

舵輪

小武海紀人氏早くも結婚

メイナムストのアイドルこと二等航海士 小武海紀人氏が、世間では仕事始めも行われていない、正月気分が残る1月4日(日)、東京で結婚式を挙げられた。その後ニューヨークからサンフランシスコまで、あのクイックエリザベスで新婚旅行を楽しまれたとのこと。

一説によると、次席一等航海士が片付くまでは先を越してはいけなないと、船乗りの年功序列という古い慣習を守ってきたとか。いざれにしてもおめでたい話であり、心から祝福したいと思えます。

それにしても、がっかりされた方々が多いのでは?これで展帆に参加する女性ボランティアの数が減ったらどうでしょう。

カッターの甲羅

『はじめてカッターのかいを手にして』
332 河原 秀夫

カッターを漕ぎながら富山新港の今昔について学習しよう!とのシー・パイズ・トヤマの企画を舵輪で知り、初体験で多少心配しながら参加する。わずか2時間程の航程ながら、極めて印象的な充実感に浸ることができました。

酔止め薬を念のため飲み、用意万端整えて定刻に富山商船高等専門学校臨海実習場に集合。係留のカッターに用具一式を運び込む。雨宮シー・パイズ・トヤマ会長(富山商船高等専門学校 教授)から艇の構造、用具の名称や機能、基本的な操作、そして出港についての順序や操艇、号令など懇切な説明がなされた。全員で準備体操を済ませ、いよいよ乗船です。艇指揮には湊さん、艇長には尾山さん、乗組員は片側6名、合計12名。私は右舷3番に位置することに決まりました。雨宮会長は艇長と「とも」に並んで席を占め、発進の指示。今教わったとおり静かに漕ぎ出しました。

初めての経験で緊張し、自然と漕ぎに力が入り過ぎようとする。「ゆっくりゆっくり」とイー・チ・ニー・イの繰り返し

掛け声に合わせて、ただ無心になつて前の人のかいに合わせ力一杯漕ぐ。左右12名の漕ぎ手が心を合わせ操作しなければうまく進まない事は云々でもありません。

ロシア貨物船の停泊地点に近づき、「休め」の号令でかいを水面から上げると、艇は滑るように進み、一同「ホト」しながら停止を待つ。内川周辺の近況や新港に出入りする老朽船についての現状と対策などについてくわしい説明に聞き入りながらナホト力号原油流失事故など起こるべくして起きたように考えたりしました。

再び発進の号令で漕ぎ出す。次は火力発電所の排水口近くで停止。同所が燃料を石炭から重油に代えたこと。排水の温度差のことなどの解説に耳を傾けながら排水と思われる水に、皆手を入れ触れてみる。

更に合図とともに漕ぎ出し、川幅の狭い所でのかいの操作「かい流せ(かいを水に入れたまま船べりに沿って流すように操作する)」を教わりながら左岸に面するN部落の新港建設反対運動がのちのちこの建設に大きな貢献をした事などの裏話を当時をしのびながら聞き入りました。

次に貯木場付近で停止して貯木場の今日までの推移と近況についての考察。特に貯木量の増減が斯業の盛衰、経済の好不況に大きく関わっていること。昨今は貯木量が極めて多くなつてきている事を聞き、国の経済が思わしくないと感を感じました。

ここで艇をUターンさせ、「かい流せ」の実技を繰り返しながら帰路に向かう。途中、射水平野の乾田化と新港との関わりや功罪。この変革がもたらした水郷地帯の農耕文化の変遷について、殊に当地方の農作業に不可欠の川舟が農道の傍らや河川敷、荒地などで放置されたまま、これらの消滅は時間の問題であり、この保存は新港との関わり上大切な事ではないかとの話を伺い、感銘を受けるとともに一抹の寂しさを覚えました。

かいの手ごたえと気持ちとのバランスを取りつつ全身で漕ぎますが話に気が取られたり、あるいはまた慣れの油断からか前後のかいと触れ合ったり、深く水に入り過ぎて抜けないたため体ごとひっくり返つたりの失敗もありましたが、掛け声と共に一心に集中しながら漕ぎまくり、みるみる帰港へと進みました。

長閑な天気のもと内川両岸には鈴なりの釣人。時々快音を残し通過してゆくモーターボート。音もなくすれ違う若いアベツクのヨットなど内川も真昼の往来はかなりのにぎわいでした。

