

甲比丹航海記



065 号 (07 Mar. 2020)

続・かすがりいふあ

(Jun. 1989 ~ Mar.1990)

前号に続いて「かすがりいふあ」です。

この表題の写真は、例によって売船移籍された後、Kasuga Bay という名のパナマ籍船になってからのもので、私が乗った時より十年以上たっています。今ではこういう船型の船はおそらく存在しないでしょう。当時リーファーで運んでいた野菜・果物・魚介類・

肉類等の生鮮食料品輸送は、今では全て冷凍・冷蔵コンテナ化されている筈です。

当然、荷役形態も様変わり。現在の外航商船の世界では「かすがりいふあ」についているようなデリックで、野菜や果物のカートンをモッコ（荷役用ネット・スリング）で吊り上げる、ナンテ作業は世界中どこも、少なくとも海運先進国ではしていないと思います。まあ、大型漁船が漁獲を陸揚げするときには、今でもデリックは使われているでしょうが、

そのデリックも「かすが」のものとは形が違うはずです。

いずれにしてもこういう形の船は、もはや「骨とう品」になりつつあると思います。

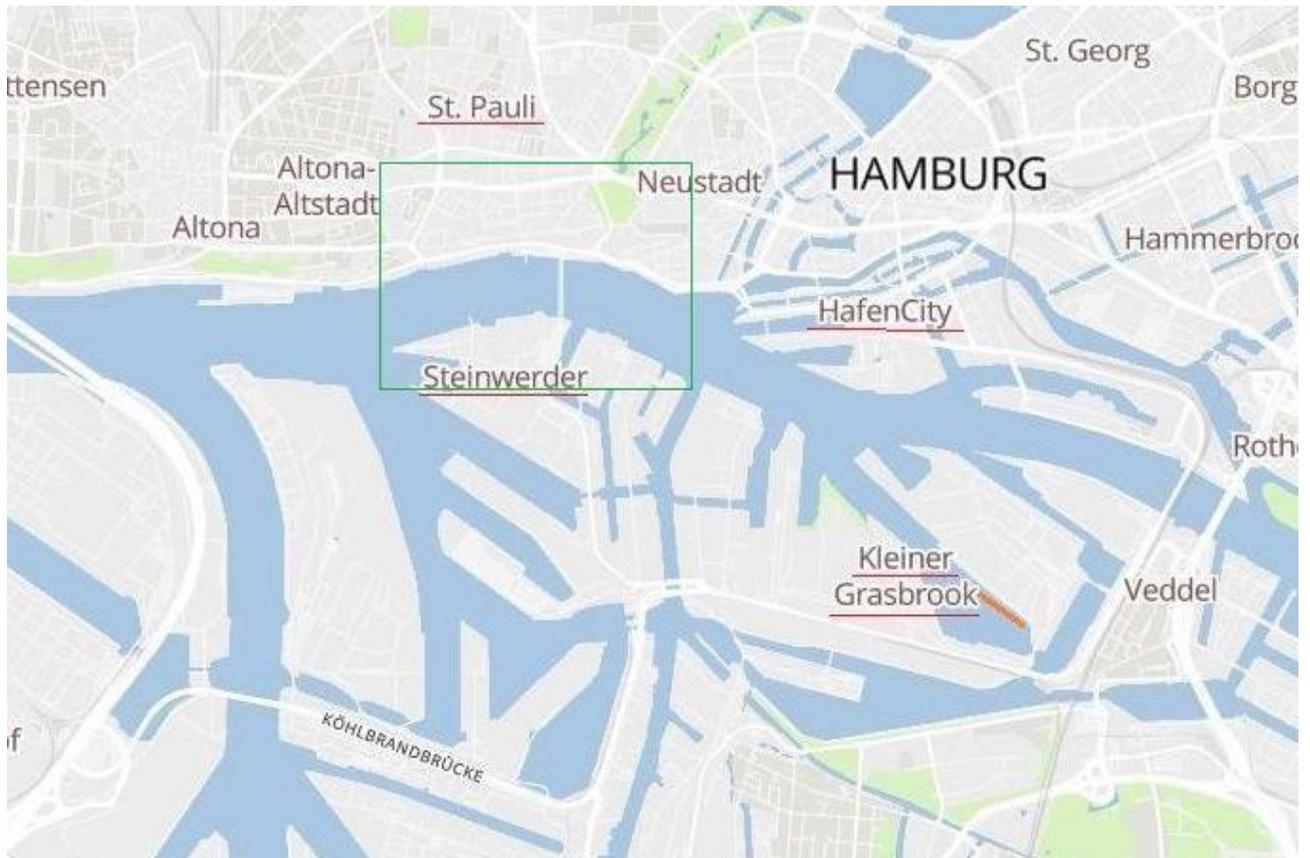
Kasuga Bay の船名で検索したら次のような資料も見つかりました。

IMO number	8213615
MMSI	357877000
Name of the ship	KASUGA BAY
Former names	ARIMAO UNIVERSAL (2002) KASUGA REEFER (1995)
Vessel type	Reefer
Flag	Panama
Gross tonnage	9274 tons
Deadweight	10641 tons
Length	149 m
Breadth	20 m
Engine type	B&W
Engine power	8980 KW
Year of build	1984
Builder	HITACHI SHIPBUILDING OSAKA - OSAKA, JAPAN
Description	KASUGA BAY is a Reefer built in 1984 by HITACHI SHIPBUILDING OSAKA, JAPAN. Current status: Decommissioned or lost. Formerly also known as ARIMAO UNIVERSAL, KASUGA REEFER. It's gross tonnage is 9274 tons.

これによると、私が乗った 5 年後の 1995 年に売船され Arimao Universal に、更に 7 年後の 2002 年に再び売船されて Kasuga Bay になったとされています。そしてこの資料が作成された時点での現況は「廃船」となっていますが、肝心のその年代については不明。2002 年以降のいつかですから約 20 年の船齢になっていたと思われま。コキ使われる商船としてはマズマズの寿命と言えるでしょう。なお、資料 1・2 行目の IMO Number

及び MMSI はいずれも船舶固有識別番号の一種で船名がどう変わろうと不変です。長さ・巾については正確さを欠きます。さて、前号はロッテでの揚げ荷が終わり、次の揚げ地ハンブルグに向かうところ迄でした。ハンブルグはエルベ川河口のクックスハーフェン Cuxhaven から川に入り、約 54 哩 = 100 km 遡った所にあります。

この川の様子については以前「第七全購連丸」編で詳しく触れているので今回はパス。次のマップはハンブルグ港の中心部、中央右の **Hafen City** は客船ターミナルのある場所。右下の **Kleiner Grasbrook** という港区のオレンジ線の部分が「かすが」の揚げ荷岸壁（の筈です）。オボロな記憶をもとに果物を扱う岸壁をネット検索で調べた結果はここでしたが、現在の衛星画像で見た様子と当時の記憶がどうもピッタリ来ません。



このフルーツ岸壁にはこの後も何度か揚げ荷の為着岸したので、自分ではよく覚えていたつもりだったんですが、現在の衛星画像やストリート・ビューが記憶と一致しないんです。何度も言うようですが年代が現在に近付くにつれて記憶が不鮮明になります。それは年齢を重ねるとともに記憶力が低下する何よりの証拠で、致し方ありません。

つまらん事ですがこの岸壁での一番ハッキリした記憶は次のような事。ただし、これがこの時の「かすが」での事だったかどうかも???

