

*Once a Sailor, Always a Sailor*



054号 (23 Mar 2019)

リーファー・Konvall・(続・続)

(Oct 1983 ~ Aug 1984)

またまた、冷凍船 Konvall です。この船は私にとってリーファー初体験、更にはチリと言う国への航海も初体験、その他諸々、とにかく初体験の連続で、実に思い出の多い船でした。今回は、これも初体験のバルパライソ Valparaíso 港から話を進めましょう。

よく「チリの 3W」という事を言います。Wether 天気、Wine ワイン、そして Woman 女性、の三つ。この三つがチリの特に優れた点だと言うんですが、私もこれにはなんの異論もありません、それどころか、ウーン全くその通り、と諸手を挙げて賛成。

それだけでなく、ここで私がぜひとも強調しておきたいのは、チリ庶民の民度の高さです。私の知る限り、中米・南米諸国のどこよりも安心して上陸できる国、しかも街中で接する人々も実に感じがいい。それはバルパライソだけでなく、この後、別の船で訪れたチリのいくつかの港全てに当てはまるのです。

また、「南米の A・B・C」も良く聞く言葉ですね。単に国名の頭文字をアルファベット順に並べただけなのか、A・B・C という並べ方に特に意味があるのか、については不明ですが、個人的感想としては、C・A・B じゃないか？ 少なくとも民度の高さ、治安の良さではこの順序だと固く信じています。

前にも言ったことですが、私たち船乗りが一般旅行者や海外派遣社員と大いに違う点は空港経由の入国ではなく、岸壁に接岸するか錨地に投錨する、とにかくダイレクトに仕事の場所に入ってゆくこと。言わば、玄関からの訪問ではなく、勝手口から入る御用聞きのようなもの。当然、その国に対する第一印象も、観光客のように歓迎されて入国するのは、感じ方にかなりの差があると思います。

例えば、船長が最初に接触する人物はパイロット pilot＝水先人、次が検疫・入管・通関等入国手続きに関わるお役人様。ここ迄で既にその国の第一印象は殆ど決まります。そして、入国手続きのあと、代理店員や荷役会社の担当者、即ち一般市民との付き合いが始まり、上陸すると更にその国の庶民と深く関わってゆくわけですが、入国手続きの時点までに受けた印象が、大きく変わることはまずありません。

そういう初めての入国先の一つ、チリですが、マゼラン海峡・パタゴニア水道の水先業務を通じて三日余り付き合い合ってきた二人のパイロットは言うまでもなく、入国手続きの官憲も至って穏やか、且つ手際も良く好印象の連続でした。

ピノチェトの軍政が敷かれて既に十年が経過したこの時、1984年初頭、政治的にも経済的にも一応の安定を得て、対外貿易も盛んになりつつある時代だったと思います。

「世界初の無血社会主義革命」と称賛されたアジェンデ政権がもろくも崩れ去ってしまった最大原因は、経済政策において与党内の急進左派を制御しきれなかったことが原因とされているようです。アジェンデ個人の人気は高かったものの、経済の安定なくして民衆の支持を堅持することの難しさが浮き彫りになった事件と言えるでしょう。

また、ある大国が陰に陽にピノチェトの軍政への移行を後押ししたことは周知の事実。大国の他国への政治的・軍事的介入はチリの件だけでなく世界中で今だに頻発していて、紛争を益々ヤヤこしくするだけ、なんともハヤ、と嘆息する人も多いはず。

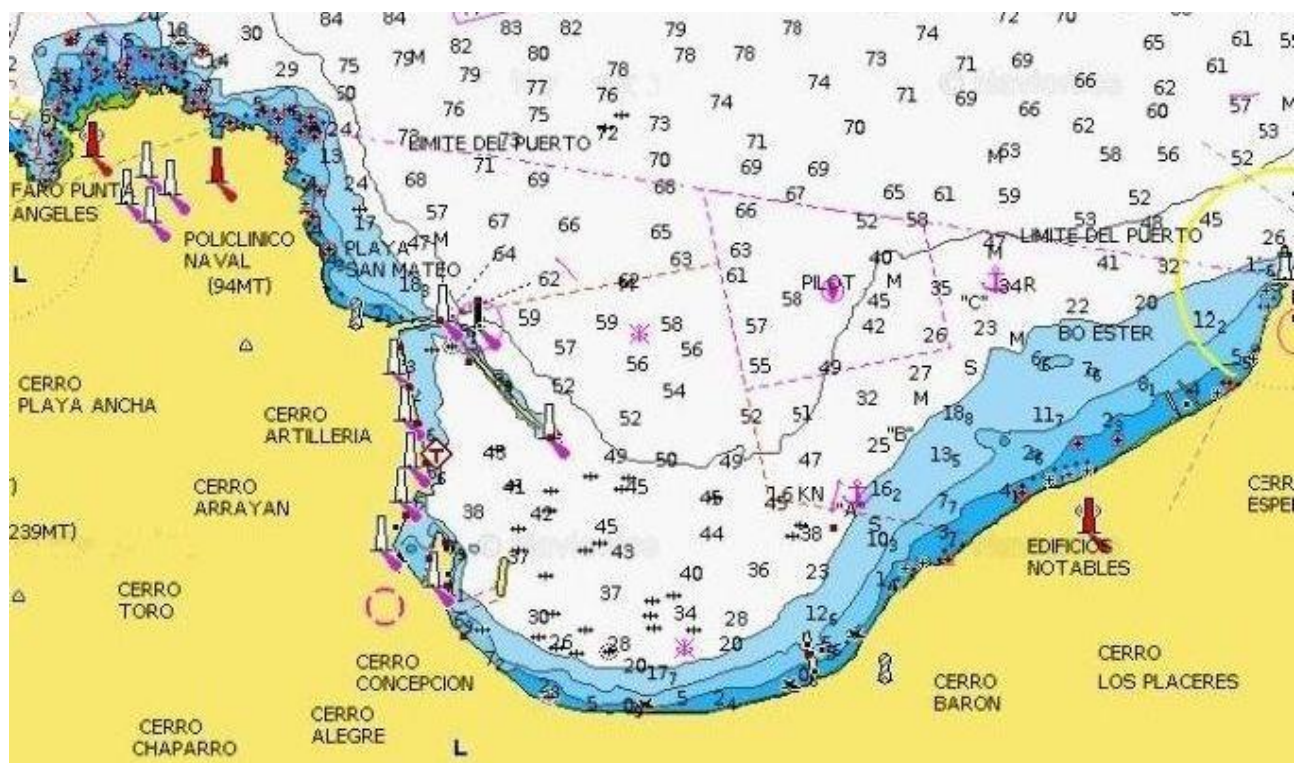
アジェンデ政権発足以来、この国の政治情勢に関する報道には常に注目していましたが、チリを舞台にしたいくつかの小説を読むにつけ、一層の関心を募らせてもいました。

