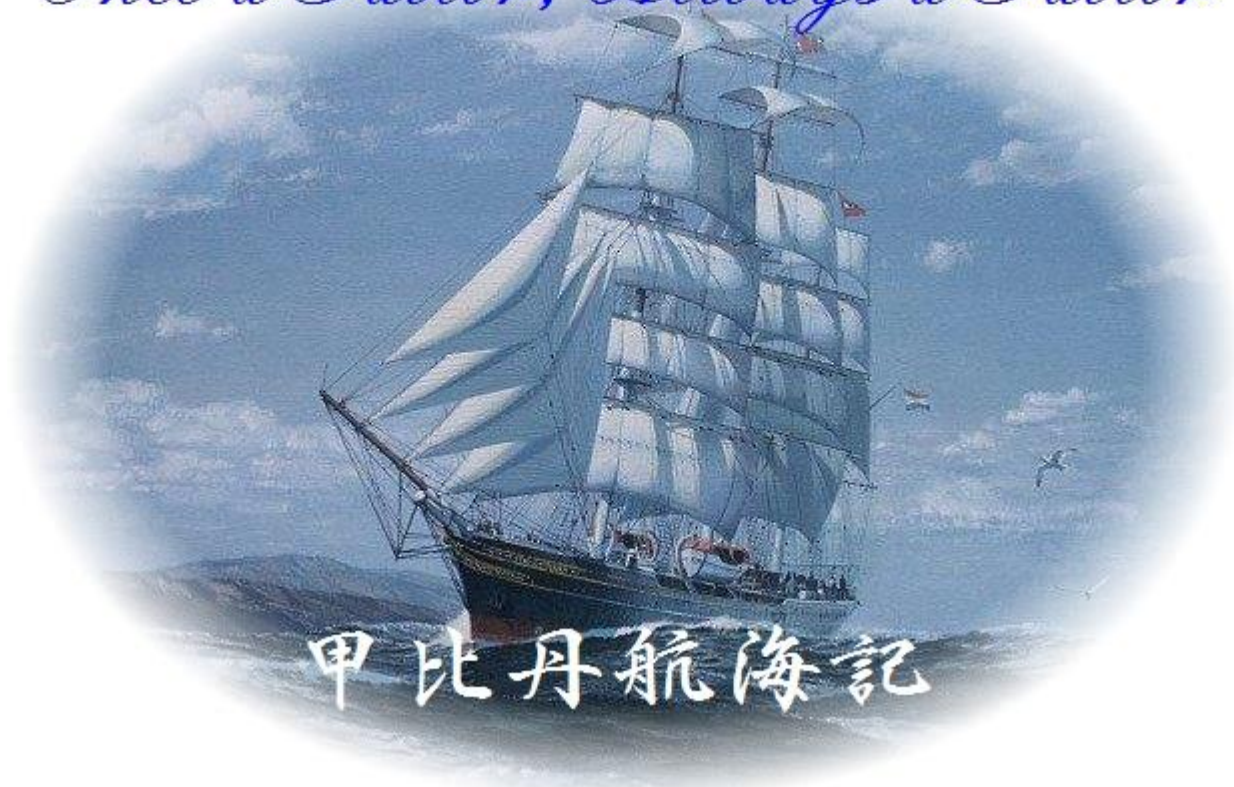


Once a Sailor, Always a Sailor



0 2 2 号 (30 Jul 2016)

続・定期貨物船・協明丸

(Sep. 1966~Mar. 1967)

前号に続き、協明丸及びコロンビア・リヴァーのお話しです。

協明丸の河への進入日は幸い海面も穏やかで、何の問題もなくパイロットをピックアップ、無事バーを通過してエスチュアリーに入りました。 広い! これが河かヨ?

という広さ。 今日はいりあえず最下流の港アストリア Astoria 泊まりです。

エスチュアリーには、この年(1966年)夏に完成したばかりのアストリア・メグラー橋 Astoria・Megler Bridge がアストリアの港から対岸のワシントン州側の岸に渡っていました。 この橋の長さは 6,545 メートルだそうですから、そう聞いただけ

でも、もう「河」を渡る橋と言う気分ではありません。

次のマップの左上に Cape Disappointment ケイブ・ディスアポイントメントという表記がありますね。 直訳すれば「失望岬」ですが、何に失望したのかということに

ついてはかなり長い話があります。 ハシヨってお話ししましょう。

なお、図上の点線はワシントン州とオレゴン州の州境です。



18世紀末、既に大航海時代の地球探検は一段落、地球は丸いと言う事は分かったし

ヨーロッパ以外にも大陸があり、多くの異人種が存在すると言う事も分かった。

代わりに、今度は探究心を満足させるだけでなく、もっと実際の利益に直結する探検、領土に取り込む為の探検、その他ヨクに絡んだ新たな形の探検航海が盛んに行われるようになったのだと思います。その頃は欧州各国政府だけでなく、スペインや英国の豪商等も出資して世界中に探検者を派遣し、ウマイ話を追い求めて居たらし

い。そう言う時代に、この岬になんで「失望」という名前が付いたのか？

当時、ここは、実は河ではなくて大西洋に通じる水路ではないか、どこかでハドソン湾に、又はミズーリ河に、つながっていないだろうか、という希望を持たれていたらしい。なるほど、この河のエスチュアリーはそんじょそこの河口とはわけが違います。とても単なる河とは思えないほど広大で、そのまま大西洋に通じているカモ、

と思うのも無理からぬところです。

*

下の二つの画像はアストリアの街の周辺、多分、上のマップの矢印の角度でエスチュアリーを撮ったと思われる写真です。Aの写真で橋が無いものと想像するとこ

れが河だとは思えません。この橋が全長 6,545m のアストリア・メグラ橋。

更にこの右手 (B の画像) はこれよりもっと広いのです。こんな広さですから、ち

やんとした地図が無い時代、ここが河ではなくて入江だ、又はこのままハドソン湾に通じる海峡かもしれないと思うのも無理はありません。



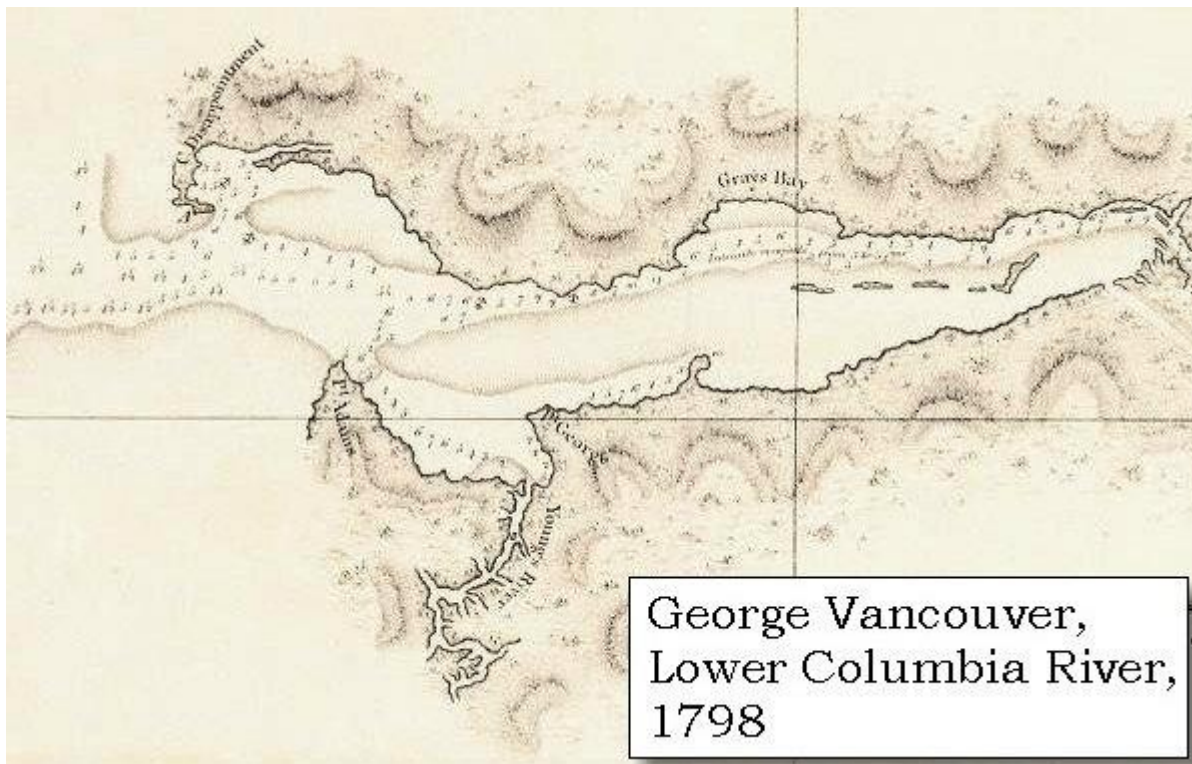
コロンビア河の河口は1775年にブルーノ・デ・エセタ Bruno de Heceta というスペイン人船長によって発見されたという事になっています。

