

Once a Sailor, Always a Sailor



067号 (09 May 2020)

多目的船・Rubin Lotus

(Feb 1991 ~ Dec 1991)

暫くの間リーファーに乗り継いできましたが、今回は久し振りに多目的撒積み船です。本当はまたリーファーの口を探そうと思っていたんですが適当なアキがなく、仕方なく手近なものに流れたわけ。これも食うため、致し方ナシ。というわけで表題写真のようなブサイクな船に乗ることになりました。

ところで、ここ何ヶ月か新型コロナ・ウイルスで世界中騒然としていますが、感染症予防には一人一人が自分で出来る限りの事を実行するしかないでしょう。と言っても、私自身出来ることは、手洗い・ウガイに励む、三密は避ける、なるべく外出はしない、位しかありません。船乗り現役の時も、密室同然の船上で最も怖いものの一つは感染症でした。数十人のクルーが、言わば孤立した小さなビジネス・ホテルのような空間に閉じ込められているのと同じですから「三密回避」なんてことが出来るわけがありません。

「かすがりいふあ」の稿で触れるのを忘れましたが、あの船でサントスからロッテへの航海中、その心配が現実になってしまったことがありました。 サントス出港後、韓国クルーの一人に発熱と下痢の症状が出たのです。

当人が最初に変調を感じたのは出港後 2~3 日後だったようですが、そのことが私の耳に届いた時は既に大西洋真っ只中、引き返すには遅すぎるタイミングでした。

できれば隠しておきたいという意識が働いたのか、こういう遅れが外国人クルーの方が多いい船ではママ起こり得ます。 仕方なく医務室に隣接した病室に隔離して、とりあえず船に備蓄してある抗生物質を投薬して、様子を見る事にしました。

私が船に乗り始めた頃には、一般商船でも船医が乗っているのが当たり前でしたが、法規が変わって船医不在になってから、この時既にもう 20 年以上が経過していたでしょう。 現行法がどうなっているかは知りませんが、当時の船員法には「これこれの医薬品及び衛生用品を備えねばならぬ」という条項がありました。

その表には抗生物質製剤も含まれていました。 しかし、日本船籍から便宜置籍船に代わると国内法の縛りが吹っ飛んで、全てがデタラメになってしまいました。 幸い「かすが」はこの時まだ日本籍船でしたから、法定医薬品は完備されていたのです。

当人の意識はハッキリしていましたが、日本語が解るボースンの通訳でサントスで上陸して何処で何を食べたのか、状況を聞いたのですが本人は酔ったうえでのことで何にも覚えておらず、オテアゲ。 何しろブラジル第一の港町、貨物扱い量は勿論、ビーチ目当ての観光客の数もハンパじゃなく、感染症を初め何があってもおかしくありません。

そこで、船員保険病院にテレックスで詳しく症状を説明し、どう処置すればよいかを問い合わせました。（この頃はまだ陸上とのやり取りはメールではなくテレックスに頼っていたのです） それに対して「当面喫緊の危険は少ないと考えられる、そのまま暫く経過観察を続け、更なる変化が有れば報告してほしい」との回答。

病人の世話をするクルーには、当人と接触には細心の注意をして、事後の消毒を欠かさぬよう嚴重注意を与えました。 経過観察を続けていると、抗生物質の効果があったのか幸い症状が悪化することはありませんでしたが、そうかといって完全に軽快するでもなくそのままズルズルと一進一退の状態が続きました。

カナリーの沖へ差し掛かった時、症状次第ではラス・パルマスへの緊急入港も考えましたが、その時は特に危険とまでは言えぬ状態だったし、目的地ロッテ迄はアト 3 日半。 これ以後は沿岸近くを走るのだから緊急事態となれば駆け込める最寄りの港は多数ある、まあ、

何とかなるだろうとそのまま通過しました。

しかし、別の心配もありました。それは目的地ロッテの検疫官の対応。患者の病院への搬送はしてくれても、ひょっとしたら、船は他にも感染の恐れがあるからと沖で待機させられるんじゃないか、すぐに入港することを拒否される可能性も十分考えられます。

そこでロッテのトランスカナリー宛に「これこれこういう患者があるので検疫官との連絡を宜しく頼む」とテレックスを入れました。この航海ではトランスカナリーは用船者ではなく、代理店として本船に関わっていたのです。すると、親しい友人でもある若手社員レイノウド Reinoud からすぐに返事があり「何も心配はいらない、普段通りそのまま入港できる、岸壁には救急車を手配しておきます」との事。

そして、全てがその通り問題なく運びました。着岸後、患者は直ちに救急搬送されそのまま入院。そして船の検疫手続きは殆ど通常通り。他のクルーに異常はない事を口頭で確認されただけですんなりパス。入院したクルーは、色々な検査のためすぐに帰船は難しいとの事、下船手続きをして退院後は帰国とし、欠員のまま出港したのでした。

検疫官はサントス出港から2週間近く経過していることを考えて、感染症の疑いはまずナイ、と判断したのだらうと思います。次の航海にレイノウドに聞いた話では、結局このクルーは単なる食中毒だったらしい。ヤレヤレ。

*

このロッテでのスマートな処理には感心したんですが、もう一つ、やはりロッテでの医療に関する事で記憶に残っていることがあります。それは Asuka Reefer でのことだったと思いますが、時期がいつだったかははっきりしません。

ファースト・エンジニア（一等機関士）がロッテ入港直前になって視力に重大な欠陥（全ての物が二重に見える）を訴えたので例によってレイノウドに手配を頼みました。

その時の入港は夜もかなり更けた時間だったので、救急病院のようなところへ連れて行かれました。機関部のメンバーは外国の港で外部の人間と接する機会はほとんどなく、医師とのやり取りが不安そうなので、私が付き添いとして同行しました。

そして、私も患者と一緒に診察室に入ることを許され、様々な検査にも立ち会って医師と一機士の仲介役をしたのです。色々検査を重ねた結果、この症状は短時間で簡単に治る事ではないので早急に下船治療した方が良い、という診断でした。そこで機関長と相談の上、早速H船舶に電話して交代を手配してもらいました。

この時の病院がどういうものだったか、手続きは全てレイノウドがやってくれて私たちは

ついていただけ。ハッキリ覚えていませんが、レイノウドの車で送ってもらったのは確かですから救急搬送ではなく、夜間とか休日専門の病院だったのだと思います。深夜だったにもかかわらず、待合室にはかなりの数の患者がいたし、眼科も通常の昼間の診療手順と何ら変わることがない様子でした。担当医の英語での説明も簡潔・明快。

改めてこの国の医療水準の高さを感じられる出来事でした。

この事と直接関係はありませんが、日本の西洋医学の原点の一つは長崎・出島のオランダ商館と言ってもいいでしょう。オランダ語で伝えられた医学を含む西洋文化を蘭学と呼んだようですが、当時の日本はオランダの医学に学ぶことが大であった筈。

*

次は、やはりオランダに絡む航路に従事した船のいずれかであった出来事です。この時は欧州のどこか、多分ロッテ又はハンブルグから南米のどこかに向かう時の話です。英仏海峡を出て南下する途中で、やはりクルーの一人に発熱を伴ったただならぬ変調があり、この時も船員保険病院に症状を伝えて助言を求めました。この時の助言は、感染症か否かは不明だが、出来ればすぐに最寄りの港で受診した方が良い、とのこと。

ポルトガル沿岸とカナリア諸島の中間を航海中だったので、躊躇なくラス・パルマスに緊急入港することにして、急遽またレイノウドに連絡。レイノウドからトランスカナリーのラス・パルマス支店に救急医療の手配を依頼してもらいました。

ラス・パルマスの郊外に着くと、例のお気楽アンちゃんドミンゴがサンパンで沖まで患者を引き取りに来てくれました。ドミンゴと手短に打ち合わせて、患者の病院への搬送、入院手続き、空路の旅に耐えられるようになった時の帰国手配、などを依頼しました。

