21. 五大湖運河

①

アメリカの北東部とカナダの国境付近に五つの大きな湖があります。

東からオンタリオ湖、エリー湖、ヒューロン湖、ミシガン湖、スペリオール湖。覚え方は「女（オン）なの襟（エリ）をヒューと掴んでミシンで滑（スペ）りおれ」と暗記しました。

五大湖を合わせた面積は我が国の本州よりやや広い面積になり淡水の量は世界一です。この湖周辺は両国とも大都会が集中し、かつ工業地帯でもあるのは、この後背地として鉄鉱石が産出し、またグレートプレーンの中心地として小麦や玉蜀黍の一大集積所だからです。従ってこの五大湖は水運として活用され、五大湖からセントローレンス水路で外洋へ、イリノイ・ミシガン水路とミシシッピィ河を経てメキシコ湾へ、エリー水路とハドソン河でニューヨークへ繋がっていて、これらが基幹となりアメリカの中央部から大西洋沿岸、メキシコ湾までの大半は運河や大河で繋がっている一大ネットワークで大量輸送が可能なのです。また五つの湖はそれぞれ独立しており、かつ水面の高さが異なりますからパナマ運河で紹介した閘門方式の水路で繋がっております。一番奥にあるスペリオール湖の水面は海抜175m なのでパナマ運河 26m に比して 7 倍弱ですから閘門の数も多くなります。

自動車のデトロイト、インディアナポリス、鉄鋼のピッバァーク、クリーブランド、航空機のセントルイス等、資本主義経済初期においては多くの工業地帯は内陸にあり、運輸は運河を利用しておりました。現代においても五大湖は外洋航行船が直接入湖できるので重要性は更に増しております。ただし入湖できる船舶には制限があり、全船長、船幅、喫水、入湖中は船舶の生活用水が排水禁止なので外洋に出るまでの約 2 ヶ月分位を貯めておけるタンクの設置等が義務付けられています。従って五大湖就航の予定がある場合は規定に合った船舶を建造します。更に冬季は湖が凍結するので外洋船は 1 月から 4 月上旬までは入湖禁止になります。ただし経済は常に回転しているので五大湖のみを航行する砕氷能力を持つ特殊な型をした内湖船（レィクフレィター）が活躍します。また運河の航路を確保する専門の砕氷船も活躍します。

私もクリスマス前に五大湖を出る予定が、猛吹雪で荷役が遅れ大晦日にやっと離岸し、正月三が日間は凍結し始めた五大湖を抜けるのに必死で、外洋へ出てから正月を祝いました。この時のスタッフは士官が韓国人、部員がフィリッピン人とインドネシア人の混成チームでしたから祝い方もそれぞれのお国柄でしたが、豚の首がそのまま鎮座している大皿は船長の

前が指定席とのこと、恨めしそうな顔が眼前にあると三ヶ国の料理が並ぶ祝膳も残念ながら食欲は全くおきませんでした。

それではセントローレンス運河全航程を航行してみましょう。まずタイタニックが沈没した付近のグランドバンク付近を廻ってセントローレンス湾に入り、河口からパイロットが乗船します。30 時間程川を遡上してモントリオールに到着、ここでカナダ入国の手続きをします。所要時間は約 3 時間、感心するのは真夜中に着いても即座に対応してくれる 24 時間体制をしっかりと整えていることと対応が実にスマートなこと、多分世界一はカナダでしょう。係官は英語で対応してくれますが、モンリオール市があるケベック州の通常語はフランス語です。ですからモントリオールは英語読み、フランス語では「モヘアール」です。そして西へ行くほど英語になり、西端のバンクーバ市のあるブリテッシュコロンビア州では英語しか通用しません。これはカナダの歴史の始まりが大西洋側にあるセントローレンス川を遡上してきたフランス軍が占拠し、西へ向かって開拓していき、一方アメリカ北西部からカナダへ侵入してきたイギリス軍が西側地域を占拠しました。両軍の激しい戦闘の結果、最終的にはカナダ全土が女王陛下に忠誠を誓うイギリスの保護領になったのですが、ケベック州だけは英語を話すことを拒絶し現在に至っており、かつカナダから分離独立の運動が続いていて、街では英語が話せてもフランス語しか話さない人が大勢います。

