

# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

029号 (28 Jan. 2017)

## 定期貨物船・協瑞丸

(Dec. 1969 ~ Aug. 1970)

久し振りにまた定期船へカムバック。しかも、貨物積み付けでは一番ヤリガイを感じられる定期航路のチーフ・メイトとして初めての経験で、気合が入ります。

前の日王丸では、積み付け計画と言っても一港積みの一港揚げ、カーゴは一種類、しかもバラ積み、ですから頭を使うのは重量配分だけ。単純至極。

一方、定期船の積み付けはずっと複雑です。まず、積地の数は国内主要港を総なめで少なくとも5港、揚げ地の数ときたら十数港以上は当たり前。

カーゴの種類も機械、電気製品、玩具、衣料品など当時の日本からの主たる輸出品は殆どなんでもコイ。なかには危険物あり、食料品あり、液体や重量物、スペシャル・カーゴ（貴重品）やメール（郵便物）と多岐にわたります。荷姿もカートン（段ボール箱）あり、ケース（木箱）あり、紙袋あり、布袋あり、大小の缶、クレート（crate 透かし木箱）

入りのオートバイ、裸（梱包ナシ）の自動車などなど。

それらを揚げ荷の時、他のカーゴを移動させることなくスムーズに取り出せるようにするには、それぞれの積地で、何をどこに積みばよいか、頭を捻ることになります。

大型「立体」ジグソー・パズルとでも言えばいいでしょうか。

\*

協瑞丸はこんな船。 この時より四年前に乗った協慶丸の姉妹船（同型船）です。



写真の少ない私にしては珍しくこんな古い白黒写真が残っていました。 もうすっかりセピア色に変色してしまってますけどね。

一等航海士の居室は上甲板から一段上がったデッキの右舷、というのが殆どの定期船で共通でした。その上のデッキの同じ位置にはは船長公室、下のデッキにはボースン（甲板長）室というのも決まったようなものでした。

総トン数 7771.67 トン。 L・B・D（長・巾・深）の詳しい資料は見当たりませんが、多分、全長は 140m 弱、巾 18m、深さ 12m ぐらいだったはず。

そして貨物艙はブリッジ・ハウスの前に三艙、後ろに二艙、すべてが二層構造です。

2 層・5 ハッチ、要するに貨物スペースは 10 区画、ということです。

この十区画のスペースをさらに細かく区切って前記のような「立体」ジグソー・パズルを完成させるのがチーフ・メイトの役割。

\*

ではいつものとおり、船員手帳の雇い入れ止め公認頁。

船名 <b>丸船協研丸</b>	航行区域又は 航路 <b>遠洋区域</b>	主機の種類、 積載及び出力 <b>ディーゼル 1 個 6,000 馬力出力</b>	公認年月日 及び官庁名 <b>44.10.10 関東 海運局</b>
総トン数 <b>7,771.67 トン</b>	船長の住所氏名 <b>商船株式会社</b>	船料 <b>62,600-</b>	雇止事由 <b>有給休暇</b>
船舶所有者の 住所及び氏名 <b>東京市代官町二丁目二番地 商船株式会社</b>	船長の住所氏名 <b>（一部隠蔽）</b>	手当 <b>就業規則の 定めによる</b>	雇止年月日 及び雇止地 <b>昭和 44.8.7 日 横濱</b>
職名 <b>一等航海士 CHIEF OFFICER</b>	船名 <b>丸船協研丸</b>	その他条件 <b>就業規則の 定めによる</b>	雇入年月日 及び雇入地 <b>昭和 44 年 12 月 19 日 徳山</b>
雇入期間 <b>期間不定メズ</b>	公認 年月日 及び 官庁名 <b>中国海運局 44.12.20 徳山支局</b>	雇止事由 <b>有給休暇</b>	公認年月日 及び官庁名 <b>昭和 44.10.10 関東 海運局</b>

職名は勿論一等航海士、その上の船舶所有者は、元の通り O 商船に戻っています。

前の日王丸での一等航海士は派遣先での仮の昇格でしたが、今度は自社船での正真正銘の一階級昇進です。この時、持っていた海技免状は甲種一等航海士で、この免状はもう何年も前に取得してありました。

商船学校卒業と同時に、筆記試験は甲種船長まで合格したことについては以前書きましたが、口述試験については、卒業時点での乗船履歴で受験可能だったのは甲種二等航海士免状に対するものだけでした。それより上級の口述試験受験には、既に筆記試験に合格していることと規定の乗船履歴を有することが必要なのです。

次のステップ・アップのためには、どういう資格の免状を持って、どういう船に、どういう職で、どれだけの期間、という風に色々と乗船履歴に対する細かい規定がありました。例えば甲一（甲種一等航海士）の口述試験の受験資格としては、甲二（甲種二等航海士）免状受有者が、航行区域は近海区域以上、トン数は三千トン以上、職務は航海士、という

条件で一年以上の乗船履歴が必要、という具合です。

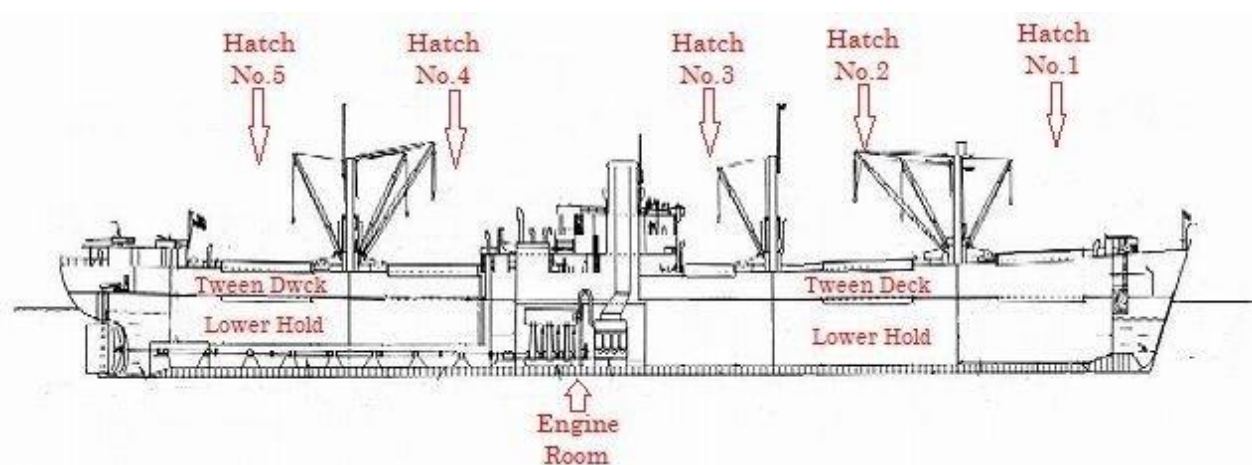
細かい事は忘れましたが、甲一の口述試験は甲二免状を取った後一年、甲長（甲種船長）の口述試験には甲一免状を取った後三年の乗船履歴が必要だったと思います。だから

甲一の口述は確か協慶丸を下船した時に受けて、免状も取ってあったのです。

上記のような受験資格を備えてさえいれば、口述試験は殆どの受験者が合格だったと思います。口述試験に不合格だったということは聞いたことはありません。

\*

さてここで、2層・5ハッチの定期船の構造をちょっと見てみましょう。まずは側面図。



上の図は協瑞丸のものではありませんが、2層・5ハッチの定期船は大体こんな感じです。

協瑞丸は上のようにブリッジ・ハウス（bridge house 船橋楼）の前に三艙、後ろに二艙ありました。2層・5ハッチです。

卒業後最初に乗った有馬山丸は前に三艙、後ろに三艙、の3層・6ハッチでした。その方が、より積荷はし易い代わりに建造費はかさみます。言わば協瑞丸は安普請。

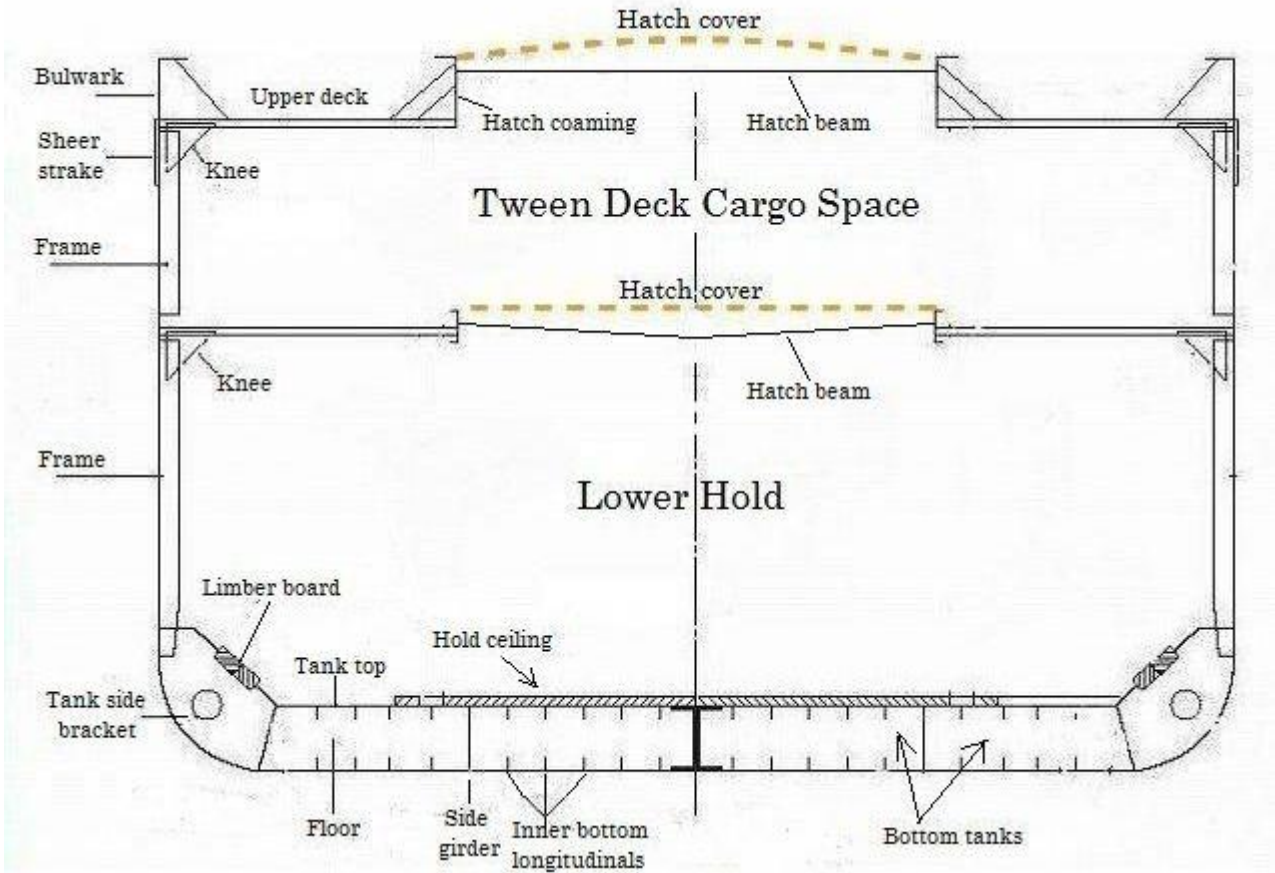
先程もちょっと触れましたが、定期船というのは複数の港（少なくとも5港以上）で積み、なおかつ、揚げ地は10数港というのが当たり前ですから、こんな風にブリッジ・ハウスとエンジン・ルームがほぼ中央にあってその前後にカーゴ・スペースを配置してある方が前後方向の重量バランスが取り易く、荷役効率も良く、何かと都合がいいのです。

