

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

083号 (01 Oct 2022)

訓練帆船・Europa

(Apr 2002 ~ Apr 2002)

今回は、事実上現役時代最後の乗船ですが、正確に言うと正式に乗組員として乗船した訳ではありません、しかも、この船では洋上での航海もしていません。

従って「航海記」と言うのはちょっとハバカリますが、とにかくヒト時を船上で過ごしたことは間違いありませんから、この船も是非乗船履歴の頁に残しておきたいと思います。

この船はオランダ籍の民間訓練帆船で、この船名「Europa」は、改めて言うまでもなく日本語では「ヨーロッパ」または「欧州」と言われますね。

本船はオランダ籍ですからこの船名もオランダ語表記の筈ですが、英・仏二国以外のスペイン、ポルトガル、オランダ、ドイツ等、欧州諸国の多くはこの綴りを使うようです。

発音をカナ表記すると殆どの国が「エウローパ」または「エウロパ」らしいですがドイツ語では「オイローパ」となるらしい。この船のクルーの殆どはオランダ人でしたが、私

の耳で聞いた限り、彼らもドイツ語と同じくオイローパと発音していたようです。ところで、**Europa** は欧州を意味するほかにもう一つ興味深いものの名前でもあります。

それは、木星=**Jupiter** の数多くある衛星の内の一つの名前でもあります。天体観測に興味のある方はとうにご存じでしょうが、木星には **80** 個もの衛星があるのだそうです。その中にガリレオ衛星と呼ばれる四つの衛星があります。これは、かのガリレオ・ガリレイが手製の低倍率望遠鏡で発見したものなので、こう呼ばれるようです。この四つの衛星は天体望遠鏡などの大掛かりな道具を使うことなく、ごく普通の双眼鏡でもちょっと工夫すれば見る事ができるのです。

私は例のスタビライザー付き双眼鏡を使って、時々ベランダから橘湾の海面や星空を眺めて楽しんでいるんですが、その双眼鏡でもガリレオ衛星は勿論よく見えます。これがスタビライザー（防振装置）付きのイイところ。

倍率7～8倍の普通の双眼鏡を手持ちしてでも、壁やベランダの手摺り等に双眼鏡を持った手を押し当てて固定すれば、十分この星を見つけることができます。ネット上にはこの星を見るための道具の選択を含め、色々な情報があふれています、興味をお持ちの方はどうぞお調べ下さい。肉眼でも星空を眺めるのはイイもんですが、天体望遠鏡でなくても双眼鏡が一つあれば視野はガラッと変わります、どうぞお試しあれ。

それはさておき、この船の船名 **Europa** は欧州を意味するのか、木星の衛星なのか？こればかりは命名者に聞いてみなければ分かりませんが、しかし、帆船の名前としては後者をイメージした方ががロマンが感じられる、と勝手に思っているんですが・・・。

Europa の船名にまつわる話で本筋からソレていまいましたが、元に戻りましょう。そもそも、この船に関わることになったキッカケは、ずっと以前からの友人、オランダ人レイノウド **Reinoud van del Heijden** 君からの一通のメールでした。

レイノウドと知り合ったのは **Asuka reefer** という冷凍船に乗って、カナリー諸島のテネリフェ島サンタ・クルースとグラン・カナリア島ラス・パルマスの両港から英国のニューヘイヴンとオランダのロッテルダムに向けて、バナナやポテトをはじめとする様々な果物や野菜類を運ぶ航海を繰り返していた時のことでした。

当時、彼はこの航海の運航会社（船の雇い主）トランスカナリー **Transcanary B.V.** という会社の社員でしたが、同時にロッテルダム港での代理店員でもありました。彼は代理店員というより世話役と言った方がピッタリはまる位、運航業務以外の全く私的な相談にも、親身になって色々と本船乗組員の面倒を見てくれていたのです。

その **Asuka Reefer** の後「かすが・りいふあ」「**Sakura Reefer**」と 3 隻連続でトランスカナリー社の用船に乗船したので、彼との親交はますます深まっていったのです。

私たち夫婦がスペインに移住して、マラガ近郊で暮らしていた時 **Stad Amsterdam** というクルーズ帆船でマラガ港へ、また、カアディスに引っ越してからは本稿の **Europa** でカアディス港に来航したのです。当然ながら、それぞれの機会に我がパートナーを交えて、グラスを酌み交わしながら深夜まで歓談したものでした。

以後、彼との音信は、頻繁ではないけれどずっと途絶えることなく続いていました。

そんな彼から、この時久々に時候挨拶以外のメールをもらったのです。

最初に **Asuka Reefer** で彼と知り合ったのは 1988 年のことでしたから、付き合いが生じてからこの時までには、既に 14 年が経過していました。彼はこのメールの何年か前にトランスカナリー社を退職して、以後、**Europa** という民間の訓練帆船の事務局で働いている、ということは聞いていました。

この時のメールの内容をカイツマムと次の様なもの。

「近々開催される長崎の帆船祭りに **Europa** も参加することが決まりました。そこで帆船祭りの前に、できれば長崎に近い場所で入渠させたいので、どこか **Europa** のような船の入渠を引き受けてくれるドックを紹介してもらえませんか？ 加えてその入渠中、貴兄にボランティア・アドヴァイザーとして乗船して頂きたいのですが・・・」とのこと。長年にわたり何隻ものカナリー航路のリーファーで親身に世話をしてもらったレイノウドからの依頼です、ここは何としても精一杯の協力をしなければ男がスタルというもの。とはいえ、小型船の、しかも外国の帆船を受け入れてくれるようなドックの選定、となると私には全く心当たりがありません。

そこで頼りにしたのは、これまでに私が帆船「海星」「あこがれ」に乗るキッカケを作ってくれた人物、私が両船に乗った当時、夫々の事務局長を務めていた方で、言わば日本の民間訓練帆船の生みの親・育ての親ともいうべき **I.T.** さん。この二隻の帆船の世話役をトコトンこなしてきた彼ですから、帆船の入渠地の手配などオテノモノだろうと思ったのです、これはドンピシャ。彼は即座に最適のドックを教えてくださいました。

その造船所は長崎県佐世保市にある **M** 造船という会社でした。

早速ドックと連絡をとって、コレコレこういう船の整備をして頂きたいのだけれど、都合はどうですか？ と入渠の可否を確認したうえ、早速レイノウドにドックの所在地や連絡手段を知らせ、日程等の詳細を詰めるよう知らせました。

また入渠中、ボラ・アドヴァイザーとして乗船を引き受けたのも当然です。

洋の東西を問わず、およそ民間の訓練帆船の運営は極めて難しいのが現実です。帆船事業をスタートさせること自体は、財源のある個人または企業がその意思を行動に移せばよいので、そう難しいことではないでしょう。

しかし問題は、その後の健全運営の維持、これは「超々・困難」と言えるでしょう。なぜなら、訓練帆船への乗船希望者はクルーズ客船の乗客のようなオカネモチではないのが当たり前、学生諸君や若い社会人またはリタイヤ組がその殆どと言っていいでしょう。

余ったゼニなど持たない、そういう乗船希望者たちからフンダクルことはできない。訓練生の乗船料で訓練帆船運営に要する経費を全て賄うことは、マズ不可能なのです。一般の船でも良好なメンテナンスを継続するには多額の費用が必要です、ましてや帆船となるとその費用は、とてつもなく大きな額になるはず。

加えて、船長以下全クルーは単なる船員ではありません。帆船の運航という極めて異例な技術を持つ船員の集団で、人件費は別として、その人選にはかなりの困難を伴います。

こんな事情ですから当然ながら削減できる費用はトコトン削ることが不可欠です。

そこで登場するのがボランティア。

この人たちの協力失くしては民間訓練帆船の運航は不可能と言ってもいい位だと思います。

で、私のアドヴァイザーとしての出番も当然ながらボランティア、すなわち無給。ところでアドヴァイザーとは何か？ 一般の船でこんな役職があるわけではありません。強いて言うなら、以前フィリピン籍の **Zanpaguita** という船に乗った時の職名スーパーヴァイザー **Supervisor** に相当するようなもの。私の乗船は入渠中に限られたものですから航海には関係ありません。遙か昔に乗った「日本丸」そして「海星」と「あこがれ」で帆船を経験したとはいえ、私自身「帆船乗り」としては全くのド素人同然で、**Europa** の年季の入った船長・航海士に技術的アドバイス、なんて出来るワケがありません。要は船長以下乗組員全員が、慣れない日本での入渠中に仕事をしやすいよう、ドック関係者との意思疎通を初め、あらゆる事についての助言者つまり案内役・世話役が欲しい。

