

エッセイ

コンラッドの生きた時代の船と船員

逸 見 真

1. はじめに

ジョウゼフ・コンラッドは1857年12月3日、東ポーランドに生まれた。幼少より文学に親しみ、十代では海洋小説や航海記を好んで読んだとされる。後に自身が船員を志した動機も、これら物心ついた頃からの読書を通して養われた海に対する夢やロマンに源があったようである(『コンラッド』7-8)。

コンラッドの人生における船員時代は1874年から1894年の間、年齢にして17歳より36歳の時期にあたる。最終的には一船(オタゴ)の長としての座に就くが、商船学校の卒業後、職員候補生として船板を踏み、その後は経験を積みながら順当に船長までの階段を駆け上がるという類ではなかった。まずは一介のボーイや水夫として海上生活を始めた後、苦労を重ねて航海士に、そして1886年には晴れて英国船長の資格を得ている(ibid. 15)。初めての乗船より数えて13年目のことである。¹

コンラッドの手による秀作の多くが海や船を舞台としているのも、上記の船員時代の経験が下地となっていること、ここで改めて書くまでもない。ただ彼は、海で仕事をして陸の輩が手にするよりも割の良い賃金を稼ぎつつ、気力と体力が続く限り船から船へと渡り歩いて過ごす船乗り稼業に埋没しはしなかった。彼もその他多くの無名の船員同様に、海上で遭遇するさまざまな自然現象に身をゆだね(例えば「台風」[1902年]の中で表された西風の威力の基礎となった体験)、癖のある船員達との生活に人間関係(『運命』[1912年]の中の乗組員とその家族との葛藤)を学び、幼少の頃より憧れた海の仕事とその先の異郷の地に情熱を失うことなく(「青春」[1898年]のマーロウ二等航海士の志向)、時として過酷な表情に豹変する洋上の波間にまどろみながら大海孤高の日々を過ごしたことだろう。しかし彼が他

の船員と異とするところは、これらの経験をその言葉のままで終わらせなかったことである。コンラッドは海上生活で得られた経験を、作家としての生来の素質と幼少の頃に育んだ才能というフィルターを通して文学に投影していったに違いない。

本稿ではコンラッド文学の礎となった 19 世紀当時の船と船員について概観し、時代背景を探ることとしたい。

2. 船

船とは古来より、櫂や櫓を操る人力の他、風を頼んで航海するものと相場が決まっていた。19 世紀、そんな船の世界に汽船が登場する。汽船の登場によってもたらされた変革とは風等の気まぐれな自然の力に頼らず、洋上を自由に行き来できるようになったことであつた。汽船はその誕生より多くの技術的な問題を克服しつつ国際海運を独占していた帆船を凌駕し、この世紀の終盤、終には主役の座を射止めるに到る。

一般に陸を見ないままに大洋を横断するための航海術は、コロンブス (Christopher Columbus, 1451-1506) が北米大陸を発見した 15 世紀には確立されたかの如くに思われがちであるが、人の行き来や貿易に供し得る技術が実用化されたのは 18 世紀以降のことであつた。周囲 360 度に陸影を見ない大洋上にある自船の位置を太陽や月、その他の天体から求める方法はコロンブスの時代より知られていたが、正確な位置の測定には尚、幾つかの技術の発展が待たれなければならなかつた。

GPS を通じて常時、極めて正確な本船位置を知ることのできる現代と比べて、当時は第一に天体の高度を正確に測定する必要があつた。そのための測定機器として、現在も実用に供されている六分儀は 1731 年、英国と米国でその原型ができ上がっている (ハウス 77)。この測定機器によって測られたデータを基に自船位置の計算が行われるのであるが、1766 年、英国にて天体を参照する天体位置表と本船位置の計算に不可欠な航海暦が発刊された (ibid. 87)。また大洋を東西に航海するに必要な経度の測定のために、これも英国人であつたジョン・ハリソン (John Harrison, 1693-1776) が船舶用精密時計を発明、その完成度がキャプテン・クック (Captain Cook, 1728-79) の航海によって証明されたのが 1775 年のことであつた (ソベル 164)。

