

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

034号 (24 Jun. 2017)

バルク・キャリアー 第七全購連丸

(Oct. 1974 ~ Apr. 1975)

*

今回は初めての船種、バルク・キャリアーです。バルク・キャリアーBulk Carrier、又はバルカーBulker、あえて日本語に直すと撒荷運搬船とか撒積船となります。

では、どういうものがバルク（撒荷・かさ高＝嵩高）なのか？ まずは穀類全般、石炭、それに、嵩高ではないけれど鉄鉱石その他の鉱石類なども。以前乗った富岳丸という船は鉱石専用船、それとこれとはカーゴ・ホールド（cargo hold＝貨物艙）の構造が全く違います。鉱石専用船というのは、鉄鉱石など比重の大きい鉱石類を専門に運ぶ船です。

そういう貨物は重量に比べて体積がとても小さい、だからホールドの床面積が大きい所へ積み込むと、床からほんの少しの高さで収まってしまいます。これは船にとってあんまり

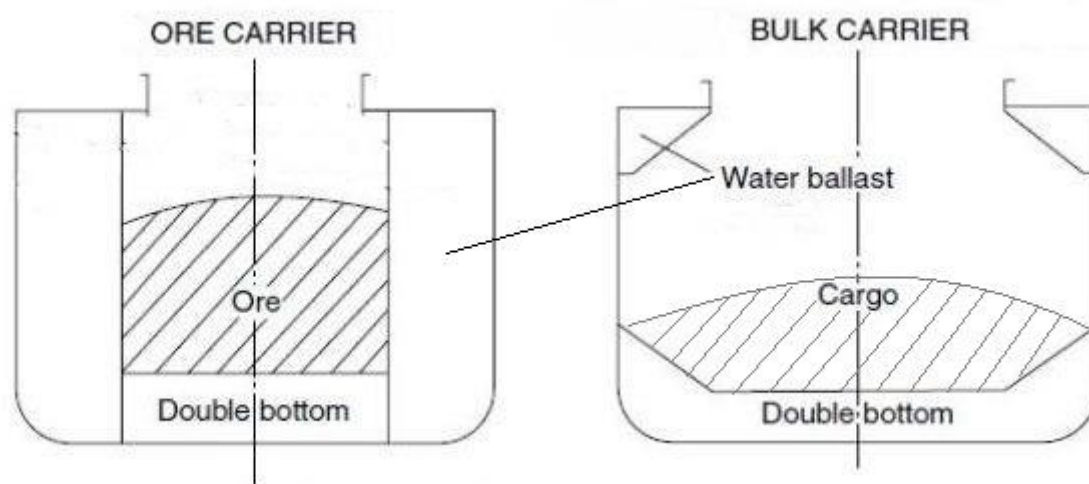
り芳しくないのです。重心が下がり過ぎてしまう。

重心が下がるということは復元性が良くなる、いいんじゃないの？と思うかもしれませんが

が、低重心の程度が過ぎると復元力が大きくなりすぎて、それも具合が悪いのです。復元力が小さすぎればひっくり返る危険がある、では大きすぎるとどうか？ 復元力が極端に大きいと、何らかの外力によってちょっと傾いただけで、直ちにこれを戻そうとする力が働きます。その力（復元力）があまりに大きいと、傾きを戻すだけでなく今度は反対舷に迄揺らしてしまう。この繰り返り。要するに周期がごく短く激しい横揺れを繰り返す、という結果になります。いい事も度が過ぎるとロクなことはありません。

カーゴの体積に対して床面積が大きすぎると、不都合なことがもう一つあります。揚げ荷の最終段階では、床面に散らばった積荷をかき集めますが、これには面積が広いほど手間がかかります。だから、カーゴ総量が収まる容積さえあれば、なるべく床面積は小さい方がいいわけです。

鉱石専用船と撒積船の船体横断面を比べてみましょう。左が鉱石専用船、右が撒積船。



これは単に両者を比較するためのごく大雑把な図面で、それぞれの船体の巾・深さの比率も正確ではありません。この種の船で小型のものはありませんから、船巾は深さに対して1.5倍以上になるのが普通で、上の図よりもっと幅が広がります。

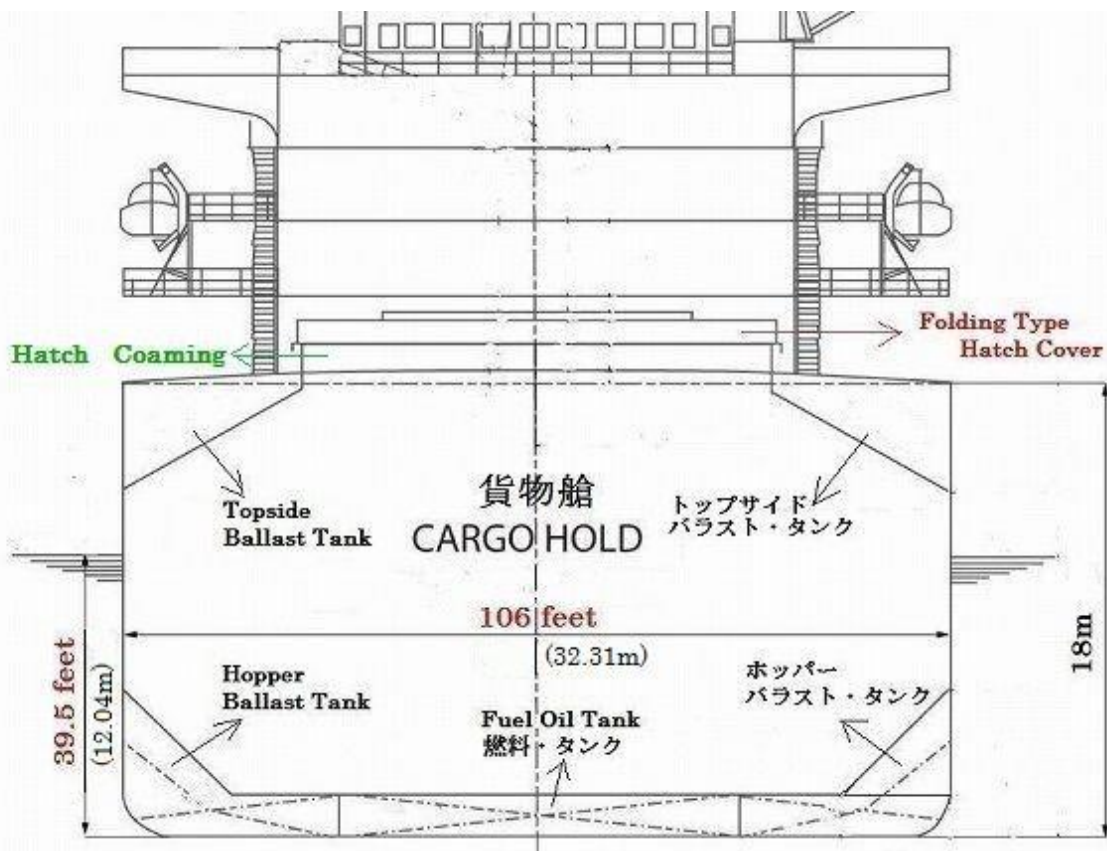
左の鉱石専用船に積んでいる鉱石の体積そのままを右の撒積船に移せば、右の床面積の方が大きいから当然高さは小さくなります。一方、貨物比重の小さい（軽い）穀類などを左の鉱石専用船に積んだとしたら、すぐにスペースが一杯になってしまい、すべてのスペースに満載しても、喫水は満載吃水まで程遠い、という不都合が生じます。

こういうことから、鉱石専用船に穀類を積むのは全くのバツ。逆に撒積船に鉄鉱石を積むのは、前述のような不都合がありはするものの、不可能ではありません。

より多くの積荷に対処できるという意味で、撒積船をジェネラル・バルク・キャリアー

General Bulk Carrier、マルチパーパス・バルク・キャリアー Multipurpose Bulk Carrier、
又は多目的撒荷運搬船などと呼ぶこともあります。

第七全購連丸は標準的なパナマックス型撒積船で、巾・深さの比率はこんなものです。



上の図面の中にご注目、106feet (32.31m) になっていますね。 現在、パナマ運河は新ロック建設工事が終了して、新たに、より大型の船も通過できるようになりましたが、この当時の一般的パナマックス・サイズとは、全長：965ft(294.13m)、巾：106ft(32.31m)、
吃水：39.5ft(12.04m) でした。(ただし例外あり)

第七全購連丸の画像はどこにも見つかりませんでした。 次の画像はシリーズの第一船、
第一全購連丸、長さ・巾は分かりませんが、G/T (総トン数) 24,120 トンとなっています。



第七全購連丸は総トン数 36,554.54 トンですから、容積はこの約一倍半。 パナマックス・
バルカーの標準的なサイズ、長さ 220~230m、巾 32m、D/W (載貨重量) 60,000 トン台、

だったと思います。上の船と同じように五艙でクレーンは四基、見た目は殆ど同じでした。右に JJDT の文字列がありますが、これはコール・サイン (call sign = 船名符字) といって無線通信等の識別符号で、言ってみれば自動車の登録ナンバーみたいなもの。

さて、例によって船員手帳の船員雇入れ・雇止め。

14 (五) 雇 入 契 約 関 係		15 (六)	
船 名 Name of Ship M. S. ZENKOREN-MARU No. 7	総トン数 36554.54 T.	更新・変更 (船名、船主、主機の種類、航行区域若しくは定置制限、職務又は雇入制限)	
機 種 一 瓦式	主機の種類 ディーゼル1 15,000馬力	年月日及び出港事項 (官庁公認印)	
航 路 Position	航行区域又は定置制限 遠洋区域	雇入年月日及び雇入港 50年4月13日 セノア港 (官庁公認印)	
船主所有者の住所及び氏名又は名称 東京都千代田区丸の内2-7-3 船橋株式会社	船長氏名 (印) 船長	雇止年月日及び雇止港 50年4月13日 セノア港 (官庁公認印)	
雇入期間 不定	雇入年月日及び雇入港 49年10月29日 川崎	備 考 有給休暇 在外官庁遠隔地の為船内雇止めとす 船長	

左の雇入公認欄で乗船地は川崎となっているのに、公認印は中国海運局・水島支局になっているし、乗船は10月29日なのに公認印は11月6日になっています。

川崎では本船担当者が海運局に出向く暇がなかったんですね。この頃既に専用船にはパーサーは乗っておらず、通信長が事務長代行だった筈。色々忙しかったんでしょう。

また、右頁最下段・雇止め記事部分を拡大すると、こうなっています。

雇止年月日及び雇止港	50年4月13日	セノア港	(官庁公認印)
備 考	有給休暇 在外官庁遠隔地の為船内雇止めとす 船長		

この船ではイタリアのジェノヴァ Genova で下船となり、ミラノ Milano 空港経由で空路帰国したんです。私にとって初めての外地下船でした。外地乗下船の場合、通常は海運局が行う船員雇入れ・雇止め・公認手続きを在外公館で行いますが、当地の近くに在外公館がない場合は、上の様に「船内雇止め」又は「船内雇入れ」と言って公認手続きを船長が代行できます。これも外航船の船長に与えられた職務権限の一つです。

この頃から専用船は日本中心に動くだけでなく、外地積み地から外地揚げ地への航海、いわゆる三国間輸送と呼ばれる航海が多くなりました。また私自身、各種専用船への乗船が増えたので外地乗船・外地下船の機会も増えました。これは有給休暇取得の権利発生

期間が短くなった、連続乗船四か月で休暇を取れるようになったから、でもあります。三国輸送が二航海以上続くと、会社もやむを得ず外地で交代させるしかない。日本に帰って来る予定がない場合、乗組員交代はそうせざるを得ないわけです。

さて、第七全購連丸は私の乗船地・川崎港、及び水島港で米国から積んできた小麦を上げ、次航海に乗り出しました。次の航海はタイのコー・シチャン Koh Sichang 積みのタピオカ・ペレット、揚げ地は「西ドイツ」のハンブルグ Hamburg。長い航海になります。

