

# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

055号 (20 Apr 2019)

リーファー・Konvall・続・続の続

(Oct 1983 ~ Aug 1984)

またもやリーファー・Konvallの話です。製材デッキ積というリーファー本来の用途ではない積荷をしてバルパライソを出港、ソマリアのキスマヨ Kismayo に向かいました。この港の名前には色々な綴りがありますが、上記の英語表記が最も一般的だと思います。他にも Kismayu、Kismaayo、Chisimaio などがあり、最初のは英語表記の変形、二番目はソマリ語、最後はイタリア語の表記らしい。私が初めてソマリアに行った頃、船ではキシマヨと言っていましたが、まだイタリア領だった頃の発音の余韻が残っていたのかも。

この稿では一般的な英語表記と、その読みで通します。

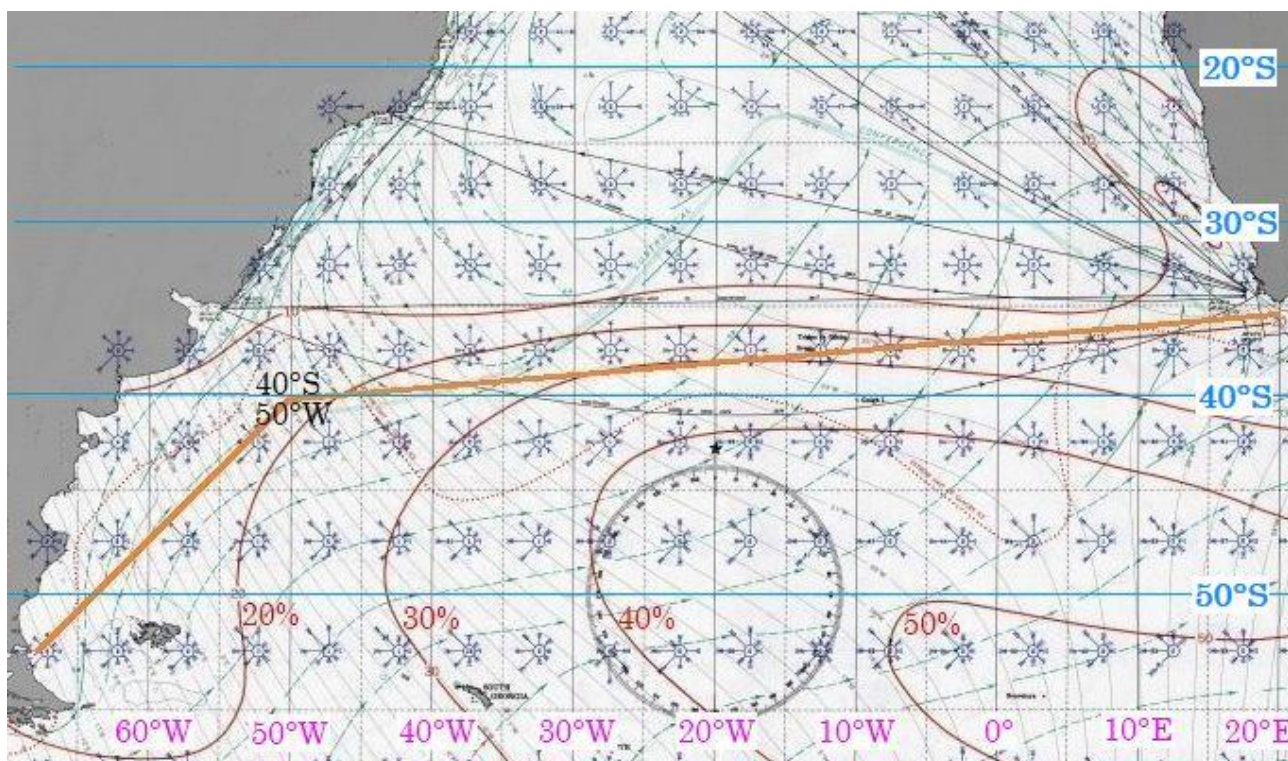
この国は今もなお政治的安定とは程遠い国で、これまで国名も色々変化してきたし、旧イギリス領地域とイタリア領地域がいがみ合ってもいるらしい。ネット上で、それら諸々

の解説を見てもスンナリ理解することは難しく、極めてヤヤこしい国。 1984年のこの当時の公式国名は Somali Democratic Republic ソマリア民主共和国だったらしい。そもそも、Konvall のデッキに製材をを積むよう要請してきた用船者はイタリアの会社でしたから、旧植民地のソマリアには何か格別の深いツナガリがあったのでしょうか。近年、このソマリアという名前が多く聞かれるようになったのは、なんと言ってもこの国周辺海域で多発した海賊行為のせいだったでしょう。 その海賊の猛威も、各国海軍の協力のもとに嚴重な警戒態勢が敷かれたおかげで、どうやら一段落したかに見えますが、果たしてコレでオワリと言い切れるかどうか？

\*

さて、Konvall はバルパライソ出港後チリ西岸を南下、前航海同様、パタゴニア水道、マゼラン海峡を経て再び南大西洋へ。 もうすっかりこの航路には慣れてきました。しかし、今回は製材デッキ積みと言うリーファーとしては異例の航海。 南大西洋の航路選定は慎重の上にも慎重を要します。

そこで、例のごとくパイロット・チャートと首っ引きで検討を重ねました。



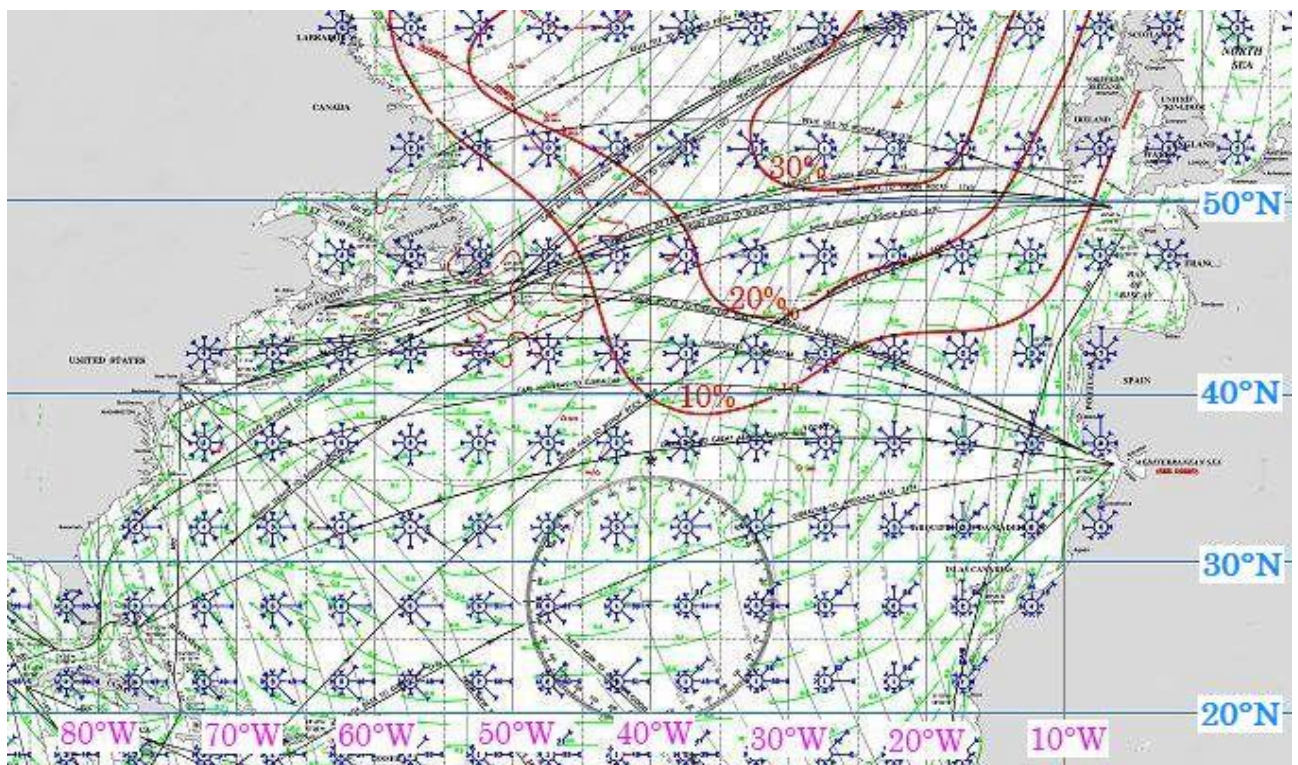
このパイロット・チャートは3月の南大西洋の気象・海象の統計を表しています。赤の曲線に併記された数字は平均波高12フィートに達するパーセンテージ、当然ながら数字が大きいほど時化の確立が高まります。 デッキ積みの製材に波をかぶる事だけが何でも避けたい。 ということで、結論としてはオレンジの線を選択。



これなら一応 30%の曲線はクリアーできる。 状況次第ではもっと北上することも考慮に入れる、最悪の場合反転さえも躊躇しない、という覚悟。 安全策を取るあまり多少の遅れが出たとしても、もともと異例の要求をしてきた用船者や、それを容認した管理会社からとやかく言われる筋合いはナイ。 とにかく波がデッキを洗う事だけは避けよう。

この目論見はマンマと的中しました。 まあ、時期的にも秋口と言える 3月初めで、北半球なら 9月、まだ冬の大時化の時期ではありません。 むしろこの季節、日本近海なら心配の種は台風です。 しかし、この当時、南大西洋でハリケーン発生と言う話は聞いたことがありませんでした。 その後、地球規模での異常気象が目立つようになってから、2004年3月にブラジルを襲ったハリケーンがありました。これは気象衛星による観測が始まった1960年以來初めての記録なんだそうです。

