

Once a Sailor, Always a Sailor



甲比丹航海記

035号 (22 Jul. 2017)

定期船 ちえりぼん丸

(Aug.1975 ~ Dec.1975)

また、インドネシア定期航路に復帰です。正直なところ、当時はネシア定航の船に乗ると気分が高揚したものです。なぜならこの会社を志望した主たる目的は、自社のファンネル・マークがついた船で仕事をする、ということだったからです。

下請け・孫請け会社で働いた経験をお持ちの方には解っていただけたと思いますが、技術職であれ営業職であれ自社ロゴ・自社ブランドの為に働く喜びはあって当然です。

逆に、元受け、即ち大手でしか働いたことがない方には、当たり前すぎてそのことの意味が身に染みて感じられないかも。何言ってるんだ、初めから解っているからコソ大手を選んだんだ、と言われそうですネ。今から考えるとアホらしいようなことですが、その頃はマジメにファンネル・マークにこだわりを持っていました。その上、ネシア航路は定期航路、しかも自社運航の定航船。それならではの楽しみもありました。

それは積荷計画です。 定期航路の積み付け計画は、例えて言えば立体ジグソー・パズル、手応えがあります。 親会社からの指図や圧力がないことにもセイセイ。

積地も複数・揚げ地も複数の航海で、複数のホールドの・複数のデッキの・どの部分に、どこで揚げる貨物を・どこでどんな風に積むか？ 貨物の種類も千差万別、平面的な配置だけでなく立体的な積み重ねも考えなくてはなりません。

そして、積み付けが全て旨くゆけば利益をいくらかでもアップさせることもできるし、逆にマズイ積み付けをすれば荷役時間が長引いたり、それによってスケジュールを遅らせた

り、最悪の場合カーゴ・ダメージにもつながり、利益を損ねかねない。一方専用船の積み付けは単純明快。 例えば前回の全購連丸、積地は一港、揚げ地も一港、積荷は一種類だけ、それをスペース一杯になるまで積めばOK。 軽いカーゴだからドラフト（吃水）の心配もない。 イヤになるほど簡単です。

楽と言えばラクですが面白くもなんともない。 達成感ゼロ。 しかも、当時のT船舶の専用船は全て親会社の運航でしたから、ファンネル・マークは親会社のもの。 余分な利益は全部吸い上げられ、自社の収入は一定の用船料だけ。 失敗があれば何かと親会社から咎められるけれど、上出来であってもそれはただのアタリマエ。 若い、ヤル気満々のチーフ・メイトがどちらにやり甲斐を感じるか、改めて言うまでもないでしょう。

ただ一つ、親会社運航の専用船に乗る唯一のトリエは、自社船では経験できない広い世界を見れること。 そのいい例がこれまた前回の第七全購連丸の航海。

と、言うことで「航海」そのものはヤヤ退屈なネシア定航でも気が入ります。

*

いつもの通り船員手帳、雇入れ・止め公認欄。



左上の船名欄、汽船ちえりぼん丸の下の英字表記が M/S TJIREBON-MARU となっています。 これについては前にも触れたことがあったと思いますが、このスペルはインドネ

シアがオランダ領だった頃の表記です。

現在のインドネシア語では Cirebon が正しい。 地図によっては Cheribon としてあるものもあります。 読みはチルボンまたはチレボンでチェリボンとは言わないようです。しかし船名はあくまで固有名詞ですから「ちえりぼん」も Tjirebon も許されるでしょう。

右頁下段の雇止め記事欄を拡大するとこうなっています。

雇止年月日 及び雇止港	50年12月30日 清水 港	(官庁公認印)
備考	有給休暇 船長 官庁執務時間外の為船内雇止	

「官庁執務時間外の為船内雇止」下船日が12月30日ですから当然お役所は御用納め後ですね。 下船日を海運局が開くまで延ばすわけには行きませんからこうなるわけ。前の第七全購連丸下船がイタリーのジェノアだった時も「船内雇止」でしたが、あの時は「在外官庁遠隔地の為」という理由でした。 このように正当な理由のある場合、雇止公認の代行は外航船船長に与えられた職務権限の一つです。

なお、昔の同僚から助言を受けたのですが、前号の雇入・雇止公認の船長代行についてやや正確さを欠くことを書いていました。 改めてもう一度。

船員法施行規則では次のように規定されています。(但し、以下は現行法の条文です)

船員法施行規則第21条・第1項： 雇入契約の成立等の届出をする場合において、船員が地方運輸局等の事務所のない港で下船したことその他のやむを得ない事由があるときは、

(中略) 船員手帳を提示することを要しない。

同・施行規則第21条・第2項： 船長は船員が下船する際に雇入契約の終了の届出をすることができないときは、当該船員の受有する船員手帳の該当欄にその事由を記載し、押

印しておかなければならない。 (現・運輸局は当時海運局でした)

条文では上のようになっています。これを補足すると、次のようになります。例えば、或るチーフ・メイトが下船したとします。航海士は法定職員ですから当然その交代に別のチーフが乗船します。本船事務長又は通信長が、乗船者の船員手帳には乗船した日付・雇入の条件等を記入し、下船者の手帳にも下船の日付・理由等の必要事項を記入します。これに船長押印を取り付けたうえ海運局に出頭し、下船者・乗船者の船員手帳を差し出して両方同時に公認印を押してもらおう。これが通常の手続きです。

海運局がない地方なら地方自治体、外地の場合は最寄りの在外公館が公認の代行をします。上の条文・第2項で、「雇入れ契約の終了の届出」という文言がありますが、これは「雇止の届出」という意味です。で、その場合は「その事由を記載し、押印しておかなければならない」というわけで、上記、ちえりぼん丸下船時のようになります。

そして、第1項に戻って、そういう場合は「船手帳を提示することを要しない」となるんですが、提示しようにも提示先がないんだから当たり前と言えども当たり前。まあ、法律の条文はこんなモンでしょう。御用納めで閉まってしまったお役所は「その他のやむをえない事由」に当たります。

下船者については、雇止の届出ができなかった理由を記入して船長の押印した手帳を持って、そのまま下船すればそれでオシマイ。雇止欄に役所の公認印がないままでOK。一方、乗船者については少し違います。先程「正確さを欠く」と言った意味はこの場合について、即ち在外公館がない場合などの「船内雇入」についてです。

「雇入」公認手続きが出来なかった理由を書いて船長が押印する。そこまでは「雇止」の時と同じです、しかし、その後手続きが可能な場所に入港したら、しかるべき役所に手帳を提出して「船内雇入」をしたことを追認してもらわなくてはなりません。船長が公認手続きを代行して、それでオワリ、ではありません。そういうケースは、私自身、この後何度も経験しました。いずれお見せすることになります。

船員手帳については以上の通りですが、このほか船に備え付けの書類「海員名簿」にも雇入・雇止を記録して、この記載事項には全てについて公認印を取り付けます。海員名簿上では（手帳未公認のままの）下船者の欄にも公認印を押してもらわねばなりません。

*

さて、ちえりぼん丸は次の画像のような船です。

ちえりぼん丸の画像もこんなショボイものが一枚見つかっただけ。何しろT船舶そのものがもはや存在しない会社なんだから仕方ありません。この画像で目新しいことは、

これまでの定航船と違ってアフター・ブリッジ、アフター・エンジンであること。

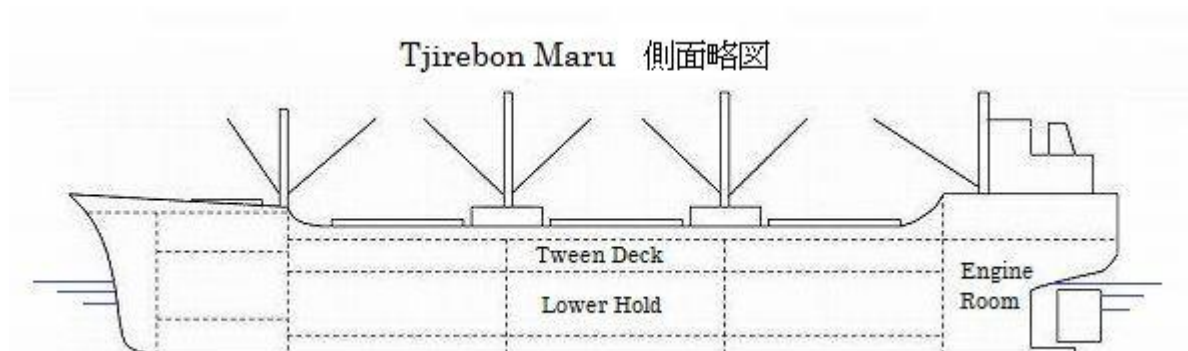
アフター・ブリッジとは船体最後部にブリッジがあって、その後ろにはカーゴ・スペースがない船の事。アフター・エンジンも同じくエンジンが船体最後部にある船。

これらは専用船では当たり前ですが、これまで乗った定航船は全てブリッジとエンジンが船体の中央部付近にありました。しかしこの船が出来た1970年代以降、定航船もアフター・ブリッジが当たり前になってきました。同時にその頃からコンテナ輸送が在

来の定航船に代わり始めたのです。 したがって、いわゆる在来定航船で、ちえりぼん丸
 タイプのものはトータルでもそう多くはなかったはずで



その、ちえりぼん丸の構造は簡単に描くとこんなもの。 全長は 130m 前後。



2層×4艙で合計8区画、定期船としては全体の区画数が少ないですが、ネシア定航の港
 の数は多い時でも2桁にはなりません。 有馬山丸のように揚地だけでも20港以上、な
 んてことには絶対ありません。 だから、この区画数で十分対応できるのです。

