

# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

062号 (07 Dec. 2019)

続・冷凍船 Asuka Reefer

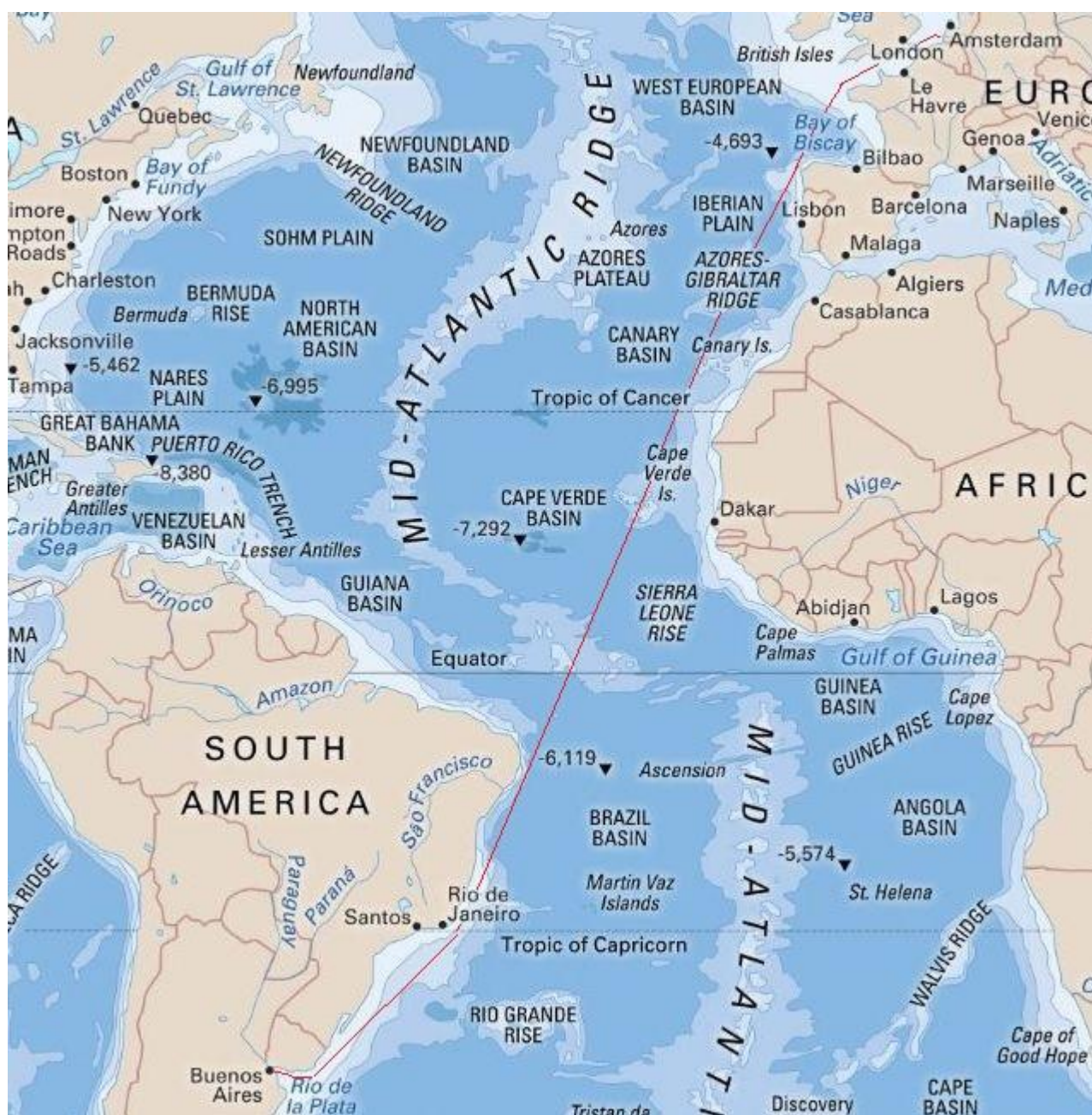
(Mar. 1988 ~ Feb. 1989)

今回もまた Asuka Reefer のお話しです。 3月半ばの乗船から5月半ば迄、カナリーの野菜・果物をニューヘイヴンとロッテルダムに運ぶピストン航海を4往復しました。欧州南部が暖かくなるとスペイン本土やフランスの野菜・果物が収穫期に入り、それらは殆ど陸送で北欧の各地へ運ばれるので、晩春から秋にかけてカナリー農産物の海上輸送はストップ。 従ってこのシーズン、リーファーはこの他の物流を狙うことになります。なお、船ではロッテルダムを専ら「ロッテ」と呼んでいました。ロス・アンジェルスを「ロス」サンフランシスは「シスコ」と呼ぶのと同じです。 また、今号タイトルの画像は Asuka Reefer が売船された後、船名が Almeria Carrier と変わってからのもので、私が乗船していた頃から十数年後のものです。 船体色が変わるとイメージも激変。

中身は同じでも着るものや化粧の仕方でバケるのは人間も同じ。

さて、Asuka はロッテでカナリー産品最後の揚げ荷を終えると、次の積地アルゼンチンのブエノス・アイレスに向かいました。 ロッセから北海、ドーヴァー海峡、イングリッシュ・チャンネルを通り、フランス北西端ウェサン島 Île d'Ouessant 沖までは例の通り TSS に沿って走り、それ以後は船長判断による航路を進みます。

カナリー航路では各港間は殆ど沿岸航海に近く、航路選定の余地ナシでしたが、赤道を越えて南北大西洋を渡るとなると、どのルートをとるのがいいか考えなければいけません。この時期 5~6 月は洋上も一番安定する時期ですが、冬場ともなるとルート次第で大きな遅れが出たり、多量のカーゴ・ダメージが出たりします。 いずれにしても大洋横断の航路選定は慎重を要します。 しかし、この航海に関しては問題ナシ。



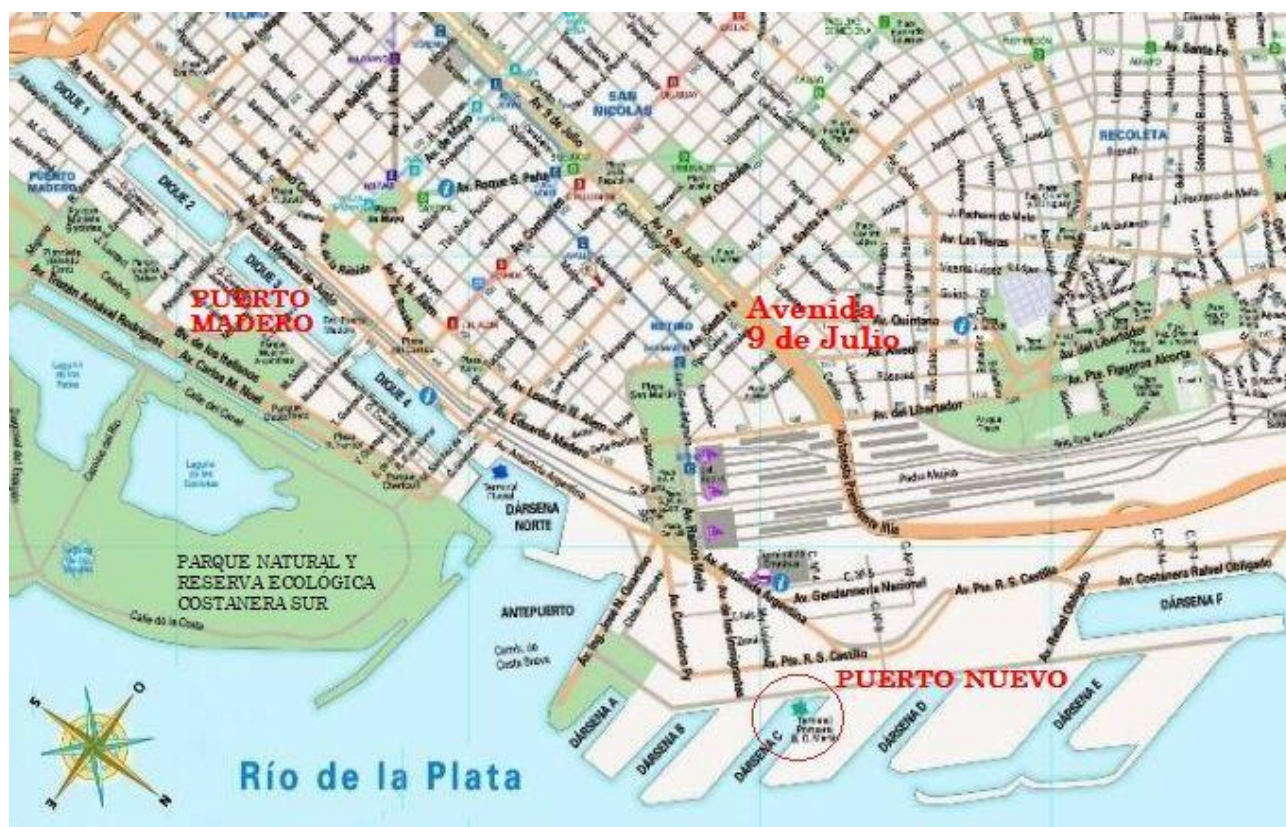
このルートは大洋横断としては厄介な事は殆どありません。 時期的に気象・海象は最も

