

## 「ヌサンタラの馬車(1)」(2021年11月29日)

馬や牛に車を引かせることは、紀元前3千年ごろにインダス～メソポタミア地方で始まっていた。人間や



荷物を運ぶのが最大の目的だったようだが、紀元前1千9百年ごろに戦争の機動性を高めることを目的にして馬を使う車チャリオットが出現した。古代インドの叙事詩ラマヤナやマハバラタにはサンスクリット語でラート rath と呼ばれるチャリオットが登場する。

インド文化を濃く受けたヌサンタラ西部地方に馬車が伝えられたのは当然だったろう。そしてその中にラートも含ま

れていたようだ。ラートより何倍も効果的な騎馬兵団による軍事操典がもっと以前から既に一般的になっていたように思えるのだが、西暦紀元元年前後の数百年間、インド・ペルシャ・エジプトからローマに至る一円でチャリオットは戦争の中でどのような役割を果たしていたのだろうか？一説によれば、西暦4世紀ごろには戦場から姿を消したと言われている。

インド文化のヌサンタラへの伝播が華やかに繰り広げられていたところに伝わったと思われるラートは、ジャワの諸王国の栄枯盛衰の中で維持されたように見える。西暦1034年に作られたアイルランガ王時代のバル碑文、バメスワラ王時代の1116年制作ピカタン碑文、ジャヤバヤ王時代の1135年の年号を持つハンタン碑文などから明らかにされている当時の軍隊編成の中に、槍隊 magalah、弓隊 mamanan、斧隊 magandi などと並んで騎馬部隊の makuda、象部隊 mahaliman、ラート部隊 pakarapan、ラート御者隊 agilingan などの存在を見出すことができる。

チャンディボロブドゥルの壁画の中に、女性の貴人が一頭の馬に引かれた四輪の馬車に乗ってどこかへ向かうシーンがある。御者が馬を統御し、護衛兵の一団が馬車の周囲を警護している。

ゴータマ・シダルタのストーリーを描いたボロブドゥル壁画の中にも、ブッダが城から外に出て病人や死



者を目にするシーンがある。ブッダは一頭が引く二輪の馬車に乗り、御者が馬を操り、衛兵たちが付き添っている。ブッダが悟りに至るきっかけとなった老人・病人・死者を見たのは馬車の上からだったようだ。

チャンディボロブドゥルからおよそ一世紀遅れて着工されたチャンディプランバナンにも馬車のレリーフがある。プランバナンチャンディ群の中のチャンディナンディ Nandi には、10頭の馬に引かれた車上のチャンドラ神と7頭の馬に引かれた車に乗るスルヤ神の像がある。

それらの古代レリーフから、昔馬車に乗っていたのは王族や貴族たちであり、また神々も馬車に乗った姿で描かれているのだから、馬車は高貴な人間の乗り物というのが当時の常識だったと説明されている。確かに、人間を乗せることを目的に作られた馬車に関してはそれでまちがいないのだろうが、荷物運搬用の馬車については当てはまらないような気がする。人間用の馬車がはっきりと形を取るようになる以前は、はたしてどうだったのだろうか？

オランダVOCが作ったバタヴィアの街で、ヨーロッパから持ち込まれた馬車が有力な交通機関になった。高官や婦人用の自家用乗物がメインだが、VOCという会社が接待用の馬車を持つこともした。一般の男性は遠出の際に騎乗するのが普通だったようだ。街中の近い場所への移動は徒歩だった。

1653年にマタラム王国の使節がバタヴィアを訪れたとき、ヨーロッパ製の豪華な馬車が使節を出迎えてカスティルに運んだ。使節は感動したそうだ。更にその馬車で使節はVOCの米貯蔵庫の見学に回った。VOCがバタヴィアの財力と権勢を使節に印象付け、マタラムがいくら敵対してもバタヴィアが容易に屈服しないことをマタラム王に報告させるための心理戦略だったことは明白だ。

VOC時代のバタヴィアにあるヨーロッパ製馬車のすべてがヨーロッパ人高官または会社の所有物だった中で、18世紀になってからムラユ種族の頭領であるカピテンムラユのワン・アブドゥル・バグス Wan

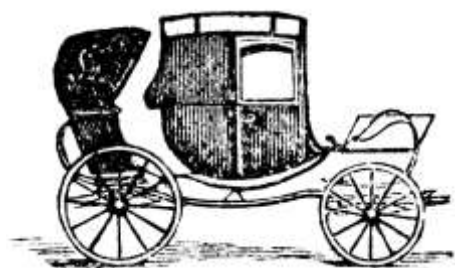
Abdul Bagus がその一台を手に入れて愛用した。かれがバタヴィアで最初の、唯一のアジア人馬車所有者になったのである。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(2)」(2021年11月30日)

大金持ちのカピテンムラユだからこそできたことだ。かれが華麗な馬車に乗って外出するとき、ムラユ族のひとびとは自分たちの頭領に憧れと賞賛の目を向けた。毎週金曜日にはかれの馬車がモスクの表に駐車されていた。ヨーロッパ製の馬車は2頭立てで走るのが普通であるところ、かれは一頭だけで走っていた。そして、それを理由にして馬車税を納めるのを拒否したという話だ。

総督の馬車だけは6頭立てになっていて、その真似をすることは誰にも許されなかった。馬の数の多少と馬車の飾り立ては持ち主の地位と権勢を世間に示すものであり、それは税金高に反映された。高い税金を払っているということが、そのオーナーの格を更に高めるものになった。

18世紀のバタヴィアの街中を140台を超える馬車が走っており、その大半は2頭の馬に引かせた二輪のヨーロッパ製ベルレイン berlijn 型コーチだった。四輪コーチは8台しかなかったそうだ。18世紀のバタヴィアはまだ城壁の中の旧市街であり、ダンデルスが造った新バタヴィアの中心ヴェルテフレーデンがそこに含まれていないことを忘れてはならない。



Berlijn Coarch

17世紀には婚礼や洗礼の祝事があると、馬車の行列がバタヴィア市内を賑わした。結婚する新郎新婦が着飾って美しく磨きたてられた馬車に乗り、その後ろを大勢の親族友人たちが馬車

を連ねてカスティルに向かったのである。カスティル内の教会と市民登録役所で結婚と登録の手続きを行うためだ。

カスティルに入るためには、カスティルの南ゲートに当たるアムステルダムゲートに向かう儀典道路であるプリンセンストラートが最終行程になる。今のチュンケ通り Jl Cengkeh が往時のバタヴィア城内における最高儀典道路だった。運河をまたぐ橋を渡ってカスティル内に入るわけだが、馬車の行列が橋を渡る間、他の通行者はそれが通り過ぎるのを待たなければならない。市内最重要地点での交通に障害が起こるわけで、モッスル第28代総督のときに、行列を組んだ馬車の数だけ課金を払わせることにした。教会がその課金を徴収した。

ところが、その課金が重くていやなひとびとは馬車行列を遠慮したが、会社の高位高官たちはそんな金額などへっちゃらとばかり、遠慮する気配はさらさらしない。この評判の悪かった慣習が相変わらず続けられたために、アルティン第32代総督が全面禁止にしてしまった。