ヴァイキングやギリシャの船に端を発するとされる帆船も時代と共に進歩し、18世紀には欧州を中心に大型帆船の誕生を見る。そして19世紀には帆船の最高傑作といわれるクリッパーが登場、併せて上記の航海のために生み出された技術的所産が大洋航海に実用化され、海上貿易における帆船の全盛期を迎えた。

クリッパーには多くの種類があった。その典型的な要目は総トン数で1,000トン前後、全長が55メートルから65メートル、幅は11メートル前後、帆装は主として3本マストで構成され、快速で航走できるように船体にはスマートな造りが為されていた。風や潮流等の航行条件に恵まれれば17ノット以上の速力で快走することができた（田中航『帆船時代』116-24）。それまでの貿易船は長さが幅の4倍以下でずんぐりしていたが、クリッパーは5～6倍とヨットの如き船型をしていた上、乾舷（喫水から上甲板までの高さ）が低く船首が鋭敏であった。帆装では横帆と縦帆とが巧みに組み合わされて帆走性能が高められ、船によっては帆の総面積が1エーカーに達するものさえあった（加藤 296）。

クリッパーとはその特質の通り「快速船」を意味し、当時は欧州から米国への移民船を皮切りに、米国東岸における独立戦争や西岸はゴールドラッシュでの活躍、中国沿岸での阿片の密輸や茶の輸送に従事した他、豪州での羊毛輸送や帆船捕鯨と世界各地で活躍した（杉浦 43）。このクリッパーが帆船の最高傑作といわれた所以は、単に造船技術の発達によって船体や帆装が完璧となったことに止まらない。運航の面でも航路の選定、上記に記した船位の測定等の航海術、本船の運用技術、乗組員の船内生活や習慣他、あらゆる面に渡って帆船としての最高点に達した船種であったことによる（田中航『帆船時代』95）。

もっとも帆船全てがクリッパーに席卷された訳ではなかった。クリッパー登場以前に活躍していたスクーターやケッチは20世紀に入っても局地的に使われていた。コンラッドはむしろこれらの帆船に乗り組んでいたと窺われるが、何れにしろクリッパーが栄華を極めたこの時代はまた、帆船から汽船への転換点ともなった。

米国のロバート・フルトン（Robert Fulton, 1765-1815）が外輪式の木造蒸気船クラークモンテ号を建造、試運転に成功したのが1807年のことであった。

これより河川における外輪汽船の商業運航は栄えるが、大洋航海が果たされたのは 1819 年、サヴァンナ号による北米東岸から英国はリバプールまでの大西洋横断の成功によってであった。しかしサヴァンナ号は帆走も可能ないわゆる汽帆船という船種であって、実際の航海では機走よりも帆走に費やされた時間の方が長かった。サヴァンナ号では船積みできる燃料の石炭が船内スペース上、制限を受けたため、帆走できない気象海象下でのみ機走が用いられたに過ぎなかった。蒸気機関のみでの大西洋横断に成功したのは 1838 年のシリウス号の航海においてであった（宮勝 223-26）。

木造であった船体が鉄製に取って代わられたのもこの時代であった。当初、木材は強度が大きくまた軽量、取り扱いが簡易であり、損傷しても修理がた易い等の利点が帆船から引き継がれた上、初期の鉄材の技術的なものも手伝って過渡期の蒸気船は木造であった。しかし船体にかかる大きな負荷や機関の振動には耐え難い木材の根本的な問題があらわとなり、暫時、鉄に替えられていった（田所 97）。加えて汽船の外輪推進器が暗車、即ちスクリューとなり推進効率が上昇した。1846 年には 6 翼の大型スクリューを装備した鉄製船グレート・ブリテン号が就航している。