ドミンゴは即座に全てを了解、船はそのまますぐ南米向け航海を再開できました。

この間 H 船舶にはほとんどが事後報告、日本との時差が大きいのでタイミングよく事前連絡は難しいのです。会社もそれは百も承知、全て船長にマルナゲです。

こんな風に船での医療は常に危機状態にあることは間違いありません。特段の医療知識がある者はいないし、119番で救急車をなんて事が出来るわけもなく、全くの孤立無援。テレックスで船員保険病院へ問い合わせする事が全て、あとは船長に即断即決を求められる訳。でも、受診可能な最も近い港迄一週間以上かかる事は珍しくもないのです。

*

新型コロナから始まってとんだ脱線でした、本題の **Rubin Lotus** に移りましょう。

Rubin Lotus は次の画像のような船。表紙写真もそうですが、これらは例によって売船・

改名が繰り返されたのち、最後の船名である香港籍の **Hai Chang** になってからのもの、
即ち 2001 年以降のものだと思います。



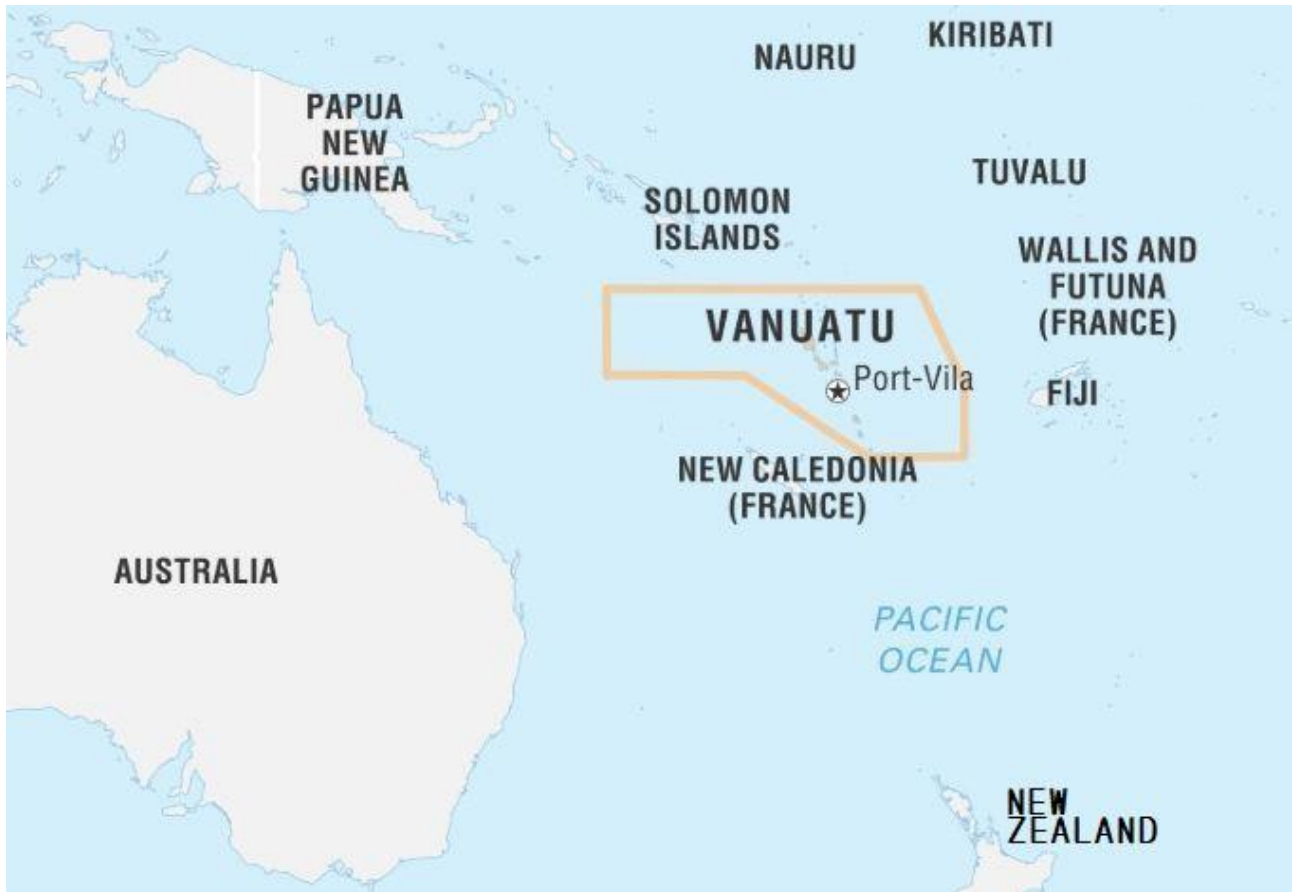
写真に添えられてあった資料は次の通り。

IMO number	8410562
Name of the ship	HAI CHANG
Former names	JAG ROOPA (2001) RUBIN LOTUS (2000) NOVA EAGLE (1989)
Flag	Hong Kong
Gross tonnage	21947 tons
Deadweight	37710 tons
Length	188 m
Breadth	28 m
Owner ⓘ	HOI CHANG MARITIME VANUATU
Description	HAI CHANG is a Bulk carrier built in 1985 by SHIN KURUSHIMA - TOKYO, JAPAN. Current status: Decommissioned or lost.

上から 3 番目の欄に Nova Eagle (1989) 迄、Rubin Lotus (2000) 迄、とあります。
私の乗船は 1991 年、上の写真はその後、2001 年迄の Jag Roopa より更に後の姿です。
この資料では最後の建造所の資料がオカシイ。「新来島どつく」という会社の本社は確

かに「東京」で間違いありません。しかし、これは建造所を記す欄ですから、全国数ヶ所に散在する造船所のどれかを明記するべきでしょう。

この写真の Hai Chang は香港船籍ですが、私が乗った Rubin Lotus の船籍はなんとヴァヌアツ Vanuatu でした。これまでも便宜置籍船としてはリベリア籍やパナマ籍などに何度も乗ってきましたが、ヴァヌアツなんて船籍は初めてです。



ヴァヌアツと言う国の詳細をご存知の方は少ないと思いますが、位置的にはこんな場所。私自身もそれまでこの海域は何度も通過しましたし、すぐ南隣りのニュー・カレドニアには何度か寄港したのに、ニューヘブリデス諸島とも呼ばれる大小 83 もの島々からなるこの国については何も知らず、結局、リタイアするまでこの国の港には一度も入港したことはありませんでした。

一口に便宜置籍船と言ってもピンからキリまで様々ですが、いずれにしても多くの先進国海運会社がナリフリ構わず自社船をそういうワケの分からない船籍にする理由は、一にも二にも経費節減、これしかないでしょう。便宜置籍国の多くは自国の籍になった船の安全確保などには全く無頓着。果たして船舶の安全管理に関しての法令などあるのかも、???です。とにかく船舶所有者は自らが負うべき自社保有船の管理保全に要する経費を大幅に節約出来る。

一方、便宜置籍国はその船を自国船として登録するだけで船舶税を徴収できる、まさに濡れ手に粟。その船舶税は所有者の国のものより格段に安いはずだから払う方も丸儲け。

という事で、船舶所有者にとっても、便宜置籍国にとっても、ソンは全くナイ。

こんなわけで、日本の船社でも 1980 年代になって急速に便宜置籍をするようになったと思います。私自身の乗船履歴から見ると 1983 年の Caspian Trader のリベリア籍を皮切りに便宜置籍船への乗船が圧倒的に増えたのです。

さて、そのヴァヌアツ籍への初めての乗船ですが、当然のことながらヴァヌアツの海技免状が必要になります。これが又イイカゲンの極みで、例によって日本の海技免状を提示するだけで簡単に発行されます。

The Republic of Vanuatu
Ministry of Finance
Port Vila, Vanuatu

NUMBER: 7297

LICENSE OF COMPETENCE AS A MERCHANT MARINE OFFICER

Pursuant to the authority contained in the Maritime Act Cap. 131 (as amended), it is hereby certified that

has been found to be duly qualified to perform the duties of

MASTER

on OCEAN GOING vessels of ANY GROSS TONS, ON ANY OCEAN
and is licensed to perform in said capacity on board vessels registered under the Maritime Act of the Republic of Vanuatu and engaged in international service. This license is subject to suspension or revocation by the Commissioner or any Deputy Commissioner of Maritime Affairs and is valid until January 23, 1996.

