

甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

057号 (22 Jun 2019)

冷凍船・ありあけりいふあ

(船籍変更改名後 Ariake Reefer)

(Jun 1985 ~ Dec 1985)

Zampaguita の「スーパーバイザー」と言う変わった職を二航海終えて、さて、次は本命のリーファーの口を、と期待したんですが、P シッピングでは当面アテは無いとの事。アルバトロスは乗船しないことには食べませんから、のんびりとアキを待っているユトリはありません。有給休暇という結構なものとは無縁の世界なんです。そこで、早速また履歴書を何通か書き、それを懐に、なぜかマンニング屋が集中する中央区を中心に職探しです。Konvall に乗って、今まで知らなかったこのタイプの船がとても気に入ったので、当分はリーファーに的を絞ろうと決め込んでいました。Konvall で相棒だった K 機関長は水産大手の元社員船員でしたから、この世界、即ち大手水産会社のリーファーの運航状態について、色々と詳しく話してくれました。

その中で、私が目を付けたのは K 機関長の居た N 水産と張り合っていた N 漁業と言う会社の子会社です。 Konvall の管理会社が N 水産の定年後の社員の受け皿会社であったのと同様、そこは N 漁業の元社員が運営している会社で、親会社所有のリーファー数隻を管理していると聞き、これは有望だと目星を付けていたのです。

で、まず第一番にその会社 H 海運を直撃です。 アルバトロス は紹介者など全く期待もしないし、必要ともしません。 履歴書を持っていきなり乗り込むだけ、ダメモトです。 人手が足りている場合はケンもホロロ、でも、必要としている場合なら、ドレドレとすぐ履歴書を吟味して、これは使えそうだとすれば直ちに話が進みます。 この時が、まさにその絶妙のタイミング。 ここへ飛び込んだのは大当たりでした。

H 海運で提示されたのは Konvall と殆ど同じ大きさの冷凍船「ありあけりいふあ」でした。「リーふぁー」ではなく「りいふあ」このカナ表記には些か違和感がありますが、あとで出てくる船員手帳の乗下船履歴にも明記してあるように、これがこの船の登録名称です。表題の様に、乗船後一航海してパナマ籍になってからは英字表記 Ariake Reefer に改名されましたが、乗船した時はまだ日本籍で船名もカナ表記だったのです。

Sampaguita じゃなく Zampaguita だ、と言うのと同じこと、あくまで固有名詞ですから文句のつけようがありません。 その「ありあけりいふあ」はこんな船でした。



ハウスの前に 3 艙、後ろに 1 艙、最前部 No.1 ホールドと最後部 No.4 は三層、No.2 と

No.3 は四層のデッキを備えていて、合計 14 区画のカーゴ・スペースがありました。上の写真で前後のハッチ上に長円形の黒いものが見えてますが、これはラバー・フェンダーで、漁船や運搬船を横付けして冷凍魚の積み取りをするとき、それらの船と本船船腹の間にこれを吊るして、双方の船体が直接当ってダメージが出るのを防ぐのです。上の画像はネットで見つけたものですが、これには次のような資料が付いていました。

IMO number	7902984
Name of the ship	ARIAKE REEFER
Former names	ARIAKE STAR (2006)
Vessel type	Reefer
Operating status	Decommissioned or lost
Flag	Liberia
Gross tonnage	7099 tons
Deadweight	8076 tons
Lenght	144 m
Breadth	18 m
Draft	8 m
Year of build	1980
Description	ARIAKE REEFER is a Reefer built in 1980 by NAGASU HITACHI SHIPBUILDING & ENGINEERING - SHIBUSHI, JAPAN. Current status: Decommissioned or lost. Formerly also known as ARIAKE STAR. It's gross tonnage is 7099 tons.

総トン数や長さ・巾、などは問題ありません。造船所が日立造船・長洲となっていますがこれは所在地名で、会社の正式名称は有明工場だった筈です。最後の Shibushi は意味不明。長洲は熊本県、志布志は鹿児島県ですから、関係ないと思うんですが。そして各項目をジックリ読んでゆくといくつかの疑問があります。まず、この時の船名は Ariake Reefer で船籍はリベリア、そして 2006 年までの船名が Ariake Star となっている事。前述の様に私が乗っている時「ありあけりいふあ」から Ariake Reefer に改名されたのですが、その時はこの資料のようにリベリアではなくパナマへの転籍でした。

そこで再びネット検索をすると次の資料が見つかりました。



Photo Details	
Location:	Rotterdam, Netherlands
Description:	After repairing following the collision with "ming fortune", renaming "ariake star". Leaving Rotterdam (NL)
Title:	ARIAKE STAR
Build year:	1980
Vessel Identification	
Name:	Ariake Reefer
IMO:	7902984
Former name(s):	- Ariake Star (Until 2006 Jan) - Ariake Reefer (Until 1994 Jul)
Technical Data	
Vessel type:	Reefer
Gross tonnage:	7,099 tons
Summer DWT:	8,076 tons

この画像の時の船名は Ariake Star でそれが 2006 年まで、更にその前 1994 年までは Ariake Reefer となっています。 という事は私が乗っていた時「ありあけりいふあ」から Ariake Reefer に変わって、1994 年に Ariake Star に改名、更に 2006 年に再び Ariake Reefer に改名された、という事になります。 赤枠の記事は「Ming Fortune との衝突して修理を終えた後 Ariake Star と改名、ロッテルダムを去るところ」と読めます。 前の資料とこれを合わせると、どうやら「ありあけりいふあ」から Ariake Reefer になって、1994 年に衝突事件を起こした後 Ariake Star に改名した。 その後 2006 年に今度はリベリア籍に変わり、船名は再び Ariake Reefer に戻った、という事になります。 そこで、この船の衝突事件について検索してみると次の資料が見つかりました。

May 14th

The 100 metre Panamanian registered cargo vessel 'Ariake Reefer' was on May 14 1994, in the vicinity of the Bassurelle lightbuoy in dense fog, had a rather too close encounter with the 150 metre Taiwan registered container vessel 'Ming Fortune'. Both were ships navigating the Dover Strait, neither was meant to be quite so close to the other. Both the 'Ariake Reefer' and the 'Ming Fortune' were badly damaged and some containers were lost overboard. The enormous gash in the prow of the 'Ariake Reefer' suggests the 'Ming Fortune' came off the worse.

Lifeboats from Eastbourne, Hastings and Newhaven were launched to the incident along with a Rescue Helicopter.

The Eastbourne All Weather Lifeboat 'The Royal Thames' launched at 1435hrs and arrived on scene at 1611hrs. The distance from Sovereign Harbour was 23.8 miles at a bearing of 160 degrees true. The weather on scene was heavy rain and fog with a visibility of approximately half a mile.

