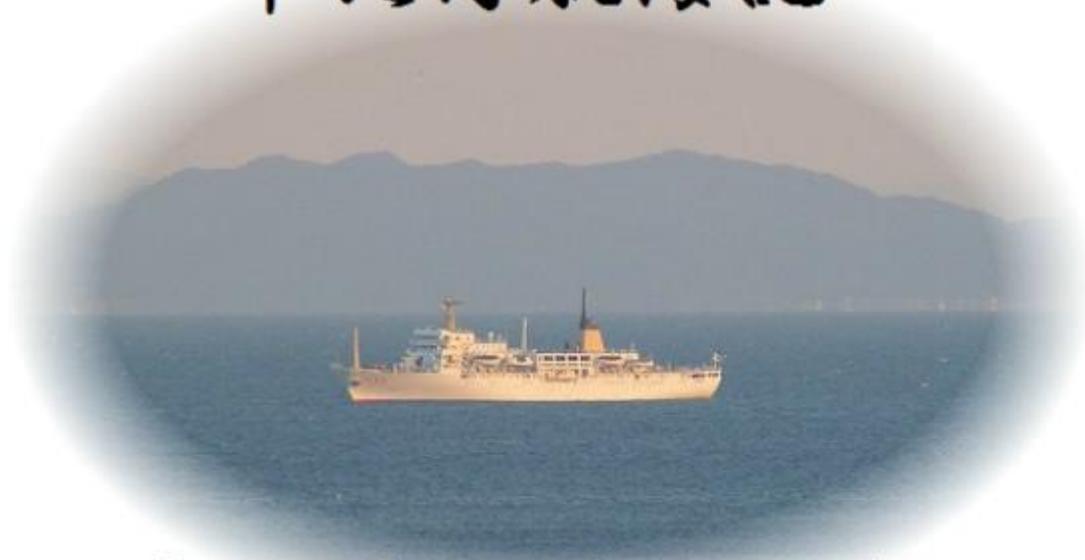


# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

013号 (06 Feb. 2016)

(また又)定期貨物船・有馬山丸

(24 May 1962~16 Mar. 1963)

今航海の最大の興味の的だったニュー・オーリーズ。揚げ荷が多く、比較的ゆったりスケジュールで、短時間ずつではありましたが何回か上陸できて、十二分に楽しむことができました。

前号で言い残しましたが、ニュー・オーリーズでは忘れられない記憶として焼き付いていることがもう一つありました。

ある日の午後、またフレンチ・クォーターに行こうと路線バスに乗りました。この港で昼間上陸するのはこれが初めてです。昔のバスは皆そうでしたが、ここでも前乗り・前降りです。私が乗り込んだ時バスは空いていて、前の方に5~6人、後ろの方にも5~6人程だったでしょうか。

私が真ん中よりやや後ろの席に座ろうとしてそちらに向かっていると、その途中に座っていた白人の年寄りが、やにわに私の袖を掴んで「お前さんはコッチでいいんだ」

と言うんです。そこで私は初めて気が付いたんですが、前に座っているのは皆白人、後ろの方は皆黒人です。そしてバスの中ほどのシートの背に板が立ててあって、前面に **WHITE** ホワイトと書かれていました。「これより前は白人席」。

\*

なんと、この当時路線バスでは、前方は白人席、後方は有色人の席と決められていたのです。私はそれまで迂闊にもこの札に気が付かずにバスに乗っていたんですね。なぜなら、それまでは夜の上陸ばかりでバスはがら空き、とりあえずすぐ手近な席に座ってしまっていた、要するに自分ではそれと意識せずに、前方の白人席の最前部に座ってしまったのでこの札に気がつかなかったんです。

それまで、そんな形で人種差別が存在していたことに気付かなかったのは全く迂闊と言うしかありません。そこで、改めて街中でも気をつけてよく見るとあるわあるわ、あちこちにホワイトとカラード **COLORED** の綴りと矢印があふれています。

しかし、なぜかフレンチ・クォーターの中では目につきませんでした。もともと、ここは白人だけでは成り立たないディキシシー・ランド・ジャズの街、そんな所で人種差別など・・・と言うことでしょうか？ ジャズ・バンドは黒人のプレイヤーだけというものが多かったものの、白黒ごちゃまぜという構成もありました。

\*

ケネディ大統領が就任してから一年半程過ぎたこの頃、公民権運動が徐々に盛んになり、それまで南部諸州で威力をふるってきたジム・クロウ法（人種隔離法）にも批判が高まり、これを見直そうという動きも活発になってきた時期だったようです。

しかし、南部諸州、特にアラバマ州 **Alabama** などでは根強い人種差別意識が依然として広く蔓延していたようです。この航海ではこれまで米国本土ではフロリダ州タンパでしか上陸の機会がなく、そこではバスにも乗らなかったし、呑みに行ったバーでも、私の年齢にこそ疑いの目を向けられましたが、日本人だからと言って特に人種的な差別は受けませんでした。バーの入り口にもホワイト・オンリーなんていう看板はなかったと思います。

後で知った事ですが、フロリダ州は位置的には最南部であるけれど、ジム・クロウ法

の適用もなく、位置は南部であってもその意味では別格だったようです。しかし、その後改めて思い出してみると、そのバーの中にはアフリカ系の客は全く居なかったような気がします。看板で表示することまではしないが、暗黙のうちに差別は厳然として存在していたということでしょうか？

\*

その後、気をつけて見てみると、街中どころか船の周りでも白人・有色人の区別はいたるところでなされていました。例えば、埠頭の倉庫にある荷役人夫の更衣室、トイレ、食堂など全て区別されていました。それどころか、荷役のギャング gang（班）の構成も白人だけのギャングと有色人（大部分はアフリカ系）のギャングに分かれ、仕事をする場所もハッチ hatch（艙口）別に分けられていました。それまでは漫然と見ていただけで、その事実にも特に注意を払っていなかった自分に改めて愕然としたのでした。

私自身はれっきとした有色人であるのに、日本人なるがゆえに特に差別待遇を受けずに来たという事が、無意識のうちにそういう事に鈍感になっていた理由でしょう。バスの中で、私の袖を掴んで白人席に座らせた年寄りや、私が日本人だったことを承知の上で、そういう行為に出たのでしょうか？

\*

今勘繰って見ると、その頃既に止めようがないほどの勢いになりつつあった公民権運動に対して、一部の白人、プアー・ホワイトと呼ばれる層の白人は、何となく危機感を覚えていたのかもしれませんが。ニュー・オーリーズのような混沌とした南部の街の港湾地帯で路線バスに乗る白人、自分の車を持たない白人、言うまでもなくあの老人はその層に属していた筈、アフリカ系ではないことだけは明白な私を自分の側に呼び込みたかったのではないかと？

\*

ケネディ大統領暗殺という大事件はこの一年後のことでしたが、それより更に一年後の1964年、ジョンソン大統領の時代になってからようやく公民権法が制定され、同時に悪名高いジム・クロウ法は廃止となりました。

これにより公式的には。全ての米国市民は人種に関わらず平等であるということになった「筈」ですが、実際にはなかなかそう簡単にいかないことはご存じの通り。

今日でも相変わらず差別・逆差別の火種は消えそうもありません。

それどころか、アラブ諸国からの難民の大移動を機に、欧州諸国でも人種問題が顕在化しつつあるようで、根本的な解決にたどりつくのは極めて困難の様子。

\*

有馬山丸のこの航海の後半はいわゆる南部諸州又はディープ・サウス **deep south** と呼ばれる州の港が殆どで、否応なく人種差別の現場に投げ込まれたこととなります。