安定しているし、高緯度でもない、針路も南北に近い角度ですから距離はどう走ろうと大差なし、という事で上図のように殆ど沿岸航海のようなコース取りでOKです。

途中カナリー諸島とケープ・ヴェルデ諸島 Cabo Verde に接近する部分では、少しコースを変えるだけで島の間を抜けるなり外回りにカワすなり自在です。

\*

積地ブエノス・アイレスについてはずっと前、協慶丸の三航士で寄港した時の話でも登場したので今回はパス。ただ、その時に着岸したプエルト・マデロ Puerto Madero という埠頭は、市の文化的なウォーター・フロントとして改装する動きが Asuka 寄港の頃から始まっていて、港は大きく生まれ変わろうとしていたようです。従ってこの時既に、港の機能は全てプエルト・ヌエヴォ Puerto Nuevo に移行していました。



上の画像の左上にプール状の水面が四つ縦列に並んでいますがこれが旧港プエルト・マデロです。現在は古いレンガ造りの倉庫群は一部の保存用のもの以外は全て取り払われ、水面を囲む地域一帯は、公園、オフィス、ホテル、レストラン、観光用に係留された帆船、大学のキャンパス、等が並ぶ一大遊歩道に変わっているようです。ネット上にある様々な画像やグーグルのストリート・ビューなどで見ても協慶丸当時の面影はありません。そして上図右下の白色の部分の部分がプエルト・ヌエヴォ、いわゆる新港で、コンテナ専用の埠頭を初めとする近代的港湾施設、現在もなお進化しつつあるらしい。

プエルト・マデロの沖（下）側の緑地帯は、自然公園で、生態系的価値のある植物の保護地区でもあるらしい。なお、このマップは右下が北になっています。

Asuka は白色の埠頭が並ぶなかの何処か、多分赤丸の辺りに着岸したと思います。ここも街の中心部にごく近い便利な場所でした。マップの中央付近から左上方に斜めに走る大通りがありますが、これがブエノスの目抜き通りアヴェニダ・ヌエヴォ・デ・フリオ Avenida 9 de Julio（7月9日大通り）です。何でも、この大通りの幅（110m？）は世界でも飛び切りの一番なのだそうです。

この港での積荷はリンゴと洋ナシ。ブドウも少量あったかも知れませんが大部分はリンゴだったと思います。行く先はオランダの Vlissingen ヴリシンゲン、ポルトガルの Lisboa リスボン、フランスの Marseille マルセイユ、の三港。

ヴリシンゲンと言う港名はあまりなじみがないと思いますが、ベルギーのアントワープに行くとき遡るスヘルデ川の河口にあるオランダの港です。船ではもっぱら英語名のフラッシング Flushing で呼んでいました。この港の沖はパイロットの乗下船地になっていて船乗りには馴染みのある場所ですが、いつもはパイロットの乗下船だけで港そのものは素通り、入港するのは今回が初めてです。その他のリスボン、マルセイユも初めての寄港。例によってリーファーに乗ると初めての経験の連続です。これら三港向けのリンゴ、洋ナシなどを運ぶのがこの航海の役目でした。

ブエノスではゆったりとしたスケジュールでの積荷でクルーもノンビリできました。荷役作業をしている間、岸壁では賄人がドラム缶を二つ割した大きなコンロをいくつも並べて作業員の昼食用にバーベキューをやってました。バーベキュー、なんていうヤワなイメージではなく、焼いている肉もステーキ・カットどころか一つ一つが鶏二羽分ぐらいの大きな塊を焼いているんです。

彼らはアサード asado と呼んでいましたが要するに焼肉、これぞ焼肉。味付けはアイス・ピックのような尖った鉄棒で突っつきまわして岩塩をスリ込むだけ。100%肉体労働の荷役作業員の為の賄ですから質より量が最優先なのでしょう。オベントや食堂での昼食ではなく、岸壁で焼いたばかりのアサードをフーフー言いながら齧り付く、まさに南米のカウ・ボーイ、gaucho ガウチョの面目躍如。

ところで、彼らの会話にマルセージャと言う音が良く聞こえました。これは揚げ地のマルセイユの事、スペイン語では Marsella と綴るんですね。語尾の lla はスペイン本土ではリャと聞こえることもありましたが、南米ではジャ又はヤであることが多いようです。

という事で、Asuka はリンゴ、洋ナシ、その他なん種かの果物を満載して出港。 ラ・ブラタ川を下り、ウルグァイのモンテヴィデオ沖を通過して再び大西洋に。 復路は往路と大略同じルートを北上します、このルートは殆ど変更の余地はないんです。

そして、再びフランス北東端ウェサン島沖から英仏海峡に入り TSS に沿ってスヘルデ川河口に向かいます。 ここはオランダのテルネーゼン Terneuzen、アントウェルペン Antwerpen=アントワープなどに向かう船は必ず通らなければならない河口です。

オレンジ色で示されているのが北海からアントワープに至る水路です。



次のマップはフラッシング港部分の拡大で、Asuka が着岸したのは左下の赤線部分。



そこはフラッシングの旧港です。 図の右側にはそれよりはるかに大規模な港湾施設がありますが、これはフラッシング・イースト、言わば新港です。

世界中どこに行ってもそうですが 1990 年代以後コンテナ輸送の普及とともに港湾の近代化が急速に進み、古い船乗りには想像もつかぬくらい大規模になっています。

このマップ上部に **Middelburg** という地名がありますが、フラッシングからそこを通過して更に上方に向かう水色の線が分ると思います。 これが何世紀も前から現在に至る迄オランダを初め周辺諸国の物流に欠かせない内陸水路 **Inland Waterway** の一部です。

