

# *Once a Sailor, Always a Sailor*



## 甲比丹航海記

005号 (10 Nov. 2015)

### 社船実習 (其の三)

### (続・続) 重量物運搬船・熊野丸・パナマ運河通過

(Feb/1961~Jun/1961)

今回はパナマ運河通過初体験の記憶をたどってみましょう。

トリニダード・トバゴのポート・オブ・スペインでバンカー（燃料補給）をした熊野丸は順調にカリブ海を西に進み、パナマ運河の北の玄関口・カリブ海側の港クリストバル Cristobal に着きました。

クリストバル港の防波堤内には比較的広い錨地があるので、そこで錨泊して運河通航の順番待ちです。 当時は通航する船の平均的サイズも隻数も大したことはなく、順番待ちの船の殆どが防波堤内で錨泊できていたようです。 しかし、これから数年後

には船は急速に大きくなり、数も増え、防波堤内はすぐ一杯になって防波堤外で通航待ちをすることが多くなりました。釣り好きのクルーにはもってこいです。ここで改めてパナマ地峡を見直してみましょ。その部分を拡大すると・・・。



こんな具合。地峡 Isthmus of Panama の上の方がカリブ海、下が太平洋です。地峡が一番細くなった部分に **Cristobal** クリストバルと **Balboa** バルボアという綴りがありますが、これが運河の両端の入り口の港名です。街の名前はそれぞれコロンとパナマ・シティですが、船乗りは（当たり前ですが）もっぱら港名を使います。この二港間の距離、即ちパナマ運河の長さは約 82 km。これですから、南米大陸の南端まで行って戻って、を考えるまでもなくここをブチ抜こうと考えるのは当然と言えば当然。でも其の構想の始まりが 1500 年代だったと聞くとやはりオドロキです。勿論其の時代にこんな巨大な土木工事の技術があるわけでもなく、文字通り夢だったわけですが、それにしても壮大な夢ではありましたね。

なおコロン **Colón** はかの大航海者コロンブスのことで、英語表記では **Christopher Columbus**、彼の母国イタリーでは **Cristoforo Colombo**、後に彼の新大陸発見航海の支援をしたスペインでは **Cristóbal Colón** になるんです。

だから、この港と街はコロンブスのファースト・ネームとラスト・ネームをそっくりイタダキというわけ。私と同年配の方はTVドラマのコロンボ刑事をご記憶だと思いますが

いますがこのコロンボは **Columbo**、カタカナは同じでも元の綴りは違います。

それにしてもコロンブスってかなり評判悪いですねー。特に南北両米大陸の原住民からは殆ど総スカン。米国にはコロンブス・デイという記念日がありますがこれについても多くの反対意見があるらしい。この日を祝日としない州も沢山あります。

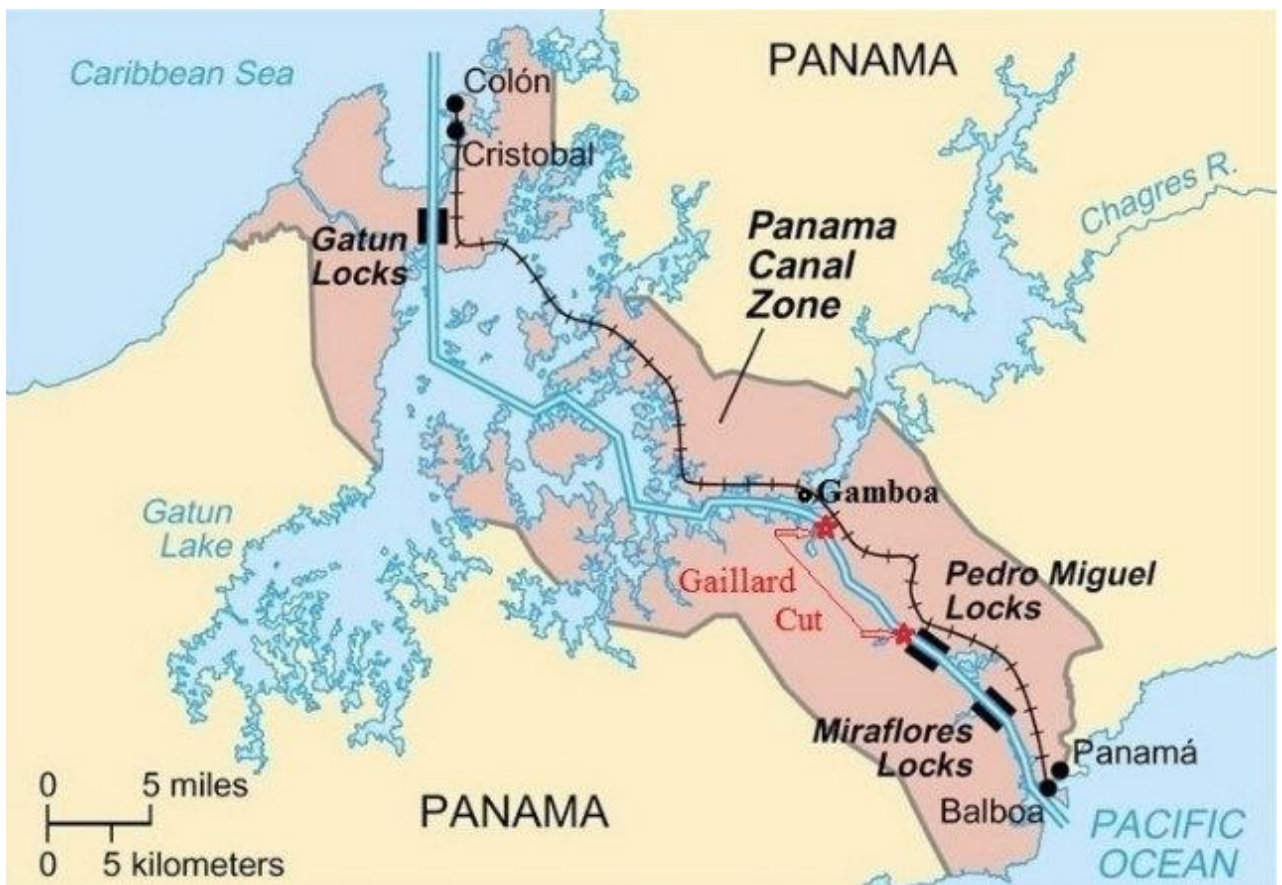
多くの略奪、原住民大虐殺、奴隷売買のきっかけとなった人物の記念日なんて・・・

というわけ。この人物には歴史学者の間でも否定的な意見が多いようです。

それはともかく、パナマ運河通航は私にとっては貴重な初体験。何しろ見るもの聞くものすべて初めての事ばかり。特にパナマ運河と言うのはとびきりの見ものです。

この後の私の船乗り人生では数々の運河、例えば紅海と地中海を結ぶスエズ運河、エルベ川とバルト海を結ぶキール運河等を初め大小様々な運河を通航しましたが、そのスケールの壮大さと設備・構造の素晴らしさの点でパナマ運河は群を抜いていると言

