



047号 (11 Aug 2018)

多目的貨物船・せーぬ丸

(May 1981 ~ Apr 1982)

富士丸で思いがけぬ事故・事件にぶつかったのを機に、私の船乗り人生は図らずも大きな転換点を迎えることになりました。これ以後は長く続く風来坊的世渡り。

九年前の名古屋丸乗船以来、安定した社員船員の身分で収入はマズマズ、休暇制度を初めとして福利厚生全般も充実した結構ケダラケの生活が続いてきたのですが、そういう安定した身分を自ら投げ捨てるハメになってしまいました。

生活の安定を第一とするなら、富士丸で私が直面したような事故や事件にあっても、只ひたすらジッと嵐の通り過ぎるのを待つのが普通でしょう。しかし今、改めて振り返ってみても、この安定した身分を投げ捨てた自らの身の処し方を、決して後悔はしていません。とは言え、私のように、所属する会社と自分の考え方が違うからと言って、そのたびにケツをマクっていたんじゃ、立派なケツがいくつあっても足りません。

それはヨーッく分かっちゃいるんですが、それでもなお且つこうしなきゃならんところが

ワタクシのワタシメたるところです。

*

という事で、これ以後の船乗り人生はまさしくアルバトロス。長年仲間として付き合ってきたフィリピン人船乗りたちは、私のような生き方を、単独で洋上を舞う海鳥に例えてこう呼んでいました。アルバトロス=Albatross=アホウドリ=信天翁=ミズナギドリ目アホウドリ科の鳥。「阿呆」だなんて失礼ですよ、**「沖の太夫」**というシャレた呼び名もあるんですよ。アホウドリ科には何種かがあり大きさも色々ですが、翼開長（翼を開いた時の先端から先端までの長さ）が**2m**なんていうのは当たり前、最大級のワタリアホウドリという種では**3m**を超えるものもいるらしい。

タイトル・バックの写真がそのアルバトロス。よく見ると右翼の先端が水面をカスって小さくシブキが上ってますね、でもそんなことは気にもせず、悠々と飛んでいます。こんなスタイルで、船尾方向から船の進行方向に向かって船腹から**2~30m**、または**4~50m**離れて並行して飛んでゆきます。そして船首を少し行きすぎるとぐるっとUターンして、再び船尾よりやや後方に戻り、そこで再びUターンして並行飛翔を続けます。

上の写真では翼が傾いていますから、そのUターンをしているところでしょう。前方に飛ぶときはごくゆっくり、船首方向でUターンして船尾に向かうときは少し早く感じますが、それは船のスピードがプラスされるかマイナスに働くかの違いでしょう。また、船首でUターンする時、これまでとは反対の舷に回ることもあるし、そのまま同じ舷の船尾に向かうこともあります。船尾でのUターンでも同じ。

アルバトロスは海面上の気流（風）をうまくつかんで、殆ど羽ばたき無しで飛んでいます。

風に向かうときはゆっくり、風に沿って飛ぶときは少しスピードを上げるらしい。船が風に向かって走っているか追い手で走っているかでも、船との相対スピードは変わるのでしょう。どちらの舷を飛ぶかは、その時の風次第なのかもしれません。どちらかと言うと、船首に向う時は船の風下側を飛ぶことが多いみたい。

このように船の周りを前に行ったり後ろに行ったりするのは、船首で砕けた波や船尾でプロペラにかき回された水面にイカや甲殻類その他色々な生物が見えて、獲物にありつけるかららしいですが、船の残飯も当てにしているかも。こうして明るい間は一日中船の周りを飛んでいます、夜はどうしているんでしょう。多分暗くなると水面に下りて休み、明るくなると又船に寄って来るのだと思います。前日と同じ船に戻るのか、またはその
 限界で目に入る手近かな船にするのかは???

まあ、勝手気まま、でしょうね。

決して群れない、常に単独・孤独。 孤高そのもの。

*

一方、人間のアルバイトロスはというと、どこの会社に籍を置くわけでもなく、乗船中の労働条件一切は、あくまでその時その時の契約次第。 そういう世渡りをフリー・ランス **free lance** なんて言い方もありますが、船乗りの場合はそんなシャレたものではなく、業界では「失業船員」と呼ばれるのが当たり前でした。

契約のホネは収入の額と職名が主たる部分、と言うか、それが全て。 期間の定めはあって無きが同然。 イヤになったら、交代が手配される迄待ちさえすればいつでも下船 OK、但しその時点で契約は解消。 休暇ナシ、昇給ナシ、時間外手当ナシ、賞与ナシ、退職金ナシのナイナイ尽くしです。 契約はあくまで乗船中に対してのみ。 自由気ままな代わり下船後の身分保障は一切ナシ、福利厚生なんてとんでもありません。

契約を結ぶ際、私が唯一こだわったのは船員保険加入の有無。 これが有ると無いでは大違いです。 独り身ならいざ知らず、女房・子持ちともなれば社会保険の中でも比較的条件の良い船員保険に加入できるか否かは大問題。 下船中は失業保険で食いつなぐ、文字通りの失業船員。 とにかくこういう生活をこれ以後 20 年間続けたのです。

今では人材派遣業という業種は当たり前の存在ですが、今から 40 年近く前の当時はそんな業種は陸上ではあまり知られていなかった筈です。 しかし、船乗りの世界ではもっと前から通称マンニング屋と呼ばれる船員職業斡旋業者が存在していました。

いふなれば遠く江戸時代から存在していた口入屋です。 これについては以前にも話した記憶があるので二番煎じになりますが、もう一度。

マンニング **manning** とは **man** の動名詞。 マン **man** は、男子・人間など名詞としては殆どそのまま日本語化しているようなものですね。 一方、あまり日常的ではないですが、動詞としては「男を船に乗り組ませる、人を配置する」という意味があります。

マンニング屋 **manning agency** はまさにその訳語通り、船員を船に乗り組ませる斡旋業者です。 私が安定した社員船員の身分を振り捨てたこの時期は、まさにマンニング業者が雨後の竹の子の様に増えてきた時代でもありました。

幸いなことに、その頃は私の持つ海技免状はまだ売れ筋だった。 免状持ちの日本人船員の需要が供給を上回るほどあったと言えるでしょう、だからこそ、どこにも籍を置かず、その場その場の契約で働くという気ままな生き方が出来たのです。

*

さて、いつもの通り、船員手帳から話を進めましょう。



私が初めて船員手帳を取得したのはアプレンティスとして重量物船・熊野丸に乗船した時。あれは1961年（S36年）2月のことでした。それから早くも20年が経過、有効期限10年の船員手帳も既に二冊を使い切って、今回は三冊目の更新です。

上がその一冊目、下が三冊目です。一冊目の紙の焼け具合から見ても20年の経過を感じますね。それだけ私の船乗り稼業に年季が入った証拠でもあります。



記載内容は殆ど同じですが、新しい方には各項目とも英語表記があります。

一冊目の手帳を取得した頃は、日本人船員が外地で乗下船するようなことは大怪我や急病等の非常事態に限られていました。その後、日本人船員の活躍の場が広がるとともに外地での乗下船の機会が増えて、下船者は船員手帳をパスポート代わりに使えるようになりました。そうなれば、外国の官憲にIDとして認めてもらうためには、当然英語表記が欠かせなくなったというわけです。