立体ジグソー・パズルも比較的簡単。

とはいっても、タピオカ・ペレットを腹いっぱい積んで、ハイ一丁上がりとは大違いです。
 先程も言ったように、複数の港で荷姿も中身も違う各種入り混じりの貨物を積み、それを
 複数の港で、平面的に見ても立体的に見ても、不都合なくスンナリ揚げ荷できるように配
 置するのはかなり面白いパズルです。

更に左右方向の傾きが出ないように、しかも積荷・揚荷が進む間、常に好ましいトリムを
 保てるように適正な重量配分もしなくてはなりません。

トリム trim というのは前後の吃水のバランス、前後喫水が等しい状態をイーブン・キー

ル even keel、後ろが前より深いのをバイ・ザ・スターン by the stern、前が後ろより深いのはバイ・ザ・ヘッド by the head です。

私は、自分が乗船した時、またはキャプテンが交代した時、なるべく早い時期に、言い換えれば、積み付け計画にかかる前に、次の質問をしていました。

「キャプテン、トリムについて何か特にご希望はありますか？」

答えは十人十色。「そうだなー、イーブンからバイ・ザ・スターン1メートルまでの間」とか「なるべくバイ・ザ・スターン1メートル前後に」などと細かい注文もあれば「バイ・ザ・ヘッドでさえなきゃナンでもいいゾ」と大雑把な答えもあり。例の名古屋丸で一緒だった T.H. 船長などは「ドーでもいい、君の好きなようにやってくれ」と太っ腹。船長にこんな質問をぶつけるチーフはそう多くなかったと思います。こんな質問をされたほうは「オヤッ」と思ったかも知れません。こっちはこっちで、この質問に対する回答によって、初対面の上司である船長像をある程度見極めたかった。

言わば部下が上司のテストをしたわけ。

例えば T.H. 船長の答えは単に「雑」とか「太っ腹」というわけではなく、コイツなら細かく指示しなくてもバカな真似はするまい、と信頼されている事を感じられるのです。それはともかく、積み付け計画は細かく言えば単なるジグソー・パズルではなく、船体縦強度やトリム（前後方向の姿勢）まで広く配慮をすることが必要だったのです。もともと、チーフ・メイト皆が皆そんなに細かく神経をとがらせていたわけではなく、ごく大雑把に、ナルようにナルさ、で済ませていた人もいたことは確か。だからこんな質問をすると「オヤッ」どころか「なんだコイツ」と思われるかも知れず、それがプラス評価につながるか、マイナスかは微妙な所。それも合性の良し悪し次第でしょう。

*

この船のキャプテン U.Y. 船長は初対面の相手でしたから、乗船早々に例の質問をぶつけてみました。この結果には内心ガッカリでしたねー。この人は「ウーン」と言った切り黙って考え込んでしまったのです。挙句「君はどうしたいんだネ」ときました。「はあ、大概キャプテンのご希望通りにできると思いますヨ」すると、また「うーん」（駄目だコリヤ）こんなことで三分も待つてられないのが瞬間湯沸かし器。

「分りましたバイ・ザ・スターン1メートル前後で適当にやります」

すると、一瞬、見るからにホッとした表情がチラッと見えたが、すぐ立ち直り「ああ、そうしてくれ、困ったらまた聞いてくれ」

(冗談じゃネー、困って聞きに来たんじゃネーヤ、何を聞けってんだ)は腹の中。

「ハイ、では」と早々に退散。

残念ながら、この船長とはこういう関係が彼の下船まで続きました。 とにかく何に付け

ても決断を下せない船長。 酷なようですが船長職には全く向かない御仁。

陸上の職場でも、およそ「長」が付く役職であれば、大なり小なり何かを決断して、部下に実行させるということが仕事の最重要部分であるはず。 決断ができない「長」の下で

働く部下は、連日(どーすりゃあいいんだヨ)で過ごさなくてはならない。

特に船のように、それ自体が動く大型の物体を扱う職場の長がコトに当たって「ウーン」

じゃ困るんです。 即決即断が必要な事態に立ち至った時どうするつもりか？

自分だってかつてはチーフ・メートだったんだし、どのくらいのトリムが望ましいかは把

握している筈。なのに、簡単明瞭に「こうしろ」と言えないのはなんともマズイ。

こりゃ、この船じゃ油断できんゾー、と改めて自分の置かれた立場を厳しく見直したのでした。 こういう人物が重大な問題にぶち当たって決断を迫られた時がコワイ。

*

そして、乗船早々こんなことがありました。



上は瀬戸内海西部、広島港南方のクダコ水道及び怒和(ヌワ)島水道付近の海図です。

保安庁水路部発行の正規海図の無断借用で、鮮明な画像ではありませんがご勘弁を。

その時、船は前航海カーゴの最終揚げ地・広島港を出港して、次航海の積地初港・門司港に向かっていました。海図の左上が広島港方面、左下が伊予灘方面です。

怒和島と（正確には怒和島の東の小島・クダコ島と）中島の間をクダコ水道と言います。ちえりぼん丸は、赤線のように左上からきて、クダコ水道を抜けて伊予灘へ出ようとしていました。怒和島の西・怒和島水道も通って通れないことはありませんが、大型船には不向きです。船長は広島出港後暫くしてから自室に戻っていました。当直航海士は私。

津和地島の北方にかかる頃、海図上のグリーン丸印付近で船長室に電話しました。

「あと5マイル程でクダコにかかります」

そして間もなく船長が昇橋しました。しかし彼はそのまま黙って右舷のウイング先端に出てしまいました。「ご苦労」でもなく「後はワシがやろう」もなし。

映画で旅客機や大型の軍用機の操縦席が出てくる場面、機長と副操縦士が操縦を交代する時のシーンを見たことがあると思いますが、その時両者が「操縦を代わるゾ」という意思表示をはっきり交わしているのにお気づきでしょうか。

人によっては自分が操縦を終えた後、軽く両手を上げたりもします。「俺は操縦桿から離れた、あとは任せたヨ」というサインです。

船の場合、狭水道通過や港へのアプローチの折、船員法の規定に準じて船長は昇橋して自ら操船指揮をしなければなりません。その場合、船長は昇橋した後、当直の航海士に「これ以後は自分が指揮をするゾ」という意思表示を明確にするべきです。

そのことに決まったセリフがあるわけではありません。「ご苦労だった」や「ヨシあとはもらおう」とか人によって様々ですが、両者とも状況は解りきっているのでこんな一言で意思の疎通には十分です。船長によっては「チョフサー、ワシは見てるから今日は君が持って行ってくれ」などと言って「操船はお前に任すゾ」とはっきりと委託してくれる人もいます。（操船はお前に任せる、しかし責任は俺だ）が含まれる言葉。

しかし、U.Y. 船長はブリッジに上がってくるなり無言のまま右舷ウイングの先端にまっしぐら。どう見ても「これ以後自分で操船するゾ」という意思表示は感じられません。

「お前に任せる」もナシ。やっぱりナー、と思いました。

ブリッジの右舷ドアまで行って「キャプテン、航海速力のままエンジンを S/B (Stand By=いつでも変速できるように機関用意) しておきますヨ」と大声で言いました。しかし、それにも無言でただ頷くだけ。エンジン・ルームに電話して、相ワッチのファースト・エンジニアにテレグラフ（エンジン制御信号機）で S/B を引くが、とりあえずは

航海速力を維持する、但し減速の可能性も十分ある、とっておきました。

同時に（こりゃ、船長のオーダーは待ってらんないカモ）と半分覚悟を決めました。



そしていよいよ上図の様にクダコ水道の最狭部に差し掛かりました。

この時、折悪しく、まさに折悪しくとしか言いようのないタイミングでクダコ島の陰から内航の小型船が出てきて本船の前面を横切ろうとしているのが見えました。

どう見てもこのままではクリアーできそうもありません。右舷のウイング先端に居る船長にこれが見えない筈はありません。「どうしますか、右舷の小型船はカワリませんヨ」とまともや大声で聞きましたが、それにも返事ナシ。（もう待っちゃおれん）

「スロー・ダウンします」と怒鳴っておいてテレグラフを操作してデッド・スロー・アヘッド dead slow ahead=極微速前進としました。同時に相ワッチのQ/Mに10度だけ右に変針するようオーダーしました。この局面でどちらに優先権があるか、法上の判断は難しい所です。しかし、とにかく衝突を回避することが最優先、既にクダコ島が右前方に迫っているので大きく右に舵を切切るわけにはゆかない、ここはスロー・ダウンしか手はない、と判断したのです。

そうこうするうちに、小型船は本船の船首の陰に隠れて見えなくなってしまいました。直前まで右前方至近距離に見えていたのが、スロー・ダウンの効果が出始めて本船スピー

ドがやや落ちてきた、と実感できるようになったタイミングで船首に隠れたのです。
 ということは間違いなく相手は本船船首をかわせると確信して横切ったに違いない。

そうは思うものの、一瞬ヒヤッとしたことは確かです。

数秒か、十数秒か、とにかく長く感じられた短時間経過の後、小型船が本船船首左舷側に現れました。向こうは何にも気にしている様子はナシ。視点が水面に近い小型船は本船の船首からの距離は十分、ビビルことはない、と見たのでしょう。一旦見えなくなった小型船が左舷船首から顔を出した時、U.Y. 船長がなんと言ったと思いますか？

「やー、カワった、カワった」 まるで他人事。

これには衝突を回避できた安堵感などブツ飛んでしまう「ガックリ」を感じたものでした。思わず、舵輪を握っているQ/Mの方を振り返ると、彼も大きく肩をすくめて見せました。

