



041号 (03 Feb. 2018)

## バルク・キャリアー 第七全購連丸 (再)

(May 1978 ~ Nov. 1978)

今回もまた、前に乗った第七全購連丸へ二度目の乗船。 こう何回も専用船への再乗船が続くと些かウンザリですが、船乗りが船に乗るのは「遊びのため」じゃなく、「食うため」ですから贅沢は言ってもらえません。

ところで、ショッパナからまず訂正です。 第34号の第七全購連丸一度目乗船の稿でミスがありました。 この船のホールド hold=貨物艙の数を五艙、クレーンを四基ととしていましたが、これは夫々六艙、三基の間違いでした。 あの時はこの船の画像や資料をネット上でどうしても見つけることが出来ず、見つかった同系船・第一全購連丸の画像を見ながらの記述でツイそっちに引っ張られました。 と、これはヨクアル言い訳。

今回はこの船の資料を何点か見つけることが出来ました。 まず、英字入力での収穫。



この画像は外国人が撮影したもので、コメントでは、バンクーバー港にて、となっていましたから撮影者は多分カナダの人でしょう。 こんな面白くもない専用船の写真を撮って保存しておくなんて、何処の国にも船好き・フネキチがいるんですネー。

これは多分、湾内の待機錨地から積荷バースにシフト（shift＝移動）する所でしょう。次も多分同じ撮影者が同じ日に撮っておいてくれたものだと思いますが、既に積荷バースに着岸しています。 距離やアングルから見ると自前のボートから撮った写真かな？



これらの写真ではハッチ（艙口）の数がいくつかは、はっきりしませんが船名とクレー



ンが三基であることは明白。 私がこの船でヴァンクーヴァーに行った記憶はなく、ここに写っている時に乗っていないことは確かです。 次に、見つかったのが日本語の資料。

SNo.886 第七全購連丸 ZENKOREN MARU No.7 (1971)

110878/JDWC 撒積専用船 36,554G/T 65,270D/W  
 起工 1970.9.29(昭45) 進水 1971.1.19(昭46) 竣工 1971.4.27(昭46)  
 Lpp 214.00 B 32.20 D 18.70 m 主機 D 住友Sulzer 6RD90 15,000PS 1基 14.65/17.06kt  
 日本鋼管株式会社鶴見造船所(横浜)建造 SNo.886 ██████████ 株式会社(東京)  
 第七全購連丸 ZENKOREN MARU No.7 26次  
 1971.4(昭46) ██████████(株)(東京)と共有  
 1977(昭52) ██████████の持分を ██████████へ売却  
 1980(昭55)自動車運搬船に改造、富士丸 Fuji Maruと改名  
 1984(昭59)神隆丸 Jinryu Maruと改名  
 1986(昭61)Bondad Maritima S. A., Panamaに売却、**BONDAD**と改名  
 1987(昭62)Sinagtala Maritime Man. Inc., Philippinesに売却  
 1988(昭63)Cosmo Prosperity Corp., Panamaに売却、**UGLY DUCKLING**と改名  
 1995(平7)Florecer Shipping S. A (TMT Co. Ltd.), Panamaに売却  
 1996.10.31(平8)解体のためインドの解体業者に売却、Alangに到着

これでこの船の基本的なことは掴めますが、ホールドやクレーンの数は分かりません。しかし次の資料、これは「七全」の姉妹船でやはり以前に乗船した水戸丸のもので、売船された先のスペイン語圏の資料です。 これには Bodegas=船倉数：6、Grúas=クレーン数：3×5（三基×5トン）と明記されています。

Granelero de ultramar. 外航穀物船  
 Astillero: Nippon Kokan K. K. 造船会社  
 Lugar de construcción: Tsurumi Shipyard, Yokohama, Japón. 造船所  
 Casco nº: 876 船体番号 Sociedad clasificadora: NKK 船級協会  
 Matrícula: 登録 Señal distintiva: L. Q. A. J. 船名符字 IMO: 7005736 IMO番号  
 Tripulantes: 30 乗組員数 Pasajeros: 0 旅客数  
 TRG: 36.552 総トン数 DWT: 65.349 載荷重量トン数  
 Eslora: 224,01 全長 Manga: 32,26 巾 Puntal: 18,70 深さ Calado: 13,10 metros. 喫水  
 Bodegas: 6 船倉数 Capacidad granel: 76.291 m³. 穀類容積  
 Equipos de cubierta (Cantidad x toneladas): Grúas: 3 x 5. 甲板装備(基数 x トン数): 3基 x 5トン  
 Capacidad combustible: 2.059 F. O. 燃料タンク容量 Consumo diario: 1日消費量(不明)  
 Un motor diesel Sulzer; 2T SA; 6 cilindros (900 x 1.550); Sumitomo Heavy Industries, Kurashiki, Japón. 主機仕様  
 15.000 CVe. 馬力 Hélices: 1 推進器数 Velocidad: 14,8 nudos. 速力(ノット)  
 1970. Botado para la Nippon Yusen Kaisha. Bautizado MITO MARU. (Japón) 進水・命名 (一回目改名)  
 1982. 12 de Noviembre. Incorporado a la flota de Del Bene S. A. C. I. F. Rebautizado ALMIRANTE GARZONI. (Argentina)  
 1991. Baja del Registro Argentino. Mismo dueño. Rebautizado CHARLIE A. (Panamá) (二回目改名)  
 199. Rebautizado SEAJoy II. (Malta) (三回目改名・年数不詳)  
 199. Rebautizado MARINER A. (四回目改名・年数不詳)  
 1998. 16 de Enero. Desguazado en Alang, India. 解体

姉妹船とは同一設計で建造された同型船、第七全購連丸と水戸丸はまさにその姉妹ですから、これで「七全」もホールド数六艙、クレーンは三基ということがハッキリしました。なお、船員手帳の記録では両者の総トン数は、第七全購連丸は **36,554.54** トン、水戸丸は **36,552.83** トンと 2 トン弱の違いがあります。姉妹船といえどもこの程度の違いが出るのは普通のこと、むしろ、ドンピシャ同じ、は少ないでしょう。

この違いが何で生じたかは私にも解りませんが、多分、全くの多分ですが、最初に造った船のどこかに、工作上又は使用上何らかの微小な不具合があり、それを修正したため、位ではないでしょうか。水戸丸は 1970 年、「七全」は一年後の 1971 年建造です。総トン数以外のデータも和文・西文で色々食い違いが見えますが、その殆どは和文資料の方が信頼できるでしょう。和文資料に欠けている全長はスペイン語資料で **224.01m** となっています。これは和文にある LPP=垂線間長 **214.00m** から類推すると妥当な数字だと思います。満載吃水 **13.10m** には確信ありません、これは熱帯淡水喫水だったかも。両船とも当時パナマックス・サイズと呼ばれたバルカーです。(2016 年 6 月に新パナマ運河が開通し、現在はずっと大型のポスト・パナマックスの通過が可能) で、そのパナマックス・サイズは、となると、これもネット上の資料には様々な食い違いが見られます。そこで、パナマ運河オーソリティ ACP=Autoridad del Canal de Panama の公式資料を見ってみました。これが一番正しい筈。以下はその内容の一部です。

全長：客船・コンテナ船以外の定期的に通過する船は **950ft (289.6m)**

：定期的に通過する客船・コンテナ船は **965ft (294.13m)**

：初めてこの運河を通過する船は **900ft (274.32m)** (初めて通過する船には慎重に対処するわけ、他の殆どの資料では通常これを最大全長としています)

全巾：**106ft (32.31m)** (これにも色々細かい例外規定がありますが、省略します)

吃水：**TFW=Tropical Fresh Water 淡水喫水で 39ft6inches(12.04m)**

(喫水制限については、ガツン湖の水位や湖水の比重変化など諸々の要素により変化するので最新情報に注意、これも詳細については省略します)

高さ：**190ft (57.91m)** (これは南側入りロバルボア港外のアメリカ橋をクリアーする高さで、一応こう定めてはいますが、これもバルボア港の潮位や外海からのうねりの影響などで変化します)

このように運河当局が定めた各種通航制限も実に複雑でわかりにくい。季節による水面の高低や水の比重、海面の状態など自然現象に左右される要素が大きいので、複雑になる



のもやむを得ないでしょう。だから運河当局も、特別な場合は事前に報告してくれればケース・バイ・ケースで対応する、と逃げています。

「七全」や水戸丸は、長さでは全長の制限に対して余裕ですが、巾は和文資料では 32.20m、スペイン語資料では 32.26m、いずれが正しくても一般的制限の 32.31m の制限クリアーはぎりぎり。これがこの船がパナマックス・バルカーと呼ばれていた所以です。吃水については満載状態では制限をオーバーするので、その時の制限に合わせて積載量を調整します。とにかく「七全」の画像と資料は見つかった。これらをもとに改めて記憶を探って、大まかな側面図 Side Plan を描いてみるとこんな具合です。



ホールドは六艙、クレーン三基。一番ホールドの前の FPT は Fore Peak Tank = 船首バラスト・タンク、中央の D.T. は Deep Tank = 貨物艙兼用バラストタンク、エンジン・ルームの後ろの APT は After Peak Tank = 船尾バラスト・タンク、この三つが空船時のトリム trim = 前後喫水のバランス調整に重要な意味を持つバラスト・タンクです。勿論各ホールドの下の二重底の両サイドもバラスト・タンクになっています。エンジン・ルームと六番ホールドの間、及び二重底の船体中心線側は燃料タンクです。

＊

では、いつもの通り船員手帳の雇入れ・雇止めの記録を見てみましょう。

(五) 雇入契約関係		BUILT 1971.04	
船名 Name of Ship	第七全購連丸 ZENKOREN MARU NO. 7	総トン数	3655.4 噸
機 器 Position	一 航	機関の種類 又は 年令 18 年に達する日	ディーゼル 1 15,000馬力 遠洋区域
船主所有者の住所及び氏名又は名称	東横船代田区丸の内2-3-3 株式会社船長	船長氏名 (印)	
雇入期間	不定	雇入年月日及び雇入港	1978年5月13日 名古屋
備 考			東横 53.5.13 海運局

(六) 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員制限、職名又は雇入期間)	
年月日及び船日事項	(官庁公認印)
更新年月日及び雇止港	1978年11月16日 水島
備 考	有給休暇 53.11.16 水島支局

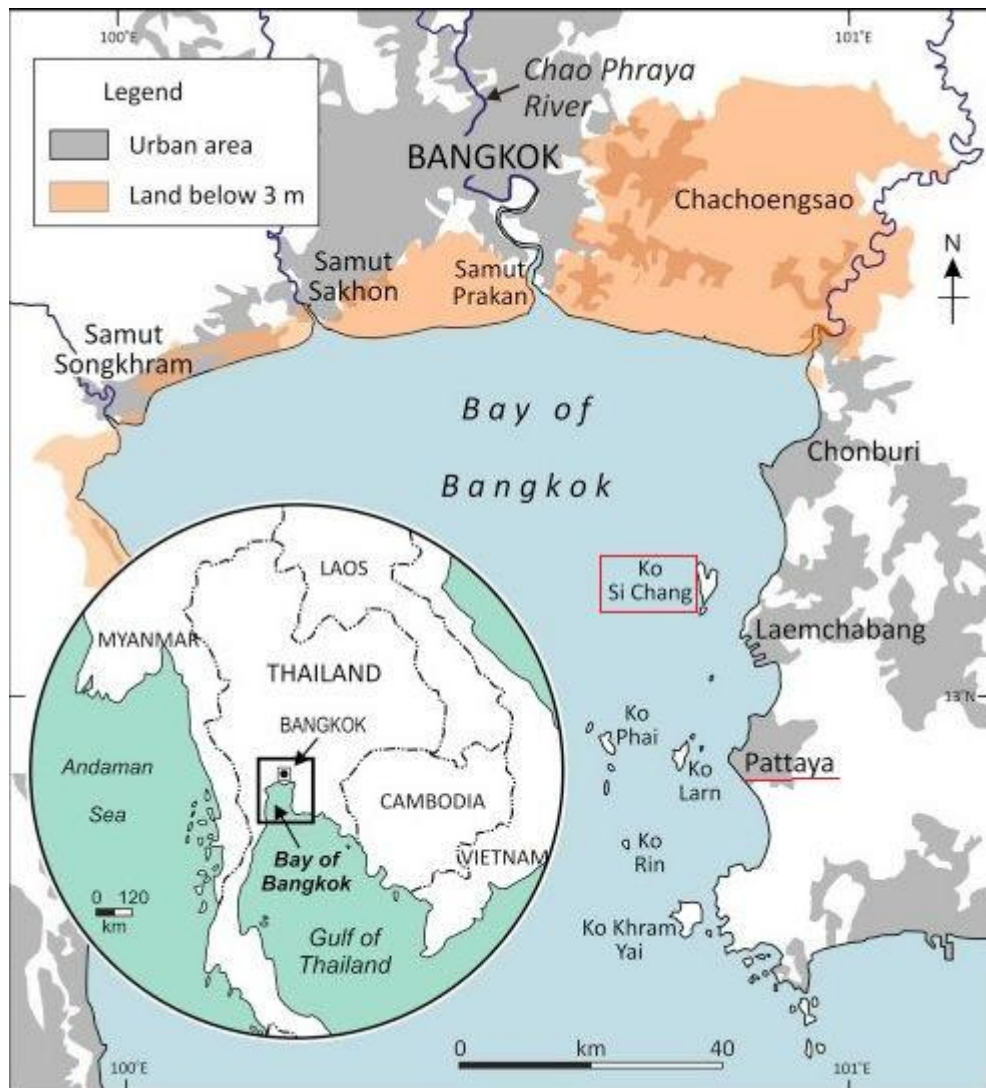
1978年5月名古屋にて乗船、同年11月水島にて下船。乗船期間6ヵ月少々。

下船理由は有給休暇。 この乗船期間の日数と下船理由から、船内の空気はまずまずだったこともうかがえます。 乗船時の船長は前々回の「八とよ」でも一緒だった S.S.船長。

