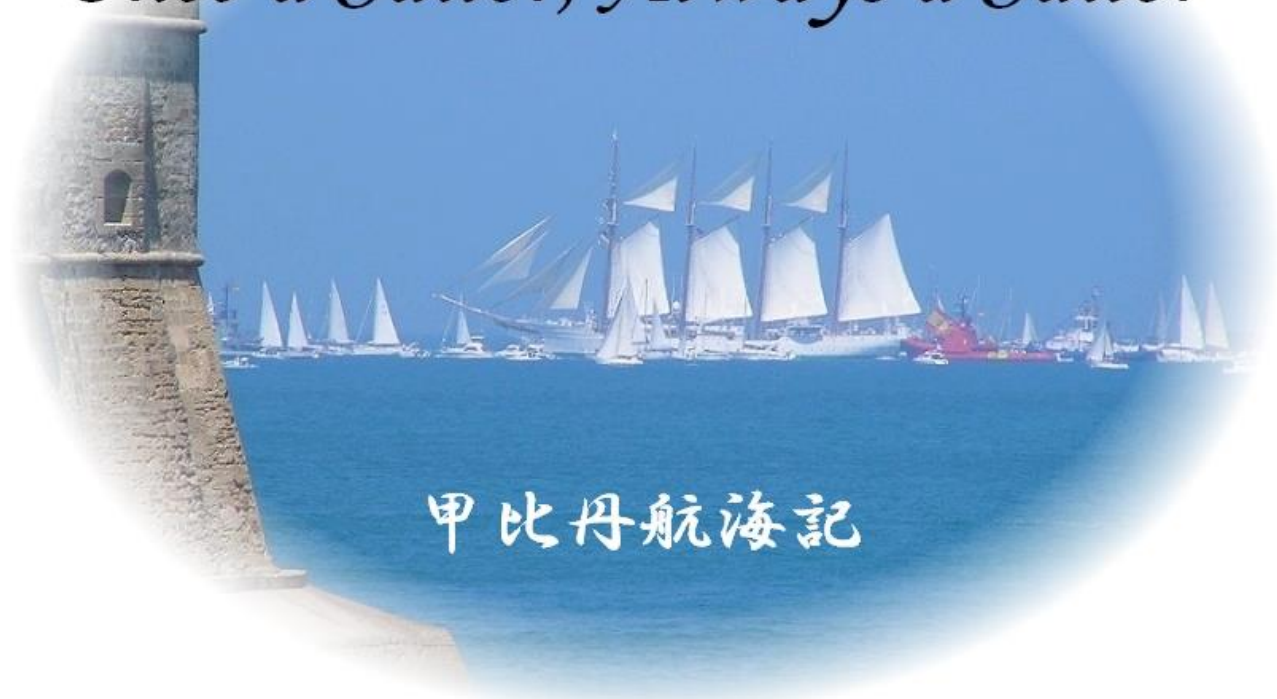


Once a Sailor, Always a Sailor



甲比丹航海記

0 1 1 号 (10 Jan. 2016)

(続・続・続)定期貨物船・有馬山丸

(24 May 1962~16 Mar. 1963)

皆さん、明けましておめでとうございます。今年もどうぞよろしくお願い致します。
この雑文も当人がクタバラないかぎり今しばらくは続きますので、こちらもどうぞよろしく・・・。

さて有馬山丸はパナマ運河を通過してクリストバルに入港です。運河通行は熊野丸の時とは逆向き、ノース・バウンド north bound というだけで特に変わった事はありませんでした。ロックの通過手順も、もうすっかりアタマに入っているし、特に目新しいことはありませんが、一つだけ新しい経験をさせてもらいました。

チョフサーが「おい、フォース・オフィサーお前ブリッジからロックを見たことないって言ってたよな、それじゃ艀（オモテ）はいいからサード・オフィサーとブリッジ

に立ってろよ」と言ってくれたことで決まり。

どの船会社でもアプレンティスやフォース・オフィサーは常にチョフサー付きと決まったようなもので、普通、フォー助の居場所はチョフサーと一緒に艀。しかし、これまでの航海中の雑談で、私がアップの時パナマを通過してオモテの作業は経験済みということ話を話してましたので、それならやがてサード・オフィサーになる時の為にブリッジでの経験をさせてやろう、という嬉しい気配りでした。

熊野丸のチョフサーもそうでしたが、このチョフサーも巧まずして上手に部下を育てる事のできる優れた上司だったと思います。この二人のチョフサーに共通の美点は、確固たる自信を持って仕事に当たっていたことでしょう。そのことが自然に部下を育てるユトリとなって現れたに違いありません。プロとしての出発点で、連続でとびきり上等の上司に恵まれたことは、私の船乗り人生に多大の好影響を残してくれたと思います。この時期にこんな二人に出会えたことは望外の幸せでありました。

