



073号 (06 Feb. 2021)

訓練帆船・ブリガンティン・海星

(Jan 1996~Aug 1996)

今回は私の長い船乗り人生の中でも、極めて、と言っていいくらい珍しい体験をした船、それが上の画像の「海星」という訓練帆船です。 これまでに関わりのあった帆船とさえ、商船学校時代に約6ヶ月乗船した日本丸とその姉妹船の海王丸、いずれも当時は運輸省航海訓練所と言う組織に所属する練習船でした。 その後、この組織は独立行政法人・航海訓練所となり、更に現在は海技教育機構・航海訓練部と呼ばれるらしい。 事程左様に日本の船員社会はこの半世紀で大きく様変わりしたのです。 私が日本丸で帆船初体験をした頃、外航船員の育成機関としては商船大学2校と商船高校5校が有りました。

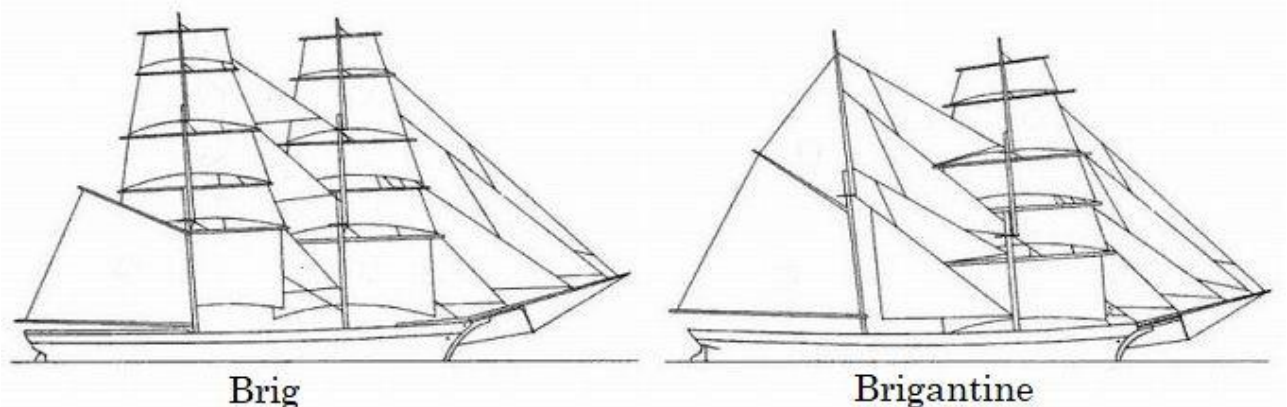
外航船員が不要となってしまった今、これらは果たしてどうなっているやら・・・。
海星という帆船は、職業船員育成のための練習船と違い、一般市民が国籍・身分を問わず自由に乗船できる民間の訓練帆船でした。 戦前には義勇和爾（ぎゆうわに）丸という民

間帆船もあったけれど、それは一般市民用ではなく海洋少年団のものだったらしい。「訓練帆船」という言葉自体、この船が登場するまで戦後の日本で使われることはなかったと思います。英語ではどちらも **Sail Training Ship** で同じだけれど、航海訓練所の「練習船」日本丸・海王丸と「訓練帆船」海星の内容は全く別物です。

船舶関係の用語は一見日本語らしい物でも大部分は英語を翻訳したものです。私達日本の船乗りが使っていた海事用語も、英語を完全な形の日本語に直したのもあれば、英語がヘンに訛ったおかしな日本語も沢山ありました。前者がいくら完璧な訳語であっても、我々日本人船員は日常的には殆ど使わなかったのです。

この稿でもずっと前に触れたことですが、一例を挙げると甲板部員の職名の一つで「甲板庫手」というのがありました。英語では **store keeper** というのですが日本の船乗りは「ストーキ番」又は「ストーキー」と呼ぶのが普通でした。甲板庫手、なんてカタイ日本語は船乗りにはなじまなかったのです。一事が万事この調子。

日本の洋式帆船に関わる記録を見ると、その多くは幕末即ち 1800 年代後半になってからのものです。だからその頃迄帆船に限らず洋式の船舶に関する用語、いわゆる海事用語は日本語にはなかった、と言っても過言ではないでしょう。訓練帆船が **Sail Training Ship=STS** の訳語であるのは間違いないし、これはそのまま馴染んでいたのです。さて、その訓練帆船・ブリガンティン・海星ですが、それはこんな形の帆船でした。



左側の形はブリッグ **Brig** と呼ばれます。一方、右がブリガンティン **Brigantine** と呼ばれる海星の帆装=**rig** です。両者の違いは左のブリッグが 2 本のマストそれぞれに横帆を備えているのに対して、右のブリガンティンは前方のフォアマストには横帆、そして後方のメインマストは縦帆になっている点です。これらの帆装にも時代や国によって微妙な違いがあり、一部の船では後方のメインマストの上部に 1~2 枚の横帆を持った船もあるようです。なお、海星のフォアマストの横帆はこの図とは違い、4 枚でした。

又ブリガンティンと言う呼び名の他に、ブリッグ・スクーナーbrig-schoonerとか、ハーフ・ブリッグ half brig、又はハーマフロダイト・ブリッグ hermaphrodite brig などとも呼ばれていたようです。スクーナーとは2本以上のマストすべてに縦帆を備えた船、ハーマフロダイトは雌雄同体・両性具有という意味。

ですから、これらの呼び名はいずれも横帆と縦帆の混在する船、基本的には前のフォアマストには横帆、後ろのメインマストには縦帆という船、即ち brigantine を指すこととなります。もっとも brig のメインマストにも一部縦帆はありますけどね。

