甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

０５９号（24 Aug 2019）

冷凍船・びぜんりぃふあ

（Mar 1986 ~ Aug 1986）

二隻目の冷凍船「ありあけりぃふあ」でカリブ海～欧州間のピストン航海４航海を終え暫く休みを取ることにしました。 休みを、と言っても有給休暇なんて結構なものではなく、あくまで自腹、自分が自分に与える休暇です。 これぞアルバトロスの世界。

ニューポートで下船、ロンドン・ヒースローから空路帰国、帰宅途中、銀座裏の管理会社Ｈ海運に下船挨拶に寄りました。 すると、早速次の乗船を打診されてしまいました。

話の内容は、それまで他社が管理していた船を３ヶ月ほど後に引き継ぐことになったので、その受け取りに行ってほしい、細かな日取りや港名については未定だがいずれ近いうちにはハッキリする筈。 ついては他の乗船は見送って待機してもらえないか、です。

３ヶ月先の乗船を打診して、なおかつ他社への就活を牽制しておきながら、払うべきものは払わない、言うなれば、先の食い扶持は保証するから、それでよければ待機してくれ、ということ。 これもアルバトロスゆえ。 こちらとしても、とりあえず次の就活にアク

セク追われなくても良いのだから、まあ、お互い様。　というわけで、約 3 ヶ月の自前休暇を楽しむことにしました。

暫くして H 海運から、乗船時期は 2 月末か 3 月初め、乗船地は南アのケープ・タウンになりそう、との連絡あり。　2 月に入ってから会社に呼ばれ、親会社への面見世と、管理を移譲される船の詳細説明を受けました。　船は三千トン足らずの小型リーファー。

そして予定通り 2 月ドンヅマリ（確か 27 日だったか？）に日本を出発したのです。

同行者は私を含め三人。　その一人、二等航海士 A.J.君は神奈川県の水産高校卒。　これまでは遠洋マグロはえ縄漁船が主な舞台で、商船の経験は殆どないらしい。　今度乗る「びぜんりぃふあ」は、前の二隻のような冷蔵の野菜・果物主体の大型リーファーと違い、冷凍海産物が主たる積荷になるので、彼のような冷凍魚の扱いに慣れた航海士は頼もしい。

もう一人は前の「ありあけ」でも一緒だった私より数年年長の通信長 H.A.さん。　彼もずっと青函連絡船に乗っていたので、一般商船の経験はそう長くありません。

こういう顔ぶれの三人でケープ・タウン Cape Town までの長い旅に出かけました。

朝ロンドンに付き、空港近くのホテルで夜の出発までタップリ昼寝。　そこから南ア最大の都市ヨハネスブルグ Johannesburg へ、そこで更にケープ・タウン行きに乗り継ぎです。

朝早く、ヨハネス着。　滑走路を外れた駐機場で止まり、そこからは、やはり近くの駐機場で待つケープ・タウン行きの飛行機まで歩いての移動です。

タラップから地上に下りようとして、ギョッとしました。　両側に軽機関銃というか自動小銃というか、かなり物騒な銃器で武装をした戦闘服の数人が並んでいるんです。

乗客が全部下りると、ケープ・タウン行き乗り継ぎ客とその他の客に分け、それぞれのグループは彼らに取り囲まれました。　ケープ・タウン行きの乗客は私達三人を含めて総勢 20 数名ほどだったと思います。　ここが終点と言う客とケープ以外への乗り継ぎ客は私達の倍以上いたでしょうか。　ケープ以外、ダーバンやポートエリザベス等への便は待ち時間が長かったのでしょう、彼らはそのまま旅客ターミナルへ、私達ケープ行きはその便の駐機場迄、それぞれ銃器に囲まれての徒歩移動。　守られているのではなく、勝手な行動をしないよう監視されている、と言う感じが強かった記憶があります。

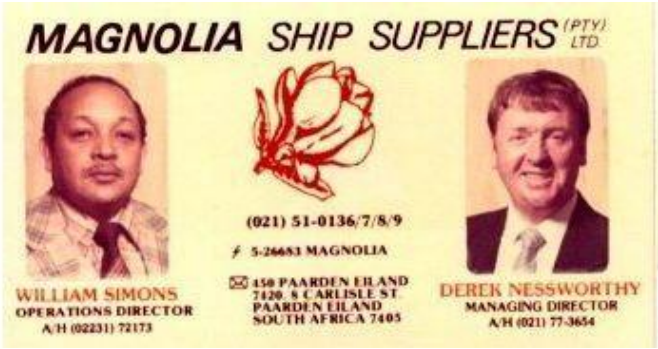
果たして、彼らは警察官なのか兵士なのか、又はそのどちらでもなく空港の警備を専門に扱う特殊機関だったのか、全く不明ですが、こんな経験は初めてです。

これは毎度のことなのか？　それとも乗客の中に誰か要人がいたのか？　はたまた、その時、空港内又は周辺で何か事件でも起きていたのか？　着陸の前、乗務員からは何も説明

がなかったのです。　という事は、これはここでは日常茶飯事か？？　結局、詳細は分からずじまいでしたが、とにかく普通じゃない雰囲気でした。

ケープ・タウン空港に着いて、ゲートを出るといつもの乗船旅行と同じ様に、私の名前を書いた段ボールを胸にもった出迎え人がいました。　しかし、驚いたことに彼はいつものような代理店手配の車のドライバーではなかったのです。

彼はナマリの無い流ちょうな英語を話す白人でした。　差し出された名刺を見て、アア、そうかと納得。　それには Ship Suppliers＝船用品納入業となっていました。　いわゆる船食（船舶食料納入業者）です。　中央がその Derek Nessworthy デレク・ネスウォーズィ、Magnolia と言う会社のオーナーです。　彼は代理店に申し出て、自ら空港での出迎え役を買って出たらしい。　左は彼の右腕 William Simons ウィリアム・サイモンズ。



勿論、彼の思惑は出来れば本船への食料納入を一手に収めたい、従ってイの一番に船長とコネを付けたい、という狙いがあったのでしょう。　しかし、その後の彼の言動を見るにつけ、決してそれだけではなく、日本人に対する並々ならぬ好意が感じられたのです。

右は彼の会社で連絡係として働いていた Masako さんと言う日本人女性の名刺ですがその右下隅に Mokuren と言う綴りが見えますね。　これは彼の会社のテレックスのアドレスですが、社名 Magnolia の日本語訳をそのままアドレス名に使っていたんです。

何もテレックス・アドレスにわざわざ日本語訳の単語を使わなくても、Magnolia でなんの問題も無いと思うんですが、敢えて Mokuren モクレンとは・・・。

その後、何回か繰り返した寄港でもこの「昌子さん」に会う機会は結局ありませんでした。

彼女は常勤ではなく、当時は多数いた日本のマグロ漁船などが入港した時だけ、連絡係（通訳）として駆り出されていたのです。

空港から、まっすぐケープ・タウン市内のホテル迄デレクの車で送ってもらいました。

ホテルに着いてチェック・インが済み、改めて彼に礼を言いました。

すると「アナタ方はケープ・タウンの街は初めてのようですね」と問いかけられました。

私は随分前、まだアプレンティス（実習生）の時ケープに入港したことはあるけれど、その時は上陸の機会がなかったことを言いました。　「デハ、念のためお話ししておきたいことがあります」彼の話はこの町の治安状態についてでした。

「ご存知かもしれませんが、この町は、と言うよりこの国は極めて物騒な状態が続いています。ですから、決してアナタ方だけで街に出ないで下さい。もし、どうしても、と言う場合はいつでもイイですから、私又は相棒のサイモンズに電話を下さい、できるだけ早く駆け付けますから」　エエッ、船食がそこまでするんかヨ、とこっちはビックリ。

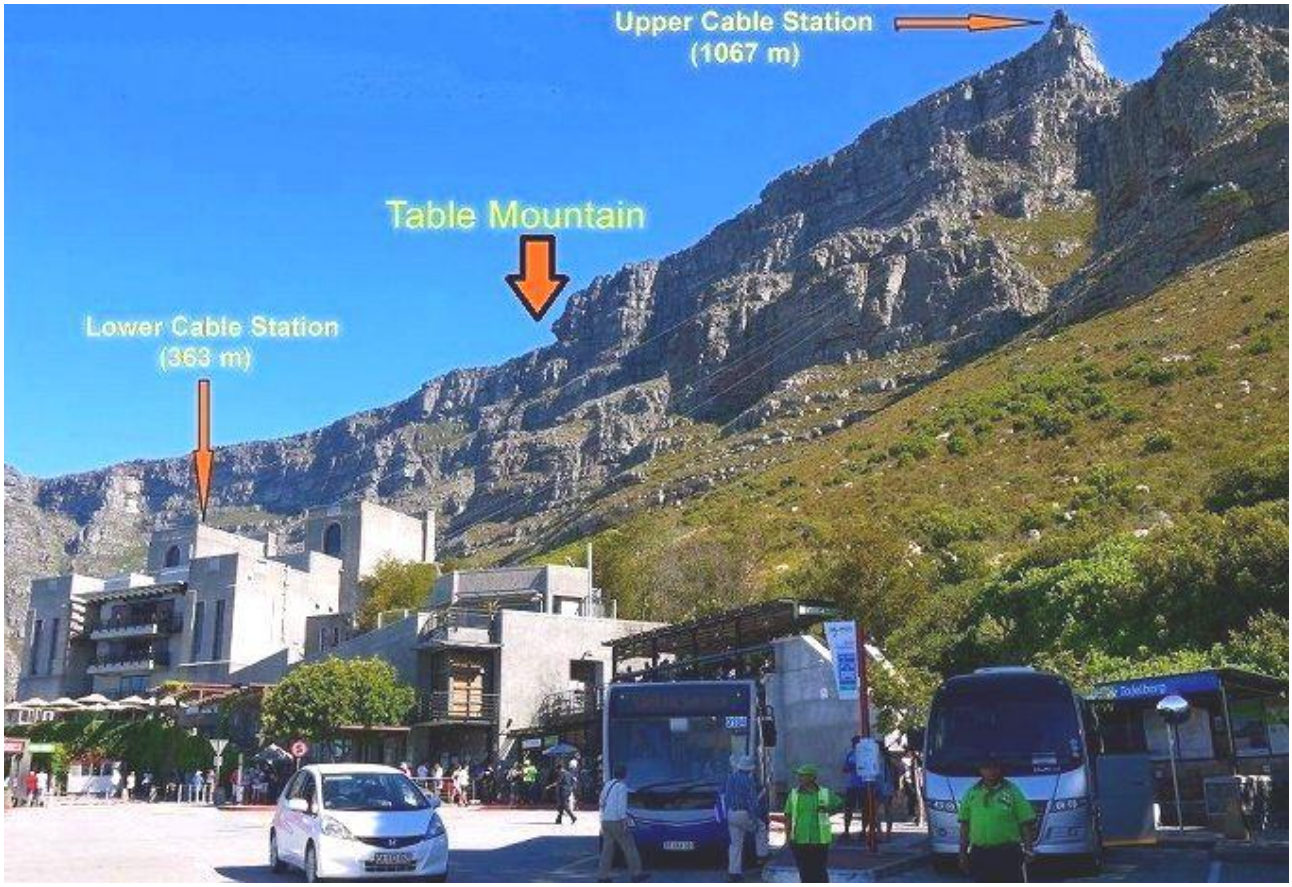
しかし、同時にヨハネスでのあの物々しい警戒ぶりが、ナルホドと腑に落ちもしました。

「ところで、今からどこか行きたいところがありますか？」　と重ねて聞いてくれました。

その時はまだ昼には間のある時間帯だったと思います。　だから私たちは機内で、時間が有ったらテーブル・マウンテンに行ってみたいね、ナンテ話していました。　アプレンティスの時、港からあの山を見て、いつかはあそこに行ってみたいと思っていたんです。

そのことを話すと「お安い御用です、じゃあ、今から行きましょう」と至って気軽。

私達に異存のあろう筈がありません。　昨日はヒースローのホテルでゆっくり休めたので長旅の疲れも時差ボケもたいしたことはありませんでした。　夫々、部屋に荷物を放り込んで、早速、またデレクの車に乗って出発、ケーブルウェイ山麓駅 Lower Station へ。



