甲比丹航海記

０６０号（28 Sep 2019）

多目的撒積船　バルダー・エスペランツァ

（Sep 1986 ~ Oct 1987）

フィリピン籍船 Zampaguita での短期間のスーパーバイザー職をはさんで、その前後に三隻のリーファーに乗り続けたわけですが、このタイプの船がすっかり気に入りました。

しかし、「びぜんりぃふあ」の後、H 海運では当分アキはないとの事。

何しろこの頃この会社が管理していたのはこれまでに私が乗った「ありあけ」と「びぜん」が全て、私が下りて来たばかりの「びぜん」を除けばアトは「ありあけ」だけですから、タイミングよくアキがある方が不思議、気分のいい会社でしたが仕方がありません。

ここがアルバトロスの辛い所で、失業保険では飢えをしのぐことがギリギリ、しかも最長6ヶ月ですから、ノンビリと次のアキが出るのを待っているわけにはいきません。

という事で、またもや履歴書の束をフトコロに中央区界隈をほっつき歩きです。

そして、行きついた先は、やっぱり中央区。　日本橋茅場町の H 商運と言う会社。

この頃では、大方のマンニング会社の様々な情報が私の頭の中には刻み込まれていました。

同じ職ならば待遇は各社ともそれほど大きな開きはなく、いわゆる「相場」と言うものがほぼ定着していました。　その時々の各社の事情、どれだけ急を要する求人か？という事で多少の色付けがあるカナと言う程度。

いずれにしてもアルバトロスがそうそう高値で売れるわけがなく、この H 商運もミイリに関しては特にどうという魅力はなかったと思います。

実際に乗船してからの居心地の良し悪しはその時々のクルーの構成次第、あくまで船内の人間関係。　社員船員の時と違って会社の運営方針などどこ吹く風、嫌ならマクるだけ。ハイッ、それまで。　その点は気楽なモンです。

と言うことで、この「バルダー・エスペランツァ」と言う船に乗ることになりました。

船種は表題の通りで、特別な魅力はない多目的撒積船。　横文字で Log-Bulker ログ・バルカーなどとも呼ばれました。　読んで字のごとく撒物なら何でも来いと言う船。

基本的には、往航は日本から鋼材主体の製品を北米西海岸向け、復航は原木又は製材、もしくは各種穀類又は鉱石類など、あらゆる種類の撒荷（バラモノ）を日本向け、です。

次はいつもの通り船員手帳の雇い入れ・止め公認欄、という事は船名は怪しげですがこれは日本籍船なのです。　乗船地は久しぶりに日本国内、愛媛県・今治港。

果物・野菜主体のリーファーでは国内乗下船は殆どありません。　三隻のリーファー乗船地は全て国外、下船地も水産物を日本で揚げた「びぜん」以外は外地でした。

（五）
14　雇入契約関係
船名 Name of Ship：バルダーエスペランツァ　M/S BALDER ESPERANZA
総トン数：14,649.80総トン
主機の種類：ディゼル機関 5594kW
職務 Position：船長 CAPTAIN
就労区域又は従業制限：遠洋区域
年令18年に達する日：年　月　日
船舶所有者の住所及び氏名又は名称：東京都中央区日本橋蛎殻町1-4-5 株式会社
船長氏名（印）
雇入期間：不定
雇入年月日及び雇入港：561年7月25日 今治
備考
（官庁公認印）国土交通省 61.8.25 今治海運支局

（六）
15　変新・変更（船名、総トン数、主機の種類、就労区域若しくは従業制限、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：562年10月29日 尾道 港
会社都合による退職
備考：官庁執務時間外の公認申請中
（官庁公認印）

ところで、この船の名前、バルダー・エスペランツァですが、これがいまだにどうも良く分りません。　この船員手帳にも記されているように、カナ表記はバルダー・エスペランツァ、英字表記では Balder Esperanza これが正式名です。

まず Balder バルダー。　手持ちの辞書を総動員、更にはネット上でも調べてみました。スペルからみて英語としか思えません、どうやらこれは北欧神話に出てくる「光と平和の神」であるらしい。　bald＝禿げた、と言う形容詞の比較級とも読めないことはないでし

ょうが、「より禿げた」なんて、まさかね。

次は Esperanza エスペランツァ。　スペイン語にはこのまんまのスペルがあって、意味は「希望・期待」読みはカナ表記すればエスペランサでしょう。　又、イタリー語には、同じ意味の Speranza という単語があり、この読みはスペランツァと語尾はそれらしくなりますが、頭に E がありません。　だからこの綴りはイタリー語ではない。

一語目はスペル・読みとも英語、二語目のスペルはスペイン語、読みはイタリー語風。

この船に乗っているときにも米国・カナダで代理店員や荷役関係者多数に聞いてみましたが、これ以外の答えは得られませんでした。　結局、今だに解らずじまい。

命名者は果たして何を意図していたのか、全く不明ですが、これが正式の船名であることは船員手帳面にあるように確かです。　そのバルダー・エスペランツァはこんな船。

エッ、船名が違うじゃないの、と思うでしょうがその通り、この Glory Express は例によって私が乗船した時期以後、売りに出されて船名・船籍が変わった後なのです。

これは原木をデッキ積み部分の半分迄積んだ後、どこか別の積地に移動しているところでしょう。　また、タイトル・バックの写真も「バルダー」であって「バルダー」でない、あれも別の名前、Ho Yun に変わった後のものです。　これら船名の変遷を示す資料が見つかりました。　この資料の総トン数 gross tonnage も船員手帳面のものと違います。

理由は前号でも触れました、トン数計測法が国内法と条約で異なるから、でしたね。

IMO number	8118372	Gross tonnage	15028 tons
MMSI	356428000	Deadweight	24885 tons
Name of the ship	HO YUN	Lenght	160 m
Vessel type	Bulk carrier	Breadth	25 m
Operating status	Decommissioned or lost	Draft	10 m
Flag	Panama	Year of build	1981
Former names	NAUTICAST (2010, Panama) HOYUN (2010, Panama) VERTEX (2005) DANANG GLORY (1999) GLORY EXPRESS (1995) BALDER ESPERANZA (1988)	Builder	SHIN KURUSHIMA TOKYO
		Class society	NIPPON KAIJI KYOKAI

この資料によると私が下船した翌年、上の写真 Glory Express になり、以後次々に売船され改名されて、タイトル・バックの Ho Yun だったのは 2005 年から 2010 年にかけてのことだ、としてあります。　その Ho Yun の船名がハッキリ読める写真もありました。

全てのハッチ・カバー（hatch cover＝艙口蓋）を開放、三基のクレーンと一基のデリックも上げたまま、多分、揚げ荷終了後、艙内掃除を終えて積荷待機中なのでしょう。

この船には四つのホールド（貨物艙）がありますが、なぜか最前部だけはクレーンではなくデリック仕様になっています。　設計段階で最前部 No.1 ホールドの前部にクレーンを配置するスペースを確保するのが難しかった、エーイッ、ここはデリックにしてしまえ。

多分、そういう事だったのだと思います。

これは Ho Yun に変わる一代前 Vertex 時代の写真ですが、船名の真上に見える No.1 ハッチ・カバーの前半分、このハッチ・カバーとマストの間に隙間が殆どないですね、これではクレーンを設置するスペースがありません。　とにかくこの手の船はスペース一杯に貨物艙の容積を広げる、しかもハッチは木材などを積み・揚げしやすいようにできるだけ大きく開ける、その結果がこうなるんです。

その点では同じ多目的船でも、カー・バルカー（自動車・撒積み兼用）では木材を積むことはないのでハッチを大きく開ける必要がありません。　だからデッキ上のスペース配分に余裕があり、「八とよ」でも「十九とよ」でも荷役装置は全部がクレーンでした。