After standing by the vessel throughout the late afternoon and evening to monitor the situation giving updates to Dover Coastguard the Eastbourne lifeboat was relieved by Newhaven Lifeboat and returned to Sovereign Harbour at 2338 hrs.



'Ariake Reefer'

確かにこれは **Ariake Reefer** に間違いありません。 常時水上交通が輻輳していて、視界不良もショツチュウという危険一杯のドーバー海峡です、衝突事件が起きてても不思議ではありませんが、この船にこんなことがあったとはこれまで全く知りませんでした。

この記事の冒頭で船の長さを **100m** としているのは全くの間違いで、正しくは **144m** です。衝突した相手 **Ming Fortune** は **150m** の台湾籍コンテナ船としてあり、これもちょっと疑わしい。 この手の船としては小さすぎると思います。

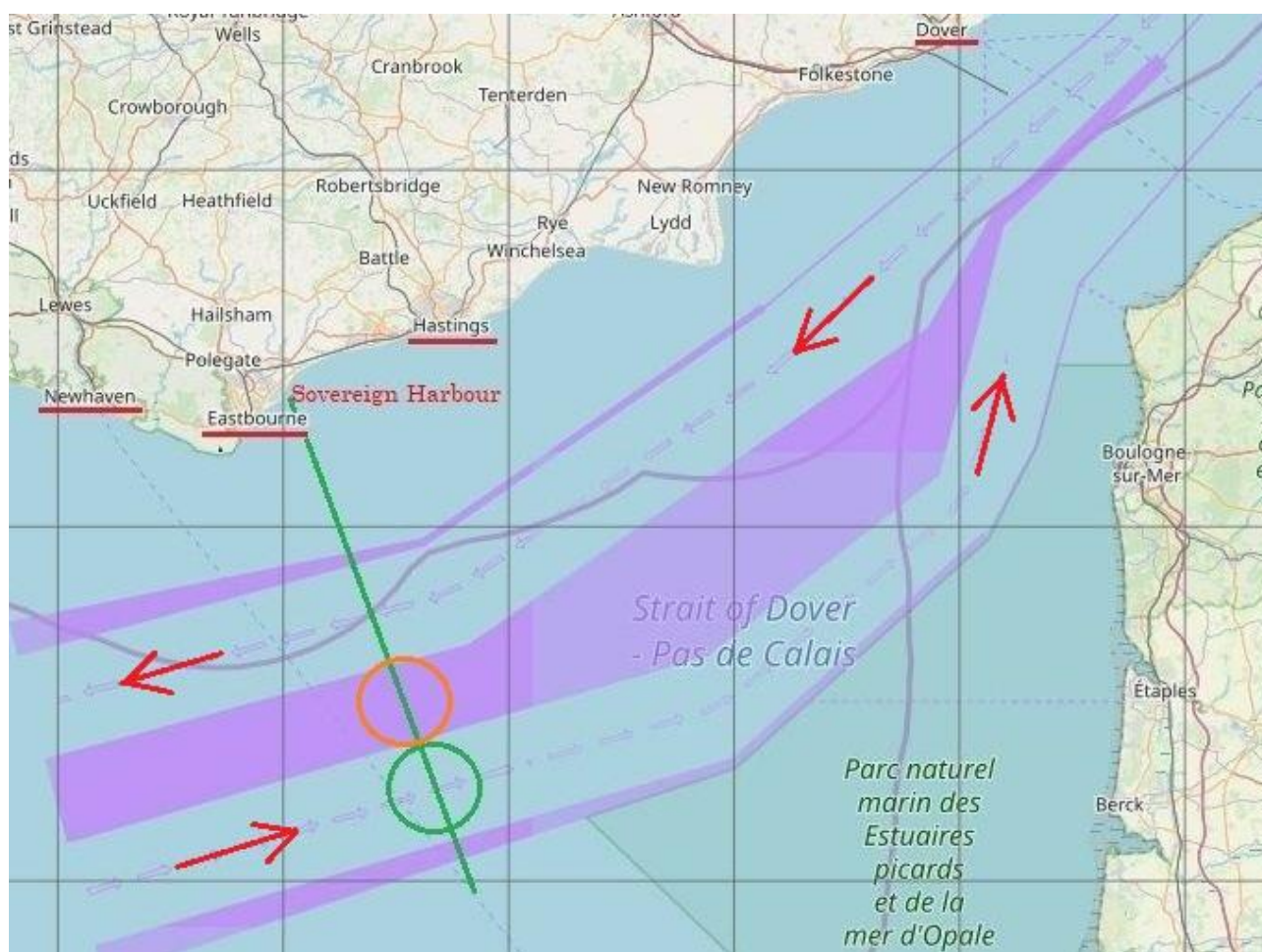
その他記事の内容もちょっと違和感のある書き方で、衝突の状況や原因についての確かな情報がなく、疑問が残ります。 どうやら英国の海事新聞の記事ではなさそう。

そこで、台湾籍船のデータを検索すると総トン数 **29,872** トン、長さは **210m** となっていました。 コンテナ船のサイズとしてはこっちの方がずっと信ぴょう性があります。次の画像がその船で、これはどう見ても長さ **150m** ではなく **210m** が正しいでしょう。



ことほど左様に、ネットの情報は念には念を入れて深読みしないといけませんね。
 なお、この船もこの衝突事件後、売船・改名され Maersk Dubai となっていました。

衝突事件を起こした船なんて縁起でもありませんからね。



これは衝突事件を報じた、上の記事の内容をマップ上に移してみたものです。

記事では事件現場は Sovereign Harbour からの真方位 160 度、距離 23.8 マイルとなって

います。 マップ上のグリーンの直線が Sovereign Harbour から真方位 160 度の線。
 しかし距離表示が陸上の哩 statute mile = 1609m なのか、海上の哩 nautical mile = 1852m
 なのか、曖昧です。 海上なのにツイ陸上の哩を使ってしまったのではないか？ なぜな
 ら後者ではその場所はグリーンの円ですが、前者ならオレンジの円の辺り、オレンジの方
 が衝突事故の発生する可能性が高いと思われるからです。

ドーバー海峡にはこのように道路の中央分離帯と同じような通航分離帯が設定されていて、
 反対方向から来る船と正面に向き合っニア・ミスしないように配慮されています。
 道路の分離帯との大きな違いは中央の太いマゼンタの分離帯へも進入できてしまう事。
 特に視界不良時には自船の位置に絶えず注意を払っていないと分離帯に入る、またはそれ
 を乗り越して反対の通航路に迄ハミ出してしまう可能性さえあります。

この場合、お互いに分離帯域にハミ出してしまった可能性が大きい。 勿論、片方が反対
 航路迄大きくそれてしまった可能性も否定できませんが、それはあまりに不注意すぎる。
 なお、余談ですが、マップの左端にある Newhaven は、この後に乗った別のリーファーで
 何度も寄港したことのある懐かしい港の一つです。

