

Once a Sailor, Always a Sailor



甲比丹航海記

[\(6 頁に戻る\)](#)

0 0 1 号 (01 Oct. 2015)

はじめに

皆さん、こんにちは。 オーラ・アミーゴス ¡Hola Amigos! でマラガやカアデイスからの手紙を書いていた R です。 改めて、ご愛読ありがとうございました。

その後私達は帰国し、長崎市の東はずれに落ち着いて既に丸 9 年、トシを重ねると共に月日の流れが益々早まり、正に「光陰矢の如し」の言葉通りです。 その主たる原因は記憶力の減退なのかもしれませんが、日々の生活にメリハリがないことも一因でありましょう。 あまりに刺激のなさすぎ、我ながらこれではマズイと思います。

そこで!!

思い立ってまた Web ページをやってみることにしました。 早い話が老化防止策。

*

今度の話は、私 R が過ごしてきた 40 年間の船乗り暮らしの回想が軸となります。

航海記だって？ 後悔記の変換ミスじゃないの?? と言われそうですねー。

薄れかけた記憶の断片が話としてまとまるかどうか心もとない限りですが、うまく行けば？ 例の長っパナシになりそうです。お暇の折ちよつとのぞいてみてください。

なお、段落の振り方は中央揃えとしました。文章や画像を中央に配置するための苦肉の策です。また、ご覧になる方の PC 環境次第で意図した頁が崩れるのを防ぐため、全頁 PDF ファイルとしました。なにせ、パソコンの扱いは全くの自己流、相変わらずのヨチヨチ。ワープロ・ソフトも使い始めたばかりのバージョンで手こずっています。読みにくい点がありましたらどうぞご勘弁を……。

又、半世紀以上前の事からのスタートですからデジタル映像などは全くありません。どうしても画像が欲しい時はネットからの拝借（パクリ）。このページは非公開だし勿論、非営利なんだからだから許して貰えるだろうと勝手に決め込んで……。

だから殆ど話・話の連続です。これまたご勘弁をお願い致します。

まずは……。

*

練習船・進徳丸

(May/1957~Jun/1957)

私が実質船乗りであった期間は丁度 40 年、商船学校在校期間を入れると 45 年、絶えず船に関わり続けたこととなります。この間、乗船した船の数は延べ 68 隻にのぼります。

中には題記のような練習船や民間帆船へのボランティア的な短期乗船もありましたがそれにしてもこの数は同業者もビックリ、の多さです。多分、同じ年数海上生活を続けた普通の外航船乗りの五割増し以上の隻数になるんじゃないかと思います。

*

私が初めて船らしい船に乗ったのは、鳥羽商船高校の一年生だった 1957 年 5 月

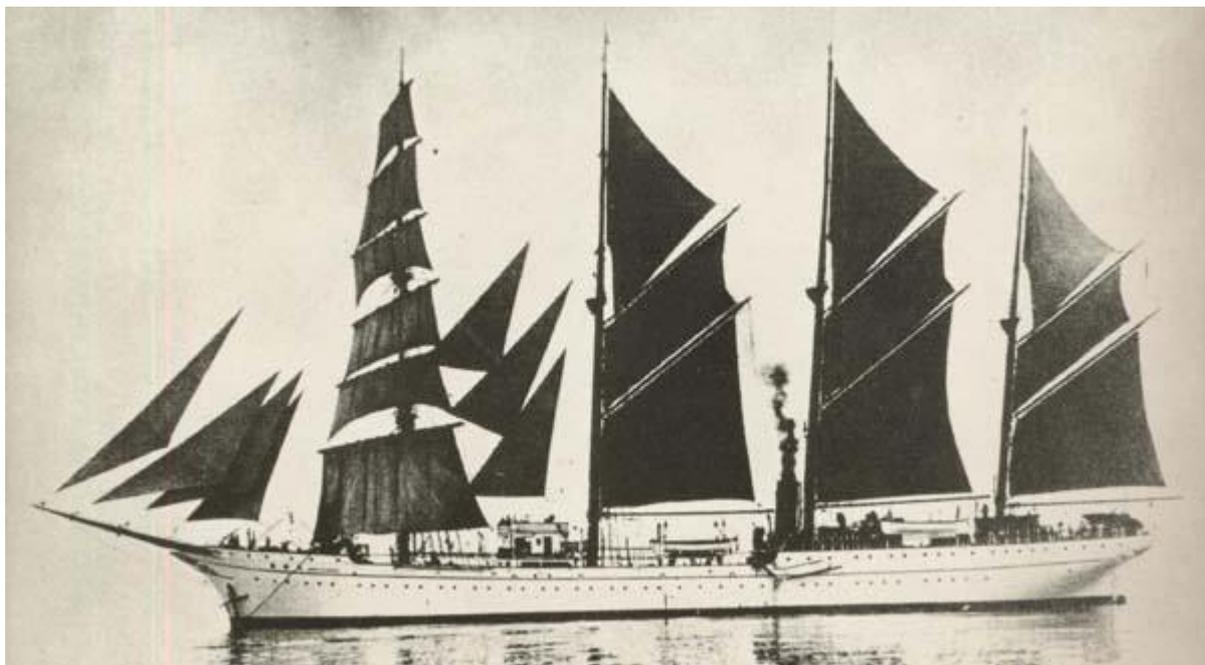
末のことでした。 当時の商船学校では本科三年の間に、短期実習と呼ばれる一カ月の練習航海を二度実施するのがきまりでした。

