

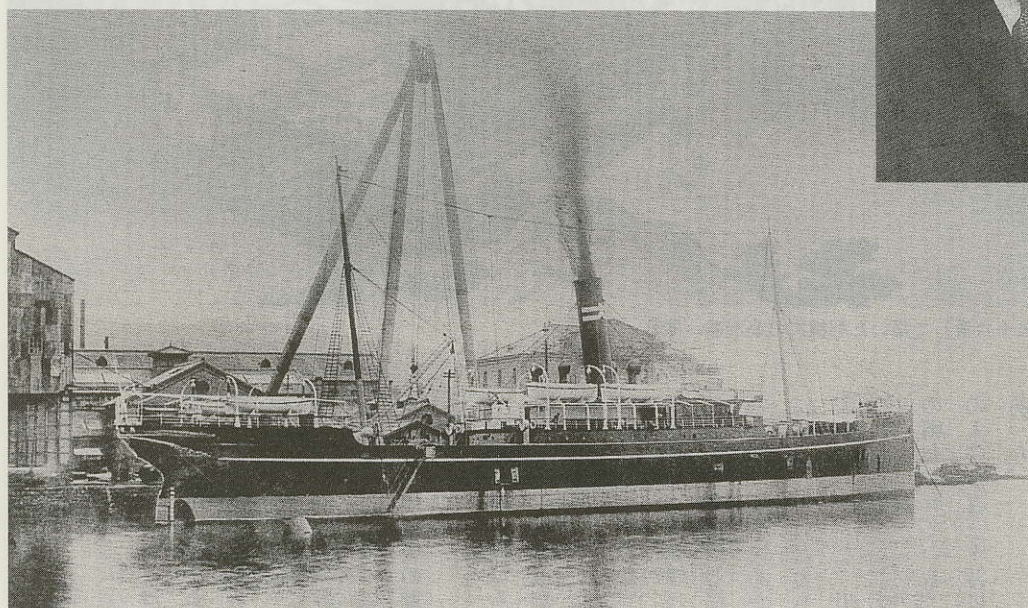
鉄嶺丸

《主要目》貨客船、大阪商船所屬、2,143総トン、2,118重量トン、
主機三連成汽機1基、出力2,737馬力、最高速力14.8ノット、旅客
定員1等10名、2等30名、3等248名、1906年三菱長崎造船所建造

明治期の大連航路で 活躍した薄命の客船

(上) 晩年の須川邦彦

(下) 三菱長崎造船所の館の浦艦装岸壁に着岸した
鉄嶺丸 (写真提供・三菱重工長崎造船所)



船医がない客船でお産

卑近な話題だが、現代のクルーズ船では、航海中に子どもが生まれることはまずありえない。予定月が近い女性客は乗れないからだ。欧米のクルーズ各社のパンフレットをみると、妊娠二十八週目あたりが乗船可能な限界になっている。日本船の場合は、船客の大半がシルバー層だから起こりえないが。

昔はそうではなかった。とくにファミリー単位で乗船する移民船では、船内出産は日常茶飯事だった。だから大阪商船の南米移民船には、診療室や病室のほかに、出産室があった。船医や看護婦も乗り組んでいた。

だが、船医がない客船でお産があったときには、一体どうしたのだろう。

一等航海士が赤ん坊を取り上げた実例がある。明治末年のこと。大連航路の定期船「鉄嶺丸」(てつれいまる)で起きたお産だった。

助産婦役をつとめたのは、のちに東京高等商船学校の校長になる須川邦彦である。

産婦は三等船客。郷里の佐賀に帰る若い女性だった。急をきいて須川がかけつけたときには、すでに女の子を出産していた。

早速、へその緒を切らねばならないが、なにせ未経験。どこで切るのか長さがわからない。やむなく十五センチあたりを細い麻糸で

結び、その先を医用ハサミで切った。そして、大桶を厨房から運んで産湯を使わせた。

へその緒の長さを気に病む

女の子は「名美子」と命名された。

産婦の希望で須川が名付け親になった。波の上で生まれたから名美子。最初、「鉄嶺丸」にちなんで「鉄子」を提案したところ、「なんだか色が黒くて、おまけに強情らしく聞こえるからダメだ」と皆に反対された。

ともあれ、素人にしては沈着な医療処置だった。が、ひとつだけ問題があった。

へその緒の長さである。門司に入港後、検疫医にきいたらその半分で十分という。女の子だし、出べそになつたらどうしよう。須川はその後、何年もこれを気に病んだ。

二十八年後、この話が雑誌『主婦の友』に載った。やがて、結婚して四人の母になつていた名美子さんから手紙がきた。

「長い間ご心配下さいましたそうで恐れ入ります。幸いに出べそではございませんから、どうぞご安心下さいませ」とあった。

母校の先生になつた須川船長

須川邦彦は東京の生まれ。商船学校（のちの東京高等商船学校）を卒業したのち大阪商船に入り、航海士、次いで船長として波の上

で暮らした。

中年になつて船を下り、商船学校の先生に転身。最後は校長になつたが、それでもなお海が好きで、ヨーロッパを旅し、海で働く人々に会い、海を語り合つた。

晩年は自分の体験を執筆し、海の魅力を若い人たちに伝えることを仕事にした。『船は生きてる』『海之信仰』などの著書があることは、ご存じの方も多いだろう。

体験談では「エムデン」の話が面白い。第一次大戦中インド洋に出撃し、通商破壊戦で猛威をふるつたドイツの巡洋艦である。

須川船長が指揮する「馬來丸」（まれいまる）はこのとき、シンガポールからマラッカ海峡を北上、スウェッテナムを経てペナンへ向かつていた。そして、「エムデン」がペナンを襲撃した翌日、同港に入港した。

スウェッテナムで豪雨に遭つて荷役ができず、出航が一日遅れたため、危うく難を逃れたのである。「馬來丸」には無線電信機がないので、「エムデン」の情報が入っていないかつた。運不運の分かれ目は紙一重だ。

有名な「キャプテン・モリ（森勝衛）」は当時、「馬來丸」の三等航海士だった。森船長の伝記『キャプテン森勝衛』（日本海事広報協会）にも、このエピソードが紹介されている。

大連航路用の最初の新造船

「鉄嶺丸」の話題に移ろう。

後年、日本と旧満州を結ぶ基幹ルートとなる大連航路は、日露戦争中に大阪商船によつて開設された。最初は小型のセコハン船でスタートしたが、戦後、通信省の命令航路になると、千五百トン型に交替。続いて大連航路用にデザインされた二千トン型の新造船「鉄嶺丸」と「開城丸」が就航した。

「鉄嶺丸」は貨主客従の貨客船で、船客は一、二、三等合わせて三百名足らず。定員がいちばん多い三等客室は、船首寄りの二番船倉上方の中甲板にあつた。前述のお産事件で須川一等航海士が奮闘したのは、このエリアである。名美子さんは、客室前方の一番中甲板のハッチカバーの上で生まれた。

大連航路船の客室が良くなるのは、五千トン型の「はるびん丸」からである。

航路の性格上、「鉄嶺丸」にはVIPの利用が多かつた。伊藤博文がハルビン駅で暗殺されたときも、この船に乗船している。

「鉄嶺丸」は薄命だった。稼働生涯はわずか四年しかない。お産事件の三年後、帰航便で朝鮮半島の南西沖を航行中、濃霧と荒天のため座礁し沈没。船長を含む船客・船員八十四名が船と運命をともにした。山田 廸生