

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

053号 (23 Feb. 2019)

リーファー・Konvall・続

(Oct 1983 ~ Aug 1084)

前号に続き、冷凍運搬船 Konvall です。この船には九十か月の乗船でしたが、色々と初体験を重ね、思い出の多い船の一つです。

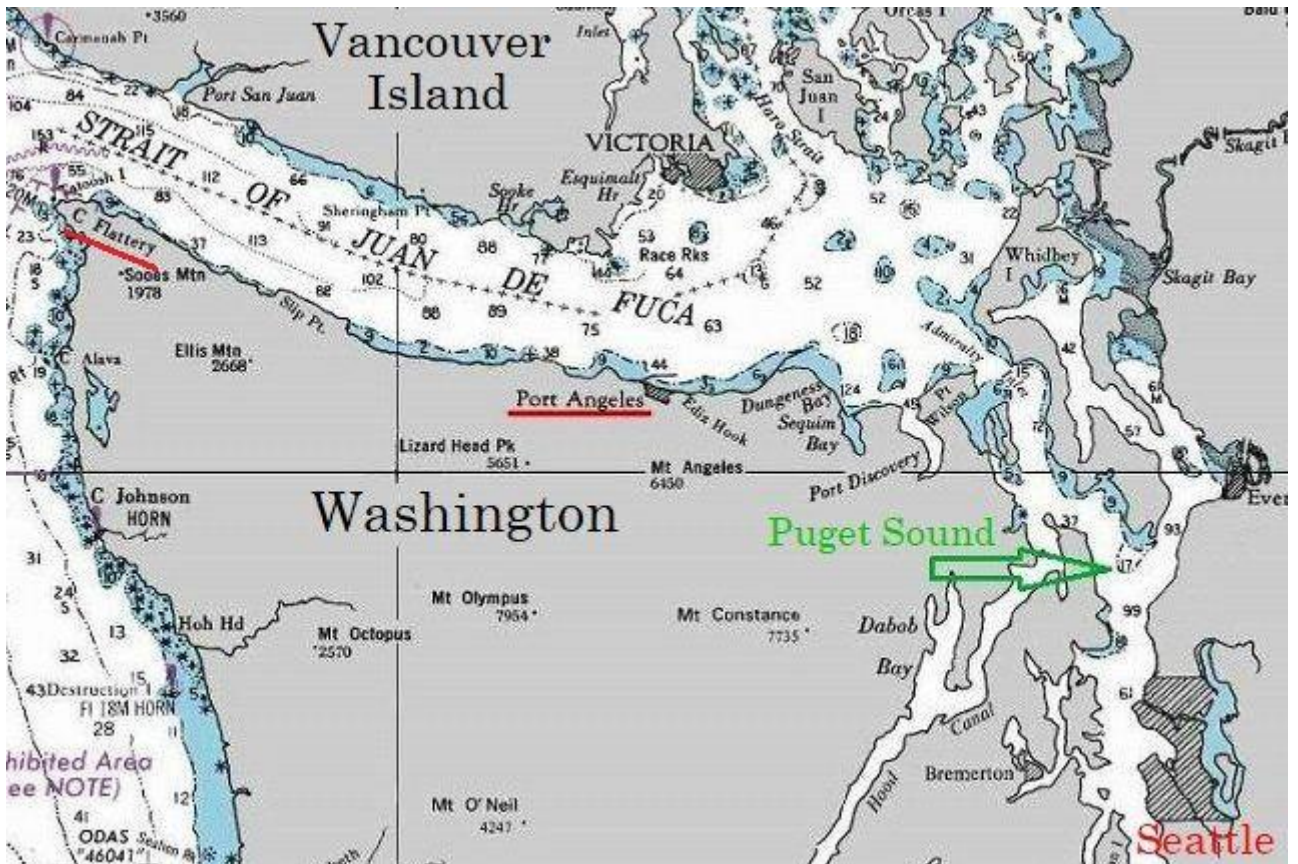
これまでの同僚クルーはいずれも根っからの商船乗りでしたが、この船の機関長 K.M.さんは元・大手水産会社の社員船員。まず、こういう経歴の人と相棒になるのは初めて。この当時、船員保険では年金支給開始、即ち通常の定年退職は55歳、船・機長、職長の定年は特別に58歳まで延長、というのが普通でした。前号で彼が定年後この船に乗った、と言いましたが、多分 K.M.さんは早期退職選択組で、まだ年金開始年齢に達していないどころか、多分この時は50歳前後だったのだと思います。

この頃、大手水産各社も経営内容に大きな変化が出始めた時期で、商業捕鯨は先が見えてきたし、その他の漁獲を運ぶにしても自社の保有船では不経済、ということで経費のかさ

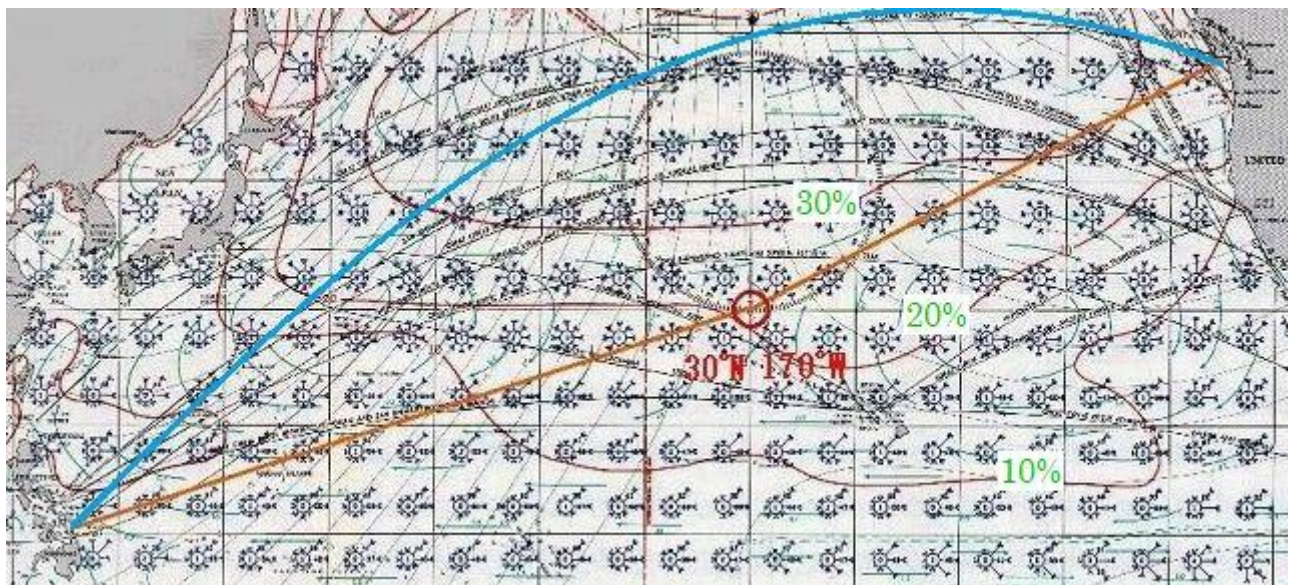
む自社船員を少なくするべく、早期退職を募っていたのでしょう。

*

さて、シアトルを出港してピュージェット・サウンド Puget Sound を北上、ポート・アンジェルス Port Angeles でパイロットが下船します。その後、ファン・デ・フーカ海峡 Strait of Juan de Fuca を西北西に進み、米国本土北西端フラッター岬 Cape Flattery をかわして北太平洋に出ます。



ここからまた北太平洋横断ルートです。再びパイロットチャート上で航路選定。



シアトル出港は11月末、太平洋北部は既に冬の気配です。ファン・デ・フーカの出口

から、前の航海と同じくスリガオ海峡に向かいますが、今度は直航ではなく、途中北緯 30 度、西経 170 度の地点経由とします。 向かい風・向かい波・向かい潮の影響を極力少なくする事を考えると、こんなルートが妥当。 距離的にはブルーの大圏に比べるとかなり不利ですが、せっかくの高速を荒れた海面で損なうことなく走る方がベター。

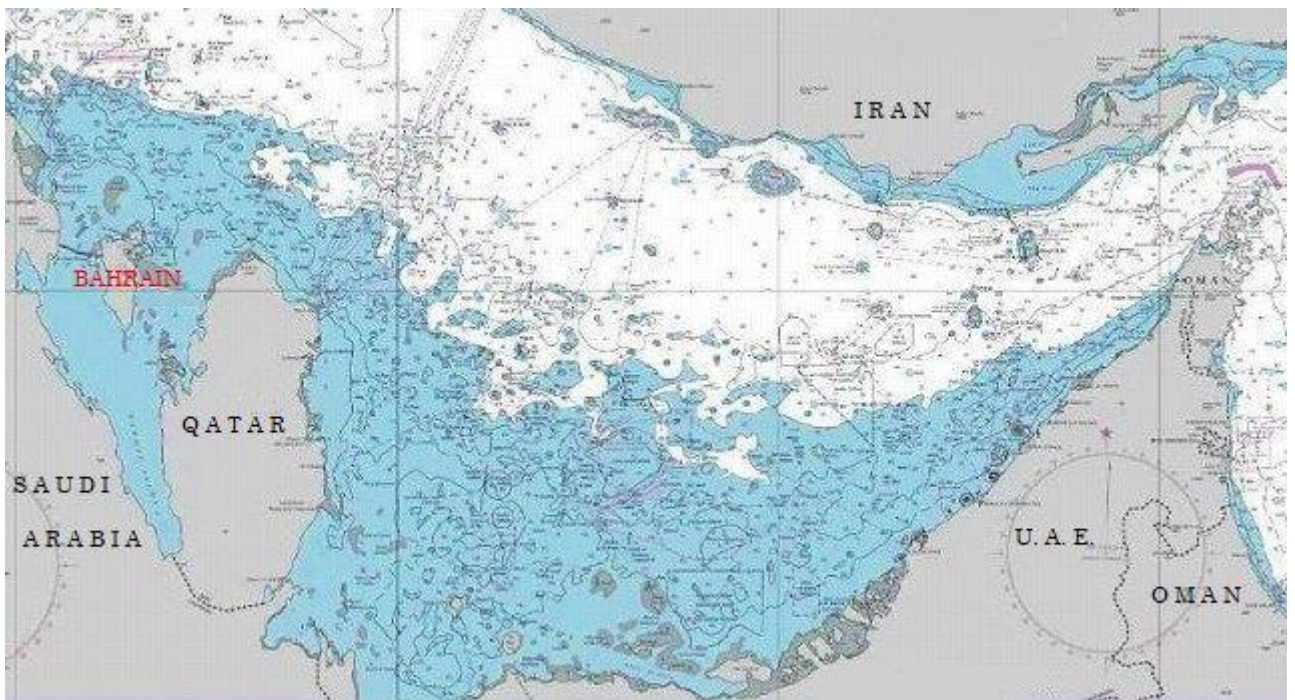
ブルーの曲線が大圏コースで最短の筈なのに、この図でそう見えないのはパイロット・チャートが漸長図法だから、と言うことはもう説明不要ですね。

スリガオ海峡から先は、前航海と全く同じルートでペルシャ湾まで。 今回の揚げ地はバーレーン Bahrain 王国の首都マナーマ Manama の港です。 船では単にバーレーン港 Port of Bahrain と言っていました、実は細かく色々な港区に分かれているらしい。

*

積み地シアトル Seattle は既に何度も寄港した港でしたが、先程触れた、初体験の中には「リンゴ積」という事も入ります。 輸送温度が 0° からマイナス 1° 程のリンゴはリーファーのカーゴとしては当たり前で、これ以後何度も運びました。 定期船でもオレンジやバナナを運んだことがありましたが、これらは短距離・短期間なら常温輸送も可能なケースがあります。 でも、リンゴは熱帯産の物ではありませんから常温輸送は不可。

