

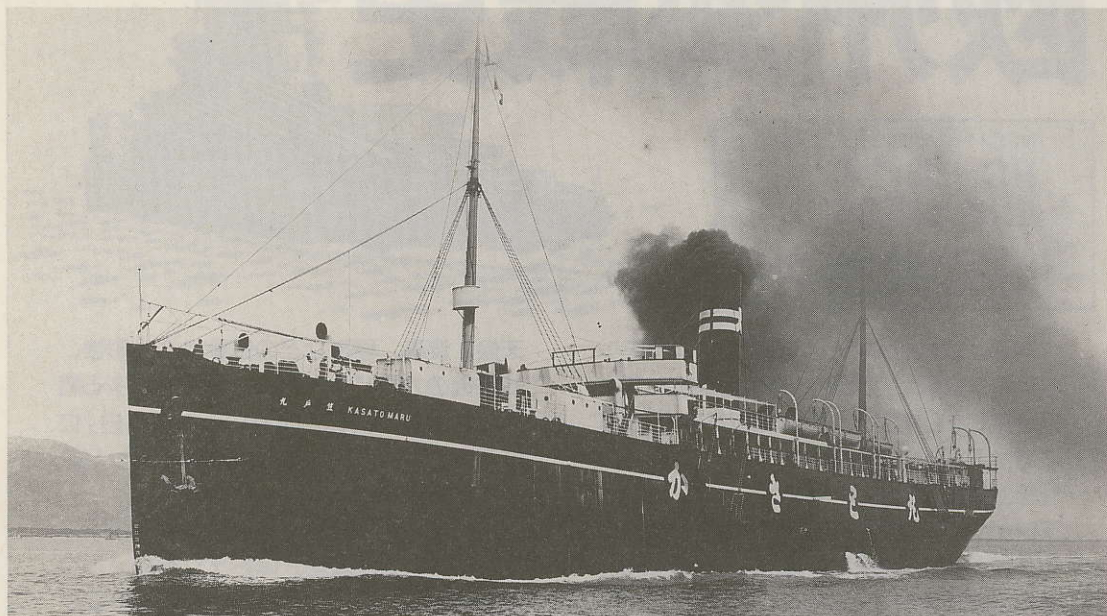
日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ©

by Michio Yamada

第6回 笠戸丸の第1回ブラジル移民

山田 勉生 (日本海事史学会理事)



大阪商船時代の笠戸丸。(大阪商船三井船舶)

頓挫した土佐丸のブラジル行

ブラジルというと、まず最初に連想するのはコーヒーであろう。ブラジルのコーヒー生産は19世紀初頭に始まり、その後順調に発展、半世紀後にはこの国の主力産業にまで成長した。

広大なコーヒー農場の労働を担ったのは、当初は奴隷であり、1889年(明治22年)の共和制発足以後は欧州系移民であった。だが、彼らだけでは農場拡大に伴う旺盛な労働需要に対応できなかつたため、ブラジル政府はそれまで禁止していたアジア人の誘致を図ることとし、1892年(明治25年)の法令第97号で日本人と中国人の導入を規定した。これを受けて1895年(明治28年)11月、パリで日伯修好通商条約が調印され、1897年(明治30年)2月には批准書の交換を終えた。

こうした外交推移を見越して最初にブラジル移民を画策したのは、日本郵船系の吉佐移民会社である。

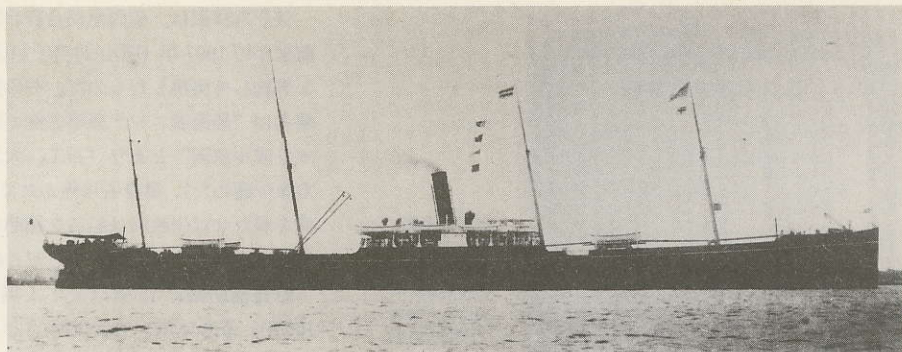
同社は両国の国交が樹立された1897年1月に社員の青木忠橋をブラジルに派遣し、サンパウロのプラドー商