ここで、南半球3月のパイロット・チャート（上図）と、それに相当する北半球9月のパイロット・チャート（下図）を比較してみます。

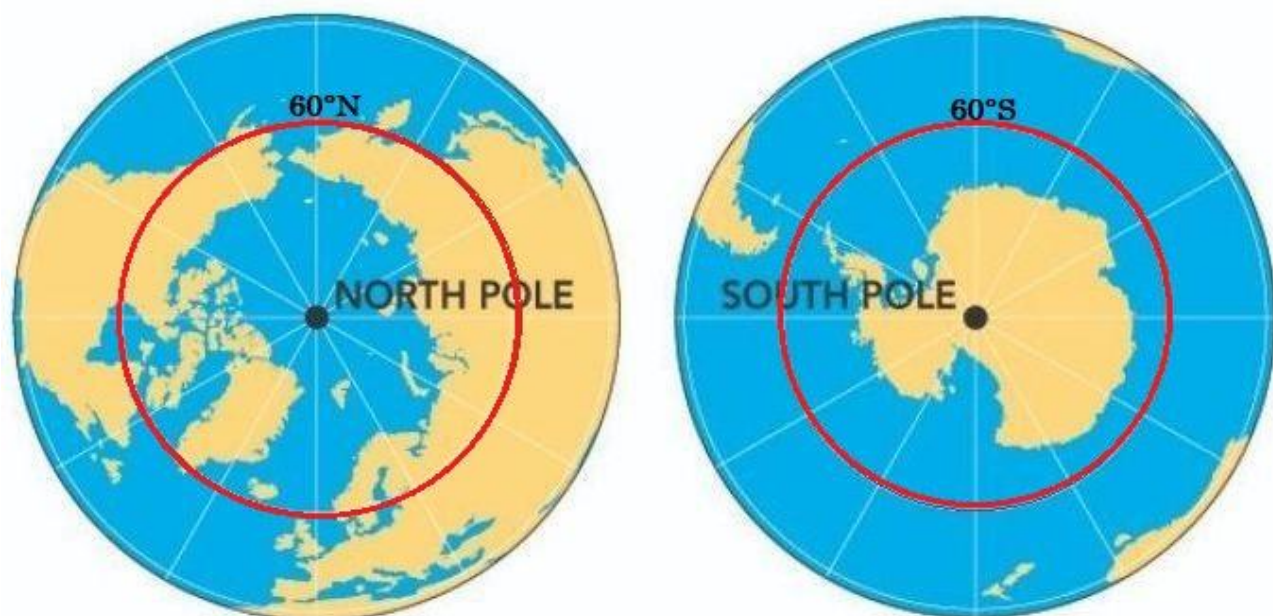


まず第一にハッキリ分る事、それはブルーの緯度線と、波高が 12ft に達する確率を示す赤の曲線との絡み。 南大西洋では南緯 40 度の線は完全に 30%の海域に踏み込んでいますが、北大西洋の北緯 40 度の線は 10%の範囲にわずかにかかっているだけで、30%の線にかかるのは 50 度を超えてから。 同じ秋口の 3月と 9月の両半球でのこの違いが、帆船時代に南半球でだけ緯度 40 度台がロアリング・フォーティーズ（Roaring Forties=吠える 40 度）と恐れられた所以でしょう。

第二に、南北両半球には地形的に大きな違いがあります。この二つのパイロット・チャートは殆ど同じ縮尺にしてありますが、南緯 40 度から 50 度辺りの海面の東西の開き具合と、北緯 40 度から 50 度にかけてのそれとの差は歴然とした違いがあります。

例えば、北緯 40 度線と陸岸の交点を詳しく見てみると、西は米国ニュー・ジャージー州東岸で西経 74 度、東はポルトガル西岸の西経 9 度で、この経度差は 65 度。

一方、南緯 40 度線の西端はアルゼンチン東岸との交点西経 62 度、東はと言うと上の図上では離岸との接点がありません。そこで南緯 40 度線を更に東へたどってみると、南インド洋では陸地ナシ、そのままオーストラリア南岸をクリアーして、タスマニアとの間にある小島、キング島 King Island 西岸の東経 144 度に至る迄陸地と交差しません。経度差は実に 206 度。この海面の開きの違いが、前記の赤曲線と緯度線との絡みに関係してくるわけです。同じ風力の風でも、吹送距離 (fetch=海面を一定の風が吹き続ける距離) が長ければ長いほど波は大きくなります。南緯 40 度台を昔の帆船乗りが「吠える 40 度 Roaring Forties」として恐れた理由がこれです。「吠える 40 度」でさえこの調子、「狂う 50 度 Furious Fifties」では陸地はさらに少なくなり、もっとひどいことになります。次に「絶叫する 60 度 Shrieking Sixties」を、今度は南北両極の天頂から見たマップで較べてみます。赤の円が夫々北緯 60 度及び南緯 60 度です。



もう、一目瞭然ですね。北緯 60 度線が海面に接する部分のごくわずか。逆に南緯 60 度線上には陸地が全くありません。ということは、前記の吹送距離 fetch は無限大。

これでは風が吹き続ける限り波はどんどん大きくなってしまいます。

結局「吠える」どころではなく「絶叫」するしかない Shrieking Sixties (又は Screaming

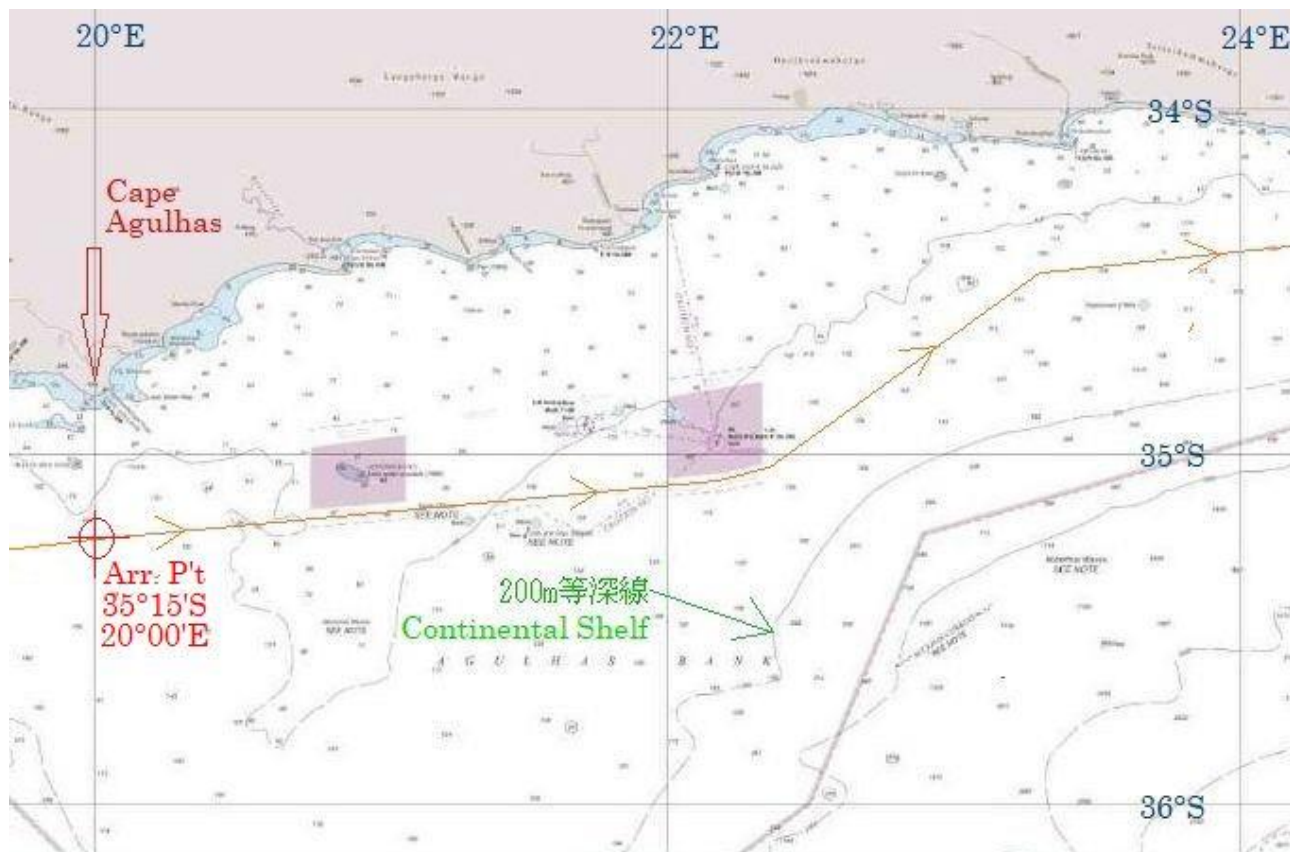


Sixties) になってしまうわけです。

第三に、南北両半球の気象の顕著な違い。それは先程触れた熱帯低気圧。これには色々な呼び名がありますが、北西太平洋ではご存知タイフーン Typhoon、北東太平洋と大西洋全域ではハリケーン Hurricane、そして南太平洋とインド洋全域ではサイクロン Cyclone と呼ばれます。この後通過するアフリカ南東岸にも近年サイクロンが上陸することがあるようですが、この当時は殆どそのような情報はありませんでした。ごく最近(2019年3月)モザンビークのベイラ Beira 付近にサイクロンが上陸し、甚大な被害があったそうです。この境界は何度か航行してよく知っているつもりでしたが、私自身サイクロンに対する注意は殆どしていませんでした。発生したことはあってもごくわずかだったためでしょう。これまで南半球の熱低は比較的少ないという認識でしたが、その理由は南半球の海水温は北半球に比べて低い所が多いから。特に南大西洋全域と南太平洋東部でその傾向が強かった筈です。しかし、従来は熱帯性低気圧など気にもしなかつた海域でも、最近はお断できない状況になっている、地球が如何に病んでいるか、の良い証拠です。

\*

幸い、Konvall は今回も大した時化に当たらず、無事にアフリカ南端に取り付きました。



日頃のおコナイがイイから、ナンてことでは決してないでしょうが、この船のチリ〜ペルシャ湾往復四航海で一度も「吠える」を実感せずに済んだのは幸いでした。

今回の南大西洋横断航路の到達点 Arrival Point は上の海図の左端、アガラス岬 Cape Agulhas の南方至近、南緯 35 度 15 分、東経 20 度 00 分。中央にマゼンタの四角形が二つありますが、これは通航分離帯 Traffic Separation Zone と呼ばれるもので、海上交通が輻輳する水域での安全を図るため設定された TSS (Traffic Separation Schemes=通航分離方式) というもののカナメになる部分です。このアガラス岬沖の TSS がこの時既に存在したか否か記憶が定かではありませんが、既に設定されていたとして話を進めます。TSS が IMO (国際海事機関) により最初に認定されたのはドーバー海峡のもので 1967 年のことだったそうです。私が初めてそこを通ったのは 1974 年のことで、当時 TSS 通航分離方式は既に一般化され、あちこちに設定されつつありました。

