



甲比丹航海記
Once a Sailor, Always a Sailor

056号 (25 May 2019)

カー・バルカー Zampaguita

(Oct~Dec 1984, Feb~Mar 1985)

今回の乗船は、これまでとはガラリと変わった船、しかも初めての職種です。

その前にまず、前回乗船のリーファーKonvallの話の続きを少し。

あの船はとても気に入りました。リーファーと言う船種も初めてでしたが、寄港先もこれまで行ったことがない所ばかり、そして、前号のソマリア以外ほどの港も問題なし。特に4航海連続で積荷をしたチリのバルパライソは、これまで寄港した数多くの港の中でも群を抜く、別格の素晴らしさでした。

また、積荷は冷蔵の果物や野菜が主力、時には冷凍の肉類や魚介類もありましたが、いずれも食品ですから危険性はゼロ。しかもカートン入りの品物が殆どですからカーゴ・ダメージの心配も最少と言えるでしょう。カートンをパレット上に積み揚げた、いわゆる

パレタイズされたものは多少の荷崩れは起こり得ますが、船体に危険が及ぶようなことは
マズありません。 極めて安全な積荷だと言っても過言ではないでしょう。

この船のチョフサー、T.D. 君は、経験こそそれほど豊富ではなかったけれど、船内で唯一の先輩たる私からより多くを吸収しようと、常に前向きな姿勢を崩さないナイス・ガイ。

そういうチョフサーでしたから、こっちも気合が入ります。

その一例が、リーファーとしては異例の材木デッキ積みでしたが、これも二人三脚で上々の首尾に終わり、用船者からも代理店からも高評価を得られたのです。

甲板部でチョフサー以外は全て韓国クルーでしたが、この時のクルーは皆とても良かった。ソウル・オリンピックの準備のために陸上産業が好景気に沸きかえる前の事でしたから、まだ海上にも良き人材が数多く残っていた時期だったと言えるでしょう。

特に私の仕事に直接関係するセカンドとサードの二人の航海士は、同乗した多くの外国人航海士の中で、長い混乗期間を通じて最上位グループに属していたと言えます。

その二人も私の技術指導に対して厚い信頼を寄せてくれたらしく、私が下船する時、ささやかなお礼の印といって記念品をくれたのです。 確かに品物そのものはささやかではありましたが、下船に際して部下の航海士から記念品を貰うなんて、船長冥利に尽きるというもの。 こんな経験も後にも先にもないものでした。

*

さて、今回のテーマはフィリピン籍船サンパギータ **Zampaguita** です。

私の記憶では頭文字は **Z** でした。 サンパギータとはフィリピンの国花なのですが、この稿を書くにあたりネットでその花について調べてみると、出てくる綴りは全て **S** から始まる **Sampaguita** ばかりです。 辞書やネット上で色々調べてみたんですが **Zampaguita** という頭が **Z** の綴りはどうしても見つかりませんでした。

この言葉「サンパギータ」が国花を意味する事は、この船に乗る前既に知っていましたが、その時はこの船名はそのまま花の名前で、頭が **Z** だと思いこんでいました。

スペイン語でも **Za** はサと発音するし、ミンダナオ島南部の港湾都市サンボアングのスペルは **Zamboanga** ですからね。

そもそも、この花の名前はタガログ語で **Sumpa Kita** (愛を誓う) という言葉が語源なのだそうです。 その後スペインに統治されていた頃に **Sampaguita** になったのでしょう。 **guita** という語尾の綴りはどう見てもスペイン語の影響を受けたとしか思えないのです。

ひょっとしたら当初は **Z** だったのカモ。 そのサンパギータとはこんな花。



この三種、花の色や葉の様子は似ていると言えれば似ていますが、花の形は随分違います。どうやら左端のシンプルなのが原形で、その後色々手を加えられて垂種が出来たのでは？と考えられます。 Sumpa Kita が Sampaguita になったのと同じ流れですね。

さて、次は例によってこの船の資料の検索です。

カナ表記サンパギータや英字 Zampaguita と入力しても全くヒットせず。これは想定内。

次に Sampaguita という綴りで入力すると、いくつかの画像が出てきました。

その中で、私の記憶にある船影に最も近いものがコレ。



サイズや船型はボンヤリ覚えているものと殆ど同じですが、デッキ上に二か所ある船中一杯に造られた台とも檣ともいえる構造物、これには全く記憶にありません。

こういうものが設置された船には乗ったことがありませんが、これはデッキ上に材木を積み揚げたときにデッキ番 **deck man** がこの上を左右に行き来するための構造物。

デッキ番とはウィンチ・マン **winch man** に「ヒーボーイ=**heave away** 捲け！」とか「スライ(キ)=**slack away** 降ろせ！」などの手信号を送る役で、これは積み付け作業員の班長であることが多い。この台の上から見れば死角はなく見通しは申し分なし。積んだ材木の上を歩き回るより足場としてはずっと安全です。

また、四箇所の下向き赤矢印で示した小さな黒っぽい箱、これはウィンチのコントロール・ボックスでしょう。デリックは4本、コントロール・ボックスも4基で符合します。

ウィンチ・マンも当然見通しの良い場所に居る方が好都合、良く考えて造られています。

材木デッキ積用のスタンションは見えませんが、デッキ上に倒して格納してある筈。

上の写真には次のような説明が付されていました。

Photo Details		
Description: m.v."Togo Pal" leaving Delfzijl the 20th June 1995. Owner(s): Lighthouse Marine Co.Ltd. Flag: Cyprus. Callsign: P3ZL2 Build: Imabari Zosen, Imabari 359 1976-Golden Peak Pan 1982 Sampaquita I Pan 1985 Pacific Wisteria Pan 1988 Dimis Cyp 1993 Spedi Cyp 1995 Toga Pal Cyp 1999 Ocean Pole Khm 2002 Ole Khm 2002-30-aug. Arrived at Gadani Beach, Pak. to be broken up.	Title: Togo Pal IMO: 7509744	Added: Dec 17, 2012 Hits: 651
Technical Data		
Vessel type: Bulk Carrier		
Gross tonnage: 10,653 tons		
Summer DWT: 16,904 tons		
Additional Information		
Status: Dead		
Build year: 1976		

例によって売船・改名が重ねられ、この写真の時の船名は **Togo Pal**、船籍は **Cyprus** キプロス。まず、いかにもそれらしいのが今治造船所建造という事、これが意味するのは、この船の建造時は私が乗った **Zampaguita** のように何らかの形で日本の船社が一枚かんでいた可能性が大きい。総トン数 10,653 トン、と言うサイズもまさに私の記憶に一致します。建造年 1976 年から 1982 年迄の船名は **Golden Peak**、そこでまず最初の売船・改名となり 1985 年迄 **Sampaquita I** となっています。この年代は私の乗船した時期に合致してはいるんですが、問題は **Sampaquita I** と言う船名。単に **Sampaquita** だけではなく、語尾に "I" が付いています。これが **Island** の I なのかどうかは分かりませんが、

いずれにしてもこれは“Sampaguita”という船でないことは明確です。

もう一つの明確な否定材料はこの船名の時の船籍が Pan パナマである事。 私が乗ったサンパギータは、フィリピン籍だった事だけは間違いありません。

更に Sampaguita と入力して検索を続けるとヒットしたのが次の船舶要目表。

IMO number	7509744
Name of the ship	OLE
Former names	TOGO PAL (1999) SPEDI (1995) DIMIS (1993) PACIFIC WISTARIA (1988) SAMPAGUITA I (1985) GOLDEN PEAK (1982)
Vessel type	Bulk carrier
Operating status	Decommissioned or lost
Flag	Cambodia
Gross tonnage	10653 tons
Deadweight	16904 tons
Length	146 m
Breadth	22 m
Year of build	1976
Builder	IMABARI SHIPBUILDING CO. LTD. - IMABARI, JAPAN

