０４２号（03 Mar. 2018）

カー・バルカー　第十九とよた丸（再々）

（Feb.1979 ~ Aug.1979）

またもや専用船、しかも三回目の第十九とよた丸への乗船です。

つい「またもや」専用船と言ってしまいましたが、この後 1980 年代に入ると外航貨物船は殆ど全て専用船化されてゆきました。　これまで定期貨物船の活躍分野だった製品雑貨輸送はコンテナー船に肩代わりされるようになり、従来の定期貨物船は使えるだけ使った後、老朽化したら順次解体され姿を消していったのです。　その後は全ての定期航路でコンテナー化が進み、現在に至っています。　製品雑貨ですらそんな具合ですから、当然のことながらその他の貨物はこの頃既に殆どが専用船化されています。

前回の「十九とよた」の稿でも触れましたが、この頃から自動車は PCC(Pure Car Carrier＝自動車専用船)での輸送が当たり前になりつつありました。　その他、原油を初め石油製品は油槽船 Tanker、鉄鉱石等の鉱石類は鉱石専用船 Ore Carrier、石炭・大豆・コーンなど撒物は撒積み船 Bulk Carrier という具合。　本船のように日本からの往航には北米向け

に自動車を運び、復航にはバルク・カーゴ Bulk Cargo＝撒積み貨物、特に各種穀類を積んで帰るというというコンセプトは成り立たなくなっていたのです。

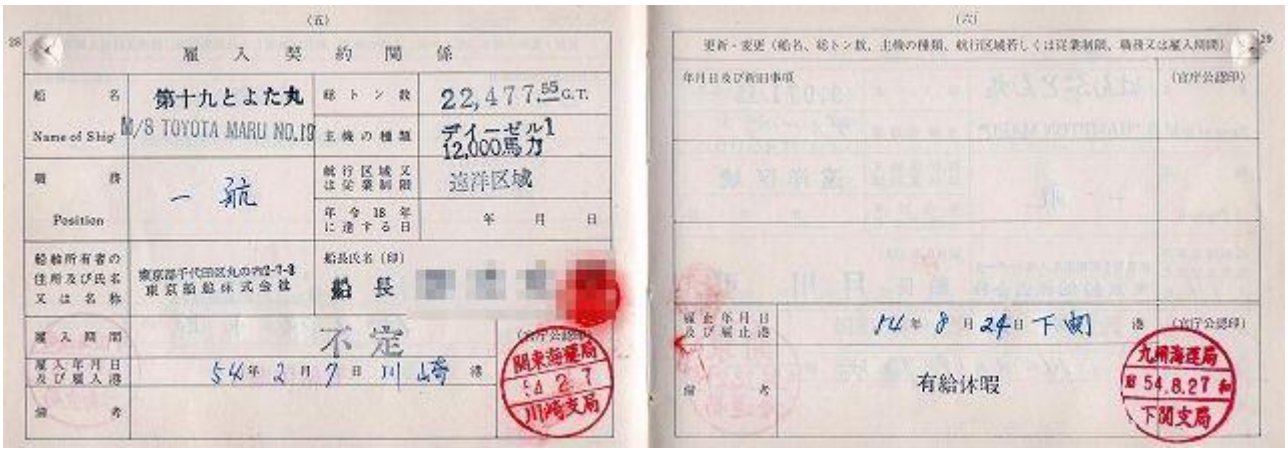
要するに第十九とよた丸のようなカー・バルカーCar Bulker は既に時代遅れ、老朽化したら、ハイそれまで。　売船か廃船になり、次世代は無しという運命でした。

往航・復航とも貨物満載で走る、と言うと一見無駄のないような感じも受けますが、今や自動車輸送の主力となった PCC は 5～6 千台積みが当たり前、片やカー・バルカーはせいぜい 2 千台少々、ケタが違います。　又帰りの穀物積みの為には自動車デッキを取り払い入念なホールド掃除が必要で、その後も大抵の場合穀物積地での沖待ち見込まれるので、稼ぎの主力である自動車積みに復帰するまでに時間がかかりすぎる。　更には復航の撒積みカーゴの残滓による自動車へのダメージ発生など多くの問題がありました。

ということで、この船もこの数年後に海外に売船となっています。

しかし、この時の乗船中は、まだかろうじて本船の本来の運航形態である往航は自動車輸出、復航は穀類輸入という航海が続いていたのです。

では、いつもの通り船員手帳の記録から。



1979 年 2 月川崎にて乗船、同年 8 月下関で下船、乗船期間約 6 箇月半で有給休暇下船。

ごく当たり前の乗船期間、しかも正常に有給休暇下船ですから、この船の船内の空気はマズマズだったことがうかがえます。

けれども、乗船した時の船長 N. S. 氏とはハッキリ言ってあまりイイ関係とはいいがたい。

と言うより、この人もまた殆どの乗組員に敬遠される存在でした。　とにかく、全てにおいて話がメンドくさい、用件だけスパッと伝えるということができない人でした。

だから、クルーはなるべく話しかけられないように避けていたと言ってもいいでしょう。

しかし、航海士、特にチーフはそうも言ってられません、否応なしに業務報告はせねばなりませんし、航海当直中のブリッジに来られたらどこも逃げ場はありません。

幸いなことにこの人は、私が乗船して間もなく次の港で下船。　やれやれ。
交代で乗ってきたT. S. 船長は陸上勤務が長い人で、私が入社した頃はインドネシアの駐在員としてスマトラ島メダンMedanの現地事務所勤務でした。
殆どの期間、本社を含む陸上勤務、たまに海上復帰してはランク・アップ、そしてまた陸勤へ・・・。　こういう経歴の持ち主にふさわしく、と言ってはいけないかもしれませんが、風貌からしておよそ船乗りらしくない、そのまんまビジネスマン・タイプの人でした。
私自身は陸上勤務の経験は皆無で、陸上の職場について何も知っているわけではありませんが、この人の部下への接し方はおよそ他の船長氏とは違っていました。
陸上の職場だからソフトだ、なんて考えているわけではありませんが、とにかくイバルということのない、上意下達にこだわることのない人でした。　長い陸勤で自然に身に着いたものか、あるいはこの人の持って生まれた個性、だったのかもしれません。
やや頼りない、なんて言ったらバチが当たるか？　とにかく人当たりのソフトな、船乗りとしては一風変わった御仁でした。
長年インドネシア航路とその運航部門の陸上勤務を続けてきた人ですから、この人にとっては「十九とよた」のような専用船も、その航路についても全くの初体験でした。
むしろ、はるかに年若い私の方が、多くの会社の色々な船・様々な航路の経験があった。
しかも、私にとってこの船は三度目。　従って、この船の甲板部の業務についてはチーフの進言通りにせざるを得ないわけで、殆ど丸投げ。　これは私にはもってこい、有難い上司でした。　業務報告のために船長室を訪れることは日常茶飯事ですが、大抵は私の話をジッと聞いているだけ、そして「アッ、そー」で全て一件落着。　以前、やはりこの船でベスト・コンビを組めたM. K. 船長の「フーン」にも一脈通じるところです。

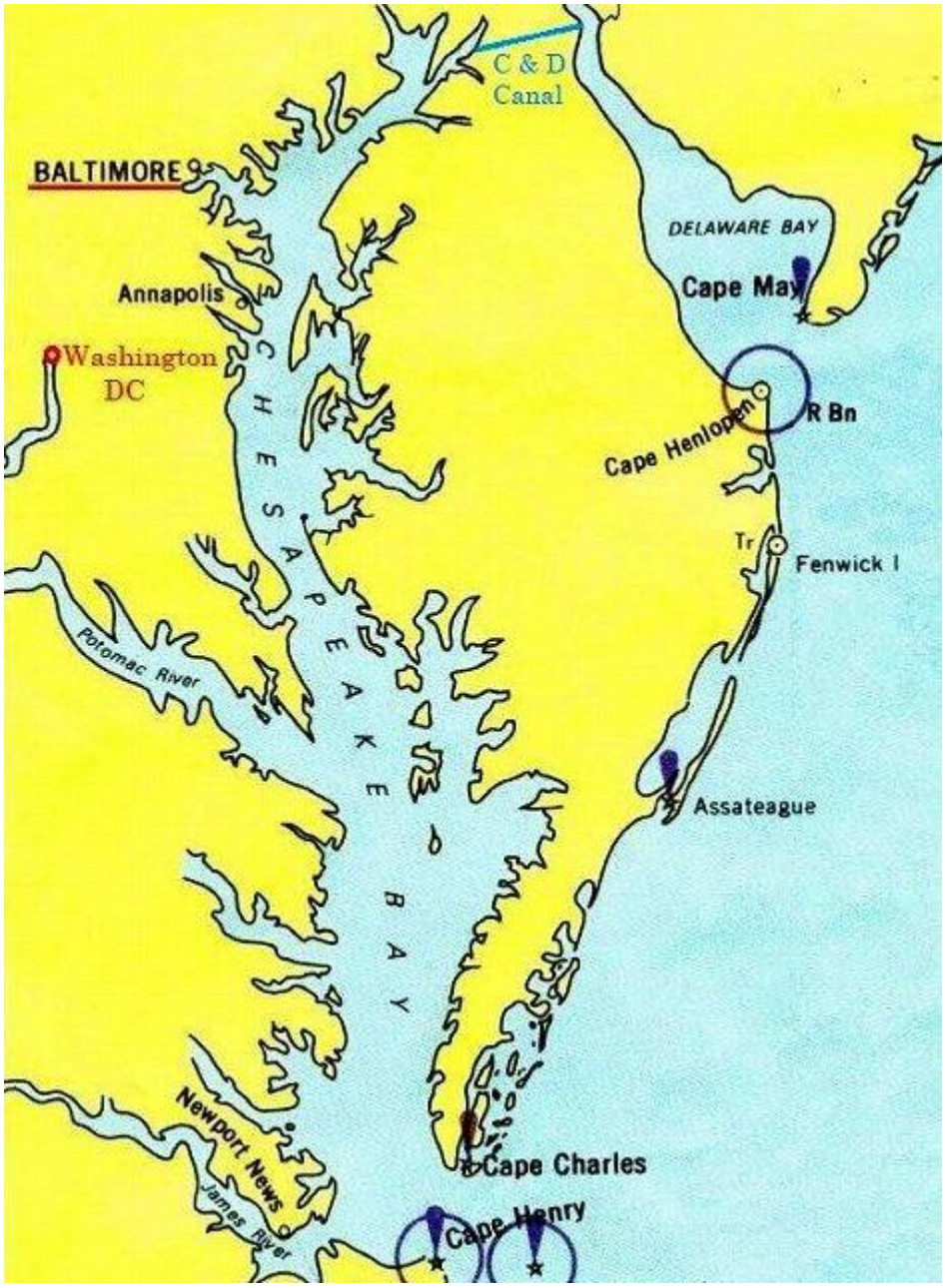
＊

さて、最初の航海。　いつもの通り名古屋港トヨタ埠頭に着岸、2,200＋α台の自動車を積んで、まずは北米東岸メリーランド州バルティモアBaltimoreに向かいます。　途中ロスLos Angeles沖でアンカー＝錨泊して、バンカーリング＝給油。　次いで、パナマ運河通過・キューバ西端をかわしてフロリダ海峡から北上、チェサピークChesapeake湾に向かいます。　パナマ運河も、もう何回通過したことでしょう。　一番最初の通過経験はアプレンティスで乗った熊野丸でしたが、それ以後少なくとも既に二十回くらいは通った筈。
パナマに限らず運河通航は何回経験してもそれなりに刺激的で面白い。
パナマやスエズ程大規模ではないけれど、世界中には大型航洋船が通行できる運河は数多