しかし、エセタ船長はこれを河ではなく入江と思いこみ、エンセナダ・デ・アスンシオン Ensenada de Asunción 「聖母の入江」と名付けたと言われています。スペイン語でエスチュアリーを意味する単語には estuario エスツアリオ（大きな河口・三角

江) というのがあり **ensenada** エンセナダ (入江) は明らかに違うものを指します。どうやらエセタ船長はバーを通過して入江に入る事は出来なかったのかもしれない。エンジンなんて付いていないその頃の帆船で、浅瀬が多くて流れの強いバーを通過するのは簡単ではありませんからね。

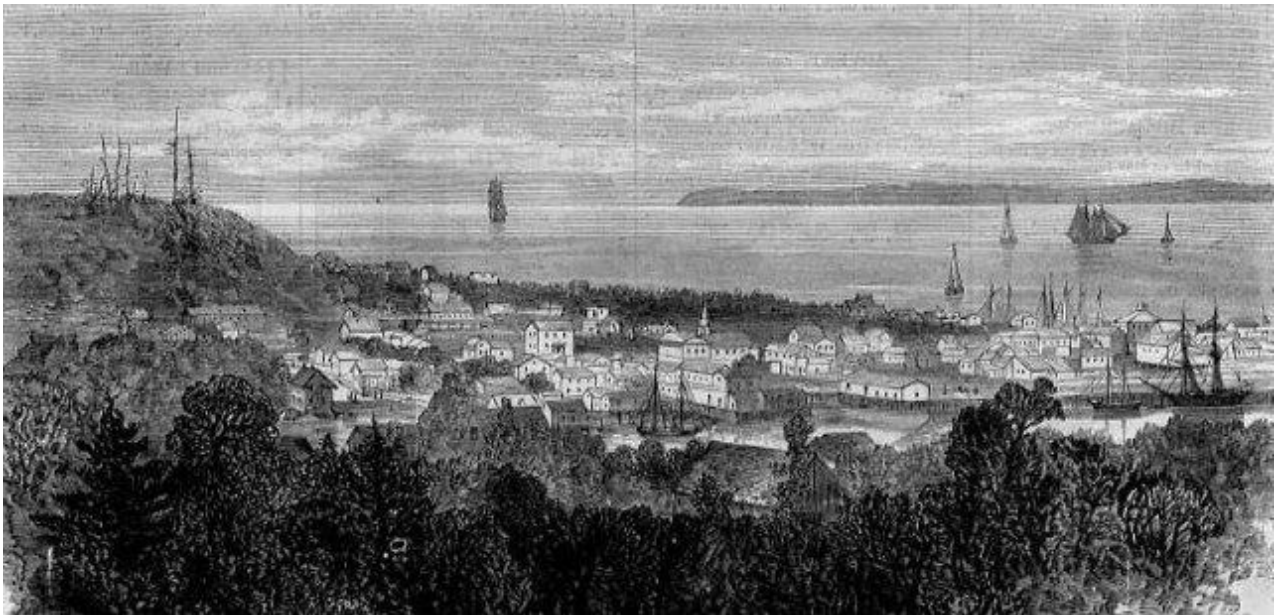
その後、1788年。今度は英国の交易商ジョン・ミアーズ **John Meares** という船長が入江に入ることに成功し、大西洋又はメキシコ湾への水路を発見しようとエスチュアリーの中を探検したのです。ミアーズ船長はカッター (手漕ぎボート) に乗り換えてエスチュアリーに進出したのかも知れません。彼が入江のどこまで入ったのか分かりませんが、とにかく河や水道は発見できなかった。それ以上の探索はあきらめて入口に戻り、その岬を「失望岬」と名付けた、のだそうです。

その数年後、1792年、米国人船長グレイ **Robert Grey** は入江の奥まで入り、ここが河だと確信し、自身の船名に因んでコロンビア河と命名したのです。彼が到達したのは、次の図の中央やや右、ワシントン州側の **Greys Bay** だとされています。更に数年後1798年、英海軍のジョージ・ヴァンクーヴァー **George Vancouver** 艦長がこのエスチュアリーを細かく探検して、次のような地図を作成しました。



今号の最初のマップは衛星画像を基にしたグーグルの正確な地図。この古地図では

エスチュアリー全体の形が随分違います。特に河口部の広さ（満潮時の水面の広さ）は最新の地図よりずっと広く見え、正に入江です。水蝕・風蝕・土砂の堆積等の影響で多少地形が変わった部分はあるかも知れませんが、それよりこの両者の違いは、当時の測量技術の故であると思います。伊能忠敬が蝦夷地の測量を始めたのが1800年だそうですから、この地図の精度をとやかく言うのは酷でしょう。これを見ると、水深の深い水路はワシントン州側の岸近くだけですから、やっぱりカッターで入ったか？又は上げ潮を利用して複数のカッターで本船を引っぱったか？



上の絵は19世紀末のアストリア及びエスチュアリーの様子だそうです。この頃は既に蒸気船が実用化され、全船舶の半分ほどの数にはなっていたそうですが、こんな田舎へやってくるのは、やはりまだまだ帆船主体だったのでしょう。

この画面では蒸気船らしいものは見当たりません。

この絵は前出の(A)の画像とほぼ同じアングルからみた街と河口。違いは橋がないだけ。やはりどう見ても「河」の様相ではありませんね。

*

私はこれらの事をずっと後になってアストリア Astoria の海洋博物館で知りました。

この博物館は小さいけれどなかなか面白い博物館でした。

前号でバー・パイロットが落水した様子を紹介しましたが、あれは1982年に新しく出来た近代的な建物の Columbia River Maritime Museum コロンビア河海

洋博物館、私が見たのはそれ以前の古い建物で、場所も少し違いました。

今やネットで何でも簡単に調べることが出来る時代。こんなことに興味をお持ちの方は、北米大陸全図を片手にコロンビア河を検索し、Wikipediaで「探検家の活動」の項をご覧になれば、当時の探検家たちの考えがある程度理解できると思います。