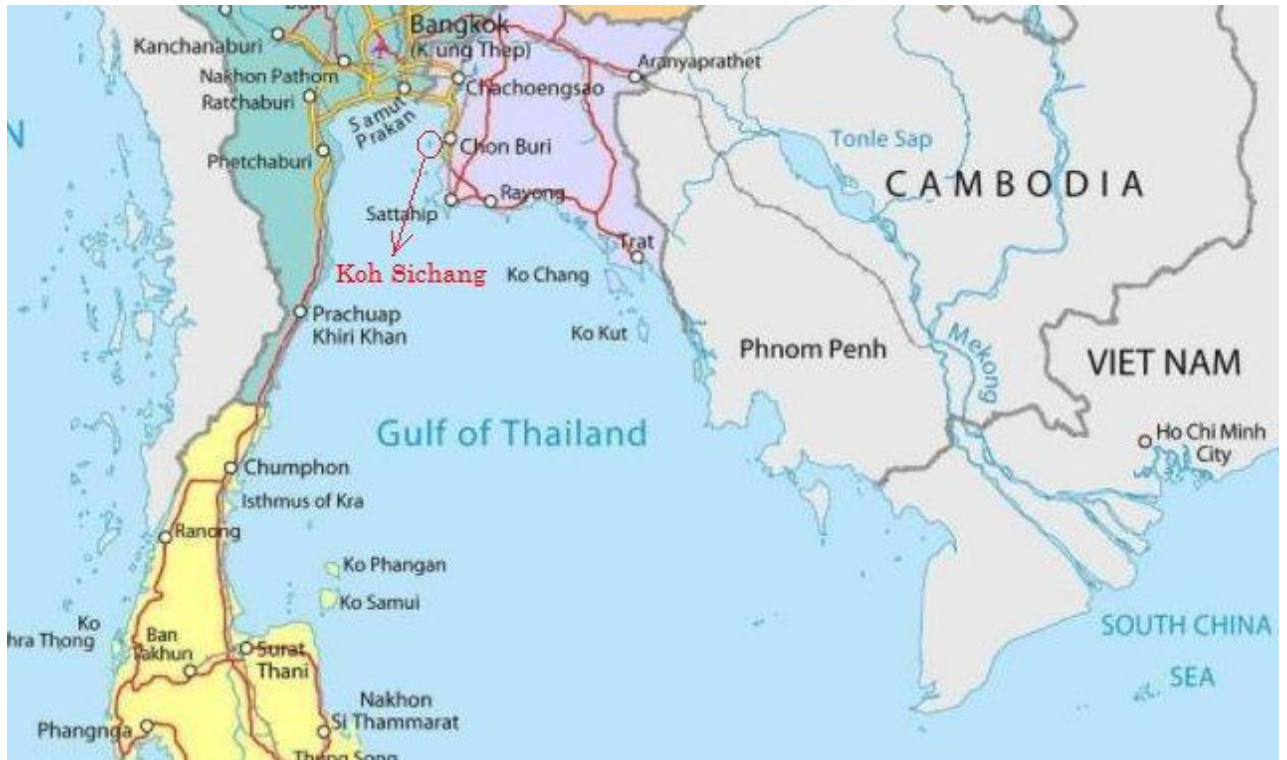
当時、まだ東西ドイツに統一の気配はなく、ベルリンには「壁」が存在していました。まずは、水島から瀬戸内海を西進、次いで豊後水道を南下して太平洋へ。そして九州東岸、種子島・奄美大島・沖縄の東岸沿いに南下を続け、台湾とルソン島間のバリントン海峡を抜けて南シナ海、その後はベトナム南東岸の領海のはるか沖を通過してタイランド湾 Gulf of Thailand へ。この湾に進入するのはこの時が初体験。



この頃ベトナム戦争は既に南の敗北が決定的で終結寸前でしたが、沿岸海域には近寄らないに越したことはなく、5~60 マイル離して陸岸を目視することなく通過したと記憶しています。君子危うきに・・・です。

なお、この海域では、ベトナム戦争が終結してしばらく過ぎた 1970 年代後半から 1980 年代前半にかけて、南ベトナムの住人が海上難民として出没するようになりました。

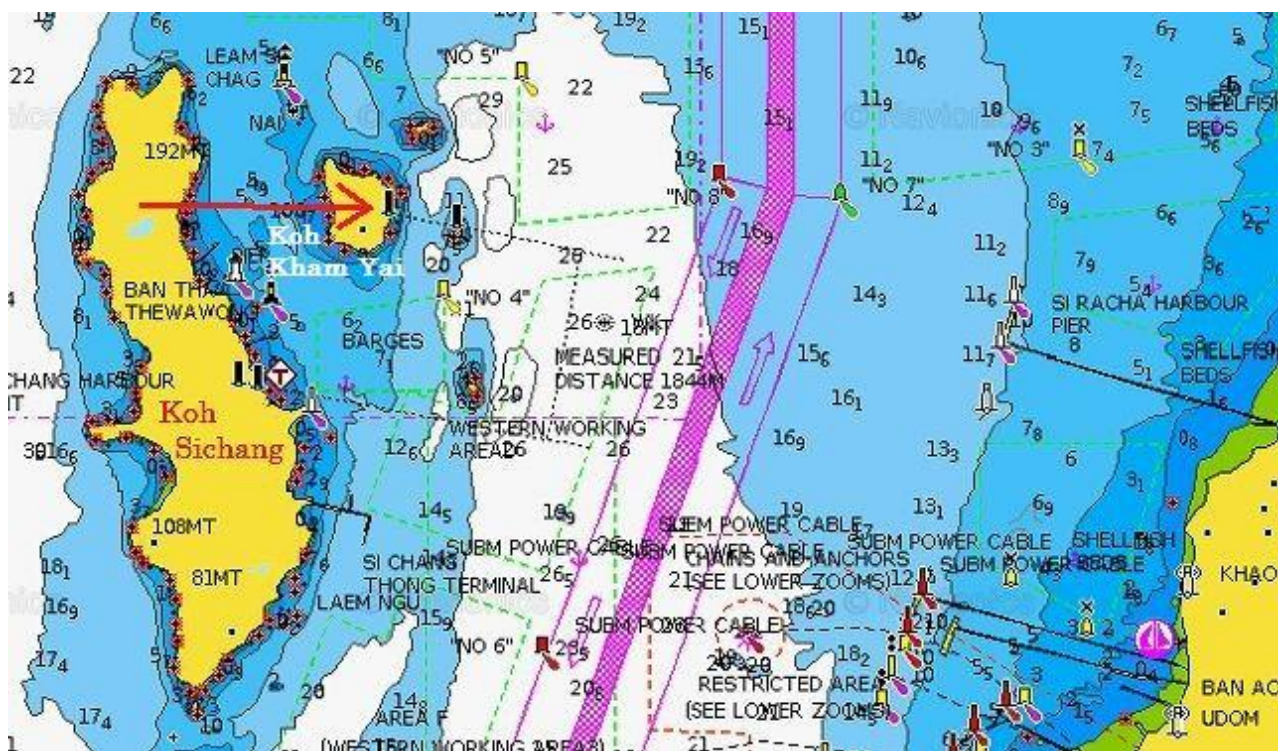
南シナ海を通過する船乗りにとって頭の痛かったボート・ピープルです。 その多くは南ベトナム、特に旧サイゴンで商業を営んでいた華人、旧南ベトナムの政府や軍関係者及びその家族、旧地主などの富裕層が多いのだと言われていました。 その当時、何度かこの海域を通過しましたが、幸い、と言っては何ですがそういうボートには遭遇しないで済みました。 さて、コー・シチャンにアプローチします。



上図の中央から少し左にあるチャオ・プラヤ川 Chao Phraya River を遡るとタイの首都バンコック Bangkok に至ります。 その川の入り口の少し手前、東側にコー・シチャン。



画面上辺中央がコー・シチャンの錨地です。 下辺には Pattaya という綴り、ここの海浜リゾート、パタヤ・ビーチは、現在、日本人観光客にも人気だそうですが、この頃のビーチはまだ地元住民の遊び場に過ぎなかったのでしょうか。 上図の中央、コー・シチャンの南東に立派な港湾施設が見えますが、当時、これも全く存在しませんでした。



上の海図の中央上部白い部分が第七全購連丸の錨地。 左上の赤矢印は次の画像の撮影アングルです。 下がコー・シチャン上空からコー・カム・ヤイ Koh Kham Yai という小島の向こうに広がる錨地の遠望です。 この画像では少なくとも十五～六隻の船が錨泊していますが、当時、錨泊船は四～五隻位、こんなに盛況ではありませんでした。

Koh とはタイ語で島、Ko とも。（タイ文字の音を英字で表すので書き方も色々？）



ここでの積荷はタピオカ・ペレット tapioca pellet というものです。 タピオカは日本では製菓材料として知られているようですが、キャッサバという熱帯低木の根から作る澱粉だそうです。 その根は下の画像の左、サツマイモみたいですね。 ペレット、とはこの芋をすりつぶして右のような形に固めて乾燥させたもの。



揚地ドイツではこれを、どうやら食品としてではなく豚の飼料にするらしい。 製菓材料などとは製造過程が全く違い、これは皮が付いたまますりつぶして固めたもの。

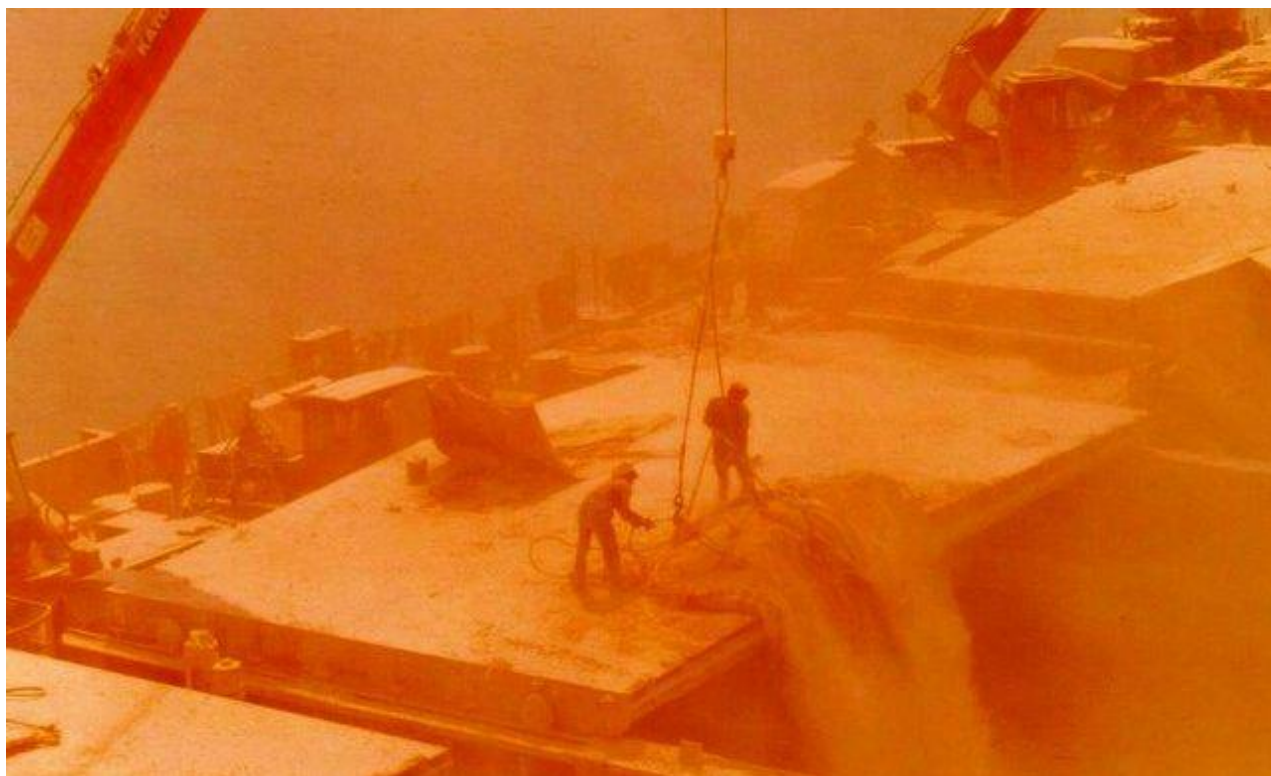
ペレットの一粒は手の指ほどの大きさです。

食品用の物はちゃんと皮をむいてからすりつぶし、小さな白い粒状、というか細かいボール状にしてありますね。 タピオカは製菓材料としてだけではなく、工業用にも使われるらしく、利用法は広範囲にわたるのだそうです。

