

Once a Sailor, Always a Sailor



甲比丹航海記

031号 (01 Apr. 2017)

定期貨物船・名古屋丸

(Dec. 1971 ~ Sep. 1972)

1971年9月に英光丸を有給休暇で下船した数日後、O海運本社に行き退職を申し出ました。船員課長は、英光丸乗船直後に船長との間に起きた悶着はよく記憶していたので、

雇用継続はできないかもしれない、とウスウスは感じていたようです。

彼によると、あの船長はその後すぐ退職したとのこと。だからあの事を気にすることはないんですヨ、とも言われました。しかし、そう言いつつ、彼も引き留めは無理と見越していたようです。実際、あの馬鹿気たことがなければ、私もそのまま居続けたかも知れません。あんなしょうもない船長を中途採用したのも急成長中の新興会社にありがちな人事の弱点。同じようなことが繰り返し起きてもおかしくない。私の採用だって船員課長が一人で決めちゃったんですからね。

とにかく、この時私の意識は既にT船舶に向いていたので、結果として英光丸は腰掛けに

乗っただけになりました。 サラバO海運!!

*

その足でまっすぐT船舶へ。途中で海務課長T.H.船長あてに電話を入れると「オー、待ってたぞ、部長や船員課長には私から話しておくから、すぐ来てくれ」そして今回も前回と同じ顔触れ、船舶部長、同副部長、船員課長、海務課長の四人同席での面接です。と言っても、私の履歴は既に去年吟味済みで問題ナシでしたから、その後の一年の話を簡単に聞かされただけ。

事前に海務課長が釘を刺したのか、今回は副部長氏からなんの異論も出ませんでした。どうもこの二人の間ではポジションが逆転しているようにさえ感じられます。間髪を入れず結論を出す人と、ウジウジと即決できない人の違いからそう見えてしまうだけか？ともあれ、即、採用決定、ではなく既に決まっていた事だったらしい。

この副部長氏は、言わば組織のブレーキ役のような存在になっていたのかもしれませんが。組織内で何か新しい企画が持ち上がった時、力強くそれを前に進めるエンジン役が重要であることは当然ですが、イヤ、ちょっと待てよ、と冷静に且つ客観的に、殆ど否定的にその案件を吟味する人物も組織には必要かもしれません。全員が新企画に浮かれそうになっている時、誰か一人、マイナス要素だけを見つめる人が居てもいいでしょう。

副部長氏がそういう役割を自覚していたかどうかは疑問ですが、結果的にそうになっていたことは確か。その後この会社にいる間、何回も同じような場面を見聞きしました。まあ、言い換えれば極めて優柔不断であることも確か。海務課長T.H.船長の反対の極にいる人物でした。この副部長氏も元は海上職だったけれど船長になる前に陸上職に転身したらしい。その方が彼には向いていたことは間違いありません。

一般論としては、何でもカでも突っ走るのがイイわけはなく、ジックリ時間をかけて良く考えるということも大事なことでしょう、熟慮断行。しかし、船長職のみでなく、およそ海上ではアレコレと思い迷っている時間はありません、即断即決をヨシとします。

*

この面接の時も、副部長氏はちょっと余計な質問をしました。「H君、君はインドネシア航路は初めてとのことだけれど、インドネシア語はだいじょうぶかネ」「インドネシア語ですか？ イエ、全く知りません」と私。「そうかー、そりゃちょっと困るぞー」「エッ、どうしてですか？」すると、ここで海務課長氏から一言あり。

「Nさん（副部長のこと）何言ってるんですか、H君はこれまでアチコチ不自由なくこな

してきたんです、ネシアだって仕事の面は100%英語だけでOKですよ」

そして私に向かって「いやー、Nさんは古い時代のネシアの事を言ってるんだ、君はこれまで通り仕事は英語で通せばいいんだ。全く心配はいらないヨ、ネシア語はそのうちポツポツ覚えりゃいいんだ」

ソリヤソーですよ、前の英光丸だってマレー語族の多い東南アジアでの仕事だったけど、英語だけでなんの不自由もなかったんだし……。　どうやら、これまでこの会社ではインドネシア人との会話はもっぱらネシア語でやっていたらしい。

従来のこの会社の活動範囲は殆どインドネシアとマレーシアに限られていたので、できるだけ現地人に密着するためにもインドネシア・マレーシアに共通の言語（インドネシア語とマレー語は殆ど同じ）で仕事をしてきたのでしょ。それはそれで結構なこと。

乗船してから分かったことですが、新人以外、殆どの乗組員はネシア語ペラペラ。

*

しかし、この頃既に英語は「英国の言語」というより世界語としてとらえるようになっていたと思います。　異国人同士がお互いの言語を理解できないとき、英語を共通語として意思の疎通を図ることが当たり前になりつつあったということです。　街中では英語が通じにくい中南米ですら、仕事の面では英語だけでなんの不自由もありませんでした。

また一方、この頃からT船舶の活動範囲もインドネシア・マレーシアだけでなくありつつありました。　そうなるとう必然的に英語の必要性が増すわけです。　副部長殿はそういう変化に順応していなかったということ、会社幹部としてはマズイですね。

まあ、彼が若い頃のインドネシア人は英語を話さなかったのかも知れませんが。

*

とにかく採用面接は終わり。　その後、船員課長のデスクに移り、早速乗船予定の打ち合わせになりました。　そして決まったのが題記の名古屋丸。

乗船予定は約三か月後ですが雇用は本日から開始、即ちすぐ予備給（自宅待機給＝基本給のみ）が支払われる。　ショッパナからちょっとした長期休暇です。　まだ実際に働いてもないのに待機給つき休暇とは鷹揚なもの。　逃げられちゃまずい、だったかな？

実は私個人としてもこの思わぬ休暇中に人生の大きな節目を迎えました。

婚約です!!

人生のパートナーを決めるという行為は、会社選び・船選び以上の大きな意味を持つことは疑いないところです。　ここで思い切ってそうした、ということはこの時点で人生設計

にある程度のメドがついた、当面 T 船舶で落ち着こう、イヤ落ち着かなくては、と考えたことは間違いありません。 まあ、「航海記」には直接の関係はないので、ここではこの時期に婚約したという事実の記録だけにとどめましょう。

*

また、この休暇中にもう一つ記録すべき重要なことがありました。 まだ実働はゼロなのに休暇とはおこがましいですが、まあ、言うなれば私の船乗り人生の大きな節目、しばしの休息、しかも待機給が付いているわけですからある種の休暇です。

それはともかく、その重要事項とは甲種船長免状取得です。

当時の法規では、甲種一等航海士免状を取ってから、三年の乗船実歴があれば甲種船長の口述試験の受験資格が認められました。 この受験資格の為の乗船実歴はもうかなり前に満たしていたんですが、まあ、いつでも取れるワと延び延びになっていました。 これまで、転職やらなにやらで受験しようという気持ちのゆとりがなかったことも確か。

T 船舶という望ましい会社に落ち着けるメドもついた、人生のパートナーも決まった、じゃあ、この辺で免状もキリをつけよう、というわけ。

その口述試験はすんなりパス。 メデタク甲種船長免状が交付されました。



上がその甲種船長の海技免状・和文頁。 下はその表紙と英文頁です。



*

この紙切れ一枚が持つ意味は大きく、結果としてこの一枚のおかげで会社にしがみつくことも、上司にへつらうこともなく自由気ままに、文字通りゴーイング・マイ・ウェイを実践できたわけです。まさにアルバトロスの唯一の拠り所。後年、日本人は自分だけという厳しい海上生活で、ウツにもならず生きてこれたのは、誰に媚びることもなく自立できたからにほかなりません。アタマに来たらケツを捲りゃイイ。

