

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

038号 (14 Oct 2017)

続・撒積専用船・水戸丸

(Sep 1976 ~ Jan 1977)

パナマックス撒積船・水戸丸の続編です。

ブレーメンでは撒積みカーゴの揚げ地としては異例のノンビリ・ペースでした。前にハンブルグへ行った時も同様でしたから、これがひよっとしたらドイツの仕事ぶりなのか？

どうもそれまでに持っていたドイツ人のイメージからはちょっと外れています。

それはともかく、撒物揚げでオール・ナイト荷役がないのは大歓迎。それだけでも嬉しいところへ更に、停泊三日目は全休日でした。その日が何月何日だったのか、どういう休日だったのか、全く記憶にありませんが、「宗教改革の日」とか「万霊節」とかの宗教絡みの休日だったのだらうと思います。時期的にはこれらに符合するようですが、これ

らがはたして当時のブレーメン州での休日になっていたかどうかは不明です。とにかく、水戸丸のブレーメン停泊中に完全休日があるということは、乗組み一同にも事前に知らされていました。ブレーメンに入港して、間もなく船長室に呼ばれました。そこには機関長氏も来ていたので何か大ゴトでも？と一瞬思いましたが、二人に特に緊張

感は感じられません。そして、機関長が話したのは・・・。

「サード・エンジニア（三等機関士）がフィアマン（＝機関員 fireman）をつれてローレライを見に行きたい、と言ってきたんだがどうだろうか？」です。

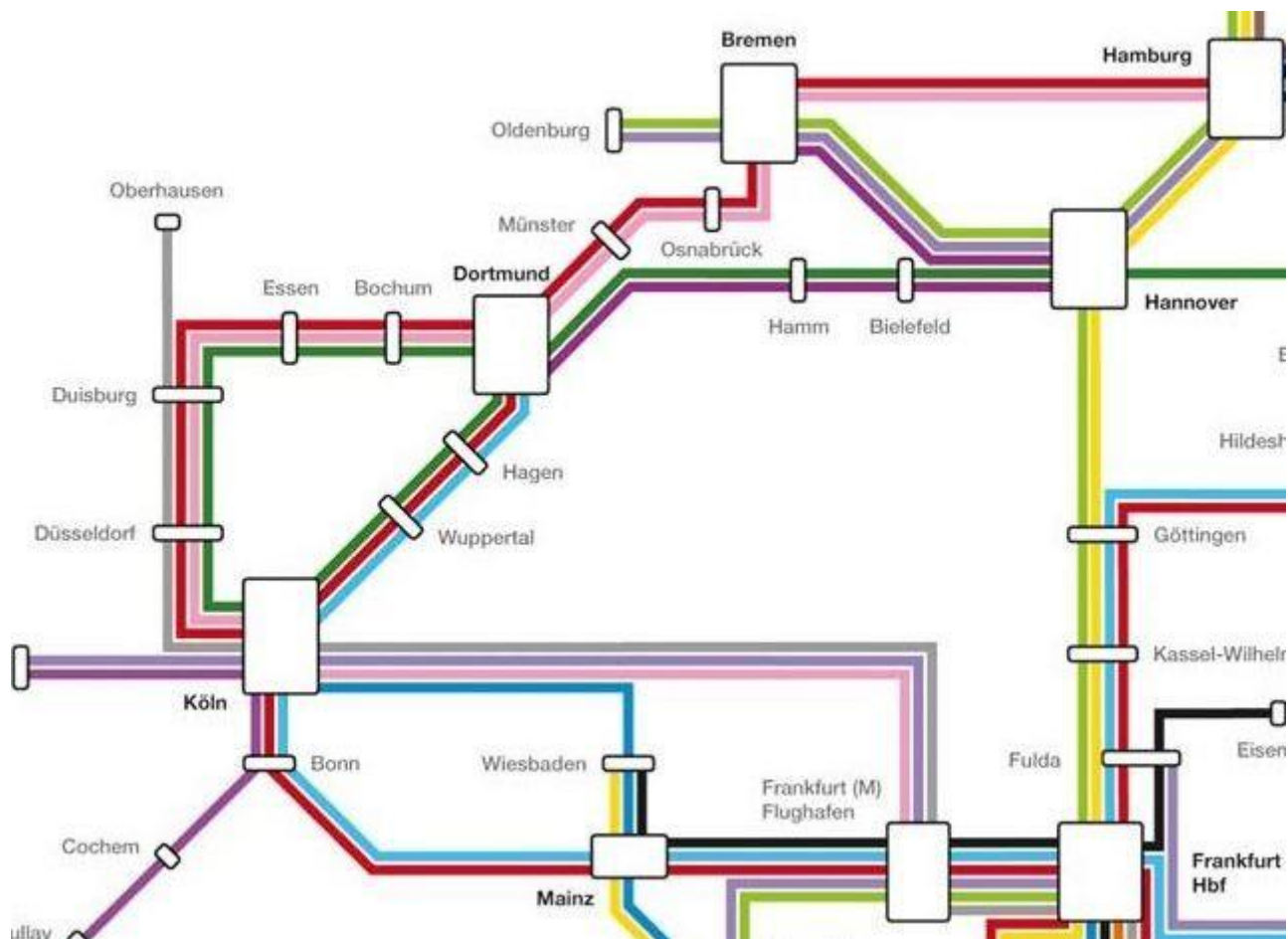
「イイじゃないですか、できれば私も行きたいくらいですよ」すると、ここで船長が「でもなー、イミグレは問題ないかな？」お二人から見ればとんでもない発想の申し出に戸惑っている様子。まあ、たしかにその心配は分からないでもありません。

「分かりました、とにかく代理店に聞いてみましょう」「ウン、そうしてくれるカ」早速、代理店にコレコレしかじかと電話してみました。「イミグレの問題はありませんよ、但しパスポートのようなIDは必要です」「船員手帳 Seaman's Book でもいいかな？」「アア、それなら問題ありません」そして日帰りも無理なくできるらしい。その日の終業時、旅行の資料を持ってきてくれるとの事。ご老体二人も一安心。

早速その日の夕方、代理店員が旅行パンフを色々持ってきてくれました。細かいことは忘れましたが、次のようなものだったと思います。まず、ドイツ国内の鉄道地図。Bremen～Dortmund～Köln～Koblenz～Mainzの順にたどって行けばいい、とのこと。



そして各路線がどうつながっているか一発で解る路線図も。 上図と下図は一部食い違いが見受けられます、発行年代の違いでしょう。 多分上図は下図より古い。



まず、ブレーメンからピンクの路線でドルトムント Dortmund 経由ケルン Köln 迄、そこでライト・ブルーの線に乗り換えてボン Bonn 経由でマインツ Mainz へ。 代理店員のお勧めは「そこからコブレンツ Koblenz 迄ライン川下りのクルーズ船に乗ってローレライ Loreley を川面から見物すること」と、こんなクルーズ船資料もくれました。



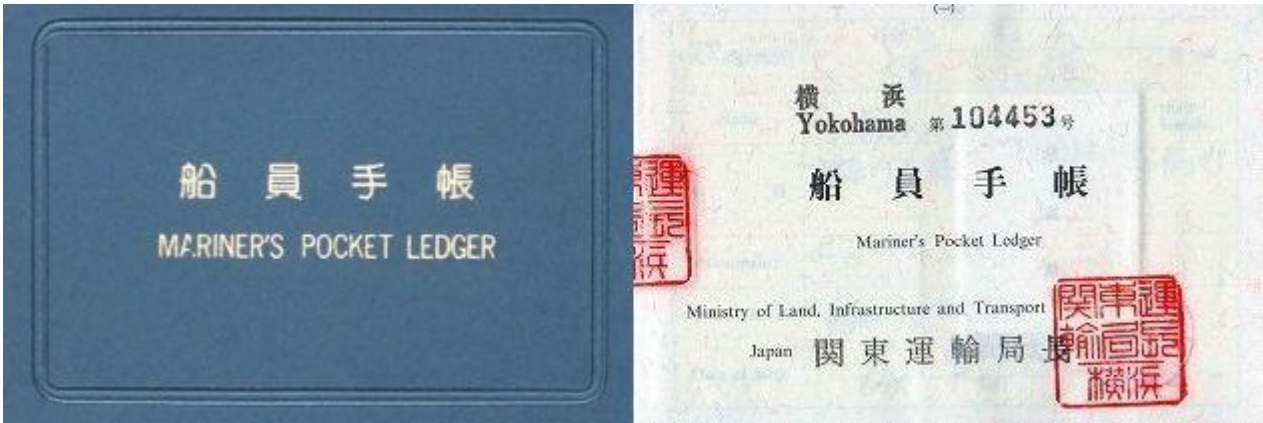
そして、帰りはコブレンツからまたライト・ブルーの線に乗ってケルンへ、そこでピンク

の線に乗り換えブレーメンに戻る。「ネッ、簡単でしょ」 至れり尽くせりです。多分、代理店員はこれまでも既にこうした質問は何回も経験済みだったんでしょうね。だから、こんな資料も彼のデスクの引き出しには常時押さえてあったのかも・・・。

「チーフ・メイト、あなたも行くんですか？」 「イエイエ、私は船に残らなきゃー」

「アー、そりゃそうですね、ソーリー」 (ワルい事聞いちゃったネ)

早速、サード・エンジニアとフィアマンに資料を渡して説明すると二人は大喜び。「いやー、チーフ・エンジニアには渋い顔されちゃったんですが、チョフサーのお陰で助かりました」「なるべく早く出かけてあんまり遅くならずに帰って来いよ、船員手帳忘れるなヨ」「ハイ、そうします、色々有難うございました」 次の日、二人は十分にエンジョイしたようで大ニコニコで帰ってきました。 ウーン、俺も行きたかったナー。ところで、前にもお見せしたと思いますがパスポート代わりにもなった船員手帳とはこんなもの。 これは私が最後に使った四冊目の物。 この時は国土交通省発行です。



右側下段に関東運輸局長、その上に字が小さくて見にくいですが、英文で Ministry of Land, Infrastructure and Transport となっています、即ち発行元は国土交通省。 表紙の Mariner's Pocket Ledger は正式名、普通は Seaman's Book で通ってました。次は水戸丸当時の船員手帳。 これは既に有効期間 10 年が過ぎて無効になったもの。



左が表紙の次の一頁目、左側下段の発行元はまだ **Ministry of Transport** 運輸省、そして現在は運輸局長になっている承認者は海運局長となっています。