さて、その初めてブリッジから見たロック。



勿論私が撮った画像ではありませんが、ブリッジ中央から見るとこんな具合です。

一見小さく見えますが、これで巾 106 フィート (32.3m) のパナマックス・サイズの船が入って、なお且つ両側に 2 フィートの隙間が出来るんです。

ロック・ゲイトはこんな風に二重になっています。上段の水圧を二枚の扉に分散できる、且つ、万が一船が所定の位置で止まれずゲイトに衝突してしまっても、二重にふさいでおけば瞬時に上段の大量の水がドッと噴き出して大事故に至る危険は避けられる、ということでしょう。

バルボアで揚げ荷を終えると船はそのまま岸壁で通行順番待ちの待機です。沖アンカーでの待機よりはましですが、パナマの市街地迄行く余裕はありません。

そうかと言ってバルボアの岸壁付近は殆ど何もない所で、短時間上陸しても面白いところはありません。まあ、何も無いとは言っても、夜になればそれなりに船乗りを歓迎してくれるところはありませんでしたけどね。

ところが、総トン数一万トン未満の有馬山丸クラスの船は夕刻からミッドナイトにかけて動き出すことが多いのです。ロック巾一杯になる大型のパナマックス船が昼間に運河の主要部分を通過できるようにするため、通行順序は必ずしも到着順ではなく、有馬山丸クラスの船は大抵の場合、夜間通行になるんです。で、結局上陸はナシ。宵の口に出港スタン・バイ S/B (stand by) となり、岸壁を離れると夜のうちにまずミラ・フロレス、ペドロ・ミゲル、の二つのロック、続いてゲイラード・カット、ガツン湖を通り、ガツン・ロックの手前の錨地に投錨しました。今度はガツン・ロック通過の順番待ちです。ガツン・ロックは三段連続ですからどうしても通過するのに時間がかかり、ここで船の流れが滞ってしまうんです。

＊

ところで、でスタン・バイ stand by という言葉、手近の英和で見ると、1. 傍にいる。

2. 傍観する。3. 待機する。4. 出番に備える。その他もろもろ。

皆さんはこの言葉から何を思い浮かべるでしょう？ 多分、かなり前に主題曲と共にヒットした、いい映画「スタン・バイ・ミー」じゃないでしょうか。この場合は上

記 (1) の訳の通り (僕の、又は、私の) 「傍にいて！」ですね。

でも、船乗りのスタン・バイはそんな情緒的な意味はコレっぱかしもなく、「出港また

は入港用意の部署に付く」、という意味です。

同じくもっと直接的な単語にステーション **station** があり、これこそズバリ、部署に付く、です。 航海日誌の記入にはこの単語を使います。例えばこんな風・・・。

17:20 Stationed for entering port and rang stand-by-engine.

(17時20分 入港部署に付きスタン・バイ・エンジンとした)

航海日誌の記載は全て英語で、日記と同じように全て過去形です。

この場合の S/B はエンジン・ルームの機関士に「いつでもエンジン操作が出来るように待機せよ」という意味の信号で、それをテレグラフで知らせた、という意味です。

テレグラフ **telegraph** というのはブリッジからエンジン・ルームへスピード調節の指令を送る装置です。 昔のテレグラフはブリッジとエンジン・ルームを細いチェーンで繋いでいてそれを操作するとチャリン・チャリンというベルの音がしたものです。

だから rang 鳴らした、という言い方になるわけ。 有馬山丸にはこうした古色蒼然とした装置が健在でした。

＊

この際、そのテレグラフに付いてもう少しお話ししたいと思います。 キャプテンの又はパイロット **pilot**=水先人のオーダーでテレグラフを操作するのはサード・オフィサー又はフォース・オフィサーの仕事で、新米航海士がブリッジの多くの機器の中で、まず最初になじむがこれなんです。

テレグラフでエンジン・ルームへ信号を送るのは言わば車のギア・チェンジみたいなもの。 まず、上記の **stand-by-engine**。 この信号を受けたエンジン・ルームではそれまでの巡航スピードの回転からスタン・バイ・スピード又はスタン・バイ・フルと呼ばれる回転数にエンジン出力を落とします。 同時に使用燃料を C 重油から A 重油に切り替えます。 前にも話したと思いますが C 重油は安価ですが燃焼が良くない、従ってスタン・バイ中、即ちエンジンを止めたりスロー回転にしたりする時は高価だけれど燃焼の良い A 重油に替えるのです。

次の画像で盤面の中央はストップ **stop**、これは言わばニュートラル、前進でも後進でもない停止状態。



スタン・バイの右手には、白文字で前進が四段階。 まずデッド・スロー・アヘッド dead slow ahead 前進極微速、車のロー・ギアと考えて下さい。 次いでスロー・アヘッド slow ahead 前進微速、ハーフ・アヘッド half ahead 前進半速、フル・アヘッド full ahead 前進全速と続きます。 セカンド、サード、トップ・ギアですね。車ならマニュアル四速です。 赤文字で表示の後進も同じようにデッド・スロー・アスターン dead slow astern に始まってフル・アスターン full astern までの四段階、これがバック・ギアは一段だけの車と違うところ。

入港して着岸するか投錨するかして、もうエンジンは使わないヨ解散してヨーシ、という信号はフィニッシュ・ウィズ・エンジン finish with engine です。