②

さて入国許可が下りるとここから運河に入ります。1979 年夏季オリンピックはこのモントリオールで開催され、そのメーン会場であった競技場やその他の会場がある中州の島を左舷に見ながら運河に入りますが、［つわものどもの夢の後］旧会場は全くの廃屋のまま放置され人影はありません。この運河の入り口からオンタリオ湖までの間をセントローレンス水路と呼んでおります。モントリオール市の上流に段差があるのでもの凄い急流になっており、このため川の脇に運河を造り閘門第一号で 10m 昇ります。そしてこの段差を利用して巨大な水力発電施設が並んでおり壮観です。閘門第 1 号を通過すると、発電用の貯水湖を航走し、やがて川本流に合流ししばらく遡航してから、脇にそれて閘門第 2 号に入ります。このすぐソバにハイスクールのグランドがあり、通過したある日のこと丁度野球の試合をしていて、船橋の左舷ウィングが絶好の観客席になり観戦していましたら両チームとも 3 者凡退でしたが表裏十分にみられましたから所要時間 20 分位で通過となりました。

川本流を遡航したり、閘門を通過したりを繰り返して最初の湖であるオンタリオ湖（標高

75m）に入ります。この湖は工業都市がないので寄港することはありませんで毎航海素通りでした。次の運河は五大湖中最大の難関です。

オンタリオ湖とエリー湖（標高 174.5m）を結ぶウェランド運河（全長 43.4km）、この 2 つの湖の間には標高差 99.5m の断層があり。ここを巨船が 8 ヶ所の閘門で昇り降りするわけですから五大湖運河最大のハイライトです。特に降る場合最上位の閘門に入ると下の運河が見えます。段差が 99m 更に船橋は水面から 25m 余ありますから約 125m の上空から下界を見下ろすとバルーンに乗っているような、船上から地平線を眺めることができる不思議な体験ができました。

一方 2 つの湖を繋ぐのがナイアガラ川で其の途中にあるのが有名なナイアガラの滝で落差は 55m です。ただし運河は大分離れ所に建設されており滝を望見することはできません。 エリー湖に入ると最初の揚港がクリーブランド、次はデトロイト、シカゴで積み荷が薄板ロール（鋼材）、自動車製造工場への供給です。積み地は名古屋、出港から 37 日目、やっと土が踏めますが、翌夕には出なければなりません。街の感触を求めて人影も未だない早朝、街中を散歩していたら遠く黒人のオジサンが大きく手を振って呼んでいるので、何事かと急ぎ足で行きましたら、ここに列べと言われてキョトンとしましたが、なんとサルベージアーミー（救世軍）がホームレスの人達への給食活動をしており、暖かいスープ、煮込みハンバーグと野菜サラダ、ロールパンのメニューで結構美味しく頂きました。一人分余計な者が頂いてしまいゴメンナサイ反省しております。それでシカゴで救世軍の社会鍋に心ばかりの食事代金 30 人分位の寄付をさせて頂きました。

③

次はデトロイト揚げですが、かつての自動車王国、GM の本社がある街にしては活気はなく、犯罪多発全米 1 なので上陸は控えるようにと代理店から注意があり、岸壁に売りに来る小型トラックの移動売店でアイクリームやドーナツでアメリカを味わうだけです。

エリー湖とヒューロン湖の標高差は 2.5m、全長 51km のデトロイト川が運河を兼ねており中間に五大湖には入れない小さなセントクレア湖があるので閘門なしで航行できます。

この運河がカナダとの国境になっており、対岸はカナダのウインザー市ですから運河の下を鉄道と道路の 2 本のトンネルがあり、さらにアンバサダー橋が架かっており、見上げる橋の上はトラックの大渋滞で、これは入国手続きのための検査待ちの列です。デトロイトとはフランス語で海峡とか境界の意味です。

次はヒューロン湖ですがここは素通りで狭いマッキノー地峡を通ってミシガン湖に入ります。この 2 つの湖は本来 1 つの湖であり、従って水面高は同じですが地峡があり行政上 2 つ