オッと、この稿は政治論議の場ではなく、あくまで航海記、老いたる水夫のラチもない回想に過ぎないので、ウットオしい話はこの辺にしておきましょう。

さて、初めてのバルパライソ入港。　バルパライソを沖から見るとこんな具合です。



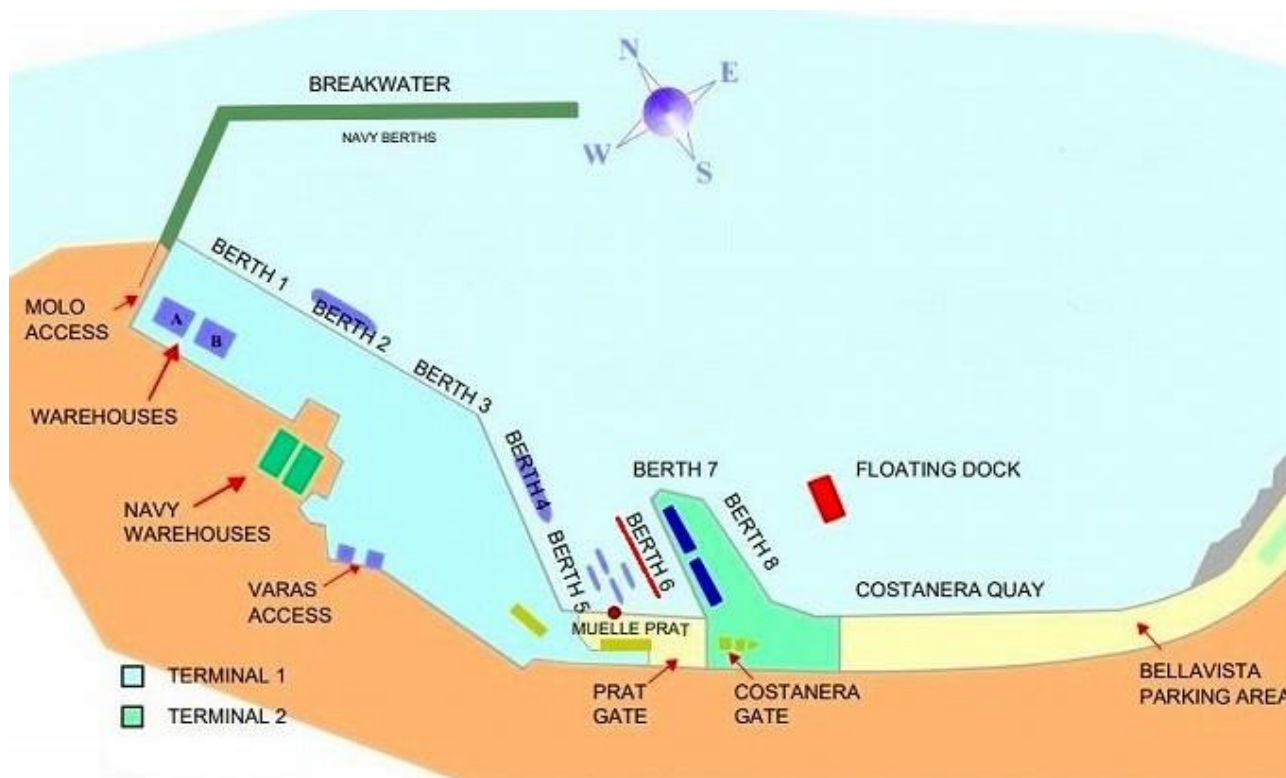
これは勿論 Konvall の頃の物ではなく、大きなビルがこんなに多くはなかった。当時と変わらないことは、背後の山々のずっと上の方まで家がひしめき合っている様子。平地は海岸沿いの帯状の街路部分だけ、そのすぐ背後には山が迫ります。　3W の一つ天候の良さを象徴するような空模様も好印象。　次の海図はバルパライソ湾全体の様子。　陸地の至る所に CERRO の綴りがあることを覚えておいて下さい、後で説明します。



海図中央から左下の部分が港湾地帯。 当時はここがチリでは輸入貨物取扱量最大の港でしたが、それでもこの程度。 Konvall の時から十数年後に乗った、南米西岸定期航路のコンテナ船の頃には、ここより少し南に位置するサン・アントニオ San Antonio 港に抜かれて第二位になっていました。 そのコンテナ船ではここ以外、五つのチリの港に寄港しましたが、いずれもここと似たり寄つたりの規模でした。

大体、チリと言う国の海岸線は地形的にも大規模港湾を建設するには向いていないと言えるでしょう。 海は急深だし、日本列島に勝るとも劣らない地震大国、これまでに何度も大地震が起きて、それによる津波は日本を含む太平洋全域に影響がありましたね。

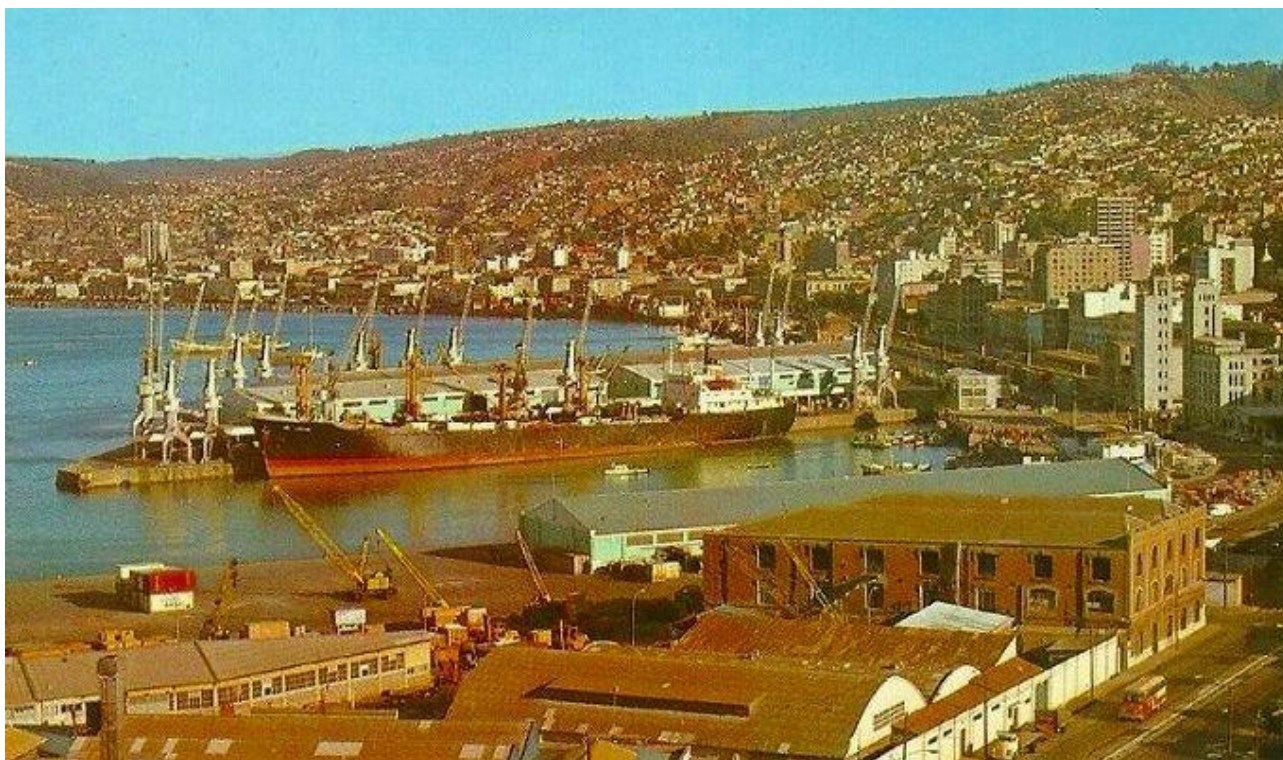
バルパライソの港湾地帯の略図を見ると、次の通り。 上の海図では東西南北の方位は正しく示されていますが、下図の方位は 40 度位左に回転しています。



これが港湾施設全体の図、いつの時代の物かは不明です。 薄水色部分がコンテナ中心のターミナル・1、薄緑がターミナル・2、薄黄色の部分は小型船用らしいですが、全体的に、特に、薄水色分が Konvall の頃より近代化され充実しているように見えます。

当時はチリ No.1 の港だったにもかかわらず、港湾施設はもっとショボいものでした。 Konvall の着岸した岸壁は赤線で示した Berth 6、この岸壁にある二つの濃いブルーの長方形は冷蔵倉庫でした。 リーフアーが積む貨物は果物など全て生鮮食料品ですから、船積み前から夫々の適温で倉庫内に保存されています。 茶色部分は市街地で、Berth 6 は実に便利な位置にありました。 船を降りて岸壁の税関ゲートを通ればすぐ街です。

こういう便利な岸壁に着岸するというのもリーファーならではの事。  
次の二つの画像の一枚目、これこそが Konvall 当時の懐かしい港の様子。



二枚目は、撮影時期はハッキリしませんがごく最近の様子と思われます。これ等の画像は港に近い丘の上から殆ど同じアングルで撮られたものでしょう。上の写真で黒い船体、下では白い船体の船が着岸しているところが Konvall も着岸した Berth 6 です。両画像を比べてみるといくつかの相違点が見られます。

まず、Berth 6 にあった冷蔵倉庫がなくなっている事、上の画面手前の倉庫群も全て取り払われてコンテナ・ヤードに変わっていますし、背後に見える市街のビル群にもかなりの変化が有ります。 また、同じアングルで見た夜間の様子は次の通り。



一枚目に比べて二・三枚目の画像に見られる最大の変化は、この間に海上輸送がコンテナ一化されたという事。 二枚目と三枚目の白い船体の船、及び三枚目の手前 Berth 5 にいる黒い船体の船、これらの船のデッキには白いコンテナが積みまれています。