一冊目、左側の頁で「東京1第6238号」という番号がありますが、三冊目ではその番号が「東京1第6238-3号」となっています。この東京1第6238号という番号が私の船員としてのIDで、有効期間満了で更新してもこの番号は変わりません。

一冊目の発行者は関東海運局東京支局、二冊目は乗船中小名浜での更新だったので東北海

運局、三冊目はまた関東運輸局ですが番号はずっと変わらず。更にこの十年後この三冊目は航海中に期限切れとなって、四冊目に自動更新されるんですが、それには「東京 1 第 6238-4 号」となっています。それが上の三冊目の「船員手帳」の表記の下に押された「書換え 航海中 期間経過」の朱印の横に書いてある「東京 1-6238-4」で、その後日本帰港の際、正規の四冊目がこの番号で発行されたのです。

*

さて、思いがけぬ経緯で T 船舶社員の籍を棒に振ってしまった私ですが、正直、大した焦りはありませんでした。最大の理由は、上記で触れたように当時の日本人船員の需給状態は、免状持ち船乗りにとっては決して悪くはなかったことによります。

しかし、これまでの様に黙って待っていれば次の乗船指示がくるわけではなく、マンニング屋を自分自身で見つけることが第一。どんな船に何職で乗れるかは先方次第。マンニング屋が紹介する船に、提示される条件で乗るしかありません。ヤならヨセです。とにかく、より多くのマンニング屋の情報を得ることが第一。あとは手あたり次第に履歴書をバラ撒いて、そのうちどこかが食いついてくれるのを待つばかり。

これまで T 船舶での九年間、マンニング屋との付き合いは全くなかったので、手初めにまず、この業界の情報を得ることからスタートです。

海員組合もその情報源の一つですが、失業給付を受ける為海運局窓口に集まって来る「失業船員」仲間の間でも情報交換が結構盛んでした。そういう所で耳を澄ましていると、色々なマンニング業者の良し悪しも、ウスウスですが段々分かって来るんです。

そして、私が最初に職を得たのは U 海運というマンニング業者でした。

そこで紹介された仕事は、当時日の出の勢いであった新興会社 S 汽船の大阪にあった孫請け会社で S 海運という所、その所有船の一つ「せーぬ丸」の一航士。

私がこの話にノッた理由の第一は勿論収入。T 船舶の乗船中の手取りよりむしろ額は多かった。そりゃそうですね、会社側は私に対して一切責任を負わない、契約上会社が負担するのは月々の定額給与以外は船員保険料の会社負担分だけ。だから、乗船中の手取りが T 船舶の時より多いと言っても会社の負担はトータル的には断然小さい。

もう一つ提示された条件で気に入ったのは、（私と同時乗船の）現船長が下船したら、私をそのまま格上げするという約束。まあ、それは文書による契約ではないけれど、単なる口約束で終わるわけでもあるまい、と思えたのです。

次が、私のアルバトロスとしての初船出「せーぬ丸」の乗下船記録。

左頁の乗船時の記録で「せーぬ丸」の下に”SEINE MARU”と表記されていますね。この船の名前は、あのパリ市内を流れる有名な河からのイタダキ、但し船そのものはとてもじゃないがそんなシャレた雰囲気はどこにもありません。



次に注目して頂きたいのが、右頁上段の黒枠内。ここには職務・契約変更となっていて、旧・一航士、新・船長 56,9,17 木更津となっています。この船に乗船中、チーフから船長に昇格したので、契約内容が変更され、改めて船長職で再契約になったわけ。「職務変更」即ち昇進ではなく、あくまで「契約変更」契約条件の変更であるところがアルバトロスのアルバトロスたる所以。とにかく口約束は実行されたのです。

*

更にその下段の下船記録を見ると、下船地・釧路、下船理由は「会社都合に依る退職」となっています。この文字面をそのままストレートに受け取れば「クビ」ですよね。

乗船したのは S56,5,27、下船日は S57,4,25 ですから乗船期間は略 11 ヶ月。これ以前の数年の間は、労働協約が次々改訂されて有給休暇資格取得のための乗船月数が激減していたので、私の連続乗船期間も半年を超えることが少なくなっていました。しかし、この船からは有給休暇などと言うものは存在せず、休暇は自分が自分に与える物、給料を払って休ませてくれる「会社」などは存在しなくなったのです。

それが「会社都合に依る退職」と記された理由。あくまで「退職」即ち「契約解消」であって決して「休暇」ではありません。だからこの日以降は無給。ここで役に立ってくれるのが、失業保険。私が契約を結ぶうえで、船員保険に加入できるか否かにこだわったのは実はこのためだった。勿論、将来的には年金にも影響することですが、その頃はまだ年金のことまで深くは考えておらず、当面の関心は医療給付と失業給付。

これまで定職を得ていた間は、有給休暇期間が過ぎても、又は有給取得権利が発生する前でも、下船中には基本給だけが支給される「自宅待機」という制度があったので、飢える

ことはなかった。でも、アルバトロスとなれば唯一頼りにできるのは失業保険。ここで、大事なのが「会社都合に依る・・・」の文言。海運局の窓口で失業保険給付の手続きをする時、この文言がモノを言うのです。

細かい規定は既にモヤの中、保険約款の細かい規定は目先のことでないと直ぐ忘れてしまいます。ですが、とにかく色々な面で、自分から辞めたのではなく「辞めさせられた、クビになった」という事実が失業給付を速やかに受け取れる為に重要なのです。

自分には働く意思があったのに、会社の都合で切られた、という形にすることが大事。当人が会社と大モメにモメて、最終的にマクって下船に至った、というような場合を除いて、通常の下船にはこの文言を使うのが普通でした。会社と本人が同意した上での円満な下船であれば、乗船期間が十分に長くなくても、多くのマンニング会社では、下船理由を「会社都合による・・・」とすることが暗黙の了解事項になっていました。

失業給付を受けようとする方は勿論それが望ましいし、マンニング会社の方もコトを荒立てず穏便に袂を分かっておいた方が、次の契約の機会に有効だからです。

この頃はまだ免状持ち船乗りにとっては、売り手市場の状況が続いていて、マンニング会社の方としても次の求人の際、必要な人材がスムーズに得られるように「失業船員」の間で良い評判を確保しておきたい、そういう思惑も絡んでもいます。

なお、船長下船記事の蘭の船長署名捺印は後任者、船長乗船の時は本人の署名捺印です。

*

前置きが長くなりました。まずは船に乗り込みましょう。



これが「せーぬ丸」なんのクターない木材運搬を主に、その他何でもござれの「木材・撒

積兼用船」又は「多目的貨物船」と呼ばれる船種です。

これは東京・お台場にある「船の科学館」の模型展示品の写真だそうです。横っ腹に開いた大きな長方形の開口は、船の内部構造を見せるための物。勿論、本物にはこんな穴はあいてません。どう見たって「セーヌ川」のイメージではありませんね。

