

甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

037号 (16 Sep 2017)

撒積専用船 水戸丸

(Sep 1976 ~ Jan 1977)

またまた親会社運航の専用船、以後この会社では専用船への乗船がずっと続きました。しかも、同じ船への再乗船が何度か繰り返されたので、当然ながら記憶はごちゃまぜ、それだけでなくアヤしい記憶力がますます混沌として、もう何が何だか・・・です。そんな中で、この水戸丸には一回きりの乗船なので少しはハッキリ分かっているつもり。とは言え、この船は前々前号の第七全購連丸と全く同型のパナマックス撒(バラ)積船で、船のデキが同じ、船主も運航者も同じ、となれば積荷も運航形態も似たようなもの。どこまでシッカリ思い出せるか、心もとない点でも同じです。 まあ、できる限り思い出してみましよう。 まずは船の写真探し。水戸丸と入力、検索しまくった結果はゼロ。

ところが、Mito Maru と英字で入力すると、こんな画像に到達しました。



ナントこれが水戸丸だと言うんです。良く見ると船名は Almirante Garzoni、船籍港は Buenos Aires。エーッ、ホントかよ、と更に検索を続けるとこんな文書も・・・。

Granelero de ultramar. 外国穀物船
 Astillero: Nippon Kokan K. K. 造船会社
 Lugar de construcción: Tsurumi Shipyard, Yokohama, Japón. 造船所
 Casco nº: 876 船体番号 Sociedad clasificadora: NKK 船級協会
 Matrícula: 登録 Señal distintiva: L. Q. A. J. 船名符字 IMO: 7005736 IMO番号
 Tripulantes: 30 乗組員数 Pasajeros: 0 旅客数
 TRG: 36.552 総トン数 DWT: 65.349 載荷重量トン数
 Eslora: 224,01 全長 Manga: 32,26 巾 Puntal: 18,70 深さ Calado: 13,10 metros. 喫水
 Bodegas: 6 船倉数 Capacidad granel: 76.291 m³. 穀類容積
 Equipos de cubierta (Cantidad x toneladas): Grúas: 3 x 5. 甲板装備(基数 x トン数): 3基 x 5トン
 Capacidad combustible: 2.059 F. O. 燃料タンク容量 Consumo diario: 1日消費量(不明)
 Un motor diesel Sulzer; 2T SA; 6 cilindros (900 x 1.550); Sumitomo Heavy Industries, Kurashiki, Japón. 主機仕様
 15.000 CVe. 馬力 Hélices: 1 推進器数 Velocidad: 14,8 nudos. 速力(ノット)
 1970. Botado para la Nippon Yusen Kaisha. Bautizado MITO MARU. (Japón) 進水・命名 (一回目改名)
 1982. 12 de Noviembre. Incorporado a la flota de Del Bene S. A. C. I. F. Rebautizado ALMIRANTE GARZONI. (Argentina)
 1991. Baja del Registro Argentino. Mismo dueño. Rebautizado CHARLIE A. (Panamá) (二回目改名)
 199. Rebautizado SEAJoy II. (Malta) (三回目改名・年数不詳)
 199. Rebautizado MARINER A. (四回目改名・年数不詳)
 1998. 16 de Enero. Desguazado en Alang, India. 解体

このスペイン語の文面を読んで当初の疑問は氷解。 水戸丸は私が乗った五年後、アルゼンチンの船会社に売船されて上記の名前になっていたんですね。

文書の下段、赤字の西暦の年数を見ると、まず 1970 年に建造・進水、Mito Maru と命名 **Bautizado** された、とあります。 二行目・三行目に戻って見ると日本鋼管・鶴見造船所建造、まさにその通り。 又下段に戻ると 1982 年アルゼンチンの **Del Bene** という会社の船団に加入し (=売船されて) **Almirante Garzoni** と改名 **Rebautizado** された。 次いで 1991 年に **Charlie A**、更に **Seajoy II**、更に更に **Mariner A** と次々に売船され、改名され、最終的には 1998 年インドの **Alang** という所で解体 **Desguazado** された、となっています。 水戸丸という日本船名では何にもヒットしなかったのに、英字で入力したら廃船に至るまでのこんな詳しい資料が出てくるなんてオドロキです。

更にこんな写真も見つかりました。 船名もファンネル・マークも同じです。



この船名の **Almirante** は英語なら **Admiral** 海軍大将・提督という意味で、**Garzoni** は固有
名詞・人名らしい。 多分この提督の名前でしょう。 ガルソニ提督？

なお、**Señal** (記号・符号) **Distintiva** (固有の) は日本では船名符字とか呼び出し符号、又はコールサイン **callsign** などと言われるもので、船だけでなく全ての無線局にアルファベット四文字、又は、数字一文字+アルファベット三文字、の固有符号がつけられます。 そして頭の一文字又は二文字を見れば国名が分かるように各国にその文字列が割り当てられています。 例えば日本が割り当てられているのは **JA~JS**、**7J~7N**、**8J~8N** です。

日本の船はコールサイン四文字の文字列の頭二文字が必ずこのどれかに相当している筈。

又、JOAK と言えば、NHK 東京第一放送。ラジオ局イコール無線局ですからね。
Almirante Garzoni の船籍国、アルゼンチンの割り当ては LO~LW で、この船のコールサインは LQAJ ですからピッタリはまっています。

*

更に、改名後の船名を次々入力して検索したら、こんな資料も見つかりました。

Vessel Identification		Technical Data	
		Vessel type:	Bulk Carrier
Name:	Mariner A	Gross tonnage:	35,786 tons
IMO:	7005736	Summer DWT:	65,350 tons
Former name(s):		Additional Information	
<ul style="list-style-type: none"> - Seajoy II (Until 1995 Oct) - Charlie A. (Until 1992 Dec) - Almirante Garzoni (Until 1991 Mar) - Mito Maru (Until 1982) 		Status:	Dead
		Build year:	1970

これは解体直前、最後の船名 Mariner A の資料として出てきたものです。

トン数など当初の仕様と違った点もありますが、前の資料では不明だった Charlie A から Seajoy II への改名が 1992 年、Seajoy II から Mariner A への改名は 1995 年だということは分かりました。 トン数の変化は何らかの改造があった為？ Status 現状：Dead 廃船。

そして、この資料にある Seajoy II という名前の船の写真も発見。

SEAJOY II - IMO 7005736



この写真では、三基あったクレーンがブリッジ前の一基だけになってしまっています。

やっぱり売船や改名を重ねている間に色々改造された部分もあるのでしょう。

これらの写真や文書資料の全てに共通な点は 7005736 という IMO 番号です。

これは国際海事機関 IMO に記録されている個々の船舶の登録番号で、一旦登録された番号はその船の所有者や船籍（国籍）が変わっても、その船が廃船になるまで変更されることはありません。だから Mariner A の IMO 番号は 7005736、この Seajoy II も 7005736、Charlie A も、最初の資料の Almirante Garzoni も同じ、水戸丸までさかのぼってもやっぱり同じ、進水以来ずっと変わっていないのです。

水戸丸の写真を探すのにとんだ脱線をしてしまいました。 それにしても、水戸丸という本来の名前で検索しても何も出てこなかったのに、英字 Mito Maru 入力ならこんなに色々出てくるとは、改めてビックリです。

試しに、これまで写真が見つからなかった他の船のいくつかを、英字入力して探してみました。 大当たり。 前号の第八とよた丸の写真も、前々前号の第七全航連丸のも、ちゃんとありました。 これらの船には又乗るのでその時改めて紹介しましょう。

オリジナルの日本名では見つからない写真や資料が、売られ売られて改名に改名を重ね、散々使い回されて廃船になってから、元の船名の英字入力で見つかるとは不可解です。日本では船は使い捨て、一旦売られたらよほど話題になった船でなければ写真も資料も残っていないのが当たり前か？ それとも私の乗った船の多くががそういう運命だったか？

まっ、外航船員も使い捨てだもんね。 「元」海国・日本、ドーした！

オット、ついまたグチってしまいました。ご容赦を・・・。

*

さて、いつもの通り、船員手帳の雇入れ・雇止め欄です。

(五) 雇 入 契 約 関 係		(六)	
船 名 Name of Ship	汽船水戸丸 M/S HITOMARU	総 ト ン 数	36,552.83 G.T.
職 務 Position	一航	主 機 の 種 類	ディーゼル1 15,000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2-7-3 三井物産株式会社	航 行 区 域 又 は 定 置 制 限	遠洋区域
雇 入 期 間	不定	年 令 1 8 年 に 達 する 日	年 月 日
雇 入 年 月 日 及 び 雇 入 港	昭和51年9月20日 徳山下松	船 長 氏 名 (印)	船長 [印]
備 考		中国海運局 51.9.22 徳山支局	
更新・変更 (船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは定置制限、職務又は雇入期間)	年月日及び新旧事項 (官庁公認印)		
雇 止 年 月 日 及 び 雇 止 港	52年1月30日 堺	備 考	有給休暇
備 考		近畿 52.1.31 海運局	

乗船地は徳山下松。 多分、その時豪州産かメキシコ産の塩を揚げていたのだと思います。

総トン数 36,552.83、全長 224.01m、巾 32.26m、いわゆるパナマックス型。

主機 15,000 馬力も前出のスペイン語資料の通りです。

*

この頃、わがパートナーは臨月を迎えていたので、私の乗船が本決まりになる前に西宮の実家に送り届けていました。本人は勿論、船乗り亭主としても実家の両親に預けるのが一番安心ですからね。また、出産時には私は海上、ということがほぼ間違いないと分かっていたので、二人で相談して男ならこう、女だったらこう、とあらかじめ名前は決めてありました。今の様に事前に男児・女児の判別などできない時代でしたから、両方の名前を考えておく必要があったのです。

そして、いよいよ乗船地・乗船日など詳細が決まって、私も一日前に家から出発、西宮に一泊してから徳山に向かったのです。

乗船時の水戸丸のキャプテンは、私がこの会社に入社しての一船目、名古屋丸に乗った時の前任一航士だった N.H. 船長でした。このキャプテンとは長期間同船した事はなかったんですが、何となくお互いを認め合うと言う感じの間柄でした。この数年後、私が T 船舶を去る時、自宅へ電話をしてくれて、考え直すよう助言を頂いた一人です。

そして内地最終港で船長交代、後任船長として乗ってきたのが、前回第 7 全購連丸で同乗の時はあまりソリの合わなかった O.A. 船長。正直なところちょっとガッカリ。

前にも言ったと思いますが、この船長ともそれまで色々と経緯がありました。しかし、最終的にこの船で起きた事故の処理がもともと私の仕事を見直して、やはり退職を思い留まるよう熱心に説得してくれた一人になりました。