レイノウドが私に求めたのはそういうことだと理解しました。

彼自身がロッテルダムで私の船にやってくれたこととオンナジです。そういうことなら

お安い御用、と大いに気合が入りました。

本稿のタイトルバックの帆船がその **Europa** ですが、これは何年か前レイノウドからもらった年賀状の写真です。ここで **Europa** の優雅な姿をもう少し詳しく見てみましょう。

まずは Full sail = 総帆で帆走している姿、言わばヨソイキのオメカシ姿、第一種礼装。



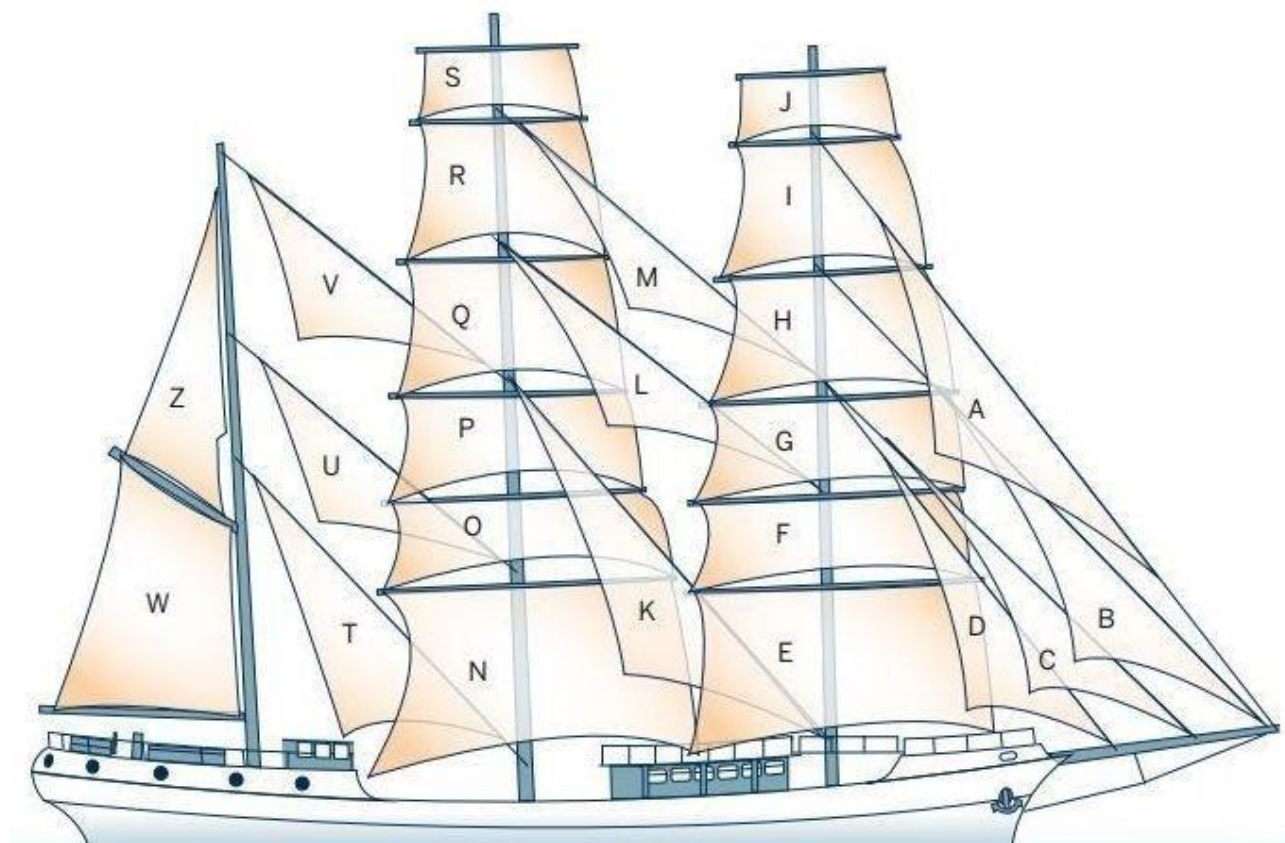
次は同じく Full sail 姿を反対舷から見たところ、まあ後ろ姿ですね。



そして、下図は各セイルの位置と名称の詳細。

訓練生として帆船に乗ったら、まず、これを覚えこむことから始まるのが普通です。

初代「日本丸」に練習生として乗った時も、各セイルの名前を覚えることが船上での教育訓練の第一歩でした。



Headrig

A.	Flying jib	I.	Fore Royal	Q.	Main Topgallant
B.	Outer jib	J.	Fore Skysail	R.	Main Royal
C.	Inner jib			S.	Main Skysail

D. Fore Topmast Staysail

Main mast

Fore mast

E.	Foresail / Forecourse
F.	Fore Lower Topsail
G.	Fore Upper Topsail
H.	Fore Topgallant

K.	Main Topmast Staysail
L.	Main Topgallant Staysail
M.	Main Royal Staysail
N.	Main Sail / Main Course
O.	Main Lower Topsail
P.	Main Upper Topsail

Mizzen mast

T.	Mizzen Staysail
U.	Mizzen Top Staysail
V.	Mizzen Topgallant Staysail
W.	Mizzen
Z.	Gaff Topsail

この Europa の帆装は Three-masted Bark スリー・マステッド・バーク＝三檣バーク。バークとは「3本以上のマストを持ち、最後部のマストは縦帆のみ、それ以外のマストには横帆を備えた帆船」のことを指します、尚、バークは Bark とも Barque とも綴ります。

帆船練習船・初代日本丸は Four-masted Bark (4本マストのバーク) でした。

セイルの数で言えば Europa は 24 枚ですが、日本丸は 35 枚。

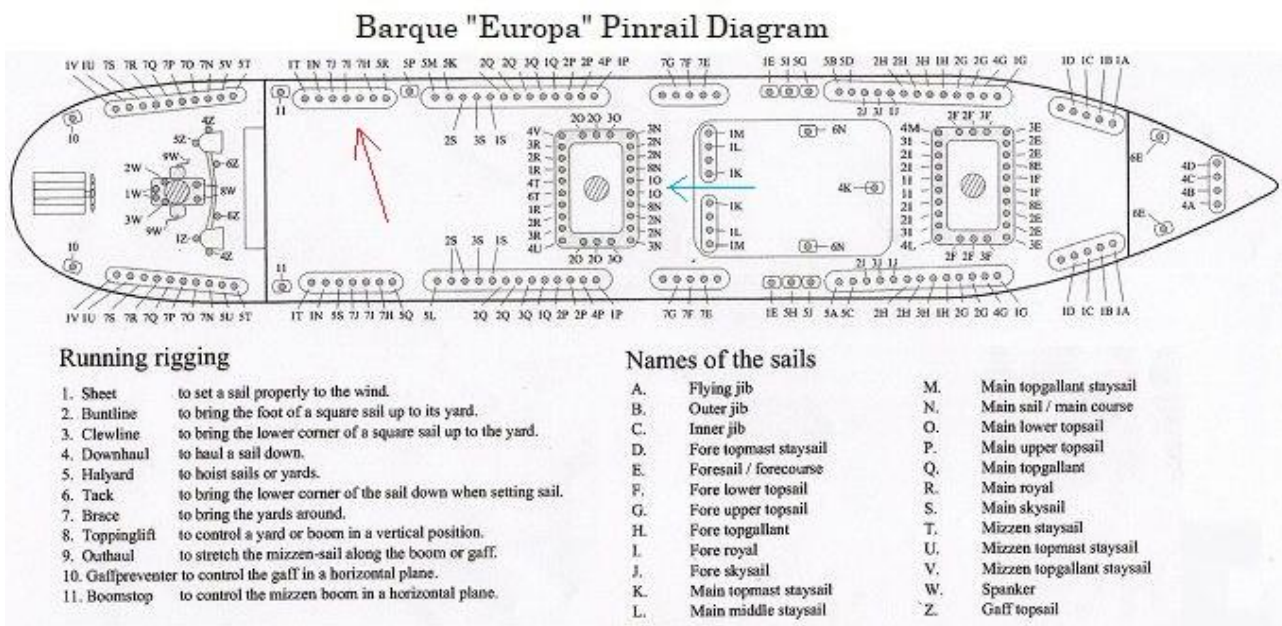
いずれにしても全ての名前を完璧に覚えるのは一苦労。

セイル一枚一枚の名前を覚えたら、さらに覚えなければならぬ重要なことがあります。それが次に示す図なのですが、このままでは細かすぎて読み取れませんから、興味がおあ

りなら、少し拡大するか、又は **Bark Europa** の公式サイトで、ご覧ください。

これはピンレイル・ダイアグラムと呼ばれるものです。セイルを揚げたり降ろしたり、広げたり縮めたり、風向に合わせてセイルの向きを変えたり、すなわちセイルをコントロール（操帆）するには、全て、ロープを引いたり緩めたり、で行います。