そのリンゴの揚げ地ペルシャ湾のバーレーンと言う港も初めての寄港です。



上の海図はペルシャ湾の南半分、右上が湾の入り口、近年何かと話題になることが多いホルムズ海峡 Strait of Hormuz、左端の島がバーレーン王国で、港は島の北東部です。 なお、この湾を船乗りはもっぱら PG ペルシャ湾 Persian Gulf と呼んでいましたし、国際

的にもこの名前が正式らしい。しかし、アラブ諸国ではイランの旧称であるペルシャと言う名前に反感があるらしく「アラビア湾」とすべきだと主張しているそうです。

そういうことに対しての配慮なのか、最近の英国版世界地図では単に **Gulf** ガルフとなっていて、この名称も一般化されつつあるようです。

グーグル・マップでも **Persian (Arabian)** と無難にしてあります。日本海についても、近年どこかの国で「ニホンと言う名称はイカン」なんて声もあるようです。

*

バーレーン島の部分を拡大するとこんな風です。隣国サウディ・アラビアとは橋で繋がっていますが、この橋は 1986 年開通だそうで、Konvall の時はまだありませんでした。



北東部の Sitrah シトラと言う表記の北側一帯がバーレーン港。Al Manamah (英語表記 Manama) マナーマがこの国の首都です。Konvall が付いたのはマナーマの市街地に最も近い、港の奥の Mina Salman 辺りの岸壁だったと思います。

ここで上陸したのがペルシャ湾内の港での初上陸。これまではタンカーと自動車専用船での寄港ばかりで、上陸できるようなところへ着岸したことはありませんでした。

こういう便利な岸壁に着岸するというのもリーファーの魅力の一つです。

しかし、せっかくの初上陸体験もサッパリ、特に面白いことはありませんでした。

商店街で一番目に着いたのは、キンキラキンの貴金属店。とにかく、やたらに金製品が

目につきましたが、私には全く無縁の品。

もう一つ目立ったものはシャワルマ（別名ドネル・ケバブ、英語表記では **Doner Kebab** 又は **Kabob**）と言う焼き肉料理。下味をつけた肉をスライスし垂直の太い櫛に刺して積み重ねて、全体を回転させながら側面からあぶり焼きにしたもの。これを長いナイフで外側からそぎ落として食べる料理。これも私には用なし。

使う肉は国によって各種あるようですがイスラム主流のアラブ諸国では羊や牛が多いのだと思います。典型的な大衆料理ですから安い部位の肉が多いのでしょう、それをキツめの香辛料でごまかすと言う風で、私はノー・サンキュー。豚肉を使えばもうちょっとジューシーになってイケるかな？という感じですが、アラブ世界でそれは無理な注文。



画像左は貴金属店の一例、こんな店が軒並み並んでいます。金・金・金、更に金。現金、特に紙幣に対しては信頼感を持ってないのでしょうか、とりあえず金・銀など金属に変えておけば溶けることも燃えることもない、ということでしょうね。

右が典型的なシャワルマの店、腕の下に見えるのがナイフでこそぎ取った肉で、これをピタという、タコスのような又はナンのようなパンに挟んで食べるのが普通のようなようです。こういう店は、私達がスペイン暮らしをしていた時、かの地でもかなりよく見かけました。スペイン南部のアンダルシアにはモロッコ系の住民がかなりの数混じっていますからね。

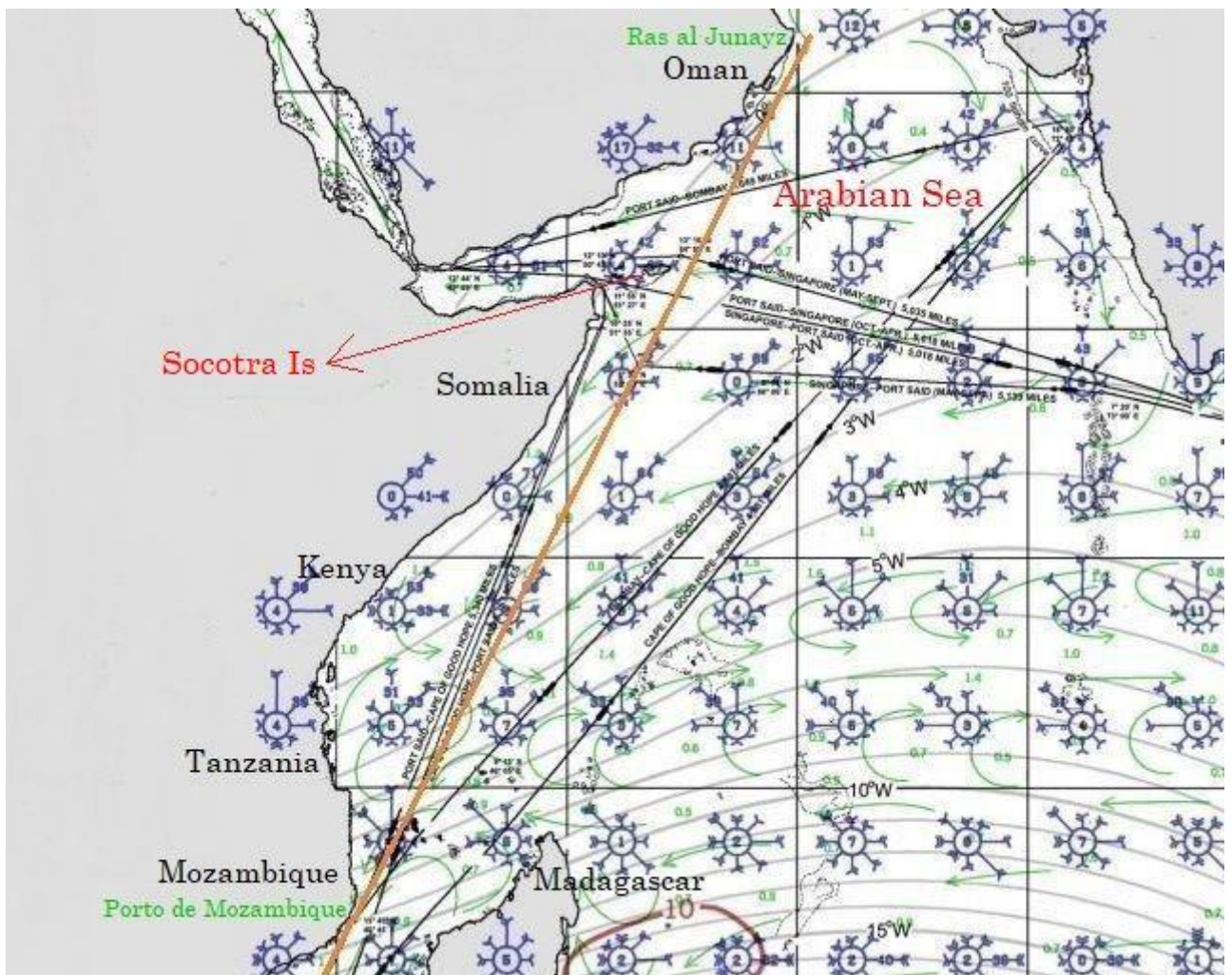
スペインではハンバーガーの様にパンにはさんでいたようです。

折角のペルシャ湾内初上陸もあまりイイことはありませんでした。街ではアルコールが全くダメ、なんと言ってもこれが何よりの大障害。でも、ここでも機関長と一緒にだった

ので、バカを言いながらの街歩き、それはそれで、楽しい上陸でした。

*

次の積地はチリーのバルパライソ Valparaiso、スペイン語表記では Valparaíso と i にアクセント記号が付き、発音はバルパライソ、Va はヴァではなくバ。 Val は Valle=谷の略、Paraiso は天国、合わせて「天国の谷」でしょうか。 この港へも初寄港です。ペルシャ湾からバルパライソまでの航海も初めて。 と言ってもケープタウンまでのアフリカ東南海岸は既に何回か走っているし、ケープタウン以後の南大西洋も初めてではありません。 しかし、マゼラン海峡に向かうのはこの時が初めてでした。ペルシャ湾からアフリカ東岸に向かい、バンカー (bunker=補油) の為南アフリカのダーバン Durban 港に立ち寄ります。 アフリカ東岸の諸港には、以前、協優丸という定期船で、港らしい港には殆ど寄港しました。 ダーバンも然り。

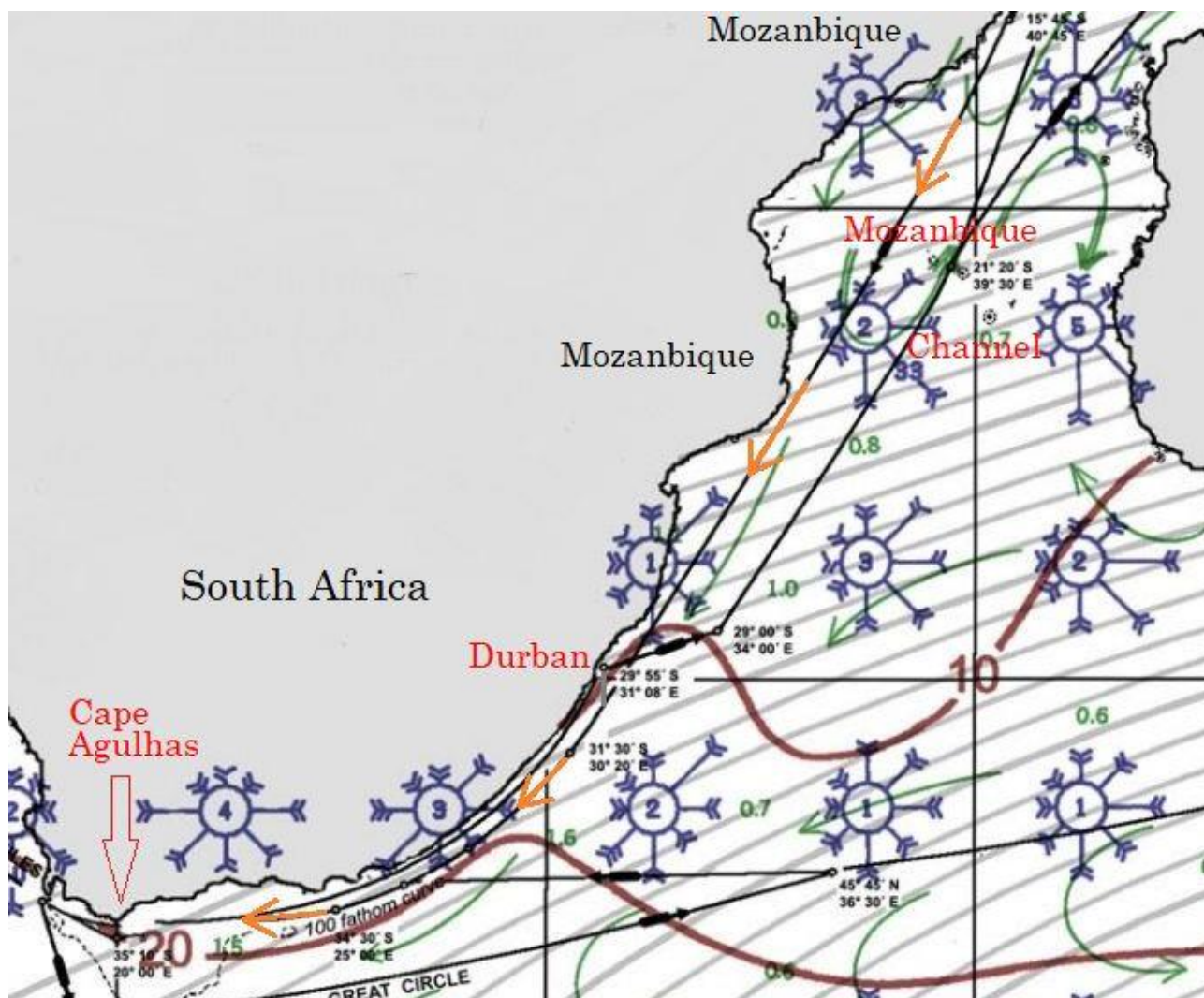


まず、アラビア半島東端ラス・アル・ジュナイス Ras al Junayz 岬をかわしてモザンビーク Mozambique 東岸、モザンビーク港 Porto de Mozambique の沖に向かいます。インド洋の北西部アラビア海 Arabian Sea の冬場は北東季節風、夏場には南西風が吹き荒