彼は既にこの船長のこういう場面を何回か経験していたのかも。

この時本船は全くの空船でしたからバイ・ザ・スターンは多分2メートルを大きく超えていたと思います。これがアフター・ブリッジ、アフター・エンジンの弱点の一つ。

空船の時のトリム調整は極めて困難、又トリム・バイ・ザ・スターンが大きくなるほど、ブリッジから船首方向を見たときの死角の範囲が大きく広がってしまいます。

だから、実際は小型船が知らん顔で通り過ぎるほど、距離はあったのかも知れない。けれど、とにかく相手は本船船首の陰に隠れてしまったんです。その直前に本船がスロアー・ダウンしなかったらどうなっていたか？ 天のみぞ知る。

上の海図で、ちえりぼん丸のコースである赤線の進行方向すぐ左手に破線が引いてありますが、これは推薦航路と呼ばれるもので「ここはこういう風に通るのがいいですよ」というコースを海図発行者（日本では海上保安庁）が示したものです。一つ前の正規の海図

にも、本船コース赤線の左側に推薦航路の細く薄い線が見えると思います。

海上衝突予防法及び関連条約の規定では、もっと交通量の多い危険水域には「分離通行帯」を設定して、そこでは航路の横切りを禁止しています。しかし「推薦航路」には法的拘

束力はありません。ですから上記の様に航路を平気で横切る船もいるわけです。

また、衝突予防法ではクダコ水道のような狭い水道の本航路を大型船が通過しているとき、その妨げになるように水道を横切るとは禁止されています。この表現は衝突予防法の

条文通りではありませんが、条文の意味する所はそういうことです。

一方、同じく衝突予防法で一般海域の横切り関係について定めた航法では、避航義務は「相手船を右に見る」側にあり、この場合はちえりぼん丸に避航義務があるのです。

この時の両者の関係をどう受け取るかは極めて難しい。

クダコ水道について言えば、南行はちえりぼん丸の様に推薦航路の右側を、同様に北行きの船がやはり推薦航路の右側を青線のように進んでくれれば、なんの問題も生じません。しかし、この様に平気でショートカットしてくる小型船は多いのです。小型船にとっては、こんなとこ「狭い水路」でも何でもないので「推薦航路ってナンネ？」カモ。とにかくこの一件で、トリムの調整について質問した時に感じた不安が現実のものとなりました。そして、これ以後なるべくこの船長に業務上の決断を仰がなくて済むように、自分の判断で決定が可能な範囲での仕事（荷役中心）に徹することにしました。

同時にまた、自分の当直中、船員法で「船長が自ら指揮しなければ」と定められた海域に差し掛かるときでも「船長起こし」を口頭、メモ、又は海図記入で指示されない限り連絡しないことにしました。更に、船長が昇橋しても「ヨシ、これからは俺が・・・」とハッキリ意思表示をしない限り、自分の責任で操船を続ける事にしました。

最初の海図で緑の円に達した時船長に電話した、と言いましたが、こういう場合、海図上に印をつけて「船長起こし」などと書き加えるのが大方の船長のやり方です。

又は「どこそこの何マイル手前で教えてくれよ」と口頭で指示する船長もいます。この日、U.Y. 船長からは何も指示なし、海図への書き込みもナシ。私の判断で電話しただけ。ひょっとしたら、私が電話しなければ上がってくる気もなかったのか？

*

しつこいようですが、ここで再び船員法の関連条文を挙げておきましょう。

船員法・第10条（甲板上の指揮）：船長は、船舶が港を出入する時、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。

この条文には非常に重いものが詰まっていると思います。上記に関して言えば、まずクダコ水道が「狭い水路」に該当するか否か？ 私は明らかに「該当する」と考えたからこそ5マイル手前で船長に電話したんです。それに応じてブリッジにやってきたのだからU.Y. 船長も同様に受け止めた筈。しかし、彼の重大な問題点は「自ら船舶を指揮」したか否か？ これには「ノー」しかないでしょう。彼がしたことと言えば当直航海士が「コウコウしますよ」と言うのに対して黙って頷くだけ。それが「自ら船舶を指揮」だなんて誰が聞いても「ノー」であるはず。それを解ってないのが嘆かわしい。

しかし、昇橋した船長を無視して、当直航海士が操船を続けてジコってしまったら、その

場合の責任を海難審判でいかに判断されるのか??? 判りません。

彼は個人的には、あるいは私的には、優しくてトンガラない「イイ人」なのかも知れない。

しかし、船長という職業の立場にあつては、イイ人である必要はないのです。

まあ、これも遠い昔の話、これくらいにしておきましょう。

この船に乗ってから、この号の冒頭に述べた自社運航の船への思い出とは裏腹に、会社組織の中にある諸々の欠陥に目が向くようになったことは確かです。 その一つが人事。

例えば、船長・航海士の人事には、第一に船舶職員法で規定された当人の保有資格が吟味されることは勿論です。 しかし、少なくとも当時の上場海運会社なら、上級航海士のほ

とんどが船長資格を持っていて当たり前、その中で次に船長に昇格するのは誰か？

となると、あとは決まったようなもの、そう、年功序列、トコロテン。

現在の競争社会では必ずしも年功序列だけでポジションが決まるわけではないでしょう。

しかし、この当時は年功序列が日本のあらゆる組織で、ごく当たり前だったと思います。

後に、私がどこにもクミせず正真正銘のアルバトロス志向になってゆく根っこは、人事を

初め組織内に存在する様々なシガラミにウンザリしたというのが本音です。

私が、素晴らしい船長像、と感じた名古屋丸の T.H. 船長や、第十九とよた丸の M.K. 船

長などが必ずしも社内で重用されていたわけではない一方で、U.Y. 船長のような人がむ

しろ上にはウケがイイらしかった。 どうしても首をかしげざるを得ないのです。

その分かれ目は上に対してイエス・マンになり切れるか否か、カモ。

いかにも愚痴に愚痴を重ねたみたいになってしまいました。 ご容赦を・・・。

*

ここでちょっと目先を変えて、海上衝突予防法の関連部分についてヒトクサリ。

海上衝突予防法・第9条（狭い水道等）第5項 ：船舶は狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の船舶の通航を妨げることとなる場合は、当該狭い水道を横切ってはならない。（筆者註：狭い水道等の内側とは中央部分という意味）

この場合、ちえりぼん丸は狭い水道の中央部分でないと安全に航行できない状況ですから、その前を小型船が横切るのは明らかに違法と考えられます。 しかし、一方で、同じく衝

突予防法の他の条文では次のようにも規定されています。

同法・第15条（横切り船） ：二隻の動力船が互いに針路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。 この場合において、他の動力船の進路を避けなければならない動力船

は、やむをえない場合を除き、当該他の動力船の船首方向を横切ってはならない。

ちえりぼん丸のクダコ水道で遭遇した場面が、第9条相当か、第15条相当か、で立場は逆転します。第9条相当ならまず小型船が、第15条ならちえりぼん丸が、避航動作を取らねばなりません。どちらに避航義務があるかは別として、最重要事項は衝突を回避する、それに尽きます。法はそのことに関してもこまごまと規定しています。

同法・第16条（避航船）：この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶（次条において「避航船」という）は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できる限り早期に、かつ、大幅に動作を取らなければならない。

ちえりぼん丸はこの際大きく舵を切って小型船をよけるのはあまりに危険、可能な範囲で最も有効な手段は、私が判断したようにスロー・ダウンしかなかった。このことから、このケースはやはり第9条相当と考えるのが妥当でしょう。しかし、肝心の相手がそう考えてくれなければ衝突は回避できません。事故後、海難審判でどうなるかは別の問題。

同法・第17条（保持船）・第1項：この法律の規定により二隻の船舶のうち一隻の船舶が他の船舶の進路を避けなければならない場合は、当該他の船舶は、その進路及び速力を保たなければならない。

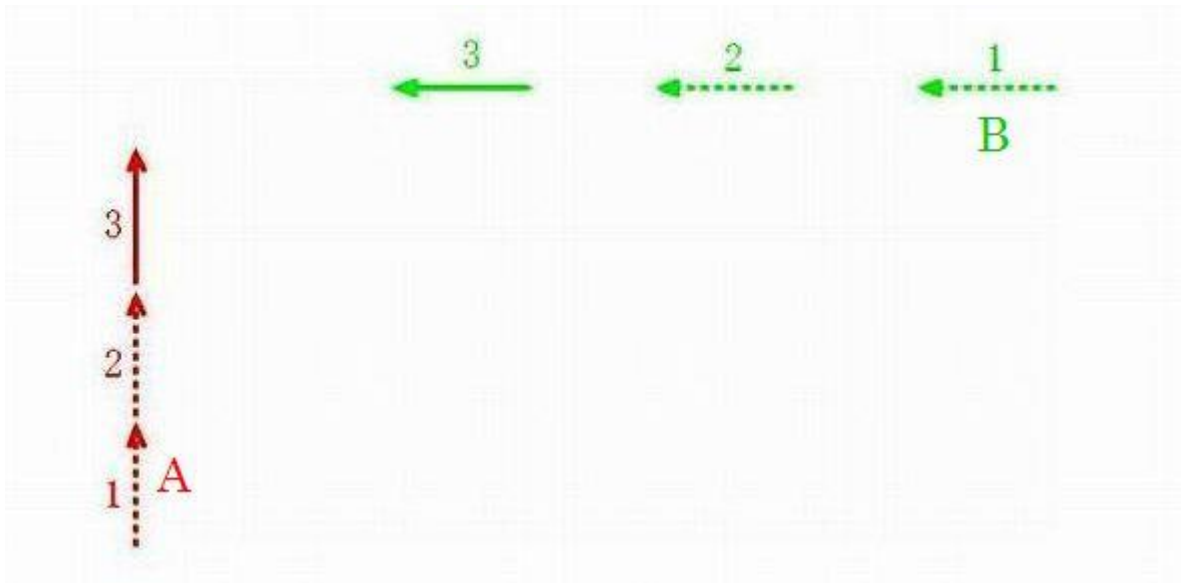
同条・第2項：前項の規定により針路及び速力を保たなければならない船舶（以下この条において「保持船」という）は、避航船がこの法律に基づく適切な動作を取っていないことが明らかになった場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避航船との衝突を避けるための動作を取ることができる。この場合において（中略）保持船は、やむをえない場合を除き、針路を左に転じてはならない。