錨地での積荷ですから当然舢艫による荷役です。 クレーンでモッコを舢艫に下し、作業員がスコップでペレットをモッコに投げ入れ、一杯になった所で本船に吊り上げます。

本船のクレーンは4基、陸から台船で運んできた自走クレーン6台を本船の両舷デッキに3台ずつ据えて、一艫2基ずつ、合計10基。 それらを総動員で24時間連続荷役です。仕事が切れるのは、一隻の舢艫が終わっても次が間に合わなかった時だけ。 荷役能率は舢艫の回転がスムーズか否かにかかっています。 作業方法そのものも極めて非能率、只々人力に頼るだけ。 全くの人海戦術。

その時の様子にかなり近い古い画像を見つけました。 今ではここもかなり近代化されている筈ですから、こんなモッコを使った荷役の光景はもう見れナイでしょう。



それにしても凄いホコリですね。 艫内はもっとすごいことになってますから荷役作業員も艫内には入らず、こうして半開きにしたハッチ・カバーの上にモッコを一旦置いて、吊り手の半分を外してもう一度巻き揚げます。 するとモッコは捲り上げられてペレットは艫内に落下するわけ。 この方法が益々ホコリを大量に作り出してしまうんです。

この作業を艫内でやればデッキ上のホコリは多少マシになるでしょうが、だからと言って

荷役能率が上がるわけでもない。結局、艙内作業をなくすことで人員削減にもつながる、
ということでこの方法に落ち着いたのでしょう。

荷役は十日程かかりましたが、その間、大勢の作業員が乗組員居住区の両舷など、船上すべてのデッキを最大限利用してテントを張ったり、仮小屋めいたものを作ったりで、寝泊まりしていました。

艙のデッキでは賄方が大忙し、大きなカマドを据えて一日中煮炊きをしていました。何しろものすごい人数に食わすわけですから、カマドも料理人も一日中フル回転です。また、船体後部には、舷側から外に突き出した仮設トイレを沢山設置してありました。トイレと言っても、一平米程の板に丸い穴をあけたものを舷外に突き出して、その周りに布を張りまわしただけの物。勿論ポットンです。

スーパー・カーゴ（荷役責任者 cargo supervisor）に「一体何人位来ているの？」と聞いたら「さあ、多分二百人位かなー？」と自信なさげでした。

それもその筈、女性作業員もいるし（多分夫婦共稼ぎ）中には家族全員を連れて来ているような気配の者もいて、ジーさん・バーさん子供までがデッキをウロウロしてるんです。

これじゃ人数を聞いたって分るわきゃないわな。

船上がこういう風な状態にあるとき、チーフ・メイトとして気になることは盗難被害です。普段は屋外に備えてあるライフ・リング（救命浮環）を初め諸々の備品、救命艇内の食料や救急箱など、取り外しがきくものとはにかく全て屋内の倉庫に取り込みです。

また、居住区の外、特に船首部・船尾部の目に届きにくい倉庫は二重に施錠し、当直者が頻繁に見回ることになりました。

こういう事前の用心が功を奏したか、或いは家族連れすらもいる作業員全体の質が良かったのか、ここでの盗難被害は一件も生じませんでした。一般的に言って船乗りが出会う盗難被害の一番多い所は、やはり中南米・アフリカ・イスラム諸国でしょう。東南アジア

ア一带も決して油断はできませんが、上記の三地域に比べればずっと穏便です。

ナンデそうなるか。盗みと貧困は切っても切れない問題ではありますが、あえて偏見と取られることを覚悟して言えば、宗教からくる国民性の違いじゃないかと思いますが、どうでしょう？ カトリックには告解、イスラム寺院には免罪の門、なんてものがあり、仏教には懺悔（さんげ）という言葉がありますね。宗教について無知である事を承知で言えば、それぞれの意味は少しずつ違うような気がします。「盗み」の罪はどんな世界にも存在しますが、告解すれば、又は、免罪の門をくぐりさえすれば犯した罪はリセット・

ご破算、ナンテ都合がいい。 それにしても、価値観や罪悪感というものは、たとえ同じ国、同じ宗教であっても十人十色、どころじゃなく千差万別。 最近アチコチで頻発するテロ事件も、やっている本人にとっては聖戦なんだから始末が悪い。 オット、この稿では宗教・政治については禁句でした。 ヤメヤメ。

*

さて、こうした混沌の十日間が過ぎ、タピオカ・ペレットは全艙に満載になりました。

しかし、貨物の比重が全く小さいので夏季満載喫水線まではとても沈みません。

結局ここでは誰も上陸はしませんでした。 定期通船などない所だし、船から見る限り近くには上陸して楽しめそうな集落も見当たらなかったのです。 今、衛星写真を見ると、この辺の海岸にも近代的な港湾施設が出来ています、そこへは後に私も他の船で寄港したことがありました。 その港の後背地には町も出来ていますが、当時は殆ど何もなかったのです。 そして、コー・シチャン出港。

アフリカ南端、アガラス岬 Cape Agulhas を通過してドイツまで長い航海です。 途中ケープ・タウン Cape Town にバンカー (bunker=補油) のため寄港します。



まず、ガルフ・オブ・タイランド Gulf of Thailand を南下して、毎度おなじみのシンガポール海峡、次いでマラッカ海峡を通過、この辺からケープ・タウンまでは、既に何回か他の船の話で触れているのでハシヨリます。

マラッカ海峡もこの頃はまだ海賊騒ぎもなく穏やかな航海です。 しかし、スエズ運河は第四次中東戦争の傷跡がまだ残っていて封鎖が解かれず、通行不能の状態が続いていまし

た。不発機雷などの除去が全て終了して運河が再開されたのはこの時の翌年、1975年6月の事でした。だから、第七全購連丸は、はるばるアフリカの南端を迂回する長い航路を取らざるを得なかったのです。

ケープ・タウンはアプレンティス（apprentice＝実習生）として乗った熊野丸以来です。

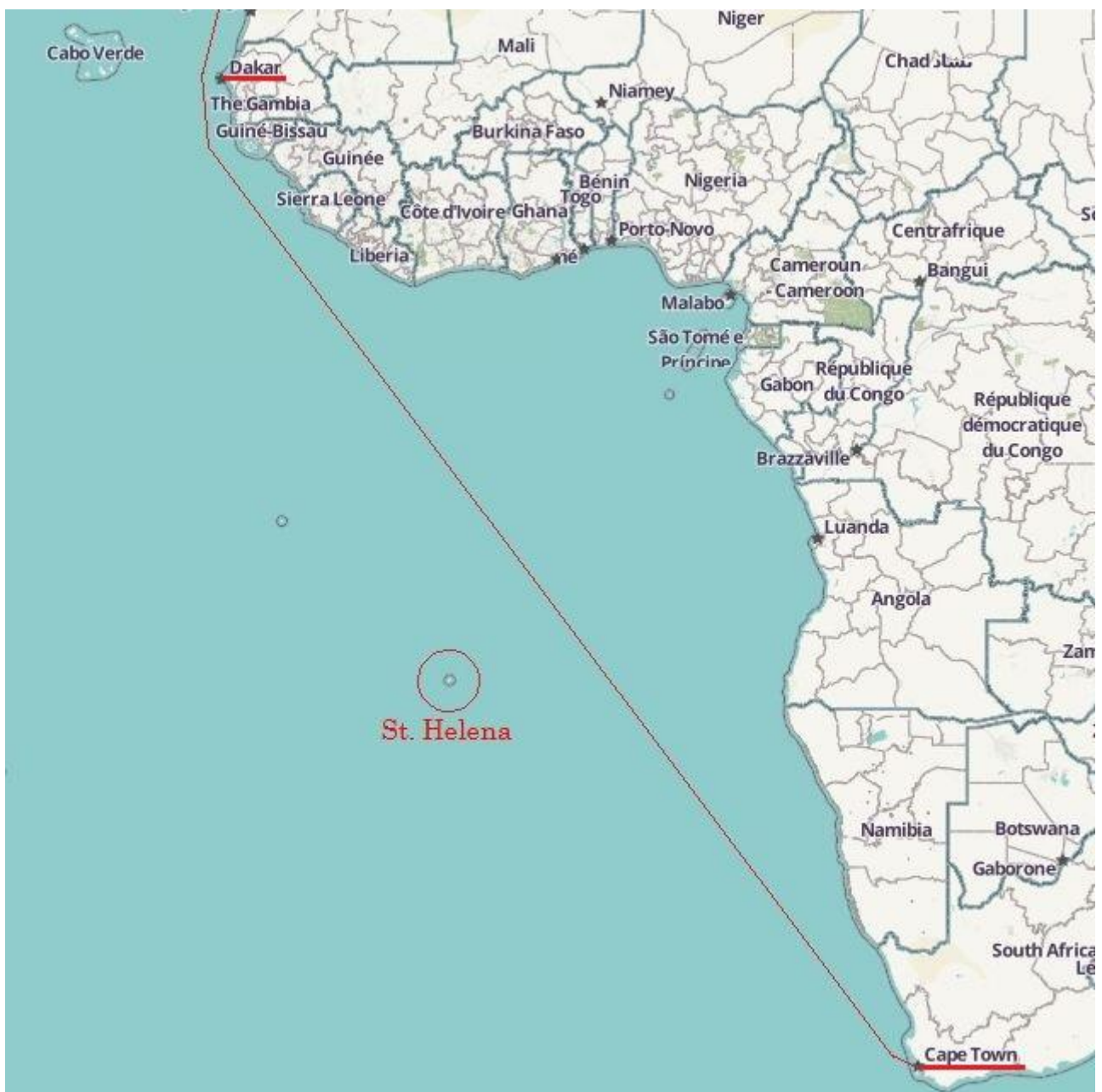


この港のシンボルはなんとといってもテーブル・マウンテン。中央上部の山がそうですが、アングルを変えればこの通り。テーブルとしか言いようがありません。



テーブルの左側の山はデヴィルズ・ピーク（Devil's Peak＝悪魔の頂）、右端の三角形の小さな山はライオンズ・ヘッド（Lion's Head＝ライオンの頭）それぞれイワレがありそうな名前。テーブル・マウンテンに登る（現地ではケーブル・カー cable car と呼んでいる）ロープ・ウェイはテーブルの右肩近くにあります。このケーブル・カーには、この

