

*Once a Sailor, Always a Sailor*



甲比丹航海記

016号 (26 Mar. 2016)

(続)M/V San Juan Exporter

(May 1963~Oct.1963)

ヴァンクーヴァーでは結局10日程ののんびりとした停泊が出来ました。夜荷役な

し、日曜は全休という、忙しい定期船では考えられない極楽のような停泊です。

スケジュールに縛られていない不定期貨物船、特にサン・ファン・エクスポーター（以下S.J.E.と表記します）のように材木を積む場合は夜荷役ができないし、特に急ぐ貨

物でもない限りなるべく経費は安い方がいい、従って時間外荷役はナシ。

忙しい港でバース（係留場所）がふさがっている場合はともかく、ヴァンクーヴァーのように岸壁は広々で忙しくない港では岸壁使用料も大したことはなく、夜荷役や日曜の時間外費用が無いことの効果の方が大きいのです。定期船と違って時間はいく

らかかってもOK、荷役費の節約が第一と言うわけ。

\*

さて、製材積み取りも終わり、船はこれから米国東岸の揚げ荷諸港に向かいます。

製材を満載した S.J.E.は次の画像のような感じになりました。



例によって、誰が撮った何と言う船の写真かは知りませんが、S.J.E.も製材満載後は丁度こんな具合、船のサイズも似たようなものでしょう。 S.J.E.がこの船と違う点は荷役装置がクレーンでなくデリックであることぐらい。

そしてこれから向かう先はパナマ運河を経て東海岸の諸港、ニューアーク Newark、ニュー・ヨーク New York、ニュー・ヘイヴン New Haven、そしてプロヴィデンス Providence の四港。 航路はざっと赤線のようなもの。



こうしてマップで見ると陸路より海路の方がはるかに長距離であることが一目瞭然。

このマップは漸長図ですから、ヴァンクーヴァー～ニューヨーク間の直線距離はこの図で見るよりはずっと縮まり、実際の距離差はもっと大きくなります。漸長図の欠点は「高緯度になる程拡大されてしまう」でしたね。これほどの距離の差があってもなお、鉄道等の陸上輸送より海上輸送の方がはるかに安上がりなのです。

\*

また、積み地・揚げ地の関係がこのように大陸の東西にまたがると、パナマ運河が出来る前だったら、これより遥かに遠いマゼラン海峡経由になったわけで、パナマ運河が米国やカナダにとって如何に重要な存在であるかが分かります。

現在なら輸送手段は空路・鉄道・自動車道と選択肢がありますが、1914年のパナマ運河開通当時の陸路の状況は全く違っていたことでしょう。今日でさえ、S.J.E.が運んだ製材のような、一種類で且つ大量の貨物では輸送コストを比較すると断然海上輸送に軍配が上がります。大型船で運ぶ量を貨車に積むとしたら、貨車の使用数、積み下ろしの手間賃を考えると、まず陸上輸送の勝ち目はありません。

\*

一方、海上輸送の最大の弱点は海難事故でしょう。衝突・座礁・転覆・沈没と海難事故は色々あり、陸上の事故より発生率は少ないかも知れませんが損害の大きさは比較にならぬ位の多額になってしまいます。また、上記のような海難事故は各種報道により一般にも知られることが多いですが、注目すべきは我々船乗りしか知らない海難が数多くあるという事実です。その筆頭は荒天による貨物損傷事故で、それこそ日常茶飯事と言う位よくおきますが、人命は失われず、世間にも迷惑が及ばないのでニュース種にならないだけです。私の船乗り人生も、つまるところ荒天による貨物損傷との戦いであったと言ってもいい位です。

\*

海上でも次の写真のようにしぶきを被る程度ではまず何も起こりません。デッキ積みをする貨物は初めからそのことは想定済みなのです。

製材の中にはキルン・ドライ kiln dry といって乾燥窯の中で人工乾燥させた物があります。そういう物はデッキ積みとせず極力艙内に積み付けますが、出荷されてきた

順序がマズイと既に艙内は一杯、仕方なくデッキ積みとなることもあります。そんな時の為にキルン・ドライの物は普通ビニールで覆われています。だから、このようにしぶきを被る位ならどうってことはないんです。



しかし、次のような状況になったら要注意。こうなったらあくまで慎重に……。コース（針路）の取り方、スピードの調整が無事に荒天を乗り切る「カギ」となります。ですが、ここまでは良くある当たり前のこと。



しかし、次のような状態になってはいけません。　こうなるともはや積荷のみならず  
船体にも何らかの損傷があることを覚悟しなければなりません。

この船はちょっとまずいコースを取ってしまったようで、いわゆる青浪を殆ど真横(や  
や後ろ) からかぶってしまっています。



上のような青浪を被るとデッキは惨憺たる状況になります。



デッキ積みの製材なんか最も波に弱いカーゴと言っていいでしょう。　形は平面の連続で波の圧力をまともに受けるし、重量はごく小さい。　青浪を被ればこうなってしまうのはむしろ当たり前。　青や白のビニール・シートで包まれた物がいくつか見え