欧州諸国、特にドイツからフランスにかけての国々では、各河川を運河でつないで膨大な水路網が張り巡らされているのです。 オランダだけを見てもこの通り。



一見ロード・マップのようですが、ここに描かれている線は全て道路ではなく内陸水路と呼ばれるもので、赤線は船が航行できる河川、その他は人口の水路即ち運河です。

更に言えば、青っぽい太い線は水深が深く幅も広い部分です。

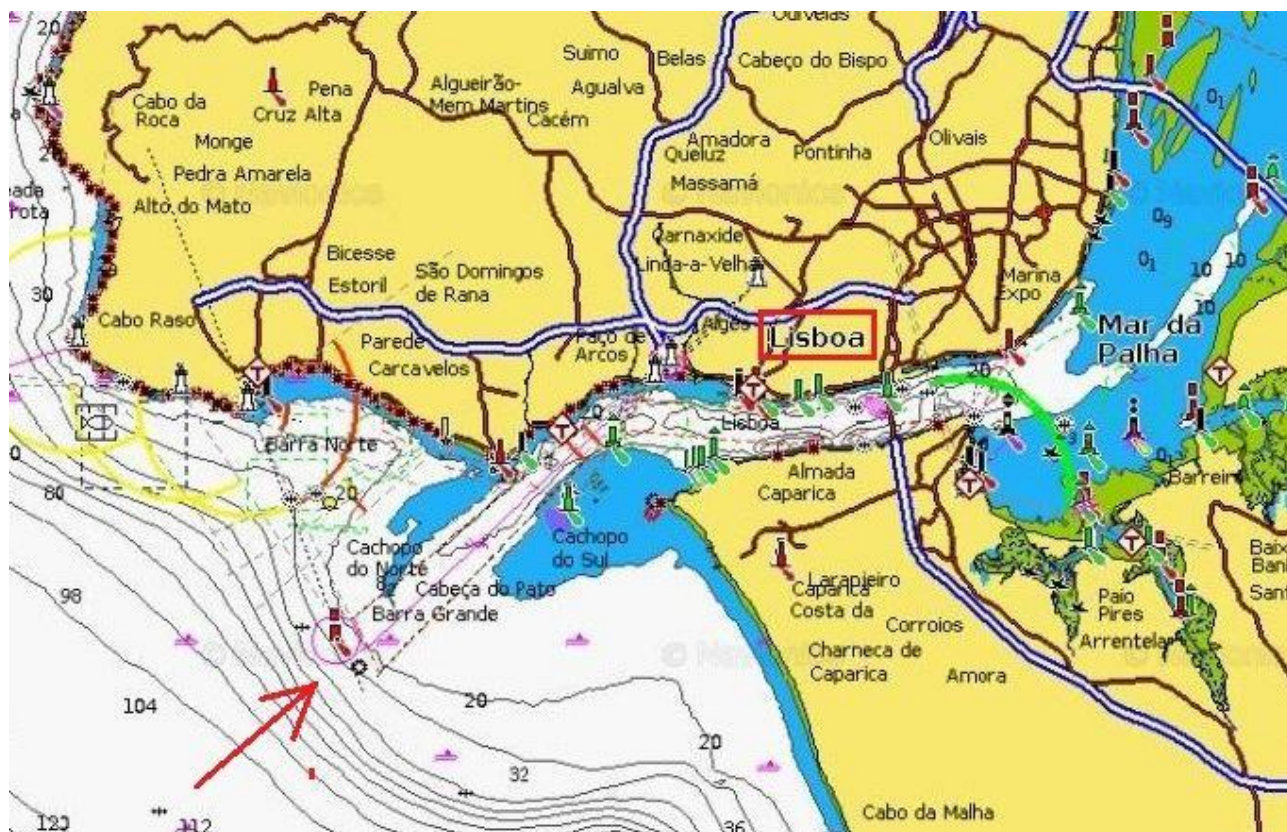
これらの内陸水路の中には積載重量二万トンを超えるような大型船が航行可能なところも珍しくありません。

Asuka が着岸したような岸壁は、せいぜい一万トンクラス迄の船しか受け入れられないのが実情でしょう。その理由は岸壁そのものではなく、その船に積むか又は揚げた貨物を収容する倉庫を含む施設全体が現在の効率的な荷役には向いていないからです。だから時代が進むとともに、この旧港のような小規模港湾では仕事が追い付かず、フラッシング・イーストのような大規模港湾が建設されるのは自然のなりゆきです。

しかし、Asuka の当時、新港の開発がどの程度進んでいたのかは知りませんでした。とにかく Asuka が旧港で揚げた果物は、そのまますぐ船で Middelburg を通る運河を経て内陸のどこかに移送されたであろうことはマズ間違いありません。

\*

さて、フラッシングの次はポルトガルのリスボン。ここも初めての寄港です。勿論、リスボンはポルトガルの首都ですが、船乗りにとってはそれだけでなく、大航海時代に活躍した多くの先人にユカリの地であることが大きな意味を持ちます。



左下の赤矢印の様にアプローチして、一番沖にある赤ブイ付近がパイロットが乗船地です。

そして、パイロットに誘導されてテージョ川の河口部に進入します。

リスボンは河口部の北岸ですが、その更に上流では非常に幅広になっていて、其処はパ  
リャ海 **Mar da Palha** という入り江と言うか潟湖 **lagoon** になっています。

図の左上隅でこのラグーンを渡っているのはヨーロッパでは最も長い橋なんだそうで、そ  
の名はバスコ・ダ・ガマ橋 **Ponte Vasco da Gama** です。この名前も、華やかなりしこ  
の国の大航海時代を支えた重要人物の一人ですね。

もう一つの橋が赤枠で囲まれた **Lisboa** の表記のすぐ上流にかかっていますが、これは「4  
月25日橋」 **Ponte 25 de Abril** です。Asuka の着いた岸壁はこの橋のすぐ上流でした。  
また、この川は遠くスペインの首都マドリードの北東方百数十キロの辺りが源流で、スペ  
イン国内ではタホ川 **Rio Tajo** と呼ばれています。そして国境を越えてポルトガルに入  
るとテージョ川 **Rio Tejo** と変わるのです。一部の英語系の地図では **River Tegos** テーガス  
川と表記されてもいます。島国日本ではありえませんが、国境を越えて流れる川はこん  
な風に呼び名も色々変わるわけですね。

さて、そのテージョ川河口部に入り、上流に進むと川幅がやや狭まり、やがて左手にリス  
ボン市街が見えてきます。ここで一番目立つのは次のようなもの。位置は「4月25  
日橋」の少し下流、先程の **Lisboa** の表記の (b) の字の真下くらいです。



リスボンの市外はこんな風にテージョ川の川岸からすぐに傾斜が始まる坂の街。坂が海



に迫るという点ではは長崎によく似ているとも言えます。そのリスボン市街を背景に画面中央の水際に立つ白っぽい建造物、これはリスボンでも有数の観光スポットですからご存知の方も多いのではないかと思います。ただし、このアングルで見るのは海上からですから、港内クルーズ船にでも乗らないといけません。

これは「発見のモニュメント」 **Padrão dos Descobrimentos** というもので、陸上で東から見たところ。最初はポルトガルで開催された国際博覧会の際、制作されたものですがもろい素材であったため、後にコンクリートで制作しなおしたのだそうです。



先頭に立つのはエンリケ航海王子 **Infante Dom Henrique**、彼自身は航海者ではなく 1400 年代初頭から多くの航海者たちを支援して強力に海洋探検を推し進めた、いわゆる大航海時代 **Age of Discovery** の幕開けに貢献した人物と言えるでしょう。

その後ろに続くのは、いずれもかつてポルトガルが華やかに栄えた大航海時代を支えた人物像です。これはモニュメントの東側ですが、西側にも別の行列があり全部で 33 体の人物像が並んでいるんだとか。

この東側には例のヴァスコ・ダ・ガマやマゼランも入っています。その他、海洋探検に貢献した大勢の航海者たちや、彼らを支えた王たち、また、日本に初めてキリスト教を伝えたフランシスコ・ザビエルも入っています。

この他にも多くの観光スポットがある町ですが、船乗りの端くれとしてはこのモニュメン

トの持つ意味が最も興味深いものでした。

その他にこの町の風景で強く印象に残っているものはコレ。



そう、路面電車、それがこんな風に両側の建物の壁をこするようにして狭い道路を走っているんです。電車の両側にヒト一人がやっと通れる細い歩道があるだけ。

こんなところが坂の多い町のあちこちで見られます。こんな画像も今ではこの町の風物として広く世間に知られていますから、もう珍しくもありませんね。

\*

リスボンの停泊はオールナイト荷役で2泊3日位だったと思います。リーファーは色々珍しい場所へ、しかも町の中心地にごく近い客船並みのバースに着けるので街歩きには極めて便利。

