０４３号（21 Apr.2018）

定期貨物船・はんぷとん丸

(Dec.1979 ~ Feb.1980)

＊

久し振りに定期船への乗船です。　この前に乗った定期船はインドネシア定航の「ちぇりぼん丸」で、間に専用船六隻を挟んでの本当に久し振りの定期航路乗船です。

航路名はベンガル湾定期航路。

折角の定期航路就航ですが、当時の船乗りのランク付けとしては、印パ（インド・パキスタン）とかベンガルというのは一番敬遠される航路でした。　気を惹かれるような港は全くないし、停泊中は常に泥棒対策で手一杯、面白くもなんともありません。

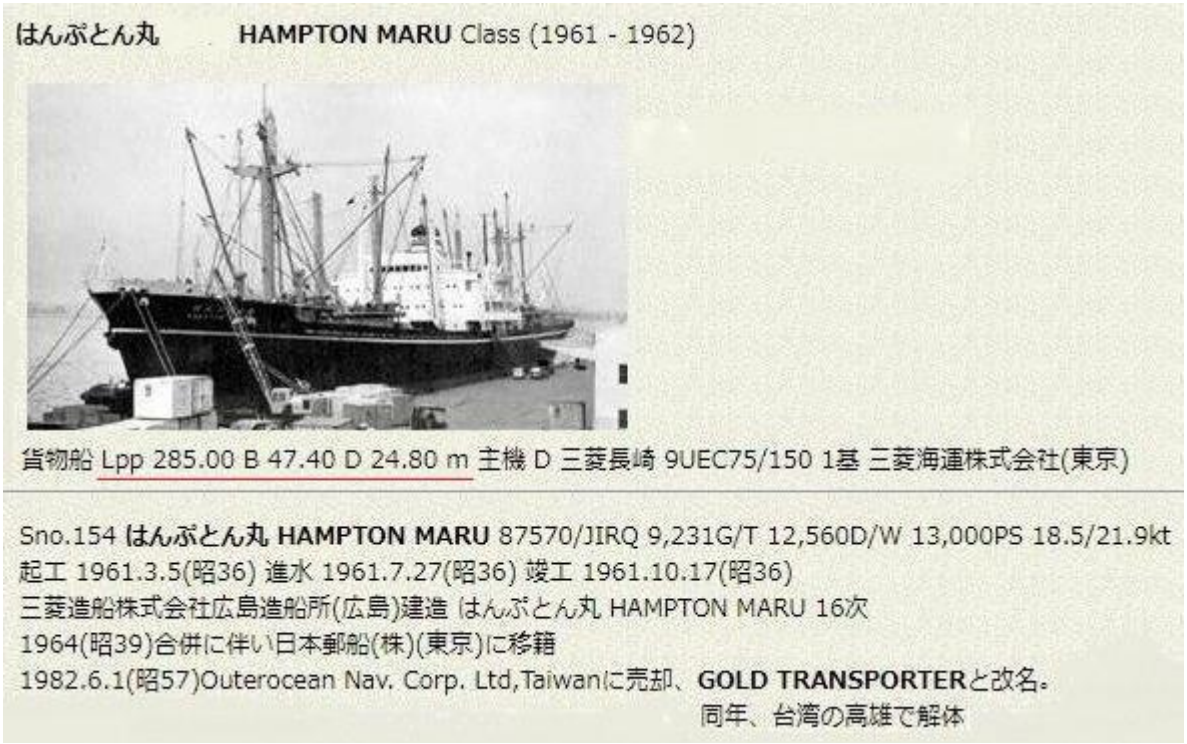
この船への乗船で唯一の救いは船内の人間関係。　キャプテンはこれ迄で一番ウマが合った T. H. 船長、そしてボースン（甲板長）は最初の十九とよた丸の時も一緒だった、これまたお互いに信頼しあう仲の H. S. さん。　最高の組み合わせです。　これなら航路がツ

マまらん所でも我慢できるというもの。　はんぷとん丸はこんな船でした。

外観・内部構造ともに当時の典型的な定期船のスタイルです。　即ち六艙・三層構造で、ブリッジ・居住区画・エンジン-ルームなどは全て船体中央部にあります。

舷側に横付けしている白い小型船は当時機帆船と呼ばれていた内航船、右手の黒い艀とともに日本独特の形です、これは間違いなく日本の港に違いない。　また、背景に迫っている山を見ると、どうやら神戸港に停泊中の本船らしい。

更にネット上を探すと次に下のような資料も見つかりました。　しかし、アンダーラインの部分、Lpp (垂線間長) 285.0、 B47.40、 D24.8 m は明らかに何かの間違い。　一万トン級のライナー（定期貨物船）の長さ・巾・深さがこんなに大きいハズがありません。



一方 G/T(総トン数)9,231、D/W(載貨重量トン)12,560 その他、馬力や巡航速力・最大速力は一応納得行く数字。　色々調べてゆくと次のような資料も見つかりました。

SNo.941 **はんぷとん丸 HAMPTON MARU** (1971)

はんぷとん丸 Hampton Maru

110982/JDDJ 鉱石/撒積/油兼用船 95,933G/T 168,859D/W
起工 1970.12.11(昭45) 進水 1971.5.29(昭46) 竣工 1971.9.4(昭46)
Lpp 145.00 B 19.50 D 12.50 m 主機 D 住友STAL LAVAL AP 28,000PS 1基 15.4/16.35kt
住友重機械工業株式会社浦賀造船所(浦賀)建造 Sno.941 はんぷとん丸型 第一中央汽船株式会社(東京)
はんぷとん丸 HAMPTON MARU 26次
1982.2.19(昭57)Outerocean Nav. Corp. Ltd(東京)に売却、**GOLD TRANSPORTER**と改名
1984.3(昭59)解体のため売却、台湾の高雄に到着

これは同名の鉱石・撒積・油輸送兼用の巨大船。　総トン数は 95,933 トン。これもアンダーラインの L・B・D はおかしな数字です。　このトン数で L・B・D がこんなに小さいハズはありません。　この写真と G/T (総トン数)・D/W (載貨重量トン数) は、いわゆるケープ・サイズ（大き過ぎてスエズ運河を通過できずアフリカ南端を回るしかない船）です。　この船のサイズ Lpp 145.00m、B 19.50m、D 12.50m は、この写真の図体や総トン数にはとても合いません。　どうやら、これらの資料を編集する時、同名の両船の L・B・D を取り違えてしまったらしい。 全長 LOA は Lpp+α ですから、Lpp145 ということは多分全長では 150m 台、まさに定航船「はんぷとん丸」にはピッタリ。

さて、いつもの通り船員手帳の記録。

船員手帳に記録された総トン数は 9,071.66 これこそ間違いゼロの資料ですから、前の写真付き資料はトン数に関しても、近似値ではありますが正確ではありません。

ネット上の資料には悪意を持ったものかどうかは別として、こんな風にかなり疑わしいものが多い。 まあ、それを承知で大いに利用させてもらいましょう。

＊

この船の乗船期間はわずか三か月弱、しかも下船理由は傷病下船。 一体何があったか？船長やボースンなどのキー・パースンには恵まれたというのに、たった三ヶ月で下船しなければならず、今考えても残念なことではありました。 しかし、これはのっぴきならぬ体調不良があった為だったのです。 この件については後で又触れるとしましょう。