ますね、これが本当は濡らしたくないキルン・ドライの製材です。

\*

では、遮るもののない洋上で大時化に会ったらどうするか？

大げさに言えば、これは船乗りにとって永遠の課題。 例えば、物の本でよく言われるのは「波を船首から2～3点に受けると良い」(点 point とは360度を32方位に分けた時の単位、 $360 \div 32$ で1点は11度15分)

しかし、私はそれよりもちょっと波に正対する方がいいと思っています。

言いかえると、波に真正面、又は左右10度以内で対する、そして、エンジン出力を舵が効く最低限まで絞る、こうすることで船はぬらりくらりと波に乗って、大きな衝撃を受けず、なお且つ青浪を被ることもない。 何故か??

\*

本当の大時化ともなると、波の方向と言うのは必ずしも一定ではありません。 何故なら殆どの場合いわゆる三角波 pyramidal wave が次々と押し寄せてくるからです。 そもそも、三角波と言うのは二つ以上の異なる方角から来る波が合成されてできるので波高も一段と高まるし、襲ってくる方角は一定ではありません。

この状況下で、例えば左舷3点に波を受けるように走っていたらどうなるか???

波の押し寄せてくる方向が一定の畝状(そういう波を定常波と言います)ならこの方法は有効でしょう。 しかし、大時化の中ではそんな定常波ばかりではなく、あちこちに三角波が出来るのが当たり前です。 そして、三角波の押し寄せてくる方角は複雑に変化します。

そんな時に左舷又は右舷3点(33度45分)に波を受けて走っていると、突然それよりもっと真横に近い方角、例えば左右45度よりもっと後方から三角波を受けてしまうかも知れない。 そういう可能性は十分あります。 これは危険です。

で、結局、上記の可能性を少なくするには初めから定常波に殆ど正対するようなコース取りをしておけばいい、と言う事になります。

青浪を被った船の写真をもう一度見て下さい。 この船の場合は多分、波を(定常波を)船首から2～3点どころか左真横近くに受けて走っていたようです。

これは甚だ不注意。 Natland 船長なら、全くナットラン、と怒るでしょう。

\*

しかし、波に正対する姿勢では船首を波に突っ込んでしまう危険性が出てきます。次の写真がそれに近い状態。 次の瞬間船首が波に突っ込んでしまうかも知れません。

そうなると、青浪をモロに船首から被ることになり、かなり危険です。何故なら、船の前進速力と正面から襲う波の進行速力の相乗作用で波が船体に与える衝撃は強大になり、破壊力も凄まじいものになってしまいます。



それを防ぐためには、舵が効かなくなる寸前までエンジン出力をできるだけ絞ってヌラリ、クラリ。 逆らったり突っ込んだりしてはいけません。

\*

もうひとつの対処法は、波を真後ろに受ける。 そしてエンジンは出来るだけ波と同じスピードに近づけるように高出力を保つこと。

従来、この方法はプーピング・ダウン **pooping down** といって船尾からの大浪を被る危険が大きいため不可、とされていました。 しかし、私の経験では「それなりのスピードを維持できる船なら」必ずしもそれほどの危険はないと感じています。青浪を被っている写真のひとつ前のものが丁度この走り方をしている状態です。

\*

以上が私の経験則。

とはいえ、いつもそんなに簡単に時化を乗り切れるものではなく、それこそ臨機応変、その場で考え得るあらゆる手を使って、できる限りカーゴにも船体にもダメージを受けないように工夫する、それが全てです。「こうすれば絶対」はないのです。

\*

最も重要なのはなるべく大時化を喰らわないように慎重に航路選定をすること。

しかし、そんな都合のいいルートがいつもあるわけではなく、洋上で時化をくろうのはむしろ必然。波高10メートルを超えるのも当たり前。

そこで、次に重要なのは、一旦大時化に捕まってしまったら、当面、目的地は忘れる事。そうでないと上記のようなコース取りは出来るものではありません。

スケジュールを守ることも重要な要素ではありますが、だからと言って積荷又は船体に大ダメージを受けてもイイ訳ではありません。その辺の兼ね合いは、仮定の話としては出来カネル複雑なことではあります。

何はともあれ、なるべく大時化に合わないように、または捕まってしまった時化から如何に無事逃げ切るか、を模索することこそ船長の重要な仕事の一つです。

以上述べたことは、私が慣れ親しんだ鈍足のぼつてりした船での事。そういう船の殆どは最大速力20ノット以下、船型はなるべく貨物を沢山積めるようにずんぐりむっくりになってしまい、波を鋭く切り裂くと言うような形ではありません。