新郎新婦はふたりだけ一台の馬車でカスティルにやって来なければならなくなったのである。ふたりを祝福する親族友人たちは馬車で一緒に教会にやって来ることができなくなり、もっと早い時間に馬車で来て待つか、あるいは行列を組んで市内を練り歩いてから、途中で馬車を乗り捨て、徒歩でアムステルダムゲートの橋を渡らなければならなくなったということらしい。違反者は罰金を命じられ、教会がその罰金を徴収した。

おまけにその時代には、新郎新婦が故意にゆっくりと町中を馬車で通過して豪華に飾り立てた自分たちの晴れ姿をバタヴィア市民に見せびらかすことが流行し、教会での結婚式の開始時間に遅れて来るのが当たり前になっていた。なにしろ金をかけてあつらえた豪華さを比較してその人間の格の高低が評価されていたのだから、金をかけて仕立て上げた姿をバタヴィア雀たちにじっくりと見せないでは結婚式の意味がなくなってしまう。

このオランダ人が作り出した財の消費と人間の高低に関するコンセプトは、現代ジャカルタに受け継がれていまだに生きている。巨大汚職者が普段から贅を尽くした暮らしを世間に示し、汚職摘発によって逮捕されても依然としてニコニコ笑ってられるのは、自分がかき集めた富によって自分の人生が他人よりまさったものになっているという確信があるからだろう。世に生きることにおける敗者が勝者である自分を刑務所にいれても、人生というホライゾンの中での勝者敗者の立場が逆転するわけではないのだ。

だからこそ、汚職者の全資産をはく奪せよという声が現行制度の批判の中にしばしば出現するものの、起訴された案件に関する資産の没収しか法的効力を持たない現行制度は、かえって他の汚職で得た資産に対するみそぎの効果をもたらし、人生の勝利者としてのかれの確信をゆるぎないものになっているように見える。

金を持つ者が世の支配者になるという人類が選択した現代システムは、バタヴィア開闢以来、ジャカルタの地で既に開花していたようだ。馬車は貴人となってそれに乗るために存在している。馬車を引くような人生は負け犬のものだ・・・[ 続く ]

### 「ヌサンタラの馬車(3)」(2021年12月01日)

19世紀半ばごろ、東インド植民地政庁に土木技師として奉職するオランダ人デーレマン Charles



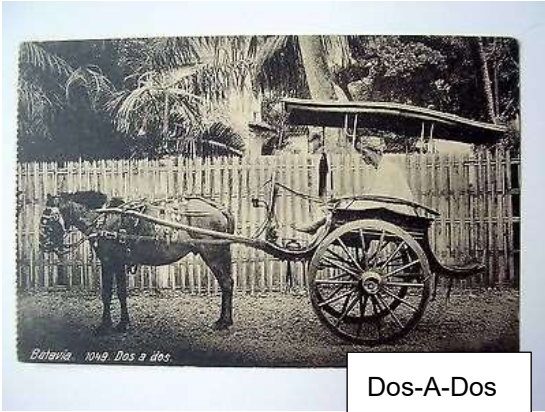
Theodore Deeleman が自分の仕事のために馬車を作った。1823年にアムステルダムに生まれ、1884年にバタヴィアで没したかれは石版工としても活躍し、当時のバタヴィアの風景画をいくつか残している。

かれはバタヴィアに自分の鉄工ワークショップを持ち、バタヴィアで容易に手に入る素材で馬車を作った。つまり東インド植民地製の簡易馬車ということになるだろう。

かれが作った馬車はオランダ人の間で評判が良かった。オランダ人たちはデーレマンの馬車を dos-a-

## ヌサンタラの馬車

dos と呼んだそうだ。フランス語ドゥアドウは背中合わせという意味だ。多分デーレマン作の馬車は、幅広



い座席にふたりが馬車の前方を見る形で座り、もうふたりが馬車の後部に後ろ向きで座って、四人の乗客が背中合わせになる形式になっていたのではあるまいか。

インドネシアにある馬車の種類のひとつにサド sado というものがあり、デーレマンが制作したと思われる馬車の形になっている。その証拠に、サドの語源がフランス語 dos-

a-dos だと説明されているのだが、19世紀半ばにバタヴィアにいたオランダ人たちはそのフランス語をドサドスと発音していたのだろうか？

デーレマンの馬車をプリブミは制作者の名前を取って delman と呼んだ。そしてそのデルマンがヌサンタラの各地で作られるようになり、各地方でさまざまなバリエーションが試みられ、さらに地方ごとに異なる名称で呼ばれた。

だからその歴史を参照するかぎり、植民地時代以降に作られたヌサンタラの馬車はすべてデルマンに由来していると言うことができ、地方別の名称で呼ばれているさまざまな形態のものが一律にデルマンと呼ばれてもおかしくない要素を含んでいる。



反対に、デルマンから派生したさまざまな馬車が地方ごとにさまざまな名称を持つようになったことに関連して、そのどの名称を使おうが話者が意図しているのは馬車のことであり、特定の馬車の種類を意図しているのではなくて包括カテゴリーとしての馬車全般を指す一般名称として使われているのではないかという一種の混乱をわたしは感じている。

かてて加えて、デルマンはデルマンであたかも独自の形態と仕様を持っており、枝分かれしたその子孫と同列で並立しているかのような説明もなされているため、奇々怪々という印象もぬぐえない。

[delman]

KBBIには kereta beroda dua yang ditarik kuda; dokar と語義付けされている。グーグルイメージで検索して見ると、馬一頭が引く二輪または四輪の屋根付き馬車の画像がほとんどだ。

デルマンは最初に作られて以来、同じデザインで作られ続けたとインドネシア語ウィキに書かれているものの、delman と記されている画像を見ると、デザインは種々雑多になっているように見える。

そこで述べられているデルマンとはデーレマンが最初に作ったサド型のものことなのだろうか？確かに植民地時代のバタヴィアで使われていたのはもっぱらサドであり、客が背中合わせで座るタイプのものだった。ところが現代ジャカルタで使われているものはデルマンと呼ばれていてサドでなく、しかも背中合わせに座る形になっていない。

植民地時代にデルマンは町から町への長距離運送に使われた。1885年にフォーブズ氏はデルマンを雇って、ボゴールからバンドンまで13時間かけて旅をした。かれはそのチャーターに16フルデンを支払ったそうだ。

しかしそのうちに自動車がデルマンの果たしていた長距離運送の役割を奪ってしまった。今でもジャカルタ近辺で走っているデルマンがいるにはいるが、住宅地とパサルや学校間、あるいは行楽地での観光乗物としての近距離運送しか行っていない。そして時おりは、プタウィ式の子供の割礼祝いや結婚式の行列にチャーターされることもある。

具体的に言うなら、ラグナン動物園・タマンリアスナヤン・アンチョルドリームパーク・モナス公園などといった都民の行楽先や、都心からちょっと離れたチルドウツ・クバヨランラマ市場・パルメラ市場などがそうだった。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(4)」(2021年12月02日)

