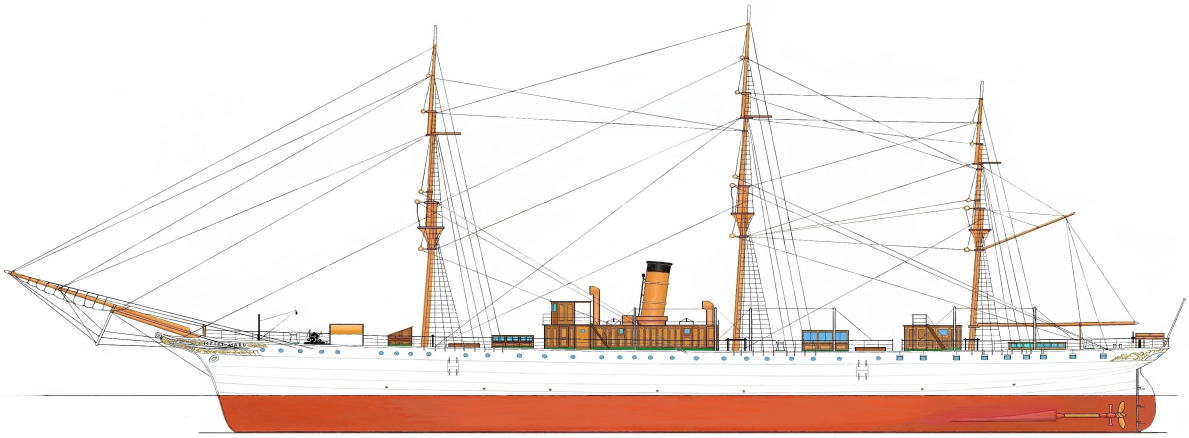
Ocean

海洋塾機関誌第2号



平成27年12月1日

特定非営利活動法人　日本海洋塾

日本海洋塾は、世界を結ぶ海と船を、広く皆様に伝える活動により、海洋立国意識の拡充を目指しています。

§平成27年度前期事業報告（平成27年4月1日～10月31日）§理事長　松﨑光男

長年の念願であった「明治丸」の修復工事が本年3月末に一応完了し、4月から本船の管理が大学に移りました。 その後、追加の内部工事も終了し、7/19の修復工事竣工披露式と、翌7/20「海の日」の、臨時の一般公開には来賓、関係者、卒業生、一般市民等多数の方々が本船を見学されました。 夏期の準備期間を経て、明治丸海事ミュージアムの特別展示「船が開く明治～商船教育140年記念展示～」の開催に合わせて、10月から甲板上の一般公開が開始され、商船学校創立記念日11月1日からは、船内の一般公開も始まりました。

一方で、修復工事完工後、手直しを必要とする部分が散見されるため、大学と施工業者の間で保証工事に関する交渉が継続中であり、未だ決着を見ていないのが現状です。

このような活動環境の下、本年度前半は、会員皆様のご協力を得て以下のような活動成果を上げております　。[(　　)内は事業区分]

1. ホームページの、更新。拡充。 機関誌「Ocean」創刊号の発行 （海事思想啓発事業）
2. 10月31日に「プラネタリウム見学会」を海事普及会と共催（参加者30名）、当塾は見学会の後、見学に訪れた中・高生を主たる対象として「天文学と航海学のつながり」と題し、六分儀の実物を触らせるなど、澤間理事がユニークな講演を行いました。（海事意識教育事業）
3. 会員勧誘の一助とすべく、海洋会・越中島支部の業務を受託しました。（海事意識教育事業）
4. 明治丸の保全作業への協力に向け、大学と鋭意協議の結果、本年度は「中甲板以下の船内・艙内清掃、艙内一部機器の清掃・整備」について請負うこととなり、見積りを提示し、11月 24 日から作業開始の見込みとなりました。（整備保全事業）
5. 「寮歌を歌う会」、「修復工事竣工披露式、」「海の日」、「創立140周年記念式典」等の一連のイベントに合わせて、「寮歌の CD」及び「創立104周年・明治丸修復工事完成記念の「缶バッジ」を作製し販売を開始しました。（物品販売事業）