会との移民交渉に当たらせた。この間、吉佐移民は同年2月に社名を東洋移民合資会社と改称し、郵船社長近藤廉平以下の支援のもと組織を強化している。

同社の改名時期について「日本郵船五十年史」(1935年刊)は、これを1895年のこととしており、筆者も第4回の「明治の豪州移民」でそのように記述した。だが、移民史の一級史書とされる入江寅次の「邦人海外発展史」(1942年井田書店刊)は、これを1897年2月のことと明記しており、1895年末の12月25日に行なわれた郵船の「取締役会議事録」(「日本郵船百年史資料」所載)にも、“吉佐移民会社ノ来意ニ応シ移民二千名ヲブラジル国ヘ運送ノ約定ヲ為スコトニ決定ス”とあって、社名は変わっていない。これに関しては入江書のほうが正しいようだ。

ともあれ、上の経緯で東洋移民はプラドー商会と契約を結び、第1回として1,500~2,000人の日本人をコーヒー農場へ送ることとしたのである。

たまたまこの1897年前半には、ハワイで日本人移民に対する上陸拒否事件が相次いだため(第2回「明治のハワイ移民②」参照)、神戸には当地から送還されたり渡航



1897年（明治30年）に第1回ブラジル移民船として使用される予定だった日本郵船の土佐丸。

が中止になった移民たちが集合し、移民各社はその処置に苦慮していた。東洋移民はこうしたハワイ向けの出稼ぎ農民約1,500人をブラジルに振り替え、8月15日神戸出航の郵船の土佐丸(5,789総トン)で送り出す準備を進めた。ところが出航直前の8月5日になって、ブラドー商会から“コーヒー相場の暴落のため移民引き受けを中止する”との電報が入り、この計画は最終段階で挫折してしまっ

た。ブラドー商会が契約破棄の理由としたコーヒー不況は虚偽ではなかったが、これによって移民会社が受けたダメージは大きかった。東洋移民は移民の募集と解散に投入した経費を負担したほか、土佐丸の改装費と出航準備費を郵船に支払わなければならなかった。同社の実務を主管する佐久間貞一は、外務省にブラドー商会の調査を依頼するとともに損害賠償(総額約29万円)の可能性を探ったが、結局は無駄であった。

8月7日に臨時招集された郵船の「取締役会議事録」を見ると、“土佐丸ブラジル行準備ノ為メニ費セシ碇舶料、其他客棚取付費、食品買入ト売却ノ差金等ノ損害高ハ末タ調査ノ違アラサルモ荒増シ二万円内外ノモノナランカ”とあり、土佐丸がこの航海に際し客室を改装したことを記録している。1,500人もの移民が乗船するため

に棚状座敷方式の大部屋を増設したのだった。

土佐丸はこの前年の1896年(明治29年)3月に欧州定期航路の第1船となっており、海運史上名高い船である。このキャンセルがなければ、第1回ブラジル移民船という記事も船歴に追加されるはずであったが、この記憶すべき一頁は、以下のように笠戸丸の名で語られることになった。

家族単位で渡航した笠戸丸移民

781人の契約移民を船上に笠戸丸が神戸を出航したのは、1908年(明治41年)4月28日である。日本の移民史上記念すべき日となったこの日の出航の模様を、翌日の大阪朝日新聞は“巴西(ブラジル)移民の有望”という見出しで次のように伝えている。

“北米移民の頓挫が端なくも此処に好機を与へ、皇國移民会社の手に掲げて募集せられたる第一回巴西移民七百八十三名(原文のまま)は、二十八日午後二時神戸出港東洋汽船会社の笠戸丸に搭じて一万八千里外なる南米巴西に輸送せられたり。(中略)何分一家を挙げて移住するもの多き事なれば、服装の如き男女とも大部分洋装し、其の携帯品の如きも好く整頓して従来移民の比にあらず。