これが、旧式のテレグラフ、有馬山のも丁度こんな感じでした。 ハンドルのすぐ内側の内向き三角の真鍮ポインターがブリッジからの指示、それに相対する外向きの細かい赤ポインターがエンジン・ルームからのアンサー answer 応答です。

もうひとつ。港を出港して外海に出て、以後は巡航速度で航海する、従ってエンジンの操作をする予定は当分ない、即ち出港部署を解いてよろしいという時、リング・ア

ップ・エンジン ring up engine という信号を送ります。これはテレグラフの盤面には表示されていない信号です。この命令が出される時は必ずエンジンはフル・アヘッドになっているわけですから、ハンドルをフル・アヘッドの位置からゆっくりスタン・バイの位置まで動かしてから、もう一度フル・アヘッドに戻します。これがリング・アップという信号です。この信号を受けたエンジン・ルームではそれまでのフル・アヘッド即ちスタン・バイ・スピードから巡航スピードに回転を上げます。このテレグラフという装置はその後チェーン駆動ではなく電氣的に操作するようになりましたが、暫くの間は上の画像のような形はそのままでした。しかし、私が三等航海士、二等航海士とランク・アップすると共に、色々な機器の電化が進みブリッジの中も随分変わりました。テレグラフも単独の器械ではなく、諸々の制御操作を一人でできるコントロール・ユニットの一部に組み込まれ、形も大分変わりました。

まずは、次のような形に・・・。この段階ではまだ四段階のスピード調

節で私自身が扱ったことがあるのはここまで。



その後、更に次の画像のような形に変わりました。左のも右のもフルとかハーフとか

いう言葉はありません。 スピード調節は前進も後進も無段階に微調整可能、しかもエンジニアがエンジンを操作するのではなく、ブリッジから直接エンジン回転数を変えられる、言うなればオートマ車。 エンジニアは全てがまともに動作するかどうかの監視作業のみ。 言わば半自動化です。

私は限りなくアナログ人間ですから、こうして新旧夫々の機器を並べてみると断然最初のチェーン駆動式に愛着を憶えます。 マニュアル車に凝っている人、ヨーク分かります。 私自身は幸い最後の二つのような機器には触れずに現役を終わることが出来ました。 便利じゃなかった頃の船の方がよっぽど好ましい。

