



Once a Sailor, Always a Sailor

甲比丹航海記

010号 (30 Dec. 2015)

(続・続) 定期貨物船・有馬山丸

(24 May 1962~16 Mar. 1963)

有馬山丸は北太平洋上、大圏コースを東進しています。 何度も言うようですが野島崎をかわして太平洋へ出ると、もう北米大陸に取りつくまで陸は何も見えません。

空と海だけ、正に水天一碧。 暗くなれば、これまた文字通り満天の星。

こうなればもうスター・サイト star sight 星の天測しかありません。

フォース・オフィサーの一日は朝03時45分、ゼロ・ヨン(00~04時)当直のク

ォーター・マスターのノックと「15分マエーッ」の呼び声で始まります。

この当時、船内電話などは全くありませんから、当直交代15分前になると前直クォ

ーター・マスターが次直者を起こしに回ります。

即、起床、着替えもそこそこにブリッジに駆け上がります。 一番の若造なんですから相ワッチのQM=クォーター・マスターやチョフサーに遅れるようなブツたるみはいけません。 夏の高緯度は夜明けも至って早く、眠気覚ましに前直のQMが入れて

くれたコーヒー片手にウィングに出ると、もう東の空は白みかけてきます。 モーニング・トワイライト **morning twilight**=朝の薄明、もうすぐ天測の時間です。

ゼロ・ヨン・ワッチのセカンド・オフィサーから当直を引き継ぎ、コーヒーもそこそこに早速、空とにらめっこ。 まだ中天から西の空は暗いですが、全天の星が全部見えるうちに、その日の天測に使う星の候補をあらかじめ決めて、それがどの辺に見えるかをしっかり記憶しておきます。

なぜなら、水平線はしっかり見えて且つ狙った星もしっかり見える、というのが天測のベスト・タイミングですが、その時はもう小さい星は全く見えない、従って狙った星がどの辺か見当がつきにくくなっているんです。

そう言うぎりぎりのタイミングを狙うには、測る星の順序を的確に決めておかななくてはなりません。 先に見えにくくなるのは、明るい東の空にある星か？ 一番小さい弱い星か？ の見極めが大事。 その名前と共に頭に叩き込んでおきます。

朝晩二回の天測は「フォース・オフィサー、お前に任せたゾー」と一言で決まり。 当直引き継ぎも含めて、チョフサーは航海当直ではもう殆どオブザーバー的になります。 責任感を植え付けてやろう、という親心か？

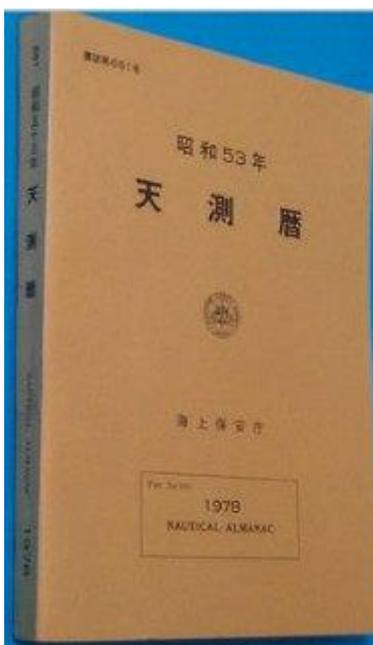
どの星をどのタイミングで測るかも含めて全面的にフォー助が勝手にやるわけです。 まあ、私も熊野丸で散々鍛えられた後ですから、もう天測には大分慣れて、或る程度の自信も出来ています。 と言うのも、天測の出来の善し悪しは三本以上の位置の線を図上に引いた時点で、自分自身ではっきり判断できるからです。

三本又は四本の位置の線全てが一点で交わればパーフェクト。 まあ直径一マイルの円内で交わってくれれば一応ヨシとしましょう。 但し位置の線が二本では夫々が果たしてどの程度の精度であるかは判断できません。 それは地文航法も全く同じ。

ですから少なくとも三本、出来れば四本の位置の線を確保したい。

更にもう一つ重要な事があります。 星の高度測定をした後、位置の線を出すための計算にかかるわけですが、その計算に必要な星のデータがなければなりません。 赤緯と赤経、天球上の天体の座標です。 まあ、地上の緯度・経度のようなもの。

日本では海上保安庁が発行している天測歴 **Nautical Almanac** という物があります。



* 恒星 $U=0^h$ の値					
No.	E_*			d	
	h	m	s	'	
1	Polaris	20	59	42	N89 16.3
2	Kochab	8	44	28	N74 09.0
3	Dubhe	12	31	18	N61 44.3
4	β Cassiop	23	25	48	N59 09.8
5	Merak	12	33	11	N56 22.2
6	Alioth	10	41	02	N55 57.0
7	Schedir	22	54	28	N56 33.0
8	Mizar	10	11	08	N54 55.0
9	α Persei	20	10	38	N49 52.1
10	Benetnasch	9	47	31	N49 18.3
11	Capella	18	18	16	N45 59.9
12	Deneb	2	53	36	N45 17.5
13	Vega	4	58	06	N38 47.4
14	Castor	16	00	24	N31 53.0
15	Alpheratz	23	26	36	N29 06.3
16	Pollux	15	49	41	N28 01.3
17	α Cor. Bor.	8	00	21	N26 42.6
18	Arcturus	9	19	23	N19 10.4
19	Aldebaran	18	59	04	N16 30.9
20	Markab	0	30	14	N15 13.2
21	Denebola	11	45	58	N14 33.7
22	α Ophiuchi	6	00	05	N12 33.7
23	Regulus	13	26	39	N11 57.5
24	Altair	3	44	13	N 8 52.6
25	Betelgeuse	17	39	50	N 7 24.6
26	Bellatrix	18	09	52	N 6 21.3
27	Procyon	15	55	43	N 5 13.3
28	Rigel	18	20	29	S 8 11.7
29	α Hydrae	14	07	27	S 8 40.0
30	Spica	10	09	50	S11 10.3
31	Sirius	16	49	53	S16 42.9
32	β Ceti	22	51	24	S17 58.2
33	Antares	7	05	35	S26 26.3
34	σ Sagittarii	4	39	43	S26 17.7
35	Fomalhaut	0	37	20	S29 36.5
36	λ Scorpii	6	01	22	S37 06.5
37	Canopus	17	11	08	S52 41.4
38	α Pavonis	3	09	16	S56 43.8
39	Achernar	21	57	18	S57 13.2
40	β Crucis	10	47	19	S59 42.1
41	β Centauri	9	31	11	S60 23.2
42	α Centauri	8	55	24	S60 50.8
43	α Crucis	11	08	27	S63 06.8
44	α Tri. Aust.	6	46	14	S69 02.2
45	β Carinae	14	21	58	S69 43.4

上の画像は天測暦の外観と内容の一部です。 恒星という表に 1 から 45 まで番号を振ってありますね、これが天測に使う星の一覧です。 ここから先を詳しく話すとまた航海術の講義になってしまいますからそれはやめますが、要するに当てずっぽうに星を探すのではなく、この表にのっている星だけが対象なのです。 表の実物は 1 から

45 までが縦一列に並んでいて右上の 21 が左下の 21 にの位置に来ます。

どういう星を選ぶかは全く勝手ですが、出来れば反方位同士の二対の星、更にそれらが直角に交わる星、例えば夫々方位が東・西・南・北、又は北東・南西・北西・南東に近いというような関係の星を探します。 更に出来れば夫々の高度 4 5 度に近い星、この高度が位置の線の精度が最も良いからです。 以上に述べたような事、全てを前提に星を探します。 この星探しを索星と言います。

毎日同じことをしてるのに何でそんなにクドクド言わなくてはならないのか？

それは、そういうつもりで改めて夜の空を見てみれば良く分かります。 星はごく薄い雲があっても見えません。 たとえ快晴と言ってもどこかに小さい薄い雲があって、それが肝心の星を隠してしまうのは良くあることです。