上は或る旅行社のサイトにあった画像の拝借で、最近の物でしょうが、当時もあまり変わりはなかったと思います。　ついていた説明ではこの山麓駅の標高は 363m、そしてテーブル・マウンテンの西の端にある山上駅は 1067m、両駅間の長さは 1200m だそうです。なお、現在のゴンドラの床面は回転式でぐるっと回るので、乗客全員が 360 度の景観を楽しめるのだとか。　私達が乗った時はまだ改装前の普通のゴンドラでした。

上がデレクが撮ってくれた 33 年前のフィルム写真、真ん中が H 通信長、左は A 二航士。写真の左手にケーブルの山上駅があります。　下は殆ど同じアングルの最近の画像。

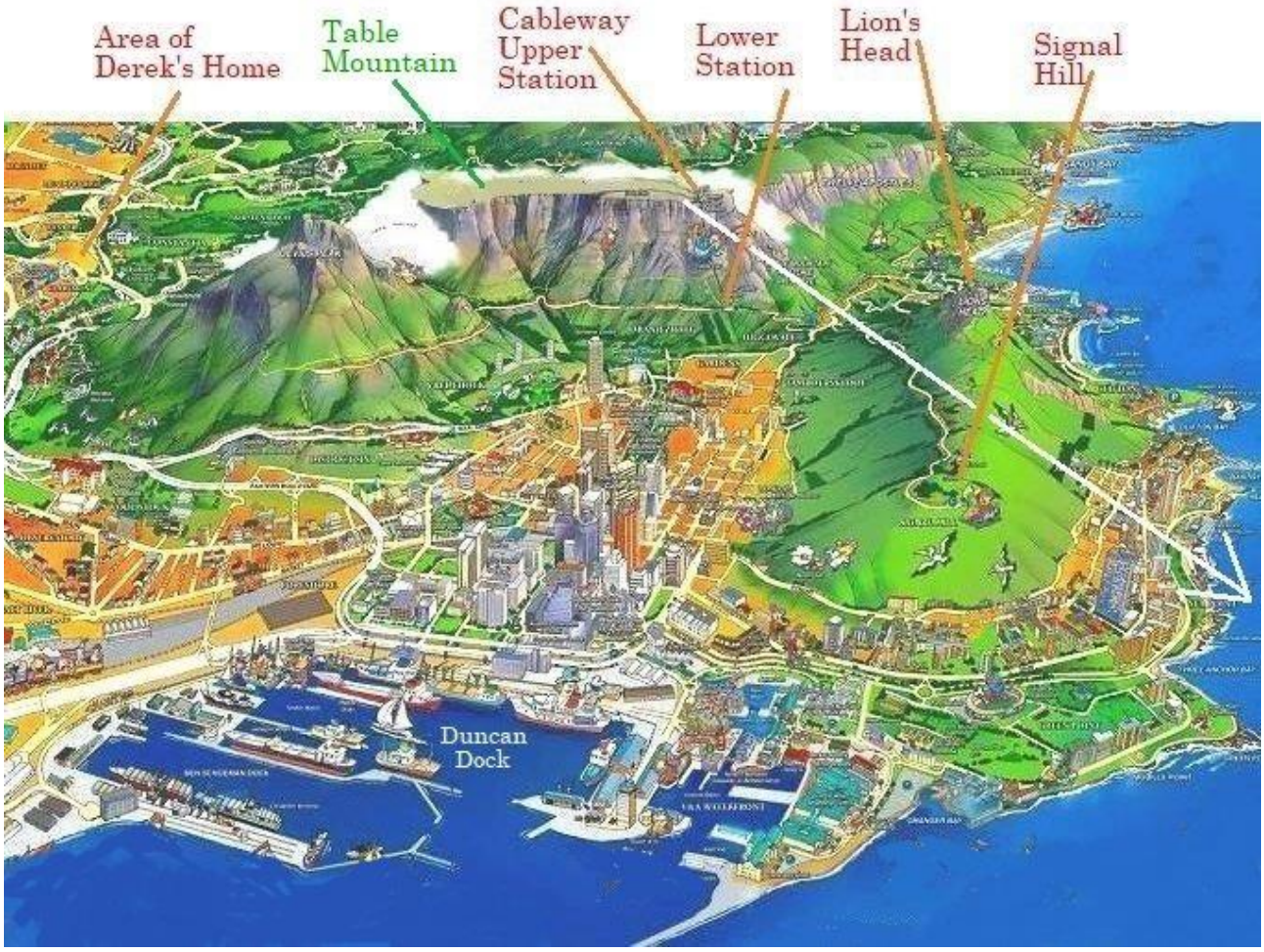
これらの画像はケーブルの山上駅のすぐ東側から北西方を見たものですが、このようにケープ・タウン市街を初め周辺海域一望の素晴らしい景色が楽しめる場所でした。

画面中央やや左のトンガリ山は Lion's Head、その右のなだらかな小山は Signal Hill、そのずっと先に見える島が、後に首相になったネルソン・マンデラが収監されていた監獄島 Robben Island、ケープ・タウンの港湾地帯は画面の右端に隠れています。

デレクに誘われて山上のレストランで昼食。　入り口の表示で、またギョッとさせられました。　"White Persons Only"。　デレクに目配せをすると、彼は、ノーノー、アナタ達はなんの問題もありませんヨ、と全く気にしていません。　これに似た経験はずっと以前、初めて航海士として乗船したての頃の米国南部でもありました。　人種差別の激しかったその頃の南部でも「日本人は有色ではナイ」とされていました。　席に着いてから、黒いウェーターたちのサーヴィスを受けて、私達三人はなんとなく落ち着ない気分でした。

ここで、この日の私達の立ち回り先をもうちょっと詳しく見てみましょう。

次の画像はケープ・タウン市街とテーブル・マウンテンを北北西方から見たバーズ・アイ・ピクチャーです。



まさにテーブル状の山頂、他では見たことがない光景です。　上辺中央付近の Upper

Station のすぐ左手が前の二枚の画像の撮影位置で、白矢印がその撮影アングルです。
トンガリ山がライオンズ・ヘッド、なだらかな小山がシグナル・ヒル、でしたね。
そして左上隅がこの後招かれたデレクの自宅のある辺りです。　それらの位置関係はこの通り。　悪名高い監獄島 Robben Island は図の右下のずっと手前です。
上の鳥瞰図と殆ど同じアングル、北北西方からの空撮画像で見るとこの通り。

上の二枚で港湾地帯の一番沖側に見えるのはコンテナー船用の埠頭ですが、「びぜんりぃふあ」当時は、その内側のプール状の波止場 Duncan Dock しかありませんでした。
昼食後一休みしてから、再びケーブルに乗って山麓駅に向かいましたが、下界の景色の変化は、登って来る時より降りる時の方が断然迫力がありました。
なお、この乗り物、日本では普通ロープウェイと言いますよね。　でもここでは Cableway が当たり前のようで、このケーブルの正式名称は Table Mountain Aerial Cableway です。
そのケーブルを降りると、今度はデレクの自宅に招待されてしまいました。
「パートナーが既に夕食の用意をして待っている筈ですからどうぞ遠慮なく」とウンもスンもなく連れていかれたのです。　彼は、私達を空港に迎えに来る前に既に今日の大方の予定は立てていたのでしょう。　テーブル・マウンテンは私たちが行きたい、と言わなくても多分その予定に入っていたのかも。　何しろケープ・タウンの、と言うより、南アで

の呼び物の一つは、ここのケーブルに乗る事、の筈ですからね。

食卓はプールのある裏庭に用意されていました。　まずは南ア産・白ワインで乾杯。

一番右の人物、写真ではチョット男っぽく見えますが、これがネスウォーズィ夫人。

本来の私の席は写真手前中央、デレクは奥さんの左隣ですが、彼はカメラを持って立ち、私は撮影の為一時的にA君の向こう側に移動したんです。

彼の家は大邸宅ではないけれど、広々として変な飾りの無いスッキリした平屋でした。

周りは閑静な住宅地で、物騒極まりないケープ・タウン市街とは一線を画す、いかにも恵まれた白人だけのコミュニティ、と言う感じ。

場所はさっきの鳥瞰図にあるように、テーブル・マウンテンの南東方、市街から見たら山の左手奥に位置します。　こうして楽しいディナーのあと、辺りが薄暗くなったので屋内に移動してゆったりと食後酒までいただき、挙句は夫人の運転でホテルまで送ってもらいました。　デレクはホロ酔いになったので助手席。

こうして思いがけない歓待を受けたケープ・タウンでしたが、次の日、「びぜんりぃふあ」の入港時間に合わせてホテル・ロビーでは又デレクが待機していてくれました。

本当に至れり尽くせり。　こんなに世話になっちゃっていいんだろうか？

船食業者には、日本を含め世界中の港で、商売以外の私用でも色々と便宜を図ってもらいましたが、デレクほどの心からのサービスを受けた記憶はありません。　この港の代理店は入出港の官憲手続きや荷役の手配等、通り一遍の業務を進めるだけ、乗組員の上陸とかその他こまごまとした世話は、全てデレクとサイモンズが面倒を見てくれました。

これでは、食料購入に関しては彼らの会社マグノリアに丸投げせざるを得ないでしょう。こんな調子ですから、日本船に関しての商売はマグノリアには到底太刀打ちできないことを他の業者も百も承知だったのか、これ以後もこの港で私の乗った船に他の業者が商談に来たことは一度もありませんでした。　ケープ・タウンに入港する日本人の乗った船は文句なしにマグノリアの独占、という業者間の暗黙の了解があったみたい。

とにかく、以来、私も、乗っている船がケープに入港すると決まったら、早くからマグノリアにテレックスで予定を知らせていました。　完全固定のお得意様になったわけ。

入港してきた「びぜんりぃふあ」はこんなショボイ感じで、ちょっとがっかり。　まあ、漁船を横付けして冷凍魚を摘み取るのが主たる業務ですから、こんなモンかも。

次は例によって乗下船の記録です。

(五)

12 雇入契約関係

船 Name of Ship	汽船 びぜんりいふあ丸 M/S BIZENREEFER	総トン数	2810 G.T.
		主機の種類	ディーゼル 4413 KW
職務 Position	船長 CAPTAIN	航行区域又は従業制限	遠洋区域
		年令18年に達する日	年 月 日
船舶所有者の住所及び氏名又は名称	東京都中央区銀座6-12-2 東京銀座ビル601 [redacted]株式会社	船長氏名(印)	[redacted]
雇入期間	不定		
雇入年月日及び雇入港	'86. 3. 年2 月 日 CAPETOWN 港		
備考	官庁時間外船内雇入 船長 [redacted]		

在タイ 昭 61 5.20 日本国大使館

(六)

13 更新・変更(船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは従業制限、職務又は雇入期間)

年月日及び新旧事項	(官庁公認印)
雇止年月日及び雇止港	昭和 61年 8月 4日 東京 港
備考	

3 月 2 日 Cape Town 乗船。　しかし、雇入れ公認印は 5 月 20 日、在タイ日本国大使館。

現在は在ケープ・タウン領事事務所と言うものがあるようですが、当時はなかったか、　あったとしても物騒な街に出てゆくのはやめよう、と言う事だったのか。　とにかくこの後、安心して出頭できる最初の在外公館がタイのバンコクだったんですね。

この船には日本人は、船・機長、一航・機士、二航士、通信長の総勢六人。　当時の船舶職員法の詳細は憶えていませんが、これが日本籍船として最少の合法定員だった筈です。

私達は三人で乗船したので日本勢半分が交代です。　その外のクルーは全員韓国人でした。

こうして乗船はしたものの、この港で何を積み、又は揚げたのか全く記憶がありません。

引継ぎ交代を済ませ、早速デレクの会社に食料の納入を依頼し、多分その翌日には出港したのだと思います。　記憶が全くブッチギレです。

「びぜんりぃふあ」についてもう少し資料を探してみました。

船名が読み取りにくいですが、マストの配置、側面が少し内側に傾斜した独特のハウスの形、運航会社のファンネル・マーク等々「びぜんりぃふあ」に間違いありません。

ケープ・タウンで私が乗船した時の汚れたショボイ姿に比べると、見違えるようですね。

私が乗船してから約 2 ヶ月後、日本に帰って入渠したんですが、その後はこの画像の様に少しマシなシャッキリした状態を維持できていました。

私たちが引き継ぐ前の管理会社は、多分、整備に余計な予算を割くことが出来ないほど逼迫していたに違いない。　それで管理業務を H 海運に移譲せざるを得なかったか？

それが所有権移転も絡んでいたのか、単なる管理業務の移譲だったのかは知りません。

次は上の画像よりさらにずっと後の様子。

Photo Details

Photographer:	mattlb [View profile]	Title:	TALOFA	Added:	Mar 05, 2015
Captured:	December 08, 2014	IMO:	8223311	Hits:	473
Location:	Papeete, French Polynesia				