その時、本船の揚げ荷を請け負っていた荷役会社の事務所の前に一本のリンゴの木が植えられていて、その木にはごく小さいリンゴの実が付いていて真っ赤に熟れていました。私が何かの用事で事務所に行った帰り、リンゴのなっている庭木ナンテ珍しかったのでしげしげとみていると、事務所の前で庭掃除をしていた老人が「食べてみるカイ？」と声をかけてきました。「エッ、いいんですか？」「ウン一寸スツパイけど悪くはないよ」

と、一つもぎ取って渡してくれました。彼は自分でも一つ取ってカブリ付いていました。私もカジってみると、成程酸味が強くて果肉がシッカリ固い、いかにも野性味タップリのイイ味のリンゴでした。「ナ、悪くないだろ？いつでも食べに来いヨ」だって。こんなことがあった岸壁でしたが、今衛星画像を見るとこの辺りは近代的な倉庫群だけ。「リンゴの木が植えられていた庭」なんてどこにも見つかりません。リンゴの一件がハンブルグ港内であったことは間違いありませんが、トンデモナイ場所違いだったのかモ。揚げ荷が終わると、そのまますぐ中央左上のブルーの四辺形内に移動。ここで定期検査の為一週間ほどドック入りしました。次のマップがブルーの枠内の拡大です。



マップ左下の一画は Blohm + Voss という老舗の造船会社の敷地、赤字 A・B・C はいずれもフローティング・ドック（floating dock 浮きドック）と呼ばれる船舶修繕・整備のためのドックで、「かすが」が入渠したのは確か A のドックだったと思います。ここでの入渠には乗組員一同大喜び。なぜなら、エルベ川をはさんでドックの対岸はサント・パウリ Sankt Pauli と呼ばれる地区で、そこにはあの悪名高い歓楽街「世界で最も罪深い 1 マイル」レーパーバーン Reeperbahn があるんです。マップ中央に見える対岸とを結ぶ橋のようなもの、これは橋ではなくエルベ川をくぐるサント・パウリ／エルベ・トンネル St. Pauli ElbeTunnel という河底トンネルです。

だからドックからレーパーバーンまで、トンネルを歩いて、わずか十数分で行けちゃうんです。 しかもトンネル通航はロハ、歩行者・自転車は終日無料、言うことなし。

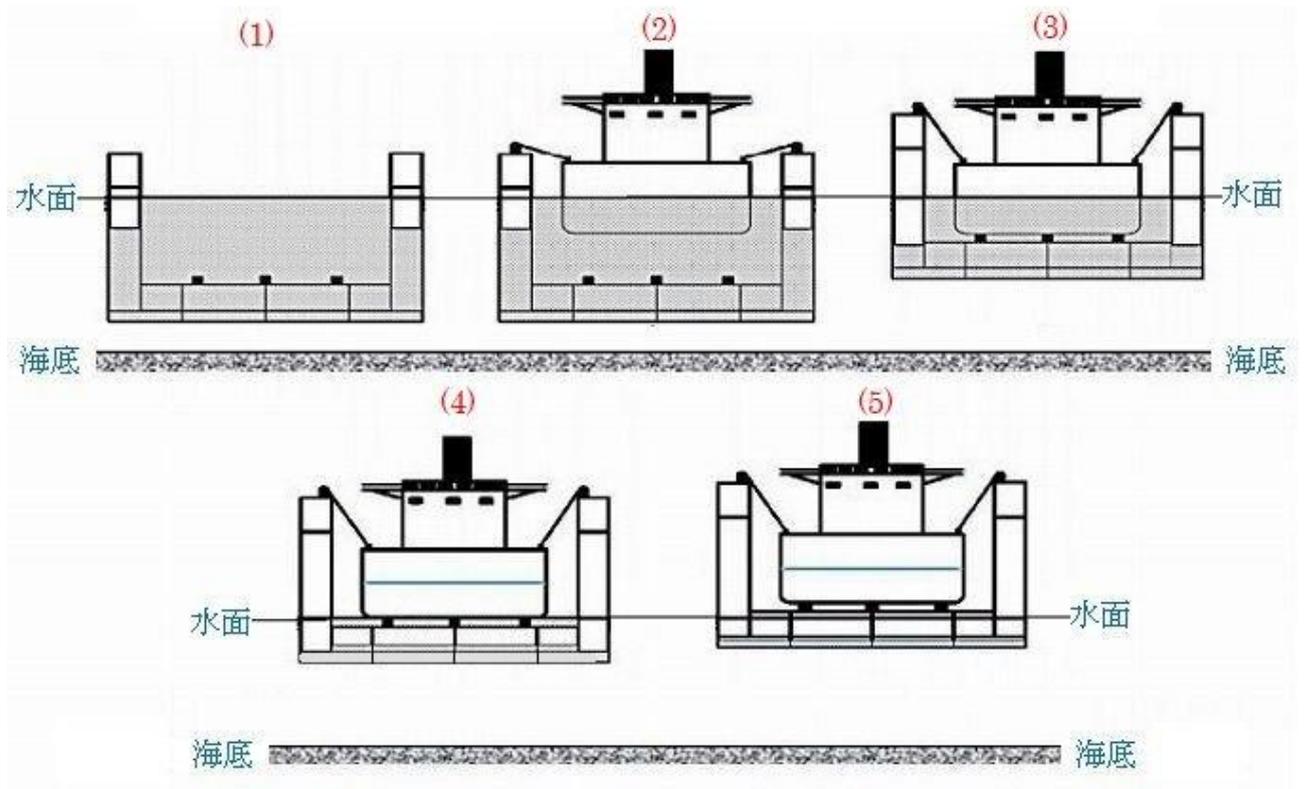


ところで floating dock というのは当時日本の造船所ではあまり多くは使われていませんでした。 だから私自身「浮きドック」へ入渠するのはこの時が初めての経験でした。

その「浮きドック」とは次のような物。



白い船体の船が乗っかっているグレーの四角張った構造物、これが floating dock です。そして、このグレーの鋼板の内部は最上部の機械室部分を除いて大部分がバラスト・タンクになっています。この構造物の機能を順を追って言うと次の通りです。



- 1) この状態ではタンク内にバラスト（海水）をほぼ満タンにしてあります。従ってこの時浮きドックの浮力は最小で、殆どが水面下に沈んでいます。灰色は注水されたタンクと水で満たされたドックの部分、白色は空のタンクです。
- 2) この状態のドック内に船を引き入れます。この時、船体下面とドックの底面には十分の空隙があります。係留策で船体をドック内の所定位置に固定したらドックのバラスト・タンクの排水を開始します。ドックの底面に三個ある小さな黒い物体はキール・ブロック、船体を支える台で、形は違いますが前の画像では茶色に写っている物。
- 3) バラスト・タンクの排水が進むとドックは浮き上がってきますが、船体の喫水は変化しませんから、やがて船体下面はドック底面に着きます。この時船体とドック底面が密着しないようにするのがキールブロックの役割です。密着してしまうと船体下面の修繕や塗装工事が出来ませんから作業が容易にできる空間が必要なのです。
- 4) バラストの排水を続けると、やがて船体下面と水面が同一面の状態になります。この時既に船体重量はキール・ブロックに支えられている、言い換えれば船体の浮力は完全になくなって、浮きドックに支えられているわけです。

- 5) 更にバラストの排水を続けると、やがて浮きドックの底面が水面上に出て、ドック内の水は完全になくなります。ここで船体は完全に浮きドックに乗っかる、即ち、前の画像と同じ状態になるのです。なおキール・ブロックの実数は図に見えるように 3 個ではなく船体の大きさにもよりますが最低 3 列で各列数十個あるのが普通です。今ではこの浮きドックに動力を付けて浮きドックそのものを運搬船とした、次の画像のようなものがあります。 **Semi-Submersible Vessel** (半潜水運搬船) です。でも、当時はまだこのようなものは出来ていなかったと思います。



青い船体の船が、赤い船体のセミ・サブマージブル・ヴェセルに乗っかっています。こうなる迄の手順は、まず赤い船のバラスト・タンクに充分注水して、青い船が乗っかっている中央部分の赤い台形のプラットフォーム上面が青い船体の吃水より深くなるまで赤の船体を沈めます。この時点で赤塗部分は殆どが水面下に沈むことになるでしょう。そうしておいて青い船体を赤のプラットフォーム上に引き入れます。その後赤い船のバラストを排水して浮上させればこの画像の様になるわけです。ここにはキール・ブロックはなく、青の船体の船底は板敷の赤のプラットフォームに直に座ってます。これは何らかの理由で航行できなくなった青い船を、そのままの状態に運搬しようとしているのでしょう。別の手段としては大型の曳き船何隻かで引っ張って移動させるというテもありますが、大型船の外洋曳航はそれなりの危険が伴うし、時間もかかります。

