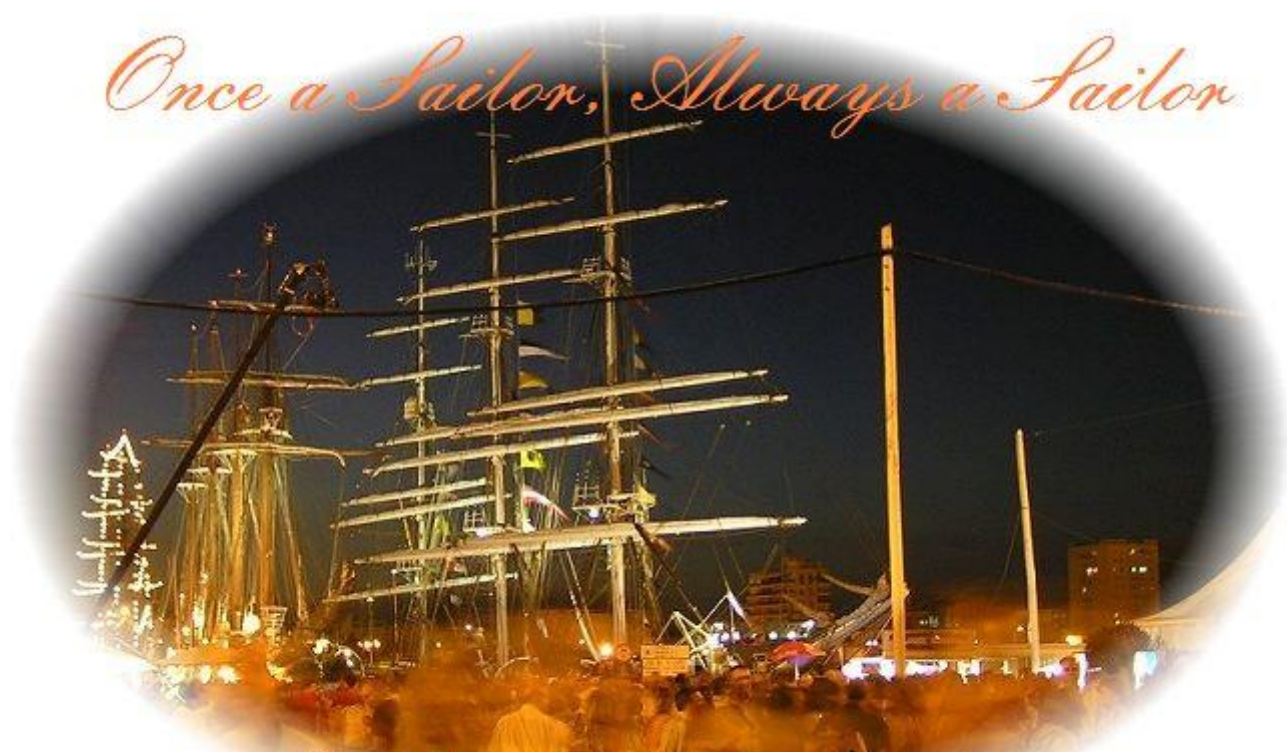


Once a Sailor, Always a Sailor



甲比丹航海記

026号 (05 Nov. 2016)

定期貨物船・協優丸

(Dec. 1968 ~ Apr. 1969)

久しぶりの定期船です。少々忙しかろうが、オール・ナイト荷役の連続だろうが、私はやっぱり定期船の仕事に一番のヤリガイを感じていました。

今思い返してみれば、私と同世代の船乗りが、自分でやった仕事の成果を自分自身の目で確かめることができた最後の船が定期貨物船だったのではないか？

その頃は、どういう種類の貨物を、どの場所に、どんな形で積み上げるか、更に航海中の揺れに対処するにはどう固定したらよいか、これら全てを含む積荷プランを、チョフサーを中心に航海士全員が参加して船上で練り上げていたのです。そして、そのプランの成否はその航海が終わった時に自分達でしっかり確認することができたのです。

その後まもなくコンテナ船が登場し、それまで雑貨（製品）輸送を一手に引き受けていた定期貨物船の航路は、順次コンテナ輸送に代えられて行きました。同時に定期船の出番は次々に縮小され、在来の定期貨物船の航路は港湾施設の整っていない地域、即ちコンテナの荷役設備のない、開発の進んでいない地域のみになってゆくのです。

その典型例の一つがこの協優丸の航路、東アフリカ定期航路だったと言えるでしょう。船の世界に限定していえば当時（今でも、でしょうが）最も開発が遅れていた地域はアフリカ西岸、その次がこのアフリカ東岸だったのではないかと思います。

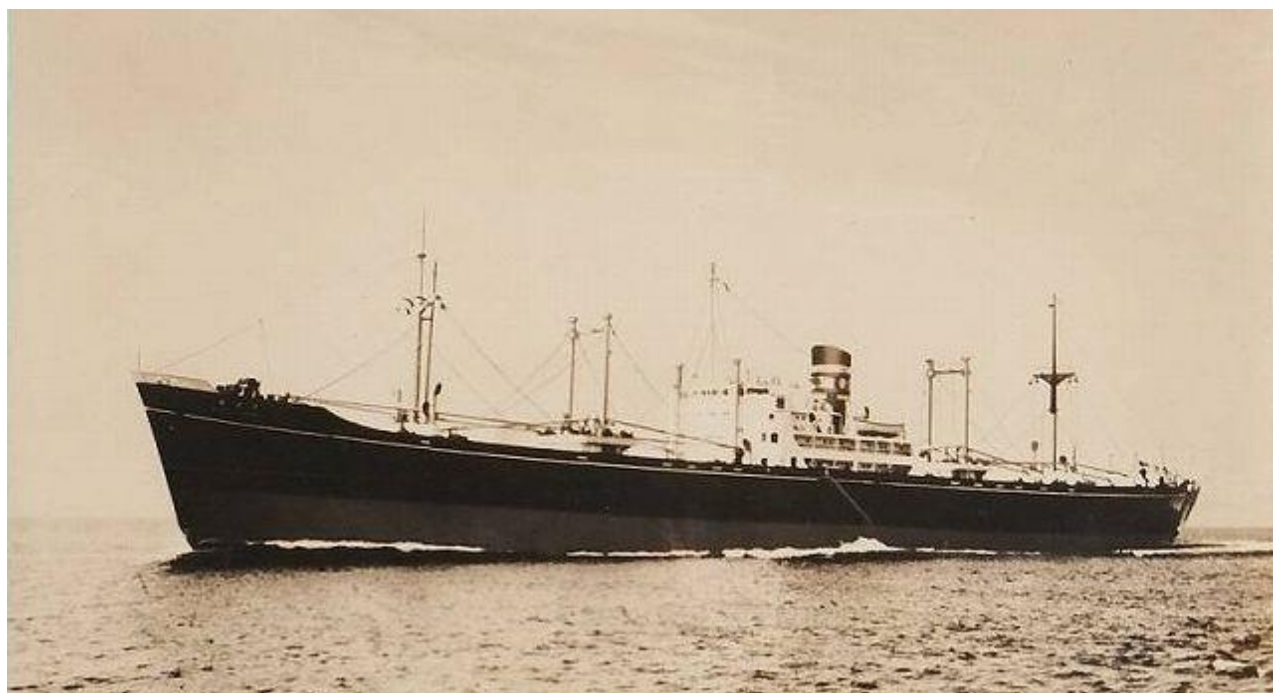
コンテナ輸送では、コンテナ内部への荷詰（バンニング *vanning*）は、大口発送貨物なら大部分が製造工場内で直接行われるし、コンテナ一個分の容積に満たない小口貨物はそれぞれ港の保税倉庫に集められ、荷役業者によって詰め合わせをされます。

そして、コンテナの船積み計画は全て陸上任せ、船側は安全航海に専念すればヨイ、ということになりました。同時にそれまで培ってきた航海士の技能の半分、即ち貨物の積み付け及び安全輸送に関してのノウ・ハウは必要とされなくなってしまった。