1990年代初めごろまでは、西ジャカルタ市のパルメラ市場近辺にいつも十数台のデルマンが客待ちして道路脇に並んでいたものだが、2000年代に入ったころには5台あるかないかという数に減ってしまった。パサルに集まって来るのは昔のベチャと同じ理由だ。

しかしベチャは都内交通行政にそぐわないものと都庁に断罪されて、最終的に殲滅されてしまった。デルマンは都内交通機関のひとつとして承認されており、サバイバルは行政上で保証されているものの、オートバイオジェットの競争で圧倒されてしまい、これも滅びの道をたどっている。

それでも、1990年代後半に地方から上京してきてデルマンの御者になる人間もいた。中部ジャワ州ブルウォクルトを故郷にするヤントさん32歳はストランを納めて馬車を運行させる仕事をしている。これは2000年9月の話だ。

一日の収入は4~5万ルピアで、そこから12,500ルピアがストランとして馬車のオーナーに納められる。純益はだいたい3万ルピア程度だそう。昔、オジェツがまだ少なかったころは純益が4万あったが、今やそんなことは二度と起こらない。馬の飼料は運行者の負担になっているため、夕方にはたいてい草刈りに行くことが多いが、その暇がないときは草を三束7千5百ルピアで買う。

馬の飼料と言えば南ジャカルタ市の Pasar Rumpit がすぐに思い浮かぶ。スルタンアグン通りの北側運河の向こう側は植民地時代に開発されたメンテン高級住宅地区である。高級地区最南端の端っこであっても、高級住宅地区内であることには変わらない。

自動車よりも馬車がまだまだ一般的だった時代、高級住宅地区のお屋敷にはたいてい馬がいた。馬の飼料は必需品だったから、馬に食わせる草を売る者たちが集まって来た。しかし汚らしい風体のプリブミが草の束を抱えてメンテン地区内に入って来るのは、美観の上から好ましいものではない。こうして Pasar Rumpit(草市場)が誕生したというのがその歴史だそう。



馬に飼料を食わせれば、排泄物が出て来る。食わせる飼料も出て来る排泄物も御者の物なのである。この排泄物は園芸栽培の肥料として売れる。ビニール袋一杯で5千ルピアになった。

デルマンの御者たちの間で厳守されている不文律に、割り込み厳禁がある。やってきた客が友人であれなじみ客であれ、客待ち列の先頭に自分がいなければ自分の馬車に乗ってもらうことができない。ましてや、別の馬車と競り合って客を自分の馬車に乗せようなどとは、御者の風上にも置けない下司野郎ということになる。

デルマンは客を5人まで乗せることができる。一人当たり料金は5百ルピアで、最低4人まで客が乗るのを待ち、それぞれの客の行く先を巡回することになる。一人二人の客でも、空席の料金が保証されるなら、貸し切りで出発することもある。

祝い事にチャーターされる場合は、料金は一日7.5万ルピアだ。そのような機会に御者は馬車を飾り立てなければならないから、7.5万ルピアはその費用が込みになっているのである。

2008年ごろ、ラグナン動物園・ビンタロジャヤ住宅地・スナヤンのグローラブンカルノへ行けば、客待ちのデルマンが何台も並んでいた。以前はモナス広場にもいて、広場内で観光馬車業を行っていたのだが、市当局が馬の排泄物の悪臭への批判に耐えきれず、観光馬車を閉め出してしまった。



Delman 2000/08/04  
Pondok Labu

閉め出されたデルマン御者のひとり、ウディンさんは、2001年にモナス広場の観光馬車業に参加した。90人を超えるモナスの御者たちは東ジャカルタ市プドンケラン、西ジャカルタ市クマンギサン、中央ジャカルタ市スネンなどに住んでおり、週末をメインにモナス広場まで観光馬車商売のためにやってくる。ウディンさん自身は西ジャカルタ市ジョグロに住んでいる。

モナスへ来るようになる前は、南ジャカルタ市ウルジャミのswadarmaya

通りとBNI住宅地の間で客を待っていた。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(5)」(2021年12月03日)

やはりモナスから閉め出された御者のひとり、アスリさん51歳はクマンギサンに住んでいるが、馬と車は20人あまりの御者仲間と一緒に、西ジャカルタ市スリピのゴルカル中央指導部ビルの裏手にある馬小屋に置いている。

都内には全部で2百人ほどのデルマン御者が自分の考えに従った時間と場所で個別に営業を行っている。行楽地で観光馬車業を営んだり、住宅地界隈でパサルや学校へ行くひとの足になる。そのどちらにせよ、客のメインは子供たちだ。子供にねだられて、親も一緒に乗る。

植民地時代から馬車稼業を営んでいたブタウィ人の子孫たちの中に、デルマンの御者を続けているひとでも少なくない。子供の頃から祖父や父親の仕事を見よう見まねで学び、手伝ってきたかれらは、自分に金稼ぎの能は他に何も無いからと言って、時代の潮流から外れてしまったその仕事を依然として続けている。

アスリさんの息子、ウウスさん21歳も、父親と同じ人生を生きようとしている。ウウスさんはモナスで稼業を営んでいたころ、土日の二日間、朝7時から23時まで働いて30万ルピアを得ることができた。割礼や結婚のチャーターだと、7.5万から10万ルピアが報酬だった。

けれども収入をすべて人間の生活費に充てることはできない。馬も生きているのであり、飲まず食わずでやっていけるはずがない。コンパス紙記者があちこちの御者から集めた情報を整理すると、馬の食費は、米ぬか・草・ヤシ砂糖・モヤシ滓などの購入費として一日5万ルピア程度になっていた。二週間に一度それとは別に、鶏卵・ミルク・ソーダで作る精力飲料を馬に与えなければならない。

しかし先祖代々の御者稼業を今でも続けている家系とは異なり、工場労働者や物売りから転職したひと  
もたくさんいる。かれらの中には、地方から出稼ぎに来ているんな職を転々とし、現在は御者をやっている  
というケースもある。そんなかれらが馬車を自己資産として持つはずがなく、オーナーにストランを納めて  
日々、他人の馬車を運行させているのだ。このストラン制度を雇用関係と誤解してはならない。資本家が  
持つ資産を運用する労働者という対等な立場でビジネスを行っているのだから。

モナスのデルマン御者だったスライマンさん(2008年当時37歳)は、日々の稼ぎは1.5~2万ルピア  
程度で、ひと月で30万ルピアくらいになったと語る。しかしそこから毎週5千ルピアのストランを納め、また  
御者の組合にも週5千ルピアを納め、モナス運営者に上納金を納め、更に毎日馬の飼料を出費するから、  
残った金で妻子を食わせるのにかつかつの状態だったそうだ。

毎日モナス広場で営業するデルマンもちらほらといた。かれらが語る週日と週末の収入の違いには実  
感がこもっている。モナス広場運営者は営業を希望する都内のデルマン御者に許可制度を敷いて管理体  
制を整えていたものの、都内住民でないチュンカレンやボゴールなどからやってくるデルマンが無許可営  
業するのを管理しきれず、登録したデルマン御者たちがそのしわ寄せを甘受しなければならなかった。