先程も言いましたが、当時はこのエスチュアリーがハドソン湾 Hudson Bayに通じているんじゃないか、またはミズーリ河 Missouri River とつながっているんじゃないかと考えられていたらしい。分水嶺ロッキーはまだ精査されていなかった？



今でこそ上のような精密な図面であらゆる水路の関係が明らかですが、まだ大陸全土を見渡せる地図すらない時代に、先程の写真のように広大な入江を見れば、上記のような考えが浮かんでもあながち荒唐無稽と片付けるわけにはいかないでしょう。

*

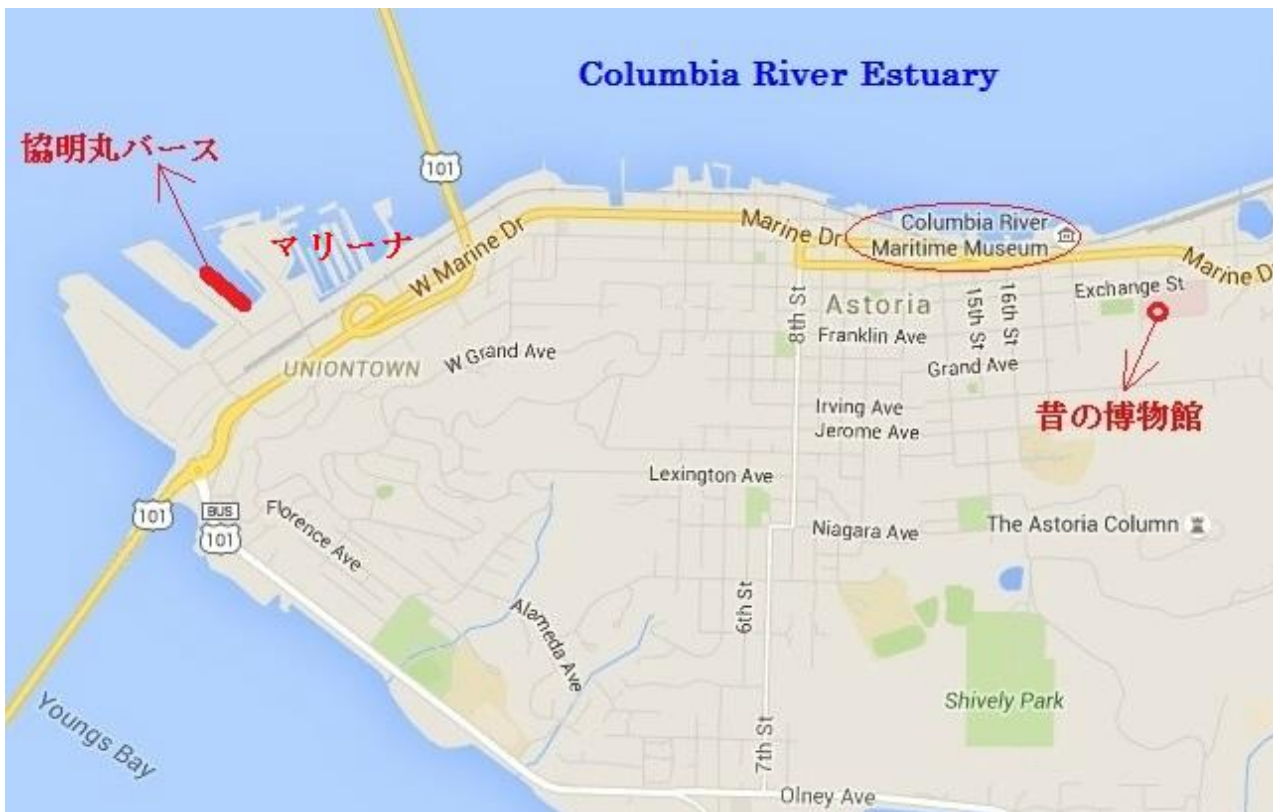
なお、先程のエスチュアリーの地図を最初に作成したのは、ジョージ・ヴァンクーヴァー George Vancouver という英海軍艦長（後に提督）ですが、この人の名前はあちこちに残っています。まず、ヴァンクーヴァー島 Vancouver Island、それからカナダの港ヴァンクーヴァー Vancouver BC、更にこの河の上流のワシントン州側にある港ヴァンクーヴァー Vancouver WA。これらは皆、彼の名前に由来した地名で

す。 この人の名前、元はオランダ系だとのこと。



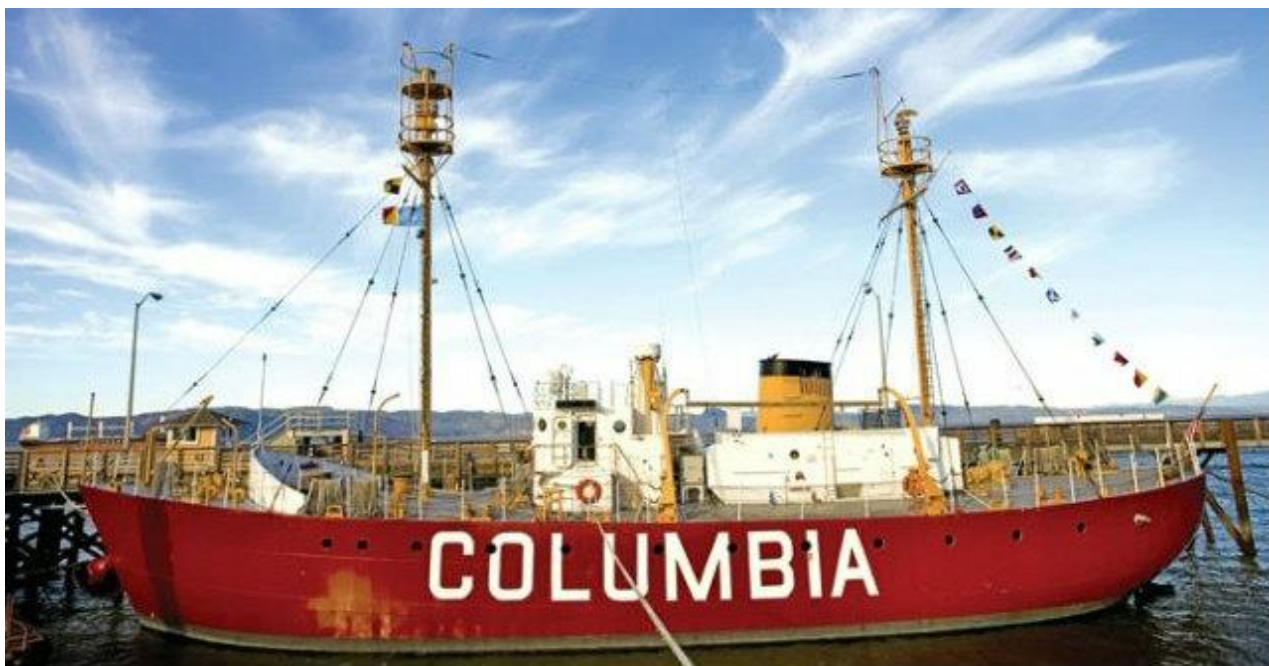
この河での今航の揚げ地は上のマップでアンダーラインを引いた四港ですが、右下にあるのがそのワシントン州ヴァンクーヴァー Vancouver WA です。