この船の内地寄港地は定期船の定番、門司・神戸・名古屋・清水・横浜等。 多くの定期船は上記の順序で立ち回るのが普通ですが、行き先が西の場合はこの逆もあり得ます。

いずれにしても内地最終港からはまず香港､時には台湾の基隆に寄ることもありましたが、この時はどうだったか？ しかし、香港が抜けることはまずあり得ません。

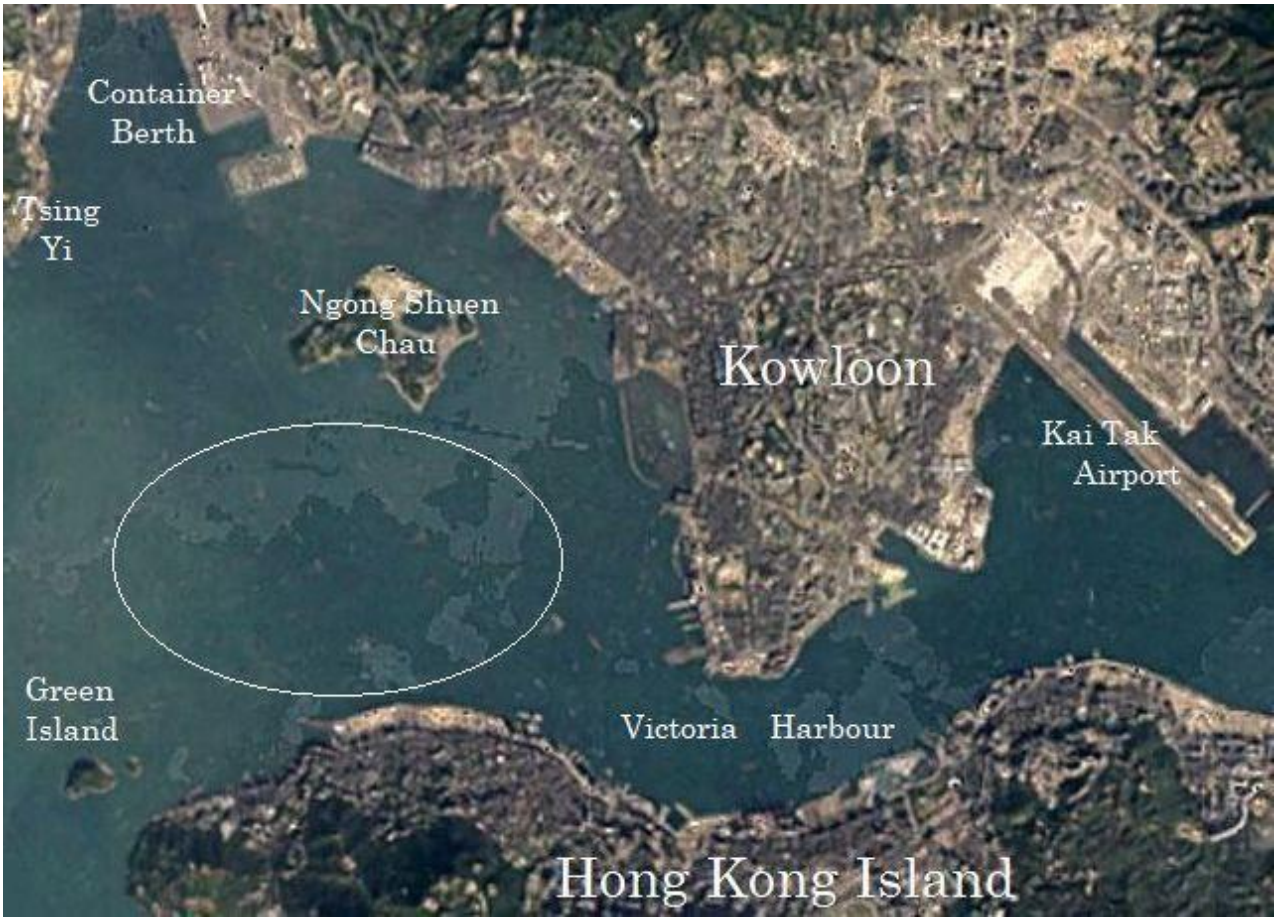
次はシンガポール、これも絶対外れません。 日本から西、即ち東南アジア、インド洋に面した各国、東西アフリカ向けの定期航路で香港・シンガポールが抜港になることなどまず考えられません。 それほどこれら二港経由の貿易は盛んだったということで、それは只今現在も同様だと思います。

当時の定期船で日本より西への航路ならこの二港へ寄るのは当たり前、それどころか南北両アメリカ大陸方面への定期航路であっても、門司起こしではなく香港起こし、即ちスタート地点・香港、である場合が多かったのです。 それだけこの二つの港の輸出入物資、特に香港からの輸出は多かったということでしょう。

当時、まだ香港はイギリス統治下におかれていましたが、これら大量の物流は背後の広大な中国本土の窓口であるこの港の位置と天然の良港としての地理的条件がピッタリ合った結果でしょう。 とにかく、当時の香港はシンガポールと並んで最も忙しい港の一つであったことは間違いありません。

ところでホンコンは漢字で香港と書くことが多いですね、船ではもっぱら略字 HKG 又は HK を使っていました。 一方シンガポールの漢字表記は新嘉波又は新加坡なんてのもありますが香港に対して星港と書く方が馴染みがいい、少なくとも船ではそうでしたし略字としては SGP 又は SG としていました。 また、ストウェージ・プラン（積付図）などには H’Kong や S’pore と記入するのが普通でした。

次の二枚の衛星画像、上が 1984 年、下が 2016 年の香港の様子だそうです。



この二枚の画像を見比べると、その変化の様子がよく見て取れますね。

1970 年代後半になってコンテナー輸送が盛んになり始めると、香港でも急速にコンテナー・バースの造成が進みました。　それが 1984 年の画像の左上隅の部分です。

同じ場所が 2016 年の画像では広大な埋め立て地に変わり、完全に整備されたコンテナー・バースになっています。　この画像では Ngong Shuen Chau は島ではなく埋立地に囲まれて九龍半島の一部になってしまっています。

「はんぷとん丸」で寄港したのは 1980 年 1 月のことでしたから、それからわずか数年後には上側の 1984 年の画像の様に既にコンテナーバースの一部が完成しコンテナー船での荷役が本格化していたわけです。　この時のバースはまだ九龍側だけでしたが、2016 年の画像では西側対岸の Tsing Yi（青衣）島にまで広がっています。

私も後に船長になってからコンテナー船に乗船して何度か九龍側のバースに着岸したことがありました。　しかしチーフ・メイトだった頃、即ち「はんぷとん丸」のような在来の定期貨物船が存在した頃までの香港では、コンテナー船以外の貨物船はブイ係留か錨泊して、ジャンクと呼ばれる艀を介しての荷役が当たり前でした。

その係船ブイは上の画像の白い楕円形の辺り、南側・香港島と北側の Ngong Shuen Chau (Stonecutters Island) という島に挟まれた水域に多数配置されていました。　錨泊する場合は左下の Green Island の南西方欄外の錨地を指定されるのが普通でした。

その頃、香港へ入港するには香港島の南から接近して島の西側を北上し、Green Island 南西方から九龍・香港の間、Victoria Harbour に入港し、出港時は九龍と香港島の間を東進してカイタック空港の南東方へ抜けるのが普通でした。　　要するに香港島を時計回りにぐるっと一周するわけ。　現在は香港島の西側にも東側にもそれぞれ入港航路・出港航路が設定されています。

そして「はんぷとん丸」の頃は画像の右端にある Kai Tak（啓徳）空港が香港国際空港でしたが、旅客機の大型化と便数増大により手狭になったうえ、周囲の地形や高層ビルも影響したのでしょう「世界一着陸の難しい空港」などと呼ばれていたそうです。

その後 1998 年に中心部から西へ 20 数キロ離れた Lantau ランタオ島に新しい国際空港が開港しカイタック空港は閉港、更に十数年後の 2013 年、今度は新たに Kai Tak Cruise Terminal（クルーズ船ターミナル）として生まれ変わったそうですが、私がこの眼でそれを見る機会はありませんでした。

＊

香港の色々につきネット上の情報を漁っていたら面白いものを見つけました。　次のマッ

プですが、これは第二次大戦の最中 1941 年から 1945 年まで日本軍が占領していた当時の香港の様子だそうです。

これを見ると、一部の埋め立て地による変形を除いては前の 1984 年当時の衛星画像と大きくは変わっていないのが分かります。　1984 年から 2016 年にかけての変化のほうがヨリ大きい。　ということは私が知っている時代の香港にヨリ近いのは、この日本軍占領当時の様子であると言えます。

図の表題は「香港港内投錨地界及繋船浮標番号図」100％日本語ですね。　この縮尺では小さくて読み取れませんが拡大して見ると、表題の右下の長方形の中には、港務局長、港務課長、管船課長、管船係長、なんていう日本語も見えます。

又楕円の上方の島 Ngong Shuen Chau には向島と日本名までつけてしまっています。左下の Green Island には樹林（青洲）、これは直訳めいています。　一方、九龍半島、九龍湾など当時の中国名のままの場所もちらほら。

何しろ占領地ですからヤリタイホーダイ。

それは別として、このマップを見ると当時の香港がブイ係留主体であったことが歴然です。左下の赤線の楕円は前の 1984 年当時の画像の白線の楕円と略同じ場所に描いたもので、この辺りに係船ブイが集中していることが分かります。