改めて言うまでもなく、人間関係は複雑怪奇。表面は取り繕っていてもハラの中ではお互いにフン! だったり、誰から見ても犬猿の仲なのに実は両者とも認め合っていたり。

とにかく職場での人間関係は一口にどうこうと決めつけることはできません。

*

内地最終港は？ ウーンどこだったか？ とにかくヴァンクーヴァー BC に向けて出港。

何日か後、太平洋真っ只中で西宮の義父から私宛の個人電報入電。

「ヒメウマレタボシトモケンコウオメデトウ」

その頃は、メールどころかテレックスさえもなく、トン・ツーのモールス信号によるカタカナ電文の電報しかない時代。ごく限られた字数の中での万感こもる伝達。この航海記のような饒舌だけがヨシではない良い証拠。

更に何日かたって、ヴァンクーヴァー入港。入港手続きが済んで、積荷の段取りが付いたところで、一番手で上陸。チーフが一番手で、なんてまず無いこと。時差を考えながら街の電話屋で国際電話を申し込み。しばらくぶりのパートナーの元気な、そしてな

んとなく誇らしげな、喜びの声もジカに聞くことが出来ました。

スカイプどころか携帯もスマホもない頃のことですから、どこの港町にも港近くに船乗り相手の電話屋というのが必ずありました。 どうしても誰かと直接話したい、と思えばそ

ういう所で国際電話を頼むしか手はなかったんです。 料金も安くはなかった。

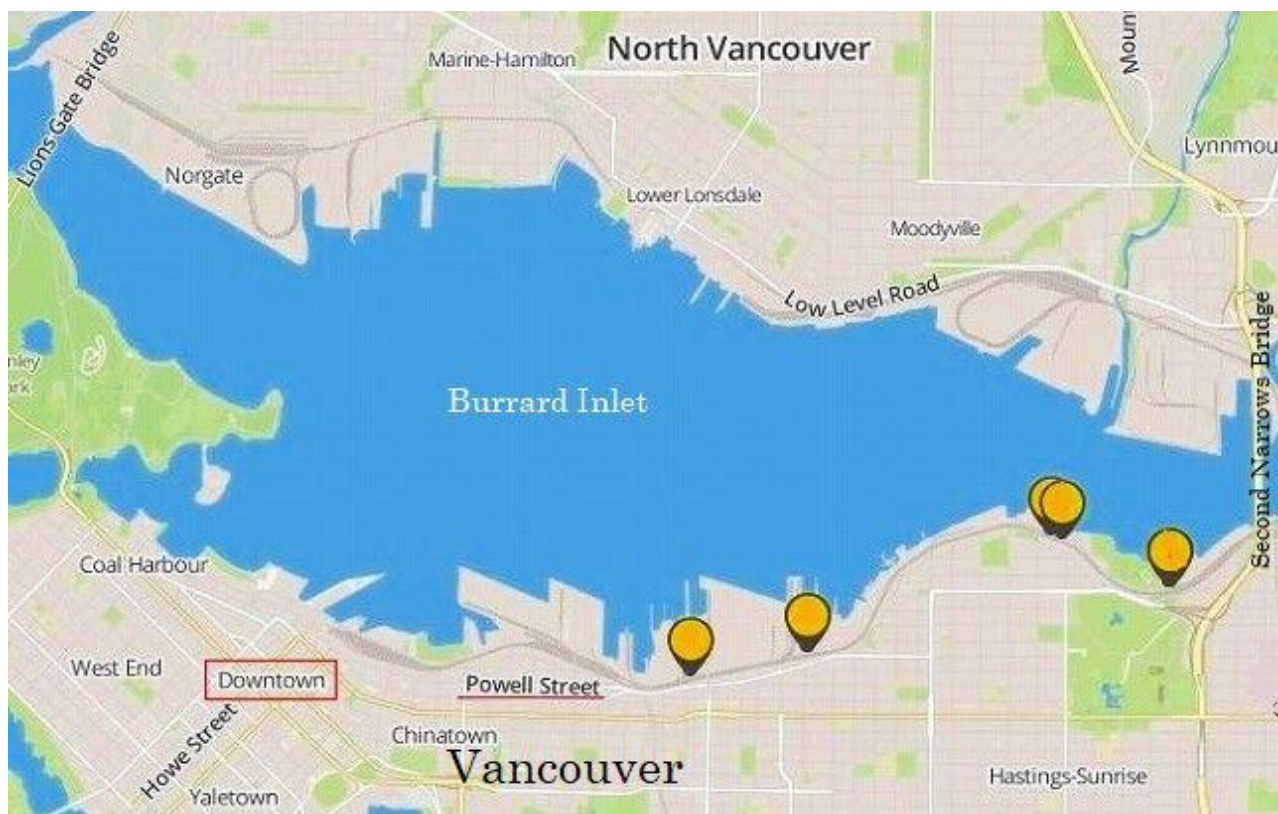
今ではスカイプで世界中無料テレビ電話が可能ですが、当時、船にはべらぼうに高い無線電話しかなく、業務上でさえ緊急事態でない限りそんなものは使いませんでした。

私達がスペイン暮らしを始めた頃、部屋の真下の一階にそういう電話屋があって、比較的安い値段で国際電話をかけさせていました。 その時は、へえー安くなったもんだ、と思っていましたが、今考えると、その頃既にそういう業者間では IP(Internet Protocol)電話を利用した安価な電話回線があって、それを使って比較的安価な料金で国際電話をかけさせていたんじゃないかと思います。

今では我が家も固定電話は IP ですが、これの利点は通話料の安さもさることながら、セールス電話等の迷惑電話が一切ない事。 勿論オレオレも無し。トシヨリには最適。

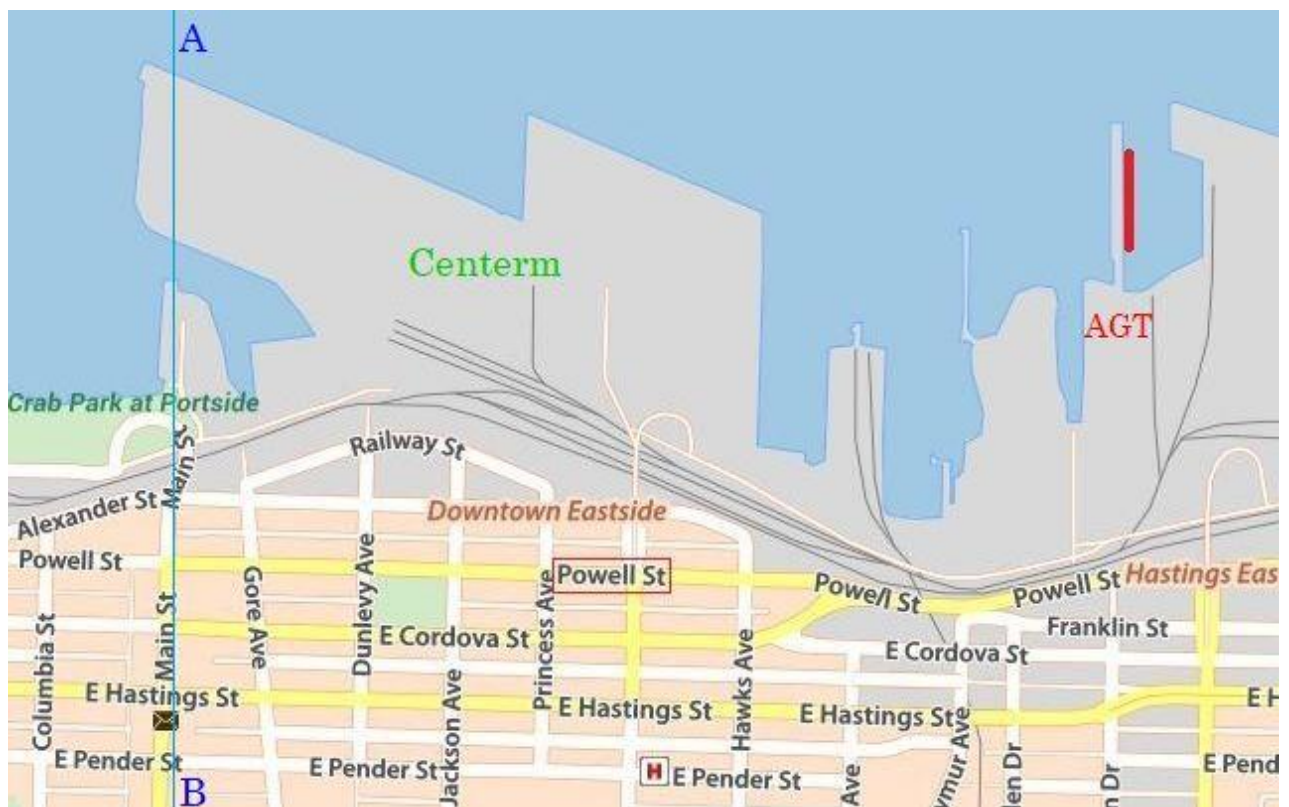
*

さて、既におなじみのヴァンクーヴァーBCです。 左上がファースト・ナローズ First Narrows にかかるライオンズ・ゲート・ブリッジ、ヴァンクーヴァーの正面玄関。 右端はセカンド・ナローズ Second Narrows と同名の橋。 その奥へも港は続きます。



中央のブルーの水面はバラード・インレットで、行政区画としてはこの南岸がヴァンクーヴァー市、北岸はノース・ヴァンクーヴァー市ですが、ヴァンクーヴァー港の港域はこの両岸全てを含みます。この南岸に黄色の円形が五つ(内二つは重なって)ありますが、これらは皆エレヴェーターelevator(穀類積みの施設)です。勿論、ノース・ヴァンクーヴァー側にも何か所もありますが、それには今回は用なし。

南岸に並んだエレヴェーターのうち、一番西のものが AGT (Alliance Grain Terminal) で今回の水戸丸のバースです。



右上の赤い太線が水戸丸の位置、AGT です。海事関係でエレヴェーターと言えばビルの階段と併設のアレではなくて穀類積みの設備一切を言います。穀類を貯蔵する倉庫であるサイロ、そこから船までのベルトコンベヤー、船積設備、船を係留する栈橋又は岸壁、これらすべてをひっくるめてエレヴェーターと呼びます。

これは船乗りだけの用語ではなく、例えば街からタクシーに乗って帰る時、〇〇エレヴェーターと言えば一発で通じます。例えばこのバースなら「アライアンス・エレヴェーター!」で「OK!」となります。勿論アライアンス・グレン・ターミナルという正式な会社名でもよし、多分 AGT でも分かってくれるドライバーは多いでしょう。

私がパートナーに電話を掛けた店は、船から歩いて10分か15分だったと思いますから、多分、中央に見える Powell St の直線部右端と Hawks Ave の交差点付近だったか?