その後 TSS は衝突事故の多発する多くの水域で設定されるようになりましたが、IMO や沿岸国の法律によって定められたものと、各国海事団体等が自主的に設定したものが混在しています。この両者の間には法的拘束力の有・無という違いがあり、特に後者の水域での事故はちょっとヤヤこしいことになります。

TSS 海域を通過する船は、通航分離帯を左手に見て航行するように設定された「通航路」を航行しなければならず、分離帯への進入は禁じられています。「通航分離帯」は道路上の「中央分離帯」と同じ目的と機能を持つと思えばいいんですが、大きな違いは、海上の場合分離帯は海図に示されているだけで、海面に実物は存在しません。だから、これを無視しようと思えば、又は気付かずに、そこに進入することはアリなんです。

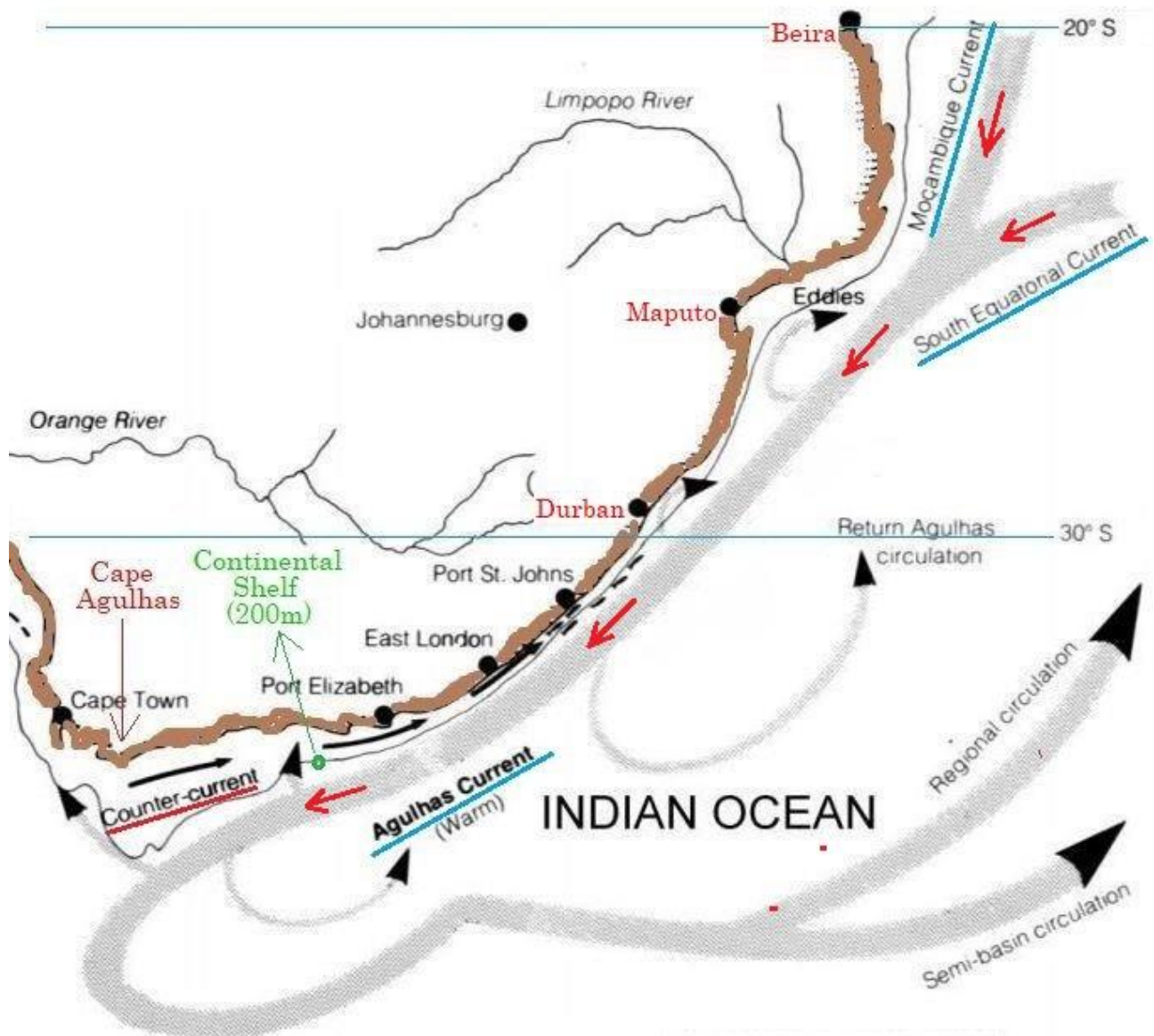
勿論、ブイなどの航路標識で分離帯の存在を表示してあるのが普通ですが、それが出来ない、例えば水深が深すぎてブイの設置が不可能、という海域もあるのです。

全ての船舶が TSS=通航方式を遵守することが望ましいのですが、自主規制はあくまで自主的なもの。たとえ法で定められていても、それを守らない、又は存在すら知らないヤツは必ずイル。ですから「自主」ともなると従わない船があっても当たり前、カモ。

勿論、Konvall は正しく TSS を守り、海図に示した通り二つ目(東側)の分離帯をかわしてからすぐ、左転して陸岸に近づきます。ここでわざわざ左転する理由は、ここから先のアフリカ沿岸航海にはちょっとした工夫が必要だからです。この辺りからモザンビーク海峡 (Mozambique Channel=マダガスカル島とアフリカ大陸の間の海域) にかけて、連続して強力な海流がアフリカ大陸沿いに南西方に流れ、北東方に向かう Konvall にとって、不用意に北上するとモロ逆流となってしまいます。

その様子を海流図で見てください。色々ある海流の解析図も出所によって内容は一樣

ではありませんが、次の図が一番分り易かったのでこれで見てください。



茶色の太線がアフリカ大陸南東部の海岸線です。そして、大陸の海岸線のやや沖側に、細い黒の曲線がうねっていますが、これは水深 200m の等深線、即ち大陸棚 Continental Shelf の外縁を示しています。

赤の矢印がこの辺りの主たる海流で、海岸線に沿って南西方に向かって流れています。青のアンダーラインのアガラス海流 Agulhas Current、南赤道海流 South Equatorial Current、モザンビーク海流 Mozambique Current などその厄介な南西流の夫々の名前。その本流・最強部は、いずれも 200m 等深線の外側を走っています。

ここで注目したいのは、強力な流れが或る方向に流れると、海岸線や海底の地形即ち等深線の屈曲によって、大なり小なり渦流を生じること。赤字で示した港名 Maputo の沖や Durban の沖にある Eddies (eddy=逆流・渦流・反流・傍流) の表記が付された時計回りの矢印がその一例を示したものです。



また、アガラス岬のすぐ南から海岸線に沿って黒の小さな矢印があつて茶色のアンダーラインを付けた Counter Current (=反流) という小さい表記もあります。

強力な海・潮流にはこのように、何らかの形で反流が存在すると考えて良いでしょう。

以上述べた海流本流及びその反流を考慮すると、アフリカ沿岸を北東方に向けて航行する時は、安全の許す範囲内で極力沿岸近くを航行するのが得策という事が分ります。具体的には、海岸線の突き出た部分即ち岬や島などの沖は大体 3 哩程の距離で通過、内側に湾曲した部分 (例えば赤字の Durban、Maputo、Beira の沖等) では少々の距離の伸びが出ても、緩やかに湾の内側に入り込む迂回路を取る。夜間には十分な配慮が必要だし、視界不良時や海側からの強風でも吹けば、当然ながら安全第一が最優先ですが、こうするとたとえ有利な反流に乗れないまでも、不利な本流の影響が和らぐことは確かです。

