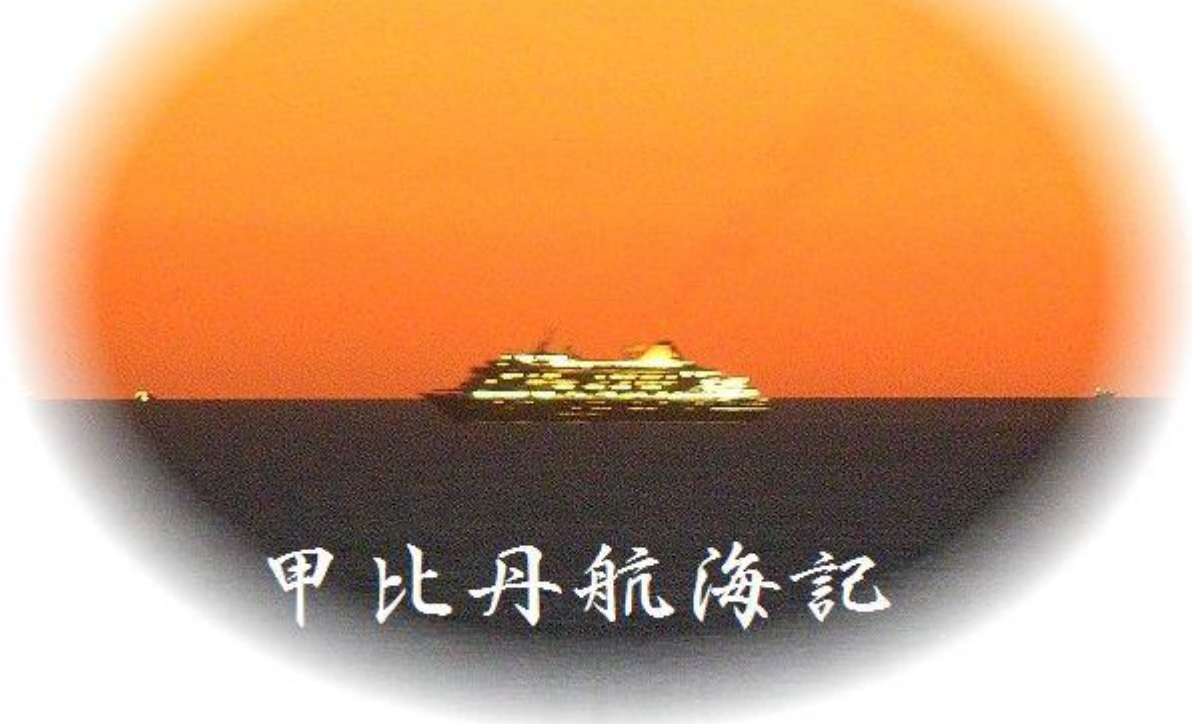


Once a Sailor, Always a Sailor



甲比丹航海記

025号 (01 Oct. 2016)

鉱石専用船・富岳丸

(Mar.1968 ~ Oct.1968)

これまで乗った船の種類は通称ジェネラル・カーゴ general cargo ship いわゆる定期貨物船が断然多かったんですが、まあ、それでも練習船は別として、すでに重量物船・定期船・

多目的貨物船・観測船・タンカーなど色々な船を経験してきました。

そして、この頃から船はそれぞれ積む貨物の種類に応じて、船型そのもの変わるようになってきたのです。その典型例が原油を運ぶタンカーで、これだけはほかの船では代用できないので初めからそれ専門の船として既に存在していました。しかし、その他は定期

船の古くなったものを適当に使いまわすというのが従来やり方だったのです。

世の中全体の景気向上故に物流が飛躍的に増大したことが主因でしょうが、輸送の効率化からも安全面からも次第に特定の貨物専用の独自の船型が求められてきたのです。

その一つが、この富岳丸、オアー・キャリアー ore carrier 鉱石専用船です。



富岳丸はこんな船、なんとも味も素っ気もない、デザイン性など薬にしたくもナイ、実用一点張りのスタイル。 ソリヤそうですね、鉱石の輸送効率だけを考えて専用船なんだからそれが当たり前。

要目は、全長 213.0m、全幅 31.7m、総トン数 35,219 トン、載貨重量トン(DW=deadweight) 59,486 トンのいわゆるパナマックス・タイプの鉱石専用船。

パナマックス Panamax とはパナマ・マキシマム Panama-maximum の略、これについては以前、パナマ運河通過初体験についてお話しした時も触れましたが、パナマ運河のロック（閘門）を通過できる最大船型のことです。

富岳丸の頃のパナマックス・サイズは全長 965ft (294.1m)、全幅 106ft(32.3m)、喫水 39.5ft (12.3m)でした。 富岳丸の全幅 31.7m は勿論OK、全長 213m に至ってはスカスカ。

喫水調節はチョフサーの腕の見せ所、12.3m の上限は超えず、且つ一杯までが目標。

今年（2016年）6月、かねて進められていた運河の拡幅工事が完工し、新しいルートが開通しました。 それにより新しいパナマックス・サイズは全長 1200ft (366m)、全幅 61ft (49m)、喫水 50ft (15.2m)と大幅な拡大となりました。

*

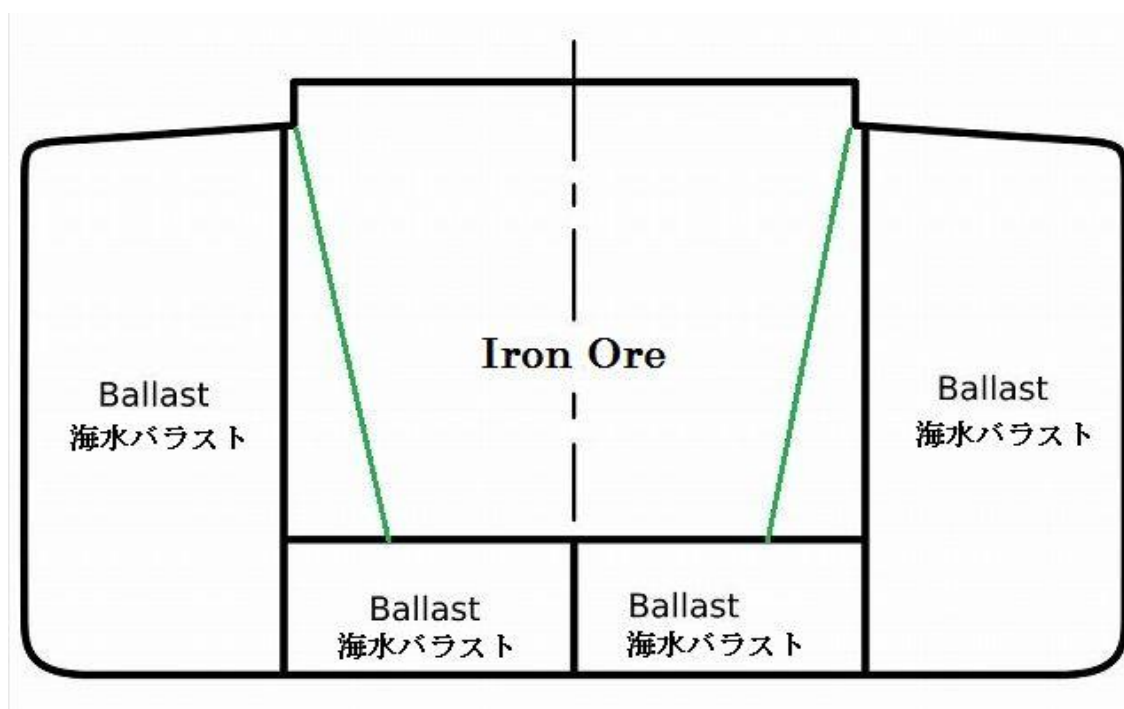
題記を鉱石専用船・富岳丸としましたが、正確には鉄鉱石専用船というべきでしょう。 勿論、鉱石には鉄鉱石以外にも銅鉱石・ニッケル鉱石・アルミニウム鉱石をはじめ様々なものがありますが、種類別の輸入重量トン数ではなんととっても鉄鉱石がダントツです。 だから、鉱石専用船と言ってもその積荷は殆どが鉄鉱石で、船が大型になるほどその傾向は強まります。 富岳丸は現在の鉄鉱石専用船と比べるとかなり小さいですが、当時としてはそうでもなかった、まあ標準サイズだったと言うべきでしょう。