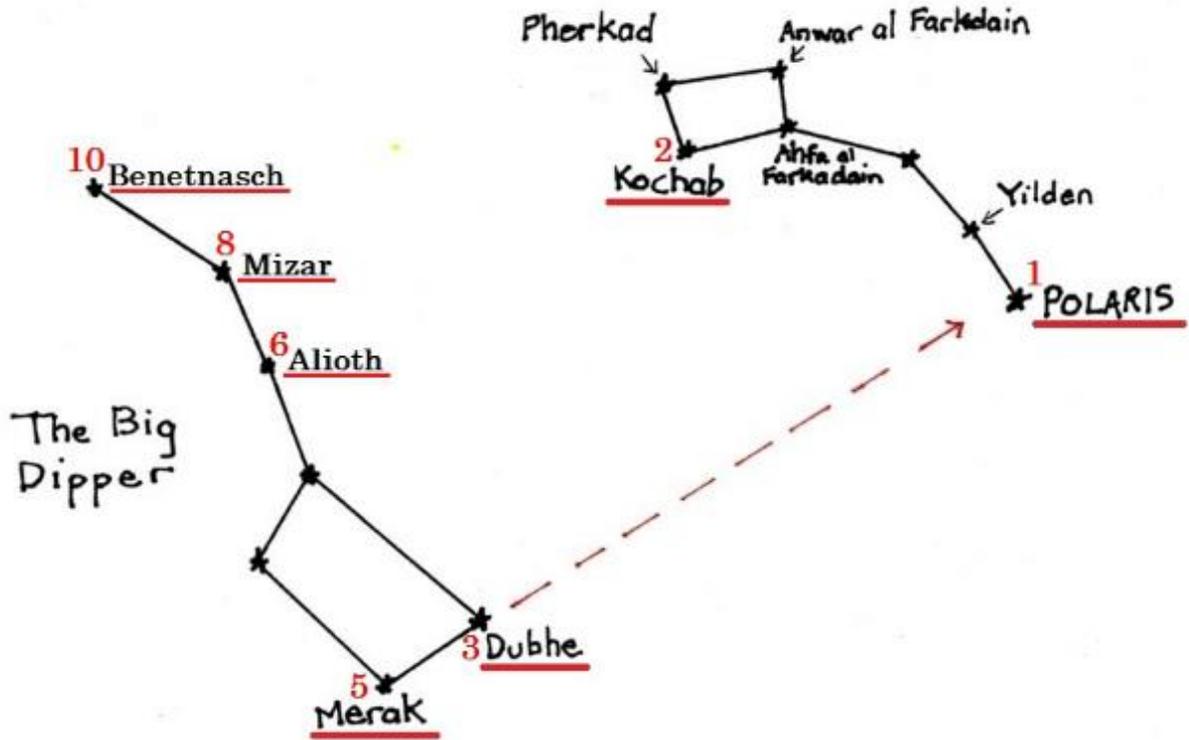
*

星の名前の語源は色々あるようで、一概にこれと決めつけるのは無理のようですが、上の表の星の語源はギリシャ語・ラテン語・アラビア語などが混じりのようです。

従ってスペルもまちまち、英語の表記と違うことは良くあります。

この 45 の星の中には皆さんにもお馴染の星がいくつかある筈です。

赤数字は天測歴の恒星表のナンバーです。

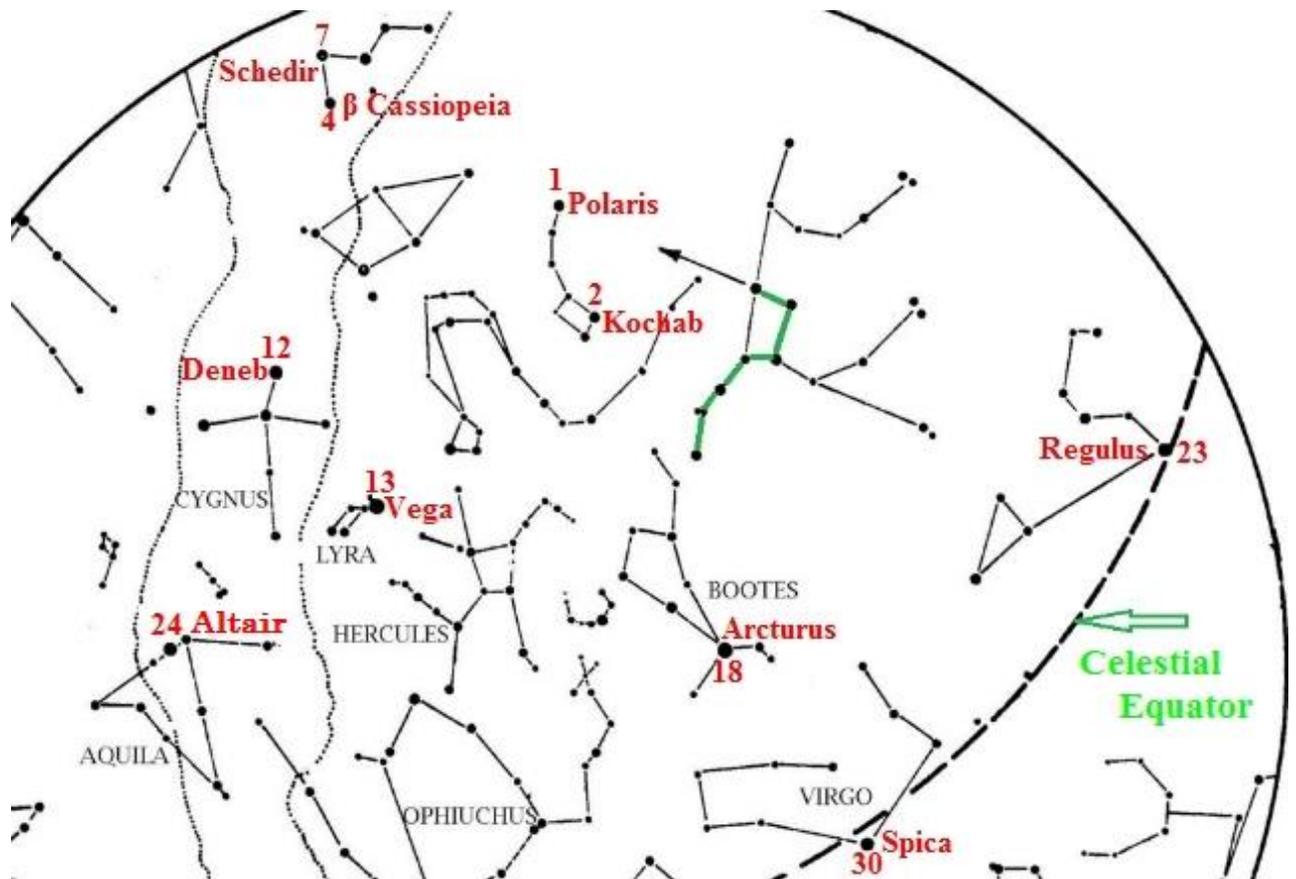


例えば **1** のポラリス Polaris、これでは??でも、北極星と言え知らない人はいませんね。それがどこにあるかも・・・。北斗七星の柄杓の先端の二つの星 **3** のゾーベ Dubhe と **5** のメラク Merak を結んだ線の延長、二つの星の距離の約 5 倍の位置、これは確か小学生の時聞いた話だと思います。でも、上図の赤ナンバー **1・2・3・5・6・8・10** の全部が天測対象だと言うことは外航船の航海士以外には用のない話。

今や航海士にも用ないか、GPS で全て OK だもんね。

上の図で良くわかるように、星を探す手順としては、まず分かりやすい星座を探すこと、その星座を基に色々な星との位置関係を憶えておきます。北斗七星はその典型例で、とても見つけやすい。なぜなら、この星座は北極星とは切っても切れない関係にあり常に北の空にあります。季節により、時間帯により、横になったり、逆立ちだったりですが、北半球では北の空のどこかにあることは間違いありません。同様に、他の星を探す手掛かりになる、極めて分かりやすい星座がいくつかあります。例えばオリオン座 Orion であり、さそり座 Scorpio です。この三つの星座は言わば索星の為のキーkey 鍵となる星座。この三つの周辺を良く見てみましょう。