そのブリガンティン・海星の帆装をもう少し詳しく見ると、次のようなものでした。



ここに示した各セールの名称も微妙に異なる場合があります、特に(10)~(13)のステイスルと呼ばれるセールは上記とは違った呼び方をすることがありますが、この名称がマズ標準的なものと言っていいと思います。少なくとも海星ではこう呼んでいたと思います。正規の英語発音は別として、船上では例によって訛った用語で呼んでいました。例えば(15)の Mainsail はメンスル、(6)の Topgallant はトギャラン、(7)(8)の Topsail は夫々 アッパー・トップ、ローワー・トップ等々。

ここで、上の帆装図の実際の姿を確かめておきましょう。 走行中のフル・セール＝総帆
15枚が良く見えるような、真横からの写真はネット上では見つかりませんでした。



この画像でもフォアマストとメインマストの間、即ち10番～13番の4枚のステイスルが一
寸見にくいですが、これらの各セールの隅の部分をよく見ると全てが展帆されている
ことが分かります。 珍しいのはフォアマストの前方、即ち1番～5番のジブ・セールが
全て展帆されている事。 特に5番のフォア・ステイスルが展帆されるのはめったに見る
ことはない光景です。 タイトル・バックの画像ではマスト間のステイスルはハッキリし
ていますが、フォアマストの前には三角帆は5番が欠けて4枚、トータルで14枚。

次は船員手帳の雇入れ・雇止め記録欄。

雇 入 契 約 関 係		雇 入 契 約 関 係	
船 名 Name of Ship	海 星 丸 KAISEI	総 ト ン 数	111(国際100) トン
職 務 Position	員外航海士	主機の種類及び出力	内燃121キロワット
船主所有者の 住所及び氏名 又は名称	東京都文京区本郷1-14-4 日本セイルトレーニング協会	航行区域又は営業 制限及び従業区域	近海国際
雇 入 期 間	不定	船 舶 の 用 途	観 望 用 帆 船
雇 入 年 月 日 及び雇入港	平成8年6月4日 横浜	年齢18年に達する日	年 月 日
備 考		船長氏名(印)	
		更新・変更(船名、総トン数、主機の種別若しくは出力、航行区域若しくは従業制限若しくは 従業区域、船舶の用途、職務又は雇入期間)	
		年 月 日 及び 新 任 事 項	
		48.6.23	
		雇 止 年 月 日 及び 雇 止 港	
		平成8年8月17日 三崎	
		備 考	
		官公庁関係につき船内 船長	

この海星には3回連続して乗船しました。最初はトレーニー（訓練生）として1週間、その後2回、員外航海士（ナビゲーター）として合計3ヶ月程乗船しました。上の船員手帳の記録頁は三度目の乗船の時の物。

この船の主要目は、全長：46.0m、全巾：7.6m、国際総トン数：180トン、定員：45名。メイン・マスト（後方のマスト）の高さ：32.0m、吃水：4.0m。運航者（船主）はNPO 日本セイルトレーニング協会 Sail Training Association of Japan=STAJ。

私の船員手帳に記録された船、即ち雇入れ手続きをした船としてはこのサイズが最少記録でした。いつものような食い扶持を稼ぐための本業ではありませんから、各乗船期間はごく短いものでした。

*

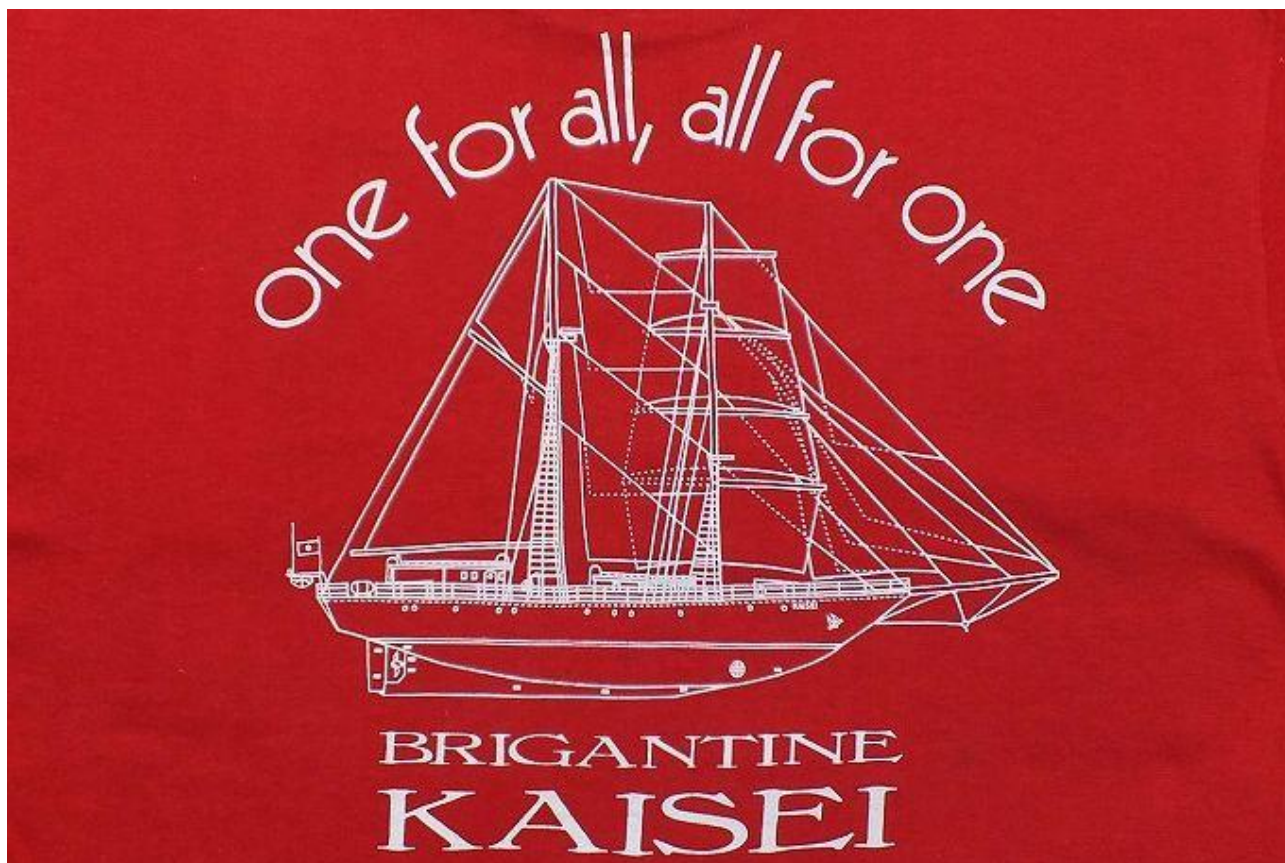
私自身この船には船乗りという職業人としてでなく、別の魅力を感じていたので。最初に紹介したように、この船は職業船員を育成する為の練習船ではなく、児童・生徒・学生を初め、性別も職業も国籍も関係なく広く一般市民に開放されていたのです。そして、この船の真の目的は帆走の技術を学ぶことではなく、船上での共同生活・共同作業を通じて帆船や海そのものに広く馴染んでもらい、理解を深めてもらおうというのが目的です。そして、チームワーク、チャレンジ精神、判断力、を磨くことで得られる各自の自信・自己再発見につながれば、というのが更なる狙いであるはずで