ではまず、最下流オレゴン州のアストリア Astoria OR から。



アストリアはこんな風なごく小さなしっとり落ち着いた街。 右端にお気に入りの昔

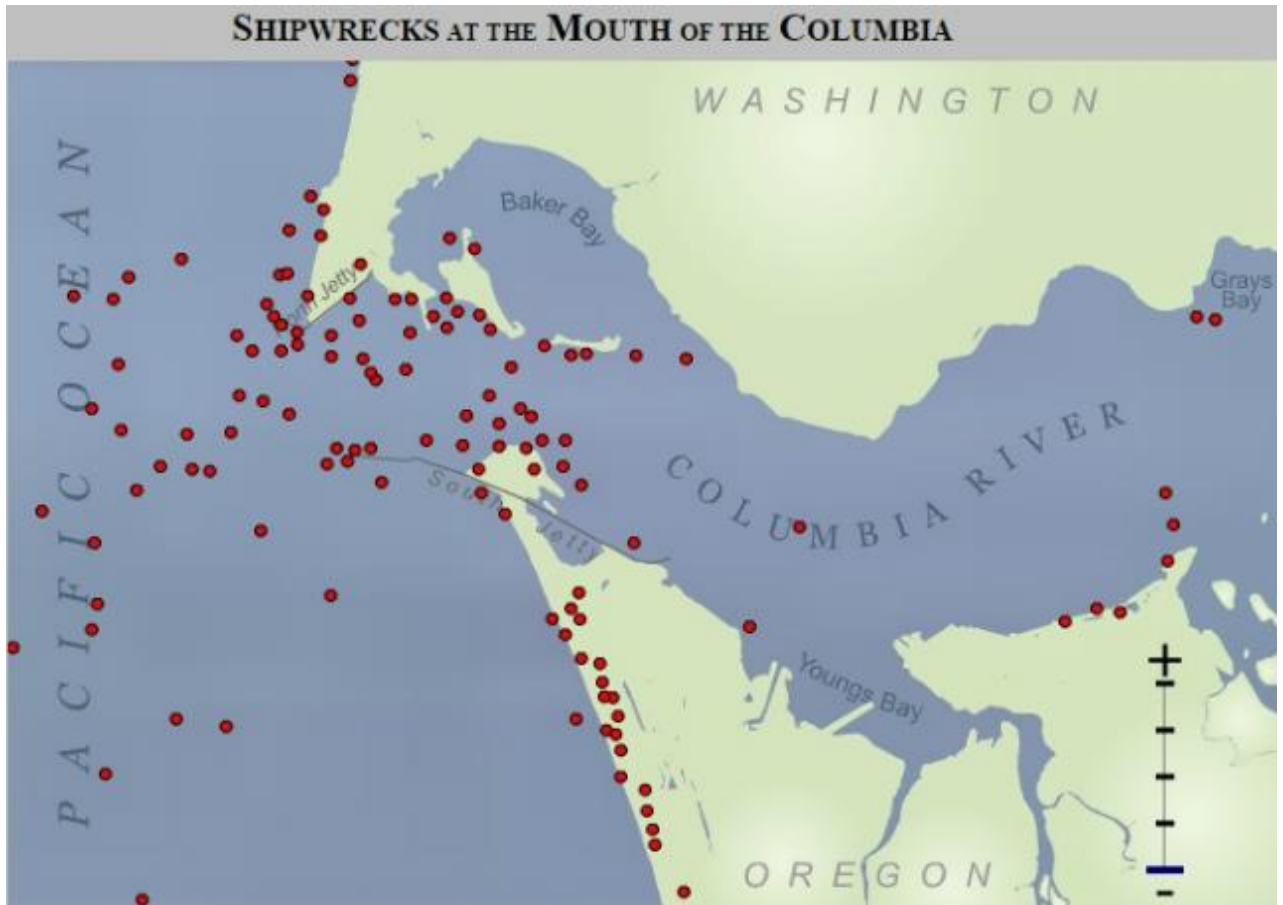
の海洋博物館。その後近くの川岸に新しく建て替えられたんですが、そこへ入ったことはありません。まず、船のバースから橋をくぐって博物館迄歩きます。博物館をゆっくり見てからバー（浅瀬ではありません）でビールでも軽く一杯。それから山頂の公園を歩いて街の裏側へ下り、そのままヤングス・ベイ Youngs Bay を下流へ向かうとじきに本船が見えてきます。散歩にはもってこいの距離。この通り、ほんとにコジンマリの街で、住人からは何となくおっとりした雰囲気を感じました。大体この米国北西部オレゴン・ワシントン両州は全体にしっとり感を漂わせていて、テキサス・ルイジアナ等の南部諸州は勿論、マサチューセッツ等北東部諸州ともかなり趣が違います。何せ広い米国の事、それも当然と言えば当然。この違いは気候風土の違いによるものだけではなく、各地の住民の人種別パーセンテージの違いじゃないかという気がします。しかし、米国内で人種問題が沸騰している今、この話は禁句、やめときましょう。それにしても最近、米国に限らずあちこちで、多民族国家の持つ深刻な問題が浮き彫りになる事件が多いですね。なお前号で、私が初めてこの河に行った時は、バーの入り口の目標物はシー・ブイではなくてライトシップ lightship（灯船）だった、と言いましたが、この灯船はその後1979年に退役となり、シー・ブイ sea buoy に置き換えられたのです。



更にその後、このライトシップは新しい海洋博物館の棧橋に係留・展示されました。これが、その記念のライトシップ“Columbia”。

*

また、これも前号でちょっと触れましたが、Graveyard of the Pacific 太平洋の墓場。次の図をご覧ください、これこそ、この辺がそう言われる所以です。



赤点は全て沈船又は座礁船です。これは1829年から2002年までの記録ですが、それにしてもハンパじゃありませんね。

海岸から随分離れた陸上にまで赤点が散らばっていますが、座礁した後、更に大浪で持ちあげられて海岸から中へ中へと運ばれてしまったのでしょう。

アストリアより上流で座礁している船もありますが（勝手に想像すると）多分エスチュアリーに錨泊している時に強風が吹き荒れ、走錨して座礁したのだと思います。

不用意。ウツカリ。 良くある話。

*

アストリアでの揚げ荷が終わり、次はワシントン州ロングビュー Longview WA。ここで7頁冒頭の地図に戻って、この河の主要揚げ地をもう一度ご覧下さい。ロングビューは最下流アストリアと最上流ポートランドのほぼ中間に位置しています。

特に何の特徴もない小さな町。ここへは有馬山丸でも寄港しましたが、どちらかと言うと雑貨の揚げ地と言うより、製材や原木、パルプ又は穀物の輸出の方が主力でしょう。私も後に何度か材木等の積み荷で寄港しました。

この港のなによりのウリは、この河筋の中でマウント・セント・ヘレンズ Mt. Saint Helens に最も近いと言うことでしょう。この山はこの時より十数年後の1980年大爆発をしたことで有名なのです。もう一度下の地図で確認しましょう。