ロープにはそれぞれの役割があって、その多数のロープを一本一本絡め止めておく道具は **Pin** ピンと呼ばれ、下の平面図に示されているナンバー付きの●がそのピンです。そして、そのピンの黒丸を囲む長円形は多数のピンを支える柵、即ち **Pinrail** で、各ピンの役割を説明しているのが次の図表 **Pinrail Diagram** の下側の文字列です。



そのピンレイルの一部を画像で示すと次の通り。

上図赤矢印の角度での画像



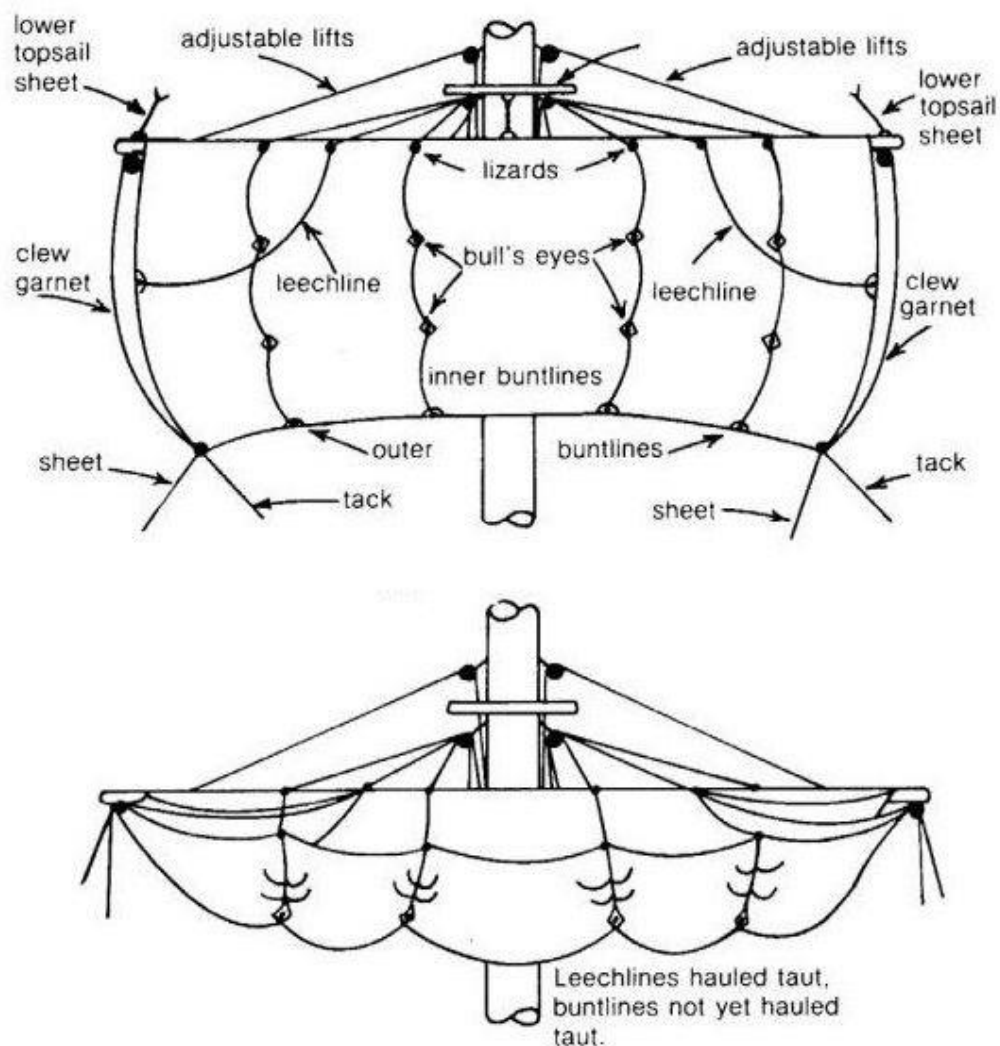
上図青矢印の角度での画像



上の図 Pinrail Diagram の黒丸●=ピンの数何本あると思いますか？ 数えてみたら、なんと全部で187本もありました。 3本マスト・24枚のセイルを操るだけでこれですから、4本マストでセイル 35枚の日本丸では何本あったことでしょう。 練習生当時はそれが全てしっかりアタマに入っていた筈ですが、勿論、それは遥かに忘却の彼方。

何故こんなに多くのピンの数、即ちロープの数があるのか？ それは一枚のセイルを広げたり畳んだり方向を変えたりする作業に、次のように多くのロープが必要だからです。

一例として Foresail (6頁の総帆の名称図の E のセイル=1番前のマスト Foremast の最下段のセイル) についているロープを見てみると、次の通り。



上半分はセイルを広げて風をはらみ、走っている時の状態。 下半分はセイルを絞りつつある状態。 この図に Buntline という綴りがいくつも見えますが、これがセイルを絞り込む役割のロープです。 Buntline の先端はセイルの下辺に止められていますが、そこから帆布に縫い付けた Bull's eye という円環を通り抜け、さらにヤードの上方からマストに取り付けられた滑車を通してデッキに降りています。 尚、この図では Buntline は4本

ですが、5本のものや6本ついているセイルもあります。

デッキ上でそのロープを引っ張ると上図下半分のようにセイルが絞られていきます。この図の状態からもう少しロープを引くと各 Buntline の先端がヤード下辺迄届き、それ以上は引けなくなります。これ以後はクルー数人がヤード (Yard=帆桁) に上り、両手でセイルを手繰り上げてヤードに縛り付けます。

その様子が次の画像。



こんな風にクルーが各ヤードに取り付いて手作業でセイルをヤードに括り付けるのです。その作業が終わった後の様子は、上の画像で人が取り付いていない各ヤードのように、セイルはヤードにぴったり貼りついたように括り付けられ、棒状になっています。又、セイルを揚げたり降ろしたり、広げたり縮めたり、向きを変えたり、は全てロープを引いたり緩めたり、で行いますが、その様子が次の画像。



このように全ての作業は人力のみが頼りです。老・若・男・女、訓練生・クルー全員が力を合わせて引っ張る、こういう作業を連日連夜繰り返して続けていけば、イヤでも皆の心は一つになる。そこが民間訓練帆船の一番のネライ。

要するにチームワークの大切さを身をもって知らしめる、という事。

プロの船乗りの教育・訓練のためにある練習船もその点は同様ですが、練習船の場合はチームワークの醸成に加えて、風や波に対しての職業的な感覚の育成という目的が加わるのです。風を知り、波の怖さを理解しないとプロの船乗りとしては命取りになります。

風を如何に有効利用するか、海面の変化にどう対応するか、これは帆船に限ったことではなく、海上にある全ての船舶に共通の課題です。

練習生にとっては、そういう感覚を研ぎ澄ますことが将来の海上生活では不可欠、そういう訓練の場として帆船は何より、モッテコイと言えるでしょう。

尚、これまでに出てきたセイルやロープの名称は全て英語で、翻訳しようと思えばできないことはないでしょうが、辞書にある訳語は要領を得ない言葉があまりに多く、無意味なのでやめます。所詮日本語には無い文化なのですから無理訳は無駄というもの。

私達練習生も全てを英語そのもの、または日本語ナマリの英語で呼称していました。

例えば、と、ここで再び6頁の帆装図を見てください。

この図のセイルのリストの右上「Q」の **Main Topgallant**、これを私達練習生はメイン・トギャランとかメイン・トゲルンなどと呼んでいました。

正しくは最後に「セイル」が付きますが英語でも日本語でも **Topgallant** の後の **Sail** は省略されることが多い。そして、これを無理訳すると、「大檣（または主槽）の上檣に付いた横帆」となるらしい。

そんなこと言ってるよりメイン・トゲルンの方が手っ取り早い。帆船の部分名称のすべてについて言えることですが「コレはコウ呼ぶんだ」と丸暗記してしまうのが一番。

もう一つ付け加えると、同じバーク型帆船でも船によってそれぞれのセイルの呼び名は微妙に違うようです。

例えば **Europa** の場合、一番前のマストの6枚の横帆は上から順に **Skysail**、**Royal**、**Topgallant**、**Upper Topsail**、**Lower Topsail**、**Foresail**（又は **Forecourse**）です。

日本丸の場合は、一番前のマストの横帆は **Europa** と同じように6枚ですが、上から順に **Royal**、**Upper Topgallant**、**Lower Topgallant**、**Upper Topsail**、**Lower Topsail**、**Foresail**（又は **Forecourse**）でした。ヤヤコシイですね。

