



066 号 (04 Apr 2020)

冷凍船・Sakura Reefer

(May1990 ~Nov 1990)

途中 3 隻のバルカーを挟みはしましたが Konvall 以来リーファー乗り専門の様になって、本船で既に 6 隻目のリーファーという頻繁さ。 これまででない展開になりました。

表題の写真は今回の Sakura Reefer が廃船になった直前の時期のものと思われます。 ネット上で見つけたこの写真では船名がハッキリ読み取れませんが、付いていた資料では “Argenta” となっていました。 この船も他の多くのリーファーと同じで次々と売船移籍が繰り返され、その都度色々な船名に変わっています。 私が乗船した時は既にパナマ籍 Sakura Reefer でしたが、建造当時、日本籍で日本語名「さくらりいふあ」だったかどうか？ ネット上では追跡不可でした。

次の資料では建造年は 1979 年。 私が乗ったのは 1990 年で、既に船齢 11 年になっていますから、その間に売船されて日本籍・日本語名からパナマ籍・Sakura Reefer に変わったとしてもなんの不思議もありません。 乗船した当時はそんな事には関心がなく、調べもしませんでした。 とにかく、その時はパナマ籍に変わっていたことは確かです。

次の資料がネット上で表題写真に付いていたものです。

IMO number	7812189
Name of the ship	ARGENTA
Former names	ARGO (2005) SAKURA REX (2002) SAKURA REEFER (1996)
Vessel type	Reefer
Flag	Saint Vincent & the Grenadines
Gross tonnage	7098 tons
Deadweight	8072 tons
Length	144 m
Breadth	18 m
Engine type	MAN-B&W
Engine power	10700 KW
Description	ARGENTA is a Reefer built in 1979 by NAGASU HITACHI SHIPBUILDING & ENGINEERING - SHIBUSHI, JAPAN. Current status: Decommissioned or lost. Formerly also known as ARGO, SAKURA REX, SAKURA REEFER.

これによると、私が乗・下船した 1990 年の 6 年後、1996 年までは **Sakura Reefer**、その後、2002 年まで **Sakura Rex**、2005 年迄 **Argo**、そして最後に **Argenta** となっています。船籍は **Saint Vincent & the Grenadines**。これはカリブ海の東端、ベネズエラの海岸から北方に伸びる列島の中の小さな島国、当然ながら、いわゆる便宜置籍です。そしてこの船名のまま、廃船・解体になった筈ですが、それがいつだったかは不明。

廃船処分になったのは 2005 年以降ですから船齢 26 年以上、たいしたもんです。その他、総トン数、全長、巾、エンジン型式、馬力などは信用できそうですが、最後の欄の建造場所は一寸オカシイ。

Nagasu Hitachi Shipbuilding というのは熊本県玉名郡長洲町にある日立造船有明工場の筈ですが、その後の **Shibushi, Japan** の地名が腑に落ちません。

Shibushi は鹿児島県志布志市としか考えられず、そこには日立造船関連の会社は存在しな

い筈。 まあ、ネット情報はこんなモンでしょう。

そして、私が乗船した頃の映像は次の通り。



ここでは **Sakura Reefer** の船名が読み取れますね。 前の写真ではかなり細身だったのがここではやや太目に見え、ちょっとイメージが違うかもしれませんが、それは撮影アングルや塗色が違うためで、両者とも同じ船である事に間違いはありません。

そもそも、リーファーと言う船種は、いずれもかなり細身でスマートにできています。このテの船は、生鮮食料品を冷蔵または冷凍して運ぶのが目的ですからスピードが勝負、載貨容積を削ってでも、船体を流線形にスマートにせざるを得ないのです。

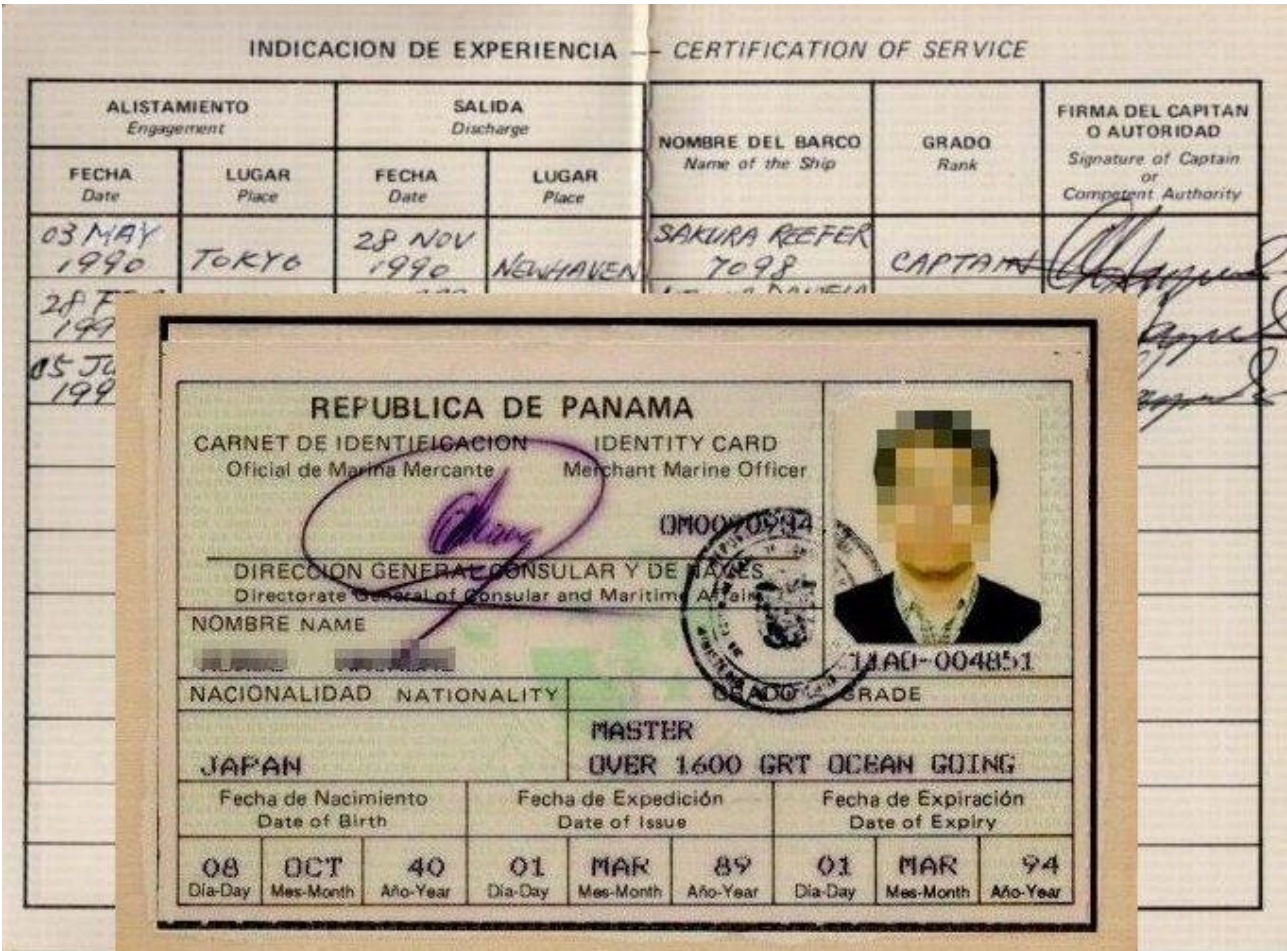
そしてこのファンネル・マークも当時の N 漁業のもの。 この港が何処かは分かりませんが、私が乗船していた 1990 年前後の姿であることは確かです。

この船がこのファンネル・マークで走っていた時、即ち N 漁業運航だった頃の行動範囲と背後の陸上クレーンの様子などを見るとこれはロッテルダム停泊中の事だった可能性が極めて濃厚です。 ひょっとしたら、ズバリ、私が乗っていた頃かもしれません。

実はこの船に関しては所々記憶が飛んでしまっています。 それはこれまでもショウチュウあったことですが、今回はチョットその程度が激しいのです。

この船を下船したのは確か体調を崩したからで、記憶が飛んでいるのはそのせいではなかったかとも思います。 船や乗り組み員についての不快な記憶は全くなく、むしろチョフ

サーやチーフ・エンジニアと楽しく過ごした記憶はハッキリしているのです。しかし、航海や積荷に関しては多くの事が忘却の彼方です。 次の画像はいつもの通り船員手帳の記録ですが、特にこの乗船地・東京に関しては全く記憶が欠落しています。