こんな不格好な船の模型がどうして「船の科学館」の展示物になっているのか??? でも、これは私にとって初めて職業船員の世界を垣間見た熊野丸、初めて一人前の航海士として乗った有馬山丸、と共に忘れがたい船の一つ。なんとと言っても初めて甲比丹として踏み出した船ですからね。その時、私は満41歳の誕生日直前。

斜め前から見ると・・・。こんな具合。



解説

【木材撒積貨物船 “セーぬ丸” 1977年】
 “セーぬ丸”は、甲板上や船倉内に木材を積んで運ぶ木材専用船と同じ働きをしますが、船倉内の木材のかわりに石炭などをばら積み（貨物を梱包しないでそのまま船倉に積み込みをする方法）にして運ぶ荷役装置や構造を備えているため木／撒兼用船と呼ばれます。本模型は、当財団の発注により共立模型製作所で制作されたものです。

トン数 40,542載貨重量トン
 全長 183.67メートル 幅 27.60メートル 深さ 17.00メートル
 主機 ディーゼル1基（14,000馬力） 速力（最大）17.81ノット
 乗組員 35名
 進水 昭和52年（1977）2月
 竣工 昭和52年（1977）4月
 建造所 佐野安船渠株式会社水島造船所

船の科学館の展示模型に添えられている説明では上のようになっています。

全長：183.67m、全巾：27.60m、深さ：17.00m、ディーゼル14,000馬力。

この模型の写真ではちっぽけに見えますが、船員手帳に記載されているように総トン数は23,984トン、材木船としては、まあ最大級と言えるでしょう。これまで乗った船と比べると、総トン数では「第十九とよた丸」よりやや大きなサイズ、なのに全長はやや短く、その代わり、巾と深さはやや大きい、要するにズングリむっくりです。

ここで示されている載貨重量トン数とはこの船に安全に積み込める重量の値、船員手帳記載の総トン数は船の容積の大きさを表すものです。トンはトンでも、前者は重量、後者は容積の単位です。

1容積トン=1000/353立方メートル=100立方フィート。

なお、速力17.81ノットとなっているのは建造時の試運転における短時間の最速記録で、このスピードを長時間維持できるものではありません。日常の普通のスピード、いわゆる巡航速度は精々14ノット（時速約26キロ）程度です。

*

これ以外の写真はどうしても見つかりませんでした。こういう場合、これまでは英字入力で検索すると、いろんな資料が見つかることが多かったんですが、それも失敗。と言うことはこの船は老朽化した後も海外売船はされず、外国語船名にはならなかったのかもしれない。

日本語の船名では見つからなくても、英字入力なら色々と資料が見つかる、と言う理由はそのまま（日本人船員による）日本の海運業が衰退したため、かも知れません。

今でも大手の海運会社はそれなりにゲンキにやっているようですが、日本人外航船員の数はと言うと、1970年代の最盛期6万人程に比べ現在は2千人に満たないらしい。

最早、外航船員は日本人の職業ではなくなった、と言ってもイイでしょう。

*

さて、いよいよ乗船です。乗船地は愛知県・衣浦港。この港へ行くのは初めて。定期船と違いこの手の専用船の寄港先は船会社の運航形態によってある程度決まります。T船舶で乗った専用船は皆、親会社の大手老舗N社の運航でしたが、この船は後発のS汽船の運航。従って得意筋も違うので寄港先が、特に、内地ではがらりと変わります。定期船の様に倉庫から積む、または倉庫へ揚げるのではなく、専用船で運ぶ貨物は、国内での積荷は荷主の工場から、揚荷は荷主の工場へ、直接ということが殆どです。だから定期船の寄港地のような主要商業港ではなく、各地方の工業港・臨海工業地帯での荷役が多いのです。その好例がこの衣浦港。ここに入港したのは、日新製鋼という高炉メーカーの鋼材を積むため、後発船会社の得意先はやはり後発会社と言うこと。

ここでの乗組員交代は、これまた異例、なんと船長以下全員が交代したのです。この船の船主（船舶所有者）は大阪の S 海運、その船を同じく大阪の S 汽船の子会社・Z 海運という会社が裸用船し、自社の船員を乗り組ませ、更にそれを元締め親会社 S 汽船に定期用船に出すという構図です。しかし、子会社 Z 海運も社員船員を使うと色々と物入りだし、各方面の人手不足で人繰りが難しくなった。

エーイ、面倒なことは丸投げしてしまえ、と船員人事をそっくりマンニング業者 U 海運に移譲した。それで全乗り組み員同時交代ということになったのです。

なお、上記の裸用船とは船員の乗っていない、船だけの貸し借り。定期用船とは正規の船員を乗り組ませ、必要な属具・備品一切を装備した上での貸し借り。言い換えれば前者はレンタカー、後者はハイヤー又は貸し切り観光バスみたいなもの。

*

そういうわけですから、衣浦で乗船した船長を初めとした全員は私同様アルバトロス。まず、キャプテンは、K.T. 船長という人、多分この時既に 60 歳位だったと思います。

この人の経歴はこれまで同船した多くのキャプテンとは全く異質でした。

このちょっと前まで第三管区海上保安本部（横浜）に勤務していたらしい。詳しい役職は知りませんがトップ又はそれに近い重要な部署であったはず。

この人が高等商船（商船大学の前身）を卒業したのは終戦後間もなくの頃で、当時は日本の海運業はゼロに等しく、商船に乗りたくても乗る船は全くナシ、と言う状況だった、それで仕方なく創設されて間もない海上保安庁に、ということらしい。

彼の人生も波瀾万丈、普通の商船乗りにはできない様々な経験をしてきたのだと思います。一般商船には乗船したことがないので、当然、商船での外航の経験もなし。その割に英語は達者でしたが、それは彼が保安庁に就職した頃はまだ占領下で、様々な面で GHQ の監督の目が光っていたため否応なく英語熟達に迫られたということでしょう。

*

商船での実務経験は殆どゼロに等しいので、船内実務の一切はチーフに一任。このキャプテンが下船するまでの約 4 ヶ月、私としては船長代行みたいなポジションを経験して、充実した期間を持つことが出来たのはとてもありがたかった。船長責任の重圧なしに、船長実務を経験させてもらったようなものでしたからね。

私とは 20 年ほどの年齢の開きもあり、温厚という言葉ぴったりのおっとりとした人物で、またとない良き上司でした。

マンニング会社 U 海運の社長は、このキャプテンの履歴を勘案したうえで、次の船長候補である私と組み合わせて配乗したのかもしれない、とも思えました。

この U 海運社長とはその後何回も付き合うことになりますが、私と同世代でお互い意気の合う者同士として共通意識が持てる相手でした。 アルバトロス人生の第一歩はまずまずの滑り出しだったと言えるでしょう。

その他のクルーも皆、平穩無事な船乗り生活を送ってきたものはおらず、その多くは会社倒産でやむなくこの世界に入ってきた、という人が多かった。

職員（海技免状持ち）はそれなりに資格の裏付けがあるので、職を見つけるにもそれほどの苦労はありませんでしたが、国家資格の裏付けのない人たち（各部・部員）の求職は、この頃からかなり難しい状況になりつつありました。

