

關東州		朝鮮	樺太				北海道						
大連	清津	仁川	釜山	惠須取	大泊	稚內	室蘭	小樽	函館	長崎	博多	若松	
連絡港、主要貿易港	連絡港、工業港	商港	連絡港	石炭積出港	連絡港	連絡港	工業港、石炭積出港	商港、石炭積出港	連絡港、漁港	連絡港、工業港	商港、石炭積出港	工業港、石炭積出港	

九州	四國												
門司	高松	鹽釜	釜石	八戸	青森	新潟	伏木	敦賀	下關	宇部	廣島	宇野	
主要貿易港	連絡港	商港、漁港	工業港	漁港、工業港	連絡港	連絡港、工業港	商港、工業港	連絡港	連絡港	工業港、石炭積出港	商港、工業港	連絡港	

三、港灣荷役

一八六

船で運んで来た貨物を卸したり、船で運ぶために船に貨物を積込んだりする作業を荷役といひます。貨物は人とちがつて自ら動くわけではありませんから、これを動かすのに人や機械の力が必要です。これは海上運送と陸上運送とを連絡する重要な作業であります。

荷役は船を岸壁又は棧橋に横着けにして行ふ場合と、船は沖に碇泊したままで舢に積みかへて運ぶ場合とがあります。船が運んだ貨物の大部分をひとまとめに岸壁に揚げることが便利な時には船を岸壁に着ける方がよいのですが、數箇所に分ける必要があるとか、あるひは水路を通じて他の場所に持つて行くやうな場合には沖で荷役をしてもよいのです。

例へば大連のやうに、大部分の貨物が滿洲方面に出入する港では、貨物はほとんど鐵道に移されて送られますから、船を岸壁に着けて荷役をする方が便利です。

これに反し、大阪のやうに港に通ずる河や運河に沿つて倉庫や、工場が發達して、

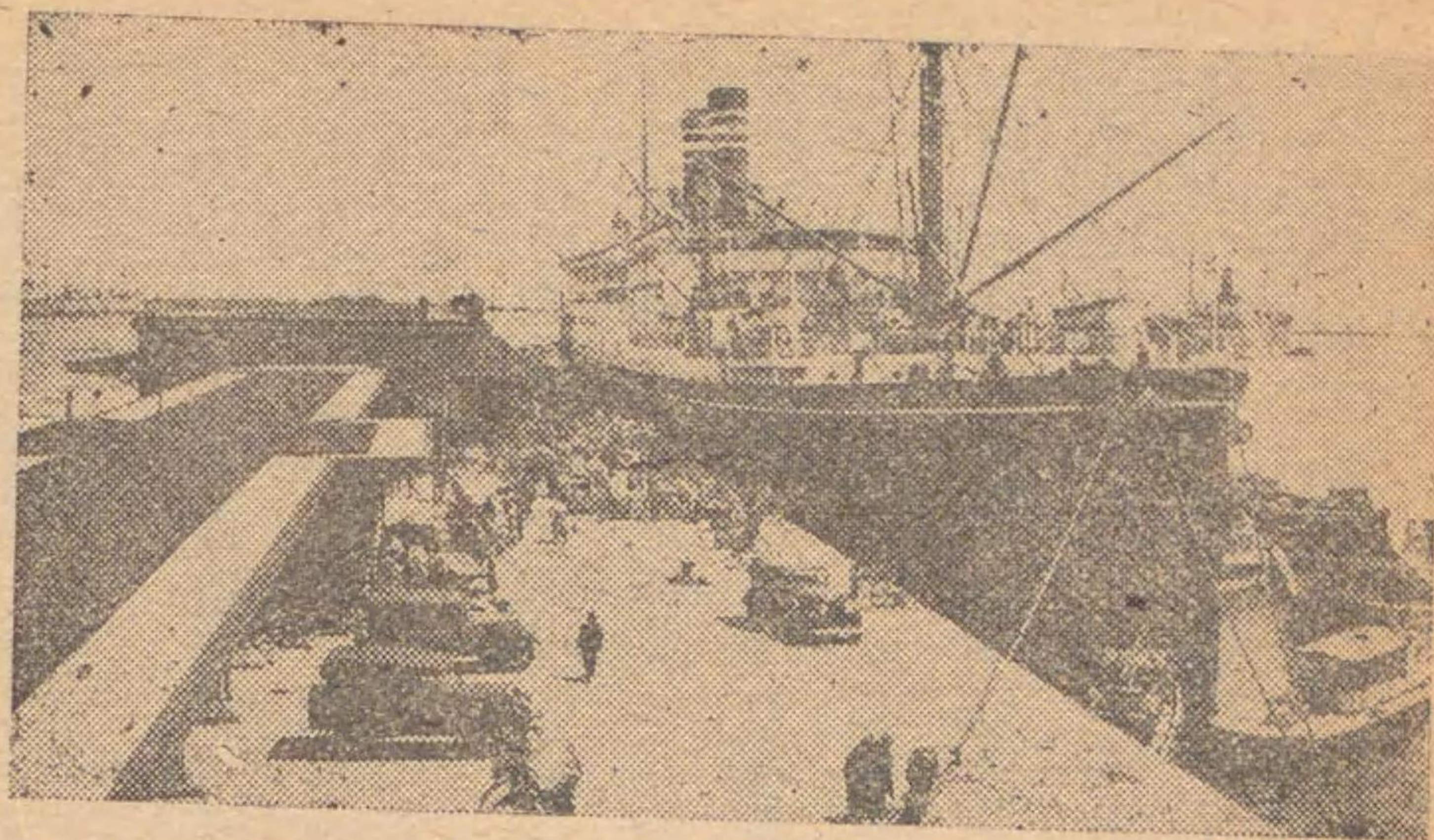
港に出入する貨物が大部分この方面にさばかれるやうな港では、沖の荷役がかへつて便利なのです。

我が國では船を岸壁に着けて荷役をする、いはゆる岸壁荷役の場合は少く、沖に碇泊した船から舢で取る、いはゆる沖荷役が多く、全ての荷役の八割以上を占めてゐるといふことです。

それでも貨物船を岸壁に着ける必要が無いとはいへないのです。もと／＼水陸の連絡の能率を高めるためには、船から舢、舢から岸と、何度も荷役をするよりは、船を岸に着けて、荷役の手間を少くし、勞力を節約して、運賃を安くする方が有利です。

それでたくさんの費用を投じて岸壁や棧橋を造つてゐるわけです。(第三九圖)(第四〇圖)

船内の荷役は船に備へ附けてある揚貨機を使つて、仲仕の手によつて貨物船に貨物を積み附けたり、外へ荷卸ししたりします。港では荷役勞務者のことを仲仕といひ、普通は一つの貨物艙に仲仕が十五人位ゐて、その一人は舢又は岸壁との連絡を取り、一人が揚貨機を操縦し、残りのものが貨物艙内で直接に荷役に従事するのです。これだけの手で荷役し得る量は貨物の種類でちがひますが、雜貨では一時間に二十噸から

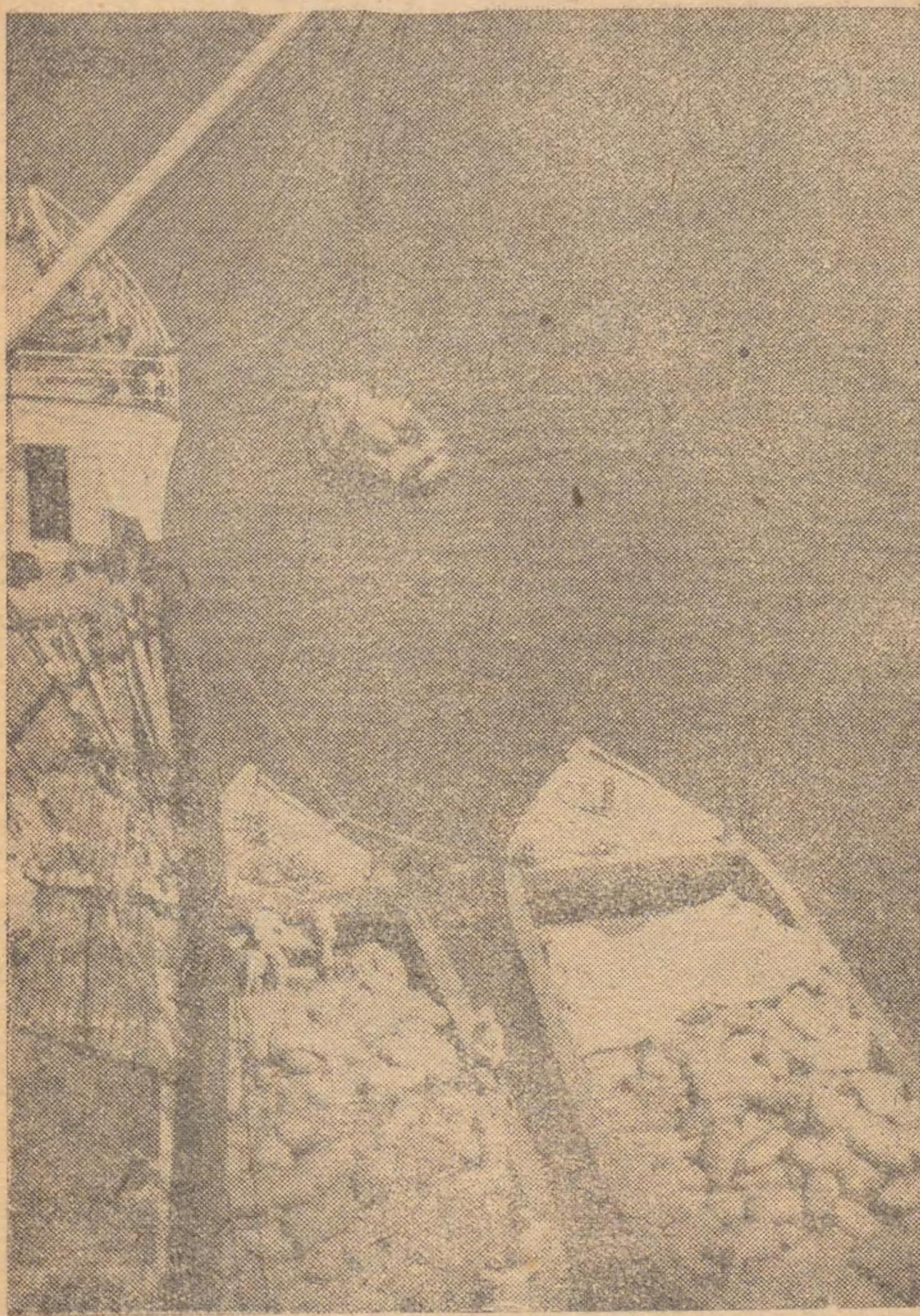


(圖九三第) 役 荷 橋 棧

三十噸が普通です。この荷役によつて貨物は岸壁へ揚げられ又は舢に積み込まれて運ばれます(第四圖)。

もし岸壁に起重機その他の荷役機械があれば、荷役が早く行はれ、その上勞力を節約することが出来ます。我が國では沖荷役が大部分であつた關係で、この荷役の設備が貧弱でありました。

特に重量の大きな貨物は、どうしても起重機を用ひて揚卸しするより外に方法がありません。それで主な港には必ずこの設備があります。起重機は岸壁の一箇所に置かれたものと、岸壁に沿つて動くやうになつたものがあります。それから船が沖に碇泊した場合の重量物の荷役には起重機船があります。これによると百噸以上のものも樂に



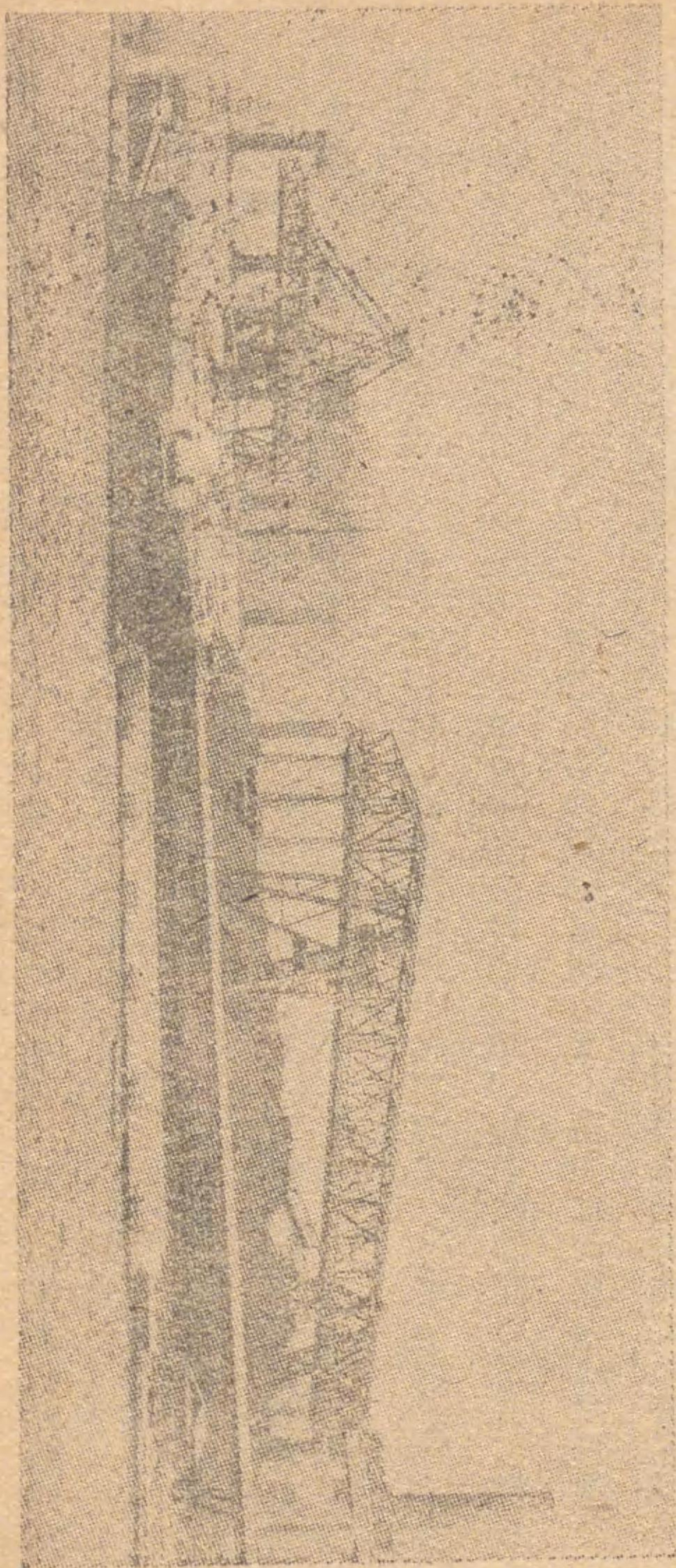
(圖〇四第) 役 荷 舢



(圖一四第) 込 積 の 粕 豆

積卸しが
出来ませ
(第四二圖)
特別の
貨物、例
へば石炭
鑛石、石
油、穀物
などを専
門に扱ふ
船には、
特別の設
備があり
ます。例

へば石炭では、積出しと荷揚げをそれぞれ専門にするものがあつて、積出しの場合には石炭を貨車から卸す作業と、これを船に積込む作業とが、一貫して行はれるやうになつたものが、最も便利です。若松、小樽、室蘭にはこの設備があつて、たぐさんの石炭を積出してゐます。



(圖二四第) 役 荷 の 炭 石

それから荷揚げの場合には、岸壁に沿つて移動起重機があつて、船から石炭を掴み揚げて後方の置場に運んで貯炭するやうになつたものが普通です。貯炭場には線路がしいてあつて、同じ起重機で貨車への積込みもしてゐます(第四二圖)。

石油は油槽船を用ひて運びますから、陸上の油槽と船との間に油送管をつなぐだけで、船のポンプで揚げ卸しが出来ます。石油類は燃える物ですから、石油の棧橋は普通の棧橋から離れたところに設けてあります。

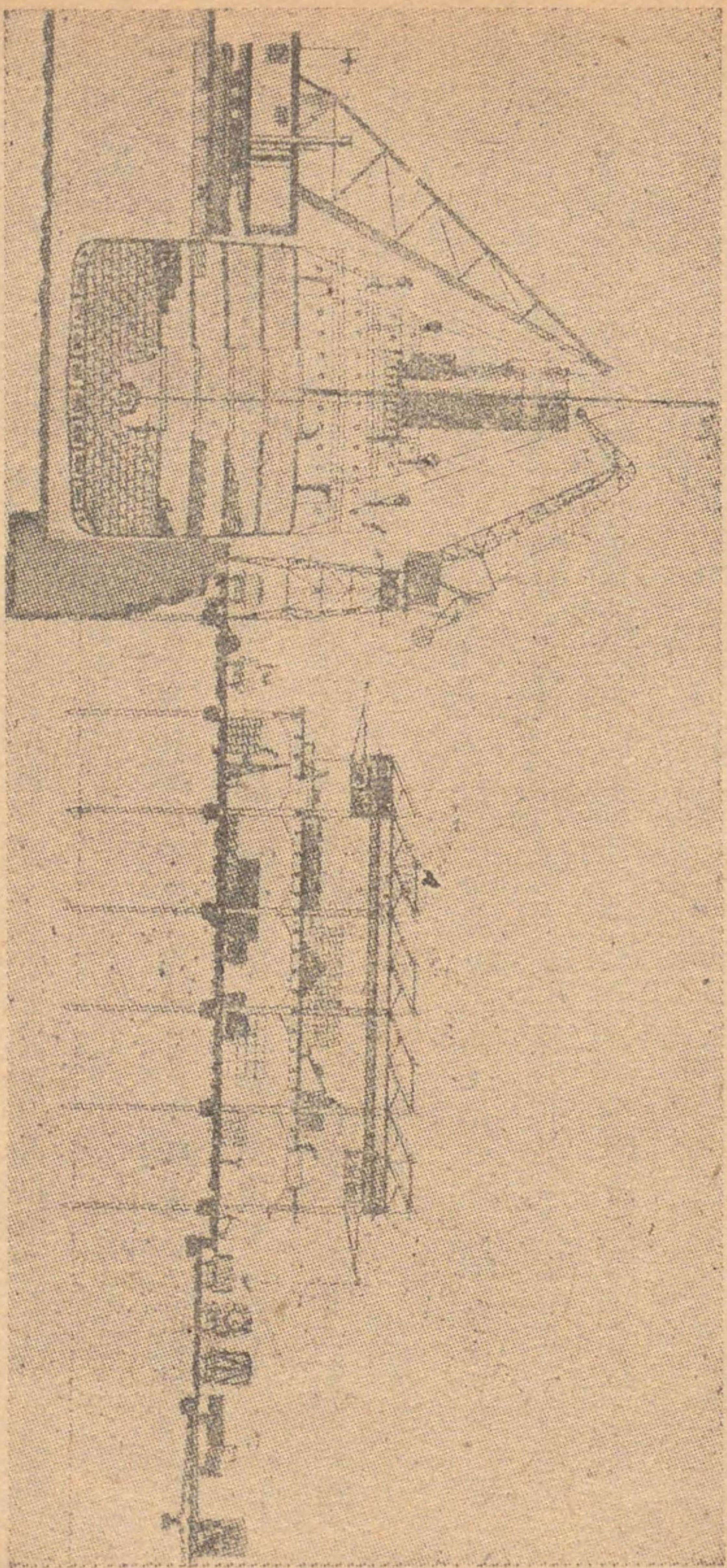
陸揚げした貨物を保護するために岸壁には格納場所が必要です。これを上屋といひ、船が貨物の積込み、陸揚げのため、又はその仕分けのため、短い時間置く所です。ちやうど貨物の待合室にあたります。これらの貨物は間もなく荷主に引取られ、適當な場所に長い間格納するために倉庫に入られます。ちやうど待合室で休んだ旅客が旅館に行くやうなものです(第四三圖)。

これらの色々の荷役設備の良いか悪いかは、すぐにその港の能力を表はすのです。折角大急ぎで航海しても、貨物の積卸しに時日をむだに費すやうでは何にもなりません。それでどの港でも、これらの設備を完全にして、自分の港は一日何千噸の能力が

あるといつて宣傳するわけです。

戦時の荷役

我が國の船が平均して一年間に動いてゐる日数は約三百三十日であります、その



(圖三四第) 備 設 の 港

中で約百八十日は港での碇泊に費してゐるといはれてゐます。すなはち碇泊してゐる日數の方が多いわけです。それで碇泊時間を短くすることが出来れば、それだけ船の噸數が増加したと同じ結果となるわけです。

もしこの碇泊日數を半減して九十日とすることが出来たとすれば、大變な數の船が浮いて來ることになります。たとへば横濱、昭南間にこの船を利用するとすれば、この九十日で、三回も往復出來ることになり、それはつまり三回分に相當する船を新造したのと同じことになるわけです。

荷役力といふものが海上運送にどんなに重い役割を占めてゐるかが分るでせう。そのため、今全國の港灣では荷役の力を五割増すことを目標として「決死で來た荷だ、必死で卸せ」との意氣で、荷役勞務者は夜を日について、一生懸命に働いてゐます。

四、海運市場

海運に關する取引、例へば積荷の引合をしたり、船の賣買、備船などの商談は大きな商港のあるところで行はれるもので、そこには海運に關係のある人が事務所や店を持つてゐます。かういふ人々がたくさん集つて、取引が盛に行はれる所を海運市場といひます。

世界で最も盛な海運市場は、こんどの歐洲戰爭まではイギリスのロンドンでした。この市場には世界の各地から色々の引合が集つて來て、次々に商談が成立し、ここで取決められた相場が世界各地の市場での標準の値段になつたのでした。これを中心として世界各地に市場があります。南アメリカ市場、北アメリカ市場、東洋市場、オーストラリア市場などがそれであります。

東洋市場に最も大きい勢力を持つてゐるのはいふまでもなく日本です。日本海運の中心の市場は神戸であります。ずつと前は東洋の中心市場は香港でしたが、それが次第に上海に移り、前の世界戰爭の後には我が國の神戸に移つたのです。

ことに我が國が世界第三位の海運國の地位を得てからは、海運市場としての神戸はロンドン、ニューヨーク、ハンブルグと共に、世界四大海運市場の一つとなりました。それで神戸には日本中の船主やオペレーターなどが營業所や事務所を置いて、日本國中はいふまでもなく、海外の主な海運市場と常に連絡を保つて、運賃の高低や、船舶

の需要、積荷の出廻りの模様などを知つて、商賣の機會を逃さないやうに努めてゐるのです。

一 日本 の 船

船は小さいものでは數噸から、大きいものは數萬噸に至るまで、大きさにいろいろあるばかりでなく、種類にもいろいろのものがあつて、またその種類といつても、用途すなはち使ふ目的から、船を造る材料、構造、形、船を推進させる機關などから見て、それぞれ幾種類もあることに氣付くでせう。

一、用 途

船をまづ用途の上から分けますと、軍艦、商船、特殊船の三種になりますが、軍艦はここでは關係がありません。

商 船

商船といふのは商賣をする船のことで、貨物や旅客を運ぶ船です。商船にもさらにその目的によつて旅客船、貨客船、貨物船の三種があります。

(一) 旅客船　これは旅客だけを運ぶ船で、純客船ともいひます。旅客の外に少しばかりの郵便物や、特に早く運ぶ必要のある少量の高價な貨物を運ぶものがあります。郵便を運びますから郵便船ともいわれます。

もともと旅客を運ぶことが目的ですから、旅客の船内での生活が陸上のホテルにでもゐると少しも變りがないやうに、長い船旅を楽しませようといろいろの行きとどいた設備がしてあります。

速力を早くするために船體は細長く出来てゐます。甲板の上には客室が何段にも設けられ、りつばな客室の外に、食堂、社交室、ベランダ、讀書室から體育室、子供室、水泳プールまでもあり、病室もあります。

それですから豪華な旅客船のことを、「浮べる都市」とか、「洋上のホテル」とかいふこともあるのです。

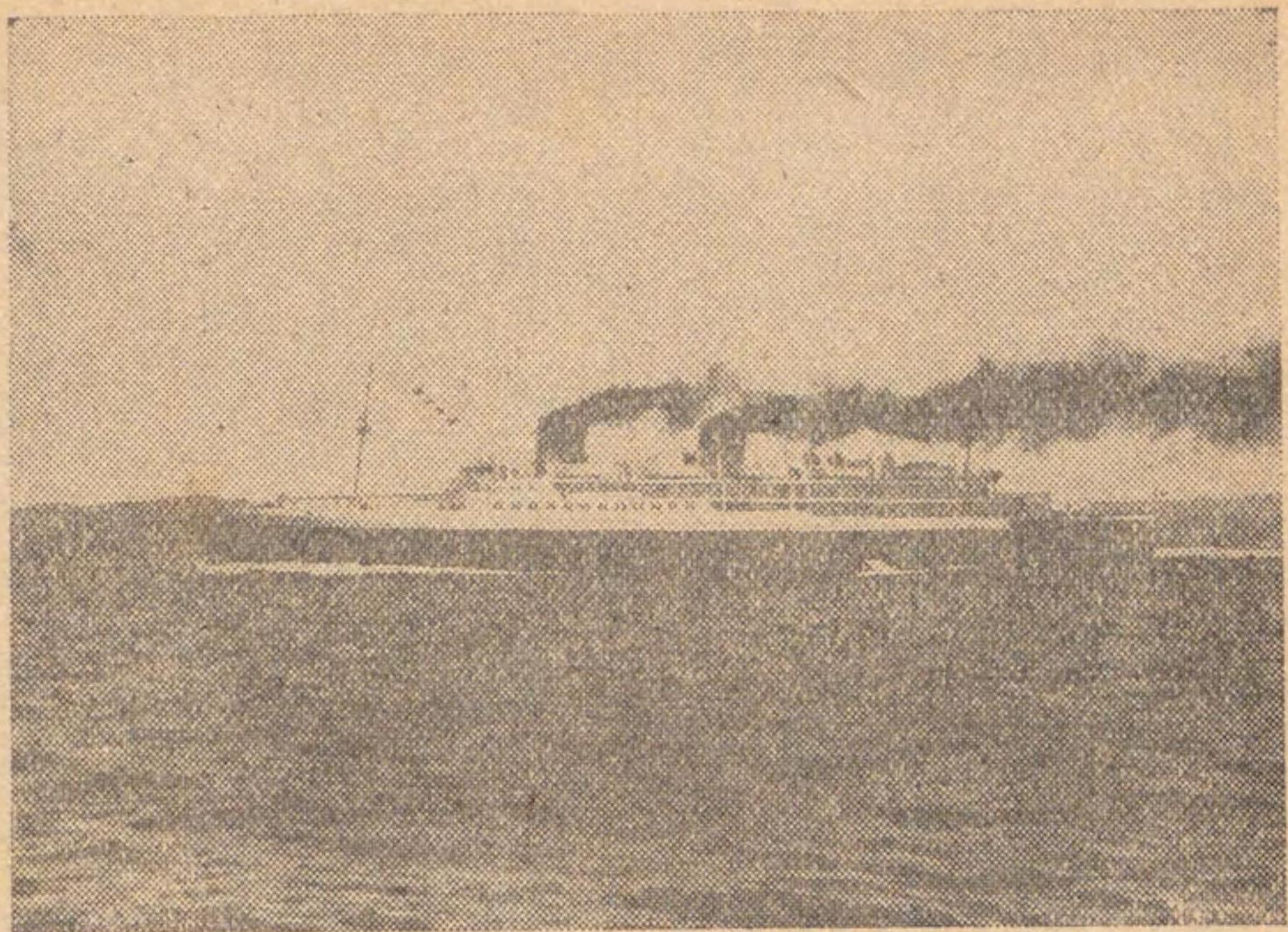
旅客船は旅客の往復の最も多い航路に配船するやうになつてゐます。この戦争の前

までは世界の銀座通りといはれた北大西洋航路に旅客船がたくさんあつて、中で三萬噸以上のものをマンモス船といひました。

八萬五千噸のクイーン・エリザベス號を最大として、三萬噸以上のものが、十數隻もありました。我が國にはこんな大形の船は一隻もありませんが、少しも恥ではないことは前に述べた通りであります。

鐵道連絡船は旅客船の一種です。それは海峽や川をへだてた一方の岸の停車場から他方の岸の停車場へと連絡するのですから、旅客の乗り降りが便利に早く出来、汽車の時間をくるはすことのないやうに規則正しく發着するのが特徴であります。下關、釜山間(關釜連絡船)、青森、函館間(青函連絡船)、大泊、稚内間(稚泊連絡船)、宇野、高松間(宇高連絡船)などはこの例であります。我が國のやうにたくさん島から出来てゐる國では、この連絡船は重要な交通機關であります。それらの中でも關釜連絡船の金剛丸、興安丸(七〇八一噸)は我が國の商船中、最も高速力のもので(第四四圖)。

