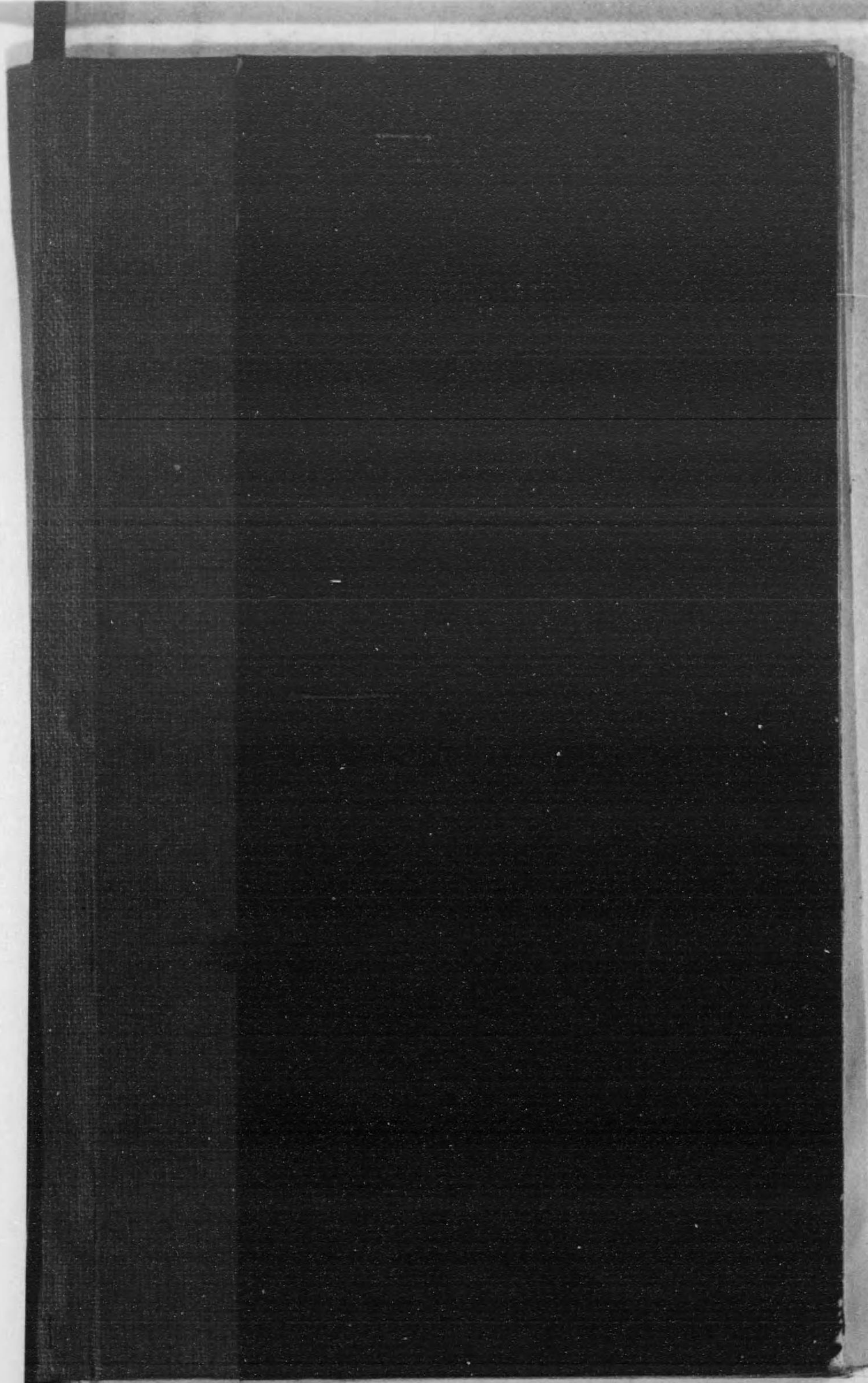


始



323
515

AN EXCELLENT
LOG-SIDE WRITER
BY CAPT. & JRN. T. M.
KASHU-MITINDU
NO. 5

12-15

323-575

AN EXCELLENT
LOG-BOOK WRITER.
BY CAPT. S. YOSHITOMI.
KASHU-KAIBUNDO.
KOBE.

大正
12.7.14
鹿本

自序

大正元年著者ハ英文航海日誌書方ナル拙著ヲ出版セシモ當時ハ未ダ何等充分ノ智識モ無カリシ故ニ書中ノ記事ハ不充分ニシテ誤謬多ク且ツ活字ノ誤リ有リテ爾後自ラ回顧シテ甚ダ慚愧ノ至リニ堪エザリシ所ナリ、故ニ其ノ拙著ヲ見ル度ヒ毎ニ之ヲ訂正シテ幾分ナリトモ著者ノ意ニ適シタル者ニセント思イツモ荏苒空シク拾餘年後ノ今日迄デ其ノ儘ニ心ナラズモ放棄セラレタリ

然ルニ今回偶々餘暇ヲ得タルヲ機會トシ漸クニシテ今回著者ノ意ニ適シタル者ヲ書キ新撰英文航海日誌其他書方ト名ケテ版行スル事ヲ得タリ、勿論著者ハ現在ニ於テモ自分ノ英文ニ對スル智識ガ充分ナル者トハ考慮セザルモ拾餘年前ヨリハ多少ノ智識ガ進歩セリト信ズル故ニ再ビ此ノ舉ヲ敢テナシタル所以ナリ

若シ此ノ書ニ大シタル誤謬モナク此ノ書ヲ出版シタ

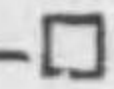
ル爲メ多少ナリトモ讀者ヲ裨益スル所トナレバ著者ノ幸榮ハ之レニ過ギザル所ナリ

本書ノ編著ニ方リ畏友前悠記丸船長三隅稔太郎氏ノ懇切ナル助力ヲ與ヘラレタルハ著者ノ大ニ喜ブ所ニシテ茲ニ同氏ニ對シ聊カ謝辭ヲ述フト云爾

大正拾貳年正月

著 者 識

目 次



第壹編 航海日誌の書方

第壹章 航海日誌

頁數

第壹項	日誌記載ノ心得.....	I.
第貳項	風力ノ符號.....	18
第參項	天候ノ符號.....	25
第四項	波浪ノ符號.....	29
第五項	雲形ノ符號.....	32
第六項	氣象觀測器械.....	38

第貳章 航海日誌又は當直日誌記事凡例

第壹項	欄内記事凡例.....	41
第貳項	備考欄記事凡例.....	47
I.	水夫作業.....	56
A.	甲板洗ヒ方.....	56
B.	錆落シ.....	57
C.	ペント塗及バニス塗.....	60
D.	掃 除.....	63
E.	雜 務.....	65

II.	舵取ノ職務.....	69
III.	船匠業務.....	70
IV.	運轉士當直.....	74
V.	船內雜錄.....	76
A.	祭日及休業.....	76
B.	雇入及雇止.....	78
C.	密航者及脫船者.....	80
D.	郵便物.....	81
E.	出生及死亡.....	82
F.	病氣及負傷.....	84
G.	短艇取扱.....	86
VI.	焚料炭積込.....	88
VII.	檢 疫.....	91
VIII.	水先人.....	94
IX.	荷 役.....	97
A.	荷役前準備.....	97
B.	荷役開始.....	97
C.	荷役終了.....	99
D.	雜 務.....	100
X.	出帆準備.....	110
XI.	出 港.....	115
XII.	航 海 中.....	119
A.	操 舵.....	119
B.	並航距離.....	119

C.	航 程.....	
D.	見 張.....	
E.	方位及初認ノ陸.....	
F.	海流及潮流.....	
G.	帆及日覆ノ取扱.....	
H.	測 深.....	
I.	霧中及ヒ降雪等.....	
J.	雜 錄.....	
XIII.	入 港.....	
XIV.	轉 錨.....	
XV.	機關ノ操縱等.....	
XVI.	船內時計.....	
XVII.	信 號.....	
XVIII.	天候ト風.....	
XIX.	波 浪.....	
XX.	事 變.....	
XXI.	入渠及出渠.....	
XXII.	入渠事業.....	
XXIII.	繫船器具.....	
XXIV.	略 字.....	
A.	日誌 = 關係略字.....	
B.	時辰 = 關係略字.....	

海難報告..... 192
 凡例第壹..... 192
 ” 第貳..... 196
 ” 第參..... 197
 ” 第四..... 199
 ” 第五..... 201
 ” 第六..... 203
 ロイ下検査員報告..... 206

二編 雜 錄

壹章 船長ノ命令簿

第壹項 夜間命令簿..... 216
 第貳項 夜間命令簿記事凡例..... 225
 第參項 雜令凡例..... 241

貳章 船舶入渠及修繕

第壹項 入渠又ハ修繕請求書凡例..... 256
 第貳項 修繕工事中ノ作業監督..... 282

參章 各種注文書

第壹項 消耗品注文書..... 287
 第貳項 屬具注文書..... 304

第參項 文房具注文書ニ要用語.....
 第四項 藥品注文書ニ要用語.....
 第五項 船内什器注文書ニ要用語.....

附 錄

第壹項 港則英和對照凡例.....
 第貳項 備船契約書英和對照凡例.....
 第參項 履歷書英和對照凡例.....
 第四項 船舶乘組員ノ職名英和對照.....
 第五項 簡便表.....
 第一 並航距離見出表.....
 第二 海水及淡水ニ於ケル喫水ノ比較表.....
 第六項 商用略語.....

新撰英文航海日誌 其他書方

吉 富 三 郎 編

第一編 航海日誌の書方

第一章 航海日誌

第壹項 日誌記載の心得

船舶に於て記載せらるべき日誌は通例下記の四種とす

- | | |
|---------------------------------------|------|
| 1. Rough Deck Log. | 當直日誌 |
| 2. Ship's Log or Ordinary Ship's Log. | 航海日誌 |
| 3. Official Log. | |
| 4. Abstract or Condensed Log. | 撮要日誌 |

I. Rouh Deck Log.

當直日誌は當直士官が Pocket log book 又は石盤日誌より當直中に起りし事項を交代する時に記入し碇泊中は擔任者之れに記載するも

のにして船橋又は海圖室等他の便宜なる所に備付け有る者なり而して記載心得は大略下記の如し

1. Speed of the ship in knots per hour, to be ascertained at least once in two hours by the hand log in addition to any other method such as, patent log, revolutions of the engine, &c.
2. Courses by Standard Compass every hour.
3. Deviation on each course.
4. Direction of the wind at each change.
5. Force of wind according to Beaufort's Scale.
6. Weather according to Beaufort's Scale.
7. Height of Barometer, Temperature of air and sea every four hours, or when the weather is unsettled every hour.
8. Revolutions of engines every hour.
9. Number of inches in the well every four hours.
10. Draft of Water as frequently as possible.

Under the heading of Remarks are to be noted:—

1. Exact time of arrival and departure.
2. All movements of the Engines.
3. Exact time of every change of course.
4. Bearing and distance or Cross bearing of known points of land, &c.

5. Particulars of sounding obtained.
6. Making and shortening sail.
7. Vessels met and signals made.
8. All particulars of anchoring or mooring. When anchorage in an open roadstead note ships' position by cross bearing.
9. Times of landing and receiving mails, loading or discharging cargo.
10. All particulars of exercising ship's crew at Fire drill and Boat station.
11. Particulars of collision, taking the ground or any other accident.
12. Loss, destruction or damage of ship's Equipment.

譯文

1. 毎時の航程但し特許測程器又は機關の廻轉數等にて測定するの外更に少なくとも貳時間に一回手用測程器にて航程を測るべし
2. 原基羅針儀に依る毎時の針路
3. 毎針路に於ける羅針儀の自差
4. 風位及び其の轉施
5. 美氏階級に依る風力
6. 美氏階級に依る天候

7. 毎四時の晴雨計の示度及び大氣海水の溫度但し天候不定の時は毎時之を記載すべし
8. 毎時機關の廻轉數
9. 毎四時塗水の量
10. 喫水但成丈け數次記入すべし

記事欄内には下の箇條を記載すべし

1. 發着の正確なる時間
2. 機關使用の詳細
3. 針路を變更せし度こどの時間
4. 秀たる岬角等の交叉方位及び其の距離
5. 海の深淺を測量せし時の詳細
6. 諸帆の展收
7. 出會せし船舶及び信號をなせし等の詳細
8. 放泊又は双錨泊を爲せし時の詳細然し港灣に非らざる場所に碇泊せる時は必ず交叉方位に依り本船の位置を測定して記載すべし
9. 郵便物の來着陸揚及び貨物積卸の時日
10. 端艇操練及び消防演習をなせし時其の詳細
11. 衝突擱座其他遭難の詳細
12. 船舶屬具の紛失及び毀損等の詳細

II. Ship's Log or Ordinary Ship's Log.

航海日誌とは一等運轉士之れを保管して毎日當直日誌より諸事遺漏なく本日誌に轉寫し尙

所要の事項を填補したる上親署記名し船長の檢閲を経て其の親署記名を受け船内に保存せらるべきものにして記載心得は下の如し

Rules for dealing with and writing up the Ship's Log.

- Sec. 1. The Ship's Log is to be kept and written up by the chief officer according to the under mentioned rules, where a chief officer is not employed on board, the Master will keep and write up the book.
- Sec. 2. The Rough Deck Log is to be kept in a convenient place on deck, and all the occurrences arising during the watch are to be entered by the officer on watch.
- Sec. 3. Every day, chief officer shall copy all the particulars from the Rough Deck Log into the Log, and also enter any other necessary matter in the same; he shall then sign and submit it to the master for his inspection and signature.
- Sec. 4. When a misentry has been made in the Log, a black line shall be drawn over it, and the initials of the officer, be written on it. The correct entry shall be made near or under that part no erasures or cuts shall be made.

Sec. 5. On the first page of the Log book the descriptions and name of the vessel and the particulars of the hull are to be entered. In the column headed "the ship's Company" on the second page, the names, civil status, or Permanent domicile, ages, capacities and wages of Captain and members of the ship's company are to be entered; and in the column headed "Remarks" the dates and the reason for such engagement and discharge are to be entered.

Sec. 6. The deviation of the standard compass is to be entered in the column headed "Deviation Table" on the page 3-4, and the date and method of adjustment of the above, as well as the name of the adjuster are to be entered in the column headed "Remarks." The ship's head by magnetic, and the same the steering compass, corresponding to the standard compass are to be entered in thier respective columns.

Sec. 7. Entries after page 5 are to be made according to following rules:—

1. Each officer on watch shall write his

signature and also state the capacity in which he is engaged in the column headed "Watch."

2. The standard time to be adopted, when the vessel is at anchor or sailing coast-wise. The local standard time is to be adopted when vessel is at anchor in a foreign harbour; and the apparent time is to be adopted, when the vessel is in foreign seas. The apparent time corrected at noon is to continue till noon of the next day.
3. The distance run is to be entered every hour, and when the patent log has been streamed the distance shown by it is to be entered in the column headed "Remarks" at the end of each watch, and also at the time of the vessel being abeam of any point of land, light house, island, etc.
4. The courses by the standard compass are to be entered when they are altered, and the deviation is to be entered when the course is altered.

5. The direction and force of the wind, the lee way and the state of the weather are to be entered when any change taken place. The force of the wind and the state of the weather shall be marked with the signs as shown by Beaufort's Scale.
6. The atmospheric pressure and the temperature in ordinary weather are to be entered at the end of each watch when at sea and at least twice a day while at anchor, but in unusual and stormy weather when the thermometer and the barometer are exceedingly changeable, they are to be entered every hour according to the nature of the weather.
7. The sounding of bilge water is to be entered at the end of every watch while at sea and at least twice a day while at anchor.
8. In the column "For the ship's position at noon," both the Longitude and Latitude are to be entered by observation and dead reckoning, and also the course and distance made good shall be shown

- by observation and dead reckoning worked out from noon of the previous day to that of the day of entry.
9. The direction of the set and the rate of current between noon of previous day and noon of the present day, and also the variation of the compass in the forenoon and afternoon; an average for above two periods is to be struck and entered.
 10. In the column head "Chain Cable" the length of the chain out when at anchor is to be entered in fathoms.
 11. The draft of water is to be ascertained and entered at departure and arrival, and before and after loading and discharging the cargo when at anchor.
- Sec. 8. Principal matters to be entered in the column headed "Remarks" in the Log book are as follows:—
1. The name of places and times of arrival and departure, and the names, bearings, and distances of from which the dead reckoning has been taken.

2. Exact times of the starting and stopping of the engines.
3. General important description of the work on board.
4. Description of the sails used and the times of setting and taking in the same.
5. When sighting and passing cape, light house, island or beacon, suitable for verifying the ship's position the bearing and distance at the times of sighting and passing and method of ascertaining the distance.
6. When the ship's position is ascertained by observation, the position, description and time of observation.
7. When meeting another vessel at sea or communicating with her, her name, the time and general matters of communication
8. When sighting a light or signal or hearing a gun report or other sounds, the time and the circumstances of the case.
9. When a collision, grounding or any other

- maritime accident occurs, the time and nature of the case.
10. When any of the passengers or members of the crew are found guilty of any offence, sickness, wound or dead, the time and causes of the same; and if any births take place on board, the date of the same.
 11. The classes and numbers of the passenger and description of cargo. Quantities, received and consumed of fresh water.
 12. When anchored, the depth of water, the nature of the ground, the anchors in use, the length of chain cable out, and the bearings of more than two distant objects from the ship.

譯文

航海日誌取扱並に記載心得

第一條、航海日誌は一等運轉士之れを保管し本心得に依り其の記載をなすべし然し一等運轉士の乗船せざる船舶に於ては船長之れを保管し其の記載をなすべし

第二條、甲板上便宜の場所に當直日誌を備置き當直

中の事項は當直運轉士遺漏なく之れに記入さすべし

第三條、一等運轉士は毎日當直日誌より本日誌へ諸事遺漏なく謄寫し尙所要の事項を填補し親署記名の上船長の檢閲を経て其の親署記名を受くべし

第四條、本日誌に誤記をなしたる時は其の部分に黒線を引き頭文字を記し其の傍又は其れ以下に改書すべし決して書損ひを消摩し又は紙面を切取るべからず

第五條、本日誌第一頁には船種船名其他船体件名等を記入し第二頁には船長以下乗組員の氏名、族籍及原籍地、生年月日、職務、給料を記入し且其の摘要欄内に雇入止の年月日及び理由を記入すべし

第六條、原基羅針儀に自差ある時は之れを第三第四頁の自差表欄内に記入し其の測定年月日、方法及び測定者の氏名等を記入し且原基羅針方位に其の自差を加減したる磁針方位及原基羅針と操舵羅針との比較方位を各欄内に記入し置くべし

第七條、日誌第五頁以下の記載は下の規程に依るべし

一、當直員とある行内には每當直運轉士の職氏名を自署せしむべし

二、總て時刻は内國諸港灣碇泊中又は内國沿岸航行中は標準時を用ひ外國諸港灣碇泊中は地方標準時を用ひ外國航海中は眞時を用ふべし但し眞時は毎日正午に定めたる者を翌日正午迄採用すべし

三、航程は一時間毎に測り記入し又特許測程器を流し居る時は本行記入の外に每當直の終り及び本船の岬角、燈臺及び島嶼等に並航したる度毎に其の哩數を記事欄内に記入すべし

四、針路に原基羅針儀の針路を變更毎に記入し自差は針路の變更毎に記入すべし

五、風位風力風壓及び天候は變轉毎に記入すべし但し風力及天候の記載には美氏階級の符號を用ふべし

六、氣壓及び温度は晴雨計及寒暖計に依り普通の天候に於ては航海中每直の終りに碇泊中は毎日少なくとも二回記入すべし天候不穩なるか又は暴風雨等にて其の變異著しき場合に於ては一時間毎に記入すべし

七、汚水の高さは航海中は每當直の終りに碇泊中は毎日少なくとも二回之れを測り記入すべし

八、正午本船の所在は實測及び推測に依り各其の位置の經度及び緯度を記入し直航方位及び距離は前日の正午より當日の正午に至る迄で

の實測及推測の各算出の者を記入すべし

九、潮流の方位及び速力は前日正午より當日正午に至る迄での分を平均して記し偏差は午前午後に分ち其の平均の者を記入すべし

十、錨鎖の行には碇泊中水中に出したる長さの尋數を記入すべし

十一、喫水は出帆入港の時及び碇泊中貨物積卸の前後に之れを検し記入すべし

第八條、本日誌記事欄内に記入すべき事項は概略下の如し

一、發着の地名時刻及び推測起算點の地名方位及距離

二、機關運轉の發動及び停止の時刻

三、船内作業の概略

四、用帆の種別及び其の展收の時刻

五、岬角燈臺嶋嶼礁標等本船の位置を確定するに適當の場所を航行する時は其の方位距離時刻及距離測定の方法

六、本船所在の實測をなしたる時は其の位置實測の概況及び時刻

七、他船と出會し又は他船と通信を爲したる時は其の船名時刻及び通信の要旨

八、燈光又は信號を認め或は砲聲其他の音響を聞きたる時は其の時刻及び顛末詳細

十、船客又は船員に於て犯罪、疾病、傷痍、出生及び死亡有りたる時は其の時刻及理由

十一、乗組船客の等級員數及貨物の種類個數及飲料水の積入高及消費高

十二、投錨地の水深、地質、用錨、錨鎖の長さ及び其の位置より二個以上の遠標方位

III. Official Log.

官用航海日誌は商法第五百六拾貳條に依り船中に備付くべき事を法律に依り要求せられし航海日誌にして其の書式は遞信省令に依り定められたる日誌にして専ら官廳の檢閲に供せらるべき日誌にして普通の航海日誌と紛れ易き故に官用の二字を附記して船上に於ては航海日誌と區別す

官用航海日誌は下の八表より成る

第一表 件名に關する事

第二表 官廳記事

第三表 拾貳種の頂目表

第四表 日誌に記載せられたる海員氏名

第五表 航海表

第六表 事實の顛末記事

第七表 出生

第八表 死亡

官用航海日誌に記入する事實の記載は第三表の
孰れの項目に屬するやを定めたる後記入するも
のどす拾貳種の項目とは

1. Deviation ship.
2. Rescuing of any person or salvage of the ship.
3. Collision or any other maritime accident occurred on board.
4. Calling at un-expected port.
5. Emergent dangers occurred aboard and the master abandoned ship.
6. Punishment inflicted by the master to his crew.
7. Punishment inflicted, as is by section 41-44 of the Seamen's Act required.
8. Appeal to the Government Control, as is by section 45 of the Seamen's Act required.
9. Every offence for which punishment is inflicted on board.
10. Every birth taking place on board.
11. Every death taking place on board and the sale of the effects of the deceased, including a statement of each article sold.
12. Every cases of unusual occurrence on board.

譯 文

1. 豫定の航路を變更したる事
2. 人命又は船舶を救ひたる事
3. 衝突其他海難に罹りたる事
4. 豫定せざる港に寄港したる事
5. 船舶に於て急迫の危険有りたる爲め船長に於て船舶を去りたる事
6. 船長に於て海員を懲戒したる事
7. 船員法第四十一條乃至四十四條に依り處分したる事
8. 船員法第四十五條に依り救助を求めたる事
9. 船中に於て犯罪ありたる事
10. 船中に於て出生ありたる時
11. 船中に於て死亡ありたる事及死亡者の遺産を處分したる事
12. 其他船中に於て異常の事變ありたる事

IV. Abstract or Condensed Log.

撮要日誌は普通毎航の終りに船長は一等連轉士に命じ航海日誌より其の重要事項を撮要して作製せしめ船主又は傭船者をして其の船舶の行動及成績を察知せしむるの爲めに作成せしむるものにして普通一葉の紙面に一目瞭然なる記入を

爲さしむる様に各會社は各々一定の書式を設く
船上にては之れを「アブ、ログ」と略稱す

第二項 風力之符號 Wind Scale.

