

野本先生との思い出

最初の出会い 野本先生との最初の出会いは、かつて新潟鐵工造船事業部設計に在籍していた、山崎君の結婚披露宴で隣の席に座ってお話しさせて頂いたのが始まりです。

この山崎君は阪大の船舶工学科卒で卒論に帆走力学を選び、野本先生の下で卒論を纏めたとの事で、その時先生の春一番Ⅱに乗せて頂いたのが、彼のクルーザーとの出会いです。

彼は造船工場に入社してすぐ私の所に来て、ヨットに乗せて下さいと言ったのが運の尽きで、二代目エイトリカンから乗り始めました。大柄な男で少々理屈っぽい所もありましたが、素直な所も有る、憎めない好漢で私には良い意味でシゴカレました。また週末

ホームポート両津港のスナック “ミクロコスモス”でママのミッチャン（彼女もエイトリカンのクルーでした）とくりひろげたノミネーションは彼に取っても私に取っても

楽しい思い出として残っています。

二回目の出会い。 山崎君の結婚披露宴でお会いして、十数年たったある日のことです。

1990年の6月頃だったと思います。先代のy ドックマスターが、船の移動を終えて事務所に入って来るなり、例の甲高い大声で『斉藤君 東和造船にヨットが上がっているぞ』と教えてくれましたが、事務処理中の私は内心（ウルセーナ～ヨットは何処にでも

有るんだ）と思いながらも艇名を聞くと『ウーン何か分からんけが漢字で書いて有ったぞ！』『船籍港は？』『確か摂州○×とか何とかと書いて有ってマストが木で倒して有った』私は瞬時に西宮は摂津の国では無いか？船名は漢字、今時木製のマストはそんなに有るものではない、

しかも倒してある、これはひょっとして春一番Ⅱでは無いかと思い『船籍港は摂州西宮

、船名は春一番Ⅱでは無かったの？』との私の問いに『そうだ春一番だ、何だ 君は知っているのか・・・・・・』

これだけ聞けば、決断は早いのが私です。すぐさま休暇台帳を提出して、東和造船へ駆けつけ、事務所へ挨拶して岸壁へ行くと、丁度トラッククレーンで春一番Ⅱを下ろそうとしていました。先生お一人で、モタモタしているクレーンのオペに指示されていたので、挨拶もそこそこにクレーンのオペに的確に指示を出し、着水させました。

フェンダー、舳いロープを取り終えて、改めて自己紹介と、再会のご挨拶を致しました。

上架の理由は 佐渡海峡を航行中小木沖でプロペラシャフトが折れ、その修理の為に東和造船で上架したとの事でした。前々から雑誌（舵）を読んで、春一何Ⅱには櫓が積んで有るのを知っていた私は、まさかとは思いましたが『櫓を漕いで入港されたのですか？』とお聞きしたところ、そうでは無くエンジンで入港されたとの事でした。驚いたことに真鍮合金の折れたシャフトにご自分で穴をあけ、針金で応急修理をして入港されたとの事（針金で折れたシャフトを連結した）私はびっくりして『ハンドドリルで穴をあけたのですか？』と再度お聞きすると、100Vの電動ドリルで穴をあけたとの事です。12Vのバッテリーからコンバーターを介して100Vの電源を取れる様に有るとは、脱帽でした。

さすがシングルハンドで航海されている、オールドサルトは違うなと敬服しました。私もヨットに数多くの工具類は積んでいますが、コンバーターまでは気が回りませんでした。

シャフトの折損事故との事で、シャフトを見ると新品が取り付け有りました。

この艇のプロペラ径は350φぐらいの3枚翼で、プロペラ軸の途中にユニバーサルジョイントを付け、船尾船底のプロペラレセスにプロペラを格納して有りますが、全体のバランスから見ると、シャフト径が少々細い様に感じたので『先生シャフト径が少し

細いのでは無いですか？』とお尋ねしたら、むっとした様な顔をされて『これで良いんです』と答えられた、私はこの径では細いと思いましたが、ここでシャフトの径で議論する事も無いと思い、今晚友人と一緒に邪魔させて下さいと、約束を取り付け帰宅

しました。

家に帰るとすぐ冷蔵庫に八海山の一升瓶を放り込み、下町のヨット仲間、ナジラネの頼頼さん、日和山の海坊主こと木場さん、メロデイの山口さんらに、今晚東和造船の岸壁に接岸している春一番へお邪魔して飲む旨の連絡を取った。ヨットと酒の好きなこの三人はすぐさまこの話に乗って来ました。当時魚屋さんだった木場さんには商売物の刺身の差し入れをお願いしました。山口さんが自宅から持ってきてくれた煮物に先生は喜んでくれ、クルージングで港へ着くと魚は多く食べるが、煮物のような家庭的な味を味わえるのは嬉しい事ですと大好評でした。山口さんに座布団一枚。