● 巴西移民の有望
(八百の多数昨日神戸出航)
北米移民の頓挫が端なくも此處に好機を興へ皇國移民会社の手に掲げて募集せられたる第一回巴西移民七百八十三名は二十八日午後二時神戸出港東洋汽船会社の笠戸丸に搭じて一万八千里外なる南米巴西に輸送せられたり今回の移民は曩に同國政府に於て移民法改正の結果特殊の待遇を興へられ移住者は必ず一家族の者に限られたる代り一名に對しては航海費用百六十五圓の内一百圓の補充金を與へられ(内四十圓は償却の義務あるを以て結局六十圓の補助)六箇月間同國政府命令の下にサンパウロ州に於て築造したる後同州鐵道沿線に於て一家族に十町歩の土地を興へられ此處に一の殖民地位を作る事を得るの組織なり應募者の團別は沖繩三百二十七名と最とし鹿児島二百七十八名、熊本七十八名、福岡七十七名、廣島四十二名、山口三十名、愛媛二十一、高知十四名、宮城十名、新潟九名、東京三名なり何分一家を擧げて移住するもの多き事なれば服装の如き男女とも大部分洋装し其の携帯品の如きも好く整頓して従来移民の比にあらず唯ふに到着の上は此の種の労働者としては十分なる好評を博し得べけんか同船の航海日数は五十三日にて途中新嘉坡及び喜望峯に寄航し淡水を補充する外何處にも立ち寄らず目的地に直航すべしとなり、神戸出港の際には神戶及び横濱に在る同國領事來船して此を觀察し大に満足の意を表し居れり

笠戸丸の神戸出航を報じた1908年(明治41年)4月29日付け大阪朝日新聞の記事。



笠戸丸移民が持っていた旅券。(1992年、中国新聞社刊「移民」より。広島市下田明雄氏所蔵)

惟ふに彼地に到着の上は、此の種の労働者としては十分なる好評を博し得べけんか” (原文は旧体漢字)

記事にあるように、笠戸丸移民の際立った特色は、家族単位で移住したことにある。この点、従来のハワイや北米への出稼ぎ渡航とはまったく性格を異にしていた。

母国に見切りをつけ新天地に骨を埋めようとする渡航方式は、旧大陸から新大陸、豪州などへの移民と同じ形態である。日本の「移民保護法」では、労働の目的で外国に渡航する者およびその家族を移民と定義し(第1条)、出稼ぎも移民と見なしたが、移民とは本来家族単位で移住することをいうのだろう。

こうした渡航方式は笠戸丸以後の南米移民でも行なわれた。今日「移民」というと南米移民がまず念頭に浮かぶのは、一家を挙げて渡航永住するというドラマ性と悲壮性にも由来する。



皇国殖民会社社長水野竜。

笠戸丸移民は、皇国殖民合資会社の設立者水野竜が出航前年の1907年(明治40年)11月、サンパウロ州政府と契約して実現したものだ。その契約によると、移住対象者は“農業者ニシテ農事労働ニ適スル者三人乃至十人ヨリ成ル家族”とあり(石工、大工、鍛冶などの非農民も多少認められた)、単身者は除かれていた。そして、この条件を満たせば州政府は船賃を補助した。州が定住移民の導入を図ろうとしていたことがこの点からも分かる。

船賃補助額は12歳以上1人英貨10ポンド(邦貨約100円、うち4ポンドは貸付)、7~11歳は5ポンド(2ポンド貸付)、3~6歳は2ポンド10シリング(1ポンド貸付)。貸付分は、農場配属の場合雇主がまず州に償還し、賃金からこれを控除する決まりになっていた。

皇国殖民とサンパウロ州との契約期間は3年。斡旋人数は毎年1,000人。第1回は1908年5月、2、3回は各年4月中にサントスに到着するよう募集輸送のこと、とされていた。この到着月はコーヒーの収穫作業時期に合わせたものだ。こうして皇国移民は1908年2月、第1回分1,000人の募集に着手したのである。

皇国殖民が募集案内に用いた「舞楽而留(ブラジル)国情况書・渡航者心得」によると、①船賃は自弁(ただし上記の州補助がある)、②労賃は、請負の場合コーヒー1袋(500リットル)につき450~500レース(邦貨30銭。1人1日に5~6袋は採れるとしている)。日給の場合2ミルレース~2ミル500レース(邦貨1円20銭~1円50銭)、となっており、出稼ぎ移民の場合のように、労働条件についてこと細かく規定していない。生活形態が自作農を原則としていたことから、労働条件よりも入植後の農業計画のほうが急務だったのである。