その鉄鉱石船の船体横断面はこんな具合。 あっけらかんの構造。

積荷スペースの両サイド及び船底部のタンク内部には多数の補強材が複雑に絡み合っていますが、中央に位置する鉄鉱石を積むカーゴ・ホールド内は下の図の通りなんのでっぱり

もないガランドウ、平面のみで囲まれた単純至極の構造です。

ホールドの両サイドの壁は黒線のように垂直だったり、緑線のようにやや傾斜していたりと様々です。 富岳丸の壁は垂直でした。



この図で見ると全体の容積に比べて鉄鉱石を積むスペースがあまりに小さいと思うかもしれませんが、鉄鉱石の比重を考えるとこれで十分なのです。

例えばこの鉄鉱石スペース七分目ほどの鉄鉱石を積むと満載喫水に達するとします。勿論その場合海水バラスト・タンクは空です。 さて、揚げ地で鉄鉱石を揚げ切った後、すべてのバラスト・タンクに海水を満タンにします、ところがそれでも満載喫水にはならないのです。 この容積比率にして然り。 鉄鉱石がいかに重いか、ですね。

その鉄鉱石の比重は産地により千差万別ですが、平均的なところでは2.5程とされています。 要するに容積1立方メートルで重量2.5トンということ。 実はもっと軽いものも多いんですがそういうものは不純物が多いからで、その場合、いろいろな方法で純度を上げてから船積みするのが普通です。

不純物を除いて鉄石の純度を上げることを選鉄と言いますが、これにも様々な方法があり、更には不純物を除いた後の粉状の鉄石を指先ほどの粒状に固めたペレット pellet と呼ばれるものに形を変えてから船積みしたり、いろんなことをしています。

鉱業関係は詳しくないのでこれ以上の突っ込みはやめます。

興味をお持ちの方は「選鉱」「浮遊選鉱」「ペレット」などのキー・ワードから検索するとウィキペディアなどでいろいろ詳しく解説してくれます。

*

さて、いつもの通り、富岳丸の雇い入れ契約です。 船員手帳原寸大です。

LBD 213.0 X 31.7 X 14.6 BUILT 1966

M/S "FUGAKU MARU"

船種船名	汽船 富岳丸	航行区域又は 従業制限	遠洋区域
総トン数	35219.26 トン	主機の種類、 個数及び出力	内燃 個馬力
船舶所有者の 住所及び氏名 又は名称	東京都千代田区丸の内二丁目 商船株式会社	船長の住所	
職務	二 航 2ND OFFICER	給料	36,260
年齢十八年に 到達する年月日	昭和 年 月 日	手当	就業規則 に依る
雇入期間	不 定	その他の 労働条件	就業規則 に依る
雇入年月日 及び雇入地	昭和 43 年 3 月 1 日	室 蘭	公 認 年月日 及 官庁名 海運局 第一課 43.3.2 室蘭

雇入地（乗船地）・室蘭となっておりますね。 この船に乗船したのは当時の富士製鉄（現・新日鉄住金）室蘭工場でした。

バラ積船を含む各種専用船はその船の建造前にしかるべき特定の荷主と積荷保障契約を交わすのが普通でした。 積荷保障とは、荷主が船会社に対して、向こう何年間は積荷の発注を継続して行う旨の契約です。 船会社としては、巨額の資金を投じて船を建造したが積荷がナイ、という最悪の事態を招きたくはありませんから、とりあえず何年かは新たな営業活動なしで船を稼働させられるという保証が欲しいわけです。 そして、この船は富士製鉄の積荷保障をもとに建造された、だから名前もズバリ、富岳丸というわけ。

