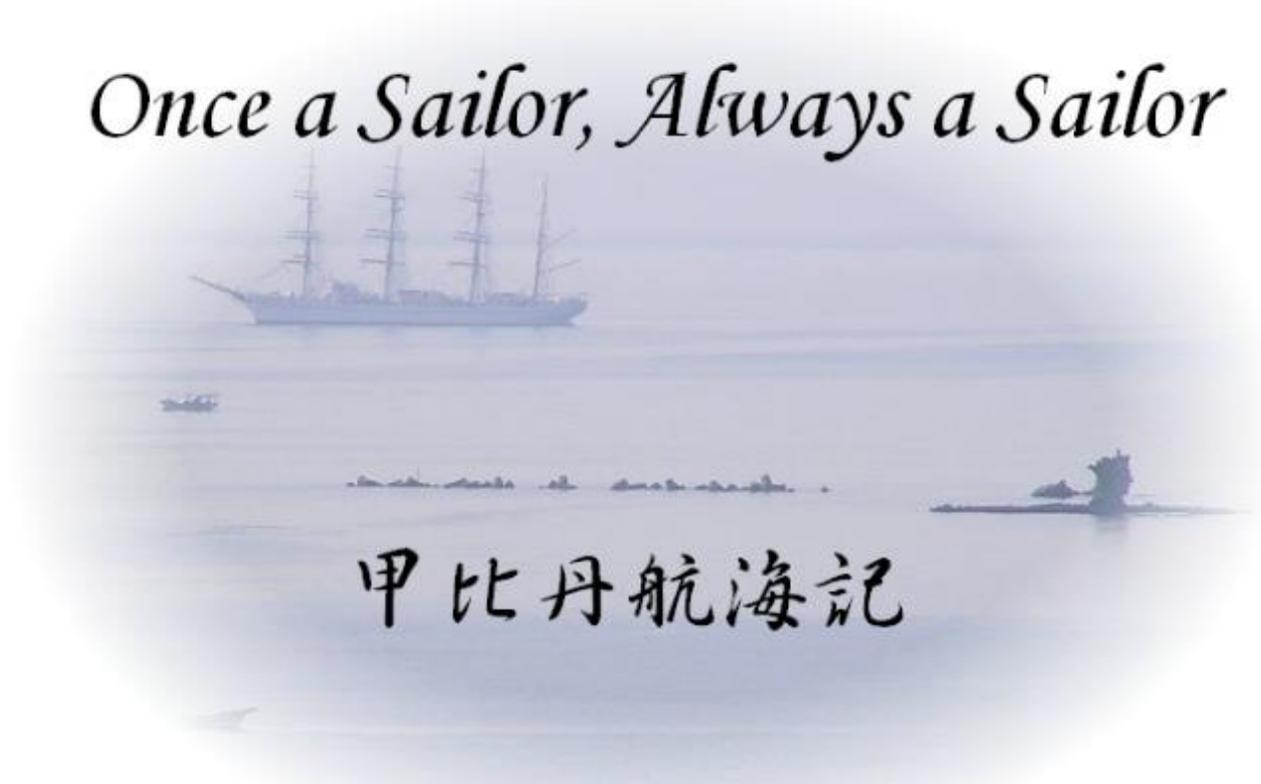


# Once a Sailor, Always a Sailor



## 甲比丹航海記

002号 (08 Oct. 2015)

練習船・北斗丸、大成丸、日本丸

(Apr/1960~Jan/1961)

今号もまた練習船。今回は四年生の時、乗船した練習船です。この学年では一年間航海訓練所の練習船に乗りっぱなし、私は題記の三隻を順に乗り継ぎました。1960年4月、私達新四年生は三つのグループに分かれ、それぞれ北斗丸・大成丸・銀河丸という三隻の練習船に分乗しました。学校と寮にはしばしお別れ。この四年生の長期実習では全国に五校ある兄弟校の全て、即ち鳥羽・富山・広島・弓削(愛媛県)・大島(山口県)の各校から同様に振り分けられた生徒の混乗です。

\*

三ヶ月後北斗丸と大成丸の組は、それぞれ北斗丸組は大成丸に、大成丸組は北斗丸に乗換えて更に三ヶ月を過ごしました。なぜか銀河丸組は半年間銀河丸のまま。

\*

そして半年後、今度は全校の生徒がそれぞれ二つのグループに分かれて一方は日本丸他方は海王丸に乗船したのです。前半六ヶ月の三隻は汽船、後半六カ月の二隻は帆船です。帆船大好きというマニアの方には、ロハで帆船に六か月も乗れるとはなんて贅沢な・・・ということかもしれませんね。