我々海員の通常風力を決定するには風力計等の器械
の力を借らずして唯吾人の五感の力に依り決定して
日誌又は海上氣象報告などに記載しつゝ有る故に甚
だ不正確なるを免れず特に船舶の航行中の如きは甚
大の注意を拂はざれば意外の誤謬を招くこと有り而
して風力を表示するには種々の階級法あれ共一般に
「グレーシャ」氏階級 Glaisher's scale 及「ビューフ
オート」氏階級 Beaufort's scale なりとす

1. 「グレーシャ」氏階級は陸上に於て使用せらる
我が國に於ても陸上に使用しつゝあり是れは風
力を七階級に區別す

風力	名 稱	毎 秒 風 速
0	無 風	四呎八以下
1	軟 風	四呎八
2	和 風	拾壹呎五
3	疾 風	拾九呎七
4	強 風	參拾貳呎八
5	烈 風	四拾九呎二
6	颶 風	九拾五呎一

無風とは煙の直上に上昇するもの
 軟風とは風あるを感ずるもの
 和風とは樹葉又は小枝の動搖するもの
 疾風とは樹の枝の動搖するもの
 強風とは樹の大枝の動搖するもの
 烈風とは樹の幹の動搖するもの
 颶風とは樹を發き家屋を倒すもの

參 照 颶と颶との區別

颶とは毎秒九拾五呎以上の 速度を有する風を謂ひ颶とは廻旋
状をなす暴風の總稱なり 支那に於ては颶は颶より一層猛烈な
る者なりと謂ひ又は重に臺灣より襲來するに 依り殊に颶の字
に作るとの説あれども我が中央氣象臺に於ては 上記冒頭にあ
る如く颶とは風烈を表はし颶とは風烈の總稱とせらる

2. 美氏階級は歐米諸國の海員に一般に採用せらる
る所にして風力を零より拾貳の拾參階級に區別
す之れは英國海軍大將「ビューフオート」氏の
「ウールウイッチ」號に艦長たりし時代に該船
の帆面に當る風壓の工合に依り風力の階級を考
案せるに初まる又美氏階級と同階級に區別しあ
る「カスチス」氏階級もあり是れも海員に使用
せらる

美氏階級は下の如し

風力	名 稱	和 名	毎秒風速(呎)
0	Calm	無 風	.98 以上
1	Light air	至輕風	.98— 4.90
2	Slight breeze	輕 風	4.90— 10.8
3	Gentle breeze	軟 風	10.8 — 17.7
4	Moderate breeze	和 風	17.7 — 26.2
5	Fresh breeze	疾 風	26.2 — 35.0
6	Strong breeze	雄 風	35.0 — 45.2
7	High wind	強 風	45.2 — 55.7
8	Gale	疾強風	55.7 — 67.8
9	Strong gale	大強風	67.8 — 80.0
10	Whole gale	全強風	80.0 — 93.1
11	Storm	暴 風	93.1 — 109.8
12	Hurricane	颶 風	109.8 以上

従前 Slight breeze を Light breeze と又 High wind を moderate gale と又 gale を Fresh gale と記載せしも近來風力八以下の風力には Gale と稱呼せざる事に決定され目下上記の如く改正せられたり

元來美氏階級は帆船に於て帆面に當る風壓及び進行速力より打算せられし故に帆船に於て風力を決定するには好都合なりしも現時の如く汽船全盛時代にては少々不都合なり然れ共美氏階級

に相當する風力を決定する方法として下の如く概念を與へらる Calm とは良裝の帆船 (Full rigged ship) 總帆を展すれども進行力なき時にして陸上に於ては煙の直上に上昇する場合なり Light air とは良裝の帆船總帆を展じ僅かに航力を得る時にして陸上に於ては昇煙の方向にて風あるを知り得れ共風見 (Vane) は風向を示さざる時なり

Slight breeze とは同上の帆船總帆を展じ揚々として平波上を航力一節乃至二節にて航行し得る時にして陸上に於ては風に樹の葉は戦慄き風見は風向を示す時なり

Gentle breeze とは同上帆船平波上を航力三節乃至四節にて航行し得る時にして陸上に於ては樹の葉及小枝を恒に微動せしめ軒端に懸る日の丸の旗も風で襲なく吹き擴げらるゝ時なり

Moderate breeze とは同上の帆船平波上を航力五節乃至六節にて航行し得る時にして陸上にては塵埃の飛散し樹の枝を動搖せしむる時なり

Fresh breeze とは良裝の帆船航力を氣張る際に「ローヤル」を揚げ得るも沖の小舟は帆を縮むる場合に於て陸上にては小松など根本より動搖し池に小波立つ時なり

Strong breeze とは同上の帆船一段縮の「トップ

スル」及び「ドゲルンスル」を揚げ得るも遠出での漁船は帆を全縮し風強くなれば歸港せんと構ひ居る時にして陸上にては樹の大枝を動揺せしめ電線等に當る風は一種の鳴響を發し街上で傘をさして通るに困難する時なり

High wind or moderate gale とは同上の帆船二段縮の「トツプスル」を揚げ得るも遠出の漁船にして歸港の期を逸したるものは漂躡するの外なく陸上にては樹の幹は動揺し街上に於て風に向て歩行する人は歩行困難を覺ゆる時なり

Gale or Fresh gale とは同上の帆船三段縮の「トツプスル」を揚げ得る時にして漁船などは普通避難港に難を避け陸上にては樹の小枝を吹き折り街上の歩行人も歩行を阻まる位の時なり

Strong gale とは同上の帆船全縮の「トツプスル」及「コース」を揚げ得る時にして陸上に於ては家根の瓦を吹飛し煙突を吹き折る場合なり

Whole gale とは同上の帆船全縮の「メイントツプスル」及び「フオースル」の縮められたる者を揚げ得る時にして陸上に於て樹を發き家屋を倒すものを云ふ

Storm とは 同上の帆船「ストーム、ステーブル」のみを揚げ得るものにして陸上に於ては全強風の一層猛烈なる者を云ふ

Hurricane とは同上の帆船と雖も最早帆を揚げ能はざる時即ち Bare pole の時にして陸上にては廣き區域に涉りて家屋の破壊相續き人畜の死傷有る時なり

參 照

1. 帆船の横帆を甲板上より順次上方に向て稱呼するには昔しは「コース」「トツプスル」「ドゲルンスル」「ローヤル」なりしも米國帆船の船長「ホーイ」氏の考案に依り「トツプスル」及び「ドゲルン」を上下に分離し「コース」より「ローヤル」迄で六階となし「ロヤール」以上には普通帆を揚げざるも Royal, Moon sail, Star sail, Sky sail, Flying kite 等の名稱丈今日に残れり
2. 風は海面より上るに従て其の速度を増すべしとは英人は「トマス、ステベンリン」氏も實驗上證明せり故に甲板上と高き船橋上とは多少異りあるべく又暴風に際し低き甲板上にては巨浪の爲めに風速を殺かれ實際より小さき風力を感ずる事ある故に注意すべき事とす
3. 航行中の船舶が觀測する風向及風力は眞正の者に非らずして所謂視風向及視風力なり故に船上にて眞正の風向及風力を求めんとせば力の平行四邊形の原理に依らざるべからず普通航海表には True direction and force of the wind on board a moving ship なる一表ある故該表にて眞風向及眞風力を求め得べし
4. 風向は現今羅針儀の參拾貳點の方位に従て之れを呼稱すれ共昔時我が國の帆船時代には下記の如き名稱あり下記は重に本洲南沿岸地方に用るられしものなり

- 北 あなきた又はまきた
- 北東 ならい又はきたごち
- 東 まごち又はべつとう
- 南東 いなさ又は辰巳
- 南 まぜ又はようづまぜ
- 南西 やまぜ
- 西 にし
- 北西 あよぜ又は戌亥

又世界各地に於ても其地方固有の名稱あり 下記のものはその顯著なる地方、其の名稱及び季節なり

Name	Locality.	Season.
Elephanta	印度マラバール沿岸	自九月至十月 南西季節風の前後に 起る南方又は南東の 疾強風
Belat	亞拉亞南岸	十二月至三月 北より北北西の間の 風にて海方に吹き出 す強風
Fort Dauphin	マダガスカル島の 南東部	隨時にして東北東の 風
Shamal Kaus	波斯灣 同上	隨時北西の風 十二月至四月 南東の風にて「シャ マル」ノ吹き返し
Southerly Burster N. N. W. S. S. E. Scirocco	濠洲 紅海南部 同上 マルタ島及伊太利	七月至九月 十月至五月 夏期の南東の風にし て濕氣を含む暖風
Gregale Mistral	マルタ島 佛國リオン灣	冬期北東の風 冬期北西の風にして 屢々強風と成る
Bora Etesian	アドリヤチツク海 希臘多島海	冬期北東の風 夏期北方の風

Tornado	亞弗利加モロツコよ リコンゴ河に至る間 の沿岸	三月至七月及十月十 一月豪雨を伴ふ颶
Harmattan	亞弗利加西岸パーテ 岬至ロヘス岬	十二月至二月偏北東 の風にして「サハラ」 砂膜より砂塵を運ぶ 乾燥の風
South-Easter North-Wester Norther Williwaws	喜望岬附近 同上 墨西哥灣及パナマ灣 マゼラン海峡	十月至四月 五月至九月 九月至三月 隨時強烈の颶

第三項 天候之符號 Weather Notation.

天候の符號は又た美氏階級にて記載せられべきもの
とす其の記號は下の如し

b-blue sky

晴天とは大氣の乾燥又は
濕潤に拘はらずして全天
雲なき時又は全天に浮ぶ
雲量が全天の四分一以下
なる時

bc-fine cloudy

晴曇とは全天に浮ぶ雲量
が四分一乃至二分一なる
時

c-cloudy

曇天とは全天に浮ぶ雲量
が二分一乃至四分三なる
時

o-overcast

陰天とは全天日光を蔽ふ
もの又は全天に浮ぶ雲量
が四分三以上なる時

d-drizzling rain	濛雨
e-wet air	濕天とは雨降らず濕潤の 天候
f-fog	霧 俗に ガスと稱す
g-gloomy	滿天鬱黒
h-hail	霰
l-lightning	電光
m-misty	密霧 光景を辨じ得ざる もの
p-passing showers	驟雨
q-squall	颯天
r-rain	雨天
s-snow	雪
t-thunder	雷
tl-thunder storm	雷颯
tlr-thunder storm, ac- companied by rain	雷雨
u- ugly threatening sky	天候險惡なる模様
v-visibility	晴雨に拘はらず遠物を望 み得る事
w-unusually heavy dew	露沾
x-hoar froat	霜
z-dust haze or smoke	霽氣

凡て文字の下に Asterisk 又は Under line 有る時は非常の時を表示するものとす

例へば f* に Indicate greater intensity fog

参 照

1. 日本に方ける霧は一般に初夏に最も多く発生し殊に北洲は夏秋の雨季屢々発生す
支那沿岸は一月より四月に至る 期間にして一月は南清沿岸に最も多く漸次北進して北清に於ては四月頃最も多し
英國近海は年中隨時発生し殊に英國海峡に於ては一月と六月の兩月に甚しく美氏階級の六七の風力ありても依然として消散せざる事あり北米西岸は夏より十月末まで多く南米西岸は四月より八月の間に多く又「ニウーホンドランド」沖にては年中隨時発生すれ共殊に七八の兩月に多し
2. 霧の成因は下の四種となす
第一、濕潤なる温風が寒冷なる海面を吹き渡る際に著しく温風の温度を降下せしめ温風の内に含まれたる濕氣を凝結せしめて霧を生ず
此種の内にて海面より參拾呎乃至四十呎の簿き層をなせる霧を生じ檣上より自由に轉望する事を得る場合あり
第二、上記の反對に寒冷なる風が温き海面を吹き渡る時も同一の結果に依り霧を生ず
第三、海底を流るゝ寒冷なる海流が淺洲に衝突して海面に出でたる際其の海流の温度が露點以下に有れば忽ち霧を生ず即ち「ニウホオントラント」沖の霧多きは寒冷なる所の「ダビス」海流一名「ラブラドル」海流が「ニウーホンドランド」淺洲に衝突して霧を生せしむると云ふ

第四、冷温兩流の混合より生ずる事有り即ち「グセス」海流と「フロリダ」海流と混合に依り米國東岸に屢々霧の起るが如し

此他に冰山に伴ふて霧の發生する事あり又霧は風の爲め發生したる所より思も依らぬ海上に運搬さるゝ事あれ共此の種の霧は暫時にして消散するを恒とす

3. 關係單語

Hail 邦譯には霰又は雹と有るも霰には Soft hail を雹には Hail を用ふと云ふ

Squall 颯天に雨を伴ふ者を Black squall と云と雨を伴はず一陣の疾風のみを White squall と云ふ

Doldrum ドルドラム 葡語の苦むと云ふ意

Coronac 光環

Halo 暈

Mirage 蜃氣樓 我國にては富山灣鹿白島海灣伊勢海等に時々發生すと云ふ

Rainbow 虹

Tornado トルネード

Water-spout 龍卷

Aurora 極光

St. Elmo's fire エルモ一聖火
暗夜檣上桁端等凡て尖端に刷毛状の火花を生ずるを云ふ歐米海員間には時化後に之れを見れば天候恢復すと云へり我國にては金華山沖にて汽船京都丸之れを實見せりと云ふ

4. 海中に浮ぶ氷塊

Drift ice 流水

Ice field 氷野

Ice floe 浮氷

Ice pack 叢氷 北氷洋のもの

Ice barrier 氷堤 南氷洋のもの

Ice berg 冰山

千島及北洲附近には一月乃至四月迄流氷を見る事あれ共「ニッホンドランド」沖に於て見る如き冰山なきは「ベーリング」海峡の淺き爲めに北氷洋より大なる冰山の通過を阻止せらるる賜なりと云ふ

第四項 波浪之符號 Scale for Sea disturbance.

波浪は海面全く波浪なき時を零とし怒濤山の如き者を九とし零より九に至る十階級を以てす

- 0 Calm 平穩
- 1 Very smooth sea 小漣
- 2 Smooth sea 大漣
- 3 Slight sea 輕波
- 4 Moderate sea 和浪
- 5 Rather rough sea 強浪
- 6 Rough sea 荒浪
- 7 High sea 高浪
- 8 Very high sea 怒浪
- 9 Phenomenal sea or Tremendous sea 巨浪

Calm とは海面鏡の如きを云ふ

Very smooth sea とは細少の漣の生ずる時即ち海面縮緬皺の如く成りし時

Smooth sea とは上述の漣より稍大なる漣なり漣は主として水の表面張力より生ずるものにして「ケルビン」博士は波長壹哩七參波速每秒貳拾參哩貳以下の波を漣と稱し此れ以上の者を波と稱せり

Slight sea とは浮標又は小艇を動搖せしむるものにして波頂が少し破れて白く見る時

Moderate sea とは波頂と波底との間の谷が稍顯著に見らるゝもの

Rather rough sea とは上述の波の顯著となりしもの

Rough sea とは上述の波の谷が大きくなりし者

High sea とは波頂の前方に碎けて白雲を散したる如き時

Very high sea とは上述の波頂が碎けて瀑布の水の如く前方に飛散するもの

Phenomenal sea とは塔の如き大波浪を云ふ

参 照

I. 上記の叙述は主として風に依りて生ずる海面の情況を示せし者なれ共海洋中に外に暴風浪 Storm wave 津浪 Earthquake wave 及潮浪 Tidal wave ありて甚だ複雑なる波浪をなすを普通とす

2. 海洋に起る波浪にて今日迄で人の目撃せる最大波長は貳千七百五拾呎にして普通最も長き波は五百呎より六百呎にして二百呎乃至三百呎の者を長波と稱す高さは最も高き者を目撃せる所にては四拾八呎なりしと云はるれ共普通參拾呎の高さを有する者は非常に高き波浪なりと云ふ而して高さと長さの比は波長が長く成れば成る程高さを減少するを普通とし通常の長波に於ては高さと長さの比は大略壹と貳拾五なりと云ふ

世界各洋普通の最高波浪は下の如し

北大西洋	參拾貳呎壹
南大西洋	貳拾壹呎九
ホーン岬	參拾壹呎壹
地中海	拾四呎四
北太平洋	參拾呎四

3. 波に就ての名稱

Wave crest	波頂とは波浪の最高部
Wave hollow	波底とは波浪の最底部
Wave length	波長とは波浪の波頂の間の水平距離
Wave height	波高とは連続せる波浪の波頂の間の垂直距離
Wave period	波の周期とは連続せる波頂が次の波頂に進むに要する時間
Wave speed	波速とは波形の進行の速さ

4. 波浪に関する單語

Head sea	逆浪
Beam sea	横波
Following sea	追波
Quarter sea	クォーター波
Ground swell	陸前濤

Long swell	長濤
Big swell	巨濤
Acker	渦紋
Broadside sea	横浪
Chopping sea, or Cross sea	相闘て擾亂伏起する波にして は領海
Considerable sea	高き波
Broken sea, or Irregular sea	波浪
Lull	大波と大波との間の小波
Spin draft	潮煙り
Tidal rips	激湍

第五項 雲形之符號 Description of cloud forms.

我國に於ては明治廿八年一月より採用せし雲形の階級は「アベルクロンビ」氏等が「ハウアード」氏階級を修正せしものにして明治二十四年獨逸國「ミュンヘン」市の國際氣象會議に於て萬國共通の雲形と定められし者なり該階級は雲の形狀及び高さに依り分類され高さにより最高雲を上雲とし次いで中雲下雲昇雲とし最下雲を高霧とする五部に分類し更に各部を形狀に依り甲種と乙種とに分類す甲種は線狀又は塊狀 Lines or Masses forms 乙種を帶狀又は幕狀 Belts or Screen forms とす今此等の符號及英米兩國にて使用せる者と併記せば下記の如し

種類	符 號		名 稱	平 均 高
	日本	英 米		
上雲甲 乙	C. C.S.	Ci. Ci-S.	Cirrus Cirro-stratus	四哩半乃至八哩 五哩
中雲甲 甲 乙	C.K. K.C. S.C.	Ci-Cu. A.-Cu. A.-S.	Cirro-cumulus. Cumulo-cirrus or Alto-cumulus. Strato-cirrus or Alto-stratus.	一哩半乃至三哩半 同 上 同 上
下雲甲 乙	S.K. N.	S.-Cu N.	Strato-cumulus. Nimbus.	一哩 半哩乃至一哩
昇雲	K. K.N.	Cu. Cu-N.	Cumulus. Cumulo-nimbus.	四分三哩乃至一哩 四分三哩乃至四哩
高霧	S.	S.	Stratus.	半哩

千米突は零哩五四とし一米突は三呎貳八壹とす
 印度「ヒマラヤ」山脈「エベレスト」山頂は 29002 呎にして
 四哩七七、智利「アンデス」山脈「アクコンクアクカ」山は 23080
 呎にて參哩八、「アルプス」山脈「モントブラオン」は 15780呎
 にて貳哩六、富士山は 12365呎にて貳哩〇四とす

I. **Cirrus 卷雲** とは別名 Mare's tail と稱せられ蒼々たる天空に白き羽毛を飛散したるが如く又は引延されたる眞綿の如く多く孤立せる雲なれ共時としては卷層雲又は卷積雲の影響を蒙り天空に長く白布を晒したる如く天の一方より一方に亘り一條の事あり數條に及ぶ事あり又は天の

一點に起り發散し他の一方に聚合する如き觀を呈するものにして卷雲の天空高き所に浮べる者は多く微少なる氷片と成り居るものなり
 卷雲は低氣壓と密接の關係あるものなれば若し天の一角を基點とし四方に發射されたる如き卷雲を見る時は低氣壓の中心方向を示す事ある故注意する事

2. **Cirro-stratus** 卷層雲とは白き薄き雲にして蛛の網を亂したるが如く又青地の「カンバス」に白色を合せたる刷毛で極く軽く撫たる如く天空の大部分を蔽ひ所謂霧の如き卷雲 Cirronebula と稱する光景を呈すれ共雲に陰影を生せず屢々太陽太陰の周圍に暈を生せしむるものなり
3. **Cirro-cumulus** 卷積雲とは白き小さき雲塊が團合せるもの又は列をなせる雲にして黒き陰影を生せず恰も綠野に白羊の一團の群を放ちたる如き光景をなすものとす
4. **Cumulo-cirrus** 積卷雲とは卷積雲の小さき雲塊の大きく成りたるものにして雲塊の大なるに依り測者と太陽との位置の關係に依り雲を白く見せ又は陰影の爲めに黒く見せ時としては列をなし又は雲塊の相接して境界を認識する事困難なり而して孤立せるものは普通巨大なる雲塊にして中央は暫にして層積雲に變じ周圍の者は卷

積雲に變化す

5. **Strato-cirrus** 層卷雲とは稍青味又は灰色を帯びたる濃厚なる幕狀の雲にして太陽及太陰の周圍に暈を生せず然し其の近隣に明き部分を呈するものにして所謂 Coronae の現象を示す又此の雲は卷層雲に近似の性質あるも瑞典の「アブサラ」市に於て觀測せし所高さに於て卷層雲の高さの約半分に過ぎりしと云ふ
6. **Strato-cumulus** 層積雲とは暗黒巨大なる雲塊の團結せるものにして全天を蔽ひ屢々波狀を呈し殊に冬季空氣の乾燥し風寒き時に多く見らるる所なり時としては雲塊の薄き所より蒼空を望見し得る事あり而して此の雲級と亂雲とは一見形狀同一に見ゆれ共層積雲は雨を伴はず
7. **Nimbus** 亂雲とは一名雨雲と稱し暗黒なる雲塊にして判然たる形狀及び縁邊なく雨又は雪を連降せしむるものにして此の雲塊の欠け間より卷層雲又は層卷雲を望見する事多し
 又巨大なる亂雲の下方にある小なき亂雲が分裂して低き天空に浮ぶ時之れを分別亂雲 Fractonimbus or Fr.-N と稱する事あり
8. **Cumulus** 積雲とは濃厚なる團雲にして湧出の狀をなし其の上部は無數の圓塔狀又は名狀すべからざる奇形を呈し恰も群巒奇峰の削立せる者

の如けれ共下部は殆んど水平なるを特徴とし概して此の雲は絶えず昇騰しつゝ有るものなる故に其の形状は千變萬化するを普通とす若し此の雲太陽及び測者と反対側に有れば其の内部は外部より輝き反対に太陽と雲と一側にありて測者が反対側にあれば外部は内部より輝きて見ゆるべし

積雲は又屢々強風の爲めに吹き散され小さく分離し各々千變萬化を繼續するものあり此れを特に分類して分別積雲 Fracto-cumulus or Fr-co と稱する事あり

9. **Cumulo-nimbus 積亂雲**とは一名 Thunder cloud or Shower cloud と稱し雷豪雨雪電霞等を起す特性あれ共其の降下時間は極めて短し而して此の雲は濃厚なる團雲にして其の形状山嶽の如く又は塔の如くして其の上部は幕状又は带状をなし下部は亂雲類似の灰色なる雲塊にして雨雪を降下せしむ

雷を起す時は地上貳百呎の近距離に有る事有れ共多く半哩乃至一哩の上空にあり而して測者と雷雲の距離は電光と電音との間隙にて大凡測定する事を得即ち音は毎秒千百參拾呎を進行する故に間隙秒數と進行速度を乗すれば距離を豫知し得べし然れ共極めて遠方の地にありては電火

のみ目撃して音を聞かざる事あり

10. **Stratus 層雲**とは高霧の水平に浮ぶ低雲にして地面又は海面に接せざるものを云ふ又此の層雲にして風に吹き破られ又は高き山頂に突き破られたる不定形の雲を分別層雲 Fracto-stratus or Fr-S. と稱する事あり

參 照

1. 米國ハアバアード大學の天文臺年報に載せられたる「ブリューセル」觀測所にて觀測せし各階級の雲の平均高さ及び毎秒の風は下記の如し但し表中の數字は米突とす

名 稱	平 均 高		毎 秒 風 速	
	夏半季	冬半季	夏半季	冬半季
Cirrus	9923	8051	28.5	51.0
Cirro-stratus	8754	7846	24.9	38.0
Cirro-cumulus	7606	6992	22.9	50.3
Alto-stratus	6481	2930	23.3	10.3
Alto-cumulus	3195	2931	9.4	21.3
Strato-cumulus	1957	1830	8.4	11.5
Cumulus	1473	1381	8.7	14.3
Cumulo-nimbus	1202	1552	16.8	12.9
Nimbus	712
Stratus	583	503	6.2

一米突は參呎貳八壹とす

第六項 氣象觀測器械 Meteorological instruments.

普通船舶の日誌の記載に關係ある氣象觀測器械は下の如し

Marine barometers

Barographs

Aneroid barometer

Thermometer, dry bulb

Thermometer, wet bulb or damp bulb or Hygrometer aud Psygrometer

1. Marine barometer 即ち水銀晴雨計を使用する時は下の如く示度の改正を行ふ

A. 温度

示度は必ず華氏參拾貳度の時の示度に改正せざるべからず詳細は航海表より求むべきも茲に簡單なるものを示さん

附着寒暖計 華氏 (度)	改正數 示度 28吋乃至 30吋
10	+0.5
20	0.2
28	+0.002
29	-0.001
30	0.003
40	0.03
50	0.06
60	0.08
70	0.11
80	0.14
90	0.17
100	-0.19

總て改正表は華氏三十二度に改正せらるべきものなれ共晴雨計及附着寒暖計の示度を刻みある銅板の膨脹收縮を加減して表中に含まれ有る故普通二十八度を基點して表を編成するものなり

B. 高さ

海面上毎呎に付き 0.001 吋宛低下するもの故改正數は加えらるべきものとす

C. 重力

晴雨計は緯度四拾五度の地を基本と撰れ有る故に緯度四十五度以北の地なれば改正數は加へらるべく以南の地なれば改正數は減せらるべきものとす簡單なる表は下の如し

緯 度	改正數 (吋)
0	-0.08
10	0.08
20	0.06
30	0.04
40	-0.01
50	+0.01
60	0.04
75	+0.07

2 Aneroid barometer「アネロイド」とは元と拉丁語の液體を缺ぐとの意味より來り現今之を無液晴雨計と稱す甚だ輕便にして船舶には殆んど此の種の晴雨計専ら使用せらる然

れども多く器差ある故に屢々原基晴雨計と比較する事を要す故に便宜の港灣に在泊中は比較を爲す事を怠るべからず

- 3. Barograph 自記晴雨計を使用する場合には此の器械の示度を孰れの時辰に合せて示度を畫かしむるやは毎日船内時計を進め又は遅らす遠航の船舶には困まる事實なれ共任意の船内時計の時刻に示度を合せ畫かしめたる後示度紙には任意の船内時計と或る船内時計との時差を毎日加減し其の船内時計の正午時を示度紙の一端に記號して使用するを良とす

4. 寒暖計の度盛

寒暖計の度盛には三種あり

- 華氏 Fahrenheit 和蘭人
- 攝氏 Celsius 瑞典人
- 列氏 Reaumur 佛國人

華氏を攝氏に換算するには

$$(F-32) \times \frac{5}{9} = C$$

攝氏を華氏に換算するには

$$(C \times \frac{9}{5}) + 32 = F$$

而して茲に注意すべきは濕球寒暖計を使用

中寒冷なる地方に航行して該寒暖計の濕球及水壺の水分氷結せる場合と雖も氷結せざる時と同じく使用して差支なき事なりとす此他に最高寒暖計最低寒暖計及び「シツキス」最高最低寒暖計あり

第二章 航海日誌及當直日誌記事凡例

第一項 欄内記事凡例

通常日誌の第一葉には當直員氏名、時辰、航程、針路、風位風向、天候、晴雨計、大氣及海水の温度、毎分機關回轉數、汚水の高さ、正午位置及び此等に關聯せる要項を記入する如く相當の欄を設け有る故必要に應じ各欄内に記載するものとす

- 1. 針路の欄内には變針したる毎に記入するものとす

例へば

S 35 W or S. S. W

然れ共狹隘なる水路通過の際又は水先水を取りて港内等に進行する際は類繁に變針するを例とす故に小さき欄内には針路を記入し能はず斯かる際には

various, var, per Captain's orders and As pilot's orders

2. 航程の欄内には普通前日正午より當日正午迄の平均速力を記入するものとす又人に依りては測程器の示せし者を記入するもの有り
 3. 風位風向天候晴雨計温度及回轉數は普通每當直の終りに記入するものなれ共變化を生ぜし場合は其の變化の起りし時は相當欄内に記載するものとす
 4. 正午位置及び此等に關聯する要項は正午に天測及び推測に依りて船位を求めたる者及び附帶せる要項を記入するものとす
 5. 其他一航海に於ける Recapitulation 即ち要點を統括せる者を欄内空白の場所に赤色「インキ」にて記入し以て一航海に於ける要點を一見明瞭ならしむ
- 例へば

Yokohama to San Francisco, G. S. Route.