前にも触れた通り、パナマの船員手帳は日本のそれと違い、乗下船が適正な雇用契約によるものか否かを公的機関が監査するのが目的ではなく、単なる ID に過ぎません。まず、Indicacion de Experiencia (Certification of Seavice) のページは乗下船の記録頁ですが、これも公的機関が記入・証明するのではなく船長の署名があるだけ。 それすらもいい加減なもので、多くの船ではきちんと処理されていないのが現実でした。私は自分の乗った船ではクルーの交代の都度、乗下船記録を記入の上サインして渡していましたが、そのクルーが他の船に乗った時の記録は残っていないことが殆どでした。そして、手前の ID の頁ですが、ここに記されているのは氏名、国籍、資格、生年月日、発行日、有効期限。 発行者である役人サマのサインがまた極めて疑わしい。 乗下船記録は画像奥側の頁でしか証明できないのですが、それは上記の通りデタラメでした。また、日本の船員手帳は外地で下船して帰国する際などは、パスポート代わりとして通用していましたが、パナマ船員手帳がそれを認められるか否かは不明。 何処の入国管理官

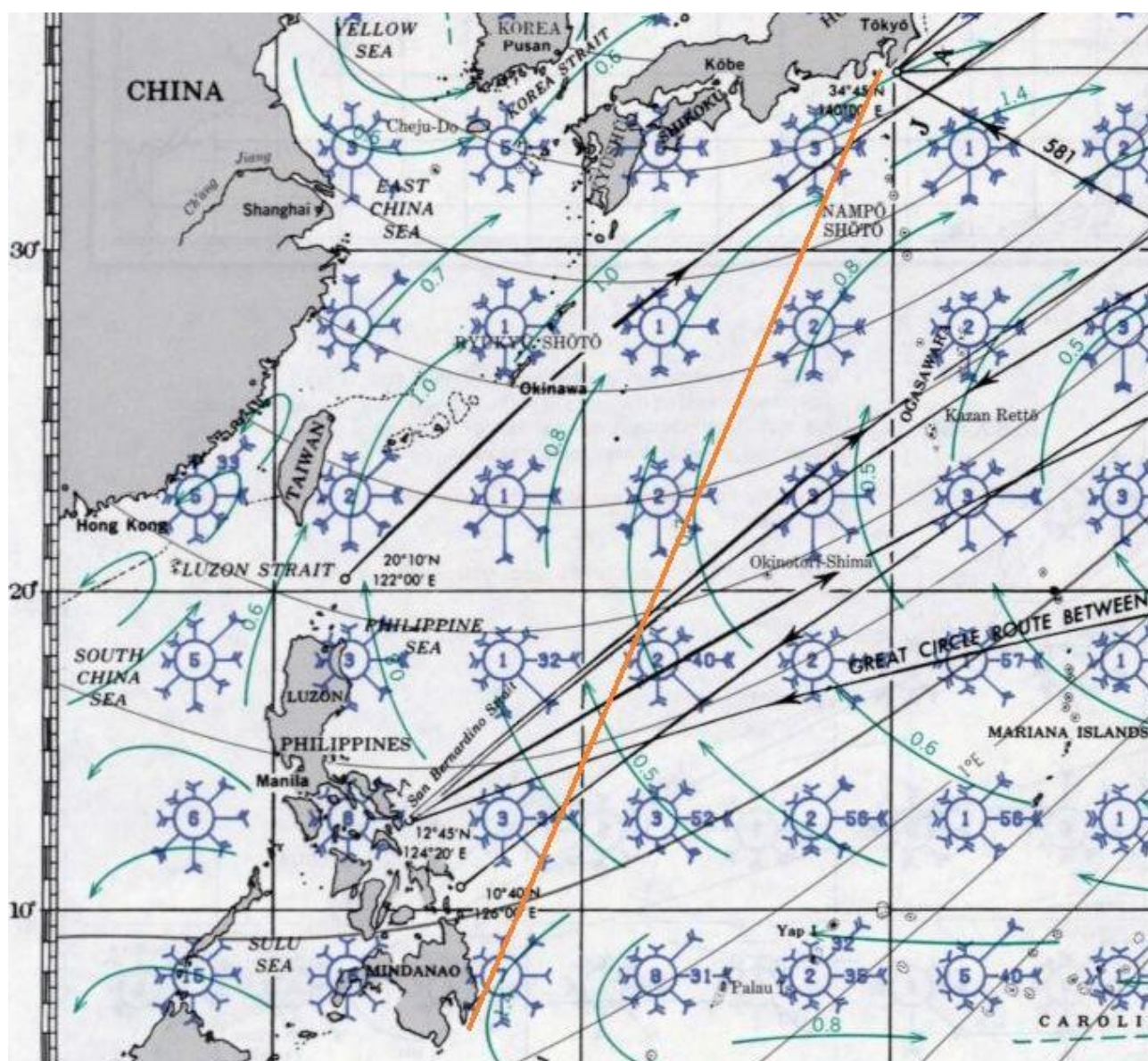
だってこのデタラメには直ぐ気付くはずで、多分不可だったと思います。

さて、私自身の **Sakura** への乗下船は上の画像の通りですが、前に言った通り、この船の乗船時の記憶は全く欠落しています。

乗船地 **Tokyo** とある限り東京港のどこかで乗船したはずですが、それが芝浦だったか晴海だったか又は当時豊洲にあった石播ドックに入渠中だったのかサッパリ思い出せません。晴海辺りで築地市場向けの冷凍魚類を揚荷していたか、または芝浦でバナナでも揚げていたのでは？と思います。

東京出港以後はというと、まず向かったのはフィリピンの **Davao** ダバオ。

ここでバナナを積み、揚げ地はペルシャ湾、サウディ・アラビアの **Dammam** ダンマン。ダバオへの針路は、こんな具合に伊豆大島東岸を掠めてミンダナオ島南東端へまっしぐら。



このコースはT船舶在籍中はしょっちゅう行き来していたのですが、それ以来、久しぶりですに通るルートです。

上図は大洋航海の話で毎回登場する大洋上の気象・海象データの統計を図面化したパイロット・チャート Pilot Chart と呼ばれるもので、これは5月の統計図です。

そして、これまたいつも話に出る赤色の曲線、即ち平均波高が12フィートを超える確率を10%ごとに示す曲線がここではどこにも見当たりません。それは、平均波高が12フィートを超える確率が10%以上の場所はこの図上のどこにもない、という事で、この時期のこの海域が如何に平穏か、を表しています。

この5月版の全図でもっと北方を見てみると、10%の赤の曲線の一番南の部分には北緯40度付近、東北海岸の沖になってます。そういう平穏な海域を南下するわけですが、いくら風だからと言って勿論油断は禁物、常に台風一発には嚴重注意が必要です。

まあ、しかしそれも道半ばまで、北緯20度以南ではたとえ突然台風が発生しても、まだヒヨコ、避航するのもそれほど困難ではありません。この頃はそんな風にタカをくくって居れたんですが、近年の様相は一変、地球温暖化が進むにつれて従来の気象海象の常識が全く通用しなくなっているようです。台風発生のも場所も進行ルートも全くサマ変わり、油断も隙もありません。気象も海象も机上で勉強していた頃とは全く変わってしまった今、現役でなくてつくづく良かった、と思います。



フィリピンには大・小及び有人・無人合わせて 7,000 以上の島があるそうですが、その中で今回の目的地ミンダナオ島は、ルソン島に次いで二番目に大きい島です。その島の南東端、聖アウグスティン岬 Cape San Agustin を回り込んで、この国第 3 位の都市ダバオに向かいます。上図右上から下りるオレンジの線がダバオ向け、左手に伸びるブルーの線がダバオ出港後のコースです。次はダバオ港の様子。



左がミンダナオ本島、右手は属島サマル島、その間は Pakiputan Strait パキプタン海峡。ダバオ市中心街を左手に見て海峡を北上し、マップ上辺の中央付近、空港滑走路の東の赤線辺りがバナナ積み岸壁。

海峡をまたぐ橋のような点線がありますね。これは近年計画されたダバオ市と対岸サマル島を結ぶ橋梁建設計画の場所ですが、この計画には色々な問題が複雑に絡まって現在もまだ未着工らしい。勿論 Sakura Reefer の寄港時には話すら聞きませんでした。この港でのバナナ積みは Konvall の時に続き二度目だし、ここからペルシャ湾への航路についてはこれまでも登場したところですからスキップします。

