

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

078号 (04 Dec 2021)

コンテナ船・Goddess

(Sep 1999 ~ Feb 2000)

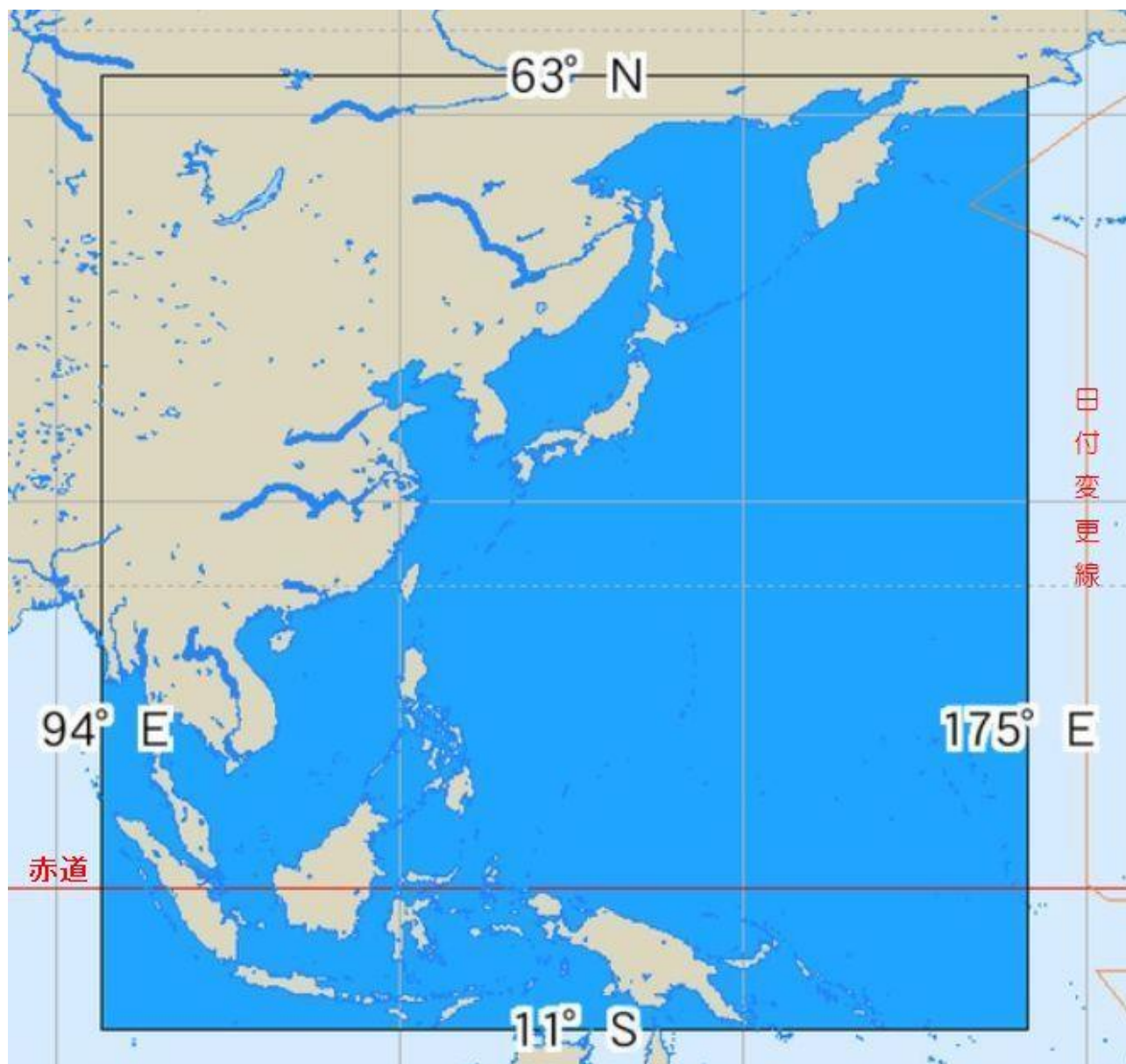
前回の Iwaki を外航コンテナ船としては最も小さい、と言いましたが今回の Goddess はそれよりさらに小さく総トン数も TEU も Iwaki の約半分という超小型です。Iwaki をコンテナ船としては最小クラス、と言ったのは舌足らずでした。あれは「遠洋区域を走るコンテナ船としては」と言うべきでした。

今回のタイトル Goddess も外航船には違いありませんが、これは近海区域だけを走る近海船、小さくて当たり前。近海区域とは次の図の黒線で囲む海域を指す用語で、以前この海域を走る船は総トン数 3,000 トン未満の船が断然多かったのです。

チーフになりたての頃に乗った英光丸と言う船の総トン数 2,974 トンがその典型的な例で、3,000 にはちょっと欠ける数字。その頃、近海航路の船の多くは総トン数をギリギリ 3,000 トン未満に抑えて造られていました。商品の値付け 2・9・8 みたいなもの。

私が海技免状を取得した頃の旧・船舶職員法では甲種・乙種・丙種と三種の区分があって、甲種と乙種には夫々船長・一等航海士・二等航海士の三種、丙種には船長と航海士の二種

の資格がありました。そして、その頃は近海区域・3,000 トン未満の船ならトップから四段階目の乙種船長免状で船長になれた、だから、当時は近海航路の貨物船と言えば、圧倒的に3,000 トン未満の船が多かったのです。現行法ではこれがどう変わったか、調べればわかるでしょうが、もはや関係ないことなのでパス。



黒線で囲まれた部分、即ち北緯 63 度・南緯 11 度・東経 94 度・東経 175 度の線で囲まれる部分の海面、これを近海区域と呼びます。旧法では近海一区・二区・三区と言う分け方もしていたと思いますが、詳しい事はド忘れ、この図は現行法での近海区域の筈。私が本職の船乗りになってから海事法規は色々と様変わりして、海技資格の名称も大きく変わりました。私の元々の資格は「甲種船長」Master of the First Grade でした、それが「一級海技士(航海)」First Grade Maritime Officer (Navigation) という変な名前になったのです。この英語名は外国の官憲には理解しにくかったらしく、法改正直後は外

地港での臨検の折「あなたのライセンスには“船長”という単語がありませんね」と言う指摘を何度か係官にされ、その都度クドクドと説明をした記憶があります。これは外国人の言語感覚に配慮せず、日本語の資格名をそのまま直訳してしまった才役人様のセイ。英語名は以前のまま **Master of the First Grade** でもよかったのに……。近海区域とはこのようなものでしたが、私自身の資格は航行区域もトン数も制限ナシ、各種の制限には頓着しなかったので、資格と海域の関係についての記憶は曖昧です。Goddess の活動範囲は次図の通り、文句ナシに前の図の近海区域に収まっています。



右上から Busan、Gwangyang、Shanghai、Keelung、Taichung、Kaohsiung、Hong Kong、Ho Chi Minh の 8 港。これ以外にグリーンで示した石垣島と Ninh Hoa がありますが、これについては後で触れます。コンテナの揚げ・積みをしたのは赤字 8 港のみ。

この図では石垣島以外の日本の港が登場しません。 この船の運航者は台湾の会社で、台湾～ベトナム間の貨物輸送が主たる目的、日本の港には関わりませんでした。従って、次の ID ブックの通り、この船への乗船地は Busan、下船地も Busan でした。

INDICACION DE EXPERIENCIA - CERTIFICATION OF SERVICE						
ALISTAMIENTO Engagement		SALIDA Discharge		NOMBRE DEL BARCO Name of the Ship	GRADO Rank	FIRMA DEL CAPITAN O AUTORIDAD Signature of Captain or Competent Authority
FECHA Date	LUGAR Place	FECHA Date	LUGAR Place			
17/10 1999	BUSAN	18/FEB 2000	BUSAN	GODDESS 8890	CAPTAIN	

そして、この船のデータは次の通り。 この船もやっぱり売船に次ぐ売船、移籍に次ぐ移籍、便宜置籍船の宿命です。 この資料はインドネシア船籍の時のものです。

IMO number	9167382
MMSI	526053894
Name of the ship	HIJAU JELITA
Former names	HIJAU JELITA (2018, Indonesia) PAC NUSANTARA (2014) PAC NATUNA (2013, Singapore) PAC NMP (2013, Singapore) GODDESS (2005)
Vessel type	Container ship
Flag	Indonesia
Gross tonnage	8890 tons
Deadweight	11593 tons
Length	135 m
Breadth	23 m
Year of build	1997
Builder	TACHIBANA SHIPBUILDING & ENGINEERING - ANAN, JAPAN
Classification society	LLOYD'S SHIPPING REGISTER
Home port	SURABAJA
Owner ⓘ	SALAM PACIFIC INDONESIA LINES - JAKARTA, INDONESIA