\*

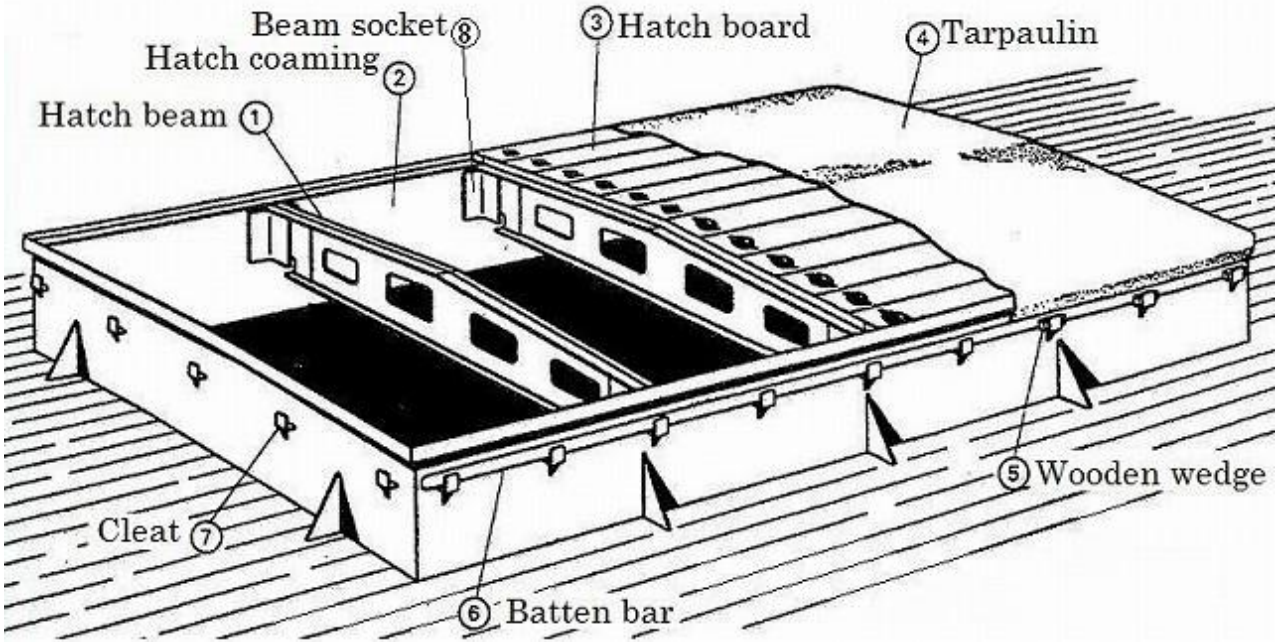
次の図は各艙内の大まかな横断面です。

この断面構造は全てのハッチがおおむね同じですが1番・5番は船体の幅が狭くなり、水面下のローア・ホールドは特に狭まります。またエンジン・ルームの後ろ4番と5番

ホールドにはフローアーにシャフト・トンネルがあるのでその分容積が減ります。



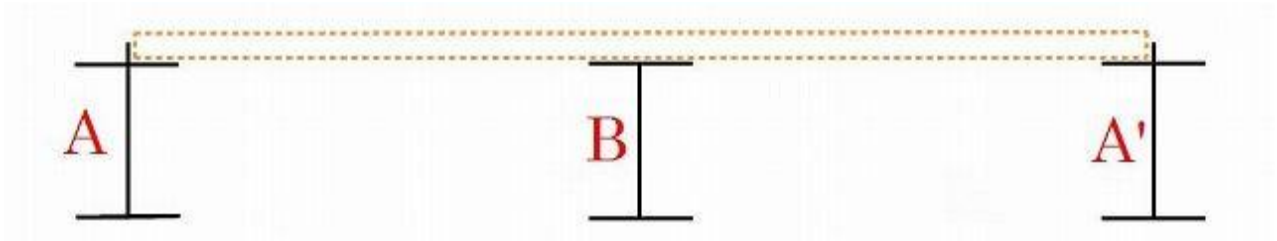
中央部の黄色の点線部分はハッチ・オープニング hatch opening（艙口）で、荷役の時はハッチ・カバー hatch cover（艙口蓋）を開けてデリック derrick で貨物の吊り下げ・吊り上げをします。ハッチの構造については以前にもお話ししましたが、改めてもう一度。



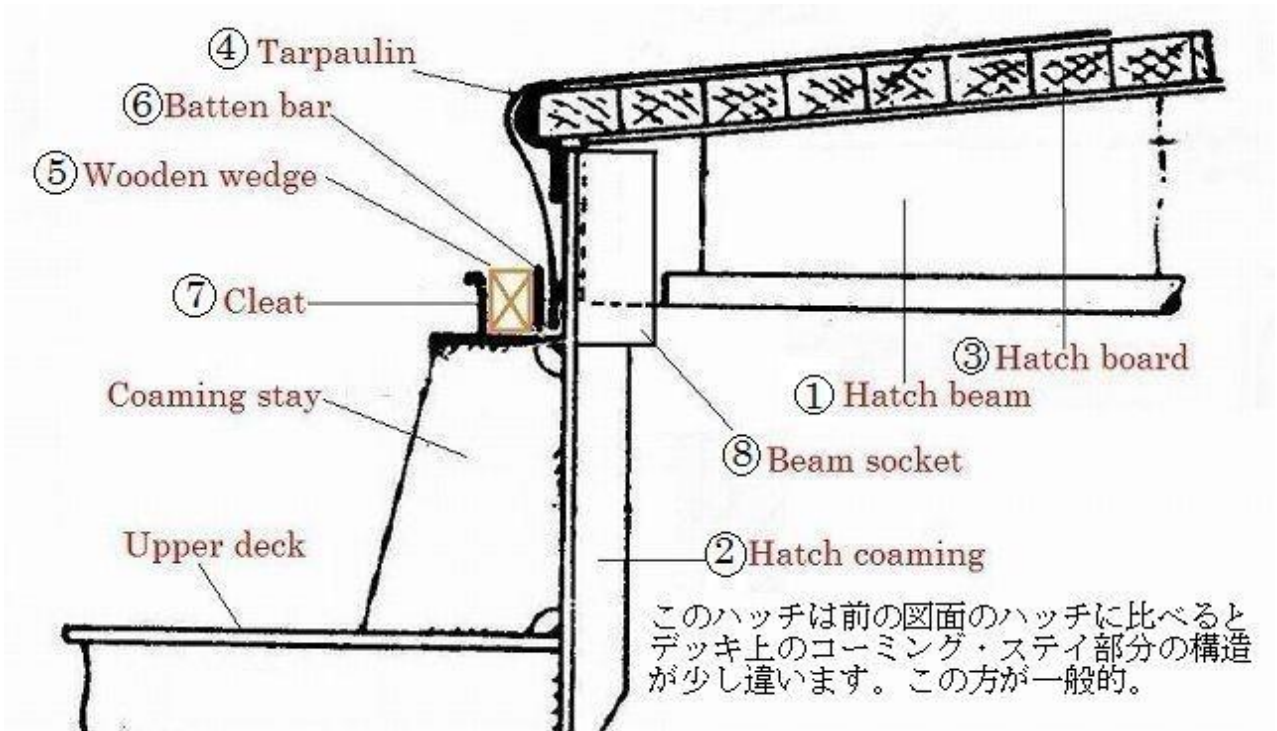
こういう古いタイプのハッチを持つ船は、今はもうどこにもないでしょう。

以下はハッチを閉じる手順です。

まず①のハッチ・ビームを⑧のビーム・ソケット beam socket にはめ込みます。このビームの上に③の木製ハッチ・ボードを並べます。ハッチ・ボードは6センチ角程の芯材を巾約40センチ・長さ約2メートルに組んで両端を帯金で止めたもので、極めて頑丈です。またビームの断面の形はこんな風になっています。



上面に突起のある A と A' (キング・ビーム king beam) にハッチ・ボードの両端をかけ、突起のない B (クィーン・ビーム queen beam) で中間点を支えてハッチ・ボードの上にかかる荷重に耐えるのです。場合によっては1平米辺り1トンを超える荷重がかかる可能性もあるので、ハッチ・ボードが撓んでは困るのです。ビームはキングとクィーンが交互に配置されキングからキング、即ちハッチ・ボードの長さをワン・セクションと言います。協瑞丸のハッチで一番長いのは No.2 で5セクション、一番短いのは No.1 で3セクション、あとは4セクションだったと思います。

