

Once a Sailor, Always a Sailor



甲比丹航海記

007号 (30 Nov. 2015)

社船実習 (其の五)

内航重量物運搬船・日光丸

(Jun/1961~Aug/1961)

昼前に神戸港で熊野丸を下船した日、そのままその足で大阪港に回りました。大阪・天保山。今では前面に巨大な埋立地が出現、そこにはポート・タウンとか言うマンション群林立の住宅地が造成されて、昔の面影は全くなくなったようです。また天保山駅近辺も海遊館やユニバーサル・スタジオなど色々な娯楽施設を抱えた一大行楽地になっているようですが、当時はすぐ前に大阪湾を望む港湾地帯で、倉庫等の港湾施設以外は殆ど何もない殺風景な所でした。一般の人でここに用のあるのは瀬戸内海・九州方面向けの定期客船に乗る時だけだったでしょう。

天下の三方・船方(ふなかた＝船乗り)と、沖の権蔵(ごんぞう＝荷役作業員)と、彼ら目当ての紅灯の巷にうごめくヤカラ、の三者で成り立っていた街。

天下の三方って???船方、土方、馬方の三つ、こんな言葉が普通に通用していた時代には気風の荒い職の筆頭と言われたらしい。まあ、過酷な職であった事は確か。また、ゴンゾ殺すにゃ刃物はいらぬ雨の三日も降ればいい、という文句。職業に貴賤はない、なんて言う一方で、こんなセリフもまかり通っていた時代です。

大阪の表玄関が梅田なら天保山は裏口または勝手口。船乗りにとってイイ街ではあっても、決してガラのいい所ではありませんでしたネー。

*

私が訪ね当てたのはそんな街の一角にあったH汽船・大阪支店でした。

大阪支店、なんて言うの大げさに聞こえますが、なんのなんの実態は内航船の船長上がりのジーさま支店長、通信長上がりのジーさま社員、年齢不詳のバーさま事務員の三人が全て。多分営業活動など皆無だったのだらうと思います。一体、何のための存在だったのか? 今考えてもハテナです。

今の世の中ではどんな企業でもこんな無駄は許さないであろうと思います。多分、全くの多分ですが、これら老齢の社員の首を切るのは忍びない、まあ、大阪支店がある、ということは会社の体面としても悪くはないし、代理店を使う経費は節約できる、位のところだったか? 今の世の中ならアリエナイ話。

*

その日の夕方、元通信長・社員に付き添われて大阪港内の係船ブイに着いた日光丸にサンパンで乗り込みました。サンパンとは本来は中国語で三板、日本語では正しくは通船。でも船乗りの話し言葉ではサンパンと呼んでいました。

沖で錨泊しているか、係船ブイに舫(もや)っている船への交通手段として、路線バス風に時間を決めて沖のあちこちに散らばる船を順繰りに回るボート、これをそう呼んでいたのです。当時は日本中どこの港でも港湾施設はお粗末で、荷役の為の埠頭は絶対数が足らず、貨物の揚げ積み、特に揚げ荷は殆ど係船ブイに係留して、舳に荷を下ろしていたのです。係船ブイとは大型船に係留するための専用浮標で、二つの

ブイに船の前後を舫う時はホーサーhawser と呼ぶ太い係船用のロープ、船首だけを一つのブイに繋ぐ時は錨鎖を使いました。

そのサンパンで行き着いた日光丸はこんな姿でした。



これには正直ガッカリしましたねー。

*

総トン数1995トン、全長84m、全巾12.2m、とサイズそのものは当時の内航船としては決して小さい方ではありませんでしたが、このショボイ外観には、何ともはや、という感じでした。 これでも1948年の建造当時は近海航路の貨物船として計画されたらしく、実際東南アジア航路では活躍した時期もあったようです。

この外観で、まず目につくのは煙を吐いている長い煙突。

そう、この船、当時でさえもう化石に近い蒸気往復動機関、だったのです。 かの練習船・進徳丸と同じです。 多少なりとも進化している点は、進徳丸のように石炭炊きではなく石油バーナーのボイラーだったこと。 良くは知りませんが、その当時、

この種のエンジン搭載の現役商船は日本中でこの船だけじゃなかったか？

*

この蒸気往復動エンジンはフル回転の航海中も至って静か、特に船長・航海士・通信士等が居住する船橋楼はエンジン・ルームから遠く離れているためエンジンの騒音は全く聞こえません。 代わりに船首で水を切るザーッという音が聞こえて、それがなければ海上を走っているということさえ忘れてしまうほど静かです。