それが出来たのもこの紙切れ一枚がメシの種を保証してくれたから・・・。

*

上の和文頁の免許日付は昭和46年12月3日、これとは別に、その下に昭和49年11月15日交付、となっていますが、この時免状の書式が変わってこの免状は二冊目の新しい書式だからです。90ミリ x 127ミリの手帳型。旧書式はこれよりやや大きな手帳型。また、この右上に一級小型船舶操縦士免許交付というスタンプが押されていて交付日が昭和50年となっています。これ以前は、或る種の海技免状を持っていればそれ以下の免状は全てカバーされていたのですが、法改正があって小型船舶操縦免許に関してはその効力はなくなりました。しかし、この法改正以前に海技免状を持っていたものに対しては既得権を認め、申請すればこのように現有の免状にスタンプを押してくれたのです。

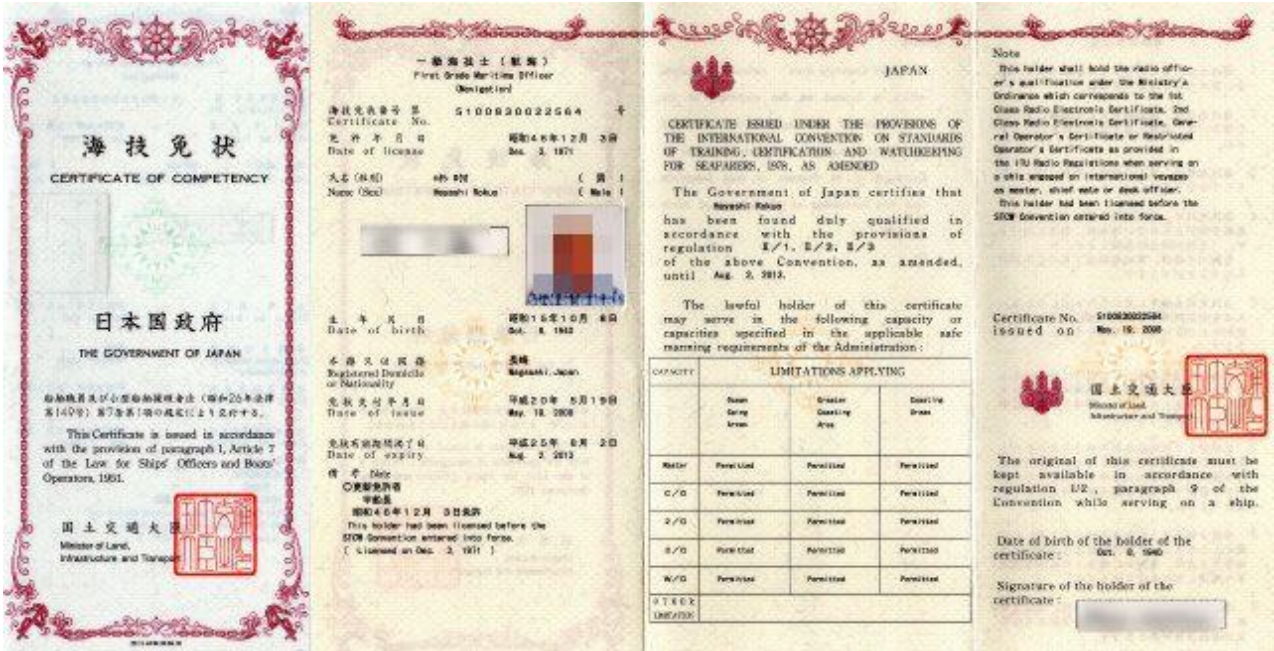
その後、更に法改正が重ねられ、現在の小型船舶操縦免許証はこんな風になりました。



自動車運転免許証などと同じサイズのプラ・カードですが、Permit of Boat's Operator と Date of Birth の英文表記がある所が違います。 海外でも ID になり得るでしょう。 以前と違うのは「操縦士」免許ではなく操縦免許証という言い方へ変わったこと、一級という表示が別枠にされていること。 同じく別枠の特殊とは水上オートバイも OK、特定とは旅客を乗せる船も OK の印。 これらも既得権で得たもので、試験は受けてません。

*

また甲種船長免状も現在は一級海技士（航海）なんていう名称に変わり、甲種船長を取得した頃は手帳型だったのが次のように四つ折り一枚に変わりました。



かように海事法規の改正は何度も繰り返されてきました。 それだけ海上運送の環境は船員関係法のみならず、あらゆる面でこの半世紀の間に激変したと言えるでしょう。

*

ところで、私の目でみた当時の T 船舶は、地味ながら安定感のある好ましい運航会社であったことは確かです。しかし、迂闊にも入社直前まで気づいていませんでしたが、この会社も既に大企業に飲み込まれる状況になりつつあったのです。ということは、私がこの会社に落ち着こうと考えた主たる理由、自社のファンネル・マークを付けた船で仕事をする、という期待は既に損なわれ始めていたのです。

主たる業務である東南アジア定期航路こそ自社運航のままでしたが、この前年辺りから専用船を建造し始めて、大手運航会社 N 郵船へ用船に出す事業がスタートしていたのです。私が T 船舶を選んだ最大の理由、ここなら避けられると思っていた用船での仕事がここでも動き始めていたのです。なんたることか、これでは K 汽船や O 商船と同じことになります。しかし、まだこの時点では、この会社の主力業務は自社運航の東南アジア定期航路であったことは確かです。まあ、ヨシとするか。

*

T 船舶での最初の乗船、インドネシア定航船・名古屋丸はこんな船でした。



当時の典型的な一万トン（この場合は総トンではなく載貨重量トン）型定期船です。ファンネル（funnel=煙突）のマークをご覧ください。これまでに登場した定期船、協慶丸・協明丸・協優丸・協瑞丸などとの違いが分かりますか？これが T 船舶のファンネル・マークです。ファンネルに上から黄・赤・黄色が帯状に塗られています。

*

次はいつもの通り、船員手帳の雇入れ・雇止め公認欄。

これを書いていて初めて気が付いたんですが、名古屋丸乗船日は昭和 46 年（1971 年）12 月 3 日、甲種船長資格の免許も全く同じ日付でした。しかし、口述試験受験日と免状そのものを受け取った日がいつだったかは全く記憶にありません。

まず航行区域の欄。名古屋丸は東南アジア定期航路とは言っても近海航行区域の枠外にも出ることがあるので、この通り航行区域は遠洋区域となっています。

8		(五)		雇 入 契 約 関 係	
船 名	汽船 名古屋丸	総トン数	7562.42 G.T.		
Name of Ship	M. S. NAGOYA MARU	主機の種類	ディーゼル 1筒 6,000馬力		
職 務	一 航	航行区域又は は定業制限	遠洋区域		
Position		年令 18 年 に達する日	年 月 日		
船舶所有者の 住所及び氏名 又は名称	東京都千代田区丸の内二ノ三 船泊株式会社	船長 (印)			
雇 入 期 間	不定				
雇 入 年 月 日 及び雇入港	昭和46年12月 8日 横浜港				
備 考					

9		(六)	
更新・変更 (船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは定業制限、船務又は雇入期間)			
年月日及び新旧事項		(官庁公認印)	
雇 止 年 月 日 及び雇止港	昭和47年9月11日 横浜港		
備 考	有給休暇		

