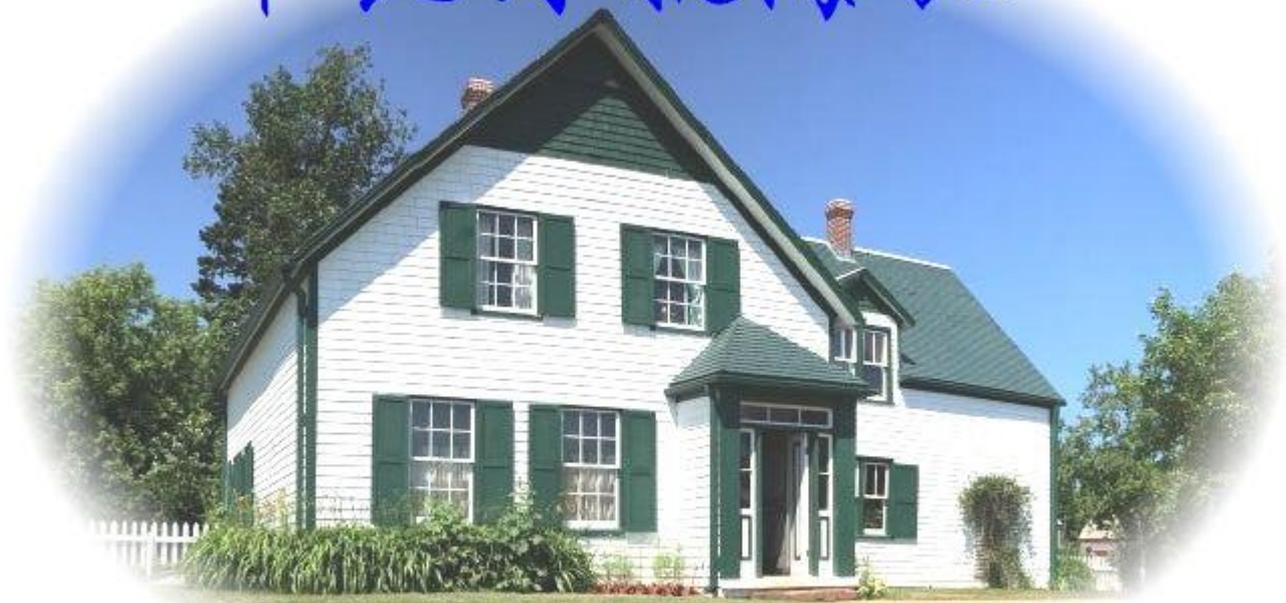


甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

071 号 (03 Oct 2020)

冷凍船・Kowhai

(Nov 1994 ~ Mar 1995)

シューボックス Solar Wing へは二度続けての乗船でしたが、二度目の乗船4ヶ月目に突然右肘にかなりの痛みを感じるようになり、箸の上げ下ろしも苦痛になるほどになったので、やむなく下船というハメになりました。

外国の港へ入るときは結構な人数との接触が避けられず、大抵の人と握手をするのが当たり前です。その都度ヒジが痛い事をクドクド言わないで済むように、入港する時は右腕を首から吊ったりしていました。そんなわけで、仕方なく傷病下船することになったのですが、これに絡んで極めて不愉快なことがありました。

話は前後しますが、この二度目の乗船をして間もなく管理会社の社長交代があり、運航会社から別の出向社員が派遣されてきたのです。前の社長は運航会社のロンドン支店にも勤めたという人で、人当たりの良い、いかにも大手ビジネス・マン風の人でした。

船が日本に帰港すると、特に用事は無いのにその都度訪船して、しばらくの間楽しく雑談をして行くのが常でした。 実務はマンニング会社 U 海運にマルナゲでしたが、一応管理会社の社長ですからそれとなく船の現状を把握する意味があったのでしょう。

しかし、その彼と交代した後任社長は比較にならぬくらい尊大で不愉快な人物でした。

日本帰港時の訪船は同じでしたが、和やかに雑談なんてオー・ノー、だったのです。会社には、肘の痛みの為下船したい旨前広に連絡しておいたので、千葉入港時には交代者の手配はできていました。 定例の社長訪船の折、これはあくまで一時的な傷病下船であり雇用契約の解消はせず回復後は復帰させる、と確認をしてもらいました。

ところが、帰宅して近所の外科で治療を始めた数日後、突然、契約解消という事にされてしまったのです。 これは私にとっては大問題、何故なら雇用継続中の「傷病下船」であれば医療費は当然船員保険給付だし、傷病手当金も失業保険給付より大きい、従って生活の不安はナイ。 しかし、雇用契約打ち切りとなると収入は失業保険給付のみ、医療費は自己負担、これじゃとても食いつなぎができず、路頭に迷うハメに・・・。

今回は乗船中の傷病で「やむなく」の下船です。 業務上傷害、いわゆる労災でない事は確かですが、だからこそ下船に際して管理会社社長ドノに直接、雇用契約継続の確認をしてもらったのです。 しかし、しかし、ケンもホロロの契約打ち切り。

確かに管理会社としては契約を打ち切ってしまうと保険料の船主負担分はなくなる、余計な費用はビター文払わない、アルバイトの処遇としては当然と言えばマァ当然。

しかし、じゃあ、下船前に交わした約束は何だったのか？ テメー、血も涙もナイのか？ これにはホントに頭にきました。 私のミスは管理会社社長のみを信用したこと、彼だけじゃなくマンニング会社の U 海運にも確約を得ておくべきだった。 予て顔見知りの U 海運社長ならこんな仕打ちをするはずがない。 オット、そうでもないカ、なにせこの業界は当時の日本人社会になじんだ終身雇用とは大違い、ウリモノ・カイモノの世界。

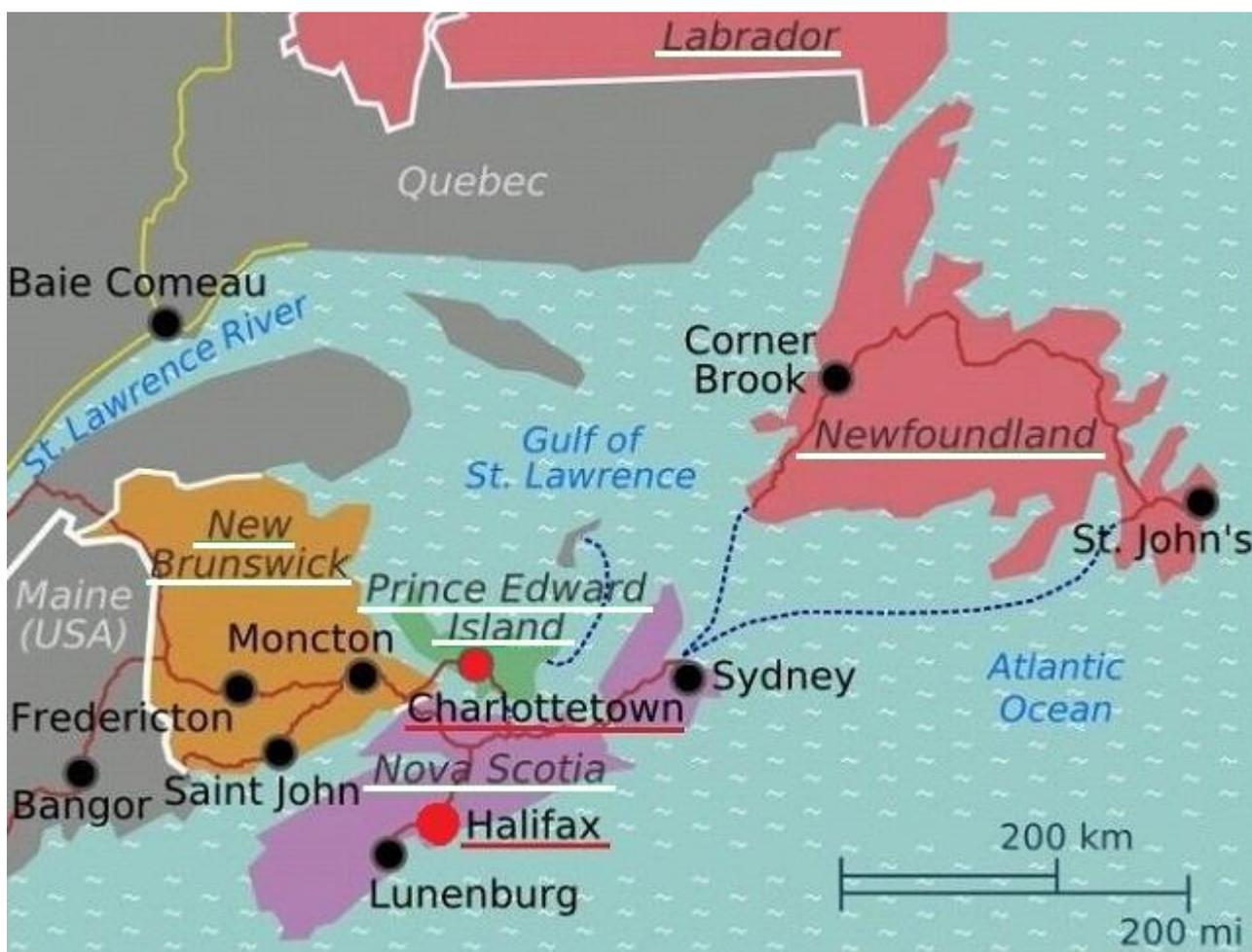
で、どうしたか？ 市の弁護士協会に相談して、海運局と海員組合双方に苦情を申し立てました。 結果は上々、傷病手当給付は全面的に認められたのです。 イヤ、実は海運局がこの訴えについて会社に問い合わせを入れた時点で、会社側が慌てて前言を取り下げた、というのが真相でしょう。 その代わりに、管理会社は勿論、これまで度々付き合いがあった U 海運とも肘が回復した時点で、ハイ、それまで、コレッキリ。

*

というワケで、久々の、と言うか、マタマタの、履歴書数枚フトコロに食い扶持探し。

今度はやっぱり、リーファーがイイなあと思い、その方面をニラんで漁ったところ、これはコレハという獲物にありつきました。 船の事はイズレまた後で触れますがその前にマズ、一風変わった乗船旅行についてお話ししましょう。

初めてペアを組む機関長と二人で成田から飛んだ先はカナダのバンクーヴァー、そこで一泊。 ヴァンクーヴァーは海からは数え切れない位入港した所ですが、空路入りしたうえホテル泊、というのは初めての経験でした。 翌朝、今度はカナダ国内便に乗り継ぎ、次のマップの左下ノヴァ・スコシア Nova Scotia 州ハリファックス Halifax へ。



このマップは St. Lawrence 川河口部セント・ローレンス湾 Gulf of St. Lawrence を囲む各州ですが、白のアンダーライン New Brunswick、Nova Scotia、Prince Edward Island=PEI、Newfoundland & Labrador、以上 4 州は Atlantic Provinces とか Marine Provinces、又は Atlantic Canada などと呼ばれています。

次いで、ハリファックスからは少し上の赤丸、シャーロットタウン Charlottetown 行きのローカル線に乗り換えました。 これがなんと客席 10 席ほどのごく小さい双発機、正確な機種は分かりませんでした。 セスナ機のような感じの小型飛行機でした。 こんな小さな定期便「旅客機」に乗った経験は後にも先にもこの時だけ。

