

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

064号 (08 Feb. 2020)

冷凍船・かすがりいふあ

(Jun. 1989 ~ Mar. 1990)

今回も Asuka Reefer と同じH船舶管理・N 漁業運航の冷凍船です。Asuka を下船したのが2月中旬、それから約4ヶ月の長期休暇で十分ノンビリできました。と言っても、これは正確には「休暇」ではなく失業保険で食いつなぐ毎日ですから、正直なところ、決して芯からノンビリできていたわけではありません。

しかし、H 船舶からは、4ヶ月待機してくれればアキの出来る船があるがどうだと言われ、待つことにしました。この会社とのつながりはいわゆる「マンニング屋」という口入屋の仲介がなく直接の付き合いだし、Asuka への11ヶ月の乗船で、お互いの信頼関係は確立されていたのです。特に船舶部長 W.T.氏とはウマの合う間柄でした。

しかも、4か月後に乗れるというその船はこれまでより一回り大きい、当時のリーファーとしては最大級の船ですから、それにも魅力を感じていたのです。表題の写真は「船の科学館」に展示されているこの船の模型です。スタイルもいいですね。

Konvall という船で初めてリーファーを経験して以来、既に 4 隻のリーファーに乗り継いできましたが、どの船でも寄港地と言ひ、積荷と言ひ、新しい経験が盛り沢山で、大いに仕事を楽しめたのです。

その「かすがりいふあ」の画像は珍しくも私自身撮影のものが何枚か残っていました。



上はテネリフェ島 Santa Cruz de Tenerife、下はグラン・カナリア島 Las Palmas 停泊中。

この船は日本籍ですから、例によって船員手帳に雇入れ・止めの公認を受けます。

(五) 雇 入 契 約 関 係				(六)	
船 名	かすがりいふあ	総トン数	9274 G.T.	船名・家名(船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは従業員数、職名又は雇入期間)	
Name of Ship	KASUGA REEFER	主機の種類	ディーゼル機関 9,048KW	年月日及び積付事項	(官庁公認印)
職 名	船 長	航行区域又は従業員数	遠洋区域		
Position		年令 性別 年 月 日			
船舶所有者の 住所及び氏名 又は名称	株式会社 和洋中興	船長氏名(印)	船長	雇 入 日 月 日	平 成 2 年 3 月 2 6 日
雇 入 期 間	不 定			及 び 雇 入 港	平 成 2 年 3 月 2 6 日
雇 入 年 月 日 及 び 雇 入 港	平 成 元 年 6 月 2 0 日				平 成 元 年 6 月 2 0 日
備 考	官庁職務時間外の為船内雇入				

総トン数：9274 トン、ディーゼル・エンジン：9,048kw この頃からエンジン出力は馬力ではなくキロ・ワット表示になりましたが、旧来の表示で言うと約 12,302 馬力です。また、ここには記載されていませんがサイズは全長：149.88m、全巾：20.5m、最大速度：22.23 ノット kts (時速約 41km) という要目です。

ここで目立つのは総トン数より馬力の方が数字が大きい、という事。 当時の貨物船としては高速と言える部類でした。 その後、ドライ・カーゴの輸送は全てコンテナ船になり、30kts (時速 55.5km) を超えるような高速が珍しくもなくなりましたが、当時はトン数と馬力が同等以上の船をトン馬力なんて呼んでいました。

船員手帳の記録は乗船地フィラデルフィアとなっています、あの独立宣言がなされた所であり「自由の鐘」のある町でもあります、この時の事はサッパリ記憶がありません。これよりずっと前「第十九とよた丸」で川を挟んだ対面ニュー・ジャージー州 Camden カムデンに入港した時、フィラデルフィアの街歩きに来て、公園に沢山の大きなリスが自由に遊び回っているのを見てビックリしたのは憶えています。

しかし、この「かすがりいふあ」での記憶は全くありません。 多分乗船してすぐその日のうちに出港と言う慌ただしさだったのではないかと思います。 雇入れ公認の印章の

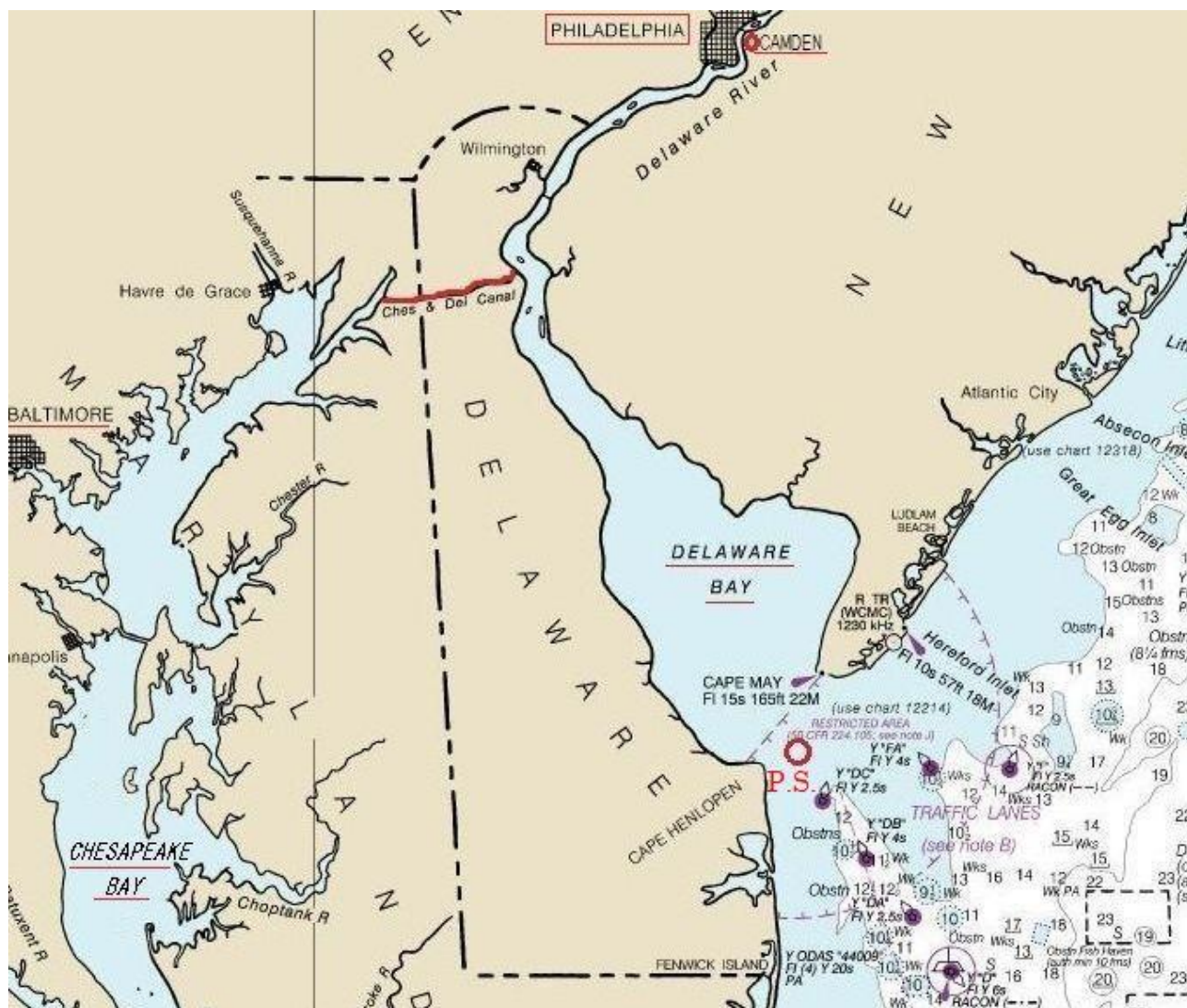
日付けは乗船よりずっと後で、場所も「在オランダ日本国大使館」となっています。多分フィラデルフィアでは公認手続きに行く暇がなかった。 この頁をよく見ると、フィラデルフィアでの乗船日は平成元年 6 月 20 日と記入されているのに、在オランダ大使館の公認印は平成 1 年 7 月 27 日となっていて、乗船から 37 日もたっています。