船橋楼と言うのは、操船の中枢であるブリッジ bridge=船橋を最上階に持つ構造物。 上の写真で船の中央の右手、上に旗が何枚か閃いている所です。 また写真左手の黒

い煙突のある構造物を船尾楼と呼び、ここには機関長・機関士、そのほか甲板部・機関部・司厨部の乗組員が居住していました。

*

次は既におなじみ、船員手帳の雇入れ・雇止め公認欄。日光丸の頁です。

船名	汽船日光丸	航行区域又は 営業科目	近海區域
総トン数	1995.39 吨	主機の種類、 積置及び出力	3聯成機汽1個 1,200 馬力
船舶所有 者氏名 住所及び 支店	東京千代田区丸の内一丁目六番地 汽船株式会社	船主の住所氏名	
職名	航海科実習生	始料	
年齢十八歳に 到達する年月日	昭和 年 月 日	手賃	2,500-
雇入れ期間	不定	その他条件	就業規則に 依る
雇入年月日 及び雇入地	昭和36年6月9日 大阪	公認 年月日 及び 官庁名称	近畿 運輸局 印

雇入契約の 氏名又は 氏名	事 項	公認年月日 及び官庁名称
雇止事由	実習終了	公認 年月日
雇止年月日 及び雇止地	昭和36年8月23日 若松	公認 年月日 及び官庁名称

この書面を見ると日光丸の正式な航行区域は建造当時の近海のまま、それを内航船として使うなんて、もったいない、ということになりますが、実態はもう近海航路には就航出来ないほどガタが来ていたのだと思います。 それなのになぜ諸事経費のかさむであろう近海区域のままにしておいたのか？ 今から考えるとちょっと無駄の多い会社だったかな？

*

「近海区域」と書いてある欄のすぐ下、ここはエンジンの種類と馬力を書く欄ですが、そこには「3聯成機汽1個、1200馬力」と書いてあります。聯なんていう漢字、常用漢字にはありませんね、それどころかこんな名前のエンジンは「現代人」なら日ごろエンジン関係の仕事をしている人でも知らないと思います。 当時でもオヤクシヨだけで使われていた言葉だったでしょう。

まず「三聯成」、これは「三段膨張式」とも言いますが、高圧・中圧・低圧と三つのシリンダーで成り立っている、要するに三気筒のエンジンだよ、ということ。

この型の蒸気機関は、ボイラーで出来たばかりの圧力の高い蒸気をまず一番容積の小さい高圧シリンダーに送り込みます。 そこでピストンを動かして一仕事すると当然圧力は少し落ちます。 それを今度はやや容積の大きい中圧シリンダーに送り、更に

は最大容積の低圧シリンダーに送って蒸気が持っていた圧力を有効に使い切ります。蒸気は膨張して体積が大きくなると圧力は小さくなり、それに従って圧力を有効利用するためシリンダー容積も三段階に大きくします。 三段膨張式です。

*

その後、殆ど圧力のなくなった蒸気を復水器に送って液体(水)に戻し、再びボイラーに送って気体(蒸気)を作りなおすのです。 海水に浮いている船舶では真水(清水)は極めて貴重、ですから S L のように蒸気を空中に捨ててしまうなんてもってのほか、全部、水に戻して再利用します。 この形式のエンジンは 19 世紀末スコットランド人造船技師 A.C.カーク Alexander C. Kirk によって開発されたのだそうです。

*

そして「機汽」とはそういうエンジン「機」とボイラー「汽」の組み合わせダヨ、という意味。 エンジンそのものも化石だけど、こんな日本語も正に化石ですネー。船乗りは単純に且つ明快にレシプロと呼んでいました。 steam reciprocating engine の「recipro」です。 これは船乗りだけでなく、多少とも船に関わりのあるオカ(陸)の人、例えば造船とか海運業界では、ごく当たり前で通用していたニホンゴです。また、同じ往復動蒸気機関でも普通の S L のエンジンは単式と言って圧力は一段階のみ、復水器もなし。それに比べると舶用レシプロはかなり熱効率がいいんです。

*

ここでまた、面白くもない講義調になってしまいましたが、しばしご勘弁を・・・。「航行区域」と言うのは船舶安全法という法律で決められていて、その船の構造や設備、機能、言わばハード面の性能で決まります。

