

甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

051号 (01 Dec 2018)

続・Caspian Trader

(Apr 1983 ~ Aug 1983)

前号に続き、混乗・撒積船 Caspian Trader です。ここで、わざわざ「混乗船」と言うまでもなく、これ以後に乗った商船では、たとえ日本籍船であっても、乗り組みが全員日本人という船は一隻もありませんでした。

混乗船と言っても、この船ではチョフサー以下ボースンまでが日本人でしたから、私が直接フィリピン・クルーと接するのはブリッジで操船指揮をするときだけで、彼らと肩を振る（オシャベリする）機会は殆どありませんでした。

この船の後、段々日本人の数が減ってきて、最終的には一人だけになったわけですが、日本人が減れば減るほど彼ら外国人クルーとの触れ合いが深まってゆきます。日本人は自分だけ、ともなれば最早船内で日本語を話す機会はゼロ、でも、私にはそういう生活はちっとも苦痛ではありませんでした。独りボッチも決して悪くなかった。

前号でこの船の職員の構成について述べましたが、Caspian Trader では通信士は一人だ

けでした。 従来の日本籍の船では通信長・次席通信士・三席通信士の三人が無線室で 24 時間切れ目なく当直をしていました。

その後、船舶職員法上は通信士一名と変わりましたが、労使協定などが絡んで二人体制が暫く続いていたと思います、当然無線室に当直通信士不在の時間が出るようになりました。

その時、緊急通報などを受信するとオート・アラームが鳴る仕組みになってきました。

しかし、一般の通信は相変わらずモールス・コードによる電報形式だったのです。

そして、最終的には日本籍の船も通信士の定員は一人になるのですが、それがいつの頃だったかはっきりした記憶はありません。

しかし、この船ではこの時、既に通信士が一人だけだったことは確か。 その代わりこの船にはこんな新兵器があったのです。



これはテレタイプ Teletype。 画面右端に小さい穴の開いた紙テープが見えますが、この機械が穿孔式または鑽孔式テレタイプと呼ばれたのはこの為です。

本船宛の信号を受信すると、自動的にタイプで電文が打ち出されます。 私自身がそれまで見たことがなかったから「新兵器」なんて言ってしまいましたが、外国では随分古くから実用化されていたらしいし、日本でも 1950 年代には電電公社が電話回線を使ったサービスを開始したので、陸上ではかなり前から普及していたらしい。 でも、船上でこれを見たのはこの時が初めてでした。

この端末を使つての通信方式をテレックス Telex といいますが、船では通信方式・端末機・さらには送られてくる電文もひっくるめて、すべてをテレックスと言っていました。

Telex は Teletype Exchange Service の略だそうです。

受信した電文は自動的に英字タイプで打ち出されます。送信は電文をタイプで打ち出すと、右端の機械から穿孔されたテープが出てくる、これはタイプした文字をある種の暗号みたいに穿孔に変えたものです。紙面にタイプした電文に間違いがないことを確認したら、穿孔されたテープを切り取って送信口に差し込んで送信ボタンを押せば電文が送信されるのです。テープの部分補正は出来ないので、間違えたら初めからやり直し。船の世界ではインマルサット Inmarsat という海事通信衛星を利用した通信事業が始まった 1980 年初頭から急速に普及してのではないかと思います。しかし、やがてモニター付きの端末が現れると、この穿孔式のものはいきなりすたれていったのでしょうか。

私がこの式の機器を見たのはこの船だけでした。

だから、日本人乗り組みの船で、この形式のテレタイプを使った期間はごく短かったのだと思います。船で実際にこれを使った人はそう多くはないでしょうね。

私が初めて乗船した時からこれまでの間に無線部の仕事で大きく変わった事は、気象ファックスの普及で手書きの天気図がなくなつた事。もう一つは同じくモールス・コードで受信して通信士が手書きしてくれていた船内新聞もファックスで受信できるようになつた事でしょう。これらが何年頃のことだったかサッパリ覚えていません。

この変化は無線でファックスを受信できるラジオ・ファックシミリが出現したおかげですが、それを大きく上回る変化は、インマルサット利用によるテレックスが出現したことでしょう。テレックスも初期には上の画像のような穿孔式テレタイプを使っていたのが、やがてモニター付き端末に変わり、それは私がリタイヤする直前まで続いていました。

*

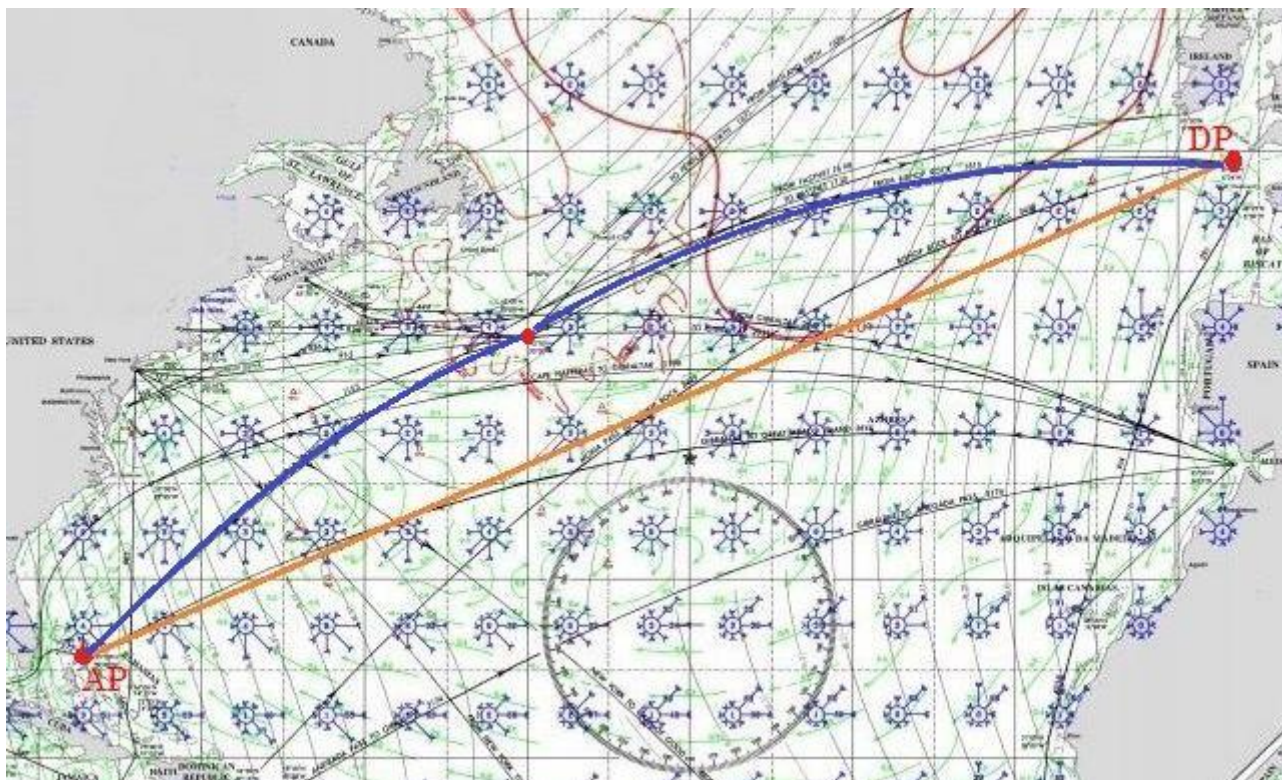
さて、Caspian Trader での二航海目に入ります。この航海では色々なアクシデントがあり散々な目に会ってしまいました。私がこの種の巨大船をすっかり嫌いになつたのもこの船でのトラブルが大きく影響しました。

定期貨物船で一人前の船乗りになった、と思っている私は、大量の撒荷を専門に運ぶこのような船には元々魅力を感じていなかったのです。行く先も、積地・揚地ともに味気ない場所ばかりだし、上陸しようにも辺りには何もないようなところばかり。一航海目の揚げ地も、乗船した時のユーロポートの同じ岸壁、ここでも上陸ナシ。再び北大西洋へ。

今度の積地はナジミのあるミシシッピ河流域、揚げ地はベルギーのアントワープです。で、またまた航路選定について。性懲りもなく同じ話ばかりですが、当時の私にとって大洋横断の航路選定は最大の関心事でしたし、ヤリガイのあるアキの来ない作業でした。航路選定がバッチリ当たって平穏な効率のいい航海が出来たからと言って誰もホメてはくれませんが、大時化を喰らって大幅に遅れたからと言ってオシカリを受けることもありません。だから、航路選定がうまくいったか否かはあくまで自己評価・自己満足。