そういう世界を話だけではなく、身近にこの目で確かめてみたかったのです。その魅力の一つが次の画像に現れています。これはこの船に乗船した時手に入れた海星のTシャツで、背中には画像のようなロゴが入っています。

あれから既に25年、下船直後には何回か着たこともありましたが、以後はめったに袖を通すこともなく、大切に大切にあってあるのです。私のオタカラです。

ここにプリントされている“one for all, all for one”というこのフレーズ、日本ではラグビーのチームワークの心髄を表したものの、と言う風に受け取られるのが一般的ではないでしょうか。ラグビー関係の人達の間ではall for oneの意味は「1人のために」ではなく「一つの目的のために」要するに「トライ＝勝利のために」と受けとめるらしい。

しかし、元々は小説「三銃士」に出てくる言葉だとか、イヤ、もっと古い時代にカトリックとプロテスタントの争いごとから生まれた言葉だとか、イヤイヤそうじゃない、古代ゲルマンの船乗りが乗組員同士の助け合いの標語として言い伝えたのだとか、ネットではこの言葉の意味や起源について様々な説明がなされています。



しかし、海星の船上で、この言葉が意味をなすのは、帆船を動かすためにはみんなが力を合わせて行動しないとダメ「一人はみんなの為に、みんなは一人の為に」ということ。帆船としては決して大きくはない海星、14枚のセールしかない海星、それでもこの小さな帆船のセールを人力だけで操作するには、みんなが力を合わせてロープを引っ張り、みんなが一緒になってセールを畳んだり広げたり、が必要不可欠。

となるとこの文句は古代ゲルマンの船乗りが・・・というのが一番ピッタリ来そうです。

言葉の解釈や起源は別として、とにかく、みんなが力を合わせる事が何より大切。

これがこの船で一番印象に残っている言葉です。

商船学校在学中、練習生として帆船・日本丸に6ヶ月間乗りましたが、その時はこの言葉のような特別な感慨はありませんでした。それは日本丸での生活は純粋な職業訓練であり、「海星」に比べると格段に人数が多かった、さらに、海星のトレイニーのように初対面同士の集合ではなく元々共同生活をしてきた商船学校の同期生同士、お互いを知り尽くした仲間であった、だから、この標語が意味するように、力を合わせて何かに立ち向かうのはしごく当たり前の事だった、などなど、によるものでしょう。

しかし、海星の場合は昨日まで赤の他人であった者同士、社会的にはなんの関係もなく、それぞれの立場も全く違う者同士が、ある日突然小さな船に同乗し、一本のロープを力を

合わせて引っ張る、多分そういう事を経験するのは全員が初めて、しかも、狭い船内居住区で文字通り寝食を共にする共同生活、そんなことも当然初体験に違いない。

だからこそ“one for all, all for one”の言葉が深く心に響くはずです。

これまでの職場即ち一般商船での私の立ち位置は、好むと好まざるを問わず独断専行・上意下達の世界、日本人は機関長と二人だけ、時には自分だけ、というような職場環境では、このフレーズのようなことは到底望み得ない、というのが実情だったのです。

ところで、「海星」というこの船の名前、これについても色々なことが言われていて、カトリックでは聖母マリアの意味だとか。だから、カトリック系でこの名前を關している学校は全国にかなりの数あるようです。又、海中の動物ヒトデの意味でもある。

しかし、この船の場合は宗教には関係なく、勿論ヒトデでもなく、海星＝海の星＝水の星、球面全体の7割を海面が占めるという水の星、海の星、即ち地球という意味だそうです。

それにしても全面積の7割が海だというのに何故「地の球」なんでしょうね。

この船でどんな場所を航海したのかハッキリ覚えていません。寄港した場所を思い出すなりに列記すると次の通り。

那覇・渡嘉敷島・石垣島・南大東島・父島・佐世保・博多・唐津・呉・神戸・海南・御坊・串本・那智勝浦・新宮・尾鷲・五ヶ所・鳥羽・四日市・沼津・伊東・下田・三崎・横浜。こんなところだったと思いますが、これをどういう順序で、どう回ったかは例によって例のごとく五里霧中。この中で一番印象に残っているのは、沖縄から南大東島を経て小笠