「かすがりいふあ」はフィラデルフィアでコロンビアのツルボからのバナナを挙げていた筈ですが、私が乗船した後、今度は空船でアルゼンチンのバイア・ブランカ Bahía Blanca に行き、そこで積んだ柑橘類を、ロッテ Rotterdam で揚げたのです。

積地のバイア・ブランカは辺地ですから近くには日本公館はない、というわけで、乗船後
37日もの間公認手続きが出来なかったのです。

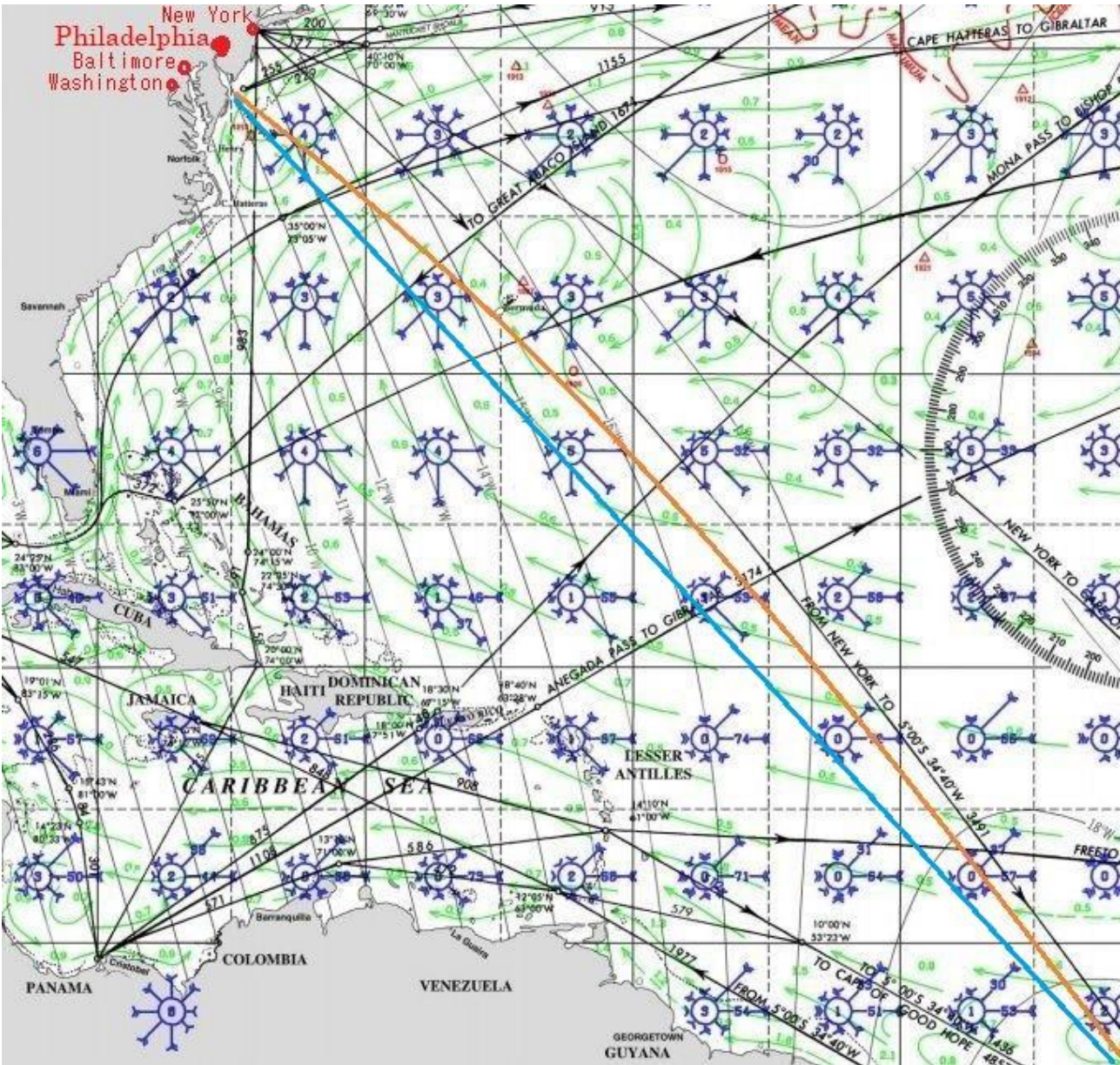
ロッテから大使館領事部のあるデン・ハーグ Den Haag へは私自身が出向いた記憶があります。普通、乗組員の雇入れ・止めの公認手続きは通信長が担当するんですが、多分この時は通信長がロッテで交代して手が離せなかったのだと思います。