運営者が管理できないのなら、登録して上納金を納める方がバカになってしまう。だが、登録してある立  
場というのは、何かいざこざが起こったときには強い味方になってくれる。短慮は損慮の典型例と考えるプ  
リミを植民地根性と即断して良いものかどうか・・・[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(6)」(2021年12月06日)

そんなブタウィの伝統デルマン業も、コロナ病禍のために息絶え絶えになっている。御者が馬の最低限  
の食費すら確保できなくなってしまったのだから、馬は栄養不良に陥り、病気に襲われ、病と飢餓で死ん  
でいくことになる。家業を諦めた御者の多くは購入希望者に馬を安く手放したり、あるいは食肉用として屠  
殺場に売り渡した。

動物保護民間団体ジャカルタアニマルエイドネットワークのデータによれば、2020年1月のジャカルタの馬の数は325頭で、前年の740頭から激減した。減少は継続し、2021年8月には214頭になっている。

この団体は国内外の動物愛好家から寄金を募り、馬の飼料を購入してジャカルタ在住のデルマンの引き馬オーナーに配布する援助を行った。7月に飼料4トンを購入し、一週間にわたって配布したあと、オーストラリアの動物保護団体からの援助が得られて米ぬか21.5トンや他の食糧保健資材などが用意され、一カ月間それが配布された。

だがそれが根本解決にならないのは明らかであり、たとえベチャが作為的なものであったにせよ、デルマンも同じ運命をたどることになりそうだ。

[sado]

KBBIには kereta beroda dua yang ditarik oleh kuda; dokar と語義が説明されている。インドネシア語ウィキの[sado]の項目には sebutan orang Betawi untuk delman と記されているが、[Sado (kereta kuda)]の項目にはその説明がなく、1925年のメダンで写された写真が掲載されていて、その車体は間違いなく乗客が「背中合わせ」で乗る様式になっている。

画像検索すると、一頭立て二輪の屋根付き馬車で、たいてい「背中合わせ」タイプのものが表示される。しかしそうでないものも混じっていて、サドという名称が「背中合わせ」を忠実に反映している使われ方と、元祖デーレマンの馬車が生んだバリエーションとしての用法が混在しているように思われる。

元祖デーレマンの背中合わせ馬車であるサドは植民地時代にバタヴィアで一世を風靡したから、ブタウィ人がデルマン系馬車をサドと呼んだという説明は当たっているだろうが、上で挙げた1925年のメダンの写真や、西スマトラのブキッティングで幼少期を過ごしたインドネシア共和国初代副大統領ブン・ハッタの博物館に蔵されている、少年モハンマツ・ハッタを小学校に送迎したサドなど、スマトラ島にも背中合わせサドがあって、しかもちゃんとサドと呼ばれていたのだから、デルマンをブタウィ人がサドと呼んだという説明は舌足らずな気がしないでもない。

あるインドネシア語記事には、デーレマンが馬車を自作したのは1845年のことであり、その馬車が商業生産されるようになってバンドンのブラガ通りにある Fima Halleman の製品が数ある生産者の中で評判を取ったということが書かれている。おまけにサドが使われ始めたのは1897年であり、だからデルマンとサドは別物なのだ、という結論になっている。

だがこの情報はたくさんあるインドネシア語情報の中でマイナーな印象であることをお断りしておきたい。

[dokar]

KBBIの説明では、kereta beroda dua yang ditarik oleh seekor kuda; bendi;となっている。既出の[delman]と[sado]がこのドカルを同義語にしている一方で、ドカルはベンディがその同義語に出現し、ヌサンタラの馬車名称の相関図が更なる広がりを見せている。

[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(7)」(2021年12月07日)

ドカルという名称は英語の dogcart に由来するという説明があちこちに出ている。英語ウィキによれば、元々dogcart は狩猟のためのレトリバー犬を運ぶために使われた軽量馬車だったことからそう名付けられた。犬が引くカートだったわけではないようだ。

イギリスでは二輪の車体を馬一頭で引いたが、オランダでは二輪車体を馬二頭で引いた。フランスでは四輪の車体だった。そしてそれらのいずれもが、乗客を背中合わせに座らせる構造になっていた。dogcart を画像検索してみると、確かに無蓋の車体の上で乗客は背中合わせで座っている。

一方 dokar の画像検索では、馬一頭が二輪車体を引いているものばかり出て来るのだが、客の座席が



左右に設けられていて、乗客は対面する形で座るのがほとんどのようだ。だから形態としては一致しておらず、あくまでもドカルと dogcart は名称に関する関連性を持っているだけと考えるべきなのだろう。

ドカルはジャワ文化の産物であり、ジャワ島内で一般的な馬車とされている。中部ジャワ州サラティガは小さい町だ。市内には郡が四つしかなく、市内を北から南に縦断している国道は14キロメートルしかない。そんな小さい街を植民地時代からドカルがたくさん走り回っていた。

1917年に市制が敷かれてからは、この地方におけるサラティガの重要度が高まったために交通機関の重要性が増加し、ドカルがドカッと増えた。自動車がまだサラティガになかった時代、ひとびとは遠距離を旅する場合に必ず鉄道を使ったため、サラティガに鉄道でやってきたひとは駅からドカルで市内に向かい、反対に市内から鉄道駅へもドカルで向かった。客を乗せて運ぶ道路交通機関として唯一の存在だったから、市内の運送ばかりか、スマランやボヨラリあるいは近隣の別の町への運送も行った。

市内を走る馬車は乗合タクシーのようなものだったので、行く先の異なる客を定員いっぱいに乗せてから、あちこちを巡回して客を下ろすというスタイルの運行をした。サラティガ在住のオランダ人はとてもそんな悠長な乗り方をする気がなく、プリブミと一緒に乗ろうとはしないで馬車を借り切った。

面白いことに、オランダ人のご主人が朝ドカルを呼んでどこかへ出かけたとき、料金の支払いはその家の奥方がするため、御者は送った後でまたその家まで行かなければならなかった。多分、ご主人が先方に無事に着いたかどうかを奥方が確認したいためにそのようなことをしていたのではないかというのが歴史家の推測だが、本当にご主人が言った通りの場所へ行ったのかも確認できるから、目的が単一ということでもなかったのではあるまいか。

共和国独立後もドカルは有力な交通機関としてサラティガの市内で隆盛を誇った。1970年代になってバスの運行が始まっても、馬車は使われ続けた。サラティガからスマラン県クンプレジヨの親戚の家へ行くのに、一族の6人がドカルに乗り込み、山道を走って親戚の家の門前まで送ってくれた、と70年代に子供時代を送った市民のひとり話している。

1990年代に市内で営業しているドカルの御者が組合を設けたとき、組合員になった人数が3百人超えたことから、往時の盛況の規模がそのように把握されている。だがそれは市内を乗合小型バスの angkot (angkutan kota)が縦横に走るようになったあとの状況であり、そんな状況の変化が起こる前に何台のドカルがサラティガの町中を走っていたのかは想像がつかない。

その昔、1991年にサラティガのとある大学で卒業式の一環にドカルを285台チャーターして市内を練り歩いたことがあった。1994年6月には、陸軍戦略予備軍第411／612歩兵大隊創設27周年記念日のパレードが催され、多数のドカルも参加して賑わいを盛り上げた。今そんな数の馬車をそろえようとしても、絶対に不可能だろう。