この白色コンテナは冷蔵コンテナ（reefer container 又は refrigerated container）と呼ばれるもので、それ自体一つ一つが言わば巨大な冷蔵庫。 温度は+25 度位から-25 度位迄自由に調節出来るし、湿度調節も OK。 最近の物は生鮮食料品輸送に最適の環境を作るため、二酸化炭素や窒素、エチレン・ガス迄調節可能なのだそうです。 また、積荷も生鮮食料品だけでなく、医薬品、撮影フィルム、精密機械、さらには美術品等の貴重品輸送にも利用されるのだとか。 Konvall の頃はこういう物には無縁でした。

コンテナ輸送に切り替われば、それぞれ積荷は生産地でコンテナに詰め込み、以後、冷蔵したままコンテナごと本船に積み込むので、最早岸壁上に冷蔵倉庫は必要なく、コンテナ・ヤードに電力を供給をすれば事足れり、という事になります。

夜景の写真で手前に写っている黒い船体の船の船腹に **BAL TIC REEFERS** と書いてありますが、向こう側の白い船体共々これらは全て Konvall と同じリーファーです。

但し Konvall がカートン一個一個、又はそのパレット化 palletize したものを積んだの

に対し、これらの船は全てコンテナ化 containerize された冷凍・冷蔵船 reefer です。



これは Konvall の着岸した Berth 6 を海岸遊歩道から見たところ。これも二・三枚目と同じ最近の映像ですが、遊歩道との距離は当時も変わりません。当時と違う所は船の横に冷蔵倉庫がない事と、船のデッキに白い冷蔵コンテナが積まれている事。

この様に Berth 6 に着岸した船は岸壁を散歩する人や市街に殆ど密着と言う感じです。

\*

次のグラフはチリ産の果物・野菜の収穫期を表した表です。これで見ると、Konvall の最初の航海の1月は上からブルーベリー、洋ナシ、サクランボ、ネクタリン、桃、プラム、ブドウなどがオン・シーズンになっています。なお、このブドウ table grapes は、あくまで生食用のもので、ワイン生産用のものは含まれていません。

Konvall で季節を問わず大量に積んだ記憶があるのは何と言ってもリンゴとブドウ、次いで洋ナシと桃でしょう。でもこの表ではリンゴの12月・1月は空欄になっていますから、

この時は多分ブドウ、洋ナシなどを中心に、その他数種類の混載だったのでしょう。

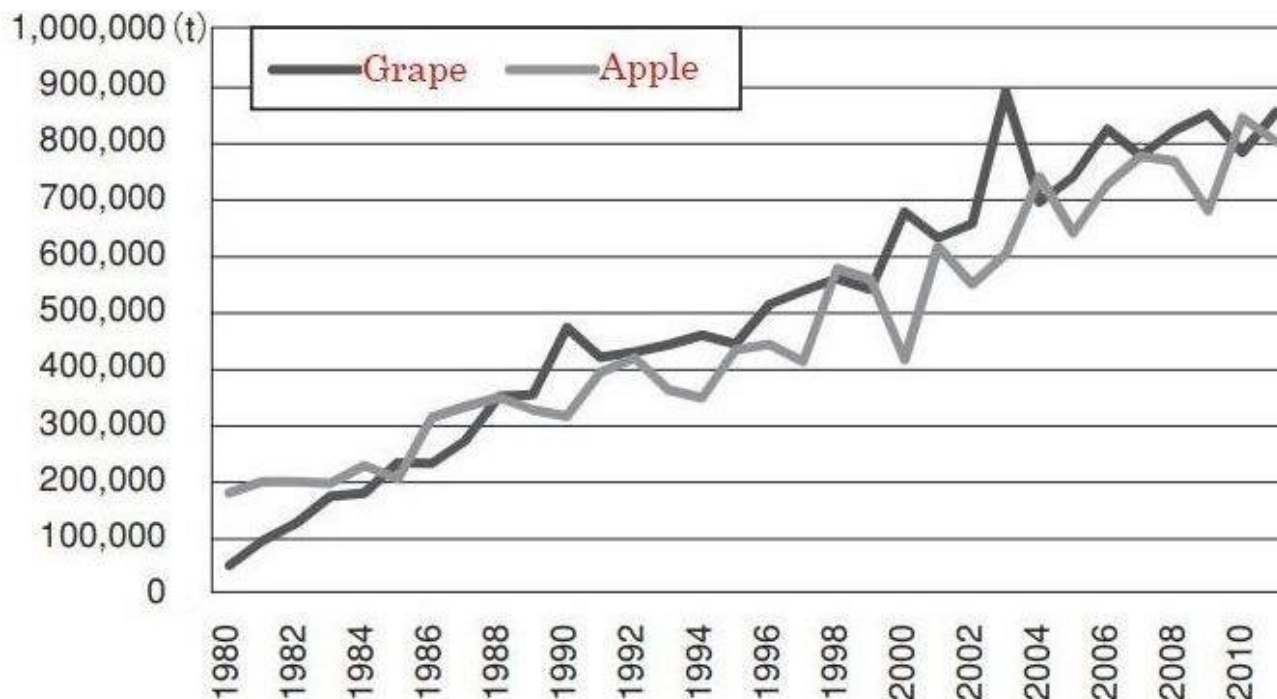
この最初の航海で何を積んだのか覚えていませんが、この航海に限らず4航海とも一種類の果物だけでなく、何種類かの農産物の混載で、野菜も数種あった筈。

何しろ揚げ地はいずれも中東諸国、この表に出てくる果物は皆無と言ってもいい国々、年間を通じて何でも欲しい、というところでしょう。Konvall は Berth 6 の岸壁でカートン入りの上記の果物類を満載したのです。

Fruit	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
APPLES		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
BLUEBERRIES	■	■	■	■							■	■
CLEMENTINES					■	■	■	■				
LEMONS					■	■	■	■	■	■		
MANDARINS								■	■	■		
NAVEL ORANGES						■	■	■	■	■		
KIWIFRUIT			■	■	■	■	■	■	■	■		
PEARS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
CHERRIES	■										■	■
NECTARINES	■	■	■	■								■
PEACHES	■	■	■									■
PLUMS	■	■	■	■								■
TABLE GRAPES	■	■	■	■	■							■

最近、日本のスーパーでも豪州産と共にチリ産の果物を見かけます。 いずれも日本とは収穫期が逆なので、国産果物の端境期によく目に留まります。

次のような表も見つけました。 これはチリ産ブドウとリンゴの輸出トン数の推移です。



これを見ると Konvall で初めて行った 1984 年は、まさにチリ産果物輸出の右肩上がりへの転換点だった、特にこの二種、ブドウとリンゴに関しては間違いありません。 現在、日本への輸入量はブドウが断然トップ、それに比べるとリンゴは少ないみたい。 どちらかと言うと、野性味の強いチリ産リンゴは日本人の好みには合わないのかもしれない。



当時の荷役作業はカートン数十個をモッコで吊り上げ、艀内には小さなローラー・コンベヤーを据えて一個一個を手作業での積荷ですから時間がかかります。

岸壁に近く、昼でも夜でも楽しみ一杯の港町、クルーにとっては荷役が遅いのは大歓迎。この時のチョフサー T. D. 君は商船学校出身者ではなく、自力で一航士の海技免状取得にこぎつけた努力家で、自分に無いものを吸収することに常に前向き。しかし、航海士としてのスタートが遅れたので年の割に経験不足は否めず、唯一の上司である私からあらゆることを学ぼうとしていた。従って甲板部の日本人は二人きり、と言う環境で私たちの関係は極めて良好でした。

陸上の職場でも、良き上司に、または良き部下に恵まれる事は月給取りにとって何よりも大事なことでしょう、特に孤立した狭い艀上で外国人クルーに囲まれた二人きりと言う環境では、お互いの信頼感格別重要な意味を持ちます。彼は、ずっと以前私が初めて乗った外国船 **San Juan Exporter** の関連会社の船に長く乗っていたので共通の知人もいたりして、その点でも話題を共有することができた。そんな風でしたから、停泊中の予定について一応の打ち合わせが終われば、あとは安心して任せておけたのです。