えるでしょう。さて、運河部分を更に拡大してみましょう。



北のカリブ海と南の太平洋を結ぶブルーの二重線がありますね。これが運河を航行する船舶の航路です。そして航路の両側のピンク色の部分、これをキャナル・ゾーン **Canal Zone** と言い、この当時はアメリカ合衆国の租借地で、この地域の中では全てがアメリカの管轄下にあり、運河運営は全てアメリカ政府機関が行っていました。キャナル・ゾーンを外れた黄色の部分はパナマ共和国の主権がおよぶ本来のパナマの領土です。このキャナル・ゾーンがパナマ政府に全面返還されたのは1999年で、私のパナマ初体験から38年後のことでした。両国政府間には色々ともめ事も続いていたらしい。変換以後は全てパナマ政府の仕切りとなりゾーンもなくなりました。パナマ運河沿線の地名はスペイン語と英語がごちゃ混ぜですが、元々はスペイン語の地名だったものに英語名詞をくっつけて使っているものが多い。しかし、キャナル・ゾーン内ではスペイン語特有のアクセント記号は取っちゃっています。ゾーンの租借・返還等の歴史が複雑に絡んでこうなったのでしょうか。

\*

さて、カリブ海の方から航路筋に沿って進むと、クリストバルの港を通過してまもなくガツン・ロックス **Gatun Locks** という表示が見えますね、これは三段連続のロックで、ここでカリブ海の海面から一気にガツン湖 **Gatun Lake** の湖面まで約26m上がります。そして船はガツン湖の湖面を進み運河全長のほぼ中間点ガンボア **Gamboa** という所に差し掛かります。

比較的広い湖面での航行はここまででお終い。ここで、ガンボアを過ぎてすぐの赤い星印とペドロ・ミゲル・ロックス **Pedro Miguel Locks** の手前の赤い星までをもう一度ご覧下さい。この間の約13kmの部分がこの運河全体で最大の難工事区間で

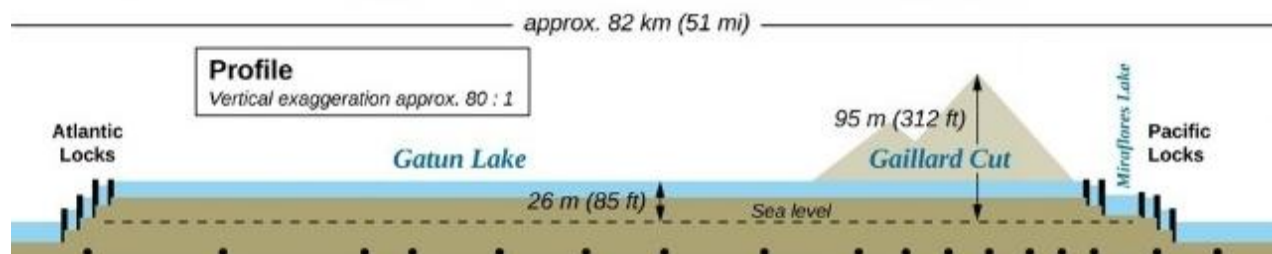
あった **Gaillard Cut** ゲイリヤード・カットと呼ばれる部分です。

返還後はクレブラ・カット (**Culebra** はスペイン語で、毒のない蛇のこと) と言っているようですが、この頃はもっぱらゲイリヤード・カットでした。ゲイリヤードとは **David D.B.Gaillard** という、ここの工事の主任技術者であり且つ軍人であった米国人の名前です。パナマ政府は米国軍人の名前じゃ嫌だったかな？



ゲイリヤード・カットは文字通りカット cut で、日本語では切り通しと言うやつです。両岸は切り立った岩壁の部分があり、見るからに難工事であった事が歴然。 一体何発のダイナマイトを使ったことでしょう。 犠牲者の数もハンパではなかった筈。

次はパナマ運河地帯全体の大まかな縦断面図です



これを見ると運河の高低差がどうなっているか一目瞭然。 左側カリブ海側から来ると、まず三段連続ロックのガツン・ロック（ここでは Atlantic Locks としてあります）で 85ft(26m)を一気に上がり、ガツン湖の湖面を進んだ後、ゲイリヤード・カットを通り、下りではまずペドロ・ミゲル・ロックで一段、ついでミラフローレス・ロックで二段下って太平洋の海面におりるわけ、下りのロックは Pacific Locks、とひとくくりにしてあります。 ゲイリヤード・カットの部分は山を切り開いたいわゆる切り通しであることも分かりますね。