まずは、北斗七星の回り。 北斗七星については前の図のとおりですが、その他の天測に使う星には天測歴の表のナンバーと名前を赤で記入してあります。



1 番・北極星ポラリス Polaris を挟んで北斗七星の対称の位置にあるのがカシオペア座 Cassiopeia で、これらは特に星に興味のない方でもご存じだと思います。

12 白鳥座の α ・デネブ Deneb、**13** 琴座の α ・ヴェガ Vega、**24** わし座の α ・アルタイル Altair の三つは直角三角形を形作っていますが、これを夏の大三角と呼びます。

α はその星座でもっとも明るい星、 β は二番目です。

そして日本語ではヴェガは織姫又は織女、アルタイルは彦星または牽牛と呼ばれ、七夕にまつわるオハナシで親しまれていますね。 無粋な船乗りは単に天測の対称、メシの種としてしかとらえていません。

右側中段から中央付近下部に走る湾曲破線は天の赤道 Celestial Equator です。天の赤道とはなにか？ まずその前に天球とは、見上げた空に星が貼りついていると仮想した無限大の球、プラネタリウムのスクリーンと言えれば分かりやすいでしょうか。天の赤道とは地球上の赤道面をどんどん拡大して行って天球と交わった大円と言うことです。 前に大圏の話が出た時、大円という言葉も出てきました。 球の中心を通

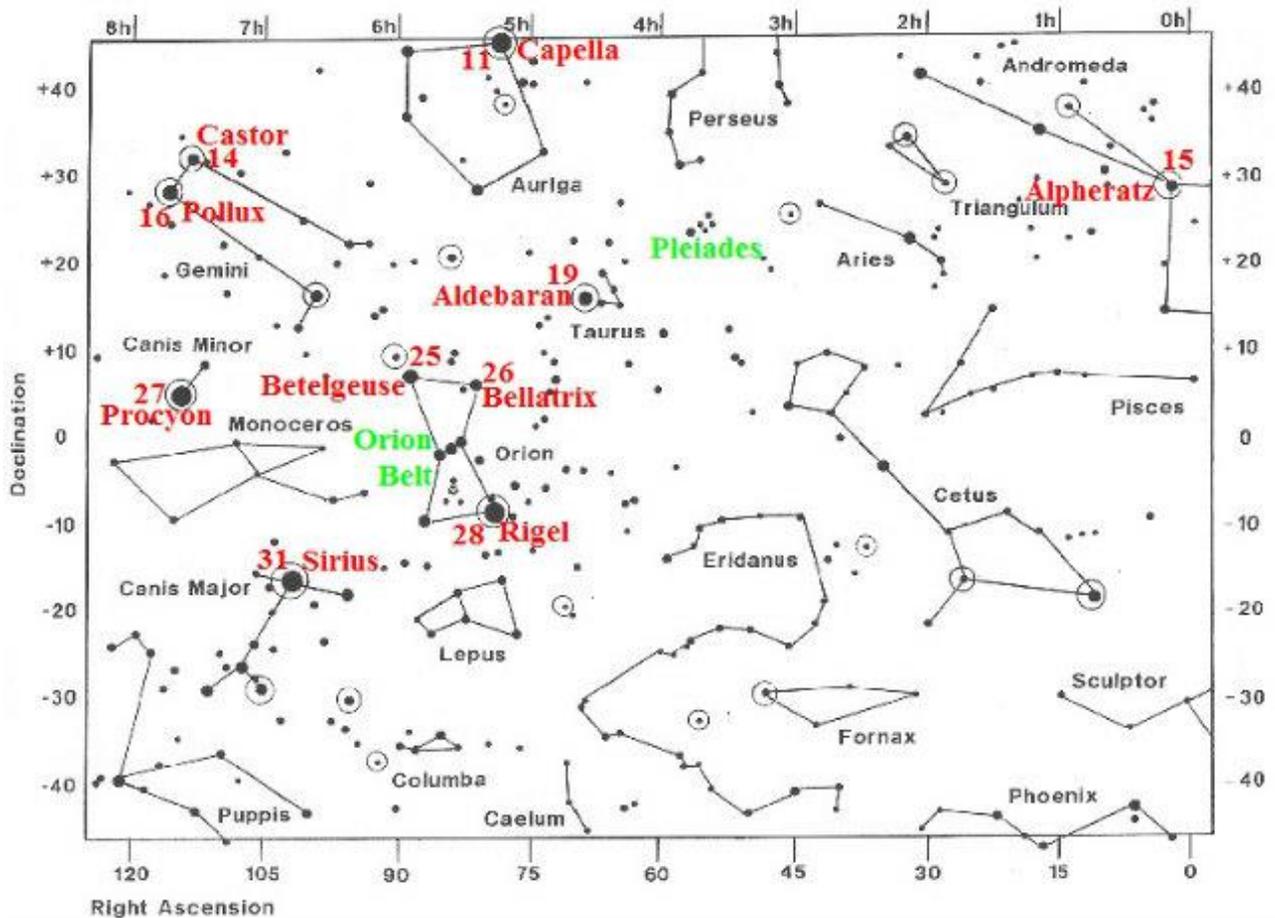
る面が球と交わる線でしたね。中学校の理数のオサライです。

この図の天の赤道の位置は少しずれていると思います。**23 Regulus** の赤緯は $N12^\circ$ 弱で、**30 Spica** のそれは $S11^\circ$ 強ですからどちらの星ももう少し赤道から離れる筈で赤道はもう少し右に倒れるべき。原図はパクリですから文句は言えません。

また、天の北極とは地球上の北極点に垂直線を立て、それが天球と交わる点です。北極星ポラリス *polaris* はこの天の北極から角度にして1度未満、言い換えれば赤緯は常に89度以上です。北極点に立てば北極星は正に頭頂にあるわけ。ポラリスがほぼ天の北極にあるお陰で、この星の高度を測ればごく簡単な計算で観測者の緯度が分かり、天測には極めて便利な星です。 多少の修正は必要ですが殆ど高度 \approx 緯度と言えるのです。何故でしょう？ ちょっと頭の体操をしてみてください。