これには平水・沿海・近海・遠洋の四種があります。 ごく大雑把に言うと、平水は主として河川水面・湾内・瀬戸内海の大部分等の内水面、要するに陸で囲まれた水域。

沿海とは原則、日本の沿岸から 20 海里以内の水域と瀬戸内海の一部。

我が日光丸の航行区域「近海区域」とは、経度は東経 94 度から東経 175 度、緯度は北緯 63 度から南緯 11 度の範囲内。 ごく大雑把な言い方をすれば東アジア又は東南アジア向けの航路ということになります。

そして熊野丸の航行区域は「遠洋」。これは制限なし、世界中どこへでも O K。

其の近海を図で示せばこんな風。



黒線で囲まれた範囲が近海区域、赤線は赤道です。

*

一方、各船に乗り組む船舶職員の資格・人員は船舶職員法という法律で縛られます。現在、船舶職員法は内容も用語も大きく変わっていますが、ここでは当時の法規と私自身に関係する航海士・船長関係についてのみ話を進めます。

*

航海関係の海技免状の種類は上から甲・乙・丙の三種とその下に航海・機関両方にまたがる小型船舶操縦士と言うものがありました。そして甲・乙の二種にはそれぞれ船長・一等航海士・二等航海士の三段階があり、丙種は船長だけ。

アレっ、三等航海士 **third officer** っつのがいたんじゃないっけ？ ですよ。確かに大型の外航貨物船では三等航海士の存在は必須ですし、時と場合によっては四等航海士 **fourth officer** もいます。しかし、これはあくまで船内での職名で、いずれも職員法上は甲種二等航海士以上の免状所持者でなければなりません。

このうち、商船高校生と商船大学生が目指すのは甲種の免状だけで、受験資格は高校卒も大学卒も全く区別はありませんでした。五年制高校の方が大学卒より2年早く受験資格を得られたのです。

*

そして、前記の航行区域と船舶職員の等級との関連には更に細かい規制があります。これまた大雑把な区分けで言いますと、遠洋区域の船には甲種免状、近海は乙種、沿海は丙種、そして平水は小型船舶操縦士、ということになります。実際は船の大きさや設備によって更に細かく例外規定がありますが、それは省きましょう。とにかく、日光丸は私の目指す甲種免状と遠洋航行区域のどちらにも該当せず、実技訓練の内容から言うとワン・ランク落ち、という感じがしないでもありません。

*

しかし、私にとって一番重要なのは乗船履歴でした。五年制とは言え高校生が大学生と互角の受験資格を与えられたのも、高校の教育課程に長い乗船履歴が組み込まれていたからなのです。

練習船で実質12ヶ月、社船で6カ月で合計18ヶ月の乗船履歴、これが物を言って卒業と同時に甲種海技免状の三段階全ての受験資格を与えられたのです。結局、この学校の一番のウリはこれ、甲種免状取得への最短距離。高校のくせに国立というのも外航海運の重要性を重視した国策故です。粗製乱造又は速成乱造!!

*

さて、日光丸は殆ど定期船と言っていいほど決まり切った航海を繰り返していました。私が乗船した時、大阪港では揚げ荷をしていましたが、これは室蘭の富士製鉄で積んだ各種の鋼材。その後、空船で八幡港に回航、八幡製鉄でまた各種の鋼材を積んで今度は京浜地区のどこかで揚げ荷。再び空船のまま室蘭に回航して富士製鉄でまた鋼材を積んで関西地区のいずれかで揚げ荷。この繰り返しでした。

製鉄業界は合併に合併を重ねて、今ではこれらの会社は新日鉄住金という一つの巨大な企業になっていますが当時は室蘭は富士鉄、八幡にあるのは八幡製鉄でした。

*

この船の航海で、私にとって一番のプラス材料は瀬戸内海を航行する機会を多く持てたこと。外航船では瀬戸内海を航行する機会と言うのはそう多くはありませんが、この船では否応なく月間に何回も行ったり来たり出来て大いに度胸がつけました。

大型船の船長・航海士にとって瀬戸内海は決して楽しい所ではないのです。風光明媚などという言葉には全く無縁、それこそ眼を皿のようにして見張りにコレ努めなければなりません。海上交通の密度の濃さは日本沿岸全域に言えることで、世界中どこと比べても群を抜いていると行って間違いないでしょう。兎に角船が多い。

中でも瀬戸内海のそれは特別です。

大型船・中型船・小型船・漁船・プレジャーボート・外国船、それこそありとあらゆる海上交通機関が輻輳しています。針路も同航船あり・反航船あり・横切り船も・操業中の漁船も数多くいます。全く油断も隙もありません。

