

Once a Sailor, Always a Sailor

甲比丹航海記



009号 (20 Dec. 2015)

(续) 定期貨物船・有馬山丸

(24 May 1962~16 Mar. 1963)

衝突というあまり嬉しくない試練にさらされた有馬山丸、それでもクルーの立ち直りは意外に早く、三井・玉ドックを出て神戸港に向かい本来の中米ガルフ定航の業務に戻ると、普段通りの眼のまわるような忙しさにまぎれて、いつの間にかそんな事件があった事が念頭から消えて行きました。一つには事故の責任の大部分は相手側にあり、しかも、死傷者がゼロ、本船の損傷も殆どないに等しい、と言う信じがたいような幸運に恵まれたからでしょう。正に不幸中の幸い。

*

しかし、そんな事を言えるのは直接事に関わっていない我々一般乗組員で、当事者である二人、船長と当直のセカンド・オフィサーがどう感じていたかは分かりません。いくら死傷者がいない、本船の損傷も軽微だったとはいっても、事故が起きた事は確

かで、今後の海難審判でどのような審理をされるか、それを考えると決して安閑としてはおれなかったでしょう。一旦事故を起こすと被害者も加害者もない、双方とも深い傷を負うのだ、と言うことを改めて肝に銘じたのでした。

*

「高貴」なる高齢者への仲間入りを潮に車の運転はスッパリ打ち切って、自転車オンリーに切り替えた私ですが、自動車事故に匹敵する賠償責任補償の付いた自転車保険に入りました。交通事故は、相手や自分がいくら注意していても起きるときは起きる、その偶然性をゼロにすることはできません。自分の傷害はともかく、せめて賠償責任だけは果たせるようにしておきたいと思ったのです。

*

神戸港に入港し、有馬山丸の運行会社専用の岸壁・通称「四突半」という埠頭に着岸しました。神戸港も今ではポート・アイランド、六甲アイランド、更には神戸空港と三つの大きな埋立地が出来て、四突半なんかはその奥に埋もれてしまったみたいですが、当時は一突から八突、それに兵庫岸壁が港の中心部でした。今は昔の話。

*

門司港での積荷はほんの一握りという具合でしたが、ここからは本格的な積荷が始まります。また、いつも通り連日オール・ナイトで荷役です。

この航路名「中米ガルフ」とは中米西岸、カリブ海の北部、メキシコ湾一円の諸港を巡る航路で寄港地はその時々物流次第で変化します。この航海は次のようでした。

1. Los Angeles(Cal.) 2. Mazatlán(Mexico) 3. Manzanillo(Mexico)
4. San José(Guatemala) 5. La Libertad(El Salvador) 6. La Unión(El Salvador)
7. Amapala(Honduras) 8. Corinto(Nicaragua) 9. San Juan del Sur(Nicaragua)
10. Puntarenas(Costa Rica) 11. Balboa(Panama) 12. Cristobal(Panama)
13. San Juan(Puerto Rico) 14. La Habana(Cuba) 15. Miami(Fla.)
16. Port Everglades(Fla.) 17. Tampa(Fla.) 18. Port Arthur(Tex.)
19. Houston(Tex.) 20. Galveston(Tex.) 21. Corpus Cristi(Tex.)
22. Brownsville(Tex.) 23. New Orleans(La.)=NOLA

ざっと、こんなもんです。これはあくまで予定であって、その港行きのカーゴが集まらなかったり、あってもあまりに少量ならそこへは寄港せず、近隣の港で揚げて陸送したり小型船に積み替えたりします。これを抜港といいます。

それにしても、我ながらよく憶えてますね。それは半世紀以上も前の事だからにほかなりません。その頃のノーミソは柔軟だったんですねー。

今ならなんぼ憶えても一時間後には綺麗サッパリ。

*

駆け出し航海士フォー助はこれらの港名と寄港順序をキッチリ暗記させられました。ロス、マサ、マンサ、サン・ホセ、ラ・リ、ラ・ウ、アマ、コリ、デル・スール、などと念仏を数えるように頭に叩き込んだのです。同時に地図上の場所のイメージも思い浮かべながら……。何故なのか？

定航船の寄港地は少ない方でも10港、多い時は上記のように20港を超えることもごく普通です。そういう多数の港へ順繰りに回る間、積んだ荷物を港々で揚げる際、順序良く目的の物を取り出せなくてはなりません。上下に積み重ねる場合は勿論、前後でも取り出しの順序が逆になると一旦上の物や前の物をどけなくてはならず、場合によっては仕事量が二倍以上になってしまいます。

こう言う不都合をなくすためには、揚げ荷をする港名と順序をしっかりと覚えておくのが得策です。メモを持ってればイイじゃないか、と思うでしょうが、いえいえ、これを頭に焼き付けておく事で、積み間違い・揚げ間違いなどないよう、現場でのとっさの判断に大いに役に立つんです。