なお、この要目表には出ていませんが、例の TEU（20ft コンテナの積載可能個数）は 850 で、前回の Iwaki の 1,613 個のほぼ半分です。長さ・巾・総トン数などは駆け出しの頃乗った遠洋定期貨物船のサイズにほぼ等しいと言えます。このサイズなら当時としては「大型船」の部類に入っていたでしょう。では、Goddess の画像をいくつか。

この画像は改名三回目の船名 Pac Natuna と読めます。



次も同じく Pac Natuna がはっきり読み取れます。タイトルバックの画像も Pac Natuna である筈で、この船名の頃はシンガポールの会社 PACC が運航していた筈です。



この船でも混乗相手はカバヤン・クルー、日本人は船・機長の二人だけ。

この頃はこういう組み合わせが当たり前になっていました。この時の機関長氏は全国に

5校あった私の出身校と同じ系列の商船学校出身者、しかも、珍しくも同期生でした。

彼とは在学時代の練習船で同船したことは一度もなく初めての顔合わせでした。当時の

航海訓練所には、専攻科長期実習用の練習船は機船が3隻、帆船が2隻あって夫々の学校の

生徒がいろいろな組み合わせで乗り分けていました。だから、たとえ同期であっても

学校と専攻科目が違えば初対面で不思議はありません。でも、お互いのクラスメートは

共通の知人でもあるので、常に二人の話題に上ったものでした、良き相棒。

彼とは下船後も四季折々の音信が続いていましたが、私が長崎に定住して間もなく、あっ

けなく旅立ってしまいました。60代半ばという早世でした。

カバヤン・クルーはいつも通りのお気楽仲間、特に問題はありませんでした。とは言え、

食べることについてはこれまた例の通りで、動物性蛋白は全て長時間かけてジクジクとカリ

カリに揚げる、野菜類は何でもカンでもスープ風にグツグツ煮込んでしまう、要するに

長時間火を通した物ばかり、日本人の味覚にはチョット・・・と言う代物。

しかし、彼らが長年過ごしてきた素朴な生活では、こういう調理が一番安全な事は確か。

ゴハンも手指でこねて食べるのですから、コメを炊く時わざわざオネバは茹でこぼしてしま

うのです。フックラ、シットリと言うゴハンは手でこねるには具合が悪いので、折角

の旨味の元、オネバは茹でこぼしてパラパラに仕上げるのです。これじゃたまりません

から、時間の許す限り自炊生活。私がシェフ、機関長は助手、これも毎度のこと。

私が初めてカバヤンとの混乗船に乗ったのは1980年代初めでしたが、その頃の彼らの殆

どはフォークやスプーンは使わず、専ら右手の親指・人差し指・中指の三本で食べていたよ

うです。フィリピンはスペイン統治になる前、即ちカトリックに制圧される前はイスラ

ムの影響を受けていて、当然、食文化はイスラム風が色濃く残っていたのです。

カバヤンの8割以上はカトリック教徒だと言われますが、信心に関わることは別として、

食習慣にはイスラムの影響が根強く残っていたようです。フードは風土。

彼等と混乗を続けている間に少しずつ変化したのは、彼等が段々スプーンやフォークを使

う様になったこと。しかし、右手にナイフ、左手にフォークという食べ方ではなく、専

らフォークとスプーンだけ、ナイフを使うのを見た記憶がありません。また、フォーク

もスプーンも殆ど右手だけ、イスラムでは「左手は不浄」なのです。しかし、クルーの

殆どはカトリックですから、彼らの食事作法は宗教に関係なく単なる風習だった筈。

さて、前述の通り Goddess の当時は船籍はパナマで運航は台湾の会社でしたから、当然、本来のこの航路の起点は台湾の港だった筈。しかし、乗船地を起点に言うと、往航は釜山～光陽～石垣島～基隆～台中～高雄～香港～Ho Chi Minh という順序になります。毎航海すべての港をくまなく回るのではなく、航海毎に大抵何港かが抜港になりました。しかし、基隆、台中、高雄、の台湾3港とベトナムの Ho Chi Minh には毎航海必ず寄港しました。この船の航海の主たる業務は、運航会社の所在地である台湾とベトナム間の物資輸送であったと言えるでしょう。復航は大体これの逆の順序で回りますが、何しろ小さい船ですから、大型コンテナ船専用の岸壁がある港では大型船のオコボレを拾って歩くようなもの。ここで先程グリーンで示した日本唯一の寄港地「石垣島」について触れておきましょう。「三通」という言葉を聞いたことがあるでしょうか、これは中華人民共和国（大陸）と中華民国（台湾）の間の、通商・通航・通郵を指す言葉です。



Goddess の当時、台湾は大陸に対して両地域の直接交流に応じていなかったのです。これについては Goddess 以前・以後を通して様々な変遷があったようですが、多くは政治問題ガラム、この稿で触れることはタブーとしている領域なので詳しい事については省略します。とにかく、Goddess 乗船の頃は双方が直接交流をしていなかった期間で、両者の交易はどこかにワン・クッション置くことが必要だったのです。そこで上の図の通り、

上海から基隆へ行く場合、グリーンの線の様に直航する事はできず、赤線の様に石垣島經由で基隆に向かったのです。 では、その石垣島で何をドウしたのか？

石垣港沖の錨地に投錨するとボートで待機していた代理店員が直ちに乗船、入港手続き書類ヒトマトメを持ってお役所へ直行、入港手続きを済ませ、同時に出港書類＝クリアランス Clearance を発行してもらい、今度はすぐ本船にとんぼ返り、そして、本船は直ちに基隆向け出港。 書類上は入・出港をした証拠は残りますが、実質作業は何もナシ。

当時こういう動きをする船を「クリアランス船」と呼んでいました。

こんな事をしてまで交易をするとは、まさに「タテマエと本音」又は「政治のウソ」をそのまま露わにしたようなもの、まあ、誰にも実害は有りませんがね。 それどころか名目だけの入・出港にもかかわらず日本政府はトン税（＝入港税）の徴収で丸儲け。

その後 2008 年頃には大陸側・台湾側両者の合意成立で三通が実現したらしいですが、最近は何かとキナ臭くなってきていますね、この先どうなってゆくのか？

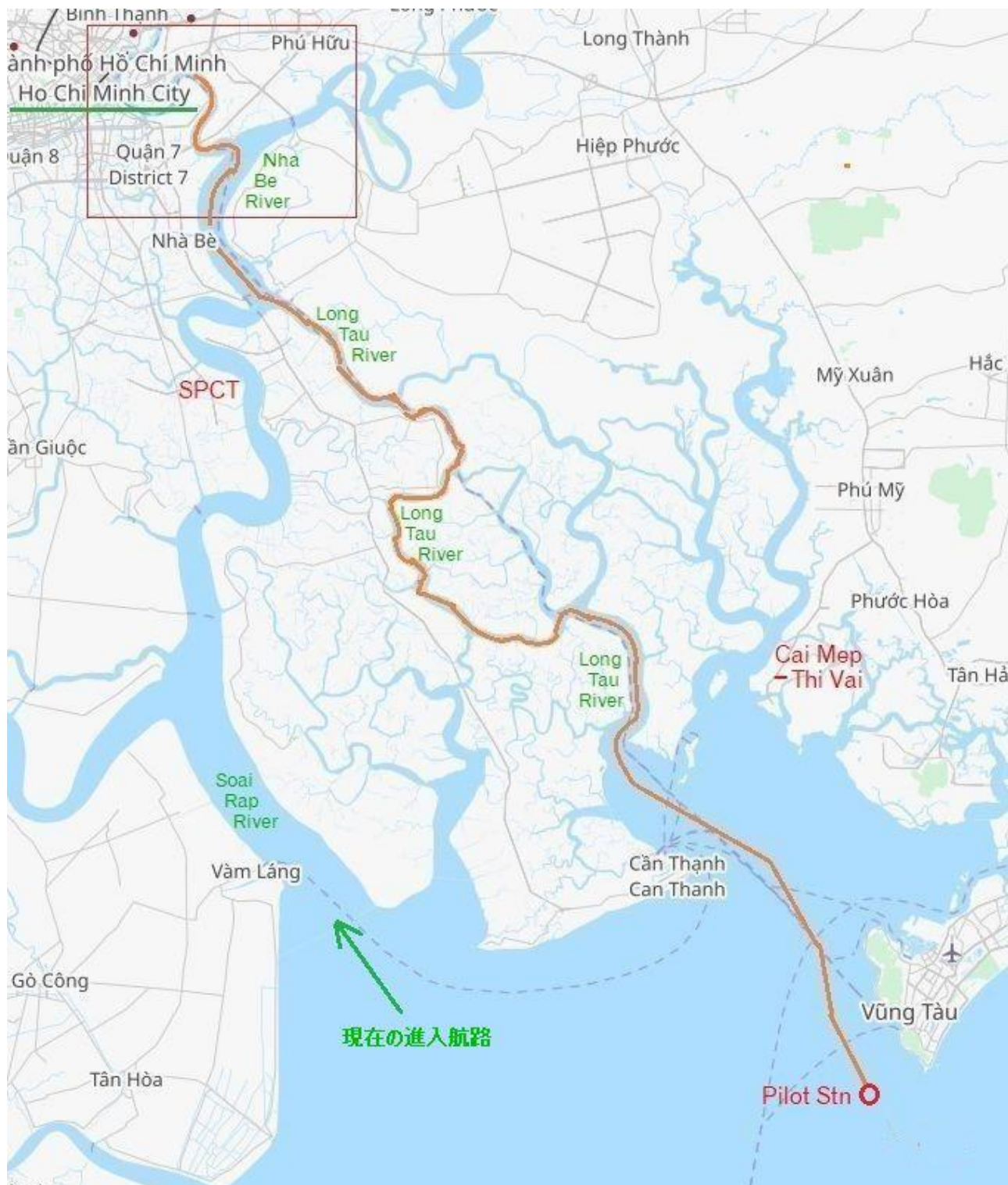
ところで、前述の様にこの船での航海は台湾各港とベトナム間の物流を担うのが主たる目的だった、だから、この船の航海に強いて航路名をつけるならベトナム定航、又はホー・チ・ミン定航とでもいうのがアタリでしょう。 そのホー・チ・ミンに向かうのは香港又は高雄からと言う場合が殆どでしたが、どちらからでも大雑把には次の海図の赤線の様なコースでベトナム沿岸に接近し、赤丸のパイロット乗船地に向かいます。