その部分を拡大して見ると次のようになります。

「中央航路」の表記を挟んでA・B・Cを頭に付けた番号と小円・二重円が沢山ありますね。　これらは全て係船ブイで私が知る香港も似たようなものでした。

ここでの停泊船の様子は次のような具合。

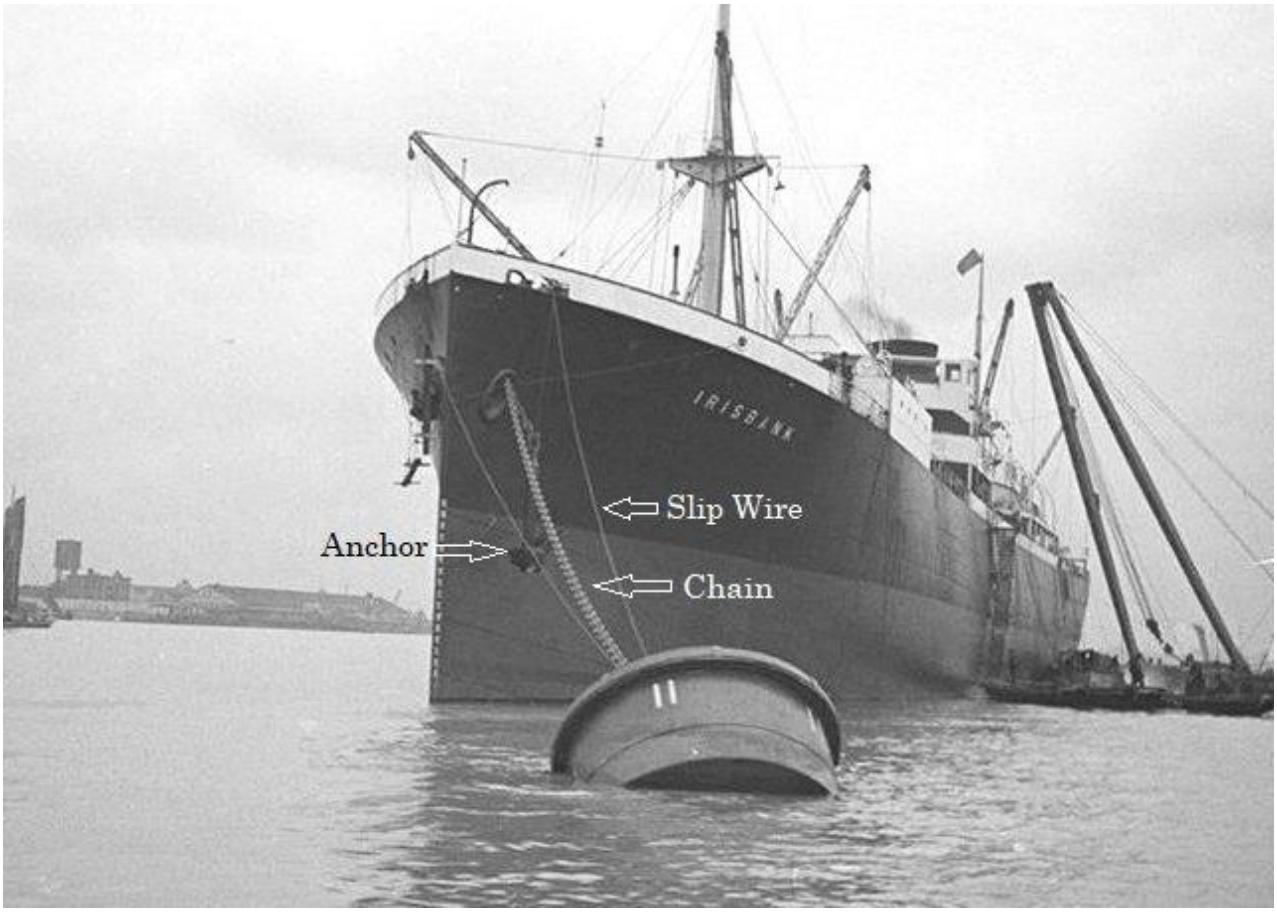
上の画像がいつ撮影された物か分かりませんが、船の様子から1970年代か1980年代、即ち「はんぷとん丸」乗船時と同時代ではないか、いずれにしても当時見慣れた光景です。

二隻の貨物船の船首のすぐ前に見える黒い小さな点が係船ブイで、このように船首だけをブイに係留する方法を Single Buoy Mooring（一点ブイ係留）と言います。

貨物船の間で帆を張っているのがいわゆるジャンク Junk。　エンジンも備えていますが広い場所で風さえ良ければ、燃料費節約の為に帆走するのだと思います。

＊

ブイ係留の状態をもうちょっと詳しく見ると、次の画像の通りです。



このようにチェーンとワイヤー・ロープでブイに繋ぎます。　このワイヤーSlip Wire はブイを離すときに必要なもので、停泊中の船体の荷重はチェーンのみにかかります。

スリップ・ワイヤーとは直径 30m/m 弱のワイヤーで、本船から降ろしたワイヤーの端をブイの頭部についている係船リングに通して船に戻し、ワイヤー・エンドのアイ Eye （輪っか）を本船上のボラード Bollard（係船柱）にかけてから画像の様に緩く張力がかかるまで巻き込んでおきます。　これを放すときは本船上のボラードに留めたワイヤーのアイを外してもう片方を巻き込めば良く、外部の人間の協力作業は必要ないのです。

なお、ブイに繋ぐチェーンはアンカー・チェーンで、あらかじめデッキ上でアンカーから切り離しておきます。

ところでちょっと見にくいですが、この船のアンカーとチェーンはまっすぐぶら下がって

おらず、アンカーの少し上でチェーンが曲がっていて、そこから別のワイヤーがＶ字状に上方に走っているのが分かりますか？

このようにアンカーをアンカー・チェーンだけでなく、別のワイヤで後方に引き付けることでブイに繋いだチェーンとアンカーが絡むことを防ぐのです。

しかし、この船の場合引き付けが十分ではなく、これでは停泊中ブイに繋いだチェーンが絡まってしまう恐れがあります、もう少し後方に引き付けた方が、ヨリ安全でしょう。

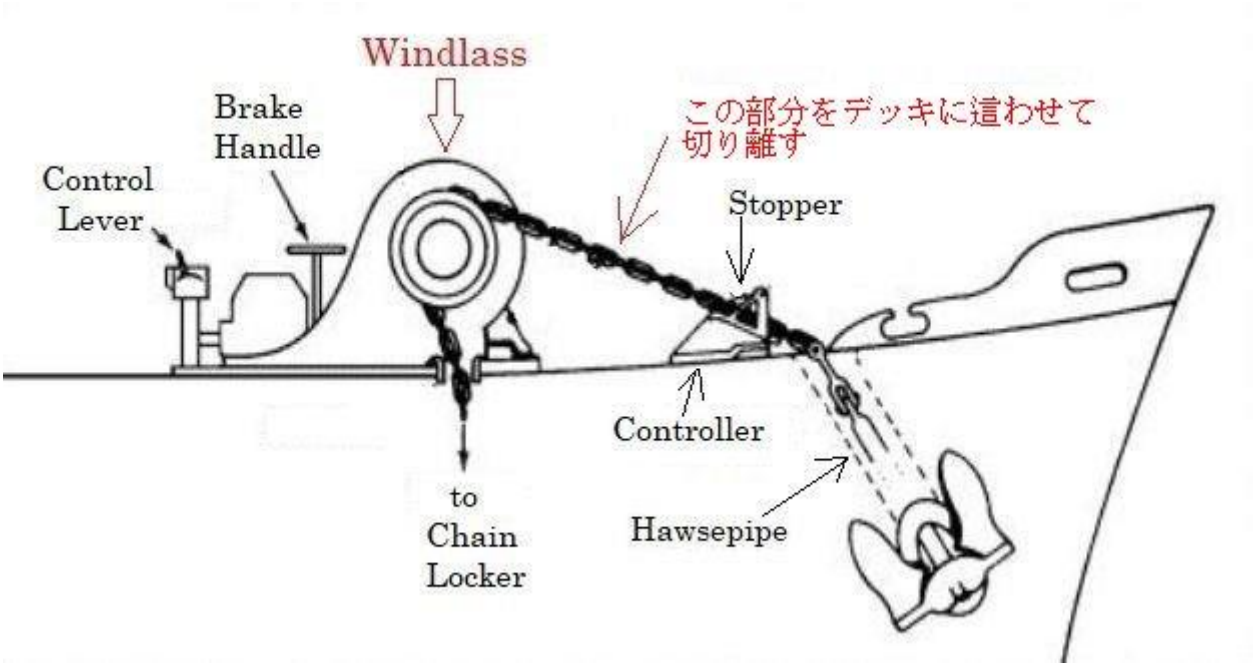
出港する時は、まずブイが船首間近になるまでゆっくりチェーンを巻き込みます。　次にスリップ・ワイヤーを巻き込み、逆にチェーンは張力がなくなるまで少し巻き出します。要するにそれまでチェーンにかかっていた船体の荷重を開放し、代わりにスリップ・ワイヤーで船体を支えるわけです。

この状態で綱取りボートから作業員がブイに乗り移り、ブイに繋いでいたチェーンのシャックルを開放しチェーンを本船上に巻き揚げます。　作業員が綱取りボートに帰り作業は終了。　その後チェーンをデッキ上に巻きあげ、次にスリップ・ワイヤーを緩めて本船上のボラードにかかっていたワイヤーの片方の端を外して船外に放り、もう片方を巻き込んで回収します。　これで本船とブイは一切繋がりはなくなり、ハイ・サヨナラ。