富岳丸に限らず専用船はその性格上、専属荷主にちなんだ名前が多いのです。

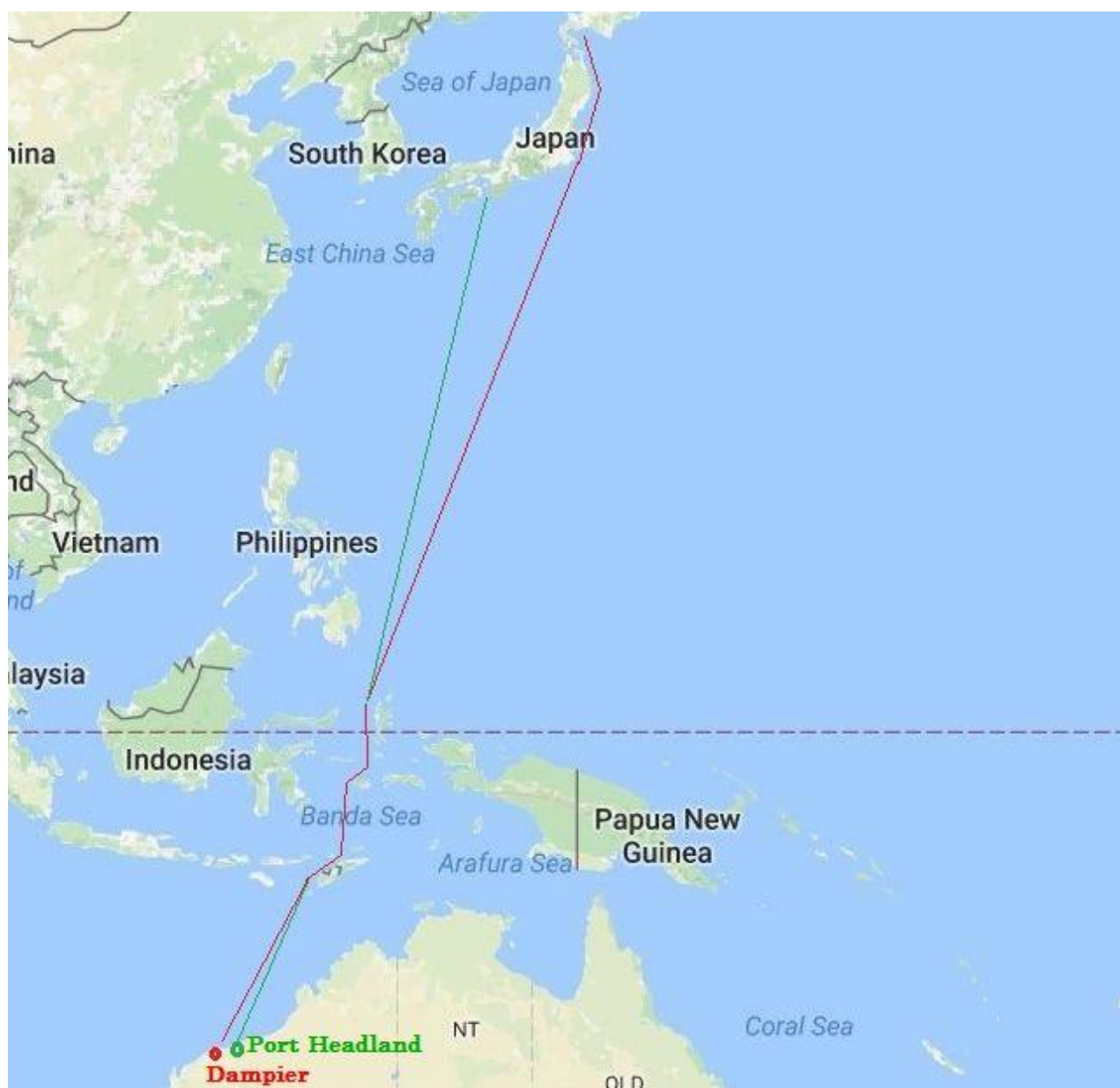
富岳丸の建造年は 1966 年、建造後まだ二年しかたっていないこの頃は当然積荷保証期間内だった筈ですから積荷は製鉄所向けの貨物、即ち鉄鉱石に殆ど固定でした。 そして揚げ地も富士製鉄の工場がある港に限られたようなものでした。 だから、これも限りなくタンカーのピストン輸送と同じように、変化の乏しいつまらない航海です。

というわけで、春まだ浅い北海道での乗船、羽田から千歳空港へ飛んだのは2月の末日でした。千歳に降り立つと辺り一面銀世界、まだしきりに降り続いていました。

船の入港は翌日だったのでその日は室蘭のホテル泊の予定でした。ところが千歳から室蘭までの国鉄線が雪の為ダイヤが大乱れ、昼頃千歳発だったのに室蘭のホテルに着いた時は夕食時間をとるに過ぎた頃だったと思います。

当時はまだ北海道ならずとも地方の国鉄線ではSL列車が断然多かった。地方路線では運転本数が少なく、間隔が長いこともあって積雪には弱かったんでしょうね。

そのつまらないピストン航海の概要はこんなもんです。



揚げ地は先程も言いましたが富士鉄の工場所在地、中でも私が乗っていた間は室蘭揚げが多かったような気がします。名古屋・広畑にはそれぞれ一度ずつ、釜石揚げの記憶はありません。図の赤線から赤線、緑から緑、赤から緑、緑から赤、と航海ごとに積地揚げ

地はいろいろ変わりますが、港の数は限られています。どこでも積み荷は勝手にローダーで積み込まれるし、揚げ荷もアンローダーに任せっぱなし。本船の仕事はハッチ・カバーを開けて、閉めるだけ。次の積荷も同じ産地の同じ鉄鉱石だから揚げ荷後のホールド掃除も不要。まあ、楽と言えば楽ですが、面白くありません。

今から考え直してみると、こうして専用船での輸送が日常的になり、同時に、複雑な雑貨輸送はコンテナにとって代わられるようになり、それまで船乗りが個々に受け持ってきた、細々としたスキルを要求される仕事がなくなってきていました。日本人船員から低賃金の外国人船員へという動きはもうすぐそこまで来ていたのです。でも、まだその頃は海員組合をはじめ誰もそんな危機感は持っていなかった。

*

揚げ地港を出て日本沿岸から離れると交通量の少ないただっ広い海が続きます。途中バンドラ海 Banda Sea 通過の間は島を見ながらですが、マラッカ・シンガポール海峡とは大違い、通行船は殆どありません。したがって緊張感もなし。

強いて言えば台風一発だけは要警戒、何しろ台風街道を（信号ナシで）横断です。



インドネシア・セレベス島の東端とハルマヘラ Halmahera 島西岸の間からティモール Timor 島まで静かなバンダ海を通ります。 大型船に出会うことはめったになく、目にするのは動力を持たない小さな漁船だけ。 マラッカ・シンガポール両海峡やボルネオ沿岸域での海賊事件頻発の最近でも、バンダ海で、という話は聞きません。

勿論、当時は平穏そのもの。 ここでは台風もナシ。

*

積地はオーストラリア北西岸のポート・ヘッドランド Port Headland とダンピアー Dampier の二港だけ、中でもポート・ヘッドランド積みが殆どでダンピアーには1~2度いったかどうか位。

ティモール島をかわした後、両積地までの最終コース。



*

この両港の位置する地域の衛星画像を見てみると・・・。

次の通り。 すごいですねー。 砂漠地帯というよりも岩盤地帯といった方が当たりです。

一面赤茶けた岩の台地が広がっています。

グーグル・アースなどで拡大して見ても緑地らしきものは殆ど見当たりません。

しかし、こんな所でも、というかこんな所だからこそその産業があるわけ。



*

下がポート・ヘッドランド港主要部分ですが、ここに写っているだけでも 13 隻の鉱石専用船とやや小ぶりの船が 2 隻が見えます。そして、空いているバース berth を数えると、まだこのほかに鉱石船 4 隻と一般貨物船 1 隻が楽々着岸可能と思われます。



右上上部に見える集落は鉱山及び船積み関係の従業員の住宅でしょう。近隣にはほかに人の住む気配はありません。富岳丸でここに行ったのが私にとっては最初の寄港でした

が、その頃には住宅地側のバースがいくつかあっただけ、のような気がします。この写真では、その対岸側の方が鉱石船バースとしてはむしろメインのようですが、そこは私が行っていた頃より後に開発されたのでしょう。 何しろ半世紀近く前の話です。中央に白く映っているのは、多分塩の山でしょう。 西海岸も合わせたこの辺一帯は高濃度の塩分を含む地下水が随所にあるらしく、それらを汲み上げて乾燥させる塩田があちこちにあるんです。 このすぐ内陸にも、お隣のダンピアーの内陸部にもあります。要するに集落のある所には電力が必需、塩田でもポンプを稼働させる電力が必要ですから、集落の近くならどこでも電力が入手でき、地下水をくみ上げればどこでも塩田が出来るのでしょう。 そんなに塩分高濃度の地下水ばかりでは、逆に生活用の天然の真水はあるのかどうか心配になります。 それとも生活用水は海水からの人工清水か？