*

次はオリオン星座の回り、ここでも同じく赤色が表のナンバーと名前です。



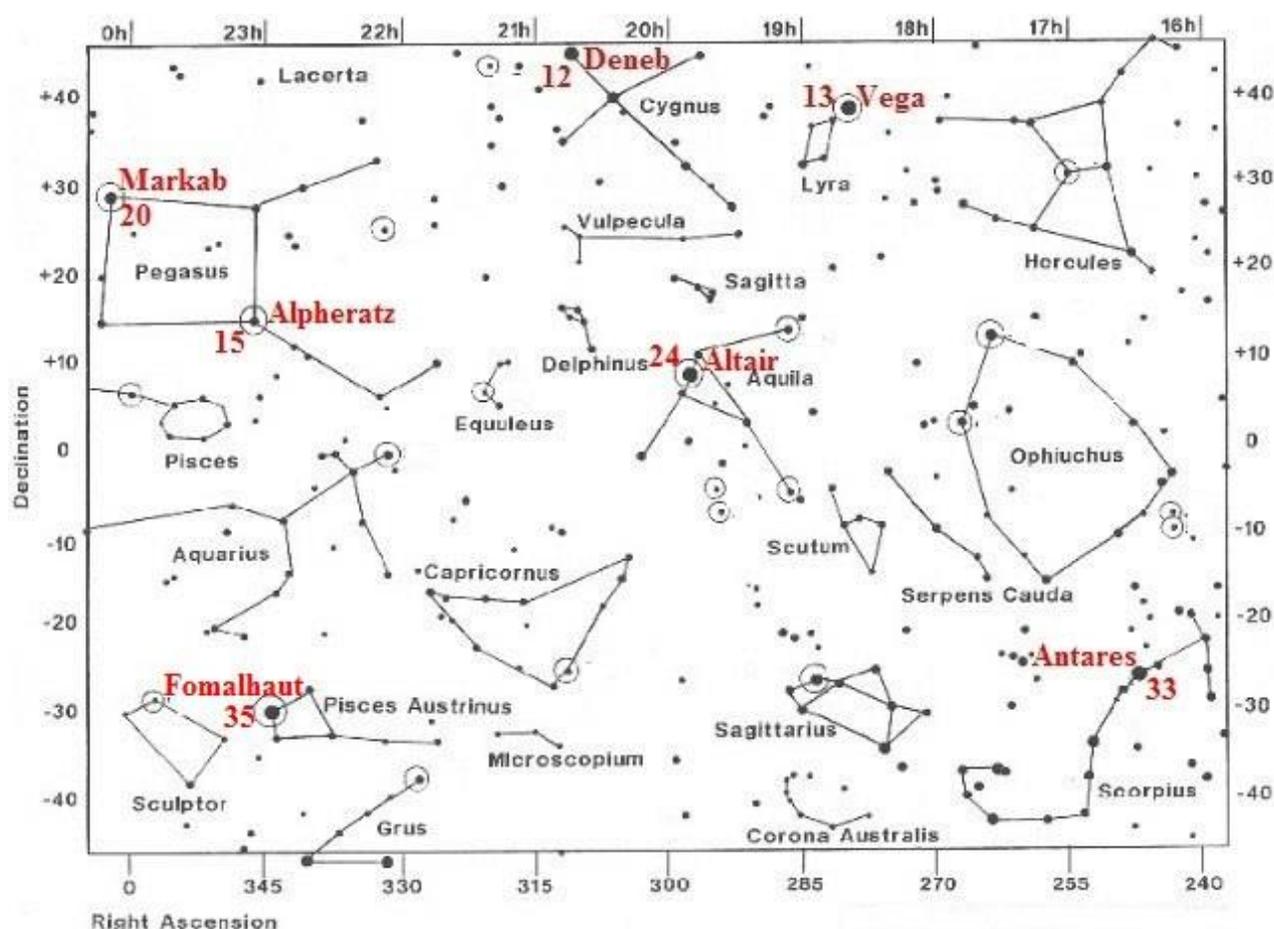
25 と **28** の間の三つ星、オリオン・ベルト Orion Belt これがキーです。 その並びの延長線の左下に見える星、全恒星中最も明るい星 **31** シリウス *Sirius* です。

その対称点にあるのが **19** アルデバラン Aldebaran。 更にその右上、緑色のプレイアデス Pleiades は日本語では「すばる」、自動車のスバルもこれ。私も以前、二車種のスバルを約10年乗り継ぎました。いいクルマ。 なお、スバル座という言い方は間違い、これは正しくは星座ではなく星団と言うそうです。スバル座は映画館。

上下の図の枠外の縦方向には Declination、横方向には Right Ascension として夫々数字が振ってありますが、これが赤緯と赤経です。 なお、赤経は枠の下のように度数で言う場合と、枠の上のように時間で表す場合があります。

*

さて、最後はさそり座の回りです。



ここでは右下のさそり座がキーになります。 この星座も一度見たら忘れない独特な形で振りかざしたハサミや、はね上げたシッポが極めて分かりやすい。

また、左上の **15** と **20** の星が対角になる四角はペガサスの四辺形と呼ばれます。

上の図で、さそり座の右横を見ると、この星座は-20から-45付近にまたがりますね。 マイナス45は南緯45度のこと、代表的な南の星座なのです。 一方、

北斗七星は北緯 50 から 60 度付近、オリオン座は丁度赤道にまたがっています。だからこそ、この三つの星座が夫々北半球・赤道付近・南半球の索星のキーとして有効なのです。なおそれぞれの東西方向にももっと星がありますが、全天の話をする
と長すぎるので、ハシヨリます。

また、南十字星はさそり座の更に右下の方向にあります。野島崎～ロス間の大圏コース上では見る可能性はありません。赤緯が南に寄り過ぎて常に水平線下になってしまうのです。どうも星の話になると、ついついネチこくなってしまうて恐縮ですが、それだけ当時の航海士にとって天測は重要度が高かったということです。

索星法にこれと言った決まりがあるわけではなく、以上はあくまで俺流ワタシ流。航海術とは自船の正確な現在位置を知ることと適格な航路選定をすることが第一歩であり終極であると思います。自分の立ち位置を知り、進むべき道を探る。

ナンダ、人生と同じじゃないか、と気づいたのはつい最近。時すでに遅し。

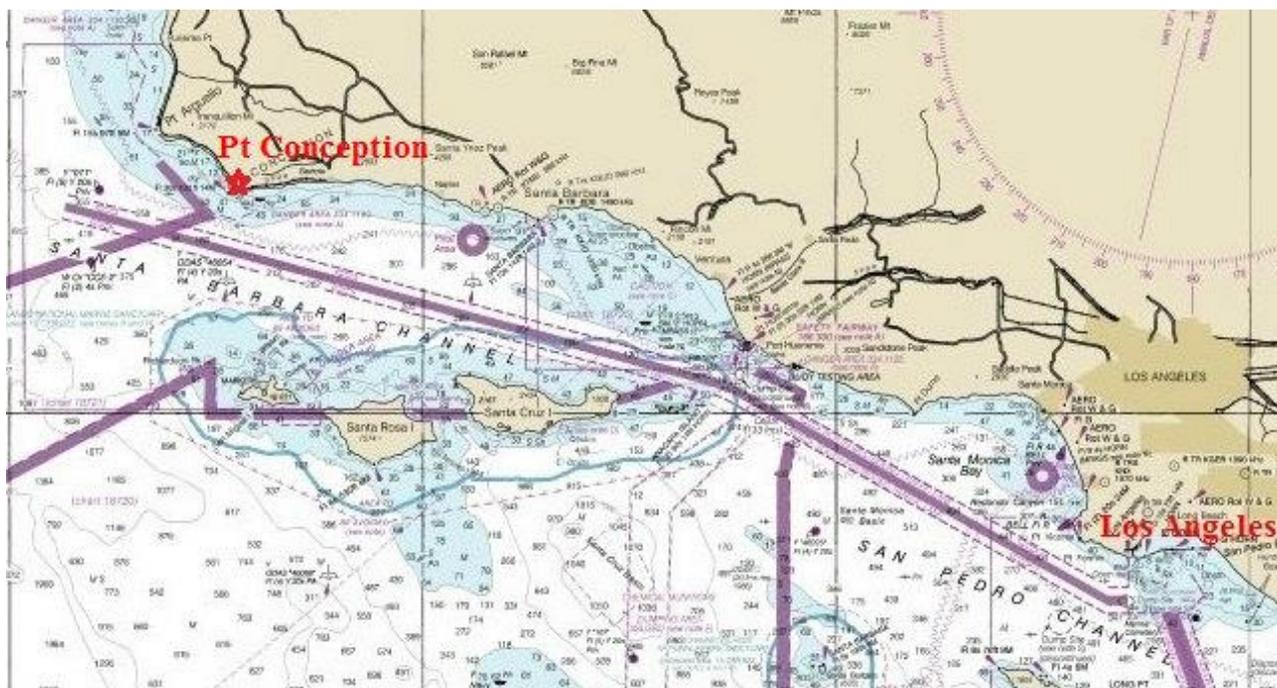
航海術の方は 40 年間何とか無事にこなしただけのもの、もう一方は ???
今回は、実際の天測の手順・要領もご紹介しようと思っただけで、脱線ばかりで、船がサッパリ前に進みませんから又の機会にしましょう。