さて、「かすがりいふあ」はフィラデルフィアを出港しバイア・ブランカに向います。まず、パイロットの誘導でデラウェア川を下りデラウェア湾に出ます。



河口部分即ち湾の最奥部にある赤線は西隣のチェサピーク湾 Chesapeake Bay とをつなぐ運河で Chesapeake & Delaware Canal (通称 C&D Canal) と言います。この運河は前記の「第十九とよた丸」でバルティモア Baltimore からカムデン Camden に行った時通過したことがありました。イカにも古い、歴史のある運河、と言う感じを憶えています。湾口の赤丸、P.S.パイロット・ステーションでパイロットが下船、以後ブイが並んだ TSS = 通航分離帯をたどって右下 RACON と付記されたブイから大西洋に出ます。

港や湾の一番沖に設置されたブイをシー・ブイ Sea Buoy と呼び、それには沖から取りつく際レーダーで捕捉しやすいよう、大抵レイコン Racon=Radar Beacon が付いています。ここからは又オーシャン・ルート、例のパイロット・チャートを見て航路選定です。



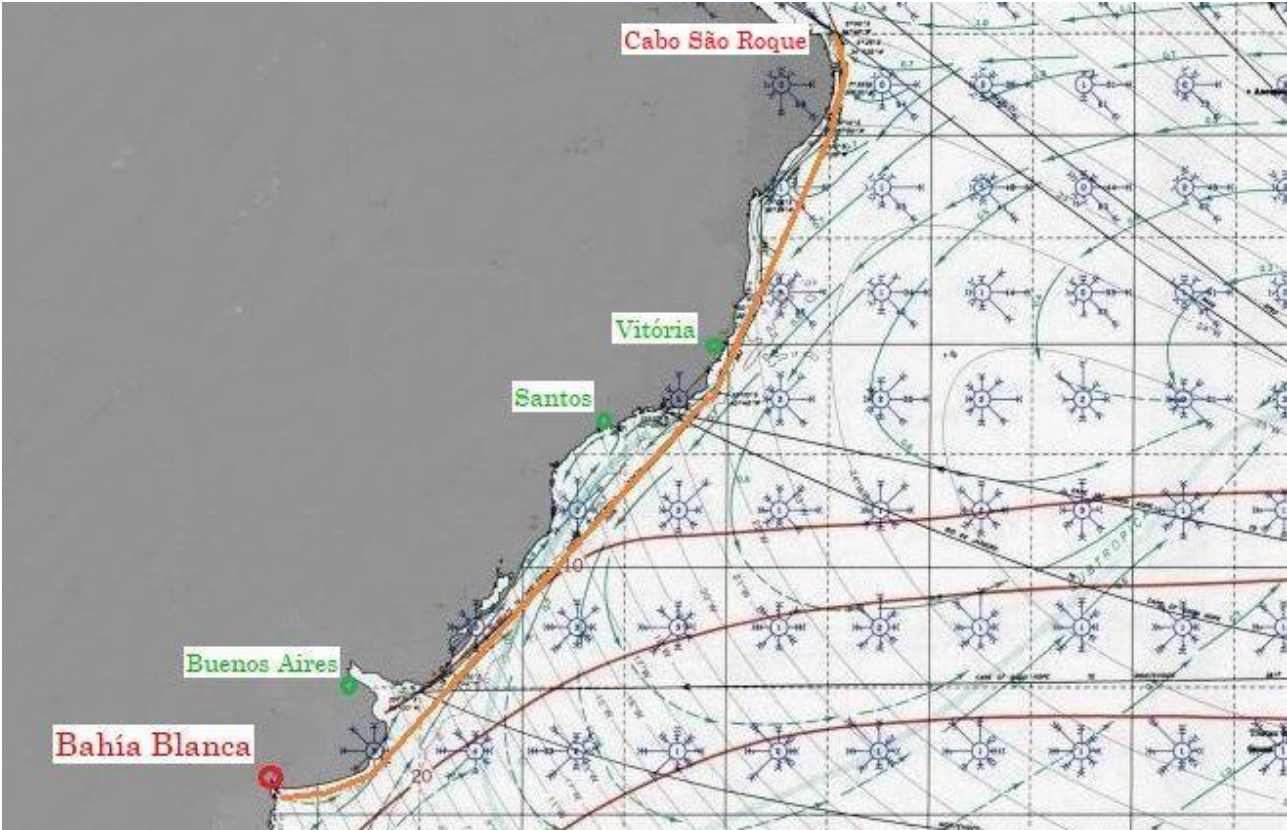
結論から言うとオレンジの曲線、デラウェア湾口から南米大陸北東角に至る大圏コースを選択です。この角度のコースでは大圏の距離短縮のメリットは殆どなく、決め手は航程線コースより多少向かい潮が弱まること。ブルーの直線、航程線コースと比較するとグリーンの矢印の海流に対してほんの少しは有利カナ、と言う程度。

オレンジ曲線のすぐ隣を並行して走る黒の曲線、これがニュー・ヨークから同じく南米大陸北東角に至る大圏コースです。小さくて見にくいですが、図の右下部分の黒線沿いに From New York to 5°00'S 34°40'W と付記されているのが分るでしょうか。これは「ニュー・ヨークから南緯 5 度 00 分、西経 34 度 40 分に至る推薦コース」で、その地点こそ

「かすがりいふあ」が目指す南米北東角サン・ロケ岬 Cabo São Roque なのです。



ここで南米大陸に取りつき、以後はブラジルの東岸に沿って南下します。



この海域は、アプレンティスの時ヴィトリア *Vitória* に来たのを初めとして、以後サントス *Santos* やブエノス・アイレス *Buenos Aires* へも来航してナジミのある場所ですが、船長としては *Asuka Reefer* に続いてまだ二度目の航海です。

まあ、特に難しいことのある海域ではなくごく普通の沿岸航海。 ブラジル東岸を南下して、やがてウルグアイ東岸、そしてラプラタ川の沖を素通りしてアルゼンチン東岸に達します。 下図中央少し右の白抜きが目的地 *Bahía Blanca* バイア・ブランカです。