日本国籍の船には船舶職員法という法律で定められた有資格の職員を配乗することが必須です。例えば、航行区域と総トン数によって船長はコレコレの資格、一航士はコウ、二航士は・・・、と細かく定められています。これを法定職員といい、日本船籍である以上これに抵触する配乗は不可です。

しかし、法定職員以外の乗組員は、通常の労働が過度にならず正常運航できれば、事実上船会社の勝手という状態です。更にこの頃からより安価な労働力として外国人船員を導入する動きも出てきていたのです。だから船舶職員法というシガラミのない部員にとっては極めて厳しい状況になりつつありました。

まあ、とにかくこの「せーぬ丸」は、まだ全員日本人のままでした。

*

全乗組員が一日で交代し、全く新しい体制の船でのスタート。衣浦では前記の通り鋼材積み。その他いくつかの港でも鋼材を積んだ筈ですが、ハッキリした記憶はありません。揚地初港はプエルト・リコのサン・ファン。ここは以前、有馬山丸で寄港したことのあ

る所で、その時のことも良しく覚えています。久しぶりの寄港です。

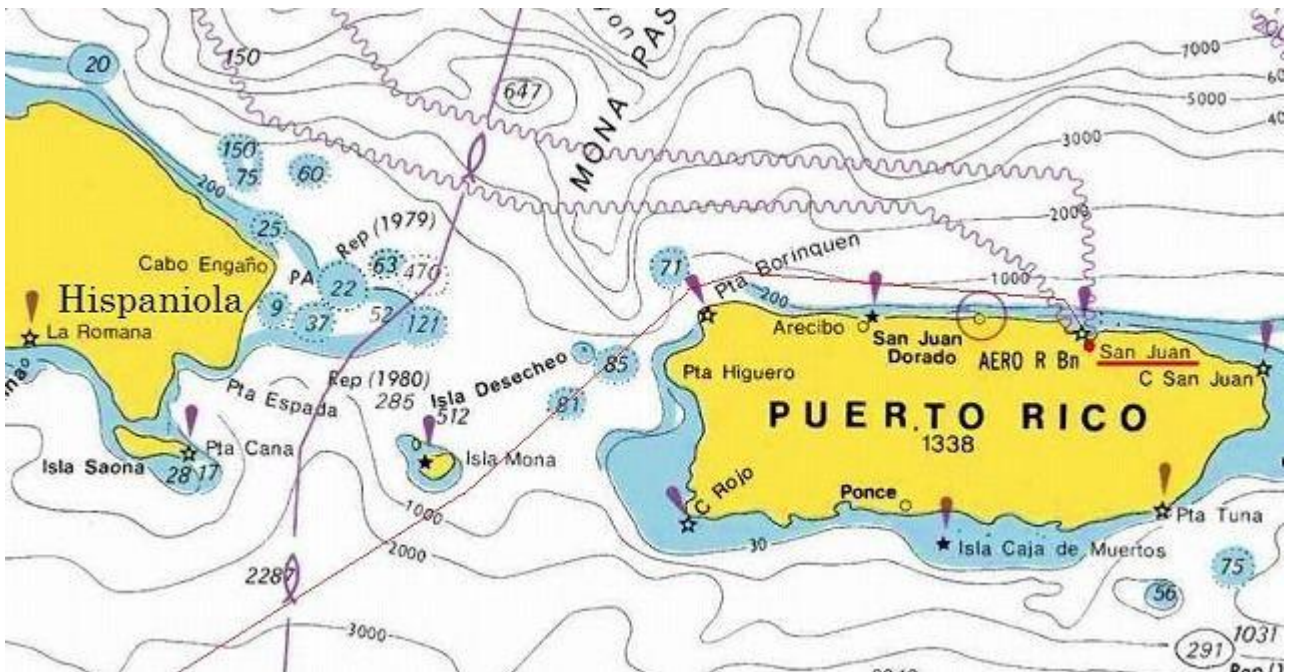
この港はカリブ海クルーズ客船の寄港地の一つとして知られた風光明媚なところですが、元々スペイン領だったのですが、キューバ独立と連動して独立運動を起こしたけれど、結局それはかなわず、様々な曲折を経て結局米国自治領に落ち着いた。

けれど、元スペイン語圏の土地柄から言って、どうも米国領としての存在には色々と複雑な面があるようです。住民は米国パス・ポートを所持し通貨は米ドル、しかしプエルト・リコの大部分の住民の日常語はスペイン語。新聞・ラジオ・テレビも殆どがスペイン語。