そして、右の三頁目、所持者の ID 欄も全てに英語が併記されていて外国人にも所持者がどういう人間か判別できるようになっています。勿論、顔写真も二頁目にあります。

私がアプレンティスで乗船の時、初めて手にした手帳は日本語表記だけでした。英語表記がされるようになってからの大きな変化は、以前はなかった男女の区別が明記されるようになった事。「船乗り」が男だけの社会ではなくなった証拠でもあります。この手帳を携帯していれば、不審尋問を受けた時、又は、どこかで何か事故にでも会って自分では口がきけなくなったような時も、充分 ID として役に立ちます。

*

しかし、国によってはたとえ身分証明が十分でも、当該港区以外には移動を禁じられた国もありました。旧ソ連がそのいい例で、以前二航士の時、黒海のイリチェフスク **Illichevsk** という港へ行った時のこと。ここはソ連邦崩壊後はウクライナ領となって、港の名前もコルノモルスク **Chornomorsk** と改名されましたが、このすぐ北にある大都市オデッサ **Odessa** の外港であり、オデッサ市の一部でもあります。

そういう位置にあるこの港からオデッサ市までの近距離移動でも、ソ連時代には禁じられていました。入港時乗組員に発行する上陸許可証はあくまで当該港区のみ、ということでした。ウクライナになった現在はどう変わっているんでしょう？

当時の西ドイツでは特別な上陸許可証と言ったものは発行されず、どこへ行こうが全く問題なかったと思います。まあ、しかし、船乗りが短い停泊中に港から離れた場所に旅行するなんてこと自体、普通は中々チャンスがありません。

米国では、私が初めて入港した 1960 年代前半には、入港時の入国管理手続きで、初めて入国する乗組員には特別の審査がありました。そしてポラロイド・カメラで顔写真を撮って、上陸許可証を発行してくれるのです。それがどういう名前のカードだったか忘れましたが、ビザ・カードと言っていたようにも思えます。そしてこのカードは以後他の船に移っても有効でした。だから、以前に入国したことのある乗組員は既に写真付きカードを持っているのでこの手続きは不要でした。

しかし、その制度はじきに変わって、その後は写真付きでないカードを入港の都度全乗組員に発行するようになりました。このカードは一回の入国にのみ有効で、一度出国したら自動的に無効となり、次の航海には同内容の別のカードが発行されるということの繰り返し

返しだったと思います。この制度は今も続いているのでしょうか。

こういう上陸証の手続きが他の国でなされた記憶はないので多分米・ソ独特の物だったと思います。とにかく、船舶乗組員の上陸については、各国それぞれ色々な規定がある上に、時代の流れで様々に変化するようなので一言で言いきれぬものでない事は確かです。特に最近では世界中で繰り返されるテロ事件の為、かなりウルさくなっている国もあるようです。それにしても、移動の自由が制限されたり、何かと国家の統制が厳しいというのはイヤなもんですね。

*

私達はスペインで暮らした四年間、外出の時は常にパスポートと滞在許可証の「写し」を携行していました。決して「正」は持たず常に「写し」を……。しかし、四年間生

活してアチコチ動き回った中で、IDを問われたことは一度しかありませんでした。

その一度は、マラガの街で麻薬取締官「らしき」複数の人物に職務質問をされた時です。どうやら、この時は某国のバイニンと間違われたらしいのですが、例のパスポートと滞在許可証の写しを見せると、日本人であることは明白ですから即OKとなりました。

しかし、極めて怪しいことに、私が逆に彼らのIDを見せるよう要求すると、そそくさと、

「¡Vale! ¡Vale! イイからイイから」とさっさと車を発進させてしまったのです。

この間、彼らは車から降りる気配は全くなかったのです。疑えばキリがありませんが、ヒョットすると彼らは日本人パスポート狙いの悪党だったか？もし、私たちが本物のパスポートを提示したら、そのままカッさらって車でドロンだったのかモ。歩いている私達を運転席から呼び止めておいて、最初から最後まで車の中からの尋問というのはいかにもアヤシー。尤も私達の苗字のローマ字もスペイン語読みではそのマンマですけどネ。何しろ当時のスペインでは日本人のパスポートは結構な値で売れるイイ商品で、特にどこかの国の人は大枚を払って偽造用に買い漁る、というウワサがありました。スペイン人から見れば日本人と区別できない顔だから、でしょうかね。

と言うことで、私達は外地でウロつくとき、安心して置いておける所があれば本物はそこに置いて、身につけて歩くのはコピー、と決めています。コピーであっても顔写真で簡単な本人確認は間違いなくできるわけですからね。

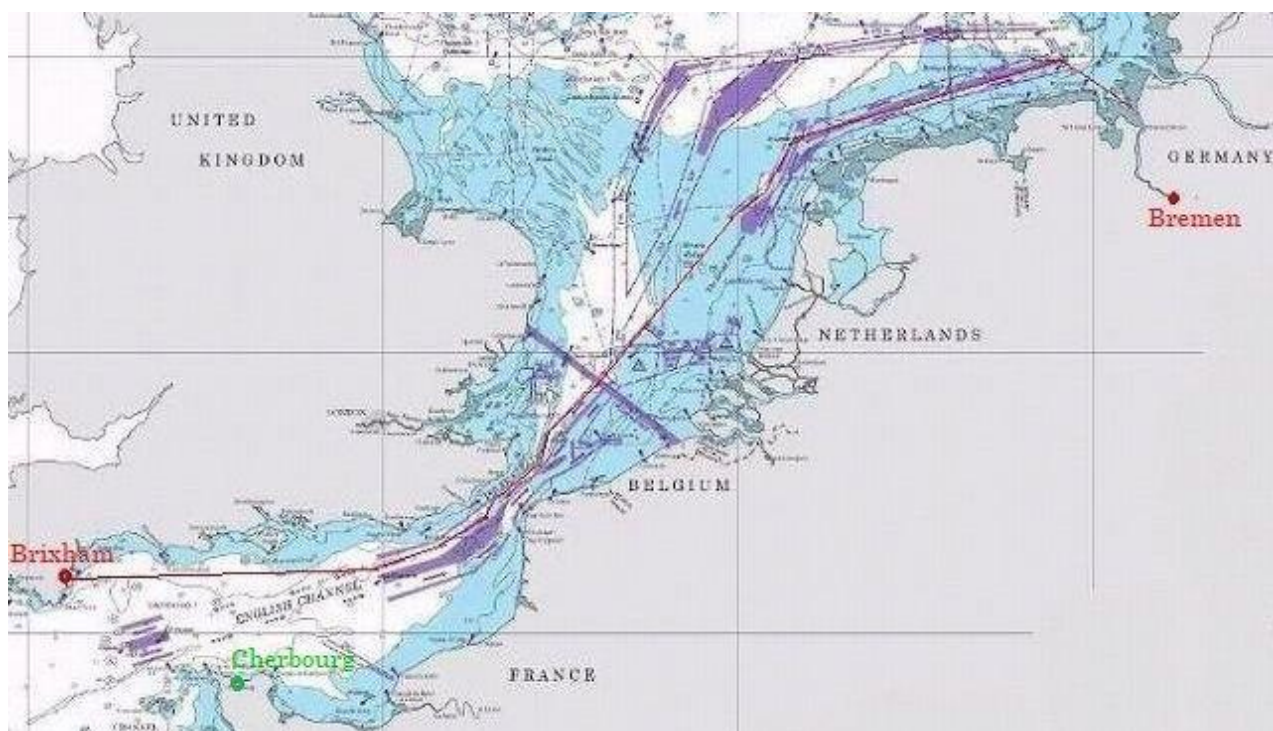
勿論買い物はキャッシュ・オンリー。食べ物以外、大それた買い物もありませんから、少額のキャッシュを持っていれば大抵はOK。

*

のんびりした日程で乗組員も夫々楽しめたブレーメン停泊もやがて終わり。 次の航海は南ア向けと決まりました。 ブレーメンからは又米国南部にでも戻って、日本向け穀類でも積むんだらうと思っていたのに当てが外れました。

南アのポート・エリザベス **Port Elizabeth** からマンガン鉱を積んでイタリーのジェノヴァ（ジェノア）**Genova** 揚げと決まったのです。 これで日本帰着は一ヶ月半は延期、となっていました。 パートナーと生まれたばかりの娘も当分は実家にお預けです。

ブレーメン出港後リバー・パイロットは河口のブレーメルハーフェンで下船、以後ノース・シー・パイロットの案内で彼の下船地・英国南岸ブリクサム **Brixham** へ、来た時と同じルートを逆に走ります。