＊

こういう船に乗り込んだのですが、この船も他社からの管理移譲又は売船で、それをドックに入れたついでに、という事だったのです。　だから船は既に入渠していました。

前のクルーとの交代引継ぎをした記憶はありません。　ドックで完全整備をするんだから

引継ぎなしでもイイだろうという事だったんでしょう、まあ、ドック中の売船なら引き継ぎなんて無いのが当たり前、新造船受け取りみたいなものだったと思います。

ここには初めて来ましたが、にもかかわらず、このドックには色々と苦い記憶が絡んでいました。　というのも、私の船乗り人生の一大転換点となった例の富士丸事件、あの船の事故原因となった問題の改造工事をしたのが、ほかならぬこのＩドックだったのです。

勿論、事故の主たる原因は、オーナーであるＴ船舶の姿勢、危機管理のモロさだったのは確かです。　しかし、改造工事を主導したのがＴ船舶だったとは考えられず、元々改造計画は親会社Ｎ社が言い出したことであったことは間違いない。

また、誰が改造設計をしたのかは不明ですが、これにも親会社が深く関わっていた筈で、この設計にも大いに問題アリでした。　そして更に、実際の工事そのものがズサン極まるものであったことも間違いない事実です。

あの事故の後、私が下船する直前、損傷個所の修復の為入居した川崎のＨ造船の担当技士が、損傷現場を一目見て「コリャ、ひどい」と呟いていたのを聞いて、これがマトモな造船技師の偽らざる感想だと思いました。

彼の「ひどい」という言葉は損傷の程度を指したのものではなく、そこに至った設計・施工を含めた改造全体のマズサを指摘したものであった、と私には聞こえました。　同時にそれは、事故後私が気付いた様々な改造計画の欠陥をズバリ言い表してもいたのです。

だから、このＩドックで乗船すると聞いた時からイイ感じを持っていなかったのです。その感じは着任早々、正に「実感」となりました。

まず、担当の若い技師の頼りなさ。　そして（経営者の一族らしい）彼の直属の上司の横柄な態度。　それが部下である担当技師にだけでなく「客筋」に当る本船関係者にも同様で、まるで部下に対するような非礼極まる物言いでした。

ある日、担当技師が工事の進め方についてこの上司に相談しているのを、通りがかりに偶然聞いてしまいました。　その時のイイグサ「そんなこたぁ適当にやっておきゃいいんだ」内容の如何に関わらず、こんなセリフは指示を仰いでいる部下に対して言うべきではないでしょう。　これじゃ若い担当技師が「頼りなく」なるのも当たり前、良き技術者に育ってゆく筈がありません。　ああ、やっぱりナー、とこの会社の本質を見せられた感じがしました。　富士丸の工事でも似たような場面が多々あったのかも知れない。

富士丸については、親会社Ｎ社が決めた改造計画・工事期間には根本的に無理があった。管理会社Ｔ船舶は主体性・責任観念・危機管理能力、の全てが欠如していた。

そして、実際に工事を担当したＩドックはこの有様。

富士丸事故は起こるべくして起きたのだ、と改めて苦々しい思いで一杯になりました。

＊

もうひとつガッカリだったのは、ドックハウスのお粗末さ。　入渠中は炊事・洗濯・入浴・トイレ等、クルーの船内生活設備は全て使えなくなりますから、造船会社はクルーの寝泊まりする宿舎を提供します。　その施設をドックハウスと呼ぶんですが、ピンは三つ星ホテル並み、キリは合宿所みたいなものまで千差万別。　ここのドックハウスはそのキリのキリ、お話しになりませんでした。

これじゃたまらんと、ドックの近くの小さなホテルに宿を取ることにしました。　このホテルで同宿だったのが、後に長い付き合いを続けることになった通信長の K.T.君。　記憶がはっきりしませんが、偶然、同宿となったのか、先にこのホテルに引っ越していた K.T.君にそこを紹介されたのか、多分後者だったと思います。

クルー食堂での食事中、ドックハウスのひどさにウンザリしてコボしていた筈ですから、それなら、まだ空き部屋がありますよ、と教えてくれたのかも。　ドック正門から至近距離なのでドックハウスに寝泊まりするのと殆ど同じ便利さだし、家族経営らしい小さいながらも感じの良い宿でした。　しかし、結局ホテルに避難したのは K 君と私だけだった。食事ゼロの素泊まりだけだからそんなに大きな出費ではなかった筈ですが、ドックハウスで我慢していればロハだけどホテルに泊まれば宿泊費はあくまで自前ですからね。

と言うわけで、あまり愉快ではないドック期間を終え、いよいよ「バルダー」での航海が始まります。　この船はこの時点では日本籍ですから日本の船舶職員法の定める定員が必要です。　詳しい条文は憶えていませんが、この時の最小日本人定員数は、船長・一航士・二航士・機関長・一機士・通信長、の 6 名だったのではないかと思います。

その他は上記 6 名以外の 3 名の職員を含め全員韓国人クルーでした。

この船のチョフサーは M 君といって熊本県・天草下島在住の人。　そこは、奇しくも現在私が住んでいる部屋から橘湾を隔てて真正面に見える島です。

また、マンニング会社 H 商運の配乗担当者も今の住所から徒歩 10 分程度の所にある大学の出身者でした。　勿論、その時は自分が将来ここに住むことになるなどとは思いもしませんでしたから、特別な感慨は何もありませんでしたけどね。

＊

この船の運航形態は、先程も触れたように日本で積んだ各種鋼材中心の製品を、北米西岸

諸港で揚げ、帰りは米国又はカナダ西岸で積んだ木材や穀類を日本揚げ、この繰り返し。 この船はかなり居心地が良かったか乗船期間は丸 13 ヶ月を超える日数で、少なくとも 7 航海、もしかすると 8 航海か 9 航海だったかもしれません。　どういう順序で、どこで何を揚げたのか、どこで何を積んだのか記憶がゴチャマゼです。　特に日本の積地の事は全く記憶にありません。　しかし、北米西岸各港についてはおぼろげな記憶があります。南から順にあげて行くとと次の通り。 まず、アストリア Astoria、ロングビューLongview、ポートランド Portland。　このコロンビア河沿いの港は鋼材揚げだったのだと思います。この 3 港は以前既に登場しましたからスキップします。　しかし、ロングビューの少し上流のカラマ Kalama という所は間違いなく積荷の為に寄港しています。

コロンビア河を挟んで北側がワシントン州、南側がオレゴン州です。　まず、河口沖でバー・パイロット Bar Pilot 乗船、そしてアストリア全面でリヴァー・パイロット River Pilot に交代します。　ロングビューの少し上流、ワシントン州側にあるのがカラマです。ここは一般的港湾施設のある港ではなく、穀類積みの為の施設のみ。　即ちサイロとその前面に積み込み桟橋を備えてあるだけ、こういう施設ひとまとめをグレーン・エレヴェーターGrain Elevator と呼びます。　カラマにはこの手の施設が二か所あるんですが、二つとも全く同じようにサイロとその前面に積荷桟橋が在るだけという具合。　ここでは多分大豆 soybean かトウモロコシ corn を積んだのだと思います。　二つのエレベーターのうちどちらに行ったかは、例によって？？？

とにかく、ここで何らかの穀類を満載して日本に向かったことは確かですが、上陸もナシ、

町らしい町を見た記憶がありません。 今､衛星写真で見ても周囲には住宅地があるだけ。

極めて印象の薄い所でした。

このほか揚げ荷の為行った所は、多分米国ワシントン州 Seattle、カナダの Vancouver 等殆ど定番の揚げ地です。 いずれにしても鋼材の揚げ荷はそのバースも含めて特に記憶に残っている事はありません。 しかし、この船の材木積みではいろいろと初めての場所に行きました。 次のマップで、ヴァンクーバーとヴィクトリア以外の「バルダー」で行った記憶のある場所はの赤字表記。 黒字表記はその他の船で行った所。

北から Ketchikan、Dora Bay、Metlakatla、Long Island、ここ迄は米国アラスカ州。

次いでカナダ BC ブリティッシュ・コロンビア州の Prince Rupert、Bella Coola、以上 6 港、更に右下の別図の中に 4 港あります。 このうちプリンス・ルパートでは何を積んだか記憶が曖昧で、どちらかと言えばここは揚荷の為の寄港だった確率が高い。