Vessel Identification

Name:	Talofa
IMO:	8223311
Flag:	Vanuatu
MMSI:	577082000
Callsign:	YJRZ7

Former name(s):
- Fortune Reefer (Until 2012 May)
- Fortune (Until 2011 Aug)
- Friend (Until 2008 Dec)
- Smart Reefer Satu (Until 2002 Dec)
- Bizen Reefer (Until 1999 Aug)

Technical Data

Vessel type:	Reefer
Gross tonnage:	4,394 tons
Summer DWT:	4,942 tons

Additional Information

Home port:	Port Vila
Class society:	Korean Shipping Register
Build year:	1983

ここでは船体色はブルー・グリーンに変わっています。　そしてこの画像には資料が添付されていました。　これによるとこの時の船名は Talofa で、船籍は Vanuatu バヌアツ、これも便宜置籍国としてよく知られる南太平洋の島国です。

左下の船名の履歴を見ると Bizen Reefer 以後六代目の船名がこの Talofa になります。この船も御多分にもれず売られ売られて転籍・改名を重ねたんですね。　なお右中央の Gross tonnage（総トン数）を見ると 4,394tons となっていて、先程の船員手帳の雇入れ欄の表示 2,810 トンとは大きく違います。　では､別の船じゃないの？と思いがちですが、

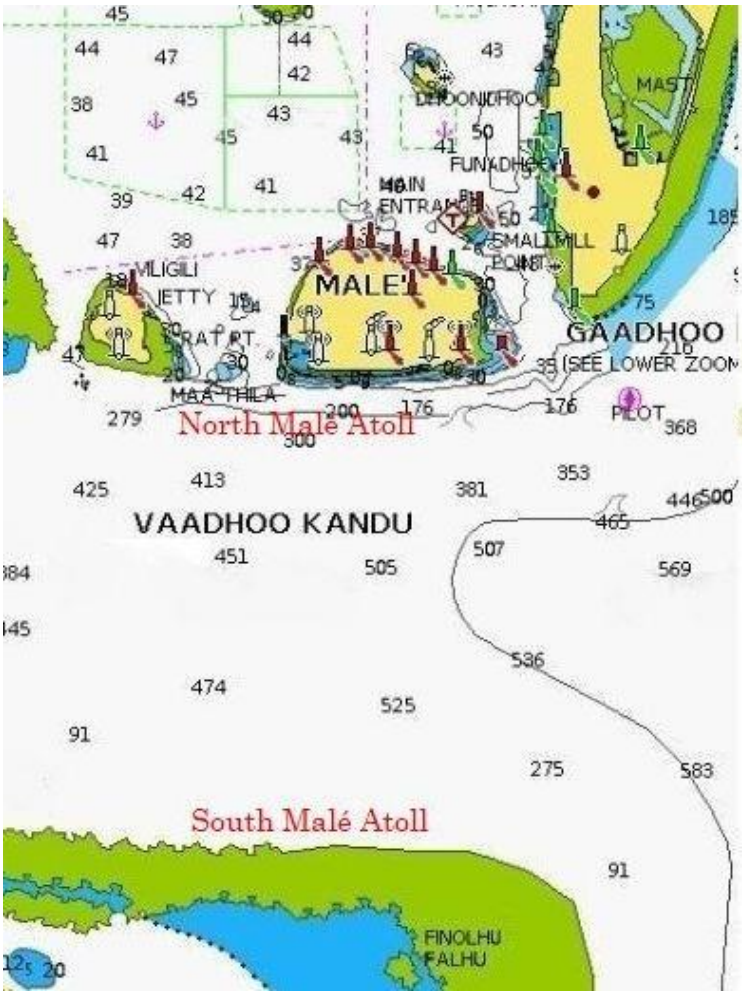
この違いは良くあることです。　ヤヤこしいので細かい法規は省きますが、簡単に言うと各国の総トン数の計測法が一様ではないからです。　その不都合を除くため、条約で定めた「国際総トン数」と言うものがあって、この資料にあるのは多分ソレ。　前出の船員手帳のものは日本の法規で計測した、あくまで「日本の総トン数」です。

かなり大きな違いですね。　なお、この資料には長さ・巾が明記されていませんが、全長：107m、巾：17m、建造は佐伯市の本田重工です。　また、Build year（建造年）1983 年となっていますから、私が乗った時は建造以来わずか三年の、まだ新船と言ってもいい状態だったわけ。　それにしちゃちょっとクタビレすぎ。　前の管理会社のメインテナンスは、如何に手抜きがあったか、ということですね。

ケープを出港して、まず最初の航海はモルディブ Maldive での冷凍カツオ積み。

ケープ出港後、強烈な逆流アガラス海流の本流を避けるため、アフリカ大陸沿岸にできるだけ近寄って北東進。　大陸とマダガスカルの間モザンビーク海峡を抜けて、マダガスカル北端に至り、以後はモルディブに向かってまっしぐら。

モルディブと言う国も初めて、冷凍魚積みも初めて、またもやハジメテ尽くしです。



まず、入国手続きの為、モルディブの首都マレ Malé の錨地に投錨しました。

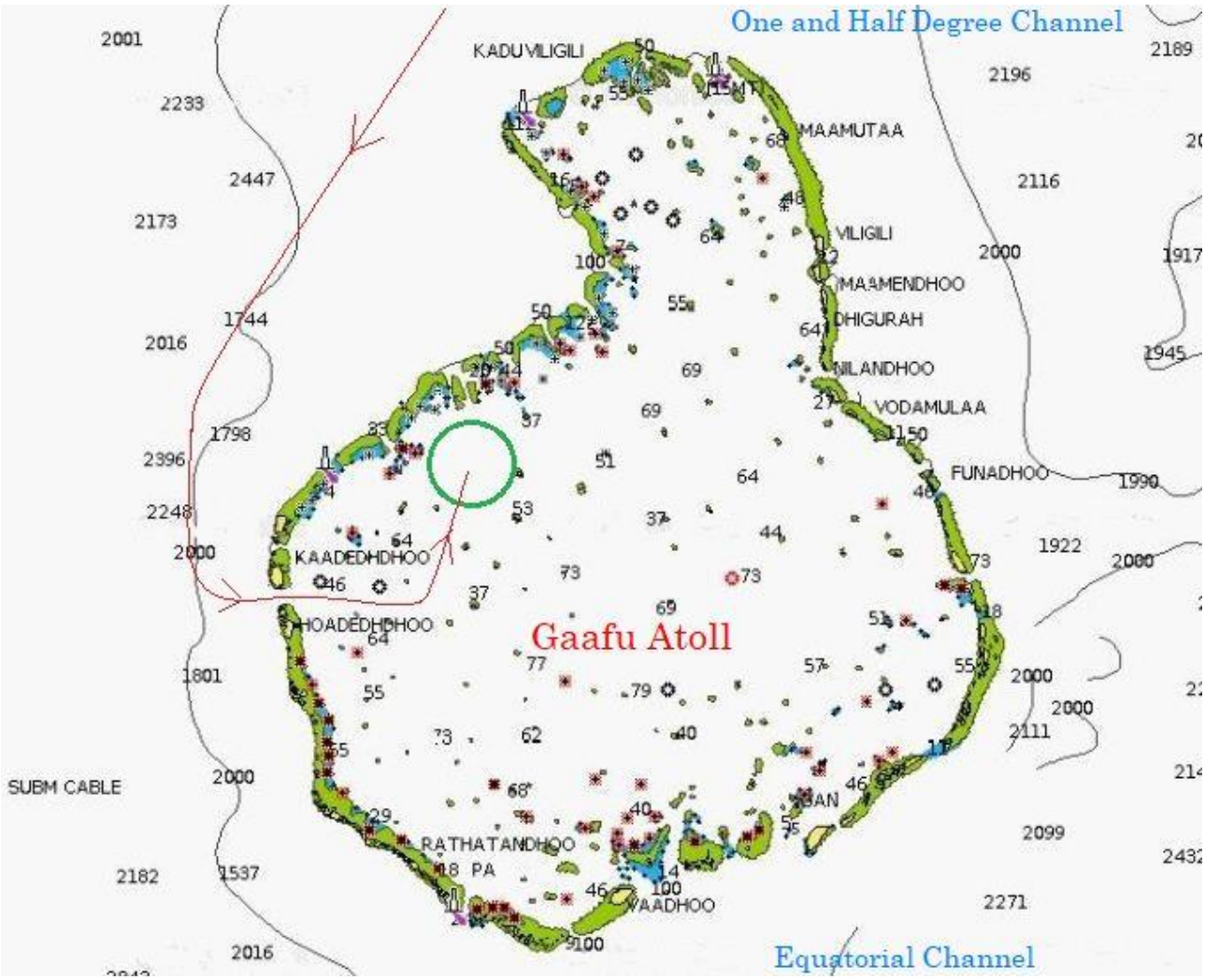
マレは国全体の南北の略中央にあるNorth Malé Atollの南端に位置して、Vaadhoo Kanduと言う海峡を隔てて South Malé Atoll に面しています。　画像の左半分がそのマレ周辺の様子で、中央付近の赤丸に菱形のマークの辺でパイロットが乗船し、マレ島の内側（北側）のグリーンの方形の錨地のどこか投錨して入国手続きをしました。

その後、積地へ移動したんですが、その積地の記憶がどうもはっきりしません。

モルディブと言う国は多くの環礁の寄り集まりで、上の画像の右側がその全体像。　この島のような形はすべてが環礁です。　一つ一つに Island＝島ではなく、Atoll＝環礁と言う名前が付いていて、夫々の環礁は無数の小島と岩礁で形成されています。

「びぜん」の積地はこれらの環礁のどこか一つだったことは間違いありません。　いわゆる「港湾施設」は全くなく、特定の名前のある整備された「錨地」でもなく、単に環礁の中の適当な場所にアンカーしただけ。　これでは覚えようがないのも事実。

どうやらそれは上図右下の白色の四角で囲んだ環礁らしい。



これが、その環礁 Gaafu Atoll。　環礁への入り口の水路が西にある事と環礁内の位置関係の記憶が、多数の環礁の中でここ以外に当てはまる所がありませんでした。