後に、南アフリカ共和国のあちこちの港で、もっと厳しい差別の存在を経験しましたが、なぜか私たち日本人は、こういう人種差別の厳しい国でも、例外的に白人扱いをされてきたのです。しかし、それはそれで、何となく居心地の悪い気持ちになったのは、私一人ではないと思います。

日本国内で普通の日本人として生活している限り、厳しい人種差別を受けた経験がないのは当たり前ですね。私もまた、それまでそういうことには無縁な世界で生きてきましたから、看板一つで白人はこっち、有色人はあっち、という区別にはどうしてもなじめませんでした。大げさに言うとかかなりのショックでした。

\*

今号はしょっぱなからコムズかしい話に頭を突っ込んでしまいました。

本題の航海記に戻りましょう。

ニュー・オーリーズでの揚げ荷を終え、今度はミシシッピ河を下ります。

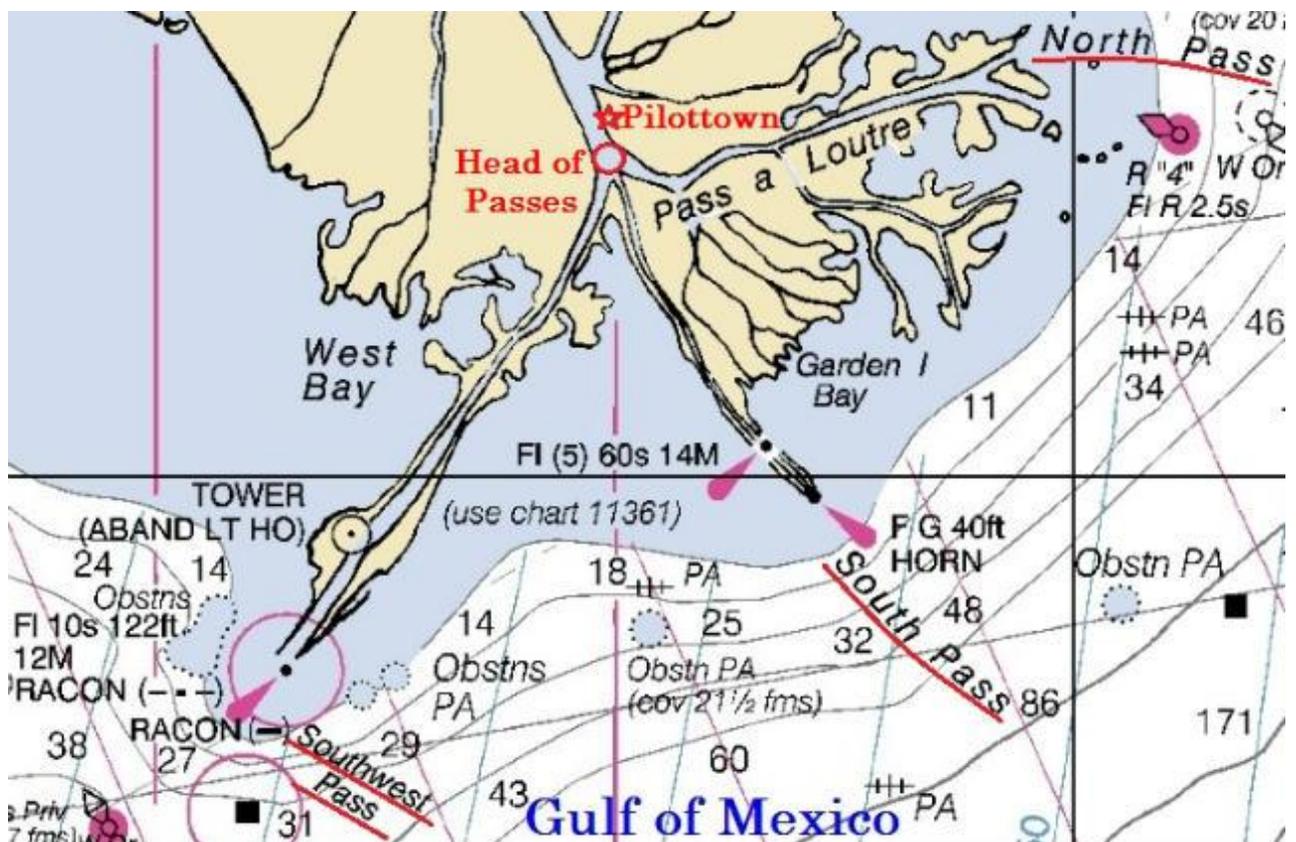
これまでは、ミシシッピ河と言えはまず頭に浮かぶのは「トム・ソーヤーの冒険」だったのですが、あの話はもっとずっと上流、ミズーリ州 **Missouri** セント・ピーターズバーグ **St.Petersburg** でのこと。もっとも、この街の名前は架空のもので、実際は作者マーク・トゥェイン **Mark Twain** が少年時代を過ごしたハンニバル **Hannibal** という街が舞台なのだそうです。トム・ソーヤーは、私が初めて翻訳小説というものを読み始めた頃の一冊でした。「宝島」「十五少年漂流記」「ガリバー旅行記」「ロビンソン漂流記」等々、少年少女世界文学全集の殆どを夢中で読みあさりました。

そんなガキの頃から名前だけは知っていたミシシッピ河、勝手に抱いていたイメージとはちょっと違い、全米一の大河と言う割に全般に巾が狭いことは意外でした。でも、それは水面から10数メートル上のブリッジから、しかも神経を使う河の中での航行中に見るからで、ことさら狭く感じてしまうのかもしれませんが。流れも結構速くて、洋々たる大河、という言葉の印象とは少し違います。

その大河の河口部をもう一度詳しく見てみましょう。

\*

これは NOAA(National Oceanic and Atmospheric Administration)米国海洋大気庁発行のいわゆる米版海図、そのミシシッピー・デルタ Mississippi Delta の一部分です。米国沿岸では NOAA 海図を、アジア地域では日本版海図を使っていました。それ以外、欧州を初めとして、アフリカ・中近東・中南米・オセアニア、などの殆どの地域で英版海図を使用するのが当たり前でした。海図というものが出来た頃の英国の海洋進出が、如何に広範囲にわたっていたかが歴然です。



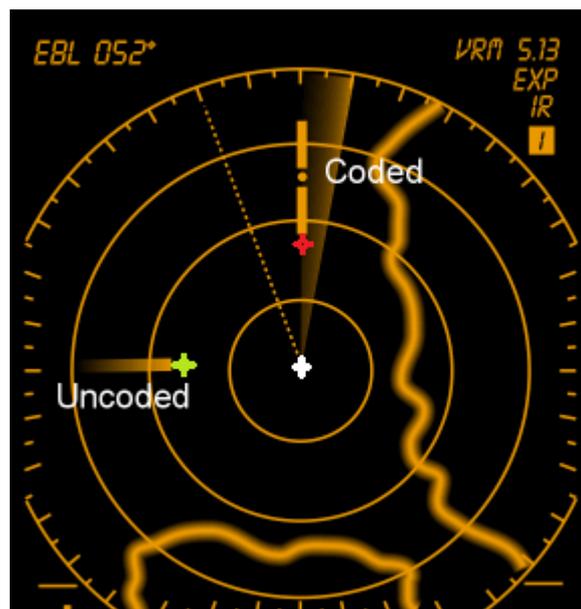
ここで海図の見方をサワリだけご紹介しましょう。海図上で小さな黒点に紫の水滴型の印が付いているのは灯台でその近くに記載されている綴りは灯質（灯台の発光の