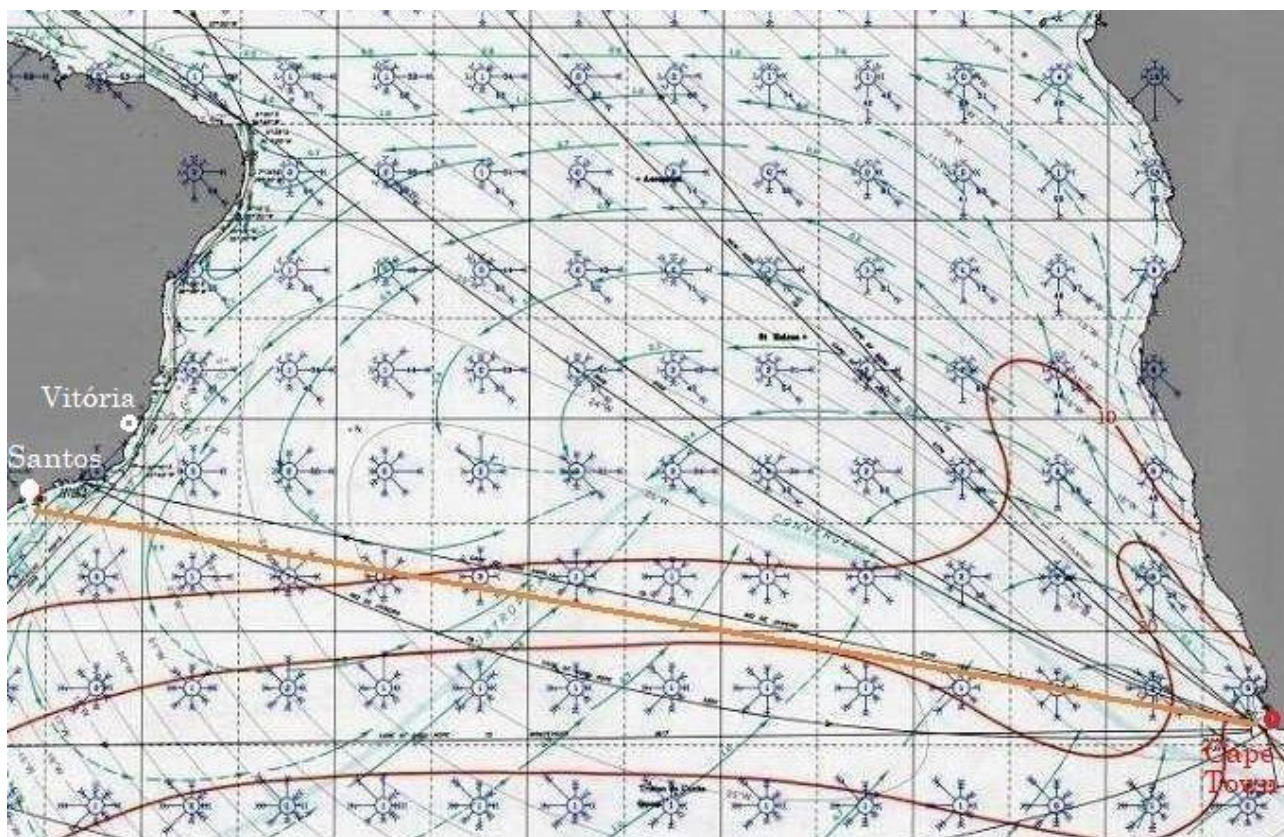
揚げ地ダンマンも、これまで何度も寄港した所です。この港についても既に触れたことだし、砂漠のド真ん中、と言う感じの何もない所で面白くもありません、これもパス。

ダンマンからは「かすがりいふあ」での航海に続き、再びブラジルのサントス向け。

ペルシャ湾からアフリカ南端アガラス岬までの航路も既にミミタコでしょう。

アフリカ南端からサントスへは初めてのルートですから話はそこから始めましょう。

これに似たコース取りはアプレンティスで乗船した熊野丸の航海、ケープタウンからブラジルの Vitória 向けと似たようなもの、今回のサントスの方が少し南と言うだけです。



オレンジの線の右端がケープ・タウン沖の DP デパーチャー・ポイント (=大洋航路の出発点をこう呼びます) 線の左端がサントス沖の AP アライバル・ポイント=到達点。

このオレンジの線のすぐ上に黒の直線、すぐ下に同じく黒のユレイ曲線がありますが、直線はケープ・タウンからリオ向け推薦航路の航程線、曲線はその反対方向の大圏です。

サントス向けにはリオ行きのこの推薦航路と略同じ航程線コースをとります。

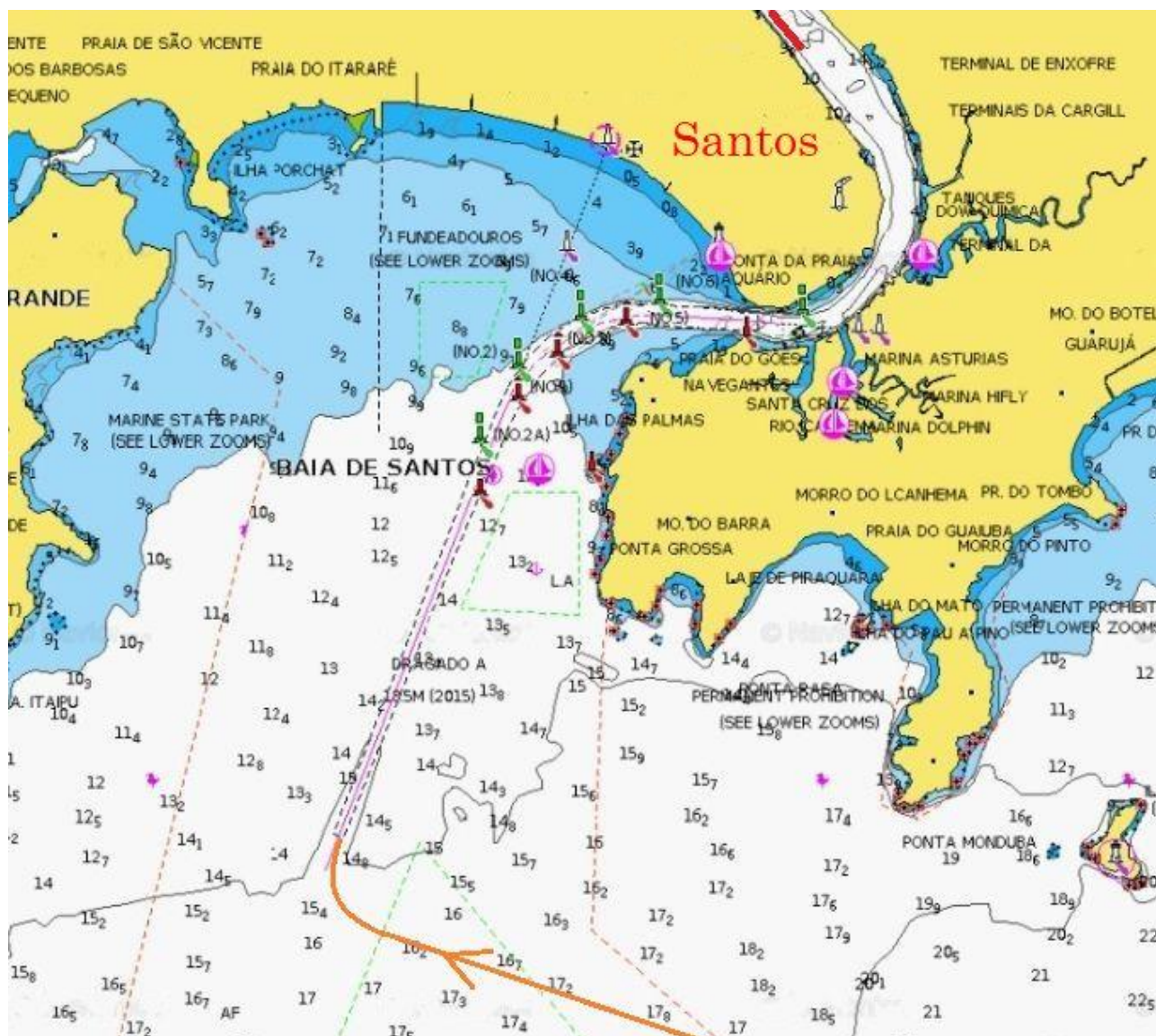
このパイロット・チャートでは例の平均波高 12 フィート以上になる確率の赤の曲線が 3 本見えます。これは 6 月のチャートですから南半球は冬真っ盛り、赤の曲線があるのは

当たり前、先程みた日本からミンダナオまでの 5 月のチャートとは大違いです。

その赤の曲線は北からそれぞれ 10%、20%、30%を表していますが、サントス行きのオレンジの直線は洋上では辛くも 20%の曲線をクリアーしているのが分りますね。