原諸島の父島へ、更にそこから北上して三浦三崎までの航海。

私が経験したこの船での航海で、陸地が見えない所を走ったのはこの航海のみ。私がプロの船乗りとして多少とも役に立ったのも多分この航海だけ。父島の錨地で、とてつもなく大きなミノカサゴを吊り上げたのも懐かしい思い出です。

この船で私の主たる作業は航海当直。夜を徹して走るなんてことはこの船では珍しい事でしたから、昼だけの日程なら航海当直は殆ど一手引き受け。何しろ船長以外は外洋航海の経験を積んだ本職の航海士は殆どいないというのが実情だし、私以外の航海関係者は船長を初め航海士全員がトレイニーの帆走指導で手一杯でした。だからボランティア・クルーの協力は欠かせないものでしたし、ボラ・クルーなしではこの船の活動は成り立たなかったでしょう。私自身は帆走経験者ではあってもそれは40年近く前のこと、トレイニーに何かを教えるなんてことはハバカリます。だから、もっぱら航海当直の手伝いに専念。これなら私にとってはお手の物、日中は勿論、夜間だって何時間でもOK。

それはともかく、この船に乗組んで、一番最初に気付いた事はこの船では海図改補が全然行われていなかったこと。これには一寸驚きました。長年過ごしてきた一般商船の世界で、海図改補をシナイなんてことは一寸考えられないからです。

これも以前この稿で触れたことですが、商船の二等航海士の重要な役割はその航海に必要な海図を使用順に重ねてチャート・テーブルの引き出しに揃えておくこと、そして船上に備えてある全ての海図を水路通報から得られる資料を基に順次改補しておくことです。

荷役当直など他の仕事で忙しくて時間がない時は、とりあえずその航海で使う海図を最優先で改補し、残りは大洋航海になってからゆっくり、という具合です。

出版後の海図に新たに訂正する必要が生じた場合、日本では海上保安庁がその訂正を促す冊子を英・和の両文で毎週発行します。この冊子を「水路通報」と呼んでいました。

それを参考に手持ちの海図の訂正を行うのが海図改補と言う作業です。

就航航路にもよりますが一般の外航商船では日本版海図のほかに米版及び英版の海図を使うのが当たり前でした。したがってこれらの海図を改補するには、米版海図には米国水路部の、英版海図には英国水路部が発行する同様な冊子が必要となります。

日本版水路通報の記載事項、和文の内容の一部分の例はこんな具合です。

★3年5002項(T)	本州東岸	—	小名浜港	浅所存在
位置	水深約 6.7m		(1)	36-55-49.5N 140-52-39.8E
位置	水深約 6.6m		(2)	36-55-48.2N 140-52-31.4E
位置	水深約 7.3m		(3)	36-55-48.9N 140-52-28.2E
位置	水深約 5.2m		(4)	36-55-50.8N 140-52-27.5E
海図	W63-JP63			
出所	二管区水路通報2年49号910項			

★3年5003項(T)	東京湾	—	千葉港、葛南区	浮標撤去
	水路通報元年49号5573項(T)削除			
海図	W1088-JP1088			
出所	三管区水路通報2年49号1339項			

★3年5004項(P)	南方諸島	小笠原諸島	—	西之島	海図の記載内容について
	この海域は、火山活動により地形及び周辺の水深は変化しているので注意すること。				
区域	27-14.6N 140-52.7E を中心とする半径1.4海里の円内				
備考	上記に関する海図補正については、追って通報する予定である。				
海図	W1356-W83(INT 5401)-W2130(INT 5011)				
出所	海洋情報部				

このような記載が延々と続きます。要するに安全航行の頼みの綱である海図も時々刻々

その記載内容には変化が生ずる、従ってそれを順次訂正しておかないと、時には重大な危険に陥る可能性がある、という事です。

現在使用中の海図上に表示されていない暗礁が発見された場合、水路通報でその訂正記事を確認して海図の改補を行わないと、あるはずのナイ暗礁に乗り上げ、という事態にもなりかねません。乗船してすぐ、この船では海図改補が行われていないことに気付きました。


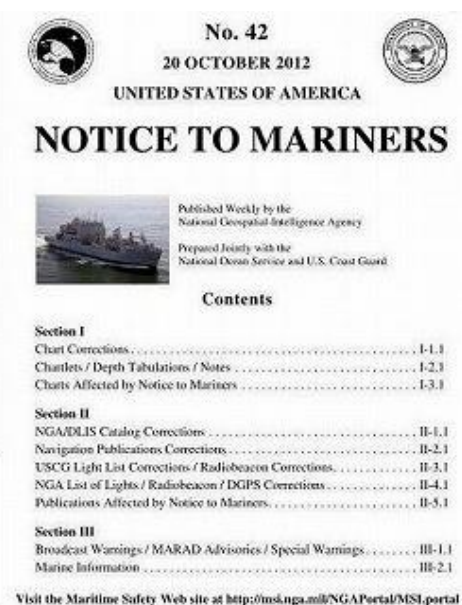
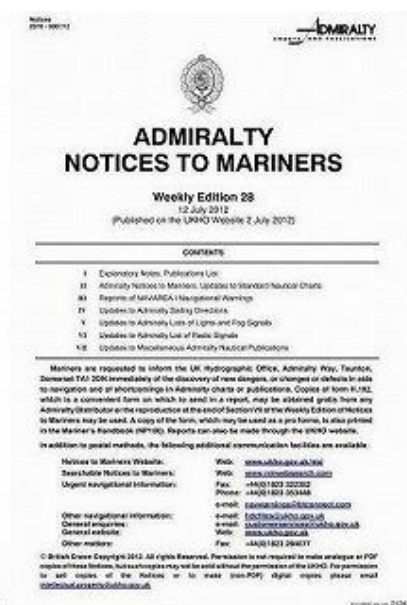
た。それどころか改補の元になる水路通報さえ海図室にはなかったのです。