Ho Chi Minh 港が抜港になることは絶対になく、当然ながらここでの揚げ積み、特に揚げ

荷量は断然多かったと思います。 当然、停泊時間もここが最長。 これは私個人としてはとても嬉しい事でした。 なぜなら、先年に乗った PCC・Asian Leader でベトナム人クルーと初めて乗り合わせてとても好感を得たので、いずれ彼らの国を訪れて直に市井の人々と触れ合ってみたいものだと思っていたのです。

パイロット乗船後は次図のオレンジ線のように川を遡り Ho Chi Minh に向かいます。



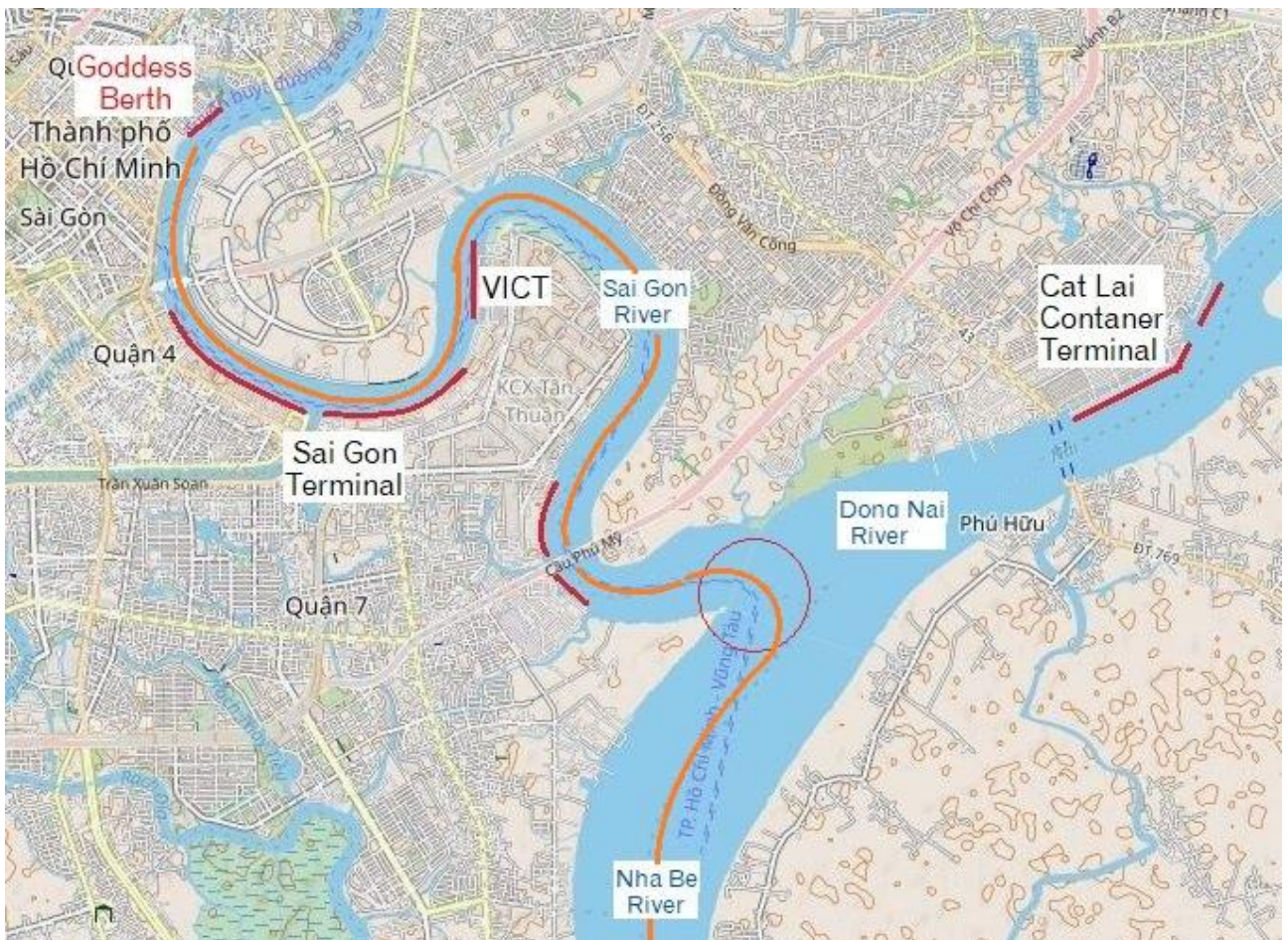
この辺り一帯は、東南アジア最長の大河メコン川のデルタ地帯のすぐ東側に隣接する地域です。 従って全体に低地が続き、上図に見て取れるように何本もの川がクネクネと入り

組んでいる状態です。 その後のこの地域の発展は凄まじく、現在ではマップ右手の Cai Mep カイメップ港や Thi Vai チーバイ港、左上の Ho Chi Minh の南に SPCT (Saigon Premier Container Terminal) など新しいコンテナ船専用岸壁を備えた近代的港湾が 続々とできているようです。

またホー・チ・ミン港への進入航路も左手の一番幅広の川、Soai Rap ソアイラップ川の水 路が整備されて巨大コンテナ船も航行可能になったらしい。 しかし、Goddess 当時は オレンジ線の Long Tau ロンタウ川が唯一の大型船航行可能の水路でした。 上のマップ左 上の赤線で囲んだ部分がホー・チ・ミン港の港域で、拡大すると次図の通り。