どちらを採用するかは安全性と経済性のバランスの問題でしょう。

この青い船は新造船には見えませんが、部分的に建造した新しい船体の一部を別の地で組み立てる為ブロックごとにこのような運搬船で運ぶケースや、自力航行機能の無い大型海上浮揚構造物（例えば浮遊式石油採掘装置）を運ぶケース等、用途は多々有ります。

*

次の画像は「かすがりいふあ」がフローティング・ドックに座ったところです。このドックのサイズはかなり大きいもので「かすが」なんかではこの通りスカスカです。

キール・ブロック keel block の高さは船体の大きさや作業内容に合わせて調整できるようになっていますが、上面には船底を傷めないように木材を使います。この画像では、ドック底面（フロー）からの高さは1 m強ほどですね。



上の写真は私が船底の状態を記録しておこうとカメラを持ってドック・フローをウロウロしている時、ドックの若い担当技師が寄ってきてシャッターを切ってくれたものです。

彼は修繕担当技師として独り立ちしてから、まだそんなに長くないように見えました。

気さくなタイプでよく話しかけてくれました。

母国語が英語でない外国人の話す英語はとても解かりやすい。お互いに語彙が限られて

いるし、初歩の文法通りの簡単な言い回しが多い、発音は出来るだけキッチリ本来の形通りにと心がけ、スラングは殆どナシ、などがサイワイするのでしょうか。

彼との雑談の中で「あなた方の会社の部長はクルーに随分厳しく接しているようですがダイジョウブなんですか？」と心配してくれました。このドックにはH船舶本社からW.T.船舶部長が入渠監督として出張してきていたのです。

当時の日本人同様、仕事っぷりはかなりキチンと厳しいドイツ人ですが、日本語の解らない彼から見ると、W.T.部長が日本人クルーに与える日本語での指示は超キビシク聞こえたりらしい。アハハ、ダイジョウブ、確かに彼の言葉は荒いけどハートは優しいんだよ。

「へー、そうなんですかウチにも一人コワイ人が居ますからネ」だって。

このドックに日本人の乗った船が入渠するなんて、そうそう頻繁にはないでしょうから、経験の浅い彼にとっては日本人グループの仕事ぶりを身近に見るのは初めての経験だったはず。多分、興味津々で見守っていたに違いない。

そのW.T.部長はかなりのコワモテ。以前T船舶に籍を置いていた時、私にとって最高の上司だったT.H.船長と全く同じタイプの人でした。だから担当技師の目には「かすが」の日本人乗組員がみんなピリピリとビビっているように見えたのかも知れません。

しかし、私にとってはこの人の「即断即決」「直情径行」は極めて好ましく、そんな点でもT船舶のT.H.船長同様、とことんウマが合っていたのです。

この人自身、直近まで船長職で、後に別の船で同乗したチョフサーも彼の下で苦労した時の事を綿々と愚痴ってましたから、現役時代はかなりのコワモテ船長だったらしい。

でも私は、コワモテだろうが何だろうが、打てば響くという感じのこの人の仕事ぶりにはとても好感が持てました。多分、向こうもそう思ってくれていたに違いない。

彼とはそういう気の合う間柄でしたから、彼の宿泊先のホテルの周りで連日連れ立ってパトロール。こうして約一週間、乗組員全員にとって極上のドック入りでした。

ここでの入渠と日本のソレとの大きな違いは、ドック内に居る間も全員がドック・ハウスではなく船内生活を続けた事。トイレだけは船内の物は使えず浮きドック最上部迄歩いて行かねばなりません、その他は全ていつもと同じ船内での生活でした。ギャレーや浴室からの雑排水はドック・フロアーに据えられたタンクで処理されていました。

また、船体上部から浮きドック最上部には橋がかけられて、上陸するにはそこから更にドック外壁に付いている階段をつたって地上に下りて行くのです。

ドックでの定期検査と整備工事が終わり、次はブラジルのサントス Santos 向けです。ハンブルグからエルベ川を下り北海へ、次いでドーバー海峡から英仏海峡へ、以後大西洋に出てブラジル東岸レシフェ Recife 沖まで前航海バイア・ブランカからの航海と全くの逆コース、時期的にも何の問題もナイ穏やかなオーシャン・ルートです。

次のマップ右上のレシフェ Recife 沖からブラジル東海岸沿いに南下、Vitória ヴィトリア沖を通過します。ヴィトリアは私がアプレンティス（apprentice=実習生）の時乗った熊野丸で入港した懐かしい港です。

あの航海ではシンガポール、ケープタウンの二港にバンカーリング（bunkering=補油）の為寄港し、ヴィトリアは三港目でしたが、荷役をしたのはここが初めて。言わば外国での本格的実務初体験の地でした。あれから既に28年が経過していました。



ヴィトリア沖通過後ブラジルの南東角カボ・フリオ島 Ilha do Cabo Frio を回り込みコースを西南西に変え左下のサントス Santos に至ります。

その島の位置は上図ではリオ Rio de Janeiro の表記の d の字の頭の部分に当たります。



そしてカボ・フリオ島からリオの沖を素通り、いよいよサントスへのアプローチ。



マップの下辺 P.S.のマークの地点でパイロット乗船。以後、オレンジの矢印の様に入港

航路に進入します。「かすが」の積荷岸壁はサントス市街を回り込んだ赤線の場所。
 マップ左右の赤矢印 (1) (2) は次の俯瞰画像の撮影地点。 まず (1) は次の通り。



船は左上からマズ右回り、次いで大きく左回りと湾曲した航路に沿って港内に入ります。
 この地形はいかにも大河の河口と言った趣で、確かに港の奥の右上部分には数本の川が流
 れ込んでいますが、いずれも大河ではなく、日本なら精々二級河川程度カナ。
 次は赤矢印 (2)の俯瞰、船は右端から進入し市街地の向こう側に回り込んでゆきます。



市街の南側にはこのように広々セイセイとしたビーチが広がります。ここに写っている

だけでもビーチの長さは約 5km、右隅手前になおも続き全部で 7km 位か。

この長いビーチは区画によって多くの名前が付けられています。前の画像で beaches と複数形にしてあるのはそのためです。これらのマップや画像で見ると、この積荷岸壁は市街地にもビーチにも歩いて行ける極め付きの好位置でした。

但し、ここの市街地を、特に暗くなってから一人で歩くのはマズ止めた方が無難でしょう。いつ何時ヒッタクリや強盗に襲われても不思議ではありません。タクシー料金は全く安いので、どんなに近い所でもそれを利用する方が賢明というもの。

現在、サントス港はブラジルは勿論、南米でも最大の港とされています。最大と言う理由が岸壁の総延長を言うのか、総面積なのか、輸出入の量なのか、ハッキリ解りませんが、輸出入の総量について言っているのだと思います。当然ながら、後背地の経済活動が大きく貿易量に影響するのでしょう。

*

サントスは日本からの正式移民が最初に上陸したところでもあり、第二次大戦以前は日本人学校もあったほど日本人移民が多い所だったそうですが、戦争が始まると強制収容で日本人は内陸に移され、以後は激減したらしい。サントスから最も近い内陸の大都市サン・パウロ周辺にはブラジルの日系人の約 70% が在住している、と言われています。ところで「かすがりいふあ」に乗船する前の自宅待機中、サン・パウロに商船学校の同期生 M.S.君が住んでいるという情報を、別の同期生から聞いていました。

航海科同期の卒業生はたったの 23 人、その中で彼とは剣道部の部活でもずっと一緒でしたから、同期生のなかでも付き合いの深い一人だったのです。

彼は大手船社に就職していましたが、或るブラジル航路の客船でサード・オフィサーだった頃、神戸港で出会ったのが最後でした。それはこの時から少なくとも 20 数年前、私が協明丸二航士だった時の事と記憶しています。

サントスに入港して、聞いていた電話番号にかけるとすぐに彼につながりました。その後、色々話を聞いて分かったことは、最後に私と神戸で会った当時乗っていた客船で、ブラジルに移住する途中の台湾人女性船客と懇意になり、ブラジルに着くまでの間に将来の約束を交わす仲にまでなったらしい。

その航海終了後、彼はアッサリ退職、自分もブラジルへ移住して彼女と結婚し、サン・パウロに定住するようになったとの事。現在は日本のスーパー業界向けの鶏肉などをはじめとした食材の輸出仲介業をしているとか。なんでも、彼の提案で、それまで丸ごと一