＊

当時の一般的な貨物船の船首付近をごく大雑把に側面図でとらえるとこんな様子です。

先程からカタカナの連発ですが、ここに出てくる用語の殆どは適当な訳語がなくカッコ内の訳語は殆ど無理訳、船では英語をそのまま外来語として使っていました。



右下、アンカーが収まっているところをホーズパイプ hawsepipe（錨鎖管）と言います。

中央の機械がここでの主役・ウィンドラス（揚錨機）です。

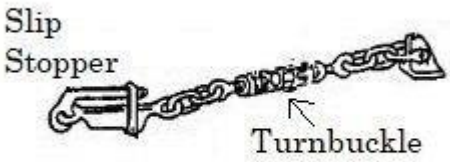
ブイ係留の準備としてはアンカーチェーンの切り離しが必要です。

まず、ウィンドラスをゆっくり巻き戻してアンカーを少し降ろします。　巻き戻す量は船によって違うのでナンボと決めつけるわけにはゆきませんが、ここでは仮に 2～4 メートル程としておきましょう。

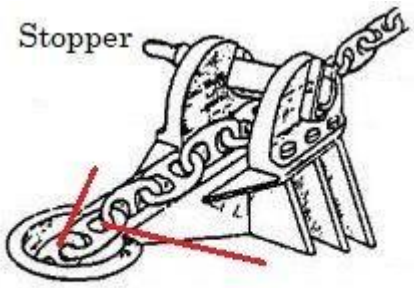
その適当量を巻き戻したら、下の図の右側赤線の様にホーズパイプ上端とコントローラーの間で左側の用具を使ってチェーンをデッキ上に固縛します。　これでアンカーの重量は固縛用具に支えられ、それより後方ではチェーンはフリーになります。

次にコントローラーからチェーンを外してデッキ上に這わせてチェーンを切り離します。

コントローラー周辺、及びチェーンをデッキに固定する用具は次の通り。

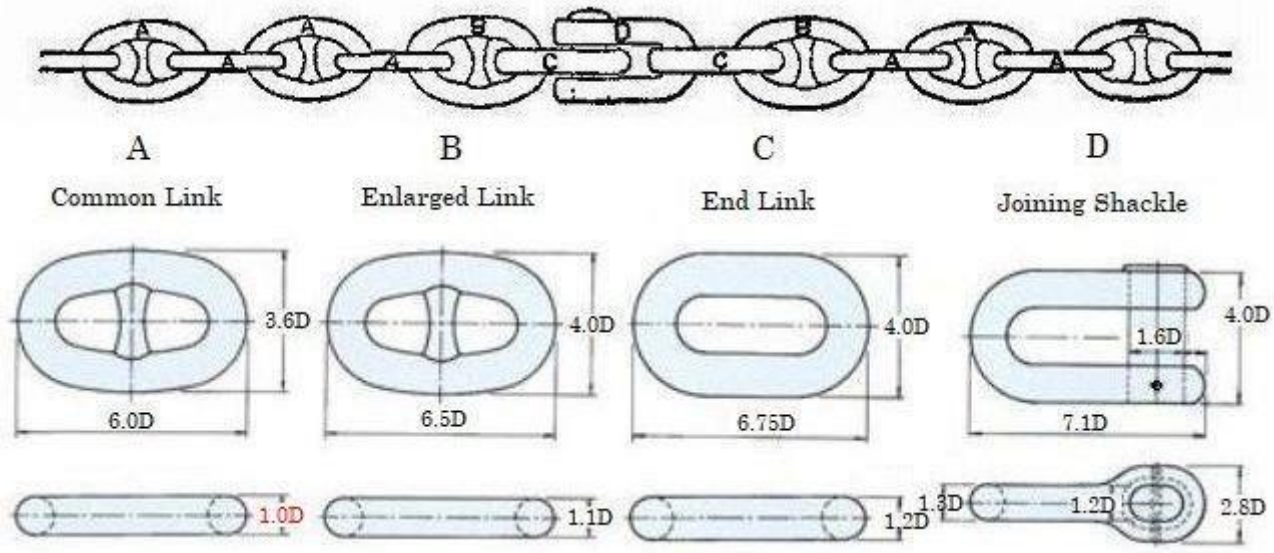


チェーン固縛用具一式



Controller

切り離す部分のアンカー・チェーンは下図のような構成になっていて、中央の D、ジョイニング・シャックルのピンを抜くことで切り離しが出来るようになっています。



先程の「適当な巻き戻し量」とは、このジョイニング・シャックルの位置が「ウィンドラスとコントローラーの中間になる位置迄」と言うことです。　ジョイニング・シャックルの部分をデッキに這わせないと切り離し作業が出来ません。

ジョイニング･シャックル前後のリンク一つ一つはこのようにその構造やサイズが色々で、A・B・C・D の夫々のサイズの割合を比較すると上のようになります。

サイズの基準値は左下のコモン・リンクの鋼材の直径 D。　それぞれの数字はその D の倍数です。　又 A と B の二つ、真ん中に支柱 Stud がある形のものをスタッド･リンク Stud Link、C の様に支柱の無いものを Studless Link と呼びます。　勿論スタッド・リンクの方が強力です。　日常的に使う小さな鎖は普通スタッドレスですね。

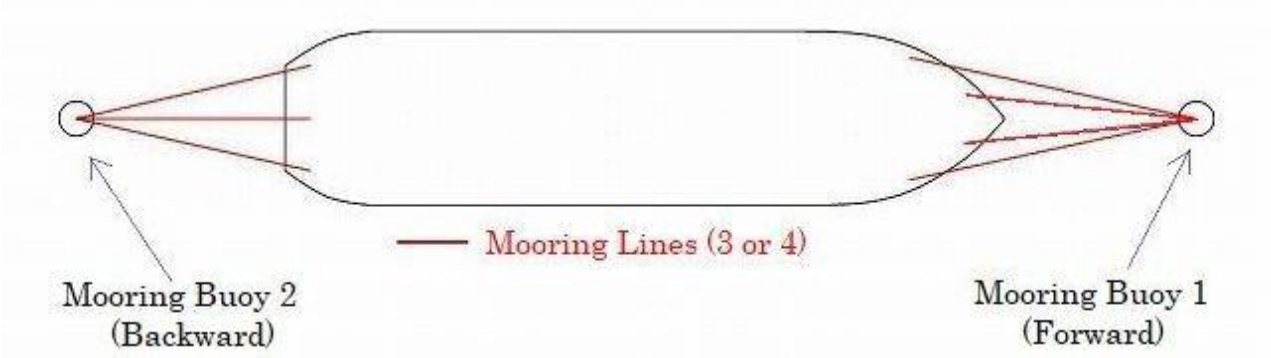
なお､個々のリンクのサイズの割合はチェーンのメーカーによって多少の違いはあります。

切り離したチェーンのウィンドラス側の端を再びコントローラー上に戻しホーズパイプから下方に降ろします。　これでブイ係留の準備完了。

以上がシングル・ブイ・ムアリングですが、ブイ係留はほかにも方法があります。

＊

例えば次のように前後に一つずつ、二個のブイの間に係留する方法。　ダブル・ブイ・ムアリング Double Buoy Mooring です。



上の図は前後に一個ずつのブイに係留しているところですが、泊地によっては二個ずつ、又は三個ずつということもあります。

これらの場合、チェーンは使わず、全てにホウサー（係留策）を使います。

シングル・ムアリングとの大きな違いは、船体の前後をブイに係留することで船体の運動は制限され狭い水面で多数のブイ設置が可能です。　その代わり横方向の風や潮の流れが強くなると、ホウサーやブイにかかる荷重が過大となり得ます。

一方、シングル係留の場合は風や潮の流れの方向が変わると、それにつれて船体が触れ回るので外力が極端に強くならない限りブイにかかる荷重に大きな変化は生じません。

その代わり､船体は 360 度振れ回り自由なので､一隻ごとに必要な水面は大きくなります。

私が経験した中でシングル係留をする港としては香港が一番ハッキリ印象にあります。

当時、日本の港でもあちこちにシングル・ブイがありました。

又、品川埠頭やお台場埠頭などができる以前の古い東京港には竹芝・日の出・芝浦埠頭がありましたが、これらは主として中小型船用で、大型貨物船はその前面にずらりと並んだブイに係留して荷役をしていました。　いわゆるダブル・ムアリングで、船が混んでくると、前の船の後部を繋いだブイに後ろの船の前部を繋いで、まさに数珠繋ぎという状態でした。