この資料は Togo Pal から更に売船移籍された後で、船名は Ole、船籍はカンボジア。この資料でも Sampaguita の船名の年代は私の乗船時期に符合しますが、ここでも船名の語尾に“I”が付いていて、こうなると頭文字が Z か S かの問題なんかではなく、やはりこの船は別物、と認めざるを得ません。

また、これらの資料では、この船は Bulk Carrier＝撒積み船となっていますが、前の写真を見た限り「材木兼撒積み船」というべきでしょう。それも引つかかるところで、私の記憶にある船は材木積み仕様にはなっていなかった。その代わり小規模ながら艙内上部にはカー・デッキが 2~3 段ほど設置されていた筈なのです。

という事で、結局、正しい **Sampaguita** 又は **Zampaguita** の画像や資料にはたどりつけませんでした。まあ、船名はあくまで固有名詞、誰かが命名したわけですから、必ずしも国花の名前と同じスペリングである必要はないわけで、綴りは命名者自身の勝手です。

となるとやはり私の記憶にある“**Zampaguita**”が正しかったのか？

何しろこの船には正規の乗組員としての乗船ではなかったので、この船に乗船した証となる書類が一切ないのです。それにしても **Zampaguita** が記憶違いだったとは思えないので、思いつく手段の全てを尽くして検索したのですがこの綴りは存在しないという結論に達しました。どうしても納得いきませんが止むを得ません、この際私のボンヤリした記憶

にある船名“**Zampaguita**”で通すことにします。

*

「正規の乗組員ではない」と言った意味は、法定定員ではない言わば員外だったから。フィリピン籍の船に船長として乗船するには、当然フィリピン政府発行の船長免状を持っていなければなりません。この時の私の職名はスーパーバイザー **supervisor** = 管理者・監督者・指導者等。この言葉、最近では陸上のあらゆる分野でごく普通に使われている

ようですが、当時の日本ではあまりなじみのない職名であったと思います。

当時の船で聞くスーパーの付く職と言え、外国の港でのステベ (**stevedore** = 荷役業者) の積み付け作業の総責任者を意味するスーパーカーゴ **supercargo** だけでした。

では、私が受けたスーパーバイザーの役目は何だったか？ それは船長以下甲板部職員 (航海士) の指導・相談役みたいなものでした。と言ってもこの船の運用で特にスーパーバイザーを必要とするほどのことはなく、実際私が出る幕は殆どなかった、と言うのが実情です。では何故そんな職を設けたのか？

この頃、既に日本国籍の船はあらゆる面でモノイリとされ、日本人職員を乗り組ませることはおろか、日本の法規にのっとって船の整備をするんじやとても採算が取れない、という事になっていました。そこでいわゆる便宜置籍、リベリアやパナマに船籍を移し必要最小限の日本人を乗り組ませて安上がりに運航する、という流れになっていたのです。前回乗船の **Konvall**、その前の **Caspian Trader** などが、まさにその便宜置籍船でした。今回の **Zampaguita** は更にその上をゆく節約策で、船籍は諸事万端割安なフィリピン籍にする、そうすれば乗組員も船長以下全員これまた格安なフィリピン・クルーにできる。

管理会社 (又は船主) としては結構・ケだらけ、というわけ。

しかし待てよ、全員フィリピン人で大丈夫かネー？ と運航会社が懸念を抱いても不思議で

はありません。この頃日本船社の運航で、日本人ゼロの船はまだなかったのです。船員の人件費や船舶整備費を分担するのは船舶管理会社で、こっちは安けりゃ安いほどイイ。一方、運航会社としては同じ用船料を支払うなら、自社の商売が安全且つスムーズに運んでくれないと困る。管理会社側の経費節減と運航会社側の運航効率維持、この二つのバランスを何とかしよう。ではどうすればいいか、と考えた末、行きついた答えがスーパーバイザーだったのではないか。

甲板部・機関部に日本人目付け役を夫々一人だけ乗せよう。正規乗組員じゃないんだから資格は問わない、船長・機関長ではなく、もっと小さい免状の比較的割安な日本人航海士・機関士でヨカロウ。フィリピン・クルーのお目付け、と同時に何かあった時に陸上の会社と情報伝達・意思疎通がスムーズにできればヨシとしよう。

多分、この会社のスーパーバイザー職はこういう発想で始められたのだと思います。こういう職が当時ヨソの船社にも存在したか否か知りませんが、私は聞いたことがありませんでした。では、そんな仕事がどうして私に振り当てられたのか？

Konvall 下船後、マンニング会社 P シッピングの例の担当者、十数年後輩の同窓生に、あの船ががとても気に入った事、他にあんな船があればぜひ乗りたい、と申し出ました。しかし、差し当たりそう言う口がナイ事、については、今どうしても必要な事があるので協力してもらえませんか？と逆に頼まれてしまいました。

それが Zampaguita のスーパーバイザー職。

本来この船には P シッピングのこの担当者よりさらに後輩のごく若い同窓生がスーパーバイザーとして乗り組んでいたんです。しかし、彼に代わるものがない、従って彼に休暇を与えることが出来ない、と言う状況になっていたんですね。どうやら彼は P シッピングの正規陸上社員だったらしい。

この頃、日本では既に商船学校を卒業して船に乗ろうにも、乗るべき日本船がない、即ち日本の船会社所属の日本籍船はごくわずか、新卒者を一人前のプロの船乗りとして実務の場で育て上げる環境、組織の余裕が既になくなっていました。

だから、このスーパーバイザーも果たしてプロの船乗りとしての技量がしっかり身に付いたのかどうか甚だ疑わしい。彼が本当にフィリピン人船長の相談役又は指南役として機能していたのか？大いに疑問ですが、そこは前述の様に、実際に船長から相談を持ち掛けられたりすることは皆無で、ただ乗っているだけ、と言う状態だったから「ヨシ」だったのでしょう。彼は多分この船にスーパーバイザーとして乗船する前は陸勤経験だ

けだったのだと思います。しかし、このフィリピン籍の船を管理・運航することになったので、免状のランクや経験はともかく、とりあえず日本の海技免状を持つ彼にその役が回ってきたのでしょう。海上での実務経験が彼にどれほどあったのか？