瀬戸内海やその外の灣内の航路にも、小さいながら旅客船があります。別府航路、淡路島航路などがその例で、小形ながら大西洋のマンモス船を縮めたやうな形をして



(圖四四第) 丸安興船絡連釜關

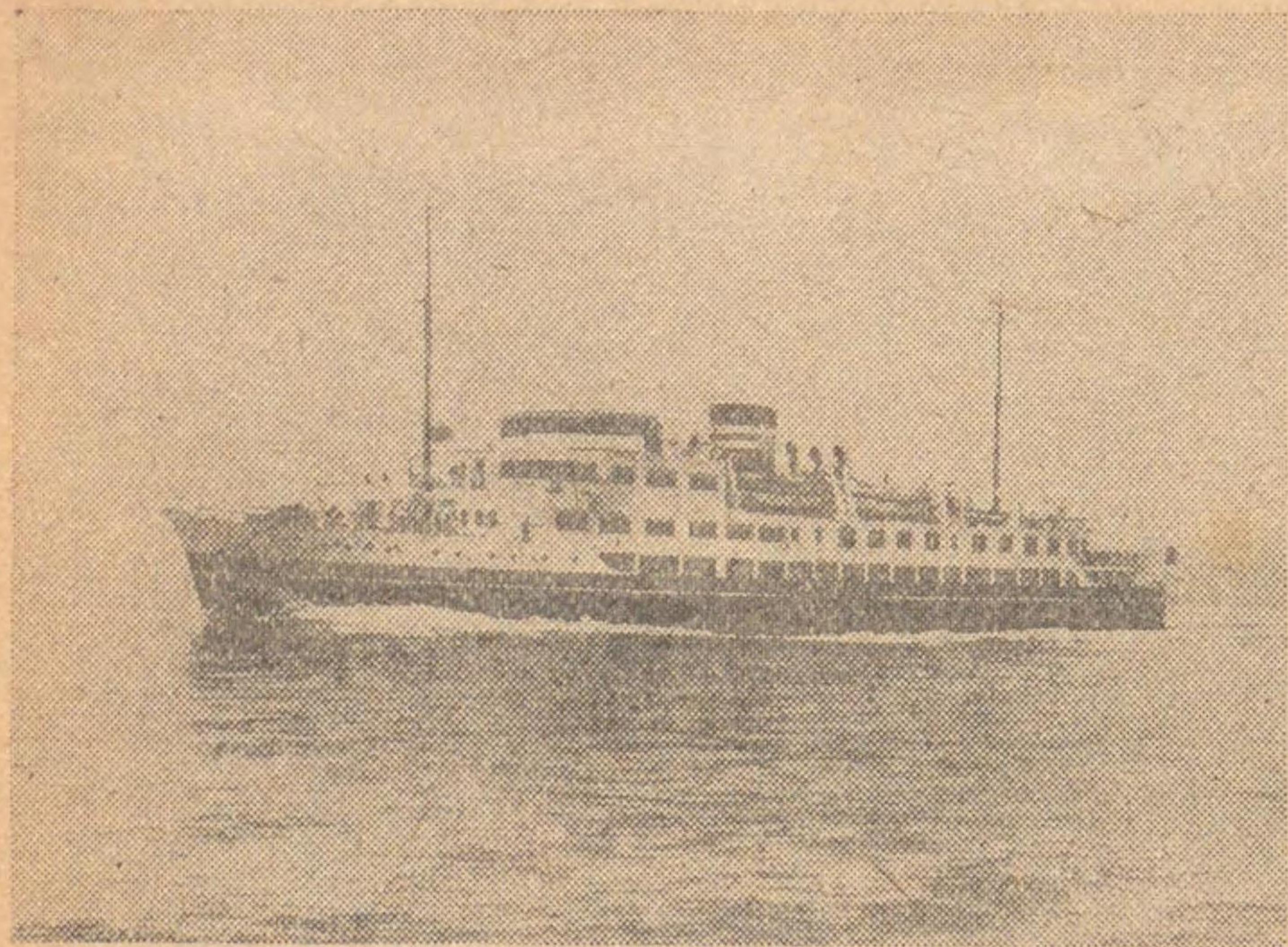
二〇〇

あります。第四五圖は別府航路のこがね丸(一九〇五噸)であります。

(二)貨客船 これは旅客を運ぶとともに、貨物をも運ぶ船のことで、この種の船は旅客と貨物の兩方を運ぶのですが、その何れに重きをおくかによつて次の種類があります。

その一は旅客を主として運び、僅かの貨物を運ぶものです。これは前に述べた旅客船に近い程のりつばないろくの設備を持つてゐて、速力も二十節前後であります。

例へばこんどの戦争の前に太平洋に動いてゐた、日本、イギリス、アメリカの

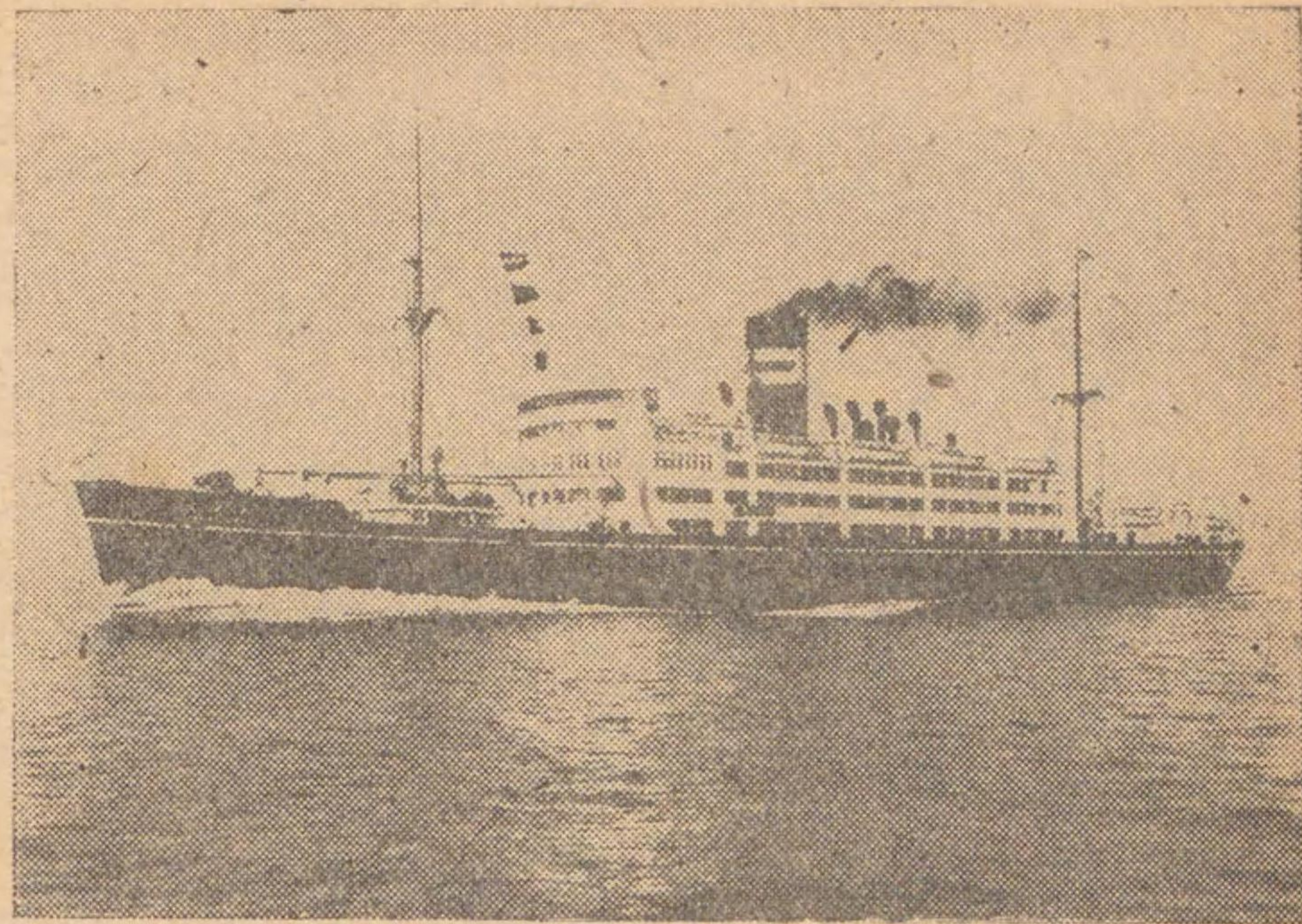


(圖五四第) 丸ねがこ船客旅路航府別

各國の優秀船といはれた船、すなはち我が國の淺間丸(一六九七五噸)級、イギリスのエムプレス・オブ・ジャパン號(二六〇三二噸)、アメリカのプレジデント・クリーリツジ號(二一九三六噸)級などはこの種の貨客船でした。

さらに我が國と滿洲とを結ぶ日滿連絡船の熱河丸(六七八二噸)(第四六圖)級、支那とを結ぶ日華連絡船の神戸丸(七九三八噸)臺灣とを結ぶ内臺連絡船の高千穂丸(八一五四噸)などもこの種のものです。

その二は旅客と貨物とを同じ程度に重く見るもので、貨物を積む場所も相當に大きく、船の形も太形であります。速力

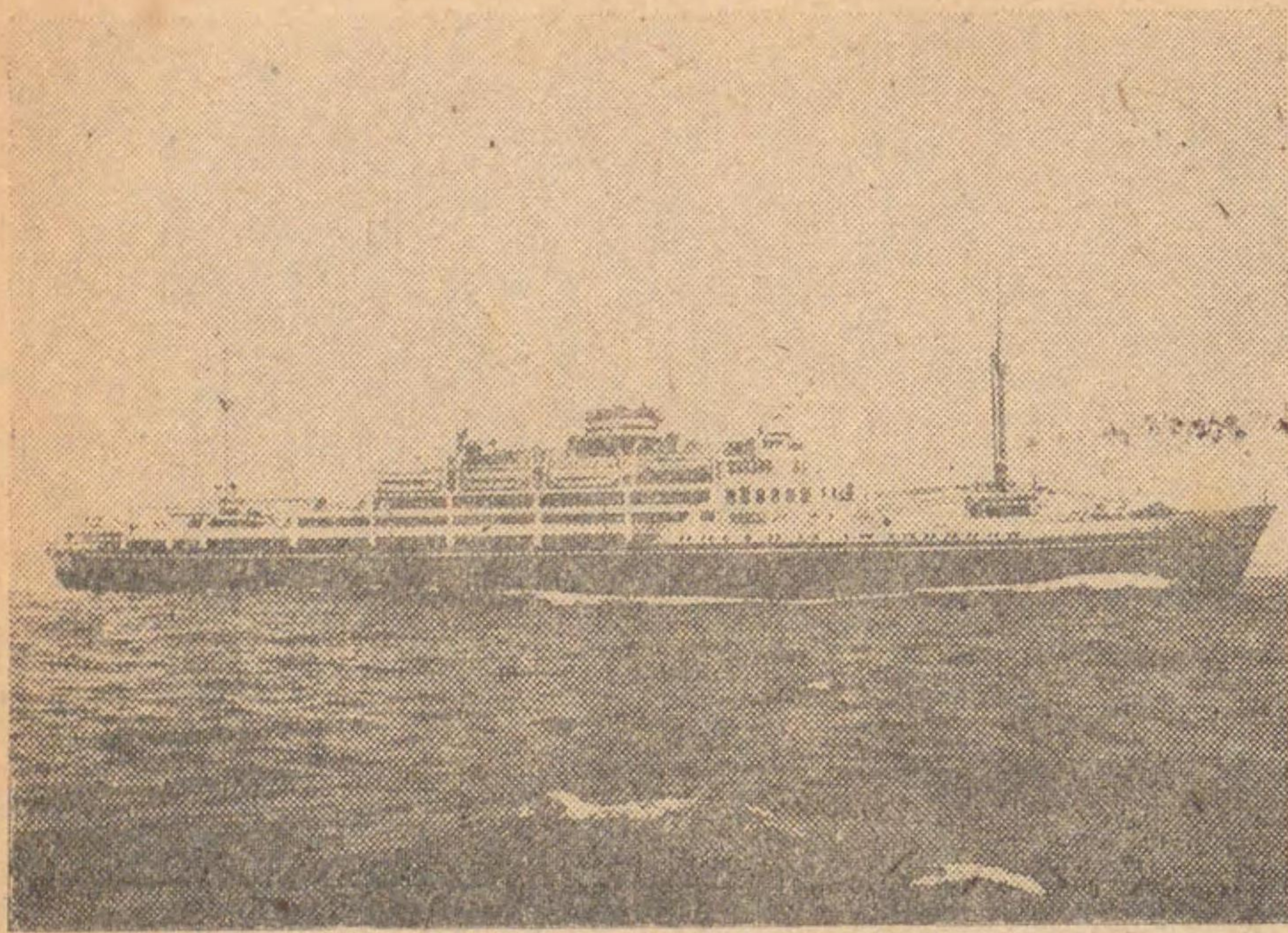


(圖六四第) 丸河熱船絡連滿日

も十七から十八節といつたところのものが多いやうです。旅客設備もその一よりはずつと劣るものであります。

例へば歐洲航路船や南アメリカ航路船などのやうなものは、この種の貨客船といへるのです。中でも歐洲航路新田丸や南アメリカ航路のアルゼンチナ丸はこの種貨客船としては上等のもので、特に新田丸は一等客室や公室に冷房装置をしてあることはまだ世界のどこの國にも例の無い設備で、新しい設計であります(第二〇圖)。

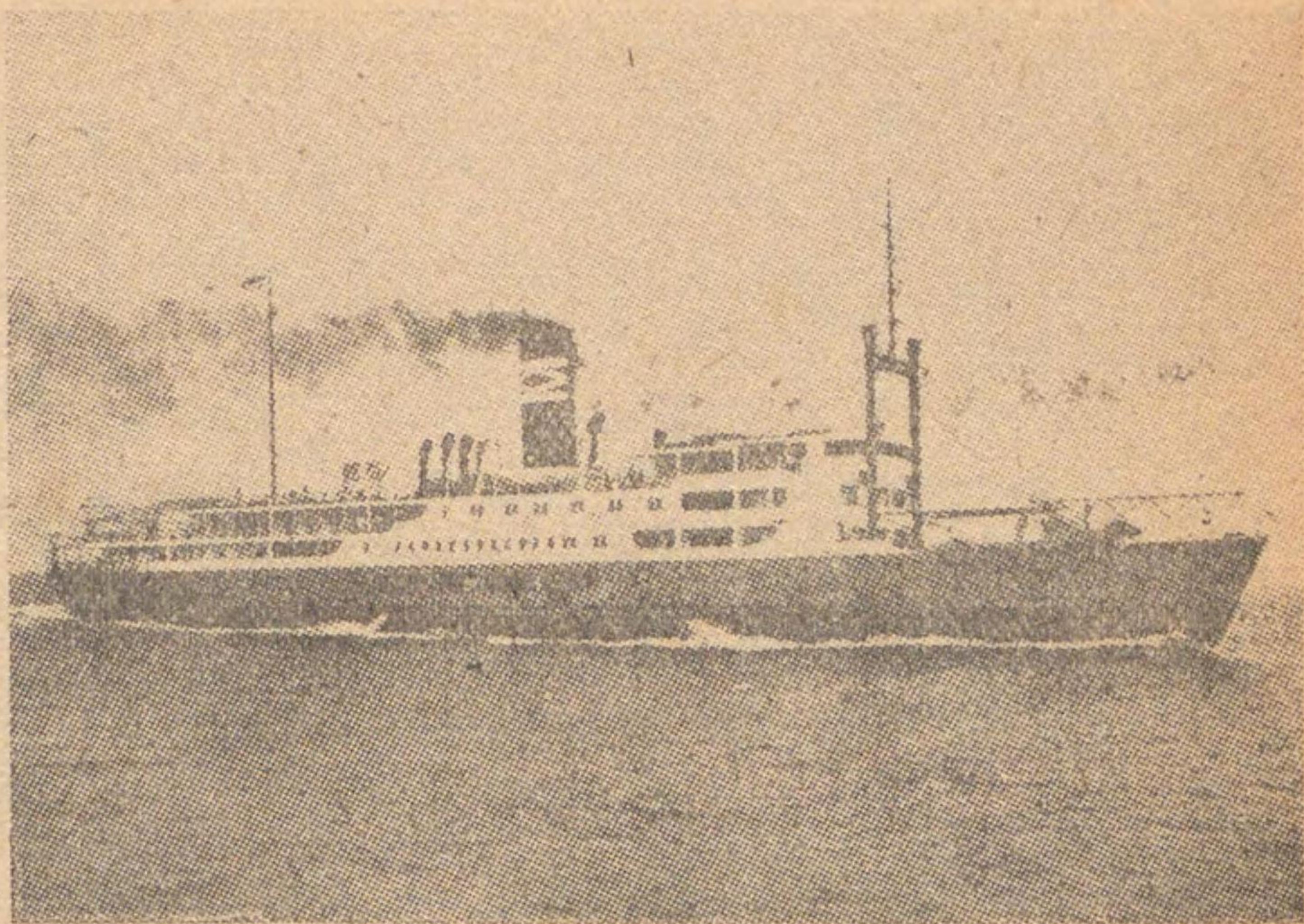
アルゼンチナ丸の方は南アメリカのブラジル、アルゼンチン方面への移民を專



(圖七四第) 丸なちんぜるあ船民移

門に運ぶ移民船で、これも最新の設備を持つてゐます。特にこの船は歸りはパナマ運河を通り、太平洋を横断して世界一周の航海をするので有名です(第四七圖)。この外我が國近海の多くの航路の船は大ていこの種の貨客船であります。

東亞海運會社が揚子江で貨客の運送に使つてゐる船には特殊の構造の船があります。それは上海を起點として、揚子江を上り、漢口その他に至るものなので、河の深さを考へて特に吃水を淺くしてありますので、淺吃水船といひます。第四八圖はこの一つで興亞丸(三五〇〇噸)であります。



(圖八四第) 船水吃淺の江子揚

その三は貨物を主とし、僅かに旅客の設備を持つものです。これらの旅客設備としては船内の小部分を當ててあるばかりで、その大部分は貨物艙に當てられてゐて、どちらかといへば貨物船に近い構造と形であります。これは旅客の往復の餘りはげしくない航路に用ひられてゐます。

このやうに貨客船は貨物と旅客の何れに重きをおくかによつて、その構造、設備、速力がちがひます。法規の上では十人以上の旅客定員を持つ船を旅客船として扱つてゐますが、それでも旅客、貨物の何れに重きをおくかにより、習慣と

して旅客船、貨客船といつてゐるやうです。

(三) 貨物船　これは名が示してゐる通り、貨物を専門に運ぶ船であります。貨物には重いもの、軽いもの、固體、液體などの別があり、その種類はとても數へ切れません。

貨物船は構造、設備、速力などが旅客船のやうにぜいたくなことはなく、貨物をなるべくたくさん積めるやうに出來てゐます。

貨物は値段が安くて、大量のものが多く、季節又は收穫時期などの關係で、その動きが不規則であるために、貨物船は時と所とを定めずに、時折の積荷を追つて世界中を轉々として運航せられるのが常であり、それを不定期貨物船といひます。しかし貨物船でももし連続して貨物が充分にある航路では定期航海も行はれますので、それを定期貨物船と呼んでゐます。

貨物の種類が多くなりますと、特別の貨物を専門に運ぶ特殊貨物船が生れてゐるところとは前に述べた通りであつて、いろいろの種類があります。

貨物船が積む貨物の重さや容積はすばらしいもので、積む力の大きいことと運賃の

安いことでは、汽車や自動車は遠く及びません。これが貨物船の生命です。今では貨物船は、全ての船舶の八割から九割くらゐを占めてゐます。世界の貿易が盛になり、世界各国が榮えて來たのは皆船の力です。しかしそれは旅客船ではなく、多くは貨物船の力であります。

港の片隅につながれて、塗料がはがれて赤いさびを見せてゐる貨物船こそは、日本海運の主力となるものであることを忘れてはなりません。

特殊船

人や物を運ぶ船すなはち商船が海運の主力をなすものです。この主力のはたらきを助けながら特別の任務に用ひられる船を特殊船といひます。その種類は非常に多く、その目的により特別の構造と設備とを持つてゐます。

次にその主なものをあげて見ませう。

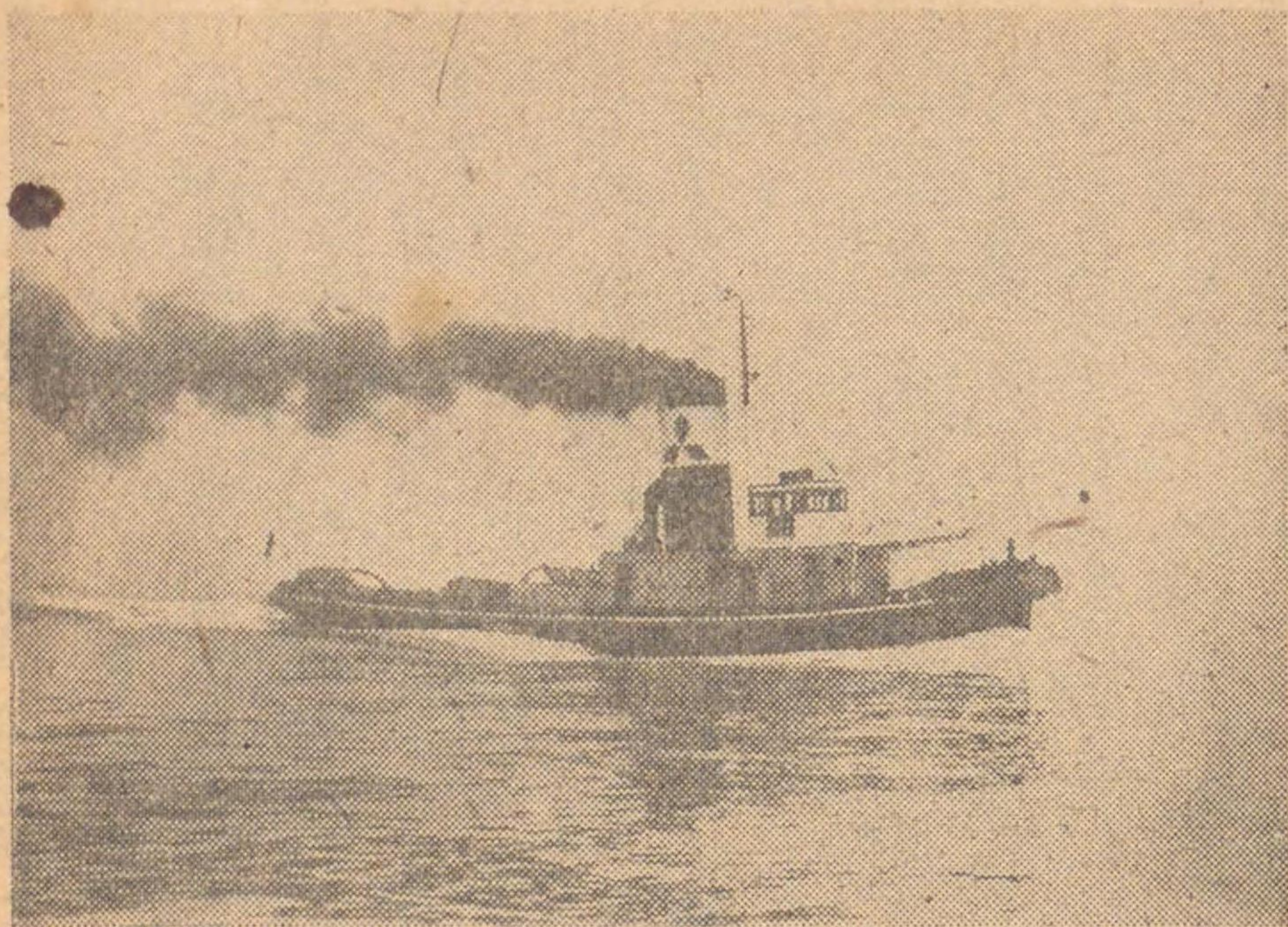
(イ) 曳船 これは他の船を曳いて岸壁や棧橋に着けたり離したり、又は貨物を積んだ船を曳くのが役目です。近頃は港灣の設備が行きとどいて來ましたので、旅客船

はいふまでもなく、貨物船までが岸壁に着くことが多くなりました。

曳船は大きさの割合に大きい馬力の機關を備へてゐますから、力が強く、ちやうどブルドックを思はせるやうな姿をしてゐるでせう(第四九圖)。

(ロ) 砕氷船 普通の船でも薄い氷は自分でわりながら走りますが、厚くなる砕氷船にわつてもらひます。砕氷船は船首の水面から下は傾いてゐて、船首尾にある水槽の水を前後に移して船體を縦に傾けて、船首で氷を破るのです。

我が國には砕氷船として有力なものはありませんが、北海道から樺太方面へ航



(圖九四第) 船 曳

海する船には碎氷装置を持つたものがあります。今後はもつと有力な碎氷船が必要となつてくることと思はれます。

(八)海難救助船 船の事故を海難といひますが、それには沈没、坐礁、衝突、火災などがあります。この時に起つたけがが小さければ自分で手當をして港に歸りますが、けがが大きくて自分で航海が出来ない時は、無線電信で救助船を呼んで、手當をしてもらひ、又はそれに曳いてもらひます。

ちやうど救助船は醫者と救急車といつた役目のもので、ポンプや救助材料などを持つて急行するのです。第六九圖は日本海難救助會社の靜波丸(九八四噸)で、我が國最大のものであります。

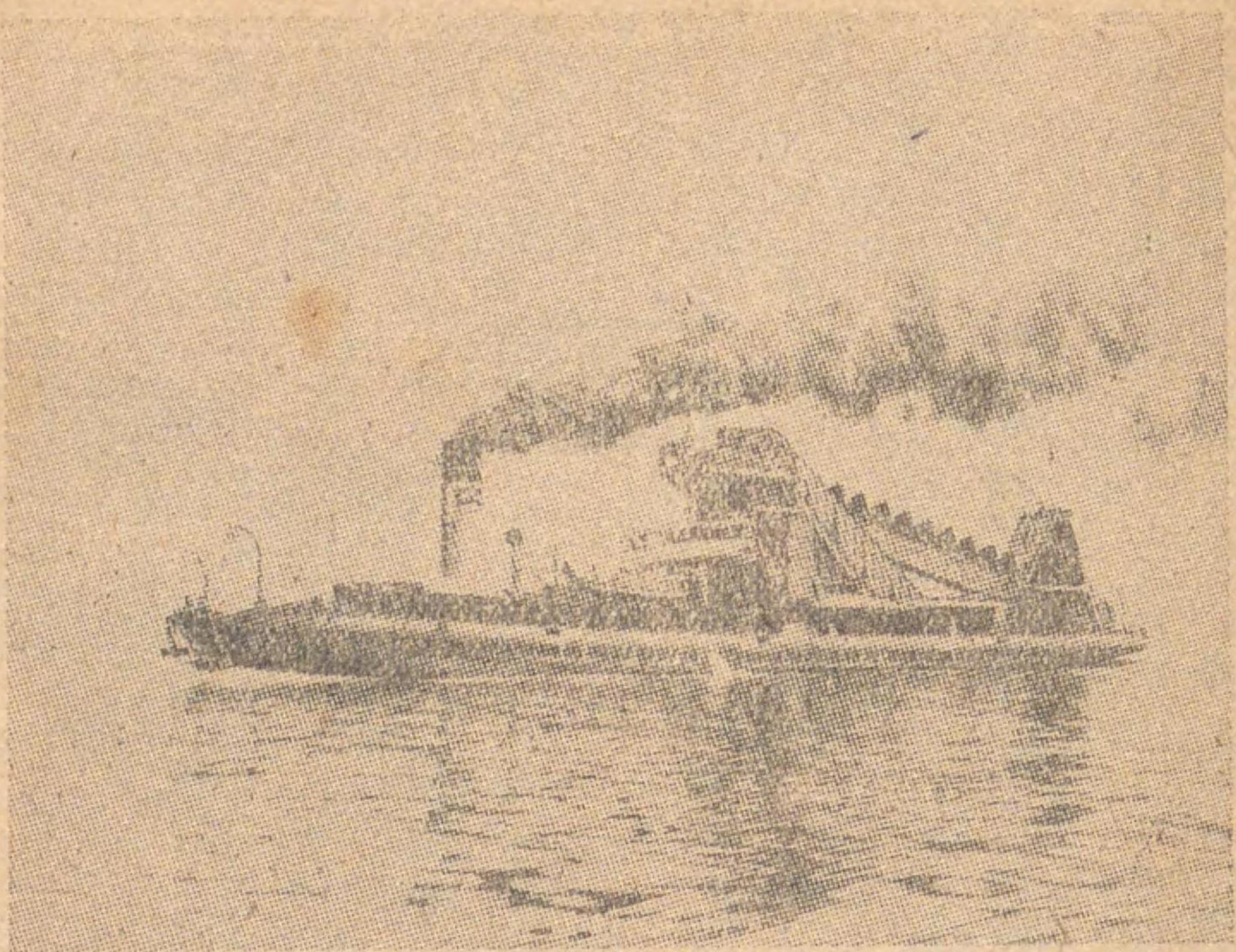
(二)浚渫船 港内や浅い航路で水底の土を掘つて船の通行を便利にするのが浚渫船です。土を掘る方法により、いろいろの種類があります。

蟹のハサミのやうなグラブで土砂をはさみ上げるのをグラブ式といひ、帯にたくさんのバケツを付けて、それがまはつて水底に來た時にバケツですくひ上げるのがバケツ式です。それから強力なポンプで土砂を水とともに管の中を吸ひ上げるのがポンプ

式です。

それらの浚渫船には推進機關を備へて自分で走れるものと、走れないものとがあります。いづれの場合でも、掘つた土砂は別に土運船といふ一種の船に積み曳船で曳いて沖の方にすてに行きます。第五〇圖はバケツ式の浚渫船九州丸(二〇〇二噸)です。