＊

さて脱線が長くなりました、ベンガル湾航路に戻りましょう。

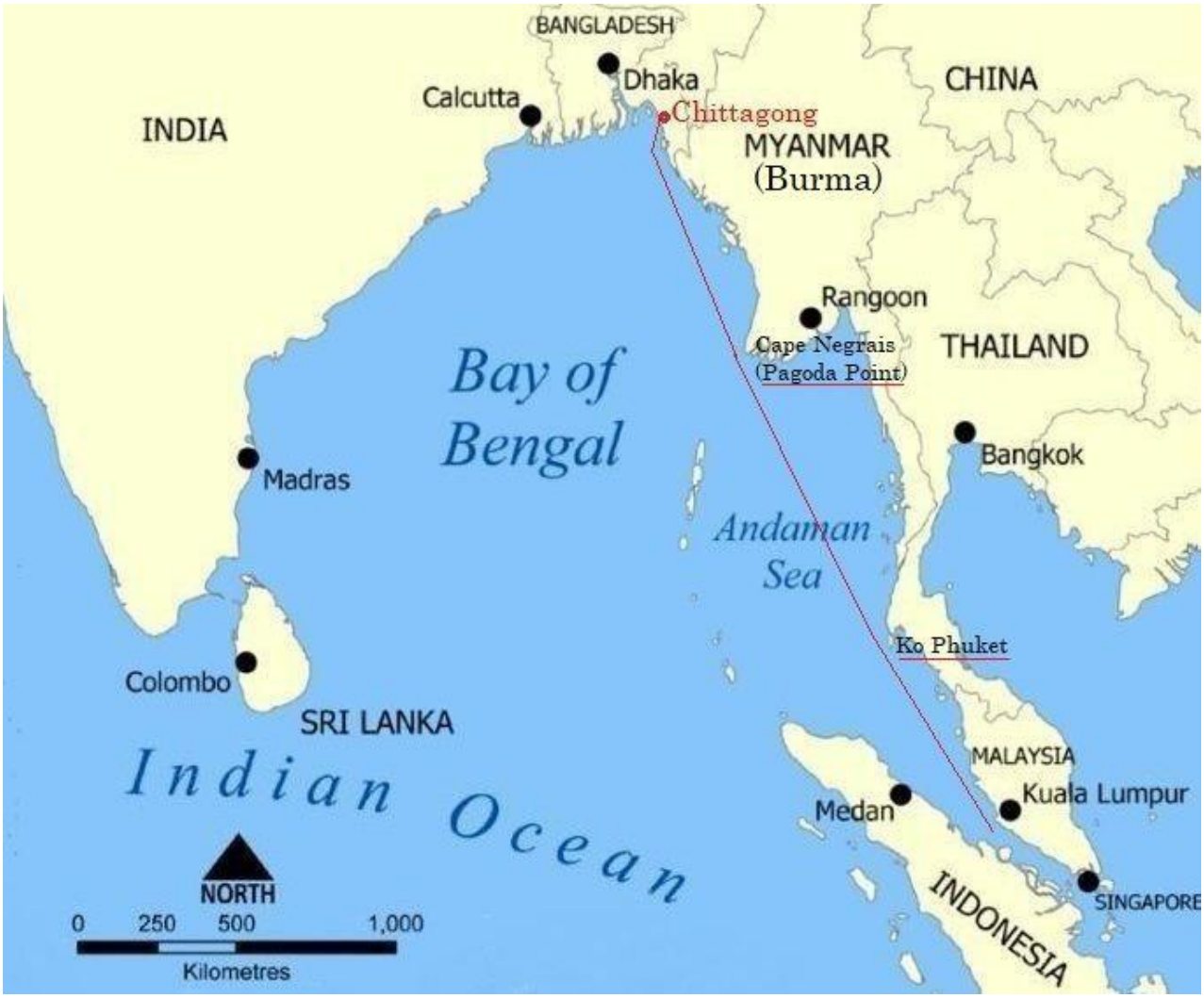
香港の次はシンガポール（星港）ですが、ここではブイ係留はなく、岸壁係留かそうでなければアンカー（錨泊）です。　定期船ではアンカー荷役が断然多かった。　その後、シンガポールでも大規模なコンテナー・バースの整備が進み、現在ではコンテナー扱い量が上海・香港とともに常にトップ・テンに入っているのだそうです。

「はんぷとん丸」のような旧式な定航船で運んでいたドライ・カーゴ（一般雑貨）の輸送は既にコンテナー輸送が当たり前になってきていたのです。　したがって「はんぷとん丸」のような船の行先はコンテナー船の受け入れ施設の無い旧式な港に限られてきていたのです。　ベンガル湾航路などがまさにその典型。

シンガポール出港後はいつもの通りマラッカ海峡を抜けますが、交通が錯綜する難所の一つ上のマップの赤線の円、ワン・ファゾム・バンクを過ぎてしばらくして、丁度赤点のポ

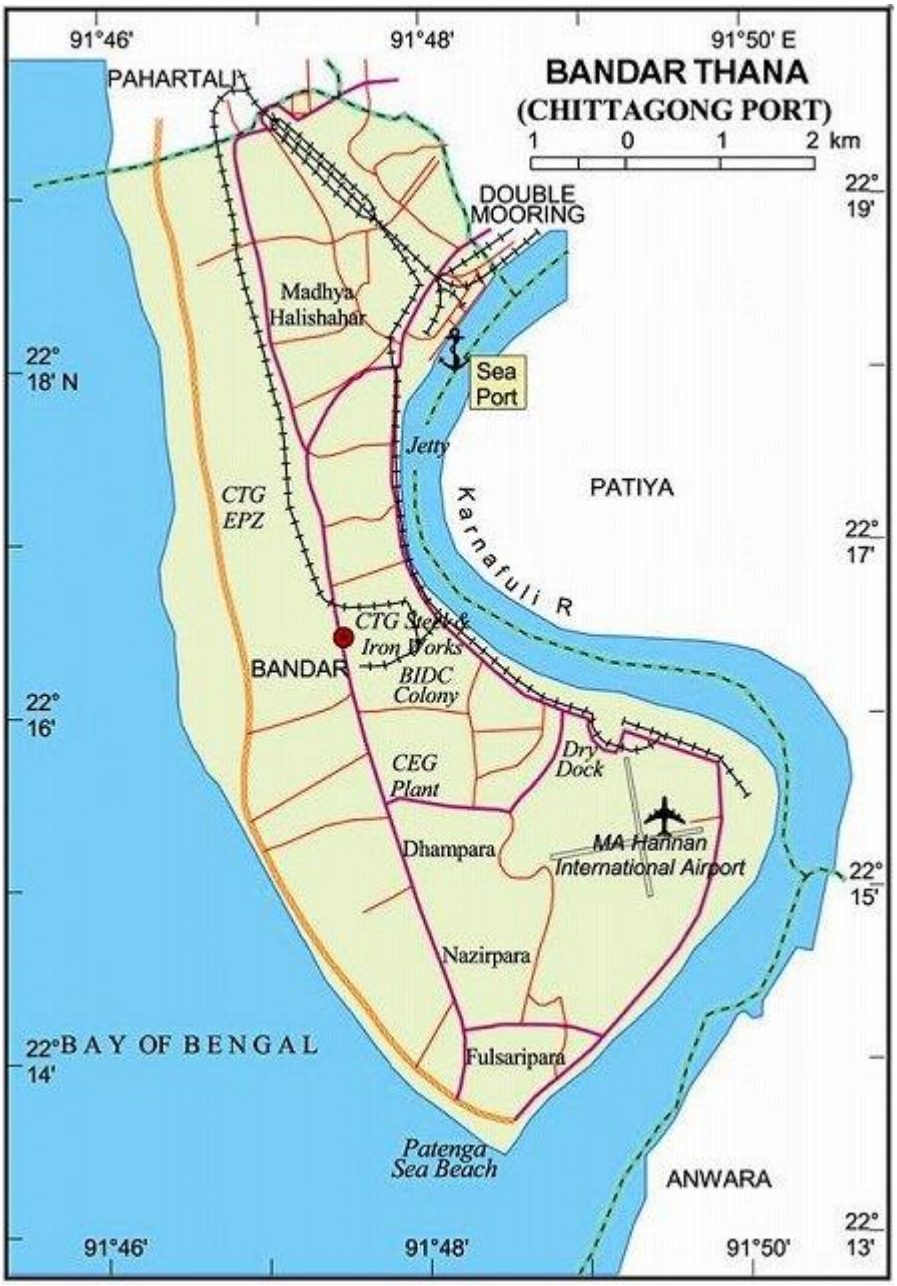
ート・スウェトナムの真西辺りで北方へコースを変えます。

通常のインド洋方面へのスマトラ島北西端に向けるコースは青線ですが、ベンガル湾に向かうには緑の線をたどります。　前にも触れたことがあったと思いますが、ポート・スウェトナムという港は現在はポート・クラン Port Klang（又はポート・ケラン）と改名され、マレーシア第一の大港湾になっています。　また Swettenham は英国統治時代の行政官の名前でスウェトナムが本来の発音らしいですが、船乗りはもっぱらポート・セッテンハムと言ってました。　ローマ字読み、みたいなもんですね。



ワン・ファゾム・バンク付近の浅瀬をかわしたのち、近年日本でも名の知られたリゾート、Ko Phuket プーケット島沖を通過してアンダマン海へ。　そしてビルマ（現在のミャンマー）の南西端ケープ・ネグライスの更に先端パゴダ・ポイントからベンガル湾の奥に向けて北上します。