\*

## 練習船・北斗丸

さて、まずは汽船・北斗丸です。この船は1650トンの小さい船でしたがそのエンジンに大きな特徴がありました。この船のエンジンは蒸気タービンだったのです。前号でお話しした初代・進徳丸のエンジンも蒸気往復動機関という当時でも既に化石に等しい代物でしたが、この船の蒸気タービンというエンジンも、当時の一般商船に採用されていた数から言うところちょっと珍しい船用エンジンと言えるでしょう。

\*

珍しいという意味は決して時代遅れというわけではなく絶対数が少ないだけで、ディーゼルでは手に負えない大馬力エンジンの分野を担っていたのです。こんな小さな練習船にそのエンジンを採用したのは、その頃から始まっていたタンカーなどの巨大化で、急速に蒸気タービンの必要性が注目され始めたからだと思います。何しろその頃はディーゼルでは大馬力を得ることは難しいとされていたから。

ここで言っているのはあくまで商船での話。Navyの世界は全く別で、タービンは当たり前。あっちはとにかく馬力のケタが違うし、経済性ッテ何の話ヤ、という世界ですからね。

私が一年生の時、週一でエンジンのことを勉強する時間がありました。航海科生にもエンジンのことを少し位は解らせようという授業です。その時の機関科の教官はディーゼルは一万馬力が上限だ、という意味のことを言っていました。しかし後から考えると、その当時すでにそれ以上の馬力のディーゼル・エンジンが着々と研究・開発されつつあったのだと思います。三万馬力なんていうディーゼルが現れたのは

私達が卒業して間もなく、だった筈です。

とにかく、その頃は2～3万トン級の船まではディーゼル、それ以上は蒸気タービンという認識が当たり前でした。その後、原子力船というものが出現したり、船のサイズも50万トンなどというとんでもないものができ始めて商船の世界でも急速に蒸気タービンの重要性が注目されるようになったのだと思います。

\*

ここでちょっとディーゼル・エンジンと蒸気タービンの比較をしてみましょう。蒸気タービンはディーゼル・エンジンに比べて熱効率が悪いというデメリットがあります。簡単にいえば燃料費が高くつくということですね。私はエンジンが専門ではありませんから難しいことは分かりませんが、要するにこんなことでしょう。蒸気タービンはまずボイラーで蒸気を発生させ、それをタービンに送って回転力を得るという二段構え、即ち外燃機関。それに比べてディーゼルは燃料を直接シリンダー内で燃焼させてそれが即回転力を生ずる、内燃機関。無駄がないわけ。

\*

タービン・エンジンのもう一つのデメリットはエンジンを前進から後進に切り替えるとき時間がかかるということです。船にはブレーキというものはなく、前進力を弱めるにはプロペラを逆回転させる、即ちエンジンを一旦止めて、後進に（逆回転に）かけなおすしかないので。タービン・エンジンはこの動作に必要な時間がディーゼル・エンジンに比べてかなり長く必要です。このことは港内で操船をする船長や水先人にとっては心理的にも実質的にも大きな負担になりえます。

\*

例えば、車のブレーキ系統が完全に故障して、エンジン・ブレーキしか頼れないとしたら、かなり恐ろしいですね。前進回転中のエンジンを後進にかけなおす時間が長い、ということは、場合によってはそれに近いことになりかねません。もっとも、最近は可変ピッチ・プロペラーという便利な物もかなり普及しているようです。これはプロペラのピッチ（羽の角度）を変えることで前進から停止、後進までを可能にできてエンジンを止めたり逆回転させたりする必要がない、という便利な

ものですが、私の知る限りでは中小型の船専用でした。現在は巨大船で採用できるほど大きいものまであるのかどうかは知りません。技術的には可能だとしても高くつくことだけは間違いありません。

\*

また、蒸気タービンは振動が少ない、且つ騒音が小さい。このことは客船などでは大きなメリットとされるでしょう。

私達がスコットランドの運河クルーズをした時、元英王室のヨットであったヴィクトリア号を見学に行った話を覚えておいでですか？あのヴィクトリア号も蒸気タービン船でした。なにせ営利目的ではなく国費で動く英王室ヨットです。当然、燃料費がかさむなんてことは無視無視。港内操船がしにくければタグ・ボートを何隻でも使えばいいじゃないか、という発想。ああ、そうそうヴィクトリアは英国海軍の所属で乗組員は全員海軍軍人でした。やっぱりネ。