その代わり貨物は能率よく積み揚げが出来るものばかり、夜荷役にも全く危険はないので大抵はオールナイトで積み揚げされます。長い停泊は期待できません。

それでも、リスボンでは十分街歩きを楽しめました。

そして、最後の揚げ地マルセイユに向け出港です。ブエノスのフォーマンたちがしゃべっていたスペイン語のマルセージャ Marsella という発音が今でも耳に残っています。

リスボンから一気に南下してヨーロッパ大陸の南西端であるサン・ヴィセンテ岬 Cabo de

São Vicente の沖をかわしてジブラルタル海峡に向かいます。 この岬は色々な言い伝えが残る所なんです、それもこの地の位置ゆえでしょう。 古代ローマ人はここを「地の果て」と呼んだそうです。 ほかに「地の果て」と言われる所は良くありますが、いずれも西の端、または太陽が沈むさまをよく見れる場所であることが多いですね。



上のマップの赤い線がジブラルタルに向かうコースを大雑把にしめしています。 この図ではサン・ヴィセンテ岬沖を遠回りしすぎている様に見えますが、ここには例の TSS 分離通航方式が設定されているのでこういうコースにせざるを得ないのです。

このルートはこの後も何度も通過したところではありますが、それだけでなく私にとっては特に懐かしく思い出される場所でもあります。

図の中央やや下に赤のアンダーラインを付けた Cádiz の表記がありますが、ここは私達夫婦が二年間住み着いていたカァディス市です。 更にその前は図の右側ジブラルタル海峡から地中海に入って間もなくのスペイン南岸マラガ Málaga の西郊でも二年間を過ごし、合計四年の間スペイン暮らしをしたのです。 その他、白のアンダーラインを引いてある街にも色々と思いが詰まっています。

また、ジブラルタル海峡の南岸に赤枠の Ceuta セウタという表記がありますがここはマルセイユでの後で立ち寄った港で、スペイン暮らしをしていた時にも遊びに行ったことがありました。この港については後述します。ジブラルタル海峡からマルセイユまでの地中海は時化もなく平穏無事、当たり前沿岸航海で取り立てて言うことはありません。

そして、これがマルセイユ港全景、南から北へ見た画像です。



Asuka は画面左下の防波堤入り口から入港し、中央右手の白円内のどこかに着岸したのだと思いますが詳しい事は憶えていません。ここでは入れ出し（朝入港し、日付が変わらない内に出港する短い停泊をこう呼びます）だったので一歩も上陸はナシ。

これでは記憶が薄いのも仕方ナシ。更にそれ以外の理由でも、この港の印象はあまりパツとしたものではありませんでした。

一般観光客と違って船乗りの入国は言わば勝手口から御用聞きに入るようなもの。船乗りは決して「お客」ではありませんから、入国管理に際して官憲に不愉快な思いをさせられることは珍しい事ではありません。この港での扱われ方がそのいい例でした。

しかし、もう一つ観光客と違う点は、入港に際して最初に関わりを持つのは入国管理官ではなく沖で乗船するパイロットだという事。この業種の人材登用の仕方は国によって場所によって色々なケースがあります。以前外航の船乗りであった者、又はタグボート等の船長だった者、もしくは船乗り上がりではなく初めからパイロットになるべく教育を受けた者など様々。共通項は船を動かすことがメシの種である事。

だからこそ、これまで色々な港で、初めての国、初めての出会いであってもそれなりの共通意識と言うか、ある種の親しみの感情が持てるものと思っていました。

しかし、ここでは全くその気配はナシ。 素っ気ない事この上ナシでした。 こんな事はこれまでの多くの国、特に英語圏やスペイン語圏の国々では経験しない事でした。

というわけで、初めての入港だったこの国の印象は残念ながら全くのバツ。

\*

マルセイユで全ての貨物を揚げ切り、次はカリブ海向けと決まりました。 そして、地中海の出口ジブラルタル海峡に面した港、先程触れたスペインのセウタ Ceuta でバンカリング bunkering=補油することになりました。 セウタはこんな所、マップ上方がジブラルタル海峡です。 Asuka の補油岸壁は港の西側の一番奥の赤印だったと思います。



ここはスペインからジブラルタル海峡を南に渡ったアフリカ側の東端、海峡にも地中海にも面しています。 本来、位置から言えばモロッコの領土である筈。 しかし、ことはそう簡単ではなく、この地は色々な国に支配されてきた歴史があるらしい。

その一例として、リスボンでモニュメントになっていたあのエンリケ航海王子の率いる軍団がこの地を占領していた時期があるのです。 今でもその跡は堅固な城壁とサン・フェリペ濠という運河となって残っています。

マップ中央の帯状の白抜き部分、これはモロッコとの国境のニュートラル・ゾーン。 モロッコは何年にもわたってセウタ変換を求めています。 スペインは頑として聞かない。 同じように、スペイン国内のジブラルタルは英国が領土としていて、そこではスペインが

返還を要求しているけれど英国は頑として聞かない。 どっちもドッチ。

とにかくそういう事でこの国境ではモメゴトが多い、更にモロッコからは不法に越境する者が後を絶たないのです。 その多くはモロッコ人がというより広くアフリカ北部一帯からの難民が越境しやすい所の一つとして狙っているんですね。 それを監視しやすいよう

にニュートラル・ゾーンを設定したのではないのでしょうか。

次の画像は上の港のマップの右端の赤矢印の上空から西を向いて撮られたものです。

右側の海面が海峡方面、左は地中海のモロッコ北岸につながります。 ここでは鮪の畜養が行われていて、日本へも大量に輸入されているらしい。

画面右上に小高い禿山が見えますが、これはマップでは左端の **Jebel Musa(842m)** ジェベル・ムーサという山です。 この山は、海峡の対岸ジブラルタルの岩山とペアで、ギリシャ神話に出てくるヘラクレスの柱だという説があるようです。

イヤイヤ、そうじゃない、海峡の北側はジブラルタルの岩山であることは間違いないが、アフリカ側はセウタのモンテ・アチョ **Monte Hacho** だという説もあるようです。 そのモンテ・アチョはこの画像の一番手前の丘。 この説は一寸無理があるかな？