[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(8)」(2021年12月08日)

20世紀末の3百台を念頭に置きながら、2015年12月にコンパス紙がルポ記事の取材を行ったとき、人口19万人のサラティガ市内で目にしたドカルの数はせいぜい数十台でしかなかった。

そのときの取材では、ドカルを探してサラティガの街中を巡回して見たものの、あちこちに1台2台5台とほんのわずかを見かけるだけで、馬車の姿は本当に影が薄くなっていた。ある御者の話では、昔は一日に十回くらい客を運んだが、昨今では4回もあれば御の字で、馬車に乗ろうという客はめったにいないそうだ。

中には馬車稼業を廃業して農業に転向した御者経験者もあり、かれは自己所有の馬車を希望者に売り渡した。買い手は馬車稼業を行うために買ったのだらうと思っていたら、なんと家にただ飾ってあるだけで、路上で動かす気をまったく持っていなかった。

ドカルがサラティガの街中に満ち溢れていた時代には、ドカルのベンケルが市内にたくさんあって、修理・メンテナンス・模様替えなども容易に行えたが、ドカルが激減した後、市内のドカル向けベンケルはひとつまたひとつと店を閉じ、2012年には市内に一軒もなくなってしまった。そのために、サラティガにまだ生き残っているドカルはみんなアンバラワにあるこの地方唯一のベンケルまでドカルを持って行かなければならない。

そのアンバラワのベンケルには、スマラン・サラティガ・マグラン・トゥマングンなどから遠路はるばる調子のおかしくなったドカルが集まって来る。とはいえ、総数が激減したのだから調子の悪くなるドカルも激減し、ベンケルにやって来るのはひと月に4～6台程度。隆盛時には従業員を6人使っていたが、仕事が激減しては人を雇うどころでなくなる。

そのベンケルのオーナーは、今やすべての仕事を自分ひとりでやっている。しかも部品の生産者すら食べなくなって生産をやめてしまったのだから、修理に必要な部品も自分で作り出さなければならぬ。

20世紀が終わるころまで、サラティガの町ではドカルが頑張っていた。利用者が多いことがドカルの頑張りを支えていたのだ。ところが、21世紀が始まるころに変化が訪れた。オートバイオジェットの出現、競争相手のアンコツの利用者増、そしてだれもが自家用オートバイを容易に持てるようになったことで、市民のドカル利用の傾向は大きく減退した。サラティガのドカルも没落の道に迷い込んでしまったのである。

市民の足としての機能を回復させることは絶望的であり、御者たちも行政もドカルを観光馬車として生き残らせる道に邁進している。御者のひとは昔からその方向で客にアプローチしてきたそう。サラティガを訪れた西洋人観光客に市内の見物をオファーして、利用してもらっている。かれは料金タリフを決めず、客の意志にゆだねている。客が払いたい金額を慎んで受取っているそう。



中部ジャワ州の誇る観光地のひとつ、ディエン高原への南からの入口にあたるウォノソボの町も、ドカルが重要な交通機関になっていた。2013年ごろ、主婦たちはパサルへの買い物に依然としてドカルを使っていた。それはドカルの御者と長年にわたって顔なじみになり、軽口のひとつも言い合うような人間関係が育まれたことで、選択がまずそちらに向けられるという心理のゆえもある。更にはアンコツがいくら窓を開け放っても、ドカルの風通しの良さに太刀打ちできるわけがないこと、パサルで大量の買い物をしたとき、乗合だとひとり一回2千ルピアで済むから、1万ルピア払えば貸し切りで自宅まで送ってくれることなどの便利さが、主婦を相変わらずのドカル利用者にしている。アンコツももちろんチャーターできるが、1万ルピアでタクシー代わりに動いてくれる者がいるはずもない。

ウォノソボの主婦たちはドカルを使っていますよと言うのだが、ドカルの御者たちの話はまた違う。2013年の5年前と比較して、収入はがた減りだそう。いくら地方都市だから物価が安いと言っても、一日の稼ぎが2万からせいぜい4万ルピアではあまりにもわびしい。5万ルピアが得られたらファンファーレが鳴り響くにちがいあるまい。そこから馬の餌代に1~2万ルピアが支出される。御者の一家も食わねばならないから、結局1ルピアも残らない。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(9)」(2021年12月09日)

ウォノソボでは、ドカルの運送稼業を行っているオーナーはドカル運送許可書を所有し、また御者はドカル運転免許証を取得している。ウォノソボのドカル御者組合長は、1980年代に御者の人数は6百人だったと語る。しかし2010年ごろには年々大勢が転業するようになり、2009年301人、2010年267人、2011年230人、2012年200人と減少の一途をたどった。

ウォノソボ中央市場の一角で駐車番をしているロヒムさんは、ドカルの御者から転業したひとりだ。かれ

が御者をしていたころ、5百万ルピア出せば特別製のドカルと馬がセットで買えた。そして一年間で投資高が回収できた。しかし昨今は3～4年かけなければ投資回収はできない、とかれは言う。だから先行きを見越して御者をやめた。

1980年代がウォノソボのドカルにとっての黄金時代だった。そのころアンコツはまだ走っていなかったのだ。住民はだれもがドカルを使った。ドカルを持って運行させれば、毎日十分な日銭が手に入った。町の外の村々にすら、ドカルがあった。御者組合長経験者のスカルディさんは、自分の出身カンブンに25台もドカルがあったと言う。ドカル事業を行っている家はたいていドカルを二三台持っていた。スカルディさんもそのひとりであり、ドカルのおかげで子供たちをみんな高校までやれたとかれは懐古している。

ドカルの黄金時代、供給過多を緩和させるためにウォノソボ行政当局は営業時間をシフト制にした。つまり日中走るドカルと夜間走るドカルを別けたのである。日中営業するドカルは朝から夕方まで、夜間営業ドカルは夕方から夜中までとし、夜間ドカルは車輪を白塗りにして燈火と鐘を装備した。

そんな時代は過ぎ去ってしまった。ドカルを生き延びさせるためにドカルの御者組合とアンコツが協議して、町中にアンコツ自粛区域が設けられた。その域内では、アンコツの車掌は路上にいるひとをアンコツに乗るよう誘導してはならないことになっている。

ウォノソボのドカルも観光馬車への転身を迫られている。幸運なことに、ウォノソボは観光地ディエン高原を抱えているのだ。県行政は休日や祝祭日あるいは何らかのイベントがディエン高原で催されるとき、一定数のドカルを高原へ送り出している。

西暦7～8世紀ごろ古代ジャワ王朝時代の聖地であったディエン高原を、重厚なチャンディ群を眺めながら馬車で走るロマンの旅はきっと素晴らしいにちがいあるまい。

[bendi]

KBBIの語義は kereta beroda dua yang ditarik oleh kuda; dokar となっており、画像を検索すると一頭立てで二輪のものが多いが、四輪のものも見られる。二輪のものはたいてい乗客が左右で向かい合わせに座るタイプだが、四輪のものは高い位置で前を向いて座る形式になっている。