その第一回短期実習で最初に乗ったのが題記の進徳丸 3100 トンです。 この船は 1923 年建造と言いますから、私が乗った時は既に船齢 34 年の老朽船でしたが、進水当時は世界でも有数の大型帆船で、次の画像のような船であつたらしい。

写真は古くてぱっとしませんが、船自体はなかなかの貫録ですね？

この形の帆装を四檣バーケンティン **Four Masted Barquentine** と言います。バーケンティンとは、写真のように一番前のマストには横帆、その後ろ二本以上のマストには縦帆という帆装です。 また一番後ろのマストだけ縦帆、その前二本以上のマストには横帆というのはバーク **Barque** という帆装です。日本丸や海王丸は初代も二代目もバーク型、両船共四本マストですから、四檣バーク **Four Masted Barque** です。





なお、蛇足ですが、マストが二本だけで二本とも横帆という型はブリグ **Brig**、 また前は横帆後ろは縦帆というのはブリガンティン **Brigantine** と言います。 ややこしいですね。 **Barque** と **Barquentine**、 **Brig** と **Brigantine** です。

*

[\(5頁へ戻る\)](#)

上の一枚目と二枚目の写真の違いにお気づきですか？

一枚目の写真の縦帆はマスト一本につきセールが二枚ですよ、ところが二枚目の写真では三枚に分かれています。 進水当時は上の写真のようでしたが、四辺形のセールの面積が大きすぎて操帆が非常に難しく、数年後に下の写真のようにそれを二分割したのだそうです。

そして残念なことに、私達が練習生として乗船した時の進徳丸はこんな格好になってしまっていました。なんだかガッカリ、ですね。 見る影もない、というか・・・。



でも、この船にはとても難儀な過去があったのです。 第二次世界大戦のさなか、この船は帆装のための背の高いマストは全てチョン切られ、石炭など戦時物資輸送の汽船に変えられてしまったのです。 そして戦争末期、播磨灘で米軍機の猛攻を受け危

うく沈没しそうになった挙句、任意擱座をしたのです。

任意擱座（にんいかくざ）とは海底深く沈没してしまう危険を避けるため、付近の浅瀬に故意に乗り上げることを言います。 その場所の海底が荒い岩場でなく、砂泥混じり等の柔らかい底質であれば、船底のダメージは少なく、のちに浮上・改修する際の費用の軽減につながります。

終戦後この船は修復・改装され再び練習船としてよみがえったのですから、当時のキャプテンはベストの決断をした訳です。 この一件に限らず、およそ決断とか決定といったものは、特に一個人によるものは、年月が経過してしてからでないとその是非を判断する事が難しいものではありませんね。

*

結局この船は練習船として返り咲きは果たしたものの、再び華麗な帆船の姿に戻ることはありませんでした。 なにせ、帆船の艤装というのはとてつもない費用がかかりますし、その当時のこの船の船齢を考えれば、それだけの価値は認められなかったでしょう。 それで、この情けない姿のままになってしまったのです。