白いつなぎを着てダイエーの買い物袋を手に帰艇された先生の後に続いてキャビンに入ろうとする、我々に先生は『靴は履いたままでいいですよ』とおっしゃって下さいましたが、もと体育会系の私としては、尊敬するこの世界の大先輩の艇のキャビン内へ

土足で入る分けにはいけないので、デッキシューズを脱いでお邪魔し、後に続く三人もこれに倣いました。

キャビンに入り、いきなり目に付いたのが、アラジンのストーブです『ブルーフレームでは？』私の問いに先生は満足げに頷かれました。後日先生の著書で読んだのですが、

北欧へ春一番を持って行った時に、わざわざイギリスの友人から送ってもらって取り付けた物だそうです。煙突の排気は？の質問から始まった我々の質問に先生は丁寧に答えて下さいました。しばらくすると日が落ち艇内が薄暗くなって来た時に何気なくキャビンの天井に吊って有るオイルランプに火を着けて下さいましたが、このオイルランプがこれまた渋い、真鍮の磨き上げたフレームから柔らかい光が漏れてキャビンの中を照らしています。『ウーン いいですね先生！ オイルランプの光は！』と私が感嘆の声を上げると、先生は嬉しそうに、これはデンマークで買って来たもの、これはスウェーデンから買って来た物と言いながら次々と艇内のロッカーから持ち出し、火を着けて下さいました。黙っているとまだお出しするそぶりが見受けられたので、もう結構です充分明るいですからと、お止めして、ヨット談義をしながら飲んだ事が思い出されます。

翌日の先生の航海を考え、あまり遅くならない時間に、明日は仕事でお見送り出来ない旨をお伝えして帰途に着きました。

先生の今後の航海は、過去における日本の木造帆船の歴史資料を調査しながら、日本海を北上して、北海道を廻り太平洋側に出て愛知県蒲郡に春一番Ⅱを一時係留して陸路

神戸に帰られ、後日取りに行かれるとのお話でした。蒲郡は当時アメリカズカップ日本挑戦艇のトレーニング基地で、先生は設計チームのボスでしたので蒲郡でもお仕事を

されたのでしょうか。

蒲郡に寄港する事が分かったので、新潟から前もって皆さんで飲んで下さいと八海山を

送って置き喜んで頂きました。これは新潟で我々が帰る時に一升瓶の底に少々酒が残っていたのですが、ヨットに残すとゴミになると思い、心ならずも持ち帰ったので、後日

ゆっくり飲んで頂きたいと思ったからです。蒲郡のニッチャレの住所は同期生のセールメーカーや後輩に電話をかけて調べてもらいましたが、これはすぐに返事がきました。

ヨットの世界も狭いものです。

先生が神戸に帰られてから、丁寧なお礼のハガキとラム酒を送って頂きました。

これはイギリス？のラム酒で大変美味しいラムでしたので、飲み終えた後、今でも探していますが見つけることができません。どなたか見つけたら教えてください。

茶色の角ばった瓶入りで裏か表にイギリス国旗の様なマークが入っていました。

ラムの色は薄く茶色がかったです。

その後先生とは毎年賀状や電話のやり取りは欠かさないでいました。

三回目の出会い 平成11年の暮れに伊勢の市川君から突然電話が有りました。

『野本先生が伊勢へいらっしゃるので、斉藤さんも伊勢へ来ませんか』との誘いでしたが暮れは忙しいので、来春にして頂きたいと答え置きました。

この市川君も新潟造船工場の設計を退職して、伊勢工業高校の先生になった男です。船にはめっぽう弱く、新造船の試運転を大の苦手としていたのですが、夏に二代目エイトリカン、(ナカヨシ30)をNOSCクラブ行事に参加するために日和山まで回航

した時、初めてクルーザーに乗せ、これも初めての舵引きをやらせたら、酔う事も無く無事日和山浜に到着、本人は感激していました。これは当たり前の話で、冬場の時化の

中、大揺れの船内で下向きで振動計測の作業をするのと、夏の日本海でノンビリセーリングするのでは大きな違いです。これでヨットに興味を持ったのか、伊勢工業高校では、ヨット部の顧問になったとの事、でも最初は大分コマセ撒きをしたらしいです。

彼は三重県の老舗造船所、市川造船の次男坊ですが、市川造船が廃業した時に。以前から市川造船に木造帆船の図面が残っていた事を知っていた野本先生がこの残っていた木造帆船の図面の散逸を惜しみ、管財人と掛け合って、伊勢工業高校造船科で図面の保管をするよう御尽力されました。その図面の整理のために伊勢工業高校来られる事になりましたが、それ以前に伊勢を訪れ市川君と会った時に彼が新潟鐵工の造船に在籍していたと聞き、斉藤君を知っているかとの話になり、酒の席で大分盛り上がって