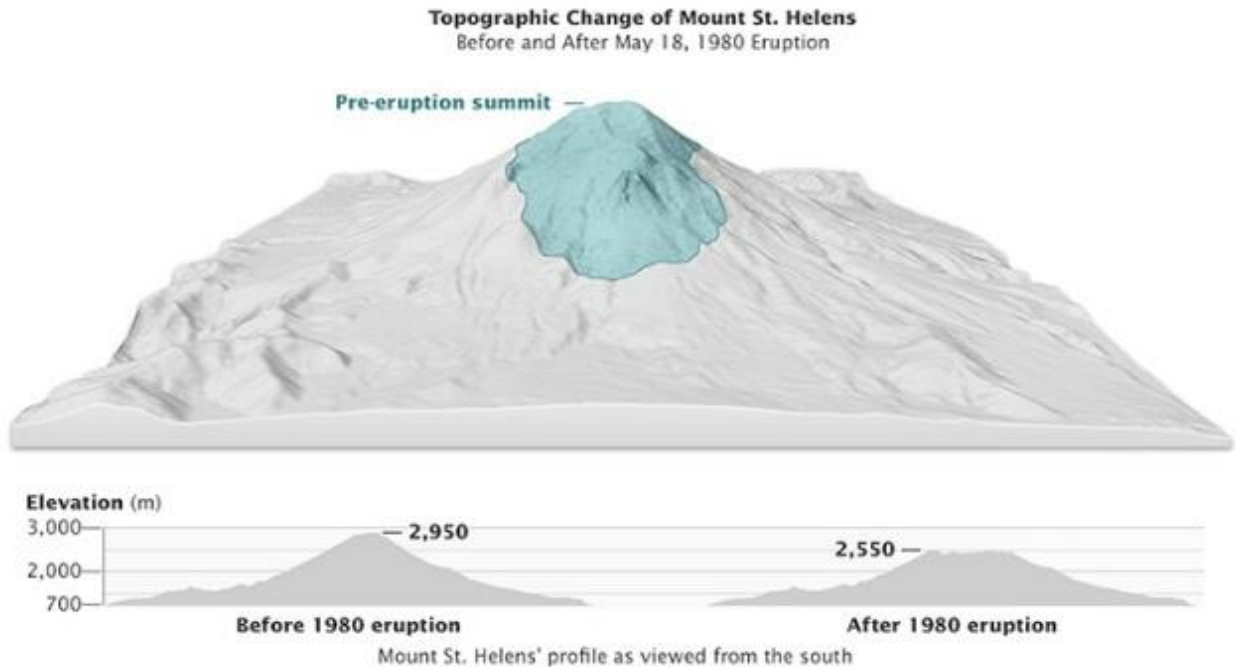


左端がロングビュー、右端に Mt. Saint Helens。そして次の画像は、河の対岸オレゴン州側から矢印のように港とセント・ヘレンズを見渡したところです。



この山は何度も繰り返した噴火によって、その都度山の形に何らかの変化があったら

しい。 次の画像は1980年の大噴火の時の山形の変化を示したのですが、この山は噴火によってその標高が400メートル程も低くなってしまったのです。 協明丸でここに行ったのは噴火の前ですから山は上の写真よりもっと尖っていたんです。



画像の上半分は噴火による破壊の程度がひどかった山の北側から見た図、色が変わっている部分が噴火で吹き飛んでしまった部分です。 また、下半分は山の南側から見た噴火前と噴火後の山の形の比較です。 山の高さが400メートルも低くなってしまふほどの爆発はすごいもんだった筈。 火山列島わが日本にも似たようなケースはあちこちにありますね。 宝永山然り、裏磐梯然り。箱根芦ノ湖も・・・。

私も大爆発の時ではありませんが、噴煙を噴き出しているこの山を何度か遠望した事があります。

今、住んでいる部屋からは雲仙普賢岳の山頂部が良く見えますが、この山も1990年から1995年にかけての噴火によって形は変わりました。 しかし、セント・ヘレンズとは逆に、山頂は溶岩ドームによって元の高さより高くなったのです。

セント・ヘレンズは2004年から2005年にかけて再び大爆発を起こし、前の噴火でできた大きな火口の底面から400メートル以上もの溶岩ドームが形成されたのに、火口の縁の高さ2550メートルを超えはしなかったとのこと。

この時、私は既にリタイヤ後だったので爆発を身近に見ることはありませんでした。

*

ロングビューでの揚げ荷は簡単に終わり、一日で即出港。日付が変わらぬうちに出港するのを「イレダシ」と言います。このように日程的には相変わらず忙しいのですが、揚げ荷の荷役当直は比較的楽な気分です。

積荷の時はその貨物が航海中に痛まないように、動かないように、しっかり気を配らなくてはなりません。しかし、揚げ荷の時の注意は、揚げ間違いがないように他の港の貨物とのセパレーション separation（仕切り・境界）に気を付けること、ステベ（荷役作業員）の過失で貨物を壊さないよう適宜指摘・助言すること、の二点。

要はしっかり見張りさえしていればOK。

と言う事で、次はヴァンクーヴァー Vancouver WA と揚げ荷最終港（揚げ切り港）のポートランド Portland OR です。この二港はコロンビア河の両側にあるんですが位置的には河のトイ面同士、直線距離ではごく近いんです。



ヴァンクーヴァーはコロンビア河本流の北岸でワシントン州。ポートランドは本流の南岸のオレゴン州で、なお且つ、支流のウィラメッテ河 Willamette River にまたがっていて支流の南岸にまで市の領域が延びています。

もうミミタコでしょうが、このヴァンクーヴァーとカナダのヴァンクーヴァーは紛らわしいので、必ず後に WA や BC を付けて両者を区別します。 地元住民の間では、

この名前はこっちの方が早くからあったんだ、と面白くないらしい。

何しろこっち WA のヴァンクーヴァーは最初に白人の居留地となったヴァンクーヴァー砦 **Fort Vancouver** が起源、その後、それが都市名に発展したのだそうです。

そして、この砦の名前は勿論あの古地図作成の探検家艦長に由来しています。

一方、BC の方は、大陸横断鉄道の一つであるカナディアン・パシフィック鉄道の終着駅の名をヴァンクーヴァー駅と名付け、それが後に都市名となったそうです。

どう見ても WA にブがある話ですね。 地元ではいっそのことフォート・ヴァンクーヴァーに改名しようとか、いやいや、オールド・ヴァンクーヴァーの方がいい、とか色々言っていたらしい。 でも、未だに改名はされていません。



上の画像は前のマップの赤矢印 A の辺りからのヴァンクーヴァー、ポートランド両市の俯瞰です。 左手がコロンビア河の本流、その更に左に見えるのがヴァンクーヴァー市。 手前に湾曲しているのが支流のウィラメッテ河。 本流と支流に挟まれた部分及び支流の右側一帯がポートランド市です。

この辺に高い山はないので、多分ヘリかドローンからの撮影でしょう。 中央やや左の地平線に雪を被った富士山型の山が見えますが、これはマウント・フッド Mt.Hood

と言う火山。この山、両市民ともが夫々、オラが山、的に扱っているらしい。

*

上記の通り、この両都市はコロンビア河を挟んでそれぞれ別の州に属しています。

そこで、日本では経験できない一風変わった事があるんです。

ある時（協明丸乗船時ではありませんが）ヴァンクーヴァー港に停泊中の事。上陸しようとして舷梯を下りて行くと、丁度代理店員が帰る所でした。街まで乗せてつ

て、と頼むと、OKどうぞどうぞ、と気軽に応じてくれました。

走りだしてから、街のどの辺に行くの？と言うので、ダウンタウンのどこか適当なトコへと答えました。すると、この街は面白いとこナイヨ、僕はこれからポートランドへ買い物に行くんだけど良かったら一緒にどう？とききました。そりゃいいね、是非連れてって、で決まり。

前のマップで港のすぐ上流にある橋、**I-5 Bridge** でコロンビア河を渡ります。

I-5 とは **Interstete-5** の略、州間高速道路5号線と言う事。橋には別に固有名詞はなく日本語で言えば5号線橋、何とも素っ気ない感じですね。

橋を渡る途中、代理店員に「ところでポートランドへは何か特別の買い物でも？」と聞いたんですが、その答えにはビックリでした。

ヴァンクーヴァー、即ちワシントン州にはセールス・タックス **sales tax** 消費税があるのに、ポートランド（オレゴン州）にはない。逆にオレゴン州には所得税があるのにワシントン州にはない。だから、ヴァンクーヴァーの住人は良くポートランドに買い物に行くんだとか。