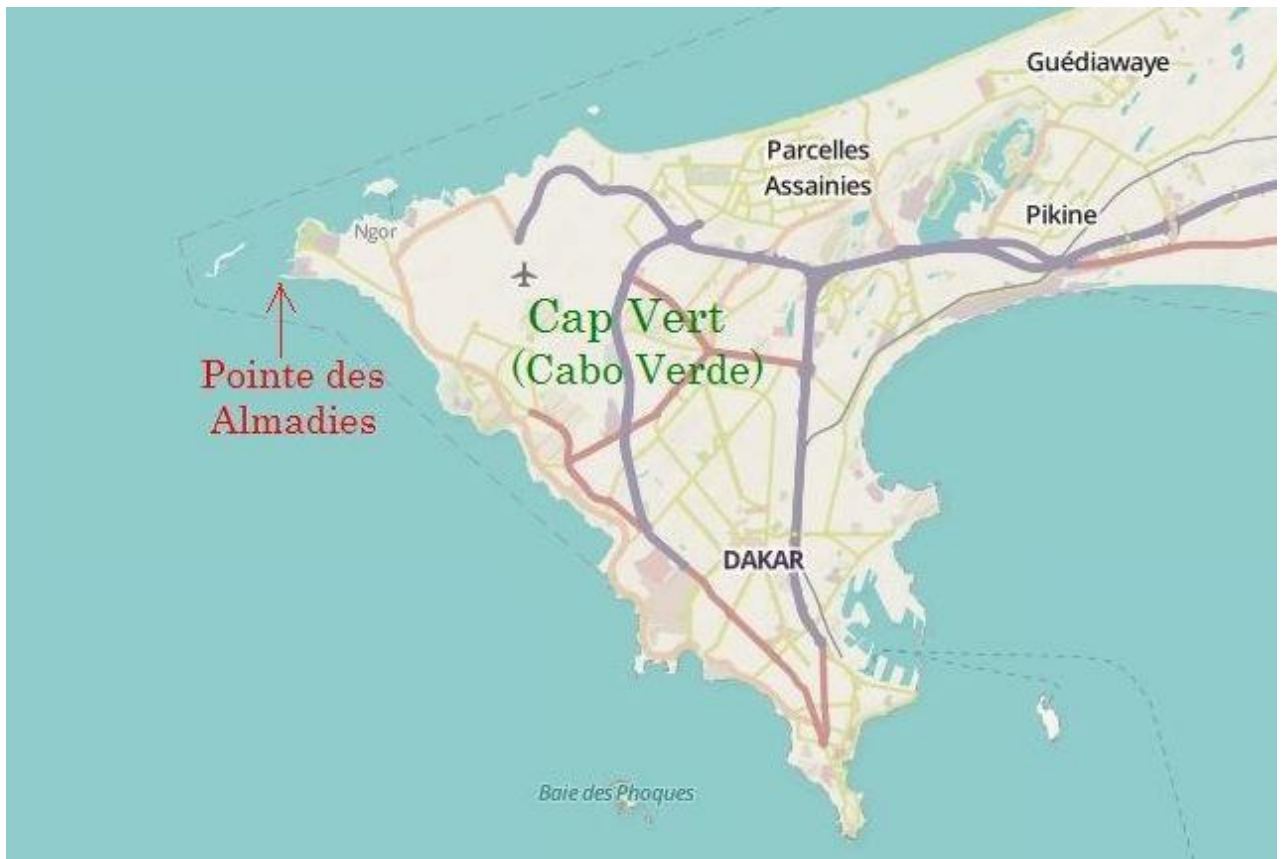
時から十数年後に乗る機会がありましたが「圧巻」の一語に尽きます。 あちこちのロープ・ウェイにりましたが、トップ・グループに入ることは間違いありません。第七全購連丸のバンカリング・バース (bunkering berth=補油岸壁) はプールのような港内 (ダンカン・ドック Duncan Dock=ダンカン波止場) に入ってすぐ左だったと思います。 ケープ・タウンにはこの後も何度かバンカーで寄ったし、果物積みで定期的に寄港した時期もあって、記憶がゴッチャになってしまいました。ケープ・タウンを出ると船は大西洋を一気に北上、セネガルの首都ダカール Dakar の西、アフリカ大陸最西端ヴェルデ岬 Cabo Verde に向かいます。



また空と海だけの世界、天体以外見えるのは空・海・水平線だけの日々。 そういう日がアフリカ西岸ギニア・ビサウ Guinea-Bissau 沿岸に近づくまで続きます。 このコースで

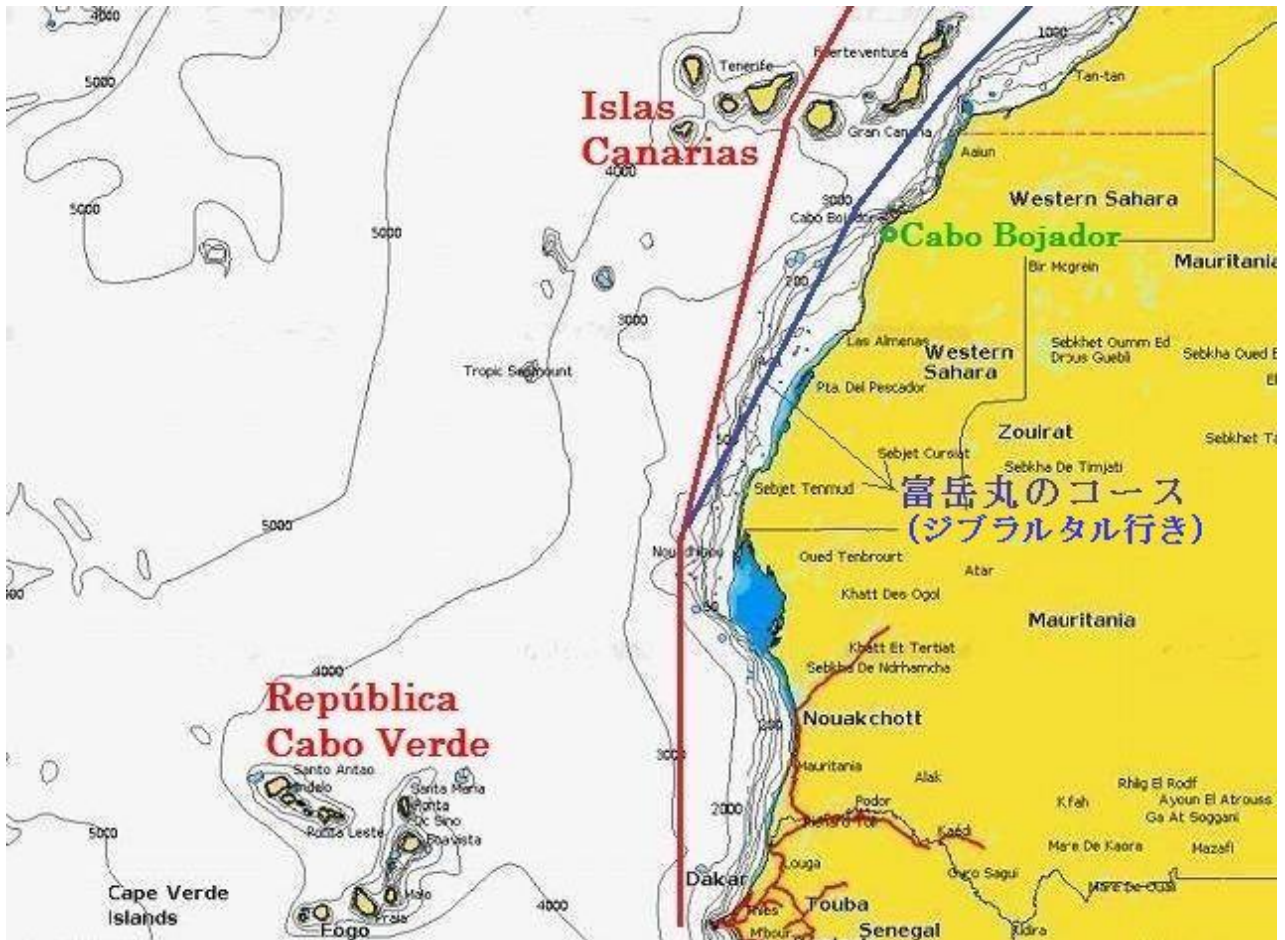
は、ナポレオンが幽閉され、その生涯を終えた島、セント・ヘレナ **St. Helena** (英国領)のはるか東沖を通ります。 ナポレオンは正規の裁判の結果「流刑」になったのではないらしい。 だから「幽閉」という言葉が当てはまるのだそうです。

全般にアフリカ沿岸は、旧宗主国次第で色々な言語が混じりあっていてややこしい。例えば上のマップ左上のダカール **Dakar** は現在独立国セネガル **Senegal** の首都ですが、ここは以前、フランス領でした。 従って、この港のすぐ西側に位置するアフリカ大陸最西端である半島は、現在殆どの地図がフランス語で **Cap Vert** と表記しています。しかし、最初にここを発見してカボ・ヴェルデ (**Cabo Verde**=ヴェルデ岬) と名付けたのはポルトガルの航海者。 だからでしょうか、普通船乗りはこっちの名前で呼びます。ヴェルデとは緑の意味で、どこまでも続く赤茶けた砂漠と岩山を見ながら南下した航海者たちが、久しぶりに目にした「緑の地」だったからこう名付けたのだそうです。また、マップの左上隅、ダカールの西沖に **Cabo Verde** と表記した群島がありますが、これは現在カボ・ヴェルデ共和国 **República Cabo Verde** という独立国で、この言語はポルトガル語。 こんな風にこの辺の地名はとてもややこしいのです。なお、アフリカ大陸最西端は、細かく言うと、カボ・ヴェルデの西の突端から小さく突き出しているアルマディーズ岬 **Pointe des Almadies** (仏語) が正しい最西端です。



上のマップの赤矢印の先端の白っぽい小さな岬、これこそアフリカ大陸の西の端。
船はこれよりはるか沖を通過。 何処が最西端なのか肉眼では確認できませんでした。

大陸最西端をかわし、次のコースはカナリア諸島の真ん中を抜けてゆきます。



ヴェルデ岬を過ぎる辺までは以前富岳丸という船で通った時と同一航路、その時はジブラルタル海峡を目指しての航海でしたから、それ以後はアフリカ大陸北西岸に沿っての北上でした。 今回のカナリー方面及びその北への航海はこの時が初体験。

ヴェルデ岬(仏語 Cap Vert)の西沖に散らばる諸島がカボ・ヴェルデ共和国(葡語 República Cabo Verde)。 英語表記の地図では Cape Verde となっていて、こっちは 英・葡ごちゃまぜみたい。

カナリー諸島 Islas Canarias の少し南の大陸岸に緑の字で表記した地名があります。 Cabo Bojador ボジャドール岬です。 ここは大航海時代以前は「地の果て」とされていて、これより南は海が断崖に落ち込んでいるとか、グツグツ煮えたぎっているとか言われ、これを超えたものは再び帰って来ることはできない。 これより先へは決して行こうとしてはナラナイと恐れられていたのだそうです。