1871 年の時点、世界一を誇っていた英国商船隊総トン数 560 万トンの内、蒸気船は 130 万トンと英国海運は依然として帆船中心の商船隊に支えられていた（ibid. 95）。この頃は帆船、汽船、木製、鉄製が入り混じって船種を構成していた。純然たる木製帆船、鉄製汽船に伍して鉄製の帆船、木造の汽船、あるいは汽帆船が混在して就航していたのである。これも過渡期の帆船と汽船の競争力が拮抗していた故の現象であった。コンラッドがこの時代、主として帆船とはいえ汽船の双方に乗り組んでいた事実によっても裏付けられる（田中賢司 20）（例えば『救助』[1920 年] のライトニング号は帆船であり、『ロード・ジム』[1900 年] のパトナ号は汽船であった）。

初期の汽船は技術的に未熟な点が少なくなく帆船にない欠点も包含していた一方、帆船の技術は悠遠なる歴史に育まれて最高域に達していた。加えて帆船の船長達は持ち前の経験と技を生かして汽船との競争に挑んだ。僅かな風をも捉えて船を走らせ、強風下でも帆を畳まずに船脚を維持し、岩礁や諸島を縫って航海距離の短縮に努めた（Hope 312）。事実、ライトニング号は 1854 年、大西洋横断で 1 日当たり 436 マイルを走破、平均速力にし

て 18.5 ノットの記録を樹立した。汽船がこの記録を破ったのはこれより 30 年後のことであった (アンダーソン 143)。

単に汽船とはいえその機関の進歩も飛躍的であった。汽船の機関ではシリンダーとピストンによって動力が作られる。即ちシリンダー内部の蒸気が膨張すればピストンが押し上げられて動力が伝えられる仕組みである。初期の汽船の主機関は 1 本のシリンダーとピストンから成るシングル・シリンダー・エンジンを搭載していた。この機関はシリンダーが 1 基しかないために蒸気が一度しか利用できないという欠点を有していたが、シリンダーとピストンを 2 本持つことにより蒸気を 2 度利用して熱効率を高める改良が為された。これが連成エンジンであり、グラスゴー生まれのジョン・エルダー (John Elder, 1824-69) によって 1854 年に実用化された。複数シリンダーの連成機関はシリンダーの数によって三連成、四連成と発達、燃費も向上した (田中航『蒸気船』104-5)。

この機関の発達は石炭より蒸気を作り出すボイラーの進歩も促した。初期のボイラーは銅製で工作が簡易であったが、シングル・シリンダーに合わせて蒸気圧も低かった。連成機関の登場によってより高圧の蒸気が必要となり、銅製から鉄製へ、構造も煙管式となった。これは燃焼ガスが煙管を通る時に周囲の水を加熱、蒸気とする形式のものであった。そして煙管式が逆転—— 19 世紀末には燃焼ガスの中を通る複数のパイプに水を通して蒸気とした、より高圧を得られる水管式ボイラーが誕生した (ibid. 106-8)。

帆船から汽船——完全な旧態となる木製帆船から鉄製蒸気船への移行期はいつ頃のことであったのか。やはり当時、世界一であった英国の造船において見れば、鉄製蒸気船の優位は 1880 年から 1889 年の間に現出している (松本 99)。世界全体の商船隊構成に目を転じてみても汽船は 1893 年に初めて帆船を凌駕した (黒田 46)。帆船と汽船との競争は最終的にその経済性が勝ったことによって汽船に軍配が上がった。帆船は汽船に不可欠な航走のための燃料の必要なく貨物の積載量が多い上、汽船に比べて少人数の船員で足りた。しかしながら帆船の航海は専ら風と潮流に頼るしかないとために航海を通じての平均速力は汽船に劣り、寄港の時期が不安定となる欠点の克服はできなかった。結果として汽船による寄港の確時性が帆船の有する利点を越えて、経済効率の上で勝利を得たのである。