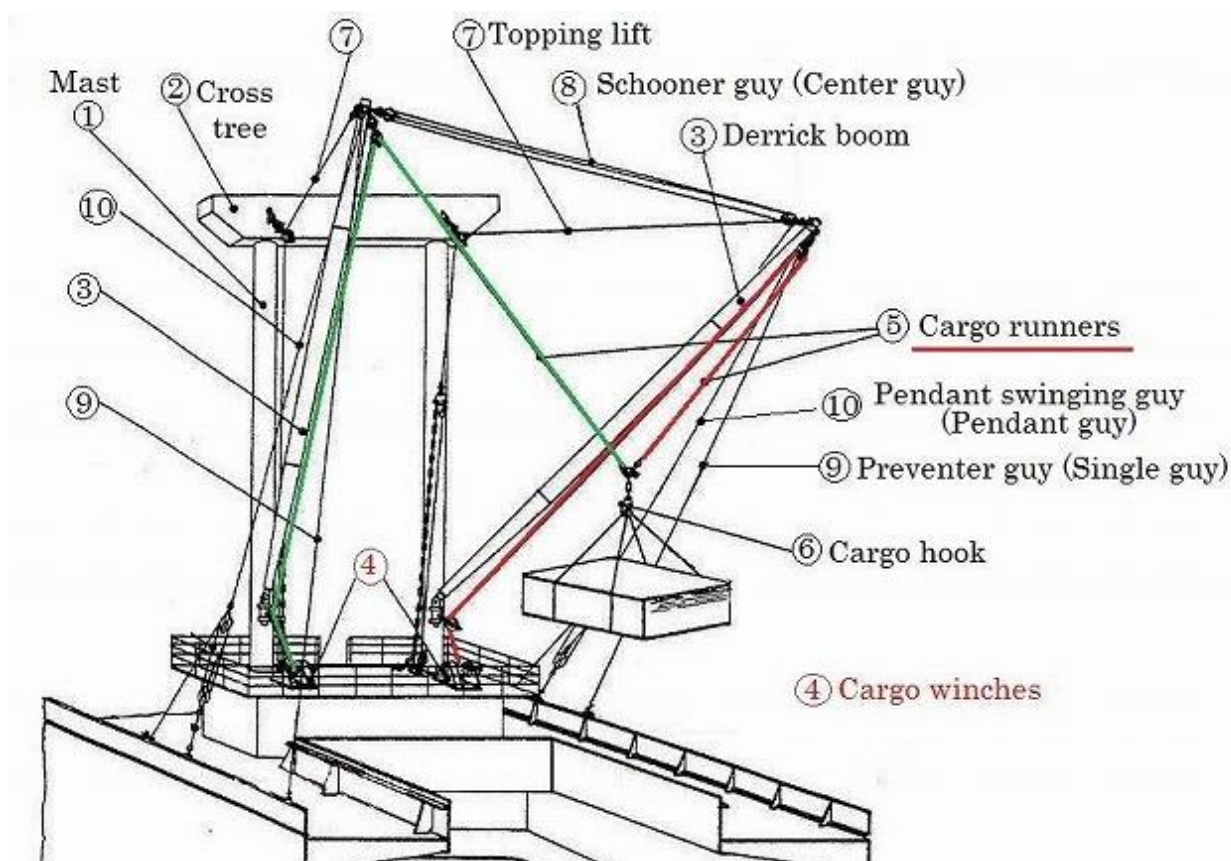


さて、ハッチ・ボードをハッチ・ウェイ全面に並べたら、④のターポリン tarpaulin をその上に掛けます。ターポリンというのは防水加工をした厚手のキャンバスで、通常三重に重ねてかけます。そしてその四辺を②のハッチ・コーミングの上辺から下方約

30センチまで包みかぶせ、更に⑦のクリート creat の高さに合わせて折り重ねます。仕上げは⑥のバッテン・バー batten bar。これは厚さ6ミリ、巾60ミリ、長さ3~4メートルほどの帯鉄板ですが、これをクリートとターポリンの間に差し込み、バッテンとクリートの間に⑤のウェッジ (楔) wooden wedge を打ち込んでバッテンとターポリンをしっかりと固定します。これでまず防水機能は完璧。時々、特に時化の前にはウェッジを叩きなおしてゆるみを防ぐことが肝心。(上図と二つ前の図の番号は共通です)

\*

次にデリック derrick ですが、これには一語でぴったりはまる適当な訳語がありません。前出の側面図で、各ハッチの間に斜めの棒状のものがありますが、これがデリックです。これについても、もうちょっと詳しく見てみましょう。何しろ貨物船としては最重要の設備の一つですからね。



ここで、ひとくさり載貨の講義です。上の図で赤と緑の線は普通カーゴ・ワイヤー cargo runner と呼ばれるもので、貨物を巻き上げるこの装置の主役です。赤・緑のワイヤーはそれぞれのウインチ winch (揚貨機) に導かれています。今この図の状態、両方のワイヤを緩めれば釣り上げた貨物は下がってきます。逆に両方を同時に巻けば当然貨物は上がります。

では、赤を巻き、緑を緩めたらどうなるでしょう。貨物は向かって右側に移動します。

逆に緑を巻いて、赤を緩めれば左に移動します。

この原則を把握してウインチを操作して、貨物を積み込んだり揚げたりするわけです。この頃まではウインチも蒸気駆動でしたから左右それぞれにウインチ・マンが必要でした。そして、デッキ上から作業員グループの班長的な存在であるデッキ番 deck man が合図を送って、左右のウインチを制御して、貨物を所定の位置に積み・揚げします。

デッキ番と二人のウインチ・マンが息を合わせて無駄のない動きで貨物を揚げ積みするんです。その後ウインチが電動に代わると、左右のウインチの中央に配置した操作台で一人のウインチ・マンが二台同時に操作できるようになりました。しかし、ウインチ・マンには多くの死角があるのでデッキ番の役目は同じです。

デリックにはこのほかにも様々な様式の物がありますが、協瑞丸のような定期船ではこの方式で貨物の揚げ積みをするのがほぼ 100%に近いのです。他の方式については又の機会にいたしましょう。

ところで、上の図の揚貨装置一式を英語ではユニオン・パーチェス union purchase と言います。手元の英和によればユニオンとは結合・合体・一致・調和なんていう訳語が並んでいます。無理訳すれば「結合式貨物巻き揚げ装置」とでもいえばいいでしょうか。

要するに赤・緑両方のワイヤーの相互作用で貨物の移動をするわけです。

この装置を日本語ではなんと呼ぶと思いますか？ なんと「喧嘩巻き」です。

確かに赤・緑二本のワイヤーが引っ張りっこをして巻き揚げるには違いありません。

それにしても、一方は結合・調和、他方は喧嘩、とは。イヤハヤ。

\*

デリックに限らず、船体各部の名称は全て英語が主体で、すべてを日本語にするとどうしても無理訳になってしまうので、結局何を言ってるのかわからない、ということになりかねません。ですから、船では英語が殆どそのままの形で日本語に転訛しています。

例えば上記のハッチ・カバーを艙口蓋（そうこうがい）と日本語で言ったら即座に理解する船乗りはおそらくいないでしょう。第一、ハッチを艙口ということに既に大いなる違和感があります。

もっとも、我々船乗りが日常使っていた英語的日本語は甚だ怪しいものも数多くあります。単に訛ってしまうだけでなく、英語本来の意味と変わってしまっているものもあるんです。以前お話したことがあります、ボラード bollard とビット bitt などがその典型例です。