大小の波に揺られて船酔いを心配しながら、全員無事に上陸しカッター漕ぎの体験を果たしました。

一口に云つて、「かいは重かった。」しかしさわやかな疲れと、やり遂げた自信に皆満足し、終始詳細にわたつて解説くださった雨宮会長はじめお世話くださった方々に感謝しながら帰途につきました。

戦中派の記憶 424 辻田 豊

ご存じでしょうか。「霜は軍営に満ちて」の上杉謙信の詩に出てくる七尾城址。その登山道の中腹にひっそり、昭和17年11月に開校した七尾海員養成所(現在は廃校)の戦没慰霊碑が建つております。足下には、正面の塔には地球儀に羽ばたく鳩。そして左の塔はコンパスマーク。裏面には由来と戦中の卒業生の約1-579名の氏名。「海と母校が見える此の地に建立。冥福を祈る。」とあります。

戦後も、半世紀も過ぎ静か。ともすればその太平洋戦争があつたことさえ忘れそうになる。ここも関係者のみの追憶の場。一般には、なにか立派なお墓がある。程度で下り坂の素通り。まれに眺める人が「今の社会は、こんな損失を黙つて許される程甘くない。」とか、戦争そのものも「世界にのけ者扱いにされてから反発の戦を挑むなんて、既に遅すぎだった。」と若い人。裏を返せば、いつでも多数側に従い、弱いものいじめに加わり、おこぼれの儲けに預かるうとする下心がちらつく。昔とあまり変わらないう振り。輪廻(忘れた頃に形を換えて繰り返す)。

次は「こんな筈はなかった。」につながら。今、たとえ無駄でも、常に過去に学び自らを戒める。それが平和を守り続ける教訓。そして、往事の少年達に思いを馳せる。その心こそ今できるただ一つの供養だと考えます。何れにしろ昭和16年末に始まった戦争。当時その4年末満の

間に、国にとつては命の綱、輸送。第一線の保有船舶の沈没による被害はざつと2400隻該年の年。昭和19年から20年には、わずか1ヶ月間の各々に1000隻を越えることがたびたび。最高の沈没ピーク値は143隻を数える。最後の年などはほとんど護衛を望めない裸の航行。知る限りの乗組員だった仲間からは、平均2回の爆沈体験。船員の消耗率は陸海軍人の約2倍。ただただ祖国愛のみを信じ死地に向かつた姿がいかに苛酷だったのか理解がいたただけたと思えます。

かく言つても他の所で海員教育を終え、乗船の間際に海軍航空隊へ行きましたが、その間に選ばれ、船員としてアメリカ潜水艦の魚雷攻撃をいち早く知り、避けるための水中聴音の速成教育を受けたこともあり、「ここを訪れるたびに感無量。後ろ髪を引かれる想いがいたします。」

現在、当地では旧暦9月13日夜、その前後の中旬に「七尾城祭り」が催されます。もし、皆様方も覗かれる機会がございましたら、ぜひ立ち寄り、この目立たない隠れた存在の方々に、「安らかに」と一人でも多くの友に、今日への感謝と哀悼の合掌を捧げていただけるよう。それが私共生き残り組の切なる願い。そして、不況とはいえ平和な新春を迎えた慶びの意味。今改めて良く味わいかみしてみましよう。

お知らせ

『海王丸ボランティア スキーツアーの募集について』

先々号より紹介しておりますスキーツアーの定員にまだ余裕があります。ご希望の方はお早めにご連絡下さい。

- 申込先
- 坂橋 誠 電話 0766 (84) 6329
 - 水野 洋子 電話 0764 (91) 2540
 - 山谷 実 電話 0766 (82) 3913

舵輪

「青い竹」からのお知らせ

海王丸のドック工事見学会について

昨（19）日、第2回目の見学会を行いました。たいへん好評でした。つきましては、第2回目の見学会を左記のとおり実施します。

（日） 時 2月22日 記
10時30分～16時

場 所 新日本海重工業(株)ドック
(富山市西宮町1の1)

0764 (37) 1436

見学方法 係員が案内し、ドック施設および工事の概要等について説明します。

申込方法 今回はボランティア枠を設けません。従って財団宛に住所、氏名、年令、電話番号を明記のうえお申込下さい。

申込期限 2月13日(金)