れる海域で、蒸気船時代には結構恐れられていたようです。特にソマリア Somalia の北東端沖、イエメン領のソコトラ Socotra 島の東は難所とされていました。

しかし、Konvall のような高速船で、しかも冬場の北東風は追い手ですから、どうということはありません。近年、この海域、特にソマリア沖は、海賊事件が頻発した所ですが、現在は少し落ち着いているようです。Konvall の頃はそんな危険は皆無でした。

船はマダガスカル Madagascar とアフリカ本土の間モザンビーク海峡 Mozambique Channel を推薦コースに沿ってオレンジの矢印の様に南下を続けます。

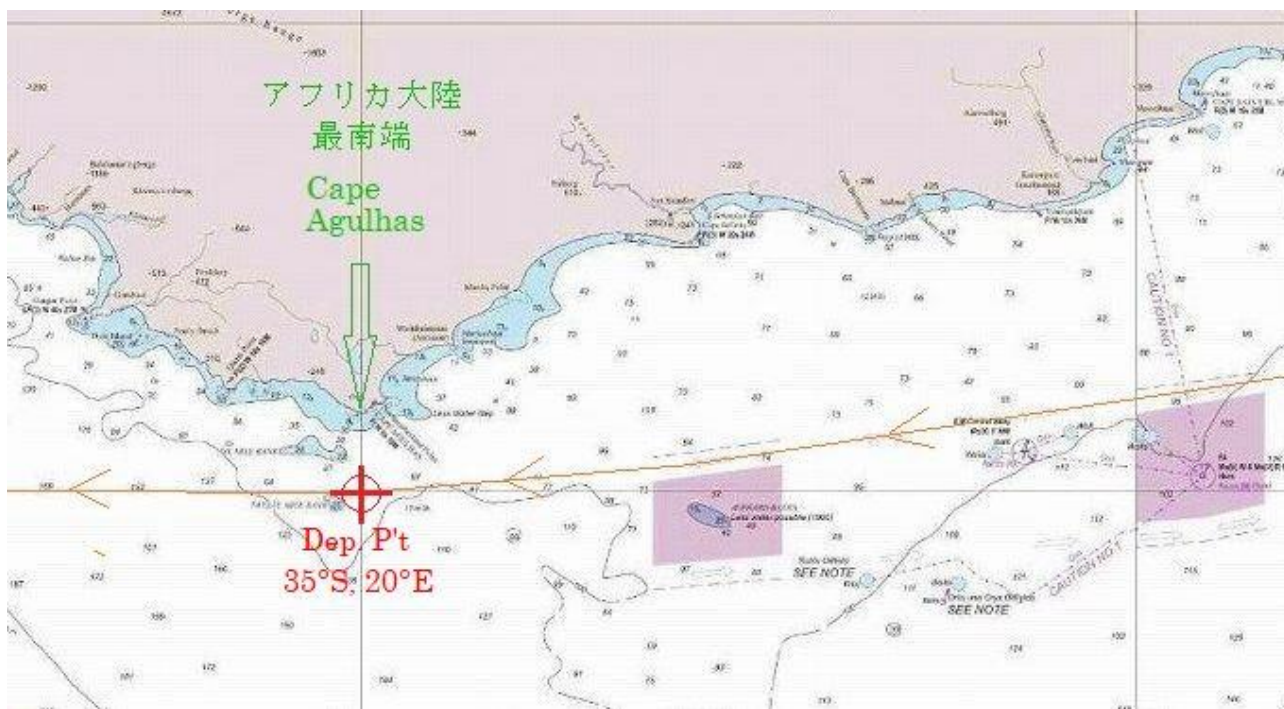


次は、ダーバンですが、ここではバンカーのみですから、数時間とごく短い停泊です。当時の南アの諸港はどこも同じで、極めて物騒でした。入港と同時に注文取りに来船したシップ・チャンドラー (Ship Chandler=船舶食料納入業者) の第一声は「この街は危ないですからネ、決して、一人で上陸しないで下さいヨ」

この人は 50 代の日本人女性で、オランダ人と結婚して、この国には長いこと住んでいると言っていました。在庫の食料を見せてくれるついでに、彼女が車で街を案内してくれ

ましたが、その時も車から下りて散策、と言う気にはなりませんでした。

と言うことで、ダーバンについては協優丸の稿でも触れたし、今回は素通りします。ダーバン以後は南ア沿岸に沿ってアフリカ南端に向かいます。モザンビーク海峡でもそうですが、特にこの辺の沿岸にはアガラス海流 **Agulhas Current** という強い海流がアフリカ南端に向かって流れているので **Konvall** にとってはまたとない連れ潮、時により所により 4~5 ノット (7~9 km) もスピード・アップします。



そのアフリカ最南端はこんな具合です。前にも触れたと思いますが、アフリカ南端は決して喜望峰 **Cape of Good Hope** ではありません。上の海図のアガラス岬 **Cape Agulhas** こそ正真正銘の最南端なのです。喜望峰はアガラス岬から見ると西北西へ 150 km 程の位置にあるんです。

その喜望峰、現地語アフリカーンスでは **Kaap**、アフリカーンスの元であるオランダ語でも当然 **Kaap**、英語は **Cape**、ポルトガル語もスペイン語も **Cabo**、いずれも「岬」の意味。

しかし、日本語では「喜望峰」となぜか「峰」の字を使いますね。 **Why?**

*

さて、アフリカ最南端を経ていよいよ南大西洋。しかも南緯 53 度のマゼラン海峡向けですから、いやでも 40 度線以南へ走らなければなりません。北半球だって冬の高緯度海域は時化続きが当たり前ですが、南緯 40 度台を特にロアリング・フォーティーズ (**Roaring Forties**=吠える 40 度) と呼び、昔の帆船乗りに恐れられた海域です。

元々は、領土であったインドネシアまでインド洋の南部を航海するオランダの船乗りが言

い出した言葉だと言われています。

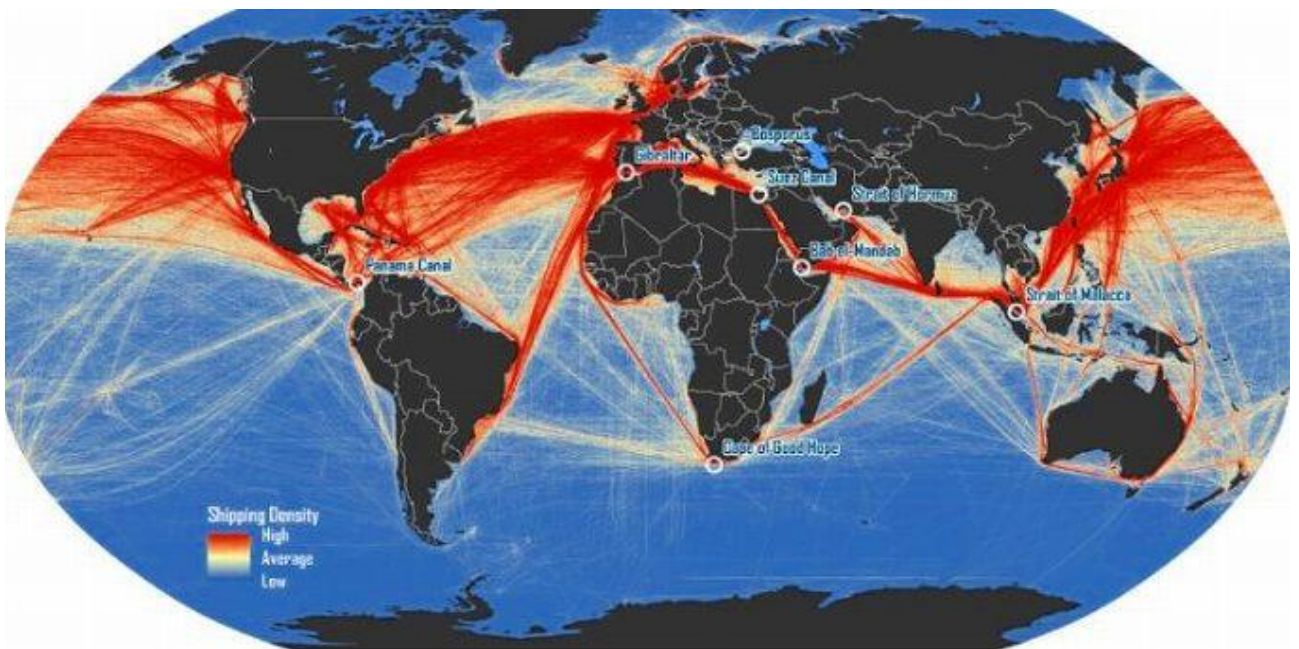
ちなみに、南緯 50 度台をフューリアス・フィフティーズ (Furious Fifties=狂う 50 度)、南緯 60 度台をシュリーキング・シックスティーズ (Shrieking Sixties=絶叫する 60 度=別名 Screaming Sixties) 等とも呼んでいたらしい。「吠える」はまだしも「狂う」とか「絶叫」とか凄い言い方ですね。

こんな呼び名が付いた理由は、英国やオランダなど南アジアに領土を持っていた海洋先進国の帆船がこの風を利用して地球を東向きに回る航路をよく使っていたからであるらしい。確かに、北半球に比べると陸地が少なく海面が広い南半球は、同じ緯度でも冬場の偏西風の影響は強い、それでこんな大げさな呼び名が付いてしまったのでしょう。

これらの緯度圏を南北両半球で較べてみると現在では圧倒的に北半球の交通量が大きい。陸地が多く人口の多い北半球に流通が集中するのは当たり前ですし、帆船時代にはなかったパナマとスエズ、両運河の存在も大きく影響しているのでしょう。

