

荒涼たる 海原を航く

インタビュー=西朝子 写真=エーリッヒ・ヴィルツ

interview by Tomoko Nishi, photos by Erich Wiltz

協力=いわきサンマリーナ

Going to



bleak seas

昨年春、福島県のいわきサンマリーナに一隻のヨットが寄港した。
見るからに頑丈そうな艇体は、ここまでの長旅を容易に想像させたが、
エーリックとハイデのヴェルツ夫妻に話を聞いて、言葉を失った。
ホーン岬を越えること13回、世界一周、南極圏での越冬……。
地球という大自然を駆け巡る〈フレイディースII〉の、
長く、そしてあまりにも濃密な航跡をたどってもらった。

高緯度の海に魅せられた 〈フレイディースII〉の航海



ともに1942年生まれのエーリッヒ(右)とハイデのヴィルツ夫妻。南極圏のデセプション島では、越冬を前に海中温泉を楽しんだ。後ろには錨泊中の愛艇が見える

Going Break Seas

フィン級から始まった 二人のセーリングライフ

エーリッヒ&ハイデ・ヴィルツ夫妻は、母国ドイツでは著名なクルージングセーラーだ。夫エーリッヒはこれまでに30万マイル、妻ハイデも24万マイルの航海経験を持つ凄腕セーラーだが、二人の航海の中で特に有名なのが、1991年に南極圏で越冬したサバイバルストーリーだ。

*

ともに1942年生まれの二人。エーリッヒはバルト海に面したリューベックで生まれ、少年のころからフネに親しんできた。青年時代には、往年のレース艇のクルーとして活躍したこともある。一方、南部のシュツットガルトで育ったハイデは、大学生になるまで海とは無縁の生活を送っていた。彼女がセーリングの世界に足を踏み入れたのは、ヨットが盛んなキールの街で学生時代を過ごしてから。そんな二人は27歳の時、北海に浮かぶ小さな島で出会ったそうだ。

以後、二人はフィン級、続いて505級でのセーリングを楽しむようになり、1975年には、11.3mのスチール製クルーザー〈フレイディース(Freydis)I〉を自作するに

至った。二人にとって初めてのロングクルージングは、フィンランド、ノルウェー、アイスランドを巡る旅だった。

1979年、2隻目の愛艇となる〈フレイディースII〉が進水した。全長15m、全幅4.15m、センターボード式のスチール艇は、それから30年以上にわたって二人の足となり、家となり、信頼の置ける相棒となり、世界の海をクルージングしている。

過酷だけど思い出深い 南極での越冬生活

10世紀中ごろ、初めてグリーンランドを探検したとされる“赤毛のエイリーク”というバイキングがいる。〈フレイディース〉という艇名は、そのエイリークの娘の名前から取ったものだと、エーリッヒは言う。

「彼女は大西洋の反対側、つまりアメリカ大陸を最初に発見した人だと言い伝えられているんです。ですから、これから世界を旅する私たちのフネにぴったりの名前だと思ったんですよ」

と、ハイデ。二人はバイキングに敬意を表して、〈フレイディースI〉と同じルート(ドイツ〜フィンランド〜ノルウェー〜アイスランド)を巡る処女航海で、〈フレイディースII〉

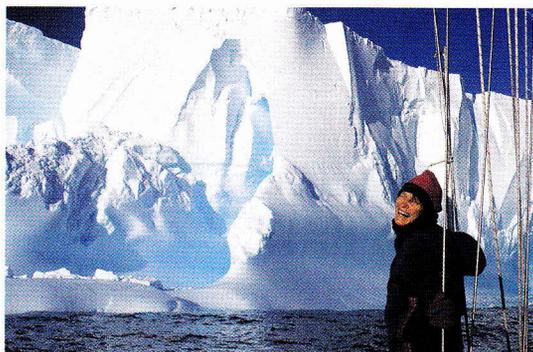
のシェークダウンを済ませた。そして1981〜82年には、南米大陸を一周。初めてのホーン岬越えに成功した。この時に立ち寄ったのが、南極半島のすぐ北に位置するデセプション島。10年後、エーリッヒとハイデは、ここで越冬することになるとも知らず……。