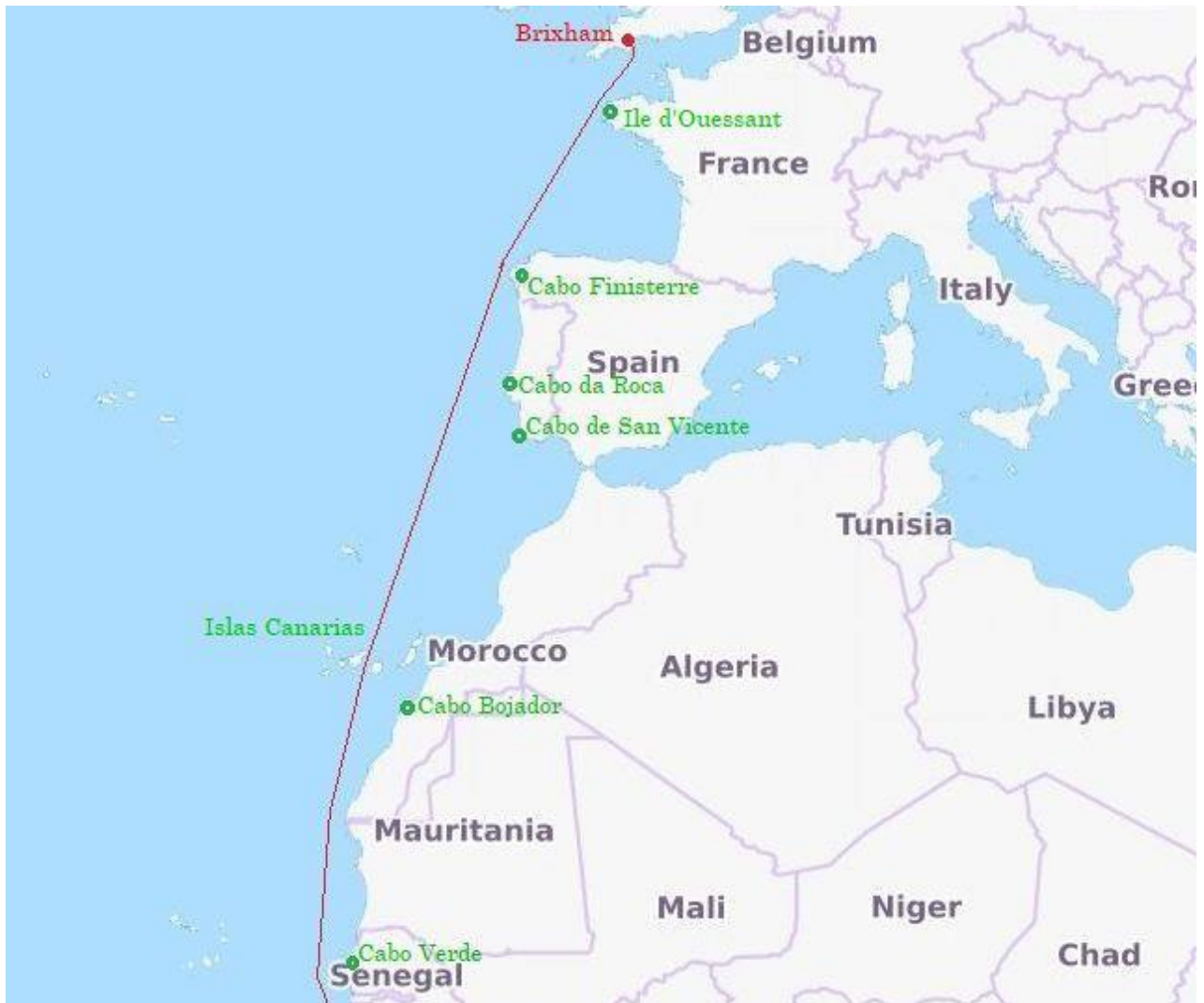
ブリクサムから見ると南東方向の対岸フランスのシェルブール **Cherbourg** もノース・シー・パイロットの乗下船地となっています。 イングリッシュ・チャンネルからノース・シー一帯で水先案内業務を提供する会社は英国だけでも何社もあり、その他にもフランス・オランダ・ドイツなど沿岸諸国にも夫々別の会社が存在します。

それぞれの会社で様々な乗下船地を配置しているのですが、私が乗った船の運航会社が契約していたのは英国の会社で、その乗下船地は主としてブリクサムだったのです。 この会社でも特に要請すればシェルブールでの乗下船は可能だったはずですが、そのためには英国からのパイロットの航空運賃の負担をしなければならなかったのかも知れません。

とにかく、そっちでパイロットを乗せた、又は降ろしたという記憶がありません。

と、言うことで今回もブリクサムで下船、以後は船長指揮での普通の航海です。

ブリクサムを離れてからは、対岸フランスのブルターニュ半島の先端にあるウェサン島 Ile d'Ouessant 沖の分離通航水域 Traffic Separation Zone の南航レーンに向かいます。このウェサン島は周囲に暗礁が多く、海流も強く当たるので古来航海の難所と言われてきた所です。また、この島の周辺はフィニステール Finistère という名前の県ですが、これは Finis（終わり）tère（土地）という意味で、要するに対岸の英国側ランズ・エンド Land's End と同じことを言っているんです。地の果て、ですね。



そして、水戸丸で通過した翌年の 1978 年 3 月にここでも巨大タンカーが座礁して漏油事故が起きているんです。その点でも前号でお話したランズ・エンド西方のセブン・ストーンズに座礁したトリー・キャニオン号事件と似たようなものです。

アモコ・カァディス Amoco Cádiz 号というこの巨大タンカーは、ペルシャ湾からオランダのロッテルダム向けに 22 万トン余りの原油を積んで走っていたところ、ここから 7~80 浬沖で操舵装置が故障してしまいました。そこで、タグボートに曳かれてイングリッシュ・チャンネルに進入しようとしていたのですが、時化のため曳航ワイヤーが切れてしまって

なすすべもなくこの辺りに座礁してしまったのです。

前号のトリー・キャニオン号とは事故の原因は違いますが、いずれにしても大洋から陸地に接近する場所ではいろいろな事故が起きる可能性が大きい。 そういう所は大抵時化にさらされ、海流も強い、帆船時代は当然ながら、あらゆる装備が整った現在の大型船と言えども安全の確保はたやすいことではないのです。

そして驚いたことに、この船はなんと名前の通り、私たちが住んでいたスペイン南西部の都市カアディスの造船所で建造された船でした。 勿論、当時私たちが後にカアディスに住むことになるなどとは思っていませんでしたが・・・。

*

ウェサン島をかわしたら、次はこれも冬場の難所として知られたビスケイ湾の沖を横断します。 この時は空船で、しかも、やや追手の風でしたから何事もなく通過。

ビスケイ湾を横断後取りつく所がスペインの北西角のフィニステレ岬 **Cabo Finisterre** これも先程のフランス語フィニステールのスペイン語で意味は全く同じ「地の果て」です。

この南、ポルトガルのロカ岬 **Cabo da Roca** はユーラシア大陸最西端。

更にその少し南に行くとサン・ビセンテ岬 **Cabo de San Vicente** です。 この名前そのものはスペインの聖職者にちなんだものですが、その位置はイベリア半島南西端で、古くはこの地を支配したローマ人たちはやはり「地の果て」と呼んだのだそうです。

もうこの界限は「地の果て」だらけ、神話時代にはジブラルタル海峡もそうだったし、さらに南下してモロッコのボジャドル岬 **Cabo Bojador** も大航海時代まえにはやはり「地の果て」とされていたらしい。 次の通過点はカナリア諸島。

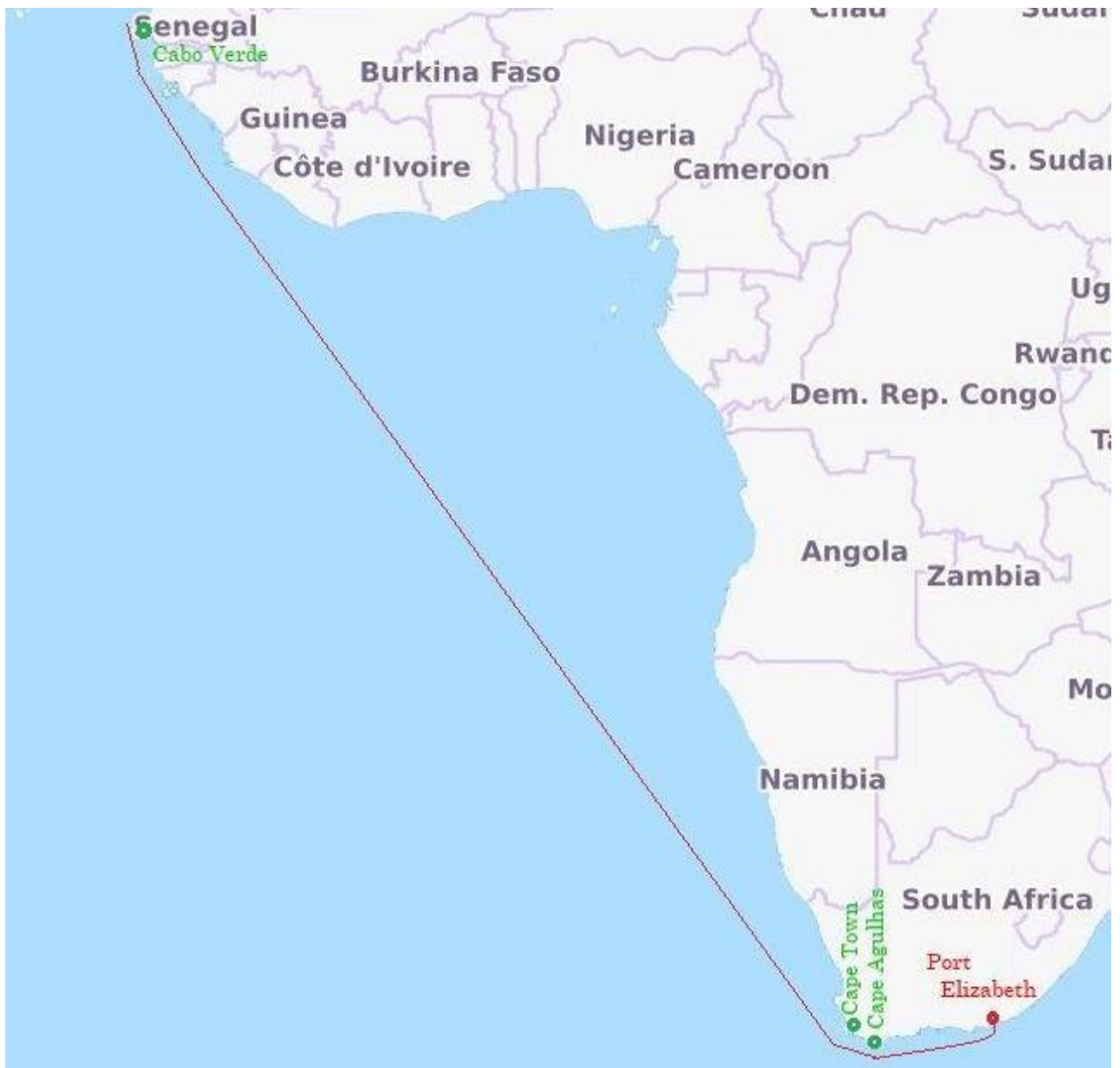


この諸島の中心部グラン・カナリア島 **Gran Canaria** とテネリフェ島 **Tenerife** の中間を通

ります。 この二つの島の主要港ラス・パルマス Las Palmas と Santa Cruz には後に船長になってから夫々多分 20 数回は入港したと思います。 思い出深い港です。 カナリア諸島の次の通過点はアフリカ大陸最西端とされるベルデ岬 Cabo Verde、正確にはその更にその先端のアルマディ岬 Pointe des Almadies が最西端です。 この西方沖には同じ名前の諸島がありますがそれはカボ・ヴェルデ共和国、別物です。 ヴェルデ岬に限らず最西端とか最南端と言ういい方はあちこちでされますが、必ずしも皆が皆正確ではありません。