上のマップを見ると、首都ブエノス・アイレスより北側には多くの都市が点在しているの
に比べ、南側にはごくマバラにしかない様子が歴然です。

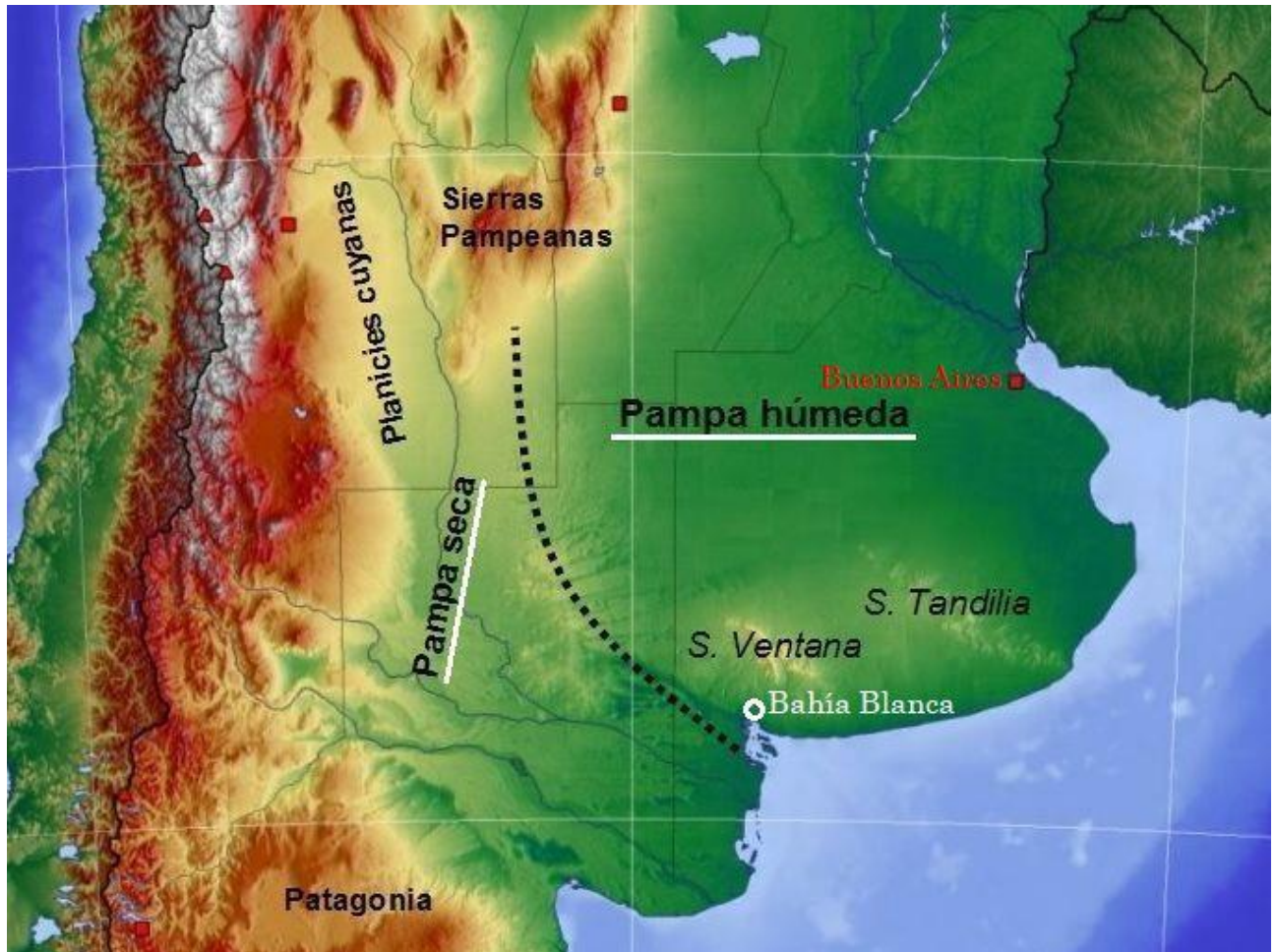
そして、上図の ARGENTINA の表記のある周辺一帯は、いわゆるパンパ *Pampa* 大草原
地帯で、バイア・ブランカはそんな草原の真っ只中にポツンとある港です。

なお、バイア *Bahía* とは「湾」 *Blanca* は「白」合わせて「白い湾」という意味です。 それ
ぞれの土地の名前にはそれぞれ由来があるのですが、ココが何故「白い湾」なのか
はこの時は知りませんでした。

ちなみに、ブエノス・アイレスの *Buenos* は「良い」 *Aires* は「空気」合わせて「良い空
気」何となくわかるような気がします。 とにかく色々といイ所でしたからね。

そして、次の図のようにバイア・ブランカの北方にはパンパ・ウメダ *Pampa húmeda*、
西方にはパンパ・セカ *Pampa seca* と呼ばれる土地が広がっています。

前者は「湿潤パンパ」で主としてトウモロコシ等穀類の生産や牧牛、後者は「乾燥パンパ」で牧羊が盛んに行われているらしい、中央の黒い点線がその境界線です。この土地一帯の主役は言うまでもなくガウチョ *Gaucha*=牧童=カウボーイ、最近日本女性にハヤリのガウチョ・パンツは彼らの乗馬ズボンが元祖なんですね。



このようにバイア・ブランカはその両者の境界線に近い所に位置しています。柑橘類の生育には暖かく乾燥した斜面が良いとされていますが、上のマップを見ると港のすぐ北側には S.Ventana (Sierra de la Ventana=ベンタナ山地) が、また港の内陸部の境界線上にも高地を示す薄茶色が見えます。多分、「かすがりいふあ」の積んだ柑橘類はこれらの丘陵地帯で収穫されたものだったのでしょうか。ここへ行った時はパンパ大草原についての詳しい知識は持ち合わせていませんでした、ただ、何故ここが「白い湾」Bahía Blanca なんだろう？という疑問はありました。余計なことですが、Pampa seca の *seca* とは乾燥した、という意味の形容詞の女性形で、これが男性形になると *seco* セコとなります。 *seca*、*seco* は辛口の意味もあり、例えば *Vino seco* は辛口ワイン、ついでに言うと甘口は *dulce* ドゥルセ。英語でも *dry* は乾燥・辛口ですね、さて、そのバイア・ブランカへのアプローチを見てみましょう。



右下のシー・ブイ sea buoy に取りつき、そこでパイロットが乗船、以後、ブイで示された可航水路を通って港内を目指します。

現在この水路は安全に通過できる水深が区間によって色々に指定されているようですが、最も浅い部分でも干潮時 35ft (約 10.67m) が確保されているようです。