\*

前に言ったように、ディーゼル・エンジンは巨大船の推進力としては馬力不足で、当時は一部の巨大船で、やむなく燃費の悪いタービン・エンジンを採用していました。しかしディーゼル・エンジンも時代とともにどんどん巨大なものができ、ほとんどの船は安く上がるディーゼルを使えるようになりました。最近ではなんと十万馬力を超えるディーゼル・エンジンがいくつかできているとか・・・、全く技術の革新はとどまるところを知らせんね。

私自身はと言えば、タービン・エンジンの船は練習船でしか経験しませんでした。経済性から言えば断然ディーゼルに軍配が上がるのは当たり前。そして人間は乗組員しか乗らず、積むのは物言わぬ貨物という一般商船では、エンジンの振動や騒音に文句を言うヤツはいませんからね。とにかく我々航海科生にとっては、蒸気タービン機関と言うものが航海実習に特別な意味をもつことはありませんでした。

同じ商船学校同期生でも、航海科生と機関科生では教育課程も実習内容も全く違います。陸上企業では事務職は勿論、技術職でさえ自分の専門分野でない部署に配される事もあるようですが、船の場合そういう事例は皆無です。



北斗丸はこんな船でした。被写体としてはあまりにジミヘンでロクな写真は残っていないようです。 私が乗ったこの北斗丸は初代です。

初代進徳丸よりはマシですが、今改めてみるとショボイですね。その時はそんなこと考えもしなかったけど・・・。



その当時は海外への練習航海は一回のみという決まりで、北斗丸での練習航海は日本沿岸だけでしたから、大した出来事もなく記憶も極めて薄弱です。

\*

停泊中の船上での生活は、以前進徳丸の項で述べたように朝飯前のタンツー **Turn to work** に始まります。練習船用語で朝別科という言葉もありましたが、タンツーと言う方が普通でした。

一方航海中は各班が四時間交代で航海当直。当直班以外の者は天測などの航海実習や整備作業です。整備作業と言えば、筆頭はずカンカン。これは錆打ちのことでカンカン・ハンマー（正しくはチッピング・ハンマー **tipping hammer**）という先端が尖ったハンマーで鉄部の錆を叩いてはがすのです。鉄をハンマーで叩けば嫌でもカンカンという音がしますね。だからカンカン。そして、それをやるヤツはカンカン虫。

カンカンで錆が落ちたら、ワイヤー・ブラシでこすって細かい錆も払い落して、次はペン塗。これは分かりますね、ペンキ塗りです。鋼鉄製の船を塩分たっぷりの海水に浮かべているんですから、錆が出るのは当たり前。だから船ではカンカン・ペン塗は欠かすことのできない大事な整備作業です。ただし面白みはゼロ。

\*

こんな作業をやりつつ、時機が来たら天測です。午前中に二度ほど太陽の高度を測り視正午には正中高度測定です。正中高度とは、太陽が自分の居る子午線上を東から西に横切る時の高度、即ちその日の最高高度ですね。これを測定することでその日の正中時即ち視正午の緯度を計算できるのです。太陽の正中はメリディアン・パス **Meridian Pass**、その時間は視正午ですが、正中時間とその高度測定をひっくるめてメリ・パスと呼び **GPS** のない当時の船乗りにとっては重要なものでした。

\*

日本国内では東経 135 度の平均時を日本時間としていますね。そして一日は 24 時間です。何言ってんだ、あたりメーじゃねーか。ですよ。ところが、船が大洋上を航海するときは毎日正午の経度が変わります。だから、その日の正午の経度に合わせて船内時計も毎日変えてゆかなければなりません。そうしないとメリ・パス即ち視正午が船内時計の正午とずれていってしまいます。これを防ぐため船内時計の正午がなるべくメリパスに近くなるように時計を調整してゆくのです。