なぜなら、原木積みは殆どが錨泊かブイ又は木製ドルフィン係留だったのに、ここでは岸

壁に係留した記憶があるんです。　もしかすると製材積みだったかかも知れません。

上図右下、赤枠の別図は次の通り。

右上の Burnaby、その下 New Wstminster、左下ヴァンクーヴァー島の Crofton、Nanaimo の 4 港。　次のマップはヴァンクーヴァー市を取り巻く自治体の名称一覧図です。

このようにヴァンクーヴァーの周りには多くの自治体があり、Burrard Inlet（ヴァンクーヴァー港）の北岸ノース・ヴァンクーヴァーも、港の西側 English Bay 北岸のウェスト・ヴァンクーヴァーも、ヴァンクーヴァー市とは別の自治体なのですね。

また、2019 年現在のヴァンクーヴァー港の港域を見てみると次の通り。

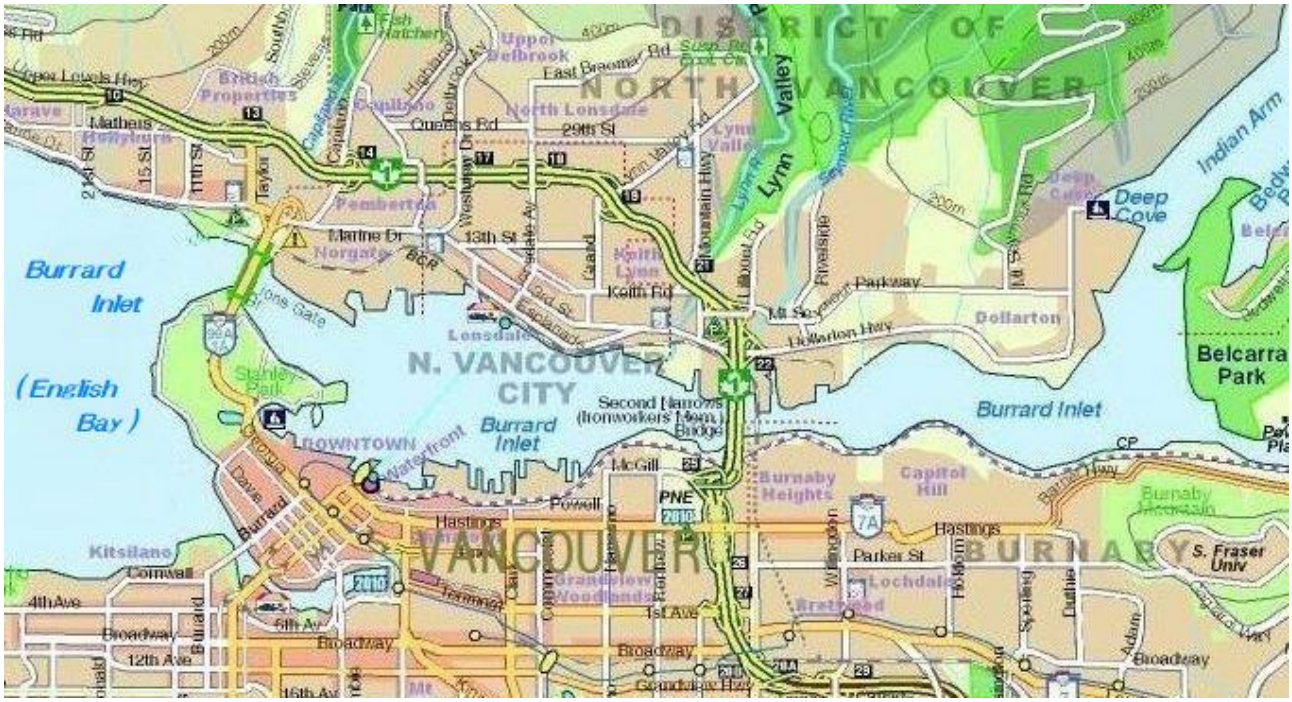
この図は最近の港湾局の正式サイトにあったものですが、緑の線で囲まれた水面全てがヴァンクーヴァー港の港域 port limits とされています。 だから、現在はバーナビィもニュー・ウェストミンスターもヴァンクーヴァー港の一部ということになります。

現在は上図のグリーンの線で囲まれた港域全体の正式名称を Port of Vancouver と言うのだそうですが、当時はこの港域全てがヴァンクーヴァー港ではなかったのです。

なお、ここを仕切っているのは Vancouver Fraser Port Authority ヴァンクーヴァー・フレイザー港湾局、この組織は元々のヴァンクーヴァー港とフレイザー川流域の港を統合してできたらしい。　だから Vancouver－Fraser なんですね。

私が現役の頃はヴァンクーヴァーとフレイザー河流域は別の港だったことは確かで、バーナビィはヴァンクーヴァー港の一部だったとしても、ニュー・ウェストミンスターはこの流域の港名フレイザー・リヴァー・ポート Fraser River Port の一部だったはず。

ここで、ヴァンクーヴァー・ハーバーをもう一度見てみましょう。



まず、左手の English Bay から最初の橋、有名な Lions Gate Bridge をくぐって湾内に入ります。　この橋が架かっている狭い水道が First Narrows です。　「湾内に」と言いましたが、この湾が元々のヴァンクーヴァー港。　更に奥（東）に進み二つ目の橋 Second Narrows Bridge を通過します。　この狭水道の名前は勿論 Second Narrows。　橋の名前は元々はこの橋のすぐ東側にある道路・鉄道併用橋のものだったのですが、1960 年にその西側に道路専用橋が出来ると、単に Second Narrows Bridge と言えば道路橋の方を指すようになったらしい。　更にその後 1994 年に道路橋は Ironworkers Memorial Second Narrows Crossing と言う長い名前に改名されたそうですが、「バルダー」の頃はまだ Second Narrows Bridge でした。　改名の理由は橋梁建設工事で発生した多くの犠牲者を悼むためだそうで、Ironworkers と言う単語ががそれを表しています。　しかし、道路橋の通称は今でもやはり Second Narrows Bridge のまま、その方が通りがいいそうです。左端のイングリッシュ・ベイ、ヴァンクーバー港、セカンド・ナロウズの東側、即ち上図に見える東西方向に広がる水面全部をひっくるめてバラード・インレット Burrard Inlet と呼びます。　そして、これに続いて右上に伸びる細長い入り江は Indian Arm インディアン・アーム。

＊

ところで、ずっと以前にも触れたことで二番煎になりますが、私はファースト・ナロウズとセカンド・ナロウズの間のバラード・インレット中央部、即ち旧来のヴァンクーヴァー港主要部の沿岸をぐるっと徒歩で回りました。

一気に、ではなく何回にも分けて少しずつ、路線バスを乗り継ぎながら歩いたのです。前回歩き終わった地点迄はバスで行き、その先へ何キロか歩いて、その日歩き終わった地点からまた路線バスで帰る。　その続きは又の機会に・・・。　この繰り返しで、ついに港一周全部を歩き通したのです。　何回に分けて歩き通せたのか、それがどの船に乗っていた時の事だったかは忘れましたが、これを思い立ったのは最初にこの港に来た San Juan Exporter のフォース・メイト＝四等航海士の時だったことは確かです。

「バルダー」乗船中にも幾らかの進展があった事は間違いないでしょう。　これを達成できたのは、それだけヴァンクーヴァーに来た回数が多かった、多くの機会が持てたから、にほかなりません。　達成後ヴァンクーヴァーを出港した時、パイロットにこの話をすると「いやー、キャプテンそりゃすごい、ヴァンクーヴァーっ子 Canadian born and bred の私だってそんな事考えもしませんでしたヨー、Great !! 」と絶賛されました。

まあ、彼らはやろうと思えばいつでもできるんだし、何も歩かなくタッテ、というのが普通でしょう。　それに、路線バスを乗り継いで、なんてこともまず考えないでしょう。　通勤でなら仕方なく一定区間の路線に乗ることはあってもね。　とにかくいい経験でした。