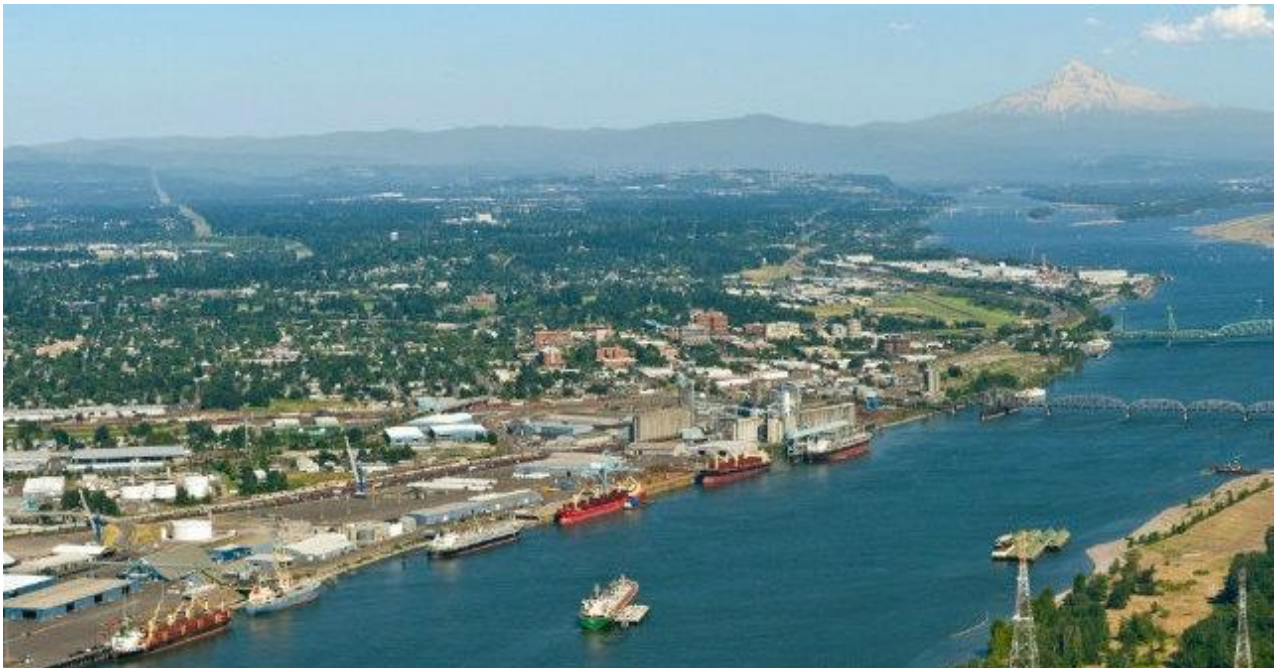
これぞ地方分権と言うもんですね。それまでそんな話は聞いたことがなかったのでとてもオドロキだった事を覚えています。もっと詳しく調べると、ワシントン州でも基礎食品については軽減税率を採用しているとか、都市によって税率が違うとか、かなり複雑らしい。また、オレゴン州在住者がワシントン州で買い物をした時 **ID** を提示すれば消費税を免じられるけれど手続きが面倒とか。

実際は所得税や固定資産税など色々な税金、しかも州税と国税の絡みもあり、かなり複雑な様子です。しかし、単純に言えば、ワシントン州に住んでオレゴン州で買い

物と言うのはかなりトクなやり方のようにです。　しかもヴァンクーヴァーとポートランドは橋一つ渡ればOKですから申し分ないわけ。

よそ者の私には所得税は関係ないけど、買い物に税金がかからないポートランドの方がイイに決まってます。　代理店員の車に乗せてもらったのは一得でした。

大した買い物じゃないですけどね。



これがヴァンクーヴァーWAの様子。　右手に橋が二つ見えてますが、手前は鉄道橋、奥がポートランドに行く時渡った I-5 Bridge です。コロンビア河本流側ではこの鉄道橋が大型船にとっては事実上の行きどまり。



さてヴァンクーヴァーでの揚げ荷が終わると、そのまますぐ御隣のポートランドへ。支流ウィラメッテ河に回り込みます。こっちの河筋も大型船については事実上この港が終点です。港の手前にまず NW セント・ジョンズ橋 NW St. Johns Bridge。この橋は橋桁が高く(鉛直方向のクリアランスは 205ft ≒ 62.5m)大型船も楽々通過。そして奥に見えるのが鉄道橋。こっちはリフト・ブリッジ lift bridge とって船が通る時は橋桁を持ち上げます。持ち上げ部分の長さは 516ft ≒ 157m (水平方向のクリアランス=可航巾は 499ft ≒ 152m)。この長さの橋桁を 54ft ≒ 16.5m から 200ft ≒ 61m まで持ちあげるといふ大掛かりな物。持ちあげ部分 157m に対してクリアランス(通航可能な巾)が 5m 小さいのはタワーの基礎部分が出っ張っているから。



この他の同様の物にはしかとした記憶にありませんから、多分これが私の経験した中では最大級のリフト・ブリッジだったのだろうと思います。

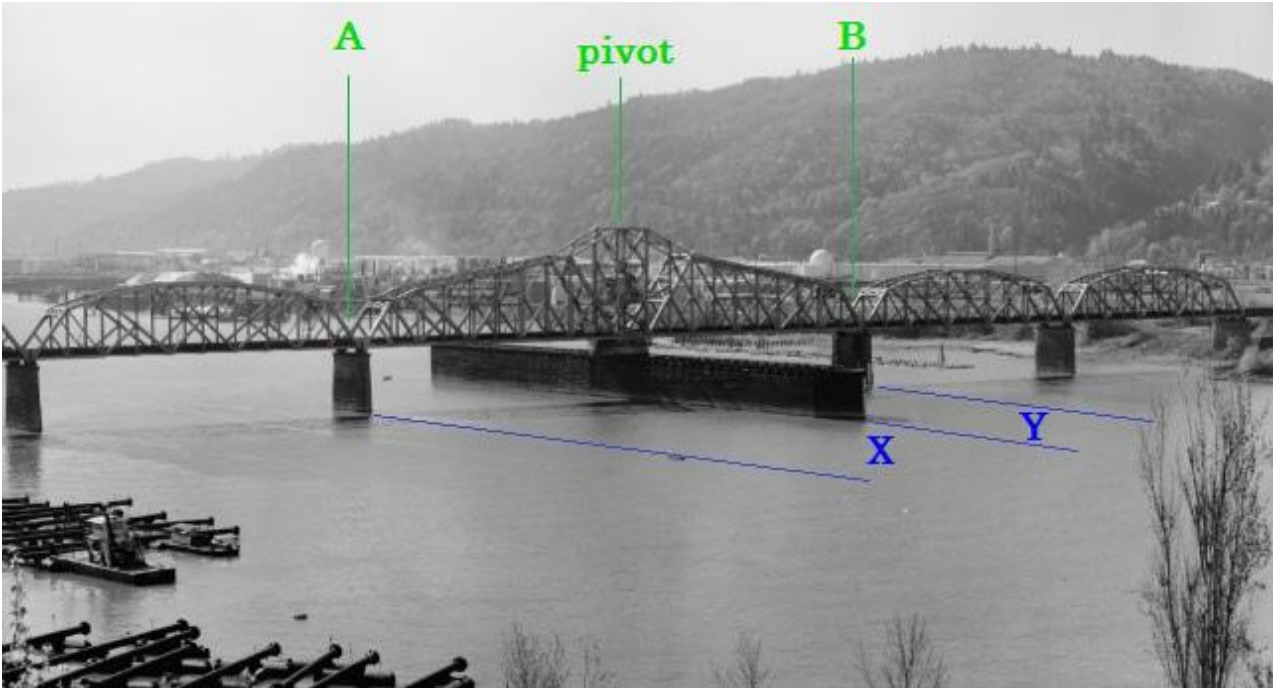
*

実は協明丸でここに行った当時、まだこの橋はリフト・ブリッジではなくスウィング・ブリッジ swing bridge だったのです。英和辞典では、前出のリフト・ブリッジには昇開橋、このスウィング・ブリッジには旋開橋という字を振ってあります。しかし、この言葉にはどうも馴染めないで英語をそのままをカタカナ表記します。船の世界ではむしろそれが普通。「昇開橋、旋開橋」なんて言ったって通じません。