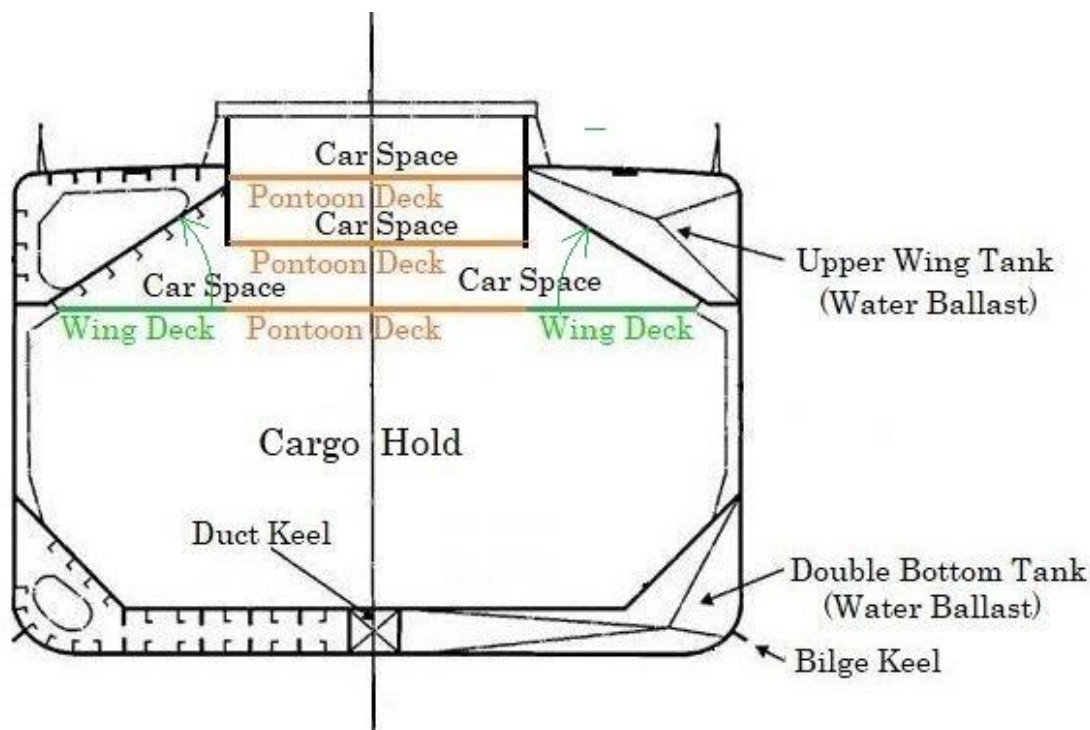
当然ながらこの会社には彼の代わりを務める人員の余裕がなかった。一方、マンニング業としてのこの会社に職を求めてくる人間、私と同様アルバトロスの世界をウロつく人間は少なくとも一等航海士・一等機関士以上の職を求めてくる、というより、どの便宜置籍船でも既に日本人の職はそれしかなかったのです。船・機長、一航・機士の四人が日本人の全て、もしくは日本人は船・機長のみ、に流れつつあったのが実情です。

当然、P シッピングのスーパーバイザー職に交代要員はいない、という事になるわけ。で、私にスーパーバイザーのツナギをやってほしいという依頼です。まあ、一航海だけならいいだろう、新しい職を経験しておくことも無駄じゃない、但し、日給は船長職並みに払ってもらわないといけません、それは会社側も承知。

という事で、初めてのフィリピン籍の船に、初めての職種で乗り込むことになりました。

*

おぼろげな記憶にある Zampaguita の船体横断面はこんな様子だったと思います。



茶色のポンツーン・デッキとグリーンウィング・デッキ部分は自動車積のスペース、それより下のホールドは主として鋼材などの雑貨用のスペースです。日本から外地向けの往航は鋼材を主とした工業製品雑貨と自動車を混載、復航にはカーデッキを取り払って船内一杯に穀類などを積もうという計画で造られた船です。

これまでに乗った「第十九とよた丸」や「第八とよた丸」などのカー・バルカーと根本的に違うのはホールド容積の3割程しか自動車積みに対応していない事。往航の積荷はあくまで鋼材などが主体であり、鋼材の積み付けスペースはごく小さくて足りるから、残った上部スペースにカー・デッキを設けて有効利用しようという考えです。この船のカー・スペースがコロナ換算で何台分だったか？ これも全く記憶がありませんが、まあ各艙100台以下、トータル400台以下であったことは間違いないでしょう。

この頃、自動車輸出にはPCC=Pure Car Carrier=純自動車専用船が主流なっていて、カー・バルカーは既に時代遅れになっていたのです。だから、この船はカー・バルカーと言うより多目的撒積み船とでも言った方がより正確で、船体のサイズが一般的なカー・バルカーよりずっと小さいのも、あくまで鋼材などの製品輸送が本来の目的だからです。なお、穀類等撒積みの時は、上図茶色部分のポンツーン・デッキは取り外して上甲板に格納、グリーンのサイド・デッキはウィング・タンクの下面に張り付くように巻き上げます。この方法は「とよた丸」シリーズ等、従来の一般的カー・バルカーと同じです。

*

さて、スーパーバイザーとしての初めての乗船。乗船地は東京湾内のどこかだったと思いますが、全く記憶にありません。何しろ実務と呼ぶほどのことが全くないのだから、テンションもゼロ、従って記憶もウスボンヤリです。

フィリピン人キャプテンは若く、当然経験も多くない筈で、前任のスーパーバイザーと違い、私が明らかに船乗りとしては先輩格であることが分かって、ちょっと緊張気味。私にあてがわれたのは二等航海士並みの部屋で、船長殿はこれにも恐縮しているようでしたが、私は一航海だけの仮住まいと、気にもしていませんでした。

前任者からは引き継ぐことも殆どナシ。実務と言えほどのことがないのだから引き継ぐことも無くて当たり前。一般的な海技について、私より二十年位若い彼が私に向かって何か言えることはもっと無いわけ、数分の雑談後「デハお願いしまーす」でオワリ。

船内で唯一同僚とも言えるのは機関部のスーパーバイザー。彼も私より10年以上若い感じでしたし、外航船の機関士をした経験もそれほど長くはないのではないかとにかくそれまでに乗った他の船の話はしたくないという感じでした。まあ、彼とは仕事での関わりは無いのだし、私的会話の有無なんてどうでもイイわけです。

船籍も、クルーの国籍も全てフィリピン、こういう環境はこれまでにないものでした。何度も言う様にこの船での仕事は事実上ゼロ、楽と言えば楽ですが退屈この上ありません。

しかしフィリピン・クルーは皆気さくで、誰でも気軽に会話に応じてくれます。好きな時間に寝て、好きな時間に起きて、気が向けば時々ブリッジを覗き、クルーとの雑談で時を過ごす。毎日がこんなことで過ぎてゆくだけ。こんなことでいいのか、と思わずにはおれない程何も無い日々。とにかく、法的には私は業務上存在しない、まあいわば「お客さん」です。何か助言を求められて初めて私の出番があるわけで、そうでない限り私はなんの行動もとれないのです。私が直接航海士に指示を出す、命令する、などと言う行為は厳密に言えば違法行為、彼らとの会話もあくまで雑談です。しかし、スーパーバイザーの仕事がナイ、という事こそ会社が望むところなんだから、マッ、イイカ。

*

この船に乗る迄、フィリピンの人達は普段タガログ語と英語の併用だと思っていました。ところが、この船の30数名のクルーは、出身地が同じ仲間とはそれぞれの言語、いわゆる御国言葉で会話をしているらしいのです。そこに他の言語系のクルーが加わると、サッと、タガログ語に切り替えて話すらしい。更にそこに私のような外国人が加わると、またまたサッと英語に切り替えるという早業。それぞれの御国言葉と共通語タガログと英語を巧みに使い分けているんです。これには驚きましたネー。そして彼らの話す御国言葉の種類が多い事。この船で聞いて記憶に残っているだけでも、タガログ、イロカノ、セブアノ、ビサヤなどかなりの数がありました。今調べてみると、主流となる8大言語を初め、全てを数えると100近くの言語があるのだそうです。何しろ7,000を超える島があるという国土ですから交通の発達していない時代には、楽に行き来のできる地域ごとに独特の言語が出来上がって来たのは無理もないでしょうね。と言う事で、私が一枚かむと当然英語での会話になり、それは私に対してだけでなくその場に居合わず全員が英語での会話に切り替わるのです。彼らはそれを特に意識することなくごく自然にそうなるらしいことが分かり、改めてビックリです。そういう彼らとの共同生活で、私もいくつかのタガログ語を覚えましたが、普段の会話ではタガログ語は全く必要なく、全て英語で片付いてしまいます。だから今記憶に残っているのはほんの数語にすぎません。