羽ずつで輸出していた鶏肉を加工してから輸出することにしたらしい。

私たちが4年を過ごしたスペインでもそうでしたが、ブラジルでも鶏肉と言うと生肉であれ、ローストであれ、燻製であれ「丸ごと一羽」での売買がごく普通であるらしい。

しかし、日本では丸ごと一羽という売り方は殆ど見かけません。スーパーなどでは普通胸肉・もも肉・手羽元・手羽先などの部位に切り分けているのが当たり前ですね。

切り分け加工をするなら人件費の安いブラジルでやった方が格段に有利、売る方だって加工賃を稼げるし、買う方は人件費のかさむ日本で余計な手間を掛けなくて済む、売り買いを仲介する彼は売り上げが増してコレも悪くない。まさに三方一両「得」。

その代わり、彼自身が時々加工場へ出向いて注文通りキッチンと加工されていることを確認する必要がある、なにせテヌキが多いからネ、とか。まあ、こんな話でした。

次の日早速、車でサントス迄来てくれました。そして、そのまま彼の運転する車でサン・パウロの彼の自宅へ行き、その夜は一泊して呑み明かし、語り明かしました。

彼の家庭は台湾人のパートナーとの間に一男一女、加えて東京から彼の母親も呼び寄せていました。母上とは私達がまだ商船学校在学中、東京の彼の自宅でお会いしたことがあり、30年ぶりの再会を喜んでくれました。

こうして楽しい一夜を過ごし、翌朝サントス行きのバス・センター迄送ってもらい、今度は一人でサントスの船まで無事帰りつきました。

この後もサントスに入港する毎に彼とは連絡を取り合い、度々サン・パウロの彼の自宅に遊びに行きました。二回目からは私も旅慣れたので、単独でバスにのってサン・パウロに出向いたり、彼が家族同伴で船を見に来たりもしました。

*

サントスでの積荷はオレンジを主体に各種果物の混載で、大抵三泊四日の停泊でした。

そんなスケジュールだったので船はチョフサーに任せて、気軽にサン・パウロへ泊りがけで出かけることもできたのです。いつでも電話連絡が可能だし、いざという時は車を飛ばせば二時間弱で帰って来れるので安心です。

また、それとは別に、サントス停泊中私が船の仕事をサボって同期生と頻繁に会う機会を持てたのはそれなりの理由があったのです。それは、この船のチョフサーが一寸した変わり種だった事。彼は清水のT大学・海洋学部出身で、パートナーはポルトガル人、彼女はT大学への留学生で彼の同期生だったとの事。

そこまではなんの不思議もない事ですが、二人は卒業と同時に結婚、なんと彼はそのまま

ポルトガルに移住してしまったのです。一寸した思い切りの良さ。移住先はリスボンのすぐ南、セトゥバル **Setúbal** という港町。

当然ながら彼はポルトガル語はスラングやジョークに至る迄ペラペラ。 **Brasireiro** ブラジル語はポルトガル語が少し変化したものと言っていい言葉ですから、サントスで現地の荷役業者などとは英語でなくブラポル語（ブラジルで使われるポルトガル語を俗にこう呼ぶらしい）で話していました。

私自身は昔アプレンティスの時覚えた片言だけ、だから、英語が通じない相手にどうしてもブラジル語で話す必要がある時は彼が通訳をしてくれました。こんな調子ですから、停泊中の細々した事柄の処理は問題なく、安心して任せておけたのです。

積荷はいつもの通りオレンジを主体とした柑橘類全般、その他亜熱帯性の果物各種。

この港の積荷で目立ったのは大量のドラム缶入り冷凍オレンジ・ジュース。

これまでも他のリーファーでオレンジ・ジュースを運んだことはありましたが、ココでの積載量はハンパではありませんでした。多分、この時の積荷の重量配分としては、このドラム入りオレンジ・ジュースが一番だったのではないかと思います。

これらの果物やドラム入りオレンジ・ジュースの揚げ地は、またもやロッテルダムとハンブルグ。サントス～ロッテ～ハンブルグそれぞれの停泊も含めて一回り約一ヶ月少々。

これを 3 航海続けたのです。

*

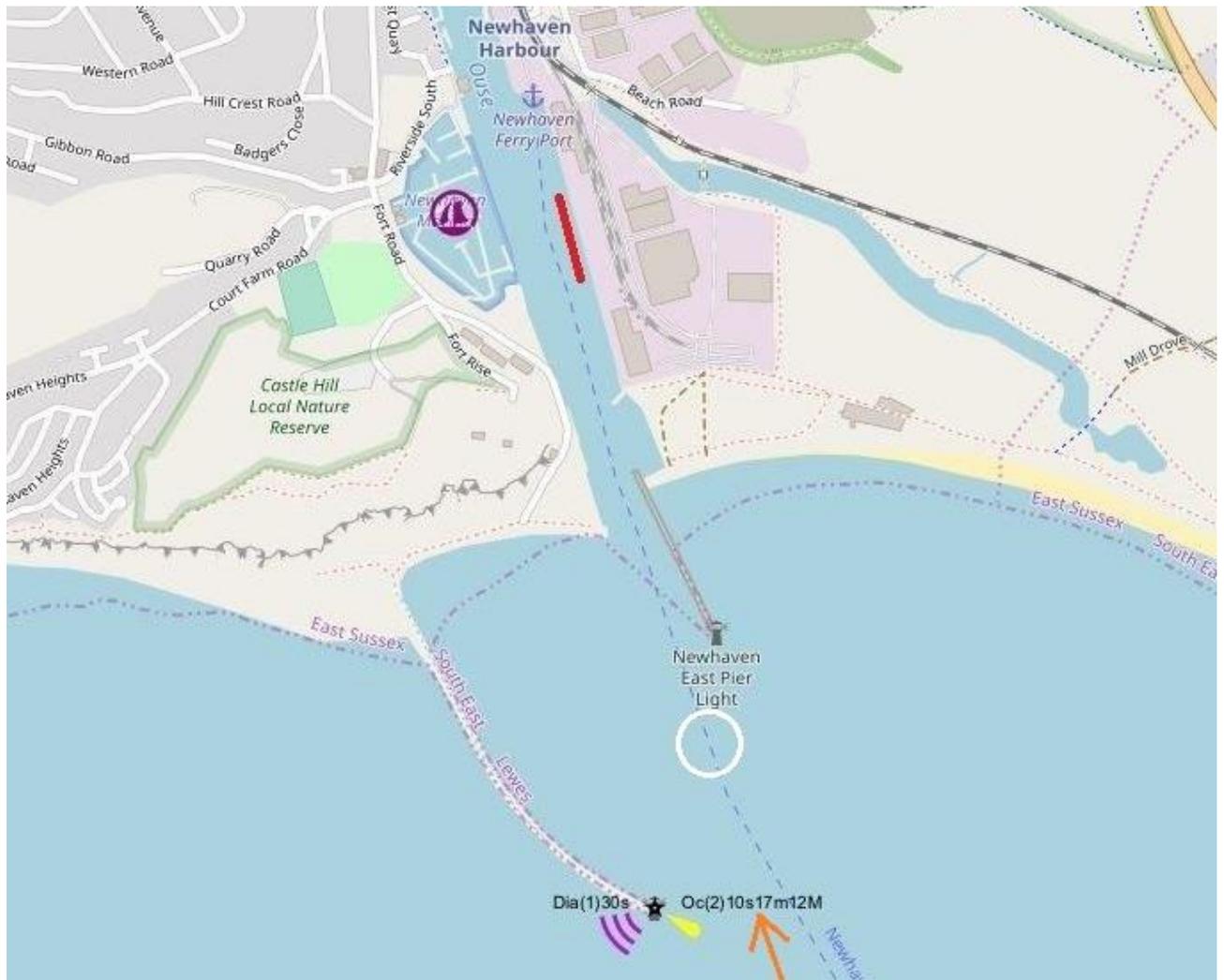
そして、いよいよ晩秋。カナリア諸島から英国・オランダ向けの野菜輸送の時期になりました。前号で触れたトランスカナリー **Transcanary B.V.** の社長セニョール・ポヒョ **Señor Poggio** の言葉通り、「かすが」はこれから晩春までの半年間、彼の会社にチャーター（**charter**=傭船）されることになったのです。