これらはいずれも係船柱という無理訳が当てられています、要するにホーサー hawser



(係船策)をひっかける、或いは巻き付けるもので、日本の船乗りは二本一対になったものをボラード、一本単独のものをビットと言っていました。ところが、本来の英語では

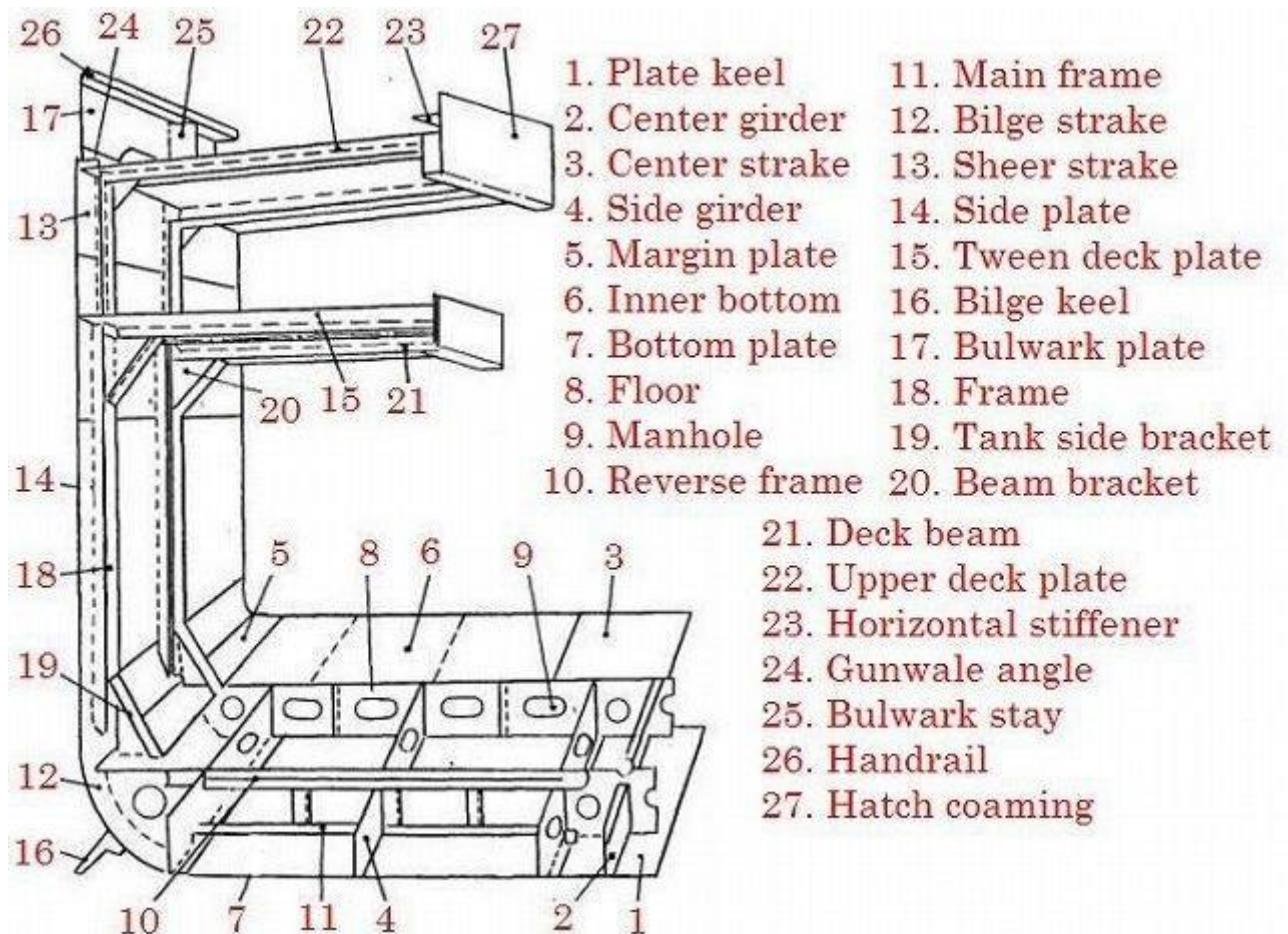
実は反対らしい。私自身このことはごく最近になって知ったのでした。

まあ、鋼鉄船そのものが元々日本にはない物だったんだからしょうがないか。

\*

とにかく定期船の積荷計画では、こういう構造のスペース内で、上下・左右・前後に細かく仕切って多くの種類、多くの行先の貨物をマゼコゼにならないよう、且つ順序良く揚げ荷できるように積み込んでゆきます。立体ジグソー・パズルと言う所以です。

ついでにホールド内の構造についてももう少し詳しく見てみると次の通りです。



この部材のそれぞれについても、無理訳した日本語はあるのかも知りませんが、辞書を引いてもスンナリ理解できないものもあるでしょう。

例えば、17番のブルワーク・プレート。プレートはもはや外来語として説明不要でしょうが、bulwarkの方はなじみがありませんね。これを大英和などで引くと「舷牆」(げんしょう)なんていう訳が出てきます。では「牆」とは何か? 漢字辞書によると牆は塀や垣の意味だそうですが、この字もなじみがないですね。

一方、広辞苑で「げんしょう」と引くと「ブルワーク」という言葉が出てきて、説明には「波浪や風から旅客・船員を保護するため、甲板の舷側に設けた鋼板の牆壁」となっています。ズバリその通り。広辞苑は素晴らしい。

\*

さて、貨物船の構造について思わぬところまで突っ込んでしまいました。ご容赦を……。協瑞丸に乗り組んでから俄かチーフ・メイトは連日のように、複雑怪奇な立体ジグソー・パズルと悪戦苦闘です。

乗船地は徳山港で、通称、徳曹・塩岸壁（徳山曹達・原料揚げ荷岸壁）という所でした。

協瑞丸はここでメキシコで積んだ塩の揚げ荷をしていたんです。

今これを書いていて知ったことですが、今はもう徳山曹達なんて会社名はないらしい。

1990 何年かに「株式会社トクヤマ」になったらしい。それどころか徳山市そのものも今は周南市と言うらしい。

チートモ、知りませんでした。まあ、これは昔話ですからね。

\*

とにかく、まだ揚げ荷の最中であった協瑞丸なのに、既に次航海・カリブ定航の積荷に関する資料が届きました。それはブッキング・リスト booking list というもので、要するに次航海の予定貨物と言うか、各荷主からの船積みの予約 booking の一覧です。これが届いた瞬間からチーフ・メイトの頭は次航海の積み付けジグソー・パズルでフル回転。そして、徳山港にて揚げ荷を終えると次の積荷に備えてホールドの掃除をしながら、定期航路の始発点・門司港に向かいます。

以後、門司・神戸・名古屋・清水・横浜と定期船にはお決まりの内地主要港を次々に回りながら積荷を重ね、カリブ海に向かいます。「カリブ海定航」というのがこの航路の通称です。揚荷で寄港する可能性のある港としては次のような所。

まずは、ホノルル Honolulu、次いでパナマ運河の両端バルボア Balboa とクリストバル Cristobal、ここまでは説明不要ですね。しかしパナマ運河を通過してから以後は、普段聞きなれない所も多いと思います。

パナマの東隣コロンビア Colombia では、カルタヘナ Cartagena、バランキラ Barranquilla、サンタ・マルタ Santa Marta の三港。次はベネズエラ Venezuela で、マラカイボ Maracaibo、プエルト・カベロ Puerto Cabello、ラ・ガイラ La Guaira の三港。



そして、当時はオランダ領アンティル *Netherlands Antilles* と呼ばれていたカリブ海の小島のアルーバ *Aruba* とキュラソー *Curaçao*。 トリニダード・トバゴ *Trinidad & Tobago* のポート・オブ・スペイン *Port of Spain*。 再びベネズエラのマタンサス *Matanzas*。 ガイアナ *Guyana* のジョージタウン *Georgetown*。 スリナム *Suriname* のパラマリボ *Paramaribo*。 プエルト・リコ *Puerto Rico* のサン・ファン *San Juan*。 ドミニカ *Dominican Republic* のサント・ドミンゴ *Santo Domingo*。 ジャマイカ *Jamaica* のキングストン *Kingston*。 揚げ荷の締めはユカタン半島の根っこにあるベリーズ *Belize* のベリーズ・シティ *Belize City*。 ここまでは上図の赤丸。

以上全部で 19 港。 これらの全部に毎航海寄港するわけではなく、このうち少なくとも 10 港ほどは回ったと思います。 どうです、この地名の数を見ただけでちょっとウンザリじゃありませんか。 しかし、それだからこそジグソー・パズルが面白くなるんです。

パズルは難しいほど面白い。

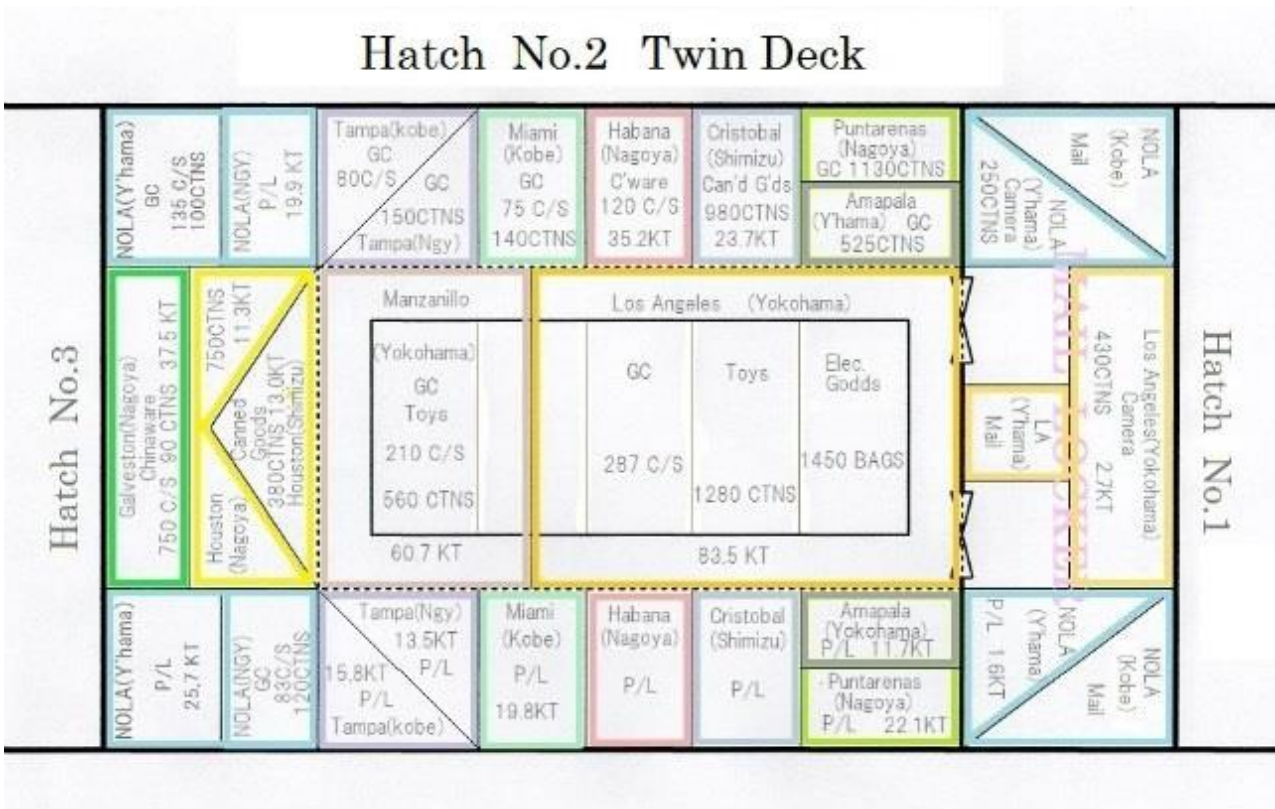
そして、その後、今度は復航です。 日本向けの積荷は主として米国メキシコ湾沿岸を反時計回りに回るのが普通でした。

それらの積荷候補地としては、フロリダ州・タンパ *Tampa*、パナマ・シティ *Panama City*、ペンサコラ *Pensacola*。 アラバマ州モビール *Mobile*。 ルイジアナ州ニュー・オーリンズ *New Orleans*。 テキサス州・ガルベストーン *Galveston*、ヒューストン *Houston*、コー

パス・クリスティ Corpus Chiristi などなど。 これらは緑の点。  
 こっちはあちこち聞き覚えのある地名があるでしょう。 でも、一般の旅行者として訪れる可能性のある所としてはニュー・オーリンズくらいでしょうか。

\*

とにかくこういった地名と、数えきれないくらいの種類の貨物で頭をごちゃませにしながら、ブッキング・リスト booking list + ストウェージ・プラン stowage plan とにらめっこの毎日。 ストウェージ・プランについては前にお話ししましたね。 あえて日本語にすれば積み付け図とでもいえいいでしょうか。 こんなものです。