同条・第3項：保持船は、避航船と間近に接近したため、当該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができないと認める場合は、第一項の規定にかかわらず、衝突を避けるための最善の協力動作を取らなければならない。

以上、第15・16・17の三条文が二隻の船が、狭い水道以外で、横切り関係にある時の航法の規定です。横切り関係に限って言えば、これらの条文の内容全てを、全ての横切り船同士が互いに遵守していれば、衝突は絶対起きない筈です。しかし現実は大違い。上記条文のうち第15条の「衝突するおそれのあるとき」とはどういうときを指すのか？まず、この見極めが肝心です。衝突事故のほとんどががこの「衝突するおそれ」を見逃したために起きる、といっても過言ではないと思っています。

では具体的にどういう状態を指すのか？

例えば次の図の様に A・B 両船がこんな風な関係で行き合ったとします。

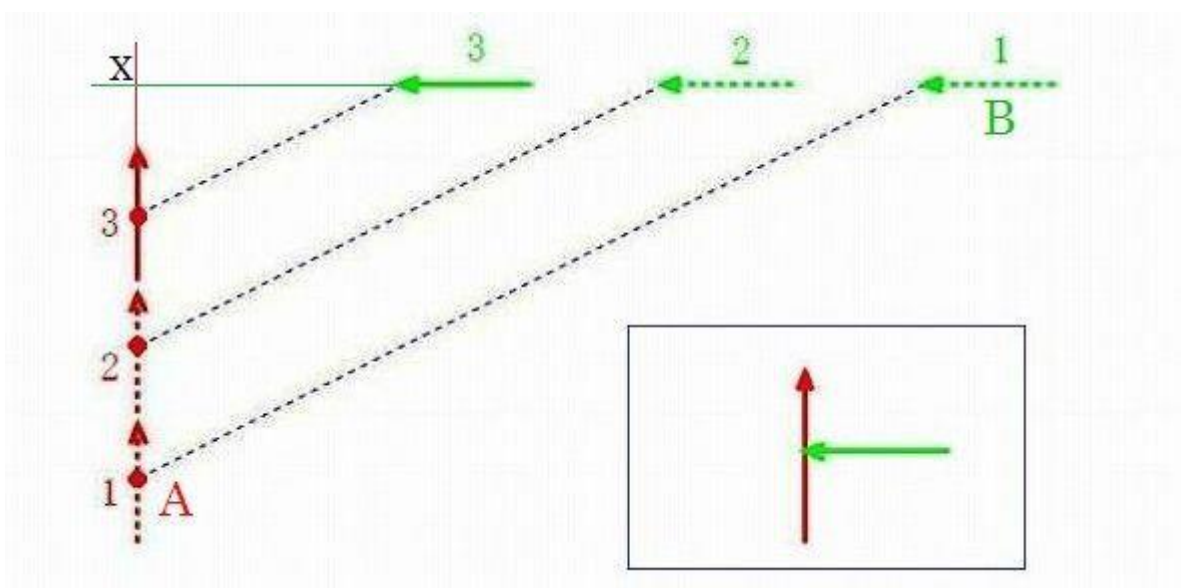


それぞれの数字 1・2・3 は A・B 双方とも同じタイミング。 A が 1 に居る時は B も 1 の位置です。

この場合「衝突するおそれ」があると思いますか？ 一見 A 船が B 船の前面を横切れそうな感じにも見えますね？ しかし、どうでしょう。

次の図で A 船のブリッジ（赤点の位置）から B 船の船首部分の方位を観測すると黒の点線のようになります。時間経過ごとの観測方位・三本の点線が夫々平行になっています。ということは時間が経過しても A 船のブリッジから見た B 船の船首部分の方位は全く変わっていないということ。最終的には X 点で右下の長方形内のような形になる筈。

A 船のドテッ腹に B 船の船首が当たる。衝突です。



こんな形で衝突すると、A 船は B 船に「衝突された」という受け身的表現になりがちですがそれは違います。衝突は衝突、どちらもバツ。しかもこの場合、衝突前の状況から

明らかに「衝突するおそれ」があった。 三本の平行した点線がその証拠。
横切り関係にある二隻の船に「衝突するおそれ」が有るか否かは、時間経過によって両船
を結ぶ方位に変化が生じるか否かで判断できるのです。

紙面のスペースが限られているので、上の図では既に接近しすぎた状態での説明になりました。
(3)の時点ではもうほとんど衝突することは決定的。 こうなるずっと前の段階、
少なくとも(1)の地点よりずっと前の段階で、こういう判断をしなければなりません。

第16条で言う、できる限り早期に、です。 そして、まずA船は減速するなり、右転するなり、左へ一回転するなりしてB船をよけなければならない。 その場合、B船は針路・速力をキープしなければならない。 しかしA船がそれなりの動作を取らない、またはウツカリ「おそれ」を見逃してその動作が間に合わない場合、(2)又は(3)の位置に達してしまったような場合、B船も衝突を避けるための最大限の協力動作をしなければならない、ただしその場合B船は左転してはならない。(左へ舵を切ってはナラナイ)

前記の三ヶ条(15・16・17条)の条文は、こういうこと全てを言っているんです。
各船がこれらの条文通りの行動をとってれば、衝突事故は起こり得ません。 しかし現実
に事故は頻繁に起きています。 その多くは、避航船Aがウツカリ「衝突するおそれ」
を見逃した。 又は気付くのが遅すぎた。 或いは寝コケていた。(案外これが多い?)
保持船Bの方も「おそれ」を感じていなかった。 又は相手が避航しないことに気付くのが
遅すぎた。 或いは(同じく)寝コケていた。

多くの場合、こんな風にマトモには考えられない原因で事故は起きているのです。
視界のいい昼間でも事故は頻繁に起きていて、殆どの事故の原因は上記の如く人的要因。

ごくマレには、夜間、航海灯が不具合だった等が原因となる事もあるでしょう。

しかし、それも突き詰めていけば人的ミスであることが多い。

さらにここで、一つ付け加えなければならないことがあります。 海上では上の図のよう
に一对一の見合い関係はむしろマレなことで、大抵は第三者、第四者、又はそれ以上の多
くの船が同時に絡んでくる場合が多い。 第一の船を避航したために、それまでは安全だ
った第二の船との間に「衝突の恐れ」が新たに芽生えてしまう、そういうケースは頻繁に
あります。 また交差角も上図のように直角とは限らず様々な角度です。

さらにまた、衝突の原因が衝突の当事者同士のエラーではなく、一見全然関係のない第三
者が原因を引き起こした、というケースも有り得るでしょう。 しかしその場合、その
第三者が現場に留まっていなければ、咎められることもなし。 裁かれるのは衝突の当事

者ノミ。 自動車の衝突事故でも考えられることですね。

又は、ちえりぼん丸の一件のように当時の責任者（船長、又は船長不在時なら当直航海士）の指揮に甚だしい欠陥があった場合。 その殆どは「判断違い」ではなく「決断の遅れ」。

とにもかくにも「船員法」と「海上衝突予防法」はよくできた法律だと思います。

同時に、「法の精神」を理解し、実践するのはあくまで「人」であることも確か。

*

法律関連の職業に携わる人は別として、陸上の日常生活でこれまで述べてきたように法規でガンジガラメになるような、又は、直接法規に向き合わねばならぬようなことは普通ありませんね。 強いて言えば車を運転する際の道路交通法との関わりぐらいでしょう。

しかし、道交法の条文をぶつぶつ言いながら運転、なんてことは金輪際ないでしょう。

運転の際、ソレと意識せずとも自然に道交法は守られている。 しかし、事故が起きたと

きは、相手に・自分に・又は双方に、何らかの過失・違反があったとされるのです。

船長・航海士とて同じこと、海上衝突予防法の条文を思い出しながら操船しているわけではありません。 それよりはるか以前に、法規の一条・一条を完全に把握して、咄嗟の判

断が、又は殆ど本能的な瞬時の行動が、違法とならないようにしておくことが肝心。

そのためには、条文の完全な理解、その条文の元となる法の精神をトコトン咀嚼して、自らの判断が特に意識することなしに法に沿えるように自己訓練をすることが大事です。

私自身はそうしてきたつもり、この頃には既に迷いなく行動できるつもりでした。

それが、クダコ水道で衝突を回避できた所以であると言い切ってイイと思います。

上司である船長が存在する場所で、殆どそれを無視して衝突回避に成功したのですから、

この時は自分をホメてやりたいくらいでした。

*

ごく最近も、伊豆半島沖でフィリピン籍コンテナ船と米イージス艦の衝突事故がありましたね。 この事故は一方が機密で固められた軍艦なのでオープンな原因説明は難しく、果たして詳細発表にまで行きつけるかどうか。 焦点はこの両者の見合い関係でしょう。