Distance run	4536 miles
Steaming time	16d-19h-30m.
Average speed	11.24 knots
Difference in time	7h-00m.
Calender time	17h-02h-30m.
Detention at Y'hama	3d-21h-30m.
Detention at sea	nil.

Sailing draft	F. 21'-10", A. 24'-01".
Arrival draft	F. 19'-00", A. 20'-06".

參照

我國船舶に於ては航海中と碇泊中を問はず日誌の貳葉を費すも長き碇泊中の如きは普通に日誌は水夫作業と毎四時の天候及び氣象事項を記入するに過ぎず頗る無意義の感なきにしもあらず外國船などの日誌を見る時碇泊中は欄内の記入を省き欄内又は欄外とを問はず航行中に引續き下の如く簡約に記して四五日分は僅かに一葉に收むるものあり

例へば

November 1st, Friday.

6.00. am. Hands turned to broomed deck down and employed painting ship's out side. 7.30. am. Stevadores commenced cargo work at all hatch. 4.00. pm. Hands knocked off. 5.00. pm. Stopped cargo work, unloaded 3251 sacks of rice. 6.10. pm. Hung out Regulation light and kept burning brightly. First part of the day cloudy, middle part fine cloudy and latter part blue.

Nov. 2nd, Saturday.

6.00. am. Hands turned to and var. job. 7.00 am.

Stevadores arrived and started unloading with two gangs. 10.30. am. Stopped cargo work owing to insufficiency of lighters. 2.30. pm. Resumed work and continued to 10 pm., Unloading 1345 sacks of rice; draft f. 19'-06", a. 22'-10", 8.00 pm. Fine clear weather and slight breeze. Regulation light strictly attended to and quarter-master's round punctually.

Nov. 3rd, Sunday.

6.00. am. Hands turned to washed deck fore and aft. This day owing to American National Holiday unloading was suspended and also ship's work aboard. 8.00. pm. Moderate breeze and fine weather with patches of rain shower throughout the day. Regulation light burning well.

Nov. 4th, Monday.

6.00. am. Hands turned to and oiling winches & gin blocks. 7.00 am. Stevadores commenced taking in cargo from No. 2 & No. 3. holds. 9.00 am. Hands resumed works that are painting funnel & blacking rigging down. 5.00. pm. Stopped cargo work, discharging 2180 sacks of rice. Whilst discharging to lighter, No. 212, allowed a sling of

six sacks of rice to fell overboard and got lost, all remainder correct. 7.00. pm. Wind increasing from West: Let go starboard anchor and gave another 15 fms of chain on port anchor, having 75 fms outside of hawse and about 20 fms on starboard anchor. Officer's anchor watch set and Regulation light kept burning brightly. 10.00. pm. Barometer falling unusually, call hands and secured all things, covered all openings and etc.

Midnight, no improvements in weather, wind hauled to Nwly with showers.

Nov. 5th, Tuesday.

4.00. am. Heavy rain squall passed accompanied by thunder and lightning, but after a little longer wind faded and shaffle rain only. 6.00. am. Hands turned to & employed variously. This day received permit to work but retarded all day on account of rain. 4.00. p.m. Hand knocked off the work for the day. 8.00. p.m. The rain ceased and weather made on attempt to clear up & Regulation light kept burning well.

譯文

十一月一日金曜日

午前六時水夫就業甲板を掃きて後外舷のペンキ塗をなす同七時半揚荷仲仕全艙の荷役を開始す午後四時水夫終業同五時荷役終了す本日揚荷高米參千貳百五拾袋同六時十分碇泊燈を揚げ恒に明亮ならしむ、本日午前は曇天正午頃晴曇午後晴天なり

十一月二日土曜日

午前六時水夫就業雜業同七時仲仕來船二組にて揚荷をなす同十時半解の不足により荷役を中止す午後二時半揚荷を再始して午後十時迄行ふ揚荷高米千參百四拾五袋吃水船首拾九呎六吋船尾貳拾貳呎拾吋同八時天氣晴朗輕風碇泊燈を常に注意し舵夫の當直を嚴重に行はしむ

十一月三日日曜日

午前六時水夫甲板を洗ふ本日米國々祭日に付き荷役を休み又水夫も休業午後八時本日概して和風にして晴天時々小雨あり碇泊燈に注意す

十一月四日月曜日

午前六時水夫就業揚荷機及び「ジン、プロック」に油を差す同七時仲仕第貳第參番艙より揚荷をなす同九時水夫は煙突塗り綱具に「タール」塗

りを再始す午後五時揚荷を中止す本日米參千百八拾袋を陸載す又第貳百拾貳號艙に揚荷中一卷き六袋の米を海中に落し失ふ其他異狀なし同七時西方の風吹き募る故に右舷錨を投下し貳拾尋の錨鎖を出し左舷錨は十五尋を延して七拾五尋となす而して運轉士に碇泊當直をなさしめ碇泊燈を亮明に保たしむ同十時晴雨計異常に降下せし故に全員を起して凡て移動物を搏り開閉口を密閉す正子天候に異變なく風は北西に轉し小雨あり

十一月五日火曜日

午前四時電火に伴はれたる一陣の濛雨甚しかりしも暫時にして風は風きしも濛雨は甚し同六時水夫就業雜業本日税關より揚荷許可ありしも雨天の爲め遂に揚荷役をなす能はず午後四時水夫作業中止午後八時雨降り止み天候回復の徵候あり碇泊燈を常に亮明にす

第二項 備考欄記事凡例

初め備考欄の記事例四葉を拔萃す

Monday	Laying at Kobe, Kobe to Hongkong.
A.M.	REMARKS.
4.00	Gentle breeze & fine clear weather.
5.00	Completed bunkering, loaded 100 tons of slack coal.
6.00	Hands turned to and getting ship ready for the sea.
7.00	Rung stand by engine and station.
7.10	Weighed anchor and proceeded under Captain's direction with easy steam.
7.22	Cleared aft break water end & full speed ahead.
7.40	Passed Wada Lt. H. & set course to S.S.W.
7.50	Loose station & rung up engine.
8.00	Moderate head breeze & fine cloudy W'r, sea smooth.
9.30	Approaching Tomogashima Suido & a/c to variously.
9.50	Tomogashima Lt. H. abm (E/N) dist 1 miles & s/c on S 19 W & streamed Patent log over.
Noon.	Moderate breeze & sea with fine sun shine weather. P. log 24 miles.
P.M.	
0.35	Ishima abm on N 71 W, dist off 3 miles, & a/c S 36 W P. log 31 miles.
4.00	Gentle breez & fine w'r with slight beam sea. P. log 67 miles.
4.15	Muroto Zaki Lt. H. abm dist 2 miles & a/c S 68 W P. log. 71 miles.
5.00	Hands turned in. Hands employed unrigging cargo gear, secured cargo in all hatches & cleaning up deck.
8.00	Similar state as above. P. log 119 miles.
9.32	Ashidzuri Zaki Lt. abm on N 22 W, dist 4 miles. P. log 137 miles & a/c S 62 W.
m.n.	State of wind, weather and sea the same. P. log 168 miles.

月曜日	神戸碇泊 自神戸至香港
午前	備考
四時	軟風吹き晴天なり
五時	焚料粉炭百噸の積込を終了す
六時	水夫就業出帆用意をなす
七時	機關用意竝に各員配置に就く
七時十分	拔錨し船長の指揮の下に機關を微速力に掛て港外に向ふ
七時廿二分	防波堤突端を通過し全速前進を下す
七時四十分	和田岬燈臺を通過し針路を南々西に定む
七時五十分	各員配置を離れ機關用意を解く
八時	和風にして晴天なれ共斯雲飛散す海面漣狀
九時三十分	友ヶ島水道に近附き針路を種々變ず
九時五十分	友ヶ島燈臺を北微東に並航し距離一哩針路を南十九度西に定む又測程器を投入す
正午	和風和浪天候 天雲なし航程二十四哩
午後	
〇時三十五分	伊島を北七十一度西に望み並航其の距離三哩測程器は三十一哩針路を南三十六度西に拆る
四時	軟風にして晴空波浪は横の軟波あり
四時十五分	室戸埼燈臺に並航す距離二哩測程記七十一哩を示す南六十八度西に變針す
五時	水夫終業 本日は荷役道具を取片付け各艙の移動物を摺り甲板を清掃す
八時	四時の天候に同じ
九時三十二分	足摺埼燈臺に並航し方位北二十二度西距離四哩測程器百三十七哩針路を南六十二度西に變針
正子	八時の天候に同じ特許測程器百八十八哩を示す

Monday.	Laying at Kobe Kobe to Shanghai.
A.M.	REMARKS.
	Continued working cargo through the night.
4.00	Gentle breeze & fine clear weather.
6.00	Hands turned to & variously employed.
8.00	Moderate breeze & fine cloudy weather.
11.00	Received 50 bags of mail.
Noon	Moderate breeze & blue sky.
P.M.	
2.00	All finished cargo work.
3.00	Finished embarking passengers.
3.30	Single up.
3.45	Stand by engine.
4.00	Cast off from Quay & proceeded to the sea using engine variously as required & assisting by two tugs. Gentle breeze and fine w'r.
4.20	Passed break water and rung up full sp'd ah'd & steered course as per pilot's orders.
4.45	Passed Wada Lt. H.
5.00	Hands knocked off work for the day. Hand working brass work & repairing poop awning.
5.10	Passed Hiraiso Beacon.
5.30	Ezaki Lt. H. abm dist 1 mile.
8.00	Similar state of wind & weather and sea slight. Chief officer's night inspection was made and reported all's well.
8.15	Okado Lt. H. abm dist 3 miles.
9.30	Ogishima Lt. H. abm dist 3 miles.
10.30	Cleared Nabeshima Suido.
11.10	Passed Habushi Becon Lt.
m.n.	Mushima abm dist 2 miles. Gentle breeze & fine moon light, sea slight.

月曜日	神戸碇泊中 自神戸至上海
午前	備考
四時	天候晴朗にして軟風
六時	水夫就業但雑役
八時	和風にして天氣晴曇
十時	郵便物五拾袋を積入る
正午	和風にして青空
午後二時	荷役全部終了
三時	船客乗船す
三時三十分	撃索を單條とす
三時四十分	機關用意
四時	撃留索を總て遣り放ち機關を種々命令通りに使用し且つ二隻の引船の助を受け港外に出す 軟風にして晴天
四時二十分	防波堤を通過し機關を全速前進に命じ機關用意を解く而して針路は水先人の號令通りに操る
四時四十五分	和田岬燈臺を通過す
五時	水夫本日の業務を終る本日は眞鍮磨き「ブープ」の「オニング」を修理す
五時十分	平磯柱燈立標を通過
五時三十分	江崎燈臺に並航距離一湮
八時	風力天候四時に同しく浪は軟波 一等運轉士船内を巡視す異常なし
八時十五分	大角燈臺に並航三湮を距つ
九時三十分	男木島燈臺に並航距離三湮
十時三十分	鍋島水道を通過し終る
十一時十分	波節柱燈立標を過く
正子	六島に並航距離二湮 軟風にして月清かなる天候にして軟波あり

Friday.	Y'hama to Victoria.
A.M.	REMARKS.
	Forwarded clocks 30m for S.A.T. at Noon.
4.00	Fresh breeze & dull overcast weather, sea rough. Ship labouring mod'ly & shipping spray over the bow at times. P. log. 180 miles.
5.00	Hands turned to & washing decks down.
8.00	Strong breeze & similar weather with beam rough sea. Ship labouring moderately & spraying frequently. P. log 220 miles.
Noon.	Similar wind & sea, squally weather accompanied heavy rain. Ship labouring & straining mod'ly and shipping seas fore & aft at times. P. log 250 miles and re-set it.
P.M.	
4.00	Strong breeze & rain squally w'r, sea rough. Ship labouring & straining heavily and big quantity of seas at times. P. log 30 miles.
5.00	Weather looking threatening, unshipped ventilator cowls, batten up all hatches and secured every thing. Tanks & Wells attended to.
6.00	Hands knocked off, employed var'ly.
8.00	High wind & rain squally w'r continuously with distant lightning, sea increased to high. P. log 57 miles. Ship plunging, tossing & straining violently & fore deck flooded all the time.
10.00	Washed portside ladder away, smashing poop iron rail, bending stanchions and other damages.
10.15	Rung engine slow ah'd, casting oil on the sea & a/c N.W. showing log 68 miles.
m.n.	Gale & overcast weather with distant lightning and thunder, sea confused high. P. log 80 miles. Ship labouring & straining heavily & shipping seas during the watch.

金曜日	自横濱至ロクトリヤ
午前	備考
	正午の船内真時に合す爲め時計を三十分進ます
四時	疾風にして陰鬱なる曇天波浪荒し特許測程器百八十漙船體の動搖中庸にして時々船首にしぶき飛び上る
五時	水夫就業甲板を洗ふ
八時	雄風にて曇天なり荒波横より来る船體の動搖中庸にしてシブキ屢々飛び上る航程二百二十漙
正午	風力波浪前直に同しく濛雨を伴ふ曇天船體動搖して船内にキーキーと音を立つ波浪船上に時々打上ぐ 航程二百五十漙測程器を零となす
午後	
四時	雄風にして天候雨の曇天波浪荒し船體動搖及船體の響音甚しく時々大浪甲板を洗ふ航程三十漙
五時	天候險惡の徴候あり通風管を抜き取り各艙を密閉し動搖物を搏着す水槽及汚水高に注意す
六時	水夫終業本日雑務
八時	強風にして引續き雨天曇あり又遠方に電あり波浪高浪となる航程五十七漙船體上下に動搖し響音烈しく前甲板は常に打ち上げたる海水に浸さる
十時	左舷梯を波に奪れ船尾手摺を打毀し「スタンション」を曲げ其他に損害あり
十時十五分	機關を微速前進とし海面に油を滴下せしむ而して針路を北西に拆る航程六十八漙
正午	疾強風にて陰雲あり且遠方に電光及雷あり波浪高く擾亂す航程八十漙船體の動搖及響音甚しく波浪は恒に甲板に打ち上ぐ

Saturday.		Kobe to Hong Kong Laying at H. Kong.
A.M.	REMARKS.	
	Ship's clocks adjusted 15m ahead for Standard time, 120E	
1.00	Breaker's pt Lt. H. abm on N 13 W, dist 5 miles, log 117 miles & a/c on S 80 W.	
4.00	Gentle breeze & overcast w'r, s a slight. P. log 144 miles.	
5.00	Hand turned washed decks & brass work.	
7.00	Chilan pt Lt. H. abm (N 10 W) dist 3 miles, P. log 171 miles, & a/c S 85 W	
8.00	Similar wind & overcast w'r with passing patches of light fog at times, sea slight. P. log 180 miles.	
10.30	Petro Blanco Rock abm dist 1 mile on port side & a/c N 80 W. P. log 203 miles.	
11.00	Thick fog coming on & sounded signal as per Regulation.	
Noon	Slight breeze & foggy w'r with slight sea. P. log 218 miles, Fog signal strictly attended.	
P.M.		
2.00	Fog lighter.	
3.00	Cleared fog up.	
3.30	Waglan Lt. H. abm (S 10 W) dist 2 miles, took log in showing 250 miles & a/c to Var'ly.	
3.40	Stand by engine & station. 3.55. Reduced speed.	
4.00	Slight breeze & cloudy w'r.	
4.05	Passed Hakkoktan Lt. H. & stopped her & var.	
4.10	Received Harbour pilot and proceeded to the berth in charge of pilot, Capt, Nelson, using engines & courses var'ly.	
4.18	Cleared Lyemun Pass.	
4.20	Arrived at berth & started to made her fast to No. 13 buoy.	
4.30	Shackled on & rung off engine.	
4.50	Discharged mail & passengers.	
5.00	Hand knocked off work. Crew employed placing derricks, fitting cargo runners and unspreading awnings, etc.	
8.00	Light air & cloudy weather. Regulation light kept burning brightly.	
9.00	Coolies Came on board & started to taking coal from No. 2 and No. 3 Holds throughout the all night.	
m.n.	Light air & fine cloudy w'r.	

土曜日		自神戸至香港 香港碇泊中
午前	備考	
	船内時計を東經百貳拾度の標準時に合はす爲め十五分進ます	
一時	蓮花峯燈臺を北十八度西に並航す距離五哩航程百十七哩針路を南八十度西に變す	
四時	軟風にして天氣陰雲にして波浪は輕波航程百四十四哩	
五時	水夫甲板洗に就業して後眞鍮磨をなす	
七時	チラン岬燈臺に並航す方位北十度西距離三哩航程百七十一哩南八十五度西に變針	
八時	風力四時に同じく時々薄き霧ある陰天にして波浪輕波航程百八十哩	
十時册分	大星簪岩を左舷一哩に並航し北八十度西に變針航程貳百〇二哩	
十一時	濃霧となり注規通りの霧中信號をなす	
正午	輕風にして霧天波浪輕波航程二十八哩霧中信號を勵行せり	
午後		
二時	霧少し薄らぐ	
三時	霧全く消散す	
三時半	ワグラン燈臺を南十度西に並航し距離二哩測程器を取入る示針二百五十哩針路不定となる機關用意を引き各員配置に付く	
三時四十分	速力を緩む	
三時五十分	輕波にて曇天	
四時	ハツコクマン燈臺を通過し機關を停止し後種々使用する	
四時五分	港内水夫人ネルリン氏を乗船せしめ該水先人の指揮の下に種々の針路と機關とを以て碇泊場に向ふ	
四時十分	碇泊場に到着し第十三浮標に繫留に取掛る	
四時十八分	浮標に繫留し終り機關用意を解く	
四時三十分	郵便物及船客を揚ぐ	
四時五十分	水夫終業本日は「デリック」を立て其の索具を通じ各日覆を取外さしむ	
五時	軟風にして陰雲あり碇泊燈を亮明ならしむ	
八時	人夫來船と第二番第三番艙より石炭の陸揚を始め全夜就業	
九時	至輕風にして天候晴曇	
正子		

航海日誌及び當直日誌の備考欄内の記載は簡單明瞭に記事及時刻の正確なるを以て主眼とす而して衝突火災等の海難の場合と雖も餘りに詳細に記載せんとして事務繁忙の際却て誤記をなす如き事有りては他日海事審問等の際不利の立場に陥る事あれば詳細は取調べを受くる際其の詳細を陳述し又は書面の訊問に對して詳細に答申せば差支なき故日誌記事は成丈け簡單に記すを良とす然して斯かる場合は時刻は一層正確に機關部と豫め照合なし置くべし

以下部類分けに従つて凡例を掲ぐ而して凡例には一般に譯文を附するも簡單明瞭なる者の譯は省略する事あり

I. Sailor's work.

A. Wash deck & etc.

1. Hands turned to & wash down deck usual.
2. Hands turned out to washed decks down.
3. Crew employed washing fore and aft.
4. Crew went to hold to be washed.
5. Crew washing ship's outside.
6. Hands turned to broomed decks down.
7. Hands holystoned deck.

譯文 甲板洗ひ方

1. 水夫就業例の通り甲板を洗ふ

2. 水夫甲板洗ひ方に就業
3. 水夫甲板洗ひ方
4. 水夫に艙内を洗條なさしむ
6. 水夫甲板掃き清め方に就業
7. 水夫は甲板を砥石で磨く

參照

1. 外舷水線附近及び船底の汚るゝ事を Foul すると云ひ舷側の藻を除くことを Weed trap と云ふ
 2. 船底に附着する色白く圓錐形をなし中心に穴ある甲殻を Binnacle と云ふ
 3. 甲板を輕石で磨る事あり之れを Pumicestoned と云ふ
 4. 水夫等の俗語 Broomed deck を「ブロン、デツキ」 Washed deck を「ワシ、デツキ」 Holystoned deck を「ストーン、ズリ」と稱す
- B. Scaling and Chipping.
1. Crew employed scaling ship.
 2. Scaling ship.
 3. Crew employed scaling funnel, ventilator & room casing.
 4. Crew employed scraping mast & funnel.
 5. Crew employed chipping & scaling ship's side.
 6. Crew scaling No. 1, No. 2, & No. 3 winches.
 7. Crew employed scaling rusty parts in No. 1 hold and fore & aft peak,

8. Hand employed taking down scaling iron in No. 1 hold & fore and aft peak.

譯文 錆落とし

1. 水夫に錆落としをなさしむ
3. 水夫に煙突通風管及機室の周圍を錆落としなさしむ
4. 水夫に煙突及橋の錆落としをなさしむ
5. 水夫に外舷の錆落としをなさしむ
6. 水夫は第一第二第三番の「ウインチ」の錆落としをなす
7. 第一番艙及前後の「ピーク」の錆びたる所の錆落としをなさしむ
8. 同上の意味

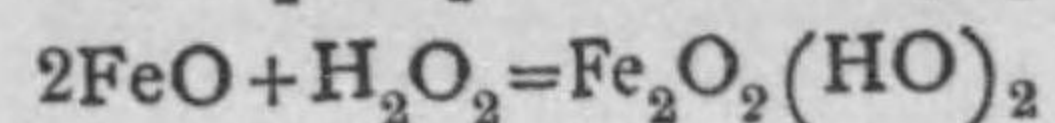
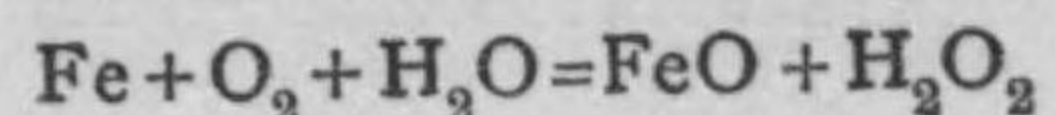
參照

1. Scaling とは錆の薄き者を Scraper にて掻き落とす事にして Chipping とは錆の厚き者を Chipping hammer にて敲き落とす事を云ふ水夫等は Scraper を「シカラツプ」、Chipping hammer を「カンカン、ハマ」と訛る
2. 鐵錆の成分
鐵を空中又は水中に置けば其面次第に褐色を呈し其質は大に變化して脆き者となるべし而して時日を経れば全部變化するに至るべし之れを錆と云ふ之れを分拆すれば

第二酸化鐵	Fe ₂ O ₃	39.1%
第一酸化鐵	Fe O	5.8 „
第一炭酸鐵	Fe Co ₃	0.9 „
硅 石	SiO ₂	0.2 „
アノモニヤ	HN ₃	痕跡

錆は非常に疎にして殆んど十倍の容積となるべしと云ふ其の成因を分ちて二となす第一は水と炭酸瓦斯の爲めなりとす即ち鐵を空中に洒らしても空氣清淨なれば錆を生ぜざれ共炭酸瓦斯は濕氣の助を得て初て錆を生ぜしむる者なれば鐵面に濕氣が附着し居れば錆を生ずる事甚し其の錆を生ずる迄の順序は空氣中の炭酸瓦斯は水分の助けを得て鐵と化合して第一炭酸鐵となり尙多量の炭酸瓦斯と化合して分解し遂に第一及第二の酸化鐵を生ず斯の如く一度錆を生ずれば錆は水分を吸収する性質に富む故に例へ空中に濕氣飽和せずとも其の水分を吸収して益々錆を生ぜしむ第二因は電力化合なりとす即ち一度鐵面に錆を生ずれば錆は鐵に對して負號の電流を生じ鐵は正號となりて分解され益々多量の錆を生ず此の際水は電流の媒液となる而して海水は鹽分を含むを以て河水に比して錆を生ずる事多し總て鐵は銅鉛炭素の諸金屬に對して正號の電流を生ずるが故に此等の金屬と密接すれば水の媒介に依りて大に腐蝕せらる獨り亞鉛は鐵に對し正號なれば之れと共にある鐵は腐蝕を免るべし多く Screw aperture に Zinc slab の螺定せらるゝは茲に原因す又海水より河水に航行する船に使用する鐵板に腐蝕多きは河口に有りては河水と海水と層をなし電氣化合を速かならしむるに依る又船の水線附近の如く水と空氣と絶えず變化する鐵は錆を生ずる事早く又汚水に接する程鐵板の腐蝕甚し

鐵錆の化學反應を方程式にて示せば



以上の理由に依り總て錆落しは少しの錆も鐵面に残らざる様に錆落せざれば西諺の Money scattered to the winds の如く其効果大ならず船内にては Chipping and Scaling したる後は Holystoned 又は Pumice-stoned して後塗料を施す又鐵板の下塗 Priming of iron には光明丹を使用するを普通とす陸上にては全く鐵錆を落す方法として鐵板の硫酸漬けを行ふ

C, Painting and Vanishing work.

1. Crew employed in painting chart room, bridge deck & officer's quarter.
2. Crew started to painting work.
3. Crew painting ship's outside.
4. Crew painting hatch coaming and touching up outside.
5. Started giving first coat of No. 1 International composition.
6. Finished giving second coat of No. 2 Rahtzen composition.
7. Crew blacking down the fore lower rigging.
8. Crew employed vanishing on skylights, poop, and saloon alleyway.
9. Crew tarred on spare bunker deck,

10. Hands cementing on No. 1 ballast tank & fore peak tank.
11. Coolies tar-cemented on No. 1 ballast tank top side.
12. Smooth bulwark inside down ready for painting.
13. Painting retarded on account of passing shower.