これだけでも面白かったのに、この最終の行先たるや、なんとプリンス・エドワード島。そう、あの「赤毛のアン」 Anne of Green Gables の島。 この号のタイトルバックの写真が「航海記」にしては何かヘンだなと思ったかも知れませんが、これで「ハハーン、納得」だと思います。 あの写真がまさにその、Green Gables「緑の切妻」アンの家。この船のマニング会社 W マリンとの契約時には、船の仕様を提示されただけで就航航路はまだ分かりませんでしたから、後に乗船地が決まった時は嬉しいオドロキでした。そのプリンス・エドワード島全景をもうちょっと詳しく見ると次の通り。



今回の乗船地は島の南東部ジョージタウン Georgetown で、シャーロットタウンからは車での移動です。 ここ迄の各乗り継ぎ空港やこの空港でも、例によって名前をマジックで手書きした段ボールを胸に掲げた代理店手配の案内人が、全てを手配してくれました。このマップをよく見ると、あちこちに「赤毛のアン」に登場する地名がチラホラですね。私はこの小説を特に愛読したわけではなく、シリーズのうち何冊かを飛び飛びに読んだにすぎませんが、それでも記憶に残っている地名をいくつか見かけます。

「アンの家」 Green Gables の所在地アヴォンリー Avonlea は実名ではなくて、北海岸の中央付近にある Cavendish キャヴェンディッシュがそのモデルなんだそうです。南岸中央部の Borden-Carleton と本土 New Brunswick を結ぶ、島に架かる唯一の橋であ

る Confederation Bridge はこの時まで存在せず、島への交通は空路かフェリーのみ。
乗船する船 Kowhai はこんな船、この二つの画像は例によって私の乗船時期からずっと後、
売船・改名されてからのもので船名は Tasman Bay に変わっています。
全長 145m で、以前乗った Asuka Reefer と全く同じ、巾・総トン数が少し大きいだけ。



船体に錆が浮き出してショボイ感じになっていますが、乗船した頃はキチンと手入れされて、真っ白なもっとマシなミテクレでした。 とにかく靴箱よりは格段に良かった。

何しろ乗船地にしてからがその良さの一つで、シューボックスでは「赤毛のアン」の島で乗船、なんてことはマズないでしょう。この船の明細は次の様なもの。

IMO number	8813582
MMSI	355720000
Name of the ship	GLOBAL MARINER
Former names	GLOBAL MARINER (2013, Belize) TASMAN BAY (2011, Panama) KOWHAI (2004)
Vessel type	Reefer
Operating status	Active
Flag	Panama
Gross tonnage	6545 tons
Deadweight	7168 tons
Length	145 m
Breadth	18 m
Year of build	1989
Builder	SHIKOKU DOCKYARD - TAKAMATSU, JAPAN
Classification society	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
Owner ⓘ	GREATSOURCES SHIPPING - FUZHOU, CHINA
Manager ⓘ	GREATSOURCES SHIPPING - FUZHOU, CHINA
Description	GLOBAL MARINER is a Reefer built in 1989 by SHIKOKU DOCKYARD - TAKAMATSU, JAPAN. Currently sailing under the flag of Panama. Formerly also known as GLOBAL MARINER, TASMAN BAY, KOWHAI. It's gross tonnage is 6545 tons.

Tasman Bay という船名に変わったのは 2004 年、私の乗船時期より約 10 年後ですから少々ショボくなくても致し方無いか。それから更 7 年後には Belize 船籍の Global Mariner となり、上の資料は 2013 年以降同名のままパナマ船籍になってからの物。

運航状況：Active となっていますからこの資料の当時はまだ現役。

ベリーズ籍からパナマ籍に変わった 2013 年で既に船齢 24 年、この資料はそれから何年か後のもの、即ち $24+\alpha$ 、酷使される便宜置籍の貨物船としてはかなりの長命です。

この船の乗組員構成は船機長の 2 名のみが日本人、あとは全員、確か 22 名がフィリピン・クルーでした。チョフサーは極めて明るく従順ないいヤツでした。チョフサー以下全員がフィリピン・クルーという船にはずいぶんの隻数に乗っていますが、印象の悪いク

ルーがいた船なんて皆無で、船内の雰囲気は常に上々。しかし、一航士以下全員がフィリピン・クルーの場合、彼等が長く乗っていてその船での経験を積んでいるにしても、仕事を100%任せキリにはしません。何事によらず彼らの仕事が終わってから、事後の安全確認を怠らない、それが彼らと上手に付き合う上でのコツでしょう。

次はパナマの海技免状。

REPUBLICA DE PANAMA
REPUBLIC OF PANAMA
MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO
MINISTRY OF THE TREASURY
DIRECCION GENERAL CONSULAR Y DE NAVES
DIRECTORATE GENERAL OF CONSULAR AND MARITIME AFFAIRS

No. 11A0022899
CERTIFICADO
CERTIFICATE

No. DM234014

TITULO DE IDONEIDAD
CERTIFICATE OF COMPETENCY
OFICIAL DE MARINA MERCANTE
OFFICER OF THE MERCHANT MARINE
EXPEDIDO EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL
ISSUED BY VIRTUE OF THE INTERNATIONAL
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION,
CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION
TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978,
AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978.

EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE PANAMA CERTIFICA:
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA CERTIFIES:

QUE EL PRESENTE TITULO SE EXPIDE A FAVOR DE [REDACTED]
THAT THE PRESENT CERTIFICATE IS ISSUED IN FAVOR OF
A QUIEN SE CONSIDERA PLENAMENTE COMPETENTE DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA REGLA
WHO IS CONSIDERED FULLY COMPETENT IN ACCORDANCE WITH THE REGULATION
II/2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION,
OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING,
TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR 1978, SIN MAS LIMITACIONES QUE LAS SIGUIENTES:
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, WITH NO MORE LIMITATIONS THAN FOLLOWING:

CAPACIDAD: MASTER LIMITACIONES: NONE
CAPACITY: MASTER LIMITATIONS:

07 OCT 1994 07 OCT 1999 08 OCT 1940
FECHA DE EXPEDICION FECHA DE EXPIRACION FECHA DE NACIMIENTO
DATE OF ISSUANCE DATE OF EXPIRATION DATE OF BIRTH

Joe Cavañal
POR EL DIRECTOR GENERAL:
BY THE GENERAL DIRECTOR

Alfonso [Signature]
EL OFICIAL DE EXPEDICION DE TITULOS
CERTIFICATE ISSUANCE OFFICER

[Signature]
FIRMA DEL TITULAR
SIGNATURE OF HOLDER

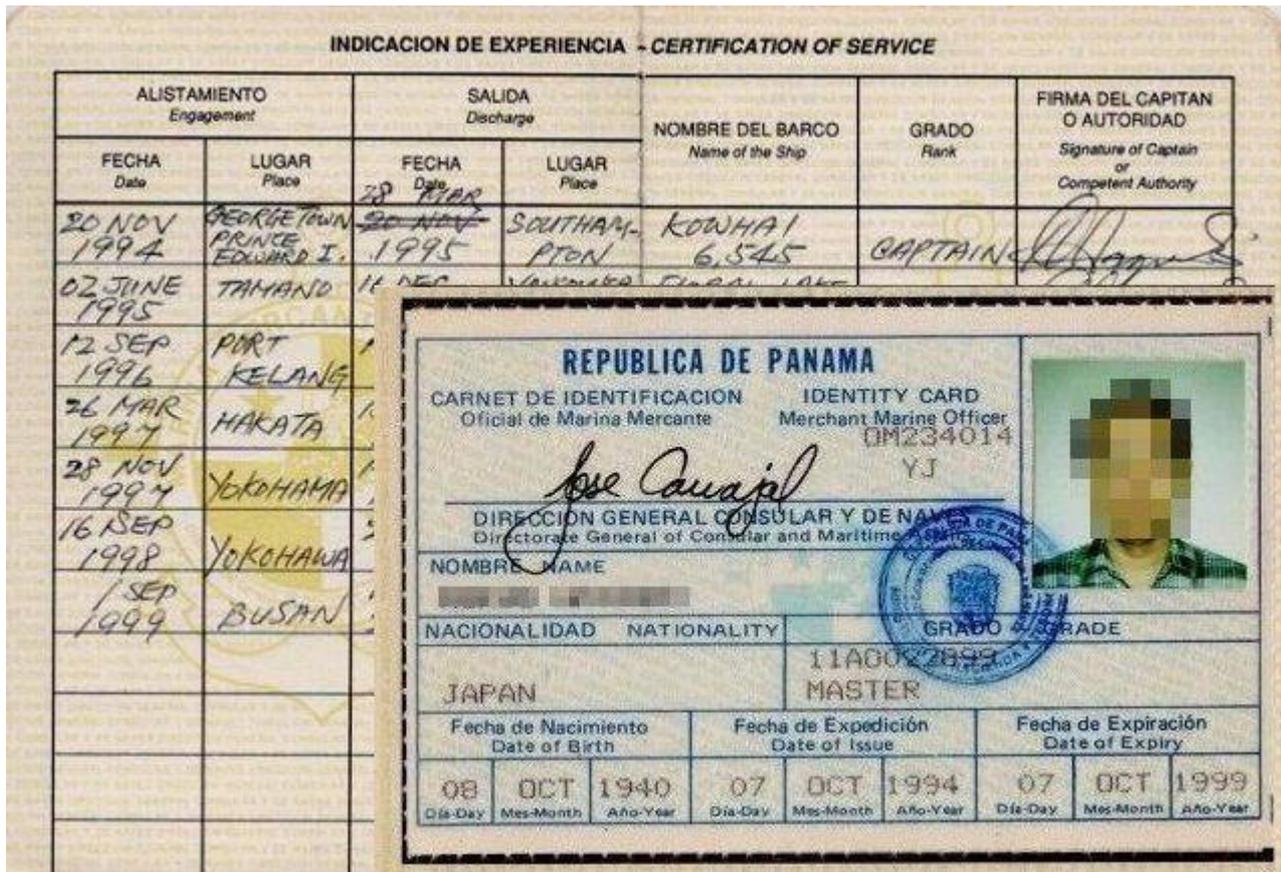
81923

便宜置籍国は皆同様ですが、日本の海技免状保持者はそのコピーを添えた申請書を提出すると無試験で交付される、まあ、ただの紙切れ同然のもの。前回のリベリア免状と違う点はラミネートはなく、右下の保持者サイン欄は空白のまま交付されました。資格の内容欄は極めてシンプル。「資格：船長、制限：ナシ」それだけ。

ラミネートがしてないので、その道のプロにかかれば簡単に書き換えが出来そうですが、元々これ自体そんなに価値のあるものじゃないし、簡単に入手できるんだから「偽造」なんて心配もないのでしょう。だから、偽の保持者サインをした上でラミネートして交付、というヤヤコシイ手段をとったリベリアの免状よりよほどマシと言えるかも。