コリヤ、まずい、なんとかしないと・・・。すぐ船長ドノにその旨を進言しました。船長ドノもその必要性は重々認識していたのですが、彼自身には到底時間的余裕がなく、この作業を任せる人間もいないというのが実情。それほど、この船では人手が不足してたんですね。NPO=非営利団体、ほどの組織でも似たり寄ったりだと思いますが、人手も資金も常に不足、ボランティア頼り、これが実態でしょう。でも、海図改補は免状持

ちの航海士がなすべき事、ボラさんは海技免状を持っているわけではありません。

そこでこの仕事は私に一任され、早速事務局に連絡して水路通報の定期購入の手続きをしてもらいました。現在では水路通報の情報は全てネット上で自由に入手できるので、印刷物としての水路通報がなくても、海図の改補はいくらでもできる筈。それどころか、すでにペーパー海図でなく電子海図を使う船が大部分なのかもしれません。

しかし、当時は全てがペーパー上の手作業。この話はあくまでアナログ時代の話、化石人間的船乗りの昔話ですから、そのつもりで・・・。

 <p>水路通報 第1号 令和三年1月8日 海上保安庁 (小改正1項〜20項 一時間情報) 5001項〜5002項)</p> <p>● 導引 2頁 ● 小改正通報(本誌掲載の小改正に関する事項) 2頁 ● 一時間情報及び予知通報(天候情報の一時的な変更に関する事項) 12頁 ● 航行警備要領一覧 26頁 ● 海図不図記号の付与に係る事項 30頁 ● 船舶間衝突回避の安全及び船隻の運航のために必要な事項 41頁 ● お知らせ 49頁</p> <p>航海に重要な事項(新たな危険、航路情報の変更等)及び天候情報の内容を訂正する必要がある事項を発見したときは、速やかに下記又は後述の海上保安官署に連絡して下さい。また、水路通報、航行警備要領に訂正がある場合は、下記までお問い合わせ下さい。</p> <p>海上保安庁 海洋情報部 船舶利用課 水路通報室 〒100-8502 東京都千代田区有明1-1-1 電話 03-3566-2847 ファクシミリ 03-3566-3272 ホームページ http://jsg.mhi.mhl.go.jp</p> <p>● 本誌掲載は、同じ内容のものを中心インターネット・ホームページから入手できます。 ● 本誌掲載に掲載している小改正通報、一時間情報及び予知通報は、同じ発行日の電子水路通報と同一の内容です。 ● インターネット・ホームページから印刷した水路通報(複製)を含むものは、複製の水路通報に準じて複製できません。 ● インターネット・ホームページから印刷した複製は、利用者が複製するソフトウエアの複製権の性質によっては、複製の水路通報に提供されている複製権と同一の複製権を有することになり得るので、ご印刷の上、利用者の責任において複製して下さい。 ● インターネット・ホームページから印刷した複製は、複製権の性質により複製できません。 ● 本誌掲載 https://www.kaiho.mhl.go.jp/IR/IRInfo/na.html ● 航行警備要領(複製) https://www.kaiho.mhl.go.jp/IR/IRInfo/na.html</p>	 <p>No. 42 20 OCTOBER 2012 UNITED STATES OF AMERICA NOTICE TO MARINERS</p> <p>Published Weekly by the National Geospatial-Intelligence Agency</p> <p>Prepared Jointly with the National Ocean Service and U.S. Coast Guard</p> <p>Contents</p> <p>Section I Chart Corrections I-1.1 Chartlets / Depth Tabulations / Notes I-2.3 Charts Affected by Notice to Mariners I-3.1</p> <p>Section II NGA/DLIS Catalog Corrections II-1.1 Navigation Publications Corrections II-2.1 USCG Light List Corrections / Radiobeacon Corrections II-3.1 NGA List of Lights / Radiobeacon / DGPS Corrections II-4.1 Publications Affected by Notice to Mariners II-5.1</p> <p>Section III Broadcast Warnings / MARAD Advisories / Special Warnings III-1.1 Marine Information III-2.1</p> <p>Visit the Maritime Safety Web site at http://nms.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal</p>	 <p>ADMIRALTY NOTICES TO MARINERS Weekly Edition 28 12 July 2012 (Published on the UKHO Website 2 July 2012)</p> <p>Contents</p> <p>I Explanatory Notes, Publications List II Admiralty Notices to Mariners: Updates to Standard Nautical Charts III Regions of Admiralty Navigational Warnings IV Updates to Admiralty Sailing Directions V Updates to Admiralty Lists of Lights and Fog Signals VI Updates to Admiralty List of Flats Signals VII Updates to Miscellaneous Admiralty Notices/Publications</p> <p>Mariners are requested to inform the UK Hydrographic Office, Admiralty Flag, Taunton, Somerset TA1 2DR immediately of the discovery of new dangers, or changes or defects in data to navigators and/or shortcomings in Admiralty charts or publications. Copies of form H.152, which is a convenient form on which to send in a report, may be obtained gratis from any Admiralty distributor or the reproduction at the end of Section VI of the Weekly Edition of Notices to Mariners may be used. A copy of the form, which may be used as a pro-forma, is also printed in the Mariner's Handbook (MHO). Reports can also be made through the UKHO website. In addition to postal methods, the following additional communication facilities are available:</p> <p>Notices to Mariners Website: www.ukho.gov.uk/NA Telex/Email Notices to Mariners: na@ukho.gov.uk Urgent navigational information: na@ukho.gov.uk Phone: +44(0)1823 303448</p> <p>Other navigational information: General enquiries: na@ukho.gov.uk General enquiries: na@ukho.gov.uk Fax: +44(0)1823 304611</p> <p>© British Crown Copyright 2012. All rights reserved. Permission is not required to make analogue or PDF copies of this notice. However, no charge may be made without the permission of the UKHO. For permission to use copies of the Notices or to make non-POF digital copies please email na@ukho.gov.uk</p>
--	---	---