*

今度は六月の北大西洋西航。この時期になれば前の四月と違って、もう大時化を喰らう恐れは殆どなくなります。では最短距離の大圏、又は前の航海のような集成大圏で一件着か？それがそうでもない、今度は行き先が違うからです。前号でも言ったように、なるべく大時化を喰らわないようにと言うことは大事ですが、この船のような鈍重を絵に描いたような船では、そればかりでなく海流の影響を考慮することが極めて重要です。で、達した結論は次の通り。



北大西洋横断ルートの出発点 DP は前航海と同じ、英国南西端のビショップ・ロック南沖。今回の到達点 AP はバハマ Baham 諸島のグレート・アバコ Great Abaco 島南端です。パイロット・チャート上の推薦航路は図上のブルーの二つの曲線、DP から中継点・ニューファンドランド南東の北緯 43 度・西経 50 度迄の大圏、そこから AP まで再び大圏。

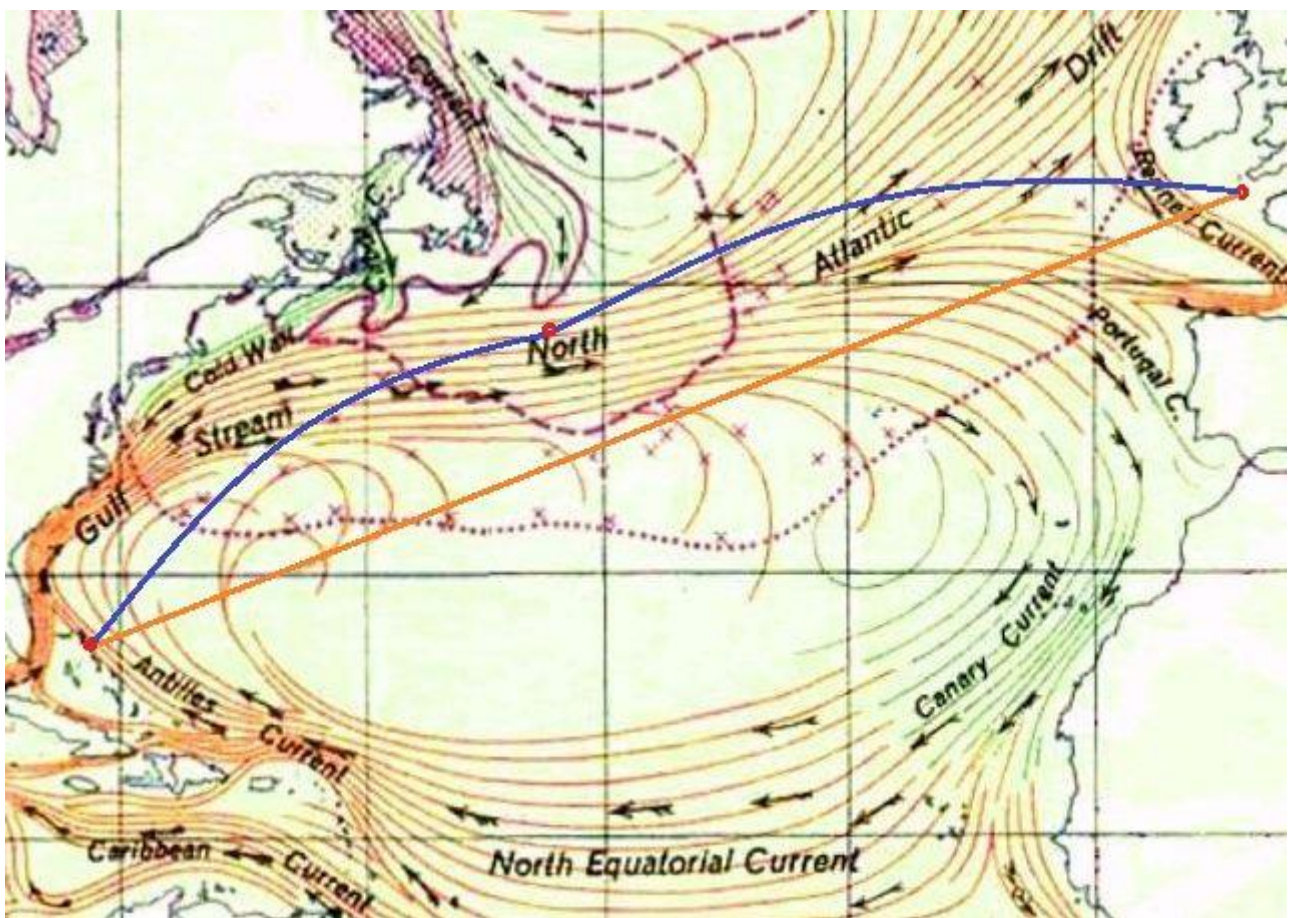
この二つの大圏の距離は $1816+1674=3490$ 哩。

しかし、この DP・AP 二つの点をラム・ライン rhumb line 航程線で結ぶルートを書いてみて、ウーン、こっちの方がいいなあ、と考えました。それが図のオレンジの直線。

この距離 3635 浬で、上記の二つの大圏の合計より 145 浬の延び。

図上に多くの曲がりくねったグリーンの矢印がありますが、これが海流の方向と強さを表しています。これを子細に検討するとブルーの大圏ではおおむね逆流になっています。ここでは例によってパイロット・チャートの縮尺が小さすぎて各データをハッキリ読み取ることはできませんが、画像をムリクリ拡大して見ると何とか把握できるのでは？と思います。オレンジの航程線では一部は順流になっている部分もあります。

これを別の海流図で見ると、次の通り。



出所の違う資料ですから、どちらが正しいとも言いかねますがブルーの大圏とオレンジの航程線、それぞれのルートが受ける海流の影響の違いは納得できると思います。

もう一度前のパイロット・チャートに戻ると、DP と中継点の大圏では北から降りてくる赤の曲線、例の波高 12 フィートになる可能性が 10%ある線の範囲内にかかっているのが分ります。しかし、オレンジのラインはこれをクリアーしています。

この両者の距離の差は 145 浬でしたね。これを 14 ノットで走るとすると $145 \div 14 \div 10.4$ 、10 時間強の延び。一方、大圏の距離の和は 3490 浬で、 $3490 \div 14 \div 249$ 時間、10 日半。