BIRTHDATE: October 08, 1940
BIRTHPLACE: KANAGAWA PREF., JAPAN
CITIZENSHIP: JAPANESE
HEIGHT: 5'3" WEIGHT: 144 LBS. EYES: BROWN HAIR: BLACK
PERMANENT ADDRESS: FUSAWA-314
KANAGAWA-PREF.
JAPAN

Issued by order of the Commissioner of Maritime Affairs
this January 24, 1991

M. E. Hansen
Deputy Commissioner of Maritime Affairs

これがそのヴァヌアツの海技免状。ヤヤ厚手のコピーにプリントされた如何にも安っぽい免状。この紙ッペラ自体にはなんの価値もありますが、なければどの国の港でも保安検査にパスできないのだから、やはりそれなりの価値があると言わねばなりません。


重要なのは中央にある Master 表記とその下に見える Any Gross Tonnage, on Any Ocean の記述。これでこの免状の保持者は総トン数 21,947 トンのヴァヌアツ船 Rubin Lotus の船長として世界中どこへでも行く資格アリ、という事になるわけです。

中央から下の部分の項目はこの免状保持者の生年月日・出生地・国籍・背丈・体重・瞳の


色・髪の色・住所、等々。次に海技免状と並んで重要な書類は船員手帳。日本の船員手帳に相当するものですが、リベリアやパナマのものと同様、性格は全く違います。日本の船員手帳は監督官庁（旧・運輸省海運局、現・国交省運輸局）が船員の乗下船が適法であることを確認するのが主たる目的で、同時に、保持者の乗船履歴・健康状態などの公的証明をも兼ねています。しかし、多くの便宜置籍国の物は単なる ID に過ぎません。


Republic of Vanuatu
Seafarer's Identity Document and Record Book

BOOK NUMBER	ISSUE DATE:	EXPIRATION DATE:
10608	01/24/1991	01/23/1996



SURNAME: [REDACTED]
GIVEN NAME: [REDACTED]
BIRTHDAY: 10/08/1940
BIRTHPLACE: KANAGAWA PREF., JAPAN
HEIGHT: 5'3"
WEIGHT: 144 LBS.
HAIR COLOR: BLACK
EYE COLOR: BROWN
DISTINGUISHING MARKS: NONE

SIGNATURE OF BEARER 


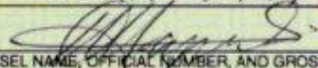


ISSUED BY THE DEPUTY COMMISSIONER, AT THE OFFICE OF THE DEPUTY COMMISSIONER OF MARITIME AFFAIRS, REPUBLIC OF VANUATU, NEW YORK CITY, NEW YORK, USA

顔写真の横には姓・名・生年月日・出生地・背丈・体重・髪色・瞳色・目立つ特徴、などが記されています。そして注目は最下段、この文書の発行者はヴァヌアツ本国の官庁ではなく、Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Republic of Vanuatu, New York 米国ニュー・ヨークのヴァヌアツ国海事審議官？ また、この署名は海技免状の発行者の物と全く同じですから、海技免状の発行者も同じニュー・ヨークの筈。

何故、こんなヤヤこしい事になるのか。そういえば、パナマの船員手帳発行者は在日パナマ領事でしたが領事館の所在地の記載はデタラメでした。とにかく、便宜置籍船に関

わる公的書類は殆どすべてがデタラメ。 デタラメついでにもう一つ。

			
COMPANY SEAL	VESSEL NAME, OFFICIAL NUMBER, AND GROSS TONNAGE OR HORSE POWER *	COMPANY SEAL	VESSEL NAME, OFFICIAL NUMBER, AND GROSS TONNAGE OR HORSE POWER *
	RUBIN LOTUS GRT. 21,947 8160HP OFFICIAL No. 511		
GRADE/RANK		GRADE/RANK	
CAPTAIN			
DATE AND PLACE OF ENGAGEMENT		DATE AND PLACE OF ENGAGEMENT	
FEB. 2 1991 TOKUYAMA			
DATE AND PLACE OF DISCHARGE		DATE AND PLACE OF DISCHARGE	
DEC. 1 1991 BATANGAS			
DESCRIPTION OF VOYAGE		DESCRIPTION OF VOYAGE	
OCEAN GOING			
SIGNATURE OF MASTER		SIGNATURE OF MASTER	
			
COMPANY SEAL	VESSEL NAME, OFFICIAL NUMBER, AND GROSS TONNAGE OR HORSE POWER *	COMPANY SEAL	VESSEL NAME, OFFICIAL NUMBER, AND GROSS TONNAGE OR HORSE POWER *

これは船員手帳の乗船履歴を記入する頁です。 この通り私はクルーが乗下船するたびに丁寧にキチンと記入していましたが、殆どの便宜置籍船の殆どの船長はヤリッパナシ。左上の船長印も実はデタラメ。 ここには会社名 Stevens Line Co. Ltd. となっていますがこんな会社は事実上存在しませんでした。

我々ビンボーニンには関係ない事ですが、世界中の富裕層が租税回避のために利用するオフショア金融に絡んだパナマ文書なるものが一時世間を騒がせましたね。 これに比べれば便宜置籍船のデタラメはまだカワイイもんかも知れません、とにかくいずれも利益追求のためのウソのカタマリ、であることは間違いありません。

もう一つ、この船から大きく変わった事は、これまで混乗船と言うとほとんどが日韓混乗の事が多かったんですが、私がこれ以後乗った混乗船では日韓の組み合わせは二度とありませんでした。 1988年開催のソウル・オリンピック前年辺りから韓国国内での求人が急増し、船員が日本船社で職場を探す必要がなくなったのだと思います。

同時に韓国人船員を安い給与で雇えなくなり、便宜置籍船の一番の狙いである経費節減のメリットがなくなったので各日本船社としても敬遠するようになったのだと思います。で、この Rubin Lotus での相棒はフィリピン人船員。 日本人は船・機長と一航士の3人だけという組み合わせ。 こういう混乗の時代がこれ以後長く続きました。

私自身の混乗スタートは Rubin Lotus より7年前の Caspian Trader の日比の組み合わせだったし、その後フィリピン籍の船にも乗っていたので久しぶりの日比混乗です。

色々な国の船員との混乗を経験しましたが、私にとって日比混乗は最も好ましい組み合わせの一つでした。

さて、それでは改めて本題に入りましょう。乗船地は徳山。徳山と、その後、舞鶴で揚げ荷したんですが、何を揚げ荷したのかは例によって??? この二港で揚げたものと言えど多分、原塩だったんじゃないかと思いますが、記憶は完全に飛んでいます。

舞鶴のパイロットは元青函連絡船・船長だったという一寸変わり種だったことが記憶に残っています。 もう一つ彼との雑談で聞いた「弁当忘れても傘忘れるな」という言葉。

これは広く北陸から山陰にかけての日本海沿岸地域で、特に冬場の目まぐるしく天気が変わる事から言い伝えられてきた言葉だそうです、太平洋岸で生まれ育った私は初めて聞く言葉だったので、ヘーそうなんだ、と印象に残っています。