*

その様子をハッキリ示している次のような画像があります。

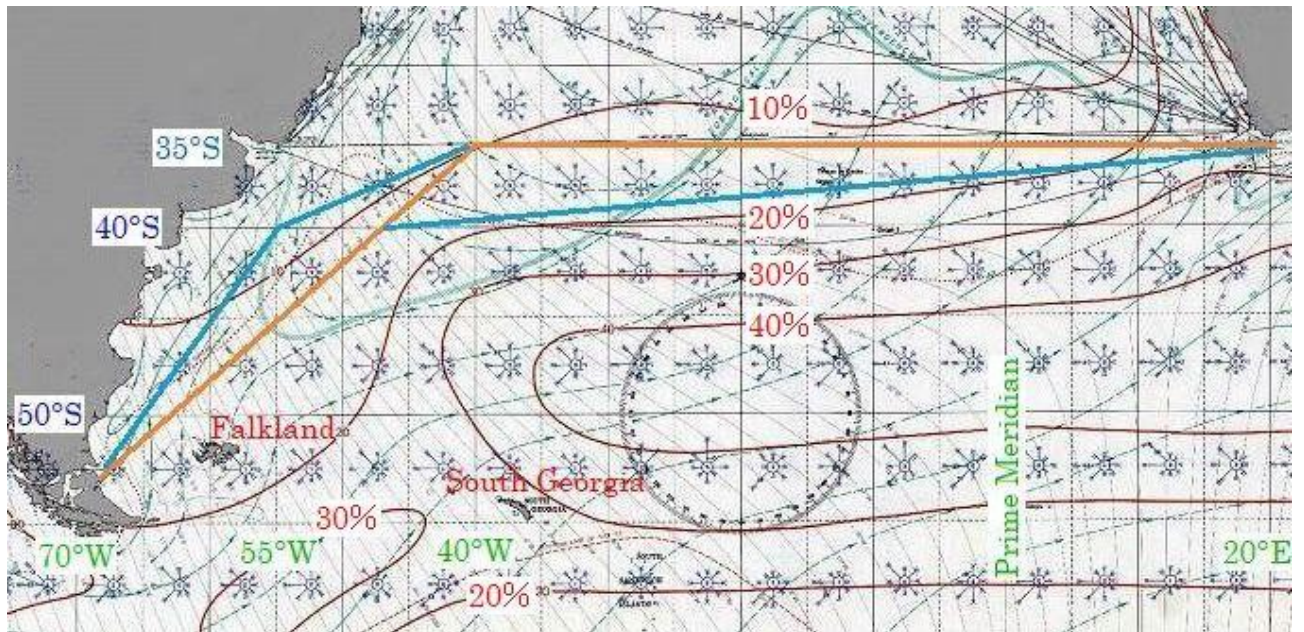


こんな画像ができたのは、IT の利用が当たり前になってからのことですから、帆船時代の資料が入っているとは思えません。

勿論、私が現役だった頃には存在しないモノでした。元は大画像だったものを縮尺したので字が読みにくいですが、左下に Shipping Density=海上交通密度の色分けグラフがあって、赤が濃いほど密度が高い、交通量が多いということを示しています。これを見ると、現在の海上交通の様子が一目でわかりますね。

これはあくまで一例で、出所によってデータの取り方も違うので、ネットで色々な同様の画像を見ることができます。データの対象となる船が商船だけか、小型漁船や軍艦・巡視船なども入るか、商船だけの場合でも千トン以上というような基準があるか、などなど様々なデータ整理の仕方があるのでしょう。

このように荒天の多い南半球西航の航路選定は帆船でなくても一工夫も二工夫も必要です。で、また例のパイロット・チャートが重要な参考資料になります。



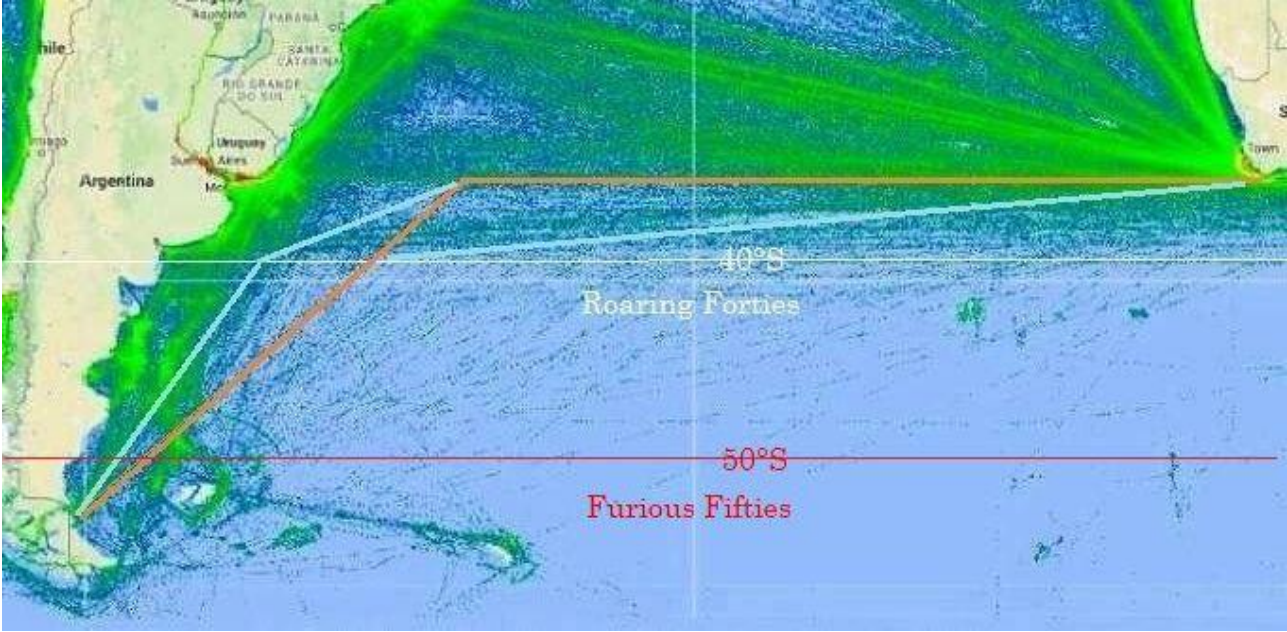
デパーチャー・ポイント (Departure Point=出発点) は右上アフリカ大陸南端アガラス岬沖、アライヴァル・ポイント (Arrival Point=到着点) は左下マゼラン海峡東口。まず第一の注意点は、波高が 12ft を超える確率を表す赤の曲線。南緯 40 度を超えると特にアフリカ寄りの海域で次第にパーセンテージが上がってゆくのが分ります。時化する確率が 40% を超える部分が南緯 45 度位から 52~3 度に広がっています。まさに「吠える」「狂う」の海域です。常時、偏西風が吹き続くところなるわけ。意外なことにそれよりさらに南、図の下辺「絶叫の」60 度辺りでは波高の高い確率は少し小さくなっています。上の図では細かい点を読み取れませんが拡大図で詳しく見ると、この海域の風そのものはやはり強く、風力 9 なんてのがあちこちで見られます。では、なぜ平均波高 12 フィート以上の確率がそれほど高くないのか？ 多分、夏場 (南半球の 12 月は夏) 故に低気圧の威力がそれほど強烈でない、且つ高緯度故に移動が激しい、従って、波が高くなる前に風向がクルクル変ってしまうからだと考えられます。幸いなことにこの時は南半球では夏・真っ盛り。しかし、いずれにしても「吠える」はまだしも「狂う」ような海域に踏み込むことは避けたい。そこで考えるのは、まずオレ

ンジ線のルート。 その時の状況次第でブルーのラインも選択肢とする。

シカとした記憶ではありませんがこの時はこんな風に考えていたと思います。

これ以後、下船するまでペルシャ湾～バルパライソ間往復を四航海続け、最後は南半球の冬でしたが、ひどく時化られた記憶はないので、多分この目論見が当たったのでしょう。

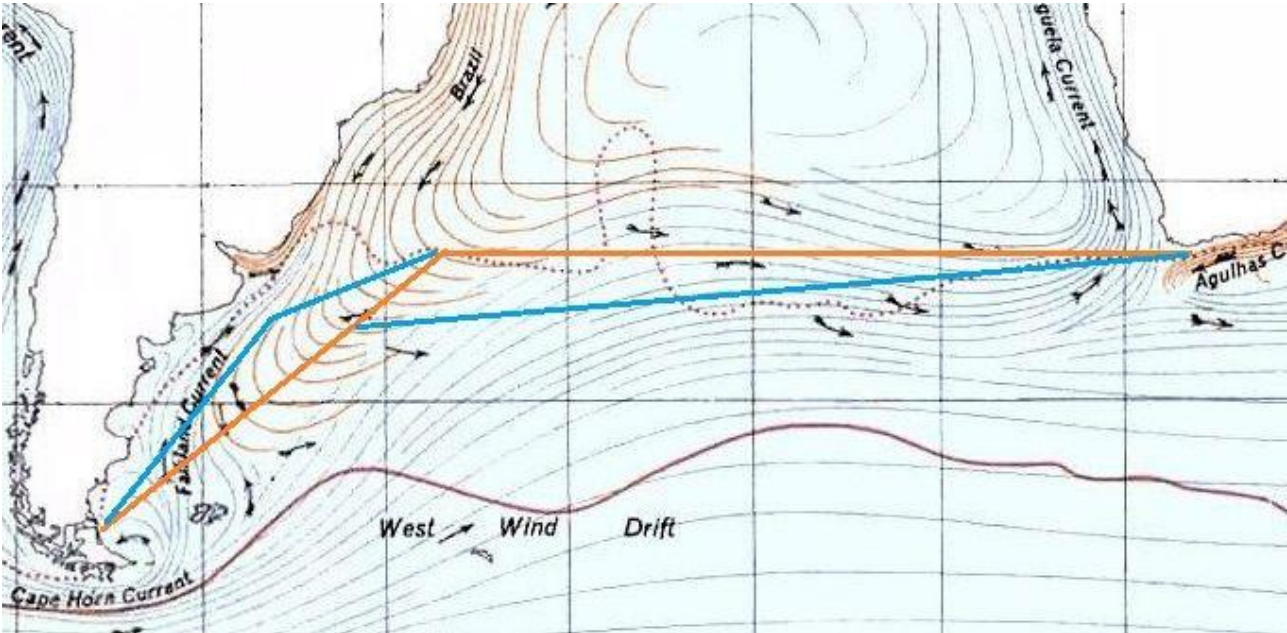
このルートを先程の海上交通密度 Shipping Density の別の例で見ると・・・。



こうなります。 これは先程の同様の図と出所やデータのとり方が違いますが、南緯 40 度以南を走る船が如何に少ないか、と言うことは歴然です。

そりゃまあそうですね、誰もわざわざ時化が予想される海域に踏み込みたくはない。

それにこの図は、アフリカ南端からマゼラン海峡を目指す船の絶対数が低い事も示しているんですね。 もう一つの考察、例の海流図で見ると・・・。



東半分はハッキリ向かい潮ですが、後半はマズマズ。特に南米大陸寄りのブルーの選択肢を取れば一部は連れ潮に乗れます。

まあ、どう走るかはその時次第、風と波と潮、この三つの影響の強さの兼ね合いです。

そして次は、いよいよ初めてのマゼラン海峡通過。

次の図はマゼラン海峡の全体像、薄茶色の部分がチリ、薄黄色はアルゼンチンです。



右上、南大西洋横断ルートの到着点 Arr Pt から海峡に進入します。海峡の東口はポゼシオン湾 Bahía Poseción と言いますが、その中央部、PS と付記した赤丸付近がパイロット乗船地 Pilot Station です。船の目的地がチリ国内の港なら、外国船の場合パイロットはここから目的港まで乗船して行きます。

Konvall の場合は、バルパライソ行きですから海峡東口のポゼシオン湾から約 1500 浬（約 2800km）所要時間約三日余り。厳冬期には、海峡の西口から先の外洋は強い西風にさらされます。Konvall の初航海は夏でしたから外海を走る事も可能だったかもしれませんが、上図左上の赤丸から太平洋に出るのではなく、そこで右に変針、内陸水路であるパ