この日数に約 10 時間の伸びが出て、時化と強い逆流を避けて走ればまず文句ナシ。

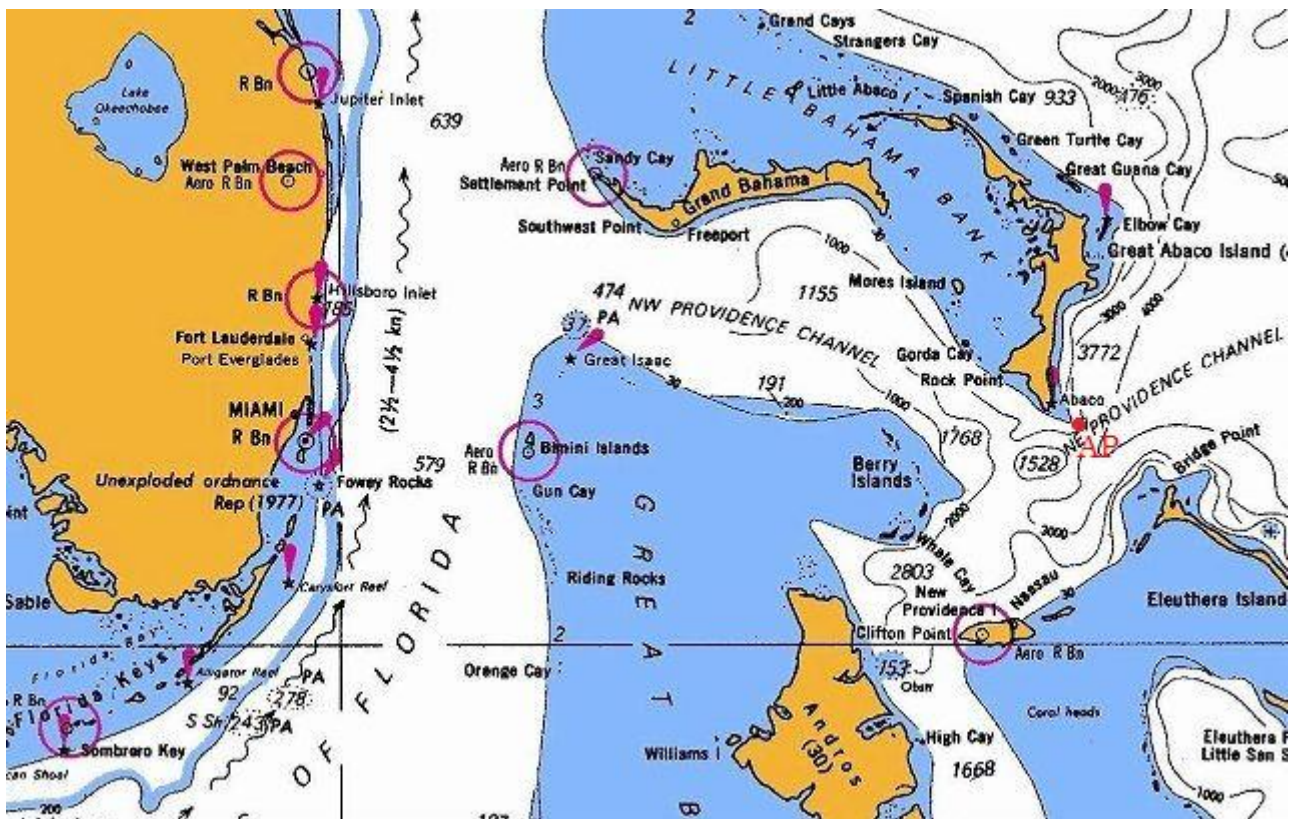
10 日の間にちょっとした時化に出会えばこの位の遅れはすぐ出てしまいます。

と言うことは、距離の長い航程線の方が早く着ける可能性も無くはナイ、となります。

急がば回れという言葉にピッタリ。 で、オレンジの航程線に決定。

*

これで、二航海目の北大西洋横断も順調に進み、AP のバハマ諸島、グレート・アバコ島南端に取りつきました。 以後、バハマ諸島を南北に分かつ水道 Providence Channel を通り、フロリダ海峡を抜けてメキシコ湾へ。 そのあたりの地形はこんな具合。



マップの右手の赤点が AP でそのすぐ北西の島がグレート・アバコ島 Great Abaco Is. この島から更に北西に広がる水色の部分がリトル・バハマ・バンク Little Bahama Bank、中央下部と右下の水色部分はグレート・バハマ・バンク Great Bahama Bank という浅海部分です。

この諸島を安全に通過するには、まず AP 近くで北東プロヴィデンス水道 NE Providence Channel から入り、次いでグレート・アバコ島南端を回り込んで北西方に転じ、今度は北西プロヴィデンス水道 NW Providence Channel を経て左下のフロリダ海峡 Strait of Florida に進みます。

このルートをどう走るかと言うと、これはもうパイロット・チャートの垂線コース通り。

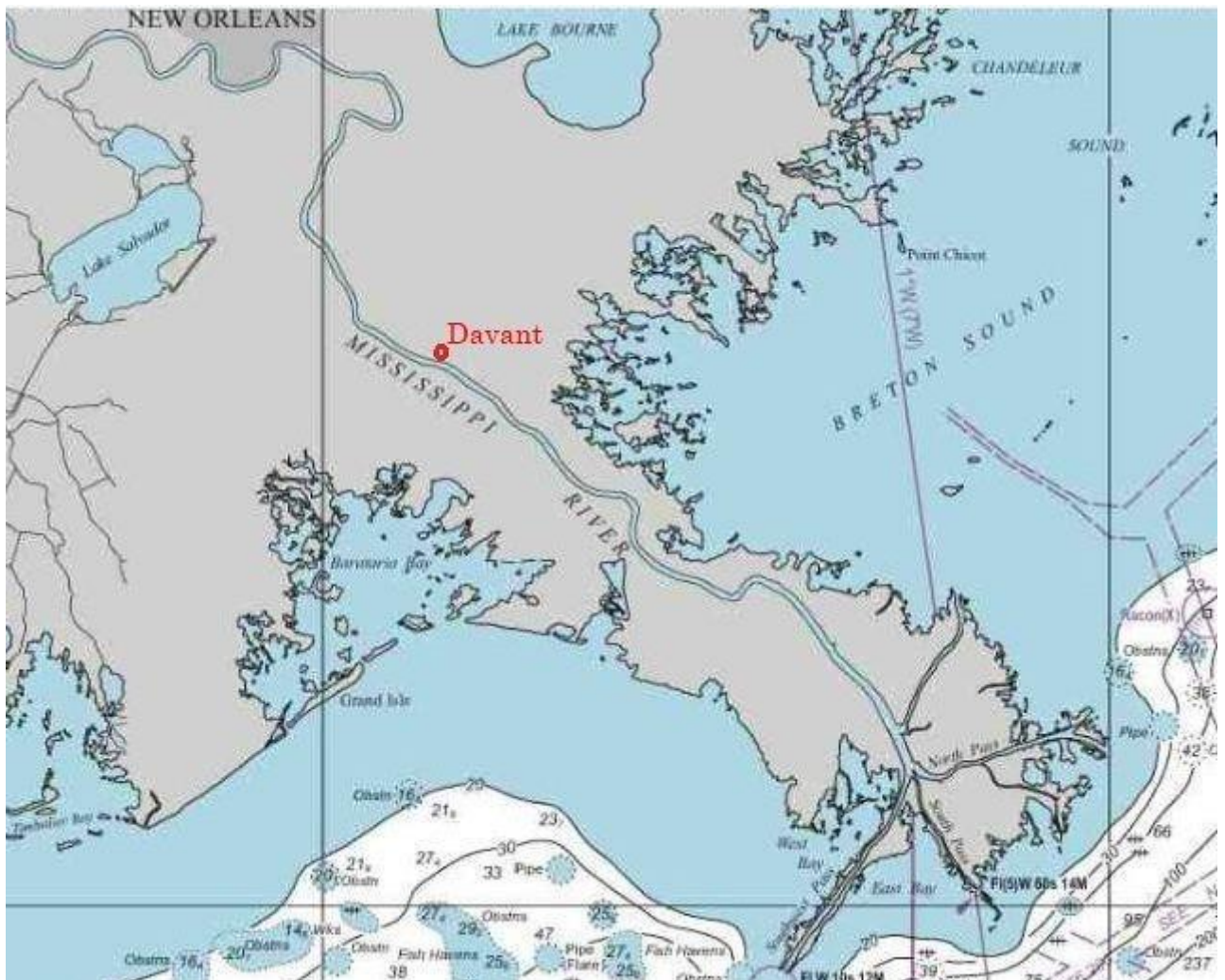
と呼んでいました。

こうして、ガルフ・ストリーム本流の強い逆流を避けるため、敢えてフロリダ・キーズ沖の岩礁ギリギリのコースをとって、メキシコ湾を目指します。そして、キー・ウェストの西に見える Dry Tortugas ドライ・トートゥガスという綴りを回り込んだ所で、メキシコ湾に入りミシシッピ河サウウエスト・パスの河口に直進します。

キー・ウェストを初めこの辺りの島々は、あのヘミングウェイにユカリの深い所で、小説の題名「海流の中の島々」Islands in the Stream そのまんま。この「海流」は勿論ガルフ・ストリーム。Dry Tortugas の tortugas はスペイン語で「亀」の複数形。英語の Dry とスペイン語がごちゃ混ぜです。米国南部ではこういう地名が結構多い。又、Key West も元々はスペイン語の cayo カヨ=小島・岩礁、hueso ウェソ=人間や動物の骨、の意味だったのが、カヨ→キー、ウェソ→ウェストに訛ったらしい。