*

そのアフリカ大陸最先端をかわして、次の海域に進みます。



次の通過点をご存知、喜望峰 Cape of Good Hope とアガラス岬。 前にもお話ししましたが喜望峰もアフリカ最南端と間違われることが多い。 辞書でも喜望峰=南端としている

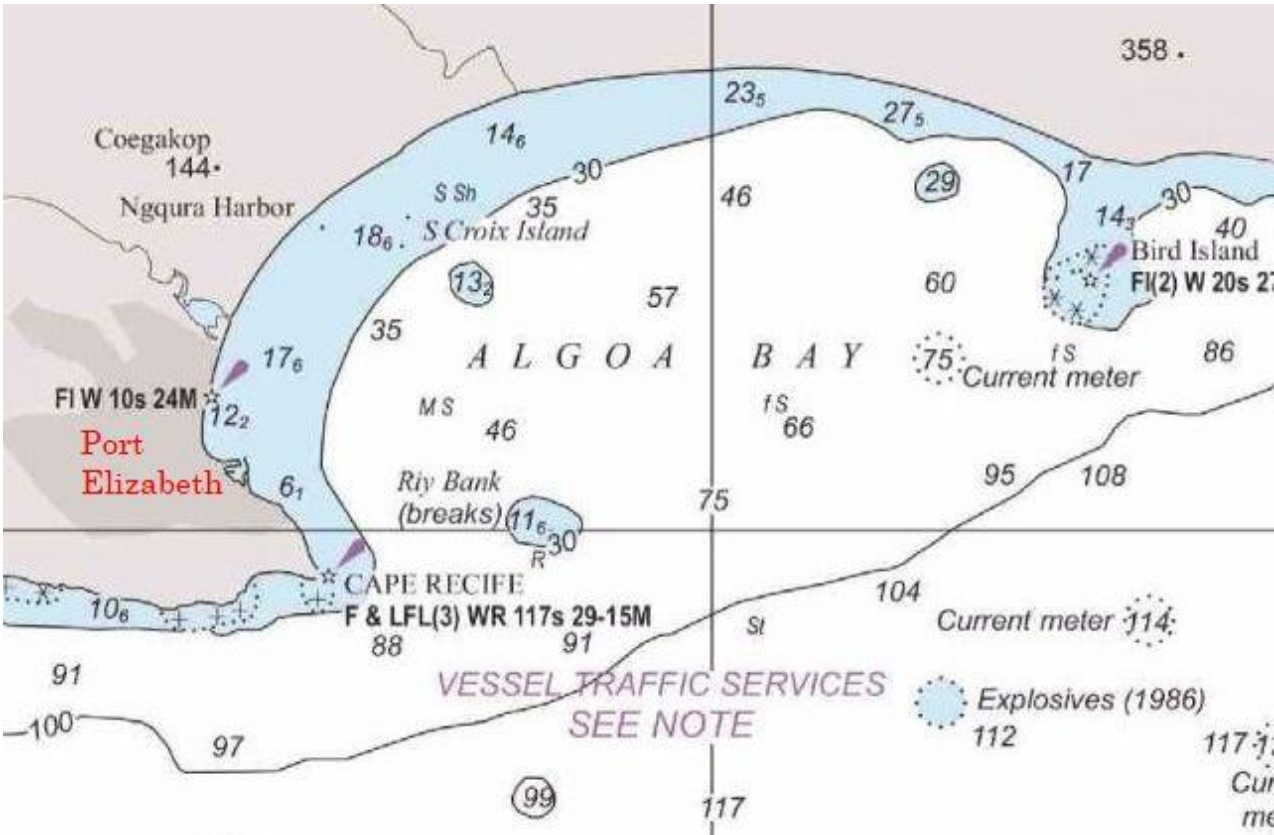
ものを見かけますが、正しくはアガラス岬 Cape Agulhas が最南端です。



これがアフリカ大陸南端付近の位置関係です。

喜望峰から直線距離で約 80 哩ほど東南東方の地にアガラス岬があります。

今回の目的地ポート・エリザベス Port Elizabeth はそのアガラス岬をかわしてから東方に約 300 哩進んだ辺りのアルゴア湾 Algoa Bay 西部にあります。



ポート・エリザベス市を中心とした一帯を、現在は Nelson Mandela Bay ネルソン・マンデラ・ベイと呼ぶのだそうですが、当時彼は獄中にあっただけで、勿論そんな名前はありませんでした。この時、南アはまだアパルトヘイト真っ最中。

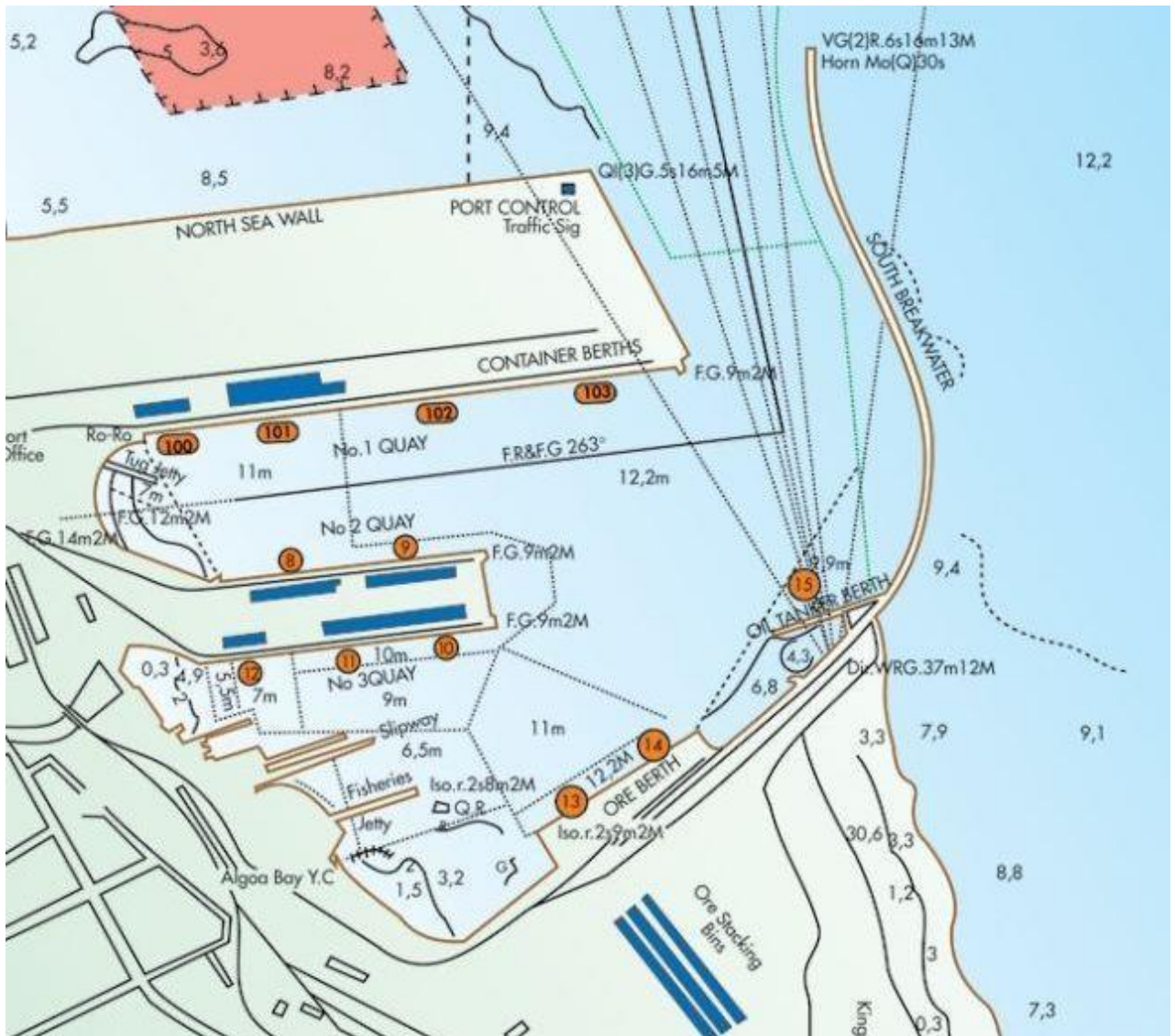
なお、ベイ bay は「湾」だけでなく「三方を山に囲まれた平地」という意味もあるそうで

この場合はそういう意味で使われていて「郡」又は「県」ととらえるべきでしょう。

*

ポート・エリザベス港域はこんな具合。

中央下部の赤丸の⑬と⑭が鉱石積みのバース **Ore Berth**。 その下方のブルーの三本線は
 ストッキング・ビンズ **Stoking Bins** と呼ばれるマンガン鉱の置き場・貯蔵所です。



マンガン鉱にはいろいろな種類があり用途も様々あるようですが、ここで積みだされるものは製鉄所向けのもの、だけのようです。

マンガン鉱について詳しいことは知りませんが、鉄鉱石から取り出した銑鉄を鋼鉄に変える工程で必要なのだそうです。

見てくれは石炭のような、又は鉄鉱石のようなものですが、鉄鉱石がやや錆色に見える部分があるのに対して、マンガン鉱は殆ど真っ黒でその点では石炭に近いと言ってもいいでしょう。 ただし、比重の点では石炭よりはるかに大きく、標準的な鉄鉱石よりやや小さ

いというところでしょう。

鉱石積みバースの部分の衛星写真で拡大して見ると・・・。



前の港域図の青線部分が上の画像の中央下部の黒い部分。今⑬のバースで一隻の鉱石船が積荷の最中です。ホールド（貨物艙）の中も真っ黒ですね。

*

先程、マンガン鉱の比重は、石炭より大きく鉄鉱石よりやや小さい、と言いましたが、船では比重と言う代わりに普通はストウエージ・ファクター **Stowage Factor**（載荷係数 **S/F**）という言葉を使います。これは **1L/T**（ロング・トン **Long Ton**）を積むのに要する容積を立方フィート **cu.ft (ft³)** で表したもので、比重と **S/F** は反比例します。

大雑把に言うと、例えば水は **1M/T** メトリック・トンが 1 立方メートル、即ち比重は 1 です。同じ水を **1L/T** 積むのに要する容積は **35.315ft³** 必要で、この場合水のストウエージ・ファクターは $35.315 \div 35$ 又は **36**。 ($1L/T=1.016M/T$)