軍艦等のように頑丈でなお且つスマート・超高速、と言う船なら自ずと対処法も違うだろうし、第一、時化を避けるなんてヤワな事はもってのほか、カモ知れませぬ。

\*

なお、先程、荒天によるカーゴの損傷も海難の一つと言いましたが、メディアが騒ぐ海難は人命に係わるものが殆どで、貨物損傷のみではニュース種にはなりませんね。

しかし、貨物損傷も厳然たる海難で、毎航海最初の揚げ地で「荒天に遭遇した、従って積荷又は船体に何らかの損傷があるカモ知れない」という文言を入れた「海難報告書」なるものを作成して運輸省海運局又は在外領事館で認証を得ていたのです。



この報告書は別名荒天遭遇報告書といい、異常な荒天に遭遇した為に貨物に損害を生じた場合、運送者の責任を回避するための有効な書類となるのです。

異常な荒天、とは基本的にはビューフォート風力階級 10 以上の荒天に遭遇した時、とされています。また、ビューフォート風力階級 **Beaufort Scale** とは、元は英国人 **Beaufort** (正しくはボウフォート、日本では普通ビューフォートと呼ばれます) が考案した風の強さを表す尺度で、気象庁が使っている風力階級はこの翻訳です。

\*

海外で、領事館の無い所では、同じ内容を **sea protest** という英文のものにして、公証人 **notary public** の認証を取りつけます。この書類を用意しておけば、揚げ荷の際にカーゴに何らかの損傷を発見した時、後の保険処理がしやすいのです。

この保険処理について深く知っているわけではありませんが、日本及び西欧の大部分の国では殆ど商習慣となっていて、余程の高額でない限り、損害が実際に荒天によって生じたか否かを深く詮索はしないものらしい。高い保険料を取っている保険会社は何らかの還元をしなければ客を失いかねないから、でしょうか。ですが、実際の保険処理がどう行われるかは、船乗りのあずかり知る所ではありません。

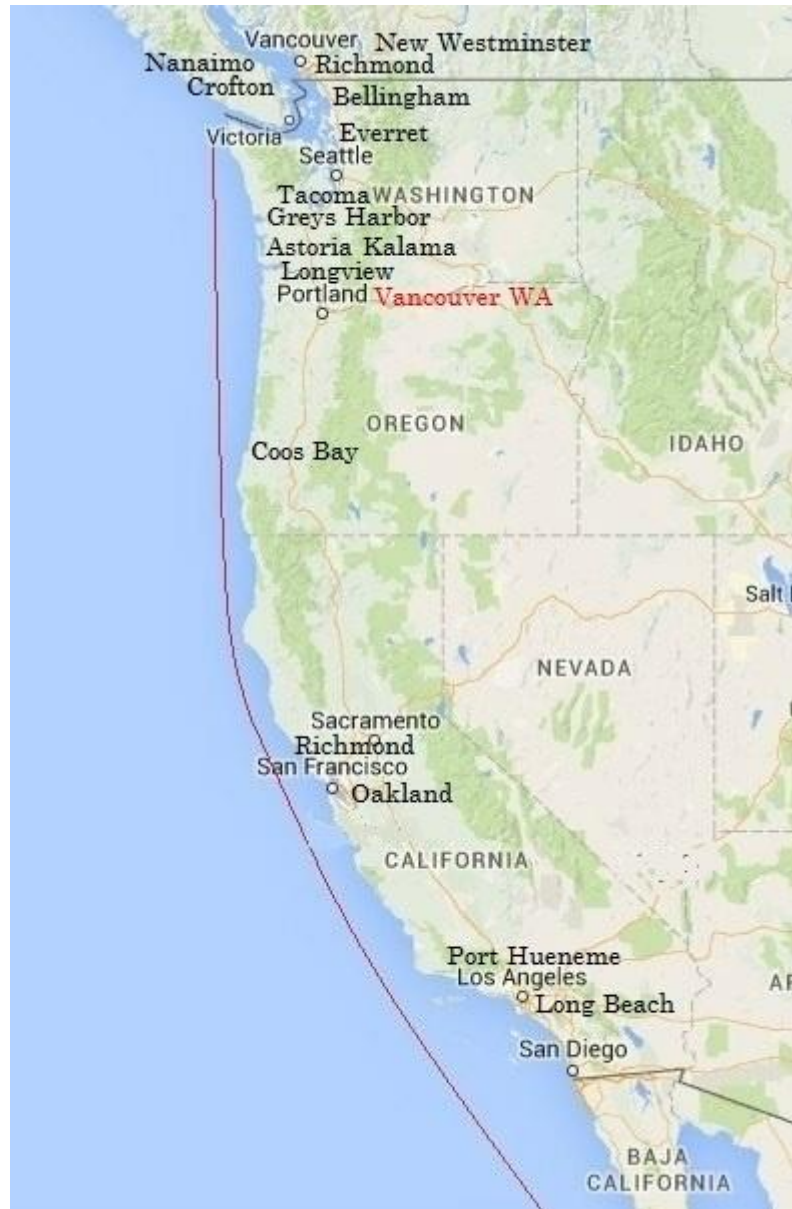
船長がやる事は、書類を作成して日本でなら海運局、海外なら領事館または公証人役場に出向き認証を得る事まで。