ケープ・タウン沖では 30%の線にかかっていますがこれは避けようがないので仕方ありません。ここで時化られるか否か、それは時の運。

サントス港外へのアプローチは「かすが」の時と違ってヤヤ南からになります。



このようにクネクネと曲がる水路に進入します。 積みバースは「かすが」の時と同じ、
赤字の Santos 表記の少し上、マップ上辺の赤線の位置です。

ここでの積荷は、これも「かすが」の時と同じ、ドラム入り冷凍オレンジ・ジュース、その他柑橘類を初め様々な果物。 野菜も何種類かあったと思います。 なにせ揚げ地はスウェーデンのヘルシンボルク Helsingborg ですから、物価の差は歴然、全ての生鮮食品が運賃上乗せでもワリに合うはずです。

なお、この港名は原語スウェーデン語ではヘルシンボリとすべきですが、ここでは船で使っていたように敢えて英語発音にしておきます。

サントスでは、この時もサン・パウロ在住の同期の桜、M.S.君が車で迎えに来てくれて、彼の自宅に泊まりに行きました。 彼の家には「かすが」の時も泊めてもらいましたが、その時は郊外の高台にある広い庭付きの立派な「戸建て」でした。

しかし、今度連れて行ってもらったのは市中心部に近い高層コンドミニアムで、ホテルのフロントのような広いロビーには、カウンターのコンシェルジュだけでなく何人ものガードマンもいる、かなりの高級感が漂う建物。ワタクシメのような根っからのビンボーンにはしっくりこない位の感じ。

建物は20数階建てで彼の部屋は確か15～6階くらいだったと思います。部屋に通されるとそこは、夫婦・長男・長女それぞれの個室と客室、それにリビング、ダイニングとピッカピカ且つ広々のまさに高級コンドミニアム。

取り敢えずウェルカム・ドリンクで乾杯、久しぶりの再会を祝いました。窓からはサン・パウロ市街一望。見えるのは緑地まじりのビル街で、自然の風景のような美しさはないまでも、セイセイした眺めであることは間違いないところです。

それにしても、何故前の立派な庭付き戸建てから引っ越したのか？色々話を聞いてゆくと、前に私が泊めてもらった直後、あの家は強盗に襲われてしまったとの事。

あの家の庭にはかなり獰猛な感じの大きなシベリアン・ハスキーを放し飼いにしていましたが、強烈な毒物を仕込んだ犬の好物を塀越しに放り入れられて、あっさり毒殺されてしまった、そして気付いた時は既に武装した数人の強盗が屋内に侵入していたとの事。

家には彼の母堂とまだ幼い二人の子供もいたし、銃器で脅されたらナススベナシ。

現金・貴金属は勿論、家電から衣類に至る迄、金目の物全てを彼の車に積み込んで、車ごとカッサラワレタとの事。まあ、誰にもケガがなかったのがせめてもの慰め。

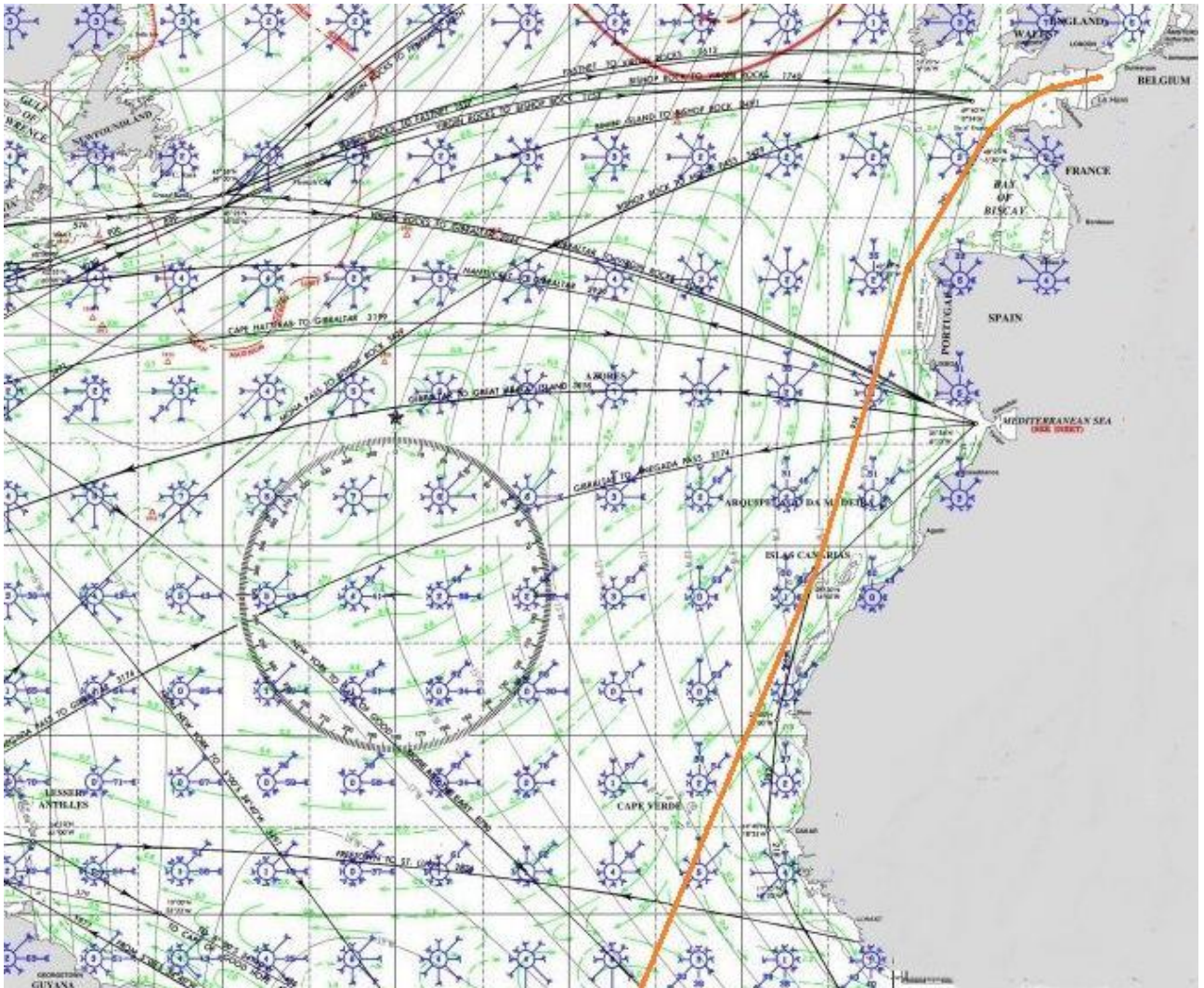
これに懲りて、その後ただちに、このセキュリティ完備の高層住宅に引っ越したとか。そして、彼の母堂は、この事件でブラジル暮らしにすっかり愛想が尽きて、東京に住む彼の兄のところへ帰ってしまったとの事。

まあ、日本でもオカネモチが強盗に襲われることは有り得るでしょうが、彼はビンボーではないにしても富豪と言うにはほど遠い、食品輸出の仲介をする一自営業者に過ぎない。きっと、地元生まれではなく100%土地に馴染んだわけでもない日本人家庭という事で、かの地では「狙いやすいカモ」になってしまったらしい。

我々ビンボー船乗りにしても、「日本人」というだけで、狙いやすいと思われることも多々あったんじゃないか、という気がしないでもありません。何かとヤバい夜の巷では日本人だけが襲われる訳ではないけれど、ヤワだと見られる事は確か。