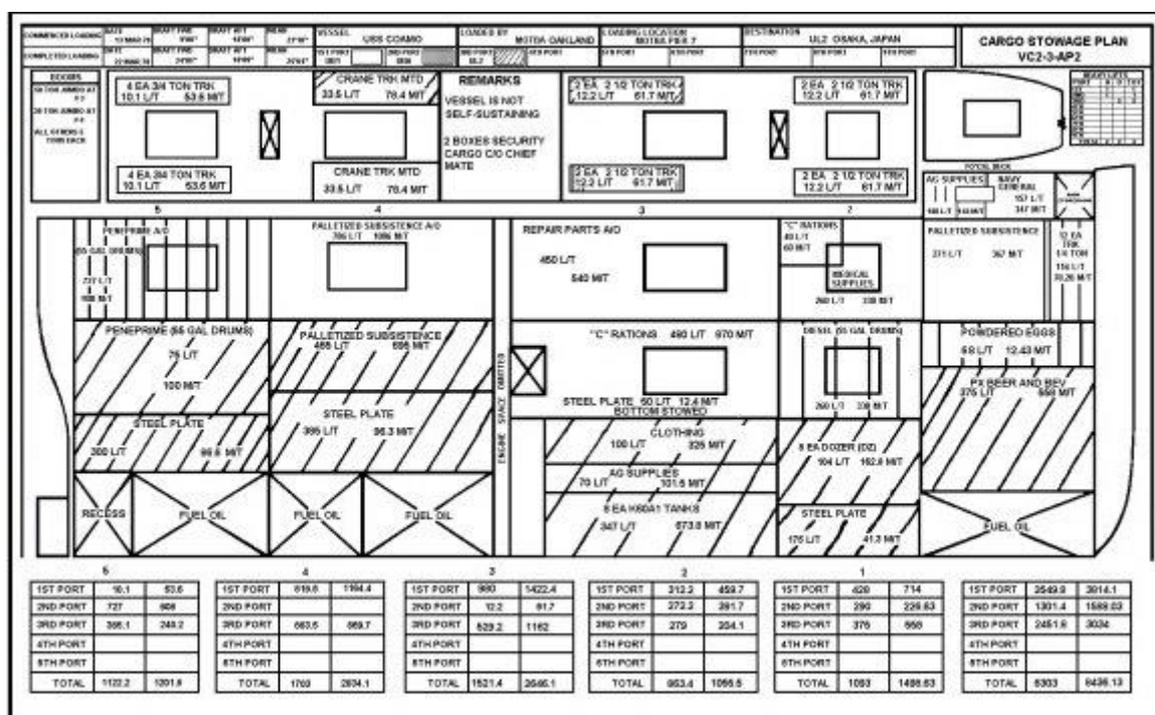
船のカーゴ・スペースに引き出しでもあれば事は簡単ですが、仕切りもない広いガラスドウのカーゴ・スペース、そこへ20数港向けの貨物を揚げ荷の順序に支障がないように、しかも、複数の港で積むのはかなりの工夫が必要です。揚げ地へ行ってからも、いくつかの港で積荷も同時進行するんですからね。その航海で回る港名は全てスラッと出てくるようであればならないのです。もっとも揚げ地の途中での「積み」の方はローカル・カーゴと言って近隣の港への、ごく少量の積荷が殆どです。まあ、トラックで運ぶよりは大量に安く運べるから、位の意味ですね。その頃の中米

地域での陸上の輸送路は、鉄道も道路も限りなくオソマツだったので、たまにしか来ない船でもトラックよりはマシとされたのでしょう。

こういう複雑な積み付けをするには頭の中に港名を覚えておくだけでは到底整理しきれません。そこで定期船ではストウェージ・プラン **stowage plan** というものを航海が始まる前に練り上げておきます。積み付け計画図とでも言えばいいのでしょうか。

船が内地に帰るとまだ揚げ荷も終わっていないうちに、会社から次の航海の積荷予定が次々と送られてきます。ブッキング・リスト **booking list** といって出荷主からの SHIPPING・アプリケーション=発送申込書 **shipping application** のリストです。

それには積地・揚地・品名・重量・荷姿などが記載されています。本船ではこれを基にチョフサーを中心に積荷プランを練る訳です。その積み付け計画を図面化したものをストウェージ・プラン **stowage plan** と言います。例えばこんなもの。



いまだき有馬山丸のような形態の貨物船は存在しませんし、原材料以外の各種輸出入製品は全てコンテナで運ばれるようになって「在来船の **stowage plan**」をネット検索してもこんなものしか見つかりません。しかし、有馬山丸のストウェージプランはこんな単純な物ではありませんでした。例えば、三層・六ハッチの有馬山丸の二番ハッチ、アッパー・ツウィンだけでも次の画像のような具合になっていたんです。上下の太い黒線は外板、左右は隣の船倉との境の水密隔壁です。右手が船首方向です。

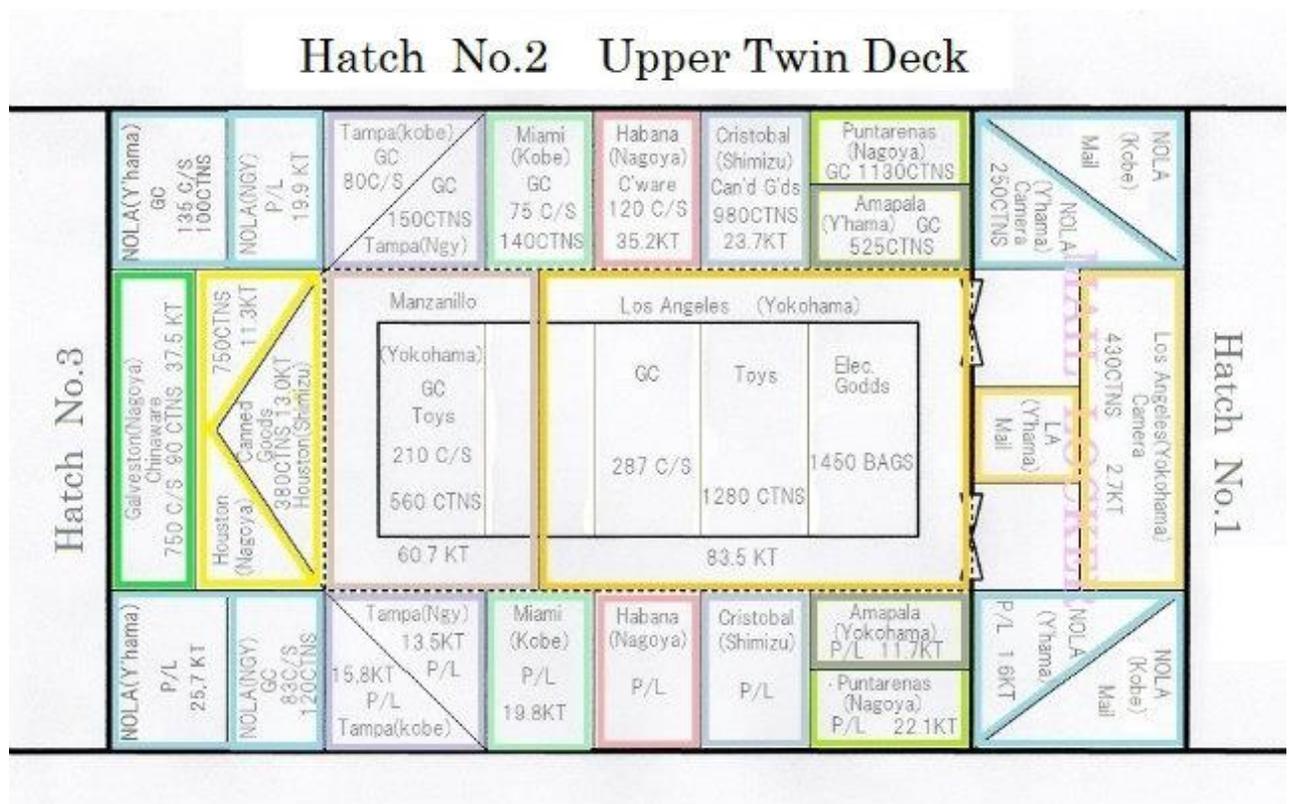
中央付近の細めの黒線の長方形はハッチ・ウェイ、下のスペースに通じる開口です。

その外側の点線の長方形はスリー・フィート・ライン **three feet line** と言います。

このデッキより下の貨物を積んだり揚げたりするときは、この開口の蓋、ハッチ・ボードを開けますが、その時、このデッキから人や貨物が落下しない為の安全を確保する最小限のスペースで、その名の通り、艀口の縁までは3フィート（約90センチ）

