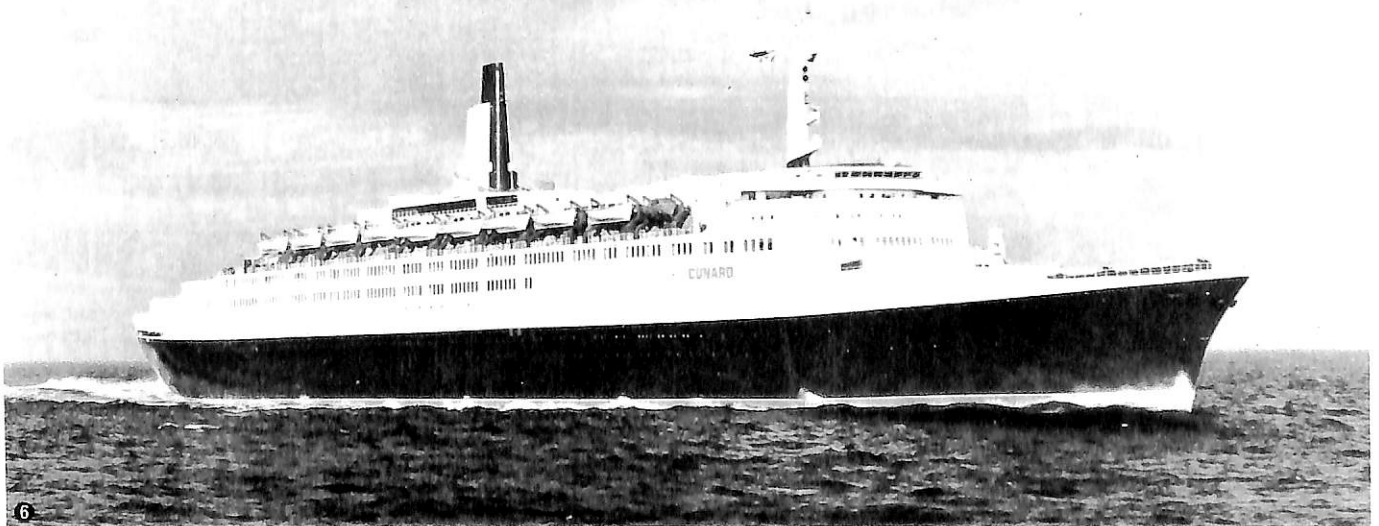
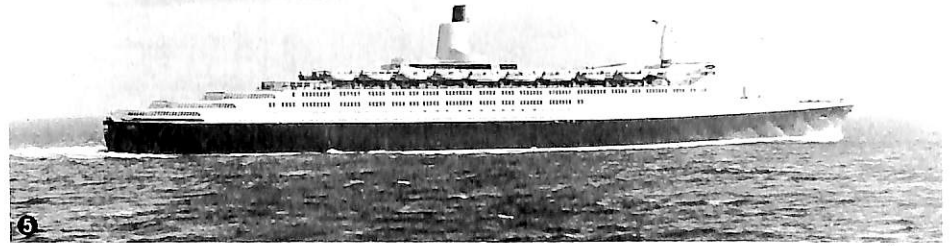


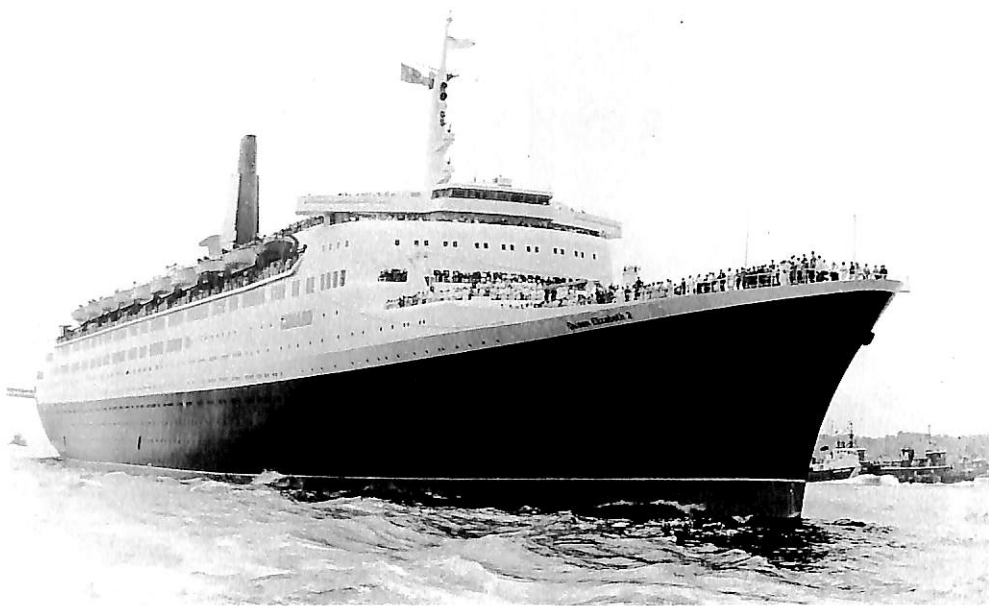
- ①上甲板から上のハウス部も一部完成状態にあり、船体部の塗装も終わり、進水直前の姿。
 ②進水式を終わり、艀装岸壁に係留され、ほぼ完成状態にある“Q.E.2.”の夜景。(Photo ①, ② : Upper Clyde S. B.)
 ③公式試運転における全力航走時の力強い前部俯瞰。写真右上の署名は、初代船長 William E. Warwick のものである。
 ④公式試運転時の後部俯瞰。広いオープンスペースにはデッキ・チェア等の什器類はそろえられておらず、その広さが一段と広く見える。
 ⑤⑥公式試運転時の全力航走時。マスト後部には、現在設置されているベランダ付きの最高級キャビン群の無いことにお気づきだろうか。(Photo ③~⑥ : Cunard)



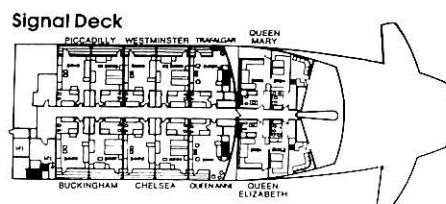
クイーン・エリザベス2の主要目

船主	キューナード社(Cunard Line Ltd.)	乗組員	1,000名
建造所	アッパー・クライド造船所 (Upper Clyde Shipbuilding, Clydebank.)1969年	エレベーター	24基
総トン数	67,107トン	高さ(船底から煙突の基部まで)	41メートル(134.5フィート)
全長	293.53メートル(963フィート)	//(煙突)	21.2メートル(69.5フィート)
幅	32.01メートル(105フィート)	//(船底からマスト頂部)	61.8メートル(203フィート)
吃水	9,945メートル(32.6フィート)	起工	1965年7月4日
速力	28.5ノット	進水	1967年9月20日
主機出力	110,000馬力(2減速ギア・タービン)	命名	エリザベス女王(同日)
プロペラ	2(軸)	完成	1969年4月18日
主ボイラー	3基	披露クルーズ	1969年4月22日
蒸気圧	850ポンド	処女航海	1969年5月2日~7日
蒸気温	950°(F)	サウザンプトン→ルアーブル→ニューヨーク	
造水能力	1,200トン/日	建造費	84,000,000ドル(当時)
乗用車積載	70台	初代船長	W. E. ワーウィック(William Eldon Warwick)
船客用デッキ	13	同機関長	D. ウィルソン(Donald Wilson)
船客	1,815名	同事務長(ホテルマネージャー)	J. R. スミス (James R. Smith)

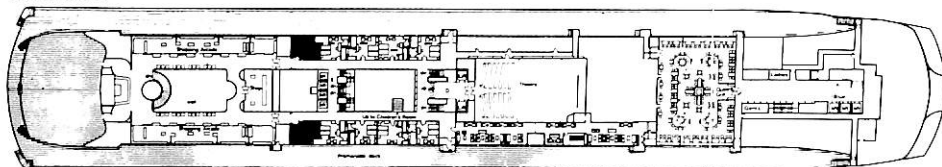




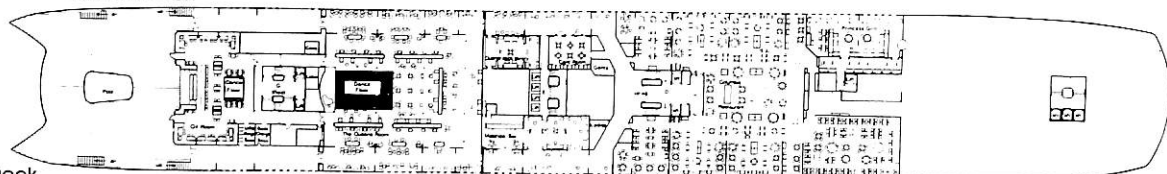
①1969年5月7日、処女航海の目的港のニューヨークに到着、当初の予定より5ヵ月遅れたが多数の大小船艇にかこまれながらハドソン河を上る。マスト頂部には星条旗が、船上のオープンスペースには船客・乗組員が総出の様子がよくわかる。(Photo : Jeff Blinn)



Boat Deck



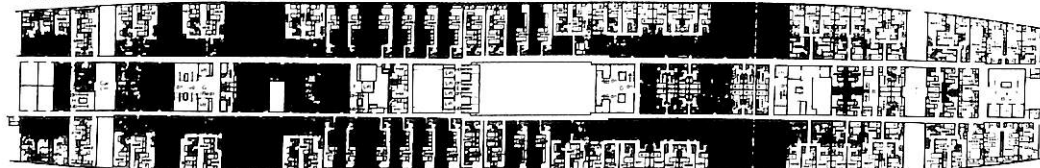
Quarter Deck



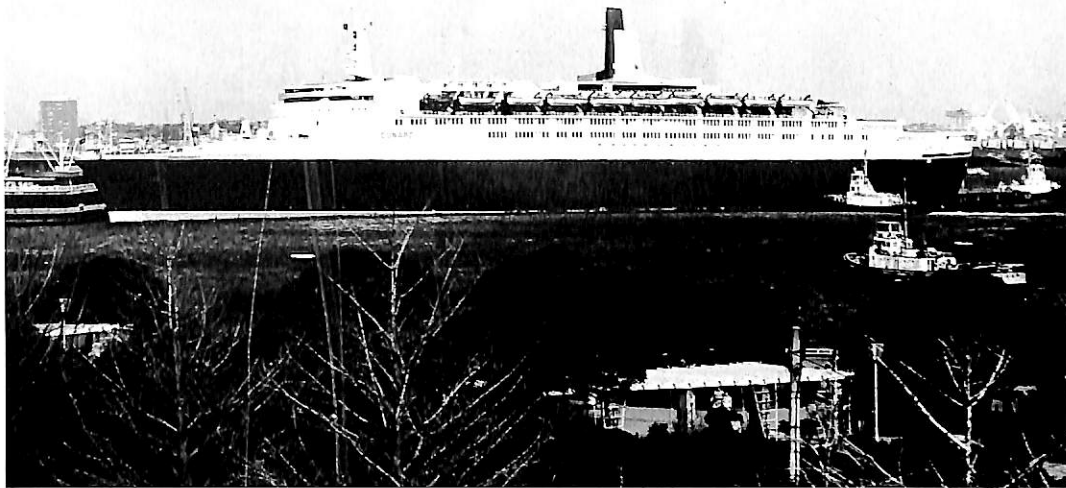
Two Deck



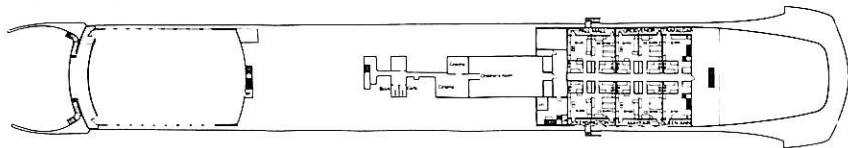
Four Deck



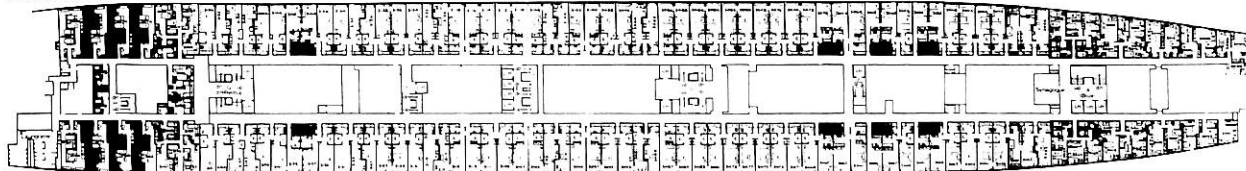
②1980年、横浜に寄港した時の
 “Q.E.2”。本船最高のキャビン
 がメイン・マストの後部にあり、
 その上に衛星通信用アンテナが
 セットされている。この種のアンテナが客船にセットされたのは、本船が最初である。
 (Photo : Yoshitatsu Fukawa)



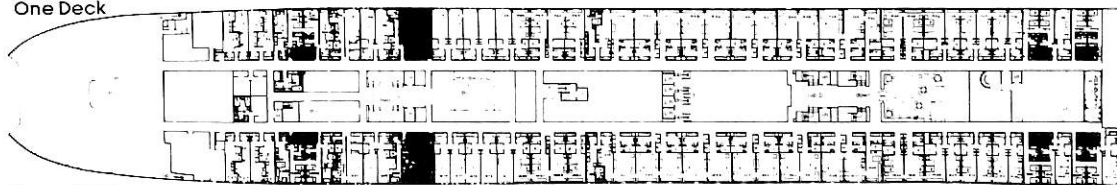
Sports Deck



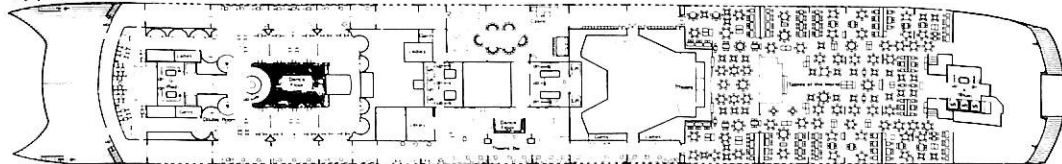
Three Deck



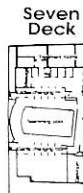
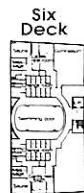
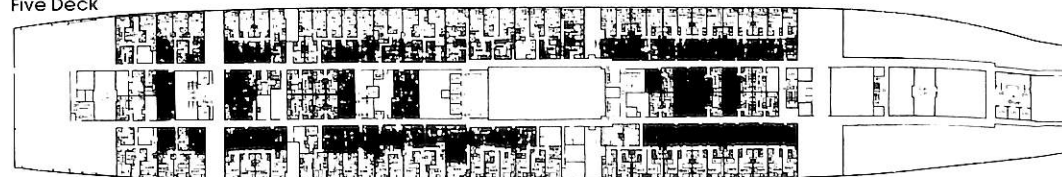
One Deck

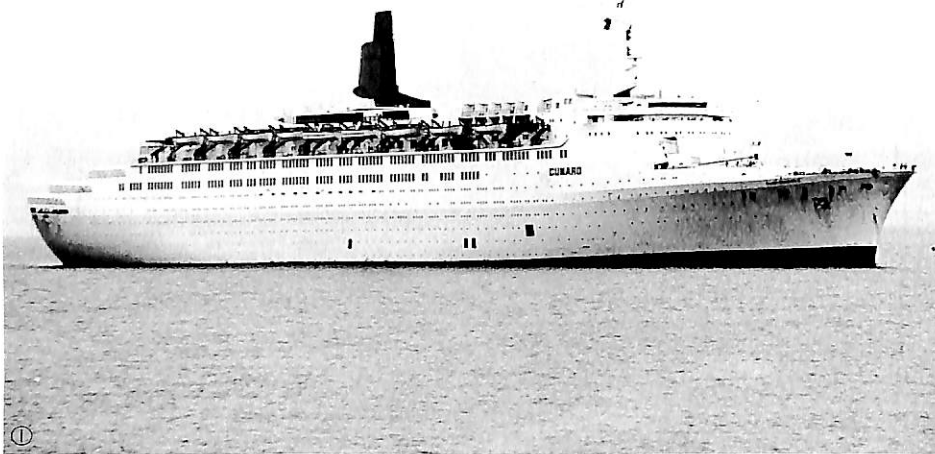


Upper Deck



Five Deck





①フォークランド紛争に参戦後、約1,000万米ドルをかけて改修され、外観の塗装もモノクロではよくわからないかもしれないが、水線から上甲板までが淡いグレーに変わり、煙突が白から赤に変わっている。この写真は昨年の5月21日イタリアのジェノバ沖で撮影されたもの。

②一昨年の8月に、船体塗装を淡いグレーに変えて登場したが、どこへ行っても評判が良くない。やはりキューナードはキューナードらしい気品をもつ黒がよく似合う。昨年7月17日ノルウェーのベルゲンで撮影。(Photo ①, ② : S. Weirauch)



③“Q.E. 2”の中枢である船橋 (Bridge)。

④あらゆる船舶通信機能を有する通信室 (Radio Room)。

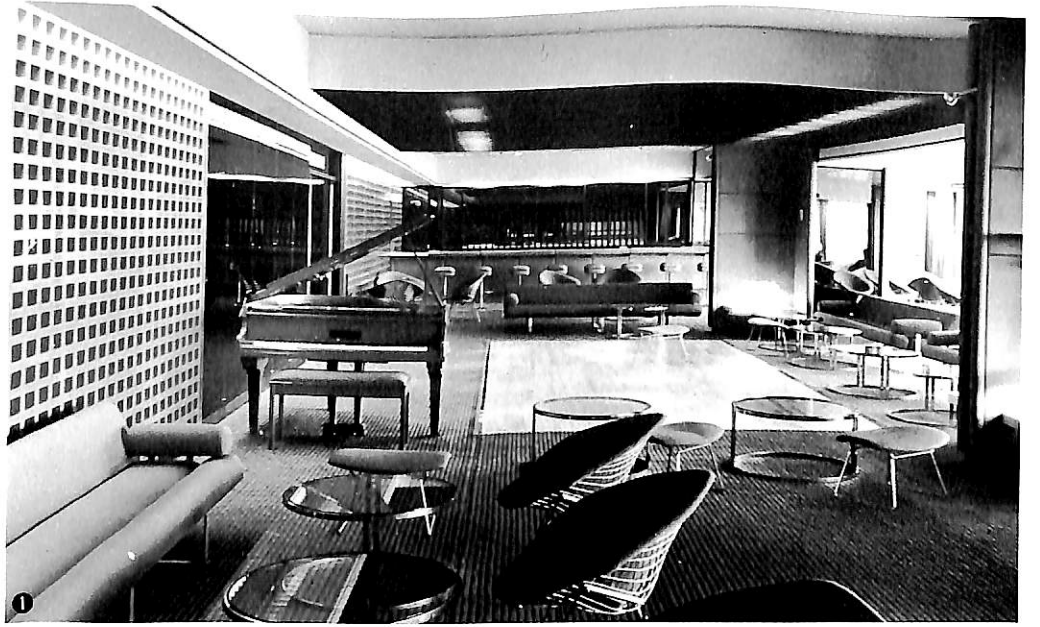
⑤“クイーンズ・ルーム” (Queens Room)。夜と昼では雰囲気にも相当な違いがあるが、大きなラウンジの中では、なかなか落ち着いた感触の社交室。

⑥“グリル・ルーム” (Grill Room)。このレストランは本船を利用する船客の中でも、上位の船室を予約した船客が利用し、ポート・デッキにあり、シグナル・デッキの特別客室群のほぼ真下にある。

⑦“屋外プール”。クォーター・デッキにあるもので、もう1つはこの下のワン・デッキにあり、本船はこの2つの屋外プールをもっている。(Photo ③~⑧ : Cunard)









- ① “シアター・バー”(Theatre Bar)。アッパー・デッキの右舷にあり写真に見られるバー・カウンターの背面は劇場になっている。
- ② “ダブル・ルーム”(Double Room)。約2,000平方フィートの広さをもち、800人の収容力がある本船最大の社交室。中央部は吹き抜けとなっており、上のデッキの周囲はショッピング・アーケードとなっている。色彩は赤を基調とした華美なもの。
- ③ 標準的な外側キャビン。
- ④ デラックス・タイプのキャビン。
- ⑤ “保育室”。専任の保育が常時子供に対応、親はオープン・デッキで日光浴であれ、水泳であれ自由である。
- ⑥ “ジューク・ボックス”。ティーン・エージャー向けの息抜きの場所といった所。
- ⑦ “船内図書室”。常に専任司書が詰めている。
- ⑧ “船内美容室”(Ladies Salon)。ここには腕利きのヘアー・ドレッサーとスタイリストが13名いるとのこと。(Photo ①~⑧: Cunard)



⑤



⑥



③



⑦

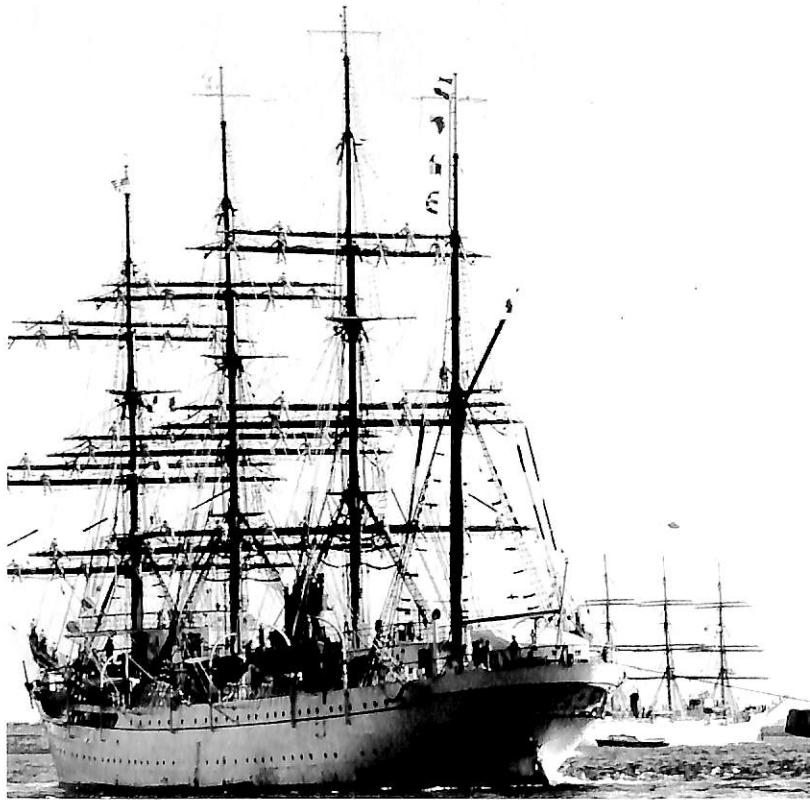


④



⑧

日本丸・海王丸姉妹 そろってハワイへ出帆



東京港を母港とする運輸省航海訓練所の練習帆船「日本丸」（2,279トン）と「海王丸」（2,250トン）は、去る1月10日、東京港晴海岸壁をそろってハワイへ向け出帆した。特に今回の出帆は、姉妹がそろって訓練航海に母港を出帆する最後となり、今後の揃い踏みは新「日本丸」とのコンビとなる。

1月10日午後2時、ハワイへ向け出帆する姉妹。先行するのは「海王丸」、手前が「日本丸」。各ヤードには登橋礼（とうしょうれい）をするため訓練生が配置につき、フォア・マストには行先旗の“星条旗”，メイン・マストに航海訓練所旗，船尾には「日本丸」を示す4字国際信号旗と“日章旗”。ブリッジの上には、パイロット乗船中を示す国際信号旗およびお見送りを感謝する意の3字国際信号旗が掲げられている。

ドイツ客船“アストール”をサフマリン社が購入

ドイツのアストール・クルーズ社（Astor Cruises）の小型客船“アストール”（Astor：18,835トン、1981年建造）は、本年1月、南アフリカのサフマリン社（Safmarine）に引き渡された。本船の売却価格はU.S.4,500万ドルといわれ、今後はヨーロッパと南アフリカを結ぶ航路に就航、シーズン外には特別クルーズに就航を予定している。今までの彼女はドイツをマーケットとして運航されていたが、これを機に英語圏をマーケットとするため、クルーの総入れ替えが実施される。

（Photo：Astor United）



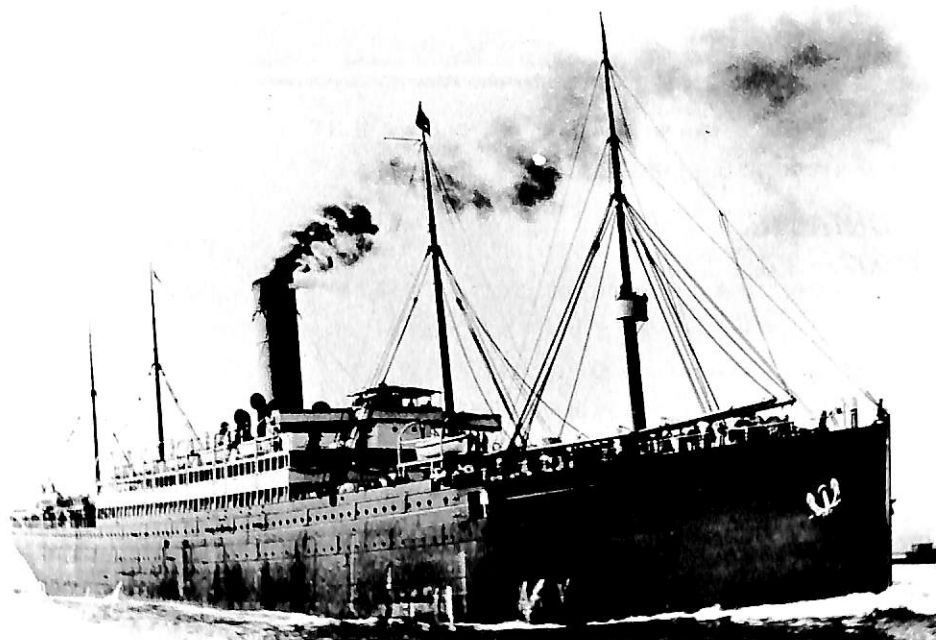
写真でみる 商船の系譜(5)

Genealogy of Merchant Ships

野間 恒 Hisashi Noma

ホワイト・スター・ラインの商船(5)

●リパブリック REPUBLIC (1903-09)



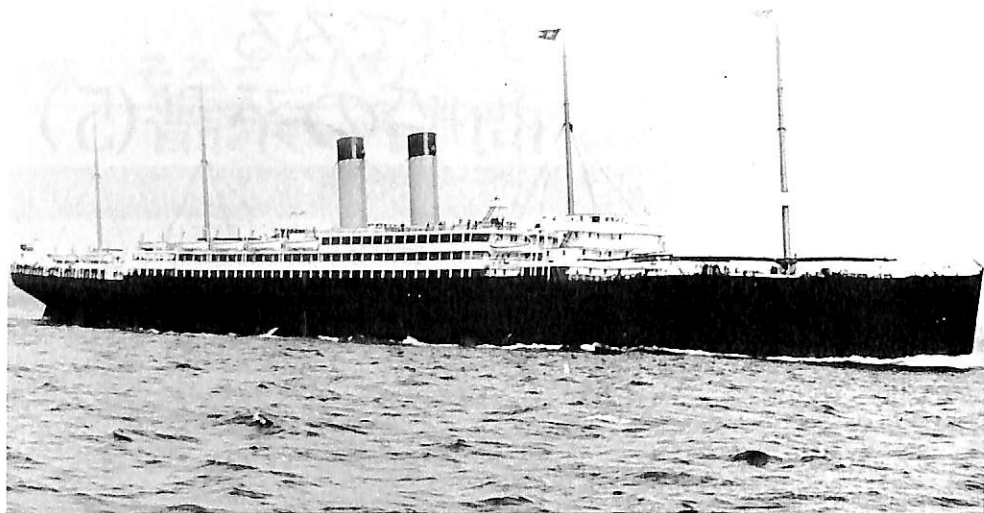
[要目]15,378総トン。長さ178メートル，幅21メートル，主機4連成レシプロ10,000馬力，2軸。速力16ノット。船客等級：1等，2等，3等。

1902年，アメリカのモルガン財閥系の持株会社(I.M.M.)の支配下に入ったホワイト・スター・ラインが，1903年になりドミニオン・ライン(英)を傘下に収めた。この結果，同ラインが経営していたリバプール～ボストン線，地中海～ボストン線が使用船とともにホワイト・スターの手中に移った。なぜこのようなややこしい措置を執ったかという点，親会社のI.M.M.は，ホワイト・スター・ラインをグループの看板会社に育成しようとしており，その手段のひとつとして，ボストンにもホワイト・スター・ラインの地歩を築こうとしたからである。本船は1903年にハーランド・アンド・ウルフ造

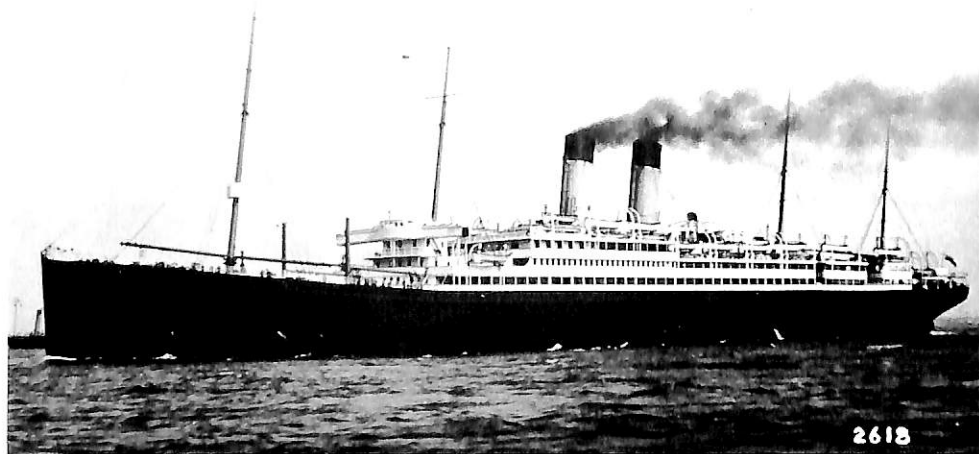
船所で，コロンバスColumbusとして誕生，リバプール～ボストン線に2航海就航しただけでホワイト・スターへ移り，リパブリックと改名された。

1909年に地中海～ボストン線へ転配されたが，その直後に衝突事故を起こして沈没，わずか6年の短い生涯を終わった。この事故というのは，本船が地中海への避寒客400余名を乗せて，1月22日，ニューヨークを出帆，濃霧のナンタケット沖を航行中にイタリア客船フロリダFlorida(5,018総トン)と衝突したものである。この時にリパブリックが発信した遭難信号(CQD)は，商船から初めて発信された救助無線電信となった。本船の喪失は，それまでにホワイト・スターが被った最大の損失であったが，これを契機に各国の大型船に無線が取り付けられるようになった。

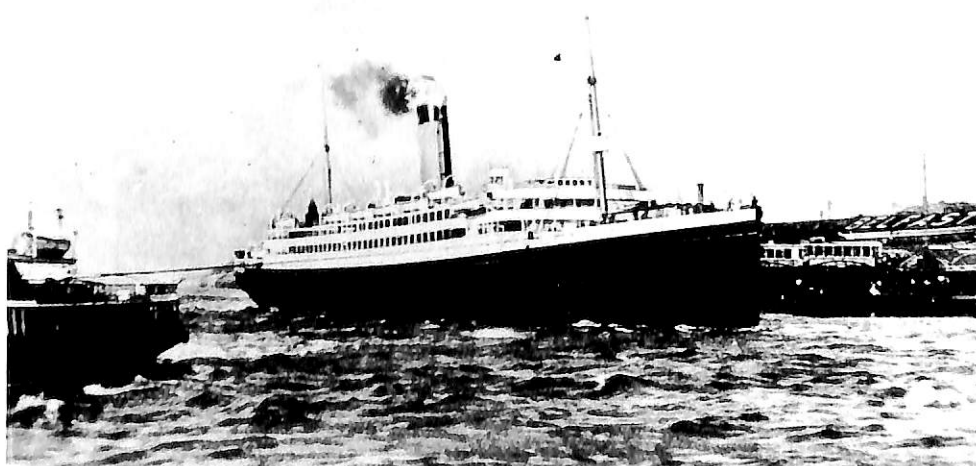
● ボールティック
BALTIC
(1904-33)



● アドリアティック
ADRIATIC
(1907-35)



● ローレンティック
LAURENTIC
(1909-17)



[要目]23,884総トン。長さ216メートル、幅23メートル。主機4連成レシプロ15,000馬力、2軸。速力16ノット。船客定員：1等425名、2等450名、ステアレジ2,000名。

ホワイト・スター・ラインが1901年と03年にニューヨーク線用に就航させた2万総トン型客船の第3船。完成した時は世界最大の商船として注目された。外観は先輩の2客船、セルティック Celtic (2月号紹介)、シードリック Cedric (3月号紹介)に酷似しているが、ハウスがひと回り大きくなり、客船らしい優美さを備えていた。本船のサイズと外観が先輩の2客船とやや異なったのは、最初からそのように計画されたのではなく、建造途中に変更されたためである。本船がハーランド・アンド・ウルフ造船所に発注されたときには、本

船はすでに着工されており、外板の一部が張られた状態であった。しかし、発注時点で大型化の要請がされたので、造船所側は急拠船体延長(8メートル強)の大手術を実施して船主の要求にこたえたものである。現今ではこの種のジャンボ化は珍しくないが、今世紀初頭の例としては、きわめて異例のことであった。第一次大戦中の軍用船任務を除き、リバプールまたはサウサンプトン～ニューヨーク航路に就航した。1933年売却、大阪で解体された。

[要目]24,541総トン。長さ216メートル、幅23メートル。主機4連成レシプロ、2軸。速力17ノット。船客定員：1等425名、2等500名、ステアレジ1,900名。

ホワイト・スター・ラインの「ビッグ・フォア」と呼ばれた大型客船の最終船で、ボールティック Baltic と同型船。1903年にハーランド・アンド・ウルフ造船所に発注されたが、完成したのはその4年後という遅さであった。たまたま、同じ造船所で1905年に竣工したハンブルグ・アメリカ・ライン向け客船アメリカ Amerika (22,225総トン)が本船に酷似していたことから、アドリアティックとして起工された船が何らかの事情で建造中にドイツに転配され、本船はその後に着工されたものというウワサが流れた。

20世紀に入って、アメリカ人旅行者の好みがロンドンから

パリに移るようになった。この新しい流れに対処するため、ホワイト・スター・ラインは、創業以来の母港であるリバプールを離れ、サウサンプトンをニューヨーク航路のターミナルに決定した。そして、アドリアティックが新ターミナル使用の第1船となったが、本船が新ターミナルに接岸した時には、その巨体が周りに停泊する商船群から抜きんでて、そびえていたと報道されている。第1次大戦中は軍隊輸送船になったが、時には軍艦用の燃料油(ディーブ・タンクに積載)補給船としても活躍した。1921年にはステアレジを廃し、1,000名定員の3等設備に変えた。1933～34年の冬季にはクルーズに使用されたこともあったが、1934年に売却され、翌年大阪で解体された。

[要目]14,892総トン。長さ172メートル、幅21メートル。主機3連成レシプロおよび低圧タービン11,000馬力、3軸。16ノット。船客定員：1等230名、2等430名、3等1,000名。

本船はドミニオン・ライン(すでにI.M.M.支配下にあった)のカナダ航路用客船アルバータ Alberta として起工された。しかし、カナダ方面にもホワイト・スターの勢力の伸長を画したI.M.M.の意向により、建造途中でホワイト・スター・ラインへ姉妹船(オールバニー→メガンティック)とともに譲渡されてしまった。リバプール～モントリオール線に就航当時は、同航路で最大の商船であった。本船の主機関はレシプロ式蒸気機関であるが、これから排出された低圧蒸気で中央推進軸に直結したタービンを駆動させる方式を採って

いた。このやりかたは、3年後に建造された巨船オリンピック Olympic に踏襲されている。第1次大戦中はカナダ政府の輸送船となったが、1917年1月25日、アイルランド北方沖で触雷沈没した。その時、本船に搭載されていた500万ポンドの金塊引き揚げ作業は後年までの語り草となったほどである。

筆者：のま ひさし / World Ship Society 会員

客船のある港の風景

●文／府川義辰
Yoshitatsu Fukawa

船旅や海外旅行の経験がなくとも、ある程度はその写真がどこで撮影されたものかわかるようになるものである。船の場合には、母港（船籍港）があり、活躍する海域が決まっていることが多い。特定の船が写真になると

きは、その船にまつわる特定の港が背景に、または、その中に溶け込んだ姿で登場することが多い。今号では、そのような4枚を紹介する。



■ジェノバ港■

ジェノバ港はイタリア最大の港湾で、イタリアをよく長靴の形をした国と形容するが、そのフランス側の付け根の部分に位置する。港湾の形態からも、よく見かける写真からも、ここジェノバは大変わが国の神戸港に類似している。地理的にジェノバの港湾は、神戸同様陸地沿岸沿いに25キロメートルほどの広がりを持ち、そのまま地中海から出入りができる形状をなしている。市街地はまた神戸に見られるように、すぐ山なみがせまっており、16～17世紀の古城が散在する歴史的由緒のある町である。

最近の傾向として、ヨーロッパを起点とする客船の長期間クルーズの起点港として、ここジェノバがよく利用され、昨年日本へ来航したドイツのフラッグ・シップ“オイローパ”(Europa)もここを起点としており、処女航海も本国発でなく、ここを利用した。ジェノバは、ここより西へ160キロも行けば保養地で有名なサンレモへと、また、モナコやフランスの青い海岸と称されるコートダジュールへと続いており、ヨーロッパ各主要都市の地中海への出口として便の良い所となっている。北アフリカ、

ギリシャ、スペイン、イタリア国内の離島航路等の起点港ともなっており、毎日フェリーや客船の出入りが絶えることはない。

写真の船は新鋭豪華客船“オイローパ”。処女航海の前にジェノバの港に憩っている時のもの。



■マイアミ港■

人間の大陸間移動の手段として華やかな活躍をした定期客船群も、航空機の登場によりその使命を終えた。一時はこれにより客船の活路は見い出せないのではないかと考えられたが、時代の変化に伴う高度な社会環境は、船による“いこい”“やすらぎ”“楽しみ”等の人間再生への道を開いた。その場を最初に提供したのが、アメリカのフロリダ半島から南米北端に連なるカリブ海諸島海域である。

当初、この海域に先駆けとして登場したのは1、2のアメリカの中小船会社で、10,000トンクラスの中古客船を投入、3～4日間のクルーズを中心に順調な成績を収めていた。それに目をつけ参入したのが北欧系の船社グループで、この海域に専ら就航する客船運航合弁企業を設立、今や、ここマイアミを根拠地とする客船界は、正

に北欧系企業の独壇場となっている。

ここに紹介する写真の船は、マイアミ港をホームポートとするカリブ海海域の花形クルーズ客船の中の1隻“サン・バイキング”(Sun Viking: 18,559トン)で、ノルウェー系合弁企業であるローヤル・キャリビアン・クルーズ・ライン社(Royal Caribbean Cruise Line)に所属、同社の3番船としてデビューしたものである。

写真の背景となっているスカイラインは、マイアミのダウンタウンであるデード・カウンティである。避寒地、また、年間を通じての保養地マイアミ・ビーチは、半島沿いに発達した沿岸洲の上にあり、当地マイアミ港に入港する船舶は、右手に連なるホテルや長期滞在者用のアパートメント群を眺めながらの入港となる。

この写真は1 昨年の春撮影されたものだが、ここはニューヨーク港をハドソン河沿いにさかのぼった最深部に位置する栈橋で、同港では最も華やかな栈橋、92番・93番埠頭である。一昔前までは櫛の歯のようにハドソン河に突き出した数多くの栈橋に大西洋航路をはじめとする世界の大型客船が入港・横づけされたものだが、今は、ここを「パッセンジャー・ターミナル」と称し、3本の栈橋が客船専用埠頭として使用されている。

写真上方の対岸はニュージャージーであるが、貨物輸送の大革命であるコンテナリゼーションのあおりを受けたニューヨーク港は、この輸送方式の要求する広い後背地の野積場（コンテナ・ヤード）をニューヨーク側に求められず、その機能の大部分はニュージャージー側に

移っている。このためニューヨーク側のさびれかたは大変なもので、現在は急ピッチで都市再開発の関連事業として、古い港湾施設のスクラップ・アンド・ビルドに力を入れている。

写真左側の船は、イギリスが世界に誇るキューナード社の“クイーン・エリザベス 2”（Queen Elizabeth 2：67,107 トン）で、右側の船はオランダのオランダ・アメリカ・クルーズ社の“スタテンダム”（Statendam：24,414 トン）で、1 昨年パケット・フレンチ・クルーズ社（Paquet French Cruises）に売却され、現在バハマ船籍の“ラブソディー”としてアラスカ・中米・カリブ海等の海域で活躍している。