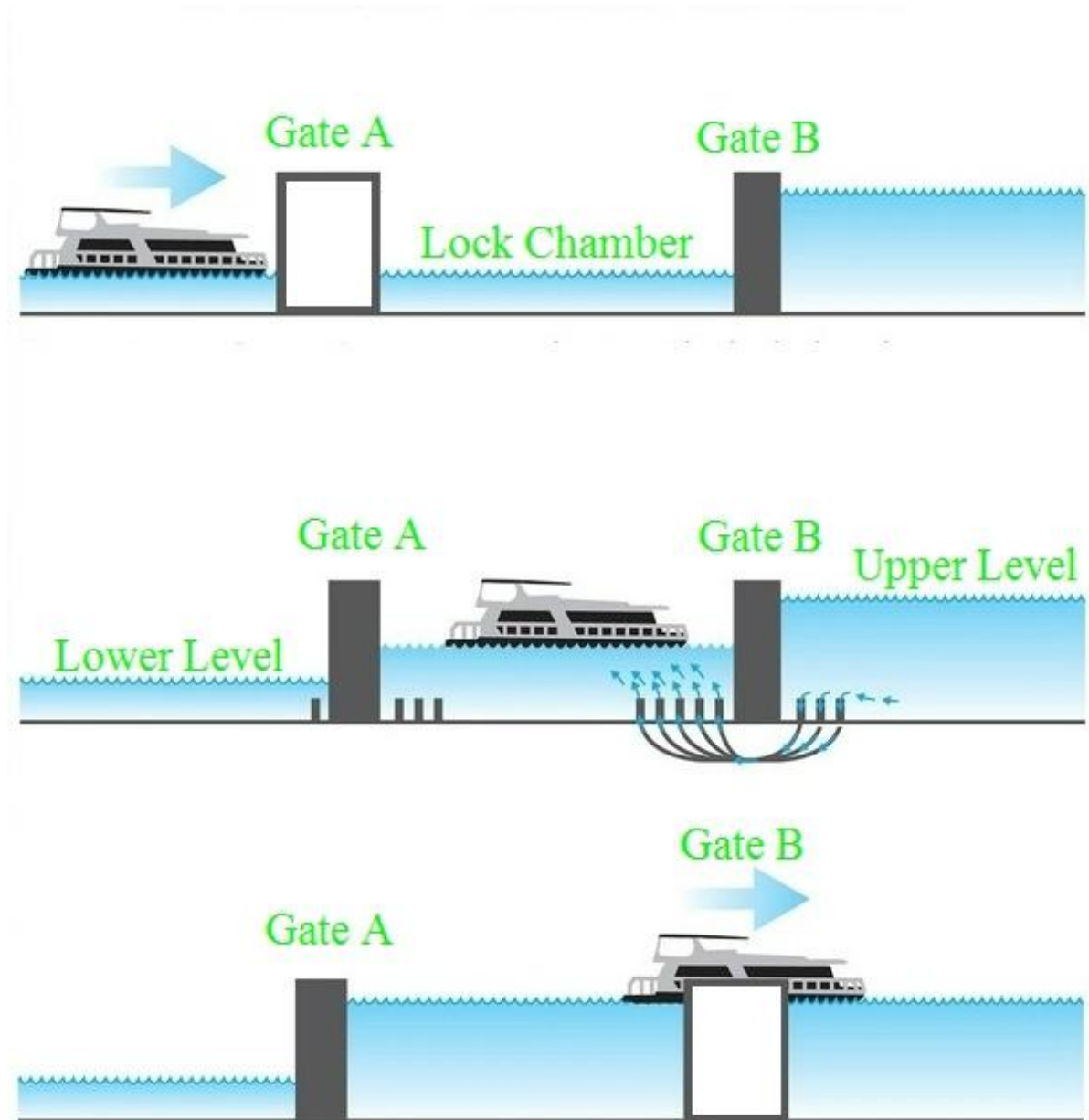
なお、2015年現在、パナマ運河は通行可能船舶の大型化と通行量の増大を可能にする拡幅工事の最終段階にあり、工事は2016年には完成予定なのだそう。主たる改造点はゲイリヤード・カットの拡幅、上記のアトランティック・ロックとパシフィック・ロックという新しい幅広ロックの建造です。 私には新しいロックの通過を経験する機会はありません。残念！ そういえば、2015年の今年スエズ運河の拡幅工事も完成しましたね。それももう見れない。残念、無念!!

\*

ところで、ナロー・ボートでの「欧州運河の旅」のブログを読んで頂いた皆さんにはミミタコだと思いますが、ここで次の画像を見ながら改めてロック・システムの作動をおさらいしたいと思います。 私自身それほどにロックというものの仕掛けに感心しきっているんです。

さてここでは、船は左の低い水面から右手の高い水面に移動するとします。

まず、上段の絵。ロックの低い水面側の扉 GateA は開かれていて、船はロック内の空間 Lock Chamber に進入できます。そして船がチャンバーに進入した後 Gate A は閉じられます。



次は中段です。Gate A が閉じられるとチャンバーは完全な密閉空間になりますね。ここで、Gate B の地下にある水路のバルブを開けると Gate B の右手の水は重力によってチャンバー内に落ちてきます。この水の流れはチャンバー内の水面が Gate B の右手の水面、即ち高い水面と同じになるまで続きます。

最後に下段の絵。チャンバー内の水面が高い方のそれと一致したら Gate B を開き

船は高い方の水面に出て行けるのです。 動力が必要なのはゲイトの開閉だけ。

船の巨大な重量を持ち上げるのは水の重力のみ。 全く素晴らしい!!

\*

さて、もう一度クリストバルにもどって運河通航を始めましょう。



北のカリブ海から防波堤に開いたエントランスを入ると内港錨地 Limon Bay リモン・ベイが広がります。 この Limon Bay という名前が前に触れたスペイン語と英語のごちゃまぜの典型です。 limon なんて英語はありませんね。これは果物のレモンで、英語では lemon ですがスペイン語の limón の綴りからアクセント記号を取った物です。 また、COLÓN という街の綴り、よく見ると O の上にアクセント記号があるでしょう？ この小さな市街地だけはアメリカの租借地ではなく、パナマの飛び地で共和国の主権が及ぶ地域なのです。 一方 Cristobal クリストバルの方は、本来のスペイン語では Cristóbal とやはり O にアクセント記号があるんですが、この港域は租借地内にあるのでアクセント記号は取れています。 ちょっとクドイですか？

何しろスペインにいた時はアクセントには散々苦労しましたから・・・。



この先運河航行に関する画像は全て「拝借」で行きます。

この初めてのパナマ通過の頃は勿論デジカメなんてあるはずもなく、身分はペーペーですから写真を撮る余裕なんてありませんでした。 運河に関する諸々の知識も大部

分は後でおいおい仕入れたもので、この時は殆ど白紙の状態でした。

前の図に戻ってクリストバルの錨地から南に向かいましょう。 リモン・ベイから下

方、ほぼ真南に進むと、赤マークで示したガツン・ロックがあります。



これがそのロックの全体像で、手前の水面はクリストバルに続く海面、三段ロックの向こうに見えるのがガツン湖 Gatun Lake です。

当時の運河通航可能な最大サイズは通常、長さ 965ft (294.1m)、幅 106ft (32.3m)、喫水 39.5ft (12.0m)でこのサイズの船をパナマックス Panamax = Panama Maximum と言います。 今、一段目チャンバーに入ろうとしている赤い船体のタンカーはこの Panamax Size でしょう。 ここで「通常」と付け加えた理由は、実は過去にこの最大サイズを超えるいくつかの例があったらしいのです。