また、海外の公証人役場で認証を得る時は、普通は書類への署名は公証人の目の前でしなければなりません。公証人の発行する副書類にも「船長が私の面前でサインした」という文言が入ります。日本のお役所の窓口での一般的な書類の署名捺印、ゴム印に三文判、と言うのとはちょっと違いますね。

\*

例によって大脱線でしたが、この辺で本船航路に戻しましょう。

船はヴァンクーヴァー島と米国ワシントン州に挟まれたファン・デ・フーカ海峡 **Juan de Fuca Strait** を抜けて米国西岸に出ました。ここから一気にパナマ運河に向けて南下します。この航路は冬場のワシントン州付近の時化、夏場のカリフォルニア付近のハリケーンには要注意ですがそれ以外はまずまず安泰と言えるでしょう。



このマップに大雑把な航路の赤線を書きくわえていて、ふと思いついたので、このマップ上に私が寄港した事のある港を書きこんでみました。

すぐに気付くことは、それらが上部に集中していると言う事です。この中で例外はヴァンクーヴァー島南端の Victoria で、ここではパイロット(水先人)の上下船だけ、正しくは寄港とは言えないでしょう。

しかし、それ以外でも Vancouver, BC から Vancouver, WA まで14港もがひしめいています。この地域が如何に日本の経済活動と密接につながっているかと言う事が言えるんじゃないでしょうか。今、TPP交渉などの事がメディアに頻繁に登場しますが、この辺りにはその対象品目となる輸入品が多量にあるんですね。

図上では Vancouver, WA を赤字で示しておきました。ヴァンクーヴァーと言えばカ

ナダの方のそれを意味するのが普通の人の感覚でしょうが、船乗り又は海運関係者はヴァンクーヴァーと言われただけでは、エッ、ドッチノ？という事になりますから、必ず BC カナダ British Columbia 州、又は WA 米国 Wshington 州をつけるのです。

\*

こうして船は米国西海岸沿いに南下を続け、カリフォルニア半島 Baja California に沿ってなおも南下します。 気温は日に日に高まります。 これ以降は有馬山丸や熊

野丸でも登場した海域ですね、今回この辺りは素通りです。

前に、この海域で亀が浮いているのを良く見る話をしましたが、それ以外にも色々と面白いものを見ます。 このように走る船の左右両舷の船首方向でトビウオが飛ぶの

はどこの海でも見ることで、珍しいものではありません。



これはこれで、綺麗なもんですね。 でも船乗りは眺めて楽しむだけじゃないんです。 実はこれ、貴重な海の幸となり得るんです。 空船の時は舷側が高いのでダメですが、満載喫水線すれすれまでに積荷をして舷側が低くなると、時々デッキに飛び込んでくる奴がいます。 特に夜舷側にライトをぶら下げておくと確率がぐんと上がります。 正に飛んで火に入る、です。 そして即、新鮮な刺身に早変わり。 何しろ船の食料は全て冷蔵・冷凍、特に肉・魚はカチンカチンの冷凍ですから、フレッシュな刺身は

極めつきの大ごちそう。

またメキシコ～ガテマラ付近の海ではこんな物も良く見ます。こんなはや・・・



こんな風に立ち泳ぎでもしているようなはや・・・



時々、船からの引き縄にカジキがかかることがあり、すぐエンジンをスローにして、

なんとか水面までは手繰り寄せても、そこで針を外されてしまうのが常です。

水面に顔を出した時の暴れ方は並大抵ではなく、舷側の高い大型商船では、大きな鉈

でも撃ち込まない限りデッキに取りこむことは殆ど不可能です。

またこんな愛嬌モノもよく見かけます。 ご存じ、マンタ（糸巻きエイ）です。



パナマ運河では、前号でお話ししたように Natland 船長の意外な一面を目の当たりにして色々と考えさせられました。日本人と米国人、または夫々の個性の違いよりもっと大きい違い、言いかえれば、ヤヤこしい日本語でモノを考える我が同胞と、主語と動詞が直結する英語で考えてストレートに行動に移る人間の違い。

どちらがイイとかワルイとかではなく、お互いに理解しあう為には言語から生じるこのチガイを念頭に置くことが大事だ、と強く思ったのでした。

さて、船はパナマ運河を通過して、一路北上。勿論、航路はユカタン海峡 Yucatan Channel 即ちキューバ西端とユカタン半島間の海峡経由です。キューバ東端をかすめて北上する手もありますが、これは得策ではありません。

キューバ東端とヒスパニョーラ西端の間を通る水道はウィンドワード・パッセージ Windward Passage と呼ばれます。風上の水路、の名の通りここは常に北東風が吹いていてパナマから米国東岸に向かう船にとっては常に風に逆らう事になります。一方ユカタン海峡経由はガルフ・ストリームという強い海流が味方してくれます。