譯文

ペント及バニッシュ塗り

1. 水夫に海圖室船橋及士官室附近をペン塗りなさしむ
2. 水夫ペン塗りを始む
4. 水夫艙口板のペン塗り及外舷塗料の禿げた所にペン塗りをなさしむ
5. インタアナショナル第一號塗料の第一回目塗り方に掛る
7. 水夫に前下檣の「リギン」に塗料を施しむ
8. 船尾樓の「スカイ・ライト」及「サルン」の左右の通路を假漆を塗る
9. 豫備石炭庫甲板に「ター」を塗る
10. 水夫に第一番水艙及「ピーク・タンク」に「セメント」を塗らす
12. 檣舷内部をペン塗りする爲め滑かにす
13. ペン塗りは俄雨のため中止す

参 照

1. 塗料一罐は普通貳拾八所入にして四罐にて C.W.T. とす
船底塗料は one C.W.T. なるを普通とす
2. Composition 船底塗料には多くの種類あれ共鐵板の腐蝕を防ぐもの即ち Anti-corrosive と船底に海藻類の附着を防ぐもの即ち Anti-fouling との二つに大別され前者を第一後者を第二と云ふ事あり例へば第一號インタアナショナル船底塗料とは Anti-corrosive を指すものなり船底塗料は此の外に種々の名稱あり即ち Rahtzen, Peacock, 高田船底塗料及綠色なる Swainfool composition あり又水線附近 Boot-topping には特に Boot-topping と稱する船底塗料を施す
3. 塗料は通常刷毛にて塗るものなれ共現今壓搾空氣にて塗料を霧吸する器械を使用する事あり之れを Aerograph spray painter と云ふ
4. 色の配合を引立つるには下の如くなすを良とす
赤色の所には白黒黄色を配す
青色の所には白又は黄色
綠色の所には白黒及黄色
5. 塗料を混合して種々の色を作るには下の如くなすべし
鼠色を作るには白と黒を混合
橙色を作るには黄土色と赤鉛
肉色を作るには朱と白色
淺黄色を作るには黄土と白色
石色を作るには黄色と白色の混合に少量の黒又は焦茶 Burnt umber を加ふ
煉瓦色を作るには赤黄土に少量の白色を加ふべし

胡桃色を作るには焦茶と白色

6. ペントの塗色表面積
船底塗料一罐 (cwr) 3200 sq. ft. 約九十坪
白色塗料一罐 (28 lbs.) 1000 „ 約三十坪
黑色塗料一罐 („) 1500 „ 約四十坪
但し白色黑色塗料とも亞麻仁油を多量に加ふるとき又は少なく加えし時は差あれども上記を標準とす
 7. 塗料には塗色面を輝す目的に使用する者あり之れを Luminous paint と云ひ又防火作用を施せるものを Fire-proof paint 等あり又水夫等は黄色塗料を「ヤアラベン」綠色塗料を「ギリンベン」と訛まる而して塗料の内綠色塗料を除く外人體に對し殆んど無害なりとす
 8. Vanish は揮發性の液体に液覆物 Covering substance を溶解せしめたるものにして液覆物には Copal, Amber, Rosin, Mastic, Dammar 等の樹脂あれ共一般に Copal vanish と通稱せらるゝが如く骨滓波樹脂のもの多し又船上に「ラック」と通稱せらるゝは Chinese lacquer の事にして別名 Ning-Po Vanish と云ふ
- D. Cleaning.
1. Crew employed cleaning up boats and gears.
 2. Crew & 20 coolies employed cleaning up No. 3 hold and No. 2 ballast tank.
 3. Crew taken over to cleaning ship for sanitary inspection.
 4. Crew cleaning paint work.
 5. Crew employed in soaping down bridge quarter.

6. Wiping paint work on poop deck.
7. Crew scouring bright work in saloon entrance.
8. Crew cleaning up limber ways at No. 1 & No. 2 holds.
9. Washing chartroom bright work soda.

譯文 清掃

1. 水夫は端艇及屬具を掃除す
3. 水夫は檢疫用意の爲め船内大掃除をなす
5. 水夫船橋附近を石鹼拭きをなす
6. 船尾甲板の塗料面を清掃す
7. 水夫は「サルン」入口の「ワニス」塗りの所を掃除す

參照

1. Coolies とは支那沿岸にて使用さる文字にして苦力より出しものなり故に人夫は一般には Shore hands or Shore people 又は Native と云ふ
2. Bright work とは Vanish or lacquer 等にて塗色せし所を云ふ
3. 石鹼拭きとは石鹼水に少量の苛性曹達を加えたる液を Scrub brush に付けて擦り汚點を拭ひ清むる事
4. 「バニッシュ」又はペント等を全く取り去るには硝子の破片又は「スクレツパー」にて削り落す事あるも又苛性曹達の溶液を以て洗ひ落す事あり斯かる際には塗料を洗ひ落した

る後を水にて數回洗滌して全く曹達の痕跡を止めさらしむる事に注意すべし然らざれば後にて其面に施したる塗料を變色せしむる事あり又曹達にて塗料を洗ひ落したる後石炭酸等の酸類の薄き溶液にて一度其の後を洗滌せば曹達と酸と中和する故に急工事の際には其効を與ふ

E. Miscellaneous work.

1. Crew employed variously jobs.
2. Crew variously employed, scaling wire reels, stream anchor, lower part of funnel and brass worked.
3. Crew variously employed, taking down spare fore-castle awning, cleaning out No. 4 bilge, painting winches, and overhauling cat block.
4. Crew washing paint work, rigging derricks, getting awning spar lowered on fore-castle head, & etc.
5. Crew employed sealing winch pipe chairs, repairing winch covers and making No. 5 boat cover.
6. Crew painting funnel and ventilators, blacking rigging and repairing awnings and windsail.
7. Crew making winch covers, bunker hatch covers, davit's socket covers and setting up main rigging ratlines.
8. Crew employed assisting stevadores.

9. Crew and some emigrants commenced shifting bunker coal.
10. Crew started to shift coal from No. 3 hold to bunker.
11. Crew shifting life boats clear of reserve bunker hatch preparatory to taking in bunker coal.
12. Resumed the work that is painting fore and aft of the ship.
13. Crew commenced work of discharging ballast.
14. Crew employed taking stores aboard and overhauling compressors.
15. Crew cleaning holds and dunnaged down.
16. Exercised crew at fire drill and boat station.
17. Midnight retarded coaling fore and aft, quarter-master and two sailors on watch through the night.
18. Fresh breeze sprung suddenly, called all hands took in poop awning.
19. Called out all hands to cover hatches and ventilators.
20. Crew replaced boat gears of every boats, re-casked and filling oil cans.

譯文

2. 水夫は綱索捲臺中錨煙突の下部等の錆落とし及び真鍮磨き等の雑業をなす
3. 水夫は豫備船首樓日覆を帆庫に入れ第四番の汚水道の汚水を汲出し清浄にし「ウインチ」のペン塗り及錨を釣くる滑車を取調ふ
4. 水夫は塗料面の清浄「デリック」に附属具を取付け日覆受桁を船首樓前端に格納す
5. 水夫は揚荷機蒸氣管の受臺を甲板に締め直し揚荷機蔽ひを修理し五番端艇の覆を作る
8. 水夫は仲仕の手傳をなす
9. 水夫及移民は焚料炭の運搬を始む
11. 水夫は焚料炭積込の爲め豫備石炭庫艙口上の救命艇を他に移し艙口を阻碍なからしむ
12. 船内前後に於けるペント塗りを再始
14. 水夫は「ストアー」を船内積入れ且つ「コンプレッサー」を取外し掃除す
15. 水夫は船内を掃除し「ダンネージ」を敷く
16. 防火演習及び端艇練習を行ふ
17. 正子に前後部の石炭荷役を中止し舵取り及び二人の水夫を終夜當番なさしむ
18. 疾風突然吹き起り總員を起して船尾の日覆を畳ましむ

- 19. 總員を呼び出し艙口及通風管に覆をなさしむ
- 20. 水夫は各端艇の屬具を再び艇内に納め水樽の水を取換ひ油瓶に一杯油を入れる

參照

- 1. Forecastle は For'c's'le と windsail は winds'l と省略さる事あり此他 Sail は普通 s'l と略さる例へば topsail を tops'l の如し
- 2. Re-cask 又は re-set 等 Re の Prefix を附しあれば再び繰り返すと云ふ意味となる故に水樽に水を再び入れ換る事は第二十例に示す如し
- 3. 帆布を縫ひ合すには卷縫平縫中縫の三法あり卷縫 Round seaming は總て帆布の摩擦せざる面の方を縫ふの方法にして左方より始むる者なり此の縫方は強固にして速に縫ひ得るも縫目凸起して摩れ易きの嫌あり縫目は帆布の合目筋に直角をなす平縫 Hat seaming は帆布の摩擦し易き面を縫ふの方法にして右方より始むるものとす又 Tabling or Lining を縫着するには此の方法を用ふ縫目は帆布の合目筋に斜なり中縫 Middle seaming or Center seaming は帆布の合せ目の中央を縫ふの方法にして右方より始むるものなり此の縫方は強力を受くる帆布又は弱りたる帆布を縫ひ合はすに用ふ縫目は帆布の合せ目筋と平行す此の外に Tarpaulin 各種「カバー」の裂けたる所を縫ひ繕ふ方法を Herring-boning と云ふ帆布を縫合すには針目の數 Stitches は帆布の性質及び強弱に依り定るものにして新しき帆布にては毎吋凡く三針な

りと云ふ弱りたるものは斯の如く多數の縫目を要せず
Twine 一封度の長きは
Roping twine は三百六十尋
Seaming twine は四百三十尋
而して seaming twine 一封度は帆布の八尋を縫ひ能ふべしと

II. Quarter master's duty.

- 1. Quartermaster on duty and Regulation light kept burning brightly.
- 2. Anchor watch kept by quarter master.
- 3. Quarter master kept watch strictly.
- 4. Quarter master keeping night watch punctually.
- 5. Quarter master employed var'ly.
- 6. Fitting relieving tackle and chipping accommodation ladder stanchions.
- 7. Quarter master cut off two links from starboard steering chain and one link from other in order to made it short.
- 8. Overhauling Patent log & repairing signal flags.
- 9. Cleaninig sounding machine & oiled sounding wire on.

譯文

- 1. 舵取りを當直せしめ且つ碇泊燈を亮明ならしむ

6. 舵に「レリービング、テークル」を掛けしめ且つ舷梯の「スタンション」の錆落しをなさしむ
7. 舵取に右舷操舵鎖より二鎖左舷側より一鎖を切り取らしめ少く短くす
8. 特許測程器の分解手入なさしめ且信號旗を修繕なさしむ
9. 測深機を掃除せしめ且其の綱索に油を塗しむ

参 照

1. 燕尾旗を Burgee と旛旗を Pennant 方旗を Flag と云ひ横幅を Fly と縦幅を Hoist と稱す
2. 我國の國旗は明治三年一月廿七日布告第五拾七號に依れば横幅は縦幅の一倍半にして日の丸の直径は縦幅の長さの五分三なりとす
3. Quarter master は Petty officer と稱し Qr.Mr. と略記す又外國軍隊用語として宿舎を割當て糧食被服等を給する者を指して云ふ
4. Accommodation ladder 又は Gangway は舷梯を云ふ然し船上にては一般に「メラツプ」と云ふ者多し「メラツプ」とは蘭語より出でたりと云はる此他に Grating を「ドストル」船體側板を「ホイデン」等あり

III. Carpentry.

1. Carpenter making bunker hatchway grating.

2. Carpenter fitting up electric light fittings and changing sockets.
3. Carpenter fitting hawse plugs, making ventilator plugs and fitting up vegetable locker.
4. Carpenter caulking bridge deck.
5. Carpenter battening hatches and repairing main rail on poop deck.
6. Carpenter renewing port main rail and repairing door locks of chart room.
7. Carpenter straightening stanchions and repairing variously.
8. Carpenter setting up provision store-room on deck with assistance of three sailors.
9. Carpenter fitting moulding underneath upper bridge and repairing platform for leadman.
10. Carpenter casing in pipe at No. 2 hold and overhauling windlass and Capstan.
11. Carpenter employed on casing pipe in No. 2 hold and fitting cargo battens in No. 1 hold.
12. Carpenter employed repairing No. 2 twindeck sparring.
13. Carpenter taking port ash-shoot and oiling port bunker door.

14. Carpenter started to renewing and repairing of ceiling & floor of No. 2 hold.
15. Assistant carpenter in splicing and connecting electric wire pipe smashed during gale.
16. Shore carpenters fitting up bunks for soldier at No. 2 twindeck.
17. Six carpenter employed building provivion store room in poop.
18. Four carpenters and ten caulkers employed putting up ceiling in No. 4 lower hold, pump casing and caulking upper decks.
19. Caulkers caulking deck fore and aft under carpenter's supervision.
20. Received pine plank for laying deck down in No. 2 lower deck.

譯文 船匠業務

1. 大工は石炭庫艙口の格子板覆を製作す
2. 大工は電燈挿入板を取付け且つ電球受口を取換ゆ
3. 大工は錨鎖孔栓を取付け通風管栓を製作し且野菜入箱を取付けたり
5. 大工は艙口を密閉し船尾甲板の手摺板を修理す

6. 大工は左舷手摺板を製作し且海圖室入口の扉の錠前を修理す
7. 大工は曲りたる「スタクション」を真直にし且つ諸所の小修理をなす
9. 大工は上部船橋の下部飾板を取付け輕鉛測手臺を修理す
10. 大工は第二番艙内の管を圍ひ且楊錨機及「カプスタン」の手入注油等をなす
11. 大工は第二番艙内の管を圍ひ且つ第一番艙の側板を取附く
12. 大工は第二番艙中甲板の側鐵を修理す
14. 大工は第二番艙の床板及側板を修理し又は新調せり
15. 大工手傳人は暴風中に打毀たる電線包管内の線を接着し且包管を接合す
16. 陸上の大工は第二番中甲板に軍隊の寢所を造作す
18. 四人の大工は第四番艙下艙の側板を取付け唧筒を圍ひ十人の填隙者は上甲板を填隙す
20. 第二番艙中甲板を張る松板を受取る

參照

1. 船内用材は普通 Pine, Cedar, teak 等にして外に Lignum vitae あり而して松板は杉板の價格に比し約半分とす

2. Caulk は英國流の緩方なれ共米國流にて Calk にも宜し此他 Harbour を Harbor と緩るが如し又 Provision は食糧の意味あれ共他に規則の條項と云ふ意味あり
3. Plank と同意味の語に Deals or Board 等あり幅七時長六吋以上の板を云ふ又其他 Timber, Lumber あり Lumber は一般に木材を總稱する語にして就中板梁材根太材を云ひ Timber とは松杉檜等を伐採して建築材料として市場に出されたるものを云ふ
4. 填隙するに甲板合せ目の緩し所なれば百呎に付き Oakum 約八磅を要し普通の合目なれば五磅 Pitch 二十四磅乃至十四磅を要す但し全部新しき合目に應用する量なりとす

IV. Officer's watch.

1. Officer's anchor watch kept; lights, lead & bells attended.
2. Officer's anchor watch set and Regulation light, lead & fog signals attend to.
3. Two officers in attendance on deck till loading finished for the night continued working.
4. Cargo all through the night.
4. One officer in attendance on deck till midnight.
5. Third officer tallying zinc slab from noon till midnight.
6. Officer's watch throughout night and pumps, light & moorings carefully attended.

譯文 運轉士當直

1. 運轉士は碇泊當直をなし碇泊燈測鉛及霧中信號に注意す
2. 同上
3. 各艙終夜々荷役で繼續せられし夜荷役の終了する迄二人の運轉士甲板で當直す
5. 三等運轉士亞鉛板の數取を正午より正子までなす
6. 終夜運轉士は當番なして唧筒碇泊燈及び繫留索具に注意す

參照

1. 航海中の當直の名稱

自正午至午後四時	Afternoon watch
自午後四時至午後六時	First dog watch
自午後六時至午後八時	Second dog watch
自午後八時至正子	First watch
自正子至午前四時	Middle watch
自午前四時至午前八時	Morning watch
自午前八時至正午	Forenoon watch
2. 當直を初めて最初の三十分有一點鐘を打ち以後三十分毎に一點を増し當直終りに八點鐘を打つ者なるが此れは昔時時計の發達せざりし時代三十分の砂時計を甲板に備置き一度落ち盡したる時に一點を打つ風習より來りし者なりと云ふ

V. Ship's miscellanies.

A. Holyday and no work.

1. To-day being Sunday, no work aboard.
2. No shipwork done this day.
3. To-day observed as a Neptune's Revel.
4. No work this day.
5. No unnecessary work done this day.
6. Being Sunday, finished for the day.
7. Being Sunday, no unnecessary work done.
8. Hand kept holiday for they have work for several days without holiday.
9. Flags full dressed in memory of the Emperor's Birth-day.
10. Today observed as a holiday aboard, the newly arrived baby named with ceremony and passengers & crew taking part in various sports and processions. Finished this entertainment by cheers of passengers.

譯文 祭日及休業

1. 本日は日曜日に付き休業
2. 本日休業
3. 本日は赤道祭に付休業す

5. 本日は休業す
6. 日曜に付き仕事を終ふ
8. 水夫は數日休業なしに働きし故本日休業な
さしむ
9. 天長節に付満船飾をなす
10. 本日休業して誕生せし赤兒に命名式を行ひ
船客船員共同して運動會及び通り者を行ひ
最後に船客の萬歳を祝して散會す

參照

I. 外國港灣に於て基督に關する祝日は大略下の如し

Christmas Day.	基督誕生祭にして十二月二十五日
Easter Sunday.	基督復活祭にして三月二十一日以後の満月に次ぐ第一日曜日にして土地に依りては其の日曜日前日及翌日も祝日とす
Quinquagesima	復活祭日前五十日目にして Shrove Sunday 又は Shrove Tuesday 即ち懺悔日懺悔火曜日の日を云ふ
Ash Wednesday	聖灰節即ち懺悔火曜日の翌日
Good Friday	基督受難節にして復活祭日前三日目即ち Crucifixion の行はれた日
Ascension Day	復活祭日後四十日目の木曜日を云ふ
Penticost	聖靈降臨祭にして復活祭日後五十

日にして之れを Whit Sunday と
も云ひ Wisdom Sunday の意味
なり

2. 英國に於ては皇室等に関する祝日の外にて基督に關しては
下の如し

St. David. 三月一日にして「ウェルス」人は

韭の花を附けて祝す

St. Patrick 三月十七日にして愛蘭人は酢漿の

花を附けて祝す

St. George 英蘭人は薔薇を附けて祝する日に

して四月廿三日

St. Andrew 十一月三十日にして蘇國人は薔の

花を附けて祝す

Christmas tree Spruce 即ち唐檜の若木を用ふ

此外に St. Thomas, First Sunday in Advent, St.
Michael, St. Thon Baptism, Annunciation 等あり又宗
教上に非ずして四月一日を Fool's day 五月一日を May
day 十一月五日を Gun power day と稱す

3. Naptune's Revel を赤道祭と云ふは Neptune は海の保
護神なるに因む此の海神は兄にして神の王様とも云はるゝ
Jupiter が天地を統一する時に其の配下に在りて敵軍を征
服したる功に依り亂定まで海河の王となりたる神なり此の
神は大概海を背景とし裸體の勇猛なる姿で右手に三尖の槍
を携えて居る

B. Engagement and Discharge

1. Two sailors joined the ship.
2. Three chinese stoker discharged.

3. Mr. Nishi, Second officer, joined the ship for
Mr. Higashi, ex-Second officer.
4. Newly appointed chief officer Mr. Kita took
charge.
5. Apprentice officer Mr. Minami promoted to
Acting third officer.

譯文

1. 水夫二人本日乗組となる
2. 三人の支那人火夫を雇止す
3. 新任二等運轉士前任者東君と交代す
4. 新任一等運轉士北君乗船執職す
5. 運轉士生徒南君三等運轉士心得に昇任す

参照

1. Ex-Second officer の Ex なる prefix は前と云ふ意味
あるものにして前大統領を Ex-president と云ふが如し然
し Ex-Nippon Maru と有れば From Nippon Maru 又
は Per Nippon Maru と云ふ意味となる又臨時三等運轉
士とは Temporary third officer と云ふ
2. 印度人水夫を Lascar と云ふ多く回々教信者にして英語
を解する者少く各々の生れたる土地の語 Hindustani, Sin-
halese, Tamil, Burmese 等を使用す

C. Stowaway and Deserter.

1. Short while before leaving, a coal passer, by name Minami, deserted from the ship.
2. Three sailors deserted ship:—Higashi, No. 1 sailor, deserted during the night taking his effect with him and Nishi, No. 2 sailor; Kita, No. 3 sailor, all absent and failed to join when she left.
3. Two stowaways made their appearance on deck, both put to work in Deck Dept..
4. Water police arrested Minami, waiter, on the ground of smuggling opium.

譯文 密航者及脱船者

1. 出帆暫時前石炭夫南脱船せり
2. 三人の水夫脱船す一等水夫東は夜間職務遂行中に脱船し二等水夫西及三等水夫北も在船せず出帆迄遂に歸船せず
3. 甲板にて二人の密航者を發見し兩人共甲板部の業務に當らしむ
2. 水上署巡查は給仕南を阿片密輸の廉で捕縛せり

參照

1. 脱船を又 leaving behind the ship と云ふ而して乗遅れを Cast away と云ひ 歸船時間に遅るゝ事を leave breaking と云ふ
2. 水夫の階級

No. 1 sailor or leading seaman	一等水夫
No. 2 sailor or able seaman	二等水夫
No. 3 sailor or ordinary seaman	三等水夫
No. 4 sailor or green seaman	四等水夫
Sailor's boy or apprentice sailor	水夫見習

 英國にて Able seaman 略して A.B. と云へば Before the mast 即ち表三年間以上在船したる水夫を云ふ我が國の水夫適任證書を持つ水夫に同じ A.B. とは Able Bodied Seaman を略したるものなり 又俗語の卑しき語にて水夫の事を Madros と云ふ此の言葉は元來は蘭語の水夫又は鑛夫と云ふ言葉が我國に昔し傳りしによる
3. 我が國に於ては見習水夫の操り上りし者を「ドバス」と稱して便所掃除の任に當らしむるも 客船などにては一等水夫をして其の任に當らしむる事あり此の語は Dung passer の訛りし者なりと云ふ

D. Mail Matter.

1. Received mail bags for Europe.
2. Received 65 bags of mail for various point.
3. Forty mail bags handed over to Post Office.
4. Landed 40 bags of mail.
5. Delivered 40 bags of mail.

譯文 郵便物

1. 歐洲行郵便物を受取る
2. 各方面へ仕立の郵便物六十五袋を受取る
3. 郵便局に四十袋の郵便物を引渡す
4. 郵便物四十袋を陸揚す

參照

1. 外國にては郵便物の速達を謀る爲め船舶の到着港宛の郵便物を檢疫場所にて引渡す事あり斯かる郵便物を殊に Quarantine mail と云ふ又客船等にて船の出帆間に船客船員の船内郵便函に投入せるものを陸上に送る時間なく不得止次港迄持行き次港の郵便局に他の郵便物と共に一括めにして渡す事あり斯かる郵便物を Loose mail と云ふ

E. Birth and Death.

1. Third class passenger Kita Samuko safely delivered of a baby girl in Lat. 21-20 N, Long. 141-20 E.
2. Fu Kien, a Chinese steerage passenger, died of heart failure suddently in Lat. 2-30 N, Long 100-00 E.
3. Fireman Nishi died this day and was buried in Lat. 10-00 N, Long 100-00 E., the engine being stopped meanwhile.

4. Stopped engine and buried the corpse into the sea.
5. Flags half mast high in condolence of our brave sailor's death.
6. Flags at half mast in mourning for the death of the President.

譯文 出産及死亡

1. 三等船客北サム子は北緯二拾一度二十分東經百四十一度二十分の海上に於て女子を分娩す
2. 三等船客支那人福建は心臟破裂の爲め突然死亡す位置北緯二度三十分東經百度〇分
3. 火夫西本日死去し北緯拾度東經百度の海上にて水葬す其の間機關を停止す
4. 機關を停止して死體を水葬に附す
5. 勇敢なる水夫の死を悼む爲め半旗を揚げて哀悼の意を表す
6. 半旗を揚げて社長の死に弔意を表した

參照

1. 何々病にて死せりと云ふ場合 died を使用せば必ず died of と記すべし例へば脚氣病にて死すは died of beri beri 又其他 died of fever の如し

2. 検屍の事を Inquest 検屍官を Coroner 通夜を Wake と云ふ

F. Sickness and Wound.

1. Nishi, sailor, off duty, sick and Higashi, coal timmer, returned his duty.
2. Contagious disease of a sailor, Kita, was discovered and transplacd the patient into ship's hospital and isolated.
3. Nishi, sailor, was fractured his leg at No. 2 hold and sent to shore immediately.

譯文 病氣及負傷

1. 水夫西病氣の爲め休業し石炭夫東病氣全快職務につく
2. 水夫北は傳染病なる事判明せし故に船内病室に移し交通を遮斷す
3. 水夫西第二番艙に於て脚部を挫傷せる故に直に陸上醫師の許に送る

參照

1. 病名の内船上に多きものを書く

Contagious disease	接觸に依り傳染する者
Infectious disease	空氣其他に依りて傳染する者
Epidemic	流行病

Endemic	風土病
Beri beri	脚氣病
Diarrhoea	下痢「ダイヤリア」と發音す
Syphilis	敵毒
Bubo	横痃〔外國船員間にては mango と俗稱す〕
Malaria	マラリヤ〔アノフェレス屬の蚊に依り傳染〕
Measles	麻疹
2. 病狀に關する者	
Symptom	病狀
Sore throat	咽喉の爛れ
Hoarseness	嘎聲
Runing at the nose	鼻汁の流出
Vomitting	嘔吐
Fever heat	病熱
Costiveness	便秘
3. 其他雜	
Diagnose	診斷
Diagnosis	診斷書
Prescription	處方箋
Cargle	含刺劑
Aperient	下劑
Lotion	洗滌液
Dispensary	藥局
Apothecary or Drug-store	藥種屋
Clinical thermometer	檢温器
Splint	副木〔挫傷などに際し使用する木片〕

Medical expense	醫療費
Surgeon	外科醫
Physician	内科醫
Oculist	眼科醫
Dentist	齒科醫
Specialist	專門醫
Consulting physician	顧問醫

G. Handling boat.

1. All hands at boat station.
2. Lowered emergency boat, second officer in charge, to rescuing of drowning sailor.
3. Lowered sampan to weed trap ship's side.
4. Hoisted life-boat in.
5. Boat station and swung out all boats and No. 1 boat lowered into the sea with crew.
6. Stopped engine in order to transfere a sailor, Kita, to s.s. Japan, who suffered from beri beri. Lowered No. 3 boat, chief officer in charge, and transfered the sailor in Lat. 10-00 N., Long. 100-00 E.