楽と言えぱラクには違いありませんが、ヤリガイのかけらもないとも言えます。コンテナ輸送が始まっていたこの時、既に日本人航海士の「先」即ち、不要とされる時代はすぐそこに見えていたのです。当人たちがそれと気づいていなかっただけの話。

*

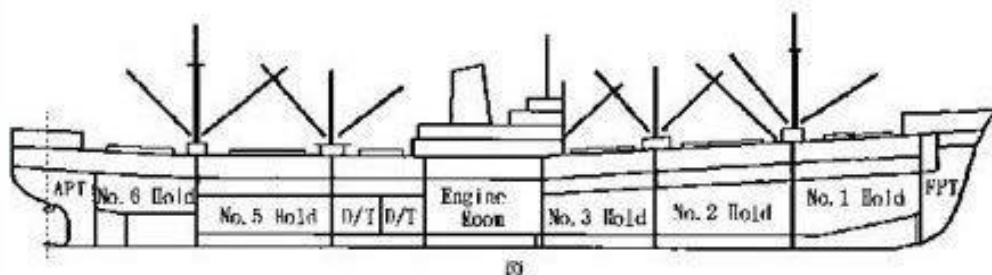
これが定期船・協優丸。



モノクロ写真がセピア色になってしまっています。何しろ1952年建造です。私が乗った時でも船齢は16年、既に姥桜と言っていいほどに使い古されていましたが、いかにも定期船らしい、これぞ船、と言えるイイ味があります。こんな船こそ私が乗りたくなる船だったのです。

前回の富岳丸覚えてますか？ 単一の積荷専用に輸送効率だけを考えて作られたあの船

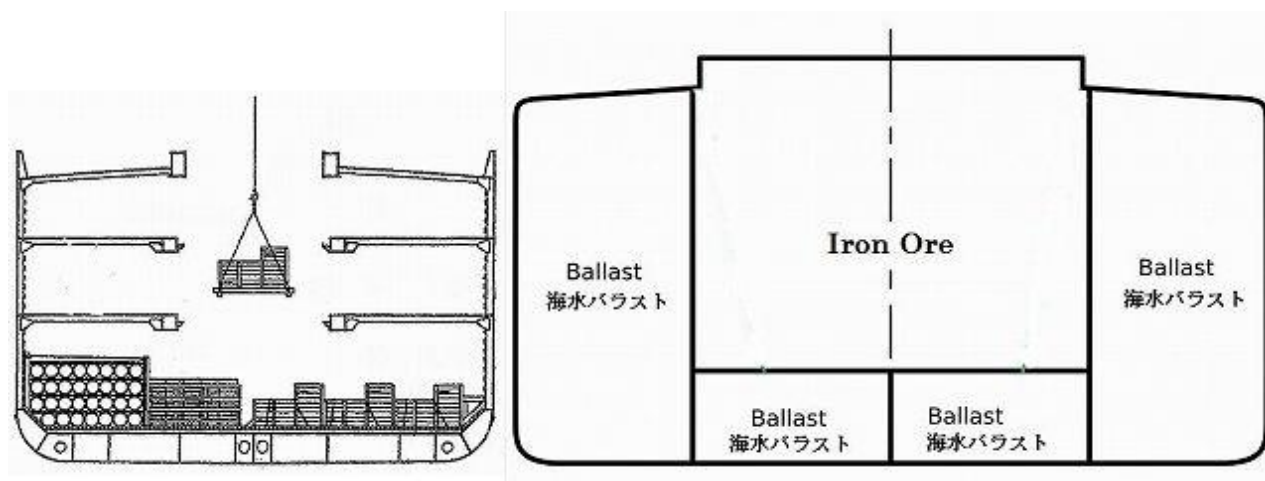
に比べると、邪魔なものだらけ、無駄の多い設備を持った船ですが、その分多様な積荷に対処でき、港湾施設が全くない所でさえ沖に錨を入れて、舁による積み・揚げが出来る、いわば万能船です。そしてこういう船でこそ日本人航海士のきめ細やかな貨物輸送に関する知識・技能が生かされたのです。



造船所関係のサイトで協優丸のこんな図面も見つけました。こんな古い船のこんな図面が残っているのは珍しい。六艙三層構造、LOA (length over all 全長) 142m、幅 breadth 19.3m、深さ depth 9.5m、これらを通称 L・B・D と言います、総トン数 6,646.16 トン、典型的な定期貨物船のスタイル、最初に乗った有馬山丸と殆ど同じです。

前（右側）からホールドのナンバーが 1・2・3 と振られています、エンジン・ルームの後ろで No.4 となっているべき所が D/T となっています。これはディープ・タンク Deep Tank の略で、ここには液体カーゴ、例えば各種植物油などを積める前後左右を田の字に仕切った四つのタンクがあります。それぞれのタンクの上面には大きな蓋付開口があつて、その蓋を外せば一般ドライ・カーゴも積めるようになっています。こんな具合に、定期船は大抵の荷姿の貨物に対処できるように作られているんです。

協優丸と前号の富岳丸の横断面をほぼ同じ縮尺で比較するとこんな具合です。



勿論、左が協優丸。これがいわゆる三層構造、貨物スペースが三段に分かれています。上からアッパー・ツィン(デッキ) upper twin (deck)、ローア・ツィン(デッキ) lower twin

(deck)、ホールド hold です。

協優丸の第4 艙はディープ・タンク、第6 艙は水線下の形状が流線形に絞られているのでホールドの床面がローア・ツインの分だけ上に迫いやられて、ここではアッパー・ツインとホールドの二層だけになっています。 結局ドライ・カーゴ・スペースは $6 \times 3 = 18 - 2 = 16$ で 16 区画、それにディープ・タンクが四つ。

前の富岳丸は総トン数 35,219.26 トンなのにカーゴ・スペースは全部で四つ。

協優丸は総トン数 6,646.16 トンで $16 + D/T(4)$ ですから、如何に細かなスペースに分けられているかがわかりますね。 そしてこれこそ多数の積地、揚地で効率よく貨物を積んだり揚げたりする上で絶対必要な条件なのです。 大小さまざまな引出しの付いている重役デスクと、学食・社食の長テーブルの違いと言ったらいいでしょうか。

例えば積地・揚地がそれぞれ異なるカーゴ A・B・C があったとします。 まず最初に A を積み、その上に B、更にその上に C と積み上げたと仮定すると揚げ荷の順は C・B・A でないと具合が悪いですね。 一方、A を積んだ後、隣に B、更にその隣 C という風に積みあげば、揚げ荷の順序はどうにでもなります。 要するに定期船では同一体積でなるべく床面積を多く確保したい。 それにはこの協優丸のように多くのデッキ、多くの区画を有することが必須です。

*

また、内地での積地は横浜・清水・名古屋・神戸・門司などの主要港が中心。 古き良き時代の船乗りが肩で風切っていた港町ばかりです。

この通り、船員手帳の雇入地は横浜、雇止地も横浜です。

船名 協優丸 KYOYU MARU		航行区域又は 営業制限 遠洋区域	公認年月日 及び印
総トン数 6,646.16 トン	主機の種類、 番数及び出力 6,000 馬力	乗組員数 1 名	
船主名 商船株式会社	船長の住所氏名	船料 240,790-	
職名 二 付 船長 OFFICER	手当 船業規則に依る	その他条件 船業規則に依る	
雇入期間 不定	公認年月日	雇止事由 社命転船	公認年月日 及び印
雇入年月日 昭和47年12月10日	雇止年月日 昭和47年12月10日	雇止地 横浜	公認年月日 及び印

なお、この船の雇止事由は「休暇」ではなくて「社命転船」となっています。 社命で職場を強制的に変えられる、となると穏やかでない感じもありますが、これは決して左遷というような悪い話ではなかったのです。 それはまたの話にしてここでは協優丸の航海に