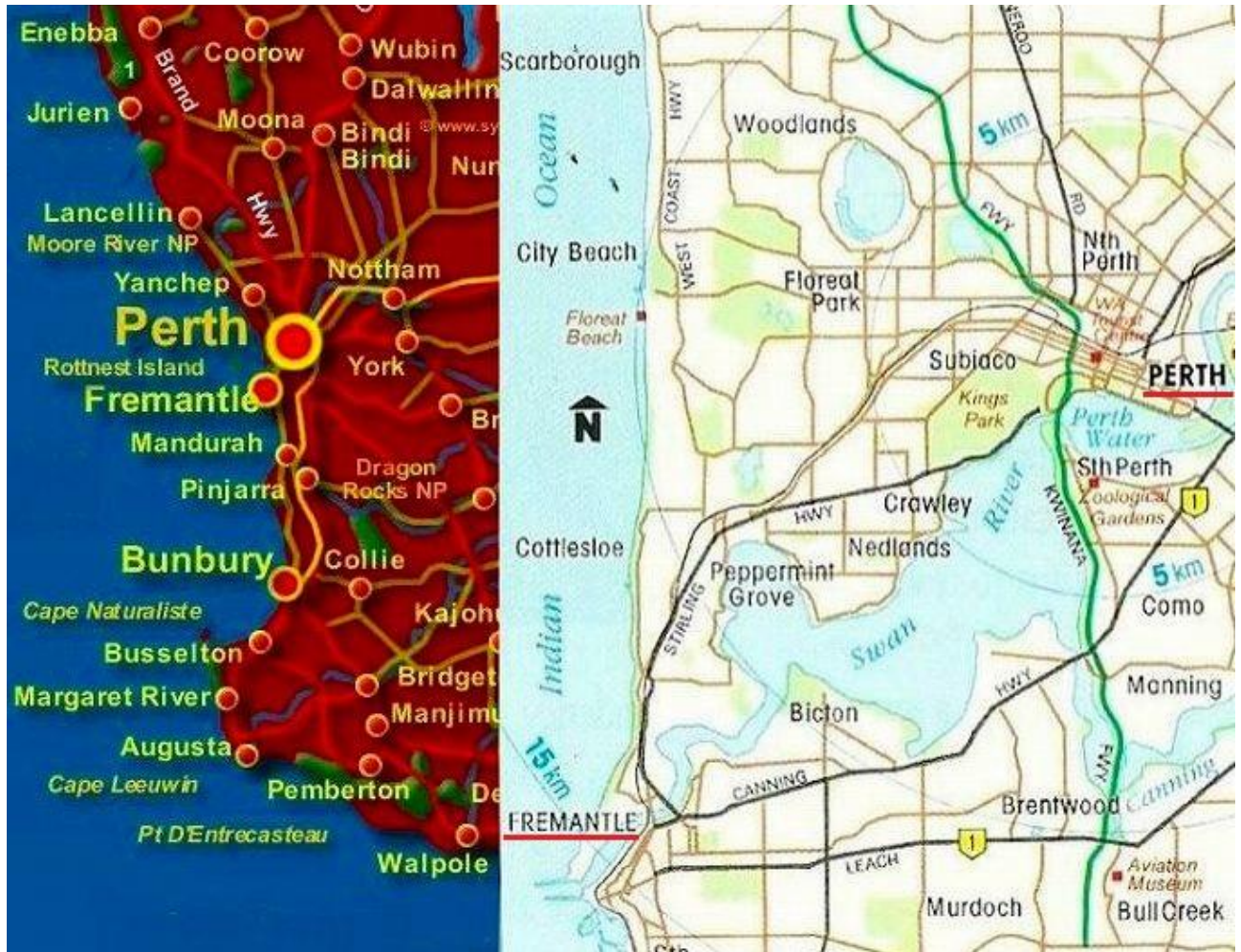


舞鶴出港後は日本海を西進、九州の西、平戸島と五島列島の間を通過して南下、オーストラ

リア南西岸迄、大雑把には上図のようなコースをたどります。

今回の行く先はオーストラリア西岸最大の都市パース Perth に隣接した港湾都市フリマントル Fremantle、正確にはその外港のクウィナナ Kwinana という所。

次のマップ、左の濃色部分はオーストラリア南西角の様子、そして右側はパースとフリマントルの位置関係です。



フリマントルと言う名前はこの地の開発に功績のあった英国海軍 Captain Fremantle の名前からなんだそうです。

またフリマントルからパースに続く広い入り江のある川はスワン・リヴァーですが、これはこの辺に生息するブラック・スワン Black Swan = 黒鳥に因んでつけられたとか。こういう河口域が広い入り江になった地形は日本では殆どありませんが、外地ではよく見かけるものです。

このスワン・リヴァーの瀉、と言うか入り江はプレジャー・ボートや観光用の浅吃水クルーズ船なら水面を遡ってパース迄行くことは可能です。しかし水深は浅く、多くの橋や架線の為水面上のクリアランスにも厳しい制限があるので、一般航洋船（商船）はフリマ

ントルより上流には行けません。

そのフリマントルには、これより数年後に乗った船で定期的に入港しましたが、今回の Rubin Lotus では素通り。 今回の積地はフリマントルの外港クィナナ Kwinana です。 次のマップ左側の白線部分がフリマントルの港域です。 その左側マップの右下部分のオレンジの線で囲んだ部分を拡大したのが右側部分です。

マップ下方の Cockburn Sound という湾に面した、6 から 10 の番号が振られている栈橋のある所がクィナナ Kwinana と呼ばれる港域で、フリマントルの外港とも言います。



Rubin Lotus が着岸したのは 6 番の Alumina Refinery Jetty という栈橋で、これはアルコア Alcoa という会社のアルミナ精錬所・専用栈橋です。

アルミナ精錬会社の保有栈橋ですから、当然ながら積荷はアルミナ=Alumina Oxide=酸化アルミニウム。 これは原石であるボーキサイトから抽出精製されるもので、様々な用途がある鉱石のようですが、主として金属アルミニウムの原料です。

上図左手、フリマントルの西沖にロットネスト **Rottnest** という島が見えますが、ここは有袋類のクオッカ・ワラビー **Quokka Wallaby** を野生のまま見れる唯一の場所として愛好者には有名な所らしい。

クオッカとは体長 4~50 センチの小型カンガルーで動物好きの人には大人気なんだとか。この島では野生動物を保護するため一般車両の乗り入れを一切禁じているんだそうです。

次はクィナナを上マップの緑の矢印の様に北北東方から俯瞰した写真。



一番手前が **Rubin Lotus** が積荷をした栈橋 **Alcoa Jetty**。

現在この一帯の海岸は工業地帯になっているようですが、元は波静かな極上のビーチだったんでしょね。今でもこの通り水は澄み切っていて工業地帯とは思えません。

鉱石積み地としてはいたって環境の良い所ではありますが、船乗りにとっては面白い事は
何もない、つまらない所。夜の街歩きが出来ないような所は価値ナシ。

クオッカを見に世界中から遥々ロットネスト島を訪れる人も多いというのに、こんな近くまで来ても行く気にもなれません。代理店員は、だれか希望者がいれば手配しますヨ、
と言ってくれたんですが誰も手を挙げませんでした。

*

という事で、アルミナをドラフト一杯になるまで撒積みして早々に出港。再びオーストラリア西岸に沿って北上します。



上のマップの下辺はティモール Timor 島。この島の西半分はインドネシア、東半分は東ティモール民主共和国という独立国です。そのティモールとその対岸アロール Alor 島の間にオンバイ海峡 Ombai Strait を抜けてバンダ海 Banda Sea に入り更に北上。