*

さて、ドライ・トートゥガスをかわしたら、ミシシッピ河・河口に向けてまっしぐら。

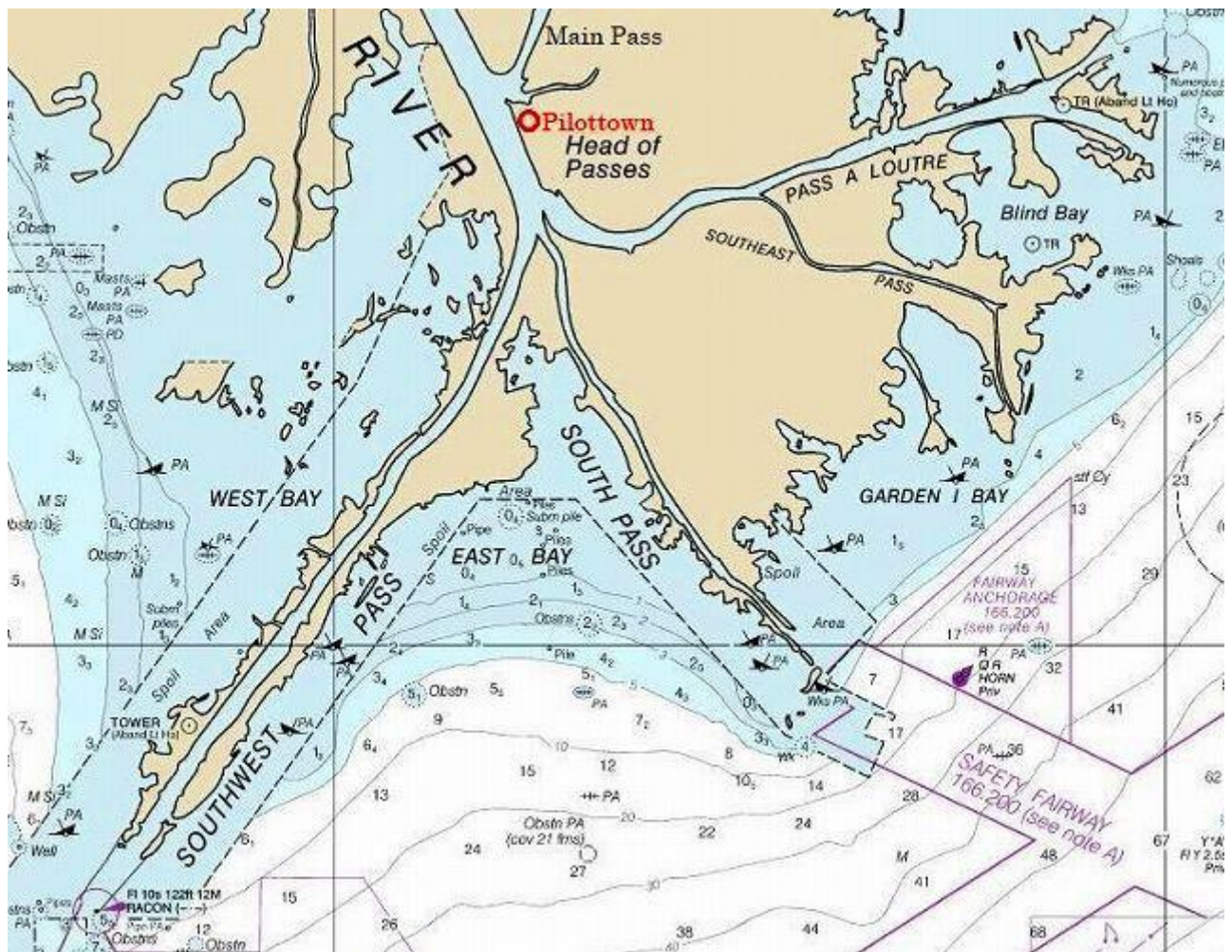


今回の目的地は上のマップの赤丸の Davant ダヴァントです。ここは石炭の積出港、と

言ってもここで石炭を掘っているわけではなく、上流域のあちこちで採れた石炭をここまで大型船で運び、一旦陸上に貯炭してから本船のような船に積み込む施設です。

マップ下辺の河口からニュー・オーリンズ迄の距離の7割くらいを遡った左岸にあります。この辺一帯は大河ミシシッピのデルタ地帯、揚げ地アントワープもスヘルデ川デルタですから、デルタ地帯からデルタ地帯への石炭輸送ということになります。

ミシシッピの河口、これについては前にも触れましたが、改めてもう一度。



これがミシシッピ・デルタの先端部。川の本流は左上から下りてくる一番幅広の部分。それがヘッド・オブ・パス Head of Pass の部分で三本の分流に分かれてメキシコ湾に注ぎます。その少し上流で右上の方向に分かれる分流もあって名前はメイン・パス Main Pass ですが船舶用としては実際には殆ど無視されている水路です。

これらの分流の内、Caspian Trader のような大型船が通航できるのは左下に伸びるサウwest・パス Southwest Pass だけ。私自身これ以外の水路を通った経験は、右下に伸びるサウス・パス South Pass を殆ど空船状態の浅い吃水の有馬山丸で一度だけ。

それ以外の水路は水深の確保がされておらず安全に通行できる保証はありません。

右上に伸びる水路は **Pass a Loutre** となっていますが別名はノース・パス **North Pass** とも言います。 **Loutre** はフランス語でカワウソのことだそうです。 川獺の通り道？

このルイジアナ州ではスペイン語よりフランス語とのごちゃ混ぜ地名が多い。

大型船が安全に通行できるのはサウウェスト・パスだけと言いましたが、この水路には常時、浚渫船が水路の水深確保のため作業をしています。 何しろ全米一の長さを誇る大河、その流域から流れ出す土砂の量もトテツもない量でしょう。 放っておけば水路の中は勿論、湾に流出した後、流れの勢いがなくなったら海底に堆積して砂州を造ってしまいます。

これをバー **bar** と呼びますが、止まり木のあるバーとは大違い、ノー・サンキュー。

*

さて、**Caspian Trader** は海図左下の灯台の南沖でバー・パイロット **Bar Pilot** を拾います。 河口沖の砂州＝バーを安全に通過するための水先案内人ですから、バー・パイロットです。 バー・パイロットの操船で上流に進み、ヘッド・オブ・パスのすぐ先のパイロットタウン **Pilottown** の前面で水先人が交代します。 ここから上流はリヴァー・パイロット **River Pilot** の出番。 以後、彼の操船でダヴァント **Davant** に向かいます。

ダヴァントとはこんな所。



ネッ、見事に何にもない所でしょう？ これは河の上空から北に向っての空撮。

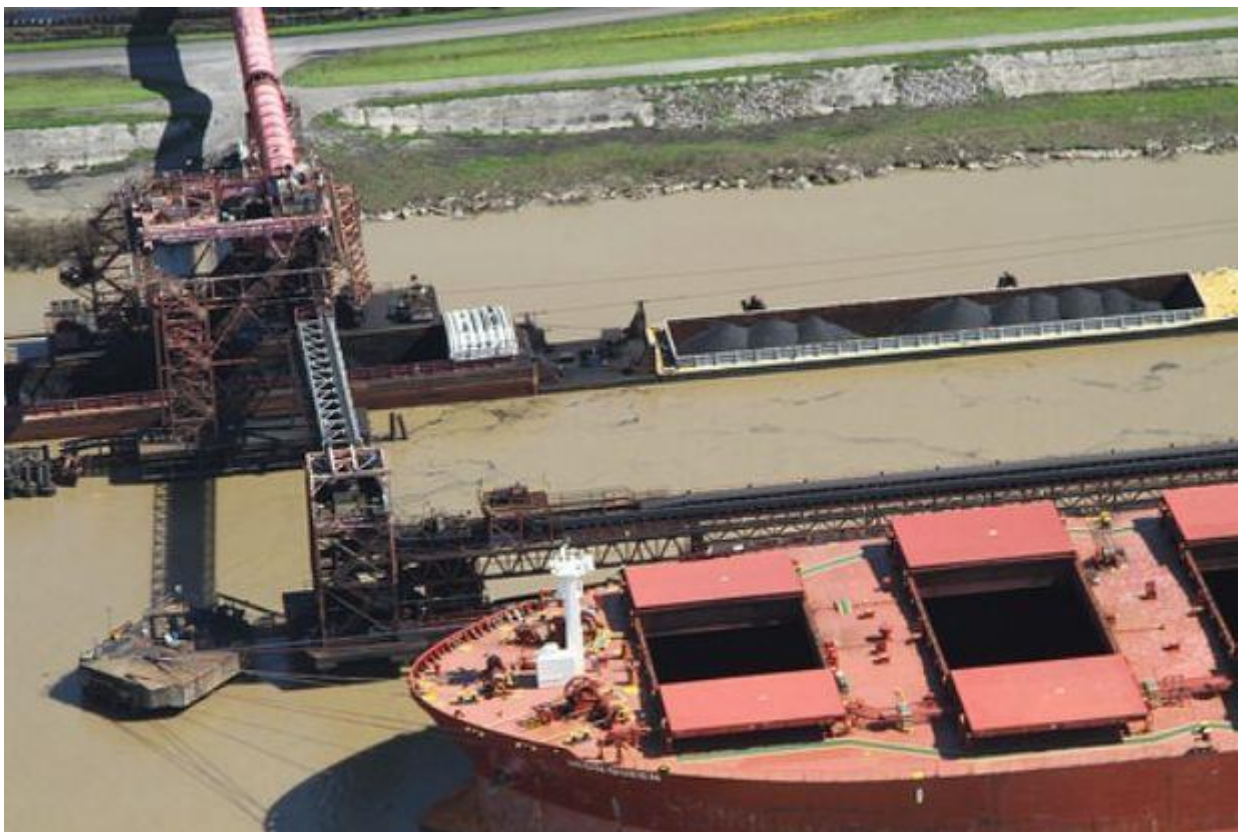
積荷棧橋は河の左岸、即ち河の北東側。貯炭場の向こうはだだっ広い湿地が広がり、所々樹林もありますが殆どが沼地又は湿地草原、人家は全く見当たりません。