しかし、当時のポルトガルの航海者の支援者エンリケ航海王子に強く背中を押された或る

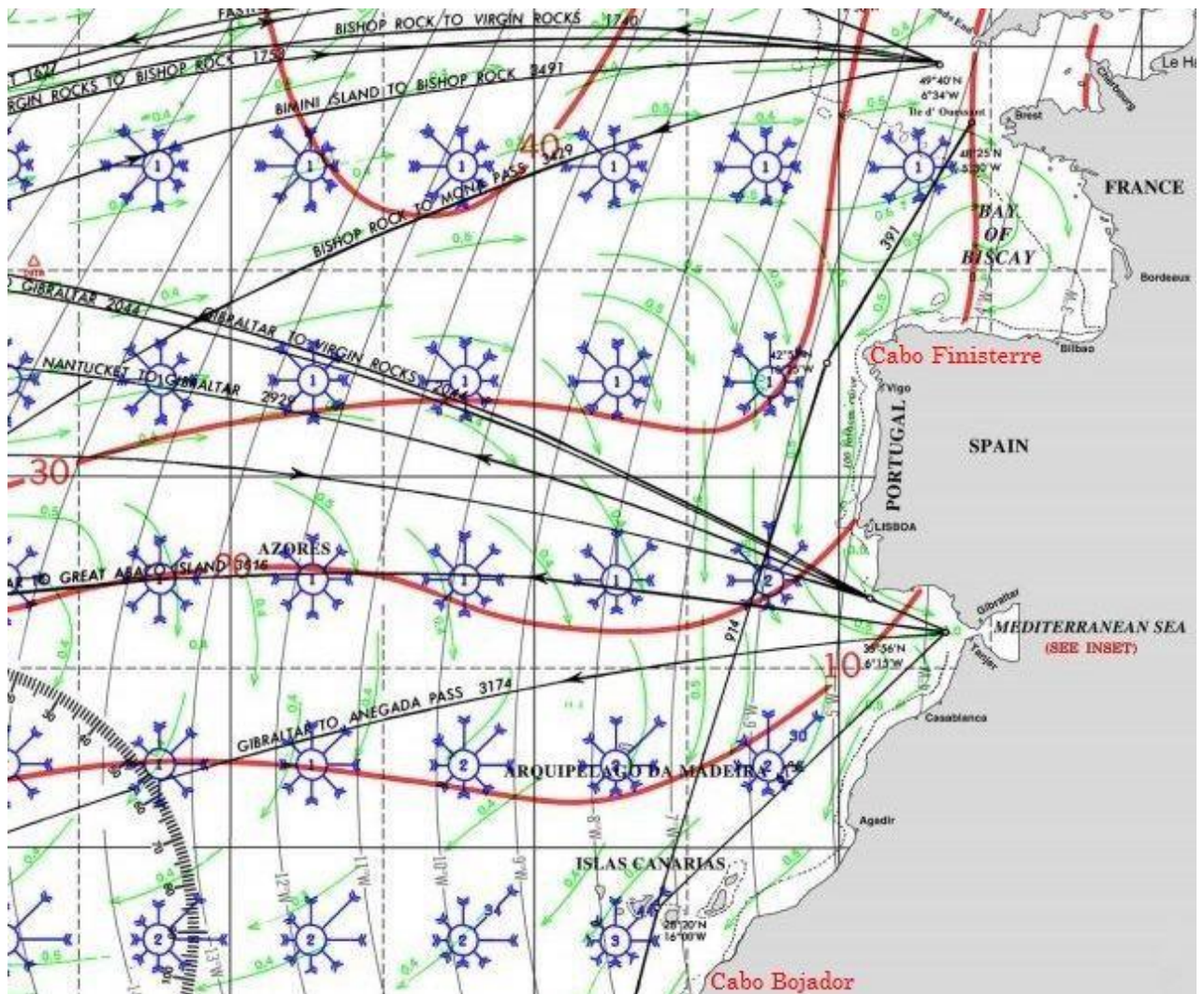
航海者が勇気を奮ってここを通り越して、更に南への航路を探検し、以来、一気に大航海時代の幕が開けたのだと言われています。

エンリケ航海王子という人自身は、航海者ではないけれど地理学や天文学の造詣が深く、航海者に経済的援助をするだけでなく、助言や提案、指示をすることもできたらしい。

「航海者」たち以上に、大航海時代の貢献者であったことは間違いありません。

上の海図の上辺にある七つの島が、私にとっては特別に懐かしいカナリー諸島です。

Islas Canarias 今度はスペイン語の地名、ここはスペインの離島です。 このうちテネリフェ島 Tenerife とグラン・カナリア島 Gran Canaria には、ある時期かなり頻繁に定期的に寄港していました。 のちにスペインに住むことになったモトにもなった島々。 また、私達夫婦がスペインで暮らしていた時、テネリフェ島に一週間滞在してゴメラ島 Gomera にも行きました。 思い出深い島々です。 この話はまたいずれ・・・。



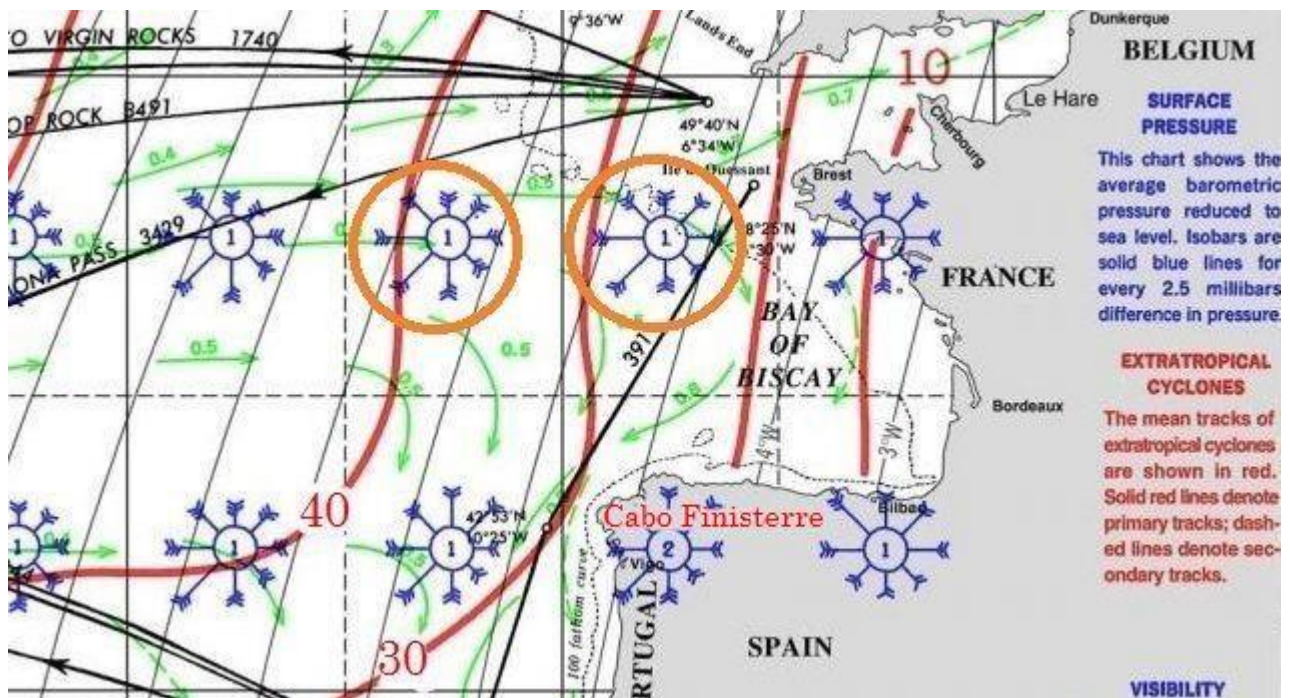
船はテネリフェ島を左に、グラン・カナリア島を右にみて黒の直線に沿って北上します。 右上、スペインの北西角フィニステレ岬 Cabo Finisterre の先は冬場の時化が恐れられる

難所ビスケイ湾 Bay of Biscay です。

上の気象図（これをパイロット・チャート pilot chart と言います）に赤の曲線があって 10・20・30・40 とそれぞれ数字が付記されています。この曲線と数字はその地の平均波高が 12ft を超える日のパーセンテージです。

12ft? なんだ 4m 以下、大した事ないじゃないか、と思うかもしれませんが、イエイエそれがそう生易しくもないんです。これはあくまで波高の平均の話、1 m の日だってあるかわり、時には 10m 越えもあり得ます。

そして、第七全購連丸のコースである黒線がビスケイ湾を通過する時、20 と 30 の赤線の間にあります。上は船がここを通過した 12 月のパイロット・チャートですがこれが 2 月ともなると下のようになります。



30%の赤線がぐっとフィニステレ岬に近づき、コースラインにかかってしまっています。更に 40%の赤線もすぐそばまで迫ってきています。もう一つの不具合はオレンジ色の円に囲まれた風の指標。平均風力 5 以上の西寄りの風の日が断然多いことが分かります。これもあくまで「平均」です。真ん中の小円の中の数字“1”はカーム（calm＝無風）の日数です。一日しかない。風の日は殆どナイということです。要するに冬場ビスケイ湾沖を南北に通過する時は、殆ど真横の強い波風を覚悟しなければならないのです。後年、船長になってから、冷凍運搬船で冬場、カナリー諸島からの野菜や果物を欧州市場に届ける仕事を何度も繰り返し、その都度ここでは酷い目にあいました。

しかし、この時の第七全購連丸は、船のサイズも状態も冷凍運搬船とは大違いだし、季節

的にも最悪の時期ではなかったのが幸いでした。

ところで、蛇足ですが、スペイン語もそれ自体かなりややこしい言語です。標準語的なのはカステヤーノ Castellano、北西部ガリシア地方のガイェーゴ Gallego、カタルーニャ地方のカタラン Catalán、その他いろいろな地方にそれぞれの言語があります。

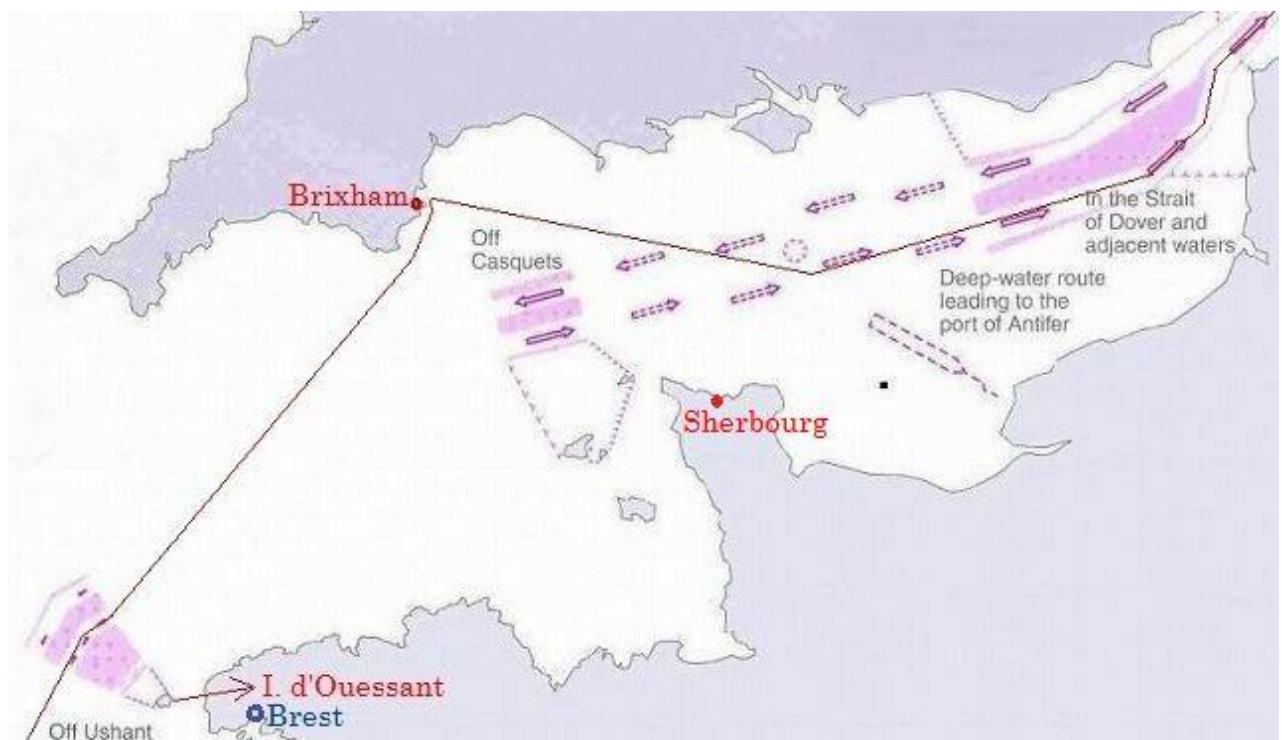
英国もそうですね、例えばウェールズにはウェルシュ Welsh、スコットランドには Scottish、とこれも様々。これらは皆発音だけでなく綴りも違います。

これに比べると日本語は極めて明快。関西弁や各地方の方言・ナマリはあっても、現代日本で地名の表記が地方によって違う、なんてことはありませんね。しかし、上記の例では町や通り、岬や山の名前まで表記が違うことが多く、我々外国人には難解です。

これらの国の各地方では街の通りの名前や道路標識などは二重表記している所が多い。

ちなみに、上記の Finisterre は標準語カステヤーノ、この地方の言語ガリシア語では Fisterre、似てはいますが断じて同じではありませんね。

さて、難所であるビスケイ湾も無事通過、次はイングリッシュ・チャンネル (English Channel=英仏海峡) に進入です。



英仏海峡へはこのコースだと、南西入り口、フランス北西角ブルターニュ半島先端の都市ブレスト Brest の西にあるウェサン島 I. d'Ouessant 沖の通航分離帯から入ります。