揚げ積みの海域は近海の枠には縛られません。 事実、私が入社した頃から、インドネシアでの揚げ荷終了後、日本への復航貨物としてオーストラリアの物産を積むことがよくありました。 また、前の英光丸では「近海区域・国際航海」となっていました。 遠洋区域の場合は国際航海が当たり前だからこの通り国際の文字はありません。

次に、船長の署名・捺印欄に船長印が二つ押されていますが、乗船中に船長が交代して、下船時には後任船長になっていたからです。 これまでにもこういうことはありましたが、船長名がダブらなかったのは、記載するパーサーが端折っちゃったのです。

そして、この後任船長は私の採用決定に一役買ってくれた海務課長の T.H.船長でした。 彼の陸勤も二年が過ぎ、海上職に復帰するに当たって、どうやら船員課長に働きかけをしたような気配があります。 アイツの乗った名古屋丸に乗せろヨ、俺がもう一度鍛え直してやるから・・・とかなんとか。 CM のセリフで言えばアリエール話です。

*

一方、乗船した時の T.N.船長は、二十期以上離れた同窓の大々先輩でした。 戦争経験者、沈着冷静そのもの。 要点だけはしっかり押さえはするものの細かいことは言わず、大抵のことはチーフに一任。 非常に仕事のやりやすい抜群の上司でした。

このキャプテンの後に例の元海務課長 T.H.船長が乗船してきたのですが、彼も前任者に劣らず素晴らしい船長でした。 他の乗組員から聞いていた裏話では、スコブル付きの厳しいキャプテン、というのが専らの噂でしたが、私にとってはキワメ付きの良き上司でした。 例えば、この船長が明らかに何か勘違いをして指示を出そうとしたとき、キャプテンそれはコウコウですよ、と私は忌憚なく間違いを正します。 そうすればこの人は、「オオ、そうだったか」とあっさり自分の間違いを認めて、オーダーを改めるのです。

しかし、どうやらこれまでのこの会社の多くの部下達は、一見コワモテのこの船長に異を唱えることを恐れて、間違いを承知はしていても、唯々諾々と、黙々と従うのが当たり前

だったらしい。だから私のような対処の仕方は、このキャプテンにとっても新鮮で、且つコイツは信用するに足る、と感じられたのでしょう。

このキャプテンは自分が特別厳しいなんて自覚はなかったに違いない。私自身もこの船長が噂されるように厳しいとは全く感じられず、自然体で接することができたのです。

そして、すんなりこのスコブル厳しいと恐れられる船長の信頼を得たのでした。

その結果、このキャプテンも私の甲板部での仕事に関しては、ダメ押し程度の質問は別として、殆ど任せっぱなしという風にしてくれました。人のウワサなんてこんなもの。

多くの乗組員は、このチョフサーはどうしてあの厳しいキャプテンに平気で対処できるんだろう、と不思議に感じているような気配でした。或る古参のクォータマスターは相ワッチのときの雑談で、このキャプテンに怒鳴られないチョフサーは初めてだなー、なんてみんなびっくりしてるんですよ、と言ってました。要するにウマが合っただけ。

というわけで、この船で仕えた二人のキャプテンは、私にとっては申し分のない良き上司でしたから、十箇月にわたる乗船期間中、実に快適そのもので過ごせたのです。

T 船舶での滑り出しは文句ないものでした。

*

ところで、面接の折、副部長氏に指摘されたインドネシア語についての問題は、やはり彼の杞憂に過ぎませんでした。現地へ行ってみると、当然のことながら代理店・荷役会社など港湾関係の責任者とは全て英語だけで何の不自由もなく仕事が出来ました。

T 船舶のチーフなのに、私がネシア語じゃなく英語しか話さないことをちょっと不思議に感じたらしい人もいましたが、仕事の面での不都合は全くありませんでした。

荷役の現場で、英語が話せない現地労働者に直接指示を出す必要があるときは、乗組員の誰でもが簡単にネシア語で言ってくれるので全く不自由はありませんでした。

やっぱり、あの副部長氏はちょっとピントがずれてしまっていたのかも・・・。

私もいつものことながら、コンニチハ、サヨナラ、アリガトウ、などの簡単会話はすぐに覚えました。しかし、それ以上にネシア語を勉強する気は起きませんでした。殆どすべての乗組員がペラペラですから通訳はゴマンと居て、不自由はありませんでしたしね。

ボースン (boatswain=甲板長) は、チョフサーはこの会社に来たばかりだからネシア語じゃダメだよ、などとステベ (stevedore=荷役人夫) の頭に説明していました。

私がどの国へ行っても常々心掛けたことは、簡単な挨拶やイエス・ノーの意思表示だけは現地語で・・・、ということ。

インドネシアでも、はい=イヤ Iya、いいえ=ティダ Tidak、ありがとう=テリマ・カシ Terima kashi、おはよう=スラマツト・パギ Selamat pagi、こんにちは=スラマツト・シアン Selamat siang、こんばんは=スラマツト・ソーレ Selamat sore、などはすぐ覚ええました。「さよなら」はそれぞれの時間帯の「こんにちは」と同じです。みんな朝

の挨拶はパギ・パギ Pagi pagi で済ますことが多かった、日本のオッスですね。

これぐらいの言葉を現地語で話すだけで好感度はぐっと上がることは間違いありません。明らかに外国人とわかる人に、たどたどしく「コンニチワ」と言われて悪い感じを持つことはまずありませんよね。むしろ、流ちょうな日本語で話しかけられたら、エッと思ってしまう。外国人として話す言葉はたどたどしいのが当たり前。それで十分。

*

さて、名古屋丸の揚げ荷での行動範囲は大体次の図に収まる範囲でした。



この中で通常の定期路線として必ず行ったのはシンガポール Singapore、ジャカルタ Jakarta、チェリボン Tjirebon、スマラン Semalang、スラバヤ Surabaya、それにスラウェシ島 Sulawesi (英語名セレベス Celebes、私の世代の方にはこの方がなじみがあるでしょう) のウジュン・パンダン Ujung Pandang、以上六港。これらを半時計回りに回るのが普通でした。そのほかスマトラ島のデュマイ Dumai やベラワン Belawan などに寄港することも時々。単発ではここに挙げた港以外にも行きましたが、そういう所は港湾施設が整備されてない所が多く、錨泊して舳への揚げ荷が普通でした。

なお、上記の地名のうちチェリボン Tjirebon としたところは現在は Cirebon と表記して

チルボンというらしい。私がこの辺を走り回っていたころは上記のように言っていました。

綴りも **Tjirebon** でしたがどうやらこれはオランダ領だった頃使っていたものらしい。

英語表記で **Cheribon** というのもあります。

また、ウジュン・パンダンも旧名はマカッサル **Makassar** でしたが名古屋丸で行った直前の 1971 年にウジュン・パンダン **Ujung Pandang** と改名され、その後 1999 年には再びマカッサルに戻ったそうです。 そうなってからは行ったことがありません。

旧植民地の地名は独立を機に変更されることが多いですね。 東南アジア諸国や、中南米ではそういうことによく出くわします。 前号で出てきたポート・セッテンナム (ポート・スウェットナム?) **Port Swettenham** (現ポート・クラン **Port Klang**) などもその典型で、旧宗主国・英国のエライさんの名前だったのを独立後改名したわけ。