この辺り一帯は 2005 年に、最大級のハリケーン・カトリーナ Katrina に直撃され、史上最悪とも言われる被害を被ってしまいました。多分この石炭積出港も無事ではなかったのでしょう。この頃でもハリケーンはメキシコ湾沿岸ではナンにも珍しくはなかったのですが、近年のような大規模のものは聞いたことがありませんでした、カテゴリー5 という最大級のハリケーンがそう珍しくもなくなった近年の気象は全く異常、とにかく最近の気象の状態は世界的に狂っているとしか言いようがありません。異常が平常になってしまったか。まさに破天荒。

*

次の画像は先程触れた石炭輸送の舢舨です。

手前の大型船は Caspian Trader と同じような撒積船 bulk carrier、その向こう側が上流のどこからか石炭を運んできた舢舨で、その石炭を貯炭場に揚げ荷しているところです。こうして手前の大型船と同じ画面で並べると、それほど大きくないように見えますが、舢舨にはエンジン・ルームやクルーの居住区、バラスト・タンク等といった余計なスペースはなく、体積全てが貨物スペースですから小さく見えても積載量は結構なものです。



こういう舢舨を単独でなく縦にも横にもいくつも固縛し、一体化して大型の pusher プッシ

ャーで押して走るのです。 プッシャーとは押し船、引くことはせず「押し」の一手。 舢単体の大きさにもよりますが、横方向3列、縦方向も3列なんてのはザラで、3×4、又は3×5、小さい舢なら4×5またはそれ以上、なんてのもちょくちょく見かけました。

トータルの積載量が3万トンを超す、なんてのも当たり前のように。



これがその一例です。 一つ一つのサイズが小さい、と同時に、積載量の割に喫水が浅く高さが低いことが舢の利点。 こういう舢で大型船が遡上できない遥か上流の採炭地から何日もかけて大河を下って来るのです。 だから、プッシャーの乗組員居住区は長期間の航海にも適応できるように造られています。

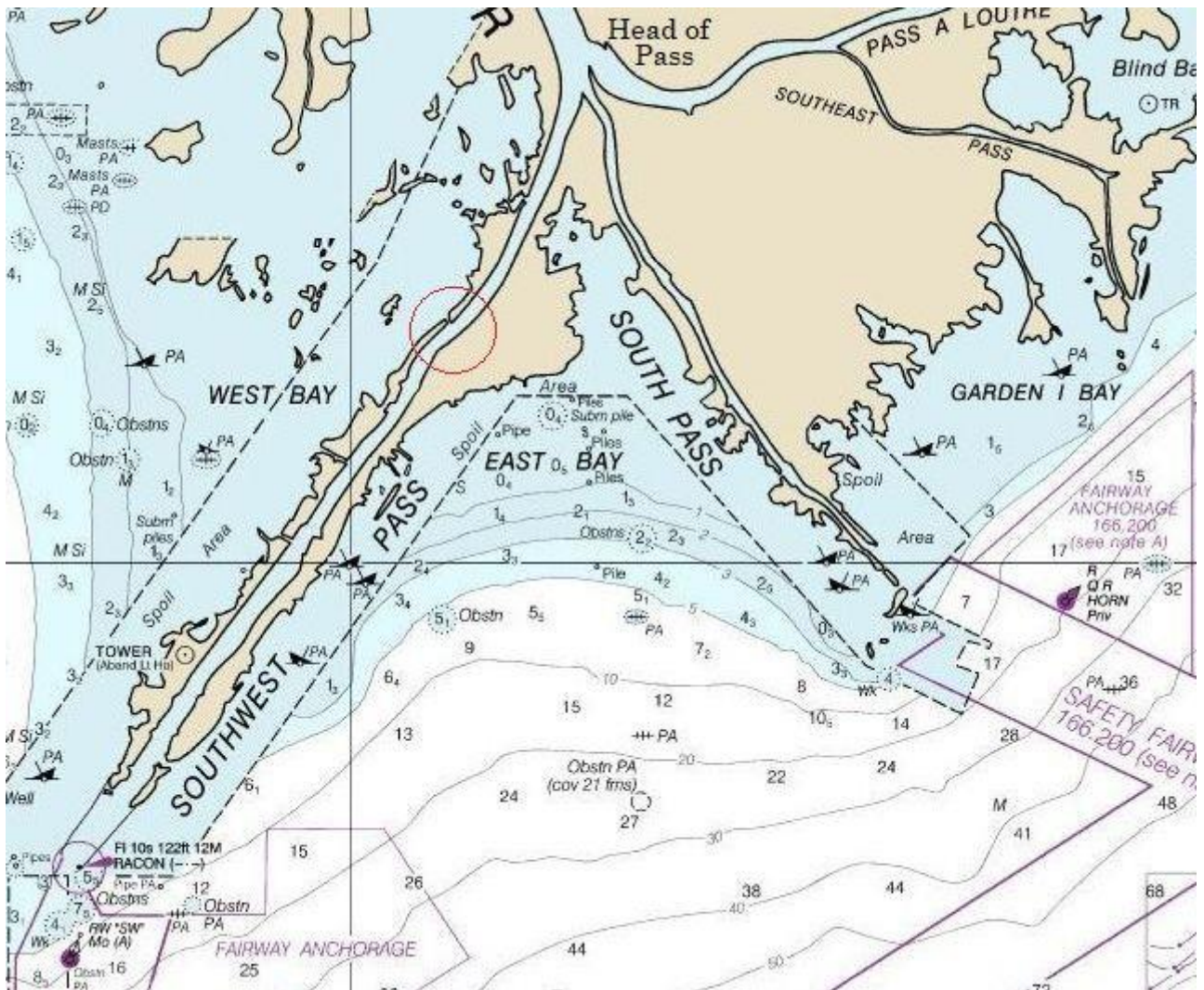
中を見たことはありませんが、日本の小さい内航船よりずっと充実していそうです。 また、プッシャーのディーゼル・エンジンは1万馬力を超すことも珍しくなく、これは以前乗った「第八とよた丸」や「第十九とよた丸」にも匹敵するものですから、その威力のほどが解ります。

ダヴァントでは誰も上陸する機会もないままでした。 何しろ栈橋の周りは先程の写真のような何にもないだだっ広い湿地草原。 行くとしたらずっと上流のニュー・オーリンズですが、公共交通機関も全くナシ、辺りには住民がいないのだから仕方ありません。

石炭の積荷は順調に終わり、即出港です。 今回の揚げ地はベルギーのアントワープ

Antwerp、現地綴りでは **Antwerpen** アントヴェルペン。

リヴァー・パイロットが乗船し、パイロットタウン前面で今度はバー・パイロットに交代、サウウェスト・パスからメキシコ湾に出ます。 再び先程の河口付近の海図です。



Caspian Trader は図の中央上部、分流が三叉に分かれるヘッド・オブ・パスから左下へ向かうサウウェスト・パスに進みます。そして、その分流を下り始めて間もなく、シカとしたポジションは忘れましたが多分赤丸のあたりだったと思います、なんとなく違和感を感じて周囲を見渡すと兩岸と本船の位置関係が全く変化していないのです。

直ぐエンジンの回転計を見ましたが、マヌーバリング・スピード **maneuvering speed** (港内全速力) のまま、特に異常はありません。舵を取っているクォーター・マスターも当たり前前にステディ **steady** (現進路維持=ようそろ) のまま平然としています。

何も異常は感じていないらしい。

その時、私はブリッジの中央部に居ましたが、パイロットは左舷のウィング **wing** (ブリッジの両翼) に出ていました。私が彼を見向くと同時に向こうも私を見返しました。