これ以後の、英仏海峡、ドーヴァー海峡、北海全域には航行安全確保のため船舶通航分離帯があちこちに設定されています。上のマップにマゼンタで示されたのがその一部です。

船はウェサン島沖の分離帯を抜けてから、一旦本来の航路から外れて英国デヴォン州のブリクサム Brixham という所でパイロットを拾います。この水先人はノース・シー・パイロット North Sea Pilot と呼ばれ、英仏海峡を通過して欧州各地の港に行く船を各港の沖合まで水先案内をします。ノース・シー・パイロットは英国側のブリクサムの外、フランス側はシェルブール Sherbourg でも乗下船します。それ以後、再び英仏海峡に出てくるまで、期間が短かければ停泊中もずっと船に寝泊まりするのが普通です。

そして、各港の入り口、又は川口などでその地のパイロットが乗り込んでくるまでの長い距離、ごく短時間の休憩をはさんで長時間ブリッジに詰めきりです。

各港内や河川運河等は通常「強制水先区」に指定されていて、一定のトン数以上の船にはパイロットを乗せることが必須です。ノース・シー・パイロットの守備範囲はこの強制水先区以外の水域です。即ちこのパイロットを乗船させるか否かは任意なのです。

しかし、英仏海峡以北の欧州全域は、海上交通が複雑且つ混雑しているし、視界不良の日が非常に多い、大型船の安全確保のためにはこの水先案内は非常に有効です。特に船長職にとっては、この水先人が居るか居ないかで負担は大違いです。

この水先制度はあくまで商売ですから水先料金も利用者側の利益に見合う適正なものになっている筈です。当時は日本の海運界も外国人船員導入の傾向が出始めてはいたものの、景気はまだそれほど悪くはなかった。だから船会社も安全が確保できるなら多少の出費はヨカロウ、だったはず。要するに需要と供給のバランスが取れていた。

ところが、これから数年後、私が船長になった頃から、会社は無駄な出費は一銭もダサヌ、という風になってきたのです。だから、私が船長になってからの船でノース・シー・パイロットを雇ってくれたのは、せいぜい二~三度だったと思います。

もっとも、私が船長職でこの辺りを走り回った頃、乗っていたのは主に冷凍運搬船で、サイズは最大でも総トン数一万トン位まで、スピードは速く、小回りの利く船体でしたから巨大船やパナマックスに比べるとずっと楽ではありました。

それでも、英仏海峡には行ってから揚げ地迄、揚げ地を出てから英仏海峡をクリアーするまで、それぞれ一昼夜以上ブリッジ詰めきりでした。三食とも殆ど立ち食い状態、わずかにトイレだけは航海士に任せられるタイミングを見はからってチャチャッと、です。その頃の船には大抵ブリッジのすぐ後ろにトイレを備えるようになっていたのも、こういう場面が多くなったからでしょう。

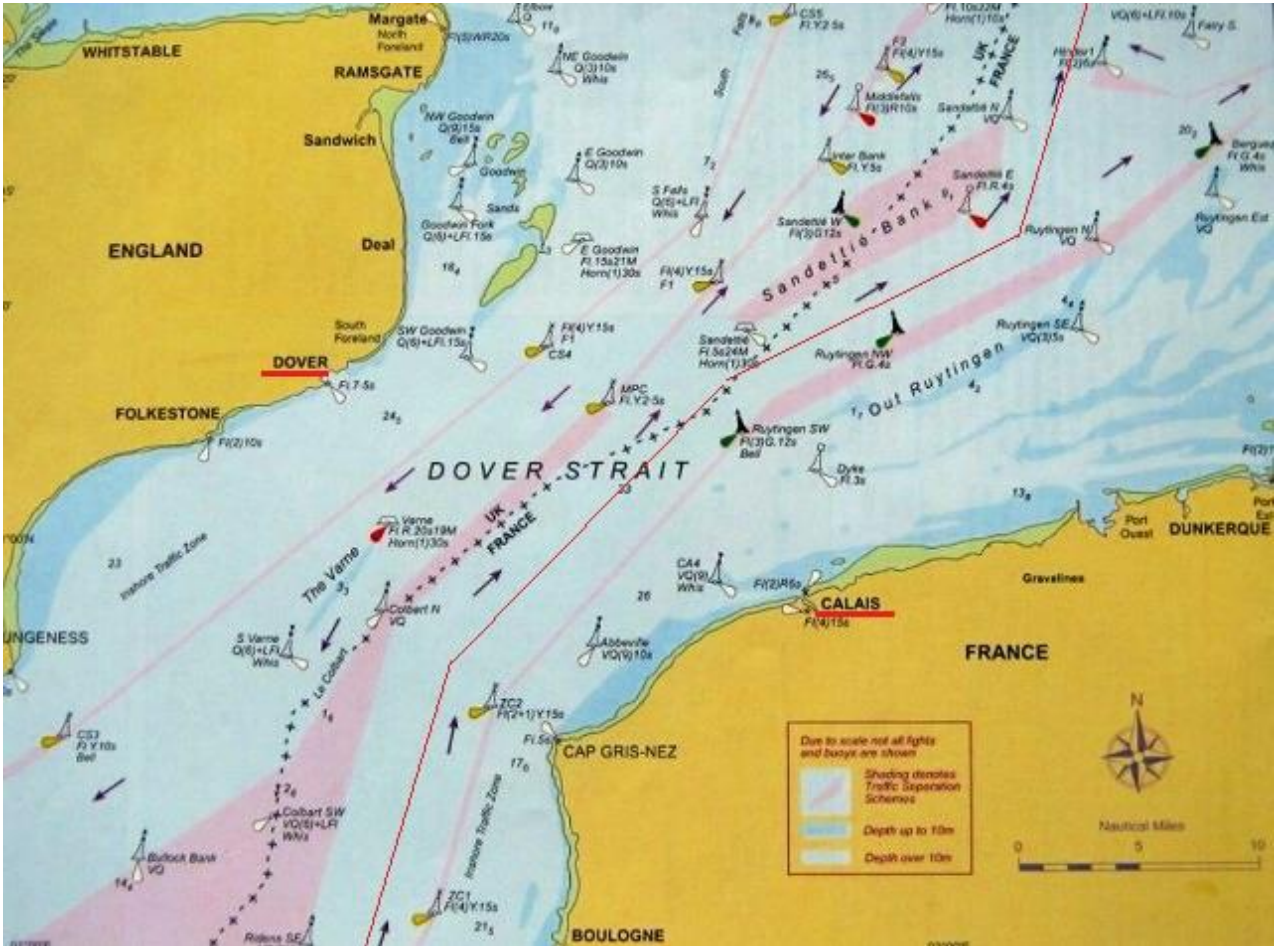
イヤァ、そうじゃないか。その頃すでに航海士は外国人、が当たり前になってましたか

ら、彼らに「当直中はトイレに行かずに済むように・・・」なんてことは通用しないから、
がブリッジにトイレを備えるようになった主たる理由でしょう。

スペインでの話ですが、路線バスに乗っているとき、あるバス停でドライバーがどこかへ
行ってしまい、しばらくバスは止まったまま。 どうしたんだろうー、と私達二人はクエ
スチョン・マーク、他の乗客は慌てず騒がずシラン顔。 ナンのコターない、ドライバー
は「自然に呼ばれた」だけ。 スペインではよくある事らしい。 日本の路線バスで、こ
んなこと普通は考えられませんヨネ。 私が練習生の頃は、当直中は一歩もブリッジから
離れずに済むように、普段から事前の心構えをしておくコト、とシツコク言い聞かされた
ものです。 その頃のブリッジにトイレなんかありませんでした。

*

さて、英仏海峡のドン詰まり、北海への入り口、ドーヴァー海峡 Strait of Dver です。

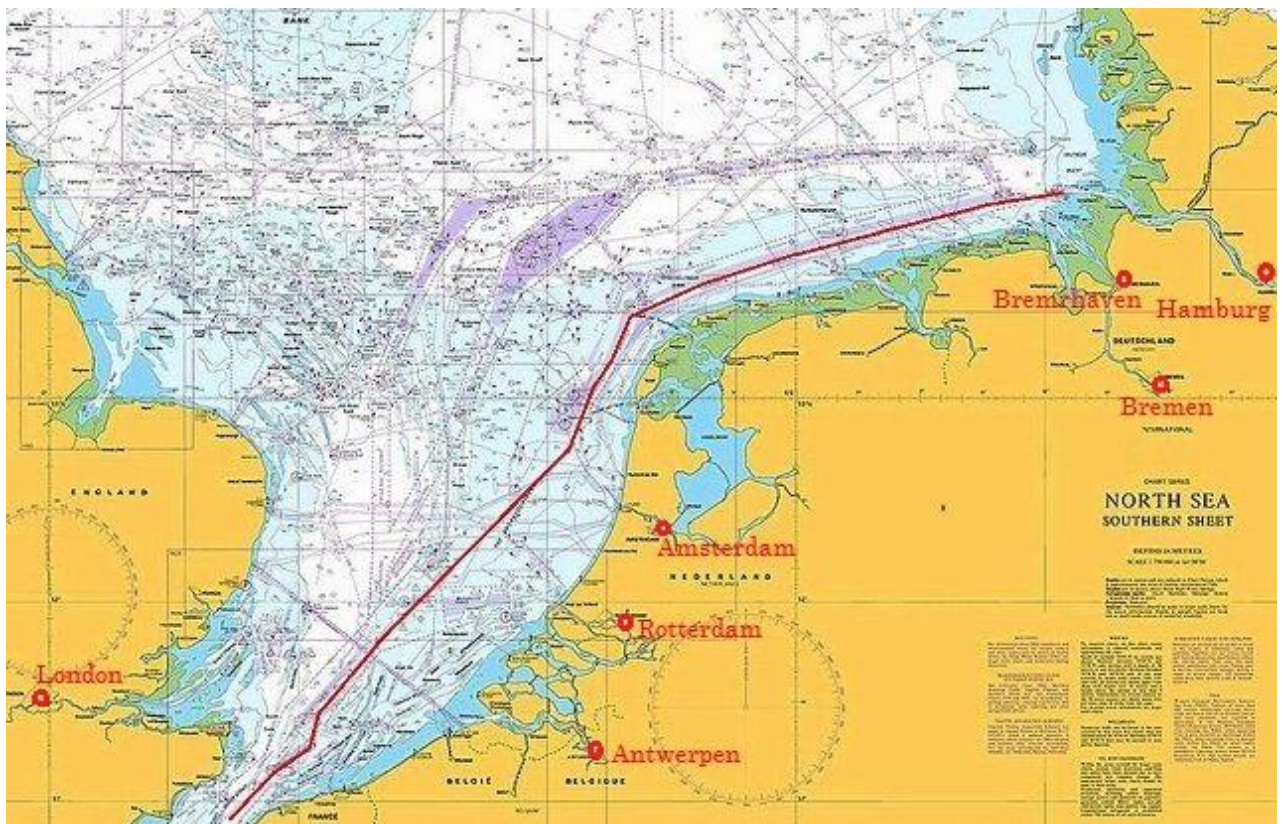


ここはチャンネル・スウィミング (channel swimming = 海峡横断泳) で有名ですね。
現に泳いでいる人を船から見たことはありませんが、年間かなりの数の挑戦者が居るらし
い。 近年では情報収集も進んだためか成功率も 60%を超えるとか。 しかしまあ、船の
往来が激しく、海流の強いこの海峡を泳いで渡るなんてイイ度胸です。

船はブローニュ Boulogne 沖から赤線に沿って北上します。ここを通るときはとにかく視界が悪い時が多い。スウィマーどころか船に当たらないようにするのが精一杯。英仏間は、現在海底トンネルが出来ていますが当時は勿論ありません。だから英仏間の大量輸送は海上交通だけがタヨリ、海峡を横断する船の数は今より断然多かつた筈です。このトンネル Channel Tunnel は鉄道トンネルですが、自動車やオートバイも乗れる貨車があるんだそうです。多分料金はフェリーで渡るより高いのでしょうか・・・。