これはストウェージ・プランの一部分 2 番ハッチのツィーン・デッキの積み付けプランの一例です。 こんな風に細かく仕切りを入れて、揚げ地で順序良く取り出せるように工夫します。 所々斜線になっている部分は上下の仕切りで、斜線の外側が下積み、内側のものが上積みになっています。（この例は協瑞丸のものではありません）

このようにツィーン・デッキ部分は平面図で表しますがローア・ホールドでは側面図を使います。 理由はツィーン・デッキは高さがないので上下の仕切りは二段が限界、ほとんどが前後左右の仕切りだから平面図がわかりやすい。 一方ホールドは深さがあるので上下の仕切りも多くなり側面図の方が処理しやすいのです。

\*

積地では、それぞれのカーゴとともに船会社発行の S/O (エス・オー shipping order 船積み指図書) という書類が届けられます。出荷主から正式に引き受けたカーゴだから手違  
いなく積みヨ、という本船宛のオーダーです。

それにはカーゴの内容・数量・荷姿・容積・重量・荷送り人・船積港・荷受人・陸揚港などの明細が記されています。前に出てきたブッキング・リストに乗ったカーゴの出荷が  
本決まりになったところで、S/O を発行するわけです。

そして、そのカーゴを積み込んだ後、チーフ・メイトは受領サインをします。その書類  
を M/R (メイツ・レシート mate's receipt) と言いますがこれは上記の S/O と記載内容は  
全く同じものです。

この M/R が船会社に届くと船会社は荷送り人に対して B/L (ビー・エル bill of lading 船荷証券) を発行します。これが荷送り人と荷受人の間で船積みされたカーゴ代金の受け  
渡しのもとになる書類で、有価証券です。

\*

一方、本船では積み込んだカーゴすべてについて、S/O に記された内容の一覧表を作成し  
ます。これをマニフェスト (manifest 積荷目録) と言ひ、揚げ地での通関手続きに必要な  
書類です。S/O を元にする点で前記のブッキング・リストと同じようなものですが、  
ブッキング・リストはあくまで積む予定の物のリスト、マニフェストは実際に積み込が終  
わって、揚げ地着時点で船上にあるカーゴのリストです。

マニフェストの作成に当たるのは事務部職員、即ちパーサー (purser 事務長) と会計さん  
(clerk 会計士) です。当時はこういう事務仕事まで本船乗組員が分担していたから、  
いきおい乗組員数は多く必要だったわけです。

その後、定期貨物船による輸送はコンテナ船にとって代われ、上記のような事務仕事  
に船は一切関わりがなくなり、船積も全て機械化され乗組員の頭と体を使ってする仕事は  
殆どなくなりました。その代わり乗組員も大幅に削られたのです。全くの様変わり。  
現在マニフェストという言葉は、政党や政治家が選挙の時などに発する公約・宣言などの  
意味でつかわれることが多いですが、そのマニフェストは *manifesto*、船で使うマニフェ  
ストは *manifest*、語尾の O が在りません。

以上が在来船と呼ばれるこの頃の定期船のカーゴの船積みに関わる書類でした。

\*

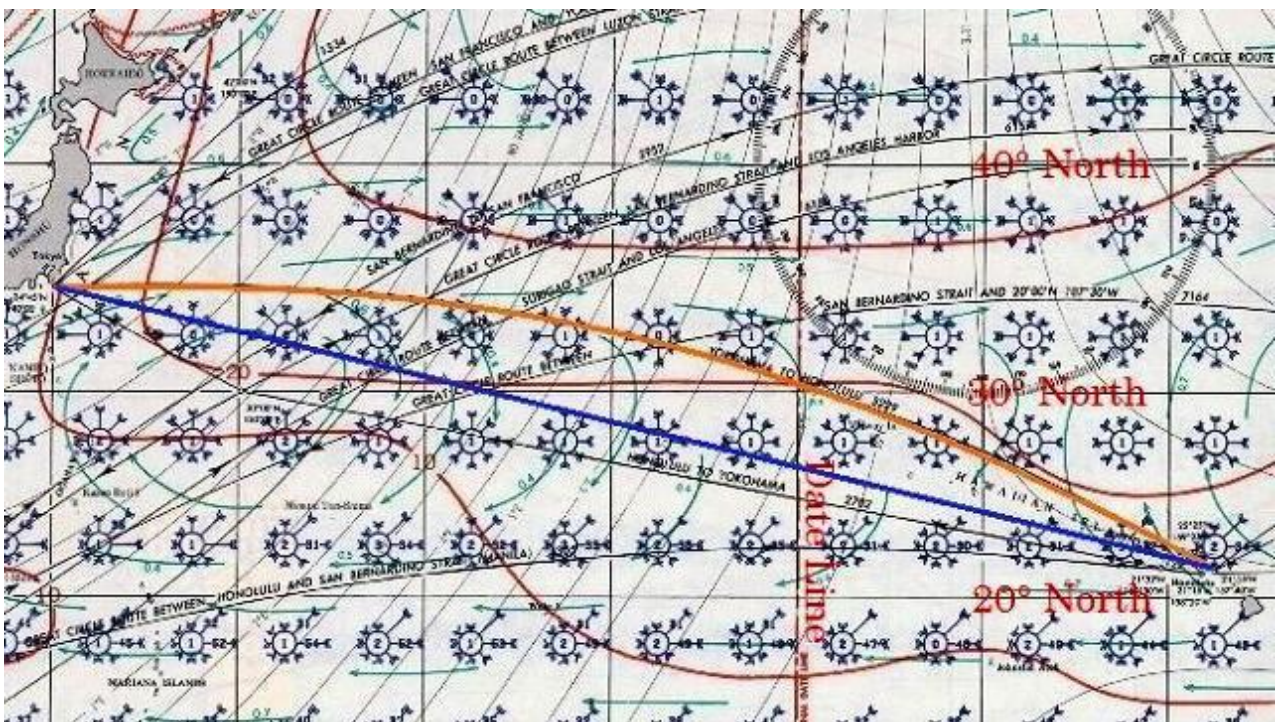
今から考えても、在来定期船の内地各港の忙しさは想像を絶するものでした。

今ならさしずめブラック企業の筆頭になる所でしょうが、当時の日本企業は船会社に限らず皆同じようなものだったと思います。しかし、船の世界は陸上の労働とはまたちょっと違う点が多かったと思います。その最たるものは職住接近どころか職場イコール生活の場という点でしょう。特にチーフ・メイトの忙しさはお話になりません。内地各港での停泊中ベッドで寝た記憶は殆どありません。着の身着のままソファーで仮眠、ということが多かった。唯一の武器は若さ。一日3~4時間というような睡眠時間でもシヤッキリしていられたのですから我ながらオドロキです。

さて、こんな風に門司・神戸・名古屋・清水・横浜と連日のオール・ナイト荷役で文字通り目の回るような忙しさ。ノーミソも肉体もフル回転でもうへトへト限界!! という頃にありがたくも最終港・横浜での積荷も終了、やっと広い太平洋に出て行けるわけで、もう、セイセイの一言。いざ、カリブ海に向けて出発です。

\*

最初の揚げ地はホノルル。例によってパイロット・チャートです。



ハワイ~日本間の航海に関してはアプレンティスとして乗った熊野丸で経験済みですが、日本からハワイ向けは初めてです。航海に関しては、チーフ・メイトの役割は4時間ずつ二回、一日8時間の航海当直だけで、航海計画に口出しすることはありませんでした。

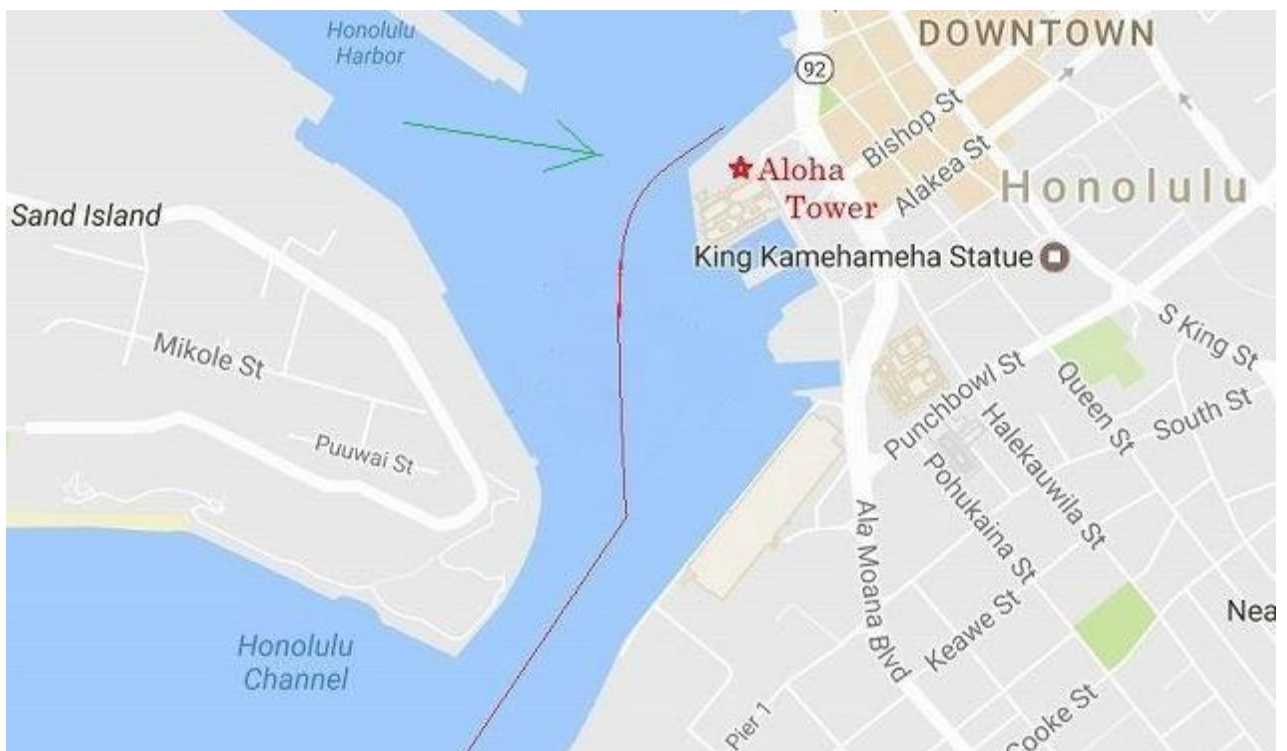
だから、どういう航路を取ったのか全く記憶がありません。

しかし、このパイロット・チャートを見るまでもなく、ここは図上のオレンジ色の線、即ち大圏航路しかないでしょう。理由は明快です。これは12月のパイロット・チャー

トですが、まず、図上のあちこちにある緑色の細い湾曲した矢印、これは海流です。次に小さい円に放射状の矢羽根が付いたもの、これはその小円の位置での風の傾向です。この二つに気を付けてよく見ると、オレンジ色の線の経路の方が青色の線・ラム・ライン (rhumb line=航程線) より東向きの航路には有利だということが解ります。しかも、青色の航程線よりオレンジの大圏の方が距離は短いので文句はありません。とにかく大洋航海では、距離の短縮も大事ですが、航路筋の海流、風向などがどういう具合になっているか？を見極めることが極めて重要。 急がば回れもしばしば。