上記の如き「明治丸」の現状に鑑み、一部事業については当初の計画どおりに事業が進んでいないのが現状ですが、各種補助金申請の検討、海普会との更なる共催の検討、海事意識の普及に関するプログラムの検討、等々、来年度に向かって、創刊号に記載した、第 1 部会～第 5 部会体制の更なる活性化が必須条件ですので、皆様のご協力に期待しております

10/31　プラネタリウム見学の様子

缶バッジ

§明治丸あれこれ１§

正会員　廣瀬斎

明治丸が係留練習帆船となってから

●明治丸が本校に航路標識管理所より貸与されたのは明治29年（1896）のことであった。明治丸は竣工したのが1874年9月、回航され横浜に到着したのは1875年2月であるからその本来の目的に使用されたのは21年間ということになる。

当時学校は隅田川、永代橋下流水域（現中央区新川1丁目）霊岸島にあっ　　た。そこで初代成妙丸、単冠丸、孟春　号に次ぐ第4代目の係留練習船となり学生の教育訓練船としての歩みを始めることとなった。

明治30年（1897）貸与されていた明治丸が正式に学校に移管されたのを機会に明治31年（1898）マストが2本しかなかったスクーナー型を学生の登檣訓練の便宜を図るため品川の緒明造船所で3本マストの3檣シップ型に改造された。

●明治35年（1902）1月学校が霊岸島から現在の越中島に移転するに伴い明治丸も隅田川畔より現在位置へ回航することとなったが自航能力のない当時の巨大船を動かすことは大変な作業であった。

隅田川から越中島までは船舶の輻湊する港内であり、また潮干狩りのできるような浅所もあり、その浚渫工事をはじめとして極力喫水を浅くし満潮を期して、数条の錨を使い分ける作業を続け石川島造船所の岸壁に着き、塗装工事を経て同様の難工事の結果、115日をかけて12月25日現在の位置のポンド（校池）に係留した。

ちなみに明治丸が通った川筋に相生橋が架かったのは明治36年（1903）であった。

●昭和20年3月11日東京大空襲の時には東京高等商船最後のN125 期E117期が在学中であり、近隣住民の当時海上にあった明治丸が避難場所として活用されたとの記録がある。

敗戦後、当校は米軍第7騎兵師団に接収され明治丸はキャバレー、ダンスホールとして使用されていたという。昭和25年7月米軍が撤退したのちも引き続き接収され警察予備隊（現防衛省）発足とともに1号館はその本部として使用され続けた。

●昭和26年7月24日明治丸は突如沈没各坐した。昭和27年7月浮揚作業に成功したが練習船としての職務は解かれ雑工作物となった。

昭和37年東京都の高潮対策として防潮堤を築くことになりポンド（校池）を埋め立て、船体の位置を調整し、現在の形になったのは昭和40年11月であった。**昭和53年（1978）重要文化財に指定**された。

§明治丸あれこれ２§

正会員　廣瀬斎

小笠原島と言われるようになった理由

小笠原島と言う名前が最初に出てくるのは林子平の天明5年（1785）の「三国通覧図説」である。林子平は仙台出身、江戸時代の経世家でロシアの南下策に刺激されてこの地理書を書いた。三国とは琉球、蝦夷、朝鮮である。

小笠原島と言われるようになったのは享保12年（1727）小笠原公内貞任（くないさだとう）なる浪人が先祖の「松本深志城主小笠原貞頼が1593年徳川家康により南方を探検するよう命ぜられ無人島を発見、豊臣秀吉から安堵状を得た」という訴状が南町奉行大岡越前守に提出され認められたが探検に失敗し、再度訴えたがその古文書（巽無人島記）が贋作とされ、享保20年（1735）江戸所払い、重追放となり幕府直轄領立入り禁止となったという事実がある。ただ後年林子平がその著書の中で（小笠原島一名無人島）と書き、その名が残ることとなった。

ペリー提督と小笠原諸島

ペリー提督は浦賀に来る前の1853年6月14日から6月18日にかけてサスケハナ号とサラトガ号の2隻で小笠原島を訪れている。

その目的は上海―サンフランシスコ間の郵便船航路上にあるこの島の通商上の重要性と捕鯨船の補給地と避難港との必要性を考慮したものであり、牛、上海羊、山羊などを持ちこみ、当時居住していた移住民と貯炭所としての土地使用の契約を結んでいる。