英語で船のことを she と女性になぞらえることがあります。もしほんとにそうなら泣きたい気持ちだったことでしょう。 女性が丸坊主にされたも同然ですからね。

*

ここで[二枚目の写真](#)をもう一度ご覧ください。前から二本目と三本目のマストの間に黒い煙が立ち上ってますね。 この船は蒸気機関を搭載していたのです。

帆船と言っても常に風力だけで走れるわけではありません。 大航海時代の帆船はべつとして、現代の帆船は全て補助機関を搭載しています。風がやんだら自由が利かないなんてことじゃ危なくてしょうがありません。 自分だけじゃなく周りの船も大迷惑。 ということで現代の帆船には補助エンジンが不可欠です。 そして、この船のエンジンは、なんとなんとスチーム・エンジン **Steam Reciprocating Engine** 蒸気往復動機関という代物。そう、SLのエンジンと同じ仕掛けです。

*

進徳丸の本来の姿、四檣バーケンティンという型の現存の帆船では、チリ海軍の練習船エスメラルダ *Esmeralda*、その姉妹船であるスペイン海軍練習船サン・セバスチャン・デ・エルカノ *San Sebastian de Elcano* の二隻が有名です。両船とも日本に寄港したことがありますから、新聞記事などをご記憶の方もおられるでしょう。

*

ところで、本号トップの[タイトル・バック](#)は私達がカアディスにいた頃、彼の地で開催された帆船祭りの時の写真ですが、右端に写っているのはエルカノの船尾です。

そして次の写真はカアディス港外を走るフル・セール(Full Sail)のエルカノです。

これはその帆船祭り（実は欧州帆船レースの一環）のポスター。



進徳丸も本来ならこういう優雅な姿であったはずなんですが・・・。

*

さて前置きが長くなりました。この稿の本題は私達練習生の船内生活の紹介です。私の最初の乗船地は神戸港でした。メリケン波止場から沖に錨泊している進徳丸までランチでゆきました。ランチと言ったって昼食 **lunch** をゴチになったんじゃなく **Launch** すなわち端艇・汽艇・小さい舟、に乗って行ったんです。練習船では内火艇とも呼んでいました。要するにエンジン付きボートです。

いよいよ同期生一同わくわくドキドキの初乗船。でも、みんなどちらかと言うと寮生活からの解放感のほうを強く感じていたと思います。

なぜなら、寮では大勢のうるさい上級生と同居です。 何しろ上下関係の厳しい学校
 でしたから、一年生にとって寮は常に上級生の目が光っているととても窮屈なところ
 でした。 鉄拳制裁など珍しくもない世界でしたからね。

当時は全寮制で否応なく全員寮にぶち込まれましたが、今ではこの学校も名前が高専
 と変わった以上に中身も大きく変わり、全寮制は廃止、しかも女子学生すら大勢いる
 とか。今や日本人外航船員は不要の時代、もはや船乗りを育てるだけの学校ではない
 らしい。 私達の頃？ 勿論、女っ気なんてゼロ！ 全くナシ！！

*

ところで、乗船者は我々鳥羽の一年生だけでなく、兄弟校である富山商船学校の生徒
 も一緒です。 航海科・機関科合わせて総勢約130人くらいだったでしょうか。
 各校とも新入生の数は航海科・機関科とも30人が基準です、なのになぜ $30 \times 4 =$
 120 人ではないのか。 各校とも多少なりとも一期上から落ちてきた同期生、実は
 上級生が混じっていたのです。 同時に新入の同期生でも5月の連休に一時帰宅して
 そのまま学校に帰ってこないヤツもいます、いわゆる五月病ですね。

だから、なかなか $30 \times 4 = 120$ にはならないのです。 私の同期では五月の帰省
 のまま退学してしまったヤツより上から落ちてきた先輩の人数が多かった。

ちなみに、私が入学した時の新入生は30人、前年から居座って同期生になった人が
 3人の合計33人。一緒に卒業したのは23人でした。歩留まり悪いですねー。

*

練習生の部屋は二段ベッドで一室8名、鳥羽・富山が半々で同居、隣の部屋と合わせ
 て15～6人が一つの班になり、一ヶ月間、航海当直やもろもろの船内作業も常に行
 動を共にします。 文字通り寝食を共にし、同じ釜の飯を喰らうわけ。 班の半分は
 初対面ですが、そこは同期生同士何の気兼ねもなく、すぐにキサマとオレの仲。