です。下のスペースに空きがある間は、このデッキの貨物はこの線より出っ張らないように積みます。このデッキより下のスペースが一杯になればもうハッチを開けることはありませんから、3フィートに関わりなく一杯になるまで積んでいいわけです。次の図ではこのスペースとハッチ・ウェイに積地最終港・横浜でロス向けとマ

ンサニーヨ Manzanillo 向けのカーゴを積んだ事になっています。



又ハッチ・ウェイの前方（右手）は壁で、引き戸が二つあり、水密隔壁との間が他の

スペースから隔離された倉庫のようになっています。そこにピンクの大文字で **MAIL LOCKER** と描いてありますが読み取れますか？これは郵便物や貴重品を保管する倉庫で、ドアは施錠できます。この当時、勿論航空郵便はありましたが、まだまだ船便の需要は多く、特にクリスマス前になるとプレゼントの小包便が大量に発送されたものです。図ではシー・メール **sea mail** とカメラを積んだ事になっています。

郵便物の荷役は常に最優先。郵便車が到着したら積荷の方は一時中止です。郵便局職員もロッカーに来て郵袋の検数に立ち会いました。

上の図は、当時のストウェージ・プランなるものが、どんな物だったかをイメージして頂くためにいい加減に描いたものですが、実際はこれよりもっと複雑に細かく仕切られて積み付けされる事も多かったのです。何しろ20港以上の揚げ地ともなると色分けも12色の色鉛筆では足りません。斜線付きの仕切りにしたり、蛇腹付きにしたり、工夫も色々。蛍光マーカーなんていう便利な物はありませんでしたからね。有馬山丸で使っていた用紙は縦60cm、横120cm程だったでしょうか。それにギッチリ細かい字で手書きしていました。これを見ればどの港で何をどれだけ揚げるか、それはどういう荷姿で、中身は何で、どこで積んだ物か、が一目瞭然。

*

オリジナル・プラン（積み付け計画図）はブッキング・リスト（積荷予定表）を基に、荷役責任者であるチョフサーが中心となって航海士全員が参加して練り上げます。しかし、積荷の予定は日々または時々刻々変わってゆき、決して予定通りにはゆかず、何回も修正が必要。そこで、積荷が進行するごとに実際にはどう積まれたか、積み付け模様を細かく記録して、最終結果としてのストウェージ・プランの清書をします。それは「フォース・オフィサー、お前がヤレ！」とチョフサーのご下命!! 「お前さん、こういう仕事好きだろ」お見通しです。

ところで、こんにやく版（英語ではヘクトグラフ hectograph）なるものをご存知ですか。当時、ストウェージプランはこのこんにやく版を使って印刷していたんです。

多分、殆どの皆さんは経験ないと思いますので簡単に説明いたしましょう。

こんにやく版とはゼラチンとグリセリンの混合物だそうですが、板状・透明のまあ正にコンニャクのようなもので有馬山丸で使っていた物は巾70cm、長さ150cm、厚さ20mm位の物です。普段はロールにして冷蔵庫に保管していました。

先程ストウェージ・プランの清書と言いましたが、船体の形を印刷したプラン用紙があって、それに特殊なコンニャク版用の色鉛筆とインクを使って描き込みをします。

二層の中甲板は平面図、ホールドは側面図として描きます。

そして出来あがった原図の描き込み面を、コンニャク板に貼り付けます。 何しろ大きな用紙ですからこすらないように貼り付けるのは大変で、三人がかりの仕事です。 貼り付けたらバレンを使って隙間が残らないように丁寧に押しつけます。 この時、原図の四隅に目印用の紙を張り付けてコーナーの位置を正確にマークしておきます。 こうして、暫くしてから（10分位だったと思います）原図を端からそっとはがしてゆきます。 すると原図を描いた特殊色鉛筆の染料がコンニャク板に吸収されているのです。 そこで新しい用紙を、原図を貼った位置とずれないように、コンニャク板の上に置き、バレンで押しつけます。 用紙全体がぴったり密着したら、端から静かにめくってゆくと、コンニャクにしみついた染料が用紙に転写されているんです。 英語名で hecto・・・と言うのは大体100枚ほどの印刷が可能だからという事から付けられた名前だとのこと。 私の経験では確実なのは20枚程度、30枚がほぼ限界でしたが、それは色鉛筆で描いた部分の事で、インクの部分は結構鮮明でした。 先程お見せしたストウェージ・プラン、なんだかぼんやりしてるナー、とお考えだったかもしれませんが、こんにゃく版の刷り上がりのイメージに近くなるようにわざとボカしたのです。 こんにゃく版も丁度こんな出来あがりでした。 積荷最終港を出港し

た次の日には早速清書の仕上げ、更にその翌日にはコンニャクと格闘です。

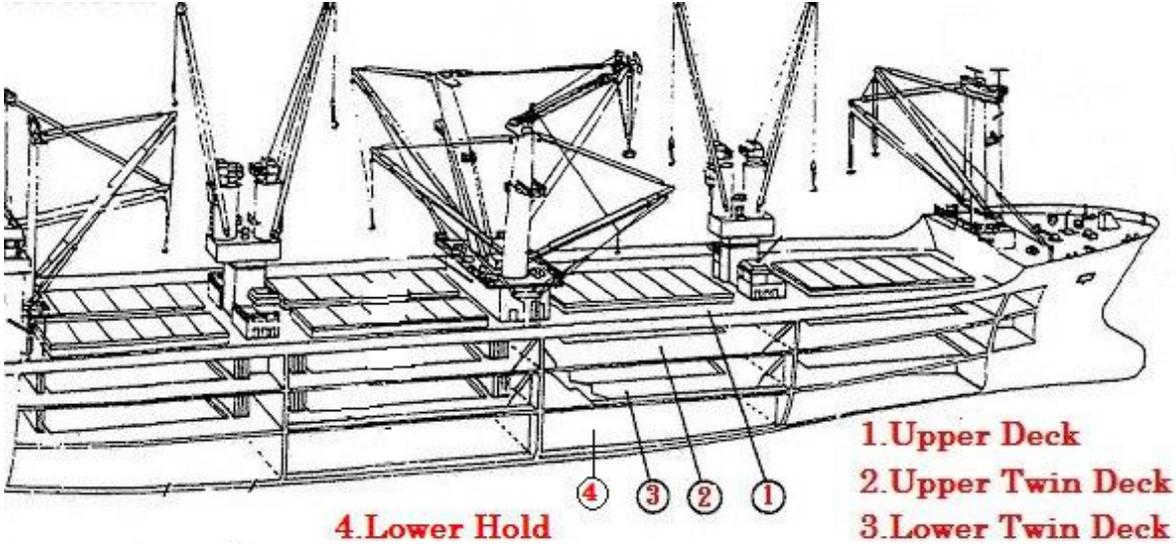
その後1970年代にはこんにゃく版の素材もシリコーンに変わりましたが、今でも一部の工業印刷用として使われているそうです。

