



063 号 (11 Jan. 2020)

続・続・冷凍船 Asuka Reefer

(Mar. 1988 ~ Feb. 1989)

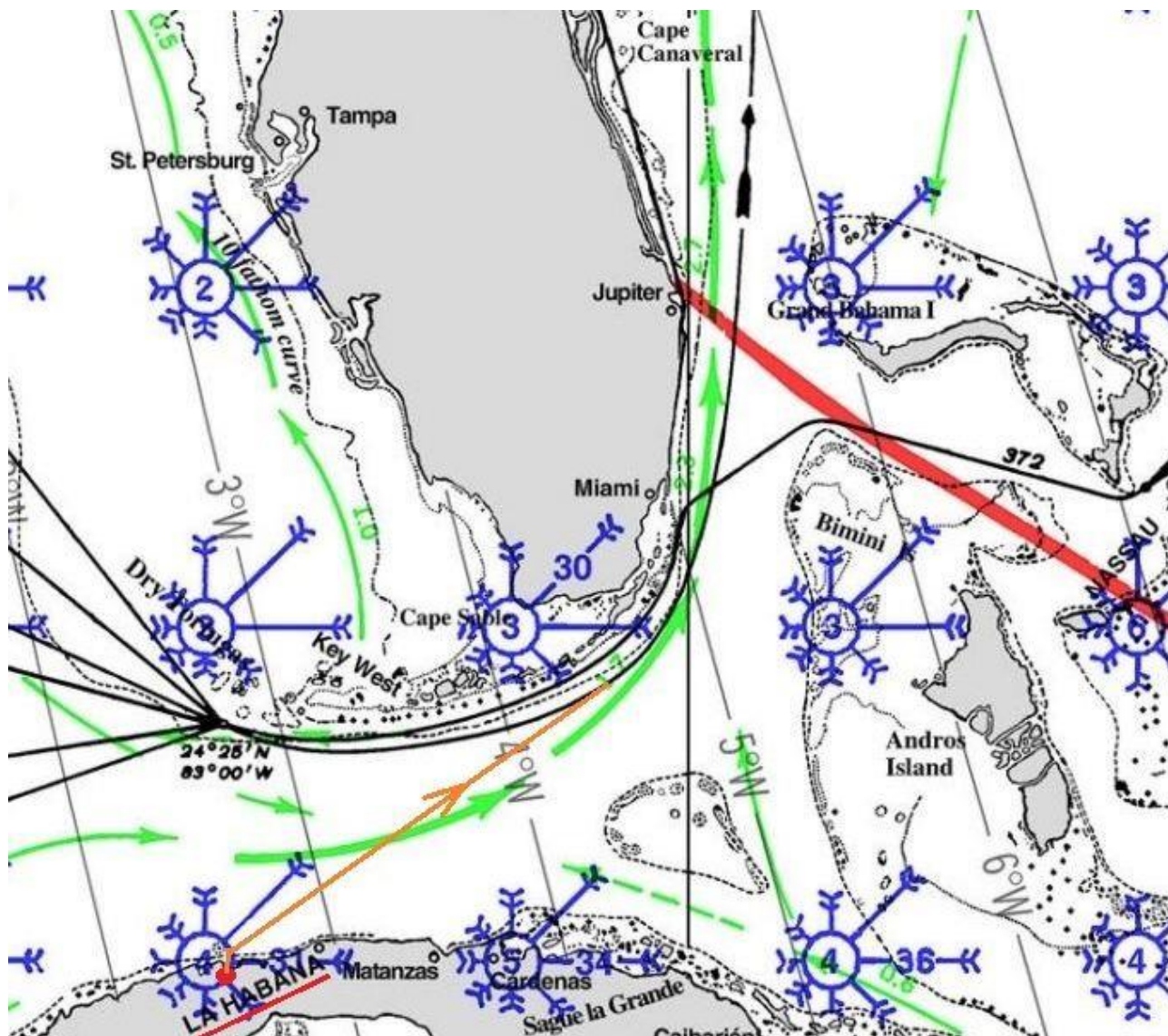
またまた Asuka Reefer の続きです。 表題写真も前号と同じく私が Asuka に乗った頃から十年以上たって Almeria Reefer という名前になってからのものです。

ハバナでは思いがけずイロシマ（広島カープ）の試合を見れて大いに楽しませてもらいました。 しかも、球場までのバスも、入場料もロハで……。 どうやら、この時は 88 年度のプレー・オフ後、山本浩二監督の就任直後の事であつたらしい。

さて、楽しかったハバナ停泊も終わり、また北大西洋横断です。 今度は 11 月に入っていますから多少時化気味の日はあるかもしれませんが。 しかし、東向きですから概ね追い風・追い波、大したことにはならないでしょう。 ハバナを出るとすぐ、強力なガルフ・ストリームに乗っかります。 何しろこの海流は英国や欧州大陸の沿岸域に迄、気象上大きな影響をもたらす強力な海流、これを最大限有効利用しないテはありません。

北大西洋を東向きに走るときはこの海流に上手く乗れるように、逆に西向きに走るときは

出来るだけその影響が少なくなるように、という航路選定が求められます。



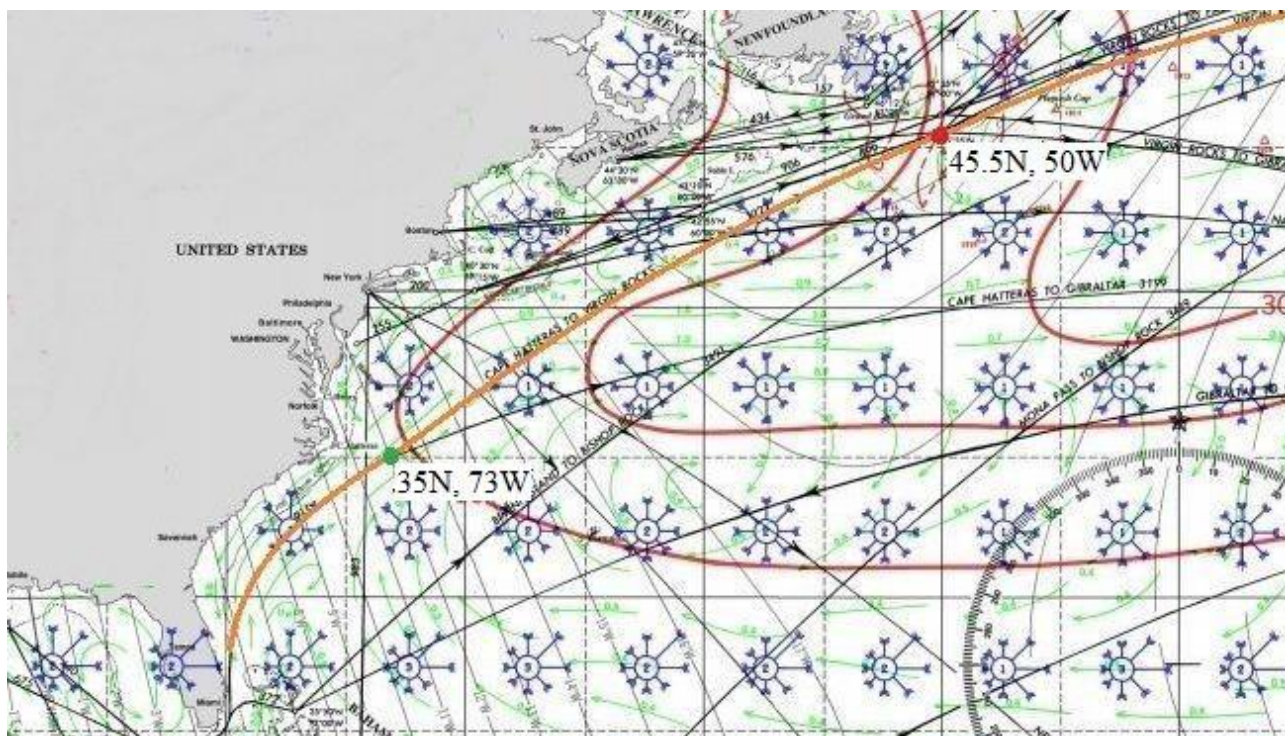
ハバナを出るとすぐグリーンの太い矢印、ガルフ・ストリームの本流にぶつかります。以後フロリダ海峡はいやでもこの強力な流れに自然に乗っかれます。上図でフロリダ半島の東海岸に沿って黒い曲線が描かれていますが、これはフロリダ海峡から欧州方面へ向かう推薦コースです。Asuka Reeferも勿論この線に沿って北上します。

この図には Key West キー・ウェスト、Miami マイアミ、Cape Canaveral ケープ・カナヴェラル等、一般の方にもなじみのある地名が散見されます。

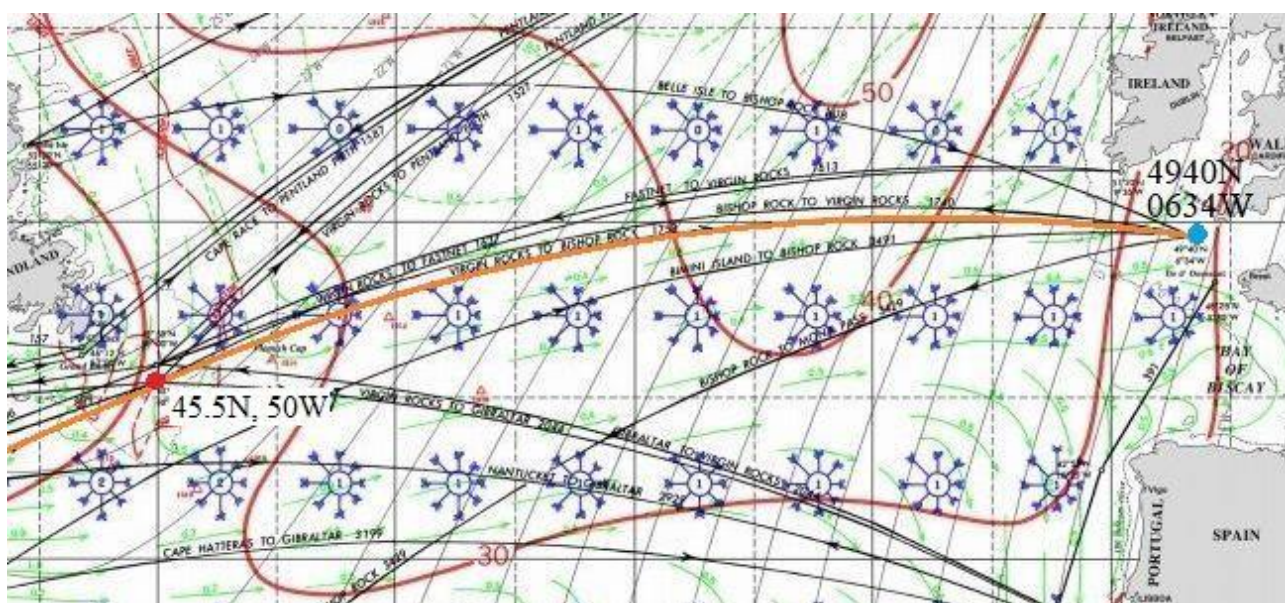
ずっと前に触れたことですが、商船学校時代の同期生の一人で、無二の親友であった H.Y. 君が卒業直前の社船実習中、この海域で行方不明になるという悲しい出来事がありました。何が原因だったのか結局明らかになっていませんが、卒業したら間もなく結婚する筈のガールフレンドもいて、幸せいっぱいだった筈の彼が世をハカなむあまり飛び込む理由なんて全く思い当たりませんでした。