ということで、荷役はチョフサー Chief Officer に任せて私は昼間っからノンビリ街歩き。

\*

最初の上陸で港の税関ゲートを抜け、海岸通りを歩いていると、すぐ珍しいものが目に留まりました。こんなものです。強風でも吹いたらヤバそうですね。



斜行エレベーターです。 スペイン語でエレベーターはアセンソール *ascensor* ですが、斜行の物を正しくは何と言うか知りません。 *funicular* (フニクラール=ケーブル・カー) といういい方もあるようで、ネット上では情報の出所次第で両方が使われていますが、私の記憶では街の人は皆アセンソールと呼んでいたと思います。

急坂のケーブル・カーは車体構造そのものが斜めで内部が階段状になっているのが多い。

そうなら傾斜のある線路に密着するので、こんな危なっかしい感じにはなりませんね。

今住んでいる長崎にも斜行エレベーターがありますが、それは最新式で、斜面に沿って設置された風洞 (トンネル型の筒) の中を走るのでアブナイ感じはありません。

Valpo (Valparaíso バルパライソの略) の物は古色蒼然、且つ車体が長くそれを無理に水平にするので前足が異常に長く、危なっかしい。 その代わり見晴らしは抜群。

長崎も日本では坂の町として知られたところですが、Valpo もまたそれ以上に坂の町。

しかも、急坂の様子、その坂の上へ上へと広がる居住区など、長崎も到底勝負にならない物凄さ。 だから、こういう乗り物があっちこっちにあるのは必然なんですね。

次のマップは市街中心部のアセンソールの案内図ですが、発行年代は不明。



最近の観光客の目にもこういう古色蒼然の乗り物は「面白い!!」と映るらしく、現在ネット上にはこの町のアセンソールについての情報があふれています。しかし、その多くは不正確がミエミエ、その中では上のマップが、まあマシな方だと思います。

最盛期には 31 基があったものが、現在稼働しているものはごくわずか。これについても情報源によって色々出てきますが、どうやら上のマップに赤のアンダーラインで示した「7 基だけが現役」と言うのが正しいようです。各機の運転開始の年代についても情報が入り乱れていますが、一応上図の記載を信用しましょう。

これによると、中央付近の既に運転停止になった **Consepción** が一番古そう、1883 年と言えば明治 16 年、オドロキです。世界初の路面電車が 1881 年のベルリン、と言われていいますから、それからわずか二年後、ホントカネと言う感じさえします。

散歩で最初に気付いたものは、赤のアンダーラインで現在も稼働中とされているうち、右上の **Artillería** (アルティリエリア=大砲) 多分、昔は港の防御のための砲台でもあった場所なのでしょう。次の画像がそのアセンソールを上から見たところ。

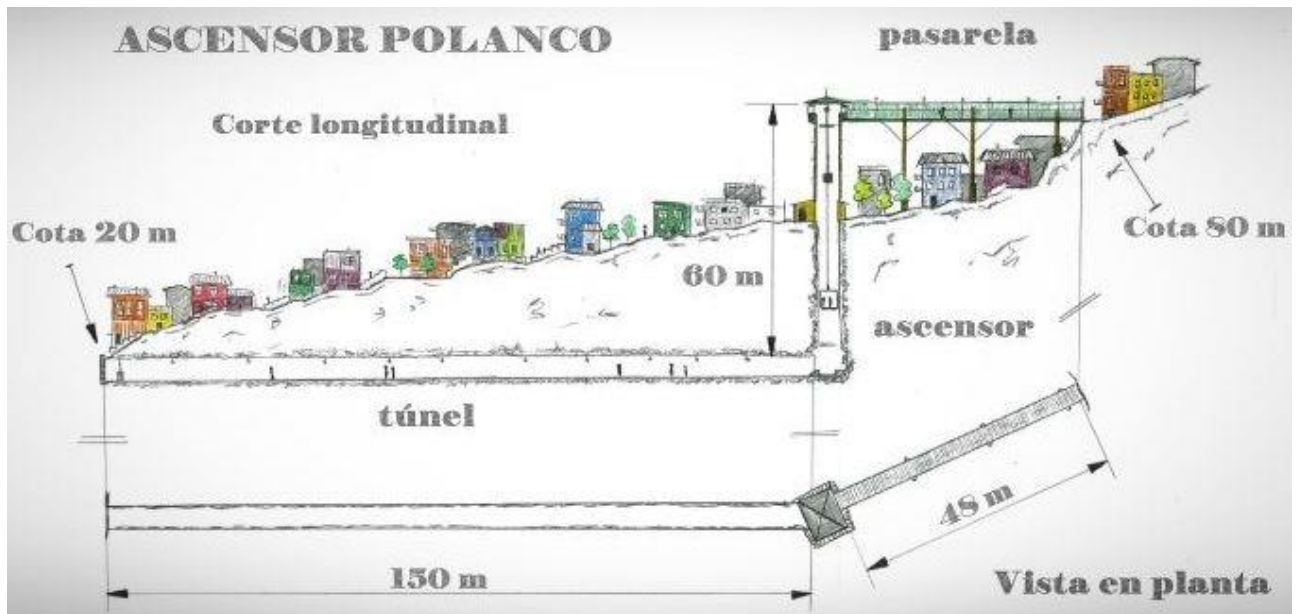


この車両に表示されている名前からすると、斜行でも特別な名前があるわけではなくやはりアセンソールと呼ぶのが普通らしい。車両に書いてある運転開始時期 1893 年はマップ記載の年代とも一致しています。明治 26 年!!

さっきの **Berth 6** の三枚の写真はこのアセンソールのある丘のどこかから撮られたものに違いありません。その岸壁 **Berth 6** はこの画面では丁度車両の陰になっています。

また、マップの右下部分にある、赤のアンダーラインの **Polanco** というアセンソール、こ

これは他の物とは全く違い、次のような構造です。



これなら、垂直部分は疑いようもなくアセンソール＝エレベーターです。 こういうものが実在するので、人によっては「斜行」の物はフニクラール＝ケーブル・カーと呼ぶべきだ、という事になるのでしょうか。

この断面図の Cota という単語は標高のことです。 垂直エレベーターの半分が空中にあるこのような構造は、同じ標高 80m に達するため水平・垂直に掘り進む距離を少なくして工費を節約するための工夫でしょう。 標高差の全てをトンネル掘削するよりも、橋や櫓でつないだ方が工事も簡単で安上がりですからね。

なお、同じく坂の街・長崎には、公衆電話ボックスのような二人乗りの小さな箱を、レールに吊って斜行させるという奇抜な乗り物も何ヶ所かあります。 市当局での正式名称は「斜面移送システム」市民の呼び名は「天神くん」「さくら号」「水鳥号」など。

＊

ところで、昼間の散歩と言えば、私の最大の楽しみはマーケット、特に食品市場巡り。なかでもスペイン語圏のメルカド mercado＝市場は何かと物珍しく見るだけで楽しい。後年、船上に日本人は自分だけ、又は機関長と二人だけ、と言う状態になった頃、船の外国人コックの三食にはウンザリしてしまっ、極力自炊に励んだものでした。 そうなると、マーケットを巡る散歩も単なる楽しみではなく、新鮮で安くて旨いものを探す手段として、極めて大切な時間でもあったのです。 それは数十年後の只今現在でも全く変わらず、毎日の一万歩散歩はもっぱらスーパー巡り。 ですから、今も続くこの習慣には年季が入っているんです。 Valpo のメルカドもいかにも港町らしく、新鮮な魚介類には事欠

かず、後背地の豊かな農地からの野菜・果物も豊富、その他、先住民の民具や、それらにヒントを得た色や柄の衣料品等、見て回るだけで十分楽しめました。 その一つ野菜市場の様子。 この人達が典型的なチリの庶民。

左のオヤジがドゥエーニョ *dueño*=店主、二人の女の子たちは使用人でしょうね、何か仕事の指示を受けているのか、真面目にメモっているみたい。



時にはこんなベッピンさんの売り子も・・・。 彼女は典型的なメスティーサ *mestiza*。



白人（主にスペイン系）とインディヘナ（indígena=先住民）との混血です。 男性ならメスティーソ *mestizo* と語尾が変わります。 チリの3Wの一つ、まさにここにあり。

\*

坂の町・長崎も降参の、とんでもない坂の町 *Valpo* の様子をもう一度見てみましょう。



日本で「山手」と言うといふ「高級住宅」と言うイメージが浮かびますが、*Valpo*に限らず南米諸国では、お金持ちは平地、坂の上にはビンボー人、と言う図式になるのが普通。この号の最初の画像、*Valpo* 沖からの遠景では分りませんが、こんな風にアップで見ると実態がハッキリします。

