

去る 2019 年 1 月 12 日に開催された日本丸ドックの見学体験記を、T2 岡本さんが寄稿してくださいました。

帆船日本丸ドック（横浜第 1 号ドック）見学会

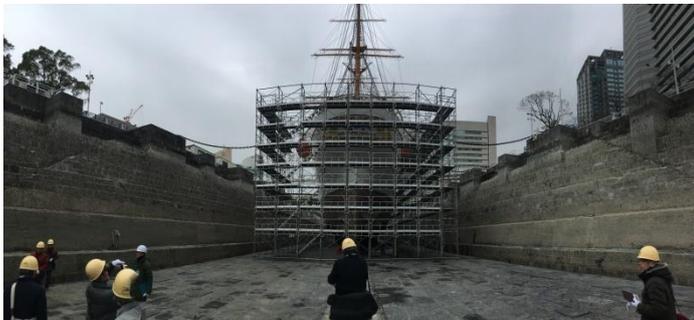
横浜みなとみらい21地区に係留されている国指定重要文化財「帆船日本丸：4本マスト、バーク型 2,278 トン」のドック（乾船渠；横須賀に続き、日本で第2番目に建設されたドック）



を見学(31. 1. 12(土))しました。見学してみれば、変哲もないのですが、それなりに楽しみました。結構マニヤが多くて、抽選だったそう

です。幸運にも帆船日本丸男声合唱団からの見学希望者は、全員見学できました。

横浜第1号ドックは、陸岸の一部(現在のみなとみらい21地区)を長方形に開削し、その周囲をセメントで固め、その上を、石で固められていました。石は当時、真鶴方面から運ばれ



てきた花崗岩、安山岩で、イギリス人技師H.S パーマーの設計、全長168メートル、明治32年開渠式、国際都市化にともなう、船舶の大型化に対応した艦船修理に貢献し、「ハマのドック」(後に、三菱重工業横浜造船所)と愛称されたようです。



第1次大戦中には、新造船事業も始められ、横浜市内の大工場でした。昭和57年閉渠までの間、LPG 船ブリジストン丸から最終船、運搬船ヴィヴィエンなど数千隻が修理されました。

ドックの底の盤木の上に船を真っすぐに載せて(そして、下す：下架)、船底調査及び修理、この

作業はかなりの熟練者が作業に当たり、盤木作業(盤木調整、上下架料とも呼ばれる)は、艦船修理費代金の中では、最も高価な費用となるものです。

もちろん、船底のさび止め数種類の塗料をはがしての塗り直しは大作業(お化粧直し)です。帆船日本丸の外板はリベットで繋がれていましたが、現在では、リベット打ちの職人さんがいないので、リベットで外板をつなぐ仕上げは、もう、再生不能だそうです。



鉄板の張り合わせは、今日では、溶接のみの時代(造船方式の変化)になっているのを感じました。ちなみに、横須賀に係留されている「記念艦三笠」の外板(鉄板)はリベットばかりで固められています。



あいにく、小雪が舞う寒い日でしたが、久しぶりに、ヘルメットをかぶり、軍手をはめてのドック見学、艦船修理(護衛艦)の立会を思いだしました。

船舶は、優しく、女性名詞で呼ばれます、なぜか？このように修理代(ペイント塗り直し、Make up)等のお化粧代(ペイント代：修理代とは、夢がないですが、)がかかることから、女性になぞらえて呼ばれるようになったと聞いたことがあります。

帆船日本丸は、静かに大都市横浜のドック内でお化粧直しを始めていました。素晴らしい美人になり、ドックアウトするのは、3月下旬です。早春には、太平洋の白鳥(愛称)がすばらしい春を呼んでくれることでしょう！

帆船日本丸男性合唱団の力強いコーラスが響いているようでもありました。

「I am sailing I am sailing home again.....」と、