本職の船乗りになってからも、フロリダ海峡を通るときは必ずこの記憶がよみがえり、グラス一杯のスピリッツを海面に撒いて彼の冥福を祈っていたものです。

そういうフロリダ海峡を抜けて北大西洋に出ます。 まず、北大西洋・西半分を見てみましょう。 フロリダ海峡を北上しケープ・カナベラル沖から緑の点、北緯 35 度・西経 73 度へ向けてガルフ・ストリームの本流に沿って進みます。



そこから今度は上図赤点の北緯 45.5 度・西経 50 度迄の大圏。 次は北大西洋・東半分。



先の赤点から右端の緑点、英国南西端の小島ビショップ・ロック沖の TSS（通航分離帯）迄の大圏コースを取ります。 縮尺の度合いが大きいこの図では読み取りが難しいですが、

ルート全般にわたって言えることは常にガルフ・ストリームを連れ潮としてシッカリ利用できるし、なおかつ偏西風帯を走るので概ね追い風・追い波になるのです。

図上に見える赤の曲線はこれまでも何度も触れてきたように、平均波高が 12 フィートを超えるパーセンテージを示しています。 これによるとルートの東半分では 30 から 40% と言う確率で波高が 12 フィートを超えることになります。

更にブルーのウィンド・ローズ（緯度・経度 5 度毎にある小円の周りに矢羽根の着いたもので、その地の風向・風力の統計を示すマークをこう呼びます）を見ると西寄りの風が圧倒的に多い、即ち東向きのコースなら追い風・追い波になる確率が高いことが分かります。

だから、少々の時化なら何という事もないわけです。

こうしてビショップ・ロック沖の TSS に取りついた後、イングリッシュ・チャンネル、ドーバー・ストレイト、ノース・シーをそれぞれの海域の TSS に従って通過し、エルベ川河口沖のジャーマン・バイト German Bight に向かいます。

これらの海域では以前は大抵ノース・シー・パイロットが乗っていて船長の負担は大幅に軽減されていましたが、リーファーでは全て船長の仕切りですから、ビショップ・ロック以後は殆ど不眠不休。 この海域は既に何回も登場したのでパスしましょう。

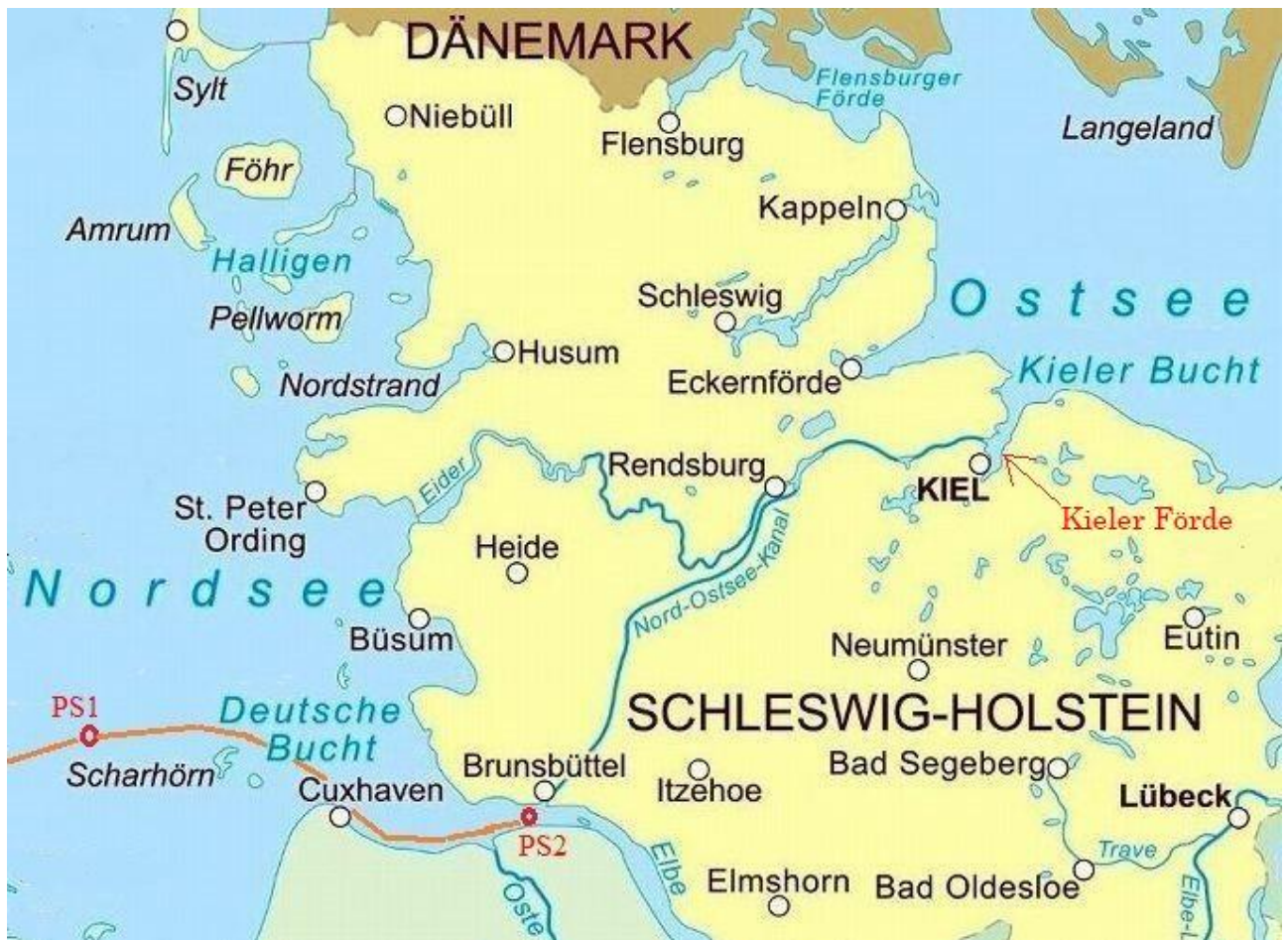
ところで、一口にノース・シーと言っても場所ごとに色々な呼び名があります。



上図は気象通報などに使われる海域の区切りです。 東側をデンマークのあるユトランド Jutland 半島、南側はドイツとオランダの沿岸に囲まれた北海の南東角をジャーマン・バイトと呼びます。 そのジャーマン・バイトの更に南東角がエルベ川河口になり、この川

を約 54 哩=100 km 遡るとドイツ最大の港湾ハンブルグ港に至ります。

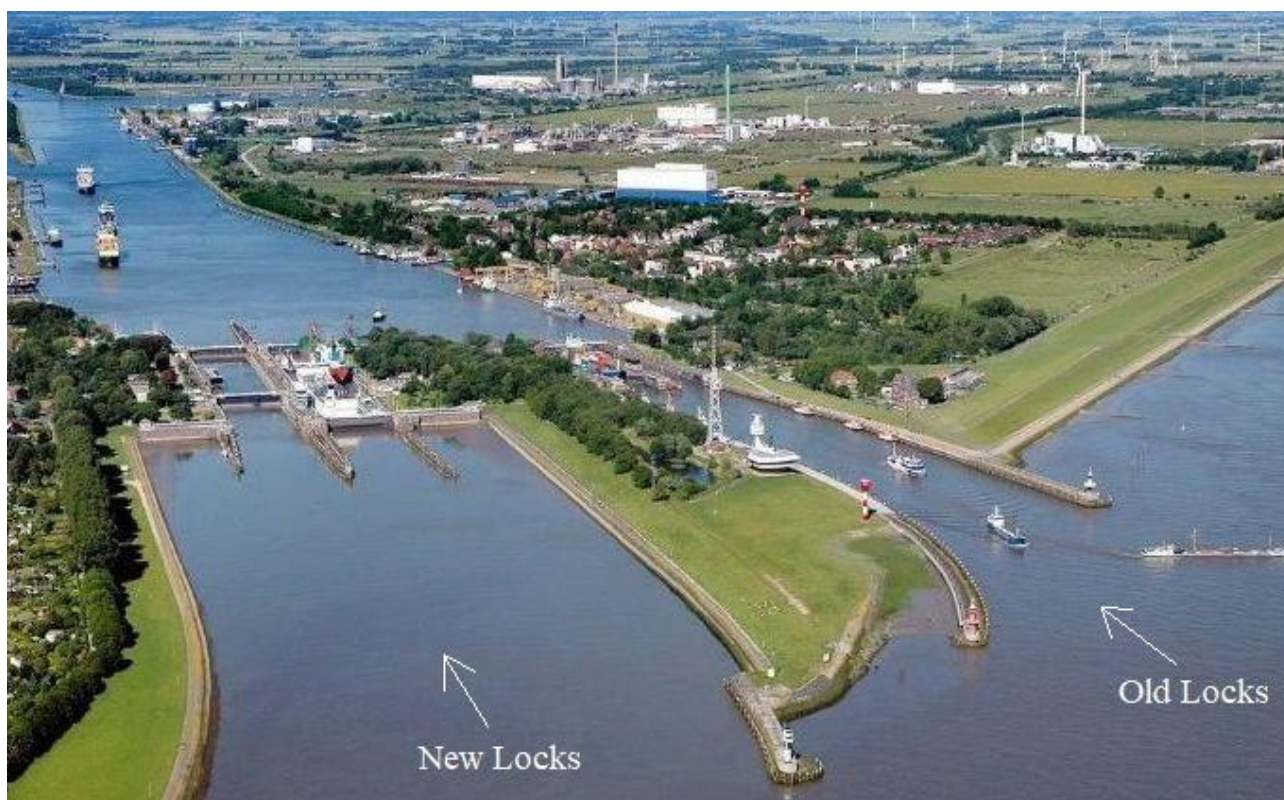
次の図の Deutsche Bucht はジャーマン・バイトのドイツ語綴りです。一方右上のバルト海の一部は Kieler Bucht と言い、この両者をつなぐのがキール運河 Kiel Canal、ドイツ語の正式名は下図にあるように Nord-Ostsee-Kanal 北海・バルト海運河です。北海方面からバルト海に行く際、この運河がなければユトランド半島北端を迂回しなければなりませんから大幅な距離短縮効果があります。