*

こうして新任フォースオフィサーは朝晩のトワイライト twilight には天候さえ許せば毎日スター・サイト star sight を繰り返し、午前中積荷点検の合間に最低一回はサン・サイト sun sight 太陽観測もし、更に視正午にはメリ・パス・サイト meri-pass sight 太陽正中高度測定もします。もう殆ど天測漬け、それほど GPS の無いこの頃の大

洋航海では天測による位置測定が航海士の重要な仕事のひとつだったのです。更に午前中一杯は前に言ったように積荷の点検作業です。比較的ヒマな航海中でさえこれですから、忙しい停泊中はお話しになりません。この当時、一体どのくらいの時間外労働があったのか、月間 150 時間は軽く超えていたんじゃないかと思えます。100 時間以内なんて事は以後の航海士生活のどの期間にもなかったと思えます。まあ、通勤時間は殆どゼロに等しいので、陸上の超勤 100 時間とは直接の比較にはなりませんが、かなりのこき使われ方ではありました。

こうして、平穩無事に太平洋を横断し久しぶりに陸地を望む場所にたどり着きました。最近の異常気象続きでは安穩とか平穩とか言える時期はなくなってしまったかに見えますが、この頃の7月の太平洋と言うのは最も安定したいい時期だったと思います。さて、久しぶりに見る陸地、私にとって初めての米国本土は図の左端、ポイント・コンセプション Point Conception 付近でした。



この画像は現在の米版海図の一部を切り取ったもので、この海図には紫色で航路を印刷していますが、私が初めてこの地を通った頃はまだ航路指定はありませんでした。このような通行分離帯とか、指定航路と言うような物が出来始めたのは1970年代になってからの事で、それ以前は公海上ならどこをどう走ろうが自由、他国の領海内も通過するだけなら国際法で無害航行権と言うものが認められていました。その代わり衝突・座礁などの危険、それを防ぐための情報収集、も含め全て自己負担。はっきりした統計は知りませんが、世界各地でこの画像のように航路が指定されるようになってからは、衝突・座礁事故は激減したであろうことが考えられます。現在このように航路が指定されている場所では、VHF無線による航行管制も行われていることが多く、他の通航船舶の情報も無線で提供されることが多いのです。通行する際一々無線で通報をしなければならないのは少々うっとうしいこともありますが視界不良時などに他船の情報を得られるのは大いに助かります。

紫色の太線が通行分離帯、センター・ラインですね。 その両側の紫色の点線は道交法で言う外側線で、分離帯と点線の間が航路です。 そして、これまでに何度も言っ

てきたように海上交通の原則は右側交通で、常に通行分離帯の右側を走ります。

泣き所は道路の中央線や外側線と違って、海上では線などどこにも見えないこと。

図上に細かい目障りな数字が一杯ありますが、これは全て水深、これぞ海図。

*

航路にたどりついたからと言って位置測定は常に欠かせないのです。 今度は地文航海術の出番です。 GPS全盛の今ではレーダーも高性能で、レーダーと電子海図の

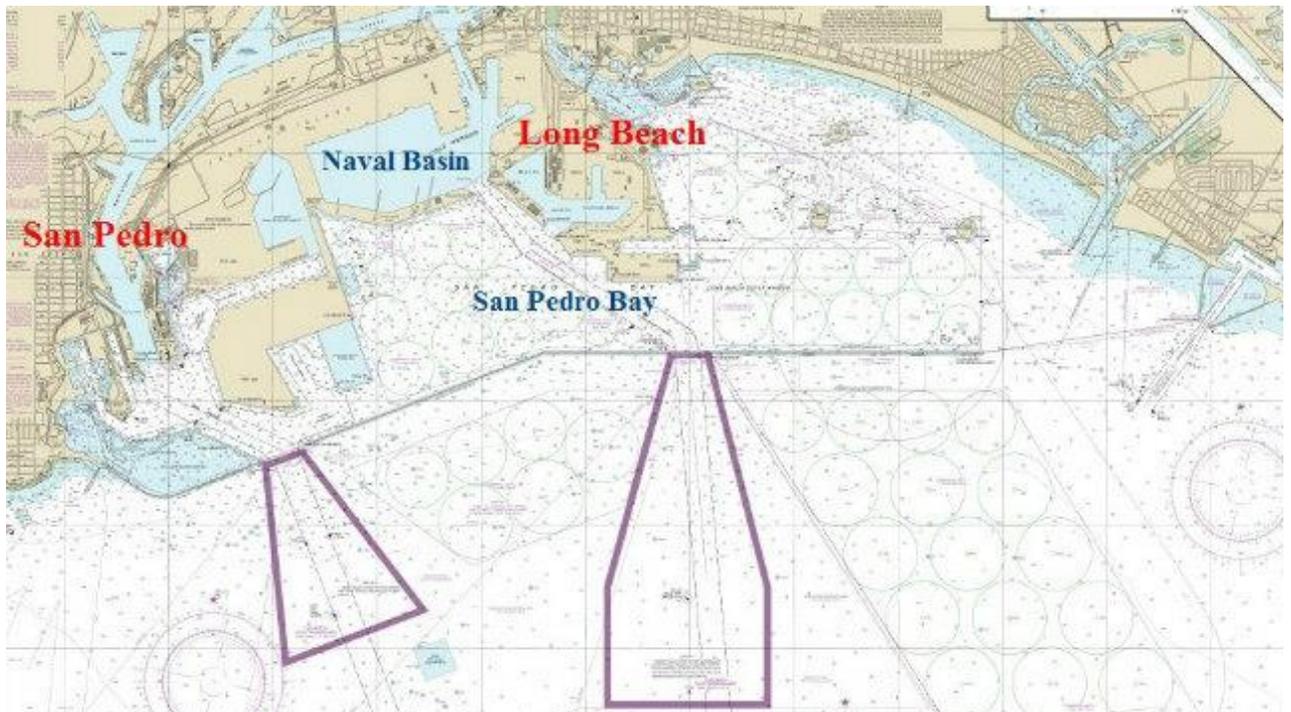
組み合わせで、カーナビ風に操作できる装備がありますが、私は現物を見たことも触ったことも全くありません。 最早航海士の特殊技能は全て電子機器に肩代わり、だ

から自然に日本人船乗りは「不要」と言うことになってしまいました。

*

これがロスの港。 正式なロスアンゼルス港はこの港湾地帯の西(左)半分、この図でサン・ペドロ **San Pedro** と赤字で記した部分。 東(右)半分はロング・ビーチ市に属す