■ニューヨーク港■





■ケベック港■

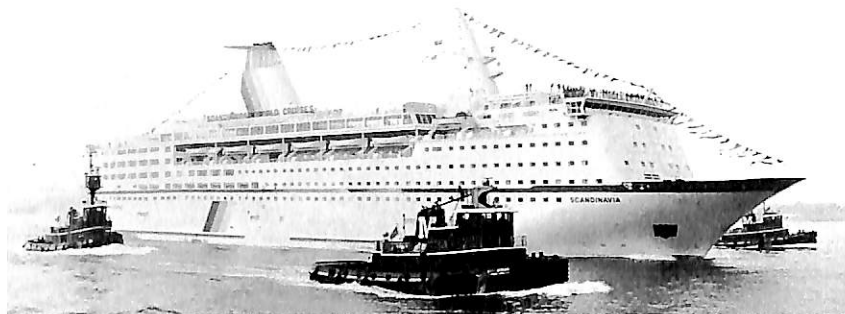
本誌2月号でも紹介したが、ここケベックの港では今年の6月に大きな「帆船まつり」が挙行される。すでに大阪の帆船まつりを上回る大型帆船の参加が予定されており、パレード予定の6月30日には、写真に見られる、五大湖と大西洋を結ぶセント・ローレンス河に美しい白鳥の群を見ることができる。写真の背景となっているのが、カナダの古都「ケベック・シティー」で、緑の多い近代的都市要素と古き良きフランスの香りを残す落ち着いた町も、「帆船まつり」を最高潮に大変な活況を呈することだろう。

写真中央のお城のような建物は、世界的に有名なホテルの一つ「シャトー・フロントナック (Chateau Frontenac)」であり、セント・ローレンス河を下る客船はバハマ・クルーズ・ライン社 (Bahama Cruise Lines) の

「ベラ・クルス 1」 (Vera Cruz 1 : 10,595 トン) である。本船は1957年、戦時賠償船として西ドイツで建造され、イスラエルに引き渡された船で、イスラエルのズィム・ライン社 (Zim Line) により運航され、当時の船名を「テオドール・ハズル」 (Theodor Herzl) といい、イスラエルとギリシャ・イタリア間を結ぶ航路に従事。その後、現船主に買船され、夏期のニューヨークとモントリオールを結ぶ航路に就き、その折に撮影されたのがこの写真である。今年の本航路クルーズは、6月9日から9月22日までと発表されており、片道7日間のクルーズとなる。ちなみにクルーズ料金を紹介すると、一人当たりU. S. ドル875で、往復14日クルーズの場合は10%の割引がされる。

“スカンジナビア” ニューヨーク・バハマ航路から撤退

ニューヨーク・バハマ間の定期運航に華々しく就航したスカンジナビアン・ワールド・クルーズィズ社 (Scandinavian World Cruises) の“スカンジナビア”(Scandinavia: 26,748トン, 1982年建造)は、昨年11月9日の航海を最後に同航路から撤退した。同社の親会社であるデンマークのD.F. D.S. は、本船をコペンハーゲン・オスロ間のフェリー・サービスに就航させると発表している。なお、S.W.C. がマイアミおよびポート・カナベラルとバハマを結ぶ航路で運航している



“スカンジナビア・シー”(Scandinavia Sea)と“スカンジナビア・サン”(Scandinavia Sun)は引き続き就航する。“スカンジナビア”の就航は、

わずか1年であった。撤退原因はもちろん採算点に遠く及ばなかったことにある。(Photo: Jeff Blinn)

アメリカで30年ぶりの豪華船建造計画

米国テキサスに本拠を置くコンテッサ・クルーズ・ライン社 (Contessa Cruise Lines) は、最近、シアトルのマリン・パワー・アンド・エキップメント社との間で、18,000トン型、800人乗りの豪華船2隻の建造契約を

したと発表した。アメリカにおいて本格的豪華客船の建造がなされるのは、実に30年ぶりとのことで、この成約が注目されている。

建造価格は2隻でU.S. 2億3,000万ドルといわれ、第1船の就航は1986

年とされ、主にアラスカ海域を予定、第2船は1987年竣工、ガルベストンをベースにガルフ・カリブ海域に就航を予定している。その他要目としては、全長約543フィート、8デッキ、300人の乗組員を予定している。

“ワールド・ディスカバラー” ヘリテージ・クルーズ社がチャーター



本誌1月号で紹介した“シー・クラウド”(Sea Cloud: Tall Passenger Ship)の船主であるヘリテージ・クルーズ (Heritage Cruise) は、主に特殊海域クルーザーとして有名な小型客船“ワールド・ディスカバラー”(World Discoverer: 3,153トン, 1975建造)をチャーター、大改装を施した後、本年11月をめどに、南太平洋・極東海域の定期クルーズに就航させる予定と発表した。(Photo: I. G. B. Lovie)

変わりゆく人間社会 それは船員，船客の世界にも

●
茂川敏夫

船乗り・船員・海員・クルー・オフィサー・
キャプテン etc

船好きといわれる人は大抵「船乗りに憧れた」という少年時代の思い出を持っているに違いない。

それゆえに、その望みがかなえられず他の畑の職業人となってしまった今でも、こうして『Ship & Cruise』誌を購読したり、帆船のモデルづくりに熱中したり、有名な客船が入港したと聞くと、カメラ片手にいそいそと港に出かけたりする。

ただし「船乗り」というイメージには、幾通りものとらえかたがあり、『広辞苑』のページを繰って、「船に乗ることを業とするもの。船員。」と出てくる程度の簡単さでは、とても表しきれない。そこで、「船員」という語で引くと、社会的概念、常識としての職業人像が明確にあらわれてくる。

【船員】 船舶の乗組員。すなわち、船長、海員、予備員の総称。——関連用語として、船員法、船員手帳、船員保険、等々。

これで、軍艦などの乗組員も含めた船乗りから、主として海運、漁業関係の船舶に勤務する者へとイメージがぐっと狭まってくる。なお、船員の中に含まれる「海員」とは、「海員組合」の名称が示すように、船長以外の一切の乗組員を包括しており、そこには、労使関係的概念が加わっているように思われる。

さて、私たちパッセンジャーの側から見た「船員」と

は、どのような職種、職域、態様の中に存在する人たちのなかであろうか。

われわれが船客として乗船でき、その乗組員と接触の機会が得られる船といえば、国内であればカーフェリーや内航の旅客船であり、外航では、クルーズとして運航されている客船に限定される。このほか12名便乗の枠を持つ外国貨物船とか、本誌の2月号で紹介されていた“シークラウド”や“ファントム”のような帆走客船に乗って、そのシーマンとつきあうということもできなくはないが、実際に乗船する日本人の船客は年間でもごく限られた人数であるので、ここでは、一応、「船員」の対象を、客船に勤務している乗組員に絞ることとする。

まず、私たちは、船内で乗組員に話しかけるときにどのような呼びかたをしているのか。「船員さん」というような抽象的な言いかたはしていないはずだ。ことに外国船では、キャプテン 某、あるいはスチュワードのだけそれ（ときにはスチュワードのほうからニックネームで呼んでくれと言われることもある）というように呼びかける。

しかし、これが4万トン、6万トンという大型客船で複雑な乗組員の構成を持っている船だと、これでは到底間に合わない。各部門別の船員構成をある程度まで知っておかねばならないということになる。

そこで、船客へのサービス上の担当別に仕分けをし、それぞれのパートに属した人が何をしているかを調べてみることにしよう。

A. 客室部門 Cabin Service Department

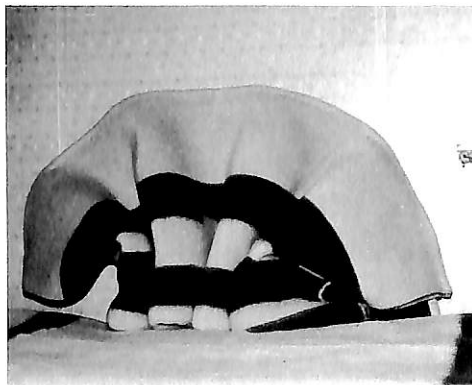
キャビン・スチュワードは、その主任務として、船客の起床後と就寝前のベッドメイキング、そして室内、バス、シャワー、トイレの整備・清掃、アイスウォーター、テーブル・フラワーの取り替え（グレードの高い船に限られるが）、室内注文品の取り次ぎなど、船客の「居住」にかかわる面を担当している。船客の日常生活にかかわりが大きいのだが、その割に顔を合わせる機会が少ないのは、キャビンの掃除や夕方のベッドメイクに訪れる時間が、船客が朝食（あるいは夕食）に出かけている時間帯に当てられていることが多いからであろう。

だから、時たま食堂から早目に引き揚げてきたりすると、ちょうど掃除機を動かしている真っ最中だったりして、こちらも気をつかって、また公室へ戻ってゆく。逆に朝寝坊で寝過してしまったときには、「失礼しました」と言って別のキャビンに移ってゆくから、互いに顔を合わせるといっても、言葉はほとんど交わす機会がないのだ。

これが世界一周90日間とか、太平洋グランドクルーズ52日間というような通し乗りとなると話はまた別で、もっと親しみ合うのであろうが、なにしろ香港までとかホノルルまでといった途中区間の便乗では、望むほうが無理なのかもしれない。

キャビン・スチュワードのほか、客室部門に所属する乗組員として、スチュワードレスが切り盛りをしているところも結構多く、ロイヤル・バイキング・ライン各船や、サガフィヨルド、ビスタフィヨルドなどの客室担当者がそうだった。

そのほか、ランドリー係員、ベルボーイ、公室、廊下



80ものスタイルがあるといわれるベッド毛布のたたみかた。手先が器用といわれる日本船員の腕の見せどころ。しかし、キャビン・スチュワードの比率の少ない邦船だけに労働過重の問題もありそう。船客としては感謝感激なのだ。（新さくら丸にて）

などの清掃担当者がこの部門に所属している。

これらを総括する長は、ホテル・マネージャーである。

B. 食堂部門 Dining Service Department

食堂部に属しているテーブル・スチュワードは、朝食、昼食、夕食のほか、午後のティー・タイムの折の喫茶、菓子類のセットやサービス、そして夜11時前後のナイト・ビュッフェのサービスにと、時と場所を変えて何回も船客と顔を合わせるし、食事のメニューのチョイス（選択）についてメモも取らなくてはならないから、先の客室部門の担当者よりもっと多くの会話を船客との間にかわす関係になる。「食」に関する好評、不評の度合いは、テーブル・スチュワードの接遇態度の如何と、客の前に姿を現さないギャレーのシェフ始めキッチン要員の腕のふるいかた次第というわけで、一人でも多くの船客をわが社の客船へと腐心する会社首脳部ならびにホテル・マネージャーは、優秀なシェフとスチュワードの引き抜きに怠りなく目を配る。気に入ったスチュワードの顔を記憶していた船客が、ライバル会社の客船に乗り移ってみたところ、そのスチュワードも転船して顔合わせたという事例は珍しくない。

そして、乗客600~700名に対し乗組員350~370名というような比率のデラックス・タイプの客船では、ひとりが客室部門と食堂部門を兼ねることがなく別々のスタッフでやっているが、研修クルーズ運航の多い日本船とかスタンダードクラスの外国船では、食堂のほかキャビンのスチュワードも兼ねているので、非常に厳しいスケジュールで勤務しており、船客と言葉を交わす時間もそれほどあるとは思われない。



▲朝食から豊富な献立が用意されていて、卵料理はどれ、肉料理はこれとテーブル付きのスチュワードにオーダーをする。そのチョイスを楽しむのも船旅ならではの、なにしろ出勤するわけではなし、遊び以外の用は一つもないのだから。(撮影：坂本敏英氏)

▼昼のハンバーガー・スタンド。食堂のコースが胃に重くて甲板に出てきた客は無料だが、船員がここで食べるときは有料というのはおもしろい。司厨部の若いスタッフはここからたたき上げていくのかもしれない。(撮影：坂本敏英氏)

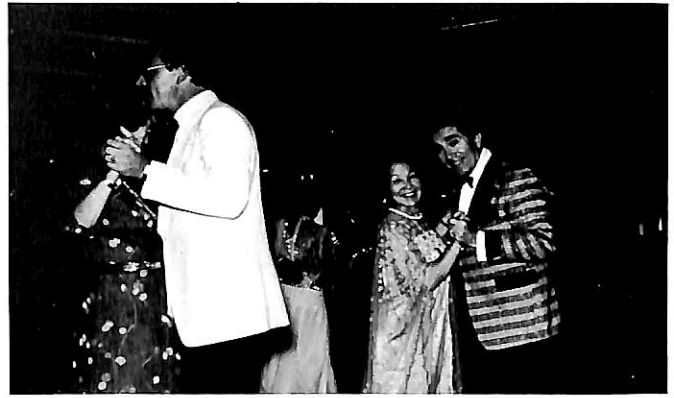


ただ、そこはよくしたもので、大型客船では、配膳に忙しく立ち働くスチュワードの間を縫って、肩章の筋2本のアシスタント・チーフ・スチュワードが「今日のメニューはお気に召しましたか?」とか、「今晚のドレスはとても良くお似合いです」などとお世辞と愛嬌を振りまきながら、各テーブルの間を回って歩いているので、食事をおしゃべりの場として楽しんでいる船客連中には、格好の話相手となるのである。

C. エンターテインメント部門

Entertainment Service Department

クルーズ・ディレクター、エンターテイナー担当オフィサーとスタッフ、ディスク・ジョッキー、ショーダン



▲サガフィヨルドのクルーズ・ディレクター Danny Leone さん(右端)、口八丁手八丁で、夜のショータイムでは歌と踊りの準主役をつとめ、間には司会、進行、劇団座長をこなす多芸ぶり。日本婦人も鮮やかに引き出されてしまう。

▼客と船のスタッフの接点といっても、ここは最もせちがらいカジノ。しかし、こわい顔で札を配っているようでも、昼間のサンデッキでは裸で日光浴をしているただの女の子だ。QE2にて。(撮影：坂本敏英氏)



サー、歌手、バンドマン、カジノ・スタッフ。これに、娯楽用プログラムをサポートする形で、カメラマン(DPEフォトショップ兼務)、美容室、バーバー、サウナ、マッサージ、室内プール要員、などがこれに属する。

そのほか、1~2航海契約で乗っているショータレントとか、陸の有名ブティックの出向社員も、一応この部門の中に加わるので、たとえば「私はオイローバに乗って働いています」といわれても、即船員だと早合点してはいけないのだ。オイローバの船内商店街の一隅にある宝石店には、数百、数千万円クラスのエメラルド、ダイヤモンドの装飾品が嚴重な戸締りのもとに飾られており、洋上に浮かぶ最も値段が張る売店ではないかと思うが、その店員さんに航海や船のことを話題にしても、キョトンとして話にのってこないのはあたりまえ。サラリーマ

ン的になったといわれる船乗りの中でも客船乗り組み員の人は一番塩の匂いがないようで、それだけホテルの従業員であるような気がする。クルーズ・パッセンジャーに対応する新しい船員像ということなのかもしれない。

D. 事務部 Purser's Office

客船を一般商船の中では特殊な船として、その他の船舶と分けた場合に、貨物船からコンテナシップ、タンカー、バルク・キャリアー、重量物運搬船、最近のLNG船に至るまで、とにかく旅客扱いをしない商船においては、キャプテンに次ぐ重要な職務を、パーサー部門がになっている。甲板部に対するに事務部が在って、海員関係書類の作成、船内食品・什器（じゅうき）類の管理、乗組員の給与計算、税関吏、出入国審査官、港湾局スタッフとの対応等、邦文・英文、タイプはいうに及ばず、ワードプロセッサー、オフコンを駆使しての商業的な業務に追われる部門であると考えられるが、接客部門最優先思想（この言葉は多少語弊があるかもしれない）のクルーズ客船では、パーサーズ・オフィスはやや影が薄く地味なセクションであるように感じられる。

もちろん、その客船の大小により、エンターテインメントのプログラムの作成から実行スタッフもひっくるめて、すべて事務部としての機能でつかさどっているところも



◀客船会社と契約して船に乗り、船客相手の仕事をしているブティックの店員。海員ではもちろんないが、かなりの船通もいる。うらやましい気もするが、売上げが低いと陸に戻されてしまうかもしれないのでウカウカしてもおれまい。Q.E.2で。（撮影：坂本敏英氏）

あるから、中型客船で乗組員の規模の大きくない船ではむしろ要（かなめ）の役割としての重要性をになわされている。たとえば、“にっぽん丸”や“さんふらわあ7”など日本のクルーズ客船のパーサーズ・スタッフには、船内船員事務とともに、船客を洋上で退屈させないよう毎日のプログラム作成に細心の配慮が求められているわけである。

“クイーン・エリザベス2”や“ノルウェー”、“ソング・オブ・アメリカ”、“ニューアムステルダム”などの超大型、または最新鋭の客船では、先述したように、ホテル・マネージャーが首席に存在し、その総括のもとにチーフ・パーサー（ファースト・パーサー）、セカンド・パーサー、サード・パーサー、そしてフォース・パーサーが付いて、ホテル・サービス部門としてのオフィサー（士官）群を構成している。女性のこの部門への進出も

▶一九八三年のQ.E.2の太平洋・オリエントクルーズをつとめたR・アーノット船長。（撮影：坂本敏英氏）



▼横浜からハワイ、米本土西海岸、メキシコ、パナマ運河、カリブ海を経て終着ニューヨークまで通し26日間、地球半周をがんばった長野卯三郎氏ご夫妻。「船好きの私は海員になるのが夢でした」と。アーノット船長とともに記念撮影。



プテン Staff Captain に任せ、盛装で下界の社交広間に降りてくる。QE 2 では Master of QE 2 ともいわれるキャプテンの下にスタッフ・キャプテンが二人いたが、通常のクルーズ客船では、これに続くポジションとして、チーフ・オフィサー、ファースト・オフィサー、以下セカンド、サード、そしてクルースタッフと続き、通常部門でチーフ・ラジオ・オフィサー、ラジオ・オフィサー、そして医務部長としてのドクターとナースが所属している。

F. 機関部 Engine Officers

動力がなくては乗物は進むことができない。にもかかわらず、浮かぶりゾートホテルの麗句に誘われて享楽の時を過ごしている紳士淑女たちは、密閉され、高温でピストン、シリンダー騒音のやむことのない機関室の存在（コントロールルームがあるとはいえ）と、そこで働いている機関部員について、あまり関心を持っていないように思える。

ひとつには、最も船客と接することの少ない部門であるからであろう。航海中の船客プログラムの中には、ブリッジツアーやギャレーの見学が組み入れられていて、軽装の老若男女が、好奇心とひやかし半分で訪れてきたのに、若い士官が一生懸命説明をしている風景を見かけるが、機関室は到底そのような素人集団を受け入れる構造ではなく、不慮の転落事故でも起こした日には機関部スタッフの責任問題になってしまう。私は事故に対する注意と規制を絶対に守ることを約束したうえで、特に頼み込んでシャフト・トンネルまで案内してもらったことが一度だけあるが、船キチの船客だからといってやはりそうそう見学の便宜を計ってよい所ではない。海事、船舶の知識の普及の一環として船客に知っておいてもらいたいということであれば、船内のラウンジかシアターで、スライドやビデオを活用して、エンジンの仕組みや、スクリュー、バウスラスタ、フィン・スタビライザーなどの装置を図解、説明し、その操作の実例を映写して見せるのが良い方法ではないかと思う。

たとえば、私が昨年の秋に乗ったある外国客船では、Ship Lecture という催しが午後の3時頃にメイン・ラウンジで開かれ、結構、船客中の出席者があり、士官の堅い説明に、クルーズ・ディレクターがジョークで合い手

を入れてドットとわかせたりするユーモラスな講義が終わると、4時からは熱い紅茶、コーヒー、各種のケーキ、サンドイッチがワゴンで運ばれてくるアフタヌーン・ティー・タイムとなり、航海の1日の午後の憩いの陶然たる心地になって、しみじみと船旅に出てきた幸せを感じたものである。

“クルー”について

次に、こうした職業上の船員のとらえかたとは別に、船内階級社会的なとらえかたになるが、船客対オフィサー、あるいは船客対クルーという形で考察する見かたもある。

オフィサー（士官）クラスについては、各部門スタッフのところでもふれてきたが、クルー（crew）のとらえかたについては、それぞれの部門のオフィサーの命令系統に属し、その指揮、指示を受けて業務に就く労務的要員として説明されているものが多い。

ガンによる避けられぬ終焉を予知しながら、退官記念講義をさわやかにつとめて、翌昭和43年没された、故佐波宣平京大教授の『海の英語 イギリス海軍用語根源』は、私の敬愛する海事資料の一つであるが、その中で「crew 乗組員」について、「大型船、小型船、ボート、軍艦、その他、何によらず、あらゆる船舶について、その乗組員全員を指して crew と呼ぶ」と書かれており、原意的には「増加する」ということで、上官の命令で配置される増員の一隊を指していた言葉だといわれる。

しかし、今日的には、クルーは、士官クラス外の乗組員を総称して呼ぶものとするのが一般的である。さらに、客船という場の中で、パッセンジャーと対比してクルーを考えてみる場合には、これを、むしろ、客船対スチュワードと換えて把握・分析してみるほうが、概念的に鮮やかにとらえられるように思われる。

非船客、非船員の乗船者

このほか、今まで述べてきたどの部門にも属さない第3の乗船者の存在についてもふれておきたい。それには二つのタイプがあり、ひとつは船主 owner が乗船しているケースである。たとえば、日本に来航したことがある

イタリアのコスタ・ラインの客船“エウジェニオC”（30,567トン）には、船とともに世界一周をするコスタ一族の家長が、2人の屈強なガードマンに付き添われて乗船していた。コスタ氏は、無類のクラシック・ファンで、オーケストラメンバーを乗せて、航行中しばしば演奏会を催していたという話など、いかにもラテン系の豪商の趣があつて、伝え聞いても楽しい。厳密には船客になるわけだが、船価（時価）にして400億円近い巨船と千数百名の船客、800名近い乗組員を収容して、「これはおれの船だ」という自負で旅を重ねてゆく乗り心地は如何なものであったろうか。（もっとも“エウジェニオC”は、この航海の最終コースに近づいたスペイン沖で北大西洋最大の暴風雨に遭遇し、最大35度にまで傾斜して、サロンのグランドピアノは倒壊し、乗船中の司祭はもはやこれまでと神に別れの祈りを捧げたほどの危険に瀕し、辛うじて翌日、港にたどりついたものの、クルーは先を争って下船してしまい、終着港サウサンプトンに到着する要員がそろわなくなつてしまつたといわれる）

もうひとつの非船客、非船員グループは、多人数の船客をスムーズに上陸させるために前港から乗り込んで船内事務を執る入国審査官とか、日本人乗客が多い場合に船内案内、日本語によるプログラム、メニューの発行、その他の便宜をはかるための日本代理店のスタッフの便乗である。ハワイ↔日本、香港↔上海↔日本といった区間が多いが、時には、横浜↔神戸といった1泊区間に便乗し勤務するということもある。いつであつたか、横浜から乗船して、エージェンツ業務を続け、次港鹿児島で下船、東京へ引き返すという予定が、悪天候のため鹿児島に寄港しなかつたため、そのまま出国手続きなしで香港まで連れて行かれてしまったというケースがあつた。外国の船でこうした国内区間を乗船することは、船客については法で認めていないので、まあ、私たちには関係のないことではあるが――。

パッセンジャーの船員認識

最後に、今一度、パッセンジャーである私たちと、船員との関係について考察を補足してみたい。

船の種類の中でも特殊船舶に位置づけてもよいクルーズ客船に勤務するスタッフは、商船大学や海員学校を卒



短い停泊時間中に訪問するのは申し訳ないことだと思いつつも、つい船に足が向いてしまう。語ることは日本で1日も早く本格的な客船を造り、日本船員の持味で世界の海を巡航すること。弓場通義船長（右・商船三井客船）と筆者。

業・就職して、カーゴ専門の船会社の社員として海上勤務する人たちとはかなり異なつた職場環境に置かれていることに気づかれたことであろう。

正しくそのとおりなのであつて、貨物を積載し運送することには、精神的な意味合いはないが、人間という積載物には、目があり、始終、観察が伴い、感情が揺れ動いている。直接に船客とのサービス関係を持たない甲板部員でも、救命ボートやデッキの補修、ペンキ塗り作業をするときに、遊歩甲板を散策していたり、デッキチェアで寝そべっている船客からの視線を拒否することはできない。これがカーゴであれば、勤務時間中でなければ、それこそ風呂上がりの裸でタバコくわえてデッキに夕涼みということも、男どうし、船員だけの世界では許されるのだが。

夕食の席に相伴する各部のチーフ・オフィサーは、にこやかに笑顔をたやさず、毎度同じつまらぬ客の質問（天気の成り行きやら揺れについての不安など）にも丁寧に答え、盛装した制服にテーブル中の視線を意識しながら、コースの食事を、船客の遅い人速い人のバランスをとりながら進めてゆく。

これを堅苦しく窮屈と意識してしまう船員にとっては、もっとも配置されることを好まない職場なのではなからうか。ところが、日本船に例をとってみると、戦後、移住客船にスタートした外航客船部門も、今は、商船三井客船というように独立分離して運営されている。一方、

日本郵船のほうは、氷川丸の引退（昭和35年）後、航洋型客船の建造案もついに実らず、貨物船の船客扱いも日本船では現在皆無であるから、人事移動で船客部門に配置されるという事態が生じてこないのだ。

一方、商船三井客船や関西汽船、その他の客船会社はカーゴを運航していないから貨物部門の仕事で明け暮れる船員は存在しない。始めから客相手の船社であることを熟知して入社し、私のいう客の“目”の存在を意識したうえで、船に乗っている人たちなのである。あたらぬ言葉かもしれないが、職場として客船が好きだからその勤務を選んだ方々なのではなかろうか。もちろん、貨物船より、人間的にずっと神経消耗が激しいことも承知のうえでである。

その意味で、私たちパッセンジャーは、職業人としての船員を考えると、船客対船員の関係を全く同等なものとしてとらえなければならぬと思う。私が「船乗り」という言葉をあまり好きでないのは、港々でマドロスパイプくわえて、という世紀を間違えたようなイメー

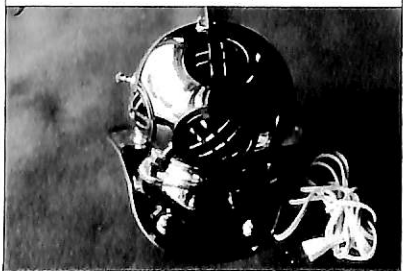
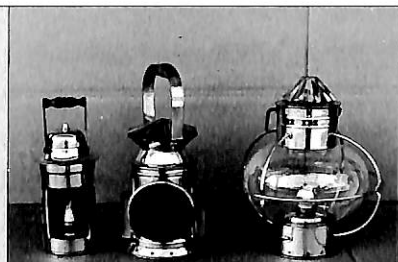
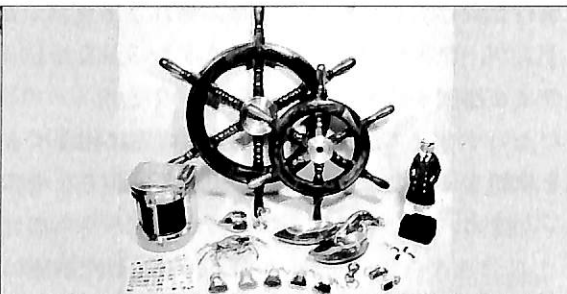
ジにつながるからで、「セーラー」という言葉も、もう、明治、大正的でありすぎている。

ボーイが、ウェイターとなり、スチュワードと呼ばかえられ、キャビンは、狭い4人、6人、8人室でシャワーもトイレもついていない船室から、バスタブ、トイレ、アイスウォーター、TV、ダイヤル式室内電話付きのツイン、あるいはシングルベッドのステーツ・ルームと呼ばれるような質的向上を果たしつつある、これからの客船の世界の中で、船長と同等の権限をもって船客へのサービスを統率しているホテル・マネージャーが台頭してきた現在、私たちの船員観、船員認識も、大きく転換すべき時代を迎えているように感じられる。

（注）海事・海運の研究者であり経済学者であった佐波宣平教授の晩年の闘病生活を描いた小説「通れぬ客」が、上田三四二氏により、雑誌『文学界』58年12月号に掲載されている。関心のある方のご一読をお薦めしたい。

筆者：しげかわ としお／海事懇話会顧問

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 福岡市中央区東院3-7-27 TEL(092)531 4995



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

ガ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

日本の代表的な外洋ヨット〈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〉海洋文庫は新書刊です。(送料各250円)

おもしろい海、ぎっしり……

舵 海洋文庫

〒105 東京都港区浜松町1-2-17 ストーベル浜松町

☎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

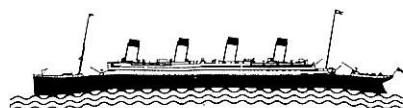
Interiors of Merchant Ships

商船のインテリア7

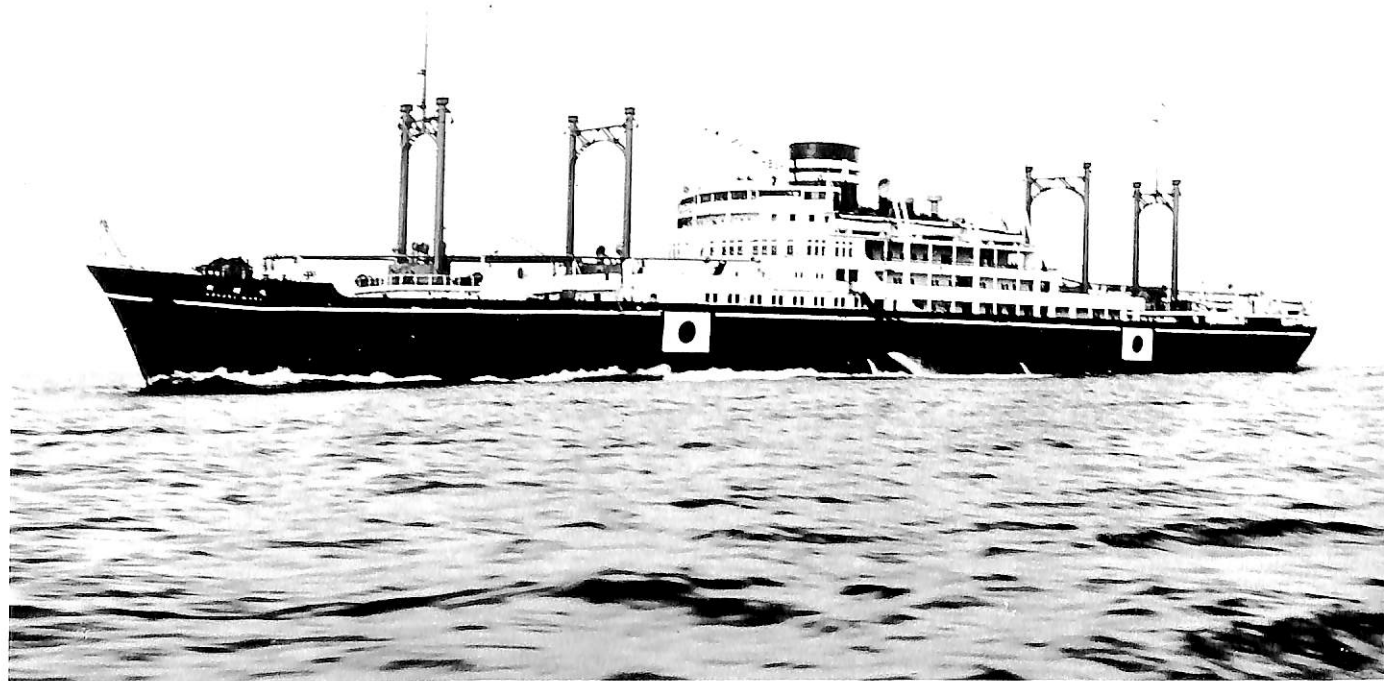
報 国 丸

HOKOKU MARU

(1940~42)



野間 恒 Hisashi Noma



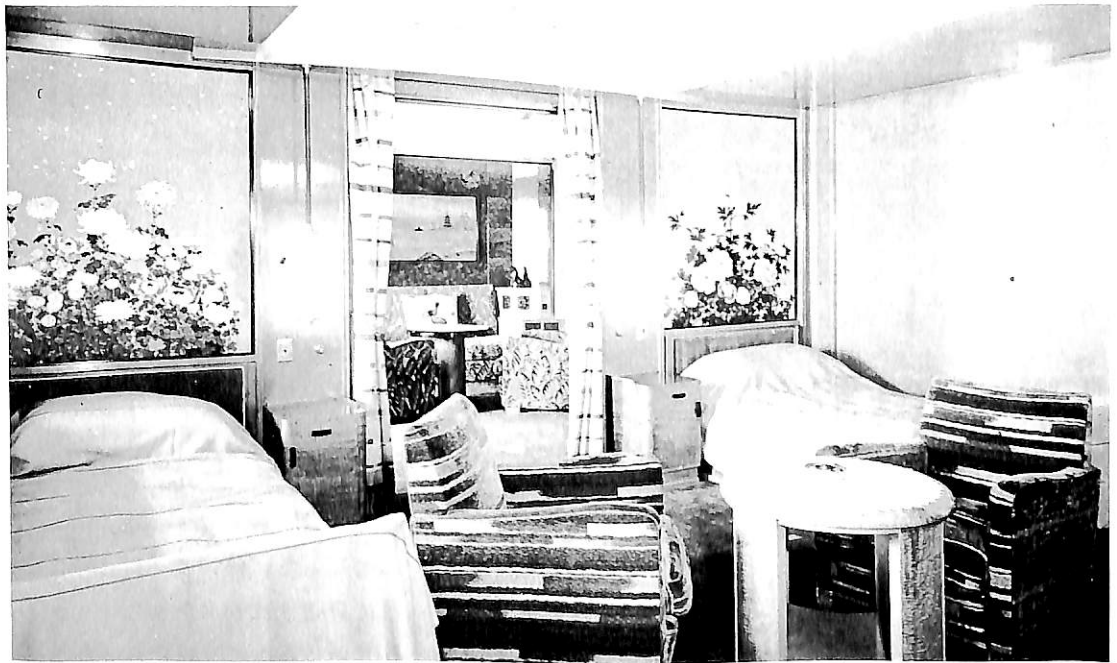
大阪商船がアフリカ線の船質改善を図るべく、政府補助（「優秀船建造助成施設」）を得て建造した貨客船。姉妹船には愛國丸、護國丸がある。大阪商船の船はそれまで、三菱長崎造船所で造られるものが多かったが、同造船所との関係が微妙な状態になったこと（設計者、和辻春樹博士の回顧録）や、大荷主である三井物産への配慮

もあって、これら3姉妹船を一括して三井物産玉造船所へ発注した。

1940年7月、差し立て船として処女航海（南米東岸へ延航）をおこなったが、最高速力21ノット余のこのディーゼル貨客船は、寄港地ごとに驚嘆の目をもって迎えられ、同業船社への脅威となった。しかし、第2次大戦戦



〔1等喫煙室〕プロムナード・デッキ最前部にあり、周りの角窓は上下フルサイズになっている。また、室内からの眺望を良くするため、外部のブルワークは低めにするなど細かい配慮が払われている。このデッキの最後部にはレストラン、中央部に図書室、バー、ギャラリーが配置されていた。



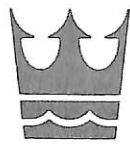
〔特別室 Imperial Suite〕「奈良の間」と名付けられたこのスイートは、ブリッジ・デッキ（プロムナード・デッキの下）右舷前部にあり、専用ベランダ付きの豪華船室であった。

局の進展による影響を懸念した政府の指示により、2航海日以降は大阪～大連線に温存された。

太平洋戦争勃発とともに、本船と愛國丸は特設巡洋艦となり、各水域の作戦行動で戦果を挙げた。しかし、1942年11月、インド洋で交戦中、英貨物船の砲撃をうけ、搭載の魚雷に誘爆沈没した。

〔要目〕10,439総トン。長さ150メートル、幅20メートル。主機ディーゼル13,000馬力、2軸。速力17ノット。船客定員：1等50名、3等344名（内204名は5番倉上中甲板に置かれた壺棚式ベッド）。

筆者：のま ひさし / World Ship Society 会員



船上の新年とパナマ運河の旅 ローヤル・オデッセイの クリスマス・クルーズ

中原尚臣

今度のカリブ海、パナマ運河クルーズには二つのハイライトがあった。一つはかねてから考えていたクリスマスとお正月を船の上で祝うことだった。そして、もう一つは今年で80周年を迎えたパナマ運河を通ってみることだった。

船は、フロリダのマイアミ港を出帆、カリブ海を南へ航海、海賊どもの夢のあとを訪ねて、ジャマイカのオーチョ・リオス、さらに南へ進んでコロンビアのカルタヘナに寄港、パナマのクリストバルからパナマ運河を通して太平洋岸のバルボア（パナマ）へ。太平洋を北へコスタリカのカルデラ（サンホセ）、そして、終着港メキシコのアカプルコまで12日間の船旅だった。

■ 1983年 12月 22日（木）ポート・エバグレーズ（マイアミ） 出港

冬のマイアミ・ビーチは春のように暖かだった。ポート・エバグレーズの波止場は真昼のように明るく、電光で着飾ったローヤル・オデッセイ号が停泊していた。純白の船体にはっきりと見えるブルーの煙突には黄金の王冠が浮き立って輝いていた。東京を12月19日に立って、ニューヨーク、ワシントン、ウィリアムスバーグと寄り道をして3日目。やっとわが家に帰ったようなほっとした気持だった。早速615号のキャビンに落ち着いた。オデッセイデッキの外側で、大きな四角い窓の付いたゆったりとしたキャビンで、インテリアの飾りも落ち着いた色彩だった。一風呂浴びて歓迎の夕食会に出た。サーロイン・ステーキとシャトー・ムートン・ロスシールドの



赤ワインで気持よくほろよい気分になった。窓からはマイアミ・ビーチのきらめく夜景が美しく見えた。船は音もなく静かにカリブ海の暗闇の中に吸い込まれて行った。

現在のローヤル・オデッセイ号は1964年に建造されてから何度か身売りされたが、そのたびに豪華な客船に改装された。最初はハンシアティック号（Hanseatic）と称して大西洋南方のハバナ諸島、バミューダ島を回航する客船だった。1973年にはホーム・ライン・クルージング会社に身売されてドリック号（Doric）と改名された。そして近代施設に改装されてカリブ海の花形客船として登場した。1982年にはアメリカのローヤル・クルーズ・ライン会社に身売りされ、ローヤル・オデッセイ号（Royal Odyssey）と改名された。王冠のファンネルマークも鮮やかな純白の豪華客船に改装され、ゴールデン・オデッセイ号（Golden Odyssey）の姉妹船となって花々しくデビューした。

ローヤル・オデッセイ号はかつてはパナマ籍だったが、

ローヤル・クルーズ・ライン会社所属になってギリシャ籍となった。

ローヤル・オデッセイ号の主要目

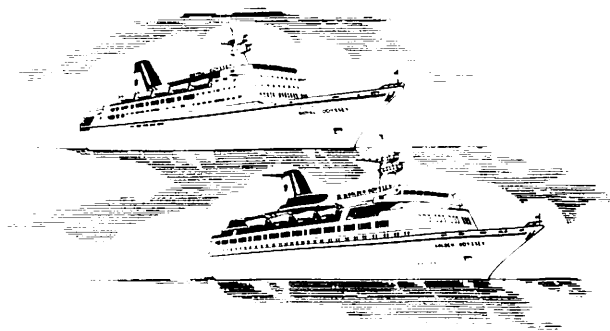
総トン数	25,500トン	船客用キャビン	409室
全長	約191メートル	船客定員	814名
船幅	約24.7メートル	乗組員	360名
速力	21ノット	主機	25,000BHP
スタビライザー	デニー・ブラウン方式		

■23日(金)晴 船内の公共施設と催物など

朝早く窓からさしこむ強い日差しで目が覚めた。ドアの下にはアブデラス船長 (Capt. Gregory Avdelas) の挨拶が掲載されたデイリー・プログラムと船内案内書が入っていた。リドデッキに出てカリブ海の潮風を胸いっぱい吸い込んだ。なんと気持のよい朝だろう! 船は軽いエンジンの音をひびかせて紺碧のカリブ海を南に向っている。カモメの一群が船の周りをすいすいと飛び回っている。今日は船内の公共施設を見学することにした。

船は9階建てで船底に近い最下部はエレベーターでは0階となっている。Indoor Pool Deckにはサウナ、体育場、室内プールがある。エレベーターには1階は無く2階のPlaya Deckにはキャビン、3階のCoral Deckにはキャビン、医務室、病院。4階のLaguna Deckにはキャビンとアンブrosia大食堂と調理室。5階のMarina Deckには全部キャビン。6階のOdyssey Deckには公共施設のある華やかな社交場。船首のパノラマ

ローヤル・クルーズ・ラインの姉妹船。上・ローヤル・オデッセイ、下・ゴールデン・オデッセイ。



・ラウンジは会合や教室に利用されるが、夜はダンスホールになる。この階にはデラックスキャビンが11室ある。写真陳列フロア、アゴラ・ショッピング・アーケードはご婦人方に一番人気のある所。情報センターには事務長室、クルーズ・オフィス、スチュワード室、写真申し込み室などがある。モンテカーロ・コートはダンスホールとバー、カードルーム、カジノ、オデッセイ・ラウンジは会議場や催物などに利用されるが夜は専属芸能人の演舞場となる。カリブソ・ラウンジにはビュッフェスタンドがある。屋外のリドデッキにはプールがある。7階のPromenade Deckにはキャビンの他に劇場を挟んで両側に図書室と美容室がある。8階のRiviera Deckにはデラックスキャビン、船長ら乗組員のキャビン、屋外には体操する人が利用するリビエラバーがある。9階のRoyal Deckにはブリッジつまり操舵室、ラジオ室、屋外にスポーツデッキ。デッキテニス・コートなどがある。