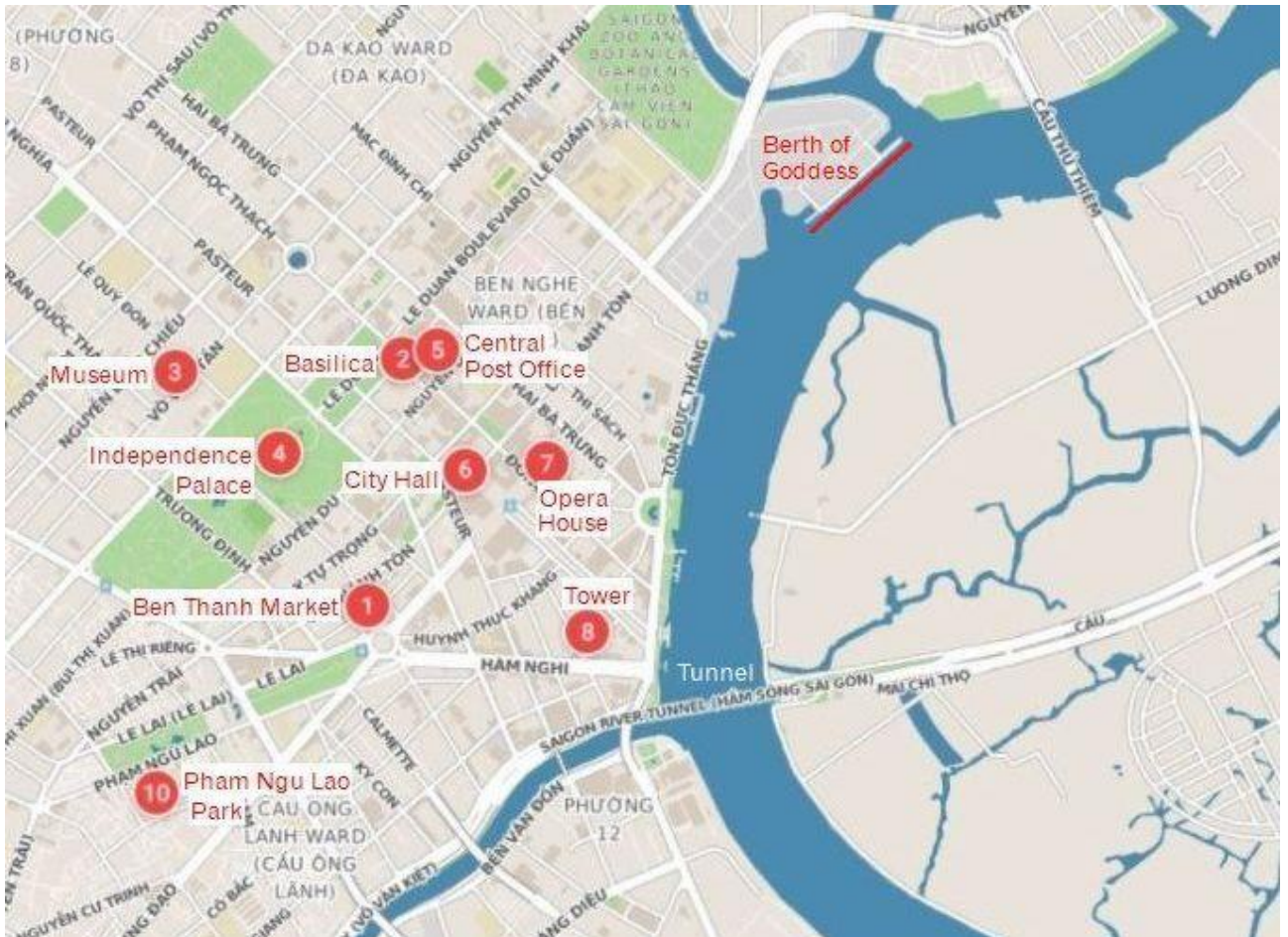
Goddess の頃は上図のオレンジ線のように遡って、赤枠の手前で Nha Be ニャーベ川に変わ り、更に下図中央付近の赤丸で左に大曲りして、Sai Gon サイゴン川に入ります。

それ以後、左上のバースまでマップの様にクネクネを繰り返します。



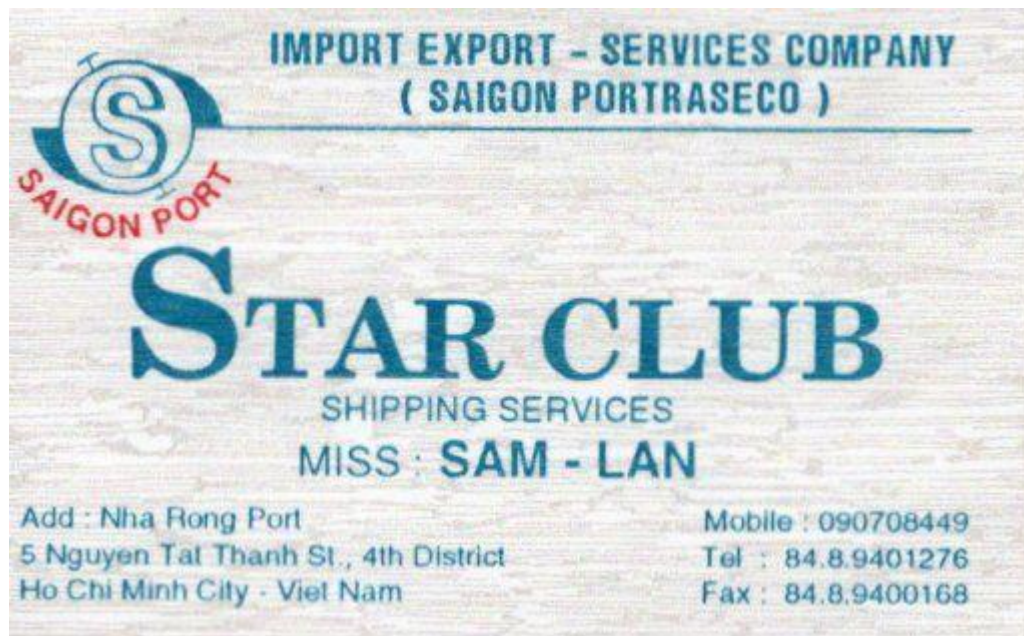
このマップの赤線部分は全て大型船の係留施設です。 右手に現在のホーチミン港域内では最大のコンテナ埠頭 Cat Lai Container Terminal と表記された岸壁がありますが、 当時まだこれはありませんでした。 更にサイゴン川に入ってからの VICT (Vietnam International Contaner Terminal) もまだなく、その上流の Sai Gon Terminal という場

所も岸壁施設はまだチラホラと言う状態でした。 事程左様に当港はこの20年の間にとつともなく発展したのだと思います。 最近の画像を見るとこの港の様子は当時とは大きくかけ離れていて、Goddess が着岸したバース付近も記憶とは全く違って見えます。しかし、次のマップの様子に市の中心部を左手に見て通過、橋の手前で左手の岸壁に着いたという事は間違いないと思います。 なお、サイゴンの表記は Sai Gon も Saigon もアリ。



バースに近付く一寸手前の左手、川の西岸に多くの赤丸が点在していますが、この辺りがホー・チ・ミン(旧サイゴン)市の中心街です。 正式にはホー・チ・ミン市ですが Goddess の頃は住民の多くが旧名のサイゴンと言っていたと思います。 マップ中心近くで道路が半円形のロータリーになっている部分の川岸には多くのフェリー棧橋があり対岸への渡し船を初め近隣の都市へのフェリーや市周辺の観光クルーズ船が頻繁に発着していました。 当時の市中心部付近にはバースの上流の橋しかなかったので渡し船は庶民の重要な「足」だったのでしょう。 現在は Goddess の付いた岸壁のすぐ下流にも橋があるし、フェリー棧橋の下流には河底を通るトンネルも出来て格段に便利になったようです。 この港へ最初に入港した時、代理店員が差し出した名刺の社名を見て驚きました。 なんと彼の会社は先年に乗った PCC・Asian Leader のクルー配乗会社と同じ名前でした。

官憲の入港手続きが一段落してから、彼にあの PCC にクルーを配乗している会社かどうか正したところ、Asian Leader に配乗しているのは間違いなしとの事。これには改めてビックリ、この船と Asian Leader はオーナーもオペレーターも全く関係のない会社なのに、この船の代理店があつた PCC の配乗をしていた会社とは思ひもかけない事でした。そこで「じゃ、チョフサーのグエン・ディン・フン君を知ってますか？」と聞くと「私は担当が違うのでクルーの事は知りませんが、帰ったら部長に聞いてみます」との事。代理店員が去ったあと、私が海図室で次の航海のルート検討をしていたら、珍しい女性二人の来訪者がありました。彼女たちは船舶食料納入業者、いわゆる「船食」でしたが「珍しい」と言ったワケは、この二人が良く売り込みに来る商売人っぽくない、とても知的な印象だったからです。しかも、二人ともそこそこの美人でスタイル抜群、とても「船食のオバサン」風ではありません。追々分かった事ですが、彼女たちは港湾局が仕切っている会社の社員だったのです。社会主義国でのこういう会社については詳しい事は知りませんが、言わば半官半民と言ったところでしょうか。彼女たちも商人と言うより半分オ役人だったわけ。道理で商売人っぽくないわけだ。二人は 30 代後半くらいと 20 代前半位のペアーでしたが、その年長の女性が差し出した名刺がコレ。



私はこれを見てその年長の女性の名前が「サム・ラン」だと思ってしまったのです。ベトナム人の姓名構成は、一部の少数民族を除く大部分が「姓・間の名・固有名」の三括りになっているそうです。英語のファースト・ミドル・サーネームとは順序が反対です。そもそもベトナムは漢字文化圏に属していたので、多くの民族の名前は漢民族の三文字の人名に類似するものになっていたらしい。