仕方)を表しています。例えば画像の左下サウスウエスト・パスの先端にある灯台、その左横に Fl 10s 122ft 12M という綴りがあります。Fl は flash 閃光の略、10s は 10seconds 10 秒、122ft は 122 フィート、12M は 12 マイル(海里)。

これを整理すると「この灯台の灯火は、122 フィートの高さにあり、10 秒に一閃し、その光は 12 海里から視認できる強さである」ということになります。このように海図上の色々な記号や表記について解説したものを海図図式と言います。各国の海図が必ずしも同じ図式ではありませんが、主要な部分はほぼ共通です。

次に灯質の 12M の下に RACON(---)という表記があります。RACON は radar beacon レーダー・ビーコンの略。視界が悪く灯台を目視できない時でも、レーダーで識別できる標識です。括弧内はそのコード code (特有の符号)の形を表しています。

実際にレーダーの画面をみるとこんな具合です。



中央の白十字が自船の位置、その上方の赤十字が灯台の位置で、赤十字の後ろの映像が正にこのサウスウエスト・パス入り口の灯台のものと同じコードのレイコンです。その右に Coded、本船の左側に見えるレイコンの像には Uncoded としてありますね。自船の周囲に二つ以上のレイコンがある場合、夫々が違うコードでないと、そのうちのどれが映っているのか判断できません。そこで特有のコードで夫々を識別できるようにしたレイコンをコーデッド coded と呼びます。左の緑十字のものはその特徴づけをしてないビーコン、即ちアンコーデッド uncoded です。

\*

さて、船はリバー・パイロットに導かれてパイロットタウン迄下ってきます。ここでバー・パイロットに交代して通常大型船は画像の左下（南西）のサウスウェスト・パス **Southwest Pass** からメキシコ湾 **Gulf of Mexico** に出ます。

パイロットタウン **Pilottown** の少し下流にヘッド・オブ・パシズ **Head of Passes** という所があり、ここで三つの大きな水路が分かれています。サウス・パス **South Pass** は河を出てから東方へ向かう、中型以下のしかも喫水が浅い船が使います。

私は通った事はありません。

もうひとつ、東に向かう水路ノース・パス **North Pass** がありますが、水深が浅く大型船には全く用がない水路で、これについては何も知りません。この他にもこのデルタ地帯には、本流から分かれてメキシコ湾に注ぐ水路が沢山ありますが船の通行路としては整備されておらず、小型漁船以外は通れない浅い所ばかりです。

\*

喫水の深い大型船の通行路はサウスウェスト・パスだけ、と言いきっても差し支えないでしょう。ですからここでは常時ドレッジャー **dredger**（浚渫船）が稼働していて、水路に堆積する大量の土砂を取り除いているのです。

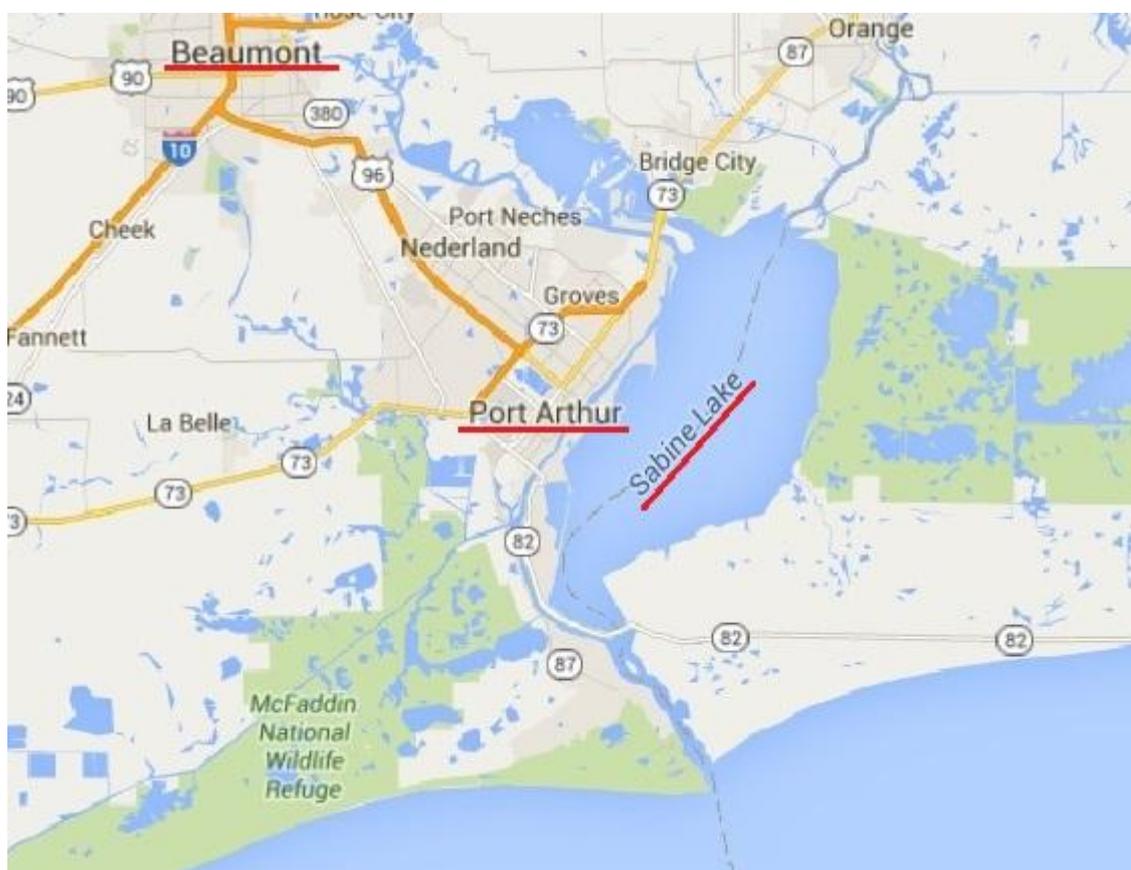
それでもなお、この人工水路サウスウェスト・パスは本流に比べると急に狭く・浅くなり、特に河を下る時は流れが連れになるので舵効きも悪くなり、で危険が一杯です。私も後年、船長になってから、ここで一度船底をこすった経験があります。幸い、川底は柔らかい土砂の堆積で、船体には大きな損傷は受けず擦っただけ、いわゆるタッチ・アンド・ゴー **touch and go** でした。すみませんが、ヒヤヒヤもんではありました。常時、浚渫作業をしても、大量の土砂の堆積になかなか追いつけず、通過する船の喫水制限は日々変化します。浚渫と共に水深測量も念入りになされていますが、私が船底をこすった所は、土砂の堆積が川底でほんの一部分円盤状に残ってしまっていて、測量からもれてしまったのでしょね。