サイズは横 216mm、縦 186mm、リベリア免状よりずっと小型です。

次は、いつもの ID Book の乗船履歴の記録頁。 最上段がこの時の Kowhai の乗下船に関する記載。 この通り、乗船地は間違いなく Georgetown, Prince Edward I.、そして、下船地は Southampton です。 この乗船記録にある様に、この船の後、しばらくの間パナマ籍の船に乗る機会が続いたので、この免状と ID は思いがけずその有効期限いっぱい迄、即ち、最下段記載の 1999 年迄続けて使うことになりました。



右下は ID の 2 頁目、保持者の詳細。 これもリベリアのものとは少し違って、身長・体重・瞳の色・髪の色など当人の身体的特徴には一切触れず、これまた極めてシンプル。

*

ところで Kowhai という船名ですが本当は Kōwhai と綴るのが正しいらしく、これはニュージーランドの国花なのだそうです。 そして語源は原住民マオリの言葉で、正しい発音のカナ表記は「コウファイ」が一番近いようです。

しかし、船名としてはあくまで Kowhai だし、船では皆「コウハイ」と言っていました。本船クルーだけでなく、どの港の関係者も皆「コウハイ」と聞こえる発音でしたから、これがニュージーの国花と知るまで、コウハイでいいのだと思っていました。

まあ、船名は人名と同じくあくまで固有名詞ですから、命名者が Kowhai 即ちコウハイと

したのならそれはそれでモンク無いはず。でも、ニュージーランドの国花としては、やはり
 り **Kōwhai** コウファイ又はコーファイと表記べきなのでしょうね。

もし、かの地に入港したら正しい発音が分かったはずですが、残念ながらこの船では NZ
 には行かなかったので、現地の人々のナマの声を聞く機会はありませんでした。

そのコウファイはこんな花。 近似種もいくつかあるようで、どの種も大抵は右の様に人
 の背丈よりはずっと高い喬木らしいです。 日本ではあまり見かけない花ですね。



その **Kowhai** への乗船地は前記のように PEI 南東岸のジョージタウン **Georgetown**。
 次のマップの略中央がジョージタウンですが、この辺り一帯は **Three Rivers** と呼ばれてい
 る所らしい。

左手に三本の川の河口部が見えますが、上から **Cardigan** 川、**Brudenell** 川、そして
Montague 川、これらを合わせてスリー・リヴァーズです。
 ずっと以前、ブルース・ウィリスの同名の映画がありましたね。 あのスリー・リヴァー
 ズは米国ペンシルヴェニア州ピッツバーグ市の地名で三本の川が合流する地域。
 このスリー・リヴァーズは三本の川が一つの湾 **Cardigan Bay** に流れ込む地域の名前です。

ここでの積荷はポテト **Potatoes** のみ、ジャガイモ満載です。
 このアンの島、カナダで一番小さい州 PEI=プリンス・エドワード島は、広大な農地を有
 するカナダ全土のうち、ジャガイモ生産量では 30%を占めるというからオドロキです。
 とにかくこの島の住民・州政府のジャガイモ生産に込める熱意は相当なものらしい。



次はジョージタウンの港前面からの画像で、上のマップの赤矢印がその撮影アングル。



これがジョージタウンの集落の全て。 港町というイメージとは程遠い眺めです。 どう見ても Town タウンじゃなく、村としか言いようがありません。 ノンビリと散歩す

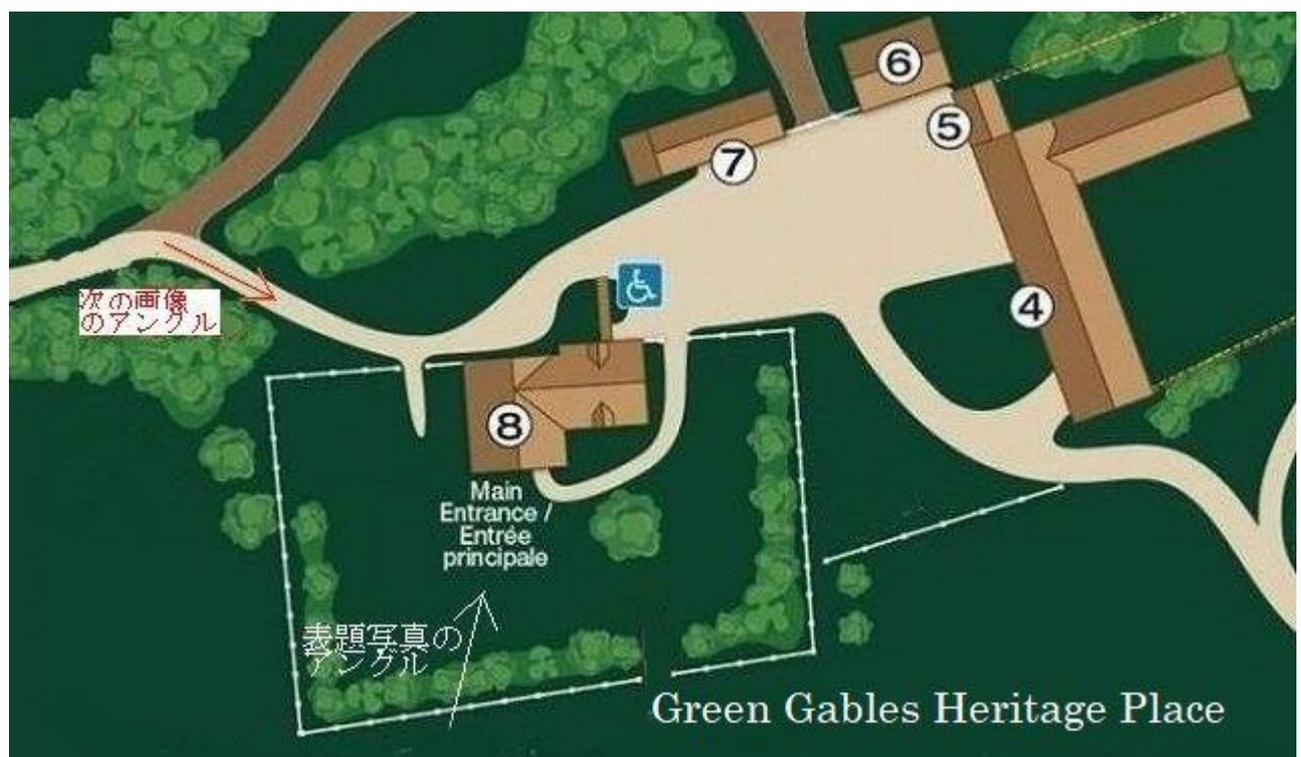
るには上々ですが街歩きと言うにはほど遠く、大きな商店も殆ど見当たりません。これ迄も原木摘み取り栈橋や魚類冷凍工場岸壁等、近隣に人家が全くない場所へ数多く行きましたが「港町」として入港したなかでは最小規模の集落だったと思います。ネット情報によれば 2016 年現在の人口は 555 名なのだそうです、Kowhai が寄港した当時、果たしてそれより多かったのか少なかったのか？

集落の奥に見える水面は Cardigan 川の estuary 河口域です。 Kowhai が着岸したのは左端に見えるこの港唯一の大型船用栈橋 Marine Terminal、栈橋の左手の水面は二つ目の川 Brudenell River と三つ目 Montague 川の河口域になります。

これまでジャガイモの生産に適する土地は、乾燥の大地例えば火山灰地、太陽サンサンといった土地、例えばカナリー諸島のような所と勝手に思い込んでいたので、上の写真のような平坦な地形の多いこの島は私のイメージとは大分ズレていました。

荷役はジャガイモ入りのカートンをパレットに積み揚げたものを本船デリックで吊り上げ、フォークリフトで艀内に並べるだけ。 船倉は 4 艀・4 段の計 16 区画、ここに上記のような手順で順次詰め込んでゆきます。 いたって簡単な作業。 ここでの停泊は夜荷役無しの 4 泊 5 日ほどだったと思います。

Kowhai がここに停泊していた時「アンの家」は既に Green Gables Heritage Place という記念公園になって National Historic Site = 国定史跡に指定されたいらしい。



上の図は Heritage Place の公式サイトにあるものの一部分ですが、この図面の方位は約

90度右転して右が北、左が南になっています。　という事は中央の⑧ Green Gables＝緑の切妻の家は東向きです。　④～⑦は土産物ショップやトイレで、多分、元は納屋や家畜小屋など農家に付き物の建物。　この号の表題写真のアングルは左下・東南東方向から撮影されたものらしい。　次の写真は約90度左の左上・南南西からのもの。



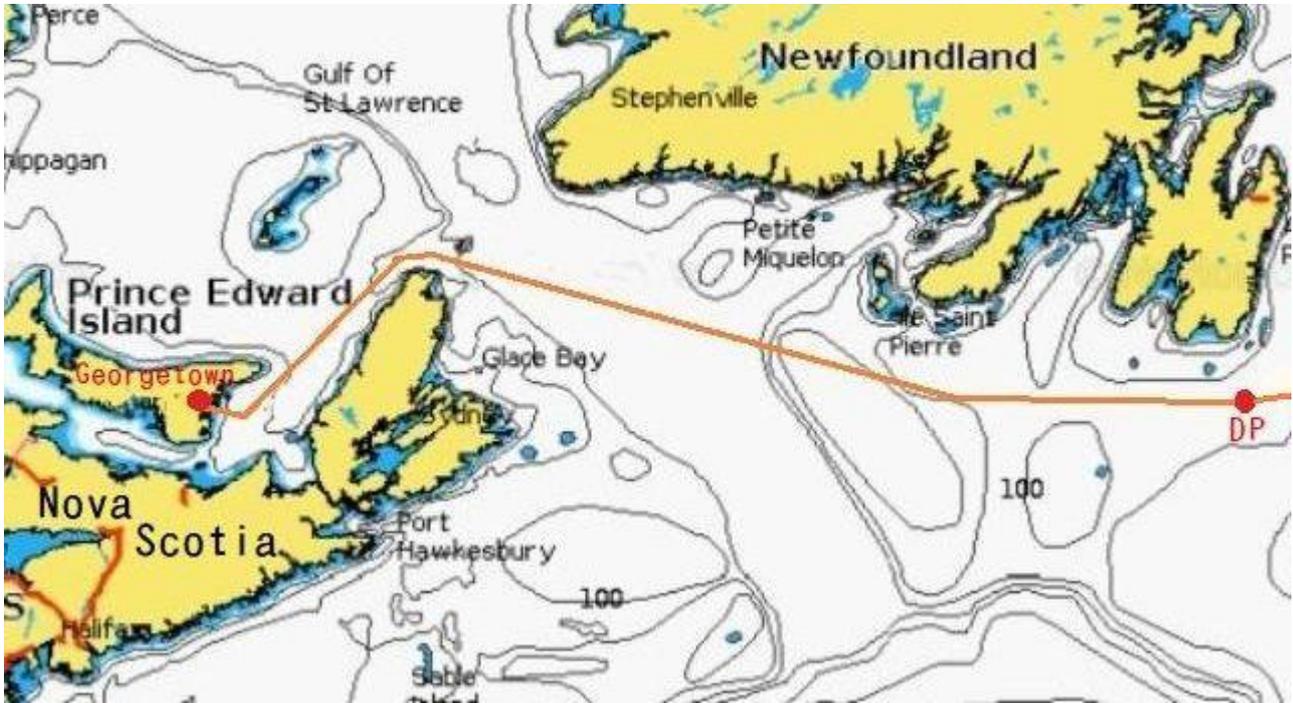
物語そのものはフィクションだとしても、如何にもノドカない所、という空気が伝わります。　こんな写真を見ていると、どっかすぐその辺に赤毛三つ編みの女の子がピョンと跳ねて出てきそうそうな気さえします。　私の頭のどこかには、幼稚園児だった頃の娘がTVでよく見ていたアニメ「赤毛のアン」のシーンが残っているのかもしれませんが。　小さな島なんだから、ここには行こうと思えば簡単に行けた筈ですが、その時は記念館の存在すら知らず、せっかくの機会を逸してしまったのは返す返すも残念の一言です。

