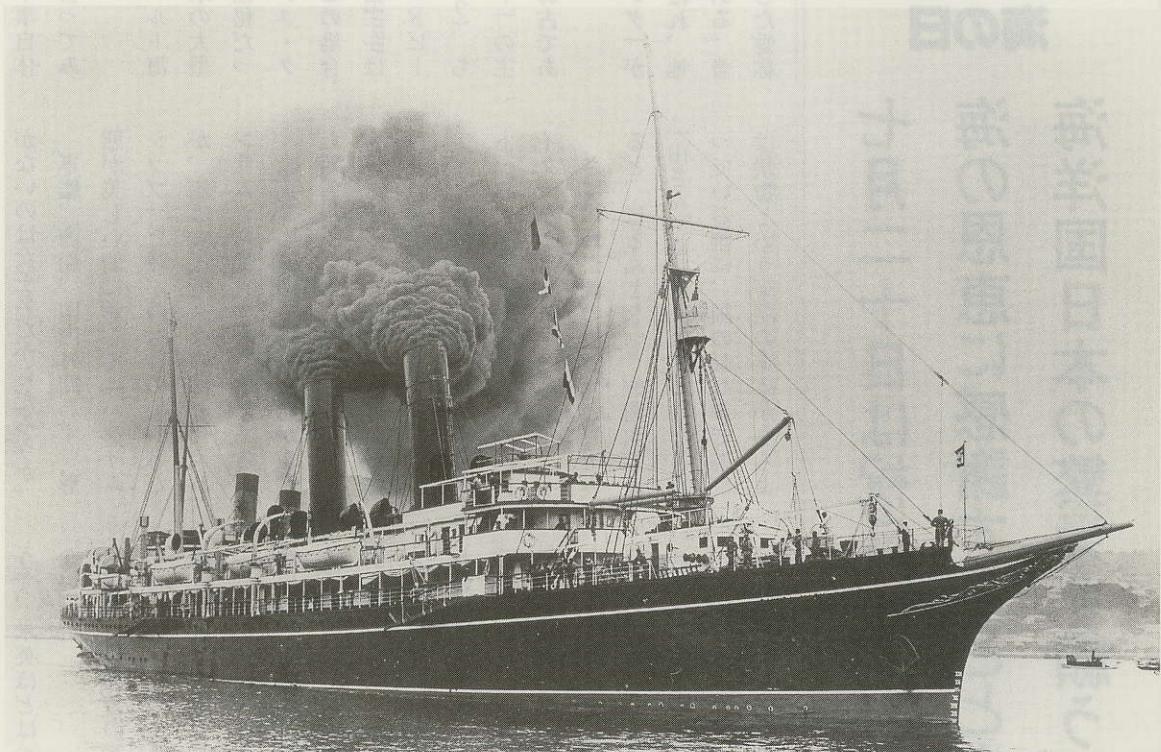


さくら丸

《主要目》義勇艦（客船）、帝国海事協会（現在の日本海事協会）所有、3,205総トン、垂線間長102.1m、幅13.1m、主機蒸気タービン3基、3軸、出力9,000馬力、最高速力21.4ノット、旅客定員368名、1908年三菱長崎造船所建造

関釜連絡船になつた軍艦型高速客船



三菱長崎造船所で完成直後のショット。後方の2本煙突の船は「地洋丸」

ボランティア・フリート

日本の船舶史上、義勇艦「さくら丸」ぐらいメカニズムが面白い船はないであろう。

義勇艦というのは、義勇艦隊すなわちボランティア・フリートに所属する船のことで、義捐金を公募して建造し維持されるので、この名がある。本職は商船だが、有事の際には特設巡洋艦などに早変わりする。したがつて高速船が多いのが特長だ。

義勇艦隊で有名なのは、露土戦争のときに設立された帝政ロシアのボランティア・フリートである。明治中期には十数隻の有力な汽船を擁し、オデッサとウラジオストクを結ぶ極東航路を経営した。寄港地には長崎が入っていたので、日本人はその雄姿を目の当たりにした。そして、それらのロシア義勇艦群は日露戦争で大活躍をした。そのニュースを聞いて、日本人は強い衝撃を受けたはずだ。