洋上では東方に向かっている時は一日が24時間より短く、西方に向かうときは長くなるんです。何故？ ちょっと考えてみてください。

\*

そして、普通その時間調整は6分単位でやっていました。理由は何かとそのほうが都合がいい。例えば一日の平均速力を計算するには、一日の走行距離を時間で割ればいいですね。この場合分母の時間が24丁度なら何も問題はないんですが、洋上ではそうではない。その場合、6分単位なら分母は小数点以下一桁で済みますね。しかし、例えば一日が24時間10分だったり、23時間41分だったりすると計算がややこしくなってしまいます。だから、船位測定を天測に頼っていた間は洋上の生活は一日が23時間36分だったり、24時間18分だったりしたんです。

\*

その後GPSが普及して天測に頼る必要がなくなってからは、メリ・パスにこだわる必要がなくなり、キリ良く30分単位や一時間単位で調整するようになりました。では、その調整をいつやるのか？ 各船それぞれの習慣がありましたが、食事や作業時間にさし障りのない時間帯、多くは20時から24時の間にやっていました。客船などでは深夜殆どの乗客が寝ている間にやる船が多いようですね。いずれにしても、以後、私の半生で洋上の一日は必ずしも24時間ではなかったのです。

\*

しかし、北斗丸での実習は日本沿岸のみでしたから一日は常に24時間でした。こうして常に陸を見ながらのやや退屈な三ヶ月が過ぎ、乗っていた仲間の同期生と一緒にそのまま大成丸に乗り換えとなりました。

\*

\*

\*

\*

\*

## 練習船・大成丸

北斗丸での三ヶ月が終わり次は大成丸です。この大成丸という名前は第二次大戦以前、同名の帆船練習船のものでした。この船は終戦まで生き残りはしたものの、終戦直後の神戸港で残存機雷に触雷、多くの犠牲者とともに沈没してしまいました。



その後、戦後の復興と共に新たな練習船建造の必要に迫られたのですが、何しろ物不足・金不足の時代、そこで小樽丸という内航客船を改造する、ということで急場を間に合わせたらしい。これが小樽丸から生まれ変わって練習船となった大成丸(二世)。総トン数2350トン。前の北斗丸よりは少し大きいですが、現在就航している最新の練習船に比べるとちょっと情けない感じがしなくもない、ですね。

\*

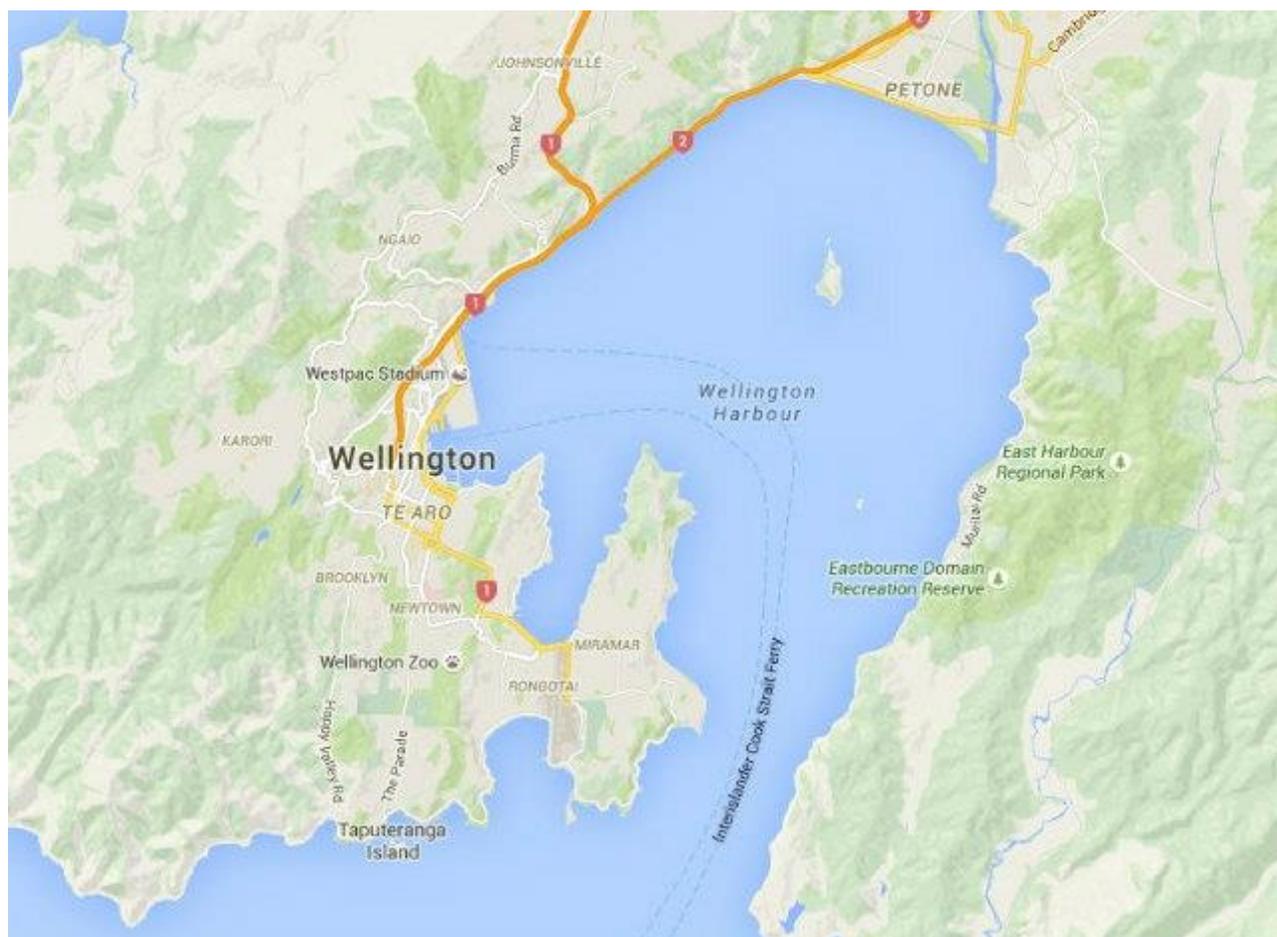
この船は小樽丸から生まれ変わる際に10メートルほど延長工事をしているんです。延長、要するに継ぎ足しです。船を長さ方向のどこかで切断して新しく造った部分を継ぎ足して大型化するという工事は特に珍しくもありませんが、この船の改造が行われたのは1948年だそうですから当時としては画期的なことだったのではないかと思います。この船の継ぎ足し工事はブリッジ(船橋)の真下あたりで行われたらしいのですが、私があてがわれた部屋は丁度その継ぎ足し部分の右舷側でした。