*

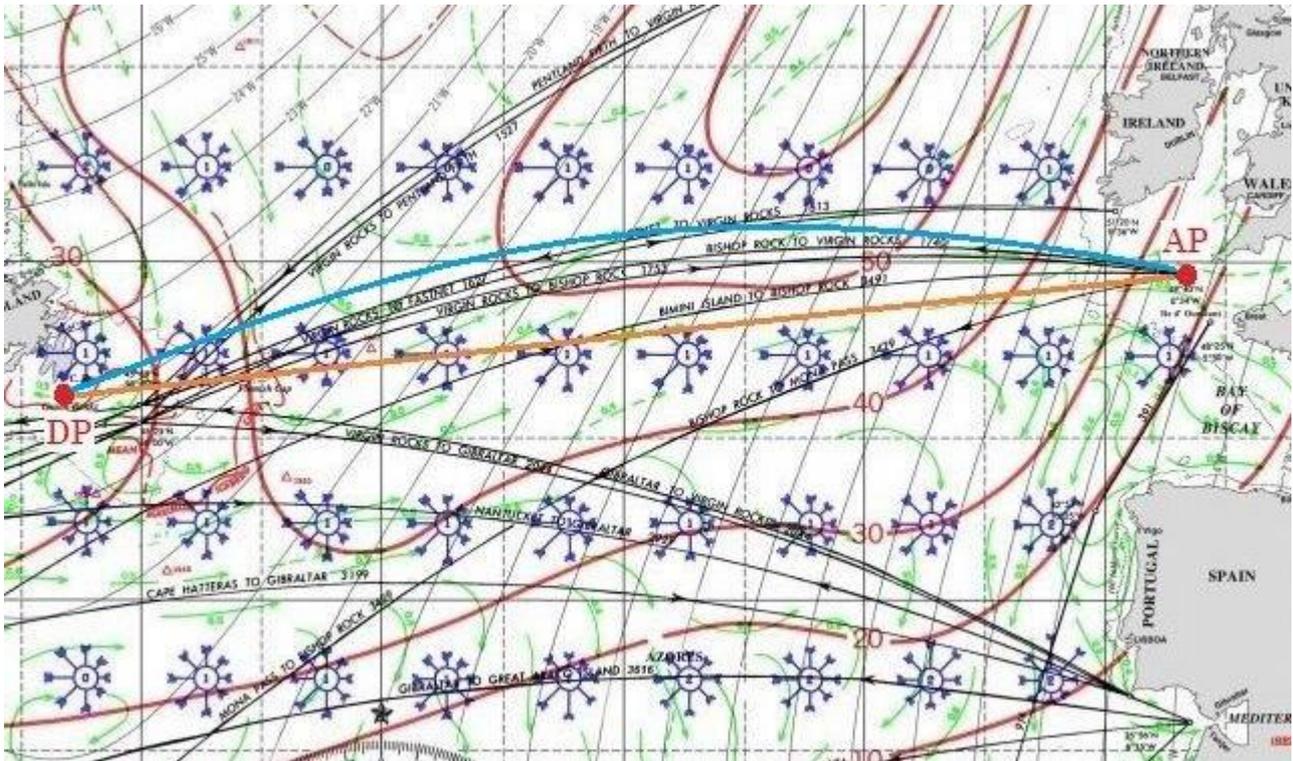
さて、そんな PEI 停泊でしたが、ジョージタウンでは特にどうという事はなく、荷役も順調にはかどり乗船後数日で出港となりました。　このジャガイモの揚げ地はこれまた初めての寄港、ベルギーの Zeebrugge ゼーブルッヘ。

久し振りの冬の北大西洋横断。　冬と言ってもまだハシリの12月初め、それに東向けの航海ですから余程のことがない限り、追手・追い波・追い潮で行けるはず。　しかし、用心に用心を重ねるに越したことはありません。　いつもの通りパイロット・チ

ヤートをジックリにらんで検討、ですが、その前にマズ出港ルートを考えます。
 セント・ローレンス湾は以前 Asuka Reefer でも来ましたが、その時は湾口からまっすぐ
 セント・ローレンス川河口へ向かうコースでした。 今回はチョット違うルートですが、
 何しろ交通量の少ない所ですからコース設定はそれほど難しくはありません。



大雑把にはこんな感じでニューファンドランド南東端の DP=デパーチャー・ポイント(北
 大西洋横断ルート出発点)に向かいます。 その DP からのルート選定が肝心。



大洋の横断には少なくとも二つの選択肢があります。 マズは最短距離を往く大圏 Great

Circle コース。次に漸長図上では直線で最短に見えるラム・ライン Rhumb Line コース。上のパイロット・チャートにこの二つを記入してみます。すると、ブルーの曲線・大圏コースはその三分の一程が 50%の赤線内に入っていることが分かります。

これまでも何度も触れましたが、この赤線は平均波高が 12 フィート以上になる確率を示す線で、数字はパーセンテージを表します。即ち 50 を付記した赤線の中に入ると平均波高 12 フィートになる確率が 50%を超えるという事になります。

12 フィート=3.66m、大した事ないじゃないかと考えがちですが、これはあくまで平均値ですから、もっと小さい事もあるかわりに極端に大きくなる可能性も十分アリ。

しかも全航程の三分の一がその状態、というのはあまりイタダケマセン。

一方、オレンジの直線、ラム・ライン・コースは 50%の赤線には触れません。どちらも 7 割方は 40%の線にかかり、これは避けようがありません。又、グリーンの矢印（海流）も殆ど順流だし、ブルーの矢羽根（風向）も順風で問題なし。この際少々距離が伸びてもなるべく大波は避けたい。で、オレンジのラム・ラインで決定。

こうしてニューファンドランドから英仏海峡の入り口、毎度おなじみのビショップ・ロックに難なく取りつき、以後はドーヴァー海峡を経て北海へ。

ドーヴァー海峡と目的港 Zeebrugge の位置関係は次の通りです。



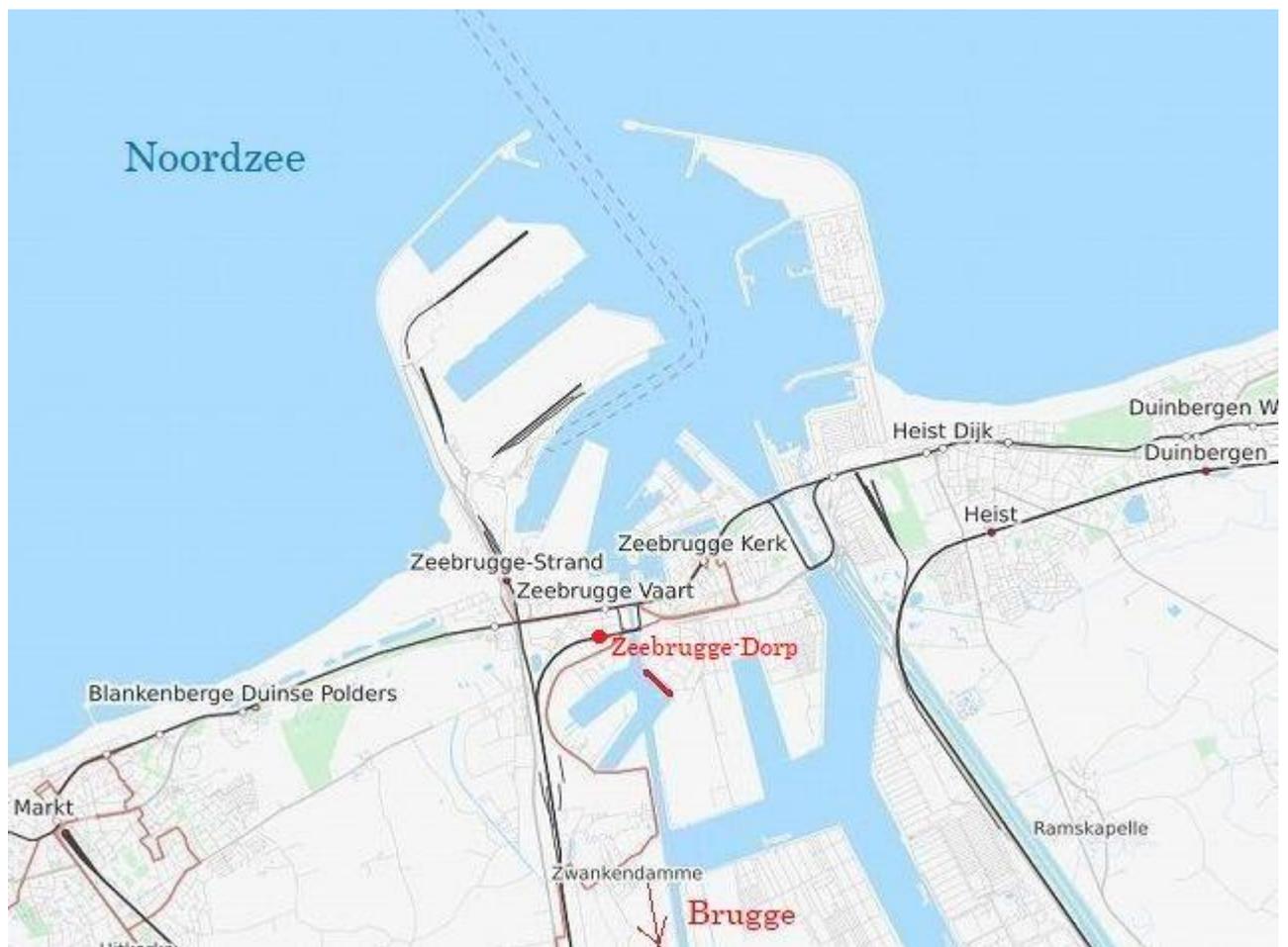
この船も他のリーファー同様ノース・シー・パイロットの乗船は一切ナシ、港外のハーバー・パイロット乗船まで終始船長操船、だから休憩は海図室ソファーでの仮眠のみ。

このマップは赤字の Zeebrugge 以外は全て英語表記。 Zeebrugge のすぐ下にあるのが Bruges、日本ではブルージュと言った方が通りがいいと思いますが、これは英語的な発音らしい。 本家ベルギーではフラマン語 (=オランダ語) でブルッヘ、さもなければフランス語的にブリュージュと言う発音が普通らしい。