*

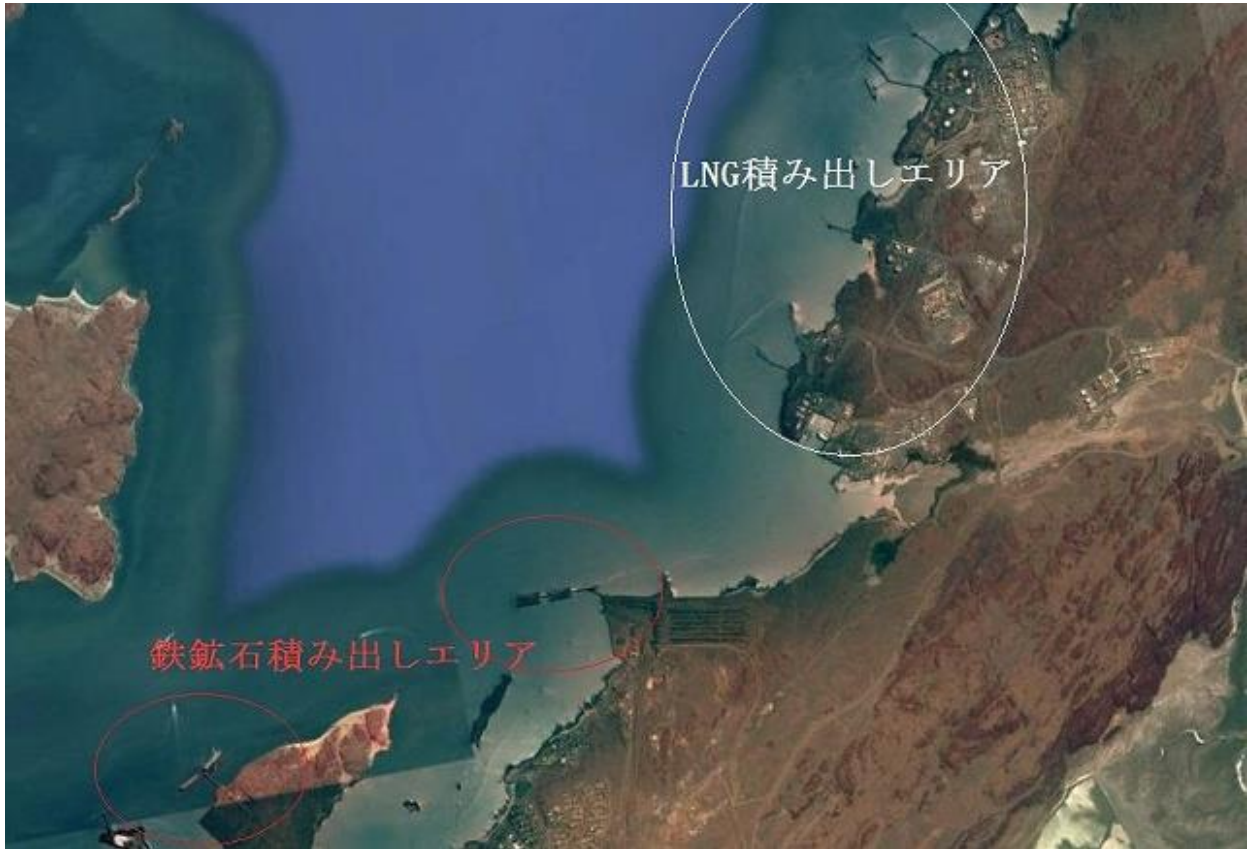
これは前の衛星写真で **Finucane Island** という表記がある辺りからのヘリ又はドローンによる撮影と思われます。 集落は画面左手。 左端の白いものはやっぱり船積み用に用意された塩のストックのようです。 私はここより少し南の西岸各港では何度も塩を積みましたが、この港の塩は知りませんでした。 その頃はまだ製塩所がなかったのかも。



お隣のダンピアーも当時は鉄鉱石積みの港としてしか知られていませんでしたが、現在は

LNG（天然ガス）積出港としてのほうがよく知られているようです。

この辺りの沖合の海底にも多くの資源が眠っているらしい。



上がダンピアー港全景。右上の白線で囲んだ部分がLNGの積み出し設備のある地帯。

下はLNG積み出し施設が並ぶ部分を南から北に向かって撮った写真です。



衛星写真を詳細に見てみると、現在のダンピアー港ではLNG専用船のバースが鉄鉱石専用船のそれより多く用意されているようです。

一世紀前には先住民アボリジニさえ住まなかった、赤茶けた不毛の台地だけの土地。鉄鉱石は無尽蔵にあって、いたる所で露天掘り。そして、地下水をくみ上げてバラ撒けば勝手に塩が出来る。さらに、沖合の海底には天然ガスが眠っている。天然資源が次々と発見され、不毛の大地と思われてきた土地が国を潤しているわけです。まさに資源の宝庫。住みたくなるような土地ではありませんけどね。

*

こうして、室蘭を主にオーストラリア北西岸とのあまり愉快でないピストン航海が続きました。しかしこの時の室蘭では思いがけぬモノに出会いました。

「出会い」なんていうと大げさですが、それまでに経験したことのない美味しいものがありました。室蘭への乗船旅行はSL列車が大幅に遅れたので、その日の宿に着いたのは夕食時間をとくに過ぎて、腹ペコ状態でした。とりあえずチェック・インを済ませて近くの食堂に直行。何しろ超腹ペコだったので「一杯」の前にとりあえず何か腹に入れなければと、手っ取り早く「かけ蕎麦」を注文しました。そこは特別の「のれん」を大事にする老舗蕎麦屋でも何でもなし、全くの大衆食堂的又は居酒屋的な店で、なんの期待もなく、ただ単にとりあえず腹にコたえない軽いものを入れてから、と注文したんです。ところがこれが大当たり。

オバさんが運んできた「どんぶり」を見て、まず、びっくり。どんぶりには赤いものがあるほど乗っかかっていました。蕎麦なんて全く見えません。その赤いものの正体は人参の千六本。5~6センチの人参の千切りが山盛りでした。