航海の全容は **Asuka Reefer** の時と何も変わらず、まず、積地はテネリフェ島のサンタ・クルース・デ・テネリフェ、次にグラン・カナリア島のラス・パルマスの両港。貨物はまず、トマト。それにポテトなどの野菜類、バナナやアボカドなどの果物類、などなど、各種野菜果物の混載です。

揚げ地初港は英国南岸のニューヘイヴン、そしてトランスカナリーの本拠地オランダのロッテルダム、これも変わらず。以上 4 港をこの順序で順次回って一回り 2 週間、この繰り返しです。

航海の様子は以前 **Asuka Reefer** の稿で詳しく触れたので今回はスルーすることとします。

このカナリー定航を始めたのは確か 11 月中旬だったと思います。
 そして何航海か、多分、2~3 航海目かだったと思いますがニューヘイヴンで「事故」と言
 うほどの事ではありませんが、ちょっとした出来事が起きてしまいました。
 ニューヘイヴンの港内の様子は Asuka の稿で紹介した通りです、その時にも触れましたが
 この港の最大の難点は水面の幅が極端に狭い事。 港内の主要部分を改めてもう一度見て
 みましょう。

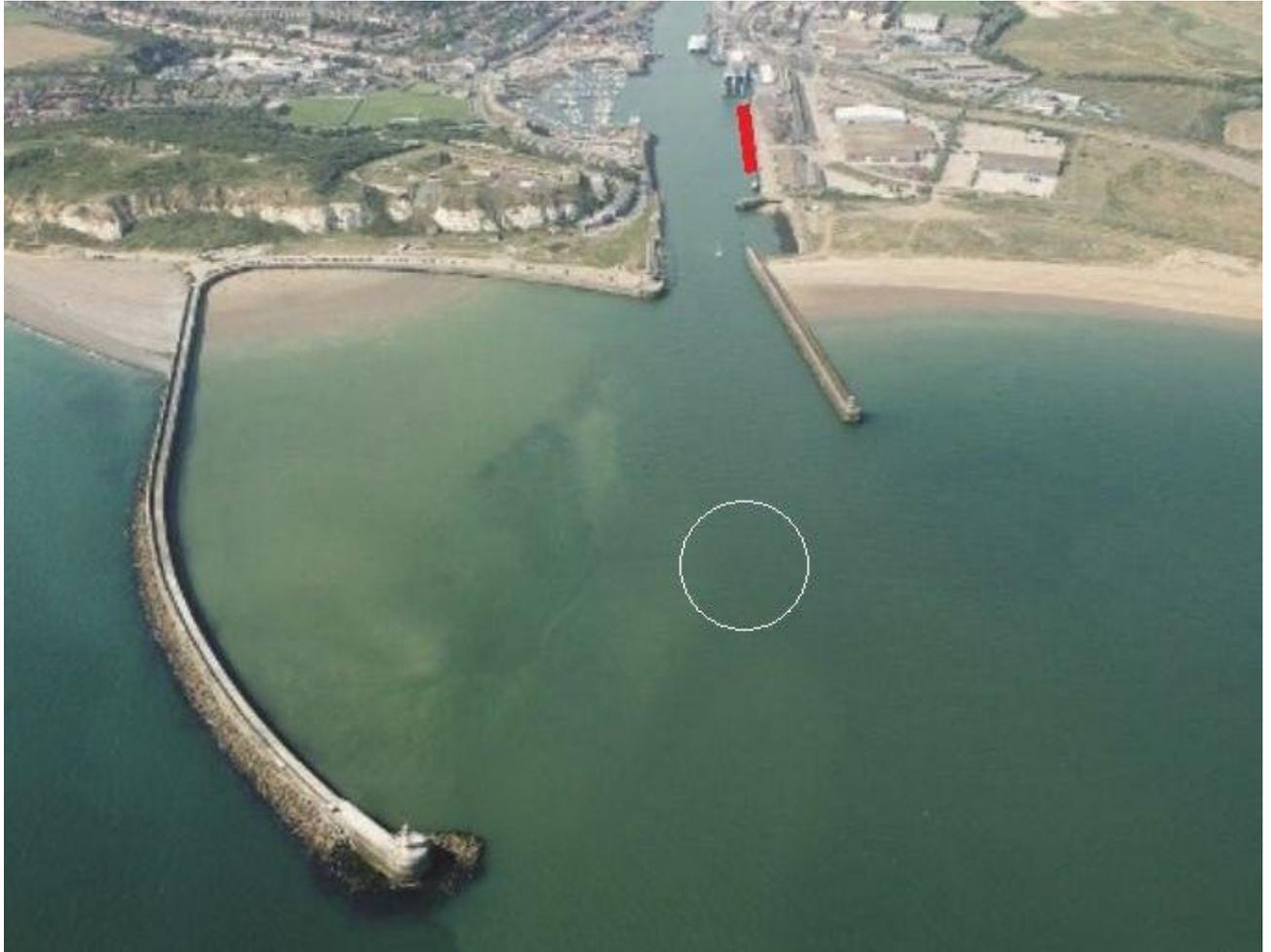


マップ中央上辺の Newhaven Harbour の表記のすぐ下にある錨マークは英仏海峡を挟んだ対岸、フランスのディエップ Dieppe との間を結ぶフェリー・ターミナルです。
 「かすが」だけでなくトランスカナリーの傭船がすべて毎航海着岸した岸壁はフェリー・ターミナルのすぐ手前の赤線の場所。 この赤線はマップの縮尺に合わせて「かすが」の長さ・巾 L149.8m、B20.5m を極力正確に再現しようとしたもので、その成否は疑問ですが、この港が「狭い！」という事は分かると思います。

赤線の辺りでも大型船が安全な水路巾は 100m 少々、「かすが」の吃水では港外までの最小可航巾は $50\text{m} + \alpha$ 程しかありません。 最近のネット情報では岸壁の対岸にあるマリ

一ナ前面を掘り込んで可航巾を少し広げてターニング・ベイスン（turning basin＝回頭区域）風にしてあるようですが、多分それでも「かすが」のサイズ約 150m ではここで回頭することは到底無理でしょう。 当時は勿論不可能。 だから、当日の潮汐の様子次第で前進で入港したら後進で出港、逆に後進で入港したら前進で出港しなければなりません。

次は上のマップの区域をオレンジ色の矢印の様に沖側から俯瞰した画像。



前のマップとこの俯瞰画像の両方で、左右両側の防波堤突端のホボ中間にある白色の円形、この位置を覚えておいて下さい。 ここでちょっとした事故が起きたんです。

話はチョット逸れますが、船は、特に「かすが」のようなシングル・プロペラーの船は、まっすぐ前進することはそんなに難しくはありません。

ごく普通の操船技術を備えた船長、ごく普通の操舵技術のある操舵手がペアーを組めば、自船の 3 倍ほどの幅のあるまっすぐな水路なら、その中央を無難に航行することはそれほど困難ではありません。 しかし、後進となるとコトはそう簡単ではないのです。

普通、シングル・プロペラーはその殆どが前進時右回りです。 細かいことはあまりに専門的過ぎるので省きますが、右回りシングル・スクリューの船がエンジンを後進（左周り）にすると、船尾を大きく左に持って行かれ、当然船首は右に振れます。