さて、こうして注意深くモザンビーク沿岸域すれすれを航行し、マダガスカルとの間をかわったらあとは強力な逆流の心配はなし。キスマヨ向け直進・北上します。

ソマリアのあるアフリカ大陸東端は「アフリカの角」Horn of Africa と呼ばれています。

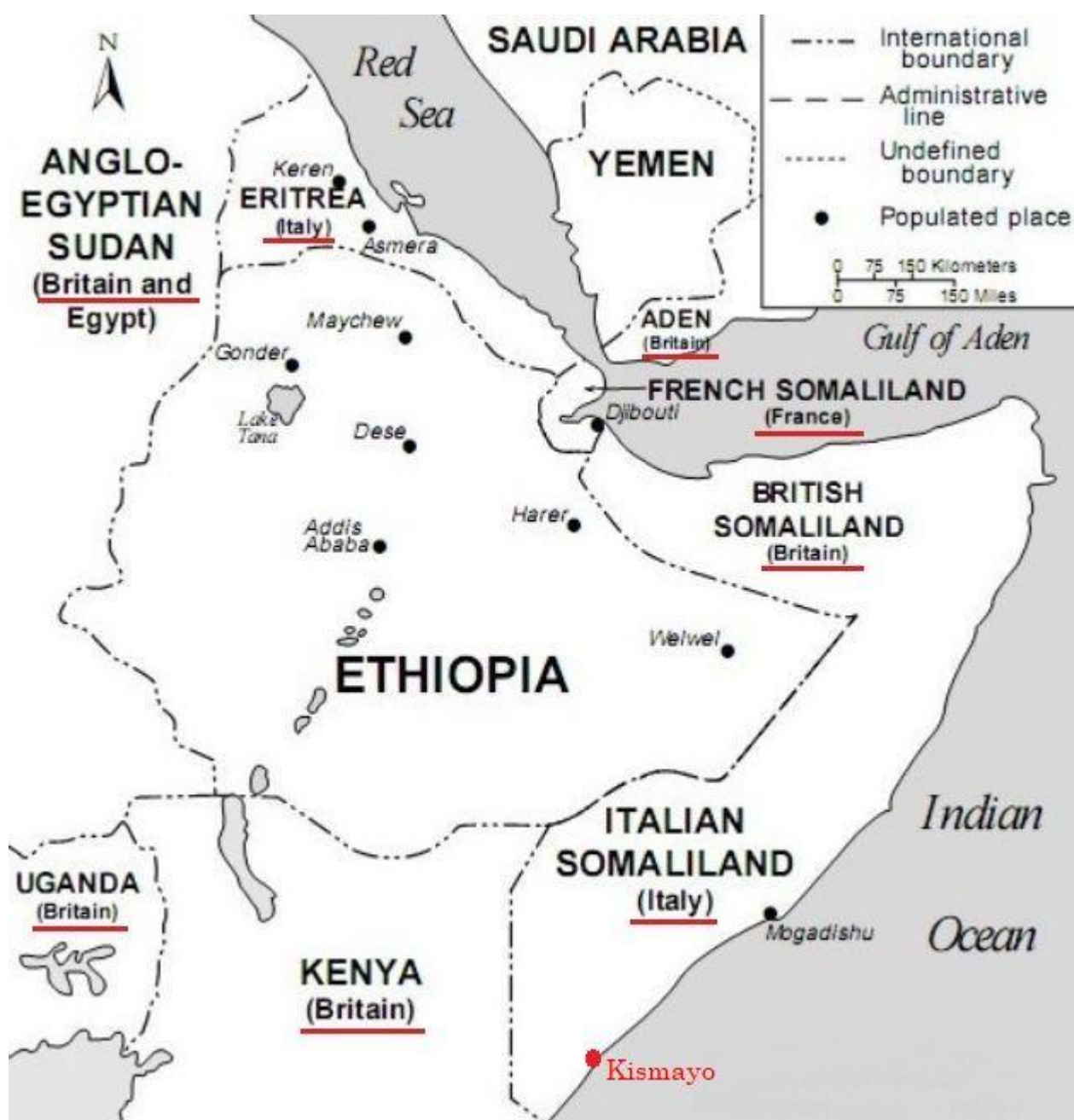




こんな具合に北から紫のエリトリア Eritrea、茶のエチオピア Ethiopia、薄茶のジブチ Djibouti、そして緑のソマリア Somalia などを含めた一帯を言います。

この全体を合わせた地形が「犀の角」の姿に見える事からこう呼ばれるらしいですが、元々この一帯はソマリ族と言う先住民が住んでいた地域。その後、英・仏・伊などの領土になっていた時期を経て、夫々独立はしたものの、紛争の絶えない、まさに角突き合わせの地域です。つい先日（2019年4月）もエチオピアの西隣スーダンでモメ事がありましたね、とにかく平和と言う文字には縁遠い地域ではあります。

こんなマップもありました。これがいつの時代の物かは不明ですが、これを見ると欧州の先進各国がやりたいホーダイをしていた時期があったことは確かです。

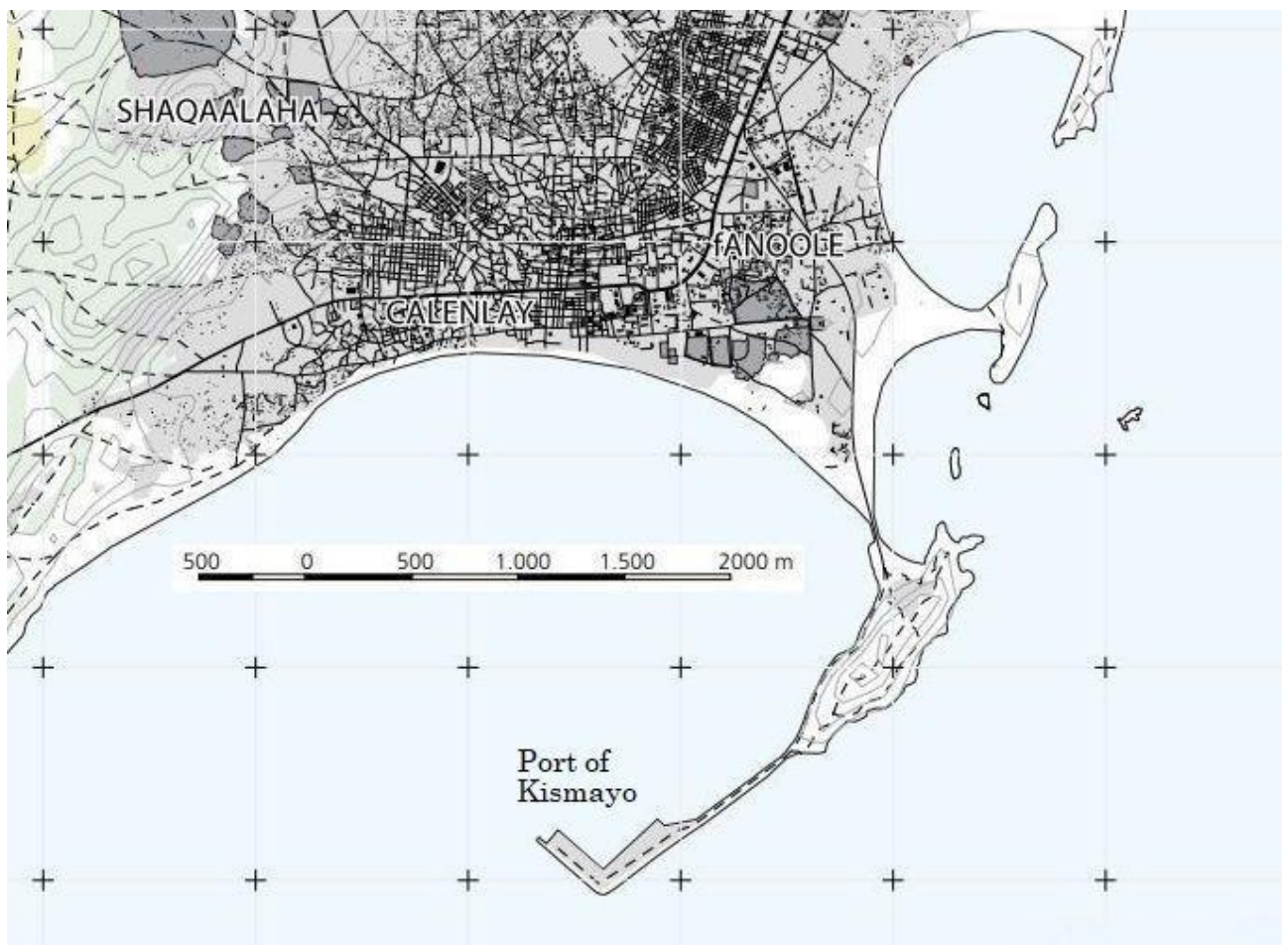


そんな中で、中央に位置するエチオピアだけはアフリカ最古の独立国であったそうで、

ここには宗主国が書かれていませんが、この国も一時期イタリーの植民地に、更には英国の軍政下にも置かれたが再び独立を回復した、という複雑な歴史があるようです。

赤のアンダー・ラインは各国が植民地であったころの宗主国ですが、エチオピアだけはその表記がありません。　　という事は、このマップが描かれた時期は 1941 年エチオピアの再度の独立以後、且つ、ソマリアが独立した 1960 年以前、という事になるのでしょう。とにかく、この「角」の部分だけでなくアフリカ全土が長い間欧州各国の支配下に置かれ、独立後も国内外で紛争が絶えません、その筆頭ともいえるのが目的地ソマリアです。

そして、いよいよキスマヨ入港。　　まずは港を含め町全体の様子。



町の東側から南へ延びる半島、多分以前は島だった所に砂州が伸びて半島になったと思われる地形ですが、その先端に逆 L 字型の埠頭が出来ていました。　　これはイタリアの統治下にあったところに建設されたものに違いありません。

前記のような国情ですから入港前からなんとなくイヤな予感がしていましたが、着岸直後入国手続きの官憲が乗り込んできて、その予感が 100%的中したことを知らされました。検疫・入管が少なくとも 5~6 人ずつ、そして税関吏は更に多く、10 人位いたかもしれません。　　こんなに大勢で一体何をするんだろうというくらいの大所帯。



税関吏の何人かはすぐ船内を調べると言うのでセカンド・オフィサーとセイラー一人を案内につけました。 入国手続きは単なる建前、彼らの目的はただ一つ、お土産。

とにかく只で貰えるのなら何でもいい、目につくものは何でも、アレくれ、コレくれ、事務室のデスク上にあった消しゴムも鉛筆も例外ではありません。 入港書類なんて目もくれない、手続きなんてドーでもいいんです。

そういうドタバタの最中にセイラーが飛んできました。「キャプテン、セカンド・オフィサーがすぐ来てもらいたいそうです」「エッ、どこで?」「チャンバーです」

船でチャンバーと言うと、食糧庫、特に冷凍・冷蔵室の事を指します。 セイラーの様子にちょっとただならぬものを感じたので、事務手続きはチーフサーや他のメンバーに任せて、すぐにチャンバーに急ぎました。 チャンバーの前ではセカンド・オフィサーと司厨長が途方に暮れた様子で税関吏達に挟まれていました。「どうした?」 と聞くと、「この人達が申告書類が正確でないと言って聞かないんですよ」

そこで、改めて税関吏に向き直りどういうことなのか直接聞くと、本船作成の入港書類をヒラヒラさせながら、申告してないものが多数ある、ここを開けろ、と隣のプロヴィジョン・ストア (Provision Store = 食料庫) を指すんです。 そこは常温で保存可能な乾物や缶詰などを保管する倉庫です。 仕方なくその鍵を開けると彼らは中に入り、コレもアレもと、手当たり次第に棚から食料を取り出しました。 どうやら缶詰類が目当てのようでした。 ここで私も、ハハーンそうかと納得。

要するに彼らは入港書類をタテに、申告漏れと称して、冷蔵しないでも済む物、そのまますぐ食べられる物を物色しようと言うわけ。 全ての食料を一つ一つを網羅して申告できるわけがなく、確かに大部分の食料の品名・個数は申告書類に載っていません。

おぼろげな記憶ですが、税関関係の入港書類で、多少なりとも食品に関する申告書と言えば只一つ、船用品目録 **Ship's Store Declaration** しかありません。 国によって書式に多少の違いはありますが、各国税関が特に注意を払うのは酒類・タバコ等の申告であって、食料品に関して厳しく検査されることなど、まずなかったと思います。

彼らはその後、乗組員居住区も検査する、と言い出しました。 早速船内放送でクルー全員各自の部屋で待機するように伝えました。 乗組員の私物に関しては、乗組員携帯品申告書 **Crew's Effects Declaration** というものがあり、これは乗組員各自が自室に保管している私物を申告する書類です。 これまでも国によって時々、船内サーチと言う税関の抜き打ち検査があり、クルーの私室まで詳しく調べられて、トラブルことも度々ありました。