譯文 端艇取扱

1. 總員端艇操練
2. 二等運轉士指揮の元に水夫の溺者を救はん爲め救助艇を下す

3. 外舷水線附近の藻落しする爲め傳馬船を下す
4. 救命艇を捲き入れる
5. 端艇調練を行ひ各艇を總て舷外に吊り出し第一番艇のみは乗組を配置して水上に下せり
6. 汽船日本丸に脚氣病患者なる水夫北を移す爲め機關を停止し第三番端艇を下し一等運轉士指揮の下に水夫西を連れ行く位置北緯十度東經百度

參照

1. 端艇は構造により Clinker building, Carvel building, Diagonal building あり材料により Metallic boat, Wooden boat あり動力により Steam launch, Morter boat, launch あり種類用途により Launch, Pinnace, Cutter, Gig, Galley, Dinghy, Jolly, Yawl 及び疊み得る端艇あり之れを Collapsible boat と云ふ
2. 端艇の昇降には普通 Davit にて昇降せらるゝ者なれ共大なる客船などにては Boat crane にて昇降するものあり而して davit の種類には Ordinary davit, Welin Quadrant davit, Mallory davit 等あり
3. Sampan とは支那語三板より出たる支那式傳馬船を云ひ我國のものは Japanese Sampan と書くを良しとす而して櫂の事を Scull と云ふ

- 4. 支那沿岸を航行する帆船を Junk と云ふ、印度洋紅海にて之れを Dhow (「ダウ」と發音す) と云ふ

VI. Bunkering.

- 1. Taking bunker coal in through the night.
- 2. Commenced bunkering, slightly rain.
- 3. Received 45 tons of bunker coal.
- 4. Started bunkering but weather too bad to continued.
- 5. Finished bunkering, secured the ports.
- 6. Loaded 60 tons of bunker coal.

譯文 焚料炭積込

- 1. 終夜焚料炭を積込中
- 2. 焚料炭積込を始む小雨あり
- 3. 焚料炭四十五噸を積込む
- 4. 焚料炭積込を開始せるも天候の爲め中止す
- 5. 焚料炭積込を終了し採炭口を密閉す
- 6. 焚料炭六十噸を積取りたり

參照

- 1. 石炭の種類
 - 無煙炭 Anthracite.
 - 半無煙炭 Semi-anthracite.
 - 半瀝青炭 Semi-bituminous Coal.

- 瀝青炭 Bituminous Coal.
- 褐炭 Lignite or Brown Coal.
- 泥炭 Peat.

- 2. Bunkering 用としては半瀝青炭及高度瀝青炭 Group bituminous coal を第一として種類に塊炭切込炭粉炭あり而して石炭の光澤を Luster 割目を Crust と云ふ
- 3. 炭山に於て石炭中より粘土及び板泥岩等の不純物を取捨つるものなれ共尙洗滌法 Washing 又は篩通法 Screening 等の機械的撰擇法により不純物を避くる事を得るものなれ共粉炭は絶対に不純物の混合を避くる事能はず
- 4. 石炭の一立方呎の重量及容積
石炭一噸の容積は同種類の石炭に於ても塊炭は切込炭よりも容積大にして切込炭は粉炭よりも容積大なり即ち炭庫に積込むに於て塊炭に近き者程積込噸數は減する者とす下表は北米「オクラホマ」洲産出の或る種の石炭の統計を掲ぐ

炭 種		一噸の容積	一立方呎の重量
大塊炭	Lump coal	40.54	55.26
中塊炭	Cupola	40.35	55.52
卵炭	Egg coal	38.79	57.74
暖爐炭	Stove coal	38.52	58.15
胡桃炭	Walnut coal	38.45	58.26
豆炭	Pea coal	42.25	53.18
蕎麥炭	Duck wheat	41.45	54.04
粉炭	Slack or Dust	39.12	57.25

一噸の容積の數字は立方呎にして一立方呎の重量は磅とす

石炭を篩通しする際に篩の目二時四分三以上の目を通したるものを卵炭と云ひ一時四分三の篩を通したるものを暖爐炭と云ひ五分三時の篩を通したるものを豆炭と云ひ半時の篩を通したるものを蕎麥炭と云ひ四分一時の篩を通したるものを鳥目炭 bird's eye と云ひ三拾二分の三時の篩を通したるものを粉炭と云ひ三時以上の石炭を塊炭と稱す
又各種石炭一噸の容積は下表の如し

炭 種	立 方 呎
南阿炭	38
印度炭	38
ホカボンタス炭 (米國)	42
南ウエールス炭 (英國)	42
ヨークシヤ炭 (英國)	46
ランカシヤ炭 (英國)	45
豊筑炭	42
臺灣炭	42
夕張炭	43
撫順炭	42

石炭の自然發火 Spontaneous combustion は石炭より發生する炭化水素瓦斯が酸素と化合する時に生ずる酸化熱より發火する者にして酸化は大氣に曝露する石炭の表面積及び貯炭内部の通風に原因する故に粉炭は塊炭より表面積大にして且つ貯炭内部の通風行はれず従て貯炭内部の酸化熱に依り溫度を高むる故に粉炭に近き者程自然發火を起し易しと云ふ又炭山より採掘して時日を經過せざる石炭を搭載せる時又は硫黄分を含有する事大なる石炭を搭載せる時各自然發火を起し易しと云ふ

基隆港の臺灣炭及び「クリストバル」港の「ホカボンタス」炭は水分の爲めに冷却せる間は自然發火を起さざれども積入後二三週間にして水分乾燥せんとする頃自然發火をなし易しと云ふ

- 6 汽船にて使用する Fuel oil とば Crude を乾縮して早く蒸發するものより順次凝結したる者 Gasoline, Benzine, Kerosine, Machine oil 等を取りたる後の Heavy oil を稱する者にして引火點及發火點 Track point and Firing point 高し

VII. Quarantine.

1. Anchored at quarantine ground to await pratique.
2. Anchored at quarantine station to got Pratique.
3. Arrived off quarantine station and anchored.
4. Anchored outside Kobe for Health officer.
5. Harbour master aboard and inspected crew & passengers.
6. Finished quarantine at all refused three trachoma passengers to land.
7. Passed quarantine in good order & received pratique.
8. Pratique granted.
9. Waiting for American doctor for vaccinating crew and passengers.
10. Fumigation officer come on board and started to fumigating.

11. Fumigated all cargo holds in accordance with the quarantine inspector's instruction.
12. Finished fumigating work and opened all openings.
13. Disinfected steerage quarters and crew's space.
14. Cleaned and disinfected crew's quarters and aired baggages & air beddings.
15. Sent crew to Lazaretto for disinfecting by Order.
16. Steam launch arrived to take Asiatic crew to be bathed and fumigated.
17. Crew returned on board from Lazaretto.

譯文 檢疫

1. 交通許可證を得る爲め檢疫錨地に投錨
2. 同上の意味
3. 檢疫所沖に到着し投錨
4. 檢疫官を迎ふ爲め神戸港外に投錨
5. 港務官來船船客及乗組を檢疫す
6. 檢疫全部終了す但三人の「トラホーム」ある船客は上陸を拒絶さる
7. 檢疫に異状なく通過し交通許可證下附せらる

8. 同上の意味
9. 乗組員及び船客に種痘する米國醫師の乗船を待つ
10. 消毒官來船し消毒に取掛る
11. 檢疫官の訓令通りに消毒に取り掛る
12. 消毒終了したる故各密閉個所を開く
13. 參等船客室及乗組員の室を消毒せり
14. 乗組員の室内を掃除して消毒し各員の手荷物及寢具を空氣に曝らす
15. 港則に依り乗組員を消毒の爲め消毒所に行かしむ
16. 亞細亞人乗組員を消毒し且つ入浴させる爲め連れ行く小蒸氣來船す
17. 乗組員消毒所より歸船す

參照

I. 檢疫に關する病名

虎列拉	Cholera.
痘瘡	Smallpox or chicken-pox.
猩紅熱	Scarlet fever.
黃熱	Yellow fever.
ペスト	Plague.
腸窒扶斯	Typhoid.
流行性感胃	Epidemic influenza.
實扶的里	Diphtheria.

發疹望扶斯 Exanthematic Typhus.

以上の内黄熱は Stegomyia calopus と稱する蚊に依りて傳染す兎に角船内では鼠及び蚊及虱は病氣を傳染せしむる者なれば根滅する様注意すべき事なり

2. Fumigation には硫黄燻蒸、フォルムアルデヒート、熱氣、青酸瓦斯等にして Disinfection には「クレゾール」水、昇汞水、生石灰、クロール石灰水等とす
我國の港則にては Fumigation を或る港にて行ひてより三ヶ月以内なれば何れの港にても之れを免ぜらる但し傳染病など突發の際などは例外とす
3. 我國の海港檢疫法に依れば檢疫を施行せらるる傳染病は虎列刺、痘瘡、猩紅熱、ペスト、黄熱とし其他の傳染病は告示にて指定せらる
4. 船舶健全證書 Bill of Health とは外國航路に従事する船舶は其筋より健全證書を受けて之れを船内に備ふるを常とす此の證書は出帆當時其の港に傳染病流行せず又本船健全なる事を證明する者なり又 B.H と略して呼ぶ事あり
5. 我國に於ては檢疫船は夜間前檣（船首碇泊燈の位置より凡そ五呎以上の高さに於ける）に於て綠色球燈一箇赤色球燈一箇各三呎を距て、縦に連掲さる

VIII. Pilot.

1. Stopped her off Waglan Lt. H. for harbor pilot.
2. Stopped engine and waiting for pilot.
3. Pilot, North, come on board.
4. Pilot, North, aboard.
5. Pilot, North, on board.

6. Received on board a pilot and proceeded into port.
7. Pilot arrived on board, and started unmoor.
8. Pick up pilot and proceeded up to Shanghai.
9. Embarked pilot and proceeded on full speed under his charge.
10. Pilot left and proceeded to the sea.
11. Dropped pilot and full speed ahead.
12. Discharged pilot off Wada Lt. H.
13. Stopped to discharge pilot.
14. Weighed anchor and left in charge of Torres Strait pilot, Capt., North.

譯文 水先人

- I. 横擱燈臺沖にて水先人を取るため機關を停止す
2. 機關停止水先人の乗船を待つ
3. 水先人北氏來船
6. 水先人を乗船せしめ港内に進行す
7. 水先人乗船拔錨に取掛る
8. 水先人を乗船せしめ上海に向ふ朔航す
- II. 水先人を退船せしめ機關全速前進
- I4. 拔錨して「トゥーレス」海峡水先人北氏の指揮の下に出帆す

参 照

1. 我國に於ては法律六十三號 水先法律第一條に告示せらるる如く先水人に非らざれば水先區に於て船舶の水路を嚮導する事を得ず水先區は東京海灣、和泉灘、内海、下關、長崎港及島原海灣、函館港の七水先區あり然し外國の或る港灣に於けるが如く強制水先ならず任意水先なりとす強制水先人を Compulsory pilot と云ふ
2. 前項にある如く我が國の海事に関する規則には法律あり其他勅令、省令等あれ共就れも國家の制定せる國家命令にして唯其の制定の手續及形式上の差に過ぎざるなり
 法律とは議會の議決を経て法律の名を附し發布せらるる國家の意思表示にして即ち法律案の提出、議會の議決、裁可及公布の手續にて出たる者を法律と云ふ勅令とは憲法及法律に牴觸せず又法律事項に屬せざる區域に依り天皇の自由に發布する法則即ち國家命令の一種にして帝國議會の協賛を経ず天皇の大權より發せらるる命令にして特種の形式に有る成文の法則たる點に於て法律と異なる事なし
 省令とは各省大臣の發する者を云ひ閣令とは内閣總理大臣の發する者を云ふ總て命令は天皇の大權を以て發布する者なれ共憲法第九條の規定に依り行政官廳に命令を發布する事を委任せらるるに依り行政上の便宜を得る爲めに發布するものなり
 亦地方長官の發布する縣令の一種にして海上衝突豫防法第三十條にある如く其の縣令の規程の施行を妨げらるる事なし
3. 水先人は免狀 Certificate of Competency を所持し普通 Licenced pilot と云はる此れに對して無免狀の水先人を

Hobber と云ふ水先人を要招するには萬國信號に依れば英吉利海峽の Dunge Ness 附近の如く倫敦、「アンベルス」、「アマステダルム」、「ダンカーク」等各々其の水先區へ嚮導する水先人の集まる所にては水先要招信號の外に自分の行く港名の萬國地理信號を掲ぐる要あるべし又濠洲東岸を水先する水先人を Torres Strait Pilot と云ふ

4. 水先人が乗船したる時屢々當直運轉士に How do you carry your helm? 即ち船の舵辭は如何と聞く事あり又地中海沿岸の港灣の水先人の内には機關使用中 Slow speed ahead と云ふ代りに Touch ahead と云ふ者あり又蘇士運河の水先人は探海燈操縦者を Projector と云ふ

IX. Cargo works.

A. Before cargo work.

1. All derrick in places and ready to discharge cargo.
2. Crew commenced sending derricks aloft.
3. Hands started unstriking derricks.
4. Crew placing cargo booms, rigging cargo gears and overhauling wire leading blocks.
5. Crew oiling winches and gin blocks.

B. Starting cargo work.

1. Started to cargo work.
2. Turned to cargo work.
3. Stevadores commenced taking in cargo at No. 1 & No. 2 hatches.
4. Commenced taking cargo in No. 3 hold.

5. Started to loading cargo in No. 4 & No. 5 holds, shore hands and crew employed.
6. Started cargo work, Shanghai cargo, at No. 2.
7. Resumed work loading flour in No. 2 hold.
8. Resumed loading in forward holds, squally & rain throughout, continued loading till midnight.
9. Continued working cargo through the night, carbide light used.
10. Taking in cargo at all hatches, showery.
11. Commenced re-stowing cargo in No. 1 hold, some of crew assisting.
12. Commenced shifting cargo, all hands employed.
13. Stevadores resumed work re-shipping cargo, some of crew assisting.
14. Three gangs of stevadore's men commenced discharging cargo from all hatches.
15. Labourers and lighter arrived & started discharging cargo at all hatches.
16. Started unloading flour at all hatches.
17. Commenced discharging and loading cargo work.

18. Started to discharging cargo from No. 1 hold to lighter.
 19. Commenced to discharging cargo and hands employed to over-see holds through the day.
 20. Working cargo all day at No. 1 & No. 2.
- C. Finished or Stopped work.
1. Finished loading for the day.
 2. Finished cargo for the night.
 3. Finished all cargo in after end.
 4. Finished discharging all cargo from No. 3 hold.
 5. Finished taking on deck cargo.
 6. Completed loading cargo.
 7. Completed discharging cargo.
 8. All finished landed cargo works.
 9. All Completed discharging cargo and baggages.
 10. Stopped work at No. 1 hatch owing to lighter being unable to laying alongside on account of sea.
 11. Stopped loading coaling owing to heavy rain.
 12. Crew striking derricks, battening hatches, & cleaning up deck.

13. Crew striking derricks, unrigging cargo gears & etc.
14. All finished cargo work, secured hatches & sent down derricks.
15. Crew employed sending down derricks, lashing gears round deck and generally preparing for the sea.

D. Miscellanies.

1. Sundries and tea wet with rain owing sudden squall of rain, those wettings caused before hatchways could be entirely covered.
2. Received 100^b/_s silk, stowed in silk room in No. 3 hold.
3. Received 1000 kegs of nail for Bombay.
4. Discharged 1500 bags of rice, 600 casks of beer, and 1000 pieces of timber.
5. Eight tallyman employed and kept double tally.
6. Disembarked supercargo.
7. Embarked labourers for shipping logs.
8. All finished cargo work, Agent arrived with Ship's papers, hove up and proceeded out of bay in charge of pilot.

譯文 荷役

A. 荷役前

1. 總ての「デリック」を揚げ揚荷役の用意をなす
2. 水夫各「デリック」を立て始む
3. 同上の意味
4. 各「デリック」を揚げて各附屬物を取付け且つ鋼索の導滑車を手入す
5. 水夫は揚荷機及滑車に注油す

B. 荷役開始

1. 荷役を開始す
3. 仲仕は第一第二番艙に積荷を始む
4. 第三番艙に積荷を始む
5. 第四第五番艙に積荷を始む但し仲仕と水夫を使用す
6. 第二番艙に上海行荷役を積入る
7. 第二番艙に米利堅紛の積入れを再始す
8. 前部各艙に積荷役を再始す雨天にして魘ありしも正子まで積入を行ふ
9. 繼續して夜荷役を行ひ「カアバイト」を使用す
10. 各艙に積荷を爲す小雨あり
11. 第一番艙内の荷物を積替し開む但し水夫を

手傳はしむ

- 12. 全員にて艙内の荷物を積替す
- 13. 第十一に同じ
- 14. 仲仕の部下は三組に分れて各艙より揚荷役を開始す
- 15. 仲仕及解來船し各艙より揚荷役を始む
- 16. 各艙より米利堅粉の揚荷を始む
- 17. 揚荷及積荷を始む
- 19. 揚荷を開始し終日各艙内を水夫をして監督せしむ。

C. 荷役終り及中止

- 1. 本日の積荷役を終はる
- 4. 第三番艙内の荷物全體陸揚し終はる
- 6. 積荷終はる
- 8. 全部揚荷役終了す
- 9. 全部揚荷役及船客手荷物の陸揚を終了す
- 10. 第一番艙の舷側は波浪の爲め解を繋ぎ置く事が出来ざる故荷役を中止す
- 11. 濃雨の爲め石炭荷役を中止す
- 12. 水夫は「デリック」を下し各艙を密閉して後甲板を片付けたり
- 13. 水夫は「デリック」を下し荷役用具を取外す
- 15. 水夫は各「デリック」を下し甲板周りの道

具を搏り出帆用意をなす

D. 雑事

- 1. 雜貨及茶箱を俄か雨の爲めに濡らす但し濡れたる者は各艙口を全部蔽ひ終ふ迄に濡れたるものなり
- 2. 絹百包を受取り第三番艙の貴重品室に入る
- 5. 八人の數取人を使用し二重數取をなさしむ
- 6. 荷物監督下船す
- 7. 丸太積入れの人夫乗船す
- 8. 荷役全部完了し代理店より船内重要書類を持ち來りし故に水先人の指揮に依り拔錨灣外に出港せり

參 照

1. 荷物の包装に關係ある言葉の略字

Bag or bale.	b/
Bags or bales.	b/s
Barrel.	Bbl.
Bundle.	B'dle.
Box.	Bx.
Case or Cask.	c/
Dozen.	Dz.
Package.	Pkge.
Packing.	Pkg.
Piece.	Pc.
Sack.	Sk.

以上の語の複数には略字の終りに (s) を附す又 Bx は箱の大小を問はず使用し Case は大ならざる箱に使用せらる

2. 貨物故障に関係ある言語

Wet.	濡れ
Loose.	弛み
Torn.	引裂け
Broken.	破損
Stained.	汚點
Old case.	古箱
Frail.	脆弱
Repaired.	修理
Re-nailed.	再釘付け
Dented.	凹痕
Leakage.	漏洩
Hook baled.	手鉤孔の袋
Contents exposed.	中味露出
Insecurely packed.	包装不十分
Perishable.	腐敗性

船積に際し上記の欠點ある荷物を見出したる時は積入たる運轉士は運轉士受取證 Mate receipt (メート、レエシート) に摘要を入れて後日の證となすものとす
以下 Receipt に書入する例二三を書く

Bags:—

1. Bags stained, not responsible for condition of contents.
2. Sewing frail, N/R for loss of contents through bursting of bags.
3. N/R for obliteration of marks through nature of contents.

4. Bags insufficiently marked, N/R for correct out-turn.
5. Bags old & frail, N/R for loss of contents.
6. Forty bags torn, N/R for contents.
7. Bags more or less wet.

Cases and Casks:—

1. Cases all more or less frail and liable to get broken.
2. Cases old & stained with nail rusted, not responsible for condition of contents.
3. Several cases with nails started.
4. Three cases seals broken.
5. N/R for breakage of the cases of crockery.
6. N/R for leakage or breakage of casks.

Barrels:—

1. Old and frail with hoops rusted, N/R for leakage or breakage.
2. Bbls all re-coopered.

Bale of Goods:—

1. Hoops rusty.
2. Covers old and stained.
3. One bale cover torn & Contents exposed.
4. Three bales with corner chafed.
5. Bales all more or less spray-wet.

Kegs:—

1. Kegs old and frail.
2. Kegs more or less stained, N/R for Condition of contents.

Live stocks:—

1. N/R for mortality or sickness.

Fruits or Eggs:—

1. Perishable cargo, N/R for perished.

Chemical manures:—

1. N/R for less in weight.
2. N/R for deterioration of bags by nature of contents.
3. N/R for obliteration of marks.

Iron and Cokes:—

1. Edges unprotected, N/R for damage.
2. Shipper's weight, N/R for loss in weight.

Machinery.

1. Insecurely packed, N/R for breakage.

Acid:—

1. On deck at Shipper's risk.

In dispute:—

1. Ten bales in dispute, if on board to be delivered to consignee.
2. Two less in dispute, if on board to be delivered.
3. 荷物の表面見易き個所に運搬取扱に付き注意せる語句あり
其の普通なる者を下に書く

Keep cool.	涼しくして置くべし
Keep dry.	濡物用心すべし
Keep cool and dry.	涼しく濕氣を避けし
Stow cool.	涼しき所に置くべし
Away from boilers and engine.	機關室の附近に積むべからず
Perishable by heat.	腐敗し易き品
Use no dog hooks.	鷹口用ふべからず
No hook.	手鉤不可用

Dangerous goods.	危険物
Poison.	毒藥品
Fragil.	毀れ物
Porcelain,	破損し易き物
Guard against wetness.	濡れ物用心
Handle with care.	取扱御注意
Keep flat.	平積の事
Not to be thrown down.	抛げ落すべからず
Not to be laid flat.	平積無用
This side top.	天地無用
This end up.	此の端を上にするべし
Bonded goods.	開税未納轉送品にして又 In bond と書かる
In transit.	通過荷物を云ふ此れは一旦税關に陸揚し置き又再び海外に輸出する荷物に附記す
Made in Japan.	日本製品にして之れは協定税率(國定税率より一般に低し)の課税を受くる締盟國に輸入する荷物は此の語句を記入し置き先地通關に便ならしむるなり

4. 船荷に關係ある語句の片々

Bale of cotton.	綿一梱
Bag of rice.	米一袋
Bale of raw silk.	生絲一梱
Barrel of wine.	葡萄酒一樽
Box of canned goods.	罐詰一箱
Bundle of iron rod.	棒鐵一把
Case of sundries.	雜貨一箱

Cash of machine oil.	機械油一樽
Coil of wire.	針金一卷
Head of horse.	馬一頭
Keg of nail.	釘一桶
Piece of sleeper.	枕木一本
Roll of matting.	花筵一卷
Bean cake.	豆粕
Fish guano.	魚粕
Rape seed cake.	種粕
Nitrate of soda.	硝石
Short shipment.	積荷不足
Short delivery.	揚荷不足
Inflamable cargo	燃焼性荷物
Perishable cargo.	腐敗性荷物
Ad volorem duty	従價税
Specific duty.	従量税
Free goods.	無税品
Free port.	自由港
Ice free port.	不凍港
Jettison.	打荷
Jetsam.	打荷の沈みし荷物
Flotsam.	打荷の浮び居る荷物
Pillage.	抜荷
Claim.	辨償
Blockado.	戦時に港の封鎖せらる事
Contraband goods of war.	戦時禁制品
Inevitable case.	不可抗力
Sweating of hold.	艙内の濕氣

Broken stowage.	荷隙即ち積荷の積合せ工合により生ずる空隙
Available space.	確實に積荷し能ふ容積
Allotment.	割當即艙内容積などに用ふ
Optional cargo.	任意引渡貨物 例へば倫敦「マルセイユ」の Option と云ば上記二港の内荷物引渡方の請求有りし方に渡す荷物を云ふ
Sworn measurer.	宣誓計量人 船主及び荷主の間に立ち最も公平に檢量する人を云ふ

5. Lloyed's primsol mark の各季節の意味

我國に於ける滿載吃水線標は大正拾年九月十二日發布せられたる省令第四十四號の船舶滿載吃水線法施行細則及び省令四十五號の船舶滿載吃水線規程に於て詳細に規程せられたれ共未だ遠洋航路の船舶には英國ロイドの乾舷標を附する者多し故に茲に一寸該標の各季節の意義を附記すべし
F. W. とは Fresh Water を略したる者にして船舶の淡水に於ける時に該標まで積載し得る際限を示す所に記せらる

I. S. とは Indian Summer を略したる者にして蘇士新嘉坡間の印度洋夏期を航行する船舶の滿載吃水線を示す所に表記せられ印度の中竹林 (Tuticorin) 以東に在くは拾壹月拾五日より五月二十五日迄中竹林以西は九月一日より五月廿五日迄での期間を印度洋夏期と定めらる

S. とは Summer を略したるものにして歐洲及び地中海の諸港より夏期即ち四月一日より九月卅日に至る六ヶ月間

世界各港に航行する際に満載吃水線を示す所に表記せらる
但し印度洋夏期を適用する所は例外とす

W. とは Winter を略したる者にして歐洲及び地中海の
諸港より各期即ち十月一日より三月卅一日迄での六ヶ月間
世界各港に向け航行する船舶の満載吃水線を表はす所に附
記せらる

W. N. A. とは Winter North Atlantic を略したるもの
にして歐洲及地中海の諸港より加奈陀東岸及び米國 Hat-
teras 岬 (北緯約三十五度) 以北の米國東海岸の諸港との
間を往復する船舶の北大西洋の冬期即ち十月一日より三月
卅一日迄での期間に満載吃水線を示す所に附記せらる但し
長さ參百參拾呎及び此れ以下の船舶にのみ W. N. A. は表
記せらる

而して「ロイド」にて測定せる者には乾舷標に L. R. と
附記せらる即ち Lloyd's Register の略なり此の外に乾舷
標を測定する協會としては英國に又た British Corpora-
tion (B. C. と略記せらる) あり佛國に Bureau Veritus
(B. V と略記せらる) あり獨逸には Germanisch Lloyd
(ゲルマニツシユ、ロイドと發音し G. L と略記せらる) あ
り那威には Norske Veritus (ノルスケ、ベリタスと發音
し N. V と略記さる) 有り我國には帝國海事協會及び帝國
政府測定し乾舷標に J. G. と附記せらる

X. Preparing ship for sea.

1. Getting all ready for the sea.
2. Getting ship ready for the sea.
3. Stand to preparing ship for sea.
4. Crew employed preparing ship for sea.