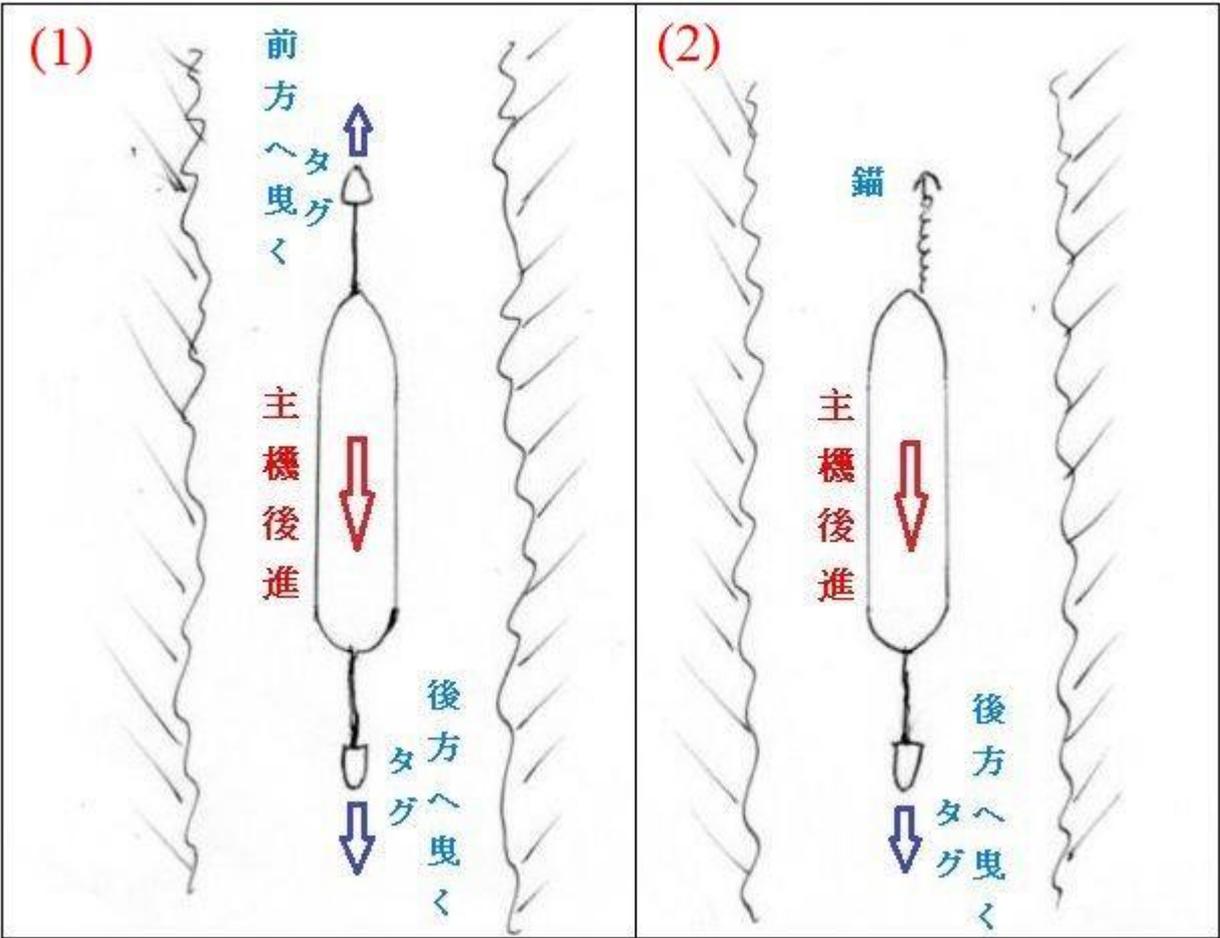
エンジンを後進にかけて船体を後退させ、舵の操作だけでまっすぐ後方に直進させることは極めて困難、と言うより、エンジンを後進にかけている時は舵で船体の姿勢を意のままに制御することは殆ど不可能なのです。

これはプロペラーに吸い込まれる水の流れ（サクション・カレント suction current と呼びます）とプロペラーから吐き出される流れ（これはディスチャージ・カレント discharge current）これらが前進・後進の推進力を生むだけでなく、舵板や船体に当たって様々な作用を生じるからなのですが、更に前進と後進ではその作用に大きな違いを生じます。

この話はあくまで「かすが」のような右回りシングル・プロペラーを備えた旧態依然の船についてです。 近頃の船ではこの欠点排除の為様々な工夫が凝らされているようです。

又、上記の作用はツウィン・スクリューやそれ以上の複数のスクリューを持った船、バウ・スラスター、スターン・スラスターなどを装備した近代船では全く違います。

さて、この時「かすが」は船首から入航していました、ですから出航時は船尾から、即ち後進で港外に出なければならない。 しかし、「かすが」のような右回りシングル・プロペラーの船は、前述のようにエンジンを後進にかけて操舵だけ狭い水路を通過する事は不可能なのです。 ではどうするか？それが次の図です。



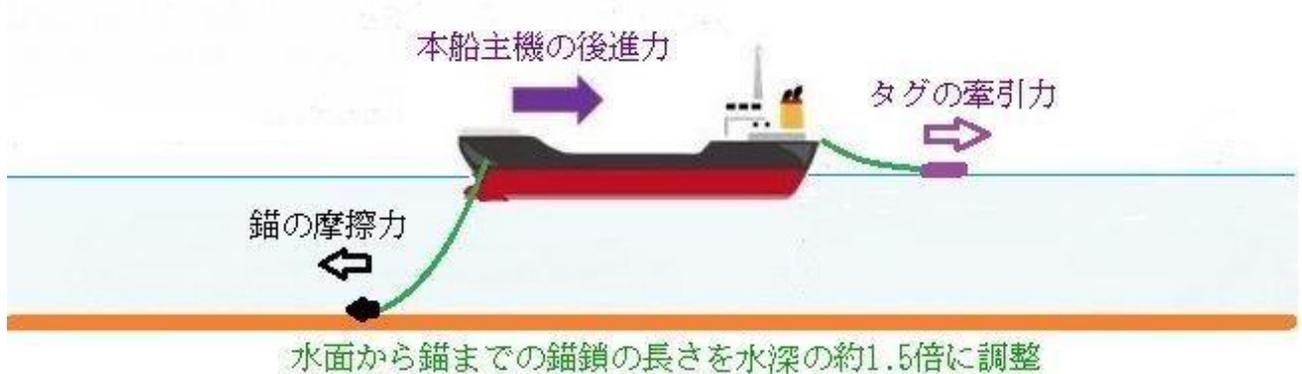
まず、左の (1) の図。 この場面では船の前後にそれぞれ一隻のタグ・ボートを繋いでいます。そして本船のエンジンを緩く後進にかけ、後ろのタグには強く曳いてもらいます。この時、前のタグは後ろのタグより弱く、言わば船体にブレーキを掛ける程度に曳く、同時に船体が水路に対して平行になるように船首の左右の振れを修正します。

こうすることで本船は左右方向に対して安定して後退できます。

しかし、問題は二隻のタグを使用できない場合です。

それが右側 (2) の図です。この場合は前方のタグ・ボートの代わりに、投錨して錨鎖をごく短く（水面下の錨鎖の長さを水深の約 1.5 倍に）伸ばす。そして、本船エンジンをごく弱い後進とし、後方のタグも強く曳かず、全体にゆったりと後退します。

この状態を横から見見たイメージはざっと次の通り。



本船のエンジンの後進力、タグボートの牽引力は船体を後退させるように働く一方、船首では海底に錨を引きずる摩擦力が後退力に抵抗します。その結果船首方向を一定に保つことになるわけです。このアンカーを引きずる事をドラッキング **dragging** と言います。

パソコンでも「マウスでドラッグ」と言いますね、あのドラッグと同じ。

この場合は意図的にドラッグさせるわけですが、錨泊時強風などでアンカーが引けてしまう望ましくない事態「走錨」も **dragging** です。

なお、水面下の錨鎖の長さを水深の 1.5 倍に調節する意味は、錨及び錨鎖の摩擦抵抗力があまり強くなりすぎないようにするためです。摩擦抵抗があまりに大きいと船が止まってしまう、それじゃ何にもなりません。適当な抵抗で引きずることが肝要です。

この摩擦抵抗は錨泊する場合本船を定位置に保つため最も重要な要素で、これをホールディング・パワー (**holding power**=把駐力) と呼びます。把駐力の主力をなすのは実は錨ではなく長く伸ばしたチェーン=錨鎖と海底の摩擦抵抗なのです。

だから上図の様に意図的にチェーンの伸出量を短くすることによって摩擦力を弱め、錨及び錨鎖の本来の目的である船を一定の場所にとどめる力「把駐力」をわざと弱めて、船首

を左右に振らせないだけの目的に使うわけです。

さて、こうして「かすが」は一隻のタグ・ボートに船尾を曳かれ、着岸舷の反対側の左舷錨を投錨し、前述のように水面下の長さが水深の 1.5 倍程度になるよう繰出し、後進で出航しました。