Bukittinggi の bendi



四輪の画像はミナンカバウのベンディの中に出て来たもので、ミナハサのベンディの中に四輪のものは見つからなかった。ベンディはミナンカバウとミナハサで知名度が高い。つまりそれらの地方で馬車を指して使われる語彙であるとも言えるだろう。

西スマトラのミナンカバウの地で、ベンディは植民地時代から重要な交通機関になっていた。自家用としてベンディを持っていたのは裕福な商人階層や行政高官たちであり、一般庶民は公共運送稼業を行う者かその利用者のどちらかという立場になっていた。

元々ミナンカバウにあった馬車は bugi と呼ばれる二輪馬車で屋根のないものであり、乗客はふたりしか乗れなかった。最初は個人が自家用として持つものだったようだ。つまり上流層の自家用として始まったものらしい。だからブギを所有することはステータスシンボルになっていた。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(10)」(2021年12月10日)

そんな状況の中に、やはり二輪だがもっと乗客をたくさん乗せることのできる屋根付きのベンディが登場した。実用性の面から、ブギはベンディに駆逐される運命にあったと言えるだろう。ブギは日常交通機関として駆逐されてしまったが、ミナン式の婚礼の場でその華やかに飾られた姿を見せてくれる。新郎新婦は二人乗りのブギに座ってミナン音楽隊に囃されながら、町中を練り歩くのである。

そのような儀式的な催しには、古い伝統を誇るブギが向いている。町内のアダッを司るプンフルが交代すると、新任プンフルがお披露目のためにブギに乗って町中を練り歩く。

ミナンカバウでも草競馬はたいそう人気のある催事だ。普通はジョッキーが騎馬で疾走するわけだが、

ブギを引いてスピードを競う馬車競争も行われる。まるで古代ローマの大競技場で行われるチャリオット競争をほうふつとさせるブギ競争は格別な人気があり、民衆を熱狂させている。

ミナンの地でベンディが一般に普及したのは、植民地政庁が道路網の整備を行ってからのことであり、道路網が整備されたために街道のあちこちに町が生まれ、町々を結ぶための交通機関としてベンディがその役を果たした。

パダン・ブキッティング・ソロツ・パダンパンジャン・パヤクンプなどでベンディが急増した。1892年のブキッティングにはベンディが125台あったが、1904年には531台になっている。パヤクンプでは1885年にあった33台が1903年に969台になるというすさまじい増加が見られた。そして1904年には1千2百台に達したという。

町中で近距離の客を運ぶだけでなく、町と町を結んで長距離運送も行い、ミナンカバウの道路はベンディで満たされるようになった。アナイ溪谷やパダンパンジャンとソロツを結ぶ急坂の難所もものかわと、ベンディは道路があるかぎり、どこへでも行った。

そのベンディが唄われているミナン歌謡 Babendi-bendi は、ミナン芸能のトップヒットのひとつ Tari Payung の舞踊伴奏に使われる。今でもミナン人の中に、タリパユンを見なければミナンカバウ舞踊を見たとは言えないと主張するひとがいる。

タリパユンは三組または四組の男女カップルが踊る舞踊で、オランダ植民地時代に人気を博したローカル演劇の中で、ストーリーの一部として演じられていたものだ。1920年代になって独自の舞踊としての人気が高まり、ミナンを訪れる外来者を歓迎する場に欠かせない芸能のひとつになった。

バベンディベンディの歌詞は次のようになっている。

Babendi bendi ka Sungai Tanang, Aduhai sayang

Singgah lah mamatiak, singgahlah mamatiak bungo lambayuang

Hati siapa indak ka senang, aduhai Sayang  
 Maliek rang mudo, maliek rang mudo manari payuang  
 Salendang rancak rendo salendang  
 Dipakai gadih yo dipakaikan  
 Dikembang payuang dikembangkan Baok baputa langkah turuikkan  
 Dari Indarung nak ka Salido Singgah marapek di Pulau Pisang  
 Tari payuang tari rang mudo Parami alek di Ranah Minang

インドネシア語にすると多分、このような内容になるだろう。

Berbendi-bendi ke Sungai Tanang, Aduhai sayang  
 Singgahlah memetik, singgahlah memetik bunga lambayung  
 Hati siapa tidak akan senang, Aduhai sayang  
 Melihat orang muda, melihat orang muda menari payung  
 Selendang bagus renda selendang  
 Dipakai gadis ya dipakaikan  
 Dikembang payung dikembangkan, Bawa berputar langkah turutkan  
 Dari Indarung akan ke Salido, Singgah merapat di Pulau Pisang  
 Tari payung tari orang muda, Perami kenduri di tanah pertiwi

ベンディがミンカバウでいかに日常的なものであったか、その雰囲気伝わって来るようだ。[ 続く ]

歌詞の和訳

「馬車を連ねて」 庵原哲郎訳  
 馬車を連ねて タナンの河原へ行こうよ、ああ、いい気分  
 ちょっと寄り道して ランバユンの花を摘もうよ  
 誰が楽しくないなんて、ああ すてき  
 日傘の踊りを踊っている若い人達を見ること  
 素晴らしい肩掛けレースの肩掛け 娘さんが付けている  
 傘をさして、同じ歩調でグルグルまわして  
 インダルンからサリドへ ピサン島で出会うために寄り道して  
 傘の踊りは若者の踊りで、 ミナンの国の祝宴が盛り上がるよう  
 に演奏される。<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 斜体部分は編者作 Ichi Suslia さん監修

## 「ヌサンタラの馬車(11)」(2021年12月13日)



北スラウェシのミナハサ地方にもベンディがいる。植民地時代から運送機関として牛や馬に引かせる車がたくさん道路を歩いていた。農園の収穫物を運ぶ牛車は *roda sapi* と呼ばれた。*roda* は *gerobak* の意味で使われている。

人間を運ぶのは馬車であり、ジャワのデルマンのような使い方がなされていた。マナドからミナハサの

トモホン、トンダノ、アイルマディディなどの町へ行く場合はたいていベンディが使われた。町と町を結ぶ街道を乗合自動車が行くようになったのは1910年ごろからで、ベンディの長距離運送の仕事はそれに取って代わられたものの、町中には依然としてベンディがあふれていて、需要の減少は少しも起こらなかった。

今ではベンディの数もだいぶ減少したが、ミナハサのトンダノ、ラゴワン、カワンコアン、トモホン、アムランなどには依然としてベンディの姿がある。中でもトンダノが特にベンディの多い町になっている。

[andong]

KBBIにはこう記されている。*kereta kuda sewaan seperti dokar atau sado beroda empat (di Yogyakarta dan Surakarta)*

画像検索では一頭の馬が引く屋根付き四輪馬車がほとんどで、たいていヨグヤカルタやソロで撮影された画像になっている。

他地方とは異なって、ヨグヤ・ソロで馬車が四輪車体の形を取ったのは、多分に王宮の威厳に関わっていたためのような気がする。ヨーロッパの伝統催事でやんごとなきひとびとが乗る馬車は四輪と相場が決

まっているように思われるのだが、どうだろうか？四輪馬車の威厳に慣れ親しんできたひとびとには、自分たちが持つ馬車の様式がすでにそのイメージで形成されていたのではあるまいか。