*

乗船二日目、朝っぱらから叩き起こされて作業開始。まずはデッキ洗いから。 これ
 がまた「洗い」なんてヤワなもんじゃなく、最初にデッキをホースの海水でざっと流

し、そこへ砂をばらまきます。そしてヤシの実を上下半分に切った物の断面でデッキをこすります。ヤシの実の断面は堅い繊維が丁度亀の子たわしのようになっていて砂を撒いてこれでこすれば木甲板の大抵の汚れは落ちるんです。デッキ幅いっぱいに横何列にも並んでしゃがみ、ただひたすらこすりながら前進します。こうしてデッキ全面をこすり終えたら砂が残らないように再び海水で丁寧に流します。

*

デッキ磨きがすんだら今度は各班ごとに分かれてそれぞれ割り当ての清掃作業です。便所掃除は勿論、船中ありとあらゆるところの掃除です。中でも陸の人になじみのないのは真鍮磨き。こういう古い船では船内いたるところに真鍮の金具が取り付けられていました。例えば、各室のドアのノブや蝶番、スカツル scuttle と呼ぶ船特有の防水丸窓の枠、階段や船内通路の手すりの金物、号鐘などなど、数え上げればキリがありません。それらを真鍮磨用の液やペーストを使ってピッカピカに磨きます。こうして朝食の時間まで、掃除、掃除、でたっぷりこき使われるのです。もう、腹はペッコペコ。この朝食前の一連の作業、特にデッキ磨きをタンツーと言っていました。turn to work 仕事はじめ、朝飯前の一仕事です。

*

数日後、船は錨を上げ紀淡海峡を通過、外海に出ました。すると、もうここで最初の試練。初めて船らしい船に乗った、というヤツがほとんどですから、外洋の波に揉まれることも勿論初めて。早くも船酔い続出です。各班4時間ずつ交代で務める航海当直中もまともに立ってられないヤツもいて、皆が慣れるまで大変でした。幸い私は船酔いには滅法強く、この初めての練習航海以来45年間ついに船に酔ったことはありませんでした。もうひとつの酔いは日常茶飯でしたけどネ!

中にはどうしても船酔いを克服できず、結局陸上就職を選択せざるを得なかった同期生もいました。

*

練習船では航海士・機関士が教官兼任です。だからこれら士官の数は普通の外航貨

物船の二倍以上いました。 教官と言っても机上学習はほんのわずか、大部分は作業作業の連続です。 当時の私達はまだ船乗りとしてはヒヨコとすら言えないような、巢の中の卵も同然の状態です。 そういう時期に、掃除やら、ペンキ塗りやら、あらゆる整備作業をすることで、船上で諸々の乗組員がそれぞれどういう仕事しているかを身をもって体験させようというわけです。

勿論、天測をはじめ近い将来必要となる、航海士として欠かせない実技の習得も重要な課業ですが、それだけでは頭デッカチの半人前。 全乗組員がどういう仕事をどういう風に分担しているかを把握することは天測の技術習得同様に重要です。

*

ところで、天測とはまた耳慣れない言葉でしょうが、これは天体観測の略で、天文航海術には欠かせない技能です。 ここで更に天文航海術という一般の方には縁のない言葉が出てきましたが、これは太陽や星の高度を測定して球面三角法を基にした計算で船の位置、船位を知る方法です。 球面三角法？ナンジャソリヤですね。

*

自分が今どこにいるか？を把握することは陸上の日常生活でも極めて大事なことです。 普段の生活ではそれをことさらに意識しなくても格別な不都合は生じません。

それは身の回りの地理をほとんど全て承知しているから。

日常の生活では、この電車、又はあのバスに乗れば途中どこを通過してどこへ行けるかそこまで何分かかるか？ということが分かっているあたり前ですね。

でも、360度、どこを見渡しても水平線しか見えない、という状況を想像してみてください。 大洋上では来る日も来る日もそういう状態が続くのです。 そういう状況で、自分の行きたい所へ間違いなく行くためには、まず正確な自分の現在位置を知らなければなりません。 それを太陽や星の高度を測って解決するのが天文航海術です。 自分の現在位置を正確に知ったうえで初めて、ドノ方角へドレだけ走ればドコへ行けるか、ということが分かるのです。

*

一方、陸上の山や岬や灯台を見ることができれば、その方位とそこからの距離、または複数の目標物の方位、で自分の位置は分かります。この方法にも色々とノウ・ハウがあって、それらをひっくるめて地文航海術と言います。