そして、両手を開いて上を向けるあのポーズ。ここで私もコトを理解しました。

ウン、底触です。

さあ、ドウスル、と思う間もなく船はゆっくり右に回頭し始めました。この時クォータ

一・マスターが **I can't steer sir!!** (舵が効きません!!) 私は直ぐストップ・エンジンをオーダーし、様子を見ることにしました。 そうする間にも、そのまま船はゆっくり右回頭を続け、川の流に直角になり、なおもぐるっと回頭を続け、とうとう 180 度回転して上流に向いてしまいました。

と同時に、兩岸と本船の位置関係にも変化が生じました。 明らかに船が後退している、ということは、下流に流され始めた、船底は既に川底から離れたということです。パイロットもすぐに気付き、スロー・アヘッド、次いでハーフ・アヘッド、更にはフル・アヘッドとし、「キャプテン、とりあえずパイロットタウン迄戻りましょう、OK?」と来ました。

OK も何も、ここサウウエスト・パス内では安全には回頭できることは到底出来ませんし、タグのアシストが得られ且つ安全に回頭操船をすることのできる広い場所まで戻らなければならぬ。 その一番近い場所はパイロットタウンです。 さっき底触した時は水路の中央のやや右を進行していました。 船は原則右側通行ですからこれは当然。 今度は水路のど真ん中を通過して上流に向かいました。 可航水路巾の限界線、路肩に相当する部分との境界、には要所要所にビーコン **beacon** (立標) を立てて標示してあります。

操船は彼に任せておいて、私はチョフサーと連絡を取り以下の事を打ち合わせました。 艀には投錨時必要な最小限の人員を残して、直ちに **FPT** (**Fore Peak Tank**=船首バラスト・タンク) 及び全ての船底バラスト・タンク、特に船首に近い部分を重点的に甲板部総出で測深を続ける事。 その際、各タンク夫々 15 分ほどの一定間隔を決め、各人の担当タンクもハッキリ決める事。 そして何らかの変化が有ったら直ちに報告する事など。 また、**FPT** の内部に入れるようタンク・トップのマンホールを開放すること、私自身も可能になり次第入るから用意が出来たら知らせてほしい旨も合わせて指示しました。

石炭を満載しているのでホールド・フロアーには行けませんから、タンクの内部に入って目視検査をできるのは **FPT** だけです。 と同時に底触によるダメージを受けているとしたらこのタンクが最も疑わしい。

Caspian Trader がサウウエスト・パスに差し掛かった時、ココでは浚渫船が作業中で、本船が通る間、脇にそれて待機していました。 上流の融雪の為、統計的には 4 月の水量が最大と言うことになってはいますが、以後夏までの間、降雨のための増水も度々起きているようです。 水量が増せば当然上流から運ばれてくる土砂の量も増えるはずで、それが堆積する河口部ではこの時期浚渫作業に追われていたのです。

多分、その浚渫の不手際なのか？ または浚渫が終わった後の区域にすぐ新たに土砂が堆積してしまったのか？ 川底にドラ焼きの上面のような、なだらか且つ柔らかな土砂の盛り上がりが出来ていた。そこへ **Caspian Trader** の船首船底部が接触してしまったに違いない。そして、前進が止まってしまった後、ゆっくり右回頭を初めて最終的に上流を向いてしまい、同時に底触部は離れて下流に流され始めた、ということでしょう。

もう一つ船首船底だけが底触した理由として考えられることがあります。

船がゴク浅い場所に差し掛かると、当然ながら船底と水底の距離は小さくなります。その結果として船底と水底の間の水流の速度は大きくなり、逆に水圧は小さくなります。その結果船体はわずかに沈下するのです。この現象をスクワット **squat** と言います。

例の膝を前に出さずに直角に曲げる健康体操のスクワットなんかと同じ単語。ややこしいので細かいことは省きますが、この時、船のスピードが比較的遅く船体の形が箱型に近い船型ほど、船首沈下量が船尾よりも大きくなる、とされています。

Caspian Trader のようなブサイクな撒積船はこの条件にピッタリ。

従って船首が底触する水深の場所に突っ込んでも、船首以外はクリアーだった。

だから船首が底触した後、其処を支点に回頭を初めてグルッと上流を向いてしまった。

そして、停止した事により船体沈下も解消して少し浮きあがり、下流に流れ始めた。

これら一連のことから、底触したのは船首船底部だけに違いない、と推測できます。

パイロットに、パイロットタウンの錨地に暫く錨泊してもらいたい、その間に私自身 **FPT** の内部検査をして船底ダメージを確認してくる。各タンクの測深結果もそれまでには明らかになると考えられる。以上を確認の結果、幸い外洋航行に差支えが無いようなら、その後に出港したい。

なお、出港する際は例の底触した地点は最小限のスピードで通過したい、そのために船尾にタグボートを繋いでスピード・ダウンした時の舵効きの悪さをカバーしたい。川を下

るときは下手にスピードを落とすと舵効が悪くなり危険を伴うことがあるんです。

一方、スピードを落とさず例の浅所を通過すると、再び船首沈下の為の底触が起きる可能性がある。これらを守るために極力低速にし、なるべくスクワット効果を小さくした

い、そこで舵の補助としてのタグボートの手配をしてもらいたいと頼んだのです。

水先人も「キャプテン、そりゃいいアイデアですね、そうしましょう」と大賛成。

パイロットタウンのやや上流の錨地に着き、投錨するとすぐチョフサー、ボースンと共に

FPT 内部に入ってみました。

FPT 底部には漏水は認められません、ひとまずヤレヤレ。 なおも底部を中心に損傷箇所がないか念入りに検査して回りました。 具体的には、底部外板に凹みがないか、補強部材に屈曲やクラックはないか、補強部材と外板の接合部にクラックがないか、等々。三人で十分に時間をかけて検査した結果、目視ではダメージは見つからない、という結論に達しました。 タンクから出て、それまでの各タンク測深結果を調べてみました。どのタンクにも漏水の兆候は認められません。 これまでのところ全ての面で問題は生じていない、ということです。

底触地点から錨地に着く迄、エンジンの調子にも慎重な注意を払ってもらいましたが、機関長からは特に異常はないとの返事。 舵の様子も全く正常。 凶らずも狭い水路で回頭してしまったので、底触した船首はともかく、船尾部分、舵やプロペラも大いに気がかりでしたが、どうやらどちらも OK らしい。

底触が起きた時は水路の中央からやや右を走っていた、だからその時左側には水路巾が十分あった。 その後、右回頭して水路巾に余裕のある方向に船尾が触れた。 これはラッキー。 底触した、大型船が勝手に河の中でグルッと 180 度回頭してしまった、という衝撃的な事実にも関わらず、今のところダメージはゼロ。 まさに不幸中の幸い。

ここで、東京の運航会社に、これこれシカジカと報告の電話を入れ、合わせて今後の行動を協議しました。 本社の結論は「船長が可能と判断できたら、そのまま揚げ地への航海を続けてほしい、もし、何らかの不都合が生じたら、その時はその時点で改めて検討しましょう」と予想通りの答え。 この場合 100%の安全を期すなら、積荷の一部を瀬取して吃水を浅くするしかありませんが、経済的には大いなる損失です。 ここは何が何でもあの浅瀬を乗り切ってしまうしかありません。 営利会社としては当然の結論。

そこで再びサウウエスト・パスへ向かいました。 今度は船尾に舵代わりの強力なタグを繋いでいますから舵効の心配はないので慎重に最小限のスピードで進行です。 例の底触地点も右寄り部分を避けてうまく通過できました。 そして無事サウウエスト・パスをクリアー、セイセイとしたメキシコ湾に出ることが出来ました。 やれやれ。

パイロットも通常の水先作業に比べて異常な長時間の乗船でご苦労な事でした。 という
ことで、パイロットの労をネギライ、固く握手してサヨナラ。

通常のスウウエスト・パスの吃水制限は 45 フィートですが、異常増水で土砂の堆積が増えたりすると制限変更は常に公示されていて、勿論、本船はその基準をを遵守していた。 吃水制限には当然のことながら水深から一定の余裕、即ち船底と水底面との間に安全な隙

間（UKC 余裕水深 **U**nder **K**eel **C**learance）ができるように設定されている筈です。一般的には水深から一割を引いた値を制限喫水とされています。この時の制限喫水がどれだけだったか記憶していませんし、UKC をどの位に設定していたのかも分かりませんが、いずれにしても制限喫水は実測水深より一割は浅く設定されていた筈。

増水期のこの時期、多量の土砂の堆積を完璧に把握することは極めて困難なのは理解できるし、水路の水深管理に手落ちがあった、とも断定できない状況です。パイロットにも特段のミスはなかった。まあ、言うならば不可抗力。