「なぜ？」は抑え込んで丸暗記、これが一番手っ取り早い、所詮単なる呼び名ですからね。ことほど左様に、帆船に限らず、船の部分名称は殆どが英語そのもの、又は日本語に化けた英語ですが、私達船乗りはそれで何の不自由もありませんでした。

逆に、例えば、千石船のような純日本式帆船の部分名称を英語で言ってミロ、と言われたらオテアゲ、降参です。これはもう「文化の違い」として片づけるしかないでしょう。

ところで、**Europa** にはさらにヤヤこしいセイルが付いています。

それが次の画像。



前出の **Europa** のフル・セイルの画像にはなかったセイルが何枚か見えますね。

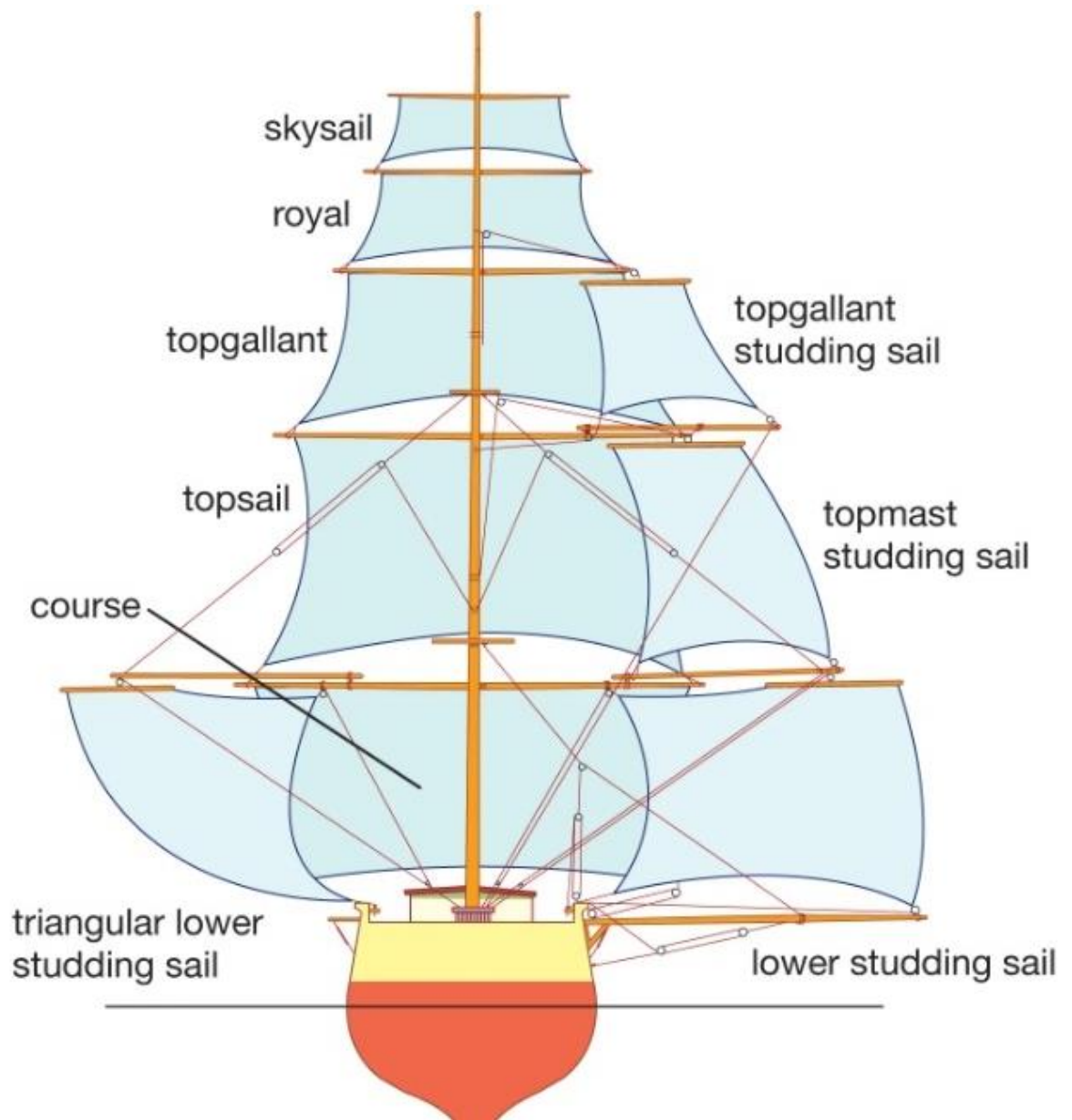
この画像では 24 枚のセイル以外に、フォア・マストの両舷にさらに三枚ずつの四角いセイルがあります。これは **Studding sail** (**Studsail**、**Studs'l**、**Stuns'l** 等とも・・・) と呼ばれるものです。資料によると、このテのものは 17 世紀中ごろから使われ始めたのだそうです。このセイルの一番の特徴は「海面が穏やかで風は弱い追い風」という条件下で、よりスピードを稼ぐということ。

しかし、このセイルの操作には多数のクルーが必要で、且つ、突然の風向・風力の変化、

海面状態の悪化に対処しにくく、ダメージも受けやすい。 そんなわけで、19世紀後半には、余分な人員の必要経費や、往々にして起きるダメージ等のデメリットの方を重視されるようになり、あまり使われなくなった、のだとか。

そして、その頃にはスクリュー・プロペラが普及して徐々に航洋蒸気船の比率が高まったこともあり、Stadsail どころか帆船そのものの数が激減したのです。

現在では商船としての帆船はゼロで、現存する帆船はいずれも訓練用の帆船ばかり。訓練帆船というものは前述の通り、経済性とは無縁、というところから始まっていますから、文化財保存というような意味から Studding sail を備えた船が残っているのかも。さて、長くなったついでに、その Studding sail の仕組みをもう少し詳しく・・・。

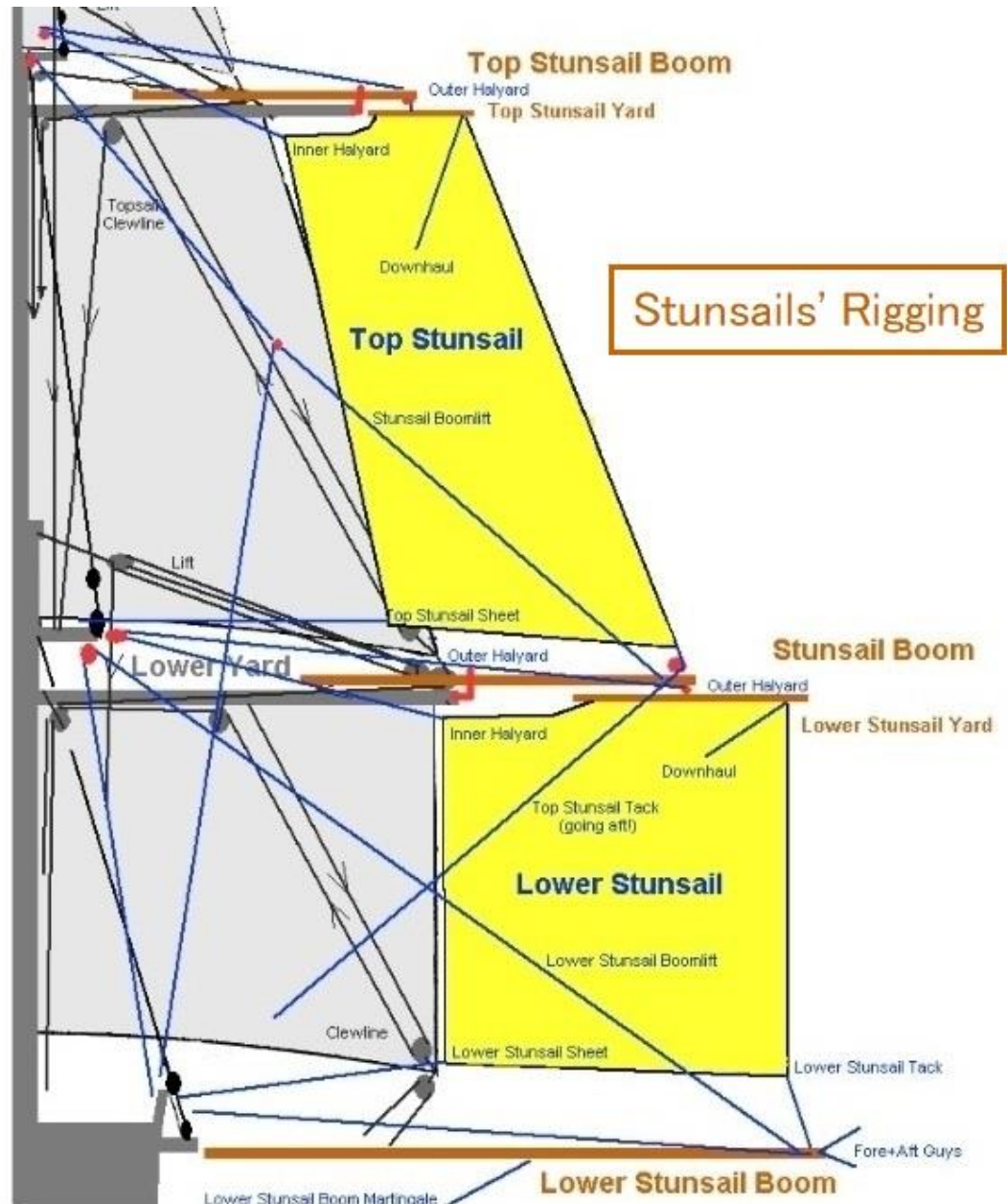


上の図の右側3枚が普通の Studding sail の様子で、これは3枚とも四角形いわゆる Square sail ですが、他の船では左下のような三角形の物もあったらしく、その場合は Trianglar