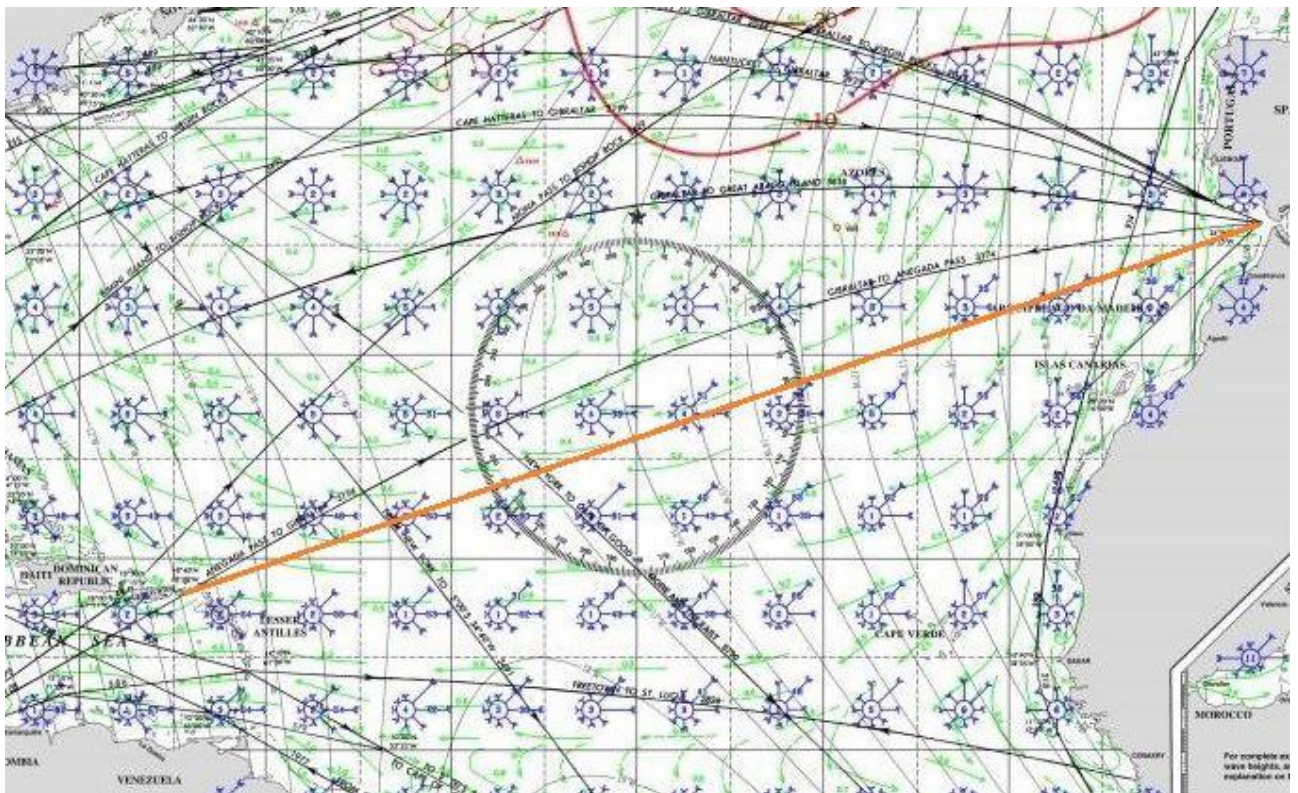
この港ではバンカーだけの短い停泊でしたから当然上陸の機会はなく、この時はただ寄港しただけで終わりました。 この十数年後、私達がスペインに住んでいた時ココへ遊びに

行ったのがこの街を歩いた初体験となりました。 その時は、海峡の北側スペインのアルヘirasからフェリーに乗ってセウタに渡ったのです。

セウタの街の様子はスペインであってスペインでない、というある種異様な、独特なものでした。 なぜなら、街中ではジュラバと呼ばれるモロッコ人の男女が常用するゆったりとしたある種のローブ、これを着ている人の数がとても多い、まるでスペインに居るようではないのです。 これじゃ不法越境してきた人間を外見だけで識別するのはマズ無理というもの。 ニュートラル・ゾーンなんて意味をなさないのでモ。

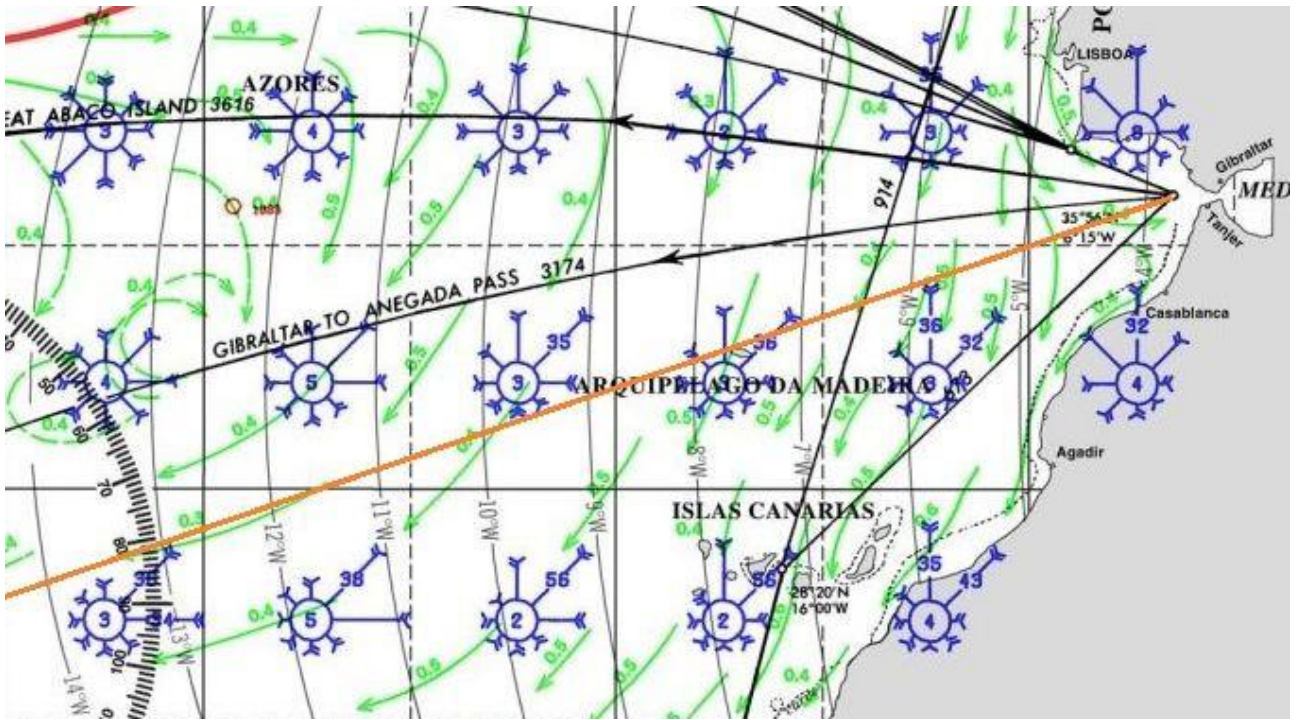
\*

さて、セウタでバンカーを終えた Asuka は再び大西洋へ。 最初の行き先はコロンビアの Santa Marta サンタ・マルタ。 次の図は9月の北大西洋パイロット・チャート。



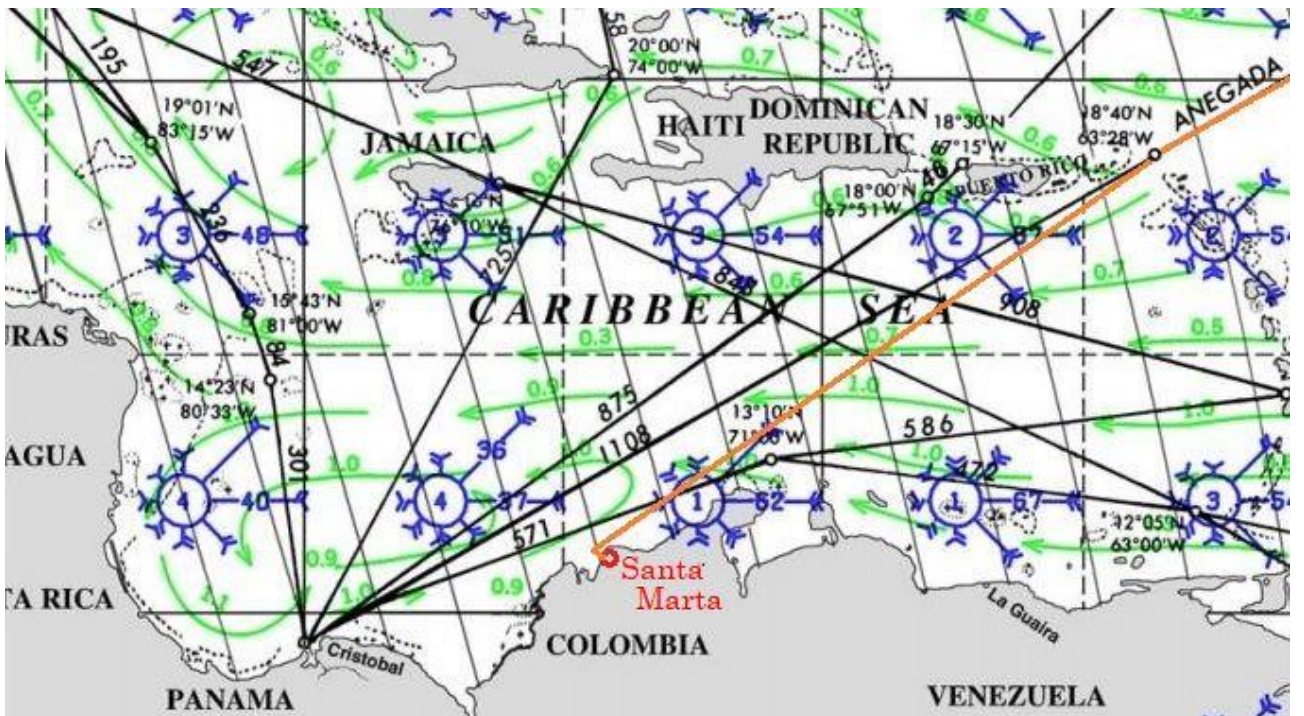
Asuka のとったコースはオレンジ色の直線（航程線）で、右上のジブラルタル海峡西口からプエルト・リコ東方、アネガダ・パス Anegada Pass 北東部の北緯 18 度 40 分、西経 63 度 28 分に向かいます。

