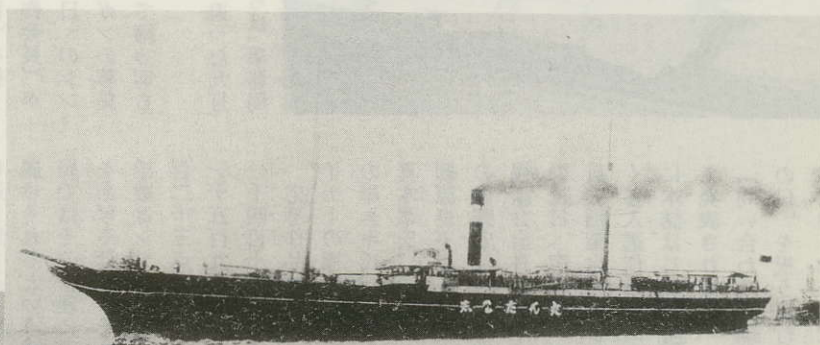


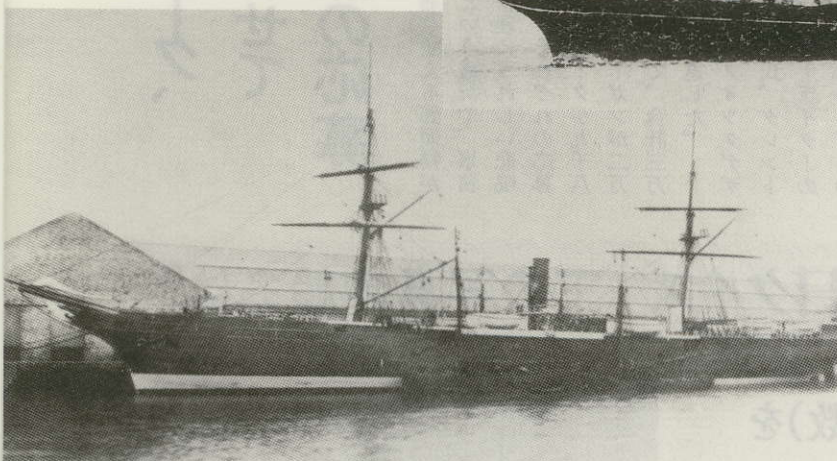
色 丹 丸

《主要目》貨客船、鉄製、山科礼蔵（浦賀）所有、2,712総トン、主機三連成汽機1基、出力218公称馬力、速力12ノット、旅客定員一等12人、二等20人、三等81人、1870年英国ウイリアム・デニー＆ブラザーズ社建造、前名 Batavia 次いで Tacoma

前身はキュナードの北大西洋航路客船



「色丹丸」 写真提供＝小林義秀



「バタヴィア」時代の「色丹丸」

二連成汽機を初装備のキュナード

世界の海事史に残る有名船が、晩年、日本に身売りし、東アジアで稼働したケースがあったことは、この「名船発掘」でも、「高砂丸」（スエズ運河の開通式に参加、第七十六号）や「太平丸」（竣工当時世界一の快速船。第九十八号）でくわしく紹介した。

外国から中古船を購入することが多かった戦前には、このような事例がしばしば見られたが、今回の「色丹丸」（しこたんまる）もそうした船のひとつである。

この船の前身は英国キュナード・ラインの北大西洋航路客船「バタヴィア」である。

周知のようにキュナード・ラインは、一八三九（天保十）年、ハリファクス出身の実業家サミュエル・キュナードを中心に設立された船会社である。P&Oとならぶこの世界屈指の老舗会社は、最近では、ジャーディン・マセソンの傘下にはいつてしまったが、これまで、「モレタニア」「クイーン・メリー」「QE2」など数々の名船を擁して、世界の客船界をリードしてきた。

同社の客船が、伝統と誇りの意味を込めて「キュナード」と呼ばれていることは、ご承知のことと思う。ところが戦前の日の丸商船隊をみると、P&O船のOBは多いが、キ

ユナードで日本船になったのは、唯一、この元「バタヴィア」の「色丹丸」だけである（ほかに貨物船が二隻ある）。

「バタヴィア」は、ダンバートンのウイリアム・デニー造船所のストックポートとして建造中、一八七〇（明治三）年にユナードが購入し、完工後、リバプール・クイーンズタウン・ニューヨーク間の北大西洋航路に投入したものである。鉄製汽船で、同造船所が初めて建造した二連成汽機搭載船であった。同時にまた、二連成汽機を装備した最初のユナードでもあった。

高圧と低圧のシリンドラーを組み合わせた二連成汽機（コンパウンド・エンジン）のアイデアは、ジェームズ・ワットの時代からあったが、船用機関として広く用いられるようになったのは、グラスゴウの造船家ジョン・エルダーの努力による。二連成汽機は、燃料炭消費量が少なくてすむことから、P&O社やブルーファンネル・ラインの東洋航路の定期船も、率先してこれを導入した。

竣工して十年後の一八八〇（明治十三）年二月、「バタヴィア」はリバプールを出航、スエズ運河を通ってボンベイへ向かった。この航海は、新航路の開拓をもくろむユナードの試験航海であったが、紅海で座礁したこともあってか、新航路は具体化しなかった。

が、これにより、スエズ運河を通過した最初のユナードという輝かしい実績が、同船の船歴に付け加えられた。

北太平洋航路の定期客船となる

一八八四（明治十七）年、最盛期を過ぎた「バタヴィア」は、ユナードの「アンブリア」「エトルリア」の建造費の一部として、ジョン・エルダー造船所（のちのフェアフィールド造船所）に下取りされ、新式の三連成汽機とボイラーに換装して若返った。エルダー造船所は、前述のジョン・エルダーが設立したもので、同船が移ったところは、ギオン・ラインのオーナーでもあった造船家ウイリアム・ピアースが経営していた。

経営者としての手腕もあつたピアースは、太平洋側への進出を図り、カナディアン・パシフィック・スチームシップ社（CPS）を設立。カナディアン・パシフィック鉄道と提携して、一八八七（明治二十）年にバンクーバー・横浜・神戸・香港間の北太平洋航路を開業した。使用船は「バタヴィア」「アビシニア」「パーシア」の三隻。いずれも、もとユナードの北大西洋航路客船である。こうして「バタヴィア」は、明治半ばの日本の港に姿を見せるようになった。

一八九二（明治二十五）年には「タコマ」

と改名。ノーザン・パシフィック・スチームシップ社にチャーターされ、CPS時代と同じく、北太平洋航路に就航している。

日露戦争中に拿捕され日本籍に入る

その後、米国の船会社を転々としたが、日露戦争中に、タコマからウラジオストクへ補給物資を輸送する途中、北海道沖の氷海で巡洋艦「高千穂」に拿捕された。第七十六号で紹介した「高砂丸」と似たケースである。

日本船となった同船は「色丹丸」と名をかせ、陸軍御用船として稼働。日露戦争後は、民間の個人船主に払い下げられた。

以後、一九二四（大正十三）年十月に上海付近で座礁するまで、「色丹丸」は東アジア海域で働いた。座礁事故は、青島から上海に向かう航海で起きたもので、同船はのちに引き下ろされ、上海でスクラップになった。

大正時代の『日本汽船船名録』を見ると、「色丹丸」には、かつての客室設備が残っていたように記載されているが、実際は、貨物船として就航していたようだ。

ちなみに、北太平洋航路時代の僚船「パーシア」は、第二次大戦後まで稼働。一九五六（昭和三十一年）年に大阪で解体され、八十六年に及ぶ長い生涯を閉じている。

（山田 迪生）