この人との相性は可もなく不可もなし、特別なことは記憶にありません。

\*

最初の航海は前にこの船に乗った時と同様、タイのコー・シ・チャン Koh Si Chang です。



上の図の円内はタイ湾 Gulf of Thailand を取り巻く地域全体、その中の矩形部分を拡大したのがメインの図、バンコック湾 Bay of Bangkok です。 拡大図の中央やや右の島がコー・シ・チャン Ko Si Chang で積荷錨地は島と本土の間です。 本土海岸の少し南方に近年リゾートとして知られるようになったパタヤ Pattaya ・ビーチがあります。

この錨地での積荷の様子は前回・第 34 号でさんざんお話ししましたね。 今回も又同じようにタピオカ・ペレット積みで、揚げ地も同じハンブルク Hamburg です。

コー・シ・チャンを出てからハンブルクまでの航海で前回と大きく変わったことといえば、この時期には既にスエズ運河は再開されていて、「八とよ」と同じくスエズ運河・地中海

経路が可能だった筈。しかし、この船でスエズを通った記憶が全くないのです。スエズは再開されてはいたものの、この時の喫水制限はまだ 35ft (10.67m)、この時の「七全」の喫水は少なくとも 12m 台だった筈で、この制限を超えていたと思います。スエズ運河経由、アフリカ南端経由、いずれにしてもそれらの航海、及びハンブルク港についても、これまでと同じことの繰り返しなので今回はパスします。ハンブルクでタピオカ・ペレットを揚げ荷した後は、空船で大西洋を渡り、メキシコ湾のどこかで日本向け穀類を積んで帰った筈、この辺も記憶が飛んでいます。同じパターン

の航海を思い出すのはまさに困難至極。と、言うことで二航海目に進みます。

\*

日本停泊中、船長の交代あり。後任は前に水戸丸で一緒だった O.A. 船長。これまでこの船長との関係はあまり上手くいっていたとは言えない状態でしたが、私が水戸丸を下船する直前に大分港で起きた漏油事件を機に、二人の間は一気に改善されていました。前任船長下船後、船長室へ挨拶に出向くと、「おー、よろしく頼むゾ」と気分のイイ応答。この一声が全てを物語るという感じでした。私としてはこの言葉を（甲板部のことはオマエに任せたからナ）と、一任されたように受け止めることが出来たのです。あの事件の処理をきっかけに、これまではギクシャクしていた二人の間に思いがけぬ信頼関係が生じていたと言ってもイイでしょう。私とピットリ息の合う T.H. 船長とこの O.A. 船長は、同期生であるにもかかわらず、言わば「犬猿の仲」というような関係でした。だから、私がこのキャプテンと合わないのは仕方がないとこれまでは考えていたんです。しかし、今やその「犬猿」の両方と上手く付き合えるようになってしまった。私自身が

成長したからと言えるのか？ 或いは合縁奇縁とはこのことか??

\*

今度の航海は豪州南東部のポート・ケンブラ Port Kembla 積み、ルーマニアの黒海に面した港コンスタンツァ Constanța 揚げの石炭積み。どちらも初体験の港です。だから記憶も鮮明。ところでこの Constanța の綴りですが普通の「t」ではなく下に尻尾が付いているような字ですね。この ță は「タ ta」ではなく「ツァ」と発音するルーマニア語独特の綴りです。元々ルーマニア語はロシア語などと同じキリル文字を使っていたんだけれど、当時は既にこのようにラテン文字を使うようになったのだそうです。言語そのものもラテンの本流とも言うべきイタリアー語にかなり近いらしい。ルーマニアは黒海に面しているとはいえ、地理的にもイタリアーには近いですからね。

\*

さて、まず積地のポート・ケンブラです。太平洋を一路南へ、途中、台風街道を横切りますが幸いなんの気配もなし。真夏の海は台風一発さえなければ平穩そのもの。今と違って、パソコン画面上で最新の天気図や精度の高い予想天気図・台風予想進路図など見ることのできない時代。さすがにもう手書き天気図ではなくファックス天気図になってはいましたが、現在の様にパソコンさえあれば世界中の気象データが自由に見られるなんてことは想像もできない時代でした。もっとも、このルート上ならよしんば台風が出来

てもまだ熱低と呼ばれるヒヨコの段階で、避航もそれほど難しくはありません。

赤道を超えてすぐニュー・アイルランド New Ireland 島とブーゲンヴィル Bougainville 島の間を抜けてなおも南へ。そして、クイーンズランド Queensland 州の最東端のバイロン岬 Cape Byron 辺りからコースティング coasting=沿岸航海になり、シドニー Sidney のすぐ南にある目的地ポート・ケンブラへ。



この航海の距離は 4,500 浬程、鈍足の「七全」で約 13 日間も走るのに船内時間の変化はごくわずか。コース上最も東の地点は鳥の形のニューギニア島のシッポの先、ロッセル島 Rossel Island の東沖をかわす時で、その時の経度は東経 154 度 30 分程。日本標準時 GMT+9 時間は東経 135 度に対応するものですから、その差はわずか 19.5 度。



この経度差を時間に直すと1時間18分です。日本のどこが出発点かによりますが、この地点まではザット3,000海里前後「七全」なら約9日の航程ですからその間に78分時計を進めればよいわけ。なお、この時の目的港標準時と日本時の差は一時間、だから実際は一時間進めただけ。陸を見て走っているときは太陽の正中時と船内時計の正午が違っていても問題ありませんが、洋上では時計の調整は6分単位で行います。船内時調整のタイミングは船により様々でしたが、基本的にはデイ・ワークのクルーの作業時間を外し、三度の食事を外した時間、且つ略全員が起きているであろう時間、即ち20時頃にするのが普通でした。こんな風に移動方向が南北に近いと船内時計の調整は最小、1日が23時間54分になったり23時間48分になったりで済みますが、例えばこの航海のポート・ケンブラとアフリカ南端までの航海は殆ど東西方向の移動なのでどんどん船内時計を遅らせていかなければならず、毎日が24時間半なんてことになってしまいます。

飛行機での移動のように1日で一気に何時間も変わるわけではなく時差ボケすることはありませんが、毎日少しずつですが積み重なってゆき、やはり体内時計は狂うはずです。

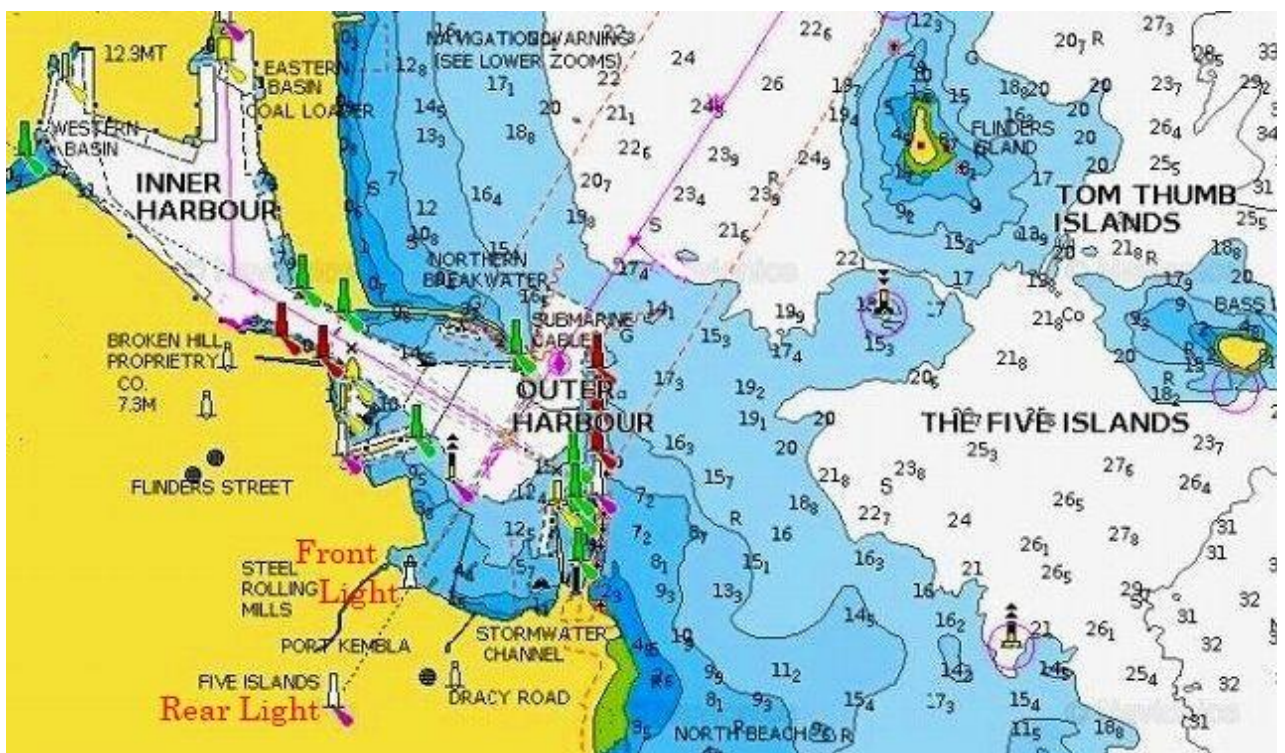
そのポート・ケンブラ周辺をもう少し詳しく見てみると・・・。



ブリスベーン Brisbane のすぐ南にクーランガッタ Coolangatta という地名がありますね、

さっき触れたバイロン岬はこの南側至近です。なおクーランガッタという地名はここに座礁した帆船の名前なのだそうです。又、その地の突端はポイント・デインジャー Point Danger と呼ばれますが、その昔、かのキャプテン・クックがこの近くで錨泊した際、一晩でかなりの距離流されて、ここに座礁しかけたので、彼がこう名付けたのだそうです。クーランガッタはこの地名の教訓を忘れたか？ また、クーランガッタのすぐ北にはサーファーズ・パラダイス Surfer's Paradise なんてところもあり、イカニモ、です。遮るものもない南太平洋直面の海岸ですからサーフィンなどにはもってこいのロケーション。風いでいる内はいいけれどこういう場所で時化られたら船はたまりません。沿岸航海での時化は大洋のど真ん中よりずっと危険、そこに強い海流・潮流があればなおさら。そして、シドニー Sidney のすぐ南のウーロンゴン Woollongong、これがポート・ケンプラのある都市名で、港名は同じではありません。福岡市の港は博多港、みたいなもの。このウーロンゴンという名前の由来は原住民アボリジニの言葉で「海の音」「海の唄」要するに海岸にどどーんと当たる波の音だそうですが、色々別の説もあるらしい。また、ポート・ケンプラの地は元々キャプテン・クックによってレッド・ポイント Red Point と名付けられていたのだけれど、後にここに石炭積出しの栈橋が出来たことから、その炭坑のある鉱山の名前マウント・ケンプラ Mt. Kembla にちなんで改名されたとの事。

その港へのアプローチは。



図の上辺に伸びる赤線の延長上でパイロットが乗船します。そして赤線に沿って港内に



進入するんですが、ここで左下の赤字 **Rear Light** 及び **Front Light** という二つの灯台に注目して下さい。 こういう風に配置された灯台をリーディング・ライツ **Reading Lights** =導灯と言いますが、実際の例は次の画像のようなものです。