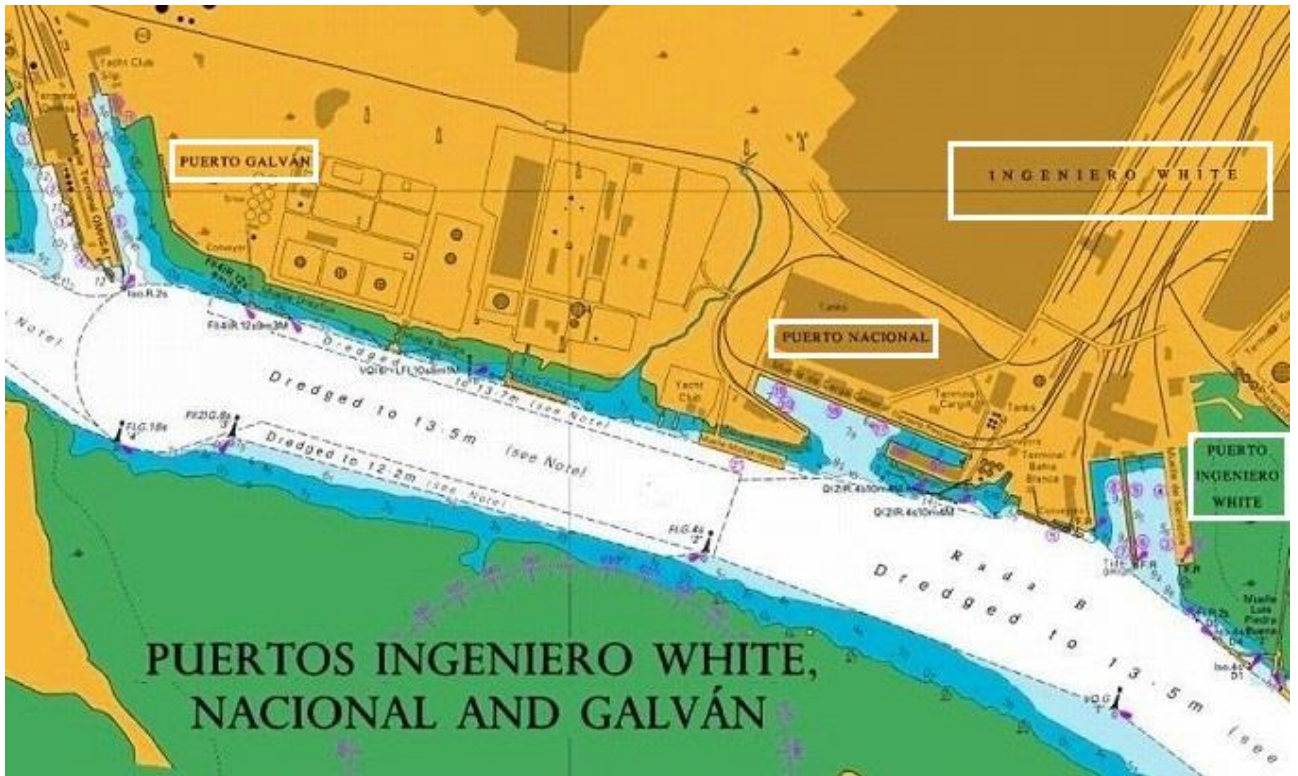
港も「かすが」の頃よりずっと大きくなっているらしい。何しろ一つ前の図のような、広大なパンパでとれる様々な産物を輸出する唯一の、しかも最適の位置にある港です。

「かすが」の時は気にもしなかったけれど、穀類積み付けバースが何ヶ所もあるようです。パンパで収穫される小麦やトウモロコシの量はハンパなもんじゃない筈ですから、エレベーター Elevator=穀類積み付け装置が何基もあるのは当たり前でしょう。

ところで、この海図を見てフト思いついたんですが、この緑色の部分、これは干潮時は干潟になる部分です、という事は大潮の低潮時、完全に干上がると湾内は大方干潟になる、青い水面はなくなり、辺り一面に干潟が広がり、白っぽく見えるんじゃないか？ だから

Bahía Blanca 「白い湾」かな、正解だとしても今頃になって気が付くとは・・・。

下図はバイア・ブランカの港湾地帯、一番左手のグリーン部分から Puerto Ingeniero White、次が Puerto Nacional、一番右手は Puerto Galván です。



そしてこの図に示されているようにこの港湾地帯全体につながる市街地や駅もインヘニエロ・ホワイトと言うらしい。では港湾全体もそうか？これは知りませんでした。

「かすが」が着岸した所は Puerto Nacional のプール状のベイスン basin の中で、下はそのベイスン部分の拡大。⑱のマークがその岸壁です。前面は一見、川の様にも見えますが、ここはあくまでバイア bahía=入江・湾の一角、干潟を掘りこんだ水路です。



なお ingeniero は技術者・技師・エンジニアの事ですが、辞書には会社重役の敬称という訳もあります。エンジニアか重役か、それは兎も角、その後に White と英語綴りの

単語が続くのは何故か？

確かにスペイン語の **blanca** を英語に置き換えれば **white** ではありますが、**ingeniero** というスペイン語に英語の **white** をつなげる意味が解りません。

ひょっとしたら、この港の建設にあたって、英語圏から移住した **White** という姓の人物が何らかの貢献をしたことを記念する意味でつけられた名前で、**Bahía Blanca** の **blanca** = 白 = **white** とは関係ないのかも・・・。

実は「かすが」で行った時は迂闊にもこの名前の存在を知りませんでした。船では、当たり前のようにこの港をバイア・ブランカと言うこの市の名前で呼んでいたんです。もしかすると、「かすが」の頃はその通りバイア・ブランカが正式な港名だったのか、それとも当時、「ホワイト」は単に「又の名」だったのかも知れません。地名が色々と変更されたり、別名があったりするの良くあることですからね。

現在、ネット検索では **Port of Bahia Blanca** と英語で入力しても、スペイン語で **Puerto de Bahía Blanca** と入力しても、更に日本語でバイア・ブランカ港と入力しても、ちゃんとヒットします。だからやっぱりこの港名も間違いではない、という事になります。

