

¡Hola, amigos!

第092号

(RとNの Cádiz からの手紙)

皆さんこんにちは。これはHPというより、私達の近況をお知らせする長い手紙のようなものです。そのつもりでお読みください。

更新は毎週、日本時間の金曜朝04:00時から08:00時の間に実施します。

臨時休刊の場合は、なるべくその前の週にお知らせするつもりです。

なお、バック・ナンバーは最近三号分のみとし、それ以前のは順次削除します。

では、今週号へどうぞ。 2005年12月30日 カァディスにてR y N

☆今週号のトップヘジャンプ

現在有効なバック・ナンバーは091号(12月23日)、090号(12月16日)

089号(12月09日)の三週分です。各週のトップにあるボタンからどうぞ。



「禁煙令発効？」の巻

前にこの国での喫煙マナーについてお話ししましたね。来年早々、即ち2006年1月1日から、喫煙防止法とでも言ったら良いでしょうか正しい名前はありませんが、タバコの広告や喫煙場所などに対する規制法が発効することになったらしいです。表向きは、喫煙の健康に及ぼす悪影響を排除する、と言うのを看板にしているのですが、喫煙に関してのあまりの無秩序、マナーのなさに業を煮やしている向きもあるのでしょう。まあ、喫煙マナーに限らずあらゆるマナーに関して、この国の一般の人たちの振る舞いははっきり言って決して感心できるレベルではありません。EUに加盟したことで欧州各国との交流が盛んになると共に、ヤッパリこれじゃいけないと考えるのが当然という気がします。

私達には関係ないことなので、新しい法令がどんなものか良く知りませんが、どうやら職場は全面禁煙になるらしい。今までは喫煙ゾーンを設けて其処では許す、というところが多かったようですが、その喫煙ゾーンさえ撤去しなければならないらしい。

要するに事業所内では一切禁煙。喫煙者にはかなりつらい話ですね。

その他、今まで野放しになっていたバルなど飲食店では、大型店は一定面積の喫煙ゾーンを設置することになるようです。小さい店はソレも出来ないので、全面禁煙として「禁煙バル」と表示して営業するか、反対に店内喫煙自由の「喫煙バル」と表示しての営業かをするか選択するのだそうです。但し、喫煙バルとした場合は、18歳未満の未成年者の入店は禁止、なんだそうです。



この間テレビで見た映像では、バルの店主がカウンターに投票箱みたいなものを置いて、客にドッチが良いかのアンケートを求めているみたいです。子供はつれて来なくても店内喫煙自由がいいか、または全面禁煙がいいか、馴染み客の方で決めておくれということらしい。そりゃドッチとも決めかねる店主がいても当然ですね。

この写真は旧市街の元タバコ工場の前にある銅像ですが、こうして昔は女性の手で一本一本葉巻を手で巻いていたんですね。古きヨキ時代のモニュメント。

ずっと前にハバナに入港した時、葉巻を巻く作業場を見に行ったことがあります。この像の通り、作業員の大部分はやはり女性で、中には自ら葉巻をくゆらせながら巻いている人もいました。部屋中にタバコ好きならたまらないいい香りが染み付いてましたねー。イイ葉巻にはエチョ・ア・マノ *hecho a mano*=ハンド・メイドと書いてあります。かのカルメンもセビージャの煙草工場でこんな風に働いていたのかな？日本旅行から帰ってきたマルタが開口一番、日本の街の清潔なことにビックリした、と言っていました。この国の街のゴミの多さから較べれば、世界中大抵の国は清潔ということになってしまうかも知れません。



カフェイスでも、夏、客が多い間は、カナリ的人数で砂浜や海岸遊歩道を中心にゴミ拾いをしていました。しかし、冬になると共に清掃員の数はめっきり減って、同時に街のゴミは飛躍的に増えました。この元タバコ工場の周りは、言わば市の玄関口のようなところですから比較的清潔が保たれています。しかし一歩裏通りに入るとそこはもうゴミだらけ、よくもコレだけ捨てるワナーと、ため息の一つもつきたくなるような有様です。ゴミ箱は至る所にあるんですよ。そしてゴミ箱も空じゃない、大抵は何か捨ててあります。だから、当たり前ではありますが、ポイ捨ての人ばかりじゃないはずで、捨てる捨てないはあくまでパーセンテージの問題でしょう。