前の灯台 **Front Light** は低く、後ろ **Rear light** はそれより少し高くしてあります。前の海図に戻ると、リアー・ライトとフロント・ライトを結んだ線の延長が海図上の赤線で、これをたどってゆけば安全に港内に進入できる、ということです。 この二つの灯台が上下一線に重なって見える場所は安全だよ、ということなんです。

上の画像の様に二つの灯台がズレて見える場合、船は安全な進路上にはいない、この画像の場合は明らかに安全な進路より左側に外れています。 早急に右に転舵して2つの灯台が一線上に見える所まで戻らなければ……。 でも、もうこれでは既に陸に接近しすぎ。浅瀬など水面下の危険物を避けるためには自船位置の確認が不可欠で、沿岸航海中、当直航海士は連続的な船位測定を怠りません。 しかし、入出港時や狭水道通過時など、特に周囲の航行船が多い時は、操船に追われるので頻繁に船位測定をすることが困難になります。 そういう場合このリーディング・ライトがあると、とりあえず左右の位置確認だけはできるので非常に助かるのです。

ポート・ケンブラの場合、航行船も少なく特に危険なアプローチとは思いませんでしたが、針路の左手の島から延びる浅瀬を避ける為には勿論有効です。 「七全」は二つのリーディング・ライトを一線上に見ながら赤線上を進み、防波堤をかわして港内に入ります。



次はポート・ケンブラの空撮画像。



この写真で、あちこちに見える黒っぽい部分は、全て貯蔵してある石炭の山です。港名の由来が炭坑のある山の名前だということから見ても、そもそもこの港は石炭積出の為に建設されたのは間違いないでしょう。現在は中央上部の **Coal Terminal** が稼働していて、そちらが石炭積出のメインになっているらしいですが、「七全」の頃はこんなに充実した施設はまだ完成していなかったと思います。

上の画像は現在の物ではなく何年か前の状態だと思いますが、「七全」の頃はこれより更に古い時期で、港湾施設全体がもっと小規模だった筈です。「七全」が着岸したバース

は防波堤入り口から入ってすぐの **Outer Harbour** の表記の左側の棧橋でした。

現在のこの港の画像を色々見てみると **Inner Harbour** は上の画像より更に整備され充実している様子です。次の画像が現在の構内の様子に近いものだと思います。

「七全」が着岸した棧橋のすぐ北側にタグボートを繋ぐためのハーバーが出来ているし、



インナー・ハーバーの一番奥の岸壁も完成して稼働しています。



この港で次の画像のような珍しい光景を見ました。



これは港全景の画像で上部に見えているコール・ターミナル Coal Terminal=石炭積出施

設の貯炭場ですが、写真の様に一日に何回も水を振りかけています。

「七全」の着岸した栈橋の付け根の近くに見える貯炭場でも同じようにやっていました。これは石炭が乾燥して、炭塵が市街地の方に飛んでいかないようにやっているんです。現在は世界中の港で公害を防ぐため色々な配慮がなされるようになっているようですが、「七全」がここに行った時は今から 40 年前の事。ここではそんな頃から既に公害に対して万全を期していたわけ。大したもんですね。

\*

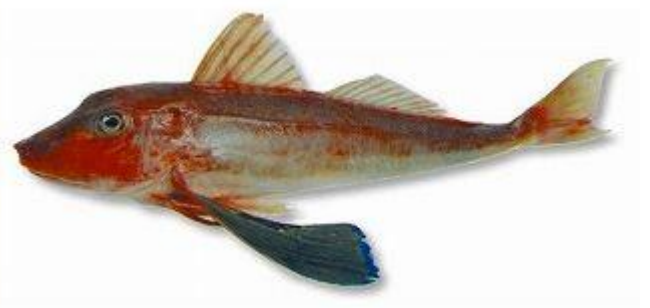
話は前後しますが、この港外の錨地で一晩沖待ちをしました。その時、釣り糸を垂れて思わぬ大物を釣り上げました。胴長 40cm 以上は間違いなしという超大型の紋甲イカです。しかも、イカ釣りに使うイカヅノや餌木やルアーを使ってではなく、魚用の普通の釣り針にかかっていたんです。

沖待ちすると、釣り好きなクルーは勇んで艀のデッキに集まりますが、これまでに紋甲イカを釣ったのを見たことはなく、周りで一緒に釣りを楽しんでいたクルーも皆ビックリでした。日本の多くの図鑑では紋甲イカ（カミナリイカ）の全長は 30 センチ程とされています。これだと私の釣った 40cm 超は多くの釣り師のホラ同様、時日の経過とともに頭の中で育ってしまったんじゃないか？と疑われそうなサイズです。

しかし、英文の資料では Cuttlefish＝紋甲イカは最大 50cm となっていて、日本沿岸以外では、私の釣ったサイズがいることは当たり前らしい。

又、この航海では揚げ地コンスタンツァまでの途中、南アのポート・エリザベスでバンカー＝bunker＝給油をしたんですが、その時も錨地でとんでもない大物を釣り上げました。

それは全長 60cm のハウボウです。これにもほんとにビックリ。



Cuttlefish (紋甲イカ＝カミナリイカ)      Cape Gurnard (ハウボウの一種)

後にも先にもこんなに大きなハウボウは見たことはありません。これも日本の魚類図鑑では最大 40cm とされているのが普通です。またもや頭の中で成長したと思われがちですが、さにあらず、これも英文資料を見ると Cape Gurnard という南半球に生息するハウボ



ウの一種は 75cm まで観測された、とあります。 ねっ、ホラじゃありません。どちらも水面から高いデッキ迄そのまま釣り上げれば、ハリスが切れるか、針のかかっている獲物の足や口がちぎれるか、というズッシリ重い大物です。 見ていた周りのクルーがすぐ舷梯を水面まで下ろして網ですくい取ってくれました。 図らずもこんな見たこともない大物を釣り上げたこともこの航海の思い出のひとつです。

でも、残念ながら両方とも「旨い!」という記憶は全くなし。 イカは固く、ホウボウはパサパサ。「獲物は全て食べる」釣りではデカけりゃいい、じゃなく旨くなけりゃダメ。

艇に集まる釣り仲間はキャッチ・アンド・リリースなんか決してしませんからね。

\*

さて、ポート・ケンブラで石炭を満載し、コンスタンツァに向かいます。

ポート・ケンブラ=Wollongong を出てオーストラリア沿岸沿いに南下、オーストラリア南端とタスマニアの間バス・ストレイト Bass Strait のキング島 King Is. と本土の間の水道を西に進みます。 King Is. と本土側 Cape Otway の間がインド洋横断航路のデパーチャー・ポイント Departure Point=出発点になります。



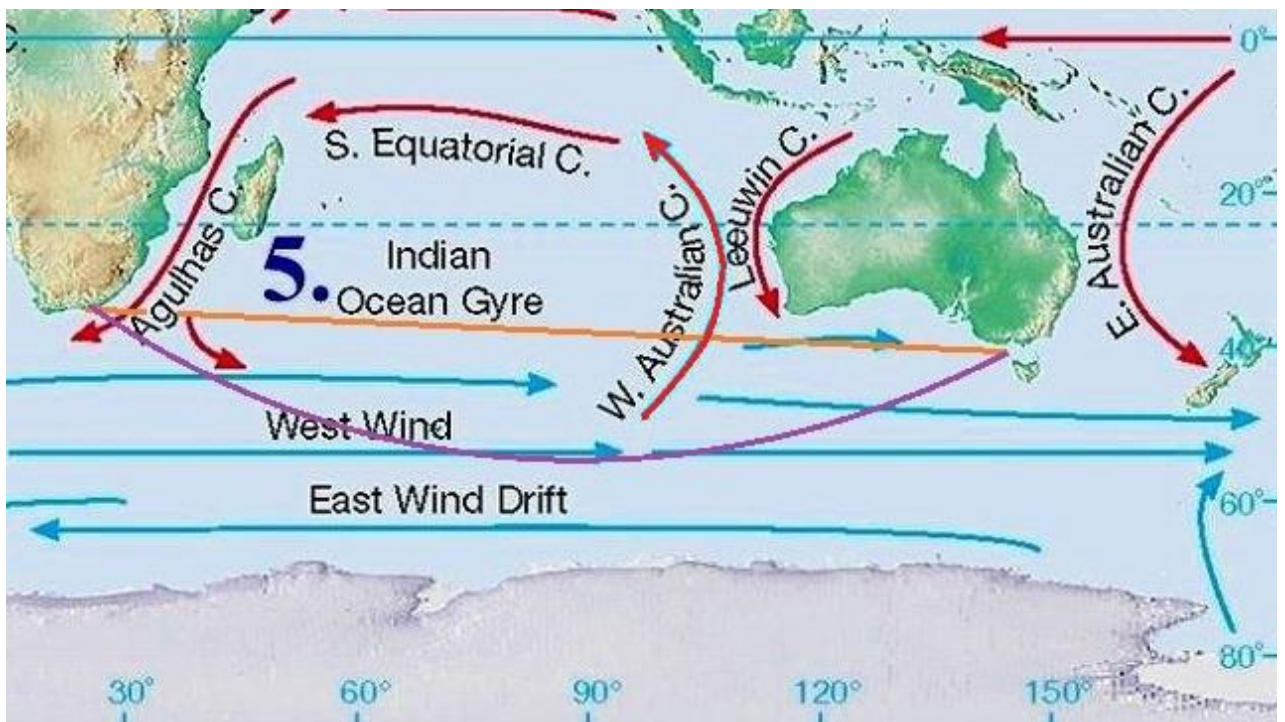
この地図上にある Wollongong や Wagga Wagga そして Warrnambool などはいずれも元は原住民アボリジニ Aborigine の言葉だそうです。 なぜかみな頭に W が来てますね。

夫々の意味はウィキペディアなどで解説されていますが、いずれも意味は明快ではなく、いくつもの訳語や解釈があるようです。アボリジニは地域集団ごとに言語・文化・習慣などが様々で、全部で 250 種類以上の言語があったそうですから言語学者も頭が痛くなるでしょう。この地図だけで判断することはできませんが、これだけ W が多いということ

はウァ、ウォ、ウー、なんていう音が頭にくる単語が多いのかな？

ちなみに日本語では、五十音のうち「し」の字が頭にくる言葉が一番多い、のだとか。さて、バス・ストレイトを抜けると陸地が見えなくなり 360 度どこを向いても水平線だけというセイセイした大洋航海 **Oceangoing** になります。

まずはインド洋を横断し給油地・南アのポート・エリザベスに向かいます。



ここでまた航路選定ですが、まず結論から先に言うと、オレンジの航程線ルートが正解。

マゼンタの大圏コース **Great Circle** はバツ。一番距離の短い大圏がなぜダメなのか？

出発点・到達点とも南緯ですから当然大圏の弧の頂点は南極に近付きます。

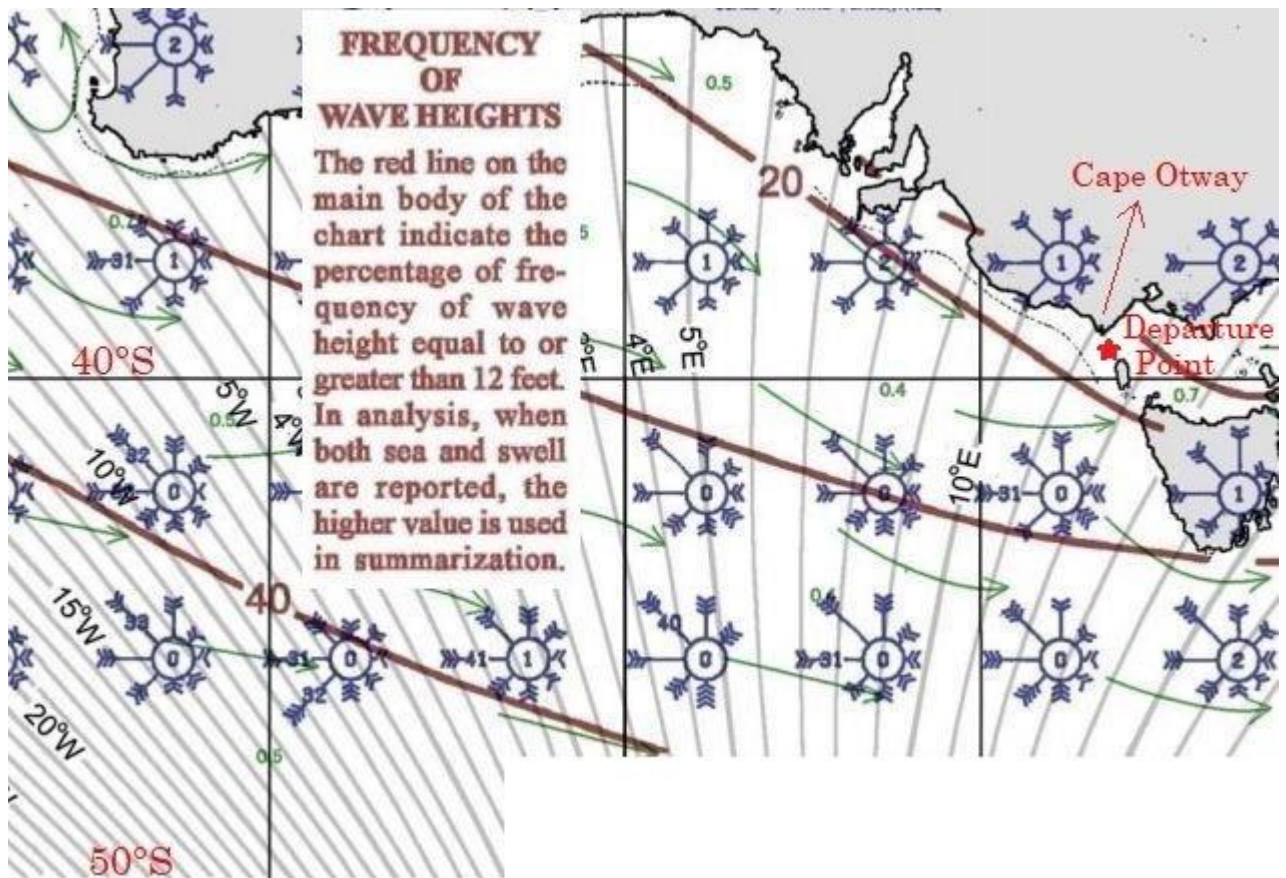
バス・ストレイトのデパーチャー・ポイントは南緯 39 度、アライバル・ポイント **Arrival Point**=到達点・ポート・エリザベス **Port Elizabeth** は南緯 34 度、この間の大圏の弧の頂点は上の図のように南緯 55 度くらいになります。青線は風、赤線は海流。