この時のマンガン鉱の **S/F** がいくつだったか、さっぱり忘れましたが、多分 **17~8** だったと思います。ちなみに鉄鉱石は原石のままか選鉱しているかで違いますが一般的に **11~14**、石炭は **42~48** 程度、夫々産地によって様々です。

水戸丸は上の画像の船と同じバースについて約一昼夜で積荷を終え、早々に出港しました。この頃の南アは、先程も言ったようにまだアパルトヘイト真っ只中でした。詳しいことは省きますが、特にこの頃は黒人を特定の地区に追いやる「ホームランド政策」が実施されていて、ますます有色人種の白人に対する反感が高まりつつあった時期と言えるでしょ

う。 そんな時期に治安がいいわけではなく、入港船の乗組員が襲われたという話はよく聞く話でしたから、上陸する人間は誰もいませんでした。

この時、私は何用だったかは忘れましたが、とにかく代理店に出向く必要があつて、代理店員と一緒に上陸しました。 その代理店員も二人連れでした。 代理店員が訪船する時に二人連れで、というのはめったにある事ではありません。

当然ながら私が帰るときも二人一緒に車で船まで送ってくれました。 住人である彼らさえも単独ではヤバイと感じているような気配でした。 ですから当然ながら私を一人で放り出すなんてことはできないわけです。

*

ポート・エリザベスを出ると、またアフリカ大陸西岸を北上。 今度はまずジブラルタル海峡を目指し、地中海に入ってジェノヴァ向けです。 ジェノヴァへの最初の寄港はサン・ファン・エクスポートで、二度目は富岳丸、三度目は第七全購連丸でこの時はジェノヴァで下船、空路帰国でした。 そして今度は四度目の寄港です。 アフリカ大陸西岸北上の航海は平穩そのもの、時化の気配は全くないし、行逢い船もごくわずかです。

ところで、英字入力検索で、水戸丸の画像がまたもう一つ見つかりました。

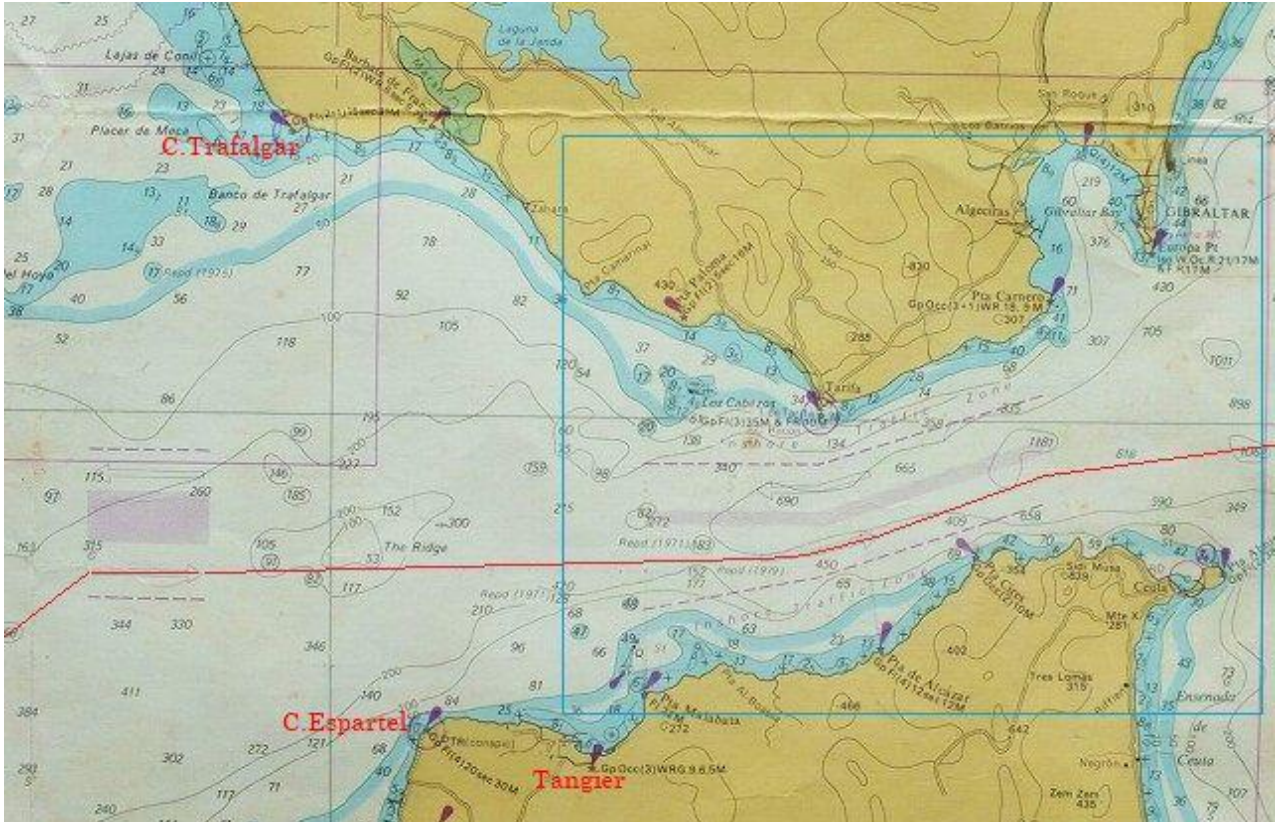


例のアルゼンチンへの売船・改名後の Almirante Garzoni で、三基あつたクレーンの真ん中のものがなくなり二基だけになっていますが、船全体のスタイルは変わっていません。

典型的なパナマックス型撒積船です。

アフリカ大陸西岸の航海は既に何度か触れましたし、つい先ほど南航についてお話したばかりですからスルーします。ジブラルタル海峡に達するまでで違う点は、南航ではカナリア諸島のほぼ中央グラン・カナリア島とテネリフェ島の間を抜けましたが、今度はカナリア東端ランサローテ Lanzarote 島とモロッコ Morocco 西岸の間を抜けること。

そして、ジブラルタル海峡に差し掛かります。



ジブラルタル海峡の西の入り口の北・スペイン側は、且つてスペイン・フランス連合艦隊とネルソン提督率いる英国艦隊が大海戦をした、あの有名なトラファルガルの戦いの舞台 **Cabo de Trafalgar** トラファルガル岬。カアディスで暮らしていた時、ここにはバスで日帰り旅行したことがあります。古戦場と言う気配は全く感じられない、とても景色のいいセイセイとした所でした。

入り口の南・モロッコ側は **Cabo de Espartel** エスパルテル岬。そのすぐ東にモロッコの港町タンジェ（タンジール）**Tangier** があります。

*

船は海峡西口で分離通航帯の東航レーンに入ります。そして通航レーンの矢印に沿って東に向かいますが、水戸丸でここを通った時はまだ通航帯は設定されていませんでした。その後、TSS 分離通航方式が採用されると、総トン数 300 トン以上の船は航路管制官宛に VHF (超短波無線電話) で船の色々な情報を報告することを求められるようになりました。

東航する船はタンジェにある管制無線局に、西航船はタリファの局に報告をします。その内容は、船名・コールサイン・IMOナンバー、現在位置・針路・速力、仕出港・目的港とそのETA（到着予定）、積荷の種類・数量、危険物の有無・数量・種類・その送り先、船体や設備・積荷に問題はないか、船上にいる乗員乗客等の総人数、保有燃料の量、その他もろもろ、と詳細を極めます。

単なる交通整理のためにここまで必要か？と思うくらい、微に入り細をうがつほどの詳しい報告を求められますが、これは何らか事故や緊急事態に陥った場合、陸上からその対応が敏速に且つ十分にできるようにと言う意図であろうと考えられます。

次の海図は上図のブルーの線で囲った部分です。



これがイベリア半島とアフリカ大陸が一番接近している部分、最狭部の距離は約 14 km。この海図のエリアには現役船乗りとしても、リタイア後にも思い出が一杯詰まっています。まず、右上の小さな半島 Gibraltar ジブラルタル。ここはザ・ロック The Rock と言って半島のほぼ全体が岩山を形作っていて麓から見ても頂上から見ても絶景が楽しめます。

マラガで暮らしていた時にはここへ何回も行きました。

ここはスペイン国内にある英領の地で、この小さな半島の付け根部分に赤のバンドで印した所がスペインと英国の境界線です。この国境の両国のイミグレのゲイトの間は 30m 程離れているだけで、普通はバスに乗ったまま通過ですが、面白いことに、歩いて国境を越えたこともありました。更にその先、英国領に入っすぐ、バス道路はジブラルタル空

港の滑走路を横切るんですが、ここでも歩いて滑走路を横切ったことがあります。

歩いて国境を越え空港の滑走路を横切る、なんて普通の旅行では経験できないことですね。

また、ジブラルタル湾 Gibraltar Bay の対岸スペインの街アルヘシラス Algeciras からフェリーで海峡を越え、対岸のモロッコ領内にあるスペインの飛び地セウタ Ceuta に行った

こともありましたし、イベリア半島最南端のタリファ Tarifa にも行きました。

*

上の図のグリーンの矢印の先、アフリカ大陸北端付近に Sidi Musa シディ・ムーサという 839m の山があります。アルヘシラスからタリファに至る峠越えの道路があつてそこを通るバスには何度も乗りましたが、天気がいいと緑の矢印からこんな景色が楽しめます。

海峡の向こう（南側）の山ががシディ・ムーサ、英語名 Mount Moses モーゼ山。



この山は対岸ジブラルタルのザ・ロックとともに「ヘラクレスの柱」と呼ばれ、神話の世界ではここもやはり「地の果て」の一つとされていたらしい。「地の果て」はあちこちにあるし、「ヘラクレスの柱」と言われる所もここだけではありません。

まあ、この海峡の兩岸は見ごたえのある景色であることは確かです。

次の画像はタリファの東の海岸線の海面近くから見た景色。



そして、海峡を抜けるとそこは地中海。以後スペイン南岸 Costa del Sol コスタ・デル・ソール（太陽の海岸）に沿って東に進みます。



この海岸一帯も私達夫婦にとっては懐かしい所。 四年間のスペイン暮らしの前半二年は地中海に面したマラガ Málaga の郊外、後半の二年はコスタ・デ・ラ・ルース Costa de la Luz（光の海岸）と呼ばれる海峡の外側の海岸の町カァディス Cádiz で過ごしました。