くあります。　英国をはじめ欧州各国には内陸交通網としての運河も古くから機能していました。　オランダ・ドイツ・フランスなどの内陸運河網はその規模もハンパなものではなく、鉄道や自動車など他の交通機関が発達した現在も大量輸送手段として重要視されています。　一方、英国の運河網はその幅の狭さ故に現在の貨物輸送には貢献していませんが、その代わり観光・レジャー資源としての役割は十分果たしています。　以前、私の英国運河巡航のブログを読んでくださった方は先刻ご承知だと思いますが、ナロー・ボートという小さな船をチャーターして､この狭い運河を自前船頭で旅する楽しさはキワメツキ。

＊

これは最初の揚げ地ボルティモアがあるチェサピーク湾 Chesapeake Bay。



ボルティモアには勿論、この湾に入ること自体、初の体験です。　中央下部、ケープ・ヘ

ンリーCape Henry 沖でパイロット乗船、湾内に入ります。　最初の揚げ地ボルティモアは湾の最奥部に位置します。　湾のほぼ中央部西岸には首都ワシントン DC に至るポトマック川河口、それを左手に見てなおも北上します。　やがて、小説や映画によく出てくるあの有名な海軍兵学校のあるアナポリス Annapolis を左手に通過すると、じきにボルティモアの郊外に到着です。

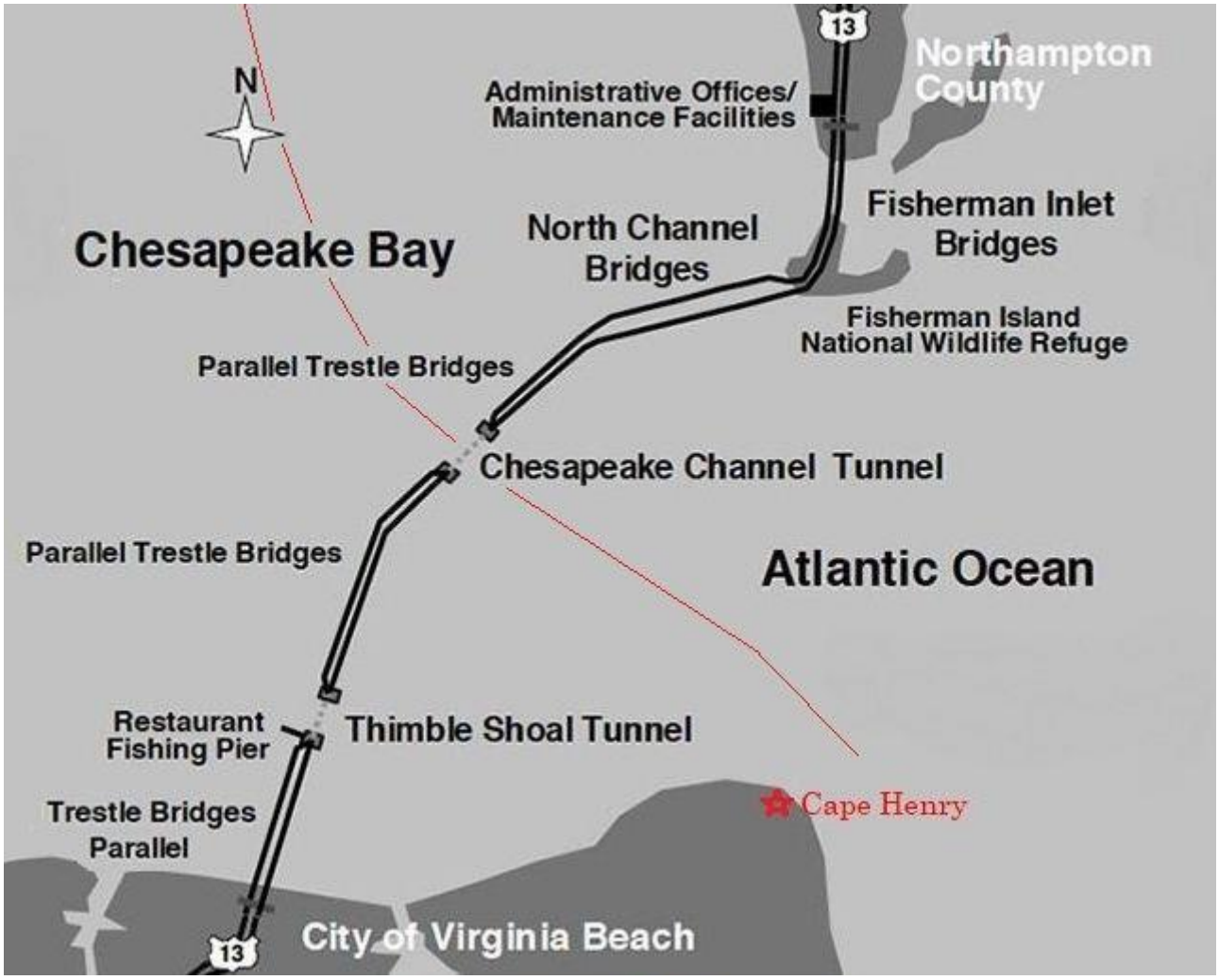
湾の入り口でちょっと珍しい物を見ました、そこをもう少しよく見てみましょう。

ケープ・ヘンリーの西側一帯はハンプトン・ローズ Hampton Roads、別名ザ・ハーバー The Harbor と呼ばれ、陸・海・空軍の施設や造船所、総延長百哩以上と言われる港湾施設のある場所で、古くから石炭・穀類・綿花・肥料・その他様々な物資を輸出して大いに栄えた一大経済圏です。　又、周辺のバージニア・ビーチ、ノーフォーク、ポーツマス、チェサピーク、サフォーク、ハンプトン、ニューポート・ニューズの七つの都市はセブン・シティーズ Seven Cities と呼ばれてこの経済圏を構成しています。

上の図の右上から延びる Eastern Shore と Virginia Beach の海岸を結ぶ黄色の線はチェサピーク・ベイ・ブリッジ・トンネル Chesapeake Bay Bridge-Tunnel。　長ったらしいので通称は CBBT と略字で呼ばれます。　言わば湾口横断道路橋ですが「ブリッジ・トンネル」の名前通りちょっと変わった珍しい橋なのです。

ブリッジとトンネルを連結した建造物、と言えば今では日本でも東京湾アクア・ラインが

ありますが、何しろこちらは 1964 年の開通、勿論「十九とよた」が通過した頃はここでしか見れない大掛かりなものでした。 アクア・ラインの全長は 15.1km、こちらは 28.3km このスケールにもオテアゲです。



上図の二重線は橋、二か所で二重線が途切れて点線に代わっていますが、ここがトンネル部分です。 トンネルの両側にある小さな四角の場所に人工島を造ってあるのです。

「十九とよた」で通ったころは二重線＝複線ではなく、一本の道路で二車線対面通行でした。 その後水上部分はこのように複線化されましたが、トンネル内はまだそのまま対面交通とのこと。 しかし既にこのトンネル部分も複線化することが決まり、2018 年現在、プロジェクトが進行中という情報がネット上に見えています。

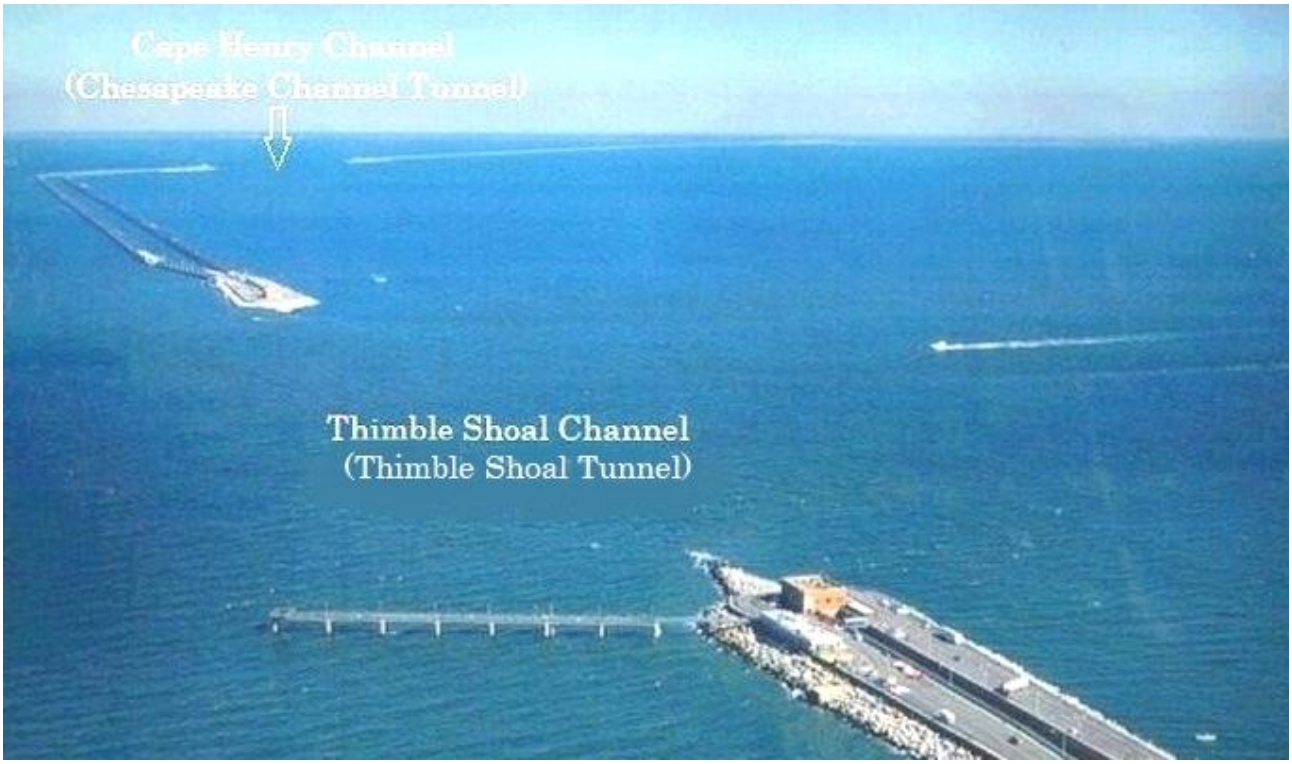
また、この二つのトンネル部分の海面は大型船舶の通航に支障がないように、十分の広さの航路が確保されています。

前記のハンプトン・ローズの内、北岸のニューポート・ニューズには米国最大の民間造船所、ニューポート・ニューズ造船所 Newport News Shipbuilding があります。 これはあの有名な客船、ユナイテッド・ステイツ号 SS United States を建造した造船所です。