日本版の義勇艦建造が発表されたのは、日露戦争の真っ最中。国民の士気が最も高揚していた時期である。その背景には、ロシアのボランティア・フリートの健闘があつた。

とにかく、四百十五万円という大金が集まつた。計画を進める帝国海事協会は日露戦争後、ほぼ同型の二隻の義勇艦を三菱長崎造船所に発注した。その第一船が「さくら丸」、第

二船が「うめが香丸」である。

同じ時期に長崎で誕生した空前の大型豪華

客船「天洋丸」の船価が約四百万円であつた

ことからみて、四百五万円の資金は、二船

建造に十分な金額であつたろう。

メカニズムは軍艦に近い

「さくら丸」は、平時は大阪商船の台湾航路（神戸～基隆）に就航。有事の際には特設巡洋艦に変身し、六インチ砲二門などで武装する計画だつた。この船の平時と戦時の両面が、『日本近世造船史付図』に収録されており、両方を見比べるとなかなか面白い。

平時状態の船首と船尾には、六インチ砲の砲座があらかじめ設けてある。多数の水兵を収容するため、メーンデッキには広大な三等客室が配置され、二等喫煙室は戦時には無線室、一等と二等のダイニングサロンは士官と准士官の食堂になる予定だつた。

いちばん目につくのは、ボイラー室と機関室のスペースが非常に大きいことだ。ふつうの商船と異なり、ボイラには日本海軍の制式となつていて、宮原式水管ボイラを使用し、主機にはパーソンズ式タービンの国産一号機が装備された。三軸で最大出力九千馬力。最高速力二二・四ノットは、それまでの日本の商船では最も速かつた。この記録

は、関釜連絡船「金剛丸」クラスが登場するまで三十年近く破られていない。

盛大に黒煙を吐く美形船

「さくら丸」は姿も美しい。クリッパー船首の軽快な船体。後方に傾斜した二本のマストと煙突。まるでヨットのようだつた。

「さくら丸」は、翌年二月から大阪商船の台湾航路に就航した。高速の美形船で、航海時間が他船より短いのだから人気が出て当然なのだが、運航成績は期待に反した。小型の高速船なので、揺れがひどかつたのだ。

唯一評判になつたのは、盛大に黒煙を吐くことだつた。「さくら丸」の航走写真はたいてい、上空が真っ黒になるほど黒煙をあげている。史書には、新造当時からボイラーの石炭燃焼が不完全で、火炎が煙路までのぼり、盛んに黒煙を吐いたとある。現代の環境意識からは、とても考えられないことだ。

わずか一年で、「さくら丸」は台湾航路から撤退した。代わつて就航したのは、皮肉なことに、ロシアのボランティア・フリート出身の大型船「笠戸丸」だつた。

鉄道院の関釜連絡船となる

フリーになつたこの高速船に目をつけたの

は、下関と釜山を結ぶ関釜連絡航路の旅客急増で四苦八苦していた鉄道院だつた。

関釜航路はこの当時、旅客定員約三百人の小型船「壱岐丸」「対馬丸」など四船で一日二便を運航していたが、一九一〇（明治四十三）年の韓国併合で渡航客が激増し、翌年には二十万人に迫つた。そこでこの年、鉄道院は「さくら丸」のほか、「うめが香丸」もチャーターし関釜航路に投入した。

結果は失敗だつた。台湾航路当時と同じ欠陥が出たのである。「さくら丸」は一九一三年（大正二）年に帝国海事協会に返却。「うめが香丸」はその前年、荒天下の門司沖に停泊中、舷窓から海水が浸入して沈没した。

「さくら丸」はその後、長崎に係船となつたが、第一次大戦中に再チャーターされ、一時期、関釜航路に戻つたようだ。青函航路に就航したという記事もある。

一九一七（大正六）年には、白洋商船に身売りし「五洋丸」と改名。翌年、横浜船渠で貨物船に改造された。主機も三連成汽機に換装され、一本煙突になつた。三年後にはさらには別船主に売られたが、一九三一（昭和六）年に海難で失われた。「龍頭蛇尾」を絵に描いたような二十余年の生涯だつた。

山田
廻生