中央上部にセンターム **Centerm** という大きな埠頭がありますが、ずっと前、私がサン・ファン・エキスポーターという船でこの港に来た頃は、東半分（右半分）の出っ張り部分
だけだったように思います。

当時はセンテニアル・ピア **Centennial Pier** という名前でした。その後コンテナ輸送が本格化してコンテナ用の広大なヤードと大きなガントリークレーンが必要になり西へ（左へ）大きく拡張されたのでしょう。コンテナ・ターミナルとして完成した時点でセンタームという名前になったのだと思います。

*

そのセンタームの下方に見えるパウエル・ストリート **Powell St** は、マップの左端から右端まで伸びる長い通りですが、このうち、通りの名前を赤枠で囲んだ部分の数ブロックが当時は日本人街と呼ばれていました。しかし私がそれを知った当時は、普段はとてもさびれた如何にも大都会の場末、という感じのウラ寂しい通りでした。

赤枠で囲んだ **Powell St** の文字列の左下にある薄いグリーンブロックはオープンハイマー・パーク **Oppenheimer Park** という公園ですが、ここで年に一回、八月の第一土曜・日曜にパウエル・ストリート・フェスティバルという日系人のお祭りが開かれるのだそうです。日本の色々な演芸が披露されたり、おでん・焼き鳥等 B 級グルメの屋台が出たりするらしい。この港には数え（憶え？）切れぬほど何回も寄港しましたが、残念ながらジャストその時期に入ったことがなく、直接それを見る機会はありませんでした。



次は市中心街。 一つ前のマップの左端 A-B の青線が下図の右端 A'-B' に重なります。



赤の楕円はギャスタウン。ヴァンクーヴァーで最も古い街区と言うか、ヴァンクーヴァーが港町として栄えた最初の区域です。 Gas ギャスはこの街に最初のパブ pub を開いた 英国人船長のあだ名 Gassy (ホラ吹き?) にちなんだらしい。

ここで港に一番近いのは Water Street 海通り、日本ならさしずめ浜通り。 そんな名前でも分かるように、まさにこの一角は元は船乗りの街。 この頃は既に観光名所になっていて、有名店もいっぱいあり、古い街特有のイイ雰囲気が漂う所でした。 最近の観光案内を見ると、必ずしも治安が良いとは言えなくなっただらしい。

まあ、船乗りは治安が悪いなんてことでヒルみはしませんけどね。 私もこの辺りのパブへは何度も行きましたが、ついぞ物騒な目にあつたことはありません。 こっちの方がブッソーだったのかな? 左手グリーン楕円の楕円がダウンタウン。

マップの右下に Chinese Garden の綴りがありますが、この右手一帯はチャイナタウンです。 Powell St が日本人街だ、とは、そう言われなければ気が付かない、又はそう聞いて初めてよく見れば、なるほど日本の物を売っている店がポツポツあるな、の程度。 しかしチャイナタウンときたら、一歩その区画に入った途端、そこは紛うかたなき中国。

赤やら緑やらの原色の街、日本の各地にある中華街もそうですね。

手持ちの英和を見ても、Chinatown は一綴りで、一発で出てきますが、Japantown とい

う単語はありません。私が見た一番大きな日本人街はロスのリトル・トーキョーですが、それとても、寺社や瓦屋根の建造物・日本料理店等は別として、街そのものは米国の普通の街と大きな相違があるとは思えないのです。それは私が単に通るだけの者だからで、年に何回かは行われる筈の催し物のときは、また別の雰囲気になるのかも知れません。

*

水戸丸は AGT で約 6 万トンの大豆を満載して出港、目的地は西ドイツ・ブレーメン。前のハンブルグの稿では言い忘れましたが、この頃のハンブルグやブレーメンはあくまで

「西」ドイツ。東西ドイツ再統一はまだまだ先のこと、これより十数年後です。

この時のヴァンクーヴァー停泊は一泊二日、又はかろうじて二泊だったでしょうか？ 設

備の整った港での撒積船の停泊期間はそんなのが普通です。

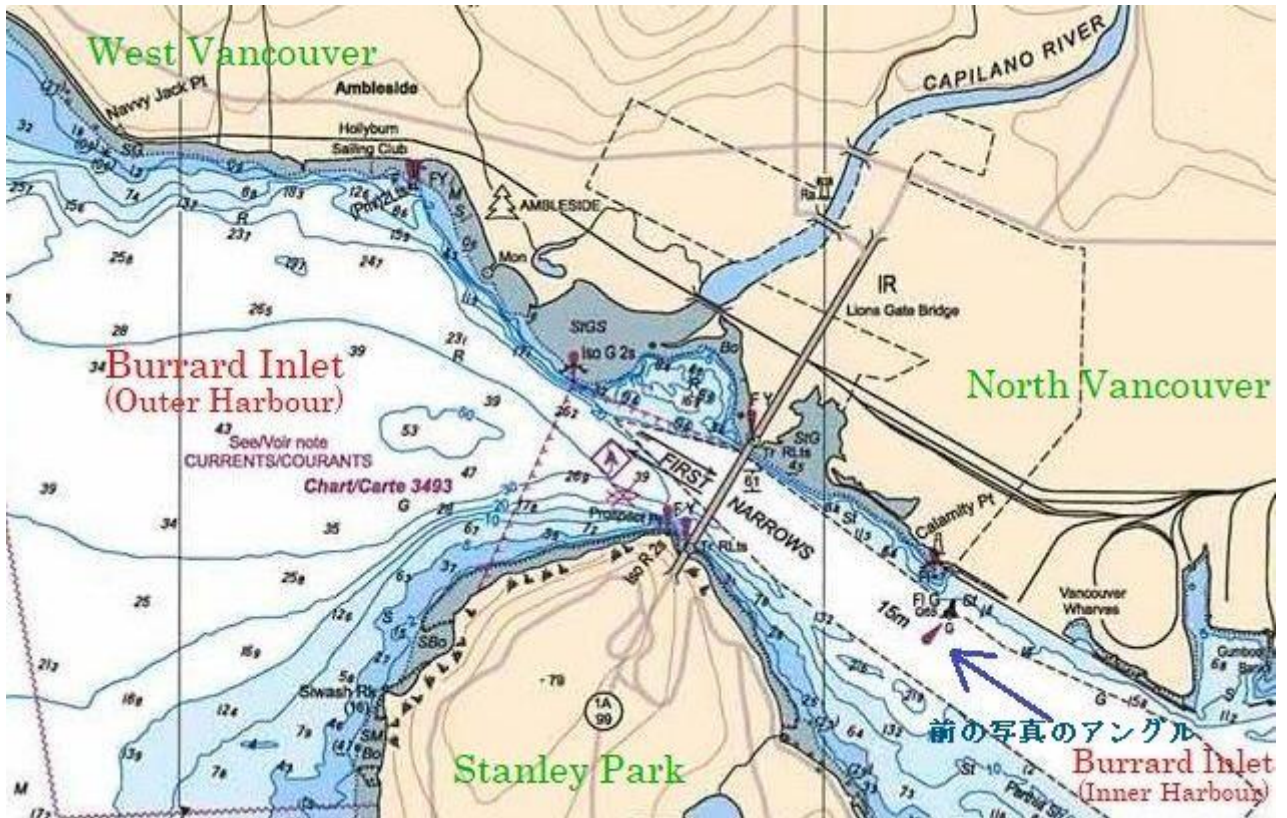
バラード・インレットから、西に向かってライオンズ・ゲート・ブリッジをくぐります。