図でも分かるように南緯 40 度以南は完全に偏西風帯にハマってしまいます。来る日も来る日も向い風にさらされるわけ。この偏西風帯のことをロアリング・フォーティーズ **Roaring Forties**=吠える 40 度と言います。偏西風帯では北半球でも南半球でも同じように西寄りの風が吹くのに、何故南半球でだけ「吠える」と言われるか？



南半球は北半球に比べると陸地面積が狭く海洋面積が断然広い、風をさえぎる陸地が少ない分、南半球の偏西風は威力を増すこととなります。更に、波の高さはその吹走距離によって違う、海洋面積が広いと風が吹き渡る距離が長くなり波は大きくなります。また、当然のことながら、長時間一定の風が吹けば海面では流れも生じる、その小規模なものは吹走流、大規模なものは風性海流とか風性循環と呼ばれます。

例のパイロット・チャート Pilot Chart でもうちょっと詳しく見てみましょう。



バス・ストレイトから豪州南西端に至る海域の真冬・八月の風と波と海流の統計です。図上のあちこちに小円の周りに八方位の矢羽が付いたマークがありますが、これをウィンド・ローズ Wind Rose と言い、これでその地点の統計的な風の様子に分かります。これらのウィンド・ローズを見比べると、南へ行けば行くほど風が強いことが分かりますし、同時に全体に西寄りの風が断然多いことも明らかです。ウィンド・ローズの一番下の横一列を見ると殆どが風力 6、中には 8 も見えます。しかも、これは平均値ですから、当然風力 9 も 10 も有り得るわけ。

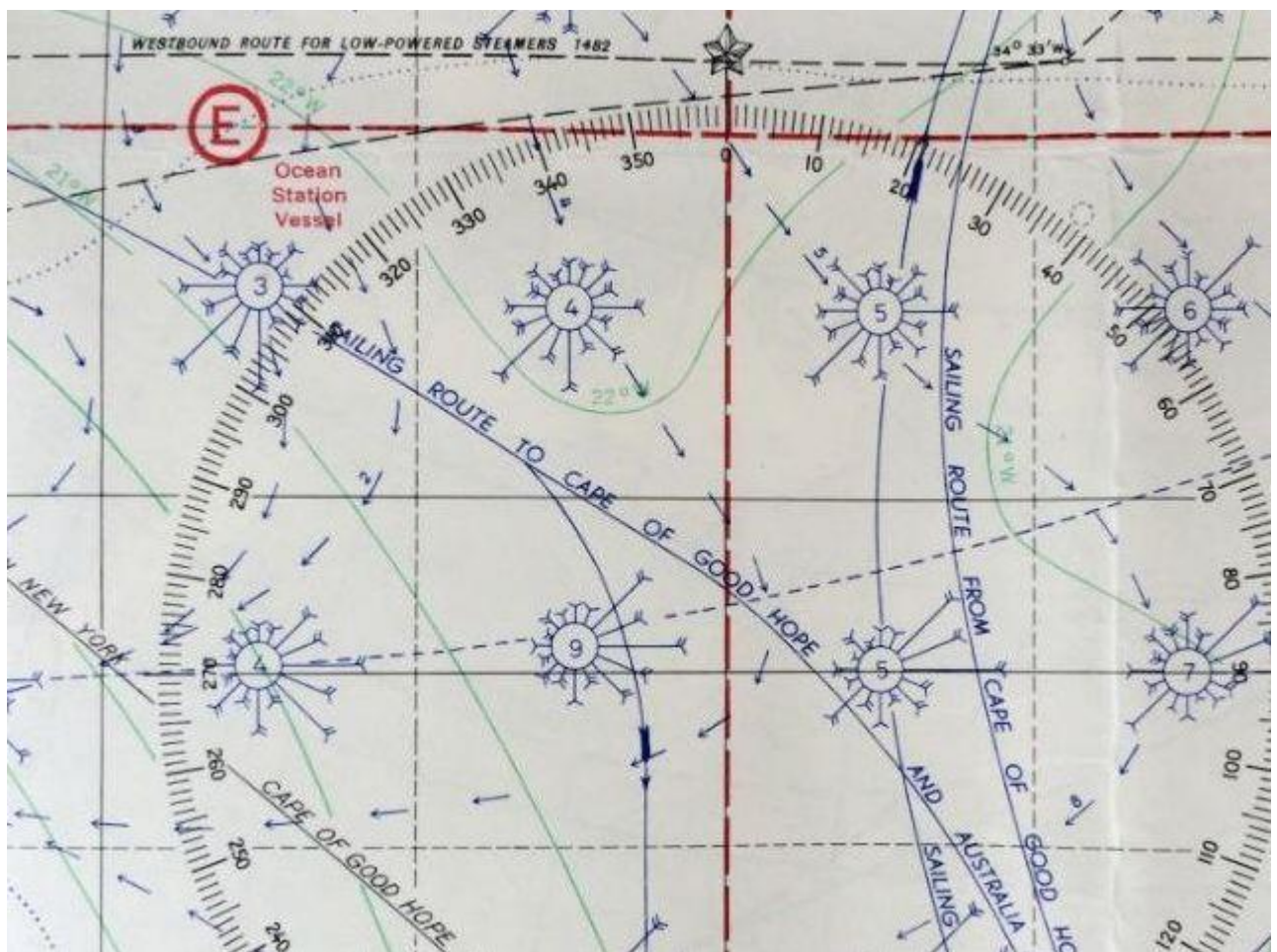
そして、20、40、という数字が付いた赤の曲線、この数字は赤の注意書きの通り波高が 12ft (約 4m) かそれ以上のパーセンテージを表しています。40 の字の付いた赤線の場合では月の内四割がたが波高が 4m を超えるということです。この場合の波高とは風浪



及びウネリの両者を含みます。4m を超えるということは6m も8m もアリです。もう一つ、図のあちこちにグリーンの矢印と小さいグリーンの数字がありますが、これは海流の方向と強さです。矢印は全て東を向いていて、これこそ風性海流です。インド洋の偏西風帯は帆船時代には欧州から南アジア・豪州に向かうには恰好の追い風・追い潮になったわけです。少々時化られても「追手に帆掛けて」で、早く目的地に着けるのをヨシとする帆船乗りは勇ましい。

しかし、更に南極に近付くとフューリアス・フィフティーズ Furious Fifties=荒れ狂う50度とか、シュリーキング・シックスティーズ Shrieking Sixties=絶叫の60度なんて呼ばれ、この海域では連日時化を覚悟しなければならず、そうなる追手でも苦しい。ということで、ヤワな機船乗りは比較的穏やかで、向かい風の確率がそれほど高くない30度台を進むオレンジのラム・ライン Rhumb Line=航程線を選びます。

私が初めてパイロット・チャートなるものを見たのは、アプレンティスで初めて商船の乗組員となった時、1961年のことでした。へー、便利なものがあるなーと感心しました。

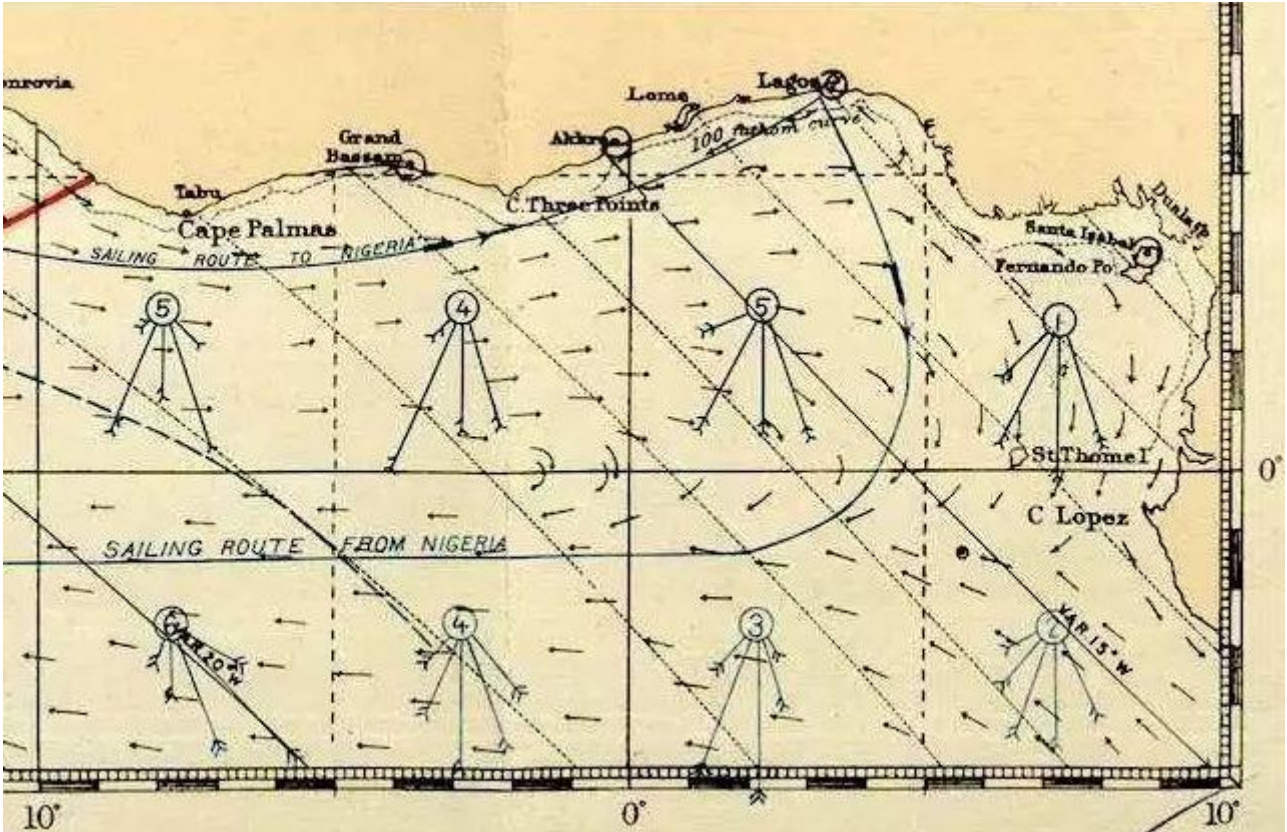


上の図はその頃のパイロット・チャートの一部分ですが、当時は帆船の為の推薦航路 Sailing Route というものが記載されていました。ここに描かれているブルーの曲線が

それですが、左上から右下に描かれているのはニュー・ヨークから喜望峰に至るものです。一方左下の黒い線は同じくニュー・ヨークから喜望峰に至る大圏コースで、これは一般の機船に対しての推薦航路です。 両者は出発地・到達地が同じなのに明らかに異なるルートです。 この違いは機船に対するものは最短距離の大圏を、帆船に対するものは距離には頓着せず風と海流が不利にならないことを目安にしたことによります。