この港一周歩行で強く印象に残っているのは、橋の上、特にファースト・ナロウズのライオンズ・ゲイト・ブリッジの上から「真下」を見た時の絶景です。

次は「バルダー」が原木を積んだ、セカンド・ナロウズ東側の錨地の様子です。

この部分の水面はVancouver EastとかCentral Portion、またはEastern Burrard Inletなど､色々な呼び方をされていたようでした。 図上にいくつかの錨マークが見えますが、「バルダー」の錨泊地は多分Inletの表記のすぐ下の辺だったんじゃないかと思います。左手に見える二つの橋、左端が道路橋、そのすぐ東隣が鉄道橋です。 私が港一周をするため渡ったのは、勿論、左端の道路橋Second Narrows Bridgeです。

ここでの積荷を請け負った荷役会社のスーパーカーゴ＝荷役監督は私より十年ほど年長の日本人元船乗りでした。 どういう経緯でカナダに移住したのかは、聞いたかもしれませんが、忘れました。 とにかく、この人が監督として全てを仕切ってくれたので、ここでの積荷は安心して彼に任せておけました。

*

次はフレーザー川沿いのニュー・ウェストミンスターです。 次はと言っても寄港した順序ではありません。 ここは、この数年前「せーぬ丸」に乗船中、原木積みをしたリッチモンドRichmondの上流です。 10頁の自治体一覧図や11頁の港域図のホボ中央に位置します。 ここでは岸壁に着岸した記憶もウッスラとあって、それならここでは原木積みではなく、鋼材の揚げ荷だったか、あるいは製材積みだったかもしれません。

この船では上陸時の相棒はもっぱら通信長のK.T.君だったような気がします。 停泊中比較的ヒマのあるのは船長と通信長と言ってもいいでしょう。 だから、さて上陸、となって周りを見渡すと、この二人が連れになるのは自然のナリユキなのです。

ここでも彼と近くのスーパーに買い物に行った記憶があります。 ということは、やっぱり岸壁に着岸した、従って原木積みではなかった、のはマア間違いないでしょう。

*

次は別図内左下の港、対岸のヴァンクーヴァー島南東岸クロフトンCroftonです。

ヴァンクーヴァー島南東部で一般に最もよく知られているのは、観光地としても有名なヴィクトリアVictoria港でしょう。 そこはヴァンクーヴァー港へ入出港する船のパイロットが乗下船する場所でもあります。

一方、ヴァンクーヴァー市から島への海上交通路の玄関口としてはナナイモNanaimoがそれに相当するでしょう。 ヴァンクーヴァー市民が自分の車でこの島に行きたければウェスト・ヴァンクーヴァーからナナイモ行きのフェリーに乗るのがが一番便利とされているようです。 クロフトンはこの二つの都市の間にあるごく小さい港。

従って代理店員もヴァンクーヴァーから車と共にフェリーに乗ってやってきていました。

ヴァンクーヴァーとナナイモ、クロフトンの位置関係は次のマップのとおりです。ブルーのラインがフェリーの航路。　このほかにもいくつかのフェリーがありますが、このブルーのラインを運航する会社、BC Ferry の便が一番充実しているらしい。ヴァンクーヴァーの街からなら Lions Gate Bridge を通ってウェスト・ヴァンクーヴァーの Horseshoe Bay に行き、そこからフェリーでナナイモの Departure Bay に渡るのです。

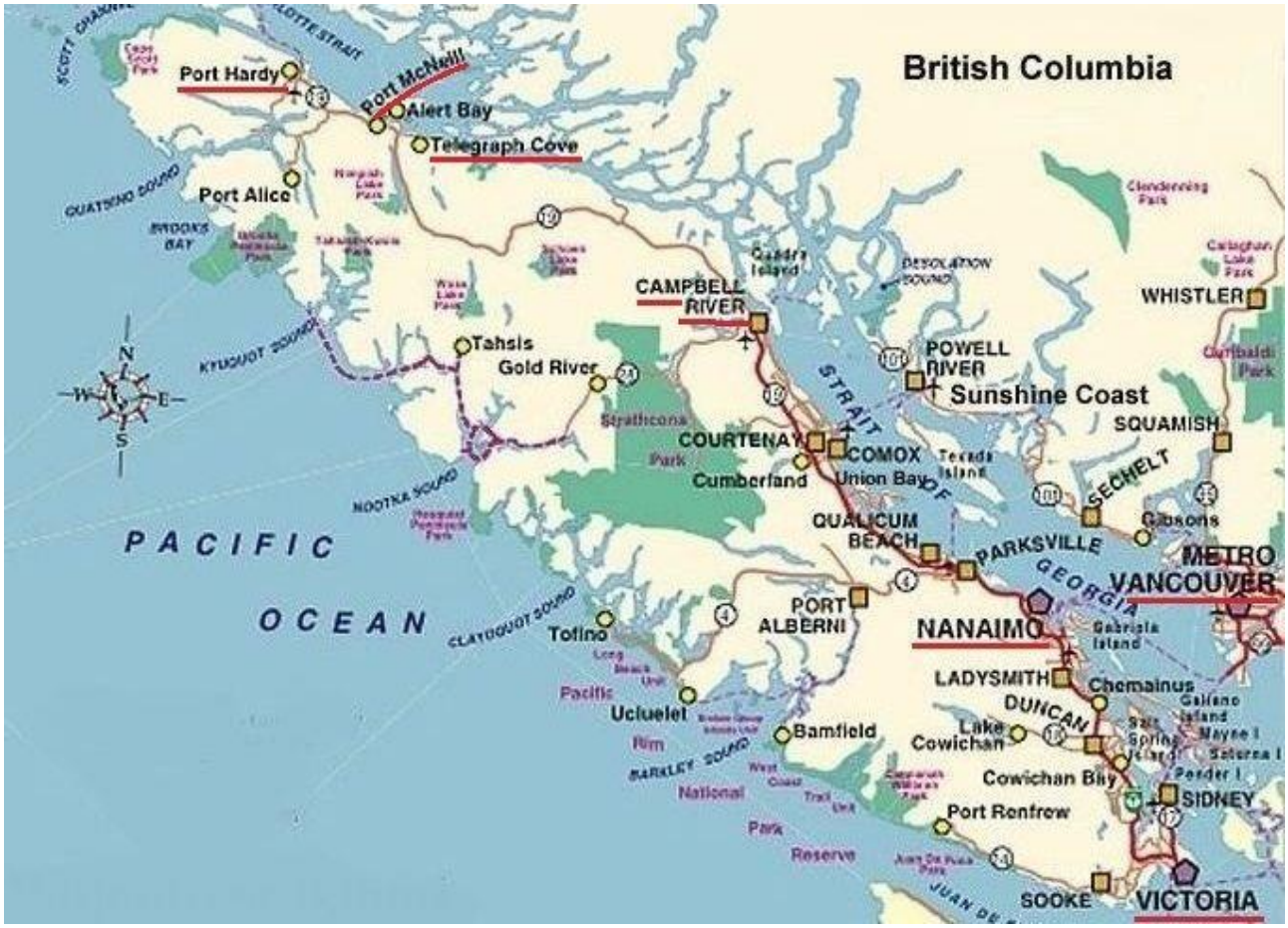
「バルダー」の代理店員もこのルートを使って車でヴァンクーヴァーからやってきました。　彼は 20 代半ばの若い中国人でしたが、最近結婚したばかりなのだとの事。色々話を聞いているうち、彼の話になんとなく違和感を感じました。　そこで更に突っ込んで聞くと、彼は元々香港生まれの中国人だとの事。　しかし、どうやら彼の結婚は普通のものではなく、商売が絡んだものだったらしい。　要するに、カナダ国籍を得るための手段として、既にカナダ国籍を持つ中国人女性と名目上の結婚をした、と言うわけ。女性の方は偽装結婚で国籍を取得させる商売人に雇われていたらしい。以前はこの種の書類さえ整えれば OK だったのが近ごろは移民局の監視が厳しくなって、同居して事実上の結婚生活を装う必要があるんだとか。　そうして何カ月間かは結婚しているように見せかけて、正式に国籍を得られたら即離婚と言う次第。　離婚したのち、女