ロック・チャンバーのサイズは長さ 1050ft (320.0m)、幅 110ft (33.53m)、(ただし使



用可能な長さは 1000ft (304.8m) に造られています。 だから通常のマックス・サイズの長さを超える船でも、全長 1000ft を超えなければ、通行は全く不可ではない、多分、個々に協議・対応ということでしょう。 しかし、普通は前記の Panamax Size が最大とされています。

また、1962年にバルボアにアメリカ橋 Bridge of the Americas という橋が出来てからは高さも 190ft (57.91m) という制限が出来ましたが、この時はまだその橋はなく高さ制限もありませんでした。

先ほど触れた拡幅工事の一環としてこのロックの左手（東側）に新たな幅広のロックができるのです。 そうなると、パナマックス・サイズも大幅に変更となり次のようになるそうです。 長さ 1200ft (366m)、幅 161ft (49m)、喫水 50ft (15.2m)。

新パナマックスですね。 文字通り大幅な拡幅。



さて、いよいよガツン・ロック進入です。手前の水面はカリブ海の水面そのまま。三段ロックでガツン湖の水面まで上がってゆく様子が分かりますね。 左側のロックには一段目を上がりきって二段目のチャンバーに移りつつある船、右側のロックの船は二段目をおえて三段目に移りつつあります。 左側の一番向こうの黒い船体のコンテナ船は既に三段目を上りきってガツン湖の水面に達しています。

其のすぐ右側に見える赤屋根・白壁の建物はロック・コントロール・ハウスです。ここに運河会社職員が常駐していて船上の水先人 Pilot と連絡を取りながらロック通過中の全船の移動と全ロック・ゲートの開閉をコントロールします。

パナマックスはチャンバー一杯で殆ど隙間などないように見えます。だからロックの中ではエンジンと舵だけで船をコントロールすることは非常に難しいのです。制御不能の為船体をロックのコンクリート壁に当てたりしたら大変です。何しろ殆どの船は何万トンと言う重量で、船自体は勿論ロックの壁のダメージも深刻です。それよりもっと怖いのはロック・ゲートを突き破ってしまうこと、その結果は想像したくありません。ドックンどころでは済まない事は確かです。

そこで、ロックに近づいたら両舷前後に牽引車のワイヤーをつなぎ、適宜前後左右に引かせて細かい操船の手助けをします。ロックの幅は 33.5m、そこへ幅 32.3m のパナマックスを入れると両側 60cm しか隙間がありません。ニッチもサッチも行かない、の言葉通りなんです。

上の画像で右手前のロック外側の壁の折れ曲がった部分に小型の電気機関車のようなものが見えるでしょう？ この電動車をロコモティブ locomotive=機関車と呼んでいます。これはいわゆるラック式鉄道、アプト式又はアプト式などと呼ばれる仕掛けになっています。





線路の中央には歯形のレール、ラック rack を敷いてあって、車体の下側に取り付けてある歯車ピニオン pinion をかみ合わせて車輪の滑りを防ぐというやつです。勾配が急な場所の鉄道で使われますね。前の画像を見るとロックの所々で線路が急傾斜になってます、船の重量もハンパじゃないし、アプト式の装置が必須なのです。上の画像でロコモティブの左手前、線路の中央にラックがありますね。アプト式です。車体の横に滑車が二つあってそれぞれ黒いワイヤーが出ているのが分かりますか？このワイヤーを本船のボラード bollard (係船柱) につなぐのです。これは現在使用中の最新機種で、なんと、メイド・イン・ジャパン。

しかし、私が初めて通過したときは下の左側のようなものでした。ちょっとお粗末クンですね。それよりずっと前、まだ電動車がなかった頃は右のような蒸気機関車で引っ張っていたらしい。なにせ運河開通は1914年ですから・・・。



次の画像で船首左舷にロコモティブが2台ついてますね。この画像では見えませんが左舷の後方にも2台で片側4台。向こう側、右舷側にも4台、合計8台のロコモティブをそれぞれワイヤー2本ずつでつないでいます。この船もパナマックス。

画像右手、人がいる辺りにも線路がありますが、これは船をロックの端までエスコートした後、次の船の方に戻る時のものですからアプト式にはなってません。

この当時、水先人と運河会社職員は米国人、その他の作業員はすべてパナマ人でした。船がロックに近づくとボートに乗ったパナマ人作業員グループが乗り込んできてロコモティブのワイヤーをさばく作業はすべて彼らが行います。

線路上にいるのは陸側でワイヤーをさばく作業員。船名 SEASPAN の上に見える青

の作業服が10人位いる船側作業員のリーダー。



さて次はパナマックス・サイズ三隻揃い踏みです。 圧倒的なボリューム。





手前の客船の後方デッキに群がっている人影の小さいこと・・・。

私が初めてここを通過した時もパナマックス客船は珍しくはありませんでしたが、そのほかの船種ではパナマックス・サイズは殆どいなかったのではないかと思います。

少なくともこれらの画像のような光景はまず見られなかったでしょう。

前にも言いましたが船の大型化、専用化は私がプロの船乗りとしてスタートした5～6年後から急激に加速したのです。



この白い船は私が後に何回も乗ることになるリーファーreeferです。リーファーと

は冷凍・冷蔵品を専門に運ぶ船で、全ての船倉が冷蔵庫になっています。

マイナス25度まで冷やせる性能を持つのが普通でした。この船は前の画像のパナマックスに比べるとチャンバーもスカスカですね。そしてこの船はロコモティブを船尾両舷に1台ずつつないでいるだけ、画像では右舷船尾のだけが見えています。

スカスカ、といったってこの右舷船尾に見えているロコモティブのサイズと比べればまたちょっと違う感じ。要するに、船は小さいものではない、ということ。

このリーファーも多分全長は140mを超えるはず。

この手の船はサイズが小さく軽だけでなく船首にはバウ・スラスターbow thruster  
と言って横向きのプロペラーを備えていて極めて操縦性がいいのです。 前のコンテ  
ナー船にもスラスターはついてますが船のサイズと重量が大きい分操船が難しく、多  
くのロコモティブが必要なのです。