次の航海からは、積み付け基本計画も「フォース・オフィサー、お前、やってみい！」認められたのか、鍛えられたのか？ でも、このチョフサーのお陰で大いに腕を磨きました。 部下を育てるのが旨い人だったナー、と思います。 十分な自信があったからこそ重要な仕事を駆け出しのフォー助に任せられたんでしょうね。

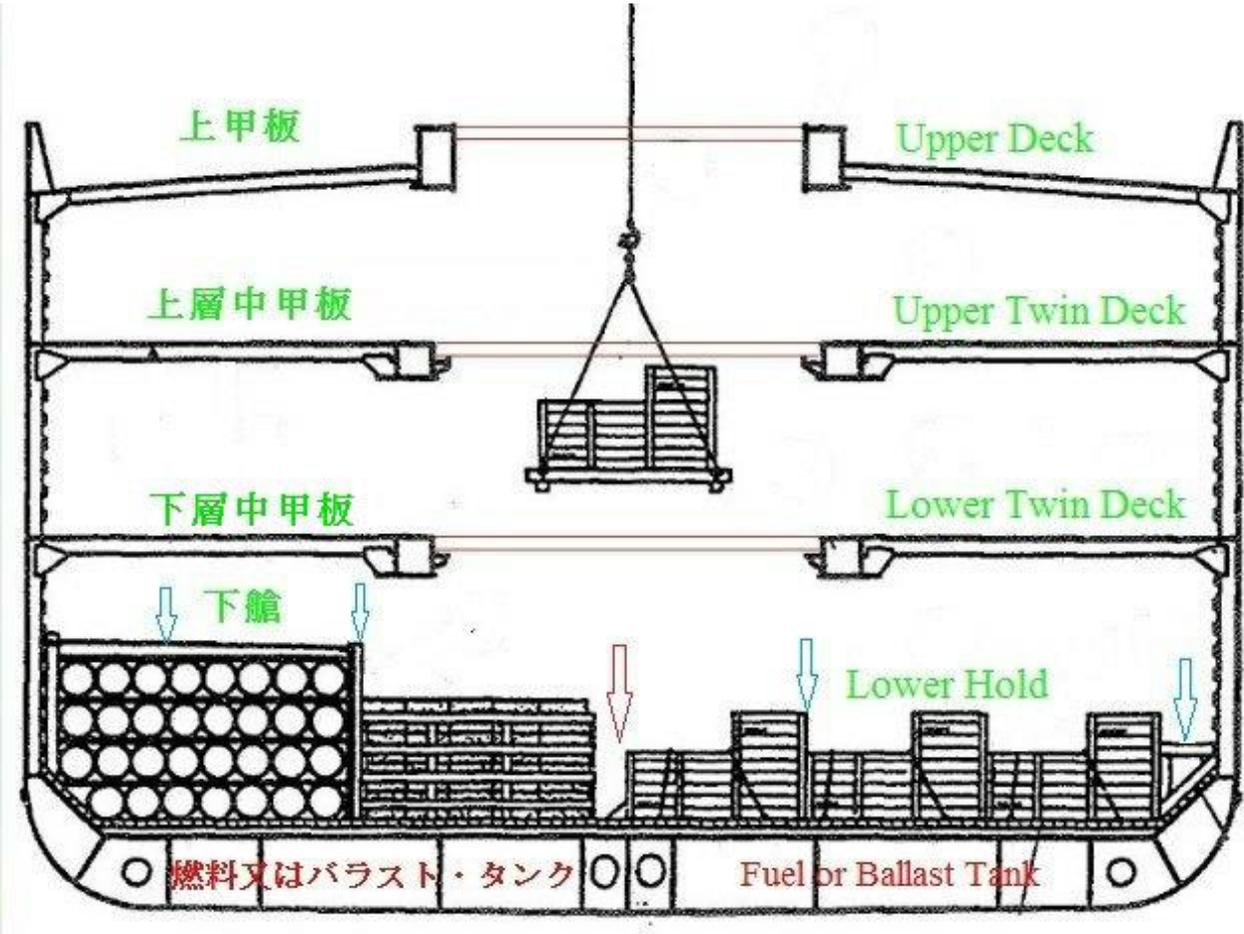
さて、コンニャク版同様、殆どの方は貨物船の内部構造など見たことはないと思います。 そこで、ちょっと当時の定期貨物船の中を覗いて見ましょう。 尤も今ではこんな構造の船はどこにもいない筈です。 これは、船体前部の解剖図です。

②のアップパー・ツィン、③のローワー・ツィン、④のローワー・ホルドなど、艙内スペースには濡れては困るもの、即ち普通一般の貨物を積みます。 しかし、法規で規定さ

れた危険品、例えば可燃性液体などは、①のアップパー・デッキに積まなければなりません。デッキ積みと言います。 そのほか、屋外用物品で、海水がかかっても何ともない物、しかもカサダカ（嵩高）なもの、その典型は漁船やプレジャー・ボートですが、こういう物もデッキ積みが多い。



そして、貨物船の重要部分、積み荷スペースの船体横断面図はこんな調子です。



中央部、茶色の二重線がハッチの蓋、ハッチボードです。 どの荷役をするかによって適宜開けたり閉めたりします。

積み付けは、重くて大きい貨物は下、軽くて小さい貨物は上というのが基本です。先程のストウエージ・プランは揚げ地別に色分けがしてありましたね。 この揚げ地別仕切りにはダンネージ **dunnage** と言って、厚さ 1cm・幅 10cm 程のごく安い雑木の板を使います。 この板を仕切りに使う時はスノコ状のフェンスを作り、また、カーゴの種類によって上下の仕分けをするときは損傷を防ぐために下のカーゴの上に粗く敷き詰めます。 その場合はもう少し大きなサイズの板を使います。