*

船の資料検索に手間取ってしまいました。 では「ありあけりいふあ」に乗船です。
 この船は私が乗船した時はまだ日本籍船でしたが、それまでも日本へ帰ることは殆どなか
 ったらしく、検査や修繕の為のドック (=入渠) も殆ど外地で行っていたようです。
 これは、当時のリーファーの運航形態としてはごく当たり前の事だったのです。 従って、
 以後暫く続いた私のリーファーへの乗下船は、当然の如くその殆どが外地でした。
 出発当日、管理会社 H 海運の担当者に付き添われて親会社 N 漁業本社に出頭し、船の運
 航状況等の説明を受けたのち、その足ですぐ空路ロンドンに旅立ちました。
 この船への乗船地は英国ブリストル湾 Bristol Channel に面したニューポート Newport
 でした。 この時の交代者は私だけだったので一人旅で、これ以後、何度も経験した外地
 での乗下船の多くは一人旅でした。 ヒースロー空港では例によって、私の名前を手書き
 した段ボールを胸に掲げた出迎え人が待っていてくれました。 彼は代理店手配のドライ
 バーで、はるばるニューポートから私を乗せる為出向いて来たのです。
 ヒースローからニューポートの港までは約 200km、私が経験した外地乗下船時の空港から
 港迄の距離としては一番長かったのではないのでしょうか。 途中トイレ休憩を含めて 3 時
 間弱ほど、空港から乗船地迄としては異例のロング・ドライブでした。

ヒースローとニューポートの位置関係。 ニューポートはブリストル湾 Bristol Channel の奥に位置しています、別の海に抜けていない「湾」なのに何故 Channel なのか？

湾の最奥部は、英国で最も長いセヴァーン川 River Severn の河口部です。



車はそのセヴァーン川をまたぐセヴァーン橋 Severn Bridge を渡ります。 この橋はセヴァーン川と西隣のワイ川 River Wye 河口部も一気に渡るので、別名 Severn-Wye Bridge とも呼ばれるようです。 私が通ったこの時はこの橋がセヴァーン川最下流の橋だったんですが、その後 1996 年にこの下流に別の橋 Second Severn Crossing セカンド・セヴァーン・クロッシング（後に Prince of Wales Bridge と改名）が開通したのだそうです。

とにかく、この橋を渡った先はイングランドではなくウェールズでした。

こここれまで通過した英国の港と言え、マップ左下のノース・シー・パイロットの乗下船地ブリクサム Brixham だけで、英国で港内に停泊したことは一度もありませんでした。

だから、イングランド、スコットランド、ウェールズ、ノーザン・アイルランド等、英国内の四つの地方名と夫々の特色について、特に意識したことがなかったのです。

それは、日本ではこの国をイギリス又は英国と当たり前に呼んでいるから、だと思えます。

しかし「イギリス」は、元はと言えばイングランド England を指す言葉だった、そして、

正しい国名は「グレート・ブリテン及び北アイルランド連合王国」United Kindom of Great Britain and Northern Ireland（略称 UK）なのです。 現在、日本の公用文では「英国」

としているのだそうで、日本人が上記の正式名を使うことは少ないですね。

それはともかく、そのイングランドとウェールズを分けるセヴァーン川を渡って、マズ驚いたことは、道路上の様々な案内標示板でした。 例えばこんな具合です。



下の画像の左下隅の単語なんか母音が一つもありません、全く読めない。

ヤヤコシイことに英語が上段になったり下段になったりとバラバラです。 ドライバーに、案内板に書いてある英語ではない綴りは何なのか聞きました。 すると、「アア、これは

ウェルシュ（Welsh＝ウェールズ語）ですよ」という答え。

そこで私も、アアそうだった、ここはイングランドじゃないんだ、と改めて納得。ウェールズにはウェルシュと言う独特な言葉がある、という事はおぼろげな知識としてはあったのですが、現物に直面するのはこの時が初めてでした。

それにしても、ウェールズでは現在もこの言葉を使っているのだろうか、その辺を再度ドライバーに聞きました。すると「北部で生まれた年寄りには日常的に使っている人がいるかもしれないけど、南部のこの辺の私の世代では殆ど死語ですよ」とのこと。

その後、代理店員を初め色々な人に聞いた話を総合すると「今ではウェルシュを日常語として話す人は殆どいない、けれども、このまま全てを失ってしまわないように、できる限りの努力を続ける。そのためにも案内標識などには極力英語と併記して、ウェルシュという言葉をおぼろげにしている」という事らしい。

ニューポートの岸壁に着いたのは午後の早い時間だったと思います。船は既に着岸して揚げ荷の最中でした。例によって船員手帳の雇入れ・雇止め記録。

(五) 雇入れ契約関係		(六)	
船名 ありあけりいふあ Name of Ship 冷凍貨物船	総トン数 7186.88 G.T.	更新・変更(船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは従業員数、職名又は雇入れ期間) 年月日及び新田事項 (官庁公認印)	
職名 船長 Position CAPTAIN	主機の種類 ディーゼル機 7,869 KW	航行区域又は従業員数 遠洋区域	
船舶所有者の住所及び氏名又は名称 東京都中央区銀座6丁目12番 東京銀ビル601号	船長氏名(印)	雇止め年月日及び雇止め港 昭和60年8月1日 NEWPORT 港 (官庁公認印)	
雇入れ期間	昭和60年6月3日 NEWPORT U.K.	備考 パナマ国籍に変更 船内雇止、船長 (官庁公認印)	

船名欄はこの通り「ありあけりいふあ」これが正式名。左頁の乗船地が Newport U.K.

になっているのに、雇入れ承認印は「在ベルギー日本国大使館」になっています。ニューポートには在外公館が無いので次の揚げ地アントワープまで公認申請はオアズケとしたんです。又、二か月後アントワープで雇止め、と見えますが現実の下船ではなく、

日本籍でなくなったから、以後日本の船員手帳への記載はしない、という事です。この時のこの船の運航形態は、コロンビアとジャマイカでバナナなど各種果物類を積み、英国ニューポートとベルギーのアントワープの二港揚げ、と言うのが普通でした。

私自身、リーファーについては既に把握したつもりだったし、この船の運航形態も特別なことはない定期運航でしたから、特に引継ぎに手間取ることもなく、その日のうちに前任者は下船し、私の逆コースでヒースローに移動してゆきました。

そのニューポートの港はこんな様子でした。



まず、画面の奥はアスク川 **River Usk**、この川は左上から右下にかけて大きく湾曲してニューポート港を囲んでいます。そして右下からブリストル湾に流れ出ます。そこは湾奥部であると同時に、さっき渡ったセヴァーン川の河口沖でもあります。