まず、左下の PS1 という赤丸で最初のパイロット乗船。河口部の水先人を通常英語ではバー・パイロット Bar Pilot と呼びます。バーとは河口部海底にできる砂州の事で、その浅瀬の水深は常に変化するので安全に通過するにはその現状を把握している現地の水先人が必要になるのです。そのバー・パイロットの誘導でエルベ川に進入し、キール運河の入り口 Brunsbüttel ブルンスビュッテル沖、PS2 の赤丸でキャナル・パイロット Canal Pilot と交代です。さて、いよいよ運河の入り口ブルンスビュッテル・ロック Brunsbüttel Locks に入ります。その様子は次の画像の通りです。画面手前はエルベ川、左奥に伸びるのがキール運河、ハンブルグは右手、エルベ川のはるか上流です。

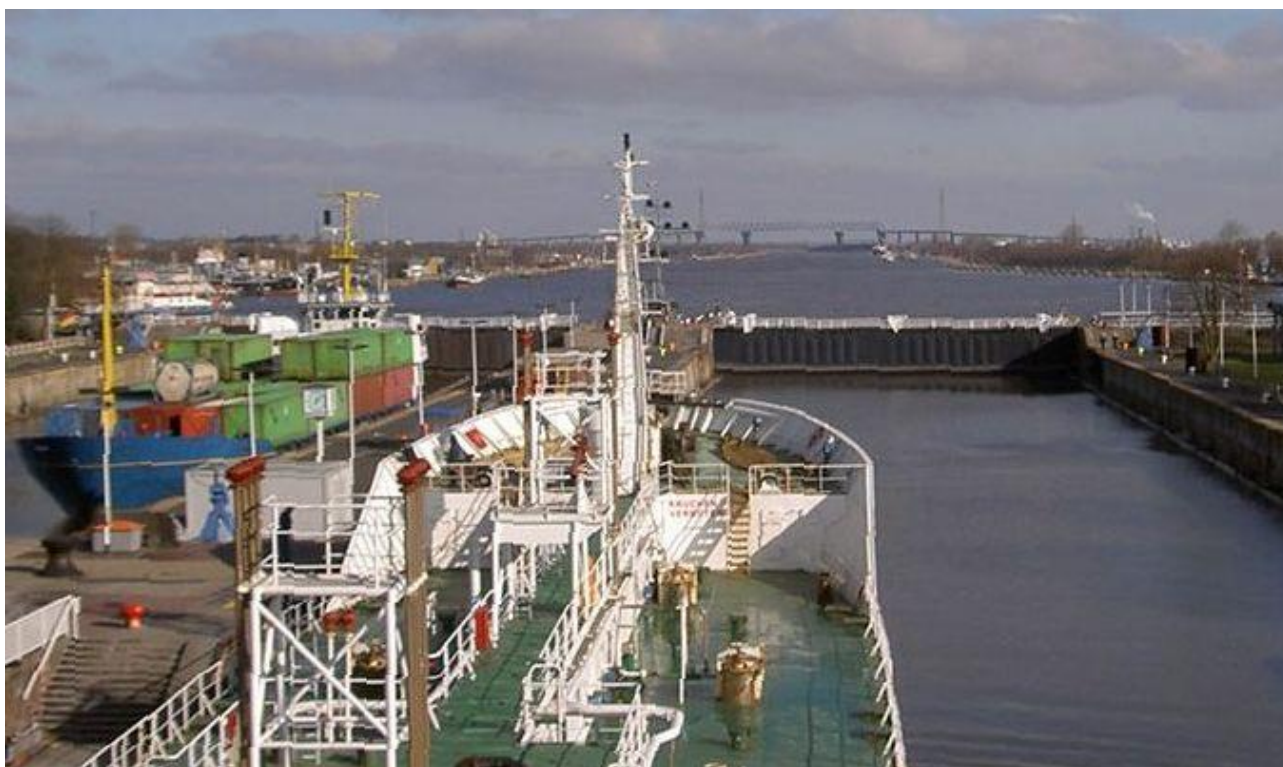
右側のロック (Locks 閘門) は運河開通当時の小規模なもの、左側の大きい方はその後の

船舶の大型化や交通量の増大で運河が拡幅され、同時に大型化されたロックです。



次の画像はニュー・ロックの右側に進入した船から運河に向けて撮影されたものです。

この船は小型なので、このように右舷側に大きな空きができています。



このロックは長さ 235m、巾 32.5m の船まで通航可能で、Asuka Reefer のサイズ（全長 145m、巾 17m）でもやはりスカスカ、そんな船は二隻並べて入れることもあります。

運河の両端、エルベ川とバルト海の水面の高低差は殆どないのですが、それぞれに潮の干満差・時間差があるので、その調整の為ロックが必要になるのです。

運河の長さは前図右上の Kiel キール迄約 53 哩=98 km で、運河通過にはその日の交通量にもよりますが、約 10 時間弱かかります。

運河の中を走り始めると、両岸は殆どがこの様にのどかな田園地帯という印象でした。



次は運河のバルト海側の出口、正式名は Kiel-Holtenau Locks キール・ホルテナウ閘門。



ここでもやはり新旧二つのロックが並んでいます、向こう側の小さい方が古いロックで、手前の大きい方が新しいロック。 左手がキール運河、右手はバルト海の一部、キール湾 Kieler Bucht から更に切れこんだ入り江キーラー・フェルデ Kieler Förde です。

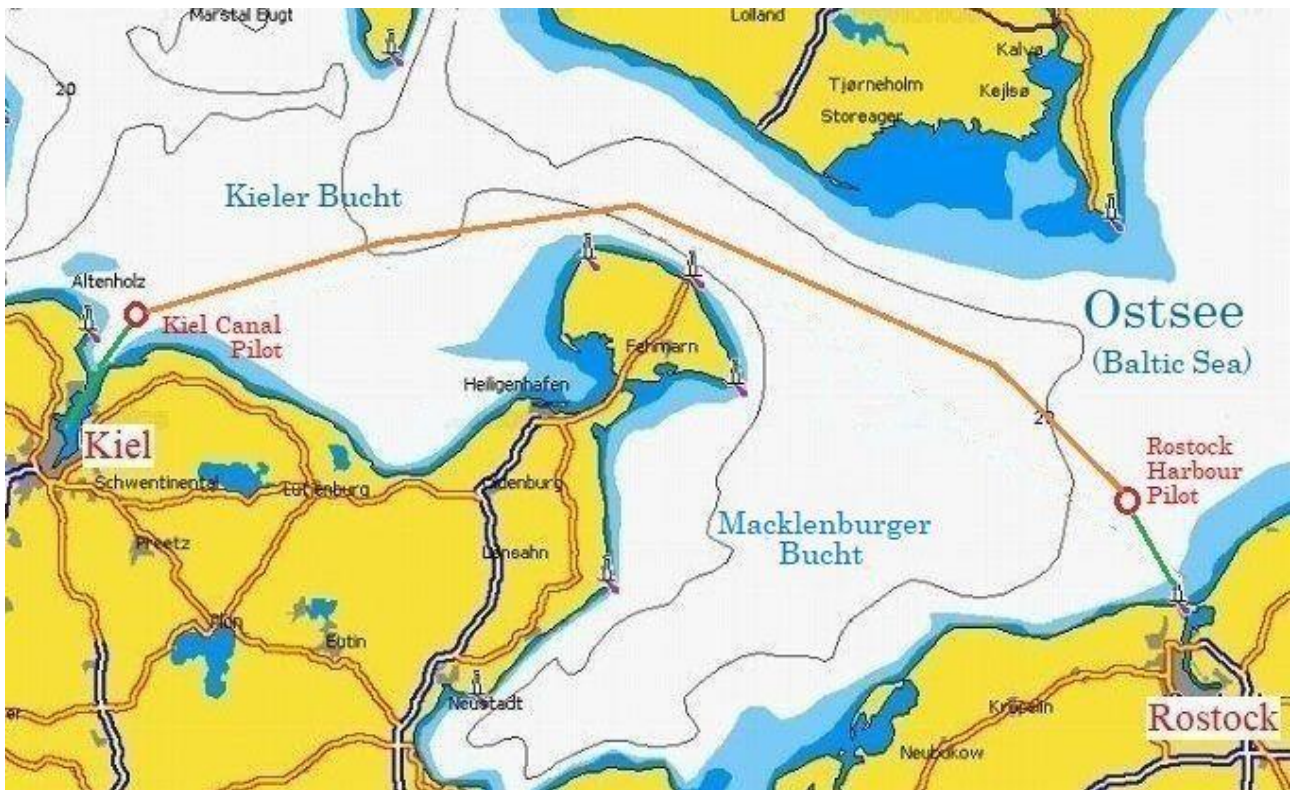


ホルテナウ・ロックを出て右上赤丸の Pilot Station（パイロット乗下船地）迄運河パイロットの誘導で進み、そこからは再び船長自らの操船でバルト海を東進します。

この時は 1988 年 11 月半ば。あのベルリンの壁崩壊の丁度一年ほど前で、まさに東西ドイツの情勢は沸騰直前の様相を呈していた頃と言えるでしょう。

運河通航中にもパイロットから色々と気になる話を聞きました。このところ「東」からの密航者が激増していて、東ドイツの港から出港してきた船に密航者が乗っていることがザラで、運河通航中に運河水面に飛び込んだり、ロックの中で岸壁に飛び移ったりするケースが良くあるんだ、とのこと。コリヤ停泊中は船内の監視を余程しっかりしないとヤバイね、とチョフサーと打ち合わせ、乗組員全員に注意を促しました。

次のマップのオレンジの線がパイロット不在の区間、そして、ロストック沖の赤丸付近で今度は東ドイツのハーバー・パイロットが乗船して港内に向かいます。



ロストックの港内はこんな様子ですが、どの岸壁に着岸したのかは例によって???