マカッサルがなぜ旧名に戻されたのかは知りませんが、元々マカッサルという地名は植民地時代のものではなく、それ以前の旧王族時代の名前だったらしいから、元に戻すにもそれほどの抵抗はなかったのでしょう。

主たる揚地は上の図の各港ですが、この図の区域に達する前にもいくつかの港に寄ります。

日本を出るとまず基隆・高雄など台湾の港に寄ったり寄らなかつたり。

次いで香港、ここへは必ず寄港しました。

日本からこれらの港への輸出品もたまにはありましたが大量ではなく、香港までは殆ど積荷の為。 本格的な揚げ荷はシンガポールから始まります。

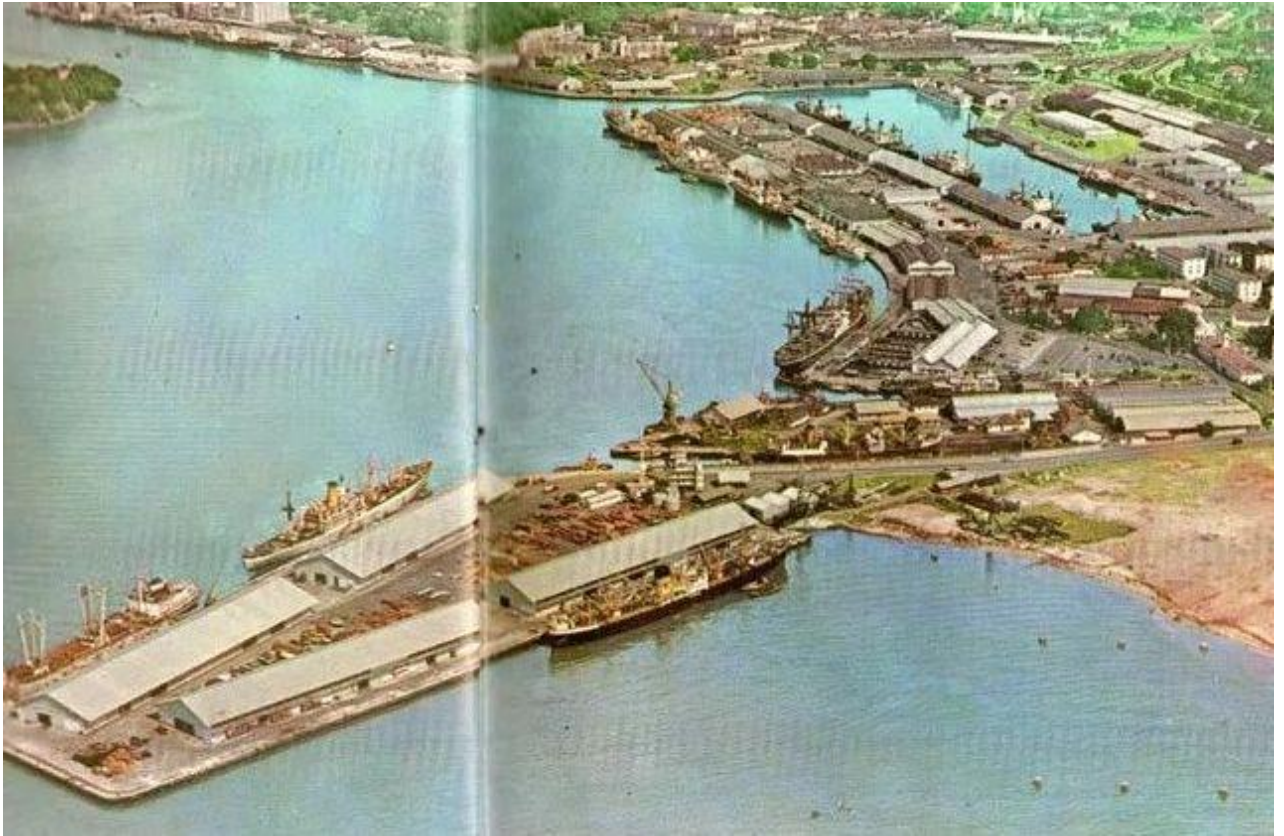
*

これまでもこの港については前号も含め何度も触れてきましたのでダブりますが、ここを飛ばすわけにはゆきません。 近年のシンガポールの変貌ぶりは驚くばかりで、私が若い航海士だったころの面影は殆ど残っていません。 港周辺ばかりでなく陸上の観光施設やホテルなども、ものすごい勢いで変わったようです。 イヤ、変った、と過去形ではなく只今現在もなお変化・発展しつつあるようです。

屋上に大規模なプールを持つ巨大ホテル等、テレビでご覧になった方も多いでしょう。 しかし、半世紀程前のシンガポール、名古屋丸で寄港した頃までのシンガポールの港は、英国統治の頃が開発されたままの原型をほぼ留めていたのではないか、と思います。

前号・英光丸の稿でお話ししたエンパイアー・ドックなどがその典型です。

何かにつけ便利に使わせてもらっているグーグル・マップ衛星画像などではその頃のたまたまはいはうかがい知れません。 しかし、いい画像を見つけました。



これは殆ど当時の風景のままです。 右奥に見えるプール状の係留施設がエンパイアー・ドック。 現在のような大規模港湾ではないけれど、係留されている貨物船の数も中々なもので、当時の神戸・横浜に近いくらい。 次は上の画像と同時代と思われるマップ。



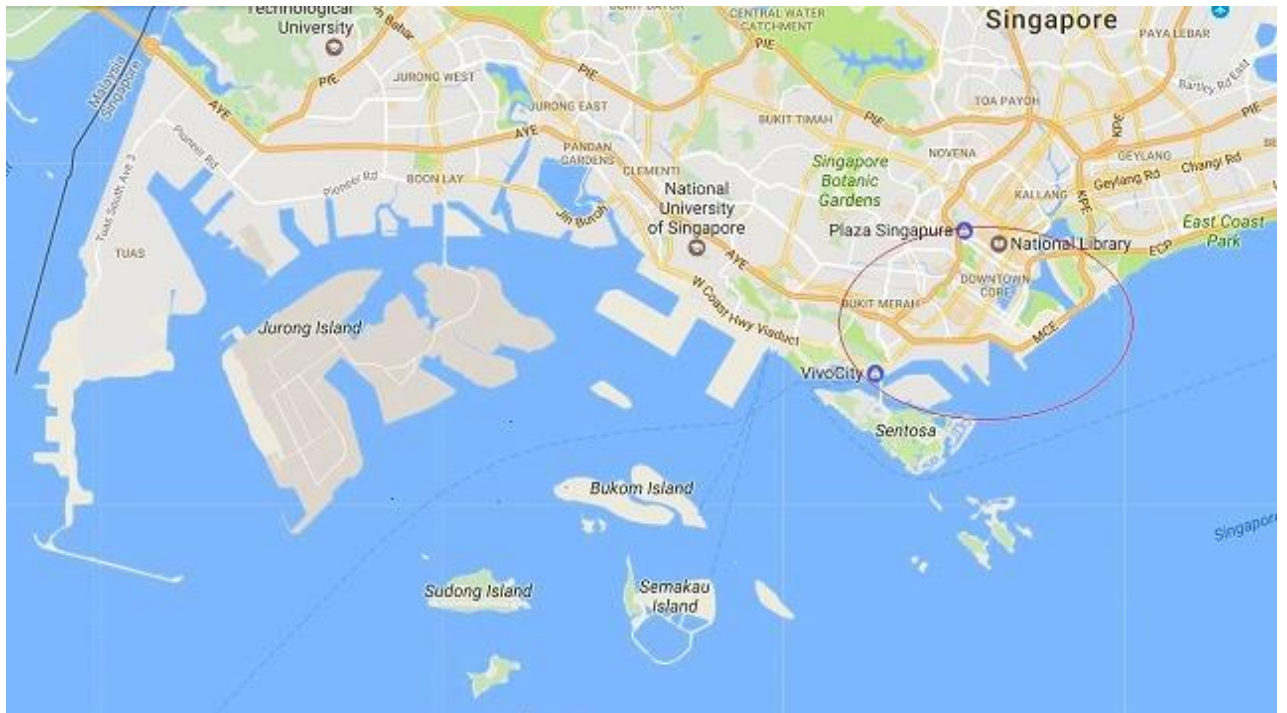
一つ前の画像は多分マップ上のグリーンのアローの矢印の辺りから撮影した空中写真でしょう。

