

◆◇«海技の伝承»◆◇ 伝えたい船の話 素晴らしき外国航路①

▽グレートバリアリーフは緊張の2日間

四半世紀前になりますが25歳の頃、スミダ商運の7万トンの貨物船「昭興丸」に三等航海士として乗り組み、インドネシアのゲベ島やニューカレドニアから、オーストラリアのタウンズビル港までニッケル鉱を輸送する航海に従事していました。

赤道直下のゲベ島では約10日間かけてニッケル鉱を積み、タウンズビル港までを往復するのですが、6日間のうち2日間はダーウィンで水先人（パイロット）を乗せてトレス海峡を通過、グレートバリアリーフの内側の水路を丸2日間、航海当直するものでしたが、航海標識の少ないサンゴ礁の水路は危険なようで、何隻かの座礁船も見かけました。

乗船した水先人も2日間、食事の時間や、睡眠、休息の時間もあるわけで、馴染みの水先人になると夜間の航海当直で、チャートテーブルに「サードメイト」と私を呼び「ここが危険なポイント。灯火はないので、レーダーでこのポイントを確認したら次のコースに変針するように」と指示を出して船橋から降りていきました。何とか無事に航海できましたが、1年間のうち2回は座礁の夢を見たので、かなり緊張していたようです。

▽赤道近辺は潮汐の干満が半端でない

ニッケル鉱の輸送業務は、積荷も揚げ荷も約1週間から10日間かかるので、片道6日間の航海よりも荷役時間が長いことが特徴でした。もちろん航海士は航海当直と同じ時間割で荷役当直が課せられていて、夜間の20時から24時までのサードワッチで、忘れられない荷役がありました。赤道近くの地域では潮汐の干満差が10m以上になる時もあり、オーストラリアのタイドテーブルで毎日のテーブルを作成していたのですが、その日も8mの引き潮だったのです。荷役当直を引き継いだ後に気づき、喫水16mの本船で3m以上のトリムがついていたので、慌ててフォアマンを呼び、1番ハッチの揚げ荷役を止めて、5番ハッチからの揚げ荷に集中させて、事なきを得ました。港内でも海底の岩場に船底が触れた場合、3cmある鉄板でも突き破ると教わっていたので、冷や汗ものでした。この時は船長をはじめ一等航海士、二等航海士もタウンズビルのカジノホテルに行っていたので、上官不在の中での一大事として、忘れられない思い出になりました。仕事中は常在戦場の気持ちで取り組むことを胸に刻み込んだ経験です。

「海員だより」