渡航費用について「渡航者心得」は、①船賃150円(うち100円は州が助成。筆者注:実際の船賃は移民数が募集定員に達しなかったため165円だった)、②渡航斡旋料25円、③渡航支度費20円、④携帯金20円、⑤検疫料など7円、を挙げている。所要経費の合計は122円。これに郷里から乗船地までの旅費、雑費を加え、1人150円前後が必要だった。

以上の経緯で実現した第1回ブラジル行は、募集期間が短かったため、予定の1,000人には達しなかった。移住が決定したのは781人(160余家族)で、沖縄と鹿児島の出身者が最も多い。出身地別内訳は別表のとおりである。笠戸丸移民の関連数字は各書異同があるが、この表は香山六郎の「移民四十年史」(1949年刊)により作成した。香山はこの航海に特別三等船客として乗船、船中で皇国殖民の事務を補佐している。

かくしてわが国初のブラジル移民は神戸港内の笠戸丸に艇で乗船、4月28日午後5時55分、日本を後にしたのである。笠戸丸の船長は英国人A.G.スチーブンスであ



った。

1万2,000 哩、52 日間の航海

このときの笠戸丸の航海の様子は、第1回ペルー移民の佐倉丸の場合と異なり詳しく記録されている。そのひとつ、水野竜が残した「笠戸丸航海日記」から52日間の航海のあらましをたどってみよう（位置はヌーン・ポジション、距離は前日からの航走距離）。

- 5月5日（出航8日目）北緯15度33分，東経113度5分，274 哩，此夜熱度高く寝所に苦しむ者多し。
- 5月7日（10日目）北緯8度15分，東経108度48分，254 哩，此夜警戒中の火夫，移民共に動揺すと（下級船員特に火夫共は，夜間移民の部屋にしひび，婦女子を襲わんとする為の騒動）。
- 5月9日（12日目）午後2時シンガポール投錨。此夜亦火夫，片岡治義（筆者注：高知県出身の自由移民）を襲うと云う風聞あり，警戒する所あり。
- 5月10日（13日目）午後3時投錨ケープタウンに向う。暑気意外に甚しからず病氣幸に少し。
- 5月16日（19日目）南緯0度44分，東経86度40分，204 哩，13日以来南風，船動揺甚し，船酔多し。
- 5月27日（30日目）南緯28度52分，東経46度31分，271 哩，朝マダガスカル嶋を見る。
- 6月2日（36日目）午後10時ケープタウン着，港外投錨（筆者注：翌朝7時接岸）。
- 6月4日（38日目）午前9時港外に出ず。午後1時投錨，波浪高く船動揺す。
- 6月8日（42日目）南緯28度10分，東経0度36分，222 哩，此の時，船動揺甚しく棚上の物落つ。
- 6月15日（49日目）南緯24度57分，西経33度8分，260 哩，此深更悪火夫我を襲わんとして上級火夫の為め遮ぎられ遂に上級火夫を刺す。
- 6月18日（52日目）此朝9時，サントス入港，午後5時船梁着。総哩1万2千哩。

インド洋に出たあたりで風波が高かったが，概して静穏な航海だった。1日の航走距離が最も長かったのは5月9日の275 哩（平均速力11.5ノット），短かったのは5月15日の184 哩（7.7ノット）。平均すると1日230 哩を10ノットで走ったことになる。

寄港地はシンガポールとケープタウン。燃料炭，水，食料の補給のための寄港であり，移民たちは上陸を禁じられた。英語を解さない彼らが，不案内な異国に上陸すると道に迷って帰船できなくなるからだ。

彼らが52日間を過ごした三等ステアリッジ客室は，軽甲板（Spar Deck，舷側白線上部の甲板）とその下の主甲板に設けられており，両層の船首寄り前部と船尾寄

り後部に位置していた。

客室はもちろんだ部屋で，室内には蚕棚状の組立て式二段ベッドがびっしりと並んでいた。香山六郎の回想によれば，このほかに板張り

の広い客室もあったというが，笠戸丸のこの時期のキャビン・プランがないので細部は分からない。客室割については前部に沖繩，広島，熊本，山口，愛媛，後部に鹿児島島の契約移民が配されたという。

軽甲板の船尾寄り三等客室のさらに後方には特別三等客室（室数不明）があり，香山六郎をはじめ主に自由移民が使った。二段ベッドの客室で，香山の客室の同室者は15人。隣には医務室があったという。