船内では毎日早朝から深夜までおよそ15分刻みで催物が生まれ船客を楽しませてくれる。主な催物を拾ってみると、朝8時半、クルーズ・オフィス出題のクイズから始まり、サテライトでキャッチした海外ラジオニュース、簡易体操、船の走行距離あて、ジョギング、ダンスレッスン、ブリッジゲーム教室、ブラックジャックのレッスン、射撃訓練、寄港地の観光説明会、映画、ビンゴゲーム、競馬ゲーム、キリスト教礼拝、ユダヤ教礼拝、ダンス音楽とダンスパーティー、専属芸能人による夜のショー、深夜のディスコなどぎっしり詰まっている。

今日は午前中に遭難救命ボート訓練をおこなった。各自の救命胴衣をつけてプロムナードデッキのボートステーションに整列して船長の点検を受けた。夜はオデッセイ・ラウンジで船長招待の公式パーティーが開かれた。船長の歓迎挨拶につづいて高級乗組員たちの紹介があって、船客、乗組員一同がシャンペンで乾杯。やがてオーケストラの演奏のうちに華やかなダンスパーティーが始まった。夕食はアンブrosia大食堂で船長招待の晩餐会が開かれ、料理長推薦の特別料理を味わった。夜の催物はフットライト・ダンサーズの踊りと、ジョンサワーズの魔術などがあってレニーハマティのダンスパーティーに移り、モダンミュージックが深更まで続いた。

■24日(土) 晴 オーチョ・リオス (ジャマイカ)

船は夜のうちにキューバの東を大きく回って昼下りの2時、ジャマイカ (Jamaica) のオーチョ・リオス (Ocho Rios) の岸壁に横付けになった。Jamaicaの意味は原地語で“xaymaca”つまり“森林と小川の国”だそう。オーチョ・リオスはこの数年間でカリブ海の美しい夏のリゾートとして売り出した。ガイド氏の説明によると、ジャマイカは、1492年、スペインのコロンブスが発見した島だが、1655年ごろからカリブ海を荒し回っていたイギリスの海賊ヘンリー・モーガンがこの島を占領して総督になっていた。その後海賊の根拠地として栄えたが、1962年にイギリス連邦の独立国となった。ボーキサイト、ブルーマウンテン・コーヒーはこの島の特産物である。

観光バスは郊外の森林地帯に入って榕樹や羊歯の生い茂る溪谷を進んでダンス溪流の滝に着いた。ジャマイカ名所の一つで、数段になって流れ落ちる滝の中を、数珠つなぎになって登って行くスリルは満点。ジャマイカはまた“花と鳥の島”とも言われ、溪流に沿って造園された植物園には美しいハラカンダ、ブーゲンビリアやモーゼの揺り籠などの熱帯花が咲き乱れ、珍しい蝶、ハチドリやグンカン鳥が飛んでいるのが観察できる。市民はほとんど黒人で、まれにインド人や中国人らしい東洋人も見受けられた。街行く人々の服装は暑いせいもあるが半裸に近い質素なもので、素足で歩いている人が多い。帰途商店街のショッピングセンターでジャマイカ名産の

クリスマス・イブの催しの一つ。サンタクロースが子供たちにプレゼントをくばる。



ブルーマウンテンのコーヒーを買い求めた。

今夜はクリスマス・イブの雰囲気を感じ立てるためにパステルカラー・ディナー。男性はピンクカラー・シャツのタキシード、ご婦人方はピンクカラーのイブニングで着飾った。食堂のスタッフもピンクシャツにピンクジャケット、テーブルクロスとナプキンもピンクカラー一色の凝ったもの。料理も料理長が腕を奮ってピンクディナー。

夜は劇場で国際クリスマス礼拝、カリブソ・ラウンジではクリスマスイブの甘く美しい調べで夜更までダンスがつづいた。

■25日(日) 晴 クリスマス

今日はクリスマス。朝は劇場で船客、乗組員が集まってクリスマスの礼拝。オデッセイ・ラウンジではクリスマス・ソングとクリスマス・キャロルを歌ってクリスマスを祝った。昼前にサンタクロースが船に乗って来て煙突からオデッセイ・ラウンジに現れた。大勢の人たちに拍手で迎えられ、集まった子供たちを抱きかかえてプレゼントを配った。夕食は正装でクリスマスディナー。

■26日(月) 晴 カルタヘナ (コロンビア)

朝早く、コロンビア北部の商業都市カルタヘナ (Cartagena) に着いた。気温はぐんと昇って35℃、物凄く蒸し暑い。1533年、スペイン領土であったカルタヘナはコロンビア、エクアドル、ペルーから集まる金、銀、宝石をスペイン本土へ送る中継地として栄えた。当時カリブ海を荒し回っていた海賊、フランスのドレーク、イギリスのバーノンらもカルタヘナの宝物に目を付け、しばしば略奪を試みたがスペイン兵が立てこもる堅固なサンフェリペ城にはばまれて成功しなかった。

今日のカルタヘナは二つの顔を持っている。17世紀に築かれた城壁に囲まれ、なお植民地時代の雰囲気を残している旧市街と、ボカグランデ半島の海浜に広がる新市街のモダンなホテルや商店街である。観光バスは城壁内の旧市街に入り、高いラ・ポパ丘に登って行った。サンフェリペ城や城壁に囲まれた旧市街、ボカデランデ半島に広がる新市街などが眼下に見渡せる。この丘はかつては海賊どもの襲来を告げる見張台ともなって活躍したそ

うだ。また町の開口部と海をつないだ二つの狭い水路ボカグランデとホカチカで海賊船を阻止して全滅させた話も聞いた。

丘を下りると植民地時代名残りの低い家並がつづき、白い壁と赤い屋根のスペイン家屋が目に入る。昔のままの姿で残っている貴族や役人の屋敷跡など豪華な邸宅を見学した。また17世紀の中頃に築かれた難攻不落のサンフェリペ城を視察して、堅固に作られた城の構造、天水を集める工夫や敵兵を欺くいろんなからくりなどを見学した。バロック建築の美しいフランシスコ会の修道院に参拝、旧市街の一角に軒を並べている自慢の民芸品店に立ち寄り、皮細工、木彫製品、金銀細工、手編みのスパニッシュ・ショールなどの民芸品を見たが素朴なものばかりだった。

帰途、新市街のボカグランデとエラグイト地区に回ったが、美しいビーチにモダンなホテル、高級レストランや衣装店が立ち並び、高級ショッピング街のプラザ・ピエリノ・ガロの金属店には有名なコロンビアの金銀細工やエメラルド装身具が陳列されていた。正午前に帰船。

今夜は“海賊の夜食会”で全員が海賊スタイルに仮装した。料理も海賊好みの“ペッパーステーキ”，デザートも“海賊風クーベ”などが特に評判だった。夜のショーも『カリブ海の手紙』と海賊コンテストがあって海賊一色の夜だった。

■27日（火）晴 パナマ運河通過

薄暗い夜明けにクリストバルの町の灯が見えだした。船は運河に入る順番を待って錨を下ろした。



パナマ運河の歴史について述べてみよう。

スエズ運河建設に成功したフランスのレセップス侯爵は1888年にその技術を生かして、パナマ運河の建設に乗り出した。ところが20年間の努力のいかにも無くマラリアと財政破綻のために挫折せざるを得なかった。その後、1903年、アメリカ政府はパナマ政府と契約を結んで、運河地帯の永久利用権を獲得した。翌年レセップスの利権と財産を4,000万ドルで手に入れ運河建設に着手した。アメリカ政府は当初3億8,700万ドルの資金を投じて運河の建設にとりかかったが、10年後に完成したあかつき



パナマ運河を通過する。

には建設費用は30億ドルに膨れ上がっていたといわれる。

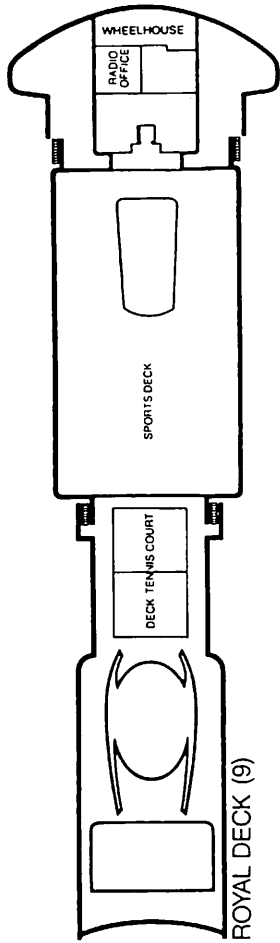
パナマ運河開通以来80年を経た現在、アメリカ・パナマ両政府は運河の経営、運営、防衛を共同で担当する条約を結んだ。この条約によってパナマ政府は運河地帯の返還と司法権を獲得した。そして、アメリカ政府は2000年に運河のすべてをパナマ政府に移譲することになった。



午前8時ごろになって水先案内人が船に乗り込み、いよいよ入口の水路を通過して運河の第一水門ガツンロックに入った。ロック内にポンプで注入された海水で、3つのブロックを順番に段階的に浮かび上げ、26メートル昇ってガツン湖に入った。この間、船がロックの中に入っている時はロックの両壁を移動する機関車が鉄のロープで船の位置を固定して進ませた。このガツン湖は人工湖で全長44キロ、船はこの湖を航行してペドロ・ミクエル・ロックを経て太平洋側のミラフローレス・ロックに入った。この3つのロックで段階的に26メートル下降して太平洋岸の水面にようやく出る。この間80キロ、所要時間はおよそ8時間。なお、各ブロックの囲みの大きさは長さ304.8メートル、幅33.52メートルで、運河を通過する船の大きさには限度があるわけだ。

このようにパナマ運河は南北アメリカをつなぐ細長い地峡の一番狭い地点と一番低い鞍部を切り開き、密林の中にある沼や湖をうまくつないで作られた人工の水路である。

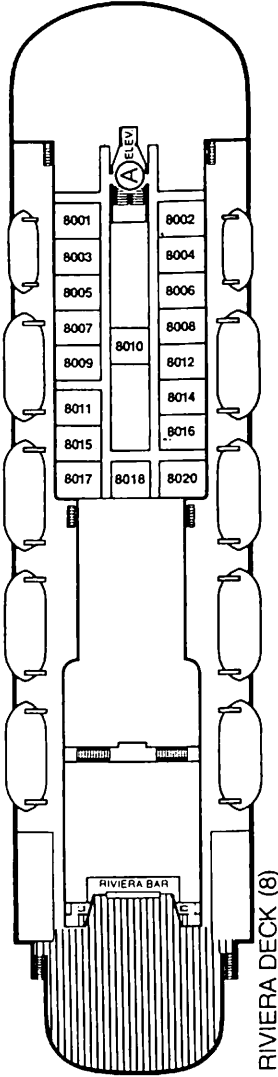
ローヤル・オデッセイのデッキプラン



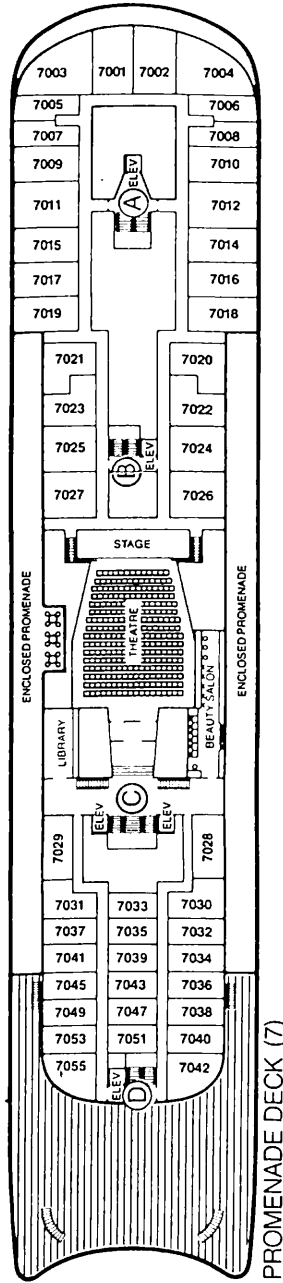
ROYAL DECK (9)

STAIRWAYS/ELEVATORS (A - D) DECKS (9)-(0)

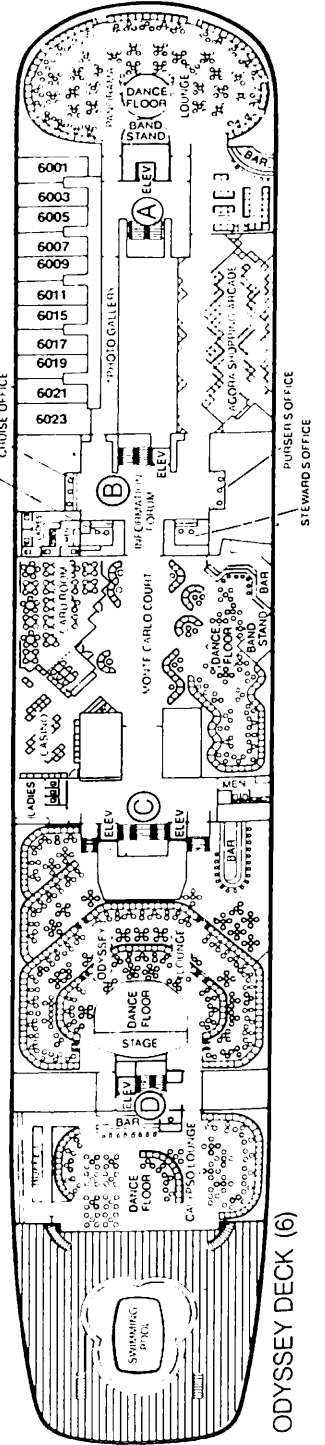
REGISTRY: Greece
 TONNAGE: 25,500 GRT
 LENGTH: 627'
 BEAM (WIDTH): 81'
 SPEED: 21 knots
 STATEROOMS: 409
 PASSENGERS: 814
 CREW MEMBERS: 360
 ENGINE OUTPUT: 25,000 bhp
 STABILIZERS: Denny Brown Stabilizers



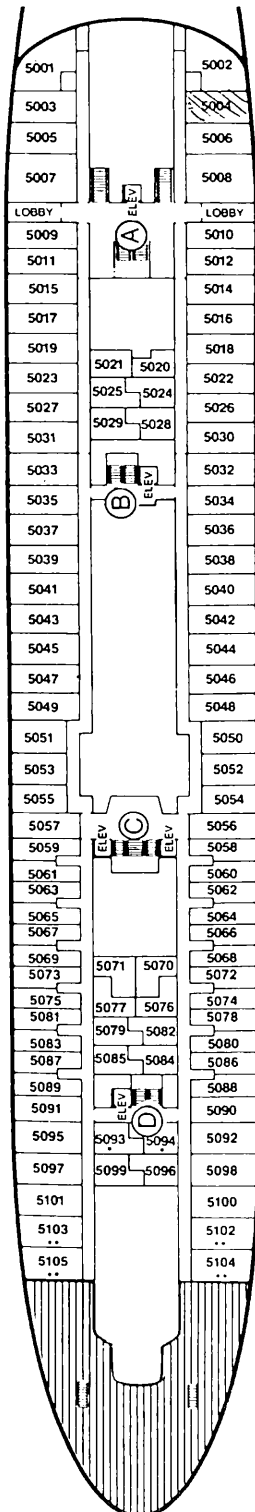
RIVIERA DECK (8)



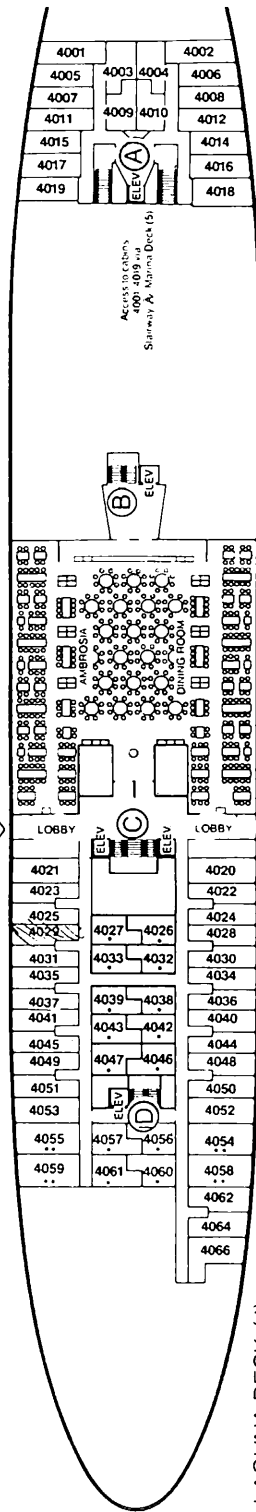
PROMENADE DECK (7)



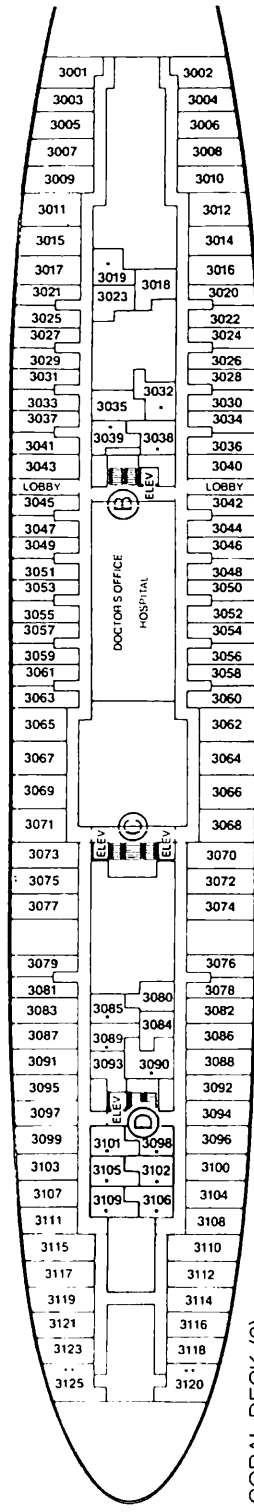
ODYSSEY DECK (6)



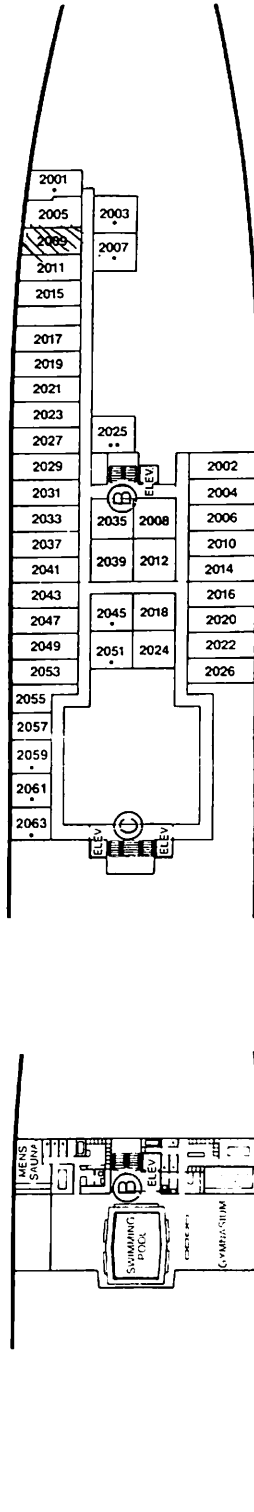
MARINA DECK (5)



LAGUNA DECK (4)



CORAL DECK (3)



PLAYA DECK (2)

INDOOR POOL DECK (0)

* Cabin accommodates 3 persons
** Cabin accommodates 4 persons.



オデッセイ・デッキの船尾寄りにあるプール。

ところで運河に関する話題を拾ってみると、運河を通行した船舶の中の最大は、客船ではイギリスのクイーン・エリザベス2世号(QE2)で全長293.5メートル、船幅32.0メートル、貨物船ではマルコナ・プロスペクター号で全長296.5メートル、船幅は32.3メートルだった。

最高の通行料金を支払った船はやはりQE2で、1980年、第7回目の通過のときに\$89,154(¥21,396,960)支払っている。また、最低料金を支払った記録はたった36セント(¥0.86)、これは1928年にリチャード・ハリバートンという人が運河を泳いで通過したときに支払ったもの。なお通行料金はパナマ運河測定システムによって、ネット・トン数を基準に算定され、積荷のある船はトン当たり\$1.67、空荷の船は\$1.33。1隻あたり平均通行料は\$16,109(3,866,160円)ぐらいにあたっている。

運河通過の最短時間保持船はアメリカ海軍の水中翼船ペガサス号で、1979年、ミラフローレス水門からガツン水門まで2時間41分で通過したといわれる。

船は午後3時ごろパナマ運河を通り抜けて太平洋岸のバルボアの波止場に着いた。運河を航行中にカツオウラキス事務長はパナマについていろんな話をしてくれた。

「パナマは原地語で“豊富な魚”という意味だ。北はカリブ海、南は太平洋に面した地峡の恩恵を受けて魚獲量は多い。パナマ地峡は中央アメリカと南アメリカを結ぶ陸のかけ橋となり、運河はカリブ海と太平洋を結ぶ海のかけ橋ともなって国際的には重要な役割を果たしている。

パナマは北米のロッキー山脈と南米のアンデス山脈とは峰つづきで、その影響を受けて12月中旬から3月までは30℃ぐらいの真夏の気温となり、4月から1月までは湿度の多い季節となる。

国民はスペイン系の白人、アフリカ・ニグロのムラト人、インディアンらの混合だが温和な人々だ。人口の3分の1にあたる150万はパナマ市中に集まっている。宗教はローマン・カトリック。公用語はスペイン語だが英語も通じる。通貨は紙幣はアメリカのドル紙幣を使っているが、硬貨はパナマの銀・銅貨である」

パナマはかつて金銀・宝石を集めてスペイン本国へ送っていたため、輸送船はしばしば海賊どもの襲撃を受け略奪された。1903年、コロンビアから独立して自立の道を歩み今日の商業都市に発展したが、現在でも旧市街には古きよき時代のスペインの建築、文化、音楽など昔の趣が残っている。フレンチ・プラザのセント・ドミンゴ大聖堂には参拝者の行列がつづき、国民の信心深さがしのばれる。

パナマの太平洋側は干満の差がひどく、干潮になると干拓地のように海底が遠くまで陸地のように見える。海岸を回って新市街に入る広場にパナマにはゆかりの深い探検家バスコ・バルボアの銅像が建っている。新市街の商業活動も急速に発展して新しい高層ビルが林立し、近代的な商店街には金、銀、宝石を商う店舗が多く、パリ好みの衣装店では若い婦人たちが賑わっていた。

今夜はパナマ運河開通80周年を記念して、パナマ運河行政官マツクォウリフェ氏やアブデラス船長らも出席して“パナマの夕べ”が開かれ、地元の芸能人たちも参加して美しい民謡と民族舞踊を披露した。深夜の夜食はこれも運河開通80周年を記念して“グランド・ギャラ・ビュッフエ”が催され、十数人のシェフが腕を振って作った“目で味わう料理”数十種を陳列して食通たちを喜ばせた。

《次号につづく》



筆者：なかはら しょうしん／朝日新聞社客員

今年、日本に寄港するソ連船のクルーズ・スケジュール

●トゥルクメニア

5月12日シドニー発、長崎、横浜、神戸、香港、シンガポール、フリーマンのクルーズを実施する。

料金は、たとえばシドニー～横浜間でS\$ 1,800～3,375、神戸～シンガポール間S\$ 1,200～2,250。(S\$ = シンガポール・ドルは約110円)

●ミハイル・レールモントフ

去る1月、英国人旅客約500名を乗せてティルベリー発の世界一周クルーズへ。カリブ海からパナマ運河を経て、

南太平洋をニューゼalandまで南下、マニラを経て横浜(2月28日10時～29日14時)と長崎(3月2日12時～24時)と寄港する。その後は、上海から印度洋へと回り、地中海へ抜けて、4月11日、ティルベリー帰着。

●マクシム・ゴーリキー

昨年12月22日、西ドイツのブレーメルハーフェンを出港。2月末まで2か月近くをカリブ海の島巡りで過ごしたのち、大西洋をひきかえして地中海に入り、3月7日、ジェノバに寄港。印度

洋へ抜けてセイシエル、モーリシャス、マダガスカルの諸島からアフリカ東岸のタンザニア、ケニアを訪ね、東南アジアを経て、日本へは5月4日、長崎(7時～18時)、神戸(5日20時～6日19時)、横浜(7日17時～8日18時)に寄港。太平洋を越えてカナダへ、南下してパナマ運河を抜けて、6月20日、ブレーメルハーフェン帰港。106日間の世界一周航海である。

▶問い合わせ先/東洋共同海運(株)客船部 〒107 東京都港区南青山1-1-1 ☎ 03-475-2841

ロイヤル・バイキング・スターのゴールデン・ウィーク瀬戸内海クルーズ

東京から釜山へ飛んで乗船。神戸までの短い日数ながら、北欧の白鳥と称されるロイヤル・バイキング・スター(総トン数28,000トン)で、豪華船の

船旅を楽しもうというツアー。

日程: 5/4～5/7 3泊4日(船中3日)うち1日は長崎観光(フリー) 費用: 222,000円～267,000円

▶問い合わせ先/株)ポップツアーインターナショナル 船旅係 吉沢修自 〒101 東京都千代田区内神田2-4-14 宇佐見ビル7F ☎ 03-254-7561

QUEBEC'84/TOP SAIL'84 参加ツアー

カナダ発見450周年記念行事のハイライト、ケベックシティにおける世界各国からの大型帆船によるパレードと、7月4日のアメリカ独立記念日に予定されるオリンピック開催記念“ロング

ビーチ帆船祭り”(The Tall Ship Olympic Parade of Sail '84-略称-TOP Sail '84)の両方(本誌2月号に紹介)が見られるという、帆船ファンには耳よりのプラン。出発は6月

27日で10日間、費用は約60万円。

▶問い合わせ先/ドッドウェル・トラベル・サービス 〒100 東京都千代田区大手町2-6-2 日本ビル111号室 ☎ 03-241-8020 担当: 上村

NCLのバハマ、カリブ海クルーズ

ノルウェーをはじめ、5隻の豪華客船によるノルウェー・ジャーン・カリビアン・ラインの短期間クルーズ。

●3泊・4泊バハマ・クルーズ

サンワードII (14,100トン)

3泊/金曜夕方出港、月曜朝帰港。

マイアミ→ナッソー→アウトアイランド→マイアミ 標準的な料金=約617ドル

4泊/月曜夕方出港、金曜朝帰港。

3泊のコースに加えフリーポートにも寄港。標準的な料金=約806ドル。

●7泊カリブ海クルーズ

①スターワード(16,107トン)

土曜夕方出港、土曜朝帰港。マイアミ→アウトアイランド→オチョリオス

(ジャマイカ)→グランド・ケイマン→コズメル(メキシコ)→マイアミ 標準的な料金=約1,620ドル。

②サウスワード(16,609トン)

日曜夕方出港、日曜朝帰港。マイアミ→プエルトプラタ(ドミニカ)→セントトーマス(バージニアアイランド)→サンファン(プエルトリコ)→ナッソー(バハマ)→マイアミ 標準的な料金=約1,590ドル。

③スカイワード(16,254トン)

日曜夕方出港、日曜朝帰港。マイアミ→カンクン(メキシコ)→コズメル(メキシコ)→キーウエスト→アウトアイランド→マイアミ 7/14～9/29は土曜日出港、土曜帰港で、

マイアミ→セントマーテン→セントトーマス→プエルトプラタ→マイアミとなる。標準的な料金=約1,570ドル。

④ノルウェー(70,202トン)

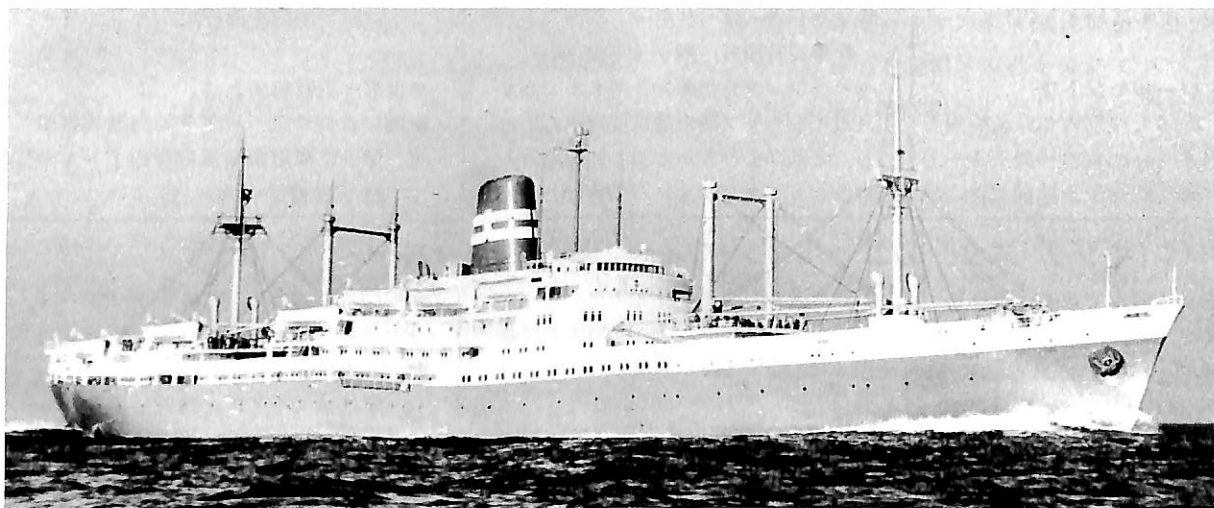
土曜夕方出港、土曜朝帰港。マイアミ→セントトーマス→ナッソー→アウトアイランド→マイアミ。標準的な料金=約1,790ドル。

☆上記料金は、各船とも10種以上ある料金のうち予約しやすい中間の料金(ツインキャビン)を表示。

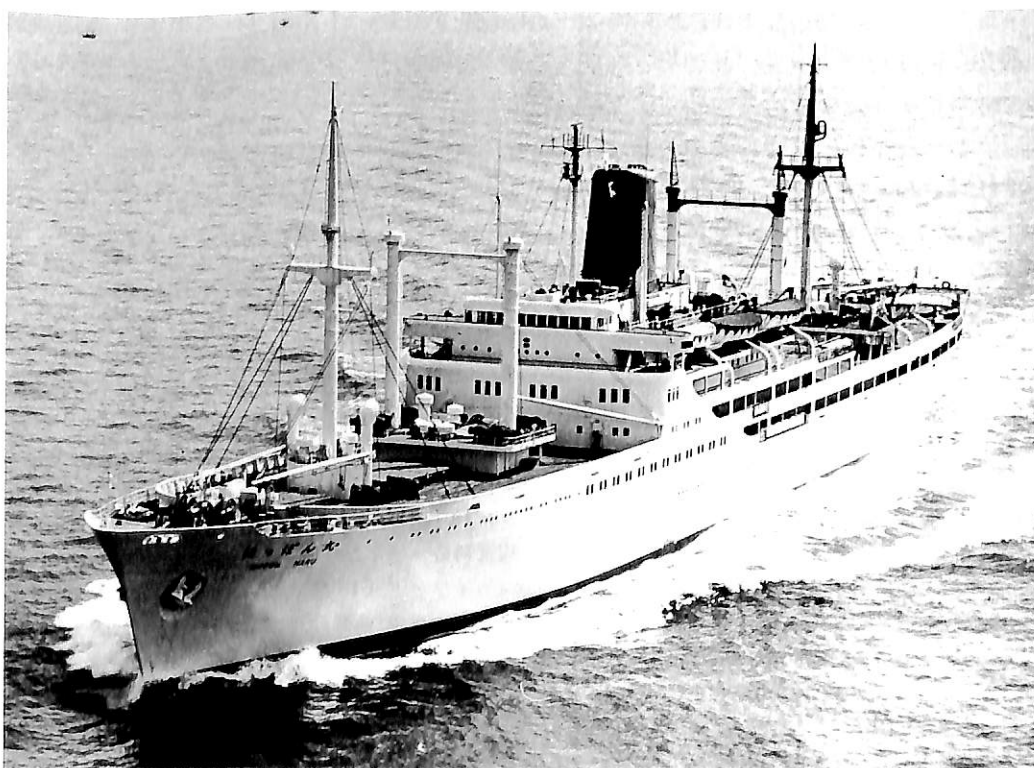
▶問い合わせ先/ウォルト・ディズニートラベル 〒105 東京都港区新橋2-5-4 ☎ 03-591-5886

あるぜんちな丸～につぼん丸

●石井 喜高●



昭和33年4月、あるぜんちな丸は大阪商船の南米東岸線のエースとして就航した。



船体およびハウスを白一色、ファンネルを真紅に塗り改められた“につぼん丸”。

大阪商船は第2次大戦によって、明治42年以来築き上げた南米東岸線に配船していた豪華船“あるぜんちな丸”を始めとする7隻の貨客船（移民船）の全部を失なった。

このため、昭和27年、計画造船により戦後はじめての移住船“さんとす丸”（8,280総トン、主機ディーゼル、6,160HP、航海速力16ノット）を建造し航権の回復を図った。しかし、この船は大阪商船の戦後の標準型貨物船の後部デッキにハウスを延長し、69名の移住者席を設けた応急的なものであった。ところが、昭和28年、ブラジル政府は年間8,000名の移住者の受入れを承諾したので、これに対応するため、大阪商船はニューヨーク航路用に建造した“あめりか丸”および“あふりか丸”を改装して500名の移住者席を設け、“さんとす丸”の3等定員も500名に増加、合計3隻によって移住者の輸送態勢を強化した。

そして、昭和29年、第9次計画造船によって本格的な移住船“ぶらじる丸”（10,100トン、主機ディーゼル10,000HP、航海速力17ノット、船客定員：1等12名、2等68名、3等90名）を建造した。しかし、この船は戦前の“ぶらじる丸”とは異なり、船姿は、昭和15年、アフリカ航路用に建造された貨客船“報国丸”型を踏襲したが、船客設備は、1、2等とも実用的な範囲に留めた。しかし戦後始めての貨客船であるので、その外装は大阪商船の前例を破って船体をバイオレット・グレーとし、ファンネルをダーク・グレーとして華やかさを添えた。

この船に続いて、第2船“あるぜんちな丸”が建造されるはずであったが、大阪商船では、当時、P&OやMMが極東航路に新しい装いを凝らした客船を登場させつつあったので、第2船は少なくとも戦前の報国丸級の優秀船とし、移住者輸送のほか、西回り世界一周航路の貨客船とすべきであるという積極論と、航空機の発達によって船客の減少を予想する消極論が対立し、第2船の着工が遅れた。

ところが、昭和33年、ブラジルでは日本移民100年祭が盛大に挙行されることになり、現地日系人の強い要望もあったので、大阪商船では“ぶらじる丸”に若干の改良を加えた第2船“あるぜんちな丸”を建造することに

した。

この船の建造を受注した三菱重工神戸造船所では、ブラジルでの行事に間に合わせるため、起工から進水まで121日、艤装に81日、計202日という短期間で竣工させ、貨客船短期建造の記録をつくった。

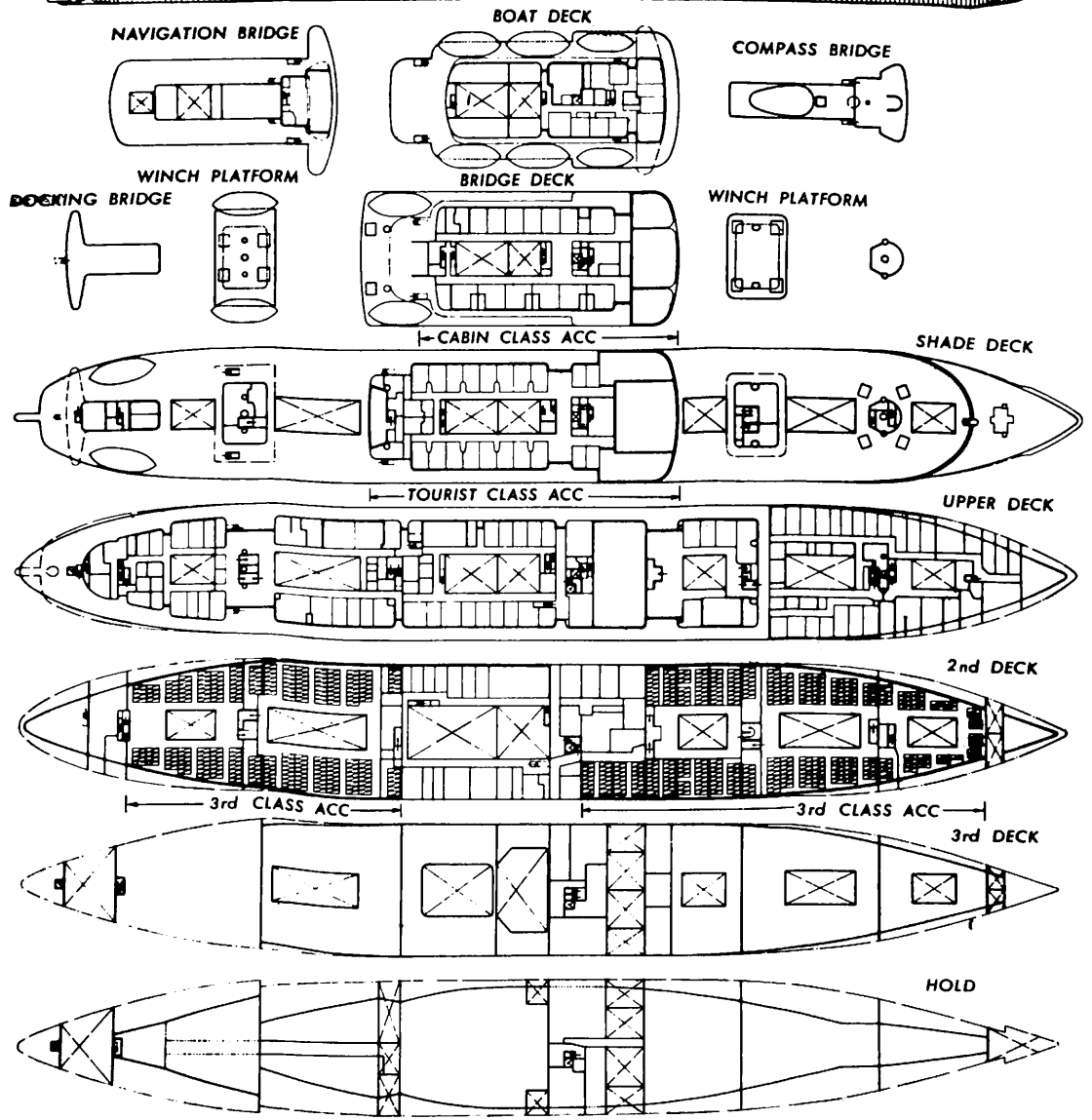
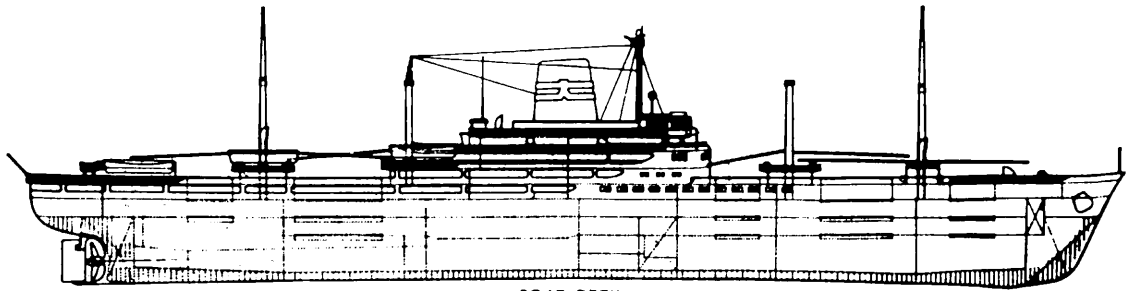
“あるぜんちな丸”は総トン数10,869トン、主機は大阪商船としては初めてのウェスティング・ハウス製、出力11,000HPのタービン・エンジンを装備し、航海速力18ノット、船客定員は1等12名、2等82名、3等960名、1、2等の公室には近代日本調の明るい装飾を施した。また船客用のプロムナード・デッキは戦後の客船の一般的傾向を取り入れてオープンデッキとし、ファンネルは背の高いテーパード・タイプとして、“あるぜんちな丸”に比べると内容、外観ともにその近代化を図った。

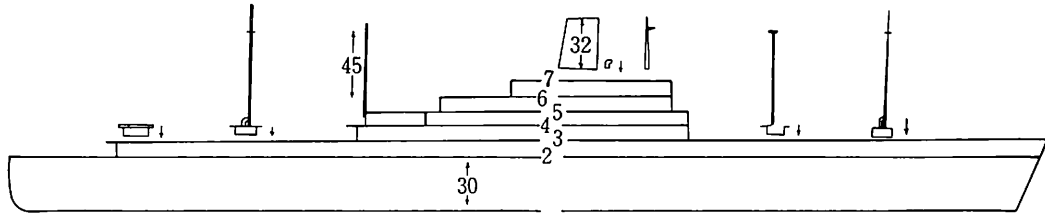
この両船と昭和37年に竣工した見本市船“さくら丸”の臨時就航によって南米東岸への移住者輸送能力は年間8,000名となった。ところが昭和30年代の後半になるとわが国産業経済の飛躍的な発展に伴う農村への好況浸透により、移住者の主流をなしていた農業移住者が激減し一般船客もまた航空機に移行するようになり、この航路の運航維持が困難になった。このため大阪商船は日本移住船会社を設立して経営の合理化を図り、政府もまた助成金を支出して、明治41年以来60年の伝統をもつこの航路の維持につとめたが、昭和40年、日本移住船会社はついに移住船の運航を断念した。