観光名所ライオンズ・ゲート・ブリッジの写真はネット上に数多くありますが、船で通過する時の視点での映像は少ない。入港時よりこの出港時のシーンが気に入っています。



左手にスタンレー・パーク、橋の向こうの中央から右端の辺りが高級住宅街ウェスト・ヴァンクーヴァー。橋はこんな風にファースト・ナロウズという水道をまたいでいます。

上の写真は下の海図の右下ブルーの矢印の角度で撮影したもの。



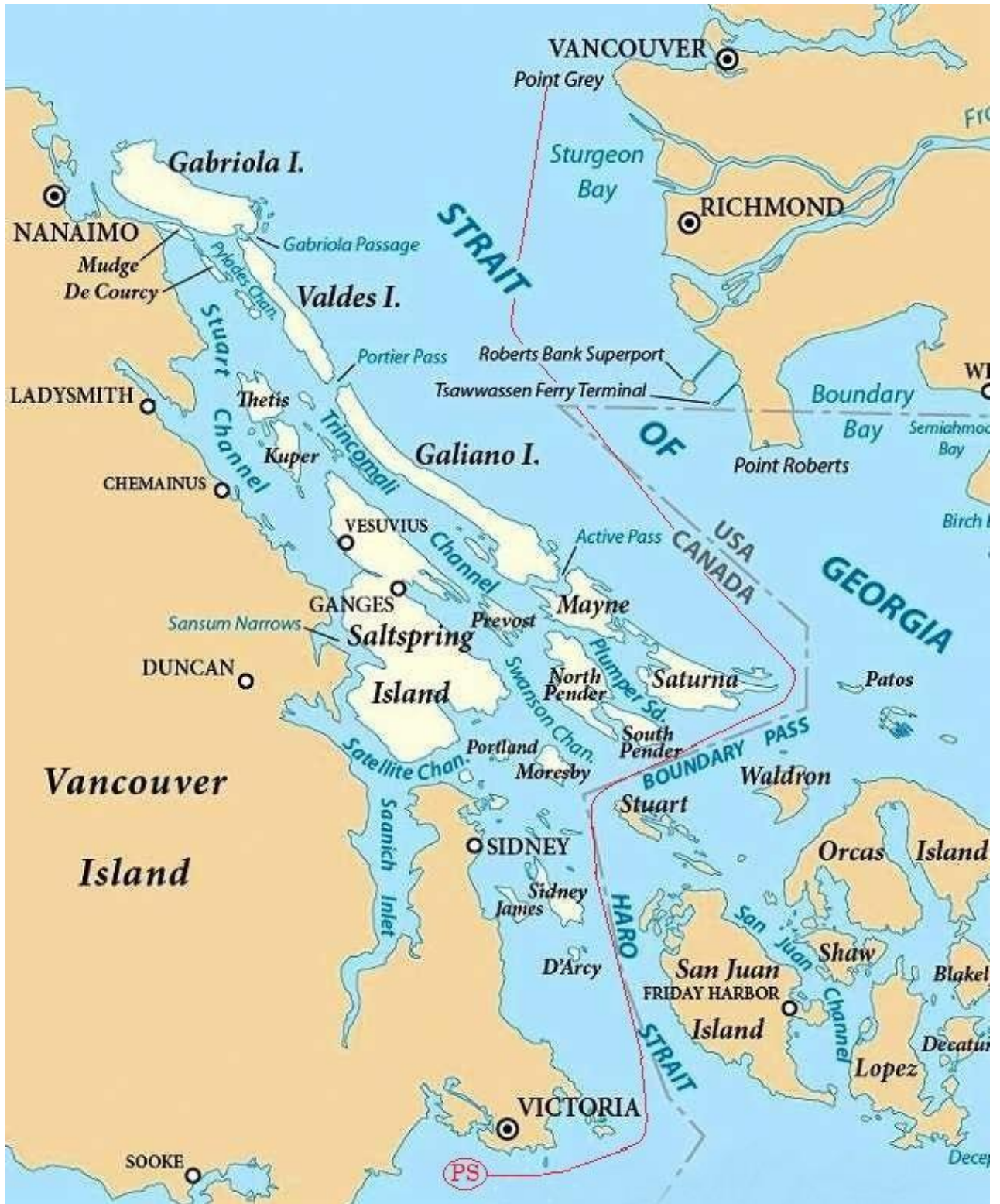
今回は太平洋に出るまでの全ての水路をたどってみましょう。 まず、その全景。



ヴァンクーヴァーからヴィクトリア Victoria 迄は強制水先区で、カナダ人パイロットが乗船して操船をします。 水先人は船長の代わりに操舵や速度の号令をしますが、法上は助言者という立場なので、運航責任はあくまで（号令を下さない）船長にあります。

ポイント・ロバーツ Point Roberts の西辺りからは、ほぼ米・加の国境に沿って走ります。

赤線はゴク大雑把な進路を示したもので実際のコース・ラインではありません。



やがて又狭い水道にかかります。 バウンダリー水道 Boundary Pass とハロー海峡 Haro Strait です。 ジョージア海峡からバウンダリー水道へ入る辺り、バウンダリー水道からハロー海峡に移る辺りはいずれもほぼ直角の変針で、しかも見通しが悪く、要注意です。パイロット同士は VHF 電話で情報交換しあっていますから安心ですが、それなくしては

かなり危険な場所。 島影から突然大型の横切り船が現れたらちょっとヤバイ。
 上のマップでヴァンクーヴァー島の北東岸に白に塗られた一かたまりの島がありますがこれをガルフ諸島 **Gulf Islands** と呼びます。 ガルフ **gulf** は湾、なんでここが湾なのか？
 それはジョージア海峡を初めは「ジョージア湾」と間違っただけで名付けられたから。

ここが湾だというのは、ちょっと無理があります。

また、右下のサン・ファン島とその東側に連なる島々をサン・ファン諸島 **San Juan Islands** と言いますが、ここはカナダがまだ英領だった頃、米国との間で領有権をめぐる紛争の舞台になった所で その争いを「ブタ戦争」**Pig War** というのだそうです。

これらの島のどれかで、アイリッシュ系の男が飼っていた豚がヨソの畑のジャガイモを食べてしまい、畑の主の米国人が怒って豚を撃ち殺してしまった。 その豚の飼い主が撃つた男に賠償を求めたことが切っ掛けとなって揉みに揉めた。

このと起こりはそんなつまらぬ悶着だったのに、英・米両国の領有権争いという大紛争に発展してしまったのはなぜか？ 双方の軍が一步も引かぬという状態で、にらみ合にはななかったものの、実際の戦闘行為には至らずに済んだのが救いです。 双方の指揮官の自制と両軍の規律が保たれた結果でしょう。 しかし領有権をめぐる紛争はその後も長く続き、結局はその後この島々は米領となって事は収まったのですが、ブタ戦争なんて名前はそのアホらしさを自嘲・自戒する意味でそう呼ばれたのかも。 世界中で起こる戦争のキッカケは大抵些細なことですが、それにしても「豚とジャガイモ」じゃあネー。

*

マップ左上のナナイモ **Nanaimo** 市は言わばヴァンクーヴァー島の裏玄関または通用口。

ヴァンクーヴァー市との間で大型フェリーが頻繁に出入りします。

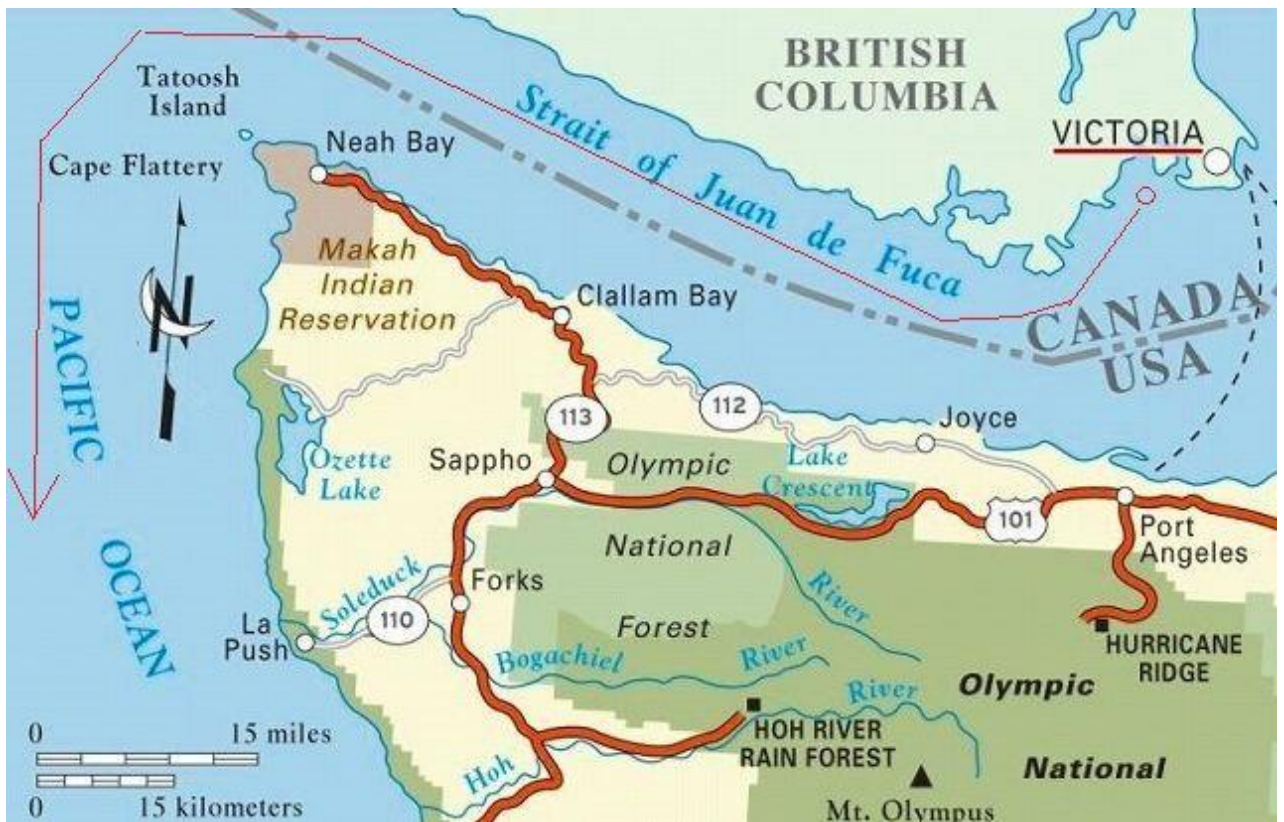
ナナイモとはこの地の先住民の言葉で「人の会う場所」という意味なのだそうです。全くその通り、ここのフェリー発着場では、多くの人を出迎えたり見送ったり、という光景が今もずっと繰り返されているのだと思います。

この島で一番名が売れている都市、ヴィクトリアは表玄関兼応接室とでも言いましょうか。今では観光客に大人気らしいですが、船乗りにとってはパイロットを拾ったり降ろしたりするだけの単なる通過点、ここでは上陸の機会は一度もありませんでした。

ヴィクトリアの前面のパイロット・ステーションでパイロットが下船。 以後、船長操船に代わってファン・デ・フーカ海峡に進みます。

Juan de Fuca というのは最初にここを探検したと言われるギリシャ人の名前をスペイン

名に直したのですが、「最初に」か否かに付いては諸説あるようです。海峡が彼の本来のギリシャ名ではなくスペイン名なのは、航海のスポンサーがスペイン王だったから。又、これは彼の本名を直したものではない、という説もあって、なんとなく胡散臭い。



こうして水戸丸は色々な名前の海峡・水道を通過してようやくオープン・シー太平洋に出ました。冬場、ここから西に向かう時は来る日も来る日も時化模様でウンザリです。

それにしても近年の気象・海象の凄まじさは尋常ではありません。やっぱり地球はもはや瀕死の状態なんだ、としか思えません。私は今でも毎日必ずネット上で天気図のチェックをしていますが、冬場の北太平洋からベーリング海周辺に蜘蛛の巣を張ったような大低気圧を見るにつけ、安穩に晩酌をやってられることをしみじみ有難いと思います。

*

しかし、今回の水戸丸はここから一気にパナマ運河まで南下です。オレゴン州沖くらい

までは気が抜けませんが、以後はバルボアまで気象・海象はまづまづ安泰。

そうそう、パナマ運河と言え、その北の玄関口はクリストバル Cristóbal 港、隣接の港町はコロン Colón 市ですが、これも日本では英語名コロンブスで知られるイタリー人航海者 Cristoforo Colombo のスペイン語名 Cristóbal Colón をそれぞれに振り分けたもの。