結局、この時のサン・パウロ訪問が彼との交友の最後になってしまい、その後は会う機会もなく過ぎていきます。今頃どうしているのかな？

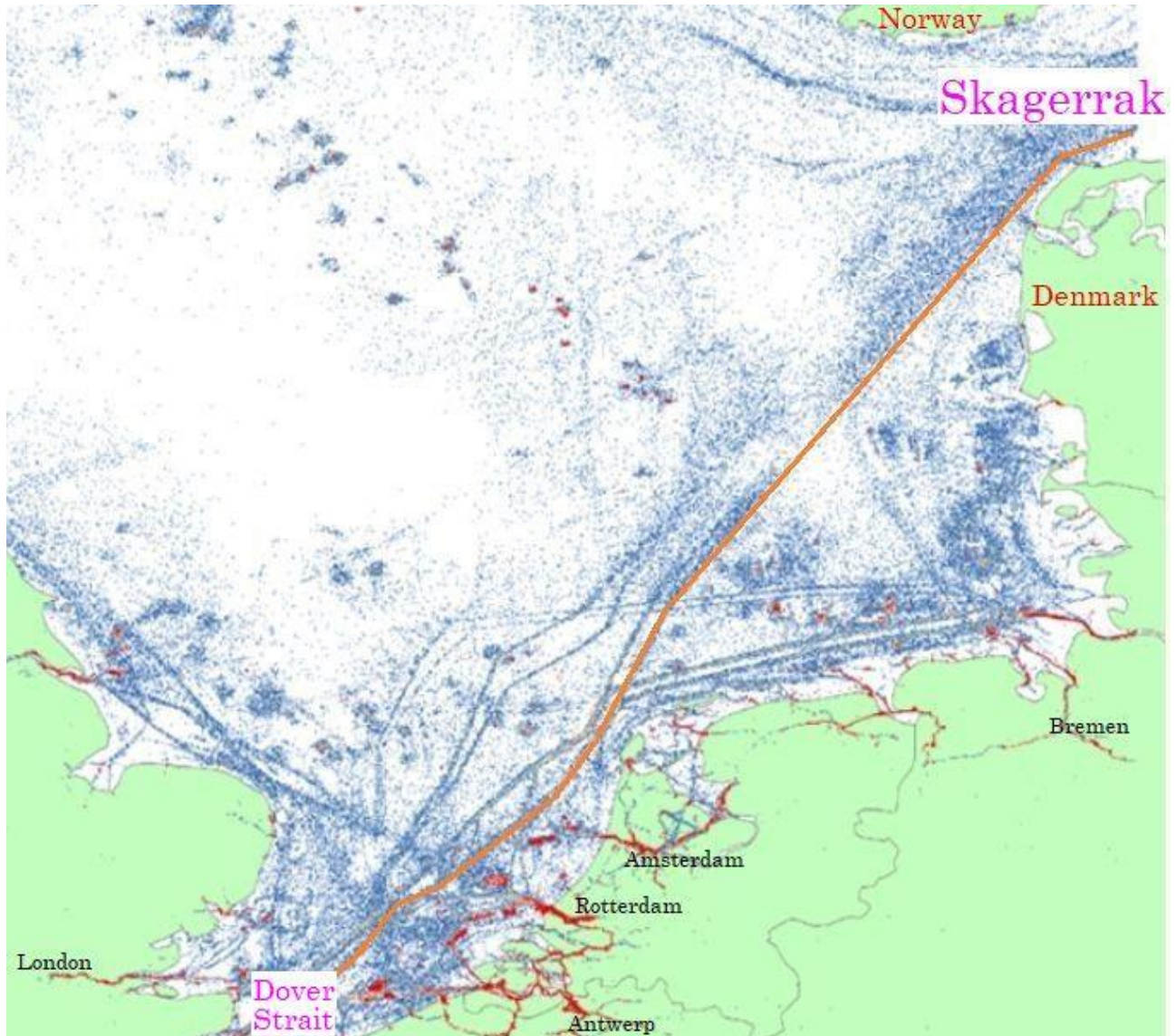
さて、サントスでの積荷は順調に終わり、次は揚げ地ヘルシンボルクへ向かいます。サントスからブラジル東海岸沿いに北上、北東角のレシフェ沖から再び大洋航海です。



北大西洋は夏真っ盛り、時化られる可能性は極めて低い時期。例の平均波高12フィートを超える可能性を示す赤曲線も10%の線がニューファンドランドと英仏海峡を結ぶ線より北に上がっています。ブラジルやアルゼンチン等南米東岸から英仏海峡向けのルートは殆ど選択の余地ナシ。「かすがりいふあ」でここを往復した時と同じようにカボ・ベルデ諸島東を掠めてカナリア諸島のテネリフェ島とグラン・カナリア島の間を抜けるオレンジ線で英仏海峡へ。海流は逆流になることが多いですが止むを得ません。リーファーに乗ってからのルートもすっかり通り慣れてきました。チーフの頃乗った船は撒積み主体の船が多く、積荷にも航海にもあまり興味をそそるものがなかったので、そういう意味でもリーファーの変化に富んだ運航形態はアキが来ませんでした。リーファーに乗るようになってからの一番の変化はなんと言っても珍しい寄港地が多かったこと。これまでの船乗り生活にはなかった新しい経験の連続です。

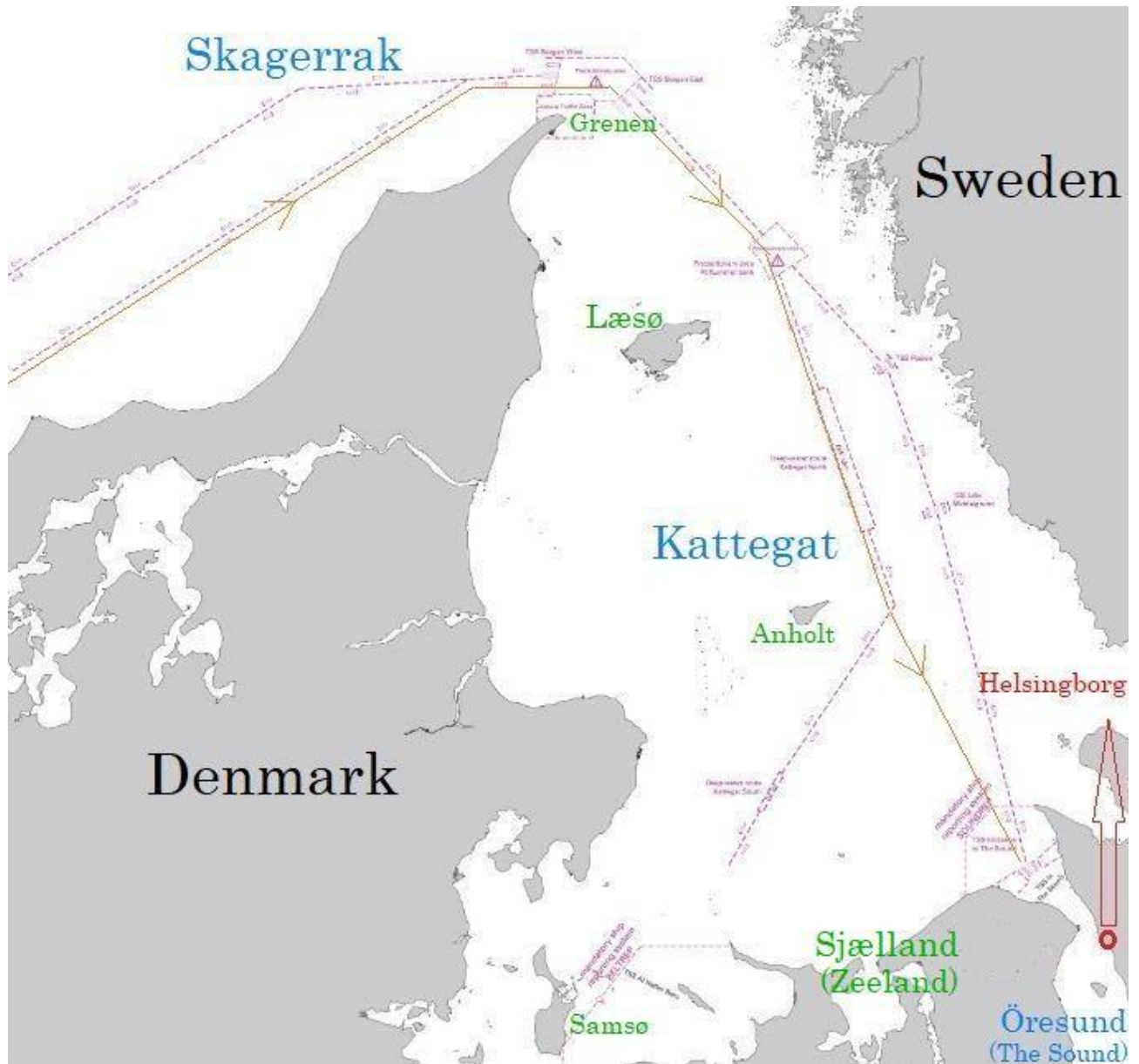
今回の揚げ地、ヘルシンボルクも然り。 これまた初入港、しかもスウェーデンと言う国
自体、初めての入国体験です。

いつもの通り英仏海峡、ドーバー海峡を経て北海へ。 北海の航海については何度も触れ
てきましたが、今回は一気にユトランド半島（デンマーク）とスカンジナビア半島（ノル
ウェー）の間の Skagerrak スカゲラク海峡迄北上します。



この画像は船舶の航行密度を示すもので、ブルーの色が濃いところほど交通量が多い事を示します。 画像には幾筋もの青線が見えますが、これらは全て TSS=Traffic Separation Schemes 分離通航方式で制限された航路筋で、この方式が普及したことで大型船同士の衝突事故は激減したと言えるでしょう。 特にこの北海という所はあらゆる海上交通が輻輳し、更に季節によっては荒天・視界不良という悪条件が重なるので、重大衝突事故の多発地帯の一つです。 オレンジの線が Sakura の通ったルートで、ここの青線はこれに隠れてしまいましたが、ここも結構交通量が多い通航帯です。