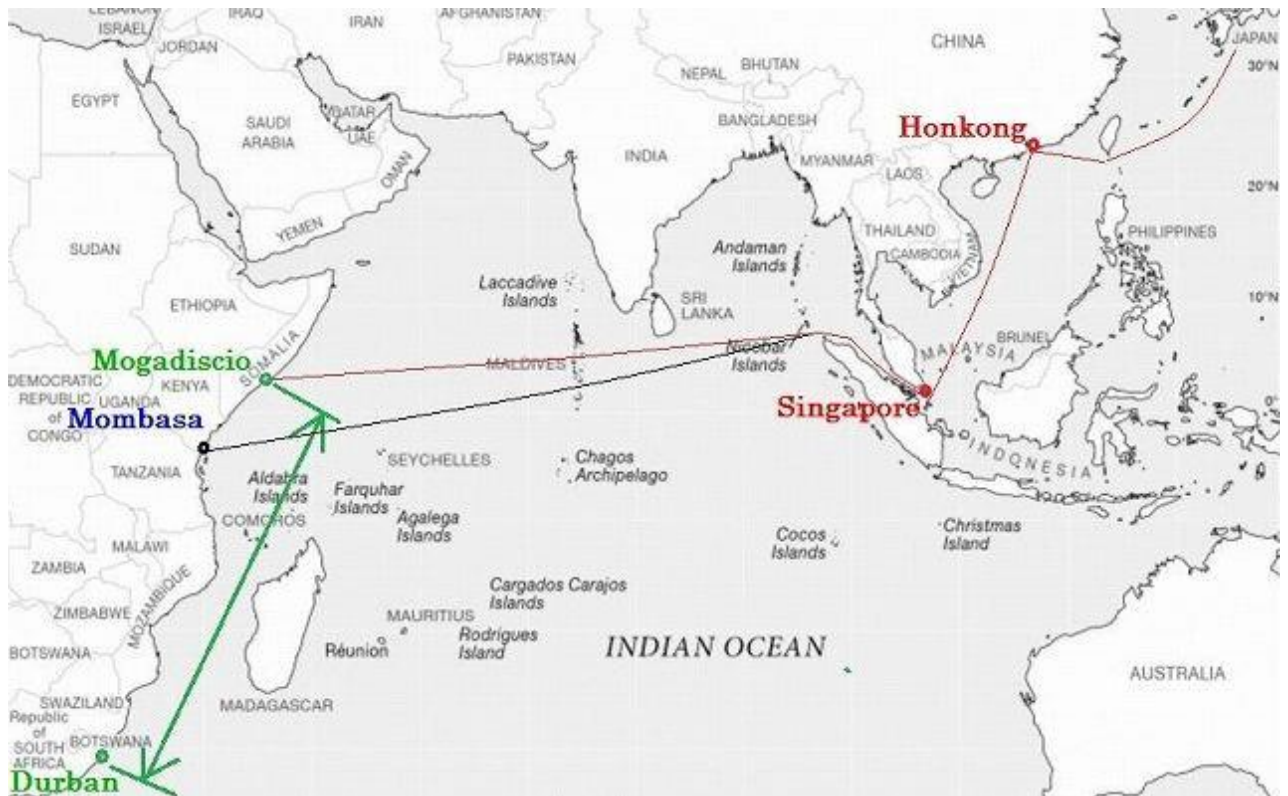
ついでにお話ししましょう。

この船のチョフサーChief Officer は私がサードの時乗った協慶丸のセカンド・オフィサー H.K.さんでした。 久しぶりの、そして、お互いワン・ランク・アップしての再会。

その気のいい兄貴分は既に結婚して一児の父になっていました。

*

さて、東アフリカ定期航路の全容は次の地図の通りです。



定期船の常として西向きの航路の場合は主要港の東端に位置する横浜からスタート、横浜起こしと言います。 その後順次、清水、名古屋、神戸、門司と積荷を続け、さらに香港、シンガポールでも揚げ・積みを行います。

そしてインド洋を横断して緑の線で示した区域アフリカ東岸に取りつき、まずはソマリアのモガディシオ、以後、東海岸の各港で揚げ荷を続け、最後は南アのダーバン。

そこで折り返して積荷を拾いながら北上し最後はケニアのモンバサ、帰りの航海ではシンガポールや香港には寄ったり寄らなかったり、その時のカーゴ次第だったと思います。

*

アフリカ初港はまず、ソマリア Somalia のモガディシオ Mogadiscio。 これ以後の東アフリカ諸港の名前は色々なスペルが入り乱れて、どれがほんとなのかわかりません。例えばこのモガディシオにしても、Mogadiscio、Mogadishu、Moqdisho など様々です。なぜならこの界限は全てかつては欧州各国の植民地だった所ばかり、しかも現地語でのア

ルファベット表記は極めて曖昧な所ですから、結局、元の宗主国の表記を使うのが普通で、それに英語表記が混じることになり、ややこしいのです。ここでは私自身が馴染んでいた表記を勝手に使いますが、その大部分は英語表記、たまには旧宗主国の表記です。ちなみに北部ソマリアは元イギリス領、南部はイタリア領だった、そしてモガディシオ Mogadiscio はイタリア語をはじめスペイン語、フランス語などロマンス語系の表記。