商船三井は船齢わずか8年の“あるぜんちな丸”および11年の“ぶらじる丸”の船客設備を改善強化して太平洋に客船航路を再開することとし、商船三井客船会社を設立、約2億2千万円を投じて両船に新たにダイニングルーム、ソシアルホール、ラウンジ等の公室を設け、船室を改良して、船客定員：キャビンクラス23名、ツーリストクラス450名の貨客船とした。

“ぶらじる丸”および“あるぜんちな丸”は、同じく改装がおこなわれた見本市船“さくら丸”とともに、横浜・ホノルル・サンフランシスコ・ロサンゼルス・南米東岸諸港間の航路に就航したが、この航路もまた船客の減少により維持できず、昭和48年その運航を停止してし

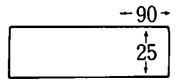
あるせんちな丸



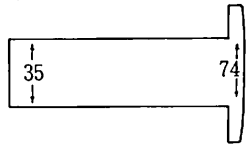


- モデルシップの仕上がり寸法……実物の約 1/500
- この図に附記したバルサの切り取り寸法 (mm) はすべて実寸である。

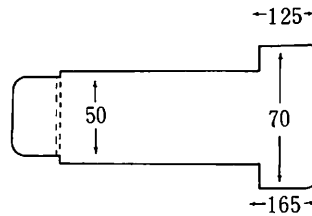
取り付け位置 (船首から)



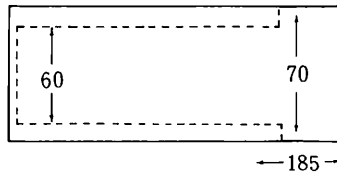
⑦ ← 220



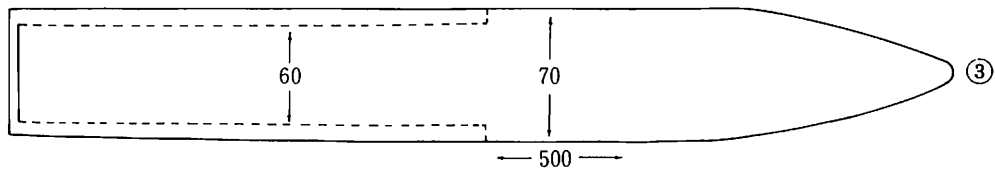
⑥ ← 220



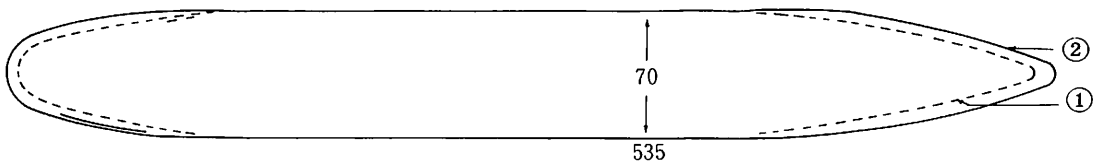
⑤ ← 210



④ ← 220



③



②

①

まった。

そこで商船三井は、両船を研修船兼クルーズ船として使用することとし、“あるぜんちな丸”は2度目の改修工事によってモノクラス定員450名のクルーズ船となり、船名を“にっぽん丸”と改めた。

移住船から太平洋客船へ、そしてクルーズ船へと転身を重ねたこの船は、そのたびに塗色を変更した。当初は、“ぶらじる丸”同様、船体をバイオレット・グレーに塗っていたが、太平洋客船になると、ハウスをクリーム、船体をダークブルーに塗って商船三井カラーに改めた。そしてクルーズ船になると、ハウスおよび船体を白一色とし、ファンネルを真紅に塗ってその外観を一変した。

そして昭和48年2月、431名の船客を乗せてさっそうと横浜を出帆、ホノルル、バルボアを経て、サントス、ブエノスアイレス、ケープタウン、シンガポール、香港等のかつての大阪商船の東まわり世界一周航路の寄港地を歴訪して、5月1日、88日目に横浜に帰港した。

折角の商船三井の企図にもかかわらず、この航海がこの船の最初にして最後の世界一周航海となり、その後は研修船あるいはクルーズ船として、日本一周や東南アジ

ア等への巡航を続けるようになった。

そして昭和53年、船齢20年を迎えて引退、その船名を商船三井客船が昭和47年から運航していたクルーズ船、“セブンシーズ”に譲った。

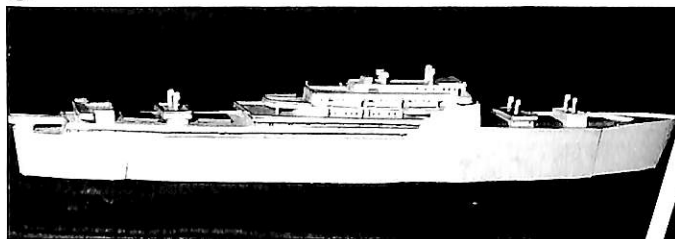
なお、“ぶらじる丸”は、昭和48年、クルーズ船に転用され、青年の船や研修船として運航されていたが、昭和49年引退、三重県に買い取られ、鳥羽港に係留されて保存船となった。

戦後に建造されたわが国の数少ない貨客船として多彩な生涯を送った“にっぽん丸”の麗姿を卓上型のミニチュア・モデルとして再現してみよう。

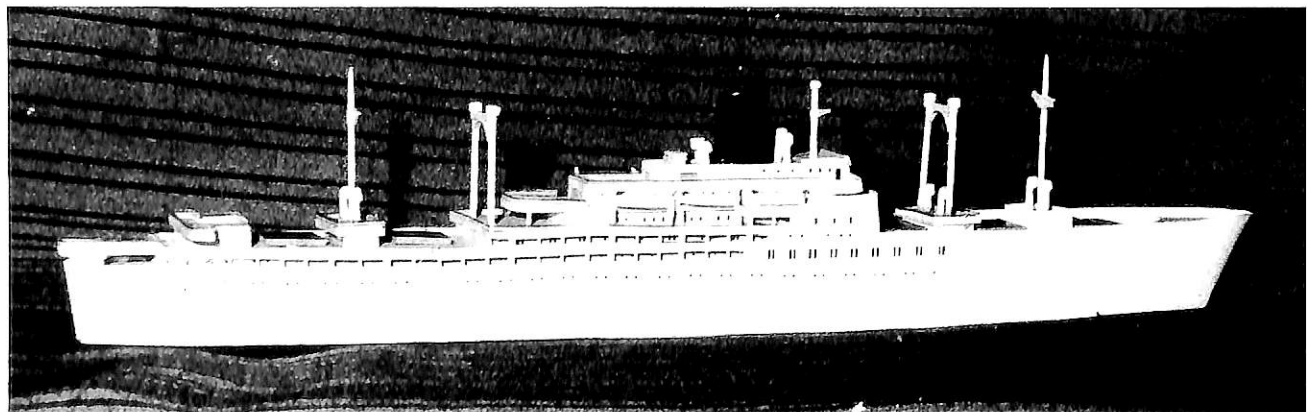
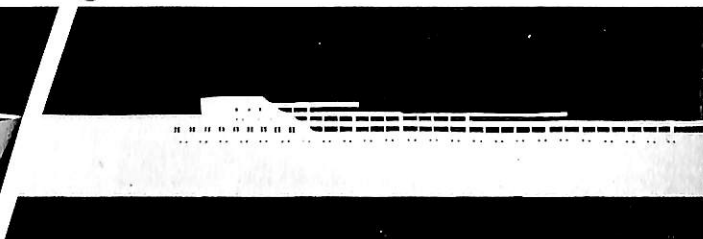
材料はバルサと紙（ゴールデンボードとLKカラー）。まず2mmのバルサを別図①～⑦の形に切りとって船体およびハウスのデッキとする。

①および②は船体部のデッキとモデルの底となる部分で、この2枚のバルサの間に適当なバルサまたは発泡スチロール等をはさんで合計の高さを32mm程度とする。そして上下2枚のバルサの形状に合わせて削り、船首部および船尾部のカーブを形成する。

①



②



©完成

③から⑦までのバルサはハウス部の各デッキとなる。すなわち、この2mmのバルサに6mmのバルサを貼りつけてデッキ1層の高さを8mmとする。なお、各バルサの寸法図に……線で示した部分は6mmのバルサの切り込み部分である。

船体部の上に2mmと8mmのバルサを貼り合わせたハウス部のバルサを船体図に合わせて貼ってゆくと全体としての船の形ができあがるので、この側面にゴールデンボードを切り抜いて貼りつける（写真Aはバルサの各側面にゴールデンボードを貼りつけた状態を示す）。

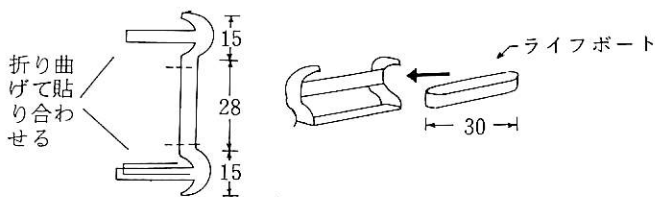
このゴールデンボードの上に白いLKカラーを写真Bのように切り抜いて貼付けると、船体部とハウス部の外装ができあがる。なおこの場合、プロムナード・デッキのスタンション（柱）やポールド（窓）はLKカラーをよく切れるカッターで切り抜き、ポールドの部分は裏に黒いLKカラーを貼ると立体感を与えることができる。なお、LKカラーは適当な光沢があるので塗装をする必要はない。

各デッキのハンドレールは幅3mm以内とする必要がある。0.3mm程度の透明プラ板に、レトララインの、

0.45mm程度のテープの黒1本と白2本を貼ってつくと感じを出すことができる。

マストはあみ棒その他で、ベンチレーターは割りばし等を削ってつくる。

ポート・ハンガーは次図のようにゴールデンボードを切り抜いてつくり、折り曲げてポートを取り付ける。ポートは4mm～3mmのバルサでつくり、LKカラーを側面に貼る。



ファンネルは船の顔である。バルサを芯にし紙を巻いて形を整え、位置を適用に選んで取り付ける。

バルサやゴールデンボードの接着には速乾性のクリアボンドを用いる。

筆者 / いい よしたか

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活用・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。

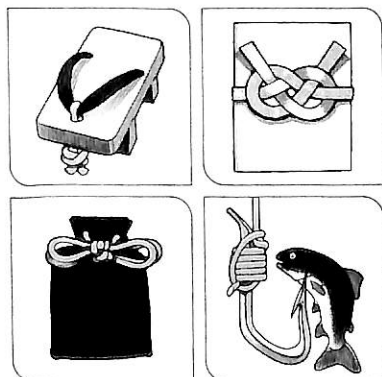
小山荒雄・著

B6判並製・256頁・図版470余点・980円・送料250円

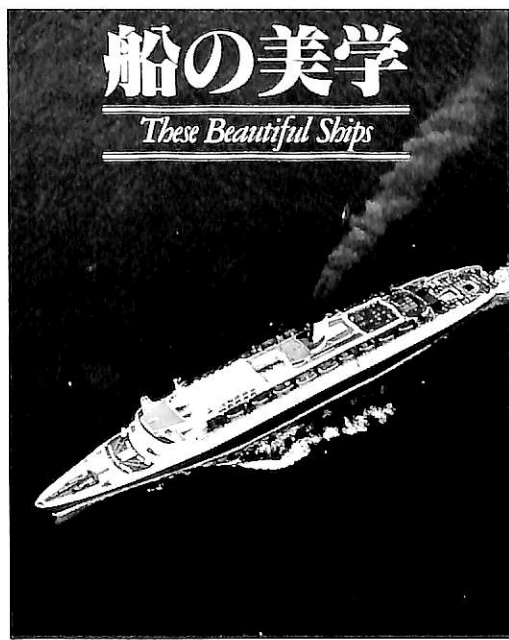
ロープの結び方百科

誰にでもできる趣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



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

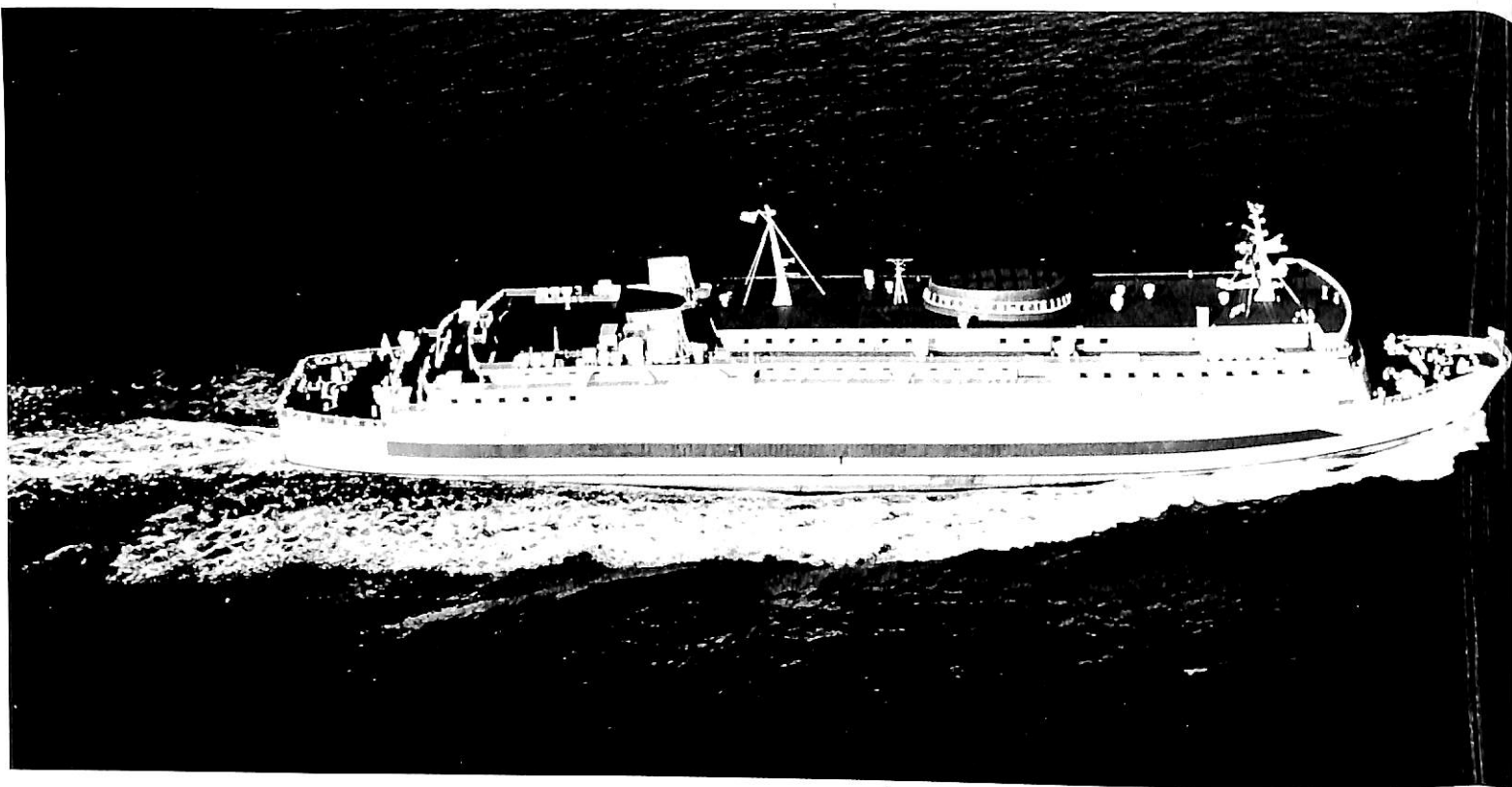
発行

株式会社舵社

海の東海道をゆく

東京から徳島フェリーの旅

—本吉礼一郎—



目を覚ますと、船窓からかすかに明りがさし込み、すでに夜は明けはじめていた。船尾の方向にかぼそい光が見える。晴れていれば恐らく海のはてに朝陽の昇るのが見られる時間なのだろうが、今日はあいにくの曇り空だ。時には雨まじりの強い風が吹くといった空模様で、船内アナウンスも昨夜から、しきりに低気圧の接近を報じ、このための荒天航海で速力が18ノットちょっとに落ちていると伝えていた。だが、その割には船は揺れない。あるいは横揺れ防止用のフィンスタビライザーが有効に作用しているのかも知れない。

友の寝息に気を遣いながら、まだうす暗いホールに出る。全く人気はない。壁面に取り付けられた、本船の位置を示す案内板を見ると、折りから三河湾沖を通過中であることを示すランプが点いている。寝ている間にすでに全行程の半ば以上を航行したわけだ。

私にとって、船旅はこれが始めてではない。特に関東と関西を結ぶ航路は、過去何度も往き来している。その多くはカーフェリーを利用しての旅だったが、当時、わが国唯一の外航客船と言われた“にっぽん丸”で神戸から横浜までの船旅を愉しんだ思い出もある。

今回はオーシャン東九フェリーの“第三伊豆”に乗船している。オーシャン東九フェリーはこの第三伊豆と、姉妹船の第十一伊豆の2隻で、東京から徳島を経由して小倉に至る航路を隔日1便、運航している。

現在、東京および川崎からはこの航路のほか沖縄、九州宮崎、紀伊勝浦あるいは北海道の苫小牧、釧路へと航路が開かれている。私がこの第三伊豆に乗船したのには特別の理由はない。しいて言えば、今まで四国に行ったことがなく、また旅程の点からも都合がよかったということだろう。

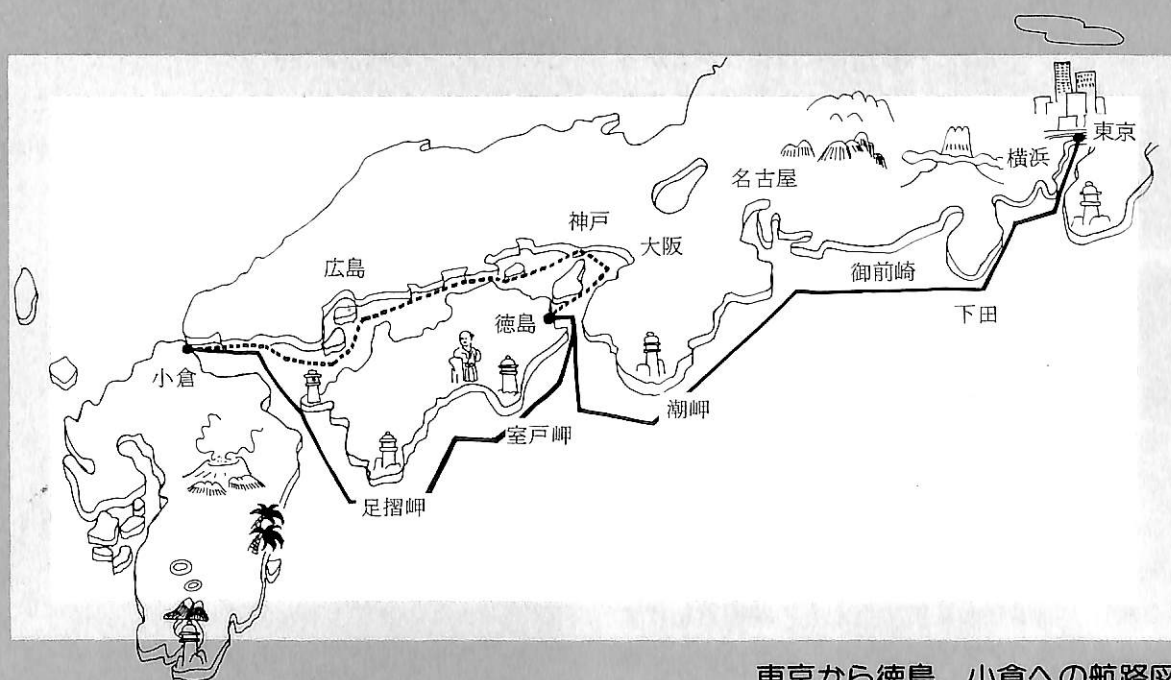
かつて私は、広島県の因島に行ったことがある。そして、その因島とは一衣帯水の弓削島に足を伸ばした。島に渡ってから、その弓削島が愛媛県下であることを知った。言わば四国をちょっとかすめたわけだが、四国へ行ったという実感は全くない。そしてこの四国をかすめたということが妙な印象として心に残り、いつかは本島を訪ねてみたいと思うようになっていた。その四国へいま刻々と近づきつつある。それも好きな船旅である。

案内板のランプは、このあと潮岬、そして伊島沖に灯が点けばつぎは徳島である。甲板に出ようとしたが鍵がかかっている。危険防止かあるいは昨夜来の強風のため

だろうか。あきらめて船室に戻り再びベッドに横になる。船窓からさし込む光は次第に明るさを加えていく。そしてエンジンの軽快な振動音が、むしろ快く身体に伝わってくる。

ディーゼルエンジン特有の振動を嫌って、客船と云えばかつてはほとんどがタービン機関を採用していた。振動に加えて、当時はタービンの方が一基当りで高出力が得られたことも理由だったろう。しかしディーゼル機関の方が燃料消費効率がよく、また技術の進歩により、いまでは出力の点でもタービンに較べ見劣りしなくなった。加えてオイルショックの発生で、燃料油の価格は暴騰した。以来、客船に限らず一般商船も船用機関としてはディーゼル機関を採用するものが圧倒的にふえていった。フェリーの場合には、とくに高速と定時性が求められるため、いきおいエンジンも高出力のものを搭載する。それだけに燃料消費量も馬鹿にならない。燃料消費量の多寡が経営上からも無視できない重荷となってきたのである。居住性の点では多少タービン機関に劣るとしても、これはやむを得ない成りゆきだろう。

この第三伊豆は約7,500総トン、9,540馬力のディーゼル機関を2基搭載している。2軸併せて19,080馬力で、



東京から徳島、小倉への航路図

航海速力21.5ノットを出す。ついでに言えば、最大旅客定員は790名、車両は大型トラック（8トン車換算）110台、乗用車（全長5メートル）100台を収容する。あらためて船舶の膨大な輸送能力に目をみはる思いだ。

私が乗船したのは夏休み少し前の比較的空いている時期だったが、それでも団体2組を含め400名近い船客があった。八月中旬の阿波踊りの前後ともなると船客は予約で満員となるそう。そして多くは徳島で下船するが小倉までの長旅を愉しむ旅人も決して少なくないようである。多くの鉄道マニアがいるように“船キチ”もかなりいるのである。

第三伊豆は昨日午後6時、東京有明埠頭を離岸した。出発前の広い待合室は船客でかなり混みあっていたが、見送りらしい人の姿はほとんど見かけなかった。外国航路の客船ともなると、出港時には今も見送り人で埠頭は賑わい、思い思いにテープを投げ交う光景が見られるというが、フェリーの出港にはその情緒はない。それでも、ゆるやかに岸壁を離れ、やがてスピードをあげていく船上から徐々に遠ざかる陸地に見入る気分は船旅ならではの味わいである。

出港すると間もなく夕食の時間を迎える。たまたま今回はかなりの団体客が乗船しており、その団体がまず食事を済ませた後、一般客がレストランを使うというアナウンスが流れた。これはむしろ私たちには都合がよかった。待つ間を幸い、友人とウイスキーを取り出し歓談する。すでに船は安定したスピードで走っている。長い船旅は初めてという友人はいろいろと好奇心を示して、“今のスピードは？”などときく。走っている船のスピードなど、時たま乗船する私に即答できるわけがない。いたずらっぽく“8ノット”と答えると友人は細かいなど言わんばかりで怪訝な表情を示す。各種の船舶で輻輳する東京湾内はたしか最高速力を8ノットに制限されているはずだ。それを思いだしての返答だった。1ノットは1時間当たり1海里（約1850メートル）の速力をいうから8ノットは時速14,800メートルということになる。第三伊豆の航海速力は21.5ノットである。それから計算すると、大洋を航行する場合の2倍半以上もの時間をかけて東京湾をゆっくり航行することになる。危険防止上やむを得ぬ措置とはいえ、全行程から考えると、東京湾を出

るまでのこの減速運航による時間の浪費は船会社にとって他の交通機関との競争上からもかなり痛い制約だろう。

やがて一般客の食事の準備が整ったというアナウンスが船内に流れる。人間、暇になると食事の愉しみは一段と高まる。さっそく誘い合ってレストランに行く。すでに行列が出来ていた。食事は一品ごとに値段のついているバイキング方式と思えばよい。まずお盆を手にしてからカウンターに並べられた料理を好みに応じ選択して、最後に代金を支払うというわけである。このセルフサービスは、旅慣れた人とはともかく初めての人はちょっと戸惑う。後の方になって好みの皿を見つけ、さきを取った料理を返しに戻るといった風景も何度か見た。昔、船旅の魅力の一つに船内の食事が挙げられていた。そういうことを考えると、この方法は多少味気ない気もする。だがフェリーにそれを望むのは無理というものだろう。

フェリーは高度成長時代の申し子

そもそもカーフェリーは、わが国経済の高度成長期に華々しく登場した。それだけに物流の拡大、多様化に対応する決め手としての期待も大きかった。当時のわが国の経済発展は目覚ましく、主要な高速道路の交通量は遠からず飽和状態に達するとさえ予測されていたのだった。このラッシュの解消の決め手の一つとしてフェリー航路が数多く開かれた。ところが昭和48年秋に起こったオイルショックはこうした様相を一変させた。わが国経済は

明るく落ち着いた特等特別船室。若い2人にぴったり。



これを契機に低成長期に移行した。その端的な例として鉄鋼業の操業率などが挙げられるが、それは昨今では生産能力の6割程度と言われている。当然、物流は予測したほど伸びない。一方で燃料費は暴騰する。このためカーフェリー会社の経営内容はいずれも悪化していった。そこでまず考えられる対応策というのは合理化だろう。第三伊豆の食事のセルフサービスも人員削減の狙いがあるようだ。

フェリーの乗客はどの航路も、多少の差があるにしても季節的な増減があるという。また季節とは別に、大きな団体客の有無も、各航海ごとの旅客数をかなり左右するに違いない。そうした条件の中で厨房関係の乗組員定数を出来るだけ切り詰める、その手段として考えられたのがこのセルフサービスではなかろうか。また乗客の側もいわゆる旅行客ばかりではない。トラック運転手などの常連客も多い。その人たちにとっては少々満足感に欠ける場所があっても安い方が歓迎されるのではないだろうか。

あとで気付いたことだが、食事時には売店、フロントなどを一時閉鎖して、その従業員も動員して、レストランの仕事を手伝わせていた。

だが船内での食事は、セルフサービスという多少の味気なさを別とすれば結構楽しい。雄大な海、行き交うさまざまな船舶を窓外に眺めながら箸をとる雰囲気は、その雄大さからもあちこちにあるスカイレストランなどの比ではない。

ラウンジ。ブリッジの真下、パッセンジャーデッキAの最先端にある。



とっぴり日もたそがれた頃、人気が少なくなったレストランを後に室に戻る。椅子に腰を降ろした友人が、さいぜんより揺れを感じる、と言う。出港後間もなく、コップに注いだウイスキーを指さし、“まったく揺れないね”と言って他愛ないことを嬉しがっていたときの顔を思い出した。そろそろ東京湾から外洋に出たのかも知れない。やがてスピードも上がることだろう。

その夜、私たちはラウンジでしばし時を過ごし、早めに就寝した。

船旅には寄せ書きが相応しい

あれこれ、夜来のことを考えているうちにすっかり夜が明け、船内は賑やかになってきた。やがてアナウンスは朝食の準備が出来たこと、また徳島到着が午後2時15分頃になることを伝える。予定では徳島到着は12時50分だから、1時間25分の延着ということになる。それほど海が荒れたという実感はないのだが、船自体はやはり低

1等寝台船室。朝、ベッドからカーテンを引けば、サンライズに燃えている海が目まぶしい。



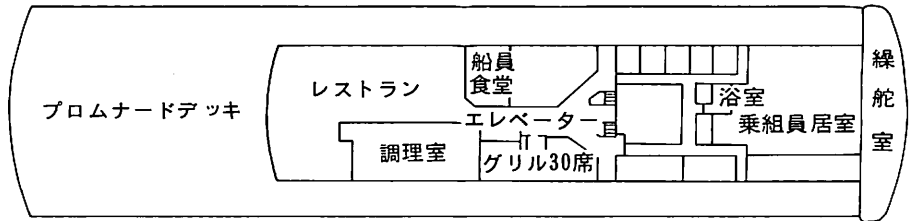
スカイルーム。サンセットを眺めながら軽いカクテルを飲む。

第三伊豆のパブリック・デッキプラン

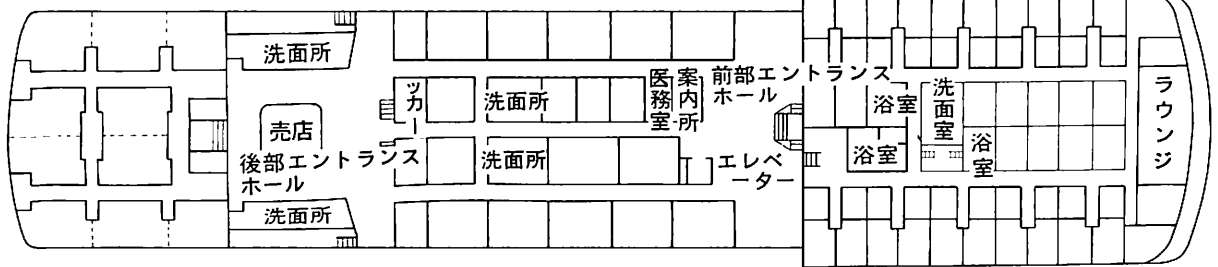
展望室（スカイルーム）



プロムナードデッキ

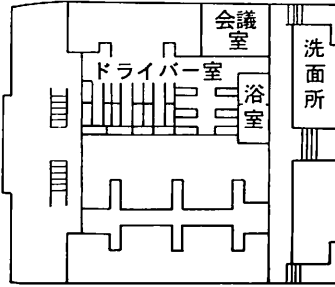
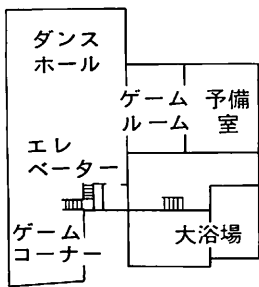


パッセンジャーデッキ (A)



パッセンジャー (B)
& ドライバー室

レクリエーションデッキ



気圧の影響を受けているのだ。朝食をとりながら友人が徳島港から市内までの所用時間を気にする。上陸後の旅程を気遣っているのだ。計画的な旅ではないが、それでも無関心ではられない。

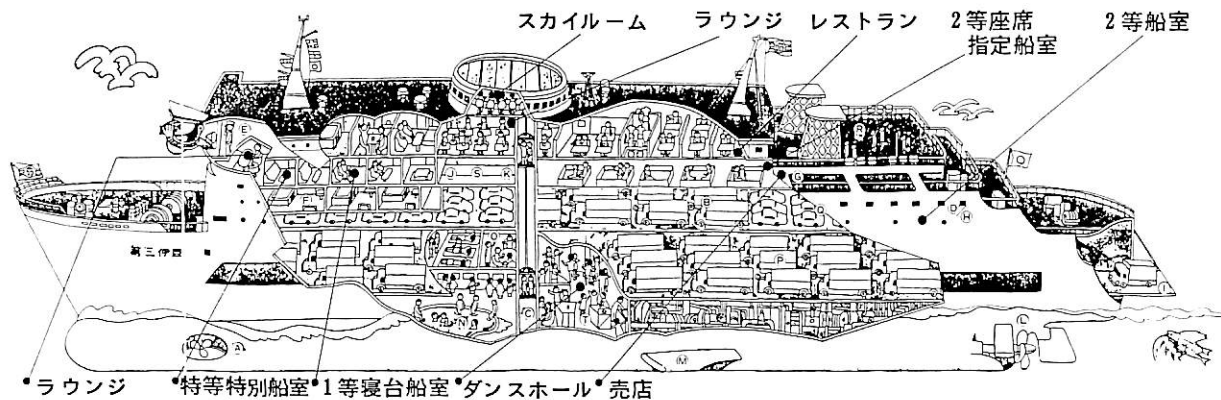
食事を済ますと、早速、友人は旅行案内と絵葉書を買ってくると売店へ行ったが、いずれも売店には置いてなかった。私にとっては四国行きはこれが初めてだから、どこを見て回ってもよいという気楽さがある。だが、やはり“旅行案内ぐらいいは置いておくべきだ”という友人の意見には同感だった。船内なら、改めて旅程を練り直す時間的余裕もある。それが船旅の特徴の一つでもあるまいか。旅に出たよろこびを葉書に託すのも船旅ならではのゆとりではないだろうか。あるいは、これは団体客に的を絞った船内サービスの盲点でもあろうか。サービスと言えはいまは船内にも即時通話の電話が設置してあ

り、ダイヤルさえ回せば全国どこにでも電話が通ずる。だが、僅か1日足らずの乗船中に船内から電話をしなければならぬほど現代の人はいそがしいのだろうか。どうも物珍しさから他愛もない話をするために電話を使用している人が多いようだった。旅のときぐらい電話など忘れたいものだ。そして葉書に寄せ書きなどする情緒をこそ大切にしたい。

再びアナウンスが流れ、船はいま那智の滝を真向かいに見るあたりを走っている——と報らせる。だがその滝は残念ながら見えない。日はさしているのだが霧がかかっているためようだ。しかし紀伊半島を遠望する眺めは素晴らしい。私は事務長に頼んで船橋に入れて貰う。船橋には当然のことながら航海機器がずらりと並び、船長は時折り双眼鏡を手にしている。その双眼鏡でも那智の滝は見えないという。だが紀伊半島が前面に悠揚と展開するのを目のあたりにし飽きない。その紀伊半島の尖端が潮岬である。間もなくその潮岬が見えることだろう。

船長によれば、このあたりは、ほかの海域に較べいつも波が高いという。眺望は広いが、そういう意味では難所の一つかも知れない。海の荒れた時は甲板に波とともに、さんまやもんごういかが打ちあげられることも間々あるそうだ。時化の海を知らない私には想像も出来ない。

船長にその好意を謝し、この海の眺めをさらに満喫し



第三伊豆

- 総トン数……………7,500トン
- 全長……………約138.0m
- LPP×B×D×d 127.0m×23.4m×7.3m×5.6m
- 建造造船所……………波止浜造船株式会社
- 主機……………I.H.I 9540馬力×2 2軸計 19080馬力
- 航海速度……………約21.5ノット
- 最大速度……………約24.0ノット
- 車輛積載能力……大型トラック(8トン車)110台 バス(10m車)2台 乗用車(5m車)100台
- 最大搭載人員……旅客/790名 乗組員/約70名 合計860名

ようとラウンジに行く。そこには老婆がひとり寛いでいて話しかけてくる。これも旅の気安さだろう。徳島に病見舞いに行くという。いまは東京に住んでいるが故郷は徳島で、帰郷には必ずこのフェリーを利用し、今までも年に数回は乗船しているそうだ。乗り換えのないフェリーの方が楽だとのことだった。老婆の話聞きながら、こうした船旅の愛好家が増えていけば、将来、もっとフェリー航路網が全国的に充実整備されていくのも夢ではないだろうなどとのほのかな期待さえ抱いたことだった。

海路の要衝：潮岬沖

やがて潮岬の灯台が見えてきた。すかさずアナウンスが、本州最南端と伝える。潮岬はのど元が細くくびれ、海に突出している岬である。その細くくびれた串本あたりは両側の浜辺がせり寄っていて一望できる。船上からもそれらしき光景が見える。かつて、その串本で“この娘は両浜育ち”と呼ばれるという話を聞いたのを思い出した。視界には大小さまざまな船が数多く点在する。このあたりは海上交通路の要衝なのである。船はやがて潮岬を回り一路、徳島を目指す。

再びアナウンスが響き、左手に東京へ向かう僚船第十一伊豆が見えていると報ずる。ひと目でフェリーとわかる船の姿がぐんぐん大きく迫ってくる。お互い挨拶を交

黒潮の暖かい潮風に誘われて、
ロムナードデッキで憩う貴女。



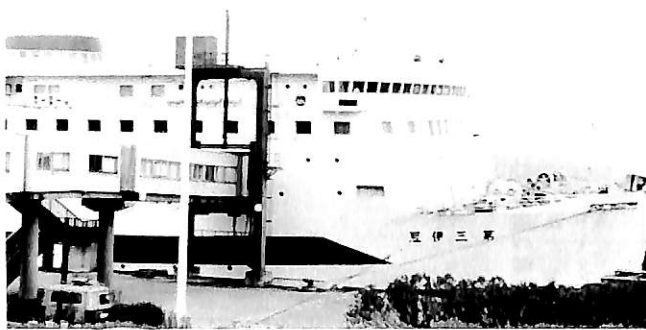
すには少し距離があるが、それでも親近感を覚える。単調と思われる海上にもリズムがある。いつまで眺めていても飽きを知らない海の魅力についていろいろと考える。船旅のつど経験するこの気持を私はまだ説明しきれない。そして、それ故にこそこれから船旅に出かけたいと思うことだろう。

やがて昼食時間を迎える。第三伊豆は予定通りなら12時50分徳島着である。この時刻表を見ながら昨夜は翌日の昼食をどこでとろうかなどと話し合ったことを思い出した。だが低気圧の影響による延着で今は躊躇もなくレストランに赴く。この航海最後の食事だ。食事を終えればそろそろ下船の支度をしなければならぬ。

船はすでに紀伊水道に入り伊島の沖を通過した。伊島は徳島県下で四国の最東端ということである。四国を身近に感じているとやがて徳島港が見えてくる。その一帯は埋め立て工事中といった状態で、風情など全くない。

これは何も徳島港に限ったことではない。その雑然とした中を、船が岸壁に近づくと港頭のビルの中では多くの人が手を振って迎えてくれている。このビルは船客の待合室であるとともに、オーシャン東九フェリーの本社事務所でもある。この第三伊豆の入港は何よりの“航海”の安全確認であろう。船客の歓迎とともに安堵の気持を

徳島港のフェリー岸壁に着岸した第三伊豆。

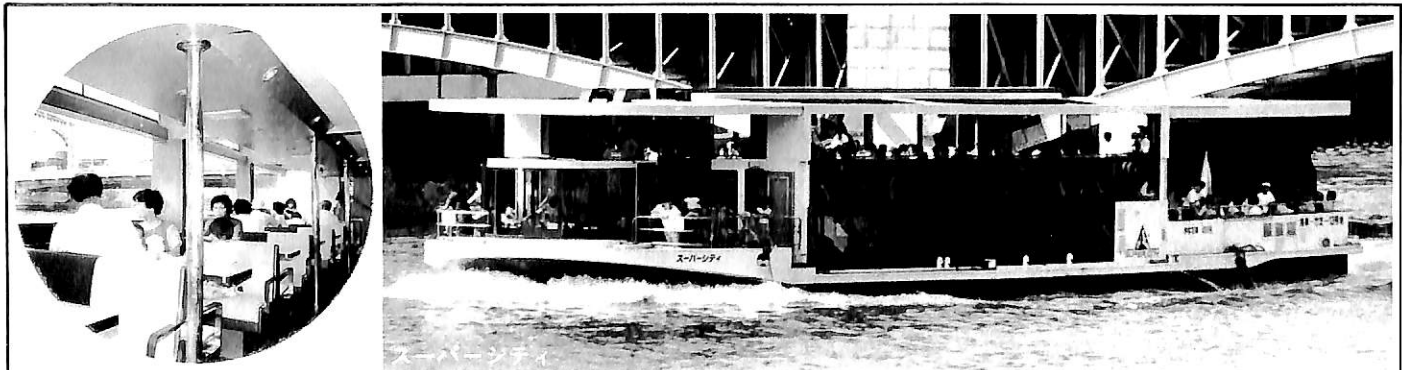


こめて手を振っていることと思った。私はフロントで下船後の交通について尋ねてからタラップを降りた。

第三伊豆はこのあとすぐ出港して北九州の小倉に向かう。平常ならいま航行してきた紀伊水道を南下したあと土佐沖から豊後水道を抜ける航路をとるのだが、荒天時には瀬戸内海を通航する許可もとっているそうだ。

このオーシャン東九フェリーは東京、北九州という、ともに工業地帯を結んでいることが特徴だという。このことは積荷にも反映して他のフェリー航路に較べ雑貨や工業製品が多いらしい。いまは日本に限らず世界的な経済不況に当面している。しかしこれもいつかは回復することであろう。近い将来、景気が立ち直り、船客・物流ともに増大して、フェリー業界が活況を取り戻せばまた船内サービスもつれて向上することであろう。より快適な船旅のできることを期待しながら、私たちは一路、徳島の中心地に向かうバスに乗った。