*

次のルートは北海です。

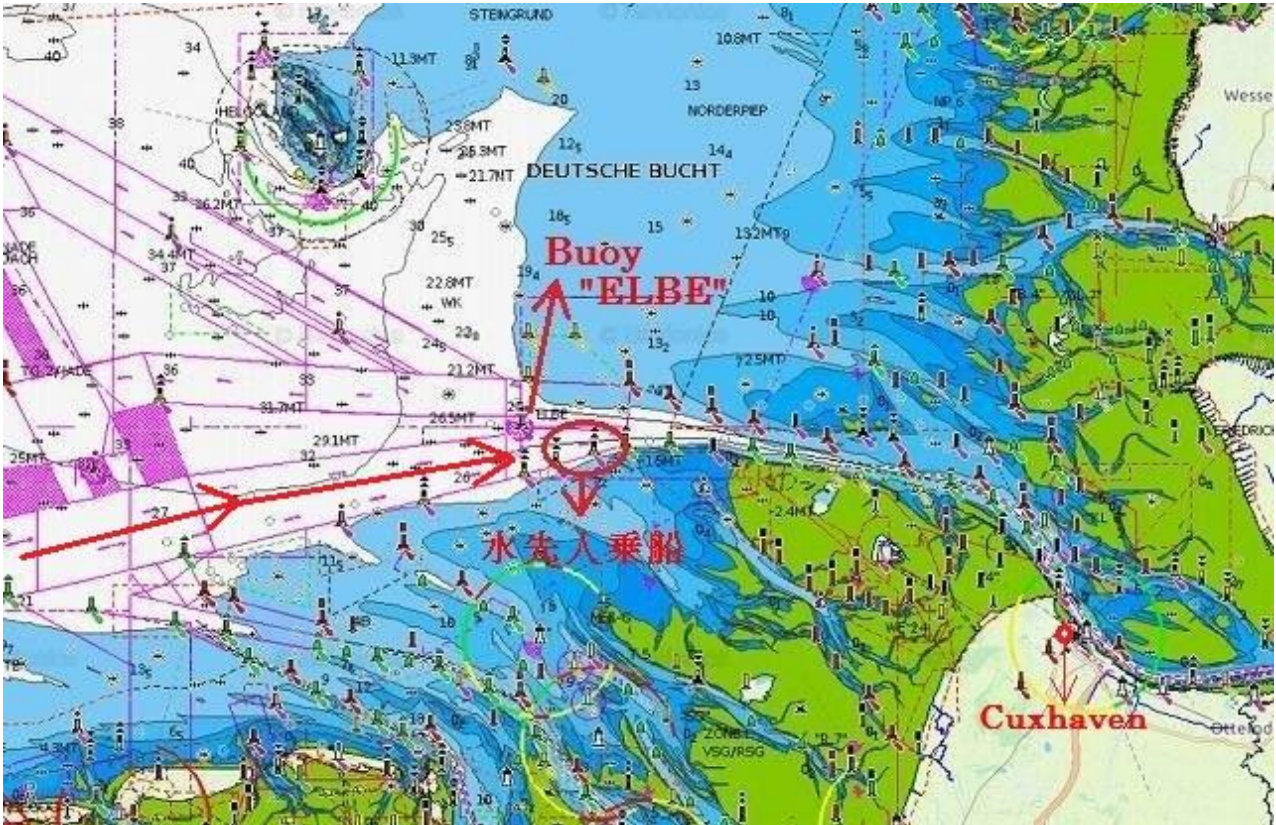


北海にはアチコチに通航分離帯を設けて、できるだけ安全に航行できるように考えられています。何しろ、赤字で示したような大きな港が散在していて、それらを結ぶ航路が複雑に絡まっているし、夏場は視界不良、冬場は荒天、条件悪いですからね。実際のコース取りはもうちょっと複雑ですが大雑把な所では、ドーヴァー海峡からエルベ川入り口まで上の海図の赤線に沿って進みます。それより北を迂回する分離帯も見えますが、これは深吃水即ち巨大船などが採用するルートです。勿論、海面には道路の様にセンター・ラインもゼブラ・マークもありません。要所要所に入れてある標識ブイと自船の位置確認が頼りです。しかし、視界の悪い日が多いこの海域で正確な位置確認をするのは簡単ではありません。当時はまだ GPS (Global

Positioning System=皆さんお馴染みのカー・ナビもこれの利用)などない時代でした。当時の電波航法としては日本、米国などでは主に LORAN (Long Range Navigation) が使われていましたが、この海域ではそれと同じように双曲線航法を利用した Decca というものが使われていました。欧州の船なら受信機を設置しているのが当たり前ですが、この海域に常時就航しない日本船は普通持っていません。ノース・シー・パイロットは事前に本船がそれを持っているか否か確認して、必要があれば受信機を持参してきます。この他にもオメガ Omega なんてのもありましたが、もはや LORAN も Decca も Omega も全くの死語、世界中どの海域でも、どんな視界不良時でも、船位確認は GPS 一つで全て片が付くようになりました。味気ないほど便利な世の中。しかも最近では GPS も色々亜流が出てきて、ロシア版あり EU 版あり、インドも、中国も、というご時世です。日本も遅ればせながら GPS の補足バージョンめいたものの開発が始まっているようですね。とにかく、この数十年で船位確認の方法には画期的な変化が起きました、それとともに船長・航海士の仕事も激変したのです。

*

北海からいよいよエルベ川河口へのアプローチです。次の海図で示した海域、即ちエルベ川河口沖一帯を英語ではジャーマン・バイト German Bight と言います。図の中央上部に DEUTSCHE BUCHT という表記が見えますね、これが原語・独語の綴りです。



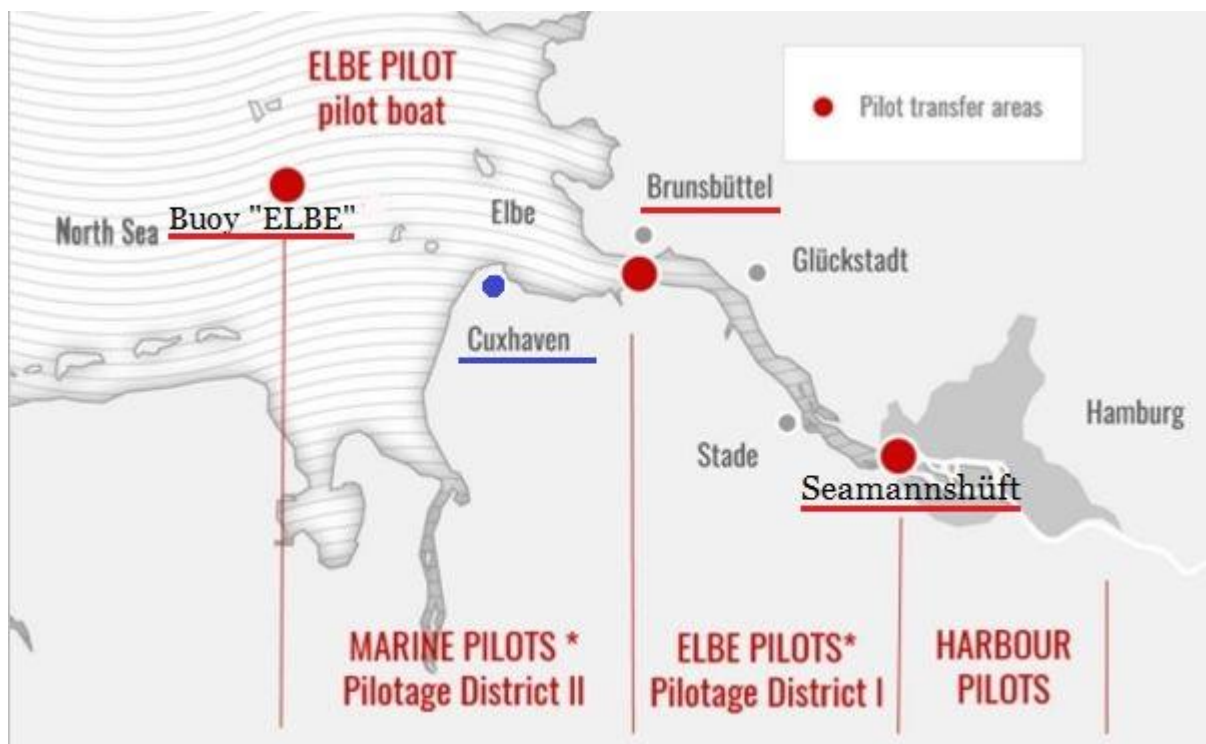
上の海図の中央付近、“ELBE” エルベという名前のブイの少し東、赤の楕円辺りでエルベ川・バー・パイロット **bar pilot** のボートが近寄ってきます。 バー・パイロットは、これまでも何度か出てきたと思いますが、大河の河口付近の水先案内をするのが仕事です。

彼が乗り込んできた時点で、ノース・シー・パイロットの役目は終わり。

長時間、オツカレサマ、です。

私の記憶では、バー・パイロットの水先区域はエルベ・ブイから河口部左岸（右手）のクックスハーフェン **Cuxhaven** までで、そこからリバー・パイロットに交代する、でした。

ところが今、調べてみると次のようなものが見つかりました。



これはハンブルグ港公式サイトにあったものですから間違いはありません。すると私の記憶違いか、又は最近変更になったのか？ そう、最近になって変更したのだ、と思います。ハンブルグには船長になってからも何度も寄港しているので、記憶違いとは思えません。（いや、思いたくない）ただし自信はありません。近年になるにしたがって記憶がアイマイになるのは、情報の絶対量が飛躍的に増大したせい（も）ある、というのは、昔のことほどよく覚えているジジーの言い訳の極め手。

ドイツではバー・パイロットのことを英語表記ではマリーン・パイロットと呼ぶようですね。リヴァーをエルベ・パイロットと呼ぶのは、エルベ川のパイロットですから違和感はありません。ハーバー・パイロットは英語国の言い方そのまま。

上図での最初のパイロット交代地点はキール運河の入り口でもある **Brunsbüttel** ブルン

スビュッテル。 このドイツ語の読みには全く自信がありません、まあ、当たらずとも遠からずか？ 特にウムラウトの付いた ä・ö・ü はカタカナ綴りにはしにくい。

*

ともかく船はリバー（エルベ）・パイロットの案内で川を遡上します。 ハンブルグ港の入り口、セエマンシューフト **Seemannshüft**（これも口から出まかせ）でハーバー・パイロットに受け継がれ揚げ荷バース迄。 次のマップ右端がそのパイロット交代の地点。 これはハンブルグ港のほんの少し下流域ですが、ここに面白いものがありました。



左端の赤の長方形で囲んだ所。 **Willkomm Höft** ヴィルコム・ヘフト(?)とありますね（またウムラウトです） これは英語に直すとウェルカム・ポイント **Welcome Point** です。 見にくいですが、その上に **Schulauer Fährhaus** シューラウアー・フェーハウス(?) という綴りがあります。 これはそこにあるレストランの名前です。

ハンブルグに入港する船がここを通ると、その船籍国の国歌を演奏して、店の前のポールに国旗を掲揚して「歓迎」の意を表してくれるのです。 **Willkomm** です。

船の方も敬礼を返します。（船尾に掲げている自国旗を少し下げてから揚げる）このレストランの事に触れたブログを見ると、この時店内のスピーカーでは、どこの、なんという名前の船か、大きさ、いつ、どこで造られたか、等その船の情報をいろいろ流しているらしい。 担当者はみな現役を退いたジュー様たちらしいですが、全員船ダイスキ人間、勤務中は商船船長の制服着用とか。 この場所は正しくはハンブルグ市ではなくヴェーデル **Wedel** という町に属するらしいですが、気の利いた、シャレたサービスですね。

残念ながら、このレストランを陸から訪れる機会はありませんでした。
 しかし、この折角の演出も、殆どの船が税金対策の為便宜置籍船となってしまっている現
 状では、果たして本来の意図が伝わるかどうか……。 来る船来る船、リベリアやパナ
 マ国籍ではねー。 クルーだって多国籍が当たり前になってしまっているし……。