この画像は山頂に近い部分ですが、かなり荒れ果てたミスボラシイ状態の家屋が目立ちます。 結局、山手はこのような家並になってしまうのが実情です。

この号の3頁目で「覚えておいて下さい、後で説明します」と言った、ヴァルパライソ湾の海図に点在した **CERRO** という綴り。 スペイン語で、小山・岩山・急坂・険しい所、という意味の言葉ですが、上の画像のような場所をセロ **Cerro** と呼びます。 市街の背後はセロだらけ。 ととてもとても「山の手」なんてもんじゃありませんね。

特にこの当時はまだ、庶民が自家用車を持ち回すことなど思いもよらぬ、という時代でしたから、貧しい人達ほど不便な坂の上に追いやられるという結果になってしまうのです。現在は南米でも多くの国で車を持つという事が、それほど特別ではなくなってきたような

ので、チリでも少し状況は変わってきているかもしれません。

最近撮影されたと考えられる他の画像を見ても、山の頂上付近にも近代的なビルが散見され、上の画像とは大分変わってきた様子が見て取れます。 車社会になり道路の建設も進

んで、坂の上がそれほど不便ではなくなったことは間違いない事実でしょう。

最盛期は 31 基もあったアセンソールが、近年の情報では 7 基とか 6 基とか言われるようになったこともその表れの一つでしょう。 少数が残っているのは、生活に絶対必要だから、ではなくて、どちらかと言うと観光の目玉、または過去の遺産として保存する、という気配が濃厚です。 しかし、Konvall の頃のセロ Cerro はまさに上の画像の通りでした。

次に、この町の散策で必ず目に入るものを、ぜひ紹介したいと思います。



これ、全部石段です。 街中いたる所、特にセロと呼ばれる坂の上の住宅地に多く、これなしでは自分の家にたどり着くことができません。 31 基のアセンソールが全て稼動して

いたとしても、広いセロの住民全員が直接その恩恵をこうむる訳ではありません。

どうしても町中至る所に階段が必要なのです。 でも、ここの住民はそんな事をちっとも気にしていない、と言うか、こんな風に遊び心で茶化してしまっているんです。 真ん中

の石段のなんと長いこと。 落書き dignidad は自尊心・品位・誇り、位の意味。

長崎にもこれに近い場所は沢山ありますが、長崎の場合は自然石の色そのまま。

それはそれで♪ 今日もお一雨だあったあー♪ という歌ができる風情がある、というモンではあります。 しかし、こんなカラフルな落書きも悪くないじゃありませんか。

右側の石段なんかネコちゃんまで鍵盤の上で遊んじゃってます。

ところで、この猫、真っ黒ですがスペイン語でこういうのを、ガト (猫)・ネグロ (黒い)

ガト・ネグロ gato negro と言います。この町で見た猫が全部「ノラ」だったかどうかは分かりませんが、とにかく Valpo の街猫は圧倒的にネグロが多かったように思います。そうそう、Gato Negro という銘柄のチリ・ワインもありました。勿論、ヴィノ vino＝ワイン wine も例の 3W の一つ、この国では赤も白も沢山の銘柄がひしめいています。

これで、チリの 3W が出そろいましたね。

そういえば長崎の街も「ノラ」様の多いことで知られています。「オマガリ」と言ってシッポの先が曲がっているのが多い。坂が多い、ノラが多い、と変なところで長崎とバルパライソは共通点があるんだなー、と今更ながらビックリです。

Valpo の落書きも、近年益々磨きがかかってきたようで、Konvall の頃には見たことも無かったような規模にまで発展しているようです。



私がこの町をほっつき歩いたころにはこんな大掛かりなものは見たことがありませんでした。こうなると、もう「落書き」なんてもんじゃありませんね、「ストリート・アート」としか言いようがありません。

\*

昼間の街の様子はこの辺にして、いよいよ夜のお楽しみ、と行きましょう。

夜の街へ出たら、なにはともあれ、まずは一杯。

これまでも行った先々で、日本では呑んだことのない色々なアルコール飲料を試してきま



した。例えばギリシャのウーゾ ouzo（英語綴り）と言う強烈な奴。

ギリシャへ初めて行った時、通りに面したバーのテラス席で大勢のジーさん達が揃ってミルクのグラスを持ってオシャベリしているのを見てびっくりしました。ナンだ、ジジイが寄ってたかってミルクで乾杯かよ、と思いましたが、とんでもない。これがウーゾと言う強い蒸留酒だったんですね。

大抵の銘柄は40度以上で、普通はこれを水割りでやっつけるんですが、水を混ぜると白濁して、これを遠目で見るとミルクを飲んでる、みたいに見えるんです。

また、オランダではジュネバ (jenever 又は genever) 別名オランダ・ジンを、ドイツではシュタインヘーガー steinhäer をよく呑みました。材料も製法も呑み方も色々ですが、共通点は無色透明な蒸留酒である事。オランダやドイツのものはビンごと冷凍庫でギンギンに冷やして呑むのが普通でした、多くはビールを呑み呑み小さいグラスでチビっと。

そして、ここ Valpo の夜は何と言ってもコレ、ピスコ・サワー pisco sour です。



使うグラスによって、レシピによって、随分と印象が違います。真ん中と左端の物は上面にクリーム状のものが浮いていますが、これは卵白を加えてシェイクしたものです。一人前のオンブレ (hombre=野郎) がやっつける最も一般的なスタイルは右端のもの。私は卵白なんてゴメンですからもっぱら右端のシンプルなもの。要するにこれはピスコのライム・ジュース割。これをさらにソーダで割るのもムイ・ブエノ (muy bueno とっても旨い) 言わば耐ハイ、むしろそっちが普通だったかな。

肝心のピスコ pisco とは白ワインを蒸溜して作る或る種のブランデーと言えるでしょう。隣国ペルーにも同様の物があり、お互いにこっちが本家本元だと譲らないらしいですが、

公平に見れば、歴史から言っても生産量でもペルーに軍配が上がるようです。しかし、ペルー産ピスコの最大輸入国はチリだそうですから皮肉なものです。両方とも多くの銘柄がありますが、アルコールは40度前後の物が多いようです。まあ、しかしいずれも本家フランスのブランデーのような高級感はなく、ピスコ・サワーは、言わば焼酎レモン割り、と言った感じの気楽なもの。Valpoの夜の街のごくごく普通の庶民的な飲み物です。しかし口当たりがよすぎることもあり、うっかりするとついつい飲み過ぎで、アシを取られることも……。気が付いた時は後の祭りになりかねません。次はチリ産ブランドのピスコのいくつか。度数は pisco traditional と呼ばれる30度位の物から gran pisco という43度以上のものまで色々。



スペインにはオルーホ orujo という似たようなものがありますが、これは白ワインの搾りかすを再発酵させて作る蒸留酒、これも35度位から45度位まで色々あります。個人的にはピスコの方が旨かったと思いますが、オルーホも樽で長期熟成させたものはかなりイケます。イタリアにはオルーホと同じ系統のグラッパ grappa があります。味や強さもオルーホと殆ど同じように思います。

ピスコ、オルーホ、グラッパなど原料はいずれもブドウ。ワインの国ならではの物。長崎へ落ち着いてから晩酌はもっぱら焼酎が主役になりましたが、ここ十年間は麦焼酎をブランデーの空き樽で長期貯蔵したものにハマっています。オット、このネタの話にな