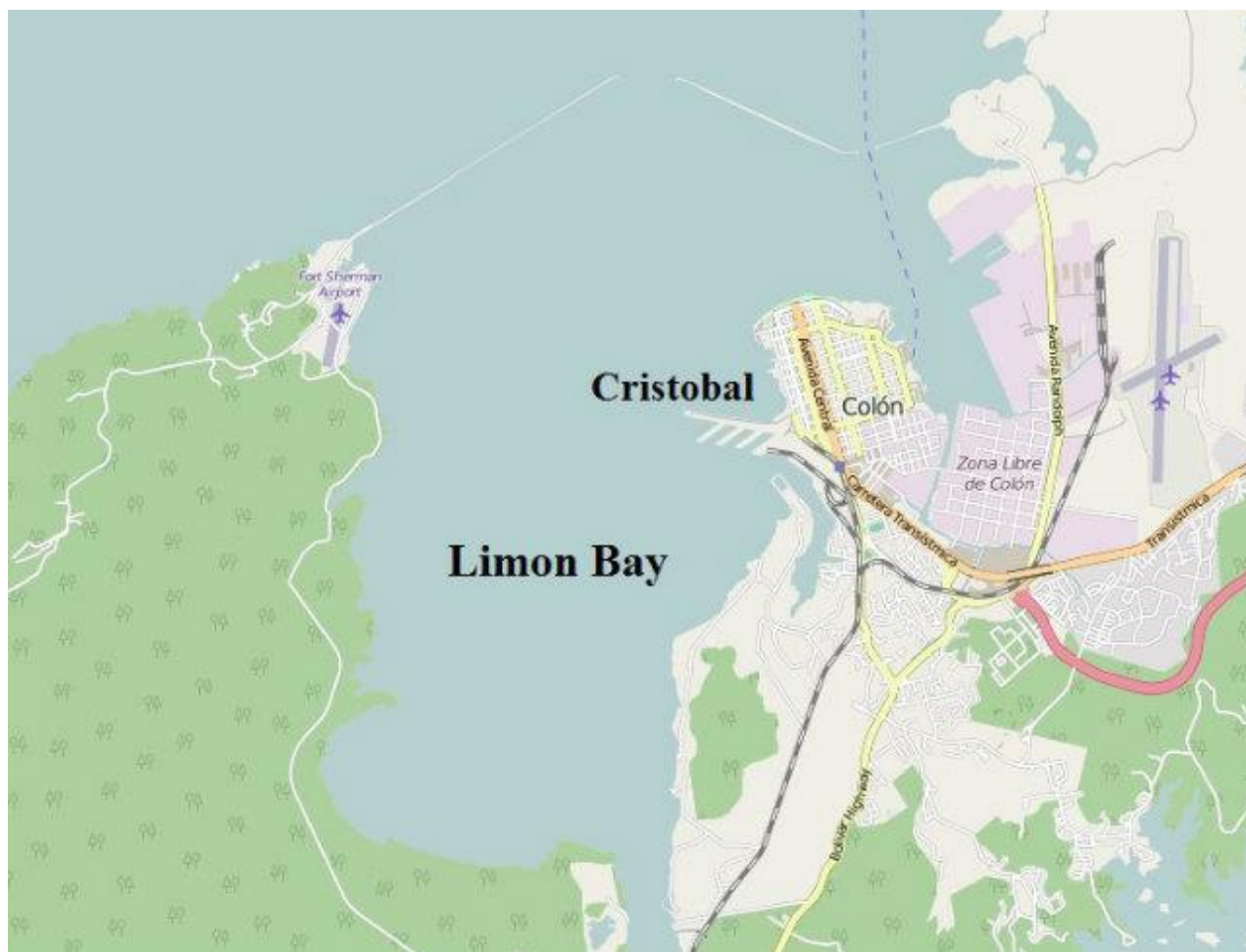


そうそう、運河通航の途中でした、ガツン湖に戻りましょう。

＊

ガツン・ロックの入口脇での順番待ちはそんなに長いものではなく、大抵は二時間以内でロックに入れます。 ガツンの三段ロックで一気に26 m (85 feet)を下るとカリブ海の海面です。 ロックの出口からはほぼ真北に進みリモン・ベイに進みます。 次の画像で中央付近に見えるパスタ・トングのような形の栈橋がクリストバル港の荷役栈橋です。 この画像全域はキャナル・ゾーン Canal Zone 運河地帯です。 パナマ人は運河地帯に出入りできました、と言うよりパナマ人の労働力なしには運河の運営は不可能だったでしょう。 しかし、運河地帯内での居住は米国籍を持つ者、又は米