着岸している貨物船のスタイルを見ると、まさに名古屋丸そのままの感じのものが多い、
 という事はやはりこれは4~50年前のシンガポールと言ってもいいと思います。

前の画像で岸壁に係留している船の多くは、東南アジア一帯の物産を欧米に向け、又は香港や日本に向けて積荷しているところでしょう。 とにかくこの頃からシンガポールは東南アジア随一の物流拠点であったことは間違いありません。

名古屋丸のシンガポール寄港は大部分揚げ荷の為だけでしたから、エンパイア・ドックや付近の岸壁に係留することは殆どなく、上のマップの右手に印した錨地にアンカーを下して舳に積み替えることが普通でした。

前号・英光丸の稿でもお話ししましたが、シンガポール港の発展は並大抵のものではなく、現在の港域は次のマップのようになっています。 4~50年前の港域である前のマップの範囲は下の図では赤線の楕円ほどのエリアに過ぎません。



日本でもこの当時から比べると東京、横浜、神戸などの主要港の変貌はかなりのものですが、シンガポールの変化の凄さは比較になりません。 このべらぼうな発展の源は、華人と呼ばれる現地に根付いた中国系住民のパワーにほかなりません。 現在国民の74%が中国系なのだそうですがこの比率は名古屋丸当時も大差なかったと思います。

正式な国語はマレー語ですが、まさしく多言語国家と言っていいでしょう。 また、約半数が中国語系とも言われていますが、シングリッシュ Singlish と呼ばれるシンガポール人独特な英語は、中国系住民を含め殆ど全住民が話すと思います。

鰯地での揚荷・積荷には舢舨が使われます。 当時のシンガポールや香港で「舢舨」と言えば殆どがジャンク junk と呼ばれる旧式な木造船でした。 さすがに帆柱や帆はついていませんでした。 次の画像の船から帆柱と帆を除いたものだった、と思えばいいでしょう。



ジャンクは大小さまざまですが、こんな風にならざるに大抵船尾に居室が付いています。 もっと大きい舢舨では船首にも部屋があって二世帯以上が住んでいるらしいものもありました。 多くの舢舨はその居住者がオーナー、中国語では蛋民（タンミン）と呼ばれる水上生活者ですね。 自宅でもある船は丁寧に整備され、大事に使われている気配がうかがわれます。 この当時、日本国内でも水上生活者はかなりの数存在していました。 その多くはジャンクのように海運の一端を担う舢舨の従業員家族でしたが、最盛期には東京湾内だけでも万人ほどもいたらしい。 そういう水上生活者の子弟の教育機関として、水上小学校なるものが、全国にいくつかあったそうです。

しかし、その後 1970 年代後半には物流の形態が大きく変化し、海運の個品運送部門は大部分がコンテナ輸送になり、同時に舢舨荷役そのものがなくなりました。

当然、舢舨で水上生活をしていた人たちも、生活の基盤を根底から変えられた、というか消滅してしまったわけです。

一方、香港やシンガポールでも、その後の物流の変化に伴いジャンクの数は一激減したのだらうと思いますが、現在はどんな風になっているのか？

グーグルのストリート・ビューなどで見てみると両港とも舢舨らしい船が結構写っています。しかし、さすがに上の画像のような木造ジャンクは見当たらず、ほとんどが小型の鋼鉄船に変わっているようです。なかには居住設備が付いているらしい船も見当たります。

物流がコンテナ化され個品運送をする大型貨物船が殆ど存在しない現在、当然それらの揚げ荷・積み荷の仕事はないはずで

す。これらの多くの小型の船は水運が不可欠な両港の地形故の物でしょう。陸上輸送より水上を移動した方が手っ取り早い所が多く、何より水運の方が断然コストが安いから・・・。

そして、日本では居なくなった水上生活者も相当数残っているに違いない。

*

水上生活と言え、私自身、老後はそうしたいと長年考えていました。勿論仕事としてではなく、あくまで老後の気ままな年金生活の為の船上暮らしです。

日本でこれを実現するには、諸々の法規をクリアすることが極めて難しく、容易ではないと思いますが、欧州、特に英国、オランダ、ベルギー、フランスなどではそれを実践している人はかなりの数存在します。その多くは私同様リタイヤ組ですが、運河や川に浮かぶボート上で生活するのです。夏は北欧、冬は地中海方面、中間期はどこへでも。