彼のスポンサーもスペインのイサベル女王でした。スペインという国にとって、大航海

時代はまさに我が世の春、濡れ手に粟。ヤリタイ放題。

米国と中米諸国の太平洋沿岸航海及びパナマ運河通過は、これまでに何度も出てきたので今回はスルーしましょう。パナマ運河の北口クリストバルでバンカーリング（燃料補給）

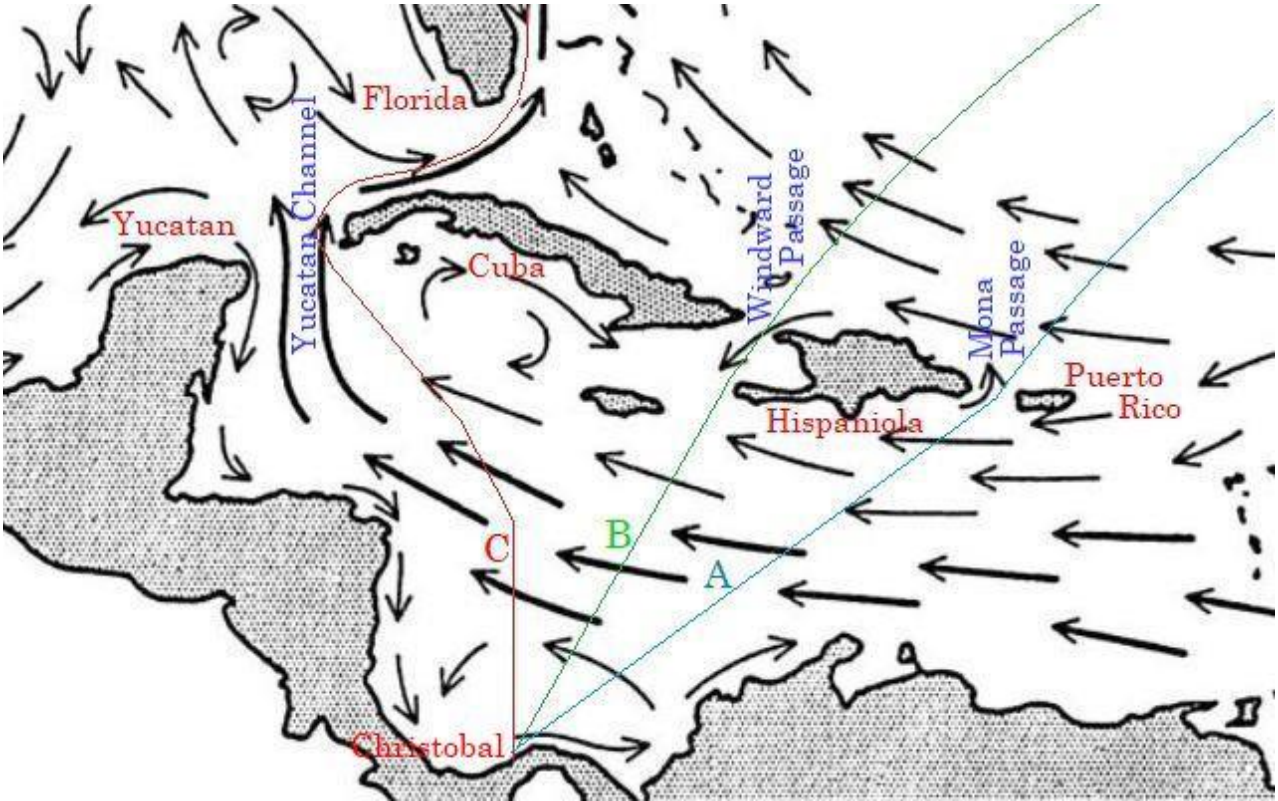
そして、一路イングリッシュ・チャンネルを目指します。

前回第八とよた丸でさんざんノーガキを垂れたばかりですが、もう一度大西洋横断の航路選定について考えてみましょう。チーフにとっては定期船の積み付けプランニング、あのジグソー・パズルが一番のやり甲斐であった、同様に一航海者にとって航路選定は非常に奥深く、興味の尽きない永遠のテーマ。絶対的な「正解」は無く、全ては結果次第。

さて、北大西洋に出る前にまずカリブ海を通過しなければなりません。

ここで既に色々な選択肢が考えられます。まず、東から始めると、プエルト・リコとイスパニョーラ東端の間のモナ・パッセージを通る A 案。次にイスパニョーラ西端とキューバ東端の間のウィンドワード・パッセージを通る B 案。最後がキューバ西端とユカタン半島の間のユカタン・チャンネルを通過する C 案。

さあ、どれが正解でしょう？ まず海流の状態をチェックしましょう。



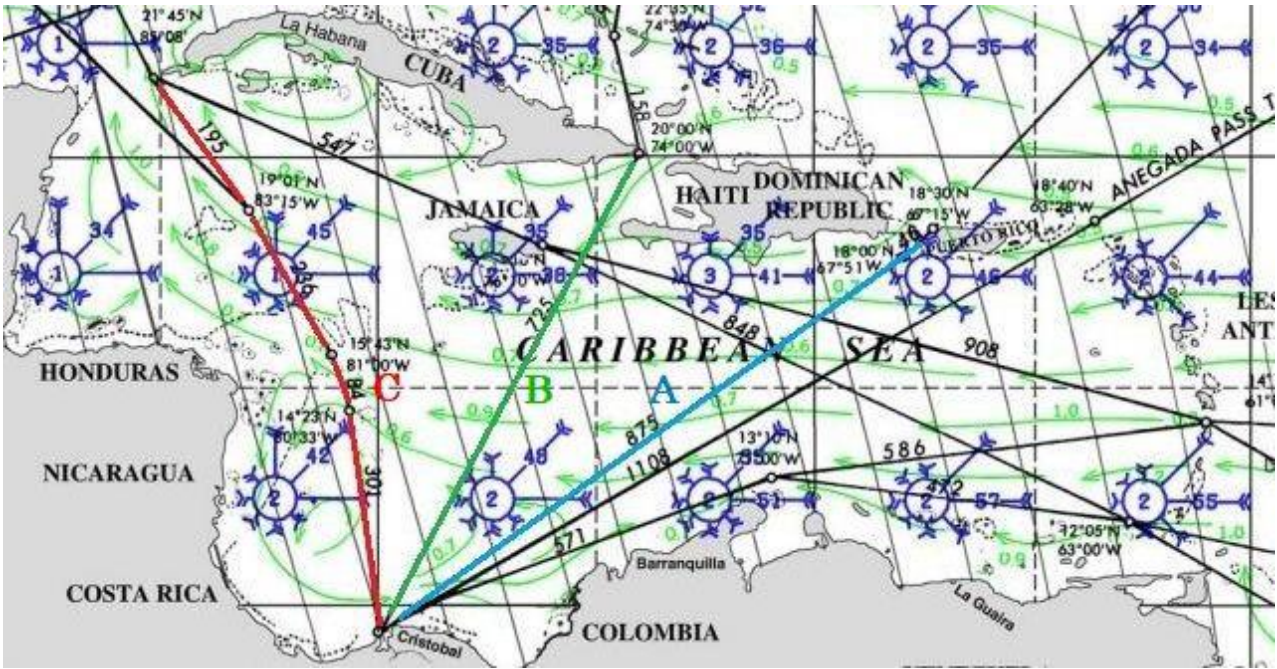
上図の矢印は海流の向きと強さを表すものですが、カリブ海には東から北西に向けて太くて長い矢印が散らばっていて、そこでは流れが強い。これは Caribbean Current カリブ海流と言って北大西洋大環流の一部です。そして、ユカタン海峡を抜けるとメキシコ湾流 Gulf Stream となってフロリダ半島東岸を北上し、大西洋に流れ出す強力な海流です。

この海流の向きは明らかに A・B には不利、C には有利です。

次に、風の状態を調べると、カリブ海は全域が北東貿易風帯にすっぽりはまっています。

下図は毎度おなじみのパイロット・チャート、図のあちこちに数字を囲んだ小円があつてその周囲の八方位に矢が描いてあります。 矢の長さはその方位から吹く風のパーセンテージ、矢羽根の枚数が風力、小円内の数字は無風のパーセンテージです。

前述の A・B ルート付近をよく見ると、風向は北東から東即ちこの二つのルート上では殆ど逆風で、風力 4 の風が吹いていることが分かります。 一方 C ルートをキューバ西端まで見てゆくと、順風とは言えないまでも A・B のような完全な逆風でもない、まあ、全体としては横風と言える位でしょう。 北東貿易風は大体北緯 30 度付近から赤道にかけて吹きます。 ルート名 A・B・C の位置にある黒の破線が北緯 15 度の緯度線で、この辺りはこの風が最も顕著に吹く場所だと言えるでしょう。



B のルートで通過する水道を Windward Passage と言いますが、ウィンドワード即ち風上の水道という意味、名前の通りクリストバルからのコースは常に向かい風にさらされます。

まあ、向かい風と言っても精々風力は 3~5 程度、しかし、殆ど常時同じ風が吹き続けるので波も常時 2~3m の向かい波になり、撒積み船のような鈍重な船には応えます。

強風でないとは言え常に向かい風・向かい波ではスピードが延びるわけではありません。

風・波・海流の有利・不利は本来のスピードが劣る船程大きく影響します。

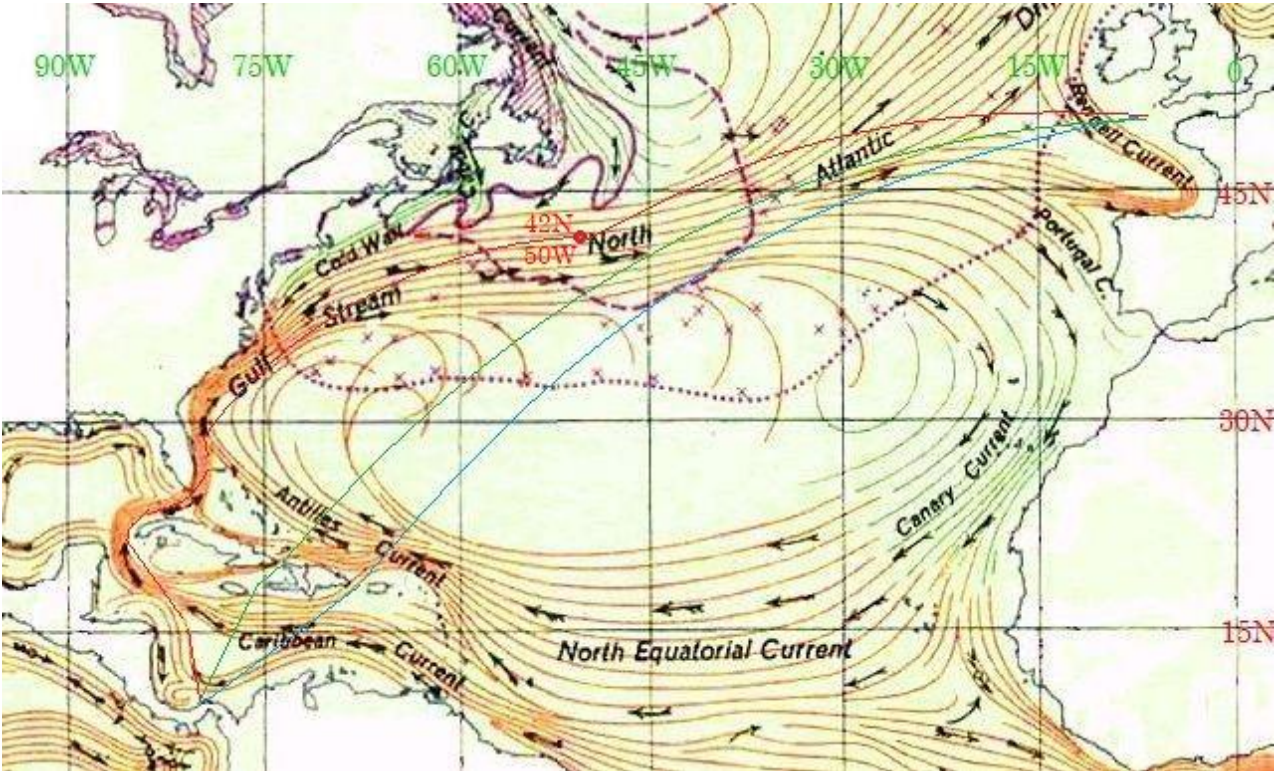
したがって、カリブ海通過は断然 C ルートだ、ということに落ち着きます。

さてではこれに続く大西洋横断は？ 次の図は大西洋横断のルート検討の大雑把なまと

めですが、カリブ海通過は既に C ルート有利ということで決定的でしたね。 北大西洋も A・B はボツ。ではその検証。 上の図は検討ルート、下は例の北大西洋大環流図です。