国政府の承認を得た者、だけに許可されていたようです。

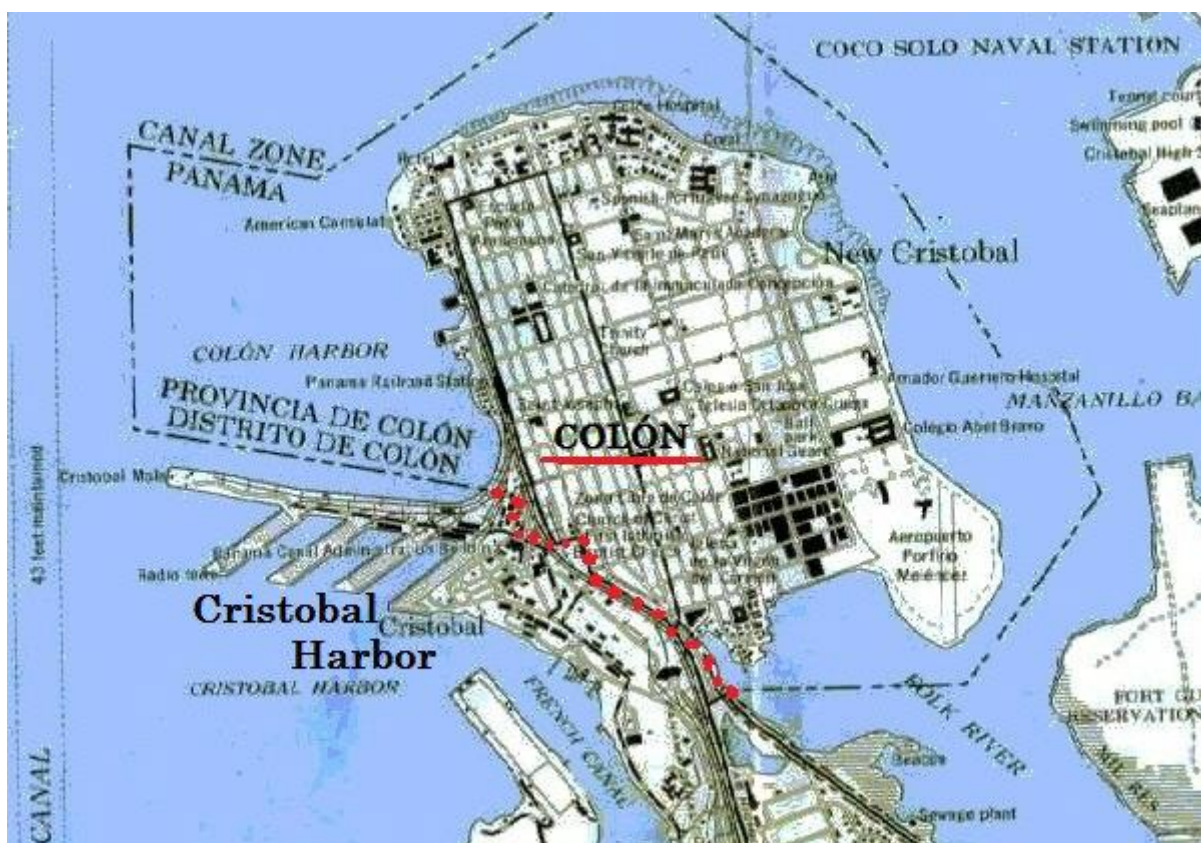


米国による運河地帯の租借はパナマがコロンビアから独立した1903年に始まって
1999年まで続きました。

勿論、この話の当時はこの地帯は米国の管理下にありました。 パナマ運河建設、及びこの運河の両側約8 kmに及ぶ地帯の租借には米国の強い政治力が働いたわけで、そもそもパナマをコロンビアから分離独立させたのも運河を作ることを容易にするための米国の謀略、とは言いすぎとしても強い意向があった事は確かだと言われています。ことほど左様に米国にとってこの運河の存在は重大な意味を持っていた筈です。当時の大陸横断の輸送路は現在の陸上輸送網とは全く違う状況でしたから、この運河は大陸の東西両海岸を結ぶ物流の大動脈だった筈。 米国としては何が何でも自国が自由にできる運河を欲しかったわけです。

＊

とにかく、色々と政治的な思惑が絡んだ話で、その後パナマ政府と米国は必ずしもうまくいっていなかったことも含めてあまりに政治臭が強く、この偉大な建造物が未だに世界遺産に認定されないということもその辺に原因ありかも。



上の画像は米国管理の運河地帯内にあるパナマ国の飛び地コロン Colón 市の様子。
 二点鎖線で囲まれた範囲内がコロン市です。 クリストバル Cristobal と地続きの部分の境界線がはっきりしないので赤の点線を入れました。 何しろ租借地だった運河地帯は、現在とっくに返還されているので、もうこんな境界線は存在せず、租借地内の飛び地だったことを示す地図もこんな古いものしか見つかりません。
 パナマ政府にとっては、こんな地図の存在そのものが負の遺産として受けとめられるのかも知れません。

上の画像の左上、二点鎖線を挟んで外側には CANAL ZONE、内側には PANAMA と書いてあります。 またパスタ・トングのすぐ上には PROVINCIA DE COLÓN とか DISTRITO DE COLÓN とか記されています。 これはこの区域内はパナマ国のコロンのコロン地区だ、という意味です。「ここは断じてアメリカではないヨ」です。
 パナマ運河の存在は、米国政府にとっては東西両海岸間の物流の大動脈、また、パナマ政府にとっては周辺住民の大きな労働市場であり、同時に、租借料を含め多大な収入源であった筈、言うなれば相互依存の状態を保っていた筈です。 でも、パナマ政府としては自国内に米国の権益が及ぶのは何かとシャクの種だったか？

次はパスタ・トングの実際の様子です。



この古い写真は1960年代初頭に撮られたものらしく、有馬山丸で寄港した当時の様子そのものです。今はここにもコンテナ化の波が押し寄せ、この画像の中央上部パスタ・トングの奥にはコンテナ・ヤードができ、栈橋の倉庫も全て取り払われてコンテナ用のクレーンが設置され、港全体すっかり様変わりしているらしい。

現在ではコンテナを扱う設備がないと港として機能しませんからね。

なお、コロン地区とクリストバルの一部にはフリー・ポート自由港区が指定され、関税免除です。ふたつ前の地図でコロン地区の内陸側に **Zona Libre de Colón** と記入されているピンクの部分がその自由港区です。自由港区は日本国内には指定地がありませんが、香港、シンガポール、ハンブルグ、コペンハーゲン、ロッテルダムなど多くの都市に指定地区があります。しかし船乗りはもともと船食から酒・煙草は免税

で格安に買えていましたから自由港区の恩恵はそれほど感じませんでした。

ところで、船食とは船舶食料納入業者 **ship chandler** のことで、国内外を問わず、船の食料は全てこの業者から買います。だから、外地ではどの港でも検疫・イミグレ・税関など一連の入国手続きが終わると真っ先に乗り込んでくるのがこの業者です。

日本各港では各会社が殆ど指定業者を決めていたので、現場での競争ということは殆どありませんでしたが、発展途上国では業者間で激しい競争がありました。

さて、有馬山丸のクリストバルでの揚げ荷はごく少量、従って着岸していた時間もごくわずかで、すぐ出港です。ここからはカリブ海。



まずはプエルト・リコのサン・ファン向け。

カリブ海は貿易風帯にすっぽりはまっている為、年間を通じて殆ど北東風が吹き続けていますが強風ではなく、まあ風力3乃至5程度まで。ここでの要注意はハリケーン一発でしょう。しかし、フロリダやメキシコ湾沿岸を襲うような強烈な物に発達する前の段階であることが多く、それほど危険は感じません。だから、年間を通じて比較的 안전한海域であるといえます。

同時にまた、大航海時代には多くの海賊船が暴れ回った海域でもあります。だから、カリブ海の港の多くは、入り口は狭く中は広い天然の良港という風な形の地形で、その入り口には砦を築いて海賊の侵入を防ぐための防備をしていました。

これから行くサンファンもその次のハバナもぴったりそういう要素を備えた港です。その時代には沖合に防波堤を作って港湾を形成するなんて大規模土木工事はナシです

から、港は天然の良港と言う地形であることが必然だったわけです。

これがサン・ファンの港。 SAN JUAN の文字列のすぐ左側がオールド・サン・ファンと呼ばれる旧市街、海賊がカリブ海を跳梁跋扈(ちょうりょうばっこ)した時代の集落。 それを守るように二つの要塞が外海に睨みをきかせます。