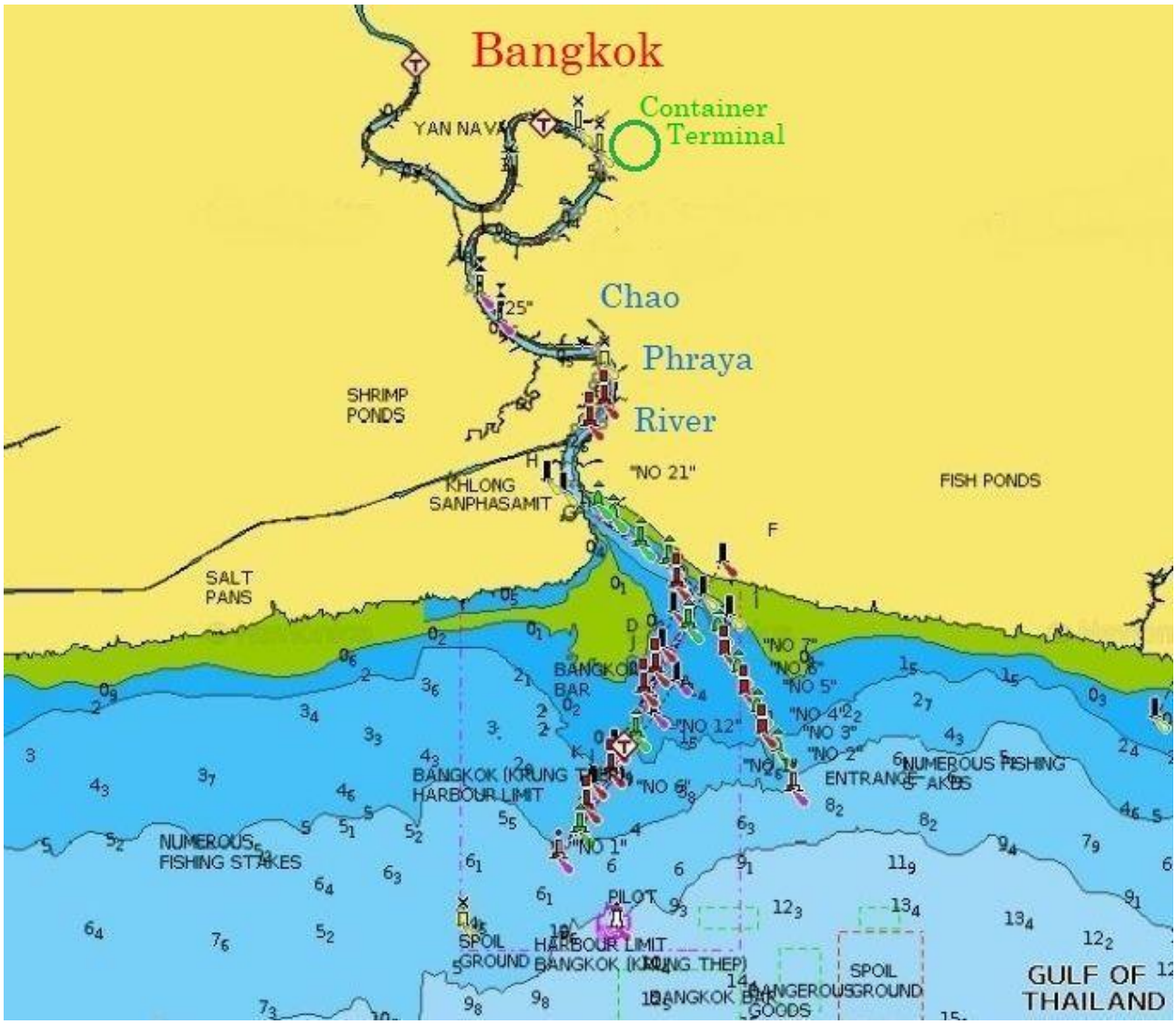
モルディブは 26 の環礁と、有人・無人を含め約 1,200 の小島で成り立っているとの事。
この Gaafu Atoll と言う環礁は国全体の南端に近い所に位置します。
Gaafu 環礁に近付くと VHF（超短波無線電話）で呼び出しあり。　入り口にボートを待機させておくから、環礁の内に入ったらそのボートの案内に従って錨地に進んで下さい、とのこと。 ここには水先案内人なんていないんです。 赤線の様に入り口を通過すると、成程、案内ボートが待っていました。　この図では、いかにも狭そうな入り口ですが可航巾は 1,000m程はあった筈。　特に危険はありません。
この環礁の東西は約 36 浬（約 66 ㎞）、南北は約 44 浬（約 82 ㎞）、かなりの面積です。アンカーを下ろしたのは図上のグリーンの円の辺り。　環礁内は周りの珊瑚礁が天然の防波堤になっていて、静かな海面が広がっています。　環礁内の水深は概ね 5~70m 台で、所々に点在する岩礁は別として比較的平坦な貝殻混じりの砂地の海底です。　しかし、珊瑚礁の外側ではごく短い距離で一気に 2,000m 台に落ち込みます。
錨地には 500 トンほどの大型漁船が待機していて、本船が投錨するとすぐ本船の船腹に横付けしました。　船腹にはお互いの船腹を傷めないように、ちゃんと大型ゴム・フェンダーをいくつかぶら下げています。　先程の VHF での連絡はどうやらこの船の船長からだったらしい。　根っからの英語圏の住民ではないらしい英語でした。
ところで、モルディブの言語、公用語としてはディベヒ語と言うものがあるそうですが、外国人との会話は英語で問題なし。　その他観光地では仏、西、葡、伊、独、など多数の言語にも対応できるとの事。　勿論、船上での業務は全て英語で用が足りました。
しかし、地名の表記は色々な言語が入り混じってかなりヤヤこしい。　投錨した Gaafu Atoll は、Huvadhu Atoll とも呼ばれ、外にも別名があるらしい。
「びぜん」で行った頃はまだ冷凍工場を初め輸出用の魚介類加工工場は殆ど無く、本船に横付けした漁船は冷凍工場として機能していたのです。　付近の海でカツオを捕ってきた地元の小型漁船は、この冷凍工場船の「びぜん」とは反対の舷に横付けして水揚げ。
工場船ではそれをすぐ下処理して急速冷凍し、包装ナシで「びぜん」に積み込むのです。
この方法で「びぜん」のような冷凍運搬船に積み込めば、電力も水も無い小島に大規模な設備投資をして工場を造る必要は全くありません。　極めて機能的、且つ、流動的、工場自体がどこへでも移動できるのだから、どの錨地へでも即座に対応できます。
こうして、「びぜん」がほぼ満船になるまで一週間ほどの停泊だったでしょうか。
撒積み‼ のカツオを満船した「びぜんりぃふあ」は揚げ地バンコクに向かいます。

タイと言う国へは、これまでもこれ以後も何度か寄港しましたが、首都であり河川港でもあるバンコク港へは今回が初寄港、またもやハジメテの経験。

初乗船の頃の定期船以来、殆ど積むことのなかった冷凍冷蔵貨物を、一般商船では滅多に行かない港で積み・揚げる、これだからリーファーへの乗船は面白い。　この航海がまさにその典型。　モルディブなんて普通の貨物船は行かないし、積荷は“バラ”の冷凍カツオ、その揚げ地は、これまた珍しいバンコク。

現在はコンテナー・バースも建設されてそれなりの港になっているようですが、「びぜん」の頃は商業港としてはあまり大規模なものではなかったと思います。　最大の問題はこの都会がチャオ・プラヤ川と言う川の中にある点。　河川港の最大の悩みは土砂の堆積。特にこの川の雨期の土砂の量はとてつもないものらしい。　したがってこの河を航行できる船のサイズ制限は厳しくならざるを得ません。　「びぜん」の頃、それがどのくらいだったか、今となっては分かりませんが、大雑把に言って一万トンを大きく超すような船が航行できたとは思えません。　その後、コンテナー輸送が主流になり大型コンテナー船にも対応できるように川の外、バンコク湾 Bay of Bangkok の東岸に新たなレム・チャバン Laem Chabang 港が建設されたとの事。　それが上図の緑色で示した位置です。

次の図面で、河口の沖に二股になったブイのつながりがありますが、この左手のものが大型船用の入港航路です。　下辺中央の灯台付近でパイロットが乗船して「びぜん」は川を遡って行ったのですが、それがどの位上流だったかまたもや記憶喪失。



赤の Bangkok の表記の下で川が大きく蛇行している部分、この辺りがバンコク港の中心地と言っていいと思います。　おぼろげな記憶では「びぜん」がカツヲを揚げた冷凍倉庫はコンテナー・ターミナルの反対側、川の西岸だったはずです。

なお、この川の正式名、現在はチャオ・プラヤ川 Chao Phraya River になっていますが、私と同世代の方は、メナム川という認識じゃなかったでしょうか？　ベトナムのサイゴンを流れるのはメコン川、バンコクはメナム川、私もそう思い込んでいました。

しかし「メナム」とはタイ語で「川」と言う意味なんだそうで、それを外国人が川の固有名詞だと勘違いしたことからこの呼び名になったらしいです。　タイ語は文字からしてかなりヤヤこしいですからね。　日本の教科書でも確か、メナム川と言っていたと思います。なんのコターない、学校でも「カワ川」（川という名の川）と教えていたわけ。

バンコクでは日本人 6 人の内残る 3 人の交代がありました。　一等航海士・機関長・一等機関士の三人が H 海運の手配で乗船しました。　これで日本人クルーの人事異動は完了。

バンコクでの上陸では特に記憶に残っていることはありません。　例の船員手帳の公認手続きの為、局長サンと二人で代理店手配の車に乗って大使館領事部に出かけただけ。

バンコクでの揚げ荷が終わると日本向け。　これまでかなりナイガシロにされてきたらしい船体・機関の整備見直しの為、ドックに入れて徹底的に検査することになりました。

ドックは広島県の常石造船。　このドックへ入るのも初めてでした。

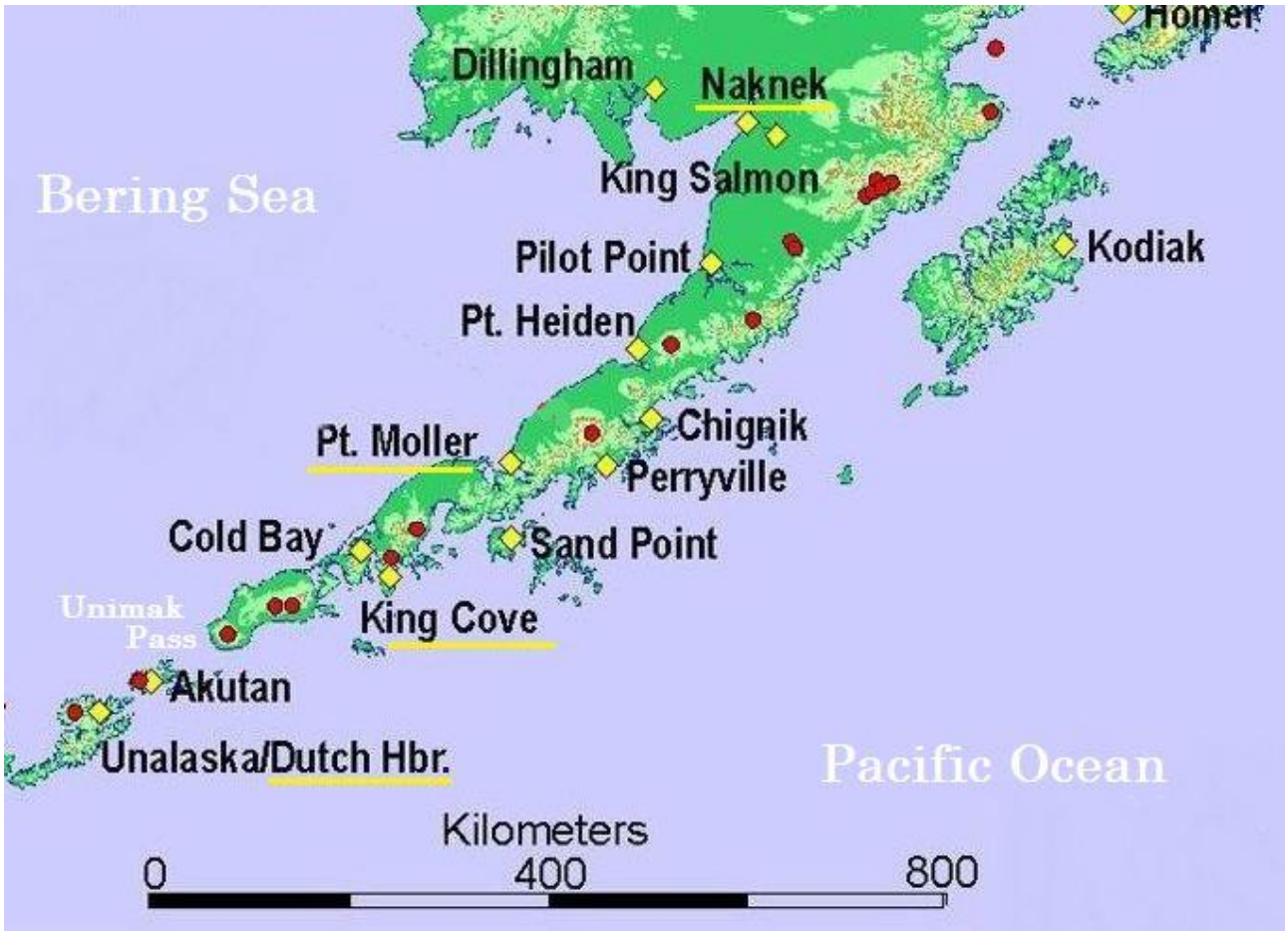
普段の定期検査や中間検査のためのドックよりやや長い十日間ほどのドック期間だったと思います。　それだけやるべきことが多かった、という事でしょう。