その中で一番良く憶えているのはカバヤン **kabayan** という言葉。これは「同郷の人」くらいの意味らしいですが、「同国人」というよりは「同じ地方出身の人」即ち「同じ言語系の人」という意味が強いらしい。彼と彼は私のカバヤンです、

と言うセリフはよく聞きました、この場合は同じ島から来た、という意味です。また、港町の路上などで、フィリピン人の船乗り同士が通りを挟んで行き逢った場合なんか「カバヤーン」と声を掛け合っていました。この場合は「同国人」という意味での声掛けでしょうが、船内ではやはり「言語を共有する同郷人」という意味合いが強かったと思います。とにかくこの言葉は良く耳にしたものです。

*

さて、出発地は多分横浜か川崎だったと思いますがはっきりしません、とにかく東京湾のどこかからで、向かった先はニュー・ジーランド北島のオークランド Aukland、何しろこの港はこの時が最初で最後の寄港でしたから、これははっきり憶えています。

前任のスーパーバイザーが下船した後、私は早速チャート・ルームへ行って航路を見てみました。私が海図を調べていると、丁度そこへキャプテンも下調べに来たらしくチャート・ルームに上がってきました。私がチャートを何枚か広げて見て居たのでちょっとビックリしたみたいでしたが、すぐ、「キャプテン、オークランドへはどんなコースがいいでしょうね？」と気さくに聞いてきました。この船のキャプテンは彼なのに、その彼が私に「キャプテン」と呼びかけるんです。

この場合、彼が私を「キャプテン」と呼んだのは職名としてではなく、私が元来船長職であるのを知って、敬称としての意味で言ったのです。しかし、ここでハッキリさせておかななくてはヤヤこしいことになる、乗組員は私の事を知っているからいいとして、二人の関係を知らぬ外来者が聞いたら私を船長と勘違いするかもしれない、と思いました。

そこで「キャプテン、どうぞ、私の事はファミリーネームで呼んで下さい、そして他のクルーにもそう伝えて頂けませんか」と頼みました。さらに「勿論、私はあなたの事を“キャプテン”と呼びますよ」と付け加えました。

彼もニヤツとして、ハイ、ではそう呼ぶことにします、とちょっとホッとしたようでした。前任のスーパーバイザーをなんと呼んでいたのか知りませんが、その彼は年もこの船のチョフサーよりも若く、船長経験者でないことは明らかですから、多分ファミリーネームで呼んでいた筈です。しかし、今度は正真正銘の船長経験者、年齢も経験も明らかに先輩格だからどう呼べばいいか、キャプテン自身ちょっと迷っていたんだと思います。

では一緒にコースの検討をしましょう、と二人で改めて海図をのぞき込みました。ところで、このルート、私も実は初めてなんです、ニュージーにはずっと前に行きましたが、それはウェリントンだったし、西海岸経由でしたからね、キャプテンはいかがですか？

はい、私もニュージーは初めてなんです、とのこと。

それでは、とキャプテンが来るまで私が検討していた航海計画を説明しました。

海図によれば房総半島南西端の洲崎灯台沖からオークランド沖までは殆ど一直線。 取り敢えず直航のコース・ラインを引いてみることにします。

このように経度線に近いコース、しかも赤道を挟んで殆ど等距離では、最短ルートである大圏を使っても殆ど距離を短縮するメリットはありません、この際ラム・ライン (rhumb line=航程線=メルカトル図上の直線) でいいでしょう。 後はその線上に障害物があれば、そこを少し避ければ OK という事になるでしょうね。



具体的には、まず洲崎灯台沖からオークランド沖に直線を引いてみます、それが上の図にブルーで示したコース。 そうするとソロモン諸島 Solomon Is の一部とニュー・カレド

ニア New Caledonia の東にある小島が邪魔することが分かります。そこで、その小島
 マレ Maré 島を右手に見るように修正コースを引いてみます、それが赤線です。
 こうすると、次の図の様に、もう赤線のルート上は全てクリアーとなります。こんな風
 に考えていたんですが、どうでしょう？ キャプテンも全く異論なく同意。

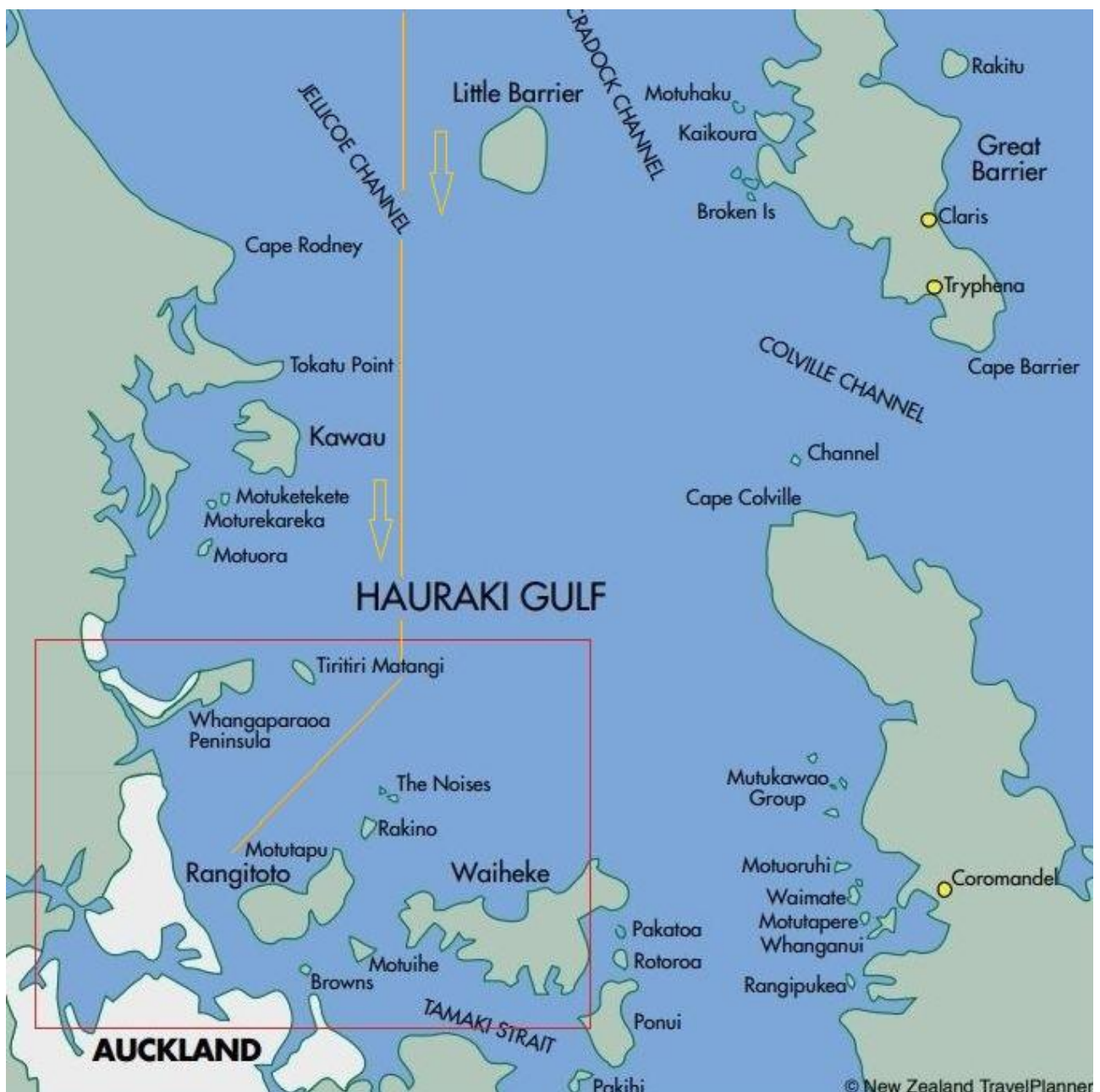


多分、前任者がキャプテンと一緒に航海計画をするなんてことはなかったのだと思います。
 こうして、新米スーパーバイザーとキャプテンの初の共同作業はスンナリ終わりました。
 これを期にキャプテンも、新スーパーバイザーに対して身構える必要は全くないことを知
 ったようで、お互いにとって打ち解けるためのまたとないイキっかけでした。
 キャプテンの気持ちも良く分ります。何しろ彼をこの船に乗り組ませているフィリピン
 の会社は名目上この船の船主ではありますが、実質は全くのペーパー・カンパニー。
 日本の管理会社がフィリピン国籍の船を使うのは諸経費を安くあげる為の手段にすぎず、
 だからこそ日本からスーパーバイザーを派遣しているのです。