5. Getting stores aboard.
6. Taking in fresh water, 10 tons in after peak
and 50 tons in fore peak.
7. Taking 50 tons of drinking water in fresh
water tank.
8. Filled up all ballast tank with fresh water.
9. Hand employed filling rainy water in boiler
feed water tank.
10. Sailing draft, draft on departure and leaving
draft.
11. Arrival draft, F. 20'-00", A. 22'-00".
12. Every thing lashed both in the holds and on
deck.
13. Secured up aloft and boats' lashing on.

譯文 出帆準備

1. 出帆用意をなす
2. 同上の意味
3. 同上の意味
4. 同上の意味
5. 各種仕入品を積取る
6. 淡水を積入る但し「アフター、ピーク、タンク」に十噸「フォル、ピーク、タンク」に五
十噸を入れる

- 7. 淡水々槽に飲料水五十噸を積入れる
- 8. 各「バラス、タンク」に眞水を張り一杯になす
- 9. 水夫に天水を取り養罐水槽に入れしむ
- 10. 出帆吃水（三つ共同じ）
- 11. 入港吃水船首二十呎船尾二十二呎
- 12. 艙内及び甲板上の移動物を搏り付く
- 13. 高さ所の移動物を縛り且つ各艇に縛索に掛ける

参 照

- 1. 出帆前には各自の責任範圍に付き出帆用意をなし且つ船名符字 Ship's number 國旗 Ensign 船主旗 House flag 船首に Jack 及前橋に出帆旗 Blue peter を掲げ尙郵便物ある時は郵便旗 Mail flag を掲ぐ又行先地の國旗を前橋に掲ぐる事あり
- 2. 碇泊中には日没と同時に晝間掲げらし國旗社旗等を下して碇泊燈を掲ぐる者なる故に日没の時間は碇泊中は船橋に掲示し置き舵夫に注意せしむべき者にして普通下級運轉士又は運轉士生徒の擔任する所なり元來日没には太陽の中心が眞地平に下りし瞬間即ち未だ太陽の下邊が眞地平上約其の中經丈けの高度ある時所謂航海術上の日没の時と實際の日没 Visible sunset 即ち太陽の上邊が地平に入る瞬間との二つあり前者は航海術上の日没として航海曆の日出日没表に掲げられたる者にして後者は軍艦の日没に發砲せらる時及び商船の碇泊燈を上げ旗を下す時なり今此の Visible

sunset の事を簡単に列記せん。

今眼高を二十呎とし太陽の上邊が地平に在る時には下の算式あるべし

Obs. alt. sun's U.L.	0° - 00' - 00"
Dip.	- 04 - 24
	<hr/>
	- 0 - 04 - 24
Refraction.	35 - 32
	<hr/>
	- 0 - 39 - 56
Pavallax	+ 09
	<hr/>
	- 0 - 39 - 47
S.D.	- 16 - 00
	<hr/>
True alt. sun's center.	- 0 - 55 - 47

上式に依れば實際の日没に於ては太陽の中心高度より眞高度の零度五拾五分四拾七秒なり故に航海術上の日没に比すれば弧度の五拾五分四十七秒の運行時間丈遅る、譯となるべし此の五十五分四十七秒を運行する時間は下の公式

$$T = \frac{A}{15} \sqrt{\text{Sec}(D+L) \text{Sec}(D-L)}$$

に依り求め之れを航海術上の日没に加ゆれば實際の日没を得べし公式中

- T. は分の時數
 - A. は眼高二十呎に於ける太陽の上邊が水平に接せる時の太陽の中心眞高度五十五分四十七秒
 - D. は赤緯但し近似の日没時のもの
 - L. は緯度但し觀測地のもの
- 今上記の公式に依り緯度赤緯及上記の眞高度を以て表を編

せば下の如し但し表中の数字は分の時数にして且つ眼高に二十呎なれ共眼高の大小は結果に於て影響する所微小なる故念頭に置かずとも差支なきものとす

赤緯	緯度						
	0	10	20	30	40	50	60
0	3.7	3.8	4.0	4.3	4.9	5.8	7.4
10	3.8	3.8	4.0	4.4	5.0	6.0	7.9
20	4.0	4.0	4.2	4.7	5.4	6.8	10.2
23	4.0	4.1	4.4	4.8	5.6	7.3	11.9

扱て航海術上の計算にて求めし日没は其地の眞時なる故に其地若し平時なれば上記の加えらるべき改正の分の時数と時差率を加減せざるべからず又其地標準時を使用し居れば其上に變經時の加減の要あるべし但し航海暦中の日没が其地の標準時にて掲げあれば上記の表より相當り改正數を求め其の時刻に加ゆれば實際の日没を得べし

3. 各地に於て飲料水を積入るゝ際殊に水船より積入る時には船内積入高と水船の積入高と一致せざる事多し故に水船より飲料水を積入る時は殊に注意すべき事とす而して其の計量方法として港に依りては米突法の「リットル」に依る所あり又英國法の立方呎及び「ガロン」に依る所あり茲に参考の爲め兩法に付き略記すべし

一噸の淡水 = 35.905 立方呎
 一噸の淡水 = 223.7 ガロン
 一立方呎の淡水 = 0.0279 噸
 一立方呎の淡水 = 6.232 ガロン
 一立方呎の淡水 = 28.375 リットル

一リットルの淡水 = 0.0353 立方呎
 一ガロン = 4.543 リットル
 一噸の淡水 = 1018.8 リットル

以上は溫度華氏六十度の時計量せる者にして又ガロンには英國ガロン即ち Imperial gallon と米國ガロンあり米の一ガロンは英の 0.8335649 ガロンとす即ち英ガロンは米ガロンより稍大なり又一噸の淡水は二百二十三ガロン餘なれ共普通二百二十ガロンを一噸として使用せらる

XI. Proceeded to the sea.

1. Cleared hawse and hove in port anchor.
2. Hove short port cable to two shackle and cleared hawse.
3. Prepared for to weigh.
4. Started to unmoored.
5. Started to heave up anchor.
6. Proceeded to heave in cable.
7. Commenced to hove up anchor. Anchor up, slow ahead and cleared harbour, full away.
8. Unshackled the cable from the buoy and rove slip rope.
9. Hove up anchor and proceeded out of port in direction of pilot.
10. Cast off lines and proceeded to sea under pilot's order using engines var'ly as required and in tow of tug "Sea Fox."

11. Cast off from buoy and slow ahead engine and proceeded to sea manœuvring engines and helm variously.
12. Anchor aboard and proceeded down the river under pilot's direction.
13. Weighed and proceeded under pilot's order toward fumigation hulk "Tama."
14. Cast off wharf and left for London.
15. Proceeded through straight.
16. Cleared passage.
17. Cleared break water end.
18. Passed between pier ends.

譯文 出港

1. 錨鎖の搦まりを取り左舷錨鎖を捲く
2. 左舷錨鎖を貳鎖迄で捲き詰め置き錨鎖の搦まりを取る
3. 抜錨用意に取掛る
4. 三に同じ意味
5. 三に同じ意味
6. 三に同じ意味
7. 抜錨用意を開始す而して錨りを捲上げ機關を微速前進にして進み間もなく港外に出で全速前進にて進行す

8. 浮標から錨鎖を取り外して「スリツプ・ロープ」を通し置く
9. 錨を捲き上げ水先人の指揮の下に港外に進行せり
10. 突堤から繫留索を遺放し水先人の指揮の下に種々機關を使用し且つ曳船「シ・フォクス」に曳廻まさせ港外に向ふ
11. 浮標から錨鎖を遺放ち機關を微速前進に掛け而して種々機關を使用し種々の針路で港外に向ふ
12. 錨を捲き上げ水先人の案内にて河を下る
13. 錨を捲き上げ水先人の指揮の下に消毒船多摩に向け進行す
14. 棧橋を解纜して倫敦に向け出帆す
15. 海峡に進入す
16. 通路を抜け終る
17. 防波堤突端を通過す
18. 突堤突端の間を通過す

參照

1. 錨及錨鎖に關係ある術路
Ground tackle.
Short stay.

錨及錨鎖の事
錨鎖が錨鎖孔と約四十五度の角をなす時又は水深の一

Anchor a-peak.	倍半まで錨鎖を捲き入れたる時又帆船なれば Forestay と平行となりし時立錨 (錨が船首の直下に來りし時)
Anchor a-weigh.	起錨 (錨が海底を離れたる時)
Anchor in sight.	見錨 (錨が水面に來た時)
Anchor clear.	正錨 (錨と錨鎖と揃まり居ちざえ時)
Foul anchor.	揃錨 (正錨の反對)
Dragging anchor.	錨の引ける事
Dredging round by anchor.	錨を引いて船首を廻らす事を云ふ
Well ground.	錨宜し
Exposed anchorage.	露開錨地
Snug anchorage.	安全なる錨地
Holding power.	錨の爬住力
Back the anchor.	副錨 (一本の錨鎖の先きにある錨の先に又錨を付ける事)
Riding cable.	錨鎖の張り居る方を云ふ
Clear hawse.	錨鎖の交叉せざる事即ち右舷錨鎖は右舷に左舷錨鎖は左舷にある時
Foul hawse.	錨鎖の互に交叉せる事
2. Foul hawse の交叉の名稱	
今兩舷の錨を投下して後船が百八十度廻轉せりとせば其の時を Cross と云ひ一圓を畫きたる後には Elbow と云ふ	

- 其れより又半圓同方向に廻りしときは Round turn と云ひ二圓を畫けば Round turn and an elbow と云ふ
3. 錨一挺にて碇泊する事を Single anchor と云ひ錨二挺にて碇泊する事を Mooring と云ふ
 4. 錨鎖は鍊鐵 Wrought iron にて製作せらる如河となれば鋼鐵より毎時に對する張力に於て劣ると雖も伸長性に富む故に錨鎖の Jerk, Snub, Shock に堪え且つ銲接に易き故に鋼より鍊鐵にて製作せらるものとす而して錨鎖を製作するには錨鎖の Link の端で銲接する End-weld と Link の側面で銲接せらるゝ Side-weld とあり前者は後者より強し

XII. On the Voyage.

A. Steering.

1. Courses variously to captain's order.
2. Crs to pilot's order.
3. Crs var'ly as per commander's order.
4. Steered to captain's direction.
5. Passed passage and steered by captain's order.

B. Beam distance.

1. Yeboshi Lt. H. abm distance two miles.
2. Yeboshi Lt. H. abeam on South, distance two miles.
3. Yeboshi Lt. H. abm on South, two miles off.
4. Yeboshi Lt. H. abm (South) dist two miles.
5. Messina Pt. abm dist 3 miles, log 100 miles.

6. Messina Pt. ^a/_b dist 3' P. log 100 miles.
7. Mushima ^a/_b dist 3 miles, P. log 100 miles and a/c on West.
8. Wada Lt. H. abm dist 1 mile and set course on West.
9. Wada Lt. H. abm (North) dist 1 mile and steered to West.
10. Passed Wada Lt. H. on starboard side one mile off.

C. Log.

1. Set Patent log.
2. Streamed P. log.
3. Streamed on P. log over.
4. Steered North and streamed P. log.
5. Mikomoto abeam on North, P. log 50 miles, and re-set it.
6. Hauled in P. log.
7. Oshima Lt. H. abeam North 1 mile off, log 100 miles and hauled in it.
8. Oshima Lt. H. abm North 1' and took in log showing 100 miles.
9. Oshima abeam, hauled in P. log.
10. Oshima abm and hauled in P. log and a/c Var.

11. Shifted P. log on weather side and change rotator.

D. Lookout.

1. Sent lookout man to crow-nest.
2. kept a good lookout aloft.
3. Kept sharp lookout on forecastle.
4. Lookout on forecastle for floating mines.
5. Sent down the lookout man.
6. Kept a bright lookout for fishing-boats.
7. Ship running under half speed and a sharp lookout kept for fishing-boats.

E. Bearings and land-fall.

1. Observed Osesaki on port bow.
2. Observed Osesaki brg N.E.
3. Mushima was seen in north direction.
4. Mushima was seen ahead of the ship.
5. Got a glimpse of the land about port bow.
6. Cape Comorin was seen bearing N.E, counted beam dist 5 miles.
7. Sokotra sighted to north-west fifteen miles, North end of that bore N 20 W by compass, dist ten miles by plotting.
8. Made the land, the southern part of Ocean

island, bearing per compass N.N.E., distance 5 leagues.

9. C. Comorin bore N.E., dist 10 miles; from which took her departure.
10. Bore Kita cape, N.E. and Nishi Pt., N.W. & pickout position and turned her line & a/c to East.

F. Current and tidal stream.

1. Tidal stream set the ship N.E. two miles.
2. Ship run against tidal stream.
3. Ship run with coastwise tidal stream.
4. Tidal against, 2 miles per hour.
5. Current fair, half a mile an hour.
6. Current to day, South magnetic and one mile an hour.
7. Found a small current setting of N.E. at the rate of one mile in four hours.
8. Ship are driving close in shore with local strong current.
9. Strong current bring ship too close in shore.
10. Ship setting too close in shore with tidal.
11. Vessel setting too further off from track.

G. Treatment of sails and awnings.

1. Hauled stay'l up and jib down.

2. Set forestays'l and fore trys'l.
3. Wind hauled to S.W. and sheet home stays'l.
4. Bending fore stays'l and mend fore trys'l.
5. Hauled all the light sails down, send down royal yard and make all snug for gale.
6. Took in all small sails, double reefed tops'l, stowed jib and casting oil on the sea to quiet it.
7. Ship running under easy sails.
8. Counter braced and veer away cable to 90 fms.
9. Spreading all awnings.
10. Stowed all awnings except aftermost one and lee side one.
11. Spreading port side promenade deck screens and furled starboard ones.
12. Hung out coal screen to covered saloon deck.

H. Soundings.

1. Sounding attended.
2. Sounding carefully attended to.
3. Sounded sea bottom and got 20 fms.
4. Took a cast of lead, 20 fms.

5. Took cast lead, no bottom.
 6. Took soundings, no bottom at 50 fms.
 7. Sounded sea bottom and got 30 fathoms of depth and found bottom's quality is fine sand.
 8. Took a cast of lead, it indicated 25 fms and black sand.
 9. Took a cast of Patent lead, 50 fms.
 10. Cast a lead of sounding machine, 30 fms, black sand.
 11. Practiced sounding machine, got 50 fms, soft mud.
 12. Practiced Thomson lead, no bottom at running out 150 fms of wire.
 13. Soundings are taken in order to obtain the depth of water, owing to making land in clearance of fog.
- I. Fog, Snowing and etc.
1. Anchored in thick fog by sight of fairway buoy.
 2. Thick foggy weather coming on.
 3. Dense fog set with mizzlings.
 4. Intervals of fog at times.
 5. Patches of fog at times.

6. Thick fog at times.
 7. Fog set and whistles attended to.
 8. Fog set and fog signals strictly attended.
 9. Fog set and sounded fog signals strictly.
 10. Thick fog and heavy rain, blowing steam sirens of Rule of the Road at Sea.
 11. Densed fog, stopped engine.
 12. Run into fog bank, put engine stopped and whistles kept going.
 13. Thick foggy weather and engine put to slow.
 14. Dense fog set and stand by engine, whistle attended.
 15. Thick fog, whistles going and engines eased down.
 16. Fog cleared and full away.
 17. Fog cleared away, weighed anchor and proceeded to under way.
 18. Snowing throughout the watch.
 19. Weather very thick with snow.
 20. Heavy squalls with hail.
 21. Heavy hail squalls.
- J. Passing steamer and sound.
1. S.S. "Nippon Maru" overtake us on port side.

2. A steamer overtake us on port side, bound to Westerly.
3. Over hauled s.s. "Nippon Maru" on port side, 2 miles off.
4. Met with a steamer on same way, port side 3 miles off.
5. Passed the five masted schooner "Nippon" of London, heading s.w.ly.
6. Passed steamer "Nippon Maru," bound to Northward.
7. Passed a larger steamer bound East, showing night signal 4 pyro-lights simultaneously; red, blue, red and blue. Our ship replied with Coston night signal.
8. Met with a steamer on opposite way, port side 10 miles away.
9. Passed steamer in tow of man-o'-war.
10. Saw a number of fishing boats to southward
11. Several vessels in sight, bound westerly.
12. Entered Kurushima Suido and put engine stand by.
13. Passed through the Kurushima Suido and full away.
14. Cleared the Kurushima Suido and full away.

15. Passed through Yura Suido and steered course S.W., Patent log over.

K. Miscellanies.

1. All electric light on board were distinguished by some objection dynamo and navigational lights of oil hung out at once.
2. Swung round the ship in order to obtain deviation by distant object bearing of Osesaki.
3. Sent Kita, sailor, home through the kindness of s.s. "Nippon Maru."
4. Passed Equator in Long. 100-00 E.
5. Crossed the meridian of 180 in Lat. 10-00 N.
6. Crossed the date line in Lat. 10-00 N.
7. This day again reckoned as Sunday to correspond with Greenwich Date.
8. Date of November 22nd were doubled because passed date line on previous day.
9. Passed Kita Lt. ship and situated her on organizing Convoy.

譯文 航海中

A. 操舵

1. 船長の號令に依り種々變針す

2. 水先人の號令に依り種々變針す
3. 第一の意味に同じ
4. 船長の號令に依り操舵す
5. 水道を通過し尙ほ船長の號令に依り操舵す

B. 並航距離

1. 烏帽子燈臺に並航す距離二哩
2. 烏帽子燈臺を南二哩に並航す
3. 第二の意味に同じ
5. 第二の意味に同じ
5. メシナ岬を三哩にて並航す航程百哩
8. 和田岬燈臺を一哩離れて並航し針路を西に定む
10. 和田岬燈臺を右舷一哩に見て通過す

C. 航程

1. 特許測程器を流す
3. 第一と同意味
4. 針路を北に取りて後特許測程器を投入す
5. 神子元島燈臺を北に見て並航す航程五拾哩にして測程器の指針を零哩となす
6. 特許測程器を船内に取入る
7. 大島燈臺を北一哩離れて並航す航程百哩なり而して測程器を引き上ぐ
8. 第七と同意味
11. 風上側に測程器を移し且回轉子を取替ゆ

D. 見張

1. 見張人を橋上の見張所に立たす
2. 第一と同意味
4. 浮流水雷ある故船首樓にて見張なさしむ
7. 漁船群集せる故に機關を半速力になし警戒しつゝ進行す

E. 方位及び初認の陸地

1. 大瀬崎を左舷艦に見る
3. 六島を北方に望見せり
5. 左舷艦に當り陸地が幽かに見ゆ
6. コモリン岬を北東に望見す並航豫定距離五哩
7. ソコトラ島を北西十五哩に望む而して其の北端は北二十度西にして距離十哩なり但し距離は海圖で方位を取りて定めしものなり
8. 大洋島の南端を見出せり其の方位北々東にして距離十五哩
9. コモリン岬を北東十哩に望み而して其の點を起程地となす
10. 北岬を北東に西岬を北西に望み此の二交叉方位にて海圖上位置を定め針路を折り正東となす

F. 海流及び潮流

1. 潮の流れで船を北東二哩に持ち運ぶ

2. 逆潮を航走す
 3. 順潮を航走す但し潮流の方向は海岸と平行す
 5. 一時間半湮の海流あり但し流向は順潮
 6. 一晝夜に於ける海流の方向は磁針南にして速度一時間一湮
 8. 航路附近に強き海流あり船を陸近く押し流す
 10. 潮流に依り船を陸近く押し流す
 11. 船は海圖上の航程線より非常に離れ居る
- G. 帆及び日覆の取扱
1. 「ステースル」を掛け「ジブ」を下す
 3. 風位南西に變したる故に「ステースル」の「シート」を張る
 4. 「ステースル」を取付け且つ「フォートライスル」を取替えたり
 5. 諸輕帆を收帆し「ロヤル」桁を下し移動物を搏り以て暴風に備ふ
 7. 諸輕帆にて帆走す
 8. 諸桁を「カウンタ・ブレース」にし錨鎖を九十尋に延長す
 9. 總ての日覆を張る
 10. 最後部と風下側の日覆を除く外總ての日覆を疊む

11. 左舷遊歩甲板の「スクリン」を擴け右舷側の者を收む

H. 測深

1. 測錘を屢々行ふ
2. 測錘を怠なく度々行ふ
3. 測錘をなし水深貳拾尋を得たり
4. 第三と同意味
5. 測深をなしたれ共測鉛海底に達せず
6. 測深をなす爲め測鉛を投じ五十尋走出せしも測鉛海底に達せず
7. 測深を行ひ水深三十尋を得たり但底質は微少なる砂
9. 特許測深器にて測深し五十尋の水深を得たり
11. 測深器にて測錘を行ひ水深五十尋底質軟泥を得たり
12. トムソン測深器にて測錘を行ひ錘鋼索百五十尋を走出せしめたれ共水深を得ざりき
13. 霧の消散後陸地の方位を確實になす爲め測錘を行ふ

I. 霧中及降雪等

1. 航路を示す浮標を望見せしも濃霧の爲め投錨す
2. 濃霧來襲す

3. 微雨を伴ふ濃霧となる
 4. 時々霧掛かる
 6. 時々濃霧となる
 7. 霧天と成りし故霧中信号の汽笛を連吹す
 8. 第七と同意味
 9. 第七と同意味
 10. 濃霧にして濛雨となりたるに依り衝突豫防法にて規程せられたる通り汽笛を連吹す
 12. 霧堤に突入したるに依り機関を停止し汽笛で霧中信号を行ふ
 13. 濃霧と成りし故に機関を微速前進にして進行す
 14. 濃霧來襲す依て機関用意を令し霧中信号の汽笛を連吹す
 15. 濃霧となりしに依り機関を微速力にして進行し霧中汽笛を連吹す
 16. 霧消散し全速力にて進行す
 17. 霧消散したるに依り抜錨し航行を繼續す
 18. 當直中降雪せり
 19. 降雪烈しく光景を辨じ能はず
 20. 霰れ雜りの烈しき颯天
 21. 第二十と同意味
- J. 通過汽船と通峽
1. 本船の左舷側にて汽船日本丸に追越さる

2. 西方に航行する一汽船は本船の左舷側にて追越せり
3. 本船の左舷側に有りし汽船日本丸を二湮距て、追越したり
4. 本船の左舷側三湮の距離に於て同じ方向に向ふ汽船と並航す
5. 船首を南西方面に向け居る倫敦の五本檣帆船日本と出會す
7. 東方に航行する一大汽船に出會す其の汽船は夜間識別信号の閃火赤青赤青の四閃光を同時に發光せり本船も夜間識別信号にて答ふ
9. 軍艦に曳かれ居る汽船と出會す
11. 西方に航行する數隻の船舶を望見す
12. 來島水道に進入し機関用意を令す
13. 來島水道を通過し全速前進す
14. 第十三と同意味
15. 由良水道を通過し針路を南西に取り測程器を投入す

K. 雜録

1. 船中の電燈悉く發電機の故障に依り消えたる故直に油の航海燈を掲げたり
2. 大瀬崎の遠標方位法に依り自差を確定すべく船を一回轉なしたり

3. 漁船日本丸の幸便にて水夫北を歸國せしめたり
4. 東經百度の地點で赤道を通過す
5. 北緯十度の地點で百八十度の子午線を通過す
6. 第五と同意義
7. 綠威時に符合せしむる爲め本日も再び日曜日となす
8. 前日百八拾度の子午線を通過せるに依り十一月二十二日を二重とす
9. 北燈臺船を通過し商船隊の列位に就く

参 照

I. 漁船に於て使用せらるる操舵號令

Hard port or starboard helm, Port or starboard helm, Port or starboard a little, Ease helm, Steady, Steady she go, Steady port or starboard, Right on, helm mid-ship 等にして操舵手は號令を高聲に敬語を以て操返すものとす但し Steady she go. の返しは Steady her go, Sir. と云ふものとす

我國古來の號令には面舵・取舵及び宜候等あり面舵及び取舵は十二支の卯の舵及び酉舵より轉化せるものなりと云ふ即ち船首を子とし右舷正横を卯とし船尾を午とし左舷正横を酉となしたるに依る但し昔しの船の羅針儀の羅盆は其の周圍に十二支を刻みたるものを甲板に固定し船首を子に合

せたる故に右舷正横は卯にして左舷正横は酉となる今若し此の羅針儀を使用して東方に航行せんとせば磁針の北端を西に合せて進行せざるべからず、而して現今の漁船に於て取舵と令せば船首は左舷の方に轉首し starboard helm に相當し面舵と令せば船首は右舷側に轉首し port helm に相當す

2. 並航距離の二湮と書くには例第二第三に有るが如く distance two miles 又は two miles off と書くを普通とし distance two miles off と書くべからず即ち Distance を書けば off は書かざる者とす

3. Counted beam distance とは船舶が某地點に並航する前に其の某地點と並航する時幾湮にて並航するやを算定せる豫定距離を云ふ現今最も簡単に豫定並航距離を出す方法は海圖使用法及船首倍角法を使用す今此の船首倍角法の内最も普通使用せらるる者の一例を掲げん

今速力一時間十湮なる某漁船あり某燈臺を正午に船首二點に望み零時三十分に船首三點に望みたりとせば豫定並航距離及其の時間は如何と云ふに豫定並航距離は五湮にして豫定並航時間は一時十五分となるが如し此の幾何學的證明は讀者容易に了解する事を得べし

4. 特許測程器とは現今「ウオカー」氏の Cherub, Cherubal, Neptune, Trident electric 等の測定器使用せられ此の外に Frank Pett's Bridge speed communicator, Negus' taffrail log, Massy's log, Harpoon log, Granville's electrical log 等あれ共使用は稀れなり而して特許測程器は船舶の速力を示す者に非らずして其の航走せる距離を示す者なり