こういうことは陸上の貨物輸送ではあまりやりませんね。

ダンネージそのものが船独特の物だと思います。 英和で **dunnage** と引くと、荷敷き板（海事）となっているので、英語圏でも船関係だけの物と言う認識だと思います。 前に、貨物を積んだら必ずセキュアリングを施す、と言うことをお話ししましたが、上の図の青の下向き矢印がその一例です。 こんな風に、積み付けた貨物が動揺で倒れたり、崩れたりしないように、フェンスで押さえたり、突っ張り棒をかましたりします。 また貨物の所々に斜めの黒線が見えますが、これはワイヤーやチェーンで固縛してあるのです。

ここで、中央の赤い下向き矢印の部分にご注目。 ここには貨物に隙間があり片方にはフェンスらしきものもありますが、この状態は不可です。 ここには別の貨物を詰め込むか、そうでなければもっと嚴重に突っ張り棒をかますなど手を打たなければいけません。 この船はまだ荷役続行中ですからこれから何とかするんでしょう。

*

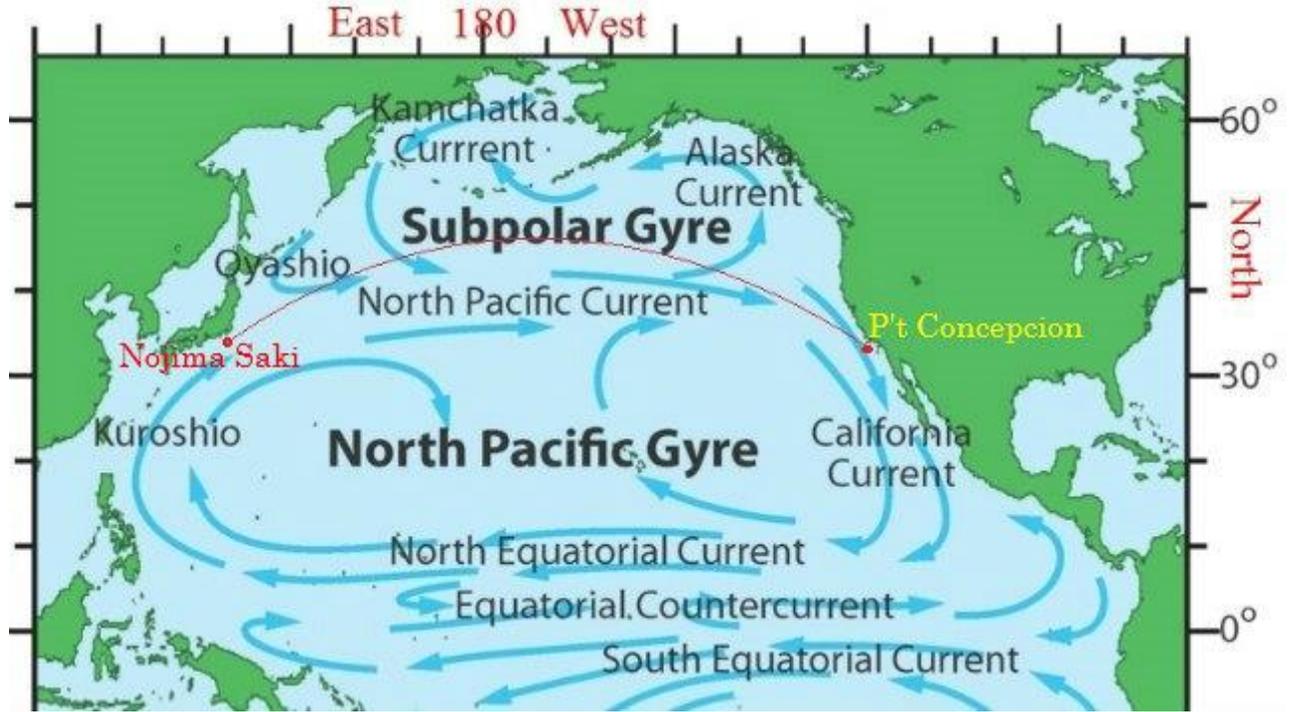
こんな風に荷役をしながら神戸、名古屋、清水、横浜の各港をまわり、横浜でカーゴ・スペースはほぼ満杯になりました。 いよいよ横浜から外地初港・ロス・アンジェルズに向かいます。 大洋航海の航路選定については甲長＝甲種船長の国家試験には必ず出題されますし、私自身常に関心を持っている事柄でもあります。

最近の国家試験問題がどんな風になっているのか全く知りませんが、この当時の試験問題は極めて単純明快、例えば、「夏季、横浜～ロス・アンジェルズ間の航海につき知

るところを述べよ」これだけです。 どの程度深く、詳しく、細かに答えるかと言うことも含めて、全て受験生自身が決めなくてはなりません。 しかし、こういう問題は出題する側は極めて簡単ですが、採点者はサジ加減が難しいでしょうね。

学校での試験も専門教科は殆どこの調子でした。 国家試験の予行演習かな？ 一応ハズしてはいけない採点基準は打ち合わせ済みでしょうが、解答そのものが短い論文と言ってもいいようなものになりますから、文章の進め方が採点者のセンスに合うかどうかでかなり損得があるんじゃないかと勘繰りたくなります。

さて、またまた其の航路選定についてヒトクサリです。 前にバルボアからホノルル、ホノルルから八幡への航海で取ったコース憶えてますか？ 今回はシーズンは似たような物ですが採用したコースは大違い。 次の図をご覧ください。



大圏コースに関しては最早ミミタコだろうと思い、同じことを繰り返しお話しするのは些か気が引けますが、どうぞご勘弁を・・・。何しろ仕事以外でも地図マニアです。

*

大圏コースは出発・到着の二地点の緯度が高く、且つ漸長図上で両者を結ぶ線が東西の線に近いほどメリットが大きい、でしたね。 言いかえればこの条件に近いほど北半球では北方への湾曲度が大きくなる訳です。 バルボア～ホノルル間は大圏コースでも湾曲度は小さかったのをご記憶ですか？ それは両地点が低緯度だった、しかし