\*

船はサウス・ウェスト・パスから再びメキシコ湾に出て、西に向かいます。



これ以後、揚げ荷最終港のブラウズビル Brownsville まで全てテキサス州の港です。まず最初はポート・アーサー Port Arther ですが、この港は何にもない原っぱに岸壁と倉庫があるだけ、といった感じの記憶しかありません。



その同じ湾の奥にはボーモント Beaumont という街があり、そこにも行ったことはあ

りますが、それはこの航海ではありませんでした。しかし、そっちも確かに街らしい街はあったと思うのですがどんな所だったか、記憶に残っていません。今、グーグル・マップで見るとこんな所で、この地形、及びポート・アーサーとボーモントの位置関係は確かに頭に残っています。もうひとつは、ここがルイジアナとテキサスの州境だと言う事。中央にサビン・レイク **Sabine Lake** という潮入湖がありますがこの中央を走っている破線が州境です。だからポート・アーサーはテキサス州最東端の港だと言う事ははっきり憶えています。それだけ。

\*

これ以後、テキサス州の港はヒューストン **Houston** 以外はどこも同じようなもので、甚だあいまいな記憶しかないのです。要するにテキサス州の街または港は、もともと何にもなかった原っぱへ、ムリクリ作った、だから、どこにも何の特徴もない街。西部劇では、通りの真ん中辺にガンマンが泊まるホテルがあつて、その向かい側に保安官事務所、街のはずれには蹄鉄屋、と言うのが通り相場ですね。私が初めて行った頃のテキサスの街も何となくそんなイメージで、どこと言って特徴のない街、ただし幌馬車は走ってなくて道路は舗装され、ネオンもある。違いはそれだけ。

だから記憶はない、ノデス。

\*

と思いこんでいましたが、この稿を書くにあたって、あちこちの街や港の画像を改めて検索してみて驚きました。

特にコーパス・クリスティ **Corpus Christi** は大変貌をしていたし、そのほかの港も私の印象よりはずっと都会的になった部分が多くなっていました。何しろ半世紀以上前との比較だから変化があっても当たり前。

しかし、結局ちょっと町はずれまで画像を追ってみると、そこはやっぱりテキサスの大平原と言うか荒野が広がっているようです。

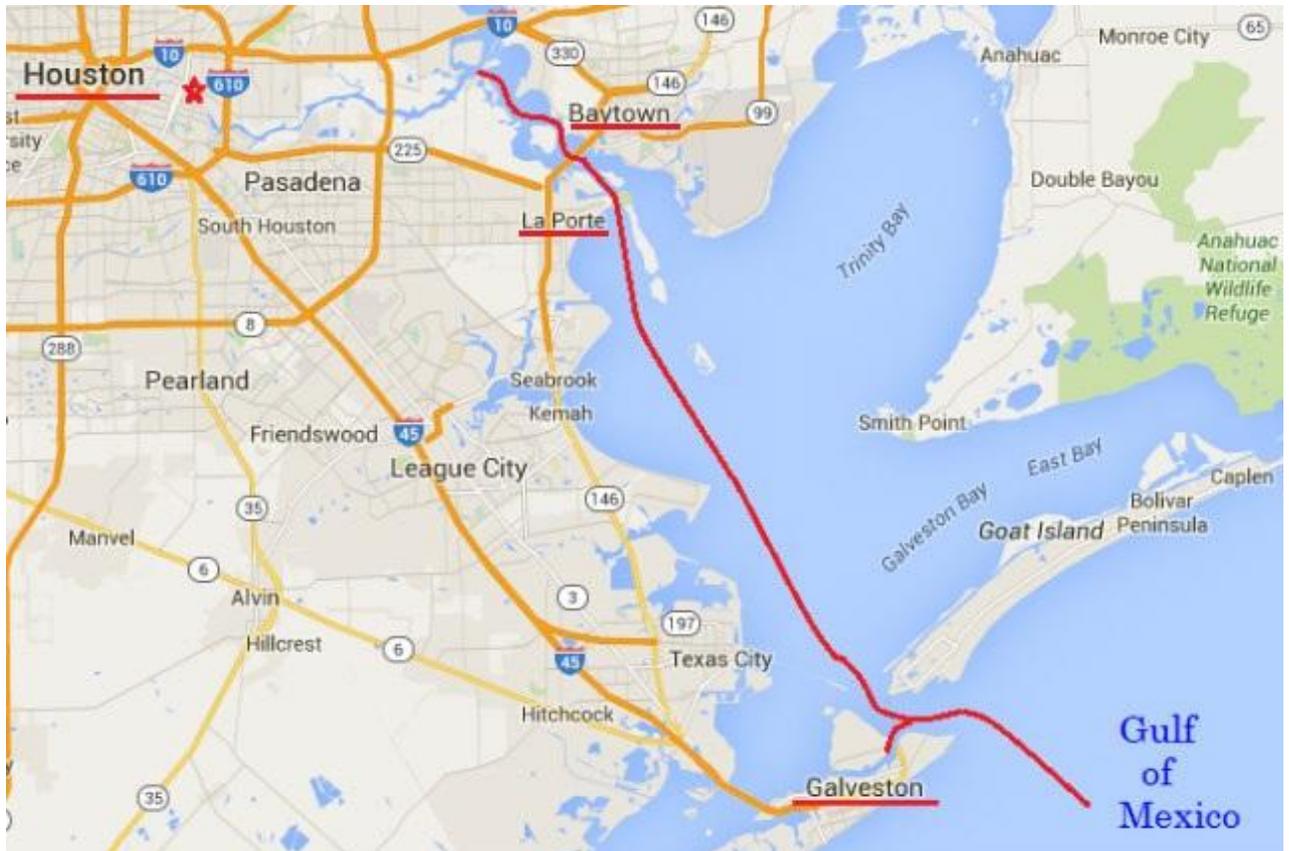
シェーン!! カム・バック!! という叫び声が聞こえてきそうな・・・。

欧州の港では私が現役でいた最初の頃と最後の頃でそんなに大変化をしたところを知りません。それに比べると米国内のどの地域でも其の変わりようは大変なもので、

それが建国以来の年数の違いなのでしょう。

\*

と、言うわけでポート・アーサーは素通り、次はガルベストン Galveston。



上のマップの通り、ガルベストンは大都市ヒューストン **Houston** への玄関口的な位置にあります。有馬山丸でここに行った頃には大型客船など見たことがありませんでしたが、今、画像検索をしてみるとクルーズ客船用のターミナルやフィッシャーマンズ・ワーフ **Fisherman's Wharf** など観光客の為の施設が色々できているようです。船でヒューストンへ行くにはガルベストン・ベイの奥から掘割状運河のヒューストン・シップ・チャンネル **Houston Ship Channel** を何時間もかけて入ってゆかなければならず、この水路の回りは工業地帯で甚だ景観が悪い、クルーズ船の客に喜んでもらえるような所ではありません。だから、同様に景観は大したことはなくても海に面しているだけセイセイしているガルベストンに船を止め、そこから内陸へはバス・ツアーでも、と言う事で、ガルベストンの港が華やかに変身したのでしょう。

\*

次のマップがガルベストンですが、右手のメキシコ湾から赤の矢印に沿って、まず、

右のボリバー半島 Bolivar Peninsula 南端と左のガルベストン島北端の間に入ってゆきます、次いでペリカン島との間の狭い水路から埠頭へ進みます。



前述の通り、有馬山で行った当時は貨物倉庫が並んでいるだけの極めて殺風景な埠頭でした。 現在のような観光施設一杯の港になったのは内陸への旅の玄関口としては便利だから、だけの筈。 ガルベストンの街、及びガルベストン島を見るためだけに豪華クルーズ船が何隻も来航するとは到底考えられません。