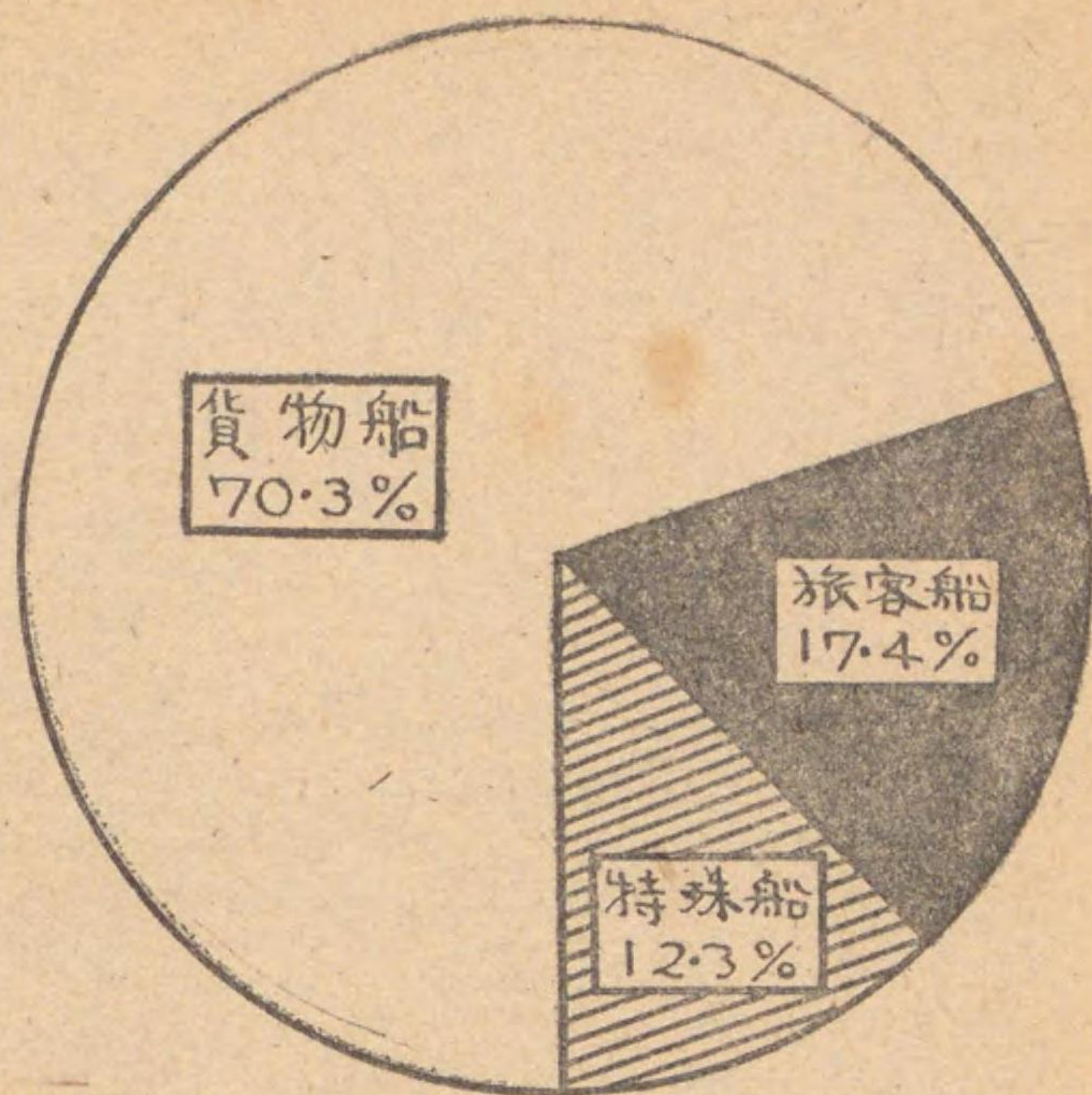
その外に、港には沖に碇泊した船に貨物を積卸しするためのたくさんの舢舨船、水を積む水船、油を積む油舢舨、石炭を供給するための給炭船、船と陸との間を連絡する交通船、水先人を載せる水先船などがあります。



(圖〇五第) 九州丸船浚渫式ツケバ

二二 材 料

船の材料として古くから實用にされたものとしては、木材、鐵、鋼、コンクリートなどがあつて、次のやうな種類の船があります。



(圖一五第) 船船本日た見らか種類の船

船をその用途の上から分けますと、以上のやうにたくさん種類があります。日本の船を旅客船、貨物船、特殊船の三種類に分けると、ちやうど第一圖のやうな割合になります。この圖の旅客船の中には貨客船も含んでますから、貨物を運ぶ船はこの圖の中の貨物船よりずつと増すことになりまますから、貨物船がいかに多いかが分りませう。

(1) 木船 木材を材料とした木船は、我が國では神代の昔から用ひられ、大和形船なども造られたのでした。明治の初めに鐵が輸入せられてからは、だんだんに木船は衰へて、今では小形船にしか用ひられません。

木船は船體の主要部を木製とし、わづかに材料を連結するのに金屬を用ふるに過ぎません。小さな木片をたくさん結び付けてありますので、構造が弱く、餘り大形の船は出来ません。それから近頃のやうに大きな木が得られない時にはなほさらのことで

す。前の歐洲戦争の時には千四百噸の木船を造つたことがあります。餘り長くは持ちませんでした。近頃では二、三百噸ぐらゐるものが最も大きい方です。帆と、補助の機關として發動機を備へてゐますから、機帆船といはれ、我が國沿岸から近海の一部に動いて、石炭、木材などの重要な物資を運んでゐます。我が國海運で、重要な地位を占めてゐるのであります。

大東亞戦争になつてからは、船はいくらあつても足りませんし、鐵材を節約して、成るべく早く船を増す必要から、木船が盛に造られてゐることは後に述べる通りであ

ります。

(ロ) 木鐵交造船 木船では餘り大形の船は出来ませんが、一部分に鐵材をまぜて使へば船體が丈夫になり、大形の船が容易に出来ます。これを木鐵交造船といひますが、我が國では造られませんでした。

ところがこんどの戰爭中には、鐵材は大形船を造るのに用ひ、小形船は木鐵交造船が造られてゐます。

(ハ) 鐵船 今から百年ばかり前に鐵で船を造ることが發明されましたが、我が國に鐵が輸入されたのは明治の初めです。木船よりもいろ／＼の點ですつと優れてゐますから、大形の船がどし／＼造られました。

(ニ) 鋼船 冶金術が發達して、鐵船が發明されて、後わづかに三十年で、鋼が造船用に用ひられるやうになりました。鋼は鐵よりもさらに一段と優れてゐて、鐵の八割の材料で同じ強さの船が出来ますから、鐵船が生れて間もなく、鋼船にかはつてしまひました。それから後は船はますます大形となり、數萬噸のものも容易に出来るやうになりました。

(ホ) コンクリート船 最近鐵材の不足からコンクリート船の話が出ます。これはコンクリートで造つた船のことで、前の歐洲戰爭の時には、イギリス、アメリカなどでたくさん造られ、五千噸の大形船も出来ました。コンクリート船は船體が重くて、修理が容易でないなどの缺點がありますから、航洋船としては不適當です。我が國では一時話の種になつたこともありますが、造られることはないでせう。

我が國の百噸以上の船を材料から分けますと次のやうになります。

船質	船種	汽船		發動機船	
		隻數	總噸數	隻數	總噸數
鋼船	鋼船	一四四七	四、〇六八、三二四	六二三	一、五〇六、五三〇
鐵船	鐵船	一四	八、七九二	三	一、六八八
木船	木船	九〇	二三、七六六	一三〇	二〇、七四五
合計	合計	一五八一	四、一〇〇、八八二	七五六	一、五二八、九六三
總計	總計	二三三七隻	五、六二九、八四五噸		

我が國の船の大部分は鋼船であることが分ります、表の中に鐵船が十數隻見えてゐますのは、鐵船の時代に造られたもので、今なほ残つてゐるのです

三、動力

船を推進させる方法には、人力、風力、機械力の三種類があります。

人力

最も古くから用ひられたのは、いふまでもなく人力です。今でもボートでは櫂を、和船では櫓を用ひます。それでこれらの船を櫓櫂船といふのです。船の中で最も原始的な方法であつて、非常に小形の船にしか行はれてゐません。

風力

風力を利用するために、帆を備へたものが帆船で、古くから用ひられ、汽船が實用になるまでは専ら用ひられ、その後もなほ用ひられてゐます。

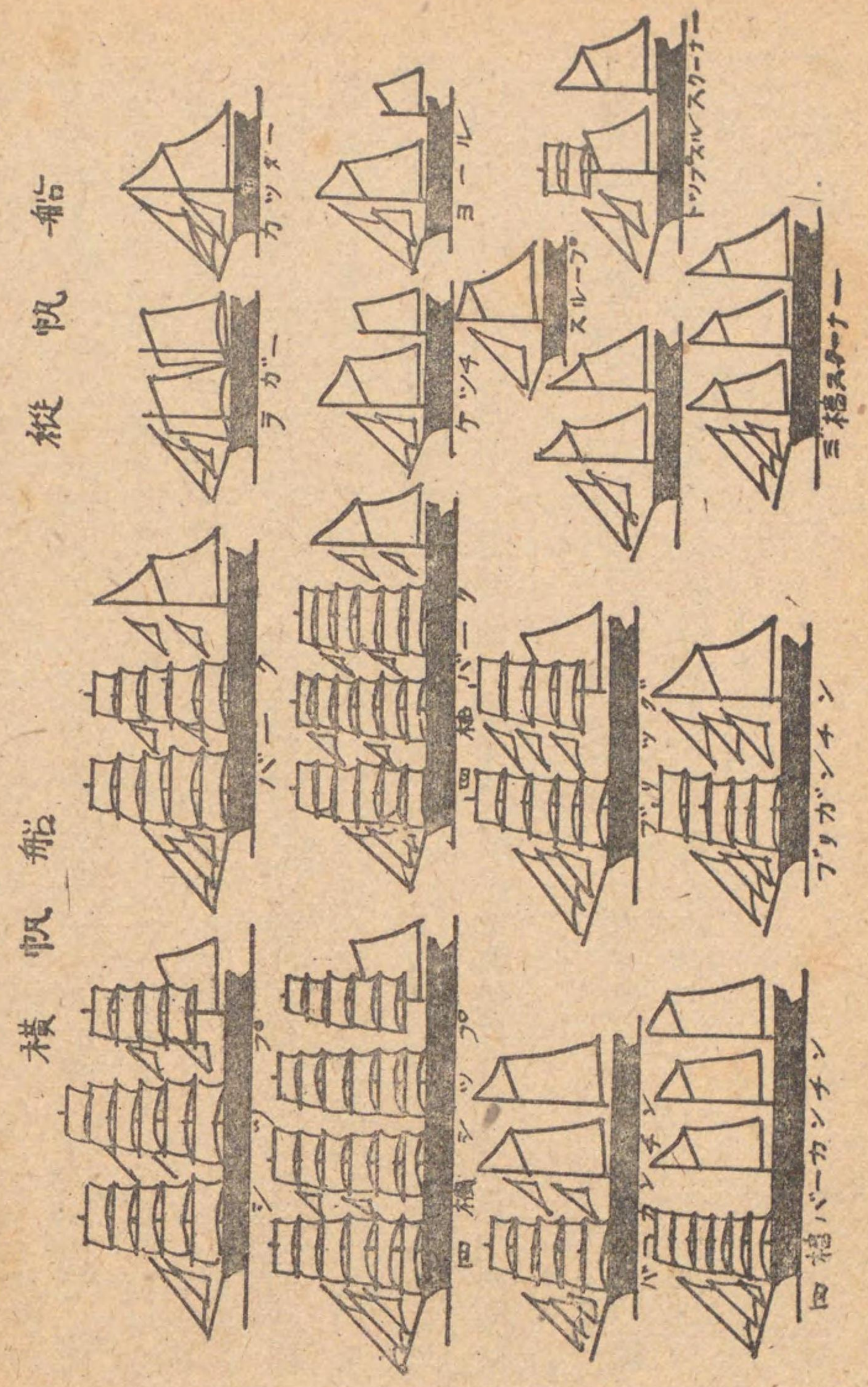
汽船が発達してから、帆船はだんだんに重要性を失つてゐますが、まだ全く無くなつたわけではありません。外國ではまだ大形の帆船が動いてゐますが、我が國では商船學校の練習船とし二千噸級のものが四隻ある以外は、ずつと小さく、千噸前後のものも最大とし、多くは二、三百噸ぐらゐが大きい方があります。

それでも純粹の帆船は非常に少く、多くは補助として機關を備へてゐて、補助機關附帆船又はこれを略して機帆船といひます。これらは風の無い時、港灣への出入、又は船を小さくまはす場合に機關を用ひるのです。それでも汽船の動作が自由なのに比べものになりません。その上、發着時間の正確さはとても帆船に望むことは出来ません

帆船には、帆装によつて色々の種類があります。帆の形、帆のかけ方、櫓の數、櫓の配置などで、第五二圖のやうに種類がたくさん生れるのです。

機械力

機械力で動く船を汽船といひます。汽船といふ名前の起りは、蒸氣の力を用ひるこ



とが發明されてからつけられたものです。しかし近頃では蒸氣ばかりでなく、石油や電氣で走る船もありますが、それでもやはり機械力で動く船は全て汽船と呼ぶやうになつてゐます。

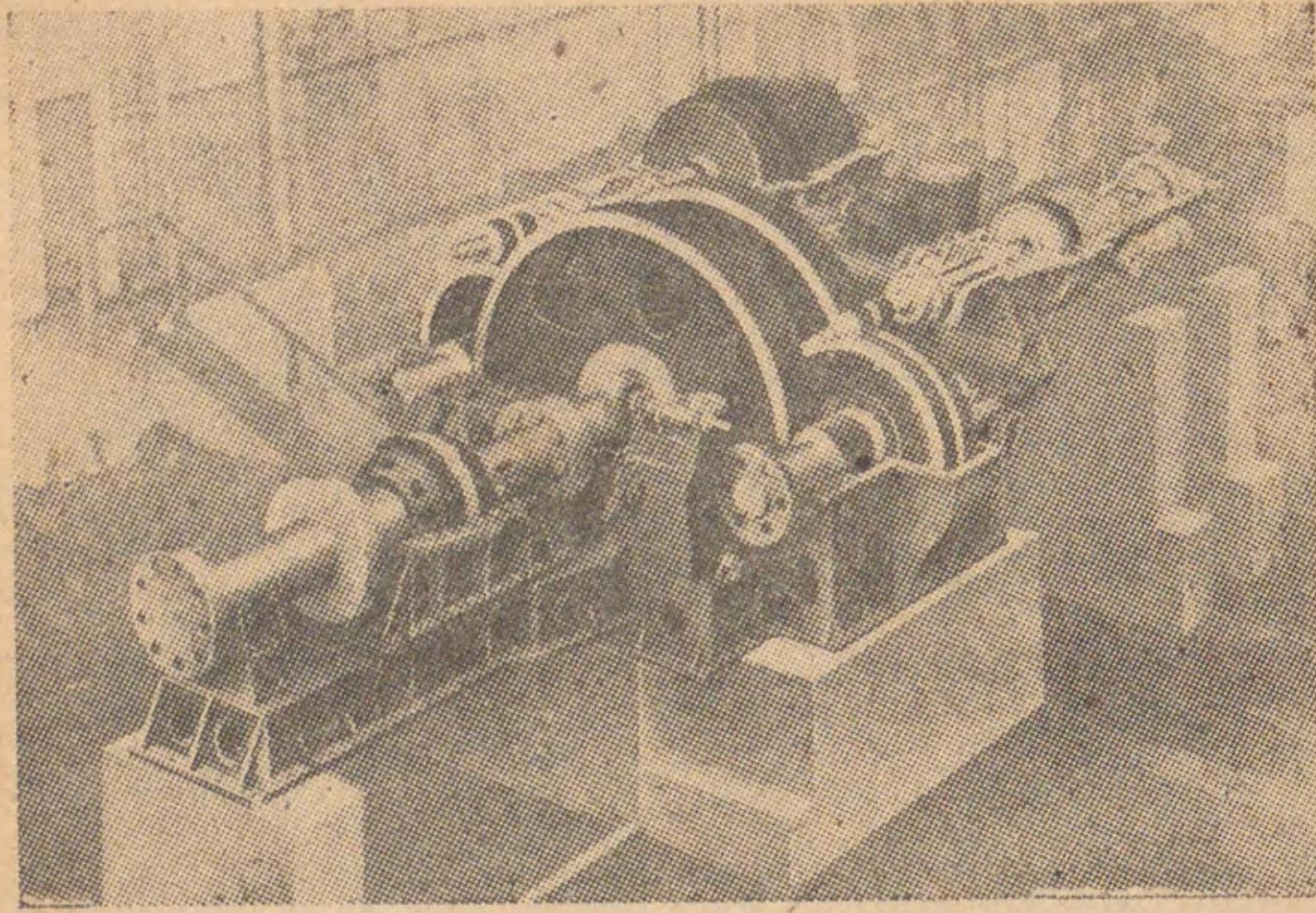
今用ひられてゐる船用機關には次のやうなものがあります。

(イ) 蒸氣機關　これは汽罐の水を石炭又は重油などの燃料で熱し、出來た高壓の蒸氣の力で動かす機關です。これに往復動機關(第五三圖)と蒸氣タービン(第五四圖)との二種類があり、またこれらを組合せたものもあります。

往復動機關は中形より小さい船に多く用ひられ、蒸氣タービンは大形の船に多く用ひられます。

我が國は今までは、石油が自由に得られませんでしたから、蒸氣機關が最も多く用ひられました。

(ロ) 内燃機關　これは重油、輕油などの油を機關の中で爆發させ、出來た高壓のガスで動かす機關です。發動機ともいはれ、これを備へた船は内燃機船、發動機船又はモーター船などといはれます。

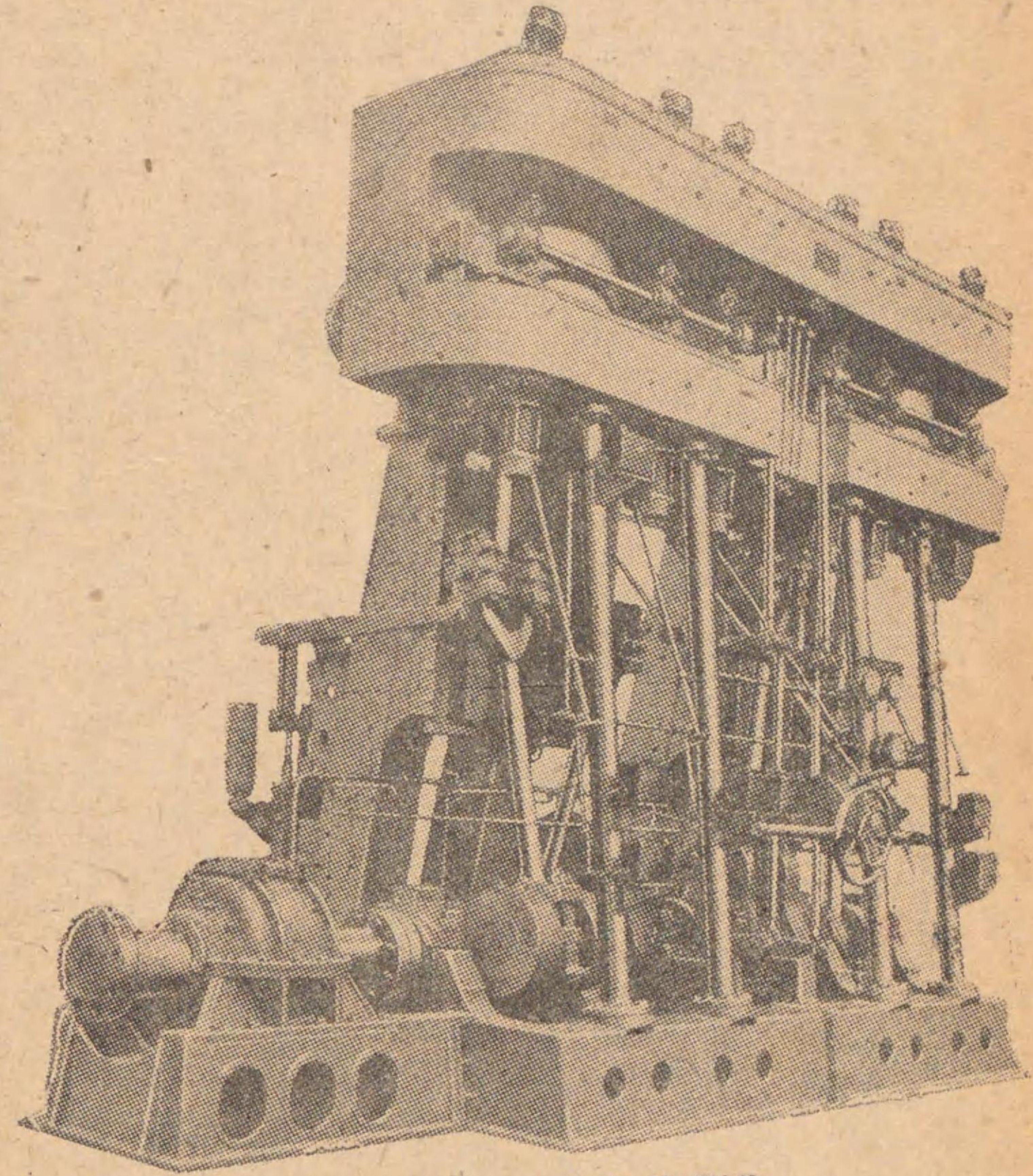


(圖四五第) 車 齒 の 速 減 と ン ビ ー ケ

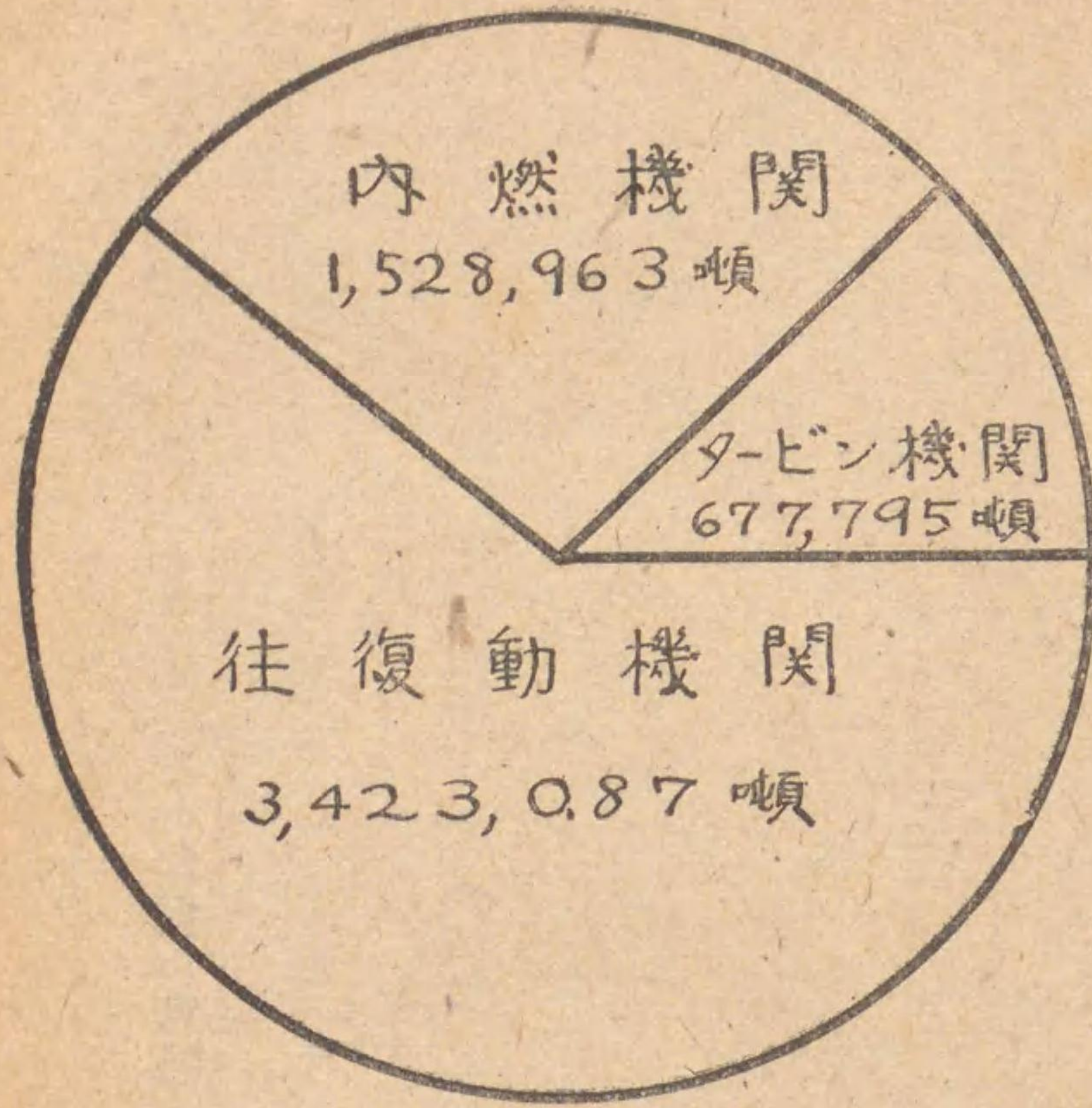
内燃機関の中にディーゼル機関(第五圖)といふ種類が大形の船に多く用ひられ、ディーゼル船といはれます。特に貨物船では経済でありますから、ディーゼル船が多かつたのです。

(ハ) 電気推進 これは蒸氣機関又は内燃機関で發電機を回轉して電氣を起しその電力を使つてモーターを回轉して推進器を動かす方法です。この電氣推進船は例が少く、數隻あるばかりです。

(ニ) 推進器 機関が起した動力により船を推進させるのは推進器です。これに數種類ありますが、船尾又は船側の中央に車輪を取付け、これを回轉させて進む



(圖三五第) 關 機 氣 蒸 動 復 往

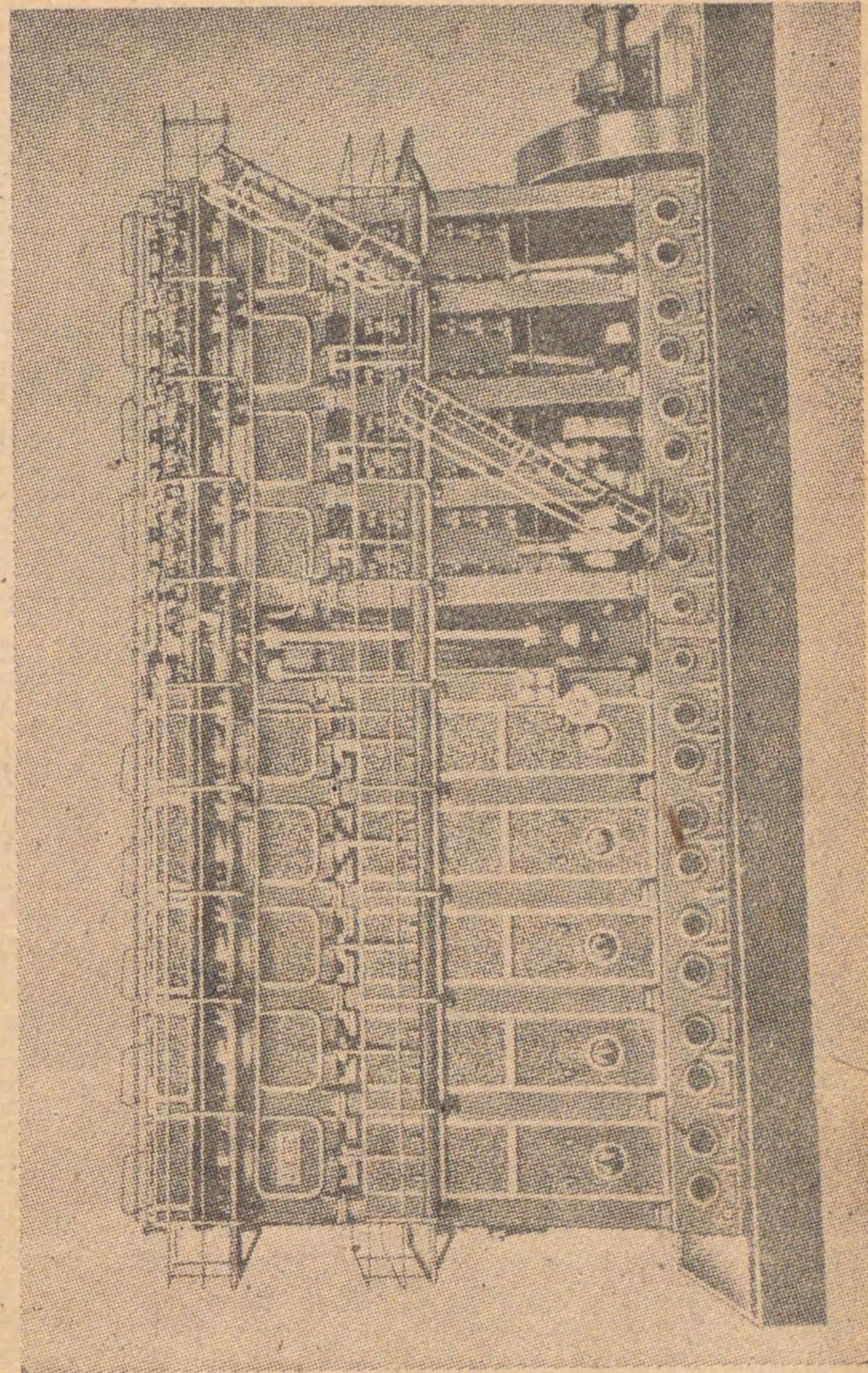


(圖六五第) 種類の關機の船本日
(船汽の上以噸〇〇一數噸總)

推進器として最も普通に用ひられてゐますのは、螺旋推進器で、普通の汽船は皆これであつて、螺旋推進船といひます。小形船ではこれが一箇ですから單螺旋船、大形船になりますと、二箇となり、双螺旋船といひます。ずつと大形になれば四箇のものが普通であります。

この外に飛行機のプロペ

のを外車船といひ、この船を外車船といひます。外車は我が國では餘りその例を見ません。



タービン機関 (圖五五第)

