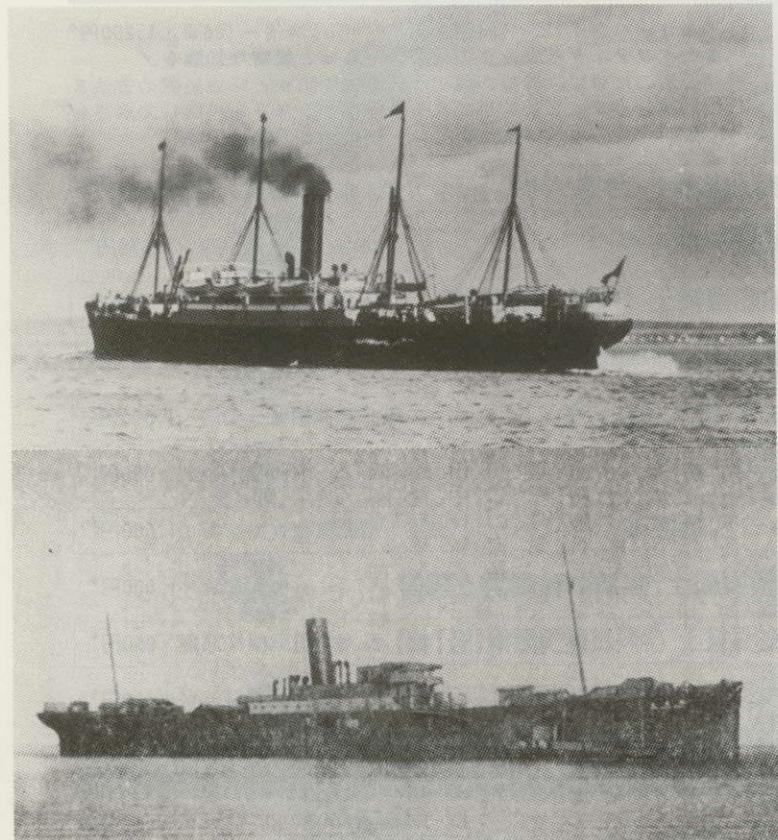


朝嵐丸

《主要目》オイルタンカー、日本海軍特設運送船(給油)、7,394総トン、主機三連成レシプロ2基、速力10ノット、1900年英國バークレイ・カール社建造、前名レーク・シャンプレイン Lake Champlain、ルセニア Ruthenia。

無線電信を装備した世界最初の大型汽船「レーク・シャンプレイン」の後身



写真は上がC P社時代の「レーク・シャンプレイン」、下が特設運送船「朝嵐丸」

北大西洋航路の有名客船

波乱万丈とは、「朝嵐丸」(ちょうらんまる)の船歴をさすのである。世の中には、一生の間に、職業を転々とかえる人がいるが、この船の生涯が、まさにそれである。四十九年間の船歴を並べただけでも、この小稿は紙数がつきそうだ。

「朝嵐丸」は、英ビーバー・ライン(エルダ

ー・デンプスター社の子会社)のカナダ航路客船「レーク・シャンプレイン」として、一九〇〇(明治三十三)年に誕生した。四本マスト、ローシルエットの美しい客船で、姉妹船に「レーク・エリー」がある。この年の五月十五日に処女航海につき、リバプール(ケベック)～モントリオール間を結んだ。

就航して一年後、「レーク・シャンプレイン」は大型汽船として世界で初めて無線電信

機を装備し、その名を海運史にとどめることになった。電信機は、

六ボルトのバッテリー二基で作動するもので、ミズンマストの下に小さな無線室が設けられた。またマストには三十四メートルのアンテナも張られた。

一九〇一(明治三十四)年五月二十一日、リバプールを出港した同船は、翌日、ホリーエッジの無線局経由で、二件のメッセージをリバプールのエルダ

送ったが、これが、大型汽船から打電された世界最初の無線通信である。

ご承知のように無線電信は、十九世紀末にイタリアのマルコニによって実用化され、当初は、各国の海軍がこれに注目、艦隊通信や港湾防備に導入してきたものである。

次いで一九〇三（明治三十六）年二月、北大西洋航路への参入を図る英カナディアン・パシフィック社（CP）が、ビーバー・ラインのカナダ航路権と社船十五隻を買収。同年四月、「レーク・シャンプレイン」は、CP社の北大西洋航路客船としてはじめて大西洋を横断、モントリオールに到着した。

竣工以来、同船の船歴には、なにかと派手な記事が多い。

英國戦艦の「影武者」に変身

一九一三（大正二）年、「レーク・シャンプレイン」と「エリー」は、船名をそれぞれ「ルセニア」「チロリア」と改め、カナダトリエステ航路に就航したが、翌年に第一次大戦が勃発。両船とも英國海軍に徴用され、敵の目をくらますダミー戦艦に変身した。

ダミー戦艦というのは、戦国時代の「影武者」のようなものである。バラストを積んで乾舷を下げる、木材やカンバスで大砲や煙突などの上部構造物をつくつて、特定の戦艦に化

けるわけだ。映画のセットのようなものだが、巧妙に仕上がっているので、遠くから見ると本物と見分けがつかない。

「影武者」艦隊は合計十隻。うち五隻はCP社の船で、「レーク・シャンプレイン」改め「ルセニア」は戦艦「キング・ジョージ五世」、「チロリア」は姉妹艦の「センチュリオン」のダミーになつた。

「レーク・シャンプレイン」型は、シンプルな姿の全通甲板船だったから、外形は、いかようにでも変身が可能だった。両船が「影武者」に選ばれたのは、そのあたりを考慮したものと思われる。

日本海軍の給油タンカーとなる

大戦中の一九一六（大正五）年、両姉妹船は英海軍省の手に渡り、今度はオイルタンカーに改装。「ルセニア」は極東水域、「チロリア」は欧州水域で稼働することになった。デビュー以来、つねにいっしょだった二隻も、これ以後は、別々の運命をたどる。

老境にはいった「ルセニア」は、一九二九年一月には、三千人の日本人引揚者を乗せて、シンガポールから瀬戸内海の大竹まで航海した。その後、日立向島造船所にドック入り、引き続き引揚船として稼働した。

一九四八年（昭和二十三）年に英國に返還された同船は、翌年四月、タグボートに曳航されてシンガポールを出航。スコットランドのクライドに到着後解体となり、四十九年の数奇な生涯を閉じたのである。

太平洋戦争が、この船の運命を変えた。

（山田　迪生）

開戦へきとうの日本軍のシンガポール攻略の際、同船は軍港内に沈んだが、船不足に悩む日本海軍は、これを浮揚。「朝風丸」と改名し、オイルタンカーとしてカムバックさせたのである。粗大ゴミ同然の老朽船だったから、復旧修理には手間がかかつた。

再就航後は、海軍特設運送船の資格で、シンガポールを中心に稼働。パレンバン（スマトラ島）の重油を艦船に補給したり、マレー半島各地の陸上タンクへ輸送したりした。乗組員の配乗は日本郵船が担当した。

修理に携わった福井静夫氏から筆者が聞いたところでは、船が古くて油漏れがひどかつたとのこと。多少は油が漏れても、とにかく運べればいい、という発想だったそうだ。

セレター軍港で終戦。一九四六年（昭和二十一年）一月には、三千人の日本人引揚者を乗せて、シンガポールから瀬戸内海の大竹まで航海した。その後、日立向島造船所にドック入り、引き続き引揚船として稼働した。