当時の貨物船のここでの揚げ荷は、ごく少量のガルベストン向けの貨物と、そのほかは全て内陸向け貨物で、ヒューストンのずっと西方の内陸への輸送拠点としてヒューストンより何らかのメリットがあったからでしょう。

これより何年も後の事になりますが、長期にわたる港湾ストでメキシコ湾沿岸全ての港がマヒしてしまい、この港の沖のメキシコ湾で一箇月ほどの沖待ち（錨泊）を余儀なくさせられたことがありました。 その沖待ち中に、ボースン（甲板長）が体調を崩してしまい、代理店に連絡してボートを出してもらって、私が付き添いで病院に行ったことがありました。 幸い、ボースンのコンディションは深刻ではないと診断され、その日の内にまたボートで帰船できたのですが、私がこの港で街に行ったのはそ

の時一回だけの事でした。

有馬山丸で寄港した時はイレダシ（入港日にすぐ出港してしまうこと）で陸へ足をつけたのはドラフト（喫水）を読み、岸壁に降りた時だけ。ここも素通り。

\*

次はヒューストンです。10頁のマップに赤線で示した航路に沿ってヒューストン・シップ・チャンネルに進み、ラ・ポート La Porte を左手、ベイタウン Baytown を右手に見て通過、川を掘り込み拡張したと思われる運河に進入します。



右上の運河の入り口付近左手には戦艦テキサスが記念艦として保存されています。

軍艦史上有名な艦、軍艦大好きの方には大いに興味のある所でしょうね。

そこから左端の終点まで、運河の両岸は石油タンクが林立する味気ない工業地帯で、自然は全くありません。有馬山丸が着岸した埠頭は赤線の楕円の中で、その一番先の方で運河の端が瘤状になっていますね、この辺の埠頭に着岸した船は出港の際はこの先端の瘤状の部分まで行って、そこで回頭します。この辺り、運河の幅が狭くて、そこまで行かないと向きを変えられないのです。こういう場所をターニング・ベイソン turning basin と言いますが、良く見ると運河のあちこちに同じような瘤状の部分があるでしょう？ それらは皆、船を回転させるために設けられています。

船のサイズに対して運河の幅が狭い、特にこの終点付近では狭くなっています。

有馬山丸が着岸した所は終点から千メートル位手前だったと思います。



実はこのバース berth（停泊地）には、次の航海で約40日間停泊する羽目になってしまったのです。これも港湾ストのお陰です。しかし、先程お話しした、後年やはり港湾ストの為ガルベストン沖で長期錨泊をした時よりはずっとマシでした。時期的には確か12月初めから1年半ばだったと思いますが、岸壁でそんな長期間停泊できることはめったにありません。ポケマネは外貨制限の為、充分と言うには程遠い有様でしたが、何しろ1ドル360円の固定相場の頃ですし、1ドルの価値は今に比べると随分大きかったと思います。

上のマップで運河終点と書いてある所や Turning Basin の左の方に碁盤目の道路が見えるでしょう？そこらは住宅地で、いずれも徒歩で20分以内でした。この界限にはスーパーも何軒かあって色々買い物も楽しめました。

かなり大きいチキン丸ごと一羽が80～90セントで買えたんです。私と同年輩の若手セーラーと連れだって良く買い出しに行きました。チキンやフランクフルト・ソーセージ、ブロック・ベーコン、ビール等を買って来ては、ストで無人の岸壁でドラム缶を半割にして作ったコンロでバーベキューをして大いに楽しみました。岸壁は広々としていて、何しろ長期ストでひっそり無人ですからソフト・ボールであ

れサッカーであれ自由自在です。 船の整備作業は、手持ちのペイント等の整備用資材も早々になくなってしまって、フルで働こうにもモノ不足でどうにもならない状態で、開店休業の日が多かったのです。

近くに係留している船も皆同じような状態で、乗り組み員同士の交流もありました。すぐ後ろにはウルグアイの船がいて、この船のセカンド・オフィサー、サード・オフィサー、ラディオ・オフィサー等と仲良しになり、お互いの船を訪船しあって交流を深めました。そして、お互いに語学交換して大いに楽しんだのです。

今、考えるとスペイン語に慣れ親しんだ最初の経験だったと思います。そうそう、言い忘れましたが、この時は有馬山丸のガルフ定航二航海目で、私も既に三等航海士になっていました。とにかく長い船乗り人生でめったにない長期岸壁係留でありました。これと同じ長期岸壁係留は、これより十年後の1972年、全日海の長期ストで名古屋港の岸壁に50日程着岸しっぱなしと言う事もありました。



その長期停泊をした運河終点付近の様子です。有馬山丸のバースはこんな所で、当時は白い屋根の大倉庫はありませんでした。この終点付近は主としてドライ・カーゴ dry cargo (一般雑貨) 用の岸壁なので案外すっきりしていますが、ここに至る運河の

両岸は多くの石油化学工場が立ち並び、こんな風に極めて殺風景な様相です。



遠くに見えるのがヒューストンの市街地で、化学工場は市街のすぐそばまで続いているようです。 中国に次ぐCO<sub>2</sub>排出量の多さ。 サモアリナン。

衛星中継の海外ニュースを見ると、最近米国内の異常気象はハンパではありません。

大寒波・大雪・大洪水・巨大ハリケーン・大竜巻・熱波とそれによる森林火災、とキリがありません。 大国が有害排出物を撒き散らして、それが自国だけに影響を及ぼすなら自業自得で済みますが、コトは地球全体の気候変動に密接な関係がある筈。

「地球最後の日」になって気付いてもどうにもなりません。

\*

次はコーパス・クリスティ **Corpus Christi**。 いかにもスペイン語っぽい綴りですが、

**Wikipedia** によるとラテン語で「キリストの体」という意味なのだそうです。

手元のスペイン語辞書にも出ていましたが、それには「キリストの聖体の祝日」となっていました。 いずれにしてもカトリック関係の言葉ですね。 ここは、もともとメキシコの領土だった筈ですから当然と言えば当然。 有名なアラモの砦はこの港の