英語表記では Mogadishu、ソマリアの公用語では Moqdisho とのこと。

こんな調子ですからこの稿の各港名の表記はイイカゲンです。

*

では、東アフリカ沿岸諸港をもう少し詳しく見てみましょう。



一番上のソマリアという国は、近年、海賊騒ぎでマスコミを賑わすことが多かったですね。

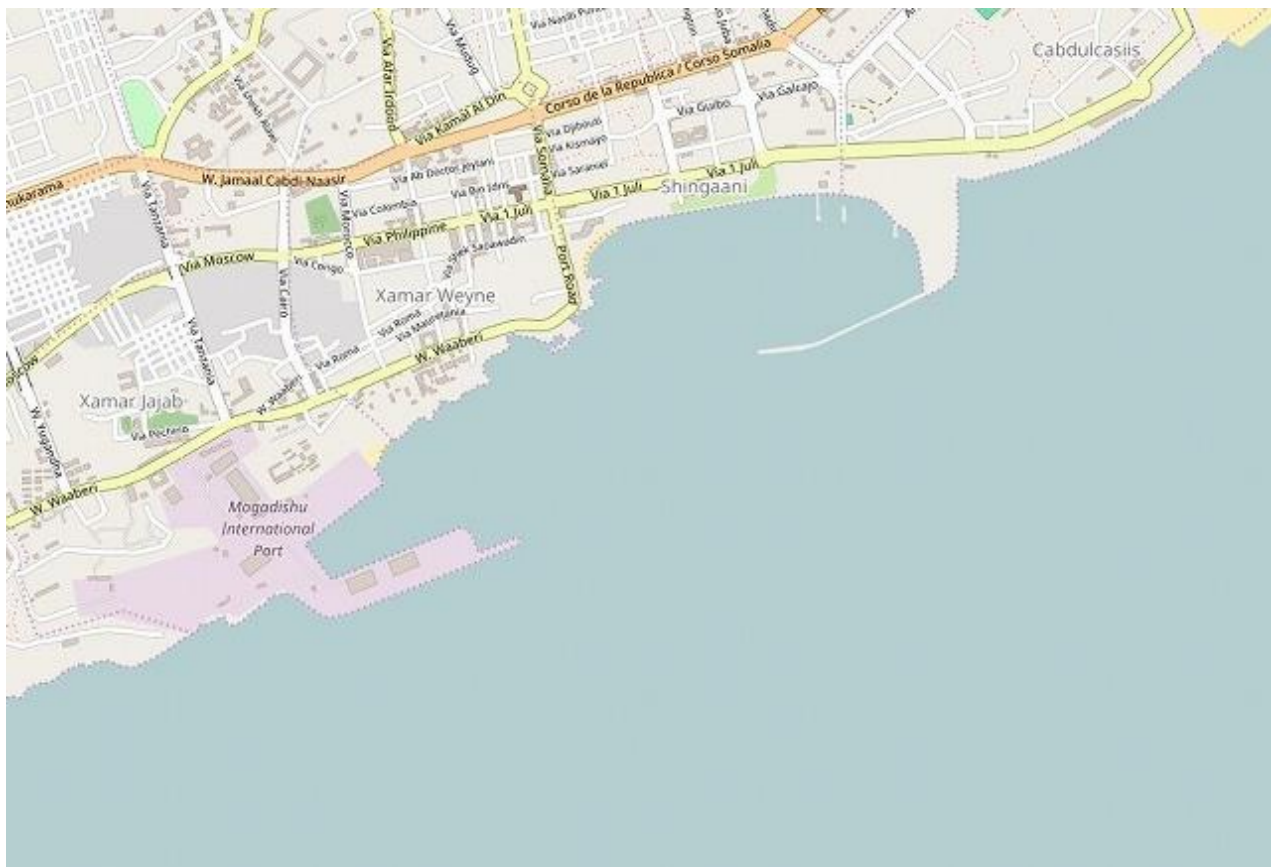
最近は各国海軍の監視が厳しくなってやや下火になったようですが・・・。

この国への寄港は協優丸で行ったこの時が最初、ずっと後で船長になってから最南部のキシマイオ Chisimaio という所にも行きました。 なお、キシマイオというのも旧宗主国イタリア語での言い方で、このほか英語表記では Kismayo、又は Kismayu、ソマリ語では Kismaayo とややこしい。

ややこしいと言えば、ソマリアという国自体が非常にややこしい。 1960年に北部の英領と南部のイタリア領がそれぞれ独立して、南北統合の上ソマリア共和国という一つの独立国になったはずですが、その後も一向に安定した政権は確立されないまま。 1969年以降1991年までは国名もソマリア民主共和国という社会主義国になり、更にその後は混乱を極め、正式国名は無い、という状況が長く続き、この間に国連の介入もあつたりして、ようやく2012年に大統領選挙が実施され、首相をはじめ閣僚も出そろい一応国らしい形が整った、ということらしい。

とは言っても今も政情が安定しているとはとても思えません。

ここに至るまでには、共産勢力が介入したりイスラム教とキリスト教の対立があつたり、旧英領地区が分裂したり、もう、とにかくメチャクチャです。



これが現在のモガディシオ。 左下のマゼンタ色の部分が商業港地帯で大型船の着岸でき

る埠頭も整っているようですが、協優丸当時は防波堤だけだったような気がします。沖の錨地で舢に揚げ荷した後、舢がその防波堤の向こうに入っていたような・・・。今この国の年表と照らし合わせてみると、協優丸で行った頃は独立後のひとまず安定した時期に当たるようで、この直後社会主義勢力が台頭し再び混乱を深めていったらしい。協優丸での入港時、私はまだセカンドでしたから入港手続きには直接関係せず、検疫・税関・イミグレなどの役人の態度がどうだったかは知らずにいました。

また、揚げ荷も港内ではなく沖の錨地でごく短時間で終わったし、当然上陸の機会もありませんでした。そのせいか、この時はそれほど悪い印象は残っていません。

しかし、この時から約20年後、船長になってから寄港したキシマイオではひどい目にありました。その時のことも、いずれまたお話しする機会があるでしょう。

前号でトルコとエジプトを筆頭にイスラム社会の役人の腐敗ぶりを悪しざまに言ってしまいましたが、このソマリアは更にその上を行く腐敗国家の筆頭ではないかと思います。

かつてカトリックの国イタリアに統治されていた頃にはカトリック教会も存在し、カトリック教徒もかなりいたはずですが、独立後は95%以上がイスラムなんだそうです。

このアフリカ東岸一帯の住民の性情には、宗教による影響もさることながら、長く植民地だったことによる悪影響が深く残っていたようです。そしてその後の独立によってその反動のように強い自己主張を持つようになり、同時に旧宗主国の宗教からも解放された、言わばタガが緩んでしまった。いずれも我々外部から入ってゆく人間にとってはあまり気持ちのいいものではありません。

とにかく我々船乗りがどこかの国に入国する際、入国手続きのために来船する官吏の態度一つでその国の印象はほぼ決まるし、それが偽らざるその国の実情と言い切っていいくらいです。勿論、役人にも個人差はあるでしょう、しかし、スムーズに、且つ感じ良く入国手続きが終了した国で、その後気分の悪い経験をした記憶はありません。

我々船乗りに対する入国審査は、国を挙げて歓迎される観光客の入国とは根本的に違います。何かあったらイチャモンをつけよう、とまでは言わなくても、少々 of 瑕疵であっても見逃さない、というのが船乗りに対する官吏の通常の扱いでしょう。我々は表玄関から堂々とする「御客様」ではなくて、言わば勝手口から入る「御用聞き」ですからね。

最近、娘夫婦がギリシャに観光に行き、とても快適な旅行が出来たという話を聞きました。私の印象とはかなり違います。あの国には私も複数回寄港しましたが、決して気分のいい入国審査ではありませんでしたし、仕事の面でも同様でした。

結局、私たち船乗りのように仕事のために入国し、仕事に絡んでその国の人間と接して、初めてその国本来の姿が見えてくるのだと思っています。

*

次はケニアのモンバサ **Mombasa**。英国植民地だったケニアは 1963 年に独立したのだそう、協優丸の寄港当時はまだ独立後間もない時期でありました。はっきりした記憶ではありませんが、この時はまだ独立国として完全に自立できていなかったという印象があります。入国手続きの役人グループにもオブザーバー的な英国人がいたようだし、パイロットは全て英国人でした。

そのほか、ステベ（荷役会社）も上では英国人が仕切っているようでした。



これがモンバサ。中央赤線に面した部分が商港です。

さらに空港の前面にも内湾が広がり錨地として利用できます。いわゆる天然の良港としての要件を備えた港、と言えるでしょう。さすが海洋民族英国人が開発した港。ここでの揚げ荷量はこの航海の諸港の筆頭でありました。ということはこの国が近隣の新興独立国の中では一番うまくいっていたんでしょうね。

港でも街中でも住民の接し方はフレンドリーでした。ステベの班長は朝一番にデッキで顔を合わすと「ジャンボ!!」と言ってハイ・タッチ (high five) してくるんです。このジャンボは英語の jumbo=巨大、又は特大の、ではなく、スワヒリ語の jambo「こんにちは」これは外国人に対して使われる挨拶の言葉だそうです。街中でも、我々外国人

にはジャンボ!! と声をかけますが、現地人同士では使わないらしい。
街の中心部にはこんなアーチが……。動物愛護が叫ばれるこの頃では、こんなものは市のシンボルとしてはどうか、と言われそうですね。



街はいかにもアフリカ、と言う混沌・雑然を絵にかいたような感じでしたが、その一角に英国パブ風のこざい店がありました。英国パブ風の、なんて分かったような口をきいてしまいましたが、この時私はまだ英本国に寄港した経験はなく本物の英国パブに入ったこともありませんでした。これはあくまで映画なんかで見ていたイメージです。ドアを開けるとすぐは小さなダンス・フロアでその奥にバー・カウンター、パブのイメージそのまんま。たぶんこの店は在留英国人のタマリになっていたんでしょうね。

私が入ったのは真昼間だったし、客らしいのは2~3人の英国人風のみ。

バーのスツールの一つに小柄なアフリカンの初老の女性がちんまり座っていました。私が薄暗い店の中をカウンターに近づくと、彼女は「ようこそ」と隣のスツールを勧めてくれました。どうやら彼女はホステスの役割だったんでしょうね。

カウンターにはビアー・ポンプがずらっと並んでいて、黒い顔の彼女がいなければまさに英国パブです。濃い味のエールは?と聞くと彼女はこれも真っ黒なバー・テンダーに何やら注文してくれました。