熊野丸のサイズはこのリーファーより少し短く且つ幅広だったでしょう。リーファー  
って奴はスピードがめちゃ速く船体はほっそりスマート。熊野丸はその正反対。

そして、熊野丸にはスラスターなんて結構な物はないから前後にそれぞれ2  
台、合計4台つなぎました。 なにせ熊野丸が通過したこの時はこれらの画像より半  
世紀前のことですからあらゆる船のあらゆる装備がお粗末だったのです。

なお、ロコモティブを何台使うかの判断は船長が行うのではなく、運営管理者である  
パナマ運河当局が一切を仕切ります。

\*



さて、ロックを上がりきって後ろを振り返ってみると、こんな具合。 ずっと先で水  
路が途切れているあたりがクリストバルの港です。



三段ロックで26mを上がったわけですが、この画像ではそれほどの高低差を感じられませんね。 まあ、とにかく落差は26mです。使った動力はロック・ゲートの開閉とロコモティブですが、この電力もガツン湖に流れ込むか又は流れ出すいくつかの川に設けられた水力発電所から供給されるのです。船を押し上げる力は勿論、そのほかの電力も全てガツン湖の湖水面とカリブ海の海面の高低差、言い換えれば水の重力のみによって得られるのです。

\*



これがロック最上段の出口です。ゲートの前方にガツン湖の水面が広がります。このロックを出てすぐ右手（西側）にガツン・ダム **Gatun Dam** があります。ロックで使う電力の供給源の一つです。

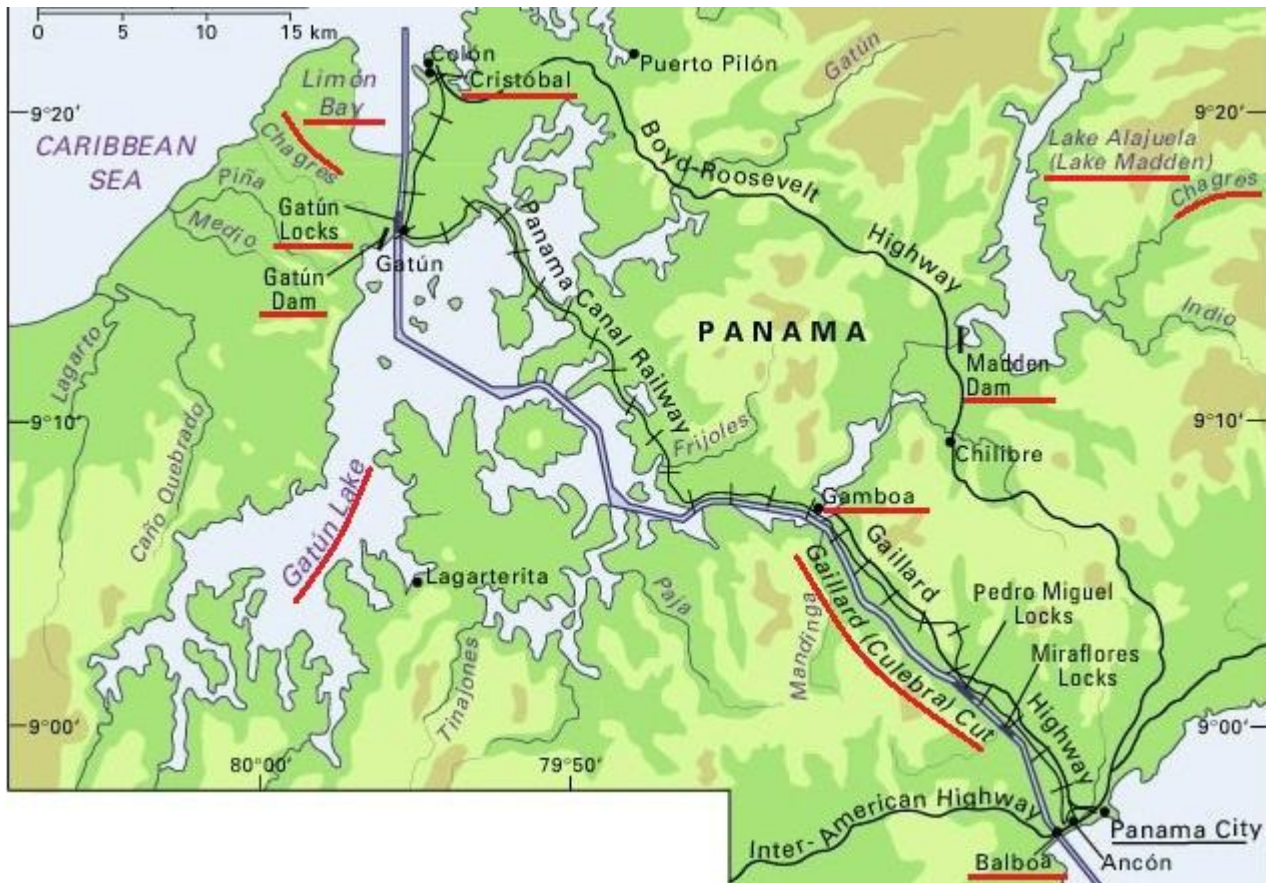
前方左手に見える船はこれからロックを通過してカリブ海方面へ出てゆく船ですが、ロック通過の順番待ちのためこの画面の左手にある錨地に向かっています。

\*

ガツン湖はもともとチャグレス川と言う川をせき止めて造られた人造湖、言わばダム湖です。パナマ運河が必要とする動力は全てこの人造湖の水の持つ重力エネルギーで賄われていると言えるでしょう。これまた素晴らしいですね。

次の地図の赤線を引いた地名のうち、すでに出てきた地名がいくつかあります。

例えば、Cristobal、Limon Bay、Gatun Locks、Gatun Lake、Gatun Dam、Gamboa、  
Gaillard Cut、Balboa などなど。



ここで注目していただきたいのは地図の右上部の Chagres と左上部 Gatun Locks と Limon Bay に挟まれた同じく Chagres という綴り。それから右上の Chagres と Gamboa の間に見える Madden Dam です。Chagres とはチャグレス川のこと、ガツン湖はこのチャグレス川をガツン・ダムでせき止めてできた人口湖なのです。そして、マッデン・ダムの右側の湖水は、これまたこのダムでチャグレス川をせき止めてできた人造湖レーク・マッデン Lake Madden です。