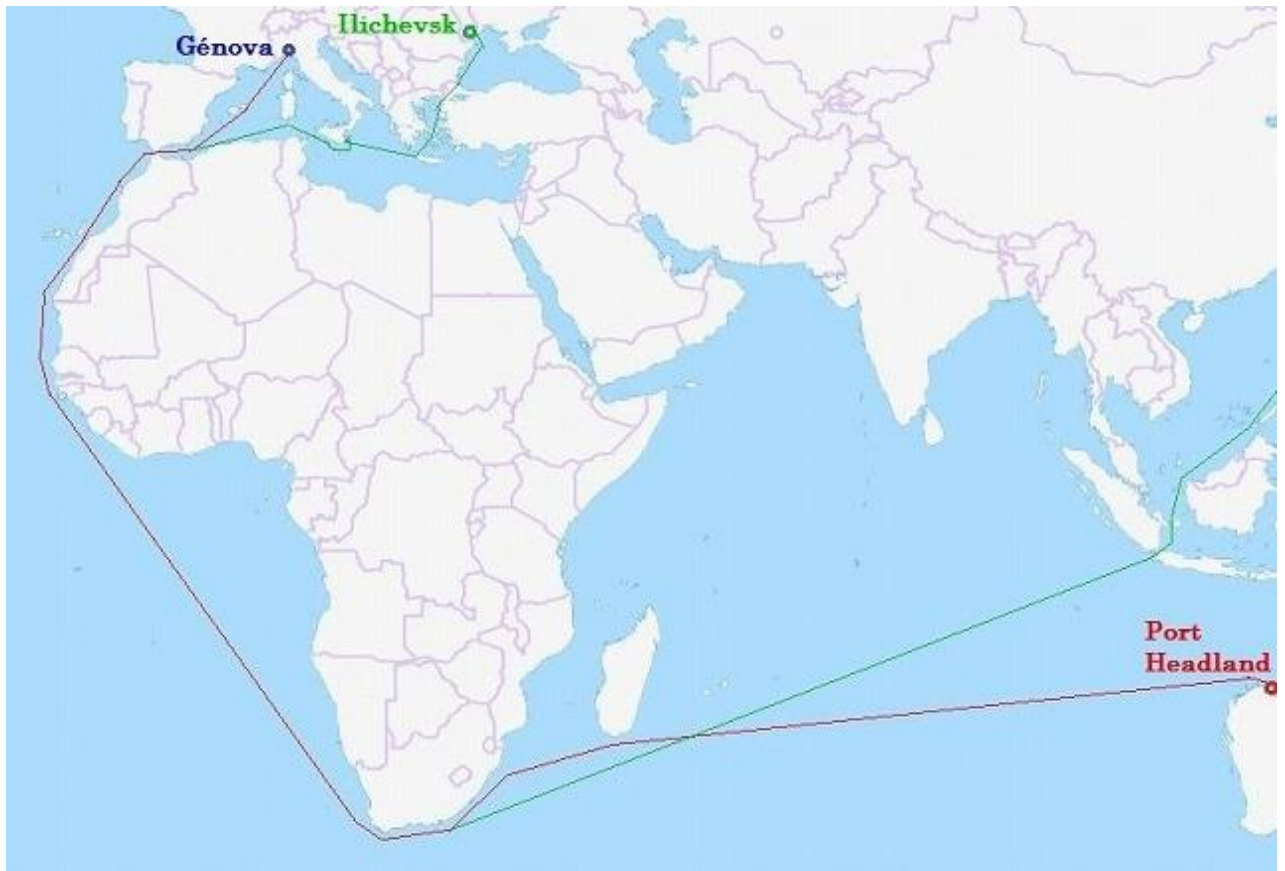
外では白いものがちらつく寒い夜に、あったかい麺類を、しかもすきつ腹で食べれば、旨いのは当たり前。その「蕎麦」そのものが特別上等だったわけではなかったんですが、この「にんじん蕎麦」の印象は強烈でした。それまで蕎麦屋では「もり」又は「ざる」もしくは「天ざる」以外は食べたことがありませんでした。「かけ」なんてのは子供の頃オーバーちゃんが手打ちで作ってくれたものしか食べた記憶がなかったのに・・・。

今では「にんじん蕎麦」は昼食当番の私の冬季定番メニュー。

夏の間はやっぱり「ざる」を「とろろ」でが一番好きですが、空気が冷たくなってきたら「にんじん」の出番です。たっぷりの千切りを「あご(飛魚)だし」でさっと煮たてて茹で上がった蕎麦にぶっかければ一丁上がり。「いろどり」にコリアンダーでもちぎって散らせば言うことなし。ぜひお試しを。

*

室蘭～ポート・ヘッドランドは片道 12～3 日、積地・揚げ地でそれぞれ待機時間があつたとしても一航海が一月を超えることはなかったでしょう。 何航海かが過ぎた後、思いがけなくこの船としては珍しい航海に出ることになりました。



室蘭での揚げ荷が終わった後またポート・ヘッドランドで積荷、ここまではいつも通りですが、その揚げ地がなんとイタリアのジェノア Genoa = Génova ときました。 これには乗り組み一同、特に若手は大喜び。 やっぱりみんな、ピストン航海、しかも積地は赤茶けた台地だけ、なんて航海には嫌気がさしていたんですね。

上の図では、ジェノアで揚げ荷のあとイリチェフスク Ilichevsk という所へ行くことになっていますが、室蘭出港時点ではそこまでは決まっておらず、とりあえずジェノア揚げということだけ。 この航海がどういう経緯で成立したのか知りませんが、船会社の営業活動によるものではなく、荷主の方の都合だったのでしょう。 何しろ積荷保証期間中のことで、船会社は荷主の言いなりだったはず。 たぶん鉄鋼業界同業者間の船腹の貸し借りというようなつながりがあったのかもしれない。

*

帰りの航海は上記のイリチェフスク（当時はソ連邦、現ウクライナ）で、また鉄鉱石を積んだのですが、こういう貿易の仕組みはとんと分かりません。 豪州からはるばるイタリ

アへ、そして今度はソ連の港から日本へ、しかも鉄鉱石という同じ貨物を……。そしてこの鉄鉱石は神戸製鋼揚げだったのですからますます驚きです。船会社の営業で決まったことならまだ納得、ですが……。やっぱり鉄鋼業界の中での貸し借りだったか。

上の図では往復とも喜望峰まわりになってますね。

なぜスエズ運河を通らないのか？ 実はこの時期スエズ運河は閉鎖されていたんです。この前年、1967年6月から8年間もの間閉鎖されっぱなしでしたが、これは世界の海運界にとっては思わぬメッケもんだったのです。例えば横浜からロンドンへ向かうのにスエズを通ると喜望峰まわりとでは約3,500海里の差があると言います。富岳丸の場合はジェノアもイリチェフスクももっとスエズ寄りですからその差はさらに広がります。こういうことが重なって海運界全体の船腹量が不足となり、当然ながら運賃の高騰につながったのです。船を他所に貸した形になった富士鉄にも何らかの利益があったのかも。

*

この航海での貴重な経験はジブラルタル海峡通過と地中海、黒海の航海でした。勿論アフリカ西岸、北西岸を走るのも初めてでしたが、こっちは取り立てて言うほどのことはありません。なんとと言ってもまずはジブラルタル海峡。