1990年、二人は仕事から完全にリタイアして、世界一周をスタートさせた。カナリア諸島を経由し、大西洋を南下した〈フレイディースII〉は、1991年の元旦をホーン岬で迎え、このクルージングのハイライトの一つである、南極圏での越冬の準備を始めた。越冬の場所を選んだのが、三日月形の入江があり、いざという時には避難所として利用できる観測小屋がある、デセプション島だった。もともと、この観測小屋は冬の間は閉鎖され、誰もいなくなってしまう。

1991年5月24日。越冬開始直後は、実に穏やかな天候だった。入江は鏡のように静かで、気温も高い。エーリッヒとハイデは、冬が始まろうとする南極の海で、海水浴をしたくらいなのだ。

ところがその夜、猛烈なブリザードが〈フレイディースII〉を襲った。安全な泊地だと思っていた三日月形の湾は、風の通り道となり、あっという間にフネは浸水。二人は無線機と最低限の生活必需品を手に脱出し、観測小屋へと避難した。〈フレイディースII〉の船内には半分ほど水がたまり、それがやがて凍り、外観は雪で覆われた。仕方なく二人は、観測小屋で10カ月に及ぶ越冬生活を送ったの

圧倒的な大きさとそびえ立つ流氷が、〈フレイディースII〉を迎えてくれた





真っ白な雪に覆われた岩山をバックに、スピネーカーを揚げて走る〈レイデースII〉。1979年に建造された全長15mのスクール艇は、まさに冒険のためのヨットである

だった。

長い冬は終わりに近づいたが、二人には解決しなければならない問題があった。それが、水没したエンジンをいかにして動かすかということだ。エンジンが動かなければ島から脱出することができず、再び雪の中に閉じ込められてしまうことにもなりかねない。エーリッヒは辛抱強く、エンジンの復旧に力を注いだ。

「実はエンジンがとても頑丈でね。私は、中にたまった海水を排出し、オイルで何度も洗浄しただけなんです。根本的な修理は何もしていません。もういいだろうというまで洗浄し、祈る思いでセルキーを回してみると……なんと一発でエンジン

がかかったんです。エンジンは進水時から一度も載せ替えていない、メルセデス(ベンツ)のものでした。ドイツのエンジンも捨てたものではありませんね」

ニコリと笑うエーリッヒ。余談だが、デセプション島を離れ、アルゼンチンの港に戻ってきた時、ボンツーンで出迎えてくれたのが、当時メルセデスのアルゼンチン支社長をしていた人物である。エーリッヒからの無線で事の顛末を知り、寄港後、すぐさまエンジンのオーバーホールを手配してくれたのだそうだ。この話がメルセデスの会報に載り、翻訳されたものが世界各国に配られたため、エーリッヒとハイデの南極越冬ストーリーは、ドイツ以