いずれも思い出深い所です。

コスタ・デル・ソールと呼ばれる海岸はガータ岬 Cabo de Gata 迄、そこから針路を少しずつ左に変え、ナオ岬 Cabo de la Nao とバレアレス諸島 Islas Baleares のイビーサ Ibiza 島の間を抜けマジョルカ Mallorca 島を右手に見て北東方に進みます。

ナオ岬の Nao とはスペインの古語で大航海時代の大型の外洋船のことだそうです、私たち夫婦はこの航海の初めに授かった女兒に同じ名前を付けていました。

その時はこの古語のことは全く知らず、単なる偶然でしたが、結果としては大型外航船の船乗りの娘としてはピッタリはまった名前でした。

マジョルカ島を過ぎるともうジェノヴァ迄殆ど一直線。 途中船乗りには縁のない風光明媚の地コート・ダジュールを横目でにらんで通過、目的地の少し手前には前に第八とよた丸で寄航したサヴォナ Savona があります。



ジェノヴァについては何回も触れているので今回はスルーしますが、もう一度港の全容を見てみましょう。

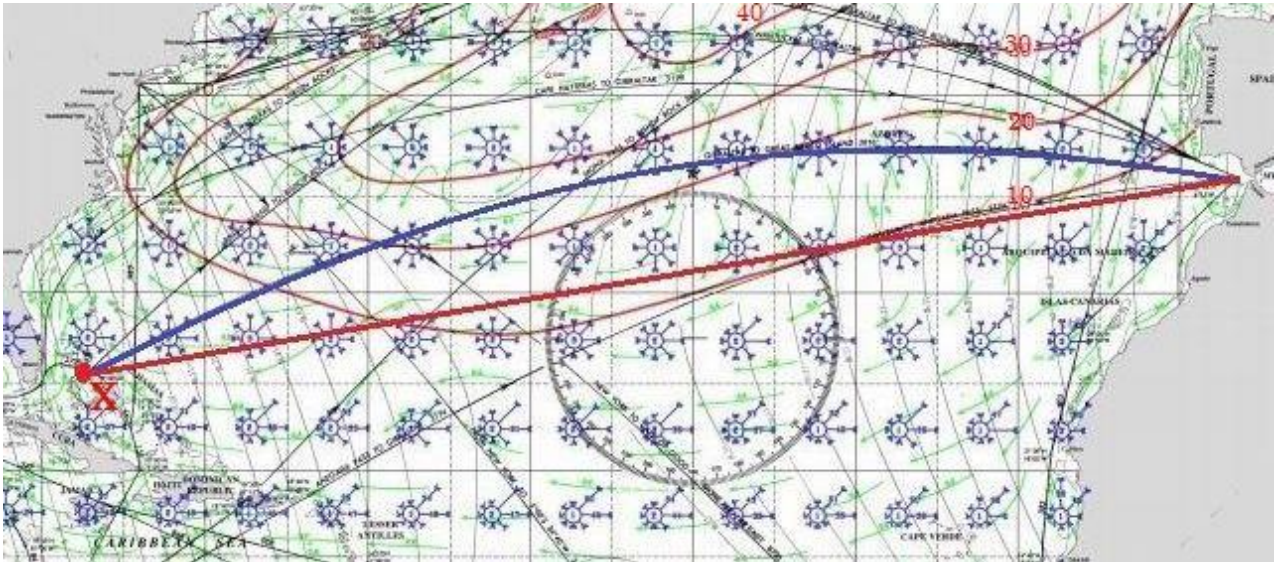


上のマップの左端、赤字で **Italsider** イタルシデールと書いてあるのがマンガン鉱を揚げた製鉄所でしたが、その後、会社の名前はイルバ **Ilba** と変わり、更に現在は別の名前に変わっているらしい。 操業形態も変わって、現在ここでは鉄鋼製品の加工のみで、もう粗鋼生産はしていないようです。 でもこの当時はまだここで鉄鉱石やマンガン鉱を必要としていた、即ち本来の意味での製鉄所だったのです。

右側の半円形海面に棧橋が放射状に並んでいるところが旧港で、これらの棧橋は殆ど客船専用みたいです。 旧港の右側がジェノヴァの旧市街。 この時は町へ行く暇は全くありませんでした。

ジェノヴァでマンガン鉱の揚げ荷が終わると、次の航海は西向き。 メキシコ湾沿岸アラバマ州モバイル **Mobile** に向かい、そこで石炭を積んで日本向け。

時は既に十二月、大西洋横断には楽な季節ではありません。 しかし、出発点は北緯 36 度付近のジブラルタル海峡、到達点は北緯 26 度付近のバハマ諸島、最悪のルートではありません。 次は月ごとの気象・海象のデータの集積を表したパイロット・チャートです。 図上で青線の大圏コースと赤線の航程線コースを考えてみます。 非常に見難いですが、海流は全体的に時計回りの緑の矢印。 この二本の線に沿う緑の矢がどっちを向いているか、よく見てみましょう。 赤の直線のほうが青の曲線より追い潮の傾向が強いことが分かります。 風も赤線のほうが全体的に追い風傾向が強い。



次に 10-20-30-40 という数字を伴った赤の曲線、これは波高が 12ft を超える時のパーセンテージを表します。 当然数字が大きいほど時化に会う確率が高い。 赤直線は大体 10%の線に沿ってますが、青曲線は 20%の線を越えています。 唯一赤が青より劣る点は距離が長い事。 最短距離の大圏が漸長図上では長く見える事はもう説明不要ですね。 最短距離の大圏を取るか、少々距離が伸びても時化する確率が低く、尚且つ追い潮になる確率が高い航程線を取るか、いつの場合も悩ましい問題。 ハテ、この時はどうしたか？ その大洋上のコースは上の図の右端 X 点、北緯 25 度 50 分、西経 77 度 0 0 分で終わり。



前図の X がこの X'、ここからは北東プロビデンス水道 North East Providence Channel

及び北西プロビデンス水道 North West Providence Channel というバハマ諸島の間を縫う水路からフロリダ海峡に抜け、フロリダ・キーズをかわしてモービル湾に向かいます。

石炭積バースはモービル湾の一番奥の左手にありました。



上の二枚の画像、初めのはハーバー・チャート Harbour Chart と言って港内の様子を詳しく知るための海図の一部。 中央のマクダフィー島 McDuffie Is というのが石炭積みの

場所です。 **Island** と言ってますが実際は島ではありません。 島じゃ石炭の搬入もままなりませんから、多分以前は島だったところを埋め立てて地続きにしたのだと思います。下の衛星写真の拡大画像の通り、積み栈橋をはじめ辺り一面マックロケと言う状態です。

ところで、この号の初めに出てきた「フィアマン」という言葉。

これは正しくは **Fireman** で、大型船のエンジンがまだ蒸気機関であった時代、甲板部の水夫 **Sailor** と同じく、機関部には火夫 **Fireman** という職がありました。 彼らは当時の燃料であった石炭を石炭庫からボイラーの近くまで運んだり、石炭をボイラーに投げ込んだり、と言うのが仕事でした。 ワッチ（当直）中は常に石炭と格闘です。 そういう仕事をしていけばワッチが終わるころにはイヤでも体中マックロケ。

そういう彼らが **Fireman** で、それが船乗り独特の英語からナマった日本語として定着し、
フィアマン＝機関員となったんです。

*

さて、モビールでの石炭積みも何と言うことなしに終了、いよいよ長らくオアズケだった日本向けの航海にかかります。 出港予定時間になったので総員出港配置につき、パイロットやタグの到着を待っていました。 私もボースンや大工さん（＝船匠 **Carpenter** これも船乗り言葉でボースンの次席）セーラーなどと共に船首の持ち場に行って待機していました。 やがてタグボートが二隻やってきてそのうちの一隻はパイロットを乗せていました。 パイロットを乗せている船はマストに国際信号旗の「**H**」を掲げることになっているので見ればすぐソレと分るのです。 この港では着岸した後もパイロットはタグボートに下船したので、乗船時もそうなることは分かっていました。 だから、あらかじめ船体
右舷（沖側）中央にパイロット・ラダー（縄梯子）を用意していました。

そのタグはパイロット・ラダーに近付き、船首を本船の外板に着けてパイロットをラダーに移す体勢を取っていました。 ところが何を間違ったのか静かに船首を着けるはずが、エンジンを後進に掛けるタイミングを外してしまい、かなりのスピードでドスンと本船に当ててしまったのです。 タグの船首に立って待機していたパイロットはヨロけて転んでしまったし、本船でもかなりの衝撃を感じました。

私もすぐ外板のタグが当たった付近をデッキからすかしてみましたが特に異常は見えませんでした。 しかし、念のためパイロットが乗船した後、パイロット・ラダーで水面付近まで下りてジックリ点検しました。 しかし外見では特にダメージは見えなかったので、その旨をトランシーバーでブリッジのキャプテンに報告しました。

同時に、大工さんにはとりあえず艀の作業は離れてもらって、タグが当たった部分のボトム・タンクとホールド・ビルジ hold bilge（艀内の滲水＝あかみず＝たまり水）のサウンディング（測深）を続けて何か変化が有ったらすぐ知らせるように頼みました。