ペリーの小笠原諸島に対する考え方は

「同諸島の主権は疑いなく同諸島の一番古い占有者である日本に属する。この権利を除けば移住民に法律上の優先権があることは明白である」と領土権と居住権は別との考えを示している。また香港駐在イギリス首席貿易監督官に対しても1853年12月23日に「最初に発見したという権利に基いて統治権を要求しうるという点に関しては、同諸島が早くも16世紀中頃に航海者に知られており1675年に日本人が来航してブネシマと命名したことを証明する証拠がたくさんあります」と語っている。ペリー提督は7月8日から14日にかけてミシシッピ号、サスケハナ号2隻の蒸気船とサラトガ号、プリマス号2隻の帆船とともに浦賀に入港、かの有名な米合衆国大統領の国書提出、開国交渉を行なった。

浦賀にペリー艦隊が来た時に読まれたという「太平の眠りを覚ます蒸気船たった4杯で夜も眠れず」と言うのは誤りで2隻は蒸気船、2隻は帆船で蒸気船が帆船を曳航するという形であった。

ペリー提督も使用したと思われる海図がある。（本学所蔵）1849年英国海軍水路部が作成したものをNew Yorkで発行したもので「North Pacific Ocean」by E.&G.W Blunt,New York 1849 とあり北太平洋を網羅しておりその中にはBonin Island と明記されている。

ただ現存するのは1856年に追補された海図でありボニンの名前が付けられたのがいつであるか不明であるが1856年の段階ではすでにボニンとして周知されていたことの判る大切な資料である。

ペリー提督は当時琉球と言われていた沖縄の那覇には上海から1853年5月26日到着、その後那覇を拠点として島内を探検、6月9日に小笠原諸島に向かい、6月23日に帰着、7月2日に浦賀に向かい7月28日に帰着と那覇をベースとして日本探検をおこなっている。

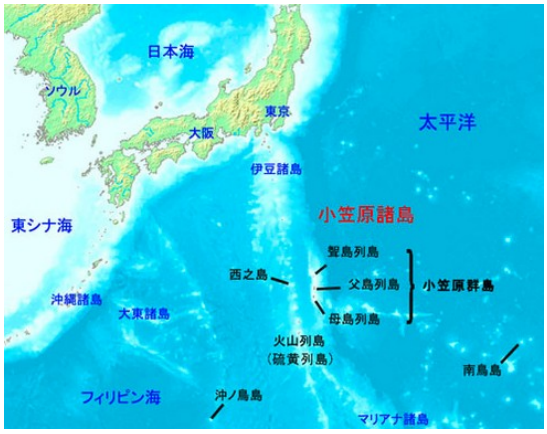
小笠原諸島への移住計画

幕府は文久2年（1862）1月水野忠徳外国奉行を長とする調査団を咸臨丸で派遣、入植者と面談し開拓のため来島、現在の住人を退去させる目的ではないことを説明、幕府役人13名を残した。その後入植者を八丈島で募集し30名（男女15名のカップル）を入植させた。しかし同年9月生麦事件が発生、英国艦隊が小笠原に集結するとのうわさが広まり、文久3年（1863）5月9カ月の入植で全員が撤退することとなった。

明治丸と小笠原島

明治丸の公文書（明治丸史）の中に小笠原島が最初に出てくるのは内務省宛の明治8年（1875）11月18日「内務の官員無人島へ出帆の趣もっとも何らの御用なるや未だ承知つかまらず共右無人島開拓のことは積年の・・・」とあり小笠原島とは書かれていない。ただ翌日には「小笠原島へ探偵のため外務、内務、大蔵、海軍4省の官員出張につき工部省所轄灯台寮所属の明治丸明20日乗船・・・」とある。したがって無人島という普通名詞と小笠原島という固有名詞が混在していたのが当時の状況ではないだろうか？

地下鉄の季刊誌に掲載



§越中島キャンパスあれこれ§

正会員　廣瀬斎

（1）ヒマラヤ杉

大正12年（1923）の関東大震災で校舎は倒壊、昭和7年（1932）現在の校舎が完成したが、未だ校庭に手が回らず砂漠のごとき状況で、ただ電車通り寄り（今の清澄通り）にある震災焼け残りの楠が梢諏を添えているのみであった。