汽船が確固たる地歩を占めたのにはもう一つ理由があった。当初の汽船は帆船に対して建造費がかさみ、また常時の石炭の携行輸送を必要としていたため運航コストも高かった。英国はこの問題を克服すべく大英帝国の社会、経済体制の確立を目的とし、海軍省を通じて植民地各地を連結する郵便汽船航路の建設を図った。そして代表的な民間蒸気船会社に高額補助金と航路独占権を与える政策を取ったのであった（北 139）。1840年、国家の補助を受けた P&O 汽船会社が、郵便輸送を中心とした地中海とインド洋の両域に渡る定期船網を確立した（後藤 61）。またキュナード社は 1850年、英国北米間で週 1 便の郵便輸送契約を締結した（ibid. 138）。

このように英国海運が世界の先鞭を付けて蒸気船の優位を確立し得た背景には、英国における技術革命があった。19 世紀後半期の英国における船の科学、技術は次第にジェントルマン、一般に門外漢の関与を許さないような専門職業化の状態へ向かう過程にあった。船用動力として高圧蒸気機関の開発、船体材料としての鉄の導入は、機関技術者や造船技術者の手による船舶の動力及び材料革命であった（松本 54）。そしてこの革命を後押ししたのは当時の英国の広大な植民地経営、産業革命より連綿と発展した工業化、急激な人口増加（1801年から 1851年、また 1851年から 1901年の間に、英国の人口はそれぞれ 2 倍となった）とこれに伴う植民地各地への移民の増加であった（Sturmev 12-14）。² 10 ノットを擁する汽船の建造費は 1860 年頃のクリッパー型帆船の 2 倍を要したが、両者は 1900 年までに年間の輸送実績として貨物量が 4 倍に、航海距離では 3 倍にまで差が開いた。結論としていえば汽船は人々の生活の質に変革をもたらし、新しい貿易の機会を生み且つ増やしていった。そして人々間の交流を促進し、彼らの発想や知識を想起させ新たな需要を生んだのである（Hope 332-33）。

この汽船の科学技術は 20 世紀の初頭、ディーゼル機関の開発と実用化に繋がり、現在の商船が擁する機関の基礎が築かれる。

3. 船員

コンラッドが主として英国船舶に乗り組み後に英国国籍を取得するに至った背景には（『コンラッド』15）、その時代の英国海運が絶頂にあった事実が挙げられる。1870年、世界の商船数に占める大英帝国の保有した商船

数は世界のシェアの54%に達していた (Hope 307)。世界の商船の内、2隻に1隻は英国籍船であったことになる。

コンラッドがポーランド人であったことから知られるように、そのような英国商船隊が自国民のみで乗組員を賄うことは困難であった。1870年の当時、英国籍船に乗り組んでいた船員は20万名以上と推定される。1891年にはその数17万3千名の内、2万1千名が東洋人、2万4千名がその他の外国人で占められていた (Hope 321)。コンラッドの作品中、船の乗組員が多国籍で構成されているように、実際の英国商船隊もまた、いわゆる「混乗」の状態にあった。

先に示した英国における急激な人口の増加は英国商船隊に豊富な労働力を供給したが、その賃金は低かった。当時の英国では英国船員のための有力な労働組合が存在しなかったことに加えて、低賃金と船内での粗末な食糧や居住施設を甘受していた外国人船員の受け入れが可能であった。実際問題として、低賃金の外国人船員に頼ることができなければ英国人船員のみでの雇用が避けられずに人件費は高騰し、総じて英国商船隊の国際競争力は低下せざるを得なかったであろう (Sturmev 13-14)。逆をいえば、英国商船隊は混乗という乗組員構成を避け得なかったのである。もっともその歴史は19世紀に始まったものではない。英国は1707年、「米国への貿易を奨励するための法律」(An Act for the Encouragement of the Trade to America) を制定し、外国人船員に対して英国籍船へ乗務することを奨励している。この法律では英国の軍艦、私掠船、商船もしくは貿易船等に2年間、誠実に乗り組んだ外国人船員についてはグレートブリテンの生来の臣民とみなされ得る旨、規定された (柳井 132)。それより古く、1660年の「航海条例」は乗組員の4分の3は英国人より構成されるべく定めている。当時、既に北部ヨーロッパには船乗り人口の余剰があった一方、英国やフランスでは不足し、これを補うため両国では自国の他、諸外国に乗組員を求める必要があったのである (モラ・デュ・ジュールダン 268-89)。