ヨグヤカルタ王宮の中に、ハムンクブウォノ7世がオープンした馬車博物館がある。そこに集められている23台の馬車は2百年以上前から王宮が使ってきたものであり、コレクションは無蓋の二輪車体、無蓋の四輪車体、有蓋の四輪車体の三種類になっている。



Kanjeng Nyai Jimat

その中のもっとも古いものは1740年代にオランダで作られた、屋根と壁に包まれた四輪馬車で、ヤコブ・モッスル第28代VOC総督からハムンクブウォノ1世に贈られたものだ。王宮の他の用具類と同様この馬車にも名前が付けられ、カンジュン・ニヤイ・ジマツという名称で擬人化された。おとぎの国から来たようなこの馬車の姿は kereta kuda Kanjeng Nyai Jimat で画像検索すれば見ることができる。

それらの馬車はスルタンや王子たち王の一族だけが使った。ハムンクブウォノ3世の息子で、皇太子に位置付けられていたディポヌゴロ王子が使った馬車もある。

最初は王家のひとびとだけに限られていた四輪馬車も、ハムンクブウォノ7世のときに貴族や宮廷の高官たちに持つことが許されるようになった。それまで四輪馬車はステータスシンボルとされ、王族以外は持つことが許されなかったのである。プリアイ階層に属す行政官僚ウドノWedanaレベルまで四輪馬車を持つ身分が下がって来た。その当時、一般市民が使ってよい車は牛車もしくは二輪のドカルだけであり、四輪馬車に庶民が乗るような畏れ多い行為をしようという人間はいなかったということのようだ。

8世の時代になった1920年代に、一般市民のだれでも四輪馬車を持って良いことになり、それ以来、ヨグヤカルタの町に馬車が増えて行った。オランダ資本の馬車製造会社バレンシュ Barendsch がスマランに、またヨハップ Yo Hap がヨグヤに開業し、ヨグヤ・ソロ市場向けに作られる四輪馬車がアンドンと呼ばれ

た。プリブミも生産を試みたが、容易ではなかったようだ。プリブミが作ったものも高いコストになり、高価なアンドンは生産者の社会的地位をも高める結果をもたらした。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(12)」(2021年12月14日)

アンドンという名称についてハムクブウォノ10世の異母弟である GBPH ユダニンラ氏は、最初にアンドンと呼ばれていたものは二輪の短い車体であり、乗客はひとりしか乗れなかったと語っている。それが四輪馬車に駆逐され、一般的になった四輪馬車がアンドンという名称で呼ばれるようになってしまったのがきつとこの言葉の歴史なのだろう。

だからややこしいことに、アンドンという言葉はヨグヤ・ソロ界限で見られる特定デザインの四輪車体馬車を指しているという理解を持っているひとと、ヨグヤ界限における馬車の包括呼称であるという理解をしているひとが世の中に共存しており、新聞にマグランの街道を進む西洋人観光客を乗せた5台の二輪馬車隊の写真がアンドンという言葉で掲載されると、たちどころに「それはアンドンではない」という読者からの投書が編集部には舞い込んでくるようなことが起こっている。



Andong Yogyakarta

ヨグヤでアンドンと呼ばれている四輪車体は前輪が直径65センチ、後輪が直径95センチで、鉄製のシャーシと6本の柱があり、柱がビニール製の屋根を支える構造をしている。

左右の中柱に設置される灯油ランプはまるで骨とう品だが、バントウル県バグンタパンに制作者がいて、ヨグヤ・ジャカルタ・バンドン・スマラン・シダルジョ・バリから入る注文のために日常的に生産活動を行っている。一対のランプを作るのに10日かかるそうだ。



アンドン自由化にともなって、ヨグヤカルタの町では、アンドンを10台くらい所有して客の運送や商業貨物の運搬を行うタクシー業者が続々と名乗りを上げた。それが大いに利用されたために、事業主はプリアイの端くれに連なる社会ステータスを手に入れることができた。

共和国独立後から1980年代ごろまでが、ヨグヤにおける大衆交通機関としてのアンドンの黄金時代だった。ありとあらゆる経済活動がその足をアンドンに頼った。移動する距離がどれほど遠かろうが、引馬の力ひとつが頼みの綱だった。

そのころ、妊婦が出産のために産院へ行くのもアンドンが使われた。バントウル県で50年以上アンドン御者を務めたカシさんは自分のアンドンを指さして、この上で赤ちゃんが三人産まれたと語る。

「1980年ごろ、身重の近所の奥さんが産気づいたので産院へ向かったところ、到着が待ちきれずにお産が始まりましてね。アンドンを止めた場所の周辺にいたひとびとがお産ドウクンを呼んで来てくれて、その座席の上で無事に赤ちゃんが生まれました。あのときのことはいまだにはっきり覚えてますよ。おまけに似たようなことがもう二度起こりました。そんなに上等なものじゃないが、このアendonは大きい功績を残してくれましたよ。1960年代ごろはマリオボロ通りがまだ一方通行で、あのころ乗合自動車なんかありませんから、みんなアendonに乗りました。ところが外国製の四輪二輪の自動車が入って来るようになって、アendonを使うひとが減りました。昔は客がアendonを探したのに、客がどんどん減って、しまいにはこっちが客を探さないといけなくなりました。」

ここでも、馬車は自動車にその座を奪われてしまったのである。ジャワ語クロンチヨン歌謡に Kusir Andong という歌がある。「昔々、アendon御者の家は御殿だった。今では長屋の一角がかれの家だ。」という歌詞が物語る通り、黄金時代を乗り越えて急坂を転げ落ちてしまったアendon御者の境遇が唄われている。

中でもプリアイ階層に四輪馬車が解禁されたとき、大金持ちのプリアイ層に雇われたアendon御者はさぞかし高給を楽しんだにちがいない。一般庶民と格違いの御殿を一介のアendon御者が持つことができたのも、プリアイのお抱え御者としての社会的地位の高さを物語っているように思える。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(13)」(2021年12月15日)

ジャワの家父長制文化の中で、satria としての男が持たねばならない5条件は家 wisma・女 wanita・馬 turangga・クリス pusaka・鳥 kukila とされている。サトリオというジャワ語は一般庶民の上位にあるプリアイ階層のことであり、戦時には庶民兵を統率する部隊長の役割を果たすべきひとびとだった。だから馬を持って馬に乗ることは当たり前のたしなみであり、馬を熟知して駆使する術を深く身に付けていなければならなかったのである。

そんなプリアイが馬にまたがらずに馬車に乗って出かけるのが普通になれば、プリアイの5条件から馬が脱落してしまう。馬車がプリアイ層に一般化したことは、それまで保たれていたプリアイの社会的地位と意味合いがそれによって崩壊する未来を暗示していたと見ることもできるのかもしれない。

今では、ヨグヤカルタでも馬車は民衆の交通機関から観光客用の乗り物に変化した。しかしヨグヤ周辺の村落部では、いまだに交通機関として機能しているものもある。ヨグヤカルタ市内の観光アンドンターミナルはマリオボロ通り・ブリンハルジョ市場・北アルナルン alun-alun・ヨグヤ王宮・南アルナルンの5カ所で、それらは北から南へ一直線に並んでいる。