一等エリアは船橋楼1層に位置しており，定員2人（2段ベッド）の客室が両舷に各3室あったほか，両舷の客室に挟まれるかたちで一等食堂が設けられていた。客室には水野竜と同伴者，皇国殖民代理人上塚周平，先発した通訳の夫人2人が入った。

食事は和食で，麦飯に魚と漬物，たまに味噌汁といった類の貧しいもの。特別三等には専用の小食堂があったが，契約移民たちは客室へ持ち帰り，ベッドや板張りの上で食べた。食事の知らせは銅鑼を用いたようだ。入浴についてはスティアリッジ・バスが設備されていたと思われるが，詳しい記録はない。

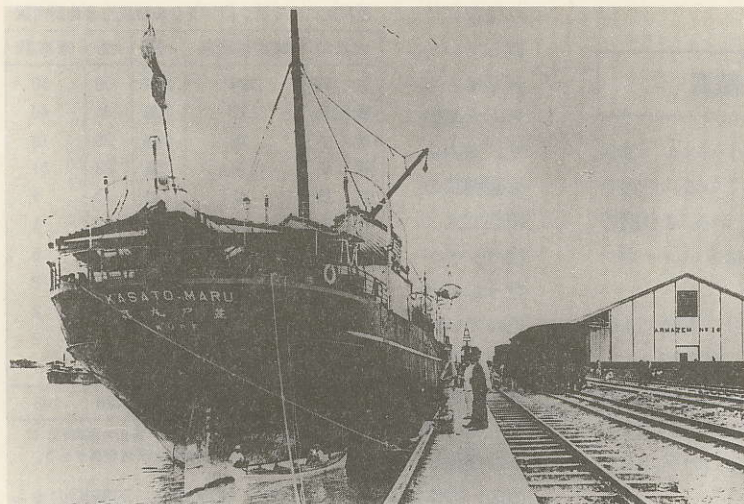
台湾海峡通過後は前後部のオープン・デッキに日よけ天幕が張られ，客室内が暑いため，日中はここで過ごす者が多くなった。特に前部オープン・デッキは移民たちの憩いの場となり，相撲や剣術なども行なわれている。南シナ海ではカンバス製のプールも使われた。

神戸を出て18日目の5月15日。ヌーン・ポジションは北緯1度25分，東経89度24分のインド洋上。この日の夕方赤道祭が催され，各県代表が自慢の芸を競った。ことに沖繩の移民たちは芸達者で，蛇皮線に合わせて鳥唄や踊りを披露した。特別料理も用意され，若い移民たちが調理を手伝ったという。赤道祭はのちの大阪商船の船でも航海中の最大のイベントとして開催されているが，総じてこの笠戸丸の航海には，後年の南米移民船の原型が見られて興味深い。

笠戸丸による第1回ブラジル移民出身地別内訳

出身地	契約移民数	男	女	家族数
沖 繩	324	274	50	50
鹿児島	172	126	46	46
熊 本	78	49	29	19
福 島	76	53	23	21
広 島	42	32	10	9
山 口	30	18	12	9
愛 媛	21	14	7	6
高 知	14	12	2	2
宮 城	10	7	3	2
新 潟	9	6	3	3
東 京	3	2	1	1
計	779	593	186	168

注)「移民四十年史」(1949年，香山六郎編刊)により作成。本文中の数字と2名差異がある。



52日間の航海を終えてサントス港第14埠頭に着岸した笠戸丸。

火夫長刺殺事件発生の背景

乗客の急病や死亡といったトラブルもなく、航海は平穏に推移したが、サントス入港3日前の6月15日、水野の日記にあるように大事件が発生した。

航海も終わりに近づいたので、この日は午後から送別宴が催された。鹿児島出身者の仮装行列や高知出身者の歌舞伎芝居などがあり、酒や料理も振舞われた。一等客と士官たちは一等食堂で行なったようだ。

夜10時過ぎ、酔った火夫関某が“水野を殺す”といって一等エリアに駆けのぼり、制止しようとした火夫長横山清蔵の腹部を刃物で刺したのである。火夫長は入港後病院で死亡。火夫は脱船、逃亡した。この事件で下級船員の間には不穏な空気が漂ったため、士官たちはピストルを持ち出して鎮無につとめた。しかし火夫側はその後も日本刀で士官を襲おうとしたという。