\*

私はこの船で初めての外国への航海を体験したのです。行った先はニュージーランド北島の最南端ウェリントン **Wellington**。この船では北斗丸でも一緒だった商船高校五校の航海科生と東京・神戸の両商船大学の機関科学生の混乗で、この時、商船高校同期の機関科生は日本丸・海王丸の二帆船で両大学の航海科学生と混乗していました。同じ船に乗り合わせたとはいえ、航海科と機関科、練習の中身は勿論、日常生活でも殆ど接点はなく、船上での交流は全くと言っていいほどありませんでした。年齢的にも3～4年の開きがありましたしね。でも、航海途中のイベント、赤道祭りでは全員一緒にお互い初めての赤道越えを祝いました。

\*

そして、いよいよ初めての外国訪問。入港の前日一旦港外にアンカー(錨泊)し、船内外の大掃除、言うなればお化粧直しです。



ウェリントンの湾の入り口は狭く、周りをぐるっと小高い山に囲まれている、この湾の形、正に天然の良港。埠頭は湾口から入って西側の入江の奥、天然の良港の更に

奥まった場所にあり、市街は埠頭から南西方の丘の斜面にかけて広がっていました。この港停泊中の上陸では完全な単独行動はなく、一人で街の探検というわけにはいきませんが、地味な街だなー、という印象だったことを憶えています。

数十年後また入港の機会がありました。それが今の記憶につながっているのですが、その時はどこか英国の小さい港町にいるような雰囲気を感じました。

街中で聞こえる人々の話声も米語とも豪州語とも違い、英国風の発音や抑揚の人が多かったと思います。

ウェリントン停泊中、ジャパン・ソサイアティ **Japan Society** という日本の文化・芸術などに関心を持つ人たちの親睦団体の会員が、練習生数名ずつを各家庭に招待してくれました。私のグループは、記録映画を専門に作っていると言う映画監督の家に招待されました。夫妻と大学生の一男一女の四人家族プラス長女の友達一人でしたが、とても温かいもてなしを受けました。