この年長の女性のフル・ネームはファム・ホン・サムで、サムは英語ならファースト・ネームだったのです。ではランは？と言うと若手の方のファースト・ネーム。要するに二人のファースト・ネームをハイフンでつなげてしまった。しかもサムは Miss ではなく、旦那と二人の子がいる立派なミセスだった。サム・ランの二人は常に行動を共にする先輩・後輩だったので、二人のファースト・ネームを一括りにしてしまったわけ。

それにしても、一枚で2人分、なんて名刺を貰ったのはこれが最初で最後でしたネー。船食業者とは思えない極めて感じの良い二人だったので、この業者に注文しないテはありません。直ちに事務室に移動、通信長と司厨長を呼んで彼女たちに食料の注文をしたのです。発注した食品を受け取る際も、普通なら各部乗組員が総出で積み込みを手伝うのですが、この業者は自社から多数の積み込み作業員を連れてきて、テキパキと手際よく食品倉庫に搬入してくれたので、本船クルーの出番はありませんでした。

また、冷凍品・冷蔵品・乾物など内容ごとにキッチンと仕分けて包装するなど、細かい所まで気を配られていて、船への積み込みも倉庫での整理も極めてスムーズに出来ました。

この業者に決めて良かったと賄クルーも皆大喜び。従ってこの航海の後、私が乗っている間はサイゴンでの食品発注は毎航海ずっとこの業者に固定でした。

その日の午後遅く、入港手続きの時の代理店員が再びやってきて、部長が是非お会いしたいとの事なのでこれからご一緒していただけますか、と車で彼の会社に連れて行かれました。部長氏は Asian Leader での事はよく承知していて、厚く礼を言われました。

チョフサーの住所は市内で、この時はたまたま下船中で自宅にいたので既に連絡を取って、今、彼も会社に向かっているとの事、そして思いがけない再会が実現しました。

これまでに同船した外国人チョフサーの中で間違いなく筆頭と言える存在だった彼との再会はとても嬉しく、思い出話に盛り上がりました。その日の夜、機関長と私は彼の家に招かれて庭先での BBQ ディナーをゴチになりました。機関長は勿論初対面でしたが、あの船の事はここまでの航海中に私が色々話をしていたし、そのチョフサーが直接船に来て誘ってくれたので、喜んで参加してくれました。

彼の家は市の閑静な住宅地で、2階建ての家の前面は奥行きのある広々とした芝生になっていました。広い庭付き住宅も、住宅周辺の閑静な家並みも日本なら高級住宅街と言った風情でした。BBQ の具材も色々工夫がされていたし、何よりも夫人手造りの親指ほどの米粉の揚げ春巻きの旨かったこと!! 彼の家族は夫人と中・高生くらいの子息二人。

彼等を交えての BBQ パーティーでとても愉快的な一夜を過ごしました。

こんな具合で、初めてのホー・チ・ミン寄港は愉快的思い出一杯の停泊となりました。
 停泊中の窃盗被害も全くなく、これも極めて好印象でした。 発展途上国には付き物とも
 言える貨物の窃盗被害がないのはコンテナ船の利点の一つでもあります。
 ここでの停泊中、船尾から海面を除くと昼夜を問わず次の様な光景が見えました。



小さなボートで行商人が色々なものを売りに来るんです。 商品は果物を始め各種食料品、
 手作りの土産物等ありとあらゆるものです。 土産物などの行商人が船上に来るのは珍し
 い事ではありませんが、こんな風に小舟が船尾に密集するのを見たのはここが初めて。
 その商品の中にヨソの港ではでは見かけないこんなモノがありました。



ボート上の土産物の中には色も図柄も様々なTシャツがありましたが、そのうちの 하나가上の画像。これは本船が川を遡って来る途中のどこかで写真を撮り、それをすぐにTシャツの背中にプリントしたのでしょう。そして左胸には下段の様に船名と職名をプリントしてあります。ここ迄やってくれたんじゃ買わないわけにはゆきませんね。

様々な色にプリントしたものを何枚も買わされる羽目になりました。材質は化繊ですが、暑い国のものだけに汗をかいてもすぐにサラッと乾く優れモノでした。

一つだけモンクをつけるならM.V. (Moter Vessel)のVの字の後の省略記号を落としている事、それならいっそM/VかMVとでもすれば良かったのに。まあ、英語圏じゃないんだからシャーナイカ。

もう一つ、サイゴンならではの、ヨソではあまり見られない珍しい光景。街歩き散歩に出るとイヤでも直面する次の様なすさまじい交通事情。町中どこに行ってもこの調子。信号機のある交差点が果たしてあったのかどうか、当時、私の行動範囲では見かけたことはなかったと思います。ではどうやってこのバイクの流れを横切ったら良いのか？



地元住民の様子を見ていると、バイクに手の平を向けて片手をあげ、ユックリ前に出ます、そして、バイクの流れに逆らわないように半ば流されながら斜めに道路を横切る。

決して急いではいけません、そうかといってバイクの勢いに負けてもいけません。急がず、ユックリ、但し断固として前に進む。どうやらこれが道路を横切る唯一の方法らしい。こんな調子ではいつ何時人身事故が起きても当たり前、のようですが不思議な

ことにそれを目撃したことはありませんでした。

上の画像では流れに逆行しているバイクもいるし、バイクに埋まってしまったような車も見えますね、でも、みんな慌てず騒がず。そして2人乗りはおろか3人乗り・4人乗りも当たり前、中には夫婦と子供3人合わせて5人乗りなんてのも見ました。バイクで道路を横切るときも歩行者と同様、ユックリ、相手をよく見て、手信号を送りながら、流れに逆らわず、斜めに横断します。私の印象としては、バイクの運転者は皆決して強引ではなく、案外簡単に且つ安全に横断者を通してきていました。

船食のサムもランも常にバイク移動、私も何度か街の中心部迄まで彼女たちのリア・シートに乗せて貰いました。彼女たちはバイク運転には慣れたもの、どんなに込んだ道でも堂々と、且つ、平然と横切っていました。しかし、それから何年か後には順次交通事情にも変化が生じ、主要道路の交差点には信号機付きのところも増えてらしい。



最近の画像を見るとバイクの群れもこんな風にキチンと停止線で止まっています。

私は当時こんな光景は見たことがありませんでしたが、これなら「気弱な」ニッポンジンでも堂々とユツタリと横断できます、良かったネ。

さて、街歩きの楽しみの一つは屋台などの庶民的な場所での飲食、と言うか、呑み喰い。ベトナムは漢民族の食文化が主流と言えるのですが、フランス統治時代の名残もあり、様々なエスニック料理が楽しめます。なかでも私が一番気に入ったのがフォー、いわゆるライス・ヌードル、言い換えれば米粉で造った「きし麺」状の平たいウドンです。

ベトナム・クルーと同乗した **Asian Leader** でもベトナム人コックが時々フォーを作ってくれて、それはそれで美味しかったのですが、サイゴンの屋台や大衆食堂で食べるそれは又格別でした。 画像の左が典型的な Pho Ga フォー・ガー。 色々なバリエーションの有るフォーですが、私の一番のお気に入りはこのフォー・ガー、即ち鶏ダシのフォー。



同じフォー・ガーでもこれまた地域によって店によって味も色どりも様々ですが、サイゴンで食べたフォー・ガーはどれも大満足でした。 そして、これも店によって違いますが、フォーの丼には大抵色々なハーブの皿が添えられてきます。

画像右がその一例ですが右上の大盛りになっているグリーンの葉はご存知パクチー（香菜 またはコリアンダー） これまた私の大・大好物。 そしてその左下は何でしょう？

これはなんとドクダミの葉なんです。 日本でも古くは薬草として使われてはいたようですが、食用とするのは、特に、生の葉をそのまま、というのはあまり一般的ではありませんね。 私もさすがにこれはウマイ! とは思いませんでした。 このほかバジルやレモン・グラス、空心菜など色々なハーブが添えられるのがベトナム風と言えるでしょうか。 その他、代表的なサイゴンの B 級グルメと言え、これまた以前 **Asian Leader** の時にも紹介した例のライス・ペーパーの生春巻きと揚げ春巻き。

揚げ春巻きは中華料理の定番でもありますが、ベトナムの物は皮を米粉で薄く作ってあるので、これを揚げたものは中華のそれとは一味違います。 薄いライス・ペーパーの皮を揚げることによってカリッ、パリッとした食感が得られるのです。

大きさも色々なバリエーションがありますが、特に気に入ったのは親指ほどにまとめた小ぶりの物。 この大きさだとポイッと一口に放り込めるので、一杯やりながらのツマミにはモッテコイなんです。 例の BBQ パーティーの晩にチョフサー夫人が作ってくれてい