要するに、地図の右上から左上に向かって流れていたチャグレス川をマッデン・ダムとガツン・ダムの二か所でせき止めて、マッデン湖とガツン湖を作ったわけ。そして、海面から 26 m 上のガツン湖に船を持ち上げて、更に再び海面に戻すんですね。これだけでもすごいなーと感嘆しきりですが、このマッデン湖はマッデン・ダムで発電するだけでなくガツン湖の水面保持の役割の担っているんです。



もともこの地域は熱帯雨林で降雨量は極めて多いのです。だからガツン湖の水位は周囲から流れ込む大小さまざまな川から流れ込む水で十二分に保たれるわけで、むしろガツン・ダムからチャグレス川河口に向けて放水し続ける必要があった筈です。

ところが近年の異常気象でどうかするとガツン湖の水が足らなくなる恐れがあることも起きかねないようです。 そうなるとガツン湖の水深は減少して船の通行に支障が生じます。ロックからも常に水は落ちますしね。 そういう時はガツン湖より更に上流にあって水位の高いマッデン湖から放水してガツン湖の水位を保つ仕組みです。

本当にこの運河の持つ壮大なスケールにはほとんど脱帽、です。

しかし、最近運河地帯の干ばつでガツン湖の水がガタ減り、ついには、通行可能の喫水に制限を、という非常事態に追い込まれたようです。 パナマ運河の素晴らしい構想・構造も近年の異常気象には勝てなかったようです。 熱帯雨林で干ばつ？ 信じられないような事態です。 とにかく地球は病んでいる、それもかなり深刻に、は間違いない事実でしょう。 異常気象はエル・ニーニョの為との意見がしきりですが、では、其の原因は？ 何年も前から南北両極の氷が大量に溶けつつある事実の説明

は?? 誰も地球最後の日に言及したくないだけでは???



ロックを離れてガツン湖に進むとすぐ左手にこんな光景が広がります。これがロック通過待ち、あるいはゲイリヤード・カット通過待ちのための錨地です。当時はこの客船のようなパナマックス同士は、カット内ではすれ違い不可だったはず。

\*

普段は水平線しか見ていない船乗りには湖面の水路は決して広々ではありません。



左手前から中央部にかけて緑のブイ (bouy=浮標) が連なってますね。写真でははっきりしませんが画面左端の上から五分の二程の所に赤いブイがありそこから先には赤ブイが連なっています。そして船は緑のブイの連なりと赤のブイの連なりが作る線の内側を走らなければなりません。その部分だけ深く掘りこんであるんです。ブイの連なりは道交法でいう車道外側線というわけです。このカメラ位置は右に外れていますね、これはいけません。座礁の恐れあり。

ともかく、今までのノロノロ運転からは解放されてスピード・アップできます。でも、洋上での巡航速力 **cruising speed** ではなく言わば港内速力、マヌーバリング・スピード (**maneuvering speed**=いつでも変速可能なスピード) です。

大型の航洋船 (大洋航海をする船 **ocean going vessel**) は港を離れて広々とした海上へ出て、もう当分スロー・ダウンやストップの必要がないと判断できた時点で巡航速

力にアップします。 このとき、燃料も A 重油から C 重油に切り替えるのです。熊野丸も（大きくはありませんが）間違いなく ocean going ですからそうします。

一方、マヌーバリング・スピードに落とす時は逆に C から A に切り替えます。

A 重油は燃焼性がよく長時間ストップしてエンジンが冷えてもスタート可能ですが、

C 重油はエンジンが温まった状態でないと燃焼が悪い、その代り安いんです。

港内や運河内ではたとえやや広い水面に出たといっても、いつ何時スロー・ダウンやストップ、場合によってはアスターン（astern=後進）の必要があるかもしれません。

だから、高価な A 重油を使って、マヌーバリング・スピード。 操船性を最重要視して、いつでも来い、何でも来い、を保ちます。 A から C、又は C から A への切り替

えにはエンジンの大きさにもよりますが、数十分が必要で、だから港に近づく少なくとも 1 時間ぐらい前から切り替えにかかります。

\*

さて、船はガンボア Gamboa を通過します。 ここはチャグレス川がガツン湖に流れ込む場所です。 左手のずっと上流に例のマッデン・ダムがあります。 三つ前の画像の地図をもう一度ご覧ください。 右手に進むと例の難所のカットになります。



この鉄橋はコロンとパナマ・シティを結ぶパナマ運河鉄道ですが、開通は運河の開通



よりはるかに前、1855年だそうで、これまたオドロキ。この鉄道はゲイリヤード・カットとほぼ並行していて運河の建設工事にも大いに役立ったのだそうです。

\*

そしていよいよゲイリヤード・カットです。こんな写真を見つけました。



確かではありませんが、この写真は船のスタイルから見て、私が初めて通過した半世紀以上前の頃の光景だと思います。ゲイリヤード・カットというのはこんなところ。

手前に移っている船は当時ライナーlinerと呼ばれた定期航路の貨物船の典型です。総トン数は熊野丸と殆ど同じ5～6千トン位でしょうか。これまでのカラー写真に登場したパナマックスのコンテナ船などはまだ存在しないこの頃、多くの貨物船はこんな形だったのです。この写真の時より更に半世紀以上前にパナマックス・サイズの船を想定してロックの設計をしたことに改めて驚嘆します。

この水路は文字通りカット即ち切通しで、この山地を掘り進んだのが正にこの運河建設の最大の山場でした。次の画像、この写真は多分開通数年前1910年前後のものと思われるが、その様子をありありと記録しています。





このようにガンボア鉄橋を通る運河鉄道を切り通し掘削に大いに活用したことがわかります。尤も運河鉄道 Panama Canal Railway という名称は運河が開通したのちのもので、それ以前は地峡鉄道 Panama Isthmus Rail Road と呼ばれていたらしい。