港の入口を固めるのはサン・フェリペ・モロ砦 **Fuerte San Felipe del Morro**、モロとは鼻先とか先端と言う意味、正にその通りの地形です。 もうひとつ市街の反対側の防備にはサン・クリストバル砦 **Fuerte San Cristóbal** があります。

またまた、クリストバルです。 そう、ここでも又クリストバル・コロンあの悪名高きコロンブスです。 そもそも、プエルト・リコというこの島の名前はコロンブスがはじめてここに来た時 ¡Qué puerto rico! 「なんてイイ港なんだ!! 」と言ったからだという説もあるそうです。

旧市街は如何にも元スペイン植民地だったというたたずまいですが、図の右端辺りに見える新市街は高層ビルがにょきにょき、リトル・ニューヨークといった感じです。 次は湾口の東側の様子。 手前が湾口の要塞。 要塞と客船が着岸している栈橋の間

が旧市街で、新市街は画像上端から奥の方に広がります。



旧市街を挟む二つの城を、Fuerte=砦としてある地図と Castillo=城となっているのとありますが、言い方の違いはともかく、いずれも海からの攻撃に備えた要塞です。こんな小高い要塞から大砲を撃ち込まれたら帆船時代の船では太刀打ちできなかったでしょう。 スペイン植民地時代には度々イギリスやオランダの海賊(海軍?)の攻撃を受けましたが、ことごとく退けたのだそうです。

＊

プエルト・リコもパナマ同様、米国との間に根深い政治的問題のある所です。他の多くの中南米諸国同様スペインの植民地だったこの島は、19世紀末にキューバなどと同時期に独立運動が盛んになっていましたが、折しも米西戦争が勃発し、結局そのあおりをくらって1898年にアメリカの植民地となってしまったのです。その後様々な曲折を経て1952年以降はコモンウェルス Commonwealth ということになったそうです。だから有馬山丸で私が初寄港した時は米国の支配下と言うか米国の一部になっていたのです。コモンウェルスという言葉は同じ英語圏の国の間でも色々と解釈に違いがあるようで一言で言うのは難しいんですが、プエルト・リコの場合は米国連邦自治区という訳語になり、米国領ではあるけれど州とは少し扱いが

違うらしい。同じ扱いをされている所はサイパンやテニアンを含む北マリアナ諸島
だそうです。

島民はアメリカ国籍で公用語は英語、通貨は米ドルです。しかし上陸して街にゆくとかなり様子が違います。なるほど英語でも用は足りませんが、住民が話しているのは殆どスペイン語だけ、こちらが何か話しかけるときのスペイン語で言った時と英語とでは受け答えに相当の違いがあるような気がしました。アメリカの富と政治力にはタテつけないけど、気分的にはスペイン語圏独立国でありたい、ということでしょうか。かと言って、必ずしも独立運動が盛んではないらしい、やっぱり富と力には
弱いか・・・。

或るバーでスコッチを注文したら、バーテンが「どの銘柄がいい？」と言うので、丁度目の前にあったホワイト・ホースを指さしました。すると、「ああ、カバヨ・ブランコね」だって。なるほどカバヨ *caballo* は馬、ブランコ *blanco* は白い、ですから白い馬、即ちホワイト・ホースです。元来固有名詞であるスコッチの銘柄さえもスペイン語に直してしまうんですから、その思い入れは並大抵ではありません。

もっとも、日本でもシロウマと言う人がいましたね。似たようなモンカ。
重ねて言いますが、入国手続きほか全ての公務についてはここはまぎれもない米国、公用語は英語なのです。でも街の住民は、少なくとも旧市街の住民はこんな調子です。新市街へは一度も言ったことが無いので知りませんが、住民の意識に大きな違いは無いでしょう。家庭内で使う言語は 95%以上の住民がスペイン語なんだそうです。

＊

もうひとつ強い印象が残ったのは治安関係の厳しさです。或る晩、かなり遅い時間に上陸しました。航海士を初め甲板部全員、荷役中はずっと時間割で当直がありますから、上陸できるのは当直が終わってからになってしまうのは仕方ありません。栈橋は保税地域ですから街への出口には税関のゲイトがあり、IDを提示して通してもらいます。私が通ろうとすると私服姿の二人組に「ちょっとコイ」と税関事務所の奥にショッピカレて厳しい身体検査を受けました。それはそれは厳しい身体検査ですがさすがに素っ裸になれとまでは言われませんでした。殆どそれに近いような厳し

さでした。最近のテロ事件の頻発で、国際線の空港での監査の厳しさが増しましたが、空港での一般客の検査なんかとは比較にならぬ厳しい取り調べでした。

どうやら麻薬取締の抜き打ち検査、私は運び屋とでも間違えられたらしい。映画でも良く見ますが中南米諸国から米国内への麻薬密輸はいつの世も跡を絶たないのが現実のようです。有馬山丸は今回メキシコ、ニカラガなどその筋では悪名高き中米諸国をまわってきての米国領入域ですから目を付けられても仕方ありません。