著者：もとよし れいいちろう／海事ライター



豪華客船もよいが、隅田川をゆく船も セーヌの味わい……………これもまたよし

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

東京都観光汽船株式会社

浅草・03-841-9178 竹芝・03-432-5441

■世界の船の博物館・隅田川名橋めぐり…………

水上バス隅田川ライン

浅草〔地下鉄銀座線・東武線浅草駅下車2分〕 ↔ 浜離宮 ↔ 竹芝棧橋〔国電浜松町・都営一号线浅草駅下車7分〕

：約40分間隔で毎日運航

■東京港を見学しながら海上公園・台場めぐり

13号地・船の科学館ライン

竹芝棧橋 ↔ 台場：約60分間隔で毎日運航

●世界客船クルーズ・スケジュール

1984年5月～7月

船名 (所属・船籍)	クルーズ・スケジュール				料金(万円)	全長・幅(m) 総トン数(t) 速力(kt)	定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地					
パシフィックプリンセス プリンセスクルーズ(英)	メキシコ・アカプルコ (7泊)	5/5~5/26	ロサンゼルス、カボサンルスカ、マサトラン、プエルトバリヤルタ、マンサニーヨ、アカプルコ		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	
	アラスカ・カナダ (12泊)	6/9~7/15	サンフランシスコ、バンクーバー、グレーシャーベイ、ビクトリア、サンフランシスコ					
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)	5/5、5/12、5/19	ロサンゼルス、アカプルコ、パナマ、セントトーマス、カラカス、キュラソー、アルバ、マルティニーク、カルタヘナ、サンファン		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	
	アラスカ・カナダ (7泊)	6/9~7/28	バンクーバー、グレーシャーベイ、シトカ、バンクーバー					
サンプリンセス プリンセスクルーズ(英)	カリブ海クルーズ (土曜発7泊)	5/5	サンファン、カラカス、バームアイランド、マルティニーク、セントトーマス、サンファン		163・23 17,370・20	686 359	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
	カナダ・アラスカ (7泊)	6/6~7/25	バンクーバー、グレーシャーベイ、ケチカン、バンクーバー					
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)	バルチック海とロシアクルーズ (14泊)	5/28~6/11 6/25~7/9	コペンハーゲン、カルマル、カルソー島、ビスビー、ストックホルム、ヘルシンキ、レニングラード、ターリン、コペンハーゲン		72・13 2,150・15	76 38	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
	おとぎ話とフィヨルドの世界(14泊)	6/11~6/25 7/9~7/23	コペンハーゲン、ゴータンブルグ、オスロ、ベルゲン、コペンハーゲン					
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)	マレーシア・ビルマクルーズ(14泊)	5/17	シンガポール、ベナン、ブーケット島、ラングーン、ベンガル湾、マドラス、トリニコマリー		76・14 2,500・15	92 50	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
	インド洋、モルジブ、セイシェル (15泊)	6/2~6/17	コロンボ、マレ、セイシェル、マハ					
パ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)	5/1~5/31	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		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	
	カナディアン・コースタル (3泊)	6/15、7/13	シアトル、ビクトリア、プリンセス・ルイザ入江、ビクトリア、シアトル					
	同 (5泊)	5/21~7/31	シアトル、バンクーバ、アラートベイ、シアトル					
グレートリバーエクスプローラー エクスプローションクルーズ(米)	大西部クルーズ (6泊)	5/14~7/28	ポートランド、アストリア、ボネビルダム、マクナリーダム、ヘルズキャニオン、リュイストン、ポートランド		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	
	大西部クルーズ (3泊)	6/1、6/22、7/13	ポートランド、ボネビルダム、ダーレスダム					
マジスティックエクスプローラー エクスプローションクルーズ(米)	アラスカクルーズ (7泊)	5/20~7/23	ケチカン、ランゲル、シトカ、トレイシーアームズ、ジュノー、スカグウェイ、ヘテルスブルグ、ケチカン		51.7・10.5 99.7・12	88 44	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
ミシシッピークイーン デルタクイーン テルタクイーンsteamボート(米)	アメリカ南部ミシシッピー河、オハイオ河 5、6、7、8、10、11日間クルーズ	5/4~7/27	セントルイス、ニューオーリンズ、ヒッツバーグ、メンフィス、ナッチェス		117・21 4,500・12	377 210	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
サガフィヨルド キュナートライン(英)	メキシコ・パナマ・カリブ海クルーズ (14、15日間)	5/5、5/19	ロサンゼルス、アカプルコ、バルボア、パナマ、クリストバル、カルタヘナ、サントミシゴ、セントトーマス、フォートローターテール		190・25 24,000・20	507 293	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
	カナダ・アラスカ・クルーズ (14、11日間)	6/3、6/17 7/15	サンフランシスコ、ビクトリア、ケチカン、シトカ、サンフランシスコ				スワイヤ船客部 03-230-9341	
ビスタフィヨルド キュナートライン(英)	東地中海クルーズ (5日間)	5/13	ジェノア、アレキサンドリア、ハイファ、アテネ、ジェノア		190・25 25,000・20	660 362	クルーズインター ナショナル 03-584-1531	
	イベリアクルーズ (12日間)	5/27	ジェノア、カサブランカ、リスボン、サウザンブトン				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)			
クイーンエリザベス2 キュナードライン(英)	カリブ・クルーズ (9日間) 大西洋諸島クルーズ (12日間) 地中海クルーズ	5/11~5/20 7/14~7/26 5/27~6/8	ニューヨーク、セントトーマス、フィラデルフィア サウサンプトン~ベルゲン~サウサンプトン サウサンプトン、ナポリ、ジブラルタル		294・32 67,140・28.5	1,753 888	スワイヤ船客部 03-230-9341
キャンベラ P&Oクルーズ(英)	地中海クルーズ (12、13、14、16 日間) 北欧クルーズ	5/6~7/29 6/15~6/27	サウサンプトン、ジブラルタル、ドゴブニク、 コルフ、メシナ、サウサンプトン サウサンプトン、ジブラルタル、バルセロナ、カ ンヌ、ナポリ、サウサンプトン サウサンプトン、ベルゲン、ナルビク、トロンハ イム、オスロ		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)	オリエントクルー ズ(34日間)	5/19~6/22	シドニー、グアム、横浜、神戸、鹿児島、プサン、 チンタオ、ホンコン、マニラ、シドニー		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)	東カリブ・クルー ズ(7日間)	5/5、5/12、 5/19	フロリダ、セントトーマス、ナッソー ローダーディル		228.2・28.7 38,000・21.5	1,114 575	スワイヤ船客部 03-230-9341
ニューアムステルダム ホランドアメリカクルーズ(オランダ)	メキシコ・クルーズ (7日、14日間)	4/21~5/5 5/5~5/19	サンフランシスコ、アカブルコ、カボサンルスカ、 サンフランシスコ		214.65・27.20 33,930・20	..... .....	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・クルーズ	5/23、6/7、 6/20、7/4、 7/18	アテネ、ロードス、ポートサイド、スエズ運河、サファ ガ、リマソル、ハイファ、サントリーニ、ドゴブニク ドゴブニク、イスタンブール、アテネ、ナポリ		201.2・26.6 27,670・21	840 -	スワイヤ船客部 03-230-9341
キュナードプリンセス キュナードライン(英)	メキシコ・リビエ ラ・ロサンゼルス ~ロサンゼルス アラスカ バンクーバー~バ ンクーバー	5 5 5 26、6 9、 6 23、7 21、 7 7	マサトラン、アカブルコ、ロスアンゼルス ケチカン、ジュノー		163.6・22.8 17,495・20.5	750 380	スワイヤ船客部 03-230-9341
キュナードカウンテス キュナードライン(英)	南米クルーズ セブンプラスクル ーズ	5 5、5 19、6 2、 6 16、6 30、 7 14、7 28 5 12、5 26、 6 9、6 23、 7 7、7 21	グレナダ、バルバドス、セントトーマス セントルシア、セントマーティン、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
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)	大西洋・地中海ク ルーズ(14日間) 地中海・アドリア 海クルーズ (14日間)	6 1~6 15 5 4~5 18 5 18~6 1	ビレウス、マラガ、ジブラルタル、リスボン、ポ ルドー、サウサンプトン ビレウス、コーター、ドゴブニク、ベニス、ナ ポリ、バルセロナ バルセロナ、ジェノア、バレッタ、ベニス、コル フ、ヘラクレオン、ビレウス		205・25 28,000・21	700 398	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420
ロイヤルバイキングシー ロイヤルバイキングライン(ノルウェー)	イギリス・北海ク ルーズ(11日間) 北海、バルト海ク ルーズ(12日間) 北欧フィヨルド、 北嶼クルーズ (12日間)	5 6、5 17、 5 28、7 26 6 8、7 2 6 20、7 14	サウザンプトン、リース、フラム、ベルゲン、 ラーウィック、ダブリン、サウザンプトン サウザンプトン、ヘルシンキ、レニングラード、 ストックホルム、オスロ、コペンハーゲン コペンハーゲン、オスロ、トロンヘイム、ハニ ングスバーグ、オルデン、ベルゲン、サウザンプトン		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)	神戸~香港クルー ズ(14日間) 神戸~釜山 (3日間) 神戸、ホノルルク ルーズ(10日間) 香港~神戸 (14日間)	5 7 6 4~6 22 5 21~6 4	神戸、長崎、釜山、天津、上海、香港 神戸、横浜、ホノルル 香港、上海、天津、釜山、長崎、神戸		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 ヘレニクメディクレミアン(ギリシャ)	地中海一周7日間	3月~11月 毎週金曜日発	ビレウス、サントリーニ、ヘラクレオン、ロード ス、パトモス、イスタンブール、ミコノス、ビレ ウス	19~	102・14 4,800・	298 140	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420

※各社のブローシェおよびJASTの1984年スケジュール発表による

※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				料金(万円)	全長・幅(m) 総トン数(t)・速力(kt)	定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地					
ステラソリス サンラインクルーズ(ギリシャ)	エーゲ海クルーズ (7日間)	4/23、10/15 月曜日発	ピレウス、イスタンブール、ロードス、ヘラクリオン、サントリーニ、ミコノス、ピレウス		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)	エーゲ海クルーズ (3、4日間)	5月、6月、 7月(3日間) 金曜、月曜発	ピレウス、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、ピレウス		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)	イタリアクルーズ (7日間)	ベニス6'2、 ニス6'9 (土曜日発)	ベニス、ヴァレッタ、チュニス、エルバ、ポルトフィノ		90・13.5 4,000・16	233 93	アンフィトリオン 03-593-0621	
コンスティテューション アメリカンハワイクルーズ(米)	ハワイクルーズ	毎週土曜日発	オアフ島、モロカイ島、ラナイ島、ヒロハワイ島、コナハワイ島、マウイ島、オアフ島	9-	208・27 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 エビロティキラインズ(ギリシャ)	メディテラニアン 、オデッセイ (7日間)	3/26-10/29 毎週月曜日発	ピラエウス、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、ピラエウス		—・— 16,000・—	700 280	シャープトラベル 03-508-1721	
オセアニス エビロティキラインズ(ギリシャ)	エーゲ海(3日間) 同(4日間)	3/30-11/5 毎週金曜日発 4/2、11/5 毎週月曜日発	ピラエウス、ミコノス、ヘラクレオン、サントリーニ、バトモス、ピラエウス		—・— 12,000・—	540 258	シャープトラベル 03-508-1721	
ジュピター エビロティキラインズ(ギリシャ)	ギリシャ、トルコ (7日間)	4/20-10/26 毎週金曜日発	ピラエウス、サントリーニ、ヘラクレオン、バトモス、イスタンブール、ミコノス		—・— 9,000・—	450 173	シャープトラベル 03-508-1721	
ジェルジンスキー ソ連極東船船会社(ソ連)	ナホトカ航路	7/28	横浜~ナホトカ	43.5	122.2・16.4 5,070・17	316 —	東洋共同海運 03-475-2841	
ハバロフスク ソ連極東船船会社(ソ連)	ナホトカ航路	5/5、12、19、26 6/4、11、18、25 7/4、11、18、25	ナホトカ、横浜 横浜、香港	43.5	122.2・16.1 5,631・17.5	262 83	東洋共同海運 03-475-2841	
ドイチェランド KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り (上り5泊6日、 下り4泊5日)	5月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コブレンツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13-	110・11.6 1,180・20.5	210 105	ドッドウエル 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)	5月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コブレンツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13-	110・11.6 1,160・20.4	210 105	ドッドウエル 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)	5月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ ストラスブルグ、バーゼル	8-	104・11.6 1,099・20.5	192 96	ドッドウエル 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)	5月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ ストラスブルグ、バーゼル	8-	104・11.6 1,099・20.5	192 96	ドッドウエル 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)	5月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コブレンツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13-	105・11.6 973・20.5	204 102	ドッドウエル 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)	5月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ ストラスブルグ、バーゼル	8-	101.6・11.6 892・20.6	192 96	ドッドウエル 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)	5月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ ストラスブルグ、バーゼル	8-	93・11.6 725・20.5	176 88	ドッドウエル 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)	5月-10月	コブレンツ、トラーベン、トラーバッハ、トリエ パイルスタイン、コブレンツ	3.5-	88.6・11.6 670・20.6	142 71	ドッドウエル 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 東南アジアクルーズ	5/7、5/26 7/9、7/23	シドニー、ピラ、スバ、ナクアロハ、ヌメア、シ ドニー シンガポール、ベナン、ジャカルタ	44.5-	123・— 7,800・—	330 150	オーバーシーズ・ トラベル 03-567-2244	

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→バス、列車)④取扱旅行社

○ビスタフィヨルド



●カリブ海クルーズ14日間①3月21日～4月3日②124万～132万(3段階)
③1日目成田⇨2日目ニューヨーク着
後市内観光⇨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・パテルミ島
～セント・マーティン島～9日目ハイ
チ～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
ク着後自由行動13日目⇨14日目成田④
日本交通公社各支店、ルック取り扱い
店

●大西洋・地中海クルーズ16日間①3
月31日～4月15日②US未定③ポート
エバグレイズ(乗船)～バーミューダ
～アゾレス諸島～マディラ～カディス
～ミノルカ～ジェノア(下船)④キュ
ーナード日本総代理店、スワイヤ船客
部

●東地中海クルーズ14日間①4月15日
～4月28日②US 9.830ドル～2.730
ドル(14段階)③ジェノア(乗船)～
アテネ～クサダシ～ロードス～リマソ
ル～ハイファ～アシュドッド～アレク
サンドリア～ジェノア(下船)④キュ
ーナード日本総代理店、スワイヤ船客
部

○リンドブラッド・エクスプローラー



●西イリアン/セレベス群島クルーズ
21日間①3月29日～4月18日②A239.5
万、B 226.5万③1日目成田⇨2日目
ポートモレスビー(乗船)～4日目メ
ラウケ～6日目アガツ～7日目アスマ
ット～8日目カイベザール島～9日目
キャンデュ島～10日目バンダ島～11日
目ルシパラ島～12日目プトウン島～14
日目スラウェシ島～15日目タナ・トラ
ジャ～16日目ドンガラ～18日目サンボ
アング～19日目クーヨ島～20日目コロ
ン島～21日目マニラ(下船)⇨成田④
ヴァリューツアー取り扱い店

○サガフィヨルド



●メキシコ・カリブ海クルーズ16日間
①4月3日～4月18日②US12.230ド
ル～3.395ドル(13段階)③ロサンゼ
ルス(乗船)～マサトラン～アカプリ
コ～パナマ運河～カルタヘナ～サント
ドミンゴ～セントトーマス～フォート
ローダーデール(下船)④キューナード
日本総代理店、スワイヤ船客部

●メキシコ・カリブ海クルーズ16日間
①4月19日～5月4日②US12.230ド
ル～3.395ドル(13段階)③フォート
ローダーデール(乗船)～セントト
ーマス～サントドミンゴ～カルタヘナ～
パナマ運河～バルボア～アカプリコ～
マサトラン～ロサンゼルス(下船)④
キューナード日本総代理店、スワイヤ
船客部

●メキシコ・カリブ海クルーズ14日間
①5月5日～5月18日②US 9.830ド

ル～2.730ドル③ロサンゼルス(乗船)
～カボサンルカス～アカプルコ～パナ
マ運河～カルタヘナ～コズメル～ニュ
ーオリンズ(下船)④キューナード日
本総代理店、スワイヤ船客部

○クイーン・エリザベス2世



●古代への旅立ち/エジプト～イスラ
エル～ギリシャ～イタリア14日間①3
月23日～4月5日②108万～141万(7
段階)③1日目成田⇨2日目カイロ観
光⇨3日目ルクソール→4日目カイロ
市内観光→5日目ポートサイド(乗船)
～6日目ハイファ→エルサレム着後市
内観光→7日目ハイファ(乗船)～9
日目アテネ～11日目ナポリ(下船)→
ボンベイ→12日目ローマ⇨14日目成田
④日本交通公社、ルック取り扱い店

●カリブ海クルーズ8日間①4月14日
～4月21日②US 4.360ドル～1.435
ドル(22段階)③ニューヨーク(乗船)
～ポートエバグレイズ～フリーポート
～セントトーマス～ニューヨーク(下
船)④キューナード日本総代理店、ス
ワイヤ船客部

●大西洋ノースケープクルーズ8日間
①4月28日～5月5日②US 3.270ド
ル～1.085ドル(22段階)③サザンプ
トン(乗船)～コルーニャ～マディラ
～テネリフ～サザンプトン(下船)④
キューナード日本総代理店、スワイヤ
船客部

●カリブ海クルーズ9日間①5月11日
～5月19日②US 4.905ドル～1.620

ドル(22段階)③ニューヨーク(乗船)～フィラデルフィア～バーミューダ～セントトーマス～セントマーティン～フィラデルフィア(下船)④キューナード日本総代理店, スワイヤ船客部

○コーラルプリンセス



●中国クルーズ10日間/嵯峨美子陽春に詩う①4月26日～5月5日②29.7万～43.7万(7段階)③1日目横浜大栈橋(乗船)～3日目博多～5日目大連(下船)⇨6日目上海→8日目蘇州→9日目上海→10日目⇨成田④株式会社コム

○サンタ・クルス

●ガラパゴス諸島探訪17日間①4月24日～5月10日②166.8万③1日目成田⇨ロサンゼルス⇨2日目キトー市内観光→3日目グアイヤキル(乗船)～ガラパゴス諸島クルーズ～14日目バルトラ島(下船)⇨15日目グアイヤキル⇨16日目ロサンゼルス⇨17日目成田④日本交通交社, ルック取り扱い店

○イシス号又は同等船



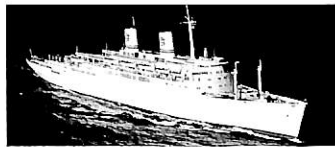
●古代への旅/ナイルクルーズ12日間①4月28日～5月9日②71.8万③1日目成田⇨2日目カイロ着後博物館見学→3日目カイロ郊外見学⇨4日目ルクソール(乗船)～5日目デンデラ～アビドス～ルクソール～6日目エズナ～7日目エドフ～コムオンボ～8日目アスワン(下船)⇨アブシンベル⇨9日

目カイロ→10日目市内見学⇨12日目成田④ヴァリューツァー取り扱い店

●古代への旅/ナイルクルーズ14日間

①4月29日～5月12日②89.8万③1日目成田(大阪)⇨2日目ロンドン⇨3日目カイロ郊外見物⇨4日目ルクソール(乗船)～5日目デンデラ～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～9日目フェラエ島見物→10日目アスワン(下船)⇨アブシンベル⇨カイロ→11日目エジプト博物館見学⇨12日目ロンドン⇨14日目成田④ヴァリューツァー取り扱い店

○コンスティテューション



●ハワイアン・クルーズ7日間①毎週土曜日発②未定③1日目成田⇨ホノルル(乗船)～2日目モロカイ島～ラナイ島～カホオラエ島～マウイ島～ハワイ島～3日目キラウエア観光⇨ホノルル自由行動→7日目成田④ホリデイツァー取り扱い店

○ニューゆうとびあ



●日本一周8日間船の旅①4月27日～5月4日②9.8万～③1日目東京(乗船)～瀬戸内海～3日目別府(大分)～4日目松江(境港)～6日目小樽～8日目東京(下船)④近畿日本ツーリスト, ホリデイツァー取り扱い店

○ノールウェイ

●カリブ海の船旅11日間①3月24日～

4月3日②85.8万～③1日目成田⇨ロサンゼルス⇨2日目マイアミ(乗船)～カリブ海クルーズ～5日目セントトーマス～6日目プエルトリコ～ドミニカ～バハマ諸島～7日目ナッソー～8日目アウトアイランド～9日目マイアミ(下船)⇨ロサンゼルス⇨11日目成田④富士海外旅行

○アニ号又は同等船

●シェラトン・ナイル川クルーズとアブシンベル神殿11日間①3月28日～4月7日/4月25日～5月5日②3月52.6万/4月53.8万③1日目成田⇨2日目カイロ⇨3日目ルクソール(乗船)～ルクソール神殿～カルナック神殿～4日目王家の谷～5日目エズナ～エドフ～6日目コム・オンボ～7日目アスワン⇨8日目アブシンベル(下船)⇨アブシンベル→カイロ→アスワン→9日目カイロ(自由行動)→10日目⇨11日目成田④毎日サービス

○耀華



●フィリピン・アイランド・クルーズ6日間①4月2日～5日/4月9日～13日/4月16日～21日/4月23日～28日②17万～③1日目成田⇨マニラ(乗船)～2日目シコゴン～3日目ボホール～4日目アルガオ～5日目セブ(下船)⇨マニラ⇨6日目成田④ヴァリューツァー取り扱い店

●①4月26日～4月31日/5月2日～5月7日②17万～③1日目成田⇨マニラ⇨2日目セブ(乗船)～3日目ボホール～アルガオ～4日目シコゴン～5日目マニラ(下船)6日目⇨成田④ヴァリューツァー取り扱い店

帆船日本丸の青春

連載第1回

銭谷 功 ISAO ZENIYA

この物語は、銭谷功氏がプロデュー
ス・脚本を担当し、髙川幸雄監督が
演出した映画『帆船日本丸の青春』
を、新たに書き起こしたものである。
(ここに掲載した写真は、すべて映画の
スチール写真からとったものである)

【はじめに】

世界で現在最も有名な父と子が次のように言っています。

父親は、『帆船訓練は、動力船が実用化されて以来、船乗りの間の論争の源になっています。帆船の訓練は、現代船の職員や乗組員の技術訓練にとって、不可欠の部分ではありません。しかし、帆船での経験は、人間形成において高く望まれる分野です。風と海とは自然の容赦ない力であって、彼らと共存し、彼らを有利に使うには、熟練と勇気が必要です。（中略）便利な機械と都市型工業化社会の制約下にある今日では、帆走訓練こそ人間精神に発展と成熟の真の機会を与えることができるものだという事は誠に明らかなです。』と明言しています。

一方、息子は、『（前略）私は以前、海軍について非常に華やかでロマンチックな考えを抱いていました。しかし、海軍というところは、なんの変哲もない仕事が多いため、必ずしも私が考えていたとおりのものではないと身をもって知ったわけです。（中略）肉体的な試練や危険を乗り越える経験をしていれば、精神的試練に直面した場合、それが信じられないほど役に立って、物事を精神的に克服することができるようになるものです。（後略）』と語っています。この文中、海軍とあるのを帆船と置き換えてみてください。父と子は驚くほど同じ考えを持っていることが分かります。

この父子は、海洋国イギリスの人です。父は、エジンバラ公、子は、チャールズ皇太子です。

（注）エジンバラ公の引用は書物『大型帆船（文：モードウィン・ドラモンド、絵：マイク・ウィロビー）』に寄せられた公自身の序文です。後者は、リーターズ・タイジスト（1984年2月号）の中の『皇太子率直語録』よりの抜粋です。

実は私も、大型帆船について、かつては華やかでロマンチックな考えをもっていました。

私が初めて興味を感じたのは6年前のことです。

あるよく晴れた十月の午後、私は知人に連れ出されて東京港の芝浦岸壁に行きました。

そこに、オンボロのバーク型中型帆船が岸壁に横づけ

されていました。全長50メートルほど、200トンあまり、3本マストの横縦両帆型の帆船でした。船内は大分傷んでいて、応急修理の手を加えてありました。

デッキに出てみると、そこに一人の異国の若者がいました。ペンキ塗りをしていたのです。初秋の海岸の夕風の中に、少々寒そうでしたが、サーフ・トランクス一つで、その隆々とした筋肉はまぶしいほどでした。その人なつこい微笑につられて会話を交してみると、彼は17才のハワイの高校生、ポリネシアの混血の少年でした。ヨットが大好きで、この帆船が遥々アメリカのフロリダから、パナマ運河を通り、メキシコ、ハワイを経由して日本まで回航される、そのボランティアのクルーを募集していると聞いて応募し、こうしてホノルルから東京まで来たんだ、と誇らしげにその厚い胸を張って答えてくれたのです。本名は忘れましたが、ニックネームはアクとこのだと教えてくれました。日系の友だちがつけたもので、子供の頃悪たれ坊主だったからと笑っていました。頼むとうなずいて、見事な速さでマストのトップまで駆け登って見せてくれました。

この帆船は、オスプレイという船でした。

この時から、私は帆船を映画に撮ってみたいという意欲にとりつかれたのです。

帆船が大海原で総帆をひろげるとどんなに美しいだろう？ 時化に出合うとどうなるのか？ その恐怖感はどうなんなのか？ どんな動物や魚に会えるのか？ あのアク少年は立派にやっつてのけたのだろうか？ 日本の高校生にも同じことをやろうという子はいるだろうか？

いろいろな夢や幻想や疑問が頭の中を駆けめぐるのでした。

それから2年後、私はこの物語を書き、その映画化を果たしたのです。

この物語は、少年向きの童話ではありません。しかし少年たちが主役です。なぜなら、この物語の主題は、我々昭和人が何をしたか、そして少年たちは我々から何を受け継ごうとしているかということであるからです。

日本丸は果して、その触媒たり得るでしょうか？



優等生の「鉄板のカドさん」

「ツッパリ松山君」



「熊の長さん」

「わからず屋のチハル」



【ものがたり】

1980年1月初め、正月休暇が終り、1億1千万の日本人がゆっくりと動きはじめる。まだ屠蘇気分から抜けないが、根がまじめ人間が多いから、サボルことも考えずに行列をつくって初出勤だ。サラリーマンも学生もOLもお役人も、都会ではみんな揃って働き蟻の行進だ。

田舎では、まだまだ昔ながらの山河や人々が少しは残っている。雪山も、地蔵さんも、チンド屋までがしぶとく頑張っている。爺さん婆さん連中も……。

こう見渡すと、日本は至極平穩無事な国のようだ。タケノコ族だなんて素っ頓狂な少年少女たちもいるが、それもほんの一部だけのこと、バカバカしいが罪はない。みんなおとなしくて目立たない。驚天動地の大事件なんて、たとえ起きたにしても、それは誰れかエライ人たちが適当に始末してくれるはずだ、そう思ってるから気軽なものだ。まあアクビをかみ殺して、初仕事でしようか。

こんな調子で、1980年は例年通りに幕を開けた。

ところが、日本のあちこちで寝呆け半分でない108人の若者たちが、キビキビとした動きで家を飛びだして来る。一斉に東京目指してやって来るのだ。特に目立つところはないごく平凡な、どこでも見かけるような少年たちだ。

田舎の縁日の中を、脇目もふらずに来る小柄な学生服の少年がいる。大きなズックのバッグを肩にしょって

る。目玉の大きい、キリッとした顔立ちだ。

(おい、君! 名はなんと言う? どこから来た?)

(自分ですか、カドです、鹿が渡ると書いて鹿渡と読みおります。広島県の瀬戸内の島で大崎下島というところから来りましたんじゃ、はあ、隣の上島にえらく近いけんのを、鹿でも渡りよる、それが苗字になったと言いますよ、はあ)

魚市場の中を通り抜ける少年とその友人たち。

「帆船はサ、帆バ立てて、ワイだち、動かしたことあるテヤ?」

(こりゃいったいどこの言葉だ?!)

(長崎たい。帆船の帆を立てて、自分たちで動かしたことがあるのか、と言ひよんしゃったい)

(なるほど!)

短髪に額を剃り上げた兄ちゃん風が、新幹線に飛び乗る。ドスの利いた顔だ。

(わしゃあ、松山いうんじゃあ、覚えとかんかい!)

予備校生の群れが、信号の変わるのを待って、一斉に横断歩道を渡って行く。ただ一人、反対側から来るたくましい軀つきの、少年というより青年がいる。

(熊みたいな奴だな)

(長嶋清司です。小樽から来ました)

(北海道か、似合ってるな。どうしてそんな怒ったような顔してるんだね?)

(……!)



「元昭(右)と田村」

電車の中で熱心に文庫本を読んでいる若者もいる。

(何を讀んでる?)

(ジョージ・オーウェルの〈1984年〉です)

(へえ、面白い?)

(面白くて讀んでるんじゃないありません)

(じゃなぜ?)

(もうすぐこの国もこうなりそうで、こわいから讀んでるんです)

一人だけ、変に屈折したような少年がいる。飛行機の中だ。両親と一緒に。父親は親父族によくある、金と出世にしか興味がないといった、強欲な顔をしている。母親はすごい美人だ。それもうんと金のかかった美人だ。値段の分からないような毛皮のコートに身をつつんで、世の中なんてちっとも面白くないといった顔付きだ。息子はその母親を絶えずチラッチラッと気づかれぬように見ている。その睫毛が恐ろしく長い。からだつきも細くて、まだ中学生のようだ。なんだか日本版のギリシャ悲劇の母子みたいに見える。

(この子のことも覚えておいた方がいい。矢野千春、チハルか。なんとなく似合ってるな)

若者たちはもう、すぐ近くまで来た。新宿、上野、東京駅から有楽町まで来ている。数寄屋橋、銀座を突き抜け、歌舞伎座の前を通過して勝鬃橋を渡り、月島を突っ切り、晴海の薄汚れた倉庫街にやって来る。いつの間にか小集団が幾つも合流して一緒に歩いてくる。

先頭の鹿渡君の足がピタッと止まる。続いてみんなの足も。鹿渡が前方を見ると、腕をあげてみんなにそれを指し示す。全員がその方向をじっと見る。

岸壁に、1本、2本、3本、4本の高いマストが見える。オレンジ色だ。そして純白の船体が。

あれが帆船日本丸だ。

少年たちは、帆船日本丸の実習生だ。その数、108人、国立商船高等専門学校、航海科5年生。去年近海で基礎訓練を終え、正月休暇に帰省して、今、いよいよ待望のハワイへの遠洋航海に加わるために、日本丸へ戻って来たのだ。

身軽に、慣れた足取りで、揺れるタラップを登ると、船内に吸い込まれて行く。

このほとんどが19か20才の若者である。

商船高専は全国に5つある。富山、三重県の鳥羽、山口県の大島、広島、愛媛の弓削だ。大島と広島と弓削は瀬戸内3校といって、学校は島にある。昔はもっとあったが、9年前に統合されて、商船学校から商船高専5校になった。

高専には、航海と機関の2つの科がある。航海科は船の航法を学んで航海士になり、機関科は船のエンジン関係を学んで機関士になる。自動車なら一人で操縦できる。故障したら修理屋を呼べばいい。海の上はそうはいかない。それに船は大きい。複雑な海上法規がある、狭い海峡や水道での航法、潮流や気象の判断、いろいろある。それで航法とエンジンの2本立てになっている。しかし、科学船の発達と管理の合理化に伴って、近い将来、運航士と呼ばれる両者を兼ねたものになるらしい。

とにかく、帆船は帆で走ることが主体だから、エンジンは補助機関である。本格的な機関実習はできない。その実習は、造船所と汽船で行う。だから、帆船には航海科だけが乗る。

練習帆船は日本丸と海王丸の2隻だ。これを東京と神戸の両商船大学と高専5校が交互に使う。夏の5カ月は大学、冬の7カ月は高専だ。どちらも約65日のハワイへの遠洋航海を含んでいる。その遠航が実習のハイライトだ。

日本丸と海王丸が昭和5年生れの双生児だということ
は有名だ。4本マスト・パーク型という鉄の船で、全長
97メートル、重さは2,280トン。合計35枚の帆を張れる、
世界で最大級の帆船である。エンジンは600馬力が2基、
最高速度10ノット(時速8.5キロ)だが、もう老朽化し
てこの力が出ない。海王丸は数年前エンジンを換えた。

不思議なもので、ほんの少し先に完成した日本丸が長
女(船は女性だから)、海王丸は次女、そのせいか、長
女はオットリして気取り屋、次女はヤンチャだが洒落っ
気がある、と言われる。つまり、ポン丸^{かたが}気質と海王気質
である。乗組員にも実習生にもそれがある。

話を元へ戻そう。

第9期実習生が日本丸に戻ったのが1月6日。一番北
は、北海道の小樽から来た熊の長さんだ。なぜさんづけ
で呼ばれるかと言うと、長嶋は本当は2年先輩だ。1年
はあとで話す理由で留年、もう1年は大けがをして遅れ
た。商船高専は全寮制だが、彼は富山商船の寮の4階から
外へ墜落して、腕と脚と肋骨を折った。冬の夜にドブ
ロック・パーティをやり、寮監の先生に発見されそうにな
って、窓外を伝って自室に逃げようとして落ちたのだ。
その年が記録破りの豪雪でなかったら、恐らく助からな
かったと医者に言われたほどの重傷だった。

この話だけで驚いてはいけない。もう一人落ちた者が
いる。大島商船の滝口君だ。彼もそのおかげで1年留年
した。長さんは蛮カラで、怒れば^{どうも}獐猛だが、いつもは悠
然としているから、学校の成績もうしろから数えた方が
早い。滝口君は逆だ。生徒会会長もやる優等生だ。酒は
強いが、自分から飲みたがる口ではない。3階の上級生
に飲まされて、酔いがまわったところで酒がなくなり、
窓伝いによその部屋から調達してこいと命じられたのだ。
「はい、行って来ます」と窓枠に立った途端に姿が消え
た。一緒にいたのが驚いて窓へ駆け寄り、下を見ると、
地面に、大の字にたたきつけられたように、伸びている。
あわてて下へ飛んでいって、抱きおこそうとしたら、「さ
わるな、脚が折れた、植木にひっかかって助かった、早
く救急車を呼べ」と解説入りの指示をしてから気を失っ
た、というシッカリ者だ。大分の出身だ。出身地の話が

横道にそれた。一番南は鹿児島県大島郡喜界町の福村だ。
俊寛僧都が島流しになった、あの鬼界ヶ島だ。縁起をか
ついで鬼を喜に変えたというのがおかしい。

出身県別に見ると、トップは広島だ。11名もいる。8
名は広専に行き、3名が大島と弓削に行った。瀬戸内は
県境が入り込んで、おまけに島だらけだ。場所によっ
ては、大島や弓削島の方がずっと家から近いのだ。2位は
岡山と愛媛でやはり瀬戸内だ。3位は兵庫・長崎・鹿児
島で、特に長崎は東西交流の古い歴史がある。兵庫は沿
海海運の拠点だ。富山・東京・福岡が4位。宮城・大阪
・山口が5位。愛知・三重・香川が3位。後は各県1～
2名ずつだ。1名もない県は、山形・鳥取・島根・長
野・群馬・栃木・山梨・茨城・京都府・徳島・宮崎・沖
縄だ。海なし県は志望者が少ない。漁業・水産の盛んな
ところは商船よりもその方面に進むのだろう。北海道・
青森・和歌山・沖縄はその例だ。海関係は商船学校だけ
ではない。海員学校、水産関係、海上保安庁、海上自衛
隊などたくさんある。こうしたところの資料を見くらべ
ると、船乗りの性格というものをもっと分かるかも知れ
ない。

^{フーフ・デッキ}
さて、船尾楼甲板から船内に入った実習生は階段を降
りて広い室内に出る。そこは第一甲板の第一教室兼食堂
だ。その黒板の裏の階段を更に降りると、第二甲板、実
習生居住区だ。船首から船尾に広い通路が通っていて、
左右両舷に7つずつ居室が並んでいる。部屋に入ると突
き当りの船腹に丸い^{スカツル}舷窓が2つあって、そこから海が見
える。両側に2段のボンク(英語のバンク、壁の出っ張
りの棚)が2つずつある。合計8人が起居を共にする。
6畳ほどの広さで中央に狭い床面があるが、全員が一度
に座ると足も伸ばせない狭さだ。外国の帆船では、ほと
んどこの居室がない。大きい広い部屋を食堂と教室と寝
室に使う、組み立てベッドか、たいがい海軍式ハン
モックだ。日本式は異例だと外国人は言う。もう1階降
りて第三甲板、そこが最下層だ。手荷物庫と第二教室と
小体育場がある。これだけが実習生たちの区画である。
もちろん、浴室とトイレはある。

彼らは、船内では上下白の作業着に運動靴である。船
に入るとすぐに着替えることになっている。しばらく振

りの帰船だから、全員の土産話で賑やかだ。

その彼らの言葉が面白い。いわゆる商船高専弁というやつだ。日本中の地方弁が目茶苦茶に入り混っているのだ。東北訛の関西弁とか、九州訛の広島弁なんて想像もつかないだろう。それが現実にここにある。

「休みの間、パチンコばかりしよったけど、あかんかったわあ、わしゃ下手くそじゃけん、取られっぱなしやったがいや、ばってんアルバイトしとったで、なんとかやりくりしたんだよ」、とこれが東京育ちのしゃべりである。それで誰れも驚ろかない。

部屋割りは各校平均だが、ずっと全寮制できた連中だ、すぐに馴染んで、どこの出身なんてまるで気にしていない。まさに呉越同舟である。留年組には敬意を表してさんづけだが、あとは大抵は仇名だ。

笈田はボラ。ボラの顔など知らない奴は笈田を見れば覚えるのだと言う。ケニーというとかっこイイ外人かと思うだろう。日に灼けて真っ黒だからケニアの黒人みたい。ケニアのケニなのである。すごいニキビ面は、なんとバイドク。キャシイは柏木、可愛いベビー・フェイスなのだ。樽は榎崎の読み違い、でも体格も樽そっくり。オンツァンは東北出身のオジンくさい義昭のことだ。太平洋というのは大平洋だ。親父はきっと船乗りだろう。キャインというのもある。すぐ子犬のように悲鳴をあげるからだ。スズは慎二の東北読みだ。アブは虻、いびきがすごい。ウマ、エロなんてのは説明不要だ。

近頃の中学や高校では仇名が少ないという。勉強が忙しくて、他人行儀だからだという。3年で分かれてしまうから親しくなる間がないのだとも言う。

出航までの3日間の中、7日と8日は半舷上陸、9日は出航準備である。各自が思い思いに東京の休日を過す。四国や九州の連中には東京に来たことのない者も結構いる。西も東もわからない。だいたいは銀座のデパートを散歩して、ガールフレンド（日本のではない。ホノルルで見つけようと思ってである）へのちょっとした土産を買って、映画でも観て、ビールでも一杯やって船へ帰るぐらいが一般コースなのだ。だが、中にはハプニングもある。

実は、鹿渡君も去年初めての東京での上陸で、1年を

棒に振った留年組だ。「わしと鈴木が、晩飯食う代りに酒飲みよったあと、有楽町で、向うから車が来て、わし、轢かれてしまうたわいや。そのときあ何ンもなあ思うとったけど、足見たら靴が破けとったけん、足ひきずりひきずりタクシーまで走ってって病院連れてって貰ったわいや。レントゲンとったら、骨が折れとったわいや、わしや、阿呆じゃのう、2月も寝とったけんのう」というわけだ。

新宿のコマ劇場の裏でシコタマ飲んだ奴がいる。ヒョロヒョロ千鳥足で歩いていると、若い美人に誘われた。「可愛いひと、遊びましょ」なんていわれて、その気になってラブホテルへ。気がついたら、なんと女性ではなかったのだ。あとで友だちが、「で、どうしたんや？」と訊くと、「どうもこうもありゃせん。帆を張って風が吹けば、その先は成り行きや」と平然と答えたそう。で、その友だちも「なるほど、やっぱり東京はでかい。いろんな生き物があるんだな」と感心した、という話だ。

教官たちの心配を裏打ちする事件も起きてしまった。

田村治夫だ。長身で、苦味走ったいい男だ。19だがもってずっと大人にみえる。一説によれば小学生の時にもう経験済みだという。不良っぽくはない。親しい山田元昭と一緒に上陸して、そのまま消えてしまったのだ。

元ちゃんこと元昭の証言を聞こう。

「自分の叔父が新劇の演出やとるんです。田村がどうしても見たいと言うから、その稽古を見に連れてってやったんです」。演目は、三島由紀夫「近代能楽集」の〈卒塔婆小町〉で、平幹二郎の小町に、寺泉哲章の詩人だった。有名な帆船の伴になった。寺泉の台詞だ。

『きいて下さい。何時間か、いや、何分かのちに、この世にありえないような一瞬が来る。その時真夜中にお天道さまがかがやき出す。大きな船が帆にいっぱい風をはらんで、街のまん中に上って来る。僕は子供のころ、どういふものか、よくそんな夢を見たことがあるんです。大きな帆船が庭の中へ入って来る。庭樹が海のようにざわめき出す。帆桁には小鳥たちがいっぱいとまる。……僕は夢の中でこう思った。うれしくて、心臓が今とまりそうだ』

元ちゃんの話が続く。「稽古場を出ると、田村の奴、なんにも言わなくなっちゃって。しばらく歩いてると、

突然、船を降りるといい出したんです。〈お前、ほんとに船棄てる気か?〉って訊いたら、〈もう絶対船には戻らん〉って言うんです。〈どうするんだ、これから〉っていうと、〈俺は、真夜中の太陽を見るんだ。街の中だな〉って言って、赤信号なのに車の中を突っ切ってどこかへ行っちゃったんです。自分は、しばらく探したけど帰船時間に遅れそうやったし、戻ってきました。』

この報告は、^{ファースト・オフィサー}実習生担当の次席一等航海士の城戸にされたものだが、城戸はそれを船長の高杉に直ぐに伝えた。高杉は表情も変えずに聞いて、「分かりました。その山田君は?」、「大分心配そうでしたから、安心して任せろと言っておきました」、「……」、「しっかりした子ですから大丈夫でしょう」。「本省には明日私から連絡しておきましょう。総員108名が107名になったわけですね」。

本省というのは、運輸省である。帆船日本丸は文部省所属ではない。運輸省の中に、航海訓練所という特別な機関がある。そこが、日本丸・海王丸の2隻と、銀河・青雲・北斗・進徳・大成という5汽船をもっていて、2大学、5高専の航海実習を行うのである。船を管理し実習を指導する人々を教官及び職員と呼び、船を動かす、維持する人々を部員と呼ぶ。前者が船長以下の航海科・機関科・無線科などの士官たちであり、後者が、機関部・甲板部・事務部である。それぞれが役割を分掌するが、最終的にすべては船長の許に集まってくる。城戸は、高杉船長の意向が知りたかった。