ベルギーの言語は、特に地名はオランダ語とフランス語、一部はドイツ語、と色々な言葉が混じるのでとてもヤヤこしい。

そんな中で、ゼーブルッヘ港をはじめ北海沿岸とオランダ国境に面する地域はオランダ語 (フラマン語) 圏に属していますから、この港名はゼーブルッヘと呼ばれるし、ブルージュもこの辺りではブルッヘと発音するのが当たり前だと思います。

ブルージュはベルギー有数の観光地ですね。 ゼーブルッヘはそのブルージュに最も近い北海に面する港ですが、こちらは全くの商業港で多数のクルーズ客船は入港しますが、周辺は観光と直接の関係はありません。 Zeebrugge ゼーブルッヘ港はこんな様子です。

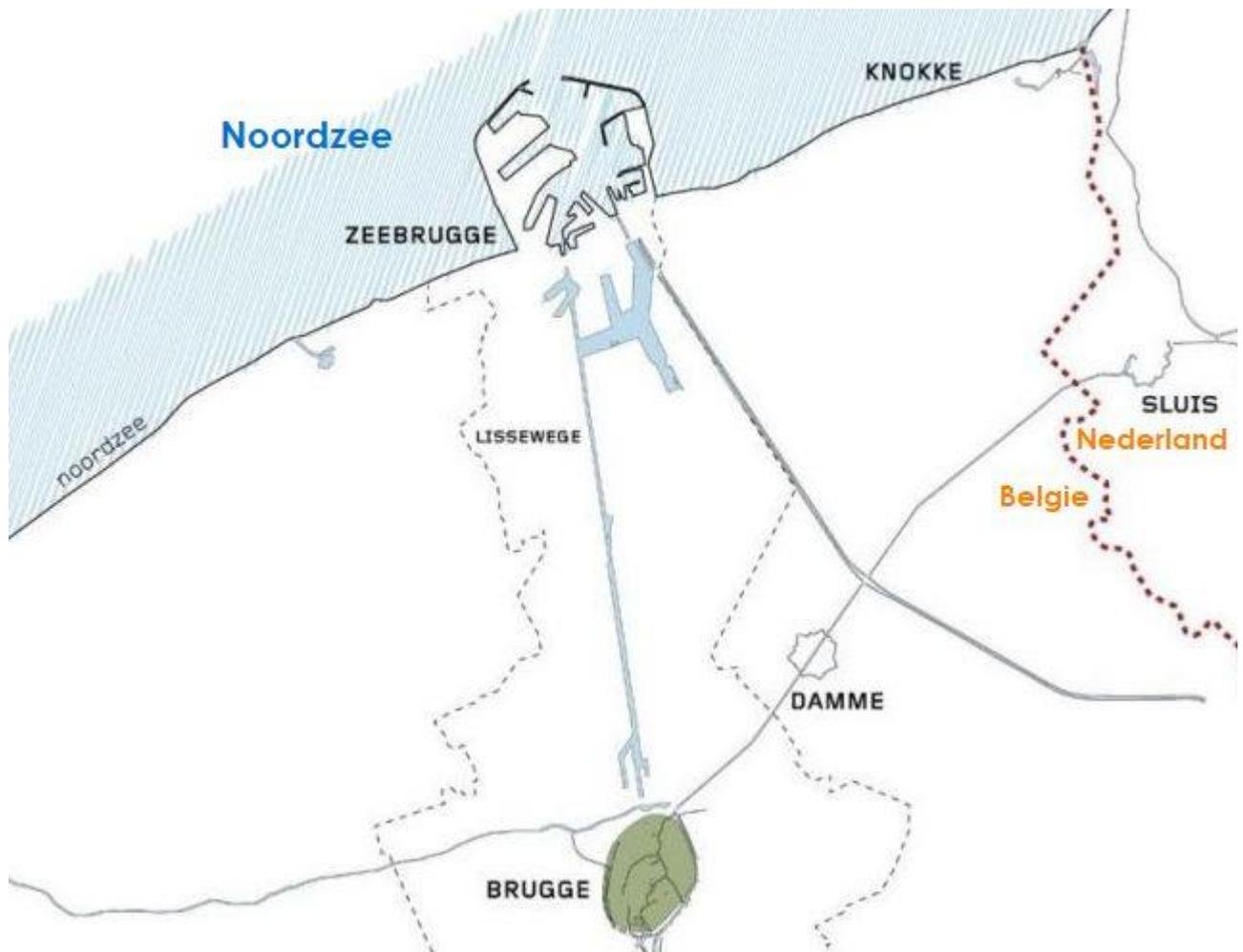


現在の衛星画像を見ると大規模なコンテナ・ヤードや自動車置き場が見えて当時のイメージとは大分かけ離れています。 この時は確か赤線のあたりに着岸したと思います。

マップ下辺中央の水路は Bruges に通じる運河の入り口です。

岸壁からすぐ近い所に鉄道駅、赤線の岸壁のすぐ上の赤丸がその駅 Zeebrugge - Dorp だ
 ったと思いますが、そこからブルージュまで電車で 20 分足らずで行けたのです。
 そんな滅多にない好位置の岸壁ですから、この港に停泊中は暇さえあればブルージュに出
 かけて大いに「街歩き」を楽しみました。

Zeebrugge と Brugge の位置関係は次のマップの通りです。 下辺中央部の卵型の部分が
 ブルージュの旧市街中心部です。 市街のすぐ北側に小規模の港があり中央の薄いブルー
 の直線が先程の Zeebrugge と Brugge 両港を結ぶ運河です。



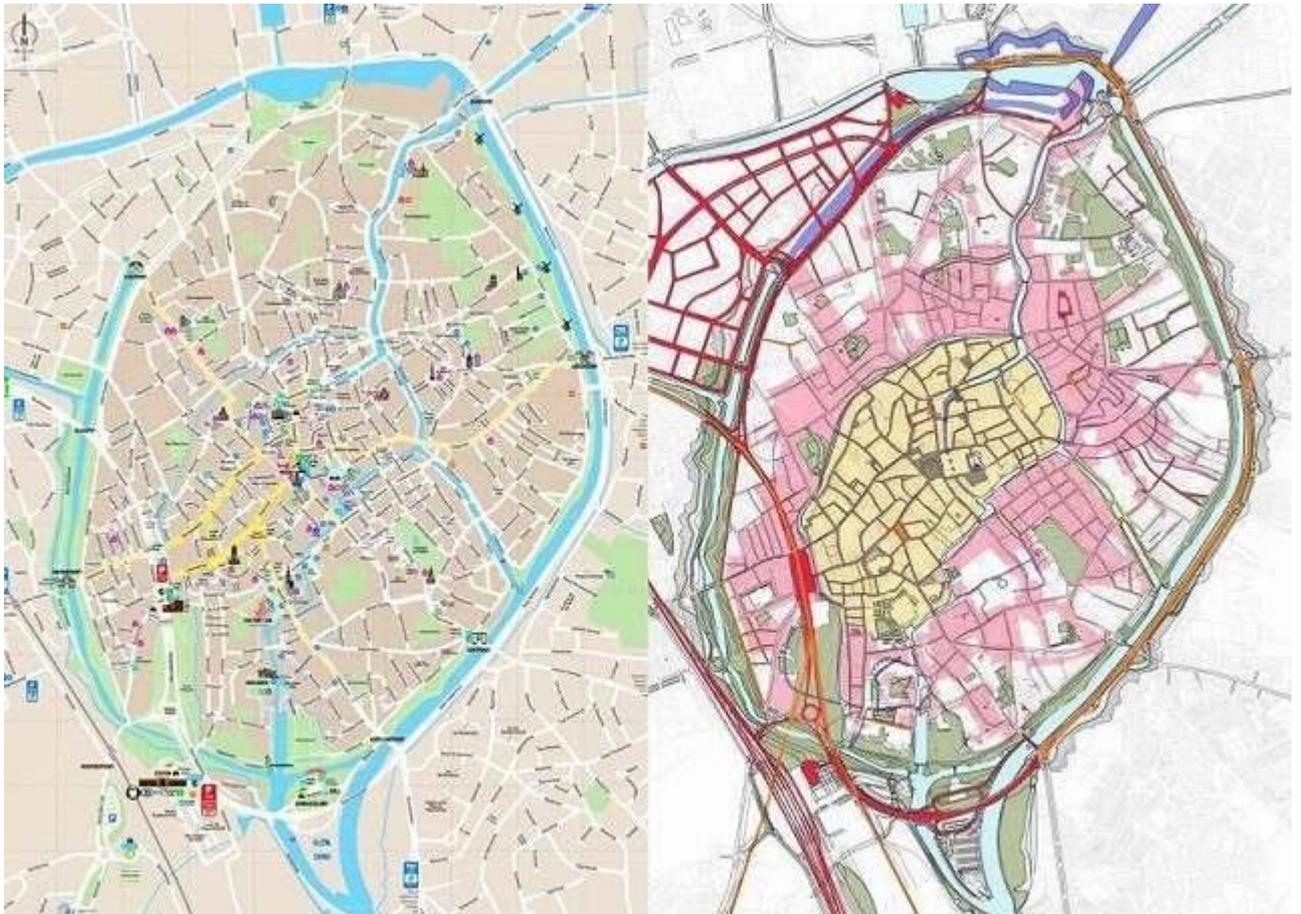
皆さんはブルージュと聞くと何を思い浮かべるでしょうか？

私はこの町で一番印象に残っているのは、マズ、街中どこにでも見かけるカフェ・テラス
 で呑める多種多様な旨いベルギー・ビール、それに運河観光クルーズです。

上のマップの卵型の旧市街は周囲が殆ど運河に囲まれているし、卵型の市街地にも運河が
 入り組んでいて、その運河を乗り合い市内観光バスのようにボートが走り回っています。

乗り場も街中あちこちにあって、色々な会社のルートが楽しめます。

卵型の旧市街を拡大すると次の通り。



左が現在の観光マップで、水色の部分は全て運河水面です。卵型の外周、特に左半円が主要交通路のようですが、乗り合いクルーズ・ボートは主に卵の中の水路を走ります。左の図をよく見ると、左上の部分で卵型の水路の一部が切れていますね。実はこの部分

も古くは水路でつながっていたようです。その様子を示しているのが右側の図。

右の図で、ごく薄いブルーで描かれているのが左と同じ現在の運河水面ですが、卵型の上部に薄紫で描かれた部分、ここも1700年代末までは運河水面だったらしい。これを見

ると以前は旧市街周囲は全て運河に囲まれていたことが分かります。

右のマップで卵型中央に薄黄色の部分がありますが、この辺りがブルージュ観光の中心的な所だと言えるでしょう。この部分もまた細い運河に囲まれています。

私自身、以前はビール自作にハマリ込んでいたのですが、ベルギーの各都市はそんなビール好きにはたまらない、濃厚な味の旨いビールが呑めるカフェ・テラスが街のいたるところに立ち並んでいます。

日本ではどちらかと言うとサッパリ・スッキリ系のビールが好まれる傾向にあるようですが、欧州各国、特にベルギーではジツトリ楽しめる濃厚な味のビールが多いのです。しかも、その銘柄の多さにはビックリで到底全銘柄を覚えることはできませんでした。旧市街は至る所こんな具合で、ビール好きでなくとも楽しめる飲食には事欠きません。