横切り関係だったか、追い越し関係だったか。 もし横切り関係であったなら TV 映像で

損傷具合を見た限り、イージス艦がコンテナ船を右に見ていた可能性が高い。

即ち（お互いの交差角度は別として）前出の図の A 船がイージス艦に相当します。

一部報道ではコンテナ船が追い越しをかけていたとも言われていますが、今のところ、

どの程度の交差角だったのか、真相は分かりません。 並行でなかったことは確か。

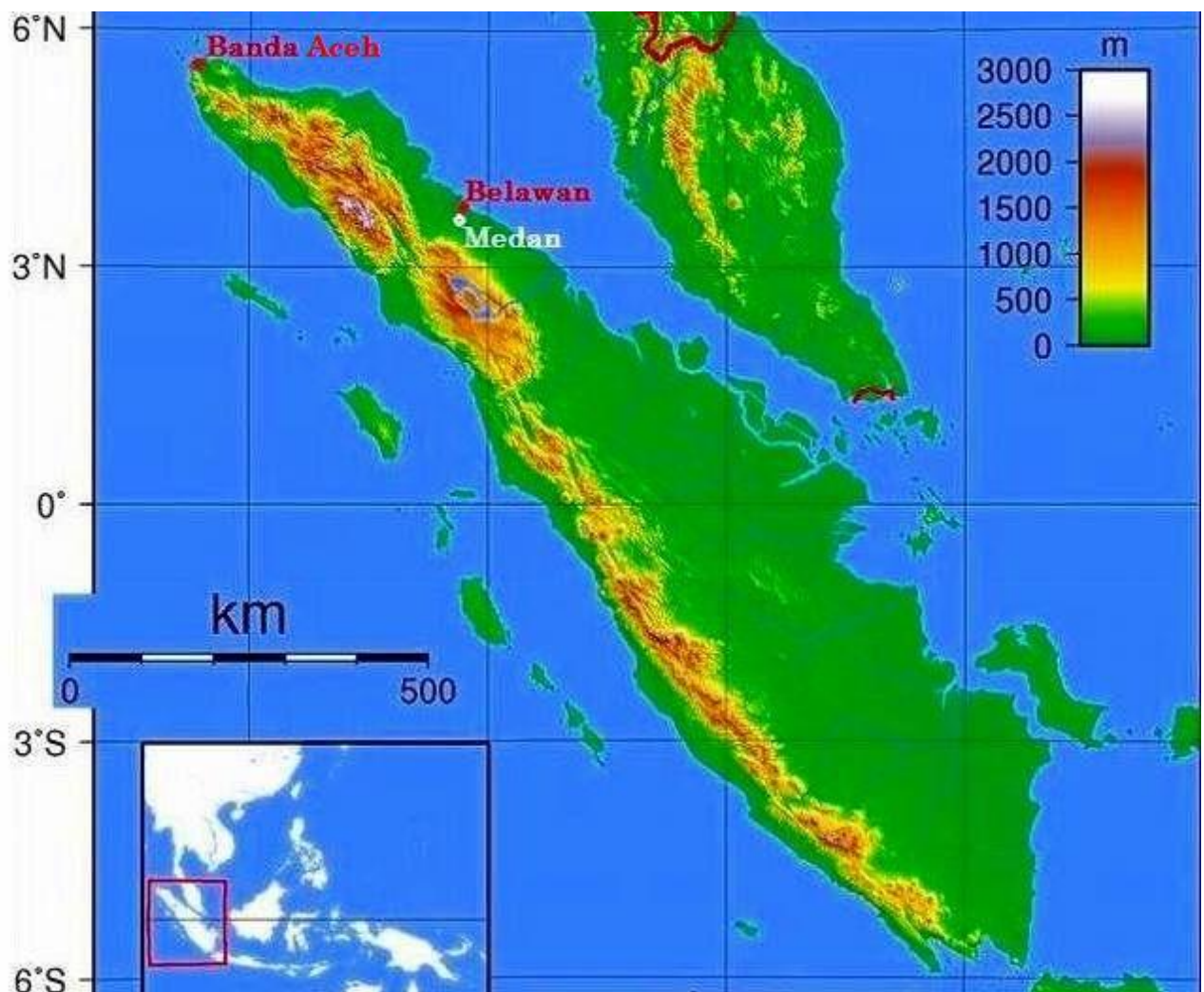
横切りならまずイービス艦に避航義務が生じるし、コンテナが追い越しをかけていたのなら追い越す方に避航義務があります。 いずれにしても根底にあるのはヒューマン・エラーの筈。 このまま真相は「闇の中」で終わってしまうのかどうか。

*

さて、今号はショッパナから大脱線してしまいました。 そろそろ出港しましょう。 これまでT船舶の定期航路での揚げ地は、殆どがジャワ島に限られていて、インドネシア定航というよりジャワ定航という方が当たっていました。 実際T船舶の乗組員の多くはジャワ定航とも呼んでいくくらいです。

いつもの通り日本では門司・神戸・名古屋・清水・横浜の各港で積荷。 次いで台湾のキールン（基隆）・カオシュン（高雄）に寄ったかどうか？ 記憶にありません。 この二港へは多くの船で何回も寄港しているので記憶がゴッチャになっています。

そしてネシア定航では、ホンコン（香港）・シンガポール（新嘉坡）には必ずよりますが、両港とも常に錨泊で、これまたはつきり記憶に残ることが殆どありません。



シンガポールの後に向かったのがスマトラ第一の港ベラワン Belawan と、私にとって今

回が初めてのバンダ・アチェ **Banda Aceh** いずれもスマトラ島北西部です。

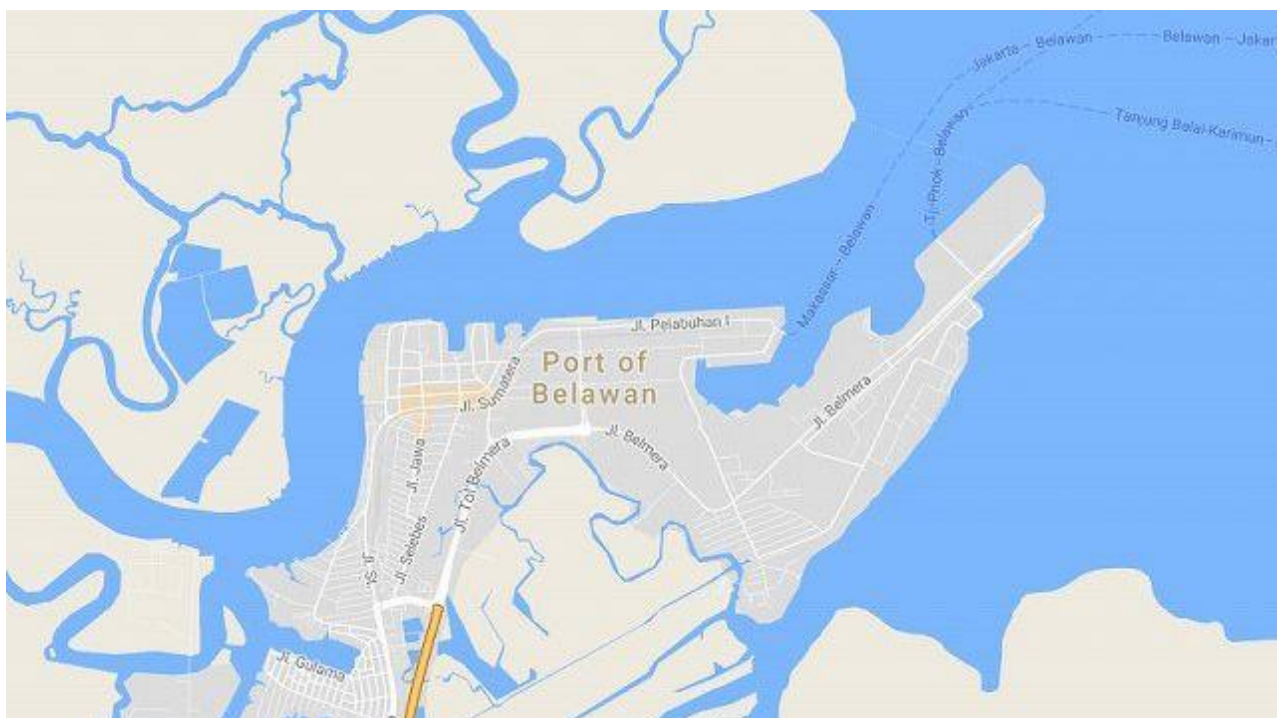
スマトラ島は、島と呼ぶには余りに大きく、その面積は約 47 万平方キロ、日本の本州の面積は約 23 万平方キロですから推して知るべし。上のマップに付記された距離スケールからもその大きさが分りますね。普通の世界地図で見た限り、日本と較べてそれ程の大きさを感じないかも知れませんが、そこがメルカトル図法のマジック。高緯度になるほど面積は実際より大きく表示されてしまいます。一方スマトラはこの通り赤道の南北にまたがっていて、メルカトル図法でも殆ど拡大されていないのです。

ちえりぼん丸で行ったのは上のマップでは赤字綴りにになっている港です。この二港、特にバンダ・アチェは、普通ジャワ定航の船では行かない場所でした。

まずベラワン、ここは北スマトラ州の州都であると同時にスマトラ島最大の都市でもあるメダン **Medan** の外港です。メダンは人口だけでの比較ではインドネシアで四番目とも五番目とも言われ、当時でも 200 万を超えていた筈。また、特に 1970 年代後半にはアルミニウム関連の日本企業の進出が始まり、急速に在留邦人が増えたらしい。

1980 年にはそれらの日本人居住者の子弟の為日本人学校が開設されたほどでした。しかし、その後在留日本人は急速に減少したため 1998 年には休校となりその後廃校になったのだそうです。