このロストックでは今でもはっきり記憶に残っている出来事がいくつかありました。

*

「ロストックの記憶・その一」 着岸後、検疫・イミグレ・税関等お決まりの入国手続きが全て終わり、早速やってきたのは荷役業者とシップ・チャンドラー（船舶食料納入業者＝船食）です。

荷役の方は仕切り役のチョフサーに任せて、私は司厨長のヘルプ兼通訳として船食との面談に参加しました。この船食は50才前後と見えるオバさんでしたが、司厨長が渡した注文書を見ると、フーっと小さくため息をつき、申し訳ないが注文書の内容には殆ど応じられない、と言うんです。

エッ、どうして？と、これにはビックリ。その時どんなものが注文書にあったかは忘れましたが、たいしたものはないはず。今回の揚げ地が東ドイツ・ロストックだと知った時から、多分ロクなものは調達できないだろうというある程度の予感がありました。そしてキューバでは出来るだけ多くの長期保存に耐える食料を積み込んでいたのです。

だからここでの注文書には、野菜類中心にごくわずかしかなかった筈なんです。

しかし、オバさんが言うには、その野菜類こそが泣き所で、ここで冬場に用意できるものはホンの数種類しかないんですヨ、とのこと。

強く印象に残っているのは、注文書にはなかった「芽キャベツ」ならいくらでも調達できる、という答え。そこで、改めて供給可能なものを聞きなおし、ジャガイモ・人参・キャベツ（日本ではあまり見ない葉の縮れたもの＝ドイツ語ではビルジング Wirsing）それに、オバさんの言う芽キャベツを注文しなおした、と思います。

船食オバさんは決して愛想ヨシとは言えませんが、対応は誠実さがにじみ出る感じのものでした。しかし、客の求めにロクすっぽ応じられない現在の自分の仕事にウンザリしているような、どこか投げやり気味の気配も感じられました。

多分この頃の東ドイツは経済的にも逼迫しているし、物資豊富な西側諸国との交易はないしで、一般市民生活はドンゾマリの状態に追い込まれていたのだと思います。

だから同じ社会主義国キューバはAsukaが運んできたような熱帯域の果物を大量に供給してくれる貴重な存在だったのでしょう。多分、船食オバさんは、東ドイツの現状になすすべもなく、内心腹を立てていたのだと思います。

*

「ロストックの記憶・その二」 船食との話も終わる頃にはチョフサーの荷役打ち合わせ

も済み、揚げ荷が始まっていました。その頃、代理店の若い男女のペアーがやってきました。海難報告のためノータリー・パブリック (Notery Public 公証人) 事務所に行くための手配を、入港手続きに来船した別の代理店員に依頼してあったのです。

それにしても、たかが事務手続きのための外出に代理店員が二人も出張してくるとは、と一寸驚きました。そして、公証人事務所に行き、海難報告書の認証を依頼すると、更に驚いたことに、ソレは出来ない、と断られてしまいました。

そもそも「海難報告」なんていうとゴタイソウに聞こえますが、なんのコターないこれは外航商船では常に行われている「荒天遭遇報告」と呼ばれるものです。

要するに「船が外洋を航行中に異常な荒天に遭遇した、従って積荷に何らかの損害が生じているカモ知れない」とあらかじめ申し立てをしておく。そうすることで揚げ荷に損害が発見された時、保険処理がしやすくなるという算段です。

これは英語ではシー・プロテスト Sea Protest (通称シー・プロ) と呼ばれるもので、貨物を積んで外洋航海をした後では必ず行われていたことです。言わば商習慣となっていたことで、保険会社としても顧客から保険料を受け取るだけでなく、小さな損害なら補てんして、ある程度は被保険者に還元し、お互い持ちつ持たれつ の関係を保持しようということでしょう。保険処理に関する実務経験はありませんから詳しくは知りませんが、これは海運業界では何も特別な事ではなく、ごく当たり前に行われていたと思います。

しかし、公証人に認証を断られてしまったらそれ以上クドクド言っても始まらず、ココは引っ込むしかありません。そこで、ではドウすればいいのでしょうか? と聞くと、海運局 (海事局?) へ行って下さい、という返事。

仕方がありません、待機していた代理店員にもう一度どこへ行けばいいかハッキリ聞いてもらい、また車で送ってもらいました。

日本船籍の船では、国内ならば海運局、国外ならば領事館等で、というのが普通です。しかし、Asuka Reefer のような外国籍の船で日本領事館や海運局に出向いて海難報告をした経験はありません。果たしてパナマ籍の船の報告を東ドイツの海事局が受け付けてくれるのだろうか、まあ、とにかく行ってみるしかありません。

私の不服そうな様子を察した代理店員が色々聞いてきたので、これまでの諸外国での体験を話して、これは西側諸国では商習慣としてごく普通に軽く扱われている、そして、それは官庁窓口ではなく、公証人が扱うのが普通だと説明しました。

私の説明を聞くと、二人の若い代理店員はかなりマジメな様子で話し合っていました。

どうやらこの二人の若者は、自分たちが知らない西側社会と自らが生まれた国との違いを再認識し、そのことを改めて憂えている様子でした。

二人が深刻に語り合う様子を見て、ハッと思ったんですが、たかが船長一人を公証人事務所に案内する為だけに代理店員が二人も出張ってきたのはそれなりの理由があったんじゃないか。若い者が単独で外国人と長時間二人きりになる状況を作るのはマズイ、と言う空気がこの社会全体にあるのかもしれない。

だからこんな簡単な業務にわざわざ二人の若者をペアーで送り込んだんじゃないか、そんな風にも思えたのです。そんなバカげた憶測が浮かぶほど、二人が話し込む様子は異常なほど真剣味を帯びていました。

若い二人の代理店員は多分この仕事について間もない時期で、海事関係の諸手続きにも精通していなかったのだらうと思います。若い彼らは、彼らなりに西側諸国の情報収集はしていたのですが、シー・プロのような細かい事務処理についての西側の事情までは知らなかったのでしょう。それが今回のケースでこんなことまで東西の事情が違うのだという事に気付かされ、ちょっとしたショックだったようなのです。

特に女性の方が積極的に多くを知ろうとヤヤ突っ込み気味に色々質問してきました。男性の方はマアマアと彼女をオサエ気味でしたが、いずれにしても壁崩壊直前のこの時期、国民の多く、特に若者の目はハッキリ西側に向いていたのだと思います。

*

「ロストックの記憶・その三」というわけでその足で二人の代理店員に海事局に連れて行ってもらいました。窓口で脇から代理店員に状況説明をしてもらったうえでシー・プロの認証申請を済ませ、かなり長い時間待たされたものの、荒天遭遇報告書は無事受理されて認証印をもらうことが出来ました。

このお役所での手続きに時間がかかるであろうことは、代理店員に確かめるまでもなく覚悟はできていました。海事局のホールのベンチでかなりの時間、認証手続きが済むのを待っていたと思います。

そのうち一人の東洋人がジッと視線を向けていることに気付きました。この時二人の代理店員は窓口に行っていて私は単独でベンチに座っていたのです。

その東洋人は視線が合うとスーッと近寄ってきて、なめらかな英語で何かお困りですか？と聞いてきました。イエエ、窓口手続きに手間取っているだけで、別に困ってはいません、アリガトウ。

そこでフト気付くと、彼の背広の襟にはあの拉致事件で有名な某国のバッジが付いていたのです。彼がどういう身分で、なんのために海事局のホールに居たのか知る由もありませんが、別に途方に暮れていたのでもない見ず知らずの者に寄ってきて、突然、困っているのか？という問いかけはチョット異様な感じでした。

彼の身なりはきちんとした背広姿、ごく当たり前の海外駐在員風、年齢は30台後半ぐらいか……。

そうこうするうち、代理店員が認証済みのシー・プロテスト書類を受け取ってきてくれました。するとくだんの東洋人は、さりげなく離れて行きました。多分、私には二人の若いドイツ人が付き添っていることは承知していて、彼らが離れるのを待って声をかけてきた、としか思えません。まさか、これが良く聞く拉致の一例なのか？こんな船乗りを拉致したってなんの益もないと思いますが、多くの例を考えると全面否定も出来ません。船に帰ってすぐ、全員上陸禁止、としました。そうしなくても、面白い事は何にもなさそうな港ですから、上陸したいと思った者は少なかったでしょうが、念の為。

*

「ロストックの記憶・その四」 色々なことがあったロストックでしたが揚げ荷役は順調に進み、どうやら出港にこぎつけました。この港の停泊は三泊程だったと思います。

その出航に際してもう一つのビックリがありました。

荷役終了後、出国手続きの為再び諸官憲が乗り込んできましたが、驚いたことに30名程の武装集団が付いてきたのです。彼らはゴツイ口輪をはめた正真正銘のジャーマン・シェパード数匹を連れていて、早速船内サーチを始めたのです。

彼らが入出国管理局の所属か、警察か、または軍なのかは分からずじまいでしたが、そのサーチのやり方たるやハンパではありませんでした。

クルー各自の個室内部ではワードローブや引き出し全てを開けさせてシェパードにクンクンさせるのです。勿論船長室も例外ではありません。その他、船内各部一点も残さず、一時間以上かけてくまなく、文字通り重箱の隅をつつくように調べられました。

これまでも色々な国で、主として、税関によるサーチを受けたことはありますが、こんな大人数でここまで徹底的に調べられた記憶はありません。

しかも、入港時ではなく、出港時に、というのが極めて異常です。これでもう彼らの目的はハッキリです。密航者サーチ、それしかありません。

キール運河のパイロットに聞いた話は単なるハナシだけではなく日常茶飯的に起こってい

る事だったので。これがまさに壁崩壊直前の東ドイツの強烈なトドメの印象です。

*

まあ、とにかく、これでようやくこの厄介な港とはサヨナラできました。

帰りのキール運河では、往航に東からの密航者についての話を聞いたパイロットがタマタマ乗船してきました。ロストック出港時の厳しい船内サーチの話をする、ソリヤそう
でしょう、西への逃亡者はそれでも後を絶たないんですから・・・。