たのがまさにその大きさでした。



この通り生春巻きや揚げ春巻きにもコリアンダーが添えられているのがサイゴン風？
もう一つ、サイゴンの B 級グルメで外せないのが **Banh Mi** バン・ミー（又はバイン・ミー）と呼ばれるベトナム風サンドウィッチ。



ベトナムは長く続いたフランス統治の名残で料理にもフランス風が色濃く残っています。

なかでも庶民に一番ナジミの深いフランス風はパン。 その美味しいパンで作った独特のサンドウィッチがバイン・ミーです。 この具材も様々なバリエーションがあり、パンの形も画像の様に丸っこい物からやたらに長いものまで千差万別。 敢えて共通点を上げると大抵コリアンダーが使われている事。 コリアンダー大好き人間は大歓迎ですが、我が同胞にはこれをカメムシの匂いだと嫌う人もいるらしい。 人は様々。

次は夜のサイゴンの下町の一画ですが、こういう屋台店や大衆食堂が街中いたるところにあります。 そこで提供されるのが上に紹介してきたようなB級グルメの数々。



街のいたるところに食料品市場があり、そういう所には大抵上のような大衆食堂やストリート・フードの店が隣接して軒を連ねます。 こういう店では私達日本人にもなんの抵抗

もなく楽しめる大衆的メニューが満載です。 ノンベ・クイシンボには嬉しい限り。 こういう所へ初めは船食のサム・ランのバイクで連れて行ってもらったのですが、すぐに慣れ親しんで、その後は機関長やクルーと一緒に徒歩で何回も出かけたものです。 そのサム・ランに教えてもらって大いに気に入った食べ物がもう一つ。 それはこんな物。



九州では珍しくもないものですが、関東以北ではあまり一般的ではないと思います。

ザボンの一種ですが、味と香り、特に香りが大分違います、似て非なるもの。 私自身サム・ランに教えてもらうまで知りませんでした。 日本では晩白柚と表記。「晩」は晩生＝収穫期が遅い「白」は果肉の白っぽさ「柚」は丸い柑橘、の意味だそうです。 色や形にはこれまたバリエーションがありますが、とにかくどれも大きいのが一番の特徴。

直径 20 センチなんてのは当たり前、25 センチなんてのも珍しくありません。 そして外皮がこれまた途轍もない厚さ。 しかし、この外皮の厚さが果肉を長持ちさせる役割を果たします。 更にこの厚い外皮の砂糖漬けは辛党の私ですら大のお気に入り。 では、その肝心の果肉の味は？ 人の好みは様々ですから、これを好む者が言っても仕方ありませんが、極めてアッサリ。 マズ第一番はその香りの良さ。 甘味はごく薄く、酸味もそれ程強くなく、この果肉の味を特に嫌う人はいないんじゃないかと思います。 私はこの時迄この晩白柚については全く知らなかったのですが、最初にサム・ランに一つ貰って食べた時、一発で気に入りました。 それからは収穫期の間はずっと箱買いを続けていました。 ベトナムでの収穫期は 11 月末頃から春先頃迄だったと思います。 サム・ランはポメロ Pomelo と言ったように思いますがこれは英語、ベトナム語は ??? そして、その後何年も経って長崎に移住して最初の歳末、ココ長崎ではスーパーの産直コ

ーナーなどにこの晩白柚がゴロゴロ出て来ました。これにはビックリ。

そこで、私はハハーン。長崎は幕末の頃欧州から多数の船が来航した歴史がありますがそれらの船が長崎に来る途中、マレー半島各地やベトナムに寄る機会があった筈、そして、外皮の厚さ故に常温でも長持ちする晩白柚が長崎にやってきた、と勝手に考えたのです。しかし、今改めて調べてみるとコレは全く私の早合点でした。ネット上には晩白柚の由来についての情報が色々見つかりますから興味をお持ちの方はどうぞ・・・。

また、上の画像・左側は未熟で一般家庭の庭先でとれた、言わば半野生の物らしい。一方、右側は栽培農家が商品として生産した物と思われます、形も外見もずっとミテクレがイイですね。なお、商品として栽培される晩白柚は、現在日本での生産量は熊本県がNo.1との事。但し値段はミテクレの悪い長崎の産直売り場の物に比べると3倍以上。ナドナド、とんだB級グルメ漁りに脱線してしまいましたが、とにかくベトナムには私がウマイ!!と感嘆するものが数多くありました。

敢えて言えば、その中でフォー・ガー、コリアンダー、晩白柚が私の好きなベスト3でしょうか。こんなわけでサイゴンの夜の街は特に危険を感じることもなく街歩きが出来て、大いに楽しむことが出来ました。

後にはサムの家にも招待されたりもしました。サムの旦那はとても穏やかな人で、二人は欧州に（確かドイツだと聞いたように思います）留学中に知り合って、そのまま結婚、と言うナリユキだったらしい。ランのほうもきちんとした正しい英語を話していたし会話の内容からもやはり大学卒だったのだと思います。二人ともインテリそのもの、やっぱり普通の船食オバさんじゃなかったわけ。

サムの旦那はダオ・タン・フンと言う名前、ベトナムは夫婦別性です。フンさんには、いくつもの造船所を紹介してもらいました。この頃の私は老後はボートを半自作してボート生活をしようとかかなり本気で考えていました。夫婦で快適に住める船となると、少なくとも12m以上は欲しい。そうなるとう全部を自作するのは無理ですから、船体主要部は造船所に建造を依頼して、内装・外装は自分で、と言うわけです。そこで、サイゴンの小型船造船所をいくつも訪問して、私の計画の実現性を模索していたのです。

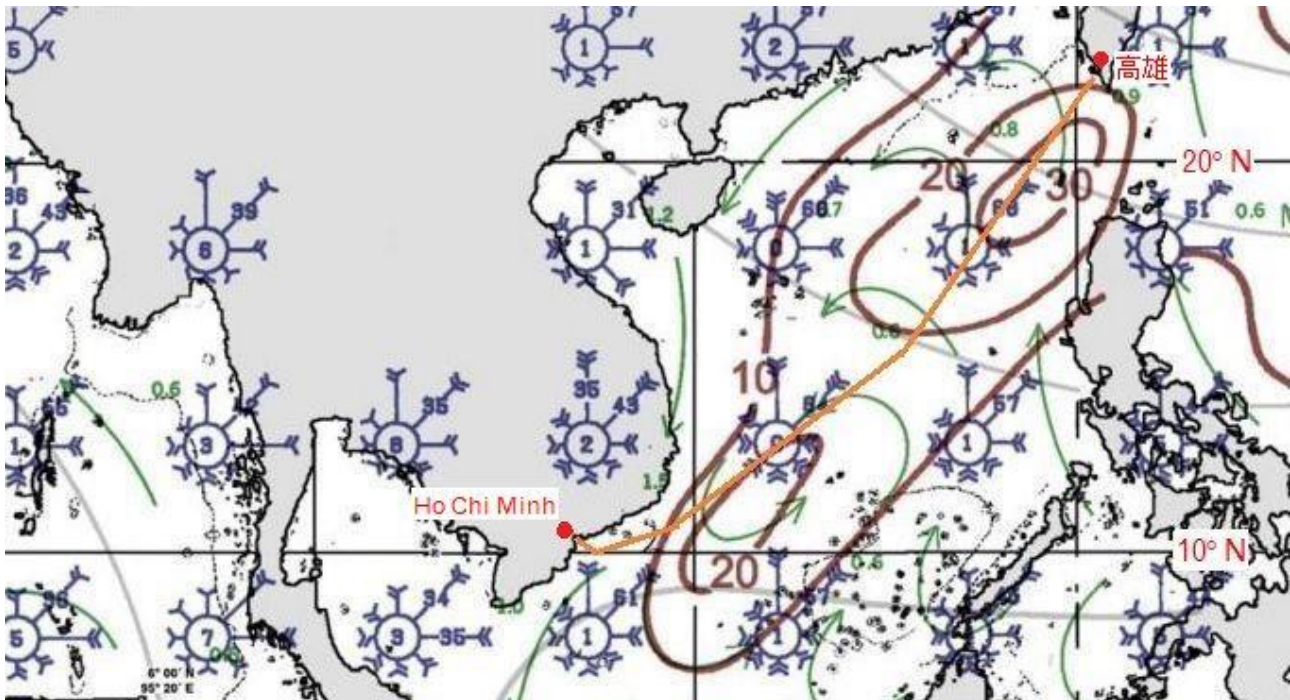
又このボートには信頼性の高いエンジンが必須ですから当然それも考えていました。すると、サイゴンには日本のメーカーの代理店がいくつかある事がわかり、ある時ヤママーの現地駐在員事務所を訪れてみました。その時には肝心の日本人駐在員は丁度日本に一時帰国中との事で会えませんでした。その後Mさんと言うその駐在員の方からメール