かく言う私は、普段の生活でも何々の南約何メートルとか、何々のすぐ北側とか、東西南北と距離を合わせたとらえ方をします。けれども、場所の説明をするのに右とか左、前やうしろ、という言い方をする人が結構いますね。本人はそれで分かっているんでしょ、肝心なことはその時その人がどっちを向いて言っているのか、ということです。それが抜けるとどうにもなりません。不動産広告で徒歩何分と言うのも大いに怪しい。これらの表現はいずれも航海術には使えません。

ドッチ方向へ距離ナンボと言ってくんなきゃ・・・。

*

天文航海術も地文航海術も、遠くマゼランやコロンブス、バスコ・ダ・ガマやフランス・ドレークなどが活躍した、いわゆる大航海時代には既に未完成ながらも実用に耐える精度に達していて多くの探検・冒険の成果に寄与したのです。

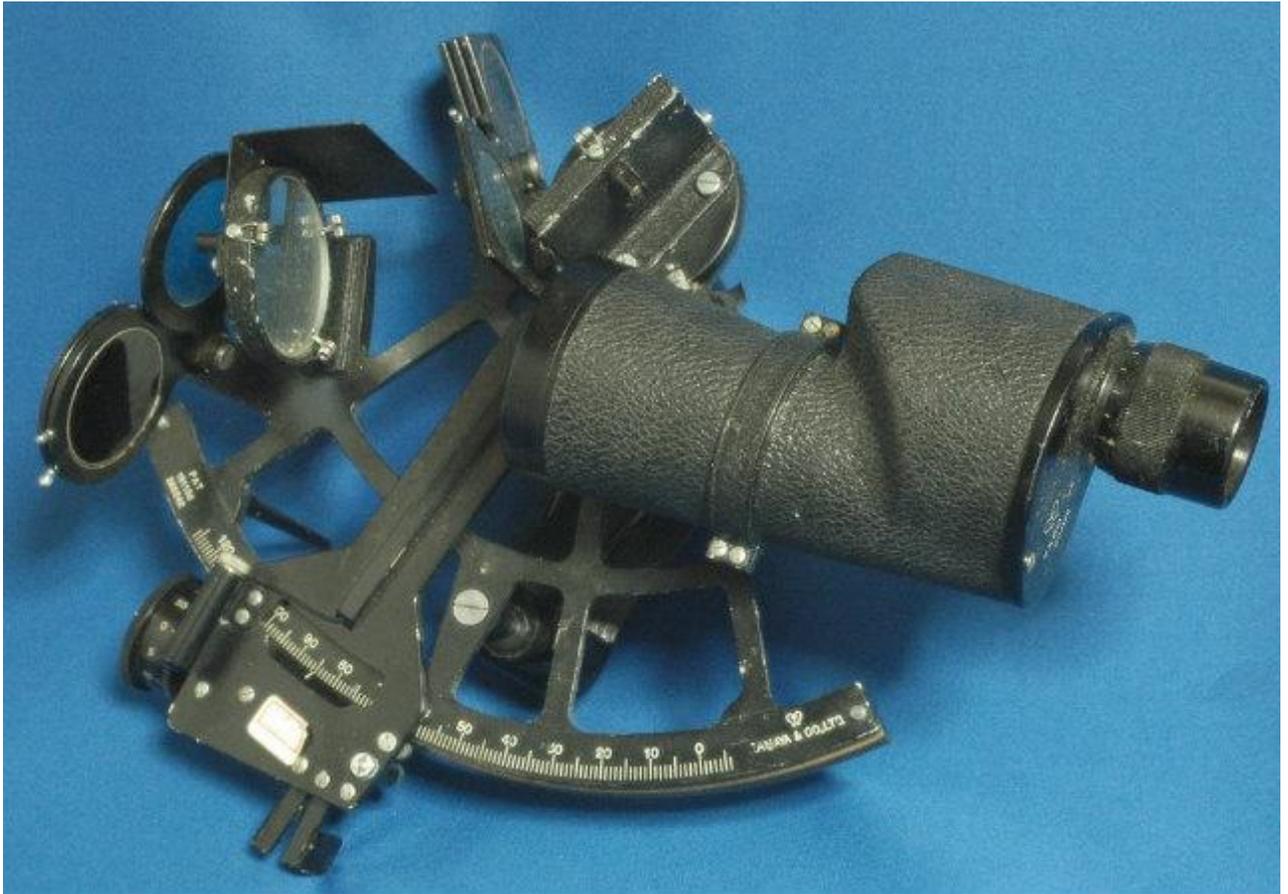
先人の知恵のなんと素晴らしいことか。

私達練習生はそういう先人の残した遺産、六分儀を手に、揺れる水平線と太陽や星をにらんで如何に正確に高度測定ができるか、それにより如何に正確な船位が得られるかを日夜研修したのです。航海術とは平面三角法・球面三角法など幾何学の知識を総動員して船の位置を知る、ということに尽きますが、「正確な」船位を得る最大の要素は「眼の良さ」です。突き詰めて言えば、眼ではっきりと、灯台や、山の頂や、ブイや、コンパスを見ること、そして六分儀に写る水平線と天体を確実にとらえなければ、幾何学もヘッタクレもない、のです。

しかし、その後 GPS (Global Positioning System) というものが出現し、船位を知ることによって特別な知識・技術は必要なくなっていました。今では GPS はカーナビや携帯電話位置情報にまで進化して、航海のための道具でさえなくなりました。

皆さんも毎度おなじみですね、私自身は使ったことはありませんけど・・・。

私達が使った六分儀とはこんなものでした。



なお、天文航海術や六分儀などに興味をお持ちでしたら六分儀（ろくぶんぎ）または sextant と入力して検索すると Wikipedia など詳しい解説を見ることができます。大航海時代に主として使われたのは、私達がなじんだ六分儀ではなく、その原型の八分儀であったらしい。 八分儀 octant も検索してみたらいかがでしょう。

*