ところで、日本では喫煙に関して何かの法的規制があったのでしょうか？ 迂闊にも日本の事は分かってないんですが、あくまでマナーに任されていたように思います。飲食店などにも喫煙席はありますが、ソレが法令に基づくものかどうか。嫌煙のヒトには大いに異論のあるところでしょうが、日本では随分喫煙マナーも良くなってきているんじゃないでしょうか。こんな風にいきなり法の規制で縛りつけるのではなくマナーとして浸透・定着させる、ソレが文明国というもんじゃないかナー？***

「ソパ・デ・アホ」の巻

ソパはスープ。でも阿呆のスープではありません *sopa de ajo*。アホはコレまでにも何度か触れましたがニンニクです。私達も、日本にいる時は殆ど食べなかったニンニクを随分食べるようになりました。スペインのニンニクがあまり強烈でないのか、たいていの場合オリーブ油とのコンビで食べるためか、または、いつも言っている風土のせいなのか、あの匂いが殆ど気にならないのです。

今日のメニューも勿論名前からしてアホなんですからアホヌキであるはずはありません。でも、名前からのイメージほど強烈なものではなく、殆ど気にならないと言ってもいいくらいです。これからの寒い時期にうってつけのメニューで、言うなれば日本の鍋焼きうどんに匹敵すると言ってもいい食べ物です。

但し鍋焼きほど多彩ではなく、見た目もイイとはいえません。とにかく、夏、食べたくなるようなシロモノでないことは確か。料理の本を見ても、外で食べても、見た目は色々だし、作り方も色々あるようです。共通項はアホを使うこと、パンが入っていることの二つです。ではまず、標準的なレシピから・・・。

前に紹介したタパス皿または耐熱容器の直径14～5センチのものを使います。大きさは食べる人の胃袋のサイズ次第、またはコレをあくまでソパとして食べるか、今日は簡単にコレだけで済ましちゃえ、かによっても違います。とにかく、鍋焼き同様一人前で作るのが原則です。以下一人前として話を進めます。

用意する材料は、ニンニク2カケ、フランスパンのしっぽ適当量、薄めのブイヨンを使う容器一杯分、ハモン・セラーノのサイの目切り大匙山盛り一杯、パプリカ小さじ1パイ強、卵一個、オリーブ油大匙一杯強、以上です。材料の単純さから言っても簡単明瞭という気がするでしょう？ 男子厨房の入門にはもってこいの簡単さ。どうやったらそれなりに、ンマイはず。まあ、大体自分で作れば大抵のものはオイシイ。この材料表で日本では入手困難なものと言えばハモン・セラーノだけです。この代用品のヒントはあとでお話しします。とりあえず次の写真のような原形から・・・。



ニンニク 2カケをつぶします、バラけてしまわないように軽く叩いてください。耐熱容器にオリーブ油を大匙1杯たっぷり入れてよく熱し、ニンニクをコンガリ狐色に焦げ目がつく程度に焼きます。つぎに、ハモン・セラーノをいれて軽く炒め、3~4センチ角に切った皮付パンを加え、パプリカを振掛け、最後にブイヨンで満たします。ニンニクは焦げ易いですからブイヨンを入れるまでは弱火で。あとはぐつぐつ煮込むだけ。最終段階で卵を落とします。パンがぐじゃぐじゃに煮崩れる位かその寸前がベスト。とにかく熱くなりゃいいんです。鍋焼きみたいにフーフーしながら食べるのがいいところですから、ぬるくてはダメ、あくまでアツアツが命です。

こんなもの、料理ともいえない料理ですから、どう作ろうとかまいません。例えば4人前一気に作りたかったら、厚手の鍋で四人前一緒に作ってしまいます。耐熱容器をオブンに入れて暖めておいて出来上がったものを取り分ければOK。