ラーを發動機に付けて、空中で回轉させて走る船があつてこれを空中螺旋推進船といひます。紀州熊野川の上流に見られます。

次に我が國の百噸以上の汽船をその機關の種類で分けますと第五六圖のやうになります。

二二 造船

一、造船とは

造船といふのは船を造ること、木材又は鋼材を主な材料として船體を造り、それに汽船ならば推進機關をすゑ、さらにいろいろの設備をして始めて一隻の船が出来るのである。

また船を造るのに使はれる材料をあげると、非常にたくさんあつて、ちよつと頭に浮ぶものだけを數へても、

鐵、銅、亞鉛などの金屬を始めとして、木材、セメント、さらに帆布、綿布などの織物から、ガラス、陶器、紙類に至るまで、その種類をあげることさへ出来ない程であります。

それですから、船はこれらのたくさんの材料を造船學と技術の力で組立てたものと

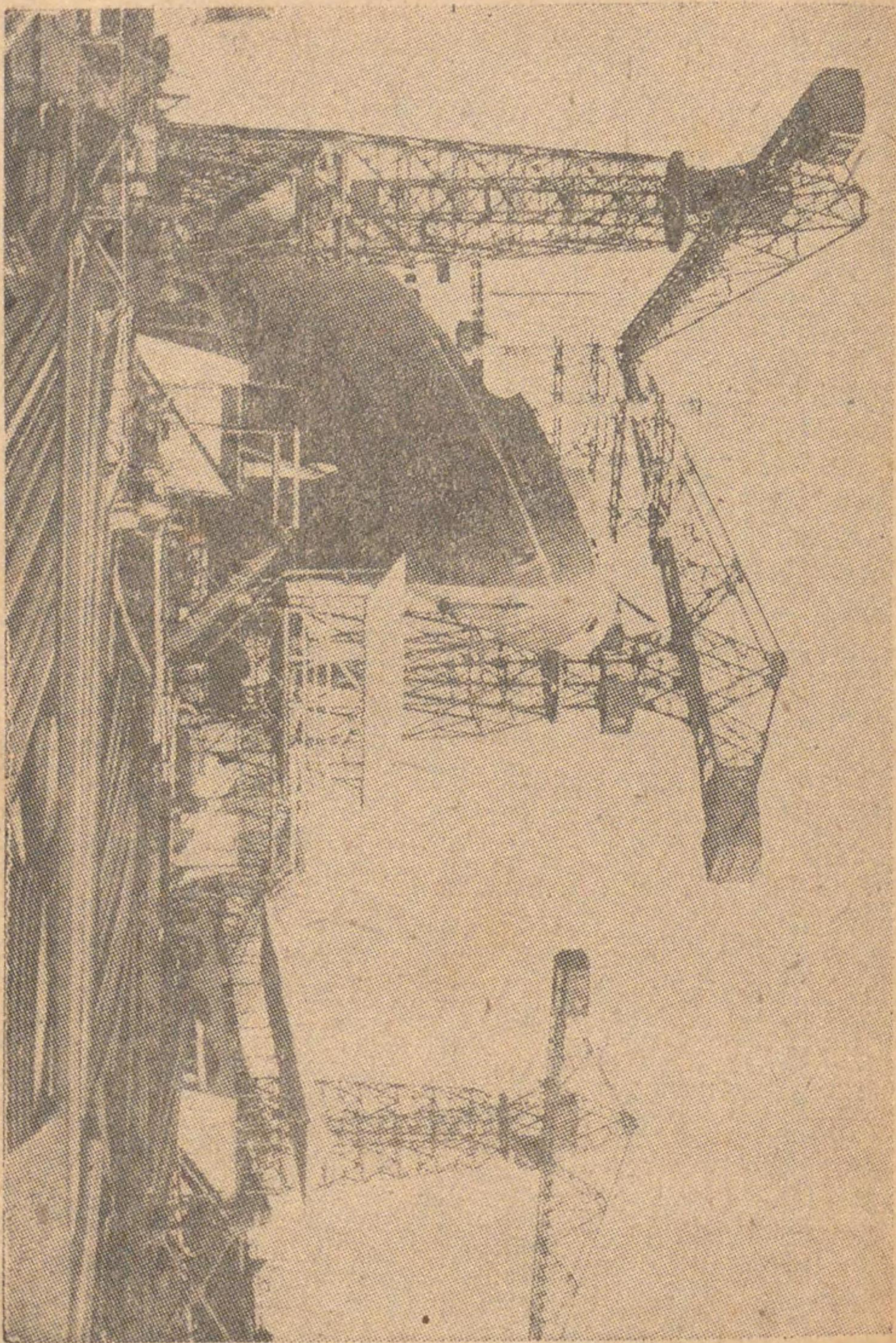
いへるわけで、貨物船ですら數百種、旅客船ともなれば數千種の材料や製品を寄せ集めたものであるといはれます。すなはち造船に關係のある工業は七十種類にも上るのであります。

それで、船はその時代、その國の文化をあらはすものと見られるわけですから、船一隻を見ればその國の工業が發達してゐるかどうかが分るのであります。

一、造船所

造船と海運とはちやうど車の兩輪のやうな關係にあつて、海運の大きな産業の一つとして、離れることの出来ないものであります。我が國の海運が戦争の度に發展したと同じやうに、造船もまたそれによつて發達して來たのであります。

前の歐洲戦争直前の大正二年には千噸以上の船を造ることの出来る造船所の數は、僅かに六箇所、その造船臺の數は十七に過ぎませんでした。それが戦争の末頃の大正七年には造船所の數が五十箇所、その造船臺の數は百五十七臺に増し、我が國の造船技術も世界的に躍進したのであります。



(圖七五第) 中 造 建

かうして今では世界一流の造船國になり、造船所の數も非常に増してゐます。最近では二萬噸までの商船を造つたことがあり、軍艦では戦艦を造つた造船所もあります。今の造船所の數や、造船臺の數などは發表が出来ませんが、三菱重工業會社が最も大きく、各地に造船所を持つてゐます。其の中でも長崎造船所は我が國最大で、設備や規模においても世界で大きなものの一つです。遠く安政二年（皇紀二五〇五年）に江戸幕府の手によつて設けられたものであります。長崎全市及び附近一帯はこの造船所の存在によつて、經濟を支へてゐるといはれる位です。

この外に川崎重工業會社、日立造船會社、日本鋼管會社、三井造船會社、川南工業會社、浦賀船渠會社、播磨造船所なども大きな造船所であつて、他に大小の造船所が全國各地にあります（第五七圖）。

三、造船高

海運の發展とともに我が國の造船高はだんだんに多くなつて、世界の造船國にまで進んでゐます。イギリスは今までは世界第一の海運國でしたから、毎年の造船高も第

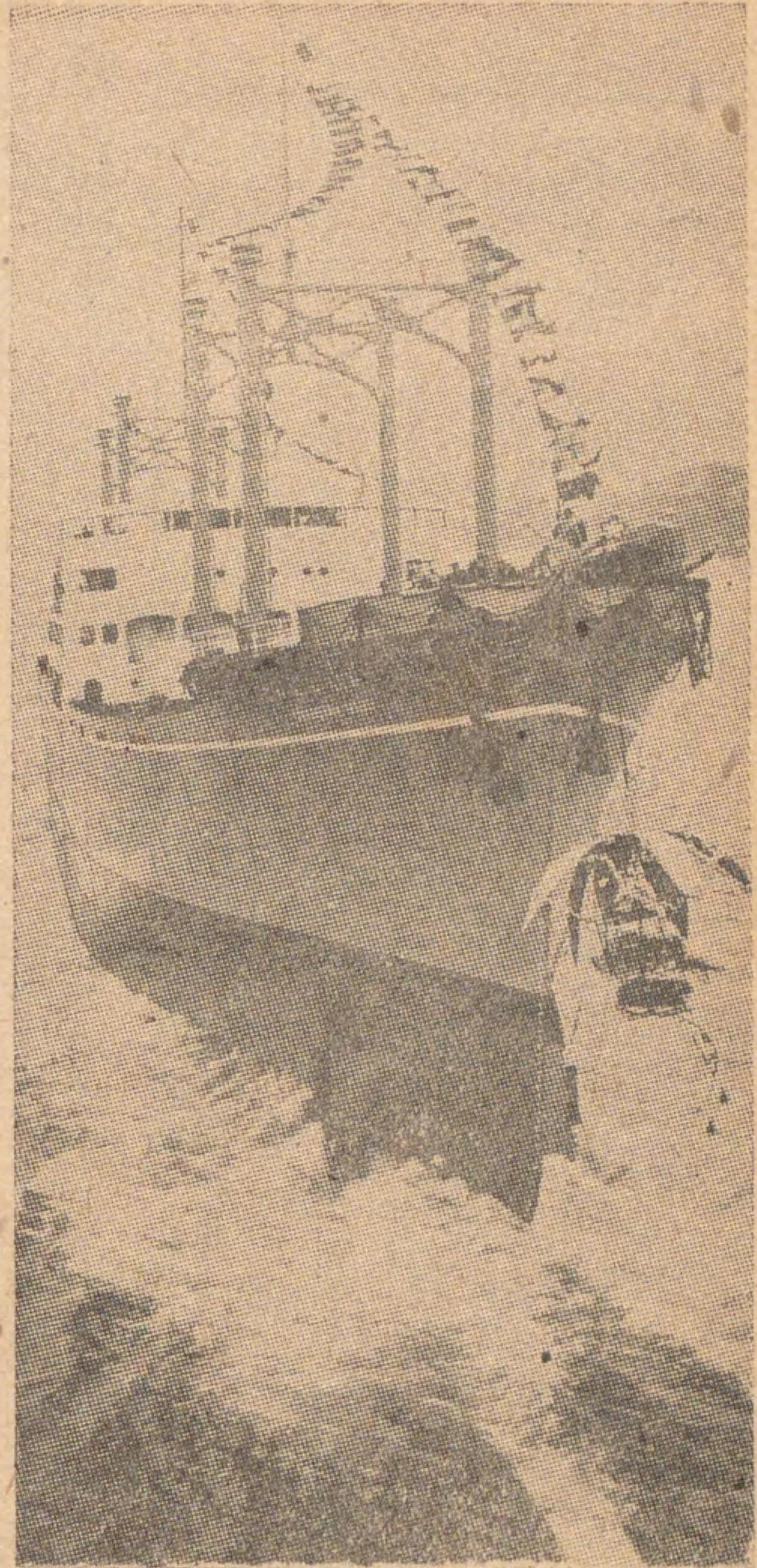
一位で、他の國より一段と飛び抜けて多いのであります。

それに次いで第二位と第三位とは日本とドイツとが争つてゐましたから、我が國は世界の主要造船國でもあるわけです。

最近のことは分りませんが、一例として昭和十二年の主要造船國の造船高を示すと次の通りであります。

世界の造船高

國名	總噸數
イギリス	九二〇、八二二
日本	四五一、一二一
ドイツ	四三五、六〇六
アメリカ	二三九、四四五
オランダ	一八三、五〇九
其他	四三〇、〇七七
合計	二、六六〇、五八〇



(圖八五第) 船本日るす水進

我が國は造船王國のイギリスに對して、造船高では及びませんでした。その技術工場の設備や組織では彼の王座をうかがふ程の進歩を示してゐて、世界の造船界が我が國を注視するに至つたのでした。

世界の到る處に日章旗をあげて、日本船が進出したのは、各方面の努力によるので

すが、その半分は我が國の造船業者が優秀經濟船の建造に、大きな苦心をしたことによるのであります(第五八圖)。

四、造船技術

我が國で始めて鐵製の汽船が造られたのは明治五年でしたから、今から七十年ばかり前のことです。そんなに日が浅いにもかかはらず我が國の造船技術は、世界先進國のものに劣らない程になつてゐます。

我が國ではまだ三萬噸以上の商船を造つたことはありません。それは造る必要がなかつただけで、造れないのでは決してありません。

我が國の貨物船が非常に經濟的に優秀であることは前にも述べましたが、外國の船が十節の航海速力が最も經濟的であるとしてゐるのに、我が國では十五節以上にもなつてゐるのですから、非常なちがひです。外國で驚いたのも無理はありません。

それではなぜ日本の船は性能が優秀なのでせうか。優秀船とはよくいはれることですが、これは讀んで字のやうに、優れ秀でた船、すなはち良い船といふ意味でありま

す。最新式であるとか、大きいとか、速力が早いとか、豪華であるとかいふやうな意味をひつくるめて優秀といつてゐるのです。

今では優秀船といへば、誰が決めるともなく、大きく、速力が早いのをいつてゐるやうです。このやうな意味の船は大西洋に浮んでゐる三萬噸以上の巨船であります。

しかし本當に優秀船といふのは、大きく早いばかりが能ではなく、経済的な船、すなはちよく稼ぐ船、よく儲かる船のことです。船を動かす場合の支出の最大なのは、その機關が消費する燃料の費用です。それですから、最も少い燃料費で、必要の速力で運航させることの出来る船が経済的に優秀な船であります。

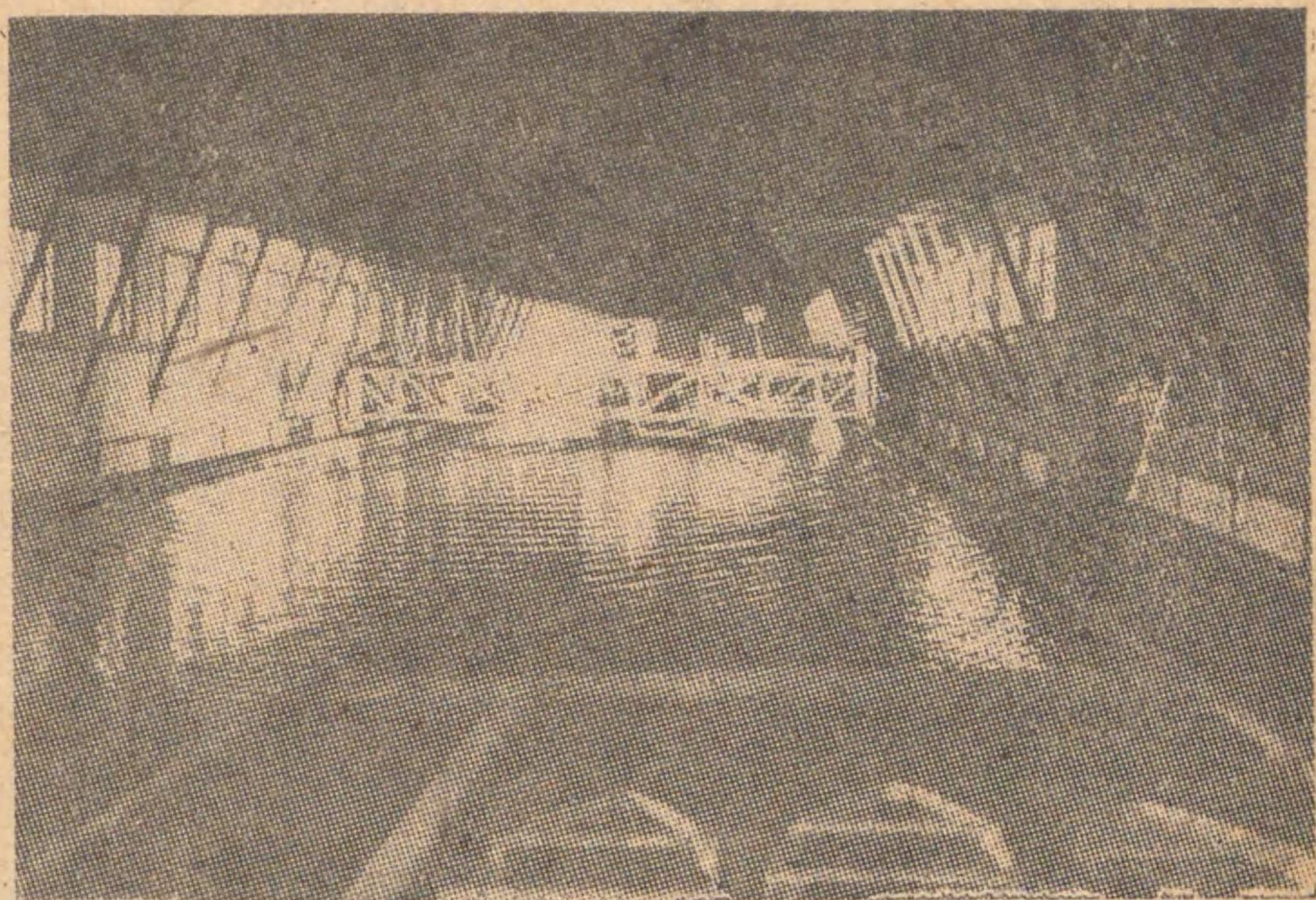
この燃料の消費を少くするためには、小さい馬力の機關ですまされなければなりません。船の機關は船體が水の抵抗に打勝つて進むだけの馬力は何としても必要です。それで船體の形を水の抵抗の小さいやうにすればよいのです。

船體の水面から下の部分の形の研究を船型學といひますが、我が國ではそれが非常に進んでゐることを特に申し上げねばなりません。船型學は船體の形ばかりではなくそれに附いてゐる推進器や舵の形も一緒に考へて研究されてゐます。

すつとに前は船體だけを考へ、推進器や舵などは少しも考へずに設計してゐましたが、推進器と舵との間の作用を研究した結果、水の抵抗の少いものを求めて、機關の馬力を低くすることに成功したのでした。その結果近頃の船は前の船に比べて、馬力が一割以上も減つてゐます。大正時代の船に比べたら、三割位も減つてゐるでせう。それだけ最近の船は小さい機關で同じ速力が出ることになつてゐます。

それから前には六千馬力以上の高い馬力の船では、必ず双螺旋船としてゐたのですが、船型の研究の結果、今ではそれが單螺旋船として造られてゐます。單螺旋船の方がすつと有利なのです。今では一萬馬力の單螺旋船も造られ、二十節以上の高速力を出すものさへ少くありません。こんな船は世界のどこに行つても見られないもので、どうしてそんな経済的な船が出来るかと、外國では驚いてゐます。

それではかういふ船型の研究はどうして行はれるのでせう。それは屋内に設けた水槽に實船の模型を走らせるのです。この模型の試験を船型試験といひます。水槽は鐵筋コンクリート造りのもので、長さ二〇〇米、幅一〇米、深さ六米のものが運輸通信省の船舶試験所にあり、これに清水が貯へてあります(第五九圖)。



(圖九五第) 槽水驗試型船

11311
それに用ひる模型は長さ五米から七米のバラフィン製で實船と同じ形に仕上げられます。この模型を水槽の兩側に設けたレールの上を電車に曳かせて走らせ、その時の水の抵抗を測り、それから實船が走る時の機關の馬力を計算するのであります。我が國には船舶試験所の外に、三菱長崎造船所にも同じやうな設備があります。

我が優秀船はこのやうな船型試験によつて生れるのであります。僅か一割の馬力の減少でも船一生を通じては非常に大きな利益です。これが國全體ともなればはなはだ大きなもので、燃料資源の乏し

い我が國としては、莫大な利益であることが分るでせう。

こんな優秀船は世界のどこにもあまり見當らないもので、これだけは日本の造船技術が世界一といへるものです。造船技術といへばこれだけではなく、船體や機關構造もまた大きな問題です。この方も發達して世界の先進國に劣らないところまでいつてゐますが、今後は更に研究を重ねて世界一の造船國とならねばなりません。

五、大東亞戰爭と造船

大東亞戰爭が起つてからは船はいくらあつても足りない有様です。戰爭を勝ちぬいて、共榮圈を建設するための第一に必要なものは誰でも船といふでせう。

この足りない船を補ふために、船を能率よく動かしたり、沈没船を引き揚げたり、敵から分捕つた船を利用したりしてゐるのですが、それらには自ら限りがあります。それですから何といつても造船に全力を注ぐことより外に方法はあります。

必要な型の船を一定の期間内に造らねばなりません。しかし無暗に造りさへすればよいといふわけには行きません。この前の歐洲戰爭の時、アメリカでは盛に急造しま

したが、それは粗末なもので、能率が悪く、資材をむだに使つたに過ぎませんでした。我が國のやうに資材が豊かでないところで、そんなことをやつたら大變です。そこで船に關係のある者が集まつて、よく研究して戦時標準船の型を定め、これをどしどし造ることに決めました。

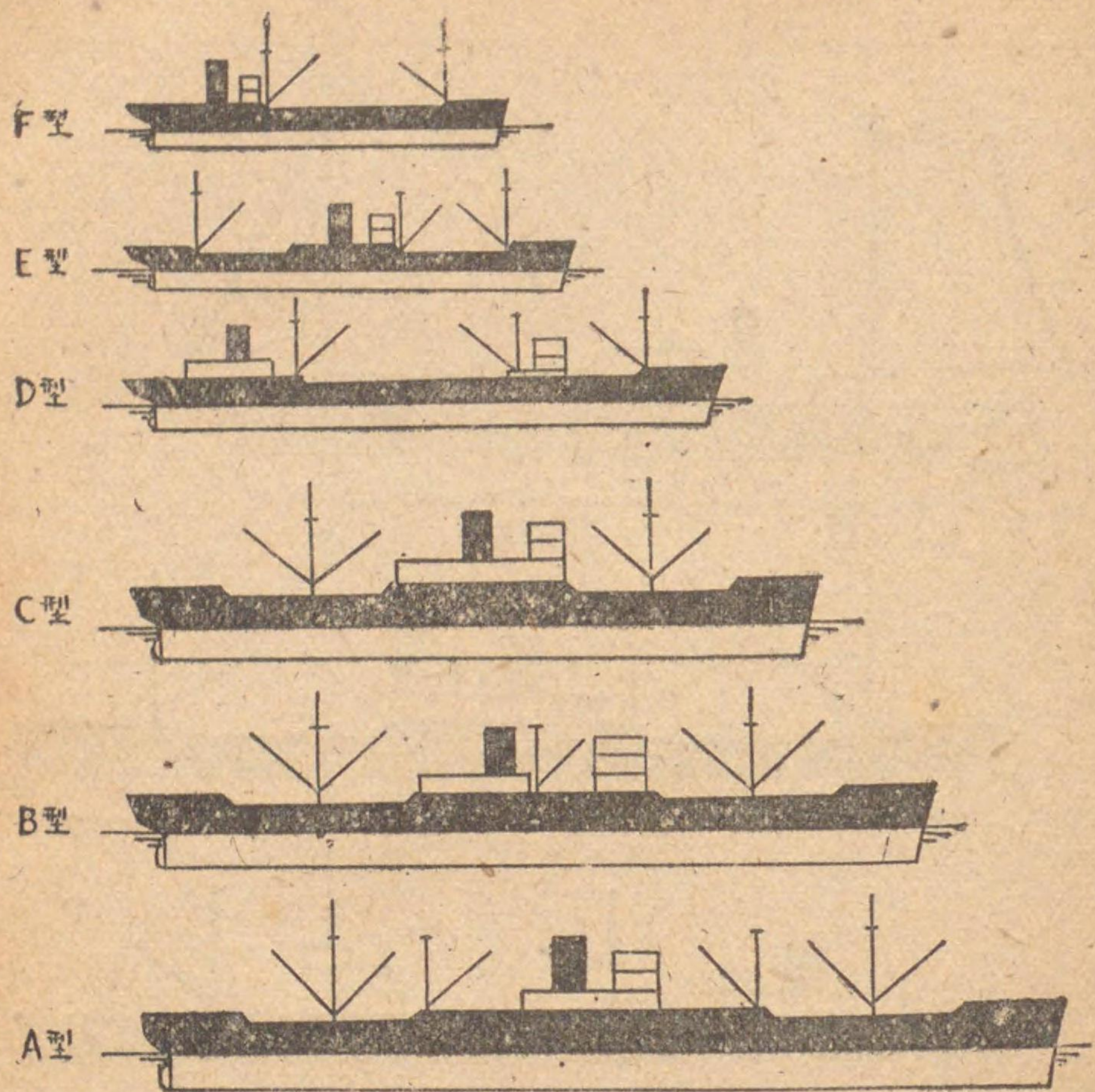
戦時標準船

戦時標準船といふのは、東亞共榮圈内の重要な物資を運送するために、貨物船、鑛石船、油槽船、木造船、艇船、漁船などに就いて定められました。

造船材料からいへば、鋼船では貨物船が六種、鑛石船が一種、油槽船が三種です。木造船の方は貨物船の内、汽船が二種、帆船が五種、艇船が四種、漁船が十二種です。この中で何種といふのは船の大きさで分けられるのであつて、これを分けて見ますと次の表のやうになります。

戦時標準船(その一)

船質	船種	船型	總噸數	載貨重量	用途
鋼	汽船	A	六四〇〇噸	九三〇〇噸	一般貨物船
"	"	B	四四〇〇"	七〇〇〇"	"
"	"	C	二七〇〇"	四四〇〇"	"
"	"	D	一九〇〇"	二八五〇"	"
"	"	E	八三〇"	一二七〇"	"
"	"	F	四九五"	七〇〇"	"
"	"	K	五三〇〇"	七九〇〇"	鑛石船
"	"	T	一〇〇〇〇"	一四五〇〇"	油槽船
"	"	T	五二〇〇"	七〇〇〇"	"
"	"	T	一〇〇〇〇"	一二五〇"	"



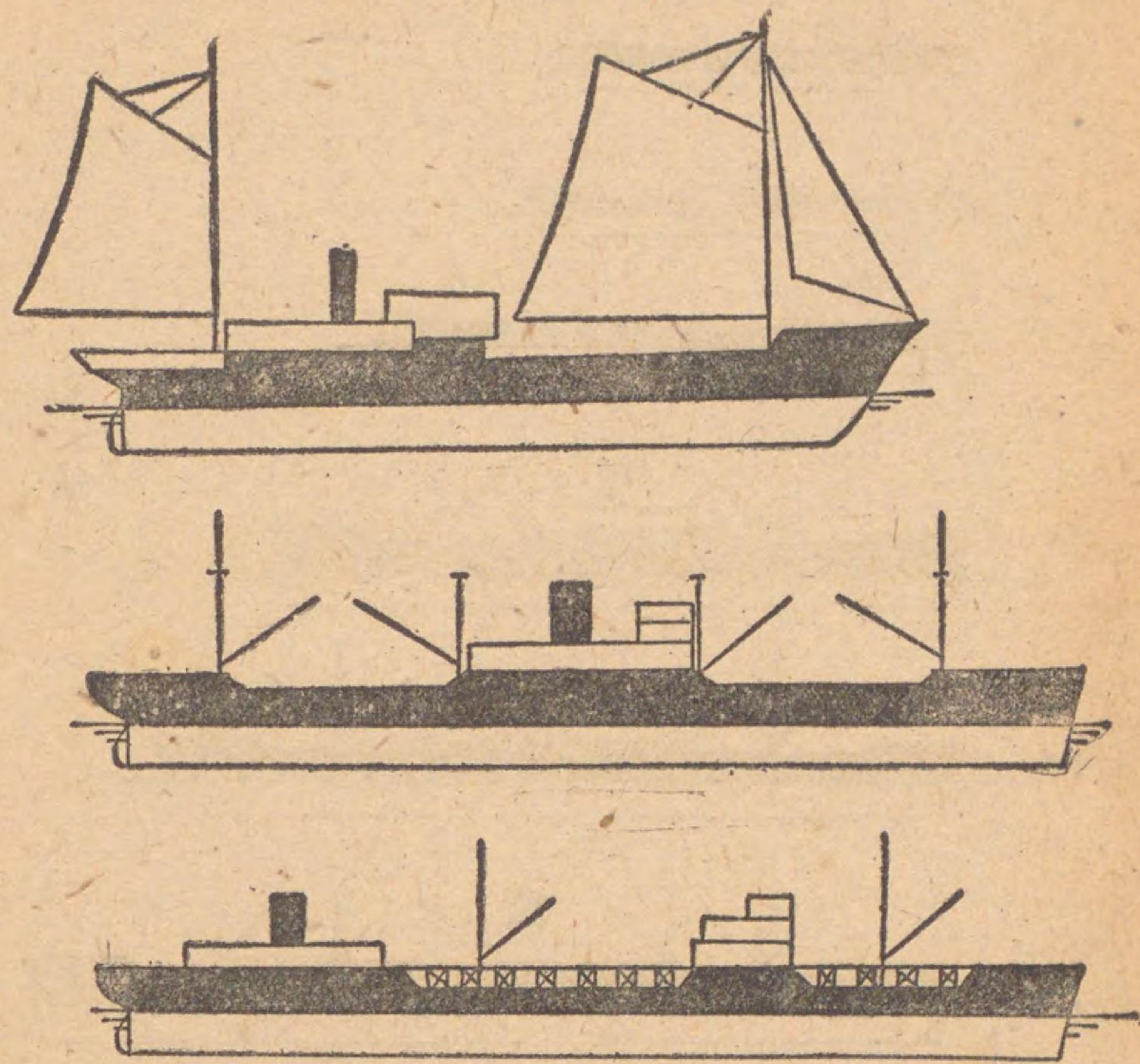
(船物貨般一) (圖〇六第) 船 準 標 時 戦

これらの戦時標準船の中、一般貨物船、鑛石船、油槽船、帆船を横から見た略圖を示せば第六〇圖及び第六一圖となります。これにより船の形のちがひがよく分りませう。

それでは戦時標準船といふのは今までの普通の船に比べてどんなにちがふのでせうか。

(イ) 船體の造り方を出来るだけ簡單にして

船質	船種	船型	總噸數	載貨重量	用途
木	汽船	三〇〇噸型	三〇〇噸	一〇〇噸	一般貨物船
"	帆船	二五〇	二五〇	一五〇	"
"	"	二〇〇	二〇〇	一〇〇	"
"	"	二五〇	二五〇	一五〇	"
"	"	二〇〇	二〇〇	一〇〇	"
"	"	七〇	七〇	三〇〇噸	"
"	舢舨	三〇〇	三〇〇	三〇〇噸	"
"	"	二〇〇	二〇〇	二〇〇	"
"	"	一五〇	一五〇	一五〇	"
"	"	一〇〇	一〇〇	一〇〇	"