るとエンドレスになってしまいそうなので、ココマデ、としておきましょう。

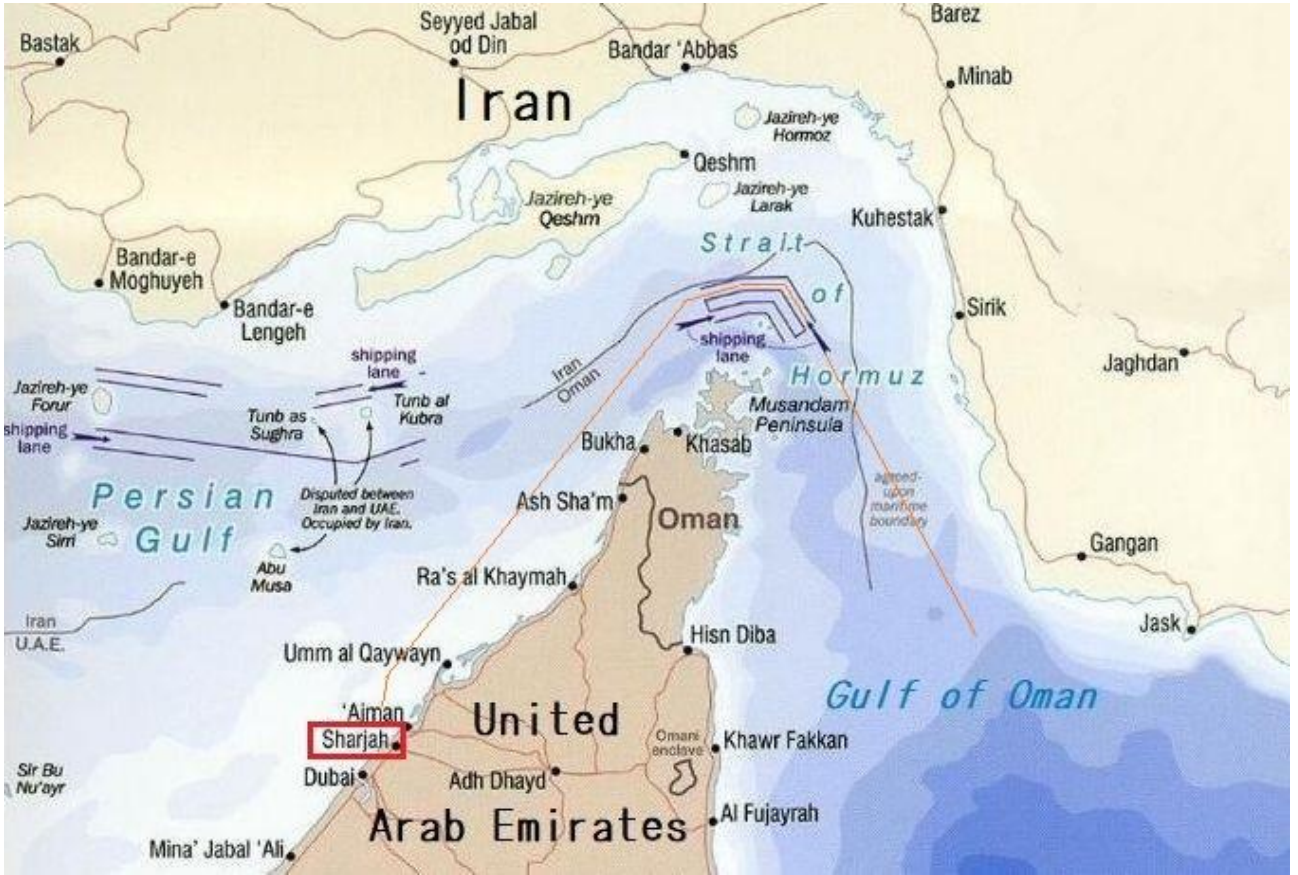
＊

さて、楽しかったバルパライソ停泊も、荷役が終わればサヨナラは仕方のない所。  
 今回の揚げ地はアラブ首長国連邦 UAE のシャルジャ Sharjah。 この港へも初入港。  
 出港前、パタゴニア水道・マゼラン海峡のパイロット二人が乗船、以後、大西洋に抜ける  
 まで三日余り船上で寝泊まりします。 復航は往航と同じルートを逆にたどります。  
 途中の狭水道アンゴストゥラ・イングレサ Angostura Inglesa も今回は待ち時間なしでス  
 ンナリ通過、プエルト・エデンでの錨泊もないので南タラバのご馳走も今回は無し。  
 マジェラン海峡も往航の逆コースそのまんま。 ただ一つ違ったのは、海峡のほぼ中央、  
 プンタ・アレナス港 Punta Arenas の沖で一時減速、パイロットの一人が迎えに出てきた  
 水先船に下船しました。 ここは沖から見た限り、ひっそりとしたサイハテの町と言った  
 様子でした。 ここではこれ以後も上陸の機会はずいぶんありませんでした。

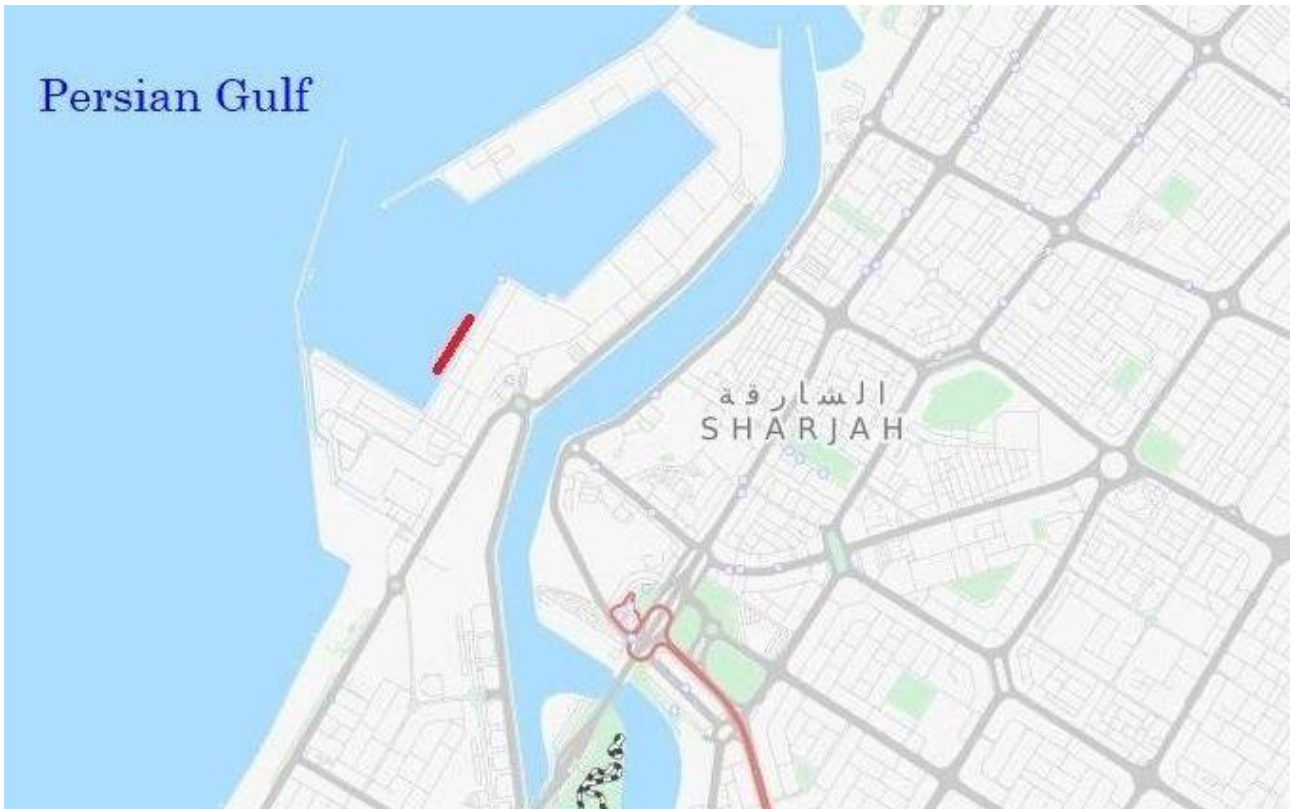


そこから海峡の東口、大西洋に面したダンジネス岬 Punta Dungenes 沖まで、パイロット  
 一名が水先案内をし、その彼もそこで下船。

そして、又南大西洋・を渡り、アフリカ南端へ。 今回は真夏ではあるし、吹かれても追  
 い風になる可能性が高いので、海峡東口からフォークランド諸島の北に向かいそこからア  
 フリカ南端へ航程線を進みます。 以後、ペルシャ湾入り口のホルムス海峡 Strait of  
 Hormuz までも往航と全く同じ。 今回の揚げ地シャルジャ Sharjah はホルムス海峡から  
 湾内に入ってすぐ南下したところにあります。



港内はこんな様子です。 Konvall のバースは赤マーク辺り。



ここでもすぐ分ることはバースから市街までの距離がとても近い事。 なんとと言ってもこれが食品を専門に運ぶリーファーの一番の特徴。 世界中どこに行っても、大抵の港でバ