「田村という学生は大人っぽい子でした」。「……」。「あいつが出航直前にこんなことをするなんて……。キャプテンは、彼がどうしたと思われませんか?」、「君はどう思うね?」、「いろいろ考えられますが……」、「結局、考えん方がいいんじゃないかね」、「は?」、「私は田村君に感謝している。出航前によく決心してくれた。海の上で船を降りたくなったら、それは彼だけの問題ではなくて、我々全体の問題になる」。「そうでした」。城戸は実習生と一緒にいるのが好きである。「どうも深入りする癖が抜けなくて……」、「いや、そうじゃない。深入りはしてもいいが、彼らを大人として考えてやりなさい」。城戸はキャプテンに一本とられた。「ま、田村

君が後悔しないことを祈って一杯やりますか」。「1年遅れて、来年この船に戻ってくるかも知れんよ」。「じゃ、一杯はそれまでとっておきましょうか」。「ハハハハハ!」。

1月10日、出航式。

プープ・デッキの後部に、106名の実習生が制服で並び、来賓・職員・部員も参加して、キャプテンの出航の辞を聞いている。

「……これから我々が越えようとする海は、もう内海^{うちうみ}ではなく、七つの海で最も大きい太平洋である。諸君は今日15日、その太平洋上で成人の日を迎える。したがって、この航海は、成人として広い社会の海へ漕ぎ出す人生の船出ともなるわけだ。

しかし、太平洋も人生も、一筋縄ではいかないしたたかな相手だ。諸君の一人一人に、巨人ゴリアテに立ち向う少年ダビデのような意志と勇気を持って欲しい。ダビデのたった一つの武器は、手製の石投げ器、今日で言えばパチンコであった。(クスクス笑いが実習生たちの間で。)諸君らの石投げ器は、この日本丸である。幸いなことに、本船はアトミック・パワーの原子力船ではない。誠に原始的な、人力による原始力船だ。(今度は来賓たちも微笑を浮べる。)つまり、この船ほど、諸君の個性や団結心を養うのに適した船はない、と断言する。諸君らが、この船から、太平洋という大自然から得るものは、数えきれないほどある。この航海が、諸君の未来に



本物の原田義彦船長(左)と映画の高杉船長(田村高廣)



登橋礼

とって尊い体験となることを私はかたく信じる。頑張ろう！」

川辺チーフ・オフィサーの音が響き渡る。「一三三〇ひとさんさんまる（13時30分のこと）スタンバイ。それまでひらけ！」。

僅か30分が、別れの時間である。実習生だけでなく乗組員にとっても65日間の遠洋航海は短い日数ではない。元ちゃんは、最後まで、帰って来ない田村を探して岸壁を気にする。

『お見送りの皆さんにご案内申し上げます。まもなく本船は出航いたします。すみやかにご退船下さい。』

『出航用意、部署につけ！』

来賓や家族たち、タラップを降りる。

制服から、真新らしい純白の作業着に、そして黄色の安全帽をかぶった実習生たちが実習生出入口からプープ・デッキに飛び出してくる。全員が素足である。

ピンと緊張の空気が流れる。

タラップが外され、もやい綱が解かれる。

『第一登橋員とうしよいん、登り方用意！』

『登れえ！』

200の素足と200の素手が確実にロープをつかみ、縄シユ梯子ラウドを猿ましらのように駆け登る。

船先の尖端バウ・スプリットに仁王立ちになっているのは長さんだ。全員が横櫓ヤードの所定の位置につくと、いよいよ登橋礼だ。

長さんの張りつめた号令がかかる。

「脱帽！」

「ごっきげんよおーっ！」

一度、二度、三度、107人の安全帽が力強く振りかざされる。黄色と白の花が横櫓という横櫓に咲いた。

『ブオーっ、ブオーっ、ブオーっ！』

長三声の別れの汽笛いが凍てついた東京港こだまに響く。

いつの間にか、日本丸と岸壁の間は既に100メートル近く離れている。

岸壁で見送る家族たちはもう定かでない息子や兄弟にハンカチを振る。中には、そのハンカチで涙を拭う母もいる。

そして、田村もいる。岸壁の積荷の間からソット見送っていたのだ。

『帽、振れ！』

船上では、教官の声がかかる。これは、家族たちへの思いやりと、そして実習生たちの陸への思いを断ち切るための号令だ。実習生たちは岸壁の上のハンカチにこたえて、大きく帽子を振る。

さあ、もうこれから約1カ月、陸地を見ることも踏むこともない。いよいよ、遠洋航海に乗り出したのだ。

もう、日本丸は、岸壁から、1羽のかもめほどの大きさにしか見えない。

《次号につづく》

【おことわり】

この物語に登場する実習生の氏名は、第9期実習生の本名をそのまま使用させていただきましたが、それ以外の事柄は、すべて過去の事実に基づくフィクションです。

実習生諸君の友情と勇気に敬意を表します。



わか模型遍歴

悪魔のささやきに誘われて

大西宣彦

●1年1隻のペースで

木造船模型を1隻作り上げるには大きく分けて3つの工程がある。船体そのものの製作、出来上がった船体に木甲板、係索柱、ハッチ、マスト、ボート、大砲等大小多数の部品を取りつける艤装、そして最後にロープ結びという3工程である。

この工程別の所要日数は製作者によってもかなり違うし、作る船の大きさや構造によっても大きな開きが出るが、中型の3本マスト物で大体平均して、船体5カ月、艤装3カ月、ロープ2カ月、合計10カ月ぐらいの見当となろう。中にはかなりの難物を3カ月ぐらいで仕上げる人もいるようだが、出来栄えはもう一つというところで「早かろう悪かろう」のそしりを免れないようである。

よく帆船作りのコツを聞かれるが、結論としては、ゆっくり時間をかけてじわじわ作り上げてゆくことだと思うし、これがまた帆船作りの醍醐味でもある。息せき切って追われるように作ったりしては、せっきくの楽しみがかえって苦痛となってしまう、ホビーの意義を失ってしまう。

ところで、この所要日数と直接の作業時間とは、また別物である。室内ではちょっとできないホコリや木屑のたくさん出る作業や、かなりの時間連続してやらなければ終わらない作業などは休日に回さざるを得ないから、この種の作業にぶつかるとどうしてもアイドル期間が出て日数を食われる。一方、船体の外板張りやロープ結びなどは少しずつでもやれるから週日に帰宅してからも気楽に取り掛かれる。こういう作業は実際に作業時間そのものは相当かかっても、日数はそれほどかからないことになる。

さて、この3工程合計10カ月の外にもある程度の日数はどうしても必要である。まず工作に取り掛かる前に何を作るか対象となる船を選ばなければならないし、船が決まれば図面にとらめっこの準備期間も必要となる。また、製作の途中息抜きのための中休みがどうしても出てくるので、結局は1年かけて1隻というのが私のペースとなっている。

毎年1月中旬から2週間、銀座・伊東屋のギャラリーで木造船模型の同好会「ザ・ロープ」の展覧会が開かれる。1年1隻の私の製作ペースと年1回の展覧会とサイクルがちょうど合うので、このところ連続7回出品している。一度1年に2隻を並行して作ったことがあるので、私の製作歴は7年、建造数は8隻ということになる。

●帆船模型第1号まで

そもそも子供の頃から模型と名のつくものは何でも大好きであった。模型の嫌いな子供などいないだろうが、私の場合、幼時からすでに模型マニアとしての異常な天分と素質は備わっていたようである。昭和の初めの頃人気のあったOゲージ3線レールの電気機関車など欲しくてたまらず、それをくれるなら魂を売り渡してもよいなどと思いつめた。しかし、貧乏絵描きの父親はどうしても買ってくれない。首でもくくろうかと思ったりしたが、その勇気もなく、いたずらに年月は過ぎて行った。しかし、やはりその後遺症は30年後に爆発的な発作となって現われるに至るのである。子供というものはよく気をつけて育てなければならない。

戦後の混乱期も過ぎ生活も少し安定し始めた頃、後遺症の最初の症状が現われた。始めは、もちろん幼い時恋

い焦れた鉄道模型が対象となった。今度はOゲージではなくH0ゲージである。せっせと数十両の車両や昔の中野駅の80分の1の正確な模型など作り上げて悦に入っていたが、それらは、外地に単身赴任中にいたずら盛りの子供に無残に破壊しつくされた。「親の心子知らず」というが、私の場合、親も子も私の高尚なる趣味に対して理解と同情に乏しかったのは、きわめて残念である。

そんなこととは露知らず外地でせっせと働いている間にも時々小さな発作は起きた。鎮静のために有り金をはたいてはメルクリンの鉄道やマッチボックスなどの模型を大量に買い込んだ。これらは今でも納戸の片隅にはこりをかぶった巨大なブロックの包みとなって生き残っている。

さて、外地の公園や広場には古い大砲などの兵器を置いてあるのが目につく。もともとは、それを使って戦った兵士の武勲をたたえ戦勝を記念するために置かれたものであろう。しかし、遠く年月を経た今眺めると、それは当初の意図とは全く逆に戦争の空しさ悲しさの象徴と

ザ・ロープ展に出品された“ラ・ミラージュ”



見え、はかなく戦野に散った多くの兵士たちの鎮魂碑と映ずるのである。こういう、静かに、そして激しく平和を訴えかけるものが日本にはない。第2次大戦末期、学徒動員で出征して、ソ連軍と交戦し、多くの戦友の死に直面したり、シベリア抑留2年の経歴を持つ者として黙ってはいられないではないか。

ないものなら自分の手で作ろう。我が青春の鎮魂碑としてでも。激しい発作に駆り立てられた。西アフリカ赴任中にロンドンの戦争博物館を始めて訪れた時のことである。早速製作に取り掛かることにした。しかし、資料はなかなか集まらず、加えて技能の不足、それに工作機械の入手難等で苦闘し、きわめて不満足な手作りの出来上がりとなってしまったが、ともかく5年がかりで昔の歩兵連隊が装備していた火砲銃器一式を作り上げた。20年前のことである。

ちょうど、それらを完成したころ、またロンドンに出張し、休みの1日近郊のグリニッジを訪れた。名前ぐらいは知っていた最後の帆船「カティ・サーク」を見物する計画であった。ところが、折悪しく本船は修理中のため船内に入ることができず、ドックの周囲から外回りを見るほかなかった。そして、時間も余ったのですぐ隣の海事博物館に入ることにした。さすが世界一の内容を誇る博物館だけに展示物の質の高さ、量の多さにはびっくりした。もともと本業が海運であるから強い印象を受けたものはたくさんあり大変楽しかったが、ある大きな展示室に入らずらりと並んだ帆船模型の大群を前にした時、その素晴らしさに圧倒されて息をのんだ。有名無名、大小無数の精巧な素晴らしい模型の1隻1隻が魔法のささやきをもって私の心を誘うではないか。生来誘惑には弱い。たちまち激しい発作に襲われた。これだ！ 暮れなずむグリニッジを後にして帰途につきながら、帆船模型を作ろうと固く心に決めたのである。大砲といい帆船といい、どうもロンドンの空気は私の精神衛生上きわめて有害のようである。

それから10年経った。その間非常に忙しくて、せっせと仕事をした。たまに本屋で模型の雑誌を立ち読みするくらいで精神に異状を来すこともなく平穩無事な生活を送った。そして、昭和51年夏、客船会社に移った。オフ

イスは京橋にある。銀座は近いから昼休みに足を延ばすことが多い。翌年の正月明けに、いつものように銀座2丁目の伊東屋の前を通りかかった。ふと見ると「ロープ帆船展」という看板が目についた。どうせ玩具（おもちゃ）かプラ模型程度と思ったが、銀ブラの途中なのだからブラリと立ち寄ることにした。そして驚いた。相当な水準の木造帆船が数十隻ずらりと並んでいるではないか。中には、かつてグリニッジの海事博物館で感動した模型にひけを取らない立派なものも何隻かある。途端に電気が走り激しい発作に身震いした。空気の悪いのはロンドンばかりではなかったのである。

2週間の会期中、毎日通いづめで説明を聞いたり写真をとった。毎日交代で当番している会員は皆親切な人たちで、初歩の手ほどきからかなり高度のノウ・ハウまで惜し気もなく教えてくれた。後で聞いたら「ザ・ロープ」の会に入会するには厳重な資格審査があり、ある程度の技術水準もさることながら、親切にして温厚な性格に重きを置いているとのことで、なるほどと合点があった。ちなみに私も現在は会員なのである。

さてこうなると早速取り掛からなければ生きてゆけない。会期が終わってからも昼休みには毎日のように伊東屋の帆船売り場に出掛けた。伊東屋も心得たもので売り場の片隅にソファと小机等が置いてある。それに売り場の担当の人たちも大変親切で労をいとわず何でも教えてくれる。ロープの連中も顔を出す。キットの難易度、良し悪しなど覚え、まずイタリー・コーレル社の「トルネーズ」という安価で小型のものからスタートした。

この記念すべき作品第1号は53年のロープ第3回展に初出品したが、他の作品と並べると著しく見劣りがした。名人連にまたいろいろ手ほどきしてもらったが、1隻作った後だけにツボにはまった質問もできるようになり、技術的に得るところが多かった。これを生かして翌年有名なキャプテン・クックの乗船「エンデバー」号を作ったが、これで製作の要領は大体会得することができた。かくしていよいよ深みにはまりこんでいったのである。

ちなみに第1号作品の「トルネーズ」は、その後、娘が拾って来た野良猫の愛好するところとなり、今では全くの難破船状態となって棚の上でほこりをかぶり情けない顔つきでうずくまっている。



「ザ・ミラージュ」制作中の筆者（昭和57年8月）

●帆船づくり1年のプロセス

毎年1月末、「ザ・ロープ」の展覧会が終わると私の新しいサイクルが始まる。次は何を作ろうかと考えるのがスタートである。時間的制約が大きいし腕前もあまり上等とはいえないので大体キットを使うことにしている。キットといっても大小難易さまざまである。同じ労力で見栄えのするものとしらないものがある。あれこれ思いを巡らせるが、この時期がちょうどゴルフの前日と同じように希望と期待に胸のふくらむ、なんとも楽しい時期なのである。しかし、3月に入り少し暖くなってくると安閑としてはいられなくなる。船も決め工事を開始しなければ来年に間に合わない。

やっと選んだキットの図面を取り出して、その特徴や工作上注意すべき所を読み取り、作業の段取りや改造点や必要な追加工事など大まかに決める。そして、実際の工作は船首尾の縦通材であるキールの整形から始まる。次に船体各部分の断面をなすフレームをこのキールに直角に、かつ垂直にしっかりと結合接着する。これが船体の骨組みとなる。この骨組みの上に外板を貼ってゆくことになるが、その前の準備作業としてフレームの両側つまり舷側面の整形を慎重にやらなければならない。これがなかなか厄介で、いい加減にやると後に外板を貼ったとき、あちこちに凸凹のひずみが出て、その修正に大変な手間がかかり、不満足な仕上がりを来す結果となる。まずは我慢のしどころ、ゆっくり時間をかけて出っ張っている所を削り、凹んだり削りすぎた所は埋木をしたり

して整形する。単純な作業であるが意外に時間がかかり、ここまでで、なんとなく3月の休日を全部つぶしてしまうことが多い。

桜の咲くころともなると、いよいよ船腹の外板張りに取り掛かる。整形したフレームの外縁に沿って5ミリ幅ぐらいの細い外板を船首から船尾まで貼ってゆく作業である。中型の船でも片舷で40枚くらいは貼らなければならない。両舷で80枚になる。また、多少手数はかかるが、工作、仕上がり、強度などの点から有利な二重張りにすることが多いから、この場合、下張りとは合わせて160枚ぐらいを貼ってゆかなければならない。

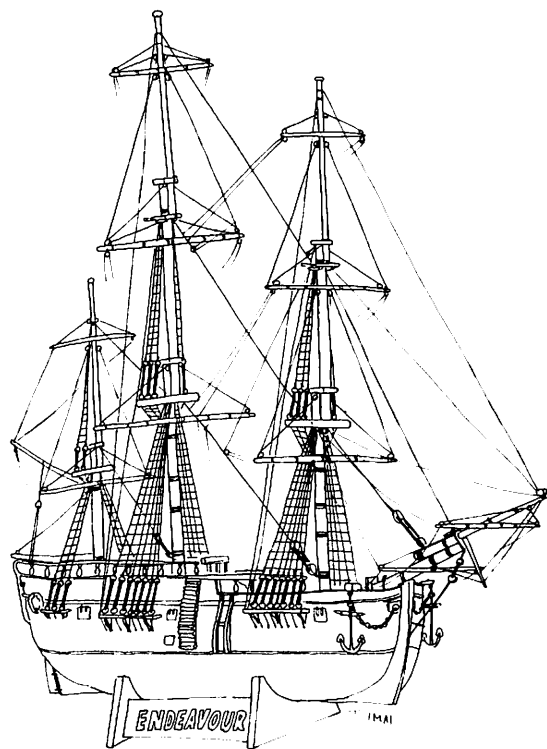
この外板をいかにきっちりと綺麗に仕上げるかは、木造船作りの基本的な工作であると共に製作者の腕の見せどころの一つである。外板の仕上がりを一見すれば腕前の程がわかるから、しっかり仕上げなければならない。しかし、初めての人はこの段階で失敗し、前途を悲観して断念することが多いようである。

たしかに、この作業にはちょっとしたコツがある。板材の削り方、曲げ方、合わせ方などちょっとした工夫と経験が必要とする。しかし、いずれも一度会得すればそれほど難しいものではない。慣れると鼻歌まじりで手が進む。船の長手方向のひずみを出さないため右舷に1枚次に左舷に1枚と交互に両舷そろえて貼ってゆくのであるが、削りや曲げの作業を入れても両舷2枚貼るのに30分もあれば十分である。私は平日帰宅後、毎日2枚、時間があったり気が向いたときは4枚ないし6枚貼るようにしている。焦らずのんびりやれるし、しかも、いつの間にか船体が形をなしてゆくのが見える。この作業はなかなか楽しく、ストレス解消にはうってつけである。こうして3カ月も過ぎたころ図面で想像していたおりの船体が出来上がる。そして、第1工程のハイライト、船体の仕上げに取り掛かることになる。

毎年、ちょうど梅雨明けの暑くなり始めの時期である。パンツ1枚の裸の上に古い雨合羽をまとい、登山帽に手ぬぐいではおかむり、ゴーグルにマスクという重武装でベランダに出る。手には電動の小型グラインダーと金やすり、サンドペーパー。これで船体の凸凹やひずみを取り端麗なる容姿に仕上げようというのである。

グラインダーの軽快な音はあたりの空気をふるわせ、木屑は粉塵となって舞い上がりもうもうと風に流れる。ほぼ1日がかりの大仕事である。作業がようやく佳境に入るころ、隣の魅力的な奥方がこちらをのぞく気配がする。どうやらいよいよ狂ったか、それとも金庫破りの予行かと猜疑(さいぎ)に満ちた風情ではないか。両手はふさがっているからゴーグルの奥から柔和なるウインクを送る。しかし、ゴーグルの奥は見えない。峻しい目付きでにらまれたと思った奥方は仰天して奥に逃げ込む。この風体とはいえ心外極まる話である。そのうち良い出物でもあったら顔のよく見える宇宙服を買わなければならない。さて、こうした苦難の道乗り越えながら暑い1日の作業は終わる。粉だらけ汗だらけの装具を脱ぎすてシャワーを浴びる。ゆっくりとビールを飲みながら見事に出来上がったピカピカの船体を眺めたりさすったり、その心境は王侯もかくや、木造船模型製作を先進国ではキングス・ホビーと尊ぶのも宜(うべ)なるかなの思いにひたる。かくして第1工程は終る。

2隻目の作品「エンデバー」



第2工程は艀装であるが、これが私には一番の苦手である。甲板貼り、ハッチ、窓、砲門の穴開け等の工事に始まって、係索柱、ロープ止め、格子、大砲、船首尾の飾りなど種類も数も多い上、大部分が細かい細工ときているから、船体作りと違って、いくらやってもどこまで出来上がったか見当がつかない。おまけに、意外に労力と時間を食うものがある。キットには一応の部品は入っているが、そのままでは気に入らないものがあるから手を加えたり作り直したりする。

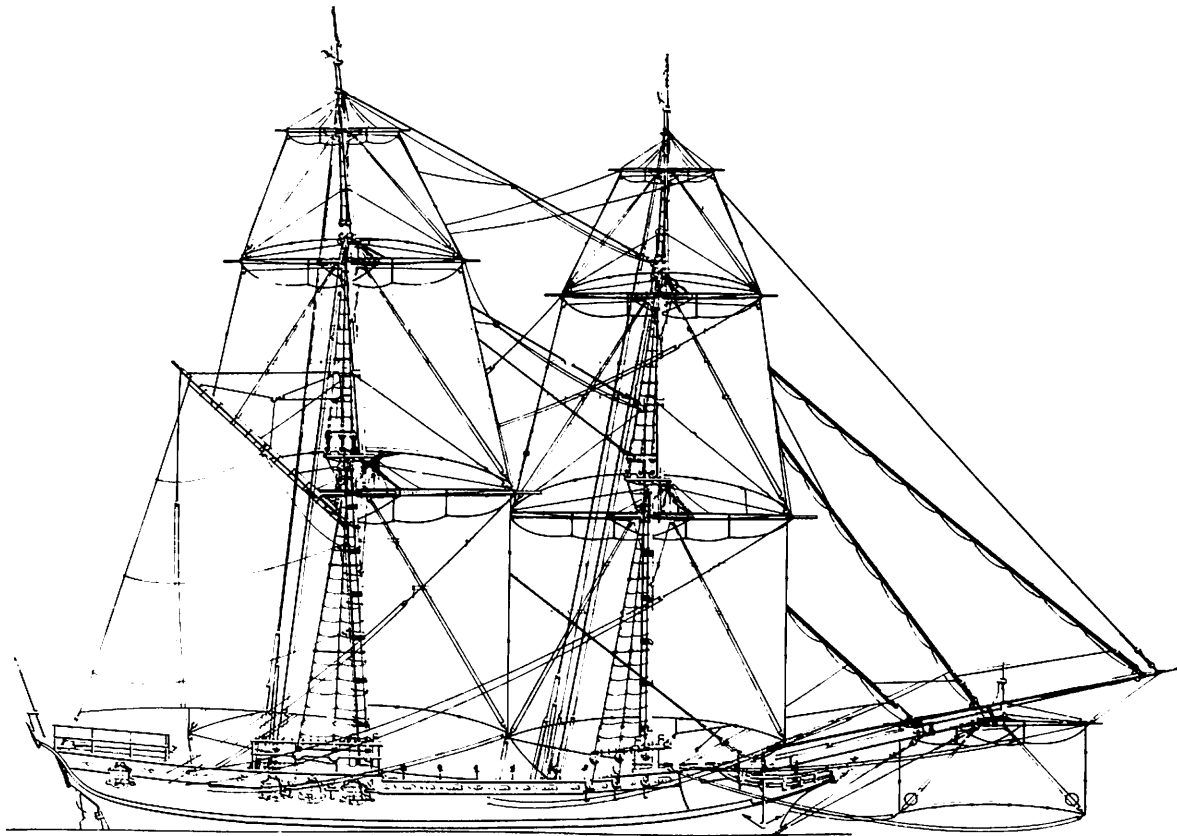
一度、手すりの支柱が16本付いている船を作ったことがある。4ミリ角長さ20ミリのくるみの角材をそのまま支柱として使う構造となっていた。それでは味気ないので刻み模様を彫りこむことにした。結果は上乘であったが1本彫るのにどうしても30分はかかる。16本を削る作業時間だけでネット8時間かかり、これだけで休日1日を夜遅くまでつぶす破目となった。

何しろ暑い時期でもある。ゴルフでもバンカーで何回もたたいたり、いくら打っても崖から上がらないときな

ど「一体なんでこんな馬鹿馬鹿しいことやっているのだろうか」と理性に目覚めるときがあるではないか。1年という長い帆船模型製作の過程でふと我に返り、悪魔の誘惑の手から逃れたいと思ったりするのはこの段階が多い。楽しいことばかりは続かないのである。

こうなったら即刻工事を中止する。やる気が起ころるまで1カ月でも2カ月でもほうりっぱなしにして手をふれない。こういうときに自らにむち打って作業を続けると、せっかくの楽しみが苦痛になってしまう。ほうりっぱなしにしてしばらく日数が経つとだんだん充電し始める。そして、何の趣味も持たない乾燥した人生を深く反省するようになる。こうなれば気力がみなぎって来て、ある日突然いそいそと工事を再開することになるのである。中断の後、一度気分が乗ると作業も調子上がる。どんどん出来上がる部品を次々に船体に取り付ける。最後にマストを立てて艀装のほとんどを終えると、船容は著しく迫力を増し完成近しの感が深い。第2工程の苦難の道を顧みながら、ここで再び王侯の喜びにひたるのである。

3隻目の作品、アンフィオンの帆装図



さて、いよいよ最後の工程、ロープ結びに入ることになる。完成した模型を前にして、マスト、バウスプリット、ヤードなどの間をくもの巣のように縦横に張りめぐらされたロープを見ると、大抵の人は「大変でしょう」と感嘆の声を惜しまない。そして、一方、こんな面倒なことをすき好んでやる人の気が知れないとばかり表情をゆがめるのである。

それは確かに大変といえば大変かも知れない。今年ロープ展に出品したミラージュという17世紀のフランス戦列艦はかなり大型の部類に入るが、それだけに滑車の数が大小各種合わせて200くらいある。この滑車をロープにとめるのであるが安直に普通に結んで面白くない。滑車に巻いたロープの合わせ目を別の細糸でぐるぐる20回巻いてとめることにした。合計で4000回も巻く計算になる。また、マストを左右から支えるシュラウドという目立つロープがある。1本のマストで数本から10本くらいがあるが、そのシュラウドとシュラウドとの間にマストに登り降りするための足場となるフット・ロープをはしご状にトックリ結びで結んでゆく。その結び目の数の合計は、このミラージュの場合なんと2000を超えるのである。後からとっくりとこれらの数を勘定すると、われながら呆れて開いた口がふさがらなくなるのだから、他人が呆れるのも仕方がないであろう。

しかし、見るとやるとは大違いなのである。簡単で済むなどと軽率に言うとは著しく権威を失墜するから口は慎むが、実際の工作としては、結んでゆく順序さえ間違えなければこのロープ結びはそう難しいものではない。もちろん、一定のルールと多少のコツはあるが、それを一度飲みこめば頭など使わずに機械的にやってゆける。帰宅後のわずかな暇でも使えるし、調子が出ればどんどん進む。それに完成に向かって一步一步出来上がってゆくのがはっきりわかるから張り合いも出て来る。ともかくこの段階に入ると、子供のためにセーターを編み上げる母親の心境を味わうことができるのである。

最後の楽しいロープ結びの作業を続けること2カ月あまり、いよいよ栄光輝く完成の日を迎えることになる。ゆっくり記念の写真を撮り、感激に満ちた進水式を挙げる。進水式といっても家の中を水びたしにするわけには

いかないから、代りに自分のお腹の中にビールをしこたま注ぎこむ。この喜び、この法悦境……。しかし、この時でも、この1年間、作業の助手兼掃除婦として酷使し続けた女房を大いにねぎらって、次回に備えることを忘れないだけの心の余裕を残しておかなければならない。

●作りたいものが多すぎる!

さて、全工程を完了して船が完成すると共に我が告白も終わりとしなければならない。今はちょうど端境期に当たり一服の時期である。今年是中国のジャンクを作ろうと考えている。仕事上、最近中国を訪れることが多く沿岸や河川でジャンクを見かける。実用船として使われているジャンクは「生きている帆船」としては第一級のものであろう。しかも、シアアの利いた機能美のある船体と独特の帆との織りなす悠然たるシルエットはなかなか味わい深い。その魅力を模型で表現してみたいとかねがね考えていたのである。写真も大分集まり、一部凶面も手に入りそうである。これまでは時間的な制約上キットばかり作っていたが、今回は一丁翔んでオリジナルでジャンクに挑む快挙をあえてしようというのである。

しかし、ここに来て魔がさし始めた。先日、なんととはなしに複葉の飛行機に手を出した。昭和の始め、私がまだ小学生のころよく飛んでいた懐かしい機種で、大分以前から凶面を持っていたものである。作り始めると帆船に比べてはるかに易しいし仕事も早い。出来上がりの眺めもまたなかなかよろしい。これなら1年かければ十数機も作れるではないか。心は迷い乱れる。

更に悪いことには、30年来探し求めていた大砲や銃器の精密な凶面が続々手に入り始めた。その中には本物でも作れる製作凶面まであるではないか。20年前、資料や工作技術も不十分のまま製作を強行した一連の模型はにわかには生彩を失ってしまった。更に、悪いことは続くものである。先日、ロープ展の即売場で甘言に釣られて帆船キットを6セットも買い込んでしまった。これらを全部作るとなると少なくとも後50年は生きなければならない計算となる。道楽で身を持ち崩す不吉な予感がする。今や重大な岐路に立つ。主よ、いずこに行き給う。懊惱（おうのう）の日々は続く。

筆者：おおにし のぶひこ / 商船三井客船社長

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・380頁・5,000円

丸木船から帆船まで、船の歴史を解説。

下巻

上野喜一郎著 B5判上製・331頁・4,600円

上・中巻に引き続き、第2次世界大戦後、1970年代の終りまでを述べる。

日本図書館協会選定図書



帆船

その艤装と航海

杉浦昭典著 B5判上製・318頁・3,300円・送料350円

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



発行=舵社
発売=天然社

〒105 東京都港区浜松町1-2-17 ストックベル浜松町

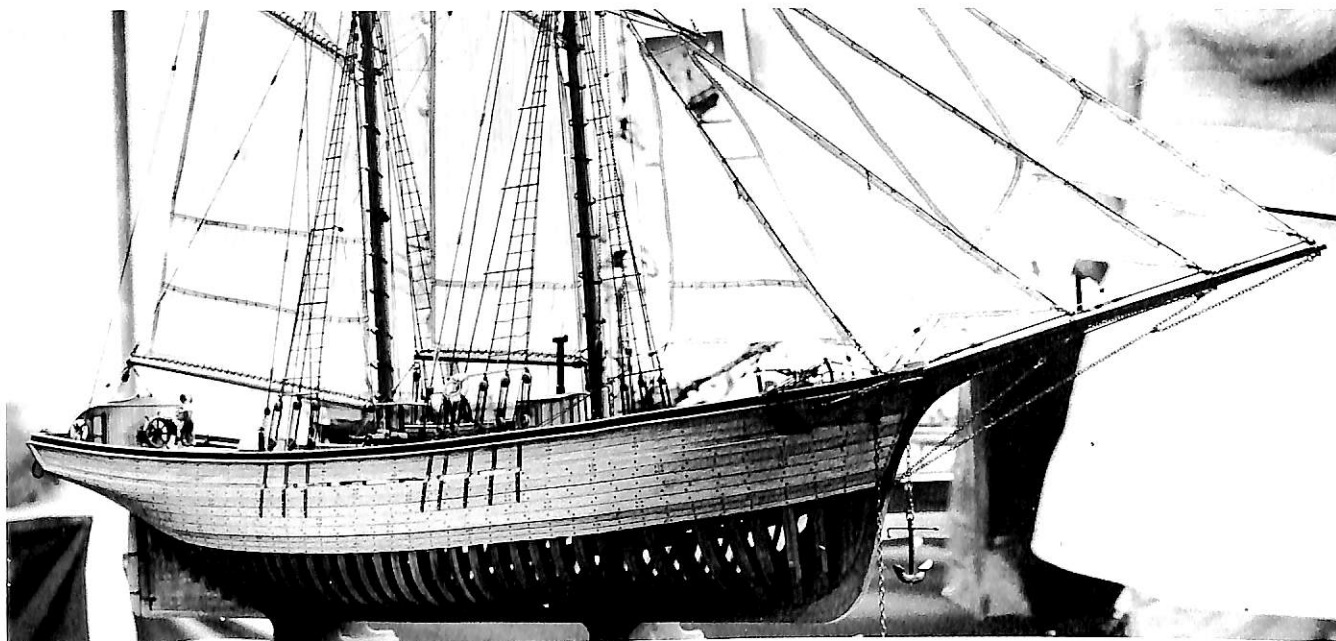
☎03 434 5181 振替 東京1 25521番

〒162 東京都新宿区赤城下町50

☎03 267 1931(舵社販売部)

元船乗りが作ったドック・ヤード・モデル トッパスルスクーナー

解説・内藤秀夫



まえがき この模型は“Under Hill”社から出ている「2本マストのトッパスルスクーナー」の図面を基にして作られている。1982年4月に完成。7隻目の作品である。

スクーナーという船はマストが上下2本の部分から出来ていて、マストに縦帆を装備した船である。この船がどこで発達したかは明らかではないが、スクーナーという名前は1713年アメリカのマサチューセッツ州のグロセスターにあるアンドリュー・ロビンソン氏の造船所でこの型の船の試運転の際、あまりに滑らかに走る船を見て「Oh! Look, how she soon」と呼んだのにはじまるという。

スクーナーの前のマストの上部に横帆をつけたものをトッパスルスクーナーと呼んでいる。この型の船は同一進路を追い風で走り続ける時は、主として横帆を用い、

風が変わるところでは縦帆を操作して走った。

発端 鈴木雄助さんがこの船を作ろうと考えたのは、ロープの会員でこのような構造模型の先駆者、武川潔さんの作品を見てからである。

鈴木さんはこのトッパスルスクーナーが小型で、割合に簡単なので初めて作るのには手頃だと考えたそうだ。先にセレガル社からキットとして出ている「ソブリン・オブ・ザ・シーズ」の大型の模型（全長約1m）を丁寧に作った立派な作品があるが、構造模型に挑戦するのは初めてであった。

船の模型を作っている者は、いつかは本物の船と同じ構造の船を製作したいと思っているが、これは大変難しいので、作る人は少ない。鈴木さんは武川さんの教えをうけながら、この製作に取り組んだ。この構造模型は

キール、フレームをはじめ、できるだけ本物に近く作るもので、「Plank on Flame」とか「Dock Yard Model」と呼ばれており、その昔英国で船の建造を行なう前に国王や海軍省に見せた模型もこのようなものであった。船体の下部は内部の構造を見せるため外板は張っていない。以下、鈴木さんの談話をもとに制作の苦労をまとめてみた。以前、日本海汽船に勤務、乗船していたため細かなところまでが本物とそっくりである。

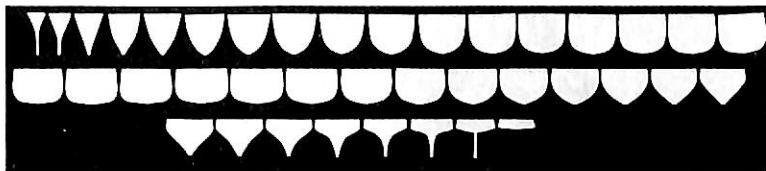
船体 船の形は縦材のキールと横材のフレームの形によって決まる。フレームは船の横断面図から型紙を作るが、この船は小さいので43枚のフレームを作ることにした。この型紙を上手に作ることが、本体を作る上で大変大切なので、紙を切り抜いてから丁寧に修正しなければならない。

フレームは2枚合せて作っていくので43枚の型紙から86枚のフレームを作る必要があった。フレームは朴の木

を使い、放射状に張り合せ、これを馬蹄型に切り抜いて作っている。むずかしいのは船首部のフレームで他の部分と異なりキールに対して放射状に作られているので、作図が大変であった。

縦材のキールは図面がないので等高線図から図面を作り、これに基づいて作った。キールとフレームのはめ込みは、間隙が少ないと糊付けした時キールが曲ってしまうので間隙の取り方が難しく、新聞紙の1/2、約10ミリぐらいで仕上げている。フレームの内側はキールに取付ける前に仕上げる必要がある。それはフレームの内側に防舷材を張るために滑らかに仕上げなければならない。組立ててしまうとそれができないのである。

内側の仕上げは連続した3枚のフレームを合せ内部を削り、これを逐次仕上げてゆくのである。次にこのフレームをキールに組込むが、フレームの間隔を正しくするため支具を作ってフレームを支え糊付けする。内側に防舷材の板を張ると、本体は丈夫になり、外側の整形がで



フレームの型紙。
実際は43枚ある。

船体中央部の外板部分。外板張りはフレームに固着して木栓埋めを行なっている。シユラウドのデッドアイ、ステイのバギーリンクルに注目。



きる。

外側の仕上げを滑らかにすると外板を張るのは楽であるが、この船は下側を張らないので外板張りは楽である。

本物の船は外板をフレームに釘でうちつけ、頭を木栓で埋めてあるが、これをあらわすのに、つげ材をひご通して1ミリの丸棒にして外側をマジックインキで塗り外板に孔をあけそれを打込んだ。数が多いのでかなり面倒である。

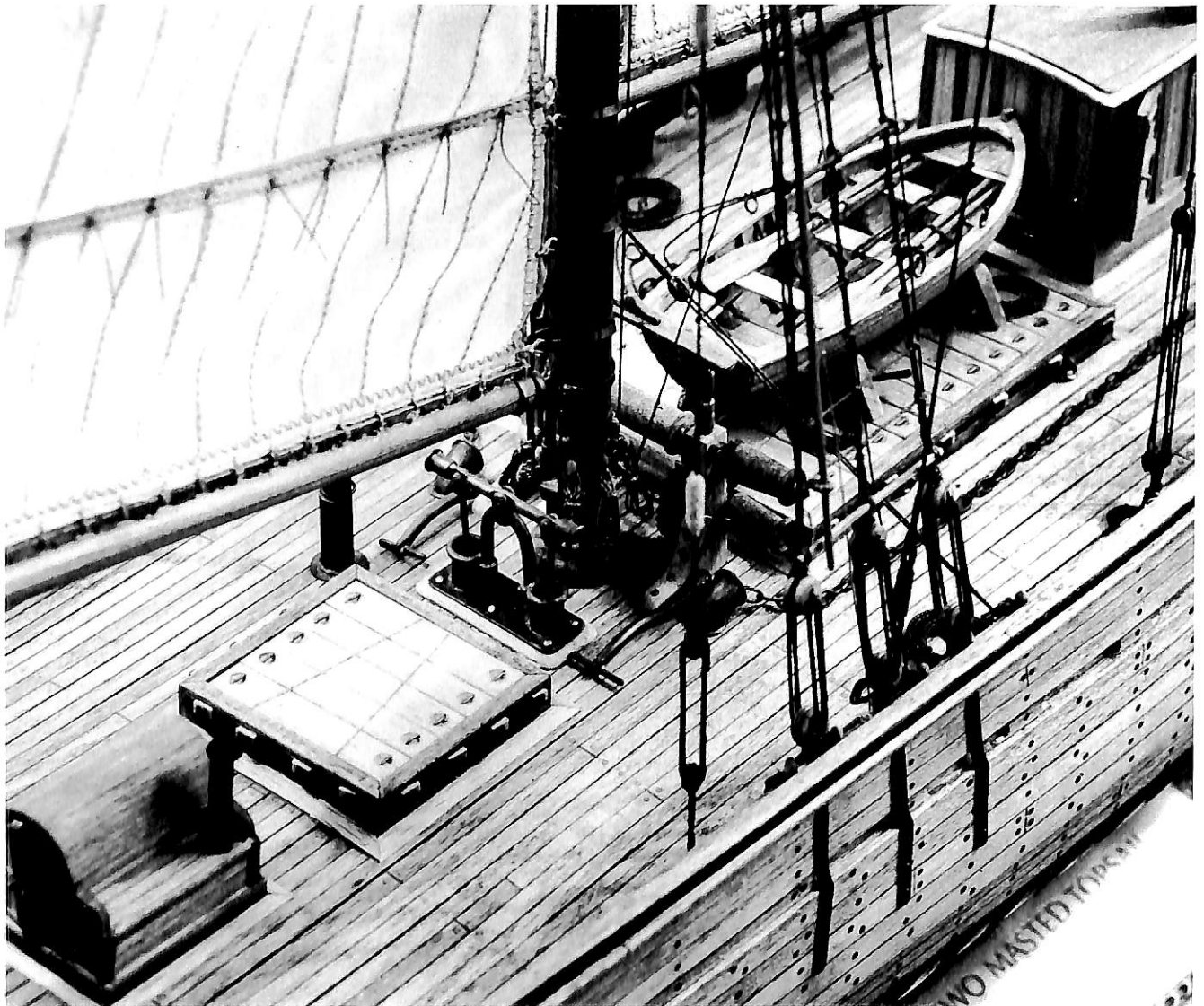
甲板はフレームにビームをつけ、これに張ったが、板の間の充填物のタールに見せるため、甲板材の両側をマジックインキで黒く塗って取りつけた。

艀装 実際の船もフォアマストやメインマストなど太いものは角材を合せて作ってあるが、この模型も数本の材料を合せ糊付けして作った。1本の丸材で作るより丈夫で曲らないのでよく使われる方法である。

マストは上が細く下が太いので、これを作るのに色々な方法があるが、ここでは上端と下端をそれぞれの径にナイフで削り、中間は紙やすりを板に張り、これを削って作った。旋盤があれば奇麗に仕上がる。ヤードも同じ方法で整形した。