ある日、私の班はエンジン・ルームに連れて行かれました。 普段、航海科生はエンジン・ルームには用がないんですけどね。 そしてボイラーの前に立たされスコップを持たされました。 前にこの船は蒸気機関搭載だと言いましたね。 しかも、なんとなんと石炭焚きのボイラーで蒸気を造っていたんです。 あの黒い煙は石炭を燃やしていたんです。 何ともはや、古色蒼然。 正に S L。

ボイラーの扉を開けた瞬間、大型スコップ一杯の石炭を放り込むんですが、これがただ放り込めばいいというもんじゃないんです。 真っすぐ手を突き出すと、スコップの石炭はまとまったまま飛んでドサッと落ちます。 すると既に燃えている缶の中の

石炭の上にかたまって落ちてしまい、これでは燃焼がよくないのです。
ではどうするか？ スコップを突き出す瞬間、手首を、というかスコップの先端をちよっとはねるんです。 炒め物の時のフライパン返しの要領です。 すると石炭は缶の中にパラパラと平均に散らばりすぐ燃え付くんですね。 これは、常時この仕事をしている専門の機関部乗組員が教えてくれたコツです。 彼らの職名は水夫ならぬ、
火夫 **fireman** ファイヤーマンでした。 全くその名の通りですね。

*

こうして、掃除、整備作業、航海当直、航海実技、机上学習などなど充実した一箇月の船上生活はあっという間に過ぎました。 この間いくつかの港に入港したはずなんですが、今どうしても思い出せません。 六十年近く前のことだからということよりこの初めての船上での一箇月を無我夢中で過ごしていたからだと思います。 高齢者の常として、昨日のことは忘れても古い昔のことほどよく憶えているのに、ちよっとなんか腑に落ちません。 普通は、昨日の晩メシ？ はて、何喰ったかナー、ということより半世紀以上前の記憶の方が鮮明なんですけどねー。

*



ところで、これまでお話しした進徳丸は現在運航中の進徳丸ではありません。

言わば初代・進徳丸で、この船は私の初乗船から6年後の1963年退役となり、更にその4年後、神戸商船大学（現・神戸大学海事科学部）の構内に陸置されましたが阪神淡路大震災の折、大被害をこうむったようで、とうとう解体処分となってしまいました。上の画像は、陸置保存されていた頃の初代・進徳丸です。

古いなりに一応きれいに保存されていたようですね。大学の教材としてだけでなく、青少年の海事活動の場や宿泊施設としても大いに役に立ったということです。

阪神地方にお住まいの方はご存じかも・・・。

*

初めての船上生活一箇月を終えた同班の仲間。撮影者一人を入れて総勢15人。学校は違っても「腕に三つの金ボタン」の制服は全く同じ。このうちの何人かとは、長期実習でもまた同船しました。