左奥が映画監督氏、右から二人目は長女の友達。招かれた私たちグループも五人で丁度同数でした。こちらの人数に合わせてくれたのかも・・・。

この時の体験で一番貴重だったことは、語学力の重要性を身にしみて感じたことでした。それまで三年間の席上学習では専門教科は別として、国語、英語、数学、物理など普通科の授業はサボルことばかり考えていて、我ながら熱心さのかけらもない有様でした。しかし、この映画監督氏の家庭での数時間で、よ一つく分かったことは外国人との触れ合いには語学力は欠かせないものだ、というごくごく当たり前ことだったのです。

同時に、決して多弁である必要はなく、事の本質を突く、または人情の機微に触れる言葉であれば、たとえ一語でも意思の疎通は可能だということを実感したのも、もう一つ別の貴重な体験でした。そのことは改めて言うまでもなく、日本語だって同じですね、極端に言えば全く無言でさえも・・・。

以心伝心とか、目は口ほどに・・・とかいう言葉もありますね。でもそれは言語が同じ者同士、発想の起点が、というか脈絡が似ているという条件が必要でしょう。

言語が違う、従って思考経路が違う相手とでは無言ではどうにもならない。だからまず「自分の言葉」で何かを伝えようと思う確固たる意思が大切で、そのためにはまず最初の一語が何より重要だ、と強く肝に銘じたのでした。そうそう、一語文という言葉もありますよね。でも一語で何かを強く訴えるには、その肝心カナメの言葉が出てこなければならない、だから結局語彙は豊富でなければならない、というこれまたごく当たり前のことも改めて思い知らされました。

もうひとつ、たとえジャパングリッシュでもいいから相手にしっかり聞こえるように堂々と話さなくてはいけない、ということ。発音が正しいかどうか以前の問題として相手に聞こえないようなささやき声ではどうにもなりません。

それから、日本人がよくやるマチガイ。決して肯定の意思はないのにちょっとした「アイの手」的に「いえーす」なんて言うこと、これはいけませんネー。「いえーす、のー、のー」なんてネ。何言ってんだカ、になってしまいます。このことも肝に銘じました。日本語のハイは必ずしも肯定ではありませんねー。

\*

こんな事は今では小学生でも分かっているかもしれませんが、何しろその頃は英語を

話せない英語教師は決して珍しくもない時代でしたから……。英語の授業はもっぱら読み・書きだけ、話す・聞くは限りなくゼロでしたもんね。

将来外国航路に従事する学生を教育する私達の学校ですら、実用的な英語ではなくあくまで机上学習のみ、英会話の時間なんて全くありませんでした。そういう時代と  
言ってしまうえばそれまでですが……。とにかくイイ経験をしました。

どこの国へ行っても、その国の言葉をたとえ一言でも話せば親しみは倍増、現地の人  
の対応もガラリと変わります。以後私はどこでも「コンニチハ」「アリガトウ」だけでも現地語で言えるよう努めてきました。

\*



ウェリントン停泊中は何度か船内一般開放があり、見学者の案内をして一般市民との  
触れ合いもできました。また船内見学の日には例の映画監督氏の娘さんと友達も見に  
来てくれました。そして Yukata を着て Uchiwa を持って、彼女たちも異文化のカ  
ケラを体験して楽しんでくれたのです。我々学生も家庭訪問をきっかけに英語で話

すことに少し度胸がついてきた、というか気恥ずかしさが薄れてきたようでした。ウェリントン大学にも学生同士の交流会ということで招かれました。会場ではニュージーランドの原住民であるマオリ族の文化が紹介されたり、独特の民族舞踊なども披露されて大いに楽しませてもらったのです。

島内一周のバス・ツアーの日などもありました。市街地から一步内陸部に入るとすぐ、あたり一面緑の牧場が広がり、そこそこに羊の大群がいるのにビックリ。ツアー・ガイドは、この国は人口が羊の数を越えたことはナイ、と言っていましたネ。

\*

こうして楽しかった一週間の停泊はあっという間に過ぎ、船は再び洋上に、そして日本目指してゆっくり北上、約三ヵ月間の大成丸実習は東京港着でオシマイとなりました。そして三隻目の日本丸へ乗り換えです。