T 船舶も首都ジャカルタとともに、このメダンにも駐在員事務所を置いていました。



現在はこのように港らしい港が出来ているようですが、ちえりぼん丸の頃は沖に錨泊して舢舨に揚げ荷、舢舨は河の中のどこかで陸揚げしていたのです。そんなですから、上陸は無

し。この港にも特別の記憶はありません。次はスマトラ島最北端バンダ・アチェ。

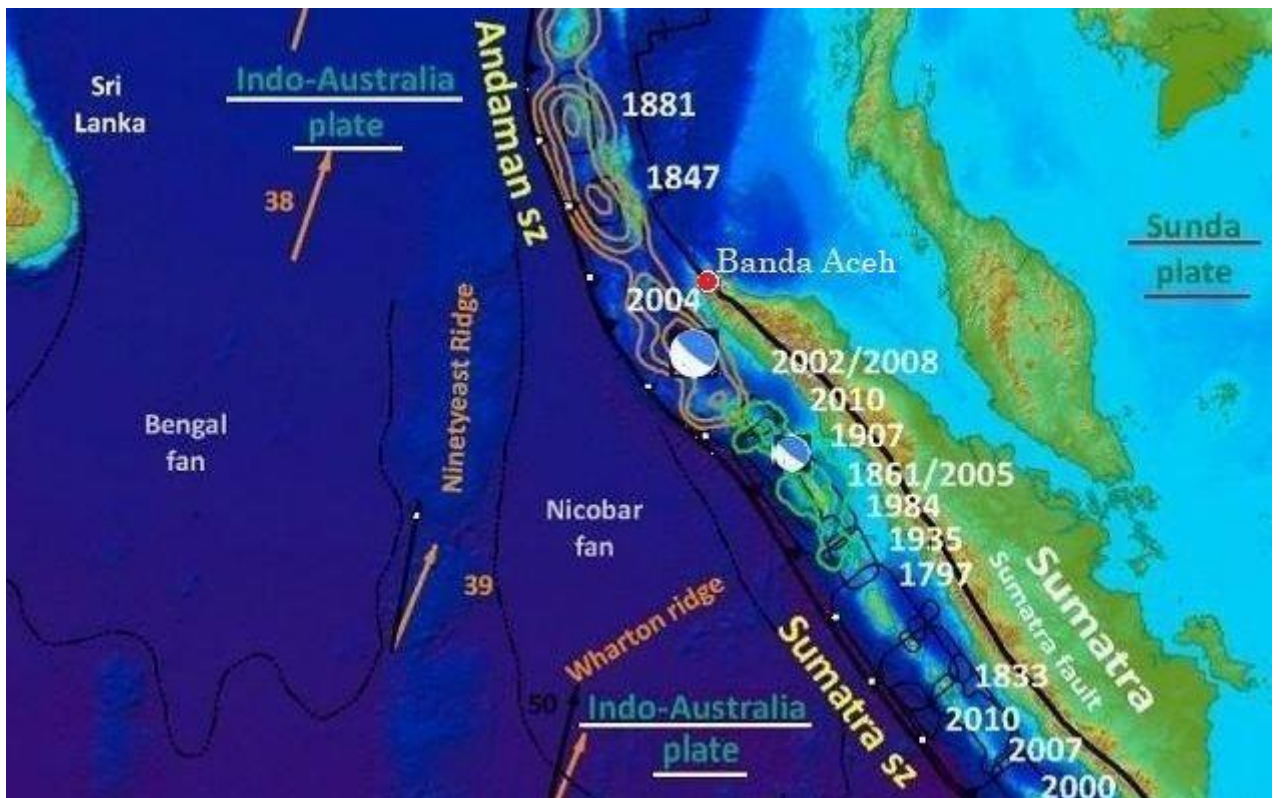
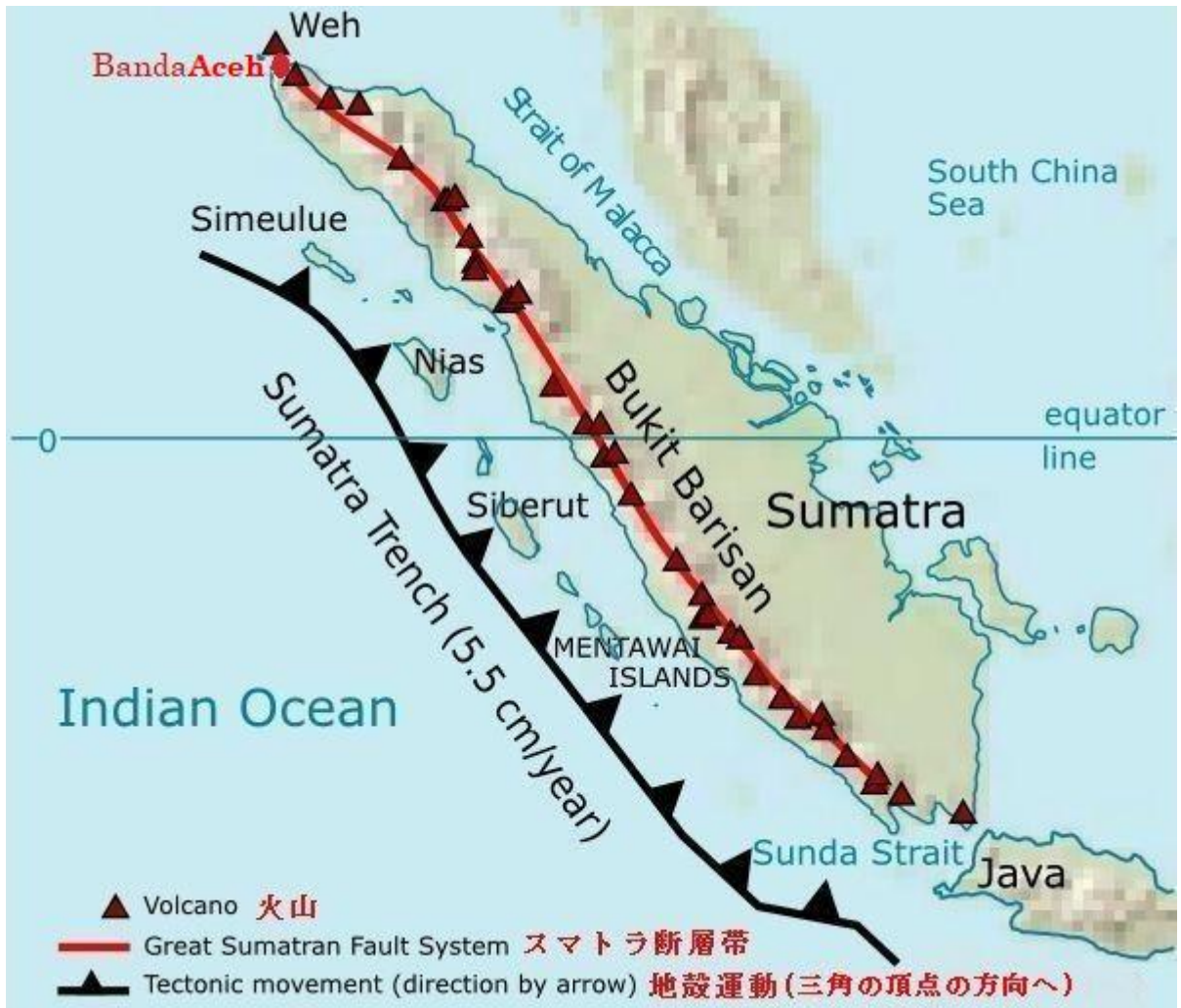
*



中央上部に見える島はウィー島 **Plau We**。マラッカ海峡を抜けてインド洋に出てゆく船はこの島の北側をかわしてゆくのが普通です。アプレンティスとして乗った熊野丸をはじめ、丹後丸その他の船でそれは既に何回も経験済み、その時にはここにこんな港があることも眼中にありませんでした。大型船用の港湾施設はありませんから、ここでも港のすぐ沖に錨泊しての揚げ荷です。面白いこともありません。

しかし、ここは実にオソロシイところだったんですねー。ご記憶でしょうがここはあの「スマトラ島沖地震」と名付けられた大地震の震源地に最も近い町だったのです。

2004年に起きたあの大地震の時、私たちはカアディス **Cádiz** で暮らしていました。今、その頃のブログ ¡Hola Amigos! を読み返してみると、そのことには、なんにも触れていません。それだけ私たちは地震の多い日本から離れて「ノンビリ暮らし」にズッポリハマっていたんでしょう。いつ何時大地震が起きても何の不思議もない日本で暮らしている今では、いやでもこのスマトラ沖大地震の事を考えざるを得ません。カアディスに居たときはまさに「喉元過ぎれば熱さを忘れ」ていたんでしょう。遅ればせながらそのスマトラ島付近の地震の様子を調べてみると、次のようなものが見つかりました。



まず、一枚目の画像。 これを見るとスマトラ島の南西岸には端から端まで断層帯に沿って火山が列をなしています。 火山列島・日本も顔負け。 更にまたその沖合にはスマ

トラ海溝 **Sumatra Trench** があります。これも日本列島の南・東岸の日本海溝・伊豆小笠原海溝・九州パラオ海溝・南西諸島（琉球）海溝などの存在と似通っています。スマトラ海溝はジャワ島南部のジャワ海溝 **Java Trench** とつながっていて両者を合わせてスンダ海溝 **Sunda Trench**（又はジャワ海溝）とも呼ぶようです。

