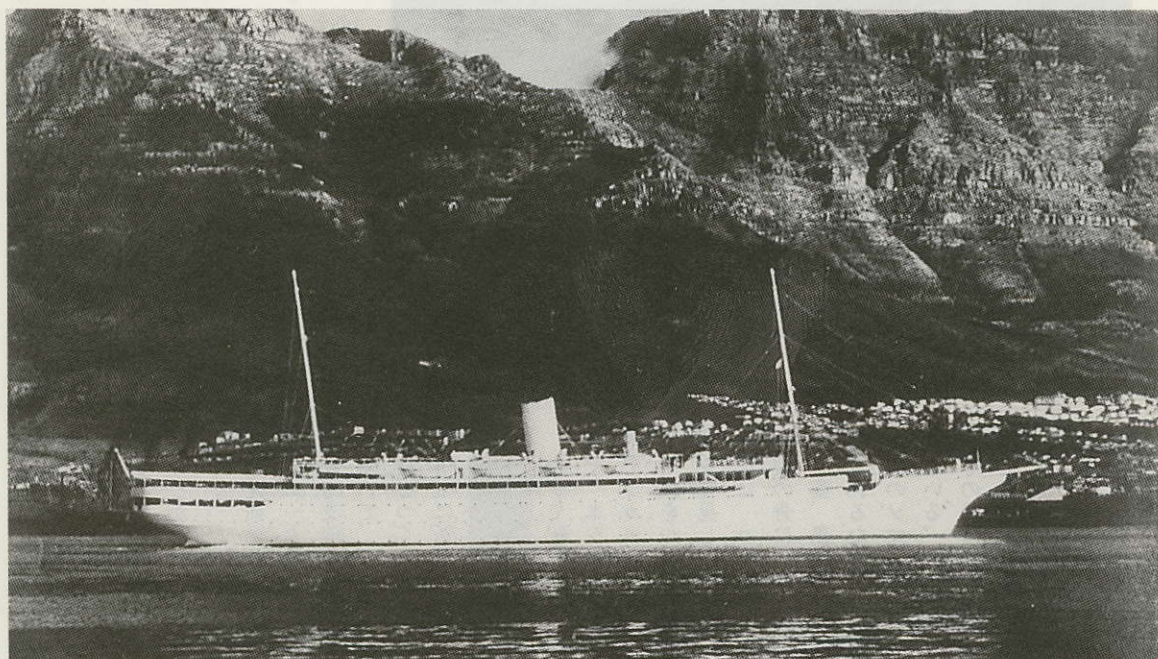


ステラ・ポラリス

《主要目》クルーズ客船、ベルゲン・ライン（ノルウェー）所属、5,056総トン、全長（バウスプリットを含む）130.4m、垂線間長118.7m、幅15.4m、主機B & Wディーゼル2基、2軸、出力5,200馬力、航海速力15ノット、旅客定員（ワンクラス）198名、1927年イェータヴェルケン社（スウェーデン）建造（いずれも竣工時のデータ）

洋上ホテル「スカンジナビア」となって 西伊豆に麗姿を浮かべる世界の海事遺産



（クリッパーラインのパンフレットより）

クルーズの二つの流れ

十九世紀の末、ハバグ（ハンブルク・アメリカ・ライン）が本格的なクルーズを始めたときから、クルーズには二つの流れがあった。一つは大型客船による大衆指向のクルーズ、もう一つはヨット・タイプの小型客船による高級指向のクルーズである。

この流れは現在も続いている。世界を席卷するスーパー・クルーズライナーによる船旅は前者であり、「シー・ゴツデス」級や「ルネサンス」級のような小型の高仕様客船によるクルーズは後者に相当する。さきごろ日本海域から撤退した「おせあにつくぐれいす」も、後者のカテゴリーに入るだろう。

歴史上最も有能な海運人の一人に数えられているハバグの会長アルベルト・バリンは、一八九一年一月、冬季の旅客減少に悩む北大西洋航路の定期客船を、この時期だけ地中海クルーズに転用した。この企画は成功し、大型客船による季節クルーズとして定着した。