上記の測程器には普通器差なる者ありて Overlogged 又は

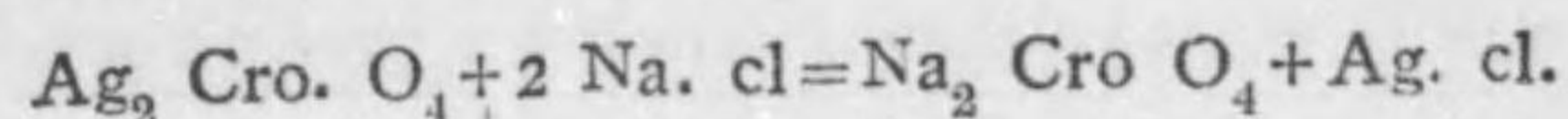
Underlogged となる故に器差の検出を怠るべからず又測程器は總て船舶の水に對する航程 Through the water にして海底に對する航程 Over the ground を示すものに非らず而して特許測程器は P. log 又は單に log と日誌には略記せらる

5. 見張の例の内 aloft とは lower mast より上部を凡て總稱する語なり又 crow-nest とは topmast に桶状の者を取附けたる見張臺にして Trawler 又は Whale boat によく見る所なり
6. Land-fall とは海洋より陸地の方に航行する際に初めて見る陸地の事なり
7. Current の原因には Wind theory, Salinity theory, Level difference theory 等の諸説あれ共就中 Wind theory を最も勢力ある學説とす
海流の方向は流れ去る方向を云ひ風位は吹き來る方向を稱す而して或る海流と正反對に流るゝ海流を Counter current と云ふ
Tidal stream は太陰又は太陽の引力に依りて地球上の海水の昇降する事に依りて生ずる現象にして此の原因には平衡説 Equilibrium theory の學説が色々ある學説の内にて優れたる者なりと云ふ
又 Canal theory なる一説あり潮は東より西に向て漸次に高低を爲すものとなし其の基點として南亞米利加洲の秘露西岸沖の一點を撰定し此れより世界各海洋に規則的潮の昇降 Rhythmical rising and falling をなすものとし太陰正中後同じ時間に高潮に達する所を連ぬる線を畫きて此れを Co-tidal line と云ふ此の説は廣き海洋に汎りては矛盾せる個所あれ共或る一部分の海洋に應用する時は効果あり

と云ふ我國水路部發行の潮汐表に掲げられたる Co-tidal line chart を見る時北海道床丹灣が太陽正中後三時間半にして高潮となり本洲東岸の犬吠崎が五時間九洲油津が六時間那覇港が七時間長崎港が八時間にして高潮となるが如し而して Co-tidal の Co は同じと云ふ意味なり

8. Mend sail とは帆を取替ゆる事を云ふ即ち高緯度地方に於ては風も烈しき故に帆布の厚き強固なる者を用ひ低緯度に航行すれば風力も弱る故に取扱上便利なる薄き帆布の帆と取替へ厚き帆の諸所を修繕する時などに帆を取替ふる事を云ふ
又漁船の Trysail は Boom を用ひず Sheet として tackle を使用し外に又一本の Sheet を使用す此れを Preventer sheet と云ふ
9. 測深器にも種々の種類あり然れ共今日一般に船上に裝置せらるゝは Thomson's sounding machine なりとす而して之れを使用して測深せる時は尋尺に當てゝ水深を得る者なるが其の當時の氣壓に依りて改正を施すべきものとす但し Depth Recorder を使用せる時は氣壓の改正は要せざるものとす而して又硝子管内の溫度は海中に硝子管が沈入する瞬間海水と同溫度なれば差支なけれ共管内の溫度と海水の溫度との差大なる時は注意すべし此の溫度の差異より來る誤差を避けんが爲めには測深當時桶等に汲み上げたる海水中に硝子管の開口部を上に向け水の入らざる程度にして數分時間浸し置きて管中の溫度を海水の溫度に等しくして使用すべしと云ふ
硝子管中の塗料の變色限界線が凸凹狀を呈する時に水深を得るには其の最下部の限界線を以て測る者とす又管内塗料が不精密となる事を Bud cut と云ふ

管内には Chromate of silver が塗りある故に海水中の鹽化ナトリウムが此れに觸るれば觸れたる部分に乳白色を呈する鹽化銀と化して塗料部に限界線を生ず今此れを化學方程式にて示せば



即ち鹽化銀とクロム酸ナトリウムを生ず但し Chromate of silver は $\text{Ag}_2 \text{Cro. O}_4$ なりとす

又 Thomson's sounding machine と同一原理と構造なる Tanner-Blish sounding machine あり唯だ異なる點は硝子管内に化學的作用を起す藥品を塗らずして管内に擦硝子となしたる丈けなり即ち管内に水が入れば入りたる部分の擦硝子は透明となる故に此の透明部分と擦硝子の限界線を尋尺に當て、水深を得るものとす而して此の硝子管は乾せば又使用し能ふものとす

10. 陸上にて行はるゝ霧警號 Fog signal は大別して空中音信號 Airy sound signal 及び水中音信號 Submarine signal とす而して前者を分類すれば壓搾空氣又は蒸氣に依り笛を吹鳴する Siren, Whistle, Diaphone, 及び Bell, Explosive signal Fog gun, Fog rocket 等とす而して船上に於ては漁笛漁角及び霧中號角とす

我國には未だ多からざれ共外國には「ダイヤホン」を霧警號として設置せる所多し此の音響は特種の音響を有し海岸に於ける波浪の激音に妨げらるゝ事少なく航海者に取りて最も便宜なるものとすと

11. Pyro-light とは Pyrotechnic light の事にして「ブリュウ、ライト」の如く一種の閃光を發する者を云ふ

12. Convoy とは商船隊にして多く 戦時中に 隊列を組み進行する事にして縦陣なれば Line ahead 單縦陣なれば Single

line ahead と云ひ又本船が縦陣にて進行する時前航の船を Ship next ahead と云ひ續航船を Ship line astern と云ふ

XIII. Proceeded to the Port.

1. Stand by engine and eased down.
2. Rung engine telegraph slow.
3. Reduced speed and entered break water end.
4. Cast anchor at quarantine station, pratique granted and proceeded toward the buoy.
5. Anchored at Kobe with 30 fms chain in seven fms of water.
6. Let go port anchor off Kobe harbor ten fathoms water.
7. Arrived at anchorage and anchored with port anchor & 45 fms cable. Rung off engine and officer's watch set.
8. Let go port anchor in seven fms of water with forty five fms chain.
9. Anchored in seven fms of water with forty five fms of port cable.
10. Stopped her and brought up off Kobe in 14 fms water veered cable to 60 fms on port bower and awaiting ante lucan.

11. Passed light ship, arrived and brought up off the entrance to Y'hama harbour with 20 fms cable on port anchor.
12. Received pratique, hove up anchor and proceeded to berth.
13. Anchor weighed and left in charge of pilot.
14. Brought up with 60 fms cable on port bower out side break water, entrance to harbour.
15. Anchored at Taku bar in view of the doubt as to a sufficient water of fairway.
16. Anchored off Same Road and examined the neighbourhood throughly.
17. Dropped anchor and paid out chain on port anchor to 60 fms chain owing to ship have not been able to make out the buoy.
18. Arrived at No. 1 buoy and started to moored ship.
19. Started to made fast to No. 1 buoy.
20. Shackled on and finished with engine.
21. Made her fast with port cable chain to buoy and rung off engine.
22. Made fast to the buoy with port cable chain and rung off engine.

23. Made fast to the buoy.
24. Arrived and made fast to buoy with port cable in discharging berth.
25. Stopped her and proceeded to moored the ship.
26. Let go port anchor and veered to 90 fms and let go starboard anchor veered out to 45 fms and hove in to 60 fms on port cable.
27. Moored ship in 4 fms water with 30 fms of chain on both sides at Kobe.
28. Stopped her and moored in 4 fms water with 45 fms on both anchors.
29. Moored the ship 45 fms on each anchor.
30. Moored ship to pier.
31. Made her fast alongside the pier.
32. Made her fast on port side against the pier.
33. Made fast fore and aft to the quay.
34. Made her stern fast to the buoy.
35. Alongside on s.s. "Nippon Maru" to delivered cargo.

譯文 入港

1. 機關用意を令し速力を緩む
3. 速力を緩めて後防波堤内に進行す
4. 檢疫錨地に投錨し交通免許狀を得て後ち指定の浮標に進行せり
6. 神戸港外十尋の水深ある所に左舷錨を投下せり
7. 投錨地に到着し左舷錨を投下し錨鎖四十五尋を繰出す後ち機關用意を解き運轉士當直を命す
8. 水深七尋の所に左舷錨鎖の四十五尋を以て投錨す
9. 第八と同意義
10. 機關を停止し神戸港沖の水深十四尋ある所に左舷錨の錨鎖六十尋を繰出して碇泊し以て未明を待つ
11. 燈臺船を通過し横濱港外に到着し左舷錨の二十尋にて碇泊す
13. 抜錨後は水先人の指揮に委ぬ
14. 港の入口なる防波堤外側に左舷錨の錨鎖六十尋を以て碇泊せり
15. 水道の水深に懸念ある故に太沽門洲にて投錨せり

16. 錨地沖に投錨して本船の碇泊場所附近を測深す
17. 本船の豫定せる浮標を見出し能はざりしに付き左舷錨を投下して錨鎖六十尋を繰出し置く
18. 第一號浮標地に到達して船を繫留すべく働作を開始す
20. 浮標に繫留し終はり機關用意を解く
21. 浮標に左舷錨鎖を以て繫留し終り機關用意を解く
22. 第二十一と同意義
25. 本船の進行を止め双錨泊に取附かる
26. 左舷錨を投下し錨鎖九十尋を走出せしめ又右舷錨を投下して後左舷錨鎖を六十尋に捲き詰めて右舷錨鎖を四十五尋繰出し置く
27. 神戸港内にて水深四尋の場所に兩舷錨鎖の三十尋を以て双錨碇泊せり
30. 棧橋に繫留す
32. 本舷の左舷側を棧橋に繫留せり
33. 本船を突堤に繫留せり
34. 本船々尾を浮標に繫留せり
35. 貨物を汽船日本丸に積移す爲め同汽船々側に繫留す

参 照

1. 機関用意を解くと云ふ場合に機関部の方で機関用意が終りて後に埋火 bank up fire 又は續ぎ火 keeping fire 等に取り掛る時は Rung off engine と書き機関用意終りても機関が全速等にて働作せる時には Rung up engine or rung up full speed と書く即ち入港投錨後は Rung off にして出港時の機関用意を解くとはい Rung up とす
2. 入港時に使用せらるゝ會話の片々
 1. How does the entrance bear?
入口は何れの方位ですか
 2. Do not risk on bar?
門洲に危険がありますか
 3. Bar is impossible pass.
門洲は通過し難いです
 4. What sounding have you get?
水深を測りましたか
 5. Directly you get bottom, let go anchor.
水深を測り次第投錨せよ
 6. When do you propose sailing?
何日出帆の豫定ですか
 7. We shall weigh as soon as weather permit.
天候快復次第出帆します
 8. How long will you be getting up steam?
蒸氣が出来るに幾時間掛りますか
 9. How old are this ship?
此の船は作つて幾年になりますか
 10. Where are you from?

何處から來ましたか

11. What cargo are on board?

積荷は何ですか

12. Have you any instruction for me?

何か私への訓令を持て來ませんでしたか

XIV. Shifting berth.

1. Hove up and proceeded close in shore.
2. Shifted to safer berth, & moored as before.
3. Shifted back to the India Dock.
4. Hove up anchor and shifted her closer in shore.
5. Again anchored in 6 fms water, 60 fms port chain.
6. Hove up and proceeded a little to southward and anchored in 6 fms water, 60 fms chains.
7. Left wharf in tow of steam tug "Fuji" and proceeded to collier.
8. Single up.
9. Cast off from pier and proceeded in tow of "Fuji" towards Higashi coal wharf.
10. Weighed anchor and proceeded under directions of district pilot, up the river using engines as required.

11. Weighed port anchor and hove in 40 fms cable on starboard and awaiting for berthing master.
12. Shifted ship further up wharf to take in flour.
13. Cast off the buoy to change the anchorage.
14. Manœuvering engines and helms as per pilot's orders swing ship.
15. Arrived alongside loading pair and made all fast, rung off engine.

譯文 轉錨

1. 拔錨して陸地に接近すべく進行す
2. 前碇泊地より安全の所に移り前の通りの双錨泊をなしたり
3. 又印度船渠に再び繫留す
4. 拔錨して陸近くに轉錨す
7. 曳蒸氣船富士に曳かれて棧橋を離れ給炭船の方に進行す
8. 繫留索を單條となす
10. 拔錨し此の地方の水先案内人の指揮の下に種々機關を使用して河上に遡航せり
11. 左舷錨を捲き上げ右舷錨鎖を四十尋まで捲

き詰めて以て港務部の碇泊場掛りの來船を待つ

13. 碇泊場を移すため浮標より離れたり
14. 船を偏頭せしむる爲め水先人の號令通り種々機關を使用し且種々に操舵す
15. 積荷棧橋側に到着して繫留し終り機械用意を解く

參照

1. Selection of a position in which to anchor:—When selecting a position in which to anchor the ship numerous points have to be taken into consideration, namely, the depth of water and nature of the bottom, whether the bottom is good or bad holding ground, whether the anchorage is in a landlocked harbour or in an open roadstead, the direction and probable strength of the prevailing wind, the strength and direction of tidal streams, and the rise and fall of the tide. The length and draft of the ship, and whether she is to be at single anchor or moored, as well as the position of loading and unloading place, have also to be taken into account. It is impossible to give any definite rule as to how near a danger a ship may be anchored, but in all cases an ample margin of safety should be allowed in order to meet the contingency of bad weather

coming on and the ship dragging her anchor. If the ship is to be moored, the direction of the line joining her anchors should coincide, when possible, with that of the prevailing wind or tidal stream, and each anchor should be sufficiently far from dangers to enable it to be weighed without inconvenience whatever the direction of the wind may be. If no accurate chart of the anchorage is at hand, soundings should be carefully taken with a radius of at least three cables from the ship, in order to ascertain if there are any uncharted rocks or dangers. [Extract from "Admiralty Manual of Navigation."]

Glossary:—

Nature of bottom.	底質
Holding ground.	錨の爬住
Ample margin of safety.	船の周圍が安全で廣き區域
Contingency.	不慮の事件
Uncharted rocks.	海圖記載なき岩

XV. Using Engine and etc.

1. Engine working as required.
2. Engine used in many ways.
3. Using engine variously as req.
4. Eased down engine as required.
5. Engine working dead slow for engineer's purposes.
6. Stopped the engines for engineer's purposes.

7. Stopped the engines for engineer's sake.
8. Stopped the engines for engineer's request.
9. Stopped ship for engineer's sake, log 50 miles.
10. Stopped ship to repair steering gear.
11. Stopped engine and cleaned boilers.
12. Stopped to clear tube.
13. Engines used at pilot's order to avoid encumbered junks.
14. Started to pumping out No. 2 ballast water.
15. Pumping at No. 2 ballast tank water out.
16. Pumping in No. 2 ballast tank.
17. Pumping water in No. 2 ballast tank.

譯文 機械の操縦等

1. 命令通りに機關を使用す
5. 機關士の請求に依り機關を微速力となす
6. 機關士の請求に依り機關を停止す
7. 第六と同意味
10. 操舵機を修理する爲め本船を停止す
11. 機關を停止し汽罐を掃除す
12. 第十一と同意味
13. 群集せる「ジャンク」を避くる爲め水先人の號令通り種々機關を使用せり

- 14. 第二番水艙の水を唧筒で引き始めたり
- 15. 第二番水艙の水を唧筒で引く
- 16. 第二番水に艙唧筒で水を張る
- 17. 第十六と同意義

参 照

I. 船用主汽機の柱類

往復動汽機	Reciprocating steam engine.
蒸気タービン	Steam turbine.
内焰機関	Internal combustion engine.
電動機	Electric motor.

以上列記せる如くなるも現今未だ往復動汽機が汽機として大部分を占む

往復動汽機には Compound engine, triple expansion engine, quadruple expansion engine 等の種類あり

蒸気タービンには吹付蒸気タービン impulse steam turbine 反動蒸気タービン reaction steam turbine 及び反動吹付蒸気タービン reaction impulse steam turbine 等の種類あり Parson's turbine 及び Stahl turbine は反動タービンとして又 Curtiss turbine は吹付タービンとして現出せる者なれ共現今「パーソン」及「カーチス」共に吹付反動タービンに改良せられたり又其他に低速力航行の場合に有効なる Geared turbine なるものあり「ギアード・タービン」とは螺旋型聯動装置を使用しタービンの回轉數を減少して推進機軸に傳える装置なり

内焰機関には Diesel engine, Gasolin engine, Petroleum engine 及び Suction gas engine 等とす丁抹の大型汽船

にして「ディーゼル」機関を装置せる者は吾人のよく見る所なり

電動機の船は未だ装置せる船舶少數にして我が海軍も大正十一年に米國にて一雙建造せられたるに過す而して電動機とは「タービン」の勢力を一旦電力に變え此れを推進機軸に連結してある所の Induction motor に送て回轉せしめ以て推進するものなり

機関の力を量る單位として馬力を用ゆ一馬力とは三萬三千封度の質量を一分間に高さ一呎揚ぐる力にして往復動汽機又は内焰機関にありては汽筒内に於て蒸氣又は爆發瓦斯が唧子に與える實馬力を用ひ蒸気タービンにては推進機軸の扭れと回轉數により算出したる軸馬力 Shaft horse power を用ひ電動機にありては電動機に入り込む電流と電壓とより算出した馬力を用ひるものなり

又實馬力 Indicated horse power の外に公稱馬力 Nominal horse power なるものあり此の算定方法としては明治十七年五月農商務省達にて布告せらる而して其の要旨は汽筒吸鑄の徑を時にて測り之れを自乗し得數を冷汽器を備ざる機関なれば拾個により除し冷汽器を備える機関なれば三十個にて除したる者を公稱馬力と云ふ而して聯成機関にありては各汽筒の吸鑄の徑を時にて測り其の自乗數を加え冷汽器を備ざる者に有りては拾個にて除し冷汽器を備える者に有りては三十個にて除したる者を云ふ

XVI. Ship's clocks.

- 1. Put the clocks on 20m for s.a.t. at noon.
- 2. Corrected the clock 20m ahead for s.a.t. at noon.

3. Forwarded clocks 20m for S.A.T. at Noon.
4. Advanced clocks 20m for S.A.T. at Noon.
5. Adjusted clocks 20m ahead for S.A.T. at 100-00 East of Longitude.
6. Put the clock aback 20m for S.A.T. at Noon.
7. Corrected the clock 20m behind for s.a.t. at Noon.
8. Reduced clocks 20m for S.A.T. at Noon.
9. Returned clocks 20m for s.a.t. at noon.
10. Forwarded clocks 20m for Standard Time at Hong Kong (120° E).
11. Adjusted clocks 20m ahead for Standard Time at Seattle (120° W).
11. Returned all ship's clock 20m for Local Mean Time at Jolo.
13. Took a sight to verify the rate of chronometer.

譯文 船内時計

1. 正午に於ける船内真時に合せる爲め時計を二十分進む
2. 第一と同意義
3. 同 上

4. 第一と同意義
5. 東經百度の經線に船内真時を合せるため時計を二十分進める
6. 正午の船内真時に合せるため船内時計を二十分遅らす
10. 香港の標準時 (東經百二十度) に合せるため時計を二十分進ます
12. ホロ港の地方平時に合せるため船内時計を二十分間遅らす
13. 經線儀の日差を算定する爲め天體觀測をなせり

參照

I. 航海中の船内真時は普通夜間の Middle watch 中に其日の正午に於ける船内真時に合せるを普通とす然し又 Morning watch に於て合せる船舶もあり而して船内真時を求むるには船内真時を零時として計算を始むるものあり又經度時より計算を始むるものあり各人の便宜の方法に依り行ふべきものなれ共今經度時より求むる例を記すべし
 今汽船あり昨日の正午は東經百三十四度三十四分を船内真時とせしが本日は東經百三十九度十二分を船内真時とする豫定なる時は時計は幾分進ますべきやを計算せんとす但し兩日とも經線儀の違差は二十分速差にして時差率は十分平時より減ぜらるものと假定す
 東經百三十九度十二分の經線に船内真時を合せるには下の如く計算す

Longitude	139° - 12' E.
Long. in T.	9h - 16m - 48s
Chro. E'r.	- 20 - 00
	<hr/>
	8 - 56 - 48
Eq. T.	- 10 - 00
	<hr/>
	8 - 46 - 48

以上の計算をなし置き經線儀を見詰め何時何分拾貳秒を指す瞬間に經線儀の指示時と八時四十六分四十八秒と相加えたるものは所要の船内眞時時計の時間なるべし今經線儀の指示時が假りに四時零分拾貳秒なりとせば即ち

8 - 46 - 48
<hr/>
4 - 00 - 12
<hr/>
12 - 47 - 00

十二時四十七分に其の瞬時になせば宜し而して幾分前日の正午より進しやは前日の計算せる所を見れば下の計算あり

Long.	134° - 34' E.
Long. in T.	8h - 58m - 16s
Chro. E'r.	20 - 00
	<hr/>
	8 - 38 - 16
Eq. T.	10 - 00
	<hr/>
	8 - 28 - 16

故に本日の八時四十六分四十八秒より前日の八時二十八分拾六秒を減すれば即ち拾八分三十二秒が進みたる事となる但し秒數を附記せば繁雜なる故に切り上げ又は切捨つるも此の調整に注意すべし即ち拾八分三十二秒を十九分進ましたりと日誌に記載するも貳拾八秒を頁號にして自己の備考となし置き翌日の秒數にて調整するを真とす

2. S.A.T. は Ship's Apparent Time を略したる者なり
3. 標準時は水路誌航海曆等に附記せらるゝ故に船舶の航行する港灣の標準時は此等より容易に求め得べし

XVII. Signalling.

1. Signalled for receiving pilot.
2. Morsed to call pilot.
3. Approaching Kita signal station and morsing a ship's name and nationality.
4. Ship passing through Sata Misaki Lt. H. showing her colours and signalling ship's name.
5. Arrived at Lloyd's signal station of Perim and reported ship's name in full and destination.
6. Passed steamer "Nippon Maru" homeward bound to Kobe signalled X.O.R. & O.E.D.
7. Overtaking s.s. "Nippon Maru" bound to Manila made signals and we reciprocated it.
8. Overtaken s.s. "Nippon Maru" bound to Manila signalling about the current and we repeated signals.
9. Made out signal hill of Kita, bearing North, 3 miles, and transmitted her passing.

10. Made out a signals of the station and answered K.F.E. & A.O.B.I.
11. Met with the "Yoshino" and communicating with her.
12. Speaks ship "Yoshino," from New York to London.
13. Five masted schoor "Yoshino" of London displays signal as follows:—U.C. & A.O.B.I.

譯文 信號

1. 水先人を招要すべく信號せり
2. 水先人を招要すべく「モールス」發火信號を行ふ
3. 北信號所に近寄り船名及び國籍を「モールス」發火信號にて通知す
4. 佐多岬燈臺を通過し國籍及び船名を通報す
5. ペルム島ロイド信號所沖に到着し詳細に船名及び到着港を報知す
6. 神戸に復航の途にある汽船日本丸は信號 X.O.R. 及び O.E.D. の萬國信號をなしたり
7. 本船を追越して麻尼刺に航行中の汽船日本

- 丸は信號をなしたるに付き本船も之れに答ふ
8. 麻尼刺に航行中の汽船日本丸を追越せる時に海流に付きて信號をなしたる故に本船も之れに回答す
 9. 北信號所を方位北距離三哩に見付け出したる故に本船の通過を告知す
 10. 信號所の信號を了解せる故に K.F.E. 及び A.O.B.I. を綴りて回答す
 11. 軍艦吉野と出會し信號を交換せり
 12. 紐育より倫敦に航行中の帆船吉野と互に信號を交換せり
 13. 倫敦の五本檣帆船吉野は U.C. 及び A.O.B.I. の信號を掲げたり

參照

1. 英國船は命令に依り千九百十六年三月より總噸數五百噸以上の航洋船には「セマフォア」手旗及び「モールス」閃火信號器を船内に備付品とし且つ商務院の運博士試験にも實地に付き「モールス」の閃火信號を嚴重に試験せらるゝ故英國船々員は就れも「モールス」信號に堪能なるも我國の船員は堪能なる者少なくして常に「モールス」となると困難しつゝあり今記憶に便なる章句あり下に附記すべし今モールス信號の符字の構造上配列すれば

E	•	T	—
I	• •	M	— —
S	• • •	O	— — —
H	• • • •		
A	• —	N	— •
U	• • —	D	— • •
V	• • • —	B	— • • •
W	• — —	G	— — •
		C	— • — •
R	• — •	K	— • —
L	• — • •	Y	— • — —
F	• • — •	Q	— — • —
P	• — — •	X	— • • —
		J	• — — —
		Z	— — • •

上記の如き文字を頭字として之れを章句に作る時は

Every	Time,
I	Make,
Signals	On,
High.	
Answerwer	Not,
Until	Distinguished,
Very	Bad,
When	Guessing.
	Commences.
Repeat	Kindly,
Long,	Yarns,
Flags	Quickly,
Patiently	Xercise,
	Judicious,
	Zeal.