これはジブラルタル海峡を東に向かって、即ち大西洋から地中海に向かって走っているところ、北を向いて撮っています。左を向いている船はその反対、地中海から出るころ。

左舷対左舷、正しい行き会い関係、しかし、左の船の向こうに見える船は他とは右舷対右舷、この船は主として小型船の通航レーン、道路で言えば路側帯を走っていたのかも。

画面の丁度中央に白赤白の横縞になっている灯台、見えますか？ ズームしましょう。



この白赤白の灯台、これがジブラルタル南端のヨーロッパ・ポイント Europa Point です。

以前 ¡Hola Amigos! で、陸からここへ行った時の話を覚えておいででしょうか？



これがその時陸側から撮った灯台の写真です。レンガ色の屋根の建物がありますが、そのすぐ近くに、ザ・ラスト・ショップ・イン・ヨーロッパ The Last Shop in Europa という

土産物屋がありました。ここは確かに英領であるジブラルタルの南端ではありますが、決してヨーロッパ大陸の南端ではありません。このラストの意味はどうやら最南端という意味で言っているのではなくヘラクレスの伝説にちなんだことのようにです。この神話の時代には、現在のジブラルタル海峡の場所がこの世の果てだとされていたんですね。

だから、ラスト・果て。

*

欧州大陸最南端は次の画像で示したようにジブラルタルの少し西、スペインのタリファ Tarifa という町の punta・マロキ Punta Marroquí という灯台のある場所です。カァディスに住んでいた頃ここへも遊びに行ったことがありますが、その欧州大陸最南端にある灯台の入り口付近にはこんな看板が立っていました。



地中海とジブラルタル海峡の地図のわきにスペイン語、英語、フランス語でこんなことを書いてありました。「あなたは今ヨーロッパの最南端の町タリファにいるんですよ」くらいの意味ですが、赤字で書いてある英語にご注目。「最も南の」が SOTHEST としてありますね。語尾に est をつけて最上級、という気持ちは解りますが、私の英和にはこんな単語ありません。普通はこういう意味では southernmost というんじゃないですかねー？ アラ探しをするようで気が引けますが、いかにもスペイン人らしい。それとも、ほんとに southest なんて単語が出来ているんでしょうか？ 何しろ最近私には理解できない日本語もたくさんあることだし・・・。

更に突っ込むと「ヨーロッパの」ではなく正確には「ヨーロッパ大陸の」と言うべきじゃ

ないでしょうか。ヨーロッパに属する島はここよりもっと南にたくさんあります。でも、手持ちの英和では「英国を除く大陸部分を言う」ともしてあり、それならこのままでOKですが、その意味では continent もありますね。また広辞苑では「付属する諸島をも含む」と言っています。どっちがほんとかな？ まっ、どっちでもいいか。

*

ジブラルタル海峡にまつわるもう一つの伝説。その昔、スペイン側のヨーロッパ大陸とモロッコ側のアフリカ大陸はつながっていた、即ちヨーロッパもアフリカも一つの大陸だった、それを怪力ヘラクレスがブチ切って海峡が出来た、というお話。



そして海峡の両側には「ヘラクレスの柱」と呼ばれる山があります。ヨーロッパ側は先程のヨーロッパ・ポイントの後ろにそびえる岩山ザ・ロック The Rock。そしてアフリカ側はモロッコのジェベル・ムーサ Jebel Musa (スペイン語では Sidi Musa) という山だとする説、いやいやソーじゃない、セウタ Ceuta のモンテ・アチェ Monte Hache がそれだ、という説もあるらしい。

また、ヘラクレスの柱は例の謎の大陸アトランティス Atlantis への入り口に当たる、だから伝説の大陸はこの海峡のすぐ西側の大西洋にあったんだ、というお話も・・・。

*

私達夫婦がスペインでの最初の二年を過ごしたのは、中央上部のはるか向こうのベナルマデナ Benalmádena でしたし、あとの二年はこの画面のずっと左手のカアディス Cádiz でした。この海峡は船乗りとして何度も往復した思い出の場所でもあるし、スペインに住んでいた頃はこの海峡に面した海岸線を路線バスで何度も往復したり、タリファやジブラルタル、対岸のセウタ Ceuta などにも遊びに行った、忘れられない懐かしい場所です。

*

さて、ジブラルタル海峡を抜けていよいよ地中海です。

まずは鉄鉱石の揚げ地ジェノア。実は、今改めて思い出すと、この港、ずっと前にリベリア籍船サン・ファン・エクスポートでも寄港していました。従って、ジブラルタル海峡通過も富岳丸での時が初体験ではありませんでした。(何たること) サン・ファン・

エクスポートの話の時になぜそのことに触れなかったか？

なんのこたーナイ、あの時は単に忘れていただけ。これからはしょっちゅうそういうことは出てくると思います。と、開き直りデス。

*

ジェノアにはこの先も何度も寄港するので、この港についてはいずれまたお話しする機会があるでしょう。今回は(も)素通りとします。とは言えそれじゃいくらなんでも愛想なしですから、ザッと港全景だけ・・・。



こんな感じの港で、右手の旧市街は古く、味のある、いかにもという感じのイタリアの街。そして半円形の旧港も帆船時代の面影が残るイイ港で、ほとんどが客船棧橋として使われ

ているようでした。

富岳丸は手前の入り口から外防波堤に沿って新港の棧橋の沖を一番奥まで進み、製鉄所の岸壁へ。製鉄所の名前は確かイタルシデール *Italsider* だったか？ その奥に見える空港はその当時はまだなかったような気がします。上陸して町まで行くのに遠くて往生したことは覚えています。町の様子はまたいずれ・・・。

*

地中海・黒海のルートは次の通り。



まずはジェノア *Genoa*=*Génova* で豪州の鉄鉱石揚げ。次にウクライナ（当時はソ連）のイリチェフスク *Ilichevsk*=*Ilyichevsk*=*Illichivsk* で再び鉄鉱石積み、これは日本向けです。その後シシリー島のアウグスタ *Augusta* という港でバンカーリング *bunkering*（補油）。そして大西洋に出たらアフリカ西岸を南下し、喜望峰をかわしてインド洋へ。それにしてもなんでこんなに遠くまで、そんなに貴重なものでもない鉄鉱石を運んできて、また再びこんな遠い所から日本に運ぶのか、なんでイリチェフスクの鉄鉱石をジェノアに輸入しないのか？ ほんとに、不可解。

この辺りの地名は綴りが色々ややこしい、特に旧ソ連、現ロシア周辺諸国の地名にはオテアゲです。ここでは原則として英語表記のカタカナ読みで通します。

*

それはともかく、私の興味の的は上の地図に赤字で示した場所。

西から順にジブラルタル海峡、メッシナ *Messina* 海峡、ダーダネルス *Dardanelles* 海峡、

最後にボスポラス Bosphorus 海峡、いずれも名の知れた海峡で、船乗りならずともご存知の方も多いはず。強いて言えば、ダーダネルス Dardanelles 海峡は周りに観光の目玉がありませんから、知名度としてはややマイナーであるかもしれません。