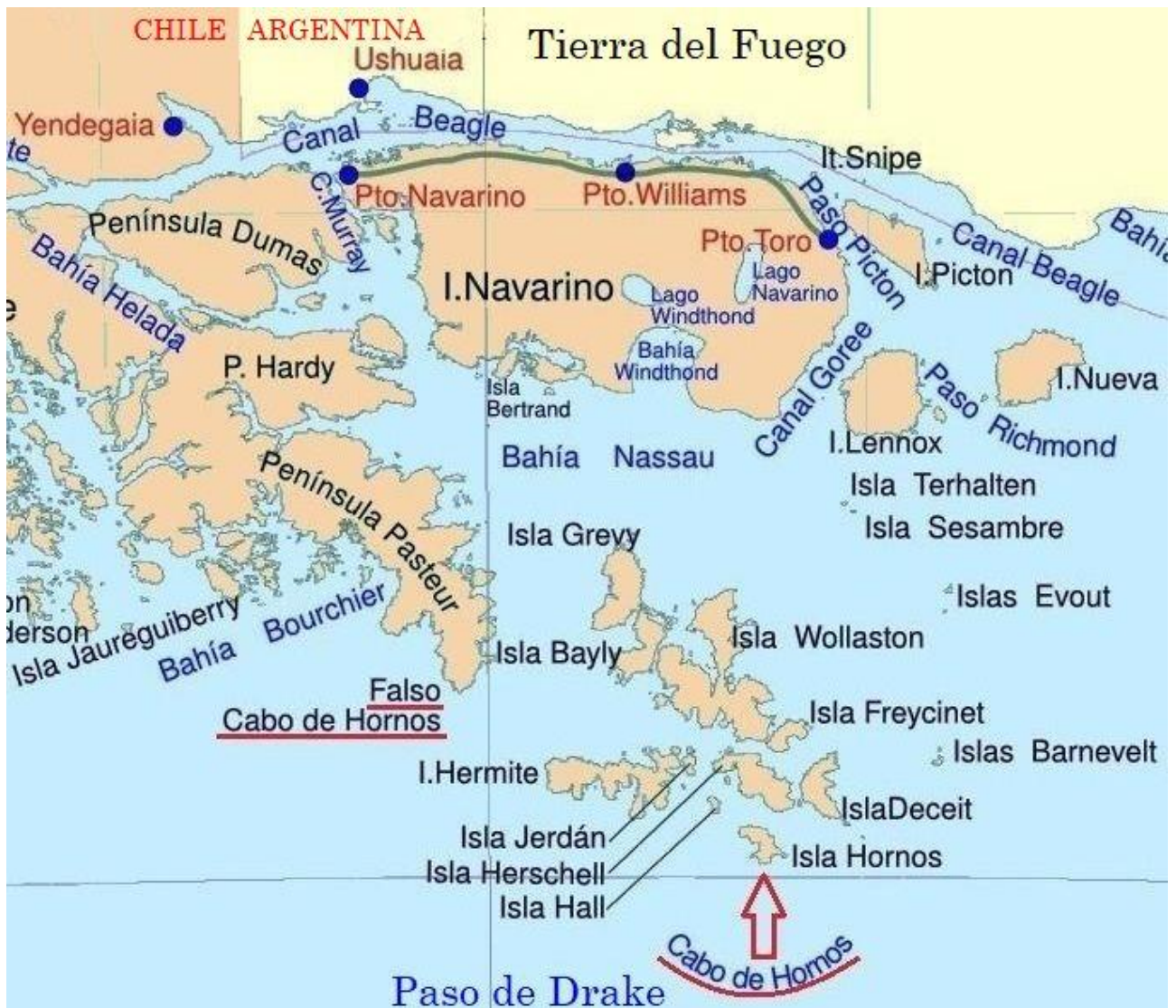
タゴニア水道を通過して北上しました。このルートは多数の島の間を縫うように進む水路ですから、当然、距離は伸びますが大したことはなく、精々数十哩の延び。反面、外海が荒れ狂っても鏡のような海面を走れるというもの。

ポゼシオン湾で二人のパイロットが乗船、彼らは交代で水先案内をします。

そして、まずマゼラン海峡 Estrecho de Magallanes の通過です。

上図の赤線は海峡通過の大雑把なコースです。途中、マップ中央付近で大きく U ターンしますが、このブルズウィック半島 Península Brunswick の先端、下向き赤矢印のフロワード岬 Cabo Froward が「南米大陸の最南端」です。

一般的に「南米の南端」と言えば、ホーン岬 (Cabo de Hornos = オルノス岬) と思いがちですが、実はホーン岬は上図の右下、上向き赤矢印で示した小島、ホーン島 (Isla Hornos = オルノス島) の南端なのです。その部分の拡大すると・・・。



この通りホーン岬は「大陸の南端」ではなく「小島の南端」です。従って、「南米」の南端はホーン岬と言う方がいい方が全くの間違ひとは言いませんが、「南米大陸」の、となれ

ば前記のフローワード岬が正しいのです。 アフリカ大陸の南端も、喜望峰だと思いこんでいる人が結構いるようですが、ここも同様、これが実態です。

なお、ホーン岬の西北西に **Falso Cabo de Hornos** という表記がありますが、**falso** は英語の **false** で「偽の」「間違った」という意味のスペイン語です。 両者の距離は 30 哩（約 56km）で現在のレーダーの様な電子機器があれば間違えることはありませんが、帆船時代にはよく間違われていたようです。 それが原因で座礁事故を起こしたこともあるとか。

灯台さえない時代、目視だけで西から近付けば、間違えることも十分有り得るでしょう。

下辺中央に **Paso de Drake**=ドレイク海峡という表記がありますが、大航海時代初期にはこの図の上辺の島、ティエラ・デル・フエゴ (**Isla del Fuego**=火の大地) と南極大陸はつながっている、大西洋と太平洋を結ぶ唯一の海峡はマゼラン海峡だ、と考えられていたらしい。 しかし、英国人船長ドレイク **Drake** がこの水路で両大洋がつながっていることを発見したとされています。

海峡とは名ばかり、決して「峡」とは言い難い広さで、南極大陸に近いサウス・シェトランド諸島 **South Shetland Islands** との間の最狭部でも約 350 哩（約 650km）もあって、ギネス・ブックでは「世界一広い海峡」？と認定されているそうです。

ちなみにティエラ・デル・フエゴとは、マゼランがここを通った時、先住民の焚火が沢山見えたことから名付けたとされています。 実は焚火ではなくマゼラン達を警戒する狼煙だったとする説もあるらしい。

また、ティエラ・デル・フエゴの南岸のアルゼンチン領に **Ushuaia** (ウシュアイア又はウスアイア) という表記がありますが、ここは南緯 54 度 48 分で、「世界最南端の都市」とされているのだそうです。 その他にも「世界最南端」を主張する自治体はチリ領にも多くあるらしいですが、いずれもウスアイアに比べると人口も少なく「市」ではなく「町」なのだそうです。

なお、この辺の地名については、出来るだけ現地語スペイン語主体で話を進めていますが、縁のある人名が地名になっている場合はどうしても色々な言語がゴチャ混ぜになります。

特に「英・西」の人名が絡んだ地名は米国南部や中南米にはよく見られることです。

大航海時代、この二国の航海者が如何に活躍していたかの証拠でもあるのでしょうか。 さて、チリ人パイロットの誘導で、初体験のマゼラン海峡を抜け、次も初体験のパタゴニア水道です。 とにかくこの航海全体が初めての経験で、ドコモココも初体験の連続です。 この航海も含め四航海バルパライソ～ペルシャ湾の果物輸送を続けましたが、どの航海に

も新しい発見があり、飽きることがありませんでした。特に、マゼラン海峡通過後のパタゴニア水道、ここは既に 35 年たった今でも新鮮な記憶がよみがえる特別な場所です。

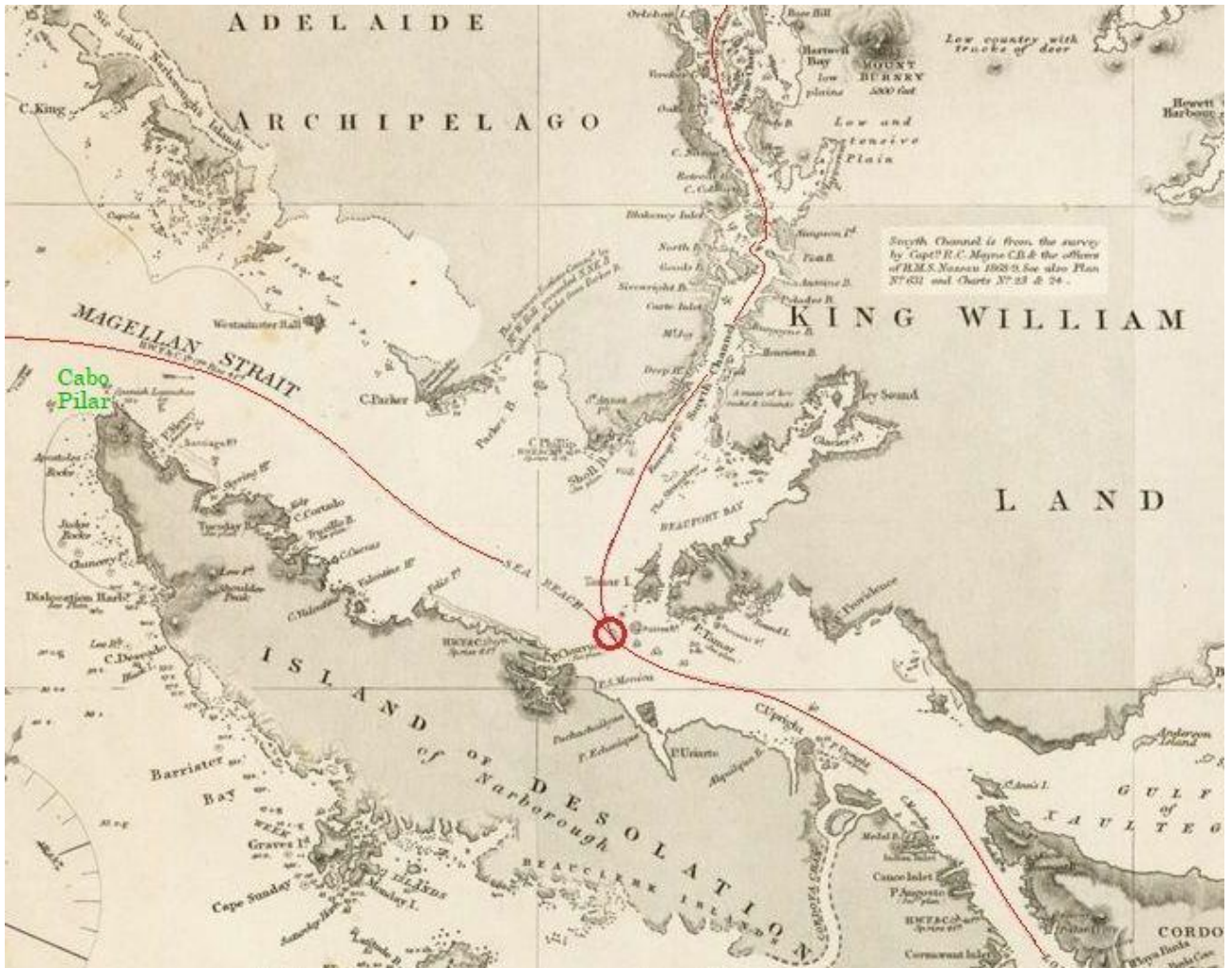
*

チリという国は南北に極端に細くて長い独特な形です。



左側の図の薄茶色の部分がチリの全体像、そして右側のグリーンの下向き矢印で示した辺り以南のチリ・アルゼンチン両国にまたがる地域をパタゴニア Patagonia と言います。そのパタゴニアのうちのチリ領、プエルト・モント Puerto Montt からマゼラン海峡西口にかけては、多数の小島や岬が入り組んだ複雑なフィヨルド地形が続いています。この地域の複雑な内海水路を総称してパタゴニア水道 Canales Patagónicos と言います。

プエルト・モントの緯度は南緯 41 度 28 分ですからパタゴニア水道はその全体が「吠える」Roaring と「狂う」Furious 海域に入ってしまう。特に南半球の冬場はマゼラン海峡を太平洋に抜けるとモロに強烈な偏西風にさらされるので、内海水路はととてもありがたいのです。ではその詳細をたどってみましょう。まず水道の南口。



ほぼ中央の赤丸は三つ前の画像、マゼラン海峡全体のマップの左上の赤丸と同地点。Konvall の様に大西洋から海峡を通過してきた船は右下から赤線のように上がってきます。そして、赤丸の地点はここから西向きに南太平洋に出て行く航路と、これより北のチリ各港へ向かってパタゴニア水道をたどる航路との別れ目です。