何れにせよ19世紀後半の英国商船隊における船員不足はピークに達し、年に1万名以上の船員供給が求められていた (Hope 325)。このような船員不足が求人倍率を下げ、結果的に船員の質をも低下せしめるのは今も昔も変わらない。王立委員会は1856年から72年の間に発生した英国籍船の全損

の原因について、その 65%が乗組員の飲酒と無知蒙昧に拠るものと結論付けた。また帆船等、汽船よりも低賃金な船種では乗組員定数の削減が余儀なくされるようにもなった (ibid. 320-21)。

汽船が就航し、帆船運航につきまとった季節風に縛られる運航上の偏りがなくなった。商船は如何なる海域にいつでも就航できるようになった(「闇の奥」[1899年]でコンゴ河を行き来できたのも汽船ならではであった)。この簡便性に加えて 1833 年には東インド会社による英国と極東との間の貿易独占が終焉、1842 年には新たに中国諸港が海外貿易に開かれ、1869 年にはスエズ運河が開通した。いやが上にも商船の隻数は増加した。船の稼働が増えれば海難もまた増加傾向を示す(斎藤 6)。この時代に海難が増加した原因は、単純に船員の質のみに求め得るものではなかったように思われる。

一方でこの時代に理想的な乗組員構成と運航方式を達成する海運企業も現れた。大航海時代には 4 時間当直とそれに続く 4 時間の非直が慣行となり、この繰り返しで航海が行われる体制(2 直)ができ上がっていたが(中田 129)、P&O は 1880 年代にその支配下の船舶に対してほぼ現行と同様の 3 直の航海当直制を採用した。

その P&O 他の海運企業が営んでいた極東航路では、西洋人職員と東洋人船員との協調の下に船が運航されていた。職員は東洋人の船員に直接、指示することを避け、いくばくかの英語をたしなむ下級職員を経て下令された (Hope 324)。これも言語や風俗習慣の異なる異国人との混乗に頼りつつ、本船の安全運航を遂行するための知恵の現れであったように思われる。しかし安全運航を期して乗組員に尽くす優良な船主は少なかった。海運景気に沸いた多くの船主は莫大な個人資産を蓄えて支配層を形成した半面、船員の訓練や福祉には殆ど何も費やさなかった (ibid. 325)。船員自らがその置かれている環境を変えようとして組合を作ったのもこの世紀のできごとであった。1879 年には北部英国水夫火夫協会が誕生した (ibid. 323) が、対する船主は組合との激しい闘争をも辞さなかった (ibid. 325)。

次に当時の乗組員の仕事や生活についてみてみよう。ホーン岬を進むクリッパー型帆船の乗組員が 68 名であったとの記録があるが、何れの帆船も航海士と操舵手が交代で当直に立った。航海士は船長の指示する針路を維

持して操船し、当直の合間を見計らって天測を行い本船位置を割り出した
り速力を測ったりした。操舵手は通常 2 名 1 組、荒天時はこれに 2 名増員
されて船尾の舵輪を操った。船長は通常、当直には立たなかった。時化や
視界不良の折り、あるいは狭水道、船舶の輻輳する海域を航行中に直接指
揮をした。展帆、縮帆等のマスト作業は甲板長の下、水夫が担当した。順
調な航海が続いてマスト作業の少ない時には帆やマストの他、本船の艤装
品の整備にあたった。純然たる汽船からは帆装作業がなくなったが、船長
や航海士による当直の手順に大きな変化はなかった。彼らの居住区は当時
増加した移民と同様、中甲板以下に備えられていたが、その環境は雑魚寝
に近かった。現在の乗組員にこそ当たり前となっている個室は船長や上級
職員、一等船客にのみにしか与えられなかった（田中航『帆船時代』132-37）。