ースから街に直接歩いて行ける程でした。

早速、K.M. 機関長と二人でぶらぶら歩きで街へ。 シャルジャの1~2月の気温は20度前後で夏のペルシャ湾の暑さからは想像もできないほどの心地よさ。

マップ下辺中央の橋を渡ってゆくと所々に豊富なオイル・マネーで造った人口緑地もあって、これまでのペルシャ湾とは違うイメージでした。 しかし、街の商店街は前回のバーレーン同様にウィンドウ・ショッピングはそれほど楽しめませんでした。 結局、ココも目立つのは貴金属店、宝飾店、それに食べ物と言えれば例のケバブ。 という事で二人でただただ歩き回っただけ。 歩くだけでも十分に楽しめたバルパライソとは180度の違い。

これがイスラムの国と南米のスペイン語圏カトリックの国との違いでしょうか？

シャルジャで全てのカーゴを揚げ切って、次の積荷の為、再びバルパライソへ向かいます。

途中は前航海と全く同じ、時期的にも南半球の夏ですから特になんの問題もナシ。

一気にバルパライソまで飛びます。 バルパライソとペルシャ湾間の航海日数は、湾内どの港かによるし、季節にもよりますが、大体片道22~3日から24~5日、両方の停泊を入れて一航海一回りトータル2ヶ月程度です。

\*

バルパライソでは代理店の本船担当者、愛想のいいアントニオ Antonio が出迎えてくれました。 Konvall での四航海ともずっと彼が本船担当に張り付きで、私やチョフサーにはとても有難かった。 ステベなどと様々な打ち合わせや交渉の際でも、仲介役として、何かと気心の知れた者がいるのはお互いにとって好都合です。

とは言え、行く先々の代理店員の名前を全部覚えられる筈もなく、彼のようにハッキリ個人名を記憶しているのは、それなりに個人的な触れ合いがあった人物に限ります。

この時は入港するとすぐ、アントニオがちょっとした難題を持ち込んできました。

この四航海のチャーターer=用船者はイタリーの商社でしたが、その用船者が、デッキ・カーゴとして製材を運んでほしい、と打診してきている、揚げ地はソマリア

Somalia のキスマヨ (Kismayo、Kismayu 又は Kismaaayo) との事。

これには私もちょっとビックリ。 何故なら、Konvall はリーファーであって材木船ではありません。 とはいうものの、私が駆け出しの頃には、一般の定期貨物船でもデッキ上に材木を積んだことはショツチュウありましたし、その頃の定期船にはそういう装備もありました。 しかしその後、海運全般が近代化されると分業化も進み、従来定期貨物船が運んでいた一般雑貨は全てコンテナ船で、鉄鉱石は鉄鉱石船、石炭は石炭船、その他の

鉱石類や穀類はバルク・キャリアー、そして原木や製材は材木船と言う風に、殆どのカーゴがそれ専用の船で運ばれるようになっていたのです。

用船者が本船をチャーターした目的は、果物や野菜等の生鮮食料品を運ぶためだった筈。

それなのに、船の本来の使用目的とは違う貨物を積み、と突然言われてもネー。

そこで、これは私の一存で決めるわけにはゆかないから、代理店の事務所から東京の会社に電話をいれて相談したい、とアントニオに頼みました。

この時、二月末はチリではまだ夏時間、バルパライソの標準時は世界時 UTC マイナス 3 で、プラス 9 の日本時間とは 12 時間の差があって夜と昼がひっくり返っています。

まさに地球の裏側、東京の午前中に電話を入れるには、代理店の事務所には宵の口迄誰かに残ってもらう必要があるんです。 アントニオは心よく引き受けてくれました。

日本のオフィス・アワーになるまで近所のバルでアントニオにセルベサをおごって肩を振りながら（オシャベリしながら）待機。 この頃、私のスペイン語もアソビの範囲なら何とか通じるようになっていました。 勿論、アントニオも仕事に必要な英語は一応話せた

し、他愛のない雑談でお互いに楽しく時を過ごすにはなんの問題もありません。

船舶管理会社に電話を入れて状況を説明すると、安全上問題の無い限り用船者の意向に沿ってあげてほしい、但し、最終的にはキャプテンの判断次第、との事。 まあ、予想通りの回答です。 会社の連中は商売上用船者にはイイ顔をしたい、しかし、一切の責任は船長にアリ、というわけ。 私としてもこれは最初から分かっていたこと。

まあ、いいでしょう。 やってヤローじゃないの。

アントニオには余計な時間外の労をねぎらって、船に帰り改めてチョフサーと打ち合わせ。 チョフサー、君は材木を積んだことあるかい？と聞くと、原木も製材も全く経験はありません、との事。 ヨシ分った、じゃあイチから始めよう、と深夜に至る迄、事細かに材木積みのノウ・ハウを説明しました。

まず重要なことは復元力計算。 これなくしては安全は確保できません。 要するに GM 計算と言う奴、下向きの重力と上向きの浮力の位置関係の計算です。 これについては以前、駆け出し航海士の頃の稿でお話ししたことなので詳細は省きます。

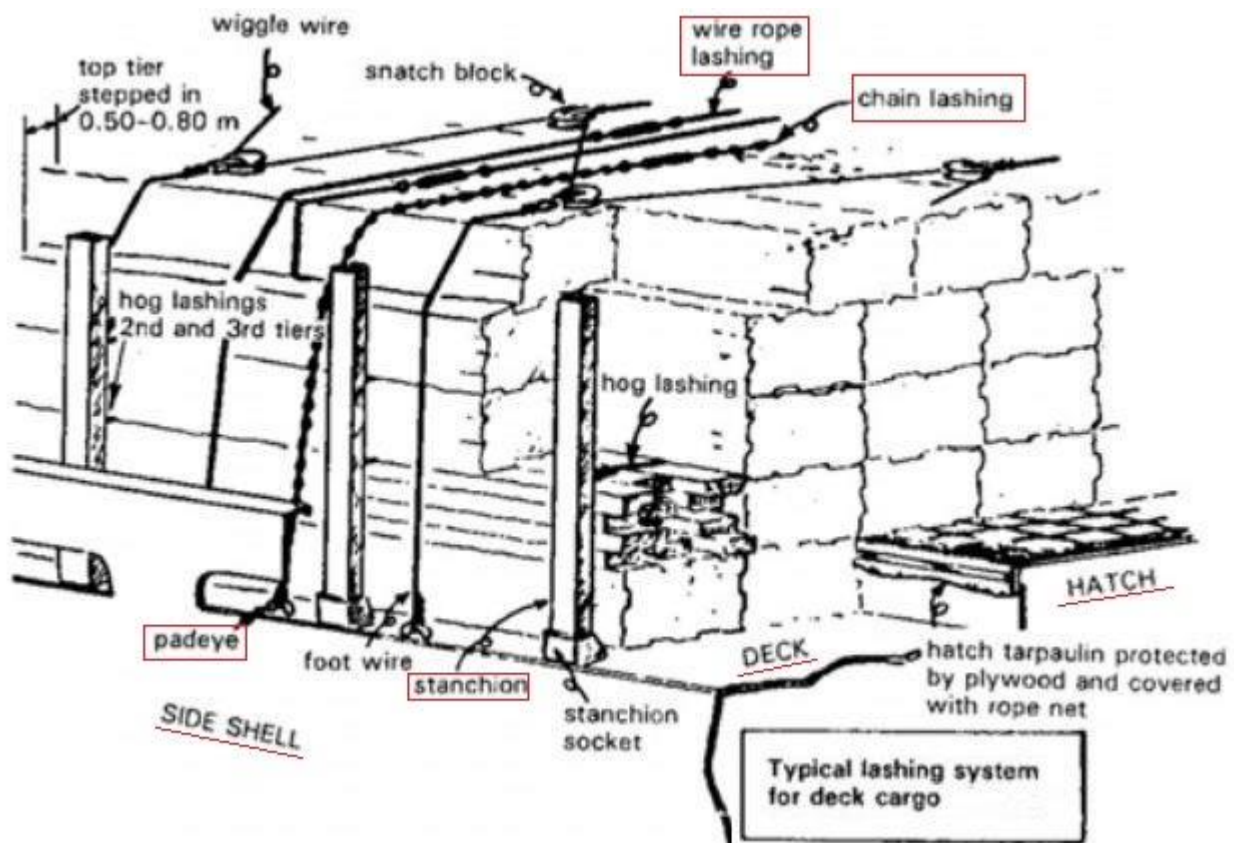
Konvall は元々デッキ上に貨物を積むことを想定して造られた船ではありません。 デッキ上に貨物を積む、言い換えれば重心が高くなることについては慎重に検討しなければなりません。 チョフサーはその計算も実務としては初めて、大変です。