船長は全てを仕切らなければならぬし法的責任は全て負わなければならない、しかし同時に、何かを決断する際、常にスーパーバイザーの目を意識せざるを得ない。これはイヤでしょうネー。 私自身、そんなのはマッピラゴメンですから、彼の立場には同情を禁じ得ません。 とにかく、キャプテンとは以後わだかまりなく冗談を言い合える間柄になりました。 となれば自然、他の乗組員も気兼ねなく私に接するし、楽しく話し合えるので、前述の様に気楽な毎日が過ごせたのです。

*

まず、初港はオークランド Auckland、ここは次のマップの様に、文字通り天然の良港。



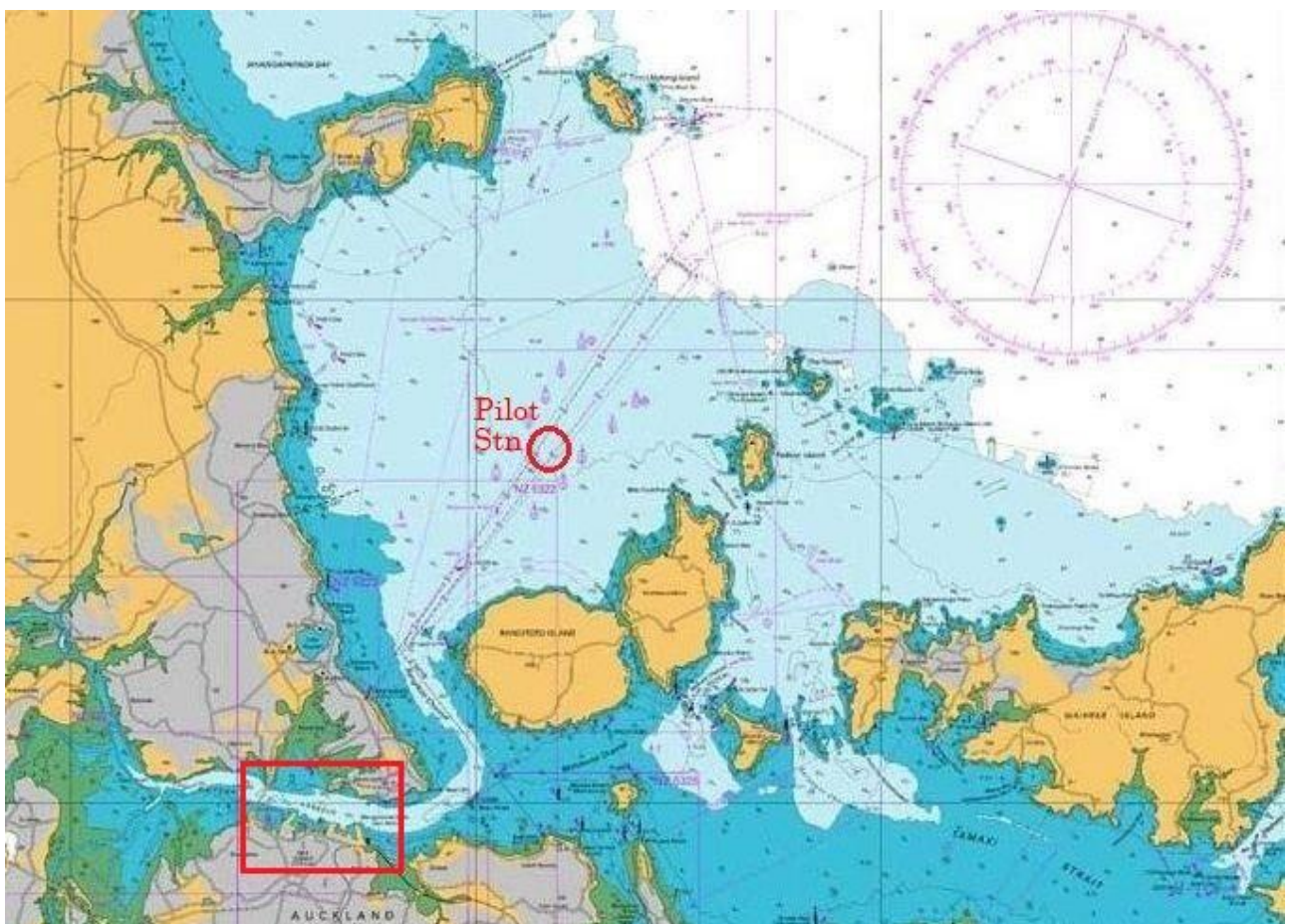
このようにハウラキ湾 Hauraki Gulfは適当な間隔をもった多くの島に囲まれているうえ、左下の赤線で囲まれた港へのアプローチ部分は更に島々を取り囲んでいます。 これなら

沖が少々時化ようが、ハリケーンが襲来しようが、又は津波がぶつかってこようが、まず大きな被害に至ることはなさそうです。

津波がコワイのは湾の奥に行くほど段々狭くなって、しかも両側に抜けているところが無い地形。ハウラキ湾の様に多くの島が防波堤代わりになっていて、しかも適当に抜けている、こういう地形なら湾内で波が収束されて波高がどんどん高くなってゆくという事は無いでしょう。まさに天然の良港。

矢印の様に黄色の線に沿ってハウラキ湾を南下してゆきますが、左下のオークランド港に行きつくまでの両側には多くの自然保護区があり、当然のことながら、その景観は申し分ないもので多くの観光ツアーでも湾内クルーズが組み込まれているようです。でも残念ながらそれは船乗りには無いも同然、クルーズを楽しむヒマなんか巡ってきません。

次は上図の赤線部分、港へのアプローチです。



ほぼ中央の赤丸がパロット乗下船位置、そこから左に右に大きく曲がる航路を進んで左下のインナー・ハーバーに向かいます。

オークランドのハーバー・エリアはワイテマタ・ハーバー Waitemata Harbour と呼ばれますが、ワイテマタとは先住民マオリ族の言葉で「キラキラ光る水」という意味なんだそ

うです。確かに東西に開けた水面を見ていれば、朝日にも夕日にも水面は陽光が反射してキラキラと綺麗に光るに違いない。



こんな風にスコブル印象の良い港でしたが、この時はごく短い停泊で、ゆっくり上陸する機会はありませんでした。ここでの揚げ荷は自動車全部と少量の鋼材だった筈です。自動車全部と言っても、各艙 100 台ずつに満たない台数ですから揚げ荷は簡単に終わってしまいます。