に分けて管理しているようです。ミシガン湖最南端にある全米三位の大都市シカゴ、ここが揚げ地の最期になります。

荷揚げ手続きも無事終了し、少しの自由時間ができると最初の行動は近くのスーパーへ行って大量の果物を買い込むことで、何しろ生鮮食料に飢えているのです。その後はユニオン駅へ徒歩で行きアムトラックやメトラの発着をしばらく眺め、駅構内の華やかなボザール様式建築のグレートホール（大待合室）の木製ベンチに腰をおろし暫し瞑想です。ここはアンチャッタブルやその他数多くの映画のシーンに登場したところで禁酒法時代と全く同じ装飾なのでタイムスリップしてカポネが向側のベンチに座っているような気分を味わいます。次はビルの 3 階位の所を走行するループに乗って街を 1 周、さらに時間があればシカゴ‘L’に乗って近郊を廻ります。これが寄港毎に繰り返しているパターンですが気分爽快な一時です。シカゴは全米一交通網が発達した大都会で、しかも魅力溢れる乗り物ばかりなのでテッチャンクラブの一員としては嬉しいかぎりです。さて、シカゴで全ての貨物を無事陸揚げし、空船になってスペリオール湖の最奥にあるダルースへ向かいます。ミシガン湖からヒューロン湖へ一旦戻りノース水道を抜けてスーセントマーリ運河に入ります。スペリオール湖（183m）とヒューロン湖の間が僅か 2.6km ですが 6m 落差がありますから 2 つの湖を繋ぐスーセントマリー川は急流です。それで川と並行して運河があり閘門 4 ヶ所を昇ってスペリオール湖に入ります。3 万トンの巨船が海面より 183m の高台に達したことになり、外航船としては世界最高峰登頂成功と胸を張りたくなりますが、この運河を建造したアメリカの偉大さに脱帽します。

ダルース市はミネソタ州の小さな街ですが、手続きだけで積地はエレベーターと呼ばれている巨大なサイロに横付けして小麦の撒積みです。周辺には人家が全くなく十数本のエレベーターと小さなオヒィスがあるだけ、見渡す限り地平線の彼方まで畑地でアメリカ農業の凄さが実感できます。

次から次と小麦を満載したトレーラーがやって来ます。更なる驚きはドライバー諸氏は一様にテンガロンハットにブーツというお馴染みの西部劇スタイルで、そのうち半数弱は女性、運転席には全車両カービン銃が置いてあり、まさに馬がトレーラーに変わっただけの西部劇を見ているようでした。

撒積みはバキュームホースでの流し込みですから雨が降らない限り昼夜続行で 2 日で船腹は満載です。そして復航になりますが、モントリオールでの出国手続きとパナマ運河での手続きですが船内で行うので揚げ地まで予定では 43 日間土を踏むことはありません。

航海中は平穏な天候であれば船長の出番はなく、書類や報告書の作成といってもパソコンの時代ですから簡単に作成できます。アフターファイブもありませんからもっぱら読書三昧となります。といっても普通の小説では直ぐ読み切ってしまい後がなくなりますので、アメリカでの日曜日、郊外の住宅街を散策すると必ずガレージセールをやっています。これをハ

シゴして覗き歩くと貴重な掘り出し物に出くわすことがあるのです。それは第二次大戦での連隊や軍艦の貴重な戦闘記録を部厚い革張り本にして残してあるのですが、勇者が死去し、遺族がガレージセールで処分することが多いのです。このような貴重な本を大分発掘し、読み耽っておりましたから退屈を感じたことはありません。

この航路はワンランド約 3 ヶ月、年 3 回の就航です。これは五大湖が冬季凍結し就航できないので、この間はオーストラリヤ航路に就航します。五大湖へ就航できる船舶は大きさ、喫水、船幅、特殊なタンクの設置等種々の制限があり、就航を前提として船舶を建造するので貨物保証のある商社の系列海運会社が独占的に配船するので、この航路に乗船できたのは幸運だったと言わなければなりません。

写真解説

① ウェラント閘門最初のゲートで、左右にあるのは上り・下りのドックで上りの船が入ったところです。二つ白い棒がハ状に立っていますが、両岸を結ぶ跳ね橋で大型トラックが通行できる 2 車線の立派な橋です。

② ウェラント閘門を降りる上から見たところで、下の水面は船橋から 125m 下になり、そこまで 8 つのドックで降りていきます。左側は急な坂で車が 1 台登っています。さらに左側は貨物専用の鉄路で大型ジィゼル機関車二重連で牽引していました。中央にかすかに見える白い塔は①にある同じ塔です。

③ 大分降りてきて後 3 回のドックで 99m 降下したことになります。降りはじめから所要時間約 3 時間です。

1，オンタリオ湖
2，エリー湖
3，ヒューロン湖
4，ミシガン湖
5，スペリオール湖

A，ケベック市
B，モントリオール市
C、トロント市
D、バッファロー市