手前の「ハ」の字型は防流堤とでも言いませうか、入出港船が川の流れを横切って狭いロック **lock**=閘門に入ったり出たりする時、操船をし易くするためのものです。港の案内書には **Entrance Jetty** (港口突堤) としてあります。ニューポート港が面しているブリストル湾は、潮高差の大きいことでも知られていて、カナダ東岸・ノヴァスコシアのファンディ湾 **Bay of Fundy** に次いで潮高差が大きい事では世界で二番目なのだそうです。そんな湾に面している港ですから、月齢によって大きく変化はするものの、最高高潮と最低低潮の差が **12m** を超えることはザラです。しかも、この港の入り口はアスク川河口部の汽水域にありますから、下げ潮時には下流に、上げ潮時には上流に向けて強い流れが起きるのです。その流れを横切って狭いロックに進入するのはかなり難しい。勿論、タグ・ボートのアシストはありますが、それでも簡単な操船ではありません。

同時にこの突堤は入出港航路に土砂がたまることを防ぐための物でもあります。港内及びロック内と、アスク川とでは水面の色が全然違いますね。川は常に上流から運ばれる

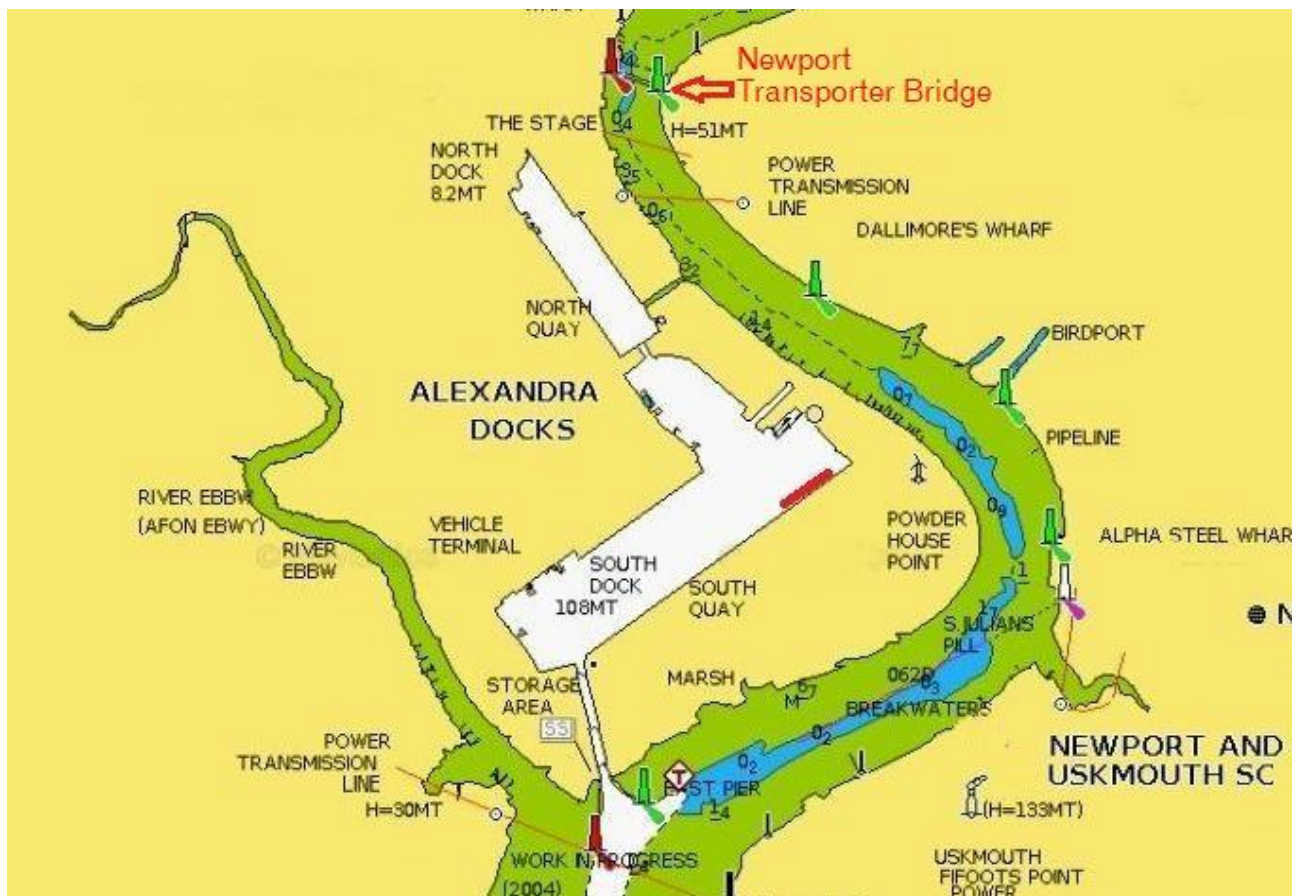
土砂で濁っていますが、港内では流れがゼロで土砂は沈殿して水が澄んでくるわけ。船はまず河面から防流堤を経てロックに入ります。 ロックはパナマ運河などにあるものと全く同じ構造で、要するに高さの違う水面を行き来するための階段のようなもの。

ロックの構造についてはこれまで何度もお話ししてきたのハシヨリます。

この港は完全な人工港で、中央のプール状の港内とアスク川の水面は一定ではありません。上記の様に、潮の干満差が非常に大きい河口部水面と港内水面を直結していると色々と不都合があるので、ロックでアスク川との間を遮断することが必須なのです。

上の画像で見えているのはサウス・ドックですが、この左手奥にノース・ドックと言う別の船溜まりがあります。アレキサンドラ埠頭 **Alexandra Docks** と言うのはこれらを総称する呼び名で、言わばニューポート港の別名です。右上に白い屋根の倉庫が二棟ありますが「ありあけりいふあ」はこの前面の岸壁に着岸していたと記憶しています。

以上をマップで示すと次の通り、「ありあけりいふあ」の係留岸壁は中央右の赤マーク ニューポートの市街はノース・ドックの上方です。



さて、ここでマップ上辺中央の赤矢印で示した橋に注目してください。これはニューポート・トランスポーター・ブリッジ **Newport Transporter Bridge** という橋ですが、とても珍しいものでした。

こんな風に、いかにも橋ですが、橋であって橋でない、橋の上には昇りようがありません。



橋の上に行き着くには地面から橋桁の高さまで斜路又はエレベーターが必要ですがそのどちらもありません。元々、船の航行を妨げないようにと考えられたのだそうで、この橋の橋桁はその上を通過するためのものではないんです。橋桁はその下を通航する船の為にできるだけ高くしたい、しかし兩岸の土地が低いと橋桁を高くすればするほど低い地面から橋桁に行きつくことが難しくなります。そこで考えられたのがこの方式。