もう一つ、この町独特の風景は次の画像のように乗り合い観光クルーズのボート乗り場が街中あちこちに設けられていること。 私達夫婦もずっと後にこの街を個人旅行で訪れ、この二つを大いに楽しみました。間違いのないオススメ観光地です。



私の長年の夢は、次の様なボートを造ってそれに住むことでした。 スチールの船体の建造は造船所に依頼しますが、設計・内装・外装は出来る限り自分で・・・がミソです。

そうして英・独・仏・蘭・白などの国々の無数に張り巡らされた内水路（運河・河川）を巡航する。更に、そういう国々の海岸線をも辿って回ることでした。前者を Inland Waterway Cruising、後者を Coast Hopping などと言います。



このボートのスタイルはオランダの運河を走る船が原形で、こんなデザインのボートをダッチ・バージ Dutch Barge と呼びます。全長 15m ほど、ロックや橋の通航制限があるため幅は 4m \sim α 、操舵室の屋根は取り外し可能で水面上高さは 2m \sim α 程。

この船には操舵室、エンジン・ルーム、バスルーム付き寝室二つと LDK があって、カップルが何不自由なく快適に暮らせて、尚且つもう一組の別カップル宿泊も OK の筈。ベルギーのみならず欧州各国の運河・河川水面にはこの手のボートが無数に浮いていて、リタイヤ組夫婦が住み着いているケースがとて多いのです。

もっとも、英国では巾が狭い運河 Narrow Canal が主流なので、この画像のボートよりはずっと小さい Narrow boat と呼ばれる巾 7ft (2.13m) 未満のボートですが、そんなボートでも設備さえしっかりしていればカップルが快適に生活できるのです。

画像のボートも、洗濯ものが干してあったり自転車が積んであったり、一時的旅行ではなく生活のニオイが感じられます。当然これもリタイヤ組住み着きでしょう。

なお、前述の英・独・仏・蘭・白の各国はいずれも網の目の様に運河・河川が張り巡らされています。次の図は道路地図ではなくベルギーの内水路マップで、ここに描かれてい

るものに加えて、先程のブルージュ市街地のような小規模運河が沢山あります。



また、次のマップはコースト・ホッピング Coast Hopping の一例です。



右上オランダのフリシingenを出発して、ゼーブルッへ、ブランケンベルへ、オステンデ、ニューポールト、などベルギーの各港をめぐり、更にフランスのダンケルク、グラヴリーヌに至ります。こんな風にホップする（飛び跳ねる）ような軌跡で沿岸航海を続けるの

で **Coast Hopping** と呼ばれるのです。

各港間の航程は日出から日没までで走り切れる距離が原則、即ち、できるだけ夜間航海は避ける。何しろ乗員は夫婦だけが普通ですから長時間の連続航海はしたくない。また、沿岸と言えども外海には違いがないので天候の安定が確認できなければならず、これも極めて重要。従って夜をまたいでの航海は避けたい。そして、港に着いたらそこが快適か否かで滞在期間を決める、何日留まろうがホテル代は不要。次の出港時期はあくまで天候の予測次第。

港によってはそこから興味深い内水路（運河・河川）**Inland Waterway** につながるかも知れませんが、その場合は内陸へも進んでゆくことにもなるでしょう。

老後はこんな生活をしてみたいものだ、と長い間夢見ていましたが、結局、それは「夢のまた夢」に終わりました。プランは上々だったけれど、なにせ先立つものが・・・。

*

こうして楽しかったゼーブルッヘでの停泊も終わり、次は慣れ親しんだカナリーからの野菜・果物輸送に向かいます。積地は例によってテネリフェ島サンタ・クルースとグラン・カナリア島ラス・パルマス。

カナリーから英仏海峡に至る航路については、これまで何度も触れてきましたが、これまでのカナリー航路と違う点は運航会社が変わったので、カナリーでの積地は同じですが揚げ地はこれまでと一変して英国南岸サウザンプトン **Southampton** 一港のみ。

これまでカナリーの野菜・果物は、**Asuka Reefer**、かすがりいふあ、**Sakura Reefer**、と三隻のリーファーで経験していますがそれらはいずれも N 漁業の運航でした。しかし、**Kowhai** の運航は同じく水産大手の N 水産。

N 漁業運航の三隻の用船者は、テネリフェ島出身のスペイン人ポヒョ **Poggio** さんという人が経営する **Transcanary B.V.** というオランダ・ロッテルダムにある会社でした。その社員である **Reinoud** レイノウドとはその後もずっと友人関係で今でも文通やメールのやり取りが続いています。また、この会社のラス・パルマス支店の若い社員 **Domingo** 君とも親しく付き合ったもので、懐かしい思い出の一つです。

今回、運航会社、用船者が変わった事により、当然積み地・揚げ地での訪船者にも変化がありました。ラス・パルマスの代理店は元 N 水産の漁船に乗っていたという温厚な日本人でした。彼の名前は失念し名刺も紛失してしまいましたが、彼はスペイン女性と結婚し、すっかりカナリア島に根付いているようでした。

その他、ラス・パルマスでは長年世話になった船食の A.N.さんにも再会し、旧交を温めることが出来ました。これまで乗った全てのカナリー航路の船で、食料補給は A.N.さんの A 商会が一手に引き受けてくれていたのです。

港の雰囲気としては、ヤヤ物騒なラス・パルマスよりサンタ・クルースの方がずっと良かったのだけれど、船と付き合いのある日本の会社、例えば航海計器関係の会社の出張所なども殆どすべてがラス・パルマスに集中していましたし、日本領事館もそうでした。

だから、テネリフェ島の住民との交流は殆ど記憶に残っていません。

さて、そういうカナリーでの積荷は例の通りバナナ、トマト、ジャガイモを初め、様々な種類の野菜・果物です。荷姿は PEI のジャガイモ同様、品物を入れたカートンを 2m 程の高さまでパレットに積み揚げて、上から見ると井形になるように強力プラ・テープで締められています。これが船積み野菜・果物の一般的な荷姿です。

揚げ地はサザンプトン一港ですが、カナリーの場合は品物の種類が多いので 16 区画の船倉に指定温度ごとに仕分けして積み込みます。例えば、バナナなら 13 度 C から 18 度 C、トマトは 6 度 C から 9 度 C、アヴォカドなら 2 度 C から 5 度 C、といった風。更にそれぞれの成熟度によっても指定温度が変わります。

これら指定温度が完全にダブるものだけを同一区画に積み分けるのです。以前と同じようにサンタ・クルースで積み始め、ラス・パルマスで積み切るのが決まりでした。

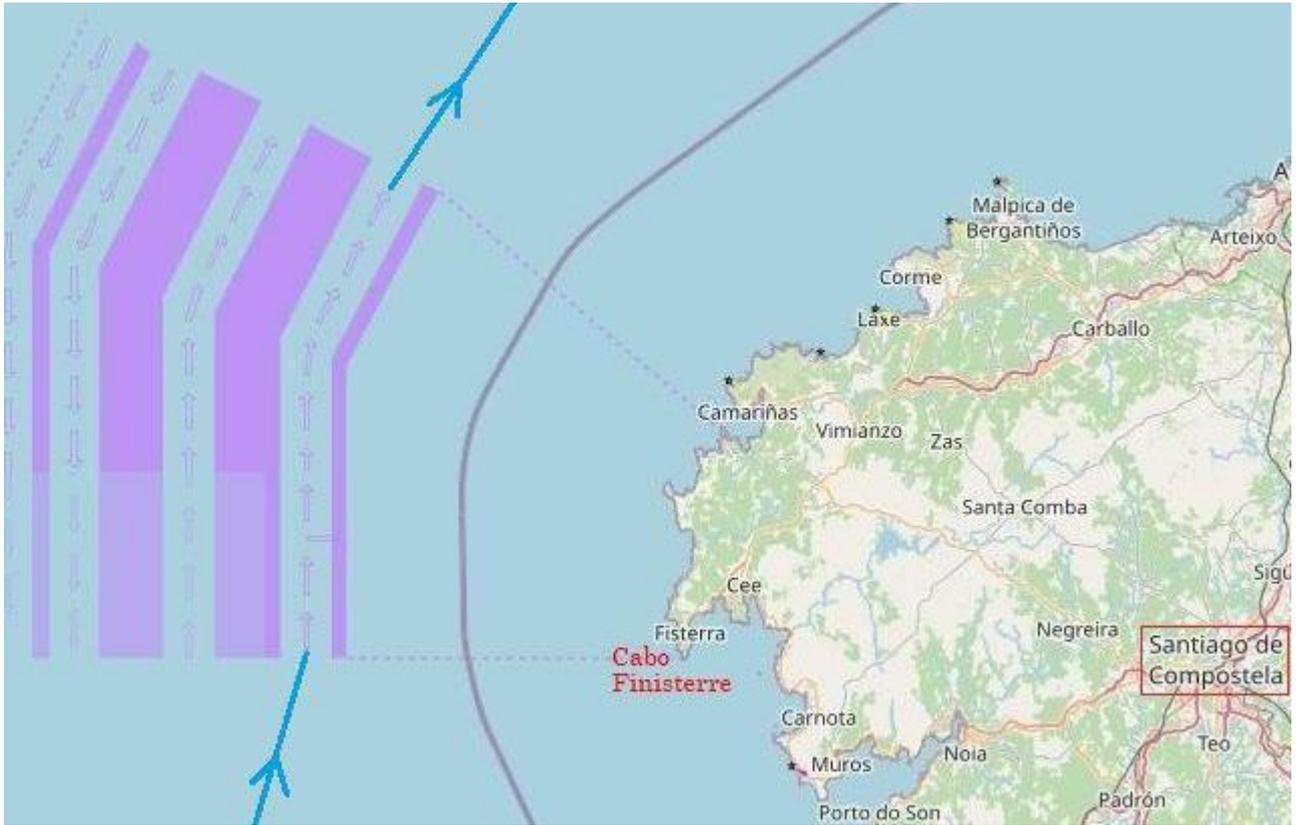
ラス・パルマスで満載したのち出港して、まずイベリア半島の北西端近く、スペインのガリシア地方のフィニステレ岬 Cabo Finisterre に向かいます。

この名前は「地の果て」とか「世界の果て」の意味らしいですが、同じような意味の地名はここだけではありませんね。又この近海では帆船時代には多くの船が難破したことから古くは「死の海岸」Costa da Morta などとも呼ばれたのだそうです。

ここは例の「サンティアゴへの道」多くの巡礼者が歩く巡礼路の最終目的地とも言えるところで、サンティアゴ・デ・コンポステーラの大聖堂での礼拝を終えてからこの岬まで足を伸ばし、この岬の崖の上で巡礼路を歩いてきた靴や衣服を燃やしていたのだそうです。

しかし、近年は「ゴミの焼却」ということで禁止になってしまったそうです。

次の画像はフィニステレ岬沖の TSS=Traffic Separation Scheme=通航分離方式で定められた通航帯です。マップ中央下部がフィニステレ岬 Cabo Finisterre 岬ですが、赤字表記は標準スペイン語、そのすぐ上の黒字 Fisterra はこの地方の言葉ガリシア語です。スペインでは各地にその地方独特の言葉があつて、特に地名などに根強く残っています。