キール運河の水面は前にもふれたように運河の両側の海面との潮高差だけのアップ・ダウンですからパナマ運河のような大きな落差はなく、ロック内の様子は次の画像のようなもので、船から岸壁に渡るのはそれほど困難でも危険でもありません。密航者にはもってこいなのです。一旦西側に入ってしまうと容易に受け入れてもらえたでしょうから、最大の難関は、東側の港から出港する船にうまく潜り込んで、例の厳しい船内サーチを如何にかわすか、ということ。



帰りの航海では夜間の運河通過でしたから、そんな密航者が誰にも知られず Asuka にも潜
んでいて、まんまと逃げおおせたのカモしれません。それは天のみぞ知る。

*

ブルンスビュッテル・ロックからエルベ川河口部へ、そして再び北海へ出て一路南下、ド
ーヴァー海峡、イングリッシュ・チャンネルを経て、今度はモロッコの Agadir アガディ

ールに向かいます。 次の航海はアガディールでカナダの Montreal モントリオール向けのクレメンタイン Clementine=小粒のオレンジの積み付けです。
そのアガディールはこんな所。 マップ中央の白い部分がモロッコで、その南部、北緯 30 度・西経 10 度付近の赤のアンダーラインが今回の積地アガディールです。



これまでモロッコと言う国には縁がなく、このアガディールも勿論はじめての入港です。前号でジブラルタル海峡に面した Ceuta セウタの話をしました。あの港は地形的には完全にモロッコの一部と言える場所で、モロッコは以前から自国領だと主張しているようですが、スペインは全く応じず、今に至る迄スペイン領のまま。

マップ左下の島々は、この船に乗船してすぐ就航したカナリア諸島で、Santa Cruz de Tenerife や Las Palmas は、これまでもこれからも、数え切れない位寄港した所です。

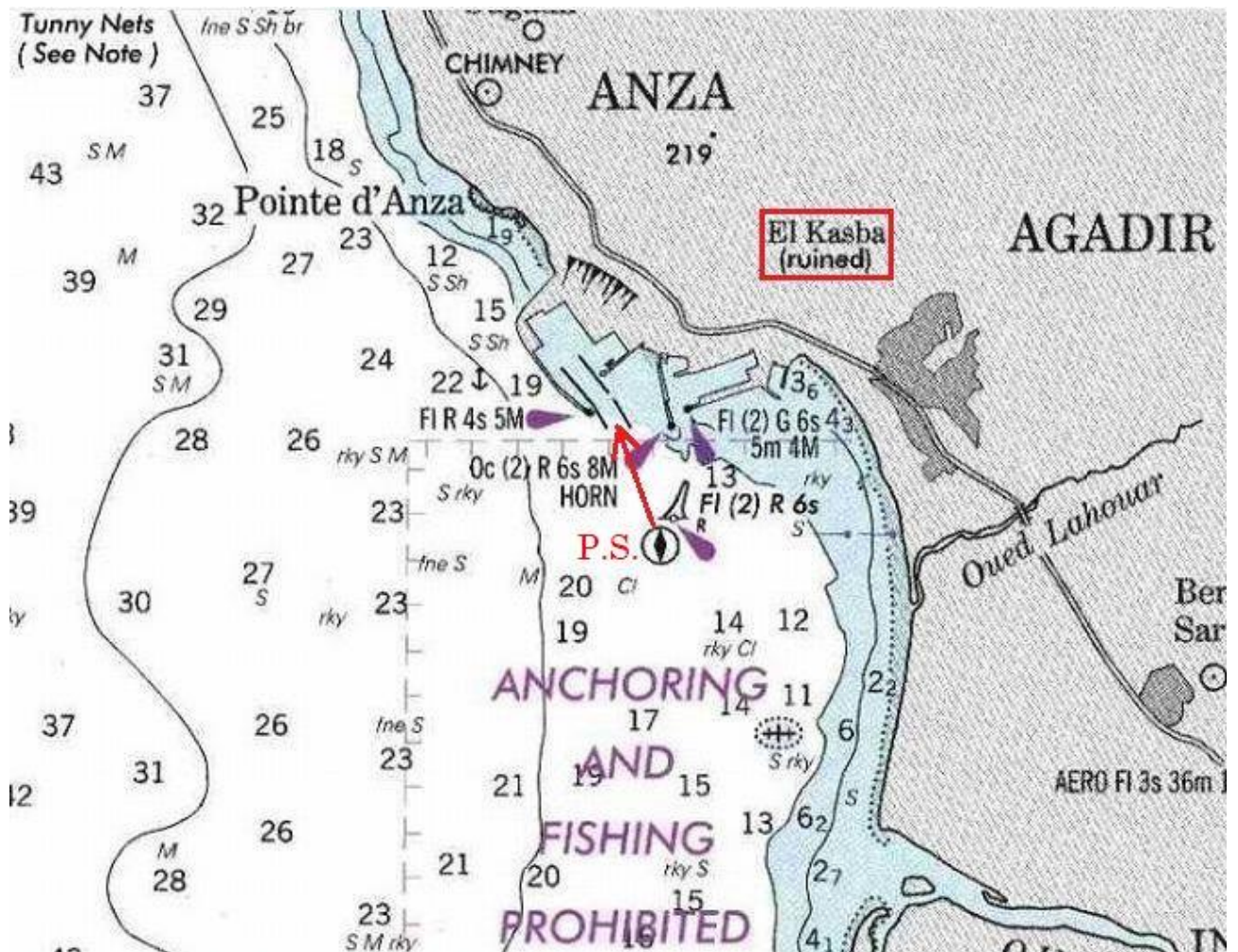
その他、このマップのモロッコ以外の地には懐かしい名前が数多くあります。

夫々二年間を過ごした Cádiz と Málaga は勿論、Sevilla、Córdoba、Granada、Faro、Gibraltar 等々、小旅行で訪れたそれらの土地の記憶は今でも鮮明によみがえります。

いずれも極めて印象深い所でした。

さて、アガディール港へのアプローチ。 ほぼ中央の赤字 P.S.の付記された小円に菱形の

マークが水先人乗船地 **Pilot Station** です。そこからパイロットの誘導で赤矢印の様に港内に進みます。



海図の左上隅に Tunny Nets という表記がありますがこれはこの辺りにはマグロ漁の網があるヨ、という注意書きです。この辺りは古くからマグロ漁が行われてきた所です。マグロ漁と一口に言っても一本釣り、ハエ縄漁、巻き網漁、定置網などさまざまですが、この辺りの漁は定置網が主力。

ずっと前、この辺を初めて走った頃読んだ英国の水路誌に書いてあったことで、確かな記憶ではありませんが、この界限の定置網と言うのはロープと錨で海底に固定してあるのではなく、網の周りを小舟で引っ張って広げながら適当な位置に移動して、マグロが入のを待つ、というやり方らしい。

日本のスーパーでも「モロッコ産」と表示されたクロマグロを時々見かけます。商品表示がうるさく言われるようになったからこういう表記が目につくようになっただけで、モロッコ産のクロマグロは実はずっと以前から売られていたに違いありません。

海図上のパイロット乗船地点から港の奥の山手を見ると El Kasba (ruined) という赤枠で

囲んだ表記がありますね。これは英語では **Casbah** と綴られるもので、手元の英和を引くと、（北アフリカ諸都市の）城・館・宮殿、またはアラブ城下町の下町、迷路のように入り組んだ市街地、などとなっています。

日本語のカスバでは、どちらかと言うと、一人歩きは特に夜はヤバイぞ、というアラブ風の雑然とした町が思い浮かぶのではないのでしょうか。

海図の **El Kasba** は前者・城塞の意味です。そしてパイロット・ステーションの沖辺りからこの山を見るとこんな風です。

また(**ruined**) の付記は、ここにあった城塞が 1960 年にあった地震で主要部分のほとんどが崩壊してしまい、現在見えているのは主に城壁部分だけという事を示しています。



この画像で山の頂上に見えるのが崩壊後の **Casbah** 城塞の残骸 **ruin** です。夜ともなると城壁は照明されますし、山腹に記された単語もライトで表示されます。この単語はアラビア語表記ですが、山腹に字なんて、よそではあまり見かけない光景です。

英語に直すと **God, Country, King**, という事らしい。神・国家・王。なんのコーナーない、要するに権力の誇示か？ でも、さすがに神が一段上、その下に国家と王。

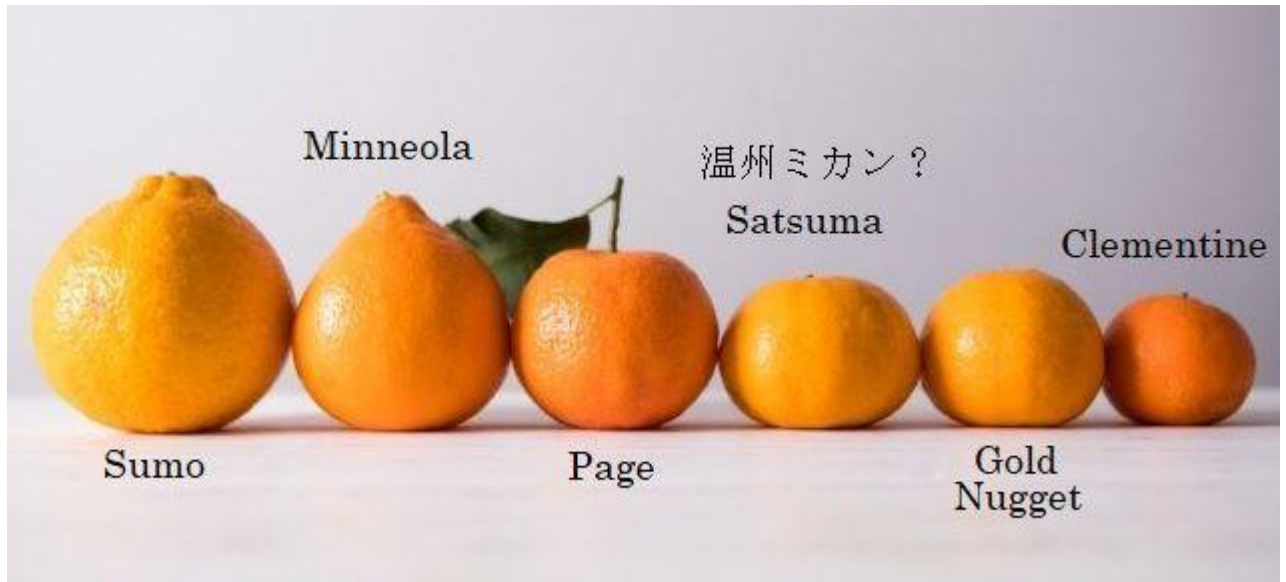
船は画像中央の防波堤入り口から左手に向かって入ってゆきます。

ここでは先程も触れたようにクレメンタインと言う柑橘を積んだのですが、これは数多くの品種があふれているミカン王国日本ではあまり見かけない種類の小粒のものです。

次の画像の右端がそのクレメンタイン Clementine で、その二つ左の Satsuma というのが
 どうやら代表的な日本の品種、温州ミカンらしい。

単に温州ミカンといえども一寸検索しただけでもものすごい数の品種がでてきます。

しかし日本語で「薩摩みかん」という品種又はブランド名は見つかりません



温州ミカンは普通英語では Mandarin Orange マンダリン・オレンジとか Tangerine タン
 ジェリンと呼ばれるものと思っけていましたが、英和で Satsuma を引くと「温州ミカン」