このルートの推薦コースはオレンジの直線のすぐ上の黒の曲線、即ち大圏コースですが、この緯度では大圏コースを採用して得られるコースの短縮はそれほど大きなものではありません。 一方オレンジの線では緑の矢印が示す海流をより有利な順流としてとらえられる、加えて北東貿易風もヨリ効率よく順風となることが見込めます。 上の図の右上部分を拡大して見るとその様子が良く解ります。



Gibraltar to Anegada Pass と併記された黒の曲線（大圏コース）よりオレンジの直線の方が海流も風も有利に働くことが歴然です。

次にプエルト・リコ東方のアネガダ・パス以後のカリブ海の様子は次の通り。



ここでも海流はほぼ順流のままサンタ・マルタ Santa Marta に至ります。

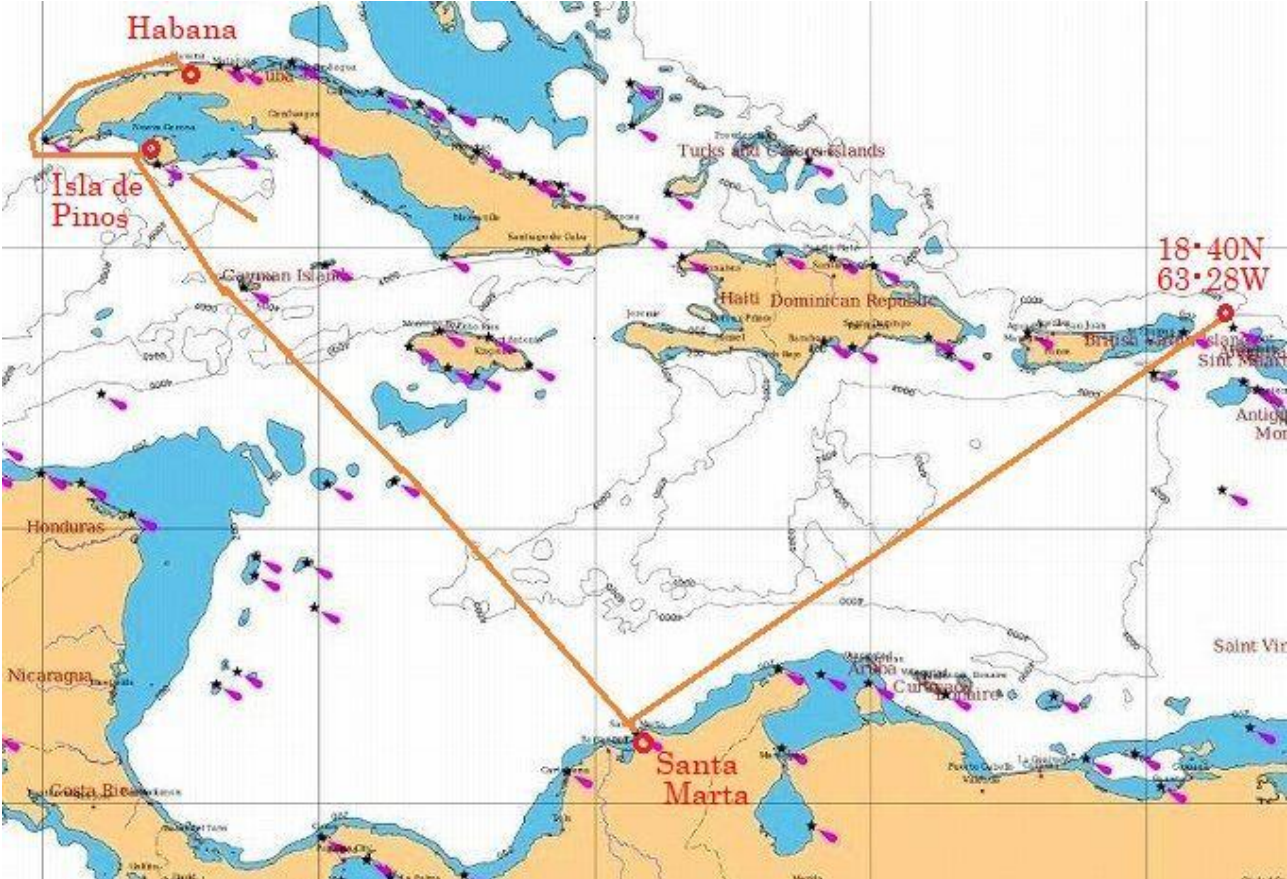
\*

この航海は、まずサンタ・マルタでバナナ積み、そこから、今度はカリブ海を北上して、キューバの南岸に位置する Isla de Pinos という島でグレープフルーツ、マンゴー、バナナ主体に様々な南洋の果物積み、次いでキューバの北岸、首都のハバナ Habana へ寄り更に



同様な果物を追い積みして満船。 以後フロリダ海峡から再び大西洋を渡りイングリッシュ・チャンネルへ。 そして、積荷の全てを揚げたのは、なんと、東ドイツのロストック Rostock。 以上がこの航海の全容です。 ではもう少し詳しく話を進めます。

積地三港、Santa Marta、Isla de Pinos、Habana の位置関係は次の通り。



そして、最初の積地サンタ・マルタはこんな所。



この画像はごく最近、少なくとも 2010 年以降のものと思われます。この通りごくコジマリの港ですが、それでも現在はコンテナ船の埠頭も出来ています。 しかし、この画

像の左手半分は私の記憶とは全く変わっています。左手前のタンクが並んでいる前面の岸壁からコンテナ・ヤードの向こうに見える砂浜まではまっすぐ旧式の岸壁があって、コンテナ・ヤード部分の埋め立て地は出来ていませんでした。