左端は日本版水路通報 2021 年第 1 号、中央が米版、右端は英版、各国とも全て週刊です。

米版はこれを Notice to Mariners、英版では Notices to Mariners となっています。

何故か、米版では Notice と単数、英版では Notices と複数表記です。

また、日本版の英文水路通報が何故必要かと言うと、日本沿岸で日本版海図を使う外国人航海士、例えばカバヤン航海士等には英文がなくてはならぬものなのです。

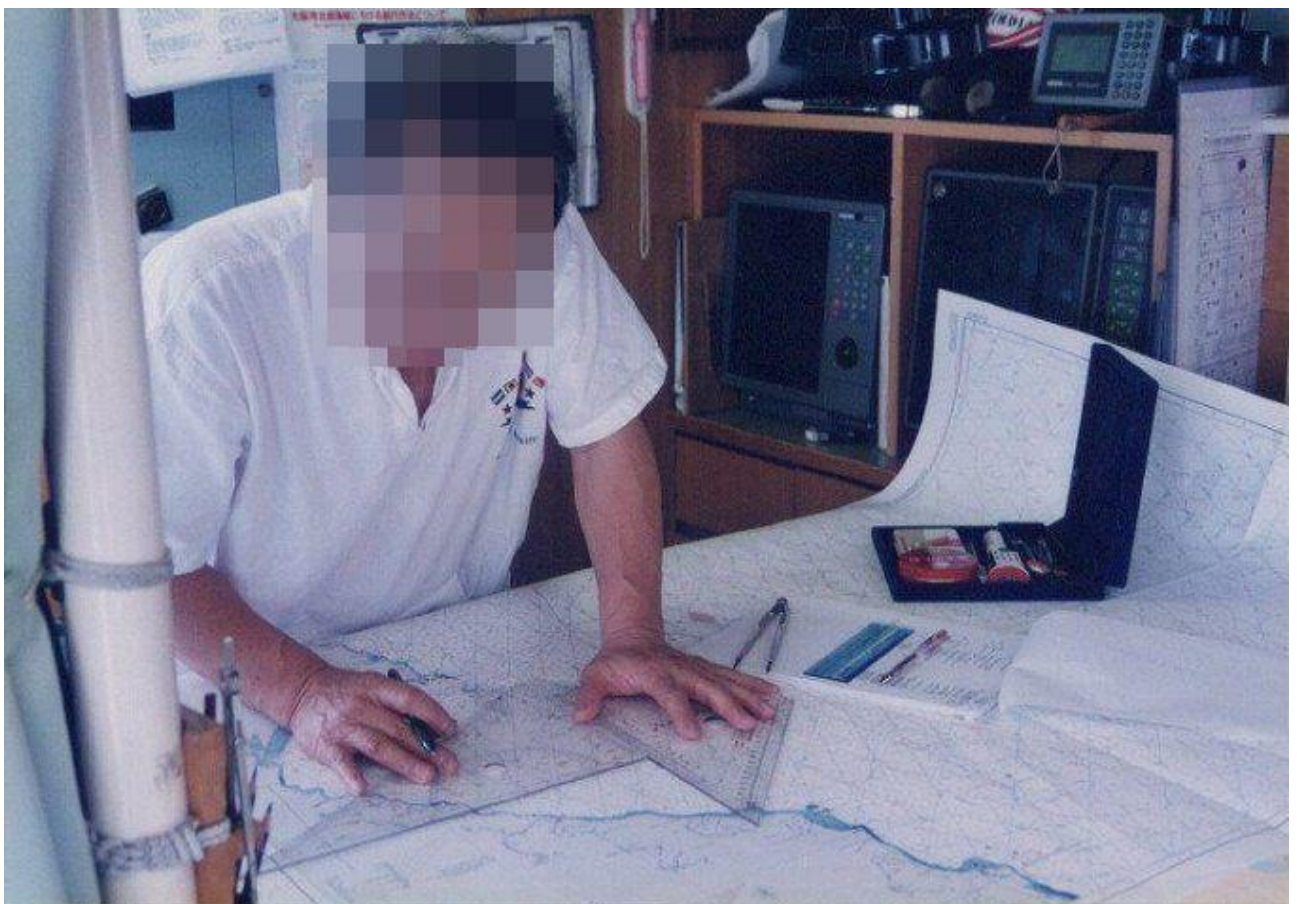
就航航路にも寄りますが、一般商船の場合はこの3ヶ国の水路通報が必要な事が多い。

この時の海星に必要なのは日本の海図だけでしたから、当然水路通報も日本版だけ。

というワケで、航・泊を問わず私は暇さえあれば狭い海図室にオコモリという事になりました。船自体が小さいですから海図室はごくごく小さく、スペースは一人で作業するのがやっと、海図テーブルも次の画像の通り海図一枚を広げたらもう一杯。

この船では海図を一生懸命見たり丁寧にコースラインを引く、と言った作業は殆どされてなかったと思います。商船は積荷を安全に目的地に運ぶという事が第一、船自体及び積み荷の安全確保が最優先。一方訓練帆船の最大の目標は、乗船したトレイニーに海及び船に興味を持ってもらい、同時に船上での共同生活を通じて一体感を醸成する事。安全はどうしてもイイわけじゃないけど、一般商船乗りの意識とはこの辺が大きな違いか？

これがこの船で私が一番の長居をした場所、海図室での改補作業の様子。



いかにも狭い、商船ではこれまでに私が乗った一番小さい船でもこんな事はなかった。たった257トンの海洋観測船・淡青丸でもチャート・テーブルはもう少し大きかった。

次はある日の航海当直の様子。 上はトレイニー不在で次の訓練航海の出発港への回航途中だったので、みんなノンビリ・ムード。 写っているのはクルーとボランティアだけ。 そして、ここがこの船のブリッジ、一般商船とは一寸違いますネ。