という訳がありました。 ナンデ、「薩摩」がミカンなのか？

一寸調べてみると、そう呼ばれるようになったのはどうやら幕末の頃の薩英戦争がもとに
 なっているらしい。 和解後、薩摩藩から英国にミカンの苗木を贈ったからだとか。

それはともかく、クレメンタインも温州ミカンも、いわゆるマンダリン・オレンジの仲間
 ではあるらしい。

クレメンタインは日本で出回っている多くのミカンより一回り小さい。 一般市場には出
 せない「ハネモン」として、スーパーの産直コーナーなどで一袋百円なんていう安値が付
 けられている小粒のものと同じと思えばいいでしょう。

クレメンタインの味と香りは抜群。 産直の安い小粒のものも味はいいですね。 ミカ
 ンに限らず、殆どの果物は小粒のものの方がミテクレはともかく味はイイと思います。
 そして、この貨物の行先カナダではクリスマス用の食品の一つとして人気なんだとか。

Asuka Reefer のモントリオール着予定は 12 月初旬で、まさにグッド・タイミング。
 その他この港で記憶に残っているのは、ここで仕入れた食料の中で新鮮なサバがとてもう
 まかったこと。 その理由は、多分北からモロッコ沿岸にかけて流れ下りてくる比較的冷
 たい海流のせいではないかと思ひます。

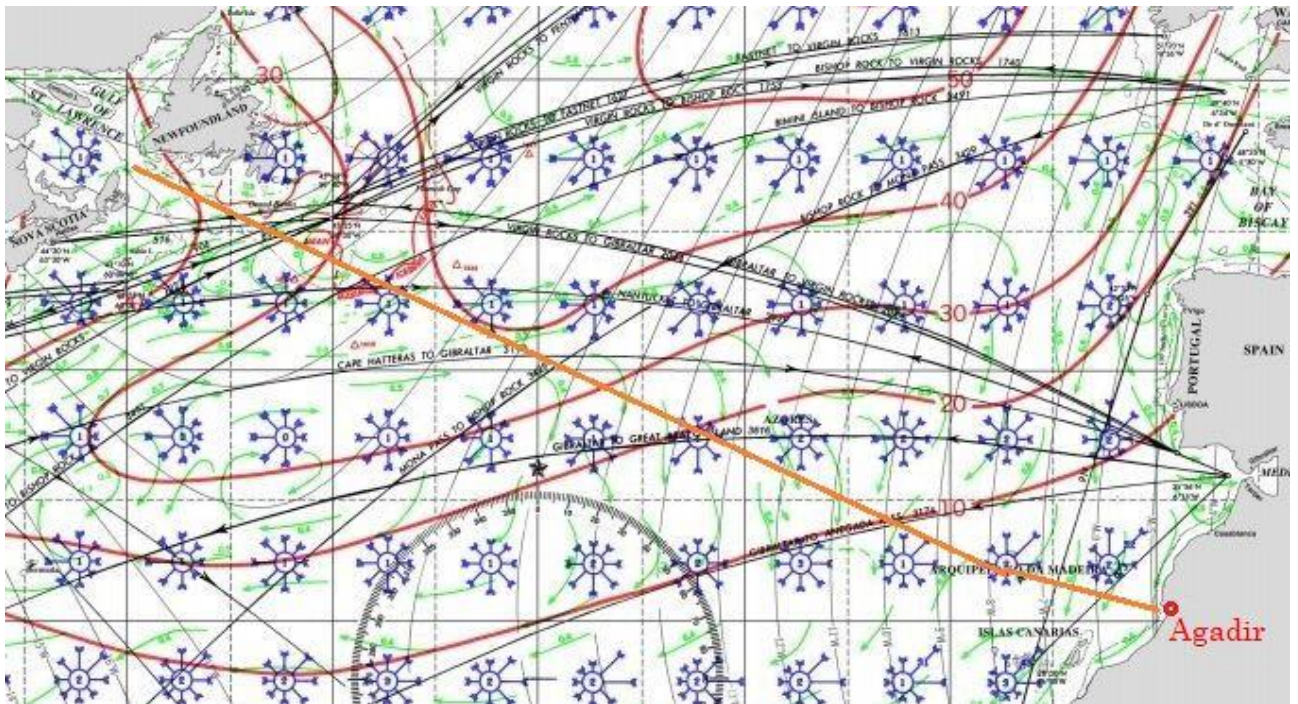
だからこのクロマグロも、日本市場で売り物になる味、なのでしょう。今住んでいる長崎も、五島列島界限迄日本海を下りてくる冷たいリマン海流のお陰でアジ・サバなど青物を中心に漁獲量豊富なところですが、海流の条件が似ているのかも。

＊

そして、また北大西洋横断の航路選定。

ここではもう迷うことなく一直線（航程線航法）これしかありません。既に初冬12月、北の海は荒れて当然と言う時期になりましたから、距離は短くなっても向かい風の時化に会う確率の高い大圏コースは敬遠です。

向かう先は Nova Scotia ノバ・スコシア半島先端の Cape Breton ケープ・ブレトン島と Newfoundland ニューファウンドランド島の間、Cabot Strait カボット海峡。



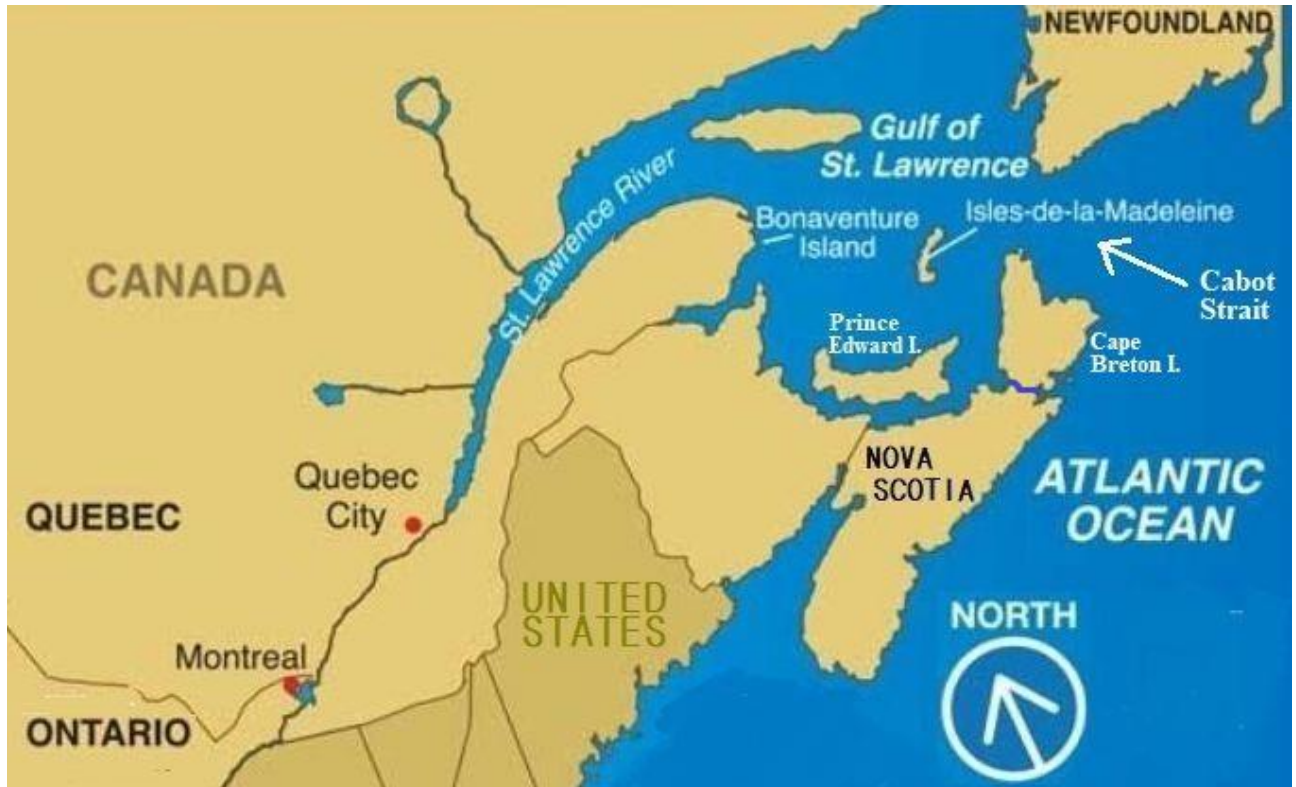
アガディール沖からこの海峡に向けて直線を引くとマデイラ島にかかってしまうので、マデイラ島の南を通過してから海峡に向けます。これなら例の平均波高12フィートを超える確率40%以上の赤線をかろうじてクリアーできます。だからと言って時化ナイ、という保証はなく、あくまでも確率の問題。

この北大西洋12月のパイロット・チャートを見ても、モロッコ沿岸沖では海流の方向を示す緑の矢印は殆ど全てが南向きです。魚の味はやはり水温が低めの方がウマイか。

＊

さて、クレメンタインの行く先はカナダの Montreal モントリオール。ここではオリンピックが開催されたことがあるので日本人にもなじみのある都市の一つでしょうが、それ