るロング・ビーチ港 **Long Beach**。



船乗りの間では(少なくとも私は)単にロスと言えばこの両方をひっくるめて言う時、

分けて言う時はサン・ペドロ及びロング・ビーチと呼んでいました。

で、この航海での行先はサン・ペドロ。

ちなみに、初代のクイーン・メリーが係留されているのはロング・ビーチの方ですが、

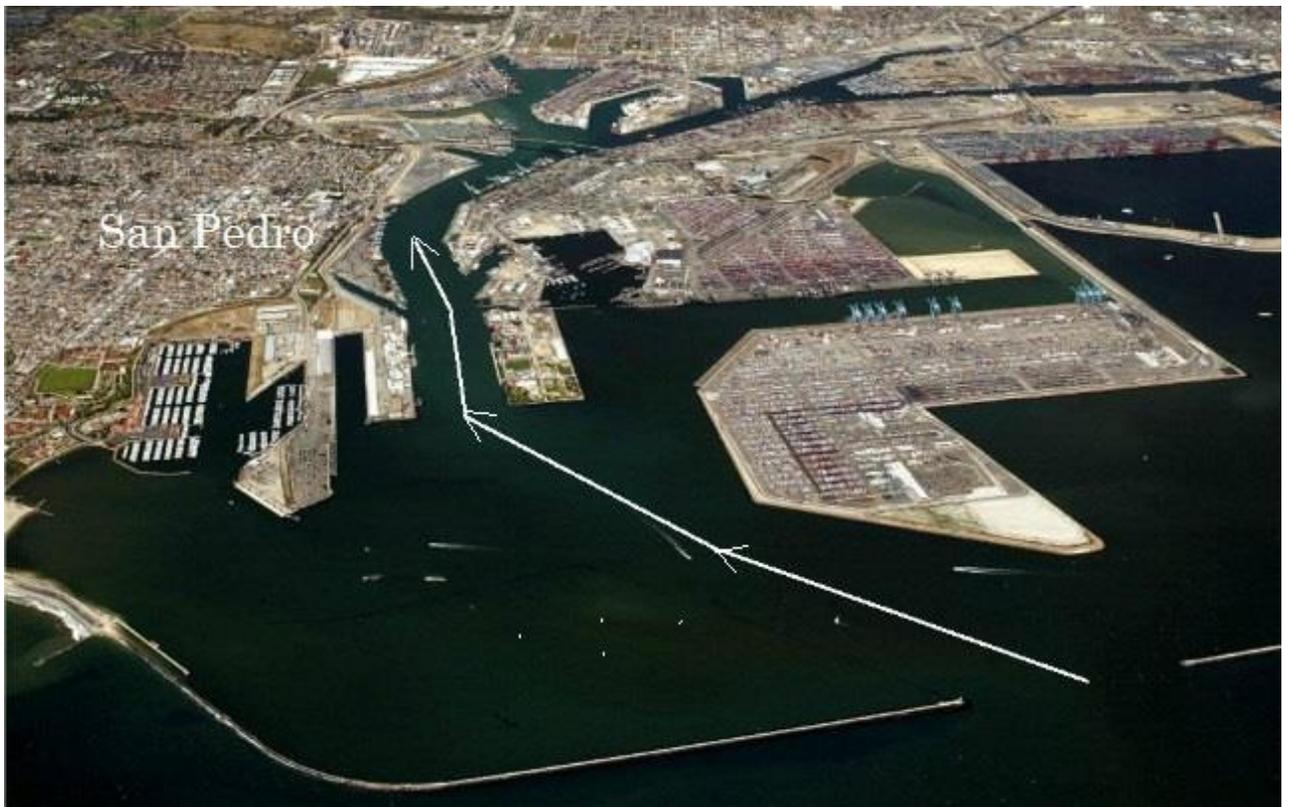
当時この船はまだ現役で就航していましたから、勿論ここにはいません。

この港湾地帯はもともとはサン・ペドロ湾という緩やかな弓型の湾を埋め立てて造成したものです。海図の中央から左手部分に広がる如何にも埋立地らしい角ばった部分

を取り払うと大体原型が分かりますね。

サン・ペドロとロング・ビーチの間の **Naval Basin** と言うのは海軍基地で、商船は入
れません。

サン・ペドロへは西のエントランスから白線のように進入します。



この時、有馬山丸が一番奥の部分のどこかに係留した筈ですが、どこだったかシカと憶えていません。 何しろロス(サン・ペドロとロング・ビーチの両方を含む)へは何
回入港したかもあいまいな程何十回も入港しているので記憶もあいまいです。 多分

米国の港では一番入港回数が多かった港だと思います。

入港進路の白線が途切れた辺りの西側(左手)のレストランで、入港船の国籍に合わせて
て国旗の掲揚と国歌演奏で歓迎の意を表してくれます。 私の記憶する限りではそん

なことをしてくれるのはこことドイツのハンブルグ港だけ。

そのレストランの近くにはジョン・ウェイン所有だと言うヨットが係留されていました。日本でヨットと言うとまず思い浮かぶのはセーリング・ボートだと思いますが、それは全く別物で、この場合のヨットは小さな客船風で超豪華な遊び船。

英和で yacht を引けば日本語と本来のヨットとの違いが分かる筈です。

*

ここでの荷役は揚げ・積み並行で、相変わらずの忙しさ、到底上陸のチャンスはありません。この頃の定期船の常として、入港中の航海士の忙しさは特筆もので、荷役当直は原則ゼロ・ロク(00～06、12～18時)はセカンド・オフィサー(2/O)、ロク・ゼロ(06～12、18～24時)はサード・オフィサー(3/O)ということになっていました。航海士の荷役当直とは、まず荷役作業の安全確保、そして揚げ違いや盗難などが無いようにするための監視、また、ローカル・カーゴ(寄港地間の短区間運送貨物)の積み付けの現場監督です。

チョフサー(C/O)は荷役全般の総指揮で忙しいので普通は当直分担はナシ。フォー助はチョフサーの手足、いつでも、何にでも、どこへでも、馳せ参じます。勿論 2/O や 3/O の組で手が足りないというときも駆けつけます。言わば遊軍、伝令、助っ人、便利屋、なんでも屋。

とにかく極めつきの大忙し、荷役が初まってから終わるまでは時々の小休止・仮眠だけで乗り切りです。停泊中は着替えてベッドで寝ると言うことは殆どなく、着の身着のままソファで仮眠が普通。これがスケジュールに縛られた定期船の宿命。これに比べれば熊野丸の荷役はノンビリしたものだったと思います。

*

外航商船の乗組員の実態をご存じ無い方は、船が停泊していれば乗組員は休息出来ると思っておられるかもしれませんが、それは大違い、どの部署も停泊中はとても忙しいのです。なにせ(貨物を)運んでナンボという商売、運ぶためにはまず積まなければ、そして届けるためには揚げなければなりません。だから、甲板部は全員荷役がスムーズにできるようにする為の諸々の作業で手一杯です。

*

機関部もエンジンが止まっている時しかできない整備作業、無線部も整備・点検、司厨部は食料の手配・積み込み、とみんな大忙しなんです。それでも甲板部以外の作業は原則日中だけですが、甲板部担当の荷役は常にオールナイト、休む暇なし。

こんな具合ですから、出港した時はホッと、と言うのが偽らざるところです。日本の港でも肉体的な忙しさは殆ど同じですが、そこはやはり本国の強み、忙しいなりに息抜きの機会もありますが、外地での停泊中は荷役だけに限らず、外部との接触も全て船長・航海士が対処しなければならないので、気の休まる時がありません。

*

特に米国での停泊は時々官憲の臨検があり、それに対しての構えが必要です。主としてコースト・ガード Coast Guard(日本の海上保安庁)の安全点検で、これは年々厳しくなりましたが、当時は来たり来なかつたり位の程度でした。また後には麻薬局 DEA・移民局 INS(旧称)などが来たこともありましたが、それは何か特別に近くで問題があったか、又はヒマを持てあましたお役人様の気まぐれだったか？

米国諸港では泥棒や密航者が乗り込んでくる危険性は殆どありませんが、オカミから色々と疑いの目を持って検査されるのは愉快的事ではありません。私は幸い 9.11 事件の後米国への入港は経験していませんが、あれ以後、空港での出発・到着双方の検査が驚くほど厳しくなったことを見れば、多分、船でも何かと厳しい臨検を受ける機会は多くなったことでしょう。特にアメリカへの密入国には厳重な監視網を張り巡らしている筈。

外地初港ロスでの停泊は無事終了。出港のパイロット pilot 水先人に送られて港外に出た時は正直セイセイとした気分でした。それは船長・航海士の全員同じ気持ちだっただろうと思います。

米国での荷役は殆どなんの不都合もなく、全てが予定通り順調に運ぶことはほぼ間違いありません。荷役を含めての停泊中の業務全般に関して、日本以外では、ドイツ、英国、オランダの三国が世界でも断然すぐれていると言えるでしょう。

積荷であれ、揚げ荷であれ、ステベ stevedore 荷役会社に安心して任せられる状態は外地ではこの三国以外にはあまりありませんでした。日本を含めてこれらの国に共

通する美点を挙げれば、まず予定というものの存在でしょう。

*

私達日本人は、集団で何か仕事をする時、まず予定を立てるのが当たり前ですね。そして一旦作業を始めたら、極力その予定表に沿って仕事を仕上げていきます。時に予定通りに進まないことがあれば、行程表の修正をするか、作業の手順を変更するか、何らかの対策をとるであります。

これと同じ感覚で停泊中の諸業務が処理されるのは、日本以外ではまずドイツ、ついで英国、オランダ。米国はヤヤ落ちの四番目位？ 更に米国と同列に考えられるのは北欧の諸国。ラテン系諸国は?? 多くのアジア・アフリカは???