緯度に差があった、言いかえれば東西の線よりずれがあった、から。

しかし横浜～ロス間は大分違います。千葉県野島崎の沖、北緯34度54分・東経130度53分辺りの地点からロス・アンジェルスへ通じるサンタ・バーバラ・チャンネルの入口・ポイント・コンセプション Point Concepcion 沖の北緯34度17分・西経120度30分辺りの地点への大圏コースは上図の赤線のようになります。

湾曲度は結構なもんです。それは両者の緯度がほぼ等しく、高緯度とは言えないまでも低緯度ではない。大圏コースのメリットが大きくなる条件が揃っているわけです。この北方への湾曲線の頂点はアリューシャン列島 Aleutian Is の南、北緯48度付近になりますが、この図で見ると旨い具合に海流の矢印に沿って走れる事が分かりますね。太平洋の大環流 North Pacific Gyre の時計回りの北辺と亜寒帯循環流 Subpolar Gyre の反時計回りの南の縁にぴったりはまります。同時にこの海域は偏西風帯でもあり、大抵の低気圧はこれより北を通過しますから風も殆ど追い風になるわけです。以上の諸条件が、大圏コースのメリットにぴったりはまり、他には選択肢はないと言い切れる位です。

勿論わが船長殿はちゅうちょなく、大圏で行くぞ、とセカンド・オフィサーに準備を命じました。荷役関係担当は一等航海士チョフサー。航海関係担当は二等航海士セカンド・オフィサーです。其の航海で使う海図の整理整頓、キャプテンの指示に従って海図に4Bの鉛筆でコース・ラインを引いたりという作業です。

サード・オフィサーとフォース・オフィサーは上の二人の手と足。でもサード・オフィサーは航海中も停泊中も自身が責任者である当直時間を持っていますが、フォース助はあくまで番外、どこから声がかかっても馳せ参じてお手伝い、のなんでも屋。

要するに責任ある仕事はマダマダと言うこと。

*

さて、船は内地最終港・横浜での積荷も無事終了、外地初港のロス・アンジェルス向け出港です。浦賀水道を抜け久しぶりの外海へ。右に三浦半島・剣崎、左手に房総半島・洲崎を見て南下します。この当時レーダーは既にかなり進化してはいましたが、現在の高性能のものとは比較にならず、長時間電源オンにしておくのは憚られ

る程故障も多かったのです。従って視界さえ良好ならば極力目視だけの航海です。

古来からの知恵、地文航海術の出番です。

地文航海術を一口で言えば、地上のあらゆる目標、灯台、山頂、岬の先端、小島、岩、など動かない目標物の方位を基に船位測定をすることです。 地文・天文を問わず、

航海術の第一歩は自船の正確な現在位置を知る、ということなのです。

地文航海術の船位測定法筆頭はクロス・ベアリング **cross bearings** で、無理に訳せば交差方位法とでも言うんでしょうが、例によって日本語は却下です。これは複数の、

出来れば三本以上の位置の線を海図上に引いて其の交点を船位とする方法です。

例えば A 灯台を真北 0 0 0 度に見た場合、海図上で A 灯台から逆方向の 1 8 0 度に線を引きます。 船は当然この線上にいるわけ。 次に B 山・山頂を 0 9 0 度に見たとして、同じく海図上の B 山・山頂の三角点から 2 7 0 度に線を引きます。 船はこの線上にもいるわけですね。 すると、さっき引いた A 灯台からの線と、B 山・山頂から引いた線の交点がズバリ船の現在地である、ということになります。

*

しかし、ここで例えば A 灯台の方位が 0 0 0 度と言うのは間違いで、実は 0 1 0 度だったとします。 二つの線の交点即ち船位は全然違う所だ、となってしまいます。

人間の行動には常に何らかのミスは付きまといます。残念ながら・・・。

こう言う単純ミスを防ぐには、どうしたらいいでしょう。 第三の位置の線を引くのが一番手軽な方法です。 例えば C 岩を 0 4 5 度に見たら、海図上のその C 岩から反

方位 2 2 5 度に線を引いて、この線がさっきの二本の線の交点を通れば、上出来。

三本の位置の線は全て正確、ということですが。しかし実際はなかなかそうはならず、小さな三角・誤差三角形が出来てしまいます。この三角形が小さければ誤差は無視、その内接円の中心点を船位としますが、大きければ位置の線のいずれかにミスがあつ

た筈。 やり直しです。

*

また、船は移動中ですからこの方位読み取りを出来るだけ短時間にしなければなりません。 出来れば三つの目標の方位読み取りを 1 0 秒以内で仕上げたい。 勿論三つ

の方位は暗記しながらです。メモすればいいじゃないか、いやいや、それでは余計な時間がかかるし、夜間真っ暗な中ではメモるのだってライトもいるし……。モタモタしてると夫々の読みは正確でも三角がどんどん大きくなってしまいます。

方位を読み取る仕掛けは極めて簡単。次の画像の通りです。



これはブリッジ bridge=船橋の両ウィング wing=翼部には必ず付いているコンパスです。当時、主として使っていたのはジャイロ・コンパス gyro compass という物です。盤面の真ん中に立っている黒い針状の物はシャドウ・ピン shadow pin と言いますが、片目をつぶってこの針と目標を合わせそのまま目線を落として針が合っている度数を読み取ります。全く簡単至極、単純明快。

しかし、方位を正確に素早く読み取って、海図上に位置の線を書きこみ、移動中の船の現在位置を的確に得る、そのすべてをどんな条件下でも、夜も昼も、雨でも雪でも、たとえ強風が吹こうが、船が揺れようが、常にサラッと出来るようになるには、やはり回数をこなして慣熟してゆくしかありません。

*

また、天体が絡むので純然たる地文航海術の道具とは言えませんが次の画像のような

器具もあります。左はアジマス・サークル azimuth circle、右のはアジマス・ミラー azimuth mirror と言います。これらはシャドウ・ピンの代用としても使いますが、主として太陽の出没方位角など天体の方位計測に使います。