即ち毎時私は高き頂上で信號を行ふ、其れを辨別する迄は回答なす當て推量は非常に悪しき事有る、開始せば、長き語句を親切に繰り返し行ひ旗は迅速に上下すしべし、根氣ある練習と思慮ある熱心を以て、と記憶せば便宜ならん

2. 軍艦よりは晝間探海燈で「モールス」信號なす事あり此際には本船は受信用意調ひたる時に回答旗を一杯に捲き上げ語句を了解する度毎に回答旗を一杯に捲き上ぐるものとす
3. 我國に於て瀬戸内の下關海峽來島海峽及び三原瀬戸に信號所ありて通過船舶に對し規定の船舶通航信號及び潮流信號を行はるるが今晝間此等内海の潮流信號一般に通じて記憶に便なる方法を記さん下の關及三原瀬戸は東流及び西流にして來島海峽は北流及び南流とに規定せられ潮流の初期又は末期は桿が約三十度に傾斜し中央期は約七十度に傾斜す規程せらるは宜く記憶せるものと假定す
來島海峽の北流即ち North の R で北流を Red と記憶し(第三第四種は赤圓板が上て黒矩形板が下) 赤が上にあれば北流とし黒が上にあれば南流と記憶し而して下關海峽及び三原瀬戸を結ぶ線は來島海峽より北西の方向に有る故に下關及三原の西流は來島の北流即赤流と定め反對に下關及び三原の東流は來島の南流即ち黒流と定むれば宜し即ち北西と南東と記憶すべし
例へば下の關海峽の部崎潮流信號所で赤圓形板が上に約七十度の傾斜をなし居る時は Red North 北西と聯想して今は西流の中央期なる事を知り得べし
4. 船舶通航信號及び潮流信號の外に船舶通報なる者あり此れを別ちて通過報及信號報とす通過報とは特に指定する燈臺の沿海を通過する船舶に關し和文電報を以て請求者に船名と通過時分を通知するものとす信號報とは船舶所有者又は

其の代理人と船長との間に於ける通信にして特に指定する燈臺に於て其の沿海を通過する船舶と信號に依り送受する事を云ふ。

船舶通報事務を取扱ふ燈臺は下記の如し

犬吠崎、劍崎、潮岬、神島、日御崎、室戸崎、佐多岬、大瀬崎、神崎、六連島、絶影島、稚内西野登呂崎、尻矢崎、鷺鑿鼻、神威岬、六角鼻、金華山等なりとす上記の内夜間取扱せざるものは神威、鷺鑿鼻、神島、絶景島、大連島とす

5. 支那沿岸の港灣に於ける一般の Call Flags.

Flags.	Signification.	At what Port used.
Y.	Ashboat wanted	天津、上海、廣東
N.	Engineering officers wanted	牛莊、上海、吳淞、漢口、蕪湖、汕頭、廣東
O.	Coolie wanted	太沽、芝罘、蕪湖、鎮江、上海、廈門、汕頭、廣東
L.	Customs officers wanted	各港
G.	Doctor wanted	各港
Y.N.	Police wanted	上海及廈門
N.H.	Fire on board	
P.	Vessel clearing	各港
R.	Water boat wanted	牛莊、芝罘、吳淞、上海、廈門、汕頭。
K.	do.	廈門

6. 英版萬國信號書中の信號符號は二旗三旗四旗信號遠距離信號セマフオリ信號モールス信號等を通じて約三十七萬五千通にして原價壹磅壹志なり而して初版以來信號符號の増補改正等ありし故に初版の信號書を持合する時には二志六片を投じて補遺を求め校正すべし

XVIII. Weather and Wind.

1. The wind changed suddenly to northward in a tremendous rain squall.
2. Breeze sprung up from southward with rain, which rapidly increased to a gale of wind.
3. Wind very unsteady and blowing in gusts come on the bow excessive hard, but after a little longer decreased its force.
4. Wind shifted to Northward.
5. Veered wind to Northward.
6. Wind hauled to Northward.
7. Less wind and a heavy fall of rain.
8. Moderate breeze and fine weather with hazy horizon.
9. Slight following wind and overcast weather with misty on horizon.
10. Slight breeze, overcast and cloudy.
11. Slight breeze, fine clear weather and smooth sea.
12. Light air and slight sea, overcast and squally at times.
13. Similar wind and weather, clear fine and smooth sea.

14. Strong breeze and confused sea, overcast and cloudy.
15. Fine clear weather, slight breeze, vessel rolling heavily to rough sea.
16. Slight wind and moderate head swell, overcast heavy rain throughover and lightning throughout.
17. Heavy rain squall passed accompanied by thunder and lightning.
18. Frequently rain squall throughout the watch.
19. Heavy rain gusts most part of the watch.
20. Hard rain squalls at frequent intervals.
21. Constant heavy rain.
22. Continues heavy rain.
23. Torrent of rain.
24. Occasional snow squall.
25. Heavy threatening clouds rising the south; indicating a storm, glass fallen to 29.25.
26. Barometer falling rapidly to 29.25, Lee clouds appeared near and threatening appearance.

譯文 天候と風

1. 風向突然濛雨を伴へる北風に變化す
2. 輕風南方より吹き募りしが急に強風に變化せり
3. 風向甚だ不定なりしも疾風の風烈で船首方向より非常に強く吹き來りたり然し間もなく風烈を和げたり
4. 風向北方に變ず
5. 第四に同じ
6. 第四に同じ
7. 風烈少なく濛雨頻なり
8. 和風にして天氣好晴なり然れ共水平に霧氣あり
9. 輕風船尾の方より吹き天候曇天にして水平に霧露あり
10. 輕風にして天候曇陰
14. 風は雄風にして天候曇陰波浪擾亂伏起す
19. 當直中は殆んど強き雨風なりき
25. 非常に險惡なる模様之の雲が南方より飛散して暴風となる模様あり且○晴雨計も二十九吋二五を示せり
26. 晴雨計は急速に二十九吋二五に降下し且つ風下側の雲は天候險惡の兆を示して其の襲來近きに有るが如し

参 照

1. 風向の變ずると云ふ時に Shif 又は Veer を使用する時 Shift は風向が突然に變化する場合に普通使用し Veer は次第に風向が變化する時に用ひらる又 Veering 順轉及び Backing 逆轉と云ふ事あり Veering は時計の針と同じ方向に變化する風に用ひられ Backing とは時計の針の運動と反對方向に變化する風の使用せらる

2. 風に関係ある單語

Adverse wind	逆風
Dead wind	逆風
Head wind	逆風
Against the wind	逆風
Baffling wind or variable wind	風向不定の風
Inshore wind	向陸風
Offshore wind	向海風
To veer aft	船尾に廻る風
To hauled forward	船首に廻る風
Before the wind	風を船後に受し風
Off the wind	風を船後に受る風
By the wind	一杯開きの風
Close hauled wind	同 上
With the wind	風を船後に受くる風
Keep away	船首を風下に落す事
Beat off	風下に間切る事
Beat up	風上に間切る事
Wind's eye	風位

XIX. Seas.

1. Fresh breeze, fine weather with slight beam sea.
2. Increasing sea and wind.
3. Strong wind and overcast weather with high sea.
4. Moderate wind and cloudy weather with slight sea.
5. Strong breeze and overcast weather with rather rough sea. Shipping spray over forward at times.
6. Shipping light spray for and aft.
7. Spraying at fore and aft at times.
8. High wind and overcast weather with high sea. Ship labouring heavily and shipping seas all over frequently.
9. Shipping seas over the bow occasionally.
10. Shipping water forward deck.
11. Taking seas over the bow and flooding well deck frequently.
12. Taking large quantity of sea over the bow.
13. Shipping heavy waters fore deck, put engine to half speed and alter course North.

14. Fresh breeze and rough quarterly sea. Vessel shipping water aft and midship.
15. Ship shipping much water on deck, pumping carefully attended every 4 hours.
16. Ship working violently and taking seas, fore deck flooded.
17. Ship rolling easily to heavy confused long swell.
18. Vessel pitching easily to Southerly swell at times.
19. Ship straining moderately to a high beam swell.
20. Vessel labouring and straining heavily and shipping big seas all over occasionally.
21. Ship rolling and plunging heavily and taking seas all the time.
22. Hard gale squall of hurricane force, vessel picking and tossing straining violently and completely flooding deck, frequently dipping bow.
23. Strong breeze and heavy rain, high westerly sea. Ship labouring heavily and ship swung under water. Tanks and bilges carefully sounded.

24. Ship labouring heavily and unshipped ventilators, and shipped plugs and covers.
25. Ship working violently and secured things from sea worthy. Rolling starboard 25°, port 20°.
26. Ship working violently and ship swung under sea worthiness.

譯文 波浪

1. 疾風にして天氣晴朗海波は横の輕波
2. 波浪及び風力増加す
3. 雄風にて陰雲なる天候海面に高浪あり
6. 船の船首尾上に少量の泡沫を打揚ぐ
7. 時々船の船首尾上に泡沫を打揚ぐ
8. 強風にて陰雲あり海面は高浪なり。船體は非常に動搖し屢々甲板上に海水打揚ぐ
9. 時々船艙に海水を打揚ぐ
11. 船艙に海水が打揚がり「ウエルデツキ」は海水漂ふ事屢々なり
13. 巨浪前上板に打揚る故に機關を中速力として針路を北に折る
14. 疾風にして「クォター」の荒浪。船上の後部及び中部に海水打揚がる

15. 甲板上に大浪打揚ぐるに依り四時間毎に唧筒で汚水を引けり
16. 船體の動搖非常に烈しくして常に海水打揚がり前部甲板は海水漂ふ
18. 船體は南方の「スエル」に時々軽く「ピッチング」をなす
19. 船體は正横の高浪に動搖する事稍盛んなり
20. 船體は非常に動搖し船内唸りを生じ時々巨浪踊り込み上甲板海水漂ふ
21. 船體は非常に横動及縦動し常に海水甲板上に打揚がる
22. 颶風の勢ある強き颶天にして船體は巨浪のため一上一下動搖非常に烈しく上甲板は常に海水に満され時々船首を海中に突込む
23. 雄風にて濛雨西方の高浪あり、船體は動搖烈しく上甲板上常に海水打揚ぐ、「タンク」及び「ビルジ」を注意して測定せり
24. 船體の動搖烈しく、通風管を抜き木栓を嵌め覆を當る
25. 船體の動搖烈しく且つ波浪に持運ばれざる様總ての者を搏着す、横動右舷に二十五度左舷に二十度
26. 船體の動搖烈しく船上常に海水に満さる

參 照

I. Casting oil for calming the sea.

荒天の時撒油法により波浪の破壊するを防ぐのみならず大浪を構成せんとする力を殺ぐ事は昔より宜く知らるゝ所なるが近年其の使用法に付き種々研究の末色々の論文發表せられ居る故に詳細は省略し茲に其の使用に供すべき油に付き略記せん油は重く濃厚なる者にして氷點低く且つ發散性の強き者を第一とす故に動物性及び植物性を最上とし礦物性を最下とす而して普通船内に貯藏せらるゝ油は植物性として種油、亞麻仁油、オリーブ油、タアマンタイン、等にして動物性としては魚油にして礦物性としては機械油石油なり

油は水深の深き海面に使用する程ご奏効確實にして門洲等にて破波する所などには奏効確實ならずと云ふ又寒冷なる天候に於ては油は凝結して其の發散性を減ぜられ其の効力薄し就中魚油及び種油の如き他の油に比較し氷點高き者を使用する時には之れに石油又は礦油を混じて使用する事に注意すべし而して撒油上最も優れたる油は「タアマンタイン」なりと云ふ

XX. Accident.

1. Whilst loading a sling of four casks dropped out of the ship through the carelessness of the stevadores and were badly broken. Stevadores and carpenter repaired them.
2. Whilst discharging cargo at No. 1 hatch,

one sling of ten slabs of zinc was lost overboard their carelessness of stevadores and recovered again shortly afterward by their diver.

3. Port cable parted just above 75 fathoms shackle, let go starboard anchor immediately and veered to 60 fms of cable, fishers employed to drag for port cable.
4. Fire in portside coal bunker was found, immediately poured water and after a little longer extinguished it.
5. Anchored in seven fathoms of water with port cable, chain parted at 20 fathoms, then let go starboard anchor veered cable to 45 fathoms.
6. Arrived alongside of wharf at Shanghai, and in doing so whilst in charge of harbour pilot, Mr. Summer, run into the wharf and carried away starboard ash-shoot and bend a plate on the starboard side, by forward crew's galley.
7. Typhoon signals hoisted: Come to anchor in Kowloon bay with 60 fms of port cable, 6 fms water.

Anchor Brg,

S. H.	N. W.
Channel Rock.	N. by W.
Chinsaletai Pt.	W. by N.

8. Whilst proceeding towards Woosung in charge of pilot Sumner, ship took the ground and remain there till half past ten o'clock.
9. Steering chain parted and repaired it, meanwhile crs variously.
10. Steering gear disabled, shipped hand gear and proceeded.
11. Steam steering engine become unmovable, changed to the hand gear for repairing the steam steering gear.
12. The steering engine out of order.
13. The steering gear disabled.
14. Unable to weigh bow anchor.
15. Ship parted from anchor; driving.
16. Cut away her fore mast.
17. Accident to steering gear, shipped hand steering gear and steered at aft. Engineers repairing the steering engine.
18. Steam steering chain lead Hook repaired

and replaced, connected chains, and resumed steering by steam.

19. She has sprung leak.
20. Found water to be flowing about on after end of flooring in No. 2 hold, caused by draining from ballast, choking bilges with sand and discharging water, immediately sent all hands to clear same.
21. Carpenter reported six fathoms water in No. 2 hold, commenced pumping with donkey ballast pump and bilge pump, engine still working slow ahead.
22. Tried to find a leak, but could find nothing to account for it. Sounded No. 2 hold and found three inches water on top of ballast tank amidship, stopped pumping to see what water the ship was making.
23. Ship making water three feet per hour in No. 2 hold. Turn ship round and headed for Kobe.
24. Leak decreasing 4 inches per hour, turned round and proceeded on voyage to Shanghai.

25. No. 2 hold making water two inches per hour, shifted some cargo on deck from No. 2 twin deck to examine twin deck for leak but failed to discover anything.
26. Found ship to be again making four inches water per hour and not being able to discover where the leak was.
27. Vessel still making the same water, started shifting cargo in No. 2 twin deck to clear wings so as to examine side for leak.
28. Discovered the leak No. 2 twin deck starboard cargo port badly strained and admitting water freely.
29. Washing away port upper deck ladder.
30. Shipped a heavy sea over port quarter, doing damage, tearing away ventilator, smashing electric deck lamp, smashing glass in skylight and smoking room door.
31. Shipped a heavy sea forward smashing in forward bulkhead of deck house, shifting cargo in deck house, flooding same and killing live stock, breaking starboard lighthouse top and other damages.
32. Heavy gale, tremendous sea, ship rolling

and plunging violently and shipping dangerous seas, doing much damage starting in fore bulkhead of deckhouse, smashing after vegetable locker and port lighthouse glass.

33. Terrific squalls, heavy sea, ship labouring and straining heavily, driving in forward bulkhead of steerage house, breaking and washing away winch pipe cover, electric wire pipe and completely flooding decks, frequently dipping stern, washing away wheel grating, steering chain box lids and steering chain quarter lead block carried away. All hands clearing away wreckage, and shipped hand gear.
34. All hands clearing away wreckage shipping hand gear etc., smashing bakery and butcher shop, carrying away lavatory on upper deck, smashing iron rail, bending stanchion and other damages.
35. Our boats dragging all day for parted cable which remained in the bottom.
36. Proceeded into dry dock. Dock dry, no damage observable to ship's bottom ex-

cept two plates to be seen above water, abreast of No. 2 hold.

37. Terrific storm with hard squalls of hurricane force, shipping heavy seas fore and aft, seas of tremendous height and strength, seas doing damage to deck fittings, carried away wheel box, washed aft compass overboard, washed No. 3 boat away and broken No. 5 boat.
38. Terrific gale and overcast weather with tremendously high and dangerous sea. Ship labouring heavily and seas doing much damages as follows:--Carried away forward ladder, washed away teak wood covers for wheel chain forward and aft, washed steam pipe casing away and crushed vegetable locker aft.

譯文 事變

1. 積荷中仲仕の不注意によりて四樽一捲を船外に落して大破損せしめたる故に仲仕と大工之れを修理せり
2. 第一番艙に於て揚荷中仲仕の不注意により十枚一捲きの亞鉛板を海中に墜落せしめたる

- り然し仲仕が潜水夫を使ひて間もなく全部拾ひ揚げたり
3. 左舷錨鎖の丁度第五番目の「シアクル」の所にて切斷したる故に直に右舷錨を投下し錨鎖を六十尋操出したり而して後ち漁師を雇ひ撈錨を入れて左舷錨鎖を探らしめたり
 4. 左舷側石炭庫に出火せしを發見せり故に直に水を浴せ掛け間もなく鎮火せしめたり
 5. 水深七尋の所に左舷の錨を投下せしに二十尋の所にて切斷せる故に直に右舷の錨を投下し錨鎖四十五尋を操出したり
 6. 上海港水先人サムナ氏の指揮の下に上海の埠頭側に到達せしが繫留せんとする際に埠頭に衝突せしめて右舷の塵捨筒を挽取られ且つ前部の水火夫料理部屋傍の右舷外板一枚を曲げしめたり
 7. 大風信號が表示せられたる故に九龍灣に轉錨し水深六尋に左舷錨鎖の六十尋を操出したり而して投錨方位は船首方向北西にして「チャンネル」岩北微西「シメタルタイ」岬は西微北
 8. 水先人サムナー氏の指揮吳淞に進航の途中膠砂し其の場所に十時半迄で居りたり
 9. 操舵鎖切斷せしかば之れを再び續き合せり復舊中針路不定

復舊中針路不定

10. 操舵機にて操舵不自由となりし故に手用操舵機に依りて進航す
11. 蒸氣操舵機の運轉止まりし故に同機を修理する爲め手用操舵機となす
12. 操舵機械の運轉不自由となる
13. 第十二と同意味
14. 船首錨の揚錨不可能となる
15. 錨鎖切斷し本船は漂流す
16. 前橋を切斷す
17. 蒸氣操舵機に故障生じ手用操舵機となし同機にて操舵せり 機關士は故障せる部分を修理す
18. 蒸氣操舵機の鎖を導く大滑車を修理して再び装置し且つ鎖を繋ぎ元と通り蒸氣操舵機を使用す
19. 漏水を生ず
20. 第二番艙内後部隔壁附近の床板上を流るゝ水ある事を發見せり故に宜く調べ見たるに「バラスト」から滲み出たる水と「バラスト」の砂で「ビルヂー」の溝孔を塞ぎたると中甲板に流したる水に原因せりと判明し直に全員をして水を汲み出し「ビルヂー」の溝孔を掃除せり

21. 第二番艙内に水が六尋溜て居ると云ふ大工の知せにより直に機關を徴速力前進になして補助「バラスト、ポンプ」及び「ビルヂ、ポンプ」で排水し始めたり
22. 漏孔を發見せんと試みたれ共漏孔の存在個所を發見し得ず 第二番艙内の水深を測深せしに第二番水艙の頂部中央部にて三吋ある事を知りし故に如何なる水質の漏水なるかを調べる爲めポンプを止めたり
23. 第二番艙内に一時間に付き三呎宛進入する漏水ある爲に船首を廻らして神戸に引歸す
24. 漏水は一時間に付き四時に減じたる故に船首を廻らし上海に航行を續く
25. 第二番艙内に一時間に付き二吋の漏水ある故に中甲板の荷物の一部分を上甲板に移して漏洩口が中甲板ならずやと調べ見たれども遂に要領を得ざりき
26. 再び一時間に付き四吋の漏水ある事を發見せる故に漏洩口が果して何處なるやを調べたれ共遂に發見し得ざりき
27. 船中に引續き漏水ある故に第二番艙中甲板の外舷側に漏洩口有らずやと思ひ調べて見る爲め舷側の貨物に移し始めたり
28. 第二番艙内中甲板の漏洩口を發見せり漏洩

- 口は右舷の載貨門にして締め方の不完全なりしに原因し其所より自由に水が浸入せるものなり
29. 左舷上甲板の梯子を浪にて流失す
 30. 左舷船後に一大巨浪が打揚げて通風管を引裂きて流失せしめ又甲板の電燈、天窗の硝子及び喫煙室の扉を打毀したる等の損害を與えたり
 31. 前部甲板上に一大巨浪の打揚がり甲板建物の前部隔壁を粉碎し同建物内に浸水し貨物を移動せしめ且つ家畜を殺ろし又右舷燈臺の頂部其他に損害を與えたり
 32. 猛烈なる強風にして海波、巨浪船體の横搖及縦搖烈し巨大なる危険なる波が甲板に打揚がりて第一に甲板建物の前部隔壁を打毀したるを手初めとし次いで後部甲板の野菜入箱及び左舷燈臺の窓硝子を粉碎せしめたる等の損害を與えたり
 33. 猛烈なる颯天にして巨浪、船體の動搖あり船内響音を發し巨浪船内に踊り込み三等室の前部隔壁を打毀し揚荷機の蒸氣管覆及び電線包管を打破り海中に流失し甲板上に常に海水漂流し屢々船尾は巨浪に呑まれ操舵機に備付の格子板、操舵鎖圍箱の蓋を海中

に流失せしめ且つ船後の操舵鎖導滑車を挽取りたり、全員は此等破損物の跡片付をなして後手用操舵機となしたり

34. 総員は破損せる手用操舵機及び其の附屬物打毀されたる麵包焼場及肉の切り出場、挽取られたる上甲板の便所、打毀されたる手摺り、曲げられたる鐵棒及び其他の損害物の跡片付けをなしたり

35. 本船の端艇は終日切斷して海中に沈みたる錨及錨鎖を撈錨にて探りたり

36. 乾船渠に進行す、船渠の水悉く排水せられて後船底を調べたる所第二番艙脇の水線に見らるゝ通り二枚の外舷板の外に何處も異状なし

37. 猛烈なる颶風の風烈ある颯天にして巨浪は甲板上に打揚げ中にも特別高さ且つ巨大なる波浪は甲板上の装具を破損せしめ操舵機覆及び後部甲板の羅針儀及び第三端艇を海中に流失せしめ第五番端艇を破壊せしめたる損害をなしたり

38. 猛烈なる強風にして陰雲波浪雄大にして船體を噛まんとする概あり、船體の動搖烈しく下の如く損害を波浪の爲め蒙りたり、前

方の梯子を取去り前後に通せる操舵鎖の「チーク」材の覆を流失せしめ又蒸氣管覆も流失せしめ且つ後部に有りし野菜入箱を壓碎せり

参 照

1. 第二十三の凡例其他にある Ship making water とは浸水すると云ふ意味にして單に make water にても浸水の意味あり又一面小便すると云ふ意味もあり
2. 第二十七例の So as to とは so that より縮まれる者にして結果又は目的を表はす時に用いらる
3. 事變ありたる時は其の事實を官用航海日誌に記載し又此れと同一文句を報告書に記載し管海官廳の認證を求め置くものなり此等の凡例は次章に記載す

XXI. Docking and undocking.

1. Cast off from quay and proceeded in tow of tugs toward drydock.
2. Weighed anchor and proceeded in tow of tugs "Kurenai" and "Midori" to dock.
3. The dock company's tender "Midori" arrived alongside and towed ship to No. 1 Dock.
4. Arrived at dry dock entrance and proceeded to haul into dry dock.
5. Dock barge took our tow rope, hove right

- up and proceeded toward dry dock.
6. Arrived there and started to go into dock, but tide being too strong for ship to enter, hauled to buoy again.
 7. Dockmaster on board and ship was towed by the tug toward dock.
 8. Prepared ship for docking.
 9. Ship got position in dry dock, caisson seated and started to let pump dock clear.
 10. Ship took the blocks.
 11. Commenced to pumping water out of the dock.
 12. Cock floor cleared up.
 13. Commenced to let water into dry dock.
 14. Started to filling water in dock.
 15. Ship floated.
 16. Hove ship out of dock and toward back to No. 2 buoy.
 17. Commenced to heave out of dock, passed out of dock entrance and proceeded in tow of steam tugs "Midori" and "Kurenai" toward No. 2 buoy.
 18. Tug boat "Midori" arrived and hauled out of the dock.

譯文 入渠及び出渠

1. 岸壁より解纜し乾船渠の方に曳船に曳かれて進航す
2. 抜錨して船渠の方に緑號及び紅號に曳かれて進航す
3. 船渠會社の小蒸氣綠號船側に來たりて後第一番船渠に本船を曳き行く
4. 乾船渠口に到着し船體を船渠に捲き入るべく始めたり
9. 船體は乾船渠の中央に配置せられて船渠の船戸は閉められ而して渠内を乾すため唧筒で水を引き始めたり
10. 船體船渠の「ブロック」の上に乗る
11. 渠内の水を唧筒で引き始む
14. 渠内に水を張り始めたり
15. 船體浮揚がる
16. 船渠の外に船體を引き出し元と繫留せる第二番浮標の方に進行す
18. 曳船綠到着して船體を船渠外に曳出した

參照

1. 船渠には修繕船渠と荷役船渠あり荷役船渠 Wet dock には我國に唯一の三池築港あり修繕船渠には Dry dock,

Floating dock, Slip dock, Graving dock 及び Gridirous 等あり

2. Block には龍骨に當るものを Keel blocks と云い、ピルチに當る者を Bilge blocks と云ふ又た船體を支ふる支柱を Shores と云ふ

XXII. Docking works.

1. Plugs of all tanks were open.
2. Crew getting ready to leave dock and stowing cable.
3. Vessel still in dry dock and got ropes etc. ready for leaving dock.
4. Still in dry dock undergoing repairs, dressed ship variously.
5. Dock hands cleaned ship's bottom thoroughly.
6. Dock hands employed on re-grind the valves of fresh water pump, re-pack the stuffing boxes of rudder and re-caulked of rusty lines of plate butt.
7. Dock hands working on re-riveting of seriously corrosive ones underneath engine and boiler room.
8. Dock people fitting boats, cleaning limbers and washing with cement at the same.
9. Dock hands turned to chipping and scaling in No. 1 twin deck and taking down out-

side insulation skin in steerage quarter.

10. Dock people come on board and chipping ship's outside.
11. 30 employed coolies chipping and scaling ship's out side, bale out bilge water at all hold and cleaning chain locker.
12. Dock hands started to paint ship's bottom, boot topping with patent composition.
13. Dock people cleaning up ballast tanks and fore & aft peak tank inside.
14. Dock hands working through out night
15. Dock people still busy at ship's side.

譯文 入渠事業

1. 各水艙の栓を抜き外す
3. 未だ乾船渠に在り而して出渠用意のため各綱索を取出し船首尾に積み重ねる等の仕事をなす
6. 船渠の職人は眞水唧筒の弁の擦り合せ舵幹の「スターヒング、ボックス」の「パッキン」を取替へ且つ外板の継目の錆びたる部分を填隙す
7. 船渠の職人は機關室及び瀛罐室の直下に當る船底の非常に腐蝕せる鋸を打變えたり