新米のスーパーバイザーとしては、初めてのこの船の仕事の見届けですから、何も面倒なことが起きないことを願いつつ在船していました。実務は何もないのに、ノンビリ上陸と言う気分にはなれなかったのです。とにかく、揚げ荷は順調にはかどり、あっさり出港となりました。この時どの岸壁に着岸したのかも、さっぱり記憶がありません。それにしても、自分自身の実務はゼロで、人がやる仕事に落ち度がないかどうか、何も面倒が起きないことを願いつつ仕事の推移を見守っているだけ、と言うのはなんとも居心地の悪いものだと思いました。

こんなことならどんなに忙しくても、あらゆる仕事を自分で計画して実行する方がよっぽど楽だ、自分がチーフの時の忙しさを思い出して、つくづくその充実した気分を懐かしく思ったのでした。

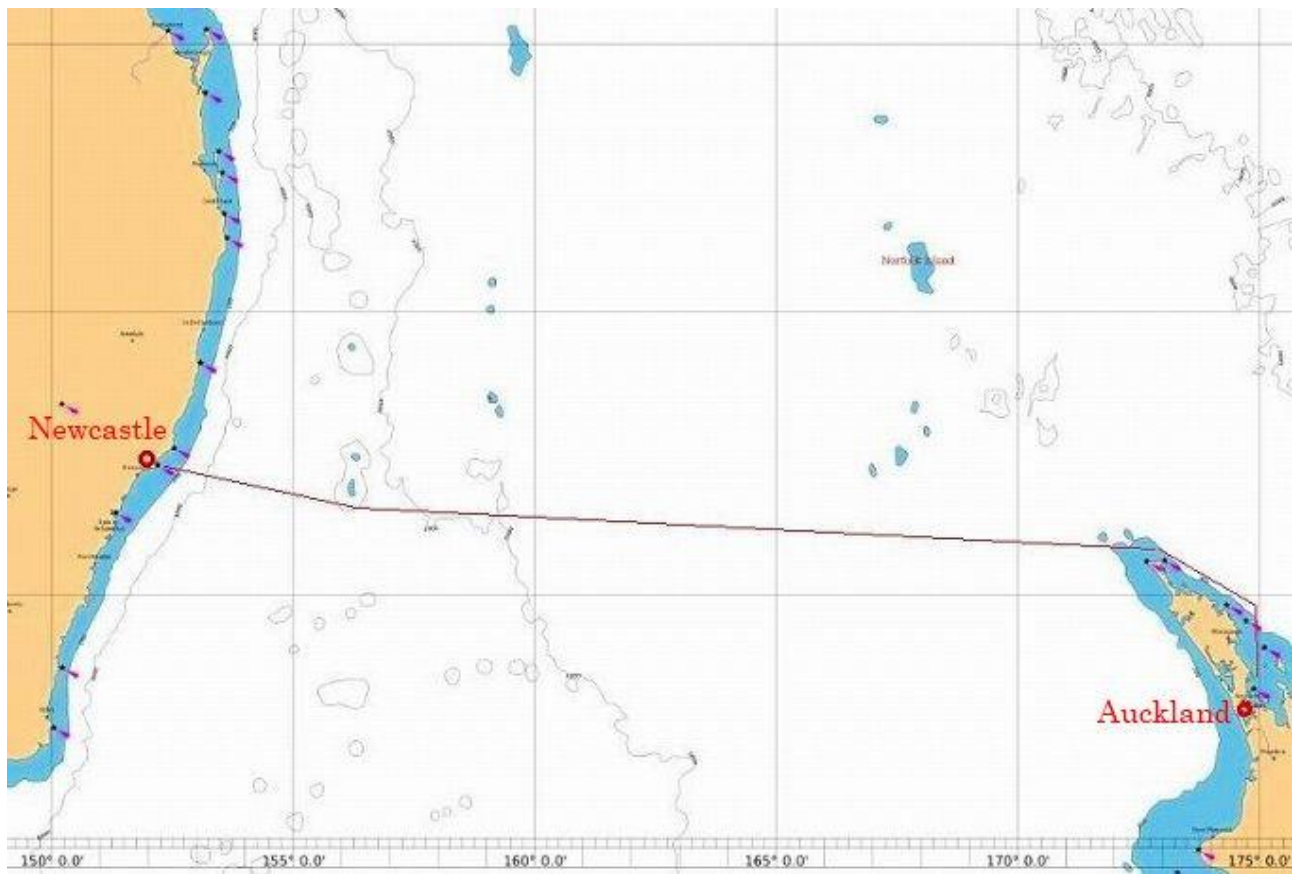
また、船長と言う立場は実務はチョフサーに任せきったとしても、責任は全て負う立場で

すからそれなりの緊張感はあるし、いざと言う時は「コウシロ」と言い切ることもできる。しかしスーパーバイザーはあくまで傍観者、出しゃばるのはバツ。これまでこういう立場に身を置いたことがなかったので何とも居心地の悪いものでした。

*

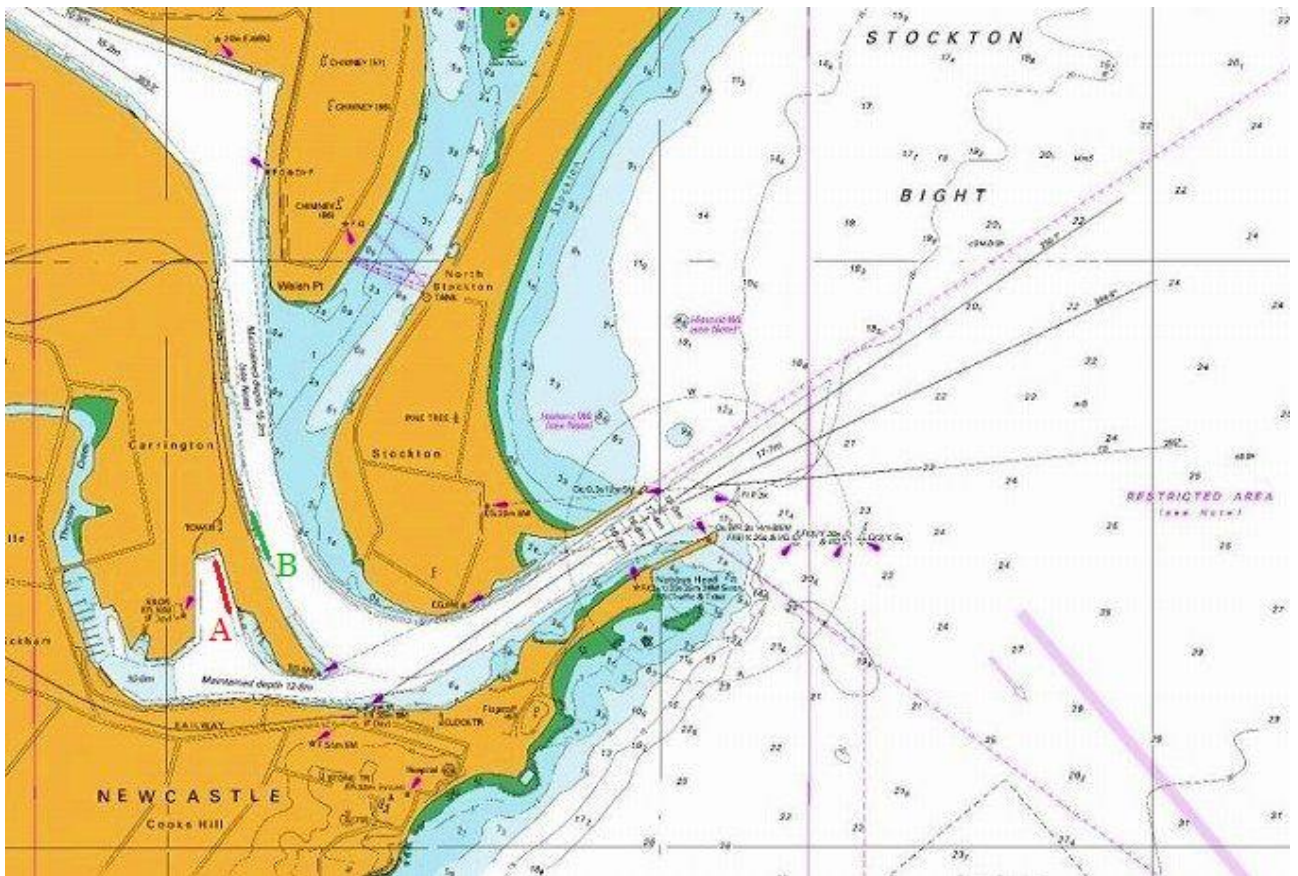
次の揚げ地はオーストラリア東岸のニューキャッスル **Newcastle**、この港へも私は初めての寄港でした。