その他、この船の部品は市販していないのですべて手作

メインマスト下部周りのデッキ。ビルジポンプは柄が動くように作られている。

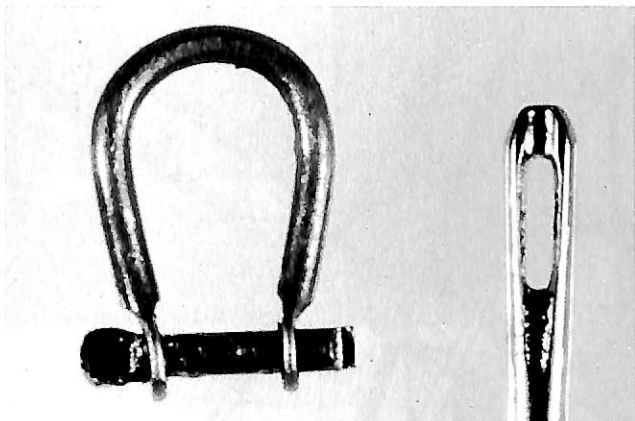


りである。特に数の多いシャックルや細工の難しいビルジポンプは面倒であった。

シャックルは0.5ミリの銅線を寸法に切り両端をつぶして、これに0.4ミリの孔をあけU字型に曲げ、この孔に銅線を差すという作り方であるが、大きさが2ミリぐらいないので作りにくく、特に孔を真中にあけるのが、ひと苦労であった。はじめは1日に5個ぐらいしかできなかった。(写真参照)

ビルジポンプは柄が動くように作ったので1週間ぐらいかかった。

シャックル(右は大きさ比較のための絹針の穴)。

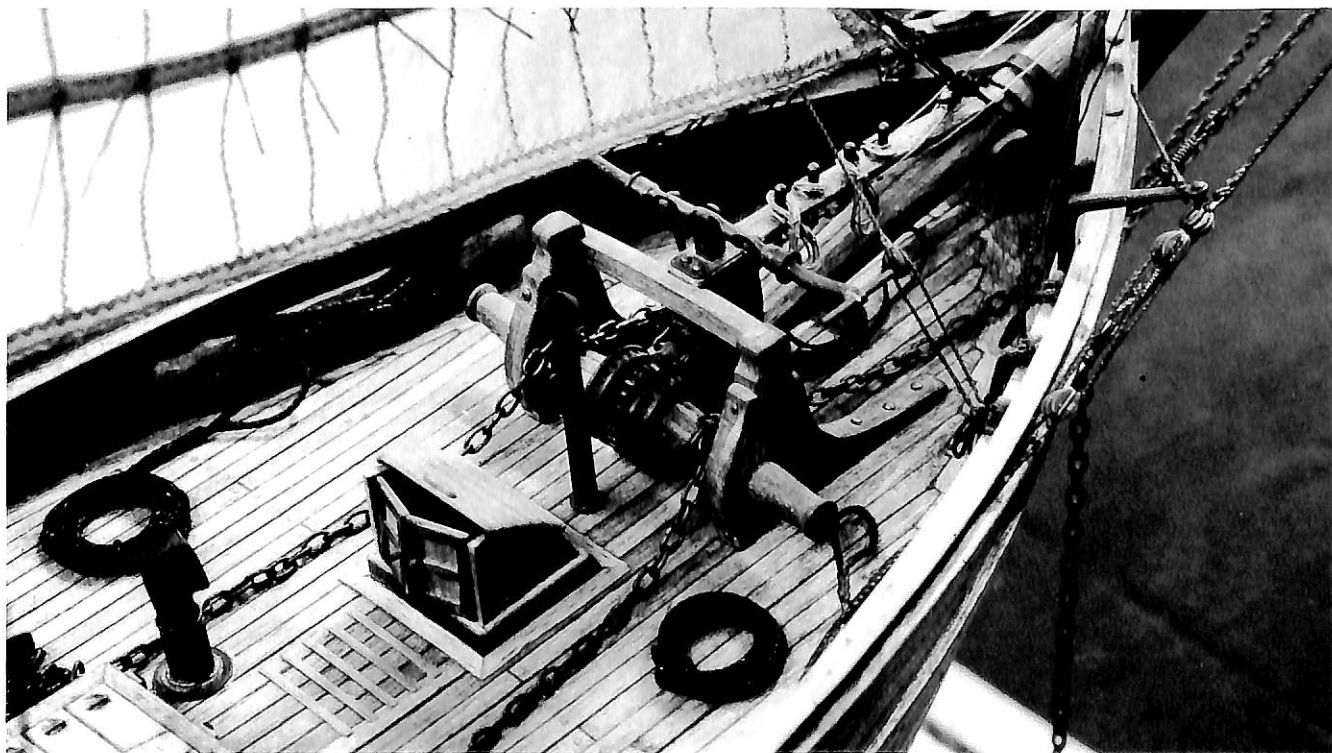


ヤードについているジャック・ステーの製作は、細い銅線に金物をハンダ付けしてあるが、金物をつけるため熱すると、前につけた金物のハンダが溶けてしまい、上手に作れなかったが、正垣昌宏さんや小松さん(共にザ・ロープの会員)に作り方の教えを乞い、やっと出来上がった次第である。

その他キャビンのドアを少し動くようにしたり、木を削ってギヤを作ったりしたので、この船を作るのに約2,200時間かかった。これは1日平均3時間作業して2年以上を要することになり、普通このぐらいの大きさの模型だと600時間ぐらいで出来上がるので、この模型はその3倍以上かかっていることになる。

ロープ この船は小型の貨物船なのでリギングは簡単であったが、滑車と糸の連結はいわゆる「さつま」にしている。これは実際の船が、そのようになっているので、糸に針を差して拵げ、この孔に糸の先端を入れるので面倒だったし、数も多かったので時間がかかった。日本の船の模型の中でもこのようにして作ったものは、この船ぐらい

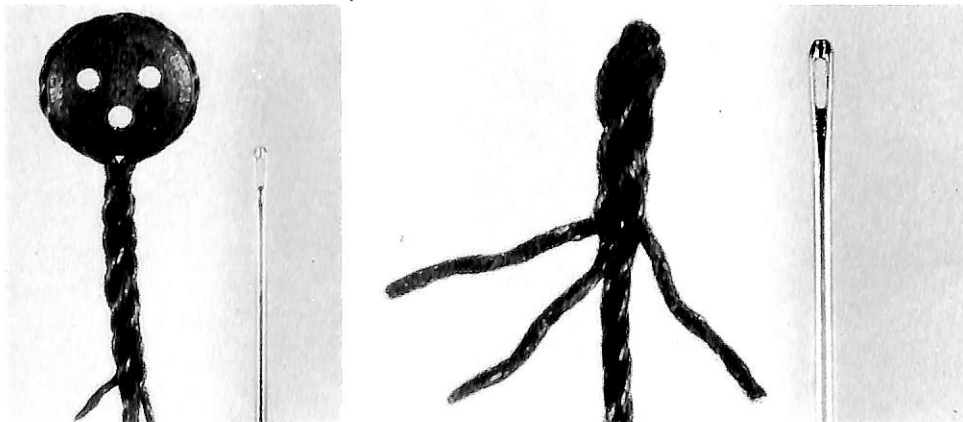
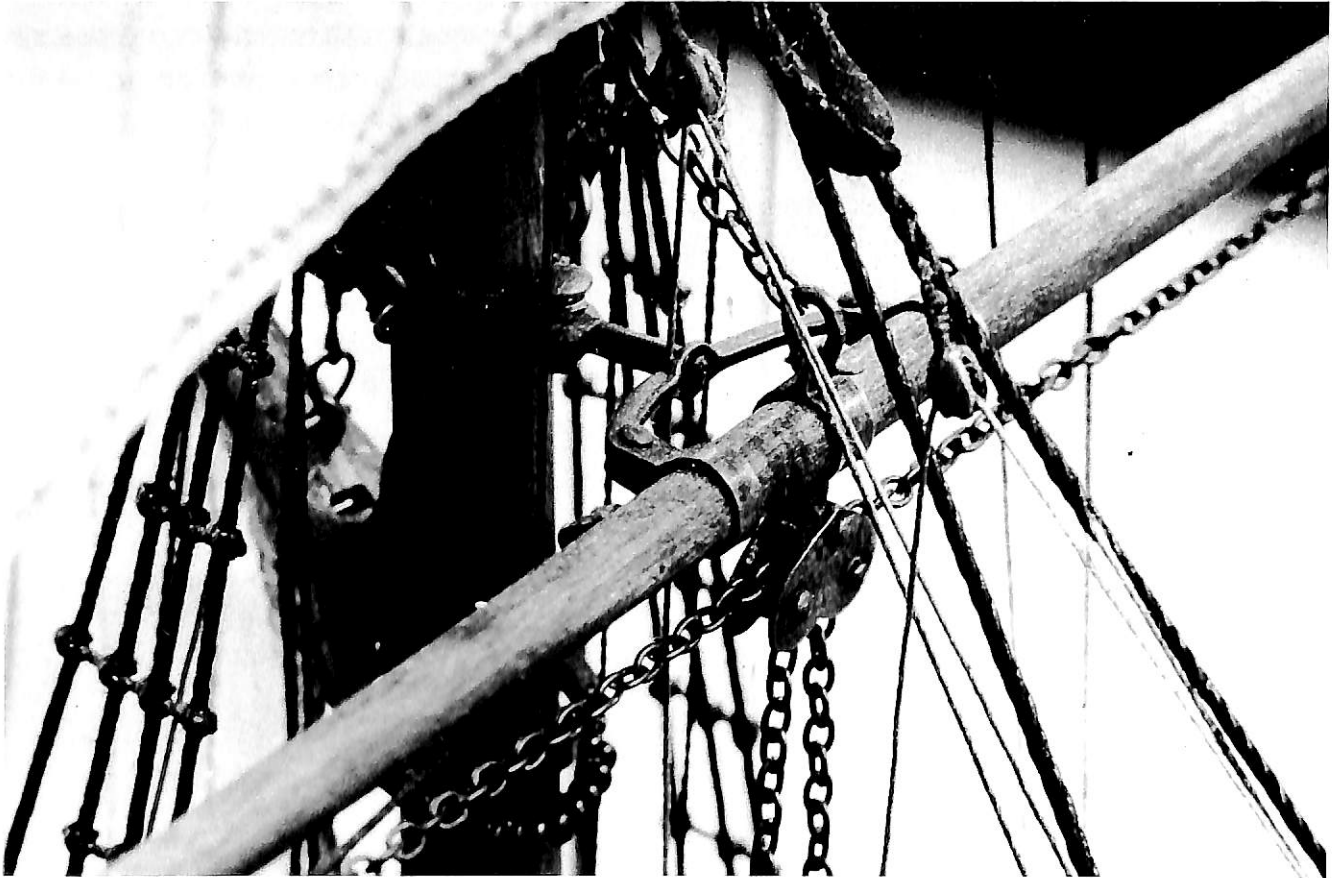
船首デッキ部。甲板材の両側を黒のマジックインキで塗って張り合せたので板の間の充填物のタールの感じがよくでている。



だと自負している。

バギーリンクル（ステイについているすれ止め）は帆が風にあおられた時ロープが切れないようにロープのところどころに取付けてある。本物は短いロープを組み込んで作ってあるので模型もそのように作って見たが、ボサボサで面白くない。色々やってみた結果、1ミリ角の角材を1センチの長さに切り縦に0.3ミリの孔を開けこの孔に糸を通し、糊で固定した。その後、角材を丸く

仕上げ電気掃除機の塵の片隅にあるケバを糊付してみたらやっと本物らしい感じが出た。これを考えつづくのに随分時間がかかったが、上手にできた時の楽しさは、また格別で、好きな酒を楽しみ音楽を聞きながら一人悦に入っている様子は、制作マニヤ以外にはちょっとわからないであろう。船作りもロープを張る段階までくると先が見えて楽しみである。



フォアマストのローヤード部分。金具類が本物に見えてくる。

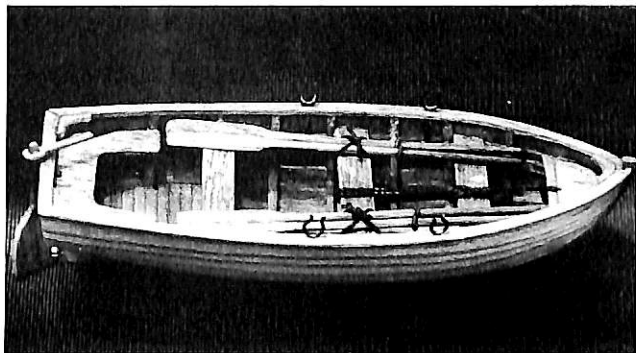
米のよりに針を差して広げ、この孔に米の先端を入れる。

デッドアイ

帆 武川さんが上手に作っているので教わりながら帆を作りはじめた。材料は、薄くて目のつんだベンベルグが良いとのことだった。この材料は婦人の下着の生地なので、婦人の布地の売場にあり、これを探すのにずいぶんはずかしい思いをした。作ってみると木綿などと勝手がちがいが、柔らかく、結局、ボンドで板に糊付し、乾いてから定規で線を引き、カッターナイフで軽く表面を切りこれを折ってアイロンをかけた。

帆の周囲はこのようにして作った細い布をミシンで取

搭載ポート。外板はクリンカー張り。



りつけた。また帆のふくらみをもたすため、三角帆の周りを一部曲線にしたが、これをどのぐらいにすればよいかわからず苦労をした。帆の製作はむずかしく倍の数の帆を作り、3カ月ぐらいかかってやっと完成した。昭和5年山形生れ、ねばりでは人後に落ちない鈴木さんである。

結び 以上のように、はじめ小型で簡単そうなのではじめたが、やはり難しく意外に時間がかかってしまった。でも出来上がってみると苦労しただけあって愛着のもてる作品である。

この模型の制作について、武川さんには凶面の見方をはじめ全面的に教えていただいたし、正垣さん、小松さんら沢山の方たちがそれぞれ持っている技術を惜しみなく教えていただいたのに感謝している次第。同時に大変楽しかった。なお船の上に乗っている人形像は仲間の宮島俊夫さんに作っていただいたものである。

筆者：ないとう ひでお／ザ・ロープ会長

CROW'S-NEST

ケベック帆船パレードとニューイングランド港めぐり

カナダ発見 450 周年を祝う“ケベック'84”（6月23日～8月24日）の行事中、最大の呼びもの帆船まつりについては、先に2月号誌上でご紹介したがこれは6月30日の帆船パレードに焦点を合わせた11日間のツアー。

日程と見もの：6/27（水）19：30成田発→バンクーバー。ここではカナディアン・パシフィックの船首飾りと海洋博物館。6/28：モントリオール経由ケベックへ。6/29：ケベック帆船

まつり。6/30：帆船パレード。7/1：モントリオール経由ボストンへ。コンスティテューション号、ビーバー2世号、F.R.ハート航海博物館。7/2：バスでプリマス/メイフラワー2世号→フォールリバー/マサチューセッツ号→ニューポート。フリゲート艦ローズ号。7/3：バスで→ジェームスタウン→ミズチック・シーポート。ジョセフ・コンラッド号とチャールズW.モーガン号。フェリーでオリエント

・ポイントへ、更にバスでニューヨークへ。7/4：ニューヨーク、海事航空博物館（旧空母イントレピッド）、遊覧船でマンハッタン島一周。7/5：ニューヨーク、自由行動。7/6：ニューヨーク発。トロント、バンクーバー乗継ぎ。7/7：16：55成田着。

料金は、57万8,000円。

▶問い合わせ先／富士海外旅行(株)

☎ 03-571-4751

“さんふらわあ7”による瀬戸内海クルーズ

神戸港を出港し、明石・米島海峡を通過、宮島、下関、高松に寄港し、3泊4日で神戸港に戻るクルーズが、来る3月15日に行なわれる。同クルーズは関西汽船主催により平家物語の舞台

となった京都、神戸、高松、宮島、下関をめぐりものである。船内では船長主催のディナーパーティ、サンバ教室、ビンゴゲーム、西陣織着物ショーが開催される。

料金は大人1人48,000円（船内食事9食付・オール洋室）より150,000円。

申込みおよび問い合わせ：関西汽船東京支社 ☎ 03-274-4273。

連載—●私の出会ったふね〔4〕

駆逐艦

丹羽誠一

横須賀工廠時代

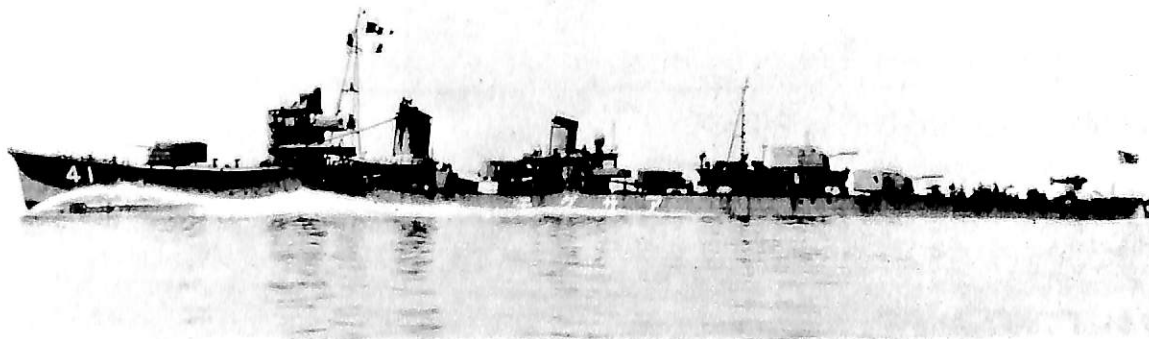
横須賀では設計係官として小山部員（捷技師、現ボートコンサルタント）のアシスタントを勤め、その他の軍艦（戦艦、巡洋艦、航空母艦などのように艦種別に担当の決まった軍艦以外の軍艦のことで、潜水母艦、敷設艦、海防艦、砲艦、練習巡洋艦を指す）、駆逐艦以下の小艦艇、特務艦の改造・修理および雑役船の新造を担当した。

当時横須賀在籍の駆逐艦は艦隊に入っている7隊8隊のほか警備任務の6隊（雷、電、響）、北方警備に出ている旧式1等駆逐艦の4隊（羽風、秋風、太刀風、夕風）、予備艦として10隊（狭霧、漣、暁）、41隊（朝雲、山雲、夏雲、峯雲）、旧式1等駆逐艦の1、3、5隊があった。なお15年になると8隊が呉に移って20隊となり、代って呉の45隊（朝潮、大潮、満潮、荒潮）が8隊として横須賀へやって来て、新型艦ばかりで編成した2水戦

に加わり、6隊、7隊は新設の4水戦に、また5隊（春風、旗風）は支那方面艦隊に、10隊は解隊して3艦はそれぞれ6、7、20隊に入り各4隻の隊となった。41隊は改造を終わって9隊となり警備艦に、1隊（野風、沼風、波風、神風）は大湊の警備に4隊と交代して出て行った。

着任した時は6隊の「雷」「電」「響」および「暁」は舵取り機械の力量増大工事を終わって一部の運転が残っている状態だったし、41隊は臨機調事件の対策と艦尾改造に従事中だった。

[臨機調事件]「朝潮」型は特型とほぼ同じ大きさの新型艦で、最初の4隻が昭和12年中に完成し、41隊はその第2群にあたる。機関は新計画の艦本式タービンで高中低圧3ピニオン型式の2軸50,000馬力のものである。12年12月に佐世保で第1艦「朝潮」のタービンを検査したところ中圧タービンの動翼が一部切断しているのを発見して大さわぎとなり、引き渡し済みの他の3艦と、公試中の2隻も開放検査したところ、6隻のうち無事なのは



改造公試中の「朝雲」。船尾改造で船尾波の盛上りは後方に移った

「荒潮」だけで、公試中の2隻にも中圧タービン動翼にクラックまたは切断が発見された。公試中や引き渡し直後にタービン翼が切断するような事故は昭和になってからまったく無かったことなので、さっそく臨時機関調査会（臨機調）が組織され対策が検討された。昭和3年から広工廠機関研究部でおこなわれた大規模なタービン翼の振動実験から翼車の振動共振が原因と推定され、対策が立てられた。°41隊の各艦は公試運転を完了しないまま速力制限をして引き渡しを受け、横須賀で対策工事をおこない、引き続き艦尾改造工事をおこなった。

このとき多数の既成艦を対象に立案された改造工事を全部実施することは困難なので、実施予定の艦に対しては同型艦の代表として「三隅」「初春」「吹雪」「狭霧」「鴻」「千鳥」を選んで今後10年間使用に相当する耐久力航走試験をおこなった結果、各艦とも信頼性が十分なことが認められた。

また陸上においてもさらに振動実験を進め、一方「山雲」の右舷中圧タービンに原計画の翼車を復旧装備して「朝潮」型新造後、事故発生までに経過した運転種類と航走時間を再現する試験をおこない、翼円周方向の2節振動の共振が事故の原因であることを確認した。改造にはデッキの鉾を切り、開口をあけて中圧タービン翼車を取り出し、対策実施後復旧する。「山雲」の場合は対策のためのタービン取り出し復旧、実験のための旧型換装実験後の復旧と合計3回もこれをくりかえしたわけである。

〔9年度計画艦の推移〕「朝潮」型は昭和9年度計画14隻中の10隻である。特型駆逐艦は予想を越えた実績をあ

げたが、これは各国に大型駆逐艦建造競争を引きおこすおそれがあるとして24隻で打ち切る方針になっていた。たまたまロンドン条約が基準排水量1,500トン以上の駆逐艦の保有量を制限したので、その後の新計画艦は特型以前の1等駆逐艦の大きさにするほかないことになった。

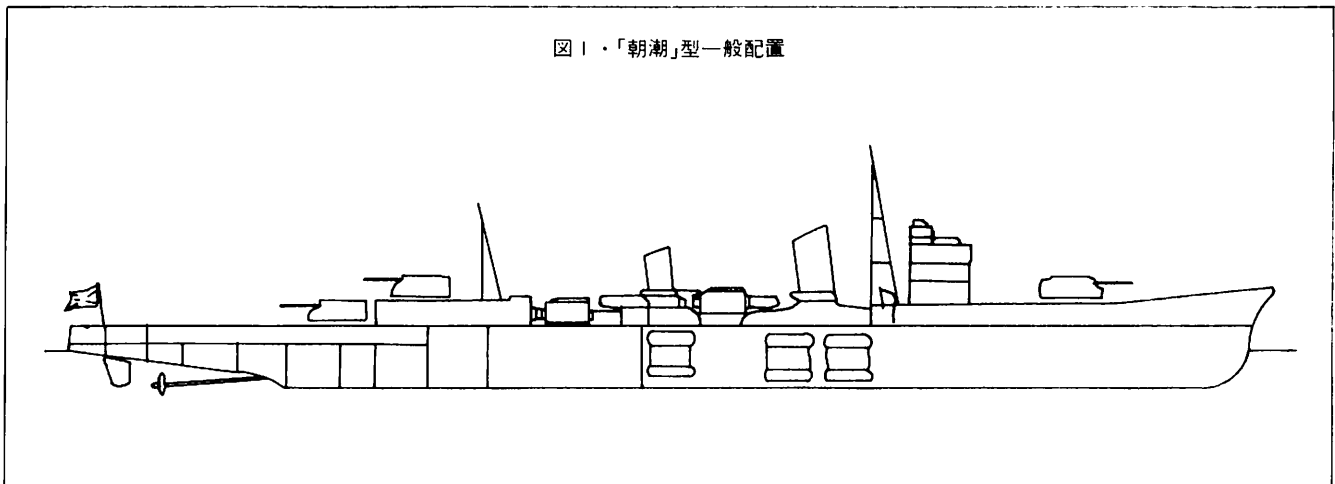
このような条件で計画された「初春」型はその大きさの割にきわめて重兵装と高性能の計画であった。艦首に砲塔を背負い型に配置して艦首砲火を3門とし、3連3基の発射管には急速次発装填用格納装置をつけるなど部分的には特型に勝る戦力を持たせる計画になった。次発装填装置は発射管の旋回角度を格納筐に合わせると格納筐から直接発射管に魚雷を装填できる装置である。

2番艦「子日」は新造公試で排水量1,677.6トン、47,150馬力で37.642ノットを得たが、「友鶴」事件対策後の試運転では、「初春」2,139.3トン、45,910馬力で35.934ノットに速力低下している。このように「初春」型は事故対策により兵装も減少し、速力も著しく低下したので、「白露」型に計画を改めたが、これによって発射管が3連2基から4連2基に変わっただけで大同小異であった。「村雨」の新造公試2,065トン、47,098馬力、35.70ノット。基準速力はこのクラスから18ノットとしている。

そこで軍縮条約も廃棄することになっていたので、昭和9年度艦のうち未着工の10隻を特型程度の大型艦にすることとなった。

備砲は特型と同様、水雷兵装は「白露」型と同様で4連2基とした。特型に比べると1射線減少したことになるが、急速次発装填装置がある。速力35ノット、航続力18

図1・「朝潮」型一般配置



ノット4,000海里を要求され、公試排水量2,275トン、50,000馬力の計画となった。起工の時期に4艦隊事件が発生し、その対策で約100トン増加したが、実際の完成重量は「朝潮」で2,400トンになった。「夏雲」の新造公試2,385トン、52,560馬力、35.51ノット。

【旋回能力】この型は新造時、旋回圏が非常に大きくなり、調査の結果舵に空気吸い込みがあることがわかった。

表1は「朝潮」の旋回力試験成績（新造時）である。

旋回力標準に定められている値は駆逐艦に対し、 D_A/L_{WL} 4.5、 D_T/L_{WL} 6、最大傾斜角 15° である。これに比べてかなり旋回圏が大きい。

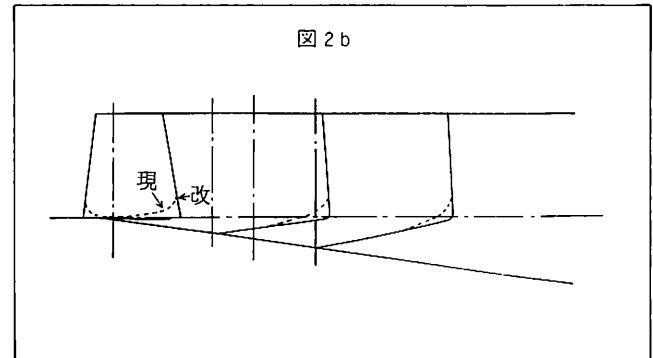
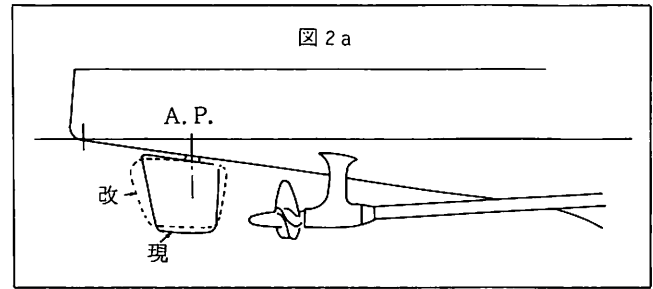
そこで技研で模型実験をおこなって改善方法を検討した。舵をやや大きくして、上縁を船体から離れたもの。船尾の水線幅を大きくして計画吃水線位置でナックルを付けたもの。（図2a, b参照）これを組み合わせる試験番号1から4まで次のように組み合わせを作った。

番号	船尾	舵
1	現	現
2	現	改
3	改	現
4	改	改

その結果表2の成績が得られた。速力はいずれも32.9ノットである。

舵上縁を水面から遠ざけることと、船尾の水線幅を増大し、しかもナックルを付けることが効果があることが明らかとなり、昭和14年に各艦とも改造をおこなった。結果は旋回性能が改善されるとともに、いずれも0.4～1.0ノットの速力増加が得られ、各艦とも35ノットを超えることができた。

駆逐艦のように高速のものでは吊り下げ舵を用いても、舵の装備位置によっては舵に空気を吸い込み、旋回圏が非常に大きくなることもある。海軍技研における実験では、駆逐艦の模型船（ $L_{WL} = 7.90$ m, $d = 0.23$, $\Delta = 660$ kg, 舵面積比 = $1/50$, 吊り下げ舵1, プロペラ2）を用いて舵の装備位置を変えた実験をおこなっている。図3において舵角 35° では C_1 のときは V/\sqrt{L} （ノット・m）= 1.35付近（実艦で14.5ノット）から旋回圏が急に大きくなり、船尾流も変化して泡立った渦流となる。 C_2 は $V/\sqrt{L} = 2.24$ （実艦24ノット）から旋回圏の大きさが不



安定となり、ふつうに旋回するときと、船尾に泡立った渦流を生じて旋回圏が非常に大きくなる場合とがある。A, B, C_3 は C_2 で空気吸い込みの無いときとあまり変わらない。これは船尾端と舵とが接近しているため、船速と舵角が増加した場合に舵後面に空気を吸い込むようになり、舵圧が著しく減少するためである。このような空気吸い込みの実験はアルードの相似則は成立せず、厳密な一致は減圧水槽を用いねばならない。実艦は模型試験よりかなり空気吸い込みを起こしやすい条件にある。この実験を定性試験とうけとるとき、舵後縁をできるだけ水面から遠ざけるのがよいことがわかる。

艦尾ナックル付き船型の背後には次のような研究がある。駆逐艦の艦尾から盛り上がる白波は闇夜でも比較的遠方から発見される。これをいかにして小さくするか検討されていたが、昭和10年ごろ、水面竜骨と称する釜縁状の付加物を船尾に取り付ける模型実験が技研でおこなわれた。本来の目的である船尾波の減殺の効果はさほど大きなものではなかったが、これが旋回性能に以外な効果を示した。特に速力35ノット舵角 20° の実験ではアドバンスで $0.5 L_{WL}$ 、トランスファーで $0.7 L_{WL}$ もの短縮が得られた。報告は高速における航走トリムをおさえ、そのため旋回中の水線下の中心が前方に移動して舵によ

〔表1〕

速力	舵角	D_A / L_{WL}	D_T / L_{WL}	90° 旋回時間	180° 旋回時間	最大傾斜
12.0	右 35°	3.62	4.05	1' 37"	2' 56"	3.5
12.0	左 35°	3.48	3.91	1' 32"	2' 49"	3.5
32.7	右 35°	6.12	8.22	1' 3"	1' 53.8"	12.0
32.7	左 35°	5.86	8.09	1' 1"	1' 52"	12.0

〔表2〕

舵角		D_A / L_{WL}	D_T / L_{WL}
15°	1		
	2	8.21	13.21
	3	7.37	13.31
	4	8.07	13.23
20°	1	6.95	11.73
	2	6.89	10.72
	3	6.33	9.65
	4	6.71	10.53
30°	1	5.59	8.48
	2	5.13	7.59
	3	4.99	7.06
	4	5.08	7.40
35°	1	5.36	8.25
	2	4.95	6.55
	3	4.85	6.58
	4	4.79	6.55

る旋回モーメントが増すためと解析している。アッペンデージとして取り付けているため抵抗は増加している。

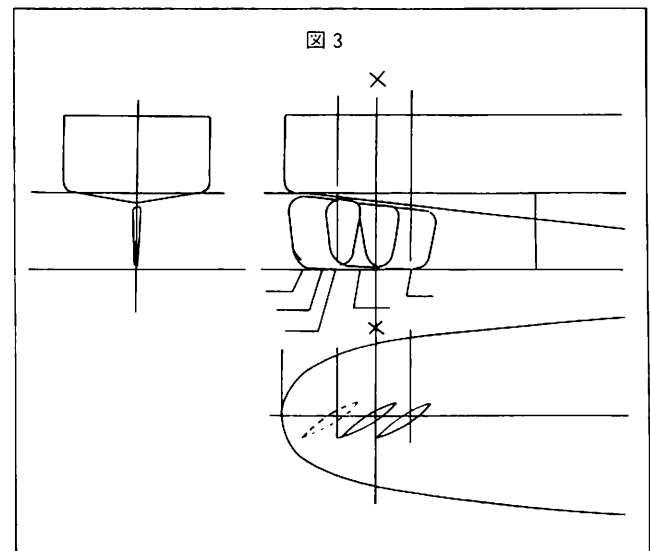
これを抵抗増加のないよう主船体構造に取り込んでフェアリングしたのがナックル船尾であろう。「朝潮」型の次の「陽炎」型の船型はすでにこれを採用して、模型試験で抵抗減の効果あげていたので「朝潮」型性能改善にこれを取り込んだ改造がおこなわれたのである。

〔1枚舵と2枚舵〕当時、日本の駆逐艦は2軸1舵が標準になっていた。これで操艦に特別の苦労は感じていなかったし、後進でもよく舵が利いた。改造試運転当時、41隊は長浦ブイに停泊していることが多かったが、細長い長浦湾の奥のブイに入港するときは、防波堤を入れて湾口で向きを変え、そこから一気に後進で突っ込み、出船にブイ係留するといったことを平気でやっていた。後進全力は16ノット程度だったと思うが、そこまでは出さないうるかなりなスピードだった。

「初春」型が旋回中の傾斜が大きすぎるというので、「有明」型2隻に傾斜矯正型2枚舵といって、プロペラ直後に位置した舵を下開きに取り付けた舵を採用した。模型試験では合計舵面積が同じなら2枚舵の方が旋回性能もやや優れていた。このような舵は「蒼龍」「最上」「三隈」と「有明」「夕暮」に採用されたが、駆逐艦では旋回性能が改善されず、最高速力までも低下した。「友鶴」事件対策の復原性能改善で舵による傾斜対策も必要が無くなり、直ちに1枚舵に換装された。

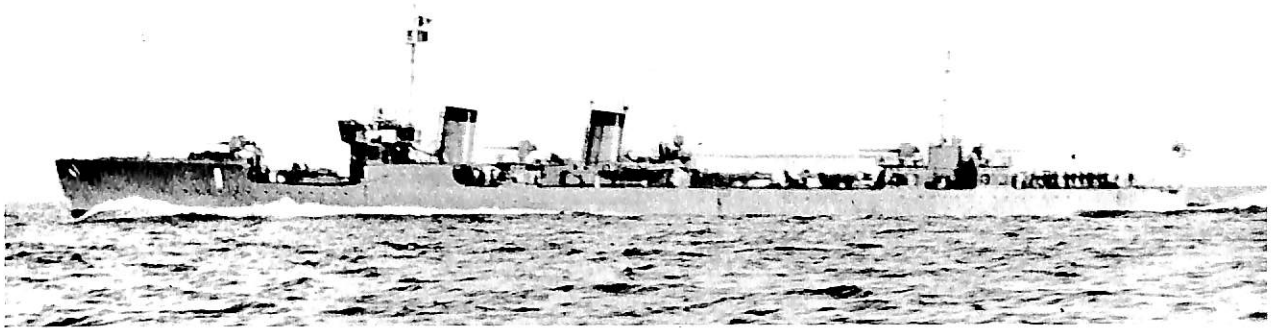
プロペラ直後に分厚い舵が取り付けられたことがこの不成績の原因であり、模型旋回実験との相違は船体中心線にある舵より実艦では空気吸い込みが起りやすいためであろう。

アメリカ海軍が駆逐艦に2軸2舵を採用し成功していたが、これはスタンディングパートで支えられた薄い半釣り合い舵を使用していること、艦尾の幅をかなり広くして、ナックルを付けているなどによる。今日の護衛艦



は2軸2舵となり、舵面積も増大したが、往時の駆逐艦よりかなり優れた旋回性能を持っている。2軸2舵の効能はほかにもある。1軸運転のときも大きなあて舵をしないうる直進すること、機関と舵との操作によってほとん

スプーン型艦首の「神風」



公試、「山雲」の実験運転のほかにも仮称97式探信儀の性能実験委員として「朝雲」に、仮称99式測深儀の性能実験委員として「神風」に乗る。浦賀で公試中の「不知火」(「陽炎」型)の旋回力公試しらぬひにと駆逐艦にはずいぶん乗った。行動中の乗艦時間は乗艦実習期間よりはるかに多いだろう。

探信儀というのは今日のソーナーであって、その装備

方法、振動、騒音に関することがわれわれの担当。測深儀の実験も同様である。装備工事の出図はすでに済んでいたが、振動・騒音の計測に乗艦する。

旋回力公試はジャイロコンパスと艦底ログに連結した旋回圈自画機を使用するが、民間造船所にはまだ行きわたらず、工廠から装置を持って計測に行ったものである。

【艦首部の形】41隊の改造公試は14年夏ごろから順次お

図5・
特型駆逐艦の艦首

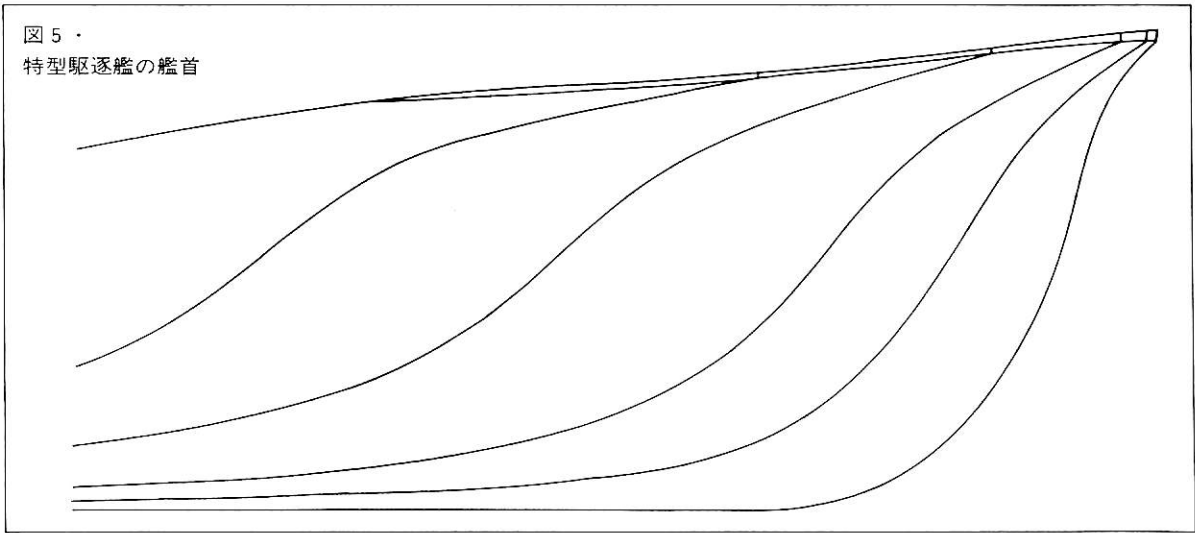


図6・夕雲型艦首

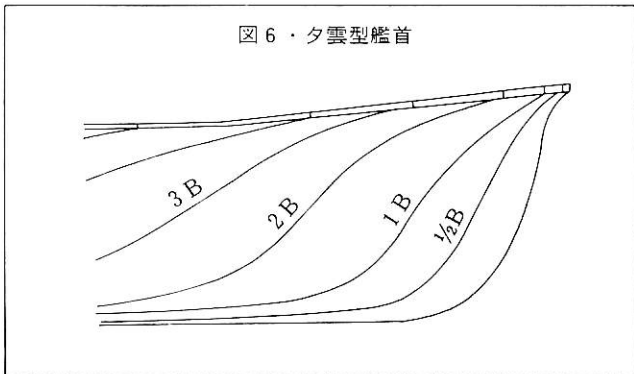
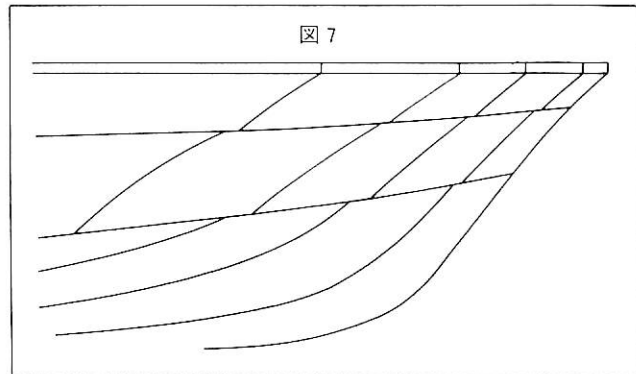


図7



こなわれ、「山雲」の実験運転は15年春ごろからおこなわれた。速力試験はいずれも浦賀水道の標柱間でおこなわれたが、特に秋・冬には速力が上がるとスプレーがはげしく飛んで来て時には艦橋前面の窓が真っ白になるほどになる。それも特にピッチングを感ずるほどでもないとき、波に出合うたびにスプレーが飛んで来る。試験が済んで20ノット以下に速力を落とすとどこに波があるかという静かさになる。特型に乗っていた時にはスプレーが気になるような場面はほとんど無かったのに。船型を比べてみると、いずれも水線付近のステム傾斜は水平から測って60°であり、船首の形状にはちょっと見にはさほど変わりは見えない。

日本の巡洋艦・駆逐艦等高速艦の艦首部は、大正期はスプーン型と言われた独特の凸に湾曲したステムの型をしていた。大正11年起工の巡洋艦「夕張」13年起工の駆逐艦「睦月」型から水線部で60°傾斜、中間部で垂直に近くさらに上端で前に突き出た形になったが、特型では中間部もゆるやかながら、はっきりと前傾した艦首になっている。「朝潮型」は吃水線からデッキ前端までの張り出し長さが特型に比べてやや少ない。特型と「夕雲」型の艦首線図（側面）を比べてみるとよい。1/2バトックライン、1バトックラインの傾斜にかなりの相違が見える。「朝潮」型は「夕雲」型に近い。参考のために最近の大型高速艇の船首を示す。

戦後聞いたところでは、戦争末期、米軍に制空権を取られた支那海で行動する駆逐艦は、このスプレーのためせっかく増備した対空機銃に配員できなくなるので、23～24ノット程度以上を出すことができなかったという。