改めて隣の彼女を見ると、色こそかなり黒いけれど全体に小づくりな整った顔立ちで、いかつい熊五郎的バーテンとは全く違うし、街にあふれている他のアフリカンともかなり違

っていました。出されたエールは色も味も濃い申し分のないものでした。

サファリ・ツアーですか？ イエイエ日本の船乗りですよ、なんてことをきっかけにエールをちびちびやりながら彼女としばしオシャベリを楽しみました。彼女の言葉はきれいな英語で、長期間英国人に仕えていただろうことがうかがえます。そしてこのパブもたぶん経営者は英国人でしょう。オシャベリの中で「私はマーサイ **Maasai** よ」と言われ、ああなるほど、だからこのほっそりした体形なんだなー、それにしてもはえらい小柄だなーと思っていました。めっぼう旨い昼酒のエールがよく効いて、じゃあそろそろ、と席を立つと、又おいで下さいね、と彼女もスツールから降り立ちました。ここでビックリ仰天、なんとなんと小柄だと思っていた彼女は私よりはるかに背が高かったのです。

162センチの私よりはるかに大きい、たぶん楽に170センチを超えていたでしょう。

なんのこたない胴長短足の当方とは逆に、彼女の座高は極めて低かったんですね。資料を調べると、背が高い高いと言われるマサイ族も実はそんなに大きいわけではなくオランダや北欧諸国の民族の平均のほうが大きいらしい。しかしいづれにしてもマサイ族のほっそりした体形と手足の長さはやはりオドロキです。それにしても、遊牧生活に徹して植民地政策には従わないと言われるマサイの女性が、こんな所でシティ・ライフをするのだろうか？ という疑問は残りました。何か事情があって孤児になってしまい、幼時からずっと英国人に育てられでもしたのだろうか？

その後ケニアでも色々と血なまぐさい事件があったようですが、少なくともこの時点ではモンバサはこのアフリカ東岸航路では一番まともな所だったという印象です。ステベや商店員などの対応もまずまず。あえてその理由を上げるとやはり宗教を抜きにはできません。ひとつ前のソマリアが回教徒95%だというのにケニアではプロテスタントとカトリックを合わせキリスト教徒が70%を超えと言います。歴然たる違いです。ところで、現アメリカ大統領バラク・オバマ氏もそのルーツをたどるとケニアに行き着くとか……。そう言えばオバマさんもアメリカの黒人にしては珍しくほっそりタイプですね。

*

さて次はタンザニア **Tanzania** のタンガ **Tanga** とダル・エス・サラーム **Dar es Salaam**。年表によると、タンザニアと言う国は元々は英国領だった所ですが1961年に独立してタンガニーカ **Tanganyika** になり、その後1964年にインド洋の島々を集めたザンジバル **Zanzibar** と合併し、タンザニアと言う国名になったそうです。

だから、協優丸で行ったときは既にタンザニアになっていたわけですが、元々大陸部分の
 国名であったタンガニーカと呼ばれるのが普通でした。

その一番北の港がタンガ Tanga です。



北のタンガから南のダル・エス・サラーム Dar es Salaam に至る大陸部分が、元タンガニーカだった所。 その沖にある大きな二つの島を含む島々が元はザンジバルだった。



タンガの港はこんな具合。 協優丸の錨地はタンガの港の沖にある小島のさらに沖、味も
 そっけもない錨地。 港と言っても日本なら田舎の漁港並み。 大型船用の施設は全くあ

りません。荷役中の船からはその港も小島の陰になってよく見えませんでした。

揚げ荷は全て舢。こんなところですから、殆どなんの印象も残っていません。

仕方ないですね。

次は当時の首都ダル・エス・サラーム。タンザニアの首都はのちに内陸のドドマ Dodoma という所へ移ったようですが、実質的な経済の中心は現在でもここダル・エス・サラームに変わりはないようです。勿論当時は名実ともにナンバー・ワンの都市だった筈。

赤線に面した部分が商港で、その下半分が大型船用の港湾施設です。



このタンザニアという国もソマリアほどではないにしてもかなりヤヤこしい。独立したときこそ英国領であったものの、それ以前の文化はアラブ人がもたらしたものらしい。

その後ポルトガル、ドイツ、ベルギーなども様々な形で利益をむさぼっていたらしく、こんな歴史のある所ですから、宗教的にも非常に複雑になるのは致し方ありません。

大陸側のタンガニーカではキリスト教 30%、イスラム 35%、伝統的（民族的）宗教信者 35%だけれど、ザンジバルの島々では殆ど 100%イスラムなんだそうです。

ダル・エス・サラームでは船に来るステベも街の住民もあまり友好的な雰囲気はなく、従って上陸しても半ば緊張状態を崩せず、楽しめることはありませんでした。

お隣のケニアも支配者の変遷と言う意味ではほぼ同じ歴史を持つようですが、ケニアではキリスト教信者が 70%を超えと言われるところがやはり決定的な違いでしょう。

宗教についてクドクド語るのは半ばウンザリですが、こうしていろいろな国を見てくると

やはりイスラムの国には色々理解できない所が多すぎます。 宗教的な対立、又は同じ宗教の中でも宗派の対立は世界中どこでも見られることですが、それにしても・・・。

*

次はモザンビーク **Mozaambique**。 ここがまた超ヤヤこしい国。

この国はポルトガルの領土でしたが、1964年から独立を求める原住民とポルトガル軍の間で独立戦争が始まり、以後長期間にわたって戦乱に明け暮れたのです。 そして1975年になってついに独立戦争は終結、モザンビーク人民共和国と言う独立国が出来たのです。 この長い独立戦争の間には様々な国からの様々な介入があつて、冷戦時代の東西両陣営の代理戦争の様相を呈するまでになったようです。

そして、独立後も様々な内戦が続発し、それは1992年まで続いて、結局第一回大統領選挙が行われたのは1994年。 ここでようやく正常な国家として形を成したということでしょう。

協優丸がここに行ったときはこの独立戦争が始まって四年目のこと、まさに真っ盛り。 この時はまだポルトガル軍の戦力が盛んではあったものの、解放戦線側もソ連や東独など東側の軍事援助をえて徐々に力を蓄えていた時期であったようです。

最初に行ったのはナカーラ **Nacala**、こんな所でした。



協優丸の錨地は町の前面でしたが、その近くには明らかに軍の輸送船と分かる船もアンカ

一していました。パイロットや代理店員に聞いた話を総合すると、どうやらこの船の任務は国内あちこちへ兵員を輸送することだったのです。

解放戦線側は当然ながら国内あちこちでゲリラ的に戦闘を仕掛けるわけですが、ポルトガル軍としてはそのすべての戦闘カ所に十分な兵員を配備するのは極めて難しい。何しろ陸上にはまともな道路はなく素早く兵員輸送する手段はない、結局何隻かの兵員輸送船を用意して、散発的なゲリラ戦に応じて海上から兵員をつぎ込むしかないわけです。

もう、これを聞いただけで、勝負あった、としか思えませんでした。

しかし、この状況になってからもなお七年間も戦闘が続いたわけですから、ポルトガル軍もそれなりに頑張ったと言えるでしょう。

こんなわけで、この田舎の港ナカーラには他の記憶はありません。

次はベイラ Beira。



上の衛星写真のほぼ中央、赤線の部分が岸壁です。画像の左上隅から港にかけて川が流れ出しているんですが、川の流れは全て茶色の泥水。青っぽい色の海水部分とは明らかに違いますね。そしてその茶色の泥水は港の前面にも流れ込んでいます。実はこれが大いに問題になるところで、この川が運んでくる大量の土砂が、川の流速がガクッと落ちる海との境目、即ち港の前面辺りで堆積してしまうのです。