今度来るときは斉藤を呼べという話になった様です。どうせあいつはノンベだとかヤクザだとか言っていたのでしょう。

翌年の1月の初旬の市川君から電話が有り、先生が2月に伊勢へいらっしゃるので私も伊勢へ来ないかとの誘いです。今度は断る事は出来ません。海人の誰かに寒梅を三崎へ送ってもらい、バックに入れ伊勢へ持参しました。

当日は三崎口発8時半でも充分間に合う予定でしたが、朝の3時半に目が覚めてしまい居ても立っても居られないので朝6時半発の電車で出発しました。新幹線の中で、まるで子供の遠足だと苦笑いしながら、車中名古屋までは本を読んで過ごし、名古屋駅前

で

2時間ほど時間をつぶしてから、近鉄で伊勢へ向かい市川君に駅まで迎えに来てもらいました。すでに伊勢に着き伊勢工業高校で図面の整理をしていらした先生の所へお邪魔して挨拶と近況報告が終わると先生は図面の整理を再開され、時々この図面棚は僕が作ったのですよとか、何枚もある図面の中から、良い図面を見つけ出すと、この図面は素晴らしいですねとおっしゃって私に見せながら、日が暮れるまで作業をして、夕方予約しておいたホテルへ帰りました。

一度帰宅した市川君とホテルで待ち合わせをして、持参した寒梅で三人で乾杯。乾杯の後で、私が持参した先生の著書 春一番のサーガにサインをして頂きましたが。

1, 2杯飲むうちに、ここでは味気ないから河岸を変えようと言う事になり近くの小料理屋

へ寒梅を持ち込んで飲んでできました。お店への寒梅の落ち込みの交渉は当然ながら私の

役目で、20年ぶりにお会いする教授と飲みたいので新潟から持参したと言って納得させました。

飲みながらヨットにストーブを付けた場合にキャビントップに付ける排気口の構造が今ひとつ理解出来なかったので、お尋ねしたら割り箸の袋の裏にボールペンで詳細図を画いて説明して下さいました。いまこの紙切れは私の宝物です。

いいかげん出来上がったので、ホテルへ帰り隣室の先生におやすみなさいと挨拶をして

部屋でゆかたに着替えていると、ドアをノックする音が聞こえたので、あけて見ると先生が缶ビールを両手にかかえて『良かったらヨットの話をしませんか』と立っているのでは有りませんか、早速部屋の中に入って頂き、まだ寒い時期でしたので暖房を最大にしてビールを飲みながら、ヨット談義が再開しました。

私はうろ覚えですが、学生時代徹夜のアルバイトをしてクラブのBW-21を購入した時の苦労話や、海人改造の主旨、改造時の苦労話や万代橋下流域での係留許可のいきさつをお話したと思います。また私のインドネシア出張中の出来事をお話すると、スラバヤの工科大学に実験水槽が有り、スウェーデンに有る世界海事大学での教え子もそこにいるとお話から始まり、インドネシア人も優秀な人が居るという事で同意に至りました、先生は学業の面から、私は現場の面からの実感でした。途中お話を中断してホテル内の自販機へビールの買出しに行ったのは言うまでも有りません。

計報 2002年7月20日 休日だが城ヶ島の工場に塗装工を出勤させていたので午前中だけ工場へ行き、帰ってベットに横になっていたら眠こんでしまいました。

14時ごろでしょうか、ゴーという風の様な音とボタンと何かが倒れるような音で目が

覚めました。寝起きで意識もはっきりしない中でボタンと言う音は、ベットの足元側に

立てかけて置いた掃除機が倒れた音だと分かりましたが、ゴーと言う風の様な音は何となく気に係り、ひょっとしたらどなたかが亡くなったのではと思いつつ眠りにつきました。

翌21日の夜11時頃伊勢の市川君からの電話で起こされました。新聞で見たが、野本先生が亡くなられたとの連絡です、彼の声も沈んでいました。私は彼と話しながら昨日のゴーと言う風のような音は先生がお別れに来てくださったのでは？と思いました。

市川君との電話中にラングストンヒューズの 詩 老水夫の死を思い出していました。

そしてなぜか悲しくはありませんでした。その歌の一部を抜き書きします。

老水夫の死

我々はその労水夫を風の吹く丘の上高く葬った
だが彼は海へ出て行った
あたりがしーんと静かになった時
私に言うのを聞いたので
わしの為にどうか泣かないでくれ
わしは風と波のところへ戻ったのだから・・・・