この後、またウルさい上級生の待つ寮に帰らなければなりません。

でもこの日までは気楽な仲間だけ、みんなニコニコ。

*

再び・練習船・進徳丸

(Oct/1959~Nov/1959)

商船高校第二学年は席上学習のみで終わり、三年生になって再び短期航海実習の機会が来ました。1959年秋、船はまた進徳丸。何しろこの船、オンボロなので国内沿岸水域での行動が精一杯、だから短期実習はもっぱらこの船に頼っていたんです。冒頭に「述べ」68隻と言った意味は実はこういうことでした。同じ船に何度も乗ったことが重なって述べ68隻、今数えなおしてみると実数は60隻でした。それでもかなり多いほうではあります。中には間をあけて3回も乗ったり、短い休暇を挟んで続けて二度乗ったりという船も何隻かあったのです。

*

さて、進徳丸二度目の実習。この航海で長崎へ入港したことは良く憶えています。もしかすると、前の短期実習でも入港したのかも知れませんが、完全に記憶が欠落しているので、この時を実質的に私の長崎寄港初体験と言うべきでしょう。

以来、四年生の時には日本丸で、その後就職して本職の船乗りになってからは色々な船で、トータル何度長崎に寄港したことでしょう。

三菱ドックへも何度も入渠しました。

こうしていつの間にか長崎の港や街になじんでいったのですが、まさか老後をこの街で過ごすことになるとは当時は考えもしませんでした。でも、寄港するたびにこの地の人情の温かさに好感度が深まっていったことは確かで、今こうして長崎に住みついたことの伏線の一つになっていたことは間違いありません。

*

そして、この航海では北海道へも行きました。室蘭港だったと思います。北の海も初体験。小豆島にも行きました。いずれも懐かしい思い出です。

この時の実習では、愛媛県にある兄弟校の弓削商船高校の三年生との同乗でした。私達も既に学校では本科の最上級生、まあ、船乗りのヒヨコぐらいには成長していました。二年半の席上学習で海と船に関する基礎的な知識は頭に入っていて、船上

の実習でそれをどう生かすかという心構えもできていたはず、寮での生活を通じて、
 集団生活のなんたるかも身にしみて承知していたはず、です。

船の教官も何人かは前回からの顔見知りだし、船内の様子もしっかり記憶しているし
 船上での生活がどういうものかもわかっています。 だから初乗船の時のような緊張
 感もなく楽しい一箇月を過ごせたのです。

(怖いもの知らずのクソガキ仲間。霧の中の小豆島寒霞溪にて)



*

そして、特に船乗りになりたいという強い希望があったわけでもなく、言わば物の弾
 みでこの道にハマってしまった私も、近い将来プロの船乗りとして海に乗り出すノダ
 という覚悟が多分この頃やっとな腹に据わった、ノダと思います。

おお、懐かしき青春の日々よ!! てなもんですね。

*

ところで副題の *Once a Sailor, Always a Sailor* という文句、これに似た言い回しは
 ご存じの方も多いと思いますが、ズバリこのまんま、はなじみがないと思います。
 英和の例文などでよく見かけるのは *Once a priest, Always a priest.* (priest=聖職
 者) とか priest の代わりに begger (乞食) という単語を入れたりしたものです。
 これらは日本では「ナンカとナンカは三日やったらやめられぬ」というあの文句。

要するにあまりイイ意味の事ではありませんね。

でもこの文句も priest や begger の代わりに detective (デカさん) になったりこ
 の副題のように sailor (船乗り) であったりすると、必ずしも悪い意味ではないら

しい。 この場合はむしろ強い職業意識を（褒めないまでも）認める意味にもナリ
得ルらしいのです。

*

この解釈は複数の英国人に確かめた事なので「多分」信用できると思います。
直訳すれば「一度船乗りをやると、いつまでも船乗り」ぐらいのところでしょうが、
あえて意識すると「一旦しみついた〇〇気質(カタギ)は生涯抜けることはない」。
こうなるとグッとイイ意味ニモ聞こえますね。 だから少なくとも私自身はそうい
う意味だとムリクリ納得し、信じ、且つ満足しています。
まあしかし、その真偽は別として、船乗り稼業は「三日やったらやめランナイ」なん
て言うほどボロい商売でなかったことは確かです。

*

この稿はこれにてオシマイ。ではまた。

*

[本号の一頁に戻る](#)

[TOP\(目次頁\)に戻る](#)