は Asuka が寄港したこの時より十数年前の事。 私は勿論初入港です。



セント・ローレンス St. Lawrence 川を遡ってケベック Quebec 市を過ぎた左下がモントリオール Montreal 港。 更に川を遡るとセントローレンス・シーウェイと言う運河網に至り、まずはオンタリオ Ontario 湖、そして五大湖全てにつながります。

セント・ローレンス川河口に至る湾を Gulf of St.Lawrence と言いますが、その湾内には右上ニューファンドランド島とノヴァ・スコシアの先端ケープ・ブレトン Cape Breton 島の間、カボット Cabot 海峡から入って行きます。 ケープ・ブレトン島はノヴァ・スコシアの本土とは川のようなごく狭い水道で隔たっている「島」ですが、地図によってはこの水道がハッキリせず、本土の先端のように見えるものもあります。

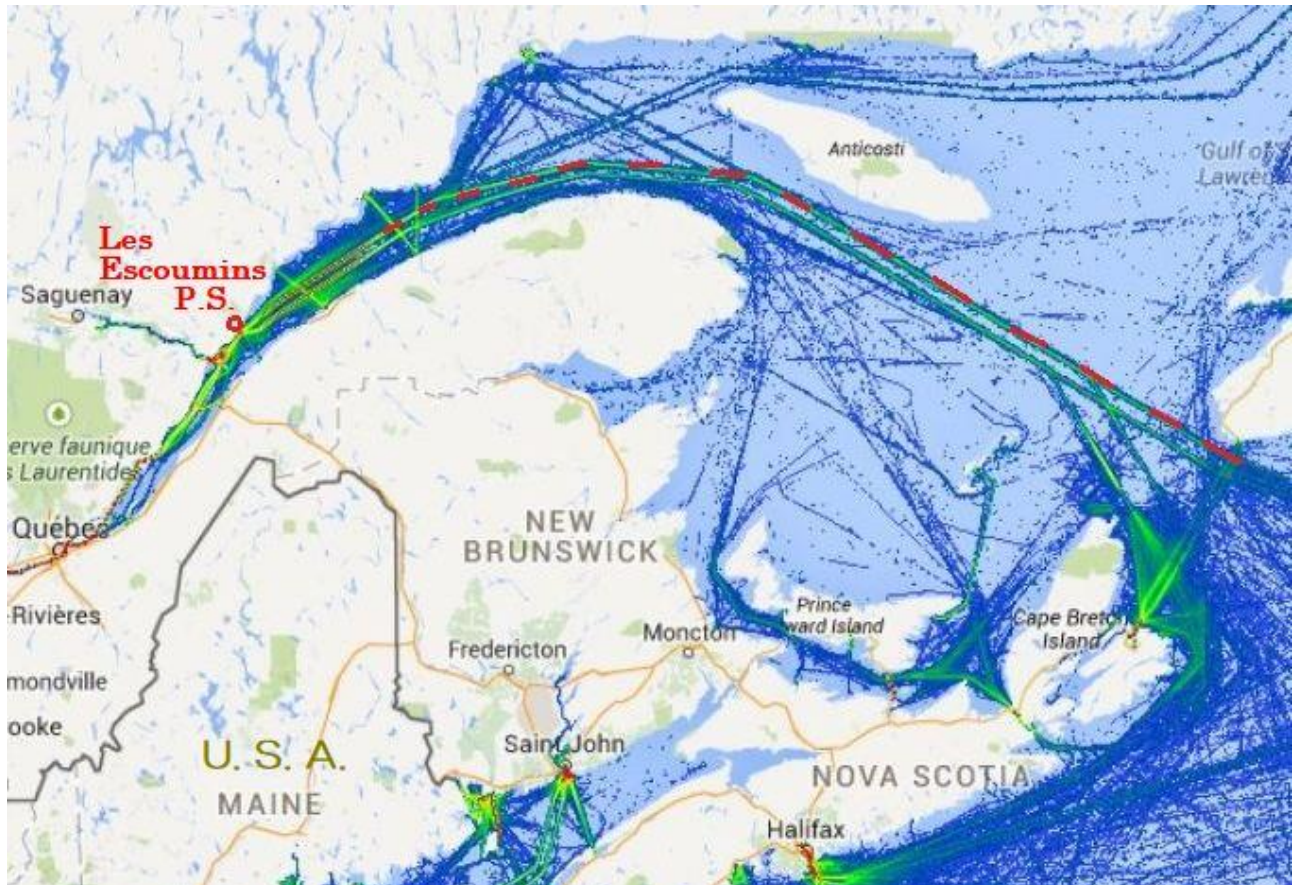
もう一つ、このマップで注目すべき場所は、ケープ・ブレトン島のすぐ西の湾内にあるプリンス・エドワード Prince Edward 島。

これはもう言うまでもなくあの有名な「赤毛のアン」の舞台でもあり、作者モンゴメリー L.M.Montgomery が生まれ育った島。 ここはこの本を愛読した人たちには大人気で、特に夏場には多くの観光客が訪れるそうです。 モントリオール・オリンピック後は日本からの訪問客も多くなったらしい。 私もこの後、数年してから別のリーファーでここに行く機会を得ました。 その話はいずれまた。

セント・ローレンス湾一帯及び河口部から上流は、極寒期になると結氷して砕氷船の出番があることも稀ではないようですが、幸い 12 月に入ったばかりのこの時期はまだその心

配はありませんでした。

カボット海峡からは湾内に設定されている TSS (Traffic Separation Scheme 通航分離方式) に従って航行します。 次のマップはこの海域の通航船舶の航跡図ですが、これを見ると、湾の入り口・カボット海峡から河口部まで、船が TSS に沿って整然と移動する様子が良く解ります。 Asuka は赤の断線の様に入っていきますが、そのすぐ左側を平行に走っている緑の線が出航する船の軌跡です。



河口部の奥の Les Escoumins 沖でパイロットが乗船します。 この地名のフランス語読みを、カナ表記するとレ・ゼスクマン、英語読みだとレ・エスクミンとなるらしい。

このケベック州の公用語はフランス語なので前者のような発音が一般的なのでしょう。

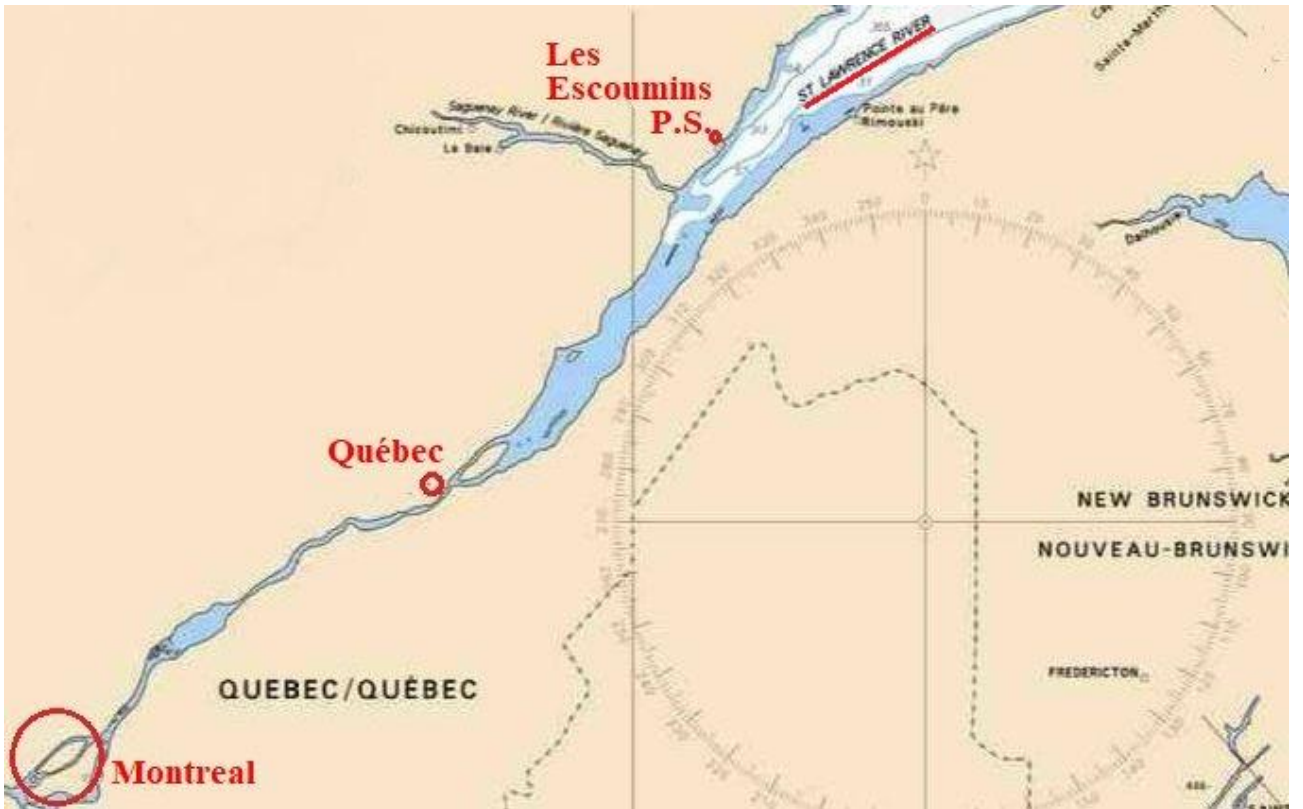
この地点の緑色の船の軌跡をよく見ると、川上から出てきた船がそのまますぐ通過せず、ここで一旦右側通行から外れて、その後また右側通行に戻る様子が解ります。パイ