こっちは常に連れ潮。 そうそう、このことは前にシツコク言いましたね。

季節は初夏、ハリケーン・シーズンにはまだ早い、一年でも一番いい季節、海上も穏やかそのもので、何事もなくニュー・ヨーク沖にたどりつきました。

今回の揚げ地は左下隅のニューアーク Newark から始まってニューヨーク New York、ニュー・ヘイヴン New Haven、プロヴィデンス Providence の四港です。

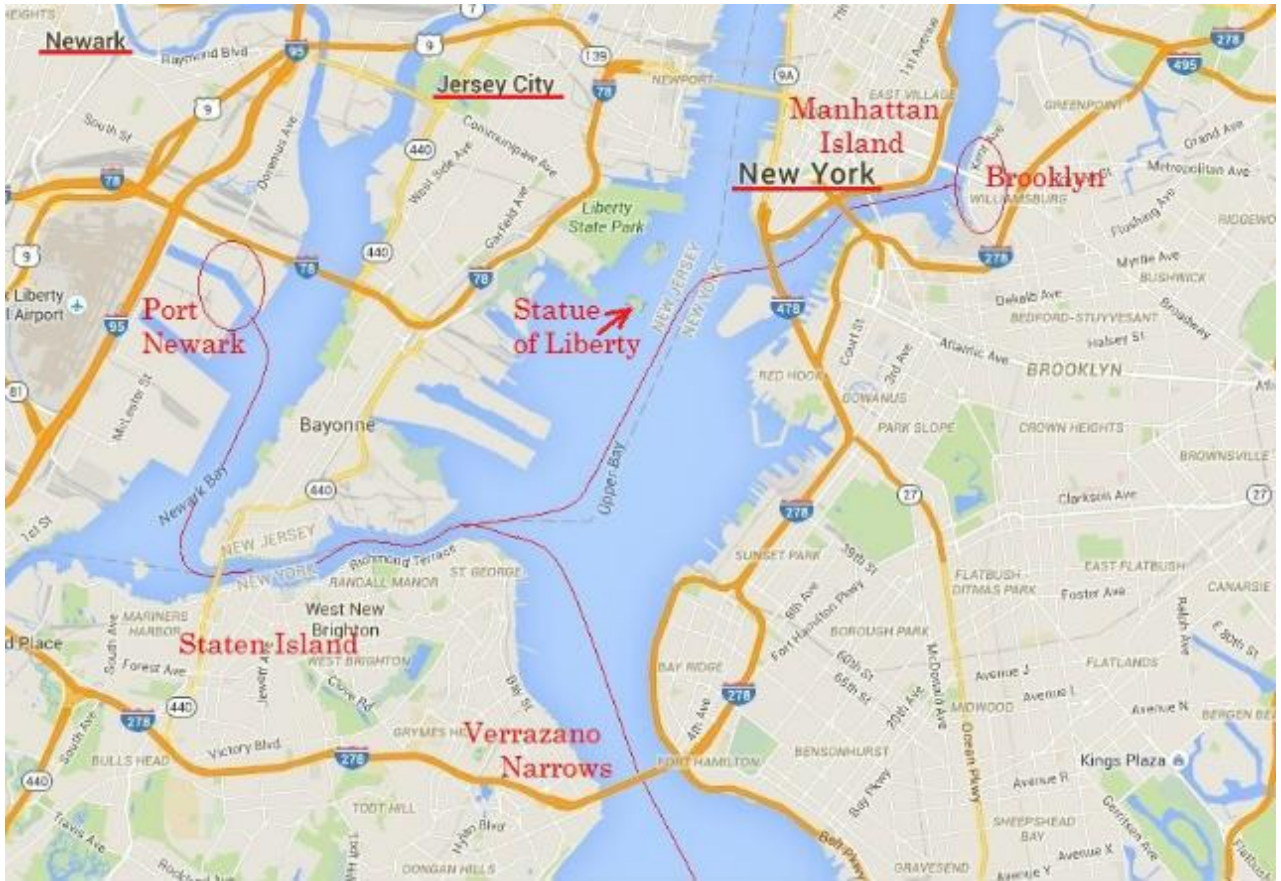
ニュー・ヨーク以降はロング・アイランド Long Island と本土の間の内海ロング・アイランド・サウンドを通り、更にその東ロード・アイランド・サウンドを経てプロヴィデンスに至ります。



さて、いよいよこれも初体験、ニューヨーク湾へ進入です。

湾への入り口、ヴェラザノ海峡 Verrazano Narrows 通称ザ・ナローズ The Narrows は1524年にこの地を探検したイタリア人航海者ヴェラツァーノ G. Verrazzano (こっちはzがダブります) の名前にちなむのだそうです。

ここには1964年11月開通の Verrazano Narrow Bridge という壮大な吊り橋が架かっていますが、私が初めてここを通過したこの時はまだ橋はありませんでした。完成から一年半程前だった筈で、既に工事は着々と進んでいたのですが、私はそのことを知らず、したがって記憶には何も残っていません。