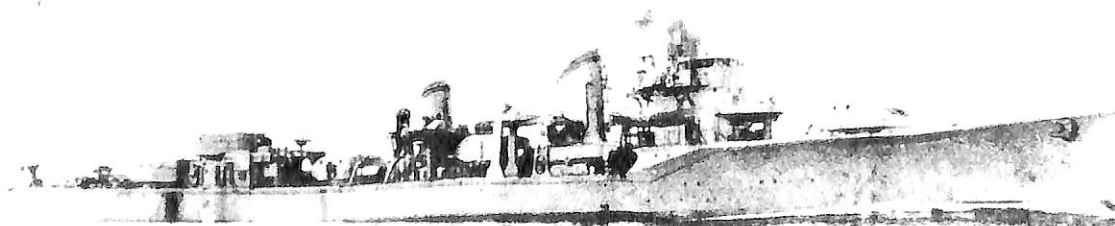
われわれモーターボート乗りは、ドライな船とウエッ

トな船との差をいやというほど認識させられているが、このような艦艇となると、これが生死にかかわるほどの意義を持つことになる。高速艇の経験ではこのドライネスはステムをはじめこの付近のバトックラインの傾斜角と密接な関係を持ち、最近のパトロールボートでも水平から30°程度までステムを傾斜させている。最近の護衛艦では大きなバウドームに錨のさわるのをさけて45°程度のステムを採用している。また魚雷艇にならって46年度以降の自衛艦には船首の高い位置にスプレーおさえのナックルを設けている。

〔昭和18年再勤務のころ〕昭和15年6月29日、造船大尉に進級、7月1日、予備役に編入され、三菱横浜造船所造船設計部軍艦設計課に勤務。18年9月1日、応召、横須賀工廠造船部部員として今度は艦装工場係官を務めることとなった。改造・修理の担当として、はじめはその他の軍艦、特務艦・特設艦船を受け持っていたが、後に病氣引入の先輩の受け持ちから戦艦を、外地へ転勤した部員の受け持ちから駆逐艦以下の小艦艇を引き受けて受け持ち艦船の数では工廠一となった。「武蔵」の修理にも出かけて行った。造船部員が迷子になってはみともないので「軍機」の一般配置図の封印を切って見せてもらった。

この時期入って来る駆逐艦は「陽炎」型「夕雲」型等の新しい艦が多く、小修理と整備工事をするとあわただしく出て行った。新設工事として水中聴音機装備工事・機銃増備工事が多かった。

ある駆逐艦の機銃増備工事打ち合わせのときのことがあった。25ミリ3連装機銃を2基、第1煙突両側にプラットホームを設けて装備するのであるが、造船部の工事予



機銃を増備した夕雲型「清霜」

〔表3〕

	全長	水線長	垂線間長	最大幅	深さ	公試排水量	公試吃水	軸馬力
艦（新造）	118.50	116.08	112.00	10.40	6.42	2,136	3.44	50,000
朝潮	118.00	115.00	111.00	10.35	6.30	2,370	3.69	50,000
陽炎	118.50	116.20	111.00	10.80	6.46	2,500	3.76	52,000
夕雲	119.03	117.00	111.00	10.80	6.46	2,520	3.76	52,000

定プラス造兵部の所要日数をとると艦の出撃計画にまにあわない。造兵のほうから造船工事をもっと繰り上げられないかと言う。造船工事はあらかじめ地上で造ってあったプラットフォームを積んで取り付けるだけなので繰り上げの余地などありはしない。なんで造兵工事にそんなに時間がかかるのか聞くと、規則どおりのやりかたで基線を出し、水平を出して座を仕上げるとそれだけかかると言う。銃側照準の対空機銃は陸上なら土のうを積んで据えればよい物じゃないが、造船の持ち時間で木座をおまけするから、それで据え付けたらどうだと言うと、艦のほうでもそれで結構ということになり、出撃予定より早く装備工事を終わった。

「夕雲」型の駆逐艦は第2煙突前のプラットフォームに25ミリ3連装機銃2基を持っていたが、対空戦闘が激しくなると、まず艦橋前にプラットフォームを設けて連装1基を、さらに第1煙突の左右にプラットフォームを設けて3連装2基を増備するようになったものである。

〔「陽炎」型と「夕雲」型〕「陽炎」型は昭和12年度計画艦で、軍縮条約による制限から開放され、自由に設計することが可能になり、また最初から「友鶴」事件、4艦隊事件の教訓を取り入れて理想的艦隊駆逐艦の実現に向って計画された。軍令部の要望は、兵装は特型程度とし、速力は31ノット、航続力18ノット6,000海里であったが、一方で特型より大きくならないことが条件だったので、最高速力を1ノット下げ、航続力を5,000海里として公試排水量2,500トンにおさまった。

復原性能上の見地から水線長を幾分短めにとり、吃水を深く、 C_B を大きくとった。船型はナックル付き艦尾をはじめから採用したが、公試では予期の成績が得られなかったので、数種類のプロペラを造って実験した結果満足な結果を得た。

「朝潮」型まで2番煙突の左右にあった1番連管用の次発魚雷が「陽炎」型から1番煙突両側に移され、1番連管、次発魚雷、2番連管、次発魚雷と前後に16本の魚

雷が連続して配置されていたのを、2群に分割して誘爆の危険の軽減をはかった。また対潜用に93式探信儀を装備した。

主機出力は52,000馬力である。蒸気圧、温度を上げて燃費が改善されたため、「磯風」では巡航18ノットで満載重油量617トンに対する航続力は6,053海里となった。高圧高温蒸気を使うことによって全力時の重油消費量は「吹雪」型の440g/SHP-Gに比べ、「朝潮」型で89%「陽炎」型で79%、試験的にさらに高圧高温とした「陽炎」型の「天津風」では実に69%に減少している。

「夕雲」型は昭和14年度計画で、「陽炎」型改良艦として設計された。水線長を艦尾に500mm延長して抵抗減少をはかり、プロペラの改善とあいまって35.5ノットが得られた。

これらの艦の主要目を表3に示す。

この時期にもいろいろの実験委員を勤めた。航空母艦の迷彩実験で効果を確認するため飛行艇で飛んだこともある。

駆逐艦蔽波装置実験といって高速時に白く尾を引く艦尾波を墨汁をかけて隠そうという実験もあった。旧式1等駆逐艦の後甲板を墨汁タンクやらパイプやらで一杯にしたが、効果はあまり無かったようである。

駆逐艦には以上のほかにも防空駆逐艦「秋月」型、40ノットを越えた高速駆逐艦「島風」、量産向けの丁型駆逐艦「松」型などがあるが、私はそれらには出合っていない。「秋月」型には横須賀所属の艦もあったが、私の担当している間には修理は無かった。

昭和19年3月25日、横廠造船部員はそのまま、東京監理官に発令され、横浜ヨット銚子工場に常駐することになったので、駆逐艦とのつきあいは終わった。その次の任地大湊にも駆逐艦は居なかった。（この項終）

筆者：にわ せいいち（財）舟艇協会理事長

LO/LO式のロールペーパー・製材・コンテナ船“THORSEGGEN”

The Motor Ship/November 1983

2月号でRO/RO船の概要について紹介したが、今回は、RO/ROとまったく逆の代表的なLO/LO船を紹介しよう。

普通の貨物船は、LO/LO式による船であっても、一部フォークリフトや人力を用いた横移動、即ちRO/R O部分があるが、本船は全く横移動のないオープンハッチ・デザインの船である。

新聞用ロールペーパーの荷役時間はこのオープンハッチとガントリークレーンの技術革新のために20年前に比べて、 $\frac{1}{2}$ に短縮された。

というのは、2隻の9,000トン積み型オープンハッチ船“Bessenggen”と“Rondeggen”が、1963年にカナダと北米西岸間に就航したが、この2隻は毎時当り1,000トンという高能率

の荷役時間の実績を挙げ、在来貨物船との競争にたちまち勝ったのであった。

そして今回、この2隻は、2倍の積み高の“Thorseggen”にリプレースされたのである。

本船は、一般配置図に見る通り、船幅の80%に及ぶ広いハッチ幅を持ち、長さ17.38m、幅19.70mというロールペーパーの大きさに合わせた理想的な立方体状のホールド・デザインとなっている。ロールペーパーは、デッキ上両舷に敷設されたレール上を走行する2台の自走式ガントリークレーンで荷役される。

オープンハッチ上のハッチカバーは“MacGregor - Navire”設計の18.286m長さ×20.120m幅の巨大なハッチカバーであり、単位平方メートル当り2トンの荷重に耐え得ると同時に

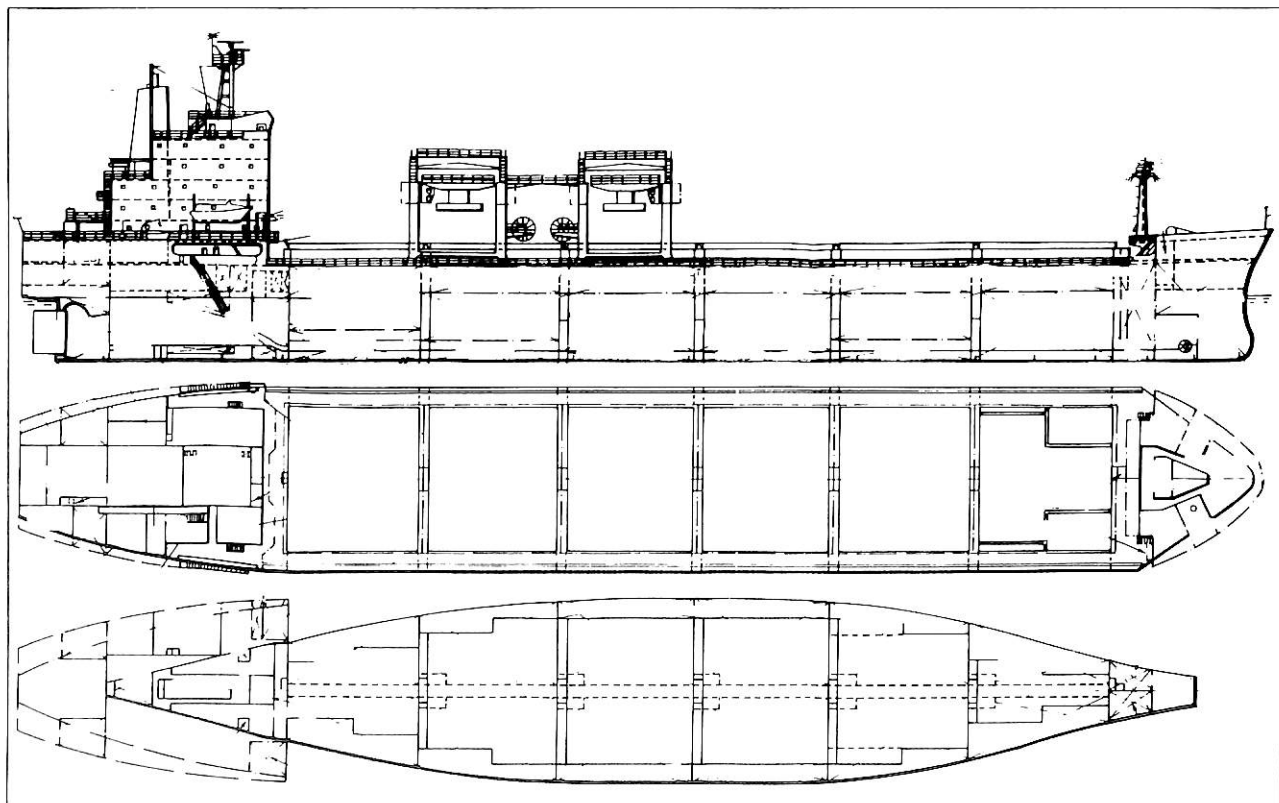
20呎ISOコンテナ1層が積み付け可能とされている。

通常の貨物船より巨大なデッキ開口を有する構造のために、甲板は縦式肋骨構造方式が採用され、同時にダブルスキン構造の横肋骨と、その上部のトーション・ボックスで十分な強度を確保している。

ホールドと外板の間のスペースは、ほとんどがバラスタックであるが、1番ホールドの船首側とNo.6ウイングタンクの上部が燃料タンクとされている。

本船の機関室は、貨物が重量よりもスペースをとる性質上、極力コンパクトにする必要があり、4筒の“Kincaid”社製MAN-B&W 4 L67 G FCA, 6400ps×111rpmが採用された。

プロペラは“Stone”製の4翼である



が、振動による2次モーメントコンペンセーターが装備されている。

なお本船は英国のSwan Hunter

造船所で建造された初のノルウェー船であるが、次に"Hoegh Duke"号(42,000載貨重量トン)が、同造船所

よりLeif Hoegh 向けに1984年1月竣工の予定である。

補助帆装装置を持つ巡航客船の提案

The Motor Ship / December 1983

セールパワーロビーにとって、最近のターゲットはクルーズライナーへの帆装の適用である。

フィンランドのヴェルツェラ造船所は、4本マスト200人乗りの1週間/2週間のクルージング用客船試設計詳細を発表した。

この試みは、帆走という附加価値のあるアトラクションが、新たなクルージングビジネス分野と需要を開発することになるだろうと考えられている。

ヴェルツェラが"Windcruiser"と呼ぶこの計画は、最高級の豪華客船に近代的な4本マストの帆装設備を取りつけたもので、セールは各マストの前方にステースル*1方式で取付けられている。

フットのルーズなセール*2は、操舵室より遠隔操作されるブームで調節が可能であるので、操帆のためのエキストラセラーは不要である。

全帆装面積は約1,500㎡であるが、各フォアステイ*3に取りつけられたローラー・リーフィング装置*4で巻き取ることにより、強風時は縮帆される。

各セールのクルー*5は、フォアステイの直後に回転軸を持つそれぞれのブーム端にシートで取付けられているので、ブーム角度が大きくなると自動的にセール・キャンバー*6が大きくなり、タック*7時には逆にフラップが小さくなるように工夫されている。(外洋クルージングヨットのブームジブの原理、方式の応用である。:編集部注)

即ちブームが船体中心線上にあるときは、セールに張力が一杯かかり、フ

ラットとなる。

フォアステイの張力調節装置により、セールはその最大効率となるように最適な形状を保持できる。

この油圧による張力装置は、フォアステイのたわみを、計画張力範囲内で一定に保持することができる。シートウインチも、許容荷重内の張力になるようにセットが可能である。

帆装による傾斜偶力は、当然、設計に考慮されていて、アクティブ型タンクスタビライザーシステムの適用で、帆走/機帆走時の傾斜角を最小とすることが提案されている。この装置の採用により、風力に合わせたセール面積とブーム角度の選定と共に、船体姿勢を許容最大傾斜角度内に収めることができる。

本設計は、空力学および水力学両方の流体力学的模型試験に基づきなわれたが、ヴェルツェラは模型試験結果の一部を同誌に公表している。

なお帆装と共に、同造船所は主推進装置として3基の中速ディーゼル駆動発電機によるディーゼルー電気推進方式を想定している。

ディーゼルは、Wärtsilä Vasa 6 R22を予定し、1軸推進器と船内電力双方の電源用原動機としている。バラスラスターは標準装備とされている。

なお、同様なプロジェクトが、フランスの生態学者Jacques Cousteau氏により1983年11月に試みられたが、荒天のため実験船号の帆装は破損し、修理のためバミューダに回航された。

この船のリグ*8は、中空のエアロフ

オイル翼断面を持ち、内部を通風機で負圧としている。翼面に取付けられたフラップの開閉により、翼型の両面に圧力差を発生させて推力を得るのである。また、この翼全体は、風向により最適な方向に回転できる機構となっている。

*1ステール:マストとマストの間、またはマストのステイ(→*3)に張る三角形の縦帆。

*2フットのルーズなセール:セールの下辺をフットと呼び、その下辺全部をブームに沿って取り付けないでクルー(→*5)のみで支える方式をルーズ・フットと呼ぶ。

*3フォアステイ:マストを支えるステイ(静索)の内、マストからバウに張ったもの。

*4ローラー・リーフィング:風が強くなるにつれて帆面積を縮少することを「リーフ(縮帆)」という。このリーフの仕方の1つに、ステイ、ブーム、マストのどれかにセールを巻き付けて行なう方法。

*5クルー:セールの後縁の下すみの部分。

*6セール・キャンバー:セールのふくらみ。セールの翼型断面の深さ。

*7タック:帆船、セーリングボートで、風上方向へ向きを変え、その風を受ける舷を変える方法で、正しくは「タッキング」という。

*8リグ:帆装、艦装などの意味があるが、ここでは前者、帆装の形態のことを指している。

短信 ■ 日本造船界の事情

●日立造船、冷凍船“かしまりいふあ”竣工

日立造船広島工場で建造中だった、くみあい船舶向け43万立方フィート型冷凍船“かしまりいふあ”は1月14日完工引渡された。同船は9,274総トン、10,664重量トン、主機関日立B&W 6 L 67 G B E型 12,300馬力、速力（試運転時）22.38ノット。

●大阪造船所、“沱海”竣工

大阪造船所は1月20日、中国向けばら積運搬船“沱海（トウハイ）”を竣工した。同船の主要目は全長189.680メートル、幅32.20メートル、満載吃水10.70メートル、載貨重量42,573トン、主機関日立B&W 6 L 67 G B E、10,280馬力、速力16.029ノット（試運転最大）

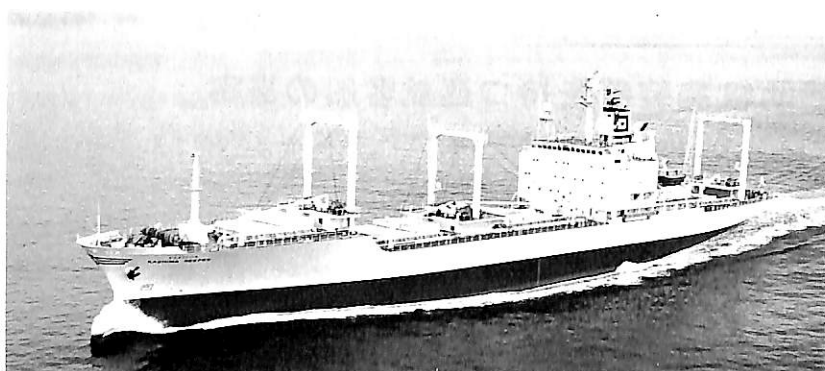
●住友重機械、常石造船と自動車船2隻受注

住友重機械工業常石造船とは山下新日本汽船が第40次計画造船で建造する自動車専用船を各1隻受注した。納期はともに85年春。▶住友重機械2,500台積み13,400総トン、9,000重量トン、主機関住友スルザー6 R T A 58型 8,740馬力、速力17.3ノット。▶常石造船4,250台積み、21,024総トン、10,240重量トン、主機関日立B&W 6 L 60 M C型 11,500馬力、速力18ノット。

●三井造船、バルク6隻受注

三井造船は三光汽船が用船するバルカー6隻を受注した。主契約者は住友商事。納期は84年10月、11月、12月、85年4月、12月、86年初め。これは三井が三光から昨年受注したハンデイ型バルカー10隻の追加分。主要目は16,500総トン、26,100重量トン、主機関三井B&W 6 L 50 M C E、速力14.0ノット。

●林兼造船と笠戸船渠、中国から貨物



かしまりいふあ



沱海

船を計8隻受注

林兼造船と笠戸船渠は日商岩井を通じて中国遠洋運輸公司から貨物船を各4隻ずつ、計8隻受注した。林兼造船が受注したのは3,300総トン、5,000重量トン、主機関B&W 6 L 35 M C型 3,510馬力、速力13.5ノットで納期は84年9月、11月、85年1月、3月。笠戸船渠受注分は4,990総トン、7,000重量トン、主機関B&W 7 L 35 M C型 4,760馬力で納期は84年12月、85年3月、6月、8月。

●臼杵鉄工、プロダクト船を2隻受注

臼杵鉄工所はジャパン・ケミカル・タンカー（本社・東京）と日高海運（本社・北九州市）から小型プロダクト船各1隻を受注した。主要目は次のとおり。▶ジャパン・ケミカル向け＝999総トン、2,100重量トン、主機関赤坂A 28型 1,500馬力、速力11.5ノット。▶日高海運向け＝2,499総トン、3,950

重量トン、主機関赤坂A 34型 2,200馬力、速力11.5ノット。

●笠戸船渠、石炭船受注

笠戸船渠は山下新日本汽船が中国電力の積荷保証で建造する石炭運搬船（第40次計画造船）を受注した。納期は85年6月。同船は50,400総トン、82,900重量トン、主機関日立B&W 7 L 70 M C E型 13,200馬力、速力14.6ノット。

●日立造船、ドリルシップ受注

日立造船はインド国営の石油・天然ガス公社（ONGC）から自航式石油掘削船（ドリルシップ）を受注した。これは日立にとって初めてのドリルシップの受注で納期は85年1月末。主要目は10,350総トン、8,200重量トン、推進方式（電気推進）DCモーター1,000馬力4基（2軸）、航海速力10ノット。

●宇部船渠、貨物船受注

宇部船渠は志満屋海運から貨物船を

短 信 ■ 日 本 造 船 界 の 事 情

受注した。同船は船舶整備公団との共有船で納期は85年6月中旬。主要目は4,311総トン、6,500重量トン、主機関三井B&W(マキタ鉄工製作)6L35MCE型3,510馬力、速力14ノット。

● 臼杵鉄工, ケミカル・タンカー受注

臼杵鉄工所は中村汽船からケミカルタンカーを受注した。納期は84年7月下旬。主要目は17,000総トン、29,840重量トン、主機関三井B&W6L60MCE型9,450馬力、速力14.6ノット。

● 岡崎造船, 小型客船受注

岡崎造船は粟島汽船が船舶整備公団と共有で建造する70人乗り客船を受注した。納期は84年3月。同船は16総トン、主機関ヤンマー6HAK型165馬力、10ノット。

● 三井造船, バルクキャリア受注

三井造船は協成汽船のパナマ籍法人からバルクキャリアを受注した。納期は85年後半。主要目は24,500総トン、39,140重量トン、主機関三井B&W6L60MCE型10,800馬力、速力14ノット。

● 三菱重工, 多目的自動車船受注

三菱重工は八光海運から3,260台積み多目的自動車船を受注した。三菱は昨年7月にも同社から同型船を受注している。納期は85年12月。主要目は33,500総トン、11,000重量トン、主

機関三菱MAN10V52/55B型10,550馬力、速力18ノット。

● 福岡造船, LPG船受注

福岡造船は三井造船を通じマレーシア国営海運会社ペルバダナン・ナショナル・ SHIPPING・ライズ(PNSL)から2,000立方メートル型LPG船を受注した。納期は84年10月末。主要目は2,000総トン、1,500重量トン、主機関阪神6EL30型1,600馬力、速力12.8ノット。

● 今治造船, バルクキャリア2隻受注

今治造船は昨年、新和海運の海外社船としてバルクキャリアを2隻受注したが、最近このオプション分としてさらに2隻を追加受注した。納期は84年9月と85年2月。主要目は18,000総トン、28,450重量トン、主機関スルザー6RTA58型8,500馬力、速力14ノット。

● 三井造船, バルクキャリア受注

三井造船は中野海運(本社・東京)からバルクキャリアを受注した。納期は85年春。同船は24,500総トン、39,140重量トン、主機関三井B&W6L60MCE型10,800馬力。

● 常石造船, バルクキャリア受注

常石造船はパナマ籍船主オリオン・SHIPPINGからバルクキャリアを受注した。主要目は10,550総トン、25,300

重量トン、主機関三井B&W6L50MCE型7,200馬力、速力13.5ノットで納期は84年12月。

● 今治造船, コンテナ船受注

今治造船はパナマ籍船主カサリナ・SHIPPINGから250FEU型コンテナ船を受注した。実質船主は米シーランド・インダストリーズとみなれ、納期は84年5月末。主要目は8,400総トン、11,300重量トン、主機関神発7UEC45~115H型7,000馬力、速力15ノット。

● 三井造船, 木材製品運搬船受注

三井造船はデンマークのグローバル・ファイナンスからフォーレスト・プロダクト・キャリアを受注した。納期は85年3月で竣工後は大阪商船三井船舶とデンマークのEACが合併で設立したフォーレスト・プロダクト・キャリアーズ・インターナショナル社が運航する。主要目は41,200重量トン、主機関三井B&W6L60MCE10,000馬力速力14.5

● 幸陽船渠, バルクキャリア受注

幸陽船渠はシンガポール籍船主T・K・S SHIPPINGからバルクキャリアを受注した。納期は84年11月。実質船主は国内船主と言われる。主要目は23,300総トン、36,000重量トン、主機関ディーゼル8,500馬力、速力14ノット。

● (株) マツイ, 豪華モーターヨット受注・建造分野に進出

本誌前号で紹介した超豪華モーターヨット“ASEAN Lady”の受注先株式会社マツイ(本社/東京・港区麻布台2-4-7/電・586-4141)はこれを機に超豪華モーターヨットの受注・設計・建造を行なう。



ASEAN LADY

●『日本クルーズ客船のあり方』私考

私なら以下のようなクルーズ客船を運営してみたい。

- 1) 外観 日本の名城を(部分的ではあるが)極力忠実に船容に採り入れた気品あるスタイルとする。もちろん、材質は現代のものだが、一見して日本の名城を連想させるデザインであること。これにより建造中から世界の評判になるだろう。
- 2) 内装 極力、和風(ベッド、バス、トイレ等は洋風だが)とし、現代の材質で、日本の各時代の建築様式を採り入れたバラエティのある内装とすること。
- 3) 食事 外国人の嗜好の許す範囲で、和風を採り入れるが、もちろん、洋風レストランも併設すること。和食はダイエット食としてのメリットもあることをセールスポイントとすること。
- 4) 航路 日本周遊を原則とし、寄港地は山紫水明の港を選んで寄港すること。この点で船のサイズ、タイプに配慮すること。(吃水、上陸用ボート、ランプウェイ等)水の汚い産業港への寄港は極力避けてクルーズ客への印象をそこなわぬこと。
- 5) エンターテイメント ①名寄港地でその土地の祭りばやしなどを乗船させて、次の寄港地までの船内のショーとすること。②各寄港地では適宜のショア・エキスカッションを準備しておくこと。③クルージング中は常時、船中で、多種の日本文化実習を開催するこ

と。たとえば、柔道、華道、茶道、剣道、弓道、坐禅、日本料理、日本画、日本舞踊、琴、三味線、能 etc。つまり、クルーズ客は、下船までに、たとえば生け花に上達することができる等。

日本は海から見ると山と緑の美しい国であり、また、南北に細長いため、季節を選べば1回の日本周航でも、スキー(北海道)から水泳(小笠原、沖縄)までが楽しめる。また、日本人客にとっては、その土地ごとの名物料理も魅力だろう。

世界のクルーズ客船はいよいよ豪華さを加えつつあり、模倣だけでは日本のクルーズ客船も対抗できないだろう。日本の重要文化財(有形、無形)が船上で居ながらに楽しめるような小型でも豪華なクルーズ客船の出現が望ましいものである。

<備考>春休みクルーズ、夏休みクルーズ、冬休みクルーズ等と航路を適宜変更。

小竹健一(54歳 会社員)

〒248 鎌倉市西御門1-14-12

●「サンシャインふじ」の印象

2月号カラーグラビアの「サンシャインふじ」を見て、船の形態美という点から一筆。一見しての感想はQE2の影響が多分にうかがえること、もう一つオリジナリティが欲しい気がします。それにしても、舷側は全くビルの窓と変らず何とも物足りません。これでは、出入港に際し船と棧橋を結ぶテープ乱舞の図は、どうにも構造上できないようですね。

このように完全にクローズしてしまったほうが有効なスペースがとれる上、

冷暖房等も容易だそうですが、船キチの眼からはちょっと味わいがありません。(中略)ともあれ、新造の純客船だけに今後の幸多からんことを祈ります。

坂本 勲

〒850 長崎市愛宕1-23-20

●エスメラルダの写真を譲って

昨年秋の大阪帆船まつりの時に来航したエスメラルダの表紙を書店で見つけ、1月号を買いました。大阪港に帆船があんなにたくさん集まった時には感激して1週間毎日通いつめました。夜はイルミネーションが素晴らしく、私の部屋の窓からも見えました。

一番うれしかったのは、チリから来たエスメラルダの乗組員の一人との友だちになれたこと。お互いに学校で習った英語を思い出しながら、いろいろな話ができました。そして、神戸港に停泊した時には、お土産に千羽鶴と、マイケル・ジャクソンと杏里のカセットテープをプレゼント。私もエスメラルダの全景が入ったキーホルダーをいただき、文通の約束をしました。

とにかく、エスメラルダのことがいろいろと知りたくて、本屋さんをまわってみました。なかなか無く、やっと見つけた『帆船まつりガイド』にも大阪港での写真はないので、私も持っている写真は、私自身が写した数枚だけです。もし、あの帆船まつりでエスメラルダの船内を見られた方や、士官候補生の写真、特に登橋礼の写真などを撮られた方がおられましたら、ぜひ譲っていただきたいのです。

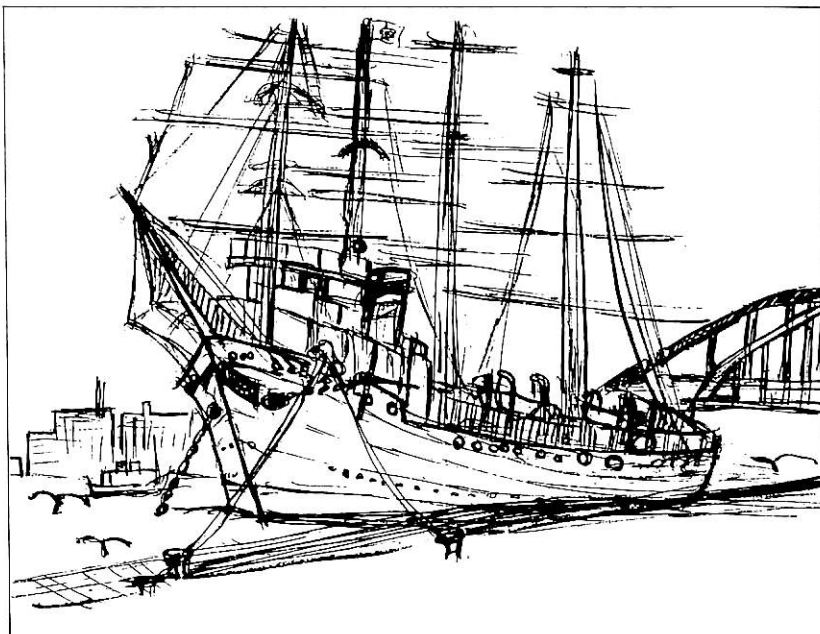
佐伯有子

〒552 大阪市港区磯路2-12-1-

1022

●わたしの作品●

- 神戸港ポートターミナルに停泊中の日本丸のスケッチ



柿本孝雄（42歳 会社員）

〒662 兵庫県西宮市上甲東園1-22
-24 ☎0798-51-1333

- “Five Star Plus” 船初来日

1983年5月19日、P & O Cruises社の子会社 Princess Cruises社所属 Pacific Princess（19,903 GT, M.ブラッド・フォード船長以下乗組員350名）が初めて神戸港新港第4突堤ポー

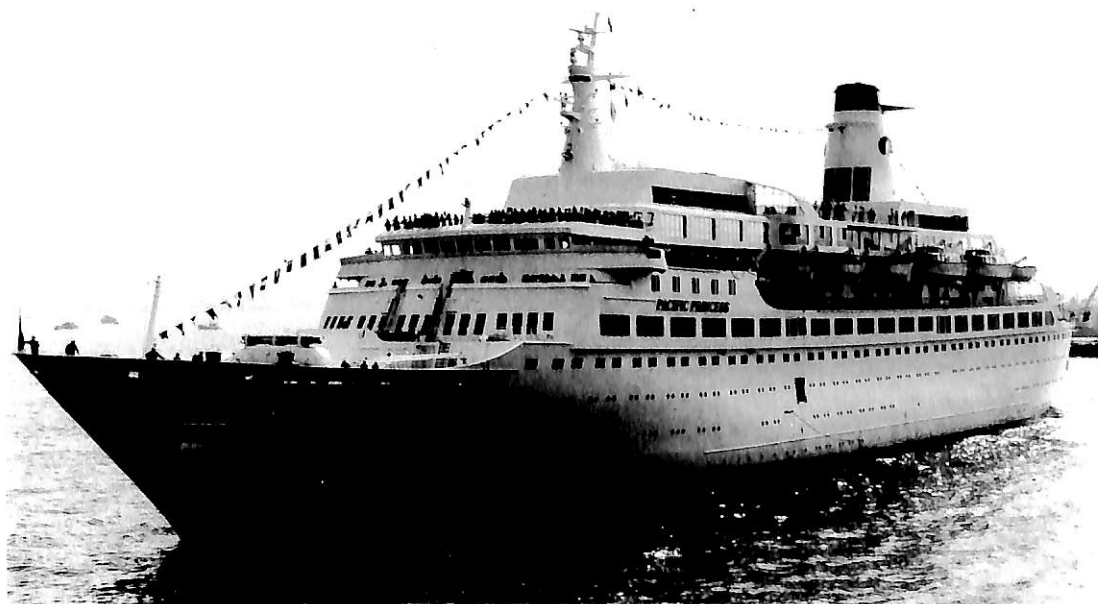
トターミナルに入港。ロサンゼルス発70日間太平洋一周航海の途中で、アメリカ人観光客ら533名（香港・神戸間の日本人3名含む）を乗せていた。

同船はアメリカのTV番組『ラブボート』の舞台として人気を集め、'82年

に“Five Star Plus”に選ばれた。

高松恒夫（The Steamship Historical Society of America 会員）

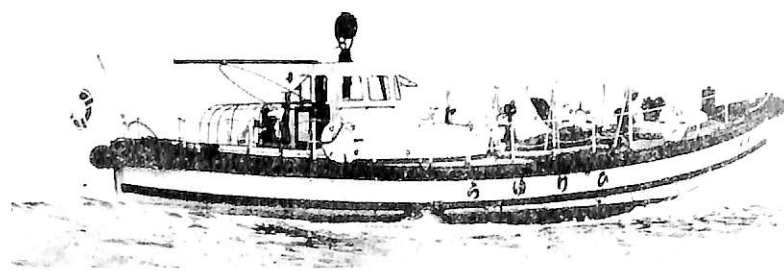
〒666-01 兵庫県川西市湯山台1-2-8 ☎0727-93-6040



編集メモ

▶日本と英国とは四面海に囲まれている点で国土の状況がよく似ている。そのため、共に沿岸における海難多発国といわれるが、さすが英国は世界の海洋先進国、早くも19世紀初頭には王立イギリス救命艇協会(R.N.L.I.)が組織され、沿岸各地にライフボート・ステーションを配備し、海難救助網を張りめぐらしている▶日本ではずっと遅れて19世紀も終り頃、ようやく帝国水難救済会という半官半民の組織が生まれたが、その本格的活動が始まるには、なお半世紀近い歳月を要している。昭和の初期、にわか近代の装備の救命機艇の建造が、主として海軍のバックアップで進められ、海軍技術陣の設計によって本格的救命機艇が10隻ほど建造され、東京、大阪、神戸、函館などの救難所に配備された▶この写真にある見馴れない型の船がその中の1隻、函館に配属された「ひりゅう」である。全長15メートル、木造艇で、不転不沈を標ぼうした起上り小法師のような船だった▶この船に、建造所の在る横浜から、引渡地の函館までの回航に便乗した。ずっと昔の話である。あいにく台風のあとを追うような形で鹿島灘を

乗り切ったが、その起上り小法師的復元力の激しさに、胃の腑がノド元までせり上ってくるような経験をした。回航司令に退役の老海軍大佐が乗ったがこの大佐殿、船酔いになると不気嫌になるのには困った。元は何万トンとかの油槽船の艦長だったそうだが、大船と小船とでは動揺の周期がちがうから勝手がちがうんだなと思った▶夜間航海は避け、早朝出帆の日没入港という航程で、初日千葉県勝浦まで、2日目同銚子まで、3日目福島県小名浜まで、4日目宮城県塩釜まで、5日目岩手県釜石まで、6日目青森県八戸まで、7日目北半島の突端大間まで、八日目津軽海峡横断、函館到着。港内の停泊船から一斉に歓迎の汽笛が鳴らされた時には、クルー一同喚声をもってこれに答えた▶敗戦により帝国水難救済会は消え、優秀な救命機艇も多くは軍用に徴せられ、敗戦時には殆んど姿を消してしまっていたという▶戦後は海上保安庁の設置により、海上の警備救難業務は、各地の海上保安部、保安署を拠点として、戦前とは比較にならぬほどの海難救助態勢を整えるに至った▶船齡から言っても、もはやあの頃の救命機艇が生きているとは思えないが、万一どこかに残存しているとしたら、記念艇として保存の価値ある船だと思うのだが。(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・交換または譲り・譲り受けの告知。(以上はハガキ可)
- 私の作品
 - *①商船、艦艇、帆船などの模型(写真、データ、簡単な説明付)
 - *②写真、イラスト(商船、艦艇、港、その他船のある情景)／キャビネ〜6つ切判以内。
- *私の船旅(外国、国内を問わず船旅の種々相を)
- *海、船についてのエッセー
(以上の2項は400字詰原稿用紙3枚以内。締切日設けません)
 - 原稿には主旨を曲げない範囲で筆を加えることがあります。
 - 誌上匿名の場合は、必ず本名を別記して下さい。
 - 他誌へ二重投稿しないで下さい。
 - 原稿(写真、イラスト共)は原則としてお返ししません。
 - *印の投稿で掲載した分には、記念品または、薄謝を呈します。
 - 投稿には住所・氏名を明記してください。なるべく年令、ご職業も。
 - 「投稿」と明記して編集部宛郵送して下さい。

表紙：大西洋をゆく“クイーン・エリザベス2”。去る2月11日、世界一周クルーズの途次、横浜港に8度目の寄港をした。

総トン数67,107トン、全長294メートル、幅32メートル、速力28.5ノット、最大収容人員1,753名。
(写真・倉品光隆1980年撮影)

Ship & Cruise 第57巻第4号 昭和59年4月1日発行

4月号 定価800円(送料75円別)

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ヵ月 800円(送料別)

1ヵ年 9,600円(送料共)

※本誌のご注文は書店または当社へ。
※なるべくご予約ご購入ください。

振替 東京6-79562

謹 告

「シップ・エンド・クルーズ」誌、ご愛読いただき
ておりましたが、諸般の事情によりまして、次号より
休刊いたすことと相成りました。多年のご愛読を感謝
し、ここに謹告いたします。

なお、年間契約購読料の残金につきましては、精算
のうえ早急にご返金申しあげますので、あわせてご諒
承下さいますようお願いいたします。

昭和59年 2月末日

株式会社天然社／シップ・エンド・クルーズ編集部

SEIKO MARINE QUARTZ CHRONOMETER

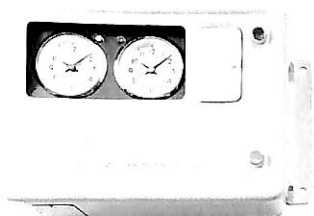
厳しさに耐える信頼の精度 セイコークオーツクロノメーター(セイコー船舶時計)

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

主な特長

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

船内の
子時計を
駆動する
親時計として



セイコークオーツクロノメーターQC-6M2

300×400×186mm 20kg

- 子時計は豊富に揃ったデザインからお選びください。

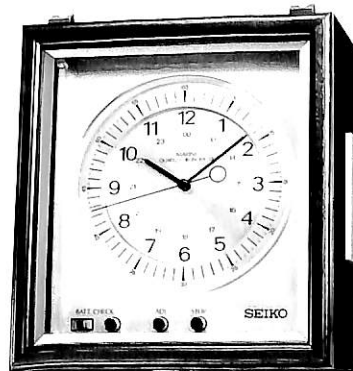


標準時計に小型・軽量、
持ち運び自由な

セイコークオーツ
クロノメーター

QM-10

標準小売価格
150,000円
184×215×76mm
2.2kg



マホガニー木枠の
インテリア感覚あふれる

セイコークオーツ
クロノメーター

QM-20

標準小売価格
188,000円
200×220×107mm
2.8kg

株式会社 服部セイコー
HATTORI SEIKO CO., LTD.

マリンスポーツガイド '84

MARINE SPORTS GUIDE '84

発行＝船社 〒105 東京都港区浜松町1-2-17 ストールベル浜松町 ☎03-434-5181(代) 振替・東京1-25521番



New Caledonien Yachting Style.

「南太平洋を自分の庭にしている男たち」

鋼鉄・中国型帆船ジャンクを作った男

セガン・フランス

2.9mのヨットで世界一周を狙う男

ホーウイ・スミス

親子で別々のクルーザーを自作

エスプラス・ロジャー

南太平洋に住む白人になりに来た男

ジョエル・マーク

釣り人のためのボート選び(イラスト版)

「これからは、ボート・フィッシング」

高橋唯美

バイキングの末えいたち

「フィヨルド・ボート・ライフ」

中村 晃

マリンライフ安全備品講座

「海は人の生命を簡単に奪う」

関根 久

「今年、注目される新艇ガイド」

リベッチオ・オカモト25・Tキャット・
ヤマハPC-26・LMシリーズ・ベル・
ビッグ410・バケイシヨナー26・その他

「価格別・ヨット・ボートガイド」

現在わが国で売られているヨット・モーターボートを価格別に数多く収載

「艀装品・航海計器カタログ」

「関連住所録」

マリナー・メーカー・ディーラー・ショップ・ボート免許・ヨットスクール

好評発売中

定価800円

雑誌コード04309-4

シップ&クルーズ 4月号

第57巻4号通巻630号 昭和59年4月1日発行毎月1日発行

昭和57年8月17日国鉄首都特別扱承認雑誌 第6356号

昭和59年3月20日第三種郵便物認可