この計算によって、デッキ上にどの程度の重量を積んでも大丈夫か？ 復元力を失うこと

なく大西洋を横断できるか？ が決まります。 更に安全を確保するためには、その限界より十分の余裕を持って積載量を決めなければなりません。 チョフサーはその夜、殆ど徹夜で頑張ったようです。

こうして積載量の目安を付けたところで、次の難題はセキュアリング（securing＝安定確保）、具体的にはデッキ上に積んだ製材をどういう方法でラッシング（lashing＝固縛）するか？ 何しろ、Konvall には材木デッキ積みの為の装備は一切ないんです。

次の画像は普通の材木船に製材をデッキ積みした様子の一例です。



一般の材木船と Konvall が大きく違う点。 第一はハッチ・カバー hatch cover の構造。材木船は初めからハッチの上に材木を積むことを想定していますから、大きな荷重がかかってもへたらないように、それなりに頑丈に造られています。

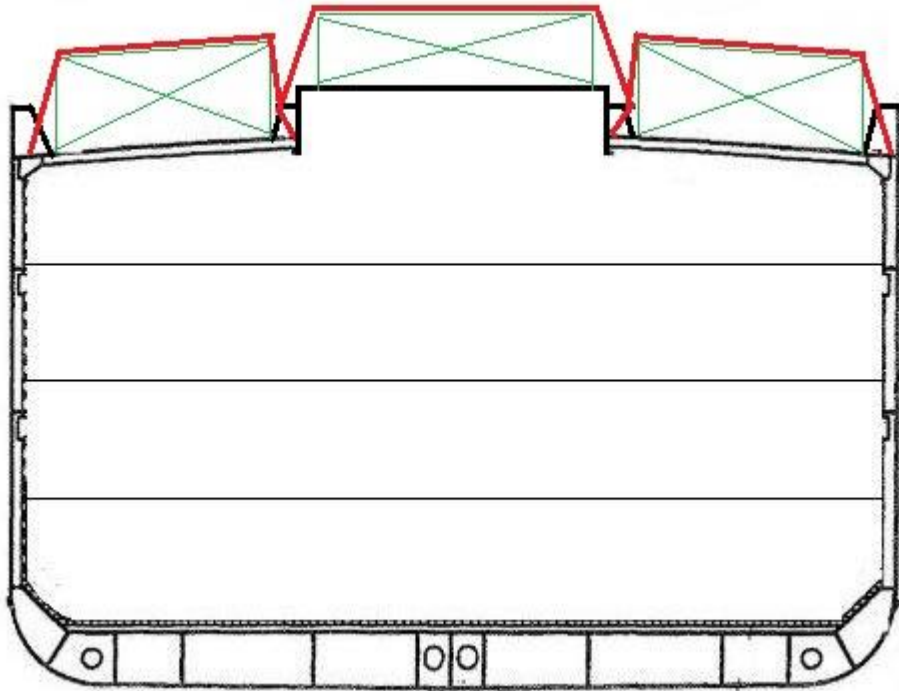
第二に、材木船にはデッキ上船首から船尾までの舷側にスタンション（stanchion＝支柱＝画像の手前側に三本見えている鋼材）を 3m おき位に何本も並べて配置できるのが当たり前ですが、Konvall にはこの装備が全くナイ。

第三は、材木船のデッキ上にはいたるところにチェーン・ラッシングの為のデッキ・アイ（deck eye＝画像では pad eye としてある）配置されているが Konvall には殆どナイ。少しはあるが、元々チェーン・ラッシングなど想定していない、したがってワイヤーでのラッシングに頼るしかない。

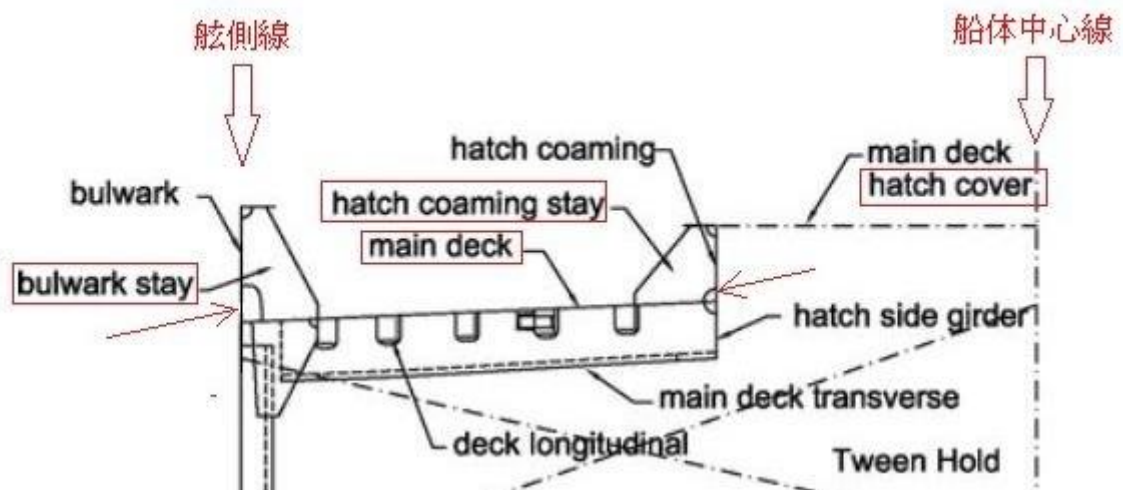
これらは全て、材木を積む目的で造られた船には必須の装備ですが、本来、艙内に生鮮食料品を積むために造られた Konvall がないことは、当たり前と言えは当たり前。

ではそういう船のデッキに製材をどう積みばいいか。結論として出した答えがコレ。

材木デッキ積み、ナンテ言えるほどの量ではありませんが、これが精一杯。



デッキ上の製材の高さは 2m、ハッチ上は 1.5m 以下に収める。ラッシングは赤線のようにワイヤーでのみ小さくまとめて行う、ラッシング・ワイヤーを止めるデッキ・アイのない所では下図の赤矢印で示したブルワーク・ステイ bulwark stay とハッチ・コーミング・ステイ hatch coaming stay の根元の開口を利用することにしました。次の図はデッキ部分の横断面で、Konvall とは細部のサイズは違いますが、構造は大体似たようなもの。



代理店のアントニオにもこれらの事を細かく説明して、以下の事を頼みました。



製材の荷姿は本船の要請通りに整えてもらう、即ち本船に積む予定の高さに、組み合わせて収まる大きさのバンドル (bundle=束) に仕立てるよう出荷主に依頼すること。

ステベ stevedore=荷役会社にも本船の計画を詳しく伝えること。そして、セキュアリングに必要な、ワイヤーをはじめとする各種資材の調達を本船の指示通りすること。

実は、この材木積みは本船より半月ほど前に、英国人船長の船に打診したけれど、すげなく断られた後だったらしい。ですから代理店には用船者からかなり圧力がかかっていたらしく、アントニオも本船の要求通り機敏に動いてくれました。

デッキ積みは、本船の通常業務である艙内の冷蔵貨物を全て積み終わった後でしかできません。だから、積み付け計画について材木積み初体験のチョフサーと、ジックリ時間をかけて打ち合わせが出来たのは好都合でした。

材木積みのステベは普段の冷蔵貨物積みとは別の会社になりました。

このステベは普段から材木積みには慣れている連中でしたが、前述のように材木船とは構造が違うリーファーになんか積んだことはなく、フォアーマン foreman=現場監督も本船の積み付け計画に真摯に向き合ってくれました。

そして、積み付け作業の途中でも、本船からの細かい指摘があると作業員全員極めて素直に応じてくれたのです。これはかなり珍しいこと。作業員達も、決して本船の指示に逆らうな、と上から言われていたんじゃないかと思います。

多分、代理店からもステベに対して、この積み付けを承諾してくれた本船の意向を 100% 尊重するように厳しくクギを刺されていたのだと思います

こうして、リーファーとしては異例の製材デッキ積みをしてソマリア向け出港したのです。

長くなりました、続きは又次号で・・・。

\*

次回更新は 2019 年 4 月 27 日(土)の予定です。