ベンガル湾最初の揚げ地はチッタゴン。　ここは以前東パキスタンでしたがこの時は既に現在の国名バングラデシュになっていました。　チッタゴンはそのバングラデシュでは最古にして最大の港湾都市、チッタゴン県の県都でもあります。



上のマップの色付き部分がチッタゴンですが、着岸した埠頭はカルナフリ河の右岸（西岸）Sea Port と表記されたアンカー・マークの辺りだったと思います。

着岸した途端、ウワァー、こりゃイカン、と思いましたネー。　それまでにもあちらこちら貧しい港に寄港したことは数々ありました。　アジアではインドネシア諸港然り、フィリピン諸港然り、しかし、それらとは比較にならない雑然・混沌、言っちゃなんですが、これが埠頭かヨという印象でした。

＊

岸壁面は多分何十年も前、英領当時に舗装されたそのままなのでしょう、あちこちが大きくひび割れ、舗装面が剥がれて凹んでしまっているところも無数にあり、これでまともに貨物の移動ができるのかナ、と思えるくらいの荒れ放題です。　貨物を格納する倉庫にし

ても、これで雨露が防げるのかという状態でまさに掘っ立て小屋。

それにもまして驚いたことに、大勢の作業員が待機している岸壁の隅にはこれまた大勢の子供がしゃがんで船が着岸するのを見上げているんです。　男の子も女の子も、明らかに10歳未満と思えるような子も混じっています。　この子たちはいったい何のためにこんなところに集まっているんだろう、その様子を初めて見た時はそう思いました。

しかし、以前ここに来たことがあるクルーの話ですぐ納得しました。　この子たちは物乞いの為に岸壁に群がっているんです。　ベンガル航路だと聞いた瞬間、感じた恐れがまさに目の前に広がっていたんです。　こりゃフンドシを占めなおしてかからにゃイカンな、と改めて盗難予防に甲板部全員が気を引き締めたのでした。

＊

この港では確か二泊三日だったと思いますが、甲板部全員が気合を入れて監視体制を敷いたおかげで、幸い大きな盗難被害はナシで済みました。　そのために乗組員のワッチ体制は通常の三交代制ではなく二交代制としました。　単純計算では各ワッチの人数を五割増しにでき、船内監視の目を増やしたことが盗難防止には大いに役立った筈。

荷役の方法も旧態依然。　当時の雑貨輸送は、段ボール箱や小型木箱などの箱もの、布袋や紙袋などの袋物が大部分でした。　これをネット・スリングという網状の吊り具に収めて吊り上げて岸壁に降ろすのです。

岸壁では大勢の作業員が小さな二輪車に二～三人ずつ張り付いていてこれらの小型貨物を適宜積み取っては倉庫迄押したり引いたりで運ぶんです。　たまに、二輪車では運べない大きなケースなどがあると、その時だけおんぼろトラックが出動します。

しかし、何しろ岸壁面は尋常でなく凸凹ですからウッカリすると倉庫に着くまでにコケてしまうんじゃないかと思える程トラックは大揺れに揺れます。　フォークリフトなどついぞ見かけませんでしたが倉庫の中で待機していたか？　あるいは倉庫の天井にはリフトが設備されていたのか？　それもちょっと考えられません。

例の子供たちは、荷役が小休止になると船に寄ってきて口々に何か叫んでいます。　初めは何を言っているのか分かりませんでしたが、ああ、バクシーシと言っているんだなと気が付きました。　これは広く東南アジアから中東にかけてのイスラム圏ではよく聞かれる言葉です。　多く聞いたのはエジプトだったか？　インドネシアやマレーシアでも聞いたような気がします。

本当の意味はイスラム教の教理に関係する深い意味のある言葉らしいですが、まあ、簡単

に言えば「お恵みを・・・」（何かちょうだい）です。　チップ（心付け）の意味でも使うようですが、要するに、持てる者は持たざる者に与えなければならぬ、ということらしい。　良く解ってもいないのに宗教の言葉に関して云々するのは憚るので止めますが、この子供たちは船上のクルーに、何でもいいからチョウダイ、と言っているわけ。

クルーの何人かは見かねて自前で買い込んであったインスタント・ラーメンなどを投げてやっていました。　すると子供たちは先を争ってそれを拾い、驚いたことにその場ですぐさま袋を破り奪い合ってそのままバリバリとむさぼり食らうのです。

今でもそのままで食べれることがウリの袋入りラーメンもありますが、その頃の袋入りインスタント・ラーメンは既に鍋で煮るものが主流になっていて、スープは小袋入りになっていました。　そんなことはお構いなし、とにかく袋を破いて乾燥した麺だけをバリバリです。　味もへったくれも無し、とにかく腹に入れてしまうのが先決。

どうやら子供たちはそうするしかテがなかったらしい。　折角貰ったラーメンを持って埠頭から出ようとすると、税関などゲートの番人にみんな取り上げられてしまうらしい。袋入りインスタント・ラーメンを押収品として登録、なんてことはあり得ませんから、それはそのまま彼ら番人自身のオミヤゲになってしまうわけ。

子供たちは、うちへ帰ってお湯を沸かして、ナンテ悠長なことは言ってられない、とにかくもらった物はその場で腹に入れてしまうしかなかったのでしょう。　第一、彼らには帰る家なんかなく、埠頭内で野良犬の様に野宿していたのかも知れないのです。

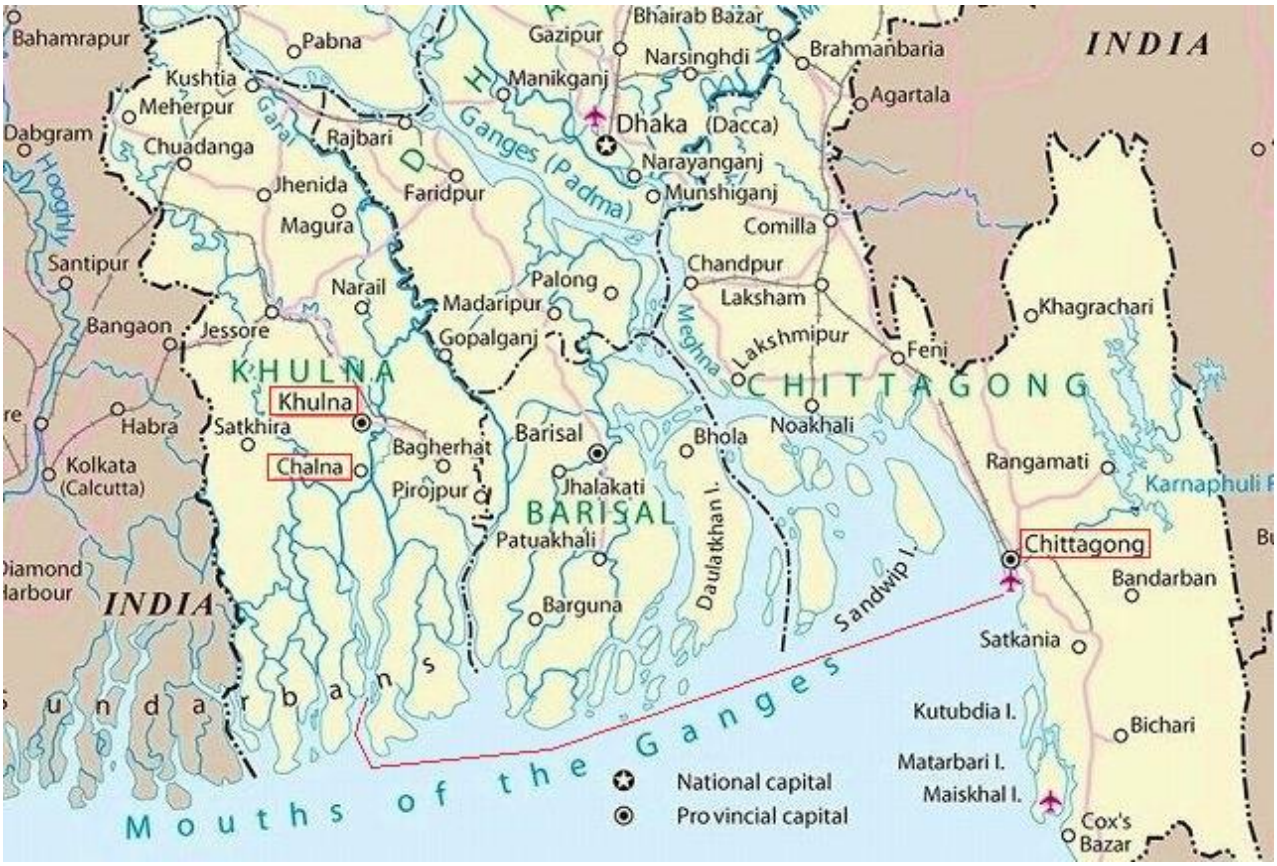
ラーメンを投げ与えたクルーたちも、この有様を見て、呆れたというより気が滅入ってしまい、誰ともなしにもう子供たちに何かを与えることはやめにしよう、という空気になりました。　普通の日本人の感覚では見るに堪えぬ凄まじさだったのです。　親切心で与えたものが争いの種になるなんてことには耐えられない。