ソパじゃなくてグラタン風に仕上げたかったらパンを大きめに切ってブイヨンが殆どパンに吸い取られてしまう位にして、卵を落としてからオブンでちょっと焼きます。こうすると立派な赤のアテになるし、ゴルゴンゾーラでも落とせば言うことなし。



これがグラタン風。サイの目のハモンを齧っては赤をグビー。パンを齧ってはまたチビー。その内つぶれたニンニクも出てきて、これまたホッカリとおいしい。匂いは殆ど気になりません。オリーブ油との相性か、パプリカの香りとカラさゆえか？

さて、日本でこれをやってみるとしてマズ容器として思い浮かぶのは一人前鍋焼き用土鍋またはグラタン皿。和洋どちらでもお好み次第。そして、問題はハモン・セラーノ。残念ながらこの香りは代用品がないと思いますが味とコクの点ではベーコンが最適だと思います。その場合は出来れば塊りベーコンをやはり1センチ弱のサイの目にして、ごく弱火のフライパンでカリカリ・ベーコン風に焼き上げたものを使えばいいでしょう。塊りベーコンがなくたって一向に構いません、普通のベーコンをカリカリにすればいいと思います。要は脂を搾り出したいことと硬い食感が欲しいのです。

パプリカも出来れば辛口を使いたいですねー。ピリッとした辛さがあって欲しい。使う量もパプリカの質次第、お好み次第ですが、私達は辛口を小さじ一杯強たっぷり振り掛けます。物足りない方はあとで七味なり一味で調節してもいいでしょう。なにしろ寒い時用の食べ物ですから辛味が欲しい。そして何より辛さは赤の友達です。



ノンベ用ソパ・デ・アホ。卵ヌキ、ゴルゴンのせ。コレで赤一本十分飲めます。ウチには主食はないと言う所以。料理は全てコレでナニが吞めるかを考えて作ります。このパンはシンコ・セラレス cinco cereales 五穀米ならぬ五穀パンのシッポ。健康にもヨロシイ。材料のところでもフランス・パンのシッポと言いましたが、フランス・パンに限らず皮が硬いパンならなんでも、しかもキレッパシがいい。3~4センチ角なんて事にこだわらなくて結構、硬い皮さえありゃOK。どうせ自分で食べるならミバなんかより旨いことが最優先。でも柔らかいパン、例えば食パンなどはNG。例えばフランス・パンを、バゲットでもカンパーニュでもバターロールでも何でも、食べ残すとしたらなるべく硬い皮の部分、要するに端っこを残してください。まあ、残るとすればソレが普通ですね。これを冷凍しておいて人数分たまった頃が作り時。また、勿論ニンニクの量はお好み次第で増減してください。あまり大粒なら半分に切って焼いたほうがいいのかも知れません。なお、ハモン・セラーノやベーコンでなくても、「クセの強い」ソーセージのタグイは何でも代用可能だと思います。毒を持って毒を制す。イヤ、食べる人間のドクのことを言ってるんではありませんよ。***

「出船・入船」の巻

朝、カアディスの地元テレビ局のニュースを見ていると天気予報、日出没、干満潮時などに続いて、ジェガアダ・イ・サリイダ llegada y salida=到着・出発というタイトルでその日の入出港予定の船名が出てきます。

日本でも港町の地方新聞にはこういう欄がありますが、地方テレビではやってたんでしょうか？ 私達は横浜に10年以上住んで、地方紙に載っていたことは知ってますが、テレビは地元地方局を見たことさえなかったもので、そういう案内があったかどうか不明です。カアディスの場合、テレビではやっていますが私達が時々見る無料配布の地方紙には出ていません。