昭和8年（1933）元日本郵船会社専務小松原定吉氏未亡人よりヒマラヤ杉（高さ2間位）81本、盆栽用松（高さ4，5尺位）34本の寄贈を受けヒマラヤ杉は校舎の周りに、松は一部を鉢植えとして大玄関に配し、一部は築山を造ってこれに植えつけられた。現在確認できるのはヒマラヤ杉5本のみである。

小松原定吉氏は東航33期、日本郵船最初の専務となり（それまでは常務制）現職のまま昭和7年12月病没された。遺族によれば胃潰瘍であったという。

小松原定吉、坂本鍵造東機20期（同年同月同社取締役海務部長現職のまま病没）両氏の双魂碑は神奈川県鶴見総持寺境内鐘楼山にある。

（2）菅（かん）船長石像

管船長石像前の説明書には次のように書かれている。

管源三郎（1883－1942）は明治41年商船学校を卒業後、貨客船長崎丸の船長として活躍した。昭和17年機雷に触れたが、沈没するまで同船を指揮し、救助された後も遭難者への事後処理に奔走した。昭和20年建立。

これだけのことでなぜ石像が立つのだろうという疑問がわいてくるが、次の事実を知れば納得できるのではないだろうか。

菅源三郎船長（東航47期）は長崎丸船長として乗船中第2次大戦勃発時には揚子江河口でアメリカ客船プレジデントハリソン号を発見追跡し擱座させるという殊勲を立て、同船は修理後勝鬨丸と命名され日本船となって昭和19年沈没するまで活躍した。

長崎丸は昭和17年（1942）5月13日午後2時長崎港沖で日本海軍設置の機雷に触れ約8分で全没、39名の犠牲者を出した。（機雷設置の情報は船には届いていなかった。）

管船長はプレジデントハリソン号拿捕の功績により5月20日逓信協会総裁より表彰されることになっていたが遺族に対する事後処理を尽くした後、同日割腹自殺された。同船長の碑は愛媛県西条高校（同校出身）にもある。 同船長の遺書には

『**一旦船とともに海中に沈みしも再び浮き上がりて心ならずも数日間の寿命を借りてもはや諸手続きも済みたる故かねて覚悟のとおり自決してお国と会社ことにまた遭難せる人々の英霊とご遺族の方々にお詫びする、もとより船長として当然の処置なり・・・**』とある。石像となったのは建立当時、鉄、銅など銅像、寺の鐘などはすべて軍用に供出されており、時代を反映した建造物である。なお「越中島キャンパス史跡めぐり」では5月17日触雷とあるが5月13日が正しい。

§明治丸が必要だった明治政府§

正会員シャーロック・T

明治丸を建造しようとの公式資料は、明治 6(1873)年 3 月 7 日付けで山尾庸三(工部大輔)が「西洋式灯台の建設資材等の運搬と調査測量のための巡廻船「テーボール」号では修繕費などの維持費が多額になっており代替えしたい」と内院宛てに提出した伺い書であるが、本船の、船体構造、推進機関、最大速力などを見ると当時の最新の汽船で、R・ネイピア造船所で働いた経験のある山尾庸三が、なぜこのような仕様の船を発注したのか疑問が出る。

① 本船は、当時の標準的な客船よりサイズが小型で、船巾が細くスマートで、この船体に主機・推進器を 2 基装備しており、速力（最大 13 ノット）と耐航性（2 基 2 軸機関）を重要視していた？
② 安全性向上のため、水密隔壁が8枚設置されており、安全性も高かった。
③ 船内は、当時の北大西洋横断客船に類似した客船仕様になっており、80人ほどのベッドが装備されており、サロンには豪華な装飾が施されている。
④ 洋式灯台（条約灯台）の建設は、明治5年ごろには、かなりの数が建設され、建造方法などは、日本人技術者は習得してきており、「明治丸」並みの巡廻船が必要だったか？
⑤ 発注先のR・Napier造船所の建造船リストには、船型が「Light Ship」となっており、詳細を知られたくなかった様子。
⑥ 起案者の山尾庸三は、英国滞在中、R・ネイピア造船所で働いた経験があり、造船事情はある程度理解できるはずで、高価となる上記の仕様を提案するには、それなりの理由があったはず。