一方、南岸のノーフォークにはこれまた米国最大の海軍工廠 Norfolk Naval Shipyard があります。　いずれの造船所も「最大」という形容詞付きの様々な種類の艦船を建造してきた歴史があります。　だから二つのトンネルの上の水路の広さは次の画像の通り、どんな大型客船でも大型空母でも全く問題ありません。

手前(南側)が上記の大型艦船が通ることが多い航路シンブル・ショール・チャンネル、そして向こう側(北側)が「十九とよた」が通過したケープ・ヘンリー・チャンネル。　こちらは何故か水面下のトンネルと違う名前になっています。

なお、両方の航路を含む、湾の入り口全体はチェサピーク・チャンネルとかチェサピーク・ベイ・エントランスと呼ばれます。



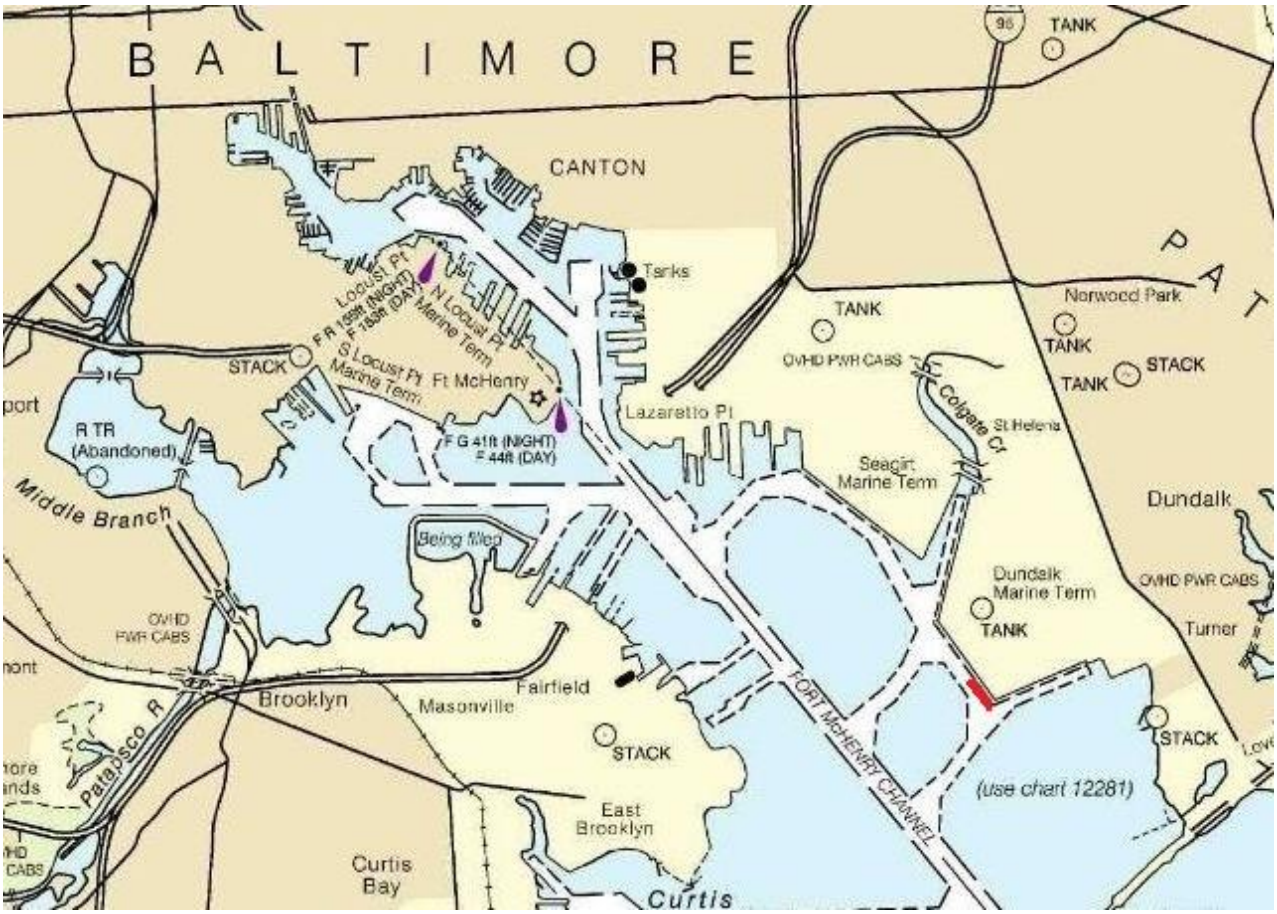
写真右下は四基ある人工島の一番南の物ですが、ここにはレストランや土産物店があり、東京湾アクアラインと同じく観光スポットになっているようです。　左手に伸びているのは釣り客用の桟橋フィッシング・ピアー、湾の入り口は格好の釣り場でしょう。

＊

次の図はボルティモア港の様子。　図の左上、薄茶色の陸岸に囲まれている部分が旧港、中央から右下にかけて陸岸が薄黄色になっている部分が新港です。

薄黄色部分の陸地は殆どが埋め立て地なんでしょう。　「十九とよた」が着岸したのは新港の一番外側、図の右下に見える赤い印の部分でした。　正式にはダンドーク・マリン・ターミナル Dundalk Marine Terminal と言う名前の、自動車やコンテナーを扱う味もそ

っけもないだだっ広い埠頭でした。



ここでは朝一の着岸、夕方出港でしたからチーフには上陸のヒマなどありませんでした。荷役中、私が何かの用事で岸壁に下りて居た時、これから上陸しようという次席さん（次席通信士）が寄ってきて「チョフサー、ここは何ていう所ですか？タクシーになんて言ったらここに帰って来れるんでしょうかネー」と聞かれました。

「ああ、ここはダンドーク・マリーン・ターミナルだよ」と答えましたが、人に間違ったことを教えちゃいけないと思い、近くにいた作業員に聞いてやりました。

彼らはダンドーク・ピアーと言い慣れているらしい、そう言えばドライバーには間違いなく通じる、との事。　次席さんはノートにメモっていましたが「ダンドークってどんなスペルですかネー？」　「確かDundalkだったと思うけどなー」と又さっきの作業員にスペルを聞きました。　すると、その作業員は、ウーンちょっと待てよ、としばらくあちこちポケットを探していましたが、オーイと近くにいた仲間に声をかけて何やら聞いていました。　その作業員も同じようにポケットを探しまくっていましたが、やがて別の作業員に同じように何やら聞いていました。　その頃には四～五人のアフリカ系作業員が私たちの周りに寄ってきていました。　でも誰も、ああそりゃコーだよ、とは言ってくれません。

ここで私もハハーンと納得。　要するに誰もスペルを答えられなかったんですね。

言っちゃなんですが、彼らは皆文盲に近いのかも。

彼らはダンドークという音は知っていても Dundalk というスペルをシカとはわかっていないらしい。　「どうも有難う、ダンドークって言えばいいんだね」と礼を言うと彼らもヤレヤレという感じ。　「次席さん、運ちゃんに聞こえるように大きい声でダンドーク・ピアーと言えば大丈夫、スペルは？なんて言いっこないヨ、どうしても通じなかったらさっき言ったスペルで OK の筈、まあ、行っといで、無事に帰って来いよ、ハハハ」

私が有馬山丸で初めて米国の港に上陸した頃は、まだ人種差別は歴然としていました。バスに乗るにも、食堂に入るにも全てホワイト・オンリーとかカラードという標識にしばられ、街中あちこちにこの標識があり、はっきりと区別されていました。

その後、1964 年に公民権法が成立して表面上は人種差別は撤廃された筈なんですが、それから 15 年もたったこの時でも、アフリカ系住民の多くはこの程度の教育程度であったのが厳然たる事実です。　ごく簡単な読み書きができない、なんてことは当時の日本では到底考えられない事でしたから、改めて現実の厳しさを目の当たりにして驚いたものです。

行きたい場所や欲しいものが当面の相手に通じにくいような場合、日本人なら紙切れにでも書いて示すという方法に頼るのが自然カモ、少なくとも私自身はそうします。

次席さんが、どんなスペル？と聞いたのがまさにそのケース。

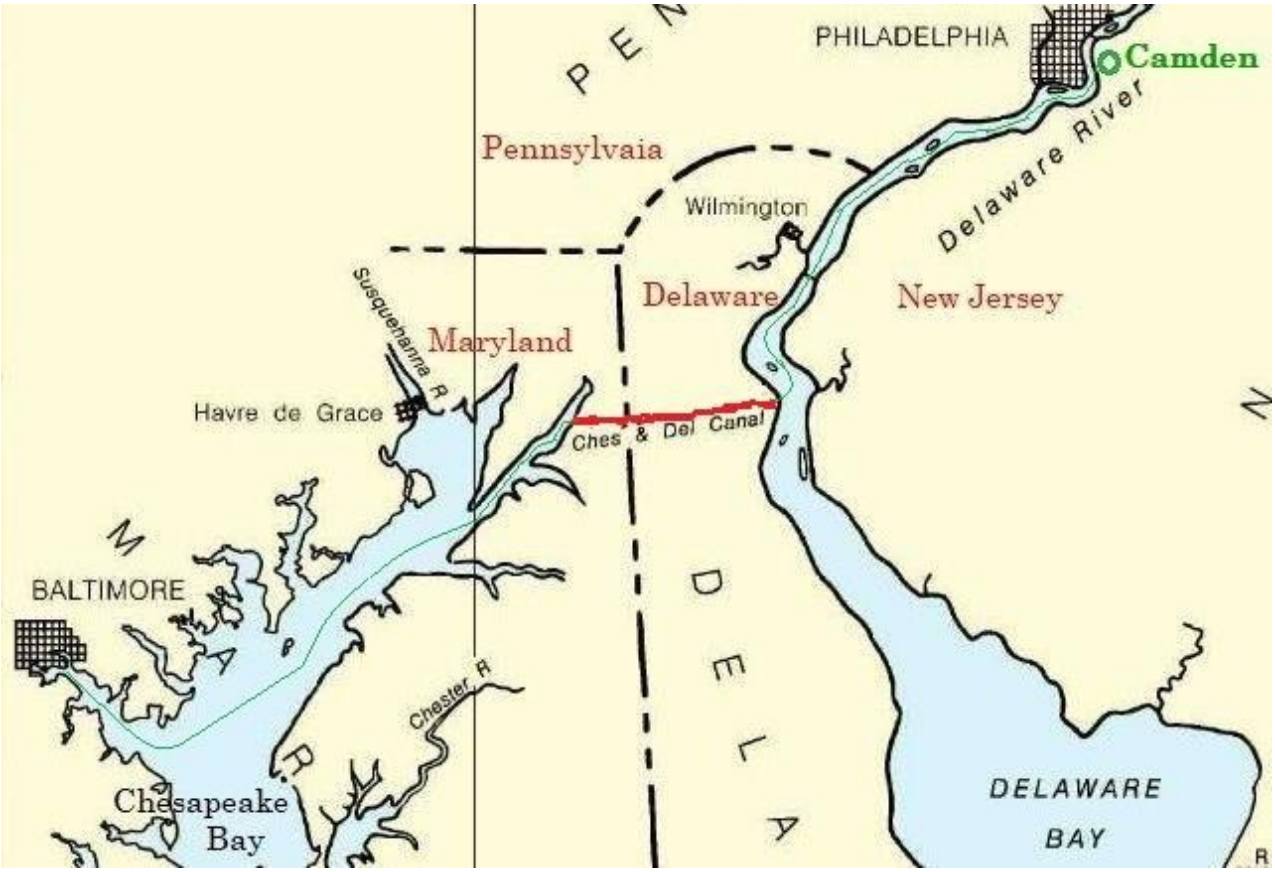
一人一人の個性の問題は別ですが、言語系によって発想の経路が違うということはあるでしょう。　私達夫婦が四年間を過ごしたスペインでも、メモに何か書いて示すという意思伝達はあまり一般的ではなかったと思います。　スペインの人に何かを聞くと一様に極めて親切に、懇切丁寧に、且つ喋りまくって教えてくれますが、その多くは自分勝手な意見が含まれていることが多く、エテしてマユツバが多いことも確か。