studding sail と呼ばれたようです。

そして、Studding sail（次の図では Stunsail と表記されています）を張るためには色々と余計な部材を備えなくてはなりません。

まずセイルの上辺には Yard=帆桁、下辺には Boom（例によって適当な訳語がなく、無理訳すると「帆裾を張るのに用いる円材」？）が必要です。当然それらを操作するにも余計なロープが必要になります。下二枚の部分をもう少し詳しく見てみると次の通り。



この図で茶色で描かれた部分が Studding sail を張るために必要な部材（円材）Yard 及び Boom で、ブルーの線はそれらの部材とセイルを操作するために必要なロープです。Studding sail を張るためにはこんな風に多数の余計な部材が必要だし、それを操作するためには多くの人員の労力を必要とします。

一方、このセイルを使える気象・海象条件はゴク限られているし、それが張れたからと言って格段の経済効果は期待できるかどうか？ 要するにコスパの点では完全に失格。

廃れるのも当たり前でしょう。

しかし、今となっては **Europa** のような訓練帆船にこの装備が残っていることはとても貴重だと思います。 現存する帆船でこのセイルを備えた船はゴクわずかしかなかったんじゃないか、少なくとも私自身はこれの現物を見る貴重な体験をさせていただきました。

ちなみに日本の帆船でこのセイルを備えた船はありません。

尚、先ほど出てきた **Triangular Stadsail** ですが、これを備えた船にも乗船したことがあります。 乗船、と言っても単なる訪船で、乗り組んだわけではありませんが、同じくオランダの帆船 **Stad Amsterdam** にはこの三角のスタッド・セイルがありました。



これが **Stad Amsterdam** の帆装ですが、ナルホド一番下の **Studding sail** は **Triangular** の名前の通り三角形になってますね。 この船のことについてはまた後程紹介します。

*

帆船のコトになるとついつい話が長くなります。 改めて本題 **Europa** に戻りましょう。

この稿を書くにあたって改めて **Bark Europa** の公式サイトをよく見てみました。

この船は元々ドイツのハンブルグ市によって 1911 年にエルベ川河口部の **Lightship**=灯台船 **Elbe-3** として発注・建造されたのだそうです。 このことは知っていたんですが、じっくり読んでいるうちに新しい発見がありました。

公式サイトによると、なんと、この船は「1977 年迄は現役の **Lightship** 灯台船としてエルベ河口に存在していた」となっていました。

この資料を見て、エーッと思いました、なぜなら私が初めてこの水域を走ったのは「第七全購連丸」という撒積み船でタイのコー・シチャンという所からタピオカ・ペレットを積んでハンブルグ港に向った時で、それは 1974 年暮れのことでした。 だから、その時は

まだこのエルベ河口の灯台船 **Elbe-3** は現役だった筈なんです。

第七全購連丸は当然そのワキを通過したはずなんですが、私は見た記憶がありません。その時、私はまだ航海士でしたから自分の当直時間外にブリッジに居ることはないので、たまたま私の当直時間以外の時間帯に通過したのかもしれませんが。

その **Elbe-3** だった頃の **Bark Europa** の様子は次の画像。



この画像は灯台船をリタイヤしてから、オランダに売船される前にエルベ川流域のデイ・トリップのクルーズ船として使われていた頃のもので、船体中央部にあった赤塗の灯台は既に外されています。この **Elbe-3** が **Bark Europa** に変わったなんて・・・この船の歴史資料を知らずに **Bark Europa** を見たら全くのベツモノ、大化けです。

この画像の撮影場所はキール運河（北海・バルト海運河）のエルベ川からの入り口、ブルンスビュッテル **Brunsbüttel** の前面だと思われます。

奥に見える橋はブルンスビュッテル・ハイ・ブリッジ（**Brunsbüttel Viaduct** または **Hochbrücke Brunsbüttel**）という名のキール運河に架かる最長の橋で、第七全購連丸の時にはまだありませんでしたが、その後 1988 年に冷凍船 **Asuka Reffer** の船長としてキール運河を抜けてロストック **Rostock** に向う時、その下を通過したので見覚えがあります。

しかし、その時、灯台船 Elbe-3 は既に存在していなかったのです。

1986 年になって、船はオランダ・アムステルダムに移り、その後 8 年もの歳月を費やして 1994 年に 3 本マストのバーク型訓練帆船として生まれ変わったのです。

1911 年建造ですから古いことは古いですが、灯台船ですから遠距離を走ることはなく、メンテナンスも十分にされていたのでしょう。だから船体本体には損傷もなく、改造・改修によってまさに「生まれ変わった」と言ってもいい状態になれたと思われま

*

さて、私は Europa の入港予定日 4 月 11 日の前日に佐世保の M 造船所に出向きました。

担当の営業部員や工事監督の技師に面会し、自己紹介と私の役割説明をしました。

造船所としても船サイドに日本人の連絡係がいるのは何かと便利かもしれません。

面談後、事務所から近い場所にある賃貸アパート風の船員寮の一室に案内されました。

この建物は、新造船を作る時、及び定期検査や修繕で入渠する時の関係者の宿泊用に造船所が管理する住居棟です。どの造船所でも、規模の大小は様々ですがこの手の居住施設

を用意していて、それを船乗りはもっぱら「ドック・ハウス」と呼んでいました。

案内してくれた社員に「食事はどうしますか？」と聞かれましたが、多分三食とも船で食べることになると思うから、と断りました。

ドックの船員寮で提供される食事は格別期待できるものではありませんし、それより船上でクルー仲間とワイワイ言いながらの食事の方が楽しいに決まっています。

その日はドック周りの街歩き。

どうせ食品の買い込みなどの案内は必ずしなければならないでしょう。私もこのドックは勿論、佐世保の街は初めての経験です。案内人としては、まず自分自身がドック周辺や街のことを良く知っておかなくてはなりません。

ところがドック周辺は殆ど町工場の連続で、商店街どころか適当なスーパーも食料品店も見当たりませんでした。仕方なく路線バスで佐世保駅周辺へ、と思ったらこれも大外れ、一日にたった 2 本、しかも平日のみ、要するにドック周辺の工場従業員の朝晩の通勤の足だけ。後はもう歩くだけ。幸い造船所から JR 佐世保駅周辺迄は 2.5 キロ程度、徒歩 30 分位で、買い物をした後の帰りはタクシーに乗ればなんということもなし。

*

次の日の昼前 Europa は M 造船のフローティング・ドック Floating dock＝浮きドックに入ってきました。この造船所にはドライ・ドック Dry dock はなかったし、ドック・マ

スターDock master も居なかったらしい。 ドック・マスターとは入渠船の操船や新造船の試運転で船長役を務める、まあ、造船所付きの水先案内人みたいな役職です。フローティング・ドックの沖までは佐世保港のハーバー・パイロットが案内してきたはずですが、フローティング・ドックへの進入は船長自身が操船していたようでした。パイロットも港内の安全水路は把握していても、ドック内での帆船の操船など経験したことはないでしょう。一方、船長にとってはツインス・クリュー、バウスラスター装備のこの船の細かい操船は手慣れたもんですから、彼が買って出たのだと思います。やがてフローティング・ドックが浮き上がり、船が渠底に落ち着くのを待つ船内に入りました。レイノウドはまだオランダの事務所に居たので、この時はまだ船上には誰も知った人はいません。早速、船長ドノに面会しました。