左右の橋脚の略中央に薄いブルーの構造物がぶら下がってますが、これは次のようなもの。

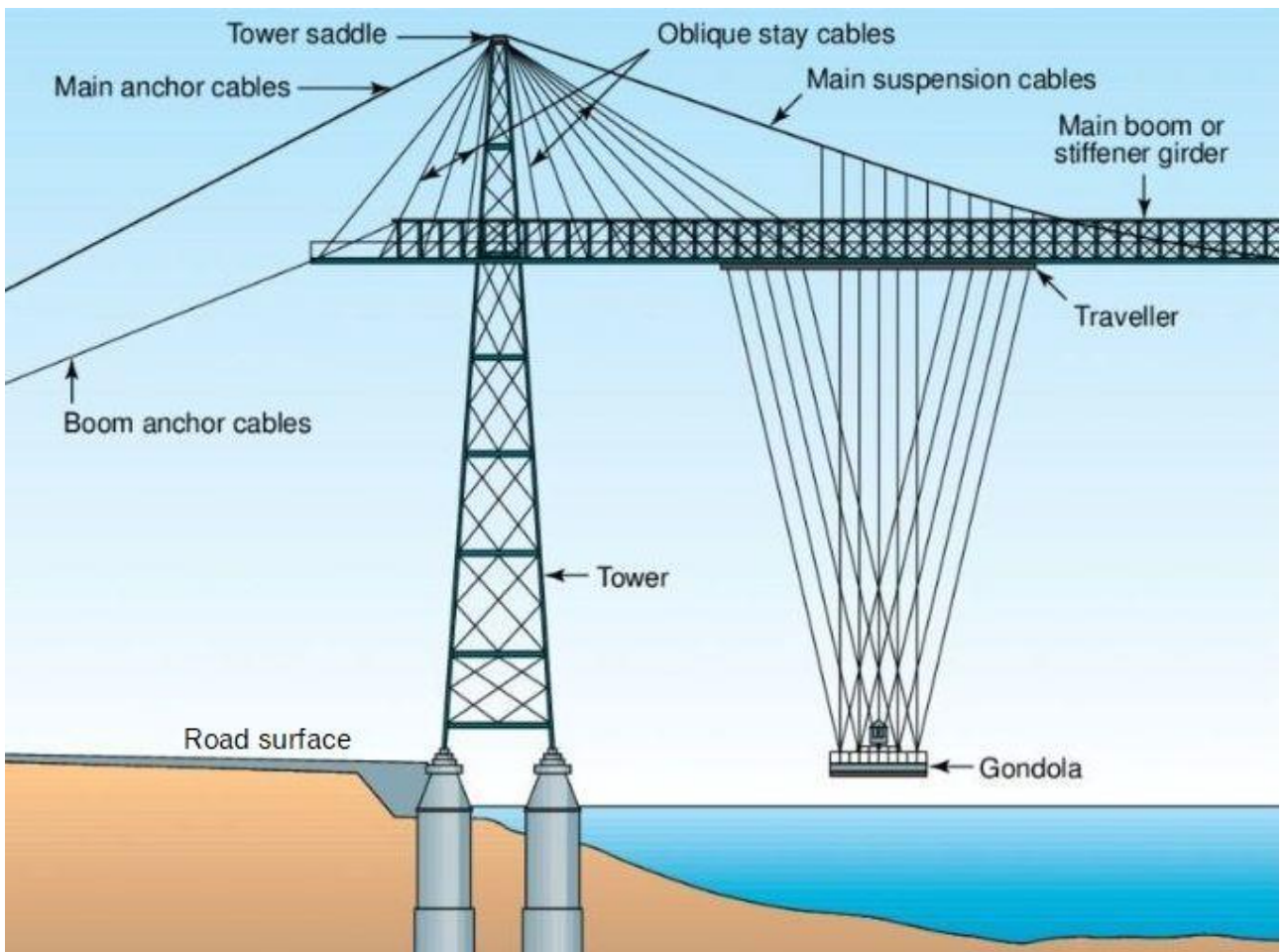


結局この橋桁はこの構造物を吊下げて対岸に渡すための物なんです。更に近寄ると・・・。

これがその構造物の正体、車や人を乗せて移動するゴンドラ gondola です。



詳細は次の通り、人や車に乗せたゴンドラをワイヤーで吊って対岸に運ぶ仕掛けです。



しかし、現代の物流はとてこんなゴンドラで処理できる量ではなく、一方、水面上の高さを十分確保できる大規模な橋梁建設の技術が発達して、この形式は過去の遺物になっているのでしょう。 現在稼働中の物はごく少ないらしい。

後で知ったことですが、これと同じ構造の物は欧米諸国には 20 か所近くあって、特にフランスや英国、ドイツなどに多かったとか。 その内、最古のものはスペイン北部の都市ビルバオ Bilbao にあるビスカヤ橋 Puente de Vizcaya で 1893 年完成、世界遺産に登録されていて、しかも、この橋は現在も稼働中なのだそうです。

ところでこの形式の橋をトランスポーター・ブリッジ transporter bridge と言います。日本語ではそのまま直訳で「運搬橋」だそうですが、橋梁建設の関係者は別として一般の人が「ウンパンキョウ」と言われて即座にこの形式の橋をイメージできるでしょうか？

日本にはないものだし、まあ、この言葉を知る人はそう多くはないでしょうね。

私もニューポートのこれを見るまで知らなかったのもとても珍しく、驚きました。橋とゴンドラの画像で水面を見比べると、それぞれ時間帯によって干上がったたり満水したり激しく変わるのが分りますね、これだから港内が自然の水面のままでは困るんです。

*

ニューポートの代理店員は用船者（この船の荷主）の社員で、入出港の手続きの為だけではなく揚げ荷の総指揮、いわゆるスーパーカーゴ supercargo が本来の役目、彼のオフィスは岸壁の事務所棟にあり、本船上に居る時間も長かったのです。

そんな中で、彼との雑談中、私がつい「英国人」のつもりで「イングリッシュ」と言ってしまったことがありました。すると、彼はすかさず「キャプテン、私はイングリッシュじゃありません、ウェルシュですヨ」ときました。

勿論、トガメめる、と言う強い調子ではなく冗談半分にウィンクしながら、ではありましたが、アア、やっぱりここはウェールズだなー、と再認識させられる場面でした。

これ以後、この国の国名は「UK」人は「British」と言うべき、と頭に刻んだのでした。でも、北アイルランドへ行ったら「UK」且つ「Irish」又は「Northern Irish」か、ちょっとヤヤコシイ。なるほど道路標識のウェルシュ表記はダテじゃなかった。

