

雲 仙 丸

《主要目》貨客船、日本郵船所屬、3,140総
トン、1,991重量トン、主機レンツ汽機1基、
最大出力3,072馬力、最高速力15.8ノット、
旅客定員364名、1942年三菱横浜船渠建造

カウンタースターンを持つ最後の 新造客船



東京港の「雲仙丸」(筆者撮影)

カウンタースターン船の思い出

カウンタースターンの船がいなくなつてから久しい。日本式には楕円型船尾と呼ばれるこの形態は、帆船時代から使われてきたものである。古風な形だが、視覚的には軽快であり、水上に浮いているという印象を見る人に強く与える。今では、練習帆船や横浜の「氷川丸」で往時をしのぶしかない。

筆者はこのタイプの船が好きで、一九五〇年代に横浜や東京で写真を撮るにふん撮つた。とくに、斜め後方から見るカウンタースターン船のスマートさには、感覚神経がしびれるほどの美的刺激を受けた。それに比べて、現代客船のうしろ姿の、なんとまあ不格好なことで。好みの問題かもしれないが。

戦後の新造客船では、アメリカン・エクスポート・ラインズの米国く地中海航路客船「インディペンデンス」級と「エクスカリバー」級が美しいカウンタースターンを持っていた。筆者は以前、「エクスカリバー」級の後身である香港客船「オリエンタル・パール」で旅したことがある。このクラスは蒸気タービン船なので、振動が少なく、乗り心地は満点。海上を滑るように進むその走りっぷりに、大いに感動したものだ。

「インディペンデンス」は、今もハワイ海域

で健在である。帆走クルーズ客船を別にすれば、同船がカウンタースターンを持つ最後の大型客船ということになる。

スマートな戦中派客船

日本の新造客船では、戦時中に建造された日本郵船の「雲仙丸」が、このタイプの最後に属する。この時期にしては珍しい形態であるが、カウンタースターンを採用した理由はよくわからない。船尾の普通船員居住区を広くとりたかったからであろうか。

発注したのは近海郵船。日本郵船の七十年史に、鹿児島〜長崎〜大連線に配船する目的で、近海郵船が三菱横浜に二百五十五万円で注文したとある。「雲仙丸」の名は、予定航路に由来しているわけだ。

この航路には、カラフト航路から転じた砕氷型貨客船「千歳丸」が就航しており、「雲仙丸」はその代替船として計画された。しかしその後、近海郵船が日本郵船に吸収されたため、「雲仙丸」は郵船の船として、発注後かなり経ってから完成した。

「雲仙丸」の姿は、戦時下にしては実にスマートだ。その点は、前号の「白山丸」同じである。外形上のポイントは、二本のマストと太くて高い煙突。これらを少し後方に傾斜させているので、軽快な感じを受ける。

建造所は三菱重工横浜船渠。一九四二（昭和十七）年十月に竣工したが、予定航路には入らず、戦局の進展にともなって門司〜上海間の貨客輸送に従事。次いで翌年二月から、新潟〜羅津（北朝鮮）航路に就航した。この間、米潜水艦の雷撃と触雷を受けたが、沈没には至らず、終戦を迎えた。

舞鶴への引き揚げ第一船

「雲仙丸」の戦後は、引揚船としての航海から始まった。

まず終戦二カ月後の一九四五（昭和二十）年十月七日、「雲仙丸」は釜山から陸軍の軍人二千百人を乗せて舞鶴に入港したが、これは、その後、引揚船の母港として有名になった舞鶴への引き揚げ第一船となった。

さらに翌年の十二月五日には、ホルムスク（真岡）から一般邦人九百二十八人を乗せて函館へ入港した。これはカラフトからの引き揚げ第一船であった。この航海は超満員で、船倉は引揚者で一杯。病人や子供も多かったため、乗組員の航海中の気のつかいようは一通りではなかったという。引揚者の航海中の食事は、コウリヤンに小麦粉を混ぜたパン、それにサツマ芋の茎を入れた味噌汁だけ。悪化しそうな病人があると、乗組員たちは自分配給された食事を持っていたそう。

東京〜釧路航路に就航

一九五〇（昭和二十五）年の民営還元後、「雲仙丸」は郵船の新航路に就航した。東京と釧路を結ぶ定期貨客航路で、運輸大臣の免許を受けたのは同年七月である。

出帆は東京発が毎月一日、釧路発が六日の。夕方四時に出港し、船内に三泊。四日目の朝七時に到着した。釧路港では北岸壁に接岸したが、東京港は岸壁が連合軍に接収されていたため、沖がかりであった。ランチの乗り場は田町駅の近くにあった。

この航路は一九五四（昭和二十九）年八月まで続けられ、その後三井船舶がこれを継承した。東京〜釧路間には現在、日本郵船系のカーフェリーが走っているが、今から四十年以上も前に、郵船の貨客船がこのルートを結んでいたことを知る人は少ない。

撤退後まもなく「雲仙丸」は運輸省に売却され、「銀河丸」と改名。翌年五月、日本鋼管浅野船渠で航海練習船に改装された。この改装で、主機がレンツ（二連成汽機の変型）からディーゼルに換装された。煙突もマストも短くなり、同船の特長であった外形上の軽快さは失われた。

（山田 迪生）