この大環流 North Atlantic Gyre の図に上の A・B・C のルートを重ねてみましょう。



ちょっと見にくいですが、ここでも C ルートが海流に対しては断然有利ということが分か

ります。 Cルートは前号でも述べたように 42N、50W の中間点を經由する大圏です。

ところで肝心の A・B・C それぞれの距離の優劣はどうか？

細かい計算はしてませんが、断然 B が最短、C が最長であることは間違いない。

では再び、風・波は？ 北緯 30 度から 60 度付近までを偏西風帯と呼び、北西方向からの風が卓越します。 C ルートは追い風になる可能性が一番高く、この面でも有利。

しかし、時は既に 11 月半ば、北大西洋はそろそろ不穏な状態になって来る時期です。一発、大時化を食らえば A・B・C ひっくるめて滅茶苦茶。 チマチマ考えるのは無駄というもの。 現在のように長期予報どころか予想天気図もナシでしたから、航路選定は過去の記録・パイロットチャートとカンが頼り。 以上を総括すると、私なら躊躇なく C ルートを選択。 この時、O. A. 船長はどうか？ きれいさっぱり忘れまして。

*

とにかく、大西洋は特別なこともなく通過、イングランド南西端ランズ・エンドに取りつきます。 正確にはランズ・エンドの西南西にあるシリー諸島 Isles of Scilly の更に南西端のビショップ・ロック Bshop Rock 南方の分離通航水域の東航レーンに入ります。

中段左端がそのビショップ・ロック。



前にも言いましたが分離通航水域が初めて設定されたのはドーバー海峡で 1972 年頃の

筈ですから、同じ英国水域であるここにも、水戸丸が通過したこの頃(1976年)には既に設定されていたとしても不思議ではありません。しかし、1967年にこの海域で起きたタンカーの座礁事故の時は、間違いなく通航レーンの設定はされていなかった。

この事故は、図の上辺中央部に小さく表記されているセヴン・ストーンズ **Seven Stones** という岩礁（薄い水色の部分）に、原油満載のリベリア籍の12万トン型タンカー、トリー・キャニオン号 **Torrey Canyon** が座礁した というものです。

これは英国沿岸では最悪であると同時に、世界的にも初の巨大タンカー漏油事故として記録されているもので、以前お話ししたアラスカでのエクソン・バルディース号事件を遙かに上回る深刻な原油流出事故でした。

事故後、付近一帯への大量の原油流出が止まらず、英国政府はやむなくタンカーそのものを爆撃して、残った油を燃焼させることを決断し終止符を打ったのです。そして、この事故を契機に、海洋汚染防止条約が締結されるに至ったと言われています。

更に、この事故は、後(1972年)に国際海事機関 **IMO** によって分離通航方式 **TSS=Traffic Separation Scheme** が制定されたことにも大きな影響があった筈です。

実は、同じ **TSS** でも「**IMO** が制定したもの」と「各国海事関係機関が自主的に設定したもの」があり、法的拘束力という点で、両者に大きな差があるのでややこしい。

自主的に設定された分離通航水域内及びその付近で起きた衝突事件は、法的責任の所在が複雑且つ曖昧なため、裁判沙汰にまで発展することが多いようです。

世界中あちこちの船舶交通が混み合う海域に設定されている **TSS** ですが、それが **IMO** が制定した法的拘束力のあるものか、各国で自主的に設定したものかをキッチリ明示したリストを探しました。しかし、日本語のサイトで見つかったのは日本船長協会が設定した日本国内の自主的なものだけで、国外のものに触れた資料は見つかりませんでした。

それなのに、英文で **List of TSS** と入力したら一発で **List of Traffic Separation Scheme** というのに行きつきました。これには日本の自主的 **TSS** もちゃんと乗っています。

それにしても日本の海事関係の資料の少なさには本当にガッカリ。自分が乗ったボロ船の資料が見つからない位なら我慢しますが、これは次元が違う重要事項です。

やはり、外航船員は既に日本人の職業ではない、従ってこういう情報を求める人間も、それに答えて情報を発信する組織もないということでしょう。日本の国際性も???

またもや「元・海国ニッポンどうした!!」と言わざるを得ません。

ともかく、上記リスト及び海図上に記入されている注釈によれば、このシリー諸島周辺の

TSS は間違いなく IMO が制定したもので、法的拘束力があることは歴然です。

*

ところで、上の海図にマゼンタで CAUTION NO 4 とか Laden Tankers CAUTION NO 3 なんて表記がありますが、海図上の注意書きリストのその項目を見ると次の通り。

3. Laden tankers over 10,000 GRT using the Traffic Separation Scheme off Land's End, between Seven Stones and Longships, should keep at least 3 miles to seaward of Wolf Rock. Mariners should not use the Scheme in restricted visibility or adverse weather.
4. Mariners are advised not to anchor or trawl in the vicinity of submarine cables.

まず、4. の項はマゼンタの波形線で示した海底電線に対する注意。「海底ケーブルの近くでは錨を下ろしたり底引網漁はだめですよ」で、船乗りとしては当たり前のこと。重要なのは 3. の項。字が小さくて見にくいですが、まず初めにさっき出てきた Seven Stones セヴン・ストーンズ、その右手 Land's End ランズ・エンドのすぐ西沖にある小島 Longships ロングシップス、更にその南にある Wolf Rock ウルフ・ロックという岩、などの位置を確認して下さい。以上のそれぞれを赤の四角で囲っておきました。

注意書き 3. の内容は「ランズ・エンド沖の分離通航水域、セヴン・ストーンズとロングシップスの間を通る貨物を積載した総トン数一万トン以上のタンカーは、ウルフロックから少なくとも 3 マイル沖側に離れるべきである」ということは？ ここでもう一度上の海図に戻ってウルフ・ロックから 3 マイル離すとどうなるか見て下さい。

ウルフ・ロックを中心とした 3 哩の赤円は北航レーン入口手前の半分をふさいでいます。油を積んだタンカーの北航レーン進入は、入口の手前西側半分からでなければならない。

その際、幅広のマゼンタ色のセパレーション・ゾーン(中央分離帯)に入るのは NG。だから大型タンカーが北航レーンに入るには、否応なしに慎重な操船が必要になります。そして、そのタンカーが単独ならまだしも、同じく北航の別のタンカーがいたり、その他大小の船が前後していると厄介です。タンカー以外の船はまっすぐレーン中央に進入できるからそういう船とはどちらが追い越すにしろ「斜め追い越し」になる可能性が高い。ボンヤリしてはいられません。暗に「このヤヤこしい所を通るより、もっと安全なシリ一諸島の外(西)を通りなさい」と言いたいことがうかがわれます。

「3 哩離せ」というもう一つの理由は、例の北大西洋大環流。これにより東に流されやすいので、下流側にあるウルフ・ロックに接近させないための注意喚起でもある筈。注意書きは続いて「船員は(船舶は)視界不良及び不都合な天候(極端な荒天?)の場合はこの TSS を使ってはならない」これも、周囲の船の動静が分かりにくい状況ではもっ

と沖の開けた安全な場所、シリー諸島の西を通りなさい、ということ。この注意書きは、
やはりここで起きたトリー・キャニオン号の大事故から得た教訓でしょう。

詳しいことは省きますが、事故の時トリー・キャニオンはカナリー諸島方面から北上して
ウェールズのミルフォード・ヘイブン **Milford Haven** という港に向かっていました。

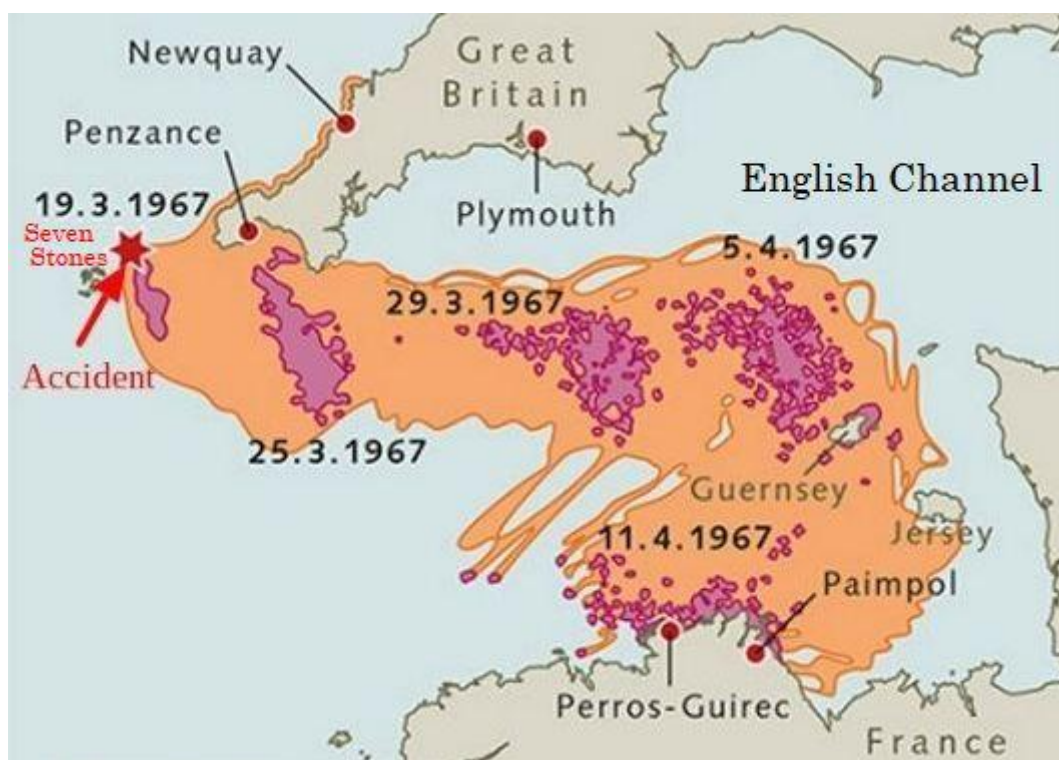
普通に考えればこのルートでシリー諸島の東側を通る必要はありません。当初この船の
船長もシリー諸島の西側(沖側)を通る予定だったらしい。ところが気が付いた時は船の
位置が大きく東にそれてしまっていた。何しろ当時は GPS なんて便利なものがない時
代、正確な船の位置を常時チェックするのは、特に悪天候時は極めて難しいのです。