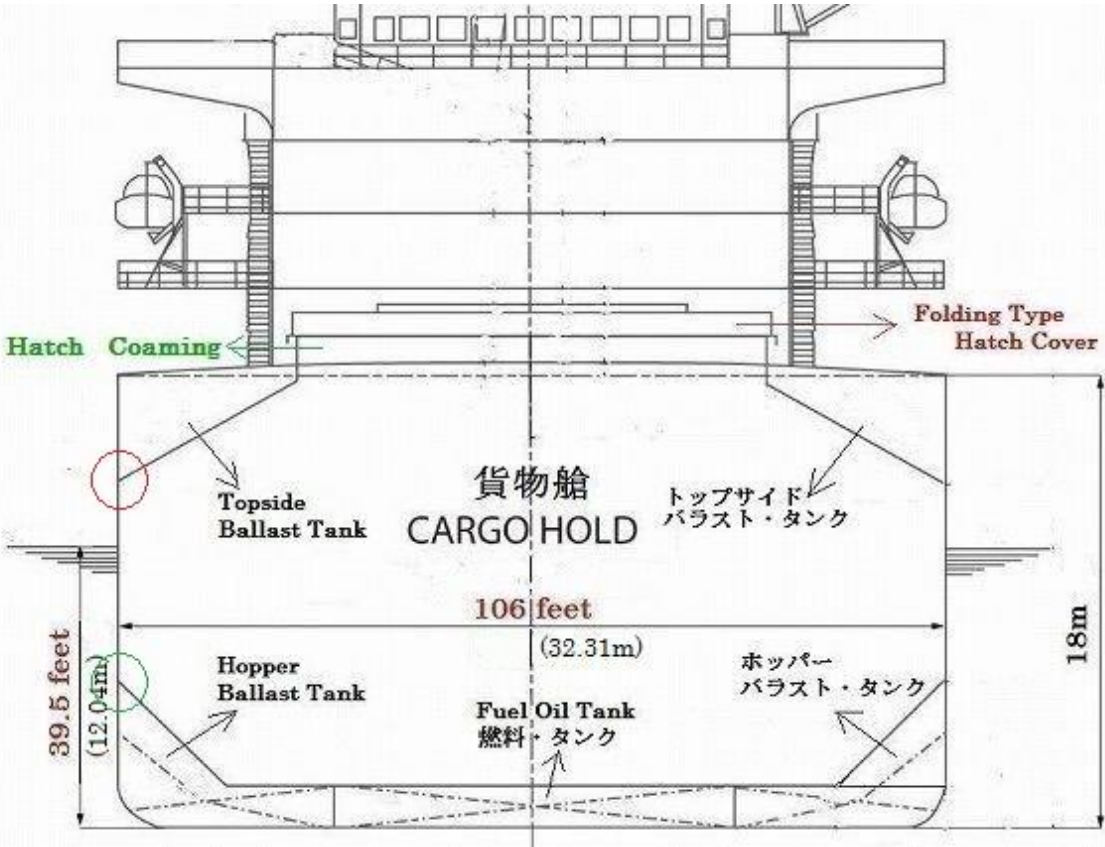
タグボートの船首は、大馬力で本船を押しても外板に傷をつけないよう、分厚いゴム・フェンダーで覆われていますから少々の衝撃では普通何も起こりません。

大工さんからも異変の知らせはありません、で、船はそのまま出港しました。でも念のため大工さんにはそれから小一時間測深を続けてもらいましたが、なんの変化も無し。ボトム・タンクにもホールドにも浸水は無いということが確認でき、まずは一安心。

モービル湾外に出てパイロットは下船、いつも通りの航海状態に入り、メキシコ湾を南下してパナマに向かいました。しかし私には一つ気がかりが出来ていました。

確かに外板には目視した限りでは凹みや傷は無かった。しかし、内部構造物はどうだろう、全く無傷で済んでいるのだろうか？という疑問。

改めて水戸丸クラスのパナマックス撒積み船の船体断面図を見てみましょう。



私が気になったのは右舷（図の左）の水面上の赤丸と水面下のグリーンの丸の部分。この時、船は石炭満載でパナマ運河通過ですから、喫水は多分 39ft 前後だった筈。当然ながらバラスト・タンクは全て空です。そしてタグがその船首を当てた部分は赤丸のちよっと下の部分。この時、外見では付近の水面上の外板にはダメージはなかった。

またタグの船首構造からみて、水面下の船首部分が水面上より前方に出っ張っていることはない、従って水面下でタグの船首の一部が本船に当たることはあり得ない。このことから水面下でも外板には損傷がないことはほぼ確かと言えるでしょう。

しかし私の気がかりは、トップサイド・タンク底板とボトム・タンクのホッパー部分、即ちホールドの上下にある斜めに走る鉄板と外板の接合部分、そこに溶接部分のクラックなど何らかの不具合が生じていないか？ということ。ボトム・タンクとホールド・ビルジの測深結果で外からのリーク (leak=漏り) は無いことはほぼ確か。

しかし、上記の斜めに走る鉄板と外板の接合部分に不具合が生じていない確証は得られません。それを確認するためにはトップサイド・タンクとボトム・タンクを満水状態にしてみなければなりません。しかし、石炭満載状態ではそれはできない。

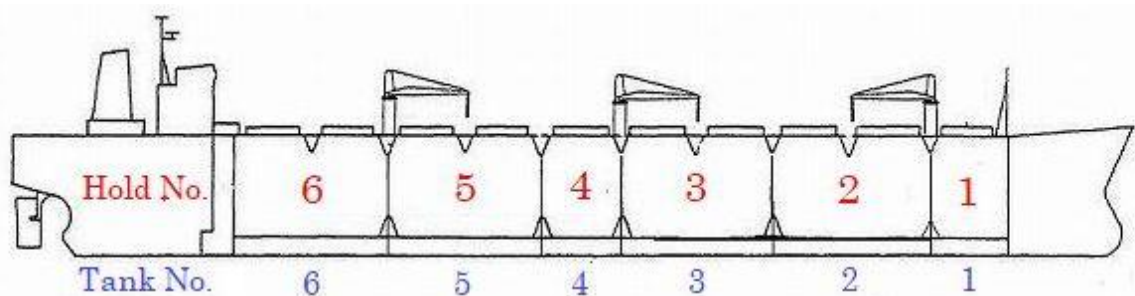
現時点でできることはトップサイド・タンク内に入り目視で点検することだけ。

早速、次の日トップサイドに入ってみました。このタンクのマンホールはデッキ上にあるので簡単に入れます。結果はOK。目視では特に異常は発見できませんでした。

しかし、最終的確認は満水してみないと何とも言えません。

一方、ボトム・タンクのホッパー部はこの時点では目視すらできない。なぜなら、このタンクのマンホールはホールドの底面にあるので石炭がある間は開けられないんです。そこで、船長殿には以上の全てを報告し、内地でホールドが空になり次第トップサイド・タンクとボトム・タンクの満水テスト、及びボトム・タンクの内部目視検査を実施する予定だと話しました。勿論、船長殿も「ソーだなあ、じゃ頼むゾ」と異議なし。

その航海の石炭揚げ地はまず大分、次が堺の二港でした。



水戸丸のホールドの配置はザットこんなものでした。おぼろげな記憶をもとに描いたもので各部の縮尺はでたらめです。しかし一番と四番が小さく二・三・五・六の各艙は大きかったことは間違いありません。一番が小さいのはこの船だけでなく、この位置で船幅は極端に絞られるのでカーゴ・スペースとしては重要視せず、二番の前面から確実に船巾一杯のスペースが確保できるようにするための成形を主眼とした区画だからです。

また、四番艙が小さい理由は、ここはカーゴ・スペースとしてだけではなく空船時の浅すぎる喫水を深めるためのバラスト・タンクとしても使う区画だからです。これをディープ・タンク Deep Tank と言います。文字通り深いタンクです。

空船で極端に喫水が浅い時に時化されると決して安全ではありません。大波と当たった時、船体があまりに軽いと船首船底等に思わぬ衝撃を受けてダメージを受ける可能性があります。それを少しでも和らげるため少し喫水を深くしたい、そういうときのためにある特別なスペースなんです。モバイル港でタグが当たった場所は、まさにこのスペースの右舷側だったのです。

この時の石炭は、大分では新日鉄大分工場、堺では大阪ガス泉北工場への揚げ荷でした。初港・大分では何トン上げだったかはっきりした記憶はありませんが次港・堺より少し多いトン数だったように記憶しています。多分、六分・四分くらいだったか？

我が晩酌・焼酎お湯割りと同じ割合、勿論、チュー六分・お湯四分。逆はイケません。それはともかく、私は次港・堺で下船と決まっていたので、自分が乗船中に生じた疑問点を解決してから後任者に引き継ぎたかったのです。そこで、まず一番と四番を大分で空にすることを決定、そして二・三・五・六全艙からは揚げ総量に合わせて且つ前後喫水が適当に調整できるように配分して揚げることにしました。船長殿もそれには同意。

そりゃそうですね、私がいる間に全て片が付けば、後任のチーフに改めて色々と指示する必要はなくなるわけ。その大分着の夜、エライ騒ぎが持ち上がってしまいました。

揚げ荷は順調に進み、まず四番ホールドが空になりました。その前から四番のボトム・タンクに注水を始めていて、揚げ切ったと同時に満水にして慎重に水漏りがないかどうか検査しました。外舷側は勿論、ホールド側から見てもリークは認められません。

では、今度はタンク内の目視を、と言うことでいったん張ったバラストを引き始めました。そろそろ空になる頃だな、と思っている所へ大工さんが慌てた様子で走ってき「チョフサーえらいこっちゃ」と言うんです。私もすぐデッキに出ると、なんとまあ本船の周りに少量ですが油膜が漂っているではないですか。「大工さんすぐポンプを止めて」と叫んで私はブリッジに直航、VHFで大分海保にコレコレこう、と連絡を入れました。

次に今度は岸壁のステベ（荷役業者）の事務所に駆け込み、一部始終を話したうえ船長に電話しました。この夜、船長は夫人が面会に来ていてホテル泊まりでした。

私が船に戻ると間もなく保安部のボートと漏油事故の処理を専門とする業者のボート数隻が本船の周りに群がってオイル・フェンスを張り巡らす作業を始めました。早い!!