火夫長が水野の身代わりになったようなものだが、水野が航海中火夫たちを異常に警戒していたことは、前掲の日記からもうかがわれる。5月7日の項に、“火夫共は、夜間移民の部屋にしのび、婦女子を襲わんとする”とあるのは、彼らに対する不信感の最たるものだ。下級船員の居住区は軽甲板の最前部に位置しており、ステイアリッジと隣接していたから、実際にこうしたトラブルがあったのだろう。このため水野と上塚は、夜間婦女子が客室から出るのを禁じた。

一方、下級船員側から見ると水野は我慢のならない存在であった。ブラジル移民の先駆者鈴木貞次郎は「かさと丸」（1958年、日本移民五十周年祭委員会刊）の中で、下級船員が水野に反感を抱いた発端は、“出航後、彼らに心付けをしなかったことにある”と書いている。チャー

ター船では移民会社が下級船員にチップを渡すのが慣わしであったが、金策に奔走している水野は“懐中ほとんど無一物であった”、と鈴木はいう。

夜間、婦女子の外出を禁じたことも、“我々を馬鹿にしている”として、水野を憎む原因となったようだ。彼らは水野への反感から“水野はお前たち移民をブラジルで売ろうとしている”“一等客室の女2人(通訳夫人)もシンガポールで売られるのだろう”といったあらぬ噂を流して、移民たちを動揺させた。

笠戸丸の第1回ブラジル行で起きた火夫長刺殺事件にはこうした背景

があった。

とはいえ、船員が船客や士官に対して刃傷に及ぶなど、現在の常識では考えられないことである。昔の下級船員のモラルはその程度だった、といえればそれまでだが、笠戸丸は曲がりなりにも遠洋定期航路で稼働していた客船である。英国人船長以下の士官による船内の管理体制にも問題があったのではないか。

大型外航客船ではあったが、笠戸丸の船内秩序は船員が金儲けのため「からゆきさん」を隠して運んだ近海航路船の世界に近かったようだ。日本郵船はすでに明治20年代の末に、ボンベイ航路の廣島丸の乗組員を船長以下全員日本人で固めて船員の士気を高めている。郵船や大阪商船のような大手船会社の船であったなら、こうした事件は起きなかったであろう。

さて、水野日記にあるように、6月18日午前9時半、1万2,000 哩を52日間で走破した笠戸丸はサントスに入港。仮泊して検疫を受け、同日午後5時半に完成間もない第14号埠頭に着岸した。港では日本公使館の三浦荒次郎、鈴木貞次郎、皇国殖民社員など4人が出迎えた。当地の「コレイオ・パウリスターノ」紙の記者も取材に訪船、“客室とその他の設備は清潔を保っていた”と、好意的な記事を書いている。船員側に問題はあったが、移民たちは模範的な客船だった。

翌19日、午前3時半に起床し5時に朝食をとった彼らは、午前7時に下船。初めて踏んだブラジルの土の感触を確かめるとまもなく待機中の列車に乗り、サンパウロ移民収容所へ向かったのである。

東洋汽船運航船笠戸丸の船歴

笠戸丸は日本の海運史上屈指の有名船であるが、その



実像は意外に不鮮明である。特に東洋汽船運航当時の状況については、史料が乏しく考証が難しい。

通説では、その前身はロシア義勇艦隊のカザンKazanで、日露戦争時に病院船となり、旅順港内に沈んでいたのを戦後引き揚げて日本船にしたとされている。

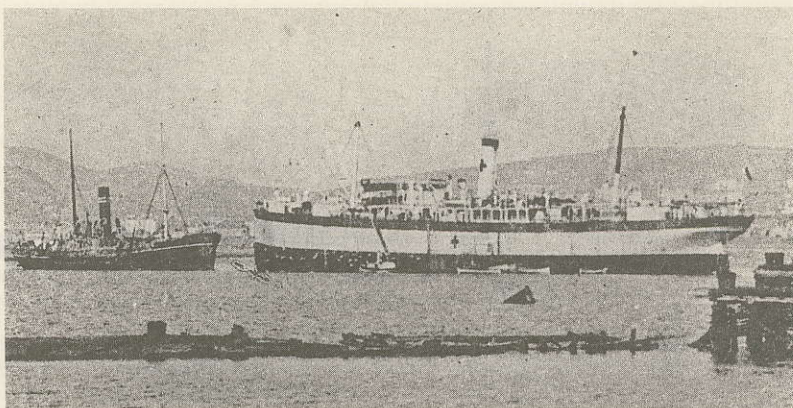
だが、この船は当初から義勇艦として建造されたものではない。英国パシフィック・スチー