上のマップはザ・ナロウズから湾内に入り、まず左手のニューアーク Newark、ついでニュー・ヨーク New York のブルックリン Brooklyn に至る経路です。

下の画像はヴァラザノ・ナロウ・ブリッジ上空からのニュー・ヨーク・ハーバー全体の俯瞰です。 橋より奥をアッパー・ニュー・ヨーク・ベイ Upper New York Bay、手前をローワー・ニュー・ヨーク・ベイ Lower New York Bay と言います。



船はザ・ナロウズからアップパー・ベイ即ちニュー・ヨーク・ハーバーに入り、有名な自由の女神 the Statue of Liberty を横目に見てニューアークに向かいます。



これは女神像を南南西方から見たショットで、ニューアークに向かう時見るのも同じアングルですが、実際はもっとずっと遠くになります。中央部右手のビル群がマンハッタン島の南端部分。この時は当然、また今も当然ですが、旧ワールド・トレード・センターのツイン・タワーは見えません。それにしてもすごい事件!!ブルックリンは右端より少し右の視界外、ニューアークは左端よりずっと左です。

\*

船はスタテン・アイランド Staten Island を左、ジャージイ・シティを右に見て狭い水道を抜け、ニューアーク・ベイ Newark Bay に入ります。そこが即ちポート・ニューアーク、最初の揚げ地です。

ニューアークと言う港は大都市ニュー・ヨークを控えた物流拠点、言わば勝手口みたいな所で、殆どの貨物はニュー・ヨークで消費されるものでしょう。要するに古くなったニュー・ヨークの港湾施設では処理しきれなくなった大量の輸入品を受け取る所、おそらく大部分はここは素通りでニュー・ヨークに向かうのでしょう。

街の景観もなんの風情もないアッケラカンで、何度か上陸したのに街のたたずまいについては何も記憶が残っていません。



その後、この港には何度も揚げ荷の為入港しましたが、ついで積荷をした記憶がありません。　ことほど左様に、この港は大消費地ニュー・ヨークへ向かう物流の大きな入り口だったのでしょう。　私の記憶も色々なランクで何度も入港した事がごちゃごちゃに重なってどうにも判然としません。

\*

この船で良く連れだって呑みに行った仲間はサード・オフィサーのYさんで、この人は珍しくも沖縄出身でした。　当時はまだ沖縄返還より9年も前でしたから、この人がどういういきさつで海技免状を取得したのか？　果たしてそれがどういう内容のものであったのか、残念ながら詳しいことは聞きそびれてしまいました。

米国によって作られた琉球政府の統治下にあった時代ですから、海技免状も当然琉球政府発行の物であったに違いない。　となると彼がすんなり船員手帳を取得して日本船籍の船に乗れたのかどうか？　何しろ返還以前、沖縄の人は本土に渡るのでさえパスポートまがいの身分証明書が必要とされていた時代ですからね。　珍しくも、と言ったのはそう言うわけで、当時の日本籍船では沖縄出身者は殆どいなかったんじゃないかと思います。

その点、S.J.E.は米国政府によって仕組まれたリベリア船籍の船ですから、抜け道はいくらでもあったに違いない。　今にして思えば、その辺の事を詳しく聞いておけばよかったと思いますが、当時はそんなことはどうでも良かった。　ただ二人ツルんであっちこっち呑み歩いて大いに楽しただけでした。

そうそう、彼の苗字はY城さんでしたが、この城と言う字ほんとはYグスクと読むんだヨ、いちいち説明するのは面倒くさいからYシロで通しているんだ、と言われて、へー、と思ったことは良く憶えています。

\*

材木荷役は揚げ荷でもやはり夜荷役はナシ。　お陰で揚げ地諸港でものんびりムードです。　ほんとに有馬山丸の忙しさに比べると天と地ほどの違い。

そうは言っても荷役は着実にはかどりニューアークの揚げ荷は終了、次の揚げ地ニュー・ヨークへ向かいます。　ニュー・ヨークと言っても中心地マンハッタン島ではな

くイースト・リバーを挟んだ対岸のブルックリンが今回の目的地。  
 前のマップの通り、ニューアークからブルックリンに向かうルートは自由の女神の  
 近くを通ります。



これは女神像を真正面、南東方向からみた画像です。この画像のように顔が良く見えるアングルで、なお且つマンハッタンのビル群が右側に入っている写真がありますがこれは合成。女神像とマンハッタンが入る写真はひとつ前の画像のように女神像を右横から見るアングルになります。

この画像のアングルでは真後ろはニューアークの市街地になります。そのことは、像が南東向きであることを頭に入れて先程のマップをみれば一目瞭然。

\*

さて、ブルックリンのバースですが、これもどこだったかシカと憶えていません。次のマップで、右上の入江になっている部分、てっきりここだと思っていたんですが、グーグル・マップその他で調べてみると、この辺り一帯は海軍用地となっています。マップをこの縮尺で見ている限り岸壁がどこだったかイマイチはっきりしません。