（ウェリントンにて、40代で早世してしまった親友 SS 君と）

ほんのヒヨコだった進徳丸初乗船の頃に比べると少しは大人っぽくなったかな？

\*

次の画像は現在の我が家の前、橘湾で、錨を入れて一休みの第三世大成丸です。

私が乗った二世よりはるかにスマートですが、この船も2014年には次の四世にバトンタッチし、既に解体されているのだと思います。

橘湾には長崎港に入港する練習船が入港前のお化粧直しや時間調節の為時々錨を入れています。こんな時はベランダから双眼鏡覗きっぱなし。

Once a Sailor, Always・・・とはまさにこのこと。



大成丸の項はこれまで。次は日本丸です。

\*

## 帆船練習船・日本丸

さて、私の練習船での長期実習も最終節に入ります。今回の乗船は帆船・日本丸。ここで言う日本丸は現在運航している二世ではなく、1930年建造の初代・日本丸です。この船は現在、横浜・桜木町駅前の日本丸メモリアルパークに保存されている船です。私がこの船に乗ったのは1960年秋からですから、当時既に船齢30年になっていました。

一般商船ならかなりのオンボロになっていて当たり前の年数ですが、そこは営利目的で動いている船ではないのでメンテナンスは万全。その後も活躍し続け現役を退いて保存のため横浜市に引き渡されたのが1984年と言いますからその時は船齢

54年。とことんコキ使われる商船では考えられない長寿です。

＊

前号の進徳丸の稿でも触れましたが日本丸の型は四檣バーク **Four Masted Barque**。二世も同じ、また、ついでに言えば初代海王丸も海王丸二世も全く同じバークです。私達が乗りこんで間もなく、海王丸と共に建造以来30周年の記念行事があり、神戸港沖で走りながらの総帆展開のデモンストレーションがありました。

我々が日本丸で全てのセールを展開するのを併走する僚船海王丸に乗った観客に見てもらふ、というイベントでした。海王丸からこれを見る機会を得た人には良かったでしょうが、きっちりとセール・ドリルをやらされた日本丸の我々はくたびれ儲け。

＊

次の画像が私が乗った初代日本丸、次の次が現在の日本丸(二世)です。



上の画像は全てのセールを張った状態ではなく、全部で35枚あるセールのうち23枚しか揚げていません。洋上では全てのセールで走ることができるコンディションに恵まれることは少ないのです。この絵は実際に走っている写真をもとに正確に、忠実に描いたものだと思います。

後ろから二本目のマストの最下段のセール、通称クロス・ジャック **Cross Jack** と言いますが、これはよほどの事がない限り普通は張りません。帆走中は当直航海士も

操舵手も全てのセール見えなければなりません。これら当直者は船体の一番後ろに見える白い屋根の下が定位置ですが、ここから全てのセールを見るためにはこのセールは甚だジャマなのです。下は日本丸二世のフル・セールの写真、これはショウですからクロス・ジャックも張ってます。この二隻はどちらも四檣バーク。でも、小さな違いがあります。分かりますか？



それぞれの一番後ろのマストを見て下さい。初代のは上に三角形、下に四辺形のセールがついてます、これをspankerと言いますがとても大きいセールです。初代ではこの大きさが操帆をととてもやりにくくしていたので二世ではそれを二分割したのです。帆船当時の進徳丸もそうでしたね。

この二世の画像はフル・セール、全てのセールを広げていて、数えると36枚です。私が乗船した初代は35枚。この違いは4本目のマストのspankerの二分割によるもので、それ以外は全く同じです。なお、現在横浜みなと博物館に保存されている初代日本丸のセールは29枚に減らされているそうです。

もう一つの外観の違いは船体の形です。初代は一番前のマスト **fore mast** の根元近くから二番目のマスト **main mast** の根元付近まで白く塗られた舷側のラインが下方に凹んでいますね。一方、二世の舷側ラインは船尾まで一本の線がすんなり緩やか

なカーブを描いています。前者を凹甲板型 well deck vessel、後者を平甲板型 flush deck vessel と言います。

私が大成丸から日本丸へ転船したのは1960年10月に入ってすぐのことだと思っています。そして今思い返すと特別の思い出になったのは、日本丸に乗り始めてまもなく長崎に入港したことです。

その停泊期間が長崎最大の祭り「おくんち」の時期と重なり、更には私自身の20回目の誕生日とも重なったのです。そして初めて見るこの盛大なお祭りをゆっくり楽しませてもらいました。いま、その長崎の東はずれに住み着いて、多分ここが「終の住処」になるであろうことを考えると、この日本丸の航海での記憶はやはり特筆ものでありました。