右が **Europa** の船長クラス **Klaas Gaastra**、左がレイノウド **Reinoud van der Heiden**。これは私達がカァディスに住んでいた 2006 年に、**Europa** が当地の帆船祭り参加のため寄港した時のものです。パートナーと共に訪船すると、クラスをはじめ佐世保で顔なじみになったクルー達から大歓迎を受け、この通りデッキで即ビアー・パーティー。佐世保の時はクラスとは初対面でしたが、彼には事前にレイノウドからメールで色々連絡があったので、私が訪船すると古くからの知己のように出迎えてくれました。この通り容貌魁偉、酒呑童子もカクヤの大男ですが、その目が語るように極めて穏やかな人物で、ズッポリ帆船にノメリこんだ根っからのシーマンです。帆船生活に命を懸けた文字通りのフライング・ダッチマン **Flying Dutchman**=さまよえるオランダ人。レイノウドも安定した運航会社社員の身分を捨てて、食うや食わずの生活を強いられる帆

船業界に飛び込んでしまったという点では、同じくフライング・ダッチマンの一人。初対面の挨拶の後、改めて、私の出来ることならなんでも遠慮なく言ってほしい、と私の役割について話しましたが、それについてもクラスにはレイノウドからすでに詳しい説明があったらしく、彼は十分納得済みでした。その後、ラウンジにクルーを集めて全員に紹介してくれました。入港時の乗組員はクラスを含め 10 人、それに特別乗員 1 人の計 11 人。次のクルー・リスト crew list=乗組員名簿は佐世保出港時の物で、1 人減っています。佐世保停泊中に、英国人とフィンランド人・夫々 1 名が下船、新たにオランダ人 1 名が乗船したのです。

Crew-list		<i>Barque 'EUROPA' call sign PDZS</i>					
<i>Port of departure: Sasebo</i>		<i>Date of departure: 19 apr 02</i>					
<i>Port of arrival: Pusan</i>		<i>Date of arrival: 20 apr 02</i>					
<i>Name crew-member</i>	<i>Birth-date</i>	<i>Birth-place</i>	<i>Nationality</i>	<i>Passport Nr.</i>	<i>Rank</i>		
<i>Permanent crew</i>							
1 Gaastra	Klaas	24 sep 1951	Amsterdam	NL	NB4042947	Captain	
2 Kesteloo	Eric	20 sep 1962	Amsterdam	NL	N63690546	Chief mate	
3 Boogaard	André van den	7 dec 1963	Amsterdam	NL	N61769463	Engineer	
4 Lind van Wijngaard	Hans de	23 jun 1975	Wageningen	NL	N79270514	Engineer	
5 Kruse	Holger	4 mei 1955	Bremerhaven	NL	M06363246	Cook	
6 Staay	Marianne van der	24 jan 1968	Heukelum	NL	N79658493	Cook	
7 Wasner	Erika	19 aug 1976	San Antonio, Texas	USA	203752016	AB	
8 Hambley	John	6 dec 1982	Portland, Maine	USA	112514625	Apprentice	
9 Kesteloo	Lisette	3 jan 1965	Diemen	NL	M00525126	Apprentice	
<i>Special personnel</i>							
1 Hooydonk	Rick van	1 mei 1965	Gouda	NL	N 95961881	SP	
<i>Crew total 10</i>							
<i>17 apr 2002</i>		<i>Rederij Bark Europa B.V., Vissershavenweg 65-1, 2583 DL Den Haag</i>				<i>Pagina 1 van 1</i>	

このリストの一番下に記載されている Special Personnel はこの船のオランダでのメインテナンス一切の面倒を見ている整備責任者（オランダの造船所の技術者）でした。入渠当日、早速造船所側と整備工事の打ち合わせがあり、船側からは船長・機関長・一等航海士・整備責任者が出席。

この時の入渠は特に大きな修繕のためではなく、長崎帆船祭りへの参加のための船体の塗装、言わば「お化粧直し」が主たる目的です。Europa の船体は日本の練習船同様白一色ですから、どうしても排水管回りなどが錆色に染まり易いのです。

エンジンにも特段の不具合はなく一般的な開放点検整備のみ。 打ち合わせと言っても難しいやり取りがあったわけでもなく日程の確認程度の物でした。

この会合には私も同席しましたが、特に出る幕ナシ。 これはこれ以後入渠中ずっと変わりなく、何か技術的な事で私がドックと船の間に入って調整するという場面はとうとう一度もありませんでした。 しかし、翌日早速チーフ・コックの **Holger** オルガー（ドイツ生まれ）から食料買い込みの手伝いを頼まれました。 これは十分予測していたことで、

佐世保着後すぐドック周辺や街の下見をしておいたことが早々に役立ちました。

二人で商店街を見て回った後、スーパーでカート一杯の買い物をしてタクシーで帰船。二人じゃ持ちきれないほどの買い物でしたから、今度はクルーを一人連れて来ようネ、という事になりました。 以後、殆ど連日買い物案内に明け暮れ、まさに世話役です。

ここで、いつもどの船でも触れている船体要目を見てみましょう。

TECHNICAL DETAILS

Build	1911
Home port	Scheveningen, Netherlands
LOA	56 meter
Width	7.4 meter
Draught	3.9 meter
Hight	33 meter
Max. Sails	1250 m2
Engines	2 x 365 pk Caterpillar
Call Sign	PDZS

FACTS ABOUT BARK EUROPA

Maximum speed	The max hull speed is just over 13 knots. In reality 12.5 knots has been made
All sails up	It takes about 45 minutes to hoist all sails
All sails down	It takes about 5 minutes to take all sails down
Rope on board	Including all sheets, halyards, clew and buntlines, brasses and mooringlines there is 5,5 kilometer rope on board
Close hauled	The EUROPA can sail on a 65 degrees close hauled course

ここで私が注目したのは下から 2 番目の船上にあるロープの総量、繫留策を含めて 5.5 キロメートルなんだそうです。 日本丸にはいったいどのくらいの長さのロープがあったのか？ うかつにも自分が乗船していた時には、そんな疑問さえ持ちませんでした。

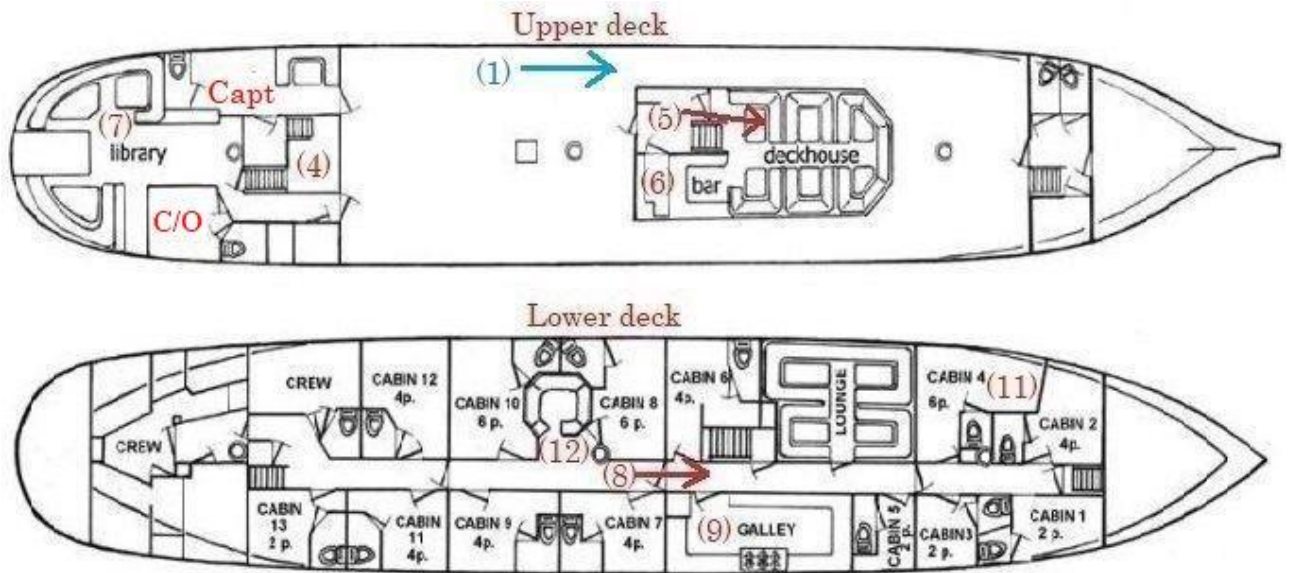
尚、最下段の Clouse hauled クロウズ・ホウルドとは帆船がどの程度の角度まで風上に向かって走れるか？という性能を表したものです。 競技用のセーリング・ボートなどでは最も性能の高いものでは 30 度ともいわれています。