当時の国内情勢は維新改革の最中で、大河ドラマ、朝ドラのテーマがいっぱいの時代

① 維新の改革が始まったばかりで（明治2年：版籍奉還、明治4年：廃藩置県、3 院制の太政官制）、国内は新制度への移行で混乱しており、不満組織もいたるところで反政府活動を行っていることから、政府要人が長距離移動するには、海上を行くほうが安全で早かった。（「テーボール号」で実証されている）
② 維新による混乱した国内を治め、政権交代、新体制を広く国民に知らしめるために、岩倉具視(右大臣)、西郷隆盛(参議)等の構想で、「天皇は皇居を出て、国内の状況を把握していただきたい」との想いがあった。 これにより、岩倉遣外使節団が米・欧の視察に出て行き、国内政権は手薄の状態にもかかわらず、明治5年には、天皇の第1回全国巡幸が挙行された。
③ 第1回大巡幸は、西郷隆盛(参議)が総指揮となり、明治 5 年に新設された海軍省の所有で、かつての雄藩から新政府に献上された軍艦を使って、九州・西国方面の巡幸が実施された。（版籍奉還で藩の軍艦を新政府に献納した、山口、佐賀、熊本、鹿児島が巡幸の中心となった）

しかし、巡幸の随員は140人ほどになり、これだけの人数が狭い軍艦内で生活するには居住設備の改装、兵員との生活など大変な苦労があったはずで、加えてこの間、海軍軍事力はかなり制限されたと思われる。この体験の結果、天皇や政府要人の移動用

専用船が必要との気運になったと考えられる。

この巡幸は、熊本藩が購入し 1 年程で新政府に献納したコルベット艦「龍驤」がお召艦となり、他に7隻の軍艦が従った。「龍驤」は、1869 年製、排水量 2,571 トン、長さ 64m、巾 12.5m、3檣シップ形帆装、横置直動2気筒 800HP1基1軸、速力 6 ノット、乗員 275 人。喫水が 6m あったため、長崎入港の時には港外で汐待ちせざるを得ず、これに西郷隆盛は激怒したと言われている。

また、鹿児島では、島津久光より政府批判の建言書（三条實美(太政大臣)、岩倉具視(右大臣)宛て）が出されるなど、政府側も不安定な状態で、万一の時のために新造船建造を考えたとも推定される。

明治5年秋には、大隈重信(参議)、山尾庸三(工部大輔)は、灯台巡廻船「テーボール」号で、第一次巡幸の航路を検分？しており、英国･R･ネイピア造船所で造船を学んだ山尾にとっては、航路の実況見分と、A･R･ブラウン船長の意見を求めたためでもあったと推定され、「このような船を造ろう」となったと思われる。

④ 明治6年 3 月に「新造船建造伺い」が山尾庸三(工部大輔)から正院宛てに出され、正式承認となった。 この時の大蔵大輔は井上馨で、山尾庸三とは長州 5 傑の仲間であり、2 日後には早々と承認されている。 こうして山尾庸三は、かつて造船技術を学んだ R･ネイピア造船所と交渉を始めたと考えられる。

⑤ 遣外使節団が帰国したものの、10 月には「明治 6 年の政変」で西郷等が政権を離れ、三条實美(太政大臣)が病に倒れるなど、政府内も不安要素が増し、政権避難専用船の必要は高まった。

⑥ 最終決定は同年 12 月、発注船の仕様、予算の伺いが伊藤博文(工部卿)から出され、承認された。 この時の大蔵卿は大久保利通で、伊藤とは使節団メンバーだった。

以上のことから、本船は計画当初より政府専用船(お召船)として造られ、国家事業として洋式灯台建設を行っていた工部省灯台局が、運航管理することが適切として、灯台巡廻船としたと推定され、巡廻船は表向きだったと考えられる。

“ワトソン君、多くの事実がある事象を示しているのだよ！”