ドックから出ると前出二枚目の画像のような見違えるほどスッキリした様子になりました。

そして、次の航海は一転、北の海へ。

＊

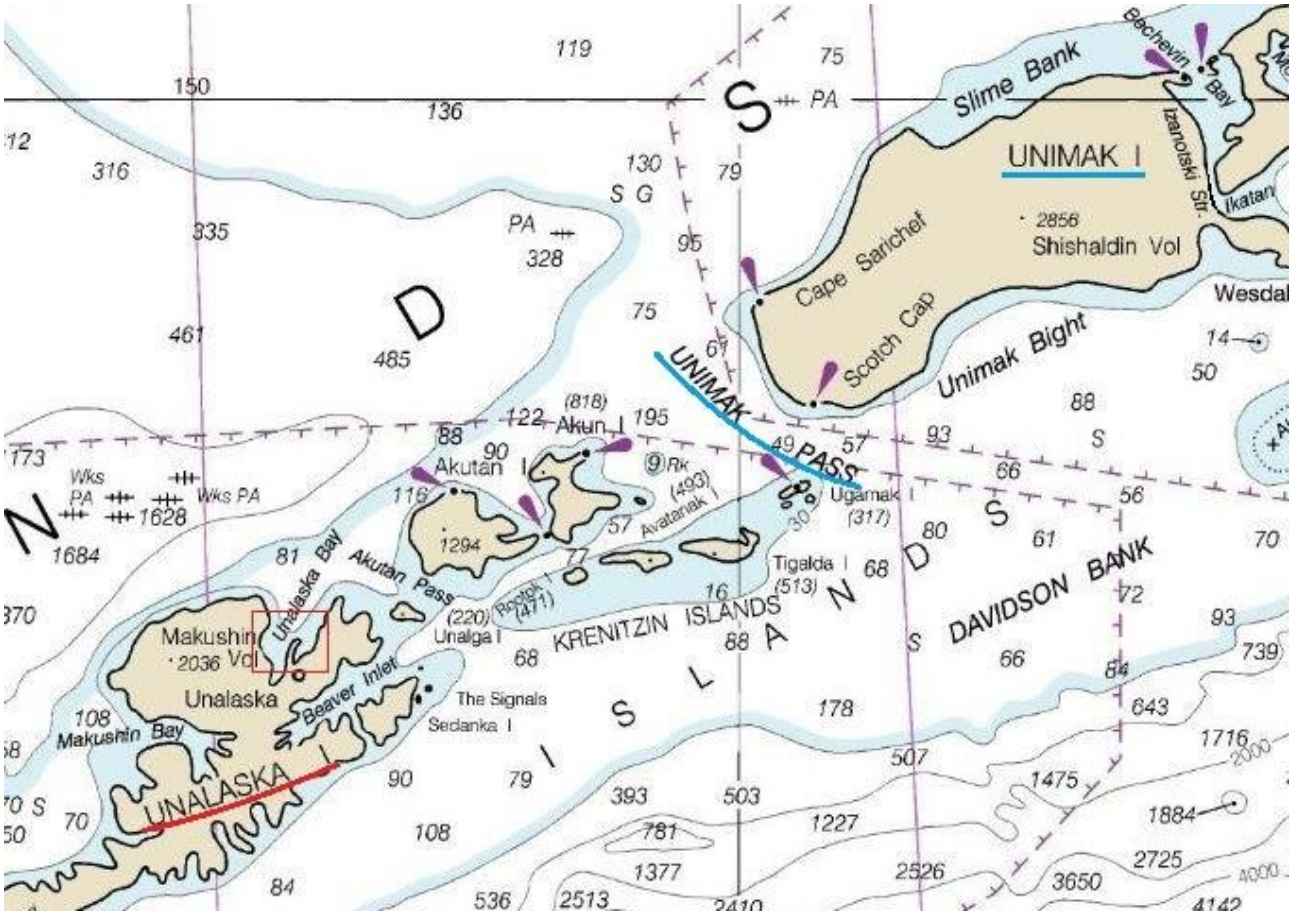
今度は米国アラスカ半島で、サケやイクラ、タラやタラコなど北の海産物の積み取りです。



上図右上から下りてくる細い陸地が Alaska Peninsula アラスカ半島。

左下に見える Cold Bay の y の字の下側にはごく狭い水道があって、その左側はアリュー

シャン列島東端ウニマク島 Unimak I.と言う島です。　従って半島はこの水道まで。
積み地は、まず上図中央やや左の Port Moller ポート・モーラー、次いで半島の付け根
Naknek ナクネク、最後は半島南岸の King Cove キング・コーヴ、以上の三港。
そして、これらの前にまず入国手続きの為、図の左下 Unalaska ウナラスカ島のダッチ・ハーバーDutch Harbor に寄ります。　と言うのもアラスカ半島の人口は非常に少なく、住民は漁業者及び魚介の加工工場関係者が殆どと言っていいでしょう。 まるで陸の孤島。
だから出入国管理をする政府機関も存在しないんです。
それに較べ、ダッチ・ハーバーは古くからベーリング海の漁業・毛皮取引・捕鯨等の拠点として重要な港になっていた。　「ダッチ」とは最初にこの湾に入ったのがオランダ船であったことから、こう名付けられたのだそうです。　勿論、帆船が主役であった頃の話。
その頃から諸国の船の出入りがあった所ですから、米国政府が、本土とは言え殆ど無人島に近いアラスカ半島ではなく、ここに出入国管理機関を置くのは当たり前かも。
次の海図はアリューシャン列島の東端に近い部分です。　左下隅が Unalaska I. ウナラスカ島。 その北岸の Unalaska Bay ウナラスカ湾の奥にダッチ・ハーバーがあります。

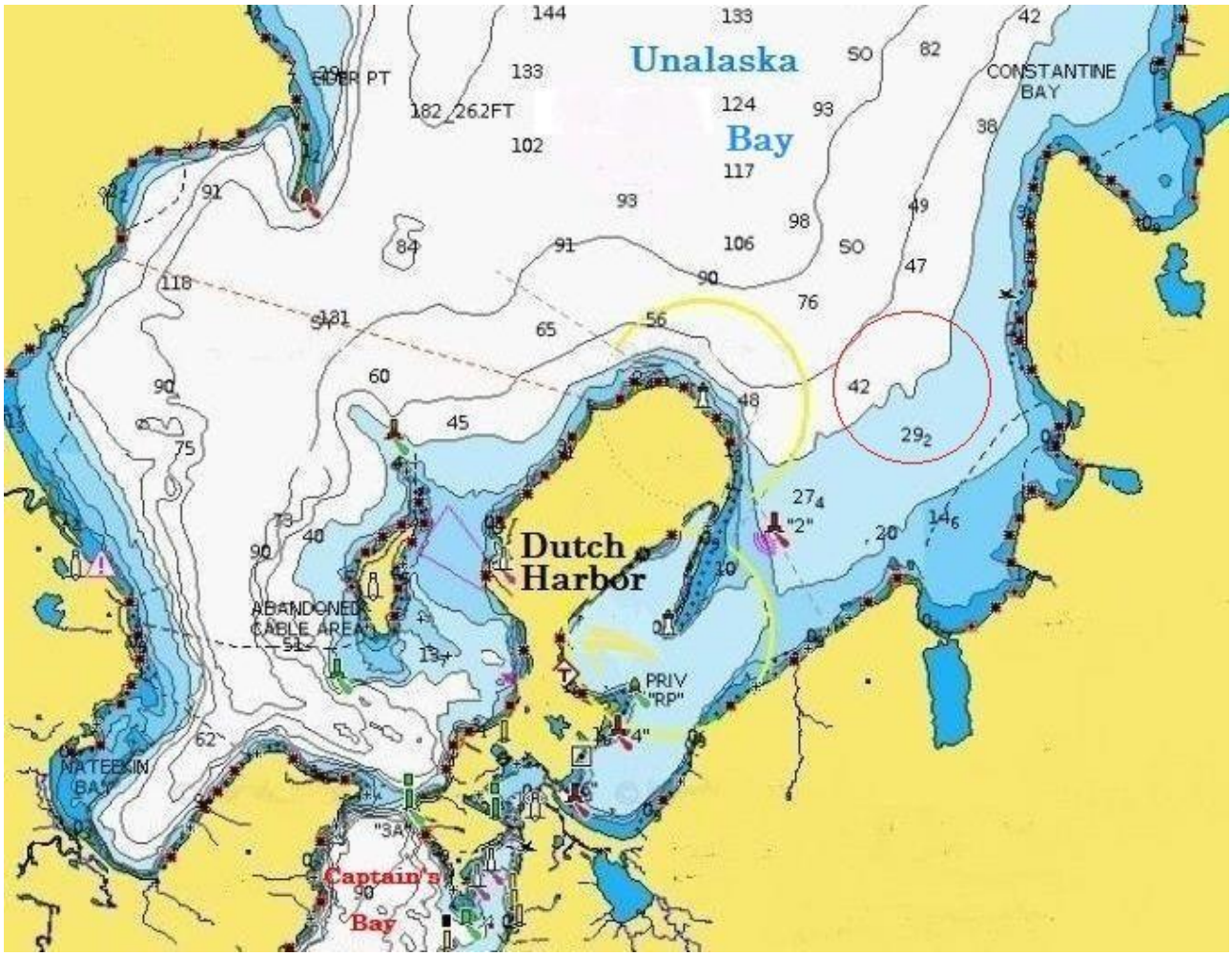


上の海図の右上隅がアラスカ半島の先端部、そのすぐ左、狭い水道を隔てて向き合うのがアリューシャン列島東端の Unimak I. ウニマク島です。

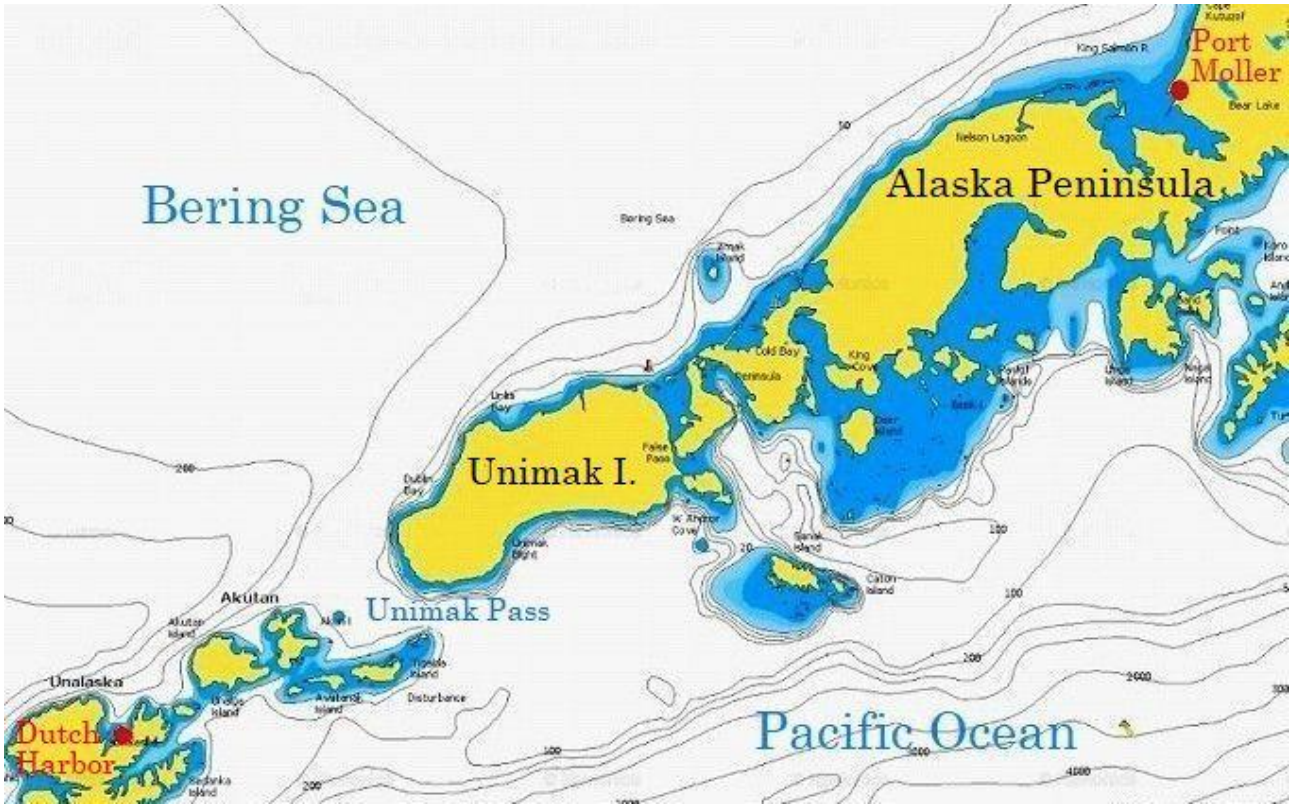
その更に西（左）にある Unimak Pass ウニマク・パスは、日本からシアトルやヴァンクーヴァーへ向かう常用の大圏コース上にあり、私も数えきれない程通りました。