\*

ホノルルへは二度目の寄港ですが、前回の熊野丸ではバンカリング (bunkering=補油) の為だけの入港で、バース (berth=係留岸壁) も言わば場末、なんの風情もありませんでした。ところが今回は大違い。なんとホノルル港の一等地です。



上図の中央上部の赤星はアロハ・タワー、緑の矢印が次の画像の撮影アングルです。

画像中央がアロハ・タワー、ホノルルの観光スポットの一つです。

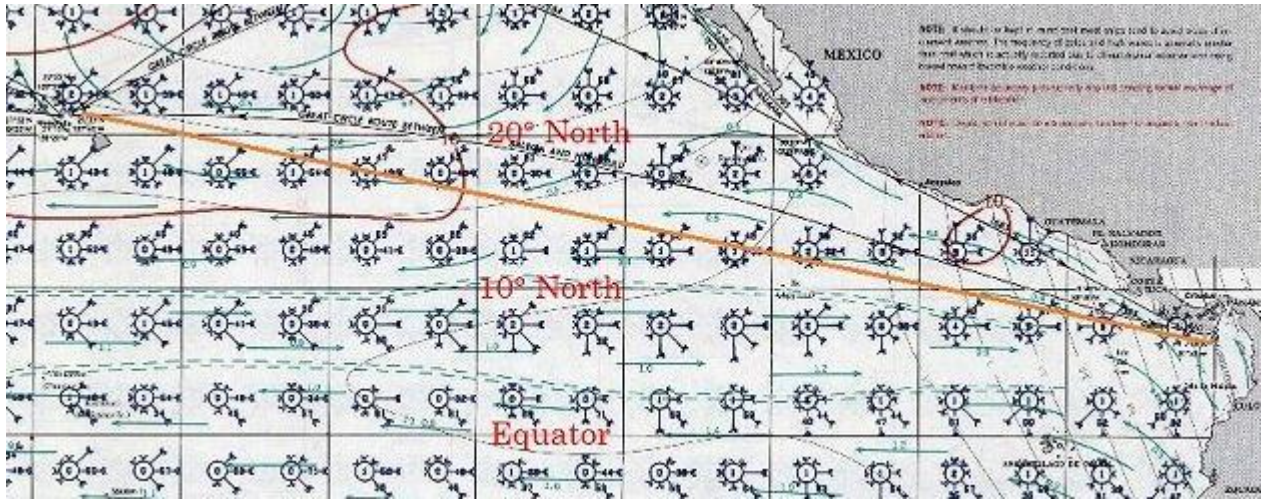
横浜なら大栈橋、神戸ならメリケンか中突という所。 左手に客船が一隻着岸していますが、協瑞丸もこの岸壁に係留されたのです。 タワーの手前はどうやら日本のマグロはえ縄船。 マグロ漁船でさえ着けるくらいだから、客船岸壁といっても空いてさえいれば貨物船が着岸したって不都合はない筈。

せっかく滅多にないスーパー岸壁に着けたのに停泊は一晩だけ。 翌朝、即出港。



\*

次はパナマ運河です。 またパイロット・チャートの登場。



このように低緯度になると、大圏も航程線も距離的にはそれほど多くの違いはありません。残るは海流・風の影響です。 オレンジの航程線とその上にある細い黒線の大圏を比べると、どちらも海流・風ともにアゲンストですが、わずかながら大圏の方が不利のように見えます。 協瑞丸がどう走ったか記憶はありませんが、私に決めろと言われれば躊躇なく航程線を選ぶでしょう。

\*

次の揚げ地はパナマ運河の南北・両入口、バルボアとクリストバルですが、この二港については既に何度かお話したので今回はスキップします。





パナマ運河通過後、まずはコロンビアの三港、カルタヘナ、バランキラ、そしてサンタ・マルタ。次いでベネズエラのマラカイボ。

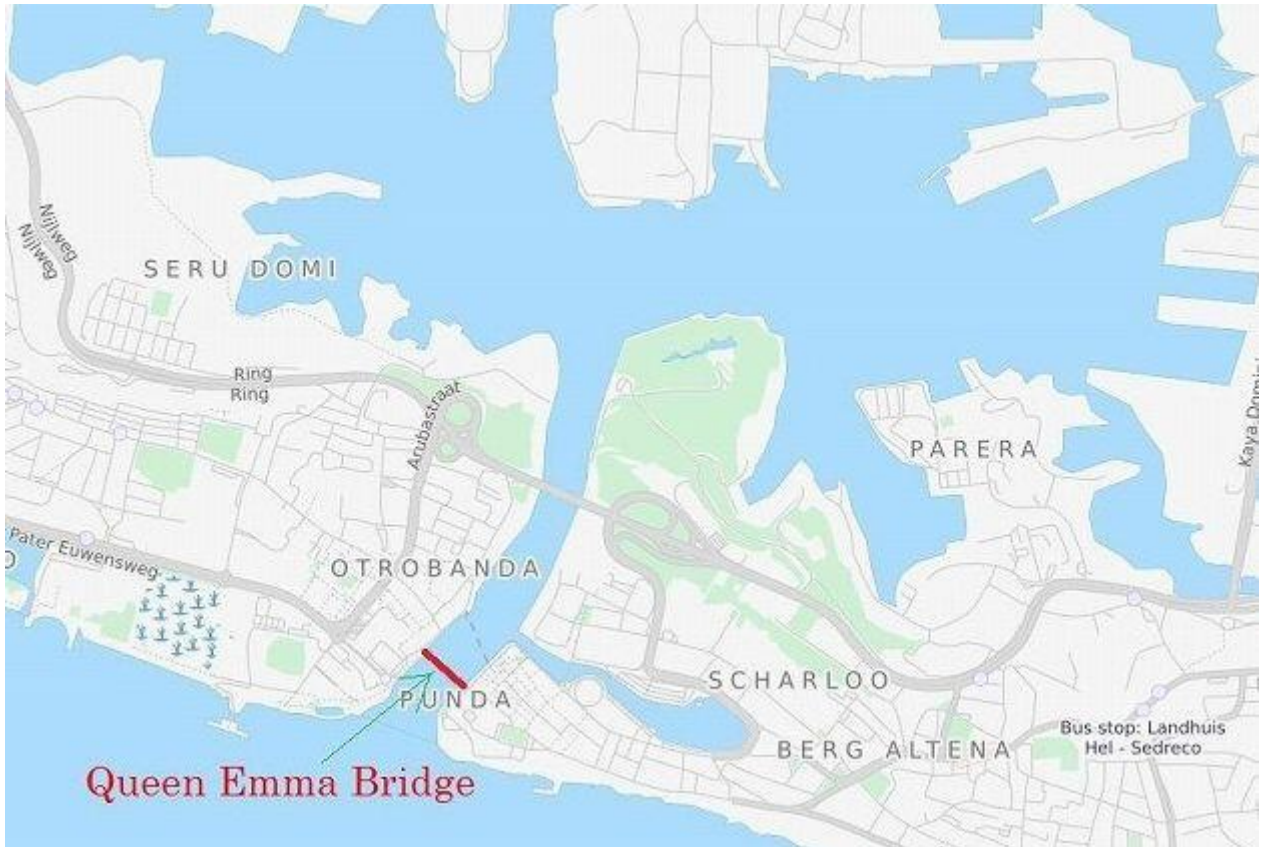
これら4港には必ず寄港したように思います。なにせ、二航海連続同じ航路だったし、行った先も似たような所でおまけに航海によって寄ったり寄らなかったりなので、記憶がゴツチャになっています。いずれも南米の普通の港、特別な印象はありません。次のアルーバには一航海目だったか二航海目だったかどちらか一回だけ。そしてキュラソーには二回とも行きました。

キュラソーと言うと、島の名前としてよりリキュールの名前で知られているかも。このリキュールには様々な色のものがありますが、無色のホワイトキュラソーが最も一般的でしょう。コアントローもその一つ。ほかにはオレンジ色のオレンジ・キュラソーとか色々ありますが、基本的には無色の蒸留酒にオレンジの皮で味付けしたもの。コーヒーとの相性がいい。もともと、ワタシ的にはコーヒーに混ぜるのではなく、小さいリキュール・グラスに注いだこいつをコーヒーに添えて、チビチビやりつつ飲むコーヒーが大好きです。

\*

リキュールはさておき、このキュラソーには船乗りとして大いに興味を駆られるものがありました。

前にスコットランドの運河クルーズのブログをお読みになった方はご記憶でしょうか、運河にかかる様々な橋の中でフローティング・ブリッジというものがある、という話。



上の地図はキュラソーの港ウィレムスタット Willemstad の入り口ですが、赤の太線がクイーン・エマ・ブリッジ Queen Emma Bridge という名前の橋です。



画像奥の橋は水面上の高さが十二分にあって大抵の船は通過できるでしょう。一方、手前の橋はやたらと低いですね、この方式の橋をポンツーン・ブリッジ pontoon bridge と呼びます。何がポンツーン=箱舟か？ 次の画像を見ればわかります。