この航海では揚げ積みの港よりもこれらの海峡通過が何よりの楽しみでした。

ジブラルタル海峡では英国軍からVHFで誰何を受けました。船名は？ 国籍は？ 現針路・速力は？ 出発地は？ 目的地は？ 等々。後に世界中の海峡・水道で当たり前になったTSS分離通航方式 Traffic Separation Scheme やVTS海上交通管制 Vessel Traffic Service はこの頃はまだどこにも採用されていませんでした。

ジブラルタル海峡でもこの方式が採用されてからは通航船はすべて船名・国籍・行先など必要事項をVHFで通報するようになり、軍の誰何を受けることもなくなりました。

しかし、この時はまだその制度が確立されておらず、東航船も西航船もそれぞれ勝手に好きのところを走っていました。さっきの写真がそうでしたね、左舷対左舷あり、右舷対右舷もあり。現在は中央分離帯があって大型通過船はすべて左舷対左舷。

一方、重要軍事拠点としてジブラルタルを統治する英国は、保安のためにもこの海域にある船舶全ての動静をしっかりと把握したい、そこで通航船にはいちいちVHFで誰何して、その素性を確かめていたわけです。今はVTSを傍受していればOK。

*

次はメッシナ海峡。



手前がシシリーSicily=Sicilia 島、右手前がメッシナ Messina 港。 その対岸がイタリー長靴の爪先部分。 左手がジェノア方面、右手が長靴の土踏まず部分につながります。

ここの地形はイタリー長靴の爪先でシシリー球をキックしているように見えますね。

交通量は多くないし、セイセイとしたきれいなところでした。

*

この後ギリシャの南端とキプロス島に間からエーゲ海に入ります。 この界限は船から見た限りでは緑濃い所は殆どなく薄茶色一色という感じです。

やがてトルコ沿岸に取りつき、まず最初の洗礼はダーダネルス海峡。

海峡の入り口でトルコ税関が乗り込んできます。 富岳丸はトルコのどこにも寄らず通過するだけですから、税関の検査は不要とも思えますが、向こうにしてみれば狭い海峡を通してやるんだから、せめて通行料として何らかの税金をフンだくろうということ。

そしてこの税関職員がまたスゴイんです。

乗り込んでくるなりこちらが用意していた入港手続きの種類などには目もくれず、お土産は？プレゼントはなんだ？とあからさまな要求。 ほかの回教国でも似たような経験はしていましたが、ここでの対応のエゲツなさには呆れました。

ここ数十年、イスラム社会の問題が色々な形で欧米諸国を悩ましていますね。 私はもともと全くの無宗教人間ですから特に宗教に対する偏見は持っていないつもりでした。

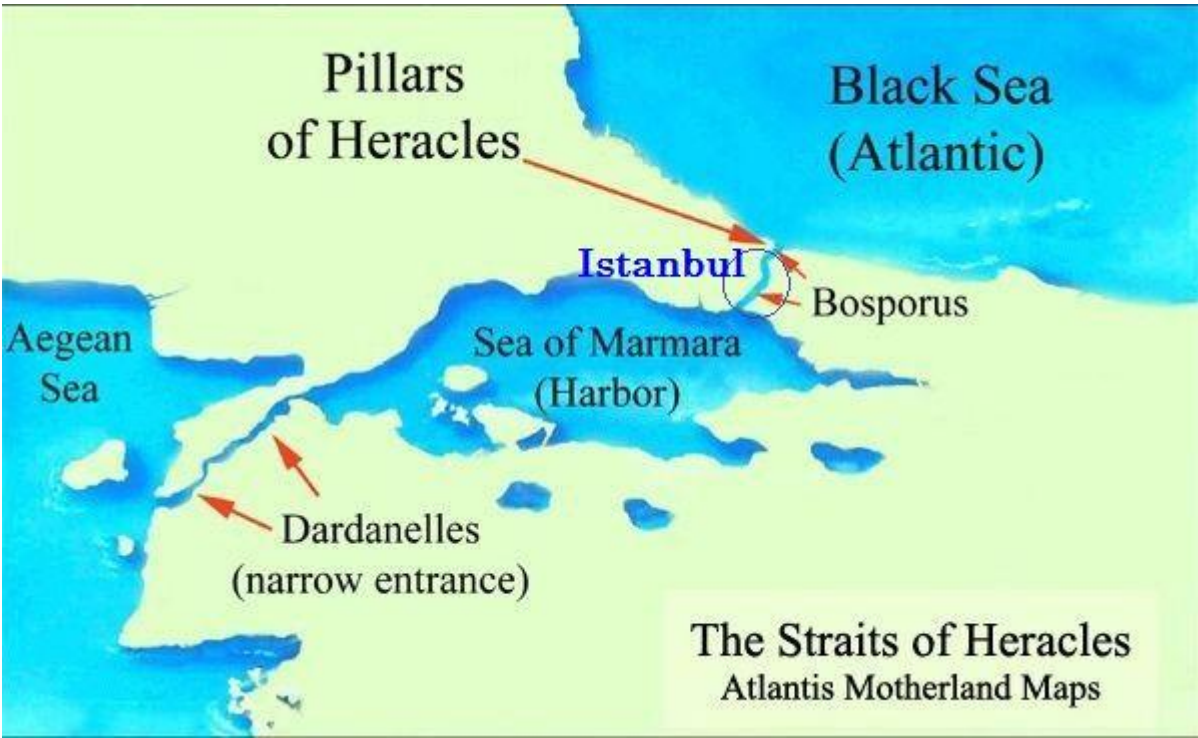
しかし、船であちこちの回教国へゆく度にこれと似たような経験をして、少しずつ考えが変わりました。 はっきり言ってイスラム社会で通用する常識には到底理解が及びません。 自前の個人旅行で回教国へ行く、などということは到底考えられません。 たとえそこが歴史的に極めて貴重な有名観光地であったにしても。

しかし公平を期すためにも言うておかなければなりません、一部の回教国では役人様も全くクリーンです。 その最たる国がサウディ・アラビア、またペルシャ湾沿岸諸国もおおむね良好でした。 私の経験では最悪がトルコ、エジプトの二国。 両方とも観光地として有名なところなのに……。 まあ、船乗りは観光客のように表玄関からの入国ではなく、勝手口からの御用聞きなんだから、シャーないか。

*

面白い画像はないかとネットで漁っていたら次のようなものを見つけました。

左下のエーゲ海から右上の黒海までのこの一帯をストレイト・オブ・ヘラクレスと呼ぶらしい。 ジブラルタル海峡の二番煎じ。



左のダーダネルス Dardanelles 海峡の入り口で税関とともに水先人が乗り込んできます。そこからマルマラ・シー Sea of Marmara を通り、イスタンブール Istanbul の町を二分するボスポラス Bosporus 海峡を抜けて黒海に入りますが、そのボスポラス海峡も「ヘラクレスの柱」 Pillars of Heracles なんだそうです。そしてこの話には例の伝説の大陸ア