最近の報道では、隣国ミャンマーから宗教的・政治的弾圧を逃れた多くのムスリム難民ロヒンギャがバングラデシュに受け入れられたと伝えています。　しかし、時代が変わったとは言え、この国に多くの難民を受け入れる余裕があるとは到底思えません。

＊

とにかく、私にとってチッタゴンというのは上記のようなマイナス・イメージしか残っていないのが事実です。　改めて宗教の持つ意味、宗教と政治が絡み合う恐ろしさ、宗教の罪深さ？ 等々、１００パーセント無宗教を自負する私には、理解でき難い事の多い世の中だとつくづく考えさせられた一幕でした。

そういうチッタゴンでの揚げ荷も終わり、次はバングラデシュ西部の川をさかのぼります。



チッタゴンから、まずパスール河下流のチャルナ Chalna、更にその少し上流のクルナ Khulna です。チッタゴン以西のこの辺は大河ガンジス Ganges 河の一大デルタ地帯です。ガンジス河の本流がどれなのか、とにかく多くの支流が複雑に入り組んでいてはっきりは知りません。　多分、チッタゴン県とバリサル Barisal 県の県境の一点鎖線がそうなんじゃないか、と思います。

チャルナ、クルナはパスール河 Pashur(又は Pasur)River という河の流域にあります。チャルナは現在では「はんぷとん丸」で行った頃の錨地の少し下流に近代的な港湾施設を完成し、港名もモングラ Mongla となっていてチッタゴンに続いてバングラデシュ第二の大港湾になっているらしい。

河の名前も色々変わり海図上では河口付近ではクンガ河 Kunga River となっていたと思います。　又チャルナ（現在のモングラ）より上流ではルプサ河 Rupsa River だったと思います。　上のマップでも大体見当は付くと思いますが、このデルタ地帯ではガンジス河の支流が複雑に絡まりあっていて、分かれたり合流したりを繰り返しています。　河が二つに分かれると一方には新しい名前が付けれれるし、合流すればどちらかの名前が消えるか全く新しい名前になるか、複雑に変化して極めてヤヤこしい。

結局、河口からクルナへ着くまでに同じ河ながら三つの名前に変わったわけです。

＊

「はんぷとん丸」でこの河に入った時はまだモングラという近代港湾はありませんでした。チャルナもクルナも大型船が係留できる岸壁はなく､河の中流にアンカーしての荷役です。

チッタゴンの様に岸壁係留でなければ盗難の危険性はグッと小さくなります。

アンカーしている船に乗り込もうとすれば、まずボートが必要です。　例えボートで本船に取りついても、本船上からの助けがない限り乗り込むのは楽なことではありません。唯一の方法は、鈎の着いたロープを放り上げ、本船舷側に上手くひっかればそれを頼りによじ登る、これしかありません。　しかし本船では四六時中監視を怠りませんからそんなことを許すわけはなく、結局ドロテキはあきらめるしかないわけ。

後は荷役作業員による抜き荷を防げばOK。　この時は既に残る揚げ地は少なくなっているので、この監視作業も比較的楽勝です。　三直を二直にした盗難防止対策は着実に効果を上げたということで甲板部クルーもちょっと気が緩んだかも知れません。

実はその間にマンマとしてやられていたんです。　次の画像は大型船のプロペラーと舵の周りの様子ですが､白っぽい長方形が多数ありますね。　これはアノードAnode（防蝕版）と呼ぶ一種の電極板で、普通、船では亜鉛のブロックを使用します。

これの水面上に出ているものを殆どパクられてしまっていたんです。　それがチャルナでのことだったのかクルナでだったかはハッキリしません。　とにかくクルーが気付いたのは最終の揚げ地クルナでした。

クルナで揚げ切り直前、サード・オフィサーにドラフト（吃水）を見させた時、彼が艉の

ドラフトを見る為縄梯子にぶら下がって初めてこれに気付いたのです。　この部分は普通デッキ上からは見えない所ですからね。　クルナで全てのカーゴを揚げ切った時点では艉の吃水は上の画像の白線ぐらいだった筈です。

水面上で一番喫水線に近い舵板の部分はチャルナではまだ水面下だったと思えるのでこれはクルナに来てからヤラれた筈。　逆に船底部分は水面から高さがあるので喫水が浅くなってからでは小さいボートからでは届かないかも知れず、これらのいくつかは既にチャルナでヤラれていたのかも。　そしてその連中はチャルナからクルナまで船についてきていたのに違いない。

この亜鉛防蝕版が当時の値段でイクラだったかは知りませんが、今ネットで調べると 1 個 3 万円程度らしい、取られたのは 5～6 個ほどだったと思いますから、まあ、総額でも船の盗難被害としてはヤレヤレという程度。　電極を失った不具合も次の入渠までの数か月間まあ、大事に至る心配はないだろうという範囲、これまた不幸中の幸い。

亜鉛版そのものの値段はたいしたことがなくても、入渠まで待てず沖修理で取り付けるとなると、作業船の手配や作業員の日当などの方が亜鉛版の単価より大きくなり、バカになりません。

大型船の入渠も以前は一年毎でしたが、この頃には四年に一度の定期検査の時、その間の中間検査の時、と二年毎の入渠が当たり前になりつつありました。　その二年間に亜鉛版は確実に腐食が進み、ひどいものは既に取り付けボルトから脱落している物もあるほどです。　この時の「はんぷとん丸」の亜鉛版がどんな状態だったかは記憶していませんが前の画像のような新品の状態ではなかったことは確実です。　そんなボロボロになった亜鉛板にどれほどの価値があるのか？　大いに疑問ですが、あのラーメン争いのことを考えると、やはり古物商にでも持ち込めばそれなりの利益は有るのでしょう。　とにかく、この国の印象の悪さに拍車をかけた出来事であったことは間違いない事実。

ところで、このアノードなるものについてごく大雑把に触れておきましょう。　電位の異なる異種金属が同時に電解液中にあると、電位の低い金属（即ちイオン化傾向が大きい金属）が先に腐食します。

大型船の船体は鋼鉄、それに対して、プロペラーは銅合金、これらが海水（電解液）中に同居している船体後部では、電位の低い船体が先に腐食します。　これを防ぐために、鋼鉄より更に電位の低い金属である亜鉛版を船体に取り付けることにより、これを先に腐食させて船体の腐食を防ごうというわけ。

これがアノード＝防蝕亜鉛版で、船ではジンク・プレート Zink Plate と呼んでました。

＊

こんな一幕もあったベンガル航路でしたが、とにかく大過なく揚げ荷を終わり、復航にはいつか英光丸で寄航したことのあるマレーシアのマラッカ海峡に面したマラッカ Malacca 港でチークの製材、シンガポールで香辛料など少量のカーゴを積み取り、殆ど空船状態で日本に帰りました。

日本初港は神戸、簡単な揚げ荷だけの、のんびりした停泊。　ここではパートナーと娘が帰省中の西宮の実家を訪ねて楽しい一日を過ごしました。

次は横浜起こしで又ベンガル航路、横浜沖で暫く定期待ち。　定期航路は航海開始日をあらかじめ決めてあるので、その日までの待機を、こう呼びます。　古き良き時代の、ノンビリ・ビジネスです。　横浜起こし、と言いましたが実際はその前に、川崎で何か鋼材を積む予定があり錨地は川崎沖でした。

ここでの沖待ち中に私の身にちょっとした異変が起きてしまいました。

沖待ち（港の沖で入港待ちのため錨泊すること）初日、ミド・ナイトに近い頃、部屋で読書していたとき突然右目の奥に激痛が走りました。 これは私にとって初の体験ではなく、以前にも何度か経験していた痛みでした。

とにかく痛い、まさに激痛です。　どう表現すればこの痛みを人に理解してもらえるか、とにかくコラエようもない痛さなのです。　わずかにその痛みを軽減させるには、誰かに肩甲骨内側と背骨の間を強く指圧してもらうこと。　それしかテがないのです。

もう夜中近くですから誰かを起こすのはハバカるので、ブリッジに居る当直クォーター・マスターの所へ行き、チャート・ルームのソファーの上にうつぶせになり、上記のポイントに力一杯の指圧をしてもらいました。

2～30 分も続けてもらっていたのでしょうか、いつとはなしに痛みは薄らぎ、私はそのままソファーで小一時間眠りに落ちていました。　私はその時、気が付く余裕はありませんでしたが、私がウンウンと痛みに翻弄されながら指圧をしてもらっていたとき、その様子を T.H. 船長に目撃されていたんです。