パナマ運河を通過したらカリブ海を横断しモナ・パッセージ Mona Passage に向かいます。



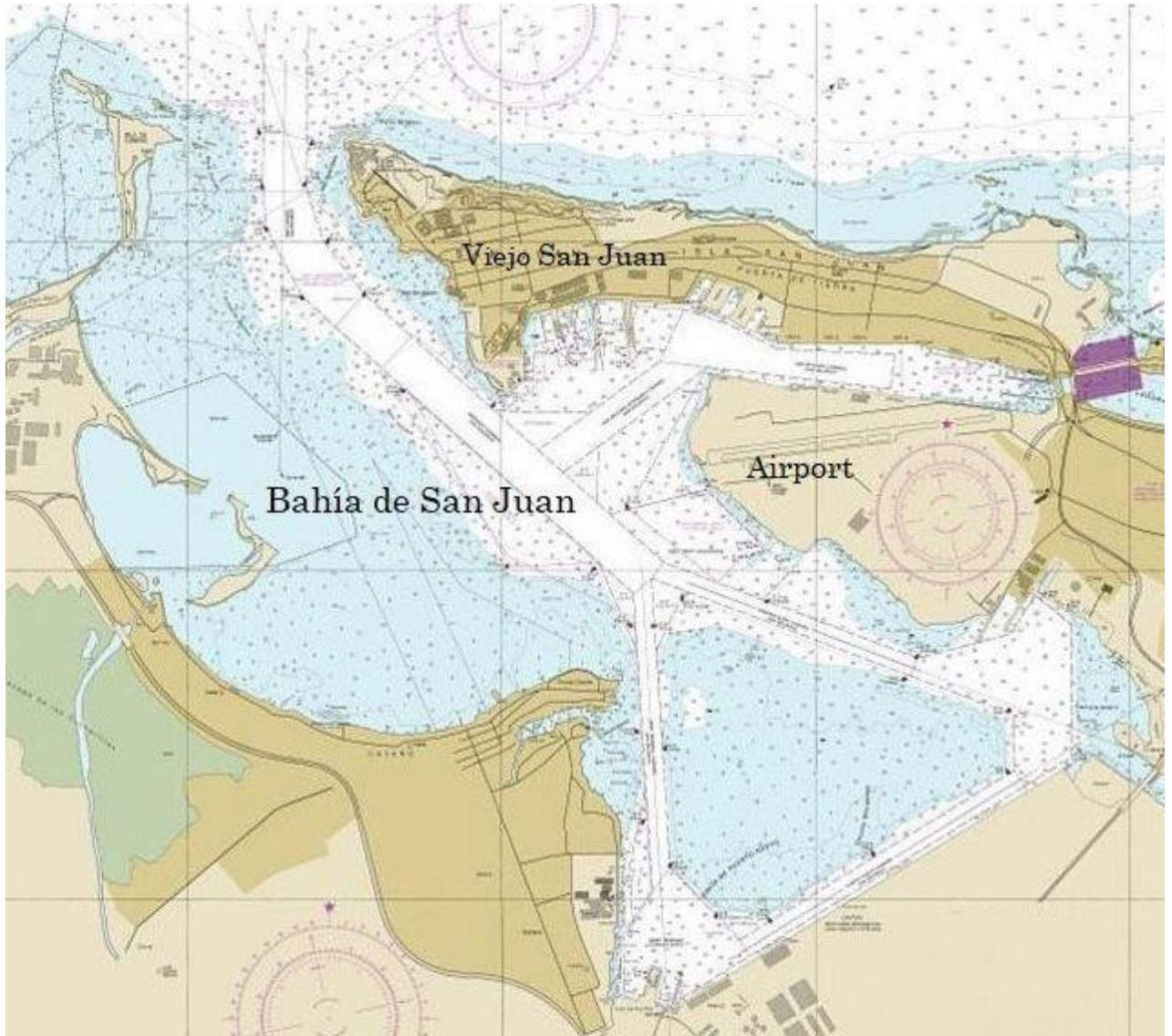
ここで、ちょっとミニ・クルーズと行きましょう。 モナ・パッセージを良く見ると。



左（西）側がハイチとドミニカが共存するイスパニョーラ島の東端。 右手（東）のプエルト・リコとの間の海峡がモナ・パッセージ、その中央にある小島がモナ・アイランド Isla Mona です。 ここを通り抜けてプエルト・リコ北岸を東進して島の北東部に位置するサン・ファン San Juan に向かいます。

サン・ファンはまさに天然の良港。　そもそもプエルト・リコという名前の由来は、かのコロンブスが初めてこの入り江を見た時 ;**Qué puerto rico!**（なんてイイ港なんだ!）と叫んだから、とされています。　成程、イイ地形に恵まれていることは確かです。

次は、そのサン・ファンの現在の様子が分るハーバー・チャートです。



この湾に入るには左上から。　東(右)からせり出した岬とた対岸の小島との間の白い部分が入港進路です。　薄いブルーの部分は水深がやや浅く、大型船の通航は危険です。茶色は陸地、その内やや濃い茶色部分は住宅又は商業地。　上部右から中央に伸びる島の先端部分がビエホ・サン・ファン Viejo San Juan=オールド・サン・ファンと呼ばれる歴史の色濃く残る旧市街。　昼間の観光にも、夜の町としてもなかなかイケます。

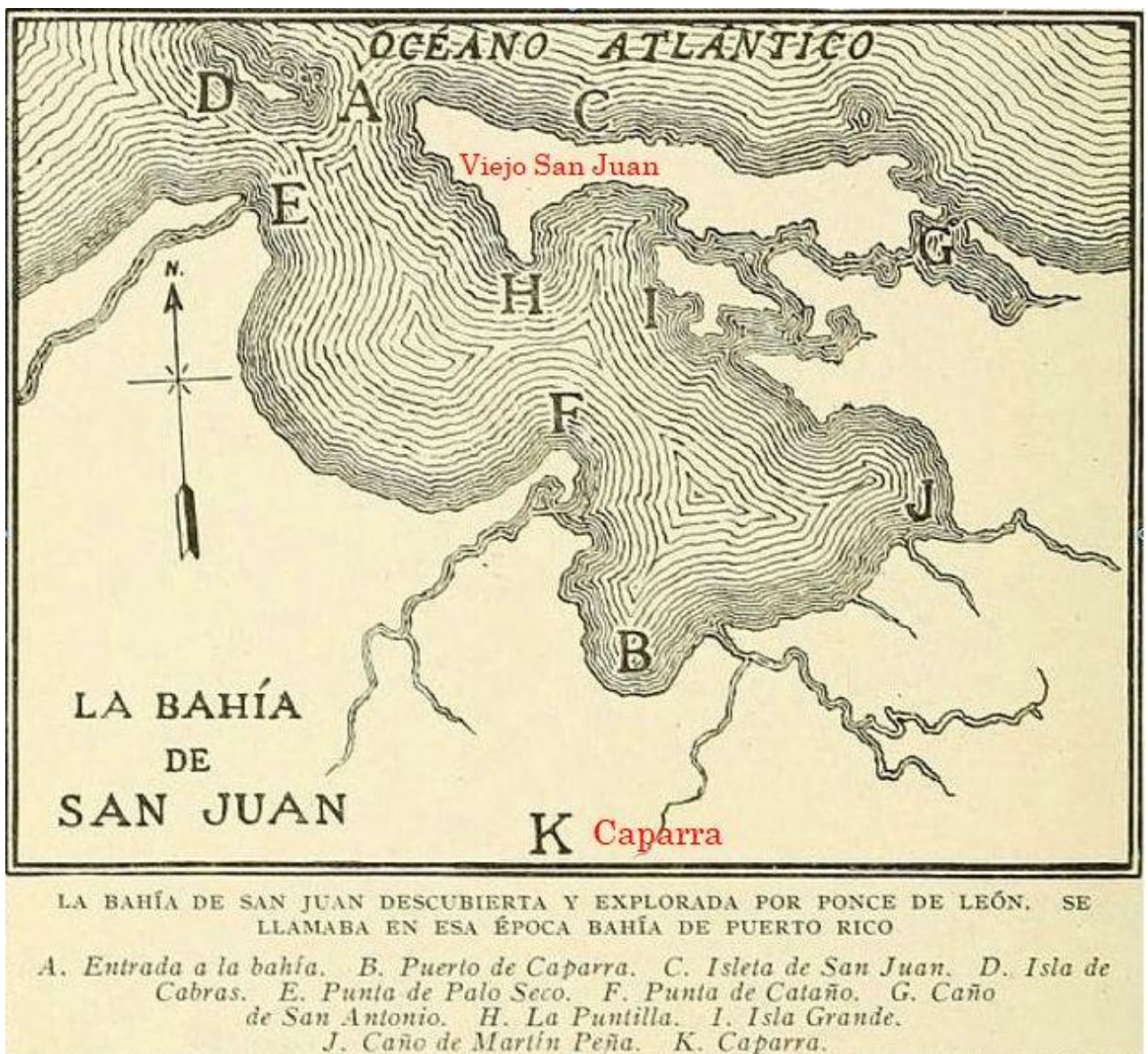
Viejo San Juan の綴りの南側と空港北側が客船棧橋が並ぶ旧港。　せーぬ丸当時、港と言えばここだけでしたが、その後、貨物輸送は様変わりして広大なコンテナ・ヤードを必要とするようになり、右下にそのコンテナ船用も含む近代的港湾施設が出来たのです。

なお、この港はコロンブスの航海にも同行したとされるスペインの航海者ファン・ポンセ・デ・レオン Juan Ponce de León によって最初に発見・探検されたのだとされています。