(船槽油・船石鑛・船帆機りよ上)(圖一六第 船準標時戰總)

資材を節約すると共に
 建造期間を短くする事
 (ロ) 戦争に直接必要
 な資材を、出来るだけ
 節約して、つとめて代
 用品を使ふこと。
 (ハ) 鋼鐵を造る能力
 を増すために、鋼材は
 軍用のものと同じ種類
 のものを使ふこと。
 (ニ) 機關や艤裝品な
 どは出来るだけ規格を
 統一して生産能力を高
 めること。

このやうにすればよいのですが、餘りに造り方を簡單にすると、船の安全や能率が下つて、かへつて輸送力を減らすことになるわけですから、この點はよく研究してあるのです。

戦時標準船の目的は、船としての能率を下げないで、造船の手續、資材、建造期間を節約することにあります。

今までのやうに各造船所がいろいろの型の船を何でも船主の注文のままに造つてゐたのでは能率が悪いので、今後は戦時標準船より外のものは造らせなればかりか、甲造船所はA型、乙造船所はB型といふやうに、それを専門に連續して造つてゐます。

かうして戦時標準船が續々と竣工してゐますから、それが大東亞海に浮び、日本商船隊が、千萬噸、千五百萬噸に達する日も遠いことではないでせう。

六、木 造 船

大造船の必要なわけ

船といへば、我々は數千噸、數萬噸の鋼鐵の巨船を考へ勝ちであります、木造船

もりつばに役に立つ長所をたくさん持つてゐます。特に戦時中においては重要なものであることは、戦時標準船の中にも木造船があることで分るでせう。

木造船の必要なわけを次を述べます。

(イ) 木造船は鋼船のやうに、鐵材をたくさん使はないで、我が國にはたくさんある木材を主要材料にしてゐることです。鐵材は戦時では兵器、軍艦、彈藥などのため、いくらあつても十分とはいへません。それで木材で代用出来るものは、出来る限り木材で造るべきであつて、船もその例外であつてはなりません。

(ロ) 木造船は大形のもの出来ませんが、早く造れる長所があります。十年先の一萬噸より今年の千噸が大切である時代には有利なものです。

(ハ) 木造を造る設備は鋼船のものよりずっと簡単でありますから、すぐに造船に取りかかることが出来、軍艦の建造をじやますることもありません。

(ニ) 船を動かす上から見ても、木造船は沿岸航路に適してゐます。小形ですからどんな小さな港灣でも、河川さへもどん／＼出入することが出来ますから、能率がよいのです。



(圖二六第) 船 造 木

献木と供木

木造船の建造に使はれる木材にはいろいろの種類のものがありますが、松と杉が最も多く使はれ、一部分には檫、樫などが使はれます。

これらの木材は何十年、何百年といふ長い間、我々の祖先が血と汗とではぐくみ育てて

来たもので、各地に産して、今木造船のために切り出されてゐます。

たくさんの木造船を造るにはたくさん木材が入用です。これらの木材は献木となり、供木となつて、各地から應召して造船所へ運ばれて行きます。かうして公園、寺院の名木や、あの山々の林の巨木が船となつて、大東亞海に乗り出すのです。

御下賜の帆柱

畏くも 天皇陛下におかせられましたは、決戦下の造船に大御心を寄せさせ給ひ、木造船御奨勵の厚い思召を以て、昭和十八年二月十二日に特に帆柱用材十本を御下賜あらせられました。

この帆柱は戦時標準木造船の最も大形である二五〇噸の出來上る順序に取附けられました。

造船関係者は一日でも早く、一噸でも多く木造船建造につとめて、この聖恩の萬分の一に報い奉らんことを期してをります(第六二圖)。

一三 船の更生

一、船の壽命

船の一生を人にたとへますならば、造船所で起工して數箇月の工事の後進水する時がちやうど人の誕生と同じです。人も生れただけでは役に立たないと同じやうに、船も進水してから機關をすゑたり、いろいろの設備をしたりするために艀装を施すのです。艀装がすんで、海上で試運轉を行つてから船主に引渡され、始めて航海に就くのです。その時は人が一定の修業をして、一人前となり、世の中に出て働くことになるのと、同じやうに考へられるでせう。

船 齡

船が進水してからの年を數へて船齡といひます。船も船齡の若い間は人間と同じや

うに丈夫で元氣であり、荒い仕事にもよくたへることが出来ます。それで進水後五年以下の船は新鋭船といはれ、最も優秀な時代であります。

それから進水後十年以内を新船、十年以上二十年までを中古船、二十年以上になりますと老齡船といはれます。貨物船で經濟的に使はれるのは二十五年とされてゐます。それが定期航路の旅客船になりますと、それよりもずつと短命であります。

船として本當に活動もし、又利益をあげる時代はこのやうなものです。それ以上になつても船の手入れさへよければ、まだ長く持つものです。三十年、四十年は容易なことで、中には五十年を超えるものもあるくらゐです。我が國は昔から老齡船國といはれてゐましたが、近頃優秀な船が續々と造られて、船が若返つてゐることは前に述べた通りであります。

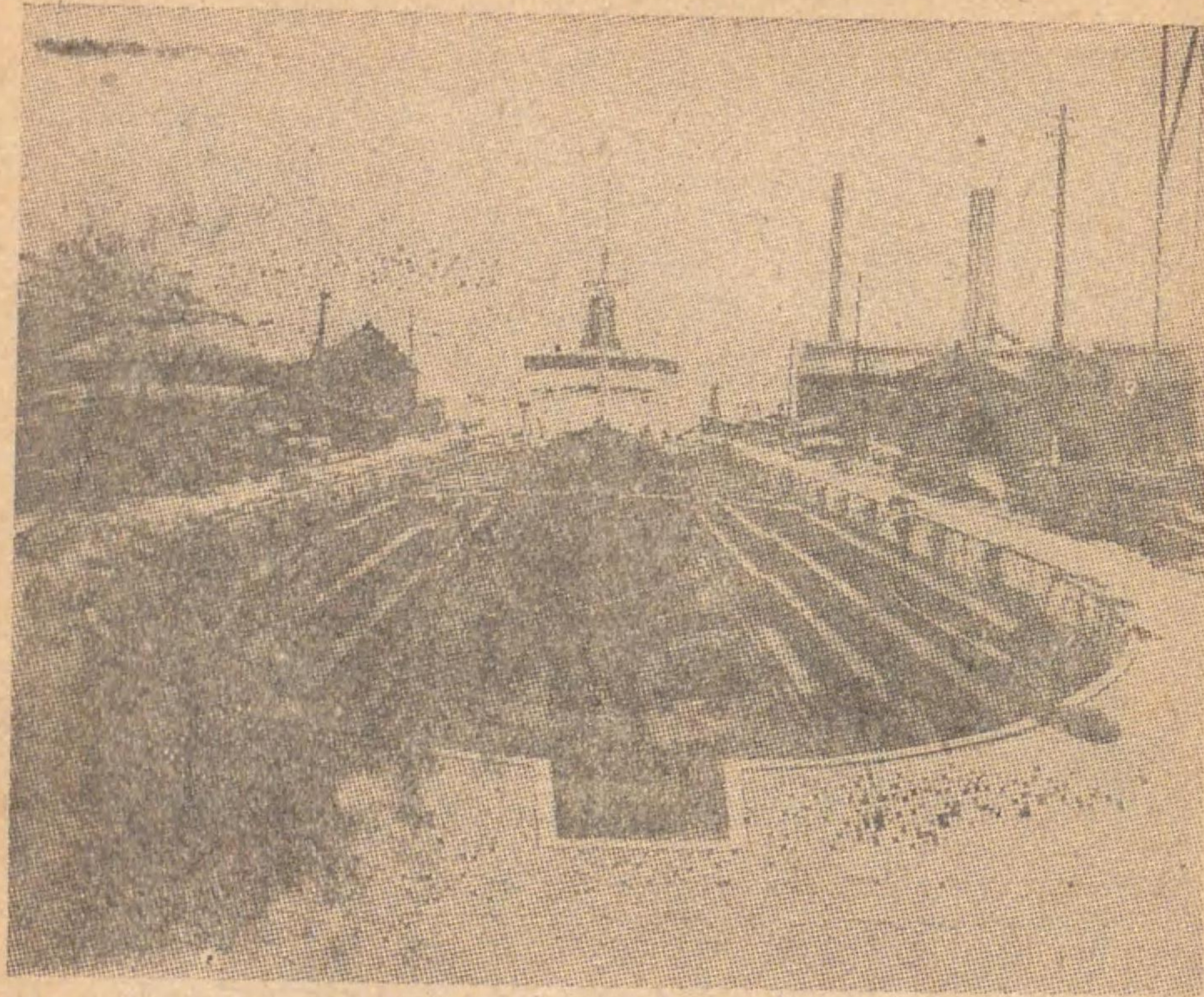
我が國で最も古い船は、伏見丸(二三四噸)といふ貨物船です。これは元治元年(西曆一八六四年)イギリスで進水したのですから、船齡は七十年を超えて、八十年にも近い程です。これが出來た時代は皆鐵船でしたから、今の鋼船よりもかへつて持ちが良かったからです。しかしかういふ船は第一線に出るといふわけには行きませんから、日本

近海で働いてゐます。

二、船の病院

船齡がだん／＼多くなりますと、船體や機關の各所にくるひやゆるみが出て來ますから、健康診斷や病氣治療のために、船の病院すなはち船渠に入つて修繕することが必要です。それでなくとも船は三、四箇月も航海しますと、船底が汚れて海草や海蟲がつき、速力が出なくなつて不經濟であります。それで年に一、二回は船渠に入れて掃除して新しく塗料を塗るのです(第六三圖)。

時として船が衝突したり、あるひは坐礁したりして、思はぬ大けがをすることがあります。これらの病氣は小さい手術ですむこともあれば、あるひは船體の半分を切り取つて、新しいのとつぎかへたり、機關全部を取りかへたりするやうな大手術を要することもあります。

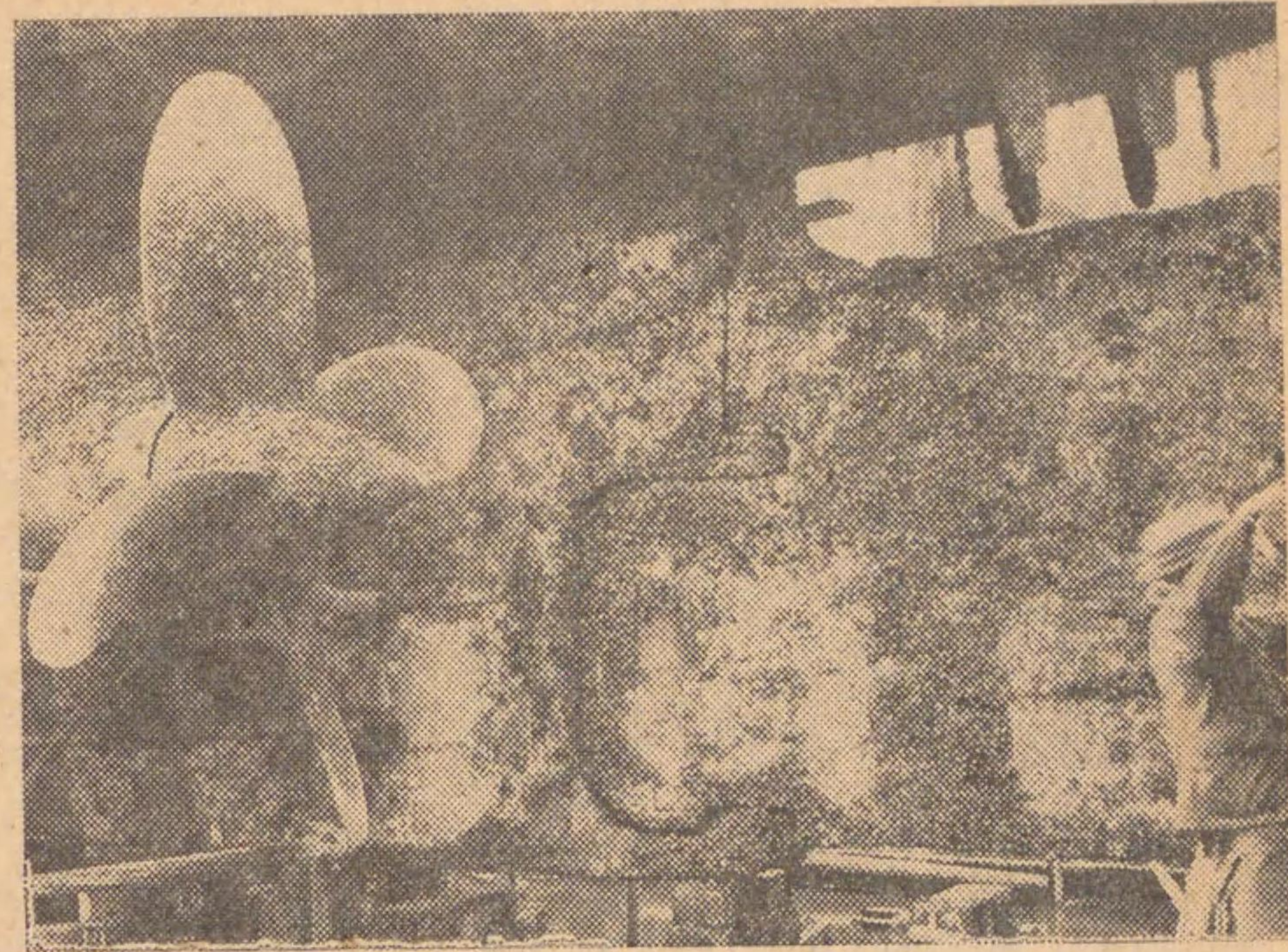


(圖四六第) 渠 船 乾

から支へ、後、ポンプで中の水を全部くみ出すのです(第六四圖)。

も一つの種類は浮船渠です。これは横の断面が凹字形をした鋼板製の水槽を造り、その中をたくさんに仕切り、それに水を入れたり出したりします。

先づこれに水を入れて沈ませ、これを入渠させようとする船の吃水と同じ深さまで沈め、船をその中央に引き入れ、次に水槽の水をポンプでくみ出せば、船渠は船をのせたまま浮び上つて來ます。船體が全部水上に浮び上れば、乾船渠と全く同じこ



(圖三六第) 蟲海と草海るす着附に底船

船の病院を船渠といひ、これに三種あります。最も簡單なのは船架といひ海岸に傾いてひいてあるレールの上に臺車を置き、これを水中に入れて船體をのせて引き上げる方法であります。これは數百噸までの小形船に使はれてゐます。

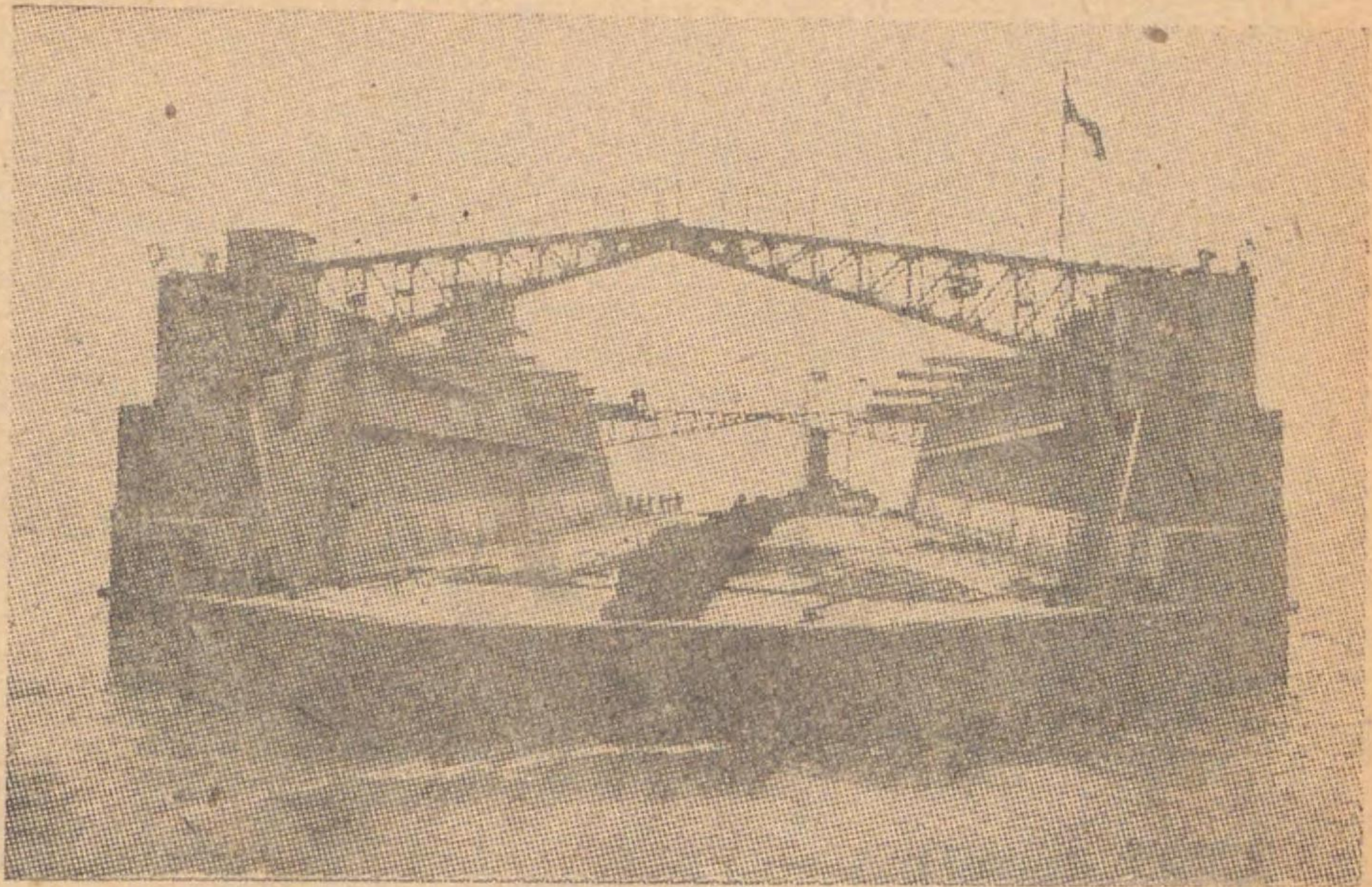
船渠の中で普通なのは乾船渠です。これは海岸の地面を細長く掘つて、中をコンクリート又は石で固め、入口に扉をつけたものです。船を先づ船渠中に引き入れた後で、扉を閉じて外部との連絡を絶ち、さらに船が倒れないやうにたくさん丸太の支柱でその兩側

とになるわけです(第六五圖)。

この浮船渠は陸上が狭かつたり、地盤が悪かつたりするところなどに使はれ、移動が出来たり、潮の干満に關係がないので便利です。我が國では三菱神戸造船所に大形のものがあります。

大東亞戦争により我が軍が占領した昭南には五萬噸の浮船渠がありました。我が軍ではこれを引き揚げて使つてゐます。

かうして病院で大小の手當をしてから退院すれば、一たん傷ついた船も再び元氣を取りもどして見事に就航することが出来ます。



(圖五六第) 渠 船 浮

三、解 體

船も老齡になりますと、修繕の費用も多くかかり、利益も上らなくなりますから、経済的にやりきれなくなりすから船主もその船を持つことがいやになり、轉々と賣買されるものが多くなります。さうなると最後には解體業者の手に賣り渡されて、鐵、銅、木材などと、ばらばらに解體されてしまひます。

鐵材の中でも質のよいものは、再び焼いて丸棒などに再生して使ひますが、古い鐵材は製鐵の原料とします。又は下水の溝板となつて、人の足にふまれるものもあります。しかし何といつても船の材料の大部分は鐵でありますから、船の一生が終つても再び鐵となるわけです。

一隻の船からどのくらゐの鐵が得られるかといひますと、旅客船と貨物船とによつていくらかはちがひますが、旅客船では、總噸數の六割から七割ぐらゐの鐵がとれます。すなはち一萬噸の旅客船では總噸數の六割から七割ぐらゐの鐵がとれることになります。貨物船では、それより少くて、五割ぐらゐですから、五千噸の貨物船からは



(圖六六第) 體 解 の 船 古

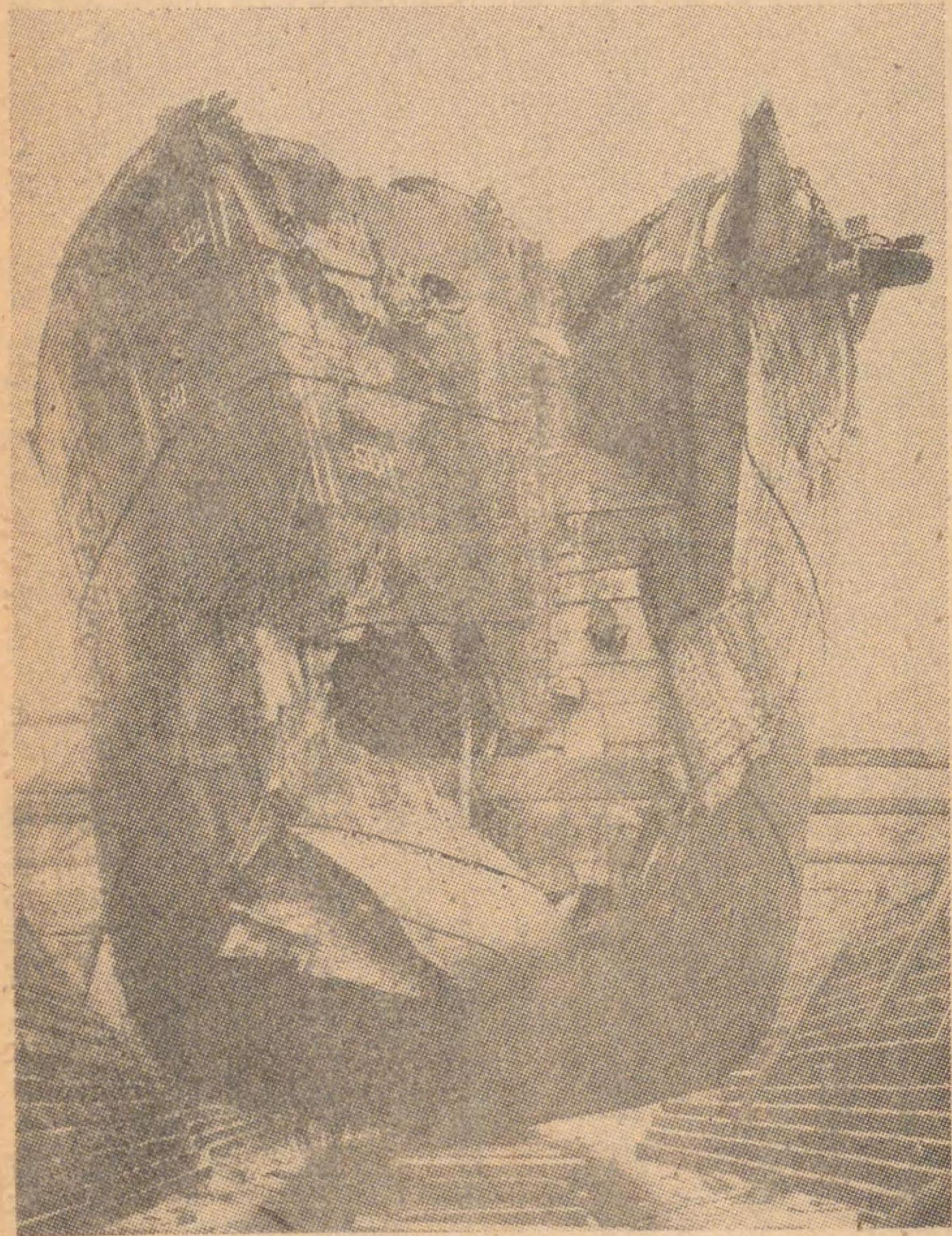
二千五百噸の鐵がとれるわけです。世の中が不景氣であつて貨物の動きが少い時には船は多過ぎるわけですから、經濟的にやりきれない船は皆解体したものです。第六六圖は昭和七、八年頃、大阪の河筋で解体されてゐるところです。しかし近頃のやうに、船がいくらあつても足りない時代になりますと、古い船でも十分に經濟が許しますから、解体してしまふのはもつたいないことで、さういふ運命になるものは一つもありません。遭難した船で、船として救助することがむづかしいものは、それを解体して、くづ鐵にして引き揚げるのです。これを

行つた例は今までに非常に多いのです。こんどの大東亞戦争では我が軍が撃沈した船は、プリンス・オブ・ウェールズ號を始めとして、たくさん軍艦や商船があります。これらを引き揚げて修繕の見込のないものは、解体して鐵をとることにするでせう。

四、海 難

海難といふのは船の事故のことで、坐礁(第六七圖)、衝突(第六八圖)、沈没、火災などがあります。これによつて船は一部に損傷を受けるか、又は全體を失ふことさへあります。

海難の原因には種々あつて、これをよく調べて、海難が無くなるやうにつとめてはゐますが、船が動いてゐる以上、絶対にこれ無くすることは出来ないでせう。造船術や航海術が發達し、氣象學が進歩し、航路標識や港灣の設備がよくなれば、船が海難にかかることはだんだんに少くなるのでありますが、船の數が増せば増す程、海難の増すのは止むを得ないことでありませう。



(圖八六第) 傷損の首船るよに突衝



(圖七六第) 礁 坐

日本近海は人力ではどうすることも出来ない天候とか、潮流が非常に悪く、航海する者にとつては世界中での難所といはれてゐるくらゐですから、船の海難を少くすることはなかなかむづかしい仕事であるといはねばなりません。

日本近海で一年間にどのくらゐの遭難船があるかといひますと、三百噸以上の船で見ますと

昭和十四年 一〇一隻(三一萬噸)

昭和十五年 一〇九隻(三八萬噸)

に上つてゐます。この昭和十五年の一〇九隻の中で救助會社の手で救助されたものは八八隻(二七萬噸)でした。その残りの二隻

は海難が軽くて、自分の力で浮き上つたものとか、損害が非常に大きく會社の手でもどうにもしやうのなかつたものかのどちらかであるわけです。

五、救 助

このやうに毎年たくさんの船が海難にかかりますが、その中には全く船として再び使へなくなるものもあるのですから、これを救助しないと、一方でどしどし船を新造しても船は少しも増さないことになるわけです。海難にかかつた船を助けることがどんなに大切な仕事であるかが分るでせう。

この海難救助の事業は我が國ばかりでなく、世界各國で行はれてゐますが、その技術になりますと、なんといつても、日本が一番發達してゐます。

歐米諸國でやつてゐる海難救助は、その技術が幼稚で、海難にかかつた船から貨物をおろすか、又は捨てたりして、船を曳き出すといふやうな仕事しか出来ないのです。

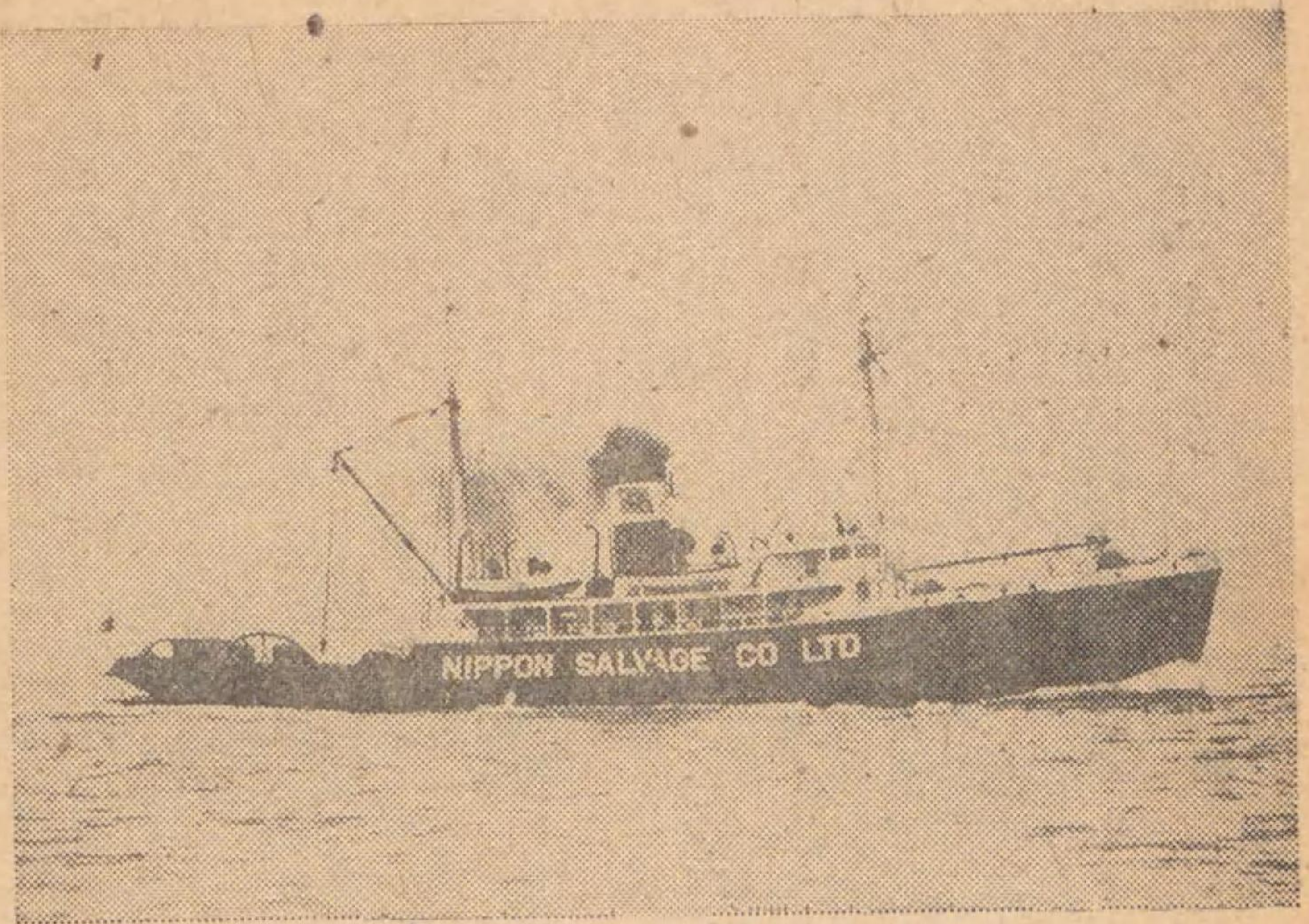
船底に喰ひ込んでゐる岩盤を破りくだいて、船體の破れた孔をふさぎ、水の深さの足りないところは岩盤をけづり取て船を浮き上らせるとか、數十米の深い海に横倒し