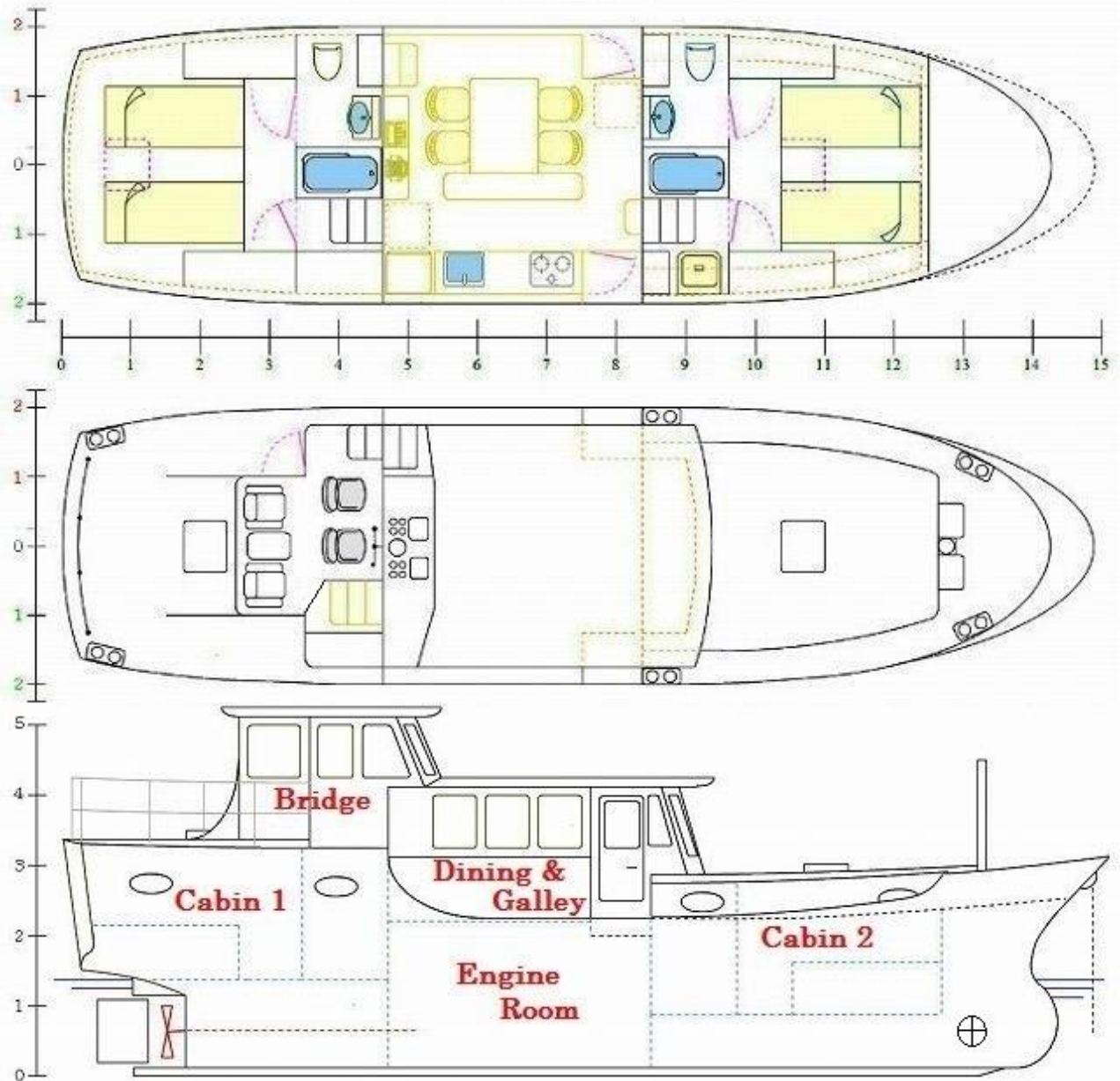
住居ごと動けるわけですから、カタツムリ生活。船首が向くまま気の向くまま。

私の夢は次のようなスチール・ボートを造って、水上生活をしながら欧州各地を巡る事でした。スチールの船体と外装・機装は英国かオランダの造船所に依頼して、内装木部はDIY。両国の造船所の下見もとつくにしてあるんです。先立つモノがないだけ。

このボート、小さいながら一応ゲスト・キャビンもある2LDK。急ぐ旅ではないので動力には燃費の安い小型ディーゼルと太陽光の併用などが考えられます。そして、バウ・スラスターbow thrusterも付けます!! ジジ・ババでは離着岸作業も楽じゃありませんからね。2LDK? リビングがないじゃないか、と思うかもしれませんが、動いている間は常にブリッジ (bridge 操舵室) に居るので、自然にそこが居間になります。

これまでに、一週間ずつ何回か過ごした英国運河でのボート・クルーズの経験から、これなら快適に生活できるだろうという自信があります。英国運河で広く普及しているレン

タル・ボートは操舵席に屋根がなく、冷たい雨に降られるとオテアゲですが、このボートなら OK。 こうして図面を描いて遊んでいる限り費用はゼロですが、いざこれを建造するとなると宝くじの助けなしには到底実現不可能。 一等と前後賞が当たるようにクジは三枚ずつ買うんですが、これまでカスったこともナシ。 実現は夢のまた夢。



全長：14.90m、巾：4.00m、吃水：1.50以下、水面上高さ air draft：4m以下。 このサイズに収めれば欧州各国の法規で様々な緩和措置を受ける利点があり、なおかつ英国ナロウ・チャンネル以外の運河のロックの巾や橋のクリアランスにも柔軟に対応できるのです。 どうですか？ こんな船で時間に全く縛られず、欧州各国の運河や川、又はコースト・ホッピング coast hopping と呼ばれる沿岸各地を巡る旅、楽しそうですね？

*

水上生活という単語からとんだ脱線をしてしまいました。 名古屋丸に戻りましょう。

この航路のメインの揚げ地、インドネシアへはジャワ島 Java Is から入ります。



毎航海、定期的に寄港する港は西部のジャカルタから始まって、チェリボン、スマラン、スラバヤの四港でした。 まずは首都ジャカルタ。



これがジャカルタの港湾地帯ですが、定期船の着岸場所は右上の楕の歯状の岸壁のどれかです。 岸壁から最も近い市街地はコジャ Koja と呼ばれる赤線の楕円の地域で、まあ、言うなればジャカルタの掃き溜め、決してクリーンでも治安のよい所でもありません。しかし、名古屋丸のクルーは私を除いてほとんど全員がネシア語ペラペラですから怖いも

のナシ。 みんな、我が家の庭の如くで、肩で風切ってノシ歩いてましたね。 ボースンは私が単独で上陸するのに気付くと、誰か通訳に付けましようか?なんて言ってくれました。 やっぱりこの会社の人にはネシア語を話さないチーフは心配らしい。 ありがとう、でも、心配ご無用。 世界中どこへ行ったって、政治・宗教について語るんでなければ、イエス・ノーの意思表示さえできれば大抵の用は足ります。 そのジャカルタも現在は次の画像のような大都市になっているようです。 変れば変わるもんだと只々驚くばかり。



次の画像、私のイメージに残っているジャカルタはこんな感じ。



毎年雨季になると、コジャの街はこんな風に雨水がいつまでも引かず道路は水浸し。

まさしくこれが当時のコジャの日常。

こんな時でも市の中心部に行けば、いくらなんでも首都ですからもうちょいマシだったのでしょうが、我々船乗りにとって大都市の中心部なんてどうでもよかった。水浸しだろうが何だろうがコジャに行ければいい。だからこんなことでヒルんじやいません。

港のゲートには夜となく昼となく常時ちゃんと「足」が待機してくれています。



これがコジャの街を徘徊するには欠かせない大切な「足」なのです。前二輪・後ろ一輪の三輪自転車。これがインドネシア名物の一つペチャ pecha。

人力ですから、ゆったりとしか走れませんが、これが意外と快適なんです。道路水浸しの雨季でも、直射日光キラキラの乾季でも走れば風が心地よく頬をくすぐり申し分ありません。しかも乗車賃は格安。

だから、クルーは大抵半日か一日そっくりのチャーターをすることが多かった。すると、写真のようなオヤジ付きですから、これがまた実にいい用心棒兼案内人になってくれるわけ。どの店が旨いか、何処を通れば道路の冠水が少ないか、なんてことも良く分かっていますから心強い。

向こうにとっては日本人クルーは滅法払いがいい上客なので、我先に捉まえようと港のゲートで待ち構えています。ペチャのオヤジは常連の上得意を掴みたいし、クルーはクルーでいいオヤジを掴んでおけば色々と現地人しか知らない穴場情報も得られる、自然に毎航海決まったオヤジとツルムことが多くなります。

とにかく当時のコジャは、少々物騒ではあっても諸事万端安くて面白い所でした。

*

ジャカルタの次はチェリボン Tjirebon、その次はスマラン Semalang ですが、この二港は当時大型船が着岸できる港湾施設がなく投錨して舢舨への揚げ荷でしたし、貨物量は少なく停泊時間が短いので何かと忙しいチーフには上陸の機会がありませんでした。

結局、その後乗った何隻かのネシア定航船でも一度も上陸したことはありません。サンパン (sampan 定期通船) 等ありませんから、他のクルーもわざわざボートを雇って上陸するのは馬鹿らしく、殆ど上陸する者はいませんでした。