また、図の上部に黒の破線と添え書きがあり、文字が小さくて見にくいですがこれには **Westbound Route for Low-Powered Steamers** 低馬力汽船の西行航路となっています。これはジブラルタル海峡からニュー・ヨークに向けて大西洋を西向きに横断する低馬力の汽船 **Steamer** への推薦航路です。 破線の右の方に  $34^{\circ}33'N$  と緯度が示されています。この出発点北緯 36 度・到着点北緯 40.5 度を結ぶ航程線はもっと北ですが、低馬力の船は偏西風帯と貿易風帯の境目に近いこのコースを進んだ方が苦労しないヨということ。

ウィンド・ローズの上下の列を比べると上の列は全般に西寄り、下側では東寄りの風が多いことが分かります。 中央の黒線が北緯 30 度でまさにこの辺が偏西風帯と貿易風帯の境目なのです。 確かではありませんが、1960 年代末頃迄帆船ルート記載がされていたように憶えています。 しかし、現在のパイロット・チャートに記載されている推薦航路は全て機船向けのもの、即ち、最早帆船も汽船も商業用には存在しないということです。 もう一つ古いパイロット・チャートを見つけました。 これはアフリカ西部南岸の一部。





上は1923年版のもので、現在の物とはいろいろな点で違います。時代が時代ですから当然これにも **Sailing Route** というものが示されています。上は **To Nigeria**、下は **From Nigeria** になっていて同じ場所への行き帰りなのに大きく違います。そこでウインド・ローズと小さな黒い矢印の海流をよく見てみます。ウインド・ローズの小円の中の数字これは無風のパーセンテージ。風は全体に南風ですが風力は2~4でたいしたことはない。ここは赤道直下、即ち本来は赤道無風帯ですが、熱せられたアフリカ大陸上の上昇気流に向かって海上の空気が流れ込み、南風が吹く確率が高いのです。

次に海流の矢印を見ると、これはもうハッキリしています。 **To Nigeria** と **From Nigeria** の両方の曲線は、海流に沿って描かれたものだということが解ります。ことほど左様に帆船にとって風は勿論ですが海流の助けは無視できないのです。

なお、パイロット・チャートの現物のサイズはとても大きく(縦横80x120cm位?)この頁のサイズに縮尺すると何も読み取れません。上の三枚の図は記載内容が読めるように、一部を切り取って拡大したもの、従って全体像は把握できない。やむを得ません。

\*

ところで、古いアルバムをひっかきまわしていたら、思いがけなく「七全」の写真が出てきました。前回、写真が見つからない、と言ったのも大間違いでした。





これがこの航海のものだったかどうかは不明ですが、満船時の航海の様子であることは間違いありません。洋上では強風でなくても大なり小なりウネリがあり、カーゴが何であれ満船すると、こんな風にデッキ上には常にシブキをかぶります。

この写真では風向は右前方、風力は4程度でしょう。主たるウネリの方向は左前方、高さは平均4mあるかなしかという程度、洋上としてはまずまず平穏な状態。

これはどこの海かは不明ですが、私自身がブリッジから撮った写真でしょう。このように高い所から見ると波の高さが実感できず、つい気が緩みがちになります。しかし、デッキへ出るときは油断は禁物。ブリッジから見て大した波じゃないと思っても、デッキ上はいつ何時波をかぶるか知れたものではありません。

ウネリの方向と風向を良く見極めることは重要ですが、風下又はウネリの反対側のデッキだからと言って100%安心はできないのです。船の幅、長さ、乾舷（直立した船体が波の無い水面に浮いている時のデッキまでの高さ）、積荷を含む船体重量、動揺周期、ウネリの周期、波長、などが微妙に絡まって、突然海水がデッキを襲うことは日常茶飯事。常にヨタ波はあるし、船の揺れと波の周期が絡むタイミングも常に変化します。波の高さが乾舷より低くても油断はできないのです。

この写真の時も、乾舷は5m位あるはずですが、左舷前部・後部のデッキに海水が少し打ち上げてます。次の瞬間、ドカンと来ない保証はありません。

一番手前のクレーンから数えて二つ目のハッチ・カバーHatch Cover=艙口蓋の一部が黄色に塗られています。デッキ上は全て海水に濡れて光っているので左側半分はよく見えませんが、実際にはハッチ・カバー一杯に塗った黄色の円形に白でHと書いてあるんです。

沖合でパイロットが乗下船する場合のヘリコプターの為の目印です。

と言ってもここにヘリが着陸するのではなく、この真上でホヴァーリングしてパイロットをワイヤーとハーネスで吊下げ・吊上げるのです。ヘリを使うのはパイロット・ボートによる乗下船が難しい海面状態の時ですから当然船は揺れます、揺れる船上で周りにクレーンなどがある狭いハッチ・カバーへの着陸はあまりに危険です。

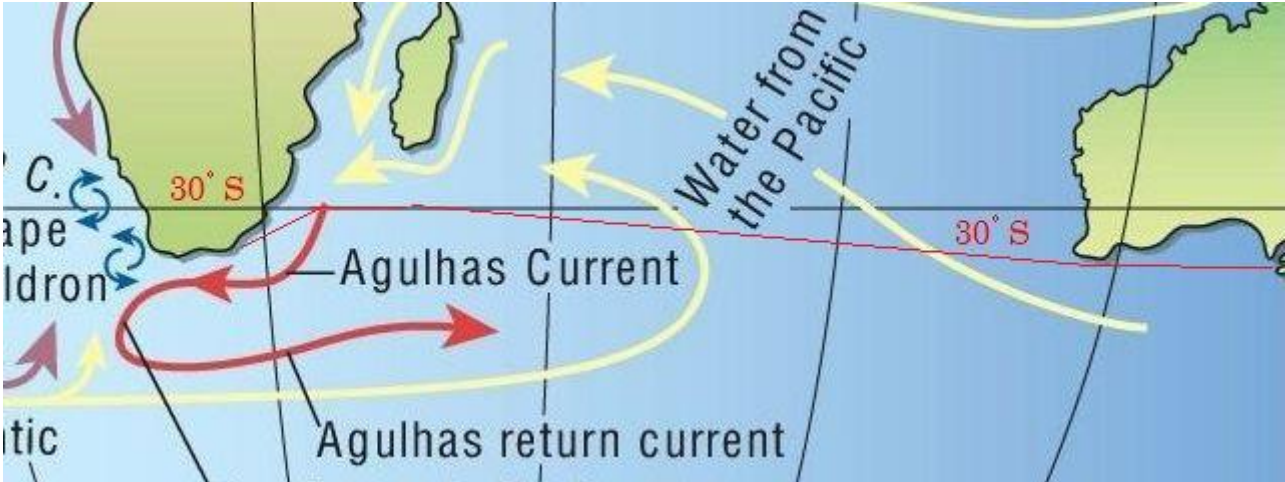
\*

航路選定に触れた際書き落しましたが、この航海ではスエズ経由はありません。パナマックスで石炭を満載すれば当時のスエズの喫水制限以上になってしまうし、制限を超えないよう積荷を減らして、且つ通航料を払うなんて無駄なことはできないからです。アフリカ南端回りで距離が伸びてもその方が採算性が良い、とこれは会社の判断です。

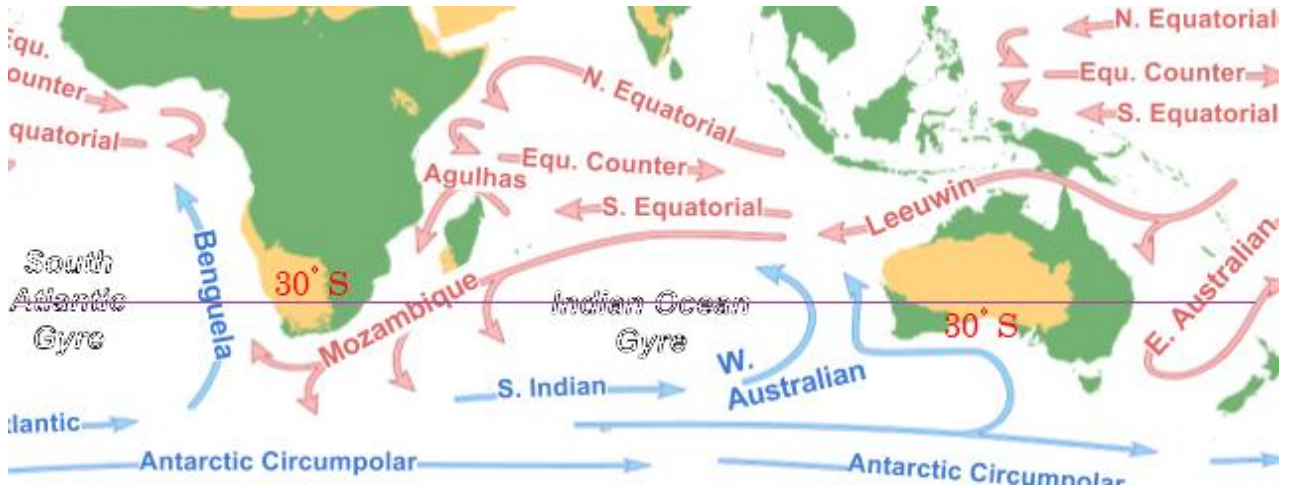
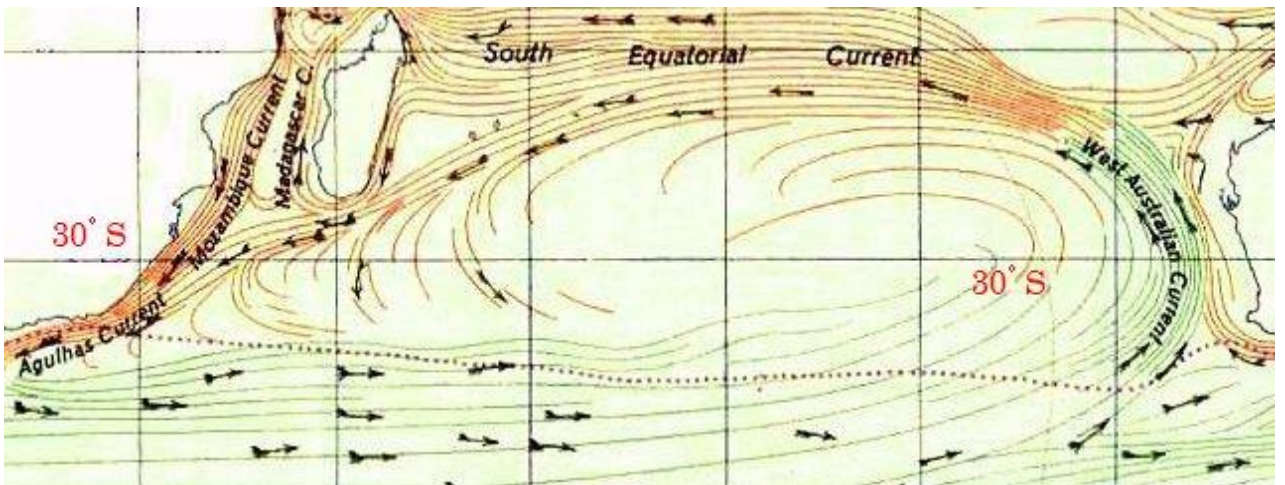
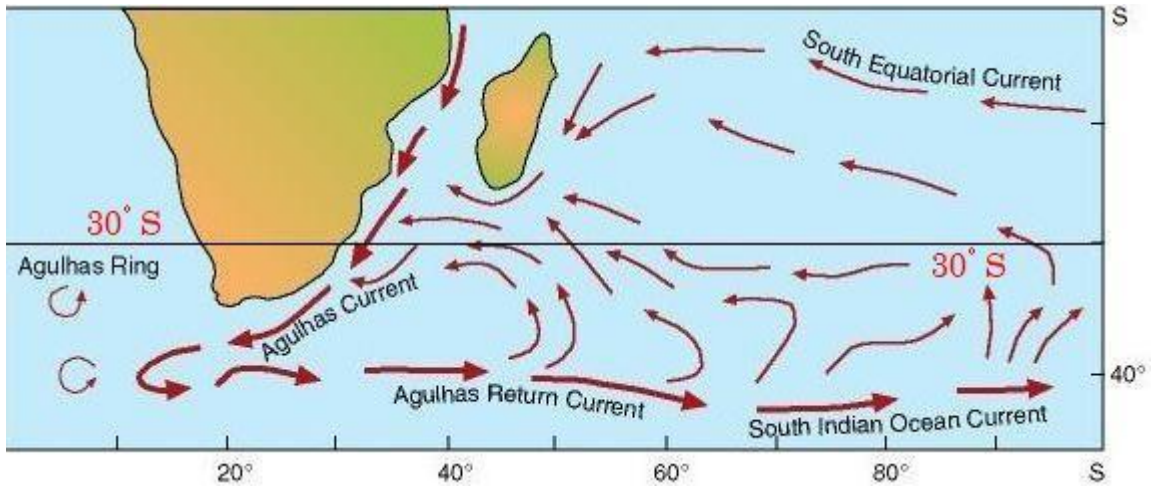
なお、航路選定の件で、大圏でなく航程線（メルカトル図法の海図上では直線）がベターとしましたが、もうヒトヒネリすると次の通りです。