また、どう見ても間違いなく東洋人ヅラの私に、100％スペイン人らしいオバさんが平気で道を聞くんですヨ、そんなことが一度ならずありました。　まぁ、それだけ私が溶け込んでいたとも言えますがネ。　今では日本の若者も少し変わりつつあるんでしょうが、私の世代では外国人に何かを聞かれることはなるべく避けたいと思うのが普通でしょう。

私たちが接したスペインの巷の人の多くは聞かれることを待っている、人に何かを教えることが楽しくてたまらないという風に見えたもんです。　風土の違いというものか。

＊

ボルティモアの次の揚げ地は、米国独立に関わり深い町フィラデルフィア Philadelphia の対面にある港カムデン Camden。　次の緑線はボルティモアからカムデンに至る経路。



この図だけで独立時の十三州の内四つの州にまたがっています。　二点鎖線の州境が交差している場所の南西方がメリーランド、北はペンシルヴェニア、南東はデラウェア、そしてデラウェア湾とデラウェア川で隔てられた対岸の東側はニュー・ジャージーです。

＊

ここでちょっと中央の Ches & Del Canal と付記された赤線についてお話ししたい。これはチェサピーク・アンド・デラウェア運河 The Chesapeake and Delaware Canal 通称 C & D Canal と呼ばれる運河です。　先程、大型航洋船が通航できる運河は、パナマ・スエズ以外にも世界中に数多くあると言いましたが、夫々の運河の重要性は、その運河を利用することでどれだけの経済効果が見込まれるか？ということだと思います。

例えばパナマ運河は、米国の東岸から西岸に大量の物資を移動させるとき、南米大陸をぐるっと一周する必要があるところを半分以下の距離に縮めることができる。

同様にスエズ運河も例えばペルシャ湾の原油を欧州に輸送する場合アフリカ大陸を周回する必要が省ける、どちらもその経済効果は計り知れないものがあります。

パナマとスエズ、この二つの運河が今のところ経済効果の点では世界中の運河のナンバー・ワン、ナンバー・ツーであることは疑問の余地無い所です。　それに比べると、この C & D Cnal は規模が小さく、効果はたいしたことはないということになりますが、それ

でも次の図を見ると、それなりの効果があることは間違いない事実です。

上の図の中央、薄い黄色の部分はデルマーヴァ半島 Delmarva Peninsula と言います。

例えば「十九とよた」のこの航海、チェサピーク湾のボルティモアからデラウェア湾の奥のデラウェア川に面したカムデンに行こうとすると、図の中央のデルマーヴァ半島をぐるっと一回りしなくてはなりません。

運河で近回り、とは言ってもここでは倹約できる距離は確かにそれほど長くはありません。しかし、倹約できる距離をパーセンテージで表せば、スエズやパナマに比べてそれほど劣るというわけでもないでしょう。

特にこの地域は建国当時の中心的存在の十三州の内でもあったし、この二つの湾にまたがる地域では古くから物流は盛んだったでしょう。　陸上輸送手段の主力が鉄道にとってかわる以前には、運河による水上輸送の強みは現代以上の物であったに違いない。

この二つの湾を赤線の様に運河でつないでしまおうという考えが 17 世紀には既にあった

らしい。　しかし、実際に工事が始まったのは 1804 年、その後の紆余曲折を経て、ついに開通したのは 1829 年。　最初は運河そのものもごく小規模なものだし、蒸気船の普及もまだまだの時代でしたから、運河に浮いた艀を馬に引かせる方式だった。

そして、両方の湾の間を同一水面でつなぐことはできず、途中やや高度のある陸地を超える為に水面を高める必要があり、四か所に閘門＝ロック lock を設けてあったのです。

次の画像は開通した当時のロック(lock＝閘門)の一つで、運河の東口デラウェア市のバッテリー・パークという所に保存してあるもの。

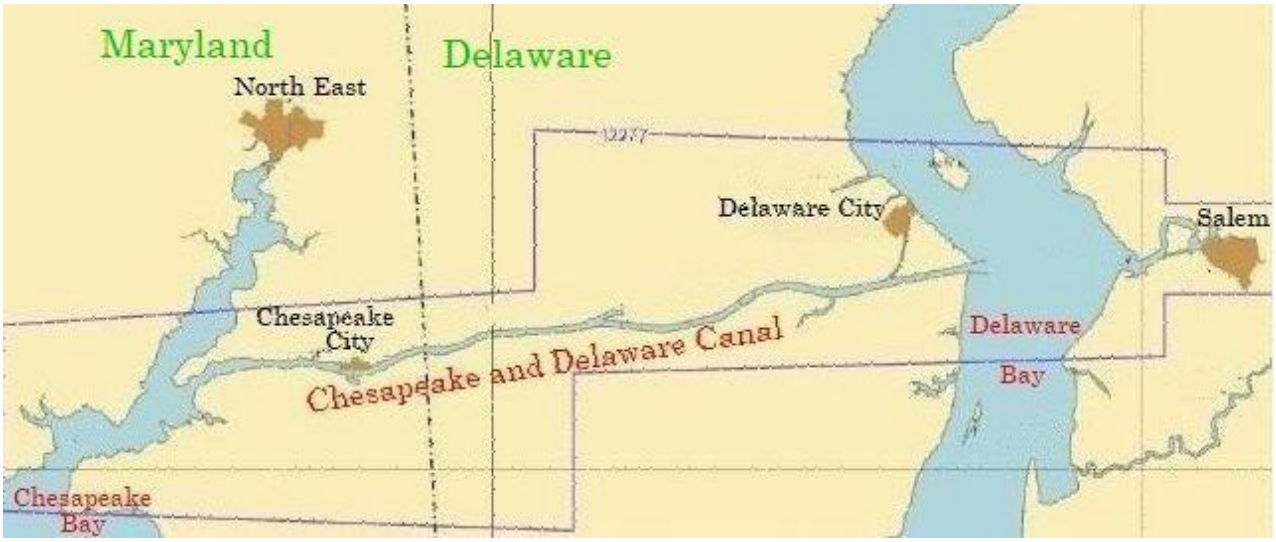
開通当時のロックの巾は 22ft (6.7m)、その後 24ft (7.3m) に拡幅されたらしい。

英国のワイド・ビーム(wide beam 又は broad beam)と呼ばれる内陸運河よりちょっと幅広の物であったようです。　どちらも船を馬で曳いた、という点では同じです。

その後何度も改良・拡幅が繰り返され、全てのロックを廃して両湾の水面と同一のレベルで結ぶ幅広で機能的な海水面運河 Sea Level Canal に変身したのです。

「十九とよた」で通過した頃には全長約 14 哩 (22.5km)、幅は 450ft (137.16m)、深さは 35ft (10.67m)、全部で 6 本ある橋下の最小クリアランスは 136ft (41.5m)、従って吃水さえ調整すればパナマックスでも OK。　この地域の各都市を結ぶ輸送手段として極めて重要な役割を果たしていました。

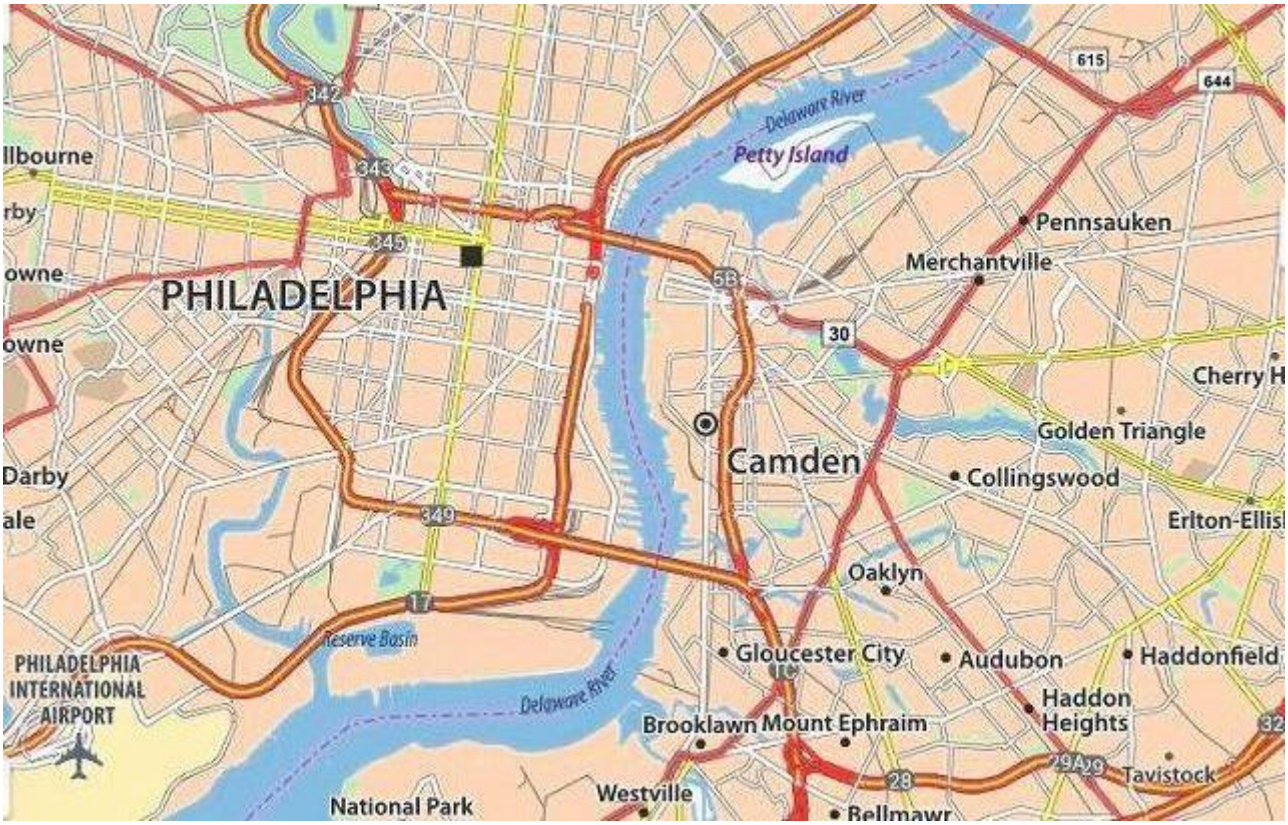
次の地図は現在の C & D キャナルの様子。　画像はデラウェア川に面した運河東口。