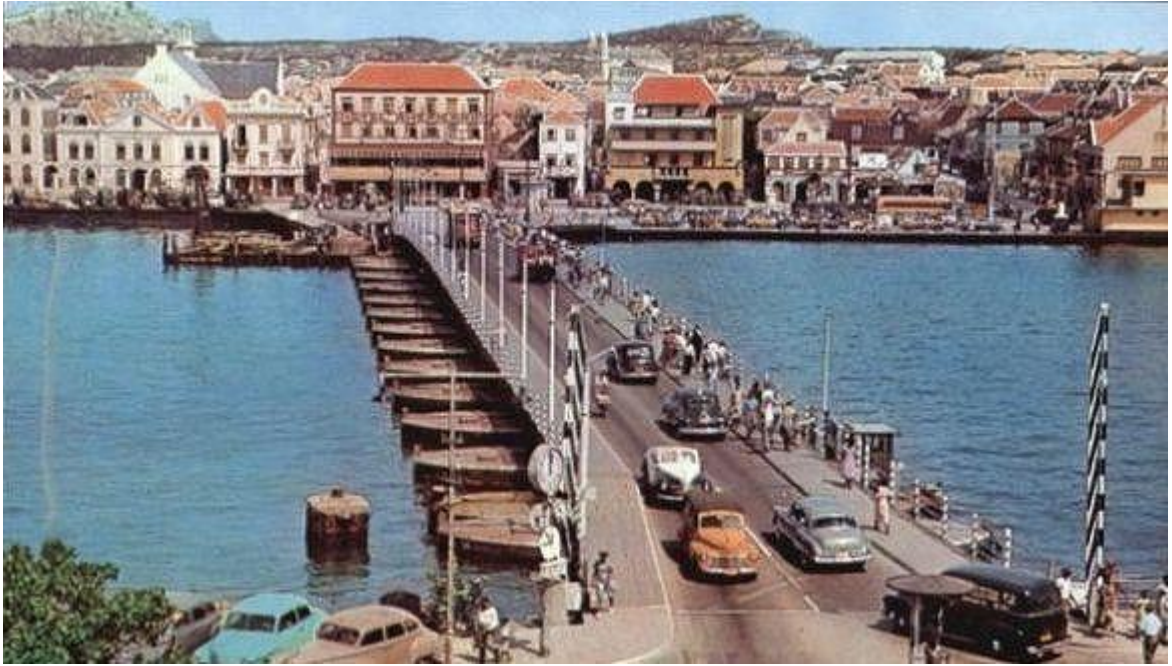


今、右手前の船が出港しようとしているのでしょうか、橋を開ける作業にかかっています。どうですか？ 橋脚の一つ一つが船になっていて橋を支えているのが分りますね。こんな風にドアを開けるように橋全体が向かって右手の岸に平行になる迄開くんです。この画像で、右の岸近くがヒンジになります。また、橋の左手先端付近の小屋にはディーゼル・エンジンがあって下の船についているプロペラーを駆動して橋を開閉するのです。この橋の初代は1888年だそうですから、当時はまだディーゼル・エンジンはない筈、多分蒸気機関を使ったのでしょう。それにしても旨く考えてありますねー。これがポンツーン（箱舟）・ブリッジであり、フローティング・ブリッジ（浮き橋 floating bridge）です。全長167メートル、私はこれほど大規模なものはここでしか見たことありません。



今では橋の上はこんな風に、ウッド・デッキの遊歩道になっていますが、私がここへ行っ

た当時は次の画像のように自動車も走れる道路でした。



なお、この町は現在「キュラソー島の港町ウィレムスタット市内の歴史地区」という名前の世界遺産になっているそうです。町のあちこちにいかにもオランダ風の街区があって、気温さえ高くなければそのままアムステルダムかロッテルダムにいるような錯覚を覚える程でした。ポンツーン・ブリッジも何度か架け替えられて、現在の物は2006年改装の三代目だそうです。私が見た上の写真は二代目だったわけです。



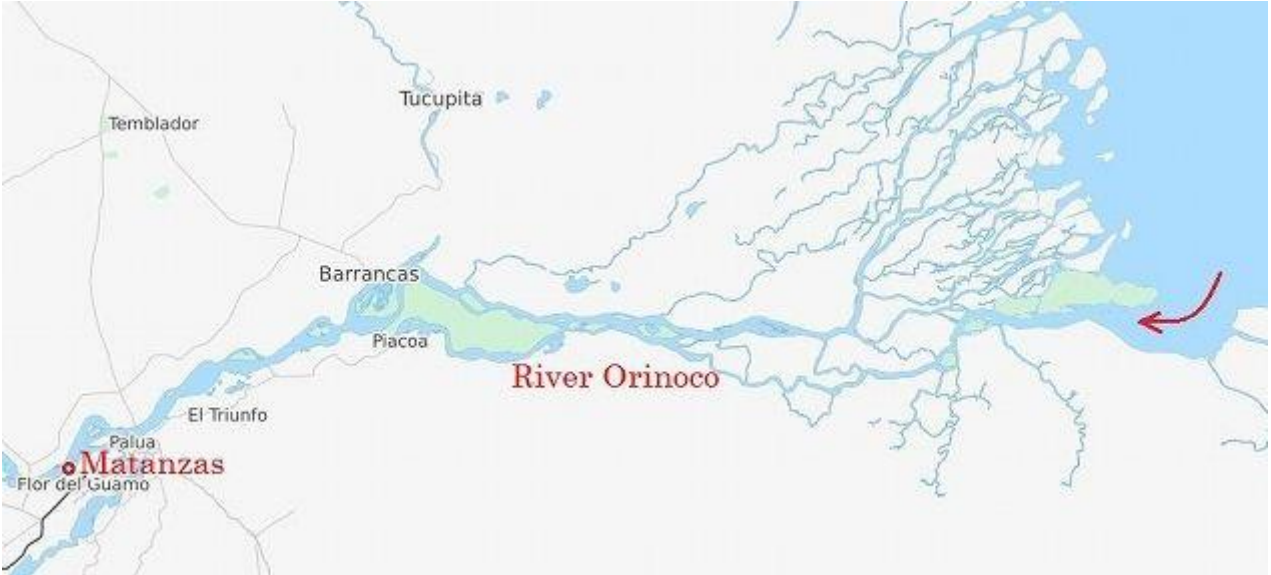
上がキュラソー島全景。 Willemstad と記されているところが世界遺産の町です。街ではオランダ系白人とアフリカ系黒人が目立ちました。それが近隣のコロンビアやベネズエラとちょっと違う感じだし、英語が結構通用するというのも当時の南米では珍しい事でした。南米諸国のほとんどはスペイン語・ポルトガル語の世界ですからね。

\*

さて、この航海の次の呼び物はマタンサス。



上の地図の中央からやや左に Matanzas という綴りが見えますね。ここは最寄りの海岸線から直線でも 230km 程内陸に位置しています。えっ、そんな所に港？と思うかもしれませんが、実はここはオリノコ川 the Orinoco という大河にある港なので大型船も遡上できるのです。



私の記憶では河口から 170 哩（約 310 km）20 時間ほど川に沿って走った筈です。大河なんて大げさに言ってしまいましたが勿論ナイル、アマゾン、長江などとは比べ物にならず、長さは 2,000km 少々、世界で 40 番目なんだそうです。

しかしとにかく大型船で 20 時間もさかのぼれるんですから大したもんです。何度も行ったことのあるミシシッピー川のニュー・オーリンズよりはるかに長い道のりで、多分私の河川遡上経験では一番の記録じゃないかと思います。右手の河口から図上の一番下側（南側）の流れに沿ってさかのぼってゆきます。勿論、水先人は河口の沖合で乗り込んできますが、問題点はその直後にあります。バー（浅瀬）です。

綺麗に磨かれたカウンターのある「バー」なら大歓迎ですが、浅瀬のバーは困りもの。これは川の流れで運ばれてきた土砂が、川の流速が落ちてきたところで底にたまってしまいうためできるもので大河の常として、河口の沖合には必ず浅瀬 bar が在ります。ミシシッピー河の河口などでは常時浚渫船が航路筋を整備していて、その時点で通過できる喫水（水深）を日々公表しています。

しかし、ここはベネズエラ。お世辞にも管理が行き届いているとは言いかねます。

一応通行可能の制限は公示されますが、それもどの程度信用していいものか？だから、ここを通過するときはなるべくイーブン・キール even keel にして底触の危険を最小にする必要があります。イーブン・キールとは前後の喫水を等しくすること。

即ち、船体を前後方向で水平にすること。同じ重量で最も浅い喫水を保てます。だから、この港に入るときイーブン・キールに近くなるような積み付けをしなければなりません。川筋は特にどうということはなく、ミシシッピー程の強い印象は残っていません。

\*

カリブ海定航という名前に反して、マタンサスはカリブ海には面していません。次のジョージタウン Georgetown、パラマリボ Paramaribo もカリブ海ではありません。ここは昔ギアナ Guiana と呼ばれたところで、英領ギアナ、蘭領ギアナ、仏領ギアナという三つの地名で呼ばれていましたが、協瑞丸の当時、英領はガイアナ Guyana という独立国に、蘭領はスリナム Suriname というオランダ自治領になっていました。仏領ギアナはそのまま。ここは、スティーブ・マックイーンとダスティン・ホフマン共演の映画「パピヨン」に出てくる所。古い映画ですが、私の年代の方はご覧になった方も多いと思います。舞台は流人の島（英語名デビルズ島＝悪魔の島）です。大雑把な位置を次の地図に示しておきましょう。いい映画でしたねー。音楽も良かった。

しかし、今日の話はフレンチ・ギアナではなく元の英領ギアナ、現在のガイアナ Guyana についてです。



右から現在もフランス領のままのフレンチ・ギアナ、次が元オランダ領のスリナム、最後が問題の元英領のガイアナ。

協瑞丸はガイアナのジョージタウンとスリナムのパラマリボで揚げ荷をしました。

年表を調べると、ガイアナの独立は1965年5月だそうですから、協瑞丸が寄港した時は独立後ようやく5年になろうかという頃、独立国としてやっとヨチヨチの頃。

さて、船はジョージタウンに入港し揚げ荷を開始しました。荷役作業員は勿論、代理店も各種官憲も殆どがアフリカ系有色人種、たまにラテン系と現地人の混血らしい人々も見かけましたが、圧倒的にアフリカ系が多い、という印象でした。