性は又別の男性との偽装結婚をするらしい。　何回も繰り返したら矢張りアヤシイという事になる筈。　この後、別の船で取引のあった船食の夫婦も男女の立場は反対だけれど、同じような夫婦だと聞きました。　この場合は船食業者の男性が偽装結婚で中国人女性に国籍を得させる、その代わり何カ月間か家族社員としてタダ働き。　こんなことが横行していたとは、ちょっとビックリでした。　次がクロフトン港全景。　実はナナイモにも原木積みに行った可能性が高いんですが、記憶がイマイチなのでパスします。

港の近くには町と言えるものはなく、奥に見える製紙工場の関係者が住んでいるらしい集落があるだけ、散歩にはもってこいの極めて静かなところでした。　港と言っても、フェリーの桟橋、材木積出桟橋、ドライカーゴ用の岸壁、近くの製紙工場の製品を積む岸壁、あとは製紙用ウッドチップを運んでくる艀用の小さな桟橋が二本、これが全て。

一番手前がプレジャー・ボート用のマリーナとフェリー桟橋。　フェリー桟橋の上には乗船を待つ車の列が見えますね。　これは一つ前のマップに見えるようにこの港の沖合にある多くの島へ渡るフェリーです。　木材積出桟橋の向こう、ブルーの船体の船が着いているのがドライ・カーゴ（一般雑貨）用の岸壁、当時これはなかったと思います。　この船の陰にちらっと見えるのが製紙工場の製品を積みだす桟橋。　その更に奥の赤い船体が製紙工場にウッドチップを運んできた大型艀です。　「バルダー」の積荷をした作業員の多くはヴァンクーヴァーからフェリーでやって来ていたらしい。

「バルダー」ではこのほかバンクーヴァー島以北、アラスカ南部の間のいくつかの港へ行きました。　この場合どうしても通らなければならないのが Inland Waterway ブリティッシュ・コロンビア州沖合の島々と本土との間の内水路、これをクルーズ船などでは Inland Pssage 又は Inside Passage と呼ぶようです。　その内陸水路の南半分は Strait of Georgia です。



水路の南半分 Strait of Georgia ジョージア海峡は広い水面、これを北西方に進むと Campbell River 辺りで水路は急速に狭まります。　しかし、ライト・ブルーの水面は途切れずに伸びているのが分ると思います。　この狭い水道も、左上の Port McNeill ポート・マックネイル辺りで、再び広い水面になります。　この狭水道の部分はジョンストン海峡 Johnston Strait と呼ばれます。　ポート・マックネイルには「船乗りスタート」となった　有馬山丸で銅精鉱 Copper Concentrate を積みに行ったことを思い出しました。
どうやら有馬山丸の稿ではこれには触れなかった、と言うか一回は就航したこの地域への航海、北米西岸定航に関しては完全にスッポ抜けだったようです。　また、二航士の時の協明丸ではキャンベル・リヴァーでやはり銅精鉱を積みましたし、図の Telegraph Cove と同じ場所にある Beaver Cove と言う小さな入り江で原木を積んだこともありました。
このようにインランド・パッセージは既に何度も通った経験がありましたが、船長として

は初めての通過です。　ここを通るのは大抵ヴァンクーヴァー又はシアトルで揚げ荷が終わってから北部の積地へ向かう時ですから、ヴィクトリアかヴァンクーヴァーいずれかの港からカナダ人パイロットを乗せることが多かった。　この辺りの材木やウッドチップその他諸々の物資輸送は、冬場の積雪で影響を受けやすく道路も少ない陸上輸送より、海上交通路の方がずっと機能的な筈で、カナダ西岸や米国アラスカ州沿岸には大型の艀が沢山　走り回っています。　だから、このバージを押たり引いたりするタグもとても多い。そしてパイロットの多くはこのタグの船長経験者で、彼らはこの辺りの内陸水路はくまなく知り尽くしています。　次のマップはカナダ BC 州北部の沿岸。

マップ右下がヴァンクーヴァー島北端部。 Port Hardy からブルーの点線が北に向かって

いますが、これはこの辺りの主力フェリー会社 BC Ferries の航路。

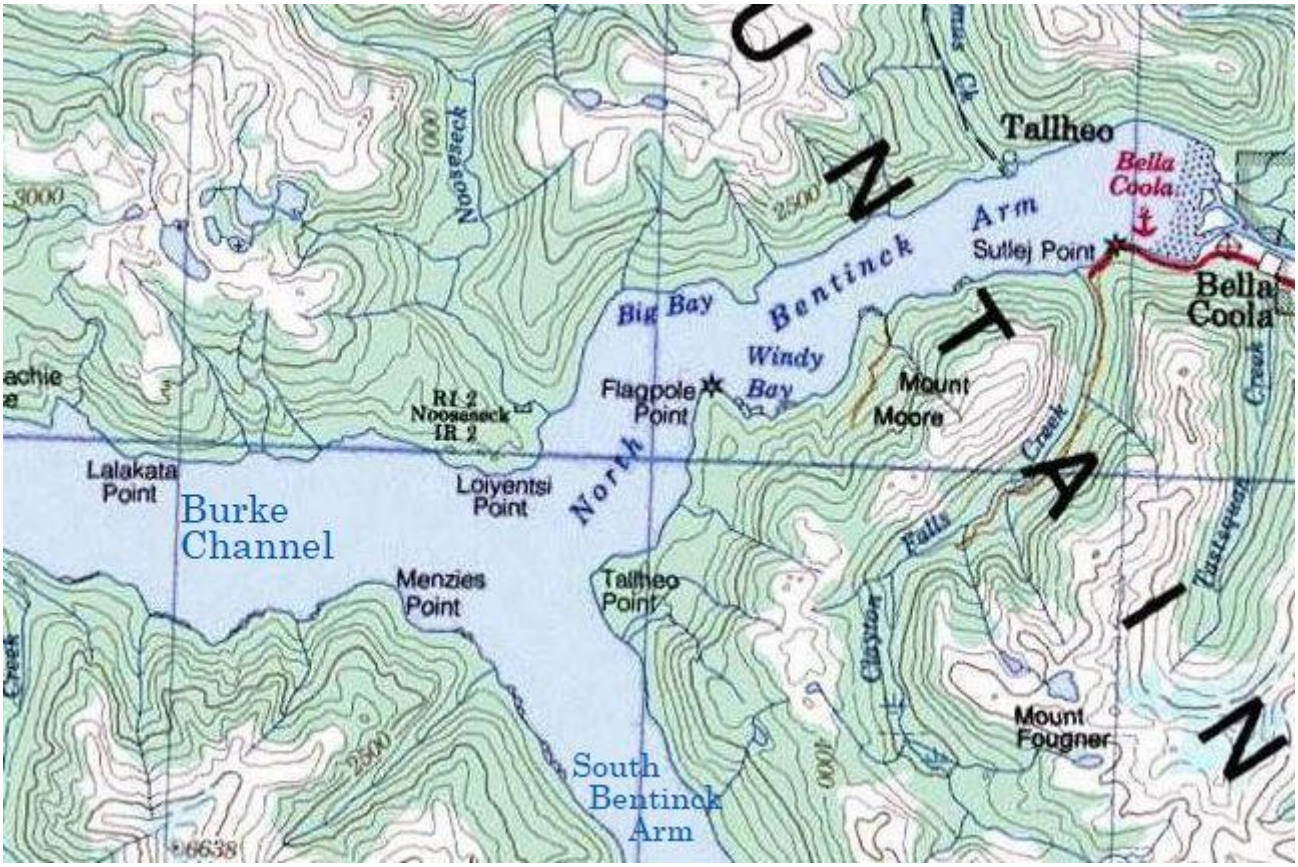
左上の三角形の島は現在 Haida Gwaii ですが当時は Queen Charlotte Islands でした。

このマップで私が行ったことのあるのは、赤のアンダーラインの 5 港。　このうち「バルダー」で寄港したのは中央右辺のベラ・クーラ Bella Coola と上辺のプリンス・ルパート Prince Rupert の二港。　ここへはフェリー航路の点線と同じルートをたどって行きます。