ペンディング・セイルについて

3月15日(日)に帆装ギアおよびセイルの取付作業を行います。参加希望の方は同封のはがきでご連絡下さい。当日は昼食を用意いたします。皆様のご協力をお願いいたします。

（日）時 時 3月15日 記

作業内容 セイルおよびギアの搬出
および取付 16

ボランティアの餅つき大会について

海王丸の「定期検査工事および特別改修工事」の竣工と一般公開再開を祝い、そして、ボランティアの安全作業を祈願し、左記のとおり餅つき大会を実施いたします。お忙しいとは思いますが、多数のご参加をお待ちしています。

日 時 8時30分～10時 記
場 所 海王丸係留ドルフィン上 30 16

新郵便番号の調査について

皆様もご存じのとおり、2月2日から郵便番号が変わります。つきましては現住所の新郵便番号を別添えのはがきによりお知らせください。ご協力をお願いします。

『海星』のセイルトレーニング

帆船『海星』によるセイルトレーニングについて、興味のある方は市川までお訪ね下さい。

「青い竹」の豆知識

『北前船』

先日、加賀市にある「北前船の里資料館」という所に行つて来ました。今回は、かつて日本海で活躍した北前船について、お話しします。

北前船は、江戸時代後期から明治10年頃にかけて隆盛をほこり、大阪から瀬戸内海を経て日本海を航行して北海道まで荷物を運んでいた帆かけ船を言います。大阪や瀬戸内海では塩、雑貨を積み込み、日本海に出ると各港で商売をして、北海道で昆布や鮭を積み込み、また寄港しながら商売するというパターンでした。

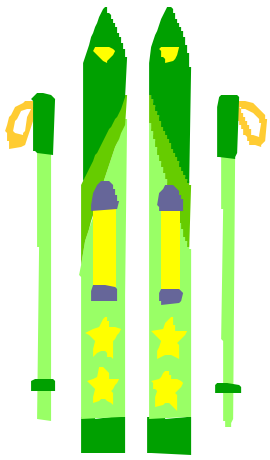
北前船という名前は、「北を前にする」とか「北まわりの船」などの諸説からつけられたようです。船の大きさは、大小様々でしたが、米千石分の重量を積むことができる千石船と呼ばれる船が一番多かったそうです。米千石の重量は150トンです。今で言えば20m程度の小さな貨物船に相当する大きさになります。日本海を海上交通路としたのは、日本海側は海まで迫る山のために道路が作りにくく、海上輸送の方が便利であったことからこのようです。富山湾では、七尾、伏木、岩瀬が重要な港でした。

北前船の乗組員は、加賀地方に家を構え、春になると歩いて大阪まで行き乗船し、年末まで航海をして大阪に帰港して春まで休暇をとっていました。ここで、当時の職名を紹介しますと、

- 船長・・・船頭(せんどう)
- 一等航海士・・・表(おもて)
- 二等航海士・・・片表(かたおもて)
- 事務長・・・知工(ちく)
- 甲板長・・・親父(おやじ)
- 甲板員・・・若衆(わかしゅ)
- 司厨員・・・炊(かしき)

という名前でした。親父は、甲板作業だけでなく、炊事についても現場を仕切っていました。このためか現在でも、厨房の偉い人を「親父さん」と呼ぶ慣習が残っています。船員の給料は、微々たるものでしたが、船荷の1割程度を分けてそれぞれ収入にしていました。船頭の年収は、明治28年で温泉旅館の経営者の倍額に相当する617円という高額なものでした。

このように栄えた北前船も海難の多さや汽船の出現で徐々に衰え、明治終期には姿を消したとのこと。それにしても北前船全盛時代に船員でありたかったものですね。



あさき

穏やかな正月で幕を開けた平成10年も早一ヶ月が過ぎました。昨年心配された長野の雪不足のニュースもまったく聞かれなくなり、かわりに関東での大雪による多方面への影響が世間をにぎわせています。皆様は変わりありませんか。海王丸の工事も順調に進んでいます。昭和5年の進水以来、この2月14日である68年、よる年並みには勝てないという面もでてきています。しかし、我々はこの海王丸を常に最良の状態に次世代に引き継いでいきたいと努力しております。本年も御指導、御声援そして御協力の程どうぞよろしくお願い申し上げます。

ITTY

K A I W O M A R U