殆ど無風、しかも港内で海面が静かだったこと、大分海上保安部のお膝元で 極めて対応が早かったこと等が幸いしたと思います。 海面の油膜も本船の周囲だけで、オイルの流出事故としては最小範囲で収まりそうな気配でした。

ヤレヤレ、と思う間もなく、すぐ保安官数名がコワイ顔で乗船してきました。早速、本船荷役事務室で事情聴取です。 保安官が尋問を初めて間もなくキャプテンも帰船して保安官に挨拶していましたが、保安官の質問は私に向けてのみ。 そりゃまーそうですね、問題発生時、船長は不在だったのだから。 船上で簡単な状況説明を求められたのち、私はすぐ保安庁のボートに乗せられて保安部にショッ引かれてしまいました。

保安部の事務所に着くと、それから数時間はそれこそひどいモンでした。事務所の真ん中の椅子に私を座らせて、それを取り巻くように少なくとも6~7人の保安官が陣取ります。 その輪の外に上役らしい人が陣取り、書類を見ながら私に質問を發します。 私が何か答えると、すかさず周りに陣取った保安官からも次々と質問が飛びます。最初の上役の質問に関連した質問もあり、全く関係のない質問、エッ、ナンデと思うような質問までマゼコゼに矢継ぎ早に返答を求められます。 いわゆるストームです。

私もすぐ気が付きました。 一見無関係な色々な質問は、回答者の私が何らかの意図をもってウソの話を組み立てられないように、私の回答から矛盾点を見つけて突っ込むスキを見つけようというというわけ。 当初、彼らは原因はクルーの過失と考えていたらしい。

これは事情聴取なんてもんじゃない、明らかに取り調べ、私は業務上過失事件被疑者。しかし、私は最初からウソの供述をする気はコレッばかりもなかった。 やがて、私自身が純粹に且つ技術的に疑問を持っている問題点を、有りのママに答えているのだということを保安官全員が理解してくれたようでした。

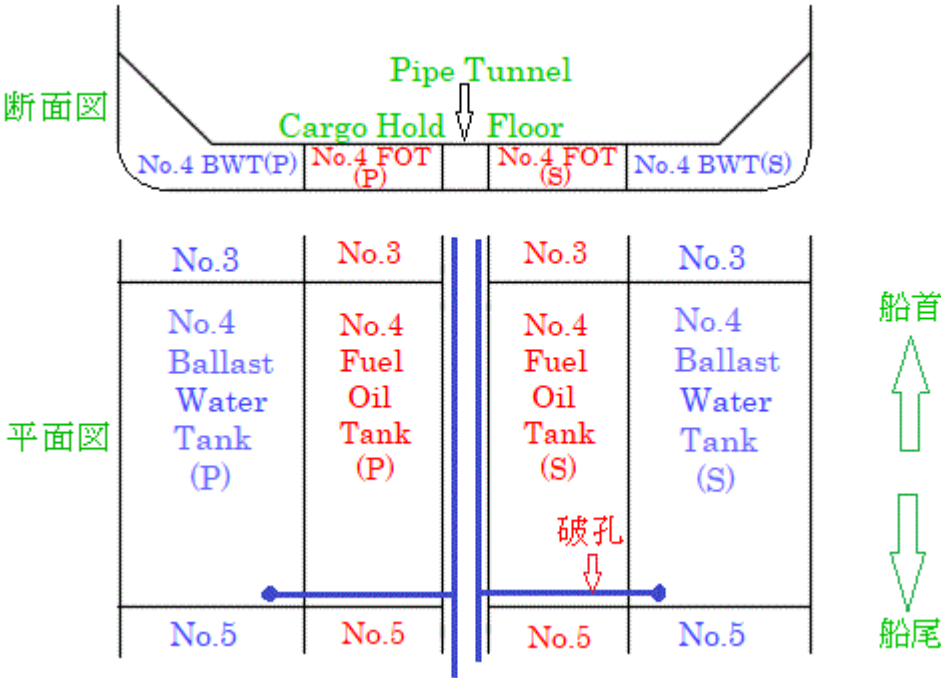
その日の私の供述は以下の通り。 まずは、通常作業とは言い難い、バラストを張りその後すぐに排出する必要、が生じた理由。 それは、モバイルで起きた例の一件の一部始終の説明から始めなければなりません。 では、肝心の、何故バラスト排出が漏油事故になったしまったのか？ その点については、私だってその時は憶測で言うしかありませんが、私はその時点で、既に或る程度確信していました。

このバラスト・タンクに通じる漲・排水パイプは燃料タンクを貫通しているのです。私の推測は最初にバラストを張り込んで満水としたとき、パイプが貫通している燃料タンクの中のどこかでパイプに漏れが生じたに違いない。 そして当然ながらパイプから燃料タンクに海水が漏れ出したに違いない。

次に、バラストを排出する段になると、今度はその破孔から燃料タンク内のものも一緒に排出されてしまう。しかし燃料タンク内に漏れた海水は燃料の下に澱むのでタンクの底近くを走っているパイプの破孔からは初めは漏れた海水だけが排出される。そして、最終段階に近くなって初めて燃料も一緒に吸い出され始める。以上が私の推測による回答ですが、私自身はまずこれに間違いないと、殆ど確信していました。

しかし、保安官の多くは、まず私の回答の内「バラスト・パイプが燃料タンクを貫通している」と言う部分に疑問を持ったようでした。そんな構造の船がある筈がない、と言うのです。そこで直ちに保安部のボートが本船に急行、本船にブルー・プリント（青図＝設計図）一式を提出させ、持って帰ってきました。

早速、複数の保安官が各種の図面を念入りに調べていましたが、本船の構造・配管の様子は、すべて私の供述通りだということを認めざるを得ませんでした。



これが私の供述した水戸丸の船底部の構造です。前に出てきた断面図との決定的な違いはパイプ・トンネルの有無。まず、上の断面図では、船体中心線にパイプ・トンネルという四角形があります。ここに燃料やバラストのパイプがエンジン・ルームを起点に多数走っています。これは明らかに建造コスト削減の為。トンネル内のブルーの太線がバラストの漲・排水パイプです。なお、図上の(P)は左舷、(S)は右舷です。

この船の問題はこのバラスト・パイプが赤字で描いてある燃料タンクを貫通してバラスト・タンクに伸びている事。この構造ではバラスト・パイプが燃料タンクの中で何かあれば、即、漏油と言うことになりかねない。ずっと前の断面図の船などではバラスト・

パイプは各バラスト・タンク内のみを前後に貫通、オイル・パイプは各オイル・タンク内を前後に貫通、これなら例えパイプがどこか破れても、即、油・水混合にはならない。

大分海保の係官が「そんな構造がアルカ！」と怒ったのも無理はありません。

その通り、だからこんなことになってしまったんです、と言うのが私の供述。その結果、その夜はそこまで、で一応解放されたのです。ただし「この件は供述の内容も含めて全て大阪海保に連絡しておくから、あとは大阪の保安部の指示に従うように」というお告げつきでした。船に帰ったらもう漏油処理も終わっていました。ヤレヤレ。とにかく、これで何とか大分は出港。堺までの航海の途中、トップ・サイドも満水してテストしましたが漏水は無し。さて、堺での燃料タンク内検の結果がどう出るか？

供述した通りだろうとは思っていても、私自身、絶対的な自身はありません。

堺への途中、燃料タンク内の海水まじりの残油は空きタンクに移してもらいました。そのあとの空になったタンクを早く見てみたいのはヤマヤマですが、保安官が立ち会っていない所でマンホールを空けたら、又あらぬ疑いをかけられます。ここは我慢。

そして入港後すぐ堺海上保安署の係官が乗り込んできました。

保安官の現場検証は荷役終了後行うので、揚げ荷が終わったら大阪の沖合で錨泊するように、との指示を受けました。そして荷役は予定通り終了、沖出ししてアンカーすると、後をついてきた保安署のボートもすぐ本船に横付け。再び保安官数人が乗り込んできました。皆ビニール合羽で燃料タンクにもぐる準備もしっかりできているようです。

早速、燃料タンクのマンホールを空けて内検開始です。私は這いつくばって燃料タンクの中のバラスト・パイプを、どんな小さな瑕疵も見落とさぬよう裸の手の平で撫で擦りしながら前進してゆきました。しかし、中々それらしき兆候が見つからず、やや焦りだしたその時、アリマシター。

直径 10m/m ほどの穴がパイプの下面に開いていたのです。明らかに腐食孔です。全くのあてズッポですが、新造の時からこのパイプには何らかの傷があってそれが元でその一点だけ腐食が進んでしまったのでしょう。その破孔の周りは健全に見えました。すぐにタンク内に一緒に入っていた保安官を呼んでそれを見せました。「ああ、やっぱりね、あなたの供述内容は大分からよく聞いていましたヨ、アタリでしたネ」

これにて漏油事件に対しての私を初め本船乗組員の過失責任は全てご破算、無罪放免。油分の残るタンク内では溶接工事はできないので、とりあえず次期ドックまでは鉄バンドで締め上げるという応急処置で、一貫落着。少ないとはいえ漏油して港内海面を汚染し

た事実は消えませんが、後は会社と事故処理会社・保険会社の交渉が残るだけ。
 しかし考えてみると今回の事件は良くも悪くも偶然が重なり、最後はマルで終わりました。
 燃料タンク内でパイプに穴が出来た、これはバツ。 タンクの内検を先にやってからバラ
 ストを張って漏水の確認する。そうすればそのまま済んだ。 しかし、パイプの腐食孔
 はいずれ遅かれ早かれ生じることは確実。 そうなると次の積み地豪州へ行って、さあバ
 ラスト排水、で、もっと多くの燃料油が漏れてしまったかも知れない。 そうなった場合、
 後任のチーフも船長もその対応の難しさは並大抵ではありません。それは大バツ。
 そう考えると、この一件が私の乗船中に内地で起きたのは不幸中の幸いだった。大マル。

*

既に荷役中に一般的な引継ぎは終わっているのです、私もこれで本船から解放されるという
 わけ。 あらかじめエージェントに頼んでおいた通船で私一人で上陸。 船は私の下船を
 待ってアンカーを巻き、次航の豪州向け出港して行きました。

そして通船は大阪港天保山栈橋へ、ところがここでまたひと悶着。 天保山、即ち大阪港
 税関は「ここは堺じゃない、お前の船は堺へ入港したんだから堺から上陸しなければイケ
 ナイ」と言うんです。 エーッ、だって通船は天保山からのもので、手配したのはエー
 ジェントだし、私には選択の余地はありません、それに船はもう出港してしまいました。
 それから、堺税関やらエージェントやらに連絡をして大分手間取りましたが「今回だけは
 なかったことにする、但し以後は気を付けるように」やっと上陸を許されました。

その頃はもう夜十時くらいになっていたでしょうか。 西宮に着いたのは殆ど真夜中。

娘を抱いたパートナーが玄関まで飛んで出て、私の腕に抱かせてくれました。
 やっと娘と初のゴ対面。 夜中だというのにパッチリ眼をあけて、初めて見る知らぬオト
 コに抱っこされて泣きもせず、ニコニコと迎えてくれました。

イヤハヤ、えらい目にあつた航海でしたが、終わりよければ全てヨシ。

この件を境に、それまでギクシャクしていた O.A. 船長とも垣根がとれ、私は全幅の信頼
 を得られたし、それを実感することで船長に対する尊敬の念も芽生えたのです。

全てメデタシ。

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

航海記も既に二年が過ぎました。 11月は丸々休み、次回更新は

2017年12月2日(土)とさせていただきます。