この点線ルートの大部分は氷河の後にできた深い谷、いわゆるフィヨルドです。

28 のマークの辺りからもうフィヨルドの始まりです。　ベラ・クーラの少し手前 10S のマークの少し先の二股地点までを Burke channnel バーク・チャンネルと言います。

ベラ・クーラに至る水路は North Bentinck Arm ノース・ベンティンク・アームです。



これらの水路に面している陸地をよく見ると等高線の間隔がとても狭い部分が多いですね。

ということは傾斜のキツイ斜面がそのまま海に落ちこむ、いかにも氷河に削られたフィヨルドと言う感じです。　特に Bella Coola の手前は両岸とも急傾斜になっています。

「バルダー」の泊地は Bella Coola のすぐ手前の南岸、Sutlej Point の Point の文字列の辺りでした。　そこに設置されていた係船ブイに船首尾を係留しました。　フィヨルドの U 字谷は急深で適当な錨地がないのです。

次の画像はベラ・クーラの集落の上空から西を向いて撮影したもので、谷のドンヅマリ部分を東から見た様子です。　両岸の急傾斜が海に落ち込んでいる様子が分りますね。

画面中央に左手（南）から突き出しているのが Sutlej Point で「バルダー」の泊地はその岬のすぐ向こうの陰になった部分です。

ある日、通信長 K.T.君と散歩に出かけました。　集落に向かって歩いていると、あちこちにこんな大型の鳥が、飛んでいたり木にとまっていたりするのが見えました。

米国国章などに使われる Bald Eagle 白頭鷲です. 大きいのは体長 1m 近くにもなるらしい。

暫く歩いていると、後ろから来たトラックのドライバーが「村に行くんなら乗りナ」と声

をかけてくれました。　村への道々「この辺じゃ時々グリズリーが出るから気をつけなきゃいけないヨ」だって。　これには、ビックリ。　Grizzly とはヒグマの一種灰色熊です。

白頭鷲が多数いたり、熊が出たりするとはちょっとした秘境ですね。

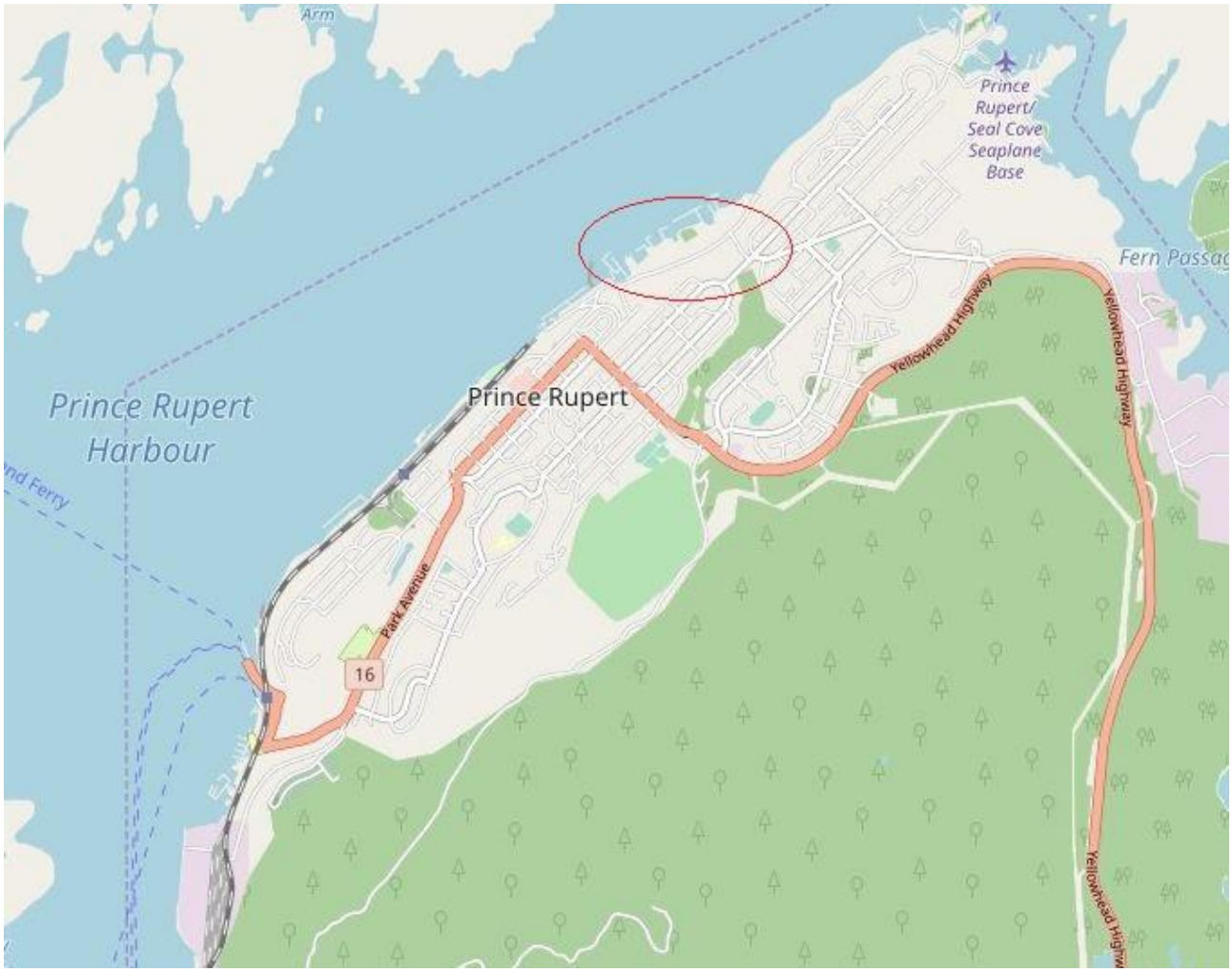
すぐに村に着き、ドライバーにどこか麦酒を呑めるとこは？と聞いたら「アッ、そりゃダメ、ここじゃ午後〇時にならないとアルコールは呑めないヨ」これにはガッカリ。

自治体によって色々らしいですが規則は規則、仕方ないですね。　私達が上陸したのは多分昼前だったのだと思います。　飲酒可能な時間が午後何時以降だったか、キッチリした時間は憶えてませんが、とにかくその時は適当な時間でなかったことは確かで、ノドは乾いたままで帰船。　村にはこれと言って気を引くものもなかったのだと思います。