*

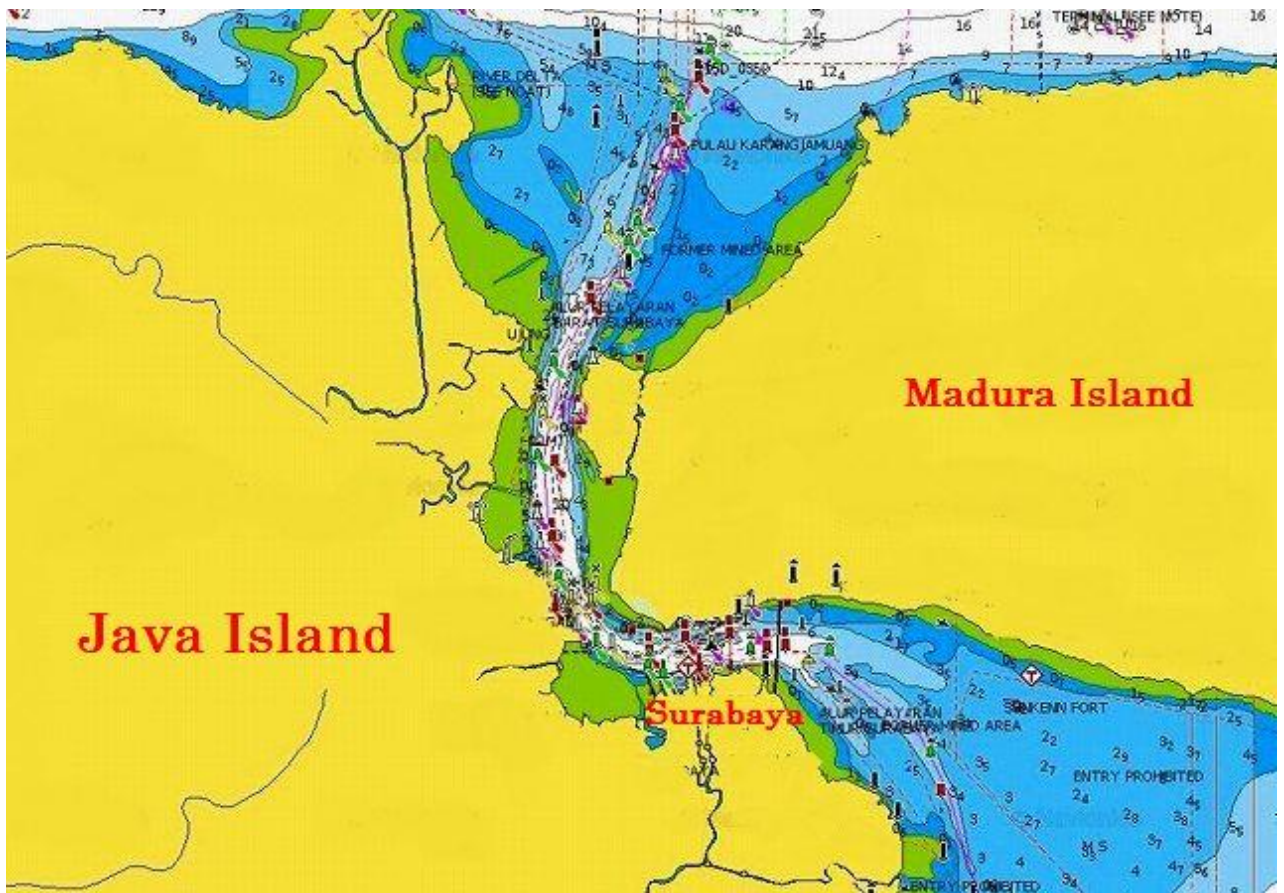
ということで、次はスラバヤ Surabaya。



スラバヤ港はこんな風に北側をマドゥラ島 Madura I.がふさいでいて、一見天然の良港に見えます。しかし、スラバヤ海峡 Selat Surabaya はジャワ本島とマドゥラ島に挟まれたマドゥラ海 Selat Madura 及び北方のジャワ海 Java Sea をつなぐ細い水路で、潮流は早く浅瀬も多く、決して安全ではありません。

だから、パイロットはこのマップの上辺の Java Sea という赤字表示の辺りで乗船します。この水道はその幅が三カ所で狭くなっていて、こういう地形を早い潮流が流れると流線は

複雑に変化します。その結果、潮に流される土砂もどこにどれだけ堆積するか予測は難しい。しかも定期的な浚渫などしている様子はありません。次のマップはスラバヤ海峡部分の拡大図ですが、このように可航水路は多くのブイで表示されています。



ちょっと見にくいですが海面の色はそれぞれの部分の水深を表すもので、白い部分は水深10メートル以上、一番薄い青は10から5メートル、中間の濃さの青は5から2メートル、一番濃い青は2メートル以内、緑の部分は干潮時には干潟になります。

でも、この色分けはあくまでこの辺りの測量をした時の最低低潮時のもので、実際的水深は潮位により変化します。潮位の変化は把握できているからいいんですが、潮流によって土砂が運ばれ海底に堆積し水深が減少する、それこそ船の安全航行には大問題です。

しかし、どうやら定期的な浚渫などは実施されていない様子ですから、ここでは船底を土砂の堆積にこすることが起こり得ます。まあ、底触と言っても座洲とまではいかず、コスったかな？という程度のちょっとした感触、ボヤっとしていたら気づかない程度のスピード変化があります。タッチ・アンド・ゴウ touch and go です。

これは前号・英光丸で寄港したサマリンダの河口部でもよくあったことで、これらに比べるとあのミシシッピー河・河口部の浚渫、水路整備はたいしたもんです。

何しろあの大河から流出する土砂の総量はとてとてもサマリンダやスラバヤのそれとは

比較にならないものですからね。しかし、いずれそのうちにお話しすることになると思いますが、実はあそこでも底触した経験があるんです。まあ、こういう水域を走れば良くある話ではあります。

*

さて、スラバヤです。まずはスラバヤ Surabaya という都市名の由来から・・・。
Surabaya とは、スラ Sura=鯨（サメ）とバヤ Baya=鱧（ワニ）の合成語なんだそうです。だから、SuraBaya と綴るのが正しいんだ、という人もいるらしい。



街には左のような像があったり、右のように市の紋章もそのまま鯨と鱧です。

*

ジャカルタはインドネシアの首都でもあるし、あらゆる点で大都市特有の雑然・混沌があります。特に、船乗りになじみの深いコジャ Koja 地区は、ジャカルタの掃き溜め、とも言えるようなところで、治安の悪さからも衛生面からも決して褒められるような街区ではありません。一般の観光客には用のない所、というか、断じて観光ガイドが案内するような場所ではナイ、どころか、アソコだけは行っちゃいけません、カナ？

そういうジャカルタに比べるとスラバヤは人口も三分の一程度で町全体に落ち着いた雰囲気があり、港周辺も平穩そのもの。私はスラバヤの方がよっぽど気に入っていました。コジャの街では何か食べるのも恐る恐る、とは、やや大げさな言い方ですが、そのぐらい安心して飲食ができる店が少なかったのです。

しかし、スラバヤではこぎれいな飲食店を探すのはそれほど難しくもなく、この町では毎航海、サロン士官が陸上のレストランで会食するのがこの船の慣例になっていました。

サロン士官とは船長・機関長・通信長・事務長・一航士・一機士のグループ。

会食と言ったって大げさなものではなく、一例としては次の画像のようなもの。

これはインドネシアの国民食と言ってもいいくらい、町中どこでも食べらる料理、ナシ・ゴレン Nasi Goreng です。 ナシは米、ゴレンは油で揚げる、が本来の意味ですが、炒める、も意味します。 要するに炒め飯、チャーハンですね。