なおウニマク島とアラスカ半島先端部の間の狭い水道、この図では小さくて読みにくいですが Isanotski Strait です。　この水道については後でまた触れます。

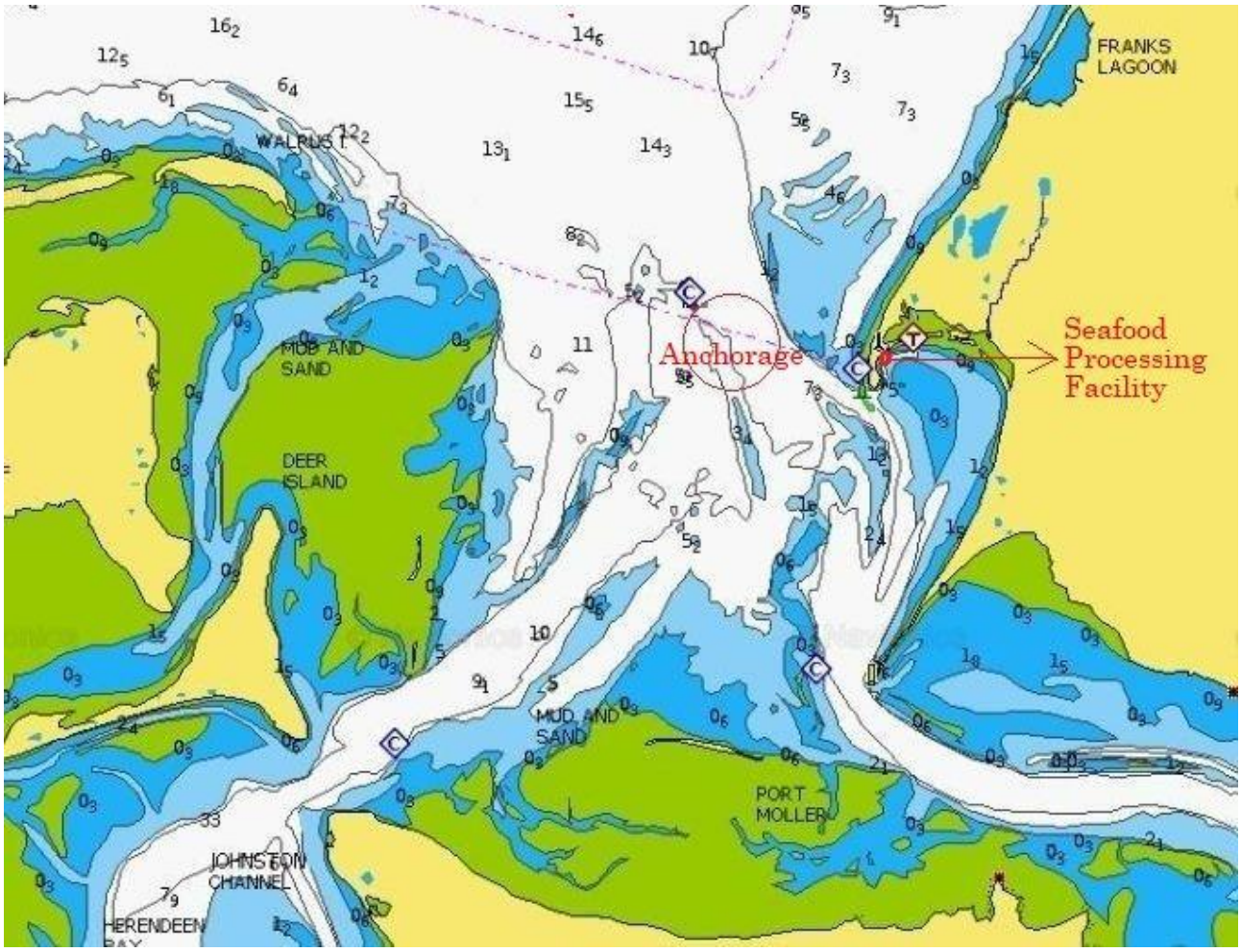
上図左下の赤色の小さな四角を拡大すると次の様になります。　これがダッチ・ハーバー。現代の大型船には不向きですが、このウナラスカ湾は、北の海が荒れ狂う冬場、帆船時代の漁船などには絶好の避難場所になった筈です。　左下から二つ目の入り江は Captain's Bay と言う名前、ここは更に奥深く続いていて、荒波はまず入らないでしょう。



「びぜん」は図の上辺中央から入ってきて、ブルーの Unalaska の綴りの辺でパイロット乗船、赤の円の辺りに投錨です。　すぐに検疫・イミグレ・税関などのお役人一行が乗船、ここでの積荷はないし誰も上陸はしない、勿論全員健康、という事で手続きは書類提出だけでオワリ。　この港で入国手続きを済ませておけば、これ以後の各港では一切フリー。さて、積地初港・ポート・モーラーに向かいます。　二港の位置関係は次の通り。　ダッチ・ハーバー出港後は、通り慣れたウニマック・パスを横目にベーリング海側を北東進。



ポート・モーラー付近の湾岸の様子は次の通り。



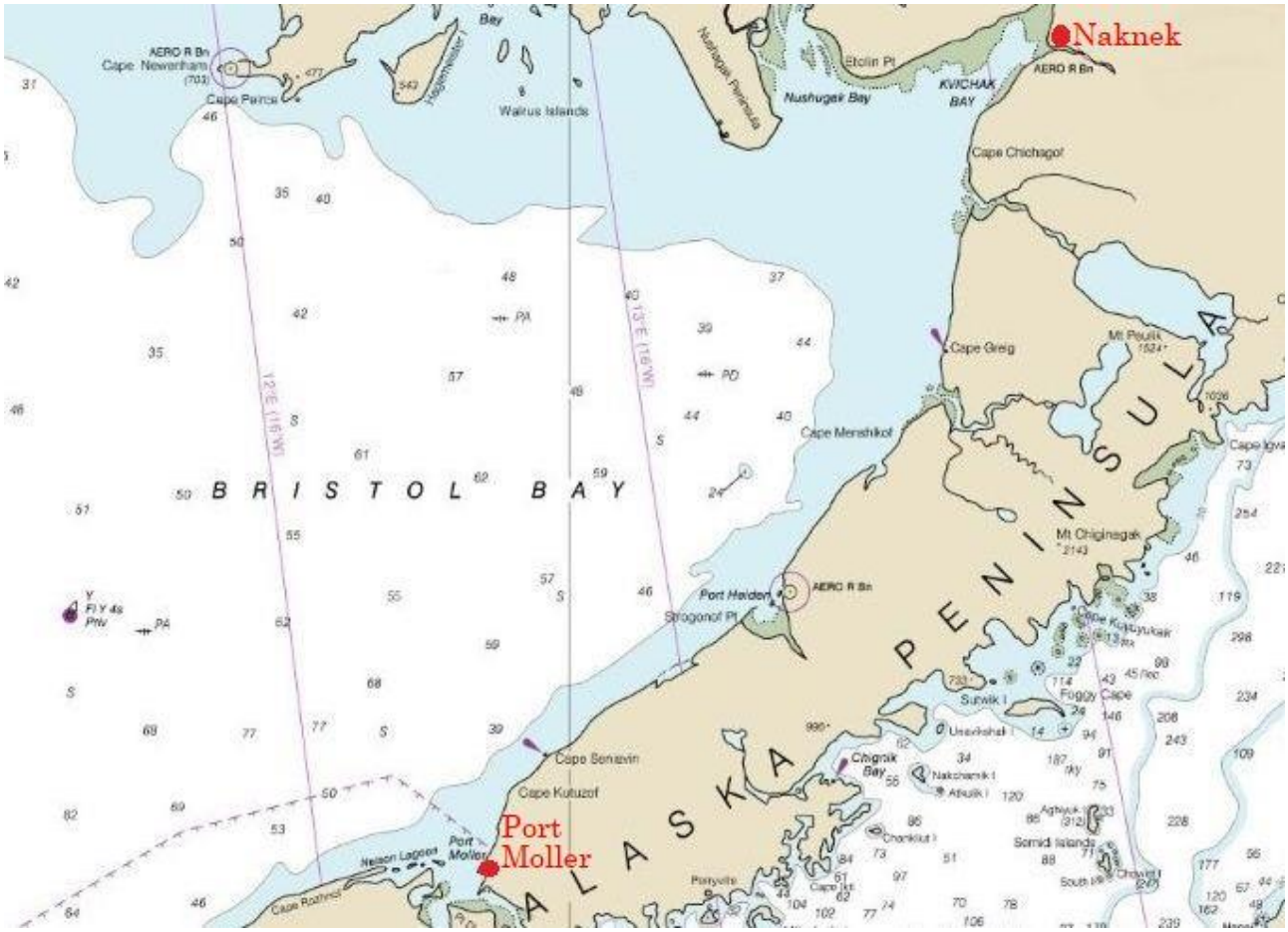
図の上辺中央付近でパイロットが乗船、赤円の錨地に投錨します。　錨地のすぐ右手（東）

に下向きの小さな岬がありますがその内側に海産物加工工場があります。　工場周辺の建物を除いて付近には人家らしきものは全く見えませんでした。　そんな風だからやはり入国審査はダッチ・ハーバーでやるしかないんですね

ポート・モーラーを初めアラスカの三港で積んだものは、冷凍処理をした各種サケ、マダラ、スケトウ、イクラ、タラコ、オヒョウ等。　サケの燻製もあったと思います。

どの港でもこれらを色々と取り混ぜて積んだので、どこで何をどれだけ、と言う細かい記憶はありません。　この工場は、「びぜん」の運航会社である日本の大手水産会社も経営に絡んでいたらしい。　ここでの積荷は工場で段ボール詰めしたものを艀で運んできて本船サイドに艀を繋ぎ、本船のデリックで吊り上げるのです。