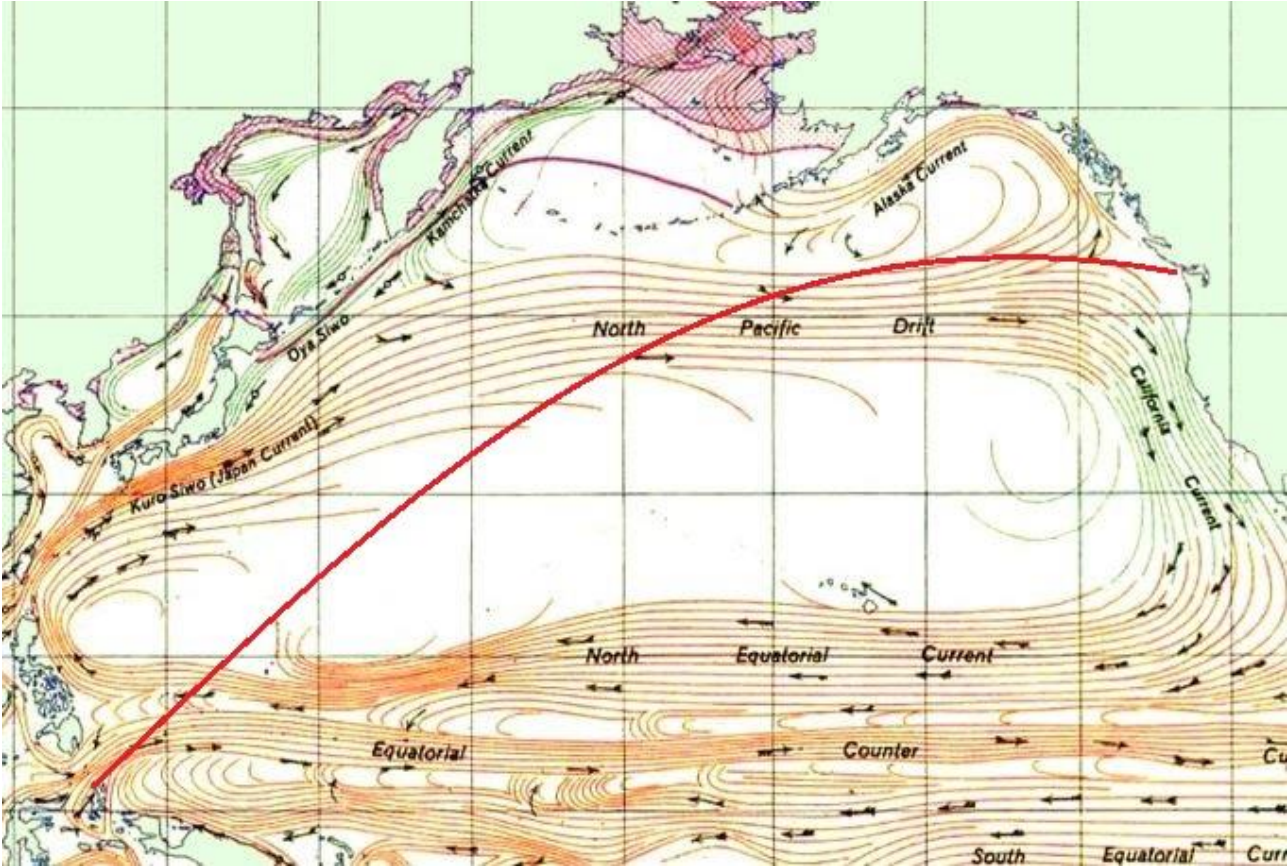
インドネシアの島々に囲まれたセラム海 Ceram Sea やモルッカ海 Molucca Sea を経てハルマヘラ Halmahera 島とモロタイ Morotai 島の北西側から太平洋に出ます。

このマップの海域での航海は、波は穏やかで交通量はごく少なく、海面には丸木舟のような漁船がチラホラするだけという極めて平和な時間です。

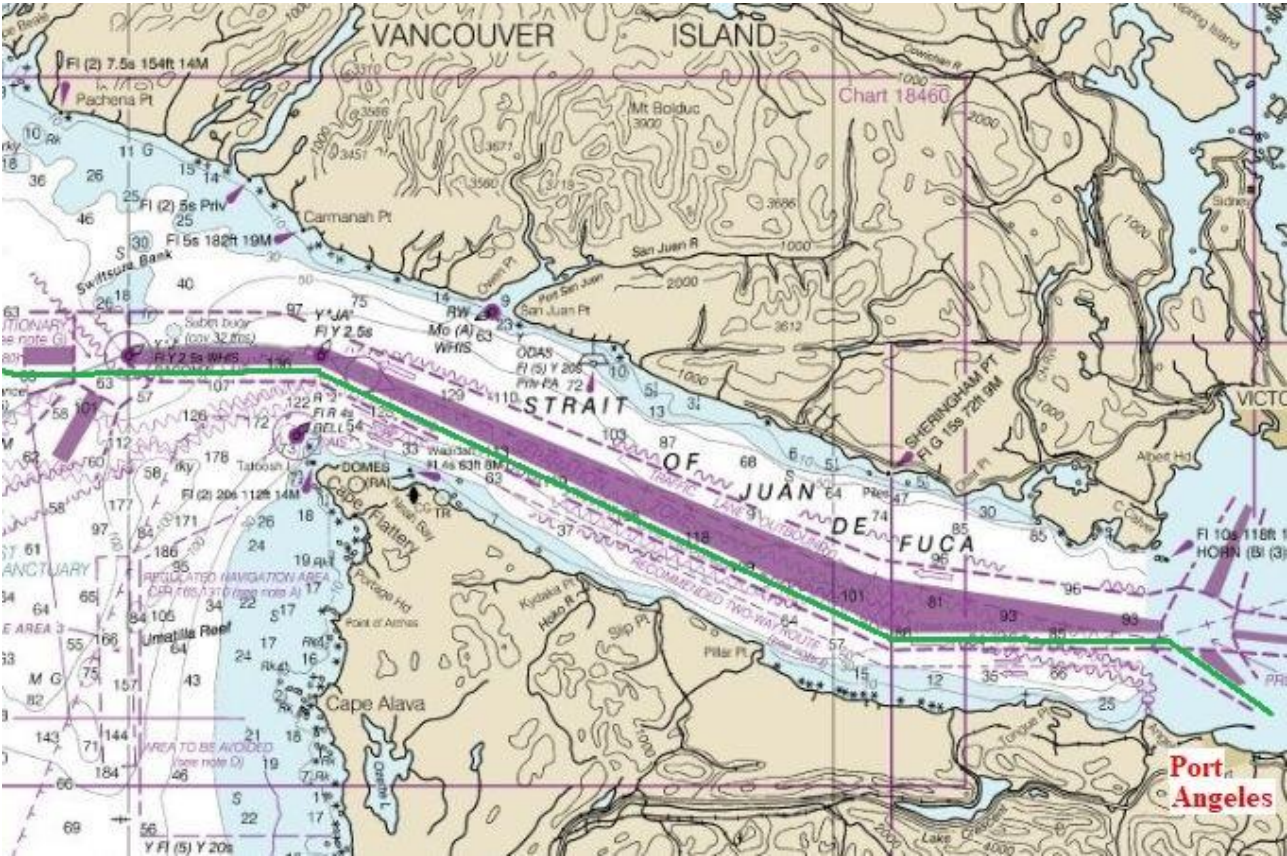
この時はまだ春、外洋では決して気を抜けない時期です。太平洋は北に行くにしたがって荒れ模様になることは確実、その前の一時のノンビリ航海。まあ、そうは言っても太平洋東向けは追手・追い波になる可能性が高く、西向けに比べればずっと楽です。

モロタイ島の北のこのルートの出発点は北緯 3 度、ファン・デ・フーカ Juan de Fuca 海峡沖の到達点は北緯 48 度台、まあ、あ最悪の事態にはならず済みそうです。