この運河が、チェサピーク湾とデラウェア湾・デラウェア川に面する地域の経済に大きな貢献をしてきたことは間違いありませんが、我々外国人船員にとってこの運河の通過を経験することはそう多くはありません。

今回の「十九とよた」は、たまたま自動車の揚げ地がボルティモアとカムデンの二港ということになったので、この運河を通過する滅多にない機会を得たわけ。　事実私の 40 年に及ぶ船乗り人生で、この時が最初で最後の機会でした。　パナマやスエズ、特にパナマの通過隻数と考え合わせるとやはり重要性の点ではこの二大運河には到底かないません。

次の揚げ地はニュー・ジャージー州・カムデン Camden。



右上の上流から左下に流れるのがデラウェア川、河の中央で左側ペンシルヴァニア州と右側ニュー・ジャージー州に分けられています。　当然フィラデルフィアはペンシルヴァニア州、カムデンはニュー・ジャージー州です。

ここでの着岸日は何かの休日、又は労働争議かで（何だったかは忘れました）で荷役無し。チーフにも上陸の機会が出来て、私は入港手続きに来た代理店員が事務所に帰る車に乗せてもらいました。　普段、上陸の機会がほとんどないチーフですから、こういうときはチーフに優先権を、ということにキャプテンはじめほかの航海士も異論はありません。

代理店の事務所は何故か船が着いているカムデンではなく、対岸のフィラデルフィアにありました。　事務所への車中で代理店員に話を聞くと、どうやらカムデンという町は経済的な面では州違いの対岸の大都市・フィラデルフィアにオンブでダッコらしい。

この地域の商業活動の拠点は殆どフィラデルフィアに集中していたのでしょう。

それでも「十九とよた」の頃はカムデンにも大企業の工場もいくつかあって、何とかなっていたらしいのですが、その後次々と大企業の撤退が続き、失業率が跳ね上がるとともに治安状態も極度に悪くなってしまった。　私はこの時から十数年後、1990 年代に再びこの港に寄港する機会がありましたが、その時は既にカムデンの町はほとんど死んだも同然という状態でした。　軒並み空きビルが続き、そういう所は浮浪者が不法占拠しているから近づくな、と言われました。　一歩裏道に入るとゴースト・タウンそのもの。

しかし、この日私は代理店の車で船からフィラデルフィアに直行し、帰りはタクシーで船まで直帰でしたからカムデンの町は素通りでした。　下りてみようという気にならなかったのだから、何も魅力を感じなかったに違いありません。

一方、フィラデルフィアは建国の歴史にまつわる数々の偉人の銅像や自由の鐘 Liberty Bell など見どころが一杯の町。　いかにも由緒ある歴史に包まれた町という印象で、公園も至る所にあって緑豊かな感じを受けました。　けれども私にとってはそういうものは殆ど用ナシ、旨いビールを呑むことが一番の目的。

驚いたことに、そんな緑濃い街中に無数のリスが遊んでいました。　ビルが立ち並ぶ繁華街のすぐ近くだというのに人を恐れる気配など皆無、のんきに木の実を拾ったり仲間とじゃれあったりしていました。

体長 30 センチはありそうな大きなリスで、灰色リス、正確には東部灰色リスという種だそうですが、公園という公園を、我が物顔に活発に走り回っていました。

＊

この後カムデンで自動車を揚げ切り、次の穀類積みの準備をしながら、メキシコ湾のどこかへ回航しました。　何度も言ってきた通りメキシコ湾沿岸の港での穀類積みは数え切れぬほどやったので、記憶が完全にごちゃまぜになっていてこの時もどこで積んだのかハッ

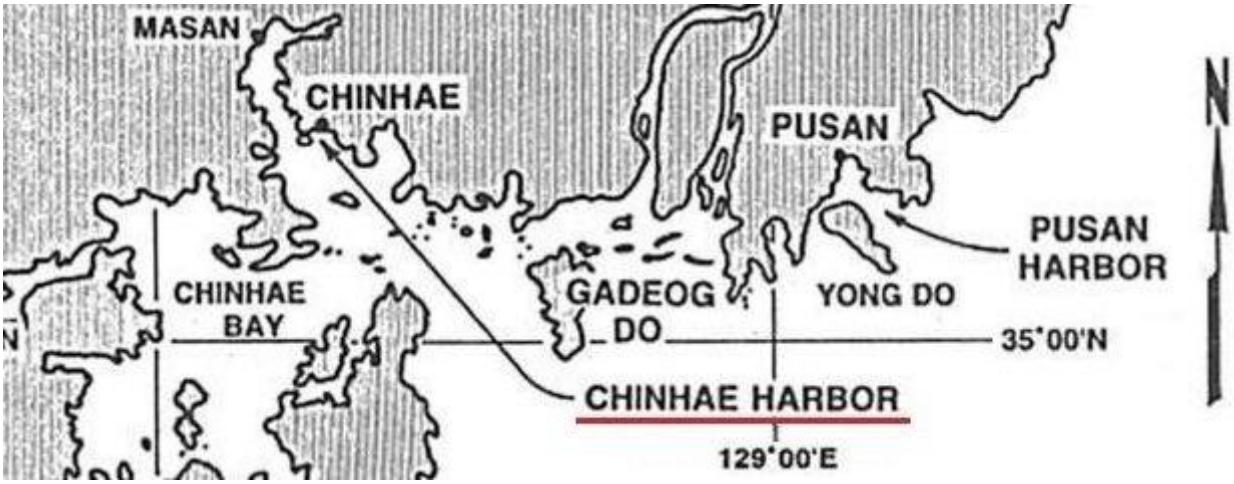
キリしません。　何しろミシシッピー河流域だけでも少なくとも 6～7 港は間違いなく行っています。　しかも同じ港名でも複数の積バースがあるのでますますヤヤこしい。

とにかく、フロリダ、アラバマ、ミシシッピー、ルイジアナ、テキサスなど、いずれかの州のいずれかの港で積んだはずです。

＊

けれども、この航海の揚げ地は韓国のチネ（Chinhae 又は Jinhae＝鎮海）であったことは間違いなし、ハッキリ覚えています。　同じ年代でハッキリ記憶に残る部分とそうでない部分の違いは、その時に感じた新鮮度によるのかも知れません。　何しろメキシコ湾岸はイヤというほど行っているけど、ここは今回が初めて、しかもこの時一回だけの寄港。

ところで韓国の地名の英字表記についてはイマイチわかりません。　例えば釜山、Busan とも Pusan とも表記しますね。　韓国のローマ字表記法は年とともに何度も変化したらしく 2000 年以降の現行法では Busan が正しいらしいです。



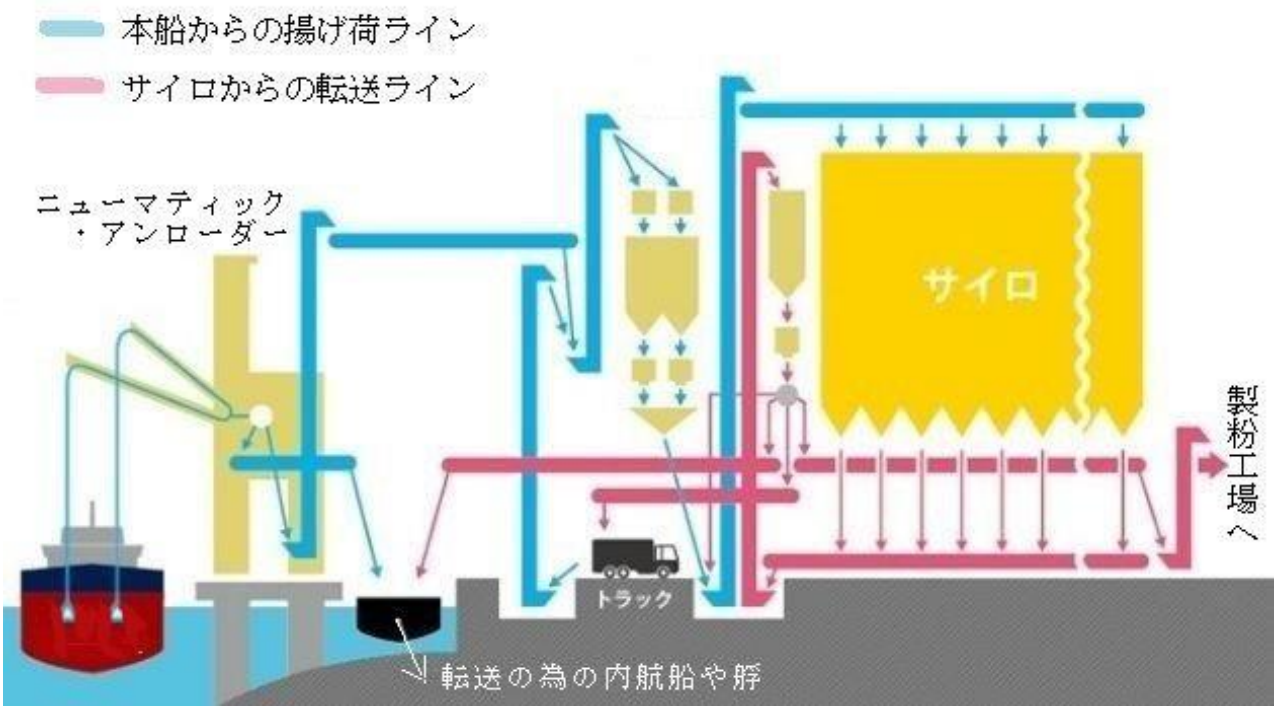
結局現在は、Jinhae 及び Busan が正しいようですが「十九とよた」の頃は Chinhae と綴っていたと思います。　では下の図のようにプサンは Pusan だったか？というと、確かではありません。　船ではずっと以前から Busan と表記していたように記憶しています。

まあ、国内ではハングルなのだから、英字でどう綴ろうが一般市民には関係ないでしょうけどね。　現在、漢字表記は殆ど使っていないようですが、当時の新聞はハングルと漢字が同じくらいの量で混じっていました。

とにかくこの時の揚げ地はチネでした。　位置は図の通りプサンの少し西。

チネは現在韓国最大の軍港なんだそうですが、衛星画像を見ると巨大なコンテナー・バースも出来ているのが分かります。　しかし「十九とよた」で寄航した時の印象はそのどちらでもなく、周りには人家など見当たらないウラ寂しい岸壁だったと思います。　今グーグル・マップや衛星画像を見ても、どうしてもその場所が特定できません。　もしかするとその岸壁の辺りを整理して現在のコンテナーバースに様変わりしたのカモ。　それなら軍港からは遠いので気付かなかったこともナットク。

そこは特に穀類揚げだけの施設ではなかったのでしょう、穀類を貯蔵するサイロなどもなかったし、揚げ荷の設備も整っていませんでした。　だから上げ切るまで一週間近くかかったような気がします。　当時の日本では、穀類揚げバースは殆どが専用の揚げ荷設備を備えていて、岸壁のそばにはサイロがあるのが普通でした。　こんな具合です。



一番左が穀類を積んできた船、例えば「十九とよた」。　その船内に置かれているサクション suction＝吸い込み口と、そこから垂直に立ち上がっている筒の部分は穀類を吸い上げてサイロに送ったり、トラックに積んだり、艀や内航船に積み替える装置です。