米国に麻薬取締局というものが出来たのは1970年代ニクソン大統領の頃だったそうですから、この時のコワモテ係官は税関の麻薬関係特別職員だったか？

勿論私は叩いてもホコリも出ませんから何事もなく、さすがの取締官も、悪かったナ、と言う表情を見せて、**Enjoy a night on the town!** 楽しんでこいヨ! と言って送りだしてくれました。この辺が如何にもアメリカン。私も気分の悪さがどうにか晴れました。あんまりいい印象を残すことが出来なかったサン・ファンでしたが、港の入口にある城址から見る港の内外は絶景でした。

＊

船はこれからキューバに向かいます。ケネディー大統領就任後間もないこの頃、米国とキューバはまだ決定的な関係にはなっておらず、海上封鎖にも至っていませんでした。だから、米国領プエルト・リコからキューバを経て米国のフロリダへという有馬山丸のスケジュールは可能だったのです。

プエルト・リコのサン・ファンからハバナへは概ね次のようなコースを走ります。沿岸域の海図は基本的に全てメルカトル図法（漸長図法）で描かれています。普通の地図と同じです。だから、コース・ラインは全てラム・ライン **rhumb line** 航程線、大圏コースは使いません。従ってこのように曲線ではなく直線のつながり即ち折れ線です。

プエルト・リコを離れて西進しイスパニョーラ島の北岸に出て更に西に進みます。日本語版世界地図にはイスパニョーラ又はヒスパニョーラとなっていて、横文字では **Hispaniola** となっているのが普通でしょう。これは英語表記であって原語即ちスペイン語表記では **La Española** 又は **Isla de Santo Domingo** です。



船はイスパニョーラの北岸からキューバの北岸に沿ってハバナに至ります。 ハバナ港の様子はこんな具合。 狭い湾口の両側は夫々堅固な城で固められ、サン・フアンより一層がっちり固められています。 地形は天然の良港、人工の守りも完璧。



日本では普通キューバの首都はハバナと言いますね。これは英語表記の **Havana** の日本語読みですが、現地のスペイン語表記では **La Habana** (ラ・アバナ) です。スペイン語ではHは無声音なのでローマ字読みのハバナではなくアバナとなります。だから、私の名前をスペイン語読みにすると、甚だヤバい名前になってしまうのです。

湾口の両側に **Castillo** という単語が見えますね、これが港を守る要塞です。また、湾の中央に **Havana Port** と書かれていますがこれは英語、一方、陸上にはあちこちに **Habana** という綴りがあり、こちらはスペイン語の表記です。地図の中央付近にまたもやパスタ・トング風の栈橋の並びが見えますが有馬山丸はここに係留されました。



上の写真は湾口の南西 **Castillo de San Salvador de La Punta** 側から北東側の **Castillo de Los Tres de Morro** を見たところ。規模はサン・フアン入口の要塞にはやや劣るかもしれませんが湾口はこちらが一段と狭いので守りの堅さは勝るとも劣らないでしょう。

前にも触れましたがカリブ海沿岸諸国の多くは当初スペインにより統治され、その頃はいずれもサン・フアンやこのハバナのような地形を持つ場所が港として整備され、同時に湾口はこんな風に要塞で固められていたのです。

有馬山丸がここに寄港した時期は米国とキューバ、米国とソ連が極めてキナ臭い関係になっていた正にその時、海上封鎖の直前で、ソ連船のハバナ入港がやたらに多くなった時期とされています。私のかすかな記憶にも、上陸時の栈橋ゲートの通過時の

検査の厳しさがはっきり残っています。

栈橋ゲートの検問所では、まずポケットの持ち物は全てテーブルの上に並べるよう指示され、一つ一つ念入りに検査されたうえ所持金の金額もキッチリ記録されました。これはサン・フアンで私が麻薬取り締まりの抜き打ち検査にかかったのとは事情が違い、上陸する乗組員は全員例外なく同じ扱いを受けたのです。中身を全部出したポケットは内袋も引っ張り出して更に調べられます。まあ、ポケットの中の細かなゴミ

ミ掃除には丁度イイカ。

街へ出て行くときと帰船する時の所持金の額を比べれば色々な事が推測できますね。大きな額の現金が消費されていれば何に使ったかを詮索されますし、逆に金額が増えでもしていればモウ大変、何故そうなったかを厳しく尋問されるでしょう。

カメラの携行を禁止されることはありませんでしたが、港湾区域周辺での写真撮影は厳しく制限されました。港内に停泊中の友好国ソ連船への気遣いだったのでしょうし、それらの入港目的も多分にキナ臭いものだったのでしょう。

そして、この年の十月、米国はついにキューバ海上封鎖に踏み切ったのです。色々な記録を見るとこの時期、米・ソ間には文字通り一触即発の極めて深刻な核戦争の危機が実在したらしい。カストロがフルシチョフをアオったとか、アオリすぎたので逆にフルシチョフの腰が引けて大事に至らずに済んだとか、色々な事が言われたようですが、真偽の程は闇の中。いずれにしても政治がらみの話をするのははこの稿の本意ではありません。