ウロ覚えながら、街歩きの印象はそれこそ「のどかなパンパ大草原の中の小さな町」だったのですが、今ネット上の画像を見ると「高層ビルが林立する大都市」というような光景で、全く別物になっているようです。

この町や港が年代の経過とともに大きく発展してきたことは十分納得いきます。何しろ後背地は広大なパンパ大草原で、その中にポツンとある港ですから輸出・輸入共に一手に引き受けて膨大な量になる筈ですからね。それに「かすが」で行ったのは丸 30 年前の話、変わるのは当たり前、と言うべきでしょう。

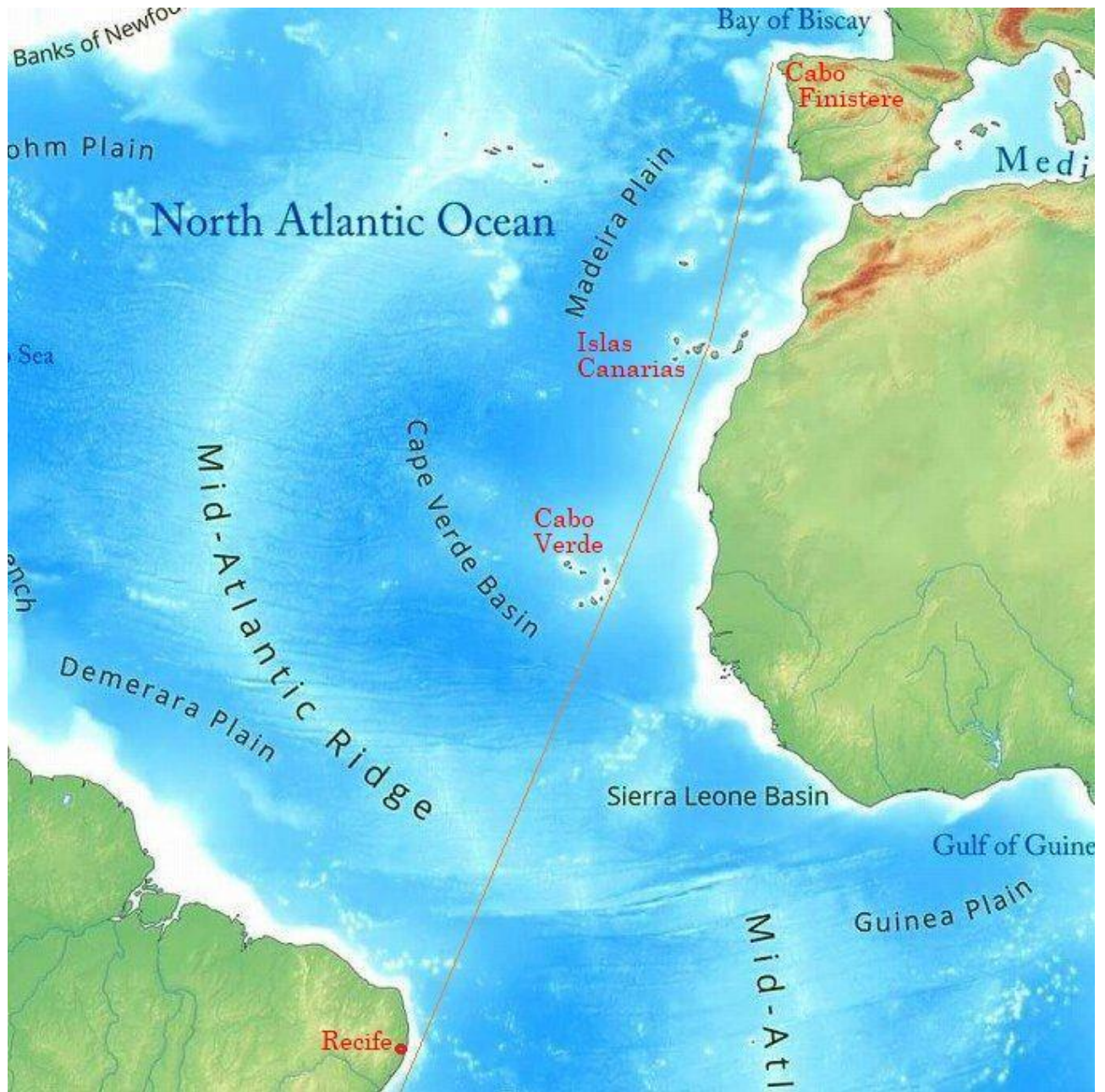
ここでの積荷はシカと憶えていませんが、柑橘類全般、中でもグレープ・フルーツとバレンシア・オレンジが主力だったと思います。その他レモンなどもあったかも知れません。

そして、揚げ地はロッテで半分、あとの半分はハンブルグです。

*

バイア・ブランカを出港して、往航の逆コースで南米大陸東岸の沿岸を北上、ブラジル東端レシフェ **Recife** 沖を離れるとまた何日かは 360 度水平線だけの大洋航海になります。このルートは赤道を超え、しかも南北に近い角度ですから大圏コースの距離短縮メリットはありません。従って、まずレシフェ沖からアフリカ西岸カボ・ヴェルデ **Cabo Verde** 諸島東端に向かい、そこからはカナリア諸島のテネリフェ島とグラン・カナリア島の間に