ニュージーランドとオーストラリア東岸に間の海はタスマン海 **Tasman Sea** と言います。



ニューキャッスルの少し東に浅瀬の様に薄青色になっているところがありますが、これはタウポ・シーマウント **Taupo Seamount** と呼ばれる海山（海底の隆起部分）で、隆起していると言っても一番浅い所でも 100m 以上ありますから特に危険はありません。しかし、そういう所では思わぬことが起きる可能性がゼロではありませんから特に不都合が無ければ避けた方が無難でしょう。この程度のコースの曲がりには距離の伸びを気にすることもありません。

このコースもキャプテンと一緒に海図を囲んで決めました。この船で私が気軽にできたのはキャプテンと共に航海計画を練る事、これがお互いのコミュニケーションを図る上でも一番じゃないかと思っていました。そのニューカッスルはこんな港でした。



まず赤マークの A 岸壁で雑貨及び鋼材の揚げ荷、それが終わってから一旦沖の錨地に出て
 ホールド掃除。 2~3 日後に今度は緑マークの B 岸壁で日本向けの小麦積み。

この港でも上陸して街歩きをした記憶がありません。 やっぱりスーパーバイザーとして
 港内作業が上手く行くことを気にしていたんでしょうね。 なんとマジメなことよ。

揚げ荷が終わってから、ホールド掃除と積荷待機の為沖の錨地に居る間、みんなで大いに
 釣りを楽しみました。 トータルではかなりの量の水揚げがあったし、私は大きなコチを
 釣り上げてアライにしたことが記憶に残っています。

小麦積みの為 B 岸壁に着岸したあと、担当のスーパーカーゴとの雑談のなかで、沖の錨地
 で大釣りしたことを話すと、彼も釣りが大好きで、よく磯釣りに行くんだと言っていました。
 上の海図の中央下部の入港航路の南側の岬の外海側、そこが彼の釣り場だと言っ
 ていましたが、なるほど海図で見てもイカニモと言う地形です。

更に彼は素潜りも楽しむんだと言っていました、ここではサザエやアワビ・ウニがいく
 らでも取れるんだと言っていました。 日本なら漁協がウルさいけれど、この国ではそん
 なことには頓着ないようでした。 彼は当時ではまだ珍しい日本食ファンだったようで、
 自分でそれらの獲物の料理もするんだと言っていました。

私が沖で釣ったコチをアライにして食べた話をすると、今度来たらウチに招待するから是

非刺身の上手い作り方を伝授してほしいと頼まれてしまいました。

そこで、どんな包丁を使っているのかを聞くと、ゾウリンゲン Solingen のクッキング・ナイフだとの事。ゾウリンゲンは結構だけど、問題は切れ味じゃないんだよね、と大小の出刃包丁と刺身包丁の断面・側面の絵を描いて示し、こういうのをどこかで探すことが先決だよ。ウーン確かに全然違う形だねー、けどこんな包丁見つかるかなー。

まだネット販売なんかない頃ですからシドニーやメルボルンなどの大都会ならいざ知らず、
ニューキャッスルじゃちょっと難しいかもネ。

でも、日本の魚料理を上手に作る最短距離はこの包丁を探すことだよ、と言ってやりました。なんぼゾウリンゲンでもクッキング・ナイフ一丁でタイを、ヒラメを、キスを、上手く捌いてみろと言われてたら、年季の入ったつもりの私でもちょっと腰が引けるなー。

*

ところで、料理と言えば、この船の食事にはちょっとマイりました。これまでも混乗船での一番の難問は仕事の面ではなくて食事のマズサだと思っていましたが、この船の食事はウマイ・マズイという段階ではなく、日本人の味覚とは全くかけ離れたものでした。機関部のスーパーバイザーは船の食事を全くとらず自分の部屋で自炊生活をしていました。

彼は長くこの船に乗っているので、どうにも我慢ならなかったんでしょうね。私は一航海だけと言う約束だし、キャプテンはじめクルーと一緒に食卓に着くことも仕事のうち、と考えて彼らと同じものを食べていたのです。旨さを期待しなければ、とにかく食事は食事、飢えはしのげるわけで、まあ、一航海我慢しようと思っていました。

しかし、ある日とんでもないものが出てきました。

それはある種のシチューなんですけど、見た目には、やや黒ずんだお汁粉に色々な具が浮いているという感じでした。一口食べて、ウヘーと思わず吐き出しそうになりましたが、とにかく無理に呑みこみました。こりゃ何ですか？ とキャプテンに聞いてビックリ。

豚の血を煮込んだものでディヌグアン Dinuguan というのだそうです。

私自身かなりのゲテモノ食いですから、大概の物には抵抗ないのですが、この生臭さには辟易でした。キャプテン曰く、確かに今日のコレは旨くないですね、でも、料理の仕方によってはもっと旨いものなんですヨ、とのこと。フィリピンでは郷土料理としてかなりの人気なんだとか。香辛料の使い方がミソなのかな？

とにかく、このシチューに限らずこの船の食事はかなり質の悪いものでした。

後でブリッジの当直者との雑談の折に聞いた話では、この船のコックは南部ミンダナオ島

Mindanao 出身の穆斯林なんだそうで、食事の質の悪さはそのへんにも原因があるらしい。カトリックが当たり前みたいなクルーの中で、ちょっと孤立している感じでした。この後、混乗船ではかなり長期間、大勢のフィリピン・クルーと付き合いましたが、はっきり穆斯林だと分かっていたクルーはこの時のコックしか知りません。

*

ニューキャッスルで積んだ小麦の揚げ地は川崎。 オーストラリア東海岸を北上し、ニュー・アイランド New Ireland 島の東端から房総半島洲崎灯台沖へまっしぐら。途中カロリン諸島付近ではいくつかの環礁の近くを通過しますから、その地点ではそれらを適宜避けながらトラック島のすぐ西を通ります。その後、北マリアナ諸島 Northern Mariana Islands のすぐ東側を通過して北上を続けます。

その頃のある日、海図を示しながら、キャプテンこの Sofu Gan って見たことありますか？と聞きました。 イエ、知りませんネー。

じゃ、距離は殆ど伸びませんからちょっとコースをずらして近寄ってみましょうよ、通過時間もタイミングよく昼間だし、面白いですよ、こんな形ですと親指を立てて見せました。

へえー、そりゃ面白そう、行きましよう行きましよう。



これが「そうふ岩＝孀婦岩」の位置、鳥島の南約 40 哩、北緯 29 度 47 分 39 秒、東経 140 度 20 分 31 秒。 絶海の孤島です。 この岩を最初に発見したのは英国海軍大尉で、彼に