こういう危険な水域を、法的義務も権限もない身軽な実習生の身分で何度も経験できたことは大きな収穫でした。これこそ内航船だからこそ出来た体験で、ワン・ランク落ちなどとは大いなる失言、深く謝らねばなりません。

*

さて、とにかく私の社船実習の仕上げの期間、二ヶ月半は始まりました。この船での航海は、瀬戸内海往復以外は既に地理的にも概要は頭に入っている日本沿岸だけですから、特にどうと言うこともなく、時期的にも6月から8月、ガス(霧)がかかる事はあっても大時化という心配は殆どなく、平穩に過ぎてゆきました。

*

日光丸の人員構成は実に異常でした。

まず、キャプテンMR氏は六十代後半ではないかと思われる老人でした。後期高齢者の仲間入りした私でも、昨今では大きな顔は出来ない老人社会になってしまいましたが、当時の六十代後半は二十歳の私から見るとかなりの老齢と見えたのです。既に定年退職し、囑託として乗船していたのでしょう。超物静かな性格らしく、入出港時のブリッジで見るだけ、そのほかに船内で見かけることもなく、部屋にこもりっきりのようでした。私がじかに言葉を交わしたのは、乗下船の挨拶の為船長室に

出向いた時だけだったような気がします。

次にチョフサー(一等航海士)、K氏。この人も、これが最後の船だ、と言ってましたから定年間際(当時職員の定年は58歳だった筈)か、少し過ぎていたのかも・・・。

私から見ればやはり完全にジーさま。印象の薄い人でしたが、只一つ記憶に残っているのは、彼の船乗りとしてのスタートは帆船だったとのこと。

1940年生まれの私より少なくとも38歳年長ですから、彼の生年は1902年以前、15歳で乗船したとして1917年、大正6年です。なるほど、それなら内航の帆船貨物船があったとしても不思議ではありません。私が本職になってからも機帆船と呼ばれる内航船は沢山いましたからね。当直中、そんな昔話を何度も話してくれました。

セカンド・オフィサー(二等航海士)、N氏。この人はチョフサーよりさらに印象の薄い人で、年齢もチョフサーと殆ど同じ位だった事しか記憶に残っていません。

サード・オフィサー(三等航海士)、KA氏。彼はこの船の職員で一番若かったのではないか？そして、多分この船で唯一の甲種免状持ちだったのだと思います。

彼は本来こんな内航船に乗るべくこの会社に就職したわけではないと思いますが、多分、間に合わせの人事だったのでしょう。

会社はこの船自体の処分を考えつつ、残った乙種免状持ち職員の定年退職を待っていたのだと思います。サード・オフィサーに欠員が出来たけど、もう乙免の航海士の新規採用はしたくない、じゃ、とりあえず外航乗りの手すきを乗せて急場をしのごう、という考えだったのでしょう。しかし、今考えてみると、その頃の企業は、ずいぶん情のある人事をしていたものですね。企業の利益最優先。期間雇用が当り前の最近のご時世ではとても考えられません。ムダな事を、で片付けられるかも。

*

もう一人、私にとって特別な乗組員が居ました。この船には機関科実習生として同期の機関科生SJ君が乗っていたんです。彼は私とは別の船・別の航路でやはり四か月ほどを過ごし、私同様残りの実習期間をこの内航船で調節することになったのです。エンジン(機関科)、デッキ(航海科)が同じ船に乗り合わせる機会は学生の数と船

の数を比べると、そう多くある事ではないと思います。

このやや退屈な船で彼と同船できたのは大いなる救いでした。 実習生の当直時間帯はエンジン・デッキとも同じヨン・パー（4時～8時、16時～20時の当直）でしたから、毎晩、当直が終わってから二人で長々と語り明かしたものです。

*

また、日光丸では変わった経験もしました。 前にも言いましたが、この船は室蘭積み・関西揚げ、八幡積み・京浜揚げ、の鋼材運搬を繰り返していました。 20トンのヘビー・デリックを持っていて一応重量物船ではありましたが、殆どの貨物は5トン位までにくくられていてヘビー・デリックを使うことはありませんでした。

積荷はあらゆる種類の鋼材で、例えば鉄道用レール、H形鋼・T形鋼・アングル材・フラット・バー・鉄筋などの建設資材、チャンネル材・板状の厚い鉄板・コイル状の薄い鉄板などの土木資材、番線のコイル、などなど多種多様です。