以後3か月ほど日本各地を巡航し、この年の年末から翌年春にかけて、日本丸は浦賀ドックに長期入渠となり、建造以来30年に溜まりに溜まったアカの大掃除をすることになりました。私達練習生もカンカン・ペン塗の整備作業に明け暮れ、果ては大勢が一行にしゃがんで錨鎖を一個ずつ錆打ちするという気が遠くなるような作業が連日のごとく続きました。

反面、夕食後の自由時間にはかなり行動の自由が許されて、浦賀の町へ行くこともでき、同期生の中には英会話教室に通った者もいたようでした。初めての遠洋航海と外国人との接触で、私自身が感じたような語学力を磨くことの必要性に目覚めたヤツも多かったのでしょうか。遅ればせにでも今までの不勉強を省みようというケナゲな心がけ。結構、結構。でも私自身はそう急に勤勉にはなれませんでしたネ。

こうして、帆船日本丸では海上にいたのは前半3か月ほど、後は翌年二月の下船まで浦賀のドックに据わり込んでいたのです。そして一旦それぞれの学校に帰り、次の年度の実習（各船会社へ派遣されての乗船実務実習）に備えたのでした。

\*

ところで、一般の方には耳慣れない言葉と思いますがシー・シャンテイ sea chantey と呼ばれる、舟唄(船乗り歌)があります。英和によれば「水夫が錨を揚げる時などのはやし唄」となっています。もとはとえば大勢で作業をする時のリズム取りと

というか、気合い入れ、みたいなもんだったんでしょうね。

日本語版・英語版、色々ありますが力仕事にもってこいの威勢のいい節回しのものであれば、やや、しんみりと言うのもあります。日本語版シンミリ、は例えば、かの

八代亜紀の「舟唄」なんか、ズバリそれに当たると勝手に決め込んでいます。

英語版の一例は♪Oh, Shenandoah, I long to hear you♪で始まるアメリカ民謡シェナンドー「Shenandoah」。ミズーリーやミシシッピを行き来する河船乗りの歌。この歌詞の裏にはインディアンの白人に対する恨みつらみも隠されているとも言われて、色々替え歌もあるらしい。まあ、河であれ海であれ舟唄には違いありません。そのシー・シャンティの一つ「海のろまんす」、これは練習船での生活を唄ったもので、私達は練習船でも学校の寮でもみんなで良く歌ったものでした。

勿論、ア・カペラ a cappella で・・・。

今でも其の歌詞は一字一句間違えずに覚えています。（リッパリッパ）

男子ばかりの全寮生活、長期間船内に閉じ込められ行動を束縛される練習船生活、半世紀以上経た今でも、口ずさんでいると色々なそういう思い出が鮮やかに甦る歌、

老水夫にはひとしお思い入れのある歌。

歌詞だけですが以下、ご紹介します。

\*

## 「海のろまんす」

1. ♪芙蓉の峰よいざさらば、野島の灯(あかり)にじむとも

海のロマンをたずね行く

若い練習生は、若い練習生は泣かぬもの♪

(蛇足ながら「芙蓉の峰」勿論これは富士山、「野島のあかり」とは房総半島南端の野島崎灯台のこと。冬場、房総半島沖から富士山が見えることがあり、そんな時は富嶽三十六景・神奈川沖浪裏ほどではないにしても天気晴朗なれど・・・なのです。

とにかく、東に向かって太平洋に乗り出す時はこれが陸地の見おさめです、

恋人ともしばしお別れ。但し、イレバ・・・の話)

2. ♪ 椰子の葉揺れる珊瑚礁、人魚としばし語らいも

タンツーカーカれの号令に

夢よはかなき、夢よはかなき波枕 ♪

(タンツーカーはもうご承知ですね。いい夢見てたら叩き起こされて・・・トホホの巻)

3. ♪ 逆巻く怒涛なんのその、冰山せまる海の果て

命まかせた船ならば

手繰(たぐ)る帆綱に、手繰る帆綱に血が通う ♪

4. ♪ 遥けき潮路三万湮、鍛えし腕のたくましき

シーマンシップに花開く

海のロマンス、海のロマンス君知るや ♪

\*

こうしてヒヨコもいつの間にかいっばしの albatross アホウドリに育ちます。



(世界周航もした、在りし日の大成丸一世、four masted bark 四檣バーク型)

この項はこれでオシマイです。ではまた。

[本号一頁目に戻る](#)

[TOP\(目次\)頁に戻る](#)