ようやくアントワープに向けて出港です。これまでの実害は底触地点から錨地まで逆戻り、そこでの錨泊時間、確か合計 4 時間位、の時間的な遅れ。それに舵代わりのタグボートの用船料。見た目の派手さよりは実害は小さくて済んだと言えるでしょう。

さて再び北大西洋横断航海です。目視や測深結果から特にダメージは無いと推測されるものの、いつ何時、何があっても不思議ではない。こういう状況で何を優先に考えるべきか？ 幸い時期的には最も安全と言えるタイミングです。なるべく早く目的地に着くのがベスト。それには例のパイロット・チャートの推薦ルートが一番でしょう。

このルートを採用する船は多いだろうから、何か起きてメイデイ（Mayday=無線電話での遭難信号）を発した時、VHF（**V**ery **H**igh **F**requency=超短波無線電話）の到達範囲内には必ず何隻かの船がいて、即座に受信・応答してくれるに違いない。



東向け推薦コースはこのようなオレンジのライン。まあ、底触の件がなくても、帰りの

航海はこのコースと、予め殆ど決めていましたから、迷いナシ、選択の余地もナシ。
この時期の唯一の気がかりはハリケーン一発。しかし、その気配もなく米国東岸をメキシコ湾流に乗って順調に北上。甲板部は毎日の整備作業はそっちのけで、24 時間体制でタンクの測深を続けていましたがこっちも全く問題ナシ。

*

こうして、北大西洋横断にも何事も起こらず英仏海峡に進入です。いつもの通り英国南岸ブリistol Bristol でノース・シー・パイロットを拾い、ドーバー海峡を抜けてアントワープへ向かいます。

アントワープはスヘルデ川 Schelde (オランダ語綴り) の河口域右岸に位置します。スヘルデ川の英語綴りは Scheldt でこの辺の地名は各国語の表記が入り混じってとてもヤヤこしい。なお、オランダ語綴りと言いましたがフラマン語 Flemish と言うべきでしょう。フラマン語=フランダーズの言葉=ベルギーで話されるオランダ語、です。



まず、上のマップの左上ノース・シーから河口域に入りすぐ左手(右岸)のフリシingen Vlissingen (英名 Flushing、船ではもっぱら英名フラッシングを使っていました) 沖で水先がノース・シー・パイロットからリヴァー・パイロットに交代です。この頃のリヴァー・パイロットの乗船場所はフリシingenの前面だった筈ですが、現在はどうやらもっとずっと西方沖で乗船するようです。ここはずっと昔から海上交通の輻輳する海域でしたが、近年はさらに船が大型化し、スピードは上がり、通航量も増加、と危険度が増したための解決策・安全策なのでしょう。

この河口域はオランダとベルギー両国にまたがっていますから、オランダの港へ行くとき

はオランダ人パイロット、ベルギー行きならベルギー人パイロットが乗ってきます。本船はベルギーのアントワープ行きですから当然ベルギー人パイロットの乗船。そして、オレンジの太線のように河口域の浅所をよけながら右下のアントワープに向かいます。ここは広い面積の汽水域で、河というより湾に近い感じです。アントワープ港域に差し掛かると川幅は一気に狭まり川らしくなってきます。

上図右手の赤線の四角形が次のマップで、アントワープの大型船用の港域全体像です。



この港は、ロッテルダム、ハンブルグと並んで欧州のトップ・スリー。ロッテルダムはライン川の分流マース川流域、ハンブルグはエルベ川流域、こちらはスヘルデ川流域で、いずれも河川港。これら三港はその貨物取扱量の多さも肩を並べていますが、別の共通点は内陸へのバージによる貨物輸送の一大拠点になっている事です。

Caspian Trader の頃はまだ川の左岸は開発途上で、アントワープ港と言えば右岸一帯を指して言うのが普通でした。上図で左上から右下にくねっているのがスヘルデ川で、左上が北海方面、右下が上流です。アントワープの市街は右下・欄外です。

図上の赤丸で囲んだ部分は全てロック lock＝閘門で、赤字表記がそれぞれの名前です。これらのロック名の語尾は全て **sluis** となっていますがこれはフラマン語でロックの意味。オランダ語の辞書を引くと、**sluis** は英語の **lock** 又は **sluice** だとされていますが、今度は英和で **sluice** を引くと「水門」という訳語が第一で、その他「用水路」「堰」などとなっていて、ずばり「ロック」という訳語は出てきません。とにかく、フラマン語 **sluis** は毎度登場するロック＝閘門を意味します。

アントワープの港はこのように右岸も左岸も多くのロックでスヘルデ川と仕切られています。これはスヘルデ川の水面が干満差によって6～7メートルも上下するので港内水面を全て開放すると大変なことになってしまうからです。このように海・川と港をロックで仕切るのは、干満差の大きい欧州各国港湾ではヨクアル仕組みです。

最近になって開発されたスヘルデ川に直面するバースでは、水深を十分に確保して干満差の問題を解決してはいるようですが、船乗りとしてはあまり有難くないバースです。その点ロックで仕切られた港内は、ロック通過に余計な手数はかかりますが水面の高さは一定で安心です。

なお、2016年に完成した左岸一番左手のキールドレヒト・ロック **Kieldrechtsluis** は、長さ500m、巾68m、許容吃水は17.8mで、2018年現在では世界最大のロックです。

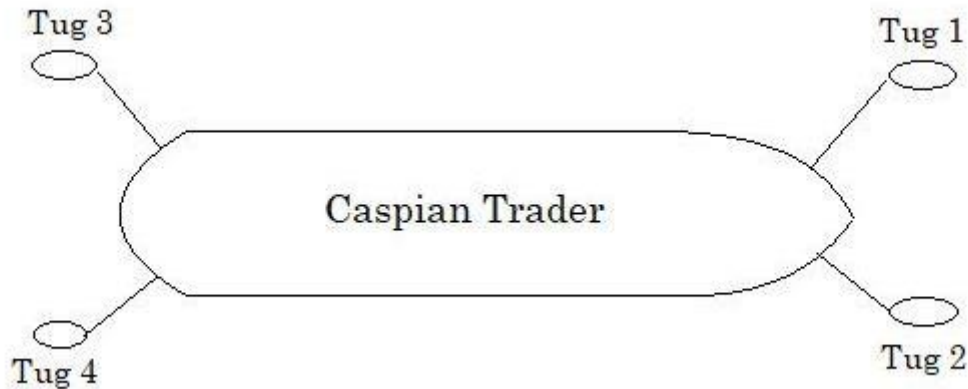
さて、**Caspian Trader** は一番下流、即ち上図で示した一番上のロック、ザンドヴリート・ロック **Zandvlietsluis** を通過して、そのすぐ先の石炭揚げのバースに向かいます。このロックの南隣ベレンドレヒト・ロック **Berendrechtsluis** は長さ・巾では上記の最大ロックと同じですが、許容吃水13.5mで負けています。ベレンドレヒト・ロックは1989年開通ですから、この時はまだは存在していませんでした。**Caspian Trader** が通過したザンドヴリート・ロックは長さ500m、巾57mで上記の二つに比べると少し小さいですが、1989年にベレンドレヒト・ロックが開通するまではこれが世界一でした。

そして、いよいよザンドヴリート・ロックへのアプローチです。

そうそう、言い忘れていましたが、ここの水先人は操舵員を伴っての乗船です。こんなシステムのところは他では経験しなかったことです。何故操舵員を連れてこなきゃならないのか？ 過去に操舵号令のやり取りの問題がもとで大事故でも起こしたことがある

のか？ とにかく、よそではあまり見かけないシステムです。

それはともかく、ロックに近付いて、まずタグボートを繋ぎます。 Caspian Trader 程度の船の離着岸には沖側の船首、船尾、中央部に各一隻というのが普通です。 しかし、この時は船首の左右両舷、船尾の左右両舷に夫々一隻ずつ、合計 4 隻のタグを繋いだのです。 まあ、片方の舷に着岸するのではなく、ロックの真ん中に進入しようというのだから、安全面では申し分ないでしょう。 こんな具合です。



これよりずっと後のことですが、この港には殆ど毎月一回、定期的に入港する船にも乗りました。 その時の船は冷凍船で、総トン数 7 千トン台でしたから Caspian Trader とは比較になりませんが、タグは船首・船尾に夫々一隻のみ。

とにかく Caspian Trader はゆっくりザンドヴリート・ロックに向かいました。私はブリッジの略中央で前を見ていたんですが、どう見ても本船の位置が具合悪いと感じていました。 ロックの中心線よりはるかに左にそれているんです。