下はセールが張られていますからトレイニー乗船中の筈、ココにいるのは全員クルー。

多分、ボラさんとトレイニーは全員デッキで作業中だったのでしょう。

ところで、二回目に乗船した時、英国の訓練帆船のベテラン船長で、Mさんと言う人と同乗しました。彼はSTAJ=日本セイルトレーニング協会の要請を受けて遙々英国からこの船に帆船訓練の指導に来てくれたのです。彼は長年英国海軍軍人だったのですが、その後、訓練帆船に関わるようになったのだとか。

私が彼と同乗したのは1カ月程でしたが、その時寄港した神戸の街を案内したり、彼には珍しい居酒屋でカンパイをしながら、お互いのこれまでの乗船体験を話したり、大いに意気投合。彼との会話の中で私が何隻かのPCCに乗ったことに触れると「ああ、シューボックス shoebox ね」だって「えっ、靴箱？ ウーンそう言われりゃそうだねー、確かに」

彼等外国人がPCCの事を靴箱なんて言っているのをこの時初めて知りました。

私達夫婦がスペイン暮らしをしていた時には、Mさん夫妻がベナルマデナの我が家に一週間程泊まり、4人で近隣のデイ・トリップや毎晩のカンパイを大いに楽しみました。

その後も彼との音信はずっと続いています。彼は英仏海峡に面したWeymouthという港町に住んでいて、自前のセーリン・グボートで沿岸航海を楽しんでいるらしい。

2020年暮れに貰ったクリスマス・カードにも、まだ元気でセーリングを楽しんでいると書いてありました。彼が海星に来る直前に乗っていた帆船はこんな船。



これが Lord Nelson、海星より一回り大きい。 全長 52.0m、巾：8.0m、総トン数：368 トン。 そして、この船のリグ rig=帆装は 3-masted barque=三檣バークと呼ばれます。

Brigantine・海星とは明らかに違いますね。

Barque という帆装は 3 本以上のマストがあり、その一番後ろのマストには縦帆、それ以外のマストには横帆を備えています。 日本の練習船・日本丸と海王丸もバークですが、この二隻はマストが 4 本あるので 4-masted barque=四檣バークです。

また、この Lord Nelson ロード・ネルソンは海星と同じように訓練帆船ではありますが、大きく違う点はその装備。 この船は身体に障害のある人でもトレイニーとして乗船し、帆走訓練に参加できるよう色々と配慮がされているんです。

車いすで船内を自由に移動できるようバリアフリーになっていることは勿論、次の画像のように車椅子のままマスト登りも出来るのです。



こんな風に車椅子ごとロープで吊り上げます、停泊中ならまだしも揺れる洋上では怖くないとは言いきれないでしょうね。 下で心配そうに見ているのはクルーかボラさん。

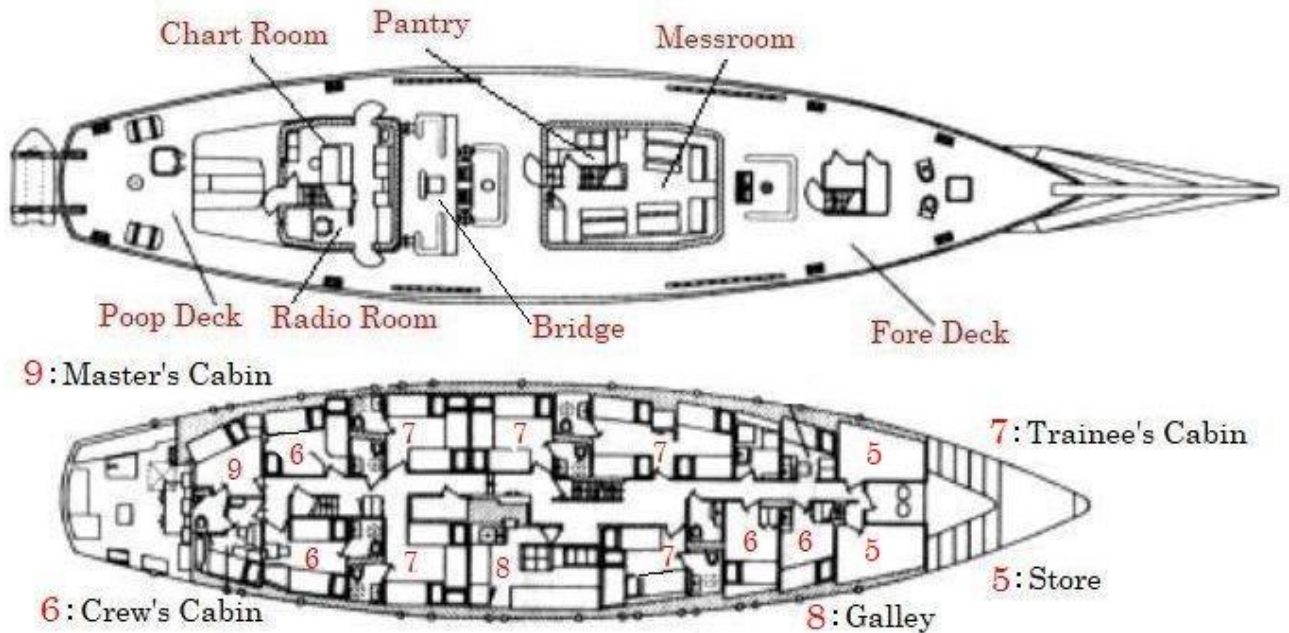
これは私達夫婦がカァディスに住んでいた時、当所で開かれた帆船祭りに参加した Lord Nelson がデモンストレーションとして行っていたのを撮ったものです。