これまでの船では、ほとんどの場合、英仏海峡からこの北海にかけてはノース・シー・パイロット又はディープ・シー・パイロットと呼ばれる強制ではない水先人を乗せて走っていました。しかしリーファー運航会社では経費節減のためか、この水先人を乗せることは一切ありませんでした。英仏海峡から目的港のパイロット乗船地点まで船長は精々海図室のソファで仮眠するのみ。船長には決った労働時間などありません。



左がユトランド半島・デンマークの北東端、右がスウェーデン、マップ上方の欄外にノルウェーがあります。そして、青字 Skagerrak スカゲラクはノルウェーとデンマークの間の海峡、中央の Kattegat カテガットはデンマークとスウェーデンの間の海峡。船はユトランド半島最北端 Grenen グレネン岬を回り込み、スカゲラクからカテガットに入り、右下の赤丸ヘルシンボルグに向かいます。

ヘルシンボルクの対岸デンマーク側は Sjælland シェラン島（英語綴りでは Zealand）、この島の南東部には首都コペンハーゲンがあります。 ヘルシンボルクとシェラン島の間は Öresund オーレスン海峡（英語名 The Sound）と言います。 なお、これらデンマーク語やスウェーデン語の地名の発音には全く自信がありません。 もう一つ不思議なのは、この両国の地名表記には〇〇岬、××海峡、△△島など、英語では大抵の場所で使われる Cape、Strait、Island という表記が全くありません。 勿論、両国語に「岬」「海峡」「島」と言う単語はあるんですが、地図上ではそれらの表記が全く見られないのです。 何故でしょう、不思議です。 次はヘルシンボルク港へのアプローチ。

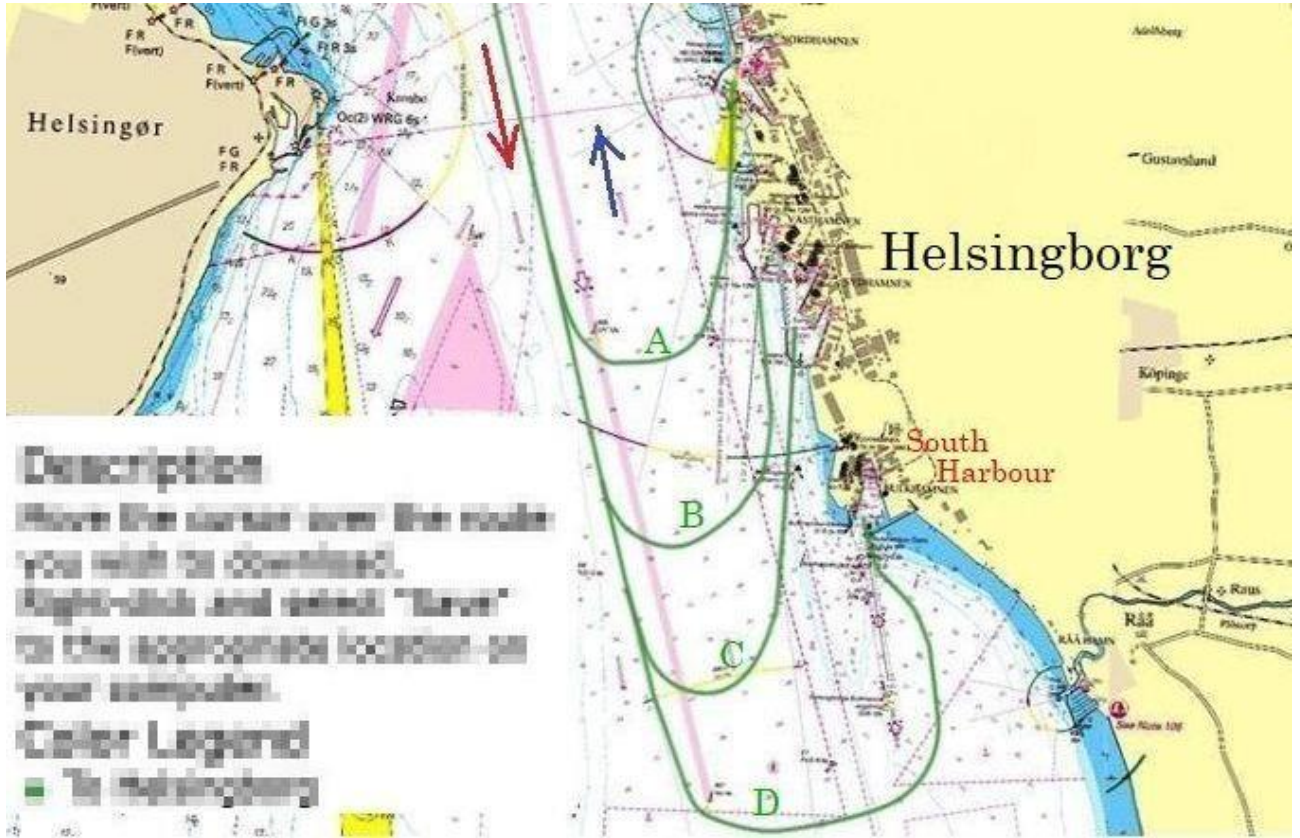


右がスウェーデン、左はデンマークの首都コペンハーゲンがあるシェラン島。 ヘルシンボルク港の辺りがこのオーレスン海峡の一番狭い部分です。 また、現在はこの海峡にはマップ下方にオーレスン・リンクと言う橋がかけられ、両国間は車での移動が可能になっていますが、Sakura の時はまだこの橋はなく、フェリーが唯一の交通手段でした。

Helsingborg と対岸 Helsingør の間にもフェリー便があります。

左上赤丸の P.S.=Pilot Station でヘルシンボルク港のハーバー・パイロットが乗船してきます。 次の画像はスウェーデン海事局の HP にあった入港コース取りの例ですが、この

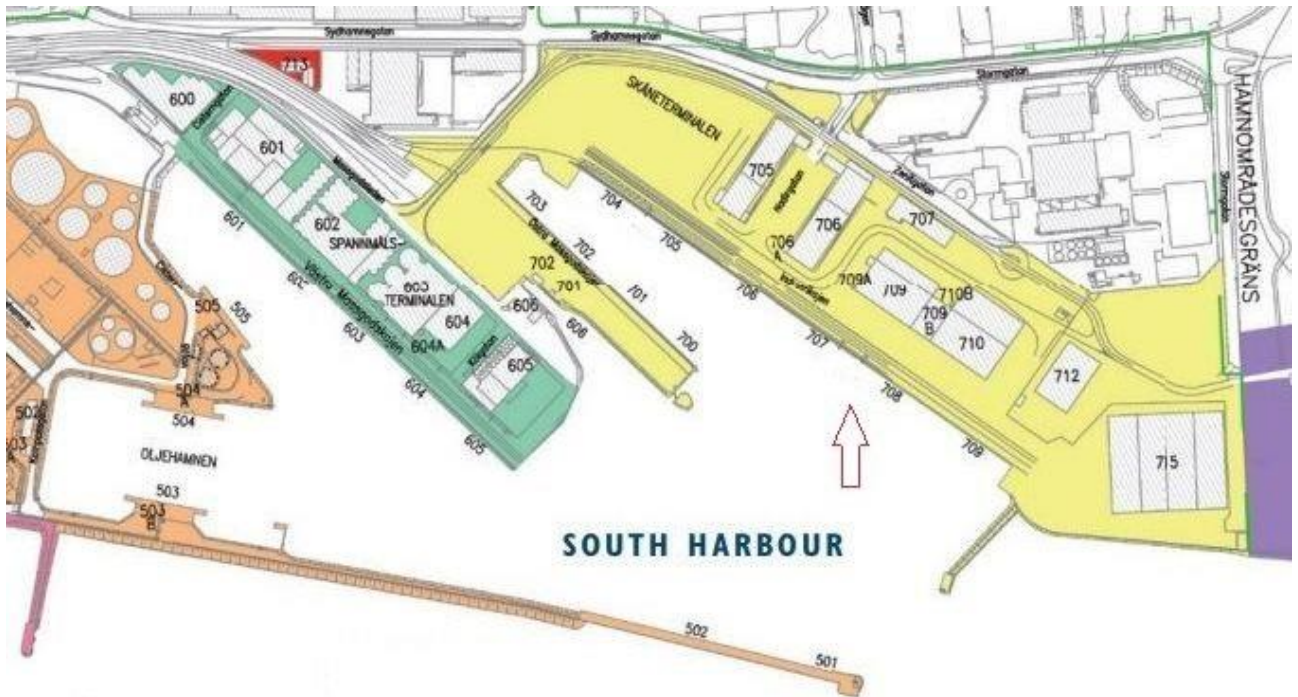
ように港のどのエリアに行くかによって選択肢が色々あります。 TSS は全て右側通航で、赤矢印が入港する際の南航ルート。 入港するには青矢印の北航ルートをどこかで横切らなくてはなりません、これが一苦勞。 どのタイミングでそれを実行するかは、あくまでその時その時の反航船・同航船の動向次第です。 Sakura の行く先は South Harbour だったので D のルートが最適といえますが C も可能でしょう。