とにかく、決めたコースより東に大きくそれたのをまた西に戻すには、無駄な距離を走ら
なければならない。エエイ、いっそシリー諸島の内側を通ろう、と考えを変えたらしい。

TSS そのものが無い時代でもあったので、当然 **Caution No.3** もなかった。

しかし、コース変更は仕方がないとして、それを上回る不都合があった。オートパイロ
ット(自動操舵)からマニュアル(手動操舵)への切り替えがうまくできず、座礁回避のための
寸前の操舵動作に遅れが生じたのです。これは弁解の余地のない決定的なエラーです。

そもそも、コースが東ににそれてしまった理由は、またもや例の北大西洋大環流です。
ともあれ、英国政府としてはこの海域を不用意に、又は漫然と通ってほしくない、特に油
を積んだタンカーは、ということで **Caution No.3** の文言ができた、と思われま



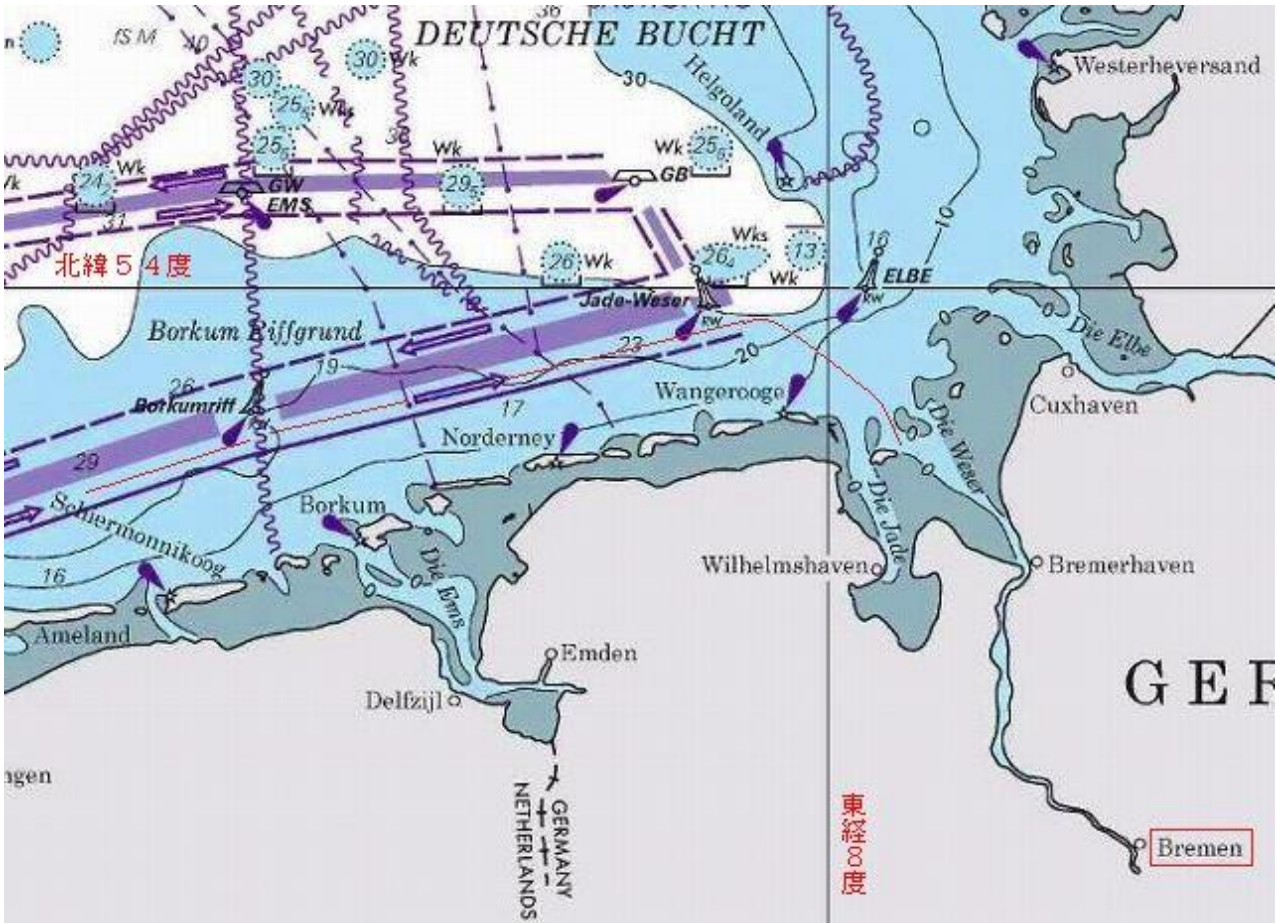
上の図は事故後、原油が流出して周辺に拡散していった様子です。事故発生は 1967 年 3

月 19 日、以後、日を追ってコーンウォール海岸一帯や広く英仏海峡に拡散していったことが分かります。 ことは英国一国の問題ではなくなった。 国際条約で諸々の規制をするきっかけとなったわけです。 この油の流れ方も、再び大環流の影響。 そしてイングランド、ウェールズ、アイルランド等が、緯度が高いわりには暖かい理由も同じ。

*

さて、水戸丸もこれまでの船同様、ノース・シー・パイロットを拾うためブリクサム沖に寄り、そこからドーヴァー海峡へ、そしてノース・シーに入ります。 今回の揚げ地ブレーメンは第 7 全購連丸で行ったハンブルグのエルベ河の西隣 **Weser River** の流域です。 この河はヴェーザーとかヴェーゼルとか色々な言い方があるようですが、英国人のノース・シー・パイロットは当然英語読み、ウィーザー・リヴァーと言っていました。 今号もまたドイツ語名が多く出てきますが、どっちみち正確な発音は無理な相談ですから、船で使っていた、いい加減な言い方をそのままカタカナ表記します。

そのヴェーザー河のアプローチは次の通り。 英語名ジャーマン・バイト **Deutsche Bucht** から赤線のようにヴェーザー河に入ってゆきます。



ブレーメン **Bremen** は河口から約 70 km(約 38 哩)遡った所ですが、水戸丸はその前にノーデンハム **Nordenham** とブラーケ **Brake** の二港で少しずつ揚げ荷をしてゆきます。



ヴェーザー河・河口の右岸にはブレーメンの外港として建設されたブレイメルハーフェン Bremerhaven があります。ここは第二次大戦の折には連合軍の空襲で殆ど壊滅状態になるまでこっぴどくやられてしまったらしい。ですが、水戸丸でこの沖を通過した時は戦後既に二十数年、立派な近代的港湾になっていました。

河口のすぐ上流の左岸がノーデンハム。そこから更に 20 km 程遡ったやはり左岸にブレーケ。この二つは揚げ荷時間もそれぞれ数時間と極端に短く、殆ど印象に残らない工場地帯でした。ただ一つ、この河に入った日は滅法肌寒く、北海から小雪まじりの寒風が吹きよせて、まだ 11 月半ばなのに、と驚いたのを覚えています。

この二港の後ブレーメンに向けて更にまた上流に進みます。

*

ブレーメンはハンブルグなどとともに自由ハンザ都市のひとつですが、なんといってもこの名前ですぐ思い浮かぶのはあの「ブレーメンの音楽隊」ではないでしょうか。

子供の頃、童話など読んだ覚えがトンとない私ですら知っている話ですから、ブレーメンと聞けばほとんどの人の脳裏に浮かぶのはこれだと思います。

ブレーメンの市役所の横には銅のロバ・イヌ・ネコ・ニワトリが重なって立っています。

ロバの足を撫でながら念ずると思いが叶うと信じられ、大勢の人が撫でるのでピカピカになっています。 オビズルさんですね。

似たようなものはあちこちにありますが、私たちがスペインで暮らしていた時一番印象に残っているのは、北西部ガリシアの古都サンティアゴ・デ・コンポステーラの大聖堂。この聖堂の中に聖ヤコブの彫刻を掲げた栄光の門というのがありますが、その柱の一部に手をつけて祈る、ということがここに来る人の慣例のようです。 大理石の柱のその部分は人々の五本指の手形がはっきりとすり減って凹んでいました。 ここでは撫でたりさすったりではなく、ただ手をつけて祈るという静かな動作なのに大理石が凹んでしまっているんです。 一体、何百万人(いや何千万かな)の人が手をついたらこうになってしまうのか？ これじゃ銅でできたロバの足は遠からずすり減ってしまうでしょう。