また彼らの食事もそう大層なものではなかった。航海中、余暇を過ごそ
うにも一步も舷外に出られない船乗り稼業において、食事は今でも唯一無
二の楽しみである。しかし洋上での保存の手段が限られていた当時の食事
は大豆等の豆類、小麦、米、ビスケット、オートミールや乳製品、ナーシ
サス号にも登場する豚等の生きた家畜や肉の塩漬け樽詰め等、大航海時代
の延長線にあったものや、割と長持ちし易いジャガイモ等であった。19 世
紀初頭にはビン詰めとこれに続いた缶詰のコーンビーフ、コンデンスミル
クが供給され、船内食として貢献した (ibid. 126-31)。

汽船が帆船よりも安全性や堪航性に優れていることは早い時期より証明
されていた (Hope 320)。その汽船の登場によってもたらされた乗組員事情
に機関部の新設があった。帆船時代の乗組員の仕事は風を読んでの船舶運
航と貨物管理であったが、汽船の登場によってその機関を維持管理する部
署が新たに求められたのである。「台風」の南山号の機関室の様子からも窺
われるが、その燃料には石炭が用いられたため火夫や石炭夫と呼ばれる機
関部乗組員には煙、灰と、航路帯によっては灼熱の中での過酷な労働が強
いられた。1875 年の主たる定期航路では石炭の運搬に従事する者と火夫が
35 名、意思の疎通を図る者を入れた下級職員 7 名、ランプ担当 1 名、司厨
員 1 名、雑用係 1 名とこれらを管理する英国人機関士 5 名が乗り組んでい
たとされる (ibid. 324)。

その動力を生む機関設備によって航海中の船体には帆船に無縁の振動が

生まれた。帆船は風下にヒールして航走するため、船体は進行方向からのうねりで縦揺れはしても横揺れし難い特徴を有していた。風に依らない汽船は何れの方向からの波やうねりによって縦、横の区別なく揺れる。また向かい風やうねりに対しても船を進めることが可能となったため、その動揺は帆船を上回るものであったと思われ、船内の居住性に少なからぬ影響を与え始めたに相違ない。これのみを以ってしても、19世紀の画期的な技術革新が船乗りのために果たされたのではなかったことが判る。

長い年月にわたる船乗り不足は船乗り稼業が危険な職業であることにも拠った。1872年から84年までの間、毎年、平均して3千名の船員が水死または事故死に遭っていた。1865年にはこれに加えて2,260名の船員がコレラ、赤痢や黄熱病他、「闇の奥」のフランス船上で倒れた水兵の如く熱病で命を落としている。この数字は現在の日本人外航船員の総数に匹敵する。総じて当時、国際航海に従事した船員は40歳までに何らかの病気に罹患する者が多かった (ibid. 321)。³ いささか数字が過大であるように思われるが、1662年から1791年までのフランスはダンケルクにおける総死者数の内、病気を含む船上での事故による死者はその内の37.4%を占めたとある (モラ・デュ・ジュールダン 254)。航海域が大きく世界へ拡大したことに伴い、それまでは縁のなかった風土病や難病に曝される頻度も高まったに違いない。航海中の事故死、病死は現代のわれわれの想像を遥かに超える程に多かったのである。

このような状況を打開すべく、船舶の安全や船員の福利厚生のための法整備が進んだ。1850年には船長とその他の船員の労働条件を改善、及びその規律維持を目的とした法律が制定された。コンラッドも受験した船長や高級船員のための資格試験、航海日誌の備え付け義務、乗組員の規律、船内設備、食事、医薬品の基準に関する規定が生まれた。併せて主要港に地方海運局が設置されそれらの法律の遵守が監督されるようになった。1854年には商船法 (Merchant Shipping Act) が制定され、船舶の建造、艤装の監督が法の下に強化された (黒田 57)。また1871年の商船法には船体舷側に喫水線標を表示、積載される貨物量は喫水線で制限されなければならないと定められ、荒天航海時の過積載による転覆事故が減少した。