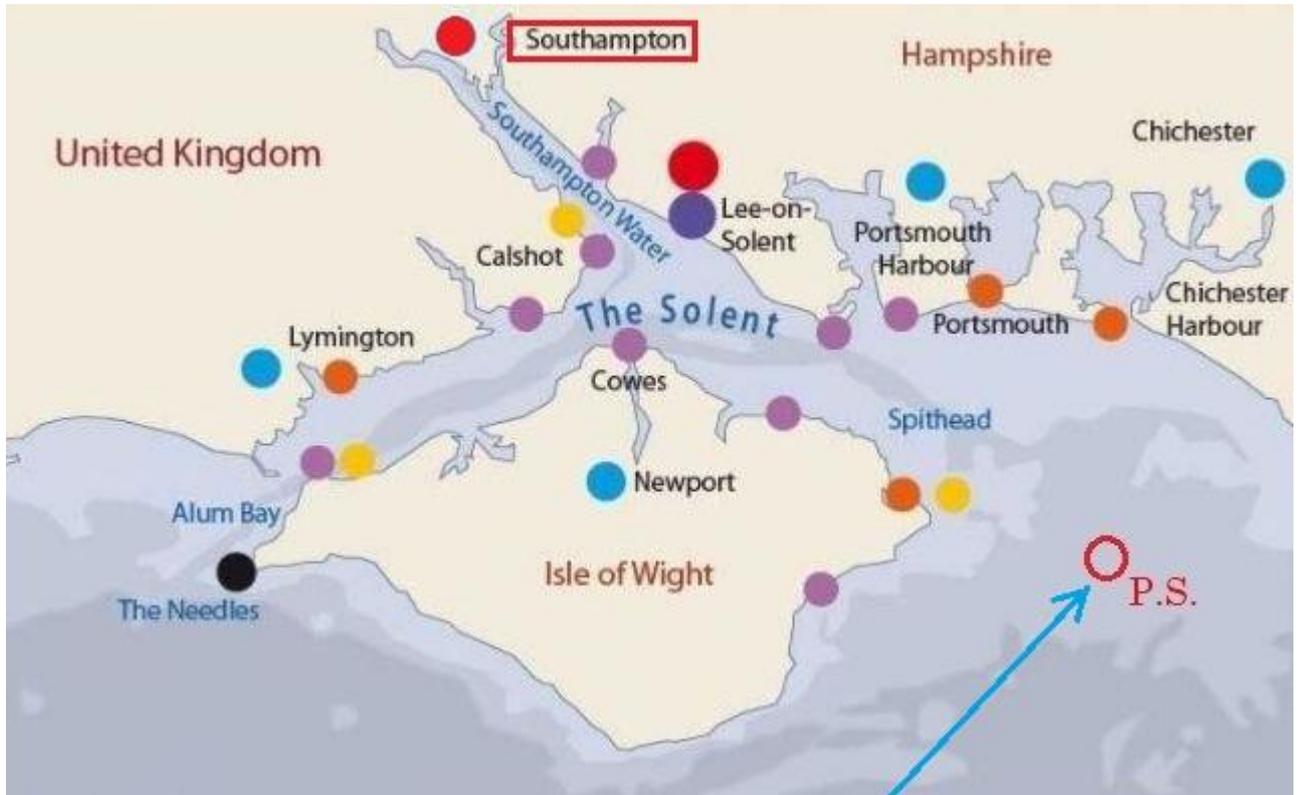
フィニステレ通過後ビスケイ湾沖を更に北上、フランス北西端の次の TSS に向かいます。

欧州沿岸各地には次の様にあちこちに TSS があり、好き勝手には走れません。



マップ左下の Brest の西沖に見える小さな島が Ouessant ウェサン島、その沖の通航分離帯がウェサン TSS です。ここはブルーの矢印の様に進んで右上 Isle of Wight ワイト島の東、次のマップの右下の P.S.=パイロット・ステーションを目指します。

右下の P.S.でパイロット乗船後はワイト島とポーツマス Portsmouth の間を通り The Solent から左上 Southampton Water に入りサウザンプトン港に至ります。

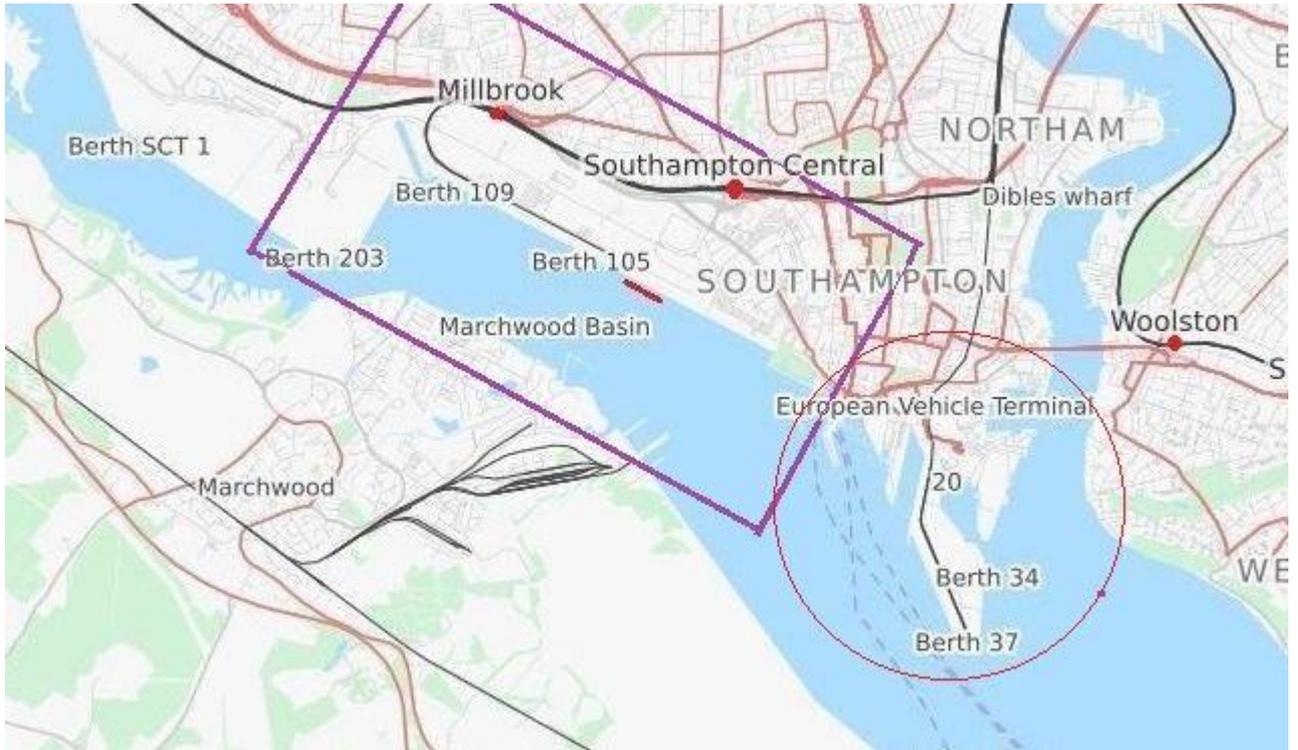


ここは言わずと知れた古くから栄えた英国南岸有数の港町、かのタイタニック号がニューヨーク向けに出港したのもこの港からでした。 又有名な客船クイーン・メリーやクイーン・エリザベスの母港としても知られています。 歴史を遡るとローマ人が港として機能させたのが始まりだそうです。 気の遠くなるような話。

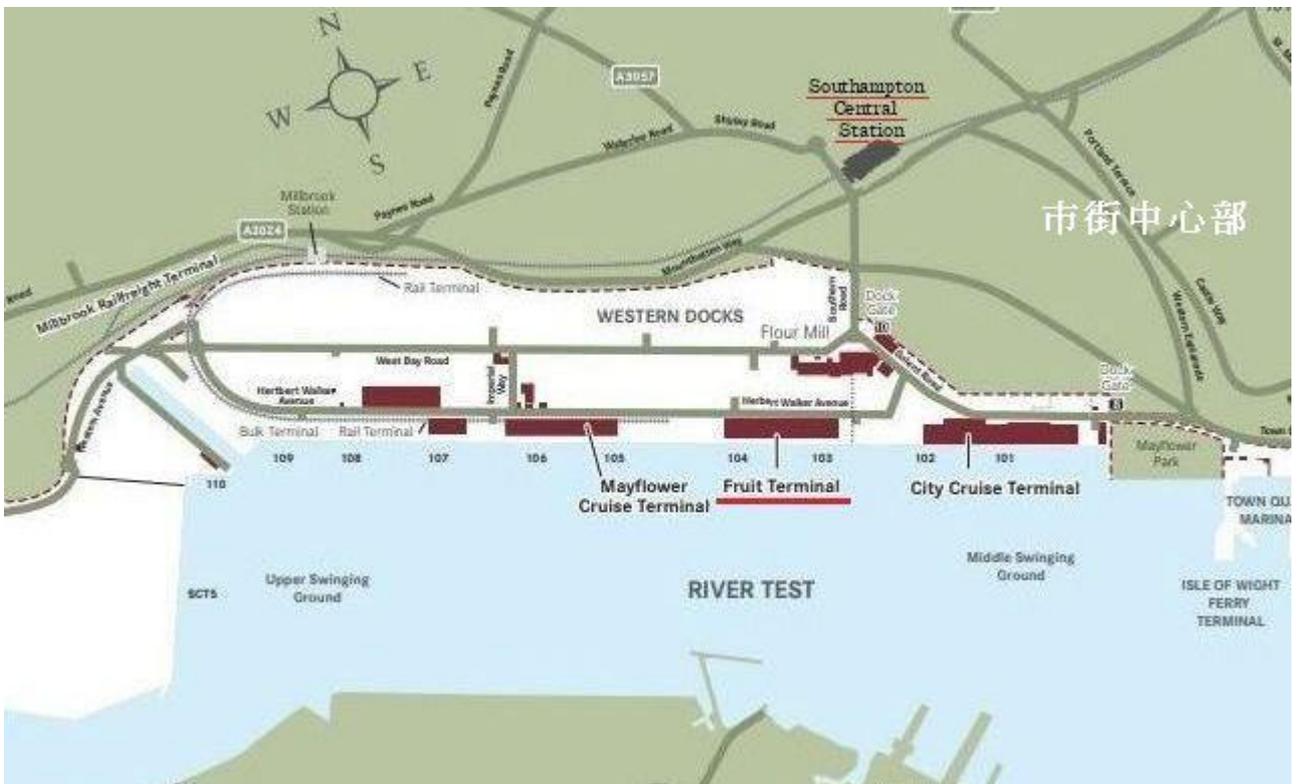
The Solent ソレント海峡については前号の自動車船転覆事故でも触れましたが、ここは海上交通がかなり盛んなところでサウザンプトンに出入りする大型船も多数通過します。 このマップで見ると例の自動車船はサウザンプトンを出て Southampton Water に沿って南下し The Solent の e の字の辺り、言わば最初の大曲りでコケてしまったのが良く見て取れます。 やはりどう考えても、船長は離岸した時に復元力に不安を感じたのなら直ちに
出港を取りやめて、復元性の再検討を決断すべきだった。

何か問題が生じたら躊躇なく進行中の全てを一時停止して疑問の解消に努める、それが船長に求められる「決断力」というものの一つでしょう。

サウザンプトン港の全貌は次の通り、Kowhai が着岸したバースは略中央の赤線部分。 次のマップの右下の赤円に囲まれた部分が客船ターミナルが集まった部分、言わばこの港の「顔」部分。 左上 Berth 203 の部分はコンテナ専用ターミナル。



上のマップのマゼンタの長方形で囲んだ範囲を拡大したのが下の画像。赤のアンダーラインが付いた **Fruits Terminal** が分りますねここが **Kowhai** の用船者を初め野菜・果物輸入業者の専用岸壁です。 **Kowhai** の用船者の社名は忘れまし!!