しかし、どう考えてもここ以外はないなー、と思ってシツコク調べました。右上隅の入江の部分のどこかだとは思いましたが、この灰色に塗られた部分は殆ど全城海軍の用地と言う事らしい。



そこで、海軍用地の回りをストリート・ビューでくまなく追ってみました。軍用地の回りは全て金網で囲まれていて一般商船が着岸できるような感じではありません。

しかし、その金網がなくなってすぐ、こんなビルがありました。



ビルの壁の右手の方に LUMBER という綴りが見えますね。そしてビルの左手にはまさしく裸のランバー（製材）と白いビニールに包まれたキルン・ドライまであるじゃないですか。この位置を再びマップで見ると・・・ありました。製材会社です。やはりこの辺に着岸したと思ったのは間違いじゃなかった。グーグルはすごい。同時にタレかさんの記憶力もマンザラでもないか・・・。



ブルックリンの街並ははっきり言ってあまり魅力あるものではありませんでした。やっぱり川向こうのマンハッタン島にはとてもかないません。地下鉄に乗ってマンハッタンに行き街歩きを楽しみました。複雑な立体交差があるニュー・ヨークの地下鉄路線は覚えるのが難しく、自由に乗り回すまでには至りませんでした。ブルックリン界隈の地下鉄駅ではかなり物騒な場面にも遭遇しました。やはりこの辺は安心して深夜単独行動が出来る所じゃなさそう。

\*

ニューヨークで一番気に入ったのはマンハッタン島最南端のバッテリー・パーク。



この The Battery の綴りの岸沿いにベンチが並んでいて、ニューヨーク湾一望。すぐ隣はフェリー発着場で四方八方向けのフェリーや港内遊覧船がひっきりなしに出入りしています。 正面にはあの女神像もみえて紙コップのビール片手にベンチでのんびり。 ゴミゴミ・物騒なブルックリンよりなんぼイイか。



ブルックリンでの揚げ荷は少なく、二日程の停泊でアッサリ出港。そこから次のニュー・ヘイヴンへのコースは次の通りちょっと変わっています。



外海に出て行くのではなく、ロング・アイランドと本土の間の内海を通るんですが、  
まずはイースト・リヴァー **East River** をさかのぼることから始まります。

バース (**berth** 停泊地) から北上を始めるとすぐ国連本部ビルの真ん前を通ります。

のしかかってくるような至近距離、壮観です。

\*

このルートは一般大型商船としてはかなり珍しいと思います。 14頁のマップをもう一度見て頂くと分かりますが、ロング・アイランド・サウンドにはニュー・ヘイヴン以外大した港はありません。 と言う事はニュー・ヨーク～ニューヘイヴン間の航海をする船だけに有効なショート・カットで、そんな航海をする大型船がそう多くあるわけではありません。 ニューヨーク～プロヴィデンス間の航海はもうちょっと頻繁に発生するでしょうが、水先料を払う内海よりはフリーの外海を選択するのが普通。

私にとってもこの時のみの貴重な経験でした。

ルート途中の右手には空の玄関ラガーディア空港があって航路上空を低空飛行で横切る旅客機がかなり頻繁にありました。 この空港は主に国内線用らしく離発着が激しいのでしょう。

ところで、イースト・リヴァーは **River** 川と言っていますが実はロング・アイランドと本土間の海峡です。 だから、さっき「さかのぼる」と言いましたがこれは間違い、流れの方向も潮汐の干満によって変わります。