向けて全てラム・ライン＝航程線コースを採用します。 大雑把なルートは次の通り。



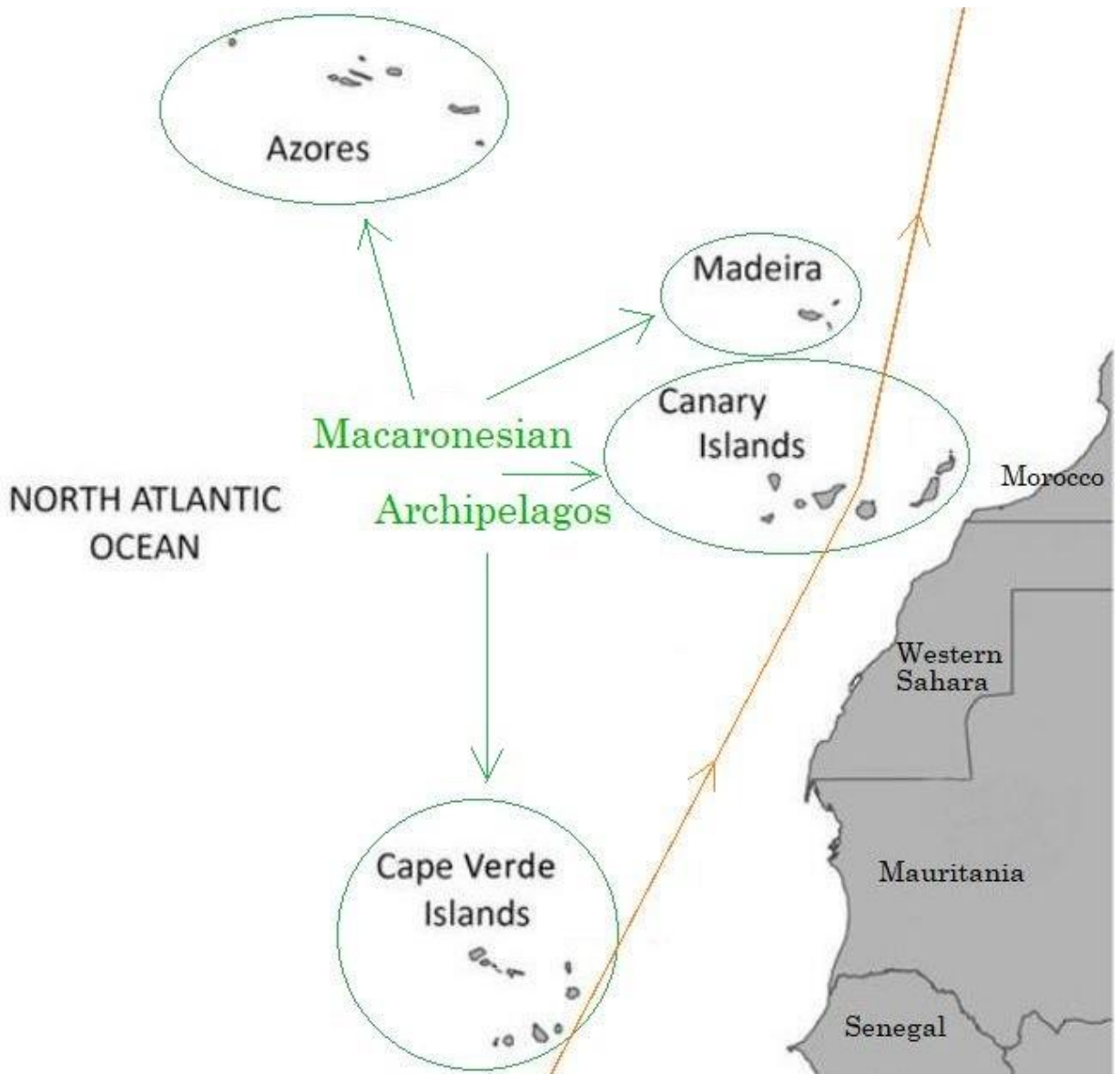
このルートについては **Asuka Reefer** の稿でも触れました。あの時の往航はロッテからブエノス・アイレスへ、復航はブエノスからオランダのフラッシングへ、でしたが、オーシャン・ルートに関してはその時と殆ど同じです。

しかも、カナリア諸島以後、イングリッシュ・チャンネル方面へは **Asuka** で何度も往復を繰り返すいわゆるピストン航海をやった手慣れたルートです。

ところで、マカロネシア **Macaronesia** という地名をご存知でしょうか？ 似たようなスペルですが太平洋のミクロネシア **Micronesia** ではありません。日本ではあまり知られていないようだし、手元の英和、英英、及び広辞苑や百科事典にも出てきません。

しかし、ネット検索をすると和・英どちらでもヒットします。

それは次の図のグリーンの楕円で囲んだ島々、北からアゾレス諸島、マデイラ諸島、カナリー諸島、及びカボ・ヴェルデ諸島の総称です。



しかし、何故か一般の地図でこの地名が明記されているものは見かけないし、航海用の海図でも見たことはありません。 ですが、とにかくマカロネシアは上図の通りです。 オレンジの線が「かすが」の取ったコースです。 この辺りは年間を通じて平穏そのもの、色々な船で色々な季節にこの海域を通りましたが時化られたという記憶がありません。

*

テネリフェとグラン・カナリアの間を抜けて、イベリア半島北西端 Cabo Finistere カボ・フィニステレからビスケイ湾へ、そしてフランス北西端 Ouessant ウェサン島沖からイングリッシュ・チャンネル、と通り慣れた航路をロッテルダムへ。

ロッテの入港手続きには顔なじみのレイノウド Reinoud がアシストしてくれました。彼の会社トランスカナリー Transcanary B.V.はこの航海の用船者ではありませんが、いつ

もはお客様だったこの会社を今回は運航社N漁業が代理店として指定していたのです。トランスカナリーは現地の野菜や果物を英国やオランダに輸送する事業を仕切って大いに潤っていた筈です。この会社の社長、ポヒオさん **Señor Poggio** はテネリフェ島出身の人で、大柄でいかにもスペイン人らしい明朗闊達な好漢でした。

彼は自社が用船している船には、ロッテ入港中毎航海必ず訪船していました。どの船でもそうだったのかどうかは知りませんが、私が乗っている船には必ず一度は顔を出してくれました。この時は用船主としてでなく代理店社長として顔を出してくれたのです。秋からまた本船にウチの仕事をしてもらう様になるからヨロシクネ、とも言われました。

この人とはなんとなくウマが合って毎航海楽しい雑談のひと時を持ちました。その秋からのカナリー定期航路をやっている時、ロッテからカナリー向けの空船航海で、中古の自動車を何台か運んでくれないか？と打診されました。

会社同士の用船契約の内容は知りませんが、当然のことながら野菜・果物を運ぶことが目的で、その用途からは明らかにハミダシと思えます。それは私の一存では決めかねるので、すぐそのまま彼の車で会社に行き、こういう申し出があった事を東京のN漁業本社に伝えました。本社の返事は、トランスカナリーは長年のお得意様だから安全に問題がない限り要求に応じてやってくれ、との事。

車を積むことを本社も了承した旨ポヒオさんに伝えると大いに喜んでくれました。とにかくN漁業とトランスカナリーはこんな風に持ちつ持たれつの親密な関係でした。どうやら彼は、私との雑談の中で私が何度も自動車輸送をしていたことを知り、コイツならうまくやってくれるだろうと、見込んでいたらしい。