＊

次は 18 頁のマップの上辺、BC 州最北の港 Prince Rupert プリンス・ルパートです。

前にも言ったようにこの港へは、揚げに行ったのか積みに行ったのかハッキリしません。

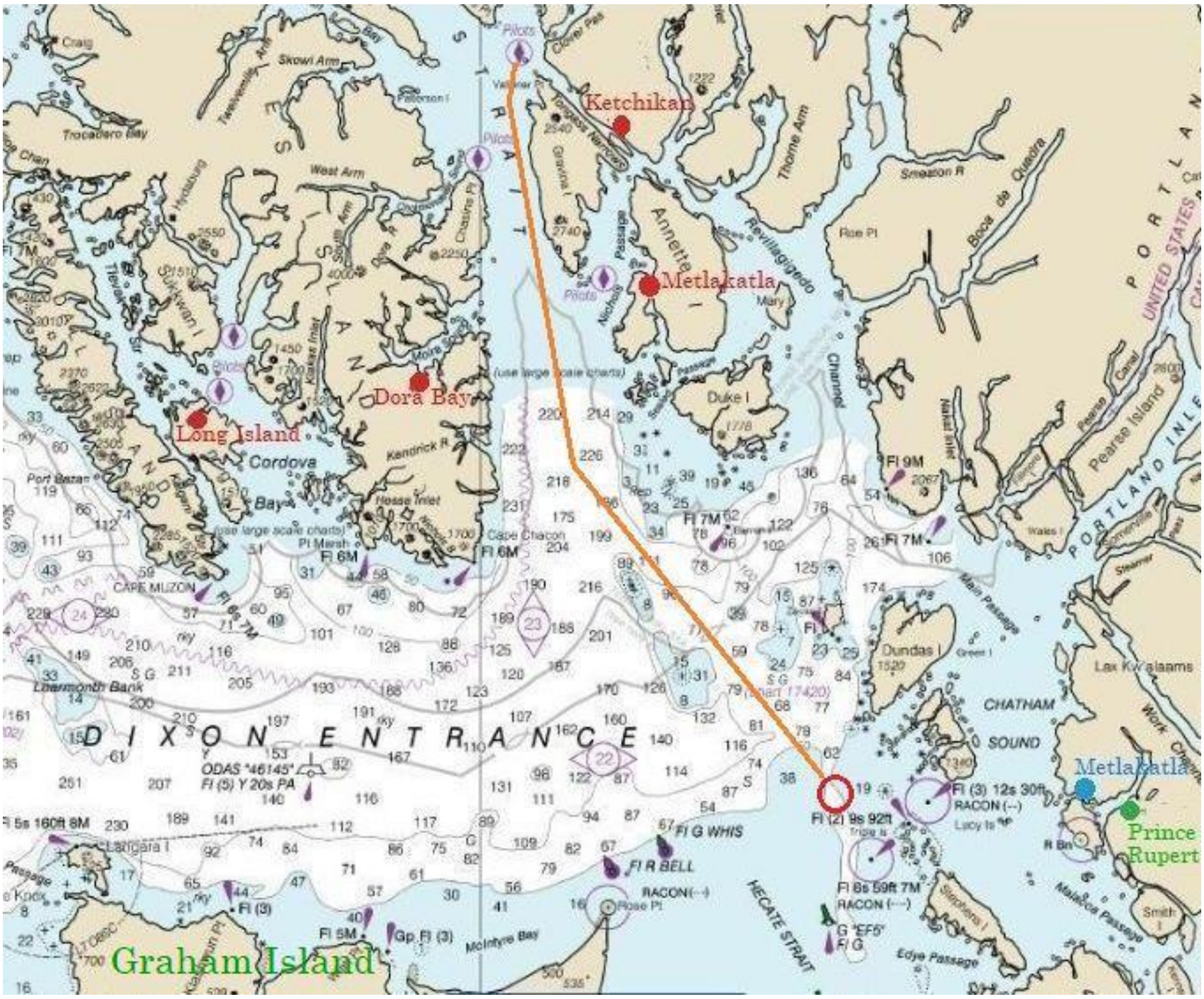


「バルダー」が着岸したのは左下のピンクの岸壁だった筈ですが、衛星写真で見ると現在ここはコンテナー・ターミナルになっています。　なにせ 30 年以上前の事、全てが変わ

るのは当たり前。　ここで唯一の記憶はベラ・クーラと違って、散歩に出た時、港に面したレストランで旨いビールにありつけたこと。　それは多分、赤の楕円で囲まれた辺りだったと思います。　金髪の独特なヘアー・スタイルのウエイトレスのオネーさんが居たことが印象に残っています。　この時もツレは通信長 T.K.君だった。　あのヘアー・スタイルにどうやって仕上げるのか、彼のウンチクを聞いた覚えがあります。　プリンス・ルパートでの記憶はこれだけ。

＊

次はカナダ BC 州から更に北へ、米国アラスカ州南東部です。



ここでは上半分に散らばる Ketchikan、Metlakatla、Dora Bay,　Long Island の四箇所が記憶にあります。　このうち港らしい港はケチカン Ketchikan だけ。

右下がカナダ最後の港プリンス・ルパート。　そのすぐ近くのカナダ領内にもブルーの表記の Metlakatla と言う地名があります。　これはこの辺りの先住民の言葉で「塩水の通り道」と言う意味だそうで、同じ地名が二か所にあるのは、元はカナダ領内にあった集落

からアラスカのアネット島 Annette I.に一部の住民が移住し、そこに同じ Metlakatla と言う名前を付けたのだそうです。　それが赤字表記の Metlakatla です。

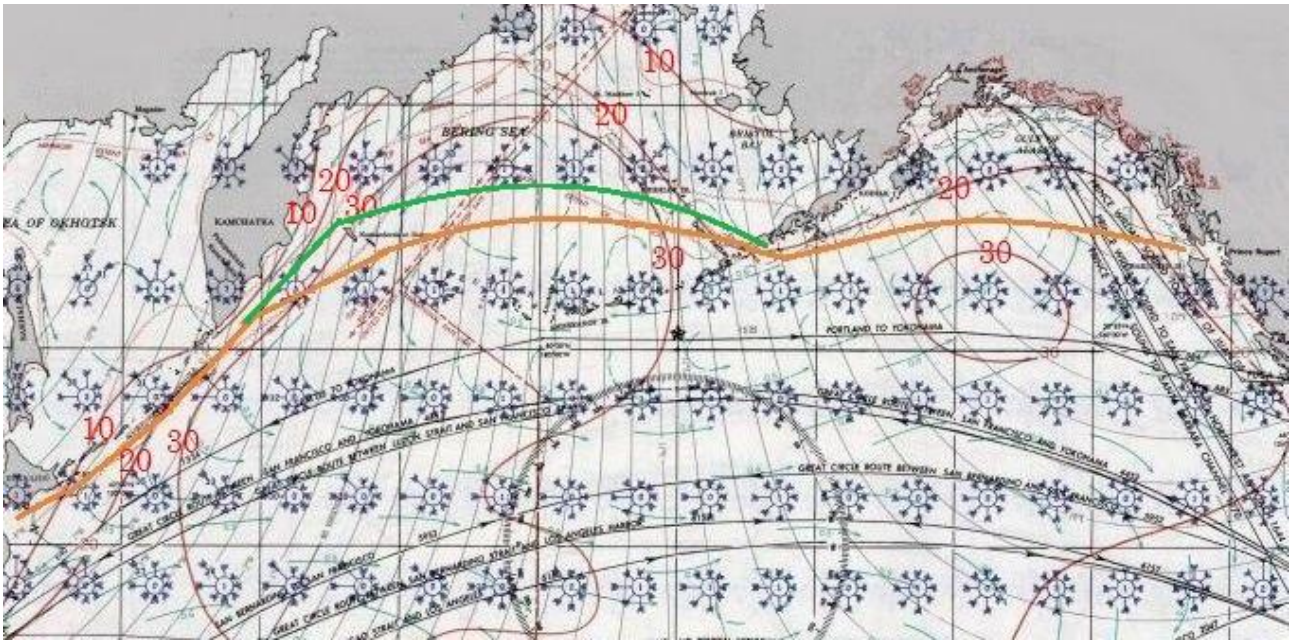
なお、ケチカンは揚荷・積荷があったのではなく入国審査の為の入港だったと思います。何故ならこれ以外の 3 港はいずれも官庁など存在しない、どころか住民も殆どいないような辺鄙な所ばかり。　前回の「びぜんりぃふあ」が入国審査の為だけにダッチ・ハーバーに入港したのと同じ状況です。

と言うわけで、この辺の積地に関しては殆ど記憶がありません。　島々にある材木積地は材木筏が多数浮かんでいるだけの小さくてごく静かな入り江。　その多くはブイ係留だったと思います。　この辺の海は急深でしかも海底は岩だらけ、錨泊できない所が多い。殆どの荷役作業員はケチカンから小型水上機やボートでやってきていたようでした。

プリンス･ルパートからカナダ人パイロットの操船で出港し､西沖の赤丸付近で彼は下船。以後、オレンジの線に沿ってケチカンの北西沖のパイロット乗船地まで船長の操船で進みます。　あちこちに見えるマゼンタの円に縦の菱形がパイロット・ステーションです。

そこから、米国人パイロットの誘導でケチカンに入港し、入国審査を終えてから各積地に向かいます。　積荷が終了すると、またケチカンに戻って出国手続きを済ませ、港外まで米国人パイロットが操船。　以後は再び船長操船で、カナダ領の Graham Island グラハム・アイランドとの間 Dixon Entrance をへて太平洋に出てゆくのです。