しかし船員のための法整備はまだまだ途上にあった。帆船と汽船の操船

方法や航法に異なるところが少なくなかったことにも海難の原因を求めることができる。帆船と汽船とでは、衝突を避けるための航法も異なるものであった。⁴このような航法上の相違と共に、初期の汽船の船員はまたその運航に不慣れであったことも手伝って衝突を含めた事故が続発した。帆船に長けた汽船の速力はまた衝突の際の被害を拡大させたものと思われる。19世紀中葉には新大陸への移民の移送も活発となり、旅客に対する災禍法が施行され船主は主として旅客の死亡に対して損害賠償責任を負うこととなった。船主は衝突に関する損害賠償金及び旅客の死亡、傷害に対する損害賠償金補填のための Protection Club を1855年に設立した(今泉 25-26)。しかしこの組織は船員の傷害と死亡を填補の対象とはしなかった。その理由は判例で確立されていた共同雇用と寄与過失の原則とが、船員の船主に対する訴えを阻んでいたからに他ならない。

共同雇用とは1850年に確立された法理であり、労働者が同一の使用者の被用者(同僚)の過失により負傷またはその他の損害を被った場合には、使用者に対して損害賠償の請求ができないとする内容であった。これが船員についても適用され同一の船舶上、船員の間や船員と船長との間においても共同雇用が成り立つとされた。船長の過失で船員が負傷しても船主には責任なしとされたのである。一方の寄与過失とは共同雇用よりも古く、原告と被告との双方に過失がある場合には過失相殺を認めず、決定的な原因を為した行為者に全損害を負わせるという原則であった。従って使用者側—船主による船舶管理に元始的な過失があったとしても、被害者である船員の過失で災害が発生した場合、船主に責任なしと結論付けられる可能性があった(ibid. 88-89)。これらの法理が改正されたのは実に第二次大戦後のことである。

最後に一つ付言したい事実として、19世紀後半の英国人船長の働きがある。英国船舶を指揮して極東・中国・日本にやって来た船長(スコットランド人が多かった)は、アジアへの出帆前に大半が船舶の株主となり現地にて船舶の転売や海運業取り引きをまとめ、場合によっては船長職を引退して現地代理店や企業家となる等の活動を展開した。彼らは現地での最新の技術、商業情報の収集に優れ、本国や現地での英国政府関係者や商人、技師とのネットワークを有していた。また職業柄、多くの水夫の指揮、世

界の海事ビジネスでの戦いを通して培われた指導者能力をも併せ持っていた（北 332）。海陸の通信手段が発達し船員、海運企業、荷主、代理店とそれぞれに分業、整備されている現代の海運では例を見ないこのような進取の企業家精神が、当時の船員に宿っていたことの証であろう。

4. 結びにかえて

19 世紀、特にその後半は船の技術革新による新しい船種としての汽船の実用化、更にはその技術の深度化が進むと共に、帆船もまた悠久の歴史を経て最高点に達した時代であった。その効率性より最終的に汽船が勝ったとはいえ両者のしのぎの中で国際海運、特に英国海運は隻数、運送する貨物量共に絶頂期を迎えた。しかし船舶を運航する当事者としての船員は、新たに生まれた帆船と汽船との運航技術や船内生活の相違、汽船の機動性、汎用性に起因した危険の高まりに曝された。一方では船主による福利厚生に恵まれず、また取り組まれても完全ではない法整備によって船員の待遇は満足に改善されずにあった。船員社会の近代化が船の科学技術の発展をよそに時代に即して進まなかった要因の一つとして、船員の雇用システムが挙げられよう。

船員の雇用は当時もまた現在も、その大半は原則、期間限定である。即ち船主によってその船舶に雇い入れられ乗組員としての給与を受ける。労働の対価は乗船中のみであり、下船と同時に解雇、休暇中は無給である。結果、船員は仕事を求めて船から船へ渡り歩き、船主に賠償を受けるとの法律的救助を全くあてにできなかった。また傷害や死亡の証人が仲間の船員であっても法定期間中、一所に留めて置くことは不可能とまでいわれ、船員による訴訟を阻む共同雇用や寄与過失の法理が後々まで残る等した。現在の国際海運の船員環境は福利厚生を含み、この点に関しても改善されている。しかし 21 世紀のこの時代とて、より高い給与を求めて船をかえる、船主の立場で表現すればロイヤリティに薄い期間雇用船員に対する給与以外の福利厚生、訓練費他の手当の支給に難色を示す船主は皆無ではない。