ロットを下船させるためちょっと陸岸の方に寄せるんですね。

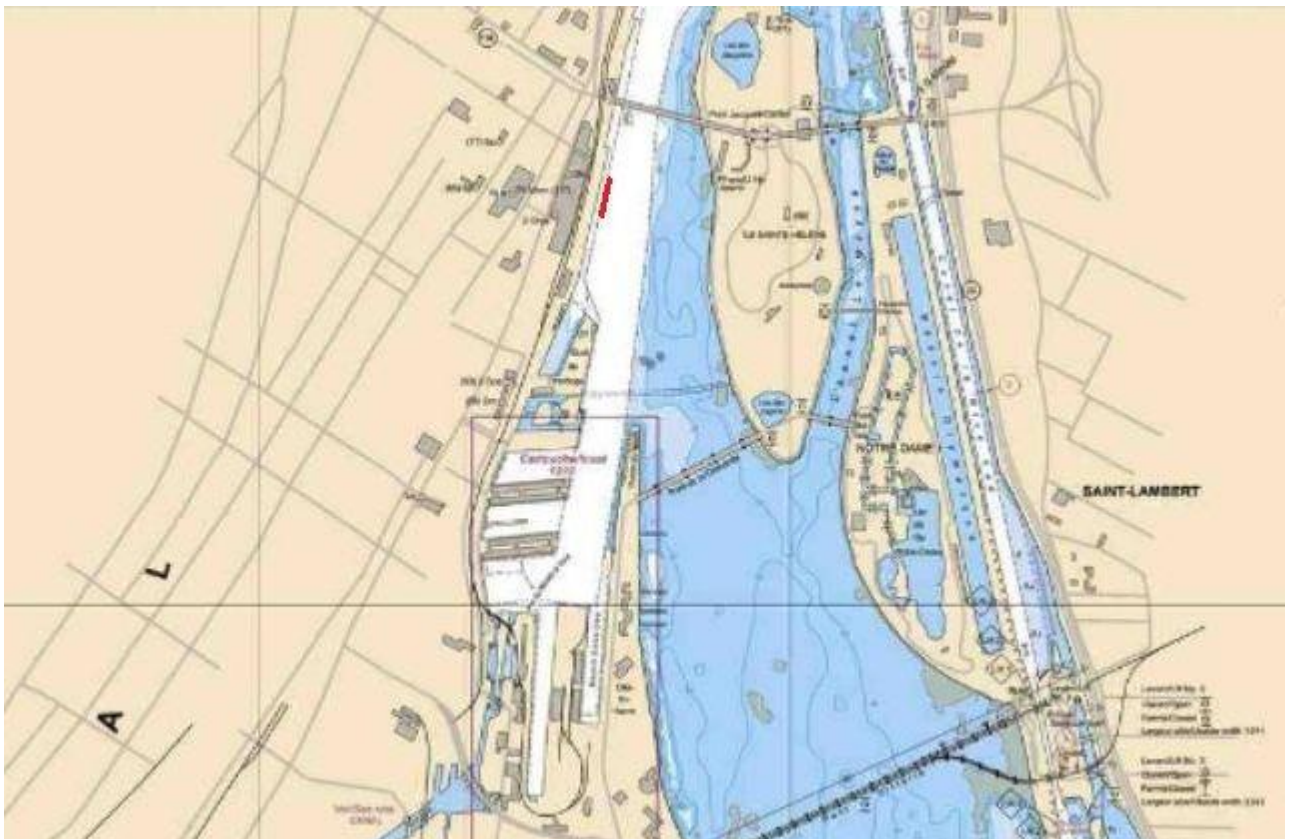
この辺の極寒期の写真を見ると水面はすっかり氷におおわれていてアイスブレイカの援助なしではとても走れそうもありません。 近年は世界的な温暖化で少し様子が変わっている

かもしれませんが、とにかく Asuka が入港したのが 12 月初旬で助かりました。

パイロットの誘導でセント・ローレンス川を遡ってゆきます。



途中州都ケベック Québec 市を通過します。ここは港湾施設も小規模だし、この州最大の都市はモントリオール、港湾施設も比喩物になりません。次のマップはモントリオール港主要部分ですが、この辺りがこの港の最上流部分。Asuka が着岸したのは赤線部分だったと思います。



図の下方が上流で、このまま遡ると五大湖に通じる運河網セント・ローレンス・シーウェイ St. Lawrence Seaway に至ります。

着岸して入国審査もアッサリ終り、久しぶりに文明国へ戻った気分になりました。荷役も始まったので、私は例によってシー・プロ（海難報告）提出でノータリー・パブリックに行くため代理店員の車に乗せてもらいました。

代理店員はいかにもフランス系といった感じの若者でしたが、当然ながら英語もペラペラ。私生活ではフランス語なのでしょうが、仕事では英・仏同じ位に話しているのでしょうか。ここは東独ロストックと違い、代理店員も私の目的は十分承知、何の問題もありません。船から出発してすぐ、本船の前方に小型のタンカーが着岸しているのに気づき一寸不思議な気がしました。しかも船尾にはフランス国旗を掲げています。

普通、小型タンカーと言えば石油化学関係の積荷が多く、石油関係でなくとも何らかの化学製品が絡んでいるのではないかと思います。しかしこの岸壁はクレメンティンを揚げる Asuka が着く位ですから化学製品関連の施設はありません。

代理店員のオニーさんに、何故こんなところにタンカーが着いているの？と聞きました。

アア、あれはケミカル・タンカーじゃないんですヨ、ワイン・タンカーなんです。

エッ、ワイン？あのワインかい？ 「そー、あのワインです、命の水です」これには驚きましたネー。へー、ここじゃタンカーでワインを運ぶんカイ。小さいと言っても総トン数は2,000トン以上はあったでしょう、そりゃそうですよねー遥々フランスから大西洋を渡ってきたんだから・・・。

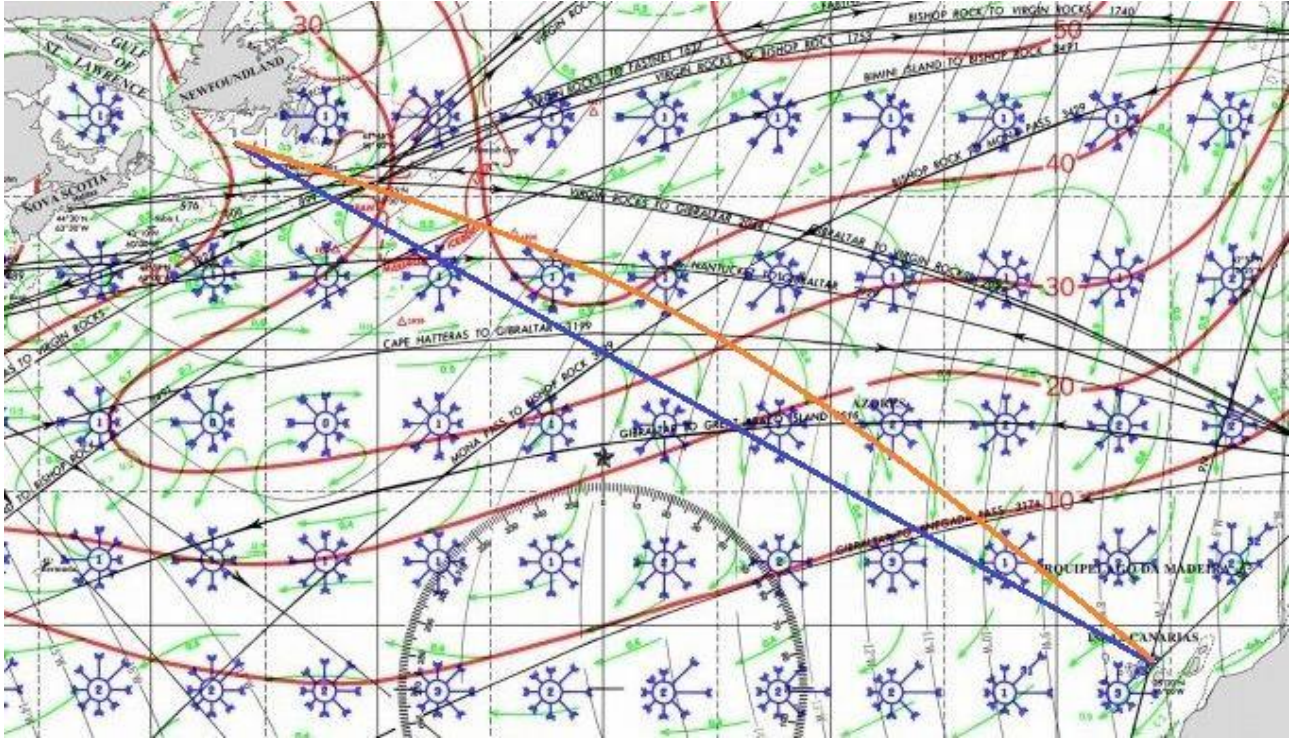
更にオニーさんが言うには「あの船の船体の中にはステンレスの魔法瓶のような大きなタンクがいくつも据えられていて、ワインを空気から遮断すると同時に適温に調節できるようにもなっているんです。だからワインが酸化して味が変わったりすることなく大西洋を渡って来れるんです」とのこと。

随分詳しく知ってるんだネー。「アー実は、あの船もウチが代理店を務めているので私も時々行くんです。あの船のクルー・メス（Crew's Messroom＝乗組員食堂）には蛇口付きの大きなワイン樽が据えてあって、いつでも誰でもいくらでも呑めるんですヨ」だと。

そりゃ、イイネー、俺もそんな船に乗りたいたいモンダ。

こんなことのあったモントリオールでしたが、その他あんまり記憶に残る事はありませんでした。停泊中は連日温度が零度前後の小雪がちらつく寒い日が続いていて、楽しく街歩きするような気分にはなれなかったからだと思います。

さて、再び初冬の北大西洋横断ですが、東向きコースにはそれほどの悩みはありません。ここはアッサリ最短距離の大圏コースを選択します。尤も「最短」と言っても行く先はカナリア諸島テネリフェ島、コースは東西線からずれていますから大圏でも大した短縮にはなりません。



12月のパイロット・チャートで見るとこんな具合。濃いブルーの直線が航程線、オレンジの曲線が大圏です。この通り距離的にはたいしたメリットはありませんが、いつものようにグリーンの海流、ブルーのウインド・ローズを細かく観察するとオレンジの線がやや有利であることが分かります。まあ、追い手・追い波の可能性大だし、空船での航海ですからカーゴ・ダメージの心配はないし、で気軽なもんです。

この後、年を越して2月初旬迄、また例のカナリア諸島～欧州のピストン航海です。テネリフェ島の Santa Cruz de Tenerife、グラン・カナリア島の Las Palmas、英国南岸イースト・サセックスの New Haven、オランダの Rotterdam、以上四港を巡るピストン航海に入り、三航海目の最終揚げ地ロッテで無罪放免。帰りの空路も一人旅でした。ロッテからスキーポール空港迄は代理店がいつも手配してくれる顔なじみのドライバーのハイヤーで送ってもらいました。空港のショップでお土産にフォアグラを買ったのを覚えています。その食い意地は今も健在。では今回はこれまでとします。

*

次回更新は2020年2月8日(土曜)の予定です。