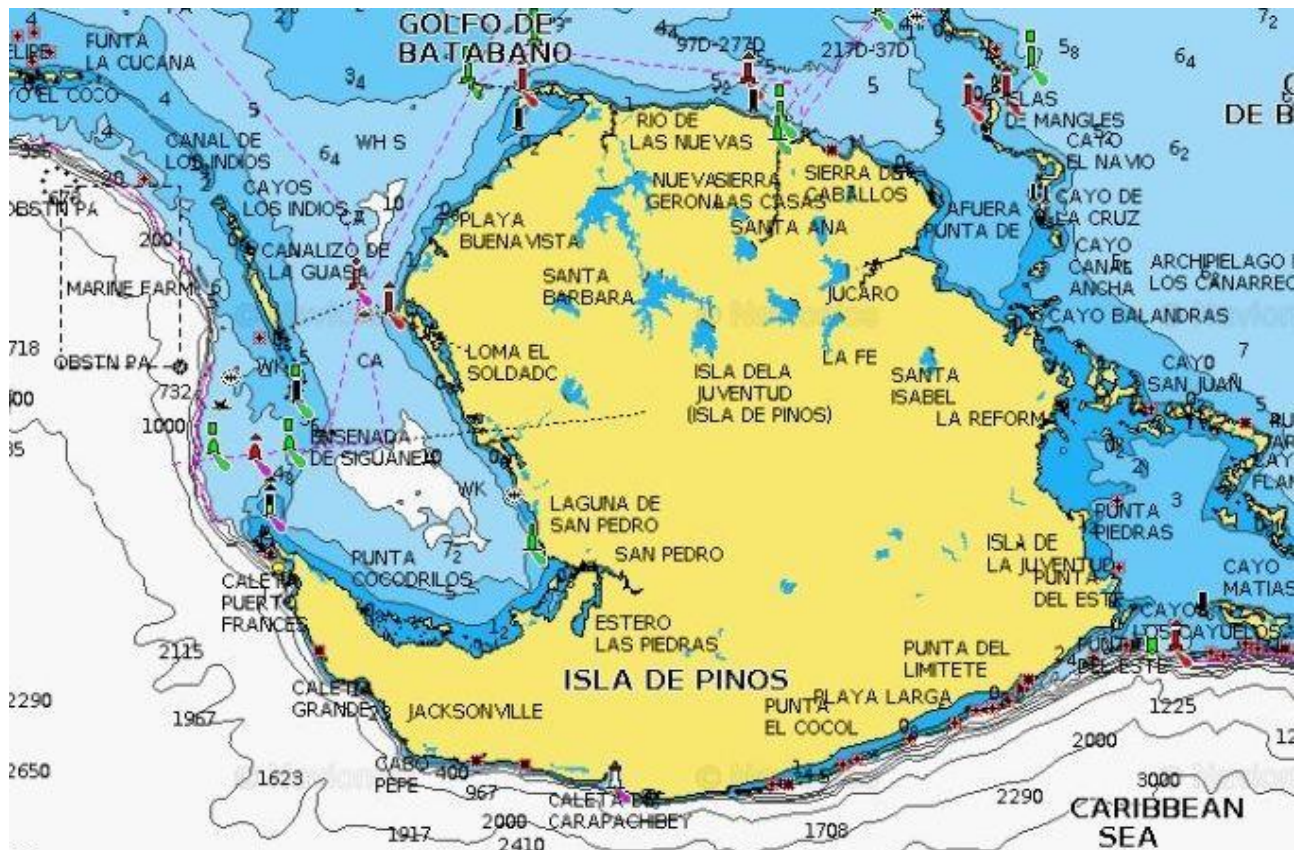
Asuka の着いた岸壁もそのあたりだった筈で、市街地まで徒歩で楽に行ける距離だった。しかし、なにせここは南米でも有数の治安の悪い国、こういう場所ではどんなに近くてもタクシーを捕まえるのが一番。ごくわずかな出費で安全を買えるというもの。では、街中なら安全かと言うと、オー・ノー。そんな生易しいものではありませんが、市中で一般市民に混じっている限り、危険の度合いは幾分和らぐことは確か。いかに現地の市民に上手く溶け込めるかがポイントです。Santa Marta サンタ・マルタを初め、この辺りのコロンビア各港、Barranquilla バランキージャ、Cartagena カルタヘナには三等航海士の頃の定期船で何度か来ましたが、ヤバイ所という印象しか残っていません。とにかく、単独で気軽に上陸して安心して街歩きを楽しめるところではありません。サンタ・マルタの次はキューバのイスラ・デ・ピノス Isla de Pinos ピノス島です。



キューバ本島南岸西部の赤のアンダーラインの着いた Isla de la Juventud イスラ・デ・ラ・フヴェントウッド＝青年の島というのが二番目の積地です。

この島は現在は勿論ですが Asuka で行った頃もこの名前が正式名で、公的書類には全てこう記されていました。けれども話し言葉では現地の人達全てがイスラ・デ・ピノス＝松

の島と呼んでいました。元々この名前はこの島全体に松の木が多く、林業が盛んだったからだそうです。そういう伝統的な名前は簡単に新しいものに置き換えられるものではないようです。



これがそのイスラ・デ・ピノスの全景ですが、この海図上でも二つの名前がごちゃ混ぜになっています。で、船ではもっぱらピノスの方が使われていました。

Asukaの停泊地は島の西側の湾の中央部、ここに錨泊して舁で運ばれてくる果物を積んだのです。この湾は Ensenada de Sigüanea (シグアネアの入江) という名前ですが、この Sigüanea という単語の意味が不明です。手持ちの全てのスペイン語辞書及びネット上でも調べまくったんですが結局解らずじまい。多分大航海時代につけられた名前なのでしょう。唯一のヒントはこの辺に生息するフクロウ科の鳥で **Siguapa** というのがあること。実際ここに行った時はなんの疑問も持たず単なる地名と割り切っていたので、土地の人に聞くこともしなかった。今頃になってそんな事が気になるとは・・・。

この時の積荷について全てを覚えてはいませんが、一番目立ったのはグレープフルーツ、次がマンゴーでしょう。その他バナナもかなり積みましたが、なんとと言っても印象が強かったのはこのグレープフルーツとマンゴー。両者とも大きさと言ひ味と言ひ、まさにピカイチでした。

前に「ありあけ・りいふぁ」でジャマイカへ行った時もマンゴーを積み取り、その大きさ

に驚きましたが、キューバのそれもイイ勝負、どこかこっちに軍配が上がるかと言うほど大型のものでした。日本でも最近はアップル・マンゴーなどと言う商品名でメキシコ産の丸々とした大きなものが売られているし、値段に頓着しなければ宮崎県産の立派なものもありますが、当時日本で見かけるのは東南アジア産のペリカン・マンゴーと言う薄っぺらなものだけでした。

しかし、キューバ産のマンゴーは格段のボリュームでした。ジャマイカ産の印象も似たようなものでしたから、多分同じ品種なのだろうと思います。位置的にもジャマイカはキューバ東部のすぐ南ですから、同じ種があっても不思議ではありません。



この画像を見ても作業員の手の大きさや持っている箱のサイズから、マンゴーの大きさの見当が付くと思います。これは出荷用に標準的な大きさの粒をそろえたものです。これより数段大きく、その代わり売り物としてはハネモノでしょうが、マレには子供の頭に近いような特大サイズもあるようです。

トン数で積荷量が最も多かったのはグレープ・フルーツ。今では日本のスーパーでも当たり前前に売っているこの果物、マンゴーと並んで私の大好物の一つです。しかしこの頃はまだ日本では都会でさえそれほど売れ筋ではなかったと思います。