ム・ナビゲーション社 (PSNC) の貨客船ポトシ Potosi (2代目) が笠戸丸の最初の船名である。建造地は英国ニューカッスル。造船所がぎっしり並ぶタイン河畔のウィガム・リチャードソン社 (現在のスワン・ハンター社) のネプチューン工場である。工場は7年後、北大西洋航路の有名船モーレタニア Mauretania (31,938 総トン) が誕生する同社ウォールゼンド工場と隣接し、すぐ上流にはハワイ移民船山城丸を建造したアームストロング・ミッチェル社のウォーカー工場があった。

1900年(明治33年)6月13日に進水。姉妹船ガリシア Galicia とともにリバプール～バルパライソ航路に就航する予定であったが、集客事情の変化により、公試運転後約11万ポンドでPSNCからロシア義勇艦隊協会に売却された。そして追加工事が施工され、同年9月1日、義勇艦カザンとして完成。同協会の母港オデッサへ向け回航の途についたのである。

笠戸丸研究家の宇佐美昇三氏(駒沢女子大教授)がスワン・ハンターから入手した記録によると、追加工事の中身は主に内装部分であり、医療施設の整備に重点が置かれていた。有事の際に病院船に転用することを、この時点から見込んでいたようだ。

義勇艦隊すなわちボランティア・フリートというのは、通常は商業航海に従事し、戦時には特設巡洋艦などに転用できる船のことで、義捐金を公募して建造されるため、義勇の名が付いている。性格上高速船が多いが、カザンは上記の経緯で分かるように、ごくありふれた貨主客従型の貨客船である。しかし、南米航路用に設計されていたから航続距離だけは長かった。竣工時の燃料炭庫のキャパシティは



旅順西港に投錨するロシア病院船カザンKazan 時代の笠戸丸(右手)。

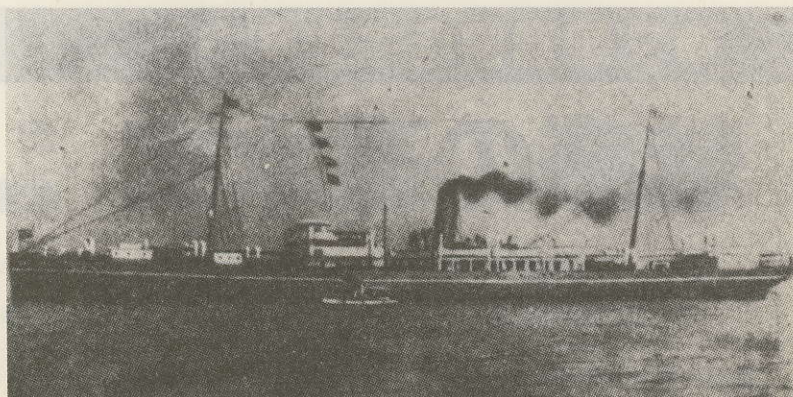
1,480トン。対する三連成主機の燃料消費量は航海速度10ノットで1日39トンほど。したがって航続距離は9,100浬にもなる。

義勇艦隊協会は、カザンをオデッサ～長崎～ウラジオストク航路に投入した。おそらく最初から極東航路に使用する狙いで、足は遅いが航続距離の出る同船を購入したのであろう。だが、この船が実際に極東航路に在った期間は長くはなかった。

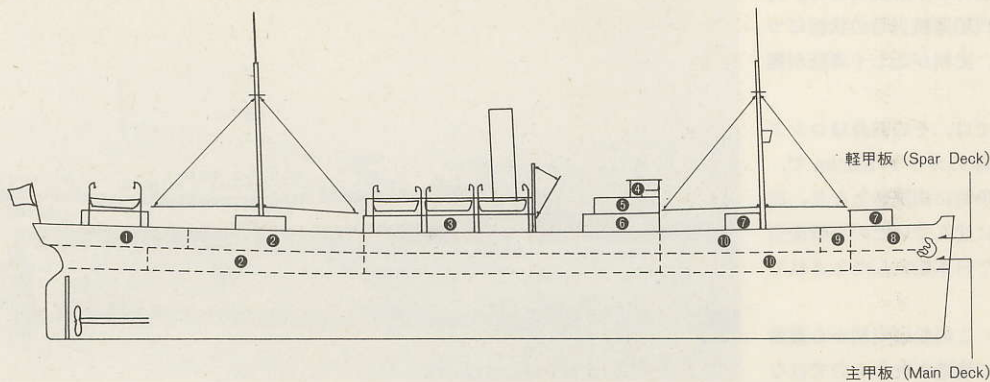
数航海の後、1904年(明治37年)2月に日露戦争が勃発。病院船として旅順で稼働中に被弾し、水深の浅い港内に着底、11月には病院船業務を解かれた。次いで翌年5月、日本海軍が接収浮揚し笠戸丸と改名、海軍省の所属(船籍は呉)となったのである。