*

いよいよハンブルグ。市街中心部は HAMBURG という綴りのある部分です。

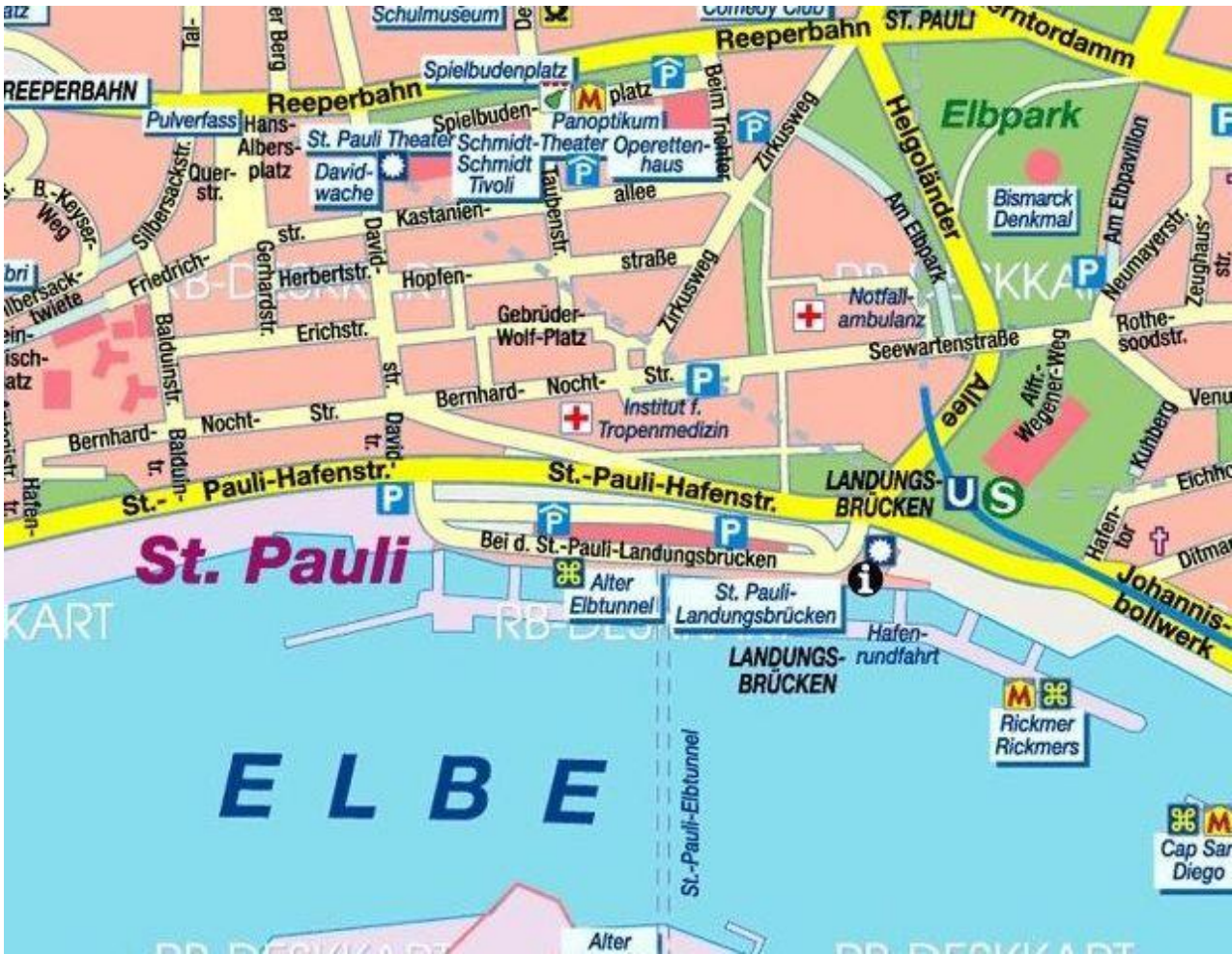


右下から中央上部にかけて、花の蕾のようなネギ坊主のような地形がひろがってますね。
 これがドイツ最大の港湾都市としてのハンブルグの最重要部分、多くの港湾施設がネギ坊
 主及びその東西に広がっていて、その 殆どが水路でつながっています。 現在の様に陸
 上交通が発達していなかった時代、これは港湾都市の機能としては極めて有効だったでし
 ょう。 何しろ14～5世紀ハンザ同盟最盛期の中心的存在だった都市です。

マップに黄色で色付けされた部分がバルク・カーゴ(撒荷)を扱うバースのある地域です。
 第七全購連丸のバースは中央の赤線だったと思います。 上陸は通船を利用するんですが
 岸壁近くに橋があってその傍が乗り場だった記憶があります。 そこからボートはマップ
 上部中央の棧橋まで水路伝いに進みます。 タクシーという手はまるで眼中にありません。
 街へゆくには右上の橋を迂回しなけりゃならないし、何しろ通船はロハ、選択の余地はあ

りません。 のちに英国のナロー・ポートでの運河の旅にハマった私ですが、よくよく考えると、ボートで運河に行く楽しさを知ったこの時の体験が多分尾を引いたんです。また、パイロット交代地のすぐ上流にエルベ川を斜めに横切る白線がありますが、これは橋ではなく高速道路アウトバーンのトンネルで、この時はまだ開通直前でした。

もう一つ、通船棧橋のところから対岸に渡る古いトンネルがあります。これは1900年代初頭に造られた、まだ馬車が主力の時代だった頃のものだから、自動車は小型車しか通れないそうです。 歩行者や自転車はここもロハ。私も階段を下りて様子を見に行きましたが、トンネルへは入りませんでした。 小型車が乗れる古いエレベーターもありました。 興味のある方は「旧エルベトンネル」と入力して検索してみると面白いですよ。 次のマップ中央下方がソレ。



これが通船で上陸する歓楽街・ザンクト・パウリ Sankt Pauli 一帯です。 古からの船乗りの街。 観光旅行客には用のない所。 特にマップ上辺に Reeperbahn という表記のある通り、これが有名な（悪名高い）レーパーバーンです。 何が悪名高いか？ この地区にはアムステルダムのデ・ワレン De Wallen とともに最も有名な「飾り窓通り」の一つがあります。 尤も最近では風紀上あまりに具合が悪いとしてアムステルダムの方は

廃業に追い込まれたそうですが、レーパーバーンの方はどうなんでしょうか？
 ここには「世界で最も罪深い1マイル」なんて呼ばれて、女性及び18才未満の男子は進入禁止の通りもあった。今ネットで見える画像では観光客らしい女性も大勢写っていますから、罪深さもウスレたのかも知れません。夜のレーパーバーンの罪深い通りの一つ。



一夜明けると・・・。 ツワモノどもが夢の跡。



ノース・シー・パイロットはハンブルグ停泊中、本船の予備室で寝泊まりしていましたが、
 「今夜はレーパーバーンに行くんだロ、この店は絶対入っちゃ駄目だゾ、この店なら安心

ダ、ここも OK だよ」と若いモンにいろいろと夜の街の水先案内までしてくれました。まあ、こういう街はキナ臭いからこそ面白いんだけどね。この辺りはヒットする前のピートルズの活動拠点にもなっていたそうです。

これに似た面白いところは世界中あちこちの港町にありますが、これまでに出てきたところではニュー・オーリーズはフレンチ・クォーターのバーボン・ストリート **Bourbon Street** なんかがこことイイ勝負かな。キナ臭さではこっちが断然上だけど。

*

ハンブルグ停泊中、強く印象に残ったことは、初めて接するドイツ人の仕事に対する取り組み方。それはこれまで見てきたどの国の荷役業者よりも我々日本人のやり方に近いんじゃないか、ということ。ここでは夜荷役は終夜ではなく 20 時頃までだったと思います。揚げ荷初日、仕事が終わるとスーパー・カーゴが荷役事務室に来て、今日の揚げ荷の進捗状況、トータルで何トン、どのハッチから何トン上げたか、等細かい報告がありました。更には明日の作業予定、朝一の仕事始めはどのハッチとどのハッチだから始業前にそれらのハッチを開けておいてほしい、等と打ち合わせ。ロス・タイムをなくそうというわけ。停泊中は全てこの調子で、当日の報告と明日の打ち合わせを欠かしたことはありません。そして仕事はキッチリ予定通り進みます。こんなことは日本以外で経験するのは初めての事でしたからほんとにビックリ。強烈な印象でした。

勿論、個人差はあるでしょう。しかし荷役責任者は日替わりで何人かと接しましたが、誰でも大同小異、こういう仕事の進め方が定着していることは間違いありません。この後もドイツの港には何度も行きましたが、どこへ行ってどんなドイツ人と仕事をしていても日本での仕事と大きな違いがないという印象を持ち続けています。私達日本人も予定を立てることが好きですよ。そして仕事の時間もキッチリが当たり前。

全く関係ないかも知れませんが、サッカーの日本選手もドイツでは皆よくなじんで活躍できるように感じます。サッカー・チームは監督・選手を初め色々な国籍がゴチャ混ぜですが、チームの運営に日本人がピッタリはまるドイツ特有の色があるように思えます。船の仕事で次に好印象を持っているのは英国です。日・独・英それぞれ仕事の進め方に共通点を見つけられるというのは、言語の違いからくる発想の相違を超えた共通点、が何かあるのでしょうか。その他ではオランダの港も独・英とほぼ同格。これらの国の港での仕事の進め方には全く違和感を感じませんでした。あくまで一船乗りの、船上での仕事を通しての「独断と偏見」ではありますが・・・。

ハンブルグでタピオカ・ペレットの揚げ荷が済むと、次の航海は米国テキサス州コーパス・クリスティ **Corpus Christi** で小麦を積んで日本揚げに決まりました。

コーパス・クリスティについては、ずっと前に一度触れましたがテキサスの原野の真っ只中、という感じのところで何の風情もナイ所。 飛ばします。

以後、パナマ運河を通り日本揚げ、どこで揚げたのか全く記憶にありません。 そして次の航海は豪州ポート・ダンピアー **Port Dampier** 積みジェノア揚げの鉄鉱石。

ポート・ダンピアーについても、以前富岳丸という船で東隣りのポート・ヘッドランド **Port Hedland** に行った時、詳しくお話ししました。 いずれも赤茶けた岩の台地で味も素っ気もありません。 そこからインド洋を渡り、アフリカ西岸を北上、ジブラルタル海峡を抜けて地中海に入りジェノアまで。 この航路についても既に富岳丸の稿で記録済み。

今回の新たな経験は、ジェノアで下船になったこと。

船員手帳の雇止め頁は、多分通信長が記入したと思いますがゼノアとなっていました。 間違いではありませんが英語では **Genoa** ジェノア、イタリア語では **Génova** ジェノヴァという表記が妥当でしょう。 そのジェノアからミラン **Milan** (伊=**Milano** ミラノ)・フランクフルト **Frankfurt** と乗り継ぎ羽田空港へ。 まだ成田はありませんでした。 一緒に下船したクルー全員が空路帰国は初めての経験で、チーフ・メイトは殆どツア・コン役。 ところで、この船のキャプテンは **O.A.** 船長という人でしたが、この人とも色々因縁がありました。 この後、何度か乗り合わせもしたし、お互いの乗下船時にすれ違うことも何回かありました。 しかし、ウマが合うとは決して言えない関係でした。

大げさに言えばやや権威主義的な傾向のあるこの人は「キャプテンそれは違います」と、かまわず直言するチーフ・メイトはお好みではなかったらしい。 更にこの人は私を評価してくれた例の **T.H.** 船長とは同期、しかも犬猿の仲。 どの面から見ても、合うわけがナイ。 しかし、ある事故の処理がきっかけで、私の仕事を見直して評価を反転してくれたらしい。 後に私がこの会社を去る時に副部長の席にいたこの人は、オザナリでなく誠心誠意、慰留しようとしてくれました。 それも今となってはヨキ思い出。

では、今回はここまで、です。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

次回更新は2017年7月22日(土)の予定です。