それはともかく、スウィングとは「ぐるっと回る」という意味もありますね。
その通り、この橋はぐるっと回るんです。



これはそのスウィング・ブリッジの模型ですが、黄色の部分が旋回する橋の部分。
このように中央の塔部分をピヴォット pivot 旋回軸として、水平にぐるっと回ってピアー pier（橋脚）の上に収まります。これでピアーの両側に通路が開けるわけです。
次の画像が協明丸で行った当時のスウィング・ブリッジで正式名称は BN レイルロード・ブリッジ Burlington Northern Railroad Bridge です。これはほぼ南に向けて、撮影されたもの。左手奥が港です。



A 点から B 点迄の可動部分がピヴォットを軸として 90 度旋回し、ピア（橋脚）の両側に航路 X と Y が出来ます。この通路の可航巾は 230ft \approx 70m でしたが、可動部分の長さは当時のスウィング・ブリッジでは世界一だったそうです。しかし可動部に船が衝突する事故が後を絶たず、水平方向にもっと広いクリアランスが得られるようにと、1989年にリフト・ブリッジに改造されたのです。



上は可動部の旋回が始まったところ、10度ぐらい回ったところでしょうか。この画像は東向きに撮った物、右手奥が港です。協明丸でここを通った時は正にこういう形の橋だったのです。

*

さて、ポートランドでの揚げ荷が終わると船は全くの空っぽ。早速、これからの積荷に備えて積荷スペースの大掃除。これをホールド掃除と呼んでいました。と言っても掃除をするのはホールド lower hold（船倉）だけでなく全てのツイン・デッキ twin deck（中甲板）を含めての掃除です。往航の積荷は雑貨 general cargo ですから水洗いが必要なまでの汚れはなく、細かいところはエアーを吹き付けてから後はホウキで掃き出し。埃はモウモウですが、水洗い掃除に比べれば簡単。当直者以外は甲板部総がかりでの作業です。

こうしてホールド掃除を続けながら船は再び北上。 又もやヴァンクーヴァーBC 周辺に向かいます。 まず最初の積み地はヴァンクーヴァー島東岸のキャンベル・リヴァーCampbell River。



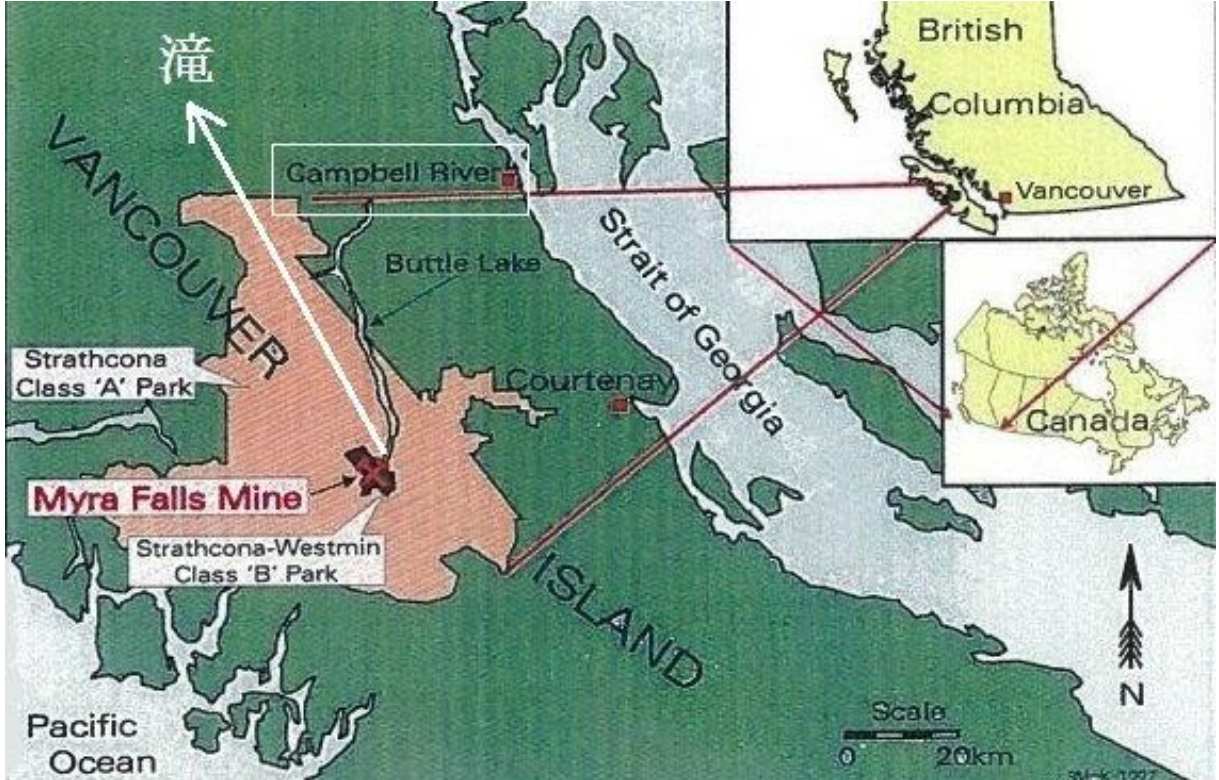
お馴染みのヴァンクーヴァー島です。 右下はカナダ人パイロットの乗船地ヴィクトリア、そしてキャンベル・リヴァーは島のほぼ中央の内海側です。

ここでの積荷は銅精鉱 concentrate 日本語では銅精鉱と呼ばれるもの。 銅鉱石と言うのはこの産地であれ純度が非常に低いのが特徴で、大抵の物はわずか1～2%ぐらいらしいです。 このままでは殆ど泥を運ぶことになってしまうので、人工的に純度を高めるのです。

詳しくは知りませんが、浮遊選鉱とか比重選鉱とか色々あるようですが、普通、船積されるのは浮遊選鉱されたもので純度は30%位になっているらしいです。 選鉱には大量の水を使うので、こうして選鉱されたものはべっとり湿って、やや緑色がかつた黒い泥状の物です。 これを concentrate・精鉱と言います。

キャンベル・リヴァーで積むのはこのすぐ内陸の鉱山マイラ・フォールズ・マイン Myra Falls Mine で採れた銅鉱石の純度を高めたもの、即ち銅精鉱です。 なお、この鉱山の名前は用地内にある二つの滝 Myra Falls をそのまま。

この鉱山では他にも亜鉛・金・銀等も取れると言いますから正に宝の山。 もっとも多くの銅鉱石の成分には微量の金・銀・白金等が含まれると言いますから、ここで金や銀が採れても不思議はないわけです。