よってよって命名されたのだそうです。

それは旧約聖書にある話で、神に背いた為、塩の柱に変えられてしまったロト Lot の妻、からとったもので即ち「Lot's Wife」その後これを意識して「やもめ岩＝孀婦岩」という日本語に変わったと言われています。日本の地名で英語が元、しかも、旧約聖書に出てくる言葉が由来になっているのは極めて珍しいですね。 Lot's Wife Crag とも Widow's Crag (やもめ岩) とも呼ぶことがあるらしい。これがその孀婦岩。

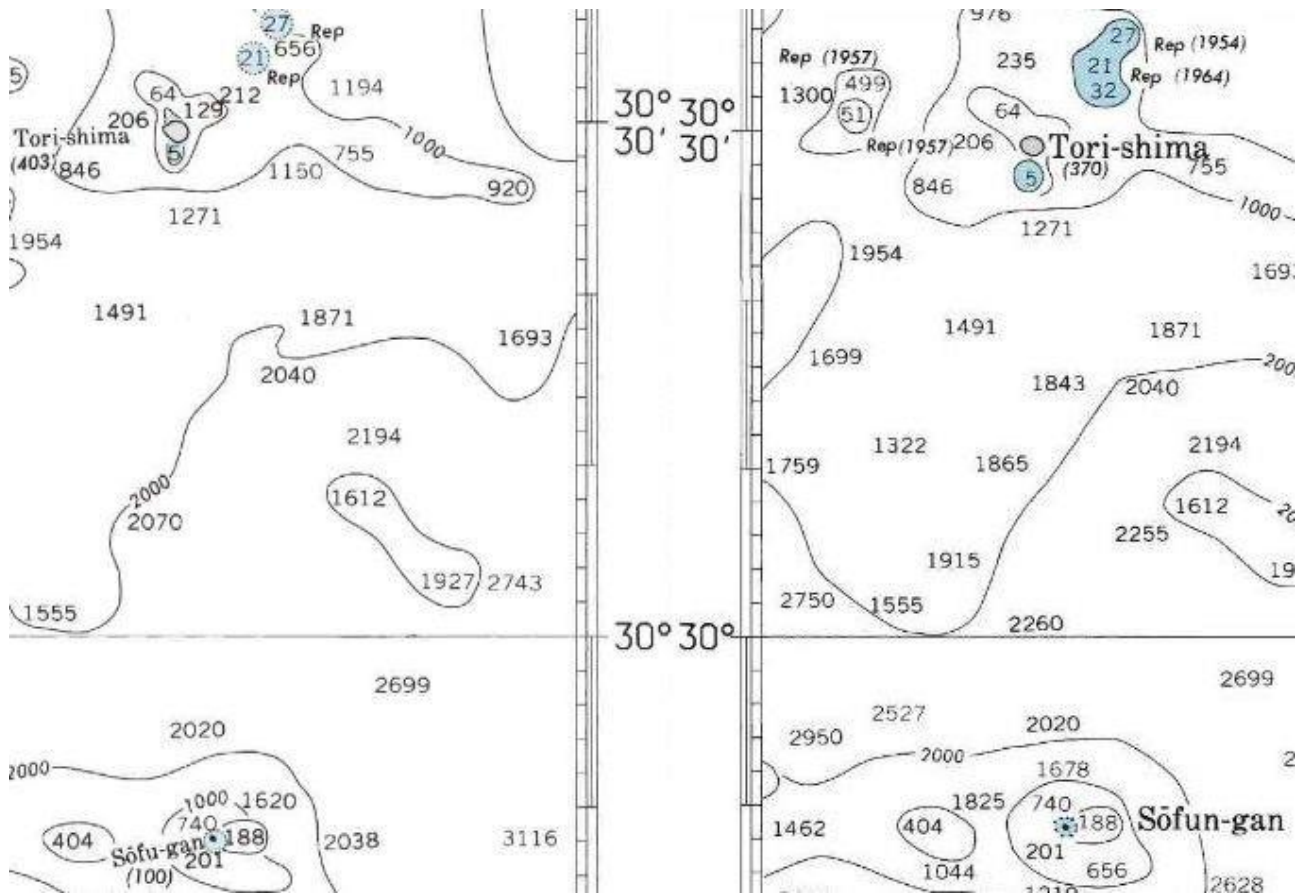


ちょっと他には無い景観ですね。 この高さ水面上 99m、水線面の東西 84m、南北 56m
と言うサイズ。 周囲は急深で近寄っても安全ですが速い水流には要注意。

キャプテン以下クルーも皆始めて見るこの珍しい景色を大いに楽しんだようでした。
これまでに触れたことはありませんでしたが、私自身は初めての外洋航海、練習船大成丸
でニュー・ジーランドのウェリントン Wellington へ行った時を皮切りに、以後何度も見
ていました。 何度見ても見飽きない光景です。

ところでこれを書いているうちに、ちょっと珍しい発見をしました。

次の左右の海図をよく見比べて下さい。



これは2枚の海図の端の部分と並べたもので、いずれも鳥島と孀婦岩辺りを示す部分を切り取ったものです。 左側半分は NGA・97026 という海図で、第10版・1989年4月1日発行。 右半分は NGA・97000 で第3版・1989年9月9日発行。

NGA とは米国版海図の一種ですがこの二枚はいずれも「日本版海図からの転写である」と注が付いています。 それはともかくこの二つの海図上で孀婦岩の表記を見て下さい。

左側は正しく Sōfu-gan となっていますが、右は Sōfun-gan となっています。

この元になったのは日本版海図何番なのか不明ですが、いずれにしても日本版海図のローマ字表記が間違っていたとは思えません。 現に左側では正しく Sōfu-gan と表記されて

いるので、元が間違っていたとは思えません。

NGA とは National Geospatial-Intelligence Agency 国家地球空間情報局と言う御大層な組織です。 だけど Sōfun-gan ってことは無いでしょうヨ。

アハハ、こりゃとんだ重箱の隅ホジクリ。

*

その後、船は川崎に入港、半分を揚げ荷、次は鹿児島港で揚げ切り。 私はその鹿児島で下船しました。 初めてのスーパーバイザーという仕事でしたが、仕事そのものは別として、

オール・フィリピンの中で、まあ、それなりに楽しい日々を経験しました。

スーパーバイザー職はこの一航海だけ、の約束でしたが、私の後任で乗ってきた新しいスーパーバイザーはすぐ嫌気がさして下船を申し出たらしく、一航海後、再び私にオハチが回ってくる羽目になりました。

まあ、私も食う為には贅沢を言える身分じゃありませんから、引き受けざるを得ません。 但し、Konvall のような口があったら最優先で紹介すると言う約束を取り付け、次の航海にもう一度スーパーバイザーとして乗船したのです。 キャプテンは思いがけなく私が復船したのを喜んでくれました。 その航海も前回と全く同じ積荷、同じ揚げ地。 何しろ

あまりない構造の船ですから、自然積荷の種類も行き先も限られるのです。

しかし、この船は私の二度目の航海が終わり、日本に帰って私が大阪で下船した後、あっさり売船となったのです。 それは冒頭に紹介した Sampaguita I の売船・改名の時期と全く一致しているのです。

これらの年代の符合は何とも腑に落ちない事ではありますが、もう一度、私が乗ったこの船はパナマ籍船の“Sanpaguita I”ではなく、フィリピン籍船“Zampaguita”だった事を確認してこの話を終わりたいと思います。

果たしてこのスペリングが実在したのかナ???

*

次回更新は 2019 年 6 月 22 日（土曜）の予定です。