キャプテンは、寝付く前にブリッジから周りの様子を確認しておこうと上がってきたらしいのですが、私が悶えながら指圧をしてもらっている最中をバッチリ見られてしまった。

後でクォーター・マスターの話、「あの強情モンがあんなにヒーヒー言うんだから、よっぽど痛いに違いない、こりゃ下船の手配をしてやらにゃいかんナ」そう、言って下りてゆ

きましたよとの事。

翌朝、朝食のテーブルで早速キャプテンから昨夜のことを聞かれました。　そこで、これまでにも何回か経験した痛みで、痛みの発作自体は短いが、いったん始まると暫くは繰り返すこと、これまでは鎮痛剤の静注一発で収まっていたので、それをやれば多分大丈夫と思うことなどを話し、できれば下船したいと願い出ました。

「解った、すぐ手配しよう」例によって T.H. 船長は即断・即決、話が早い。

その日の夕食後、早くも私の後任者が乗船してきました。　丁度折よく航海の切り目の時でしたし、後任者は以前本船に乗った経験がある人でしたから、交代引継ぎもいたって簡単、すべてがアッと言う間に終わりました。　その後すぐサンパン（通船）の手配もしてもらって、その夜 22 時ころには上陸できました。

これも T.H. 船長の素早い反応のお陰です。　責任者というもの、すべからく斯くありたい、私の持つ船長像として理想的なタイプの上司の一人でした。　残念ながらこのキャプテンと一緒に仕事をしたのはこの時が最後、まあ、仕方がありません。

下船の時はボースンや指圧をしてくれたクォーター・マスターを初めクルーの面々が心配そうに見送ってくれました。　本当に気持ちよく仕事ができた船だったのに、こんな形で下船とは情けない、という気持ちでいっぱいでした。

この時サンパンが着いたのがどこだったのか、トンと覚えがありませんが、横浜大桟橋の通船待合所ではなかったことは確かで、どこかうら寂しい場所だったような気がします。

もう既に 22 時ころだった筈で、どこかこの時間でも開いている薬局はないかナ、とタクシーのドライバーに聞くと、ハイハイ、とすぐに見つけてくれました。

私の発作はミド・ナイト前後に起きることが多いのでモタモタしてはおれません。　薬局で即効性のある強めの鎮痛剤を欲しい、と症状を言いながら頼むと、そりゃ「クモ膜下」かも知れませんよ、と救急病院に行くことを勧められました。　いえいえ、その心配はありません、何度も経験していますからと、とりあえず鎮痛剤を出してもらって、待たせてあったタクシーでそのまま帰宅したのです。

こうして、はんぷとん丸を下船してから約一ヶ月、私の悪戦苦闘は続きました。

＊

群発頭痛という言葉、ご存知ですか？　英語では Cluster Headache クラスター・ヘッドエイクと言います。　クラスターとは、ブドウなどの房、一塊の群れ・集団、などのことですが、その名前の通り発作の初期は痛みが激しく発作の頻度も激しいのですが、やがて

ブドウの房の頭から尻尾にかけての形の様に痛みの程度も発作の頻度も衰えて、イツとはなしに正常に戻るのです。

私がこれに襲われた初期のころには「群発頭痛」という病名すら日本ではあまり知られておらず、街の内科医院の医師はこの病気の名前と全体像を把握していないのが、むしろ当たり前でした。　私も必死で関連の本を読み漁った末にやっと行きついたのです。

一旦、発作が起きれば眼球の奥の方に、立って居れないほどの激痛が走るのです。　その痛みを的確に表現することは非常に困難な位の痛みなのです。　まるでタタミ針を眼球から脳に突き刺して抉られるような痛さ、この痛みを説明するには、これでもまだ足りない位です。

クラスター(房)と呼ばれる一連の発作期間初期には一日二～三回激痛が襲い掛かります。そして発作が始まった初期が痛みの激しさも一番キツイ。　2～3 日経過すると、発作の回数は 24 時間に一回位に落ち着きその状態が暫く続きます。　その多くは真夜中。

発作が約一時間続いた後､少しずつ痛みの程度が弱まり､イツとはなしに薄れてゆきます。同時に、それまで激烈な痛みに翻弄されて疲労困憊しているので、深い眠りが訪れるのです。　そうして小一時間もぐっすり眠って目が覚めると、それまでのことが全くのウソだったように痛みの跡形もなくなっているんです。

この時に初めて知ったのは、それまでこの発作が起きたときに特効薬として頼りにしていた静注の鎮痛薬が、発売禁止となってしまっていたことでした。　何らかの薬害が出たのかも知れません。　その時診察してくれた医師は、ほかにも似たようなものはあるからそれで対処しましょうか？と言ってくれましたが、それは私から断りました。

何故なら､これまで私自身この病気の全貌を初めから終わりまで見届けていなかったから。それまでは例の静注一発で終止符を打っていたのだけれど、それでは根本的な解決にはならず、又必ず再発するに違いない。　この辺で徹底的に行くところまで行ってみようと考えたのです。　その時点で私が把握できていたことは群発頭痛と言う名前だけ、しかも、これはドイツの医学界でそういう症状が特定され命名された、ということだけ。

最初の十日目位まで、発作は毎日ミド・ナイト前後に一回のペースで起きていましたが、その後は三十時間に一回、40 時間に一回、二日に一回、三日に一回という具合に徐々に発作の間隔が広まり、いつとはなしに激しい痛みに襲われることはなくなりました。　まさにブドウの房の頭からシッポに至るがごとし。

こうして、約一ヶ月少々後には発作が起きることはなくなり平穏が訪れました。

発作が収まってからも、二ヶ月位の間当時住んでいた横浜から通える範囲内のかなりの数の大病院で診察を受けましたが、何も得られませんでした。　しかし、当時はまだPCなどナイ時代ですから私が独自に調べる術もありませんでした。　現在でさえネットで調べても原因や治療について的確な答えは見つかりません。

こうしてあちこちの病院の脳外科をハシゴして歩きましたが、ある大病院で担当医師に症状を訴えていると「ちょっと待って下さい、あなたの今のお話をインターンの学生に聞かせたいんですが、宜しいでしょうか？」と言われました。　彼自身、知識としては「群発頭痛」というこの病気を承知はしているが、これがマサにそうだ、と確信できる患者に出会ったことがない、勿論自分が体験したわけでもないから、学生に説明するにも説得力に欠けるのが目に見えている、　あなたのように症状を的確に把握して説明できる人は、そう多くはいない、のだとか。　「勿論、全く構いませんよ」「じゃあ、繰り返して頂くことになりますがよろしくお願いします、すぐ学生たちを呼びますから」

こんなこともありましたが、結局この時は原因は究明できず、当然ながら治療の決定打も分らずに終わってしまったのです。

＊

解決は思わぬところに転がっていました。　この時から数年後、私達一家は横浜から藤沢に引っ越したんですが、新しい住処のごく近くに脳神経外科という看板の医院があったのです。　例の発作はあれ以来起きていませんでしたが、そのうちいつかやって来るに違いないと、覚悟はしていました。

だからこの看板を見たとき、これを放っておく手はない、必ずいつか駆け込むことになるに違いない、そうなる前に、とにかく面通しをしておこうと思いました。

初対面の医師にこれまでの一部始終を長々と話したのですが、いやな顔もせずじっくりと聞いてくれました。　そして、私が長い話を終えると「良く解りました、ちょっと背中を向けて見て下さい」　そして私の首筋・肩・肩甲骨辺りを軽く指で押してくれたのです。

ヒャー、先生いい気持ちです、思わずそう言ってしまいました。　「そうですか、多分これが原因なのですヨ」

以後彼の説明は次の通り。　あなたは肩こりが激しそうだ、肩こりの原因は色々言われているが、一つは血流の悪さです。　そして、あなたの場合、その血流の悪さが激しい頭痛の原因にもつながっているんじゃないかと思われる。

試しに、血行促進剤を飲んでみてはどうでしょう。　現在、頭痛は起きていないそうです

が、今の肩こりの状態を見るといつか又同じことが起きるかもしれない。　この薬は連用しても差し支えないし、頭痛に限らず、少なくても肩こりには効果を発揮する筈です。

これにて万事解決。

以後、数年はその薬を呑み続けたと思いますが、いつの間にか長年悩まされた肩こりはなくなりました。　それにはその頃チーフという職から解放されてストレスがなくなったということも大いに関係があるかもしれません。

群発頭痛の発作もソレッキリ、今日に至るまで皆無です。

この薬がどういう名前の物だったか忘れてしまいました。　文字通り「喉元過ぎれば・・・」ですが、その医師の恩は決して忘れていません。　あえて実名を記しておきます。

藤沢市大庭「野中脳神経外科」私の生涯で間違いなく No.1 の名医！！

＊

では、今回はこれまでとします。

＊

この号の一頁目に戻る　　トップ(目次)頁に戻る

＊

次回更新は 2018 年 5 月 19 日（土曜）の予定です。