サッカーやラグビーのような伝統的な競技では英国代表と言うチームはありませんね、これらの試合では前記四つの地方それぞれの代表として競うのが当たり前ですから。

*

この港ではジャマイカ産のバナナとマンゴーの揚げ荷でした。バナナは取り立てて言う

ほどのものではありませんでしたが、ジャマイカのマンゴーはスゴイものでした。私が積んだ多くのマンゴーの中ではトップ・クラス。似たようなものはキューバで積んだものしか知りません。トップ中のトップはイースト・インディアン East Indian という品種らしいですが実の長さは15センチほどもあって、私の手では包み切れない大きさ。

次の航海、現地で試食しましたが味も抜群、言うことなし。

翌日ニューポートを出港、次の揚げ地はベルギーのアントワープ Antwerp です。



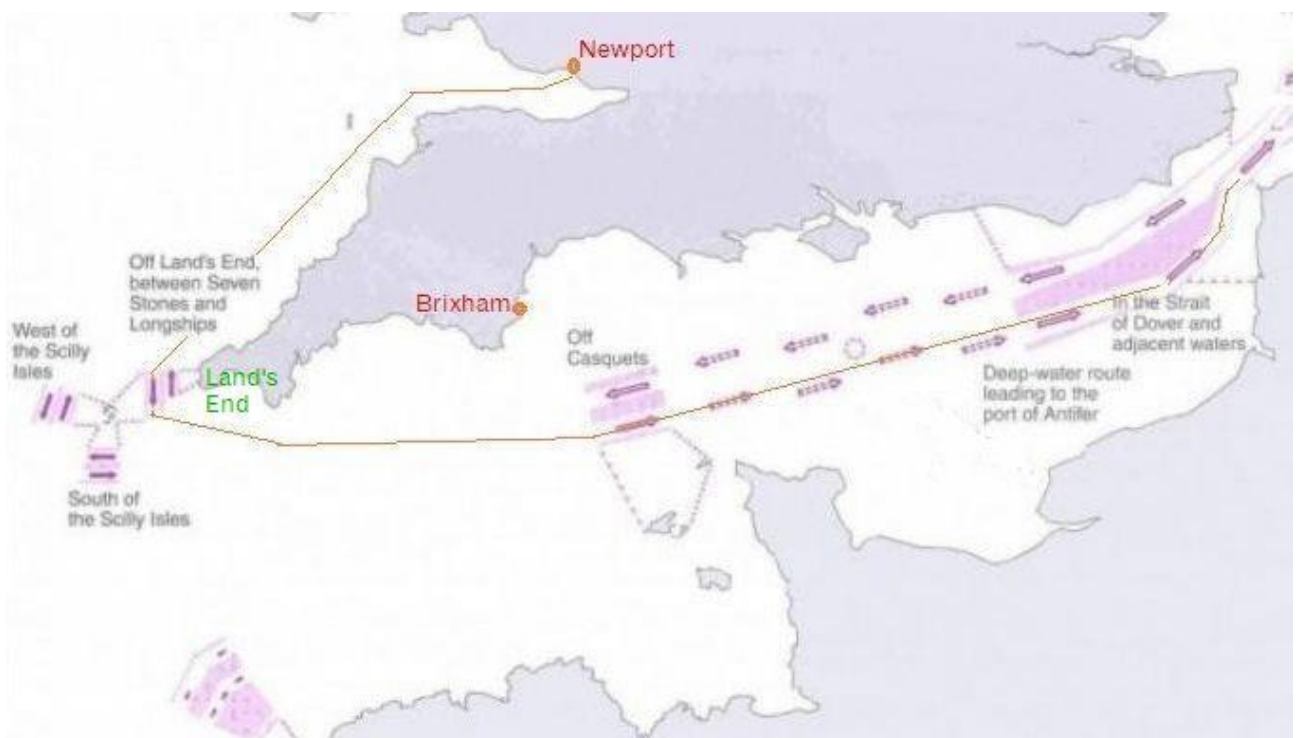
右上のニューポートから左下のパイロット下船地点 Pilot Station までパイロットに誘導されて出港します。オレンジ色の線が大雑把なコースです。

湾の水面は広いのに、可航水域はごく狭い、白い部分は水深 20m 以上の部分ですがこのように紐状です、いわゆる水脈 (みお) ですね。水色の一番薄い部分は水深 15m 以上 20m 未満で「ありあけりいふあ」が安全に走れるのは一応この色の部分マデ。

上記の水深は略最低低潮面 (ホボ・さいてい・ていちょうめん NLLWL・Nearly Lowest Low Water Level) からのもので、海図上の水深は「これより浅くなることは殆ど無い」を基

準としています。 ある時点での実質水深は、海図上水深+その時の潮高です。

上の海図ではパイロットの下船地点から先は濃い色は無く、一応安全そうに見えます。いずれにしても、大河の河口部は土砂の堆積が激しくて、水底の変化が掴みづらい、この水域には慣れているパイロットと言えども、ブイで示される常時観測をして安全を確保された水路しか走りません。 それも最新の情報を常に把握して、が大前提です。パイロット下船後は初体験のブリストル湾を南下し、グレート・ブリテン島南西端コーンウォール Cornwall のさらに先端ランズ・エンド Land's End を回り込んでイングリッシュ・チャンネル English Channel に進みます。



ランズ・エンドから先は通り慣れた道になりますが、これまでとの大きな違いはブリクサム Brixham を素通りしたこと。 水産会社ではノース・シー・パイロットを使わない方針らしい。 イングリッシュ・チャンネル及びノース・シー North Sea は強制水先区域 Compulsory Pilotage Area ではないからパイロットを乗せなくても違法ではありません。無駄な費用は一切ナシで行こうというわけ。 まあ、私としては危険負担が増すこととなりますが、いい経験を積むことにもなるので、文句はありません。

という事で、図の矢印の様に通航分離方式 TSS=Traffic Separation Scheme をシッカリ遵守してノース・シーに向かいます。 前述の衝突記事のようなハメにならないように、視界の良し悪しに関わらず位置の確認は怠りなく、です。

車の場合でも同じですが、およそ交通ルールと言うのはお互いに「相手も法を順守するデ

アロウ」と言う信頼なくしては成り立ちません。 前述の衝突事故は明らかにドチラかが、
 又は双方が、ルールに背いたからこそ起きたのは明らかです。

とにかく、ノース・シー・パイロット無しでの初航海、慎重の上にも慎重に・・・。

ドーバー海峡以降も TSS の海域が続きます。



図の白線の様に進むと、中央少し右の白丸辺りでスケルデ Schelde 川の水先区に入るのでパイロットが乗船します。 これ以降は強制なので会社もケチルわけにはゆきません。しかし、当時のパイロット乗船地はもっとずっと右の小さい白丸、オランダのヴリッシング Vliissingen（船では英名 Flushing フラッシングと呼ぶのが普通でした）のすぐ西沖が乗船地でした。 その後、この辺りも事故多発地帯になったので安全確保のため強制水先区を広くしたのだと思います。