オーストラリアを離れてからポート・エリザベスに直航するのではなく、まず南緯 30 度・東経 50 度または 45 度辺りの点に向かい、そこから南緯 30 度線上を西進、東経 35 度ダーバン Durban 東方付近から南西方に進みます。この場合航程線ルートは次の図のように豪州南西端を出発点とします。なお、上の図では Agulhas Current 及び Mozambique (Current) という表記があります。資料によって色々表現に違いがありますが、共通しているのはこの辺りには強い南西流があることです。表示は色々ですが次の 4 枚の図でもどこかに Agulhas か Mozambique という綴りが見えます。共通項はいずれも南西流の矢印に添えられている事。夫々の図にかなりの違いがありますが、これは観測の方法による誤差や年代及び季節による変化もあるでしょう。







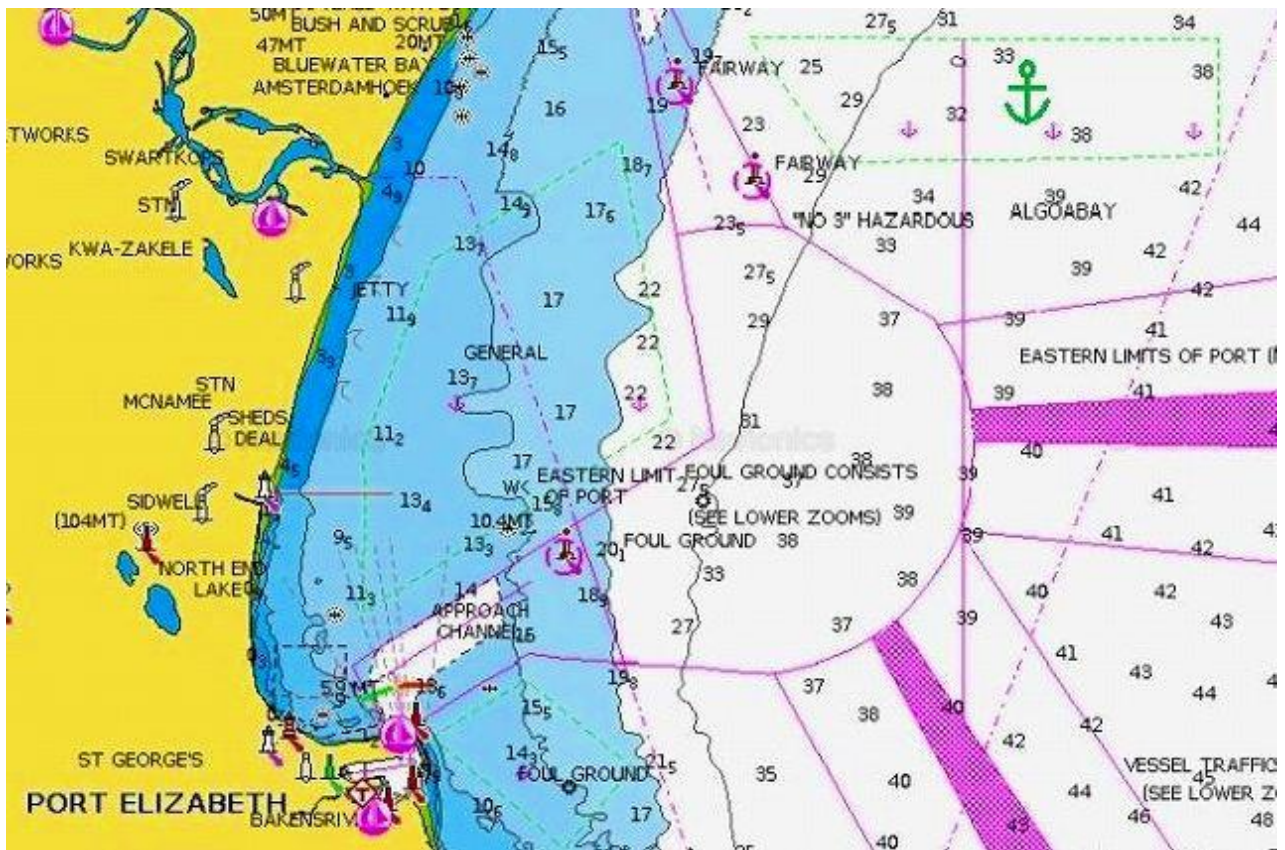
以上の全ての図から「七全」のこの航海のルートとしてはマダガスカル南方で南緯 30 度線に乗るように進めば有利であることが分かります。この強力な海流に上手く乗れたら少々の距離の延びは問題にならないでしょう。

なお、このように強力な海流が岸に沿って流れると、海岸線にごく近い場所ではカウンターカレント Countercurrent=反流が生じるのが普通です。強力な海流に乗って沿岸航海をする場合、陸岸から少なくとも 10 哩以上沖に離れて進む方がよいと思われます。

例によって航路選定について少々シツこくなってしまいましたが、これは船乗りとしての私の最大関心事の一つだったことですので、ご容赦を・・・。

\*

ポート・エリザベスは既に水戸丸の稿で触れましたが、今回はバンカーリング bunkering = 給油の為だけの入港なので、普段は忙しいチーフも CIQ (税関・入管・検疫 Custom・Immigration・Quarantine) の入港手続きが終わると、スタン・バイ (S/B=出港用意) がかかるまでフリーです。 早速釣り道具を持って艀のデッキへ一目散。



例の大物ハウボウを釣り上げた錨地を紹介しましょう。 図のグリーンの破線で囲まれた二箇所が錨地として指定された水域です。 これ以外の場所、特にマゼンタのラインで囲まれた航路内では投錨は出来ません。 この時の「七全」は満載状態ですから二つの指定錨地のうちの沖側、緑の錨マークの付いた辺りで投錨しました。

結果論ですが、この水深が良かったのか、底質が幸いしたか。 錨マークの左上に 27s という字がありますが、これはこの場所の水深は 27m 底質が Sand=砂を意味します。 海図上の水深は最低水面から海底までを言い、通常は海図に示された水深より浅くなることはありません。 私が学校で海図について勉強した頃は略最低低潮面 (ホボさいていていちょうめん) という言葉がありましたが、現在は単に最低水面と言うらしい。

とにかくアンカー・マークの場所は実質 35~6m であったはず。



この海図上どこを見ても(s)しか見えず、(m)=泥は見当たりません。このことからこの海には濁りがないことが分かります。又この図で切り取った範囲の沖には暗礁もあり、それら全てが釣り場としては好条件だったのでしょう。

この深さ、日本でもカレイ、ヒラメ、マアジ、シロアマダイ、イトヨリ、その他諸々の魚種の生息域で色々な釣りに適し、獲物は多種・多彩。

\*

さて、ポート・エリザベスでのバンカーリングも滞りなく終わり、アンカーを巻いて出港。アフリカ大陸最南端ケープ・アガラス Cape Agulhas 次いで喜望峰 Cape of Good Hope をかわしケープタウンの沖を通過して北上します。

喜望峰がアフリカ大陸最南端ではないことは何度も言いましたが、この岬は最初はポルトガル人によって嵐の岬 Cabo Tormentoso と名付けられ、その後同じくポルトガル語で Cabo de Boa Esperança に改名されたのだそうです。

日本で知られている英名 Cape of Good Hope は、このポルトガル語をそのまま英語に置き換えたもの。しかし日本語訳となると何故か Cabo=Cape が岬ではなく「峰」となってしまった。また Boa Esperança=Good Hope も希望ではなく「喜望」という字に置き換えられています。何故でしょう？

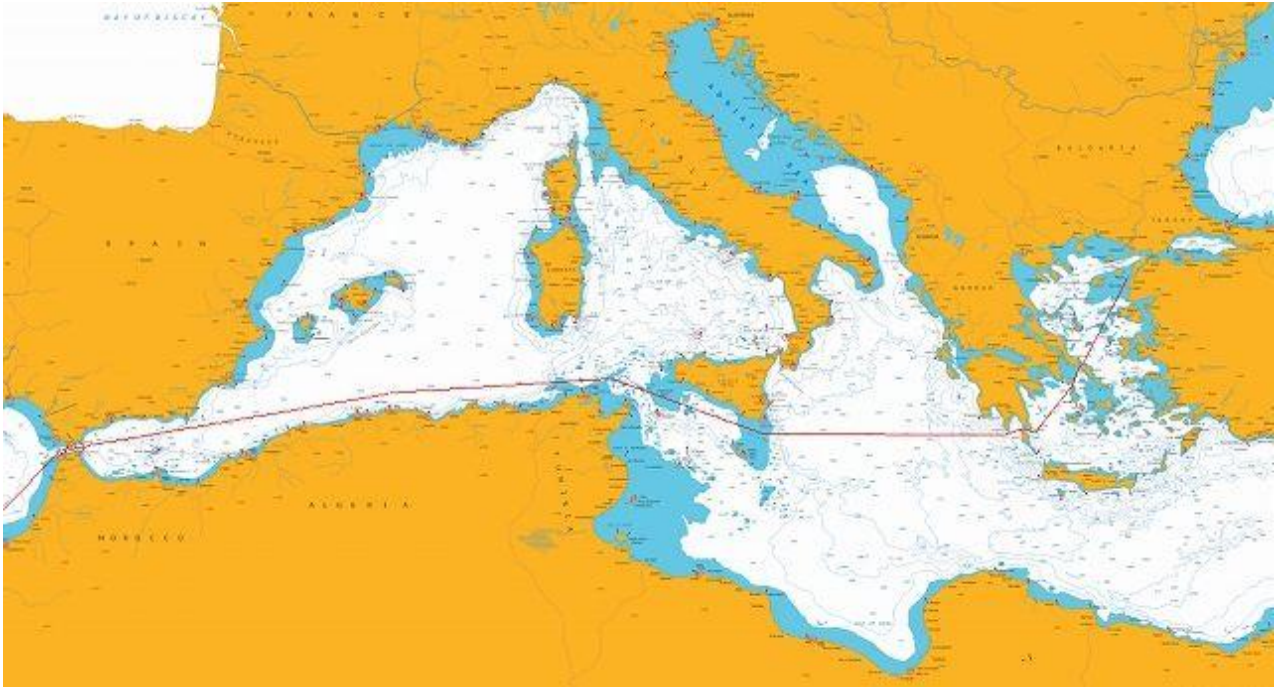
確かに、Good Hope は、喜ばしい望み、とも読み取れますが、それが希望ってもんじゃないのかな?? マッ、地名や人名は、何故そうなのかは名付けた人に聞かないと分からないものが多い。私自身の名前も含めて・・・。