とにかく、事細かに申告漏れを指摘されるとどうにもなりません。

結局この時、私自身は予備として持っていた何枚かの未使用の下着を「申告漏れ」として没収されてしまいました。未使用品は商品価値がある、現に使っていないのだから日用品ではない、だから申告するべきだ、と言うんです。そりゃまあ、確かにその通り。しかし、そんなことまでホジくられたらオテアゲです。クルーの多くも色々なものを没収されたようでしたが、個人の申告は個人の責任ですから手の打ちようありません。

いくらなんでも、所持品の全てを書類にするなんて殆ど不可能です。

この時の食糧庫漁りと船内サーチは、そういう弱みに付け込んだ、言わば公的な略奪。抵抗のすべはありません。これまでも色々な国の色々な港で、特にイスラム社会では、  
入国手続きの度に苦い経験がありますが、この港は最悪でした。

この国へはこれまでも協優丸で首都モガディシオ Mogadiscio (当時の名称・イタリア語表記)へ寄港しましたが、その時は沖アンカーで、特に何も問題はありませんでした。それは1968年のことで、独立後ではありましたが、まだイタリア統治下の余韻があつて政情も比較的安定していたのかもしれませんが。それは港名が現在のソマリ語表記の

Muqdisho ではなくイタリア語表記だったことにも表れているようです。

その直後、1969年にクーデターが起り軍人が実権を握ったのですが、同時に社会主義国家を宣言した。どうやらそれ以後国情は一変(悪化)してしまったのかもしれませんが。色々問題のあった入港手続きでしたが、それも何とか終わり製材の揚げ荷にかかりました。

キスマヨ港はこんな様子です。



手前の逆L字型の埠頭の内側に着岸して、揚げ荷はトラックの荷台に直接降ろすのです。



フォークリフトなんてないのでこうするしか手がないわけです。 そのオンボロ・トラックの台数も全く数が足りず、すぐに途切れてしまって荷役はサッパリはかどりません。

そんな調子ですからオール・ナイト荷役と言っても殆ど開店休業状態です。

そこで、ちょっと町の様子を見てみようとの次の日の午前中出かけました。 入港時の官憲は最悪でしたが、荷役作業員達の態度は特に陰悪な様子はいかがえませんでした。

しかし、さすがに一人では何があるかわかランと思い、ワッチ明けのクォーター・マスターと、同じくワッチ明けのオイラーを誘って、三人連れで出かけたのです。

チャートで見ると、町の入り口までは3キロ弱で歩けないことはない距離でしたが、用心に越したことはない、丁度製材を積み切って町に向かうトラックをつかまえて、ドライバーにタバコ一箱を見せると大歓迎で乗せてくれました。

彼らにとってアメリカ・タバコなんて殆どオ宝だったに違いありません。 私は助手席に、相棒二人は荷台の材木の上に乗せられて出発です。



これが町、言わばダウンタウンの様子。 この画像は例によってネット上にあったもののパクリですから当時より新しいものだと思います。 左の画像ではとても街路とは言えない状態ですが、これでもアランレイ・マーケット Alanley (Calanley) Market という立派な名前が付いた「商店街」です。

右の画像の赤い服の女性が数えている札束を見て下さい。 彼女の前に並べられた商品、

ジャガイモや腐りかけたバナナを売った結果とは到底考えられない枚数の紙幣です。

枚数だけは多くても、価値はと言えば紙切れ同然なんでしょうね。 これがアラブ諸国の商店街で貴金属や宝石店が異常に多い理由カモ知れません。

さすがにこのキスマヨでは貴金属店や宝石店は見かけませんでしたが、紙幣に対する信頼が持てないことは、この札束を見ただけで想像がつかます。

常に政情不安にさらされ、いつ何時ひっくり返るか分からない世の中で、紙ッペラに印刷されたものなんか、なんの信頼も置けない、と言うのが正直なところでしょう。



これらの画像に見える町の様子は 30 数年前私が行った時と殆ど同じですが、大きな違いを上げるなら住人の服装が綺麗になっている事。 当時の服装の形そのものは、この左端の女性や右端の男性のようなものでしたが、こんなにカラフルじゃなく薄茶色一色又は灰色一色、且つホコリまみれ、清潔感はゼロだったと言っていいでしょう。

そして、当時はこれらの画像のような「ちゃんとした店」はなく、地べたに直接敷いたゴザやドンゴロスの袋に商品（畑からモイできたそのまんまの物）をゴロっと並べただけ、左のサンプサ屋のテーブルや右のスイカ屋の台車などはなかった。

そのサンプサ *sambusa* という食べ物ですが、これは英語ではサモサ *samosa* と呼ばれるもので元々はインドの食べ物らしい。 まあ、形はちょっと違いますが揚げ餃子のようなもんだと思えば間違いないでしょう。 本家のインドでのレシピは、羊のひき肉、ジャガイモ、玉ねぎ、えんどう豆やレンズ豆、それにコリアンダー、クミン、ターメリック等の香辛料を混ぜて餃子の皮のようなものに包んで揚げるのだそうです。

大体、味の見当つきますね。 これが広く中東一体に広がって名前も少しずつ訛って変化し、且つ、宗教によってタブーが異なるので使う肉も材料も色々変わるらしい。 ナンボ味が良くても安くても、こんな「店」で買って食べる気にはなりませんネー。

帰りは町の東外れ、半島の付け根で空のトラックが船に向かうのを待っていました。



狙いはマンマと当たり、又タバコ一箱で舷門に横付けです。

デッキ積みの製材、それも材木船でのソレとは違いごく少量の貨物ですから、普通感覚では半日仕事なんですが、前記のような荷役方法ですから丸2日かかったと思います。

出港手続きはごく少数の官憲によりごくあっさりと済み、何なく出港できました。

\*

次は又ペルシャ湾に向かい、本船本来の業務、果物・野菜の揚げ荷です。



いつもの通りオマーン湾 Gulf of Oman からホルムズ海峡 Strait of Hormuz を通って湾内に入ります。ペルシャ湾に入るにはこの海峡を通るしかテはないわけで、それが自国の領土でここを取り囲むイランの強み。これがあるので、湾岸各国だけでなく PG の石油に頼っている世界中の国々がイランに対して神経質にならざるを得ないわけです。

しかし、これじゃタマランと UAE は自国の領土内で、PG からオマーン湾に面した港フジャイラ Fujairah (上のマップの赤丸) に達するパイプラインを敷設して 2010 年から使用しているのだそうです。湾の内外に自国の海岸線があるのは UAE とサウディ・アラビアだけ、他の国はイランに対してはどうしても及び腰にならざるを得ない、カ。

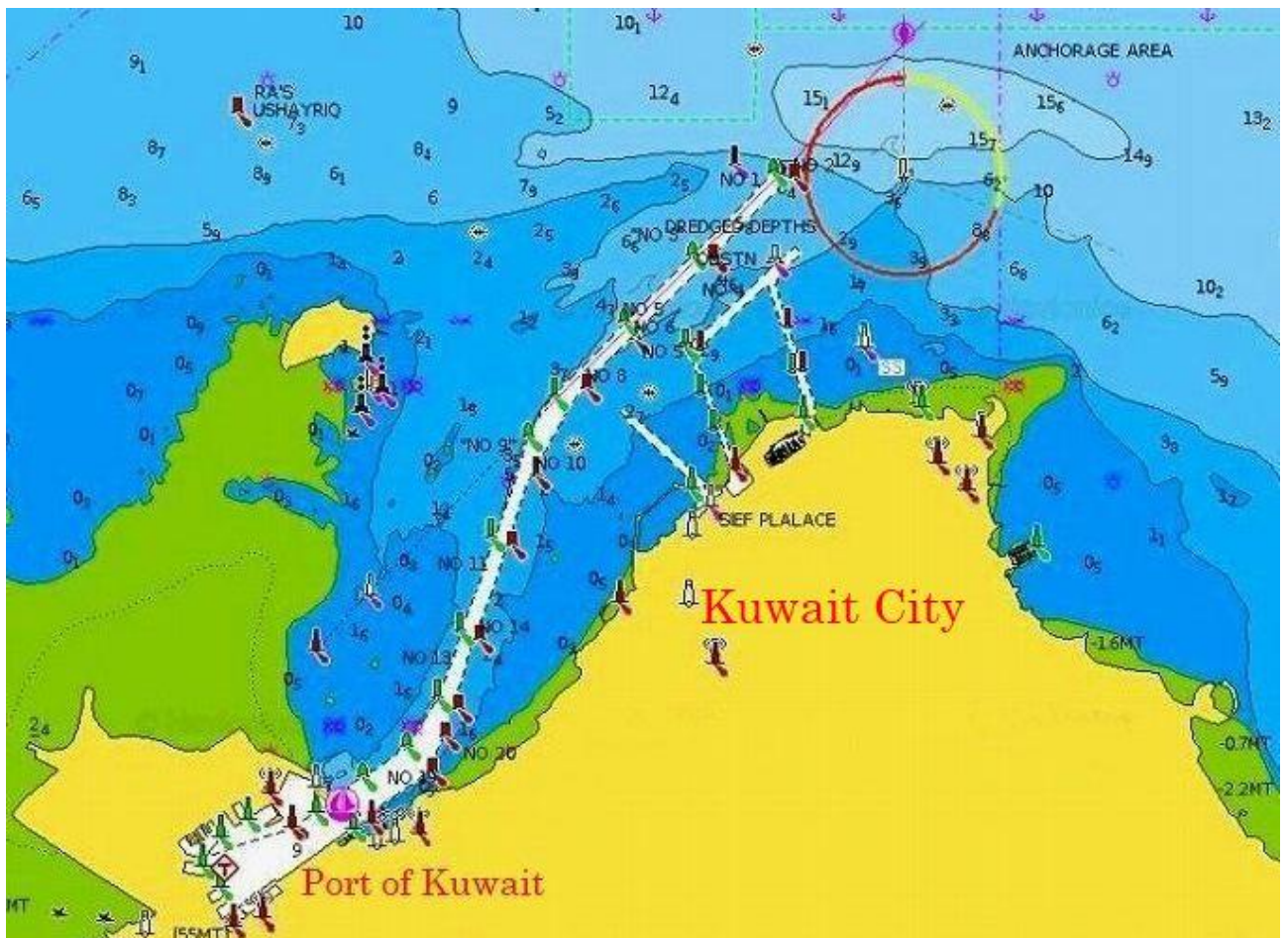
とにかく、この海峡については以前から色々問題の絶えないことには変わりはありません。