ここで二枚目を見るとスマトラ島南西岸に沿って四桁の白の数字がずらっと並んでいます。これらは全部この境界で大きな地震が起きた西暦とそれぞれの震源を示しています。

この地震の頻度も地震大国日本に勝るとも劣らない凄まじさ。

中央上下に **Andaman** アンダマン **SZ** と **Sumatra** スマトラ **SZ** という黄色の文字列があります。 **SZ** とは **Subduction Zone** の頭文字で、日本語では「沈み込み帯」と言っているようです。要するにプレート同士がぶつかって、一方が他方の下に潜り込む地帯。

この図で濃いブルーの部分はインド洋ですが、そこはインド・オーストラリア・プレート **Indo-Australia Plate**。反対方向の南シナ海方面は、日本の西半分も入っているユーラシア・プレート **Eurasia Plate** の南端部分スンダ・プレート **Sunda Plate** です。

そして、インド・オーストラリア・プレートがスンダ・プレートに潜り込むところが前図のトゲトゲ線のスマトラ海溝の位置で、そこがスマトラ **SZ**・沈み込み帯に一致します。

トゲトゲの下に括弧付きで **5.5cm/year** となっています。トゲトゲの方向に毎年 **5.5** センチの潜り込みがある。数値は別として日本の南・東岸沖の様子と似ています。

改めてこういう図を見るとあの2004年の大地震は起こるべくして起きたということがよくわかります。陸上には火山列に沿ってスマトラ断層帯が島を縦断。島の沖にはこれも海岸と平行に海溝があり、そこはプレートの沈み込み帯でもある。逃げようがない。日本も近い将来、激甚災害が起きる気配は濃厚ですが、かといって我々一般庶民にできることはそう多くはない、結局のところ、ナルようにナルさ、と開き直るしかなさそう。

*

スマトラ北西部での揚げ荷が終わるといつものジャワ定航の定番揚げ地、ジャカルタ、チレボン、スマラン、ウジュン・パンダンに向かいます。

今回はこれまで登場しなかったウジュン・パンダンについてお話ししましょう。

この都市の名前については前に触れたと思いますが、元々この地が王国であったころはマカッサル **Makassar** でした。マカッサルという地名、及びこの地がインドネシアという独立国の一部になるまで、には数々の歴史が絡んでいますがそれは省きましょう。

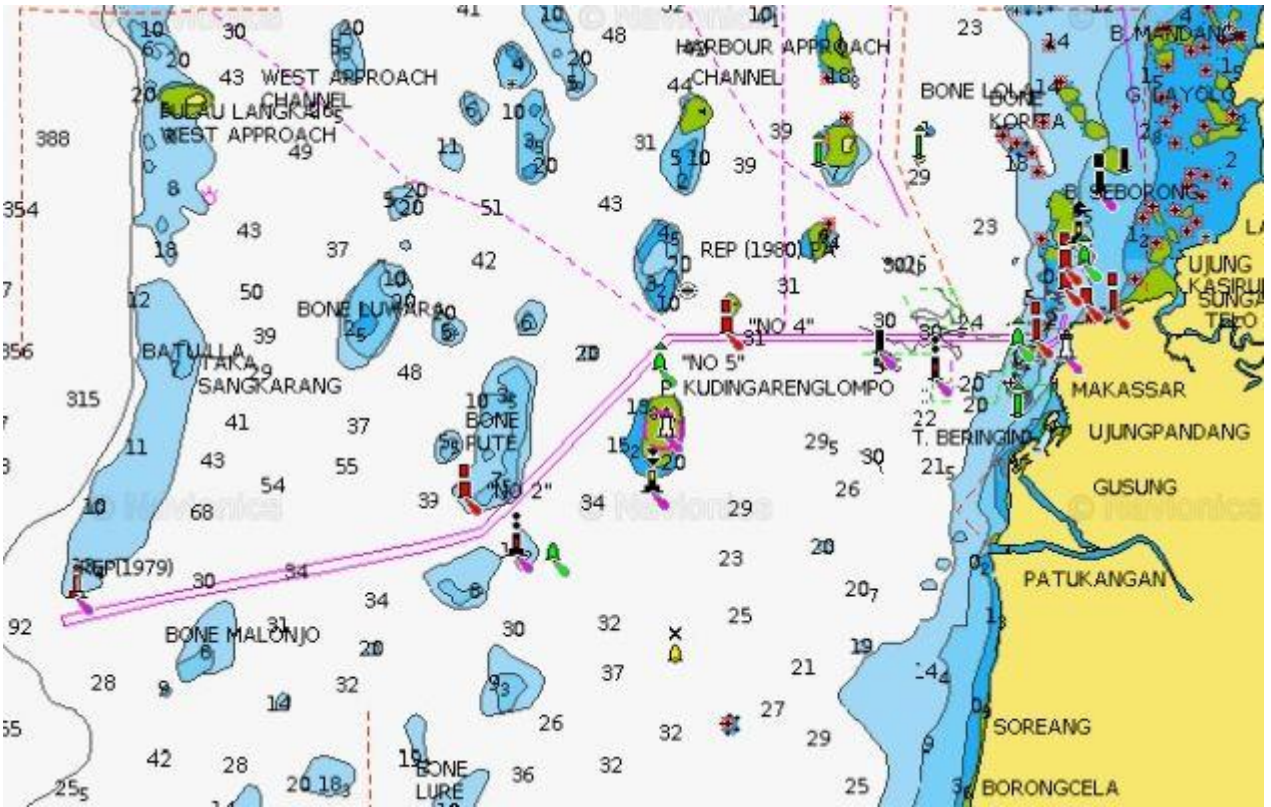
とにかく、私が **T** 船舶に入社した前年の1970年にウジュン・パンダン **Ujung Pandang**

に改名されたのです。その後 1999 年には再び元のマカッサルに戻ったそうですが、それは私のリタイヤ直前の事ですから、私自身はマカッサルという港名で入港したことは一度もありません。しかし、T 船舶のクルーは皆ウジュン・パンダンとは言わず、長年馴染んだマカッサルという名前と呼んでいました。

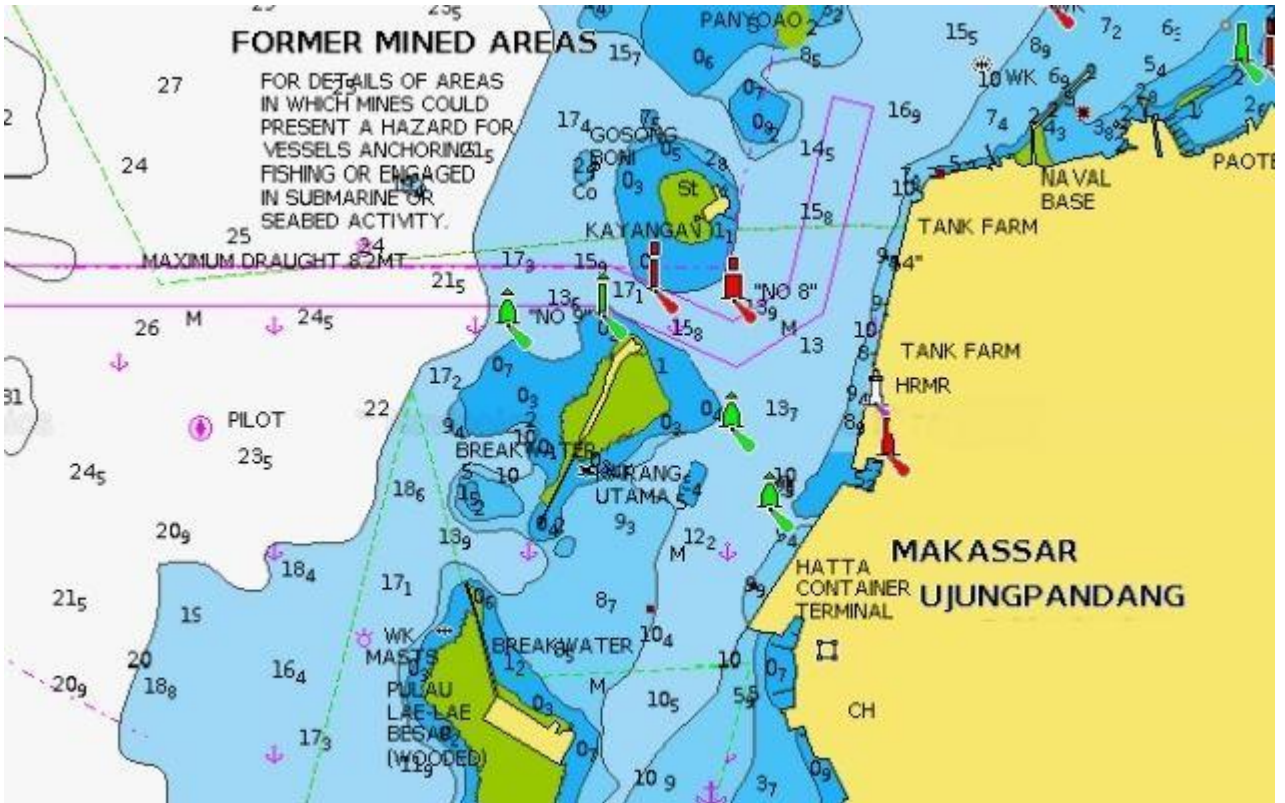
そのウジュン・パンダンはスラウェシ島 Sulawesi の南西部にあるこの島最大の都市です。スラウェシも私の年代以上の方には英語名セレベス島 Celebes の方が違和感がないと思います。これもインドネシアが独立してから改名されたのです。