事実、日本に回航されてしばらくは、天皇のお召船、政府専用船として動いており、灯台巡廻に従事するようになったのは、西南戦争が終結する明治 10 年からである。

§旅での出会い　＜切り絵・明治丸＞§

正会員　佐藤勝二郎

平成 22 年の 7 月に、群馬県の温泉の旅をしたとき、何気なく入った川場村の「日本切り絵百景館」で、「明治丸」の切り絵が展示されていました。こんな山奥で、明治丸との不思議な出会いがあるものだと思っていました。

その後、平成 23 年の大学における特別展示「明治丸の航跡を求めて−海洋立国のあけぼの−展示目録」に切り絵・明治丸（馬場哲弥作）[註1]が掲載されているのを見て、川場村で出会った切り絵・明治丸が、展示目録に掲載されたものと同一のものかどうか気になっていました。

平成 27 年8月に再び群馬の温泉へ行く機会があったので、展示目録に掲載された明治丸の切り絵があるのか確認のために「日本切り絵百景館」を訪れたところ、別の企画展をやっており、再会することは出来ませんでした。

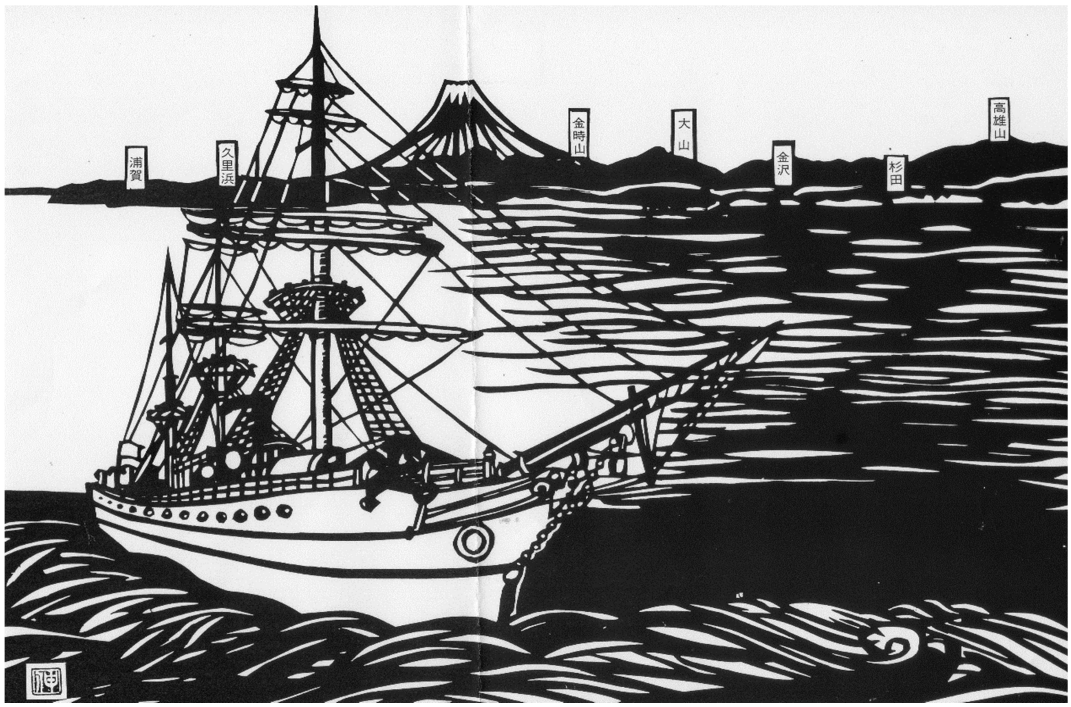
館長である切り絵画家・後藤伸行[註2]さんに、訪問目的と明治丸の現状や、ボランティアガイドをしていることをお話して、以前展示してあった明治丸の切り絵についてお尋ねしたが、どのような作品が展示されたのかは、古い記録を調べないと分からないとのことでした。しかし、後藤館長も「明治丸」の切り絵を制作したことがあると言って、制作アルバム「切り絵　東京湾新紀行」[註3]に収めてある「浦賀水道の明治丸」という題名の切り絵を見せてもらいましたが、平成 22 年に出会ったものではありませんでした。