まあ、政治的なことは置いといて、船の話に戻しましょう。

今回の Konvall の揚げ地クウェート Kuwait 港は PG の一番奥にある小湾に面しています。



これがクウェート湾。クウェート港は赤円の部分で、港へのアプローチ部分は・・・。



こんな様子です。午後遅く到着した Konvall の着岸予定は翌日。右上に ANCHORAGE



AREA の表記がありますが、とりあえずこの辺りで錨泊待機という事になりました。

投錨する寸前、遙か前方の湾の奥の方にこんなものが見えてきました。



直ぐマイクで艀のチョフサーに「オーイ、前を見てみー、砂嵐らしいぞー」チョフサーはそれまで右舷錨の投錨用意をしていたので手元に気を取られ遠くを見ておらず、私が声をかけるまで気が付いていなかったようです。

「こりゃ、かなり吹かれるかも知れんなー、スターボードをレッコしたらナイン・シャックル・オン・デッキ迄伸ばそう、そして、ポートは振れ止めにワン・シャックル・イン・ウォーターだ」「はーい、了解でーす」

こんな風に船では訛った英語、日本語化した英語、を交えた言葉のやり取りが普通です。このヤリトリについては後で触れましょう。 投錨作業を終えてチョフサー達が戻ってくると、まもなく、突然、辺りが薄暗くなってきました、いよいよ砂嵐の来襲です。



ネッ、なんともマガマガしい感じですね？ まさに砂嵐 Sand Storm ってヤツです。



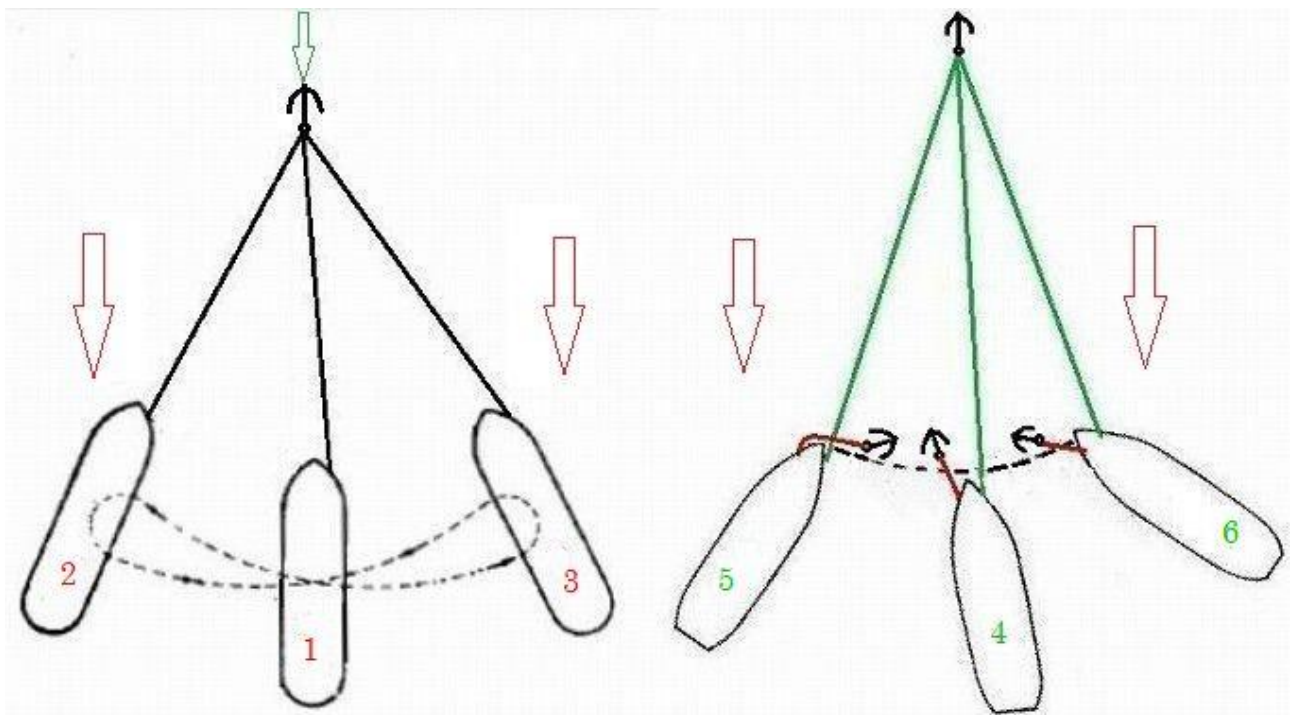
映画では何回か見たことはありましたが現物に出くわしたのは後にも先にもこの時だけ。とにかく、凄い迫力でした。この砂のカーテンの中に取り込まれるともう真っ暗、視界ゼロ、加えて強い風。何より走錨が心配でした。何しろ、もし走錨したらそれに対処するために船首へ行くことができるかどうか、それすら心もとない感じでした。

とりあえずエンジンは入港スタン・バイのママ待機してもらっていました。強風で砂を噴き上げるのが「砂嵐」ですから、やはり砂漠地帯特有の物。特にアラビア半島一帯は多発地帯なのだそうです。一旦海上に出れば最早「砂」の供給はなくなるので徐々に収まって来るのは必然。だから、これまで何度もPGのアラビア半島側の港に寄港したのに一度も遭遇したことがなかったのでしょう。資料を見ても、海上迄進出するのはそう多くはナイ、となっていますが、紅海を横断したりする例もあるとか。当然、PG内で小穹の海面に出てきても不思議ではありません。

これが陸上で、しかも砂漠の真ん中、周りは砂だらけ、頼りになるのはラクダだけ、と言う条件が揃うと、船が水面上でやり過ごすように簡単でないことは察しがつきます。砂嵐に囲まれていたのはほんの30分程の間で、幸い走錨には至らずに済みました。

いやー、とにかく凄い経験でした。

ところで、さっきのチョフサーとの会話と錨泊に関してヒトクサリ。会話の説明の前に、まず錨泊時の船と錨鎖の動きについて、簡単にお話ししましょう。



上の左の図の(1)の位置が、普通に投錨して錨鎖を所定の長さだけ伸ばしおえた状態です。

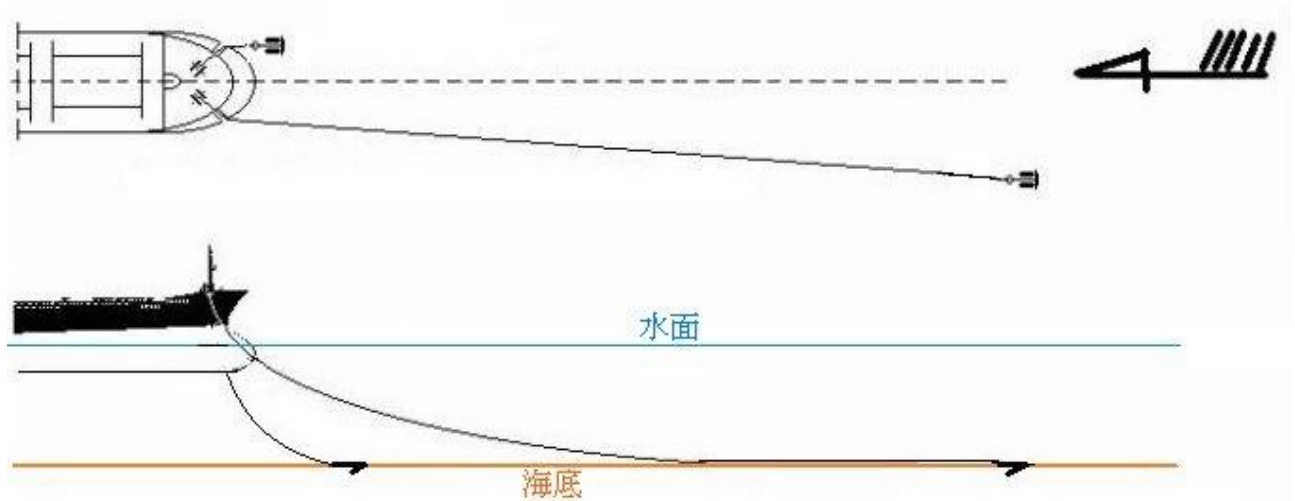
この時、風が弱ければ船は細んどその位置に留まっています。

次に、風が強まって来ると、船はゆっくり左右どちらかの方に振れてゆきます、ここではまず左に振れた、としましょう。そして(2)の位置で、錨鎖とは違う方向から受ける風の力と、錨鎖の引く力とが釣り合った時振れが止まり、今度は反対方向に振れてゆきます。そして(3)の位置でも、錨鎖とは方向の違う風の力と錨鎖が引く力が釣り合った時右方向への振れが止まります。その後再び左方向への振れが始まり、この繰り返し。この時の船体中心部の動きを追ってみると、左のように8の字を崩した形になります。

ここで、先程のチョフサーとの会話後段にあった「ポートは振れ止め」という言葉、その操作は上の図の右側。片方の錨を下ろし錨鎖を伸ばした後、反対側の錨を投下し赤線のように錨鎖を短く伸ばすこと。普通、この長さは水深の1.5倍程が適当とされています。この操作を行うことで、(4)(5)(6)の様に左と同じく振れ回りはしても、錨鎖を短く伸ばした方の錨が引きずられてブレーキの役をしてくれるので、メインである長い錨鎖の振れる角度は緑の線で示した様にぐっと抑制され、把駐力が保持されるのです。把駐力 **holding power** とは「錨と錨鎖で船が風に流されないように支える力」の意味です。

メインの錨が引きずられたら、それが即ち走錨 **dragging** ですが、振れ止め錨の方は把駐力を持たせないように、引きずられ易いように、わざと錨鎖を短くするのです。