掃除機を極端に大きくした物と言えば分りやすいでしょうか。

この巨大な掃除機のような部分をニューマティック・アンローダーPneumatic Unloader

と呼びます。　この装置には適当な日本語訳がなく、無理訳としては「吸引式荷揚げ装置」なんて書いてある資料もありますが、業界ではそのまま外来語としてニューマティック・アンローダーというのが普通です。

次の画像がそのサクション（吸い込み口）の部分です。

これは多分小麦の揚げ荷中、サクションが上がっているので荷役は中止している場面だと思います。 穀類の表面にアリジゴクの様なすり鉢型の凹みがあるのが分かると思います。これがサクションで吸い込んだ跡です。　掃除機の頭が入らない狭い場所では先端をノズルに変えるでしょ、サクションはあれみたいなモンです。

右上に居る人物と較べるとその大きさが分かりますね？　日本の穀類揚げ地は殆どこの装置を使っての揚げ荷ですから、穀類満載で約 6 万トン台のパナマックスの船なら二昼夜以内で揚げ切るのが普通でした。

ところが、チネではジブ・クレーン（キリン型のクレーン）にバケットを付けて、一掴みずつ揚げる方式ですから「十九とよた」の全量 3 万トン少々を上げるには約一週間も必要だったのです。　とんでもない低能率。　そういうゆっくりペースの荷役だったにも拘わらず上陸した記憶がありません。　岸壁は超不便な場所だったに違いない。

揚げ荷が終わって即出港、ホールドの水洗いをしながら自動車の積地・名古屋向け。名古屋港沖でアンカーして、カー・デッキを取り付けたり、その他諸々の自動車積みの準備作業に航海士を含め甲板部全員で二日間。　その間には水洗いをしたホールドのヴェンチレーター（換気装置）をフル回転して乾燥状態も OK、自動車積み準備が整いました。トヨタ埠頭に移動して再び自動車を満載、又米国向けです。

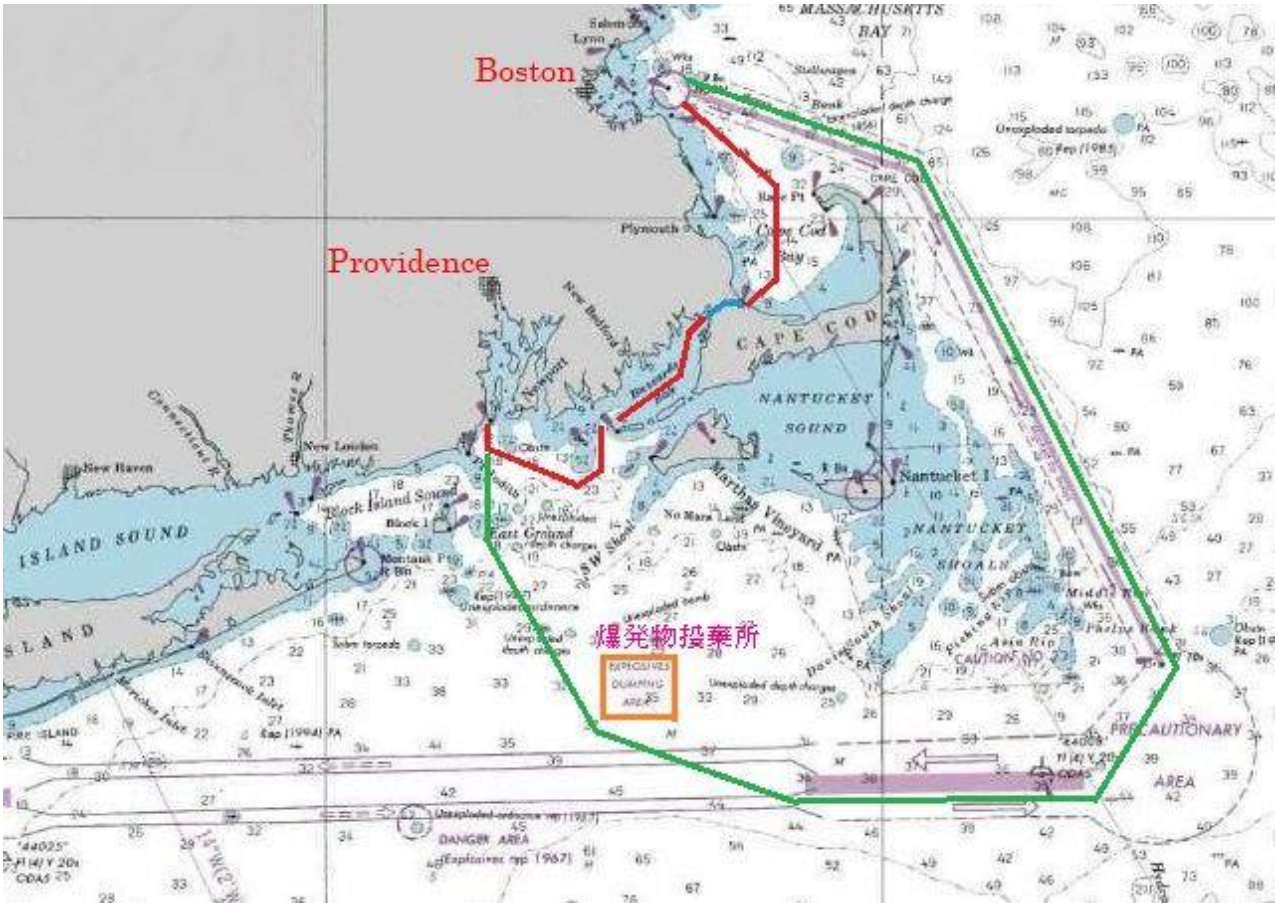
＊

今度の揚げ地もまた米国北東部、プロヴィデンス Providence とボストン Boston。パナマ運河を通過して北上するまでは前航海と全く同じ。　フロリダ海峡を抜けてからはまずはプロヴィデンス行き、前のチェサピーク湾向けより少し東寄りに北上します。前航海のボルティモア、カムデン（フィラデルフィア）と今航のプロヴィデンス、ボストンの位置関係はつぎの通り。

右手にケープ・コッド Cape Cod という岬がありますが、ちょっとピエロの履く靴の形に似ていますね。　その靴のくるぶしの部分に赤線がありますが、これが前航海に引き続いて初体験した、滅多に通ることのない運河の一つ Cape Cod Canal (C.C.Canal)です。この辺一帯はピルグリム・ファーザーズ Pilgrim Fathers と呼ばれる清教徒たちが、メイフラワー号 Mayflower で大西洋を渡ってきて、最初に入植したところですから、当然ながら米国建国以前から栄えていた地域です。　従ってこの地域の物流には運河の必要性は高かったのでしょう。　17 世紀には早くもここに運河を、という構想があったというから驚

きです。　前の航海で通過したC & D運河も、最初に構想が持ち上がったのは同じく17世紀だったそうですから、入植した直後から、既にあちこちでこういう構想を練り上げていたのです。　しかし、結局この運河が開通したのは1914年だそうですから、パナマ運河開通と同時期で、C & Dの1829年開通より大分遅れてしまった。　それはこの辺の地質と冬場の天候の悪さの影響で工事が難航した為と言われています。

では、この運河のメリットを海図で見てみましょう。　赤線は運河利用、緑の線は外回り。



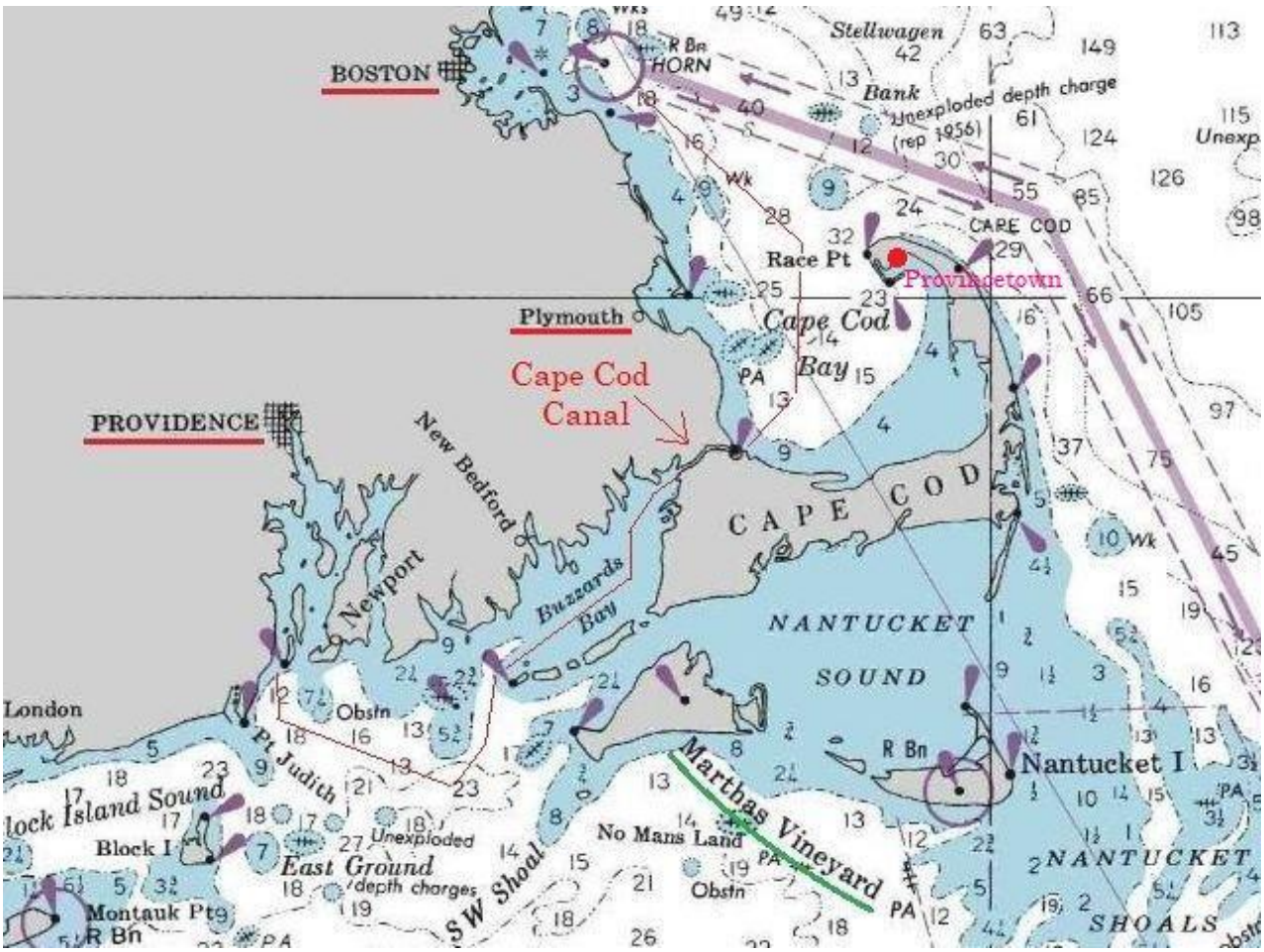
この通り、プロヴィデンスからボストンに行く船では運河利用の効果は大。　陸地の外に暗礁地帯があることが効いています。　しかし、この海図の左下より少し西に位置するニュー・ヨークからだと効果は大分薄れます。　まして、パナマ運河からボストン行きなんて船ではなんの意味もなくなる。　しかし、「十九とよた」は最大の効果を得られるプロヴィデンスからボストン行きでしたからこれを利用しない手はありません。