を頂き、以後、数年メールでの付き合いが続きました。

リタイヤ後はボート暮らしを、と言う願いは結局白紙に戻ってしまいましたが、計画だけはかなりのところまで進んでいたことは確かです。前に欧州でのボート造り・ボート暮らしの事に触れましたが、ベトナムでの造船所巡りもその一環だったのです。

肝心カナメの宝籤に当たらなかったことで全てご破算。こんな風にベトナム定期航路は大満足、と言いたいところでしたが、そのうち一寸した事故に出会ってしまいました。

次は12月の南シナ海北部のパイロット・チャートの一部分です。



パイロット・チャートについては以前にも触れたことがあり、クドイ様ですがもう一度。現在のように便利な各種電子機器の無い頃、この図面は船乗りにとっては重要な道案内のようなものだったのです。上の図面のあちこちに下図の左端のようなマークが見えますが、これを wind rose ウィンド・ローズといい緯度・経度 5 度おきに配置されて、その地の過去の気象データを表示してあります。

For Example—The sample wind rose should read thus:
In the reported observations the wind has averaged as follows: From N.15 percent force 4; from N.E. 43 percent , force 5; from E. 22 percent, force 4; from S.E. 6 percent, force 4; S. 3 percent, force 3; from N.W. 4 percent, force 3; calms 2 percent.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
 SCALE OF WIND PERCENTAGES

マズ、小円の中央の数字、これはその地の各月の無風状態のパーセンテージを表します。

上の例では、この数字は2ですからその月の内2パーセントは無風という事です。

次に小円の周囲の8本の矢羽根、これはその地に吹く風の風向・風力・頻度を表します。

矢のシャフトの向きは8方位、即ち北・北東・東・南東・南・南西・西・北西を示します。

また、シャフトの長さはその風向の風が吹くパーセンテージを示し、一番多く吹く風向には数字を添えてあります。ここでは北東風が一番多く43%となっています。

最後に風の強さですが矢についている羽根の数がその風向の風力の平均値を示しています。

上の例では北東方向の矢についている羽根の数は5枚ですからこの風向の風の平均風力はビューフォート Beaufort (正しい読みはボーフォート) 風力階級で“5”となります。

以上の事を前提として改めて先程のパイロット・チャートに戻しましょう。

この航海はホーチミンから台湾の Kaohsiung 高雄向けでした。オレンジ色の線がその時の大雑把なルートですが、この線の周りを見るとほとんどの地点で風向は北東・風力は“5”

になっているのが分ると思います。そう、この頃はまさに北東季節風の時期。

風力5 (Fresh breeze=疾風=8.0m~10.7m) と言うと大した事はないように聞こえるかもしれませんが、これはあくまで平均値。3や4になるときもある代わりに7にも8に又はそれ以上にもなり得るのです。しかも殆どが北東風、場所によりバラツキはありますが60%を超えるところもかなりあり、特に台湾に近付くとその傾向が強くなります。

次の問題は上の図に示されている赤の曲線。その曲線に10、20、30と言う赤色の数字が付記されていますが、これは平均波高が12ftを超える確率を%で表しています。

例えば30の数字が付記された曲線の中では平均波高が12ft (3.66m) を超える確率がその月の内30%以上アルと言う意味です。これもナンダ4m位じゃないかと思うと大違い、これはあくまで平均値ですからこれより高い波になる事もシバシバあるのです。

こういう事は解っちゃいるんですが、散々冬場の北太平洋・北大西洋を航海してきた者としては、南シナ海のように陸地に囲まれた海域ではツイツイ緩んでしまいがち。

しかし、冬季北太平洋や北大西洋を航海した時との大きな違いは船のサイズ。船のサイズが大ききゃイイと言うものではなく、特に超大型船ともなるとそれなりの別の危険があります。しかし、Goddessの一番の弱みはサイズが小さいが故に乾舷 (freeboard=水面から上甲板迄の距離) が小さいという事、要するに波をかぶりやすいのです。

事件が起きた正確なポジションは憶えていませんが、北緯20度線に近い辺り、30の赤線に囲まれた地点に差し掛かってからだったと思います。

それは夜中の2時頃。ドスンというショックで飛び起きました。

殆ど間を置かず電話が鳴り、当直のセカンド・オフィサーがかなり切迫した様子で「キャプテン、ブリッジに来てください」それを聞くまでもなく、私は既に部屋を飛び出す構えになっていました。ブリッジへ駆けあがると周りには船影は見当たらず、どうやら衝突ではないらし事は一目でわかりました。私が引いたコースラインを走っているのだから座礁なんかは有り得ない、では何が起きたのか？

洋上の海難事故は色々な種類がありますが事後処理を考えると衝突と座礁が一番厄介だと言えます。前者は人身事故になる要素があるし、後者は漏油などの海洋汚染を起こす可能性が高い。その手の事故でないことが知れただけでもヤレヤレです。

「セカンド・オフィサー、どうしたんだ？」「はい、バウ（船首）が波に突っ込みました」なるほど、その波の衝撃で壊れてしまったらしくフォアーマスト foremast の航海灯も消えてしまっています。

セカンド・オフィサーの説明では、突然目の前に大波が立ち上がり船首が突っ込んだとの事、しかし、その時点での周囲の波の状態はそんな大波があったようにはとても見えませんでした。私自身ミドナイト迄はサード・オフィサーと共にブリッジに居たんですが、その時の海面も特別な注意が必要な状態とは感じませんでした。

多分、タマタマ船の縦揺れと波の周期がぴったり合ってしまった、しかもその時の波は平均的な波高、いわゆる有義波高ではなく特別に大きい波だったに違いない。

いわゆる一発大波 Freak Wave です。

とりあえず、エンジン・スローダウン。その時、風と波は略真正面でしたからコースも20度程左転しました。正面からの風浪に対処する時は、波を左右いずれかの2~30度に受けるように向き合い、エンジン出力を舵効を失わない程度に絞って、ヌラリ・クラリと波をやり過ごす。これが最も効果的、且つ安全な方法だとされています。

やがて、エンジンの回転は下がり前からの波の衝撃も殆ど感じなくなりました。そこでチーフ・オフィサー以下甲板部全員を起こしてブリッジに呼びました。

All hands on deck（総員起こし）ではありませんが、甲板部全員集合です。

そして、一発大波を喰らって船首付近に何らかのダメージがあるかもしれない、これからその調査をする段取りと突然の大波の危険性について説明しました。一発大波再来の可能性も否定できず、暗い中でそれを喰らったらひとたまりもありません、船首での作業中は決して単独行動はせず、常時二人一組で動くよう夫々ペアーを決めました。

ブリッジはセカンドオフィサーと当直の操舵手に任せ、チョフサー以下の全員と共に船首に向かいました。 まず、一番の気がかりはどこかに浸水していないか、という事。早速、この時は空である筈のフォアー・ピーク・タンク（船首部にあるバラストタンク）を初め No.1 Hold（最前部貨物艙）等船首付近すべてのタンク類の測深をしましたが、浸水は認められませんでした。 当面最悪の事態・浸水がないらしいことでひとまず安心。しかし、波に突っ込んだ衝撃と船体の揺れ・歪みで、ある程度時間がたってから外板の溶接部などにクラックが生じて浸水、ということも考えなくてはなりません。カーペンター（船匠）と甲板員一名のペアーに、当分船内各所、特に船首部各所の測深を一定の時間間隔で続けるよう指示しました。この時点で目に見える一番大きいダメージは上甲板最前部にある波除けフェンスに大きな凹損が出来てしまった事。 同時にフェンスが後方に傾き、最前部のコンテナぶつかって数個のコンテナに歪みが出来てしまっている事。 しかし、これは特に航海に支障が生ずるダメージではありません。 これもヤレヤレ。