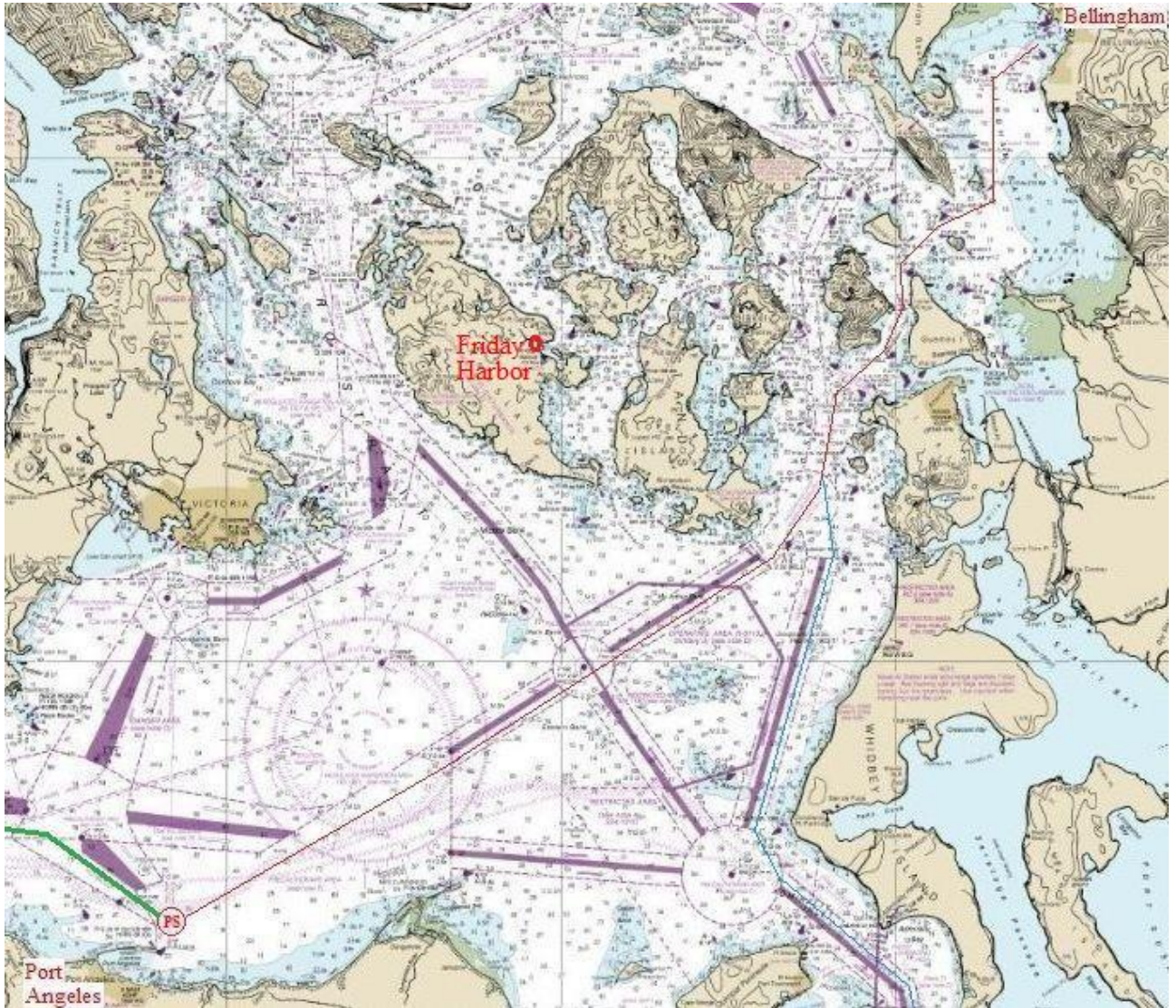
というわけで、ここは迷いなく最短距離の大圏コースとします



このコース、中緯度以上でたとえ時化られても前述のように追手・追い波の可能性が高く、上図の様に海流の後押しも期待でき、一気にファン・デ・フーカに向かいます。



ファン・デ・フーカ Juan de Fuca 海峡はこれまでも何度も登場済みですね。海図に示すように様に TSS 分離通行帯に従ってグリーンの線に沿って進みます。そして、まず向かうのが次の海図の左下ポート・アンジェルス Port Angeles 港外のパイロット・ステーション。防波堤先端のすぐ北側の赤丸 PS が水先人乗船地です。



ここもこれまでに何度も通過した所ですが、ここから先のルートは初めてです。水先人乗船後は右上のベーリングハム Bellingham 迄赤線の様に進みます。

この港にはずっと前、確か初乗船の有馬山丸で寄港したことがありましたが、その時はシアトルからでした。この海図右下のピュージェット湾 Puget Sound から水先人を乗せたままブルーのラインに沿って北上したわけで、海図の上半分に多くの島が固まっているサン・ファン諸島 San Juan Islands までのルートが違いました。

海図の中央付近に Friday Harbor フライデイ・ハーバーと赤で表記してある所、これがサン・ファン諸島の中心地サン・ファン島で、この島には格別の思い出がありました。と言うのも、リタイア後は居住性のいいボートを自作して Live Aboard=ボート暮らしを

したい、というのが私の長年の夢でした。

そして、当時このフライデイ・ハーバーを拠点に活動していた **Jay R. Benford** というボート・デザイナーの設計にホレ込んでいたんです。 いずれボートを自作する日が来たら、このデザイナー設計のボートにしたい。 この辺を通るたびに **Benford** のデザインをアレもイイ、コレもイイと何度も見直していたんです。 だから、いつかこの島を訪れてみたいと思っていたんですが結局その機会はありませんでした。

その後、自分でもボート設計に熱中し、船内配置についてはこれならイケルと言う所までできたのですが、自作したボート上で暮らす迄には至りませんでした。 快適に生活できる空間と設備を持ったボートを造って適切に維持・管理するには、年末ジャンボ一等賞プラス前後賞と言うあり得ないことが起きない限り無理、文字通り夢のまた夢。

*

次のマップは現在のベーリングハム港中心部の様子。 **Rubin Lotus** のバースは赤線の辺りだったと思います。 有馬山丸の頃は勿論 **Rubin Lotus** での時代も、赤線より外の薄茶部分の埋立地はまだ出来ていなかったと思います。



有馬山丸でここに行った時は、港周辺の市街地はこんなに整備されておらず、人家もごくまばらな感じで、鮭缶の工場の前では道路沿いに長テーブルを並べて大勢の作業員が大きな鮭をさばっていました。

この地では筋子を食べる習慣がなく、その頃、筋子は内臓と一緒に捨てられていたんです。

そこで、我々日本人クルーはバケツを持ってそれを貰いに行ったものです。

筋子やイクラをいくらでもタダで貰えたんです。

しかしその後、イクラも筋子も目ざとい日本商社に全て買い占められるようになったのでしょう。Rubin Lotus の時はそんな光景は目にしませんでした。

それでも、港から散歩で行ける範囲にはまだ自然がイッパイと言う感じでした。例えば上のマップの下辺中央辺りの緑地帯では、道路わきにキイチゴが鈴なりになっていました。

散歩しながら手を伸ばせば食べホーダイ。

そうやってキイチゴをつまみながら路肩を歩いていて、フト何かの気配を感じて見回すと驚いたことに茂みの向こう側に数頭のシカがいるじゃありませんか。野生のシカがキイチゴを食べに集まってきていたんですね。

向こうは道路側に人がいる事はとっくに気付いていたんでしょうが、こっちはシカがノンビリ寄って来るなんて思いもしませんでしたからビックリ。彼らは人を恐れている感じは全くありませんでした。