これらの貨物の積み・揚げは当然ながら荷役会社が行いますが、何を何個積んだか、または揚げたかは、荷主側と船会社側それぞれの手配で検数員と言うのがいて、彼らが別々に品物の数を数えて確認をします。

変わった経験、と言ったのは、船会社サイドの検数作業を本船の航海士がやっていたということです。 積荷の鋼材は多種にわたるとは言え、毎航海、同じ港・同じ船での仕事なので全てがルーティーン・ワーク、決まり切った作業であり、普通の荷役当直のように航海士が積み付けに関して細かい注文をつける必要はありませんでした。 それなら船会社サイドの検数は検数会社を雇わず当直航海士にやらせよう、というわけ。 まあ、会社としては、半ばお情けで運行を続けている船なんだから、極力出費を少なくしようと目論んだのでしょう。 こういうことで、私も当直航海士として、
検数という思わぬ作業をすることになったんです。

スリング(sling=荷吊り)というワイヤーにかけられて、吊り上げられた貨物が空中移動する十数秒の間に、そのひと吊りに何個あるかを素早く数えるのです。

そして同種貨物が一段落したところで、荷主サイドの検数員と結果を確認します。

航海科実習生で検数作業の経験をした同期生は多分私だけだったでしょう。

しかも作業報酬は実習生としてではなく一人前の航海士として十二分に頂きました。熊野丸では荷役作業手当、日光丸では検数作業手当、まことにもって結構ケダラケ。

こんな経験も同期生では多分私だけ。

*

日本沿岸を走るだけ、毎回同じ港での積み・揚げ、というあまり刺激のない航海もこんな調子で二ヶ月半が過ぎ、最後の席上学習、卒業直後の四月に控えた国家試験の準備の為再び学校へ戻る日が来ました。

*

五年間の仕上げ、学校での最後の六カ月は全寮制度からは解放され、下宿の自由を許されました。これも大いに楽しみ。当時は世の中全体が右肩上がり、全般に求人難の時代でしたが、外航の船乗りは特に不足していて、どの船会社でも下宿代位はいくらでも負担しましょうという時代。親に余計な負担をかける心配もありませんでした。日光丸を八月末に下船して、1961年9月半ばに学校に帰りました。十月に新学期が始まる前に下宿も決めたいし、既に各船会社からの求人も学校に届いていて、その情報にも早く接したいし、同期生もみんな帰心矢のごとくです。

*

こうして半年ぶりに帰った学校、とりあえず専攻科生のための寮に入った私達を待っていたのは思いがけない悲報でした。

同期生の一人、しかも私の大の親友の一人HY君が、夜のフロリダ海峡で行方不明になったという知らせです。表向きはあくまで行方不明、ということでしたが、自殺を疑われているような噂も伝わってきました。どうやら、デッキの手すりのそばにサンダルがあったから、らしいのです。

彼の苗字は私と同じ頭文字でしたから、クラスの名簿順は前後していて何かと行動を共にする巡り合わせでした。練習船・進徳丸での短期実習では同じ班だったし、四年生の長期実習でも、北斗丸、大成丸、日本丸の順で常に同船していました。

私の同期生は京浜・阪神地区の出身が断然多く、他には北は岩手県、西は兵庫県と広く色々な県から集まってきていましたから、鳥羽にほど近い伊勢市の出身という彼は

同期生の中では珍しい存在でした。私と同じく高校を一年で中退しての入学で、その意味でも共通点があったのです。休暇で帰省する途中、伊勢神宮の内宮にほど近い

い彼の実家に招かれて泊まりに行った事もありました。

そして、前の高校で同級生だったガールフレンドとの付き合いが商船学校へ入ってからも続いていて、四年生の長期実習の頃には将来の約束もしていたらしく、航海中、時々ノロケを聞かされていたのです。そんな彼が、自殺するわけはあり得ないと、到底信じられない思いでした。朝になってデッキで履物が発見されたということは何らかの理由で夜間海中転落したであろう事は理解できますが、それが何故なのか？

真相は文字通り闇の中。

*

こんな事件があった為か、当時確実に海運業界トップグループに入っていたその会社には結局、同期生は誰も就職しませんでした。会社に責任がある訳ではない、という

ことはだれもが理解してはいましたけどね。

乗組員の海中転落・行方不明や自殺事件などに出くわすことはそれ以後の船乗り人生で何度かありましたが、この親友の死がその最初でした。

*

一方、九月のうちに、船会社の求人は次々と殺到し、早くも就職を決めてしまった同期生もかなりいました。その多くは実習をした会社にそのまま就職するケースでした。私は熊野丸・日光丸のH汽船に不満があったわけではありませんが、出来れば定期航路の貨物船を持った会社にしたいと思っていました。そして、結局、会社自体は小さいけれど全ての船が定期航路、というT海運に決めたのです。