付け合わせは店によって様々なバリエーションがありますが、共通項はイスラムではタブーの豚肉が入らない事。 この画像がその中でも代表的な取り合わせでしょう。

真ん中が主役のナシ・ゴレン。 右手前はサテ Sate、焼き鳥ですね。 ナシ・ゴレンの陰に隠れているのは目玉焼き、テルール・マタ・サピ Telur Mata Sapi。 Telur は卵、Mata は目、Sapi は牛、牛の目玉焼き。 確かに目玉焼きは人間の目にしちゃ大きいですね。

左端の二つの白っぽいものは、海老や魚のすり身が入った揚げせんべい、クルプック Krupuk と言います。

最後に中央手前の小皿に入ったソースはサンバル Sambal で、まあ、言うなればチリ・ソースですが、これがまた店により調理人により千差万別、やや甘めの物から極辛まで様々です。 味わい方も様々。 焼き鳥や目玉焼き、せんべい等にちょこっとつけてもいいし、ナシ・ゴレンに混ぜ合わせるのもアリ、食べる人の勝手。

全般に、コリヤ旨い、というわけではないけれど、こりゃ駄目だ、でもない、まあ、そんな程度の一皿。でも、こういう風に一皿に各種料理を一緒クタに盛り付けてしまうというのは、いくら庶民的な食べ物でも日本の大衆食堂の定食ではやりませんね。

食文化の違い。　そう言えばスペインにも同じようなものがありましたっけ。

*

もう一つ、ネシア航路の楽しみは色々な熱帯の果物を格安で食べられること。熱帯果実にはじつに豊富な種があり、中でもバナナやパイナップルは古くから日本でも出回っていましたね。　ここで取り上げるのは特に私が好んで食べたものの一部。熱帯果実の多くは冷蔵又は冷凍すると著しく味が劣化するとされていて、当時は日本の市場ではほとんど見かけなかったものが多い。　しかし、近年は冷蔵技術が進んだためか、空輸によってスピード化が可能になったためか、多くの珍しい果物がスーパーやデパ地下で買えるようになりました。　その中でもベスト・フォーをあげるとすれば次の画像のようになりますが、やはりこんなのは食べたことがナイ方も多いかも・・・。



まず、左上はランブータン Rambutan。　rambut は毛、an は、のようなものという接尾辞、即ち、毛の生えたようなもの、その通りですね。　栗のイガのような見てくれですが柔らかい。　皮をはがすと、透明感のある白い少し弾力のある果肉が出てきます。　ほん

のり甘く、クセのない味で、初めての人でも抵抗なく食べられます。

右上はマンゴスチン **Mangosteen** これは英語で、ネシア語では **Mangis**。 固い外皮を割ると白くクリームを固めたような実が現れます。 そのクリーム状の粒をしゃぶるとこれもクセのない甘い味を楽しめます。 粒の中には黒くかたい種がありますが、それは食べられません。 甘味はランブータンより強い。

次は左下。 今では日本でも珍しくもないマンゴー。 英語で **Mango**、ネシア語では **Mangga**。 この外皮は緑色、そして果肉は白いのです。 日本で普通見かけるのはペリカン・マンゴーと言う外皮が黄色いものや、もっと大きいアップル・マンゴーという外皮が赤みがかかったのものが多く、いずれも果肉は濃い黄色またはオレンジ色。しかし、このマンゴーは熟しても外皮は緑、果肉は白なんです。 これも私にはスコブル付きで美味しいと感じられますが、マンゴーは全般にヤヤ癖があつて、好きになれない人もいるでしょう。 更にはカブレる人も・・・。

とどめは右下、ドリアン **Durian**。 大きさも形もパイナップルに似ていますが標準的なサイズは一回り大きい。 大きな違いは外皮にパイナップルよりずっと大きい鋭いトゲトゲがある事。 **Durian** の **Duri** はまさしく棘のこと **an** は先程と同じ。 その鋭い棘に覆われた外皮を割ると写真のような薄い黄色のクリーム状のものが現れます。 このクリーム状のものの中にはマンゴスチンと同じように固い種があります。 このクリーム状のものを食べるんですが、これは、マンゴーより一段とクセが強く、ねっとり甘い。 特にその匂いが独特で、我慢ならない人もいるでしょう。 どんな匂いかは言わぬが花。不思議なことに一旦口に入れるとその強烈な匂いが殆ど気にならなくなります。 目をつぶってでも齧り付くとあとはもう病みつき。 クリーム・チーズのような濃厚な食感。

しかし、この強烈な匂い故に飛行機への持ち込みは禁止なのだそうです。

また、ドリアンと一緒にアルコール類をやっつけると危険だという説もあり、マウスを使っての実験ではそれは証明できなかったとか、いろいろ言われています。

また、このドリアンを果物の王、マンゴスチンは女王、というのだそうです。

*

上記の全ては当時の日本で見かけることはなかった果物。 でも、今では日本でもよく売られていますね。 私も後年ランブータン、マンゴスチン、ドリアンの三種を日本のスーパーで見つけて早速試してみましたが、現地で味わう新鮮なものにある野性味は全く失われていて、がっかりしました。 やはり産地直売の物には勝てません。

外国の街で日本料理と銘打って供される殆どのものはとんでもないシロモノで、こんなものを日本料理と言ってもらいたくないもんだ、と何度も腹を立てました。

逆に近年日本の都市でよく見かけるインドネシア料理やベトナム料理など、各地のエスニック料理も、その多くは日本流に洗練されいて、現地で食べるクセの強さというか、本来のものが持つ野性味は損なわれていることが多いと思います。

*

ここまでのインドネシア各港では、ごく少量の日本向け積荷はあっても殆ど揚げ荷だけ、従ってオールナイトの連続とはいえ楽な仕事です。クルーも荷役関係者とは長年の顔なじみで安心して仕事ができますし、意外なことに船内での盗難事件も殆どありません。クルーは全員ネシア大好き、同時に港湾関係者もコジャの街の住民もこの会社のクルーには好意をもって接してくれていることがアリアリ。それは、長い年月をかけて培った下地があるからこそ。地域密着企業です。新米チーフも心安らか。

副部長氏はこういうこと一切を含めて新来者にネシア語を覚えて欲しかったのかも。名古屋丸での航海はこの後マカッサルで揚げ荷終了、その後はオーストラリアへ回って日本向けの塩や鉱石類を積付けることが多かったです。このインドネシア定期航路の船にはこの後何隻か乗船しますので、それらのことはいずれまたお話しする機会があります。今回は触れずに終わったウジュン・パンダン（現マカッサル）についても同様です。

*

1972年7月、その年に行われた海員組合の歴史上最長のストで名古屋港に長期間足止めになりました。幸い名古屋丸は岸壁に着岸したままストに入り、二か月以上の停泊で思わぬ骨休み。海員組合の長期ストでの停泊はこの時だけの経験です。

横浜から婚約者（現・妻）が遊びに来て、二人で明治村に行ったことなど、イイ思い出も出来ました。

さて、名古屋丸と初めてのインドネシア定航についてはこれまでとしましょう。T船舶でのスタートは、二人の良き船長、頼りになるクルーに恵まれて上々の滑り出し。ではまた。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

次回更新は2017年4月29日(土曜)の予定です。