ここもC & D Canal同様、我々外国人船員にとっては通過する機会はごく稀にしかない運河の一つです。　この船ではC&D CanalとC.C.Canal通過という滅多にない機会を二つも体験出来たのです。　ここはこの何年か後もう一度通過する機会がありました。

＊

ところで1620年に清教徒たちが最初に入植したのはニュー・プリマスNew Plymouth、

現在のマサチューセッツ州プリマス Plymouth だったとされています。　けれども、メイフラワー号が最初に錨を下したのはプリマスの対岸、ピエロの靴の反りあがった爪先の先端部の内側の入り江だった、そして、乗っていた人たちが最初に上陸したの所は、現在のプロヴィンスタウン Provincetown という所なのだそうです。



なお、上の海図の中央下部に Martha's Vineyard マーサズ・ヴィニヤードという綴りがありますね。　ここは米国北東部で最も有名な避暑地で、歴代大統領を初め多くの著名人が休暇を過ごす場所として知られています。

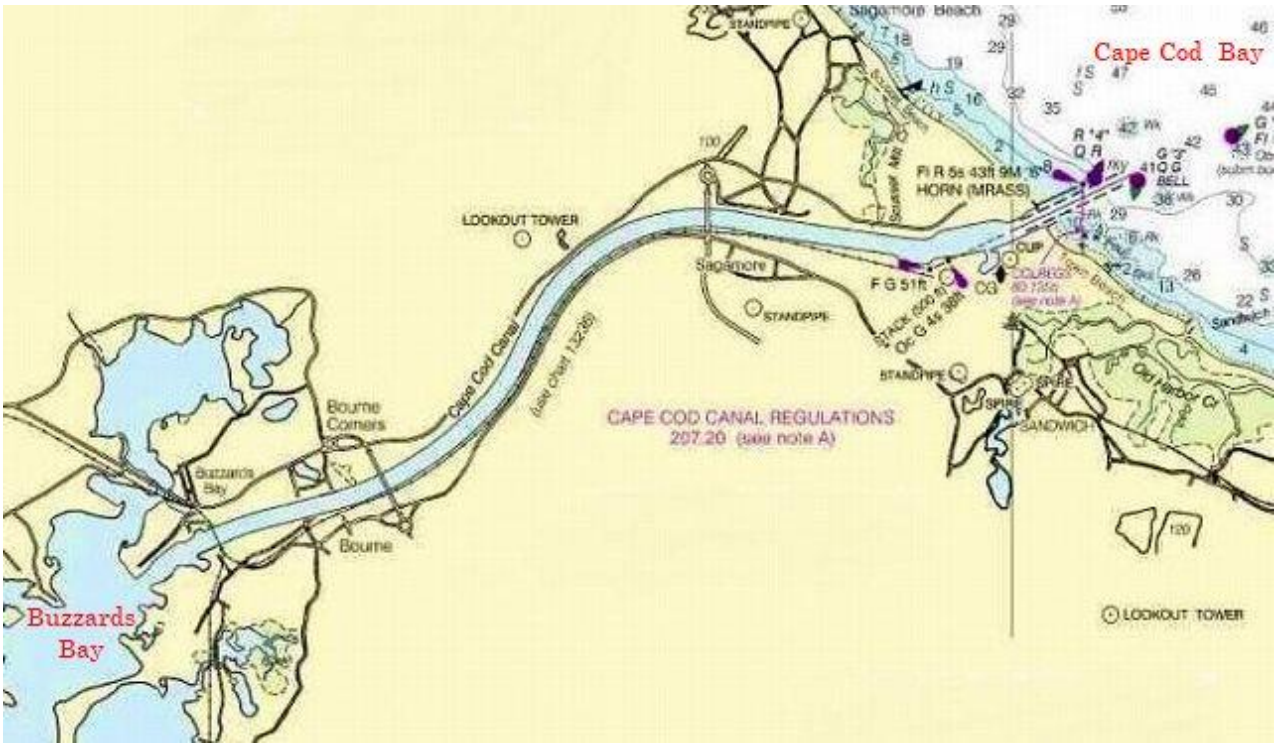
しかし船はもう一つ内側の水路からケープ・コッド運河 Cape Cod Canal を抜け、ケープ・コッド湾を経てボストンへ直行、船乗りは「マーサズ・ヴィニヤード」など用なし。

「十九とよた」でここを通った時は初夏の頃でしたが、後に秋口にここを通る機会があり、その時は運河の両岸の木々が紅葉してとても綺麗でした。　紅葉に飾られる運河なんて他では通ったことはありません。

また、右下に Nantucket ナンタケットという綴りがいくつか見えますが、この沖は 17 世紀から 18 世紀頃にかけて、初期の捕鯨の操業海域として有名なところです。　ナンタケットという地名と捕鯨は切っても切れない縁があるでしょう。　この運河の印象が強かっ

たせいかプロヴィデンスのことは殆ど覚えていません。　自動車揚げ岸壁はどうせ町からは離れた港の一番外側だったし、短時間の停泊で上陸の機会はゼロだったはず。

次はケープ・コッド・キャナルの詳細図。



プロヴィデンスからパイロット（水先人）を乗せて左下のバザーズ湾 Buzzards Bay から進入します。　そして右上のケープ・コッド・ベイ Cape Cod Bay 迄約 11.3 km の海水面運河 Sea Level Canal です。　前にも言いましたが、海水面運河とは、運河のある地峡の両側の海水面と運河内の水面が同一と言うこと。　また、ロック lock＝閘門が無いという意味でもありますが、これは運河としては大きな利点です。

その代わり、当然のことながら潮の干満の影響をもろに受けることにもなります。

この運河内の潮流は最強時 4.5 kts ノット≒ 時速 8.4 km にも達するとされています。

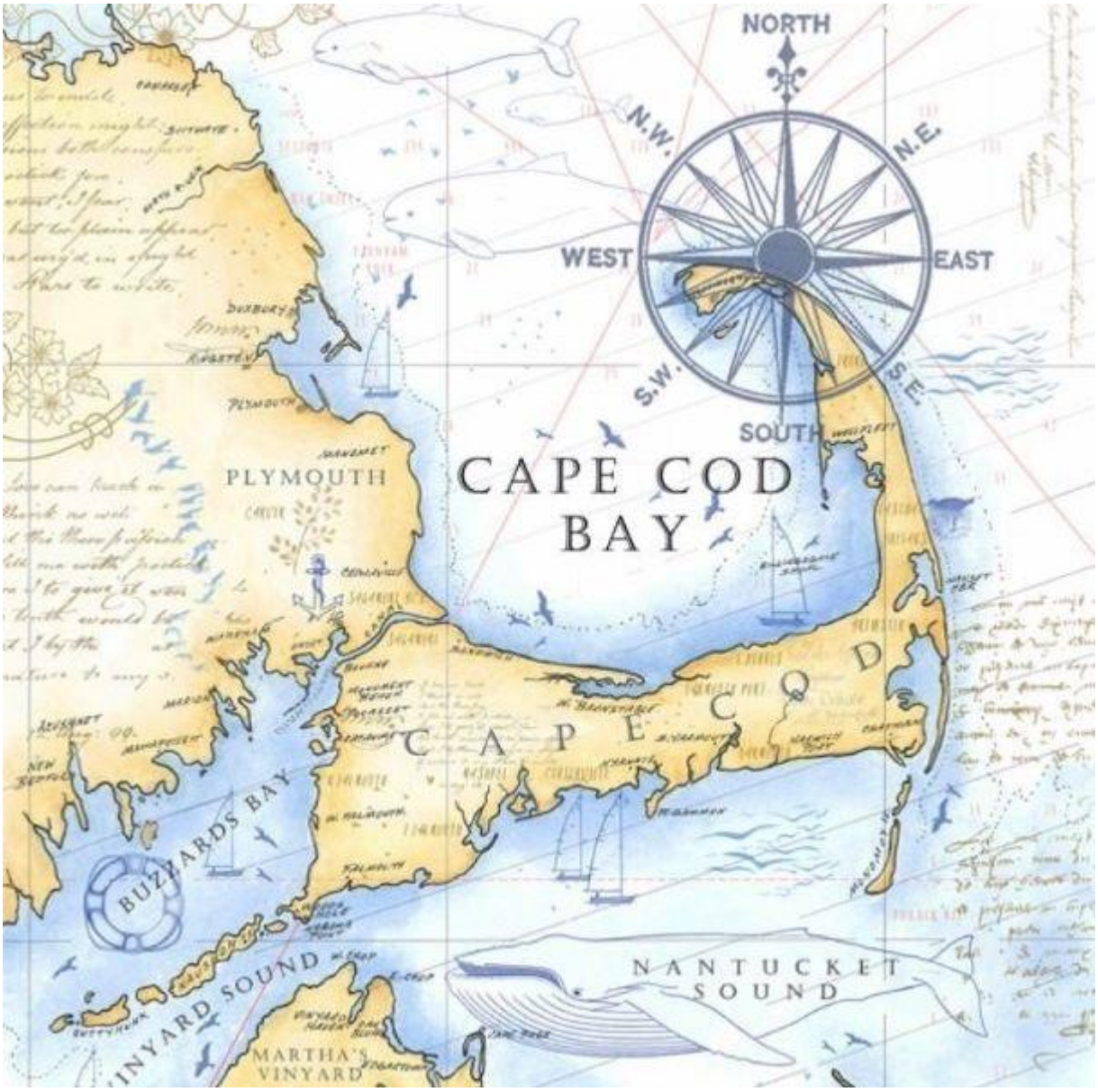
スエズ運河も同様に海水面運河ですが、スエズの場合は途中に湖水部分がありましたね、ここは上の図の通り約 11 キロの水路だけですから潮流の影響もストレート。

イルカやクジラも入るし､時には絶滅危惧種･大西洋セミクジラというのさえ入ってくる。

そんな時は船の通航が禁止されることもあり、それが新聞ネタにもなっています。

この辺り一帯は、ボストン港外のマサチューセッツ湾 Massachusetts Bay をも含め、マリン・サンクチュアリーMarine Sanctuary 海洋保護区に指定されていて、クジラも手厚く保護されています。　海図上にも注意書きがあって通航船に注意喚起しています。　古くは捕鯨が盛んに行われた場所として名が残るほどなのに皮肉なもんですね。

次の図はこの辺りでマリン・スポーツを楽しむ人たちへの案内ではないかと思いますが、字が小さくて読み取ることができません。　あちこちに大小さまざまな鯨の絵が描かれています。　この辺ではこんなのが見えるヨ、という案内と同時に、これらを傷つけないようにという注意書きでも書いてあるんだと思います。



ところでこの図の右上にある丸い図形、これは古いマグネティック・コンパス（Magnetic Compass＝磁気羅針儀）のコンパス・カード（盤面）に描いてあった方位を示す図形で、船乗りには縁の深いものです。　これを私達日本の船乗りは普通コンパス・マークと言っていましたが、コンパス・ローズ Compass Rose という方が正しいようです。