*

また下宿は、デッキ(航海科)の三人、エンジン(機関科)の二人の総勢五人が一緒に同じ所に入ることになりました。場所は二見ノ浦がある二見町で、その家は元は芸妓置屋だったらしい。玄関には綺麗な行書体で**十六夜**と銘打った古い看板が残っていたし、一人暮らしの女主人も明らかに、かつては粋筋という感じ、昔はさぞかし、と思わせるキリッとした、但し、多分既に60代後半のバーさまでした。

この宿のいい点は各部屋が小さいながらも独立性があったこと、大勢の芸妓衆の個室だったのでしょね。そして私たち学生にとっては飛び切りのおまけ、朝晩飯つきと言うのが嬉しかったですねー。部屋掃除や洗濯は勿論各自でやりましたが食べることに關しては一切このバーさまが仕切ってくれたのです。「〇〇君、おかわりは？若いんだからもっと食べなきゃ！」と孫にたいするのと同じ。たまには夜食まで振舞ってくれました。

*

この下宿で卒業までの半年、みっちり国家試験の受験勉強、いよいよ第五学年のホーム・ストレート、最後の仕上げの席上学習です。本科の時のように落第と言うことはない代わり、卒業直後には国家試験が待ち構えています。受験機会は一回こっきりと言うわけではないにしても、四月の試験に受からなければ乗船の機会は大幅に遅れます。でも、果たしてそれほどの緊張感を持っていたかどうか？

毎日、学校までのバス通学と言うのも、これまでの寮生活や練習船にはないことだったので極めて楽しく刺激のあることでした。今、思い出してみても五年間でこの最後の半年間の受験勉強が一番楽しい期間だったような気がします。ほんとは一番苦しい受験勉強の時期だった筈なのに、これまで常に縛られてきた団体生活から解放されたせいでしょうか？教室では毎日殆ど自習状態でした。

その楽しかった下宿生活はあっという間に終わり、晴れて専攻科卒業。五年間のこの極めて特殊な学校生活に終止符が打たれました。

*

そして、卒業式の後二週間程で、いよいよ国家試験。前に触れたように私達が目指したのは甲種二等航海士・甲種一等航海士・甲種船長の三種類の筆記試験です。そして、筆記試験が終われば、次は甲種二等航海士の口述試験。

学校の卒業履歴と練習船及び社船の乗船実歴によって筆記試験の受験資格は船長試験までの全てに与えられますが、口述試験には二等航海士試験の受験資格しかありません。それより上級の口述試験を受けるには更なる実務経験が必要でした。

即ち、甲種一等航海士の口述試験には、甲種二等航海士の資格を持って遠洋区域の船

船に航海士として12ヶ月以上の実務経験、甲種船長口述試験には一等航海士の資格を持って同じ条件で満36ヶ月以上が必要だったのです。

ですから、この時私に与えられていた受験資格は甲種二等航海士・一等航海士・船長の三階級筆記試験と二等航海士の口述試験でした。一週間ブツ通しの筆記試験、私の最寄りの受験場所は横浜でしたから、親戚の家に居候で毎朝試験場に通いました。

で、結果は・・・。

花丸・二重丸。筆記試験は三種まとめて合格の快挙!!

これを我々受験生は「甲長一発合格!!」と言ってましたネー。そして一週間後位だったでしょうか今度は二等航海士の口述試験も難なくパス。結局、その時に有効な受験資格は使い果たしたということ。

宝くじに当たりでもしたらこんな気分か?と言う位。二・三のガリ勉君もいましたが、私を含め大半の同期生はやりたい放題の青春謳歌組だったし、ほんとのところ自信のカケラもなかったのです。実は私達のクラスは、教官たちの間で学校始まって以来のロウ・レベル、ショウもないクラスと酷評されていたらしいのです。

しかし、フタを開けてみれば、私ばかりでなくトータルでも近来にない好成绩だったとのこと。さては、折からの右肩上がり、極度の船員不足を補うため、オカミは試験を特別甘くしたのかな?

こうしてどうにか社会人の仲間入り、早速、甲種二等航海士としての資格を持って初乗船することになりました。これで、練習生としての乗船履歴は完了。

この稿もここまで、とします。ではまた。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[TOP\(目次\)頁に戻る](#)