内陸部にあったのです。



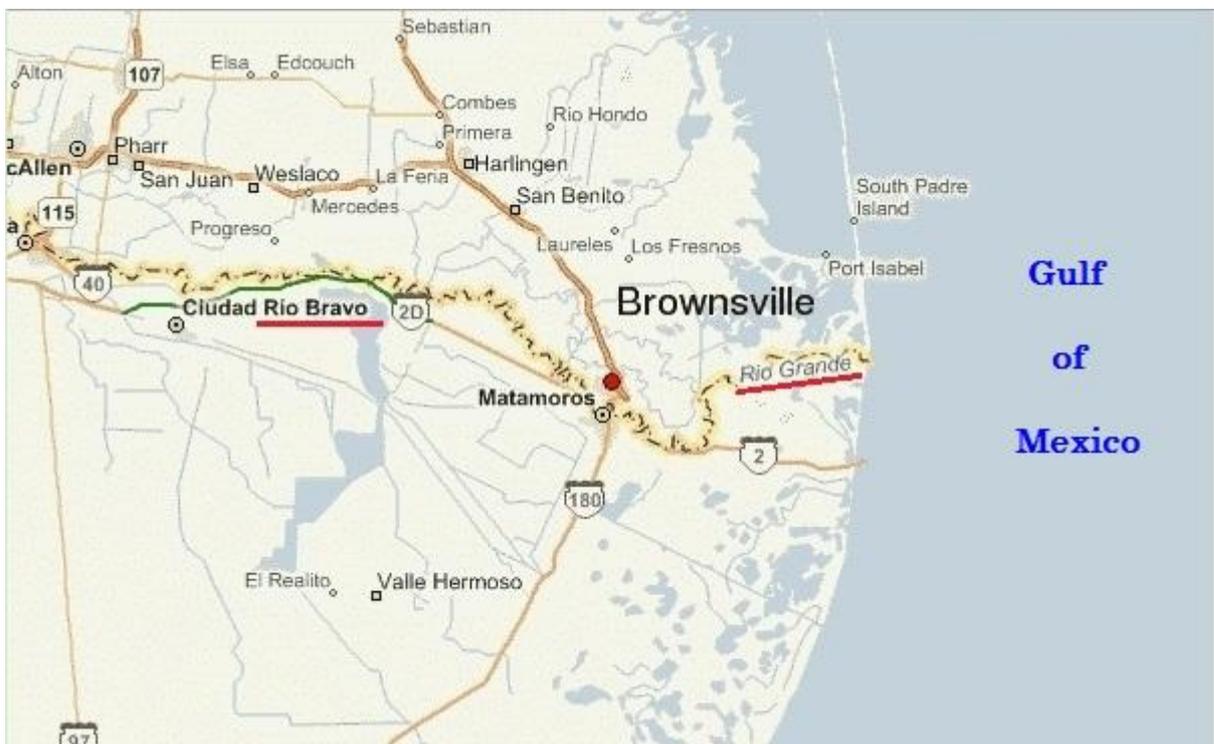
左上のサン・アントニオ **San Antonio** という町が「アラモの砦」があった所です。コーパス・クリスティは砦から最も近い港と言えますが、例の戦いの当時ここに港があったかどうか？ 前にもお話ししたように、私が初めてここに行った時はなんの風情もないテキサスの田舎街と言う感じでしたが、いまやテキサス随一の保養地になっているのだとか。 そして、保養地としての顔のほかに、周辺のメキシコ湾には海底

油田も多く、石油の一大集散地でもあります。

何度も言うようですが、私の記憶では、この辺は西部劇に出てくるテキサスの大平原そのものという印象がぬぐえません。 そんな50年以上前の話ばかりしていたら、テンガロン・ハットのガン・マンに「ジーさん何ごちゃごちゃ言ってんだヨ」とスゴまれるかも、ヤバイ!! と、まあそんなイメージ。 西部劇の見過ぎかな？

\*

次は最後のディスチャージング・ポート **discharging port** (揚げ荷港) ブラウンズビル **Brownsville**。 ここも近年、コーパス・クリスティ同様、石油や天然ガス等の関連企業が多いそうですが、当時はやはり大平原の片隅、という感じでした。



上の画像の **Brownsville** と **Rio Grande** の綴りに挟まれた部分が港です。

ブラウンズビルの市街地は **B** の字の少し下の赤丸で港からは少し離れています。

ここはメキシコとの国境の町。 リオ・グランデと言う河がメキシコとの国境線になっています。 自然の河ですから複雑にくねくねと曲がってはいますが、陸上の国境ではなく河ですから、なんぼ曲がっていても間違える事はありませんね。

勿論河の北側が米国、南がメキシコ。 昔はこの一帯、どころか、テキサス州そのものがメキシコだったわけ。 映画「アラモの砦」の時代。 今でもヒスパニック系住民

が、かなりのパーセンテージなのでしょう。

\*

この河の正式な名前はリオ・ブラーボ **Rio Bravo** だそうですが、通称リオ・グランデで通っているようです。上のマップでブラウズビルの上流に **Ciudad Rio Bravo** という綴りがあるでしょう？ これは河の南側、メキシコのリオ・ブラーボ市で、やはりブラーボが正規の名前だと分かります。

リオ・グランデはスペイン語で「大きな河」という意味ですが、昔、江戸の人たちが荒川の下流・現在の隅田川を「大川」呼んだのと同じなのでしょう。

米国人は **Rio Grande River** と言っているようですが、こりゃヘンですね。

**Rio** と **River**、明らかに重言です。



この港、何にもない原っぱに水路を掘り込んだことが、この形からも歴然ですね。まあ、回りを見れば原っぱと言うより湿地帯と言う方が当りかな。小川がちょろちょろと流れていたかも。いかにもちょっと掘れば石油が出てきそうな感じ。

\*

「リオ・グランデの砦」という映画見ましたか？ ちょっと古いか、では「リオ・ブラボー」は?? どちらもいい映画でしたネー。これらはこの河の上流での出来事

という想定です。今はこういう映画が少ない。やはり時代劇の世界。

蛇足ながら映画 **Rio Bravo** を日本ではリオ・ブラボーと言っていましたが、私の知る限りスペイン語の発音では**ブラーボ**です。**ra**にアクセントを置きます。更に蛇足ですがチョリソーというピリッとしたソーセージがありますね、これもスペインでは**チョリーソ**と言います。綴りは **chorizo** で **ri** にアクセントがあります。

ついでに、蛇足をもうひとつ。

形容詞としてのブラーボ **bravo** の意味、西和では、勇敢な・猛々しい・荒涼とした・野蛮な・素晴らしい・うぬぼれた・気の短かな・辛い・強烈な、など色んな意味の訳語が並んでいますが、最後に間投詞として英語のブラボーという訳もありました。そして英和では **bravo** と綴りは同じで発音は**ブラーヴォウ**。どちらも **ra** にアクセント。日本語はブラボー、平板でアクセントにあまり頓着しませんね。

\*

ブラウズビルでの揚げ荷もあつという間に終了。船はこれから復航に入ります。

前号でも復航のルートは紹介しましたが改めてもう一度・・・。



復航のメキシコ湾でのローディング・ポート loading port (積み地) はタンパ Tampa、ガルベストン Galveston、ヒューストン Houston、そしてニュー・オーリーズ New Orleans の四港です。当初はニュー・オーリーズの上流バトン・ルージュ

Baton Rouge、アラバマ州 Alabama のモバイル Mobile も予定に入っていましたが、積荷が集まらなかったのかキャンセルになりました。

この航海の予定には入っていませんでしたが、テキサス州ボーモント Beaumont、ミシシッピ州ガルフポート Gulfport、アラバマ州のペンサコラ Pensacola やパナマ・シティ Panama City などもこの航路では良く寄港する所です。上のマップでこれらの綴りを拾ってみて下さい。

\*

船はブラウズビルを出てメキシコ湾を横断しながらホールド hold (貨物艙) の掃除をします。日本から海外向けのドライ・カーゴは普通ホールドが汚れるような品物はありませんから、ざっと掃き掃除だけで OK。

積荷初港タンパでは燐鉱石の積荷です。燐鉱石フォスフェイト・ロック phosphate rock は燐酸肥料の原料で、古代の魚類を初めあらゆる動植物・微生物等の化石なのだそうです。船積みする同系統の貨物としてはグアノ guano (鳥糞石または糞化石) がありますが、これは海鳥の糞などが堆積硬化したものとされます。燐鉱石よりやや生っぽい。燐鉱石は灰色の砂利状・砂状のもので、乾燥しています。だから積荷・揚げ荷の時は船中ホコリもうもうでモウ大変。