改めて辺りを見渡すと、こんな道路標識が目に入りました。「ここは野生動物の通り道だヨ、気を付けテ!」ですね。この標識の絵はシカの親子ですが、この辺の道路にはこんな標識が必要なくらい、色々な野生動物が当たり前のように出てくるんでしょう。



いつかこれに似た経験をアラスカのシトカの郊外で経験したことがありました。その時の相手は単独行動の巨大なムース（moose＝ヘラジカ）でしたけどね。

最近、日本でも野生動物が、例えば熊が、人家の周りに出没するニュースをTVでよく見

かけます。ここ長崎でもイノシシを見たという事を良く聞きますし、私自身、住んでいる所の周りでタヌキを何度も見たことがあります。でも自然の豊かさと言う点では、人口密度が高く面積の狭い日本は、北米大陸とは到底勝負になりませんね。

*

久しぶりのベーリングハム **Bellingham** 停泊は、思いがけず楽しい散歩が出来て大満足。揚げ荷が終わると今度は同じくワシントン州のグレイズ・ハーバー **Grays Harbor** に向かいます。両港の位置関係は次の通り。

ベーリングハム出港後、ポート・アンジェルスでパイロットを下ろしファン・デ・フーカ海峡を経て太平洋に出ます。以後ワシントン州西岸沖を南下して最初の湾がグレイズ・ハーバー **Grays Harbor** です。



そのグレイズ・ハーバーも前の話に出たフリマントル同様、河口部が湾になっている地形です。そして、グレイズ・ハーバーのすぐ南のアストリアもコロンビア・リバーの河口部が湾になっている地形です。

こういう風に河口部が湾になっていてそこに港が出来ているところがなんと多い事か、しかも大して大きい川ではない所でもそういう地形になるのはやはり広い平地あつての事で

しょう。

日本でも東京湾・伊勢湾・大阪湾それぞれの湾奥部にはかなりの川が何本か流れ込んでいますが、外地のものと決定的に違うのはその水深。

日本の湾は全体的に深い、反して外地の河口域の湾は極めて浅い。 そのいい例がこのグレイズ・ハーバーです。



左半分がグレイズ・ハーバー全体像で、ブルーが水面、ライト・グリーンが陸地部分を表します。 Rubin Lotus の着岸したところは画像中央の赤星の位置。

北に膨らんだ部分を North Bay、南に膨らんだ部分は South Bay と呼ばれますが、この湾全体には「Bay」という名称は付かず、あくまで「Grays Harbor」だけ。

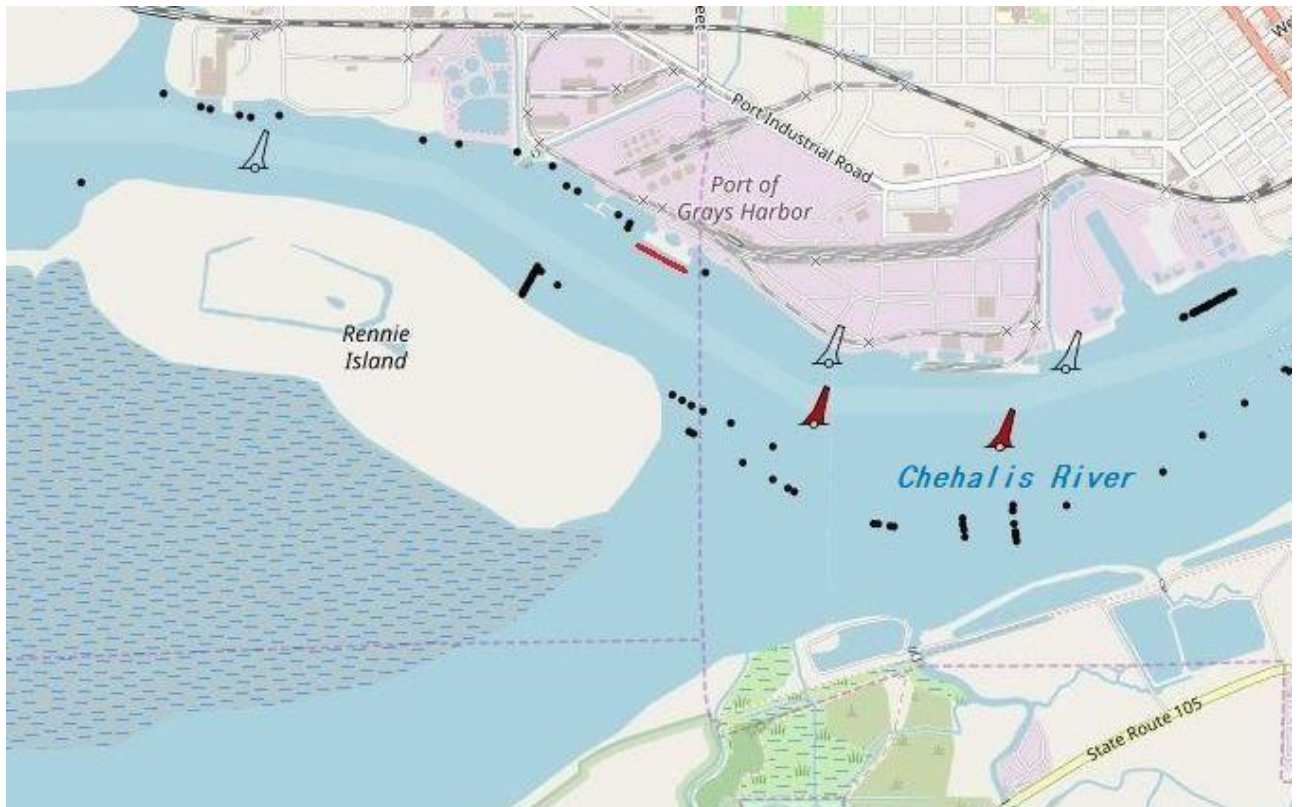
左半分の図だけを見れば結構「広い湾」ですが、右半分は同じ場所の水面下の様子です。右のマップの白い部分は水深 5m 以上の所、一番濃いブルーの部分は水深 1m 以下、そしてグリーンの部分には干潮時には干潟になる部分です。

一見広く見えるこのような河口域の入り江も航洋船が安全に航行できる所はいわゆる水脈筋(ミオスジ)だけ。 それも常時浚渫をして航路の水深を確保する必要があります。

このような地形を英語では estuary と言いますが、手元の英和でこの単語を見ると「(潮の差す)広い河口」、別の英和では「(潮の干満のある大河の)河口」、オックスフォード英英では「the tidal mouth of a large river」と説明しています。

いずれにしてもこの英単語の意味を一語で表現する日本語はナイ、言い換えればこのような地形は日本にはナイ、ともいえるでしょう。 少なくとも航洋船が入港できるような港ではこういう場所は日本にはありません。

そして次の画像が上図左半分の湾の様に見える水面右端の赤星周辺で、即ち estuary グレイズ・ハーバーのドンズマリ。 この赤線部分が積荷バースです。



画面中央上部の薄茶部分がグレイズ・ハーバー港 Port of Grays Harbor の港湾区です。ただし港の後背地はグレイズ・ハーバー市ではなく、グレイズ・ハーバー郡アバディーン Aberdeen 市と言います。

そして、マップ右手から積荷棧橋方向に、シェヘイリス Chehalis 川が流れ込みます。言うなればこの場所こそ本当の意味での河口でしょう。マップの右側部分ではシェヘイリス川が当たり前の川の通り常に下流に、即ち左手に向かって流れますが、中央のレニー Rennie 島の辺りからは上げ潮になると潮流に押し戻されるので土砂が堆積が激しい。レニー島と言っても本当は「島」というようなものではなく、まあ、砂州と言った方が当りでしょう。一つ前の画像の右半分の緑色の部分、干潟が極端に発達したものだと思えばいいでしょう。