勿論、これは私の全く勝手なイグサで、何の根拠もありません。しかし、私と同世代で外航商船の船長及び一等航海士、又は陸上各社の駐在員の職を経験した人なら、多分、同意を得られるだろうと思います。それくらい、予定のはっきりしない仕事にうんざり・カッカさせられたものです。

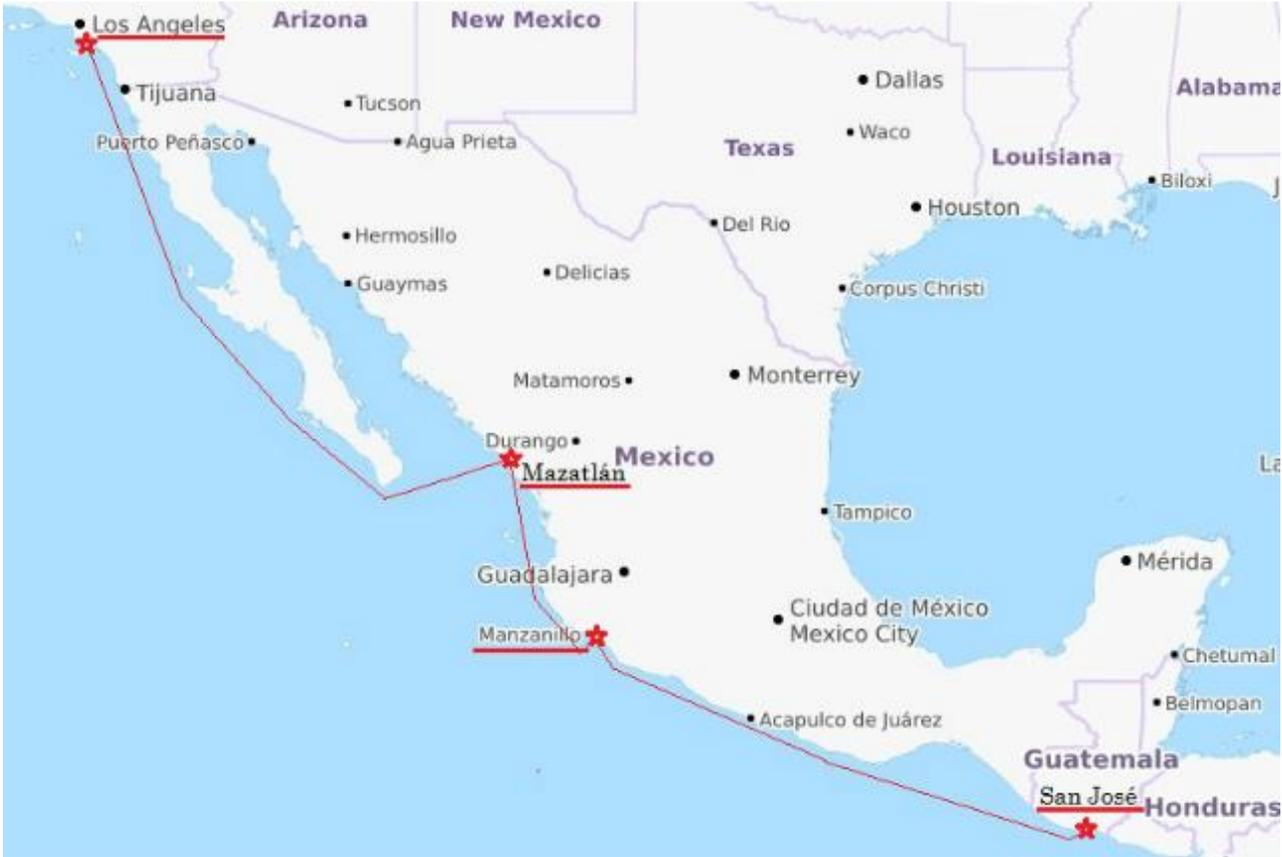
*

さて、ロスを出て中米諸国向け南下します。

ロスを出たその日からいきなり暑くなります。太陽はギンギラ、空も海もあくまで青く澄み渡っています。雲の白さと空の青さがハンパではありません。日本からロスまでの北太平洋では感じられなかった強烈なコントラスト。あえて言うならば風情と言う物が全く感じられないド・ピーカン。

有馬山丸の復航もそうでしたが、これから後の色々の船で復航にはこの境界の各港で日本向けの綿花を良く積んだものです。このからりと晴れた乾燥した大地が綿花栽培には適しているんでしょう。次の画像の上部に入っている、カリフォルニア、アリゾナ、ニュー・メキシコ、テキサス、ルイジアナ、アラバマなど米国諸州も全て綿花の産地ですもんね。

そんな陽気は次の画像の左上から右下、ロスからガテマラのサン・ホセ San José de Guatemala くらいまで。それ以後パナマまでの中米諸国は突如熱帯域特有のねっとりした暑さに変わります。



上の画像の赤星と赤のアンダー・ライン、下の画像の赤星と赤字がこの航海で寄港した中米西岸諸港です。



今でも大差はないでしょうが、この頃の中米諸国は港湾整備が進んでおらず、ガテマラのサン・ホセ San José、エル・サルバドルのラ・リベルタ La Libertad、ニカラガ

のサン・ファン・デル・スウル **San Juan del Sur**、の三港は大型船用の岸壁は無く、舢舨用の小さな棧橋だけ。だから港の沖にアンカー(錨泊)して舢舨への揚げ荷です。錨地には防波堤などある筈も無く、太平洋のうねりがそのまま。アンカーしているとモロ横波になり船は激しく揺れます。こういう錨地をオープン・ロード **open road** と言います。 **open** 遮るものの無い **road** 錨地です。

現地の荷役人夫達はそんな状況下での荷役を年中やっているもので慣れたもの、上手く揺れのタイミングをつかんでウィンチの操作をしています。それでも時には揺れを制御しきれず、貨物に少なからずダメージを作ってしまう。こんな港では揚げ荷中の貨物損害は殆ど必然です。



画像はラ・リベルタの舢舨用棧橋ですが、このように遠浅・砂浜の海岸につきだしています。先端に舢舨からの揚げ荷の為のクレーンが見えてますね。ここでも多少の貨物ダメージは避けられない筈。海面は一見穏やかに見えますが、波打ち際の白い泡を見ればうねりの激しさが分かるでしょう？ここ以外の前述の錨泊荷役の二港も似たり寄ったり。状況は殆ど同じです。

ところで、サン・ファン・デル・スウルと言う港名、これは南 **sur** のサン・ファンと言う意味ですが、この港の反対側、ニカラガのカリブ海沿岸に同じくサン・ファンという所があり、そっちはサン・ファン・デル・ノルテ、北 **norte** のサン・ファンというんです。実際の位置関係は南北ではなく東西、しかも **sur** の方が緯度的にはヤヤ

北なのに何故そんな命名かな？ 前の地図の白字がデル・ノルテ。

これら中米諸国の当時の購買力は決して大きいものではなく、揚げ荷もわずかずつですから、停泊時間も短く、あっという間に出港です。 船乗りはこういう短い停泊、

オーバー・ナイトにならない停泊を「イレ・ダシ」と呼んでいました。

「出し・入れ」じゃないところが船乗り言葉のゆえん。 停泊時間の短さもさることながら、画像の通り各港間の距離も極めて短く、ヤレヤレやっと出港したと思ったらすぐもう次のスタン・バイ（入港用意）stand by= S/B、まさに休むマなしです。