トランティスは黒海にあるというオマケが付きます。

まあ、伝説・神話という類はそんなモンでしょう。

ボスポラス海峡夕景。 多くのモスクやトプカピ宮殿などが見える絶景です。



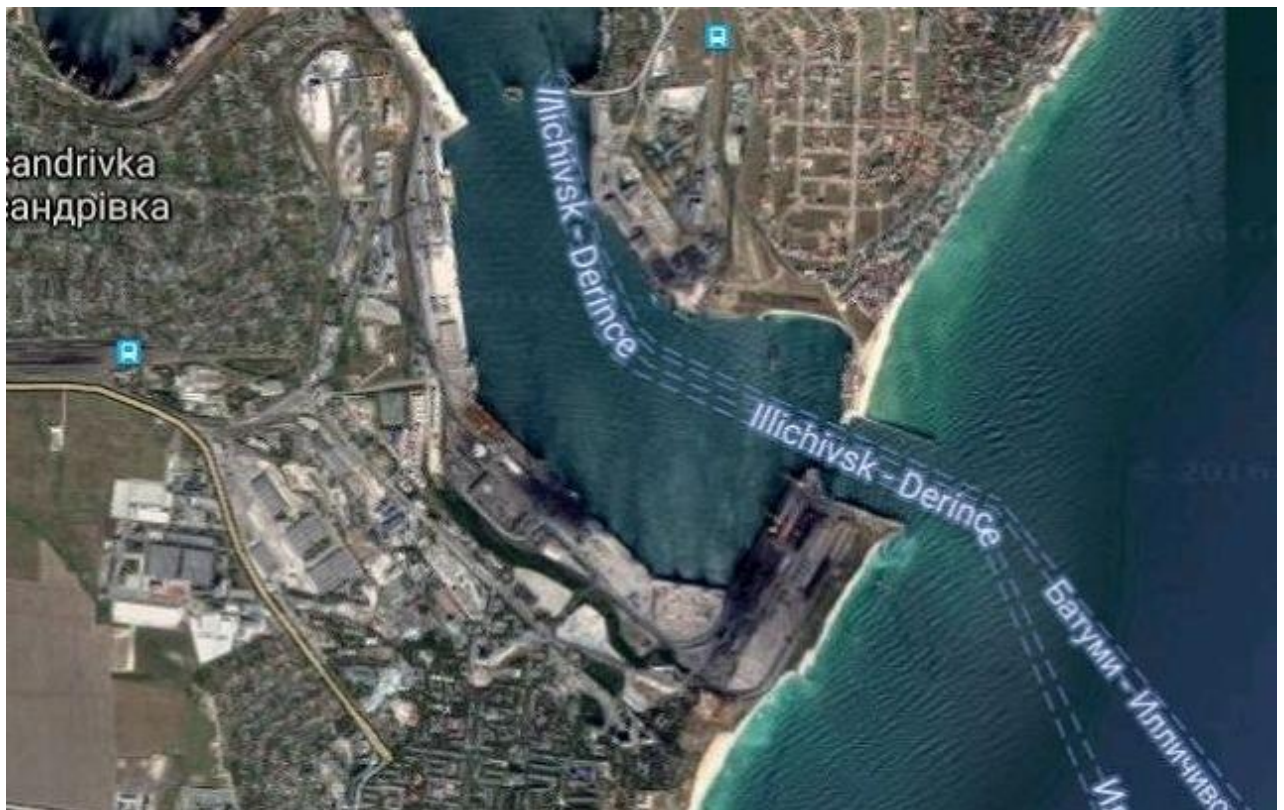
この画面では静かな景色が広がっていますが、夜も昼も横切り船は無数にいるし大型船の

通航量も多くかなり危険な海峡です。 地元の水先人がいてくれるのが実にアリガたく思える場所です。 この写真には写っていませんが今では三箇所橋が架かっているようです。 最初のは1973年完成だそうです、私は橋をくぐった記憶がありません。

それ以後はここを通っていないということですね？ ほんとかな？

*

次の衛星画像がイリチェフスクです。 中央やや下に黒焦げになったような場所が点在しますがこれが鉄鉱石積出バースです。 この荷役方法は極めて旧式、ベルト・コンベアーの付いたローダーではなくて、グラブ・バケット grab bucket とジブ・クレーンを使っの荷役。 だから、どうしても鉄鉱石の粉が辺りに飛び散り黒焦げ風になってしまうんです。 当時でさえ既に鉄鉱石をこんな荷役方法で積むところは珍しかったと思います。



この時はまだソ連邦健在で共産主義政権が牛耳っていましたが当然あらゆる産業が国営。

従って営利とか効率などという言葉とは無縁の社会だったのでしょう。

入港と同時に多数の官憲が乗船し、大型犬数匹を連れて早速、船内サーチ。 次いで乗組員一人一人顔見世です。 それが終わると今度は上陸許可証の発行。 自由圏諸国の入港手続きの何倍もの時間をかけた入港審査。 ここでも能率なんか気にもしていない様子。 上陸するときも、嚴重に警備された港のゲートで厳しく検査され、やっとのことで街へ出るまでにずいぶん時間がつぶれてしまいます。

街へ出て驚いたことに商店が殆どナイ、飲食店はもっとナイ、やっと見つけたデパート？らしきものに入りましたが商品ケースの中は殆ど空っぽ。じゃ、上の階はどうだろうとエスカレーターに乗ろうとしたら止まっています。へえー、これだけは最新式なんだなー、自動スタートかー、と思いきや乗っても動きません、動かないエスカレーターです。

まあ、階段と思えばいいか。

*

後で知ったことですが、ほとんどの商品、特に食品は配給制度で買うものが多く、商品ケースに陳列することは殆どないんだとか。それじゃデパート風大型店舗なんて全くいら
ないじゃないか、と首をひねってしまいました。

この港は古い有名な大都市オデッサ Odessa に近いので、そこまで行ってみたいと思っ
ていたんですが、乗組員に発行された上陸許可証は当港でのみ有効、ということでそれもバ
ツ。これじゃ岩の大地に囲まれたポート・ヘッドランドの小さな集落のほうがよっぽど
マシ。そこにはビールを飲ませるバーも小さなスーパーもあったしね。

この時から20年以上の間、共産党政権は続いたわけですが、その陰で静かにあらゆる面
で崩壊の兆しは既にあったのでしょ。あのデパート風大型店舗の空っぽの商品ケース
を見ただけで、こりゃ、いかなー、と行きずりの外国人である私でさえ思ったのですか
ら、自国のあり方をまじめに憂えていた人は、当然、何とかしなきゃと思っていた筈。

*

富岳丸はここで鉄鉱石を満載し、途中シシリーのアウグスタ Augusta 沖で燃料補給。
ここでは上陸はナシ。数時間で、即、出港。そして久しぶりの日本に帰り、私は神戸
で休暇下船。長くなりました、この辺でシメとします。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

***** お知らせ *****

どうやら丸一年書き続けることが出来ました。が、我ながらマンネリに陥っていると思
えます。少しリフレッシュする意味もあって10月一杯は休刊にしたいと思います。

悪しからず。次回更新は2016年11月05日(土)の予定です。