ここでの停泊は 3~4 泊程でアッサリ終了。　次の港ナクネク Naknek に向かいます。



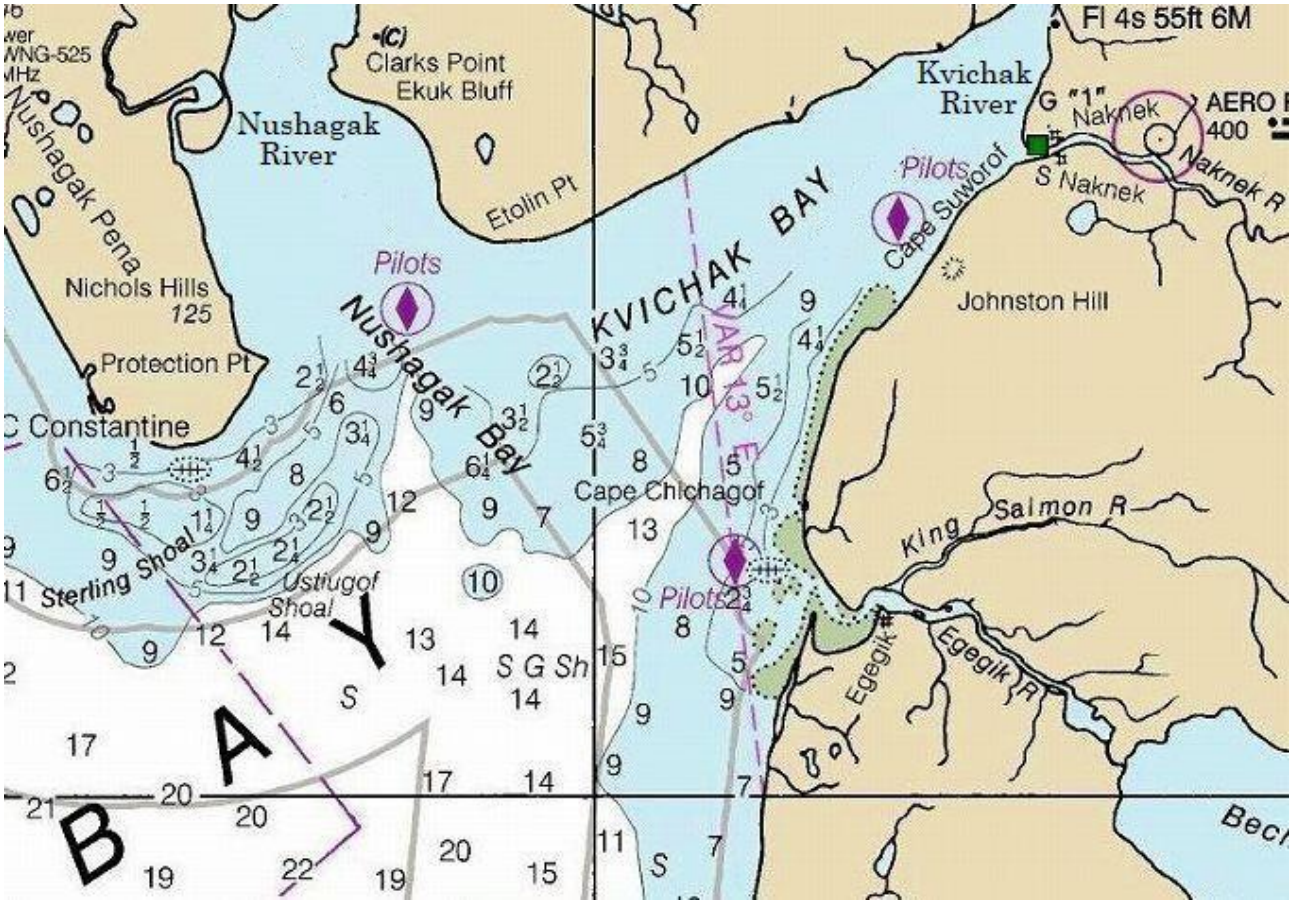
ナクネクはベーリング海の東端、ブリストル湾 Bristol Bay のさらに東端に位置します。

前に「ありあけりぃふあ」で行った英国の港、ニュー・ポートは同じような地形のブリストル・チャンネル Bristol Channel の奥でしたが、今度は Bristol Bay。　固有名詞に文句のつけようがありませんが、地形から見たらどちらも「湾」であることは確か。

ブリストル・チャンネルもブリストル・ベイと同じように行き止まり、どこか別の海にへ

抜ける「channel」ではありません。　尤も命名者は当初、どこかへ抜けられると思っていたのか？　とにかく、その「ベイ」を北東方に奥まで進みます。

ブリストル・ベイのドンヅマリはこんな様子で、更に小さい Kvichak Bay クヴィチャク湾という名前に変わります。　ここでも「びぜん」のサイズの船が着岸できる港湾施設はなく、またもやアンカーしての荷役です。　錨地は右上一番奥のパイロット乗船位置のマークに付記されたマゼンタ色の Pilots の P の字の辺り、ナクネク川の川口の西沖です。



パイロットが乗ってから錨地まではほんの数百メーターで「水先案内」と言うほどの距離ではありませんが、この小さな湾には多数の川が流れ込んでいるので、海底の変化が激しい､決して海図に示されている通りではないんです。 最新情報の把握が極めて重要です。

この海図で見ても左上から時計回りに Nushagak、Kvichak、Naknek、King Salmon、Egegik、と 5 本の川があります。　それにしても King Salmon River キング・サーモン・リヴァー＝マスノスケ川なんて、「いかにも」の名前ですね。

なお、海図上には英語的じゃない地名が散見されますが、これらは元々先住民の言葉だったのをロシア植民地だった頃にロシア語表記にしたものが多いらしい。　いかにもロシア語のようなスペルがありますね。

錨地から川口までは 5 浬（約 9km）程で、人家らしきものもちらほら遠望できました。

ここはポート・モーラーとは違い、古くから先住民の集落があった所らしい。　地名からもそれはうかがえます。　川を挟んで北岸にナクネク、南岸はサウス・ナクネクです。ここでの荷役はチョット変わっていました。　「びせんりぃふあ」の左舷側に 7~800 トンほどの元トロール漁船かと思われる加工工場船を横付けしての積荷です。サケ・マス・タラ・オヒョウなどの魚類を積んだ漁船が工場船の向こう側に接舷し、まず工場船に水揚げします。　工場船ではそれに色々な加工を施し、冷凍し、包装して「びぜん」に積み替えます。　モルディブで冷凍カツオを積んだ時と同じやり方ですが、向こうはカツヲを冷凍するだけ、包装ナシ。　ここでは加工の内容も様々、内臓を取っただけの冷凍、二枚オロシ、三枚オロシ、イクラの塩漬け、等など。包装もアリ。

「びぜん」に工場船が横付けした様子はちょうどこの画像のような感じです。　勿論これは「びぜん」ではありませんが、これもやはり左の漁船から右の運搬船に漁獲を受け渡しているところ。　こんな風に港内ではなく洋上で、船から船に貨物を移すことを transhipまたは trans-ship と言います。　某国がやっている違法行為「瀬取り」もシカリ。画像と同じように「びぜん」のデリックの先端を工場船の上まで伸ばして向こうのデッキから直接貨物を吊り上げるわけ。　両船の間に黒いものが浮いてますがこれが両方の船腹を傷めないためのラバー・フェンダーです。

工場船で魚をさばく作業をしていた従業員の多くはアルバイトの大学生でした。　学生たちは男女混合で楽しそうに作業をしてました。　夏休みを利用して、この船に泊まり込みで働いていたんです。　これはいいバイト先ですね。　ベッド付きアゴ付き、しかも、陸とは断絶された世界だから、せっかく稼いだバイト賃は無駄遣いしようにもできない、そっくりそのまま「手つかず」で持って帰れるんですからね。

そして、この船には三人の日本人も乗ってました。　彼らは北海道の工場から派遣されてきた海産物の加工職人でした。　イクラはともかく、筋子は、それを食べ慣れない米国人には生臭いだけかもしれません。　「日本の味」に仕上げるのは、彼らには至難の業。キメテは絶妙の塩加減。　まさに「塩梅」と言うもの。　日本人職人の出番。

初めての船「有馬山丸」でワシントン州最北の港ベーリングハム Bellingham に入港した時、近くにあったサケの加工工場では道路わきに長い作業台を据えて、大勢の作業員がサケを捌いていましたが、サケの腹にある筋子を内蔵と一緒に捨てていました。　クルーはバケツを持ってそれを貰いにゆき、みんなで醤油漬けを作って頬張ったもんです。

「びぜん」の頃は未熟な筋子と言えど日本に行けば価値ある商品に化けることが既に知れわたっていて、捨てるなんてトンでもない、です。　それどころか、イクラなんか Red Caviar と呼ぶようになっていました。「キャビアー」とは、大出世です。

ある日の朝食前、まだ作業が始まっていないデッキを散歩していました。　船長になってからというもの、それまでの超多忙のチョフサー時代と違い、ヤヤもすると運動不足になりがちだったので極力デッキ散歩をするように努めていました。　「びぜん」は長さも巾も海面からのデッキの高さも十分ではないので、航海中はヨタ波にはかなり用心しないといけませんが、停泊中は仕事の邪魔さえしなければ OK。

その日もせっせとデッキを歩いていました。　すると工場船のデッキで、向こうのボースンが大きな鉄の箱に手を突っ込んで何やらゴソゴソやってました。　彼も朝の内デッキに出ていることが多く、既に毎朝ブルワーク越しに挨拶をかわす中になっていました。彼は先住民アリュート族、イカにもソレらしい風貌です。

「何をしているの？」と聞くと「サケ燻 Smoked Salmon を造ったんだよ、食べるカイ？」ときました。　そりゃ断るテはありません「ウン勿論」　彼は早速、腰のシー・ナイフを引き抜いてひとかけらを切り取り、紙に包んでブルワーク越しに「びぜん」のデッキに放ってくれました。　両船はラバー・フェンダーを挟んでその直径約 2m 以上離れていて手は届かないんです。　その燻製は、スーパーなどで当たり前に売っている冷燻ではなく、

温燻でさえなく、正真正銘の「熱燻」しかも出来立てのホカホカ。　燻製とは本来こういうもんだヨと言う見本のような素朴サ。　その場ですぐ手づかみで頬張りました。

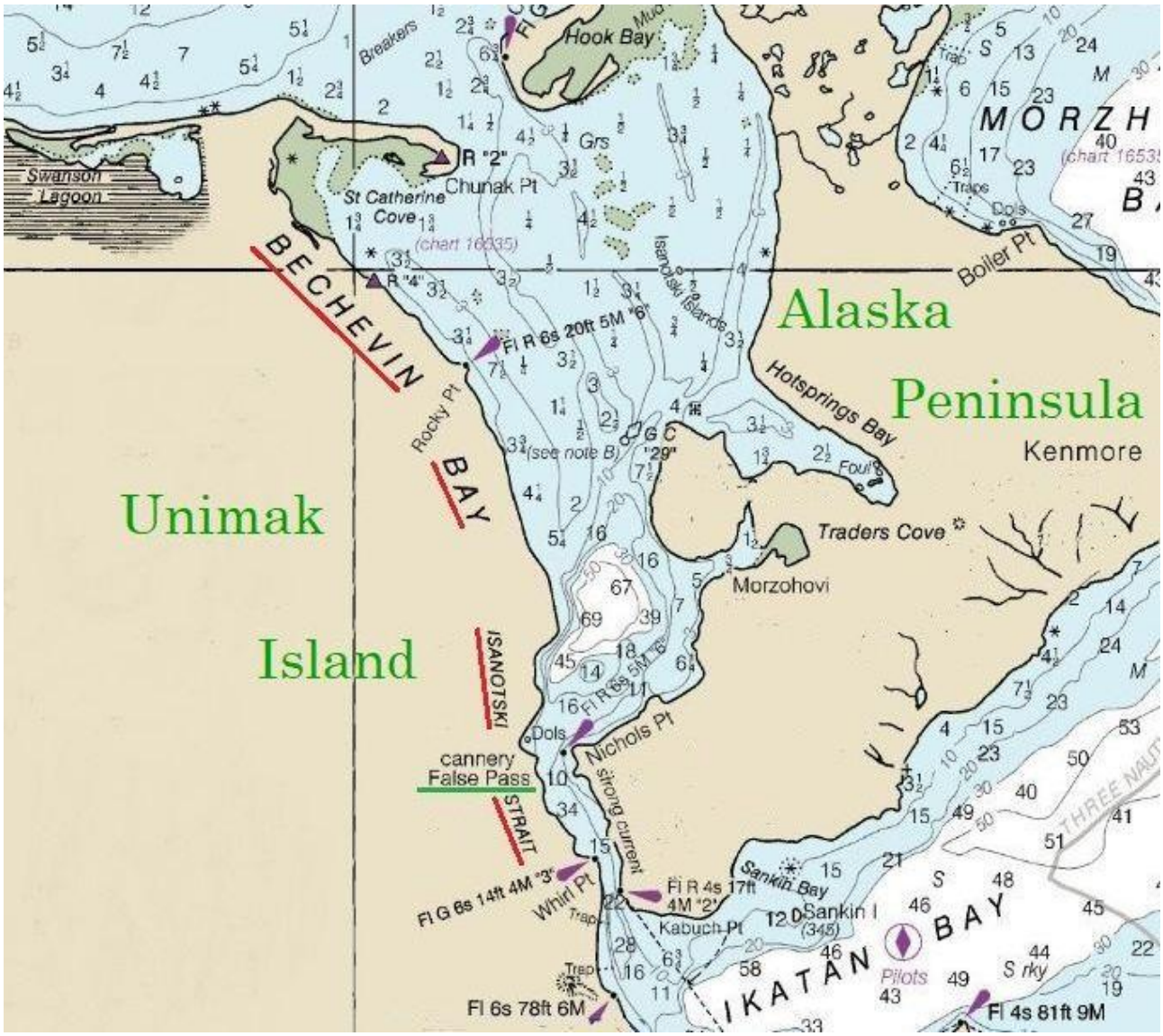
その旨かったこと、その独特の風味はそれまでに味わったことのないものでした。

「この燻煙材は何？」と聞くと「今日はオールダーAlder だけどヒッコリーHickory やオーク Oak もよく使うヨ」とのこと。　後で調べると Alder とはハンノキでした。