一方、マンハッタン島の西側のハドソン河 **Hudson River** は正真正銘の河です。

\*

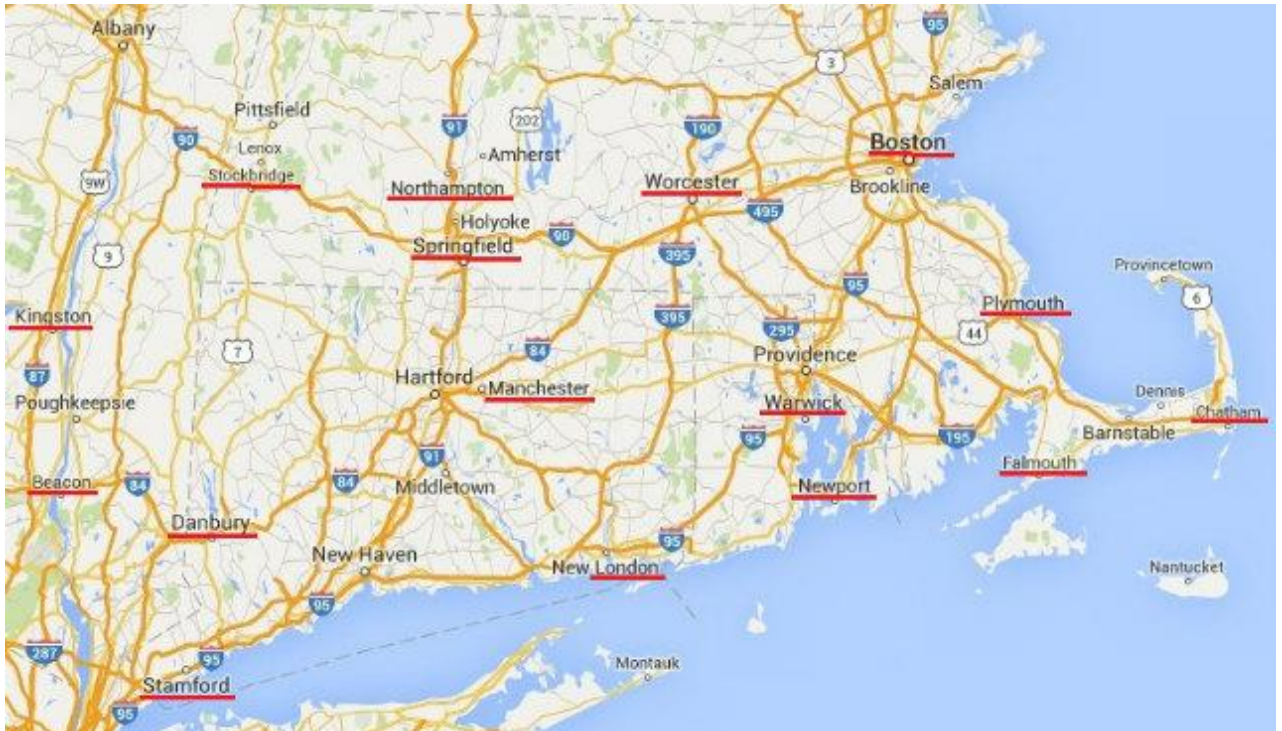
ニュー・ヘイヴンは港町としてより、名門イェール大学の所在地としての方が良く知られているでしょう。 今、大統領選で大忙しのヒラリー・クリントンも夫のビル・クリントンもここのロー・スクールで学んだのだそうです。 純然たる学園都市、フナカタの出番はナシ。

次のプロヴィデンスも学園都市としての色彩が濃い所で、船乗りにとっては甚だ印象の薄い街。 なんの思い出もありません。

\*

次のマップをみて何かお気づきではありませんか？

この赤のアンダーラインを引いた地名は全て英国にもある地名です。



ブルックリンの次の揚げ地ニュー・ヘイヴンの事に触れた時、アレっと思ったのです。実は後年、英国南東部にある同名の港に、かなりの回数定期的に入港していました。改めて良く見ると今回のニュー・ヘイヴンは **New Haven** と二語ですが、英国のニュー・ヘイヴンは全く同じスペルで **Newhaven** と一語。

そこで、このマップを良く見るとあるわアルワ、英米で同じ地名がゴマンとあります。この一帯は独立十三州の中でもニュー・イングランド植民地と言われた地域で、英国からの最初の移住者が住み着いた所ですから、ことのほか英国への思い入れが強い地域なのでしょう。

ニュー・ヘイヴンの北東方、内陸にちょっと入った所のミドルタウン **Middletown**、これも似た名前がありましたが英国のはミドルスタウン **Middlestown** と s が入ってました。それにしても、すごいなーと思いました。米国内にもこれらと全く同じ地名が数多くあるんです。日本でも同じ地名が複数あることは珍しくありませんが、英語版地図の索引を見ると、ちょっと桁違いに同じ地名が多くあります。

日本語でも英語でも人の名前が地名になっている所は多いでしょう、そういう場合は

必然的に同じ地名になるでしょうが、その他はやはりヨソの名前をそのままイタダキと言うことでしょうか？ 英語地名のダブリが多いと感じるのは、日本語と英語の語彙の差にも関係するのカモ・・・。

\*

さて、またそろそろ長くなってきました。この辺でシメましょう。このサン・ファン・エクスポートには約半年乗船して、この年10月日本に寄港したのを機に下船しました。実はこの頃、耳寄りな情報を得たのでその話に乗ってみようと思い下船したのです。この頃の日本の通常の雇用形態である終身雇用と違い、便宜置籍船への労務提供は原則一乗船一契約。下船すれば雇用契約も自然消滅。

アルバトロスのアルバトロスたる所以。

S.J.E.の乗組員は、全員が何らかの曰くつきでこういう形態の雇用に甘んじていました。言いかえると、誰もが組織にくみせず、頼らないことを前提として働いていた。だから、皆が自分の腕一本だけを頼りにしていたわけで、私の考え方にはぴったりの仲間でした。その最たる例が呑み仲間Y城さんでしたが、その他の全員も似たり寄ったりで、とても居心地のイイ船だったのです。しかし、先程の耳寄りな話というのは、その居心地の良さを超えて私の好奇心をかきたててくれたのです。

その話はまた次号で・・・。

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

\*

**次回更新は2016年4月16日の予定です。**