今号のタイトル・バックもこれが描かれた愛用のコースターです。

私が学んだ商船学校の校章・制帽の徽章もコンパス・マークでした。　それはもっとシンプルな東・西・南・北、及び北東・南東・南西・北西の八方位だけのものでした。

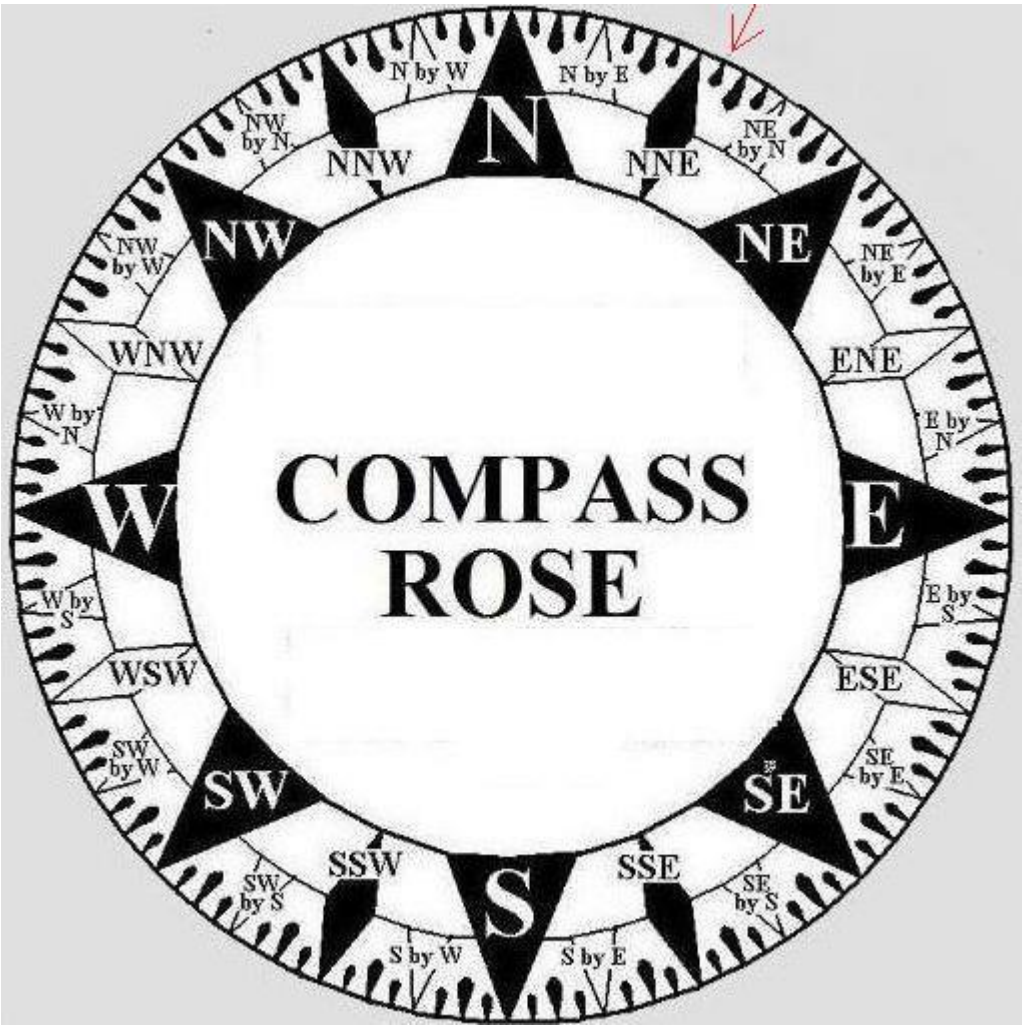
校章がそうだからと言って、私達卒業生が八方美人だなんてことは断じてありません。

なお、船では西南とか東北とかは言わず、南西・北東、必ず南北を先にします。

古いマグネティック・コンパスの盤面には、下の画像の様に黒の三角が 8 方位、その中間点、白・黒のダイヤ型計 8 個を入れると 16 方位、更に、黒三角と白・黒のダイヤ型の中間にある小さい白三角 16 個を加えて 32 方位になります。　この方式で方位を表現するのを点画式（ポイント式）と言い、全周の 360 度の 32 分の 1 をポイント Point と言います。

360 度÷32＝11.25 度、即ち、ワン・ポイントは 11 度 15 分です。

航海用にはもうちょっと正確に方向を示したい。　そこで、盤面には 32 の方位を更に大小の涙滴型で四つに分けて全部で 128 方位が描かれています。 これが度数目盛りの無い頃のコンパス・ローズです。　この方位の読み方はチョット面倒だし、今では無用の事ですから省きますが、一例をあげると、赤矢印の小さい涙滴型の方位は NE by N 3/4 N ノーイースト・バイ・ノース・スリークォーター・ノースと言います。



その後､マグネティック･コンパスもポイント式ではなく度数を使うようになりましたが、東西南北夫々90 度ごとに区切る方式、いわゆる 90 度式でした。　表現としては北東なら

ノース 45°イーストです。　船で常に東西より南北を先に言うのはこのことからでしょう。更に時代が下がってジャイロ・コンパスが出現すると船舶でも航空機でも方位は 360 度式で表すようになりました。　例えば北東は 045 ゼロ・フォー・ファイブ、南東は 135 ワン・スリー・ファイブという具合。　次の画像、左が 90 度方式のマグネティック・コンパス。北と南がゼロ、東と西が 90 度です。　　右はジャイロ・コンパスの盤面、全周を 360 度に目盛っています。　　又、上部に見える黒い線は船首を表す印です。

ジャイロ・コンパスの盤面中央の 0 から 9 の目盛りは、周囲の 360 度目盛りの 10 度分を拡大したもの。　この船は現在 223.1 度（ホボ南西）に向いていることを示しています。ここで、ジャイロ・コンパスとは？についてお話ししたいとこですが、長くなるし、コムズカしい話なのでいずれ別の機会に、と言うことにします。

コンパス・マークについてもう一つ付け足すと、こんなものを見たことがありました。

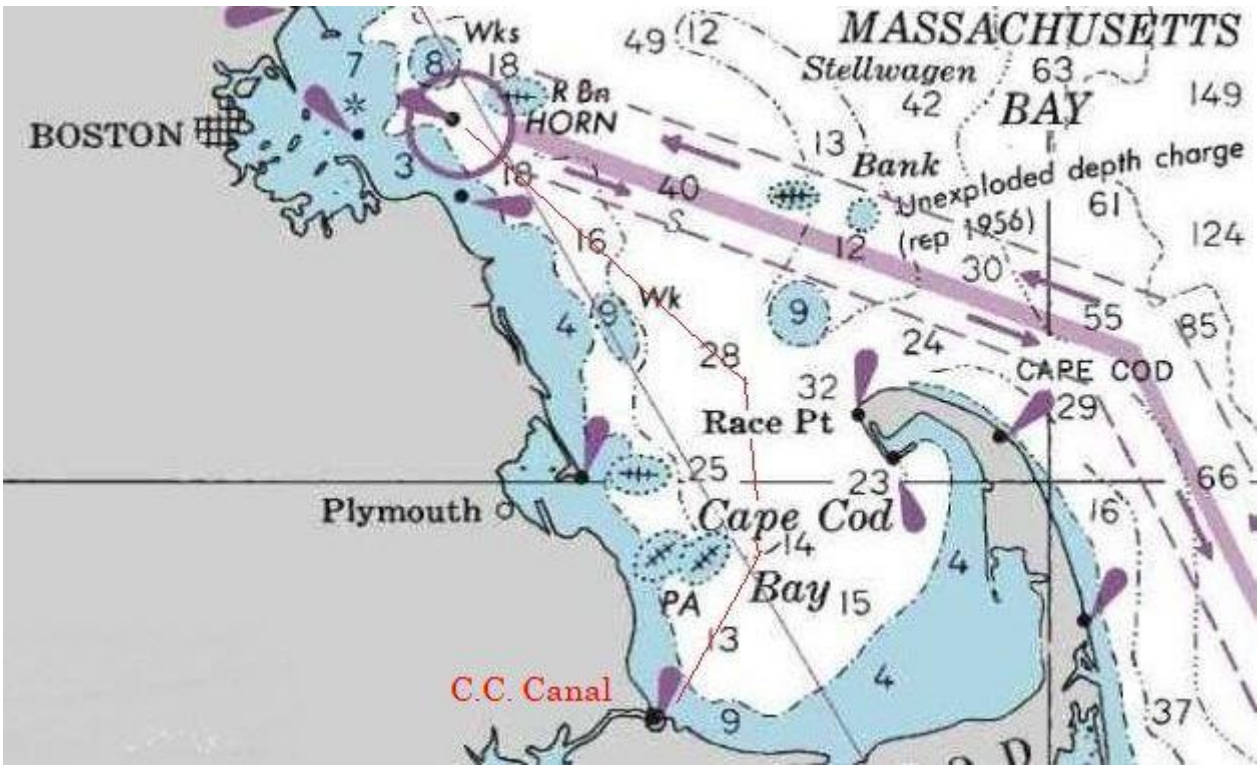
これは私達夫婦が訪れたことのある所。　左はスペインの山の上の小さな町、右はポルトガル南部の漁師町、いずれもごく普通の街中の敷石道です。　港町ではない所でもコンパス・マークが一般の人達になじんでいることが窺えると思います。　日本にはない光景。

さて、ケープ・コッド・キャナルに戻りましょう。

次の画像はバザーズ・ベイに面した運河の西口から運河全体を俯瞰した様子。

この運河には三本の橋が架かっています。　手前から C.C.運河鉄道橋、ボーン橋、サガモア橋で、夫々の橋の下面の最小クリアランスは 135 ft (41.1m) に揃えてあります。

遥か向こうに見える海面はメイフラワー号が錨泊したケープ・コッド・ベイ。



運河を通り抜けてケープ・コッド・ベイに出たところでパイロットは下船。

以後、大雑把には赤線に沿って北上し、赤線の先にあるマゼンタの円の中心付近でボストン港ハーバー・パイロットが乗船します。

自動車揚げバースは、ローガン・インターナショナル空港を右手に、中心街を左手に見て港のほぼ一番奥まった所まで入って行きます。　改めて言うまでもなく、ボストンは米国で最も古い歴史の町の一つであり、マサチュウセッツの州都であると同時にニュー・イングランドと呼ばれる周辺の六つの州の中心地でもあります。　とにかく教育・文化・歴史に関する様々な建造物や遺跡にあふれています。　この港にはこの後何度も寄港しました。

米国の港としては、あらゆる面で私のお気に入りトップ・スリーに挙げたいところ。

ボストンで自動車を全て揚げ切ると、又例によってメキシコ湾沿岸のどこかで穀類を積み、日本へ。　私の下船地は下関でしたから多分そこが最初の揚げ地だったのでしょう。

永くなりました、この辺でシメにします。　なお、三月は色々と身辺が忙しいので次のアップは 4 月第 3 土曜と致します。　以後は又、月一ペースのつもりです。　悪しからず。

＊

この号の一頁目に戻る　　トップ(目次)頁に戻る

＊

次回更新は 2018 年 4 月 21 日(土曜)の予定です。