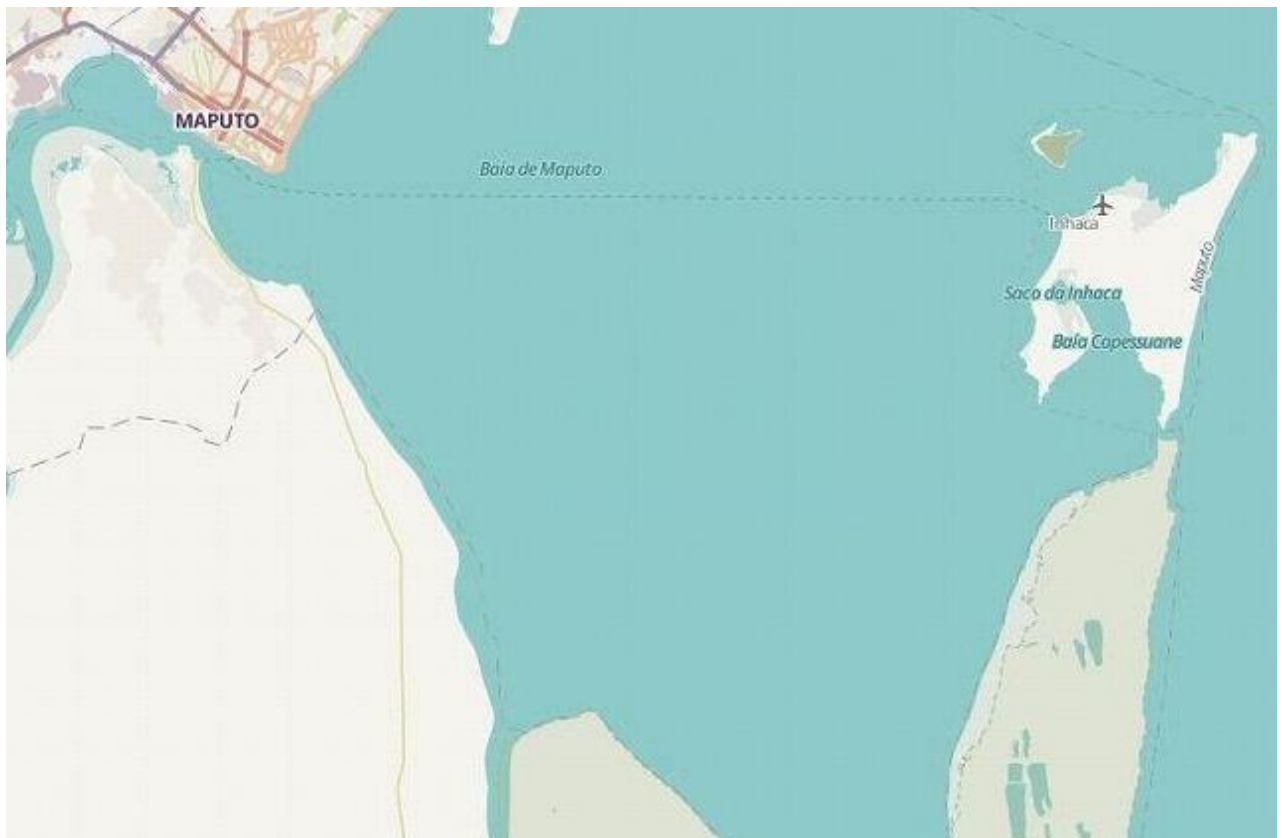
この時、ポルトガル政府は全土に散らばる反政府の民族解放戦線ゲリラの制圧に手一杯、港の浚渫・整備などやってる暇も金もナイと言うのが実情だったのでしょう。

で、どうなるか？ 岸壁前面の水深はどんどん浅くなり、入出港のタイミングはハイ・ウォーター（高潮時）に限られます。そして着岸荷役中、潮が引いてくると船底は海底に接してしまい、ついにはロウ・ウォーター（低潮時）では完全に座ってしまうのです。まあ、幸いこの海底というか河底は川が運んできた土砂の堆積、即ち軟泥ですから、そこに座ったからと言って、即船底にダメージを被るということはありませんが、決して気持ちのいいものではありません。

実害も少なからず出ます。まず第一に船が底触すると沖側に傾きます。なぜなら土砂の堆積は流速が落ち易い岸線に近い所ほど多くなるからです。この傾きが大きくなると、揚げ荷中の貨物が崩れてしまう恐れがあります。揚げ荷にとりかかっている貨物は当然ながら既にセキュアリング（固縛・固定）は外してあるし、傾いている時に貨物を常に崩れを起こさぬような形に保ちつつ揚げ荷を続ける、なんてことは至難の業です。場合によっては一時中止という羽目になってしまいます。

また機関部では発電機の冷却水の取入口が泥で塞がる可能性もあります。勿論こんな時は沖側最上部の取水口を使いますがそれでも安心はできません。時々発電機を止めてフィルター掃除の必要もあり、当然荷役はストップ。とにかくひどい港でした。

さて、モザンビーク最後の港はマプート Maputo。



東側に張り出した陸地が天然の防波堤になっているいい地形です。

実はこのマプートという港名、当時は全く違うものでした。当時の名前はロウレンソ・マルケス Lourenço Marquez。これはこの地にゆかりの深い探検家で貿易商のポルトガル人の名前なんだそうです。モザンビークがまだポルトガルの領土であった当時は、この名前がそのまま都市名・港名になっていましたが、その後独立を果たし、ポルトガル支配が解かれると当然の如くこの名前は変えられ、マプートになったのです。

ここはモザンビーク最大の都市ですから当然ポルトガル人が一番幅を利かしている地域で、ポルトガル軍も主力はここに集まっていたはず。だから、国中あちこちで起こっているゲリラ戦などどこ吹く風と言う感じでした。とにかく、どこへ行っても、何をやるんでもポルトガル人の仕切りでコトは運ぶのです。

この港では恐ろしい光景を目の当たりにしました。ステベ（荷役人夫）は20人位のアフリカンが一班を組んでいましたが、その頭はポルトガル人でその男の指図で揚げ荷をします。フォークリフトも台車もナシ、全て手作業。重いものは何人かがつるんで声を合わせて動かします。頭のポルトガル人以外のアフリカンは、全員腰回りにボロを巻き付けただけの裸同然の身なりです。

そして、驚いたことに頭のポルトガル人は、50センチほどの棒の先に3～4メートルはあろうかと言う長い皮帯を付けた鞭を持っているんです。そして、作業が滞るとその鞭を激しく振ってデッキを叩いて気合を入れるんです。

さすがに直接体を打つ場面は見えていませんが、いつ体に当たっても不思議ではない位近くをバシッ、バシッと叩くんです。人間を直接打つのは論外ですが、そもそもこんな道具が存在すること自体、大いなる問題です。今は人間を叩いてはいない、と言っても現にこんな鞭があって、威嚇の道具にしている点では同罪です。

アフリカンの人夫達は、数人が同時にかからなければビクともしない重いものをやっとのことで動かし終わると、その都度しばらくは輪になって肩を組んだり足踏みをして奇声を上げてお互いをたたえます。サッカーでゴールを決めると何人かが集まってパフォーマンスをやりますね、あんな調子です。仕事をやりおえて、一っ時の息抜き・気合の入れ直しの意味があるんでしょうね。わずか十数秒間の息抜きです。

ところが、ここでポルトガル人の頭の鞭がバシッと来ます。ハヨ、次にかかれ、というわけ。まさに小説や映画でしか見たことがない「奴隷」をこき使う場面そのもの。アメリカ南部諸州での黒人差別にも驚きましたが、ここでの光景はまるで一世紀前にタイム・スリップしたかのようでした。