この時、パイロットは右舷のウィング（操舵室の外の屋根の無い部分）でウォーキー・トーカーwalky-talky=携帯無線機=トランシーヴァーを操作していました。 多分、4 隻のタグとの交信状態を確かめていたのだらうと思いました。

パイロットが話し終えるのを待って、私は大声で本船が左に寄り過ぎている旨をパイロットに伝えました。 私が叫んだ直後、操舵員も私には聞き取れない言葉で何やら大声を上げていました。 多分、フラマン語で、私が叫んだのと同じ内容だったのでしょう。

ここで、彼は又無線機に向かって何やら話していましたが、私は構わずサード・オフィサーにストップ・エンジン次いでフル・アスターン full astern 全速後進をオーダーしました。上図の様に船の前後は 4 隻ものタグで制御されているし、操舵員はパイロット直属の部下、私が直接できることはエンジン・コントロールだけです。

その間も船はどんどんロックの手前左側の岸壁に近付いてしまいました。 そして、エン

ジンがアスターンにかかって間もなく、とうとう左側の岸壁に衝突してしまいました。更に、その反動で今度は船首は右に振れ、右の岸壁にも当たってしまったのです。まるで両頬にビンタを喰らったようなものです。

この間、4隻のタグボートは全速で本船を後方に引いていましたが間に合わず、結局上記の結果を招いてしまったのです。この状況を図で示すとこんな具合です。



船はスヘルデ川から二つのロックのうち、上側のザンドヴリート・ロックに進入します。

先程触れたように、この時は下側のベレンドレヒト・ロックはありませんでした。ロックの左右を上下に走るマゼンタのラインは道路で、ロックをふさぐ形で橋が架かっていますが、船が通過する時は跳ね上げてあります。その二つの橋の内側に夫々二本の白線がありますがこれがロック・ゲイト＝水門です。勿論この時スヘルデ川に近い手前のゲイトは開き、港側は閉じています。

本来ならば図の緑色の矢印の様にロックの中心線の延長上から進入すればなんの問題も無いのです。ところがパイロットは何故か赤の矢印の様に進入して、なんの修正もしないまま衝突地点1に左舷船首をぶつけてしまい、その反動で衝突地点2に右舷船首を当ててしまった。船首尾にタグを4隻も繋いでいた、にも拘わらず、デス。

何たる大失態。

本船のエンジンは私の直接オーダーでかろうじてフル・アスターンが間に合った。加えてタグ4隻もフル・パワーで後方に引いた。それらの相乗効果の甲斐があって、船体・積荷・燃料など10万トンを超す総重量がブチ当たったにしては、船体も相手の岸壁も被

害は最小限で済んだようでした。

しかし、一体このパイロットはどんなっちゃってるんだろう。 私が操舵員の方を向くと彼は例の両手を開く仕草、言葉には出さなかったけれど「しょうがないパイロットでゴメンナサイね」と言っているように見えました。

それにしても、このパイロットの操船技術は何なんだろう？ と疑わずにはおれません。

考えられる唯一の結論、それはブラックアウト **blackout**=一時的意識喪失。

こういう人って、結構いるんですねー。 これまでに乗り合わせた船長で、これに類する状態になる人は何度か経験していました。 肝心かなめの場面で、フッと集中が途切れる、
と言うか、意識がどこかへ飛んでボンヤリしてしまうんです。

何度かそういう場面に出くわしてヒヤッとさせられたこともありました。 これは、およそ交通機関をコントロールする職業の人に、決して、あってはならぬことではあります。

*

船がロック内に落ち着いたらすぐ、両舷船首付近及び岸壁のダメージを確認するようチョフサーに指示しました。 衝突個所は水面上だったようだし、岸壁の状態もブリッジから見た限りではコンクリートが少し欠けた程度で済んだようです。

その後のチョフサーからの連絡では船首両舷、**FPT** の水面上外板にかなりの凹みが生じたものの大きなクラックが生じたようには見えないとの報告。 詳細は着岸後改めて検査しよう、ということにしました。

ロックの中に係留して、ここでパイロットはハーバー・パイロット（港内専門の水先人）と交代、操舵員も下船です。 パイロットが私のところにサインを求めに来ました。

水先業務が終わって下船する際は作業を終えた証明としてそうするのが通例です。

しかし、彼はその時何ら「申し訳なかった」と言う態度を示さなかったのです。 私もここで思わずカッとなりました。「ザけんじゃネー!! なんのためのサインをしろってんだ」と思いましたが、とにかく用紙を受け取り「パイロットの重大なミスで船首を岸壁にぶつけた、船体・岸壁双方に損傷アリ」と書き込んだうえサインして返しました。 パイロットはそれを見てかなり不満そうでしたが、しぶしぶそのまま下船してゆきました。

しかし、その後数分して、今度は港湾局の役人様の登場、そして岸壁の損傷についてのサインを求められました。 これはノッピキならぬ事実ですからサインせざるを得ません。 しかし、この用紙にも余白に「この事故はパイロットの信じられぬ重大なミスで起きた、その結果、本船にも損傷を生じた」と書きこんだうえサインして返しました。

役人様もいささか不満そうでしたが、そのまま退散。
 そうこうするうちに、ハーバー・パイロットも乗船。 彼には操舵員は付いていません、
 極めて当たり前。 そして、ロック内水面と港内水面がツライチになった所でロックを後
 に石炭揚げバースに進みました。



左上が事故ったザンドヴリート・ロック、右下が石炭揚げバース。 例によってマックロケの思い切った風情の無いところ。 アントワープの市街はいかにも古都という情緒のあるいい所ですが、撒積船の行く場所はどこもこの写真のようなつまらない所。 こういうところもこのテの船の嫌気のさす点です。

岸壁に着いてすぐ、チョフサー、ボースンと共にダメージの点検をしました。 チョフサーからの最初の報告通り、デント dent=凹損はかなりの激しさですが破れはなさそう。でも、詳しい事は満水してみないと分かりませんし、それには揚げ荷終了まで待たなくてはなりません。 サウウエスト・パスでの底触による損傷もどの程度か確認しなくてはならないし。 いずれにしても、このまま外洋に出るわけにはいかないでしょう。と
 言うことで、再び運航会社と打ち合わせ。 今度はロッテルダムにある運航会社の出張所から韓国人ポート・キャプテン（海務担当の駐在員）が飛んできました。

彼を仲介に本社との協議の結果、この港での揚げ荷終了後、ロッテルダムに回航してドックに入れて詳細検査の上修理する、ということになりました。

ヤレヤレ、もうほんとにこの船にはウンザリ。別にこの船が悪いわけではないことは分かり切ったことですが、このテの船の図体の大きさ、鈍重さ、加えて、港内操船時タグボートを仕切るパイロットに 100%丸投げしかないという事実にもウンザリでした。

水先人が乗船し彼の操船中に事故が起きても、法規上、水先人は船長のアドヴァイザーに過ぎない、基本的には対外責任は船長にあるのです。

しかし、現実には先のロックでの事故の様に、たとえパイロットがブラックアウトしていたとしても、4隻のタグの動向は彼の手にある、タグに指示を出せるのは彼の無線機を通じてだけ。船長は操舵員が本船クルーなら操舵に関しての指示は可能、しかし今回の様に操舵員がパイロットの部下ならそれもダメ。後はエンジン・コントロールだけ。

でも、これでは事故を未然に防げる保証はありません。もうこういう船はまっぴらゴメンだという気分です。

で、私の出した結論。早速マンニング会社に電話して、ドックでの下船を申し出ました。何度も言う様に、正規雇用の社員船員ではありませんから、下船と言うことは、即、失職です。またもや失業保険で何とか持ちこたえながらの職探しの日々が待っています。

でも、こんな船でモンモンとしているより職探しの方がよっぽどマシ。

アントワープでの揚げ荷はなんの問題もなく終了、その後ロッテルダムに回航し、ドックに入渠してすぐに下船。だからダメージ検査の結果や修理状況及び修理費用の処理については知る由もありません。多分 PI 保険（船首責任保険）での処理だったのでしょう。結局、この後リタイヤするまで、載貨重量 10 万トンという船には再び乗ることはありませんでした。自らそういうタイプの船への契約は避けてきたのです。

*

ところで、本来ならば次回更新は 12 月最終土曜の筈ですが、人並みに冬休みを頂くことにして一回飛ばします。従って、次回は来年と言うことにさせていただきます。

悪しからず・・・。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ（目次）頁に戻る](#)

*

次回更新は 2019 年 1 月 26 日(土)の予定です。