次の画像も同じくその帆船祭りの時のものです。 左側一番手前で横帆が一枚上がっているのが Lord Nelson、右は船尾の船名板。 この帆船祭りがあったのは 2006 年の夏のこ

と、私たちが帰国する少し前のことでした、あれから既に15年以上が過ぎたのに、この帆船祭りの記憶は昨日のことの様に鮮やかです。これも懐かしい思い出の一つ。



ところで、海星の上甲板、及び甲板下の船内は次の図のような配置になっていました。



上側の配置図で、上甲板中央やや船尾寄りがブリッジ、ブリッジの後ろのハウス内左舷側が海図室、ブリッジの前のハウスは食堂 Messroom と配膳室 Pantry です。

前出のノンビリ・ワッチの画像はブリッジを食堂の屋根から後方に向けて撮ったもの、二枚目は食堂後方のデッキから同じく後方に向けて。

下側の図はデッキ下の船内配置です。小さくて読みにくいですが、図に赤字で示した番号とそれぞれの名称を見比べてみて下さい。7番のトレイニーの部屋は5部屋、いずれも2段ベッドがギッチリ、合計32人分。今、しきりに言われている三密回避なんてとてもじゃないピッチリ密・密です。しかも殆ど全員が初対面の知らない者同士ですし、客船の密どころじゃありません。コロナ禍の現在では到底あり得ない状態です。

中央部右舷 8 番がギャレー＝炊事室です。 食事時間になると汁物は食事当番が深鍋で上甲板ハウス内の配膳室に運びますが、皿に乗ったものは各自がギャレー迄自分で受け取りに行き、食べるのは上甲板の食堂。 一汁一菜という言葉がありますが、この船の食事は汁物以外は全て一皿に盛り切り、一椀一皿とでも言いましょうか。

或るコックさんが、これじゃ折角念を入れて食事を作っても、何もカモごちゃ混ぜのネコメシになっちゃうんだ、とボヤイテいました。 彼は、この船に乗る前はレストランのコックをやっていたらしい。

そりゃそうですよね、せっかくの料理がネコメシになってしまっちゃプロの腕が泣きを入れます。 私は商船では大洋航海中ヒマなときは時々自炊をしていて、その時はコレールの仕切り皿を便利に使っていました。 プロのコックさんが仕切り皿なんか使うことはない筈だから案外知らないカモ。 そこで、コレールと言うメーカーの仕切り皿は軽くて壊れにくくて船にはもってこいだヨ、煮汁も混ざらないしネ、事務局に相談してみたら？ すると「ああ、そりゃいいかもネ」と、彼も大いに乗り気でしたが、それからすぐ私は下船したので、以後どうなったか??

三回目に乗船した時はスウェーデンの若者、ボランティアの J 君と相部屋になりました。 その部屋は右舷、8 番ギャレーの後方の 7 番トレイニー部屋、更にもう一つ後方にある 6 番のツインのクルー部屋だったと思います。 このように各部屋の使い方は流動的なトレイニーやボランティアの人数次第で臨機応変。 J 君はスウェーデンでも訓練帆船に何度も乗っていたベテラン・ボラで、私の英語と彼の日本語は同程度、日・英ごちゃ混ぜで毎夜長時間楽しく語り合いました。

こんな具合に国際色豊かな船内生活で、多くのボランティア・クルーとの交友も深まり、愉快的思い出一杯の船になりました。 J 君を初めこの時同乗したボランティアの何人かとはその後もずっと音信が続きました。 一方、トレイニーとは同乗する期間が短く、私がインストラクターとして彼らの活動に加わる事は殆どなかったので、直接触れ合う機会が少なかった。 だから、個人的な交友関係も生じませんでした。

しかし、トレイニー同士は生まれて初めて経験する極め付きの珍しい体験を共有したので、夫々の心の結びつきは簡単には表現しきれない深いものがあつたと思います。 特に社会人のトレイニーは各自の職場での人間関係には悩ましい事も多かつたでしょうが、この船での共同生活で得た友情は、多分他では得られない独特のものであつた筈です。 この船では、初めて出会った者同士が狭い部屋に詰め込まれ、文字通り寝食を共にし、一

枚のセールを張るためにみんなで一本のロープを力を合わせて引っ張る。上司も部下も同僚もナシ、利害関係もゼロ、プライベートもナシ。こんな経験はめったにできるものではありません。だからかもしれませんが、この船が日本の海から姿を消して既に18年が経過しているのに、この船での航海の様子及びOB・OG同士のやり取りはネット上には数多く散らばっています。今でも彼らの心の中には忘れ得ぬキズナ、言うに言われぬノスタルジアが残っているのだと思います。興味がある方は検索してみてください。

キー・ワードは「訓練帆船・海星」。そうそう、この船ではクルーもボラもトレイニーも、夫々が自己申告したニック・ネーム、「海星ネーム」だけで呼び合っていました。

だから私は個人的交友が出来た人以外、本名は全く知りません。

その海星は2003年に米国に売却されたのだそうですが、その時私は既にスペインに移住していたのでその経緯については知りませんでした。しかし、あのM船長がスペインの我が家に遊びに来てくれた時、その売却の航海は、彼が船長を務めて米国に回航したのだと聞いてビックリ。なんと、Mさんが最後まで海星の面倒を見てくれたとは……。

最後に、海星にまつわる思い出を呼びもどしてくれる小道具。



左は前出のTシャツの左胸のエンブレム、中央はバッジ、右はキャップのエンブレム。いずれも、あの懐かしいブリガンティンのシルエット、私には大事な大事なオタカラ。

食うための乗船でなく、ヒトトキの楽しい船上生活をした懐かしい思い出。

*

次回更新予定は2021年4月3日(土)です。