になつた體船を吊り上げて淺瀬に移してから、これをまつすぐに起して排水して浮かせるなどの仕事は、我が國だけが行つてゐる獨特の技術であります。こんな重態な海難船は歐米諸國では手に合はないので、見殺しにしてゐるのであります。

我が國の海難救助の仕事は、沿岸ばかりでなく、遠く大東亞の全海面に及んでゐるにほ餘るだけの力を持つてゐます。その作業する地域の廣いこと、救助船の多いこと、技術の優秀なこと、作業要具が整備してゐることなどは、世界第一と誇ることが出来ます。

我が國で、海難を救助することを専門とする會社には、起つたらずぐ出動してこれを救助するものには日本海難救助會社があつて、全國の重要な港には救助船を配置して、すぐに出動し得る準備が出来て、萬一に備へてゐます。第六九圖は救助船靜波丸です。それから、坐礁又は沈没したままになつた船を引き下したり、浮き揚らせたりするものに、大東亞海事興業會社があり、今までにいろいろの難作業をやりとげて、船として更生させたり、又はくづ鐵として回収したりしてゐます(第七〇圖)。

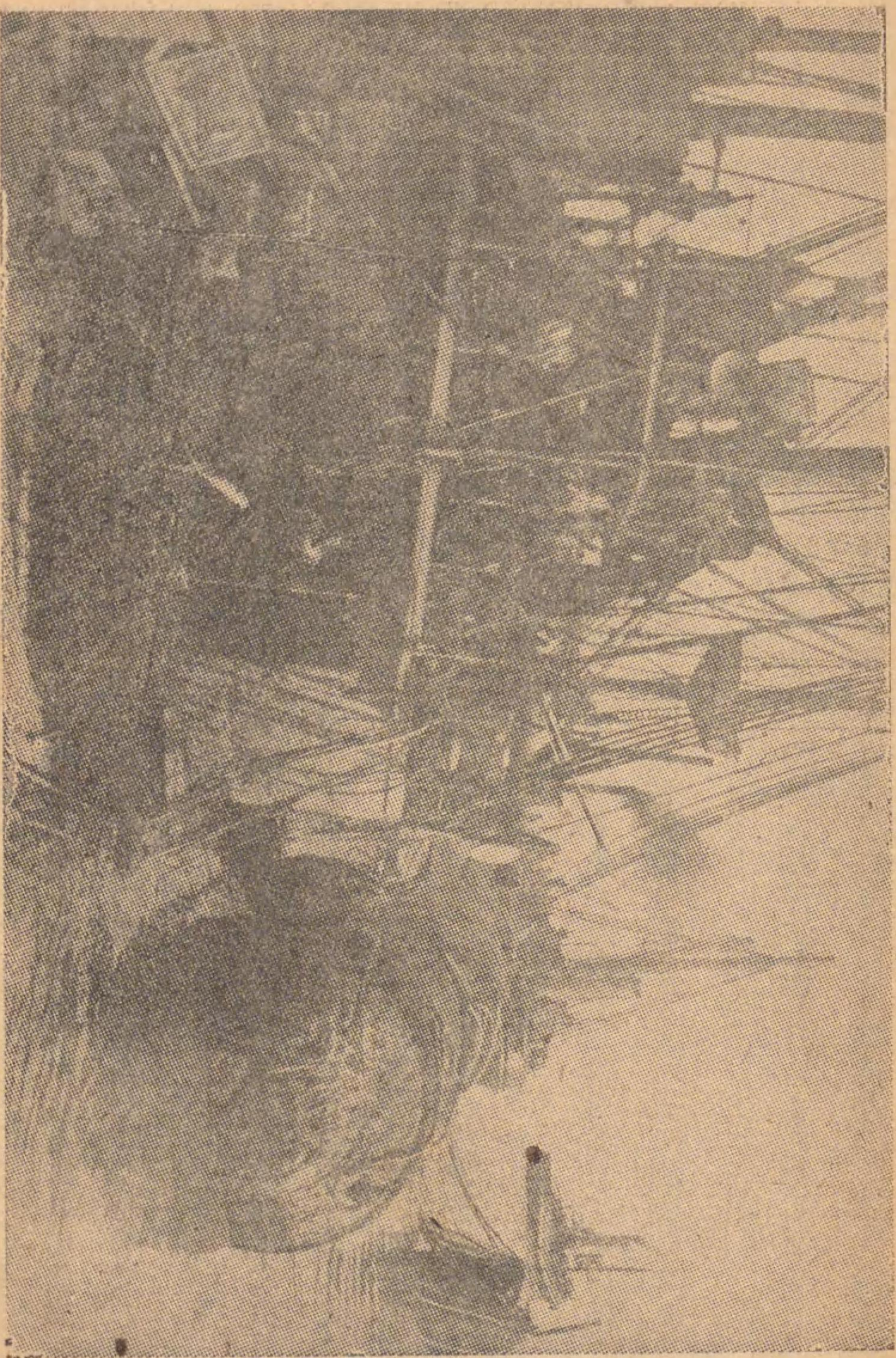
次に有名な救助作業の例をあげて優れた技術を見ませう。



(圖九六第) 丸波靜船助救難海

昭和十二年九月香港に大暴風雨がありました。ちやうどこの時、そこに碇泊してゐた我が日本郵船の淺間丸は、そのために港外に坐礁しました。それが非常に浅いところにのし上げられましたので、この救助はほとんどだめだといはれました。

それではといふので日本海難救助會社では、二隻の救助船と數十人の技術者を送つて救助に當りました。主機關やその外簡單に取外すことの出来るものは卸し船體の重さを出來るだけ減らしたのでしたが、それでもなほ一米以上も水の深さが足りません。それで船底の下にある岩



(圖〇七第) 揚引の船没沈

礁を爆破するやら、船内の重い物を取出したりして、その後長い間酷暑と物資の缺乏とにたへ、常に危険ををかして、いろいろと困難な作業を行ひ、つひに七箇月の後完全に岩礁から離れて浮びました。これは世界の救助作業の新しい記録を作つたのであります。

それから我々の記憶に新しいところでは、昭和十六年三月、日本郵船の有馬丸(七三八九噸)といふ貨物船が、南アメリカのペルー沖で遭難しました。これを救助するのにアメリカの救助會社をあちこちとさがしましたが、何でも世界一を誇りたがるアメリカでもこれを救助するものがありません。仕方がないので、日本郵船の貨物船の崎戸丸(七二二八噸)に救助員と救助道具を積んでペルーに赴かせました。

崎戸丸はその年の八月十四日には現場に着いて、すぐに作業を始めました。これは淺瀬に打ち上げられたものなので、これの曳き卸しには波浪の力を上手に利用しました。

それに船體は波浪が打ち當る毎に、だんだん陸の方へ押し上げられようとしています。沖側に入れた數本の強いワイヤ・ロープでしつかりとつないでゐますから、かへつて

その反動で船體は沖の方へのめり出して、ロープがゆるみます。そのところですかさずロープを巻きしめ、その作業を一箇月もくりかへして、だんだんに曳き卸したのでした。

かうして九月十五日朝早く無事に浮き上つた有馬丸は、二十三日に崎戸丸に曳かれ、まづカイヤオに入港、そこで太平洋を曳航するのに必要な工事や準備をして、十月九日にいよいよ出帆、太平洋を西北に航海して、我が南洋トラック沖を通り、さらに横濱へ直行し、十一月二十日つひに東京灣に入りました。この間カイヤオを出帆してから四十一日間、その間曳航した距離は太平洋を斜に横斷した九千八百哩でした。

洋上で他船を曳航することは航海者にとつて困難なことであつて、これが失敗した例も少くありません。しかもこんどの有馬丸曳航のやうな長距離はまだその例が無いことでした。日本海難救助會社の救助員及び、有馬丸と崎戸丸の乗組員の努力によつて、この大事業を無事に行つたことはまことに喜ばしい次第です。

また昭和十六年四月には泰國政府から、同國の沈没軍艦トンプリ號の救助を引受け我が國より救助船を送つて、三箇月にわたる苦心の結果、八月二十六日には全く轉覆

してゐた同艦の救助に成功し、泰國人をして歡喜とともに我が國の技術に驚嘆の聲をあげさせたのでした。

歐米諸國の當業者が齒を食ひしばつた末、救助を斷念した難作業も我が國で着手すると成功しないものはありません。これを救助して修理を加へて、再び使はれるやうにして、今、日本船になつてゐるものもたくさんあります。

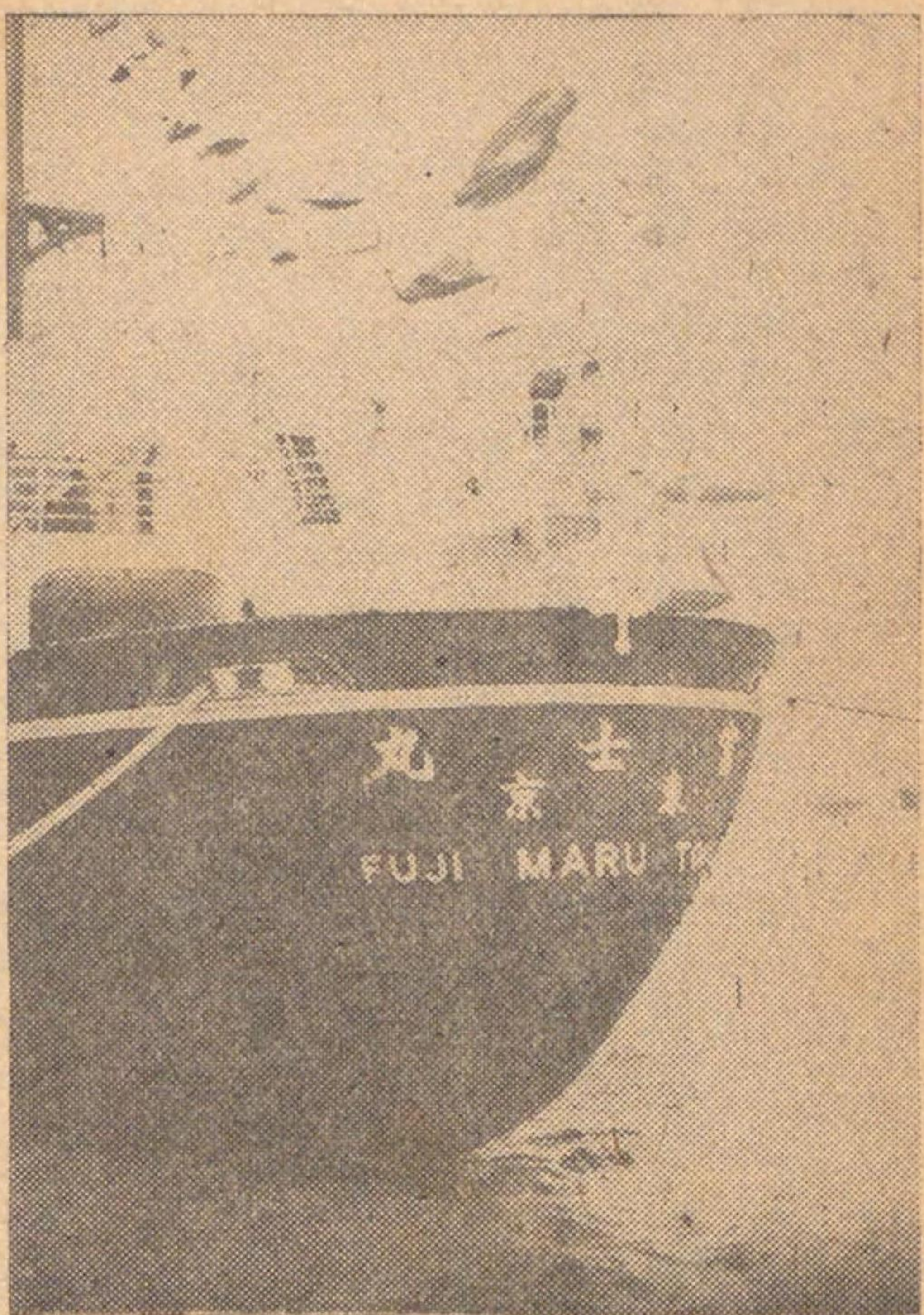
一四 船名と丸

一、丸の起り

日本船にはほとんど船名に丸の字が附いてゐます。丸は日本船特有のもので、外國人は日本船のことをマル・シップと呼ぶ程、今では世界的のものとなつてゐます。

この丸は長い間の習慣であつて、別に法律で附けなければならぬものではありません。ただ船舶法といふ法律に「船舶の名稱には、成るべくその末尾に丸の文字を附せしむべし」と書いてあるだけです。

人類がその所有物に名稱を附けたのは、古いことですから、船の名も恐らくは神代の昔からあつたものでせう。しかし記録に見えるものとしては、應神天皇の五年に伊豆國に命じて長さ十丈の船を造らせ給ひ、これを枯野カラノと名附られたのが最初であります。この船を海に浮べましたところ、輕くて早く行くことがちやうど馬でも走るや



(圖一七第) 示標の名船

うであつたといひます。
それから、なぜ船名に丸を付けるやうになつたかに就ては、いろ／＼と説がありますが、その中で主なものをあげても次のやうにたくさんあります。

(イ) 豊臣秀吉が巨船を造つて日本丸と名附けたのが起りであるとか、(ロ) 支那黄帝の時天から降つて船を造ることを教へた白童丸の丸を取つたものであるとか、(ハ) 易から來たものであるとか(ニ) 封建時代に屋號に用ひた丸から轉用されたとか、(ホ) 鷹の轉化したもの、すなはち自分のことを鷹といつたのが、後に愛し敬ふ意味で人の名に附けられ、さらにそれが廣く用ひられて、犬や刀に丸を附け、同時に鷹から丸に轉じ、船にも附けるやうに

なつたとか、いろ／＼ありますが、まだどれが正しいか分つてゐないので。

船名に丸を附け始めたのは鎌倉時代のこと、その後江戸時代になつて、ほとんど全ての船に附けられるやうになりました(第七一圖)。

二、船名

船名は始めは船の形に従つて附けられたのでしたが、その後は建造地又は建造者の名前を用ひ、それからさらに家名、屋號、寺社名その他のものとなつてゐます。

船名をその語の起りから分けますと、地名と人名とがあります。地名には國があり、山があり、海があり、河があり、港灣その他のものがあります。船名の中で大部分を占めてゐるのはこの地名でせう。次に人名には英雄、偉人或はその船の關係者の名前が用ひられます。

以上のやうに船名はいろ／＼の種類のものであつて、一樣には行きませんが、大抵船主によつて、さまつた方針があつて、同じ時代に造つた同型の船には語の頭又は終りに同じ文字を用ひることが多いやうです。

次に我が國の主な汽船會社の船名の付け方を見ませう。

各種の船名

日本郵船會社にはH級、T級、N級、S級などがあつて、H級といふのは歐洲航路の船の名前で、箱根、白山、宮崎、榛名丸のやうにハ行の文字が頭に附くからです。シアトル航路の平安、氷川、日枝丸の姉妹船も新しいH級であります。

T級といふのは、但馬、高岡、富山、徳島、豊橋、鳥取丸のやうに、タ行の文字が頭に附いてゐます。

ニューヨーク航路の貨物船の能代、野島、那古、鴨門、良、能登丸の六隻は姉妹船でナ行の頭文字が附いてゐますから、N級といひ、佐渡、佐倉、崎戸、相良、讃岐、相模丸はサ行の頭文字が附いてゐますから、S級船といふのです。

これらやうに日本郵船會社は地名によつて船名を統一するかに見えました。船の数が多くなると、一樣に行かないものと見え、國名、地名、神社名などを取つてゐます。

最近竣工した新田、八幡、春日丸の三は船それ／＼新田神社、石清水八幡宮、春日神社の社號をいただいたもので、その頭文字は順々にN、Y、Kの文字の附くものを選んでありますが、船名を選ぶのになかなか苦心の跡がうかがはれるではありませんか。

大阪商船會社では別府航路の船に紅丸、紫丸、錦丸、こがね丸などの名前を付けてゐる外は、大ていその船の航路の地名を取るのが例になつてゐます。

南アメリカ航路のアルゼンチナ丸、ブラジル丸のやうな國の名、リオデジャネロ丸、サントス丸などのやうな都市の名から、オーストラリア航路のシドニー丸、南アメリカ航路の南阿丸、日滿連絡船の熱河丸、黒龍丸などがその例であります。

ところが最近出來たアフリカ航路の貨客船は報國丸、愛國丸などと名付けられ、語尾に國の字を付けてゐるのは、ちよつと變つたやり方です。

東洋汽船會社が天洋丸、春洋丸のやうに語尾に洋を付けてゐることは明治時代から有名なことでした。これらの旅客船はその後日本郵船會社に合併されましたが、その後に残つた貨物船でも、前のやうに總洋丸、善洋丸、千洋丸といふやうに昔の面影が

残つてゐます。

三井船舶會社は必ず語尾に山を附けます。熱田山丸、鞍馬山丸、赤城山丸などがそれ、他の會社と全くちがつてゐますから、三井の船といふことがすぐに分るので。

國際汽船會社の船は必ず山の名の中で、カ行で始まるものを用ひます。例へば霧島丸、香椎丸、金華丸などがあります。

川崎汽船會社の船は語尾に必ず川の字を附けてゐます。例へば君川丸、國川丸、神川丸、松川丸などがあります。

辰馬汽船會社は辰神丸、辰春丸、辰宮丸のやうに語頭に辰の字を附けてゐます。

東洋海運會社は語尾に川の字を附けた川の名前をとつてゐます。例へば鬼怒川丸、富士川丸、加茂川丸のやうであります。

山下汽船會社は山の字を語頭又は語尾に附けるのですぐに分ります。山月丸、山浦丸、桃山丸、楠山丸などのやうであります。

日産汽船會社では語頭に日の字を附けて、日立丸、日安丸、日明丸などがあります。

以上は我が國の主な汽船會社の船名をあげましたが、船名と會社との關係がすぐに

分り、さらに同じ會社内でも船を區別するのに便利になつてゐることが分るでせう。

船名はなるべく簡易で、分り易いものが多く選ばれてゐるやうです。しかし、なかか良い名前を附けることはむづかしいものと見えて、船名録を見ますと同じ名前がいのに驚くほどであります。

一五 日本船員の起り

我が國は建國の昔から海外との交通が開けて、船が用ひられてゐたことは前に述べた通りであります。それですから、船を操る船員のあつたことはいふまでもありませんが、それについてははつきりしたことは分りません。

神代の昔、新羅の王子「天日矛」が兵船を率ゐて我が國に來り、瀬戸内海を経て播磨に上陸し、そこに根據地を定めて勢力を張らうとしましたが、大國主命のために征服されました。しかし彼は大國主命の許しを受けて、航海の全權を占め、その種族を各地方に居住させ、それを海部といひました。これが我が國の船員の祖ともいふべきでせう。

この海部族を中心とする海國民が、江戸時代の鎖國に至る二千有餘年の間に、有事の際は海軍として力をつくし、平和の時には支那海、黄海、日本海の海上を支配し、さらに暹羅(今の泰)、安南方面から、遠くは太平洋を越えてメキシコ等へも進出したこ

とは前に述べた通りであります。

その後鎖國のために、一時その氣勢をそがれたやうな有様でしたが、明治維新と共に、久しく内に藏されてゐた海國魂が再び光を放つこととなりました。

海部族の活動は、今日からいへば船員の生活ではなく、時によつては海軍軍人となり、又は海賊となり、或は通商貿易業者とも見られたもので、本當の意味の船員は海運と同じやうに明治維新後のことであります。

明治初年から僅かに七十餘年の間に、世界で指折りの船持ちにまでなるのには、海運にたづさはつてゐる人々の苦勞は大したものであります。特にその土臺を築いた明治初年の船員の働きは言葉や筆では表はせない程であります。

なにしろその頃は、船といつても僅かのもを除いては、外國で使ひ古したボロ船が多かつたので、ちよつと海が荒れると船の中が水だらけになり、又今のやうに電氣がなくてランプだけでしたから、いろいろと不便なことがありました。

その頃の船の高級船員は皆西洋人ばかりで、イギリス人、ノルウェー人、オランダ

人、ドイツ人などが居て、まるで人種の展覽會場みたいだつたさうです。これらの外國人は互に仲が悪くて、皆勝手なことをやつてゐましたから、船の中がうまく行かなかつたわけです。

明治八年頃の三菱會社の高級船員の數は、全てで七十四人ですが、その中で日本人は僅かに四人だけで、残りは皆西洋人でした。それで、同じ年に政府は三菱會社に補助金を與へて船員の養成を命じました。會社ではこの命を受けて、東京に三菱商船學校を設けて、高級船員の養成を始めました。

それからは日本人の高級船員もだんだんに多くなつて、三菱會社と共同運輸會社とが合併して、今の日本郵船會社が設けられた頃には、高級船員四百五十七人の中で、日本人は二百八十一人を數へ、數からいへば西洋人よりも多くなつてゐました。

しかしこれらの日本人高級船員の中で、船長や機關長になつたものは、まだほんの僅かでした。

又明治二十年頃までは日本郵船會社の千噸以上の大きな船の船長以下の高級船員は大部分が外國人でありました。それでもとにかく、だんだん日本船は日本人だけで動

かして行くといふ氣運が生れつつありました。

ところが、世間ではまだ外國人船員を尊ぶことがなか／＼消えませんでした。それで日本人が船長や機關長になつても、會社でも世間でも、外國人の船長や機關長と同じに取りあつかつてくれませんでしたから、日本人船員は皆ふんがいました。中には、外國人に劣らないと主張しても、世間でそれを信用してくれないのだから實地にそれをためすより方法がない。

それには海運の本場であるイギリスに乗り込んで、イギリス本國の船員と腕くらべをするのが一番だといふので、イギリスのリバプール港に行つて、普通船員として大西洋通ひの貨物船に乗つた人もありました。

これは中村重謙といふ人で、時は明治三十一年でした。その後イギリス政府の試験を受けて、最後には船長試験にも合格しました。

日清戦争の頃になりますと、軍事上の關係や、船が急に増加したこのために、始めて日本人船長を使ふやうになり、それにつれて、外國人船員はだんだん姿を消しました。

それから日露戦争以後には、日本船の高級船員はほとんど日本人となり、西洋人はごく僅かになりました。それでもまだ、日本人の船長を外國では信用してゐませんでした。

ところが大正三年に歐洲戦争が起つてからは、日本船員の眞價が一般に認められて來ました。日本船はどしどし世界の海に進出しました。それは日本郵船會社の八阪丸で旅客百二十人、金貨百萬圓、雜貨一萬噸餘りを積んで、地中海を東に向つて航行中、大正四年十二月二十一日ドイツ潜水艦の魚雷を受け、四十九分後には沈みました。しかし魚雷を受けてから僅かに二十五分間で、旅客はいふまでもなく、船の中の生きものは全て端艇に載せて避難させました。

これがイギリスやフランスで大評判になつて、日本船員の行動がほめられました。その後の日本船に對する西洋人の考へがちがつて來ました。外國の保險會社も日本人の船長を信用するやうになり、外國人で自分の國の船よりも、むしろ日本船を選んで乗るといふやうな非常なかはりかたでした。

その後九年たつてから、八阪丸に積んでゐた百萬圓の金貨は、日本人船長で、片岡

弓八といふ人が引きあげて、世界の潜水業者をあつといはせたので、八阪丸は海國日本の意氣を世界の人々に示したので有名です。

日本海運が起つて、僅かに七十年餘で今日のやうな大海運國となつたのは、我が國民が先天的に海國民として優秀なためであります。すなはち日本人が船員として優秀な手腕と力量とをもつてゐるからであります。

かうして日本船員の行手には、海洋に對する何の不安もなく、何の危険もありません。深い霧、荒れ狂ふ海洋は最早危険の中には數へられません。燈臺その他の航路標識が常に船の安全を護つてゐるからです。

黙々として船を動かす船員と、黙々として絶海の孤島に船の安全を念じてゐる燈臺の職員との間に、脈々たる海洋民族の鼓動をともに感ずる限り、船による海の備へはますます堅くならないわけには行きません。

しかも萬一に備へて海難救助船があり、又海軍艦艇があります。かうして海上での事故は、陸上での事故に比べて、その數において、その率において、はるかに低い位

置にあるのであります。我が海運は強力な海軍とともに、眞に海の護りに就くべき海國青少年が相次いで出るのを待つてゐます。

一六 船と船員

一、船に働く人

船に乗組んでその運航に従事する者を船員といひます。ひとくちに船員といつても船にはいろいろの職務を持った人たちが乗つてゐます。

船には必ず船長があつて、その船を指揮したり、監督したりします。航海してゐるときは、船の針路をいちいちきめたり、港の出入りや、せまい水路を通るときは船橋に立つて指揮するのです。

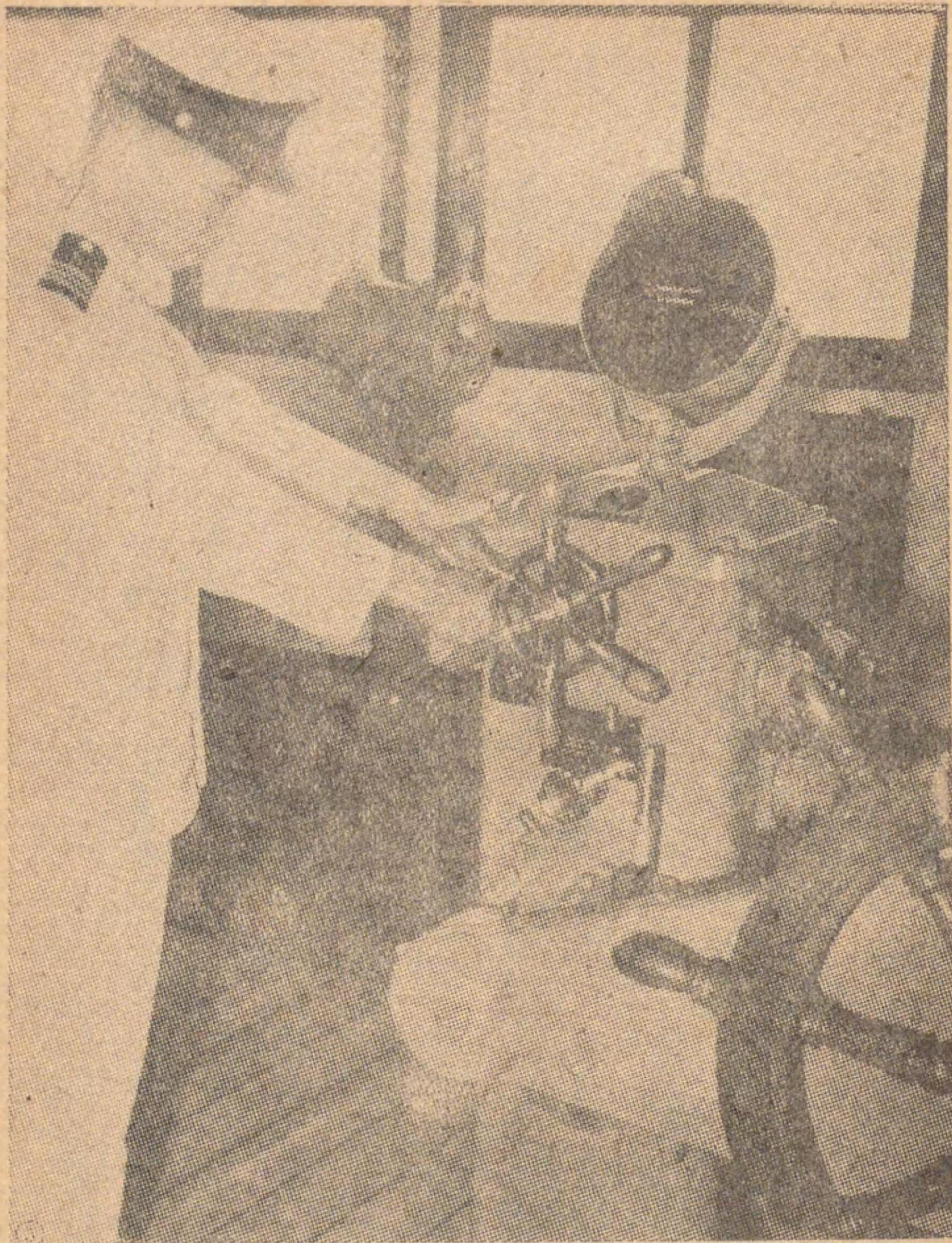
大形の船には船長の下に、甲板部、機関部、事務部、衛生部、無線電信部の五つの部分に分れてゐて、それぞれの仕事を分けて受持つてゐるのです。しかし小さい船には衛生部、事務部、無線電信部のどれかを缺くか、又はすべてを缺くものもあります。