疑問解決のために、切り絵作家・馬場哲弥さんにお手紙でお尋ねしたところ、ご自分の作品ではないとの返事をいただきましたので、川場村で見た明治丸切り絵の作家は永遠の謎となりましたが、明治丸が題材となり世間に認知されることは喜ばしいことだと思っております。

註1:馬場哲弥　S59 年都立小松川高校卒、江東区木場在住
深川東京モダン館、深川郵便局等で作品を常設展示

註 2:後藤伸之　1930.1.24 生　全国切り絵作家協会会長　ル・サロン永久会員

註 3:「切り絵　東京湾新紀行」　切り絵・後藤伸之　文・桑原茂夫
1989 年初版発行　定価 2,500 円　発行所　株式会社ぎょうせい
このアルバムは、ボランティア控室の書棚に置いてありますので自由にご覧ください。中には、切り絵作品「帆船・日本丸」や「山下公園の氷川丸」などのほか、懐かしい風景などが収録されております。



後藤伸之作：浦賀水道の明治丸

馬場哲弥作：明治丸（大学に寄贈されている）

§「The Flying Dutchman」について考える§

正会員　清原久和

―ワーグナーのオペラ「さまよえるオランダ人」は名訳か、誤訳か・・・？―

イギリスとオランダは、17世紀の初め相次いで東インド会社を設立した。以来、アジア各地の植民地経営や交易において、オランダはイギリスにとって、何かにつけ覇を争うライバルであった。

ライバルに対する羨望、皮肉、そして時には恨みのためか、英語にはDutchの語が付く偏見に満ちた表現が多い。思いつくままに並べただけでも、Dutch bargain（アルコール類を値切ること）, Dutch concert（酔っ払いの騒ぎ）, Dutch courage（アルコールによる空元気）, Dutch gene -rosity（ケチ）, Dutch wife（これは説明の要なし）、・・・などなど、数えきれない。

しかし、今回のテーマである「Flying Dutchman」は、私にとって全く事情が異なる。調べ始めると次から次にと今まで知らなかった新事実が出てきて、驚きの連続であった。

座右の書である「海の英語　ーイギリス海事用語根源」ー」佐波宣平著　研究社を初め、多くの辞書、百科事典、その他の文献より得た知識をもとに、「Flying Dutchman」の意味とその由来、更には、ドイツの作曲家ワーグナー（Richard Wagner）の代表的オペラ「The Flying Dutchman ドイツ語の原題 Der fliegende Hollander」の日本語題名「さまよえるオランダ人」の妥当性について考えてみたい。

【Flying Dutchman（幽霊船）伝説】

ヨーロッパの船員達に伝えられる“幽霊船伝説”の最も代表的なものの一つである。

“Flying tchman”は古くから幽霊船の異名となっている。

Batabia（現在のジャカルタ）からの帰途、荒れ狂う嵐に会う可能性の高い「喜望峰」周りでの航海に固執するオランダ人船長 Van der Decken の話である。彼は嵐の形で現れる神の怒りを認めようとしなかったので Table Bay に到着しようとする彼の試みに対して、神は永遠に航海を続ける罰を与えた。その後、船は幽霊船（Flying Dutchman）となり、喜望峰周辺の海に、しかも嵐の度に姿を現し、これを見た者は凶運に見舞われるという迷信が、船員達の間に広まった。

また、イギリス国王ジョージ5世が、海軍士官時代の1881年7月11日に目撃した、などの実見談も数多く残っている。

【ワーグナーのオペラ “The Flying Dutchman”】

若き日のワーグナーのオペラで、原題はドイツ語で“Der Fliegende Hollander, である。日本では明治末より今日まで、「さまよえるオランダ人」の題名で伝えられている。

オランダ人の船長が神を冒涜した罪により、7年に一度だけは陸に上がることを許されるが、

海の上で一生生き続けなければならず、海上をあてもなくさまよう。永遠の愛を捧げる女性と巡り合えれば、その呪いが解けるという、２時間弱の単純なストーリーのオペラである。ワーグナーは、以前経験したイギリスへの航海の途中、猛烈な嵐に遭遇した。その時の幻想的な嵐の海の様子と恐怖感、そして、船員達が話していた幽霊船伝説に創作意欲をかきたてられ、このオペラが誕生した。また、ワーグナーはこのオペラの台本制作にあたり、中世の幽霊船伝説をもとにしたハイネの小説や、ハウフ（Wilhelm Hauf）の「幽霊船の物語」を参考にしたと言われている。