次の図は「振れ止めアンカー」を入れた状態を平面・側面で見たとこ、船体の大きさと錨鎖の長さはイイ加減な比率で、単なる見取り図と考えて下さい。



ここで、もう一度チョフサーとのやり取り。

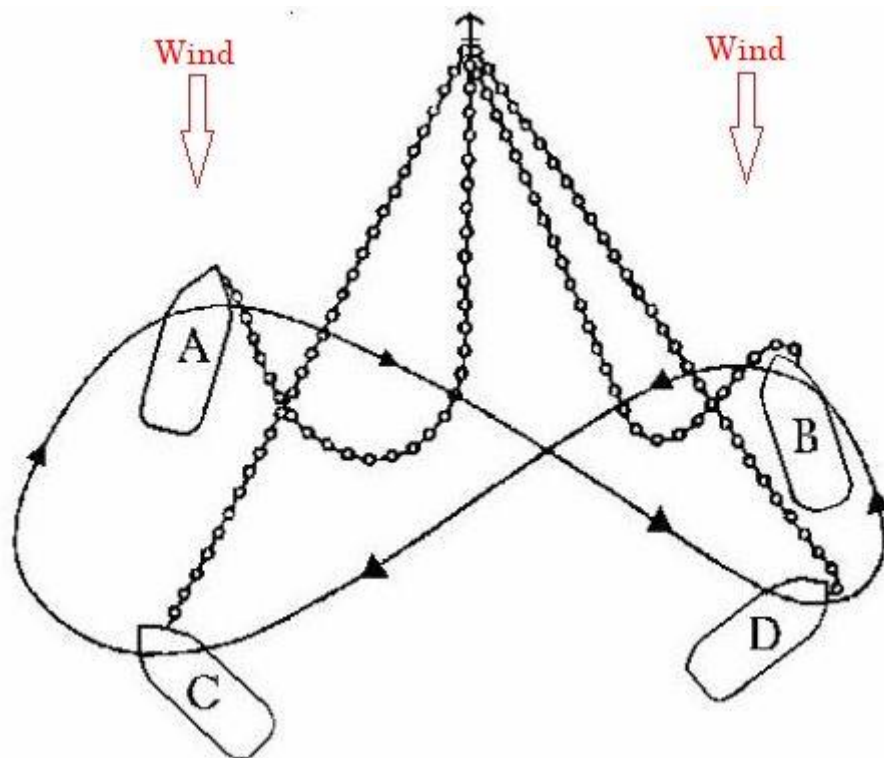
「スターボードをレッコ」これはスターボード・アンカー（右舷錨 **starboard anchor**）をレッコ（投下 **let go**）するという意味。「ナイン・シャックル・オン・デッキ」**nine shackles on deck** とは、デッキ・ライン（甲板上 **deck line**）に9節と10節のつなぎ目（ジョイニング・シャックル **joining shackle**）が一致するまで錨鎖を伸ばすという意味です。

錨鎖の長さは JIS では一節 25m。 国際規格 IACS（国際船級協会連合=International Association of Classification Societies）では 90ft=27.432m≒27.5m とされています。そして Konvall の錨鎖は後者 27.5m だった筈。 ですから、上記の 9 節ではデッキ・ラインからアンカー迄の長さは  $27.5 \times 9=247.5\text{m}$  という事になります。

古くからの船舶運用術、経験則、では荒天時の錨泊には「水深の 4 倍プラス 145m」の長さ以上錨鎖を伸ばすのが望ましいとされています。 Konvall の錨地は前出の海図によれば水深 15m 内外ですから「15m x 4 プラス 145m=205m」という事になり 247.5m 伸ばしておけばデッキラインから海底までの距離を引いても十分という事になります。

こうすればどんな場合もダイジョーブ、という事にはなりません、その上更に前述の振れ止めアンカーを入れて振れ回りを抑制すれば、安全度もぐっと増すというわけです。

なお、先程の 8 の字運動ですが、実際の船体の動きは前の図の様に単純ではなく、その時の風の強さ、吃水の深さ(船全体の重量)、トリム(前後喫水のバランス)、及び海水の流れ、等により複雑に変化します。 詳しくは次のような動きになります。 この例はかなり誇張されていますが、とにかく、大雑把には 8 の字運動をする、と言ってよいでしょう。



この時問題になるのは、振れ回りの方向が変化するとき、即ち C 及び D の位置で錨及び錨鎖には一番大きな負担がかかって張りが強まり、錨及び錨鎖が持つ把駐力の限界を超えると走錨と言う結果に至ります。 しかし、C 及び D の位置で受けた風の力に耐え得た時は、錨に強く強く引かれたことで、船体は錨の方向へ向き直って前進します。 その結果、錨



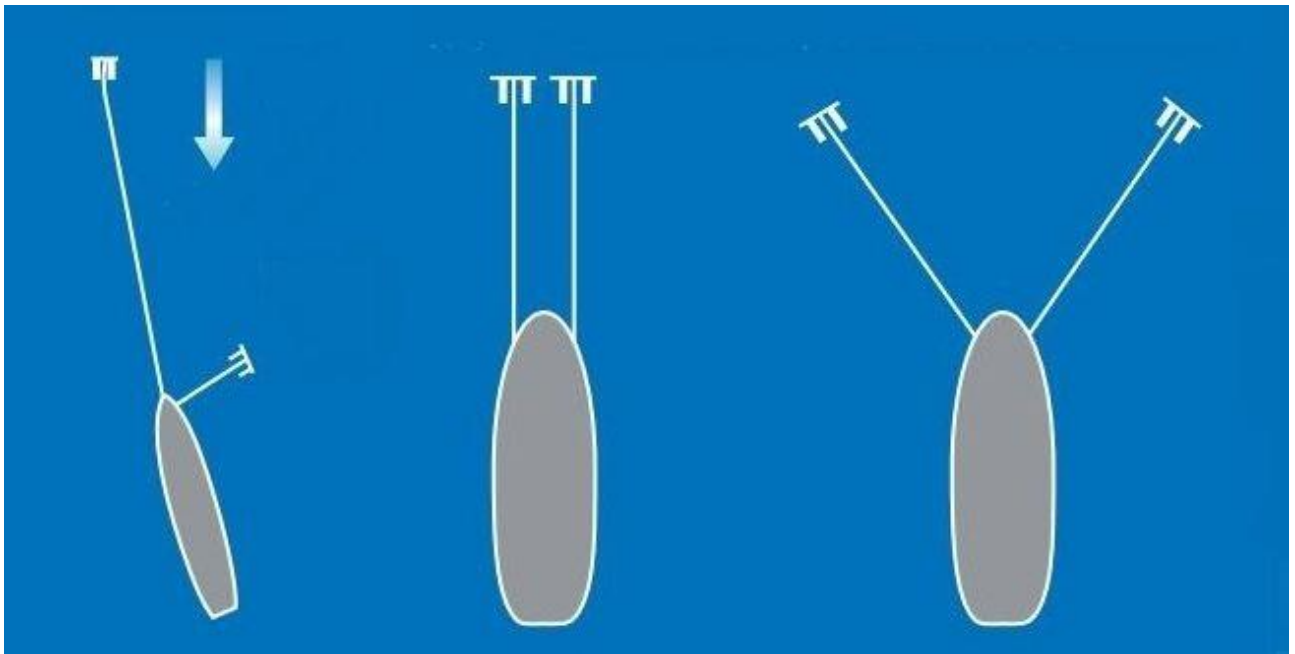
鎖は弛み始めて A 及び B の様になり、その後、反対方向への振れ回りが始まるのです。

上の図ではこの時の錨鎖の緩み具合がやや強調・誇張されています。

こういう状況下で風が強くなると、振れ回りも益々激しくなり、それとともに C・D 及び A・B の位置での錨鎖の張り弛みの差が激しくなり、ついには走錨と言う結果に至るわけです。先程の「振れ止めアンカー」はこの振れ回り運動に対してブレーキの作用をするので、この運動全体を抑制するのに極めて有効です。

なお、アンカーの運用法には左右のアンカーを離して投錨し錨鎖が V の字になるようにする「双錨泊」、左右のアンカを距離を離さず殆ど同時に投錨し、錨鎖が平行線を描くようにする「二錨泊」などがあります。これらはいずれも風向が変化すると両方の錨鎖が絡んでしまう可能性が高く、大型船の場合は絡んだ錨鎖を解放することが非常に困難ですから、私は殆どこれらを採用したことはありませんでした。

振れ止めアンカーの場合は前出の側面図のような具合ですから、風が凧いで走錨の危険が無くなったらすぐ巻き上げてしまえば、まず問題は生じません。風向が変化し、且つ、ベタ凧になるまで放っておけば、やっぱり絡む可能性はありますが、絡んでも巻き揚げは比較的容易です。以上を整理すると次のようになります。



左が振れ止め錨を投下した場合、中央が二錨泊、右が双錨泊です。

なお、船が備えるべき錨鎖の長さは「艀装数」と言うもので決まりますが、これは船の長さ・巾・深さ、船楼の形態などから計算されるもので、一寸ややこしいので省きます。とにかく私が乗った船ではほとんどが片舷 11 節か 12 節だった筈、Konvall は確か両舷それぞれ 11 節だったと思います。

\*

翌日、朝一で着岸、当然のようにオール・ナイト荷役で翌々日の夜には出航でした。着岸していた時間は正味 40 時間弱くらい。ここでは上陸はしませんでした、オカへ行ったってビール一杯呑めるわけでもないし、どうせろくなことはないだろうと、もうとつ

くに PG の港には興味は失せていたんです。

荷役作業員は殆どのペルシャ湾岸各港同様国籍不詳、世界各国からの出稼ぎ労働者です。日本以外以外のアジア圏からもかなりの人数が入っている様子でした。本船の韓国クルーの話では土木工事などの陸上作業員も韓国からかなりの数やってきていたらしい。着岸した日の夜、ミドナイト近くなって、ソロソロ寝ようかな、と思っていた所へ昼にも来船したイタリアの用船者の駐在員ががやってきました。こんな夜中に何事か？と思ったら「キャプテン、すみませんがビールを一杯呑ませてもらえませんか？」

彼はもうここでの生活にウンザリしている様子でした。そりゃ、イタさんにとってアルコール抜きの生活なんて到底耐えられるもんじゃないんでしょう。宗教云々ではなくて、私だってイスラム社会でなんか到底生きられません。

ヨーっく解ります。暫くこのイタさんとビールを呑みつつ愚痴を聞いてやりました。

\*

そして、三度目のバルパライソ。

マゼラン海峡、パタゴニア水道はなんの不都合もなくスンナリ通過。狭水道アンゴスツラ・イングレサも昼間の通過だったのでプエルト・エデンでの待機もナシ。したがって南タラバもナシ。結局、ゴチソウににありついたのは最初の航海だけ。

