

◆【随想】BISKRA号航海記(13)① 元機関長 新木繁雄

5月1日(火) アビレス出港

9時、パイロット乗船、出港。外海はものすごい大時化。ウインチがまだ完全に納まらないうちに出港したので、デリックを収めるのに甲板部の連中は四苦八苦していた。

9時50分、潤滑油清浄機異常停止。入り口のサイトグラスに乳化白濁した潤滑油が見え、すべて廃液側へ流れている。そのうち、主機L Oサンプタンク(潤滑油タンク)のハイアラームが出た。クランクドアを開けのぞいて見たら、乳化したL O(潤滑油)が底の方からせり上がってくる。サンプタンクに穴が開いたらしい。このままでは主機メインベアリングやクランクが、海水混じりの乳化油に浸かってしまう。

タンクレベルを下げねばならない。ブリッジに電話して投錨させ、潤滑油移送ポンプで他のタンクへ移すようにした。しかしその間にもどンドンレベルが上がってくる。もっと大きなポンプで排出しなければだめだ。潤滑油ポンプの吐出弁を抜き出し、機関室へ排出した。

出帆してすぐに変なショックがあったと思ったら、どうもその時、船底が岩に接触し亀裂が入ったらしい。大変なことになった。ビルジポンプが小さくて、増えるビルジを排出しきれない。ときどき大容量のポンプで船外へ排出しなければ、機関室が水浸しになってしまう。それどころか船が沈没してしまう。船倉には鋼材を満船しているのだ。満載喫水線まで足が入っている。

乗組員は皆、事の重大さに気づいていない。「船が沈んでしまうぞ」といったらようやく慌てだした。船長が手配したタグボートが1時間ほどして、ようやく来た。40マイルほど離れているヒホンという港へ曳航する。主機が動かない船というのはこんなにも情けないものか。単なる鉄の箱に過ぎない。

タグボートの出力が小さいので、曳かれていくというよりは、風に吹かれて流されているといった感じだ。幸い風の方向がよいので、目的地ヒホンへ近づいている。夜9時頃、ようやくヒホン港に着いた。ここには海軍のドックがあるから何とかできるだろう。

タンクからの漏水は相変わらず続いているが、機関長が指揮して排出しているから大丈夫だろう。ドックで修理するには積荷の鋼材を全部降ろさねばならないかもしれない。このままでは喫水が深いし、船体が重たいからドライドックに入れない。

すぐに処置するかと思っていたら「明日潜水夫が船底を調べて対策を考える」という。何と悠長なことを言っているのだ。海水がどンドン漏れ込んでいるのだ。船が沈んでしまうぞ。全く皆、分かっていないんだから。私一人がやきもきしている。

5月2日(水) ヒホン港(スペイン) 接岸

L Oタンクへ漏れ込んでくる海水の量が、ポンプで排出する量よりやや少なくなって、タンクレベルが徐々に下がりだした。亀裂に何かが引っかかったのか、水アカが付いて海水の流入を邪魔しているのか。

船底を調べた潜水夫の話では「3カ所にくぼみがある」という。「ここで水中溶接するには、道具や作業員の手配などで何日かかるか見当がつかない」という。海軍ドックの技師の話では、船底からダメージ個所に鉄板を溶接し船内側からセメントで固める方法で、7カ月後の保証ドックで船底の鉄板を取り換えてはどうか、といていたそうだけど、船体のことは私には分からない。

L R(ロイド・レヂスター、イギリスの保険会社)の技師も、これに同意したという。それについて保証技師のサインが必要だというのが、保証工事でもないのに、なぜ保証技師のサインが必要なのか分からない。造船所へファックスで「サインすべきかどうか」問い合わせた。

こうしている間にも、海水が船内へ漏れ込んでいる。潤滑油混じりの海水なので、港内へ排出することはできない。バラスタタンク(プロペラを適当な深さに保つため海水を漲るタンク)へ入れている。

「海員だより」