\*

この燐鉱石をホールド hold (下艙) に積みます。ホールドという言葉憶えてますか？有馬山丸の貨物艙は三層構造で、上からアッパー・ツィン upper twin deck、次がローア・ツィン lower twin deck、一番下の貨物スペースがホールド hold です。そして前から一番、二番、三番、ブリッジ・ハウスを挟んで、後ろに四番、五番、六番と六つのハッチ hatch (艙口) が並んでいます。三層・六ハッチ。

但し六番ハッチの最下層はホールドではありません。この部分は最後部の水面下ですから、流線型の船型を造る為この部分はほっそり尖っていて貨物艙を造るスペースは無いのです。プロペラ・シャフト propeller shaft を通すシャフト・トンネル shaft tunnel と重量調節用バラスト・タンク ballast tank になっています。

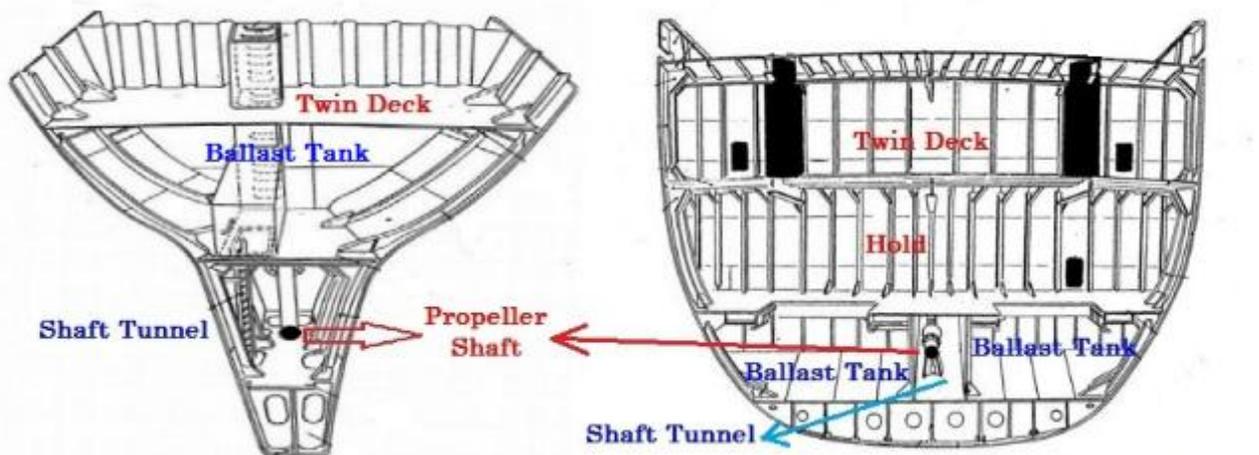
\*

また、そのひとつ前の五番ハッチのホールドもやはりシャフトを通すためのトンネルがあり、トンネルの上面がホールドの底面になる、即ちホールドの深さはトンネルの高さの分浅くなっています。下の船体横断面図・右側のようにシャフト・トンネル

の両サイドは貨物艙としては使わずバラスト・タンクになっています。

下の図面の船はツイン・デッキが一段しかない二層構造で、有馬山丸よりかなり小さく、幅と深さの比率もかなり違います。また、左・右は別の船で、縮尺も違います。

ホールド内のトンネルとタンク、その上の貨物スペースの関係はこんなもの、と言う単なる参考図とお考えください。



シャフト・トンネルの中は人がやっと歩ける位のスペースがあり、エンジニア（機関士）は時々ここに入ってプロペラー・シャフトの軸受けや、スターン・チューブ stern tube の点検などを怠りません。スターン・チューブとはシャフトが船体最後尾を貫通する部分を言います。

左の図面のシャフトを示す右向き矢印の位置にご注目下さい。ポセイドン・アドベンチャーと言う映画で、最後に脱出口を開けたのはまさにこの場所です。大型船の船底は全て二重底タンク、その上部は貨物艙か別のタンクで人は近寄れません。しかし、ここは、人間が立入り可能で、しかも外板一枚の外は海水、という条件を備えた唯一の場所です。シャフト・トンネルへは、エンジン・ルーム後部にあるスルース・ゲート sluice gate と呼ぶ頑丈な水密戸一枚を開ければ、容易に入って行けます。

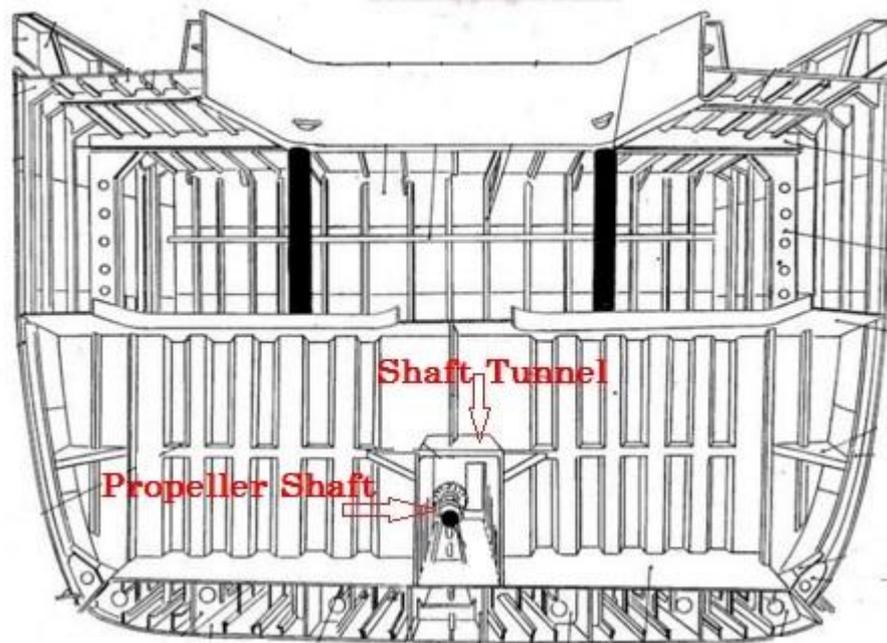
そしてトンネル内を最後部まで進むと、左側の図の矢印の点に至るのです。

しかも、船は真っ逆さまになってはいるが沈んではいない。それならば普通に正立

していれば水面下の一番深い所であるこの部分は水面上になっている筈。  
 だから、救助隊に生存者が船内にいることを知らせるには、ここへ行って外板を叩く  
 しか手はないわけです。 牧師さんが、そんなことを知っていたとは・・・。  
 最近、大型船がひっくり返る事故がよく起きていますが、船に乗る機会がある方はこ  
 のことをしっかり憶えておく必要があるかもネ。

\*

さて、次はもうひとつ前、四番ハッチのホールドにも船体中心線に沿ってシャフト・  
 トンネルが通っていて、ホールド底面は左右に二分されています。  
 次の図面も有馬山丸とは関係なく、この船も二層構造で、ツイン・デッキは一段しか  
 ありませんが、ホールドの形状は似たような物です。



現在ではこんな構造の貨物船は非常に少なく、殆どがアフター・エンジン **after engine**  
 と言ってエンジン・ルームが船体最後部にあります。 従ってシャフト・トンネルが  
 貨物艙のスペースを削ることはないわけです。