日出又は日没時の太陽の方位を測り、一方でその時の位置と時間で本来こうあるべきだという正しい方位を計算し、両者を比較するとコンパスのエラーが分かります。

サークルでの測定は左の画像の右手に立っている黒い板の中心の狭い隙間から覗いてシャドウ・ピンと左手に立っている枠の中心の縦糸を合わせて目標に向けるのです。

そして、枠の下部にあるポインターが指しているコンパスの度数を読み取ります。

右のアジマス・ミラーも天体の方位をはかる器具で使用頻度はそう高くありません。

右端の黒い筒の上にプリズムが付いていてそれを操作して天体の反射像をとらえ、シャドウ・ピンと合わせ、筒の下部にあるポインターでコンパス度数を読み取ります。



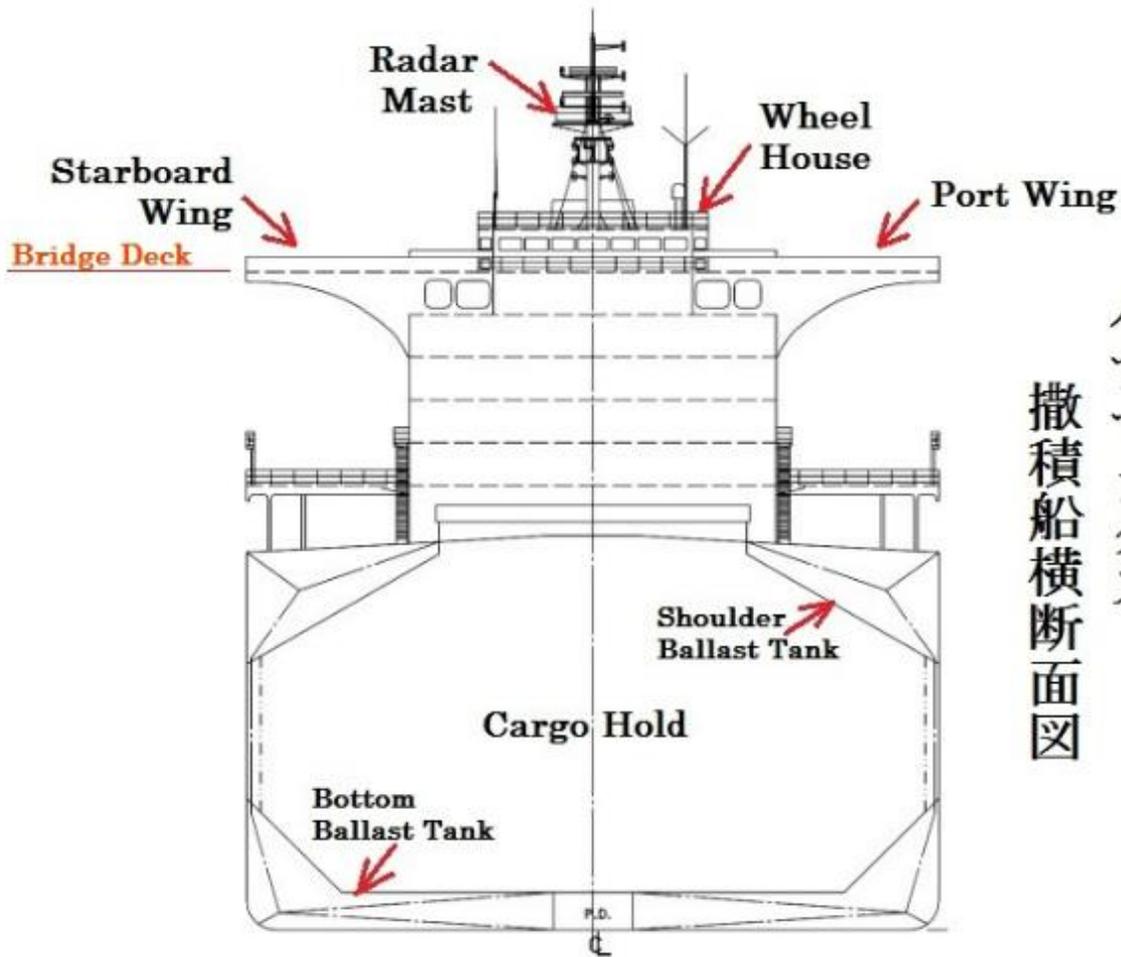
なお、先程「太陽の出没方位角」という言葉が出てきましたが、この出没は一般に言う日の出・日の入りではなく真・日出没です。普通の日出・日没、即ち常用日出没は太陽の上辺が視水平に接した時、言い換えれば太陽が顔を出した時、及び沈みきった時を言います。一方、真日出・真日没とは太陽の中心が真水平にかかった時を言います。では実際にどう見える時がそうなのか？

定義では「太陽の下辺が視水平より視半径だけ浮いた状態」です。言い換えれば、太陽の下の縁が水平線から太陽の直径の半分浮いた状態です。この時の方位をアジ

マス・サークル等を使って測定して、先程述べた計算値と比較してコンパスのエラーを確認できるのです。

*

ついでに、やはり先程出てきたウィング wing という言葉、多分これも耳慣れない方が多いでしょうから簡単に言っておきましょう。



パナマックス
撒積船横断面図

上の画像は一般的なパナマックス・サイズの撒（ばら）積み船の横断面です。大豆 soybean、トウモロコシ corn、小麦 wheat、大麦 barley、菜種 rapeseed、等々あらゆる穀類、時には、石炭や燐鉱石等比較的軽い鉱石類も運びます。最上部のブリッジデッキ bridge deck の両側につきだした部分がありますが、この部分をウィングと言います。あえて日本語に訳せば翼ということになるでしょうが、「翼」なんて言っても船では誰にも通じません。ウィングには先程のコンパスのほか大型双眼鏡の台座が必ずあります。船長や航海士が胸にぶら下げる双眼鏡は7×50と言って、倍率7倍、対物レンズの口径が50

mm、耐水性、というのが普通です。長時間見続けるにはこの程度の倍率が限界なのでしょう。一方ウィングの台座に据えて使う大型双眼鏡は20×100位が標準的でしょう。倍率20倍。対物レンズの口径100mm、位です。

*

この両ウィングに挟まれてズラッと窓が並んでいる部分をホイール・ハウス=操舵室 wheel house と言います。これは操舵室と日本語で言ってもOKです。

近年の自動化が進んだ新鋭船では、ホイール・ハウス内だけでなく両ウィングにも港内操船に必要な、操舵装置、エンジン・コントロール、スラスタ・コントロールなども備えている船が多いようです。

有馬山丸のような旧型の船ではウィングにはコンパスと双眼鏡の台座のみ。それどころかそれ以後私が乗った船のどれにも上記のような設備を備えた船はありませんでした。多分そう言う船は2000年代に入ってから急速に増えたのだと思います。