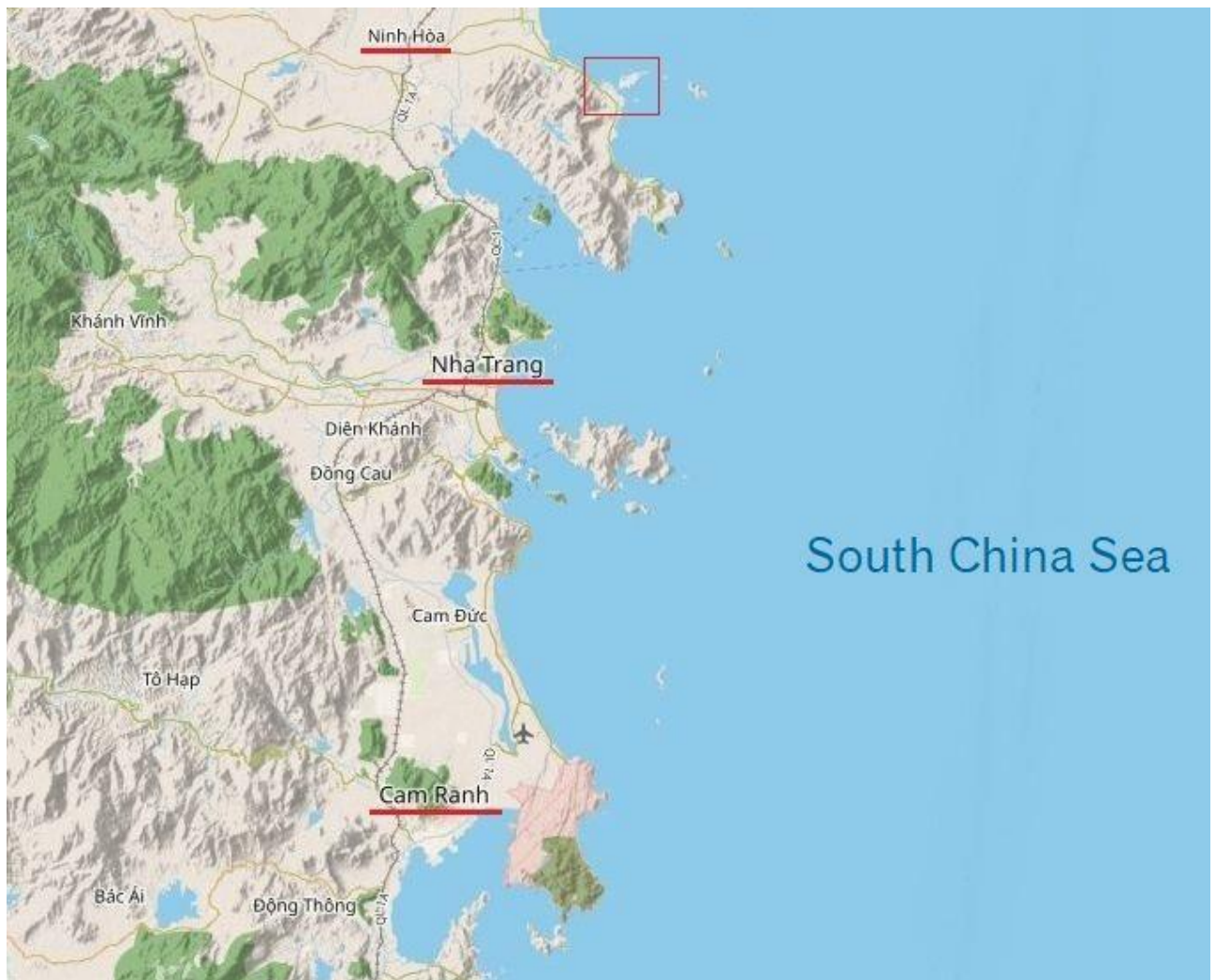


波除けフェンスのすぐ前、フォクスル forecastle＝船首楼にはペイント・ロッカーがありましたが、そのデッキ上にあつたベンチレーター ventilator＝換気口の頭が波で吹っ飛ばされて、そこから滝の様に海水が入り、ロッカー内は滅茶苦茶でした。 この後始末にはかなり手間がかかるでしょうからそれは夜が明けてからという事にして、ひとまず航行に支障はないことが確認できたので全員ブリッジに引き上げ、夜が明けてからの作業の段取りを打ち合わせて解散。 以後大波の気配は全くナシ、ヤッパリあれは freak だった。

その後、運航会社とオーナーにカクカク・シカジカと事故の一部始終とダメージの詳細、合わせて高雄着が多少遅れる旨を報告し、破損した航海灯の修理手配もしておきました。高雄には保険会社から派遣されたマリン・サーベヤーmarine surveyor＝海事鑑定士が待機していました。そして船体・貨物の損傷程度の確認と航海日誌の記録の点検、同時に当時の状況について、船長と当直航海士の証言も求められました。全ての損害は保険処理できる筈、軽微な物損事故と言えるでしょう。まずは不幸中の幸い。

一番艙の前部ではフェンスが傾斜しているのでハッチ上最前部一列はコンテナが積みません、しかし、その他にはコンテナの積み揚げには支障はなく、フォアマストの航海灯も高雄で修理完了。その後、台湾各港と Shanghai 上海、Busan 釜山、Gwangyang 光陽などで揚げ積みを繰り返し、再びホー・チ・ミン港に向かいました。

基隆にはこの船を建造したタチバナ船舶鉄工と言う造船所の技師が、オーナー手配でダメージの詳細調査に来ていました。その結果、ホー・チ・ミンに向かう途中その少し手前の Ninh Hoa という所で修繕ドック入りという事になりました。



上のマップの上辺が Ninh Hoa という町、赤枠が Goddess が修繕ドックに寄った場所です。

ドック入り、と言っても水面下には損傷はないのでドライ・ドックに入るのではなく岸壁に繋いでの修理です。念の為潜水夫による船底の検査もして異常ない事を確認しました。マップ下辺の **Cam Ranh** カム・ランと言う地名がありますが、その南にあるカム・ラン湾という名前には記憶の有る方は多いと思います。ここはフランス統治の時代から軍事基地として使用され、ベトナム戦争当時は米国の空軍・海軍の重要基地でもあったので何度もメディアに取り上げられることの多かった所です。

Ninh Hoa から **Cam Ranh** まで、このマップの略全域は **Khanh Hoa** カイン・ホア省（県）で、マップ中央付近は **Nha Trang** ニャ・チャンはその省都です。ここは風光明媚な土地でビーチも多く首都ホー・チ・ミンにも比較的近い（約 450km）有名なリゾート地です。

そして、**Goddess** を修理したドックはこんな所。



中央のグレーの部分工場敷地ですが、ここは韓国の現代 **Hyundai** 造船所がベトナムの国営企業 **Vinashin** との合弁でこの前年に開業したばかりだったらしい。

このドックへは基隆でダメージ調査に来たタチバナ造船所の技師 **H** 氏が先行していて、既に修理の段取りが整っていました。

このドックでは常に修理工事立ち合いに忙しかったので一步も上陸しませんでした。隣町ニャ・チャン迄出かけて行った機関長の話では「とてもいい街でしたよ」とのこと。ビーチは勿論、市街地も観光地として綺麗に整備されていて、サイゴンの様に混沌とした

有様とは全く違う印象の街だったそうです。 私も行って見たかったのはヤマヤマですが、修繕をホッタラカシと言うわけにもいかず諦めました。 残念。

日本から来た技師の段取りの良さもあって修理工事は順調に進み、昼夜兼行の突貫工事は2泊3日であっけなく終了、そのままホー・チ・ミン港向け、通常航海に復帰です。

この一件以外は何事もなく再び平穏な航海が続きました。 こうして Goddess での7ヶ月はこの事故を除いては極めて快適な航海でした。 事故が起きたことは残念でしたが人身には何事もなく、物損事故としても最小限で済んだことは幸いでした。

その後もサム・ランの二人とは友好的な交流が続きました。 また、この船下船後、何か月かたってパートナーと二人でサイゴン旅行を楽しみました。 その時もサム・ランには商売抜きの歓待を受け、サイゴンの街をアチコチ案内してもらったり、サムの家にも招待されたりもして、大いに楽しい旅の思い出が出来ました。

以来、サムやサムの娘 Mi ミーとは暫くメール交換が続きました。 ランはその後、台湾船の船長と結婚して台湾に移住したのだそうです。 最近の台湾をめぐる不穏な情勢で、ランもさぞかし不安な日々を送っているのではないかと気がかりです。

Goddess では機関長氏とは商船学校の同期生として格別な友好関係を持てたし、カバヤン・クルーも皆和気あいあい、愉快地に過ごせました。 ただし、カバヤン・コックの作る食事は相変わらずの状態でしたが、サム・ランから仕入れたベトナム食材を使って良き相棒・機関長と二人で色々と自炊をする楽しみもあり、言うことなし。

我が船乗り人生終期で最も好印象の残っている船の一つであることは間違いありません。

では今回はこの辺で〆とします。

皆様、どうぞ良いお年を・・・。

*

次回更新は 2022 年 2 月 5 日（土曜）の予定です。