大型帆船ではスクナーSchooner と呼ばれる縦帆のみのリグ Rig=帆装は概してこの性能は高めですが、Europa や日本丸のように横帆の占める割合が多いリグではあまり良好とは言えません。 そして、Europa はそれが 65 度、即ち風の吹いてくる方向から 65 度迄切り上がる（風上に向える）のが限界と言っています。 言い換えると風を真横に受ける姿勢 90 度から、25 度ぐらひは風上に切り上げられる、ということ。

ここで Europa のアッパー・デッキ Upper Deck=上甲板の様子を見たいところですが、デッキ全てを見渡せる適当な画像が見つかりませんでした。
そこでモデル・シップで代用させていただきます。



続いて、デッキ・プラン Deck plan と呼ばれる船内配置図、まあ、間取り図ですね。Upper deck にある居室は船長室と一航士室だけ、赤字表記の Capt と C/O がそれです。



上の二枚の画像の色矢印及び数字が、次に続く船上各所の画像の角度です。

(1)



(1)デッキハウス Deckhouse 左舷側通路

(2)



(2)帆走するときの船尾の操舵輪 Wheel

帆走時は、全部のセイルを見ながら操舵する必要があるのでデッキ上の舵輪を使います。

(3)



(3)機走=エンジンで走る時の操舵室(ブリッジ)

(4)



(4)Radio room=無線室

機走するときはセイルを見渡す必要はないので、前方がよく見える一番高いトップ・デッキ Top deck 上の構造物、ブリッジ内で操舵します。当然そこにはエンジン・コントロールや画面左端のように従来の Paper chart ペーパー・チャート=紙海図用のチャート・

テーブルもあって、この部分はアナログですが、同時に各種電子航海計器が備えられ超・デジタル装備もあります。(3)と(4)は階上・階下の関係です。



(5)デッキハウス内部は広々としたリラックス空間で、読書をしたりチェスなどのゲームを楽しんだり、ミーティングなどにも……。 (6)その右舷後方にはこの通りバーまであって、若手クルーや女性ボラなどがバーテン役をつとめていたようです。

バーがあるだけでもビックリ仰天、さらにビアポンプ付きなんて日本の訓練帆船じゃとても考えられませんネ。これも文化の違いと言うべきか？

さて、船内に入ってゆきます。



(7)はアッパー・デッキ最後部の Library=図書室、大きなテーブルはチャート・テーブルで、その下には Europa が航海する世界中の海図を保管する引き出しになっています。

(8)はローア・デッキ中央の通路を船首方向に向いて見た様子、右手のカウンターの中は Galley ギャレー=調理室、その先の左側の開口が(10)の Lounge、左手前の開口は Engine room エンジン・ルームに降りる階段室。

上のチャート・テーブルは航海中に海図を見るための物ではなく、ここでチャートの改補をするためにあります。海図改補についてはこれまでもたびたび登場しましたが、アナログのペーパー・チャートでは記載事項に変更があった場合、それを全て手作業で修正

しなければなりません。航海の指標たるべき海図に間違いがあったのでは、何の役にも立たないばかりか、とんでもない大事故につながる恐れも十分ありえます。

海図改補は航海士としては極めて重要な作業の一つです。



(9)が調理室ギャレー内部、女性調理師が工作中ですが彼女の前の開口が(8)の通路に見えていたカウンターで、出来た料理をここに並べて食堂に運びます。

(10)がその食堂でデッキ・プランでは Lounge とされていますがクルーは皆メスルームと呼んでいました。食堂=Messroom は船では当たり前の呼び方です。

この船のお手伝いをした全期間を通じて、私も毎日、朝・昼・晩 3 食とも、クルー達と一緒にここで食事をさせてもらいました。これは何よりの楽しい思い出。



(11)は訓練生用の寢室 Guest cabin ゲスト・キャビン、これは 6 人部屋の一つですが、日本の訓練帆船との大きな違いは各部屋全てにトイレとシャワーがあること。これも「文化の違い」と言うべきですね。(12)は Poker corner と呼ばれる娯楽室・談話室。

なお、前出の配置図ではゲスト・キャビンが(13)まで番号を振ってありますが、公式サイトでは 2 人部屋が 2 室、4 人部屋が 6 室、6 人部屋が 4 室の計 12 室、となっているし船で貰って来たパンフレットでも 12 室とされていました。多分この配置図は古いもので、後にゲスト・キャビン 13 号室ををクルー用に振り替えたのだと思います。

まあ、船内はざっとこんな様子ですが、これまでに乗った日本の民間訓練帆船と比べると帆船としての伝統的機能は勿論ですが、船上生活の快適度には格段の差があるナーと思いました。帆走訓練船というより、帆走を学びながら船上生活を快適に楽しめる船、と言ったクルーズ客船的要素が強いという感じが強く残りました。

レイノウドに頼まれた世話人としての役割も、入渠工事の技術的な事に関しては私の出番は全くナシという状態で、毎日朝・昼・晩の食事をさせてもらうために船に出かけるようなものでした。特別な用のない時間、私はもっぱら上甲板船尾にあるライブラリーで本を見ながら待機していました。休憩時間にはクルーもやってきて色々なことを聞かれました。国際色豊かな乗組員の間でも、日本人商船船長というのは珍しかったか、まあ、彼らは船乗りといっても帆船の世界しか知らないのですからネ。この船の人員構成は毎航海変わり、国籍も様々、従って船上での共通語はもっぱら英語、この船ではそれは「英語」ではなく「国際共通語」だという認識が初めから出来上がっていたのでしょう。

入渠して2~3日が過ぎた或る日、クラスから、パートナーのマリアンヌ **Mrianne** をどこか婦人科の医院に連れて行ってほしい、と頼まれました。

彼と一等航海士のエリック **Eric** は夫々のパートナーと船上で同居していました。どちらの部屋も2人部屋でしたから同室には何の不具合もないわけ。しかし、これも日本の訓練帆船ではありえないことですネ。彼らが正式な夫婦であったかどうか？

チョフサーのエリックとパートナーのリセッテ **Lisette** は同姓でしたから夫婦であることは間違いありませんが、クラスとマリアンヌは異姓でした。しかし夫婦異姓はよくあることですから実際はどうだったのか、二人のオランダでのアドレスは同じでしたから下船中もパートナーとしての関係は続いていた筈、やはり異姓夫婦だったんでしょうね。とにかく代理店に連絡して、できれば英語堪能な婦人科医師を・・・、と頼んだのです。佐世保の町は米軍との関わりが深いところですから、英語ペラペラの婦人科医を見つけるのはさして難しいことではなかったようです。

代理店員はすぐ車を飛ばして来てくれたので、マリアンヌ、クラスに同行して医院に連れて行ってもらいました。医院についた後は、事情が事情ですから私はそれ以上立ち入るのは遠慮しました。患者から英語で直接医師に説明できるのは幸いでした。

結局、深刻な状況ではなかったようで、しばらく待合室で待たっているとマリアンヌとクラスはニコニコしながら出てきました。そして、そのママ船に戻り、以後マリアンヌは普通に仕事を続けていました。ヤレヤレ、良かったヨカッタ。

もう一つ私が多少なりと役に立てたことがありました。それは船食業者との仲立ち。

外国船がどこかの港に入港すれば必ずと言っていいくらい船食業者が訪船します。

それは世界中どこの港でも起きることで、この航海記でもたびたびそれについて触れたことがありましたね。当然、佐世保でも業者の訪船があり、チーフ・コックは納入日を出港前日と指定して色々注文していました。勿論、私が案内役を務めた日常の買い物は相変わらず続いていましたが、それは殆どがクルーの私用の物が多かったのです。クルー

全員の食料の調達ともなれば到底2~3人で買ってこれるような量ではありません。

しかし、出航日が迫ったある日、朝食時間に船にやってくるとチーフ・コックが私を待ち構えていました。なんでも昨夜遅くなってから、突然船の予定が変わり、出渠後ただちに韓国 Pusan 港に行くことになったのだそうです。