一世代前の船乗りである私は写真でしか見たことがありません。

これら両ウィングとホイール・ハウスをひっくるめてブリッジ=船橋 bridge と呼びます。これは船橋と言っても通じますがやはり「ブリッジ」が普通でしょう。

ここが船長・航海士・操舵手の航海中の主たる仕事場。また、同時に船の中枢部でもあり、ここを分捕れば船を乗っ取ったも同様。テロリストの格好の標的。

トム・ハンクス主演のそんな映画ありましたね。

*

脱線に次ぐ脱線でさっぱり前に進みませんが、とにかく大圏コースのスタート点、野島崎まで来ました。あのシー・シャンティに出てきた「野島の灯り」です。

ここから大圏に乗ればサンタ・バーバラ・チャンネルの入り口、ポイント・コンセプションに取り付くまで、ナンにもありません。地上で見える物は水平線だけ、あとは空と海、太陽と月と星。或る種の解放感、それに孤独感も少々。

*

フォース・オフィサーの航海当直はアプレンティスの時同様チョフサーと相ワッチです。時間帯はヨン・パー、04時～08時と16時～20時。

そして09時からは殆ど毎日船内巡視です。デッキ積みカーゴがあれば、まずそれを見て回ります。デッキ上はいつ何時波を被るか知れたもんじゃないですから、このセキュアリングには特に嚴重注意です。ラッシング・ワイヤーlashing wireに緩みがないか一本一本テスト・ハンマーで叩いて回ります。今日はちょっとヤバそうという時はチョフサーも加わりますが、大抵はパー・ゼロ、08時～12時の当直クォーターマスター(操舵手)にブリッジから降りて来てもらって、常に彼と私の二人連れ。

*

デッキが終わったら今度は艙内です。一人で艙内に入ることは堅く禁じられています。広く暗い艙内に一人きりで入って何かあれば、事故ったことすらなかなか分からず、どこにいるか探すだけでも大変です。

一番のアップパー、ロワー、ホールド。二番のアップパー、ロワー、ホールド。三番のアップパー・・・と次々と巡視してゆきます。艙内は殆どぎっちりカーゴが詰まっていますから立って歩けるところなど殆どありません。積み付けた貨物の凸凹の上っ面とデッキ裏の狭い空間を殆どほふく前進、又は積荷側面でロック・クライミングまがいです。何しろ船は常に縦揺れ横揺れで静止していることなどありませんから、特殊部隊の訓練も斯くや、です。

そして、セキュアリングに不具合があれば、即座に補修ですが、二人ではどうにもならず、他の甲板員を呼びに行かねばならぬことも度々あります。しかし、太平洋を渡る間、連日こういう巡視をしたお陰で、ははあ、こういう所はこのセキュアリングじゃいかなあー、ということが身にしみて実感できたのです。

*

先程言ったように、航海当直はチョフサーとの相ワッチ。ここでもしっかり鍛えてもらいました。この時間帯の航海当直の一番の特徴、それは夜から昼へ、昼から夜へ、変化してゆく時間帯であること。この当たり前のことが実はかなり重要な意味を持っているんです。陸上でも昔は「逢魔が時」という言葉がありました。

広辞苑では「禍の起きる夕方の薄暗い時」と言っています。ワザワイとはちょっと大げさかもしれませんが、辺りが段々暗くなる時間帯には夜に備えて色々の準備をし

なければなりません。 例えば航海灯がしっかり点灯しているか？ 各部屋、特に船首方向に向いた部屋の遮光カーテンはしっかり閉じられているか？ 一つ一つは小さいことですが、そういうこと全てをきっちりと管理してこそ安全航海が確保できるのです。 またこの時間帯、気温の変化は当然で、従って天候が変わりやすいのも日出没前後なのです。 もうひとつ重要な仕事があります。 それはこの時間帯にだけ可能なスター・サイト star sight 星の天測です。 水平線がしっかり見え、且つ、星も見える日出直前と日没直後、いわゆる薄明時間です。 たそがれ時（誰そ彼）とか、かわたれ時（彼は誰）なんて言葉もありますが、そういう時間帯です。

その天測に絶対必要な道具は以前お話しした六分儀ですが、それと同等に重要なのは正確な時計です。 船ではクロノメーターchronometer と言っていました。 経線儀なんて言う訳語もあるようですが誰も使いません。 有馬山丸のクロノメーターは写真と全く同じ物だったと思います、多分、同メーカー、同タイプでしょう。



クロノメーターは要するに正確な時計であって、GPSや正確なデジタル時計がある現在なら全く無用の長物でしょうが、六分儀で星の高度を測って位置を計算していたその頃では天測には欠かせない重要な器具でした。

蓋の表面がガラスでできた木箱に入っていて、蓋を開けなくても秒針を読めます。 この時計の世話はフォー助に一任です。 毎日一定の時間に一定の回数ゼンマイを巻き、(今どきゼンマイ時計なんて誰も使ってませんね) 無線で世界時の時報をキャッチ

して誤差を確認します。 秒針は 1/2 秒刻みで動きます。 其の秒針を睨みつつ時報を聞いて、昨日は一秒進み今日は半秒進み、と毎日の結果と気温を記録します。

右の写真がクロノメーターをひっくり返したところで、こんな風にゼンマイ巻の穴に真鍮のキーを差し込んで巻きます。

1 2 時のすぐ下の小さな文字盤は、ゼンマイがどれだけ巻かれたかを示す物で、一目盛 8 時間、最大 5 6 時間分巻ける事になっています。 毎日 2 4 時間の目盛から始めて 4 8 時間まで巻いていました。 とにかく、なるべく毎日全ての条件がキッチリ一定であることが重要です。

表面がガラス張りの木箱も、いちいち蓋の開け閉めをして温度が急変しないようにという理由でしょうし、更にこの箱をチャート・テーブル chart table の端にある特設の置き場所、ガラスの丸窓付きはね蓋の付いたボックスの中に置きます。 だから二重のガラス蓋の上から文字盤が見えるわけ。 定温保存は完璧です。

クロノメーターの箱には二軸ジンバル gimbal が付いていて船が縦に揺れても横に揺れても水平を保てるようになっています。 上の写真でクロノメーターの周りに真鍮のワッカが見えますね、これがジンバルです。 陸上では無用のもの。

それにしても、古典的な代物ですね。 現在はクロノメーターそのものが最早骨董品としての価値しかないでしょう。 だいいち天文航法そのものがコロンブスやマゼランに使われた頃から殆ど変わってません。 しかし、今や G P S 全盛、人間も航海士じゃなくて海技士ですから・・・。

さて、長くなりました、今回はこの辺でシメとしましょう。

ではまた、さようなら。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[TOP\(目次\)頁に戻る](#)

*

次回更新予定は 2 0 1 5 年 1 2 月 3 0 日です