甲板部

甲板部は船の操縦、航海や、貨物や郵便物の積卸し、その外航海に必要な一切の仕事を引受けてゐます。これは一等運轉士を部長として、二等運轉士、三等運轉士、見習運轉士などの高級船員と、甲板長以下船匠、操舵手、甲板庫手、その外の甲板員、甲板員見習などの普通船員が従つて、仕事を分けて受持つてゐます。

普通の船には一等、二等、三等運轉士の三人の運轉士がゐますが、ずつと大形の船になりますと、四等運轉士のゐる船もあり、又それらの運轉士の外に、それ／＼次席運轉士が乗つてゐます。すなはち次席一等、次席二等、次席三等運轉士などが加はるのです。

これらの運轉士は航海中は午前と午後と一回づつ、船橋で航海當直に立つのです。一回の當直時間は四時間で、その間は立ちづめで、舵をとつてゐる操舵手を監督しながら、船長がきめた針路を船がまちがひなく進んでゐるかどうかを確めながら、たえず海面や氣象にも氣をくばり、何か變つたことでもあつたらしく、船長に報告することになつてゐます。



(圖二七第) 器舵操動自いなら要の手舵操

これらの仕事の外に、航海中は太陽や星の高さを測つて、船の位置を出したり、貨物艙に積んである貨物が海水にぬれたり、

船の動搖でいたんだり、風通しが悪くて腐つたりしないやうに氣をくばらなくてはならないのです。

それから、碇泊中は貨物の積卸しすなはち荷役の監督をやるのです。一等運轉士が荷役の總指揮者となつて、各運轉士が甲板部員を率ゐて、貨物がいたまぬやうに盜まれないやうに、注意してゐなくてはなりません。又一等運轉士は船長が不在の時は船長のかほりをする事になつてゐて、又船體の保存や手入れの總監督でもあります。

甲板部の普通船員には、一等運轉士の監督のもとに、甲板部普通船員を率ゐて行く甲板長、甲板部の備品や日用品の出し入れを扱ふ甲板庫手、船の大工さんに當る船匠航海中は運轉士とともに船橋にあつて舵をとり、碇泊中は船内の巡視に當る操舵手などがあります。これらは軍艦でいへば下士官に當る人々です。その下に一等甲板員、二等甲板員、三等甲板員、甲板員見習がゐて、これらは軍艦でいへば兵に當る人々です。

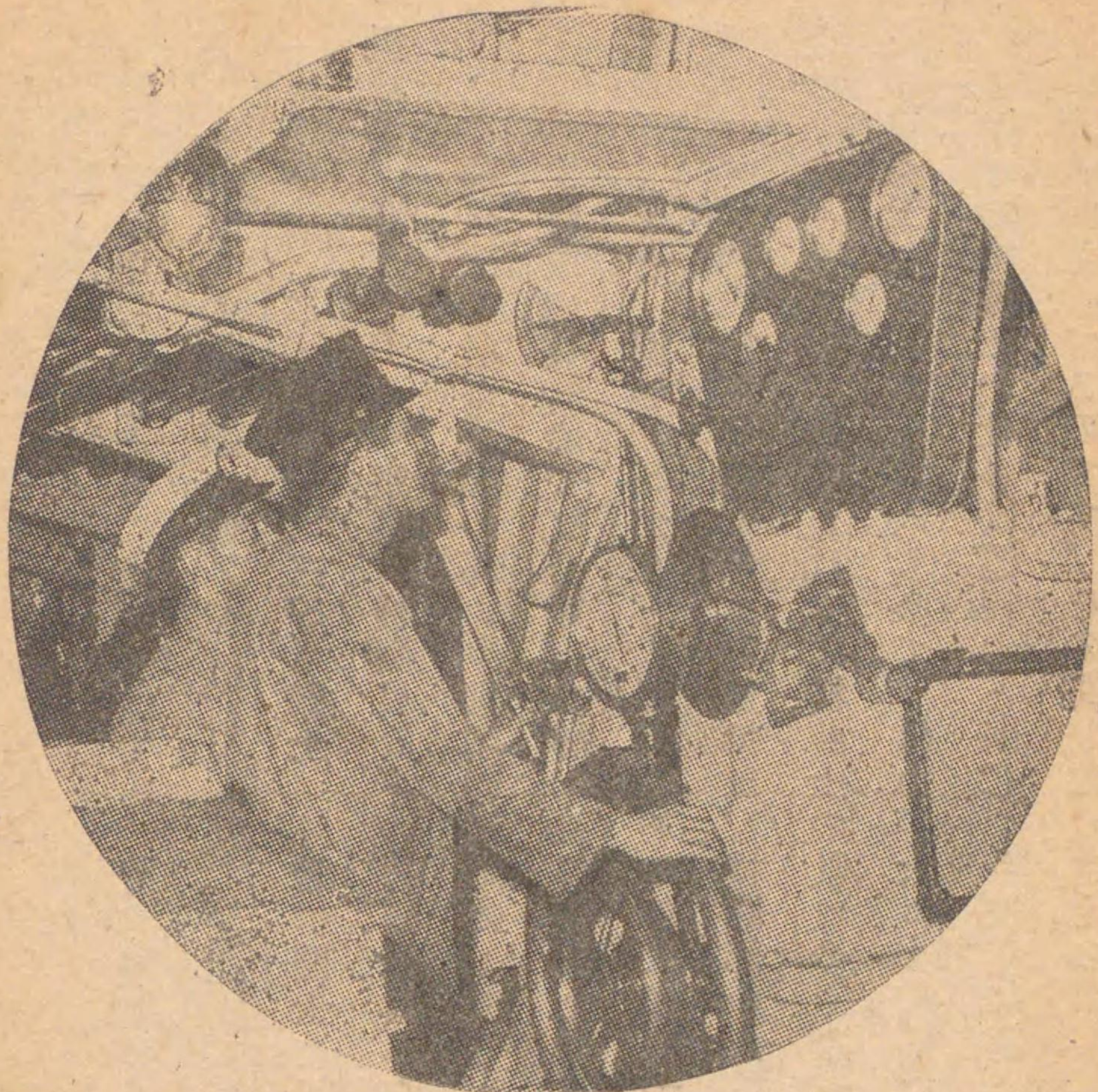
これらの普通船員の數は高級船員の四倍から六倍に達してゐます。普通船員のことを前は下船級員といひましたが、今ではさういはないことになつてゐます(第七二圖)。

機 關 部

機關部は甲板部とともに重要な部であつて、機關の運轉、保存、手入から、船内にあるいろいろの機械類の修理や、燃料の貯藏を受持つてゐます。機關長を部長として、一等機關士、二等機關士、三等機關士、見習機關士などの高級船員と、操機長以下の操機手、機關庫手、副罐手、機關員などの普通船員から成つてゐます。

この機關士の數は機關の馬力や機關の種類によつてさまざまですが、蒸氣機關を備へた普通の貨物船では一等、二等、三等機關士の三人ですが、馬力の大きな客船になりますと、四等機關士などもゐて、その外に運轉士と同じやうに次席機關士が加はります。次に内燃機關を備へた船では、機關部の人數は蒸氣機關の船に比べてずっと少くなりますが、そのかほりに機關士の數は多くなります。すなはち普通の貨物船でも機關士が五人から六人もゐて、馬力の大きな客船では十數人もゐます。

航海中の機關士の仕事は運轉士と同じやうに、午前と午後の二回、四時間づつ機關室で機關當直をします。その間はたくさんの機關部員を監督しながら、燃料の燃



(圖三七第) 縦操の機主の船ルゼーザ

え具合から、機械の動き具合をつねに注意し、船橋にゐる運轉士と連絡をして、船の運航にさしかへのないやうに氣をくばつてゐます。

碇泊してゐる間は、機關が動いてゐませんからその間を利用して、機械を分解して手入れをしたり、故障の修理や、荷役用機械の監督から、燃料の積み込みなどに立ち會つたりします。これらの

仕事は機關長の總指揮のもとに、各機關士がそれ／＼係をきめて、自ら先頭に立つて機關員とともにやつて行きます。

機關部の普通船員には、一等機關士の監督のもとに、機關部普通船員を率ゐて行く操機長、機械の手入れをする操機手、機關室の備品や日用品の出し入れをする機關庫手、補助用の汽罐の手入れをする副罐手などがあります。軍艦でいへば下士官に當る人々です。

さらにその下に、一等機關員、二等機關員、三等機關員、機關員見習など、軍艦でいへば兵に當る人々がゐます(第七三圖)。

事務部

事務部は旅客の接待から、貨物の計算、會計、食事、賄その外一切の事務を引受けて、事務長を頭に事務員がゐます。その外に事務部の普通船員を率ゐて行く司厨長、事務部の備品や日用品の出し入れをする司厨庫手、乗組員や旅客の食物を料理する調理手、その下に一等、二等、三等調理員、調理員見習がゐます。さらに旅客や高級船

員の給仕をする一等、二等、三等司厨員、司厨員見習、及びそれらの上の司厨手などもゐます。

これらの外にも、旅客船などでは、事務員の助手をする事務補、音楽手、電話交換手、印刷人、寫真師、理髮人、洗濯人などの普通船員が乗つてゐます。

衛生部

衛生部は船内の醫務、衛生關係の仕事を引き受け、船醫を部長として、その下に看護手がゐて、船醫の助手となります。

無線電信部

無線電信部は無線電信の發受信を受持ち、無線局長と無線通信士がゐます。これらの人々は船の耳の役目をするわけで、今のやうに戦争してゐる海面を航海するときは片時も受信器を耳から離すことが出来ないので、人の數は船の大きさや、乗組員の數、船の種類でちがひますが、二人か三人が普通ですが、船によつては一人の場合も

あります。

このやうに船内の仕事は細かく、それ／＼受持がきまつてゐて、船長の命令はそれぞれの機關を通じて、直ちに甲板員や機關員にも行きわたるやうな仕組になつてゐます。

船員と海員

船の乗組員のことを一般に船員とか、海員とかいひます、船員、海員といふ言葉の意味は、船員法といふ法律に「船員とは船長及び海員をいふ」とありますから、船員とは船の乗組員のすべてをいひ、それから船長を除いたものが海員となるわけです。しかし日常船員とか、海員とかいつてゐる言葉はそれ程嚴格な意味ではなく、單に船の乗組員といふ意味に使はれてゐるやうです。

一、船員の數

大きな旅客船では、船長以下乗組員の數は二百數十人にも上つてゐますが、五千噸

位の貨物船では五十數人、三千噸位の貨物船では四十人位であります。これを實際の船の例で見ますと、次の通りであります。

總噸數一七〇〇〇噸の旅客船(旅客數八〇〇)

甲板部	機關部	事務部	衛生部	無線電信部
一等運轉士 二	機關長 一	事務長 一	船醫 一	無線局長 一
二等運轉士 二	一等機關士 二	旅客事務長 一	看護手 一	無線通信士 一
三等運轉士 二	二等機關士 八	事務員 三		
見習運轉士 四	三等機關士 六	荷物方 三		
甲板長 一	見習機關士 四	司厨長 一		
操舵手 六	電氣機關士 二	司厨手 四		
船匠 一	操機長 一	司厨員 七		
船匠助手 一	電氣工 二	女司厨員 六		
甲板庫手 一	機械工 二	支那司厨員 一		

甲板部	機關部	事務部	衛生部	無線電信部
甲板員 二	罐手 三	一等調理手 一		
	機關庫手 二	調理手 三		
	操機手 三	パン焼人 二		
		配膳係 一		
		手荷物係 一		
		寫真師 一		
		理髮人 一		
		音樂手 八		
		通譯 一		
		銀行員 二		
合計 四	六	一四	二	二

總噸數三〇〇〇噸の貨物船

	甲板部	機関部	事務部	無線電信部
	一等運轉士 一	機関長 一	司厨長 一	無線通信士 二
	二等運轉士 一	一等機関士 一	事務員 二	
	三等運轉士 一	二等機関士 一	調理手 一	
	甲板長 一	見習機関士 一	司厨員 二	
	操舵手 一	操機長 一		
	船匠 一	操機手 四		
	甲板員 三	機関員 九		
合計	一二	一八	六	二

大體右のやうなものです。しかしこれも會社の方針や航路によつてちがひます。

三、船員の資格

船員は重大な任務をもつ者ですから、健康で、大膽で、細心なことをその資格とし

ます。それ故に政府では別に技術その外に就いていろいろの規則を定めて、その取締を厳しくしてゐるのです。

船の高級船員の中で、船長や機関長、運轉士や機関士に就いては、船舶職員法といふ法律があつて、船の大きさ、種類、航路、機関の馬力などによつて、一定の資格を持つてゐる者でなければならぬことになつてゐます。その規則では普通の商船に乗組ませる高級船員の資格と最少の人数を定めてあつて、資格がないとか、人数が足りないままで航海することが禁ぜられてゐます。

船員の資格は、運輸通信大臣から下付される海技免狀の種類によつて表はされてゐます。海技免狀の種類は大きく分けて次のやうなものがあつて、

甲板部では甲種船長、甲種一等運轉士、甲種二等運轉士、乙種船長、乙種一等運轉士、乙種二等運轉士、丙種船長、丙種運轉士、機関部では機関長、一等機関士、二等機関士、三等機関士の十二種類です。衛生部、無線電信部はそれぞれ特別の技術を必要としますから、別に免狀が要るのであります。普通船員は一般に十五歳未満のもの

(特に石炭夫、機関員は遠洋航路と近海航路と)は法律で禁ぜられてゐる外には、別に資格に制限

(では十八歳未満、沿海航路では十六歳未満。)

はありません。

四、船員の任務

船員の仕事は我々のやうに陸上に働くものとはちがひ、常にはげしい自然の脅威を受けてゐます。たとへば吹雪の中で、海水が甲板で凍結する冬の夜でも船橋に立たなければなりません。又炎熱の下百三十度に達する機關室でも、機關を休めるわけには行きません。さらに暴風雨ともなれば、その苦勞はたいいものではありません。

船員の任務は商業の上からいひますと、旅客又は貨物を目的地に向つて、安全に早く運ぶことでありますが、その反面國際間の貿易の第一線に立つて、商品の販路を開いたり、又はその商品の市場の維持といふやうな重要な役目を持つてゐます。

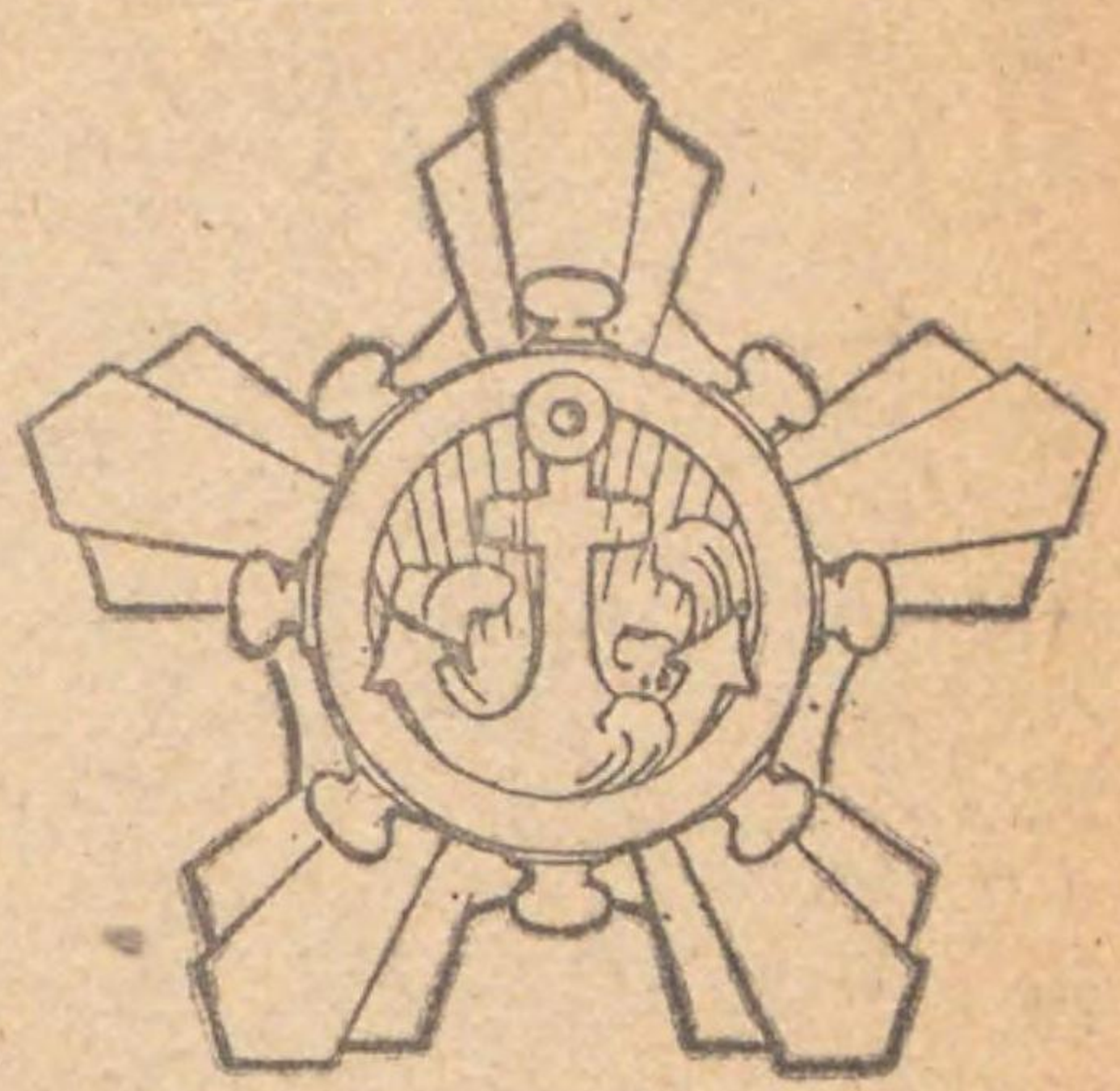
それから又民間の外交使節とでもいへるわけで、常に外國人に接して、日本の國民性を外國人に分らせることにつとめてゐるのです。

萬一戦争にでもなれば、御用船に乗組んで重要な任務につき、第一線に立つて戦火をくぐります。これは遠くは日清、日露の兩戦争、近くは前の歐洲戦争から、こんどの天東亞戦争をよく見れば明かでありませう。近代戦は軍隊と軍隊、軍艦と軍艦との戦争であるばかりでなく、國の總力をあげて戦ふのであつて、船員もまた直接戦争に加はつてゐるのであります。

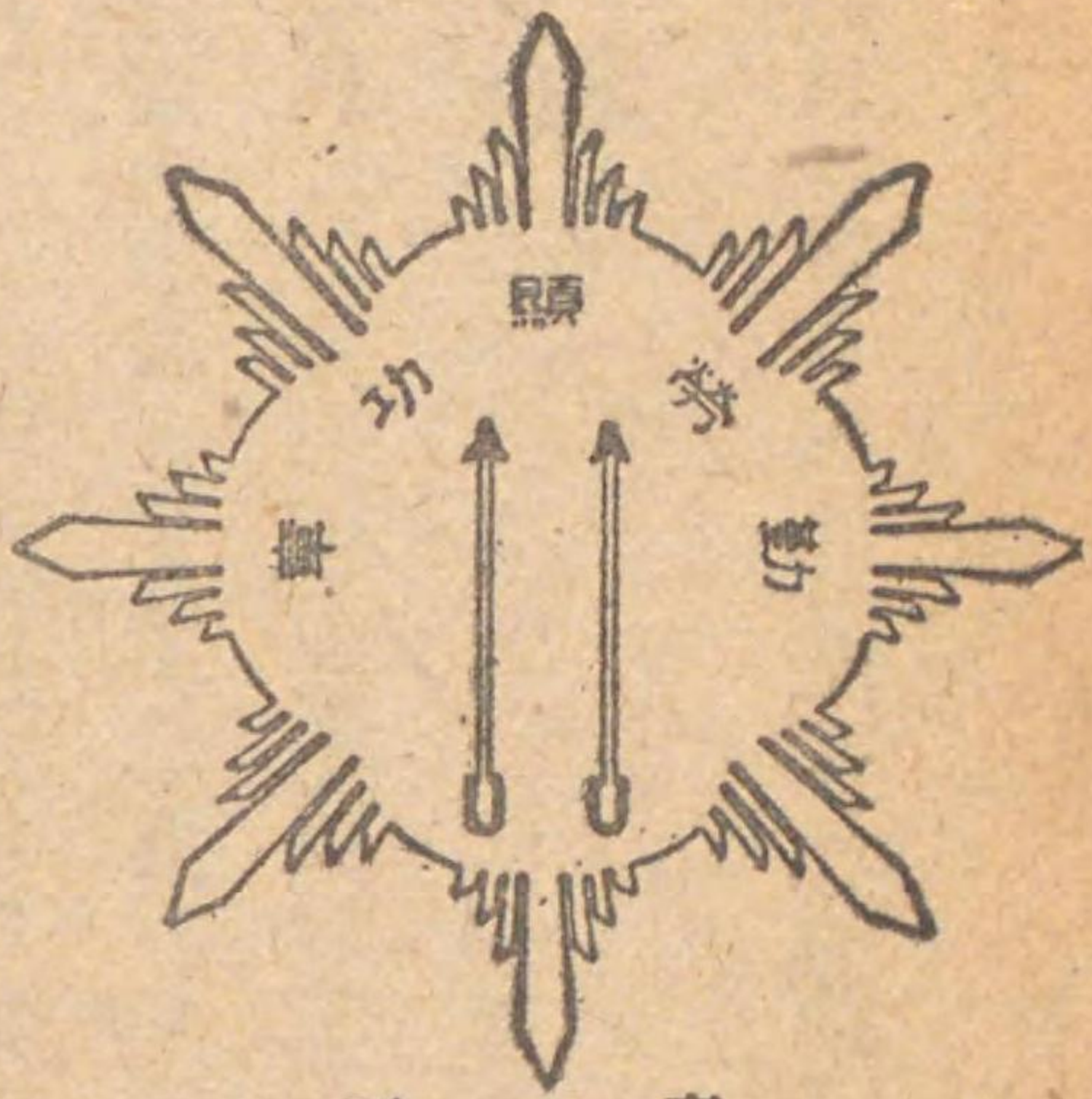
このやうに船員の任務は國家的に考へても、經濟の上から考へても、非常に重要なことが分るのですが、船は數千哩の遠方に、國土の延長として航海するわけでありますから、時には國家の保護や監督の行きとどかないこともあるでせう。このやうに船員は一度航海に出ますと、寝ても起きても貴重な人命や財寶を預るといふ重い責任をまかされてゐるばかりか、國家を代表し、國民の模範になる覺悟を持たねばなりませんから、船員に對しては政府でも特別の權利と義務とを與へて、これを保護したり、監督したりしてゐます。又優秀な船員に對しては手厚く表彰するのであります。

五、海の金鵝勳章

中でも特別に功績の大きかつた船員に對しては、海の金鵝勳章とでもいふべき船員勤勞章又は勤勞顯功章けんこうしやうが與へられるのであります。



面 表



面 裏

(圖四七第) 章 勞 動 員 船



面 表



面 裏

(圖五七第) 章 功 顯 勞 勤

これは毎年七月二十日の海の記念日には、船員の模範となるやうな善行のあつた者、たとへば長い間船に乗組み、精勵で成績の優秀な者、自分の危難をかへりみず職務につ

けた者などの中から特に選ばれて授與されることになつてゐます(第七四圖・第七五圖)

一七 船員になるには

船員になるにはまづ普通船員となつて、次第に経験や専門の學識を積んで、高級船員に進む方法と、始めから専門の學校に入學して規定の學業を終へて資格を得るのと二つの方法があります。

一、普通船員

普通船員になるには別に資格はありませんから、誰でも自由であります。年齢は十五歳未満は法律で禁ぜられてゐます。

將來高級船員にならうとするものは、運輸通信省所管の海員養成所に入所して、船員としての素地を作る方がよいでせう。

船員となつた初めは誰でも見習です。甲板員見習になつたものは、半年ぐらゐは何かの手傳をさせられて、少しは船内の模様や、船員の取扱などが分つてから、二等甲

板員になります。

さうして日常の仕事をしながら、次第に進んで、一等甲板員に進み、次には操舵手になります。操舵手になると、もうりつばに一人前の船員であつて、運轉士とともに船橋に上つて舵をとり、船の運航に直接に關係することになり、海軍でいへば下士官に當るところです。さうして四年以上の海上の實歴が出来れば、そこで高級船員試験を受ける資格が出来、又高級船員にならないまでも、年功により甲板長に昇進することも出来ます。

一方、機關部を志願したものは、初めの半年ぐらゐは機關員見習として手傳ひながら、勉強して機關員になります。機關員から上は操機手となるのですが、これも操機手まで来ると機關士とともに、機關の運轉や手入れに従事し、甲板部の操舵手と同じ待遇も受ければ、又高級船員への受験資格も與へられるのです。このやうに甲板部、機關部ともに一人前になるまでには、非常な努力と體力とを要するのであります。普通船員の幹部となるものを養成するのに海員養成所があります。これは國民學校高等科卒業者を入所させて、修業年限は一年であります。これは現在では兒島、小樽

唐津、宮古、宮崎、七尾にあります。

ここを出て一定期間乗船すれば、さらに高等海員養成所に入所して、上級に進むことが出来ます。普通船員の養成は政府ばかりでなく、民間でも海員養成所を設けてゐるものがあります。

二、高級船員

高級船員になるには、以上のやうに甲板部及び機關部出身の普通船員が勉強して、高級船員としての資格試験に合格するか、又は商船學校、海員養成所を卒業して、運輸通信省から海技免狀を受けねばなりません。

高等商船學校は今、東京、神戸、清水の三箇所にあります。その中で、東京高等商船學校は明治八年に三菱商船學校として、東京永代橋の近くに設けられたのが初めてその頃我が商船の高級船員は、ほとんど外國人で占められてゐるといふ情ない状態でありましたので、政府は岩崎彌太郎が經營する郵便汽船三菱會社に對して、たくさん補助金を出して、我が國の航權をひろげるとともに、船員教育の機關を設ける命令

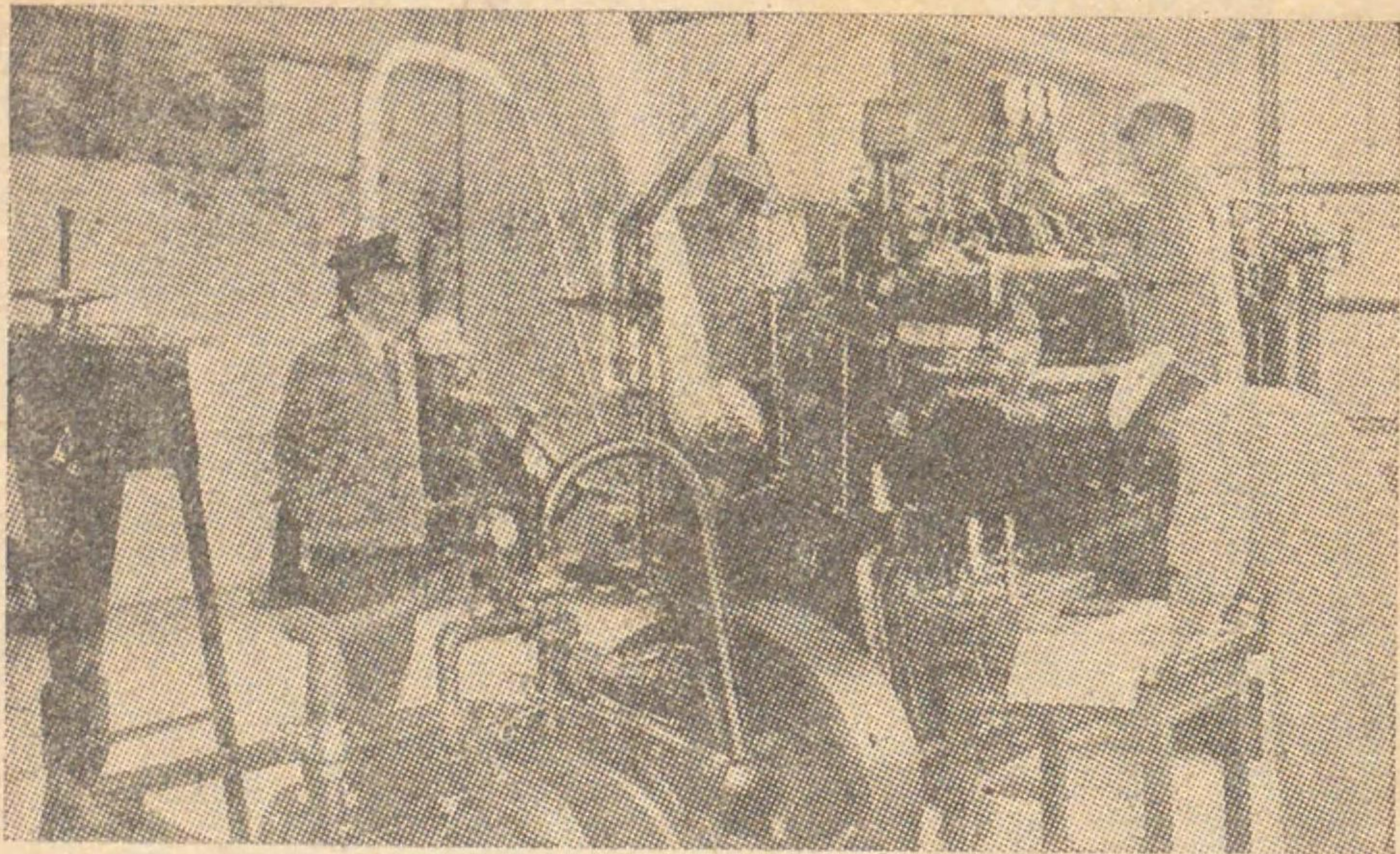
を出したのでした。その後學校は今の越中島へ移りましたから、そこを出た人々を越中島出身といふのです。