そしてキャンベル・リヴァーの栈橋はこんな様子。 協明丸のバースは左手奥。ここは観光客に人気のある場所で、後年巨額を投じて右手のような客船栈橋を造ったようです。 協明丸当時は手前のマリーナはありましたが客船栈橋はナシ。



この写真の客船は小さいですが、栈橋の長さを見ると巨大客船でも受け入れ可能のようです。ところが出来あがってみるとそういう巨大客船の寄港はごく少なく、折

角の設備投資もフイになったらしい。

そりゃそうでしょうね。観光客に人気、と言ってもその内容は、サーモン釣の客だったり、カヤッキングやトレッキングといった自然志向の客が主体ですから、バクガイしてくれるようなお客さんではないわけ。トンダ目論見外れ。それはそれとして、ここは普通貨物船が入る港にはない自然たっぷりの癒される港でした。



港の沖から見ると、街の背後にはこんな風景が広がっています。

カッパー・コンセントレイトは2・3・4番のローワー・ホールドだけ。鉱石の類は皆そうですが比重が極端に大きいので何千トンという重量でも体積はごくわずか、ホールドの底に張り付いている感じ。所詮雑貨船で積むのに適した貨物ではありません。まあ、しかしその当時はまだ鉱石専用船という船がそう多くあったわけではなく、帰りの航海カラで帰りたくなければ、贅沢は言われてられないと言うのも実情。

こんな静かで綺麗なところで2～3日羽を伸ばしたいところですが、無情にも荷役は

あっという間にカタが付いて、ここもイレダシ。

次はまたヴァンクーヴァーBCです。

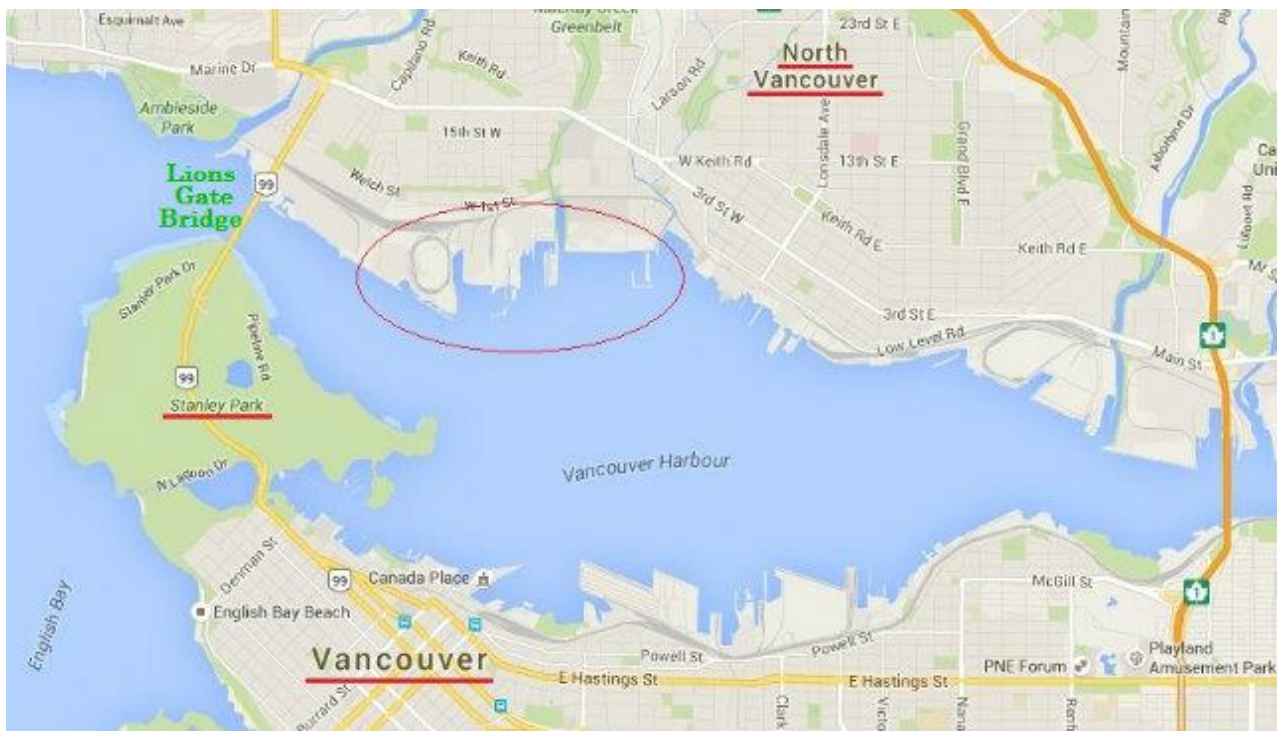
ヴァンクーヴァーで何を積んだか、はっきり憶えてません。それに往航のロングビューでもツイン・デッキのどこかに家具材を少し積んでいたような気がします。

ホールド掃除の際、既に積んである復航の貨物にキャンバスを被せる、と言う事は良くありましたから。 今ならブルー・シートと言う便利なものがありますが、当時はもっぱらキャンバスを使っていました。

ヴァンクーヴァーでの積荷の全貌は記憶にありませんが、一つだけはっきり憶えていることがあります。 それはアスベスト asbestos 石綿を積んだこと。しかもノース・ヴァンクーヴァーの、その名もアスベストス棧橋 Asbestos Pier という棧橋で・・・。(日本語では何故か最後の s を発音しませんネ)

ところが、この事を書くに当り、あらゆる地図でノース・ヴァンクーヴァーのその辺りをくまなく探したんですがどうしても見つけることができませんでした。 アスベストの健康被害についてはその後何年かして大々的に騒がれて、以後新規に使われる事はなくなり、過去に使用されたものの処理にも厳しい規制を受けるようになりましたね。 しかし、この頃にはそんな不都合は全く知らされないまま、船積も自由、建材としての使用も全く制限なしの時代でした。

何しろ名前まで堂々とアスベストス・ピアと付けた、アスベスト積み出しの専用棧橋まであった位ですから。



上のマップの赤線の楕円の辺りだったと思うんですがピン・ポイントでの記憶はありません。 また、この図はグーグルからの借用ですが、先程も言ったように、この他

多数の地図を探しましたが見つかりません。　いつかブルックリンの材木岸壁を探したようにストリート・ビューでも探しまくったんですがダメ。　古い地図も何枚か探しましたがそれでも駄目でした。　でも当時、それは間違いなくあったんです。その場所ではこの航海だけでなく、何回もアスベストを積んで日本に運んだ事は確かですから。　どうやら、**Asbestos** なんて単語の付いた固有名詞は記録にも留めたくはなかったのでしょうか。

2016年の今から遡る事50年、半世紀もたつと世の中も色々変わります。

栈橋の名前が消えた、なんてことは当たり前かも知れません。

*

私の身の回りでは、何が一番大きい変化だったかと言うと、やっぱりPCを中心に様々な電子機器の発達、これに尽きるでしょう。

日本人船乗りが職場を失ってしまったのも、大航海時代から連綿と伝えられてきた船を運航する技能、航海術を初めその他諸々の技能が、いとも簡単に電子機器で代用できるようになったから。　これらの技能は最早特別な技能とは言えず、より安価な労働力に、いつの間にかアッサリ置き換えられてしまいました。　なんともハヤ。

では、今回はこの辺で切り上げます、続きはまた次回。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

[次回更新は8月20日\(土曜\)の予定です](#)