外でも知られるようになった。

芳醇な自然も美しいが 荒涼とした自然も捨てがたい

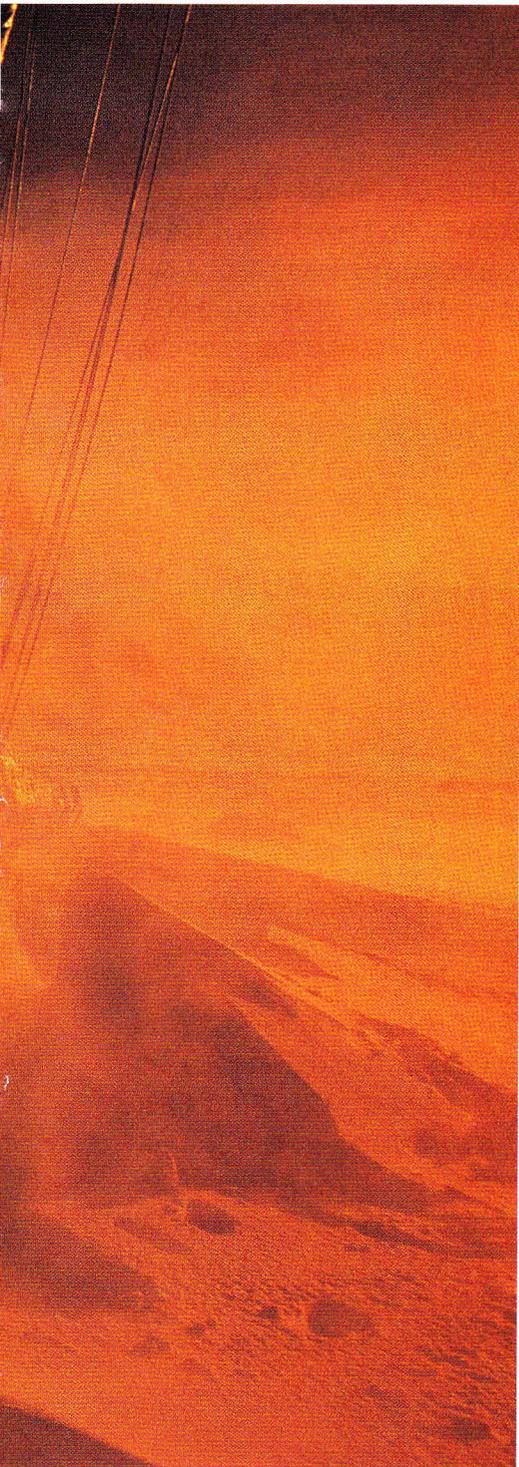
南極越冬の後も〈フレイデイスII〉は、「ほえる40度線」付近をクルージングし続けた。1993年には、フォークランド諸島からサウスサンドウィッチ諸島を経て、南アフリカの喜望峰へ。そこからマダガスカルへと足を延ばすと、翌1994年にはインド洋に点在する、南極圏に近い島々を巡り、オーストラリア西岸のフリーマントルへ。その後、1996年にはニュージーランドを一周した後、再び太平洋上に位置する、南極圏に近い島々を訪れ

たどり着いた場所は
最果ての地

た。さらに南極大陸沿岸のロス棚氷たなごおりの近くに浮かぶスコット島に寄港。1997年によく南太平洋へと舳先へらまきを向けたが、この年の終わりにはチリのパタゴニア沖を走り、またまたホーン岬を回航した。

驚くべきことに、エーリックとハイデはこれまでに13回もホーン岬を回っている。そして南氷洋だけでなく、北海やバルト海、北大西洋やアラスカといった海域もクルージングしている。

「もちろん、タヒチやクック諸島といった南太平洋の楽園や、ハワイなど北半球の温暖な海域もクルージングしましたよ。こうした場所は、温暖で陽光がさんさんと注ぎ、ヤシの葉が風に揺れ、サンゴ礁の



上：強烈なブリザードが吹き付けたあと、観測小屋の中さえも、雪に覆い尽くされた。真っ白な雪をかき分けて、中へ進んでいく
左：船内で雪に埋もれてしまった物資を取り出すハイデ。凍ったら困るものをアイスボックスに入れる。普段では考えられない正反対の状況だ

誰もいない観測小屋での越冬生活。水没してしまったエンジンを取り外し、自分たちで整備して、再び動くようにした





燕尾服(えんびふく)を身にまとい、ペンギンの輪の中に入るエーリッヒ。クリスマスカード用に撮影した一枚

海にはカラフルな魚がたくさんいて、そして、なによりも人々が素朴で人懐こく、穏やかな時間が過ごせる場所です。そういうクルージングも、決して嫌いではありません。心が安まる時間に魅力を感じることも、もちろんあります」

でも、とハイデは言う。

「クルージングを続ければ続けるほど、荒涼とした風景と厳しい自然、そして人の手あまり入っていない未開の場所に惹かれるようになったのです。困難が伴う

クルージングほど、深い感動と大きな充実感に満たされると言えはいいのかしら」

と続ける。

「ただだか15mのヨットだけれど、自分たちが望めば、世界の端っまで行けるといふことに、私たち自身も驚き、感動しているんですよ」

と、エーリッヒも同調する。

「未知なる場所に好奇心を抱くのは人間の性です。確かに、そこへたどり着くまでの航海は苦勞の連続で、泊地だって



上：ホーン岬にアプローチする〈フレイティースII〉。ホーン岬を13回も回ったヨット乗りなど、そううらないはずだ
下：びょうびょうと吹く強風になびく洗濯物。日常と非日常が交差する不思議な風景