そして Rubin Lotus の着岸した棧橋前面をよく見ると薄いブルーの水面の中央に更に色の薄い部分がありますね。これが元々は水脈筋だった所を常時浚渫をして水深を確保している可航水路で、ブイの連なりで表示されています。

Rubin Lotus はここでフィリピン向けの小麦を満載しました。穀類撒積みに関してはこれまでにも何度も触れてきましたのでここではスルーします。

*

そして太平洋横断についても今回はスルー。フィリピンでの揚げ地は次の赤点三カ所。



まずは図の下辺ミンダナオ Mindanao 島のイリガン Iligan。ここは特に印象が残る事はありませんでした。その頃はイスラム勢力が政府に対して武力闘争をしかけていた時期でもあり、ミンダナオ島は決して治安がイイとは言えず、クルーのフィリピン人でさえ殆ど上陸する者がいないほどでした。何しろこの島は回教徒が多数いて、キリスト教徒との間でいつ何時何が起きても不思議ではなかったのです。

以前スーパーバイザーとして乗ったフィリピン籍船 Zampaguita という船には一人だけムスリムのクルーがいて、目立ったトラブルこそなかったもののどうやら彼は完全に孤立状態だったようです。少なくとも私にはそう見えました。そんなわけで、ここでは上陸する気にはならずパス。

次はルソン Luzon 島マニラの南バタンガス Batangas ですが、ここは次の航海にも寄港して、そこで下船だったので話はその時に回します。

バタンガスはマニラに近いのでフィリピン・クルーの家族の訪船者も多く、船内は賑やかになっていました。なかには次港ホンダグア迄家族を乗船させてゆきたい、なんて言い出すクルーもいました。私としては最大搭載人員以内なら反対する理由はないだろうとは思いましたが、念の為その旨官憲に問い合わせたところ、答えはケンもホロロ、ノーの一言。クルー、がっかり。

最後の揚げ地は同じくルソン島で、言わばバタンガスと背中合わせという感じの位置にあるホンダグア Hondagua という所。ルソン島南西端とサマール Samar 島の間のサン・ベルナルディノ San Bernardino 海峡を通過して一旦太平洋に出ます。この海峡を通過する時、ちょっとした出来事がありました。Rubinn Lotus が丁度海峡から外海に出ようとしたとき、海峡のすぐ外側で4~5百トン位のフィリピン籍の内航船が遭難信号を発していたのです。その船は外海が結構荒れている状況下で十分な荒天準備もせず、不用意に出て行き大波を喰らってハッチを破られてしまった。コリヤー沈没する、とパニックってしまったんですね。すぐにその船に近付いて助言をしてサマール島の内側まで誘導して事なきを得ました。この件については第20号で詳しくお話したので、ここでは簡単に済ませますが、驚いたことに、この時、この船の船長は不在だったのです。いくら内航船だからって、航海中に船長不在、なんて考えられません。ったく……。

ホンダグア Hondagua はこんな所。



実にノドカナいい所でした。でも台風でも来たらそんなこと言ってもらえないでしょうが、とにかく **Rubin Lotus** 停泊中は次の画像の様に平和な毎日でした。



上の画像の右端、落日のすぐ左に見えるのが揚げ荷棧橋で、この更に右側に製粉工場があります。下はその棧橋に **Rubin Lotus** と殆ど同じようなサイズの船が着いている所。



Hondagua という地名はスペイン語の Hondo=深いと Agua=水が結合したものだとの事。この湾は浅くはないけれどそうかといって特別深いわけでもなく、ロペス湾の中央部で4~50m程でしょうか、まあグレイズ・ハーバーに比べれば確かに「深い」と言えます。ところで、そのマップで湾岸沿いに鉄道路線がありますが、これは PNR=フィリピン国鉄 Philippine National Railways の路線で、マップ左手がマニラ方向です。製粉工場のすぐ裏手マップの Hondagua の表記の辺りに駅がありました、こんな風に何とも素朴な、田舎のバス・ステーションのようなたたずまい。



駅舎の左手のずっと遠くの線路上に何か見えるでしょう。 その正体はこんな物。



住民はトロリーTrolley とかスケート Skate と呼んでいたようですが、なんのコーナーない鉄道線路の拝借、違法使用の車両です。 左は機動、黄色の T シャツの児の足の間に小さなエンジンが見えていてその奥のオッサンがドライバー。 一方、右は、黒シャツが自転車のようにペダルをこいでいます、人力駆動ですね。 この二つは乗っている人間の組み合わせから自家用車の様にも見えますが、中にはもっとスゴイのもあります。



これなんか明らかに路線バスに見えます。 そう、その通りちゃんと料金を取って運行してるんです。 しかも黄色 T シャツが手で押して動かしています。 多分向こう側にも相棒が居るんですが、これぞ 100%の人力車。 こんな風に人力で全くシカケなしに手で押ししたり足でレールを蹴ったりで走るものも少なくありません。

それにしてもこの混みかたはスゴイですね、学校の退け時ラッシュ・アワーなんでしょう。

中央の白 T シャツの足元ではシャーシーがオーバーロードで撓んでしまっています。 この当時 PNR のこの地域の運行頻度がどの程度だったかは知りませんが、まあ、一日に精々2~3本じゃなかったかと思います。 事実上線路は空きっぱなし状態でしたから、こうして周辺住民が有効利用するのは結構ケダラケとも言えるでしょう。

本来の列車の交通量はごく少ないのは事実ですから列車との衝突の危険はマズないのでしょう。 しかし、こんな路線ですから勿論単線、デハ、同じようなトロリーが反対方向か

ら来たらどうするか？ これには色々な不文律があったようです。

例えば人間だけが乗っているトロリーと重い荷物を載せたトロリーがカチあわせたら？ その時は人間だけが乗っている方は下車してトロリーを持ち上げて線路から降ろし、荷物車を通してから再びトロリーを持ち上げて線路に戻す。 両方とも人間だけが乗っているトロリー同士なら人数が多い方が、又は子供が多い方が優先。 両方とも荷物だけの場合は重量の重い方が優先。 と、なかなか配慮が行き届いている様子でした。 でも場合に依っては線路から降ろしたり揚げたりは楽じゃないでしょうね。

私は実際に自分で乗ってみる気にはなりませんでしたが、フィリピン人クルーは皆便利に路線バスとして利用していたみたい。 最近の情報では、どうやらこの路線は国鉄 PNR としては既に廃船になって、当然ホンダグア駅も廃駅となってしまったらしい。 さて、ホンダグアで揚げ切った後は再び北米西岸向け、確かカナダか、または米国ワシントン州か、どちらかのヴァンクーヴァーで小麦を摘み取り、揚げ地は同じくバタンガスとホンダグア。 しかし私自身は初港バタンガスで下船、陸路マニラ空港に移動して帰国となりました。

このバタンガスからマニラ空港への移動に際して実に不思議なことがありました。 下船地から最寄りの空港までの移動は、代理店手配のハイヤー又はタクシーで、というのが普通です。 確かにこの時も車そのものは代理店手配によるものでしたが、なんと出入国管理局の役人様が一名、私に同行したのです。

これがどういう理由でなされたのか今もって理解できません。 私が特別にフィリピン政府に注目されるような重要人物だったわけでもないのに、私を保護する為か、或いは監視する為か、とにかく空港出発ゲートまでキッチリついて回られました。 こんな事は後にも先にもどんな国でも経験したことはありませんでした。

この役人様は個人的には極めて人当たりの良い人で道中気楽な会話を楽しむことは出来ましたが、私に同行する理由は明かしてもらえませんでした。 察するにこの時期、色々問題が生じていたイスラム武装勢力とのトラブルに巻き込まれないようにとの配慮だったかもしれないかもしれませんが、もしそうなら係官一人じゃ太刀打ちできそうもありません。

理由は今もって？？？ 長くなりました今回はここまでとします。

*

次回更新は 2020 年 6 月 13 日 (土) の予定です。