その頃のこの鉄道のウリは世界最古の、且つ世界最短の大陸横断鉄道というものであったそうです。世界最古の、は分かりますが、世界最短の、とは・・・。

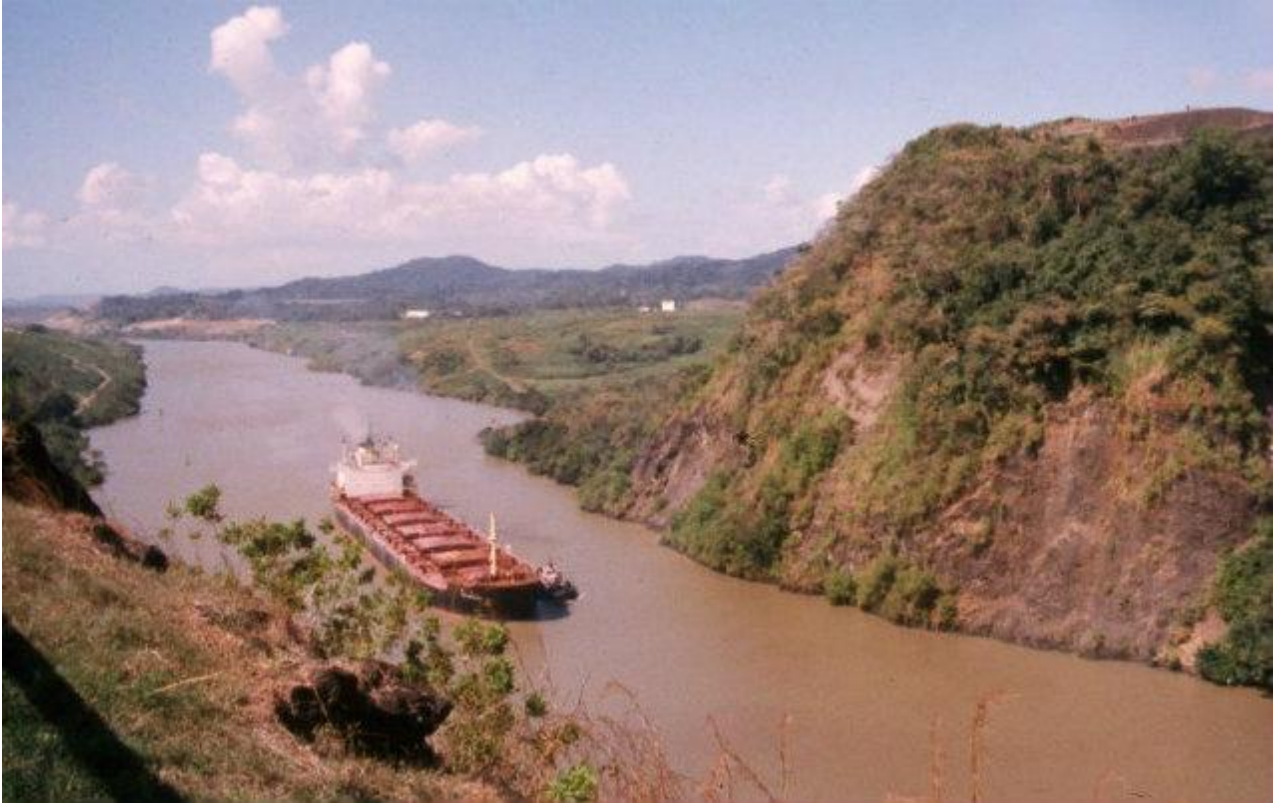
確かに南北米大陸はどこにも切れ目がないのだから一つの大陸ではあります。そしてパナマ地峡はその「一つの大陸」の最も狭い地峡なんだから「最短」は間違いではありませんけど・・・。

もともこの鉄道はこの地峡の両側に位置するコロンとパナマ・シティーまでは海上輸送をして、ここでこの兩岸を鉄道で結んで輸送路を完成させる事が目的だった。

だからこそ「最短」の場所を選んだのでしょうが、結局、運河建設にも同じ理由でここが最適地となったわけです。運河こそ最短距離の地峡が最適です

運河開通までは鉄道はこの目的に十分かかっていて、しかも運河建設にも大いに役立ったわけですが、運河開通と同時に鉄道の本来の利用価値はなくなってしまったというわけ。なんとも皮肉なもんですね。

次の画像は前の白黒の工事現場と（視角は違いますが）ほぼ同じ場所の写真です。



右側の崖は私が初めて通過した時もこんな風でした。しかし、その後何度か崖崩れを繰り返しその都度掘削・補強をして下の画像のように姿を変えました。





この姿も最近の拡幅工事でさらに形を変えたのだらうと思います。  
さて、ゲイリヤード・カットを抜けると、下りのロックに差し掛かります。



上の画像で右下が最初の一段下りペドロ・ミゲル・ロック Pedro Miguel Locks そして左端中段に見えるのが二段下りのミラフロレス・ロックです。この二組三段のロックを下りると太平洋の水面になるわけです。この二つのロックの間にある水面はミラフロレス湖 Miraflores Lake といいます。





そしてこれがミラフロレス・ロック最後のチャンバーです。 いよいよゲイトの先は太平洋の水面です。

このミラフロレス・レイクとミラフロレス・ロックで面白いものを見ました。

この時、私はチョフサー（一等航海士 **Chief Officer**）の補佐で艫（おもて＝フォクスル **fore castle**＝船首楼）に配置されていました。

ペドロ・ミゲル・ロックとミラフロレス・ロックの中間点あたりで、運河の作業クルー数名が突然私に向かってアリガトー、アリガトーと叫ぶんです。はじめはナニ言ってるんだか、と怪訝に思っていたんですが、どうやら彼らが湖面を指さして私に何か教えようとしているんだ、と気が付きました。そして彼らが指さしあたりを見ると、

なんと、なんと!! こんなものが見えました。左の画像なんだか分かりますね？



そう、ワニです。体長3メートル位だったのでしょうか。それほどすごみはありませんでしたが、野生のワニを見たのはこれが初めてでした。そして彼らが叫んでいたのはサンキューのアリガトーではなくて、英語のアリゲーター **alligator**、スペイン語ではアリガートル **aligátor** が私の耳にはアリガトーに聞こえたんですね。彼らの目にも私はいかにもカケダシ、パナマは初めてだということがミエミエだった。それで、その新人君に教えてあげよう、とアリガトー、アリガトーの大合唱になったわけ。

いやいや、どうもアリガトさん!!