それからは朝の散歩が楽しみになりました。　燻製を造った日は向こうも私が散歩に出てくるのを待ってくれているらしく、窯から出したばかりの一切れを紙に包んでは放ってくれました。　豪快に三枚おろしにした紅鮭の熱燻、忘れられない味ではありました。

色々楽しい思い出のあったナクネク。　十日ほどのユッタリ停泊だったと思います。

その後、パイロットを乗せたまま次の港キング・コーヴへ向かいます。　なぜならキング・コーヴへ行く途中にはちょっとした難所があるからです。　これがその現場。



左上がベーリング海、右下が太平洋、陸地の右半分はアラスカ半島、左半分はウニマク島。

その間の狭い水道がナクネクから次のキング・コーヴへ行く最短ルート。　これ以外は、ウニマク島の西、常用ルートであるウニマク・パスに回るしかありません。　ここを通れば 120 浬（約 220 ㎞）程のショートカット。　水先料を払っても余りある節約。

このルートの最狭部は画面下の Isanotski Strait。　このスペルは色々あってどれが正しいとも言いかねます。　元々はロシア人が命名したもので、それを色々な言語に直したりロシア語でさえもいくつかの変化があるらしい。　敢えてカナ表記すれば、イサノツキィでしょうか。　ここは海図表記に従っておきます。

Isanotski と Strait の綴りの間にグリーンのアンダーラインの False Pass（偽りの水路）と言う表記がありますが、これはこの水道を英語で呼んだものです。　また、この表記の場所には同名の集落があり、cannery の表記のように缶詰工場もあります。

この Isanotski 海峡は、狭いが故に当然潮流も激しく、帆船時代は極めて通過が難しかったでしょう。　右手のアラスカ半島と左手のウニマク島を分けるように、ベーリング海と太平洋をつなぐ水面が開けている事は確かなのに、通過することは極めて難しい。

通ろうとしたけど、結局通過できなかった、まるで水路なんてないも同然じゃないか、と言うわけでフォールス・パス「偽りの」と言う名前が付けられたのでしょう。

最狭部の可航巾は 300 数十メートルと狭いものの、水流は 4～7 ノットとされていて、瀬戸内海最大の難所とされる来島海峡の最強 10 ノット越えには及びませんし、交通量は全く少ない。　しかし、この水路全体での本当の難所はこの最狭部ではないんです。

これより北の開けた湾 Bechevin Bay こそ「びぜん」のサイズでは一番手こずる場所。

とにかく浅い。　この海図は米国版ですから水深は Fathom ファゾム＝尋（1 fathom＝1.83m）で表記されています。　湾の水深を見ると 3 ファゾム＝約 5.5m 以下のところがあちこちにあります。　海図上の水深は MLLW・Mean Lower Low Water（日本語では略最低低潮面）から海底までの距離を言いますから、事実上の水深はその時点での潮高がプラスされます。　だから、これより浅くなることはマズないにしてもかなりヤバイ所ではあります。　そこで、この浅い湾内の幾分たりとも深い場所、いわゆる澪（ミオ）筋を更にに掘り込んで安全な水路を造ってあるんですが、その水路の水深も刻々変化します。

図の左上、湾の北口へは高潮時の少し前にアプローチしてなるべく高潮時一時間程前の時間帯に湾内に入る、そうすれば浅い湾内も比較的安全に通過できると言うわけです。

更に高潮時ピッタリに水道の最狭部を通過できるように時間調整が出来ればベスト。

狭い水道の潮流は潮位が高止まりした時、又は引き切った時に最も弱くなりますから、最

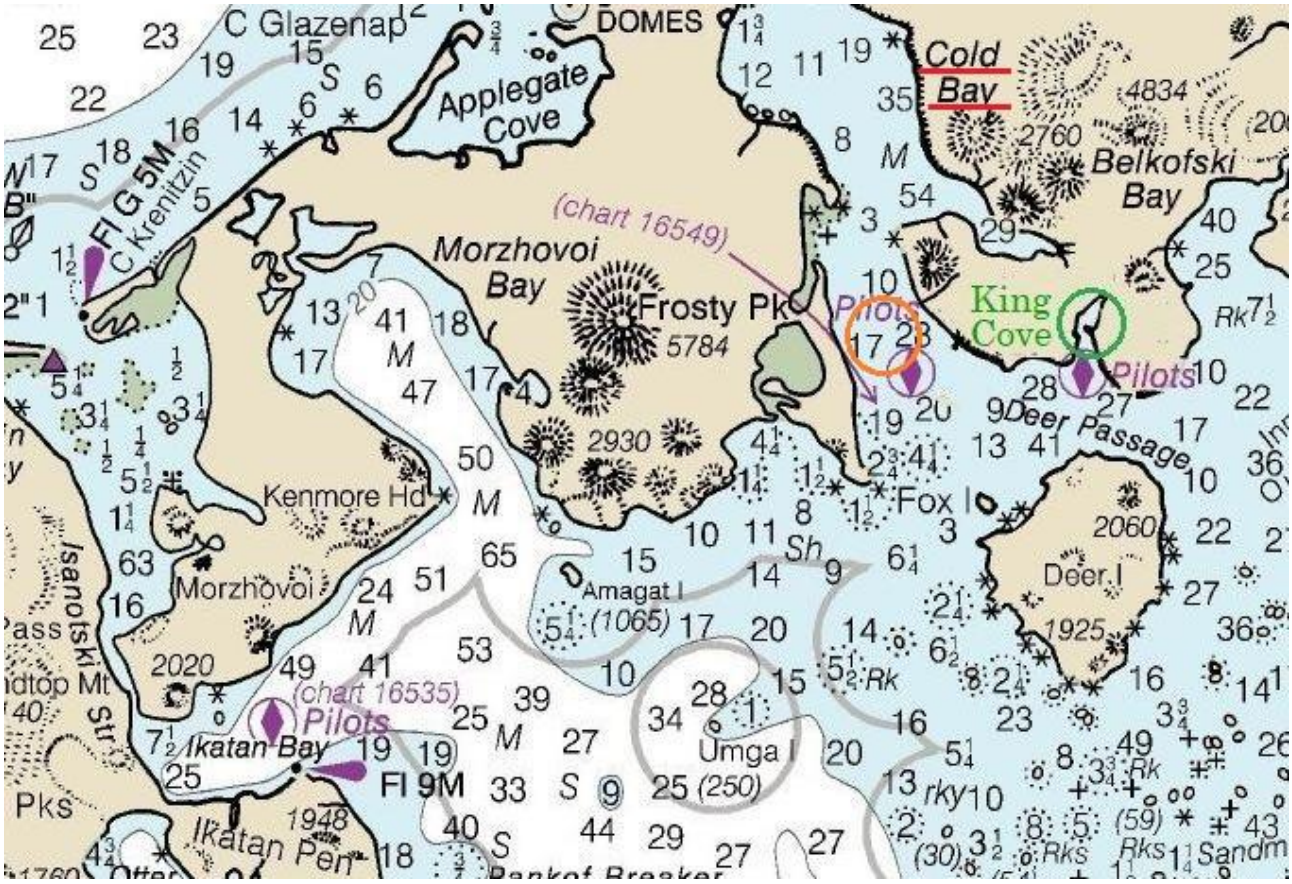
も潮位が高くなる時を狙えば、浅い Bechevin Bay も、流れの強い Isanotski Strait も比較的安全に通過できるというもの。　こういうことを手抜かりなく仕遂げるには、やはりこの地域の最新情報に精通したパイロットに頼るのが一番です。

だからナクネクから乗り続けて上記のような絶妙のタイミングにドンピシャ合わせられるように時間調整をしてもらうのです。　この水路を通過したのは私にとっても思いがけない経験で、後にも先にもこの時限りでした。

今、ネット上で調べて見ると、現在はこの水路の通行には様々な規制が設けれているようです。　不確実ですが、どうやら今は「びぜん」サイズの船は通航不可なのかも。

＊

Isanotski Strait をクリアーするとキング・コーヴまでは残すところ約 45 浬・三時間ほどの航程。　しかしキング・コーヴは小さい入り江なので錨泊には向かず事実上は西隣のコールド・ベイ Cold Bay の入り口沖オレンジの円辺りにアンカーしました。　しかし、積荷の出てくるのはキング・コーヴの工場なので積地名はあくまでキング・コーヴ。



ここの工場は、ポート・モーラーと同じく日本の大手水産会社が絡んだものでした。

荷役形態もポート・モーラーと全く同じで、艀で工場から運んだものを積み込むだけ。

工場船のクルーとの触れ合いなどもなく、ここは三泊程でアッサリ積み切り。

この後は又ウナラスカ島のダッチ・ハーバーに向かいます。　今度はパイロット無しで、通り慣れたウニマク・パス経由です。　ダッチ・ハーバーでは出国審査を受けますが、入国以来誰も上陸の機会はなかったのだし、積み付けた貨物以外、検査の対象と言えるものは何一つ持っていない、したがって今回も書類の提出だけで簡単に終了。

＊

揚地は、東京、大阪、博多、それに中国のチンタオ青島でした。　何しろ積んだものがすぐそのまま食べられるものばかり、従って大都市圏の市場に直結した港で揚げるのが最も効率的でしょう。　今スーパーで売っている北洋の海産物、冷凍サケは勿論、サケ燻、冷凍タラ、イクラ、筋子、タラコ、明太子等の表示をジックリ見てみると「ロシア・アメリカ」と言う表示が断然多いですが、この「アメリカ」は殆ど「アラスカ」と読み替えていいと思います。　今ではこれらもコンテナー輸送が主流になっているんでしょうか。

尤も、アラスカのサケ燻と言ってもスーパーで見かけるのは冷燻ばかりで、アリュートのボースンが放ってくれたあの素朴な熱燻のものなど金輪際見つかりません。

あれ以来、私も自家燻製にコっていた時期もありましたが、あの強烈な個性の再現は到底不可能と知りました。　まず、大型の燻製鉄箱と家庭用燻製器の容量の違い、燻煙材も向こうは自分で山から切り出した物、こちらは店で売っている袋入りチップ。

それより何より、向こうの素材は水揚げしたばかりのナマの大型紅鮭をそっくり、こっちは解凍の切り身、何もカも勝負になりません。

ところで、青島で揚げたのはスケトウのタラコ。　それと博多で積んだドラム缶十数本。

コレなんだと思いますか？　実は明太子を造る各種漬け汁だったんです。　要するにアラスカ産スケトウの卵と博多発の漬け汁を青島で合わせて明太子を造る。

その際、何段階かに分けて使う各種漬け汁の製法は企業秘密だった、だから博多からドラム缶で出荷したんでしょうね。　何か月か後にはタラコは再び博多に帰って来る。

そして店頭に並ぶときには「博多名物・辛子明太子」になるという仕組み。

現在の商品表示は色々と細かいルールがありますから、いい加減な事は出来ないんでしょうが、当時は果たしてこの経緯を正直に標示していたかどうか。　大いなる疑問です。

まあ、似たようなことはこれだけでなく，世界中あちこちにあるんでしょうけどネ。

これにて三隻目のリーファーの話はオシマイ。　ではまた。

＊

次回更新は 2019 年 9 月 28 日（土）の予定です。