そして、彼はスペインがこの地に入植した時の初代総督に任命されました。

でも、その頃はこの湾は前述の通りプエルト・リコと呼ばれていて、逆にこの島そのものがサン・ファン島という名前だった。総督となったポンセ・デ・レオンは島全体をサン・ファン・プエルト・リコと呼んでいたそうですが、人々がいつの間にか島そのものをプエルト・リコ、港をサン・ファンと呼ぶようになったんだ、いやいや、そもそも命名はコロンブスによるものだとか、とか色々な説があるようです。

次の図は 1500 年代初頭のサン・ファンの様子を残したスペイン版古地図です。



前の現在の海図と較べるとアチコチ埋め立てられたことが分かりますが、基本的な形はそのまま残ってますね。これは多分最初の探検直後の様子でしょう。

この説明では「サン・ファン湾はポンセ・デ・レオンによって発見され探検されたが、

その頃はプエルト・リコ湾と呼ばれていた」となっています。

やっぱりコロンブスの ¡Qué puerto rico! の一言が効いてるのかな？

図上のアルファベットはそれぞれの地名の説明ですが、スペイン人が最初に入植したのは

ビエホ・サン・ファンではなく、(K)のカパーラ Caparra の辺りだったらしい。

前にも話したと思いますが、カリブ海周辺にはこれに似た地形の港湾は沢山あります。

キューバのハバナ La Habana 然り、キュラソーのウィレムスタット Willemstad 然り、ベ

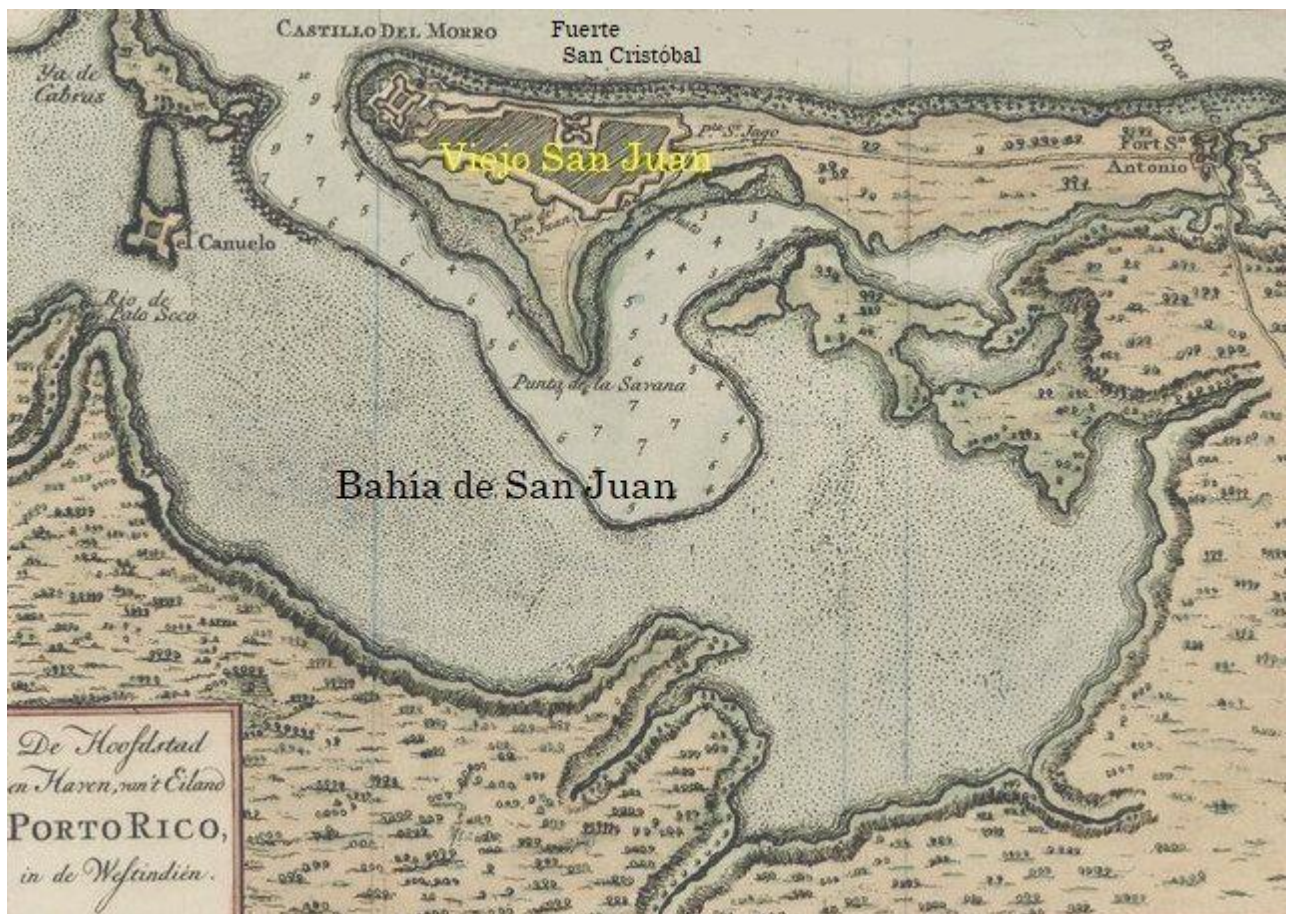
ネズエラのプエルト・カベロ Puerto Cabello なんかも同じようなもの。

こういう地形は天候の急変に対して強いから、帆船時代の船乗りには好まれたのは当然ですが、そればかりではなく、海賊に対する守りにも、ひいては領土争いの相手である他の海

事先進国との戦いにも有利だった、からでもあります。

*

サン・ファンの港も御多分に漏れず、英国やオランダを相手に何度も戦ってきた歴史があり、次の 1700 年代後半の古地図では港内のあちこちにその痕跡が見えます。



城壁に囲まれたビエホ・サン・ファンの左上に、四隅がごつごつと尖った長方形があつて

Castillo Del Morro カスティーヨ・デル・モーロという文字列が見えるでしょう？

これが現在は観光名所にもなっている城塞です。 又の名は Fuerte San Felipe del Morro

フエルテ・サン・フェリペ・デル・モーロ。

その対岸、やや下に同じような四角形があつて el Canuelo エル・カヌエロとありますがこれも城塞です。要するに港の入り口の両側に城塞を置いて、断じて敵を港内に入れな