ウジュン・パンダンとインドネシアの他の島々・各港との位置関係はこの通りです。スラウェシとカリマンタン Kalimantan (英語名ボルネオ Brneo) の間がマカッサル海峡 Makassar Strait です。(上のマップでは語尾の r が抜けていますね) マラッカ海峡を通過できない巨大タンカーはマップ下辺のバリ島 Bali 東側のロンボック海峡 Lombok St.から北上して、このマカッサル海峡経由で日本近海に達するのです。マラッカ海峡を通過できる最大船型をマラッカ・マックスと言いますが、それを超える船、即ちロンボック海峡及びマカッサル海峡を通過しないと日本に到達できない船も多数あり、それらはポスト・マラッカ・マックス又はオーバー・マラッカ・マックスなどと呼ばれるようです。丹後丸以後はタンカーに乗る機会はなかった、と言うか避けてきたので、いずれも私には縁のない世界。



ウジュン・パンダンへのアプローチはこんな風に多くの浅瀬（珊瑚礁）に囲まれているのでブイで安全な水路 passage が示されています。



大型船用バース berth は右上の角、Tank Farm の文字列から Hatta Container Terminal の部分まで。 当時、コンテナ・ターミナルはまだありませんでした。

入港水路の上方に **Former Mined Areas** という綴りが見えますが、これを囲む緑の破線は機雷危険区域の表示です。この一帯には第二次世界大戦、及びそれに続くインドネシア独立戦争の折に敷設された機雷が多く残っていたのです。戦争の負の遺産です。

多分、旧日本軍のものも・・・？

この港では日本からの雑貨の揚げ荷は当然ですが、復航の積荷として黒檀の原木や、コーヒー、カカオなどを積むことが多かったと思います。そうそう、一時は割りばしや爪楊枝などがあつたかも知れません。

なかでも、ここの黒檀は縞黒檀と呼ばれる独特の木目が人気で、業界ではマカッサル黒檀とかスラウエシ黒檀と呼ばれて特定され、珍重されているらしい。



縞黒檀とはこんな模様のもの。一枚一枚が微妙に違い、全く同じものは存在しない所が、いかにも・・・です。日本での用途は第一が仏壇。そのほか各種家具材、小物類、楽器などに広く使われているようです。

*

ここでの荷役は首都ジャカルタなどに比べると、なんとなくおっとりユツタリでいい気分です。だから自然に乗組員もみんなノンビリ。ある日、古参の QM クォーター・マスターに誘われて、この街では名が通っているという洋蘭園を見に行きました。そこはオランダ人が経営しているもので、かなり広い園内にありとあらゆる蘭の花が咲い

ていました。カトレア属などの大輪の物から、小型の花がかたまって咲くオンシデューム属まで、ありとあらゆる種類の洋蘭がまさに「咲き誇る」という形容通りに敷地一杯に咲き乱れているのです。

無粋な私がこんなところを見たのは全く初めて、壮観でした。下はその洋蘭園そのものの写真ではありませんが、ネシアのどこか似たようなところのもの。こんな光景が続く中、所々に販売用の蘭の鉢植えをズラっと並べてもありました。



誘ってくれた QM は、自分でも洋蘭の栽培を楽しんでいるようで、機会あるごとにここを見に来るんだ、と言ってました。そんな彼が誘ってくれなかったら、私一人でこんなところを探して見に来るなんてあり得ないことでした。

これを書きながらそんなことを思い出して、色々ネット上で探してみましたが、グーグル・マップを最大サイズに拡大して町の隅から隅まで念入りに探したんですが、どうしても見つかりません。衛星写真でも同じこと。

それではと、オープン・ストリート・マップ等で探してもやっぱり影も形もありません。しかし、この私が花を見に行く、なんて行動に出ることがそうちよくちよくある事ではありませんから、その記憶が間違っているとも思えません。オカシイ。

こうなりゃ意地だ、となるのが短所でもあり長所でもあると自認しています。

日・英のサイトで蘭園・Orchid Garden を探しまくった挙句、英文の方でやっと次のよう

なマカッサル市街の案内記事を見つけました。

The City

South of Fort Rotterdam, Jalan Ujung Pandang runs down along the seafront as Jalan Penghibur, also known as **Pantai Losari**, which is famous for its evening food stalls. Parallel and just east of Jalan Penghibur, **Jalan Somba Opu** is known across Indonesia for its gold shops; other stalls sell silk from Sengkang, intricate silver filigree in the Kendari style, and potentially antique Chinese porcelain, all priced at about three times what you'd pay elsewhere. The street's southern end is crossed by Jalan Mochtar Lufti, down which you'll find the privately owned **Clara Bundt Orchid Gardens** at no. 15a, though visitors seem unwelcome most of the time nowadays.

498

Five hundred metres **west of Medan Karebosi**, and one block east of the post office, is the **Museum Kota Makassar** (Tues–Thurs 8am–2pm, Fri 8–11am, Sat

赤のアンダーラインの部分を見ると、この蘭園の名前は Clara Bundt というらしい。そして「しかし今日ではビジターは殆どの時歓迎されないらしい」という記述が気になります。これは一体何年ごろの記述なのかそれがイマイチはつきりしないのです。

この辺の「不確実さ」がネット情報の弱点ですね。

まあ、とにかく私の探しているものに違いはないらしい、名前もはつきりした。そこで、この固有名詞もつけて検索したところ、今度は Bundt という名前ばかりにヒットして Bundt Cake という焼き菓子の事ばかり。そのバント・ケーキの Bundt という名前はドイツ系らしい。それもちょっと引っかけます。私の記憶では園のオーナーはオランダ人だったはず。そのうちに、次のような記事も見つかりました。

Clara Bundt Orchid Garden. Mr. Bundt, a Dutchman, has his private residence at No.15 Jalan Mochtar Lufti. His spacious garden is filled with rare Indonesian orchids and hybrids. He also has an enormous collection of seashells and coral. A visit is worthwhile and several of the collections are on sale. Mr. Bundt is registered in the Sander's List of London as an expert in orchid cultivation.

「Dutchman の Bundt 氏は・・・」とハッキリ言いきっています。やっぱり、記憶に大きな誤りはなかったらしい。そう言えばこの記事にあるように膨大な貝殻のコレクションがあったことも思い出しました。この記事では前の記事の「歓迎されない」云々には触れていませんが、二つの記事の書かれた日付の前後関係はつかめません。

しかし、それにしてもネット上の市街地マップでは何故見つけることができなかつたのか？ 疑問が残ります。その疑問が引っかけり、なおも検索を続けました。

何しろ時間はいくらでもあります、元はと言えば使い切れなくアル時間を消化するために始めた航海記、気が済むまでトコトン探求です。そして遂に目的のものを見つけました。

こんな古い市街図です。左下に Clara Bundt Orchid Garden とありますね。



これです、間違いはない。岸壁からそう遠くない所で、行きはペチャ、帰りはぶらぶら歩いた記憶もあります。その時、ちえりぼん丸がどこに係留されていたかは記憶にありませんが、距離尺から類推すると岸壁まで精々2~3キロ内外のもんでしょう。これで一応、記憶に間違いはなかったことはハッキリしました。しかし、なぜグーグル・マップには出ていないのか？更に検索を続けると次の記事が見つかりました。



tongseng
8 years ago

About Makassar itself:
 - Fort Rotterdam is the main attraction, I think. It's quite nice, but don't expect too much.
 - The Taman Anggrek (orchid garden) from Mrs. Clara Bundt (on Jalan Mochtar Lufti) is not there anymore. The house and garden are destroyed, because they're building a new house for a new owner. I heard that Mrs. Bundt's garden is now outside Makassar, but I don't know if this is true and where it would be.
 - I would stay at Hotel Pantai Gapura. It's one of the few good hotels in Makassar.
 - Eating is good at Kios Semarang and Lae Lae. These restaurants are also in the LP.

これは個人旅行客の旅日記みたいなものらしい、やっぱり日付は不明です。

これを見ると「蘭園はもはやそこにはナイ、既に取りつぶされて、現在はマカッサル以外の土地に移されている」らしい。そして、この筆者は、その真偽もそれがどこなのかも知らない（分からない）と言っています。

更に憶測すると、どうやら Bundt 氏はこの時既にこの世にナイらしいことがうかがえます。最初の「歓迎されないらしい」の記事が書かれた時には既に亡くなっていたか？ 二番目の記事の方が最初の記事より前に書かれたのは確かでしょう。私と QM が行った時は間違いなく「ウェルカム」だったのです。二番目の記事では Mr. Bundt と書いてあったのに、三番目のこの記事では Mrs. Bundt になっています。

オランダ人 Bundt 氏がインドネシア独立後もこの地に留まった事は、かなり特別な意味があったのだと思います。それなりに地域への貢献もあったのでしょうし、地元住民にも受け入れられていた筈。しかし、Bundt 氏亡き後、夫人一人になってから、旧植民地で安穩に暮らすには色々と困難があっただろうことは想像に難くありません。蘭園の運営にも支障が生じてきたのかも知れません。それが最初の記事の頃か？

Clara Bundt Orchid Garden は Bundt 氏が夫人の名前をそのまま蘭園の名前にしたのでしょう。Bundt 氏が存命か否かは別として、もはや蘭園は存在しない事だけはこれではっきりしました。マップは二番目の記事と同時期かそれ以前の物だったのでしょう。

それはともかく、現在ナイものがグーグル・マップにのっているわきゃないわな。

と、いうわけで、四十数年前の蘭園探しはこれにて一件落着。

前に、やはりグーグル・マップでブルックリンの材木岸壁の探索をしたことをご記憶ですか？ あの時は結局ストリート・ビューでそのあたりに材木商があることを突き止めて解決に至りました。私にとって、PC 遊びはこういうことがたまらなく面白い。

こんなことをしていると、ますます、ヒキコモリ傾向になってしまいます。

困ったもんだ。

では今号はこの辺で・・・。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

次回更新は 2017 年 8 月 19 日(土)の予定です。