当然のことながら、荷役作業で得られる収益は、大半がポルトガル人に吸い取られ、人夫にはその日一日食うだけのものしか与えられないはず。

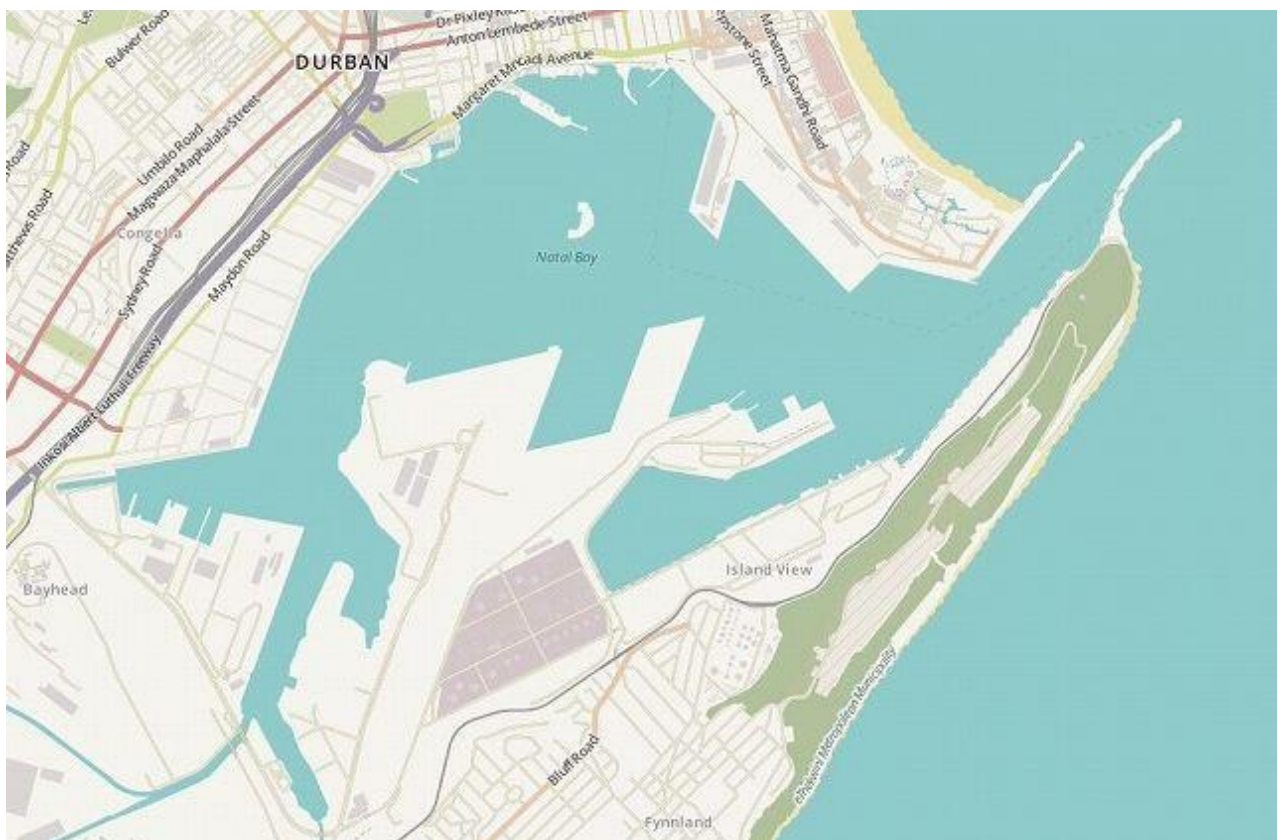
この頃既にポルトガル人に対する襲撃事件が各地で散発していたらしい。 そうなるのは当たり前、と言ってもいいような非道な仕打ちを、ポルトガル政府も個々のポルトガル人も長年にわたって続けていたわけです。 その後戦況は徐々にポルトガルに不利になり、同様な事件も一層増えていったことは確かでしょう。

1975年ついにモザンビークは独立を果たします。 その後、旧支配層に対する報復を恐れたポルトガル人は、大挙、難民としてモザンビークを去った、その数30万人とも言われています。すごい数です。 そういう最期を迎えたのも自業自得と言うべきか？

世界中の植民地で起こった独立への戦いは、大なり小なり似たようなことの繰り返しだったと思いますが、この目で直接その裏を垣間見たのは後にも先にもこの時だけでした。

*

最後の揚げ地は南アフリカ共和国のダーバン Durban。



ご覧のように「天然の良港」と言いたいところですが、たぶん最初はなんの変哲もない平坦な入り江だったのでしょう。 そこをある部分は掘り進め、あるいは埋め立てし、現在のような形に仕上げたものだと思います。 とにかく良港であることは間違いありません。

なにせ、南ア共和国最大の港湾都市です。

この国も他のアフリカ諸国同様多くの問題を抱えた国ですね。

当時の南ア共和国はまだアパルトヘイト真っ只中。豊かな天然資源に恵まれ、国力としては東アフリカ沿岸の他の諸国とは比較にならぬ位だったでしょう。治安状態も一応国家権力で抑え込んでいて、表面上は平和にも見えました。しかし、何しろ極端な人種差別主義の国でしたから水面下では甚だキナ臭い動きがあちこちにあった筈です。



当時のダーバンの海水浴場にはこんな立て札があったらしい。

簡単に言えば「このビーチは白人専用だよ」ということを英語・アフリカーンス語（オランダ語から派生したアフリカ南部で話される言語）・ズールー語（主たる現地人の言語）で書いてあるんです。

私が初めて米国寄港をした頃、即ち公民権法制定以前のアメリカ南部諸州も殆ど同じでした。この半世紀中に世界中で色々と大きな変化があったものだと改めてオドロキです。この港にはこの後も何度か寄港しましたが、単独で、又は乗組員だけで連れ立って上陸した記憶がありません。ここには船食（船舶食料納入業者）経営の初老の日本人女性がいて、彼女は入港するや否や訪船し、商売はそっちのけで「絶対乗組員だけで上陸しないでください、上陸したいときはそう言ってもらえば私が案内します」と言うんです。一度彼女の車で街に連れて行ってもらったことがあります。街へ入ると彼女自身が緊張の度合いを高めるのが感じられて、街歩きを楽しむという気には到底なれませんでした。

後にケープ・タウン Cape Town やポート・エリザベス Port Elizabeth などでも同様の経験をしました。本船に来る船食業者や代理店員は自分の関係する船の乗組員が事件に巻き込まれるのだけは避けたいという思いが強かったのでしょう。

マンデラ政権誕生以後、即ちアパルトヘイト政策が撤廃されてからは、私は一度も南ア諸港に入港したことがありません。ご存知のように2010年にはサッカー・ワールド・カップが開催され、治安上の大きな問題は報道されなかったようですが、本当にこの国が外国人にとって安全になったとはとても考えられません。

*

ダーバンで揚げ荷を全て終了し、この後は再びロウレンソ・マルケス（現マップト）、ダル・エス・サラーム、モンバサなどで積荷をしながら北上します。復航の積荷は記憶に残る所ではカップー・インゴット（50センチ角・厚さ10センチ位の座布団状、または10センチ角・長さ5～60センチ位の棒状に固めた粗銅）、1メートル角位の立方体に固めた生ゴム、綿花、紅茶、コーヒーなどなど。そうそう、香港揚げの象牙も積みましたよ。こんな貨物を積んで一部は途中のシンガポール・香港で揚げたり、そこでまた別のものを積んだりしながら日本へ帰着。ここで協優丸は一旦定期航路から外れます。

*

この頃の定期航路の船では、定期待ち、と言うことが時々がありました。定期航路と言うのはそれぞれの航路ごとに日本での積み始め、及び出発の日程が決まっています。だからこそ「定期航路」ですね。積み始めから出発までの日程は日本国内のことですからよほどの悪天候続きでない限り大きなズレは生じません。しかし外地での揚げ・積み、特に積荷は所詮相手任せ、予測しがたい諸々の狂いがあり得ます。結局「定期」とは言っても、その航海終了まで全てが予定通りに運ぶ、とは言えないのが実情です。オペレーター（運航会社）では多数の船をやりくりして、次の日程にアナをあけないように努めるわけですが、アナをあけないことを最優先すれば当然アマリが出てきます。要するに日本帰着・揚げ荷終了後、次の定期航路にスナリはまらない船が出てきてしまうのです。これが「定期待ち」。

この期間がごく短ければ、例えば一週間以内位なら、日本のどこかの港内で、待機と言うまたとない休日がもらえるわけですが、もっと長くアキになってしまうと、ツナギにちょっとどこかへ行ってこい、と言うことになります。

この時の協優丸の定期待ちではアラスカのパルプ積み取りに行かされました。その当時、アラスカ州最南部のシトカ Sitka には日米両政府の協力でできたアラスカ・パルプという工場があり、日本の製紙各社にウッド・パルプを輸出していました。この工場建設に至るまでには日米両政府間でいろいろな駆け引きがあったようですが、船乗り