決して安心して泊められるような場所ではないところも多いのですが、それを乗り越えても行きたいという冒険心、あるいは欲求を抑えることができないんですね」

穏やかな風貌からは想像できない、強い意志と熱い情熱。まるで、はるか昔に太平洋を横断したと言いつたえられるバイキングの娘、フレイティースの魂が宿っているかのようでもあった。

今夏は北海道を巡り、アリューシャン列島へ

エーリッヒとハイデは、現在〈フレイティースII〉を福島県のいわきサンマリーナに預け、ドイツに一時帰国している。日本に戻って来るのは5月の予定で、それから北海道クルージングへと出航する予定だ。

「日本に寄港するのは、今回が初めての事です。だから楽しみにしていたんですよ。アメリカ西海岸から、ハワイ諸島やミッドウェー島に立ち寄り、クルージングを続けてきました。ミッドウェーに上陸するのは今回が2度目ですが、不法投棄されたゴミの問題はなかなか改善されていませんでしたね。以前訪れた時と同じように、海鳥がゴミを誤って食べ、またウミガメや海獣などが、捨てられた漁網に引っ掛かって死んでいます。こういう現実を目にし、それを伝えることは、クルージ

Going to weak seas



フオー克蘭ド(マルビナス)諸島の入江で。干満の差が激しいが、リフティングキール仕様のスチール艇<フレイディースII>だからこそ、こんな留め方もアリ

ングする人間の役目であるとも思います」
と話すハイデとエーリッヒは、実は昨年の夏、ひと足先に北海道を陸路で巡っている。

「初めての場所ですから、港の様子を下見しておこうと思ったのです。日本沿岸ではアンカリングできる場所が少ないと聞きましたし、港の状況も見ておきたかった。今年は北海道を回り、夏にアリュेशनへ向かうつもりです。やっぱり私たちは、高緯度海域が好きなんです」

と、ハイデはほほ笑む。

地球温暖化の影響で、北極海では、冬でも全面氷結しない場所があるといわれている。果たして<フレイディースII>はどこまで北上することができるのだろうか。そして、そこで出会う世界はどんなものなのだろうか。

「クルージングの醍醐味の一つは、たとえ同じ場所を訪れたとしても、前回と同じ景色や状況に出合えるわけではないということです。天候も違えば、自分のコンディションも違いますからね。私たちは以前、『ナショナル ジオグラフィック』誌の人たちと一緒に、南太平洋をクルージングしたことがあります。クルーがいると、二人だけの時とは違った物の見方もできますし、スキッパーとして責任も加わるわけ

で、また違った緊張感を味わうこともできました。だからマンネリに陥ることなく、いつも新鮮な気持ちでいられるのだと思います」

<フレイディースII>は、この先どんなクルー

ジングをするのだろうか。そしてエーリッヒとハイデは、どんな景色を目にし、どんな人たちと出会うのだろうか。冒険心にあふれ、どこまでも自然体の二人の旅は、まだまだ終わりそうにない。

5月に航海を再スタート <フレイディースII>は北海道へ



太平洋を北上し、昨年、いわきサンマリーナに舫いを取った<フレイディースII>。この冬は、日本で越している。スチールヨットならではのゴツゴツとした船体は、真紅のカラーリングと相まって、周囲のフネのなかでもひととき異彩を放っている。南極圏、ホーン岬といった数々の修羅場を越えてきた彼女からすれば、日本の海はずいぶん快適なものだろう。

ヴィルツ夫妻は、北海道を陸路で回っただけでなく、日本滞在中には富士登山も楽しんだとのこと。70歳近い年齢をまったく感じさせない、実にアクティブな二人である。この夏の北海道クルージングを、ずいぶん楽しみにしているようだった。なお、ヴィルツ夫妻のこれまでの航跡の一部は、自身のウェブサイト(<http://www.freydis.de/>)でも公開されている。残念ながら、ほとんどはドイツ語だが、貴重な写真だけでも一見の価値があるだろう。