東洋汽船が笠戸丸を海軍省から借りたのは、1906年(明治39年)7月である。使用料は月4,253円20銭で高くはない。東洋汽船は翌月から同船を南米西岸航路に投入したが、第5回の「明治のメキシコ/ペルー移民」で触れたように、1908年に至り同航路は休航となった。その時たまたま皇国殖民からブラジル移民の話があり、歴史的な壮挙が実現したわけである。

この時点の同船の主要目は次のとおり。



東洋汽船運航時代の笠戸丸。



笠戸丸客室配置略図

①特別三等客室・食堂・医務室, ②後部三等ステアリング客室, ③士官居住区, ④船橋, ⑤船長室, ⑥一等客室・食堂, ⑦トイレ・洗面所, ⑧火夫・水夫居住区, ⑨ステアリング浴室, ⑩前部三等ステアリング客室

6,167 総トン, 垂線間長 121.1 メートル, 幅 15.2 メートル, 満載吃水 7.2 メートル, 主機三連成 2 基, 2 軸, 出力 3,586 馬力, 最高速力 13 ノット, 航海速力 10 ノット, 船客定員一等 12 人, 特別三等不詳, 三等 2,056 人。

内装については, 前述のようにこの時期のキャビン・プランが残っていないので詳細は不明であるが, 読者の理解の一助に「客室配置略図」を掲げた。この図は宇佐美氏所蔵の竣工時の一般配置図を参考に, 筆者が推定作成したものである。

1908 年 12 月に東洋汽船は同船を返却。次いで 1909 年 (明治 42 年) には, 大阪商船が台湾航路に投入するため借用願いを海軍省に提出し, 翌年三菱長崎造船所で改装を施した。官船の仕様変更の場合, 返却時に原状に戻す義務があるが, 改装規模が大きかったので, 大阪商船は原状回復適用除外の認可を得ていた。

1912 年 (明治 45 年), 笠戸丸は大阪商船に払い下げられ, 1916 年 (大正 5 年) にはのちに南米移民の幹線ルー

トとなる南米東岸定期航路の第 1 船として就航している。これについては後述する。

1930 年 (昭和 5 年) には大阪の個人船主鹽崎與吉に売却され, 日本最初のイワシ工船に変身した。漁場は日本海であったが, イワシの漁獲量急減のため事業は 1 年半でストップ。笠戸丸は船主を転々としつつ, ミール工船として北洋で操業した。第 2 次大戦時の同船の船主は日本水産。船種は蟹工船である。

笠戸丸の最期は近年に明らかにされた。大戦末期の 1945 年 (昭和 20 年) 8 月 9 日, カムチャツカ半島西岸の日魯漁業ウトカ工場沖に停泊中, ソ連機の空爆によって沈められたというのが真相らしい。

先日, 筆者がテレビの歌謡番組を見ていたらこんな歌詞が流れてきた。“沖を通るは笠戸丸 わたし涙でにしん曇りの空を見る”。北原ミレイの「石狩挽歌」という唄で, 無論, 漁業工船になった晩年の笠戸丸をよみ込んだものである。

●文華堂書店古書案内

〒101 東京都千代田区神田神保町 2 の 5

電話 03 (3262) 0422 振替 東京 80214

魅惑の進水式

旧日本海軍
艦艇顕彰出版会

旧海軍艦艇の進水記念絵葉書 180 点をオールカラーで収録した豪華本 (代表的収録艦: 伊勢, 赤城, 利根, 阿武隈, 雪風, 占守, 穂戸)。色画入り, 金箔押し厚表紙。A4判変型 (218×298mm), 150 頁

■在庫の有無御照会(返信付)の上御注文下さい。

特価 ¥6,000 (税込) 千 500