\*

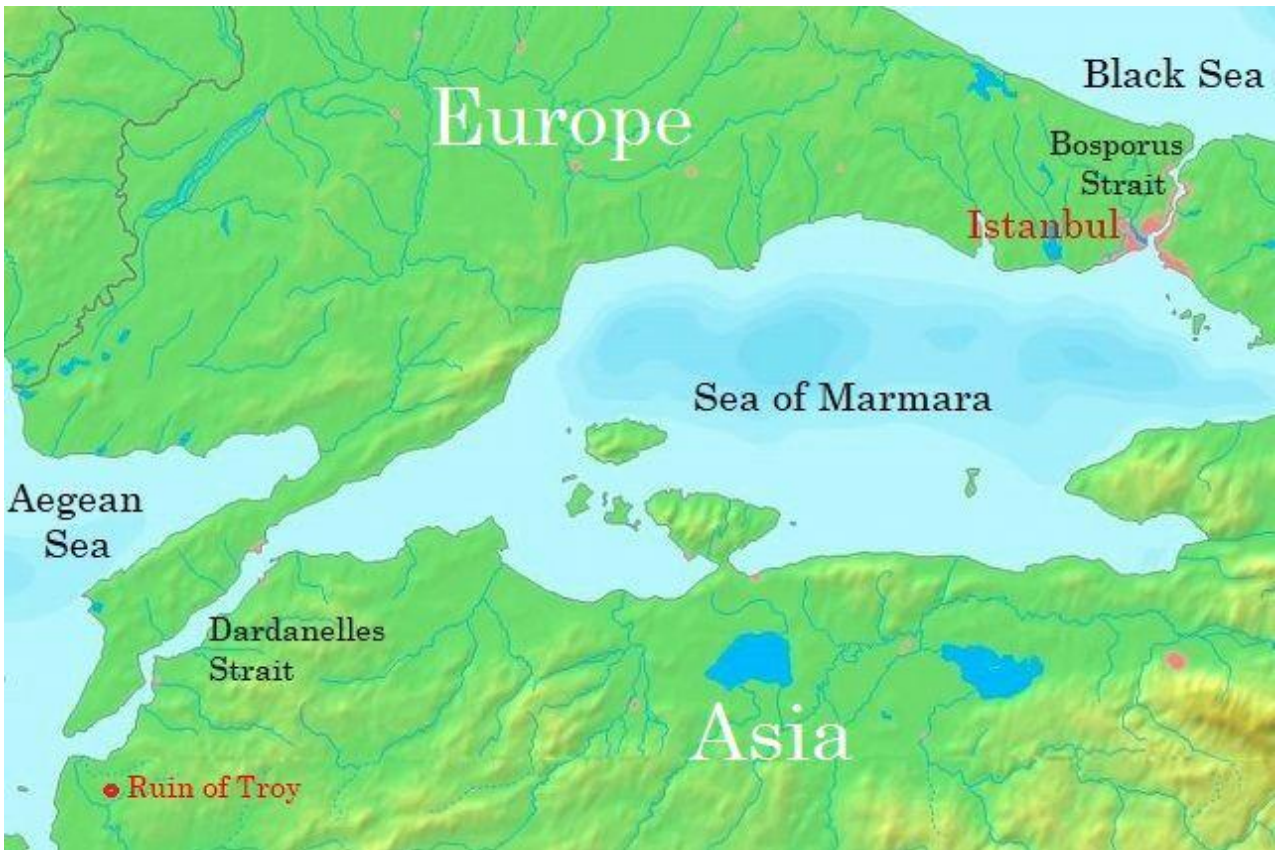
ここから先、黒海に入るまでは何年か前に乗船した富岳丸の航路イリチュフスク行きと全く同じです。ケープタウン沖から船は北西に針路を向け、やがてシエラ・レオーネから再びアフリカ大陸沿岸航海です。と言ってもピッタリ海岸線に沿って走るわけではないから、岬と岬の間では陸地は度々視界から消えます。

そして大陸最西端ヴェルデ岬、その更に先端のアルマディー・ポイント Pointe des Almadies を右手に見て略真北に針路を変え、カボ・ブランコ Cabo Blanco からウェスタン・サハラ、モロッコの海岸沿いに北東進、ジブラルタル海峡に達します。

海峡を抜けたら地中海を東進、チュニジアとシシリー、シシリーとマルタ島の間を抜け、更に東進、ギリシャ南端のキチラ島 Nisos Kythira からエーゲ海に入り、島々の間を縫ってダルダネルス Dardanelles 海峡へ。大雑把なコースはつぎの図の通り。



ダーダネルス Dardanelles 海峡を通過すると、そこは内海マルマラ Marmara 海が広がります。更にそこから今度はボスポラス Bosphorus 海峡を抜けると黒海です。ダーダネルス海峡とボスポラス海峡、その二つの海峡で夫々エーゲ海と黒海につながるマルマラ海、これら全ての位置関係は次の通りで、現在は兩岸ともトルコですがこれらがそのままヨーロッパとアジアの接点と言うか、分かれ目にもなっています。



上の図の左下ダーダネルス海峡の西口でパイロットが乗船して、右上のボスポラス海峡の



黒海側出口までの水先案内をします。同時に CIQ それぞれの官憲が入国審査の為乗船してきます。富岳丸の稿でも言いましたが、この役人共が又どうしようもない乞食根性。入国審査に来たのかタカリに来たのか、と言いたくなるような連中で、書類審査などそっちのけ。お土産は？ これだけか?? という具合。

俄かには信じがたいでしょうがホントの話。何回通っても同じ印象しかありませんから、この国の役人はそれが普通なのか。近年増えてきた観光客相手の空港や客船棧橋ではそんな態度は決して見せないのかもしれませんが、どうせ通過するだけの船乗りが相手ならならバレもしないと見くびっているのか。全く呆れたもんです。

その CIQ やパイロットが乗り込んでくる図の左下にある **Ruin of Troy** という表記、これは有名なトロイの木馬（トロイアの木馬）という話の場所だということです。

ここを発見・発掘したのはシュリーマンというドイツ人だったそうです。古代の遺跡であることは間違いないが、ココが確かにトロイの木馬の現場だということは証明されていないとのこと。私は小学生の時このトロイの木馬という話を少年少女文学全集かなんかで読んで、これがホメロス（ホメーロス）の描いた叙事詩の一部だと思い込んでいましたが、この稿を描きながら色々調べてみると、これについてはかなり多くのことが解明されていないらしい。第一ホメロスが実在したかどうか謎だとする説もあるのだとか。現在では「トロイの木馬」で検索すると一番出てくるのはマルウェア **malware** としての名前。これには私も一度まんまとヤラれた苦い経験があります。

さて、ボスポラス海峡を抜けるといよいよ黒海です。コンスタンツァの位置はこの通り。



コンスタンツァの綴りは資料によって色々です。この地図では **Contanta** となっていま

すが、先程触れた Constanța や Constantza、Constantia、Könstence など言語によって色々です。そしてその港の様子はこんな風。



この衛星写真は方位が 90 度反時計回りで、実際には港は黒海を東に見る位置にあります。「七全」が着岸したのは中央の赤丸部分。その頃この港はちょうどこの図の左半分程、即ち「七全」のバースが港の一番外側でした。この写真はそれよりずっと現在に近いの  
 でしょうが、それでも中央部分はまだ建設工事中の様に見えます。

この時期のルーマニアは、かの悪名高きチャウセスク大統領の言わば全盛期ともいえる時期で、彼が独裁者として君臨していた、この国最悪の時代だったと言えるでしょう。しかし、同時に陰では国民の反感も徐々に沸騰しつつあり、秘密警察が躍起になって抑え込みをしていた時期でもあったようです。

そんな国内事情は、そのまんま労働者の働く意欲をそいでしまったのでしょう。港の荷役作業にもはっきりそれが見て取れました。

荷役作業員は勿論、フォアマン **Foreman**=現場監督も全て三交代制。それ自体は何も問題とする所ではありませんが、困ったことに全ての人間が交代の度に入れ替わってしまいます。現場作業員が代わっても不都合はないですが、作業全体の計画を立て監督する立場のフォアマンすら、日替わりどころか八時間毎に代わってしまうのです。これでは作業の一貫性が全く損なわれてしまいます。具体的にどういう不都合があったのか？



\*

ここでまた話は前後しますが、石炭の積地ポート・ケンプラの貯炭場で炭塵が飛散するのを防ぐために毎日散水をしていたことに触れましたね。 積地を出港した次の日の朝、私が4~8の当直に立っていると大工さん（Carpenter=船匠）が何やら慌てた様子でブリッジに駆け上がってきました。 チョフサー、えらいこっちゃ、全部のホールドに半端じゃないビルジ（bilge=滲水=あか水）が溜まってるよ、大丈夫かねー？ どうやら彼は船底のどこかに亀裂でも入って浸水したんじゃないかと疑った様子です。

ドレドレ、と彼が差し出す測深帳を見ると、成程どのホールドにも1mを超すビルジが記録されています。 これを見て、私はすぐ納得しました。 大工さん、大丈夫だよ、ポート・ケンプラじゃ石炭の山に水を掛けてたでしょう、あの水が積んだ石炭からしみ出したんだよ。 測深が1mを超えと言っても、石炭がビッシリ詰まっているんだから実際の水の量はたいしたことはないと思うよ。 悪いけどこれからしばらくの間、毎日二回ビルジを捨ててくれないかなー。（ビルジ溜まりからポンプで吸引して排出すること）

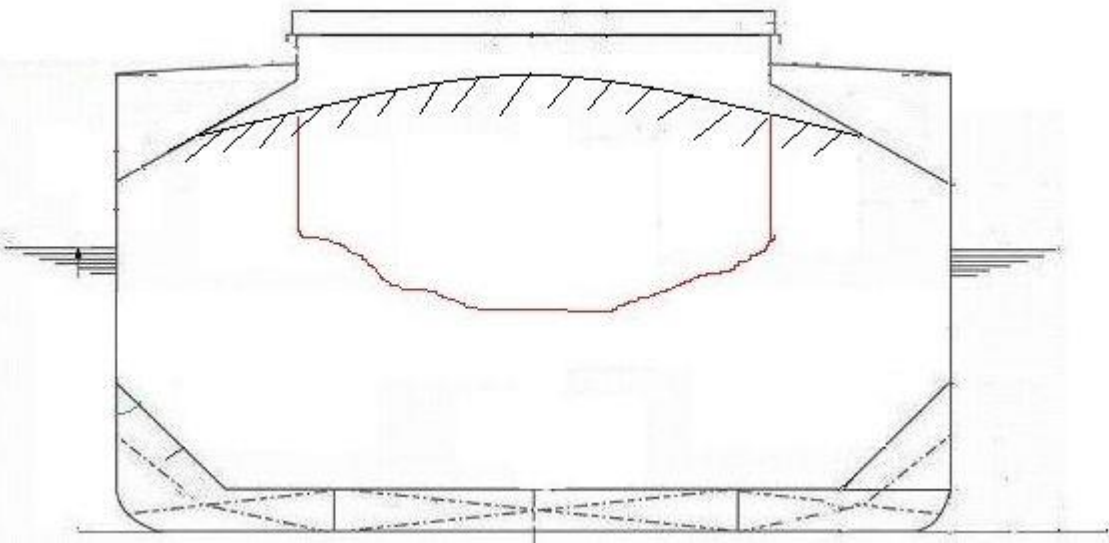
ハイハイ、お安い御用、と大工さんも一安心。

それから一週間くらいたってビルジの溜まり方はだんだん少なくなっはきましたが、石炭が含んでいた水が完全に落ちきるまで、まだ何日も続きました。

\*

このことが伏線となってコンスタンツァでの揚げ荷に大変な影響が出てしまったのです。

まず、次の図を見て下さい。



ホールド内に黒線で示した山、これがコンスタンツァ入港時の積荷の石炭の原形です。 揚げ荷が始まってすぐ、マズイことが起きているのに気づきました。 揚げ荷は岸壁上の

クレーンで行われたんですが、一掴み3トン程度のバケツ (bucket=掴み) で艙内の石炭を掴み揚げます。しかし、当然ながらクレーンのワイヤーは垂直に垂れていますからバケツでつかめる範囲はハッチ・コーミング (hatch coaming=艙口) の開口部、垂直の赤線の範囲内に限られます。デッキの下の部分はバケツが届きません。

ここで問題発生となるんですが、例の散水の影響で石炭はしっかり固まってしまってバケツで掴んだ所だけが切り取った崖になってしまいます。

石炭の静止角 (安息角) は積地毎の石炭の質によって様々ですが一般的には35度~45度とされています。入港時の黒線の山の状態はそれよりずっと小さいですが、それは積地での最終段階でハッチ・コーミング全体に均等に行き渡るように積んで、なおかつ航海中の船体の動揺や振動で沈んでこんな風に緩やかな斜面の山ができるのです。

普通の乾いた石炭の山なら、バケツでハッチ・コーミングの際まで一杯に掴んでゆけば石炭は自然に崩れて40度程の斜面を造るわけ。しかし、タツプリの散水をして、航海中にその水分が船底に落ちると山全体がしっかり締まって固まってしまうんですね。

これを見て私はすぐフォアマンに連絡しました。このままでは困ったことになりますよ、すぐにブルドーザーかパワー・シャベルを入れて石炭の壁を崩しながら揚げるよう手配した方がいい、と助言しました。フォアマンは素直にうなずいていましたが、デハ、ドウコウします、という具体案は何ら示さず去って行ってしまいました。

それからは、どうなる事かと見ているコッチはハラハラしどうし。ところが何時間たっても一向に作業に変化はなく垂直の壁はどんどん深くなるばかり。そのうちに最初の交代時間になりました。フォアマンも代わったんだらうかと再び連絡を取ると、案の定、別人になっています。前の当直者に提案したブルドーザー又はパワー・シャベルの手配はどうしたかと言うと、イエエ私は何も聞いていない、と来ました。

そこで彼を現場に連れて行って、ネッ、このまま掘り進むとそのうちどうにも手が付けられなくなりますよ、早急に手を打たないと、と同じ助言を繰り返しましたが、彼の反応も前任者と同じ。そして、そのまま又八時間が過ぎ、又もや初めて見るフォアマンの登場、彼とのやり取りも前任の二人と全く同じ。そうこうするうちに切り立った壁はどんどん高くなり、じきにどうしようもなくなるのは目に見えています。