*

中米諸港で一番印象に残っているのはコスタ・リカのプンタレナスという港。 これがプンタレナスへのアプローチ。 一応湾内ですからオープン・ロード open road だった前記三港よりはましですが、こんな風に湾口はモロ太平洋に口を開けてますから、

うねりはやはり相当なものです



近年コスタ・リカという国は米国のおカネモチのリゾート及び年金暮らしの地としてもはやされるようになりましたが、この当時はまだ米国人の間にこの国での海外年金暮らしと言うのが定着していなかったのだと思います。 プンタレナスの街中でも外

国人の人影を見かけることは殆どありませんでした。

私の印象では町の住民もどこかおっとり穏やかで、他の中米諸国とは一味違うナーという良い感じでした。 国名の COSTA・RICA Costa Rica は、豊かな rica、海岸 costa という意味で、正にそういう感じのする港でした。

上の画像中央上部の海岸に黒字で Puntarenas と記してある所を拡大すると、次の画像のように舌べらのような形の小さな半島になっています。



舌の根っこ部分の下(南)に針が刺さったように突き出しているのが棧橋ですが、私がこの辺を行き来していた頃は先端が逆L字型というかLの鏡文字のようになっていました。 その先端即ち逆L字の底辺へ下の画像のように横付けするのです。



この状態では南から入ってくる太平洋のうねりをモロ真横に受けます。 当然船は静止状態を保つのは無理で、船は激しく揺れ、大変でした。

だから、船を岸壁にぴったり着けるのでは～なく船首と船尾の沖にあるブイにロープをなぎ4～5メートル船を沖に引っ張りだします。勿論、岸壁にもロープは沢山つないでますから、言ってみれば岸壁とブイの両方から船を引っ張りあって支えるわけですね。 うねりで揺れながらも岸壁への衝突・接触は何とか避けようというもの。

ちょっと見えにくいですが、上の画像で栈橋に横付けになっている船の船首部分のずっと手前、画像の下辺ぎりぎりのところに白い点がありますね。これが船首を沖に引っ張るブイで、もうひとつ画面の左の枠外に船尾を引っ張るブイがあるんです。

逆L字型の栈橋の内側にも二つの白点がありますが、これはL字の岸側に着ける小型船を岸側に引っ張るブイです。

*

私がこの辺に寄港していた頃はこういうややこしい栈橋でしたが最近では次の画像のように様変わりしたらしく、ビックリです。



舌の根っこに刺さった針のような栈橋の実物です。 こんな立派な客船が横付けできる栈橋なんて私がこの地域へ良く行っていた頃には考えられませんでした。

この写真がどの年代の物か分かりませんが、大規模な浚渫工事と強固な構造の栈橋建

設が賄える程の観光収入と米国の年金生活者の誘致を見込んだ結果でしょう。

この方向の係留ではうねりは船尾から来るので真横からよりはずっとマシ。
私の知るコスタ・リカは中米では最も好感度の高い国でしたが、ウィキペディア等によると1990年代以降治安状態が悪化してきたのだそうです。私自身はその年代以降行ったことがないので真偽は分かりませんが、少なくとも隣国ニカラガなんかよりはあらゆる点でマシではないかと思っています。

*

この航海以後の船乗り暮らしで、メキシコ以南チリまでの中・南米西岸には一体何度就航したでしょう。20回、イヤ、各駅停車風に多数の港へ順番にということではなく、特定の港単独の航海を入れれば多分30回位は行っていると思います。中米・南米を通じて最も印象のいい国の筆頭はチリ、次がコスタ・リカでした。

私達夫婦が私のリタイヤ後、スペインに移住したことはご存じのとおりですが、それ以前はチリにしようかと真剣に考えていた時期もありました。

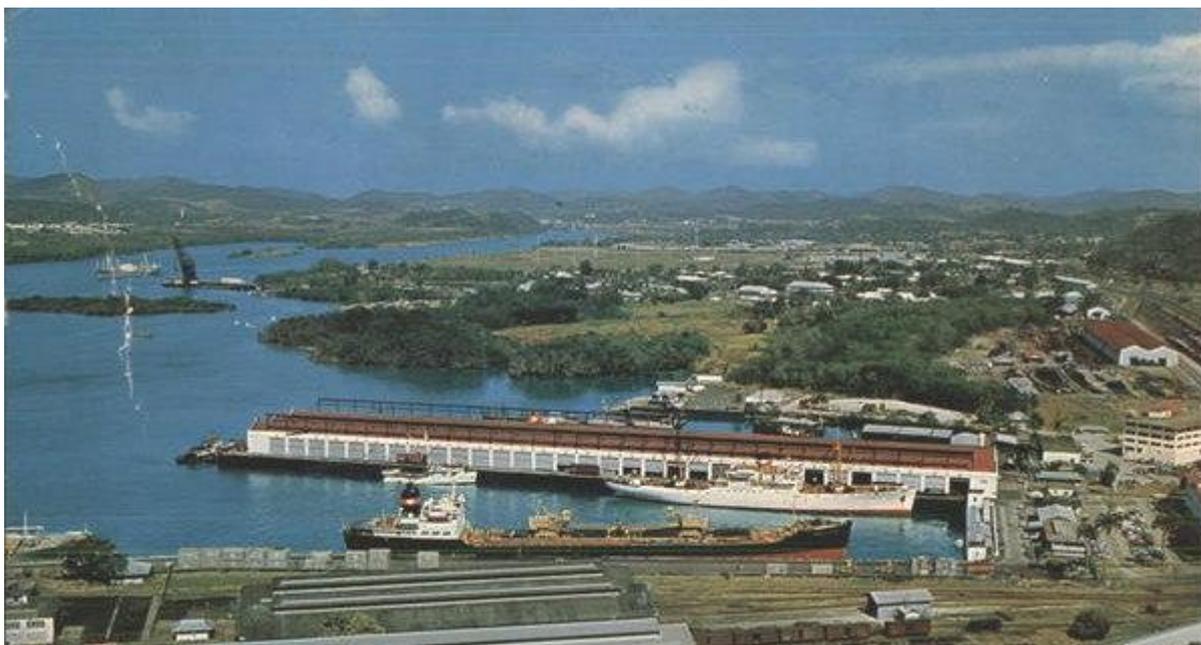
チリーのバルパライソ Valparaíso の旧知の代理店職員にチリへの移住の難易度を訪ねたことがありました。カピタン、そりゃ簡単です、私が紹介する女性と結婚しなさい、そうすればもうアナタは自動的にチリ人ですヨ、だと。

これにはさすがの私も丁重にお断りをしましたが、ネッ、いい国でしょ？

*

さて、本船の行先はチリーではありませんでした。正規のコースに戻りましょう。中米西岸最後の港はバルボア Balboa。これは前にお話ししたパナマ運河の太平洋側入り口ですが、その時は素通りでしたね。

今回は揚げ荷とバンカリング(給油)での寄港です。古色蒼然の木造栈橋です。ここに限らず当時の米国の港は木造栈橋がごく普通でした。当時、バルボアは米国の租借地キャナル・ゾーン内の港で完全に米国の管理下にあり、殆ど米国です。米国という比較的新しい文明国で木造栈橋が主流、古い文化が息づく欧州一体では石造またはコンクリート岸壁が当たり前です。ちょっと逆のような気もしないではありません。



上は私がこの辺を行き来した頃のバルボアの様子に近い画像、下は近年のコンテナ時代になってから近代的港湾に改装されたのちのバルボア。



船は揚げ荷をしながら運河通航の順番待ち、揚げ荷がすんだら沖出しすることなく着岸したままで順番がまわってきたら最初のロック、ミラフロレス・ロックに直進です。

二番煎じになるので、今回は運河通行については飛ばします。

ではまた。

[この号の1頁目へ](#)

[TOP\(目次\)頁に戻る](#)

次回更新 011 号は 2016 年 1 月 10 日の予定です