不慮の事故で無くなったとは言え先生は今頃アホウドリと一緒に南太平洋の明るい海の上を飛び回っているような気がします。

前記の山崎君の年賀状では昨年末「しのぶ会」がもたれ彼も研究室の末席の一員として出席したと書いて有り、遺骨は豊後水道に散骨されたと書いて有りました。

親子ほど年の違う先生と私が何故こんなに話が合ったのか、合わせて頂いたのか良く分かりませんが海、ヨット、帆船に関して何か同じ匂いを持っていたのではないかと思います。お酒を飲んで話していても、電話でお話ししていても、私の事を気に掛けて下さっているのが、ひしひしと伝わって来ました。

また先生の著書を読んでいると、私の場合スケールは一回りも二回りも縮小されますが、

遊びはヨット1本、若い時からスキッパーとして過ごしてきて、スキッパーとして染み

ついた匂いが、お会いしていると、お互い話さなくても安心出来たのでは無いでしょうか。

こんな感情をもたせて下さった野本先生は今頃、南太平洋か、天空をセーリングしていらっしゃるでしょうか？

それとも 血管の中を黒潮が流れる思いがする とかって書かれたように、黒潮に乗ってクルージング中でしょうか。

これを書き終えてふと思い出しました。

翌日市川君に送ってもらい、伊勢工業高校で資料整理を続ける先生お一人を残し、失礼しますとご挨拶すると、先生のお顔が妙に寂しそうでした。その時はずいぶん寂しそうな顔をされるな—と思っていたのですが、いま思い出すに亡くなった祖母が私にした顔と同じような雰囲気でした、それは私が両津へ行き、エイトリカンでセーリングを楽しみ、フェリーで新潟へ帰る前に近くの祖母の家に立ち寄り『帰るよ』と言うと、もう帰るのかとずいぶん寂しそうな顔をしたものです。バカな子ほど親可愛いの心境でしょうか。

笹川邸が崩壊した地震のニュースをテレビで見られた先生から『新潟で大きな地震があった様だが、君の所は大丈夫か』とお見舞いの電話を頂き、阪神淡路大震災の時に気にはしていたのですが、お見舞いの電話なり、お手紙もさし上げ無いのに恐縮です—と言う私に『被害が無かったのならよかった』と言って下さったり、去年の会社更生法適用の時も私の携帯が繋がらないと、わざわざ三崎の工場まで電話をかけて心配して下さいました。（携帯が繋がらなかったのは年賀状に記載した電話番号の校正ミスでした）

いつまでも心の中で生き続ける野本先生へ

u w 春一番 野本先生

（uw 旗流信号で安全なる航海を祈る の意味を持っています）

野本先生の著書を紹介します。クルーザーをやろうとする人にとって座右の書とするに

足りる書です。

- 1 春一番のサーガ 野本謙作 舵社
- 2 スピン・ナ・ヤーン 野本謙作 舵社

野本先生の略歴

1925年 愛媛県松山市で生まれ、子供のころから船には弱かったが船が大好き少年

1942年 旧制松山高等学校入学 海洋訓練部創部 愛知県打瀬船 新潮 進水

1943年 九州帝国大学造船科入学 ヨット部入部

1947年 帆走力学解析の卒業論文で造船学会賞受賞 船の運動力学の世界へ

1948年 大阪大学造船科 着任

1951年 阪大ヨット部クルーザー 麻耶 進水 これも大いに乗りまわす。

1952年 麻耶の改良型のヨット 暖流 進水 これで潮岬初回航

1955年 室戸岬初回航 麻耶、暖流共 小型のセンターボードクルーザー

1969年 大阪大学工学部助教授 船体運動力学専攻

1963年 初代春一番進水 潮岬南方沖合80マイルまでセーリング

1964年 南方定点（北緯29°東経135°）往復
東京オリンピックの年ですが、ヨット競技の準備に追われる偉いさんを
やきもきさせたとの事

1967年 福井県小浜市で春一番Ⅱ第一次進水 12FtのA級デンギーのセール2枚と
エンジンで和歌山県下津港大崎へ回航、ここでヨットとしての艀装を行い
ヨットとして再進水。

1983年 世界海事大学教授 スウェーデンへ派遣 春一番Ⅱは自動車運搬船で
オランダのアムステルダムへ船積輸送

1987年 世界海事大学退職 ご夫婦で北欧三国のクルージングを楽しむ

1988年 春一番Ⅱは自動車運搬船で名古屋へ輸送 先生はニッポンチャレンジの
設計チームのリーダーとして参加

1990年 北海道一周 再度ニッポンチャレンジに参加
この年に新潟港へ修理で入港されたと思います。

以下省略

2003年1月18日

海人 J I N