い、という構えです。更にもう一つ旧市街の San の綴りのすぐ上にも城塞の印がありま

すが、これは Fuerte San Cristóbal フエルテ・サン・クリストバル。サン・ファン

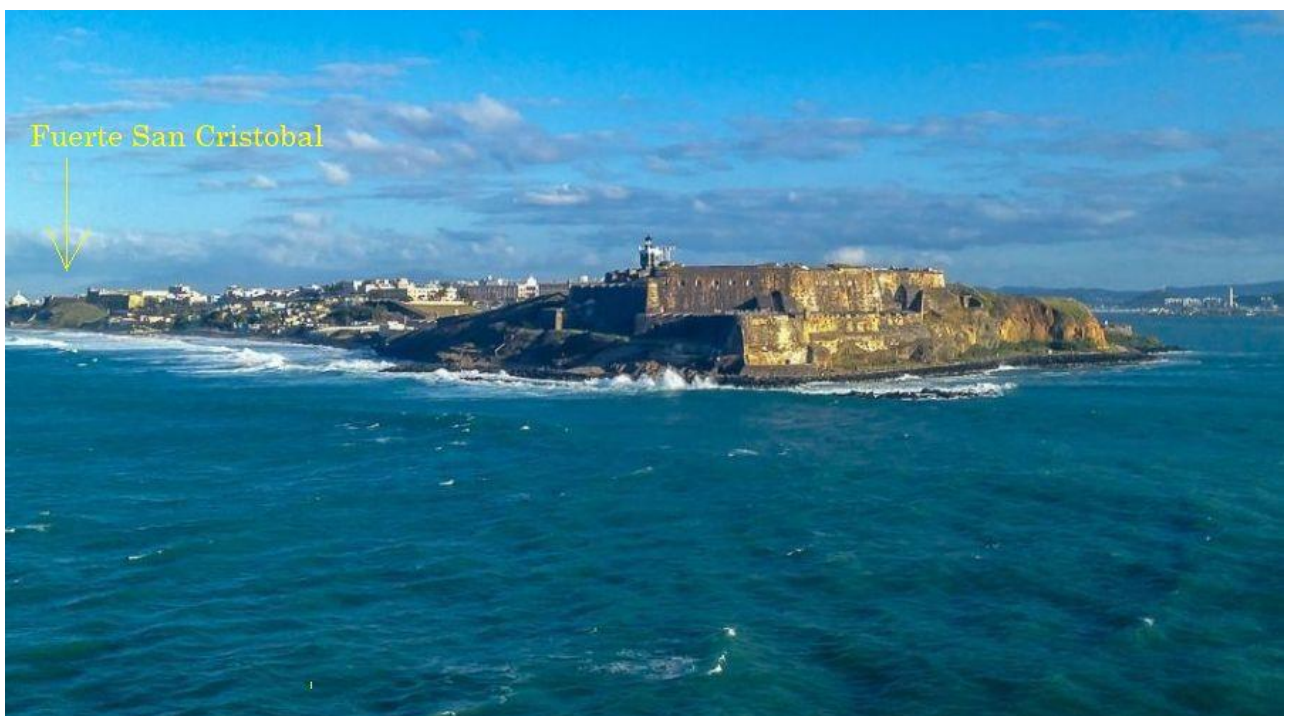
のスペイン軍は一時期英軍に撃破されてその支配下に置かれたこともあったようですが、とにかくこれらの重装備が功を奏して、1898 年米西戦争によって米軍に占領

されるまで約 400 年にわたってスペイン領を維持できたのです。

この二枚の古地図を見ると、ビエホ・サン・ファンは半島ではなく島だったことが分かります。元々狭い水道で陸と隔てられていただけなので、大規模な橋梁を何本も掛ければ島の不便さは全て解消します。今ではここが島だという認識はないのでしょうか。

*

今ではサン・ファン観光には欠かせない、それらの古城をもう少し見てみましょう
まずは、カスティーヨ・デル・モーロ。この写真は入港進路のすぐ沖側から。



この右手には水路を挟んで前述のエル・カヌエロという砦があり、写真左端には別の砦フ

エルテ・サン・クリストバルがあります。

これらの砦は夫々水面からかなりの高さがあり、海に向かって砲台がずらりと並んでいます。砲丸投げの丸玉のような弾丸を火薬で飛ばすだけの

大砲が最強の兵器だった帆船時代の軍艦では、この港を攻略するのは簡単なことではなさそう。

それでも、英海軍が一度はここを占領したというから、上には上がっているんですね。でもその時は、肝心の英軍司令官がじきに病死してしまい、英軍の占領はごく短期間で終わったのだそうです。その後再びスペイン統治に戻り永らえたとのこと。



反対側フェルテ・サン・クリストバルからカステイヨ・デル・モーロ方面を見るとこんな具合。一部隠れている所もありますが古い城壁がクネクネと街を囲んでいたことが分かります。これはヨーロッパの古い町ではよく見かける風景でもあります。

城壁の頂上には凹みが沢山あって、そこには大砲がずらりと並んでいたのでしょう。

これじゃ、帆船が何隻束になってかかっても一気に攻めこむことは難しい。昼間はこんな風にクルーズ船で押し掛ける客にはまたとない観光地、そして夜ともなれば、一転ビエホ・サン・ファンは歓楽街に変身です。当然、物騒な面は多々ありますが、カリブ海周辺の他の港と較べれば危険度はそれほど高くはナイ、と言えるでしょう。

*

「せーぬ丸」はここで日本からの鋼材を揚げ荷。停泊中クルーも交代で上陸、それなりに古い街をエンジョイできました。束の間の休息。

この後はぐっと北上してノース・カロライナ州ウィルミントン **Wilmington, NC** へ向かいます。このコースはちょっとした「危険」というのは大げさですが、古くから言い継がれてきたミステリアスな話が沢山ある場所を横切るんです。

Bermuda Triangle バーミューダ・トライアングル、この言葉は船乗りの世界以外でもよく知られていて、色々と不可思議な話に事欠きません。



上の図の略中央の海の青が少し薄くなっている三角形、これがバーミューダ・トライアングルです。 三角の右上の頂点バーミューダ島の位置は不動ですが、底辺の二点、フロリダ半島先端部とプエルト・リコ付近は諸説によって位置が色々違います。 まあ、大雑把には図で示したような三角形と考えていいでしょう。 なお、図の中央付近を東西に走る線は北回帰線 **Tropic of Cancer** です。

ここが何故そんなに大騒ぎされる場所かと言うと、この海域を通過中の船舶や航空機が突如なんの痕跡も残さず消えてしまうことが度々繰り返された、とされているからです。元はと言えば、ある超常現象研究者の著作で数々の異常な事故が取り上げられたことによるらしいですが、一方では、これらの異常現象の多くには事実誤認、又は歪曲、又は誇張、が含まれているものが多い、とする説もあります。

実際、この海域での船舶や航空機の遭難事故はかなりの数に上り、その多くが原因不明とされていることも確かなようです。 しかし、だからと言ってそれらを全て超常現象としてしまうのはやはり少々無理があるというのが理性的な意見です。

この海域はハリケーン街道でもあるし強力なガルフ・ストリーム（メキシコ湾流）の影響もある。 又、北回帰線の付近即ち熱帯性気候と温帯性気候の境目で海霧多発地帯でもあります。 従って事故船や事故機の残骸が事故現場付近に残りにくい。