そして目論見通り狭い水路を危なげなく通過して、どうやら無事に東側の防波堤先端を通過しました。 ヤレヤレと一安心したのもつかの間、フト気が付くと船の動きが止まっています。 エッ、どうなってんだ、とパイロットの方を見ると、彼も丁度こっちを見ていました。 そして目が合うと頷いて目配せ。 これに似た情景を思い出しました。

随分前、**Caspian Trader** という船でミシシッピー河を下っていた時、河口付近でヤッパリ同じようにいつの間にか船の動きが止まっていたのです。 その時は普通に前進していて、ソフト・マッドの河底の浅所に座洲してしまったのです。

しかし、今度は私にも瞬時に事のなりゆきが理解できた、それまで順調にドラッキングしていたアンカーが海底に引っ掛かってしまったに違いない、それが前記白丸の位置。

パイロットは「一寸前進してみましよう」 まあ、結果は期待できませんがこの際出来ることはそれ位しかないでしょう。 でもあまり中まで突っ込動きんで動きが取れなくなると、今度は防波堤に当ててしまう事にもなりかねず、それはもっと困ったことになります。 で、パイロットも恐る恐るチェーンが後ろ向きになるまでエンジンを前進にかけて、再び後進してみるという操作を何回か繰り返していましたが全く効果ナシ。

そこでパイロットと手短かに相談。 このままじゃ入り口をふさぐことになる、チェーンを切ってとりあえず港外に出ましよう。 という結論に至りました。

アンカー・チェーンは一節 25m の長さのものをつないでいて、そのつなぎ目で切り離せるようにできています。 細かい作業手順については飛ばしますが、その切り離した部分に細いワイヤー・ロープで小さなブイを繋ぎ、別のワイヤーを使って海底まで巻き下ろしました。 この小さな鉄製のブイはアンカー・ブイと言って、このようにやむをえない状態でチェーンを切って放置する場合の目印の為、当時の船には常備してあるものでした。

こうして錨と錨鎖一節を海底に放置して何とか港外錨地まで出ることが出来ました。 このニューヘイヴンと言う港は元々ウーズ川 **River Ouse** という川の河口ですから、底質は間違いなく軟泥 **soft mud** の筈。 だからこそ、ドラッキングで後退して問題なく港外まで出られる筈なのです。

当然パイロットもこの操船法は何度も繰り返してきた事で、これまで問題は生じていなか

ったのでしょう。だから「タグが一隻しか使えない？ まっ、いいか、ドラッキングで行こう」と簡単に決断したのでしょう。はたまた、勘ぐってみればもう一隻のタグの都合がつかなかったのではなくて、トランスカナリーの現地駐在員が水先人事務所に、タグ一隻では出港できないか？とでも打診したんじゃないか、当然一隻の使用分だけの節約が出来る訳だから。そして、その時パイロットはNo!とは言わなかった。これまた勘繰りですが「タグ一隻だってドラッキングを使ってで出港する位オレにゃお茶の子だ」と自らの操船術についてのプライドがちらついたか？しかし、タマタマ運悪く「かすが」の

錨を引きずった線上に岩でもあったか？ もっとヤバイものでもあったか？

パイロットの無線電話で代理店に連絡を取ってもらい、ダイバー、クレーン船、台船などの手配を頼みました。できればこれらを使ってすぐ錨と錨鎖を引き上げてもらい本船に戻したい。ところが、代理店の話では、それらすべてはこの港では手配できない、ヨソ

の港から呼ばなければならぬので何日かかるかわからない、との事。

そこで再び代理店から用船者トランスカナリーの現地駐在員に連絡してもらい、本船はこのままロッテに向かう、については次の航海までに錨と錨鎖の回収する手配をしておいてほしい旨依頼しました。片方の錨がないまま走るのは違法行為ではありますが、事故の結果ではあるし、このことが即、自船・他船に危険を及ぼすものではないし、二週間後には

回復できるのだから、まあ、なんとかなるだろう。

という事で「かすが」はそのまま出港、ロッテに向かいました。しかし、これ以後、少なくとも私の乗っていた船ではタグ一隻で出入港という事は二度とありませんでした。

船主N漁業からも代理店を通じて水先人事務所に強い申し入れをしたことでしょう。次の航海、再び入港着岸するとすぐ錨と錨鎖を積んだ台船が「かすが」の船首に来て、無

事元の姿に戻りました。これにて一件落着。

しかし、不思議なことに「かすが」の錨が何に引っ掛かったのかは明らかにされず、私としては腑に落ちない幕切れでした。どの港の官憲にも片方の錨がない事を指摘されな

ったのはもっけの幸いでした。終りよければ、なんとやら。

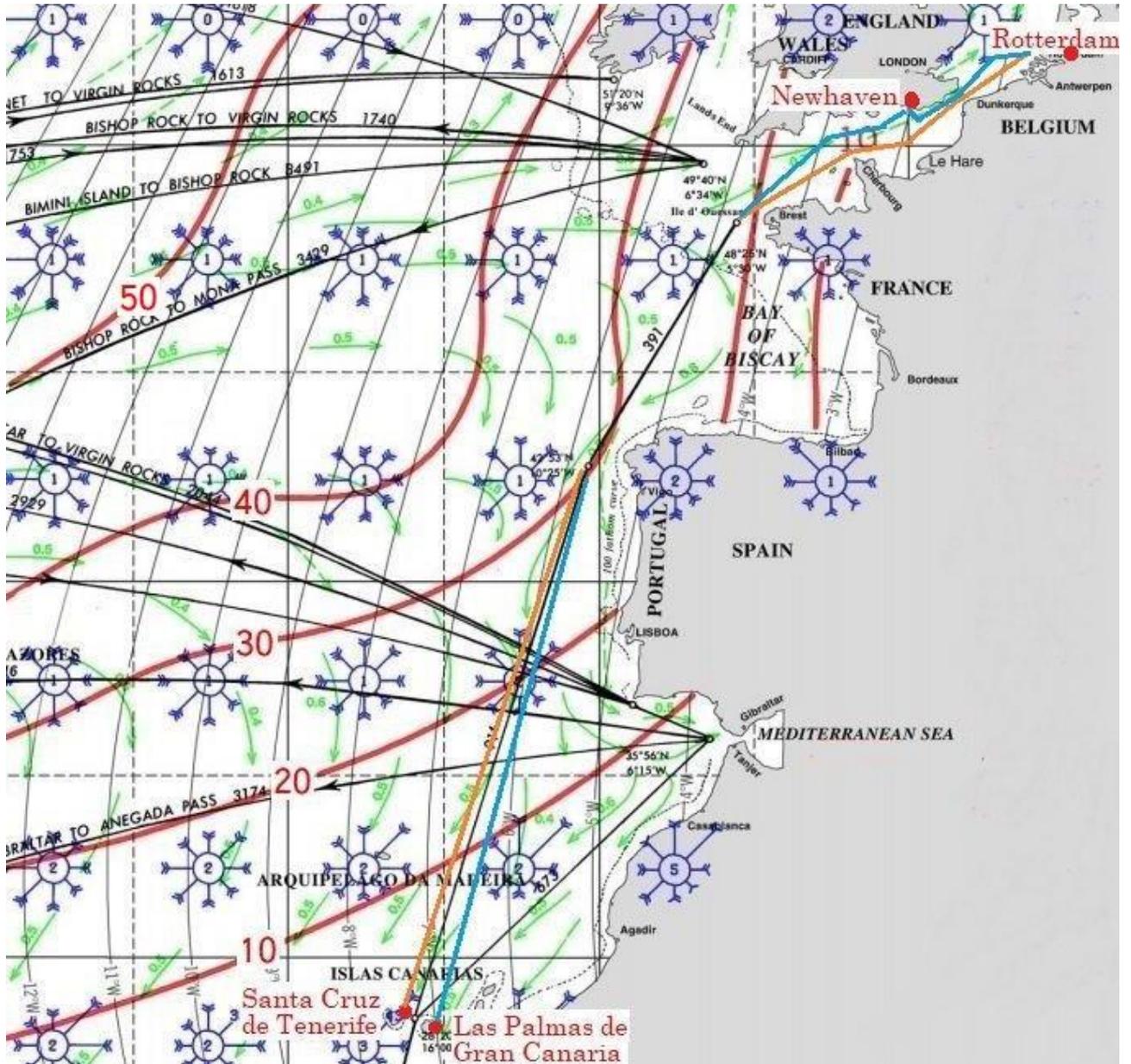
こんなことのあったカナリー定航でしたが、その他の特別な事と言えば、前号でも触れたように、セニョール・ポヒョの要請でリーファーとしては極めて異例な自動車積みをしたこと。ロッテからテネリフェに向かう時は完全に空船ですから傭船者としては全くばからしいことではあります。高いゼニを払ってチャーターしている船をカラで走らせるな