とにかく、私が初めてキューバに寄港したのは正にこういう時期だったのです。そして次の航海の予定にもハバナ寄港は入っていましたが、米国が実施した海上封鎖により、それは実現しませんでした。

以後、長い間日本船のキューバ寄港はなかったと思います。私自身は1988年になってようやくキューバ南岸のイスラ・デ・ピノス Isla de Pinos という島とハバナに

再寄港しました。しかし、それはパナマ籍の船でしたし、寄港の目的はキューバの友好国、東独・ロストック **Rostock** 向けの柑橘類の積荷で、特に問題なく入港できました。有馬山丸での寄港から実に26年も後の事でした。

しかし解らないことに、私が行った1988年には確かにイスラ・デ・ピノスと言う地名だったのに、今、ウィキペディアなどで見るとこの島は1978年にイスラ・デ・フベンツッ(ド) **Isla de Juventud**=青年の島、と言う名前に改名された、とされています。どういうことなのでしょう？ 私の記憶にはイスラ・デ・ピノスと言う地名しかなく、この稿を書くにあたって地図を見て、初めて「青年の島」なんて地名を知り、改めて調べた結果、この名前に改名されたことを知ったのです。私が行った時より十年も前に改名されていたとは？ その時の入港書類等にはどういう港名が記されていたか？？ 全く記憶にありません。

もっとも、オカミが決めた地名が住民になじまない例は沢山あります。例えばベトナム最大の都市、サイゴン **Saigon**、正式にはホー・チ・ミン **Ho Chi Minh** ですが、住民の多くは今でもなお旧名のサイゴンを使っているようです。

この港には定期航路でかなりの回数寄港したことがあるし、私以外は全員ベトナム人乗組員なんて船にも乗っていた事があるので、サイゴン生まれサイゴン育ちという知人も多くいます。彼らの正式住所は勿論ホー・チ・ミン、でも日常の話し言葉ではサイゴンと言っていましたね。

今住んでいる長崎でも、昔の町名と違う町名に改名された場所が多く見られます。さすがにここでは普段は現在名が普通に通用しますが、「おくんち」など伝統的なお祭りになると、やはり昔の町名が復活して幅を利かすようです。

キナ臭い時期のハバナ寄港は、街中でもどこことなく不穏な状態を感じたのか、それがゲート通過時の異常な厳しさに触発されたものか、シカと憶えていませんが、とにかくあまり楽しい思い出は残っていません。しかし、キューバの人たちの親しみのある接しかただけははっきり記憶に残っています。それが、初めての寄港の時の感じなのか、26年後の二度目の寄港時のものかはっきりしませんが、殆どの南米諸国に共通な親日的な感情は今でも健在だと思います。

二度目の寄港についてはいずれまた詳しくお話する機会があるでしょう。

その時はもっと長い停泊で上陸の機会も何度も持てました。

＊

ここで写真を一枚見ていただきましょう。



これはネットで拾った画像の一つですが、ハバナの裏町の様子です。以前のブログ、オーラ・アミーゴス ¡Hola amigos! をご覧になって下さった方は、どこかで見た光景だナー、と感じられませんか？ そう、私達が四年間住んだスペインのどこにでも見られる裏町のワン・ショットそのまんま。多分あのブログにはこんな映像が何遍も出ていたことでしょう。

マラガ Málaga と言っても、カアディス Cádiz と言っても通用しそうです。遠くにカテドラルが見える街のたたずまい、街の人たちの気取らない風体、どこをとっても私達が慣れ親しんだスペインの下町の風情です。そうして、これはハバナに限らず中・南米諸国のスペイン語圏共通の様子だとも言えるのです。それほどにスペイン語という言語の持つアクの強さが出ていると言ってもいいでしょう。又はカトリックという宗教のアクかも知れません。

「アク」なんて言うとネガティブですね「格別の個性」とでも言いなおしましょう。

四年間を楽しく快適に過ごしたスペインです、決してその言葉や宗教に偏見又は悪意があるわけではありません。それはともかく、中・南米のスペイン語圏に広がる

旧宗主国スペインの影響の強さは並大抵でないことは確かです。

一方、アジア・アフリカに多い旧大英帝国の植民地だった新興独立国では、はっきり残って見える残滓は今や世界語とも言える英語くらいのもの、住民の風俗・習慣には

スペイン語圏ほど強烈な影響を見つけることができません。

人類学者でも社会学者でもない、ドシロートの勝手なイイグサですが、この違いは血を残したか否かの差だ、と考えざるを得ません。中・南米のスペイン語圏のどこへ行ってもスペイン人との混血はごく当たり前、これらの殆どの国で、スペイン人との混血人(メスティーソ *mestizo*)及びカトリック教徒が半分以上を占めている筈です。

言語と宗教と血、この三つ揃えは絶対的な強さですねー。

さて、長くなりました。有馬山丸での初航海はまだ終わっていませんが、続きは次号

で、ということにしましょう。では、また。

＊

[この号の一頁目へ](#)

[トップ・ページ\(目次\)へ](#)

＊

次号 012号は 2016年1月23日(土曜日)の予定です