勿論 Konvall はここで右に変針、パタゴニア水道へ向かいます。

Konvall がここを通った時は幸いそれほどひどい状態ではありませんでしたが、パイロットの話では、海峡の西口南側のピラール岬 Cabo Pilar の灯台は烈風に吹き倒されたこともあるそうです。灯台が風で吹き飛ばされる、なんて並みじゃありませんね。日本人船乗りは「パタゴニア水道」と言っていましたが、英語では Patagonian Channels、スペイン語では前記の様に Canales Patagónicos、といずれも複数形呼びます。

ためだけにこの水道を通過する船が採用するルート。ブルーの線は観光クルーズ船などが使う航路を示しています。赤丸の地点からそのまま外洋に出て北上する赤線のルート

もありますが、「狂う」「吠える」海域に好んで出てゆくものはいないでしょう。

上の図でアチコチに行き止まりの青線があるのが分るでしょうか。行き止まり地点の近くには緑色の長方形があってその中の表記は地名です。何故こんな行き止まりルートが

あるかと言うと、これらは皆この辺りのフィヨルド・クルージングの航路です。

この辺り一帯はフィヨルド特有の入り組んだ入り江ばかりで、クルーザーでの観光を楽しむにはもってこい。おまけに、あちこちに海面への氷河の落ち込みを間近に見られる場所が沢山あります。緑の長方形で示した地名ははそういう人気の観光スポットなのです。

だから、ブルーのラインは Konvall には用の無いルート、もっぱら赤線のルートをたどります。赤線の内海航路も何ヶ所かで二股に分かれている所があります。それぞれのルートには、吃水はコレコレ迄、長さはコレコレ迄、又は通航は昼間 daylight のみ、と言う

風に色々と通航制限が設定されています。言わばバイパスです。

黄色の長方形に赤字で表記されているのがそれぞれ通航制限のある水道の名称で、右下のやや大きい黄色の正方形に書いてあるのがその制限の内容です。先程の外洋を北上する赤線は、これらの制限に引っ掛かって内海水路の航行が出来ない船の選択肢でもあります。

Konvall はこの内海ルートに沿って北上しました。

上の図の中央少し左にマゼンタの矢印で島の名前、Isla Hanover と Isla Chatham を示してありますが、この島はあのジュール・ヴェルヌの冒険小説「十五少年漂流記」の舞台とされている島なのです。私もこの本は、何度も読み返した覚えがあります。その他「宝島」「海底二万哩」「白鯨」「ロビンソン・クルーソー」など、いわゆる海洋冒険小説にハマっていた子供の頃の読書習慣が、自分でも気づかぬうちに船乗りになる下地を作っていたのかもしれませんが。それはともかく、ジュール・ヴェルヌはこの物語の終わり近くで、少年たちが助けた船乗り「ここはマゼラン海峡に近いハノーヴァー島だ」と言わせて

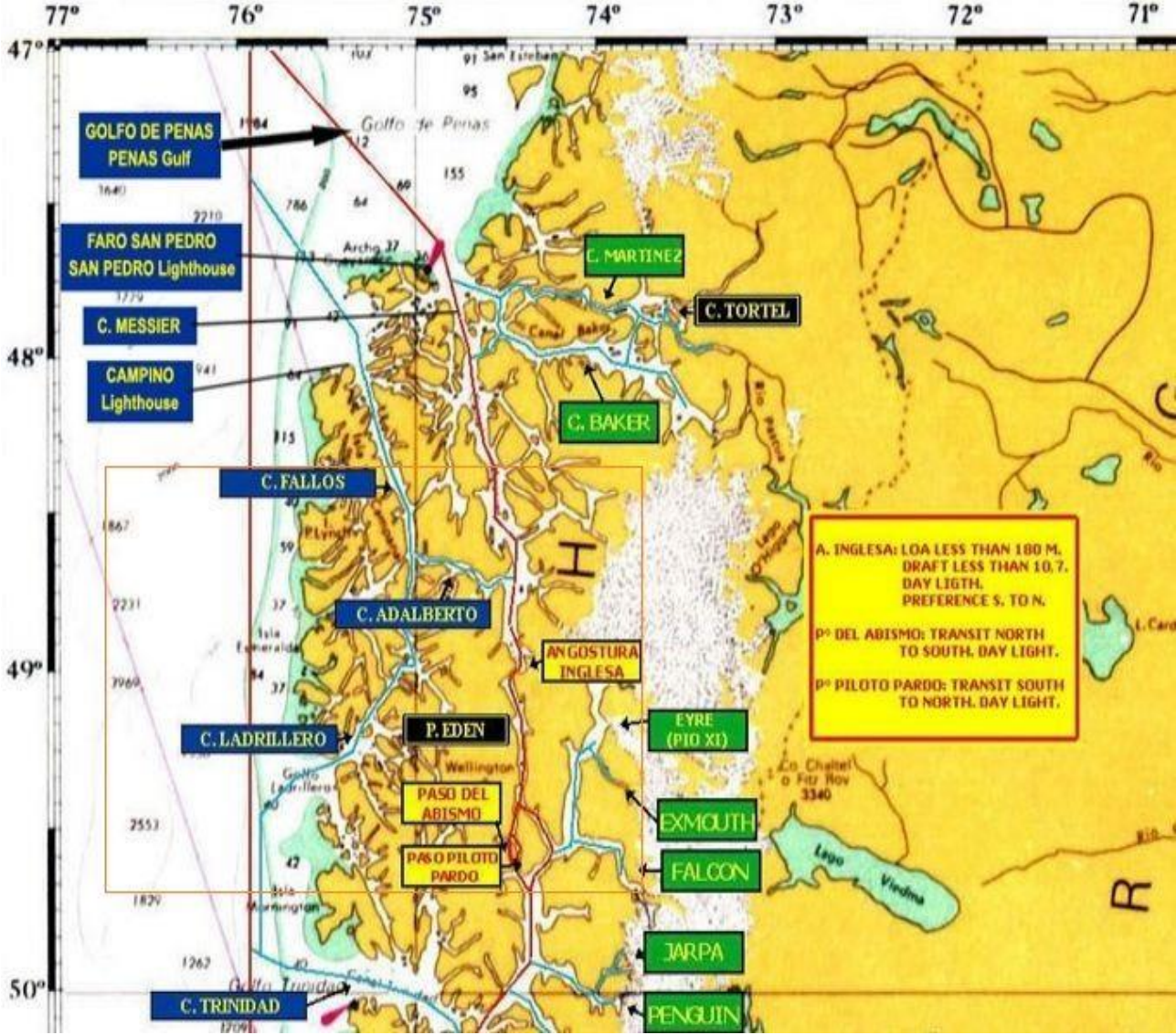
ています。しかし、どうもこれにはちょっと納得がいきません。

ハノーヴァー島、即ち、Isla Hanover は狭い水道をを介して色々な島に囲まれています。あの利発な少年たちがそれに気づかぬはずはなく、ちょっとこの設定には無理があるのでは？とってしまいます。同じように考える人は多くいるらしく、ハノーヴァーではなく隣の Isla Chatham イスラ・チャタムじゃないか、いやいや実はニュー・ジーランド

東方沖のチャタム島 Chatham Island ではないか？など諸説があるようです。

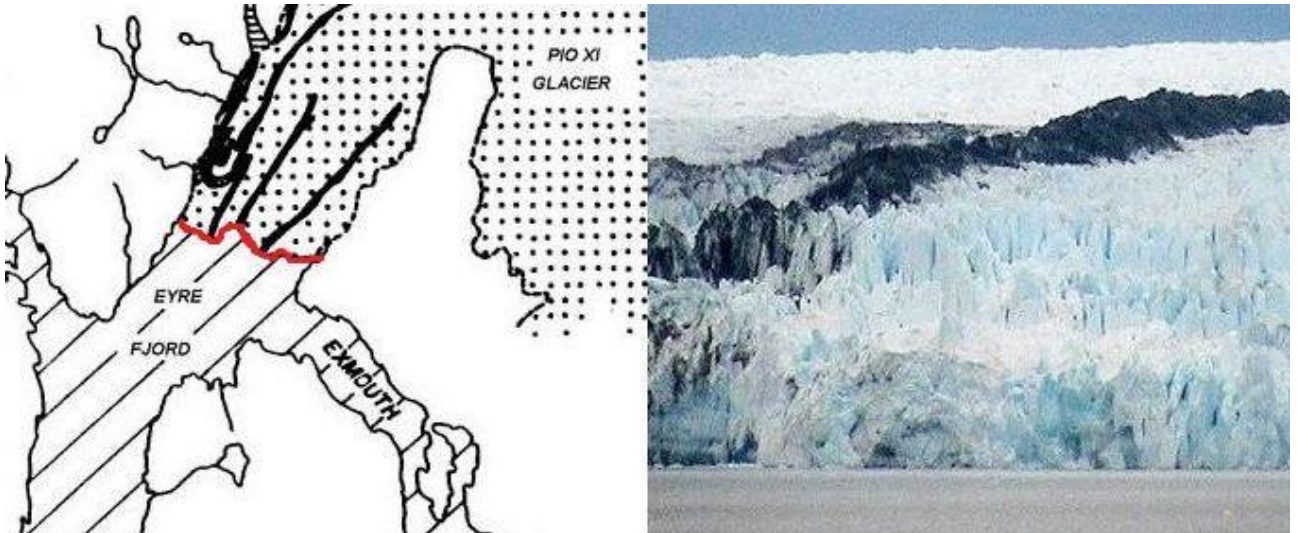
所詮、架空の話ですから実物がどうであれ関係ないわけで、その場所の検証など全く無意味ですが、一船乗りとしては、舞台をもうちょっと孤島らしい所にしてほしかった。さて、Konvall はつぎのステップに進みます。 前の図の上辺が次の図の下辺になります。

(MAP-B)



これらのマップの中央付近に縦に走る白っぽい部分がありますね。これがパタゴニア氷河 Patagonia Glacier で、この氷河が海面に落ち込むところが何ヶ所かあるんです。

その一例が上の図にある緑の長方形のうち下から五つ目の Eyre(PioXI)の表記。その部分の拡大が次の画像の左側で、黒点が並んだ部分がパタゴニア氷河の一つ Pio XI、斜線部分がエア・フィヨルド Eyre Fjord です。 その間の赤線と右の画像が氷河の落ち込み部分です。 この氷河とフィヨルドの名前ですが、 Pio XIはローマ法王ピオ又はピウス 11 世、 Eyre は英国の探検家エドワード・ジョン・エア Edward John Eyre らしい。このような氷河の落ち込みが、例の青線航路のドンヅマリの部分になるんです。



Konvall からこの現場が見えたわけではありませんが、次の画像のような「氷河の青」いわゆる Glacier Blue はあちこちで見ることが出来ました。



こんな風にあちこちに氷河の落ち込みがありますから、当然ながら海面には氷が流れ出します。その殆どは例の青線の水路、即ちクルーズ船が入り込むフィヨルドの中で溶けてしましますが、中には赤線の本船航路迄流れ出てきている所もあり、Konvall のコース近くにも何度か流氷を見かけました。