んて・・・と考えるのは当たり前と言えば当たり前。

そこで、セニョール・ポヒョがロッセから自分の出身地でもあるテネリフェで需要のある欧州の中古車を運ぼう。 そんな風に考えたとしても不思議はありません。 実際、中古車積みのある時は彼自身が船にやってきて、何かと荷役業者に指示していましたから、えらく Netzが入っているな—とっていました。

まあ、船としても特に仕事が増えるわけでもなく、空船時に行くホールド掃除はカナリー定航では掃き掃除だけで OK だし、数台の中古車がデッキや艙内にあってもそんなに邪魔にはなりません。 船主 N 漁業としても実害なく御得意様のご機嫌取りが出来るのは歓迎だったのだらうと思います。 しかし、今思うとこの中古車運びは、多分、ポヒョさんの私的な小遣い稼ぎだったに違いない。

そうこうするうちに季節は移り、いよいよこの航路の鬼門とも言える、真冬のビスケイ湾沖横断の時期がやってきました



これは2月のパイロット・チャートです。 ロッテルダムから北海、ドーバー海峡、英仏海峡を経て、フランスの北西角ウエサン島 *Île d'Ouessant* からスペイン北西角迄、冬のビスケイ湾沖、いわゆる難所です。

ビスケイ湾沖に 391 の数字を振った黒線が斜めに走っていますが、これがこの海域通過の推薦コース。 そしてこの小円から小円迄の数字 391 は湮 *nautical mile* で「かすが」の通常の巡航スピードなら 20 時間ほどで軽く通過できる距離です。

しかし、これが冬場ともなるとそう簡単ではありません。 特にカナリーからの帰り、野菜果物を満船して北上する時は全くの難所、鬼門になるんです。 カナリーからの貨物の主体はやはりなんと言ってもトマト、これがウリの一番手の商品です。

しかし運送者としてはこの貨物の脆弱性が何ともハヤなんです。 完熟トマトはつぶそうと思えばごく簡単につぶれてしまいますね。 だからトマトが百粒以上入ったカートンを何十個も積み揚げたパレットが艙内で倒れると、モー大変、アタリ一面にトマト・ジュースが散らばる、という事になります。

また、空船でカナリーに向け南下する時も結構大変です。 リーファのバラスト・タンクはそんなに大きくはありませんから、空船ではどうしても吃水が浅くなりすぎてしまうんです。

するとどうなるか、大きなうねりに当たると、激しく船体を叩くパンチング *punching* はしょっちゅう。 特に怖いのは船首部が水面から大きく躍り出したのち水面に叩きつけられるスラミング *slamming* で、ひどい時は船首船底に大きなダメージを生じる事さえあります。 こうなったら打つ手は一つ、スピード・ダウンしかありません。 だから、平穏なら 20 時間で軽く通過できる海域も、過ぎてからでないと分からん、という次第。

パイロット・チャートに見える例の赤の曲線、平均波高が 12 フィートを超えるパーセンテージです。 これがビスケイ湾内では 30% 以下ですが、西沖に行くにつけ数字がどんどん大きくなっているでしょう。 冬の北大西洋が如何に厳しいかを物語っています。

しかし、この厳しい海もスペインの北西角にあるフィニステレ岬 *Cabo Finisterre* の南では急速に静まり、カナリー諸島に近付く頃には冬の気配は全くなくなります。

このフィニステレ岬はチョットしたイワレのある所で、あちこちに存在する「陸地の終わり」とされた所の一つらしい。 *Fin* が頭になっているところがいかにもそれらしいですが、実際のイベリア半島最西端は、これより南ポルトガルのロカ岬 *Cabo da Roca* です。 もうひとつの「終わり」は例の「サンティアゴへの道」カトリック教徒が一度は歩きたい

と願う有名な巡礼路、その終点はサンティアゴではなくこのフィニステレなのだそうです。



左下がフィニステレ岬。このマップの表記ではフィニステレではなくて Cabo Fisterra フィステラ岬となっていますがこれは標準スペイン語ではなく、この地域ガリシアの言語ガジェーゴ Gallego での綴り、標準語では Cabo Finisterre です。

私達夫婦もスペインに住んでいた時、右下の Santiago de Compostela サンティアゴ・デ・コムポステラ迄は行ったんですが、残念ながら岬までは行きませんでした。その代わりに右上の A Coruña (これもガリシア語綴り、標準語では La Coruña) に行きましたが、そこも思い出に残る土地でした。

ところで、サンティアゴに行きついた巡礼者は、その後さらに岬まで歩いて、そこで靴や着衣を燃やす習慣があったようですが、現在は禁止されているそうです。

マップの上辺右手はビスケイ湾、左手は北大西洋ですがそこに Costa de la Muerte と青字表記がありますね。これは「死の海岸」という意味ですがこの辺り一帯が冬場如何に厳しい時化にさらされるか、という証拠でもあります。小さい木船で漁をしていた昔には多くの犠牲者を出していたであろうことがうかがえます。

というわけで「かすが」もこの冬の間、相当量のトマト・ジュース製造機になってしまい

ました。そして、ようやくビスケイ沖も静かになろうとしている3月下旬、私は「かすがりいふあ」を下船することになりました。

昨年6月に乗船して丸9ヶ月楽しく過ごせた船でした。特にこの船の通信長 Y.M.さんは実に気持ちのいい同僚でした。彼は青森県下北半島の陸奥湾に面した横浜町の人で、私より丁度一回り年長の温厚を絵にかいたような人物でした。

彼は船乗りには珍しく英検準一級にパスしていました。その彼から「いやあー、キャプテンの英語力は素晴らしい、私のはとてもあんなに通じません」と良くオホメを頂いたものです。なんのコターない私の怒鳴るような大声は誰にでも良く聞こえた、一方、彼はその性格通り、正確に且つ穏やかに柔らかく話すので相手は聞き取りにくい、特に外国人には聞こえていなかったのでしょう。こっちはジャパングリシュ丸出し、文法だってデタラメ、とにかく通じりゃいいんだという開き直り、声の大きさだけで勝負。

彼もまた、この航海記の副題 *Once a Sailor, Always a Sailor* というセリフをよく口にしていました。最近音信が途絶えているのがちょっと気がかり、行きつくところへ行ったかな。私ももうじきだから待ッテテネー。

下船地はロッテ。後任者と交代してカナリー向けの船を見送ったその夜、セニョール・ポヒョに豪華ディナーに招待されました。同席はいつも世話になっているナジミの若手社員レイノウド君、事務所を一手に仕切っている中年の女性社員の計4人。彼女はいかにもオランダ人といった感じの堂々たるオンダシで、ポヒョさんの全幅の信頼を得て事務所を仕切っていました。申し訳ないことに名前は失念してしまいました。

ディナーは私など足を踏み入れたこともナイ高級レストラン、そしてその夜のホテルは私が慣れ親しんだ B&B とは似ても似つかない高級ホテル。これらは全てポヒョさんのポケットから出たらしい。ヤッパリあの中古車運びは彼の小遣い稼ぎだったか。

次の朝、いつも色々な場面で送り迎えをしてくれるドライバーがホテルに迎えに来てくれてスキーポール空港迄。彼は社員ではないけれど、車ごと専属契約をしていたようです。スキーポールの免税店でジュネヴァー（オランダ・ジン）とフォアグラを漁って空路成田へ、またもや一人旅。

これにて、「かすがりいふあ」は卒業。次の船がどうなるかはウン次第。ではまた。

*

次回更新は2020年4月4日の予定です。