ずっと前にもコンバルという船で、リーファーとしては異例な製材運びをしたことがあって、その時も用船者及びその代理店には大いに喜んでもらえました。

しかし、その時のチョフサーは製材積みの経験は皆無だったので殆ど全て私が指揮を執ることになったのです。今回のチョフサーもまた自動車を積んだ経験がなかったので、積んだ車両のラッシング (lashing=固縛) などで私が現場に出向くことになりました。積んだ車の詳細は憶えていませんが、十数台の中古乗用車と数台の特殊車両があったと思います。乗用車は艙内に、特殊車両は背が高くリーファーの狭い艙内には無理なので、上甲板にデッキ積みすることにしました。

自動車積みの話はカナリー航路の時ですから、この時のロッテの揚げ荷はこれとは全く関連はありません。ロッテでの揚げ荷岸壁はカナリー航路で毎航海着岸していた岸壁の続

きでした。ここでの荷役は二日ほどでアッサリ終り、次はハンブルグ行きです。

ロッテからエルベ川河口までの航海はチョット面倒です。

何故ならノース・シー（North Sea 北海）はあちこちに TSS（Traffic Separation Scheme =分離通航方式）が設定されていてルート設定にはいろいろな制限があります。

例えばロッテルダムからハンブルグへ行く場合はこんな海域を通らなければなりません。

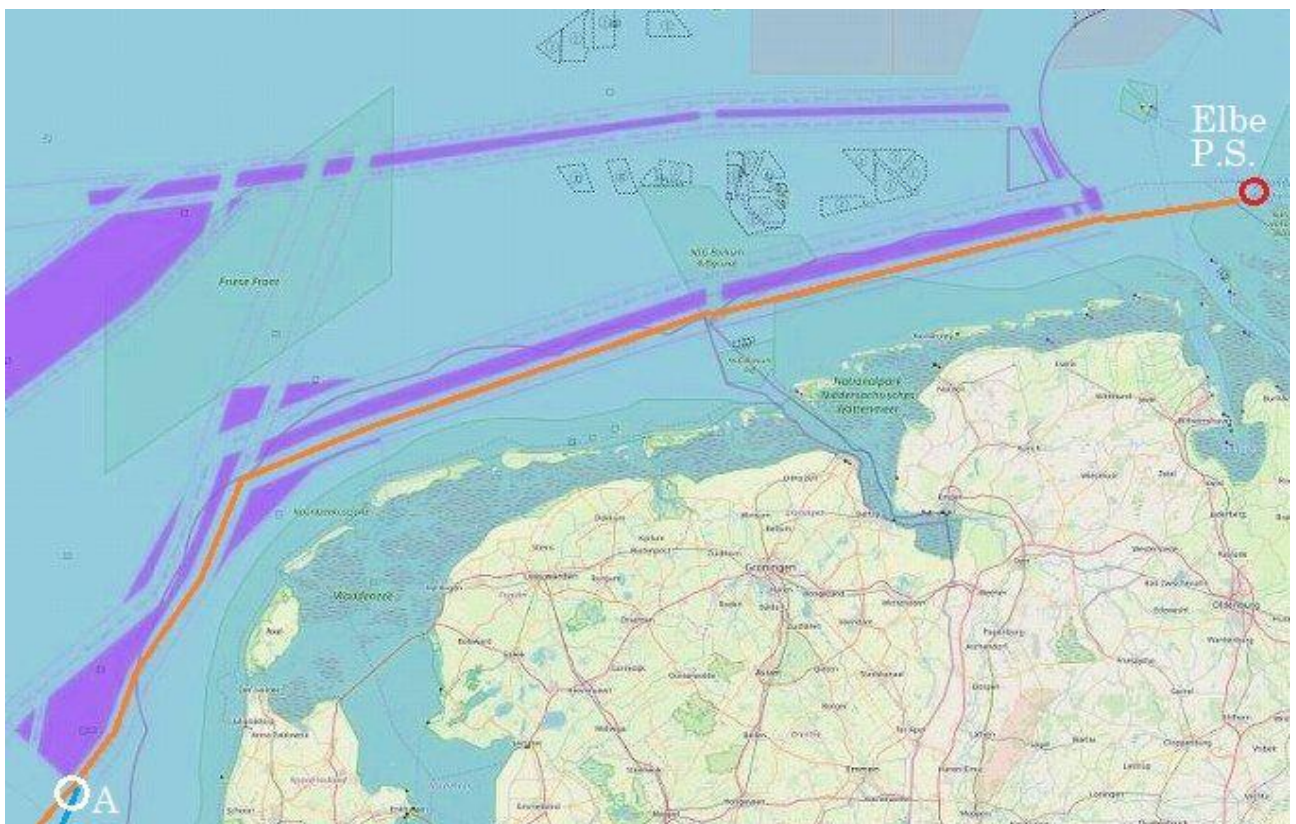


濃いマゼンタの矢印は各海域の推奨コースで、同時に多くの船の流れでもあります。矢印が大きいところほど交通量大きい事を示しています。薄いマゼンタの地帯が分離帯で、原則ここは通航禁止です。「かすが」の場合ロッテルダムを出港して Hook of Holland から北海に出て、まず考えられるのは青線に沿って北上するルート。しかし、このルートの難点はアイマウデン IJmuiden 沖の TSS の出入り口のすぐ沖を横切

る事。 アイマウデンはアムステルダム Amsterdam へ通じる北海運河ノールドゼーカナル Noordzeekanaal の出入り口で、ロッテやユーロポートの出入りほどではありませんが通航量はかなりのものです。

そういう TSS の出入り口のすぐ沖をほぼ直角に横切るのはゾッとしません。 そこで「かすが」は赤線のルートを採用しました。 このルートは少し遠回りにはなりますが、青線よりスムーズにドイツ方面への主流に合流できると判断できます。

そして図の右上、青線・赤線の合流する白円の A 点以降は次の図に続きます。



A 点以降は横切り船は少なくなりロッテ、アムスの沖に比べるとぐっと楽になり、オレンジの線にそってエルベ川河口沖のパイロット・ステーション P.S.へまっしぐら。

＊

ところで、突然ですが「かすがりいふあ」についての話は今回はここまで、とさせていただきます。 最近どうも長ッパナシに過ぎる傾向にあったし、「かすが」にもまだ乗船直後、マダマダ後が長いですから・・・。

＊

次回更新は 2020 年 3 月 7 日（土曜）の予定です。