そして、次のミラフロレス・ロックでは画像の右のようなものを見つけました。

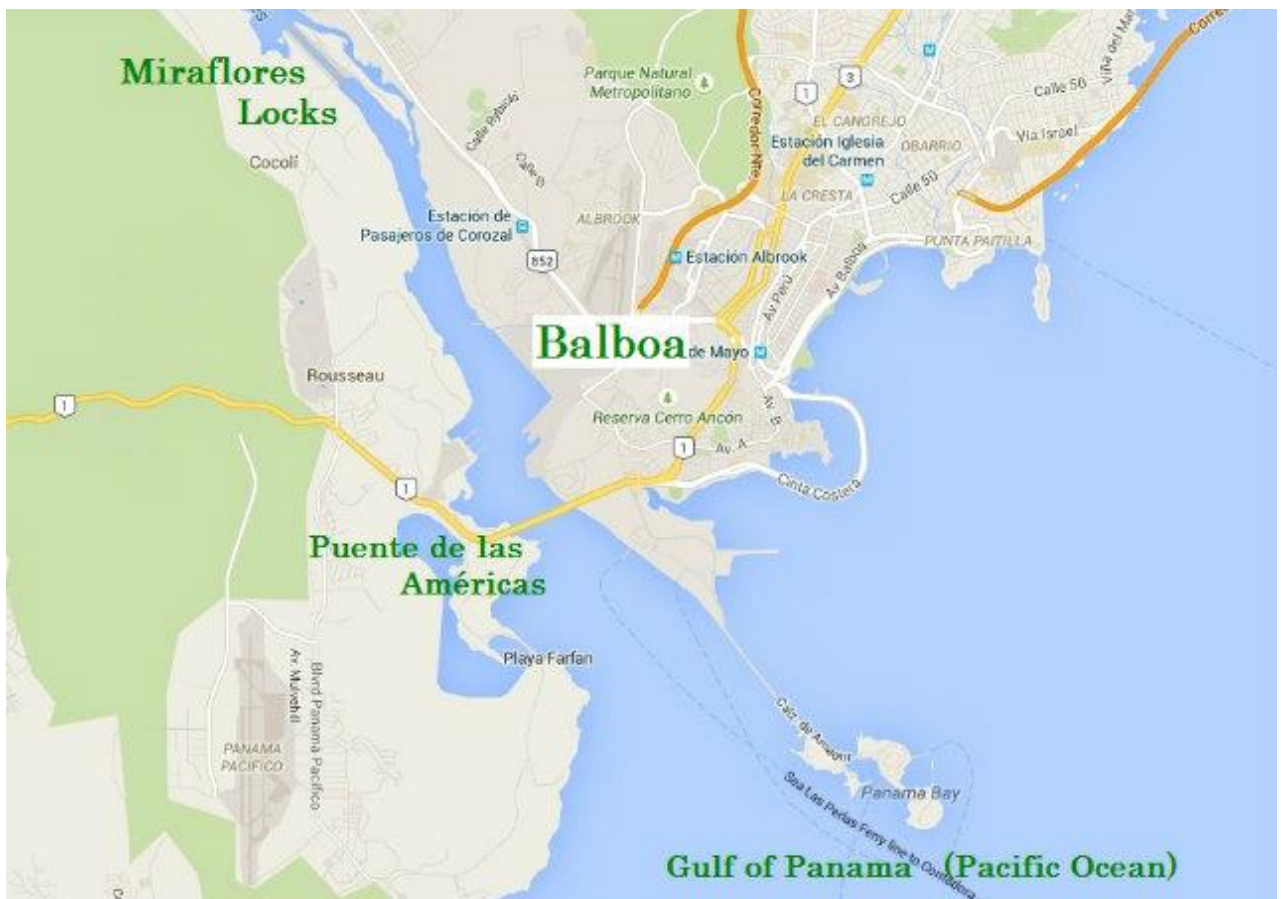
ロックのわきの芝生にいて、遠目では一見ウサギのようで、それにしても耳がないみたいだし、なんだろうと思いました。今度は大合唱が始まる前に私が先に気が付い

て、アレ! あそこに変なものがある、と言うと、ああ、アルマジローね、位の反応でみんなあまり驚きませんでした。こいつはこの辺にはザラにいるらしい。

Armadillo=アライグマ科の哺乳動物で、北米大陸南部から南米はアルゼンチン位まで広く分布しているそうです。もちろんこの画像の二匹は私が見た現物ではありませんが、その後も同じようなのをこの辺では何度も見えています。

\*

そんなこんなで無事ミラフロレス・ロックを抜け、運河クルーもボートに移って帰ってゆきました。互いにグラシアス Gracias、アディオス Adiós、と手を振って……。そして船はいよいよ太平洋に帰って行くわけです。最後のロック・ゲイトを出るとゆるく右曲がりのやや広めの水路を走ります。やがて左手にバルボア Balboa の港が見えてきます。



バルボアから対岸に向けて水路を横切る道路があり、Puente de las Américas アメリカ橋という橋が架かっていますが、この時はまだ完成していませんでした。

そしてこの道路というのが南北両米大陸をアラスカからアルゼンチンまで縦断する長

大なパン・アメリカン・ハイウェイ Pan-American Highway です。

この橋ができてから運河の通航可能のサイズに 190ft(57.91m)という高さの制限が加えられたのです。現在ではさらにもう一つの橋、センテニアル橋 Puente Centenario がゲイリヤード・カットにできているらしい、言わばハイウェイのバイパスです。

さて、いよいよ運河に別れを告げ太平洋に戻る時が来ました。



橋の左手がバルボア港です。この後、この港には何度もバンカー（給油）のため寄港しましたが、この時は素通りでした。橋の向こうに見える水平線はパナマ湾即ち太平洋の一部です。ここを通過した船は北へ、南へ、あるいは西へ、それぞれの目的地に向けて進路を分かちます。

熊野丸はここから次のバンカリング・ポート、ホノルル Honolulu に向かいました。この時が私の貴重な運河初体験でしたが、それから何度ここを通ったか、年に5～6回なんてこともザラにあったし、2～3年マがあくなんてこともありました。数えたわけではありませんが、多分50回は超えていると思います。

長くなりました、そろそろこの号はシメとしましょう。

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[TOP 頁\(目次\)に戻る](#)