この一年間、前の海を通る船を見続けて来ました。その数は日本各地の重要港湾に較べれば極端に少ない。カアディス港は総面積でも施設の充実度でも日本の大港湾とは比べ物にならないくらい小さな規模です。近くにセビージャというスペイン第4位の都市を控えているのにです。この辺がスペインの対外貿易の規模の小ささをハッキリ示しています。基本的に自給自足が可能な農業国ゆえでもあるのでしょうかね。その反面、客船の出入港はやたらと多い、正確な数を知っていて言うのではありませんが、日本の港、例えば横浜などに較べると多分十倍以上でしょう。カアディスへ引っ越して間もない頃、港内に三隻の大型客船が同時接岸していてビックリしたことがあります。その後も二隻同時にと言うことは良くありました。

カアディスはマラガに較べると観光の足がかりとしてそれほど有利とはいえません。それでもコレだけ多くの客船が来るのは、港としての歴史の古さとスペイン全土がEU諸国の人にとっては手ごろな距離の観光地としてウケているからでしょう。

一方貨物の扱いでは現在スペインで一番に荷動きの多いのはジブラルタル海峡に面したアルヘシラスか、バルセロナではないでしょうか？ バルセロナには行ったことがないので分かりませんが、アルヘシラスでは忙しい港の活気を感じます。さて、今日はウチの窓から見たカアディスへの出入港船を見てください。



普通の人にとって、絵になる船は帆船がまず第一、次に客船ということになるのですが、帆船と客船は又次の機会に……。元船乗りとしてはどうしても地味な船、純粋に船乗りしか乗っていない船に目がいてしまいます。例えばこのトップ・バッテリー。朝焼けの空をバックにサン・セバスティアン灯台をかわして入港する中型コンテナ船。上空ではカモメもビエンベニド *bienvenido*=ウェルカム。

最初の頃乗った船とモウそろそろ足を洗おうかという頃乗った船は強く印象が残っています。イヤ、そうじゃないかな、終わりの頃のは、単に時間経過が短いから憶えているだけに過ぎないかも……。とにかく、最後から二番目の船は丁度この写真の船と同じかワン・サイズ上で、東南アジア定期航路でした。寄港地は神戸・大阪・横浜・東京・基隆・香港・シンガポール・ポートクランなど。

その前は更にもう一回り大きい船で中南米西岸航路。横浜・神戸・釜山・上海・基隆・香港・L.A.・マンサニーヨ・ブエナベントウラ、グアヤキル・カイヤオ・イキケ、アントファガスタ、サン・アントニオ、タルカウアノなどを回る定期航路でした。前者は忙しいばかり、後者ではチリ・ワインを味わう暇ぐらいはありましたねー。



この2隻はいずれも沿岸航路の船でしょう。手前のライト・ブルーの R0-R0 船はジブラルタル方面へ、その向うの小型コンテナ船はジブラルタル方面から。ウチの前を通る船は左向きが出港船、右向きが入港船です。R0-R0 とは聞きなれない言葉でしょうが、貨物をクレーンなどで吊り上げて積み下ろしするのではなく牽引車や大型フォーク・リフトなど車輛を使って搬入・搬出する船、Roll On, Roll Off の略語です。丸40年間船乗りを続けて延べ66隻の船に乗りました。「延べ」という意味は同じ船に複数回乗組んだことが何回もあるからで、同じ船に乗った回数を除外すると、実数は56隻、われながら随分乗ったもんです。

若いときは便利に使われて一年で2隻も3隻も次々と乗換えを命じられた事がありました。船乗りの世界ではコレを転船といますが、転船貧乏などと言って移動する度に何かと物入りが多いので嫌われたものです。陸上の転勤だって同じでしょうね。しかし、その都度、乗った事のない種類の船、行ったことのない航路を経験できるので転船は決して嫌いではありませんでした。新しい環境に慣れるのも、新しい仕事を覚えるのも苦にはなりませんでした。それがワカさというものでしょうね。