その用船者の事務所も岸壁脇の倉庫の二階にありました。その所長は私と同年配の女性で、申し訳なくも彼女の名前もド忘れ!! 失礼ながらミズ・Xとしておきましょう。船にとってはお得意様だったにも拘わらず、エラそうな態度は全くないとてもソフトな人

でした。毎朝揚げ荷作業が始まると訪船して帰りには船長室を訪れて雑談してゆくのが常で、チョフサーなど乗組員にも気軽に親しく接してくれていました。

こんな風でしたからこの港の印象はスコブル付きの二重丸。市街にも鉄道中央駅にも近い便利至極のバースでした。ゼーブルッへも良かったけれど、カナリー航路になってからも積地のサンタ・クルースといい、ラス・パルマスといい、更にこのサウザンプトンも結構ケダラケ。これだからやっぱりリーファーはいいなあー、という事になります。

こういう極めて快適な航海を2~3航海続けた後の事だと思いますが、ある朝、ミズ・Xが彼女にしては珍しく、あわただしく船長室に駆け込んできました。

「キャプテン、テレビ見ました？」 エッ、どうかしたんですか？ 「アラッ、知らなかったの、あなたの国のコーベという所が大変なことになってるわヨッ！」

これが私が知った阪神淡路大震災の第一報。すぐ彼女の事務所へ行って新聞・テレビ等いろいろな情報を見せてもらいました。唯一の日本人クルーである機関長は静岡県の人でしたからマズ心配の種は無し、新聞などで被害のひどかったところを見ると、私の縁者の住むアチコチも殆どが最悪の事態は避けられたらしい事が窺われました、ヤレヤレ。

こんなことのあったサウザンプトンですが、その後も二週間で一回りというゆとりあるスケジュールで順調な航海を続け、そろそろ春になろうとしていました。カナリーの野菜・果物は欧州の冬場が盛りのシーズンですから長くても4~5月には終わりを迎えます。

その終わりが近づいた2月末か3月初め頃、一寸した問題が起きてしまいました。

何が元だったのか細かい事は忘れましたが、機関長がエンジン整備に関して管理会社の担当者とオオモメにモメてしまったのです。この管理会社というのが、運航会社N水産からの出向者の集まり、と言うか親会社ではレールから外れたか、又は追い出された人物の寄せ集めの会社だったのです。前のSolar Wingの二代目社長のような人物の集まりと云えばアタリでしょうか。子会社というのには良くあるケースかな。

機関長は、もう我慢できない、ヤメてやる、とイキまいていました。機関長の言い分を100%信じたわけでもありませんが、まあ、ハタから見ている私としてはそんな会社だものモメることもアリか、という感じを持っていました。

そうか、マクルのはオレだけじゃないんだナー、と変なところで感心すらしていたんです。

ところが、このあと私メに迄とんだトバッチリが来てしまったのです。

機関長から、会社とモメたという話を聞いた次の日、ミズ・Xから事務所に来てほしい旨連絡があったので出向くと、管理会社がキャプテンからの電話を待ってますヨとの事。

早速電話を入れると、機関長とモメた件に関連して、私の船内の統率が足らんとやってきたのです。そのイイグサに今度は私がアタマに来てしまいました。

冗談じゃない、外国人クルーに関しての話なら、私に責任があると言われてりゃその通りですが、機関長は私同様、会社と個人的に雇用契約を結んだ人、問題はあくまで会社と契約者本人の間で解決すべきもの。私に、機関長をコントロールしろ、は筋違い。

で、どうなったか？ 船長・機関長がケツマクリ揃い踏み、という事になってしまったのです。会社では、さぞ慌てふためいたことでしょうね。知ったこっちゃネーヤ。

という事で、結局、次の航海のサウザンプトンで二人とも下船、言い換えればクビ。

これぞアルバトロスの世界。

交代引継ぎもすんで、機関長は代理店手配の車でまっすぐヒースロー空港へ、私は代理店員に頼んでフライトの手配を一日遅らせてもらいました。彼は私より高齢のジー様で、彼の事務所へも何度か行ったことがあります。社員は高齢の女性一人だけ、彼は社長。

彼には二週間毎に世話になってましたから殆どトモダチという付き合いでした。

フライトを一日遅らせたのは機関長と一緒に旅が嫌だったのではなく、この際、次のマップ中段右手のケント州 Teynham という所に寄ってみたかったのです。



ミズ・Xに、実はテインナムという所に行きたけど、どう行けばいいのか教えて下さい、と発音に自信がなかったので手書きで地名を書いて見せて頼むと「ああ、テンナムね？あんな所へ何しに？」彼女の発音は「テンナム」と聞こえました。彼女も通過したこと

は有るけど下りたことはナイと言います。 私がずっと前からココに一度行きたいと思っていた理由を話すと、彼女は親切にロンドン・ヴィクトリア駅経由の鉄道の旅について説明してくれました。 行って見てわかったことですが、彼女が不思議に思うのも無理ないくらい、普通の旅人にはなんの魅力もないような所でした。



これがテンナムの駅舎とプラットフォーム。 こんなトコ日本からの旅行客は勿論、ブリティッシュだって特別な用がない限り立ち寄ることは無いでしょう。 ミズ・Xがアンナトコと言うのも無理ないか。 では何故私がここへ来ることに執着したのか？

それは私にとってはボート自作という年来の夢に関係する、大きな意味を持つ訪問だったので。 この駅から二キロ程北へ行くと **The Swale** と呼ばれるテムズ川河口部の入り組んだ入り江の一つに面した海岸があります。 そこに、かねてから注目していたボート設計者と彼の父親経営のボート造船所があったのです。

前に触れたように私の夢ボート製作には、私が大雑把な設計をしたスチールの船体を、細部は専門家の目で捕捉しながら造ってくれる造船所がマズ必要です。

そして、さらにそのままそこで私が自力で内装・外装を仕上げるまで船を置く場所を提供してくれて、なお且つ専門的な助言と、必要な時は手助けもしてもらいたい。

この一連の作業には相当な長さ、多分年単位の日時が必要になるでしょう。 そういうわがままな希望を叶えてくれる造船所は商業ベースに乗っかっているようなところではな

く、いわば家内工業的なところであってほしい。

こういうことを考えながら、いろいろとボート雑誌を調べている内にこの造船所に行き当たったのです。今ならネットで調べれば写真付きの詳細な情報がいとも簡単に得られますが、当時はこの種の情報収集にはボート雑誌を読み漁るしかテがありませんでした。この造船所のデザインを担当していたのは **Ted Spears** という人物で、今ネットで調べると、この会社は彼が経営者となって **North Quey Marine** という会社になっているようです。当時は彼の父親が経営者で、記憶では社名も現在とは違ったし内容も少し違っていました。その造船所がある **Conyer Creek** はこんな所。



何ともショボイ感じのところですが、ノース・シーに面した所、特に英国沿岸は潮の干満差が大きく、干潮時にはこんな風に完全に干上がってしまう所が多いのです。ここも満潮時になればもうちょっとマシなマリーナ風に見えるはず。

私がこの造船所に目を付けたのは、左に写っているようなボートのデザインをいくつか手掛けていたのと、船体を建造してもらった後、それを完成させるまでの自作する場所と、技術的な援助が受けやすい環境の様に思えたからでした。その造船所は画面右手の奥にありました。前日に電話で訪問の意図を伝えておいたので老社長とその息子のデザイナーも待機してくれていて大歓迎してもらえました。

その老社長は近々引退して左手奥のマリーナに係留してある自分のダッチ・バージに住むんだと言っていました。意外だったのは、その後継は息子のデザイナーではなくて、現役のスイス・エアの機長に会社をそっくり譲り渡すことになっているということ。

その当の機長ドノも丁度来社していたので彼にも紹介されました。

この新社長、エリック・ビョークマン Erik Bjoekman 氏は当時まだ現役のスイス航空の MD-II のキャプテンで、タマタマこの日は休暇を利用して来社していたらしい。

彼はスウェーデン人で、家はスウェーデンとスイスに在り、スイス人の奥さんは両方を行ったり来たりなのだと言っていました。後に彼が自身のフライトで成田に飛来した時、パートナーと共に彼のホテルを訪ねて再会し、楽しいひと時を共有しました。彼がリタイヤして正式に社長になってからは奥さんと共にテンナムに住み着いていました。私もコンヤーへ何度か足を運び、パートナーや娘も一緒という事もありました。彼のボートでショート・クルーズをしたり、生ガキをゴチになったりしたこともありました。

最初の訪問の時は、テンナム着が午後遅い時間になっていたため工場見学は次の日という事にして、エリック紹介のテンナム駅近くの B & B に彼の車で送ってもらいました。

この B & B 経営の老夫婦はオーストラリア・タスマニアからの移住者だそうで、宿泊者が私だけだったその日は、近所に夕食をとる適当な場所がないからと特別に夕食も提供してくれることになりました。夕食は老夫婦のテーブルに同席させてもらって、お互いの身の上話をしたりして、楽しいひと時を過ごしました。

次の日は工場の中や、工場裏の自作用の貸地も見せてもらい、会社と取引がある近所のスティール・ボートの設計者にも紹介されました。結果として、この造船所は私が望んでいたこと全てを受け入れてくれることが分かり、大満足の訪問でした。

自作には長期間が必要だから、その間住む場所も心配していることを伝えると、自作用貸地のボートの傍にレンタルのトレーラー・ハウスを置いてそこに住めば万事が便利だよ、とまで言ってくれて、これにも大満足。これで私の計画はほぼ目論見通りに進むメドは付いた、頭の中ではもう殆ど本決まり、あとは肝心カナメの「先立つもの」だけ。

Kowhai は船自体も航路も言うことなしのイイ船だったのに、ヒョンなことで不本意な腹立ちまぎれの下船というハメになってしまいましたが、最後のシメとなったこの造船所訪問が大成功で、なんとか救われた気分になりました。

B & B に泊まった夜自宅に電話を入れると、その頃大学進学期を迎えていた娘も希望の針路に進むことが決まったことが分かり、これもヤレヤレの一安心。

でも、帰ったらまた履歴書フトコロにウロウロ、です。アルバトロスの常。

次回更新も 2 カ月先にさせていただきます。最近あらゆる事がユックリの毎日です。

次回更新は 2020 年 12 月 5 日（土曜）の予定です。