【和名「さまよえるオランダ人」をめぐっての論争】

前述の「海の英語」に、１９６６（昭和４１年）の１０～11 月、ベルリン・ドイツ・オペラの歌劇「さまよえるオランダ人」の日本来演に際し、日本の英文学者であり随筆家の野尻抱影氏と講演主催者である日生劇場側との間で、このオペラの「さまよえるオランダ人」という和名をめぐって、新聞投書欄で、論争がおこなわれたことが紹介されている。その詳細は「海の英語」をご覧いただくとして、ここでは要点のみを紹介しよう。

まず野尻氏は、「ベルリン・ドイツ・オペラの『さまよえるオランダ人』は、すばらしい演出だった。」と讃えた後で、この日本語題名「さまよえるオランダ人について一言するならば、これは誤訳で、「幽霊船」、少なくとも「さまよえるオランダ船」とするべきあると指摘した。

これに対して、日生劇場側は、このワーグナーのオペラの主人公は、船ではなくオランダ人船長
であり、フランスが「幽霊船」という訳名を使っているだけで、世界中「オランダ人」という訳名が慣用となっていると反論した。

野尻氏の論旨は次の通りである。

第一に、ワーグナーのオペラの原題は、言うまでもなくは Der Fliegende Hollander で、英訳名は The Flying Dutchman だが、この名詞は「オランダ人」ではない。「オランダ船」が正しい。

“man”が付くからと言って常に人間だという訳ではない。Dutchman には「オランダ人」のほかに「オランダ船」の意がある。このような例に、East Indiaman＝東インド会社船や merchantman=
商船などがある。

また、Fliegende Hollander (Flying Dutchman)は、オペラ以前からも「幽霊船」の異名として、独英のあらゆる辞書、百科事典にも載っていた。もし仮に「オランダ人」と解するならば fliegende(英＝flying)は、どうなるのか。

「さまよえる」は意訳で原訳は「飛ぶように海を走る」意味である。つまり、奇怪な船が今ここの海面に姿を現したかと思うと、もう消え失せたように見えなくなり、海上を飛んで行ってしまっている故に、Fliegende(Flying))と形容されるのであって、「飛ぶように走る」のは、船であっても、人間の船長ではない。

日本の訳名は明治末年ころからのものが今日も行われているのだが、これでは、呪われて世界の海を最後の審判の日まで漂流する幽霊船のイメージが浮かんでこない。 また、主役は、オランダ人船長であるが、主人公の如何ということよりも、この歌劇は中世の伝説としての幽霊船を主題としてできたものゆえに、題名 Der Fliegende Hollande を『幽霊船』として少しもおかしくない。むしろ、そうすべきであろう。

第三に、日生劇場側が反論で、フランスを除く世界中で「オランダ人」という訳名が慣用となっているというとき、英語名“The Flying Dutchman” の “Dutchman”を単純に「オランダ人」と早呑み込みしているのではなかろうかと懸念される。日本の訳名は海を消してしまった。どうやら「さまよえるユダヤ人」から思いついた訳らしい。

【おわりにあたって】

さて、みなさんは、野尻派、日生劇場派のいずれを支持しますか。私個人的には、野尻派で題名は「幽霊船」が良い。永遠に地上をさまよう運命にあるユダヤ人の場合は「さまよえる・・・」でよいが“The Flying Dutchman”の場合、「さまよえる・・」では、このオペラの主題ともいえる幽霊船伝説のイメージがなくなってしまうような気がします。

最後に、日本の宝「明治丸」を“越中島の幽霊船”にしてはならない。関係者皆で協力し、しっかりと守ってゆこうではありませんか。

明治丸よ永遠に ！！

特定非営利活動法人　日本海洋塾
＜NPO　Meijimaru　Memorial　Academy＞
事務所：〒135－8533東京都江東区越中島2－1－6
東京海洋大学越中島会館2F
TEL：03-6458-5272
FAX：03-6458-5272
E-Mail：kaiyojuku5122@train.ocn.ne.jp