この船での復航コースは常にいわゆる北航路で、夏場はともかく冬の間は航路選定には慎重を期す必要がありました。　一例は次の通り。



このように、なるべく北へ北へとコースをそらせるのも一つのアイデア。　北へ行く程時

化ると思いがちですが、時化の度合いは緯度の問題ではなく、風上の陸地からの距離が一番重要だと思います。　即ち、吹送距離（同じ風向の風が吹き続ける距離）が長ければ長いほど時化の度合いは厳しくなる。　そのことは図上の赤の曲線によく表れています。

これは2月のパイロット・チャート、各種海象データの統計図です。　毎年必ずこうなるとは限りませんが、厳寒期の北太平洋はこんな様子だヨ、という一つのメヤスです。

そして、赤の曲線に併記された赤の数字、これは波高が12フィートを超える確率で、30の数字が付いた曲線内では、そういう日が3割は有る、という意味です。

これをよく見ると陸地に近いほど数字が小さくなることが分かります。　特に北から北西にかけての強風が卓越するカムチャツカ半島沿岸でその傾向が顕著です。

従って、北西風が強いこの半島沿岸沖ではなるべく陸岸に近い所を航行するのが得策という事になります。　そういうことを考えて決めたルートがオレンジの線、場合によっては一部グリーンの線に変更します。

それはあくまでその時の状況判断。　こういう極端に北寄りのルートを選択する船長は、私が航海士だった頃には一度も出会ったことがありませんでした。　でも、私は自分がコースを決めるようになったらこういうルートを通ってみよう、とずっと考えていました。

結果はマズまず上出来だったと言っていいでしょう。　セカンドの時、協明丸で起きたライフボートをもぎ取られるなんて事故は経験せずに済みました。

この最北ともいえるルートで気を付けなければならないのは気温の低下。　気温が下がったからと言って船の走りに影響があるわけではありませんが、問題は甲板上の着氷。

特に、ベーリング海のカムチャツカ半島沿岸に近付くと、氷点下5度以下になる確率が高くなります。　海水が凍る温度はその海水の塩分濃度に寄りますが、氷点下2度以下では大抵の場所で海水は凍り始める筈。　外気温が氷点下4~5度になるこの海域では、当然ながらデッキ上の着氷が激しくなります。　上の図のルートなら青波をかぶる確率は低くなりますが、強風は吹きつのりますから絶え間なくシブキを被るのは当たり前。

しかし、たかがシブキとは侮れないのが外気温の低さ故。　被ったシブキが即シャーベット状になり、やがてデッキ上に大きな氷の塊を造ってしまうんです。　デッキ上の氷の塊はそのまま重量増加につながります。　元々材木をデッキ積みする際、一番気を付けなければいけないのは上下の重量バランス、いわゆる復元力です。

材木船ではなるべく多くの貨物を積むために、この重量バランスの安全限界ギリギリまでデッキに積み揚げます。　そこに余計な重量、氷の塊をのっけてしまうのは、場合によっ

ては非常に危険、という事になりかねません。　普通シブキを被るのは風上側、という事はデッキ上に着氷が出来るのは風上側が断然多い、それによって船は風上に傾く、益々風上側にシブキを被る。　悪循環です。　特に前方が良く見えなくなる夜間、これには厳重注意が必要です。　シブキは際限なくデッキにかぶりますから、デッキ上の材木も濡れては凍る、又濡れては凍る、の繰り返し。　時間がたつほどに氷は厚く重くなってゆきます。と、まあ色々と気を配らなければならない冬の北太平洋の西向き航路ですが、この船では冬の間何航海か、幸い大きな危険には直面せずに済みました。　一度、材木の最初の揚げ地が北海道・苫小牧だったことがありましたが、この時はチョット手こずりました。フォクスル・デッキ（forecastle deck＝船体最前部のデッキ）は千島列島沿岸を下って来る間もビッシリ氷におおわれてしまっていて、それが苫小牧の港外に着いても融けなかったのです。　フォクスルにはウィンドラス（windlass＝揚錨機）がありますがこれも完全に氷の塊になっていました。これでは入港してもモヤイを取る作業が出来ません。錨作業も出来ないので投錨も出来ません、仕方なく沖で船を流したまま、まず氷を取り除く作業に追われました。　まあ実害はその程度で済んだのはメッケもんでしょう。この時だったかどうかは確信がありませんが、苫小牧では前の航海に下船していた通信長K.T.君が復船しました。　彼にとってもこの船はまずまず居心地が良かったのかナ。

＊

それから、この船では強く印象の残っている事件がありました。　多分材木の揚げ荷の為だったと思いますが「バルダー」は愛媛県・松山港に停泊していました。ある朝、荷役が始まって間もなく、代理店員がやってきました。　「キャプテン、本船のクルーは全員揃ってますか？」と言うんです。　そりゃ、ちょっと聞いてみないと、とすぐチョフサーに連絡して全員在船しているかどうか調べました。　結果はセイラー1名が昨夜上陸したまま帰っていない、とのこと。　それを聞いた代理店員は「では、キャプテンすみませんが私と一緒に警察へ出向いて下さい」これにはビックリ。　「ええっ、何があったの？」どうやら昨夜遅く市内でちょっとした騒ぎがあり、韓国人一名が逮捕されたとのこと。　それがどうやら本船のこの不在のクルーらしい。すぐにボースンを連れて代理店と共に警察に急行しました。　このボースンは私より10歳程年長だったと思いますが、日本語が堪能な温厚な人物でした。　私より10年上と言う事は終戦時は既に15歳位になっていた筈で、それなりに日本に対してはウラミ・ツラミもあったのだろうと思います。　しかし、そういう素振りは決してオモテに出さず、甲

板部の韓国人クルー全員をしっかりマトメていました。

警察に着くと問題の人物は間違いなく本船のセイラーでした。　警察も日本語ぺらぺらの通訳が来てくれたので大助かりだったでしょう。　それから、ボースンを通訳に尋問が始まりました。　彼の容疑は、彼が呑みに行った呑み屋のあるビルのエレベーター内で、女性相手に暴力事件を起こしたと言う事でした。　本人とボースンとのやり取りはごく穏便な様子で、彼も容疑は素直に受け入れているようです。　本人の素直な様子から、警察もそれ以上のシツコイ詮索はせず、かと言って暴力をふるった事は厳然たる事実ですから、このまま放免と言うわけにはいかず、本国へ強制送還と言う事でケリを付けましょう、とのこと。 本人を初め私達としても呑まざるを得ません。 拒否すればそのまま留置され、刑事裁判と言う事になるのでしょう。

帰る道々、ボースンに彼とのやり取りの細かい部分を聞いたところ、どうやら「そのミチ」の女性に話を持ちかけられて、一旦はその気になったものの、そのうち話がコジれてきて、結局は殴り合いのような状態になってしまったらしい。

まあ、警察もうすうす事情は察してはいたものの、女性からの被害届を無視するわけにもいかず、一方暴力沙汰があった事は確かだからこうするしかなかったのでしょう。

と言う事で、甲板部は代わりのクルーが乗船してくるまでしばらく一名欠員のまま。

それにしてもこの時のボースンの態度は立派でした。　あわてず騒がず穏やかにセイラーの言い分を聞き、警察官には特にコビルこともせず、淡々と通訳の勤めをはたしていました。　数多く同船した韓国クルーの中でもトップ五指に入る素晴らしいボースンでした。

この船では結局 13 カ月もの長期乗船でしたが、最後は売船となり、クルー一同総員同時下船と言う事になりました。　下船地は尾道の造船所だったと思います。

最後の晩、日本人クルー何人かとお別れ呑み会をして、サヨウナラ。

積荷は面白くもなんともない撒物でしたが、乗り心地はマズマズのイイ船でした。

＊

さて、ちょっとした思い付きで始めた「航海記」でしたが、早くも丸四年が経過してしまいました。　正に、光陰矢の如し。　これで号数も既に 60 号、ですが船の数は「バルダー」が 43 隻目、終点まではあと 20 数隻残っています。　まだまだ長い話は続きますが、この辺で一息入れさせて頂こうと思い、10 月は休刊と致します、どうぞご容赦を。

＊

次回更新は 2019 年 11 月 02 日（第一土曜日）の予定です。