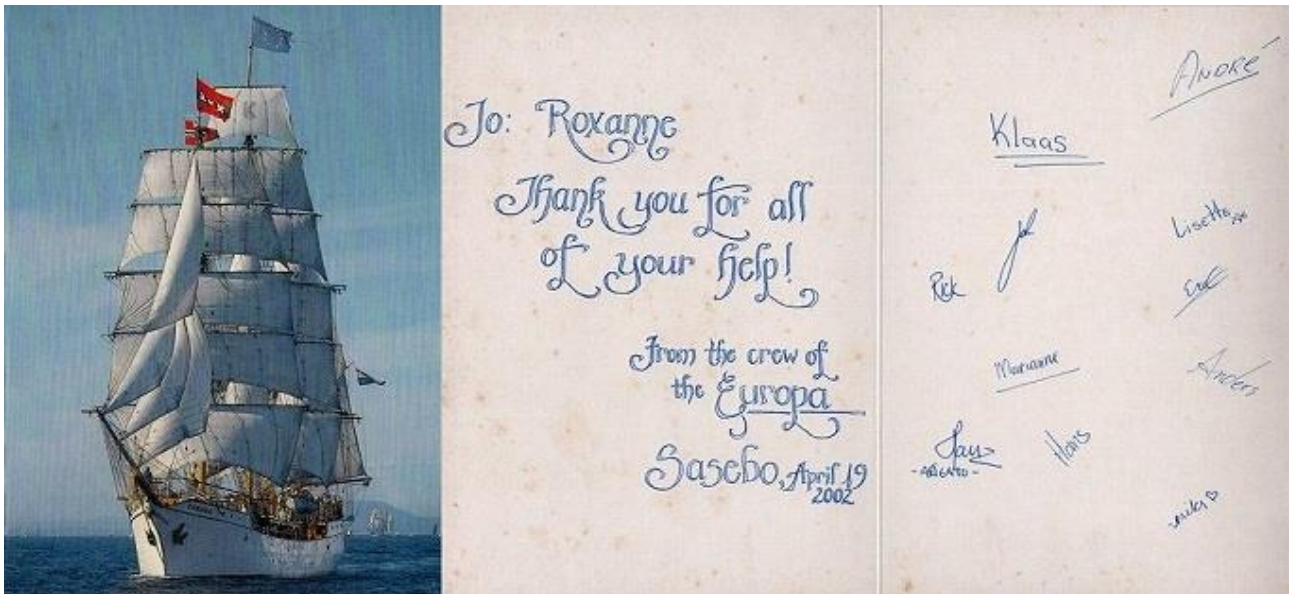
以前の予定では、出渠後長崎の帆船祭りまでの短期間は、九州沿岸をぶらついてから長崎沖の錨地で待機、という事になっていたんです。ところが、コリアナ Koreana という韓国の帆船が所属する団体から Pusan 港への招待を受けたので急きょ予定を変更して長崎の帆船祭りの前に韓国を訪問する、という事になったのだそうです。そして、食料購入は日本よりずっと安価な韓国で、という事になってしまった。

「佐世保の船食に出した注文をどうしたらいいでしょう」と言うのがチーフ・コックの相談です。なにせ予算にゆとりのない訓練帆船ですから、出費は一銭でも節約したい。これは仕方ありません、すぐ船食業者に出向いて事情を説明して解かしてもらいましょう。「じゃあ、今からすぐ行きましょう」と、チーフ・コックをうながして彼に同行、二人で船食の事務所に行きました。船食の主人に、これこれシカジカと事情を説明して突然の解約をお詫びしました。

幸いなことに、彼は穏やかに事情を理解してくれて、問題なく注文取消しに同意してくれました。チーフ・コックからも「ゴメンナサイ」とたどたどしい日本語で「詫び」が入り、主人も笑顔で応えてくれました。

こんなことがあった Europa の入渠でしたが、間もなく整備工事も終わり Pusan 向け出港という事になりました。中8日の工期中特に問題が生じることもなく、船体は真っ白にお化粧直しができて、帆船祭り参加の準備は万端整いました。

出港日の朝、私が最後の朝食に出向くと、メスルームにはクラス以下クルー全員がそろって出迎えてくれました。そして、米国人女性クルー Erika エリカが皆を代表して次の様なものを手渡してくれたのです。



この用紙は **Europa** のパンフレットのようなものですが、そのカードを開くと中には、私がボランティアで参加した事への謝辞とクルー全員のサインの寄せ書きがありました。

To: Roxanne とは私の愛称をモジったものですが、それにしてもロクサンヌなんて女性名にすると愛嬌たっぷりのオフザケ。でも、このような心のこもった手作りカードをもったことは私にとっては何にもまして嬉しいものでした。

右下隅がエリカのサインですが、このサインの位置から考えて、中央頁の謝辞は多分彼女がデザインして書いてくれたものだと思います。あれからもう 20 年が過ぎて、紙面もちょっと変色してきましたが、今でも大切に引き出しにしまっています。

こうして楽しかった一週間余りの日々が過ぎ、フローティング・ドックから船が出てゆく
のを見送って、私は次の予定が組まれていた「海星」に向いました。

海星はその時同じく佐世保市の西、鹿子前というところに着岸していました。ここは地元では九十九島観光の拠点として親しまれている所です。「ウミキララ」という水族館があり海星はそのすぐ海側のウッドデッキを張った岸壁についていました。

海星もこの後長崎の帆船祭りに参加するので、**Europa** の皆にもそのことを伝えて長崎での再会を約束していたのです。

ところが、海星に乗船してすぐに全く予想もしていなかった事態に直面しました。愉快的話ではないので詳しく触れることは控えますが、とにかく今まで経験した海星の楽しい雰囲気とはガラッと変わってしまっていたんです。しばらくは我慢していましたが、とうとう耐え切れず 3 日目にはハウハウのテイで退散してしまいました。

正規の乗組員として乗船したわけではなく、航海士と言ってもボラであることに変わりはありませんから、雇用契約など存在しません。あっさりサヨナラ。以後、二度とこの

船にかかわることはありませんでした。 全く残念なことです。

レイノウドも長崎帆船祭りには出席する予定でしたから、長崎での再会を約束して、楽しみにしていたんですが、それもパー。

さて、最後にオランダのクリッパー型帆船 **Stad Amsterdam** の画像をいくつか紹介しましょう。 まずは **Full sail** の **Stad Amsterdam**、これがいわばヨソ行きのオメカシ姿。

尤も、フル・セイルとは言え船首の 3 枚の **Jib Sail** 三角帆の下の **Fore Topmast Staysail** フォア・トップマスト・ステイスルと一番後ろのマストの最下段 **Crossjack** クロスジャックというのが抜けています。 クロスジャックというセイルは操舵する場所から全てのセイルを見渡そうとするととき邪魔になるので、帆船祭りのようなイベントで観客に診てもらうとき以外、洋上の帆走では使われることが少ないのです。

文字通りのフル・セイルで、実際に洋上を帆走する画像はなかなか見つかりません。



このリグ **Rig**=帆装自体はシップ型と呼ばれ、定義は「3 本以上のマストを持ちその全てに横帆を備える」ですが、その中で、特に積載量よりもスピードを重視した構造の船体を持つ船をクリッパー **Clipper** と呼びます。 19 世紀にアジアからの物産を欧州に運ぶティール・クリッパーやウール・クリッパーなどと呼ばれるものが多くあったようです。

ウィスキーの銘柄で有名なカティー・サーク Cutty Sark がティー・クリッパーの典型例です。 次の数枚の画像は、私達夫婦がマラガ市近郊に住んでいた頃、Stad Amsterdam がマラガ港に入港した時の写真です。 レイノウドはこの時短期雇用でパーサーPurser＝事務長として乗り組んでいたのです。 入港前に彼からメールをもらっていたので、私たちは船客が下船したところを見計らって訪船し、一日を楽しく過ごさせてもらいました。



これはマラ港の埠頭に係留された Stad Amsterdam です。



上は Stad Amsterdam の舷門前、岸壁上での一枚。 右端にいる女性はクルーの一人です

が、彼女は舷門で乗下船者のチェックをする係、いわばホテルのフロントです。この船は訓練帆船ではなく、ある種のクルーズ客船ですからこういう客の扱い方があるのです。訓練帆船ではこんな作業は決してありません。私達は事務長レイノウドの招待客ですからフリー・パス、でも彼女は何やらノートに書きこんでいました。中央のスキンヘッドは勿論レイノウド Reinoud van der Heiden、この頃は私達もみんなまだ若かったナー。



そして、やっぱりこの船にもビアー・ポンプ付きのバーがありました。まあ、客船ですからこれはむしろ当たり前かもしれないけどね。船客が全て下船した後で、次のグループの乗船まで2~3日クルーの休養日だったので、船内はヒソソリでした。こうして、一日を楽しく過ごさせてもらいビールもタップリ頂いて、帰り際レイノウドがこんなキャップをプレゼントしてくれました。キャップ好きの私には何よりのオミヤゲ。

20年近くたった今でも時々大事に大事に被っています。

*

民間訓練帆船の運営は資金面をはじめ色々と難しい面が多く、その上日本では一般市民の海事に対しての関心があまり深いとは言えず、順調ではありません。「海星」も「あこがれ」も結局ポシャってしまいました。けれども欧州諸国では今も変わらず多くの帆船の動きが盛んです、この違いは何なのか？ これからは増々この傾向は強くなることは間違いなく、元船乗りとしては甚だ残念に思います。

では、ソロソロといたしましょう。

*

次回更新は通常より一か月遅れ、2022年12月31日（土）の予定です。