この船はカアディス港の岸壁に向かって直角に突っ込んできています。船首を見るとまだ大分スピードがありそうですね。このままでは岸壁に激突？ 船長、緊張の一瞬です。車と違って船にはブレーキはありません。エンジンを逆回転させるのがブレーキの代わりです。最近では可変ピッチ・プロペラーという便利なものがあることでエンジンの回転はそのまま、プロペラの翼角を変えて後進推力に変えるものがあります。これならエンジンを後進に起動しななくてもいいわけ。しかし、Rはそんな結構なプロペラがついた「高級」船には乗ったことがなく、エンジン後進が意図したとおりのタイミングで起動できるかどうか、常に固唾を呑む思いでした。上手に着岸できるか否かは、殆どこのタイミングに掛かっていると言っても過言ではありません。例えば車を壁に向かって走らせて、ブレーキは一切使わず、クラッチとエンジン・ブレーキだけで壁から1メートルの地点でびたりと止める事が出来ますか？ スピード・コントロールこそ着岸操船の全てと言ってもいいでしょう。離岸操船はこれに較べるとずっと簡単で、XXが縮むようなことはありません。飛行機も離陸より着陸が難しい筈。と言ったら誰かサンに、人生もヨッ！と言われてしまいました。ハハハ。



これはカアディス港のパイロット・ボートの艇尾。この場合 pilot は操縦士の意味ではなく「水先案内人」です。スペイン語では、ここに書いてあるように practico プラクティコとなります。piloto ピロートは普通、航海士またはレーサーそして操縦士をいいます。一等航海士はプリメール・ピロート primer piloto という具合。Gades とは Cádiz カアディスの古代名です。ローマ人が支配していた頃の名前らしい。それ以前、フェニキア人は Gadir ガディールと呼び、ローマの後この地を支配したムーア人は Qadis、キリスト教徒がムーア人をイベリア半島から追い落としてからやっとな現在の Cádiz の綴りになったのです。

パイロットはこのボートで港の入り口まで迎えに出ています。そして縄梯子で船に乗り込んでくると船長に代わって操船指揮をします。実はこの「操船指揮」という言葉が実に厄介で、法規上は指揮権の委譲はなく指揮権及びそれを実行して生ずる一切の責任は船長にあるのです。たとえパイロットがドジったとしても・・・。

では、パイロットはナニをするか？「水先案内」をするんです。「船長に安全な水路・操船法を助言する」のが建前です。

その港に初めて入港する船長でも安全に岸壁に着岸できるように、また外国語では意

思疎通が困難なタグ・ボートに操船補助のための適切な指示を与え、船長の良き補佐役を務める、筈なのです。しかし、実際には、水先人が船長に助言し、船長が乗組員やタグ・ボートに命令を下すのではなく、水先人が直接、指揮を執るかのように振舞うのです。まあ、そうでないと全ての指示が二段構えになりマダルッコイことになり、ますから已むを得ません。はっきり言って船長は傍観者になるわけ。しかし、厳然と

して一切の責任は船長にあるのです。責任はショツたまま指揮を委ねるのです。

企業や役所でも似たような状況はあるでしょう。しかし「引責」の多くは部下の行為や、その結果生じたことに対する責任をとる場合が普通ですね。

水先人は断じて船長の部下ではないのです。同僚でもない。水先料という料金を払うのですから形の上では船長がまたは船会社が雇うようにも見えますが、一時的にでもあれ雇用関係は一切生じないのです。料金は取り、責任は負わない単なる案内人。