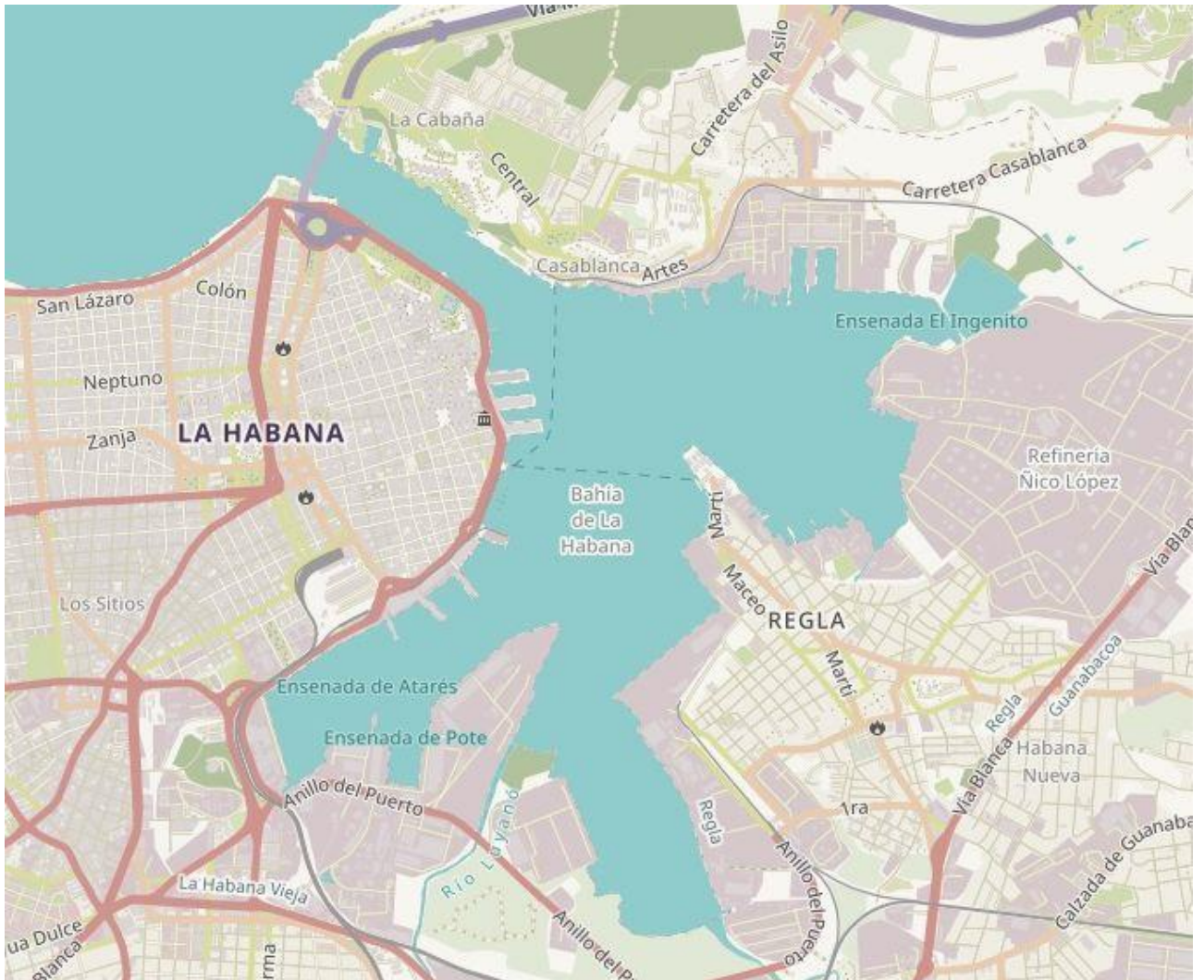
キューバ産のこれが又トンデモナイ大型のもので、またまたビックリ。果肉の色がピンクっぽいものやルビー・レッドと呼ばれるもっと赤いものが主力でした。試食した結果は勿論どれも大・大・大満足。

この錨地に投錨して入国審査を受けた際のキューバの官憲の態度にも一寸ビックリでした。



しかし、この航海での入港目的は米国とは関係のない共産圏東ドイツ向け貨物積み込みの  
為でしたから、堂々と？入港できたわけです。

その有馬山丸の稿でも紹介したと思いますが、ハバナ港の様子はこんな具合です。



この地形、まさに「天然の良港」、カリブ海周辺にはこういう地形の港がかなりの数あります。プエルトリコのサン・ファン然り、キュラソーのウィレムスタッド然り。

いずれも大航海時代の基地として栄えたところ。

それにしても、米国とキューバの関係というのがイマイチ解りません、1962年の海上封鎖以来、オバマ大統領時代まで50年以上にわたって国交がなかった、とはいえ、その間も両国の合意のもとに米国への合法的移民が何回も繰り返されてきたのです。夫々に複雑な思惑が絡んでいたのでしょうね。勿論、不法移民もかなりの数あった筈。

まあ、船乗りには関係ない事、船は合法的に入港できさえしたらそれでOK。ハバナではバナナ主体にグレープフルーツ pomelo やマンゴー mango の追い積み。既にイスラ・デ・ピノスでホールドは殆ど満杯に近い状態になっていたのも、ココでの積荷量は少なく一泊二日の短い停泊だったと思います。

着岸後入国審査も何事もなくスムーズに終わり、官憲一同が下船するのを待って、若い代理店員が「カピタン、イロシマという野球チーム知ってますか？」と来ました。「イロシマ？ ヒロシマじゃないの？」 「エエ、そうですそのイロシマです」彼らの言葉では  
普段 H は無声なので、外国語を話すときもついそのクセが出ちゃうんですね。

「今、そのチームがハバナに来ていて、今日も試合があるんですよ」と野球場に行くバスの路線、最寄りの停留所などを詳しく教えてくれました。

こりゃ、見に行かないテはないな、とその日の午後機関長を誘って球場に出かけました。

停留所についてハタと気づきました。 そうだ、バス賃の小銭がないんだった。当時はまだ、この国では米ドルの使用は合法化されていませんでしたから、闇ドルがかなり効果的に使えたのです。 イスラ・デ・ピノスでは沖ガカリ（錨泊の事をこう言います）  
でしたから上陸もせず、この国の通過ペソは持っていません。

それに、ハバナのような大きい街では、手持ちの米ドルを闇ドルとして使ったほうが得だから、わざわざ代理店経由でペソを入手することはなかったのです。

ドルで何か買い物をした後なら、おツリのペソが手に入るんですが、バス停に来た時はまだドルしか持っていませんでした。

まあ、いいやドライバーに少額のドル紙幣を渡せば何とかなるだろう、と折よく到着したバスに乗り込みました。 そしてドライバーに「野球場に行きたいんだけどペソの小銭がなくテ」と言うと、ナント彼の答えは「バレ、バレ（オッケー、オッケー） いらないヨ」  
これには驚きましたネー。

ずっと後にスペインに住んだ時もこれによく似たことは何度も経験しました。 例えばスーパーなどで買い物トータルが、何 10 何ユーロ+数セントになった場合、「コマカイのはイラナイ」となるんです。 逆に端数が 90 セント後半なんていう場合は、おツりをクレナイ。 個人商店なら分からなくはないけれど、大手スーパーのレジでさえこんな事が  
良くありました。

尤もダレカさんの口からも昔は「ツリはイイヨ」なんてセリフが出たこともあったかモ。

でもそれは大抵酔っぱらった時の話、上の例は全く素面のレジ小母さんですからね。

仕事上がりで清算する時ドーすんだろと心配するのは余計な事かな。

一番びっくりしたのは、ある日郵便局で、支払いに 2~3 セント足らなかった時もやっぱり「バレ、バレ」 郵便局で、ですよ。

まあ、これに比べれば行き先が野球場の公共バスで「バレ、バレ」はアリですね。

はるばる遠い日本からハバナに来てくれた“イロシマ”を、同じハポネスが見に行くんだからコマイ事は言わねーヨ、なんですね。

そして野球場に行って又ビックリ。なんとナント入場無料!! まあ、これは公式試合じゃなくあくまで親善なんだから、ゼニなんて取ったら暴動になるかも。

試合はキューバ・チームの圧勝。さすが野球好きの国、しかも入場無料が効いたのか場内は満席。キューバの勝ちでみんな大喜び。私達もいいことづくめだったので勝ち負けナンテどうでも良し。周りトハイタッチ（スペイン語では*¡Choca los cinco!* チョカ・ロス・シンコ=五本の指をぶつけて、と言います。英語では Give me five! かな）

という事で、短くも楽しい停泊は終り、次の日ハバナを出港。これからまた大西洋を渡って、初めての東ドイツの港ロストック Rostock に向かいます。

その話はまた次号で・・・。

\*

この航海記もいよいよ今年最後となりました。

皆様どうぞ良いお年を・・・。

\*

**次回更新は 2020 年 1 月 11 日 (土曜) の予定です。**