長い、そして高価なシャフトが要らないし、カーゴ・スペースの無駄もなくなる、こ  
 れぞ一挙両得です。 最近のタンカー・鉱石船・石炭船・ばら積み船等の大型船は例  
 外なくアフター・エンジン、アフター・ブリッジ **after bridge** になっています。  
 経済性はこの方が断然の勝ち。 しかし、これらの船は押し並べて機能美というもの  
 は感じられませんね。 まあ、金儲けと美的感覚は相いれないカ。

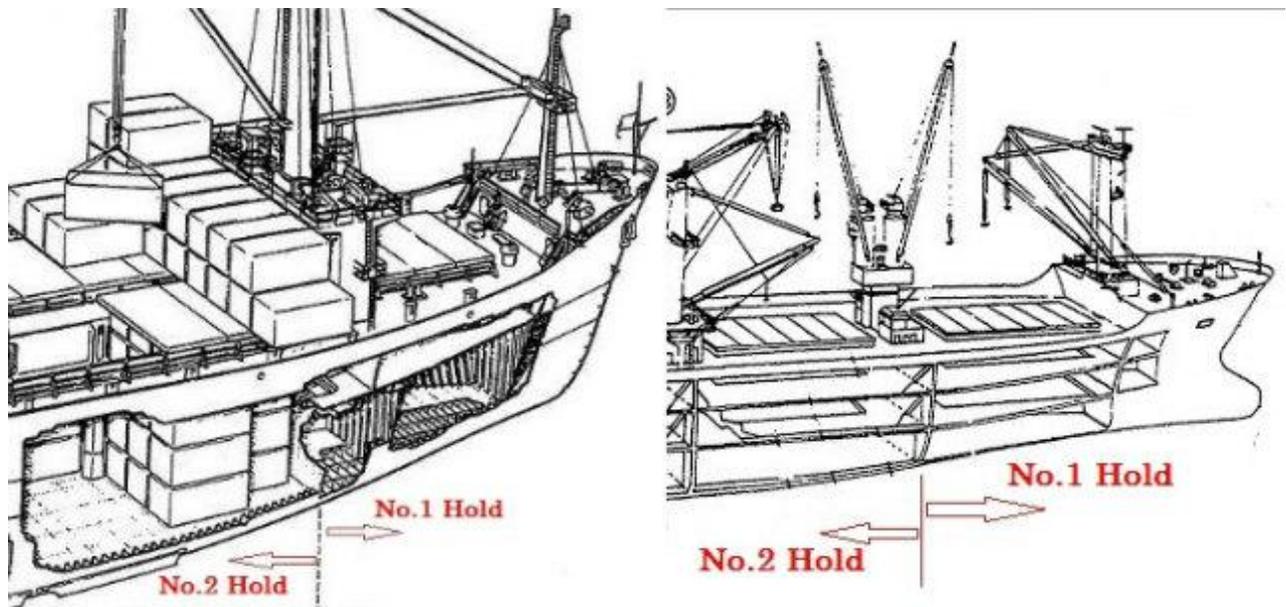
\*

次に今度は船の前部を見てみましょう。 水面下の船体は流線型ですから、形状は船首部分も船尾同様尖っています。 特に船首付近の水面下、丁度一番ホールドの部分は平面的にも断面的にも三角に近い形になってしまいます。

貨物を容積一杯に有効に積み付けるには直方体のスペースが望ましい。その意味では一番ハッチのホールドは最悪です。 平面も断面も三角に近いというスペースに貨物を積むとどうしてもどこかに隙間（ブロークン・スペース broken space）が出来てしまいます。 じゃ、固形物ではない物、例えば砂利状・砂状の燐鉱石なら有効に積めるのではないか？ それがやっぱり NG なのです。

なぜなら揚げ荷の最終段階では、パワー・シャベルで積荷を集めなければなりませんが、これがまた三角スペースでは多くの人手が必要で極めて非効率。 結局こういうスペースを最も有効に使えるのは袋物貨物でしょう。

どっちの船を見てもナンバー・ワン・ホールドはいかにも狭苦しいでしょう？

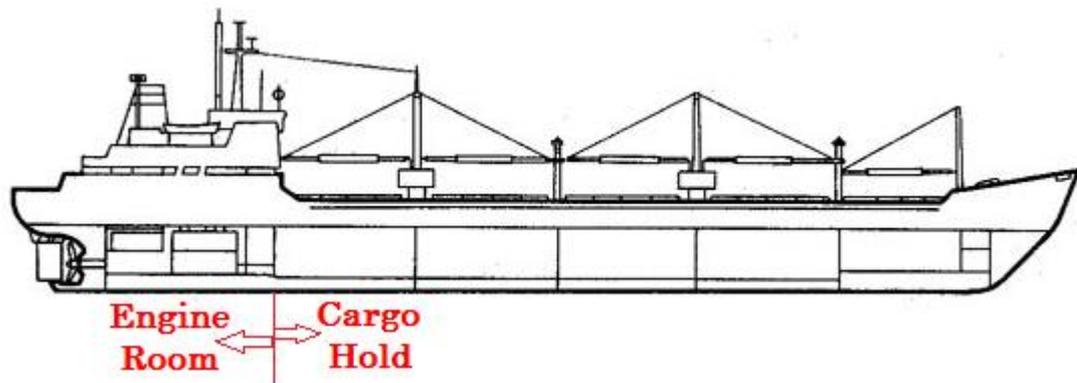


\*

以上クドクドと述べたように昔の定期貨物船（または雑貨船・ジェネラル・カーゴ・シップ general cargo ship）は積み荷スペースの確保の点ではあまり効率的ではなかったのです。 しかし、同一馬力で、より速いスピードを出そうと思えばこういう形にせざるを得ない。 そこで、先程も言ったようにエンジンもブリッジも後ろに持つ

てゆこうという流れになって、いまや一部のコンテナ船以外、殆どの貨物船は下の  
 ような、アフター・エンジン、アフター・ブリッジというスタイルになりました。  
 エンジンは後ろでブリッジは中央又は前部、と言う船もたまにありますが、諸々の機  
 器の配置、配線、配管、その他でやや高くつくことは間違いありません。

現在、有馬山丸のような形の貨物船はまず見ることはないでしょう。  
 車でも後部座席の真ん中のシャフト・トンネル、邪魔ですね。でもFF車及びRR車  
 には当然シャフトはありません。車の場合エンジンの位置が変わっても運転席が変  
 わるわけではないから、外見は船ほどの変化はありませんね。



復航の積荷にかかる前に長くなり過ぎました。復航については又次号で・・・。

なお、ここでイイワケーつ。

文中カタカナ表記が出るたびに横文字や括弧つき漢字表記が続いて、ちょっとウザい  
 ですね。これは殆どの場合、船乗り特有の言い回しや用語、又は外国の地名です。  
 それらの言葉に興味を持たれた方が、その事をもっと知りたいとネット検索をする場  
 合、間違いなくヒットできるように、正確なキー・ワードになることをを期して、の  
 結果です。そんな方がいらっしゃるかどうかは別。

読みにくい点はお許し下さい。

\*

[この号の一頁目へ戻る](#)

[トップ\(目次\)頁へ戻る](#)

\*

次回更新は2016年2月20日(土曜)の予定です。