ベルギーと言う国も、英国の四地域の独特な言語・風習に負けない地域ごとの違いがあります。 例えば言語ですが、アントワープを含むベルギーの北半分ではオランダ語（フラマン語）主体、南半分ではフランス語主体、しかし、東側にはドイツ語の地帯も。 日本のような単一民族・単一言語の国で育った者には馴染みにくい。 地名一つ取っても、オランダ語・フランス語・ドイツ語更には英語表記もあるのでとてもややこしい。 ここでは船乗りが慣れ親しんだ英語表記主体で通すことにします。

さてその英名フラッシング Flushing からいよいよスケルデ川に入ります。



濃いブルーが深い部分、これに沿って船は河の左岸テルネウゼン Terneuzen のすぐ沖を通ります。 マップで黄緑色の部分はオランダ、黄色の部分がベルギー、赤枠のアントワープ港域に達する寸前までこの川の河口部は兩岸ともオランダ領です。 黄色部分はベルギーの北半分を占めるフランダース Flanders 地方で、ここはフラマン語地帯です。



これがアントワープの港域全体です。 細い黒線はオランダとの国境。 この港もニュー

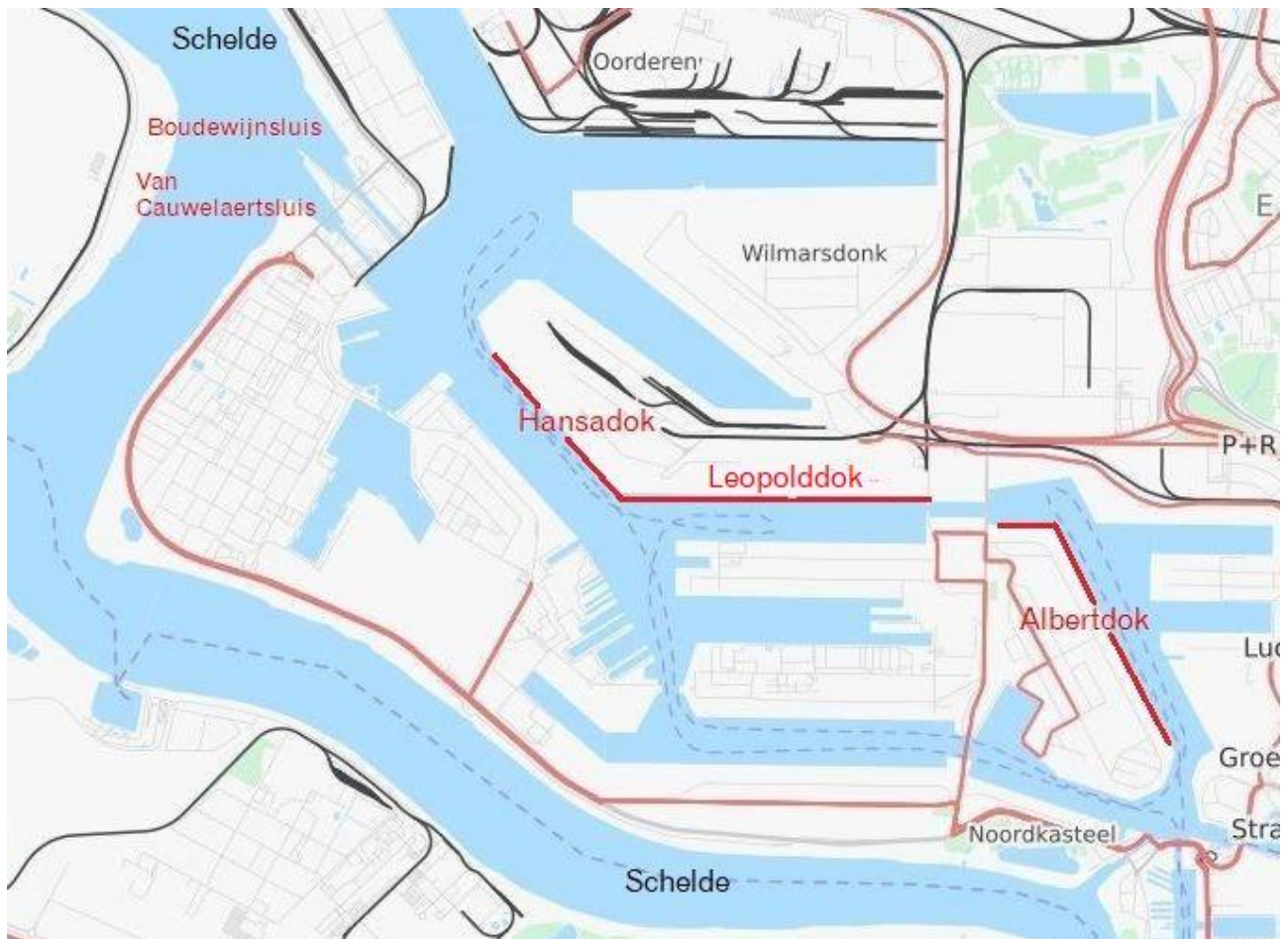
ポートと同じように川の水面と港内水面は常に差があります。この川の水面も潮の干満によって大きく変化します、ですから川と港内をロックで遮断する必要があります。アントワープはニューポートと違って大港湾ですから船の出入りもハンパじゃありません。従ってロックの数も多く、「ありあけ」当時でも五ヶ所のロックが稼働していた筈です。

当時の最新・最大は例のカスピアン・トレイダーで事故ったザンドヴリート・ロック
Zandvliet Lock でした。

その後、1989年ザンドヴリートのすぐ上流側隣に新たな世界最大のベレンドレヒト・ロック **Berendrecht Lock** が、また 2016年には左岸に長さ巾は同じでも深さの勝る現在世界最大のキールドレヒト・ロック **Kieldrech Lock** が完成しています。

ロックを通らなければ港内に入れたい、というのは何かとセカラしい現代社会では非常に不都合で、近年ロック外側の川に直面した場所に思い切り水深の深い岸壁を築造してコンテナ船など特に忙しい船はそこに係留できるようになっているらしい。けれども私がリーファーに乗っていた頃は全ての岸壁はロックの中にしかありませんでした。

今回、用のある場所、即ち果物・野菜を初め冷蔵冷凍食品を扱う埠頭は、上のマップ右下の赤枠部分に集中しています。その部分を拡大すると次の通り。



アントワープの市街地はこのマップの右下欄外です。

赤で示した、ハンザドック Hansadok、レオポルドドック Leopolddok、アルベルトドック Albertdok には冷蔵倉庫が並んでいて、これらが Perishable Cargo Handling Terminal 生鮮食品取扱埠頭、という事になっています。「ありあけ」の着岸は確かレオポルドドックのどこかだったと思います。この港にも色々な冷凍船で何回も行っているのも記憶がゴチャマゼになってます。左上に二つ並んでいるロックに御注目。