帆船の運航は船員任せ、より端的に言えば風任せであった。船主がどのようにに技量に優れた乗組員を集めても、船長は目的地への到着が遅延した理由として大抵の場合、風が吹かなかつたから、時化にあつたからと弁明

すれば済んだ。しかし汽船の登場によってこのような慣行は一変する。気象海象の影響を受けはするも、機関に不具合さえなければその航海に大きな遅延はなくなった。船主や荷主が船の遅れを風や嵐のせいとあきらめざるを得なかった時代から、乗組員による運航上の責任に転嫁できる時代となったのである。汽船運航の確時性は汽船の性能が伸びるに比例して高まり海運の繁栄に繋がって行く。国際海運の近代化はこのように古来より一任されるしか術がなかった船員の裁量を制限する過程でもあった。近代海運の発展のためには、当時の船員が有していた経験、技術や繋がりを頼りとして遠隔地の開拓に一役買う等の企業家精神を犠牲としても、船舶の運航を船員の海技に極端に依存するという、非効率且つ不確実な体質は改善されなければならなかったのである。汽船の登場はその端緒となった。

コンラッドが船員として生きた時代とは、正にこのような国際海運の成長過程に当たる激動の時代であったのである。

注

1. 現在の国際海運においては一般に、三等航海士に任官されて後、船長職を執るまでの期間が 10 年前後であることを見ると、コンラッドの昇進は決して遅々としたものではなかったことが知れる。
2. スコットランドからの大移民運動が展開され、特にカナダへ集中的といえる程の移民をみた (北 208)。
3. もっともこれは船主の対応如何で軽減できたようであり、たとえばキュナード社は 34 年間、船上で事故死した船員は 1 名もいないと豪語した (Hope 321)。
4. 国際海上衝突予防規則では、帆船と汽船の航法は異なって規定されている。

引用文献

- アンダーソン、ロモラ & R. C. 『帆船—6000年のあゆみ』松田常美訳、成山堂 1999.
 今泉敬忠 『英国 P.&I. 保険の研究』成文堂 1993.
 加藤憲市 『イギリス古事物語』大修館書店 1994.
 北 政巳 『近代スコットランド鉄道・海運業史』お茶の水書房 1999.
 黒田英雄 『世界海運史』成山堂 1979.

- 後藤 伸『イギリス郵船企業 P&O の経営史』勁草書房 2001.
『コンラッド—20 世紀英米文学案内 3』中野好夫編、研究社 1996.
斎藤浄元『海難論』成山堂 1963.
杉浦昭典『われら船乗り』朝日新聞社 1975.
ソベル、デーヴァ『経度への挑戦』藤井留美訳、翔泳社 1997.
田所昌幸編『ロイヤル・ネイヴィーとパクス・ブリタニカ』有斐閣 2006.
田中賢司「ジョウゼフ・コンラッドの船員経験—海技試験の受験を中心として」『海
技大学校研究報告』No. 49 (2006).
田中 航『蒸気船』毎日新聞社 1979.
——『帆船時代』毎日新聞社 1980.
中田一太『海の冒険者たち』新紀元社 1990.
ハウス、デレク『グリニッジ・タイム』橋爪若子訳、東洋書林 2007.
松本三和夫『船の科学技術革命と産業社会』同文館 1996.
宮崎正勝『海からの世界史』角川書店 2005.
モラ・デュ・ジュールダン、ミシェル『ヨーロッパと海』深沢克己訳、平凡社 1996.
柳井健一『イギリス近代国籍法史研究』日本評論社 2004.
Hope, Ronald. *A New History of British Shipping*. London: J. Murray, 1990.
Sturmev, S. G. *British Shipping and World Competition*. London: Athlone Press, 1962.

(へんみ しん (独)海技大学校航海科講師 船長)