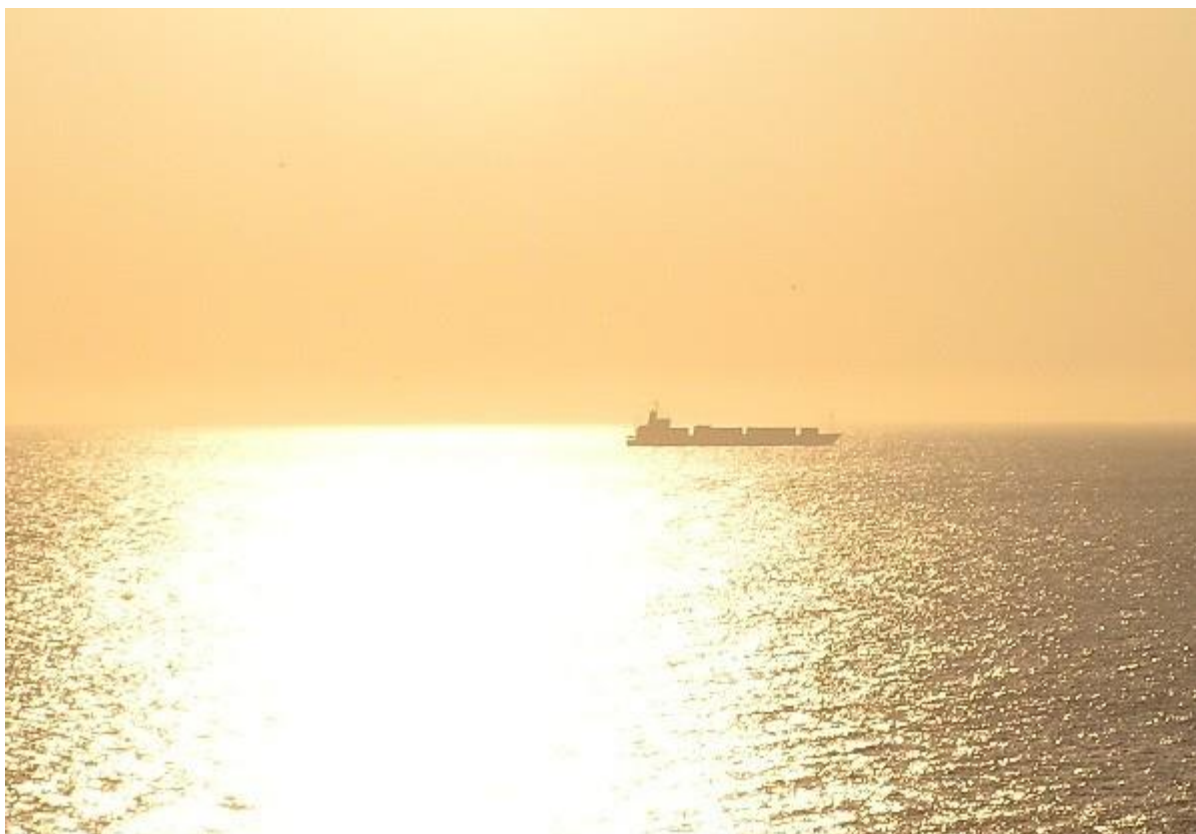
世界中の殆どの港で、ある一定のサイズ以上の船は水先人の乗船を法的に強制されています。勿論それは港内の交通安全を確保するという大義名分からです。しかし、これにも随分矛盾点があります。例えば東京湾口・浦賀水道を含め、東京湾全域で総トン数1万トン以上は強制水先ですが、未満はこの強制の枠から外れています。

これがどういうことかということ、例えば初めて東京湾に来たフィリピン人船長の指揮する9,999トンの船は水先人の乗船ナシで勝手に東京湾に入ることが出来ます。

一方、浦賀水道はもう百回以上通過したことがある日本人船長の10,001トンの船は水先人を乗船させなければなりません。9,999トンの船と10,001トンの船で操船の難易度に差がある筈がないのはお分かり頂けると思います。全長3m95cmの乗用車と4m05cmのとで運転の難易度が変わるわけはありませんね。

まあ、法律はどこかに一線を引かなきゃなんないのは分かりますが、せめて船長の国籍による区別はして欲しかったと思います。船の国籍即ち船籍ではなくて、それを操船する船長自身の国籍を問うことがあってもいいのではないかと思います。

多くの日本人船長が好むと好まざるとに係わらず、外国籍の船に乗組まざるを得ないご時世なんだから……。でもそれももうオワリかな？ 事実上日本人船員による日本の海運は、日本人船員社会は、死に絶えたのです。目先の利益追求ゆえに……。



(午後の光を一杯に浴びて入港する船)



(驟雨に追われるように出てゆく船)



(夕焼けを背に日暮れまでには着岸できるウンのいい奴。今夜はどこのバルか?)



(日暮れを前に夕焼けに向かって出てゆく一晩損したツキのナイ奴。)