バルパライソでの積荷も各種果物の収穫期が重なり種類も増えてきました。しかし、主力はやはりリンゴと洋ナシとブドウ、この三つの量が群を抜いています。そして、今回は材木デッキ積みの要請もナシ。

もし、あってもこの時なら断固断ったでしょう。なぜなら時期は既に 5 月、南大西洋もいよいよ冬に近付てきています。と、言うことは例の「吠える」時期にも差し掛かってきているので、リーファーで材木積み、なんて到底やる気にはなれません。

入港手続きが終わると、代理店の担当者トーニョ (Toño=Antonio の愛称) が「カピタン、ウチの部長からの伝言ですが、もし、よろしければ今夜夕食にお招きしたい、今夜は夜荷役無しとしますからチョフサーとご一緒にいかがですか？」 どうやら、例の材木積みを仕向けてきたイタリアの用船者からの指示を受けての事らしい。

本船をフル稼働させて、運航効率をよくすることに常に抜かりの無い用船者がオールナイト荷役を特に理由もなく免除するのは余程のことです。 一晩の休息をくれたわけです。

それほど本船が材木輸送を引き受けたことをヨシとしたのでしょう。

という事で、その夜チョフサーと共にバルパライソの北隣にあるビーニャ・デル・マール (Viña del Mar 海辺のブドウ園) という町の小綺麗なレストラン restaurante に案内されました。 この町は市街地も海浜部も南欧風にキレイに整備され、保養施設や娯楽施設、カジノまで揃ったチリでは最もよく知られた高級ビーチ・リゾートです。

バルパライソとの位置関係はこんな具合です。



部長とは材木積みの引き受けの時にも会って話をしたので初対面ではありません。

この夜、同席者は部長とアントニオ、こちらは私とチョフサーの計4人。 アペリティーボ (aperitivo=アペリティブ) も終わって、座がほぐれたところで部長が言うには、例の製材デッキ積みは実は本船の前にある英国人船長に申し入れたんだけど断られ、用船社からはセッつかれていて往生していた所だった。 そこで本船にオハチが回ったんだけど、

本船に承知してもらってウチの会社はとても助かりました、との事。

そして、その英国人船長が次の航海で来た時、Konvall が引き受けてくれた旨を話すと、Capitán Inglés=英国人船長は「いやー、いい度胸だなー」とビックリしていましたヨ、

だって。 そして、用船社からは本船を手厚くねぎらう様に言われた由。

思うに、英国人船長には我々日本人船乗りと違って「吠える40度」の恐ろしさが染みつ



いていたに違いない。この「吠える 40 度」という言葉を最初に言い出したのは大航海時代のオランダ人船長だったらしいけれど、アフリカ大陸南端を回ってインド洋に面した各地に向かう航路はクリッパー・ルート **Clipper Route** と呼ばれ、大航海時代の欧州各国の帆船乗りにはなじんでいた航路。当然ながら、英国人船長としては駆け出しの頃から聞きなれた言葉であった筈で、それに対する警戒心も、南大西洋や南インド洋にはナジミがない私達日本人船乗りとは根本から違っていたんだと思います。だから、リーファアのデッキに材木積みナンテとんでもない、という事でしょう。

その夜は思わぬゴチにありついて、チョフサーと共にイイ気分で帰って来たんですが、その翌日、とんでもない災難に見舞われてしまいました。

午前中、私がブリッジで PG 向けの航海計画を練っていた時、突然機関長から「キャプテン、えらいこっちゃ、油を流してしまったヨ」と、電話がありました。

直ぐブリッジ・ウィング (**bridge wing**=船橋から突き出した翼部) から海面を見ると少量ではありますが本船サイドの海面にウッスラと油膜が見えます。少量とは言え面積では 30 平米は下らない広さ、とても知らん顔は出来ません。すぐ岸壁事務所に走り、代理店のアントニオにすぐ来てくれるよう電話しました。

アントニオに海面の様子を見てもらって、すぐ港湾局と油膜処理業者への連絡を頼みました。ところがアントニオは「カピタン、あとは任せて下さい」とケロツとした様子。

「でも、一刻も早く油膜の拡散を防がないと」を私は焦りましたが「バレ、バレ (**vale, vale** =オーケー、オーケー) まあ、任せて」と一向に慌てた様子がありません。そのまま彼は帰ってゆきましたが、こっちは気が気ではなく、落ち着かない気分で待っていました。しばらくたってアントニオが戻ってきました。そして「カピタン、もう大丈夫です、何も問題はありません」「そんなこと言ったって、港湾局に見つかったらただじゃすまないだろ」と、私。それに対しても「だから、そうならないようにちゃんと話は着けてきましたから」 どうやら部長から港湾局に手をまわしてもらったらしい。

まあ、確かに「漏油事故」と言うほどのヒドイ状態ではなく、オイルそのものも A 重油と言って燃料重油の中では最も良質のもので、ディーゼル車用の軽油と殆ど同等のものです。

船ではこれを主として発電機用燃料と使っていました。

メイン・エンジンには C 重油という安価な粘度の高いものを使うのですが、不純物が多いため燃焼が良くない、従って起動失敗が許されない出入港スタンバイの時だけは燃焼の良い A 重油を使うのです。航海中はエンジンは常にフル運転ですから高温になっていて C

重油でも OK なのです。この時流失したのは、その A 重油、そして量的にはごく少量だったのですぐにサラッと拡散してくれたのでした。これが C 重油だったら粘度が低いので冷たい海面に流れるとドロツとしたタール状になってしまい、厄介です。代理店が働

きかけても、港湾局が目をツブってくれるわけにはゆかなかったでしょう。

以前私がまだチーフだった頃、大分港で漏油事故を起こしてしまったことがあります、あの時は大騒ぎになり、保安庁にも厳しく責められたし、漏油処理にもかなりの費用が掛かったはず。その時の油は C 重油でした。

この頃既に海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) によって各国とも漏油事故に対しては厳しく対処するのが当たり前になっていて、これが日本や欧米諸国などで起きたことならそのままホオッカムリなんてとても出来なかったであります。代理店もきつと気を入れて抑え込みに走ってくれたに違いありません。

後で、機関長氏に一部始終を聞くと、その日、A 重油の一部を或るタンクから別のタンクに移送する作業をしていたらしい。機関長氏は総指揮、現場での作業責任者はファースト・エンジニア (First Engineer=一等機関士) です。ところが、この一機士は少々難アリで、超無口、加えて意思疎通が極めてヘタ。たった 4 人しかいない日本人の間でも殆ど交流がなく、一人だけ浮いた状態でした。無口がイカンとは言いませんが、こんな調子では、複数の外国人クルーを的確に動かせるわけがありません。外国人クルーに言葉が通じるか否か、以前の問題です。まあ、言わば起こるべくして起きた事故。機関長が素早く対処できたので大事には至らなかったのです。以後、機関長はすっかり懲りて、どんな作業でも自らが現場で陣頭指揮をすることにしたらしい。

事ほど左様に、外国人クルーに指揮者の意図を行き渡せて、抜かりなくコトを仕上げるのは容易ではありません。言葉が通じる通じないという問題ではなく、お互いに信頼感が持てるか否か、の問題です。言語が違うという事は、発想からして違うのですから、そういう相手に対して、我慢強く順序良く、コトを説明しなければなりません、できるだけ穏やかにユックリ、且つソフトに、しかし、時には厳しく・・・。

私自身はと言えば、船ごとに違う数々の国籍のクルーと 20 年近くを過ごしてきたのですが、我ながら意外なことに上記のことを特に意識せずサラリとできた、と思います。

むしろ正規雇用のオール・ジャパンの時より色々な面で気楽だったくらい。だからこそ日本人は自分一人と言う状況になっても苦痛なく過ごせた、と言いきれるのです。

私生活では結婚以来勝手気まま 100% ヤリタイホーダイを通してきた私ですから、我がパ

ートナーがこれを聞いたら、「エーッ、うっそー」と言うに違いない。

でも、実際 20 年近い外国人クルーとの船上生活で、彼らとのコミュニケーションで窮地に陥ったことは皆無でした。私には陸上職の経験はないので憶測ですが、仕事が終われば職場を離れてそれぞれの私生活に戻るのが普通でしょう。しかし、船乗りが乗船中は職場を離れるということがありません。ごく短時間の上陸が私生活だと言えないことはありませんが、何しろ職住接近どころではなく職住一体なのです。

とにかく、アントニオを初め代理店の尽力で最悪の事態は回避できたのです。これもリーファのデッキに材木を積むという異例の要求を仕上げた後だったからこそ、でありましょう。しかし、ヒヤヒヤもんではありました。ヤレヤレです。この航海も又、各種果物・野菜を積み PG 揚げ、港はどこだったか忘れまして。

そして、この船では 4 航海目となる次の航海も、バルパライソ～PG の果物・野菜積み。いずれも特別なことはなく順調に推移しました。最後の 4 航海目の揚げ地はまたもや UAE のシャルジャ Sharjah、そしてここで私と機関長は下船となりました。

二人でドバイ Dubai に移動してホテルに一泊、次の日の便でシンガポール経由成田に帰ったのでした。ドバイのホテルにはバーもちゃんとあって、アルコールが提供されていました。クウェートのイタさんはアルコール飲料に飢えていましたが、同じイスラム社会でもクウェートと UAE では諸々の規制にかなりの差があるようでした。

成田でちょっと問題発生。いつまでたっても私のスーツケースが出てこないのです、どうやら乗り換え地点のシンガポールで手違いがあったらしい。ドバイ～シンガポールは KLM、シンガポール～成田は JAL と会社が変わった事も関係したのか？ こんな手違いを経験したのも最初で最後。成田には娘を連れてパートナーが出迎えてくれました。

K 機関長の奥さんもおはるばる別府から、その夜は東京住まいの一人息子と二人とも久しぶりの再会とか。行方不明だった荷物は一ヶ月後に無事自宅に届きました。

こうしてリーファという初めての船種への乗船は無事終了。私にとって色々と初めてダラケの十か月、最も忘れがたい船の一つでした。そうそう、最後の航海・四度目のバルパライソを出港しマゼラン海峡に向かってパタゴニア水道最南部を走っている時、綺麗なオーロラを見ることが出来ました。これも初めての経験。この時 7 月はオーロラの本盛期だったらしい、ラッキー。Konball のお話しはここまでとします。

\*

次回更新は 2019 年 5 月 25 日(土)の予定です。