ボウドゥアン・ロック Boudewijn Lock とファン・カウウェラート・ロック Van Cauwelaert Lock です。図では lock の代わりに sluis となっておりますが、これはフラマン語。「ありあけ」はこの二つのどちらかを通してスケルデ川水面と港内水面を行き来したんですが、私が通った回数としてはボウドゥアンが圧倒的に多かったと思います。



これが「ありあけ」で何回も通ったロック。左はボウドゥアン・ロック、右がファン・カウウェラート・ロックで、これは川の上空から港内に向かって撮影された画像。ここでも、ニューポートと同じように土砂で濁った川の水より港内の方が澄んでいます。今、赤い船体の船が船首・船尾にそれぞれタグボートを繋いで港内に向かってロック内に係留されようとしているところです。

その後ろには大型の舩が続いています。距離の遠近を考慮に入れても赤の船体より大きい感じですが、運河輸送の盛んな欧州各国ではこういう大型自走舩は珍しくありません。この舩もそのまま赤い船と一緒にロックに同居するのでしょうか。右のファン・カウウェ

ラート・ロックには何隻もの舩が同居してますね。こういう光景も当たり前です。

ロックに入るまではリヴァー・パイロット **River Pilot** の役割、ロック内でハーバー・パイロット **Harbour Pilot** に交代します。カスピアン・トレーダーではこの港で一番下流のザンドヴリート・ロックの入り口で側壁に衝突、というひどい目に会いましたが、それは

100%リヴァー・パイロットの操船ミス故に起きたことでした。

こんな風に川の上流にある港では、岸壁近くになってパイロットが交代するのが普通ですが、多くの場合、細かい操船技術はハーバー・パイロットの方が断然上手い、と言えます。

この違いは車に例えて言えば、ロング・ドライブは苦にならないが、バックでの車庫入れや縦列駐車はどうも・・・と言う人もいるし、その逆もあり、という事でしょう。

港内での操船にはタグ・ボートのアシストが必須ですが、ハーバー・パイロットの多くはタグの船長を経験した人が多かったようです。だからこそ細かく難しい操船を必要とする時のタグとの連携も手慣れたもので申し分なし。

それにしても、カスピアン・トレーダーで事故ったリヴァー・パイロットのように肝心な時にブラック・アウトしてしまうのは、上手・下手、得手・不得手、以前の問題、およそ交通機関の運行者としてあってはナラナイ資質です。もっとも最近頻発している高齢者の事故も似たようなモンではありますけどね。

それにしても、カスピアン・トレーダーで事故ったリヴァー・パイロットのように肝心な時にブラック・アウトしてしまうのは、上手・下手、得手・不得手、以前の問題、およそ交通機関の運行者としてあってはナラナイ資質です。もっとも最近頻発している高齢者の事故も似たようなモンではありますけどね。

ここでの揚げ荷は南米コロンビアのツルボ **Turbo** で積んだバナナ。これ以後、他のリーファーでも何度かこの港に来ましたが、いつの場合もここでの揚げ荷は能率が良すぎてクルーにとっては有難くありません、ゆっくり上陸するヒマがないんです。

私も船員手帳の雇入れ公認手続きでブラッセルに行くはずでしたが、あまり暇がなかったので、局長サン（通信長）に大使館まで行ってもらいました。それが船員手帳の雇入れ

頁ニューポートで乗船、在ベルギー大使館承認となっている理由です。

とにかく忙しい停泊ではありましたが、そこはそれ、忙中閑あり、と言います。ごく短時間ではありましたが街歩きを楽しめました。と言っても港に最も近い街はずれ、言わば場末のカフェ・テラスでビールを一杯。ところがこれが大当たり、その後すっかりトリコになってしまったとてつもなく旨いビールにありつきました。

アントワープではヴィットビア **Witbier** と言っていましたが、ドイツ語ではヴァイスビア

アントワープではヴィットビア **Witbier** と言っていましたが、ドイツ語ではヴァイスビア

アントワープではヴィットビア **Witbier** と言っていましたが、ドイツ語ではヴァイスビア

Weißbier やヴァイツェン Weizen、その他各国言語で色々な呼び名があるようです。要するに小麦の麦芽主体で造られたビールです。製法も様々、小麦麦芽と大麦麦芽の割合の違いや、コリアンダー coriander やオレンジ・ピール orange peel などを使った風味付け等々、土地によりメーカーにより色々な工夫が凝らされているようです。

とにかくベルギーと言う国はビール大国で、このほかありとあらゆるビールがあふれています。その数なんと千数百もの種類がヒシメイしているんだとか。つい「ビール」と言ってしまうましたが、その多くはエール Ale 即ち上面発酵で造られたものが多い。

ちなみに、日本で市販されているビールの大部分はラガー Lager=下面発酵で、しかもその頃の日本では醸造後加熱された物が多かった筈。そういうビールを呑みなれた舌には、アントワープのカフェ・テラスで呑んだエールの旨さには本当にビックリ。

以来そういう濃い味の麦酒にハマりました。そして、後には上面発酵のエールを自作するまで至ったのです。残念ながら麦酒の味に関しては日本の大手メーカーの物では満足が行きかねるのです。日本でも地ビールの中にはベルギーものに負けない旨いものも色々ありますが、何しろオネダンが到底年金生活者が常用できるレベルではありません。何はともあれ、このアントワープの場末のカフェでの一杯がそれ以後の麦酒の嗜好の決め手になったのです。



この画像は街中あちこちに散らばっているビアカフェ Biercafe と呼ばれる店の一つですが、こんなジミヘンな店でも一歩中へ入るとビックリです。

殆どの店の壁と言う壁はビールの棚で埋め尽くされていると言ってもいいくらい。



これは壁のごく一部、この棚の奥にもまた別の棚があるのが瓶の隙間から見て取れます。大抵の店の品揃えはこんなもんじゃないみたい。日本ではバーの壁にはブランデー・ウィスキー・ジン・ウォッカなんかが並んでいるのが普通ですね、けれどもここでは麦酒・麦酒・麦酒そして麦酒、更にまた麦酒、とにかくハンパじゃないんです。当時の日本のバーでこんな光景は見たことがありませんでしたから、ほんとにオドロキました。

これぞビール大国ベルギーのビアカフェ。それに何よりイイことは、安い!!

とにかく堪能しました。

こうして思わぬ収穫のあったアントワープでしたが、揚げ荷はあっさり終わり、次の航海はカリブ海に面した南米コロンビアのツルボ Turbo でバナナ積み、そこからジャマイカのポート・アントニオに向かい、バナナと例の上等マンゴーを上積みと決まりました。

「ありあけりいふあ」の話はまだ続きます、以下はまた次号で・・・。

*

次回更新は 2019 年 7 月 27 日 (土曜) の予定です。