こういう港で、本船側としては何に気を付けなければならないか？ そう、盗難被害です。人を見たら泥棒と思え、とは好ましい言葉ではありませんが、こういう港に入ったら否応なくこれに従わざるを得ないのが実情です。

そこで、甲板部乗組員全員を集め、交代に支障を来たさぬ範囲で出来るだけ大勢当直を立てる、揚げ荷進行中の場所には複数の見張りを、当港向け揚げ荷がなく閉じたままのハッチでも通用口には施錠しこれにも見張りを配置する、という万全の体制を敷きました。

同時に、抜荷（盗み）の現場を見つけても決して実力行使はせず、直ちにホイッスルを吹

き鳴らしてデッキ上の当直航海士に知らせること、などを申し合わせました。

こうして半日が過ぎた頃には、既に何件もの抜荷が発生、そして艙内のあちこちに抜荷した物を隠してあるのも見つけてこれらを回収。しかし、これらが果たしてどの貨物から抜荷されたものかは分かりません。まだ艙内には複数の他の揚げ地向け貨物が残っているんです。マニフェスト(積荷目録)と照らし合わせて詳細に調べなければどこ揚げの、どの包装物に入っていたものか分かりません。時間がかかります。

仕方がないのでこの作業は出港してから、ということにして、とにかく見張りを厳重にすることに専念しました。そしてとりあえず艙内で見つけて回収した盗品を私の部屋に仮置きしたのです。当時の定期船には事務室なんてものはなく、停泊中は一航士室がそのまま事務室で、私室兼公室だったのです。この仮置きが大問題に発展しました。

その日の午後、十数名の税関職員が乗り込んできました。通常、乗船官吏 **boarding officer** と言う停泊中の本船に常駐する税官吏が1~2名いるのですが、それは単なる監視役。一方、これは大掛かりな抜き打ちの検査です。税関吏のリーダーは乗船するなり私のところに来て、開口一番、「これ以後すべての乗組員は現在位置から移動してはならない、そのことを船内に周知せよ」というのです。もうはじめっから全員を罪人扱いです。確かに税関の業務の一つは密輸防止、だからこそ入港時には厳重な書類審査は勿論、船内の立ち入り検査をするのも日常の事ではあります。

しかし、その入港審査から半日以上たってから、こんな大掛かりな立ち入り検査をするのは異例中の異例といってもいいでしょう。そして、私とパーサーが税関吏に同行して、乗組員の居室をはじめ船内のあらゆる所を検査して回ったのです。しかし、本船の乗組員で不審物を所持する者は居らず、いくつかの事柄について尋問はされましたが、いずれもセーフでした。こうして、一通り巡検を終えて、再び私の部屋へ帰ってきたところで、

問題発生。

私の部屋に仮置きしてあった多数の盗品、その多くはこの国ではまだ高価である筈のトランジスター・ラジオなどの小型電気製品でしたが、これに目をつけられてしまったのです。

「これはなんだ、どうしてこんな物がここに大量にあるんだ？」というわけ。

実はコレコレこういう事情で、ここに仮置きしてあるだけ、出所を調べたら元の貨物に戻すんだ、という説明にはまったく聞く耳持たず。結局、私が密輸をする目的で部屋に持っていた、という疑いをかけられてしまいました。

そして、密輸未遂容疑の私、入港時の審査に虚偽の書類を提出した理由でパーサー、この



二人が税関本署にしょっ引かれてしまったのです。本署の取調室で再びネチネチと尋問の繰り返しです。しかし、私にできる説明は一つしかなくこれも同じことの繰り返し。

パーサーに至っては、全く身に覚えのないことで途方に暮れるばかり。

そして、しばらくすると係官もいなくなり、私達二人だけ部屋に閉じ込められたまま。その状態で小一時間も経過した頃でしょうか、突然ドアが開き「もう、帰って宜しい」しょっ引かれた時は驚きより怒りの方が大きかったのですが、「帰って良し」にはただ啞然とするばかり。なんじゃ、こりゃ、ですよ。帰る道々、一体何がどうなったんだろうとパーサーと二人で頭をひねるばかり。船長が代理店を動かして何か働きかけてく

れたのか？ いやいや、そんなことはまずないね、とこれには二人とも合点。

乗組員が回収した盗品の数々を、私の部屋に運び込むのを乗船官吏が目撃して、作業員から事情を聞いていたのかもしれない。そして私たちが本署にしょっ引かれたと知って彼らから何らかの報告が届いた。だから、本署に到着するなり私達の容疑は既に晴れていたに違いない。しかし、本署のエライさんは、私たちにゴメンごめん、疑いをかけたのは間違いでした、なんて言うはずもなく、まあ、しばらく打ちちゃっておけ、ということになったのでしょうか。しかし、船会社に報告が届いて抗議申し立てなどに発展し、こと

が公になるとマズイ。そして「もう帰って宜しい」となったのか？

結局、何がどうなったか全くわからないまま、その翌日ホウホウのていで出港。次のパラマリボへ向かったのです。

後でよくよく考えるに、乗船官吏が私達本船サイドの行動の説明をしてくれた、だけじゃない。ひょっとすると、あくまでひょっとですが、抜荷には乗船官吏も一枚噛んで居たのかも。もっと疑えば、ヒョッとすると本署もカンでいたのカモ。特別臨検は自分達の小遣い稼ぎを本船の厳しい盗難防止策につぶされた腹いせだったノカモ・・・。

何しろ私の部屋に積み上げてあった盗品の山はハンパな量ではありませんでしたからね。

こういう国では何があってもおかしくない。

官憲だからというだけで信用するなんてことはこれっぽかしもできません。本当のオナワにならずに済んだのは幸いでしたが、それにしても最悪の経験でした。

お隣、スリナムのパラマリボも形は似たような港でしたが、こちらは岸壁に着岸してでなく川の中にアンカー（錨泊）しての舢舨役でした。この方が抜荷被害の可能性はぐんと少なくなります。なぜなら抜荷をしてもその品物を陸揚げするには自分が陸へ帰るボートで運ぶしかないわけで、発見され、咎められる危険は大きくなるから。

でも、そればかりでなく、スリナムそのものがお隣のガイアナに比べると人情・国情にかなりの開きがあるような印象でした。この当時はまだ完全な独立国ではなくオランダの自治領ということで本国の影響力もあったのででしょう。白人又は混血の人々もかなり見かけました。その点もお隣ガイアナとは大分違いました。

ガイアナは南米大陸で唯一英語が公用語、一方スリナムは唯一オランダ語が公用語、どちらも南米では極めて異質ですが、治安状態をはじめ諸々の事情が随分違うようでした。

\*

パラマリボでの揚げ荷を終えると今度はカリブ海北側の諸港、前にもお話ししたプエルト・リコのサン・ファンをはじめドミニカのセント・ドミンゴ、ジャマイカのキングストン、バリーズのバリーズ・シティなどで揚げ荷を続け、その後、復航の積荷は米国メキシコ湾の諸港でリン鉱石や綿花などを主体とした日本向けの原料積です。

これ以降は取り立てて珍しい経験もなく、ほかの船でのこととゴッチャになりそうでもあります。少々長くなりましたので航海に関してはこれでシメにいたします。

\*

おわりに、協瑞丸の人間関係について少し触れておきたいと思います。

この船では、事実上初めて一等航海士としての経験をしたわけで、私にとっては部下を監督する立場に置かれたのも初めてです。色々といい経験をさせてもらいました。

何より良かったのは、自分自身がやるべき仕事に専念すれば、周りは自然についてくれるということをしっかり把握できたこと。



左は当時の私の右腕セカンド・オフィサーHK君と。彼には公私ともに大いに助けられました。年齢もポジションも下なのにまるで気のいい兄貴のようでした。

右はサード・オフィサー（私から一人おいて右）とセーラー達、左奥に本船が写っていますから、どこかの錨泊地からみんなでサンパン（通船）で上陸した時のものでしょう。

この船は私以外どの職も若手が多く揃っていて、とても雰囲気の良い船で、楽しく過ごせました。私が初めての定期船チーフ・メイトとして大過なくすごせたのも、これらの若い仲間をはじめ甲板部の面々が支えてくれたおかげだったと思います。

一方で、船長との関係は最悪でした。この人は何から何まで尾張丸のあのI.I.船長の反対の極にいる人でした。一見、激しい上意下達、しかしお粗末な内容の命令ばかりで、言われたなりにそのまま事を処理すれば、失敗は目に見えているようなケースが殆ど。そして私が何らかの報告とともに船長の決断を仰ぎにゆくと、のらりくらり、アアでもないコウでもないと決して断を下さない。私のような性格では、これらをヤンワリやり過ごすことは到底不可能。キャプテン、それはコレコレこうじゃありませんか？の連発。

結果、当然のことながら二人の仲は日々険悪になってゆくばかり。

何より我慢できなかつたことは、この人の親会社に対する態度。親会社（運航会社）の若い社員や駐在員が訪船すると、それまで船内で示していた横柄な態度はガラリと変わって、ハタで見ているウンザリのペコペコ。技術者としてのプライドはないのか？

税関にしょっぴかれたけれど無罪放免になった時のパーサーとの会話で、決して船長が何らかのアクションを起こしてくれた結果の解放ではナイ、と全く同じ見方をしていたことが分かりました。甲板部だけでなく船内の他のパートの人間もとっくにこの船長にはアイツをつかしていたらしい。私は初めての同船だったので知らなかつただけ。

パーサー自身は仕事上直接船長から指示を受けることはないけれど、船長の資質と私の困難な立場を十分理解してくれているのがよく分かつたのです。

私の密輸容疑事件に関しても船長殿は知らん顔、自室から出ても来ませんでした。

こんな船長の下で、超短気者の私が丸八ヶ月も我慢して晴れて有給休暇で下船したとは我ながらオドロキです。それは他の多くの乗組員の後押しがあつたからにはほかなりません。組織で働く者は良き上司に恵まれるか否かで天と地の違いを生じますね。しかし、この船長と同船したことがきっかけで、私に新たな針路を目指すようにしてくれたんだから、

それはそれでヨシとしましょう。

その話はまた今度。

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

[次回更新は2月25日\(土曜日\)の予定です](#)