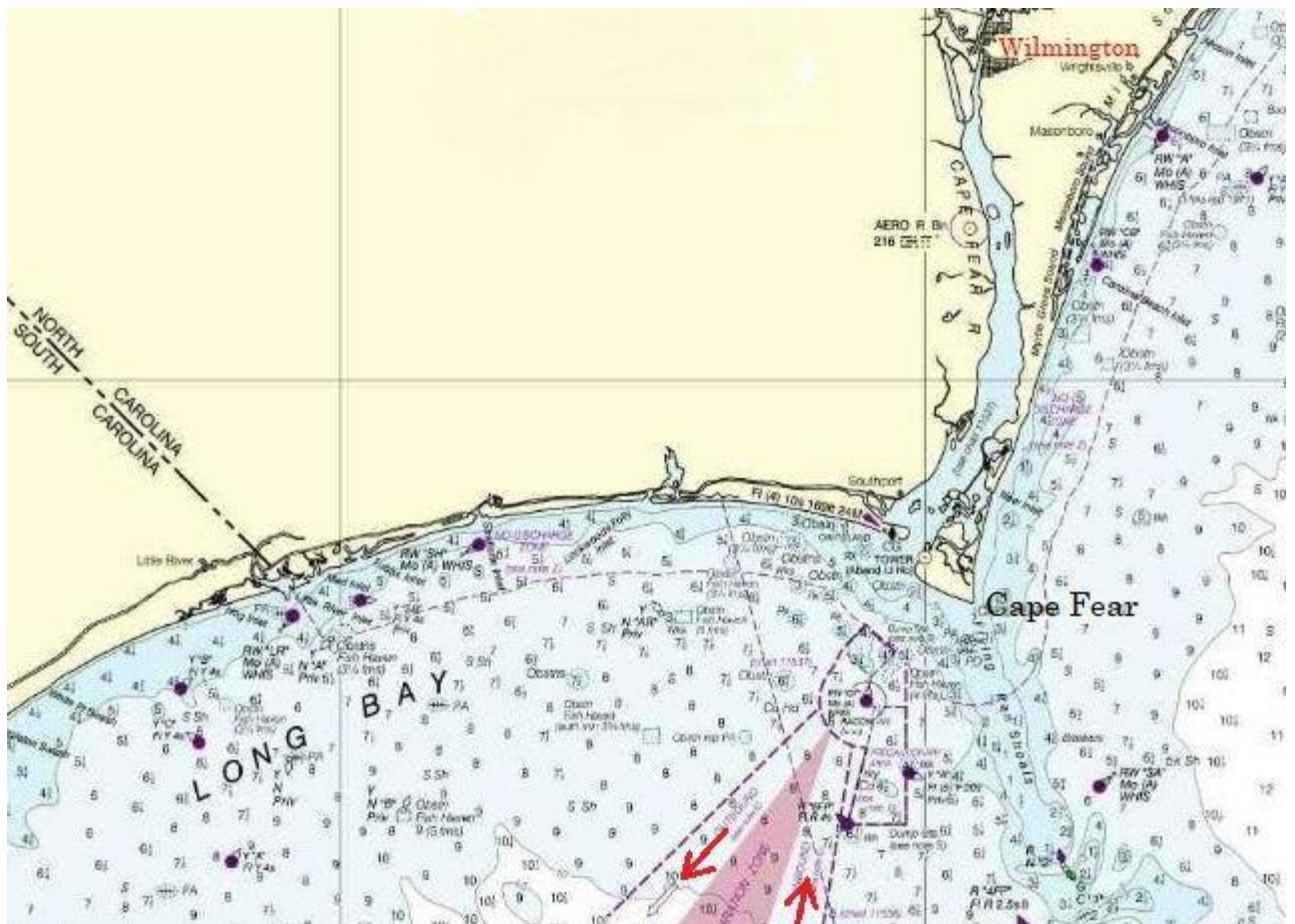
様々な事故原因の中でも、特にヒューマン・エラーである場合、事故の痕跡・残骸がなければ原因追及が非常に困難になります。超常現象が好きな人たちにとっては格好な話題

の材料になってしまったのかも。更に「尾ひれ」がついてしまうのも世の常。

まあ、とにかく「せーぬ丸」のサン・ファンからウィルミントンに向かうコースはまさにそのトライアングルの略中央を横断します。

私自身は超常現象なんて信じていませんからソレは全く気になりませんでした。期的にはハリケーン一発は十分ありますから、天気図はしっかりチェックしていました。

しかし、幸い何事もなく平穏な航海を続けウィルミントン港外に取りつきました。



ウィルミントンはこんな所。 ケープ・フィア川 Cape Fear River という名前の川を約 25 哩（約 46km）遡った所にある港です。 フィア fear=恐怖・不安なんていう名前の由来は大航海時代の英国人探検家の船が、この岬の近くで座礁、危うく沈没しそうになったけれど、かろうじて助かったことから命名されたと言われています。

ウィルミントンの地名は、前に通過した CD 運河=C&D Canal のデラウェア湾側の出口の少し北、湾の一番奥の部分にも全く同じ綴りの港があります。 その時は通過しただけでしたが、これよりずっと後にそこにも寄港しました。

「せーぬ丸」はここでも鋼材を揚げ荷してから、今度はメキシコ湾沿岸各地、ガルヴェス

トン、ヒューストン、ニュー・オーリンズなどで揚げ切り、その後はミシシッピ河下流域のダヴァント Davant という撒積みターミナル Bulk Terminals で石炭積み、日本向けのホームバウンド homebound 帰国の途に就きました。

*

日本の揚げ地は木更津の新日鉄君津製鉄所。工場敷地は君津市ですが入港手続きを仕切るのは木更津港湾局、従って入港先は木更津港です。ここで私は前記の通り契約変更で船長に昇格。同時に私の後任として M.M.一航士が乗船してきました。

私はダブル引継ぎをしなければなりません、前船長からの事務引継ぎは既に航海中に済ませていたので、K.T.船長は必要個所への捺印を終えてすぐに下船。その後、ゆっくりと私から M.M.一航士への交代引継ぎをしました。

新日鉄（現新日鉄住金）への石炭揚げ荷を終えて、対岸の横浜・杉田の IHI にドック入りです。このドックもその後の合併で今では社名も変わっているようですが、当時は IHI 通称「石播・イシハリ」と呼ばれていました。

ドック入りともなるとチーフなら大忙しですが、この直前に船長職に変わっていたため、その忙しい期間中もこれまでにないノンビリ・ムードで過ごせました。

後任の M.M.一航士は安心して任せられるシッカリ者のチーフサーで、ドック中の煩雑な仕事は彼が全て仕切ってくれます。彼は私より二期後輩の富山商船の卒業生でした。だから、私が仲良くしていた練習船・同期生のことはよく知っていて、共通の話題には事欠かない良き相棒でした。このまたとない有能なチーフサーに恵まれた人事も、船長初体験の私にとってはラッキーな巡り合わせでした。

当時、私が住んでいた横浜・本牧からドックまではごく近いので、毎日自宅に帰り朝出勤、という一般サラリーマンのような一週間でした。こんなことは 40 年以上の船乗り生活でこの時だけの貴重な経験。ウーン、船長ってのも中々イイじゃないか。

というわけで、メデタク甲比丹人生のスタートになりました。

その甲比丹・初航海についてはまた今度・・・。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

次回更新は 2018 年 9 月 8 日(土)の予定です。