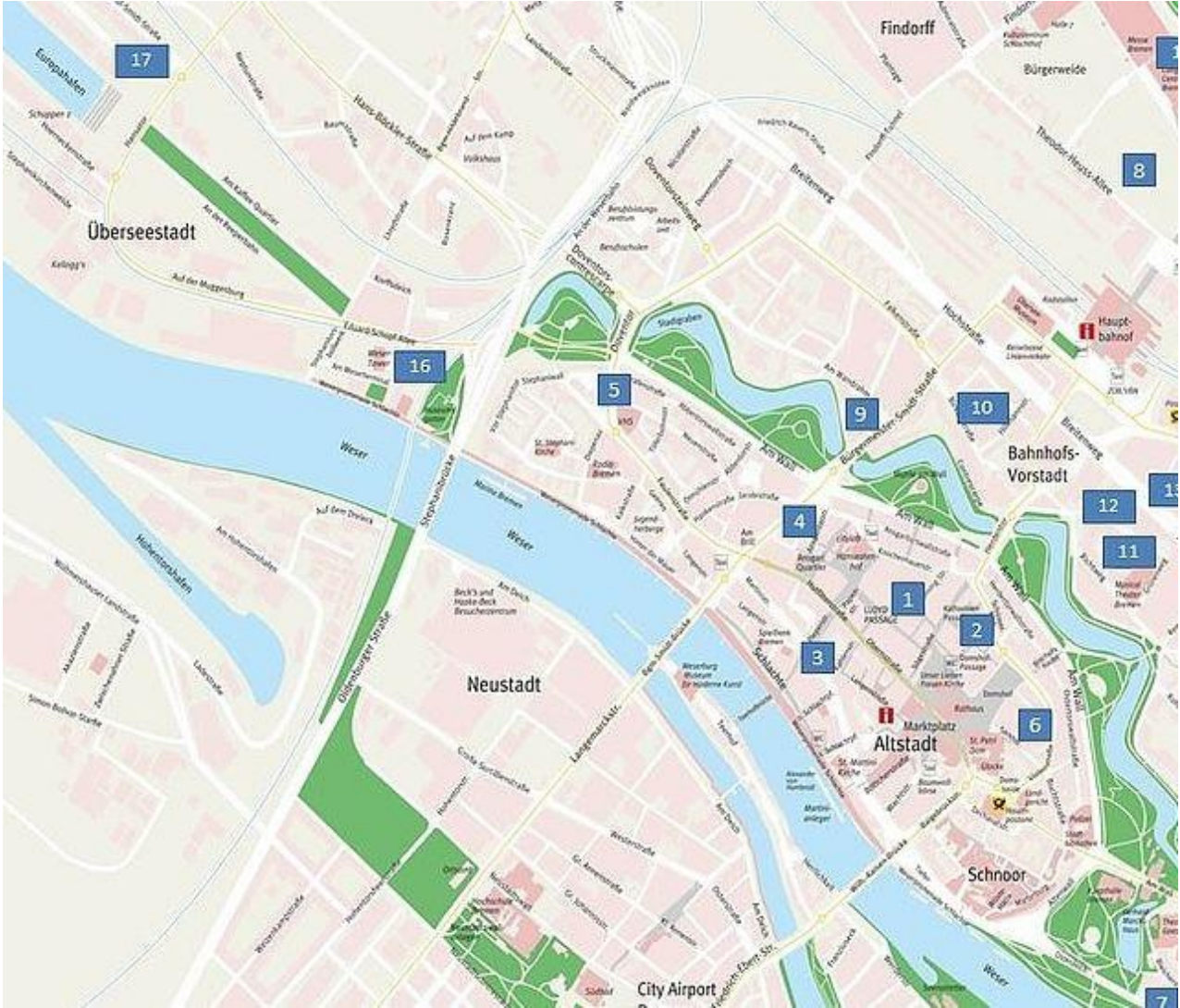


これがブレーメンの港湾地帯、左手が河口方面。 ブレーメンの市街はこのマップ右下から続く次のマップの上流部にあります。

水戸丸の着いたバースは中央付近の赤線の所。 最新のグーグル・マップで見るとバースのすぐ下流側に大規模なショッピング・モールが出来ているようですが、当時そんなもの

はありませんでした。 ストリート・ビューで見るとまだ工事中の部分もあるようですから、ごく最近のものなのでしょう。 当時はサイロや倉庫・工場しかない殺風景な所でした。 ここではバラ物の揚げ荷としては珍しくオールナイト荷役ではありませんでした。 ハンブルグでもそうだったと思いますが、20時ごろに中止、再開は翌朝。 甲板部クルー、特に荷役中は船を空けることができないチーフにとってはまことにありがたい。

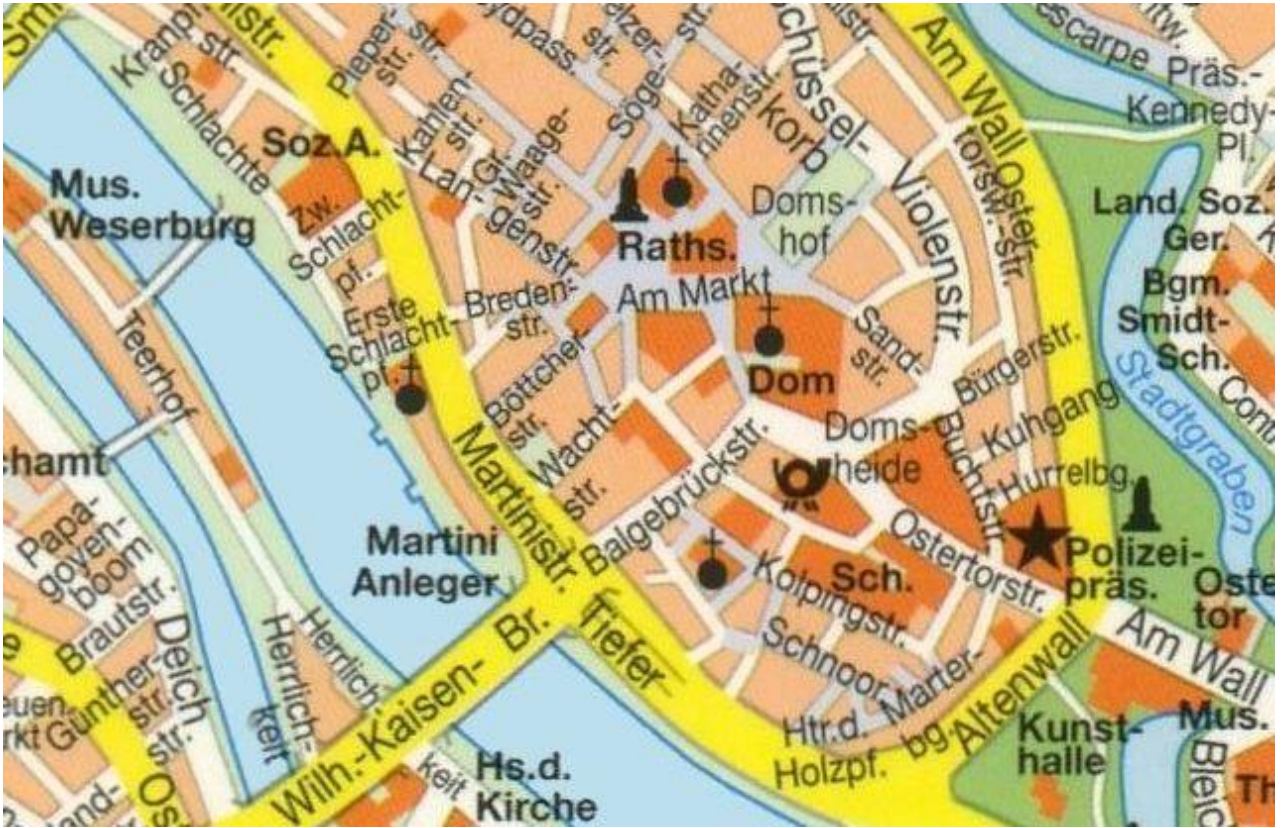
ゆっくり夜の街を散策できます。 その市街地は・・・。



これもやはり左上が河口方面で前のマップの港湾地帯に続きます。 市街中心部は中央から右下にかけてのへちま型の部分。 この形、多分昔は河の中州だったんでしょうね。 へちまの下半分が昔の風情を色濃く残す旧市街、古い時代の建造物が沢山あります。

連合軍もこの歴史ある街並みを破壊しつくしてしまうことはためらったか？

次のマップがその歴史地区ともいえる旧市街です。 中央少し上に **Raths** という綴りが見えますね、これは **Rathaus** ラートハウス(市庁舎)の略です。 この建物のすぐ左上の十字架付き黒丸は教会堂、右下の同じマークの **Dom** は聖ペトリ **St. Petri** 大聖堂です。



Raths の t の字の頭部付近の壁際に例のブレーメンの音楽隊 Bremer Stadtmusikanten の青銅の像が石の台座の上に置かれています。



ロバの足に触って願い事、どころか、鼻づらも腹も、ピッカピカ。 ロバの上の犬の足や

尻尾、更に猫の足や尻尾、最上段の鶏の足さえ明らかに撫でられた跡があります。 台座の
 高さは1m2~30はありますからこれによじ登らないと鶏の足には届きません。 又は
 肩車するか。 そう言う奴、ドコにもいますよねー。

この像は1953年に造られたというのにこの状態です。 一方例のサンティアゴ・デ・コ
 ンポステーラ大聖堂の「栄光の門」が作られたのは12世紀末だそうです。 その柱に手
 をついて祈るといふ静かな動作の為に大理石が凹んでしまうのだから、毎日撫で擦られる
 ロバの足は同じ年数が経過した頃、一体どうなるか？ ヤバイことにならないかな。

*

一つ前の旧市街マップの下辺近くのやや右にSchnoor シュノアーと言う名の通りがありま
 すが、ここは実に味のある街区。 下はその雨の日の夕景。



昔はこうだったんだよ、と言う感じの古いドイツそのままという感じの一角。 上の画像
 はその中でも比較的広い部分で、これよりずっと巾の狭い所がが何か所もあります。

一番狭い所なんか手を水平に広げれば両側の壁に届きそうなくらいです。

次の画像はヘチマの下半分・旧市街を上流から俯瞰した画像です。 中央付近の尖塔三本
 の内、手前二本は前記の聖ペトリ大聖堂のもの、奥の一本は教会堂。 そしてこれら尖塔

の間に少し左にはみ出して見える薄い青の屋根が市庁舎です。



ほかにも画像のあちこちに同じ色が見えます。この辺の古い建物は銅板葺きが多く、緑青で青くなってしまふんですね。そして、中央手前の赤い瓦屋根の小さい建物が集まっている部分がシュノアーです。この一角にはレストラン、バー、お土産屋などが固まっていますがどれも小ぶりの店で、極めていい雰囲気、客アシライも上々。

船から街へ行くには電車が利用できました。



バス脇の倉庫のすぐ裏が電車の駅になっていてとても便利でした。この停留所で乗っ

た時は郊外電車にしては随分小さいなー、と思っていたら、なんとそのまま市内に入っ
 いつの間にか路面電車になってしまったのです。 上の画像はその路線の市庁舎の前面部
 分です。 この左手に例の音楽隊の像があります。 電車の向こうの夕日が当たっている
 建物は聖ペトリ大聖堂。 この電車がそのまま船の着いている港湾地帯まで乗り換えなし
 に運んでくれるんです。 全く便利。こんな所はここ以外は知りません。

私はシュノアーでこんなオミヤゲを買いました。



ブレーメン市の紋章をあしらったビアーマグ。 ノンベの私自身への格別のお土産。
 初めは銀色に輝いていた錫も真っ黒になって、あれから 40 年以上となる今も壊れず私の
 グラス棚に収まっています。

さて、長くなりました。 水戸丸での航海はまだ完結していませんが、今号はここまで。
 続きは次号で、といたします。

*

[この号の一頁目へ戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

次回更新は 2017 年 10 月 14 日(土曜)の予定です。