は関係ないので、いきさつは省きましょう。

前航海のアフリカ東岸とは打って変わって、極寒の地域です。協優丸でここに行ったのは3月初めから半ばにかけて、まだこの辺一帯は殆ど白一色というか、墨絵の世界という状態でした。灼熱の地から、極寒の地へわずか一か月ぐらいでの移動で、こういう生活環境の激変は決して健康にはいいことではないのでしょうか。しかし、こっちは当時まだ二十代後半に入ったばかり、環境の変化などどこ吹く風。

*



地図の左下の赤の楕円は既におなじみのウニマック水道 Unimak Pass。日本から北米諸港への航海には外せない関門みたいな所です。そして右手に今回の目的地シトカ Sitka があります。バラノフ島 Baranof I.最大の都市です。まあ、最大の、と言ってもちょっとした集落にケの生えたような小さな町ですけどね。

地図の中央付近のアンカレッジ Anchorage。以前は日本着発の長距離航空路の重要な燃料補給地で、欧州便も北米各地への便も必ずと言っていい程この空港に燃料補給のため立ち寄ったものです。

アンカレッジの右のヴァルディーズ Valdez は、以前このブログでもお話ししましたが、甚だ不名誉な大事故として記録される、大量の原油流失を起こした場所です。



船はシトカの沖で短時間錨泊し、入国手続きを済ますとすぐ抜錨、そのまま東へ向かいます。この辺の地形は全て古代の氷河跡だと思われませんが、図の右手のパルプ工場もその中にありました。この界限、人家は全くありません。地図上の主要道路もシトカの町から少し東で途切れていますね。



ソウミル・コーブ Sawmill Cove (製材所入江) という名前が示すようにこの入り江に面

した施設は当時は製材所とパルプ工場で占められていました。 自然林伐採が制限されてどちらの事業も成り立たなくなり、現在はここに示されるように海産物加工工場と飲料製造工場が出来ているようですが、広い敷地の大部分は空き地同然のように見えます。上の衛星画像は暖かい時期のもので雪が全く見えませんが、三月初旬・中旬には辺り一面雪でおおわれていました。

この航海は通常の定期船のスケジュールではないので、この港だけでウッド・パルプを満船したんですが約一週間程かかったと思います。 夜荷役は全くナシでした。この地には昼夜兼行で作業を続けるほどの労働力もなく、それほど急いで効率よく仕事を進めるほどの意味もなかったんでしょ。 全てがスロー・ペース。

朝起きるとデッキもハッチの上も一面、雪が積もっていることが何度もありました。そんなときはステベが乗り込んでくる前に、甲板部総出で雪かき、が一日の仕事始め。

*

ある日の昼休み、岸壁近くの道路を散歩してみました。 シトカ方面から通ってくるステベが朝晩通る以外、車も殆ど通りません。 そんな寂しい道路の路肩を、あちこちに残っている雪をよけながら歩いていました。



辺りは白樺かどうか詳しくは知りませんが樺ノ木属の何かだったのでしょ、人手の全く入らない自然林です。 しばらくのんびり歩いていると、フト何かの気配を感じました。

林の中にこんな奴がいたんです。



ビックリ仰天!!

まるで造り物のように身じろぎもしないで、ジッとこっちを見ているんです。巨大なツノを持ったムース moose (ヘラジカ) です。お互いにしばらく固まっちゃいましたネー。やがて、向こうには特別の警戒心も敵意もないらしいことがわかりました。それまでコイツの存在に気が付かなかったのは私の方だけで、向こうは歩いてくる私を遠くから分かっていたんでしょうからね。最初に気付いた仰天の時を過ぎて、よく見れば優しいというかヤヤ鈍いドンヨリのウシのような目です。両方ともしばらくは固まったようになっていましたが、やがて大きな角をクルリと回して向きを変えると、図体に比べるとごく小さなシッポを振り振りゆっくり林の奥へ消えてゆきました。イヤー、驚きましたねー。牛より一回り大きかったような印象ですが、それはビックリしたあまりの錯覚か、はたまた特大にデカイ角のせいかな？ それにしてもこんな道路わきで何をしてたんだらうネ？

船に帰ると舷門の近くにステベの頭が居たので、この話をするに「アア、この辺りにはよく出てくるんだヨ」と当たり前のよう。時には車と衝突、なんてこともあるらしい。

ちよっとこっちへ来てみなヨ、と沖側のデッキに連れてゆかれました。彼は対岸の山肌をゆっくり眺め回しています。山の斜面は雪が積もり、ほぼ全面、白く

なっている雪面から木の頂部だけがあちこちに散らばって見えます。

彼はしばらく山肌を眺めていましたが「ウーン今日は見えんナー」と言っています。

何を探しているの？と聞くと「グリズリーgrizzly だヨ、時々ここから見えるんだ」

エッ、グリズリー？ 「ああ、ブラウン・ベアーbrown bear (ヒグマ) のことだヨ」

そろそろ冬眠からあけて腹を減らしたグリズリーが、この辺に多くいるムースを狙って出没するんだとか。 「そのうち見つけたら教えてあげるヨ」と約束です。 そして「散歩

もいいけど工場よりアッチ側へは行かない方がいいヨ」

その日の夕食時、メスルーム（若手士官食堂）で今日の話をする、話はすぐ船中に広まり、それからは昼休み散歩が流行りましたが、私のようなラッキーな思わぬ遭遇は再びはなかつたのです。

二～三日後、デッキで例の頭が私を呼んでいます「ルーテナン、双眼鏡を持ってこいや」そして「ほら、あの辺をよく見てみな」なるほどクマです。 山の雪の斜面をゆっくり移動している大型の熊をはっきり双眼鏡の視界内にとらえることが出来ました。

デッキに出ている乗組員に教えると、みんな大喜び、早速双眼鏡の順番待ち。



とにかく殺風景だけど自然豊かな所でしたねー。 この時は周りの山の斜面はまだ一面の雪で、特に工場より右手（東側）はまだ、雪深い、という感じでした。

この衛星写真でも工場以外に人のいる形跡は見つからないでしょう？ 海岸に沿った道

路も工場の先ですぐ途切れています。その先にも道はあるかもしれませんが、まあ、獣道みたいなものでしょう。

道路もないような所は当然野生のテリトリーなんだからソッチの散歩はしない方が無難。もともと、この時はまだ、車の通らない工場から奥の方は、道路にも雪がある状態でしたから、とても散歩できるような状態ではありませんでしたけどね。

なお、先程のステベの頭が私を呼んだ「ルーテナン」とは **lieutenant** で本来は英語圏の各軍の尉官など若手士官の階級ですが、米国では商船の若手士官の俗称でもあります。

「航海士さんヨー」ぐらいの、ごく軽い敬意と親しみの感じられる呼びかけ。

特に軍経験のある人たちがよく使う言葉です。

*

協優丸が定期スケジュールから外れたおかげで、思わぬ経験をさせてもらいました。この後日本に帰ってあちこちの製紙工場にパルプを揚げて、再び船は定期航路に復帰。でも、私は定期起こしの横浜で社命により下船、次の船に転船です。

その話はまた今度。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ（目次）頁に戻る](#)

*

***** お知らせ *****

誠に勝手ながら、以後のアップロードの間隔を一応四週間とさせていただきます。年寄りの常として昔のことほどよく覚えている、と言うのは本当のことで、こうして書き進んで時代が進むと共に段々記憶があやふやになりつつあります。実はこの号の後段も、協優丸でのことだったか、協明丸でのことだったか書いている内に怪しくなってきました。理由は「協」の字が付く船には多数乗ったから、なんていう言い訳もありますが、とにかく、記憶がはっきりしない部分が色々あることは確かで、確認に手間取ります。

と同時に、何をするにもスピード感がなくなり、一頁を書くにも時間がかかるのです。

まあ、どっちみちなんの役にも立たない無駄話。ご容赦ください。

次回更新は 12 月 3 日（土曜）の予定です。