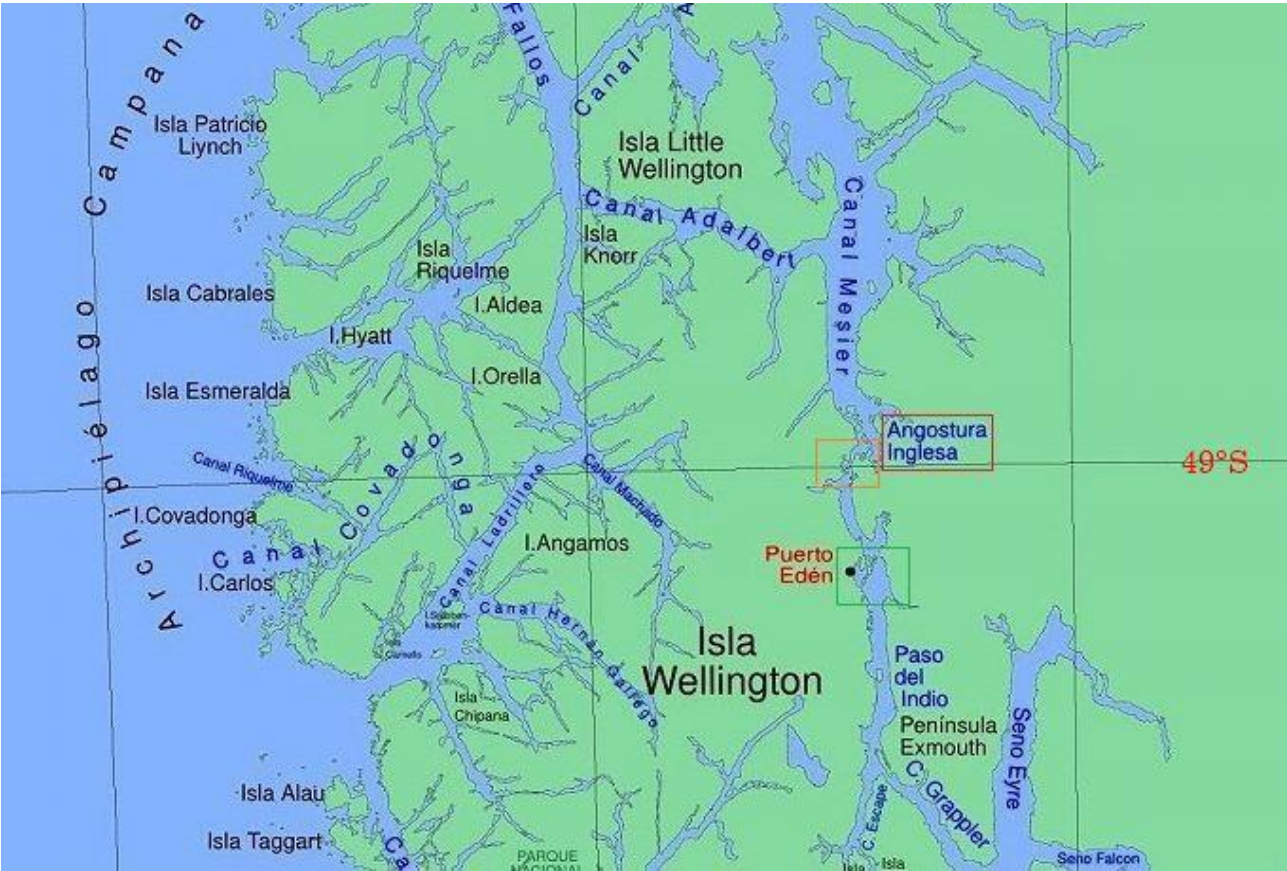
氷は水面上に出るのは全体の約 1 割と言いますから、遠くから目視できる大きさとなると油断はできません、砕氷船ではない Konvall は外板にダメージを受けるかも・・・。

でも、ここを通り慣れたパイロットは「心配ないですよ」とお気楽ムード。



次は、パタゴニア水道随一の難関についてのお話し。

(MAP-B)で南緯 49 度を中心にしたオレンジ色の長方形部分の拡大が次のマップです。



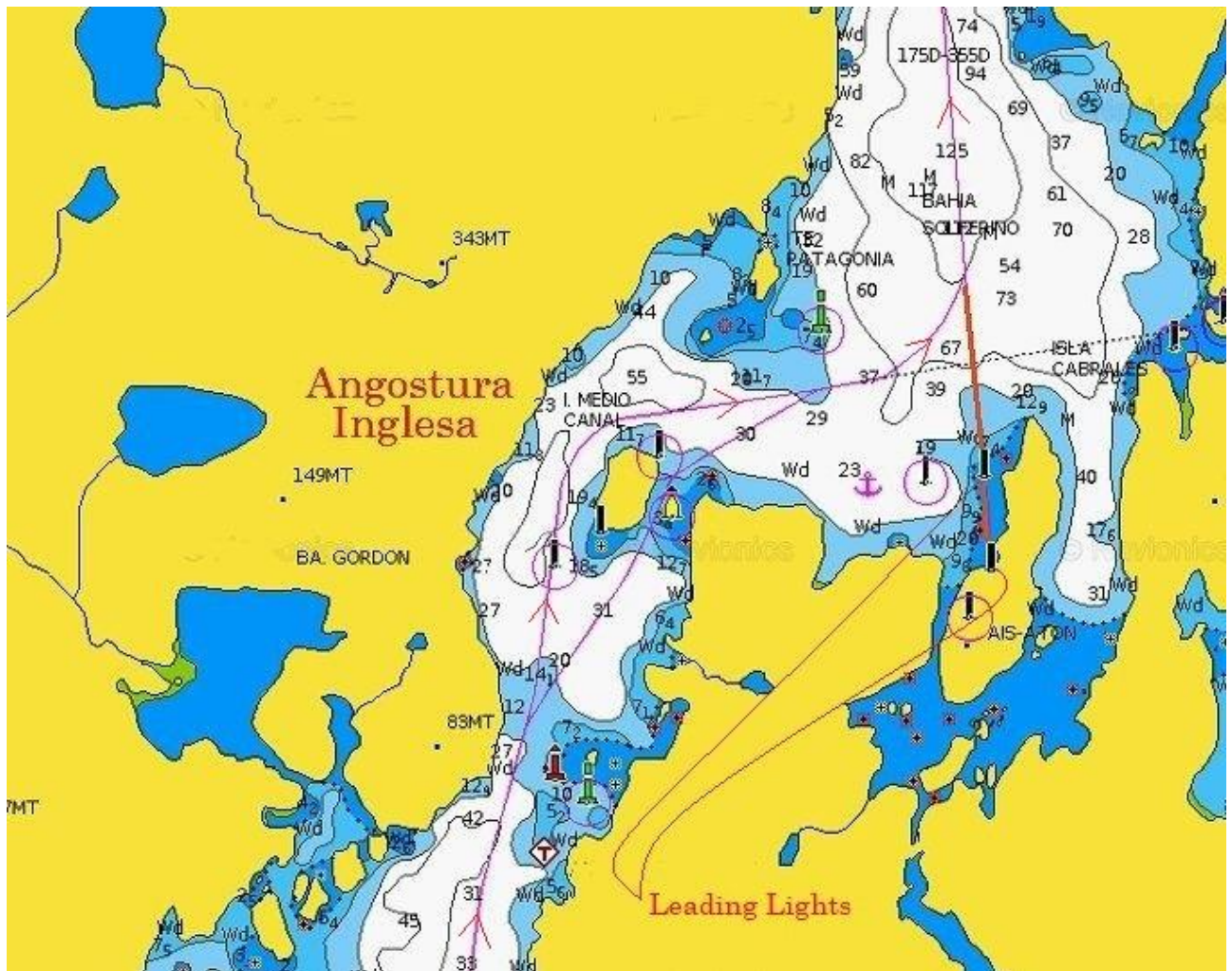
右下 Seno Eyre は前記 Eyre Fjord のスペイン語表記、Seno は入り江という意味です。
 上図で南緯 49 度にかかっているオレンジの長方形。これが問題のパタゴニア水道第一

の難関アンゴストゥーラ・イングレサ Angostura Inglesa、英語では English Narrows、

Angostura も Narrows も狭水道の意味ですが何故かここでも英語は複数形。

マップには、あちこちに Canal や C.○○○ (Canal の略) という綴りが見え、更に Paso の表記もあります。これらは皆「水路」「水道」の意味で、これが前述したパタゴニア水道の英語及びスペイン語表記 Channels、Canales が複数形になっている理由です。

では、そのアンゴストゥーラ=狭水道の詳細を見てみましょう。



こんな風に航路が言わばクランク・コースになっています。 Konvall は中央の島の西側（左側）のコースを進みます。 こっちの方が屈曲度は大きいですが水深と可航巾（安全に通行できる水路巾）に余裕があり安全度が高い。 反対側、島の東（右側）は狭いうえに浅くて、小型船しか通れません。 二つのコースの分岐点付近に赤いブイがありますが、この地点の可航巾は 180m とされています。 複数のコースがあるんだからやっぱり英語のチャンネルズが正しいか。 こんなに狭いわりに潮流は比較的緩やかですが、それでも最大流速 6 ノット kts (約 11km/hr) とされています。

中央右手の太い赤線は導灯 Leading Lights です、この意味は前に説明済みですね。

もう一度 MAP-B に戻って右下の黄色の正方形内の記述を見ると、ここには次のように
アンゴストゥーラ・イングレサに対する航行制限が記されています。

Inglesa: LOA less than 180m, Draft less than 10.7, Daylight, Preference S to N.

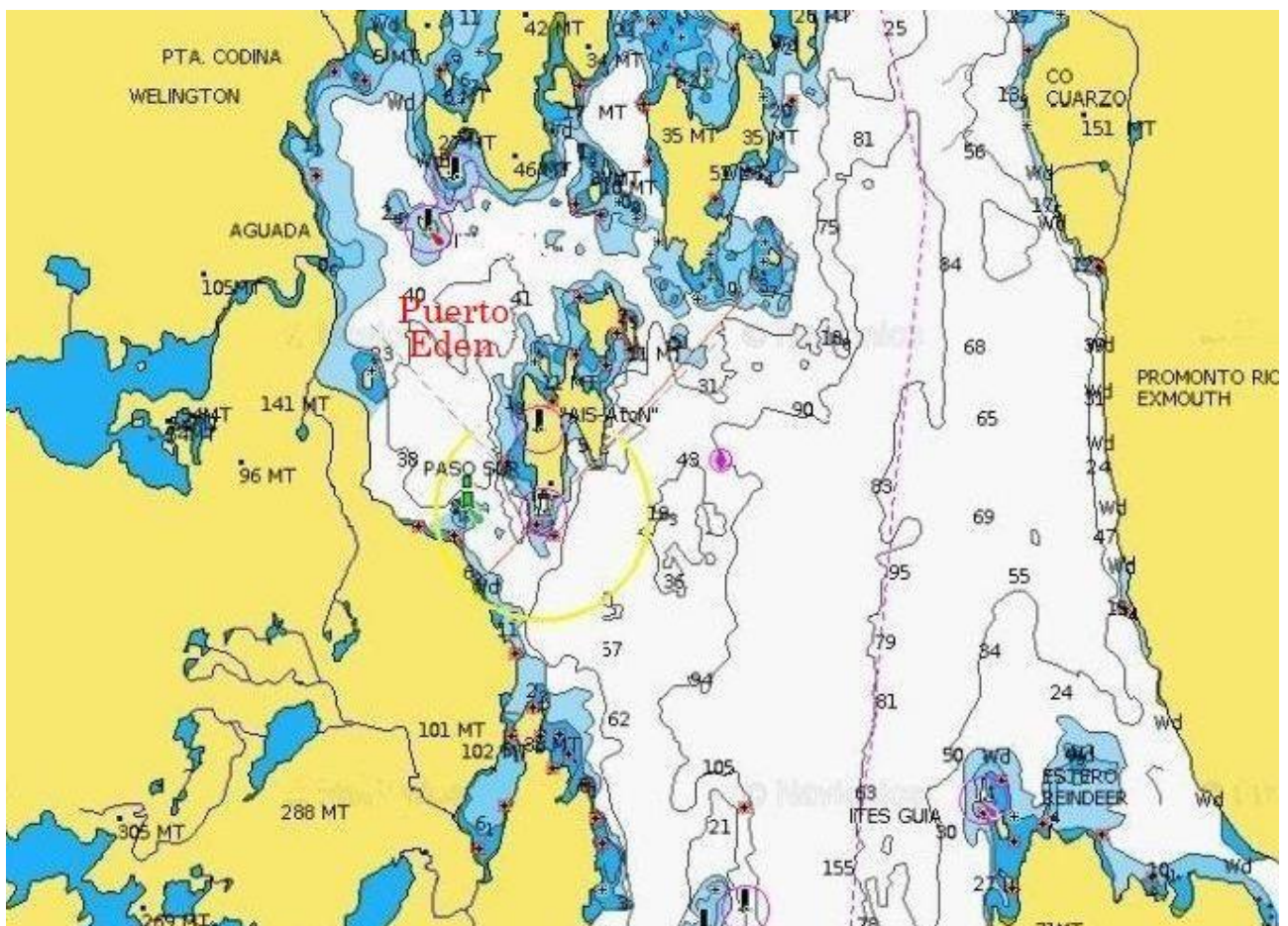
(全長・180m 以下、吃水 10.7m 以下、通航は昼間のみ、北航船優先)