今の汽船會社の幹部として、大形商船の船長や機關長として、我が海運界に活躍してゐる人にはこの出身者が多いのであります。

神戸高等商船學校は、我が造船界の先輩である川崎氏が大正六年に設けた川崎商船學校といつたものであります。さきに支那事變が起ると間もなく、中支那の空に活躍して勇名をうたはれた梅林、山内兩大尉を出したことはこの學校の誇りであります。

清水高等商船學校は昭和十八年四月に開かれたもので、まだ新しい學校です。清水港の前にある三保の松原のすぐそばにあつて、朝に夕に富士山を見て暮せる景勝の地にあるのです。

これらの三つの學校は全く同じであつて、航海科と機關科とに分れ、中學校四年修了者を入學させます。修業年限は五年半ですが、その中の始めの三年が席上課程であり、後の二年半が實習であります。全生徒を寄宿舎に收容し、最も嚴しい規律のもとに、將來日本海運を双肩になふ船員に必要な學業、技術の習得や、身心の訓練が行



(圖六七第) 習 實 の 關 機

はれます(第七六圖)。

それが終るとすぐに海軍砲術學校に派遣せられ、六箇月間海軍將校としての教育訓練を受けそれがすむと航海科生徒は練習船に乗船し、機關科生徒は官私立の造船所その他の工場に派遣せられ、それぞれ一年間の實習を積み、これらの實習の終つた生徒は、さらに一年間各汽船會社の商船に見習運轉士、見習機關士として分乗し、全く日本商船隊の一員として遠洋航海の實務を習得し、ここで始めて卒業の榮冠を得るのであります。

それから甲種二等運轉士又は二等機關士の免狀が與へられ、その後は一定の期間乗船すれば甲種船長又は機關長まで順に進んで行くことが

出來ます。

商船學校は富山、粟島、廣島、弓削、大島、鹿兒島の七校であります。これらの學校の入學資格は國民學校高等科卒業で、修業年限は六年、席上課程が三年、練習が三年であります。

卒業者には甲種二等運轉士又は二等機關士の免狀が與へられますが、それより上級の免狀を得るには政府が行ふ試験に合格せねばならない點が高等商船學校の場合とちがふ點であります。

高等商船學校や商船學校生徒はその入學の日から海軍兵籍に編入せられ、その卒業者は航海、機關科の區別により、高等商船學校卒業者は豫備少尉に、商船學校卒業者は豫備一等兵曹に任用されます。

以上のやうな商船學校の外に、次のやうな高等海員養成所があります。

(短期高等海員養成所) これは高等商船學校を簡易化したやうなもので、今は東京、神戸、味野にあります。入學資格は中學校四年修了となつてゐます。航海科、機關科に分れ、席上課程一年、乗船實習二年ですから、修業年限は三年となります。

卒業者は航海科に汽船甲種二等運轉士、機關科に二等機關士の免狀が與へられます。その後一定期間乗船して、さらに再教育を受ければ船長又は機關長まで進むことが出來ます。

(臨時高等海員養成所) これは今までのものとは少し變つた種類のもので、大阪にあります。これは今までにすでにりつばな船員であつた人々に、なほ一そらの磨きをかけるためのものであります。普通船員として實地の腕前は十分に持つてゐる人で、たゞ學理上の知識だけに就いて、組織的に勉強する機會に恵まれなかつた人達のために、約一年間で教へ込まうとするのです。それですから普通船員を高級船員に教育するところなのです。科によつて修業年限はちがひますが、六箇月から一年ぐらゐであります。

(特別高等海員養成所) これは前と同様、實地經驗のある人に再教育をするのですが、すでに高級船員であつて、一そう上級の免狀である船長や機關長などの免狀を得ることを目的としてゐるところがちがひます。これも大阪にあつて、修業年限は九箇月から一年であります。

漁船に乗る船員を養成するには水産学校があつて、その漁撈科卒業者には海技免状が與へられます。又遠洋漁業科では漁船を操縦する者を養成するのでありますからそれを卒業した者は船員であり、相當の海技免状が與へられます。

このやうにして優秀な日本船員が養成されて行くのでありますが、これから戦争に勝ちぬいて、共榮圈を確立するには船をどしどし造らなければならず、これに對して船員もたくさん居なければなりません。これがためには商船学校や海員養成所が新しく造られることとなるでせう。

三、練習船

商船学校で必要な學科の勉強を終つた生徒を載せて、今まで机の上で覺えたいいろいろの知識を實地に練習し、訓練を行つて、りつばな船員を作るのが練習船の役目です。練習船は大形帆船で、四隻ありますが、その大きさや帆装の種類などは次の通りであります。

練習船

船名	大成丸	進徳丸	日本丸	海王丸
總噸數	二四二四	二五一九	二二八四	二二八四
帆装の種類	四橋バーク型	四橋バークカンテン型	四橋バーク型	四橋バーク型
補助機關	蒸氣機關	ディーゼル機關	ディーゼル機關	ディーゼル機關

この中で、大成丸(第七七圖)は東京高等商船学校に、進徳丸は神戸高等商船学校に屬し、日本丸と海王丸は地方商船学校が共同で使つてゐましたが、最近になつて、これらの四隻はすべて航海訓練所に屬し、高等商船学校、商船学校の航海科の席上課程を終つたものが航海訓練所に入り、そのどれかに乗つて練習をすることになつてゐます。それから練習船には繋留練習船といつて、校内の繋留池につないで練習をするのがあります。東京高等商船学校にあるのは明治丸といつて、三本橋のシップ型帆船であります。この明治丸は明治九年長くも 明治天皇の御召船たる光榮に浴した明治丸が保存されてゐるのです(第七八圖)。

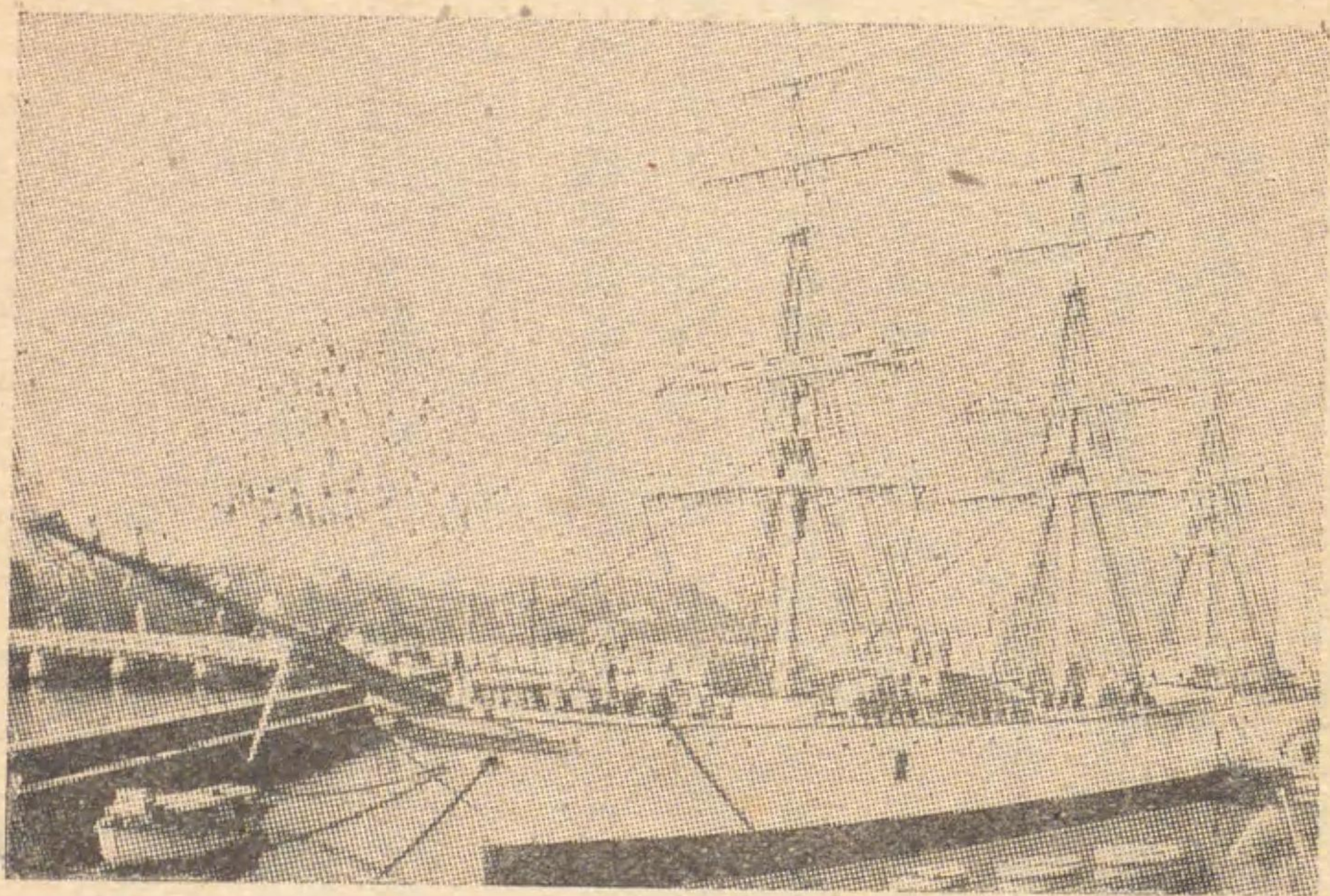


(圖七七第) 丸成 大 船 習 練

練習船と帆船

このやうに練習船は皆帆船であります。今のやうに商船が發達した状態から見て、前世紀の遺物とも見られる帆船に乗つて、なぜ練習するのでせう。むしろその期間を最新式の汽船に乗つて實習する方がどんなに能率的であるか知れないといふやうな帆船の無用を叫ぶ人もあります。

現にイギリスなども一



(圖八七第) 習 實 帆 操 の 船 習 練 留 繫

時は帆船による練習を中止したことがありましたが、近頃船員の質が低下したことから問題になり、それは帆船練習を缺くためだとの意見が勝つて、再び帆船練習を重んずるやうになつてゐます。

我が國では古くから帆船練習を尊重して來ましたから、練習船の完備してゐる點では世界第一を誇り得るのであります。日本にたくさんのお秀な船員が生れてゐるわけが分りませう。

それではなぜ帆船の練習が船員にとつて必要なのでせうか。その理由を述べて見ませう。

(イ) 帆船は汽船とちがひ、自然の力を利

用して航海するのですから、輕微な風や潮流や海流も逃がさず、一步又一步目的地へ向つて進まねばなりません。それですから不言の間に氣象、海流、潮流などの知識を深めることが出来ます。

(ロ)帆船の運用には絶えず注意と緊張とが必要であり、機敏にして適切な判断を下し、敏活に作業することが必要ですから、自然に船員としての美德を養ふことが出来るからであります。

(ハ)帆船は長い期間にわたり航海しますから、いろ／＼な不自由な生活をせねばなりません。暴風、寒暑、怒濤、無風と戦ひ、よくこれらの苦痛にたへるやうな強い身體と、不屈の精神力とを養ふことが出来ます。

このやうに船員として、眞に海洋を愛し、海洋を敬ふ心を養はせることが大切です。汽船ではややもすれば、海を征服したといった氣持になり勝ちであります。我々は海洋と戦はうとするのではありません。海洋を征服しようとするのでもありません。海洋と一緒になつて協力しようとするのです。かういふ考へは自然の力を最も上手に利用する帆船の航海で始めて植ゑつけられるからであります。

我が海運は強力な海軍とともに、眞に海に働かうとする青少年の相次いで出るのを持つてゐます。高等商船學校、商船學校、高等海員養成所、海員養成所などはその門戸を開いて、これら青少年の登龍に備へてゐるのであります。

一八 日本の船員魂

一、船よりも人

世界第一位の海運國であつたイギリスと、第二位のアメリカの商船が船の噸數では我が國よりもすつと多いにもかかはらず、我が商船隊に負かされてゐることは、前にも述べたところであります。それは何故でせうか。

近頃の日本の船は經濟的の優秀船であることも一つの原因であります。それよりも大きな原因は、日本船員の心の持ち方がイギリス、アメリカの船員とは全くちがつてゐるからです。

すなはち、それらの外國の船員はいつも、損になる航路はやらないで、利益のことばかりを考へてゐるのです。

ところが、日本船員は責任感が強いのです。すなはち自分の利益を離れて、國のため、人のためを考へて働くことです。それから技術がすぐれてゐることです。これらのことは日本の船員は皆愛國心が強いからなのです。あの「海行かば水づくかばね」の精神が船員の心の中に植ゑつけられて、それが愛國の血となつて全身を流れてゐるのです。

このことだけは、外のどの國もまねることが出来ません。それですから、船よりも人すなはち、船に乗る人が大切であることが分るでせう。

二、戦ふ船員

大東亞戦争の火蓋が切られてから、忠勇なる皇軍は陸に、海に、空に世界が驚く大戦果をあげて、その作戦區域は世界の海に及んでゐることは、實に前古未曾有のことです。このやうな皇軍の勝利の陰には、我が日の丸船隊員が、明治三年三月明治天皇が、

「萬里の波濤を開拓し、國威を四方に宣布し、天下を富嶽の安きに置かんことを欲す」と仰せられた聖旨を身に體し、常に黙々として忍苦と努力とを續けて來た功績があ

ることを忘れてはなりません。

皇軍の渡洋作戦の隨所に、あるひは上陸作戦の最前線に、又は四面海に圍まれた我が國土の防衛の完遂に、我が日の丸商船隊は全く身には寸鐵も帯びない丸裸の姿で、あらゆる危険と困難とをおかしつつ、時には直接に作戦に協力参加するばかりではなく、あるひは軍隊及び軍需品の輸送に、あるひは國民生活に必要な物資の輸送に、その重い使命を果しつつあるのです。それですから最前線で敵機の爆撃を受けたものもあり、又潜水艦のために魚雷攻撃を受けたものもあるのです。しかしかういふ危険が増せば増す程、任務の重大なることをますます覺えるのであります。

まさに支那事變が起つてからは、皇軍の進撃するところ、影が形に添ふ如くその背後には必ず商船隊が後方の連絡に當つて來たのであります。空爆と砲撃とを受けて護國の鬼となられた船員もまた少くありません。

昭和十三年、その當時參謀總長であらせられた閑院宮殿下より我が商船隊に優渥な御賞めの御言葉を賜つたことは、日本海運の名譽であります。

さらに大東亞戦争になつてからも、昭和十六年十二月二十四日陸軍の軍務に直接關係した全船員及び諸機關に對し、參謀總長より感謝狀を授與せられ、引き続き同月三十日には全日本の船員が大東亞戦争につくした功績に對し、遞信大臣より感謝狀を贈られる榮譽に接したのであります。

このやうに重ね重ねの船員の名譽は、これは船員全てが自分のことをかへりみず、一身を捧げて誠心誠意上御一人のため、御奉公の誠をつくされた結果に外なりません。

三、船員の苦心

戦争となりますと、海員の苦心は非常なものであります。ある船が徴用せられたとしますと、その船の乗組員はちやうど應召の兵士が赤紙を受取つたと同じやうに感激して、國家に御奉公の覺悟を新にすることはいふまでもありません。さつそくいろいろの準備を終へて基地を後に壯途に上ります。

大洋へ出れば敵の潜水艦もさるもの、要所要所に姿をかくし襲撃の機會をねらつてゐます。又敵の飛行機も臆病者ばかりではありません。

それですから航海中の見張りは重要なものです。相手を求めて波間に見えたり、隠

れたりする一尺ばかりの敵潜水艦の潜望鏡を、一刻も早く見付けるのにつとめてゐます。限られた数の乗組員が不眠不休で見張りに當ります。熱帯の目もくらむばかりの太陽の下や、肌を刺す北海の寒空にさらされながらも、ゆるみなく、苦しい任務に服してゐるのです。

夜間の航海の唯一の頼みである燈臺も消されてゐます。船自身も燈火管制を行はねばなりません。船室の窓から僅かに洩れる煙草の火でさへ、夜の海上では遠方から目標になります。闇夜の海上に航海燈まで消し去つた船の姿は、かなり近附くまで發見が困難であります。眞暗闇の海上を眞黒な船が縦横に走るのですから非常に危険であります。

さらに護送船團すなはちコンボイを組んで數十隻の船が一組となつて進んで行くとなると、一そう航海が困難になります。コンボイといふのは幾隻かの船がある間を置いて船隊を組み、軍艦の護衛を受けながら航行することでありませぬ。

だんだん敵地に近づきますと、我が無敵海軍の制壓の下では、大規模な反撃は出來ないにしても、敵の飛行機、潜水艦の襲撃も豫期せねばなりません。

いよいよ敵前上陸の決行となります。乗組の將士は火の玉となつて敵地に突つこんで行きます。その船の乗組船員も非戦闘員でありながら、皇軍將士と一緒に敵にぶつかつてゐるのです。

上陸作戦の前後には食事も握り飯と梅干一つであります。船長、機關長、事務長、無線局長などの幹部の人々は何時どんな命令を下す必要があるか分りませんから、湯に入ることさへ出來ません。

ある船では船體に大穴をあけられたため、全船員が力を合せて木材とセメントで應急修理をして航海を續けました。

武装を持たぬ商船としては、萬一敵の潜水艦を發見したら、打たれる前に潜水艦にのしかかつてやらうと決心さへしてゐます。

晝間汽船で骨の折れ、のは煙を出さないやうに火を焚くことです。船は急がねばならず、煙を出すと敵の潜水艦に見つかりますから、煙を出さぬやうにせねばなりません。機關室では機械に故障を起して、作戦をおくらせてはならぬと念入りに油を差してゐます。機關室内の温度は百四十度を越してゐますが、誰もこれを暑いとは思はな

こととふことです。

無線電信部の方では無線のアンテナが吹き飛んでしまひ、真空管がこはれて發信が出来なかつたこともあつて、敵彈雨飛の中で懷中電燈で信號したこともあつたといひます。

事務部でも敵機襲來と見ると、萬一に備へて、暗號帳を棄てねばなりません。これがためには常に揮發油を用意してゐます。又いよ／＼敵前上陸する兵隊さんに、三食分を持たせてやる親心から、事務長自ら握飯を作つたこともありました。

このやうに戦時下における船員の勞苦といふものは第一線の將士と少しもちがはなうといふことを申し上げたいのであります。

四、船員の功績

大東亞戦争が起つた日、長崎から上海へ向け航行中の東亞海運の上海航路長崎丸はその日午前上海沖の洋上で、帝國海軍の哨戒飛行機からアメリカ汽船プレジデント・ハリソン號を監視するやうにとの指令を受けました。自分の船に武装が無いにもかか

はらず、勇躍これが搜索に當り、その船影を發見しますと、勇敢にもこれを追跡し、さらに彼が逃げ出さうとしましたので、機を逸せず、急追し、航路をふさぎ、遂に揚子江口附近で我が艦船に拿捕させるに至つたのでした。

このことは舉船一致、挺身報國の熱誠と旺盛な精神力の表はれであつて、日本船員の眞價を中外に宣揚した點からも、その功績は大きなものであります。これに對しては昭和十七年三月遞信大臣から賞状を授與された程であります。

辰馬汽船會社の辰鳳丸は戦争と共に名譽の徵用を受けて、全員張り切つて作戰に協力し、任務を終へて内地へ向けて太平洋上を航行中、左舷千五百米前方の波間にアメリカ潜水艦を發見しました。戦争が始まつて間もないこととて、この船にはまだ砲が無かつたので、普通ならばこの敵に會つたなら、逃げ出すのが當り前ですが、反對に突撃して行つたのであります。鼠が猫に向ふといふよりは、赤ん坊が人食人種に向ふ程のちがひがありません。しかし刻々にたぎる祖國を死守せんとする船員魂は、そんなことを念頭においてゐません。魚雷を發射して潜没しようとするところを、さらはさせじと魚雷を見事に右舷にかはし、全速力で突進、大膽にもこの敵艦上に乗り上り

潜望鏡を破り、艦橋の一部をも損傷させました。かうして攻撃される方が反対に攻撃して来た潜水艦を沈没させて見事殊勲をたて、しかも本船には少しも損傷なく祖國への航海を續けたのであります。

それから昭和十七年三月のことですが、ニューブリテン島の南方沖合を航行してゐた油槽船寶洋丸は、いきなり後方から潜水艦の攻撃を受けました。しかし發射された魚雷を避けながら、僅か〇糶の砲で應戦して、見事にこれを撃沈しました。

こんどの陸軍御用船の船長に七十一歳の老船長がゐます。これは大阪市の中田さんです。十八歳の時から船乗りになつて、太平洋の黒潮に鍛へること五十餘年、大阪商船の船長をつとめて昭和十一年に退職しました。その後再び宇和島運輸會社の別府航路の船長として働いてゐる間に、こんどの戦争になり、三人の男の子も皆成功して何一つ不自由のない身になりましたが、中田さんの心の隅には何かしら氣にかかるものがありました。

これは自分の家からはまだ一人も名譽の軍人が出てゐないこと、それだけが残念でありました。この戦争を歩いて二度と御國に御奉公する機會がないと心ひそかに決意

して軍屬を願ひ出ました。その願はいれられ、胸の悩みもすつかり晴れました。「日本一の老軍屬だ、國家のために名譽と思ひ、しつかり頼むぞ」とその意氣に感激された部隊長の激勵に、まだ一度も涙の味を知らない海の古強者の中田さんも兩眼から大粒の涙をぼろぼろと流しました。

それ以來大勢の若者を従へて、荒れすさぶ大東亞の黒潮に乗り出し、酷暑や激浪と戦ひながら、ある時は敵潜水艦に追はれ、又ある時は危く觸雷を避けるなど、昔鍛へた膽にものをいはせて、重い任務をつくしてをられます。

大東亞戦争下、第三回の海の記念日に譽れの勤勞顯功章を授けられた船員は九十二人に上り、いづれもりつばな船員ばかりであります。

その中に長井登志、三谷正一郎、中山淳一といふ三人の少年があります。乗つてゐた船が無念にも敵潜水艦により沈没させられた際、皆海に投げ出されましたが、ひつくりかへつたボートを起し、水をかい出してそれに乗つたのです。ところがはるかかなたに老人一人と婦人二人とが救ひを求めてゐるのを發見しましたが、ボートは一ばいで乗る餘地がありませんでした。その時だからともなく「あの三人を救はう」と

いふが早い、三人は同時に飛びこんで救ひあげ、自分たちはそこにあつた木片につかまつたまま、「すぐここを去つてくれ、さうして他の船に上つたら、またここに来てくれ」といひながら、自分のポケットにあつたビスケットまで差出して、皆を感激させたのであります。

ボートがそこを去つて、又元のところに歸つて來た時は、すでに三人の少年は見當らなかつたのであります。

かういふりつばな船員は、外の國では見ようとしても見られないのであります。その三人の少年の一人、長井君のお父さんは、

當然のつとめ果せし吾子なるに

よもの情のかくも厚さか

さらにもまた、

かくあれとかねて教へしそのままに

生きし吾が子の姿尊し

といふ歌を詠まれてゐます。

大東亞戦争中の船員の功績はいくら數へても、とても數へ切れません。

以上のやうに日本船員は上御一人の御爲に、身命を賭してその任務に殉ぜんとしてゐます。すでに空襲や魚雷を受けて、萬歳を三唱して、南や北の海に水づくかばねとなつた人もあります。

殊に軍用船や輸送船團の行動はすなはち皇軍の行動でありますから、ほとんど發表されません。それですから、これらの船員が何時どこに歸港されたかは不明であります。恐らく軍關係者以外には出迎へる者もないでせう。

日本船員の働きに對し遞信大臣及び參謀總長が感謝狀を贈られたのに對し、船員は「我等職を海上の第一線に奉ずる者は、奮起、勇躍、よく努め、よく耐へ、海運報國の至誠を以て、戦争目的の完遂に寄與せん」

との宣言を議決して、忠誠を示してゐるのであります。

このやうに滅私奉公の誠をつくす日本船員があつてこそ、大作戦も大建設も出來、我々銃後のものが安んじてその日を送ることが出來ることを十分に知つていただきたいのであります。

一九 日本 の 海 運

四面を海でかこまれた我が日本は海國です。それで交通、國防、貿易、生活などの何から何まで海に關係の無いものはありません。その海と船、船と海、それは離れることの出来ない關係があります。

嘉永六年にアメリカの黒船が来て、長い鎖國の夢を破られて、外國との通商を開くと共に、大船建造の禁止がとられました。これから西洋式の造船術が傳はつて、その後今日のやうな海運が行はれるやうになつてから、やうやく七十餘年であります。

今では世界一流の海運國となりました。しかしこれは決して偶然ではないのです。我が國建國以來二千六百年の歴史をふりかへつて見れば、大和民族は昔からの海國民であつて、その頃から船が用ひられてゐたことを知るでせう。それですから今の日本が世界で主な海運國であることは當り前のことであります。

我が國には外國にあるやうな巨船はありません。しかしそんな大きな船は本當の優秀船ではないのです。本當の意味の優秀船が我が國ではたくさん造られて、日の丸商船隊を造つてゐます。それは我が國の造船術が非常に進んでゐるからです。日本の海運が今日のやうに發達した陰には優秀な日本商船があつたからです。

こんどの大東亞戦争の大戦果の陰には、日の丸商船隊の活躍があるのを忘れることは出来ません。海軍と海運とはちやうど車の兩輪のやうであるといはれるのも理由のあることです。

近頃「日本は持てる國になつた」といはれます。しかしそれは大東亞の各地に埋れた資源を指すのです。それを開發し、船で運ばねばなりません。運ぶことが出来なければあつても無いと同じことです。大東亞戦争が海上輸送戦であるといはれるのはそのためであります。

これに對して敵は潜水艦を以て、この海上輸送のじやまをしてゐます。これは通商破壊戦であります。大東亞の海の制海權は完全に我が手にあります。しかしそれだからといつて油斷は出来ません。

戦争が進むにつれて、船がますますたくさん必要になりますし、また敵にやられる

船があるかも知れませんが、なるべく早く造つて補はなければなりません。それで大東亞戦争は船舶建造戦ともいへるわけです。

大東亞戦争は海上輸送戦であり、通商破壊戦であり、さらに又船舶建造戦でもあります。この戦争に勝ちぬくための鍵は船であるといへませう。今日はたぐさんの船を造り、船員をつくり、さうして海運をもつと盛にせねばなりません。

それで次の時代を背負つて立つ少國民の皆さんが、もつと海や船のことを知り、さらに進んで一人でも多くが海運の仕事に關係することを今の日本は望んでゐます。

日本の海運終

著者略歴

明治四十年、福岡縣に生る。
昭和六年、東京帝國大學工學部船舶學科卒業後、逡信省管船局に入り海務院船舶部を経て運輸通信省海運總局船舶課勤務。現に運輸通信技師、海軍技師、東京高等商船學校教授。
著書には「商船の形態」(昭和十五年九月)、「最近の船舶」(同十七年九月)、「昔の船今の船」(同十八年五月)等がある。

昭和十八年十二月廿日初版印刷
昭和十九年一月八日初版發行

認 承 會 出 版
い 310417



少國民
海運文庫 日本
の海運

(二〇、〇〇〇部)

定價金一圓五十錢

特別行爲税金六錢

相當額金六錢

合計金一圓五十六錢

(送料二〇錢)

著者

上野喜一郎

發行者

童話春秋社

東京板橋區板橋町三丁目六四番地

印刷所

帝都印刷株式會社

(東京二一三)

發行所

東京都日本橋區
三丁目五番地
電話日本橋四二九五番

童話春秋社

振替口座東京九二九九一
番
會員番號二一〇五〇六番

配給所

東京都神田區
淡路町二丁目九番地

日本出版配給株式會社

日本海運報國團編纂

懸賞募集

少國民作品集

海と船

A5 二五五頁
送 價 一・八〇
二〇

海務院長官 松木海軍中將序文の一節
(上略)少年が海に大きな関心を持つか、持たないかによつて、我國が今後ますます榮へるかどうかが定まるものともいへるのである。本書に私は少年が海へ寄せる關心の幼芽を見る。この幼芽は決して萎へさせはならない。これを遅く育てゆくことは、今日の日本にとつて最も大切なことであり、又國民の務めでもある。日本の少年は誰でも生れながらに、それからかうした萌芽を持つてゐるのであるが、本書はこれを自覺させるに充分役立つ……(下略)

海軍省囑託
一二三淑夫著 (平出海軍大佐 推薦
古橋海軍中佐)

潜水艦U62號

高學年 向生
B6 三〇七頁 價一・七〇 送二〇
ドイツ潜水艦U62號は遠征二十二回凡ゆる困難と危険を克服して不滅の名譽を戦史に残したが本書は同艦の艦長の手記によりU62號の奮戦の情景を餘す所なく描きながら潜水艦の構造、操縦及艦内生活の光景をも興味深く記述されたものである。

後藤梅根著

黒潮の子

B6 二五八頁
送 價 一・五〇
二〇

太平洋に面し、日々高千穂の聖嶺を仰ぎ、黒潮に育まれ、海に限りなき希望を持つ或る漁村の子供を主人公とし、漁業開發のため南洋に行つた父母の留守宅を守り、どこまでも逞しく氣力意思の旺盛な、そして線の太い頑健な海國日本の子供として育ちゆく姿を描いた童話である。

梶野正義(恵三)著

黒潮日記

B6 二八四頁
送 價 一・五〇
二〇

高學年 向生
鯉節で有名な焼津(静岡縣)の少年漁夫と遠海鯉漁業船に同乗し具に彼等の生活とその活動の情景を目撃し彼等が模範的漁夫として育成せられゆく経過に興味深く描きつゝその活躍の世界である、海と船と漁業につき科學的な解説をも加へて記述された一大海洋物語である。

970
59

児970-59-〔4〕



1200600486352

新成(1964)Y156

電話春秋社版