次のマップがヘルシンボルク港の全体像、Sakura のバースは右上隅 South Harbour の⑤の位置。 この画像は方位が上の図と 90 度ずれて左が北になっています。



サウス・ハーバーをもっと詳しく見ると次の通り。



この中で黄色に色付けされた部分が前の図の ⑤ の部分。ここはドライ・カーゴ荷役用のエリアで、その内、冷凍・冷蔵倉庫のあるバースは矢印の部分です。

この港も市街地に隣接していて街歩きには極めて便利な所でした。しかし、残念ながらここでの記憶は殆どありません。街は整然としていて清潔そのもの、それはそれで結構なことではありますが、まあ、船乗りに言わせれば面白くもなんともない所。

ここで覚えているのは、中年の代理店員との会話で、一寸意外な話を聞いた事くらい。彼の言うには、多くのスウェーデン人は週末になるとフェリーに乗って対岸のシェラン島即ちデンマークに渡り、酒類を、特に安いビールを、大量に仕込んでくる来るんだとか。尤も、これは EU 単一通貨ユーロが流通する前の話ですし、しかも、この両国ともユーロ通貨でなくそれぞれの自国通貨クローネを使っているので、単純比較は難しいでしょう。現在の物価はどうなっているのか？ 最近のネット情報では、ほとんどがデンマークの物価水準はスウェーデンより高いという事になっているようです。上記の話とは反対。

*

さて、初めてのスウェーデン寄港も大して記憶に残ることなく過ぎてしまいました。次の航海は、これまた「かすがりいふあ」で行ったアルゼンチンのバイア・ブランカで柑橘類中心の積み荷、そして揚げ地は毎度おなじみのロッテルダムとハンブルグ。バイア・ブランカについても、そこから欧州への航海についても、既に述べてきたので今回は全て端折ります。

ロッテルダムの揚げ荷中、例のトランスカナリーの社長セニョール・ポヒョ **Sr.Poggio** や若手社員レイノウド **Reinoud van del Heijden** が訪船してくれました。

この時の揚げ荷についてはこの会社はまだ無関係でしたが、ロッテとハンブルグでの揚げ荷が終わると、その後はカナリーに向けて出港し、いつもの通り来春までトランスカナリーの傭船としてカナリー産の果物・野菜を英国 **Newhaven** ニューヘイヴンとロッテに運ぶピストン航海に従事することになったのです。二人はそれを前提として儀礼挨拶に向向いてくれたのです。「マッ、また今期もよろしくネ」です。

「かすが」では、ロッテ発テネリフェ揚げの中古車を運ぶ、というリーファーとしては特別な仕事をしたので、また今度もコイツに頼むか、という思いもあったのでしょうか。何しろこの頃のリーファーの船長で、いわゆる雑貨船での自動車輸送を経験した者はマズいなかっただけで、会社間の傭船契約やそれぞれの意向がどうあれ、こんな異例な仕事を気軽に引き受ける船長はそう多くはいなかっただけです。

ロッテでトランスカナリーの仕事を請け負っていた専属ステベにしても、普段は冷蔵の野菜・果物の揚げ荷をするだけ、リーファーに自動車を積む作業の経験者などいなかった筈。

だから「かすが」でも、最初は全て私自身が積み込みの陣頭指揮をしたのです。そのためステベのリーダーともすっかり仲間ウチの付き合いをするようになって、夕方、作業が終わると、岸壁近くの彼らのタマリ場のバーに連れてかれて、ジュネヴァで乾杯。遅くまで大いに盛り上がったナンテこともありました。

ジュネヴァ **Genever** とは各国の様々なジンの原形とも言えるオランダ製の物を言います。

日本で手軽に手に入るものと言えば、陶器の瓶に入った **Bols** という銘柄でしょう。多くの銘柄がある英国産ドライ・ジンとは似て非なるもの。アルコール大好きの方には何をイマサラでしょうが、その味も香りもかなりの違いがあります。

そして、彼らのタマリ場のバーで驚いたのは、それまでに経験のない呑み方でした。そのバーではジュネヴァを瓶ごと冷凍庫に入れてあって、注文するとそれを冷凍庫から出して小さなグラスに注いでくれるのです、勿論ストレート。更に驚いたことに注文もしないのにビールのジョッキ迄付いてくるんです。

冷凍庫でギンギンに冷やしたジュネヴァをグビッとやって、ジョッキのビールをチェイサーに、というのが彼らの当たり前の呑み方らしい、これにはずっぽりハマりました。あれから 30 年たった今も、ウチの冷凍庫には常に小瓶入りの何種類かのジンが厚手の小さいグラスと共に寝ています。これに勝るジンの呑みかたはナイ、と断言します。

少々脱線しました、カナリー航路に戻りましょう。

これまでも **Asuka Reefer** や「かすがりいふあ」で何度も通り慣れたカナリア諸島。まず、テネリフェ島 **Santa Cruz** サンタ・クルース、次にグラン・カナリア島 **Las Palmas** ラス・パルマス、積地は以上二港。揚地は英国南岸 **Newhaven** ニューヘイヴン、そして用船者の本拠地オランダの **Rotterdam** ロッテルダム港の二港。

以上4港をこの順番に2週間で一回り。この航海が秋口から晩春迄の約6~7ヶ月続くのが例年の決まり。今回の **Sakura** では9月末からの開始で、例年よりかなり早めのスタートと言えるでしょう。尤も、カナリー諸島ではトマトは一年中取れるので、この航路開始時期は産地の問題ではなく消費地の需要の状況次第なのでしょう。

積荷はいつも同様、主力は殆ど真ん丸のやや小型でシッカリ固い赤いカナリー・トマト。それに、日本でミニ・トマトと呼ばれる赤や黄色の小粒の物、その細長い変形種等様々。その他ジャガイモやバナナ等様々な農産物が混じります。そういう傭船契約がハンブルグでの揚げ切り後、テネリフェに向かうところからスタートしました。

トランスカナリーのカナリア諸島の拠点はラス・パルマスで、ロッテのポヒョさんの従弟、セニョール・ソリア **Sr.Soria** が支店を仕切っています。ポヒョさんと同年配、従って私より約10才年長、やや太り気味の堂々たる体格で温厚を絵にかいたような人物。彼の下で実務を担当していたのは、ドミンゴ **Domingo**=日曜日・安息日、と言う名前のアンちゃん。名前の通り気楽で愉快的な若者でした。この二人、ソリアさんとドミンゴは、カナリア航路に従事した各船を通じて長い付き合いが続きました。私がリタイヤ後、夫婦でスペイン暮らしをする気になったのも、これらの人々との交友関係が極めて気持ち良かったことが影響したと考えて間違いありません。

もう一人忘れられないのは **Asuka Reefer** の稿でもお話しした日本人船食業者 **A.N.** さん。この人にも公私にわたって色々とお世話になりました。とにかく、このカナリア航路については語りつくせないほどの思い出が重なっています。何しろ **Asuka**、かすが、**Sakura** の三隻で何十航海も繰り返したのですから。という事で又カナリア~欧州のピストン航海の初まりです。この船のチョフサーは下関出身の若者でした。チョフサーとしての経験は勿論、船乗りとしてもほんの駆け出し、年齢も30に達していなかったと思います。しかし、素直且つ真面目、仕事を覚える事に前向きで、経験不足を補って余りある良きチョフサーでした。甲板部の日本人は船長とチョフサーだけですから、この二人の仲が上手く行かないとどうにもなりません、この船のコンビは最高と言えました。