Konvall の全長は 138m、喫水は満載時でも 9.0m、この時は空船ですから全く問題なし。

これまでに乗った船で言うと LOA 175m の「八とよた」はぎりぎりセーフ、LOA 182m の「十九とよた」はバツ。この規制は全て島の西側を通過する船を対象にしています。

北航船に優先権を与えている理由は、地形的に南航船はクランクに入る前に図の右上の様にやや広い待機場所があるけれど、北航船にとってはクランク直前で既に狭い水路になっていて待機することが難しいから、と言う配慮です。

ところで、Konvall の ETA・Inglesa (イングレサ到着予定) は日没直後になるので、そのまま突っ込むことはできません。そこで少し手前の待機錨地で一晩過ごすことになるのは前日にパイロットから知らされていました。その錨地が一つ前のマップにブルーの長方形で示したプエルト・エデン Puerto Edén です。その長方形を拡大すると次の通り。



錨地は中央の赤丸に縦の菱形の付近、これはパイロットステーション (Pilot Station パ

イロットの乗下船場所) のマークですが、Konvall のパイロットがここで下船するというわけではありません。これはアンゴストウーラ通過の為だけのパイロットでしょう。この錨地は水深はやや深すぎるし、底質は砂利まじりの砂地、海底の凹凸もある、錨地としてはあまりいい所ではありません。しかし、フィヨルドの狭く深い谷の中ではこんなもんです、贅沢は言えません。

その代わりここには思いがけぬ良いことがありました。

ここに至る航海中、パイロットにはそのことは聞かされていました。「キャプテン、プエルト・エデンは楽しみな所ですよー」 何がそんなにイイのかと言うと・・・。

これ!!



そうです、タラバガニ。正確には「南タラバガニ」英語名 Southern Red King Crab、スペイン語では Centolla Austral, 学名は *Lithodes santolla* というカニ。

プエルト・エデンの漁師たちがこれを持って錨地にやって来るというわけ。彼らは本船クルーのタバコや酒類を目当てに、自分たちが捕った海産物との交換をしにくるんです。但し、彼らを本船に乗せてはいけませんよ、ブツブツ交換だけなら官憲も見逃してくれるけど船に立ち入ったとなるとヤヤこしくなるから、とパイロットにはクギを刺されました。

成程、アンカーする前から既にボートがたくさん集まってきました。

どうやらパイロットがあらかじめ無線で本船の錨泊を知らせていた気配です。

そして本船がアンカーを入れるのを待って早速船べりに群がってきました。

まず、本船からロープを下ろしてくれと手まねで合図しています。

クルーが何本もロープを降ろすとボートではカゴを縛って合図します。本船にカゴを引き上げてそれにタバコのカートンやウイスキーなどを入れて降ろすと、今度はお返しに上のような立派なのを入れてくれるんです。この間、両者は水面と高い船べりに離れていますから、特に細かい交渉をするわけではありません。けれど、オマケとして魚や貝を入れてくれたりもします。クルーとしては免税で安く仕入れてあるタバコや酒ですから損はナイ、どころか皆、大満足の取引でした。

カゴの中のカニも貝も生きていますし、魚だって口をパクパクしてる位。

漁師たちの多くはこの地域に古くから住み着いていたインディヘナ Indígena と呼ばれる先住民らしく、明らかに一般的チリ人のようなスペイン系とは違う顔付でした。

さて、ここで機関長 K.M.さんの出番。

彼は元々水産会社の社員船員ですからこういう水産物の輸送には長年携わっていたんです。だから、船上凍結する前の採りたての魚介類を色々と食べていて、その捌き方も堂に入ったものでした。彼が造ってくれたタラバガニの刺身がそりゃモー言うことなしの絶品。



こんな調子です。カニ足の殻をむいて氷水につけ、しばらくすると花が咲きます。その他、花は咲かせず常温のままの刺身も別の旨さで大いにイケる。とにかく生きているんだからアタル心配はなく、どんな食べ方も OK。

普段食べているボイルなんかそっちのけ、生のままのむき身をステーキ風にしたり、とに

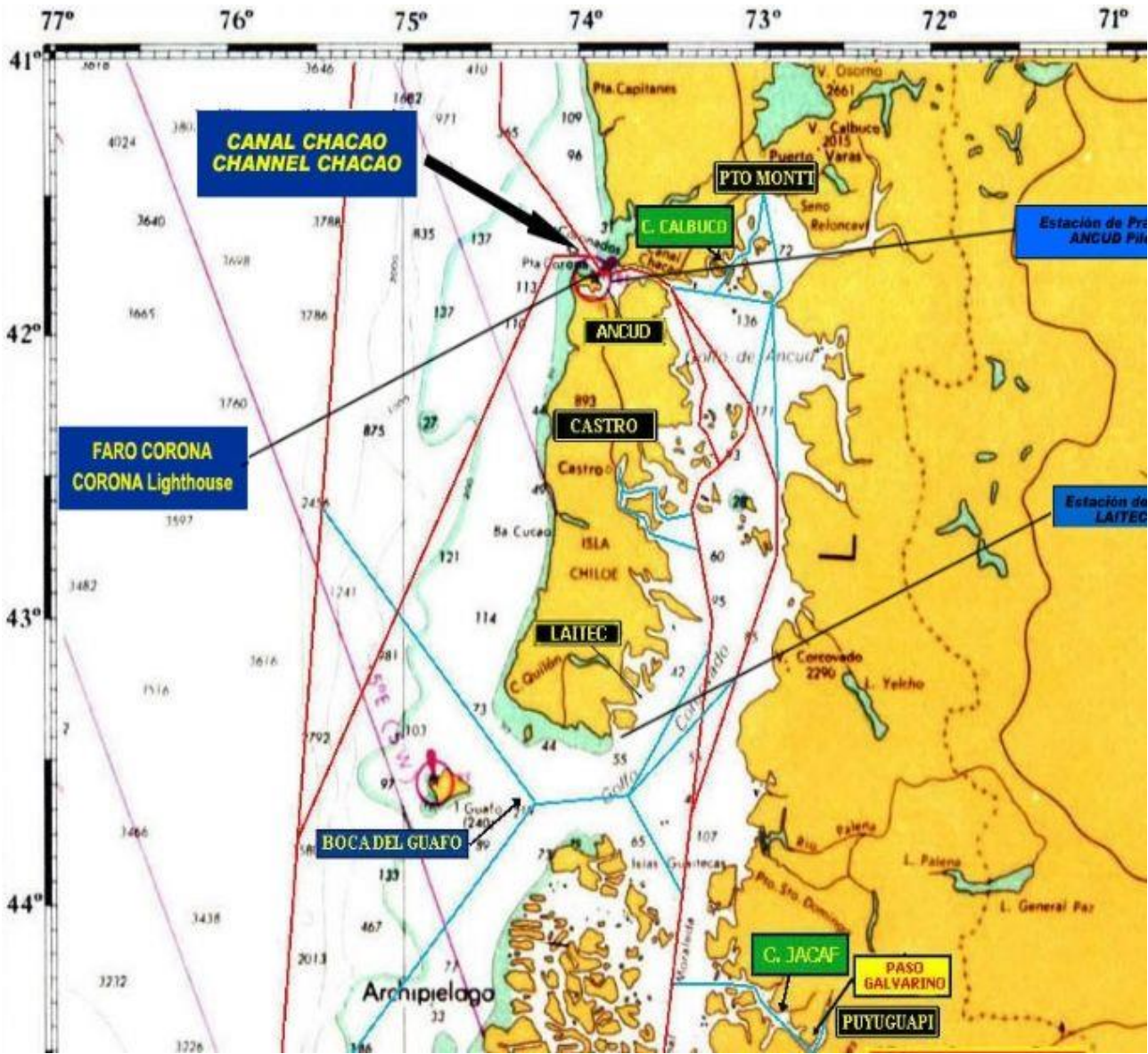
こんな短い区間に水路を通すことは現代の土木技術をもってすれば、なんの事も無く可能でしょう。 スエズやパナマ領運河の建設に比べれば、全くお茶の子。

しかし、最大の難点は経済効果。 ここに水路を開設して船を通したからと言って得るのは殆どナイ。 一方、ここは、例によって氷河の落ち込みの観光スポットの一つです。

その集客効果の方が比べようもなく大事、そこを壊すなんてトンデモナイ。

と、いうことで、船は暫く「吠える 40 度」の海へ出ましたが、幸いなことに、ここでも時化られることはありませんでした。 そして南緯 45 度 30 分辺りの濃いブルーの長方形で示した C.DARWIN カナル・ダーウィン（英名 Darwin Channel）の赤線航路を通して再び内海水路に戻ります。

(MAP-D)



こうして、また波静かな内湾を北上。 この湾のドンヅマリには黒の長方形で示した PTO.MONTT=Puerto Montt プエルト・モントと言う港があります。 この港にはつい

に行く機会がありませんでしたが、いろいろな案内書を見ると、とてもよさそうな所。

ここを見ることができなかつたのはとても心残りです。

Konvall はプエルト・モントのすぐ手前で西に変針、Canal Chacao を通って再び外洋へ出ます。これより北にはもう内海水路はありません、いやでもそのまま外洋の沿岸航海を続けバルパライソへ向かいます。でも、ここは既に南緯 41 度台、これから北上するにしたがって段々海面状態も良くなってきます。

外洋へ出たところでパイロット二人もお役御免、従って航路設定を含めブリッジでの一切合切は船長指揮に戻ります。以後バルパライソまで、パイロット二人はお客さんです。

*

私にとってはバルパライソ寄港が初めてと言うだけでなく、チリへの入国すらこの時が初めてでした。これまでは南米西岸はペルーまでしか南下したことがなかつたのです。

しかし、チリという国に関しては、色々な小説を読んで興味深く感じていたのです。世界初の無血革命と言われたアジェンデの社会主義政権の誕生、米国のキナクさい後押しで起こした軍事クーデターでそれを再びひっくり返したピノチェト、これらにまつわる小説や映画は数々ありますね。

まず「戒厳令の夜」を読んでこの国に大きな興味を持ち、更に「革命商人」を読んだのが、すっかりこの国が好きになったきっかけでもありました。

バルパライソの位置はほぼ南緯 33 度、今私が住んでいる長崎と南北は逆ですが緯度はほとんど同じ。気候は温暖、人情も上々、山が多く平地が少ない、従って坂が直接海に面している、などなど、現在の我が住所と色々な面で共通点があります。

一度はここで老後を過ごそうか、と真面目に考えたこともあるくらい気に入った港です。

そのバルパライソについては次号で、という事に致しましょう。

ではまた。

*

次回更新は 2019 年 3 月 23 日(土)の予定です。