その一方でバリンは同じころ、「プリンツエシ・ビクトリア・ルイーゼ」、「メテオール」といった四千総トン前後のクルーズ専用の小型客船を新造し、富裕層を対象とする通年クルーズを行なった。ともに、王室ヨットを思わせる美しい船であった。

現在、西伊豆に麗姿を浮かべている洋上ホ

テル「スカンジナビア」の前身「ステラ・ポラリス」は、右述の「メテオール」の拡大改良タイプのクルーズ客船であり、まぎれもなく世界客船史を彩る名船の一隻である。

「北極星」と「流星」

「ステラ・ポラリス」の生みの親は、ノルウェーのベルゲン・ライン（BDS）。創立が一八五一年という老舗船会社である。

日本では馴染みが薄い社名だが、近年クルーズ業界で一時期を画したロイヤル・バイキング・ラインを設立した船会社であり、たびたび来日した「ロイヤル・バイキング・スター」のオーナーであったと申し上げたら、多少は親近感がわくのではなからうか。

ベルゲンを母港に、ノルウェー沿岸、北欧各港への航路を經營していたBDSは、一八九〇年代から、貨客船を使つて夏季にフィヨルド・クルーズを展開。一九二一年には、前出の「メテオール」をハバグから買い取り、「流星」を意味する「メテオール」の船名のまま、英国人を対象とする通年のクルーズに投入した。クルーズ海域は、夏季がノルウェー沿岸、冬季は地中海であつた。

BDSはさらに、その僚船をイエーテボリ（スウェーデン）の造船所に発注した。これが、一九二七年に誕生した「北極星」すなわち「ステラ・ポラリス」である。

「ステラ・ポラリス」は前述のように、姉さん格の「メテオール」の拡大改良タイプであるが、性格はかなりちがう。

第一に「ステラ」のほう造りが豪華なところ。「ステラ」は、船型が大きいにもかかわらず、「メテオール」では三百名あつた旅客定員を二百名以下に減らしたことで、ソシアールホール、スモークングルーム、ダイニングルームを中心とする広大な公室と、居住性の良い船室の配置が可能になった。前部甲板のブルは当初はなかった。

第二は「ステラ」がディーゼルを採用したこと。「メテオール」の主機は三連成汽機だったが、「ステラ」は航洋クルーズ客船として世界で初めてディーゼル主機を搭載した。そのほうが燃費にすぐれ、航続距離が出ることはいうまでもない。「ステラ」は、ワールドワイドなクルーズに就くことを、最初から想定していたのである。

七つの海をクルーズ

一九二七年春に完成した「ステラ・ポラリス」の処女航海は、ロンドンの外港チルベリ発航の地中海クルーズであつた。次いで、夏季はニューカッスル外港起点のフィヨルド・クルーズに就航。そのあと、世界一周クルーズに出た。この航海により「ステラ」は、カリブ海を航海した最初のノルウェーのクル

ーズ客船となる榮譽を得た。

BDS時代の「ステラ」のクルーズ先は、地中海（冬季）、ノルウェー沿岸（夏季）、それに世界一周の三海域が中心だった。

やがて第二次世界大戦が勃発すると、「ステラ」はドイツに拿捕され、Uボート乗組員のホテルとして就役。酷使でボロボロに傷んだため、戦後、誕生地のイエーテボリの造船所で修理改装された。現在の「スカンジナビア」の公室配置を見ると、基本的にはBDS時代と同じだが、内装はかなり変わっている。一見、原形が比較的よく保存されているのは、ダイニングルームの内装である。

クルーズに復帰したのは一九四六年の夏季からで、冬季には米国起点のカリブ海クルーズに就航。次いで五年後の一九五一年には、スウェーデンのクリッパ・ラインに身売りした。以後の「ステラ」のクルーズ海域は、戦前以上に世界の広範囲にわたっている。戦前との最も大きな違いは、船客対象が英国人から米国人に変わったことだ。

そして、日本企業が「ステラ」を手に入れたのは一九六九年。翌年夏には西伊豆に浮かぶ洋上ホテル「スカンジナビア」として開業し、現在に至っている。われわれ日本人は、世界の客船愛好家のためにも、「オリアナ」の二の舞いにならないよう、この海事遺産を守り通す必要があるだろう。（山田 勉生）