王宮は観光アンドンと一般交通機関としてのアンドンを外見で区別できるよう民衆を指導したことがある。観光用は車体を黄色、御者はオレンジ色の制服を着用し、一般交通機関用は車体が緑色で御者はブルーの制服、荷物運搬用は車体が茶色で御者は黒い制服を着るように定められたものの、なかなか徹底しなかった。利用者が激減してしまった昨今、王宮が言うようなアンドンの使い方を限定してしまうことなど、御者たちにできようはずがあるまい。観光客であれ、住民がパサルへ行くのであれ、あるいは荷物の運搬をオーダーされたとしても、御者はそのすべてを受けなければ十分な収入が得られないのだから。

1990年の調査で、ヨグヤカルタにあるアendonは7百台と報告された。しかし収入の激減と馬の維持費

用のアンバランスに大勢のアンドン業者が悲鳴をあげ、アンドンと馬を売り払って転業する結果になった。そのころ、ジャカルタ都庁がモナス公園の観光馬車として50台のアンドンを馬とセットでヨグヤカルタから購入したこともある。

今も生き残って運送業に従事しているアンドンの持ち主たちは、自分のアンドンがたどった長い歴史に鑑みて、同じように祖先からの伝来物で魔力を持つとされているクリスとアンドンを同一視している。かれらはアンドンを wesi aji だと言う。ウシアジとは魔力を持つクリスのことだ。

かれらのアendonは新しいもので50年、古いものは百年を超えている。バントウル県セウオン郡タンジュン村に住むパルヨノさん41歳は、自分のアンドンの年齢はほぼ2百歳だ、と言う。曾祖父の代からアンドンを家業にしてきた。「こりゃあ、ウシアジなんですよ。傷んだところは治すけど、どこかをいじくって変えるようなことは一切しません。先祖代々伝わった遺産なんで、何があってもひとに売るようなこともしません。」

パルヨノさんはウシアジのアンドンを定期的にチェックしている。すべて分解して点検し、また組み立て直すのだ。いや馬車だけでなく、馬に着せたり装着したりするものも、細かく点検するのである。

パルヨノさんのアendonは確かに、一般的に路上を走っているものと少し違っている。車体の柱はたいていステンレス製なのに、かれのものは真鍮メッキされた鉄製だ。後輪の車軸も大きめであり、車輪のスポークは硬いチーク材になっていて、一見ごつい印象を見せている。削り出しの技術が進歩したために、新しいものはだいたい細目に仕上げられているからだそうだ。

パルヨノさんはほとんど毎日、バントウルからヨグヤ市内に観光客を求めて進出し、夜に自宅に戻る。ジョグジャの観光馬車は定価がない。御者たちは払いたい金額を払ってくればよい、と客に言う。それをありがたく受け取るだけだ。金額の苦情など言わない。

パルヨノさんは一年に一度、ウシアジであるアendonにお供えをするそうだ。魔力を持つクリスは持ち主がみんな、年に一度お浄めとお供えを行っている。[ 続く ]

## 「ヌサンタラの馬車(14)」(2021年12月16日)

だが、アンドンの持ち主がみんなパルヤディさんのような考え方をしているわけでもない。コムルさんはアンドン業に行き詰まって、百歳を超えている自分のアンドンを3千5百万ルピアで売った。馬は含まれていない。コムルさんは相伝のアンドンが2台あった。それが負担になっていたのだ。観光馬車であれ、タクシー馬車であれ、収入が1ルピアすら得られない日が必ずある。しかし馬は毎日食わなければならない。1頭当たりの馬の餌代は一日3万ルピアを下らない。

バントウル県セウォン郡バゲンハルジョ村のムシランさんは数少なくなったアンドン修理工房の主だ。もちろん制作することもできるが、注文なしに作ってもいつ売れるかわからないから無謀な行為に当たるだろう。GBPH ユダニラ氏がアンドン生産者はプランバナナとバントウルにいると語っていた、そのうちのひとりである。バントウルには他にもジュティスにアンドン専門のベンケルがあるし、コタグデにもある。ヨグヤ市内にいるアンドンの御者たちの間では、どんなに難しい修理でもこなして最高の状態にしてくれるムシランさんの腕が高く評価されているようだ。

ムシランさんがこの商売に入ったのは1961年のことだった。アンドン黄金時代の真ただ中だ。無数にあるアンドンの修理調整の需要は山ほどあった。

14歳のムシラン少年はアンドンのことを何でも知っているパツ・ムルに師事した。パツ・ムルのベンケルで一年間働いてから、ムシラン少年は独立して4人の仲間と一緒にベンケルを構えた。最初はありあわせの器具類をやりくりして使った。仕事は津波のように押し寄せて来た。

「アンドンのサービスは、現代の四輪二輪自動車のようにはいかない。自動車の部品交換は、部品が市場にたくさん出回っているから、それを取り換えればよい。アndonは本体の部品が消耗したら、それと同じ物を鉄と木材から作り出さなければならない。だからベンケルには交換部品などほとんど見当たらず、あるのは素材ばかりだ。」ムシランさんはそう語る。

アンドンの弱点は車輪にある。もともと酷使される可動部だから、消耗もはげしく、短期間に働きが悪くなる。アンドンの御者たちは三カ月ごとに車体のサービスを求めてベンケルを訪れる。ムシランさんの車輪の補修は定評があった。

かれはキロ1万ルピアで買って来た鉄素材をチーク炭を燃やした炉で熱して、巧みに曲線を作り出す。「チーク炭でないと適切な温度が得られない。ところが昨今では、チーク炭を探すのに骨が折れますよ。」

車体や車輪の木部は、キロ1千ルピアで買って来るチーク材が使われる。前輪の新品は30万ルピア、後輪の新品は35万ルピアの値付けにされている。新品のアンドンを丸ごと作れば、5百万から6百万ルピアの売値になる。

昔は毎日、このベンケルにアンドンが持ち込まれたものだが、今では一週間にせいぜい2台くらいしかやってこない。たいしてひどい状態になっていなければ、費用は2.5万から5万ルピアの間でおさまる。

しかしそれでは、かれの一家の生活費が十分にまかなえない。ましてや、かれのベンケルは借地にあるのだから。ここの地主はジャカルタで暮らしている、とかれは言う。「もしもかれがバントウルに戻って来て、ここに自分の家を建てて住むと言い出せば、このベンケルはそれでおしまいだ。わしには、その先どうすればよいのか、まるで見当もつかない。わしの子供たちもこの仕事を継ぐ気は毛頭ないのだし……」

ムシランさんはほとんど学校教育を受けていない。かれは読み書きが満足にできないのだ。生涯をかけて身につけたアンドンに関する技能ひとつが、かれにとっての世渡りの術なのである。

かれはまだ一度もひとに騙されたことがないそうだ。アンドンの御者はみんな小市民であって、大きな事業をやっている人間とはちがう。同じ小市民同士で相手を騙そうという者はまずいない、というのがかれの意見だった。[ 続く ]