とうとう丸一昼夜そんなやり取りを続け、このままじゃ駄目だということで翌朝、今度は代理店を呼んで一部始終を話し、誰かもうちょっと上の人で毎日決まって職場に居る人にこの件を伝えるよう頼みました。



その後、案外早くその人物が現れました。　どうやら日本で言えば港湾局の課長級の人らしい。　すぐ彼に現場の状態を見せました。　さすがに彼もすぐ私の言い分を理解したらしい。　そりゃそうですよね、このまま掘り進んで船底が表れでもしたら艙内の前後左右は絶壁になってしまい、危なくて手が付けられなくなるのは誰が見たって一目瞭然。

ところが、ここで次の彼の言葉に啞然としてしまいました。

なんと、現在使用可能なブルドーザーもパワー・シャベルもナイ、と言うんです。

ここはルーマニア第一の港ですよ、いくら何でもブルドーザーやパワー・シャベルが一台も無いなんて信じられません。

で、どうしたか？　まずバケットを左右に振らして壁の最上部に当てます。　するとすっかり締まった石炭の垂直の壁の一部は欠けて崩れ落ちます。　次に各ホールドに夫々シャベルを持った何十人もの作業員を入れて山の壁際に並べ、手作業で頭から崩してゆこうという計画です。　しかし、いつ何時でも作業員の足元の石炭が崩れ落ちて一緒に巻き込まれる危険があります。

そこで、次に取った手段は、作業員一人一人がホールドの両サイドの壁に取り付けた命綱を腰のベルトに繋ぎ、よしんば石炭が崩れ落ちても巻き揉まれないようにしてから絶壁の下に足元の石炭を少しずつシャベルで落としてゆこうという気の長い話です。

しかし、課長氏がいうようにブルドーザーもパワー・シャベルも無いのなら、ほかに手は無し、仕方がありません。　資本主義社会なら考えられない非能率。　当時の日本ではパナマックス船からの揚荷には、鉄鉱石なら 20 時間台、石炭ならもうちょっと、マア 30 時間台、穀類でも二昼夜以内がごく普通の能率でした。

改めて課長氏に、こういう事態はこれまでになかったのか？　事前に重機の手配は出来なかったのか？　と聞きました。　答えはいとも簡単、この石炭を、と言うか豪州の石炭を輸入したのは初めてなんだとか。　それなら納得せざるを得ません。　私自身貯炭場で毎日散水を繰り返しているのを見て驚いたほどですし、そのため艙内で石炭の絶壁が出来てしまう程、石炭が締まっているなんてのを見たこともありません。　だから、課長氏が初体験の事態であったことは仕方のない事です。

しかし、それにしても、初日のフォアマン三人は　私からの助言をどう受け止めたのか？　自分たちで何とかしようとは思わなかったのか？？　自分の当直内で処理できなかったことを次直者に引き継ぐ、又は自分達レベルの手に余るなら、速やかに上司に報告して、何らかの手段を講じるべきではないのか？？？

この辺が共産主義社会の最大の弱点、フォアマンを含めた作業員一人一人の仕事に対する情熱なんてこれっばかりしも期待できないのでしょう。同時にフォアマンが自分の手に余る事態が生じた場合、それを上司に報告して一緒に問題を解決するシステムもない。

とにかく自分の当直時間だけなんとか過ぎれば、アトは野となれ、なんですね。実際、その後も当直フォアマンは毎日八時間ごとに新しい人間が入れ替わり立ち代わり、初日の三人の顔はついに再び見ることはありませんでした。

\*

こういうヒト騒動があったので私は上陸どころではなかったんですが、初日に上陸したクルーは直ぐホウホウのテイで帰ってきました、そして荷役事務室に飛び込んでくると、チヨフサーえらいこっちゃ、です。なんでも手近のカフェでコーヒーを飲んだら五千円くらいフンダクられた、と言うんです。エーッ、なんでヤ。と私もビックリ。

丁度その頃、最初のフォアマンと例の石炭壁の件で話をしていましたから、彼にルーマニアの通貨レウ Leu について聞きました。日本円との換算率なんて分かりっこないから対米ドルとの関係を聞きました。それを更に日本円にすると入港前に本社から言ってきた換算率とは全く違います。ゼロが一つ違う以上のとんでもない換算率になります。

早速船長に報告して改めて本社に説明し、現地通貨の再手配を頼みました。本社の連中もルーマニアなんて国の通貨を手配するのは初めてだったので、何かで勘違いをしてしまったんでしょうね。それにしても、その通貨は本社からの手配で入港時代理店から入手したんですが、代理店は全乗組員に渡す金額として、こんなに少なくていいのか？という疑問は持たなかったのか？？ そっちの方がもっと大きな疑問です。

だって入手した総額を乗組員数で頭割りしたら一人が精々コーヒー一杯かビール一杯しか飲めないような金額だったんです。自由社会では到底考えられないこと。

コンスタンツァでの荷役は何日かかったのか正確には覚えていませんが、多分十日以上は停泊したはず。何しろ艙内の作業は前記の通りだし、更に悪いことにその石炭を貯炭場に放り出すのではなく、岸壁上の線路に無蓋貨車を止めて一台一台にバケットで直接積み込むんです。バケットの大きさは無蓋貨車の巾一杯だし、クレーンはいわゆるキリン型で前後左右の位置決めは運転手の腕次第。ホールドから掴み揚げた石炭を上手く貨車の中に落とし込む迄何回もやり直し。バケットに何本か綱でもつけて周りで引っ張ればもうちょっとスムーズに行くだろうに。と、見ているだけでウンザリの非能率。

しかも、停泊 3~4 日目ごろには揚げ荷中断、沖出しして、二晩ほど錨泊させられました。



「七全」の石炭よりもっと急を要する品物を積んだ船が着いて、そちらの揚げ荷を優先したんだと思いますが、こんなことは後にも先にもここでしか経験していません。こうして思わぬ長期停泊になってしまいました。上陸しても何にも面白くない。何しろ当時はチャウシェスクの暗黒政治のせいで、一般市民は皆暗い感じ。元気がいいのは高級官僚だけだったらしい。そんな町が面白いわけはありません。

もっとも1989年のルーマニア革命によってチャウセスク独裁政権が倒され、民主化されてからはこの町も黒海では一、二を争うリゾート地に変身したのだとか。

しかし、停泊がのびたおかげでイイ事もありました。

停泊何日目かに、なんと以前セカンドの頃乗船した富岳丸が同じ岸壁の後方に着岸したんです。早速訪船すると乗組員は以前と同じO商船所属で、そのどれかの船で同乗したクルーも何人かいました。チョフサーも私がセカンドの時、丹後丸で一緒だった先輩で、大いに旧交を温めることが出来ました。

＊

色々なことがあったコンスタンツァでしたが何とか無事出港。行く先はメキシコ湾ですが、その前にギリシャの首都アテネ Athens の外港ピレウス Piraeus でバンカーです。



再び黒海からポスポラス海峡、マルマラ海、ダーダネルス海峡を通過してエーゲ海を南下。

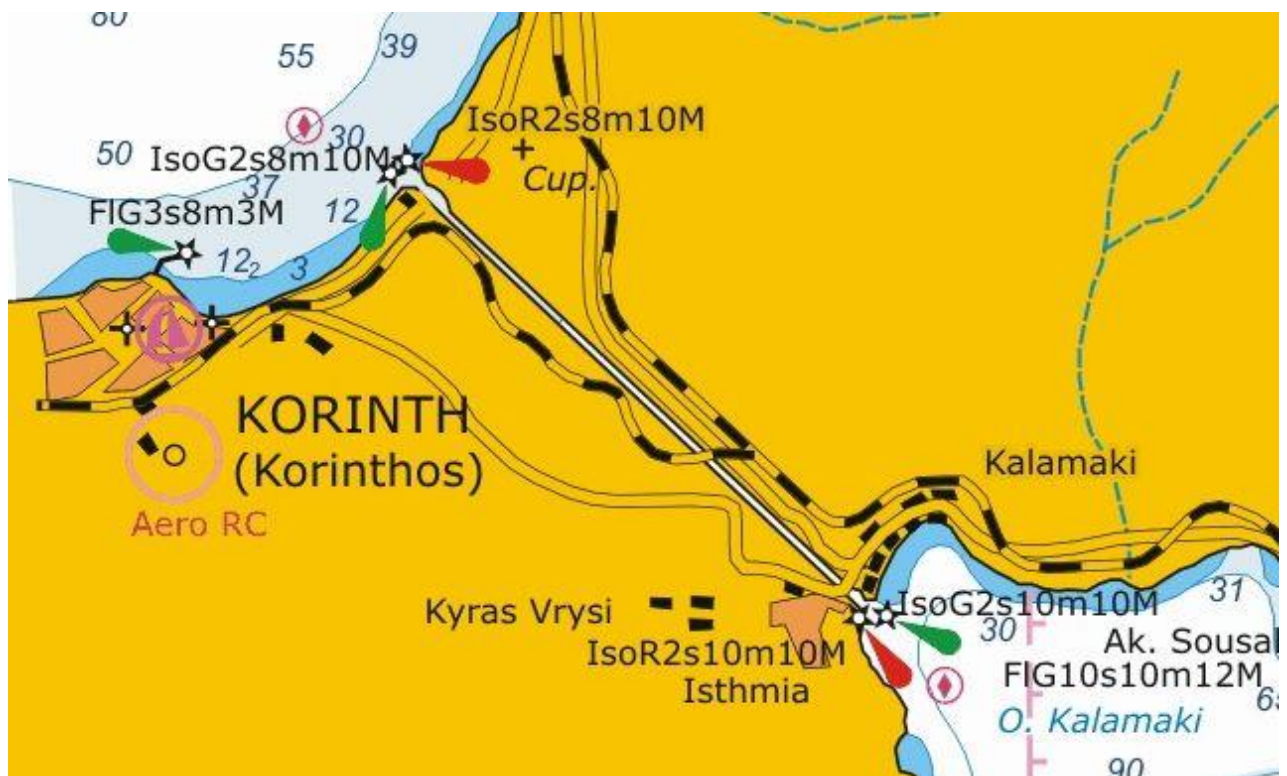
「七全」は給油の為だけの寄港ですから港の前面で錨泊しただけ、誰も上陸は出来ません

でした。勿論ここはギリシャ第一の港湾。それどころか旅客港としてはヨーロッパ第一なんだそうです。そして、この界限は例のトロイを初め多くの遺跡に囲まれていて西洋古代史の好きな人にとっては垂涎の的。

しかし船乗りとして一番興味を惹かれるのは上の地図で赤線で示したコリントス Corinth 運河。この運河は地図の通りペロポネサス Peloponnesus 半島の根元の地峡を切り開いた運河です。ここには紀元前 7 世紀頃に既に運河を造ろうという考えがあったというからオドロキです。そして幾度か建設を試みたものの挫折し、かの暴君ネロの時代に大規模な工事が始まり、ある程度掘り進んだところで反乱が起きてネロは自殺、そのまま中断されてしまったとの事。

その後長らく放置されていたんですが、スエズ運河開通に刺激され、再びここにも運河という気運が高まって工事再開。何度か失敗を繰り返したり事業者の変更もありはしましたが、ついに 1893 年に完成、晴れて開通が実現したのだそうです。

その後第二次世界大戦の折にはドイツ軍に運河を利用されないように、意図的に破壊して通行不能にした時期もあったとのこと。これもスゴイ。



運河はこんな風に何の躊躇もなくまっしぐら、定規にカッターをあてて切り裂いたような感じです。運河水面は地峡の両側の水面と同一の高さでロック lock = 閘門もありません。全長は約 6.3 キロ、水面幅は 24.6m だそうですからパナマックスの「七全」では通航することはできません。是非一度ここを通ってみたかった。



ギリシャ国内の半島を一回りするのを省くだけですから、経済効果の点では大陸大回りをしないで済むパナマ運河やスエズ運河とは比較になりませんが、紀元前に既にこういう発想があったということが素晴らしい。

パナマ運河やスエズ運河にはない魅力をもつこの運河は、観光客には大人気らしい。中型までの客船の通航は多いのではないのでしょうか。下の写真はその一例です。小規模ではあっても凄い運河であることは確かです。



この後、「七全」はメキシコ湾のどこかで大豆かコーンを積んで日本に帰りましたが、その詳細は全く記憶にゴザイマセン。メキシコ湾積み～日本揚げの穀類輸送はあまりに多くの回数を重ねたので、一つ一つ思い出すことは到底不可能です。

長くなりました、今回はこれで・・・。

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

\*

次回更新予定は 2018 年 3 月 3 日(土曜)の予定です。