

◆【海員随想】BISKRA号航海記(14)④ 元機関長 新木繁雄

5月15日(火) 地中海

機関室雑用空気の減圧弁の具合がよくない。30 キロの圧縮空気を4キロに減圧している弁だが、全然効かず、4キロ側の安全弁が吹く。予備の弁は持っていないから、何とかして使えるようにしなければならない。開放してみたらテフロン製の弁シートにえぐられたような傷がある。自信はなかったが弁シートを裏返して使ってみたら、良好に作動するようになった。相変わらず、こまごました故障が次から次と出てきて、なかなか気の休まる暇がない。

日本を出る時持ってきた散髪用のハサミで、チーフコックとボロンジ(パン焼き職人)の散髪をしてやった。2人の散髪を見て、希望者が続々出てきた。これらを全部こなすには3日くらいはかかりそうだ。

船の大冷蔵庫からアルジェで釣ったレンコダイを出して解凍し、醤油で煮付け、夕食のおかずにした。冷凍してあった小アジも解凍し、こちらは骨を取って皮をむき、ニンニクとタマネギのみじん切りをたっぷり入れ、味噌であえて房総風のたたきにした。野菜庫からキャベツを取ってきて、簡易漬物器で塩漬けにした。菜っ葉類の漬物を食べるのは東洋人だけかもしれない。4カ月近くこの船に乗っているが、野菜の漬物は一度も出ていない。これが漬け上がったなら乗り組みの連中に醤油をかけて食べさせてやろう。

5月16日(水) 地中海

C/O(一等航海士)が「船倉に大きな音がするから来てくれ」といつてきた。積荷のせいで船体がガシガシ、動揺でハッチカバーがゴスゴス、大きな音が出ているのだと思う。「日本へ着いたら、メーカーのマクレガーに点検してもらうよう手配してくれ」という。すべての機器は1年間保証だから、手配くらいはお安い御用だ。造船所へ点検依頼の電報を打った。

方向探知機の具合が良くない。近くにある2局の電波をキャッチして方向を割り出す仕組みだが、1局の電波しかキャッチできない。C/Oにメーカー点検を約束したが、いまだき、こんな時代遅れの装置で位置を出している船はどこにもない。NNSで位置がリアルタイムでブラウン管に表示されているし、レーダーでも正確に位置が出る。これも法定備品の一つだが、機関部の鍛冶屋用のフィゴと同じで、法規が実情に追いつかない馬鹿げた一例だ。

スエズ運河に近づいたので、武村君にスエズライトを船首に取り付けてもらった。運河側から借りることもできるが、その場合、取り外すのに1時間以上船を止めなければならない。

夜8時頃、スートファイヤー発生。C/Oが泣きそうな顔で「どうしたらよいか」といつてきた。「落ち着け。1度発生したら煙突の内部についているすすが全部燃え尽きるまでおさまらない」と。補助ブローワーを回し、少し回転を下げさせた。その後、1時間ほどでおさまった。

彼は今まで一度もスートファイヤーを経験したことがないそうだ。日中に発生すれば火の粉があまり見えないから驚かないが、暗くなって発生すると、煙突いっぱい火の粉が噴き上げるから、初めて見る者は皆びっくりして、どうしたらよいか分からず、ただおろおろするだけだ。

5月17日(木) スエズ運河

真夜中の零時30分頃、ポートサイドに着いた。投錨するため、右側の錨を下ろそうとしたが落ちない。仕方なく左側を下ろした。スペインでの修理は全く効果はなく、無駄な作業だったようだ。7時抜錨、運河へ向かって動き出した。今回はスムーズに通過できそうだ。

8時頃、ブリッジの船長にアンカーが落ちなかったことを謝りに行ったら、珍しく機嫌が良かった。「日本でやり直す必要があるな」くらいの軽い話で終わった。実際のところ、私に怒ったって仕方がないのだけど。午前10時頃、反航船の待合錨地に入った。長く待たされたが、午後8時、ようやくスエズに向けて動き出した。

「海員だより」