ところで、揚げ地のニューヘイヴンのすぐ東には珍しい景色が広がっています。 ニューヘイヴンを出港してすぐ東方を見るとこんな光景が見えるんです。

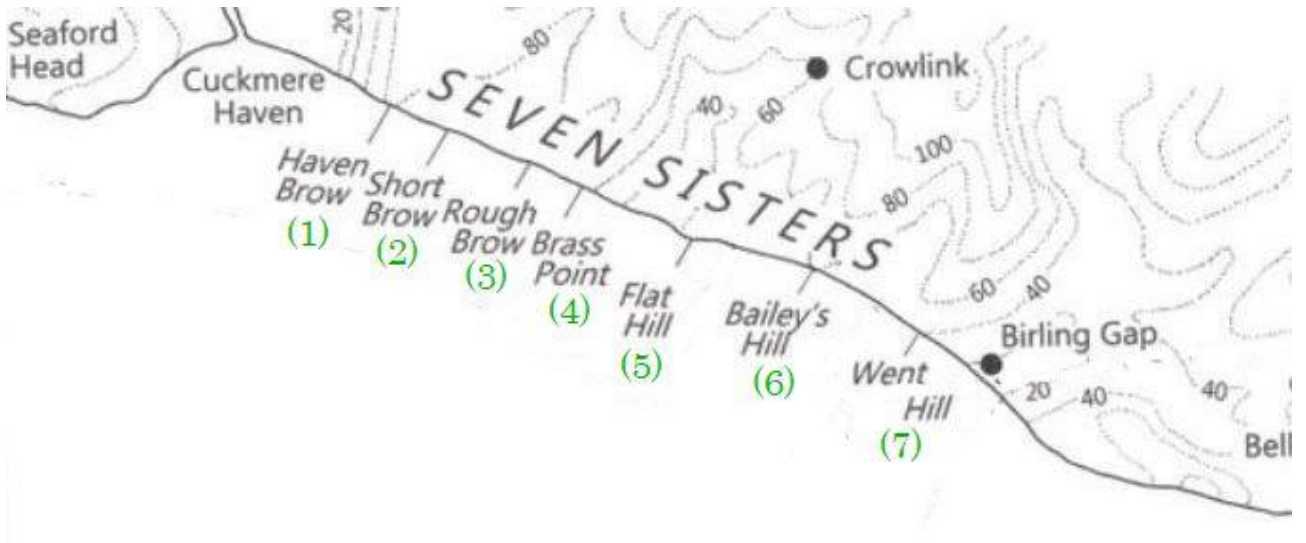


これはセヴン・シスターズ **Seven Sisters Cliffs** という崖で、この白さは白亜系チョークと呼ばれる地質なのだそうですが、なるほどチョークと言うだけあって黒板に書かれた白墨の白そのまま。 この崖は英仏海峡から吹き寄せる波風で浸食されてできた、いわゆる海食岸です。 崖はいつでも上の画像のように真っ白に見えるわけではなく、曇りや雨の日はショボイ。 ニューヘイヴンとの位置関係は次のマップの通り。



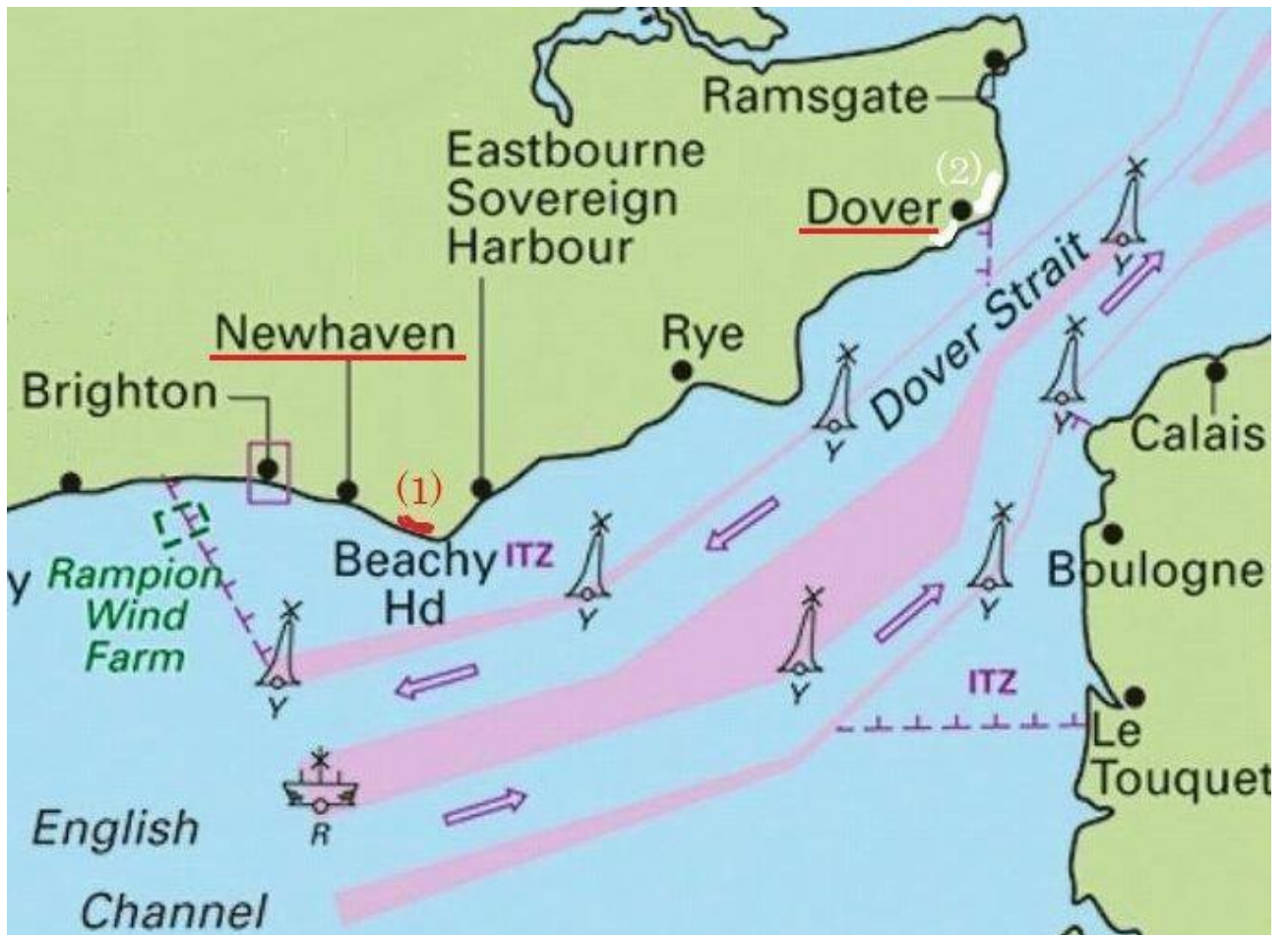
左下の破線は英仏海峡対岸、フランスのディエップへ行くフェリーのコース。

セブン・シスターズとは崖の七つの突起部を言い、それぞれに名前があります。



こんな風に七つの突起にそれぞれ名前が付けられていますが、どの名前も Brow=テッペン、Point=尖頭、Hill=丘、等と風情がありません。 どうせなら Ann とか Margaret とか七姉妹にふさわしい名前にすりゃ良かったのに。

なお「白い崖」と言うと「ドーバーの白い崖」を思い浮かべるのが普通かもしれませんがそれは全くの別物。 場所の違いは次のマップの通りです。



ニューヘイヴン Newhaven のすぐ東の(1)の赤印がセヴン・シスターズ、ドーバーDover の港を挟んだ(2)の白い印が White Cliffs of Dover 「ドーヴァーの白い崖」です。

ここもセヴン・シスターズと同じようにチョーク（白亜）なんですが前者に比べると所々黒くすすけたような色が混じり、「白い」崖という意味では前者が断然勝ると思います。

なお、セヴン・シスターズの **Sisiter** は修道女の意味で、元々この名前は7人の修道女が白いベールを被って立っているように見えたからなんだそうです。海からの眺めはそんな風には見えませんが、海岸線のドコカからはその様に見えるのかも。

そうそう、ニューヘイヴン／ディエップ間のフェリーで **Seven Sisters** という名前の船がありました。白い崖の景色を海上から眺めるというのは、このフェリーのウリでもあるんでしょうね。最初の画像はそのフェリーの船上から撮ったものかも知れません。

まあとにかく、船から見える100%自然の造形としては特筆ものであることは間違いありません。私の印象としては南アのテーブル・マウンテンの次くらいかな？

こうして、通り慣れたカナリア航路が始まったのですが、4航海か5航海が終わろうとした頃、体調不良となり下船する羽目になりました。チーフの時は常習だった消化器系の不調です。チーフの頃ほどではないにしても、不規則な睡眠・食事及びストレスは消化器にイイわけはありません。いわば職業病。

ラス・パルマスの病院で検査の結果下船治療が適当と診断されたのです。ドミンゴが車で送り迎えしてくれて、親身になって世話をしてくれました。

チョフサーともチーフ・エンジニア共楽しく過ごせた船でしたが、体調不良は致し方ありません。ラス・パルマスから会社に電話して交代を申し出ると、幸いすぐ手配が付くという事で、次のニューヘイヴンでの下船が決まりました。

これにて **Sakura Reefer** はオシマイ。

*

次回更新は2020年5月9日（土）の予定です。